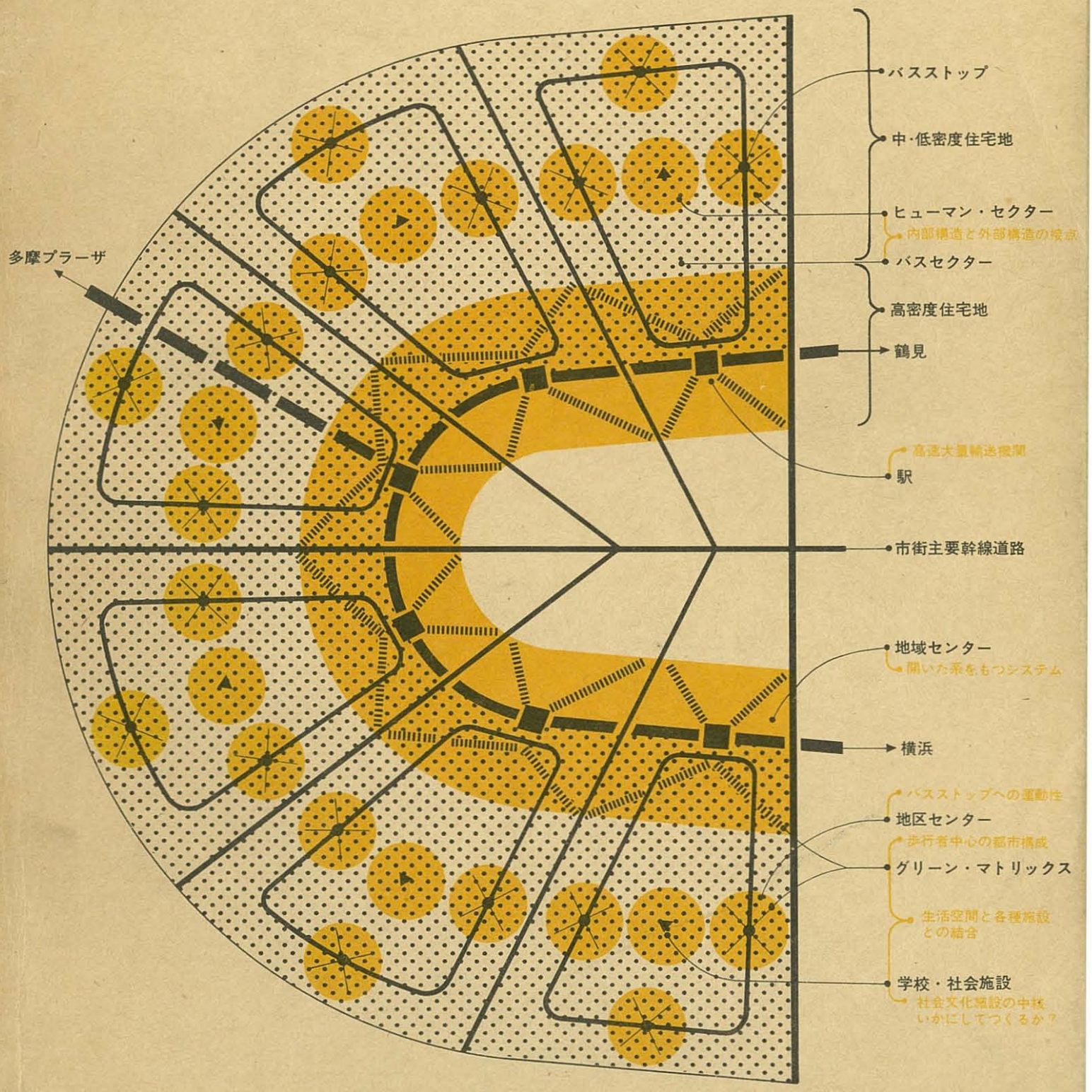
97

港北ニュータウンの基本的条件の検討

港北ニュータウン基本計画原案

1968—1985 •• 報告書



○この報告書は、横浜市から日本都市計画学会に委託した「港北ニュータウン基本計画原案の策定」と、日本住宅公団から委託した港北ニュータウンの計画に関する基本的条件の検討」より、港北 ニュー タウン計画に関する主要項目をとりまとめたものである。

○港北ニュータウンの基本的条件の検討

○港北ニュータウン基本計画原案

○日本都市計画学会

○横浜市役所

○日本住宅公団

こ
ま
ら
検
を
当
「
し
報
港
に
の
て
章
成
を
横
小
を
と
を
住

○まえがき

この報告書は横浜市から日本都市計画学会が委託を受けた「港北ニュータウン基本計画原案の策定」の報告書と日本住宅公団から委託を受けた「港北ニュータウンの計画に関する基本的条件の検討」の報告書より、港北ニュータウン計画にかかわる主要項目をとりまとめたものである。

当委員会は、この計画案作成のため、日本都市計画学会に特別に「港北ニュータウン研究委員会」および「KOH委員会」を構成し調査研究立案を行つた。

報告書の内容の1編は、各種計画の概要について述べ、2編では港北ニュータウンの各計画の諸元につき詳述し、3編では計画についての諸資料をとりまとめるという構成をとっている。2編のなかでは13章よりなり1章では港北ニュータウンの性格について論究し、2章では計画のベースとしての現況についてのべ、3章では新しい都市構成の組立て方についての方向を設定し計画作成の基本的理念を定めた。4章では、特に港北という地域的特性を把握し、すでに調査分析された「港北地区の土地利用の実態：横浜国立大学助教授宮脇昭氏」「港北ニュータウンにかかわる中小河川の調査研究：河川調査研究委員会」などの基礎的調査結果を参酌し自然立地的条件を如何に計画ベースとして組み入れるかということを前提に開発区域の決定のしかたや地形計画への導入を試みている。5章では、この開発計画の人口計画立案に際して住宅需要の実態、供給条件の検討などを行い来住人口の構造を分析把握して人口計画の諸元としている。6章では、特に重要課題でもある就業地先と交通の方向および2章で扱った計画の基本的構造にそって交通体系の整備の方針について述べている。7章ではスプロール化されつつある地域は一般的にいって教育、文化、厚生、レクリエーションなどの社会施設が極度に不足しているか、または低水準となっているので、そのような社会施設のサービス水準とその原単位などについて言及し、8章では、ニュータウンの性格づけとしての文化社会施設の拠点とその施設大系についてふれている。10章では地形、植生分析や日常生活行動とレクリエーションの需要、供給の分析のもとに新しい計画技法の展開について提案している。11章では歩行路と車道の完全分離を前提としたヒューマンセクターの計画およびバスサービスを中心にしたカーシステムの計画についての解析および提案を行っている。12章では、既存集落のあり方および都市内農業の考え方を整理し将来への方向づけを行っている。13章では、この計画を中心としての各委員からの意見その他問題点を項目別に整理して編集している。

以上がその概要である。

さらにこの計画立案作業にあたっては関係各省・神奈川県・横浜市・日本住宅公団などの関係各位に厚く謝意を表する次第である。

昭和43年4月

日本都市計画学会

港北ニュータウン研究委員会

KOH委員会

委員長　松井達夫

○目次

○港北の歴史 1

	I 概要編	II 本文編	III 資料編
○本報告書の概要	7		
●港北ニュータウン建設の目標	9		
●港北ニュータウンの性格	10	21	
●●港北ニュータウンの現況	11	25	177
●●●港北ニュータウンの基本構成	11	33	
●●●●地形計画	12	43	
●●●●○人口	13	63	185
●●●●○●交通	14	75	201
●●●●○●●社会施設	16	89	219
●●●●○●●●文化センターゾーン	16	109	
●●●●○●●●●商業施設と地域地区センター	17	115	229
●●●●○●●●●○レクリエーションとオープンスペースの体系化 ― グリーン・マトリックス	17	135	239
●●●●○●●●●○●ヒューマンセクターとカーシステム	18	147	243
●●●●○●●●●○●●修復 ― 港北ニュータウンの農業と既存集落	19	157	255

○今後の課題 169

○あとがき 170

○索引 269

○港北の歴史（港北B.C.3000～1968年）

1 遠い過去 ——— 3
2 B.C.3000～・縄文前期 ——— 3
3 B.C.2500～・縄文後期 ——— 3
4 B.C.300～・弥生 ——— 3
5 400 年～・古墳 ——— 3
6 600 年～・飛鳥・奈良 ——— 3
7 800 年～・平安 ——— 3
8 1200年～・鎌倉 ——— 4
9 1400年～・室町・桃山 ——— 4
10 1600年～・江戸 ——— 4
11 1868年～・明治 ——— 5
12 1912年～・大正・昭和 ——— 5
13 1945年～・戦後 ——— 6

1　遠い過去
2　B.C. 3,000年～　・縄文前期
3　B.C. 2,500年～　・縄文後期
4　B.C. 3,000年～　・弥生
5　400年～　・古墳
6　600年～　・飛鳥・奈良
7　800年～　・平安

1.遠い過去

洪積世の時代に、箱根・富士などの火山活動により、その火山灰が堆積した。その上部のローム層のなかから、先住民の居住のあとが認められる。この頃の遺物として、日吉本町、東方町、及び折本町で石器が発見された。

2.B.C. 3,000年～　・縄文前期

新しく土器をもった縄文文化は、鶴見川流域に早くから繁栄した。今から5,000年ほど前の海岸線は、小机、大棚付近と思われ、鶴見川は入江状に侵入していた。この当時の海、鶴見川入江とその周辺は、食糧資源が豊富であったので、台地上には、早くから集落が集中分布し、多くの貝塚がいとなまれた。各集落を結ぶ交通は、主として鶴見川の水上路が利用された。早淵川の周辺では、荏田、境田、茅カ崎、北川、西ノ谷、南堀の各貝塚が分布している。このうち南山田町の南堀貝塚から集落の状況をみると、中央広場を囲むような形で約50戸の竪穴住居址群が位置し、各住居には炉址がある。

3.B.C. 2,500年～　・縄文後期

縄文中期以降は、海退と河川の堆積により、鶴見川入江は縮少し、後期には、ほぼ現代に近いところまで海岸線は後退した。このため、食糧資源としても、漁撈よりも狩猟が中心となり、その住居址も山間部に多い。港北では、鶴見川北岸の丘陵地帯で、眺望、日あたりのよい、湧水をもつところに位置している。

4.B.C. 3,000年～　・弥生

弥生文化は、稲作による農業の開始と、集落の規模の拡大化が行なわれた。水稲耕作の開始は、弥生中期で、水田は鶴見川流域の湿潤な低地が利用された。この周辺台地に多数の竪穴住居址があるが、特に日吉付近は、広大な農耕地をもった大集落が営まれている。又、折本町付近からは、集落の付帯施設としてV字溝が見つかっている。

5. 400年～　・古墳

古墳文化、すなわち家族の成立である。この豪族は、地方の最初の政治的支配者と同時に、ヤマト政権の東国支配と結びついていた。5世紀頃、鶴見川と多摩川にはさまれた豊かな沖積平野を背景に豪族が生まれ、日吉付近にその古墳群が見出される。

6～7世紀にかけては、港北区内の広大な丘陵地に、多数の横穴古墳が出現し、市カ尾周辺には、11群47基以上の横穴の群集墳がみつかっている。当時の住居としては、従来からの竪穴が一般的であり、市カ尾町の鹿谷遺跡には、方形竪穴住居址がある。

6. 600年～　・飛鳥・奈良

7～8世紀に入っても、竪穴住居は発見されている。市カ尾町付近には、弥生後期から奈良期までの竪穴住居址があるが、生活様式の変化が認められる。竪穴の一片についても、10m前後から3mていどに縮少しているのは、家族構成の変動を意味すると思われる。又、奈良期の遺跡からは、粘土のかまどや一部敷物も利用されていたと推察できる。「都筑」の地名については、万葉集にあらわれ、又、武蔵国分寺等の各地の寺院址から出土する郡名瓦にもあらわれている。

7. 800年～　・平安

平安期に入ると、産物の貢納のため都への往来が盛んになり、武蔵の国からは、往路29日、荷物のない帰路は15日といわれている。この古道は現存する古社寺をたどって長津田付近から、荏田を経て川崎に出ていたと思われ、その近くに茅カ崎の杉山神社、荏田の真福寺、野川の影向寺等が位置していたと推定されている。この区域には貢納物の一つであった若駒の献進のため、朝廷の牧場地として、石川牧（荏田の北の石川か）、立野牧（新治、都田あたりか）があり、ここで育った若駒は、献進のほかは武蔵の国内の駅馬伝馬にもあてられている。9世紀後半からは武士発生のきざしがみられ、その基盤として武士領の成立がある。これに利用されたのが、「牧」の耕地化で私領化され荘園化していった。

写真・関恒三郎氏邸・17C初・勝田町
＜神奈川県建築史図説＞より

8　1,200年～　・鎌倉

9　1,400年～　・室町・桃山

10　1,600年～　・江戸

8　1,200年～・鎌倉

鎌倉に幕府が開かれ武士の力がのびてくると、当時の行政区画、都筑郡、橘樹郡等は名目だけになり、新しい集団形成がみられる。この地に多数ある杉山社の信仰もそれに関係があると考えられる。当時の民衆は小土豪を中心に谷ごとに共同体をつくり、その祭詞となったのが各地の杉山社であろう。吉田、茅カ崎、大棚の杉山社はどれも早淵川の丘陵に位置し、各集団を指導する土豪を祭り早くから開けた地域であったらしい。石川、荏田、都筑、勝田には源氏武士が分布し、茅カ崎の寿福寺は鎌倉時代の建立、勝田は実朝が「5升米」の徴納を命じた郷のひとつである。

駅路としては二俣川、都岡、新治、川和、中川、宮前、に通じる鎌倉街道が走り、その周辺が繁栄した。

9　1,400年～　室町・桃山

この区域の経済的開発のため、鎌倉幕布は、鳥山周辺の開発を企画したが、実現されず、この時期にも、鶴見川の洪水や流域の湿地帯の対策はできなかった。従って村落は平安末期以来の地域集団のままで、狭い谷にとじこもっていた。しかし、武蔵・相模をくぎる防備線として軍事的にはきわめて重要であった。このため小机城は、室町中期から100年余にわたり城塞となった。従ってこの区域の中心は従来からの早淵川流域の台地（荏田、茅カ崎、大棚など）から、小机域を中心とする交通の要地に変っていった。

10. 1,600年～　・江戸

江戸期のこの区域の村数、73（神奈川領35、小机領25、その他13）戸数4,200戸、人口26,000人 程度で大部分は農家であり、代官江川太郎左衛門等が管治した。

当時の主要街道は東海道でその宿場として定められた神奈川宿はいちじるしく繁栄し、一方、この地域の街道は、脇往道となったが伊勢原、厚木、長津田、荏田、二子、溝口、には、民家が軒をつらね、宿場的景観を見せた。

農村政策として幕府は江戸初期に総検地を行ない、これを画期として農村支配機構を確立するため、土着した地侍のなかから名主にとりたて、村の最上層とした。現存する勝田町の関恒三郎氏邸は、17世紀初めの有力な名主の住宅で、古い様式をもっている。この他にもこの区域は大古の昔から早く開かれた豊かな農村として、生活程度もよく、堂々たる古民家が現存している。

17世紀中期には、幕府は貢租増徴の手段として新田開発を奨励し、新井新田等が開発された。

11　1,868年～　・明治

12　1,912年～　・大正・昭和

11　1,868年～　・明治

1,859年に横浜開港となり中心部の都市づくりがはじまるが、この区域は農村地帯として、ほとんど影響はうけていない。横浜市域農業のなかでは、都筑郡の農業生産力が高く、とくに米の反当収量は高く、経営面積規模でも2町層以上の占める比率が高い等発展がいちじるしかった。又副業として養蚕業、製茶業の増加傾向もみられる。

11·1　都筑郡の明治後半期（ 1891 － 1911 ）の農業の状況

農家戸数	5,243 ～ 5,542戸	（停滞傾向）
専業農家率	69 ～ 79 %	（漸減傾向）
戸当り耕作地面積	9.50 ～ 11.56反	（縮少傾向）
農民数	19,086 ～ 31,470人	（減少傾向）
1戸当り農民数	3.55 ～ 6.00人	（減少傾向）

11·2　明治35年（ 1902 ）の都筑郡中川村の実態と将来構想

●面積　926町歩、地目別内訳　山林原野50 %、畑30 %、田20 %、

字別内訳、山田37.7 %、大棚16.4 %、茅カ崎15 %、牛久保14.1 %、勝田8 %

●戸数、人口　500戸、2,918人、5.84人／戸

（明治4年以降30年間の増加数は戸数76戸、人口600人）

●交通　農産物の販路、日用品の買入れは「神奈川」であり、中川村より3里、晴天、道路乾燥時にて荷車片道4時間を要する。

●耕作地（田＋畑）　農家1戸当り、平均1町（田3反、畑7反）

〃　最大　4町5反（田1町3反　畑1反3セ）

〃　最小　1反6セ（田3セ畑1反3セ）

●小作地率　田47.9 %、畑35.7 %

（山田、牛久保は高く、茅カ崎、勝田は低い）

●所有関係（戸数比率）

	0	0をこえ1町歩未満	1町歩以上
田	43 %	50 %	7 %
畑	20 %	65 %	15 %

とくに田において、土地集中が甚しく、所有しない戸数は40%をこえ、一方10町歩以上所有は4戸ある。

●将来、早淵川上流より、鶴見川下流まで関係村協議して、溝渠を通し道路を正し区画形状を改善し耕地整理を決行すべし、等

12.　1,912年～　大正・昭和

交通機関の整備が行なわれ、明治41年（ 1,908 ）に横浜鉄道（東神奈川・八王子）開通し、大正15年（ 1,926 ）東横電鉄が開通した。東横開通に関連して日吉駅周辺の土地分譲を行ったが、売れ行きは悪い。

昭和に入り、都筑郡、橘樹郡は、次々と市域編入があり、昭和2年、12年、及び14年の市域拡張で終了する。とくに、昭和14年4月1日の市域第6次拡張では、都筑郡川和町、新田村、中川村、山内村、中里村、田奈村、新治村の1町6ケ村を編入し、港北区が誕生した。このときの区内の世帯数9,190世帯、人口51,800人である。

13　1,945年～　・戦後

13　1,945年～　・戦後

昭和35年以後、横浜市の人口は急増し、東京からの流入人口がきわめて多い、とくに港北区はこれに強い影響をうけて、その変化はいちじるしい。

35年　過去5年間の人口増加率、33％

38年　横浜線鴨居駅開設

39年　東海道新幹線開通、新横浜駅開設

40年　過去5年間の人口増加率、60％

こどもの国開園

第3京浜道路開通

宅造許可件数100件、面積184ha 全市のうち最高

41年　田園都市線開通と周辺開発すすむ

市営住宅勝田団地建設（41～43年）

台風4号により浸水、ガケ崩れの被害

43年　人口、30万人をこえる（60年度推定80万人をこえる）

東名高速道路開通

横浜線複線化完了（小机まで）

文責　　田中祥夫

参考文献　横浜市史

都筑郡中川村村是調査書

I　概要編

○本報告書の概要

●港北ニュータウン建設の目標 ―――― 9

●港北ニュータウンの性格 ―――― 10

●●港北ニュータウンの現況 ―――― 11

●●●港北ニュータウンの基本構成 ―――― 11

●●●●開発区域と地形計画 ―――― 12

●●●●○人口 ―――― 13

●●●●○●交通 ―――― 14

●●●●○●●社会施設 ―――― 16

●●●●○●●●文化センターゾーン ―――― 16

●●●●○●●●●商業施設と地域・地区センター ―― 17

●●●●○●●●●○レクリエーションとオープンスペースの体系化 ― グリーンマトリックス ― 17

●●●●○●●●●○●ヒューマンセクターとカーシステム 18

●●●●○●●●●○●●修復 ― 港北ニュータウンの農業と既存集落 ―――― 19

●港北ニュータウンの建設の目標

首都圏域における東京、横浜セクターは、年々の都市への人口集積によって無秩序な市街化により急激な変容を示しつつある。特に横浜市域においては、都市本来の機能をそこねてしまうおそれがあり、これに対処するために、すでに横浜市は「誰でも住みたくなる都市づくり」をめざして横浜国際港都建設総合計画を策定している。この中で今後市の周辺部に残された未開発地は、無計画な宅地化を許さないよう計画的な造成をおこない、健全な市街地を育成することを強調し、特に港北ニュータウン建設の早期着手を唱っている。この港北地帯は、東京、横浜間に残された唯一の大規模住宅都市開発の適地であり、最近の第三京浜道路、田園都市線の開通と共に開発の気運がたかまっている。それだけに、この地帯を乱開発のまま放置することなく、新住宅都市として理想の姿を描きだし計画的に開発することが必要である。したがって、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、健康的な生活圏を形成する地区を建設しようとするものである。そしてこの構成内容は、都市生活者にとって、もっとも健康的な町をつくることがこのニュータウンの課題でもあるといえよう。健康な町とは、W・H・O（世界保健憲章）の精神に基づくものである。あらゆる人々が現代の可能な限りの科学技術の恩恵をうける権利があること、つまり、都市生活をする人人にとってマイナスになっている部分を補って行くということなのである。その主要な目標を港北ニュータウン構成の中で次のような問題について探求し、検討した。

1.全般的な社会施設のレベルアップはもちろんのこと施設の整備に重点をおく。

2.都市環境水準の検討と、各種居住密度に対応したヒューマンセクター、カーシステムのプロットタイプを開発する。

3.既存集落地区と都市内農業のあり方について検討をする。

4.地域の実態に即した計画技法の開発を行う。

表 0·1　土地利用配分

	面積(HA)	割合(%)	備　考
公共用地・公共的用地			
交通用地			
道　路	502.3	19.85	V_1～V_4までの街路面積 P_1～P_4までの歩行者路面積
鉄道用地，駅前広場	30.0	1.19	鉄道駅 6ヶ所 路線　約10.5km
公園緑地			
児童公園	45.0	1.78	プレイロット1.プレイロット2.はP_3～P_4に併設 180ヶ所。
少年公園	45.0	1.78	180ヶ所
地区公園	85.0	3.36	45ヶ所
スポーツセンター	35.0	1.38	6ヶ所
調整池および不利用地	108.3	4.28	
小　計	850.6	33.62	
公益，公益的施設用地			
教育施設用地			
幼稚園	6.3	0.25	90園
小学校	99.0	3.91	45校
中学校	63.8	2.52	21校
高等学校	35.0	1.38	7校
商業施設			
商業施設	38.9	1.54	主として地域センター
行政·管現·文化·厚生	71.1	2.87	一部行政施設を含む。
小　計	314.1	12.42	
住宅用地			
低層住宅地	1054.0	41.66	戸数 63.500戸
中高層住宅地	311.3	12.30	戸数 35.200戸
小　計	1365.3	53.96	
合　計	2530.0	100.00	

●港北ニュータウンの性格

1.現在の位置と今後の傾向

港北ニュータウンの位置は、東京都心より西南方約25Km、横浜中心部より、北西約12Kmに位置し、昭和40年度の人口集中地区からはずれた近郊農村地域で集約農業が行なわれている。しかし最近では、東京、横浜セクターの急激な宅地開発の勢いは、この地域まで乱雑な開発をひきおこしている。この乱雑な開発を助長させた要因の一つに第三京浜道路、田園都市線の建設などがあり、それらによって宅地化のきざしは一層強くなった。このような現状から、今後港北地域の計画的な整備がなされないとすると、交通の混乱、鶴見川水系上流地域の住工混合地域化などの問題を引きおこすことが考えられる。すでに横浜市においては、大都市のベッドタウン化を排除し、健康的な港北ニュータウンを計画的に建設しようというビジョンを持ち、市街地整備を行おうとしている。

2.港北ニュータウン開発を契機としていかなる性格をもたせるべきか。

2-1 通勤の形態

勤務地については、今までの公団賃貸住宅の居住者傾向から見ると、東京、横浜セクターでは、東京7割、京浜地帯3割という傾向を示している。しかしながら交通手段により居住者の就業先はかなり変ってくるものと考えられ、バス網の整備および地下鉄の建設を前提として算定してみると東京方面に60％、横浜京浜地帯に40％と推定される。（6.交通参照）また将来の通勤新幹線などの整備が行なわれた場合は、東京通勤の割合が増加することが考えられる。

2-2 買物依存について

買物の依存は、横浜西口、桜木町と銀座、渋谷、自由ケ丘などの商業核にかなり吸引される傾向がある。港北地域の開発にともなって増加する都心企業型商品の購買力に対応する施設は、これらの商業核にぶらさがるような傾向が強い。都心企業型商品では、ＲＥＩＬＬＹの消費者市場圏理論により計算すると、東京に60％、横浜に40％の傾向を示す。

（注）港北ニュータウンの性格をきめる商業施設地域の成立は、港北ニュータウン内の交通体系と密接な関連があり、また周辺鉄道――横浜線、東横線、田園都市線――の駅周辺の都市整備とも関連がある。（9.商業施設と地域地区センター参照）

2-3 社会施設、レクリエーション緑地の広域配置系

東京、横浜セクターにおいて社会施設レクリエーション緑地などの配置系は港北ニュータウンの性格を決定づける要因である。特に首都圏30Km圏内の近郊整備地域においては未開発地域であることから各種の都市施設が不足している。十分な社会施設の整備、特に文化施設やレクリエーション緑地などについては大都市域およびその周辺についての総合計画的な配置が望まれる。港北ニュータウン施設はもちろんであるが、横浜北部地域、県、国段階を含めた社会施設系の立地条件と水準について抽出した。（7.社会施設参照）

●●港北ニュータウンの現況

1.位置

東京都心より西南方約 25 Km

横浜都心より北西方約 12 Km

2.地形

多摩丘陵台地の端部で標高 40 ～ 50 mの北側および南側台地部分とこれにはさまれた 10 ～ 20 mの中央低地部分とからなる。中央低地部分を早渕川が流れ、地区南側約 1 Kmを鶴見川が流れる。

3.土地利用

丘陵地は、大部分山林、畑地、低地は水田、畑地、集落である。

4.周辺状況

第三京浜道路	地区東側寄り
東名高速道路	地区西側
国道 246 号（厚木街道）地区西側	
東海道新幹線	地区東側
横浜線	地区南側
東横線	地区東側
東急田園都市線	地区西側

5.都市計画

横浜市都市計画区域

用途地域	指定なし
都市計画街路	Ⅰ 3 21（西神奈川・寺家線）（幅員 22 m）
	Ⅰ 3 25（日吉・元石川線）（〃 22 m）
	Ⅱ 1 13（中山・元石川線）（〃 18 m）
	Ⅱ 1 18（鴨居・東山田線）（〃 18 m）
	Ⅱ 2 23（篠原・池辺線）（〃 15 m）

6.集落

農家住宅を主とし戸数約 2,000 戸、人口 8,000 人である。位置は中央低地部分と南側台地の南側低地に集中している。

●●●港北ニュータウンの基本構成

1.交通の体系

最近の自家用車の急激な増加傾向に対処すると共に、自家用車をもたない人の利便性を追求するために次のような提案をした。

1･1 自家用車に対して

自家用車の通勤利用は送り迎えで、鉄道駅を利用するか、勤務先まで乗って行く利用を考えている。

自家用車の買物利用は商業施設と駐車場を一体に考えて建設し、商業的に運営することによって駐車場の確保と利用をはかるよう考えている。

1･2 自家用車をもたない人に対して

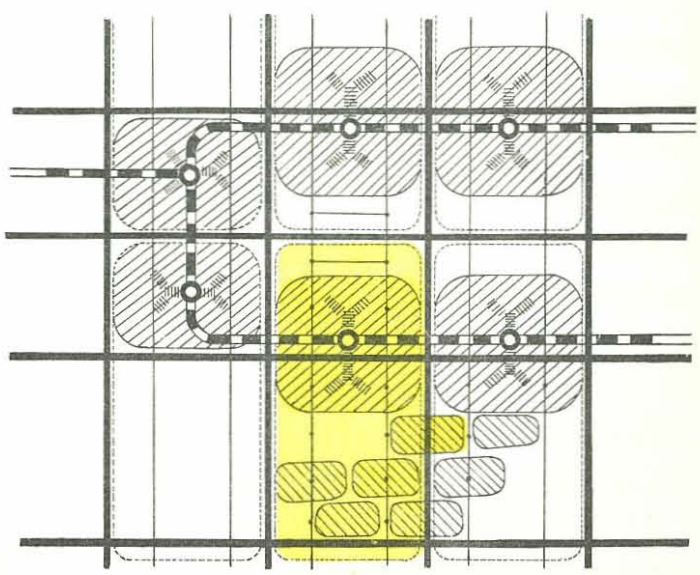
港北ニュータウン内では、自家用車に頼らないでも鉄道駅が利用できるように道路網およびバスルート網を考えている。駅より 600 m以内では原則として徒歩により駅に行けるように、駅より 600 m以遠では、ほぼ 350 m以内にバスストップに行けるように歩行者専用道路等で構成されたグリーンマトリックによる動線を配置する。バスルートは駅に至便な運行が考えられている。

1･3 ヒューマンセクターとバスセクター

上記の条件を実現するために、ヒューマンセクターとバスセクターという考え方で全体の組織を組み建てている。

ヒューマンセクターというのは、人が歩いて遠いと感じない距離で、安全なルートにそって施設が配置されている住域である。

バスセクターというのは、このヒューマンセクターをバスサービスのルートでつづったもので昼間も 6 分間隔程度でバスが運行されるバスサービスの単位。これによりバスサービスの利便性が得られ通勤通学買物交通サービスを確保する。



●●●●開発区域と地形計画

2.密度構成

交通体系との有機的な関連をはかり、密度構成をおこない、低密度、中密度、高密度の配分計画をしている。

低密度	200～300人／ha	Net
中密度	300～450人／ha	〃
高密度	450～700人／ha	〃
平均密度	137 人／ha	Gross

3.商業施設構成

商業施設は、多核センター型をとり、地域センター（駅ごとにおかれる　）と地区センター（支持圏はヒューマンセクター）の2段階構成をしている。

4.社会、文化施設の構成

地域的、交通的中心地に各種機能を集約させて、複合的機能中心を形成する。その施設は、行政、文化、社会、福祉厚生、医療、レクリェーション、スポーツ等で構成する。このセンターは、港北ニュータウンのシンボルとなる。

5.グリーン、マトリックス

公園、緑地、校庭、運動場、広場、社寺境内、歩行者路、路地、住宅棟間、保存埋蔵文化財地区、樹林、河川敷、生産緑地、既存集落およびその屋敷林などのオープンスペースの性格づけをおこない、これらの要素を連結させて一つの体系とする。これによって、市民のオープン・スペースにおける活動を秩序づけ、都市施設の利用の向上をはかり、効率的な土地利用をはかる。

6.都市内農業の位置づけ

農業が都市の中に存在できるとするなら、緑地系の施設の一つとしてグリーン・マトリックに組み入れられる。

7.都市構成の骨格

ヒューマンセクター、カーシステム、グリーン・マトリックスなどの計画技法を交通体系と高密度、中密度、低密度の人口密度配分に対応させ、都市構成の骨組とした。

1.開発区域

自然条件（地形、地質、植生）人為条件（土地利用、集落）などの現況分析により土地の条件を明らかにし、それらに対応してどれだけの住宅がどのように入るかを検討し港北ニュータウン区域を明らかにした。

1・1地形分析

尾根斜面、谷戸の形態から、日照、風通し、景観などの環境決定条件を明らかにした。

1・2地質分析

構成物質の物理的諸特性を多摩丘陵面、土橋面、下末吉面、武蔵野面、沖積低地でとらえ整備し、災害防止、工事決定条件を明らかにした。

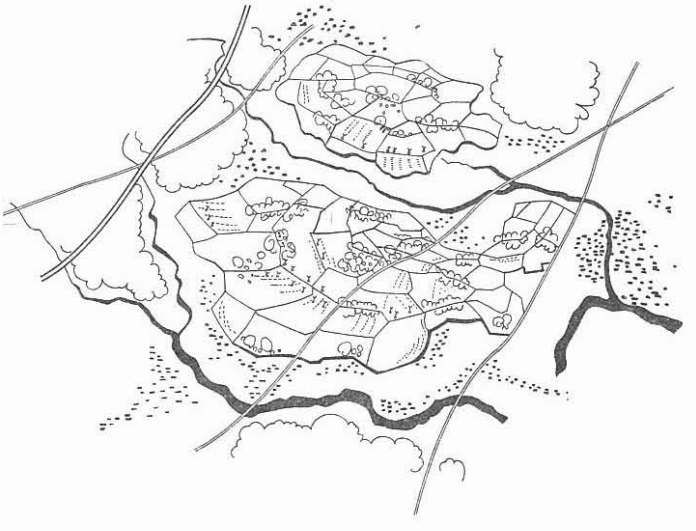
1・3植生分析

現在地表面にある植生から、緑の保全、災害防止、都市景観決定条件を明らかにした。

1・4集落分析

集落分布を整理し、これを保全する形での開発条件を明らかにした。

その結果は、開発区域は当初横浜市より提案された2,500 ha、日本住宅公団から提案された公団開発区域1,500 haについては、おおむね港北ニュータウン開発の計画区域として望ましいと考えられる。しかし土地利用等の検討に当っては、大熊町周辺用途地域未指定地区、工業地区およびその周辺を含めて検討する必要がある。



●●●●○人口

2.視覚的骨格

地形分析により、ビユーポイント、ランドマークとなる部分の抽出をし、将来の都市全体の視覚的な骨格となる場所を明らかにした。この場所を開発計画の中で積極的に生かすことによって、港北ニュータウンのシンボルとしての地域にすることができる。

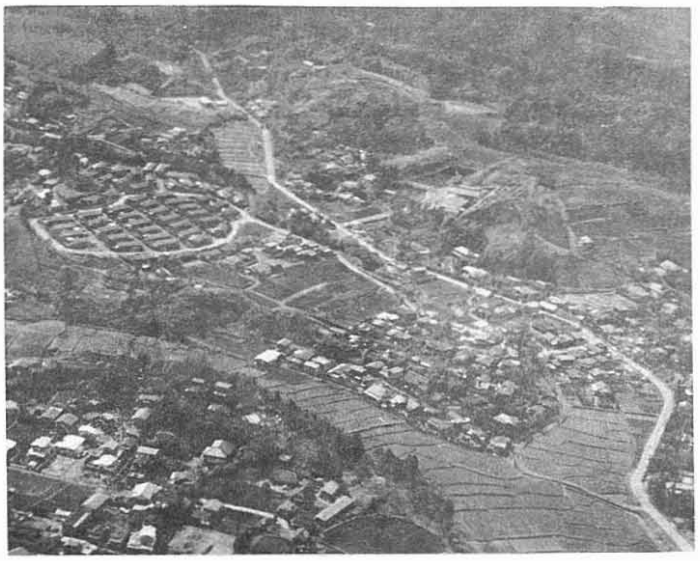
3.グリーン、マトリックスの構成条件

地形、地質、植生集落の分析により現状を利用する場合のグリーン・マトリックス構成条件を明らかにした。

4.都市構成を有機的に組み建てられるように地形計画を想定した。

5.計画との関連

鉄道網計画、交通網計画、バスセクター、ヒューマンセクターなどの開発計画はこれら分析と整理された条件を十分に利用してたてられた。



当地区の用地処分原価はかなり高額になると予想される。したがって低所得者層、中所得者層のための住宅（公営、公社、公団の賃貸と分譲および宅地分譲）を建てるために、その用地処分原価に見合った土地の高度利用と、各々の住区に適応した建築形態を考えた。その密度は一般の市街地と比べてかなり高密度になる。

1.港北ニュータウン区域内の住宅宅地について高層住宅用地、中高層住宅用地、低層用地、で整理すると次表のようになる。

1-1　港北ニュータウン区域全域が市街化する場合。

1-2　農業用地を 400 ha 確保した場合。

1-3　農業用地を 600 ha 確保した場合。

である。結果を整理すると人口は 280,000 人から 350,000 人、住宅戸数は 80,000 戸から 100,000 戸 である。以後の交通計画、施設計画などにおいては人口の上限値である 350,000 人について算定してある。

2.人口密度計画

低層低密度住宅地区は 200～300 人／ha 高密度中高密度住宅地区は 300 人～700 人／ha である。

3.人口配分計画は地形計画上、地域センター、地区センターの計画上、地域センターを中心に高密度、地区センターを中心に中高密度住宅地を配置した。

表 1·1　住宅供給計画

住宅供給計画	住宅地面積	住宅戸数	敷地面積1戸	人口	人口密度
中高層宅地(A)	311ha	35,200戸	88㎡	123,000人	400人/ha
低層宅地(A)	519	31,000	167	109,000	210
低層宅地(B)	570	32,500	175	114,000	200
合　計	1,400	98,700	142	346,000	250

表 1·2 農業地区 400 haを確保した場合(但し農業用地の公共用地率１０％)

住宅供給計画	住宅地面積	住宅戸数	敷地面積1戸	人口	人口密度
中高層宅地	311ha	35,200戸	88㎡	123,000人	400人/ha
低層宅地(A)	519	31,000	167	109,000	210
低層宅地(B)	345	19,700	175	69,000	200
合　計	1,175	85,900	137	301,000	256
農業用地	360	400		1,600	
計		86,300		302,600	

表 1·3　農業地区 600haを確保した場合(但し農業地区の公共用地率は 10％)

住宅供給計画	住宅地面積	住宅戸数	敷地面積1戸	人口	人口密度
中高層宅地	311ha	35,200戸	88㎡	123,000人	400人/ha
低層宅地(A)	519	31,000	167	109,000	210
低層宅地(B)	235	13,400	175	47,000	200
合　計	1,065	79,600	134	279,000	260
農業用地	540	600		2,400	
計		80,200		281,400	

1.港北ニュータウンの交通手段

交通計画を考える上で重要な要素は、通勤交通、通学交通、業務交通、買物交通、社交、娯楽、レクリエーションのための交通である。住宅地区、住宅都市ではこのうち通勤交通が最も重要な要素である。港北ニュータウンでは、利用者の利便性、都市運営の経済性とから都市高速度鉄道とバスの組合せによる交通体系を提案した。さらに駅周辺においては、駅方向にその他の地区にあってはバスストップ方向に歩行者専用路を設け歩行者の安全を確保する提案をした。

2.交通の方向

ある地区に住んでいる人の通勤通学先は、通勤通学先の従業者学生数に比例し、時間のｎに反比例する。ｎは年次、場所、居住者の社会階層により異なる。港北区においては、年々ｎ値が小さくなる。ｎ値の年次変化と居住者別ｎ値の調査から通勤先配分を次のように行った。

民間供給住宅居住者は、通勤先の従業者数に比例し、通勤所要時間の３乗に反比例して配分した。

公的供給住宅居住者は、通勤先の従業者数に比例し、通勤所要時間の２乗に反比例して配分した。

表０・６・２　通勤通学先別人口構成

ニュータウン人口	346,000人	%
通勤通学人口	138,500	100.0
東京地区	62,300	45.0
横浜京浜地区	43,200	31.2
港北ニュータウン内	33,000	23.8

3.鉄道の計画

3･1計画

都市交通審議会横浜部会の答申書（和年41年7月15日答申第9号）によれば、横浜市の鉄道計画として既設路線の外に計画路線として横浜市営高速度鉄道と検討路線として茅ケ崎より港北ニュータウン内を通り東京方面に向う路線が答申された。港北ニュータウンに関連あるものは、横浜市営高速度鉄道3号線（本牧ー横浜ー新横浜ー勝田附近）4号線（鶴見ー綱島ー元石川附近）と検討路線である茅ケ崎ー東京線である。

3･2既設路線の検討

横浜市内既設路線の増強がなされ、たとえば国鉄、横須賀線と東海道線の分離、横浜線の複線化、さらに横浜市営高速度鉄道が新設されても将来の鉄道輸送能力は特に東京方向に不足する。（前掲答申第9号）

3･3将来の対策

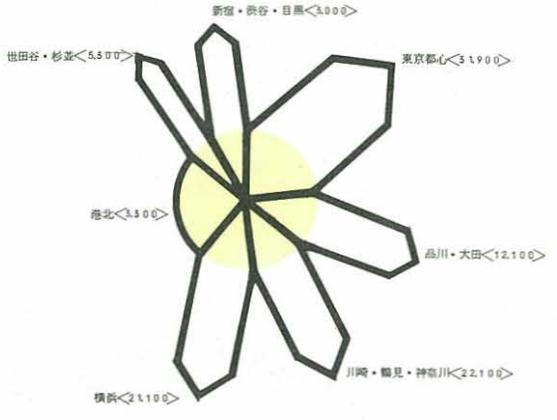
以上から答申書による検討路線茅ケ崎ー東京線は将来必要となる。港北ニュータウンの立地条件からいえば当路線は在来線でよい。そこで通勤超特急は将来入って来てもよい計画とし、むしろ在来線の検討を提案する。

3･4横浜市営高速度鉄道との関連

横浜市営高速度鉄道の建設は、港北ニュータウン建設計画に直接大きな影響を与えるものである。

3･4･1通勤輸送

港北ニュータウンの通勤輸送を考えるとき、市営高速度鉄道が前提になっており、必要条件である。



3･4･2計画との関連

地域センターは駅を核として形成され、地域センターを中心に高密度住宅開発が計画される。また、駅より600 m以遠においては、バス、サービスによる駅への交通をはかっている。したがって駅前広場等を伴った駅となり郊外電車の駅の性格をもつようになる。

4.幹線街路とバス網

4･1前述したように、幹線街路はヒューマンセクターをつづった形でバスセクターを構成しており、この技法を用いて幹線街路網を定めたためにバスサービスはかなりよくなっていて、ピーク時2分おき、日中5分おき程度になる。

4･2全体的に地区幹線街路網を見れば格子状形態をしている。

5.地域間道路

港北ニュータウンに関連する地域間道路として仮称第2東海道線、仮称外廓環状線がある。港北ニュータウン計画ではこれら路線が住区をみださない形で計画の提案をした。

●●●●○●●社会施設

1.横浜市域における社会文化圏の構成として横浜地区、港北地区（サブセンター）、戸塚地区（サブセンター）となっている。港北地区は、港北、鶴見区などが入り、将来人口85～100万人（昭和60年）と推定されるので港北ニュータウンに横浜市のサブセンターの機能を持たせる。

2.社会施設の分類

2･1 広域対象施設は中心地区に立地させる。

2･2地域対象施設は駅周辺にとる。

2･3 分散施設は地区センターにおく。

上記施設は、それぞれの内容によって次の如く分類される。

①行政、管理（官公庁関係）

②文化、（学校教育・社会教育）

③厚生、（医療保健・社会福祉・レクリェーション）

④商業（購売サービス・事務所）

⑤都市サービス（交通・サービス・供給処理）

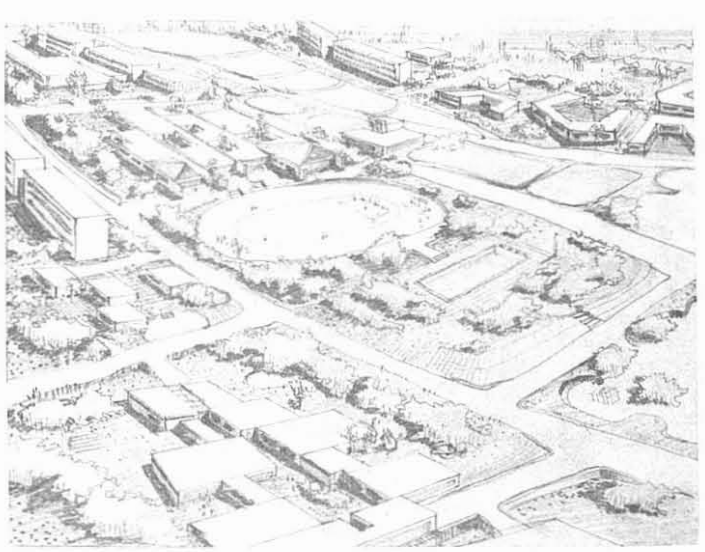
⑥その他（インダストリetc）

これらの立地場所はその圏域が、港北ニュータウン以上になるものは、ニュータウンの中心地区、バスセクターにたいしては駅周辺、ヒューマンセクターにたいしては地区センターにという如く、3段階の構成配置とした。

3.施設は市内におけるモデル的水準のものを考慮する。

4.特に文化、厚生施設については、港北ニュータウン人口35万人はもちろん、港北区、鶴見区の一部を加えた圏域（人口85～100万人）の施設を考慮した。

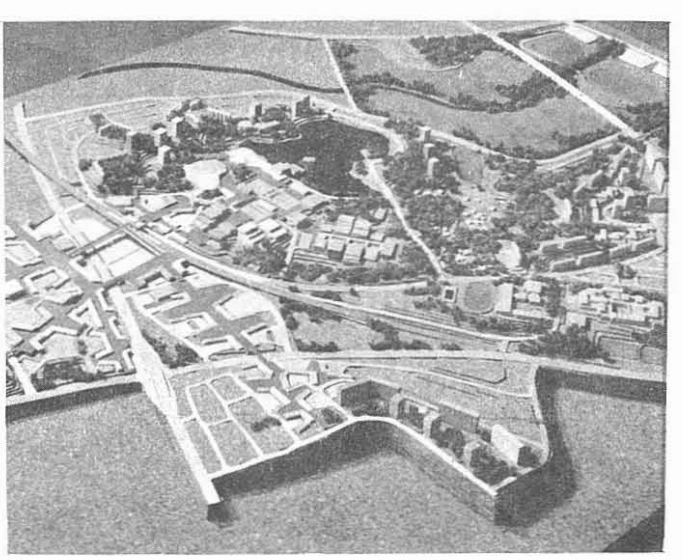
5.母都市横浜市の広域的機能施設を一部分担させた。



●●●●○●●●文化センター・ゾーン

35万港北ニュータウンの市民のみならず、横浜北部更には横浜市全域を対象とする社会施設の一部を分担することに、本港北ニュータウン開発の意義の一つがある。このため、これらの施設を積極的に集中させて、新市街地としての魅力をもたせ、また既成市街地との交流をはかるよう意図した。

この計画の方針にもとづいて、地形上よりほぼ中心にある位置で、地形的なランド、マークとなっている丘陵地から低地部分にかけて、ショッピングセンター、アミューズメント・センター、文化施設、スポーツ、社会福祉施設などを集中させ、港北ニュータウンの社会文化中心地区ー文化センターゾーンーを強力に形成するよう提案した。



●●●●○●●●●商業施設と地域地区センター

商業施設の段階構成を次のようにした。

1.中心地区センター

2.地域センター

3.地区センター

中心地区センターは、地域センターのうち、特に通勤乗降客の多い駅周辺を意識的に育つよう計画したもので、この駅を中心に文化センター・ゾーンを形成し、商業の中心的地域センターと合せ港北ニュータウンのシンボル的な地区にしようとするものである。こうすることによって鉄道網からは多核センター型である港北ニュータウンが、施設配置からは一核センター型の性格をもつようになり、多核型の利便性と一核型の都心性高度性をあわせもつ複合型の有利さをもつようになる。

地域センターは駅を中心に配置し、そこに地域サービス商業施設を計画した。

地区センターはヒューマンセンターを背景に歩行者専用路に沿ってバスストップを中心に配置し、そこに地区サービス商業施設を計画した。

この中心地区、地域センター、地区センターには商業施設の段階的配置をするとともに、それぞれに対応する社会福祉厚生施設の段階的配置をする。

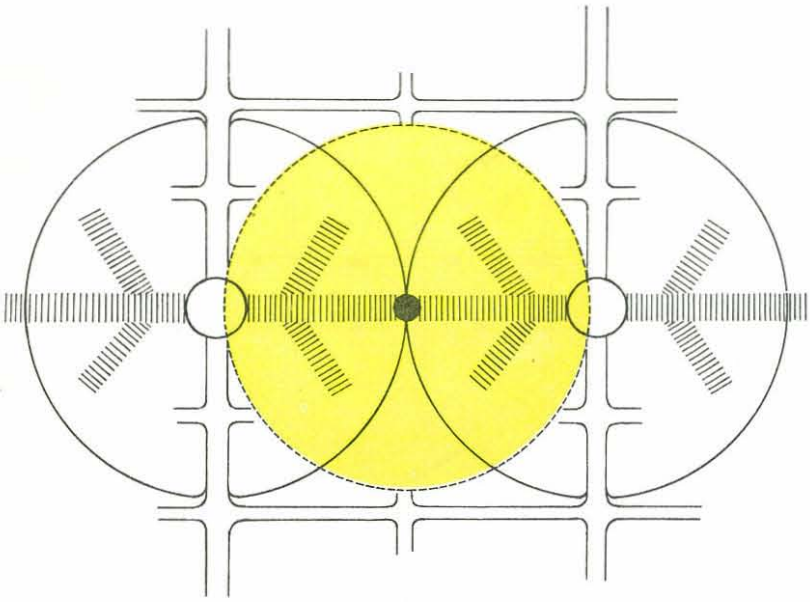
●●●●○●●●●○レクリエーションとオープンスペースの体系化ーグリーン・マトリックス

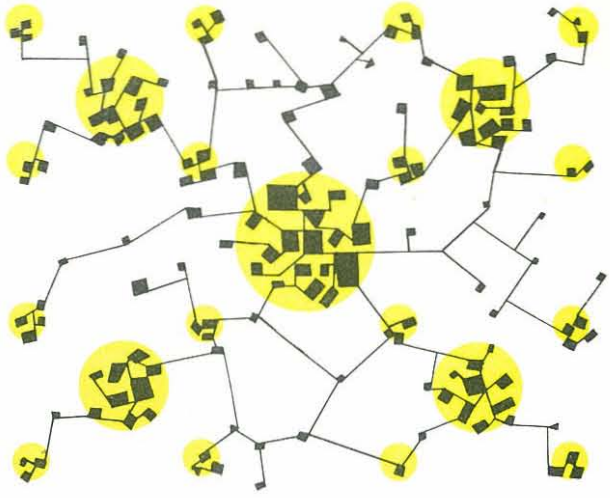
1.オープンスペースについては、「港北ニュータウンの基本構成」に述べたように、グリーン・マトリックスの提案をおこなった。これは、現在の市街地におけるレクリエーショナルな利用を展開しているさまざまなところ、例えば、路地、社寺、境内、河川などの利用と公園におけるそれとを一体的な系としてとらえようとする考え方である。即ち、市民の活動を誘発するような土地資産、——種々なオープン・スペース、公園、住宅地の棟間、歩行者路、保全、緑地など——、および寺社、樹林、文化財などの要素により土地利用の性格づけを行ない、それらの空間を連結させて、都市施設の秩序ある利用をはかろうとするものである。

2.オープン・スペースの構成は、港北ニュータウンでは分散型をとっている。これは、年令層別に、その利用形態に応じたきめの細い配分を考慮したためである。

プレイロット1	歩行者路に含む	1/64～1/32 HS（24～75戸）
プレイロット2	〃	1/16 HS（100～150戸）
児童公園	0.25 ha	1/4 HS（400～600戸）
少年 〃	1 ha	1 HS（2,400戸）
地区 〃	8～10 ha	バスセクター
スポーツ・センター（中央公園）	35 ha	

（注HSはヒューマンセクターのこと）





3.歩行者路の段階構成は、次のとおりである。

P1 各駅中心に広がるショッピングモール

P2 小中学校、幼稚園への通学通園路、およびバス停、ショッピングへのルート、自転車道を兼ねる。

P3 P2 へのルート

P4 集合住宅地内の歩行者路

4.スポーツ・センター

余暇時間の増大によるレクリェーション施設の需要量は飛躍的なものと予測される。特に動的なレクリェーションの嗜好性が高まり、スポーツ人口が増大しつつある。港北ニュータウン計画では、これらに対応する施設としてスポーツ、レクリェーションセンターを考えた。その施設量を施設供給限度を設定して算出し、35 ha の施設面積をとる計画をおこなった。

今までのニュータウン計画は、かなり道路を意識して作られるようになったが、歩行者中心、大量輸送機関優先をはっきりと意識したものは少ない。港北ニュータウン計画にあたっては、歩行者を中心にした計画をすることおよびニュータウン全体として大量輸送機関の体系を完結させることによって、自家用車にたよらなくても通勤通学買物などの用がたりる計画とした。これらの計画をするたあたってヒューマンセクター、ヒューマンシステム、バスセクター、カーシステムという概念を導入した。

1.ヒューマンセクター

ヒューマンセクターというのは、施設に対応した歩行圏のことである。

2.ヒューマンシステム

ヒューマンシステムというのは、ヒューマンセンターおよび施設配置を歩行者の側から秩序づける体系のことである。

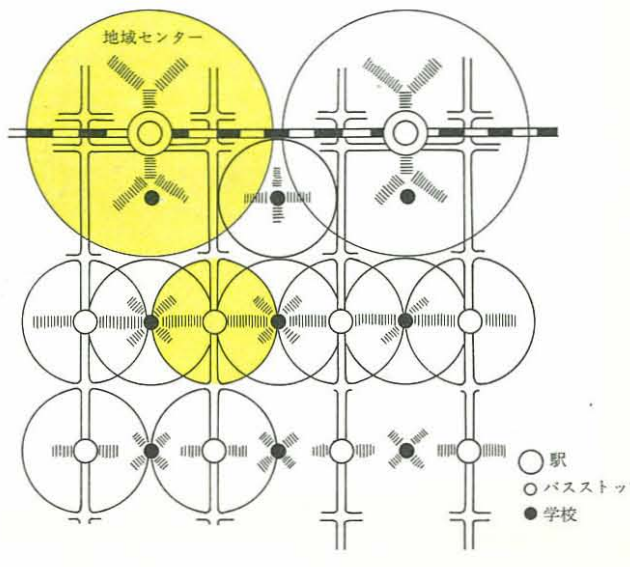
3.バスセクター

バスセクターというのは、ヒューマンセクターをバスサービスのルートでつづったもので、駅に対応し、バスサービスの単位になっている。これよりバスサービスの利便性が得られ通勤通学買物交通のサービスを確保する。

4.カーシステム

カーシステムというのは、道路の性格による段階構成とヒューマンセクター内に車が入っていく入り方のことである。

これらの考え方を用いて、施設規模の算定と配置およびそれらの有機的組織だてを計画にとり入れることによって、歩行者の安全と、利便性と、施設の都市性が確保できたと同時に、自動車交通の安全と秩序だてができた。



●●●●○●●●●○●●修復 ―

港北ニュータウンの農業と既存集落

1.都市地域における農業

都市地域内の農業は、

1･1 周辺が市街化されて農業生産条件が悪化する。

1･2 周辺が市街化されて地価が上昇し、それにみあった農業生産収益が得られない。

1･3 農家内部の事情から、兼農化が進み、若年の農業労働力が確保できない。

等の問題点をもっている。

港北ニュータウン区域の農業も、上記条件が働いており、専業率が低下し兼業率の上昇がみられる。港北ニュータウン計画による計画開発がなかったとしても、乱雑な宅地開発は行なわれ上記問題は存在し、また状況は進行する。つまり、農業側からいえば、港北ニュータウン計画の有無にかかわらず、農業に対する対策が必要なのである。

2.市街化と農業

市街化に対して農業の進む道は三つある。

2･1 将来も農業を継続するよう対策をたて、農業を続ける。

2･2 当分の間は農業を続け、将来は農業をやめ、非農業に移行する。

2･3 現在、非農業に移行する。

3.港北ニュータウン計画と農業

港北ニュータウン計画において、2･2 および 2･3 は開発プログラムと調整できれば、大規模新規開発であるので転業者に対して都市的経営業種の準備ができる。2･1 つまり農業継続希望者に対しては、都市開発の中に定着するにはさまざまな困難な問題があり、その問題点を解決しなければならない。

4.都市農業成立の条件と農地確保の手法

都市内および都市周辺の農業は、一般的には疎放的農業から、労働集約型、資本準備型に移行する。さらに進行すれば、観光レクリエーション型となる。都市内農業として成立するには、

4･1 周辺地価とみあった収益をあげられること。

4･2 都市のオープン・スペースの一要素として機能すること。

4･3 都市活動の阻害条件とならないこと。

4･4 都市活動に阻害されないこと。

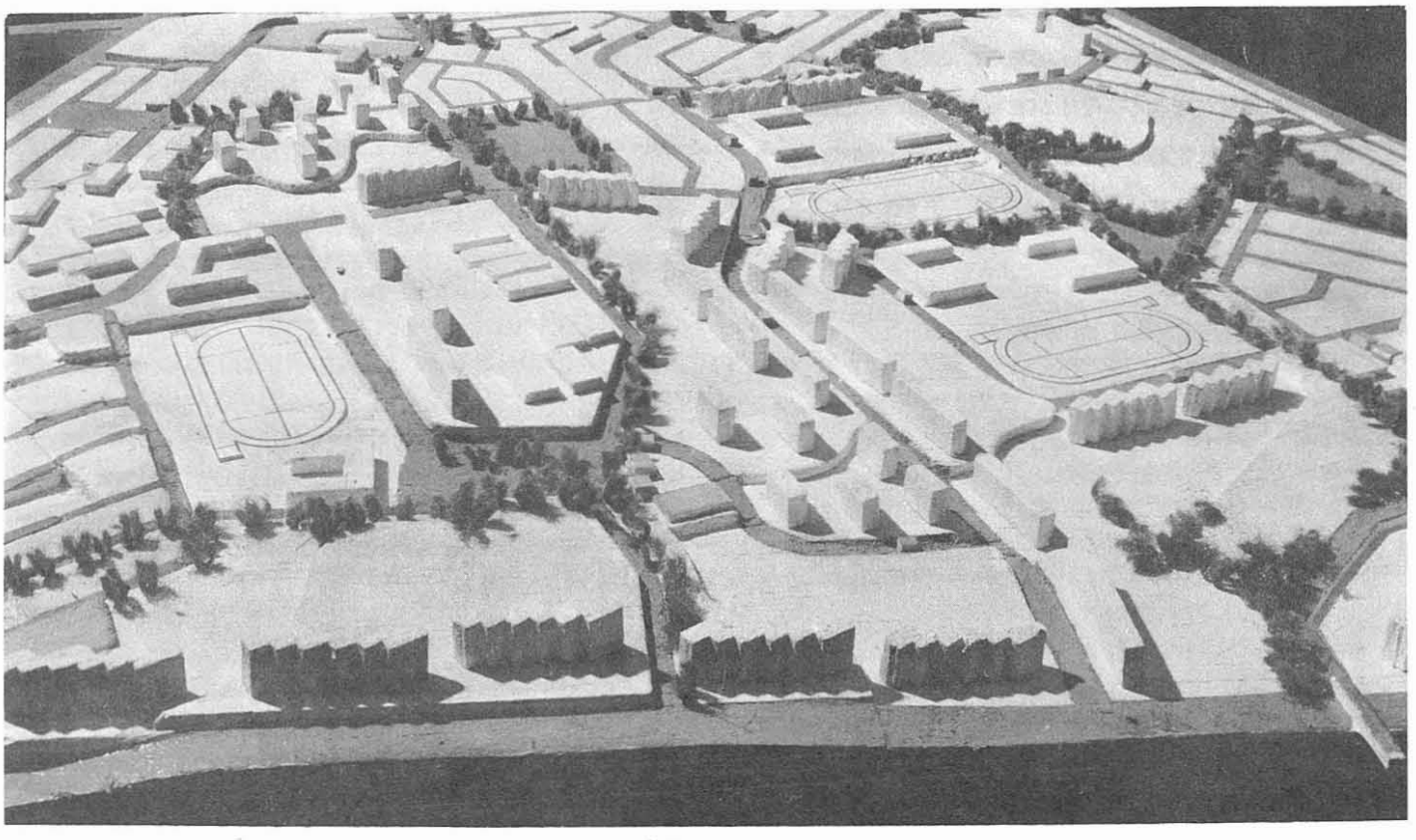
を満足しなければならない。

5.農地確保の方法

5･1 農業専用地区を設け、農業継続に有利な行政処置をとるとともに、非農業転用に対しては、規制処置をとる。

5･2 公的機関が農業専用地区を取得し、農業継続者のみに譲渡または貸与する。農業地区の配置および既成集落の修復

農業側からの要望、および都市活動の阻害条件にならないこと、むしろグリーン、マトリックスの要素としての位置づけから、各地区に分散して農業地区を設定することが望ましい。都市開発地区と農業地区との中間に存在する既存集落はむしろこの農業地区と密接な関連をもたせた修復計画が必要である。



Ⅱ　本文編

●港北ニュータウンの性格づけ

1　現在の位置と今後の市街化傾向 ―――― 23

2　港北ニュータウン開発を契機としていかなる性格をもたせるべきか ―――― 23

2•1　勤務地と通勤のパターン ―――― 23

2•2　買物依存について ―――― 23

2•3　社会施設、レクリエーション緑地の広域配置系 ―― 23

3　横浜国際港都建設計画図 ―――― 24

1　現在の位置と今後の市街化傾向

ＫＯＨの位置は東京都心より西南方約25ＫＭ、横浜中心部より、北西約12ＫＭに位置し昭和40年度の人口集中地区（ＤＩＤ）からはずれていて、近郊農村地域の形態をとり集約農業が行なわれている。けれども最近の東京、横浜セクターの急激な宅地化は、この地域までスプロールさせている。このスプロールを助長させた要因の一つには昭和40年第三京浜道路、田園都市線の建設などにより宅地化のきざしは一層強くなった。このような現状から今後港北地域の計画的な整備がなされないとすると、交通の混乱、鶴見川水系上流地域の住工混合地域化など、人びとの生活について多くの問題を残す地区である。すでに横浜市においては、大都市のベッドタウン化を排除し、健康的な計画的な港北ニュータウンの建設をしようというビジョンを持ち、市街地整備を行うとしている。

2　港北ニュータウン開発を契機としていかなる性格をもたせるべきか

2·1　勤務地と通勤のパターン

2·2　買物依存について

2·3　社会施設　レクリエーション緑地の広域配置系

2·1 勤務地と通勤のパターン

勤務地については、今までの公団賃貸住宅の居住者傾向からみると、東京、横浜セクターでは、東京7割、京浜地帯3割という傾向を示している。しかしながら交通手段により居住者の就業地先はかなりバス輸送または高速度鉄道などの計画より変るものと考えられる。バス、地下鉄利用によって算定してみると東京方面に60％、横浜京浜地帯に40％となる。（交通計画参照）また将来の通勤高速電車などの整備が行なわれるとすれば前者の数字を大巾にかえることとなり、その割合は東京に80％、横浜・京浜地帯に20％といった性格をもつものと想定される。

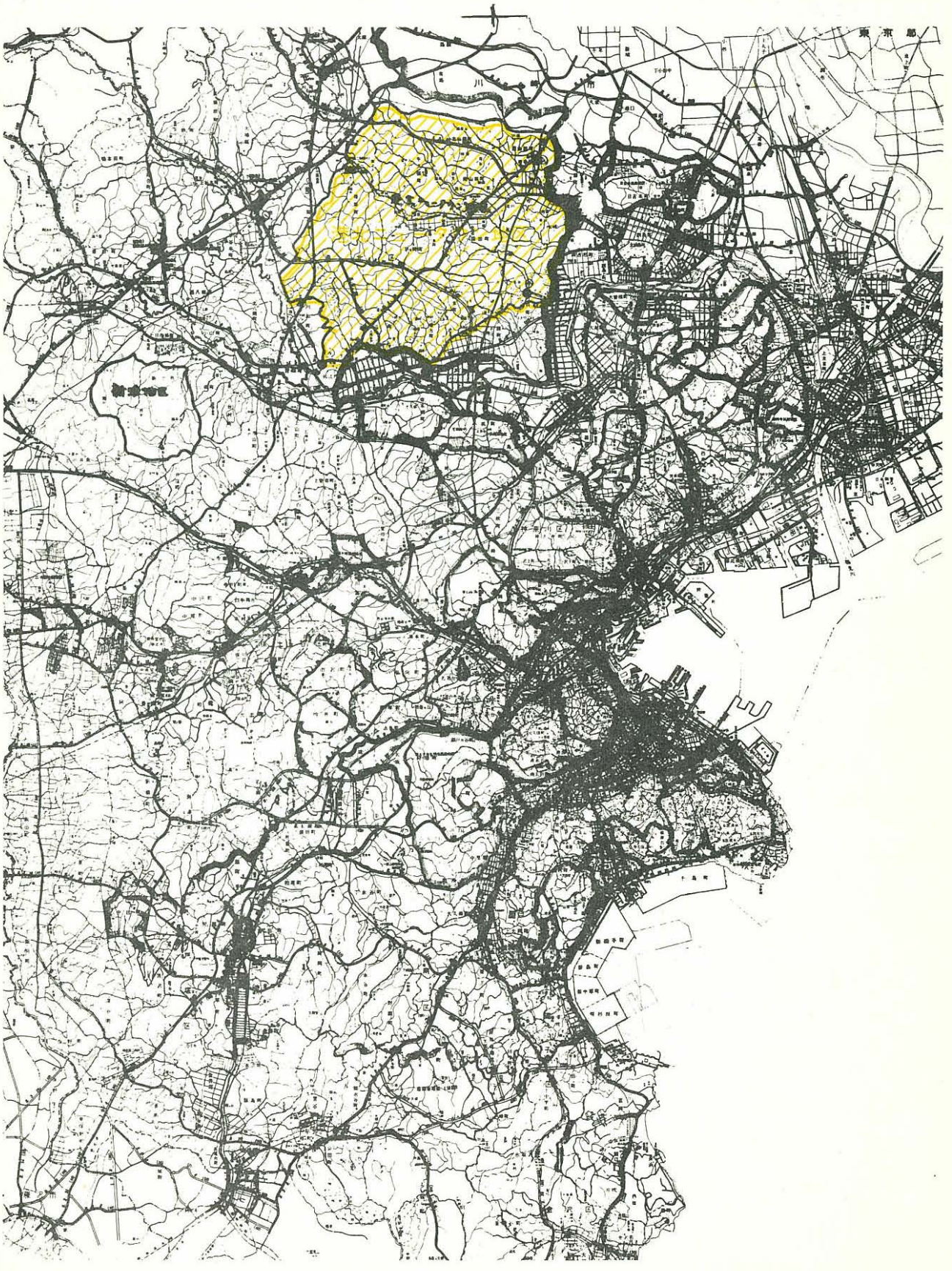
2·2 買物依存について

買物依存は、銀座、渋谷、自由ケ丘と横浜西口、桜木町などの商業核にかなり吸引される傾向がある。港北地域の開発にともなって増加する第3次買廻り品の購買力に対応する販売施設はこれらの商業核にぶらさがるような傾向が強い。第3次買廻り品ではＲＥＩＬＬＹの消費者市場圏理論により計算すると東京に60％、横浜に40％の傾向を示す。商業核は将来の交通手段によってかなり差異を生ずることになる。（商業計画、地域センター計画参照。）

2·3 社会施設、レクリエーション緑地の広域配置系

東京、横浜セクターにおいて社会施設レクリエーション緑地などの配置系はＫＯＨの性格を決定づける要因である。特に首都圏30Ｋ圏内の近郊整備地帯においては未開発地域であることから各種の都市施設が不足している。このことについて十分な社会施設の整備、特に文化施設やレクリエーション緑地などについては大都市域、および、その周辺についての総合計画的な配置が望まれる。ＫＯＨ内の諸施設はもちろんであるが、横浜北部地域、県、国段階の社会施設系の立地条件の可能性とその水準について十分な整備が要求されうる地域である。（社会施設の項参照）

3　横浜国際港都建設計画図



●●港北ニュータウンの現況

1 位置・区域 ―― 27
2 地形 ―― 27
3 人口集落および土地利用 ―― 27
4 交通施設現況 ―― 28
5 既定都市計画 ―― 28
6 埋蔵文化財 ―― 28
7 首都圏計画と住宅および工業地区開発図 ―― 30
8 広域レクリエーション緑地分布図 ―― 30
9 首都圏都市化（ＤＩＤ面積） ―― 31
10 首都鉄道網図 ―― 31
11 地区周辺大規模住宅地 ―― 32

1　位置・区域

計画区域は首都圏の大都市中心より西南方約25Km圏、横浜都市圏の中心より北西約12Km圏に位置し、横浜市港北区のうち茅ケ崎町、勝田町、南山田町、東山田町、北山田町、牛久保町、中川町、花田町、川和町、佐江戸町、東方町、折本町、大態町、新羽町、高田町、新吉田町などを含み、港北区全体の面積の20％ にあたっている。そのおおよその開発予定面積は、2,500ＨＡとされ東西6Km南北5Kmである。対象地域内は、北側台地部分、中央低地部分、南側台地部分からなるが、低地部分と低地部分から南側台地にかけてかなりの集落が入りこんでいて、農家集落が多く2,000戸内外人口約8,000人となっている。周辺には東側よりに第三京浜、東海道新幹線、東横線などがあり、西側には東名高速道路が新しく通過し、さらに東急田園都市線、国道246号（厚木街道）、南側には横浜線が通っている。

2　地形

地形は、下末吉台地・多摩丘陵部および沖積層低地の3つからなり、多摩丘陵部は、開析のすゝんだ丘陵地帯で、北山田、茅ケ崎、東方町の台地部分までつづき、ここから比較的平坦な下末吉台地にかわっている。標高40～60 mの多摩丘陵部、下末吉台地部分とこれにはさまれた標高10～20 mの沖積層低地とからなり、中央低地部分を早淵川、南側低地部分を鶴見川、西側に鶴見川の支流にあたる谷本川があり、開発区域のすべては鶴見川水系に属している。地質は、三浦層群、砂礫層、関東ローム層群からなっている。

3　人口集落および土地利用

計画区域に関する人口は 11,000人 で、そのうち農業人口は8,000人で、全体の約70％ をしめている。集落構造は、農家が中心となり、台地と低地部分に入り込んでいる谷戸部分に分布し、農家住宅の周辺は斜面で屋敷林となっている。地域内の産業は、前述したごとく、農業が主となっているが、年々の都市化の影響をうけ、農家数は減少している。

これらのことは都市化の影響を如実に表わしており、もはや従来のままの姿では農業が存続しえないという、ひとつの大きな転換時期にさしかかっていることを示すものである。農家人口も農家数の減少に伴い同じような減少傾向をたどるのであるが、その推移は次の通りとなっている。

また地域内、地目別土地利用割合は

宅地500.3ＨＡ（17.8％）　山林1,124.0ＨＡ（40.0％）

畑　685.1ＨＡ（24.4％）　水田　498.9ＨＡ（17.7％）

となっている。

表 2・3・(1)　農家数の推移（港北区）

	昭和25年	29年	33年	35年	40年
実数(戸)	6,231	5,863	5,603	5,472	5,032
指　数	100	94.1	89.9	87.8	80.8

表 2・3・(2)　経営耕地規模別農家数の増減（港北区）

	総農家数	0～4畝（特殊農家）	5～29	30～49	50～69	70～99	100～149	150～199	200以上
昭和35年	5472	13	826	697	852	1491	1386	185	22
昭和40年	5032	11	804	818	805	1391	1071	115	17
対前年比	92.0	84.6	97.3	117.4	94.5	93.3	77.3	62.2	77.3

表 2・3・(3)　農家人口の推移（港北区）

	昭和25年	29年	33年	35年	40年
実数(人)	41,453	38,668	36,536	35,078	30,853
指　数	100	93,3	88.1	84.6	74.4

4　交通施設現況

5　既定都市計画

6　埋蔵文化財

4　交通施設現況

計画区域内の道路は、都市計画街路4路線が都市計画決定されており、それは東神奈川寺家線（Ⅰ－3－21）、日吉元石川線（Ⅰ－3－25）、中山元石川線（Ⅱ－1－13）、鴨居東山田線（Ⅱ－1－18）、篠原池辺線（Ⅱ－2－23）、がある。予想される都市道路は仮称第2東海道線および仮称外郭環状線の構想がある。交通機関としての鉄道は地区内には現在なく、周辺部には東海道新幹線、横浜線、東横線、田園都市線などがある。将来は、通勤新幹線の構想があり、さらに市営高速度鉄道の計画がある。

5　既定都市計画

都市計画区域は横浜都市計画区域内で地域は未指定である。都市計画街路は先にのべた5路線が決定されているのみである。

6　埋蔵文化財

当地域の丘陵地には、かなりの埋蔵文化財が相当多いことが予想されるが、その内容は明らかとなっていない。

図2・7　首都圏計画と住宅および工業地区開発図

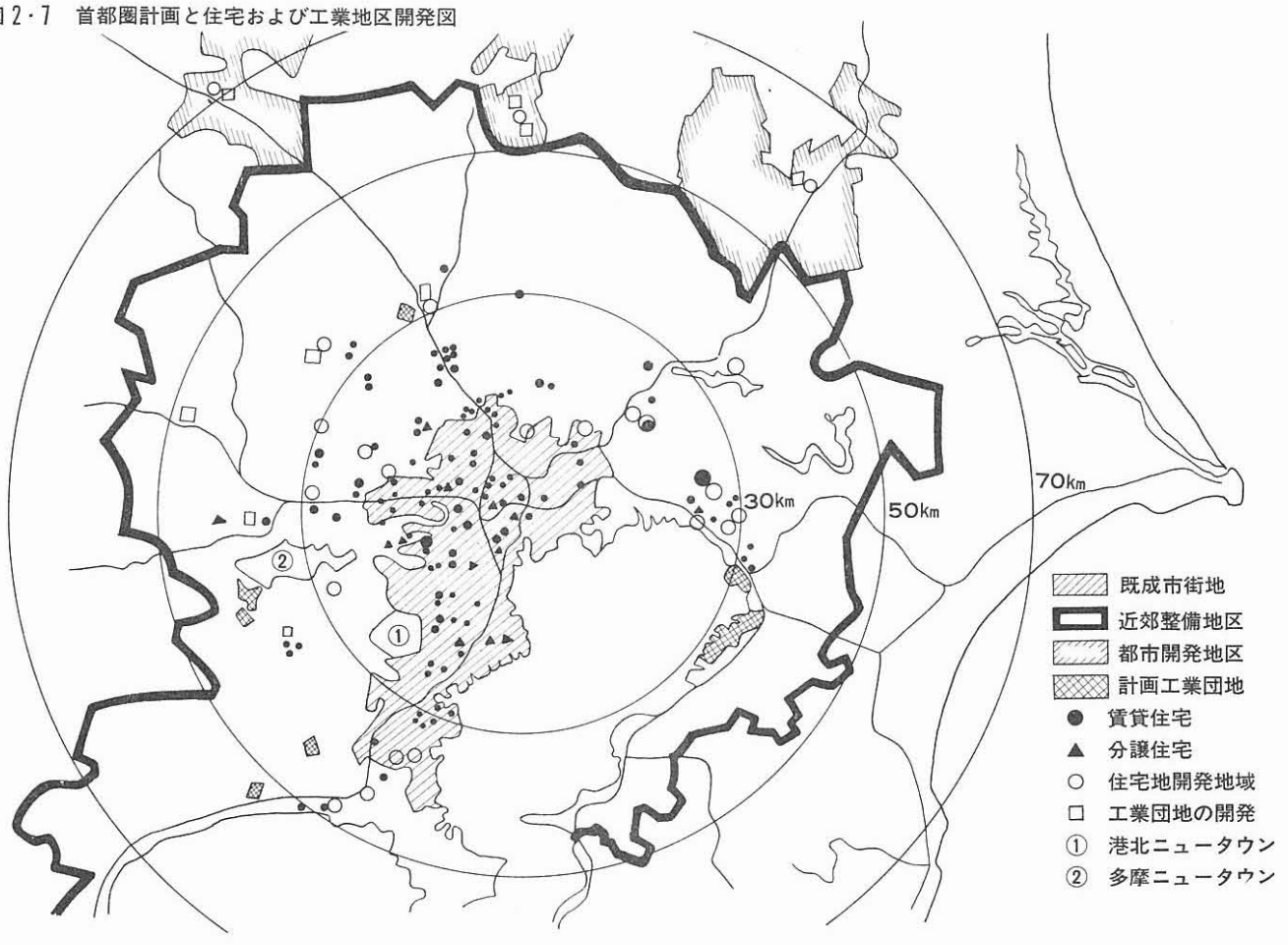


図2・8 広域レクリエーション緑地分布図

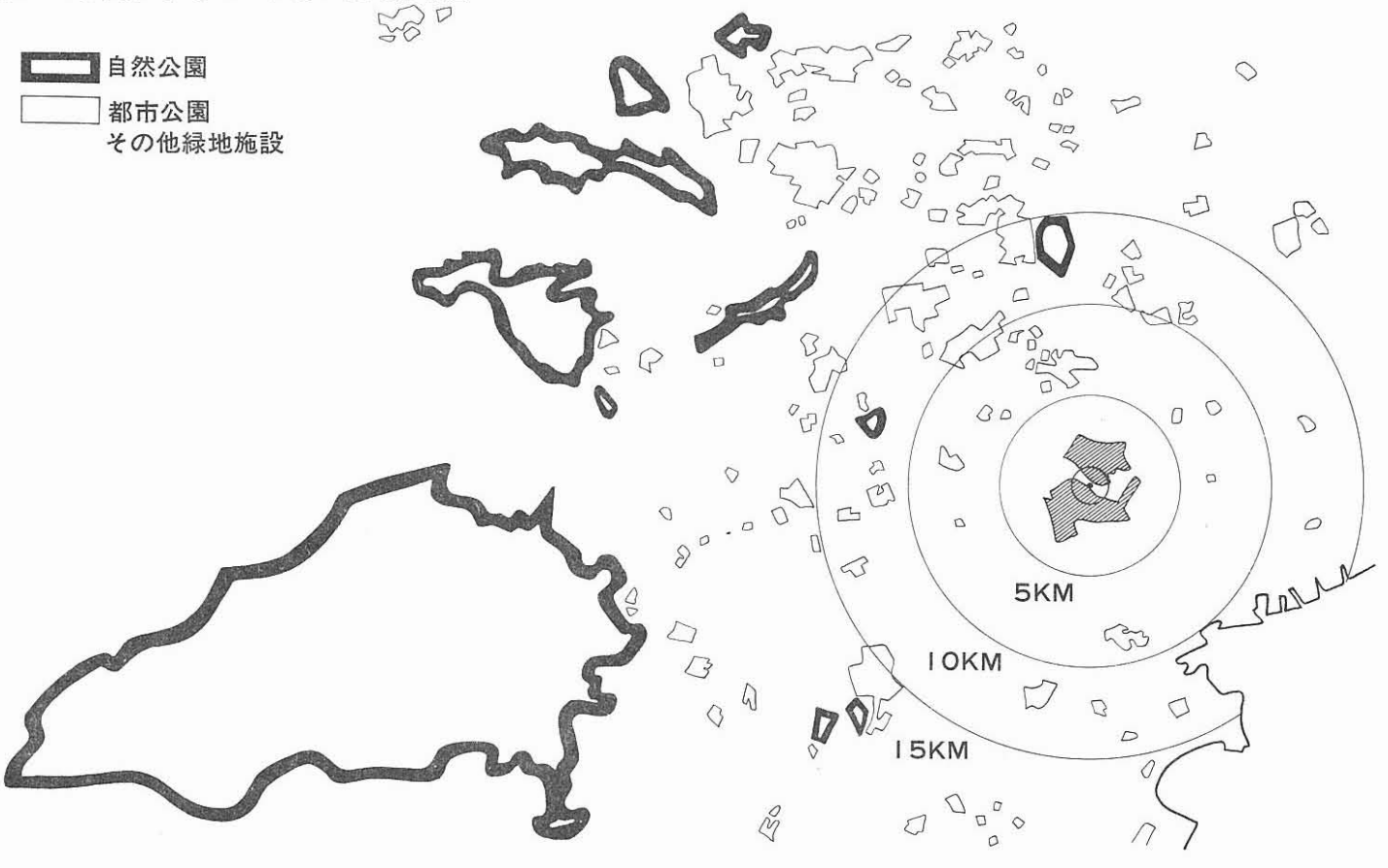


図２・９　首都圏都市化（DID面積）

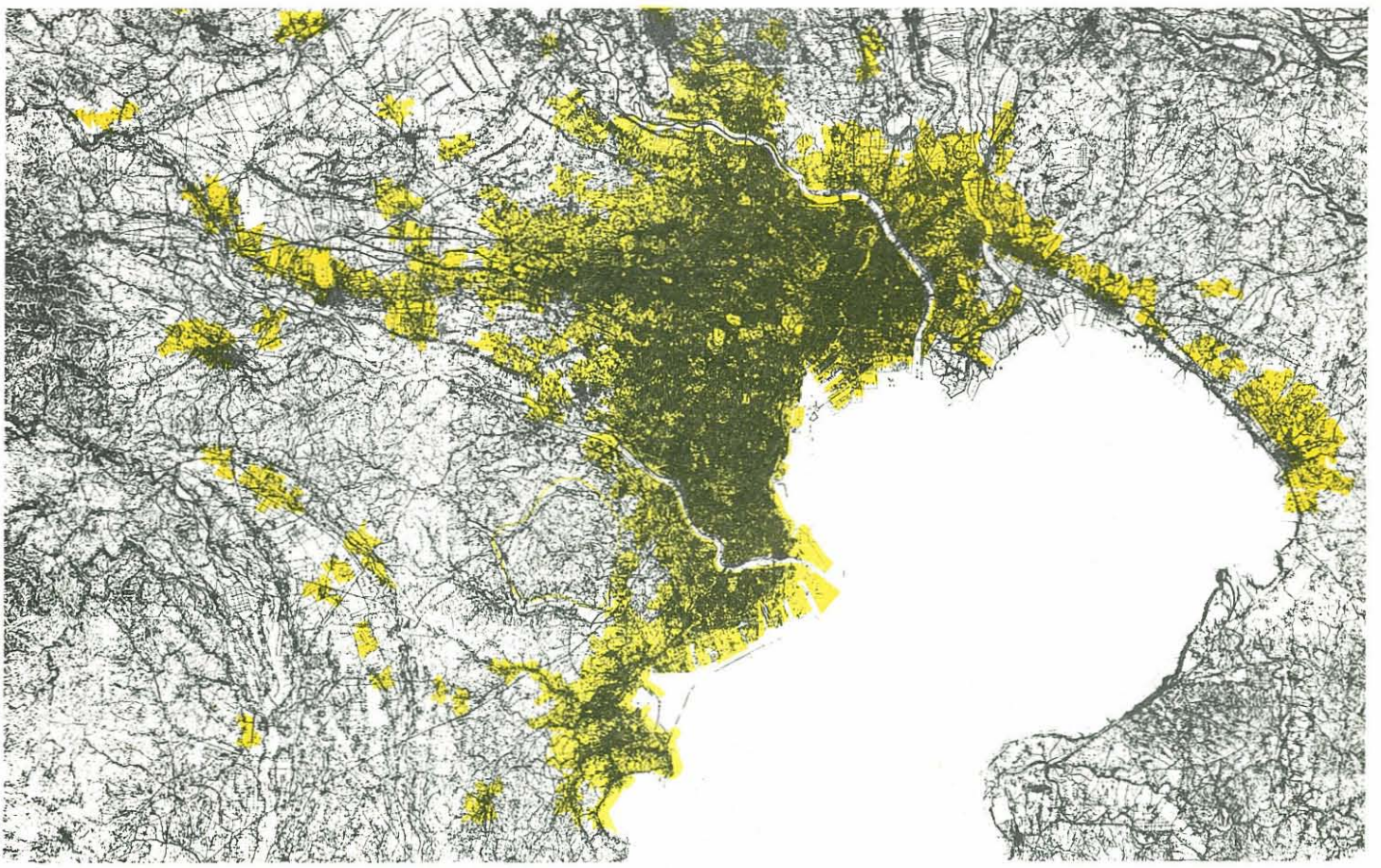


図２・10　首都鉄道網図

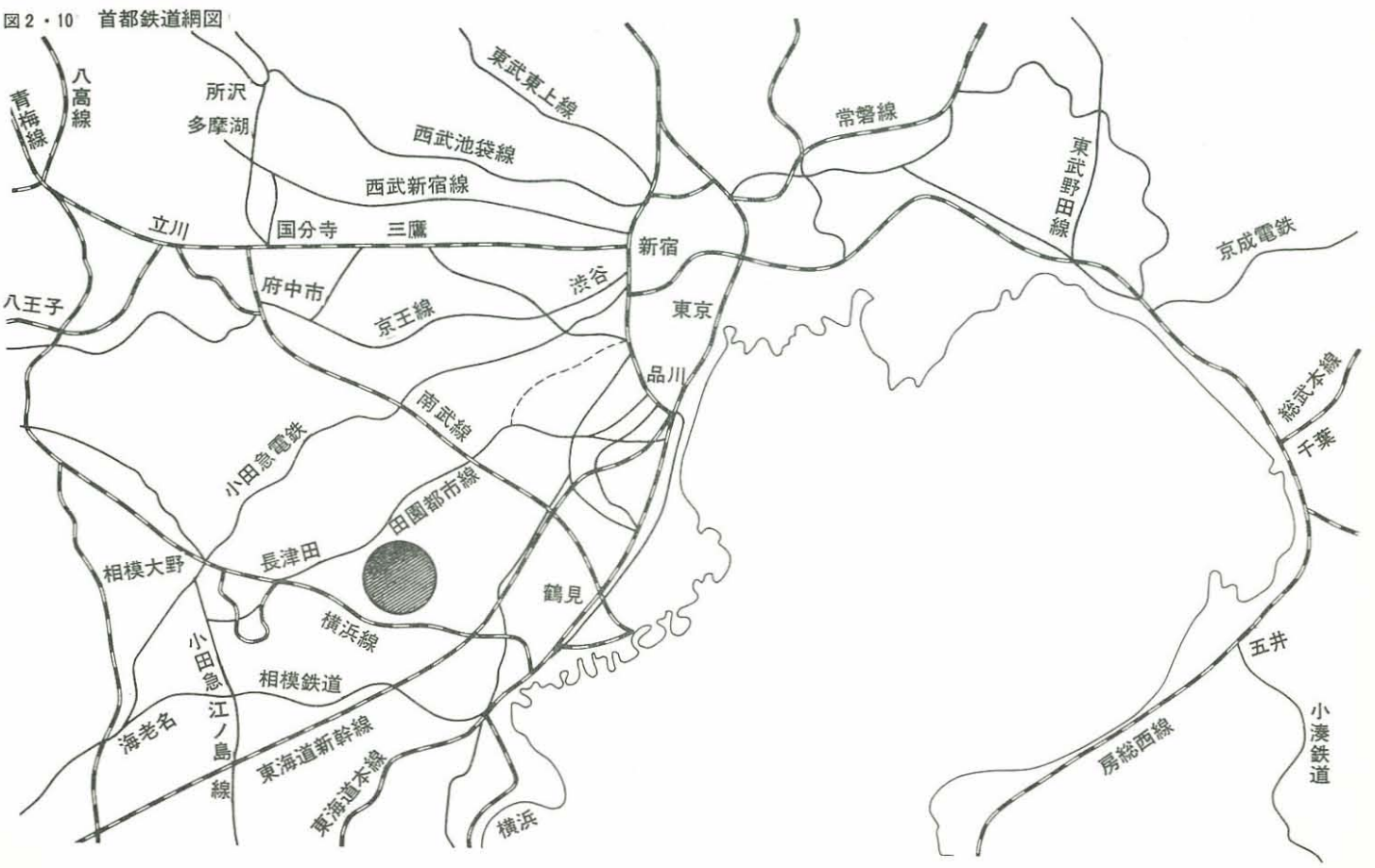
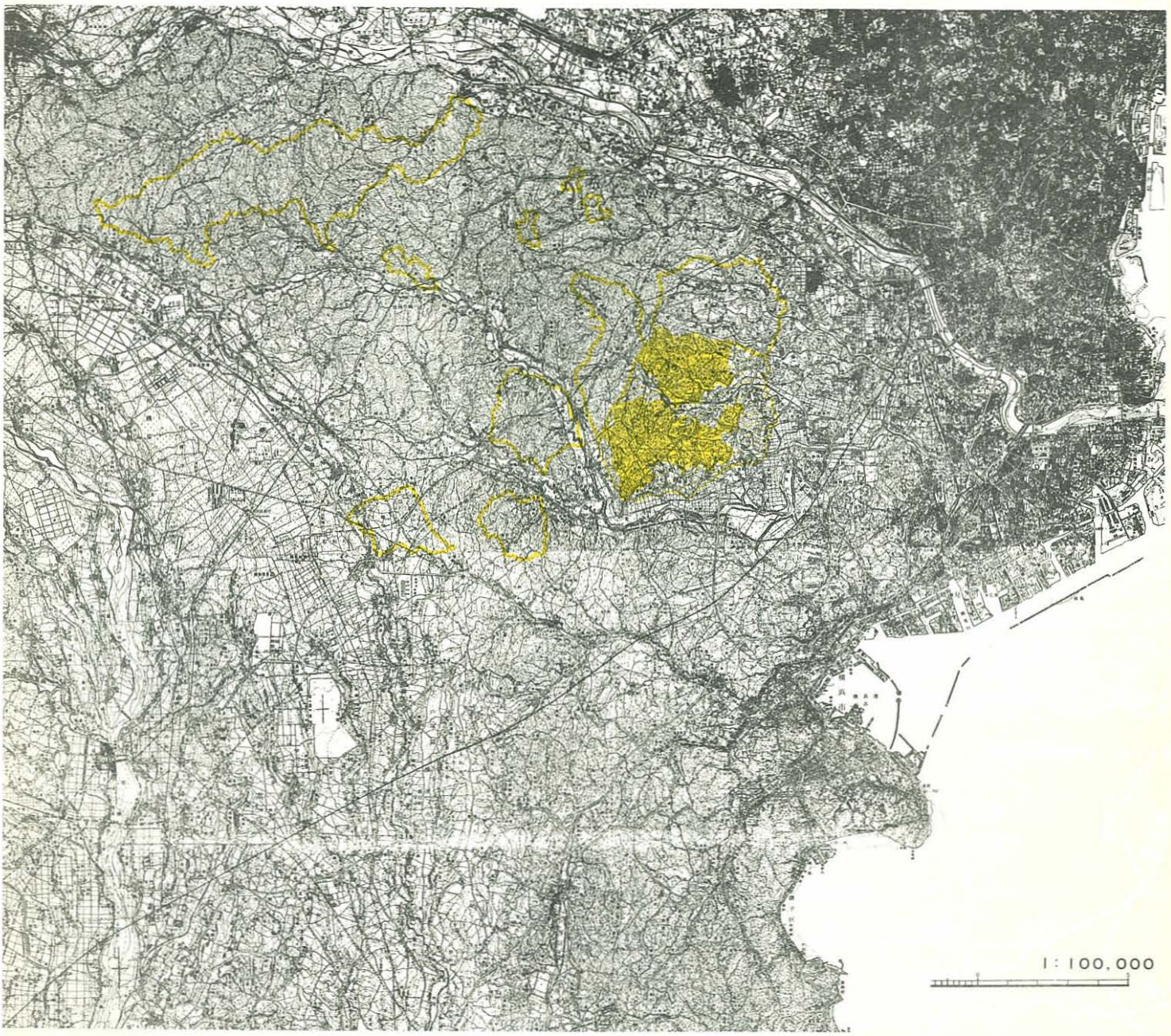


図２・11　地区周辺大規模住宅地



●●●港北ニュータウンの基本構成

1 ニュータウンの性格と問題点 —— 35
2 構成への手がかり —— 35
3 都市構成の解決 —— 35
4 密度構造 —— 36
5 都市構成システム概念図 —— 37
6 外部条件と交通システム —— 38
7 都市構成のシステムとパターン —— 38
8 計画案について —— 39
9 土地利用 —— 42

1　ニュータウンの性格と問題点

2　構成への手がかり

3　都市構成の解決

1 ニュータウンの性格と問題点

港北の位置するところは首都圏域における既成市街地に近接しているところで、今後10年間のうち公共的機関による開発のいかんをとわず、宅地化されることが予想される。

既成市街地に接近する地域の開発の特質は、

1·1 最近の自家用車の急激な増加傾向を計画にどう反映させるかという問題である。

1·2 高地価に併う高家賃、高宅地をどのようにして勤労者の手に届くものにするかという問題である。

1·3 地域的特質として、周辺市街地における社会的文化施設の不足をも考慮して地区内に社会文化施設の中核をいかにして作るかという問題である。

1·4 第2の問題とも関連して、近接する事業所の後背住宅地としての性格をどのようにして強め、都市住民の生活機能（労働居住、ショッピング等）をより有機的に結びつけうるかという問題である。などがあげられる。

これらの問題に対しての解決は次のような各種条件の検討によつて港北ニュータウンの基本構成とした。

2.構成への手がかり

2·1 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との結合とその秩序づける体系を完結する。

2·2 開発位置の条件として高密度住宅地の可能性を追求する。

2·3 地域的特質としての不足する社会施設の供給体系を検討する。

2·4 地域の個有条件の地形、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。

などである。

3 都市構成の解決

今までこの種の基本構成では、車を主体とした道路を意識して作られるようになったが歩行者を中心に、大量輸送機関優先を意識した構成はあまりなかった。そこで港北ニュータウン計画にあっては、歩行者を中心とした都市構成とニュータウン全体として通勤輸送機関への体系を完結することにあった。

また都市計画として内部構造とそのシステムの関係からのつみあげと外部構造とそのシステムとして広域都市計画との接点をどこに求めるかということのなかで、内部構造とそのシステムの方から提案を行いこの問題を解決しようとした。

その内部構造とシステムの組立てをするためにヒューマンシステム・カーシステム、ヒューマンセクター・バスセクター、グリーンマトリックスなる概念を導入した。

3·1 内部構造の考え方としてのヒューマンセクターとバスセクター

ヒューマンセクターは、施設に対応した歩行行動圏を意味し、ヒューマンセクターの規模に関する要素は、施設の種類と、それに対応する支持人口、人口密度および歩行距離である。さらにこの概念の重要な点は、さまざまな施設に対応する歩行システムが考えられその組合せの自由度が確保されていることである。そしてヒューマンセクターおよび施設配置を歩行者の側から秩序づけ、施設の有機的構成をしようとした。

また一方、これらのヒューマンセクターをバスサービスで連結させたバスセクターとし駅に対応したバスサービスの単位をとっている。バスセクターの規模をある大きさにすることによって日常の頻度の高いバスサービスができ駅および地域センターに対応することにより、通勤、通学、買物交通の利便性を確保するといったメリットをもたせてた。

さらに、内部構造の交通システムの問題に関してカーシステムの体系づけをしている。カーシステムとは道路の性格を段階構成とるとともにヒューマンセクター内に車が入る入り方のシステムについての処理である。

道路の性格は、高速道路、都市間道路をV_0，それに接続する地区幹線道路はV_1，V_2，V_3，V_4 と区分し、ヒューマンセクター内は地域センターに行く歩行者専用路をP_1 地区センターに接続する歩行路をP_2，P_3，P_4 と区分した。

そして自動車を主体とした道路と歩行者専用路との接続点はV_1，V_2，およびP_2 の道路の段階となっている。

3·2 地形地物とグリーンマトリックス

もう一つの内部構造をうらづける計画の手法として、ヒューマンシステムおよびカーシステムと地形、地質、植生、集落構造などや、現在の市街地におけるレクリエーショナルな利用を展開しているさまざまなオープンスペース、例えば路地、社寺、境内、河川などの利用と公園などのそれとを一体的な系としてとらえよう

4　密度構造

という考え方と、市民の活動を誘発するような土地資産　種々なオープンスペース、公園、住宅地の棟間、歩行路、保全緑地、生産緑地など　および神社、寺院、樹林地、文化財などの要素により土地利用の性格づけを行ない、それらの空間を連結させて、都市施設の秩序ある利用をはかろうとした。

3·3 内部構造を支える社会施設系

都市として自立的構造が可能な社会施設系と、外部依存を必要とする社会施設系などについて分析するとともに、高次な社会施設系を一部兼ねるのを含めるという方法をとっている。

これらの施設系は、あるものは地域センターを構成し、あるものは地区センターを構成するなど、それぞれヒューマンシステム、カーシステムとの関係において結合させている。

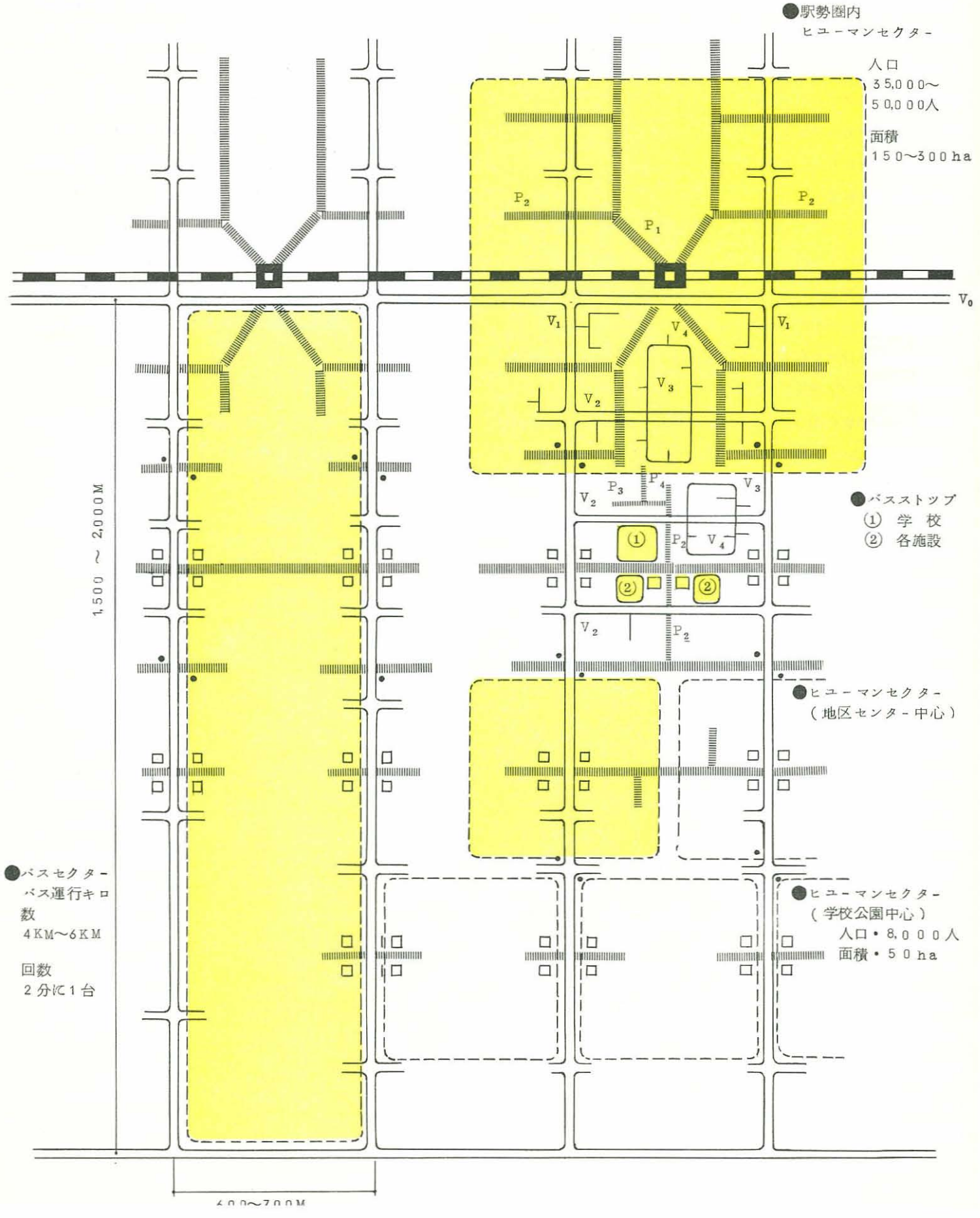
4.密度構造

ニュータウン区域内の密度構造については一般の電鉄駅を中心とした市街地の密度構造とほぼ同様な考え方をし、主として交通網に対応させて検討し、人びとが歩いて到達できる駅勢圏内の密度を高密度（ 450人～700人／ha）とし、バス・ストップ歩行圏内のうち地形計画景観計画上の考慮から中密度地区（ 300人～450人／ha） を構成した。さらに地形計画上と既存集落との関係から低密度地区（ 200人～300人／ha） とした。

その密度構成図は図3·4のようである。

図3·4　密度構造図

図 3-5　都市構成システム概念図



6　外部条件と交通システム
7　都市構成のシステムとパターン
8　計画案について

6 外部条件と交通システム

通勤手段として次のような各種の手段が考えられ都市構成の内部交通システムと外部交通システムとの関係をよみとると以下のようである。

①最寄駅までバスのみの通勤交通
②バスと横浜市営高速地下鉄利用通勤
③②+東京方面のり入れの地下鉄
④②+高速通勤鉄道

以上を前提条件として、それぞれに対応する通勤交通のシステムとパターンについて検討してみると①については、輸送効率上から考えて不利である。しかし、既設の新幹線新横浜駅より東京まで路線使用の見込みがあれば検討してみる必要はある。②についてはかなりの具体性をもっているのでさらに③、④を導入できれば大量輸送機関を重要視した交通体系を完全なものとさせることができる。この場合②、③は同様な都市構成が想定される。ただし④についてはいくつかの交通交叉が行われるので鉄道駅を中心とした交通ターミナル方式となるので、人びとの集積密度が高くなることから上記とはことなった都市構成が想定される。

6·1 ②、③の場合は多核都市構成型をとる。

なぜならば徒歩圏を重視した通勤駅と地域サービスセンターを同一におくことにし、サービスを各地区とも均一化しようと考えた。この場合港北ニュータウン外への通勤者の就業先の割合は横浜京浜地域に 40 % 東京方面 60 %

6·2 ④の場合は、1核都市構成型をとる。

通勤高速鉄道駅が整備されるという条件をとれば高速鉄道を中心にして地下鉄およびバス輸送が1駅に集中するためかなりの大きなサービスセンターが必要とされ1核都市構成型をとる。この案については現実性がうすい。この場合は港北ニュータウン外への通勤者の就業地先は東京80 %、横浜京浜地帯 20 % と想定される。

7 都市構成のシステムとパターン

6·1、6·2についても都市構成のシステムの概念については変っていない。ただ6·1より6·2になった場合はバス交通が多くなるので駅勢圏内ヒューマンセクターの構成システムがかわってくる。新しい都市構成のシステムの計画概念によるヒューマンセクター、カーシステム、グリーンマトリックスの導入による都市構成システムは前の概念図のようである。

8 計画案について

8·1 P_1計画案は、すでにのべた通り港北ニュータウンの基本構成に従って、ニュータウン全域を市街化させるという想定にたって立案したものである。

この計画案の主旨は、都市の骨格を形成する、ヒューマンシステム、カーシステム、ヒューマンセクター、バスセクター、グリーンマトリックスなどの考え方から都市の骨格を構成し、各種要因を地形計画に対応させて作成したものである。

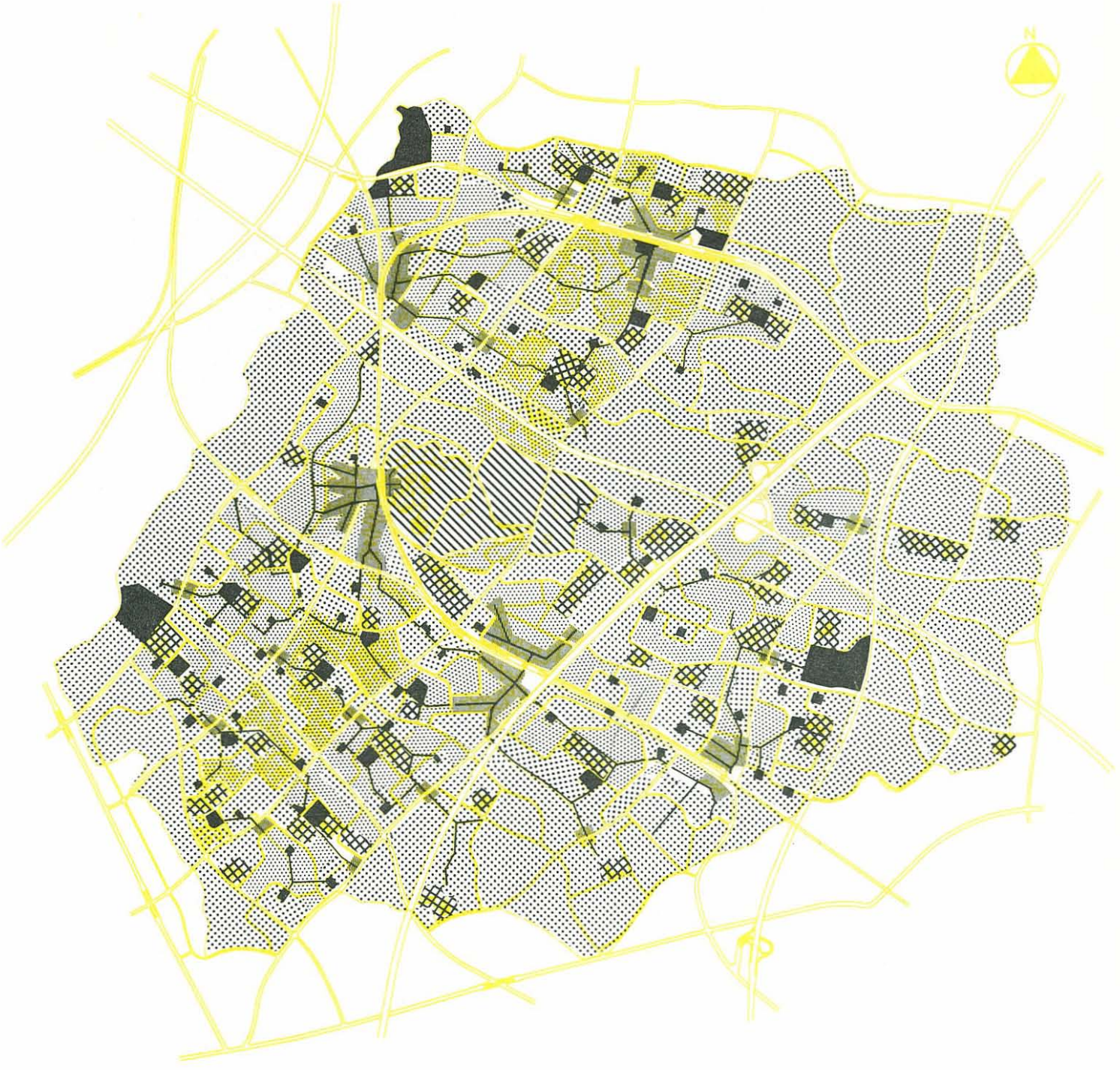
8·2 この計画案を計画原案とし、さらに港北ニュータウンの性格として、もし都市内農業生産基盤を行う農業地区を設定するとすれば、どのような配置がされるか、ということを検討したものが P_2 計画案である。

8·3 P_3 計画案は、さらに農業地区を集中させ、既存集落の修復計画を考慮しようとした案であり、P_1 P_2 への計画プロセスのベースになったものである。

いずれの計画案にせよ、都市構成の骨格のつくられ方は同一の概念を導入し、組み立てられている。

8·1　計画案　1

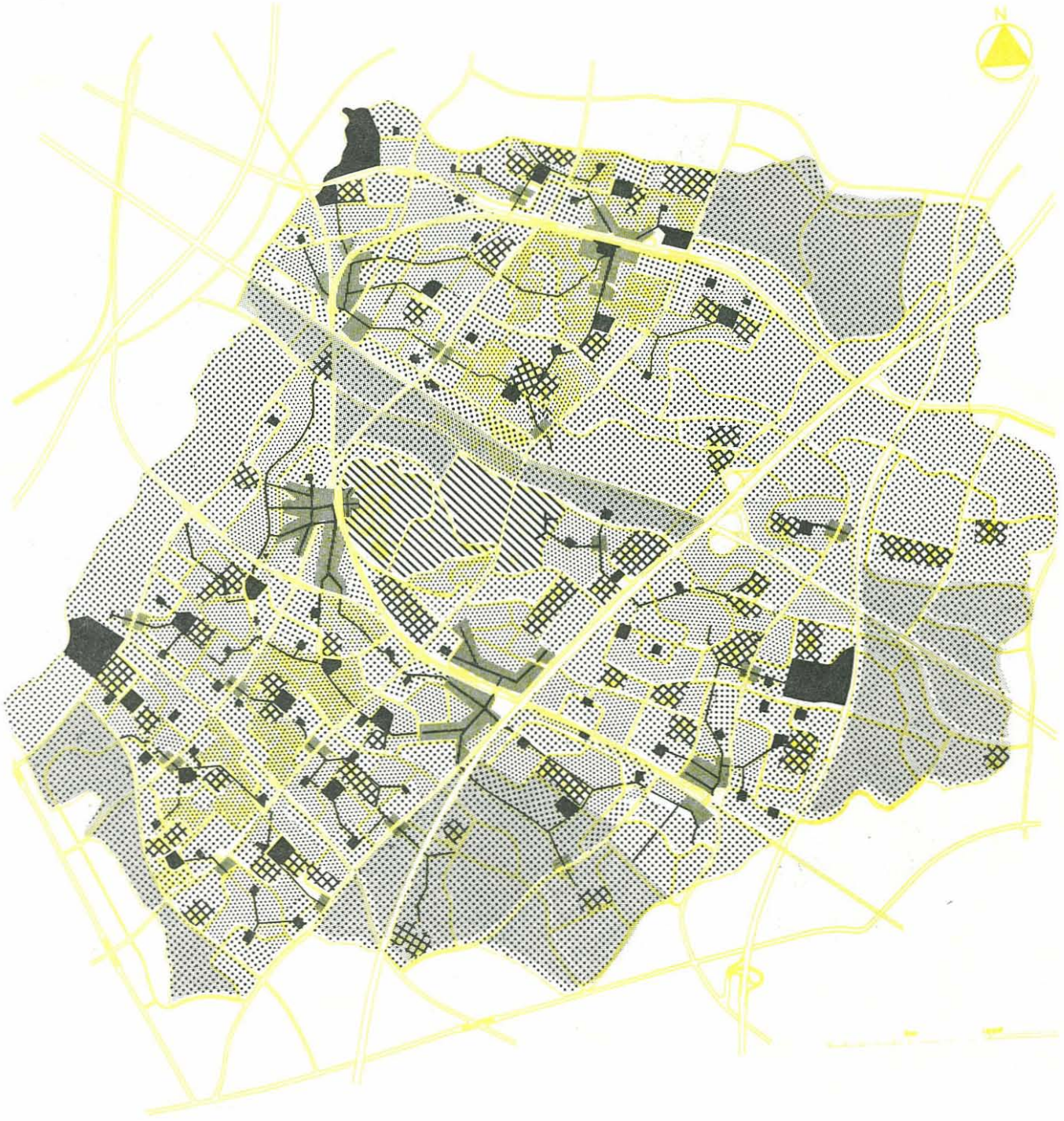
図 3·8·1　計画案　1



8・2　計画案　2

地域センター・地区センター・官公庁施設
教育施設
低層住宅
中高層住宅
公園・緑地・歩行者専用路
文化センター・誘致施設
既存集落修復地区

図3・8・2　計画案　2



8·3　計画案　3

地域センター・地区センター・官公庁施設
教育施設
低層住宅
中高層住宅
既存集落修復計画地区
文化センター・公園・スポーツ・レクリエーションセンター

図 3·8·2　計画案　3

9　土地利用

表 3-9　土地利用

		面　積 (HA)	割　合 (%)	備　　考
公共用地	• 交　　通			
	道　　路	502.3	19.85	V_1 ～V_4 までの道路面積 P_1 ～P_4 までの歩路面積
	鉄道用地駅広	30.0	1.19	鉄道駅　6ケ所 路線約10.5KM
	• 公園、緑地			
	児童公園	45.0	1.78	プレイロット1、プレイロット2はP_3 ～P_4に併設、児童公園180ケ所
	少年公園	45.0	1.78	45ケ所
	地区公園	85.0	3.36	6ケ所
	スポーツセンター	35.0	1.38	
	調整地及び不利用地	108.3	4.28	
	小　　計	850.6	33.62	
公益、公益的施設用地	• 教育施設			
	幼稚園	6.3	0.26	90園(保育園を含む)
	小学校	99.0	3.91	45校
	中学校	63.8	2.52	21校
	高等学校	35.0	1.38	7校
	商業施設			
	地域センター	27.6	1.09	
	地区センター	11.3	0.45	
	• 行政管理文化厚生施設			
	文化センター	28.9	1.14	
	地域センター	12.8	0.51	
	地区センター	15.0	0.60	
	誘致施設その他	14.4	0.56	
	小　　計	314.1	12.42	
住宅用地	• 住宅用地			
	低層住宅地	1,054.0	41.66	戸数　63,500戸
	中高層住宅地	311.3	12.30	〃　35,200戸
	小　　計	1,365.3	53.96	
合　　計		2,530.0	100.00	

●●●●地形計画

1　方法 ——— 45
2　分析と図化 ——— 46
2•1　地形分析 ——— 46
2•2　植生分析 ——— 52
3　集落 ——— 55
4　地形のグルーピング ——— 55

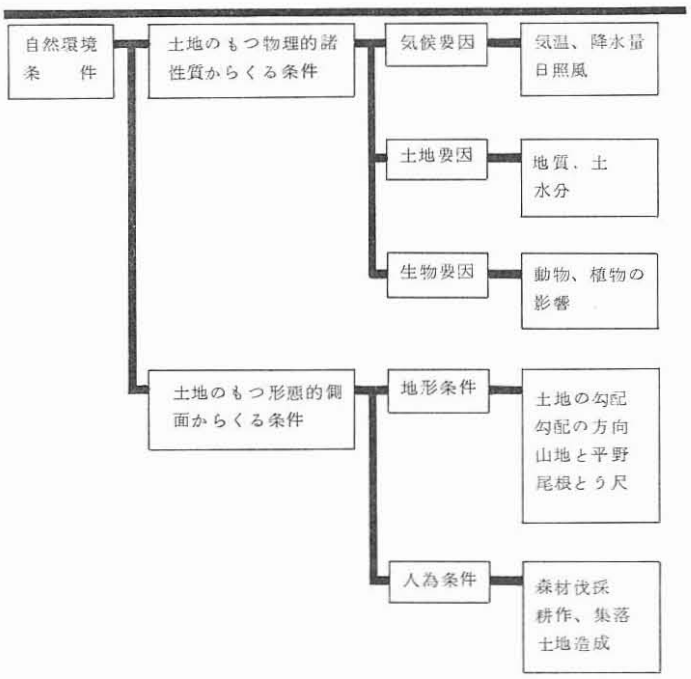
1　方法

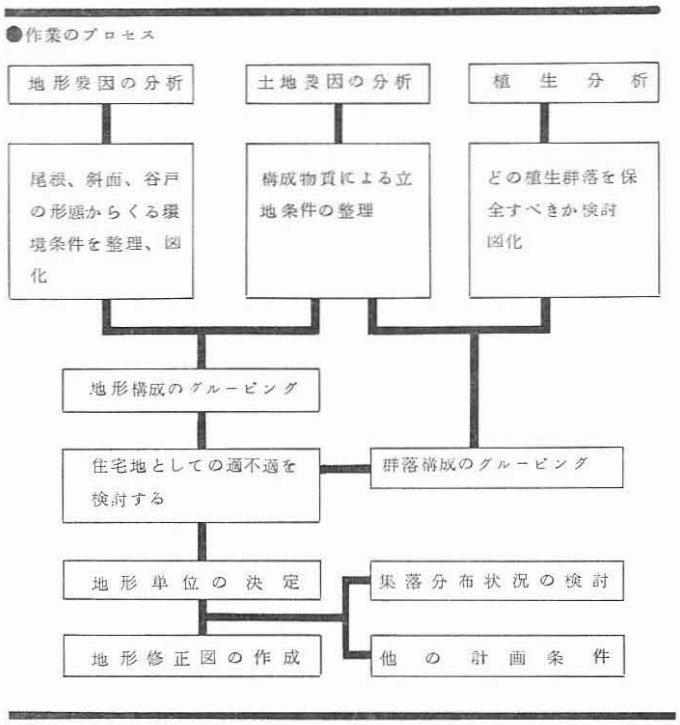
従来、農業地、山地であった地域を住宅地として開発する場合、ha 当り10数人から100数10人という急激な人口変動による影響と、造成方法にかかわらず、かなりの土地そのものの変形による影響が、本来その土地が持っていた自然環境のシステムに対して、複雑で非常に大きな作用を及ぼすことになる。

自然環境というのは、気候要因、地形要因、土地要因、生物要因、人為要因等が数千年あるいは数万年にわたる相互作用の結果、1つの安定した系（システム）を構成しているわけであり、開発に当ってこのような人為的要因の極端な増大による影響に対して、当初よりその土地の立地に関する十分な調査により、その土地が今まで持って来た特性を分析し、その延長上に計画がたてられることが、自然のシステムについての総合的な研究がその緒についたばかりの現在、非常に重要なことである。

特に本地域のように東京、横浜の大都市圏に近接し、残された緑地ゾーンとしても意味の大きい地域では、住宅地という中で、どのように緑を残し、又、育てるということは、大きな課題となるし、又本地域を形成する浸蝕の進んだ多摩丘陵部や開析谷の斜面で、崖くずれを起しやすい下末吉台地、N地が0～2の早淵、鶴見川及びその支谷開析谷の沖積低地等における開発計画に当っては、地形、地質からくる住宅地としての適、不適地区分を明らかにし、自然条件の面からの正しい要求が基本計画作成に当って、そのベースとならなければならない。

本計画においては“港北ニュータウン自然及び立地条件に関する基礎調査”（1968：宮脇昭、太田陽子）の調査結果を用いて地形、地質、植生、土地利用、集落構造などの現況分析を行い、住宅地としての適性と、住宅地にする時の自然立地からくる制約条件を整理し、地形上より造成のユニットを想定し、そのユニットごとに以上の自然条件と土量のバランス等を総合的に勘案して、自然条件の側からのマスタープランとして、地形修正図を作ることを目的とした。





2　分析と図化

2·1　地形分析

2·1·1　尾根の分析

2·1·2　斜面の分析

2·1·3　谷戸の分析

2·1·4　地形構成条件の分析

2·1·1 尾根の分析

地区東部では 40 ～ 50 m コンタ間が尾根すじを決定。

形態的側面——尾根，谷，斜面——日照，風通し，景観などの環境決定因子

物理的性質——構成物質の物理的諸特性——災害防止，工事上の決定因子

西部丘陵部では 60 ～ 70 m コンタ間で尾根すじが決まる。

分析事項　尾根すじの把握
〃　方向
〃　広さ

2·1·2 斜面の分析

2·1·2·1 作業の流れ

斜面分析　斜面のGrading
斜面の自然利用
斜面と建築物及びその配置方法との関連

2·1·2·2 斜面のもつ環境条件としては

1.方向
2.勾配
3.現存植生……後述

2·1·3 谷戸の分析

環境決定因子として

2·1·3·1 土壌　沖積地　L_1
自然堤防、扇状地　L_2

2·1·3·2 谷戸部分に接する斜面の勾配
27％以下　L_3
27％以上　L_4

2·1·3·3 谷戸の開いている方向
南方向、北〃　L_5
東西方向　L_6

2·1·3·4 谷戸の広さ（巾）
120 m 以内　L_7
〃　以下　L_8

これら因子の組み合せによって谷の環境は決定される。本地域では L_7，L_8 にあげた谷戸の巾が大きな要素となると考え次の 4 段階に分類して分析図を作成した。さらに集落条件を追加する必要がある。

2·1·4 地形構成条件の分析

本地域は、大きく多摩丘陵面、土橋面、下末吉面、武蔵野面、沖積低地に分類される。そこでこの分類図と各地形面毎の性質を

模式柱状図
地下水面
地耐力
地盤条件
その他

といった形でデーターシートの形でまとめた。（表 4·2·1·4）

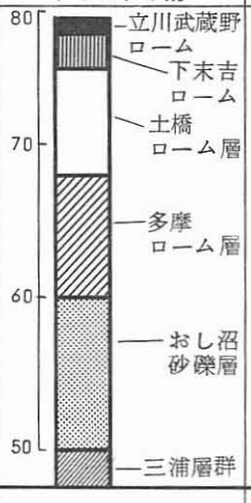
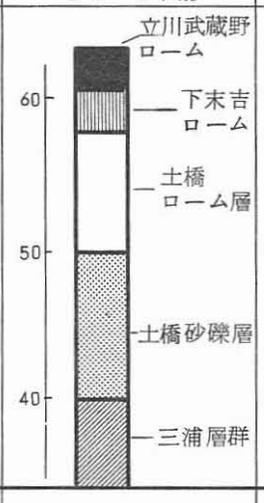
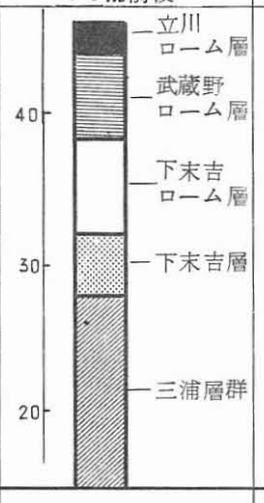
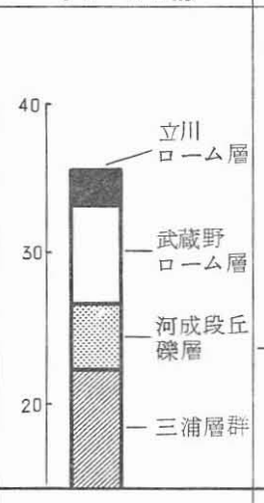
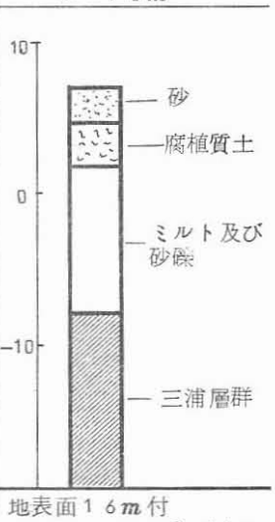
表 4·2·1·2　斜面の分析

南東西斜面		備　考	
1	12.5% 以下	10% 以下	自然地形として利用できる。
2	12.5% ～27%	10～27%	公園などの施設の形で，自然地形の利用可能。
3	27～58%	27～58%	かなりの造成が必要である。
4	58% 以上	58% 以上	不利用地として残る。

表 4·2·1·3　谷戸の分析

因子の組合せ	分　析
A_1 $L_7-L_1-L_{3\sim8}$	環境条件良好，自然地形利用可。
A_2 $L_7-L_2-L_3-L_6$	環境条件良好，但し利用に当っては盛土を必要とし，建物基礎などに注意を要する。Open Spaceとなることが望ましい。
A_3 $L_8-L_1-L_{3,4}-L_5$ $L_8-L_1-L_{3,4}-L_6$	共に環境条件悪い。開折谷にあっては水処理の問題が地形計画上のポイントになる。
A_4 $L_8-L_{2\sim6}$	

表 4・2・1・4　地形計画データーシート（地形構成条件の分析）

	多摩丘面（T_2）	土橋面（Tc）	下末吉面（S）	武蔵野面（M）	沖積低平 大河川谷底平野	沖積低平 小河川谷底平野	沖積低平 扇状地等
平均高	70～76m	54～67m	40m前後	30～50m	5～18m		
							
第9図参三浦層群との不整合面高度（地下水面）	47～53m	40m	11～31m	11～27m	地表面16m付 9～11m 〃 7m −5～−13m 〃 5m −8～−20m		
N値	ローム 5～8 三浦層 100以上		ローム 5～8 砂 30前後 砂 25～68	ローム 4～7 砂 10前後 砂 30 〃	粘土 0～2 シルト 3～7 砂 7～10		
地盤条件	許容地耐力15t/m²法面も安定、但し開析谷への盛上部では特殊基礎の必要有り。	同左 砂層、土地耐力15t/m²以上、法面の安定悪い。	同左 但し下末吉ロームは水を含むと軟弱になる。切り取り部のほう壊する危険あり。	同左 三浦層群	自然提防、扇状地はN値以上で良好、谷底平野		
起伏量	18.5	18.2	14.7	14.3	3.0		
単位整地盤							
谷密度（総数）	4.8 （84）	4.8 （90）	4.1 （280）	3.1 （44）	2.2 （247）		
備考			開析谷への斜面は地下水の湧出で崩壊おこしやすい、下末吉ローム層は水を含むと崩壊しやすい		冠水（河床との比高2m前後の折）地震、地盤沈下（早淵沿岸の沖積層20m程度の所）に注意要する。 三浦層群の上限高度を正確にとらえる開析谷の利用は現地形が望ましい。		

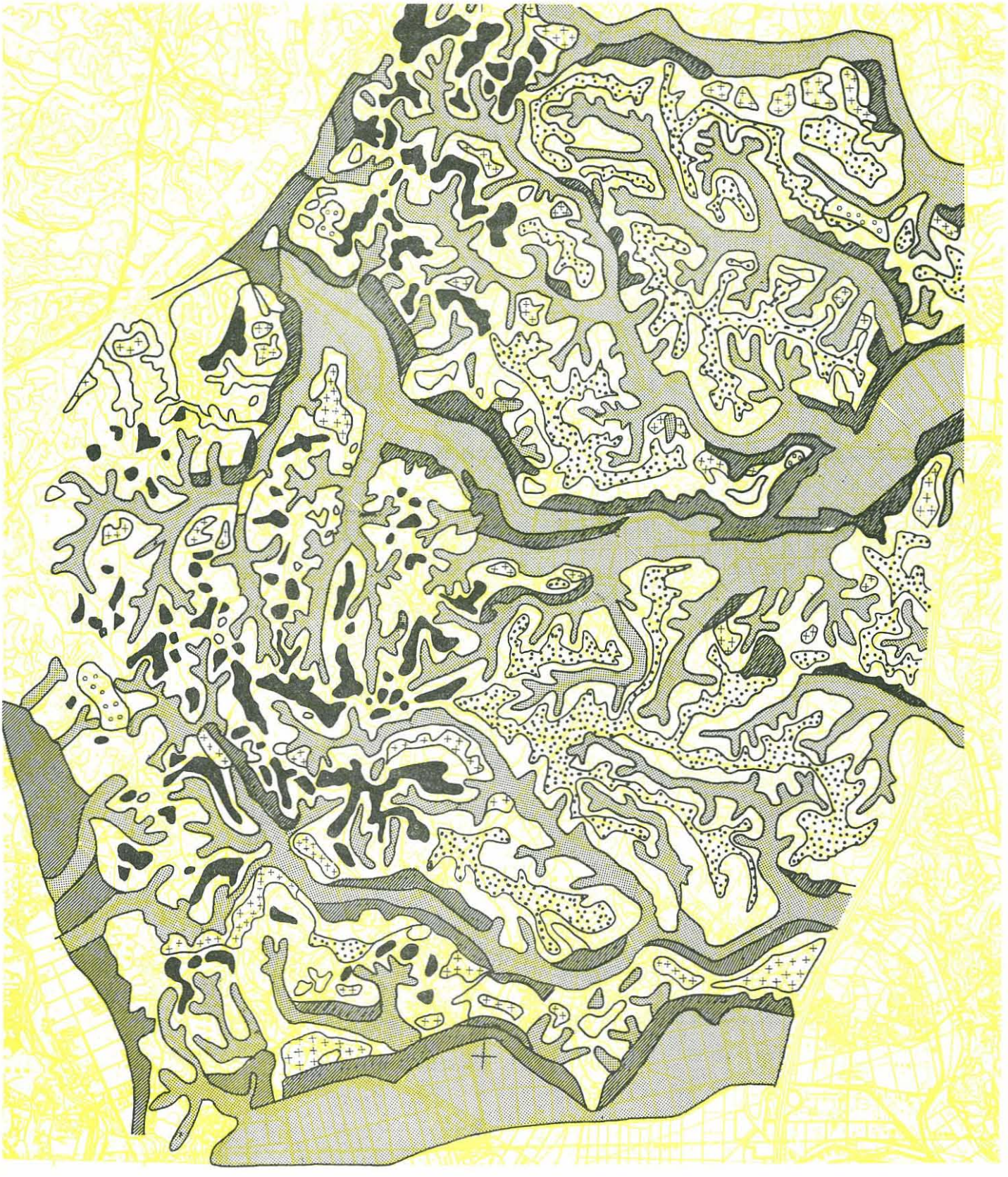
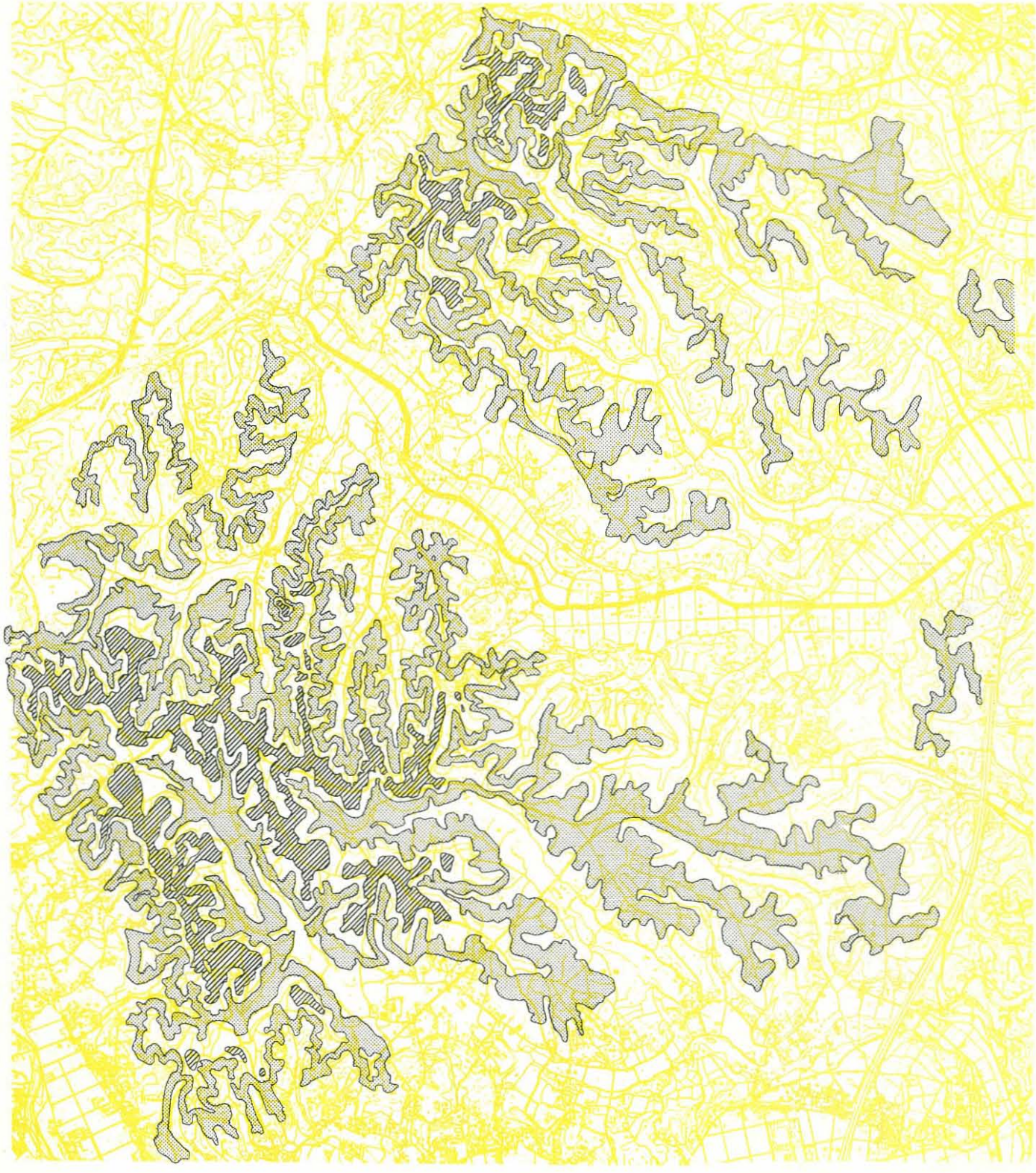


図 4・2・1　地形分析

40～50M　コンタ

60～70M　コンタ

図 4·2·1·1　尾根すじの分析



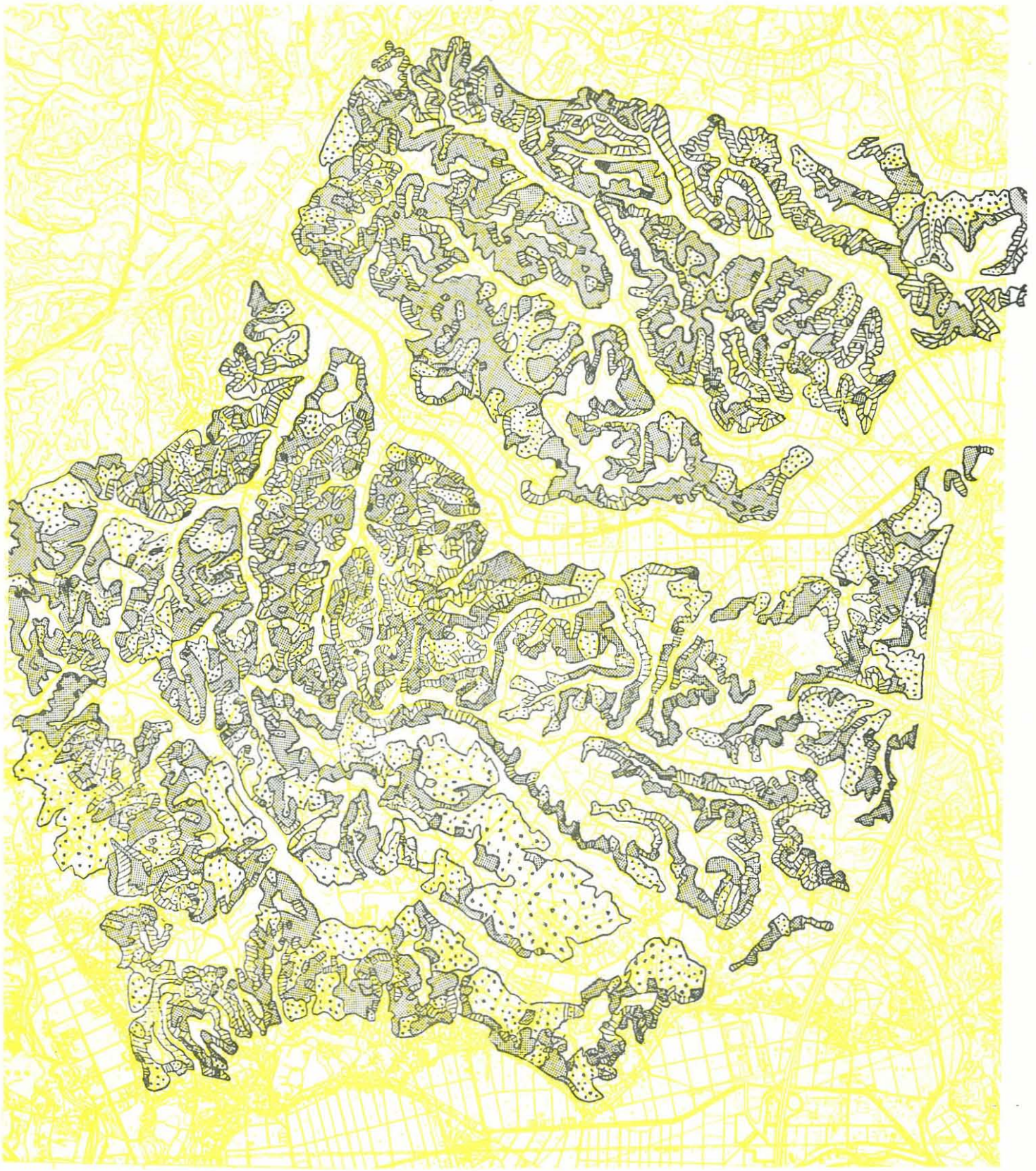


図４･２･１･２　斜面の分析

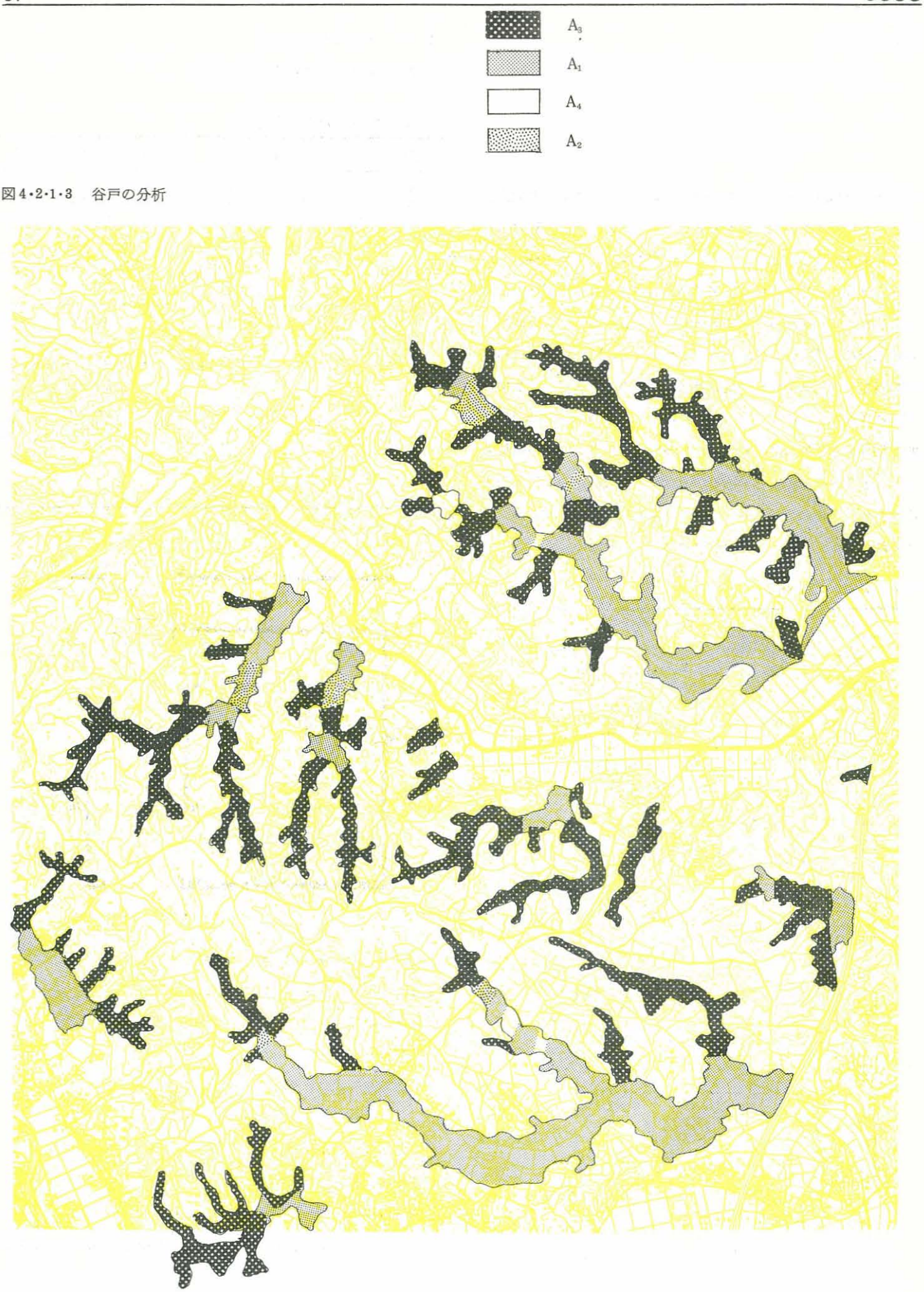


図4・2・1・3　谷戸の分析

2・2　植生分析

自然環境を構成する要因としては、前述したように５つの要因、気候、地形、土地、生物、人為要因が考えられるが、市街化あるいは新都市の開発により、人為要因が自然環境に非常に強いインパクトを与えることになり、諸要因間のバランスはくずれ、質的にも量的にも、新しい事態に備える為の新しいバランスと新しい自然環境が形成されるであろう。したがつて、開発による自然立地の新しい機能と環境に対応した新しい緑の有り方が、ここでは問題にされなくてはならない。それには、現存の植生立地の科学的な把握がなされねばならず、新しい緑の有り方も、その延長上にあると考えるのが妥当である。本計画地域及びその周辺における現存植生と潜在自然植生については調査報告書の中で詳しく述べられているが、ここではそれを概括しておきたい。

表４・２・２・(1)　現在植生

植物群落	面積比	群落構成	立地上の特徴
コナラクヌギ群落	１３％	クヌギ、コナラ、エゴノキ、クリ、アズマネザサ、ニカリナ、スイカズラ、ヌルデ等	斜面部に多く立地人間の定期的影響のもとで存続してきた持続群落
スギ、ヒノキ植林	7.5～8.7％	スギ、ヒノキ、シロダモ、シラカシヒサカキ	斜面部に多く立地自然林に見られない不自然な生物社会の現象といえるので、その保全には多層的な混生林の再生が必要
クロマツ植林		クロマツエゴノキ、ゴンズイケヤキ、アズマネザサ	
モウソウ竹林		モウソウ竹、ツユクサ、ヨモギ	斜面部及び集落周辺
屋敷林		シラカシ、ケヤキ等	その立地の自然植生に近く、ふるさとの緑として保全する価値有り
オオアレチノギク群落		オオアレチノギク、ナズナ、イヌガラシ	耕作放棄畑１～２年目の雑草群落
チガヤ群落		チガヤ、スズメヤリ、ナドハギ	耕作放棄畑３～４年目の雑草群落、農家から遠い斜面や台地に立地
カラスビシヤクニシキソウ群落		カラスビシヤク、ニシキソウ	畑地雑草群落、台地緩斜面
カズノコブサ、スズメのテッポウ群落		セリ、カズノコグサ、タネツケバナキツネボラシ	冬季水田雑草群落
カナムグラクズ群落		クズ、カナムグラカラスウリ、エビズル	マント群落として、樹木林の保全などに重要な意義を有する。
冠水草原植生		ギシギシ、ミゾソバ、メビンバ等	河川沿いの沖積低地、公園等のオープンスペースとして用い災害にそなえる。
ススキマズマネグサ群落		ススキ、アズマネグサ	コナラ林等に共に持続群落。緑地としての意味も多い。

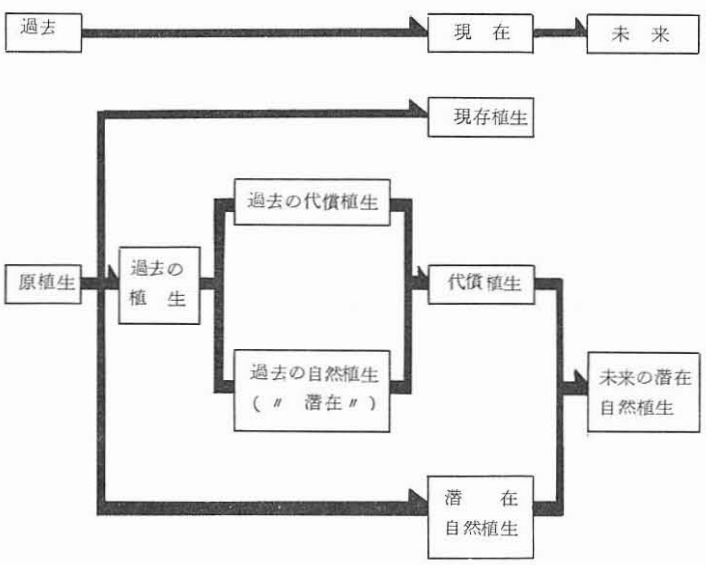
2・2・1　植生と人間の関係

2・2・2　分析と今後の問題点の指摘

表４・２・２・(2)　潜在自然植生

群集名	面積比	構成種	立地及び立地診断
シラカシ群集典型亜群県 シラカシ群集モミ亜群集		シラカシ、ヤザコウジ、ヒサカキ、セツデ、アオキ	台地部、水と風に対する配慮あれば最適の生活域となりうる
シラカシ群集ケヤキ亜群集		ケヤキ、カブラン、メダケ、ムクノモ等	斜面部。低層住宅地として最も適する
ハンノキ、クヌギ群集		ハンノキ、クヌギ、アキグミ、ヒカゲスゲ、バツコヤナギ	斜面部と沖積低地の接点の部分に帯状に分布 排水不良で住宅地としては余り適さない
ヨシハンノキ群集		ヨシ、ココモ、ヒメシダ、アキノウナギツカミ、ヌカキビ等	沖積低地、住宅地としては最も不適
冠水草原		前表参照	

表４・２・２・１　植生と人間の関係



2・2・2　分析と今後の問題点の指摘

2・2・2・1　植生群落のプロッティング

樹木林を中心にして

自然植生―屋敷林……ふるさとの緑

代償植生―　コナラ林
　　クヌギ林……　既存集落の保全と都市景観
　　植林

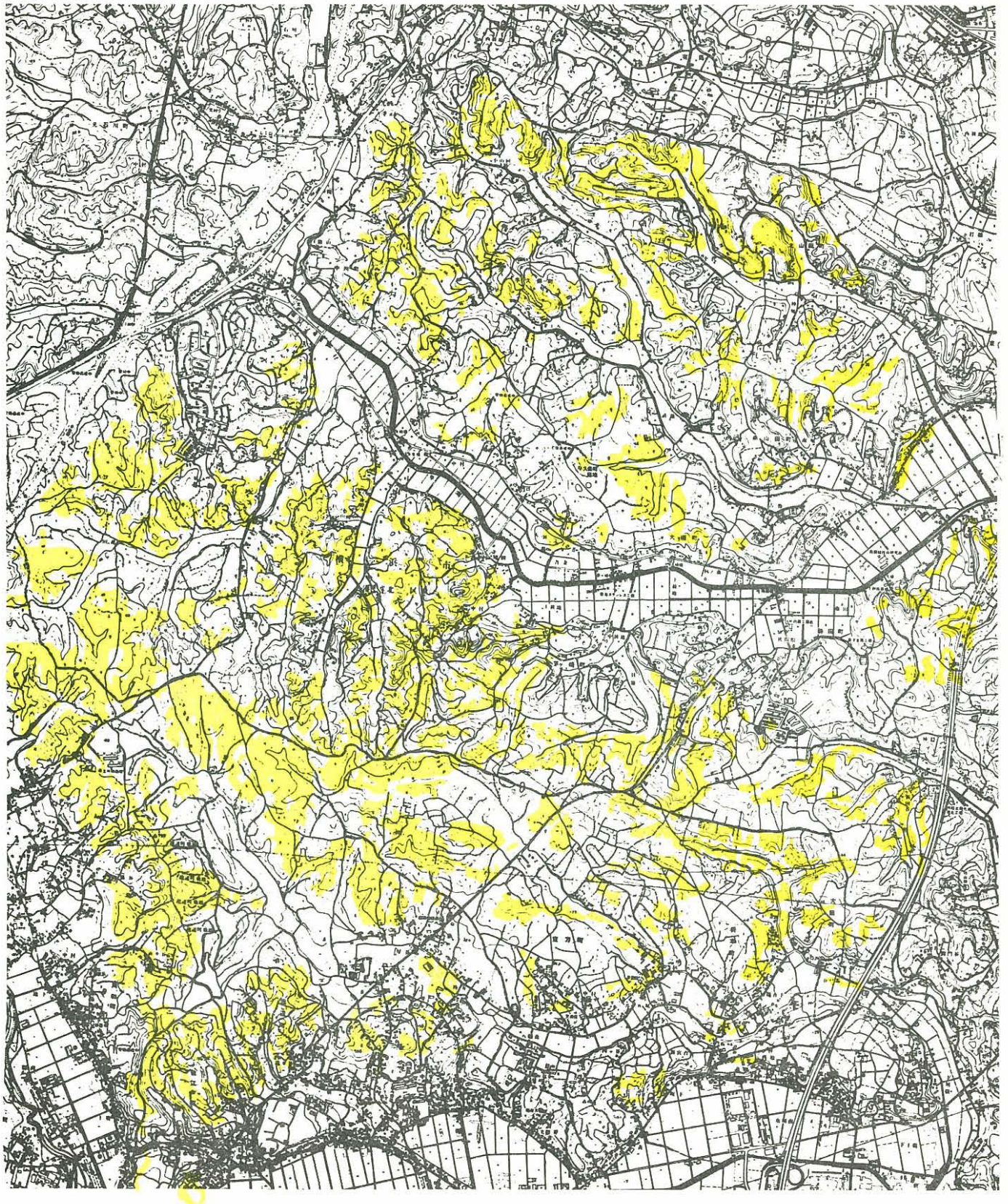
2・2・2・1　計画との調整

斜面の緑の保全―開析谷斜面の有効利用。

尾根すじのグリーン・マトリックス系と植生との関係による都市景観の育成。

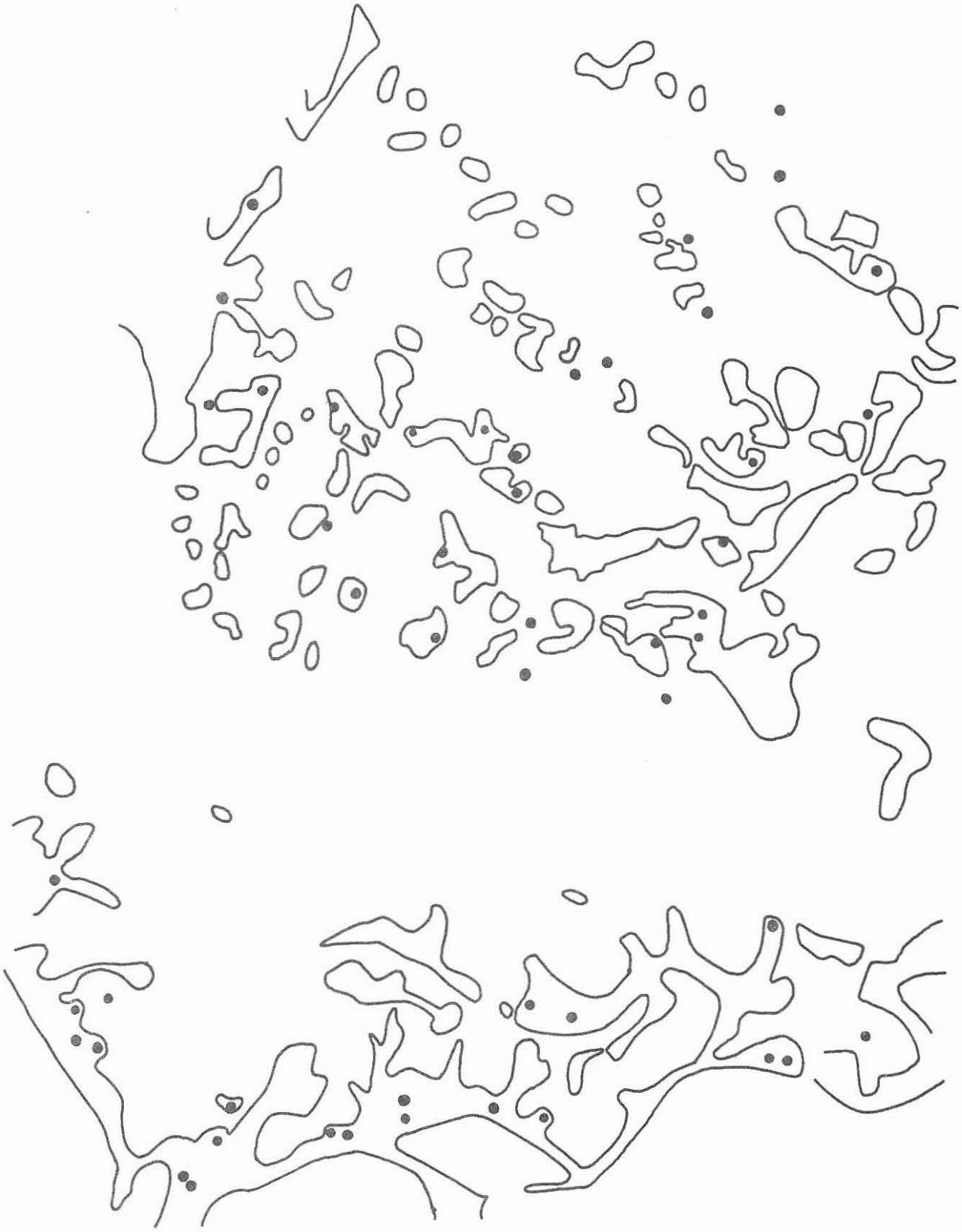
2・4・3その土地の型の変化による未来の潜在自然植生の調査研究が今後必要になり、緑化計画がなされなければならない。

図 4·2·2　植生分析（コナラ・クヌギ林・植林）



● 神社・仏閣

図 4-3　集落分析



3　集落
4　地形のグルーピング

3　集落

集落というのは、地表面の顕著な構成要素であり、地表形態の中核的な形象である。従って、自然環境の中にあって、集落のもつ形態的面からのアプローチが、地形計画を行うにあたって一つの計画上のファクターとなる。本地域の集落は、数戸あるいは10数戸の単位で支谷、開析谷沿いの斜面のふもとに立地しており、これらが、寺社、仏閣あるいはそれぞれの集落が向きあっている沢（水田）を中心にして、共同体を形作っていたと考えられるが、最近の都市化の波の中で、水田地帯や台地上の畑地のまん中などにも徐々に、新しい住宅が建設されつゝある。

開発が行なわれ、将来大量の住宅群による集落景観が出現した時に、その全体的な集落景観の中にあって、既存の集落景観がどのような立場をとり、どのような姿になるのが望ましいかは、一つの大きなテーマとなるが、ここでは、地形修正図を描く上でのベース図として、集落の分布と神社・仏閣をプロットした1／5,000の図面の作成を行った。

4　地形のグルーピング

地形の形態的側面は、新都市住民の生活領域意識に、丘陵地では特に重要な意義をもってくると考えられるし、又造成工事上の要請として、工区をどのように区切るかは、重要な意義をもつ。したがって地形の区切りをみつけることで、それを地形単位と考え、その単位毎に、今まで行ってきた諸分析結果を整理し、自然環境条件からの立地特性把握と立地診断を行うことが必要である。

生活領域に関連する設計作業、造成設計作業にあたっては、フィードバック系としてこの地形単位が重視されねばならない。このような観点にたって、本計画では以下のような方法で地形単位を決めていったが、生活領域及び造成工区の合理的決め方に関しては、未知の点が多く今後の研究が待たれる。

図 4·4·(1)　地形単位決定の方法

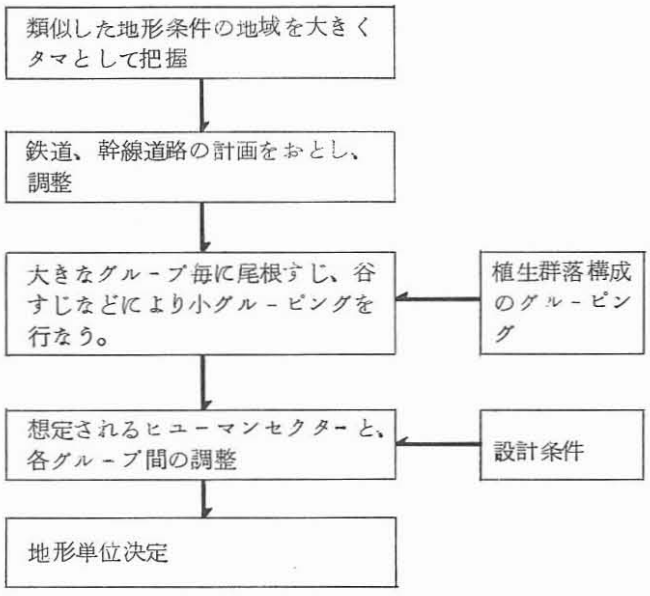


図 4·4·(2)　地形及び植生分析による本地域の地形単位大グルーピング

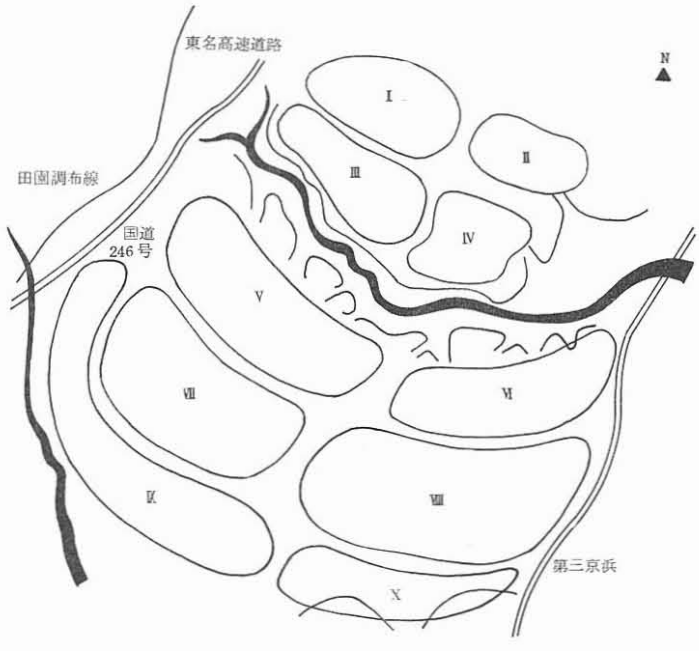


図 4-4　地形単位

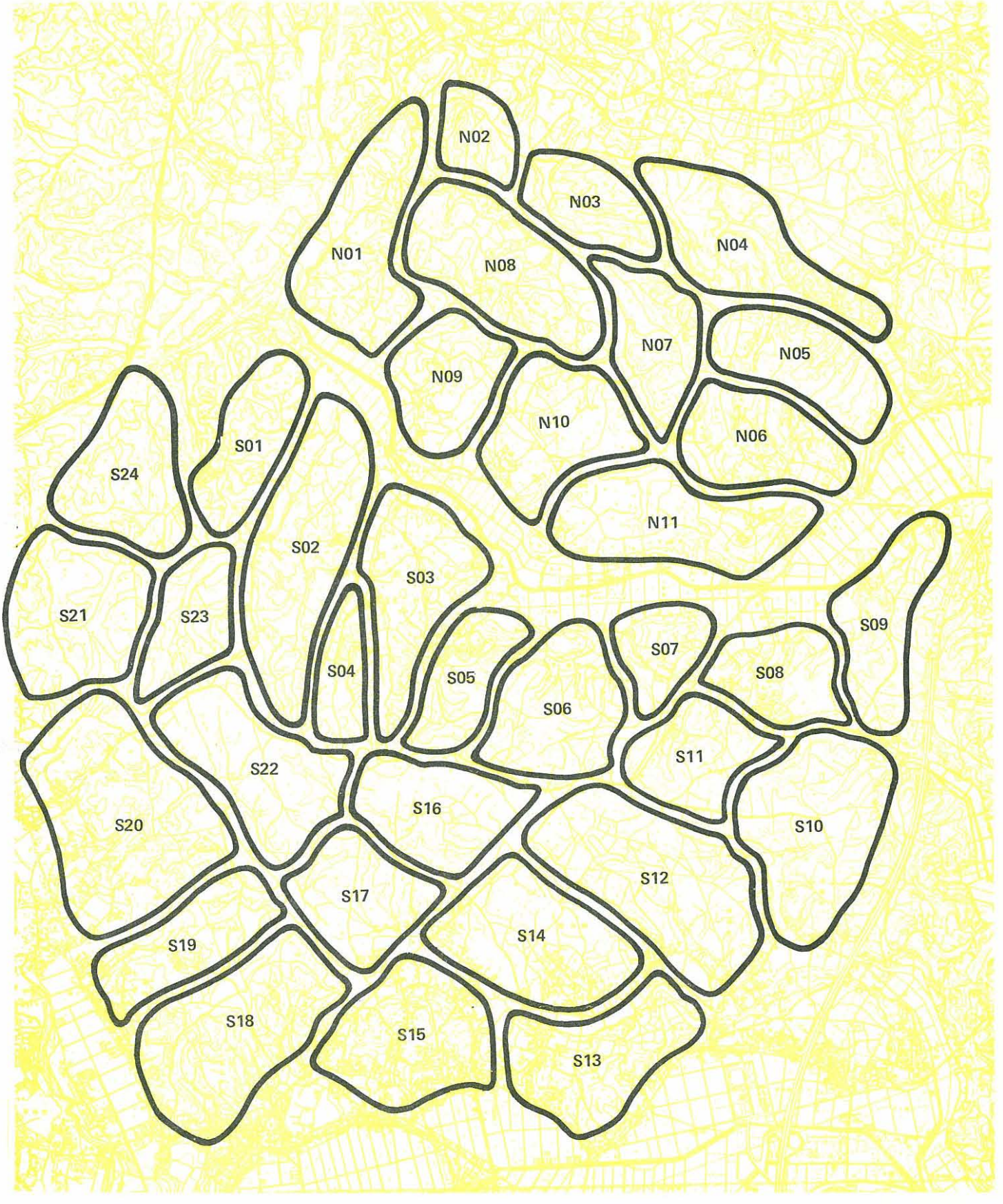

N01
N02
N03
N04
N05
N06
N07
N08
N09
N10
N11
S01
S02
S03
S04
S05
S06
S07
S08
S09
S10
S11
S12
S13
S14
S15
S16
S17
S18
S19
S20
S21
S22
S23
S24

表 4·5　各地形単位毎の自然立地特性の整理と考察

No.	地形分類図	斜面分析図	谷戸分析	植生分析	備考
S01	丘陵頂、多摩Ⅱ（T_3）面ほとんどが斜面急北部にムサシ野面平担地	30～50mコンタで勾配激しく、27～58%、一部58%以上。50m以上12%前後。	早淵の支谷H_3に対し100m巾以下の小支谷。	30～50mコンタ内にコナラ、クヌギ林、緩斜面地にはスギヒノキ、植林目立つ。27%前後。35%が樹木林。	
S02	南北に細長く、Tc面の尾根。これに直角に小支谷。90%近く斜面急、北部にムサシ野面。	斜面いりくみ。25～55m間で27～58%の斜面が斜面全体の90%近くを含める。	支谷H_3、H_4が周囲を南北に走り100m巾以下の小支谷が直角にぶらさがつている。	開析谷を囲むようにして27～58%の傾斜地にスギヒノ木植林、コナラクヌギ林分布。40%	大規模な造成を必要とする。
S03	高55m程度の尾根南北にTc面。80%斜面急、谷底平野に接する部分に扇状地。	20～40mで小支谷が入つている所以外は90%以上が27～58%。方向性なし。	100m中以上の小支谷が4つ。	中央部の丘陵頂（65m）より放射状にスギヒノキ、モウソウ竹林60%が樹木林。	尾根をはさんで各々造成を行なう。
S04	南北に細く50～60mの尾根。90%が斜面。	30～50mで27～50%。12.5～27%がそれぞれ50%。斜面長100m前後で短かい。	支谷H_4から分岐した100m巾以下の南北に走る2本の谷で囲まれる。	開析谷周緑斜面にコナラ林、ヒノキ植林。支谷T_2－6沿いにコナラ林が200×200m程度のたまで存在。40%	
S05	東西に50m高尾根Tc面より下末吉面S面に続く。早淵の主支谷沿いに扇状地細く連る。60%が斜面	30～50mの斜面は平均して27～58%。	100m巾以下の小支谷が6ケ東西に入る。	開析谷斜面沿いにコナラ林及びヒノキ植林。40%。	開析谷を埋め東斜面の12%以内の宅地に造成。
S06	台地部40～50m高は下末吉面60%を占める。	南、及び北斜面を構成。平均10～27%（20～90m、30～40m）	早淵支谷H_5、H_6にて囲まれている。	支谷H_6の上流部斜面地にスギ、ヒノキ、クロマツ植林が目立つ、南部に150たまのクロマツ植林、コナ林30%	支谷H_6は埋める必要があるがこれに沿つて、グリーン系考えられる。
S07	30～40m高のS面台地が50%強。ムサシノ面、扇状地が各10%北部に分布。	北斜及び東、西斜20～30mのコンタ間で27～58%。あとは台地及び谷平野。	H_6、H_7が南北に入る。100m巾以下	支谷H_6の20～30mコンタ勾配58%沿いに細くコナ林。5%	極力、自然地形を利用。
S08	S面及びM面よりなる台地形構成70%	西斜20～30mで、27～58%の斜面、北斜面は12.5～27%程度		樹木林、ほとんどない。	

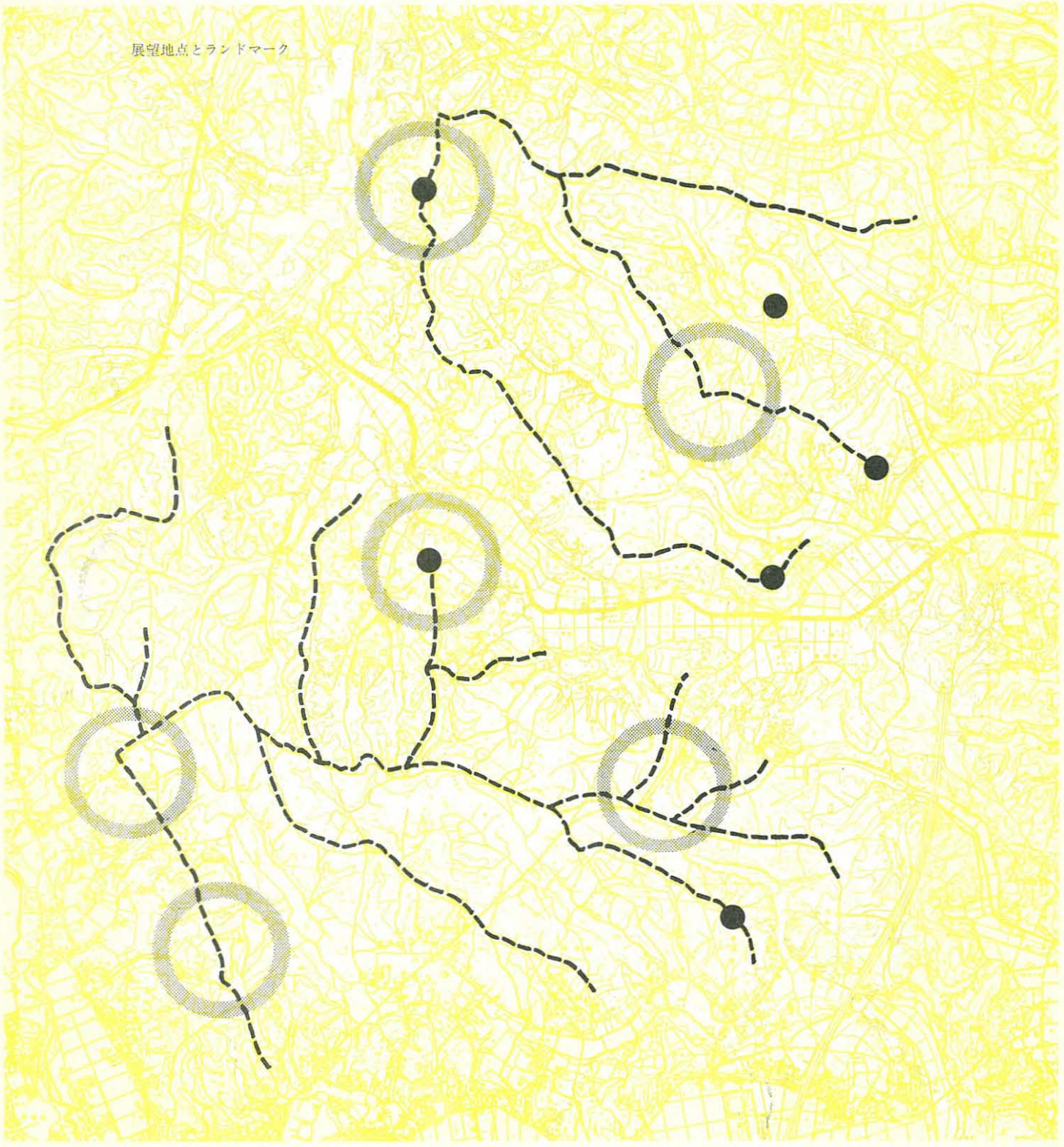
No.	地形分類図	斜面分析	谷戸分析	植生分析	備考
S09	南北に台地走り、40～45m高。 中央部S面35% 北部M面20% 早瀬沿いに一部盛土。	一部20～40m間で27～58%斜面あるが(30%ぐらい)残りは台地の延長の12.5～27%。斜面である。		開析谷沿いの27～58%勾配の斜面に細くコナ林。 ほとんど樹木林ない。	
S10	40m高の台地、S面を形成。 50%。	北斜面は一部20～30m間で27～58%斜面を除いては12.5%程度の斜面形成。 南斜は20～40m間が27%前後。	鶴見川支谷T_1、T_2が周縁に東西に入り、それにぶらさがつて100m巾以下、長さ500mの開析谷。	開析谷周辺20～35mコンタ内、27～58%斜地にコナ林、スギ、ヒノ木林が帯状につらなる。20%弱樹木林。	
S11	東西に40m高の分面台地50～60%	平均12.5～27%の斜面が30～40mコンタ間にある。	H_7、T_2－aによつて囲まれる。	支谷H_7の頂部25～40mコンタ斜面に200～200mたまのヒノキ林、それに続いてコナ林。 20%	
S12	東西方向に50m内外の巾で比高40mのS面台地40%。 谷と接する部分扇状地。	30～40m間で27%前後の勾配を多くて台地及び谷とつながつている。	支谷T_2－a、T_2－bが周縁を東西に入りT_2－bより巾100m以下長さ500mの開析谷が南北に1条つながる。	支谷T_2－a沿の北斜面及びT_2－bの開析谷の斜面に沿つて帯状にスギ、ヒノキ植林。	南斜面30～40mコンタ間を鉄道、道路にて処理。 支谷T_2－a沿いにグリーンゾーン考えられる。
S13	M面の台地及びS面の台地各々15%、南部に扇状地。	南斜、及び北斜面東部の南斜面が20～30m間で27%以上になる他は12%前後の緩斜面を形成。	巾120m以上の支谷T_2－c及び鶴見川谷底平地で囲まれる。 南部に開析谷4。	南斜面、開析谷に一部コナ林があるほかは畑地、市街地である。	
S14	40～50m高のS面台地。50% 南部に扇状地。	12.5%以下の緩斜面。	巾120m以上のT_2－b、T_2－cに南北より囲まれ、100m以下の小開析1つ。	T_2－b、T_2－cの分岐点の斜面、及び各支谷の開析谷にスギ、ヒノキ林15%分布。	・自然地形の有効利用 ・区域外、南部扇状地の取り扱い ・周辺斜面部の植生は不利用地又は緑地としてとり
S15	比高50～55mのバテイ形状の尾根、S面M面、Tc面よりなる。	北斜面は10.0%前後の緩斜 南斜面30～50m間で12.5～27%	中央部、南部、鶴見谷底より比較的大きな開析谷が1本入る。	南斜面の開析谷にスギ、ヒノ木植林、クロマツ植林。15%	
S16	40～55m高の尾根部Tc面よりなる30%、北部M面30%の総斜	10%以下のゆるい北斜面	巾100m以下のT_2－bが北部に東西に入り、開析谷が1本南北に。		開析谷頂部を一部造成する以外自然地形利用。

No.	地形分類	斜面分析	谷戸分析	植生分析	備考
S17	55m高のTc面尾根より南斜の斜面急 南部に一部M，S面及び扇状地	12.5%前後の南斜面。	巾120m以上のT_2－cが南部を東西に走り、巾100m以下の小さな開析谷が2本それにぶらきがついている	12.5%前後の斜面地に（主に開析谷を中心に）コナ、ヒノキ、クロマツ林が大きく分布、植林が多い。（45%）	T_2－c の沖積低地多いので全体的には南斜面10～12%程度のゆるやかな斜面地に造成される。
S18	南北に小尾根が数本延長。 S面、Tc面、斜面よりなる。	40～50m間で27～58%の東西急斜面。	巾50m程度の支谷、開析谷が500m程の長さで南東より北西に5本入る。	開析谷の20～30mコンタ27%～58%の斜面にそつて、ヒノキ植林、コナラ、クヌギ林が帯状にとりまいている。 40%	谷巾狭く、斜面急なので、全体的に大規模な造成が必要である。 公団住宅地は切土部分が望ましい。 水抜きに注意を要する。
S19	南北に走る小支谷沿いに比高40～50m前後でM面35%。	平均12.5～27%	T_2 －cより80m巾の開析谷。	南部の開析谷にヒノキ植林、その中にコナラ林が点在。 20%	19－1 19－2
S20	比高60～80mの尾根がNよりSEに走り、多摩丘陵地形を形成北部支谷沿いにM面、鶴見川に向つて扇状地拡がる。	尾根に続く北東斜面は12%前後。 南西斜面は27%前後の急斜面。	南東－北西の尾根に対し、小さな開析谷が複雑に入りくむ。	40～60mコンタ内南斜面にスギ、ヒノキ林、コナラ、クヌギ林が大きく分布 45%	
S21	多摩丘陵地であり 90%以上が斜面急	30～50m間で27～58%急斜。	鶴見谷底より開析谷が1本、枝葉状に入つている。	開析谷周辺斜面にコナ林、スギノキ植林が大規模に分布。 50%。	
S22	60m高尾根T_2 面がSEに細長くのびる。 20%。	南斜面は12.5%以下の斜面が70%近くを占める。北斜面は 12.5～27%	巾100m以下のT_2 －cより開析谷。	丘陵頂より南斜面いつぱいにスギ、ヒノ木植林、コナラクヌギ林の大きく分布。 70%近く。	22－1　尾根部分より、南北をずらして10～12.5%程度の南北 22－2
S23	南北にT_2 面及びM面	北向き斜面地27%前後		開析谷斜面に小規模に樹林	
S24	東西のT_2 面尾根より北斜北部にM面30%。	27%前後		南北に走る尾根につらなる斜面に大規模にスギ植林及びコナラ、クヌギ林。 45%。	

図 4·5　地形修正図エスキース

図 4・5・1　地形計画エスキ

図 4・5・2　展望地点とランドマーク



●●●●○人口

1　供給条件からの検討 ―― 65
1・1 世帯主収入と住宅建設費限度額の関係 ―― 65
2　家賃、分譲価格に対応する入居者の所得階層 ―― 67
3　入居者の所得階層別構成 ―― 68
3・1 階層Aについて ―― 68
3・2 階層Bについて ―― 68
3・3 階層Cについて ―― 68
3・4 各種住宅の構成比 ―― 68
3・5 〔別案〕所得階層構成 ―― 68
3・6 住宅構成の提案 ―― 69
3・7 入居者の年令構成 ―― 69
4　人口算定 ―― 71

人口計画

新しい住宅地を計画する時、新しい住宅地に流入してくる人口の特徴は何か、また、その対象をどのように把えれば良いか？　この設問に応えるのが人口計画の第1の課題である。港北ニュータウンの目的としては、現在進行中である乱開発を秩序だったものに整えることがあげられている。横浜市における最近の人口増加は港北区、保土ヶ谷区、戸塚区等の周辺区での人口増加によるものであるが、これは、東京からの人口流出が激しいからである。港北ニュータウンの人口計画を考える時には、このような急増している人口の特徴と同時に、東京圏における住宅難の実態がつかまれなくてはならない。

従ってＫＯＨにおける来住人口構造の想定に関しては、住宅需要層の実態と供給主体側の供給条件の双方とから決めてゆく方法が妥当と考えられるけれども、資料編に示した様に東京圏などの大都市圏にあっては、その需要層は各種多様であり、また、住宅困窮層は莫大な数に上り方法論的にも、また資料の不備という点からも需要実態、あるいは人口構造の実態からＫＯＨにおける対象層を浮きぼりにしてゆくのは困難である。従って本報告では、供給条件より、どのような階層の人々が来住することになるのかの検討を試みた。今後さらに、この供給のあり方は東京圏あるいは京浜工業地帯との関係、あるいは住宅政策との関連といった中で横浜市全体の人口計画の立場から検討を加えてゆく必要があろう。

1. 供給条件からの検討

1·1　世帯収入と住宅建設費限度額の関係

1·1·1　公団賃貸住宅について

1·1·2　公団普通分譲住宅について

1·1·3　公団特別分譲住宅について

1·1·4　特別住宅債券関連住宅について

1·1 世帯収入と住宅建設費限度額の関係

1·1·1 公団賃貸住宅について

昭和42年度建設費と家賃の関係は、建設費210万円（但し、用地費59万、工事費151万で事務費、建設利息も含める）、家賃15·9万円。したがって家賃／建設費は7.57％になる。収入資格は家賃の4倍であるから

建設費×7.57/100≦収入×25/100→建設費≦収入×3.3

1·1·2 公団普通分譲住宅について

第1年目の割賦金額は

（建設費 − 一時金）× 1/20　元金

＋（建設費 − 一時金）× 0.075　金利

＋（建設費 − 一時金）× 0.0035　事務費

＋（建設費 − 一時金）× 1.0035 × 0.016　引当金

0.1445 ×（建設費 − 一時金）

譲渡資格を一時金を除いた割賦金の4倍とすると

0.1445 ×（建設費 − 一時金）≦収入×25/100

したがって、建設費≦収入×1.73 ＋一時金

1·1·3 公団特別分譲住宅について

1～5年間の家賃は

（建設費 − 一時金）× 7.5/100　金利

＋（建設費 − 一時金）× 0.0035　事務費

＋（建設費 − 一時金）× 1.0035 × 0.16　引当金

（建設費 − 一時金）× 0.0945 ≦収入×25/100

したがって、建設費≦収入×2.64＋一時金

1·1·4 特別住宅債券関連住宅について

住宅債分の積立金（5年積立の場合）

建設費×30/100 × 1/5 ≦収入×25/100

したがって、建設費≦収入×4.16

割賦金の支払額については

（建設費×70/100 − 一時金）× 13/100 ≦収入×25/100

したがって、建設費≦収入×2.75 ＋ 一時金×1.43

1・1・5　宅地債券積立について

1・1・6　公営一種住宅について

1・1・5　宅地債券積立について

宅地債券の積立金（４年積立）は、（土地代×½）×¼＝収入×25/100

したがって、土地代＝収入×3.125

ここで、住宅金融公庫融資の償還条件より検討すると、

木造の場合

標準建設費　住宅　20,600円／m²×67m²＝138万円

土地　10,500円／m²　（東京、横浜の場合）

償還期間　18年

金利　5.5分

したがって、住宅＋土地代の償還金は、

$\{(138万円\times 8/10)+(244万円\times 7.5/10)\}\times 0.0854$

$\fallingdotseq 25.1$万円

25.1万円≦収入×25/100

したがって収入は、収入2,100万円

また一時金については、建設費（住宅＋土地代）－293.4万円となる。

1・1・6　公営一種住宅について

建設費については、公営住宅法による国庫補助が１戸当り69万円（42年度土地費を含む）、更に家賃に対しては、横浜市の場合、市の一般会計から約12,000円 補助されている。従って建設費の限度額は、（建設費－69万円）×7.3/100－12,000円≦収入×20/100

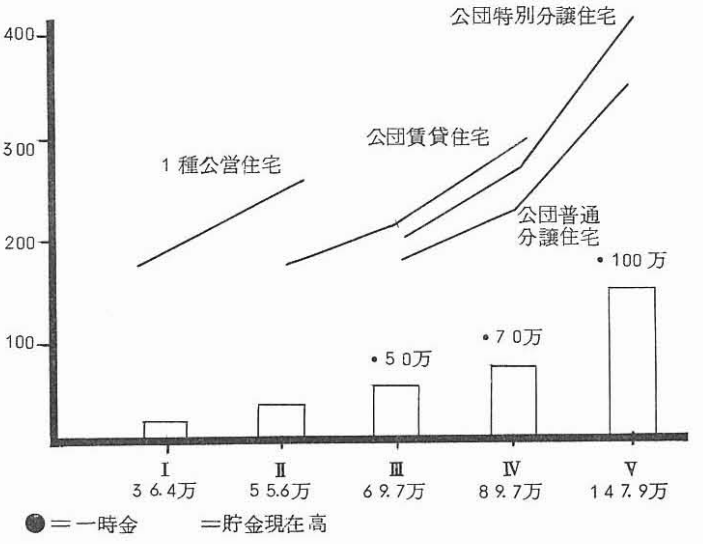
建設費≦収入×2.74＋85.5万円

以上により、収入階層別住宅建設費の限度額をまとめると表5・1・1・6 のようになる。又、所得階層別住居費支出条件からみた各種公的住宅の建設費限度額は 表5・1 のようにまとめられる。

表5・1・1・6 収入階層別住宅建設費限度額

年収 月収	48万円 4万円	72万円 6万円	96万円 8万円	120万円 10万円	144万円 12万円
公営住宅の場合	217万円	—	—	—	—
公団賃貸住宅〃	—	238	317	396	—
公団普通分譲					
1時金　0	—	124.5	166	208	249
1時金　50万円	—	174.5	216	258	299
1時金 100万円	—	224.5	266	308	349
公団特別分譲	—				
1時金　0万円	—	161	215	269	323
1時金　50万円	—	211	265	319	373
1時金 100万円	—	261	315	369	423
住宅債券付住宅					
1時金　0	—	196	264	330	396
1時金　50万円	—	268	336	402	468
1時金 100万円	—	339	407	473	539
宅地債券（土地代）	—	225	300	375	450

図5・1・1・6　所得階層別の住居費支出条件から見た各種公的住宅の建設費限度額



2　家賃、分譲価格に対応する入居者の所得階層

前項では、各種の賃貸条件（家賃）、分譲条件をきめた場合、これから必然的に入居者の所得の限度が定まることをのべた。ここでは、これらについて実際の入居者の所得階層構成はどうなるかについて検討を加える。

公団賃貸住宅のように、入居条件として所得が家賃のn倍以上とした場合、その入居者の所得階層別分布は家賃×nを最大とし、それより高い所得階層が対数的に減少して分布する分布曲線をえがく。（下図　三輪恒氏論文）したがって、一地域内に建設する住宅の家賃分譲割賦金をいくつかの水準で設定すれば、これに対応する全体の入居者の所得階層は、個々の家賃、分譲割賦金に対応する所得階層分布の複合した分布をすることになる。

住宅公団の賃貸住宅、普通分譲住宅（昭和41年度募集）の契約者の所得と入居条件である家賃、分譲代金との関連をグラフ化したのが表5・2・1(1)、(2) である。これから、住宅公団が建設した各種住宅に対応する入居者の所得階層構成を推定できる。

各種住宅の建設費と入居者の想定

港北地区の住宅地価格および住宅建設費を次の範囲内で想定し、各ケースについて入居者の所得階層を求める。

1.平均宅地価格　　15,000 円／m²

2.住宅建設費単価　　26,000 円／m²

3.1 戸当り住宅面積および宅地面積

構成比(%)

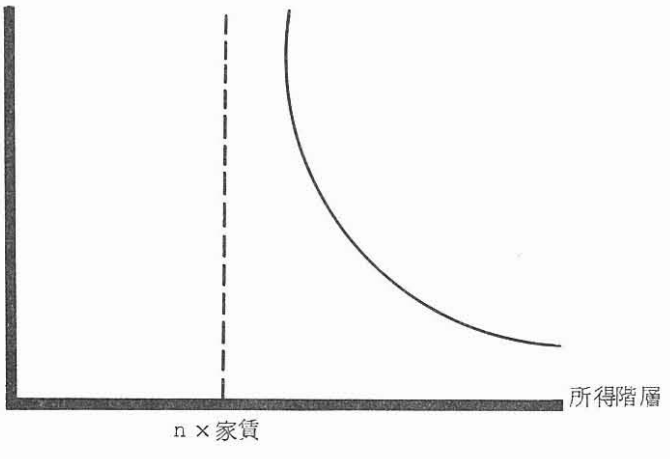


表5・2・(1)　所得階層別住宅及び宅地面積

		住宅面積 53 m²	60 m²	66 m²
宅地面積	83 m² 5坪	Ⅰ 公営 公賃	Ⅱ 公賃	
	100 30	Ⅲ 公賃	Ⅳ 公賃 公分	Ⅴ 公賃 公分
	116 35		Ⅵ 公分	Ⅶ 公分
	200 60		Ⅷ 公宅＋公庫	Ⅸ 公宅＋公庫
	265 80		Ⅹ 公宅＋公庫	Ⅺ 公宅＋公庫

公営：公営住宅１種
公賃：公団賃貸アパート
公分：公団普通分譲
公宅：公団宅地分譲（宅地債券）
公庫：住宅金融公庫融資住宅

表5・2・(2)　１戸当り住宅建設費（宅地＋住宅）

			138	156	172
			住宅面積 53m²	60	66
124	宅地面積	83	262万円	280	
150		100	288	306	322
174		116		330	346
300		200		456	472
398		265		554	570

表5・2・(3)　入居者の所得階層構成
このとき、各住宅について、表 5・2・(1)、(2) から推定した入居者の所得階層構成は次表のようになる。（%）

		～4	4～	6～	8～	10～	12～
Ⅰ	公営 公賃		25	40	20	15	
Ⅱ	公賃		15	45	25	15	
Ⅲ	公賃						
Ⅳ	公賃 公分		5	22	20	21	32
Ⅴ	公賃 公分		5	20	22	18	35
Ⅵ	公分			23	19	21	37
Ⅶ	公分			15	19	17	49
Ⅷ							
Ⅸ							
Ⅹ							
Ⅺ							

3　入居者の所得階層別構成

3·1　階層Aについて

3·2　階層Bについて

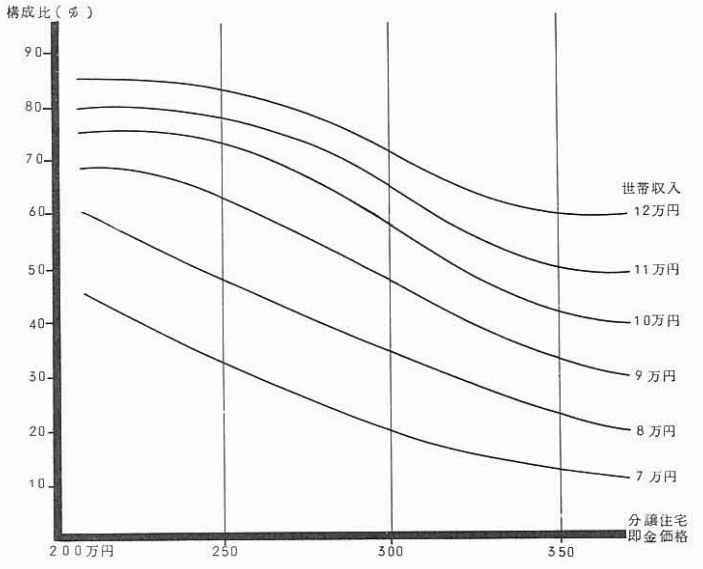
3·3　階層Cについて

3·4　各種住宅の構成比

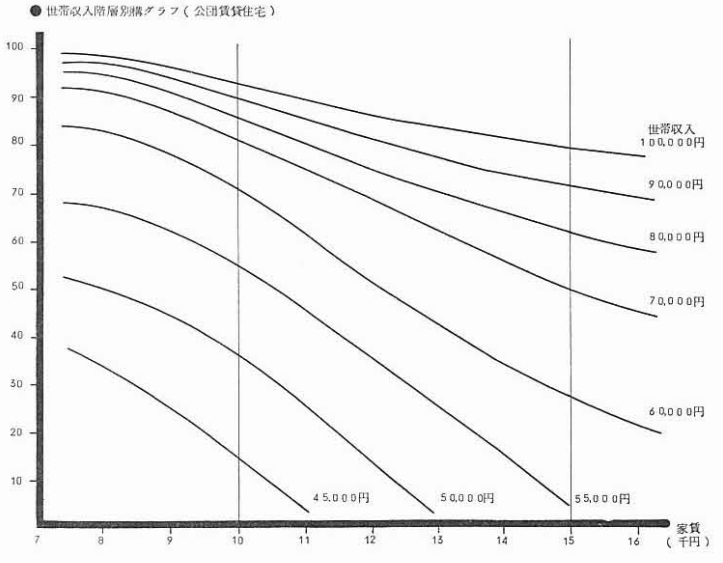
3·5　〔別案〕所得階層構成

3·6　住宅構成の提案

●世帯収入階層別構成グラフ（公団普通分譲住宅）



●世帯収入階層別構グラフ（公団賃貸住宅）



港北ニュータウン入居者の所得階層別構成を表5・3のように想定すると、各階層別の住宅建設費限度額は、（表5・3・1）

3·1階層Aについて

公営1種が対応するものとし、その建設費限度額は

48万円×2.74＋85.5万円＝217万円

3·2階層Bについて

公団賃貸及び公団分譲住宅が対応するものとするとその建設費限度額は

賃貸住宅の場合96万×3.3＝317万円

特別分譲住宅の場合一時金の支払い可能額を70万円とみて、

96万円×2.64＋70万円＝324万円

3·3階層Cについて

住宅金融公庫の融資額の満額＋一時金の支払可能額100万円とみて　293万円＋100万円＝393万円≒400万円

すなわち、港北地区において表5.3の入居者を想定し、各階層に対応する住宅供給制度をおこなうとすれば、平均305万円以下の建設費によって供給可能である。（但し、この建設費については、各制度の予算システムについては度外視している。）

3·4各種住宅の構成比

階層別、住宅の面積、価格を次のように想定すると、港北地区の宅地平均処分価格は15,000円/m²と想定されるので、1戸当り平均宅地面積は、145万円／15,000円／m²＝97m²（29.2坪）。各階層の住宅に対して同じ宅地平均処分単価で宅地を配分するとすれば、A階層に対しては74万／1.5万円＝49m²の宅地面積となり、これではとうてい不足である。（表5・3・4・(1)）

したがって、ここでは各階層毎に1戸当り宅地面積を設定して配付する宅地の単価を修正する。（表5・3・4・(2)）

3·5〔別案〕所得階層構成

前掲の計算では全体に一戸当り宅地面積が過少で、ゆとりのあるプランニングがむつかしいので、若干の修正を試みる。（表5·3·5）

3·6住宅構成の提案

① A階層、B階層、C階層の構成比を

20％、50％、30％　とする。（戸数比）

② 1戸当り宅地面積は

A　80m²（25T）

B　100m²（30T）

C　133m²（40T）とする。

3・7　入居者の年令構成

表5・3　港北ニュータウン入居者所得階層別構成

	階層A	階層B	階層C	平均
年間収入	～60万円	60～120	120～	
平均月収	4万円	8万円	12万円	7.6万円
構成比率（計画）	30%	50	20	
42年国民生活白書による構成比率	40	40	20	

表5・3・1　各階層別住宅建設限度額

	A	B	C	平均
住宅建設費の限度額	万円 217	万円 320	万円 400	万円 305

表5・3・4・(1)　各種住宅の構成比

	A	B	C	平均
住宅面積	53㎡ 16T	60㎡ 18T	67㎡ 20T	59.3㎡
工事費単価	27,000円/㎡	〃	〃	〃
工事費	143万円	162万円	181万円	160万円
（宅地費の限度額）＝（住宅建設費限度額）－（工事費）	万円 ≦74	万円 ≦158	万円 ≦219	万円 ≦145

表5・3・4・(2)　各種住宅の宅地面積

	A	B	C	平均
宅地面積	80㎡ 25T	100㎡ 30T	115㎡ 35T	97㎡ 29.2
宅地価格	74万円	158万円	219万円	145万円
〃 単価	9,250円/㎡	15,800円/㎡	19,300円/㎡	15,000円/㎡

表5・3・5　〔別案〕所得階層構成

	A	B	C	平均
構成比率	4 20%	8 50%	12 30%	8.4万円

	A	B	C	平均
住宅建設費限度額	217	320	400	323万円
宅地価格の限度額	74	158	219万円	159万円

1戸当り平均宅地面積
159万円／15,000円／㎡＝106㎡（32T）

	A	B	C	平均
宅地面積	80㎡	100㎡	133㎡	106㎡
宅地価格	74万円	158万円	219万円	159万円
宅地単価	9,250円/㎡	15,800	16,500円/㎡	15,000円/㎡

東京23区の世帯について、世帯主の年令別の世帯収入の分布から、先に仮定した所得階層の構成による入居者を無作為に抽出するとすれば、ニュータウンの世帯主年令階層は表5・3・7のように平均45才となる。これは都下の所得構成の中から、ニュータウンの所得構成に相当する世帯を任意に抽出した場合の世帯主平均年令の期待値であり、年令層別の「流通性」を考慮しない場合である。実際には、これよりかなり低い年令層の世帯が入居すると考える。そこで41年度公団賃貸住宅の家賃と入居者の世帯主平均年令との関係あるいは普通分譲住宅の即金価格と世帯主平均年令との関係等により、港北ニュータウンの所得階層構成と関連して想定される世帯主年令階層構成は表5・3・7・1に示す試算結果となる。つまり都23区の所得階層別年令分布から推定する場合、入居者はかなり高年令層にかたむくわけで、これは公団の各種の住宅の募集一入居結果からみて適当な推定とはならない。むしろ公団の各種住宅の入居者資料に即して年令階層を決める方が妥当であると考える。ここではA、B階層についてはそれぞれ平均所得の4分の1、5分の1の家賃の住宅の入居者の年令分布、C階層については、所得に対する公団普通分譲住宅の最低限価格、つまり

年収×1.73＋一時金＝140万×1.73
＋100万円≒350万円

に相当する入居者の年令階層をとった。（表5・3・7・2）

表5・3・7　港北ニュータウン世帯主年令階層

	階層A		階層B		階層C	
	実数	%	実数	%	実数	%
～24才	12	1.9	4	0.9	0	0
25～29	85	13.5	22	5.0	4	2.0
30～34	139	22.0	69	15.6	15	7.5
35～39	85	13.5	65	14.8	21	10.6
40～44	58	9.2	62	14.1	21	10.6
45～49	41	6.5	57	3.0	39	19.5
50～54	58	9.2	71	16.2	37	18.6
55～59	62	9.7	45	10.3	24	12.1
60～64	37	5.9	24	5.5	21	10.6
65～	54	8.6	20	4.6	17	8.5
計	631	100.0	439	100.0	199	100.0

表5・3・7　所得階層別年令構成の試算

	試算A				試算B			
	階層A ～5万円 ×0.3	階層B 5～10万円 ×0.5	階層C 10万円～ ×0.2	全数の年令構成比	階層A ～5万円 ×0.4	階層B 5～10万円 ×0.4	階層C 10万円～ ×0.2	全数の年令構成比
～24才	0.57	0.45	0	1.0	0.76	0.36	0	1.1
25～29	4.05	2.50	0.40	7.0	5.40	2.00	0.40	7.8
30～34	6.60	7.80	1.50	15.9	8.80	6.24	1.52	16.6
35～39	4.05	7.40	2.12	13.6	5.40	5.92	2.12	13.4
40～44	2.76	7.05	2.12	11.9	3.68	5.64	2.12	11.4
45～49	1.95	6.50	3.90	12.4	2.60	5.20	3.90	11.7
50～54	2.76	8.10	3.72	14.5	3.68	6.48	3.72	13.9
55～59	2.91	5.15	2.42	10.5	3.88	4.12	2.42	10.4
60～64	1.77	2.75	2.12	6.6	2.36	2.20	2.12	6.7
64　～	2.58	2.30	1.70	6.6	3.44	1.84	1.70	7.0
計	30.00	50.00	20.00	100.0	40.00	40.00	20.00	100.0
	平均年令 45.0才				平均年令 44.8才			
	中央値 45.2才				中央値 44.9才			

表5・3・7・2　入居者年令階層

		所得階層							
		～60万円		60～120万円		120万円～		計	
		試算1	試算2	試算1	試算2	1	2	1	2
世帯主年令	20代	5	13 ＊1	3	7 ＊2	0	1 ＊3	8	21
	30代	11	14	15	32	4	12	30	58
	40代	5	3	14	8	6	5	25	16
	50代	9	0	18	3	10	2	37	5
	計	30		50		20		100	
平均年令		31.6		36.4		39.0		45才	35.5

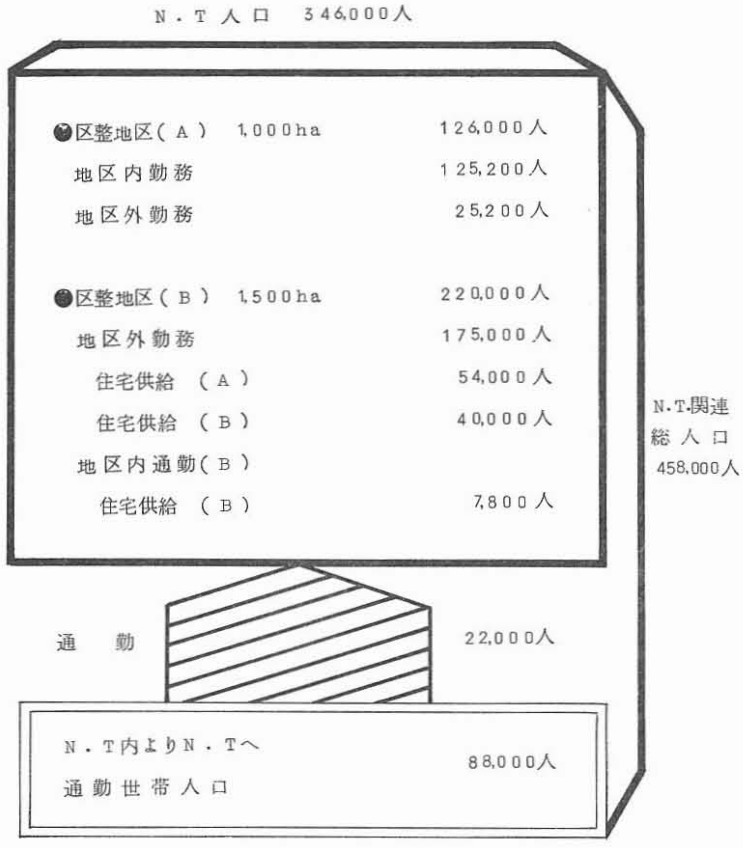
注）　試算　1.　国民生活研究所　23区調査から
　　〃　　2.　公団賃貸住宅、普通分譲住宅資料から

＊1　家賃1万円の場合の推定
＊2　〃　1.6万円　〃
＊3　分譲価格350万円の場合の推定

4 人口算定

港北ニュータウンの人口構成は、想定区域 2,500 ha について必要な社会施設の用地を算定し、有効住地面積を計算するとその面積は約 1,400 ha と計算される（表）。それから住宅供給計画の算定を試みると、34万6千人、さらに港北ニュータウン関連人口は45万8千人となる。その内訳は次のようである。当初の25万人の諸指標とはかなり違った数値となっているが、現今の情勢からみて相当高密化が予想される。

表5・4　人口算定表



（注1）
N．T．外通勤世帯人口　238,000人
〃　内　〃　4x人
とすれば　(238,000+4x)×0.12＝x　∴x＝55,000
N．T．内勤世帯人口のうちN．T．居住者は　88,000人
労働人口は　22,000人

（注2）
0.12 なる係数は＝$\frac{\text{最低就業人口}}{\text{人　口}}$　これは後述住宅地内の就業人口調査資料より

表5・4・1 住宅供給計画

住宅供給計画	住宅地面積 ha	住宅戸数 戸	敷地面積 ㎡／戸	人口 人	人口密度 人／ha
中高層宅地	311	35,200	88	123,000	400
低層宅地(A)	519	31,000	167	109,000	210
〃 (B)	570	32,500	175	114,000	200
計	1,400	98,700	142	346,000	250

表5・4・2　農業用地400haを確保した場合
（ただし公共用地率10%）

住宅供給計画	住宅地面積 ha	住宅戸数 戸	敷地面積 ㎡／戸	人口 人	人口密度 人／hr
中高層宅地	311	35,200	88	123,000	400
低層宅地(A)	519	31,000	167	109,000	210
〃 (B)	345	19,700	175	69,000	200
計	1,175	85,900	137	301,000	256
農業用地	360	400	175	1,600	
合計		86,300		302,600	

表5・4・3　農業用地600haを確保した場合
（ただし公共用地率10%）

住宅供給計画	住宅地面積 ha	住宅戸数 戸	敷地面積 ㎡／戸	人口 人	人口密度 人／ha
中高層宅地	311	35,200	88	123,000	400
低層宅地(A)	519	31,000	167	109,000	210
〃 (B)	235	13,400	175	47,000	200
計	1,065	79,600	134	279,000	260
農業用地	540	600		2,400	
合計		80,200		281,400	

表5・5 各種施設配分

	HS面積 (ha)	非住宅地内訳										非宅地面積合計	有効宅地面積合計
		住区施設註1.	中学校	高等学校	商業施設	行政施設	地区公園	道路	駅広	調整地	不利用地 率(%) 面積(ha)		
1	46.9	5.5	2.9					9.38			5 2.35	20.13	26.77
2	46.3	〃		5.0	4.0		7.0				5 2.32	18.82	27.48
3	53.3	〃					8.0	10.66		2.0	5 2.67	28.83	24.47
4	80.7	〃	2.9					16.14			3 2.42	26.96	53.74
5	51.8	〃						10.36			5 2.59	18.45	33.35
6	79.6	〃	2.9		11.0	2.5	10.0	15.92	0.6		5 3.98	52.40	27.20
7	35.5	〃						7.10			3 1.07	13.67	21.83
8	32.9	〃			3.0			6.58			3 0.99	16.07	16.83
9	60.1	〃			10.0	2.5		12.02	0.6		3 1.80	32.42	27.68
10	61.0	〃	2.9					12.20		2.5	3 1.83	24.93	36.07
11	41.7	〃	2.9					8.34			3 1.25	17.99	23.71
12	67.5	〃	2.9					13.50			5 3.38	25.28	42.22
13	59.5	〃						11.90			3 1.79	19.19	40.31
14	50.9	〃			6.0			10.18	0.6		3 1.53	23.81	27.09
15	64.1	〃	2.9					12.82			3 1.92	23.14	40.96
16	47.0	〃						9.40			5 2.35	17.25	29.75
17	59.0	〃						11.80		2.0	1 0.59	19.89	39.11
18	34.5	〃						6.90		2.0.	3 1.04	15.44	19.06
19	51.7	〃	2.9		10.0			10.34			5 2.59	31.33	20.37
20	71.1	〃					9.0	14.22			3 2.13	40.85	21.25
21	94.1	〃		5.0	7.0	11.0	10.0	18.82	1.0		5 4.71	63.03	31.07
22	66.8	〃		5.0			16.0	13.36			3 2.00	41.86	24.94
23	56.6	〃	2.9		13.0			11.32			3 1.70	34.42	22.18
24	54.7	〃	2.9					10.94			3 1.64	20.98	33.72
25	70.6	〃		5.0			10.0	14.12			3 2.12	36.74	33.80
26	36.9	〃						7.38			3 1.11	13.99	22.91
27	54.7	〃	2.9		8.0	2.5		10.94	0.8		3 1.64	32.28	22.42
28	54.7	〃	2.9					10.94		1.0	3 1.64	21.98	32.72
29	69.3	〃						13.86			5 3.47	22.83	46.47
30	69.2	〃	2.9					13.84			5 3.46	25.70	43.50
31	64.2	〃	2.9				10.0	12.74			5 3.21	34.45	29.75
32	38.9	〃	2.9					7.74			5 1.95	18.13	20.77
33	37.6	〃						7.52			5 1.88	14.90	22.70
34	50.7	〃			13.0	2.5		10.14	1.0		1 0.51	32.65	18.05
35	43.8	〃	2.9					8.76		2.0	1 0.44	19.60	24.02
36	48.2	〃				2.0		9.64			3 1.45	18.59	29.61
37	72.2	〃			2.0			14.44			3 2.17	24.11	48.09
38	46.2	〃						9.24			3 1.39	16.13	30.07
39	54.6	〃	2.9					10.92			1 0.55	19.87	34.73
40	58.4	〃	2.9					11.68		2.0	3 1.75	23.83	34.57
41	33.2	〃						6.64			3 1.00	13.14	20.06
42	58.7	〃	2.9					11.74			3 1.76	21.90	36.80
43	55.3	〃		5.0				11.06			3 1.66	23.22	32.08
44	58.7	〃	2.9					11.74			3 1.76	21.90	36.80
45	67.9	〃	2.9				10.0	13.58			3 2.04	26.02	33.88
	2,511.3	247.5	60.9	25.0	87.0	23.0	85.0	50.23	4.6	13.5	89.60	1,138.40	1,365.8

表5・6　人口配分

	宅地面積 ha		中高層住宅地平均密度 (net 人/ha)	低層住宅地人口(人)	中高層住宅地人口(人)	商業地人口(人)	総人口	
	低層住宅地	中高層住宅地					計算値	修正値
1	14.07	12.70	350	2,814	4,445		7,259	7,200
2	13.89	13.59	450	2,778	6,116	400	9,294	9,300
3	24.47	0		4,894			4,894	4,900
4	53.74	0		10,748			10,748	10,700
5	33.35	0		6,670			6,670	6,600
6	23.88	3.32	600	4,776	1,992	1,100	7,868	7,800
7	10.65	11.18	450	2,130	5,031		7,161	7,100
8	9.87	6.96	600	1,974	4,176	300	6,450	6,400
9	18.03	9.65	450	3,606	4,343	1,000	8,949	8,900
10	18.30	17.77	350	3,660	6,220		9,880	9,900
11	12.51	11.20	350	2,502	3,920		6,422	6,400
12	42.22	0		8,444			8,444	8,400
13	40.31	0		8,062			8,062	8,000
14	15.27	11.82	350	3,054	4,137	600	7,791	7,800
15	40.96	0		8,192			8,192	8,200
16	29.75	0		5,950			5,950	5,900
17	39.11	0		7,822			7,822	7,800
18	10.35	8.71	450	2,070	3,920		5,990	6,000
19	15.51	4.86	600	3,102	2,916	1,000	7,018	7,000
20	12.33	8.92	350	2,466	3,122		5,588	5,600
21	28.23	2.84	600	5,646	1,704	700	8,050	8,000
22	21.70	3.24	350	4,340	1,134		5,474	5,500
23	16.98	5.20	600	3,396	3,120	3,600	9,074	9,000
24	16.41	17.31	350	3,282	6,059		9,341	9,300
25	21.18	12.68	350	4,438	4,236		8,674	8,700
26	11.07	11.84	450	2,214	5,328		7,542	7,500
27	16.40	6.02	450	3,280	2,709	800	6,789	6,800
28	16.41	16.31	350	3,282	5,709		8,991	9,000
29	46.47	0		9,294			9,294	9,300
30	43.50	0		8,700			8,700	8,700
31	29.75	0		5,950			5,950	5,900
32	11.67	9.10	450	2,334	4,095		6,429	6,400
33	11.28	11.42	450	2,256	5,139		7,395	7,400
34	15.21	2.84	600	3,042	1,704	3,300	8,046	8,000
35	13.14	11.06	450	2,628	4,977		7,605	7,600
36	29.61	0		5,922			5,922	5,900
37	48.09	0		9,618		200	9,818	9,800
38	13.86	16.21	350	2,772	5,674		8,445	8,400
39	16.38	18.35	350	3,276	6,423		9,699	9,700
40	17.52	17.05	350	3,504	5,968		9,472	9,400
41	20.06	0		4,012			4,012	4,000
42	36.80	0		7,360			7,360	7,300
43	29.40	2.68	300	5,880	804		6,684	6,700
44	17.61	19.19	300	3,522	5,757		9,279	9,200
45	26.65	7.23	300	4,330	2,169		6,499	6,400
	1,054.00	311.30	400	210,000	123,000	13,000	348,754	346,000

表5・7　住宅地内の就業人口

地区名	A 人口 40.10	A' 人口 41.7	A' 就業人口 40.10	A' 就業人口 41.7	B 最低就業人口 40.10(常住)	B' 最低就業人口 41.7(全)	地区内就業率 40.10	B" 41.7(常住)	B/A	B'/A'	B"/A'
世田谷	744,393	754,204	193,459	128,606	109,530	102,099		75,500	14.7%	13.6	10.0
杉並	536,792	542,423	141,063	100,754	78,163	79,911		55,000	14.5	14.7	10.3
練馬	434,721	452,526	113,895	70,223	61,035	55,930		40,700	14.0	12.3	9.0
三鷹	135,873	140,267	42,833	34,956	14,678	16,989		9,950	10.8	12.1	7.1
府中	126,519	133,746	46,106	36,410	17,346	19,070		11,900	13.7	14.3	8.9
調布	118,004	125,080	39,408	35,417	16,335	20,431		13,000	13.8	16.3	10.4
町田	115,919	124,964	30,809	25,444	14,410	18,505		14,500	12.4	14.8	11.7
小金井	76,323	79,805	18,372	13,962	7,295	10,114		5,500	9.6	12.7	6.9
小平	105,353	111,467	29,196	21,211	10,544	9,233		6,200	10.0	8.7	5.6
日野	67,979	72,162	28,382	23,586	6,350	7,393		3,900	9.3	10.2	5.4
港北	235,046	274,865	66,158	54,888	22,326	26,883		19,000	9.6	9.8	6.9
保土ケ谷	223,038	249,451	50,250	43,176	22,040	28,227		19,900	9.9	11.3	8.0
戸塚	207,597	253,680	69,839	60,295	20,091	24,179		16,500	9.7	9.5	6.5
藤沢		188,619	64,181	58,583	24,019	32,075		22,600	12.7	17.0	12.0
茅ケ崎		104,284	28,707	25,692	11,177	13,927		10,700	10.7	13.4	10.3

●●●●○●交通

1 ニュータウンの交通手段 —— 77
2 交通の方向 —— 78
3 鉄道の計画 —— 79
4 市営地下鉄の建設 —— 81
5 幹線街路とバス網 —— 82

1　ニュータウンの交通手段

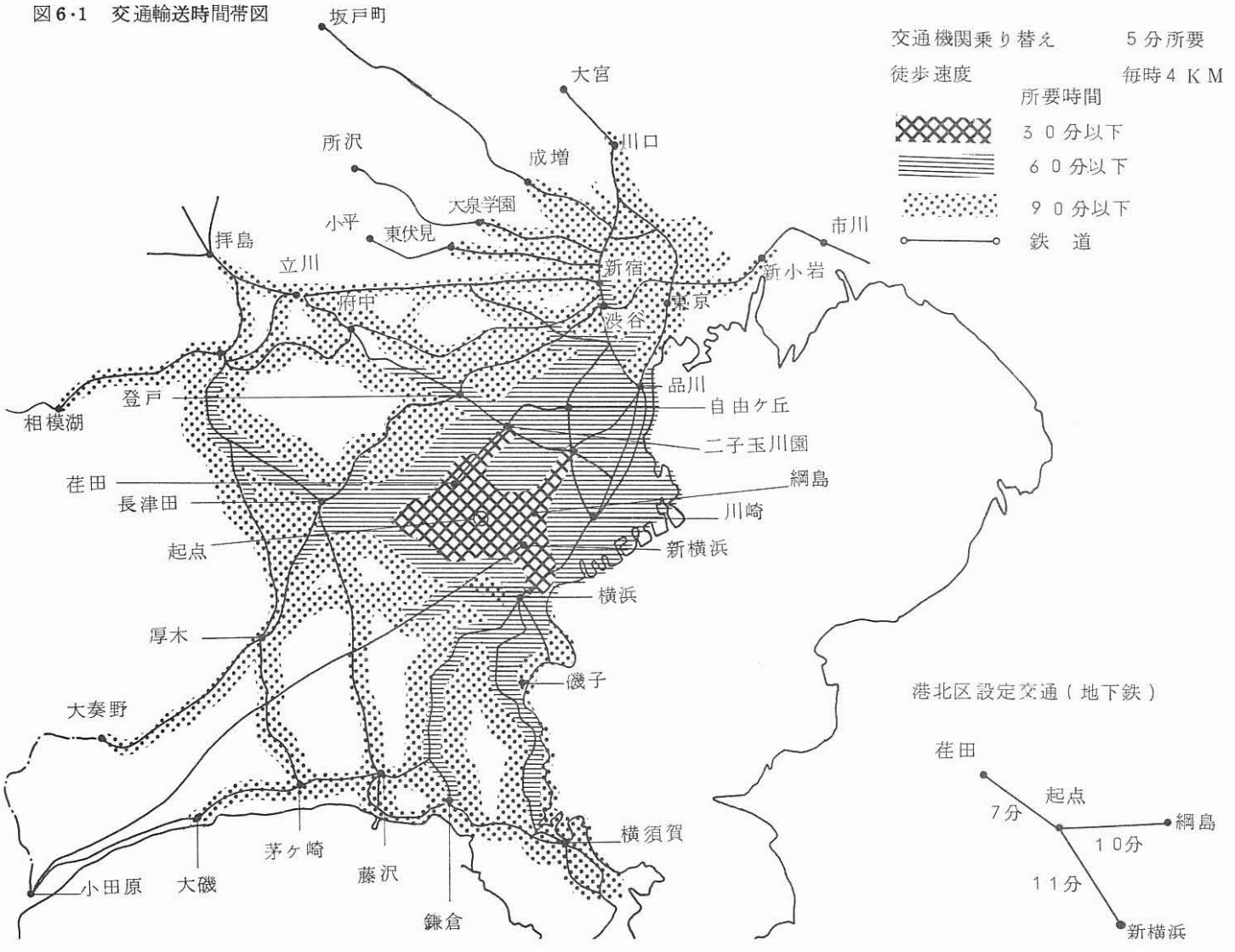
住宅地区の交通計画を考える上で最も重要な要素は通勤交通である。そこの住民は毎日半数近くが都市中心へ往復せざるをえない。この通勤交通は住宅地区を性格づける基本的特徴であり、住宅都市としてのニュータウンと母都市との関係もその例外ではない。そのために必要な交通手段が量的にもより少ない副次的交通業務交通、買物、社交、娯楽、レクリエーションのための交通にも利用されるのである。

この交通手段がどのようなものであるかは、主として母都市の大きさによつて決定される。母都市（又は都市中心）が小さい時、それは道路 ── バスであるが、巨大都市の通勤交通手段としては、利用者の便益性の観点、都市構成の経済性の観点から、都市高速鉄道とバスの組合せがもっとも望ましいものである。これにかわるものとして高速道路と自家用車の組合せを主張する論者はすでにないであろうが、鉄道と自家用車の結合（キスアンドライド、パークアンドライド）はいまなおかなり有力な意見として提案されている。しかし、港北ニュータウンでは立地が母都市に近いことなどから、自家用車の便益性より歩行者の便益性を優先して歩行者専用路を計画することとし、経済性も考慮して高速鉄道とバスの結合を採用した。方面別の利用機関はニュータウンからの距離を考えて表6·1のとおりにした。このことにより、他のニュータウンとくらべて幹線街路の巾員はかなりせまくなり、歩行者専用路を建設する用地がうみ出せた。

表6·1　方面別通勤者利用交通機関

		鉄道	バス	自家用車
1	都心3区	1.00	0	0
2	新宿・渋谷・目黒	0.80	0.10	0.10
3	品川・大田	0.85	0.10	0.05
4	世田谷・杉並	0.80	0.10	0.10
5	川崎·鶴見·神奈川	0.75	0.15	0.10
6	横浜	0.75	0.15	0.10
	合計	0.83	0.13	0.14

図6·1　交通輸送時間帯図



2　交通の方向

ニュータウンの住民の就業通学地は、そのおかれた位置によって決定する。その場合の決定要素はいろいろ考えられるが、我々はこれを周辺の従業地の流入人口の大きさAと、そこにいたる所要時間tの2つであると仮定した。そして港北区居住者の地区別就業通学地を国勢調査をつかって分析した。その結果昭和30年から40年にかけては港北区よりの方面別通勤通学者はA/t^n（A：人、t：分）の値の比で分配されており、nは大約4から3.5へ減少しているという結果になった。nが減少するということは都心へ向かう傾向が強まることである。この傾向のもっとも強いものとして公団住宅居住者があるが、港北周辺団地の入居者調査によるとnはほぼ2である。そこでニュータウン内の民間供給住宅居住者はA/t^3、公的供給住宅居住者はA/t^2の比で方面別に通勤通学するものにした。

ニュータウン人口　346,000人

公的供給住宅人口　135,000人

民間供給住宅人口　211,000人

通勤通学人口

135,000人×0.4＝54,000人　全部地区外通勤通学

211,000人×0.4＝84,500人　地区外通勤通学者51,500人

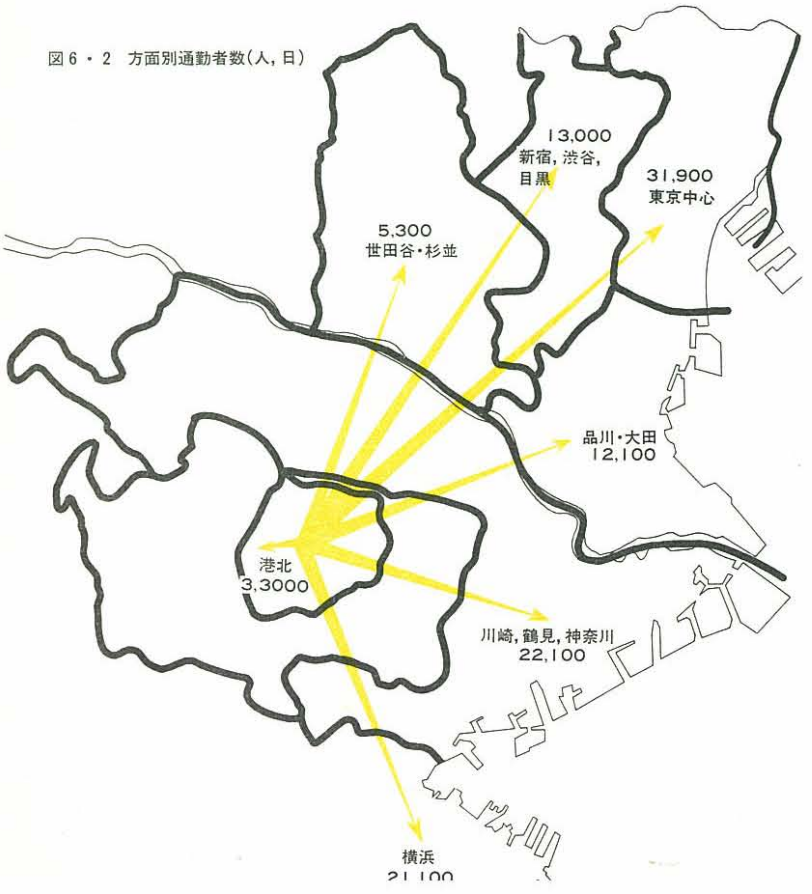
地区内通勤通学者33,000人

なお、ここでは安全側をとり、農業地帯にも人口がはりついた状態を考え、最大の人口をとった。

表6·2　方面別通勤通学人口

	公的供給住宅居住者		民間供給住宅居住者		計	方面別割合
1 都心3区	40%	21.600人	20%	10,300人	31,900人	30%
2 新宿・渋谷・目黒	11	5,800	14	7,200	13,000	13
3 品川・大田	9	4,900	14	7,200	12,100	12
4 世田谷・杉並	5	2,700	5	2,600	5,300	5
小　計	65	35,000	53	27,300	62,300	60
5 川崎·鶴見·神奈川	17	9,200	25	12,900	22,100	20
6 横浜	18	9,800	22	11,300	21,100	20
小計	35	19,000	47	24,200	43,200	40
計	100	54,000	100	51,500	105,500	100

図6・2　方面別通勤者数(人, 日)



3　鉄道の計画

現在のニュータウン周辺の鉄道の路線は図6·3·1のとおりである。ニュータウンからの方面別通勤を考えると、横浜方面へは市営地下鉄3号線、鶴見、川崎方面へは市営地下鉄4号線が直通し、それぞれ20分程度で到達でき輸送力も十分である渋谷方面へは東横線経由、田園都市線経由の2通りが可能である。到達時間、輸送力からみて、田園都市線ー新玉川線の経路をとることになろう。東京都心方面への通勤はかなり問題となる。現在の計画路線のみ建設された場合を考えると(1)田園都市線ー新玉川線ー地下鉄新線、(2)市営地下鉄ー東海道線又は横須賀線、(3)綱島のりかえ東横線ー地下鉄日比谷線の3つが考えられる。

まづ第一に到達時間を考えると、(1)は58分、(2)は横浜のりかえ53分、鶴見のりかえ46分、(3)は65分となる。（表定速度、市営地下鉄新玉川線35Km／h、田園都市線、東横線45Km／h、地下鉄新線30Km／h、東海道線50Km／h）将来輸送力は表6·3·3のとおりである。(1)は、たまプラーザー二子玉川間が8両編成、1時間25本が最大とみて、ここがネックとなる。(3)は、東横線が輸送力がまったく不足する。(2)は、東海道線と横須賀線の分離が完成しているとする。（予定では46年度完成）

以上の考察より、ニュータウンより都心への通勤輸送を運べるのは国鉄だけであるということになる。しかし、国鉄線もその後、数年にして乗車不能となるだろう。そこで茅が崎方面から東京へいたる線も将来は建設する必要がある。この線は、いわゆる通勤超特急の提案されているルートの一つである。しかし、港北ニュータウンは地価が高く、建設費負担はかなり無理がある。また都心から直線で約23Kmであり、在来線でも、35分程度（40Km／h）と通勤条件はよい。そこで通勤超特急は積極的には提案しないが、入って来てもよい計画とし、在来線を提案する。その場合、東京の地下鉄6号線 ── 池上線の延長として建設することが、もっとも望ましい。

地6·3·2はこの線を建設しない場合の路線別乗客数である。

図6・3・1　横浜及びその周辺における高速鉄道網図

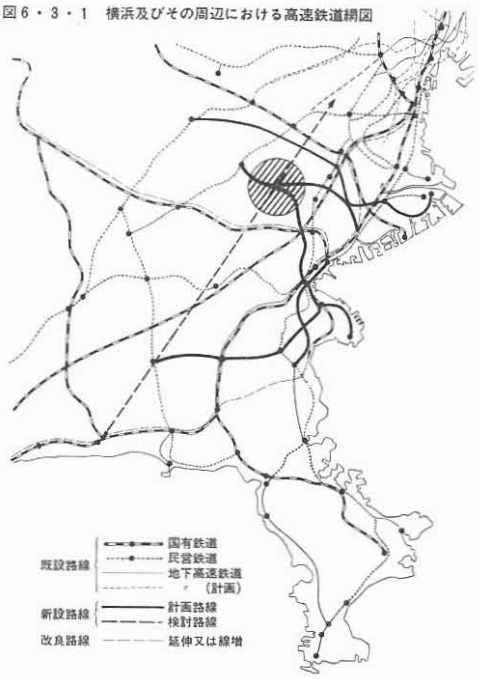


図6・3・2　線別鉄道利用者・ピーク時　人/h

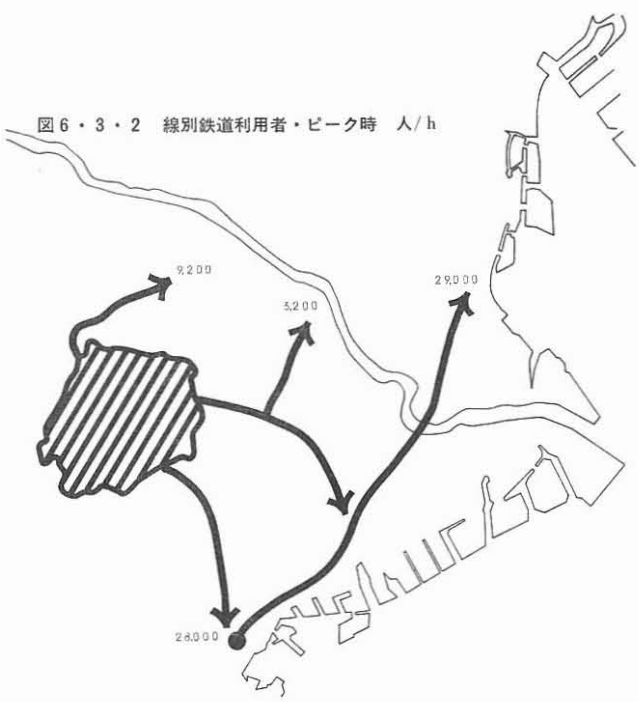


表6・3・3　路線別将来輸送力

線名	区間	昭和40年度				昭和60年度							備考
		輸送人員	両数×本数	輸送力	混雑度	KOHをのぞく輸送人員	両数×本数	輸送力	混雑度	KOHよりの乗車人員	輸送人員	混雑度	
東海道線	大船→横浜	25,288	12.3×12	17,700	143	154,600	15×17	66,600					
横須賀線	保土ヶ谷→横浜	30,350	10×9	10,800	281		15×20		232				
東海道 横須賀	川崎→品川					121,100	15×37	66,600	181	25,700	146,800	220	
京浜東北線	大井町→品川	76,640	8×25	30,000	255	121,600	10×30	45,000	270	3,300	124,900	277	
横浜線	新横浜→菊名	17,560	6.1×7	6,400	274	57,200	8×20	24,000	238				
東横線	新丸子→多摩川園前					55,000	8×27	25,900	212	3,200	58,200	224	
東横線	裕天寺→中目黒	40,540	5.5×27	17,800	228	66,200	8×27	25,900	256				
田園都市線	二子新地前→二子玉川園	(16,866	3.7×19	8,400	200)	49,700	8×25	24,000	207	9,200	58,900	245	昭和40年度は下神明一大井町間
新玉川線	池尻→渋谷	7,193	1.7×33	5,600	128	53,600	8×30	28,800	186	9,200	62,800	218	昭和40年度は玉電
地下鉄3号線	渋谷→神宮前	36,557	6×29	17,400	210	26,900	6×30	18,000	149				
地下鉄新線	渋谷→					50,100	8×30	28,800	174				
市営地下鉄3号線							6×25	18,000		28,000			
市営地下鉄4号線							6×20	14,400		16,960			

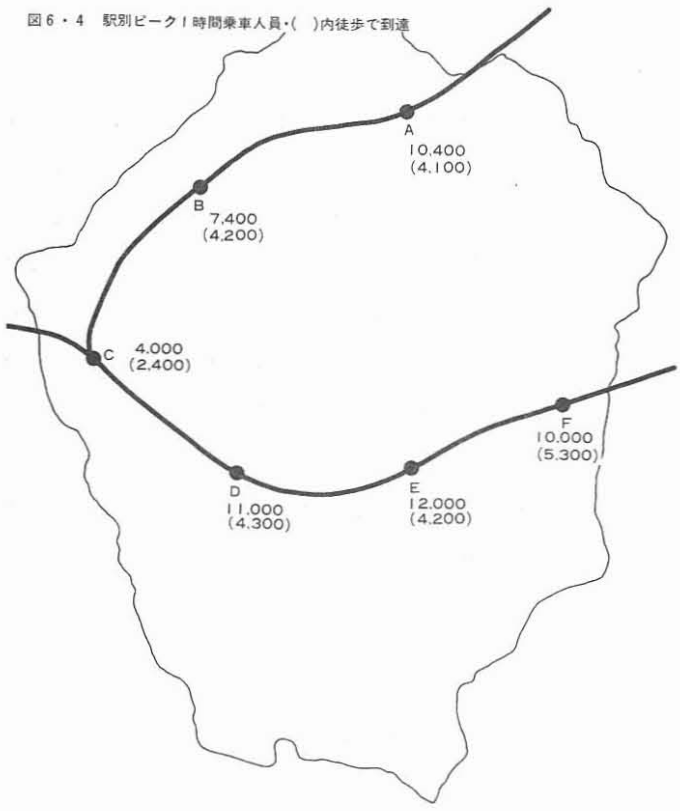
4　市営地下鉄の建設

市営地下鉄のルートについては、横浜駅に通じる3号線を、将来田園都市線の中心地区となるたまプラーザ駅に結び、鶴見からの4号線を地区内で3号線に結ぶ提案とした。また、路線はなるべく短かく、かつ全地区へのサービスを強化することをねらって、3号線は南地区の丘陵上から中央の谷をこえて北地区に入り、たまプラーザへ結び、4号線は、北地区の丘陵を通ってこれに結んだ。この路線をとれば、最急勾配は3.0％程度、平面曲線は2路線の結合点で1カ所R＝450 mがあるが、あとはR＝700 m以上である。トンネルは2カ所であり、その他の所は、オープンカットと高架で完全立体交差とする。

東京からの直通路線は、地区東部を南地区に走る高速道路の計画線と一体として計画し、当初は用地のみ確保しておくこととする。駅は将来2線の交差する点に、市営地下鉄の駅を建設しておく。

市営地下鉄は、地区内に6駅をつくり、駅間距離は1.4Km～2.1Kmである。駅別のピーク時乗車人員は右図のとおりであるが、これは郊外私鉄の駅とくらべると、各駅とも最大のクラスに入る数である。6駅をつくったのは、各駅周辺を高密度住宅地化し、駅への徒歩圏人口をふやすことをめざしたもので、この結果約40％の人がこの中へ入ることとなった。

図6・4　駅別ピーク1時間乗車人員・(　)内徒歩で到達

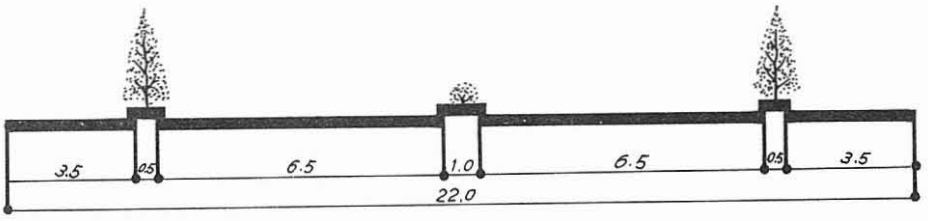


5　幹線街路とバス網

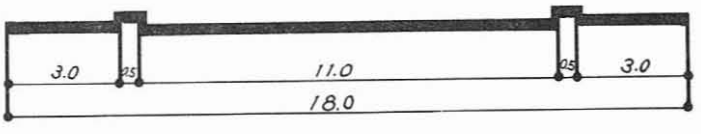
ニュータウン周辺にはすでに第3京浜国道、東名高速道、国道246号東京沼津線が完成しており、現在東京ー茅が崎間の路線、ベイブリッジからの路線が高速道路として計画されている。この2本の路線については上位計画としてそのままうけいれた。都市計画街路については、ニュータウン内の交通を第一に考え、既存の計画を変更して新たな路線を提案した。ニュータウン内の道路パターンは南東から北西に走る路線が横浜方面に至る都市幹線であり、これに直交する北東から南西へ走る街路は地下鉄駅を通る地区内幹線である。バスはこの幹線を走り、ピーク時2分おき、日中5分おき程度である。

街路巾員は通勤時のピーク1時間交通量から算出した。最大の個所で1,000台／nである。

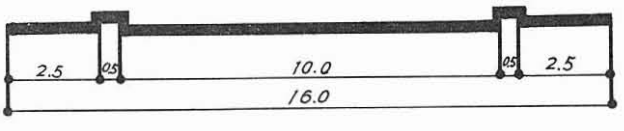
図6・5　道路断面構成図



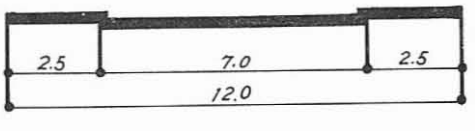
V_0
<22m>



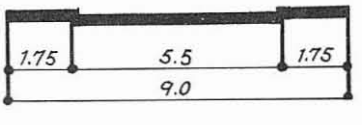
V_0
<18m>



V_1
<16m>



V_2
<12m>



V_3
< 9m>

図6・5・1　道路段階構成

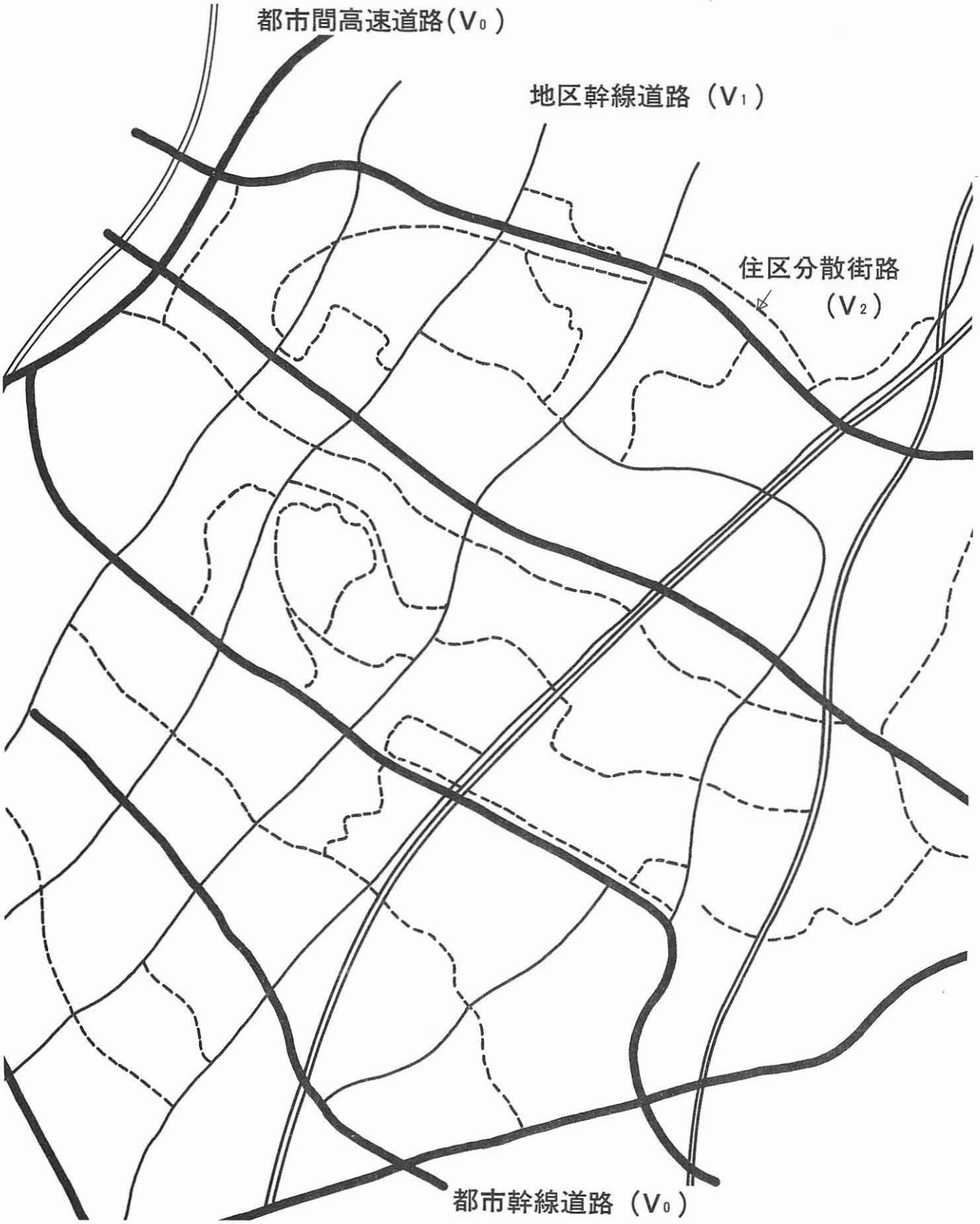


図 6・5・2　バス路線駅別ピーク1時間バス乗者人数

表 6·6　交通容量（公団宅地間設設計標準より）　時／車線

	立体交叉	平面交叉（信号有）	信号なし	備考
都市幹線道路	1,600台	650台以下		
地区幹線道路		550台以下	250台以下	
住区幹線街路			250台以下	

５００／時

図 6·6　ラッシュ時一方向最大交通量

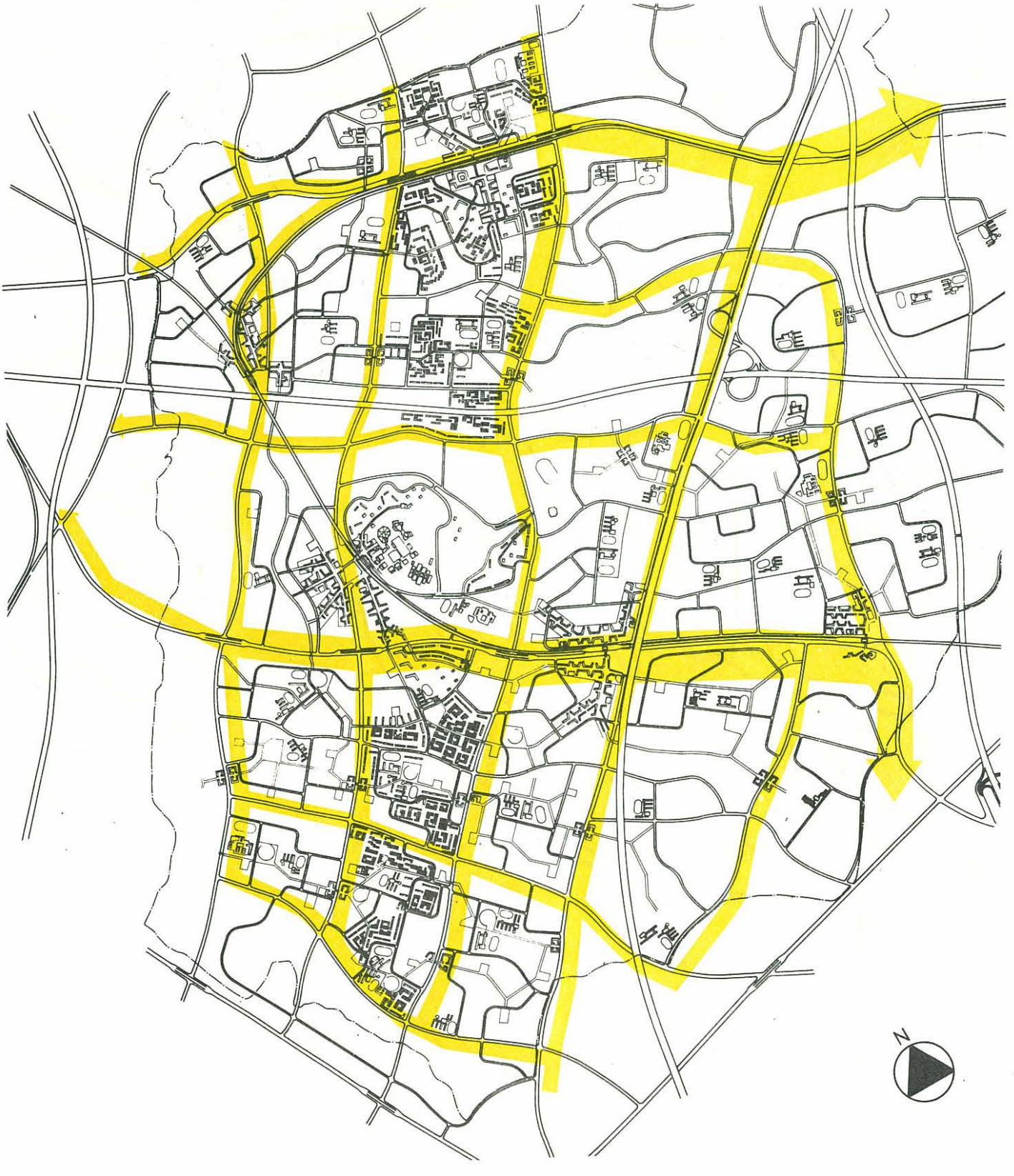


図 6·7　東京横浜セクター道路網

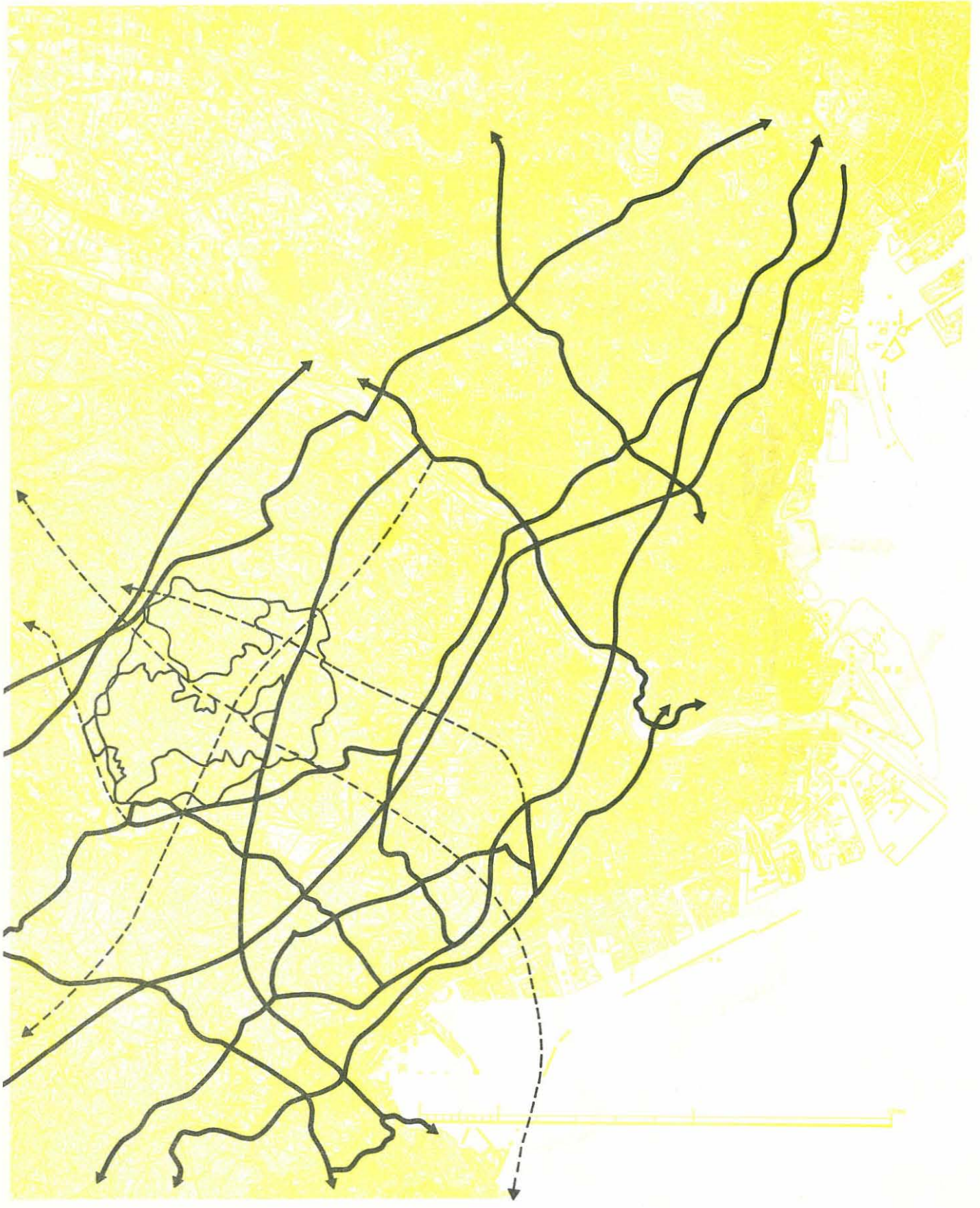
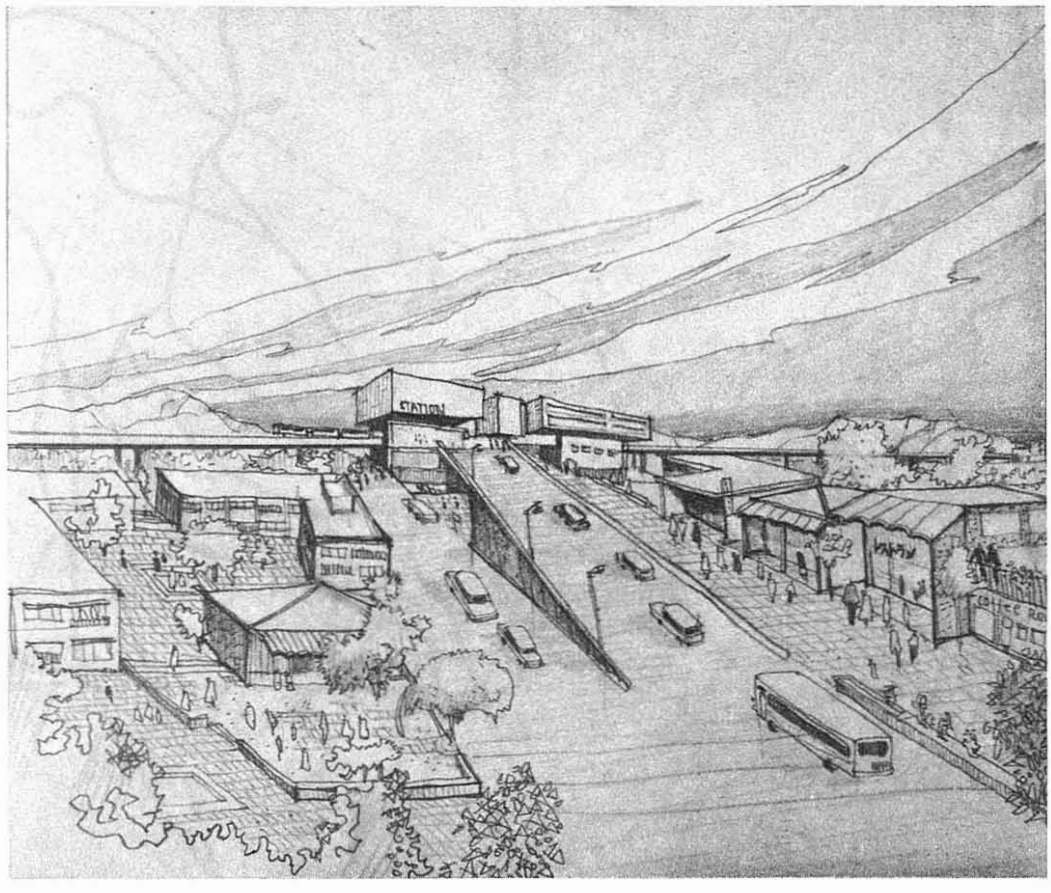


図 6·8　東京横浜セクター鉄道網

図 6・9　駅周辺未来図



●●●●○●●社会施設

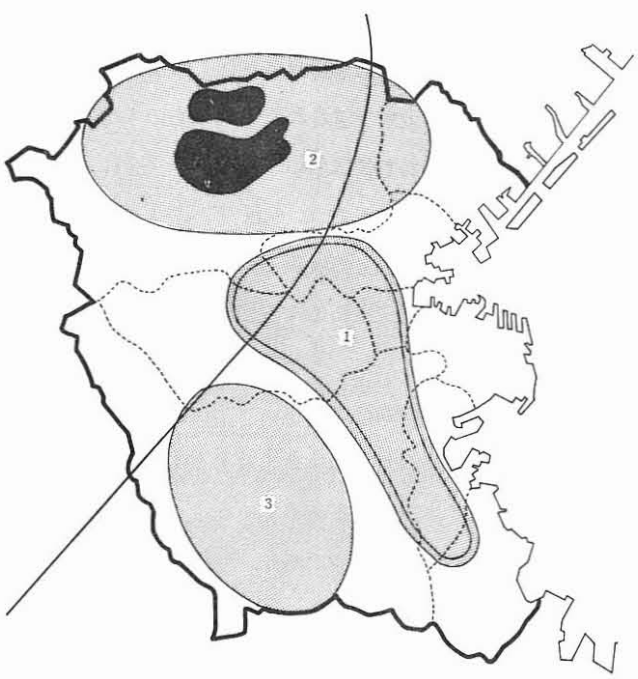
1　社会施設の性格 —— 91
2　社会施設の分類 —— 91
2•1　中心地区の施設（広域施設）計画 —— 91
2•2　地域施設計画 —— 91
3　中心地区計画 —— 92
3•1　中心地区の考え方 —— 92
3•2　中心地計画の方針 —— 92
3•3　中心地区施設の計画諸原 —— 92
3•4　中心地区の構成 —— 92
4　地域施設計画 —— 93
4•1　地域施設の考え方 —— 93
4•2　地域施設計画の方針 —— 93
4•3　地域施設計画の諸原 —— 96

1　社会施設の性格

社会施設の配置は、社会文化圏を単位として考える。横浜市について、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大略下図の如き社会文化圏構想図を得る。これに依れば、港北地区は、戸塚地区とならんで、現市街地の横浜地区に対して今後かなりの人口の集積の予想される地区である。特に港北地区は将来（昭和60年）85～100万人 の人口が予測されており、この他に是非とも旧来のセンター横浜地区に対してのサブセンターが必要とされる。従って港北ニュータウンは、その地区内住区をサービスする施設の外に、併せて横浜市北部（港北部及び鶴見区の一部）にサービス施設が必要である。

社会文化圏	センター種別
1.横浜地区	センター
2.港北地区	サブセンター
3.戸塚地区	サブセンター

図 7.1　横浜社会文化圏構想図



2　社会施設の分類

2·1　中心地区の施設（広域施設）計画

2·2　地域施設計画

港北ニュータウンの社会施設は対象圏域がその外と内で、広域対象施設・地域対象施設に分けられる。圏域を細分すれば次の通りである。

表 7·2　施設段階分類表

施設大分類	圏　　域	立地場所
1 広域(対象)施設	1－① 横浜市全域	中心地区
	② 横浜市北部 （港北区及鶴見区の一部）	〃
2 地域(対象)施設	2－① 港北ニュータウン	〃
	② カーセクター	6つの駅周辺
	③ ヒューマンセンター	45住区
3 分　散　施　設	3－① 港北ニュータウン	都市内分散
	② ヒューマンセンター	住区内分散

注　圏域が港北ニュータウンを越えるものはすべて広域対象施設とし、越えないものは地域対象施設とする。

上記の施設はそれぞれの内容によって次の如く分類される。

1. 行政・管理（官公庁関係）
2. 文化　（学校教育、社会教育）
3. 厚生　（医療保健、社会福祉、レクリエーション）
4. 商業　（購売サービス、事務所）
5. 都市サービス（交通、サービス、供給処理）
6. その他（インダストリ　etc）

このうち4商業及び5都市サービス（交通）は別項で扱っているのでここでは除外する。上記施設の立地場所については、圏域が港北ニュータウン以上になるものはニュータウンの中心地区、カーセクターについては駅周辺、ヒューマンセクターについては45ケの住区内という如く、3段階の構成配置になっている。

よって以下、次の2段階に分けて進める。

2·1　中心地区の施設（広域施設）計画

2·2　地域施設計画　駅周辺地区の施設
　　住区サービス施設

3　中心地区計画

3·1　中心地区の考え方

3·2　中心地区計画の方針

3·3　中心地区施設の計画諸原

3·4　中心地区の構成（計画の内容）

3·1中心地区の考え方

港北ニュータウン計画は、我が国のこれまでのニュータウンのいずれにも、その規模に於いて決して劣らない住宅地開発である。港北区においてこれまでに見られた第3京浜国道、国道246号線、更に本ニュータウン開発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、ぼう大な人口集積を助長せしめて、それに支えられた中心処点の成立を可能にする。又これは港北区（或いは横浜北部）の地域開発の一大処点ともなろう。

港北ニュータウンの中心地区については、一核型と多核型とに分かれて委員会等でたびたび議論されてきたところである。勿論このセンター論議も本地区をほぼ従貫する横浜市営高速鉄道計画線の予定駅に沿って行なわれたものであった。つまり、（主として商業核を）数ケの駅玉に対して平等に配分すべきか、或いは、どこか特定の駅に集中させるべきかの2点である。このような交通条件（バスも含めて）の外に立地条件（地形等）、施設の段階構成、等が検討されたが、結局"D駅及びE駅（図参照）について重点的に商業核を育成させていくことに落ちいた。他の駅については、前述の2駅に準ずる商業核の成立を考えている。社会施設は、広域対象施設については分散することを避けてD駅に接近して集中的に計画配置されることになった。

このように、はっきりしたワンセンターシステムは打ち出されていないが、社会施設計画ではむしろ、この面における本港北ニュータウン開発の意義が大きいということもあって、積極的に集中させて新市街地としての大きな魅力を持たせるよう意図された。

3·2中心地区計画の方針

①　港北ニュータウンの社会施設センターは、今後10年以上にわたって定着するであろう約35万人住民の1人1人が市民としての、高い生活環境水準を維持し得る施設を備える。

②　横浜市を含む大都市に不足している公共施設、文化・厚生施設、（社会教育、余暇活動）の整備をはかる。

③　社会施設については、市内でもモデル的な水準を備えたものを考慮する。

④　特に文化・厚生施設等については、35万港北ニュータウンの市民のみならず港北区及び鶴見区の一部を加えた横浜北部という圏域（人口85～100万人）で考慮する。

⑤　社会施設整備の面で母都市横浜市の機能の一部を分担して負うことを考慮する。

3·3中心地区施設の計画諸原

3·3·1広域対象公共施設

30万ニュータウンにふさわしい公共施設の原単位は全く無いといってよい。国家機関にせよ県機関にせよ、人員の不足はその際の予算に応じて埋められていくのであって、定められた法則に依っているわけではない。しかしこれまで成長してきた都市の人口規模に応じてほぼ縦の段階構成は生れている。（→ 川上氏分類表）したがって30万人等の人口規模でのニュータウンの公共施設の検討は後で研究されねばならぬ課題であるが、本計画では10万人都市での検討がなされた例があるので、その値を3倍した値を用いた。

3·3·2文化センター地区

文化センター地区には、市民文化センターを初め、社会福祉センター、児童少年センター、スポーツセンター等が配されている。これ等は、それ独自でもアーバニティーを高める働きを持っているが、それよりもっと大きな働きは各住区（ヒューマン セクター）各カーセクターに分散配置された各種機能の中枢部であるということである。すなわち住区内の下部機関が充分にその機能を発揮できるためのものといえよう。

各個の施設はその下部から上部に至るシステムにならって今後の地域対象施設に詳細が述べられている。

3·4中心地区の構成（計画の内容）

中心地区には、各種機能を集約させて複合的機能中心を形成せしめ、利便性、アメニティーを高めている。

各種機能とは以下に示めすものである。

①行政・管理施設（国関係施設）

→官公庁地区（合同庁舎としてまとめる）

②行政・管理施設（県・市関係施設）

→官公庁地区

③文化施設（公会堂、図書館、美術館等）

→文化センター（広場を中心にクラスター状に構成）

④厚生施設（病院、社会福祉施設）

→（丘陵地の環境良好なる地区）

⑤厚生施設（スポーツ·レクリェーション）

→スポーツセンター

（早淵川に沿った低地を利用）

⑥商業施設（映画、遊戯場等）

→娯楽施設地区

⑦商業施設（小売店、飲食店、スーパー等）

→商業地区

⑧商業施設（業務、金融）

→業務、金融施設地区

⑨都市サービス（交通）

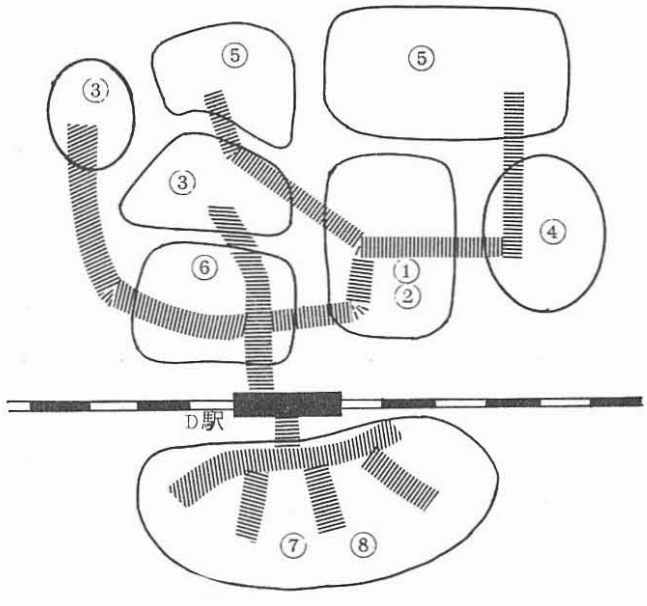
→交通施設地区（鉄道駅・バスターミナルが中心）

⑩都市サービス（サービス）

→サービス施設地区

センター施設は人造湖をとり囲む尾根部分に高密度な建築物をつくり、アーバニティーの高い空間とし、近接する地区公園、スポーツセンター等アーバニティーの低い部分とのコントラストを作りだす。

図 7·3·4　中心地区の構成



4.　地域施設計画

4·1　地域施設の考え方

4·2　地域施設計画の方針

地域施設とはここでは住区内分散施設を指している。つまりヒューマンセクター及びカーセクター内の規模でもって配置される施設である。住区内施設は局部的性格のもの、或いは家庭と密接に関係するものが主であって、中でも経営上多数の支持人口を要したり、周辺のいくつかの地域と共同利用するものはヒューマンセクターの単位で配置される。そしてカーセクターの範囲を越えるものは中心地区にセンターとして計画される。

こうして計画したものが最終的と考えるべきではない。社会構造の変化はつぎつぎと新しい機能と施設を要求するのでそれに応じた敷地や建物を供給する必要がある。施設も別に奇抜なアイデヤに依る必要はなく、むしろそれに対するものとしては、今後入ってくるであろう誘地施設に依るべきである。本ニュータウンの施設計画では、住民の日常生活に必要かつ十分（判断が難しいが公団等各事例による）と思われる施設であって、住民が平等に恩恵を受けられる状態が望ましいとしている。

4·2 地域施設計画の方針

住区内施設は住民の生活に密着したものであり、その対象層によって次の4つの系統になろう。

若年令層の教育施設	学校教育施設	(A)
病気時の施設	医療施設	(B)
老・幼年、身障者の施設	社会福祉施設	(C)
一般層の施設	行政管理施設、その他諸施設	(D)

上記各施設は相互に関連し合っており、どれ一つをとってみても独立ではあり得ない。従ってこれ等をお互いに関連させ、補完させるようなシステムを作り上げることが必要である。システムは人口規模等に基く段階構成の中で、相互に組織されるものである。施設の段階構成はヒューマンセクター（地域住民の生活圏の一つの単位であり、徒歩圏等から定まる概念で、従来の近隣住区にほぼ一致する）について先ず必要な施設をセットし、これ等とセンター施設との間に、その機能を円滑に進め得るような中間のつなぎの施設を考えるという方法をとった。こうして生れたものには学校教育に於ける児童少年館（後出）の提案がある。これは、各小学校が別個に行う各種教科課程の一部を集約させることによって、効果を高めようとするものである。

上記分類によるA～Dの系統の統括機関は各種センターとして中心地区に置いている。この中には本来市、区役所に置かれるべきものもあるが、現段階では本地区内にとどめておく。

以上の方針に基き、施設の段階構成は次表の如く、その大系をまとめた。その個々については主に(A)～(C)についてそのシステムを検討した。

表 7·4·2·1　広域対象施設一覧

機関別	関係官庁	港北ニュータウン（横浜北部）カーセクター	建物延面積		
		300,000人～1000,000人 20,000人～300,000人	10万都市	30万都市	敷地面積
国家機関（官公庁施設）	自治省	（地方法務支局）	㎡	㎡	㎡
		地方法務支局出張所（拘置所）	310	930	1,860
	最高検	（地方検察庁支部）	315	945	1,890
		区検察庁			
	最高裁	（地方裁判所支所）			
		簡易裁判所	680	2,040	4,080
	大蔵省	税務署	1,600	4,800	9,600
		専売公社出張所	640	1,920	3,840
	郵政省	普通郵便局	(3,600)	(10,800)	(21,600)
		特定郵便局			
		（地区管理部）			
	電電公社	（電報局）			
		電信電話局			
		（電話局）	4,500	13,500	(27,000)
	気象庁	（測候所）			
	厚生省	（社会保険事務所）			
		（社会福祉事務所）			
	労働省	（婦人少年局）			
		労働基準監督所	220	660	1,320
		労政事務所	140	420	840
		職業訓練所			
		公共職業安定所	480	1,440	2,880
小計					㎡ (26,310)
県機関（県行政機関）	総務部	（県地方事務所）			
	厚生	県福祉事務所			
		保健所	(1,150)		カーセクター
		社会保険事務所	550	1,650	3,300
	農政	（各種農業試験場,事務所）			
	土木	（各種土木事務所）			
	県警	警察署	1,630	4,890	9,980
		（派出所）			住区内サービス
	教育委	（県教育委員会出張所）			
		市教育委員会出張所	256	768	1,536
小計					㎡ (14,816)

機関別 関係官庁	港北ニュータウン（横浜北部）カーセクター	建物延面積			
	300,000人～1000,000人 20,000人～300,000人	10万都市	30万都市	敷地面積	
市機関	区役所(出張所)	9,300	27,900	55,800	
	財務事務所				
	税務事務所				
	児童相談所				
	福祉事務所				
	消防本部	1040	3,120	6,240	
小計				㎡ (62,040)	
文化・厚生	大学				誘致施設
	研究所				地区
	工専				地区外
	専門高校				
	特殊学校				
	児童館				児童少年センター
	児童図書館				
	図書館（一般）				市民文化センター
	美術館				
	博物館				
	公会堂				
	総合病院				
	老人福祉施設				社会福祉センター
	児童福祉施設				
	身障者福祉施設				
	職業補導所				
	総合運動公園				スポーツセンター

注 1.　国家・及県機関の施設は、日本都市計画学会記念講演会（昭和42年度）論文“地域社会と施設系統の段階構成の対応について”（川上秀光氏）による。

註 2.　（　　）は上論文によれば、人口規模からみるとあつても良いが、本計画には特別に盛込む必要はないと判断したもの。

註 3.　建物床面積については、原単位は高蔵寺ニュータウン計画に際して10万都市についてアンケート調査により算出したもので、本計画では30万都市として3倍値を用いた。

表 7・4・2・2　施設段階構成表

□ センター外
⊠ 地域センター

名称		集中施設—II		集中施設—I	分散施設				
セクター		横浜北部	ニュータウン	カー・セクター	ヒューマン・セクター				
規模		1000,000人	250,000人	340,000人	16,000人	8,000人	24,000人	400人	
場所		地域	ニュータウン	近隣地区	中学校区	近隣住区 小学校区	近隣分区	隣保区	孤立
行政・管理		（国県関係機関）	市役所支所 警察署(市本部支所) 警 郵便局 （保健所） 公団管理センター 公団営繕センター	消防署 普通局分室		警官派出所 無集配 特定局 公団管理 事務所		掲示板	消火栓 ポスト
文化・厚生	学校教育		□大学 □研究所 □工専 □専門高校 □特殊学校	高校（公立） 〔高校私立〕	中学校	小学校	幼稚園		
	社会教育	⊠児童少年センター ◦児童館本部 ◦児童少年図書館 ⊠市民文化センター(市立) ◦中央公民館 ◦図書館(一般) ◦美術館 ◦博物館 ◦公会堂		児童少年館 ◦特別教科施設 ◦水泳プール （集中管理） ◦児童図書館分館 ◦給食センター ◦児童保健		公民館 ◦図書室(地域サービス) ◦集会室 ◦体育館 （卓球，テニス） ◦アミュズメント(基…)			
	医療保健	⊠健康管理センター ◦保健所 ◦医療中枢 ⊠総合病院（地区病院）		保健所出張所 専門医診療所 （含救急センター） （開業医）		一般医診療所			職場診療所
	社会福祉	⊠社会福祉センター(市立) ◦老人センター ◦児童福祉センター ◦身体障害者福祉センター ◦職業補導センター		乳児院 老人クラブ （特殊学校）	保育所（含託児）				老人ホーム ナーシングホーム 精薄者施設 授産所
	緑地	⊠スポーツセンター ◦総合運動場		地区公園	少年公園		児童公園	プレイロット 幼児公園	文化財保存区
商業	レクリエーション		アミューズメントセンター						
	販売サービス		ショッピングセンター	ショッピング 飲食店 サービス業		ショッピング			
	事務所		銀行 事務所 出張所	銀行 事務所 出張所					
都市サービス	電話 電力 ガス 水道 住宅		電報電話局 電力サービスst. ガスサービスst. 水道サービスst. 住宅メンテカス						
	交通		駅 駅前広場 ◦バスターミナル ◦駐車場	駅 駅前広場 ◦バスターミナル ◦駐車場			バス停		
	供給処理		下水処理場 ごみ処理場						公衆便所
その他	インダストリ			ガソリンスタンド □自動車修理工場 □倉庫					
	宗教		墓地 火葬場						教会 仏寺 神社

4・3　地域施設計画の諸原

4・3・1　学校教育

4・3・1・1　幼稚園

教育施設は大凡そ学校教育法に基づく学校教育施設（幼稚園、小学校、中学校、高等学校、大学、その他特殊学校）と社会教育法に基づく社会教育施設（図書館、公民館、博物館、美術館その他）とに分けられよう。しかし教育施設の計画に当っては、上記の二つの系統について、ただ縦の関係を考えるだけでは不十分である。すなわち学校教育、社会教育施設の整備と平衡して、社会福祉施設（児童福祉法に基づく福祉施設等）との整備を併せ行う必要がある。

学校システム（表7・4・3.図参照）については、本計画では特別なシステム（例えば高蔵寺ニュータウンの“高低学年分離システム”）は採らないで、現行制度を採用した。“分離システム”のメリットとしては、年令に応じた生活空間、機能空間の確保その他が挙げられているが、本計画の如く、主に住宅公団により現行制度によって開発を行う場合、上記システムは、困難な問題（1学校建設費の増大、2.用地の拡大、3.教育水準格差の生ずる危険）があるといわれてきている。

しかし造成計画（校地の造成）と上物についての建築的配置によって、空間、機能面の分離等の可能性を考えるなど、現行制度でも解決策は考えられるであろう。

4・3・1 幼稚園

幼稚園への児童の就園率はだんだんと増加し、むしろ幼児教育としての義務教育年限に加わって来た傾向にある。

昭和45年現在市立幼稚園は設置されていないにもかかわらず、小学校入学児童のうち71％が幼稚園の卒業者（昭和45年）であり、就園率は38.5％である。未就園児童については、経済的事情よりはむしろ既設幼稚園の収容力の不足ということができよう。横浜市の姿勢も増備の方向にあり、よって港北ニュータウンに於ける就園率は5才児90％、4才児60％、3才児30％を将来値として仮定した。

●幼稚園の規模

1園当り150～200人を標準園児数とする。1学級当り30～40人、最小3学級、最大6，7学級と考える。（学園環境、運営上の面から）設置数は1小学校区当り2ケ所である。

園地面積及び運動場（文部省基準案）

930 m²＋ 370（ a － 1 ）m²（屋外運動場を含）……園地面積

330 m²＋ 30（ a － 1 ）m²（ 2学級以下）……屋外運動場

400 m²　80（ a － 3 ）m²（ 3学級以上）……屋外運動場

園舎面積

320 m²＋ 100（ a － 2 ）m²（ 2学級以上）

註　a：学級数

本計画では上記文部省基準案の8割までを許容量とした。

4・3・1・2　小中学校

4・3・1・2 小中学校

横浜市については全般的に小中学校の配置は、学区構成とうまく行っているとみてよい。学校規模は文部省基準案に依る。標準児童生徒数は40～50人/学級とする。

表7・4・3　学校用地及び屋外運動場（文部省基準案）

小学校用地	16～21学級	19,550m²＋850m²(a－15)	屋外運動場を含
	22学級以上	24,650m²＋880m²(a－21)	
屋外運動場	10学級以上	8,400m²＋220m²(a－15)	
中学校用地	10～21学級	18,500m²＋1,200m²(a－9)	屋外運動場を含む
	22学級以上	32,900m²＋1,100m²(a－21)	
屋外運動場	10学級以上	8,400m²＋300m²(a－9)	

註・本計画では上記基準量の8割までを許容量とした。

4·3·1·3　児童少年館

4·3·1·4　高等学校

4·3·1·3 児童少年館（ → 児童少年センター）

児童生徒の健康の保持増進のための給水施設、体育施設（プール etc ）視聴覚教育等の特殊教育施設等は各学校単位に分散されるよりも、集中的に整備した方が施設の向上が期待できるとの発想から提案したものである。（研究学園都市に既に提案されている。）

児童少年館は、各カーセクターに1ケ所、地区公園に近接して設ける。これは青少年層に自然に親しむ機会を与えると同時に、あわせて集団社会生活訓練をも期待できる場とするものである。

以上のような集中施設成立のメリットの外に、不成立条件として、交通動線等の増大による利便度の低下などが考えられるが、教科時間の編成などに工夫すれば充分利便性は保持できるであろう。

対象小学校区は、大凡そカーセクター単位なので6～7小学校、3～4中学校が利用限界であろう。

4·3·1·4 高等学校

中学校卒業者の上級学校進学率は年を追うて増大の傾向にある。進出先としては公共職業訓練所、県内職業訓練所、各種学校があるが、中でも高等学校が一番高く、右表に示すごとくである。横浜市では昭和50年次で高校進学率85.0％と推定しており、従って目標年次で 90.0％ と仮定する。

公立、私立進学比は39年度実績比45 ： 55である。生徒の地区内定着率は、当区域が横浜北部学区に入っているので、この学区制が強く残るとして80％を見込む。進学者90％のうちは、普通科及び職業科の比率は、進学希望の推移より、大略 60 ： 40 と想定する。

図 7·4·3·1·3　児童少年館システム図

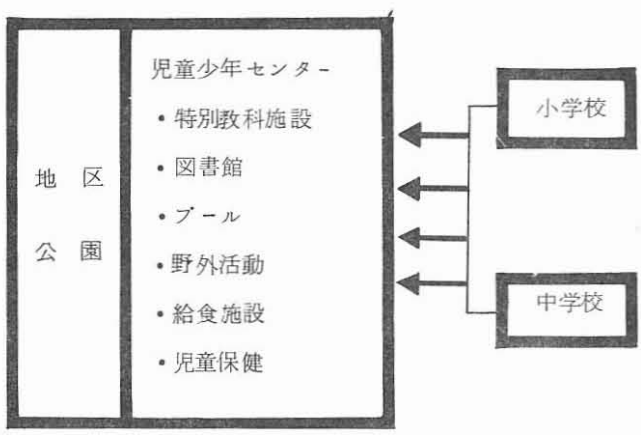


表 7·4·3·1·4·(1)　高校進学率の推移

昭　和 36年	63.4%
〃　39年	74.4%
〃　40年	77.5%
〃　50年	85.0%（推定）
〃　60年	90.0%（推定）

表 7·4·3·1·4·(2)　進学希望者の推移（横浜市）

年　度	比　率	
	普通科	職業科
37年度	72.1%	27.9%
38年度	71.1%	28.9%
39年度	68.6%	31.4%
60(推定)	60.0%	40.0%

表 7·4·3·1·4·(3)　港北ニュータウンの教育施設一覧

	1学校当り学級数	1学級当り生徒数	学校用地	学校数
幼稚園	6	30人～40人	0.2ha（0.28ha）	90
小学校	24	40	2.2ha(2.7ha)	45
中学校	21	40	2.7ha(3.3ha)	21
高校 普通	24	40	6.0ha(6.5ha)	4
高校 工業	21	40	6.0ha(6.5ha)	1
高校 商業	21	40	6.0ha(7.5ha)	2
児童少年館	—	—	0.69ha	7

4・3・1・5　特殊教育

4・3・2　社会教育施設

4・3・2・1　図書館（児童図書館を含む）

4・3・2・2　公民館（集会所・その他）

表7・4・3・1・5・(1)　港北ニュータウン及び周辺の特殊教育対象児童生徒数

	盲	ろう	し体不自由	精　薄
特殊学校	15人	34人	49人	小　192人 中　132人
特殊学級	15人	14人	17人	小　830人 中 1,200人

注　対象人口は公団開発地区２２万＋週辺人口１３万人（ニュータウン内）＝３５万人とする。

上記表によれば、盲、ろう、し体不自由児施設は既存のもので十分と考えられる。精薄児については特殊学校として小・中それぞれ１校を計画する。

表7・4・3・1・5・(2)　東京都における特殊教育該当者の出現率（都教育庁）（多摩ニュータウン）

	盲	ろう	し体不自由	精　薄
特殊学校	0.043%	0.096%	0.14%	小 0.264% 中 0.381
特殊学級	0.043	0,04	0.05	小 2.376 中 3.429

4・3・2社会教育施設

社会教育法に基づくものであり、その配置については利用圏はもち論、その施設自体のシステム、他の施設との関係も明確にして、利便性を高める必要がある。

4・3・2・1図書館（児童図書館を含む）

性格は、横浜市立図書館の分館とする。分館の蔵書数は 10～12万冊、座席数は 300程度とする。配本所は集会所と共に公民館を活用し、配本車（ブックモビール）で、巡回するものとする。これは一般社会人を対象とした図書館である。

小中学校児童生徒は専用の児童図書館を利用する。児童図書館は児童少年館内に置き市立図書館分館の分館とすることが、望ましい。（約５～12万冊、200席程度）カーセクター内に設置される図書館は視聴覚教育のためのライブラリーの資料をも備えるものとする。

4・3・2・2公民館（集会所、その他）

公民館の利用は、講習会、定期的講座、展覧会、各種クラブ等各種集会である。公民館活動は、図書館活動、保健所活動との関係が強く、施設としてはこれ等を包含する。又、ラジオ体操の会、文化祭、運動会等を行うことのできるレクリエーション広場を隣接させることが望ましい。

図7・4・3・2・1　港北ニュータウン図書館配置システム図

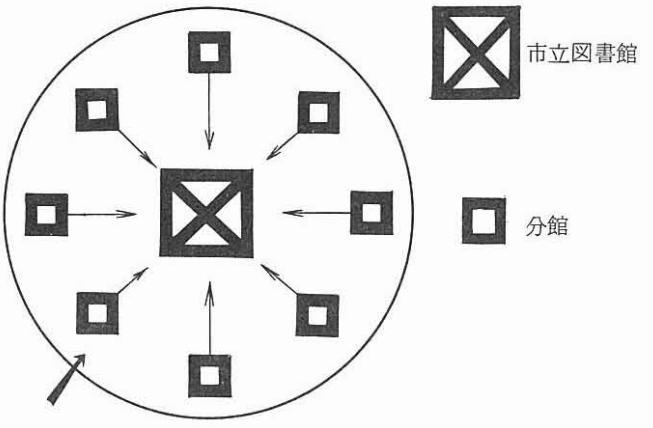


図7・4・3・2・1　児童図書館配置システム図

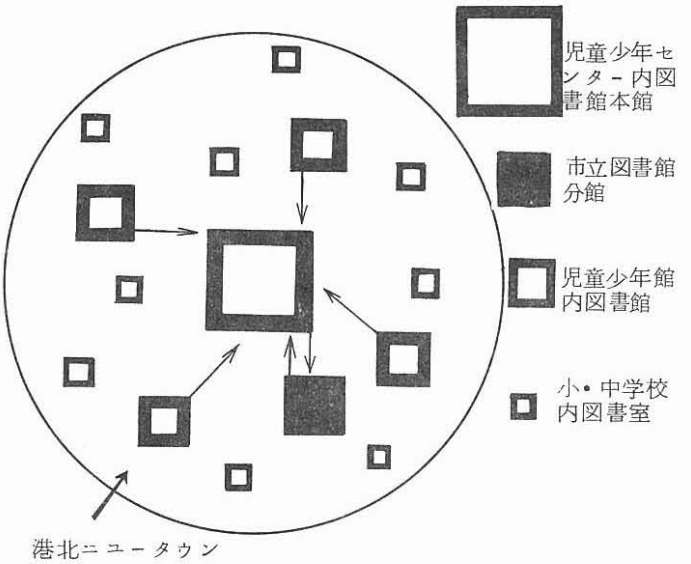


図7・4・3・2・2　公民館配置システム図

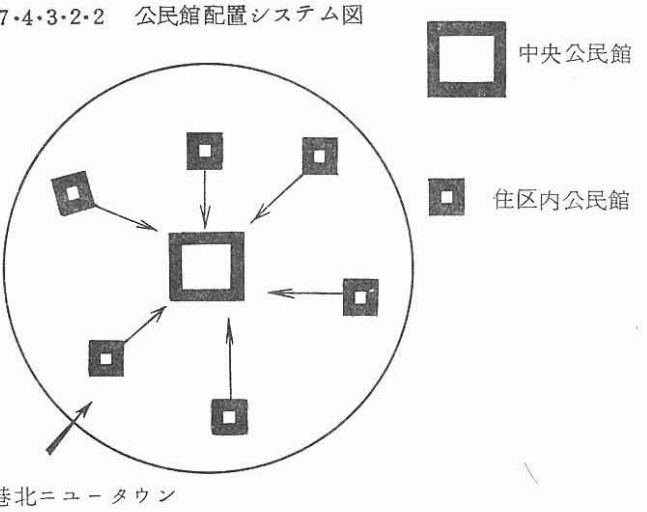
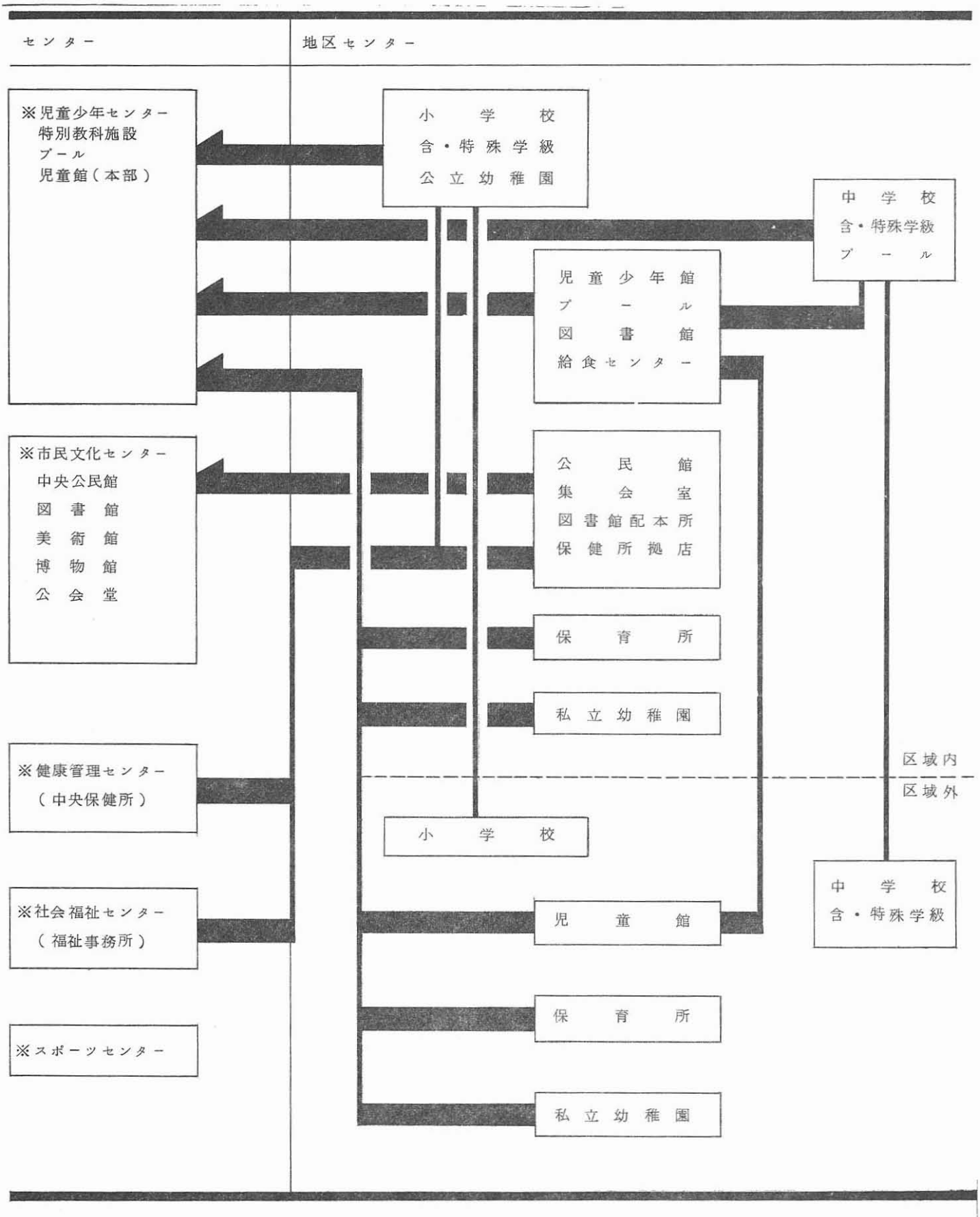


図 7・4・3・2・3　学校教育・社会教育システム図（含・関連社会福祉施設）－ 1



4・3・3　医療施設

4・3・3　医療施設

医療施設については、千里ニュータウン以来論議されてきたものにオープンシステムとクローズドシステムの是非論がある。

クローズドシステムとは現行の医療制度に見られる如く段階構成に於いて閉鎖されそれぞれ独立した施設である。

これに反してオープンシステムとは、病院と診療所（一般開業医）とに明確な関連を持たせたもので欧米で一般化されているシステムである。オープンシステムの長所としては

①　診療所の医師（開業医）が最初から最後まで一人の患者を診療する。いわゆる医療の一貫性が保てる。

②　病院の施設を充分に活用することにより医師技術の向上が期待できる。

③　各科の交流がなされることにより、共同診療がなされることにより相互の研究が可能となる。

短所としては

④　現行の病院と診療所間は根強い競合関係にあり、補完関係になく、又学閥が入り込んでおり、なかなか現行打開が困難である。

⑤　医療保険体制はクローズド体制にかなったものである。

以上、オープンシステムの長短について述べたが結論としてはやはりオープンシステムの長所を考えて、採用するのが望ましいと考える。すなわち

⑥　地域医療の中心施設として病棟部と診療部に重点をおいた、総合病院をセンターに置く。これは500床以上をもつオープンシステム病院である。

⑦　総合病院の分院を一ケ所に設け、総合病院の機能の一部を分担させると同時にリハビリテーション（社会復帰）の施設を整える。

⑧　専門医療所は中学校区毎にまとめて配置する。

⑨　一般診療所は分散させて各小学校単位に一ケ所配置し、校医をもかねてもらう。

総合病院の規模

ベット数は5ベット／1,000人とすることニュータウン内人口35万人に対するものは本院1,000ベット、分院750ベットとなる。

産科については年間30件、平均年間40件／ベットとして210ベット程度を考える。

医療施設の開発段階に関する問題

典型的な医療制度のセンターシステムだけに、できるだけ建設の初期の段階で大規模な先行投資として、このシステムを守ることが必要で、中途半ばになってはいけない。一般診療所は必らず住宅建設に遅れないようにすべきである。

以上の外に、誘致施設等に生ずるであろう職場診療所、保健所等に関する関連を考えて、下の如きシステム図を得る。

図7・4・3・3　医療施設配置システム図

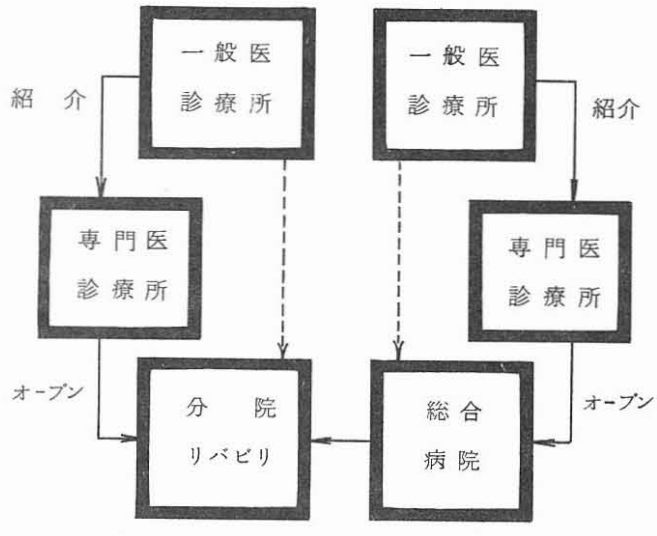
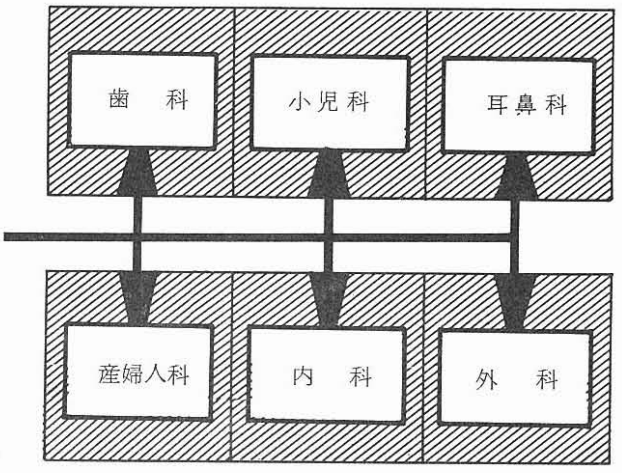


図 7・4・3・3・1　専門医診療所模式図

Ⓐ　医者村方式



Ⓑ　病院出先機関方式

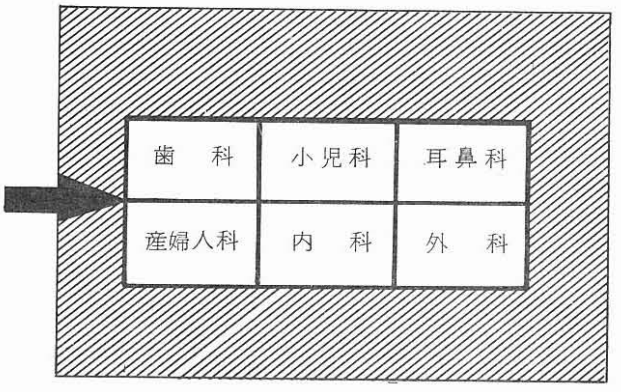
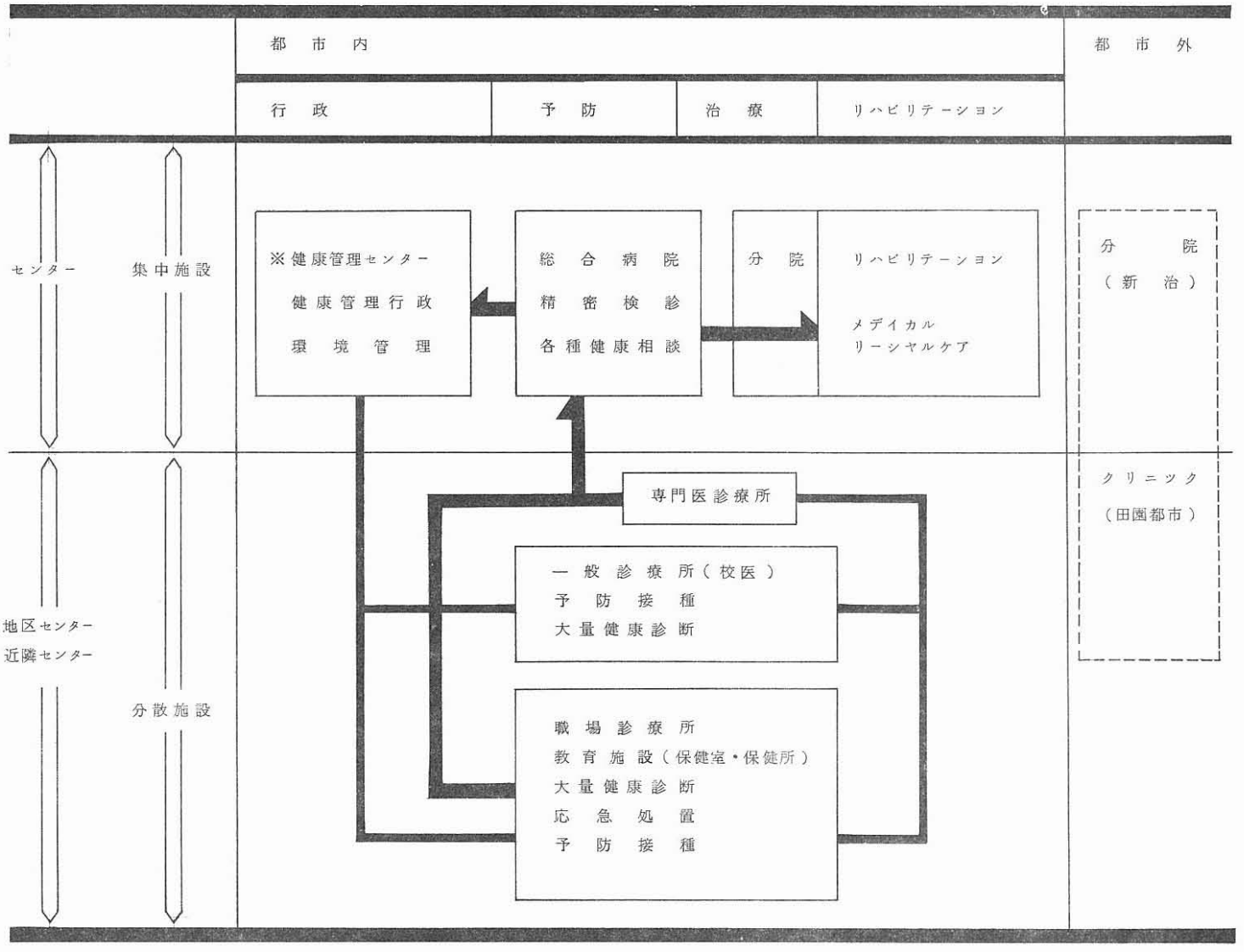


図 7・4・3・3・5　医療保健施設体系



4・3・4　社会福祉施設

4・3・4・1　保育所（託児所）

4・3・4・2　老人に対する施設

4・3・4社会福祉施設

これ等の施設は、医療との関連が密接であり、一般医診療所、小児科医と近接した配置が必要となる。乳児院は誘致施設として、保育所は市立とする。

4・3・4・1保育所（託児所）

特に小学校に近接しなくても良い、母親の便利な地区ショッピング等がよい。託児要求については、千葉のT団地の調査によれば、1,700戸に1ケ所（150人～200人／ケ所）程度の要求がある。よって自然発生をも考えて、1小学校区内1ケ所あて設置する。

4・3・4・2老人に対する施設

老人ホームは誘致施設として、総合病院或いは分院に便利で静かな所に設ける。又老人クラブは、老人のレジャー等にかなった施設を備えたものであるが、あまり閑散とした位置でなく、むしろにぎやかな所から遠くない所を選びたい。

（精薄児施設については教育施設の項参照）

図7・4・3・4　社会福祉施設システム（含・関連医療施設）

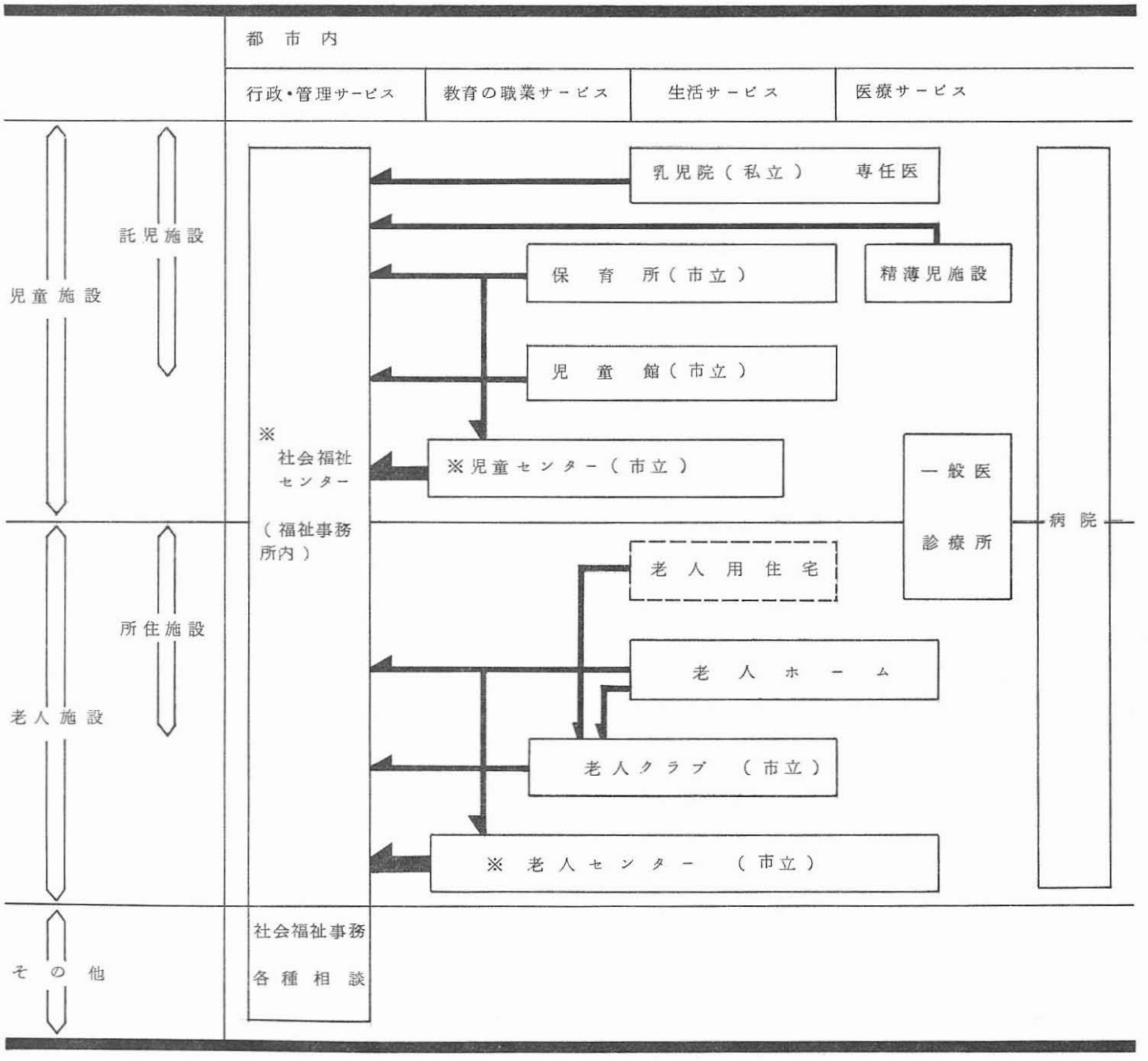


表 7·4·3·4　社会施設計画基準案

集中施設—II——中心地区施設

	施設名称	ヶ所	建築床面積	敷地面積	備考
			m²	m²	
行政・管理（タウンセンター関係施設）	区役所支所	1	5,000	5,000	
	警察署	1	6,300	6,500	
	消防本部	1	3,120	6,500	
	郵便局(普)	1	5,000	10,000	
	電報電話局	1		13,000	
	（保建所）				
	その他				
	国県関係機関		20,500	41,000	
	公団管理センター	1	250	500	
	公団営繕センター	1	250	1000	
	小計			83,500m²	
文化厚生（文化施設ゾーン関係施設）	大学				誘致施設
	研究所(各種)				
	（工専）				
	（専門高校）				
	特殊学校	2	2,000	5,000	
	児童少年センター	1	1,500	4,500	
	◦児童館本部		500	1500	
	◦児童図書館		1,000	3000	
	市民文化センター	1	10,000	30,000	
	◦中央公民館		800	2,400	
	◦市民図書館		1,700	5,100	
	◦美術館		2,000	6,000	
	◦博物館		2,000	6,000	
	◦公会堂		3,500	10,500	
	健康管理センター	1	1,320	3,000	
	◦保健所本部				
	総合病院	1		40,000	1,000＋150 bed
	総合病院分院			30,000	750＋50 bed

	施設名称	ヶ所	建築床面積	敷地面積	備考
文化厚生	社会福祉センター		1,000	3,000	
	◦老人センター		250	750	
	◦児童福祉センター		250	750	
	◦身障者福祉センター		250	750	
	◦職業補導センター		250	750	
	中央公園	1	350,000	350,000	
	（自然公園）				
	小計			555,500m²	
商業	アミューズメントセンター				別項参照
	ショッピングセンター				
	◦ショッピング				
	◦飲食店				
	(◦サービス)				
	銀行				
	事務所				
	出張所				
	小計				
都市サービス	電信電話サービスst.				誘致施設
	電力サービスst.				
	ガスサービスst.				
	水道局サービスst.				
	駅				別項参照
	駅前広場				
	◦バスターミナル				
	◦駐車場				
	◦他				
	下水処理場				
	ごみ処理場				
	墓地				
	火葬場				
	小計				
	合計			639,000	

集中施設—I

地域センター関係施設

	施設名称	ヶ所	建築床面積	敷地面積	総面積	備考
行・管	消防署	2	1400	3,300	6,600	
	㊎普通局分室	3	700	2,000	6,000	
	小計				12,600	
文化・厚生	高等学校（普通）	7		50,000	350,000	7校のうち2校は市立誘致施設とある。
	児童少年館	7	2,800	6,900	48,300	地区公園に付帯
	◦特別教科施設		300	900		集中管理
	◦水泳プール		1,500	3,000		プール 3面
	◦児童図書館分館		300	900		
	◦給食センター		500	1,500		
	◦児童保健所		200	600		
	専門医診療所	7	600	1,200	8,400	6科 7ヶ所
	（含救急センター）					
	（開業医）					
	（乳児院）	2		25,000	50,000	誘致施設
	老人ホーム	2				
	老人クラブ	7		1,200	8,400	
	（特殊学校）					
	地区公園	6		10～19 ha	850,000	
	小計				1,315,100	
商業	ショッピング・飲食店・サービス・銀行・事務所・出張所					別項参照
	小計					
都市サービス	駅・駅前広場・◦バスターミナル・◦駐車場					別項参照
	小計					
その他	ガソリンスタンド・自動車修理工場・倉庫					誘致施設
	小計					
	合計				1,327,700	

分散施設 （ヒューマンセクター）—住区サービス施設

	施設名称	ヶ所	建築床面積	敷地面積	総面積	備考
				㎡		
行政・管理	（掲示板）					
	警官派出所	45	27	33	1,500	公団標準
	㊎無集配特定局	45	30	100	4,500	公団標準
	（消火栓）					
	（ポスト）					
	公団管理事務所	45	53	160	7,200	
	小計				13,200	
文化	中学校	22		29,000	638,000	文部省基準×0.8
	小学校	45		22,000	99,000	文部省基準×0.8
	幼稚園	90		1,400	126,000	文部省基準 6学級
	公民館	15		750	11,250	
	◦図書室		60			
	◦集会室		200			
	◦体育館（卓球）		40			
	◦アミューズメント					
	小計				874,250	
厚生	一般医診療所	45	260	780	35,100	一般内科＋歯科診療所＋保室
	（職場診療所）					
	保育所（含託児）	45	500	2000	90,000	竹里例（1700㎡／5800戸）
	（ナーシングホーム）					誘致施設
	（精薄者施設）					誘致施設
	（授産所）					誘致施設
	小計				125,100	
	少年公園	45		10,000	450,000	約2％
	児童公園	180		2,500	450,000	2％
	プレイロット					集合住宅内，隣棟間に配置
	（幼児公園）					少年公園或いは児童公園内に含める。
	（文化財保存区）					
	小計				900,000	
商業	ショッピング・飲食店・サービス					別項参照
	小計					
都市サービス他	バス停・公衆便所・教会・仏寺・神社					別項参照
	小計					

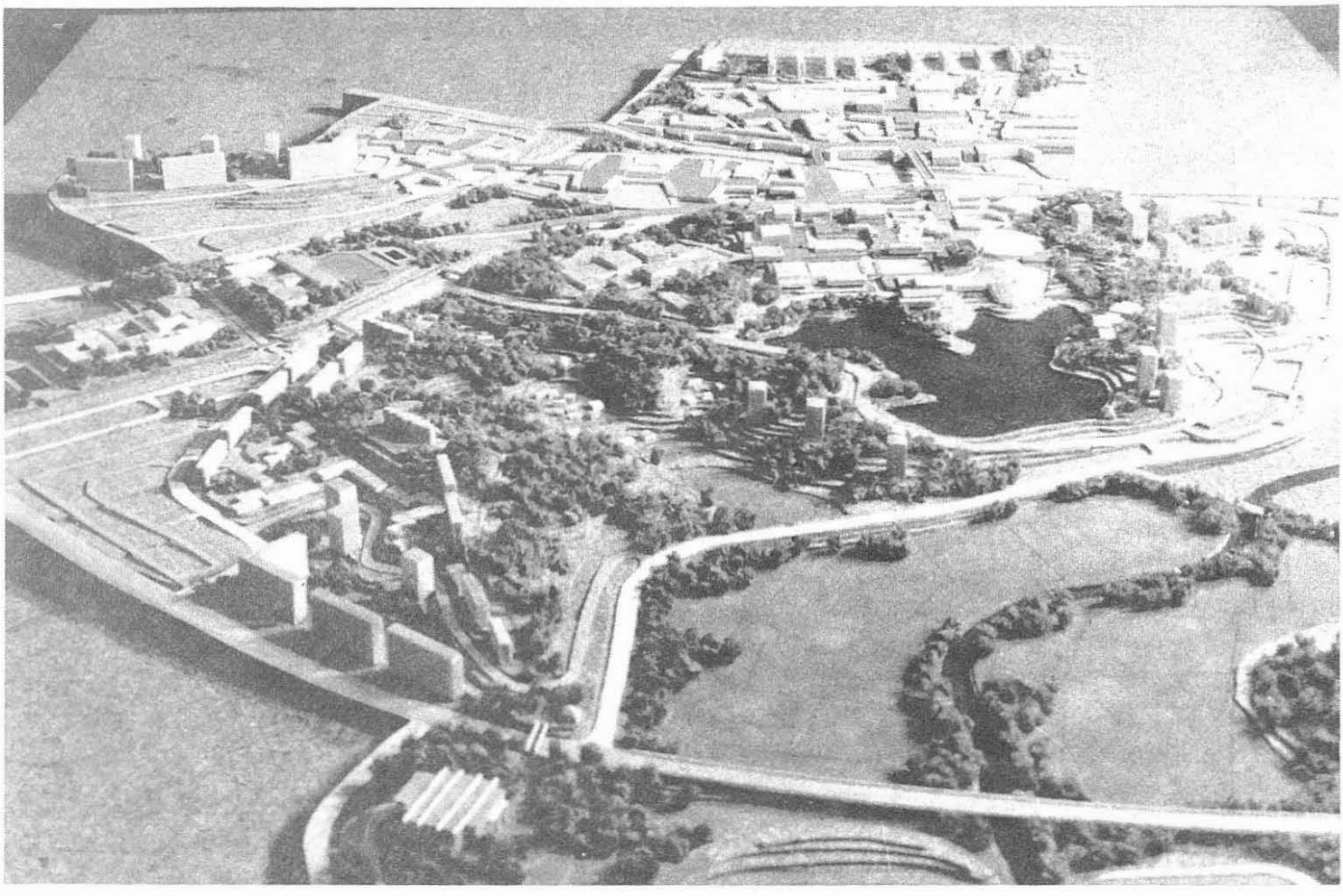
公民舎官（含・集会所）

児童少年館

文化センター

一般診療所
総合診療所
総合病院
N
0
500
1000

小 学 校
中 学 校
高等学校
N
0
500
1,000



●●●●○●●●文化センターゾーン
1　文化施設ゾーン ―――――――――――――――― 111

1　文化施設ゾーン

文化施設ゾーンの計画は、すでに3章の都市構成ならびに7章の社会施設の項でその諸元についてのべているが、港北ニュータウンおよび周辺（港北区・鶴見区など、横浜北部社会文化圏）のシンボルとしての立地性をもたせることか、計画の顔目である。

都市構成上、人々のうごきとその集積密度の高いところに、商業施設や社会施設を立地させるなどにより、都市性を高めるというような手段は、この種の開発にとって多くの例をみることができる。

しかしながら、厚生、文化、レクリエーション等の総体的な社会施設を都市の中心に機能させるという手だてはあまりかえりみられなかった。実際には、このような都市施設こそ都市性の高揚と、立地的シンボルになることはもちろん、人びとの居住性を高めるという手だてとなる。

そして、特に開発地域が都市化されたなかの農業地域であるということから、都市施設の整備が遅れているなどの指摘はすでに前掲のようであるので、極力その整備に重点がおかれる必要がある。このことから港北ニュータウン計画においては、社会文化施設の範疇として想定される各種機能を集約させてニュータウンの歴史的、文化的資産である自然地形等をのこしつつ、複合的機能中心を形成せしめ、都市性を高め人びとに快適な健康的なスペースを提供しようとするのがねらいである。

その位置としては、地形的には、ニュータウン区域内のビスターポイントの位置からも、あるいは区域外の主要な交通的位置からもランドマークとなるにふさわしい場所が有効であり、かつ交通的には、バス系統、電鉄などの系統からいって利便性の高いところに設置することが、よりこの種の施設計画として好ましいと考えられる。

これらの条件を満足するために図8-1のような位置を選定している。

社会文化施設ゾーンの各種施設機能は次に示めすものである。

図8・1　センターへのビスタ

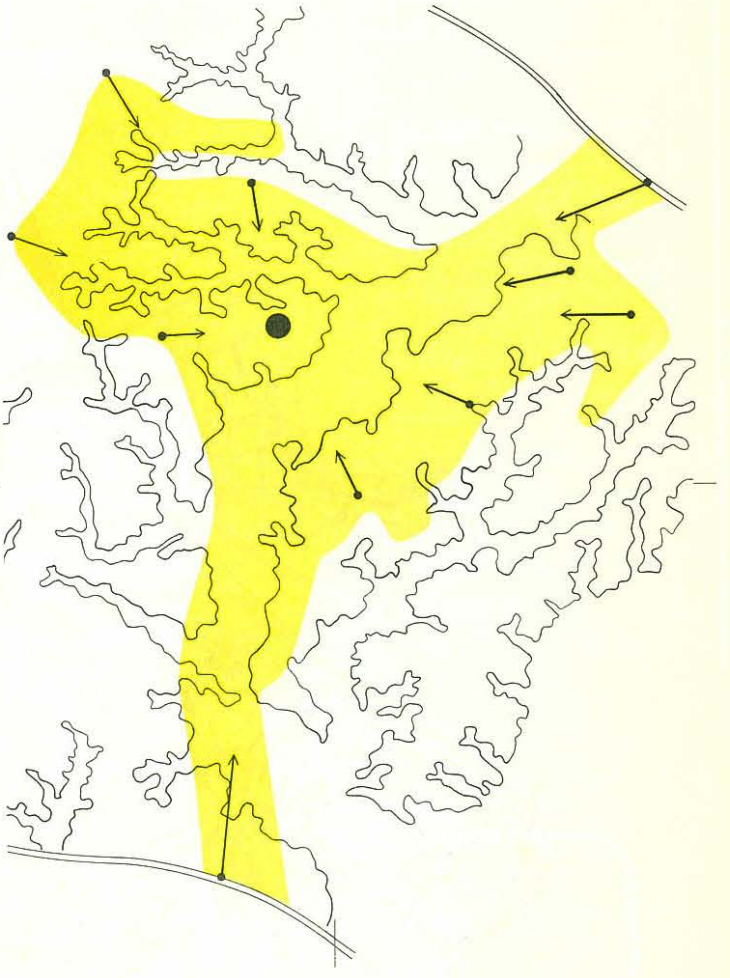


図 8·1　文化センターゾーン

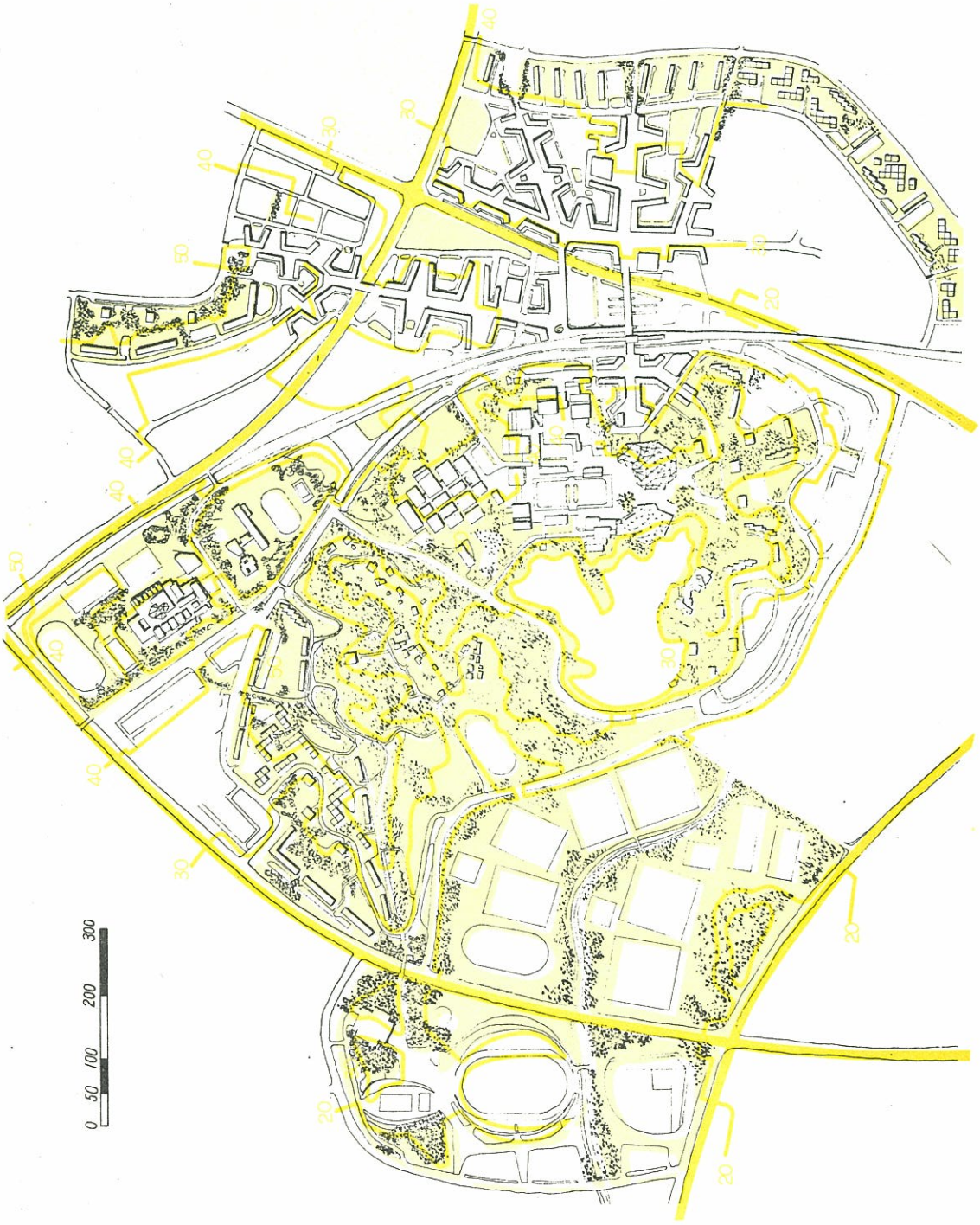


表 8·1　社会文化施設ゾーンの機能

① 行政・管理施設	（国関係施設）	官公庁地区	（合同庁舎としてまとめる）
② 行政・管理施設	（県・市関係施設）	官公庁地区	
③ 文化施設	（公会堂，図書館，美術館）	文化センター	（広場を中心にクラスター状に構成）
④ 厚生施設	（病院，社会福祉施設）		
⑤ 厚生施設	（スポーツレクリエーション）	スポーツセンター	（早淵川に沿った低地を利用）
⑥ 商業施設	（映画，遊戯場など）	娯楽施設地区	
⑦ 商業施設	（小売店，飲食店，スーパー）	商業地区	
⑧ 商業施設	（業務，金融）	業務・金融施設地区	
⑨ 都市サービス	（交　　通）	交通施設地区	（鉄道駅バスターミナルが中心）
⑩ 都市サービス	（サービス）	サービス施設地区	

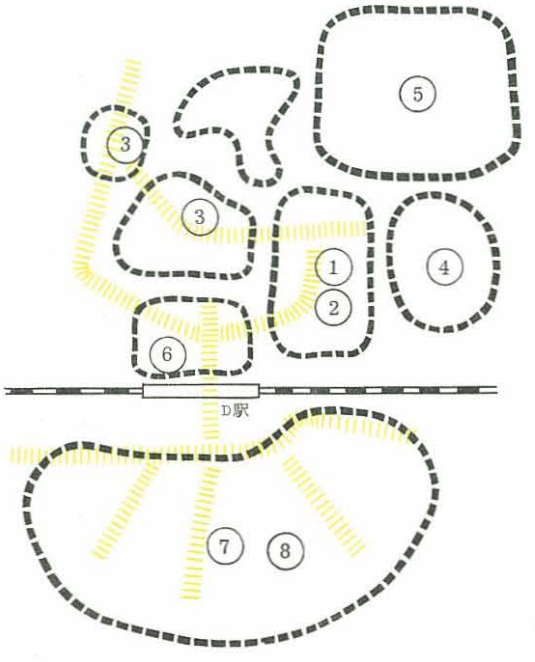
この社会文化施設ゾーンの構成は、D駅を中心に展開される。D駅の性格は地下鉄駅利用者数はほゞ40,000人程度と推定され、ニュータウン区域内ではE駅の商業施設系を中心とした性格とは異なり前述したとおり、D駅のバスセンター、ヒューマンセクターにサービスされる商業施設と、ニュータウン全域、さらに横浜北部地域の社会文化圏に必要な社会文化施設を配置しようとするものである。

文化施設ゾーンは、D駅を中心に東側の丘陵地部分とさらに水田地帯の一部にかけて展開し、D駅に近い部分は娯楽施設地区、文化施設地区、スポーツレクリエーション地区というように施設を中心にして骨格を形成する。さらにそれに関係する官公庁地区厚生施設地区などを配している。

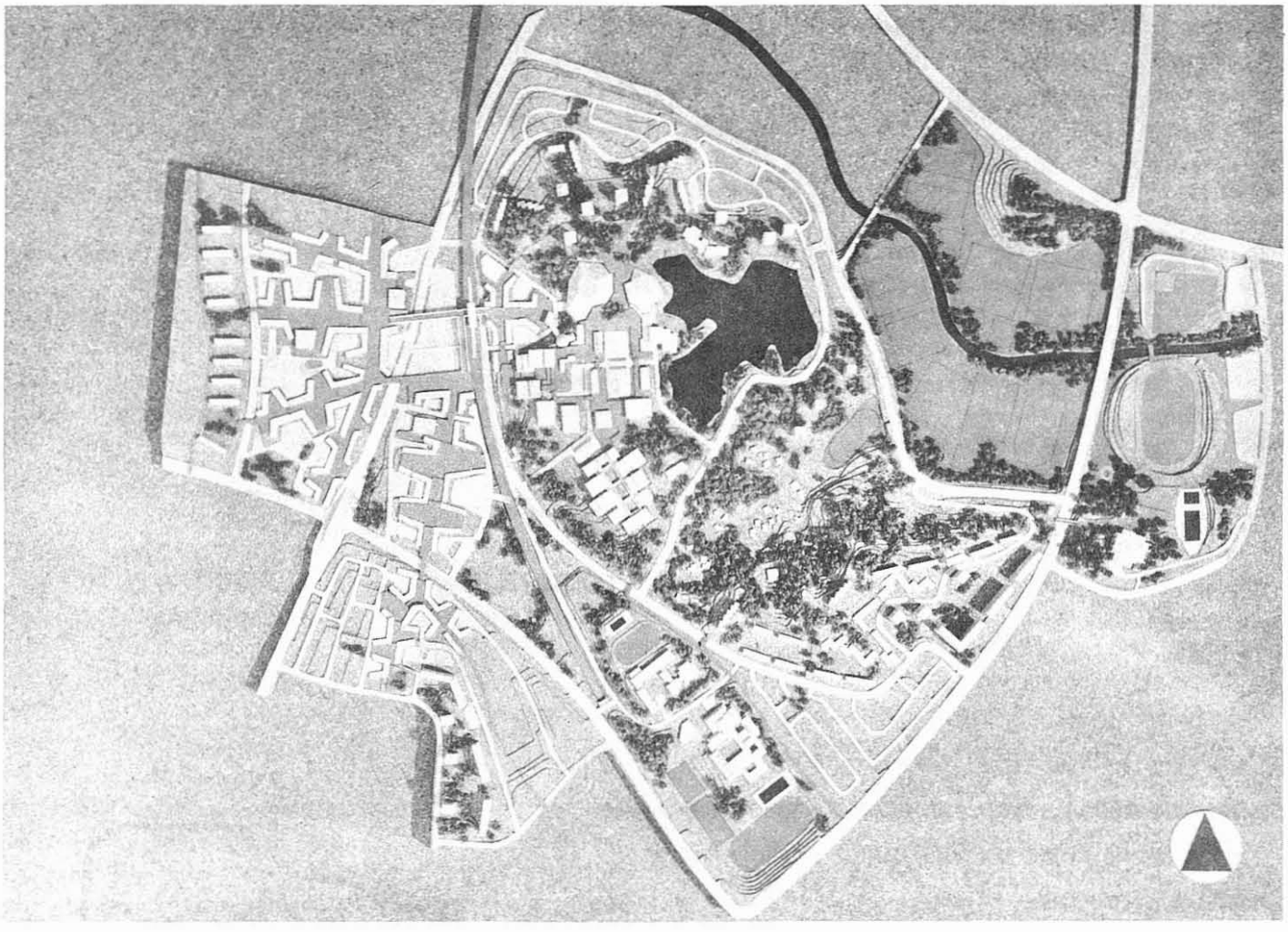
D駅の西側は、D駅の徒歩およびバスルートに関係する商業施設を中心にした地域センターとなっている。

センター施設は人造湖をとり囲む屋根部分に高密度な建築物群をつくりアーバニテイーの高い空間とし，近接する地区公園，スポーツセンター等アーバニテイーの低い部分とのコントラストを作り出す。

図 8·3　中心地区構成の概念図



①～⑧の記号は上記分類によるものは
Pedestrianway
①～⑧の記号は上記分類によるもの
-----はPedestrianway
① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧



●●●●○●●●●商業施設計画

1　商業施設計画の基本的な考え方 ——— 117
1・1 商業核の位置について ——— 117
1・2 商業施設の構造について ——— 117
1・3 商業の規模算定について ——— 117
1・4 地域センターについて ——— 117
1・5 地区センターについて ——— 118
2　商業核の位置 ——— 119
2・1 多核的センターシステムにした理由 ——— 119
2・2 D・E駅を強力にした理由 ——— 119
2・3 副都心（東京・横浜）との関連 ——— 119
2・4 商業施設の段階構成について ——— 119
3　商業施設の構造 ——— 120
3・1 最近の商業の動向 ——— 120
3・2 商業施設の支持人口について ——— 120
3・3 立地性向　経営形態別商業の説明 ——— 120
3・4 スーパーの進出と小売店との競合 ——— 121
3・5 スーパーの小売店に対する影響 ——— 121
3・6 ニュータウンの計画上スーパーの扱い ——— 122
3・7 スーパーに対する小売店側の対策 ——— 122
4　商業施設の規模算定 ——— 123
4・1 前提条件 ——— 123
4・2 商業施設規模算定各論 ——— 123
5 地域センターのモデル ——— 124
5・1 センターの構造 ——— 124
5・2 センターの構成要素 ——— 124
5・3 センターモデル設計論 ——— 124
5・4 商業施設の配置 ——— 126
5・5 買物動線と商店の配置 ——— 126
5・6 センターの規模 ——— 126
6　地区センターのモデル ——— 131
6・1 地区センター商業施設規模 ——— 131
6・2 地区センターの立地について ——— 132

1　商業施設計画の基本的な考え方

1·1　商業核の位置について

1·2　商業施設の構造について

1·3　商業の規模算定について

1·4　地域センターについて

最近、団地の商業施設で発生している問題（千里ニュータウン・辻堂団地等で発生している、大型スーパーと個別店舗の競合の問題や、スーパーの地域独占による小売価格の高騰の問題など）、一般市街地での商業の問題（スーパーの進出と個別店舗への圧迫）を考慮し、“消費者にとって、フィジカルなサイドからいかにしたら生活の利便性（安くて良い品を簡単に）を増しうるか”を主テーマに、港北ニュータウンの外部条件、内部条件を考えて①ワンセンターシステムか多核的センターシステムか②商業の内部構成（立地条件による近隣性、都心性、経営条件による企業型、生業型）③規模とシステムについて考えた。

1·1 商業核の位置について

1·1·1 商業施設は地域センター（駅ごとに配置された支持圏、バスセクター）と地区センター（バスストップに配置された支持圏、ヒューマンセクター）の2段階構成である。なお東京、横浜の商圏に入るため、一部買廻品はそちらにひかれよう。

1·1·2 多核的センターシステムとし、D、E駅を強力にしたのは

① 鉄道が均質に区域を走り、徒歩、バスで駅へ行く形式をとる。

② D、E駅を強力にすることで、ワンセンターのメリットを持つ

③ ワンセンターにした時、センター用地を公団がコントロールするのは難しい。

④ ワンセンターでは完成までの遊休地の扱いが問題

⑤ バスルートの集中するところである。

⑥ 区域の中心で徒歩圏人口を多く吸収できる。

⑦ 文化ゾーンと一体化した位置にある。

ためで、なお通勤新幹線の実現が可能な場合は一つの駅に全区域からバスが集中するワンセンターシステムとなろう。

1·1·3 地区センターは人の多く集まるP1系と結びついたバスストップに原則として、1ケ所設けた。

1·2 商業施設の構造について

商店の地域独占を防ぎ居住者が安くてよい品を買える条件づくりの前提をここでは考えた。

1·2·1 最近の商業の動向

特にスーパーの近郊住宅地進出は著しく、小売商店に与える影響は大きい。ここでは次表のごとく商業を購買性向、経営形態で分類し、それぞれの現状、問題点、お互いの競合を分析した。

表 9·1　経営形態と購買性向

経営形態＼購買性向	近隣性	都心性
生業型	1.零細小売店	2.専門店
企業型	3.スーパー	4.百貨店

1·2·2 またスーパーについては近隣性生業型店舗との競合を段階的に考え問題点を指摘した。

1·2·3 4の百貨店については、多核的センターシステムでは東京、横浜へ依存するものとした。

1·2·4 なおスーパーの取扱いは、スーパーが弱小小売商を駆逐し市場の地域独占が発生し、住民の不便、損失が生じ、農業従事者の転業の道をとざす、つまり強力な商業核を形成しうるため十分な考慮が必要であろう。

1·3 商業の規模算定について

1·3·1 支持人口について

港北区の将来人口は85万人と予測され、港北ニュータウンもやがて市街地に埋没する性格をもつ。ここでは最大支持人口は鶴見区の一部を加えて100万人、狭域の支持人口を35万人と考えた。

1·3·2 規模算定の原則は

①商業施設を、ⓐ小売業ⓑ卸売業84，85ⓒサービス業（ⓓを除く）ⓓ対個人サービス業ⓔ業務と分け

②計画店舗率は地域センター50％、地区センター40％

③地域センター集中率（地区センターとの配分）は①のⓐⓓは60％、ⓑⓒⓔ100％

④各駅への配分は駅勢圏人口を基本にバス、自家用車利用者による修正をおこなった

⑤算定規準は高蔵寺、多摩、平城等を参考に事業所統計を利用した。

1·4 地域センターについて

1·4·1 センターでは機能の集中化と錯綜がみられるが、ここでは消費者の選択性を増すため、センターをとりまく条件、内部構造の変化に対応できるよう開いた系をもつシステムを提案した。

1·4·2 商店のまとまりは50 m～100 mに10～20 店で節をつくり買物客歩行時間を5～10分位に考えたい。

1·4·3 徒歩圏600 m以内は全て徒歩。

1·4·4 商業施設の形態の原則は星雲状に徒歩道に開いた系をもつ。駅近辺に都心性を、住戸に近づくにつれ近隣性がます。

1·4·5 民有地（駅周辺の民有地は自然発生店舗が予想される）は

1·5　地区センターについて

原則として計画店舗の外周部にとった。

1·4·6地域センターの商業は主に都心性生業型店舗（専門店）と近隣性企業型店舗（スーパー）によって構成される。

1·5地区センターについて

1·5·1地区センターの商業は主に近隣性生業店舗（個別店舗）によって構成され、場合によっては一部近隣性企業型店舗（スーパー）を含めることにした。

1·5·2歩行者の動線とその量に対応して、商店を配置した。

1·5·3自然発生店舗に対する計画店舗の割合を従来の団地の例に比して高めるべきだと提案した。

全体の構成は

①商業施設計画の基本的な考え方

②商業核の位置

③商業施設の構造

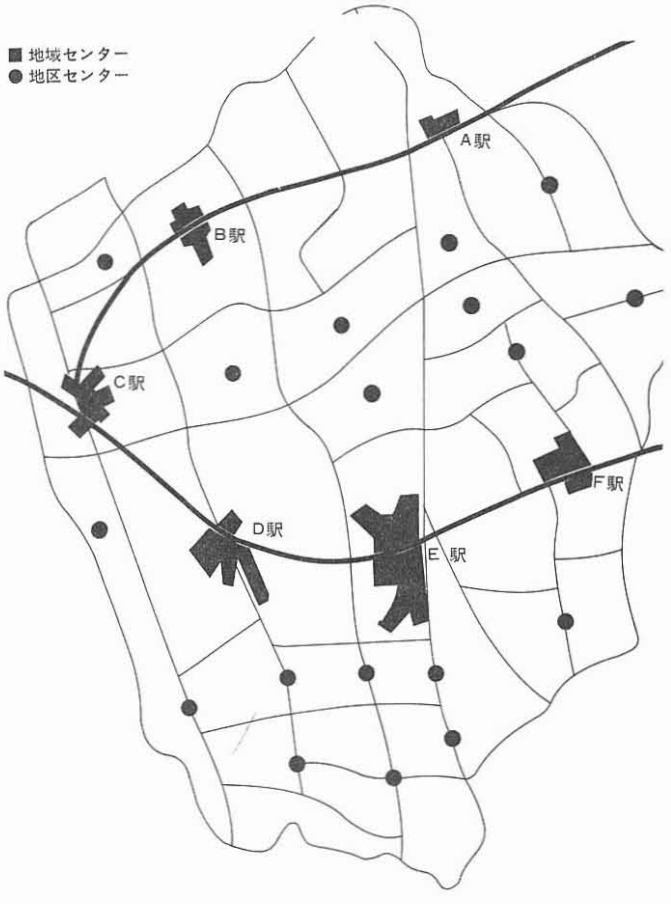
④商業施設の規模算定

⑤地域センターのモデル

⑥地区センターのモデル

である。

図9・1　商業施設及び地域地区センターの配置図



2　商業核の位置

2·1　多核的センターシステムにした理由

2·2　D・E駅を強力にした理由

2·3　副都心（東京・横浜）との関連

2·4　商業施設の段階構成について

近隣住区理論を否定的に発展させたワンセンターシステム（高蔵寺ではオープン・ソサエティー・システムと名付けられている）は、わが国でも高蔵寺ニュータウン、多摩ニュータウン、学園都市などで立案、実施されつつある。港北ニュータウンでは駅周辺（合計6）に商業核をつくり多核的センターシステム（ポリセンターシステム）をとった。

2·1多核的センターシステムにした理由

プラニングプロセスでも、ワンセンターかポリセンターかは、多くの議論となった。ここでは

2·1·1ニュータウンの構成が、鉄道を中心にしている。

2·1·2D、E駅に商業施設の大半が集中している。このD、E駅がニュータウン全体の中心的性格をもつ。

2·1·3その時ワンセンターのメリットをもつ。

注　ワンセンターのメリット

多摩ニュータウン、高蔵寺ニュータウンなどで、ワンセンターシステムを採用したのは

1.新しい時代の都市生活のシンボルとして。

2.居住者側から、自動車の普及により、生活行為の段階性も単純化し、単一中心で全て用が足せる方が便利である。

3.流通機構の変化で、商店が共同化、大型化、集中化する傾向があり、ワンセンターの方が便利。

4.アーバニティを高める。

5.消費社会の核として。

6.消費者にとって選択の機会が増す。

7.支持人口が増すので、特殊業種、専門店が成立する。

8.消費者にとって、購買経費が節約できる。

9.ショッピングとアミューズメントが一体化して、楽しい買ものができる。

10. 商業地の面積が増し、処分価格が上昇し、事業側に有利となる。

11. 広域のセンターとなりうる。

12. 購買者側、商店側に集積の利益が増す。

等のためである。

2·1·4ワンセンターにした時、まとまった商業地ができ計画店舗が主体となる。そのためセンターの土地を公団がコントロールすることは難しい。

2·1·5ワンセンターは、ニュータウンの人口定着に従い段階的に成立していく。当初から35万人の人口にみあった土地を買収しておく必要があり先行投資が大規模化し遊休土地の取扱いが問題となろう。

などにより、ポリセンターシステムとした。なお計画区域内に当初から通勤新幹線が計画される場合にはワンセンターシステムが考えられるがここではその検討は省略した。

2·2 D·E駅を強力にした理由

D・E駅に、過半数の商業施設を集中させたため付近は、ワンセンター的ふんいきをもつ。

D・E駅を強力にしたのは

2·2·1バスルートの集中するところである。

2·2·2位置的にプラニング・エリアの中心にあり、徒歩圏人口を多く吸引できる。

2·2·3文化ゾーンと一体化した位置にある。

からである。

2·3副都心（東京、横浜）との関連

ニュータウンは、東京、横浜の商圏に含まれ、その副々都心といったイメージであろう。居住者の運動性（通勤）、東京・横浜の商業核の大きさと、接近性の容易さ、及び最近の分離購買意識の傾向、から考えても、都心性の高い商品はかなり東京、横浜で購買されよう。

2·4商業施設の段階構成について

商業施設は、①地域センター（各駅に設置され、支持圏は数カーセクター）②地区センター（バスストップに置かれ、支持圏ヒューマンセクター）の2段階構成である。

3　商業施設の構造

3·1　最近の商業の動向

3·2　商業施設の支持人口について

3·3　立地性向　経営形態別商業の説明

3·3·1　近隣性生業型店舗

センターの構成要素として重要な商業の最近の傾向、特に大都市郊外住宅地、団地の変化は著しく、スーパーと地元小売商の競合がみられる。商業を経営形態と立地性向によって捉えた分析が、センターの性格、居住者の利便上大切であると思う。結論的には、生業型を中心としたセンターをつくり、企業型の商店についても、いかにして生業型を企業型から守り、競合状態を保たせながら居住者に「良い品を安く簡便に」提供するかという視点から考えたい。

3·1 最近の商業の動向

過少過多、低生産性と象徴的にあらわされるわが国の小売業は（S 410701 現在137万店舗）現在販売を主とするスーパーの進出に伴って圧迫され、大きな変動期にある。大都市郊外、住宅団地の小売商も例外ではなく、例えば、千里ニュータウンでは百貨店系資本のスーパーがニュータウン近辺にでき乱売を続けるため、ニュータウン内の生業型店舗の経営採算が低下し、閉店するものもでている[注1]。又、昭和38年日本商工会議所の全国調査によれば[注2]スーパーの出現によって悪影響を受ける小売店は50％にもなっている。ここでは商業を購買性向、経営形態から下図のごとく分類し、ニュータウンの商業施設計画上の問題点について述べてみたい。

購買性向 / 経営形態	近隣性	都心性
生　業　型	1 零細小売店	2 専　門　店
企　業　型	2 スーパー	4 百　貨　店

3·2 商業施設の支持人口について

港北ニュータウンは、早晩市街地の中に埋没してしまう性格をもち、市街地から離れて成立する独立的ニュータウンに比して、支持人口の算定は難しい。港北区の将来人口は85万人と予測され、鶴見区の一部15万人とあわせ、センターの広域的な最大支持人口を100万人、また港北ニュータウンと、周辺の35万人をセンターの狭域的な支持人口と考えた。規模算定にあたっては、35万人と考えた。

3·3 立地性向、経営形態別商業の説明

3·3·1 近隣性生業型店舗

支持人口は、8,000人～50,000人 とヒューマン・セクターからバスセクターの範囲で近隣性商品[注4]を扱う。常時従業員が1～4人といういわゆるパパ＝ママストア、零細小売商で、わが国の小売店の90％ 弱が属す。この動向を無視しては、小売業の将来像は考えられないが、近年、店舗増加率は頭打ちである[注3]。スーパーの圧迫については後述する。

3·3·2 都心性生業型店舗

支持人口は50,000人～300,000人 とバスセクター（駅勢圏）からニュータウン全体である。都心性商品[注4]を中心とした専門小売店で、高級品化の傾向にある。小売店のこれからの営業形態の大きな流れとなろう。

3·3·3 近隣性企業型店舗

昭和30年代にわが国でも急激に伸びたスーパーストア、スーパーマーケット、大規模セルフ・サービス店のことである。スーパーはさらに4つに分類される。

3·3·3·1 スーパーマーケット

食料品を中心とし、比較的大資本のものが多い。住宅地に主に立地し、商圏は半径2～3Kmである。

3·3·3·2 衣料中心スーパーストア

衣料中心で、食料品、日用雑貨はロス・リーダーとしている。ターミナル近辺に立地し、支持人口15万～20万人で商圏は半径15Km位である。

3·3·3·3 衣料専門スーパーストア

衣料が大部分で、ターミナル近辺、商店街中心に立地し、支持人口も20万人は、最低必要である。

3·3·3·4 総合的スーパーストア

衣料・食料品、日用雑貨品を、平均的に取扱いデパート型の構成である。大規模なものは、住宅地に立地し、商圏半径2Kmぐらいである。

3·3·4 都心性企業型店舗

百貨店のことで大規模なものは、支持100万人以上である。最近大都市では、店舗成立、売上げとも頭打ちである。

3·4　スーパーの進出と小売店との競合

3·4·1 商店間の競合は、取扱い品目の相違により近隣性生業型店舗と、近隣性企業型店舗の間に、また都心性生業型店舗と都心性企業型店舗の間にみられる。現状では、前者、スーパーと小売店の競合の方が深刻である。

3·4·2 スーパーの進出は段階的に次の様に考えられる

第1段階

スーパーの登場で競合品販売店では、売り上げが減少し、利益率が低下するが数ケ月で一応安定。新興住宅都市：寝屋川市とか、市域が広くスーパーが分散している名古屋でみられる。

第2段階

スーパーが乱立し、スーパー間の競合が続くため小売業への影響は、業種的地域的にも広くて大きい。

第3段階

弱小スーパーは淘汰され、残存スーパーは、勢力圏が確定するので経営効率を上げることを考え、大幅なディスカウント売り出しもほとんど行われない。四日市でみられる。

現在のわが国の諸都市は、第2段階に入ったところが主で、ここに大資本系列の有力スーパーが加わると、小売店への影響のみならず、商業核の移動を伴う。

以上の段階は必らずしも順次進むものではない。

業種間の競合について衣料を例にとる[注5]

表9·3·4　業種間の競合

品目＼業種		一般小売店向	専門店向	スーパー向	百貨店向
公式外出着（ハイファッション）		•	○		○
街着	スタイル	•	○	•	○
オンヤレ着	スタイル	•	○	•	○
遊び着	スタイル	•	○	○	○
通勤着	スタイル	•	○	○	•
通学着	スタイル	•	○	○	•
外出着	ベーシック	•	•	◎	
家庭着	ベーシック	•	•	◎	

◎最重点　○重点　•低重点　（商店界より）

上表によれば、スーパーと小売商は遊び着から家庭着、特に外出着、家庭着で競合が生じる。又、専門店と百貨店も競合するが、スーパーと小売商ほど問題化しないことは前述した。

3·5　スーパーの小売商に対する影響

3·5·1　資本形態の相違による影響

3·5·2　スーパーの立地場所による影響の違い

昭和20年代の末ごろから出現しはじめたスーパーマーケットは、零細小売業との激しい競争をくり返しながら伸びている[注7]。スーパーの小売商への影響をここでは、

3·5·1資本形態の相違による影響

3·5·2スーパーの立地場所による影響の違い

によって分析し、あわせて、昭和38年に日本商工会議所が全国24都市で行った「スーパーマーケットの小売商への影響とその経営動向」[注2]の紹介を行う。

3·5·1資本形態の相違による影響

資本形態の相違とは、スーパー自体の資本力の大小とともに、スーパーと、零細小売商の資本力、所有形態の違いをいう。スーパーの資本力の大小による小売商への影響については、「スーパーの進出の段階性」のところで述べたスーパー自体の競合により大資本のスーパーが弱小スーパーを駆逐することで、スーパーの商圏（小売商への影響圏）はより広くなり、商業核の移動と非競合商品販売店への影響という現象が起る。

スーパーと零細小売商の資本形態の相違による影響は、近隣性の商品を扱う両者の経営形態が、前者は豊富な資本と販売戦略にたけた企業型であるのに対して、後者は小資本生業型であるところから生じる。

3·5·2スーパーの立地場所による影響の違い[注6]

3·5·2·1都心型スーパー（大都市の都心、副都心中小都市の中心に立地し、都心性商品主体）都心に立地する大型スーパーで商品構成も多種、販売作戦にもたけているので商圏は広く、顧客の吸引力も強い。小売商への影響は、一般に都心の小売商は多くが専門化し、高級品を扱っているのでスーパーとの競合はあまり起らない。又、スーパーと競合する商店の場合も、都心に集まる多くの消費者を考えるとき、経営転換、専門店化、高級品化を図ることで対抗できる。しかし弱小小売商の場合経営転換も難しく、スーパーの影響は大きい。

3·5·2·2ターミナル型（交通のジャンクションに立地し、近隣性商品を主体とする）駅の乗降客数と、付近の成立店舗には相関があるが、ターミナル型スーパーの規模も交通利用者の多少で決まる。都心の百貨店が経営頭打ちの状態にある今日、近郊住宅地を背景とするターミナルへのスーパーの進出（西友ストアの例）とか新鉄道の開通に伴なう進出がみられる。当初は近隣性商品を中心としたスーパーが成立するが背後人口の伸び、ターミナル利用

3·6　ニュータウンの計画上スーパーの取扱い

者の増加により次第と都心性商品も備えるようになる。小売商への影響については、都心部ほど専門店化が進んでいない、又、専門店化への条件もあまりない、零細商店も多いため、スーパー進出の当初は、かなり大きな打撃をうけよう。背後人口の伸びが著しいため、スーパーによる商業核の移動もある等、小売商にとっての変動要因は多く、商店の組織化による積極的対抗策が必要である。

3·5·2·3住宅地型スーパー（小規模で近隣性がほとんど）

住宅地にある小売商は、ほとんどが近隣性商品を扱う零細小売商のためスーパーの影響は大きく、背後人口は固定的であり、スーパー対抗策も有効なものは少ないため深刻である。また取扱い商品を変えるとか、営業時間の延長、外交販売積極策によりスーパー対策をとる時、商圏が限られているため零細小売商の食いつぶし状態をもうむ。なお、スーパーの動向については、全国レベルで注8、東京都で注9の調査がある。

3·6ニュータウンの計画上スーパーの取扱い。

3·6·1自然発生店舗、計画店舗との競合により、スーパーが弱小小売店舗を駆逐する。

3·6·1·1そこには、スーパーが経営効率を考えるため必ずしも品物が安く買えるという状態は起らず、住民の不便と損失が生じる。

3·6·1·2地区センターにスーパーを1ケ所設けただけの時、価格は下がらず、地域独占が生じる。

3·6·1·3ニュータウン建設に伴って近辺農業従事者が商売を営む道を閉すこととなる。

3·6·2強力な商業核が新たに生じるため、ニュータウンの商業核、機能構造に影響を与える。

等の問題点は多い。スーパー1店では、地域独占的になり、多くては、小売商に悪影響を及ぼす。政府は、小売業近代化の方法として、スーパー助成を唱えており、スーパーをニュータウンに設置しないことは不可能だ。

更に計画上、事業化上の検討を要しよう。

3·7　スーパーに対する小売商店側の対策

スーパー等の外的圧迫に対して小売商店側も経営の組織化、近代化により対抗しようとしている。その主なものはレギュラー・チェーン、ボランタリー・チェーン、フランチャイズ・チェーンであるがその目的は、レギュラー、フランチャイズ・チェーンのようにあきらかに大資本が小売商店を自分の系列化にしようとするものと、小売商が寄り集まってつくる協同連鎖店に2分されよう。特に前者の場合は、小売商がサラリーマン化すること、居住者にとっても価格が競合関係により決定されにくくなることなど、スーパーの対抗策として積極的に押し進めるには多くの疑問点が残る。港北ニュータウンではその対策の重点を商業施設の配置に求めている。例えば、駅周辺には、都心性の生業型店舗を中心に、周囲に近隣性の企業型店舗を配置しその競合をさけている。

表 9·3·7　経営組織の比較

	レギュラー・チェーン	ボランタリー・チェーン	フランチャイズ・チェーン
統制力	強	弱	強
一度に多くの資本が	集めにくい	集めやすい	集めやすい
店長の経営意欲は	比較的低い	比較的高い	比較的高い
	同一資本、単一経営の連鎖店。徹底した統制力が前提	卸商主催の場合は加盟小売商が問屋中心の本部から資本的に独立している問屋系列の連鎖店 小売商が寄り集まつて作る場合は、小売商が横に連携して作る協同連鎖店 共同仕入れの実効のため多くの店＝資本の結集が大切	チェーン本部が地域別に小売店と契約し、本部の強力な指導で経営し、加盟店主を販売員化して、レギュラーチェーンと同じ効果をねらうもの

4　商業施設の規模算定

4・1　前提条件

商業施設は競合による安定状態で最終的な規模決定がなされる。ここでは、過去の商業施設規模算定方式の蓄積をふまえた上で居住者の利便性を考えた商業の内部構成、変化に対応でき、将来の増大に対応できる空間のシステムが大切だという基本に立っている。

ここでは、商業施設を次のように分類して考えた。

1.小売業

2.卸売業／84自動車の修理業　／85その他の修理業

3.サービス業／80旅館、貸間、宿泊所

83対事業所サービス

86映画業　87娯楽業

4.対個人サービス業

5.業務／H金融保険／I不動産／J運輸通信／K電気ガス水道

4・1 前提条件

4・1・1 商圏人口　346,000人

ニュータウン内人口を支持人口と考え規模算定に当っては35万人で行った。

4・1・2 自然発生店舗率

地域センター　　50％

地区センター　　60％

従来の団地（例えば、住宅公団の北習志野、鶴川、津田沼、常盤平）では自然発生店舗が80％も占めている。これは

●計画店舗が20％では十分な競合が生まれず、地域独占、高物価につながる。

●計画的なまちづくりの弊害になる。

という問題を含む。

ここでは安全側をとり、上の様に仮定した。

4・1・3 地区センター集中率

●：1.小売業、4.対個人サービス業 60％

●：2.卸売業、修理業、3.サービス業、5.業務 100％

地域センターと、地区センターの配分について地域センター集中率を60％、100％と仮説的に与えた。これは港北ニュータウンでは、

4・1・3・1 バスがニュータウン内を走り、地域センターへ行きやすい。

4・1・3・2 将来、自家用車での購売もふえるであろう。

4・1・3・3 “通勤都市”で駅への運動性が強い。

4・1・3・4 千里ニュータウンで、地区センターがふるわず商店への入居希望者も少ない。

などのことを考えあわせて決めた。これはあくまで仮説であり今後検討を要する。

4・1・4 商業施設の配分について

次の手順で配分した。

4・1・4・1 鉄道利用者（ピーク1時間）を各駅ごとに、A徒歩、Bバス、C乗用車と分けて求める。（交通計画参照のこと）

4・1・4・2 A、B、C、F駅についてはBバス、C乗用車の½がD・E駅へ行くとする。

D、E駅の鉄道利用者はほぼ同じなのでD、E駅へは同数行くとする。

4・1・4・3 各駅の割合を求め、商業施設を配分する。

4・1・4・4 駅周辺のヒューマンセクターの地区センター商業施設を3.に加える。

詳細は地域センター5・9参照のこと。

4・2 商業施設規模算定各論

大都市近辺の25都市（八王子、立川、武蔵野、三鷹、青梅、府中、昭島、町田、小金井、小平、平塚、鎌倉、藤沢、小田原、茅ケ崎、逗子、相模原、市川、船橋、豊中、布施、（旧）西宮、堺、尼崎）について日本都市年鑑、事業所統計より、人口と事業所の単相関式（$y = ax + b$）を求め人口35万人の事業所数を求めた。そして高蔵寺ニュータウンの算定式により住宅都市の特性で事業所数を修正し、これに1事業所当りの面積を掛けた。

表9・4・2　地域センター商業施設敷地面積

種目＼面積		計画店舗敷地面積	自然発生店舗敷地面積	合計
		ha	ha	ha
1. 小売業		17.7	17.7	35.4
2. 卸売業			5.03	5.03
3. 84.自動車修理業			0.39	0.39
85.その他の修理業			0.21	0.21
4. サービス業	80	0.45	0.45	0.90
	83	0.22	0.22	0.44
	86	0.78※	0.78※	1.56
	87	0.27	0.27	0.54
5. 対個人サービス業		3.45	3.45	6.9
6. 業務	H	1.00	1.00	2.00
	I	2.50	2.50	5.00
	J	1.05	1.05	2.10
	K	0.15	0.15	0.30
合計		27.57	31.20	58.8

※1駅1事務所0.26haを計画する。

5　地域センターのモデル

5·1　センターの構造

5·2　センターの構成要素

5·3　センター・モデル設計論

多核的配置システム（ポリ・センターシステム）の港北ニュータウンでは、当初からのイメージとして、ワン・センター・システムの持つメリットを取り入れるよう意図した。

センターの計画にあたっては、

①ニュータウン内居住者の購買行為の選択性（できるだけ安くて良い品を買う）をフィジカルな面から増すため商業施設は、歩行者の動線に沿った“開いた系”をもつようなシステムを提案した。

②地域センターの異なる構成要素を組織づけ複合化させることにより、施設のもつ雰囲気を高め、その有機的な結合の広がりが、利用者に利便性と快適性を、又、町のにぎわい、買いものの楽しさを与えるよう意図した。

③センターをとりまく条件の変化、内部構造の変化は予測しがたい。こうした変動に対応できるようセンターを考えた。

5·1センターの構造

5·1·1ニュータウンは当初東京、横浜に通勤通学する人々を中心とした都市となろう。

5·1·2センターの受け持つべき機能は、大別して、ニュータウン内部のバスセクターの中心としての機能と、ニュータウンの内部、外部の連結部分としての機能を有する。

5·1·3地域センターは6つの各駅ごとに成立、その中でもD、E駅のセンターは他のセンターより大きい。

5·1·4センターの構成要素としての商業は、業種によってキャッチメント・エリアに大差がある。ニュータウン自体が、20年ほど後には市街地に埋没するような姿となるので支持人口の算定は難しい。ここでは、全体として35万人、各地域センター支持人口は駅勢圏を各々設定した。

5·1·5地域センターの利用のしかたについては、ニュータウン、カーセクター、コミュニティーのまとまりとしてのコミュニティーセンター的利用方法と、通勤、通学者の連結部分としての利用方法がある。両者には、利用時間、利用のしかたがちがう。

5·2センターの構成要素

港北ニュータウンの地域センターは、35万人の支持人口に対して位置的、構成ともに利用性の高い、複合的機能をもったものである。

ここでは構成を

5·2·1商業施設

5·2·2文化、厚生施設

5·2·3官公庁施設

5·2·4業務施設

5·2·5娯楽施設

5·2·6サーキュレーション施設

5·2·7グリーン・マトリックス

と考えた。

5·3センタ・モデル設計論

5·3·1センター近辺の人口配分について

センターの利用者が、徒歩で行けるよう、センター近辺は高密度にした。

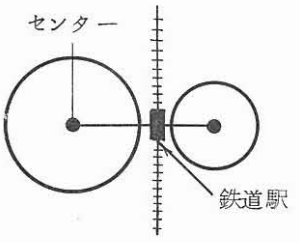
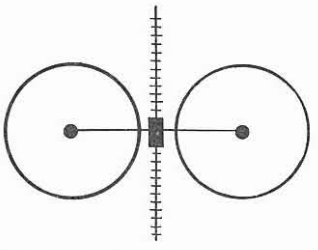
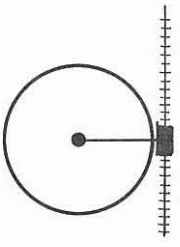
5·3·2徒歩圏について

センターから600 m以内全部徒歩でセンターへ

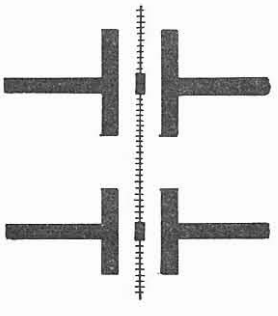
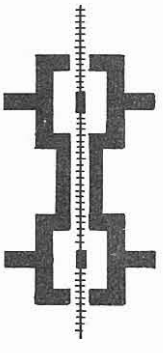
600 m～1,000 m　バス、徒歩半々

5·3·3センターを駅の両側配置か、片側かという問題は、規模、センターの位置、人口のはりつけ、地形を考慮した。

表 9・5・1　商業施設の構成(1)

1		片側の施設を多くとる	2，3のもつ欠点のない、長所のある配置形式である。但し、両側の競合により、小さい核の衰退が生じないか？　集積効果を高めねばならぬ商業施設は大きい方の核に。
2		両側に均等に配置する	商業施設の集積効果を弱める。 両側の核の競合によりやがては1の形に。
3		片側に全ての施設を配置する	集積効果は高まる。 ニュータウン全域からの近づきやすさ、利用のしやすさ、コミュニテイーセンターとしての居住者の意識が片側によりすぎる。

商業施設の構成(2)

1		駅を中心として丁字型に商業施設を配置	一般商業地によくみられる形態で、居住者の動線に沿つて商業施設は配置されている。
2		鉄道沿線に商業施設を配置	2つの駅周辺を一体化させることによりワン・センター的メリットをもつ。 居住者の動線（駅を中心とした開いた系）とはあわない。

5・4　商業施設の配置

5・5　買物動線と商店の配置

5・6　センターの規模

5・4・1 商業施設の立地条件からみて、駅近辺には都心性商品を、住宅地に近づくに従い近隣性商品が増えるよう配置する。

5・4・2 右図のように商業を 4 分類した。港北ニュータウンで、3 は東京、横浜の商圏に吸収され成立しないとした。

5・4・3 2 と 4 の競合、小資本近隣性店舗を大資本近隣性店舗からいかにして守るか、配置の面からここでは、

① 大資本近隣性店舗は、地域センターに必らず 2 つ以上計画店舗として設け、地域独占の生じないようにした。（但し、適正計画店舗数については、今後の検討を要す。）

② 大資本近隣性店舗は、互いに、近くに立地させ、競合を誘発する条件をつくる。

5・4・4 商業施設は人口の定着に従って伸びる。計画店舗は、地域センターの計画上の骨格にあたる部分に立地させ、周辺部を自然発生店舗でとりまく。自然発生店舗の成立は、競合状態で決定される。

5・5 買物動線と商店の配置

5・5・1 一般に、路線型商店街では、50 ～ 100 m に 10 ～ 20 店がはりつき、両側で 20 ～ 40 店これで一つのまとまりをつくっている。これが端部で直角軸方向の道路と交わり、分離意識、まとまりを意識づけている。

5・5・2 一般市街地では 500 店舗以上になると、路線は数本にふえるが、ここでは P1 系に沿って“開いた系”をもつことを重視した。

5・5・3 駅周辺の大型店舗では地下 1 階のレベルで商品の搬入を行う。全体に、購買者と商品搬入車は、分離した。

5・6 センターの規模

商業施設の規模算定の 5・8 で述べた手順に従い算定する。

経営形態＼購買性向	都心性	近隣性
小資本生業型	1	2
大資本企業型	3	4

図 9・5・4　地域センターにおける商業施設配置のパターン

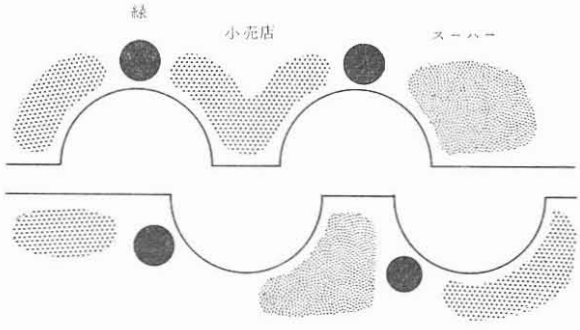


図 9・5・5　駅断面図

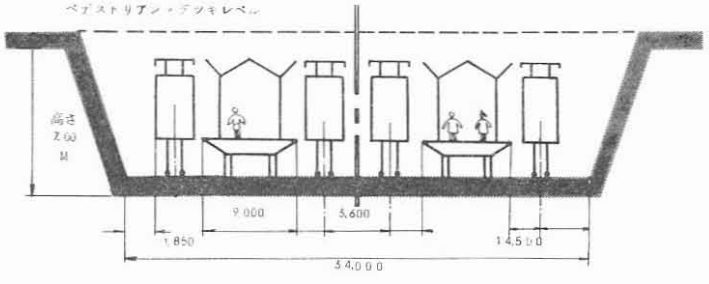


表 9・5・6　センターの規模算定

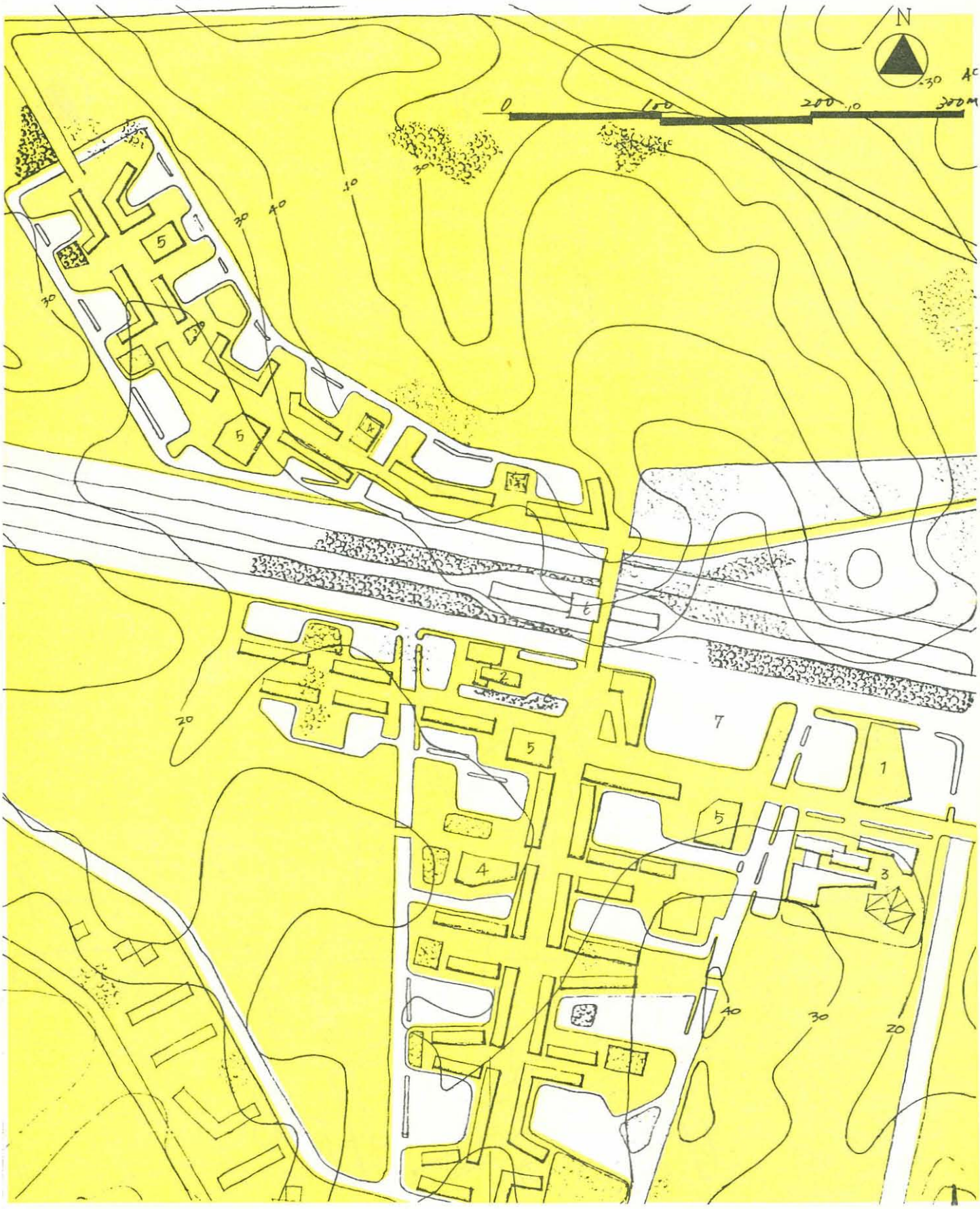
	バスA	乗用車B	A＋B	$C=\frac{A+B}{2}$	徒歩D	＊修正値	割合	商業施設の合計 57.2 ha の配分	映画業	総計	地区センター＊＊	全総計
	人	人	人	人	人	人	%	ha	ha	ha	ha	ha
A 駅	5,667	662	6,329	3,164	4,058	7,222	13.4	7.66	0.26	7.92	2.79	10.71
B 駅	2,923	324	3,247	1,623	4,178	5,801	10.7	6.11	0.26	6.37	1.99	8.36
C 駅	1,390	184	1,574	787	2,430	3,217	5.9	3.38	0.26	3.64	1.71	5.35
D 駅	5,598	680	6,278	／	4,318	14,532	26.9	15.4	0.26	15.66	2.98	18.64
E 駅	6,901	765	7,666	／	4,208	15,810	27.2	16.7	0.26	16.96	2.72	19.68
F 駅	4,091	506	4,597	2,298	5,258	7,556	14.0	8.0	0.26	8.26	2.41	10.67
				$C'=7,872$		54,138		57.25		58.81		
				$E=\frac{C'}{2}=3,936$								

＊　修正値とは、A駅＝C＋D、B駅＝C＋D、D駅＝A＋B＋E＋D、E駅＝A＋B＋E＋D、F駅＝C＋D

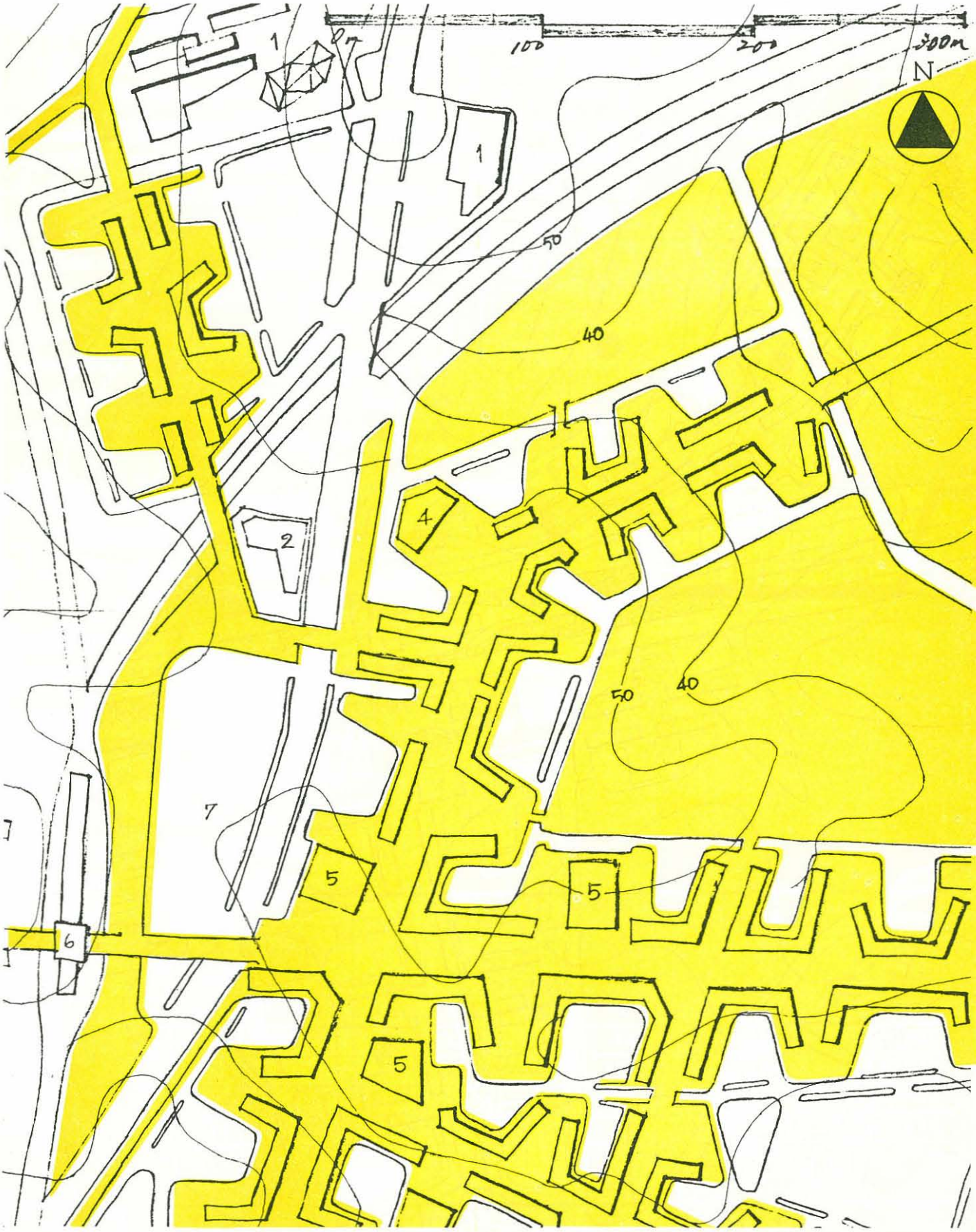
＊＊駅付近の地区センターは地域センターに含まれるので加えて修正した。

1. 消 防 署
2. 郵 便 局
3. 児 童 会 館
4. 専門診療所
5. ス ー パ ー
6. 駅
7. 駅 広

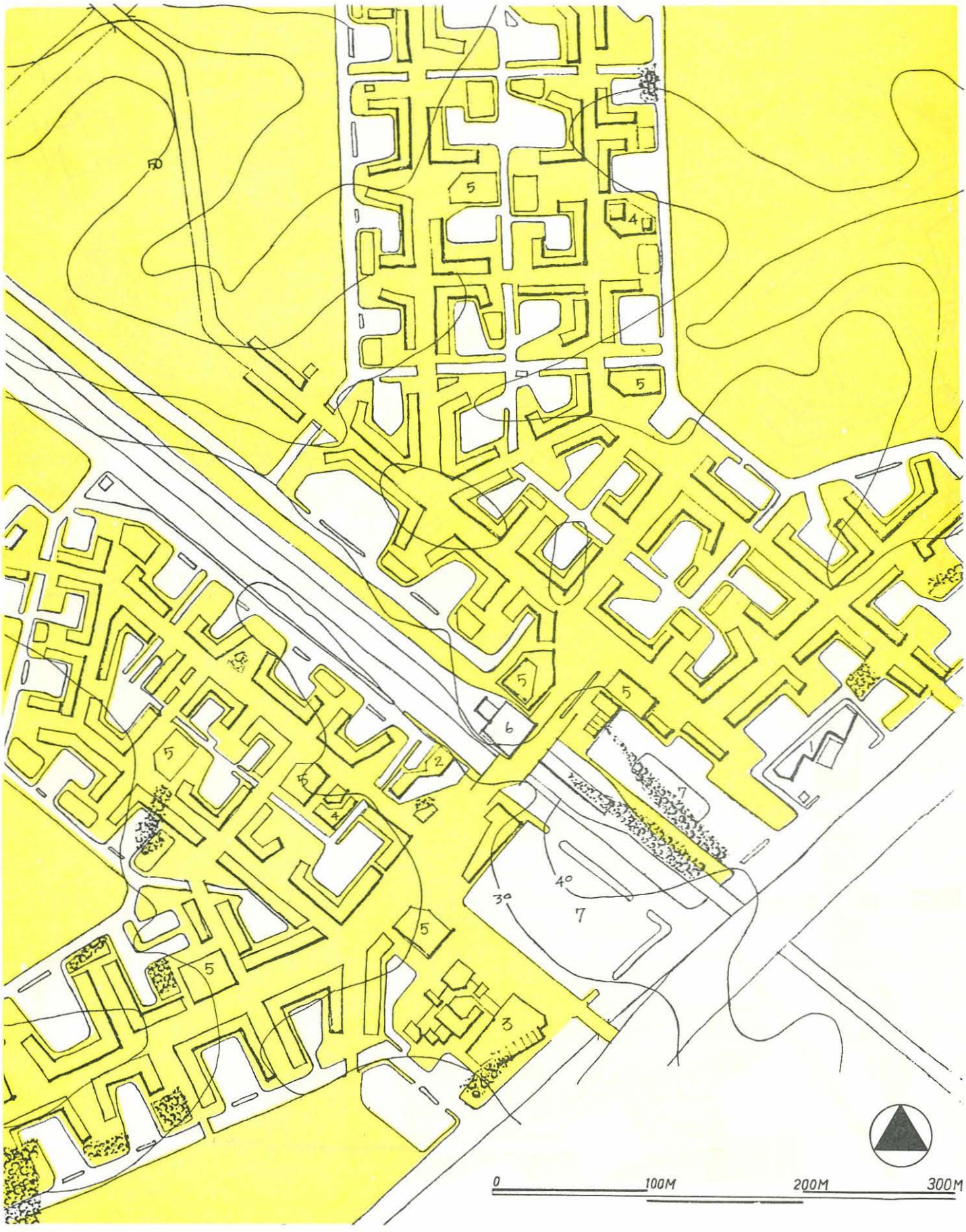
図9・5・7 地域センター（B駅）



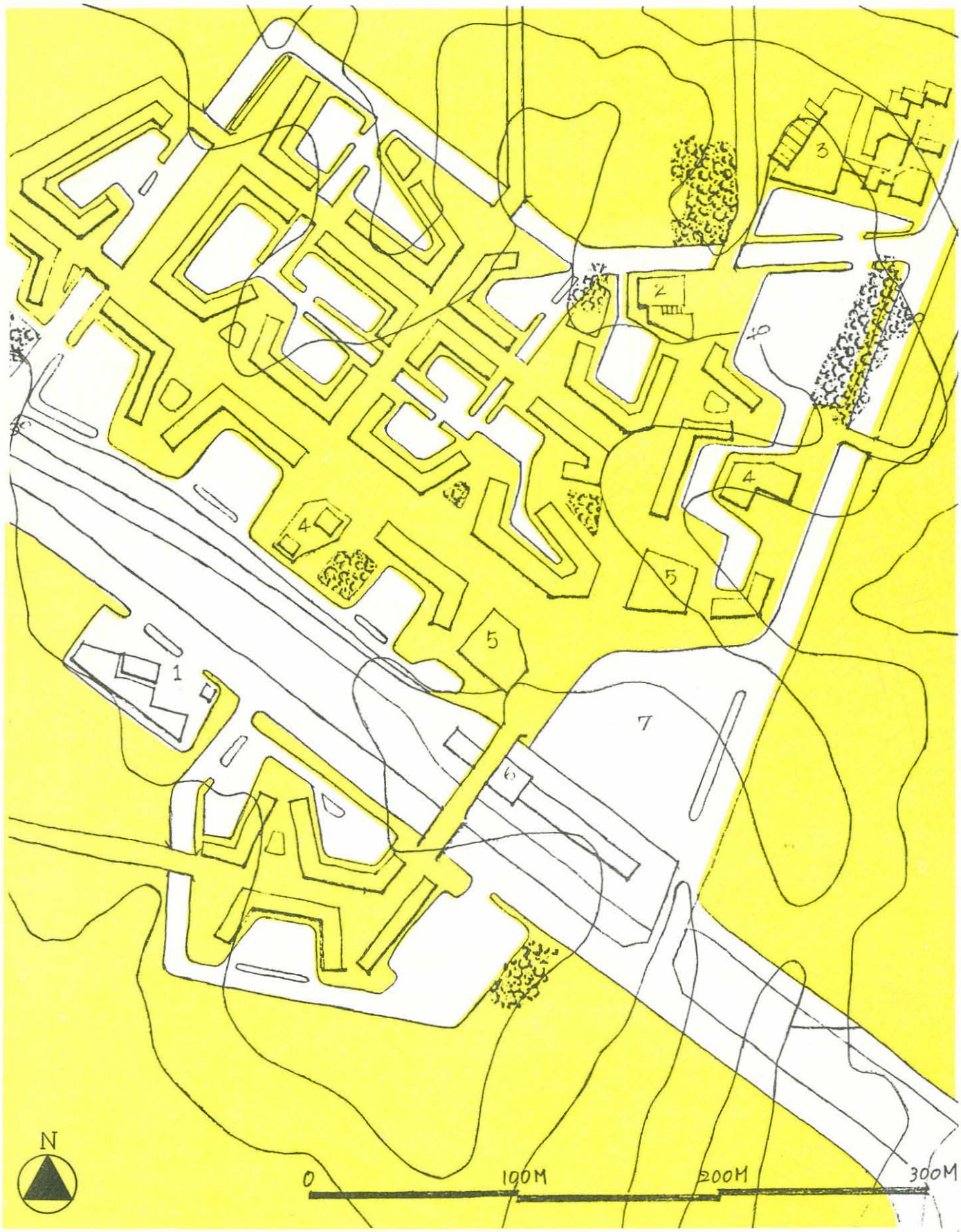
1. 消 防 署
2. 郵 便 局
3. 児 童 会 館
4. 専門診療所
5. ス ー パ ー
6. 駅
7. 駅　　広



1. 消 防 署
2. 郵 便 局
3. 児 童 会 館
4. 専門診療所
5. ス ー パ ー
6. 駅
7. 駅　　広



1. 消防署
2. 郵便局
3. 児童会館
4. 専門診療所
5. スーパー
6. 駅
7. 駅広



6　地区センターのモデル

6・1　地区センター商業施設規模

地区センターは、基本的には、1住区（従来のほぼネイバーフッド・ユニットにあたるものをヒューマン・セクターと称し、8,000人を単位とする。）に1ケ所設けた。図のごとく小学校を中心としたヒューマン・セクターと、地区センターを中心としたヒューマンセクターは相重なっている。

地区センターのうち、駅（地域センター）から600m以内、徒歩圏にあるものは、地域センターに含めた。

以上の考えをもとに、地区センターの支持半径最大500mと考え、キャッチメント・エリアを想定し、支持人口、規模を算定した。

6・1 地区センター商業施設規模

6・1・1 小売業

35万人の時3,925店成立し、地区センターへは40％の1,570店舗となる。

①全店舗数　＝1,570店

②計画店舗　①×40％　＝630店

③自然発生店舗　①×60％　＝940店

④計画店舗売場面積　②×35㎡／店　＝2.21 ha

⑤　〃　敷地面積　②×150㎡／店　＝9.45 ha

⑥自然発生店舗売場面積　③×35㎡／店　＝3.29 ha

⑦　〃　敷地面積　③×150㎡／店＝14.7 ha

⑧④+⑥　＝5.50 ha

⑨⑤+⑦　＝23.55 ha

6・1・2 81 対個人サービス業

5・9 商業施設規模算定論5－6より

1.全店舗数　＝310店

2.計画店舗　①×40％　＝120店

3.自然発生店舗　①×60％　＝190店

4.計画店舗建築床面積　②×50㎡／店　＝0.60 ha

5.　〃　敷地面積　②×150㎡／店　＝1.80 ha

6.自然発生店舗建築床面積　③×50㎡／店＝0.60 ha

7.　〃　敷地面積　③×150㎡／店＝1.80 ha

8.④+⑥　＝1.20 ha

9.⑤+⑦　＝3.60 ha

表9・6・1・(2)　地区センター構成規模

（1 Human Sector 8,000人の場合）

		建築床面積	敷地面積
商業施設	計画店舗17店	(50㎡×17) 850㎡	(150㎡×17) 2550㎡
	自然発生店舗26店	(50㎡×26) 1300㎡	(150㎡×26) 3900㎡
社会諸施設	公民館	300㎡	750㎡
	図書館 60㎡		
	集会室 } 200㎡		
	体育館		
	アミューズメント 40㎡		
	一般医診療所	260㎡	780㎡
	保育所	300	2,000
	公田管理事務所	53	60
	無集配特定局	30	100
	警官派出所	27	33
	公衆便所 掲示板		
	バス停 消火栓		
	ポスト 公衆電話		
計			6,673㎡（自然発店舗は除く）

表9・6・1・(1)　地区センターの規模（人口8,000人）

	小売業	対個人サービス業	計
1. 全店舗数	店 1,570×8/350＝36店	店 310×8/350＝7店	43店
2. 計画店舗数　1)×40％	14	3	17
3. 自然発生店舗数　1)×60％	22	4	26
4. 計画店舗売場面積　2)×35㎡/店	490㎡	105	595
5.　〃　敷地面積　2)×150㎡/店	2,100	450	2,550
6. 自然発生店舗売場面積　3)×35㎡/店	770	140	910
7.　〃　敷地面積　3)×150㎡/店	3,300	600	3,900
8. 4)+6)	1,260	245	1,505
9. 5)+7)	5,400	1,050	6,450

6・2　地区センターの立地について

立地について　Ⓐ小学校を中心とするヒューマンセクターの中心部に置く、Ⓑバスストップに立地させ、地区センターを中心とするヒューマンセクターを想定する。

という2つの方法があろう。港北ニュータウンでは、バスストップを中心とした地区センターを置いた。但し、地域センターへは少し遠い住区1、10、13、などでは、住区内のP1系に沿ってセンターを置いた。

バス停に置いたのは、

6・2・1 港北ニュータウンは、東京都と横浜市へ就業地をもつ居住者を主体とした“通勤都市”で人々の動きは、住戸→バス停→駅（↑徒歩　↑バス）

駅というルートが主体となる。つまり住区内では、バス停への運動性が強い。

6・2・2 そのためAの型にすると図のようにバス停へのP系と、地区センターへのP系という2つのペデストリアン・ウエイが必要である。

6・2・3 従来の団地のケースでも、人の多く集まるところに当然ながら商店は成立している。そして、人の集まらぬところの商店はさびれている。港北ニュータウンの場合、人の集まるバス停に地区センターを設けた。

6・2・4 更に、バス停にはP1が結ばれていることから地区センターは、P1に沿って伸びるであろう。

のためであり、住区内のP1に沿つて置くケースでも歩行者の動きに沿って配置するという原則を守った。

6・3 内部構成について

地区センターにおける計画店舗数は17店舗（小売業14店舗対個人サービス3店）を最小基準とする。ここでは1案として21店舗の場合の構成を示す。公団の「宅地開発計画基準」建研の「団地内店舗の経営に関する研究」などより表を作製し、結論値の最小店舗数（総計66店舗）の1/3を目安に決めた。

商業施設のところで検討したように、地区センターには大資本企業型近隣性店舗はできるだけさけ生業型近隣性店舗で構成する。

図9・6・2　地区センターの立地

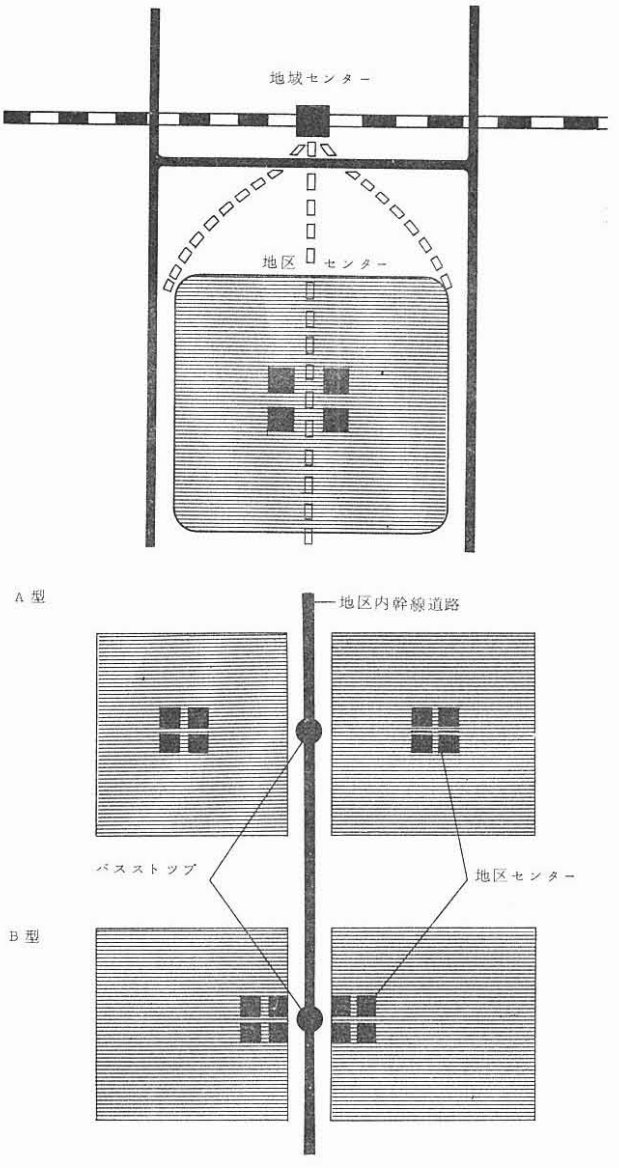
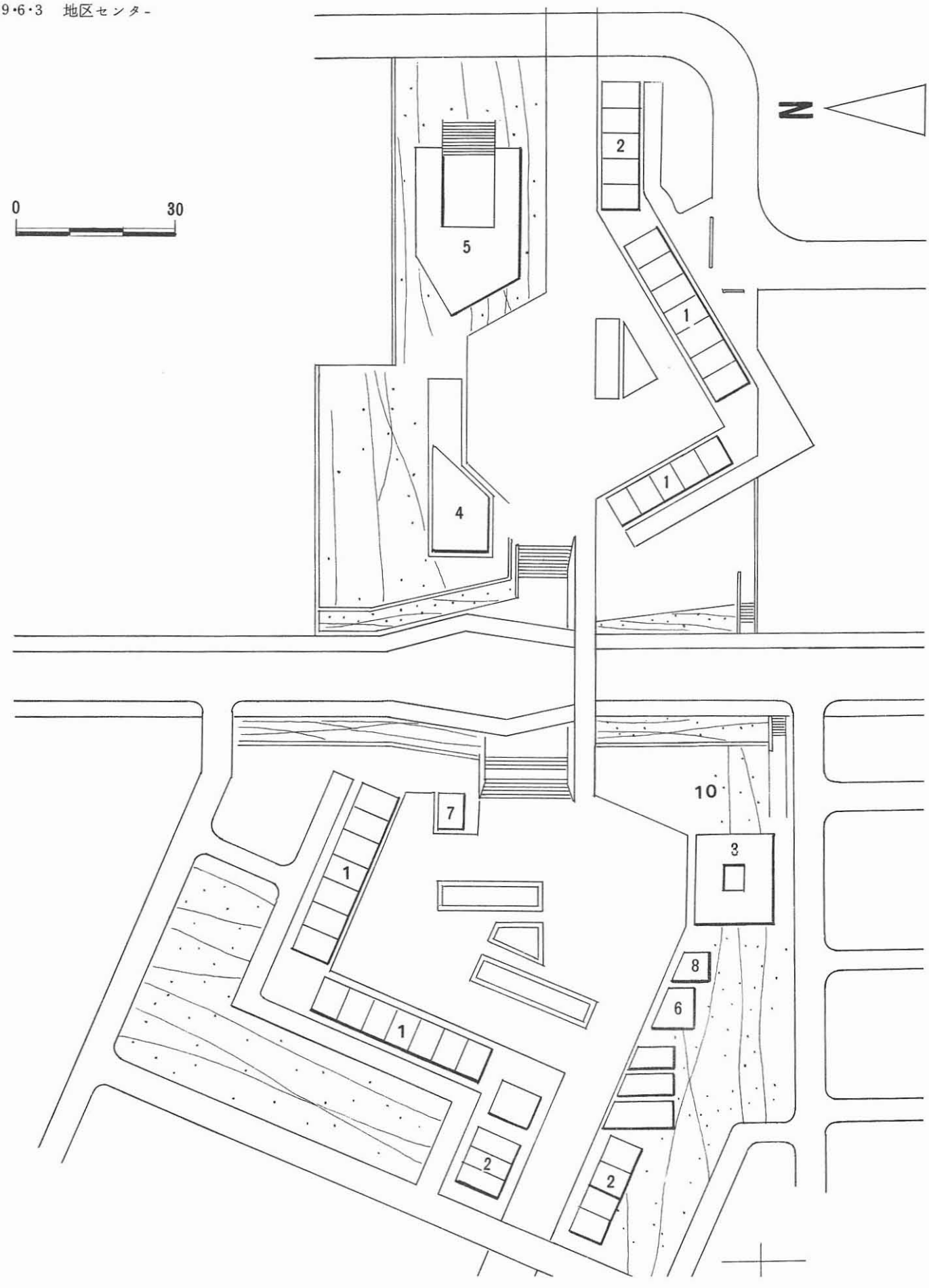


表9・6・3　地区センターの計画店舗数

		店舗数			店舗数
食料品	米、麦	1	衣料品	呉服、洋品	1
	パン、菓子	2		靴、履物	1
	鮮魚	1		荒物、金物、陶磁器	1
	食肉	1		家具電気	1
	果物、野菜	2	文化品	薬、煙草	2
	酒、調味料	1		書籍、文房具	1
	乾物、佃煮	1		花	1
	漬物、かんづめ		サービス	クリーニング	1
	茶、のり、茶器			計	21
	牛乳	1			
	飲食店	2			

1．計画店舗　　6．公団管理事務所
2．自然発生店舗　7．無集配特定局
3．公民館　　8．派出所
4．診療所　　9．バス停
5．保育所　　10．児童公園

図9・6・3　地区センター



終りに

計画全体を流れる基本的な考え方は、居住者の利便を商業面でいかにフィジカルな面から作りだすかであった。

終りにあたって、当計画案で十分検討できなかった点を指摘しておきたい。

●商業の内部構造については、スーパーと零細小売商の競合を分析したが、設計のレベルで、変動期にあるスーパーの配置、規模の分析ができなかった。

●それと関連して商業施設の経営面からのチエックも必要であろう。

参考文献

注1.千里ニュータウン居住世帯に於ける家計構造と購買施設利用形態に関する調査研究　1967.4.30　大阪府

注2.スーパーマーケットの小売商への影響とその経営動向
昭和39年5月　日本商工会議所

注3.商業統計速報　昭和41年
昭和42年12月　通産省

注4.住宅地の計画単位と施設の構成に関する研究
昭和35年12月　日笠端

注5.商店界を参考にした

注6.調査月報　国民金融公庫
1968.1 №82 を参考にした

注7.朝日新聞　昭和43年3月14日号

注8.通産省「わが国の商業」
通産省「スーパーマーケット業に関する調査」

注9.東京におけるスーパーマーケットの現状
昭和42年度　東京商工会議所

その他、スーパーに関する資料は、東京商工会議所、日本繊維経済研究所、中小企業経営指標、東京都等多くある。

●●●●○●●●●○レクリエーションとオープンスペースの体系化ーグリーン・マトリツクス

1　グリーン・マトリツクス ——— 137
2　計画概要ーオープンスペースのシステム ——— 140
3　計画諸元 ——— 143
3・1　住居群の低次グルーピングの媒介としての児童施設 ——— 143
3・2　公園 ——— 144
3・3　歩行者専用路 ——— 146

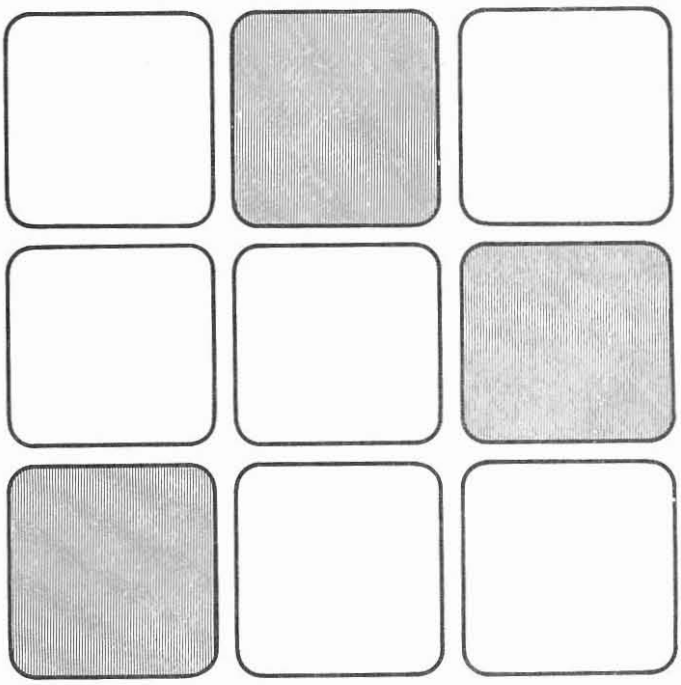
1　グリーン・マトリックス

ここにおいてとり扱う問題は都市におけるレクリエーション施設の中で非営利的施設についてである。非営利的施設とは、映画館、劇場、ボーリング場、スケート場等の娯楽施設を除く都市レクリエーション施設であって公園、緑地、スポーツ施設等オープンスペースがそれらに該当する。またここにおいてはいわゆる広域的レクリエーションの問題はとり扱われていない。

1.グリーン・マトリックス

都市におけるオープン・スペースの利用はきわめて広汎多枝な要素にわたっている。従ってこの問題を取り扱う場合、ただ単に公園等の処理のみでは問題の解決とはならない。既成市街地においても空間のレクリエーショナルな利用はさまざまなところに展開している。

例えば路地、社寺境内、河川敷地に展開するアクティビティと公園等におけるそれとを一体的な素としてとらえなければならない。港北ニュータウンにおけるグリーン・マトリックスの提案は、都市における種々のオープンスペース、例えば公園、住宅地の棟間、歩行者路、あるいは保全緑地等とアクティビティを誘発するような土地の資産、寺社、祠、樹林あるいは埋蔵文化財等の要素により、土地利用の性格づけを行いオープンスペースとしての機能の重ねあわせを行い、それらの空間あるいは要素を適宜連絡、あるいは関連させて一種のマトリックスとすることにある。現段階においては方法論的にも不確であり検討不充分ではあるが、この方法により都市施設の整備がより効率よくなされるであろうと思われる。



各要素の性格を明確にし、整理をする。

それらの性格に応じたオープンスペースとしての機能を各要素にオーバーラップさせてゆく

各要素を使用目的に応じて、適宜関係づけてゆく

図10-1-(1)　グリーン・マトリックス

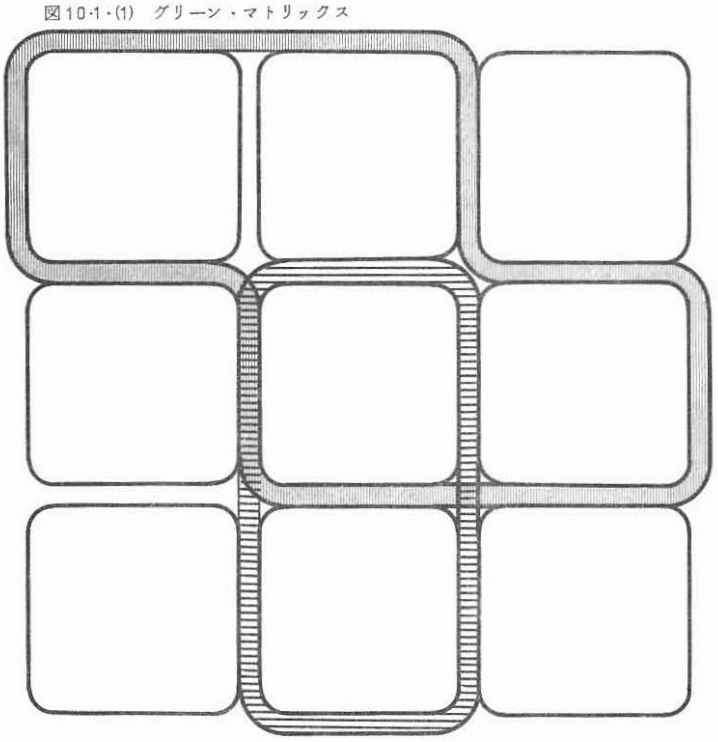
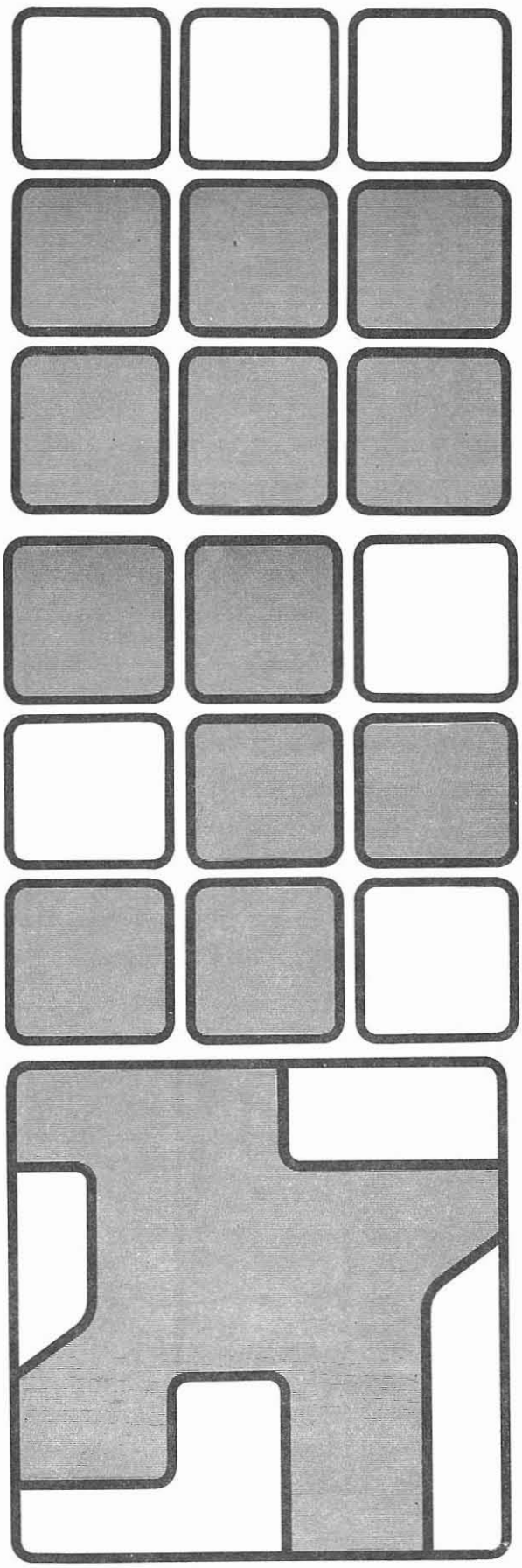


図 10-1-(1)　グリーンマトリックスの展開1

ヒューマンセクターの構成

分譲住宅地

集合住宅地



ＫＯＨにおけるグリーン・マトリックス展開の主要な要素は集合住宅地である。集合住宅地はその高層化とともに都市における公的オープン・スペースの確保の手段として多くの可能性をもつものと考えられる。すなわち、今日の都市におけるオープン・スペースの供給限度の低さをカバーする道具だてとして計画に導入することができるであろう。これは、小規模な戸建住宅によって住宅地が埋めつくされた時に満されない環境施設を集合住宅地が積極的にカバーしていくようにし、一種のインフラ・ストラクチュアーとしての機能を集合住宅地（集合住宅そのものではない）に負わせようとするものである。これによって、一般分譲宅地において確保され難い歩車分離、遊び場、その他環境、景観上の利点、及び防災上の利点をより効率よく具現化することが可能となろう。

ＫＯＨにおいては、分譲宅地をいくつかの小規模のグループに分散させ、集合住宅地との接触面を多くとることによって、上記の具体化を試みている。

分譲宅地のグループの規模は主としてV4道路における歩行者、車の混合交通の限度によって決定されている。さらに各分譲宅地のグループには集合住宅地とのジョイントとして児童公園が設けられる。これは遊び場その他のオープン・スペースを提供するとともに、歩車分離のためのものでもある。すなわち、V4道路から集合住宅地内の歩行者専用路－Ｐへのジョイントとして児童公園がＰの機能を包含する。

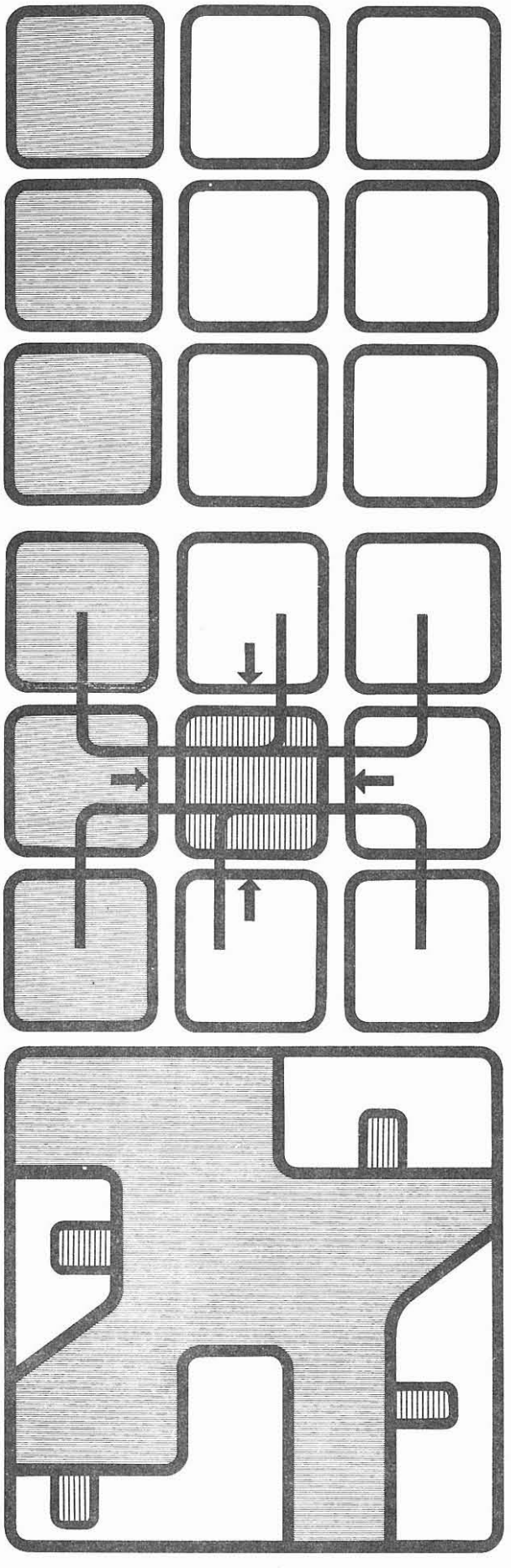
グリーンマトリックスの展開2

ジョイントとしての公園

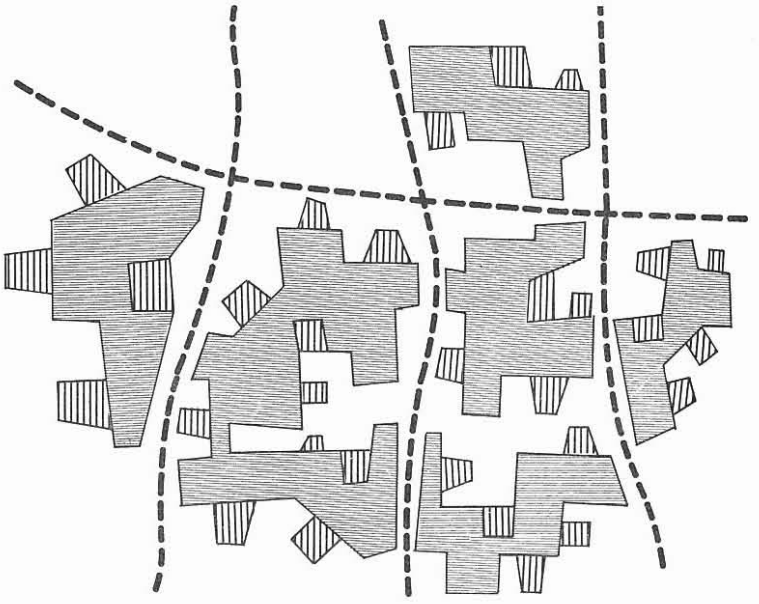
分譲住宅地

集合住宅地

公　　園



グリーンマトリックスの展開3



港北ニュータウンにおけるオープンスペースは分散型をとっている。これは利用形態に応じたきめの細かい配分を考慮したためである。分散配分は、児童幼児施設において特に顕著である。

これは各年令層の児童の生活圏に応じた施設配置をとると結果的に低年令層においては住戸の分散にともなって分散していくためである。またそれらを歩行者路と重ねあわせることにより、分散化を可能とし、利用の便も図っている。児童を対象としたオープン・スペースは、歩行者路に重ね合わされた線状のものと、それにぶら下る広場とからなる。一般的に公園内において設けられる遊戯施設は、地形等を利用しつつ歩行者路に設けられ、広場はボールゲーム等のための運動広場とする。小学校を中心とするヒューマンセクターにおけるオープンスペースは主として15才以下の年令層を対象とする施設として地区公園をカーセクター単位に計画する。地区公園は児童館と結んで地区児童施設としても機能する。地区公園は周辺地域の利用も考慮して外周部へ配置されている。さらに港北区全体を対象とするレクリェーション施設として早淵川沿いの谷間にスポーツセンターを計画する。

図10･2　点状の配分システム

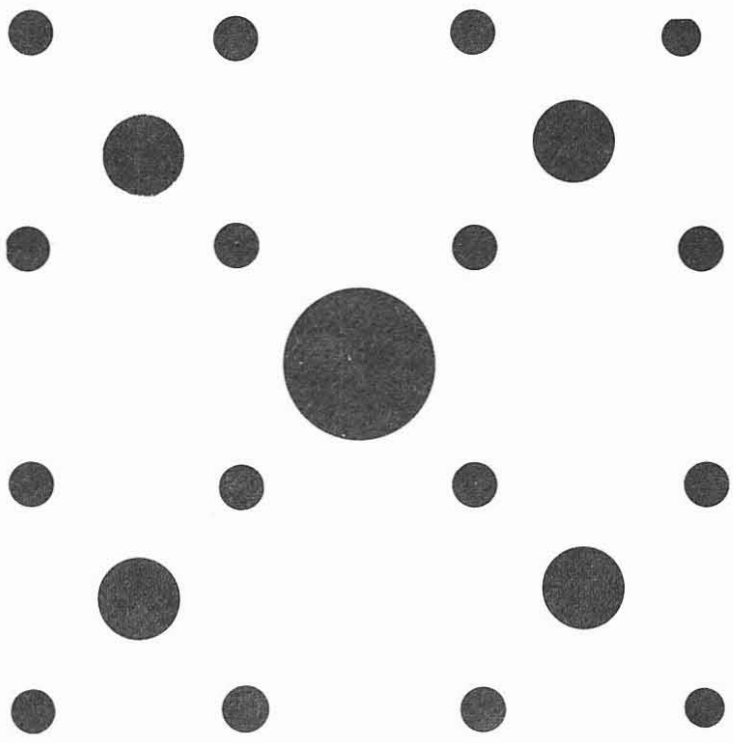
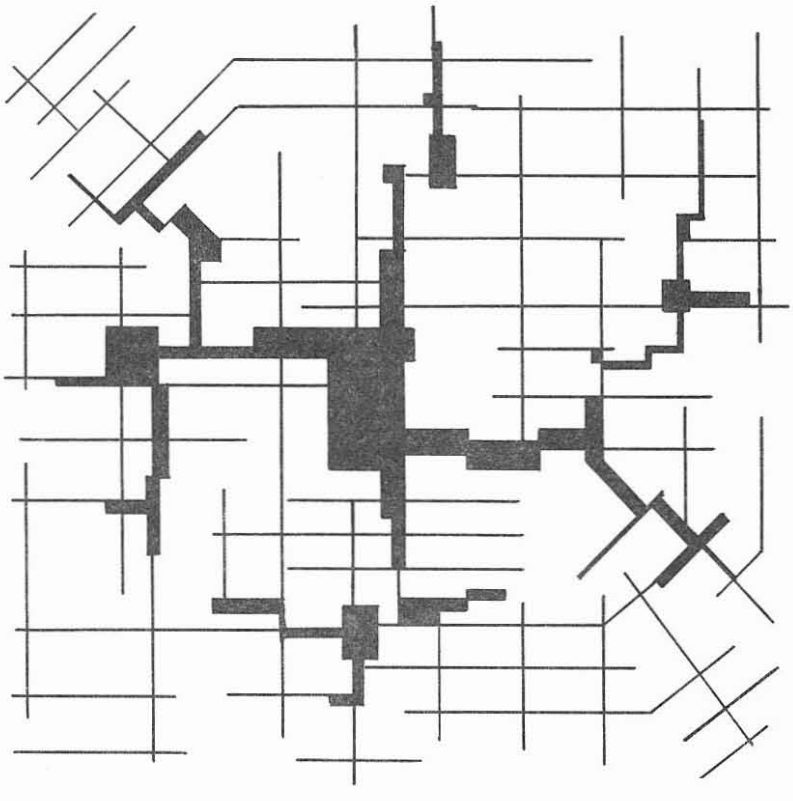


図10･2･(2)　歩行者専用路とオープンスペースの一体化



それぞれの分布特性に応じ、網状・線状・点状の配分システム

港北ニュータウンにおけるオープンスペースの序列は右のとおりである。
この外、中高層住宅においては棟間に園芸用のアロットメントを計画する。

各オープンスペースはヒューマンセクター内における住戸のグルーピングの媒介として計画されている。グルーピングは 1/10 ヒューマンセクターは特定の居住者によって占有される閉鎖的な系とし、歩行者路に対してクラスターを形成する。
1/16 ヒューマンセクターの媒介は集中住宅においてはプレイロットが分譲住宅地においては児童公園がなっている。
集合住宅においては 1/10 ヒューマンセクターはさらにプレイロット1を媒介とする小グループに分割される。各戸に庭のある分譲宅地においてはその必要は認められない。

歩行者路は地形に対応しながら目的的でリニアーな動きに対応するような形態をとっている。車道によるショートカットを防ぎ歩車分離を完全ならしめるためである。各オープンスペースはこの歩行者路に連結しそれを媒介として住戸のグルーピングが形成されている。ヒューマンセクター内のオープンスペースは専ら児童を対象としたメインテナンスの容易な小規模のものにとどめ、歩行者路と一体化して分散配分され、充分な管理を必要とする施設、主としてスポーツ施設は地区公園に集中させる。

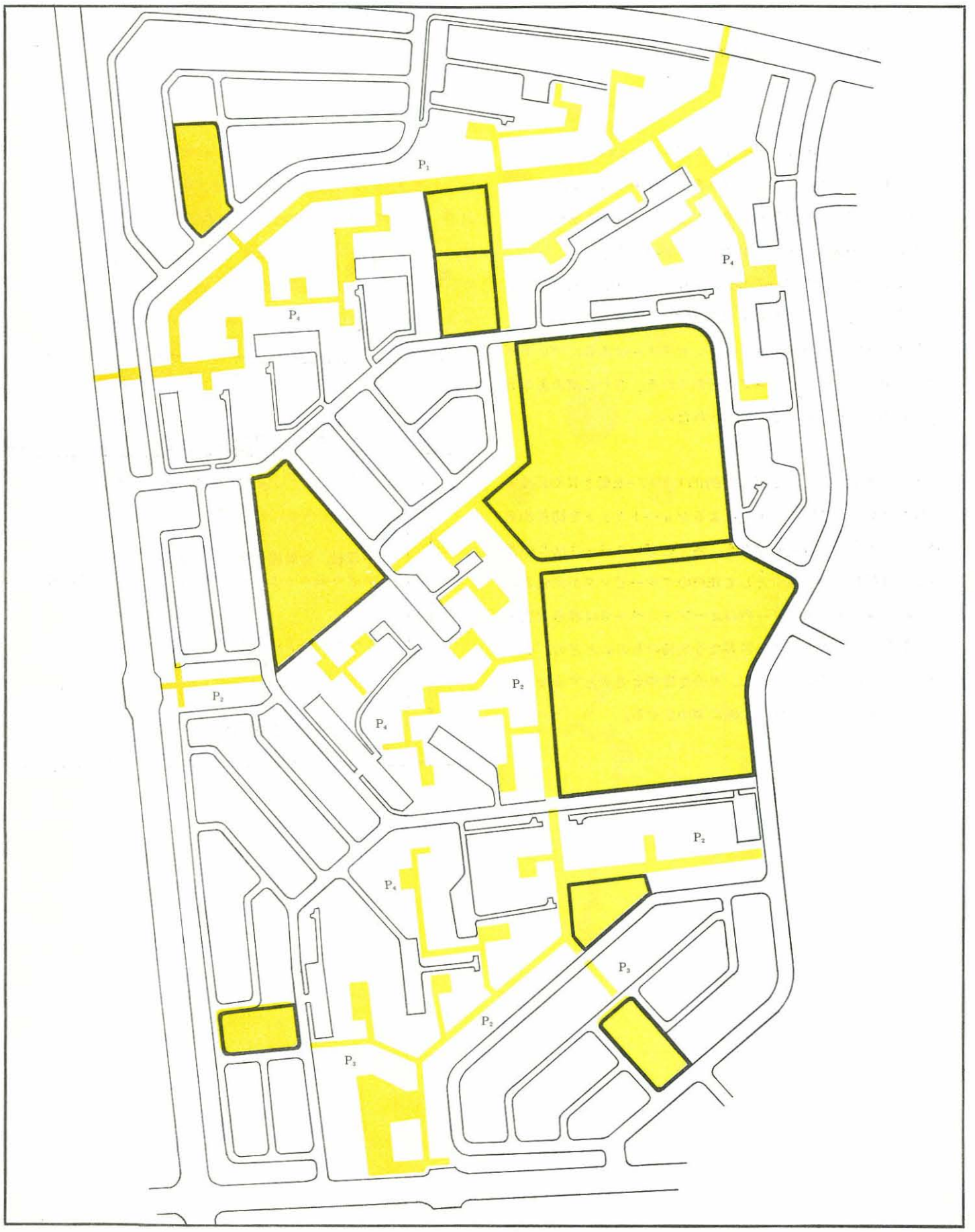
表 10・2・(1)　オープンスペースの序列

プレイロット1	1/64 ～ 1/32 ヒューマンセクターに対応	歩行者路と一体化
プレイロット2	1/16 〃	〃
児童公園	1/4 〃	0.25ha
少年公園	1 〃	1 ha
地区公園		8～10ha
スポーツセンター		35ha

表 10・2・(2)　歩行者路の段階構成

P_1	各駅中心に広がるショッピング・モール
P_2	小中学校、幼稚園への通学通勤路およびバス停ショッピングへのルート少年公園に結合、自転車路を兼る。
P_3	P_2 へのルート、児童公園に結合
P_4	集合住宅地内の歩行者路、プレイロット1および2を含む

図 10·2·1　ヒューマンセクターのグリーンネットワーク



3　計画諸元

3·1　住居群の低次グルーピングの媒介としての児童施設

3·1　住居群の低次グルーピングの媒介としての児童施設

児童がその成長段階に対応して異った能力、行動様式を持ち、したがってそれらに対応する施設の必要であることもいうをまたない。この計画においては表のような主体区分を設定した。

これら各年令層の児童はその能力、生活様式に応じた生活圏を形成している。生活施設はその利用主体の生活圏内に設けられなければならない。

生活圏の形成は一般にその生活拠点（住居）を中心に等方向性をもって形成されることはない。何らかの日常的で目的的なルートに沿って形成されていくことが知られている。（生活領域の形成に関する研究、鈴木成文、日本住宅公団'66参照）

主体別の生活圏の形成は表のようであると考えられる。

このような各層の生活圏に対応させながら各施設を配分すれば望ましい分布形態が得られるものと考えられる。すなわち、低年令層に対応するものは各戸に近接して極度に分散形態をとり高年令層になるにつれて、通学路、通園路となる歩行者路沿いに配分してゆくこととなる。また個人あるいは小グループにより利用されるものは分散配分され網状あるいは面状の形態をとり、集団の次元が高くなるにしたがって、しだいに線状、点状の分布形態をとるはずである。このような分散形態はいくつかの利点をもつ。すなわち、集中形にくらべて、生活圏の漸次的拡大が可能であり、そのため、集中形をとるフラットの児童は、漸次的拡大が可能なテラスハウスの児童よりも自立性のおくれが生じる。（生活領域の形成に関する研究、団地内幼児遊園設計画上の問題点、鈴木成文、日本住宅公団'67参照）という問題点もとりのぞかれる。また高年令層になるにしたがって、流動性も大きくなり、したがって、点状の施設配分では対応しきれず、いきおい道路へオーバーフローするといった現象が生ずることも、歩行者路のネットと一体化することによってカバーし得るものと考える。（レクリェーション活動の空間利用密度に関する研究、参照）

このような分散配分は逆にそれらオープンスペースを中核とした小規模な住宅のグルーピングを形成することとなる。低次のグルーピングの媒介は児童施設である。

各主体区分に対応するグルーピングの計画単位を表のように設定した。

表10·3·1·(1)　年令層別主体区分

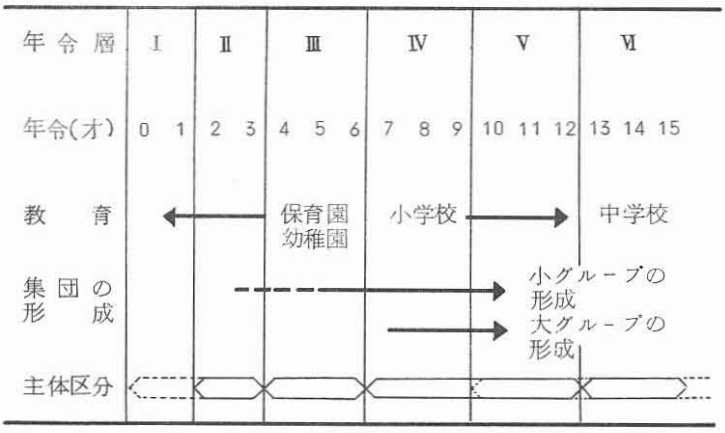


表10·3·1·(2)　主体別生活圏の形成

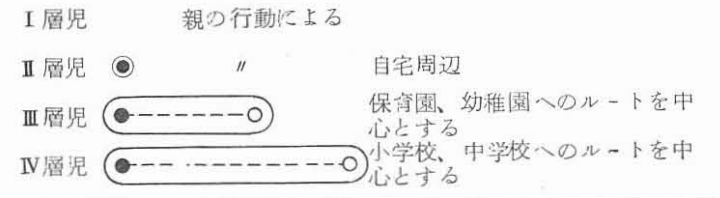


表10·3·1·(3)　主体区分別計画単位

年令層	I	II	III	IV	V⇨
住戸数	10戸	30－50	150-200	500	1,500　3,000
港北	HS/128	HS/64 - HS/32	HS/16	HS/4	HS/2　IHS
	(12-18)	(24-75) プレイロット1 2	(100-150) プレイロット	(400-600) 児童公園	(1,200)　(2,400) 少年公園
					幼稚園　小学校
				閉鎖系 ⇔	開放系

HS＝ヒューマンセクター（　）戸数

3・2　公園

港北ニュータウンにおける公園規模は、人口35万人を想定すると、
都市公園法の設置基準に基づけば 210 ha となる。
しかしながら種々の事例より、港北ニュータウンにおける供給限
度を 8 %と仮定した。すなわち公園面積は
　1,500 ha × 8 % = 120 ha（公団開発区域 1,500 ha）
スポーツセンターは別途 35 haとする。

表10・3・2・(1)　各ニュータウンの公園緑地比率

名　　称	千里ニュータウン	泉北ニュータウン	高蔵寺ニュータウン	多摩ニュータウン	研究学園都市	港北ニュータウン
面　　積			700ha	2,962	3,330	2500
計画人口	150,000人	180,000	85,000	300,000	150,000	350,000
公園緑地	22 %	10	8.8	11.1 （計画決定区域）	4.4	8

公園の段階構成は右の 3 案が検討された。（図参照）
3・2・1 児童公園 ― 近隣公園 ― 中央公園
3・2・2 児童公園 ― 地区公園 ― 中央公園
3・2・3 児童公園 ― 少年公園 ― 地区公園
　　（スポーツセンター）

ヒューマンセクター内の利用は主として19才以下の児童層となると見られること、但し草野球程度はできる必要があること、特にメインテナンスの必要な施設はある程度集中させた方が有利なこと、成人の利用は地区公園に集中しても問題はないという諸点により3をとることとした。面積配分は次のようにする。

児童公園　0.25 ha × 4（1HS）2 %
少年公園　1.0 ha × 1（1HS）2 %　} ヒューマンセクター 4 %
地区公園　8.0 − 10.0 ha × 7　6 %

表10・3・2・(2)　オープンスペースの段階構成

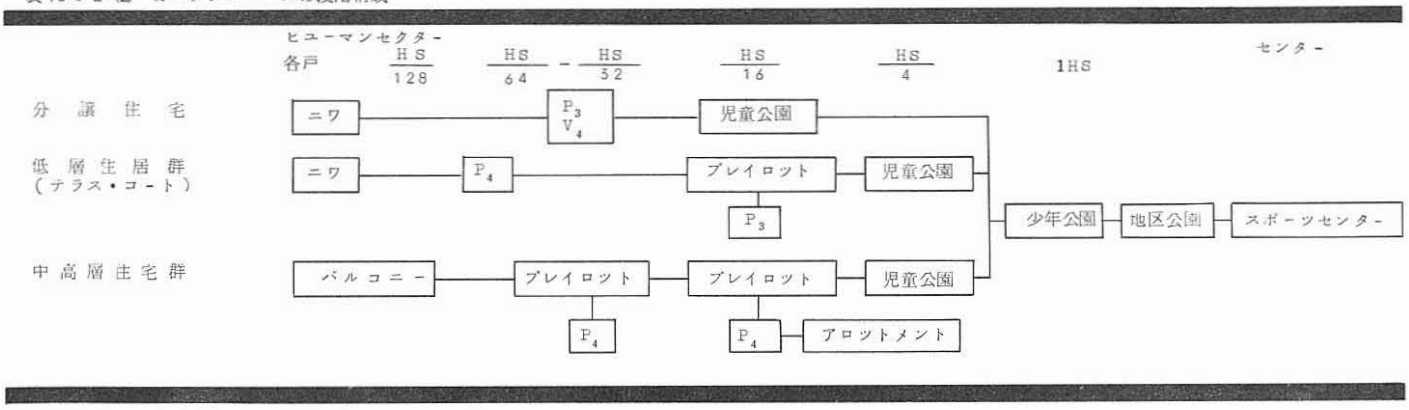
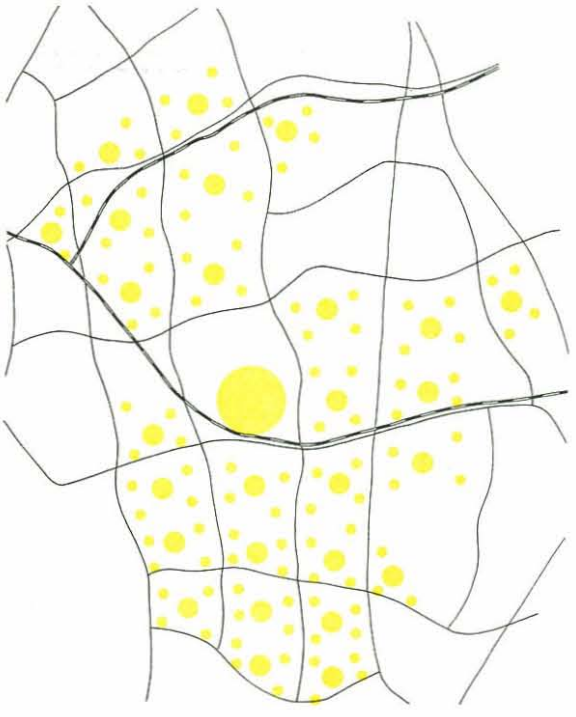
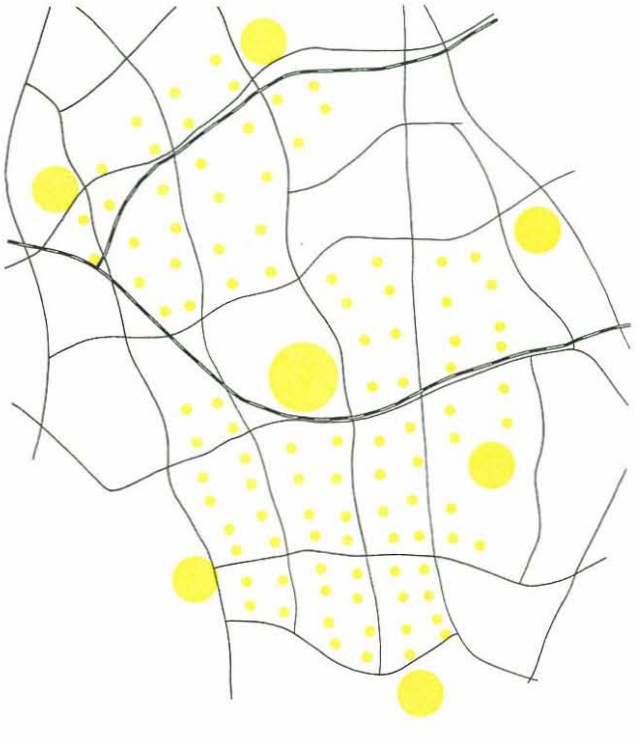


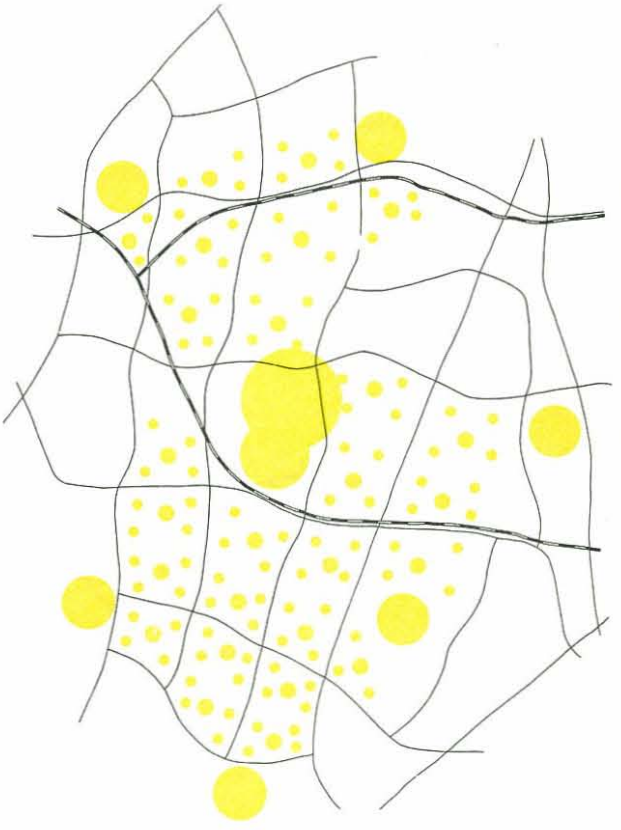
図 10·3·2 公園段階構成



3·2·1 児童公園－近隣公園－中央公園



3·2·2 児童公園－地区公園－中央公園



3·2·3 児童公園－少年公園－地区公園

3・3　歩行者専用路P

P1　平均巾員は 10 M～ 20 Mとする。

P2　平均巾員は 6 M、メインテナンス、及び緊急時のため最少6 Mは舗装する。

P3　平均巾員は 4.5 Mとする。プレイロット的利用を考慮する。

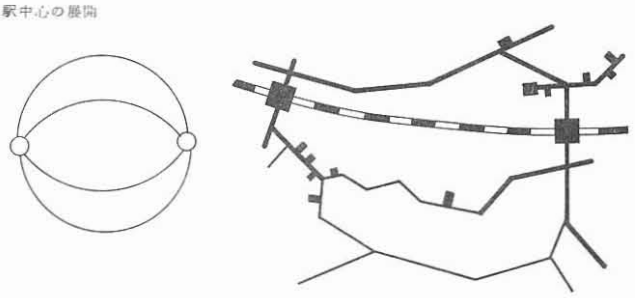
P4　集合住宅地内の通路で建物間のクリアランスによって形成される。プレイロット1及び2を形成する。

P1 — P3 は歩行者専用路として道路面積の中に含まれる。

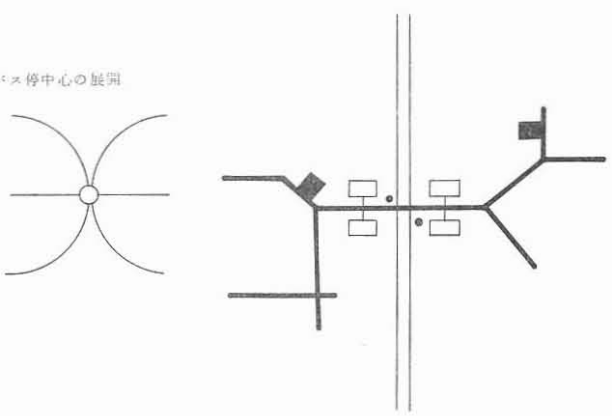
P_1 延長	7.5KM	7.5ha	0.5%（1500haに対して）
P_2	30.0KM	18.0ha	1.2%
P_3	3.0KM	1.5ha	0.1%
計			1.6%

●歩行者専用路の形態<歩行者専用路は目的でリニアーな形態をとる>

1. 駅中心の展開



2. バス停中心の展開



●●●●○●●●●○●ヒユーマンセクターとカーシステム

1　ヒユーマンセクターとカーシステムの考え方 —— 149
2　ヒユーマンセクターの構造 —— 150
2•1　歩行距離 —— 150
2•2　ヒユーマンセクターにおける歩行者路システム — 150
3　カーシステムとヒユーマンセクター —— 152
4　各ヒユーマンセクターと商業および社会施設の関係 - 153
5　ヒユーマンセクターのパターン —— 154
6　ヒユーマンセクター・バスセクター内の構造 —— 155
7　住棟群の構成 —— 156
7•1　住戸住棟タイプ —— 156
7•2　住棟群の単位 —— 156

今までのニュータウン計画はかなり道路を意識して作られるようになったが、歩行者中心、大量輸送機関優先をはっきりと意識したものは少ない。

港北ニュータウン計画にあたっては歩行者を中心にした計画とすること及びニュータウン全体として大量輸送機関の体系を完結させることによって自家用車にたよらなくても通勤通学買物などの用がたりる計画とした。

これらの計画をするにあたってヒューマンシステム、カーシステム、ヒューマンセクター、バスセクターという概念を導入した。

1・1　ヒューマンセクター

ヒューマンセクターというのは施設に対応した歩行圏のことである。ヒューマンセクターの規模に関する要素は施設の種類それに対応する支持人口、人口密度及び歩行距離である。ヒューマンセクターの概念の重要な点のひとつは様々な施設に対応するヒューマンセクターが考えられその組合せの自由度が確保されている点である。

1・2　ヒューマンシステム

ヒューマンシステムというのはヒューマンセクター及び施設配置を歩行者の側から秩序づける体系のことである。当計画はヒューマンセクターの自由度とヒューマンシステムの体系をもって施設の有機的構成をしようとしたものである。

1・3　バスセクター

バスセクターというのはヒューマンセクターをバスサービスのルートでつづったもので駅に対応し、バスサービスの単位になっている。バスセクターの規模をある大きさにすることによって日中でも頻度の多いバスサービスをすることができ、駅及び地域センターに対応することによって通勤通学買物交通の利便性を確保している。

1・4　カーシステム

カーシステムというのは道路の性格による段階構成とヒューマンセクター内に車が入る入り方のシステムのことである。

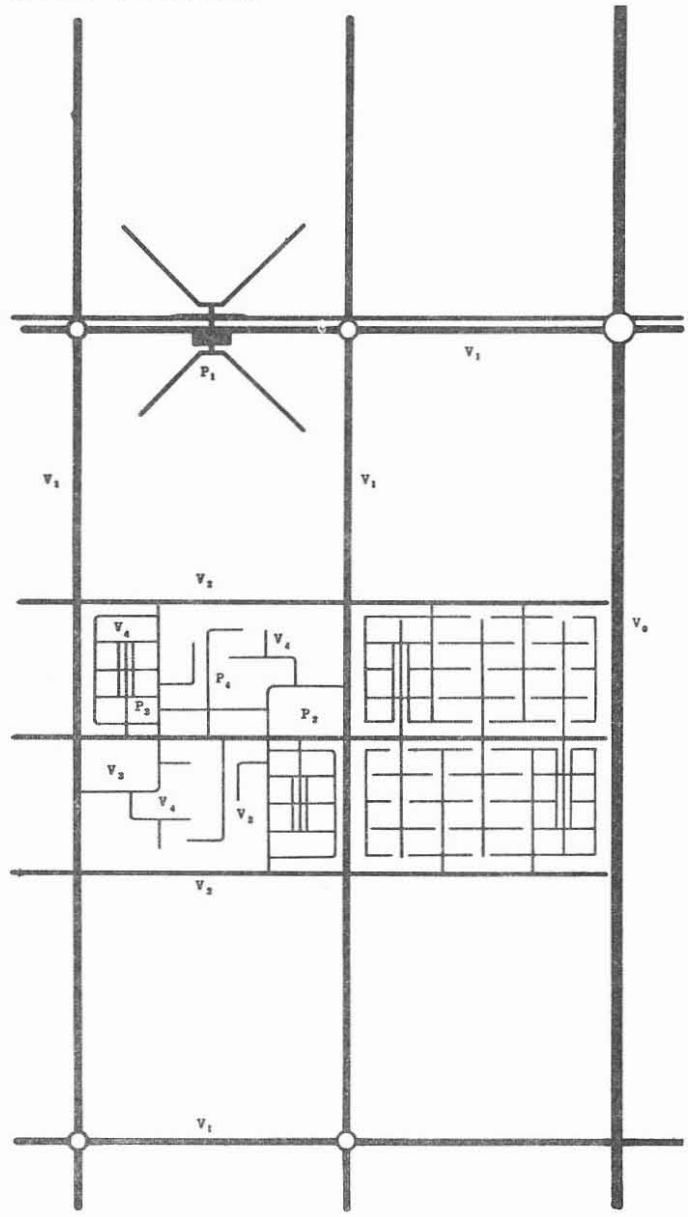
道路の性格は高速度道路、都市間道路をV_0、それに接続する地区幹線道路はV_1、以下V_2、V_3と区分する。

ヒューマンセクター内は地区センターに行く歩行者専用路をP_1、それに接続して分枝する路をP_2以下P_3、P_4と区分する。

この自動車を主体とした道路と歩行者専用路との接続点はV_1、V_2及びP_1の道路段階である。

カーシステムの概念の中にはたえばクルドサックを単位にしたカーセクターを考え、それをもとに、自動車交通の体系を組み建てる方策も考えられるが今までの日本の計画開発ではクルドサック等によるカーセクターを単位とした住域構成の例はほとんどない。本計画もカーセクターによる単位を考えずこのV_1、V_2以下ではヒューマンシステムを優先させ、ヒューマンシステムに合致した形で車をヒューマンセクター内に入れ各戸に接続するようにした。

図 11・1　道路段階構成



2　ヒューマンセクターの構造

2·1　歩行距離

2·2　ヒューマンセクターにおける歩行者路システム

（ヒューマンシステム）

この概念の構造を組立てる重要な要素は、人々の異なる目的、機能による歩行、行動とバス交通、高速度鉄道を主要な根幹としてそれに対応する社会施設、商業施設などで構成される。

2·1 歩行距離

住戸からバスストップ、ショッピング、あるいは教育施設、遊び場等への距離を決定する為に人々の歩行距離と歩行時間との関係を知っておく必要がある。通勤、通学について最大歩行時間を5分間と仮定すれば平担地の場合は最大400M、傾斜地の場合は勾配8％をとるとすれば350Mとなる。

2·1·1 住戸からバスストップまでの歩行距離

港北ニュータウンまでは、地形の分析資料から得られた結果を総合して住戸からバスストップまでの時間距離を後者の傾斜度8％最大歩行距離350M歩行時間5分を採用した。

2·1·2 住戸から鉄道駅までの歩行距離

駅を中心に歩行時間8分を限度とし、最大傾斜度8度を採用すると最大歩行距離は600Mとなるのでこの数値を採用した。

2·2 ヒューマンセクターにおける歩行者路システム

（ヒューマンシステム）

歩行者路はそれぞれ次のように目的によって分類されている。

P1各駅中心に広がるショッピングモール

↓

P2小中学校、幼稚園への通学通園路、及びバス停、ショッピングへのルート、自転車道を兼ねる。

↓

P3 P2へのルート

↓

P4 集合住宅地内の歩行者路

図 11·2·1·(1)　歩行距離と歩行時間との関係

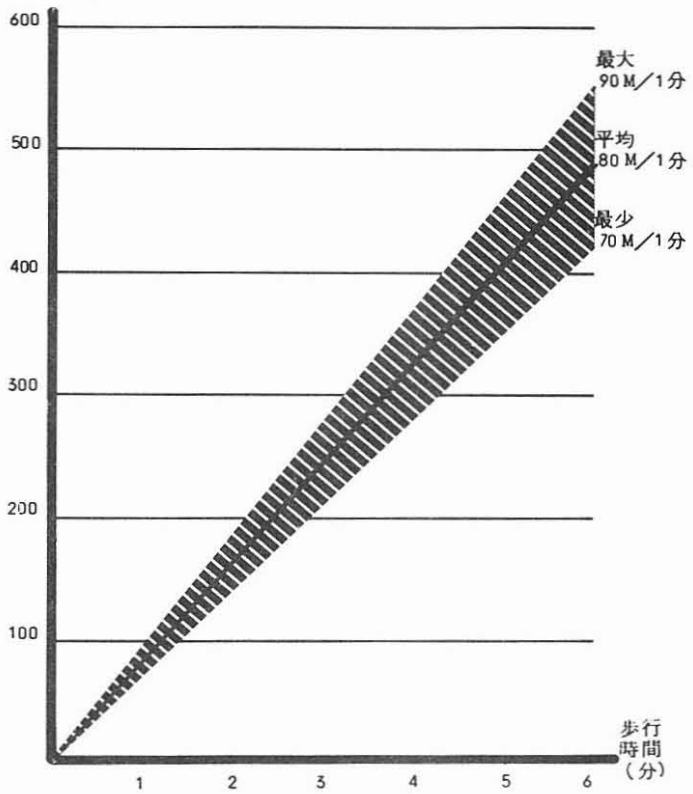
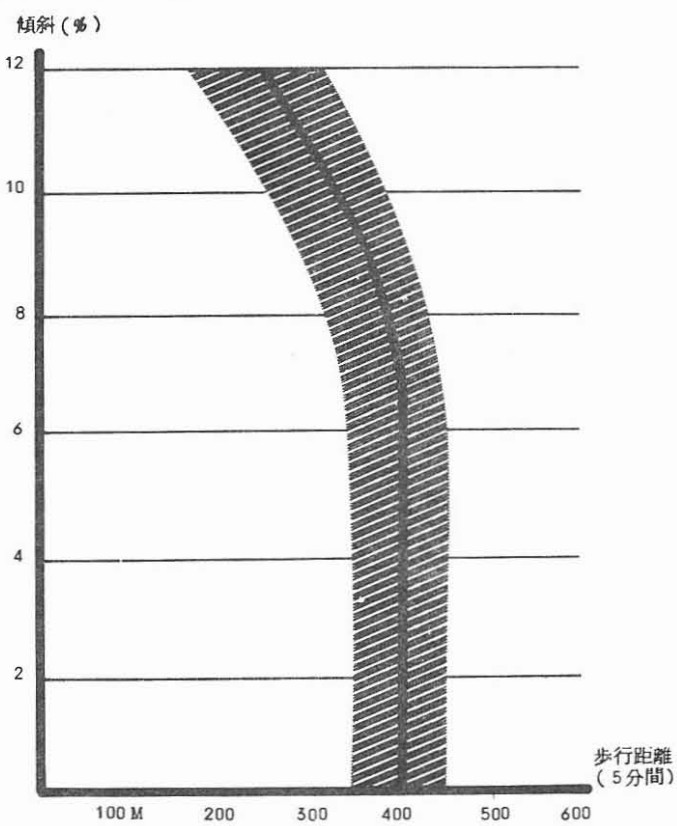


図 11·2·1·(2)　歩行距離と傾斜との関係



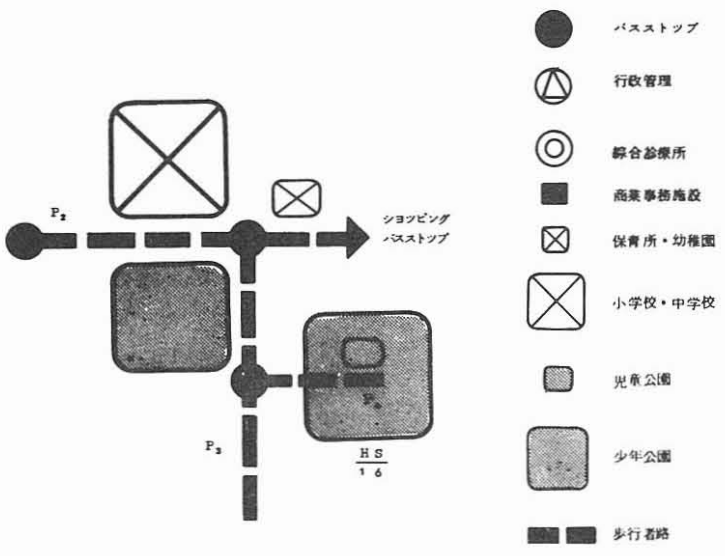
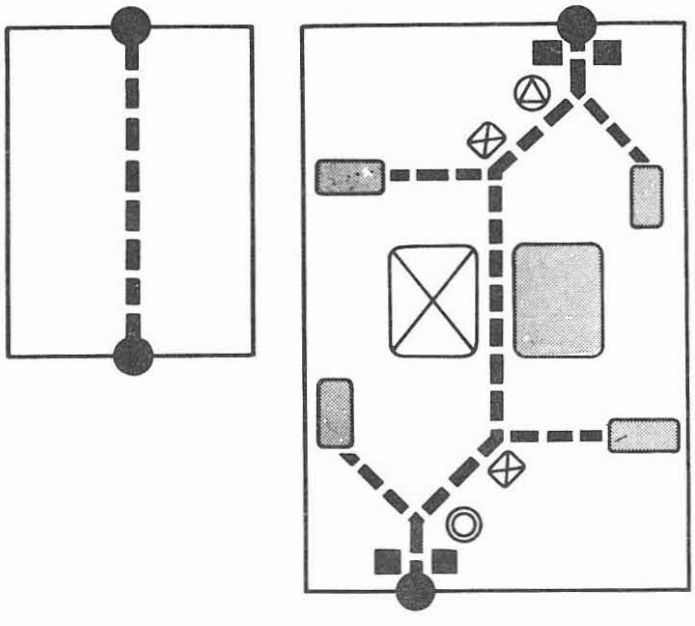
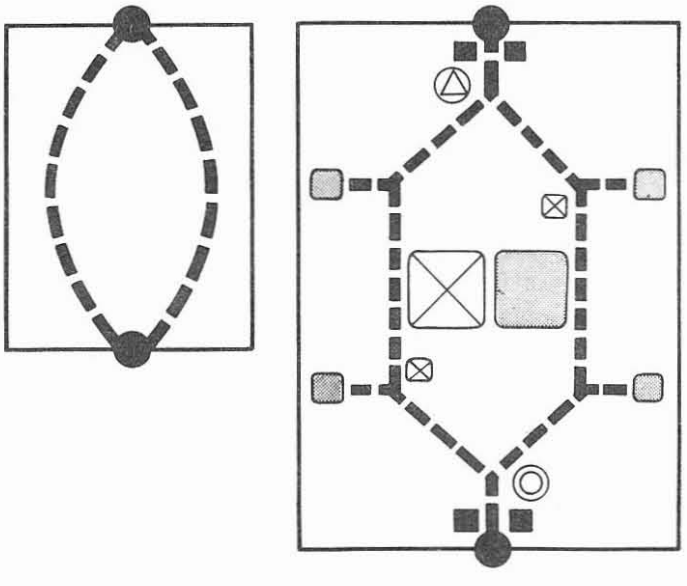


図 11·2·2　歩行者路システム



A ●ヒューマンセクター内でPが一路線に集中される場合
（主としてP1 がヒューマンセクターを通過する場合）



B ●ヒューマンセクター内でPが二路線に集中される場合

3　カーシステムとヒューマンセクター

域外からヒューマンセクターへの道路の入れ方として車を中心とする道路の段階的構成は次のように分類している。

V_0高速自動車専用道路

↓

V_1地区内サービス幹線道路（バス道路）

↓

V_2ヒューマンセクター幹線道路

↓

V_3ヒューマンセクター補助道路

↓

V_4住戸群へのサービス道路

3・1 中高層住宅に対するシステム

60～150戸単位の住宅群に対してV_4からクルドサックで取付け、さらにこのV_4から分かれたV_5が高層及び中層住居に対しては、エレベーターホール、又は階段室まで低層住居群に対しては歩行距離50Mをマキシマムとして住居群の一端までのびる。60～150戸単位の住居群に対してP_2又はP_3から接続する。各戸へのアプローチはP_4とする。

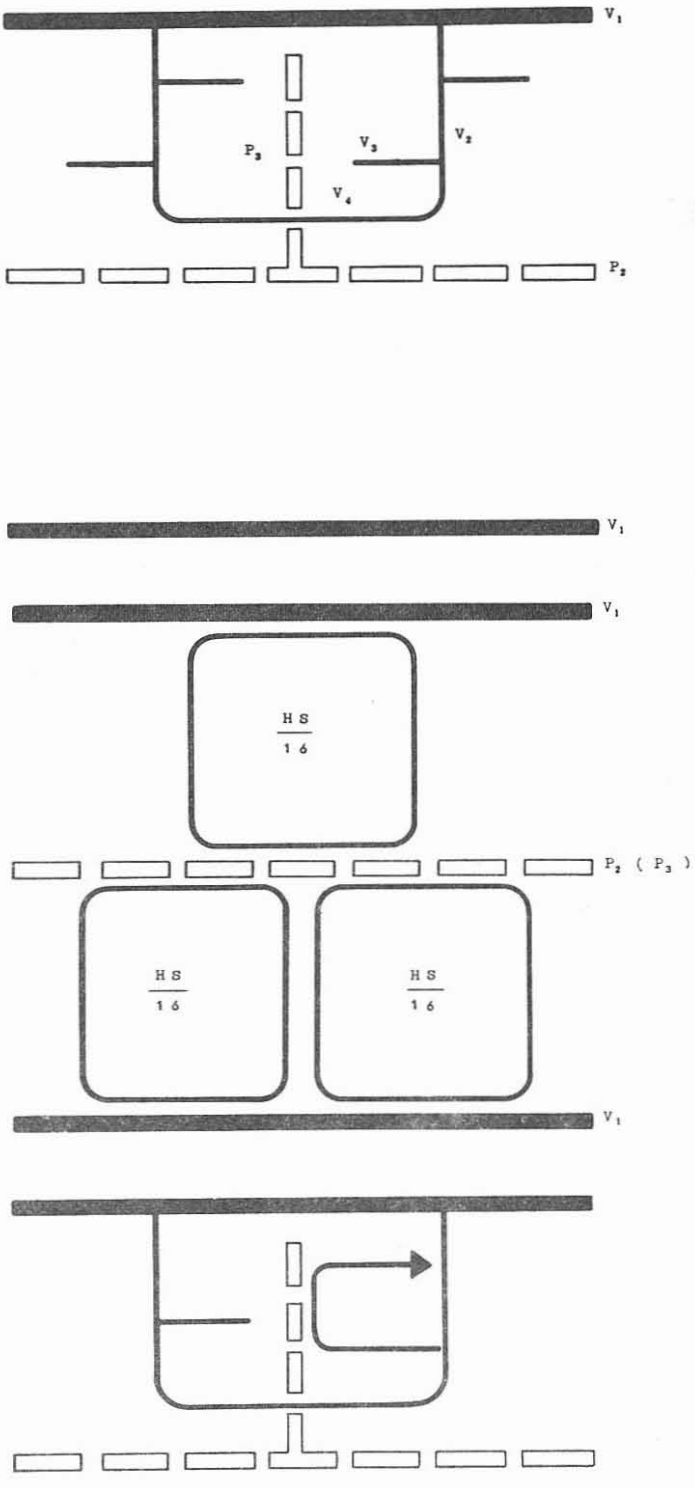
3・2 低層住宅に対するシステム

150～200戸以内のロットにサービスする。150～200ロット以下の群に対してP_2又はP_3が接続する。各戸へのアプローチは歩車混合となるから、150ロット以下の場合は支障無い。

3・3 諸施設に対するシステム

中学校はP_1に接し、小学校及び幼稚園はP_2に接続する。いずれもV_2又はV_3に面する。商業施設はV_3に接し、P_2に撃がる。P_2に面する民有地には計画外の自然発生店舗を予想している。

図 11・3　サービス道路のシステム



●緊急の時のルート

4　各ヒューマンセクターと商業および社会施設の関係

人々の集合離散の行われる密度の高い場所に立地可能な商業及び社会施設、またより環境的立地条件を要求する社会施設等といった配置の2つの方向性が考えられるので、これらの問題を把握しながらバスセクターとヒューマンセクター内に置かれる諸施設と規模、及びP系列V系列とを対応させそのモデルを作成してみると表11・4のようである。

ここでP系列とV系列にそれぞれ関係したもののうち商業と一部社会施設をまとめてゆくという事で地域センター、地区センターなど考えた。（商業・社会施設計画の項参照）さらにH·Sについては計画をしてゆくうえのスケールとして1 H·Sから1/64 H·Sまでを考え想定される密度と対応させた。

表11·4　バス・ヒューマンセクター内施設と対象人口

規模（HS）＼種別		商業施設	行政管理施設	教育施設	保健・医療施設	文化・厚生施設	交通施設	その他	P・V系例 P	P・V系例 V
ニュータウン	n・Hs	タウンセンター（デパート）	区役所出張所 警察署 消防署 郵便局	大学 各種学校	総合病院	中央公園 スポーツセンター 文化センター		供給処理施設 電話局	P_1	V_0
バスセクター	7・HS 〜 5・HS	地域センター	公団管理事務所	児童少年館 高校	単科病院 保健所出張所 老人・乳児施設 総合診療所	地区公園	地下鉄駅 バスターミナル	自動車修理場 ガソリンスタンド		V_1
	2・HS	V関係サービス施設		中学校						
ヒューマンセクター	1・HS（8,000人）	店舗｛計画 自然発生 マーケット 地区センター	警官派出所 郵便局（特定）	小学校	診療所 保育所	少年公園 集会所			P_2	V_2
	1/2・HS			幼稚園			バス停留所			
	1/4・HS（2,000人）					児童公園（フットパス）		公衆便所	P_3	V_3
	1/8・HS（1,000人）		ポスト 公衆電話 掲示板 消火栓			幼児遊園（フットパス）	駐車場 自転車置場	焼却場（団地）		
	1/16・HS 〜 1/64・HS					プレイロット2 プレイロット1			P_4	V_4

5　ヒューマンカクターのパターン例

人口－24,000人、密度－240 人、面積－約100ha小学校－2～3校駅までの歩行距離－600M、駅までの歩行時間－8分

図11・5・1　<バスストップ中心>のヒューマンセクターのパターン

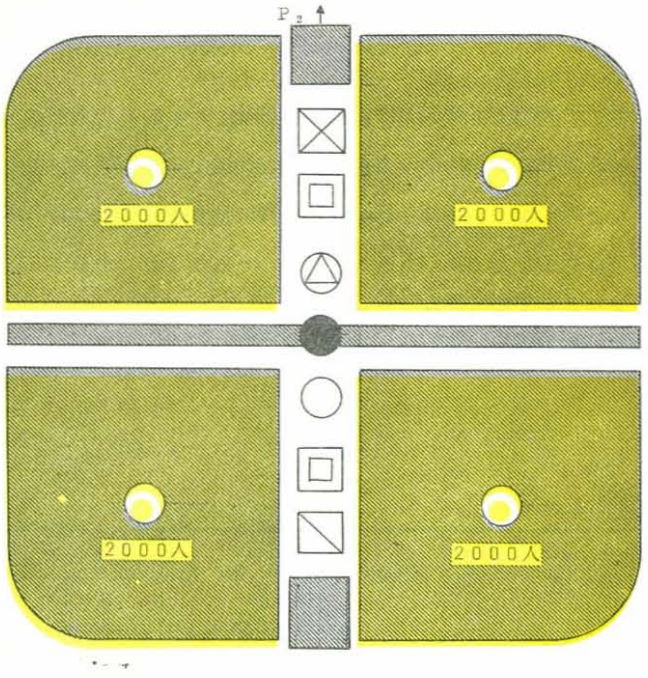
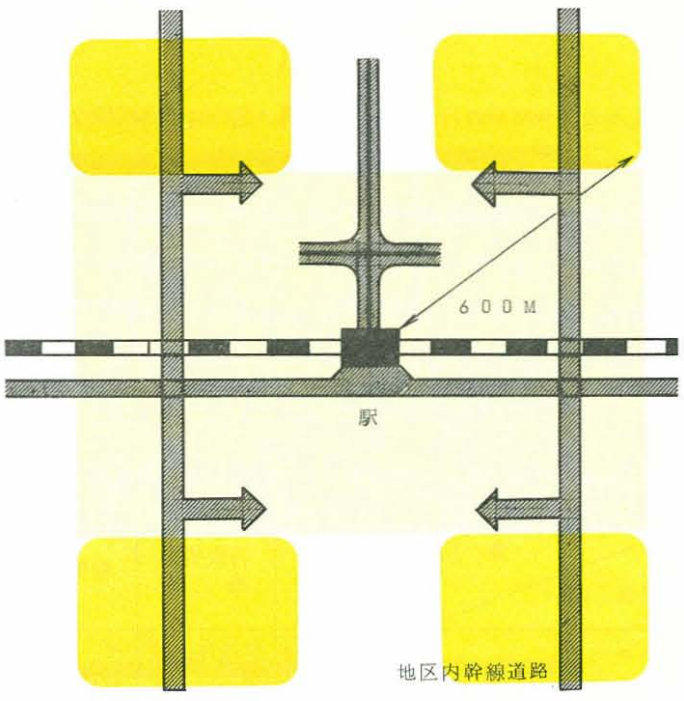


図11・5・3　<駅中心>のヒューマンセクターの人口と歩行距離との関係



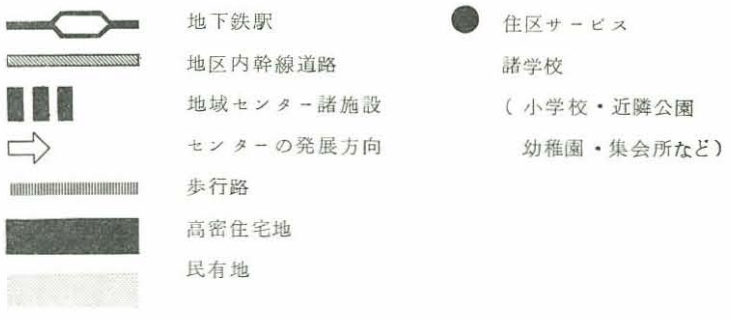


図11・5・2　<小学校中心>のヒューマンセクターのパターン

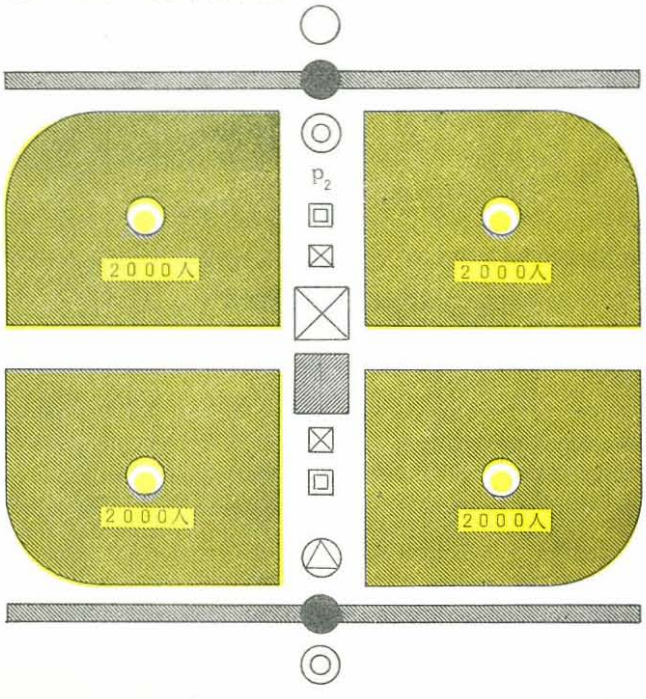
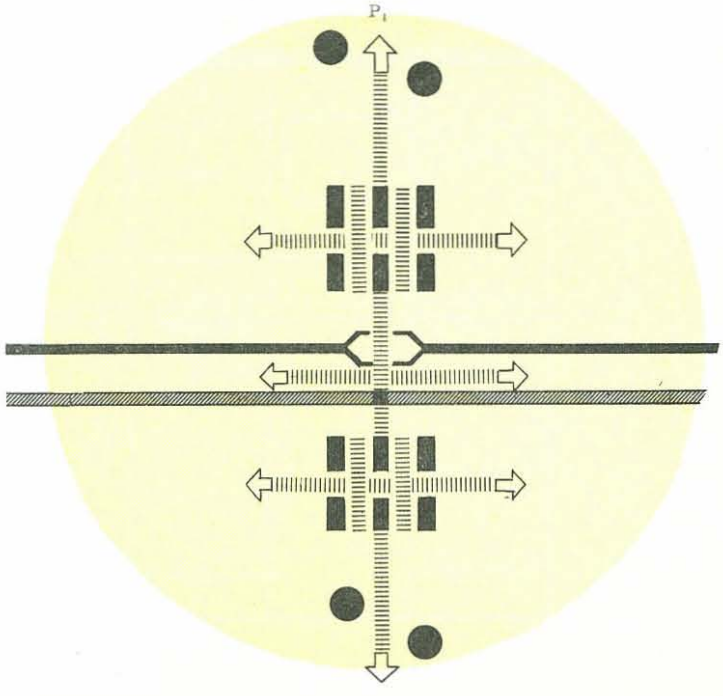


図11・5・4　<駅中心>ヒューマンセクターのパターン



6　ヒューマンセクター　バスセクター内の密度構造

密度構造については、通勤交通の手段と、立地的経済性によって決定されてくるものと考えられる。それで、ここではこの点に着目し、各駅周辺を高密度（500～700/ha）の高層住宅とし、バスストップなどを置く地区センターあるいは地形上考慮したところHa当り200～300人程度とし中高層住宅、さらに低密としてHa当り100～200人前後として低層住宅とする。これらの密度構造は、いちがいに決定してみても開発手法により、かなり異なるので一応の目安として前記の交通手段、高速度鉄道、バス輸送の面と商業施設、社会施設等の配置との関係で想定されうる密度とした。

図11-6　<バスストップ中心>のヒューマンセクターにおける人口密度（人/ha ネット）

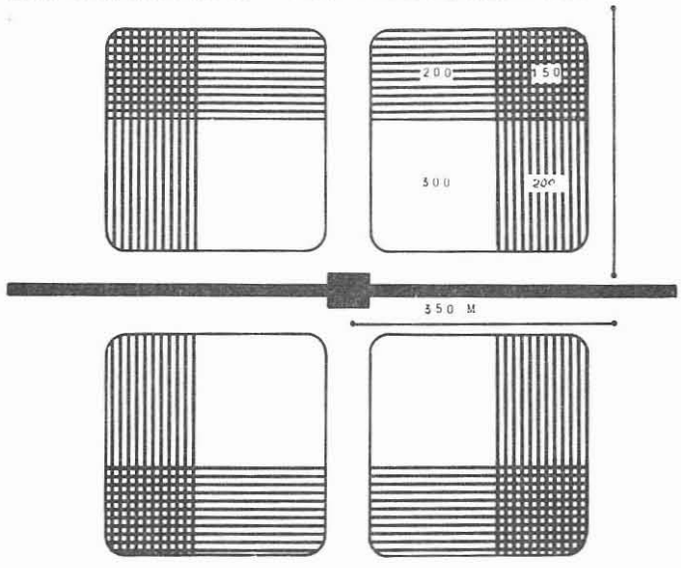
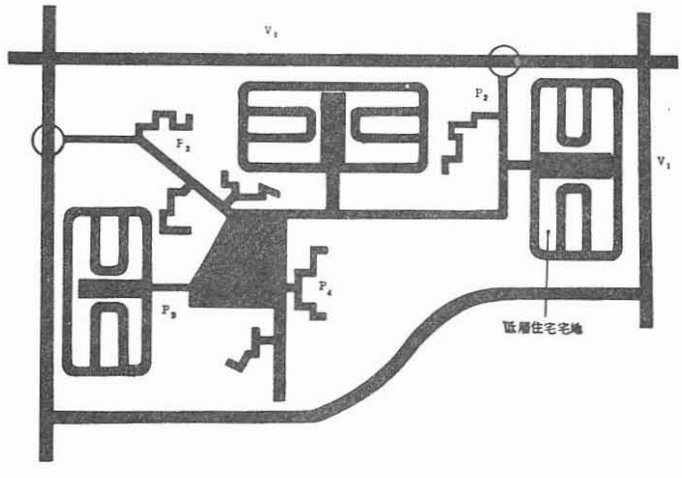
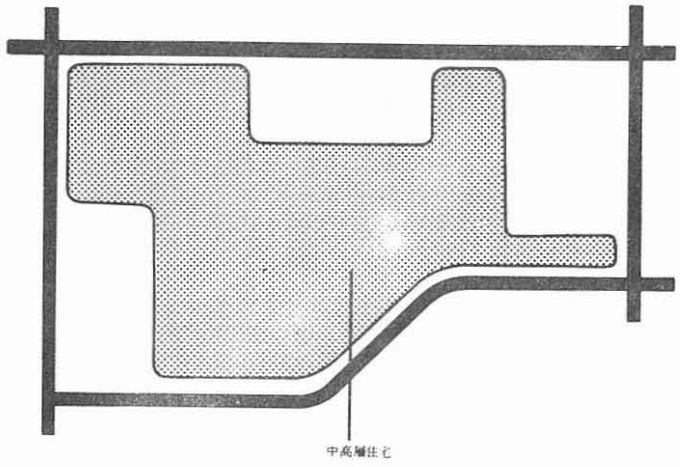


図11-6-1　ヒューマンセクターの構成モデル





7　住棟群の構成

7・1　住戸住棟タイプ

7・2　住棟群の単位

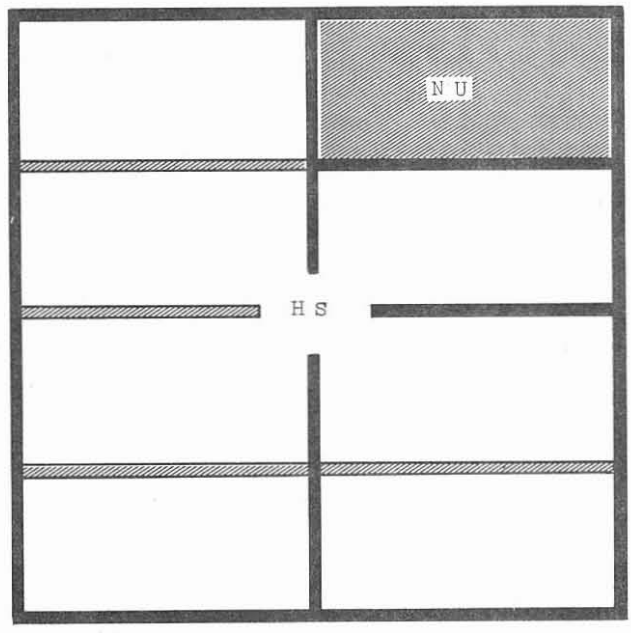
7・1　住戸住棟タイプ

KOH計画に使用される住戸タイプは低層、中層、高層のそれぞれ数種類である。低層住戸は2階建テラス、ハウス及び2階建コートハウスで、主に低密度住宅地と中密度住宅地に用いられる。中層住宅は4階又は5階建フラットで、中密度住宅地及び高密度住宅地に使われる。高層住棟は10～14階建のフラット、メゾネット、ポイント型等で鉄道駅周辺の高密度住宅地に使用する。

7・2　住棟群の単位

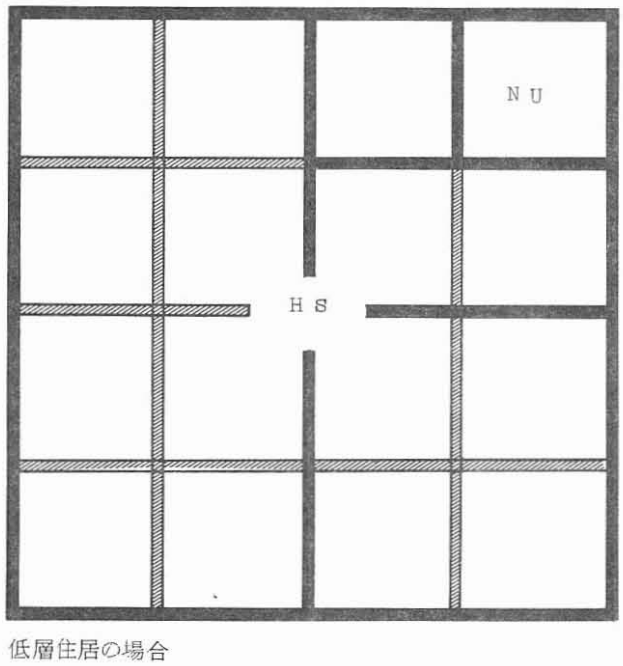
子供の生活や日常的な付き合いを通しての閉鎖的な空間の上限が100～150戸位であることは経験的に知られている。この範囲であれば（5階建中層フラットで3～5棟）一つのまとまりとして同時に把握することができる。そこで150戸前後を上限として住居群の単位を住戸タイプと対応させながら段階的に設定することにした。

図 11・7　住棟群の構成



中・高層住居の場合

$$HU = \frac{HS}{16} = 100 \sim 150\text{戸}$$



低層住居の場合

$$HU = \frac{HS}{32} = 40 \sim 60\text{戸}$$

●●●●○●●●●○●●港北ニュータウンと農業計画

1　問題の所在（農業地帯に於ける都市開発の基本方針）——159
1•1　将来も農業を継続していくタイプ——159
1•2　非農業へ移行していくタイプ——159
2　都市計画上からの所見——160
3　市街地内農地確保の手法——160
4　市街地整備と農業計画——161
4•1　段階的開発——161
4•2　開発の順序と開発手法——161
4•3　一次開発区域（A_1+A_2）——161
4•4　農業地域（B区域）——162
4•5　農業地域配置計画案——163
5　市街化と農業経営——164
5•1　都市内農業のあり方——164
5•2　市街化に対応した農業経営——164
5•3　港北ニュータウン地区での畜産経営——165
5•4　農業地域での農業手法——165

1　問題の所在（農業地帯に於ける都市開発の基本方針）

1·1　将来も農業を継続していくタイプ

1·2　非農業へ移行していくタイプ

都市近郊における農業地帯への市街化の進行には近年目覚ましいものがあるが、農業側からみても、それ等都市側からの様々な圧力に抗して、農業自体を改善して、都市化に即した農業の経営形態を生み出してきた。すなわちこれが近郊農業或いは都市内農業といわれるものである。

●港北ニュータウンの計画区域内居住者は、その大部分が農業経営者であって、その経営形態も年々近郊農業へと移行しつつあるのは前述の通りである。このように漸次的な変移が行われつつある地区での大規模なニュータウンの開発に、農業経営者側からの反発があるのも至極もっともと思われる。農業生産の基盤である農地が宅地化された場合、生れ落ちてよりこのかた農業に従事してきた人々は転換或いは転業しなければならないという事実に当惑するであろう。

●しかし、近い将来、いろいろな形でやってくる都市化の波に対して、果たしてどれだけの農家が、将来の適切な農業形態を予想し得て、農業経営を存続させ得るかが甚だ疑問である。資力面或いは、技術的な問題の外に、農業生産のための外的環境条件は大きく変化してしまうと予想されるからである。反対に、宅地への転用がやみくもになされ、その結果として、既成市街地の如く、都市機能を充分発揮し得ない市街地の出現が怖れられているわけである。

●ニュータウン開発がなされ、そのために大なり小なり土地の買収を要請された農業経営者達の進路は次のようにさまざまである。

1·1 将来も農業を継続していくタイプ

①　農地の多くを売却しないで、農業を継続するタイプ

②　農地の一部を売却して、それを資本に新しい農業経営を行なうタイプ

③　全農地を売却して、もっと低地価の地域に広大な土地を求めて農業を継続するタイプ

④　将来は農業をやめるが、それまでの過度的段階として農業を継続するタイプ

1·2 非農業へ移行していくタイプ

①　すでに非農業への移行過程にあるタイプ

②　ニュータウン開発を機に非農業へ移行するタイプ

③　ニュータウン開発のためにやむを得ず非農業へ移行するタイプ

以上のうち非農業へ移行していく農家については、ニュータウン開発側にとって別に抵抗は受けないであろう。生活転換、或いは離農家対策の方途を考慮する義務が残るだけである。将来も農業を継続しようとする農家については開発側との間に問題が残る。すなわち現在は開発に積極的には参加できないが、近い将来には市街化されることを予想しており、現在はそれまでのつなぎとして農業を続ける場合、或いは現在時点では永続的に農業を継続しようとしているが、近い将来何かの事情で非農業継続を余儀なくされた場合等都市開発に段階的な受け入れ態勢が必要となろう。従って農地でありながら将来の市街化をも予想した基盤整備をも考えられよう。

以上は“港北ニュータウンと農業”について、主に農業対策の面から考慮したのであるがこれとは別に、純粋に都市計画上の立場からの問題がある。その関係は表のようになろう。

港北ニュータウンと農業の関係	農業対策の立場から解明	農業計画
	都市計画上の立場から解明	

依って本農業計画は上記2つの立場からのつめによって可能となる。

●一般に都市近郊の農業経営の集約化は次のような段階を経る。

第1段階 —— 米、麦、いも型

第2段階 —— そ菜型（根菜型）

第3段階
- 酪農型
- そ菜型（果菜型）

第4段階
- 酪農型（多数頭）
- 養豚型（〃）
- 養鶏型（多数型）
- そ菜型（葉菜型）
- 花卉型
- 芝枝物型

2　都市計画上からの所見

3　市街地内農地確保の手法

第5段階 —— 観光型、　　リエーション型

港北区に於いては、第4段階に既にかなり入っており、第5段階の形成への入口にあると考える。
都市計画上の立場からの所見については次に述べる。

2.都市計画上からの所見
農業地帯を都市内或いは都市に接近して設置させようとする場合、都市計画の立場からはいろいろと問題を指摘できるであろう。
先ず第1に都市環境上農業地帯はどうしても相容れない要素をもっている。元来農地は農産物の生産する場であり、都市は住いの場である。このように、土地利用面では集約利用、疎放利用というような経済構造の差異、住生活、住民のコミュニテー等社会構造上も大きな差異があるわけであるが、これに対して近郊農業という形で、農業側は都市側に近づいて来た。しかし、農業生産課程での臭気、騒音、排水処理等の公害は依然として残っている。このような公害さえなければ農地は都市にとってはすばらしいオープンスペースを提供することになるが、良好なる都市の居住環境を壊したり、都市としてのまとまりを阻害するような土地利用は許されない。よってもしニュータウンのような都市内で農業的土地利用を続ける場合、その営農形態、規模立地等は極く限定されることになる。したがってこのような条件を充す農業の経営形態を考える必要がある。—→ 都市農業のあり方
農業地域がそれ自体農業経営の基盤として、更に都市のオープンスペースとして残そうとするには、かなりの困難が伴うであろう。つまり、都市域にあってはその高地価の故に、高生産を要求されるため、これまでの労働集約的な農業経営から、資本集中、土地の高密度利用による農業経営が要求されるのであるが、これに対して、資力的、意欲的にもついていけない農家が生じてくるであろう。従って、意欲的に都市内に生産緑地を計画するにはそれなりの援助、或いは新しい手法が必要となろう。
—→ 市街地内農地の確保の手法
—→ 農業法人

3 市街地内農地確保の手法
積極的にオープンスペースとしての生産緑地を市街地内に確保しようとする場合、その手法としては次の二つが考えられる。

3·1 ニュータウン内に農業継続希望者の農地を集めて“農業専用地区”を設定する。
3·2 地方公共団体（または公団、公社）が地区内に農業用地を取得し、農業希望者に譲渡または貸付を行う。

具体的には3·1は市街地内に農業専用地区を設けるものである。しかし、現段階では、市街地内に永続的に用途を制限する専用地区の設定にはかなり疑問がある。すなわち、市街内で、周辺の地価は上昇していくが、その地価に見合った農業生産を上げられなくなった場合、転換が不可能であるということで負担はすべて農業経営者がかぶるということになる。
3·1に対して3·2は負担を地方公共団体（または公団、公社）が負うわけである。すなわち農業経営者は、経営を市なり公団なりから依託されるわけである。3·2は緑地大系（グリーンマトリックス）の一環として農業地域を配置することも可能である。しかし、公共団体側に大きな資金の裏付けが必要である。
以上より、3·1、3·2それぞれ難点があるが、もしも農業地域を是非ともという場合には、3·2を採用すべきであろう。この場合、設置の趣旨から言っても、単なる市街地内の生産緑地としてのオープンスペースではなく、地域の居住環境を保持し、向上せしめるようなものでなければならない。—→ 都市内農業のあり方

市街地内に農業用地を確保しようとするに際しての問題は大略上記の如くであるが、これは、区域内農業経営者に対する対策とは異ったものである。すなわち市街地内の農業用地は、殆んど都市環境上からの要請に依るといって良く、農業経営者対策は、“市街化整備”の手法に依るべきであろう。

4. 市街化整備と農業計画
4・1 段階的開発
4・2 開発の順序と開発手法
4・3 一次開発区域（ $A_1 + A_2$ ）

4 市街化整備と農業計画

4・1 段階的開発

都市開発を農業経営の転換の速度に合わせた場合、その開発は表4・1のようになると思われる。

1次開発とは今次開発である。2次開発とは極く近い将来に行うべき開発、3次開発とはそれ以後の開発である。

表 12・4・1 段階的開発

農業継続希望者農地	・専業農 （将来まで転換の予定のないもの）㋑㋒	
	・専業農 （近い将来転換） ・兼業農 （近い将来転換）	
農業非継続希望者農地 （都市開発地）	・専業農 ㋐㋓ （転換者） ・兼業農 ㋔ （完全に兼業を主とする）	
	1次開発 2次開発 ※	3次開発

4・2 開発の順序と開発手法

上記の段階的開発を実現する方法として1案を示す。

段階①全地区内での可能な限りの買収

〃 ②交換分合

農業継続希望者所有地 ⟶ B

〃 過途的 〃 ⟶ A_2

〃 非継続 〃

（買収地を含む）

※1 〃 ③買収地が全体の一定割合（4～5割）になるような区域の設定（区画整理） ※

〃 ④A_2 地区：将来の市街化に対応する農業基盤整備（もしも必要なら）

※1次開発（区画整理）

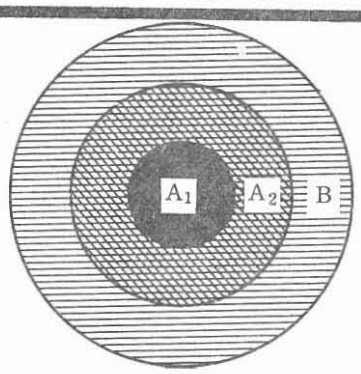
（耕地整理）

〃 ⑤A_2 地区：近い将来に2次開発（区画整理）

〃 ⑥B 地区：将来に3次開発（必要があれば）

※1 1次開発及び、2次開発は同時期に、減歩率等の条件に段階をつけて行っても良い。

図 12・4・2 ニュータウン開発区域図



A_1 — 完全市街化区域
A_2 — 市街化転換区域
B — 農業区域
$A_1 + A_2 + B$ — 市街化整備区域
$A_1 + A_2$ ——— 一次開発区域

4・3 1次開発区域（ $A_1 + A_2$ ）

一次開発において、区域A_2は将来市街化を予想した農業地域であり、区域A_1は区画整理による完全市街化区域である。A_1,A_2共、その面積規模は、今後のニュータウン区域内農家の戸別意向調査にまたねばならないが区域A_1はできるだけ多く、区域A_2はできるだけ少くした方が後に都市側の問題は残らないであろう。

区域A_2についても1次開発時に区画整理することが望ましいが、将来の市街化に備えた街路網をあらかじめ決定しておくなどすればそれよりも疎な農道による耕地整理だけでも充分であろう。何れにしても区域A_1、区域A_2とも、減歩率などで不平等の起らぬようにせねばならない。

4・4　農業地域（B区域）

4・4・1 必要面積推定

農業地域の必要面積については、前と同様に、意向調査によって、はっきりした将来の農業経営を自覚して、資力的にも意欲的にも能力のある農家について算出されるべきであるが、現段階では大略以下の如く推定した。

ニュータウン区域の農家数は約1,800～1,900戸であり、このうち専業農家が約600戸ある。（また経営拡大を希望する農家は約200戸程度である　）このうち今後ともこの地域で農業を継続可能と思われるものは、後継者の決っているもの410戸、後継者の予定のあるもの 70戸、（農家意向調査）合計480戸と想定する。次に480戸について、農家意向調査に依る希望業種比に配分し、それぞれ必要面積を算出した。遮断緑地については定った基準はないが、一応それぞれの50％を見込んだ。以上より当地域の農業地域を大略522haと推定した。

註・上に求めた農業経営継続者数、及び必要区域面積はあくまでも推定値であって、実施に当っては改めて個別的な調査に基づかねばならない。

4・4・2農業地域の配置

農業を今後とも永く継続して行うという意志をもっている農家は既に点在的に、独自にかなりの程度まで自立経営を確立していると思われる。したがってそれ等を特に一定の場所に大集団化することはかなりの困難を伴うと思われるので、既存の農村集落ごとにいくつかの小集団に分散配置した。

表12・4・4　農業業種別構成

	戸数(戸)	必要面積(ha)	遮断緑地(ha)	合計
温室	65	29.9		
ビニールハウス	252	130.6		
酪農	13	15.3	174.0	
養豚	65	66.0	（50％）	
養鶏	80	101.4		
露地野菜	5	5.0		
計	480	348.0	174.0	522.0

戸数＝農家意向調査に基づく希望業種比により配分。
必要面積＝横浜市近郊に於ける戸当り利用面積を原単位とした。

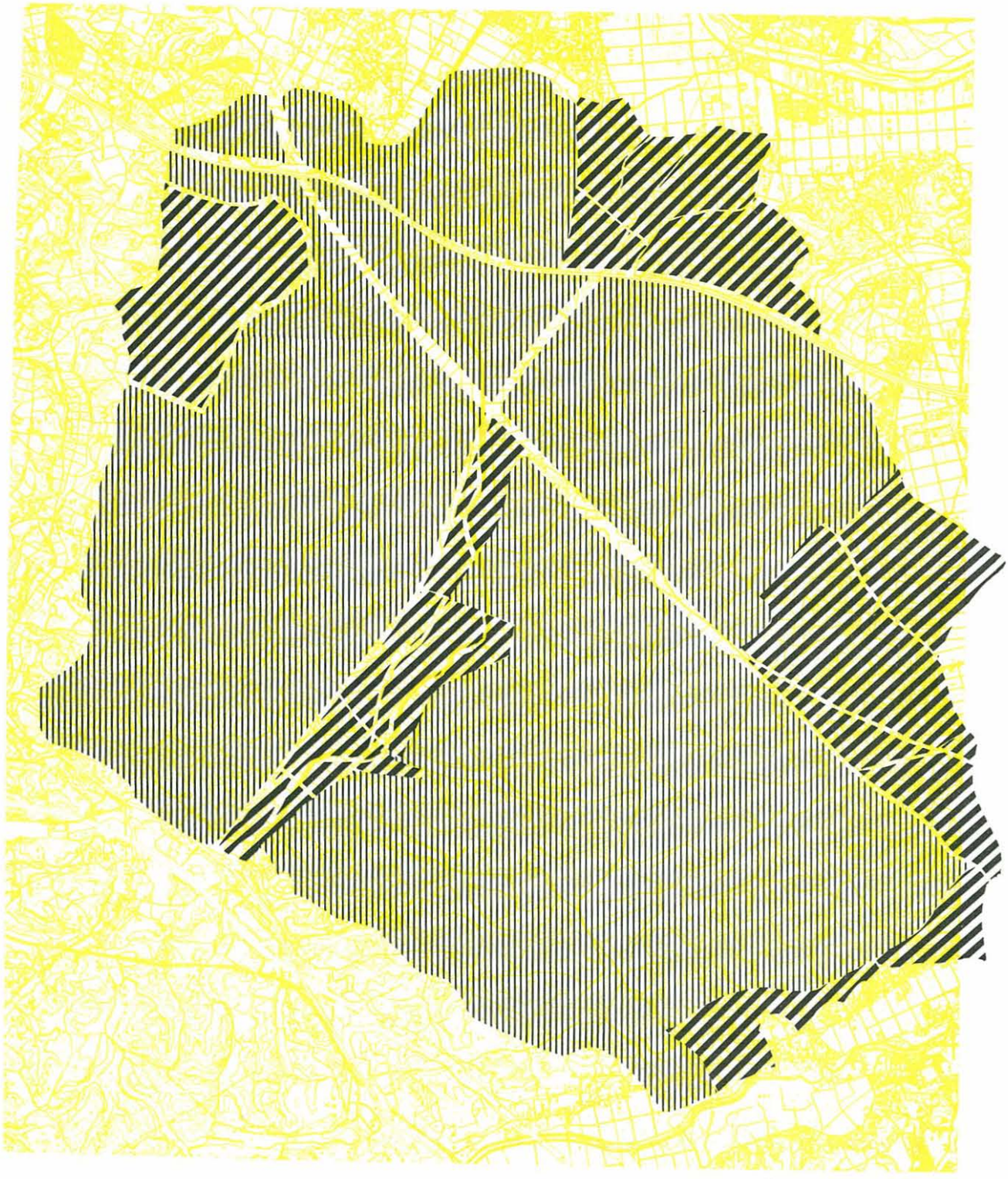
4・5　農業地域配置計画案

農業地域配置計画案

農業地域

地域センター地区センター、幼稚園、小学校、中学校、高等学校、官公庁施設、低層住宅地、中高層生宅地

図 12・4・5　農業地域配置計画案



5　市街化と農業経営

5·1　都市内農業のあり方

5·2　市街化に対応した農業経営

5·1 都市内農業のあり方

市街化整備地域における農業は、前記した如く、都市内にあるということから環境、或いは、農業経営上かなり制約されたものになる。つまり次のような条件を充たすものでなければならないであろう。

5·1·1 優れた居住環境を破壊するものであってはならなく、むしろその環境条件を向上させるような農業地域でなければならない。

→ 公園的効果

5·1·2 農業経営者にとって、農地は生計維持の基盤であるので、かなり収益性が高くなければならない。よって高度に集約した農業経営が要請される。

5·1·3 基盤整備など設備投資は、都市的公共投資と補完関係にあるので、農家への負担は重くてはならない。

5·1·4 都市内にあっては、都市の機能をさまたげないためにも、その規模は余り広大なものであってはならない。

以上の諸条件を充す農業経営にはどんなものがあろうか。それを以下に示す。

5·2 市街化に対応した農業経営

上述の諸条件を充す農業とはすなわち従来都市近郊で成長発展してきた農業の方向であり、これ等の中から代表的な経営の形態を示すことにする。

5·2·1 施設園芸（野菜・果樹、花等）

これには無加温のビニールハウス段階のものから、ガラス室で、しかも加温設備のある段階のものまである。また栽培型も土耕から礫耕まであり、かなり多様である。だが、礫耕栽培はまだ技術的に完成されておらず、現段階では土耕栽培が主体である。

栽培されている品目は、キューリ、トマト等の果菜類からはじまって洋菜類、果樹等と広くとり入れられている。とくに近年は鉢物園芸が旺んである。また貸鉢等の仕上げ生産も旺んで、これ等はとくに都市に近いところで資本があって、高度の技術がなければ成立しにくいので、比較的競争が少く、市場も安定的に推移している。近郊の先進農家は益々その方向へ進んでいる。

5·2·2 畜産（養豚・養鶏、酪農）

本来都市近郊では残飯利用と結合した養豚が旺んであったが、現在もその傾向は失われていない。酪農も食品工業の残りを利用する等飼養費の節減から高い収益性を保持している。したがって都市近郊では、価格が低落しても生産費を割ることは少なく、収益性が安定しているため多頭羽飼育の経営がのびやすい。先進的な畜産農家が近郊に多いのはそのためである。

しかし周知のように都市的環境の中では糞尿処理が解決できず、環境衛生上の問題が深刻となっている。

5·2·3 観光農業

これは近年流行しつつある果樹のもぎとり、苺摘み、芋堀り等である。東京近郊では梨、ぶどうのもぎとりが旺んであり、それを目的とした樹園地の造成も行われている。

農家は出荷経費を必要とせず、しかも一定の価格で販売できるので有利であるが、樹体の損傷が大きいという欠点もある。だが、将来都市化しようとしている地域では有利な経営方法とみられている。

また、都市生活者に対しては、普通の公園では味えない社会的機能を果しているので、その利用者は極めて多い。

5·2·4 花木、観葉植物の供給

花木は都市住宅の高層化、持家住宅の増加にともなって需要が高まりつつある。都市近郊では育成も行なわれているが、主として仕上げ生産である。かなり収益性が高いけれども、育成には長期間を要するので、農家がすぐ花木生産をとり入れるわけにはいかない。観葉植物も花木と同様であり、その多くは貸鉢業であるため、特殊な技術を必要とすると同時に市場を確保することが先決である。

5·2·5 加工貯蔵業者への移行

練馬には農家で漬物へ転業した者が多い。かって、練馬大根の産地だった時代には、農家も漬物の加工をしていたが、大根が連作害で衰微してからは、一部の農家は、原料を千葉から仕入れて加工業者に転業している。これも都市近郊の農家が進んできた一つの姿である。

5·2·6 土地利用の回転を高めるという方向での集約農業

住宅地の中で、調和を保ちながら今後も存続するとは予想できない。

5·2·7 貸農園

ヨーロッパでかなりの面積が分区園に当てられているが、日本ではそのような公園はない。日本では最近民間事業として貸農園が生れてきた。しかしあまり高地価での民間事業にはかなりの困難が伴うであろう。（南多摩開発局（住公）依託研究による）

5・3　港北ニュータウン地区での畜産経営

以上都市の中に成立し得て、なおかつ永続性のある農業は極く限られている。更に都市内の居住環境を向上せしめるような公園的機能をもつものは更に少くなる。すなわち前記のうちでも畜産を存続させることは不可能であろう、都市環境を破壊するという本来の性質は、なかなか除去が困難であるからである。

本ニュータウン地区の農業地域の中には一応畜産が配置されているが、当農業地域は市街化がかなり遅れるであろうということ、更に現在畜産をやりながら、市街化に応じて別種経営に移っていくべきである。

5・4　農業地域での農業法人

農業地域で農業を継続する場合、市街化に即応した経営形態にはかなりの資本が必要となる。そこで考えられるのが農業法人組織である。すなわち売却土地代金を主資本とする法人組織である。図式はその一例である。

これらに依れば、農地の基盤整備をも兼ねているので、農地全部、100％買収が前提条件となる。法人組織の利点としては、流通過程の合理化、資本の増大、その他が考えられる。

表12・5・4　農業地域に於ける農業法人計画案　　用地買収から農業用地造成まで

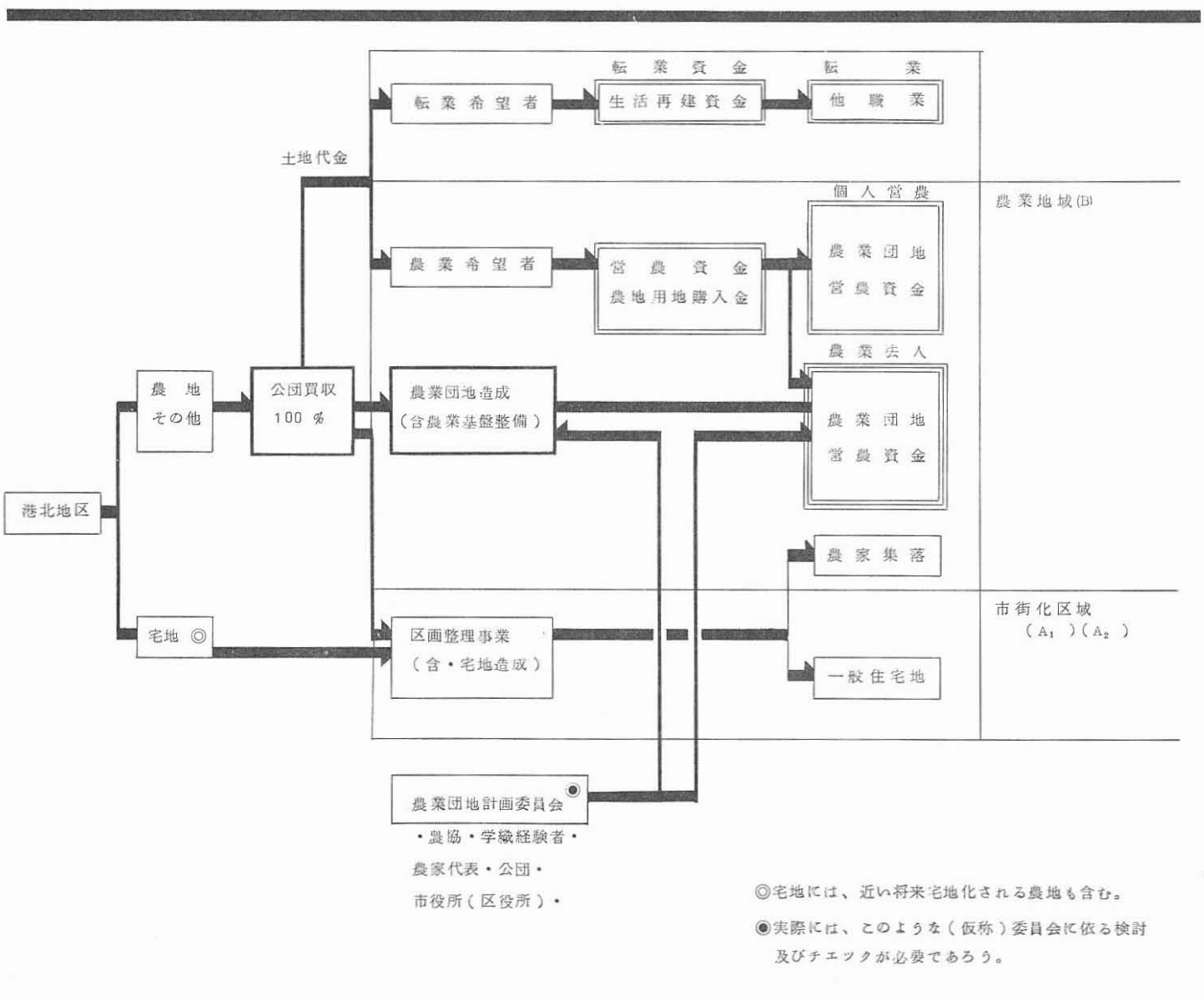
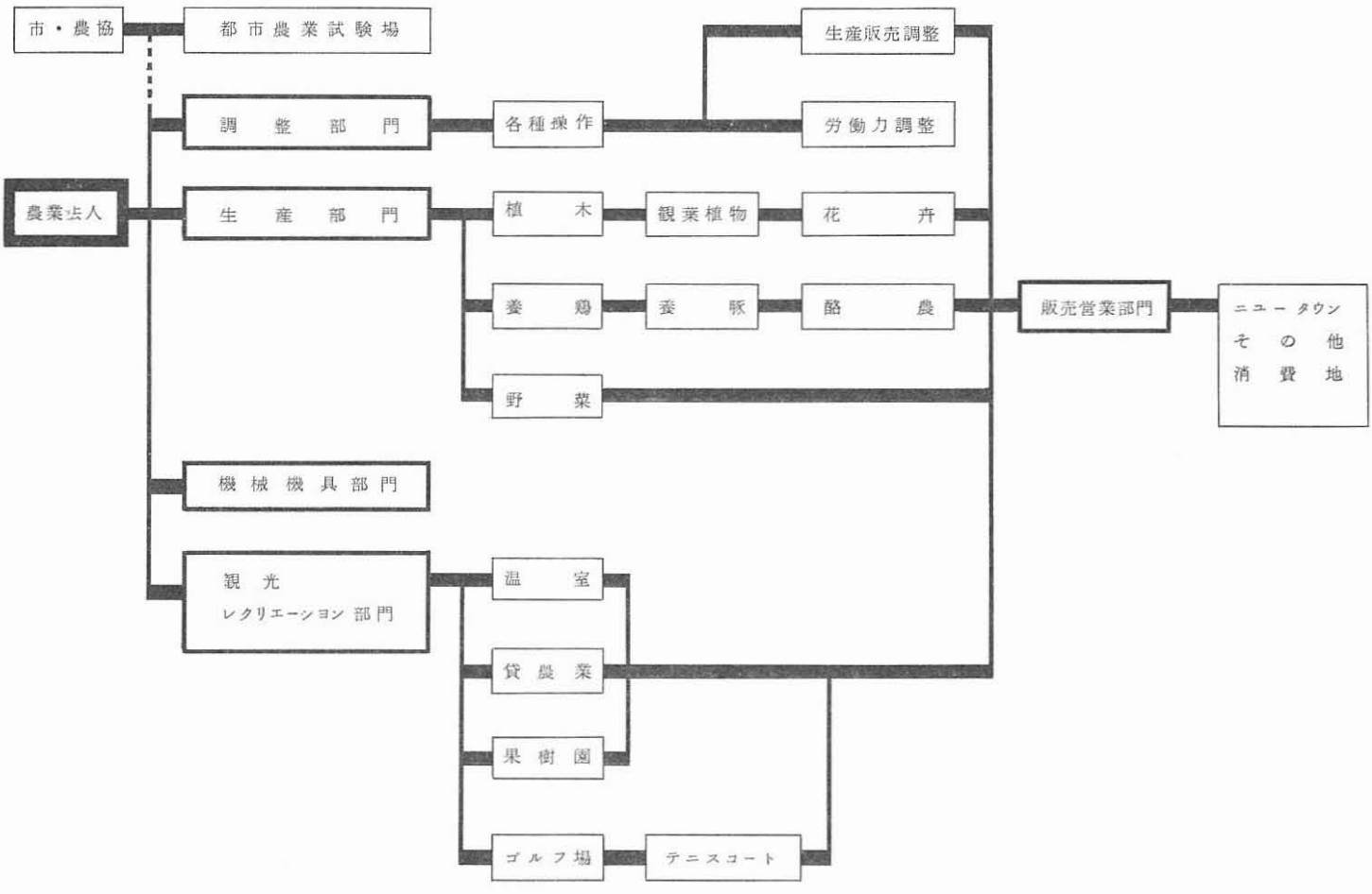


表5-4-1　農業法人組織図



○今後の課題 ——— 169
1 本報告書の限界 ——— 169
2 今後の課題 ——— 169
3 計画実現への提言 ——— 169

○あとがき ——— 170
○都市計画学会港北ニュータウン委員会氏名 ——— 176

1　本報告書の限界

本報告書は日本住宅公団から委託「港北ニュータウン計画の基本的条件の検討」及び横浜市からの委託「港北ニュータウン基本計画原案」を限度としている。

計画実現にあたっては基本計画案もしくは基本計画作成をする作業がある。その場合、この報告書を基にさらに広く、深い調査研究等を行ない計画の密度を高めることが必要である。

1·1この報告書は主として港北ニュータウン内及び港北ニュータウン側からの条件の検討および原案となっている。したがって今後は更に県、あるいは首都圏レベルからの検討が必要である。

例えばこの報告書で扱っている交通は主として港北ニュータウン内に住む人の通勤通学流動が検討されている。これを更に横浜市全体の地区別の人口定着の推計、首都圏（特に東京以南）の産業配置の推計、それらにもとづいた通勤流動の推計が必要であり、この交通量を既存鉄道を含めた輸送力ではこべるかという観点から横浜市営高速度鉄道の検討が必要である。

自動車交通は通勤通学交通をバス輸送を主にすることで検討されているが、港北ニュータウン内およびその周辺にはかなりの量の産業配置が今後予想される。したがって横浜市全体の道路網と土地利用および配置の推計とそれにもとづく交通量の推計が必要で、既存道路および計画の道路容量、駅前広場等の交通施設でどこまで需要を充足できるかといった観点から港北ニュータウン内の道路網についての検討が必要である。

このような検討が産業配置についてもその他の計画においても行なわなければならない。

1·2この報告書は港北ニュータウン区域約2,530 ha をほぼ日本住宅公団施行土地区画整理事業で1,500 haを、400～600 haを農業地区に、その他を組合施行土地区画整理事業で整備することを前提とした物的施設側からの条件の検討および計画原案になっている。

本来都市計画は総合的計画である。今後港北ニュータウン計画を進めるに際し社会学、経済学等の関連分野からの参加が望まれる。

2　今後の課題

3　計画実現への提言

2.今後の課題

今後に残された課題を個条書きにすると次のようになる。

2·1港北ニュータウン計画を横浜市港北区の地区計画として検討し計画を確定すること。

2·2交通施設計画を横浜市全体の交通計画の中へ位置づけること。

2·3土地利用計画を周辺地区および港北区、横浜市全体との関連において検討し計画を確定すること。

2·4港北ニュータウン内は住宅的用途の土地利用が主になるので、特にその中で軽工業的サービス業、食料品工業等の工業の立地について検討し計画を策定すること。

2·5港北ニュータウン建設の財政プログラムを明らかにすること。

2·6首都圏レベル、国レベルの計画がまだ未定のものがあり、本計画が先行する場合にはそれら計画があとから実現できるよう計画しプログラムをたてること。

3.計画実現への提言

3·1計画実現には建設のプログラムが重要である。たとえば住宅建設と鉄道であるが、鉄道がないと大量住宅建設はできない。又大量住宅建設がないと鉄道は初期赤字が増大する。こういったことから住宅建設のプログラムと市営高速度鉄道プログラムを調整しておかなくてはならない。こういった観点から全ての都市施設について港北ニュータウンの成立条件を整理してプログラム化をすることが重要であると考える。

3·2この報告書では新方式新概念を導入して計画を建てているが、これらは確定した計画技法にはなっていない。これを今後発展させ現実に適用することによって計画立案に有効性を持たせられる、と考える。

3·3現在のすう勢でいけば本地区には産業としての農業が残る可能性は極めて少ない。その主な理由は

3·3·1耕作等の営農条件の悪化

3·3·2地価に見合った収益が上げられない。

3·3·3現在の法体系および税体系では都市内に農業と存続させるのに不利である。

したがって本地区内に農業地区を設定して農業を存続させるとすれば、上記の3つを解決する方策を建てなければならない。ただし過渡的に農業が存続することは現在のすう勢の中でも十分にありうると考える。

○あとがき

この報告書は、まえがきでも述べた通り、昭和42年10から昭和43年3月まで都市計画学会の各委員会で作業を実施し、報告されたものを、さらに横浜市役所・田中、高井、日本住宅公団・田畑、藤原によって両委員会の許可を受けて編集したものである。
なお、ここに関係各位からの計画原案、並びに基本条件の検討についてのコメントがあるので、ここに収録する。

委員長　松井達夫

○Sa 委員

現在、政治、経済、業務中枢機能等の都市集中により、都市近郊は著しい住宅市街化が起っているが、それは無秩序で不均衡であるため、その市街地形成につれて人間の心身に非常な悪影響を与えるものとなってきている。この様な傾向が特に著しくなると思われる横浜北部の大規模な地域が、統一された思想で整備開発される事は非常に歓迎される事である。しかし、その開発地域の周辺は、その開発によって誘発された市街化が更に進んでゆくものであるから、計画地域の外周部には市街化の方向づけ等、なんらかの処置を考慮すべきであろう。
さて、本報告書における基本思想は、
1.自家用車を持たぬ人の利便性の追求ーカーシステムとヒューマンセクターの概念による都市構成
2.高密住宅地
3.近傍従業地の後背住宅地としての性格
4.社会文化施設の充実
5.グリーンマトリックスの提案
の5項目であるが、将来の人間生活の変化、モータリゼイションの進展による人間の動態の変化等を考えると、第1の思想についてもう少し検討を必要とする事は駐車場の整備計画であり、更に自動車道路網と歩行者路網と駐車場の有機的な結合をもった交通施設計画であろう。又、東海道メガロポリスが成長してきた時に、こうした住宅都市は、日曜等の短かい余暇をその地域内で過せるように要求される事を考えると、グリーンマトリックスの概念は非常に有効であり大いに期待するものである。

農業に開しては、将来の農業構造、性格等を考慮して集団農業、レジャー農業等　当地域の農業に将来の方向を与えるような計画の研究を望むものである。

その他の各種の基本構想については、当該地域の特性をよく考慮しており、現地へのはりつけの段階においてよくその利点、快適性等を発揮するよう希望するものである。特に文化厚生施設を横浜北部の拠点として整備する事は、当開発都市の性格を浮ぼりにさせうるものであり、ディテールの計画設計においても中心施設であるといった意志表示のある施設が建設されるよう期待する。

○Hi 委員

1.港北ニュータウン開発の意義

首都東京を中心とするいわゆる首都圏の既成市街地への機能の集中はますますはげしく、市街地の拡大は適正通勤圏をはるかに越えて50キロ圏まで及んでいる現状である。この地域は東京、横浜の中心地区との関係位置からみて、残されたまとまりある唯一のニュータウン候補地であることは衆目の一致するところである。このニュータウンを成立させるためには、交通機関の整備、排水処理、農地の調整など基本的な諸条件の解決が先決であると同時に、折角のまとまりのある土地を開発するのであるから、かなり遠い将来にわたって悔いのない有効な投資を行うことが重要である。

2.ニュータウン計画の目標と方針

これまでのニュータウンはとかく団地の集積の感が強く、コミュニティ計画といっても比較的閉鎖的な都市構造と形態をイメージするものが多く、したがって今後の生活様式や行動の変化に対して必ずしも弾力性を十分に備えているとは云えなかった。

本計画ではこの点を考慮して意識的にフックや高蔵寺にみられるようなワンセンター方式をとらず、むしろ、現在、大都市の郊外沿線住宅地にみられるような鉄道依存型のパターンを採用している。すなわちA－Fの6駅を中心とする分散したセンターを配置し、市街化の一般的趨勢に逆らうことなくむしろこれを好ましい形に誘導するという方針をとっている。

これは本計画の大きな特徴であって、おそらく現在こゝに住みつく居住者の生活上の要求によく適合する点において優れていると考えられるが、一方において自家用車の普及などを含めた内生的変化とハイウェイや通勤新幹線などの導入による外生的変化に対してどれだけ対応しうるかの点に若干問題があるように思われる。つまり、計画では現在の自然発生的な市街地のパターンを尊重しながら、新たにカーシステムとヒューマンセクターの分集形態を導入して処理しているものゝ、将来の変化に対して対応する計画上のつめを今後行なう必要がある。

3.技術的な若干の問題

グリーンマトリックスはレクリェーションとしても有効だが、通勤、通学、買物などより頻度の高い生活動線との関連にウェイトを置く必要がある。今後この概念を有効に展開したい。

社会施設については好ましい施設が列挙されているが、積極的に誘致すべき施設についての提案が欲しかった。

農業地域はニュータウンの緑地として相応しいものであればこれを積極的にとりこむことは有効である。市民農園花卉、植木、蔬菜など。しかし畜産等、ニュータウンに公害の及ぶおそれのある本格的な農業地域としてはもっと広域的に立地を検討すべきではないか。その方が農業のためにも有利であると考えられる。

4.計画の役割

計画実現のために必要な諸条件、鉄道、広域幹線道路、河川改修、用地買収などある程度の見通しの上に立案される計画と今次のようにこれら諸条件が不明確である段階で立案される場合では計画の内容が当然異ることはいうまでもない。その場合にとくに問題なるのは計画の精度である。都市の性格や土地利用、交通体系等についてのダイアグラムの検討などにもっと重点をおき、それらの組合わせから生れる代案とその評価についてもう少し掘り下げた研究が今後検討される必要がある。

○Ge 委員

1. マスタープランの方法

港北ニュータウン計画だけに限った問題ではないのだが、計画図をどのような作業として定着していくかという問題がある。この技術的問題は、事業が実現に近い領域にあればあるほどデリケートなものとして取扱われる必要がある。計画図のもっている意志が、一方的に計画者側の方法論でなく、これを施行する対象地域、地方との会話において行われるべきであるという原則論は尊重されなければならないだろう。が、実際には、あまりに流動的な現実条件の整理という作業を、計画図の中に折り込んでいくことは容易でない。そこで、マスタープランの存在価値というのを、基本方針を決定するための骨組みという、限界を決めておくというのが一般的方法である。しかし、これは無難ではあるが、実際の事業推進の責任をとろうとするときにはあまりに抽象的であり、計画サイドの閉鎖的観念論に陥いる危険があった。港北においても近郊農業の取扱いで同じ問題が出ているが、筆者個人の経験からすれば、経時的に表現すべき内容を、同時的に併列させて行うという表現方法を開発することができそうである。さらに、地元に直接下ろす資料と、計画者側で検討するための資料とは別の作業で行うと、かなりの成果を期待できる。

2. 住区計画の方法

港北計画で担当した住区の概念設定は、1つは単位となる近隣という広さと空間に関する計画で行い、次に、単位の重ね方と道路システムとの関連という捉え方をし、さいごに、地形にそれらのシステムをどのようにフイットさせていくかというケース・スタデイを行ってみた。

らわれる地域社会の顔がどのようなものであるべきか、という1つの文明論としてのテーゼでなくてはならず、これは、多方面の専門家による話し合いが今後とも是非必要である。いわゆる技術的志向の傾向の中に包括される手法は、まだかなり経験が浅く、それに加えて日本的風土の特性という文化の第2段階での方法論はそれ以上に今後の蓄積を必要とするだろう。

ともあれ、港北のような都市計画的に実施される規模として今日では得難いものであるだけ、慎重な実現への配慮がなされることを祈っている。

○Oo委員

市民参加の街づくりという命題が与えられた中で、農業地帯を市街化しようとすれば、どうしても今までの住民を無視することはできない。即ち土地所有者であり且つ農業経営者であるところの農民が賛成しなければ、街づくりが進展しないのは当然である。ところが、農民の賛同を得るためにはすこぶる困難な作業が伴ってくるのが常である。それは、まず第1に用地買収、第2に農業対策、第3に生活再建ということになろう。農業行政を担当する部門としては、第2の問題だけが責任範囲と思われ勝ちであるが、この3つの問題は互いに関連をもち各々きり離して解決を図ることはできない。

この困難な途をいかに拓りひらいていくか。それには、どうしても対象地域の中に農業専用地域を設定し、都市と調和した農業が経営される場を確保し、維持させる方途を講じなければなるまい。

即ち、都市構造の中で農業を生産緑地帯としての意味をもたせつつ企業的に経営できるようにすべきである。

農地は単なる農企業の利潤追求の場としての役目をになうのみでなく、こうした都会の人達に“緑と空間”をもたらす場として貴重な価値をもつことにより、公益性を主張できる立場にあらしめなくてはならないと考える。

では、現実に当面している港北ニュータウン計画の中で、どのように農業地区を設定すべきか。

基本的には、専業農家を600戸とした場合、1戸当り農地1haづつとして600haを確保し、市街化計画のマスタープランを活かしつつ、農業団地をモザイック状に配置したい。1団地は50ha以上とし数ケ所に分散する。各団地は営農類型を定め、各団地共特色ある農業地区とする。例えば、花卉生産団地、蔬菜生産団地、植木生産団地等々である。畜産の問題は、各農業地区に囲まれた中に配置すべきが至当とおもわれ、団地化することはむしろさけたい。

こうした農業専用地区は如何なる手法で専業農家を収容するか。これは、市街化区域と農業地区との人々による土地交換分合を原則とし、できれば公団用地買収の際、売りもどしを加味することがのぞましい。

○Do 委員

このような対策と併行して、開発地域の中でも当分農業をつづける希望の人達に対して、比較的粗なる区整を実施し、後日、住宅地化することを目標とはしても、一時農業利用の方途も加味すれば、農民もあながち反対の立場にのみ走るとはおもえない。

そして、将来の見通しがバラ色に輝くような都市農業のビジョンを描こうとすれば、農業を振興する助成、金融、指導、市場の開発に加えて農地を確保できるような税制措置も考慮される必要があろう。このことは乱開発を防止する意味をふくめて極めて重要なことである。

横浜市の計画しているニュータウン区域は、市の北東部に位し、横浜都心より 10～15 Km、東京都心より 20～25 Kmの地帯であり、このような地域が今迄大きな開発計画もなく、美しい自然環境のもとに存置された事はむしろ不思議なくらいである。しかし、それにはそれなりの理由がある。この地域は横浜市に於る農業上、最も重要な部分であり、この地域の農家1,835戸のうち専業農家及び一種兼業農家併せて1,282戸が約70%を占め全市平均の58%と比較してかなり高い率を示していること、又経営内容から見て都市農業的な色彩の強い高級蔬業、園芸、花卉園芸が古くから行なわれ、又近年専業畜産がかなり広範に入ってきて生産技術も高度なものをもった農家が多いこと、その反面交通が比較的不便であったことがその大きな理由として上げられる。従ってこの地域を開発するには、どうしても都市と農業との調和を考える必要がある。即ち、農業者の生きる道を考えることによって、都市の中に今迄の都市造りでは出来なかった生産緑地を確保し、緑の多い町にすることである。そして今迄のように農業者を追い出さずに、都市人口が必要とする生鮮食糧を確保するという一石二鳥の案を考えたい。

更にこのニュータウン計画の成立上のもう一つの重要な事は治水対策である。この地域は鶴見川水系に属する早淵川と江川、大熊川及びその支流が流れているが、ニュータウン計画を成立させる最大条件の一つとして鶴見川水系の治水を考えないことには都市造りも農業計画も成り立たない。この二点を解決できればこの計画はまず成功すると確信する。

古人曰く、農は国の本なり　河を治むる者よく国を制すと。

農本主義は一時代前の考え方のようであるが、我国の都市化それも太平洋沿岸メガロポリスのような巨帯都市化が進行しつつあり、一方では北海道、東北、山陰、四国、九州の一部に過疎地帯が出来て、日本農業全体が危機に瀕する状況ともなればやはり国の食糧自給率を高める必要が生じてくるものと思うし、そこに新らしい土地利用の型体を考える必要が生ずる。歴史は創造と破壊の繰返しであるが、私はこの時点で創造的な町造りの夢を実現したい。

○To 委員

飛鳥田市長は、港北ニュータウンにはこれまでのニュータウン造りに見られない3つの大きな意味がある。それは

1乱開発に対する住民の自己防衛

2新らしい都市農業の創設

3住民との話し合いの上に立った民主的な街造り

の3つであることを強調されている。

今までの国内の大型ニュータウンづくりは中京圏の高蔵寺を除いて千里、泉北、多摩いづれも手法としては新住法を採用している。しかもその殆んどが大都市問題の解決と云っても内容は住宅問題の解決のみで当初からベッドタウンを目指している。大道関西大教授の言をかりれば、いわゆる、「日本型ニュータウン」である。この日本型ニュータウンは、それはそれなりに大都市問題の一つの解決にはなっているが、しかしいろいろの諸問題を投げかけていることも事実である。

港北ニュータウンの構想は、この従来の「日本型」つまり「ベッドタウン型」と比較すれば、「総合都市型」といえる。即ち、周辺との交流を考えて全体として総合的な都市機能が発揮できるような都市建設を行こなおうとする意欲である。

もうひとつの港北ニュータウンの特徴は、市民参加の都市づくりということにある。そのあらわれの一つが「新らしい都市農業の創設」であり「住民との話し合い方式」である。

たしかにこの様な新しい試みは現実と言う厚い壁にぶつかった場合、相当大きく扼められ絶望的な苦悩に当面することも数多くあるであろう。又内からも、外からも「甘い考え方」だとして冷笑をあびるかも知れない。

「住民参加の街造り」と云っても、それを受けとめる社会条件はヨーロッパ並みに高いとは言えない。がしかしこのニュータウン地域に住む人達と、市の意図することを説明する側の吾々が、民主的ルールに則って相互に理解し合うと云う様な甘い考えでは現実の街造りは到底困難であると即断することは正しい考え方ではないと思う。

以上の点で横浜方式は、確かにこれらの大都市問題の解決への1つの壁を打破しようとする冒険的な実験であるとも云える。しかし困難な問題は、更に新しい実験と努力と、工夫を重ねることによって克服されることを信じたい。

○No 委員

1.地価がかなり上昇しているので、計画人口密度は、ある程度大きくなることは、やむを得ない。

同時に、完成後の土地原価を安くすることが大きな要件となるだろう。

そのためには夢のような飛躍的、理想的な施設計画ではなくて、実地にそくした、むしろ地味な内容とならざるを得ない。つまり工費の節減ということを大きな要件とすべきだと考える。

2.通勤者の東京方面、横浜方面への各配分計画は、東京60%、横浜40%あたりが、市の立場として望ましい。地元感情から見ても、基本計画ではそのようにすべきであろう。

3.第4京浜道路は出来るだけ、計画の中に組入れることが望ましいが、車線数は6車線で十分であろう。

通勤新幹線(鉄道)をこの計画の中に組みこむことは、時点的に困難であり、将来それが立案される場合には、第4京浜道路のルートの中に、地下式で考慮すればよいのではないか。

4.東京都内の地下鉄計画の中、営団地下鉄計画線の、いずれかをこの地区へ延伸して入れておくことが出来れば、大変望ましい。その場合、新横浜駅まで結ばれるようにセットすべきであろう。

5.港北ニュータウン計画は、新住宅市街地開発法による全面買収方式ではなく、主として住宅公団施行の土地区画整理であるから、施行地区面積の50%は将来とも一般民有地であるということを大原則として、基本計画を立てなくてはならない。

一般権利者が常識的に受け入れられる減歩率には限度があり、公共減歩、保留地減歩に無理のない範囲で、諸計画が立てられなくてはならない。これが十分考慮されない場合、将来の換地計画で、大きな問題をおこし、基本計画の大きな変更や地元との大きな磨擦を生じるおそれがある。

6.開発計画と関連する河川改修計画は、タイミングの一致は困難であり、游水池による治水計画を第一義的に考慮してゆかざるを得ないと考えられる。

7.農業地区のあり方は新しい問題として、是非考慮してゆかなくてはならない。

港北ニュータウン計画が、他のニュータウンや大型団地と異なる点は、同時に農業を考え、農業地区を設定するということであり、それ以外に別段特色はない。ニュータウン計画それ自体は、地勢に適合した一般のパターンであると思われるが、それでよいわけであり、それ以外に、それ以上に望むことは無い。あの地区が適

○Ya 委員

正な姿で開発されるだけで十分意義がある。最も必要なことは、現代の住宅事情からみて、早く着手することであり、早く完成することであって、基本計画や諸計画に長年月を費やすことは意味がない。空腹に堪えられないときに、100の料理理論よりも、お茶漬け一杯が貴重であり必要であって、この地区の場合、地理的状況から見て、遅れれば遅れるだけ、地価が上昇し、乱開発が増大し、計画の実現がむずかしくなるだろう。

1.基本計画原案は地域内の計画を限度として作製されているが、周辺の影響について今後充分検討する必要がある。
特に、東京、横浜への輸送交通は、周辺部では、東横線、田園都市線が利用されることが考えられるので、バス、自動車道路、駅前広場を含めた市街地改造、或はその他公共施設の整備についての規模、時期等を検討する必要がある。（地域内の地下鉄＋バスのみでは充分とは思われない）

2.全体の人口構成はグロスで140人／haとかなり高密度であり、低密度地域でもネットで200人／haと過密化が予想される、これら過密を前提としての計画立案は充分慎重に行われたい。

3.スプロール市街地に不足になりがちの公共施設の確保は大切であり、特に文化、社会施設の充実は重要である。

4.公共施設を、計画した場所に、計画した規模が実現することについての手法を検討し、早急な方針の決定が望まれる。

○Su 委員

通常、都市計画は土木工学的に整然としたものとして作成され、これをもって乱開発に対する計画的な都市開発とされがちである。しかし、これによって1区画は整然としても、社会資本の不足や、地方財政硬直化のなかで、広域的にみるとき、各種公害や交通問題など、過密化によるへい害を一層激しいものとする場合が多い。すでに過密化傾向を強めている神奈川県では、第3次総合計画においても人口抑制的方向を打ち出し、「緑多き住みよい県土」をつくるため、農村と都市の調和ある発展をはかるようつとめている。このため農業に対しては、「生産緑地」として「生鮮食糧品の供給基地」として、健全で集団的な農業地域を育成し、近代的な自立経営を多数育成することを基本目標としている。

県の5大農業地帯の1つであり、市街地近傍に位置する大きな蔬菜主産地である港北ニュータウン該当地域は、専業農家率が50%に及び、農政の目標である自立志向農家が多数集中的に存在している地域である。従って住みよい都市づくりの観点からも、まず、集団的農業地域として育成確保することが最も重視されるところといえよう。

それ故この地域における都市計画を樹立する場合には、多数の自立志向農家群の意向を充分尊重し、受入れ、農業地域としての発展を保障することを前提に作成される必要がある。

この際「農業団地」という構想が提出されたりしているが、これが自立志向農家の意向にこたえ、農業発展を保障するものであるためには、次のような条件が具備される必要がある。

1.農業自立志向農家の要望する一定の面積と区域が確保されること。

2.耕作放棄や転用をする可能性ある農家の耕地を混在させないこと。

3.経営条件の変化にともなう営農上の積極的な配慮と施策を行なうこと。

4.都市化にともなう農業への公害に対し、完全な対策を講ずること等。

以上の諸条件をみたすことは、かなり困難なことと思われるが、広域的にみて住みよい都市をつくりあげるために、何よりも必要なことであり、広い視野に立った都市計画を策定するよう努力されることを希望します。

○都市計画学会港北ニュータウン研究委員会氏名

委員長	松井達夫	幹事	徳植末樹
副委員長	日笠端	〃	馬場猛雄
委員	高山英華	〃	佐藤昌之
〃	横山光雄	〃	遠藤包義
〃	八十島義之助	〃	村岡健一郎
〃	浅田孝	〃	猪狩剣正
〃	植田一豊	〃	成田宏
〃	石川充	〃	川口弘
〃	今野博	〃	今井久夫
〃	前田勇	〃	土肥政彦
〃	宮沢美智雄	〃	池田亮二
〃	三好勝彦	〃	田畑貞寿
〃	丸山速夫	〃	小手川征三郎
〃	高秀秀信	〃	堀尾信介
〃	斉藤喧太郎	〃	三宮満雄
〃	山崎重雄	〃	浅野耕明
〃	杉山巖	〃	浜崎毅
〃	押本二郎	〃	布施守敏
〃	清水保	〃	藤原博
〃	池田一郎	〃	小松原一男
〃	大場正典	〃	高井労
〃	飯野正三	〃	鈴木和巳
〃	鳥井陸八	〃	南条秀雄
〃	野村良政	〃	長島熱夫
〃	安部康久	〃	小山義和
〃	青井修二	〃	内藤惇之
〃	寺内孝	〃	川崎浩
〃	秀島敏彦	〃	上野泰
〃	川手昭二	〃	西山泰雄
		〃	林健二
			荒野直恵

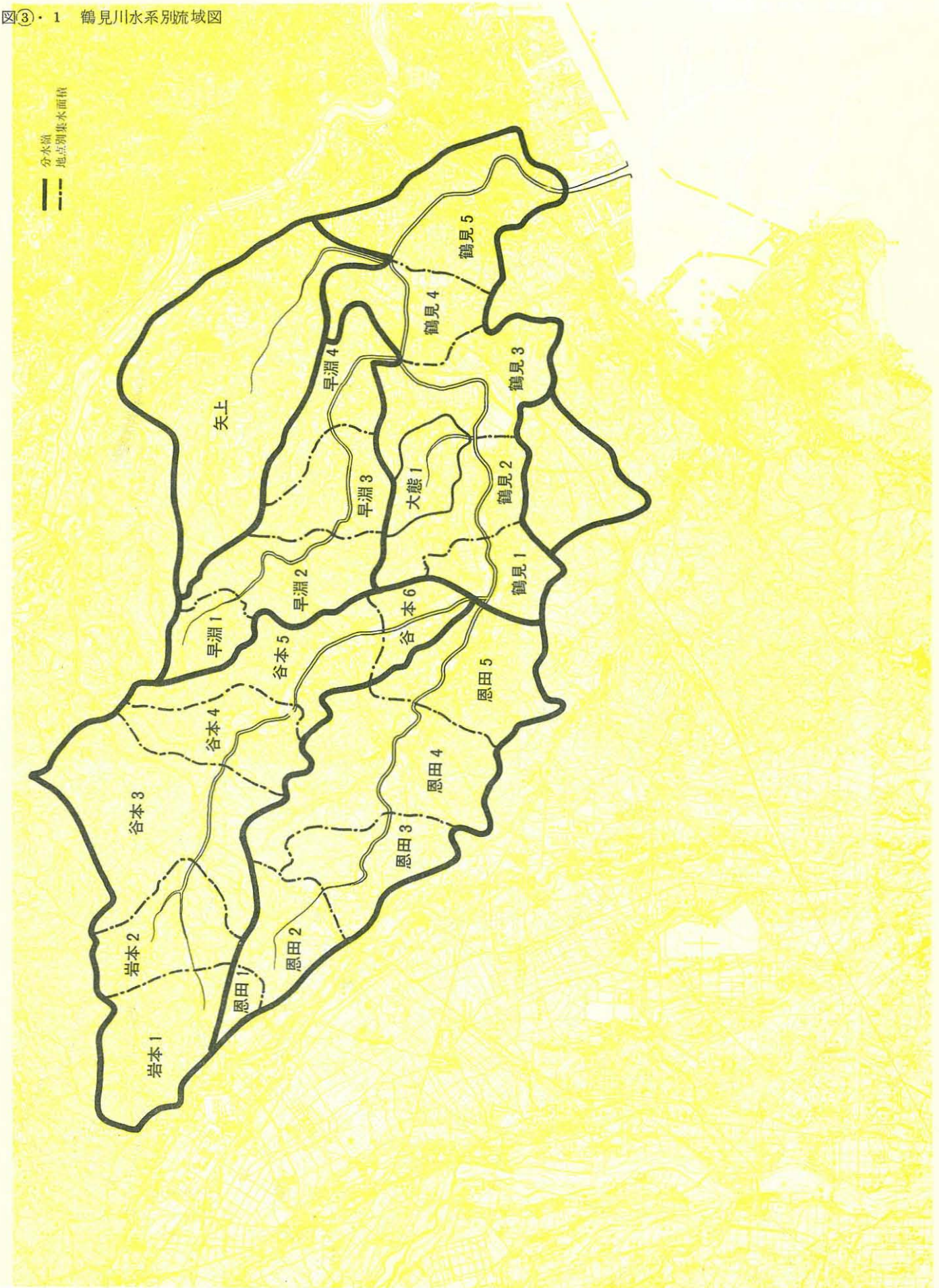
Ⅲ　資料編

●●●港北ニュータウンの現況

1　鶴見川水系別流域図 ——— 179
2　港北ニュータウン周辺図 ——— 180
3　港北ニュータウン周辺下水道計画図 ——— 180
4　港北ニュータウン周辺配水管系統図 ——— 181
5　港北ニュータウン周辺変電所の計画位置図 ——— 181
6
7　港北ニュータウン周辺現況社会施設分布図 ——— 182
8　港北ニュータウン周辺現況工場分布図 ——— 183
9　港北区全図 ——— 184
　　農業協同組合区域図 ——— 184

1. 鶴見川水系別流域図

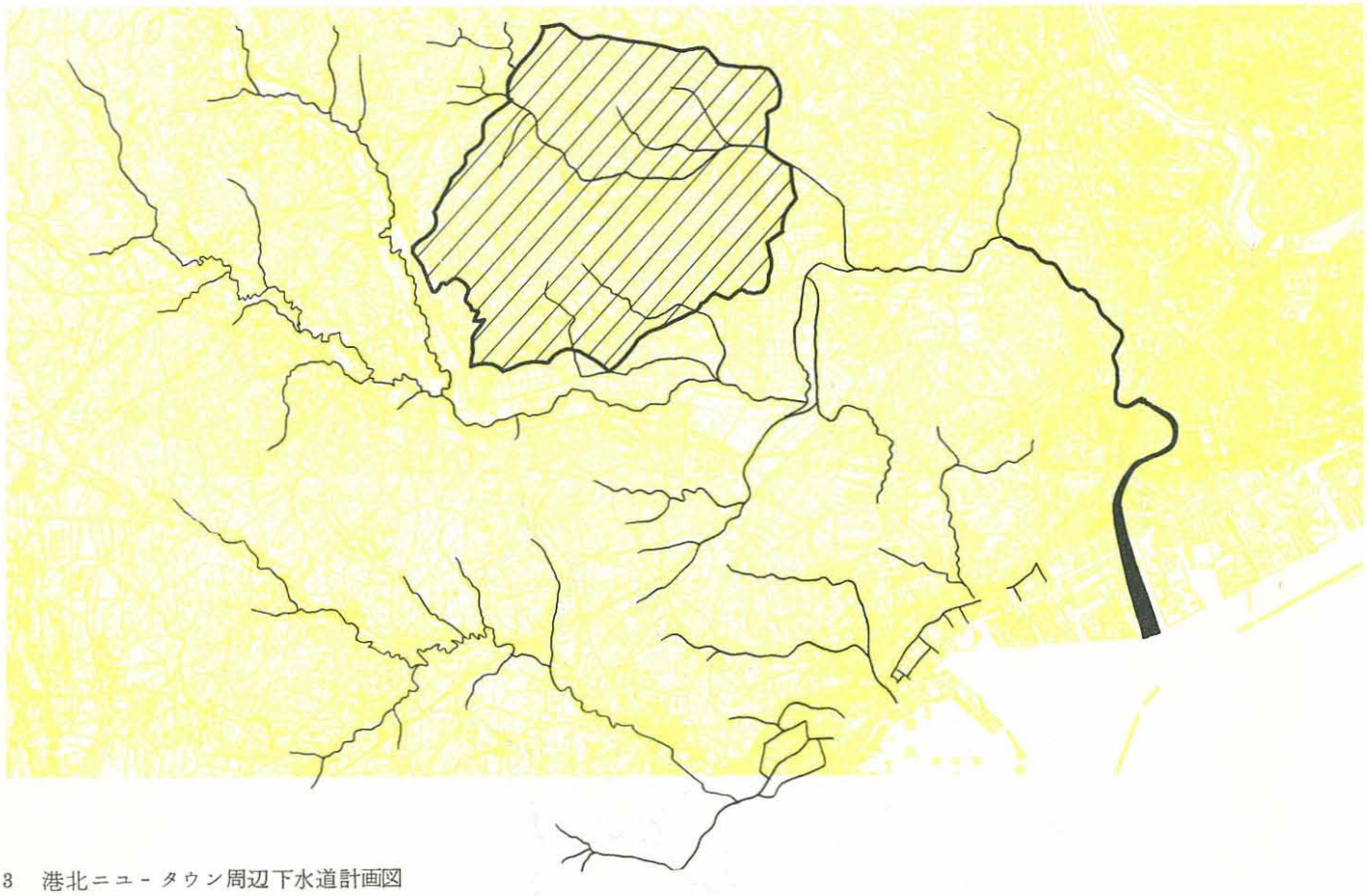
図③・1　鶴見川水系別流域図



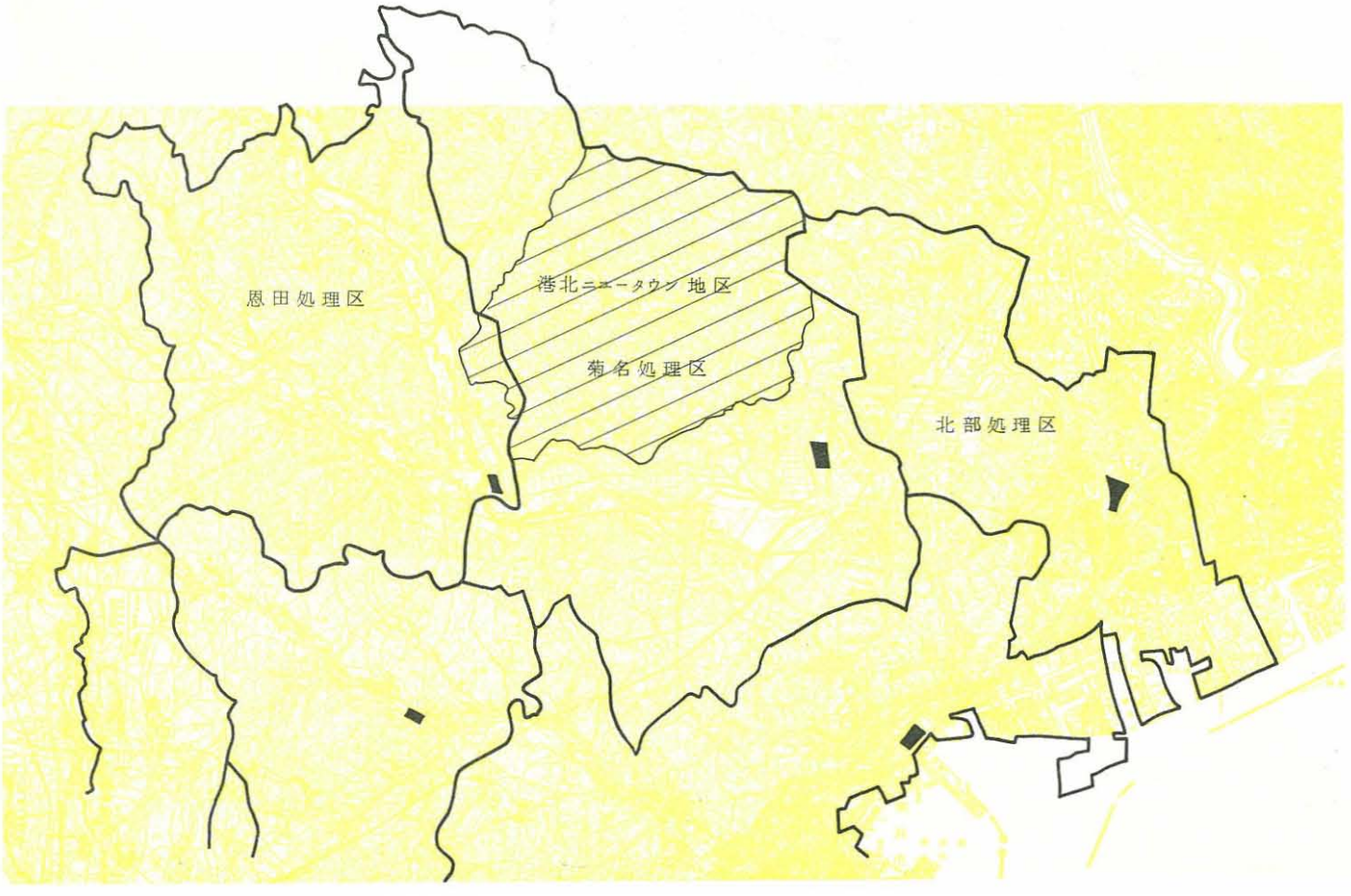
2　港北ニュータウン周辺図

3　港北ニュータウン周辺下水道計画図

図③・2　港北ニュータウン周辺図



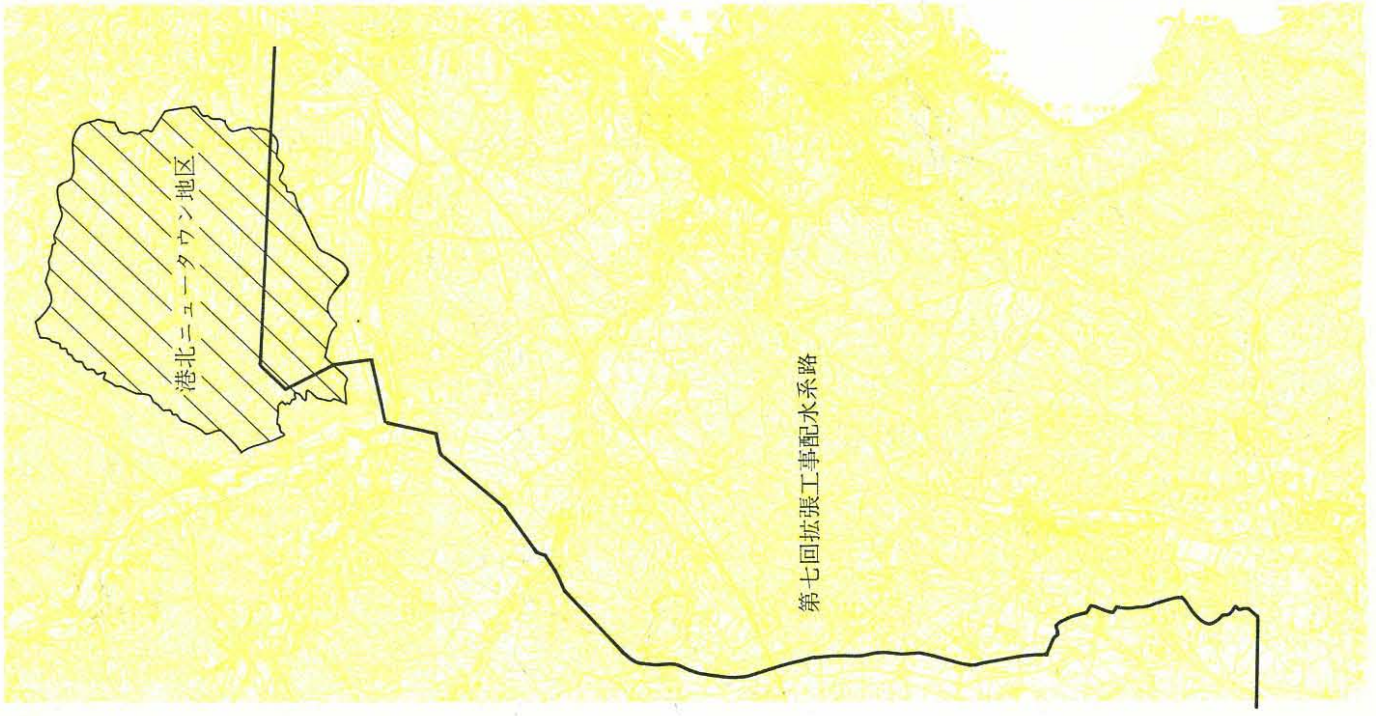
図③・3　港北ニュータウン周辺下水道計画図



4　港北ニュータウン周辺配水管系統図

5　港北ニュータウン周辺変電所の計画位置図

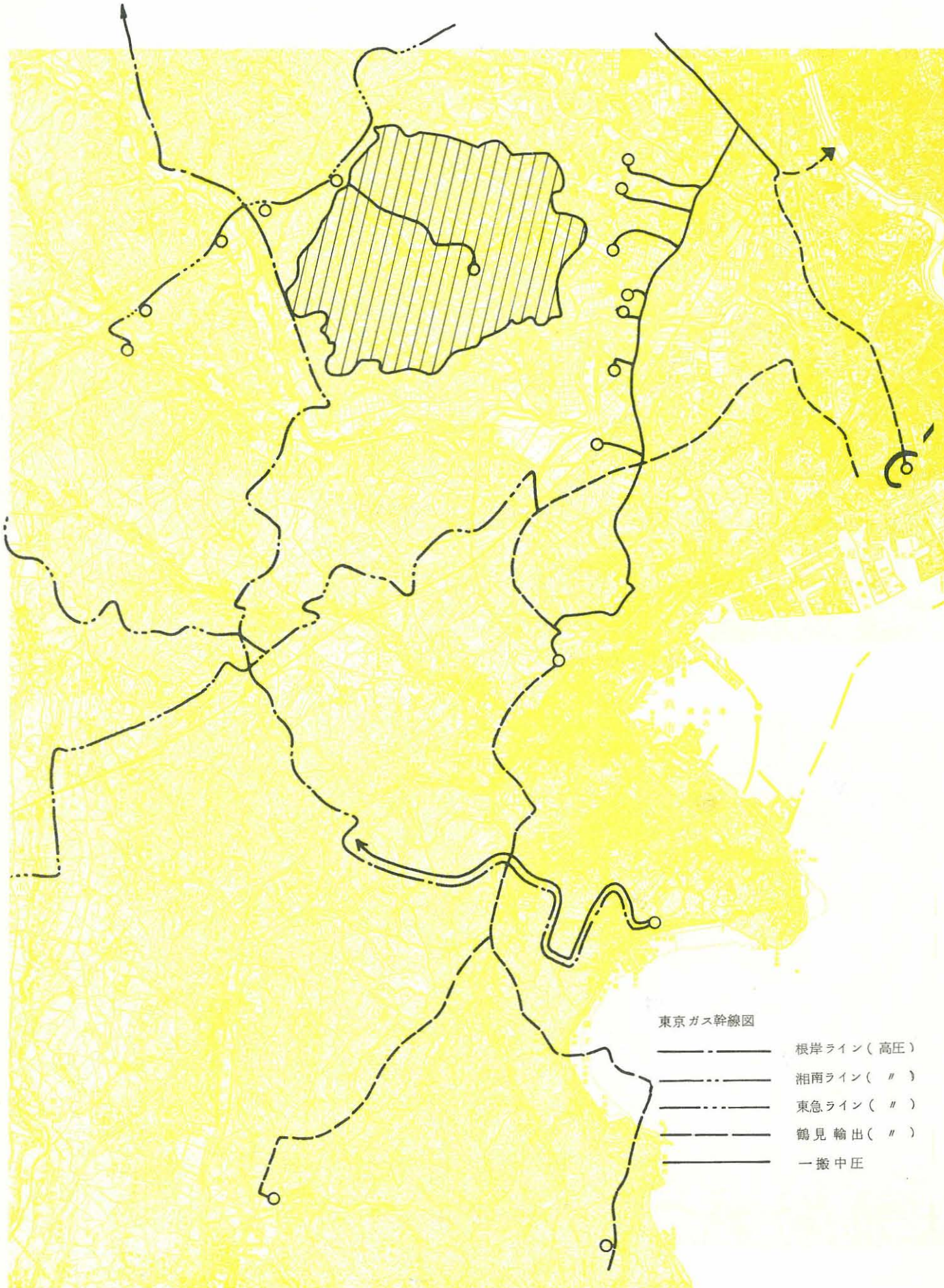
図③・4　港北ニュータウン周辺配水管系統図



図③・5　港北ニュータウン周辺変電所の計画位置図

6 東京ガス幹線図

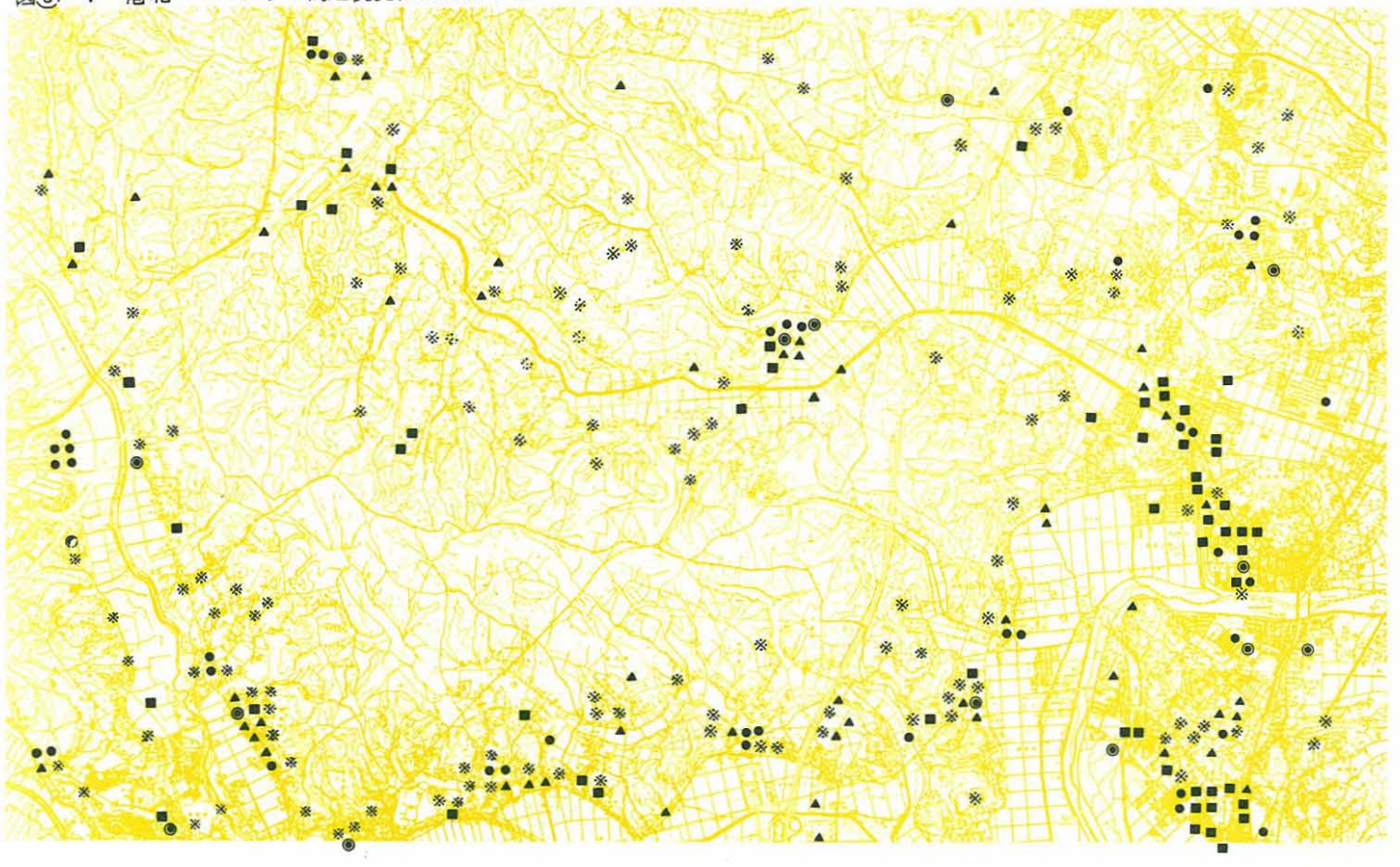
図③・6　東京ガス幹線図



7　港北ニュータウン周辺現況社会施設分布図
8　港北ニュータウン現況工場分布図

●教育施設
▲文化施設・その他
※神社・仏閣・寺院
■保健・医療施設
◉官公庁施設

図③　7　港北ニュータウン周辺現況社会施設分布図

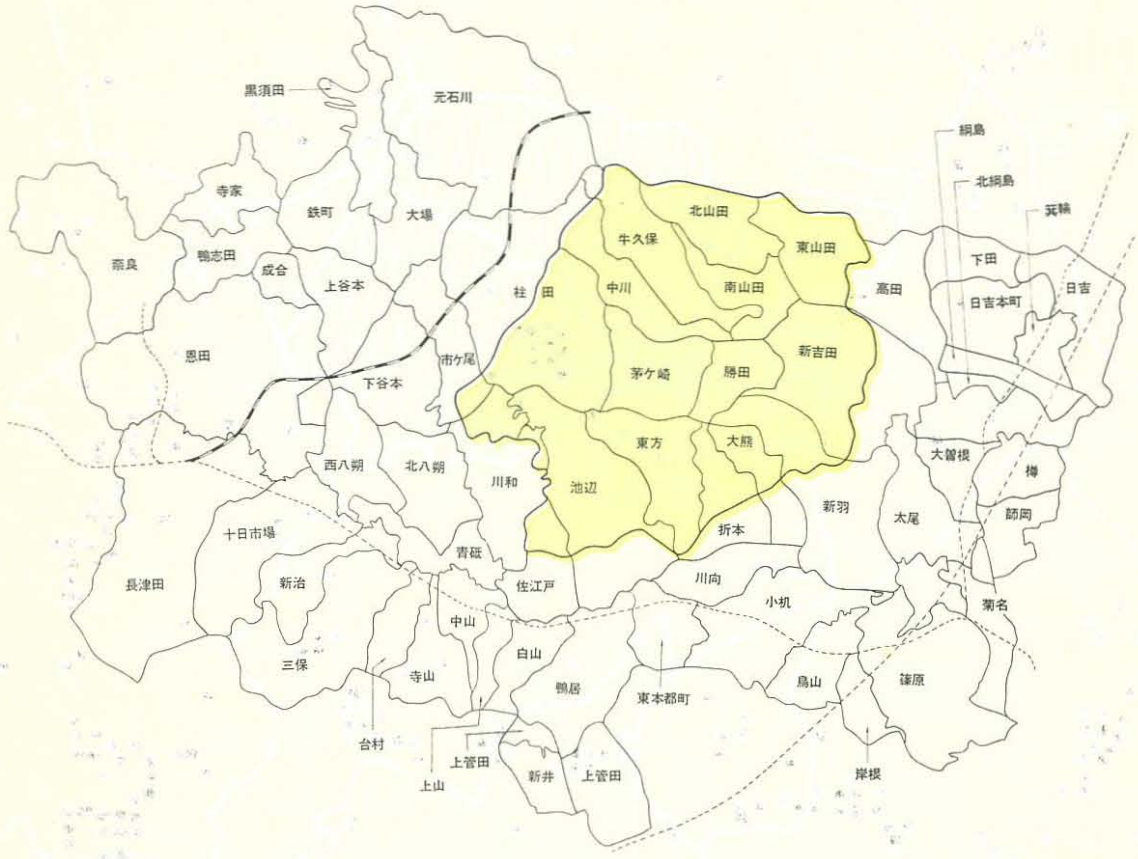


図③・8　港北ニュータウン現況工場分布図

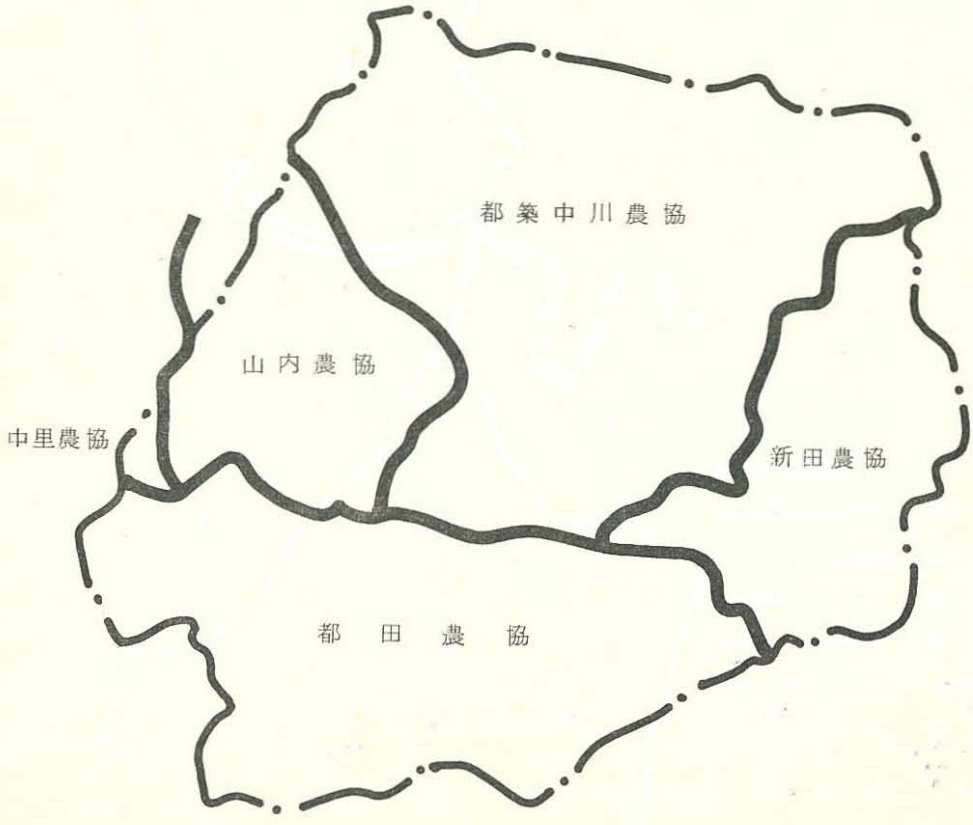
9　港北区全図

10　農業協同組合区域図

図③・9　港北区全図



図③・10　農業協同組合区域図

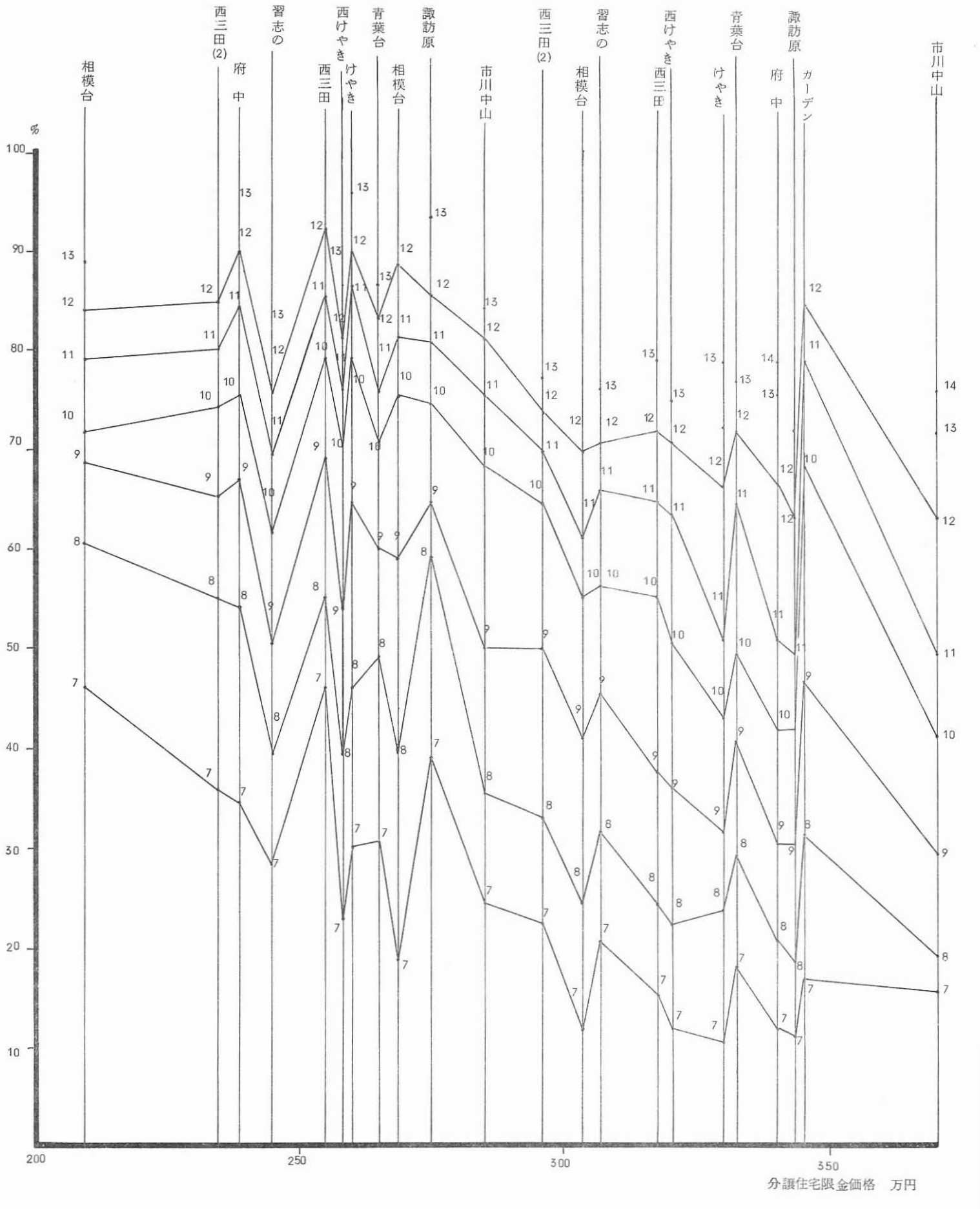


●●●●○人口計画

1 世帯主収入階層別構成 ——— 187
2 世帯収入階層別構成 ——— 188
3 世帯主年令別世帯収入 ——— 189
4 世帯主年令別世帯主収入 ——— 189
5 世帯主年令別家族数 ——— 189
6 年令階層別構成1 ——— 190
年令階層別構成2 ——— 191
7 公団住宅入居者の勤務地と前住宅 ——— 192
8 団体別の所得中央値と家賃 ——— 192
9 公団賃貸住宅入居者借主本人年令と家賃 ——— 193
10 公団普通分譲住宅 団地別 即金価格別
世帯主平均年令分布 ——— 193
11 年令別階層構成 ——— 193
12 広さについて ——— 194
13 所得構成について ——— 195
14 所得と住居の所有形態 ——— 195
15 家賃について ——— 196
16 事業所所在地 ― 労働者の居住地間の労働者
の構成比及び通勤時間1 ——— 197
〃 2 ——— 198
17 公団住宅入居者の人口構造 ——— 199
18 港北ニュータウン周辺の地域的人口構成の特性 —— 199

1　世帯主収入階層別構成（４１年度公団普分住宅）

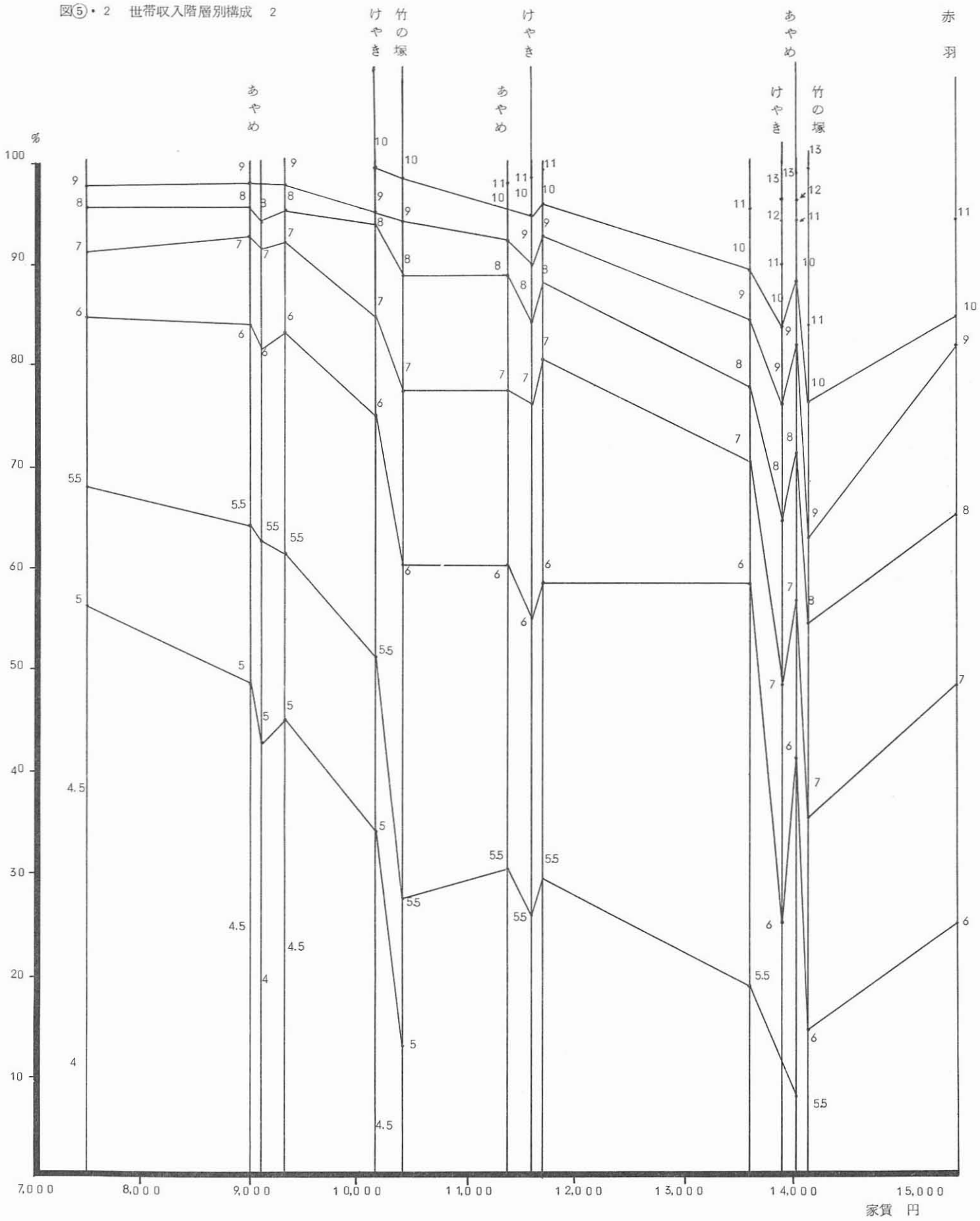
図⑤　1　世帯収入階層別構成　1



2　世帯収入階層別構成 2

公団賃貸住宅入居契約者調査報告 4 1

図⑤・2　世帯収入階層別構成　2



3　世帯主年令別世帯収入

S．40．11，国民生活研究所，東京２３区，武蔵野

4　世帯主年令別世帯主収入

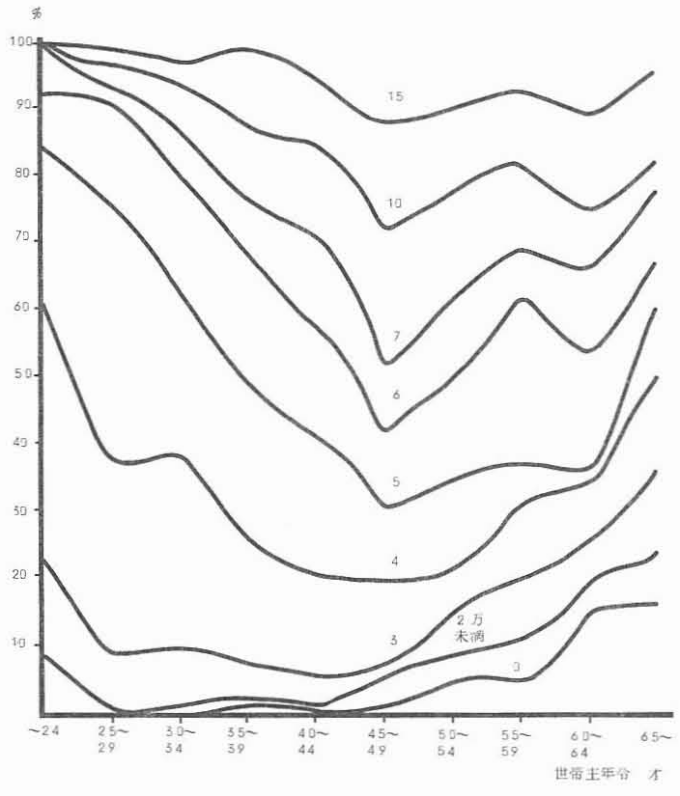
S．40．11，国民生活研究所

5　世帯主年令別家族数

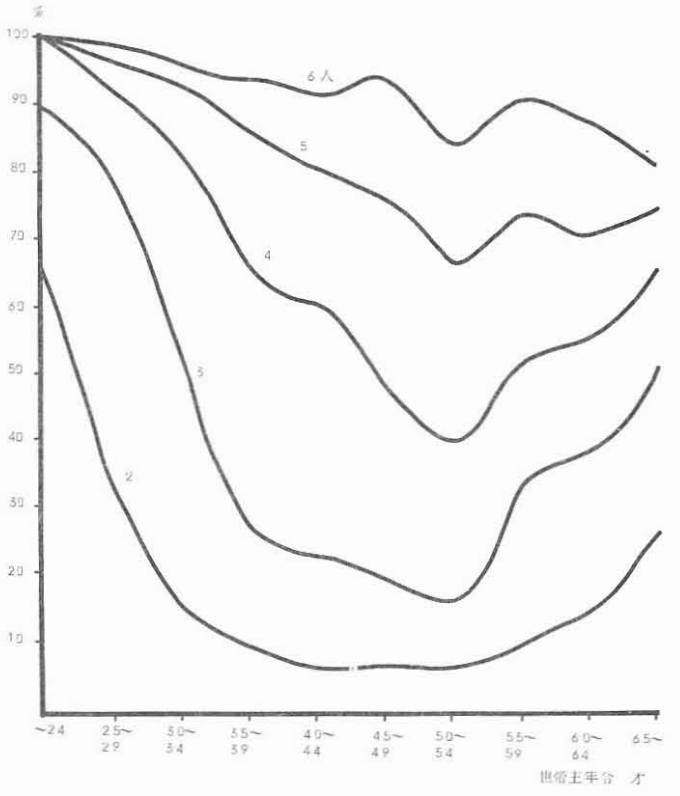
5.1　S．40．11，国民生活研究所，東京２３区，武蔵野，三摩市

5.2　S．40．11，国民生活研究所，東京２３区，武蔵野，三摩市，単身者世帯，準世帯を除外

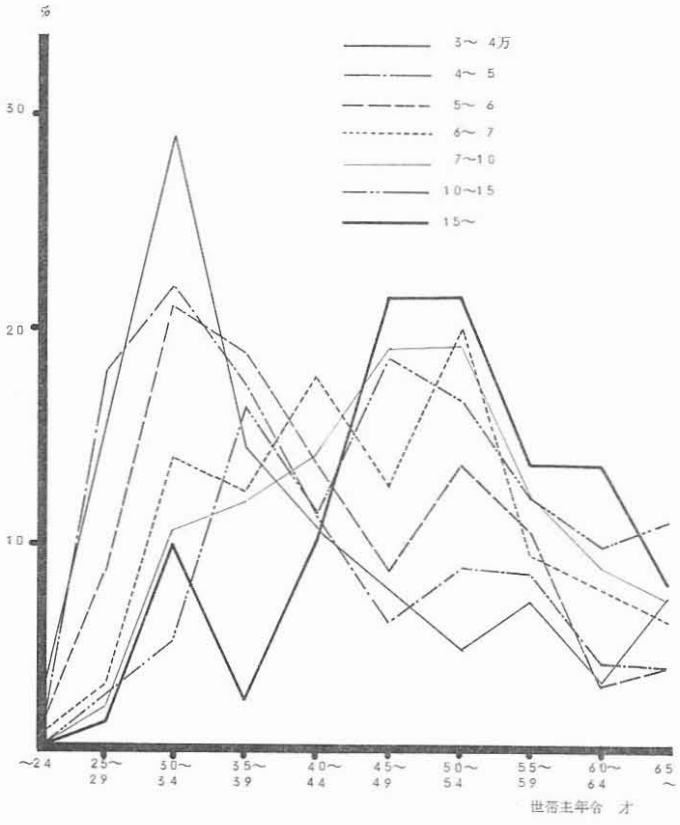
図⑤・3　世帯主年令別世帯収入



図⑤・5・1　世帯主年令別家族数



図⑤・4　世帯主年令別世帯主収入



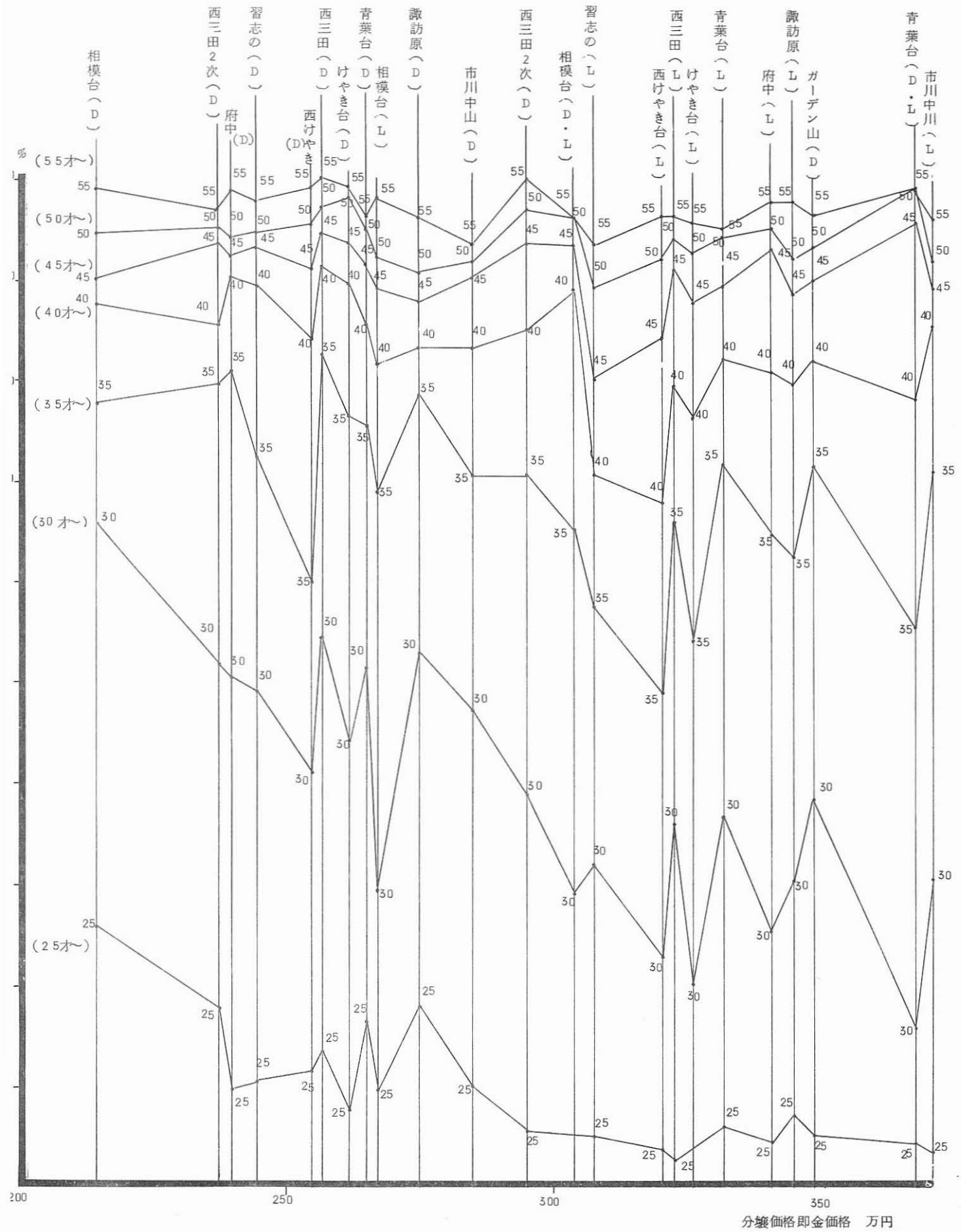
表⑤・5・2　世帯主年令別家族数

	2人	3	4	5	6	7	8～	不明	平均
～24才	64.7	23.5	11.8	0.0	0	0	0	0	2.47
25～29	32.5	45.3	14.5	4.3	1.7	0.9	0	0.9	2.99
30～34	14.6	35.1	32.6	10.5	3.3	1.7	1.7	0	3.63
35～39	8.2	17.9	38.0	22.3	7.1	3.8	2.2	0.5	4.22
40～44	6.7	16.0	38.0	19.3	11.3	4.0	4.0	0.7	4.39
45～49	7.1	10.9	29.5	28.8	18.6	3.2	1.9	0	4.58
50～54	5.3	10.7	23.0	27.8	16.0	9.1	5.9	2.1	4.91
55～59	10.6	23.2	18.5	21.2	16.6	6.0	4.0	0	4.44
60～64	14.0	23.7	17.2	15.1	17.2	10.8	2.2	0	4.39
65～	26.4	24.5	14.5	8.2	8.2	8.2	10.0	0	4.12
計	13.4	22.7	26.6	17.9	10.6	4.8	3.3	0.5	4.17

6　年令階層別構成1

公団分譲住宅契約者調査、S・41

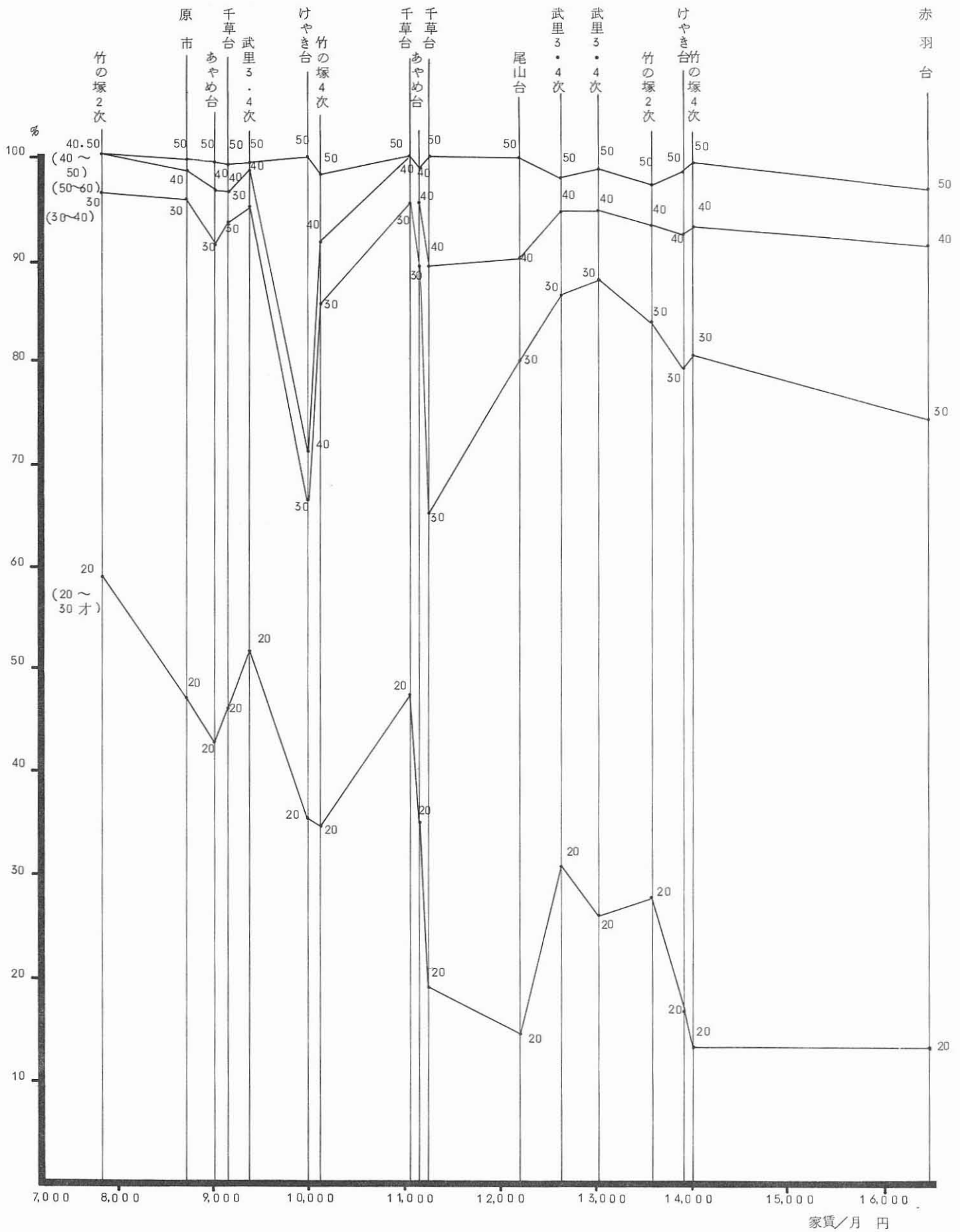
図⑤・6・1　年令階層別構成　1



6　年令階層別構成2

公団賃貸住宅入居契約者調査　S．41

図⑤・6・2　年令階層別構成　2



7　公団住宅入居者の勤務地と前住宅

8　団体別の所得中央値と家賃

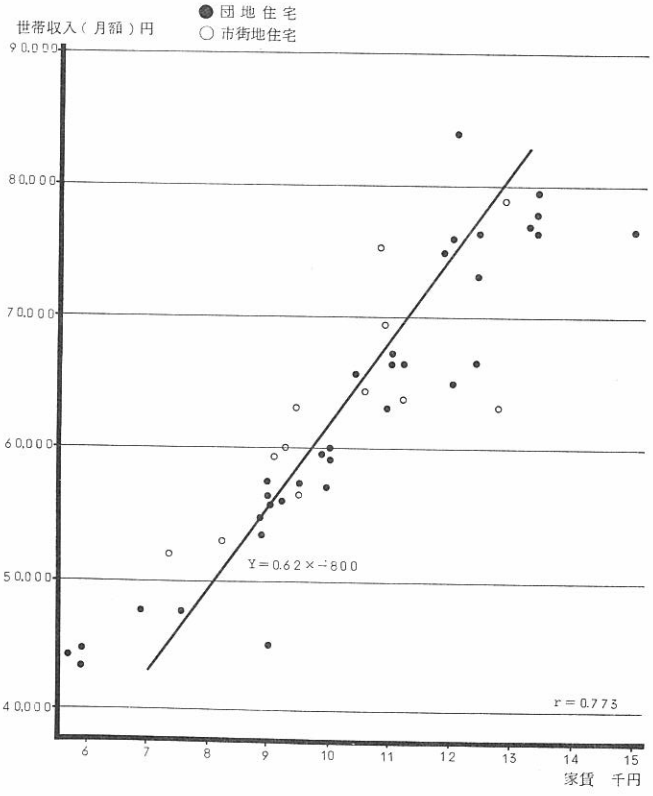
S・40. 公団賃貸住宅入居者調査から、東京支所、関東支所分

表⑤・7　公団住宅入居者の勤務地と前住宅

%

団地名	相模台（賃）		相模台（分）		田園青葉台（分）		ガーデン山（分）		洋光台（特住賃）	
所在地	相模原市新磯野町		〃		港北区田園都市青葉台		神奈川区東横反町			
最寄駅										
	前住所	勤務地	前住所	勤務地	前住所	勤務地	前住所	勤務地	前住所	勤務地
東京区部	58.8	79.7	37.7	73.5	39.7	82.9	32.8	76.8	34.0	63.6
東京市郡部	7.8	2.1	16.8	5.1	15.4	0.8	8.4	0.3	4.8	1.7
神奈川県										
横浜市	10.8	7.1	9.6	5.1	11.4	6.3	38.1	17.7	36.3	23.4
川崎市	6.7	4.6	7.2	7.7	9.7	8.0	4.1	3.4	8.0	8.2
その他	10.2	6.3	19.8	8.4	10.7	1.8	8.1	1.4	8.0	2.5
他の県	5.7	0.1	8.9	−	13.1	0.2	8.4	0.3	9.0	0.7
計	100	100 (99.9)	100	100 (99.8)	100	100	100	100 (99.9) (99.9)	100	100
調査戸数	793	779	167	155	403	398	296	293	720	720

図⑤・8　団体別の所得中央値と家賃



9　公団賃貸住宅入居者借主本人年令と家賃

S．41　入居団地

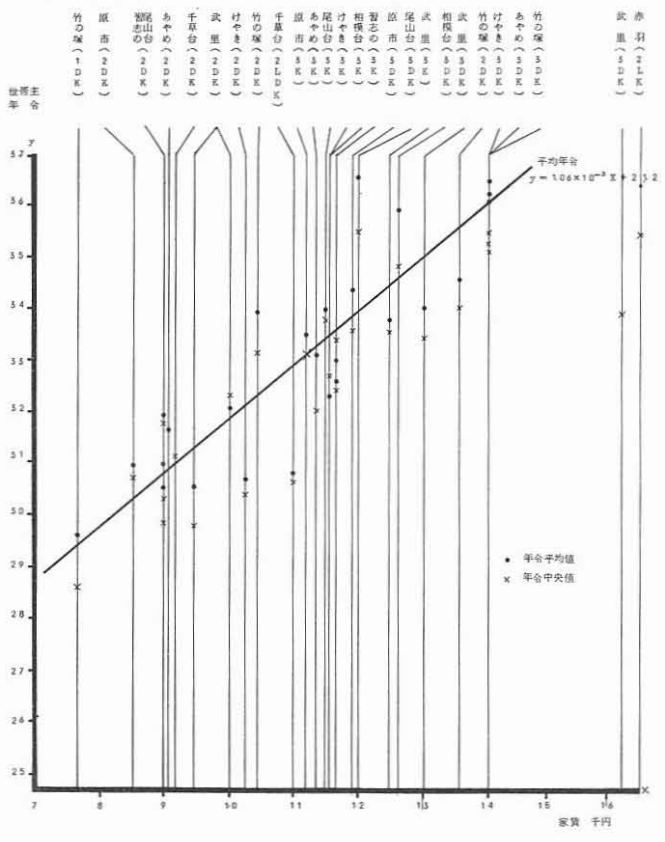
10　公団普通分譲住宅、団地別、即金価格別、世帯主平均年令分布　S．41

11　年令別階層構成

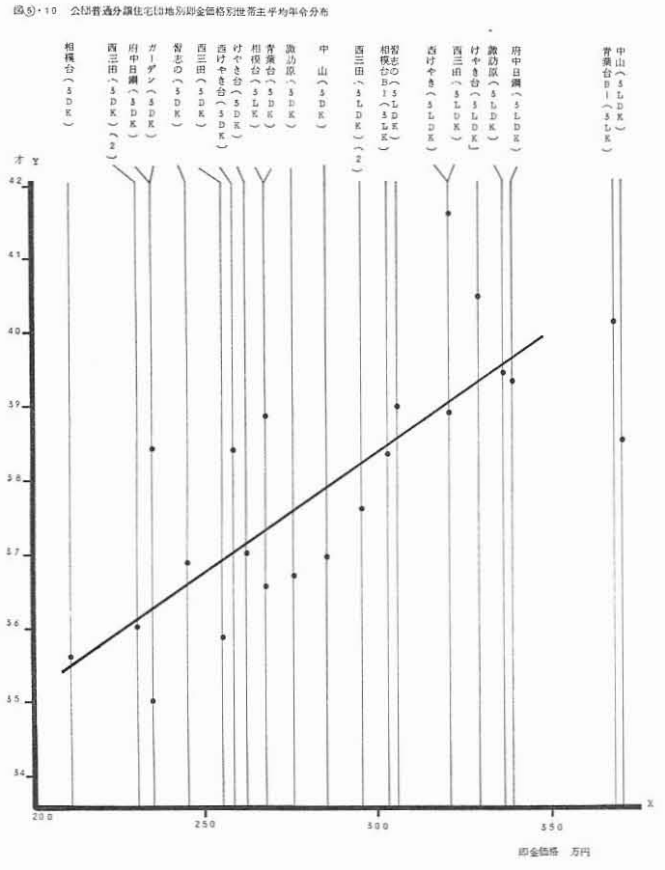
11．1　公団賃貸

11．2　公団分譲住宅

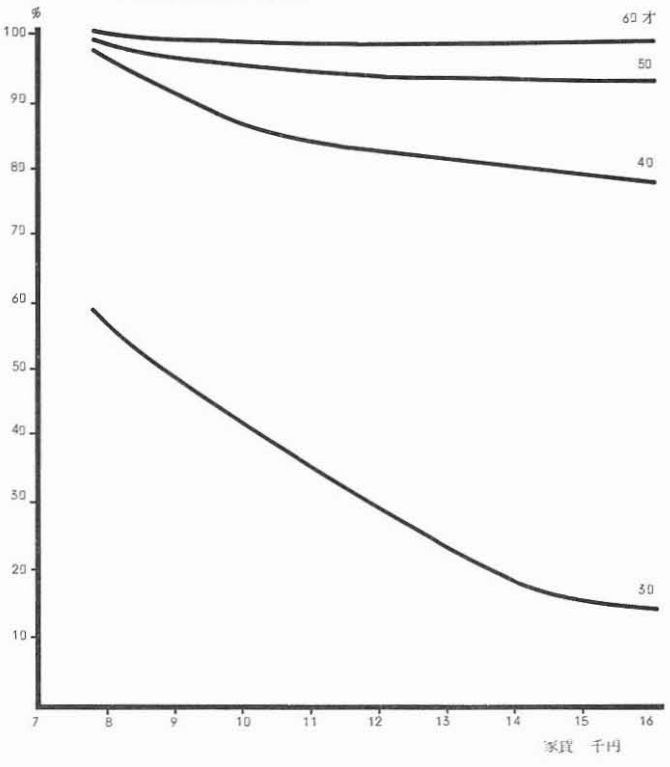
図⑨・9　公団賃貸住宅入居者借主本人年令と家賃



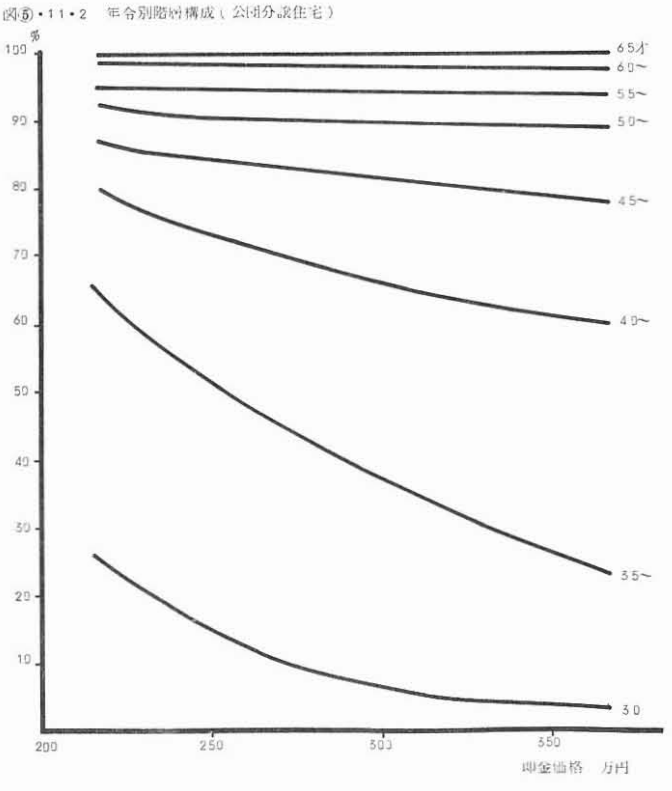
図⑨・10　公団普通分譲住宅団地別即金価格別世帯主平均年令分布



図⑤・11・1　年令別階層構成（公団賃貸）



図⑤・11・2　年令別階層構成（公団分譲住宅）



12 広さについて

12.1 所得と広さ

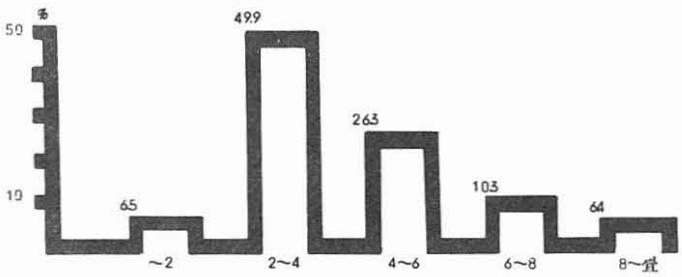
12.2 広さと要求（建設省調、東京圏）

12.3 具体的計画について（住宅困窮世帯につき）
（建設省調、東京圏）

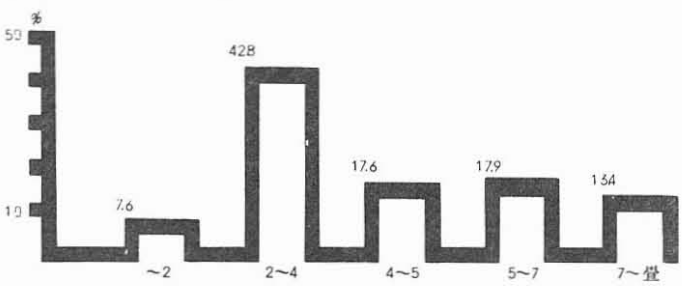
12.4 所得を住宅に対する具体的計画について

図⑤・12 広さについて

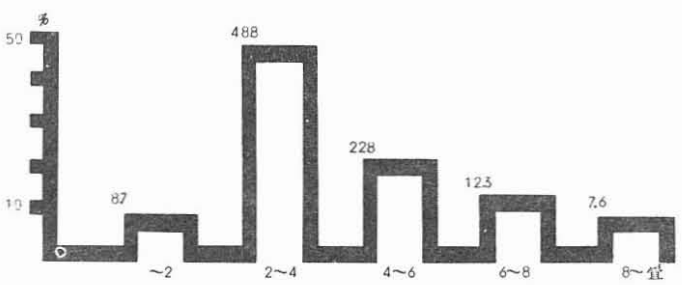
12 S・40労働省調（東京圏）



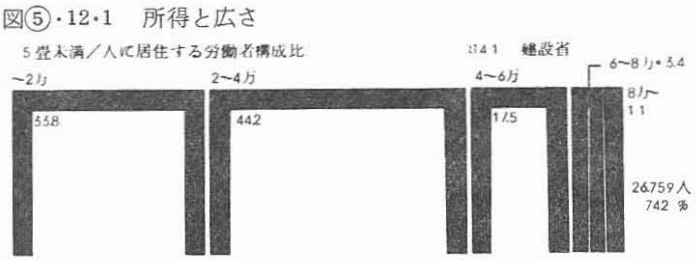
12 S・41建設省調（東京圏）



12 S・40 国調（東京都）

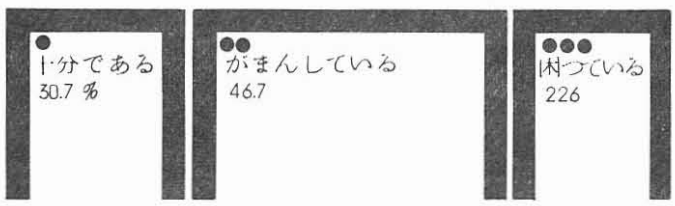


図⑤・12・1 所得と広さ

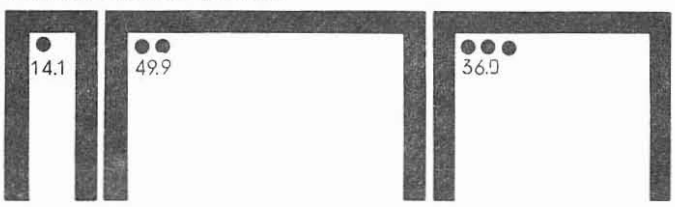


図⑤・12・2 広さと要求

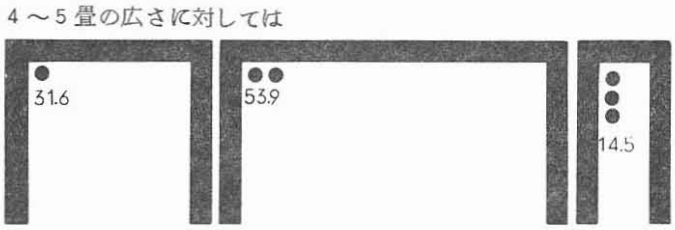
全体では



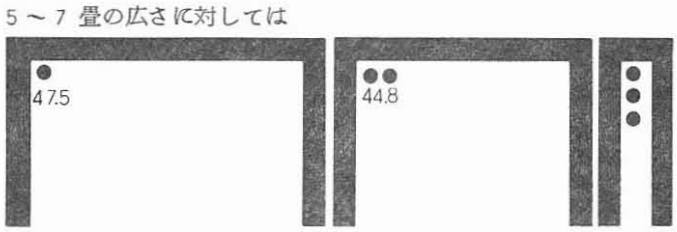
4畳未満の広さに対しては



4～5畳の広さに対しては

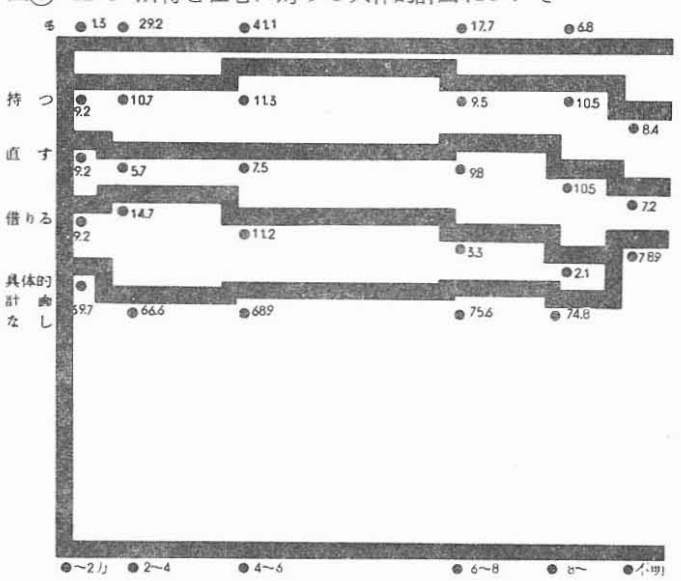


5～7畳の広さに対しては



図⑤・12・3 具体的計画について

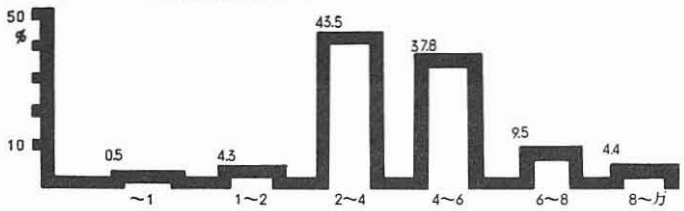
図⑤・12・4 所得と住宅に対する具体的計画について



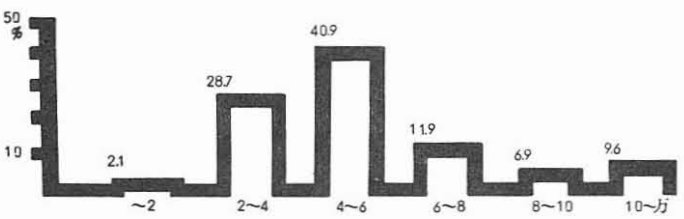
13 所得構成について

図⑤・13 所得構成について

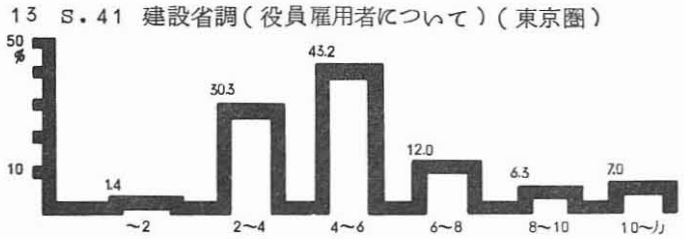
13 S・41 労働省調（東京圏）



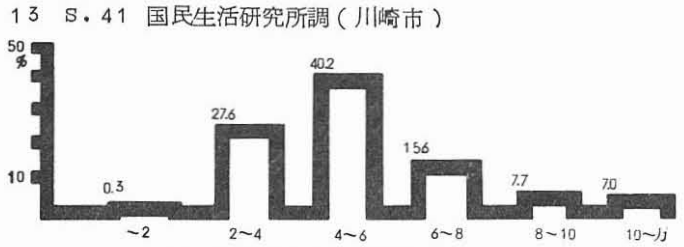
13. S. 41 建設省調（借家、給与住宅の勤労世帯）（東京圏）



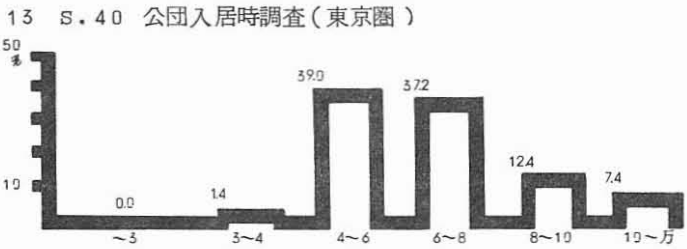
13 S・41 建設省調（役員雇用者について）（東京圏）



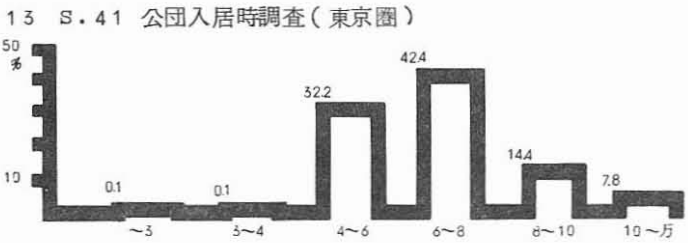
13 S・41 国民生活研究所調（川崎市）



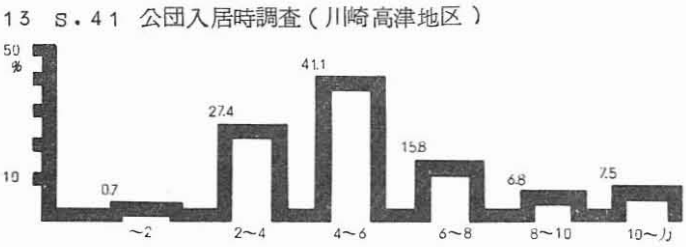
13 S・40 公団入居時調査（東京圏）



13 S・41 公団入居時調査（東京圏）



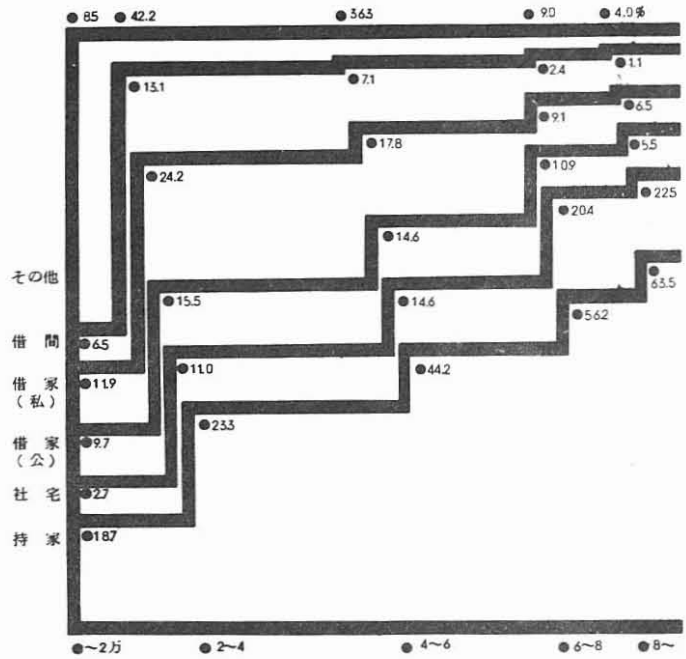
13 S・41 公団入居時調査（川崎高津地区）



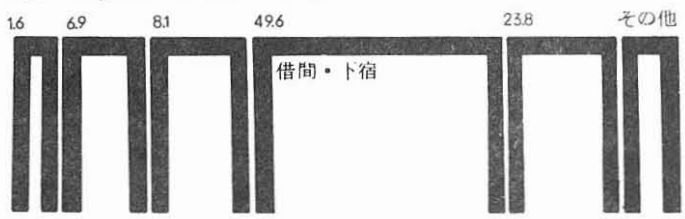
14 所得と住居の所有形態

14.1 所得と広さ

図⑤・14 所得と住居の所有形態 S40 労働省調

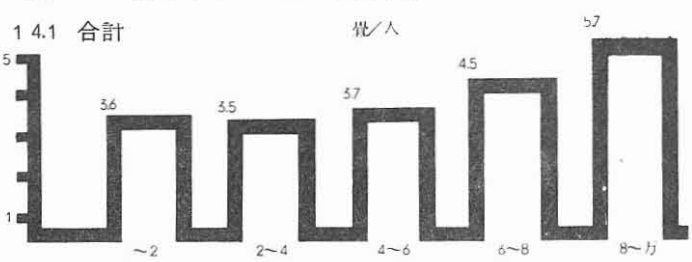


●附・公団住者前住宅地の住居の所有形態 S40 公団入居時調査

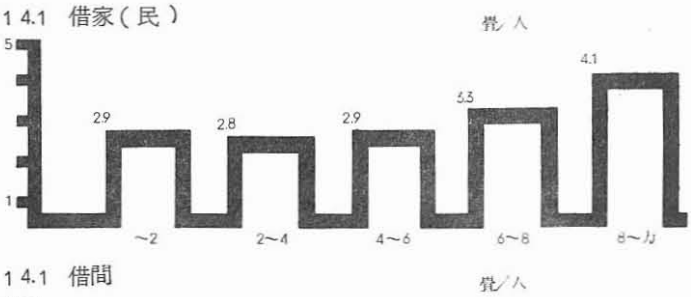


図⑤・14・1 所得と広さ S40労働省調

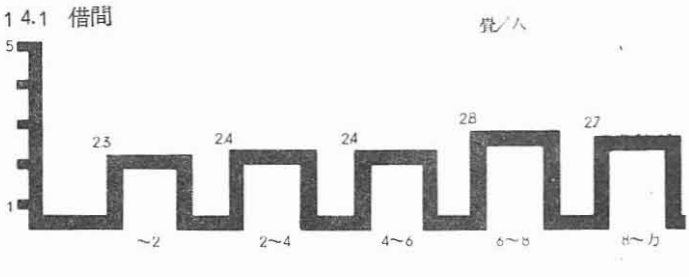
14.1 合計



14.1 借家（民）



14.1 借間



14.2　4畳未満の世帯の割合い（S．40．労働省調）

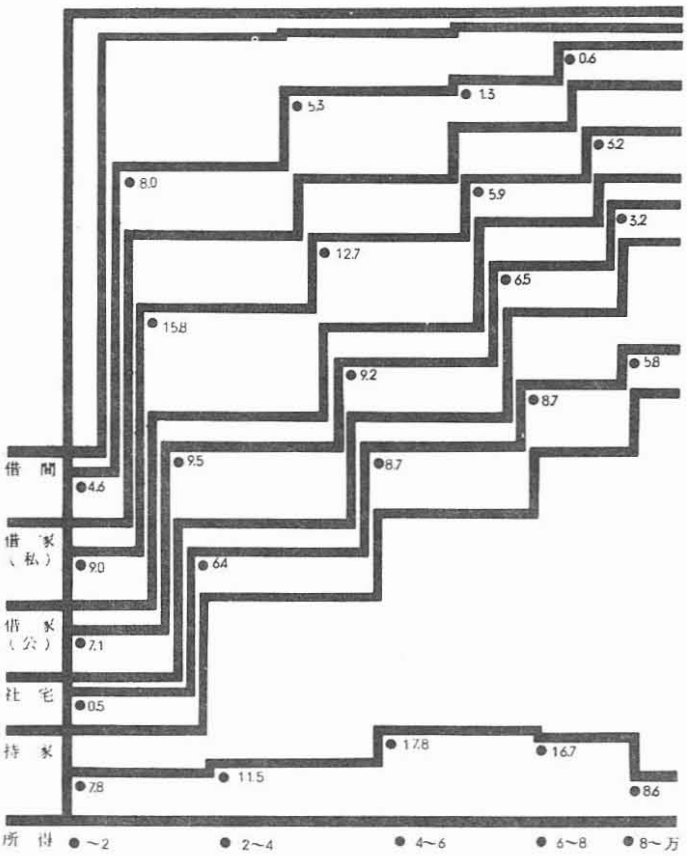
15. 家賃について

15.1　住居の所有形態と家賃（S40．労働省調）

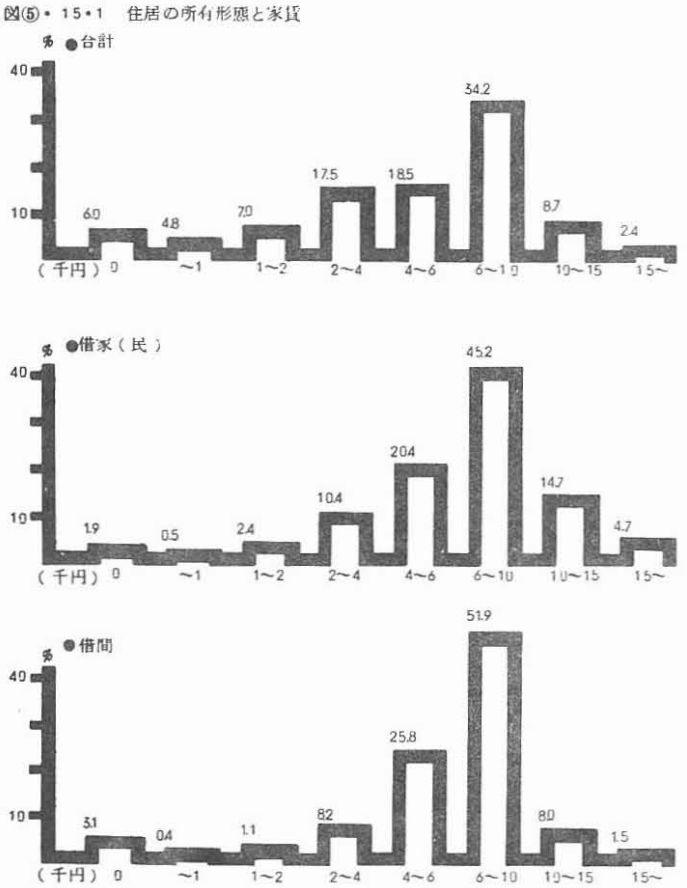
15.2　所得と家賃の関係（S．41建設省調）

15.3　所得、家賃、家賃支払いの難易の相関

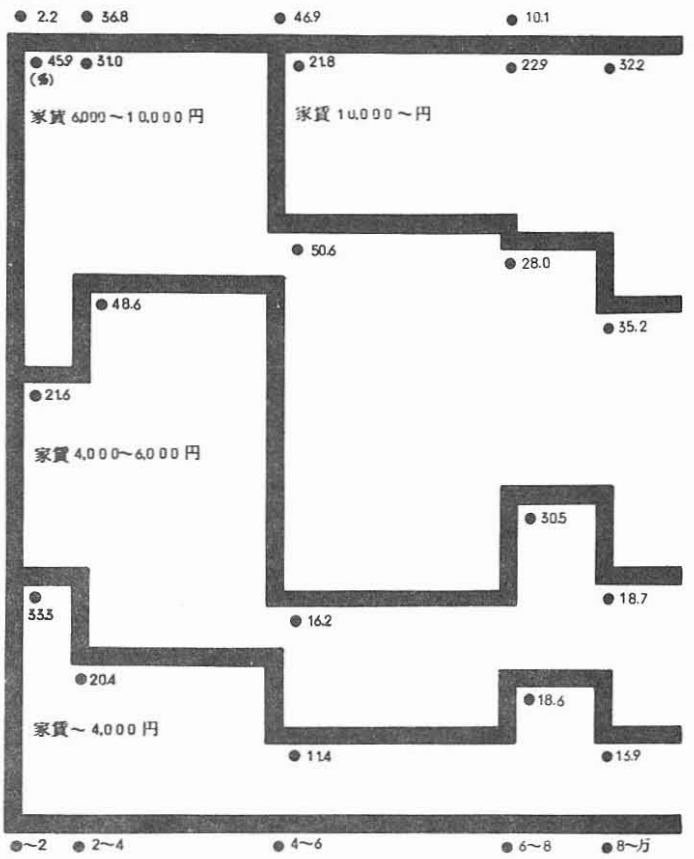
図(5)・14・2　4畳未満の世帯の割合い



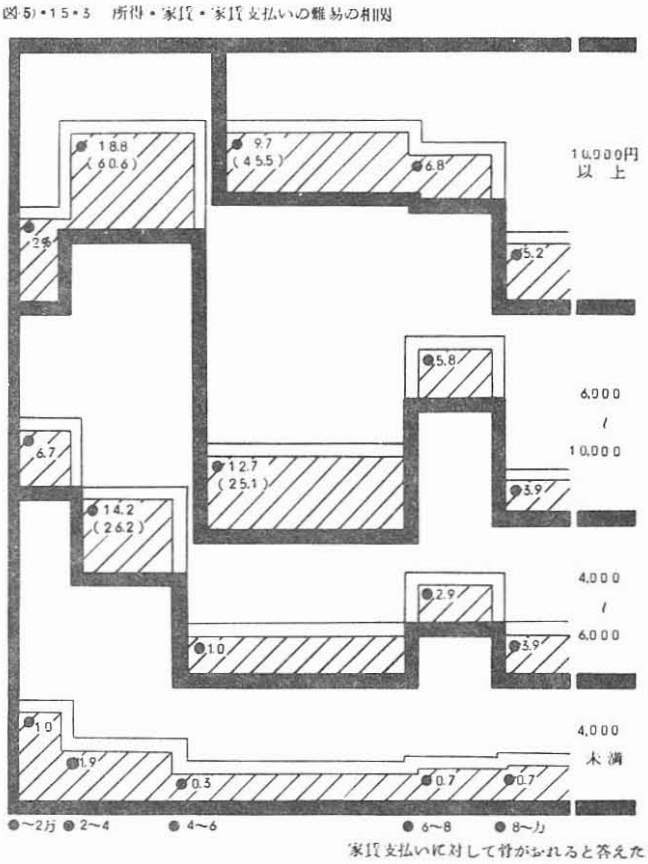
図(5)・15・1　住居の所有形態と家賃



図(5)・15・2　所得と家賃の関係



図(5)・15・3　所得・家賃・家賃支払いの難易の相関



家賃支払いに対して骨がおれると答えたもの

16 事業所所在地－労働者の居住地間の労働者構成比及び通勤時間1

表⑤・16・1　事業所所在地、労働者の居住地間の労働者構成比及び平均通勤時間　1.　　労働者数計 3,547,080

労働者の居住地＼事業所の所在地		台計	埼玉	千葉	東京	千代田 中央	新宿 文京 台東	墨田、江足、葛、江戸	北、豊、板、練、荒
埼玉県	構成比	9.5	89.3	1.0%	6.8%	8.1%	8.2%	5.0%	17.8%
	平均通勤時間		29	56分	73分	79分	76分	74分	62分
千葉県	構成比	7.3	0.5	92.2	4.8	6.7	5.0	10.1	2.5
	平均通勤時間		87	35	73	78	74	64	76
東京都	構成比	57.4	9.0	5.2	80.4	74.2	82.8	82.8	77.4
	平均通勤時間		63	69	36	50	37	26	30
千代田中央港	構成比	2.3	0.1	0.1	3.3	9.1	1.1	0.7	0.5
	平均通勤時間		84	74	22	18	38	44	53
新宿文京台東	構成比	4.8	0.8	0.4	6.8	6.9	30.8	1.4	3.3
	平均通勤時間		63	73	28	40	16	51	34
墨田、江東足立、葛飾江戸川	構成比	12.2	1.4	3.3	17.5	9.4	9.6	72.3	6.7
	平均通勤時間		64	61	29	48	48	21	46
北、豊島板橋練馬、荒川	構成比	9.6	4.5	0.7	13.4	12.2	15.9	3.9	58.3
	平均通勤時間		51	74	39	56	45	59	22
世田ケ谷、目黒渋谷、中野杉並	構成比	11.2	1.2	0.5	15.6	20.4	13.0	2.5	4.1
	平均通勤時間		84	88	42	53	46	73	58
品川、大田	構成比	8.6	0.4	0.1	11.5	7.4	2.3	0.8	1.0
	平均通勤時間		95	99	28	47	58	71	70
区部以外	構成比	8.6	0.6	0.2	11.9	8.5	7.9	1.0	3.4
	平均通勤時間		79	97	47	80	69	92	72
神奈川県	構成比	25.3	0.3	0.2	7.3	10.3	3.4	1.2	1.0
	平均通勤時間		114	112	71	77	84	94	96
川崎	構成比	6.4	0.1	0.1	2.4	2.6	1.1	0.4	0.3
	平均通勤時間		114	111	57	66	71	86	81
横浜	構成比	11.1	0.1	0.1	3.0	4.7	1.2	0.6	0.4
	平均通勤時間		107	101	71	73	82	92	96
その他	構成比	7.1	0.1	0.0	1.5	2.8	0.8	0.2	0.3
	平均通勤時間		122	130	90	93	100	112	111
港北ニュータウン	構成比								
	平均通勤時間		92	89		54	58	74	83

事業所の所在地を100とした時の構成比

16 事業所所在地－労働者の居住地間の労働者構成比及び通勤時間2

図⑤・16・2 事業所所在地、労働者の居住地間の労働者構成比及び平均通勤時間 2.

労働者の居住地＼事業所の所在地		世田ケ谷、目黒、渋谷中央、杉並	品川大田	区部以外	神奈川県	川崎	横浜	その他
埼玉	構成比	2.6	1.6	3.6	0.2	0.3	0.2	0.0
	平均通勤時間	83	94	62	108	104	109	130
千葉	構成比	1.0	0.8	0.2	0.1	0.2	0.1	0.1
	平均通勤時間	99	97	112	115	117	111	121
東京都	構成比	87.6	79.9	90.8	7.9	13.9	5.6	4.4
	平均通勤時間	33	29	30	64	58	69	75
千代田中央港	構成比	1.1	1.2	0.1	0.3	0.4	0.3	0.1
	平均通勤時間	39	45	70	65	58	70	88
新宿文京台東	構成比	3.5	1.5	0.7	0.2	0.4	0.2	0.1
	平均通勤時間	44	60	70	80	76	84	88
墨田、江東足立、葛飾江戸川	構成比	1.7	1.7	0.1	0.3	0.6	0.3	0.1
	平均通勤時間	74	77	100	92	87	98	97
北、豊島板橋、練馬荒川	構成比	6.7	3.0	1.6	0.5	1.7	0.4	0.3
	平均通勤時間	53	71	65	93	88	99	103
世田、目黒渋谷、中野杉並	構成比	58.7	9.2	5.5	2.6	3.5	1.5	1.1
	平均通勤時間	22	50	58	65	55	72	89
品川	構成比	4.9	61.3	0.5	3.0	5.9	2.2	0.7
大田	平均通勤時間	46	19	92	51	45	53	91
区部外	構成比	11.1	1.9	78.8	1.5	2.1	0.8	2.0
	平均通勤時間	61	85	25	69	75	76	56
神奈川県	構成比	8.4	17.6	4.2	91.7	85.5	94.0	95.2
	平均通勤時間	65	61	64	35	35	38	31
川崎	構成比	4.1	7.4	0.5	21.4	61.6	5.2	0.9
	平均通勤時間	52	48	58	28	25	48	79
横浜	構成比	2.9	7.8	0.5	40.7	20.1	73.5	8.3
	平均通勤時間	71	63	84	36	56	32	55
その他	構成比	1.2	2.2	1.7	27.3	3.3	14.2	79.3
	平均通勤時間	91	91	56	37	86	64	26
港北ニュータウン	構成比							
	平均通勤時間	44	29	86		28	20	50

17　公団住宅入居者の人口構造

17・1　年令構成

17・2　家族構成

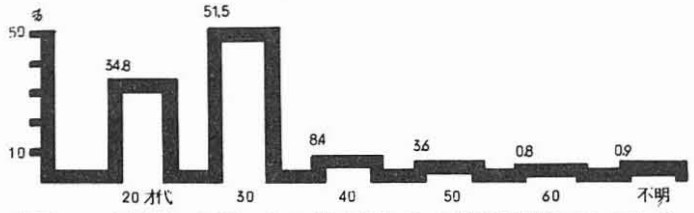
17・3　職業構成

17・4　所得構成（１ケ月の世帯主収入）

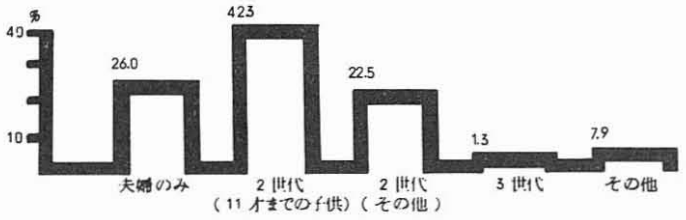
昭和40年度の公団賃貸住宅入居契約者調査より、入居契約者の人口構造を東京及び周辺３県につき、年令構成、家族構成、職業構成、所得構成別に整理を行った。

下図にみるとおり30才代が50％、20才代は35％と、20代30代で全体の85％を占めている。

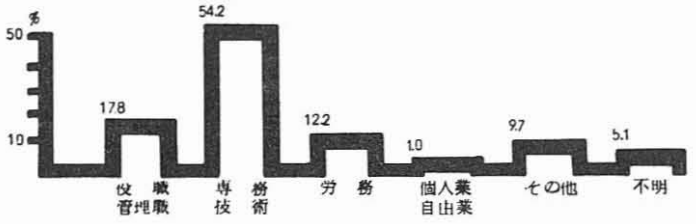
図⑤・17　公団住宅入居者の人口構造



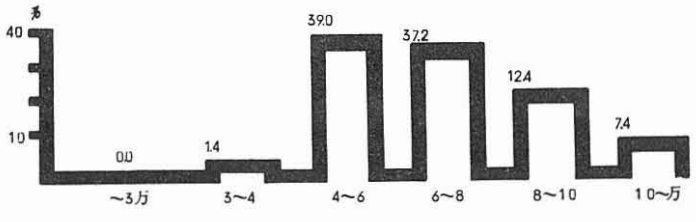
夫婦と11才以下の子供により構成される２世代世帯が42.3％と大半を占め、次いで夫婦のみの世帯が26.0％、その他の２世代世帯が22.5％と、90％近くをこの３層の家族で占めているのが特徴的である。



事務、専門技術的職業が54.2％役員管理職が17.8％と、いわゆるホワイトカラー層が全体の72％を占めているのが特徴的である。



４～６万円層が39％、６～８万円層が37.2％とこの両層が多数を占め、４万円未満の層は1.4％と急激に低下するが、これは募集条件によるものである。

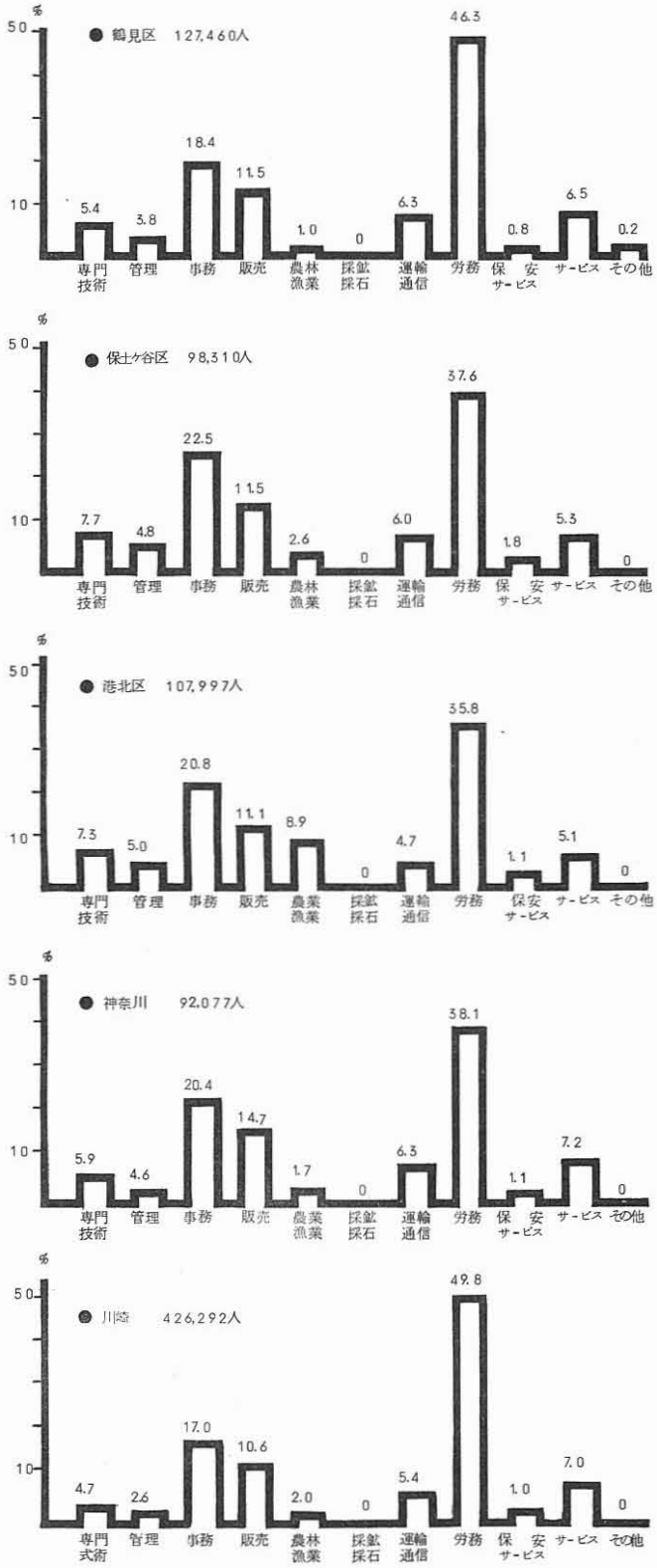


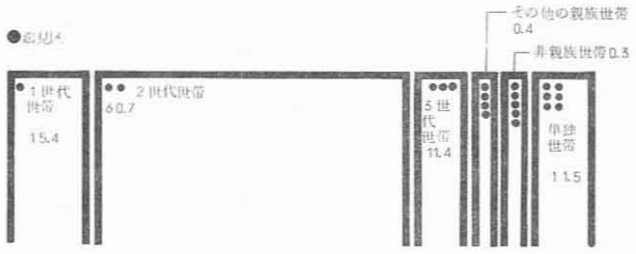
18　港北ニュータウン周辺の地域的人口構造の特性

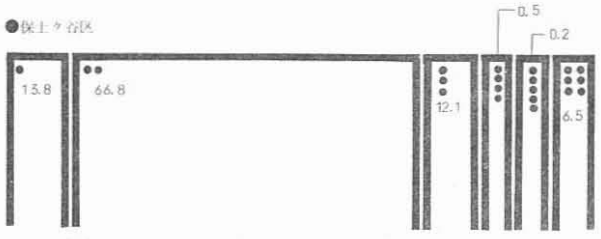
港北ニュータウン周辺の横浜市、港北、鶴見、保土ケ谷区及び川崎市につき、昭和40年国調により、職業、家族、年令構成の実態を整理し、その人口構成の把握をこころみた。

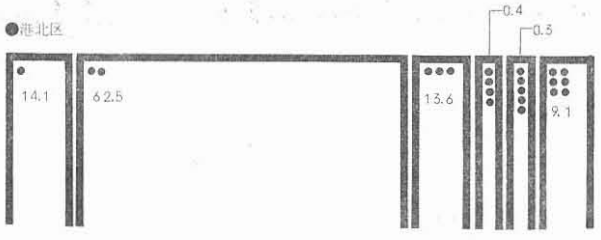
図⑤・18・1　港北ニュータウン周辺の地域的人口構成職業構成

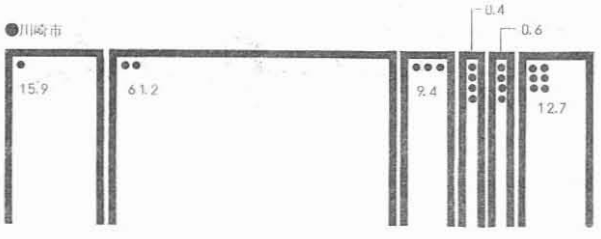
職業構成



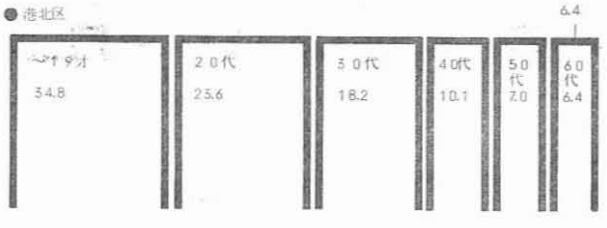

●幸区
その他の親族世帯
0.4
非親族世帯0.3
1世代
世帯
15.4
2世代世帯
60.7
3世代
世帯
11.4
単独
世帯
11.5

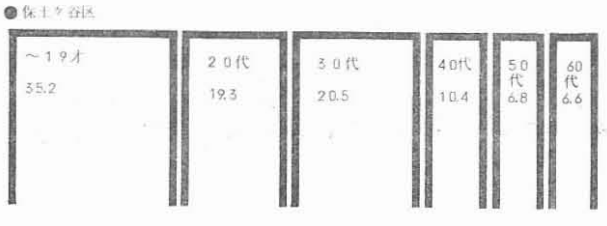

●保土ケ谷区
0.5
0.2
15.8
66.8
12.1
6.5


●港北区
0.4
0.5
14.1
62.5
13.6
9.1


●川崎市
0.4
0.6
15.9
61.2
9.4
12.7

年令構成


●港北区
6.4
～19才
34.8
20代
25.6
30代
18.2
40代
10.1
50代
7.0
60代
6.4


●保土ケ谷区
～19才
35.2
20代
19.3
30代
20.5
40代
10.4
50代
6.8
60代
6.6

●●●●○●交通

1 バス輸送・ピーク時以外 ——— 203
2 駅勢圏（鉄道利用・ピーク１時間） ——— 204
3 ——— 206
4 ニュータウン中心からの所要時間 ——— 207
5 港北区近辺団地の通勤先 ——— 208
6 港北区からの流出数 ——— 208
7 港北区からの地区別流出比率 ——— 209
8 ———
9 ———
10 就業・就学先の学生の流入人口による地区別
就業・就学者推定 ——— 211
11 昭和50年、地区に流入する人口による就業・
就学者推定 ——— 212
12 港北からの地区別流出率
東横線団地の通勤先 ——— 212
13 港北区菊名より通勤・通学路線 ——— 213
14 港北区より通勤先の就業人口及び港北区から
の流入人口 ——— 215
15 港北区近辺団地の通勤先（路線別） ——— 217
16 港北区近辺団地の通勤先（ 〃 ） ——— 218

1　バス輸送・ピーク時以外

1·1　日中の発生交通量

1·2　バス運行量

1·1日中の発生交通量

パーソントリップ1人　4回／日　（公団宅地開発設計標準案）

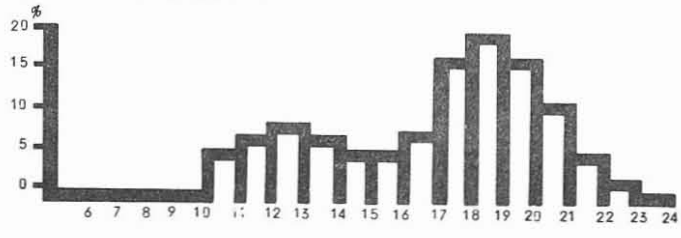
通勤	0.8
買物	1.2
その他	2.0（レクリ、社交、業務）

以上のうち「買物」と「その他」の¼がバス又は自動車を使うものとする

$\frac{1}{4}$（1.2＋2.0）＝0.8　1人1日0.8回となる。

次に日中の集中率であるが、高蔵寺ニュータウンレポートによると下図のとおりとなる。（自家用車のパターン）

図⑥・1　日中発生交通量集中率



バスを考えるので、日中1時間10％とする。

バスのシエアは80％（自家用車20％）とする。

NT内で昼間にバスを利用する成人を全人口の30％とする。

以上より1HS当り

8,000人×0.3×0.8×0.8×0.1＝160人／hのバス乗客が生ずる。

1·2バス運行量

バスの1台当り定員70人。乗車効率80％として56人／台　1HS当り$\frac{160}{56}$＝2.9台／h

バス1系統当り平均4HSであるから　約12台／h→5分おきである。

2　駅勢圏（鉄道利用者・ピーク１時間）

表⑥・2　駅勢圏　（鉄道利用者・ピーク１時間）

駅別	ゾーン	利用量	徒歩	バス	乗用車	備考			
A	03	305	86	198	21	方面別		線別	
	04	1,240	580	594	66	1	3,680人		
	05	1,080	840	220	22	2	1,280	鶴見	6,315人
	11	300	150	135	15	3	1,250	多摩プラーザ	1,770
	12	1,100	750	315	35	4	490	横浜	2,300
	13	810	120	621	69	5	1,840		
	14	620	465	109	46	6	1,840		
	15	1,280	603	609	68				
	16	1,170	104	959	107				
	22	1,270	0	1,143	127				
	28	500	0	450	50				
	02	710	360	314	36				
計		10,385	4,058	5,667	662				
B	01	254	136	111	13				
	02	990	990	0	0	1	2,600人		
	03	615	180	391	44	2	900	鶴見	4,489人
	07	370	232	124	12	3	890	多摩プラーザ	1,250
	09	1,460	1,320	126	14	4	350	横浜	1,620
	10	510	180	353	39	5	1,300		
	11	1,170	430	666	74	6	1,300		
	13	810	120	621	69				
	01	1,180	590	531	59				
計		7,359	4,178	2,923	324				
C	01	136	68	56	6				
	06	1,080	840	221	25	1	1,420人	鶴見	2,432人
	07	750	474	249	29	2	490	多摩プラーザ	680
	08	930	610	288	32	3	480	横浜	890
	10	510	90	353	67	4	190		
	17	224	112	101	11	5	710		
	18	372	236	122	14	6	710		
計		4,002	2,430	1,390	184				
D	17	686	301	335	39				
	18	1,338	1,084	229	25	1	3,770人	鶴見	1,750人
	19	1,743	1,458	256	29	2	1,310	多摩プラーザ	1,810
	30	1,350	0	1,215	135	3	1,280	横浜	7,047
	31	1,220	850	283	87	4	500		
	32	1,170	130	936	104	5	1,880		
	33	780	480	270	30	6	1,880		
	34	385	15	333	37				
	42	580	0	522	58				
	43	370	0	333	37				
	44	295	0	265	30				
	47	690	0	621	69				
計		10,607	4,318	5,598	680				

駅別	ゾーン	利用量	徒歩	バス	乗用車	備考
E	19	597	292	275	30	
	20	1,200	0	1,088	120	1 4,240人
	21	1,490	1,250	216	24	2 1,470 鶴見 1,970人
	23	230	0	207	23	3 1,450 多摩プラーザ 2,030
	24	700	403	267	30	4 560 横浜 7,967
	33	780	480	270	30	5 2,120
	34	385	15	333	37	6 2,120
	35	710	615	85	10	
	36	830	150	612	68	
	37	1,310	388	830	92	
	38	850	660	175	20	
	39	460	55	365	40	
	43	370	0	333	37	
	44	295	0	265	30	
	45	800	0	720	80	
	46	960	0	864	96	
計		11,967	4,208	6,901	765	
F	23	690	138	497	55	
	24	700	402	268	30	1 3,480人
	25	1,130	1,000	117	13	2 1,200 鶴見 0人
	26	770	575	175	20	3 1,190 多摩プラーザ 1,660
	27	950	850	90	10	4 460 横浜 8,140
	28	490	0	440	50	5 1,740
	29	820	81	665	74	6 1,740
	38	860	660	176	19	
	39	460	55	364	41	
	40	670	670	0	0	
	41	870	127	669	74	
	03	1,400	700	630	70	
計		9,800	5,258	4,091	506	
合計		54,120	24,450	26,570	3,121	1 19,190人 都心3区 2 6,650 新宿・渋谷・目黒 3 6,540 品川・大田 4 2,550 世田谷・杉並 5 9,590 川崎・鶴見・神奈川 6 9,590 横浜 鶴見 16,960人 多摩プラーザ 9,200 横浜 28,000

3　住区別交通機関別発生通勤交通量

表⑥・3　住区別交通機関別発生通勤交通量

ゾーン	土地利用	総人口	地区外発生交通量	集中発生量(1時間)	徒歩(自)＋鉄	乗用車(K&R)＋鉄	バス＋道	鉄道利用者総数	乗用車	バス	備考
1		2,320	920	460	204	19	167	390	29	41	
2		6,690	2,340	1,170	990	0	0	990	75	105	
3		6,224	2,180	1,090	266	65	589	920	70	98	
4		8,394	2,940	1,470	580	66	594	1,240	94	132	
5		5,724	2,000	1,000	474	38	338	850	64	90	
6		7,340	2,560	1,280	840	25	221	1,080	82	115	
7		7,560	2,640	1,320	706	41	373	1,120	85	119	
8		6,290	2,200	1,100	610	32	288	930	70	100	
9		9,830	3,420	1,720	1,320	14	126	1,460	110	155	
10		10,360	3,620	1,810	350	118	1,062	1,530	116	163	
11		9,960	3,480	1,740	580	89	801	1,470	111	157	
12		7,454	2,600	1,300	750	35	315	1,100	83	117	
13		10,948	3,820	1,910	240	138	1,242	1,620	122	172	
14		4,180	1,460	730	465	46	109	620	47	66	
15		8,634	3,020	1,510	603	68	609	1,280	97	136	
16		7,900	2,760	1,380	104	107	959	1,170	88	124	
17		6,168	2,160	1,080	413	50	447	910	69	97	
18		11,529	4,040	2,020	1,320	39	351	1,710	129	182	
19		15,740	5,520	2,760	1,750	59	531	2,340	177	248	
20		8,090	2,840	1,420	0	120	1,088	1,200	91	128	
21		10,060	3,520	1,760	1,250	24	216	1,490	113	158	
22		8,590	3,000	1,500	0	127	1,143	1,270	96	135	
23		6,210	2,180	1,090	138	78	704	920	70	98	
24		9,410	3,300	1,650	805	60	535	1,400	90	148	
25		7,610	2,660	1,330	1,000	13	117	1,130	85	120	
26		5,180	1,820	910	575	20	175	770	58	82	
27		6,370	2,240	1,120	850	10	90	950	72	101	
28		6,700	2,340	1,170	0	100	890	990	75	105	
29		5,544	1,940	970	81	74	665	820	62	87	
30		9,120	3,180	1,590	0	135	1,215	1,350	102	143	
31		8,210	2,880	1,440	850	87	283	1,220	92	130	
32		7,920	2,760	1,380	130	104	936	1,170	88	124	
33		10,570	3,700	1,850	960	60	540	1,560	118	166	
34		5,180	1,820	910	30	74	666	770	58	82	
35		4,820	1,680	840	615	10	85	710	54	76	
36		5,590	1,960	980	150	68	612	830	63	88	
37		8,848	3,100	1,550	388	92	830	1,310	99	140	
38		11,592	4,040	2,020	1,320	39	351	1,710	139	182	
39		6,214	2,180	1,090	110	81	729	920	70	98	
40		4,520	1,580	790	670	0	0	670	51	71	
41		5,892	2,060	1,030	127	74	669	870	66	93	
42		3,890	1,360	680	0	58	522	580	43	61	
43		5,030	1,760	880	0	74	666	740	56	79	
44		3,980	1,390	695	0	59	531	590	75	63	
45		5,370	1,880	940	0	80	720	800	60	85	
46		6,530	2,280	1,140	0	96	864	960	73	103	
47		4,690	1,640	820	0	69	621	690	52	74	
01		8,000	2,800	1,400	590	59	531	1,180	90	126	
02		4,800	1,680	840	360	36	314	710	54	76	
03		9,000	3,150	1,675	700	70	630	1,400	107	148	

4　ニュータウン中心地からの所要時間

表⑥・4　ニュータウン中心からの所要時間

		中心地	路線	乗車時間	乗り換え数	乗り換え時間	所要時間
				(分)		(分)	(分)
東京都	都心三区	東京駅	(20) 5 (29) 地下鉄→京浜東北	49	1	5	54
	文京区	後楽園	(20) 5 (29) 5 (12) 地下鉄→京浜東北→丸ノ内線	61	2	10	71
	台東区	上野駅	(20) 5 (37) 地下鉄→京浜東北	57	1	5	62
	新宿区	駅	(5) 5 (25) 5 (6) 地下鉄→田園都市線→山手線	36	2	10	46
	渋谷区	〃	(5) 5 (25) 地下鉄→田園都市線	30	1	5	35
	目黒区	中目黒	(10) 5 (23) 地下鉄→東横線（網島乗りかえ）	33	1	5	38
	品川区	駅	(11) 5 (18) 地下鉄→京浜東北	29	1	5	34
	大田区	蒲田駅	(11) 5 (8) 地下鉄→京浜東北	19	1	5	24
	世田谷区	三軒茶屋	(5) 5 (15) 地下鉄→田園都市線	20	1	5	25
	杉並区	荻窪駅	(5) 5 (25) 5 (6) 5 (13) 地下鉄→田園都市線→山手→中央	49	3	15	64
川崎市		駅	(20) 5 (3) 地下鉄→京浜東北	23	1	5	28
横浜市	鶴見区	〃	(20) 地下鉄	20	0	0	20
	神奈川区	東神奈川駅	(5) 5 (10) 地下鉄→横浜線（新横浜のりかえ）	15	1	5	20
	中区	関内	(25) 地下鉄	25	0	0	25
	西区	横浜	(20) 〃	20	0	0	20
	南区	上大岡	(25) 5 (10) 〃 →地下鉄	35	1	5	40
	保土ケ谷区	鶴ケ峰	(20) 5 (4) 〃 →相模原鉄道	24	1	5	29
	磯子区	駅	(20) 5 (18) 〃 →京浜東北	38	1	5	43
	金沢区	金沢文庫	(20) 5 (16) 〃 →京浜急行	36	1	5	41
	戸塚区	駅	(20) 5 (13) 〃 →東海道本線	33	1	5	38

5. 港北区近辺団地の通勤先（路線別）の計

6. 港北区からの流出数

表⑥・5　港北区近辺団地の通勤先（路線計）

市区名	計1	計2	計3	計4	計5	計6	総計	100 %	備考
都心3区	1,164	2,703	78	577	824	349	5,695	48.3	
新宿区 渋谷区 目黒区 大田区 品川区	402	1,221	14	293	288	109	2,327	19.7	
小計	1,566	3,924	92	870	1,112	458	8,022	68.0	
川崎市	129	320	9	232	101	51	842	7.1	
横浜市	392	695	78	182	257	164	1,768	15.0	
小計	521	1,015	87	414	358	215	2,610	22.1	
その他	177	697	15	94	120	63	1,166	9.9	
計	2,264	5,636	194	1,378	1,590	736	11,798	100	

（東横線）

表⑥・6　港北区からの流出数

区名	当区に常住地を有する就業者及び通学者数 <A>			当区で従業通学者数<B>			他区で就業通学する人口<C>			備考
年度	S 30年	S 35年	S 40年	S 30年	S 35年	S 40年	S 30年	S 35年	S 40年	A－B
港北区	44,292	74,046	127,454	24,799	31,526	51,952	19,493	42,520	75,502	＝C

7. 港北区からの地区別流出比率

表⑥・7　港北区からの地区別流出率

		港北区より当区で従業・通学者数（D）			D/C （100%）			備考
		S30年	S35年	S40年	S30年	S35年	S40年	
東京都	都心3区	2,845	7,085	14,287				
	文京区	59	289	592				
	台東区	113	206	430				
	小計	3,017	7,580	15,309	15.4	17.8	20.2	<1>
	新宿区	123	599	1,359				
	渋谷区	367	1,065	2,509				
	目黒区	276	1,199	2,739				
	小計	766	2,863	6,607	3.9	6.7	8.8	<2>
	品川区	441	1,158	2,553				
	大田区	735	2,594	4,972				
	小計	1,176	3,752	7,525	6.0	8.8	10.0	<3>
	世田谷区	203	973	2,279				
	杉並区	13	109	238				
	小計	216	1,082	2,517	1.1	2.5	3.3	<4>
	計	5,175	15,277	31,958	26.4	35.8	42.3	<A>
川崎市		2,531	7,402	12,025				
横浜市	鶴見区	1,942	3,595	5,161				
	神奈川区	2,728	5,480	6,776				
	小計	7,201	16,477	23,962	37.0	38.8	31.8	<5>
	中区	2,826	4,017	6,117				
	西区	1,475	2,168	2,958				
	南区	405	733	1,191				
	保土ケ谷区	299	624	1,223				
	磯子区	222	169	520				
	金沢区	201	256	452				
	戸塚区	94	217	602				
	小計	5,522	8,184	13,063	28.4	19.4	17.3	<6>
	計	12,723	24,661	37,085	65.4	58.2	49.1	<B>
	その他	1,595	2,582	6,459	8.2	6.0	8.6	
	総計	19,493	42,520	75,502	100.0	100.0	100.0	

8 流入人口分析

★乗車時間 { ＋駅より自宅と職場の時間１０分
＋乗り換え時間（七次５分）

表⑥・8　流入人口分析

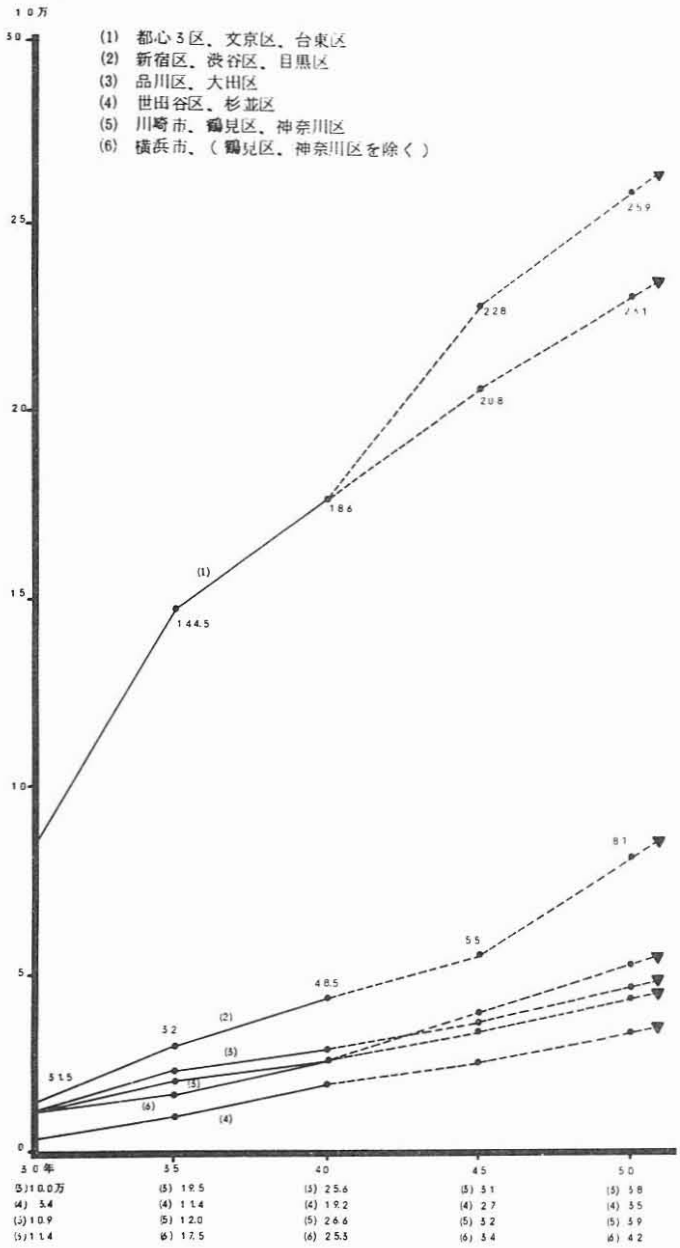
		他区よりの流入人口(A)			港北からの流入人口 (B)			△t時間	A／t			A／t²			A／t³		
		S30年	S35年	S40年	S30年	S35年	S40年	＋10★	S30年	S35年	S40年	S30年	S35年	S40年	S30年	S35年	S40年
東京都	都心3区	750,214	1,207,345	1,548,568	2,845	7,085	14,287	(分) 53.3									
	文京区	44,203	113,367	152,197	59	289	592	68.0									
	台東区	79,866	124,407	159,877	113	206	430	65.0									<1>
	小計	842,283	1,445,119	1,860,642	3,017	7,580	15,309	54.0	(52.8) 15,600	(49.1) 26,800	(46.8) 34,200	(41.8) 289	(38.7) 49.6	(36.8) 63.8	(30.7) 53.2	(28.7) 9.20	(27.2) 11.80
	新宿区	71,575	167,712	250,258	123	599	1,359	46.0									
	渋谷区	40,641	99,541	155,817	367	1,065	2,509	35.0									
	目黒区	23,775	56,077	79,750	276	1,199	2,739	30.0									<2>
	小計	135,991	323,320	485,825	766	2,863	6,607	40.5	(11.6) 3,340	(14.6) 7,980	(16.3) 11,980	(11.9) 82.9	(15.4) 19.7	(17.2) 29.6	(11.7) 2.04	(15.1) 4.86	(16.9) 7.30
	品川区	56,535	99,779	130,886	441	1,158	2,553	42.0									
	大田区	43,719	95,596	125,148	735	2,594	4,972	36.0									<3>
	小計	100,254	195,375	256,034	1,176	3,752	7,525	39.0	(8.6) 2,570	(9.2) 5,000	(9.0) 6,570	(9.0) 66.0	(10.0) 12.8	(9.7) 16.8	(9.8) 1.69	(10.3) 3.30	(9.9) 4.31
	世田谷区	19,208	66,847	118,452	203	973	2,279	50.0									
	杉並区	15,608	48,089	74,270	13	109	238	64.0									<4>
	小計	34,816	114,936	192,722	216	1,082	2,517	57.0	(2.0) 612	(3.7) 2,010	(4.6) 3,380	(1.5) 10.7	(2.8) 35.4	(3.5) 59.4	(1.1) 0.19	(1.9) 0.62	(2.4) 1.04
	計								(75.0) 22,122	(76.6) 41,790	(76.7) 56,130	(64.7) 448.6	(66.9) 856.4	(67.2) 1,161.4	(53.3) 9.24	(56.0) 17.98	(56.4) 24.45
川崎市		50,997	111,597	148,348	2,531	7,402	12,025	34.0									
横浜市	鶴見区	32,380	53,880	64,690	1,942	3,595	5,161	34.0									
	神奈川区	26,144	43,102	53,892	2,728	5,480	6,776	17.0									<5>
	小計	109,521	208,579	266,930	7,201	16,377	23,962	28.3	(13.2) 3,880	(13.6) 7,400	(12.8) 9,450	(20.1) 13.7	(20.4) 26.1	(19.2) 33.4	(27.9) 4.83	(28.6) 9.21	(27.1) 11.8
	中区	52,797	78,702	107,102	2,826	4,017	6,117	32.0									
	西区	25,115	35,599	46,807	1,475	2,168	2,958	19.0									
	南区	10,431	17,418	24,789	405	733	1,191	32.0									
	保土ケ谷区	5,800	11,945	19,445	299	624	1,223	28.0									
	磯子区	6,020	6,683	14,914	222	169	520	42.0									
	金沢区	8,238	11,060	16,718	201	256	452	40.0									
	戸塚区	5,898	13,723	22,818	94	217	602	37.0									<6>
	小計	114,299	175,130	252,593	5,522	8,184	13,063	32.8	(11.8) 3,490	(9.8) 5,350	(10.5) 7,720	(15.3) 10.6	(12.7) 16.3	(13.6) 23.6	(18.8) 3.24	(15.4) 4.97	(16.5) 7.18
	総計								(100) 29,492	(100) 54,540	(100) 73,300	(100) 691.6	(100) 1,280.4	(100) 1,731.4	(100) 17.31	(100) 32.16	(100) 43.43
	港北区	3,145	19,285	36,499	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

9. 流入人口将来推定

10 就業・就学先の流入人口による地区別就業・就学者推定

★乗車時間＋{乗り換え時間5分／次 / 駅より自宅と職場の時間10分

図⑥・9 流入人口採集推定



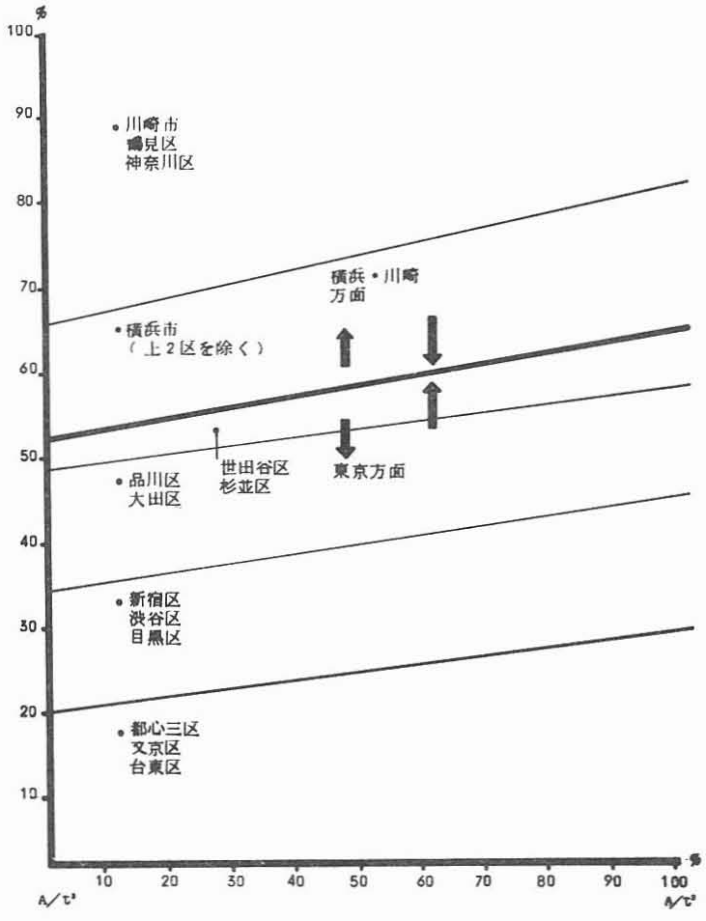
表⑥・10 就業・就学先の流入人口による地区別就業・就学者推定

		S.50年他区よりの流(A)入人口	△t ★	A/t　A/t² A/t³
東京都	都心3区	231万	64	(39.2) (28.9) (19.9)
	文京区			36,100 565 8.82
	台東区			
	新宿区	81万	50	(17.5) (16.6) (14.6)
	渋谷区			16,200 324 6.48
	目黒区			
	品川区	38万	39	(10.6) (12.8) (14.4)
	大田区			9,740 250 6.40
	世田谷区	35万	55	(6.9) (5.9) (4.7)
	杉並区			6,360 116 2.10
	小計	385万		(74.2) (64.2) (53.6)
				68,400 1,255 23.80
川崎市				
横浜市	鶴見区	39万	33	(12.8) (18.3) (24.4)
	神奈川区			11,810 358 10.80
	中区	42万	35	(13.0) (17.5) (22.0)
	西区			12,000 343 9.80
	保土ケ谷区			
	磯子区			
	金沢区			
	戸塚区			
	南区			
	小計	81万		(25.8) (35.8) (46.4)
				23,810 701 20.60
	計			(100) (100) (100)
				92,210 1,956 44.40

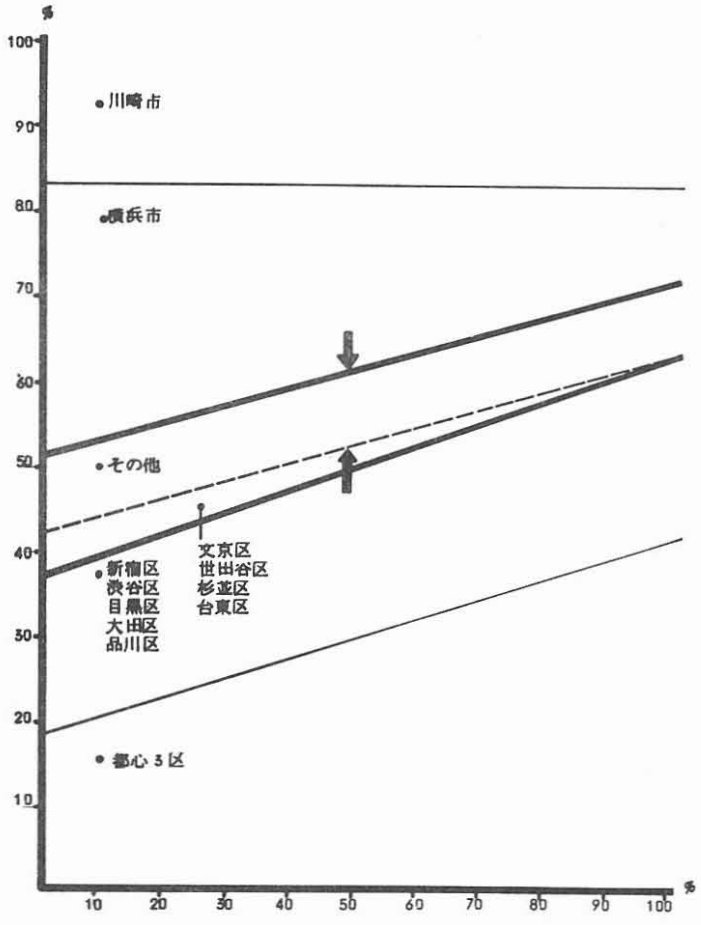
11. S50. 他区に流入する人口による就業・就学者推定

12. 港北からの地区別流出率（S・20国調）
東横沿線団地の通勤先（S・42）

図⑥・11. S50 年他区に流入する人口による就業就学者推定



図⑥・12. 港北からの地区別流出率、東横沿線団地の通勤先



都心 3区
文京区
台東区 } 19.9%
新宿区
渋谷区
目黒区 } 14.6%
品川区
大田区 } 14.4%
世田谷区
杉並区 } 47 %
} 53.6%

64.2% { 28.9% { 都心3区 / 文京区 / 台東区
16.6% { 新宿区 / 渋谷区 / 目黒区
12.8% { 品川区 / 大田区
5.9% { 世田谷区 / 杉並区

川崎市
鶴見区
神奈川区 } 24.4%
横浜市
（上2区を除く）
} 46.4%

35.8% { 18.3% { 川崎市 / 鶴見区 / 神奈川区
17.5% 横浜市（上2区を除く）

港北からの地区別流出率
（S・40 国調）

都心3区 18.9%
渋谷区
新宿区
目黒区 18.7%
大田区
品川区
} 37.6%

文京区
台東区
世田谷区
杉並区
} 42.3%

東横沿線団地の通勤先
（S. 42）

63.2% { 41.9% 都心3区
21.3% { 新宿区 / 渋谷区 / 目黒区 / 大田区 / 品川区

川崎市 15.9%
横浜市 33.2% } 49.1%

30.0% { 16.8% 川崎市
13.2% 横浜市

その他 8.6%

6.8% その他

13 港北区菊名より通勤・通学路線

13・1 東京都（S35）

表⑥・13・1 東 京 都

市区町村	中心地	路線	乗車時間	乗り換え数	乗り換え時間	所要時間	時間順
			(分)		(分)	(分)	
千代田区	東京駅	(9) 5 (27) 東横線→東海道本線	36	1	5	41	23
中央区	銀座	(9) 5 (27) 5 (2) 〃 〃 〃 →丸ノ内線	38	2	10	48	29
港区	浜松町	(7) 5 (29) 横浜線→京浜東北	33	1	5	41	23
新宿区	駅	(25) 5 (6) 東横線→山手線	31	1	5	36	16
文京区	後楽園	(9) 5 (27) 5 (12) 東横線→東海道本線→丸ノ内線	48	2	10	58	38
台東区	上野駅	(7) 5 (43) 横浜線→京浜東北線	50	1	5	55	36
墨田区	錦糸町	(7) 5 (39) 5 (6) 横浜線→京浜東北→総武線	52	2	10	62	47
江東区	亀戸	(7) 5 (39) 5 (8) 横浜線→京浜東北→総武線	54	2	10	64	48
品川区	駅	(9) 5 (18) 東横線→東海道本線	27	1	5	32	15
目黒区	中目黒	(20) 東横線	20	0	0	20	4
大田区	蒲田駅	(7) 5 (14) 横浜線→京浜東北線	21	1	5	26	11
世田谷区	三軒茶屋	(25) 5 (10) 東横線→玉川線	35	1	5	40	20
渋谷区	駅	(25) 東横線	25	0	0	25	9
中野区	駅	(25) 5 (6) 5 (6) 東横線→山手線→中央線	37	2	10	47	27
杉並区	荻窪駅	(25) 5 (6) 5 (13) 東横線→山手線→中央線	44	2	10	54	32
豊島区	池袋駅	(25) 5 (17) 東横線→山手線	42	1	5	42	27
北区	赤羽駅	(7) 5 (57) 横浜線→京浜東北線	64	1	5	69	49
荒川区	日暮里	(7) 5 (47) 横浜線→京浜東北線	54	1	5	59	39
板橋区	ときわ台	(25) 5 (17) 5 (8) 東横線→山手線→東武線	50	2	10	60	42
練馬区	駅	(25) 5 (17) 5 (8) 東横線→山手線→西武池袋線	50	2	10	60	42
足立区	北千住	(7) 5 (43) 5 (13) 横浜線→京浜東北→常磐線	63	2	10	73	53
葛飾区	金町	(7) 5 (43) 5 (22) 横浜線→京浜東北→常磐線	72	2	10	82	57
江戸川区	小岩	(7) 5 (39) 5 (17) 横浜線→京浜東北線→総武線	63	2	10	73	53
八王子市	駅	(54) 横浜線	54	0	0	54	32
立川市	〃	(11) 5 (45) 東横線→南武線	56	1	5	61	45
武蔵野市	〃	(25) 5 (6) 5 (24) 東横線→山手線→中央線	45	2	10	55	36
三鷹市	〃	(25) 5 (6) 5 (21) 東横線→山手線→中央線	52	2	10	62	47
府中市	〃	(11) 5 (32) 東横線→南武線	43	1	5	48	29
調布市	〃	(11) 5 (22) 5 東横線→南武線＋12(bus) ★	45	2	10	55	36
町田市	原町田	(26) 横浜線	26	0	0	26	11
小金井市	〃	(25) 5 (6) 5 (29) 東横線→山手線→中央線	60	2	10	70	51
北多摩郡							
国立町	駅	(11) 5 (45) 5 (4) 東横線→南武線→中央線	60	2	10	70	51
狛江町	〃	(11) 5 (16) 5 (3) 東横線→南武線→小田急線	30	2	10	40	20
国分寺町	〃	(11) 5 (45) 5 (8) 東横線→南武線→中央線	64	2	10	74	54

（S35日比谷線未通） ★稲田堤乗り換

13・2 神奈川県、埼玉県、千葉県（S35）

表⑥・13・2　神奈川県・埼玉県・千葉県

市区町村	中心地	路線	乗車時間	乗り換え数	乗換所要時間	所要時間	時間順
横浜市			(分)		(分)	(分)	
鶴見区	駅	(9) 5 (10) 東横線→京浜東北線	19	1	5	24	8
神奈川区	東神奈川駅	(7) 横浜線	7	0	0	7	1
西区	横浜	(9) 東横線	9	0	0	9	2
中区	関内	(9) 5 (8) 東横線→京浜東北	17	1	5	22	6
南区	上大岡	(9) 5 (8) 東横線→京浜急行	17	1	5	22	6
保土ケ谷区	鶴ケ峰	(9) 5 (4) 東横線→相模原鉄道	13	1	5	18	3
磯子区	磯子	(9) 5 (18) 東横線→京浜東北	27	1	5	32	15
金沢区	金沢文庫	(9) 5 (16) 東横線→京浜急行	25	1	5	30	13
戸塚区	戸塚	(9) 5 (13) 東横線→東海道本線	22	1	5	27	12
横須賀市	駅	(9) 5 (42) 東横線→横須賀線	51	1	5	56	37
川崎市	〃	(7) 5 (12) 横浜線→京浜東北線	19	1	5	24	8
平塚市	〃	(9) 5 (47) 東横線→東海道本線	56	1	5	61	45
鎌倉市	〃	(9) 5 (26) 東横線→横須賀線	35	1	5	40	20
藤沢市	〃	(9) 5 (32) 東横線→東海道本線	41	1	5	46	25
小田原市	〃	(9) 5 (70) 東横線→東海道本線	79	1	5	84	58
茅ケ崎市	〃	(9) 5 (41) 東横線→東海道本線	50	1	5	55	36
逗子市	〃	(9) 5 (31) 東横線→横須賀線	40	1	5	45	24
相模原市	〃	(38) 横浜線	38	0	0	38	17
厚木市	〃	(9) 5 (38) 5 (3) 東横→相模鉄道→小田急	50	2	10	60	42
大和市	〃	(9) 5 (27) 東横→相模鉄道	36	1	5	41	23
座間町	座間	(9) 5 (38) 5 (4) 東横→相模鉄道→小田急	51	2	10	61	45
綾瀬町	海老名	(9) 5 (38) 東横→相模鉄道	47	1	5	52	30
埼玉県							
川口市	駅	(9) 5 (68) 東横→京浜東北	77	1	5	82	57
千葉県							
千葉市	駅	(9) 5 (41) 5 (52) 東横→京浜東北→総武線	102	2	10	112	60
市川市	〃	(9) 5 (41) 5 (20) 〃 → 〃 → 〃	70	2	10	80	55
習志野市	〃	(9) 5 (41) 5 (35) 〃 → 〃 → 〃	86	2	10	96	59

14. 港北区より通勤先の就業人口及び港北区からの流入人口

表⑥・14　港北区より通勤先の就業人口及び港北区からの流入人口

都市区町村名	通勤時間	当地区で就業する人口　(A)			港北からの流入人口　(B)			B/A			備考
	(分)	S30年	S35年	S40年	S30年	S35年	S40年	S30年	S35年	S40年	
(30分圏内)								%	%	%	
(横浜市)神奈川区	7	(100) 54,809	(154) 84,888	(190) 104,007	(100) 2,728	(200) 5,480	(248) 6,776	5.0	6.5	6.5	
〃　西区	9	(100) 46,060	(132) 60,191	(160) 73,889	(100) 1,475	(147) 2,168	(200) 2958	3.2	3.6	4.0	
〃　保土ケ谷区	18	(100) 23,132	(164) 37,928	(260) 60,101	(100) 299	(208) 624	(409) 1,223	1.3	1.7	2.0	
(東京都)目黒区	20	(100) 70,393	(186) 130,892	(227) 159,301	(100) 276	(433) 1,199	(994) 2,739	0.4	0.9	1.7	
(横)中区	22	(100) 98,627	(126) 124,024	(168) 161,950	(100) 2826	(144) 4,017	(216) 6,117	2.8	3.2	4.1	
〃　南区	22	(100) 46,655	(135) 63,029	(179) 83,878	(100) 405	(180) 733	(295) 1,191	0.9	1.2	1.4	
〃　鶴見区	24	(100) 83,112	(150) 124,438	(177) 147,032	(100) 1,942	(181) 3,595	(266) 5,161	2.3	2.9	3.5	
川崎市	24	(100) 185,035	(185) 342705	(252) 465,821	(100) 2,531	(292) 7,402	(470) 12,025	1.4	2.2	4.8	
(東)渋谷区	25	(100) 90,131	(195) 175,952	(265) 238,430	(100) 367	(290) 1,065	(685) 2,509	0.4	0.6	1.1	
〃　大田区	26	(100) 184,610	(180) 335,574	(217) 400,565	(100) 735	(350) 2,594	(676) 4972	0.4	0.8	1.2	
町田市	26	(100) 9,000	(250) 22,410	(458) 41,262	(100) 118	(176) 208	(570) 674	1.3	0.9	1.6	(町)
(横)戸塚区	27	(100) 25064	(160) 40,246	(294) 73,942	(100) 94	(240) 217	(640) 602	0.4	0.5	0.8	
〃　金沢区	30	(100) 19,526	(136) 26,495	(190) 37,050	(100) 201	(127) 256	(225) 452	1.0	1.0	1.2	
(31～60)											
(横)磯子区	32	(100) 17,953	(112) 20,399	(199) 35,640	(100) 222	(80) 169	(234) 520	1.2	0.8	1.5	
(東)品川区	32	(100) 155,531	(158) 246,172	(180) 280,275	(100) 441	(263) 1,158	(578) 2,553	0.3	0.5	0.9	
〃　新宿区	36	(100) 159,275	(190) 302,351	(247) 392,669	(100) 123	(486) 599	(1,100) 1,359	0.08	0.2	0.3	
相模原市	38	(100) 36,774	(105) 38,479	(209) 76,994	(100) 603	(66) 400	(210) 1,320	1.6	1.0	1.7	
(東)世田谷区	40	(100) 104,202	(212) 220,918	(294) 306,422	(100) 203	(480) 973	(1,141) 2,279	0.2	0.4	0.7	
〃　狛江町	40	(100) 4360	(170) 7,394	(258) 11,269	(100) 16	(200) 32	(262) 42	0.4	0.4	0.4	
鎌倉市	40	(100) 23,659	(150) 35,680	(212) 50,036	(100) 45	(282) 127	(494) 222	0.2	0.4	0.4	
(東)千代田区	41	(100) 363,753	(170) 615548	(206) 745,509	(100) 1,039	(275) 2,859	(505) 5,246	0.3	0.5	0.7	
〃　港区	41	(100) 222,024	(156) 347,714	(203) 452,016	(100) 732	(279) 2041	(655) 4,796	0.3	0.6	1.1	
大和市	41	(100) 6,591	(193) 12,910	(450) 28,399	(100) 12	(300) 36	(200) 239	0.2	0.3	0.8	(町)
逗子市	45	(100) 6,855	(151) 10,343	(208) 14,259	(—) —	(100) 22	(243) 51	—	0.2	0.4	★
藤沢市	46	(100) 31,903	(166) 50,065	(250) 79,563	(100) 29	(283) 82	(119) 346	0.1	0.2	0.4	
(東)中野区	47	(100) 60,862	(179) 108,838	(226) 137,505	(100) 26	(250) 65	(446) 116	0.05	0.06	0.08	
〃　豊島区	47	(100) 102,267	(186) 187,775	(232) 237,638	(100) 33	(652) 215	(1,256) 415	0.03	0.2	0.2	
〃　中央区	48	(100) 386,192	(134) 507,901	(150) 577,527	(100) 1,074	(204) 2,185	(373) 4,245	0.3	0.3	0.7	
府中市	48	(100) 19,665	(175) 34,209	(270) 53,330	(100) 10	(380) 38	(1,120) 112	0.05	0.1	0.2	
綾瀬町	52	(100) 4,564	(106) 4,835	(155) 7,065	(100) 15	(167) 25	(253) 38	0.3	0.5	0.5	
八王子市	54	(100) 49,965	(137) 68,762	(203) 101,436	(100) 33	(148) 49	(300) 99	0.07	0.07	0.1	

★S35年を100とする

都市区町村名	通勤時間	当地区で就業する人口 (A)			港北からの流入人口 (B)			B／A			備考
	(分)	S30年	S35年	S40年	S30年	S35年	S40年	S30年	S35年	S40年	
(31～60)								%	%	%	
(東)杉並区	54	(100) 77,196	(189) 145,432	(244) 188,837	(100) 13	(840) 109	(3,800) 238	0.02	0.08	0.1	
〃 台東区	55	(100) 212,417	(131) 279,260	(143) 304,208	(100) 113	(182) 206	(380) 430	0.05	0.07	0.1	
〃 武蔵野市	55	(100) 24,486	(187) 45,855	(258) 63,203	(—) —	(100) 22	(359) 79	—	0.05	0.1	★
〃 調布市	55	(100) 14,131	(185) 26,140	(328) 46,294	(—) —	(100) 15	(420) 63	—	0.06	0.1	〃
茅ケ崎市	55	(100) 14,821	(141) 20,951	(216) 32,023	(—) —	(100) 17	(264) 45	—	0.08	0.1	〃
横須賀市	56	(100) 102,716	(119) 122,265	(145) 149,181	(100) 120	(174) 209	(290) 348	0.1	0.2	0.2	
(東)文京区	58	(100) 107,078	(184) 198,926	(224) 240,212	(100) 59	(490) 289	(1,000) 592	0.06	0.1	0.2	
〃 荒川区	59	(100) 112,745	(135) 149,039	(145) 163,863	(100) 23	(117) 27	(274) 63	0.02	0.02	0.04	
〃 板橋区	60	(100) 98,605	(181) 178,367	(242) 238,877	(100) 22	(214) 47	(540) 119	0.02	0.03	0.05	
〃 練馬区	60	(100) 42,407	(202) 85,467	(332) 140,786	(—) —	(100) 52	(210) 109	—	0.06	0.08	★
厚木市	60	(100) 16,795	(136) 22,806	(212) 35,493	(100) 15	(180) 27	(66) 99	0.09	0.1	0.3	
(61～90)											
(東)立川市	61	(100) 38,979	(117) 45,504	(162) 63,102	(100) 26	(115) 30	(227) 59	0.09	0.07	0.1	
平塚市	61	(100) 23,179	(208) 48,237	(327) 76,389	(100) 32	(176) 57	(520) 166	0.1	0.1	0.2	
座間町	61	(100) 7,724	(102) 7,901	(222) 17,165	(100) 60	(87) 52	(397) 238	0.8	0.7	1.4	
(東)墨田区	62	(100) 174,882	(132) 230,794	(139) 243,087	(100) 34	(203) 69	(297) 101	0.02	0.03	0.04	
〃 三鷹市	62	(100) 20,174	(189) 37,828	(245) 49,389	(—) —	(100) 22	(127) 28	—	0.06	0.06	★
〃 江東区	64	(100) 146,204	(154) 225,838	(177) 259,270	(100) 62	(271) 168	(438) 271	0.04	0.07	0.1	
〃 北区	69	(100) 108,747	(158) 171,816	(202) 218,929	(100) 27	(230) 62	(378) 102	0.03	0.04	0.05	
〃 小金井市	70	(100) 6,990	(228) 15,584	(423) 29,525	(—) —	(100) 23	(360) 83	—	0.1	0.3	町★
〃 国立町	70	(100) 4,940	(262) 12,987	(411) 20,366	(—) —	(100) 16	(144) 23	—	0.1	0.1	★
〃 足立区	73	(100) 111,086	(151) 168,330	(200) 222,585	(—) —	(100) 16	(269) 43	—	0.01	0.02	〃
〃 江戸川区	73	(100) 74,614	(166) 123,667	(231) 172,311	(—) —	(100) 16	(225) 36	—	0.01	0.02	〃
〃 国分寺町	74	(100) 6,262	(231) 14,541	(346) 21,694	(—) —	(100) 11	(184) 20	—	0.1	0.1	〃
市川市	80	(100) 35,000	(162) 56,539	(248) 86,533	(—) —	(100) 11	(173) 19	—	0.03	0.02	〃
川口市	82	(100) 52,240	(160) 83,746	(225) 115,450	(—) —	(100) 15	(153) 23	—	0.02	0.02	〃
(東)葛飾区	82	(100) 91,059	(165) 150,849	(215) 195,708	(100) 11	(182) 20	(290) 32	0.01	0.01	0.02	
小田原市	94	(100) 42,772	(148) 63,378	(189) 80,641	(100) 10	(200) 20	(380) 38	0.02	0.03	0.05	
(91以上)											
習志野市	96	(100) 7,925	(222) 17,638	(404) 32,099	—	(100) 17	(224) 38	—	0.1	0.1	★
千葉市	112	(100) 75,083	(157) 118,783	(238) 178,362	—	(100) 17	(124) 21	—	0.01	0.01	〃

15　港北区近辺団地の通勤先（路線別）

表⑥・15　港北区近辺団地の通勤先（路線別）

国　電

市区名	高島台（全その1）	山下第2（全その1）	小港（全その1）	花咲（全その1）	海岸通第2（入35年）	滝ノ上（全その1）	蒔田（入40年）	公田町（入40年）	<計1>
都心3区	52	17	178	22	111	49	36	97	602	1,164
新宿区 渋谷区 目黒区 大田区 品川区	8	2	68	3	34	11	8	63	205	402
小計	60	19	246	25	145	60	44	160	807	1,566
川崎市	1	2	33	0	12	2	6	14	59	129
横浜市	19	25	137	5	35	18	25	33	95	392
小計	20	27	170	5	47	20	31	47	154	521
その他	4	5	24	3	7	4	5	20	105	177
計	84	51	440	33	199	84	80	227	1,066	2,264

東海道線

横浜市電

市区名	辻堂（入40年）	藤沢2・3次（入38年）	藤沢4次（入40年）	平塚（入40年）	浜見平（全その1）	<計2>	長者町（全その1）	山田町	<計3>
都心3区	905	222	79	1,467	30	2,703	15	63	78
新宿区 渋谷区 目黒区 大田区 品川区	421	98	36	664	2	1,221	2	12	14
小計	1,326	320	115	2,131	32	3,924	17	75	92
川崎市	110	30	12	164	4	320	3	6	9
横浜市	226	48	24	385	12	695	38	40	78
小計	336	78	36	549	16	1,015	41	46	87
その他	175	48	22	423	29	697	5	10	15
計	1,837	446	173	3,103	77	5,636	63	131	194

東　横　線

市区名	小杉御殿（全その1）	木月住吉 第1，2（全その2）	日吉（入35年）	西寺尾（全その1）	篠原（全その1）	北原	<計4>
都心3区	74	95	188	83	44	93	577
新宿区 渋谷区 目黒区 大田区 品川区	29	54	86	63	16	45	293
小計	103	149	274	146	60	138	870
川崎市	38	76	44	28	16	30	232
横浜市	21	15	41	25	33	47	182
小計	59	91	85	53	49	77	414
その他	18	12	29	11	10	14	94
計	180	252	388	210	119	229	1,378

横須賀線

市区名	清水ケ丘（全その1）	上倉田（全その1）	下倉田（全その1）	矢部（入35年）	山崎（全その1）	<計5>
都心3区	30	175	114	451	54	824
新宿区 渋谷区 目黒区 大田区 品川区	6	70	40	161	11	288
小計	36	245	154	612	65	1,112
川崎市	6	22	15	53	5	101
横横市	36	58	50	89	24	257
小計	42	80	65	142	29	358
その他	5	26	27	49	13	120
計	83	351	246	803	107	1,590

相模鉄道

瀬谷（全その1）	明神台 第2（入35年）	仏何町（入37年）	2次（入37年）	<計6>
42	39	187	81	349
11	16	59	23	109
53	55	246	104	458
11	6	26	8	51
67	17	55	25	164
78	23	81	33	215
15	7	33	8	63
146	85	360	145	736

●●●●○●●社会施設

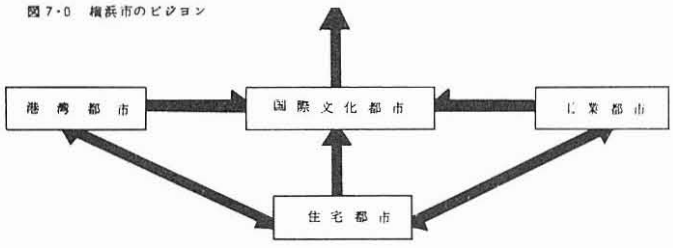
1 社会施設整備の意義 ——— 221
2 既成大都市の施設の一般的な水準 ——— 222
3 人口密度 ——— 223
4 横浜市社会教育施設現況図 ——— 224
5 横浜市社会福祉施設現況図 ——— 225
6 横浜市有料レクリエーション・休養施設現況図 — 226
7 横浜市港北区学校教育施設現況図 ——— 227
8 横浜市港北区医療施設現況図 ——— 228

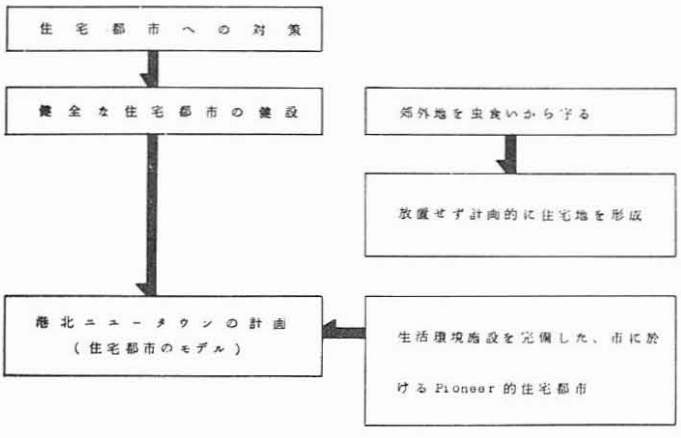
社会施設計画

1　社会施設整備の意義

ニュータウンは全く新しい市民社会を、新しい土地に創り上げるものである。元来多年にわたって住民が築き上げてきた街を、極めて短期間に造るのであり、したがってそのニュータウンが住宅都市である場合はなお更のこと、健全なる生活環境が要請される。そしてそれは中でも社会施設に負うところが大きい。港北ニュータウンでは特にこの社会施設を完備の状態にいくらかでも近づけたいと願っている。

図7-0　横浜市のビジョン





社会施設は市民生活に直結したものであるが、市民生活はおよそ次の3つに分けられる。

市民生活　私的消費生活……A
　　社会的消費生活……B
　　公共生活……C

A：一人一人の市民が、労働による所得を得、それで衣食住をまかなう私的な消費生活。

B：多数の市民が共同で消費すべき、分割不可能な社会的な共同消費財との関係。

例えば、都市交通手段、学校、公園、住宅、上　下水道、清掃設備、病院、保健所、社会福祉施設、防災設備、など、

C：生活における社会的な関係

例えば、隣人、近隣関係や地域を契機とする町内会　自治会、ＰＴＡ、婦人会、など

例えば、国家或いは地方自治体と市民との関係（選挙、納税など）

Aは、その水準も、所得・消費支出などで貨幣ではかることが出来る。Bは都市の生活に欠かせないものであり、従って社会的消費手段（前出）の整備の程度が、その国或いは、その自治体の文化の水準をあらわしている。しかし巨大都市化に伴って生じた都市労働者を中心とする市民にとって欠かせなくなりなおかつその範囲、種類、質の拡大向上が要求されている。しかし、社会的関接資本は、鉄道、港湾ｅｔｃ の社会的生産手段をも含めて民間資本との間にかなりのアンバランスが強くさけばれており、更に又社会的関接資本の中でも地域社会への投資は社会的生産手段と比べて格段の差があるといわねばならない。

Cは、地方自治体のあり方とそれに対する市民の参加の問題があり、都市の市民生活で、住民自治、民主主義を定着させ実現させようとするには重要な問題である。

以上A、B、Cのうち、Aについては大々的に語られ、将来を約束するような予測もかなり出ているが、Bでは極めて部分的にしか資本の投下はなされず、施設の不足が強く訴えられている。Cに至っては、注目の度合が全く低いといわざるを得ない。

健全なる市民生活とはA、B、Cの3側面がバランスとれている場合とすれば、現状は余りにも、B、Cに於いて貧困である。

従って港北ニュータウンに於いて健全なる市民生活を期待するならば、B、Cを重視することであり、社会施設を整備するということである。

2　既成大都市の施設の一般的な水準

そして、これまでの小規模団地とは異って、既存の周辺の施設に依存することなく、自己完結的な施設系統を必要とする。

2.既成大都市の施設の一般的な水準

では、横浜市を含めた既成大都市（政令都市）はどのような施設水準にあるであろうか。国際的には非常に低い水準にあるが、国内ではどうか、単独で多少を論じる事が困難なので、地方中都市と比較して見ると、

2·1 大都市においては民間投資によって充足しうる施設は明らかに優位に立っている。

例えば上水道、電話、ガス、百貨店、テレビ、医師、歯科医

2·2 大都市では施設を質的に向上せしめうるものは優位に立っている。

例えば健全校舎、不燃校舎、道路舗装、立体交叉、し尿処理

2·3 大都市では、民間投資で充足できない限界にあるもの、たとえば住宅は地方中小都市に比べて劣勢。

民間投資を補完すべき社会福祉的施設はとくに劣勢。

例えば公立幼稚園、保育所、養老施設

2·4 大都市は用地を必要とする施設については甚だしく劣勢。

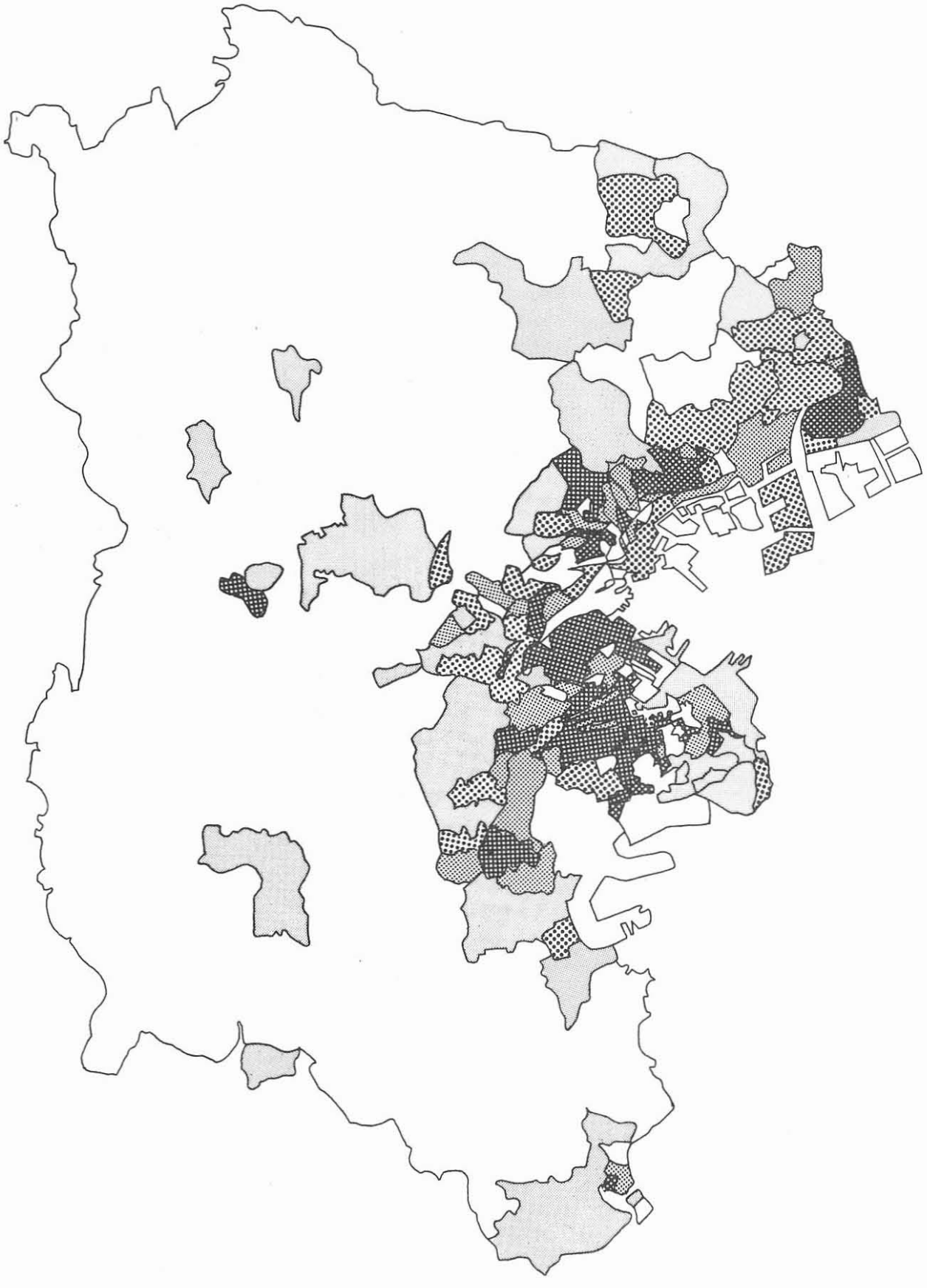
例えば校舎面積、学校運動場面積、公園、道路

以上より、社会基盤施設の充足は大都市は中小都市に比して全般的に整備の度が高いが、それはかなり民間投資に負うている。更に生活の基本的な場である住宅や社会福祉施設はかえって水準が低い。

表⑦·2 大都市と中小都市との比較

大都市が優位に立つ項目	大都市が劣勢に立つ項目
1 健全校舎率	1 学校運動場面積
2 校舎コンクリート	2 学校校舎面積
3 幼稚園定員率	3 高校収容率
4 上下水道普及率	4 図書館蔵書数
5 電話普及率	5 道路延長
6 都市ガス	6 保育所定員率
7 道路舗装率	7 住宅1人当畳数
8 百貨店売場面積	8 ごみ衛生処理率
9 医師数、歯科医師数	9 都市公園面積
10 小売業年間販売額	10 児童公園数
11 テレビ普及率	11 病床数
12 立体交叉率	12 養老施設
13 ごみ収集率	
14 し尿衛生処理率	

3. 人口密度

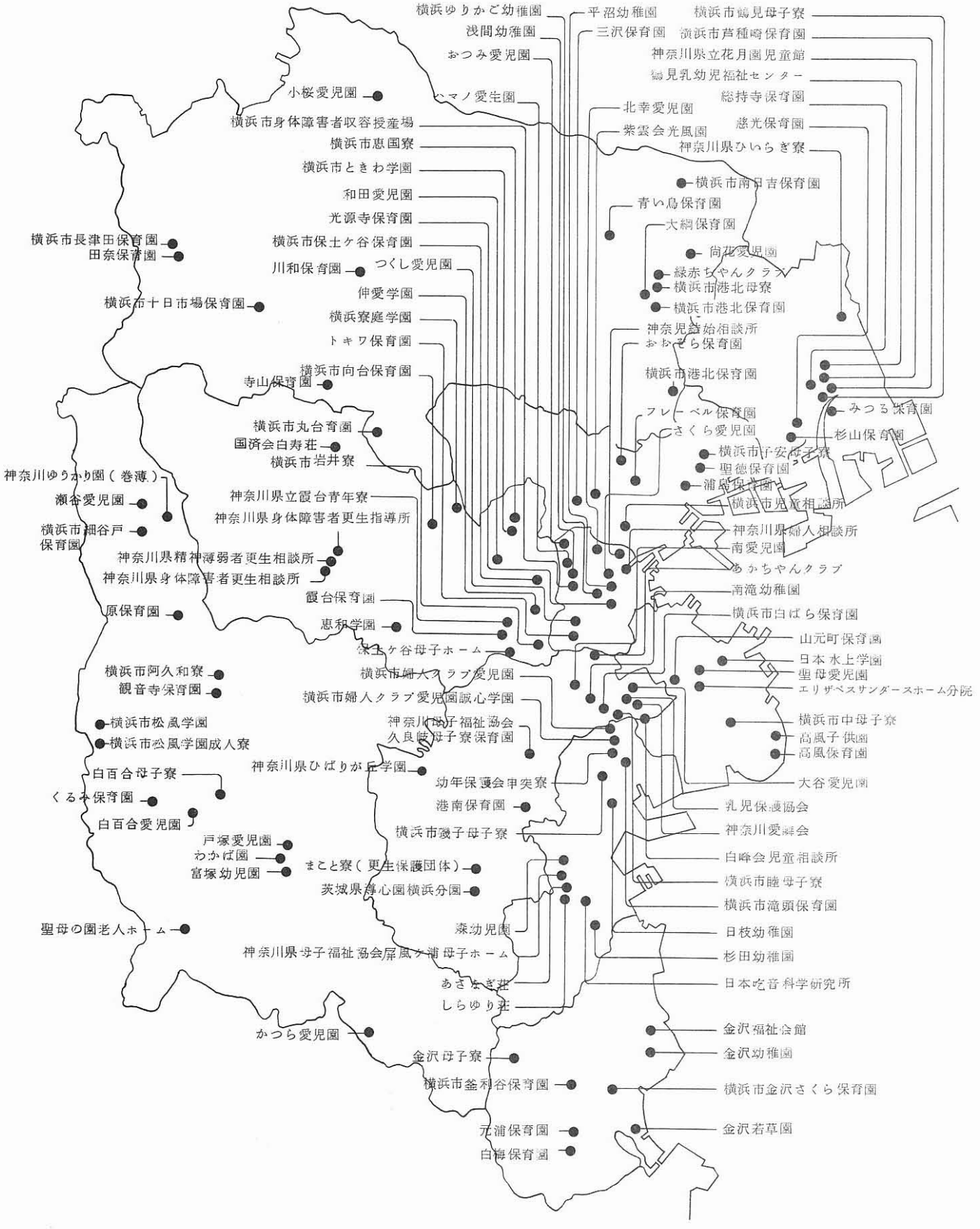


4　横浜市社会教育施設現況図

図⑦・4　横浜市社会教育施設現況図

5　横浜市社会福祉施設現況図

図⑦・5　横浜市社会福祉施設現況図



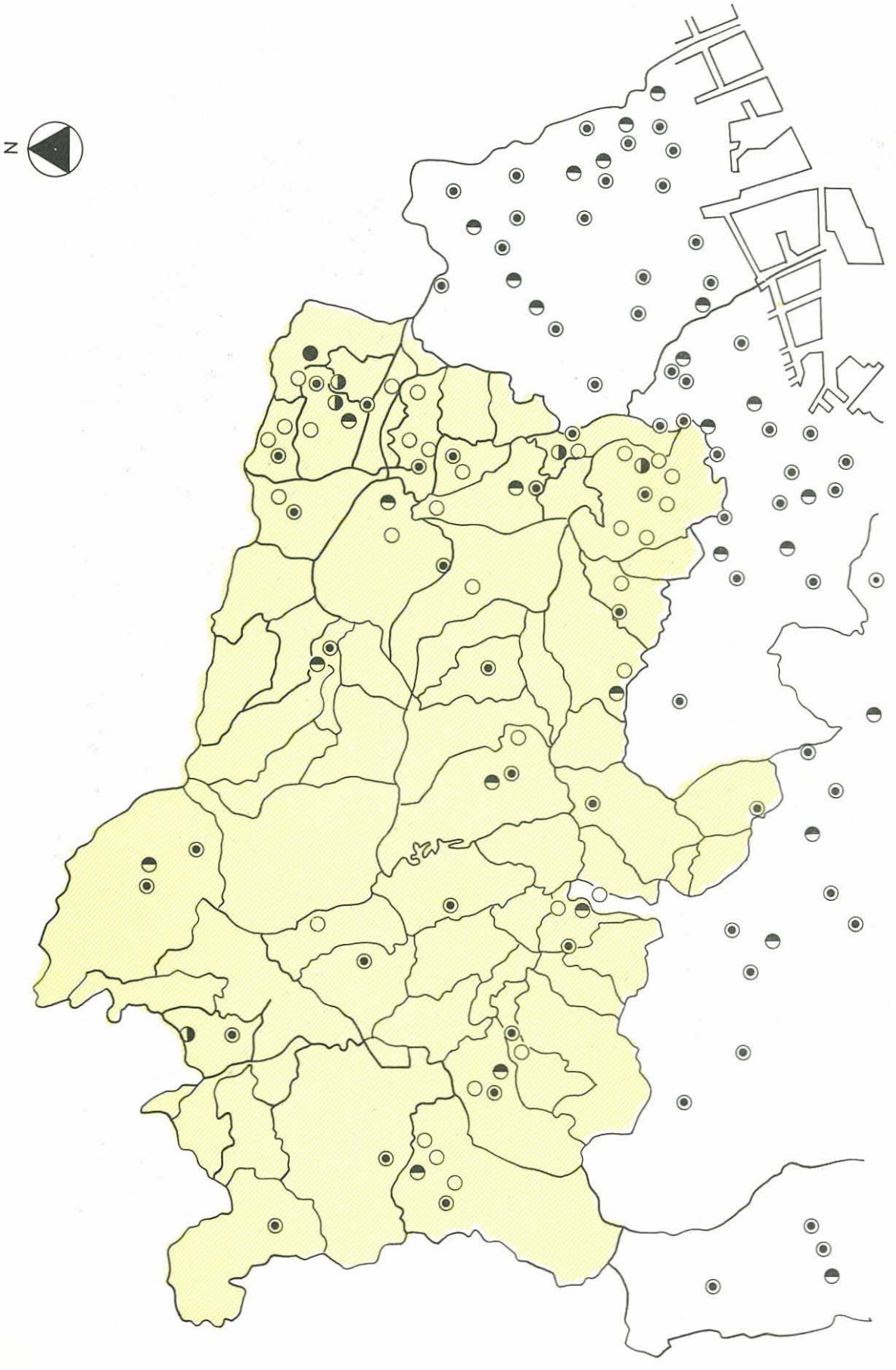
6　横浜市有料レクリエーション・休養施設現況図

図⑦・6　横浜市有料レクリエーション休養施設現況図

7　横浜市港北区学校教育施設現況図

● 大　　学
◑ 中　学　校（公立）
◒ 中　学　校（私立）
◉ 小　学　校
○ 幼　稚　園

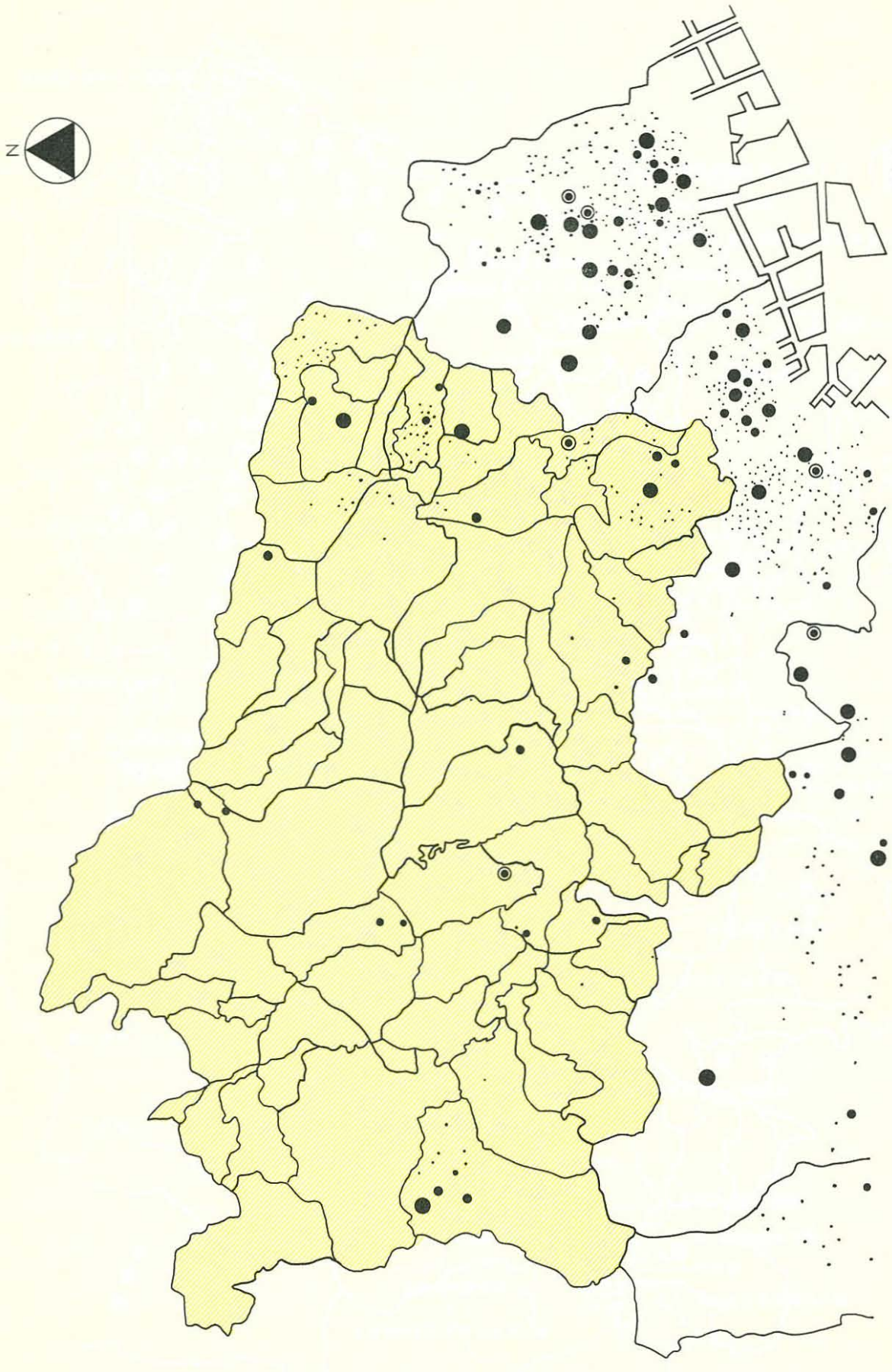
図⑦・7　横浜市港北区学校教育施設現況図



8　横浜市港北区医療施設現況図

● 病　　院
◉ 保　健　所
● 助　産　婦
• 一般診療所
　歯科診療所
　その他の医療・歯科技工施設

図⑦・8　横浜市港北区医療施設現況図



●●●●○●●●●商業施設

● 商業施設規模算定各論 —— 231
1 小売業 —— 231
2 セルフ・サービス店 —— 232
3 卸売業 —— 232
4 自動車修理 その他の修理業 —— 233
5 サービス業 —— 234
5・1 旅館 貸間 宿泊所 —— 234
5・2 対事業所サービス —— 234
5・3 映画業 —— 235
5・4 娯楽業 —— 235
6 対個人サービス業 —— 236
7 業務 —— 236
7・1 金融・保険 —— 236
7・2 不動産 —— 237
7・3 運輸・通信 —— 237
7・4 電気・ガス・水道 —— 238

●商業施設規模算定各論

大都市近辺の25都市（八王子、立川、武蔵野、三鷹、青梅、府中、昭島、調布、町田、小金井、小平、平塚、鎌倉、藤沢、小田原、茅ケ崎、逗子、相模原、市川、船橋、豊中、布施（旧）西宮、堺、尼崎）について

日本都市年鑑、事業所統計より人口と事業所の単相関式（$y=ax+b$）を求め人口35万人の事業所数を求めた。そして、高蔵寺ニュータウンの算定式により住宅都市の特性で事業所数を修正し、これに、1事業所当りの面積を掛けた。

●以下の図の番号は下の都市を示す。

1 八王子	14 藤沢
2 立川	15 小田原
3 武蔵野	16 茅ケ崎
4 三鷹	17 逗子
5 青梅	18 相模原
6 府中	19 市川
7 昭島	20 船橋
8 調布	21 豊中
9 町田	22 布施
10 小金井	23 西宮
11 小平	24 堺
12 平塚	25 尼崎
13 鎌倉	

1 小売業について

1·1 x：人口千人 390,331　y：成立店舗数 390,701

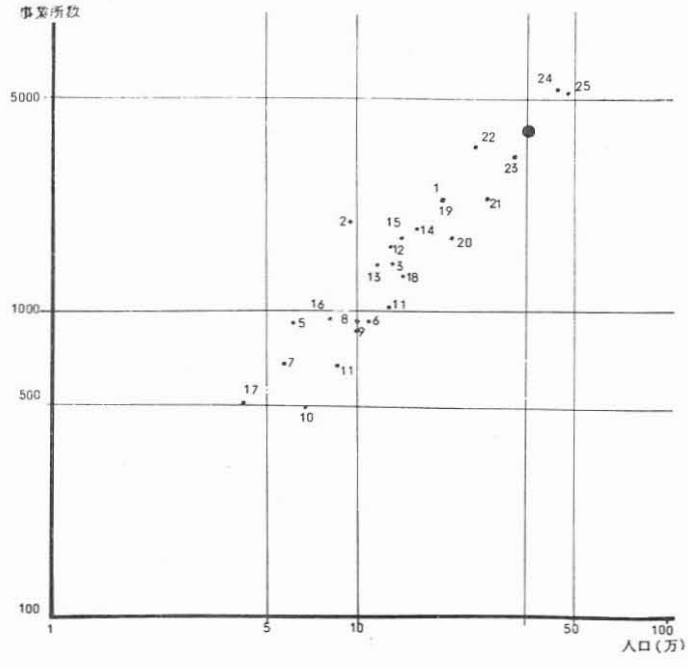
$y = 11.2x + 5$　（$r = 0.946$）

$x = 350$ の時　$y = 3,925$

1·2 地域センター集中率　60 %

1·3
1) 全店舗数　= 2,360店
2) 計画店舗数　1) × 50 %　= 1,180店
3) 自然発生店舗数 1) × 50 %　= 1,180店
4) 計画店舗の売場面積　2) × 35 m²／店 = 4,13 ha
5) 計画店舗の敷地面積　2) × 150 m²／店 = 17.7 ha
6) 自然発生店舗の売場面積 3) × 35 m²／店 = 4.13 ha
7) 自然発生店舗の敷地面積 3) × 150 m²／店 = 17.7 ha
8) 4) + 6)　= 8.26 ha
9) 5) + 7)　= 35.4 ha

図(9)·1 都市人口規模と小売事業所数



2　セルフ・サービス店について

セルフ・サービス店の成立店舗については、その定義のあいまいさとか年々の変動が大きく、資料が不足している。ここでは、日本セルフ・サービス協会の資料により、小規模のものも含めて昭和42年8月1日のものを前述25都市について採用した。

x：人口千人　　y：店舗数

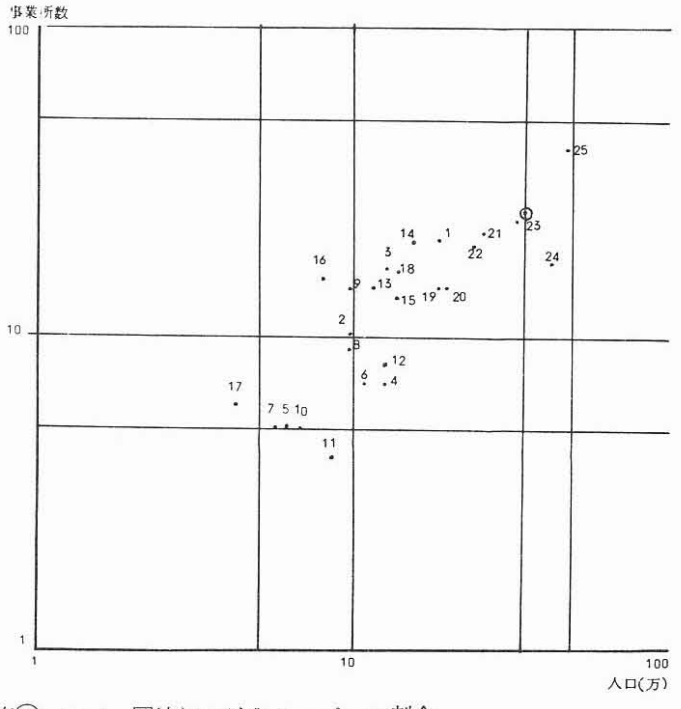
$y = 0.058\,x + 5$　（$r = 0.815$）

$x = 350$ の時　$y = 25$

しかし、地域センターの設計上は、更に検討を要するため、採用しなかった。

店舗敷地面積は、公団標準値 1,250㎡を採用した。

図⑨・2　都市人口規模とセルフサービス事業所数



表⑨・2・1　団地におけるスーパーの割合

団地名	戸数C（戸）	スーパーマーケット A（面積㎡）	店補B（面積㎡）	A＋B	A／A+B
あやめ台	1,538	628	562	1,190	0.527
小　平	1,726	562	147	709	0.794
袖　代	2,022	772	112	884	0.875
千草台	2,099	691	793	1,484	0.465
豊四季	4,666	889	1,769	2,635	0.337
東久留米	2,280	1,088	1,883	2,971	0.366
霞ケ丘	1,793	480	705	1,185	0.405
善　行	2,186	386	402	788	0.490
草加松原	5,926	1,343	2,206	3,549	0.379
田　島	1,907	341	305	649	0.528
原　市	1,583	429	396	825	0.520
	27,726	7,609	9,257	16,866	0.451

3　卸売業について

3・1　x：人口千人 390,331　　y：成立店舗数 390,701

$y = 1.06\,x + 33$　（$r = 0.792$）

$x = 350$ の時　$y = 404$

3・2 地域センター集中率　　100 %

C駅付近の誘置施設ゾーンへ　50 %

A～F駅の自然発生店舗として　50 %

3・3　1. 全店舗数　　=404 店

2. 誘置ゾーンへ　1) × 50 %　　=202 店

3. 自然発生店舗として　1) × 50 %　　=202 店

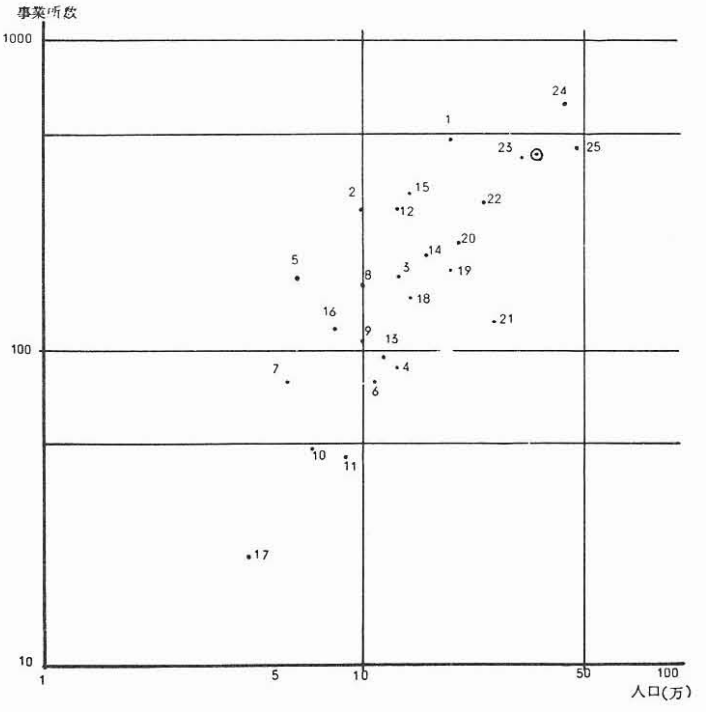
4. 誘置ゾーン店舗建築床面積　2) × 50㎡／店 = 1.01ha

5. 誘置ゾーン店舗敷地面積　2) ×150㎡／店 = 3.03ha

6. 自然発生店舗建築床面積　3) × 50㎡／店 = 1.01ha

7. 自然発生店舗敷地面積　3) ×150㎡／店 = 3.03ha

図⑨・3　都市人口規模と卸売事業所数



4 84自動車修理業　85その他の修理業

サービス業中分類は、事業所統計全国集計では市町村別にないので、東京都、神奈川県へヒアリングした。231頁の市川、船橋、豊中、布施、西宮、堺、尼崎を除いた18都市で行なった。

●規模は高蔵寺方式による

●地域センター集中率　100％

C駅付近の誘置ゾーンへ50％、A～F駅の自然発生店舗として50％

x＝人口千人 381,001　　y：事業所数 380,701

4·1　84自動車修理業

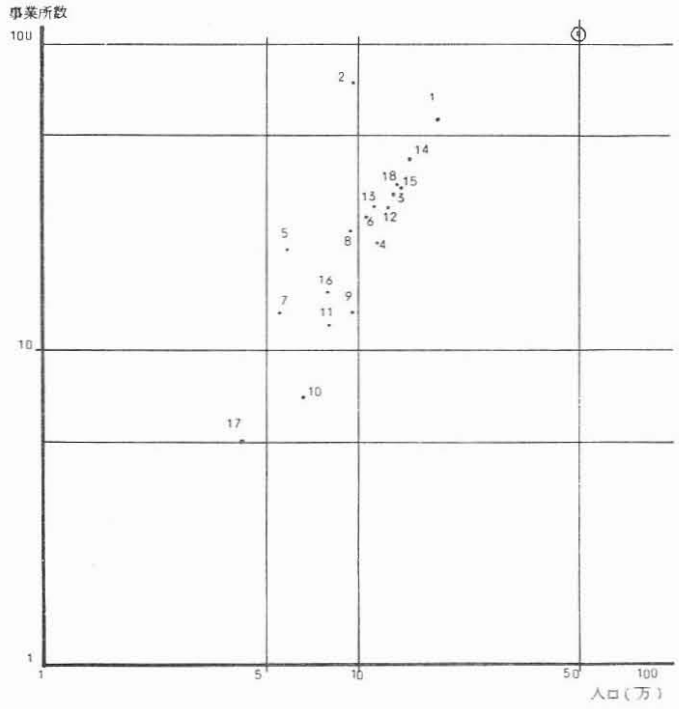
$y = 0.320\,x - 6$　　$(r = 0.645)$

$x = 350$　　$y = 106$

高蔵寺方式では、35万人の時最大109 最小25 適値70である。住宅都市であることを考え53事業所が成立すると仮定する。

1. 全事業所数　＝53事業所
2. 誘置ゾーンへ　1)×50％　＝26
3. 自然発生店舗として　1)×50％　＝26
4. 誘置ゾーン店舗建築床面積　2)×50 m²／店＝0.13 ha
5. 誘置ゾーン店舗敷地面積　2)×150 m²／店＝0.39 ha
6. 自然発生店舗建築床面積　3)×50 m²／店＝0.13 ha
7. 自然発生店舗敷地面積　3)×150 m²／店＝0.39 ha

図⑨·4·1　都市人口規模と自動車修理業事業所数



4·2　85その他の修理業

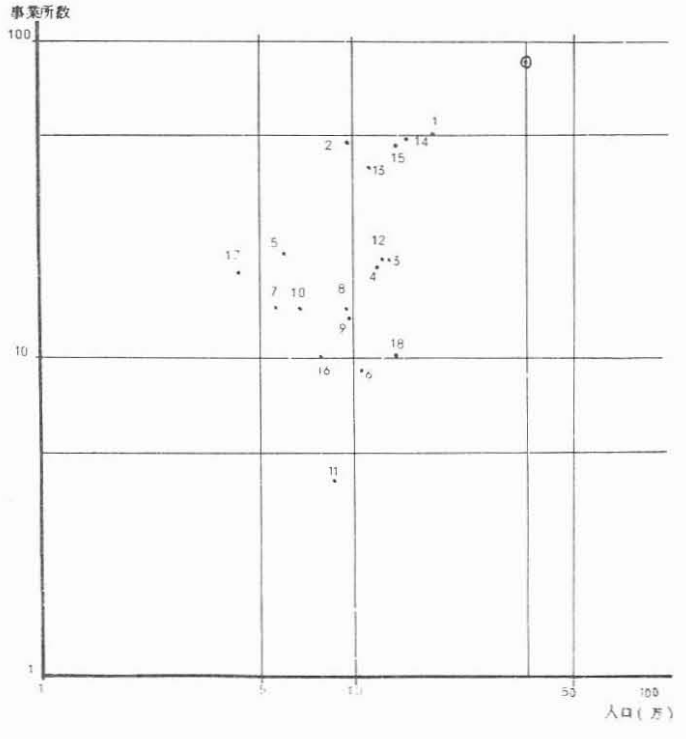
$y = 0.251\,x - 3$　　$(r = 0.572)$

$x = 350$　　$y = 85$

高蔵寺方式では35万人の時、最大147 最小42 適値35である。4·1と同じく、住宅都市であることを考え42事業所が成立すると仮定する。

1. 全事業所数　＝42事業所
2. 誘置ゾーンへ　1)×50％　＝21
3. 自然発生店舗として　1)×50％　＝21
4. 誘置ゾーン店舗建築床面積　2)×33 m²／店＝0.069 ha
5. 誘置ゾーン店舗敷地面積　2)×100 m²／店＝0.21 ha
6. 自然発生店舗建築床面積　3)×33 m²／店＝0.069 ha
7. 自然発生店舗敷地面積　3)×100 m²／店＝0.21 ha

図⑨·4·2　都市人口規模とその他の修理事業所数



5　サービス業

5·1　80 旅館　貸間　宿泊所

5·2　83 対事業所サービス

● 233頁 同じ18都市で相関式を求めた

●規模は高蔵寺方式による

●地域センター集中率　100 %

●自然発生店舗率　　50 %

x：人口千人 381,001　　y＝事業所数 380,701

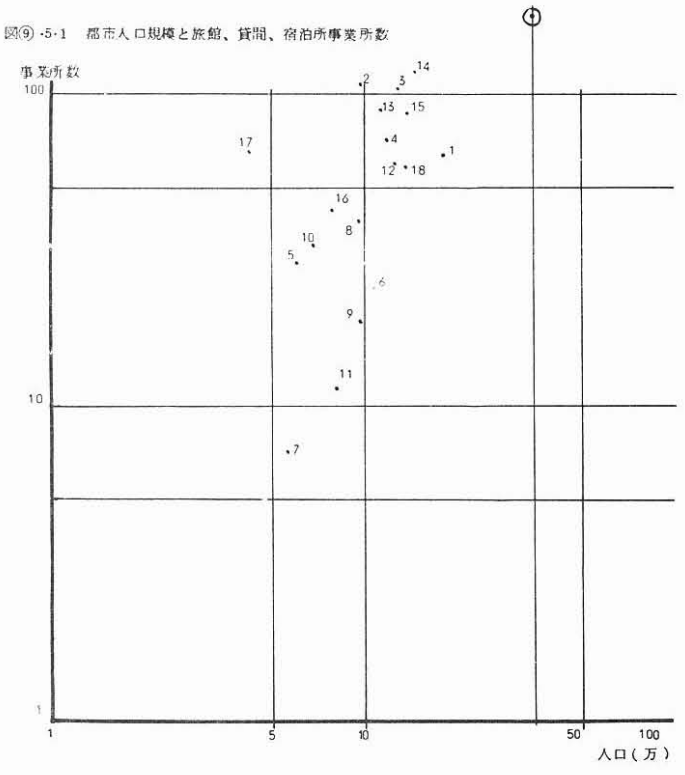
5·1　80旅館、貸間、宿泊所

$y = 0.524\,x + 3$ （ $r = 0.550$ ）　$x = 350$　$y = 186$

高蔵寺方式では35万人の時、最大 389 最小 35 適値 18 である。住宅都市であることを考えて19事業所が成立するとした。

1. 全事業所数　＝ 19 事業所
2. 計画店舗として　1) × 50 %　＝ 9
3. 自然発生店舗として　1) × 50 %　＝ 9
4. 計画店舗建築床面積　2) × 165 m²／店＝ 0.15 ha
5. 計画店舗敷地面積　2) × 500 m²／店＝ 0.45 ha
6. 自然発生店舗建築床面積　3) × 165 m²／店＝ 0.15 ha
7. 自然発生店舗敷地面積　3) × 500 m²／店＝ 0.45 ha
8. 4) ＋ 6)　＝ 0.30 ha
9. 5) ＋ 7)　＝ 0.90 ha

図⑨·5·1　都市人口規模と旅館、貸間、宿泊所事業所数



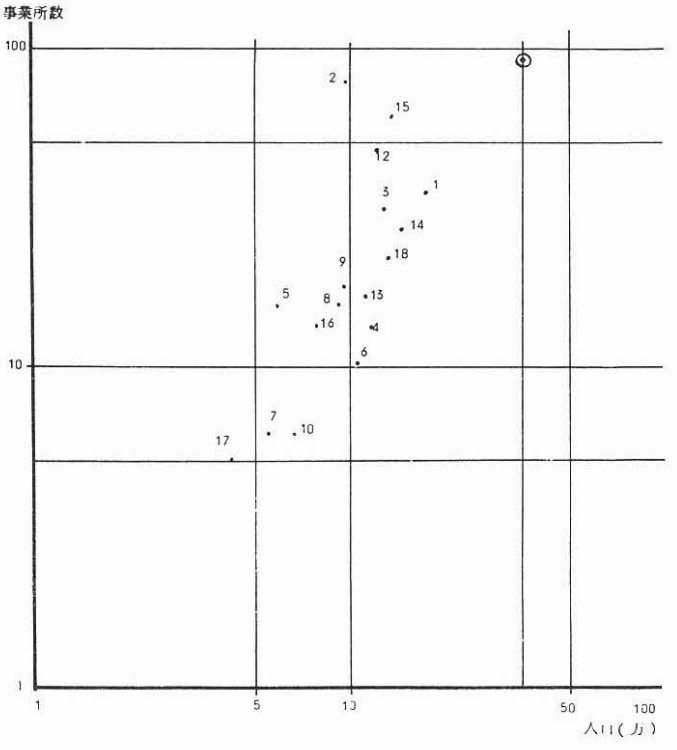
$y = 0.272\,x - 5$ （ $r = 0.482$ ）　$x = 350$　$y = 90$

高蔵寺方式では、35万人の時、最大 126 最小 21 適値 35 である。

住宅都市であることを考え45事業所が成立するとした。

1. 全事業所数　＝ 45 事業所
2. 計画店舗として　1) × 50 %　＝ 22
3. 自然発生店舗として　1) × 50 %　＝ 22
4. 計画店舗建築床面積　2) × 33 m²／店＝ 0.073 ha
5. 計画店舗敷地面積　2) ×100 m²／店＝ 0.22 ha
6. 自然発生店舗建築床面積　3) × 33 m²／店＝ 0.073 ha
7. 自然発生店舗敷地面積　3) ×100 m²／店＝ 0.22 ha
8. 4) ＋ 6)　＝ 0.15 ha
9. 5) ＋ 7)　＝ 0.44 ha

図⑨·5·2　都市人口規模と対事業所サービス事業所数



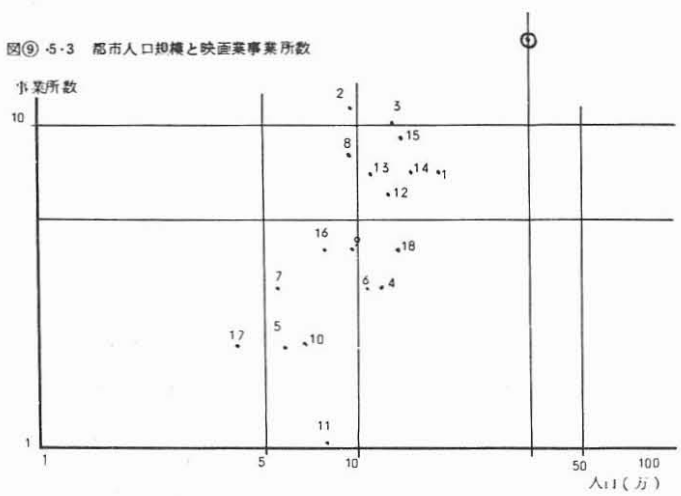
5・3　86映画業

$y = 0.053x$ （$r = 0.596$）　$x = 350$　$y = 19$

高蔵寺方式では35万人の時、最大46最小4　適値7である。住宅都市で、東京、横浜に近いことを考えて、各駅2、12事業所成立とした。

1. 全事業所数　＝12事業所
2. 計画店舗として　＝ 6
3. 自然発生店舗として　＝ 6
4. 1事業所の建築床面積　＝0.066ha
5. 1事業所の敷地面積　＝0.13 ha

図⑨・5・3　都市人口規模と映画業事業所数



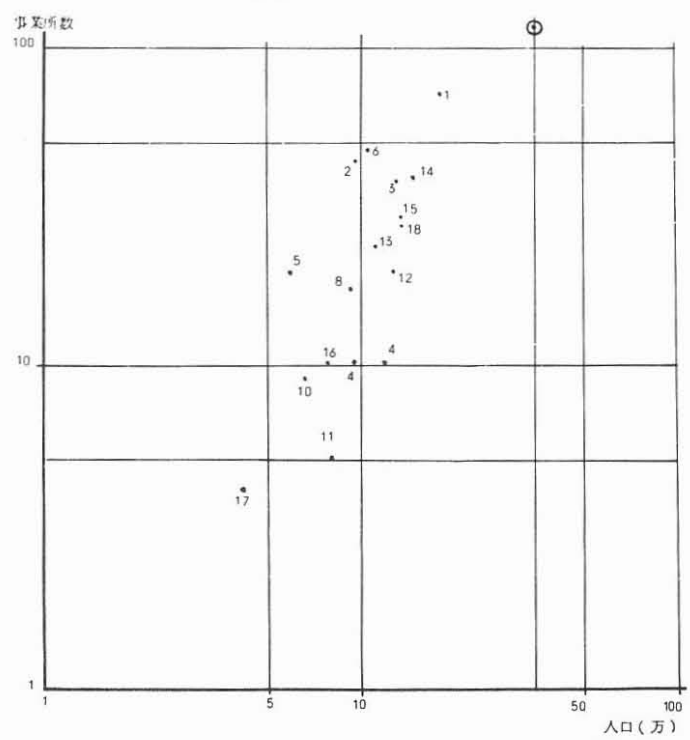
5・4　87娯楽業

$y = 0.351x - 12$ （$r = 0.710$）　$x = 350$　$y = 111$

高蔵寺方式では35万人の時、最大273最小35適値70である。住宅都市であること、東京、横浜に近いことを考え、55事業所成立するとした。

1. 全事業所数　＝55事業所
2. 計画店舗として　＝27
3. 自然発生店舗として　＝27
4. 計画店舗建築床面積　2) × 33 m²／店＝0.089 ha
5. 計画店舗敷地面積　2) ×100 m²／店＝0.27 ha
6. 自然発生店舗建築床面積 3) × 33 m²／店＝0.089 ha
7. 自然発生店舗敷地面積　3) ×100 m²／店＝0.27 ha
8. 4) ＋ 6)　＝0.18 ha
9. 5) ＋ 7)　＝0.54 ha

図⑨・5・4　都市人口規模と娯楽事業所数



6　サービス業

81 対個人サービス業

●高蔵寺では細分類のつみあげであるが、ここでは、規模については、小売店舗と同じと考えた。

●地域センター集中率　　60 %

●自然発生店舗率地域センター50 %　地区センター60 %

●x：人口、千人 381,001　　y：事業所数380,701

y = 1.94 x + 89 （ r = 0.559 ）　x = 350　y = 768

高蔵寺方式では、35万人の時、最大1,180最小14 適値770である。 770事業所が成立するとした。

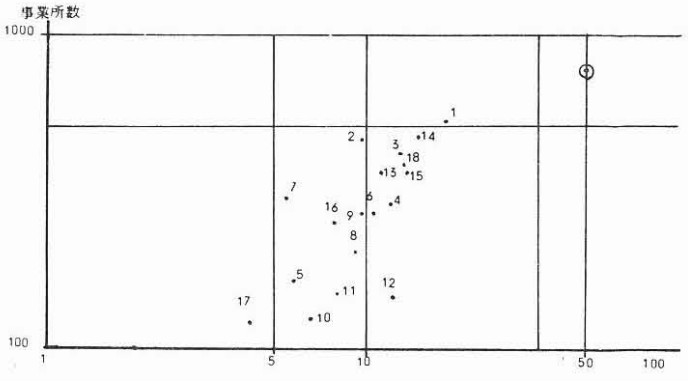
●地域センターについて

1. 全事業所数		= 460事業所
2. 計画店舗として		= 230
3. 自然発生店舗として		= 230
4. 計画店舗建築床面積	2) × 50 m²／店	= 1.15 ha
5. 計画店舗敷地面積	2) ×150 m²／店	= 3.45 ha
6. 自然発生店舗建築床面積	3) × 50 m²／店	= 1.15 ha
7. 自然発生店舗敷地面積	3) ×150 m²／店	= 3.45 ha
8. 4) + 6)		= 2.3 ha
9. 5) + 7)		= 6.9 ha

●地区センターについて

1. 全事業所数		= 310事業所
2. 計画店舗として	1) × 40 %	= 120
3. 自然発生店舗として	1) × 60 %	= 190
4. 計画店舗建築床面積	2) × 50 m²／店	= 0.60 ha
5. 計画店舗敷地面積	2) ×150 m²／店	= 1.8 ha
6. 自然発生店舗建築床面積	3) × 50 m²／店	= 0.60 ha
7. 自然発生店舗敷地面積	3) ×150 m²／店	= 1.8 ha
8. 4) + 6)		= 1.2 ha
9. 5) + 7)		= 3.6 ha

図⑨·6　都市人口規模と対個人サービス事業所数



7　業務

7·1　H金融、保険

7.業務

●５－０の25都市での人口、事業所数単相関式を求め、事業所数に規模を掛けた。規模については、Hは高蔵寺方式があるが、I、J、Kについては資料がないので仮定的に、Hと同じとした。

●地域センター集中率　　100 %

●自然発生店舗率　　50 %

x：人口、千人 381,001　　y：事業所数380,701

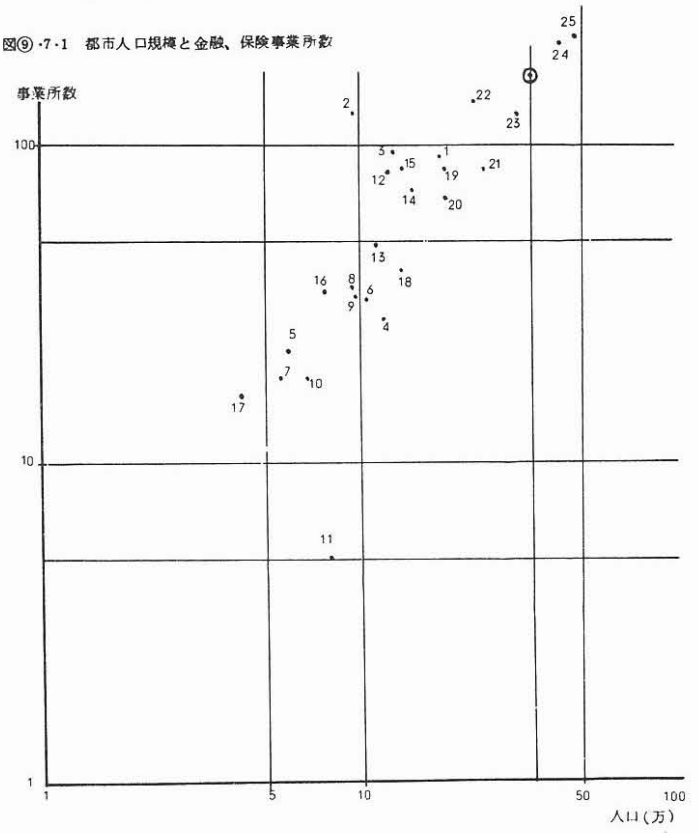
7·1 H金融、保険

y = 0.462 x + 1 （ r = 0.904 ）　x = 350 の時　y = 163

高蔵寺では35万人の時、最大242 最小88 適値35である。住宅都市で、東京、横浜に近いことを考え¼の40事業所が成立すると仮定した。

1. 全事業所数		= 40事業所
2. 計画店舗として		= 20
3. 自然発生店舗として		= 20
4. 計画店舗建築床面積	2) × 165 m²／店	= 0.33 ha
5. 計画店舗敷地面積	2) × 500 m²／店	= 1.00 ha
6. 自然発生店舗建築床面積	3) × 165 m²／店	= 0.33 ha
7. 自然発生店舗敷地面積	3) × 500 m²／店	= 1.00 ha
8. 4) + 6)		= 0.66 ha
9. 5) + 7)		= 2.00 ha

図⑨·7·1　都市人口規模と金融、保険事業所数



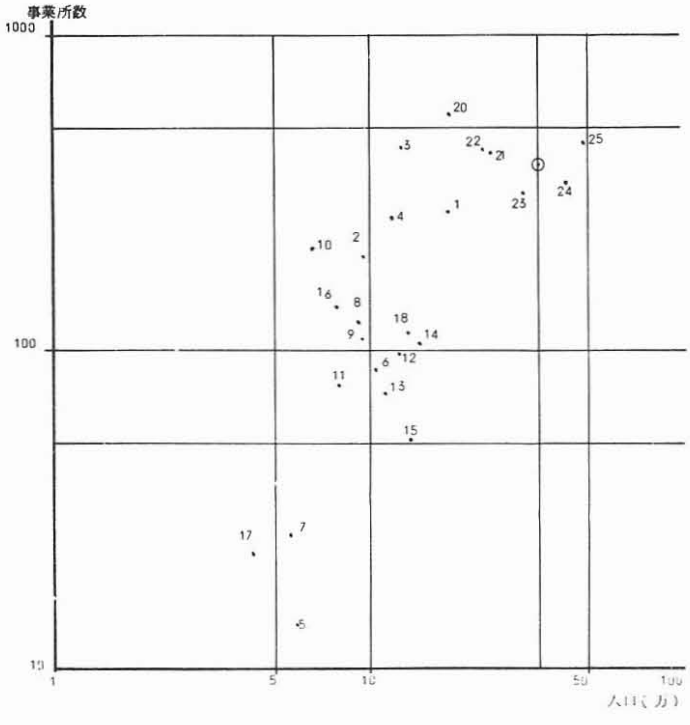
7・2　I 不動産

$y = 0.961\,x + 59$　（$r = 0.662$）　$x = 350$ の時　$y = 395$

Hの例にならい、成立事業所数は¼の 100 とした。

1. 全事業所数　＝100 事業所
2. 計画店舗として　＝ 50
3. 自然発生店舗として　＝ 50
4. 計画店舗建築面積　2) × 165 m²／店＝ 0.83 ha
5. 計画店舗敷地面積　2) × 500 m²／店＝ 2.5 ha
6. 自然発生店舗建築床面積　3) × 165 m²／店＝ 0.83 ha
7. 自然発生店舗敷地面積　3) × 500 m²／店＝ 2.5 ha
8. 4) ＋ 6)　＝ 1.66 ha
9. 5) ＋ 7)　＝ 5.0 ha

図⑨・7・2　都市人口規模と不動産事業所数



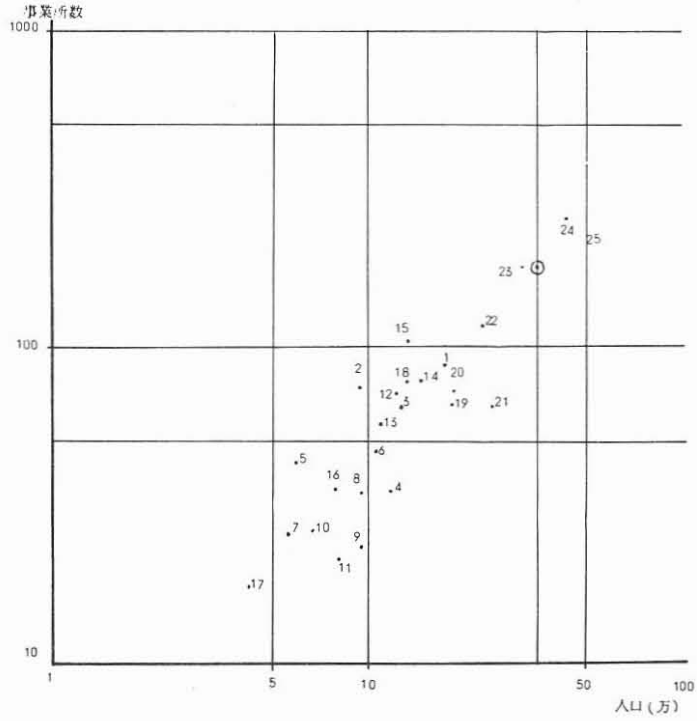
7・3　J 運輸・通信

$y = 0.500\,x - 4$　（$r = 0.939$）　$x = 350$ の時　$y = 171$

Hの例にならい成立事業所数は¼の 42 とした。

1. 全事業所数　＝42 事業所
2. 計画店舗として　＝21
3. 自然発生店舗として　＝21
4. 計画店舗建築床面積　2) × 165 m²／店＝ 0.35 ha
5. 計画店舗敷地面積　2) × 500 m²／店＝ 1.05 ha
6. 自然発生店舗建築床面積　3) × 165 m²／店＝ 0.35 ha
7. 自然発生店舗敷地面積　3) × 500 m²／店＝ 1.05 ha
8. 4) ＋ 6)　＝ 0.70 ha
9. 5) ＋ 7)　＝ 2.10 ha

図⑨・7・3　都市人口規模と運輸、通信事業所数



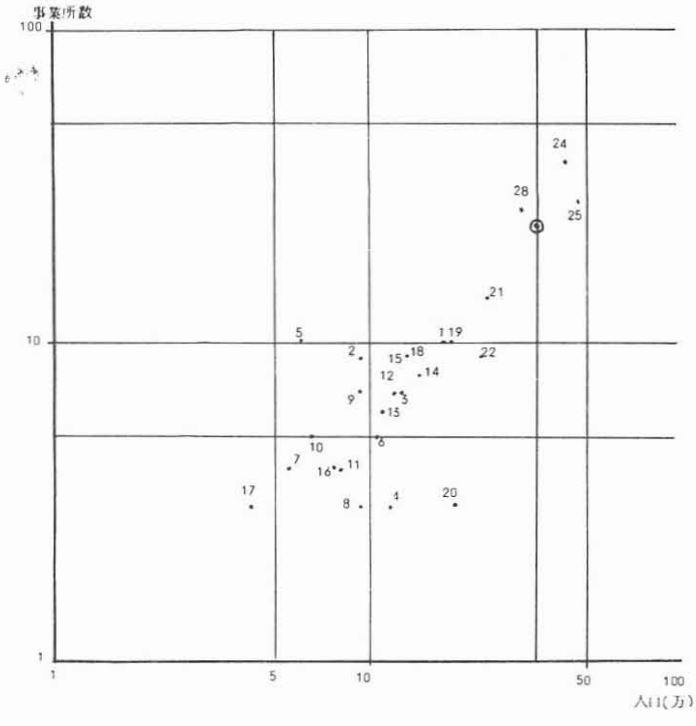
7・4　K電気、ガス、水道

$y = 0.07x - 1$　（$r = 0.894$）　$x = 350$の時　$y = 24$

Hの例にならい成立事業所は¼の6とした。

1. 全事業所数　＝6事業所
2. 計画店舗として　＝3
3. 自然発生店舗として　＝3
4. 計画店舗建築床面積　2) × 165 m²／店＝0.05 ha
5. 計画店舗敷地面積　2) × 500 m²／店＝0.15 ha
6. 自然発生店舗建築床面積　3) × 165 m²／店＝0.05 ha
7. 自然発生店舗敷地面積　3) × 500 m²／店＝0.15 ha
8. 4) ＋6)　＝0.1 ha
9. 5) ＋7)　＝0.3 ha

図⑨・7・4　都市人口規模と電気、ガス、水道事業所数



●●●●○●●●●○レクリエーションとオープンスペース

1 住宅地における遊びのオーバー・フロー ——— 241
2 住宅地の計画単位とオープン・スペースの序列 —— 242
3 社寺埋蔵文化財分布図 ——————————— 242

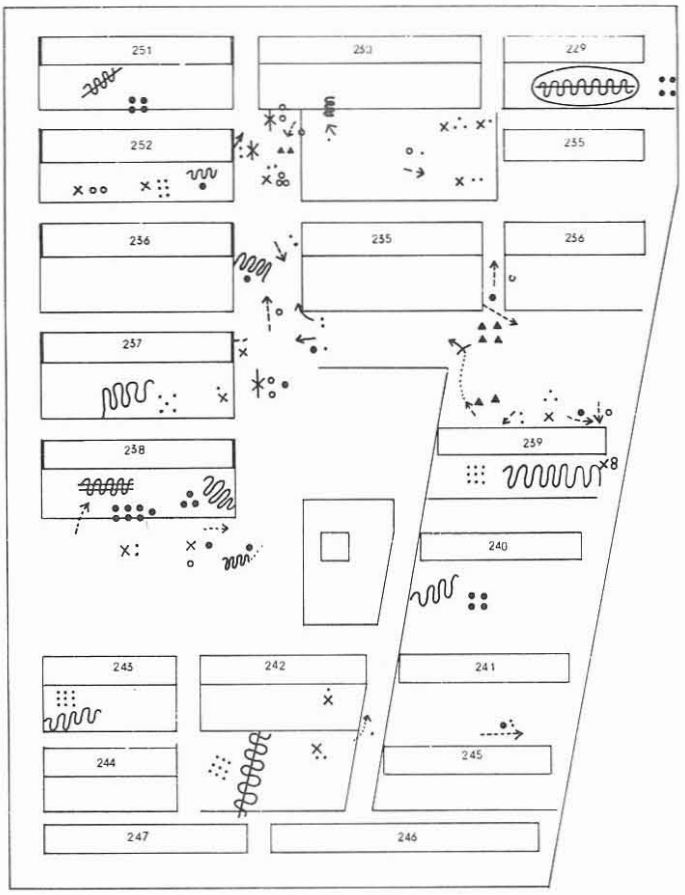
1　住宅地における遊びのオーバー・フロー

（レクリェーション活動の空間利用密度に関する研究）

日本住宅公団　1967.11

住宅地（多摩平団地）における遊びのオーバー・フロー現象を示す。ここにはいくつかのオーバー・フローの顕著な傾向を見ることができる。その1つは主として低年令層に見られるもので、自宅のある住棟周辺からはなれない静的なグループである。他の1つはより高年令層による棟間の芝生地に展開する動的なグループであり、第3はより動的であって道路をも含んで展開しているものである。これだけの例をもって判断を下すのはさけるべきではあるが、遊び場のあり方に対する問題提起としてとらえることはできよう。この例は一般市街地に比して、かなり整備のゆきとどいている例と考えられるが、いくつかの問題点がオーバー・フロー現象となって行為と空間とのずれの存在していることを示していると理解することができる。すなわち、適正を欠いた配分 ― 主体の行動領域とのづれ、（ 第1、第3のグループ ）施設内容とのづれ（ 第2のグループ ）である。このように街の中にオーバー・フローして展開してゆく遊びを組織化し、秩序づけていくことが遊び場の計画に要求される。

図⑩．1　住宅地における遊びのオーバー・フロー



1. 運動量について
   - 1・1　小さく限定された場所に定着している
   - 1・2　線的に移動する
     - ・徒行
     - ・自転車
   - 1・3　限定された大きさと形を占めている
   - 1・4　躍動しながら広がるか、移動する可能性大
   - 1・5　限定された大きさと形を占めている

2. 継続時間について
   - 2・1　前から継続している

3. 年齢人数について
   - 3・1　幼稚園、小学校低学年
   - 3・2　小学校高学年
   - 3・3　中学校、高等学校
   - 3・4　成人

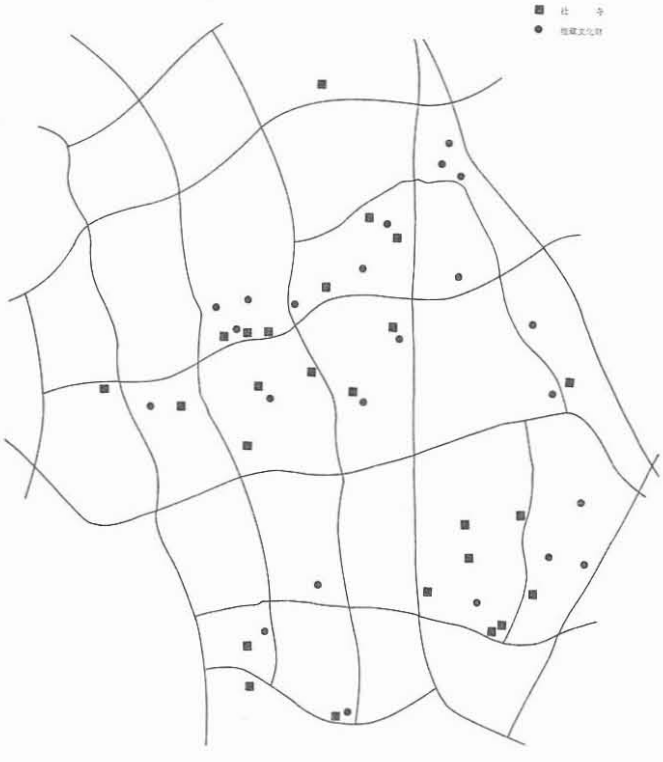
2. 住宅地の計画単位とオープンスペースの序列

3. 社寺埋蔵文化財分布図

表⑩・2　住宅地の計画単位とオープンスペースの序列

	人口	500	1,000	2,000	3,000	4,000	5,000	8,000	10,000	20,000	70,000	80,000
草加松原	テラス	あそび場	幼児遊園	児童公園						近隣公園		
	フラット 5F											
武里	テラス		幼児遊園		児童公園					近隣公園		
	フラット 5F			乳幼児遊園								
多摩ニュータウン（6次案）			プレイロット		児童公園				近隣公園			地区公園
高蔵寺ニュータウン			幼児遊園		児童公園			少年公園		普通公園		

図⑩・3　社寺埋蔵文化財分布図



図⑩・4　尾根の樹木林

●●●●○●●●●○●ヒューマンセクターとカーシステム

1 住棟群構成 ― 配置型別住戸密度 ―――― 245
2 住棟群構成のシステム ―――― 247
3 住宅地の組立方別の土地要求図 ―――― 248
4 住宅地の組立方別の土地要求面積 ―――― 249
5 住宅地の組立方別の土地要求 ―――― 252
6 大規模住宅地のパターン　構成システムと
大きさ　内容 ―――― 254

1. 住棟群構成 – 配置型別住戸密度（ネット）

1.1 住層住居

1.2 中層（フラット及びボックス型）

表⑪・1・1 低層住宅

型	単位		住棟群単位での住戸密度	
	単位群	単位ロットでの住戸密度		
	15戸	48m×43m =2,064㎡ 73戸/m		
	12戸	17×194 =3,298 36		
	12戸	22×98 =2,156 56		
	15戸			

表⑪・1・2 中層住宅

型	単位			住棟群単位での住戸密度					
	単位群	単位ロットでの住戸密度	群の構成	1列	2列	3列	4列	2行	1行
5F	10戸	41m×40m =1,640㎡ 61戸/ha	10棟 100戸	41×320㎡ =13,120㎡ 76戸/ha	67×181 =12,127 82		119×105 =12,257 82	158×72 =11,376 88	275×41 =11,275 89
5F	15戸	50m×40m =2,000㎡ 75戸/ha	10棟 150戸	50×320 =16000 94	85×191 =16,235 93		155×105 =15,965 94	208×72 =14,976 100	365×41 =14,965 100
5F	a) 40戸	72×39 =2,808 142	a+2b =3棟 100戸	72×99 =7,128 140	123×69 =8487 118				174×39 =6,786 147
5F	b) 30戸	57×39 =2,223 135							
5F	a) 60戸	92×40 =3,680 163	a+2b =3棟 150戸	92×102 =9,384 160	158×71 =11,218 134				224×40 =8,960 167
5F	b) 45戸	72×40 =2,880 156							
5F	30戸	36×60 =2160 139	HS 16 4棟 120戸	36×210 =7,560 159	69×135 =9,315 129			96×115 =11,040 109	135×60 =8,100 148
	60戸	66×55 =3630 165	HS 16 2棟 120戸	66×100 =6,600 182					105×55 =5,775 208
5F			HS 4 8棟 480戸	66×365 24,090 199	105×207 =21735 220	183×117 =21,735 220		203×100 =20300 236	359×55 =18645 257

1.3 高層住居

表⑪・1・3 高 層 住 宅

型	単位		住棟群単位での住戸密度					
	単位郡	単位ロットでの住戸密度	群の構成	1列	2列	3列	4列	2行	1行
11F	154戸 1 2 3 14	100×77 =7,700 200	HS/4=616戸 4棟	100×257 =25,700 240	192×167 =32,064 192			238×137 =32,606 189	376×77 =28,952 213
	154戸 1 2 3 14	76×115 =8,740 176		76×397 =30,172 204	146×255 =37,230 165			176×209 =36,784 167	286×115 =32,890 187
10F	100戸 1 2 3 20	52×81 =4,212 285	HS/4=400戸 4棟	52×252 =13,104 305	96×164 =15,744 254			118×134 =15,812 253	184×75 =13,800 290
	100戸 1 2 3 20	80×67 =5,360 224		74×204 =15,096 265	142×135 =19,170 209			176×112 =19,712 203	278×66 =18,348 218
11F	132戸 1 2 3 4 12 HS/16 = 132戸	106×77 =8,162 162	HS/4=528戸 4棟	106×257 =27,242 194	204×167 =34,068 155			253×137 =34,661 152	400×77 =30,800 171
	1 2 3 4 12	76×121 =9,196 144		76×421 =31,996 165	146×271 =39,566 133			181×221 =40,001 132	286×121 =34,606 153
11F	154戸 1 2 7	139×77 =10,703 144	HS/4=616戸 4棟	133×235 =32,665 189	217×161 =34,937 176			256×133 =34,048 181	373×177 =28,721 214

住戸密度欄の数字は

①A×B ②A×B ③A×B

① 住棟群単位でのクリアランスを含んだ必要敷地の寸法

A：東西方向〔m〕 B：南北方向〔m〕

② ①の面積 〔㎡〕

③ 住棟群単位でのクリアランスを含んだ必要敷地に対する住戸密度 〔戸／ha〕

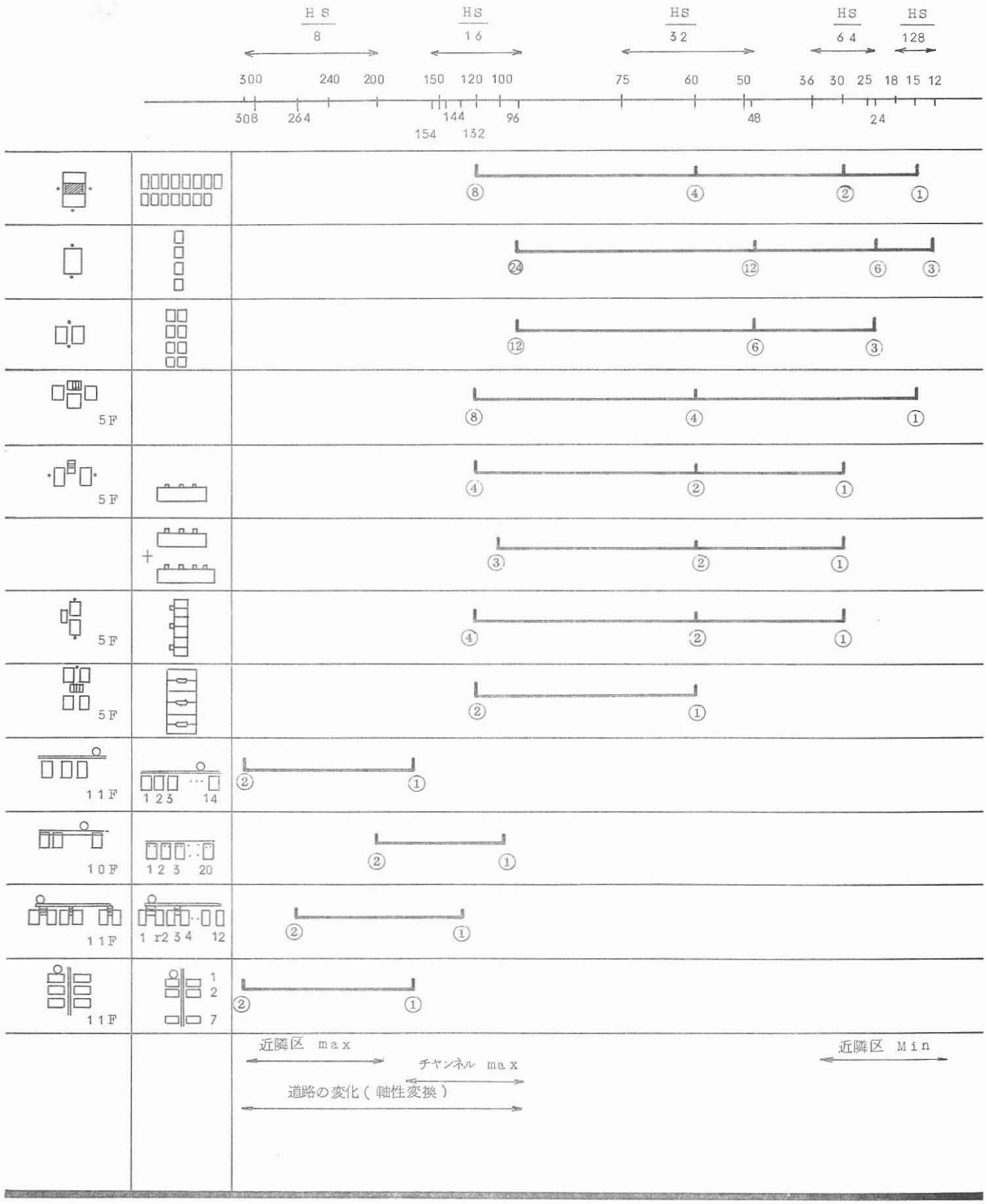
・「群の構成」のうち、

・列とは同一型式の住棟を南北方向に列べたもの。

・行とは同一型式の住棟を東西に列べたものを表わし、頭の数字はその列又は行の数を示す。

2. 住棟群構成のシステム

表⑪・2 住棟群構成のシステム

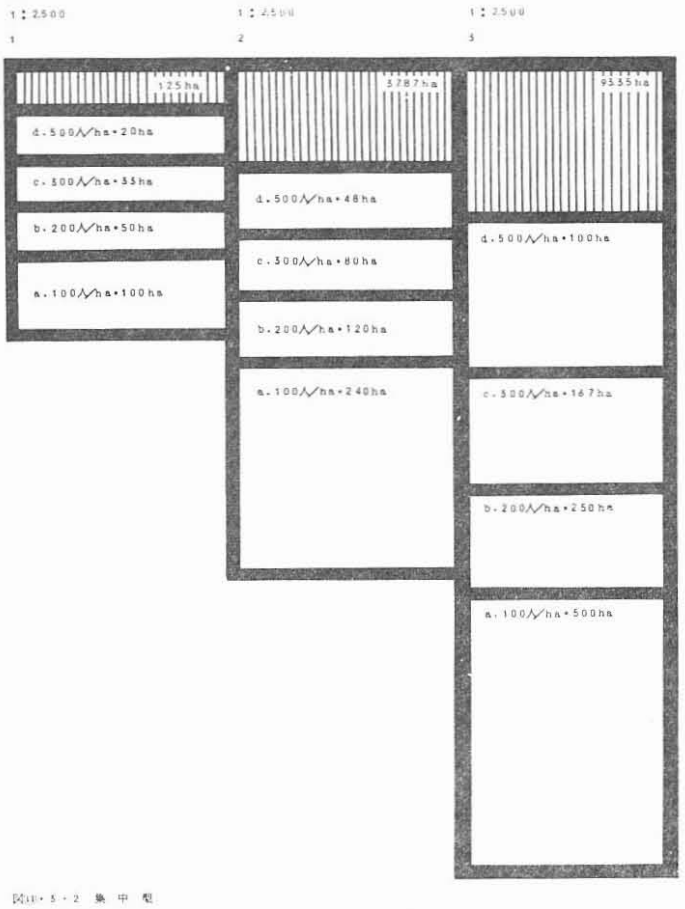


3　住宅地の組立方別の土地要求図

3・1　分集型(A)

3・2　集中型(B)

図(3)・3・1 分 集 型



3・1 分集型

(1)人口0.8～1.0万人

(2) 〃　2　～2.4万人

(3) 〃　4　～5　万人

密度の設定

(a)　100人／ha

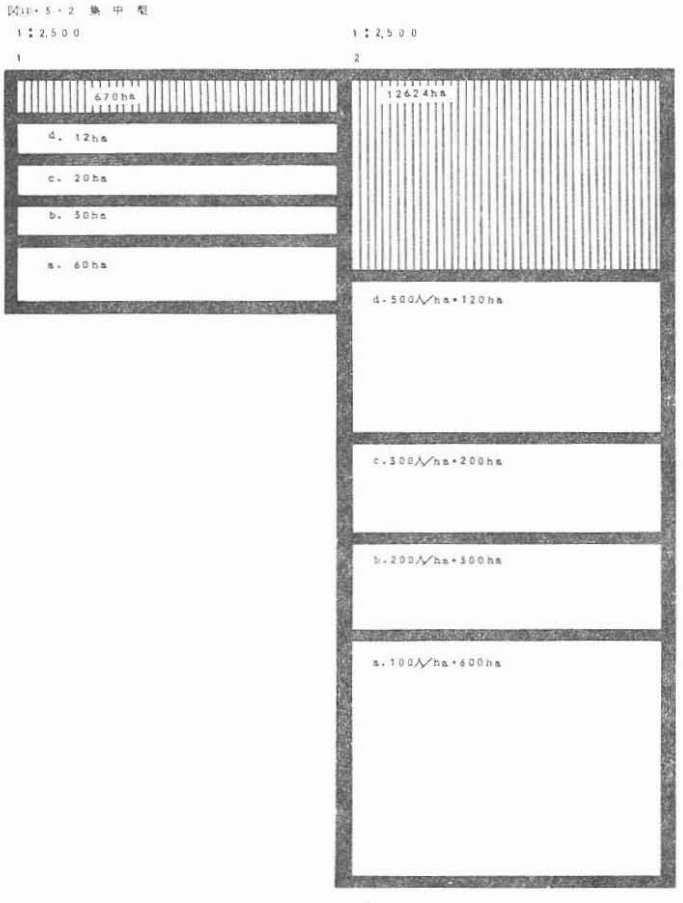
(b)　200　〃

(c)　300　〃

(d)　500　〃

この場合の密度のとり方は住宅用地、道路用地、未利用地の面積による密度とする。

図(3)・3・2 集 中 型



3・2 集中型

(1)人口0.5～0.6万人

(2) 〃　5　～6　万人

密度の想定

(a)　100人／ha

(b)　200　〃

(c)　300　〃

(d)　500　〃

この場合の密度のとり方は住宅用地、道路用地、未利用地の密度とする。

4. 住宅地の組立方別の土地要求面積

4·1 分集中型

4·2 集中型

4·1 分集中型

- 従来の近隣住区制をとる。
- 単位を 0.8～1.0万人 1小学校とする。
- Harlow Stevenage New Town,千里ニュータウンが例。

4·2 集中型

- 施設を集中させる。
- 単位を小さくする。→コンパクト
- 小学校は単位となり得る。
- Hook, Cumbernauld New Town, が例。

表(11)·4·1 住宅地の組立方別土地要求(Space Requirement) A

施設名	1施設当りの必要面積	A 分集型 人口0.8~1.0万人 施設数	延土地面積	人口2~2.4万人 施設数	延土地面積	人口4~5万人 施設数	延土地面積	備考
•学校教育								
幼稚園	0.35	2	0.70	4	1.40	8	2.80	
小学校	2.20	1	2.20	2	4.40	4	8.80	
中学校	3.00			1	3.00	2	6.00	
高等学校	4.00					1	4.00	
給食センター	0.60	1	0.60	2	1.20	4	2.40	
児童センター	0.50	1	0.50	2	1.00	4	2.00	
			4.00		11.00		26.00	
•社会教育								
集会所	0.08	4	0.32	8	0.64	16	1.28	
公民館	0.20			1	0.20	2	0.40	
図書館	0.15			1	0.15	2	0.30	
各種学校	0.02					5	0.10	

施設名	1施設当りの必要面積	A 分集型 人口0.8~1.0万人 施設数	延土地面積	人口2~2.4万人 施設数	延土地面積	人口4~5万人 施設数	延土地面積	備考
文化会館	0.20			1	0.20	2	0.40	
			0.32		1.19		2.48	
•医療保健								
診療所	0.30	1	0.30	2	0.60	4	1.20	
病院	1.00			1	1.00	2	2.00	
保健所	0.35					1	0.35	
			0.30		1.60		3.55	
•情報、伝達								
郵便局	0.02	1	0.02	2	0.04	4	0.08	
電話局	0.25	1	0.25	2	0.25	4	0.50	
電報局	0.25			1	0.25	2	0.50	
			0.27		0.54		1.08	

施設名	1施設当りの必要面積	A分集型 人口0.8~1.0万人 施設数	人口0.8~1.0万人 延土地面積	人口2~2.4万人 施設数	人口2~2.4万人 延土地面積	人口4~5万人 施設数	人口4~5万人 延土地面積	備考
・交通、運輸								
駅	0.50			1	0.50	2	1.00	
駅前広場	1.70			1	1.70	2	3.40	
公共駐車場	0.20	2	0.40	4	0.80	8	1.60	
バスターミナル	0.30			1	0.30	2	0.60	
バスプール	2.40			1	2.40	2	4.80	
ガソリンスタンド	0.06	1	0.06	2	0.12	4	0.24	
自動車修理場	0.25			1	0.25	2	0.50	
			0.46		6.07		12.14	
・供給、処理								
配水池	0.50			1	0.50	2	1.00	
給水塔	0.01	1	0.01	2	0.02	4	0.04	
変電所	0.10	1	0.10	2	0.20	4	0.40	
ガスプラント	0.25					1	0.25	
ごみ焼却場	0.20	1	0.20	2	0.40	4	0.80	
汚水処理場	1.00					1	1.00	
火葬場	0.20					1	0.20	
			0.31		1.12		3.69	
・生産								
サービス工場	0.30			1	0.30	2	0.60	
					0.30		0.60	
・社会福祉								
乳児院	0.20	1	0.20	2	0.40	4	0.80	
保育所	0.20	1	0.20	2	0.40	4	0.80	
老人ホーム	0.20			1	0.20	2	0.40	
老人センター	0.30			1	0.30	2	0.60	
社会福祉センター	0.50					1	0.50	
			0.40		1.30		3.10	
・レクリエーション								
あそび場	0.02	16	0.32	32	0.64	64	1.28	
幼児公園	0.03	4	0.12	8	0.28	16	0.56	
児童公園	0.25	2	0.50	4	1.00	8	2.00	

施設名	1施設当りの必要面積	A分集型 人口0.8~1.0万人 施設数	人口0.8~1.0万人 延土地面積	人口2~2.4万人 施設数	人口2~2.4万人 延土地面積	人口4~5万人 施設数	人口4~5万人 延土地面積	備考
運動公園	5.00	1	5.00	2	10.00	4	20.00	
プール	0.15	1	0.15	2	0.30	4	0.60	
体育館	0.25					1	0.25	
			6.09		12.22		24.69	
・行政、管理								
市(区)出張所	0.25			1	0.25	2	0.50	
管理事務所(支)	0.01	1	0.01	2	0.02	4	0.04	
管理事務所(本)	0.02					1	0.02	
			0.01		0.27		0.56	
・治安、維持								
警察署	0.20					1	0.20	
警官派出所	0.02	1	0.02	2	0.04	4	0.08	
消防署	0.20					1	0.20	
消防出張所	0.10	1	0.10	2	0.20	4	0.40	
			0.12		0.24		0.88	
・商業、業務								
個人店舗(センター)	0.01	10	0.10	30	0.30	50	0.50	
〃 (サブ)	0.01	5	0.05	10	0.10	20	0.20	
スーパーマーケット	0.10	1	0.10	2	0.20	4	0.40	
デパート	0.25					2	0.50	
事務所	0.01					10	0.10	
銀行	0.01			2	0.02	4	0.04	
娯楽場	0.02					2	0.04	
			0.25		0.62		1.78	
・流通								
貨物	0.50			1	0.50	2	1.00	
牛乳	0.20			1	0.20	2	0.40	
新聞	0.20			1	0.20	2	0.40	
青果市場	0.50			1	0.50	2	1.00	
					1.40		2.80	

表⑪・4・2 住宅地の組立方別土地要求(Space Requirement)B)

施設名	1施設当りの必要面積	B 集中型 人口0.5~0.6万人 施設数	延土地面積	人口5~6万人 施設数	延土地面積	人口10~12万人 施設数	延土地面積	備考
・学校教育								
幼稚園	0.35	2	0.70	20	7.00			
小学校	2.20	1	2.20	10	22.00			
中学校	2.50			5	12.50			
高等学校	2.50			3	7.50			
給食センター	0.60			2	1.80			
児童センター	0.50			5	2.50			
			2.90		53.30			
・社会教育								
集会所	0.08	1	0.08	10	0.80			
公民館	0.20			1	0.20			
図書館分	0.01	1	0.01	10	0.10			
〃 本館	0.20			2	0.40			
各種学校	0.03			10	0.30			
文化会館	0.20			1	0.20			
			0.09		2.00			
・医療施設								
診療所	0.03	5	0.15	50	1.50	100	3.00	
病院	1.00			3	3.00	6	6.00	
保健所	0.35			1	0.35	2	0.70	
			0.15		4.85		9.70	
・社会、福祉								
乳児院	0.20	1	0.20	10	2.00			
保育所	0.20	1	0.20	10	2.00			
老人ホーム	0.20			5	1.00			
老人センター	0.20			1	0.20			
社会福祉センター	0.50			1	0.50			
			0.40		5.70			
・レクリエーション								
あそび場	0.02	1	0.02	10	0.20			
幼児公園	0.03	4	0.12	40	1.20			
児童公園	0.25	2	0.50	20	5.00			
近隣公園	2.00	1	2.00	10	20.00			
運動場	10.00			1	10.00			
プール	0.15			5	0.75			
体育館	0.25			5	1.25			
			2.64		38.40			
・行政、管理								
市(区)出張所	0.02			1	0.02			
管理事務所(支)	0.01	1	0.01	10	0.10			
〃 (本)	0.02			1	0.02			
			0.01		0.24			
・治安、維持								
警察署	0.20			1	0.20			
警官派出所	0.02	1	0.02	10	0.20			

施設名	1施設当りの必要面積	B 集中型 人口0.5~0.6万人 施設数	延土地面積	人口5~6万人 施設数	延土地面積	人口10~12万人 施設数	延土地面積	備考
消防署	0.20			1	0.20			
消防出張所	0.10	1	0.10	10	1.00			
			0.12		1.60			
・情報、伝達								
郵便局(特)	0.02	1	0.02	10	0.20			
〃	0.40			1	0.40			
電話局	0.25			1	0.25			
電報局	0.25			1	0.25			
			0.02		1.10			
・交通、運輸								
駅	0.50			1	0.50			
駅前広場	1.70			1	1.70			
公共駐車場	0.20	1	0.20	10	2.00			
バスターミナル	0.30			1	0.30			
バスプール	2.40			1	2.40			
ガソリンスタンド	0.06	1	0.06	10	0.60			
自動車修理場	0.25			5	1.25			
			0.26		8.75			
・供給、処理								
配水池	0.50					1	0.50	
給水塔	0.01	1	0.01	10	0.10			
変電所	0.10					1	0.10	
ガスプラント	0.25					1	0.25	
ごみ焼却場	0.20			1	0.20			
汚水処理場	1.00			1	1.00			
火葬場	0.20					1	0.25	
			0.01		1.30		1.05	
・生産								
サービス工場	0.30			1	0.30			
					0.30			
・商業、業務								
個人店舗(センター)	0.01			80	0.80			
〃 (サブ)	0.01	5	0.05	50	0.50			
スーパーマーケット	0.05	1	0.05	10	0.50			
デパート	0.50			5	2.50			
事務所	0.05			5	0.25			
銀行	0.05			5	0.25			
娯楽場	0.50			5	2.50			
			0.10		7.30			
・流通								
貨物	0.50			1	0.50			
牛乳	0.20			1	0.20			
新聞	0.20			1	0.20			
青果市場	0.50			1	0.50			
					1.40			

5. 住宅地の組立方別の土地要求

5.1 分集型（Harlow Stavenage）

表⑪・5.1 分集型

施設名	1施設当りの必要面積	A 分集型（Harlow Steuenage） 人口0.8～1万人 施設数	延土地面積	人口2～2.4万人 施設数	延土地面積	人口4～5万人 施設数	延土地面積	備考
・学校教育								
幼稚園	0.35	2	0.70	4	1.40	8	2.80	
小学校	2.20	1	2.20	2	4.40	4	8.80	18クラス
中学校	3.00			1	3.00	2	6.00	18クラス
高等学校	4.00					1	4.00	24クラス
児童センター	0.50	1	0.50	2	1.00	4	2.00	
給食センター	0.60	1	0.60	2	1.20	4	2.40	
・社会教育								
集会所	0.08	4	0.32	8	0.62	16	1.24	
公民館	0.20			1	0.20	2	0.40	
図書館	0.15			1	0.15	2	0.30	
各種学校	0.05			1	0.05	2	0.10	
文化会館	0.20			1	0.20	2	0.40	
・医療保健								
診療所	0.30	1	0.30	2	0.60	4	1.20	専門医(7) 一般医(4) 歯科医(2)
病院	9.00			1		2		
保健所	0.35					1	0.35	
・社会福祉								
保育所	0.35	1	0.35	2	0.70	4	1.40	
乳児院	0.35	1	0.35	2	0.70	4	1.40	
老人ホーム	0.20			1	0.20	2	0.40	
社会福祉センター	0.50					1	0.50	
老人センター	0.30			1	0.30	2	0.60	
・レクリエーション								
幼児公園	0.03	4	0.12	8	0.24	16	0.48	
児童公園	0.25	2	0.50	4	1.00	8	2.00	
近隣公園	2.00	1	2.00	2	4.00	4	8.00	
運動公園	5.00	1	5.00	2	10.00	4	20.00	
あそび場	0.02	16	0.32	32	0.64	64	1.28	
プール	0.10	1	0.10	2	0.20	4	0.40	25mプール 50×20m
体育館	0.25					1	0.25	50×50m
・行政、管理								
市（区）出張所	0.02			1	0.02	2	0.04	
管理事務所	0.01	1	0.01	2	0.02	4	0.04	

施設名	1施設当りの必要面積	A 分集型（Harlow Steuenage） 人口0.8～1万人 施設数	延土地面積	人口2～2.4万人 施設数	延土地面積	人口4～5万人 施設数	延土地面積	備考
・治安、維持								
警察署	0.20					1	0.20	
警官派出所	0.02	1	0.02	2	0.04	4	0.08	
消防署	0.20					1	0.20	
消防出張所	0.10	1	0.10	2	0.20	4	0.40	
・情報、伝達								
郵便局	0.02	1	0.02	2	0.04	4	0.08	
電話局	0.25	1	0.25	1	0.50	1	1.00	
電報局	0.25			1	0.25	1	0.50	
・交通、運輸								
駅	0.50					1	0.50	駅舎含む
駅前広場	1.70					1	1.70	
公共駐車場	0.20	2	0.40	4	0.80	8	1.60	50台を単位とする
バスターミナル	0.30			1	0.30	2	0.60	50×60m
バスプール	2.40					1	2.40	
ガソリンスタンド	0.06	1	0.06	2	0.12	4	0.24	
自動車修理場	0.25			1	0.25	2	0.50	
・供給、処理								
配水池	0.50			1	0.50	2	1.00	70×70m
給水塔	0.01	1	0.01	2	0.02	4	0.04	
変電所	0.10	1	0.10	2	0.20	4	0.40	30×30m
ガスプラント	0.25					1	0.25	50×50m
ごみ焼却場	0.20	1	0.20	2	0.40	4	0.80	40×50m
汚水処理場	1.00					1	1.00	100×100m
・生産								
サービス工場	0.30					1	0.30	
・商業								
個人店舗（センター）	0.20	1	0.20	2	0.40	4	0.80	50×40m
〃（サブ）	0.06	2	0.12	4	0.24	8	0.48	
スーパーマーケット	0.05	1	0.05	2	0.10	4	0.20	
デパート	0.50					1	0.50	
事務所								
銀行								

5.2 集中型－B

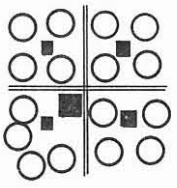
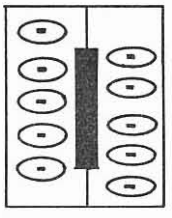
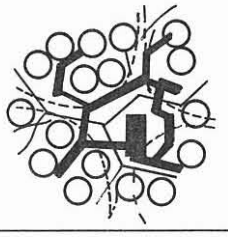
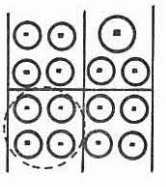
表⑪・5.2 集中型

施設名	1施設当りの必要面積	B 集中型 人口0.5~0.6万人 施設数	延土地面積	人口5~6万人 施設数	延土地面積	人口10万人 施設数	延土地面積	備考
・学校教育								
幼稚園	0.35	2	0.70	20	70.00	40	140.00	
小学校	2.20	1	2.20	10	22.00	20	44.00	
中学校	2.50			5	12.50	10	25.00	運動場を集中させる
高等学校	2.50			2	5.00	5	7.50	〃
児童センター	0.50			2	1.00	4	2.00	数住区に1ケ所
給食センター	0.60			2	1.20	4	2.40	〃
・社会教育								
集会所	0.08	2	0.16	20	1.60	40	3.20	
公民館	0.20			5	1.00	10	2.00	2住区に1ケ所
図書館(分)	0.01			10	0.10	20	2.00	図書館分室を多くとる
〃 (本)	0.20	1	0.20	2	0.40	4	0.80	
各種学校	0.50			1	0.50	2	1.00	数種の学校を一単位とする
文化会館	0.20			1	0.20	2	0.40	
・医療保健								
診療所	0.30	1	0.30	10	3.00	20	6.00	10~15医院を一単位とする
病院				1		2		
保健所	0.35			1	0.35	2	0.70	
・社会福祉								
保育所	0.35	1	0.35	10	35.00	20	70.00	
乳児院	0.35	1	0.35	10	35.00	20	70.00	
老人ホーム	0.20			5	1.00	20	2.00	2住区に1ケ所
社会福祉センター	0.50			1	0.50	2	1.00	
老人センター	0.20			1	0.20	2	0.40	
・レクリエーション								
幼児公園	0.03	4	0.12	40	1.20	80	2.40	
児童公園	0.25	2	0.50	20	5.00	40	10.00	
近隣公園	2.00	1	2.00	10	20.00	20	40.00	
運動公園	5.00			1	5.00	2	10.00	総合運動公園とする
あそび場	0.02	8	0.16	80	16.00	160	32.00	
プール	0.10			5	0.50	10	1.00	2住区に1ケ所
体育館	0.25			1	0.25	2	0.50	大住区に1ケ所
・行政、管理								
市(区)出張所	0.02			1	0.02	2	0.04	
管理事務所(ヶ)	0.01			10	0.10	20	0.20	管理事務所の支所を置く
〃 (本)	0.02	1	0.01	1	0.02	2	0.04	

施設名	1施設当りの必要面積	B 集中型 人口0.5~0.6万人 施設数	延土地面積	人口5~6万人 施設数	延土地面積	人口10万人 施設数	延土地面積	備考
・治安、維持								
警察署	0.20			1	0.20	2	0.40	大住区に1ケ所
警官派出所	0.02	1	0.02	10	0.20	20	0.40	
消防署	0.20			1	0.20	2	0.40	大住区に1ケ所
消防出張所	0.10	1	0.10	10	1.00	20	2.00	
・情報、伝達								
郵便局(特)	0.02			10	0.20	20	0.40	
〃	0.25	1	0.25	1	0.25	2	0.50	
電話局	0.25			1	0.25	2	0.50	大住区に1ケ所
電報局	0.25			1	0.25	2	0.50	〃
・交通、運輸								
駅	0.50			1	0.50	2	1.00	〃
駅前広場	1.70			1	1.70	2	3.40	〃
公共駐車場	0.20	1	0.20	10	2.00	20	4.00	
バスターミナル	0.30			1	0.30	2	0.60	大住区に1ケ所
バスプール	2.40			1	2.40	2	4.80	〃
ガソリンスタンド	0.06	1	0.06	10	0.60	20	1.20	
自動車修理場	0.25			1	0.25	2	0.50	大住区に1ケ所
・供給、処理								
配水池	0.50					1	0.50	1ケ所とする
給水塔	0.01	1	0.01	10	0.10	20	0.20	
変電所	0.10					1	0.10	1ケ所とする
ガスプラント	0.25					1	0.25	〃
ごみ焼却場	0.20			1	0.20	2	0.40	大住区に1ケ所
汚水処理場	1.00			1	1.00	2	2.00	〃
・生産								
サービス軽工場	0.30			1	0.30	2	0.60	〃
・商業、業務								
個人店舗(センター)	0.20			1	0.20	10	2.00	センターに集める
〃 (サブ)	0.06	1	0.06	10	0.60	20	1.20	
スーパーマーケット	0.05	1	0.05	10	0.50	20	1.00	
デパート	0.50			2	1.00	5	2.50	センターに集める
事務所(ケ所)	0.05			1	0.05	10	0.10	〃
銀行	0.05			1	0.05	10	0.50	〃

6. 大規模住宅地のパターン、構成システムと大きさ、内容

表⑪・6 大規模住宅地のパターン、構成システムとユニットの大きさ、内容

全体のパターン	構成システム	ユニット （構成単位）
6・1 従来のニュータウン（イギリス）方式（New Town System） 人口、8万人．680ha．14住区		Harlow New Town の例 Neighborhood Unit 約6,000人面積120エーカー（48ha） 人口密度 50人／エーカー（125人／ha）（net） 主要施設・小学校、教会、ショッピングセンター・クラブ、パーキング0.5台／世帯
6・2 1中心地区方式（One Center System） Hook・インナータウン 人口6万人		Hook New Town の例 Residential Unit 約5,000人 面積80エーカー （32ha） 人口密度 70人／エーカー（175人／ha）（net） 主要施設・小学校（2クラス／年）,幼稚園、運動場、診療所、商店、小さい工場 教会、パブ、クラブ、パーキング、1.5台／世帯
6・3 オープンコミュニティー方式（Open．Community System） Toulouse．人口10万人、 800ha 4地区		Toulouse の例 地区、約2万人（5,000戸） 面積200ha、人口密度125人／ha（net） 主要施設・街路センター （ショッピング（商店、マーケット）、社会センター 教育文化センター、学校、劇場、住棟）
6・4 無中心方式（Centerless System）		東京、杉並区の例 スーパーブロック（都市計画街路で囲まれた地域） 人口約1万人 面積60ha 人口密度160人／ha（gross） 主要施設・小学校（3～4クラス／年）公園、日用品店舗、診療所、警官派出所
6・5 高密度市街地方式		人口密度 400～2,000人／ha．

●●●●○●●●●○●●港北ニュータウンと農業計画

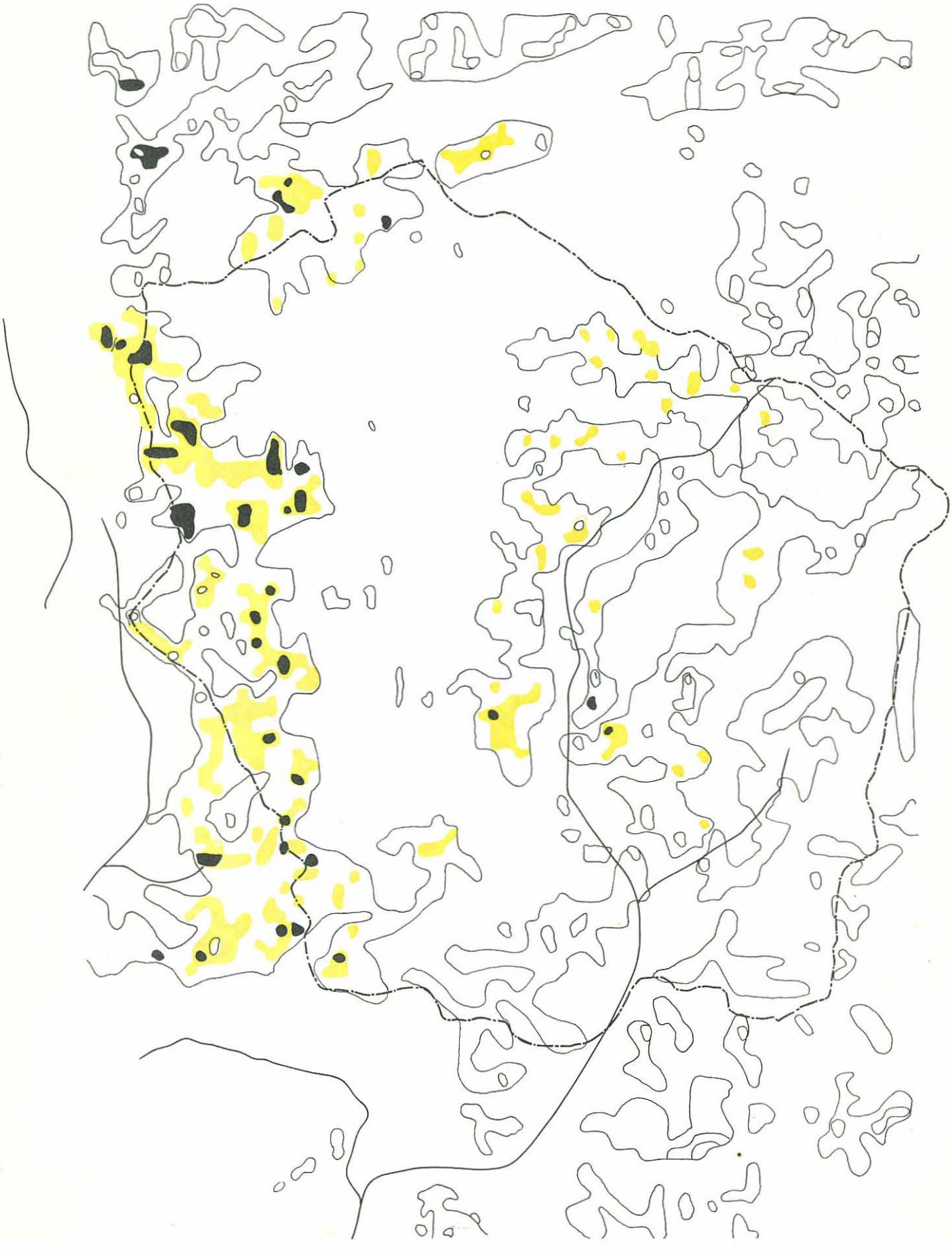
1　港北ニュータウン区域内農業耕地現況図 ―――― 257
2　農家集落配置図 ―――― 258
3　港北ニュータウン区域内蓄産集落図 ―――― 259

1. 港北ニュータウン区域内農業耕地現況図

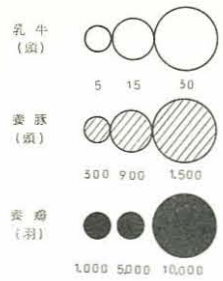
図⑫・1　港北ニュータウン区域内農業耕地現況図

2. 農家集落配置図（戸数密度図）

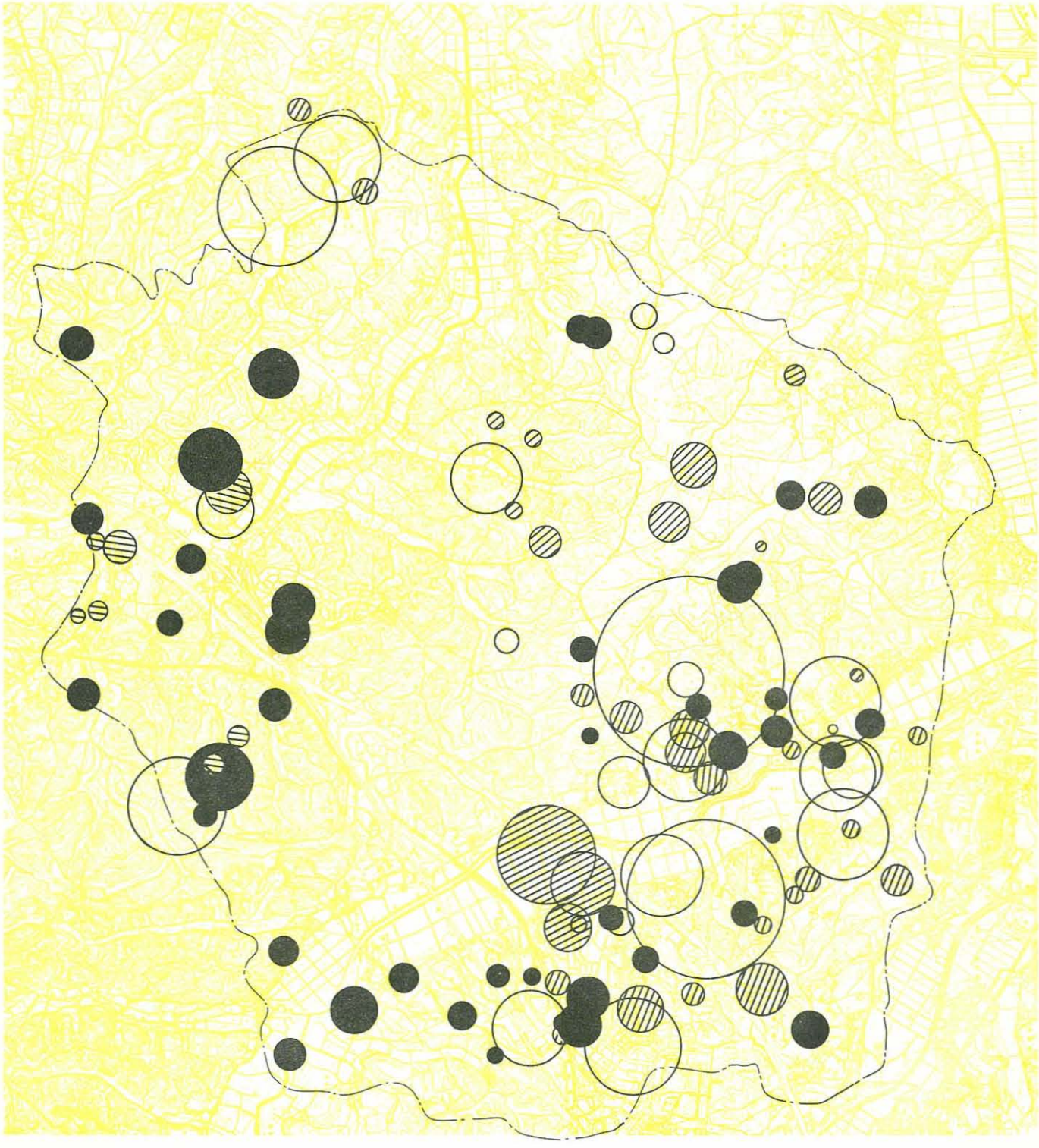
図⑫・2　農家集落配置図（戸数密度図）



3. 港北ニュータウン区域畜産集落図



図⑫・3　港北ニュータウン区域内畜産集落図



○索　引

○港北の歴史

写

0·1　＜神奈川県建築史図説＞より ―― 2

○本報告書の概要

表

0·1　土地利用配分 ―― 9

0·5·1·1　住宅供給計画 ―― 14

0·5·1·2　農業地区４００ha を確保した場合 ―― 14

0·5·1·3　農業地区６００ha を確保した場合 ―― 14

0·6·2　通勤通学先別人口構成 ―― 14

●港北ニュータウンの性格

図

1·3　横浜国際港都建設計画図 ―― 24

●● 港北ニュータウンの現況

表

2·3·(1)　農家数の推移（港北区） ―― 28

2·3·(2)　経営耕地規模別農家数の増減（港北区） ―― 28

2·3·(3)　農家人口の推移（港北区） ―― 28

図

2·7　首都圏計画と住宅および工業地区開発図 ―― 30

2·8　広域レクリエーション緑地分布図 ―― 30

2·9　首都圏都市化（ＤＩＤ面積） ―― 31

2·10　首都鉄道網図 ―― 31

2·11　地区周辺大規模住宅地 ―― 32

●●● 港北ニュータウンの基本構成

表

3·9　土地利用 ―― 42

図

3·4　密度構造図 ―― 36

3·5　都市構成システム概念図 ―― 37

3·8·　計画案　1 ―― 39

3·8·2　計画案　2 ―― 40

3·8·3　計画案　3 ―― 41

●●●● 地形計画

表

4·2·1·2　斜面の分析 ―― 46

4·2·1·3　谷戸の分析 ―― 46

4·2·1·4　地形計画データーシート ―― 47

4·2·2·(1)　現存植生 ―― 52

4·2·2·(2)　潜在自然植生 ―― 52

4·2·2·1　植生と人間の関係 ―― 52

4·5　各地形単位毎の自然立地特性の整理と考察 ―― 57

図

4·2·1　地形分析 ―― 48

4·2·1·1　尾根すじの分析 ―― 49

4·2·1·2　斜面の分析 ―― 50

4·2·1·3　谷戸の分析 ―― 51

4·2·2　植生分析 ―― 53

4·3　集落分析 ―― 54

4·4·(1)　地形単位決定の方法 ―― 55

4·4·(2)　地形及び植生分析による本地域の地形単位大グルーピング ―― 55

4·4　地形単位 ―― 56

4·5　地形修正図エスキース ―― 60

4·5·1　地形計画エスキース ―― 61

4·5·2　展望地点とランドマーク ―― 62

●●●●○人口

表

5·1·1·6　収入階層別住宅建設費限度額 ―― 66

5·2·(1)　所得階層別住宅及び宅地面積 ―― 67

5·2·(2)　１戸当り住宅建設費（宅地＋住宅） ―― 67

5·2·(3)　入居者の所得階層構成 ―― 67

5·3　港北ニュータウン入居者所得階層別構成 ―― 69

5·3·1　各階層別住宅建設限度額 ―― 69

5·3·4·(1)　各種住宅の構成比 ―― 69

5·3·4·(2)　各種住宅の宅地面積 ―― 69

5·3·5　〔別案〕所得階層構成 ―― 69

5·3·7　港北ニュータウン世帯主年令階層 ―― 69

5·3·7·1　所得階層別年令構成の試算 ―― 70

5·3·7·2　入居者年令階層 ―― 70

5·4　人口算定表 ―― 71

5·4·1　住宅供給計画 ―― 71

5·4·2　農業用地４００ha を確保した場合 ―― 71

5·4·3　農業用地６００ha を確保した場合 ―― 71

5・5　各種施設配分 —— 72
5・6　人口配分 —— 73
5・7　住宅地内の就業人口 —— 74

図

5・1・1・6　所得階層別の住居費支出条件から見た各種公的住宅の建設費限度額 —— 66
5・2・(1)　世帯収入階層別構成グラフ（公団普通分譲住宅）— 68
5・2・(2)　世帯収入階層別構成グラフ（公団賃貸住宅）— 68

●●●●○●交通

表

6・1　方面別通勤者利用交通機関 —— 77
6・2　方面別通勤通学人口 —— 78
6・3・3　路線別将来輸送力 —— 80
6・6　交通容量 —— 85

図

6・1　交通輸送時間帯図 —— 77
6・2　方面別通勤者数 —— 78
6・3・1　横浜及びその周辺における高速鉄道網図 —— 79
6・3・2　線別鉄道利用者 —— 79
6・4　駅別ピーク1時間乗車人員 —— 81
6・5　道路断面構成図 —— 82
6・5・1　道路段階構成 —— 83
6・5・2　バス路線駅別ピーク1時間バス乗車人数 —— 84
6・6　ラッシュ時1方向最大交通量 —— 85
6・7　東京横浜セクター道路網 —— 86
6・8　東京横浜セクター鉄道網 —— 87

●●●●○●●社会施設

表

7・2　施設段階分類表 —— 91
7・4・2・1　広域対象施設一覧 —— 94
7・4・2・2　施設段階構成表 —— 95
7・4・3　学校用地及び屋外運動場<文部省基準案> —— 96
7・4・3・1・4・(1)　高校進学率の推移 —— 97
7・4・3・1・4・(2)　進学希望者の推移 —— 97
7・4・3・1・4・(3)　港北ニュータウンの教育施設一覧 —— 97
7・4・3・1・5・(1)　港北ニュータウン及び周辺の特殊教育対象児童生徒数 —— 98
7・4・3・1・5・(2)　東京都における特殊教育該当者の出現率 —— 98
7・4・3・4　社会施設計画基準案 —— 103

図

7・1　横浜社会文化圏構想図 —— 91
7・3・4　中心地区の構成 —— 93
7・4・3・1・3　児童小年館システム図 —— 97
7・4・3・2・1・(1)　港北ニュータウン図書館配置システム図 —— 98
7・4・3・2・1・(2)　児童図書館配置システム図 —— 98
7・4・3・2・2　公民館配置システム図 —— 98
7・4・3・2・3　学校教育社会教育システム図 —— 99
7・4・3・3　医療施設配置システム図 —— 100
7・4・3・3・1　専門医療所模式図 —— 101
7・4・3・3・5　医療保健施設体系 —— 101
7・4・3・4　社会福祉施設システム —— 102
7・4・4　文化施設 —— 105
7・4・5　教育施設 —— 106
7・4・6　医療施設 —— 107

●●●●○●●●文化センターゾーン

表

8・1　社会文化施設ゾーンの機能 —— 113

図

8・1　センターへのビスタ —— 111
8・2　文化センターゾーン —— 112
8・3　中心地区構成の概念図 —— 113

●●●●○●●●商業施設と地域地区センター

表

9・1　経営形態と購買性向 —— 117
9・3・4　業種間の競合 —— 121
9・3・7　経営組織の比較 —— 122
9・4・2　地域センター商業施設敷地面積 —— 123
9・5・1　商業施設の構成 —— 125
9・5・6　センターの規模算定 —— 126
9・6・1・(1)　地区センターの規模 —— 131
9・6・1・(2)　地区センターの構成規模 —— 131
9・6・3　地区センターの計画店舗数 —— 132

図

9・1　商業施設及び地域地区センターの配置図 —— 118
9・5・4　地域センターに於ける商業施設配置パターン — 126

9・5・5　駅断面図 ―― 126
9・5・7　地域センター（B駅） ―― 127
9・5・8　地域センター（C駅） ―― 128
9・5・9　地域センター（E駅） ―― 129
9・5・10　地域センター（F駅） ―― 130
9・6・2　地区センターの立地 ―― 132
9・6・3　地区センター ―― 133

●●●○●●●○レクリエーションとオープンスペースの体系化 ― グリーンマトリックス

表

10・2・(1)　オープンスペースの序列 ―― 141
10・2・(2)　歩行者路の段階構成 ―― 141
10・3・1・(1)　年令層別主体区分 ―― 143
10・3・1・(2)　主体別生活圏の形成 ―― 143
10・3・1・(3)　主体区分別計画単位 ―― 143
10・3・2・(1)　各ニュータウンの公園緑地比率 ―― 144
10・3・2・(2)　オープンスペースの段階構成 ―― 144

図

10・1　グリーンマトリックス ―― 137
10・1・1　グリーンマトリックスの展開1 ―― 138
10・1・2　グリーンマトリックスの展開2 ―― 139
10・1・3　グリーンマトリックスの展開3 ―― 139
10・2・(1)　点状の配分システム ―― 140
10・2・(2)　歩行者専用路とオープンスペースの一体化 ―― 140
10・2・1　ヒューマンセクターのグリーンネットワーク ―― 142
10・3・2　公園段階構成 ―― 145
10・3・3　歩行者専用路の形態 ―― 146

●●●○●●●○●ヒューマンセクターとカーシステム

表

11・4　バス・ヒューマンセクター内施設と対象人口 ―― 153

図

11・1　道路段階構成 ―― 149
11・2・1・(1)　歩行距離と歩行時間との関係 ―― 150
11・2・1・(2)　歩行距離と傾斜との関係 ―― 150
11・2・2　歩行者路システム ―― 151
11・3　サービス道路のシステム ―― 152
11・5・1　<バスストップ中心>のヒューマンセクターのパターン ―― 154
11・5・2　<小学校中心>のヒューマンセクターのパターン ―― 154
11・5・3　<駅中心>のヒューマンセクターの人口と歩行距離との関係 ―― 154
11・5・4　<駅中心>のヒューマンセクターのパターン ―― 154
11・6　<バスストップ中心>のヒューマンセクターにおける人口密度 ―― 155
11・6・1　ヒューマンセクターの構成モデル ―― 155
11・7　住棟群の構成 ―― 156

●●●●○●●●●○●●修復―港北ニュータウンの農業と既存集落

表

12・4・1　段階的開発 ―― 161
12・4・4　農業業種別構成 ―― 162
12・5・4　農業地域における農業法人計画案 ―― 165

図

12・4・2　ニュータウン開発区域図 ―― 161
12・4・5　農業地域配置計画案 ―― 163
12・5・4・1　農業法人組織図 ―― 166

資料編

●●

図

③・1　鶴見川水系別流域図 ―― 179
③・2　港北ニュータウン周辺図 ―― 180
③・3　港北ニュータウン周辺下水道計画図 ―― 180
③・4　港北ニュータウン周辺配水管系統図 ―― 181
③・5　港北ニュータウン周辺変電所の計画位置図 ―― 181
③・6　東京ガス幹線図 ―― 182
③・7　港北ニュータウン周辺現況社会施設分布図 ―― 183
③・8　港北ニュータウン周辺現況工場分布図 ―― 183
③・9　港北区全区 ―― 184
③・10　農業協同組合区域図 ―― 184

●●●●○

表

⑤·5·2　世帯主年令別家族数 ——— 189
⑤·7　公団住宅入居者の勤務地と前住宅 ——— 192
⑤·16·1　事業所所在地労働者の居住地間の労働構成比及び平均通勤時間1 ——— 197
⑤·16·2　事業所所在地労働者の居住地間の労働構成比及び平均通勤時間2 ——— 198
⑤·17·1　公団住宅入居者の人口構造（年令、家族、職業、所得構成） ——— 199
⑤·18·1　港北ニュータウン周辺の地域的人口構造の特性（職業、家族、年令構成） ——— 199

●●●●○●

表

⑥·2　駅勢圏 ——— 204
⑥·3　住区別交通機関別発生通勤交通量 ——— 206
⑥·4　ニュータウン中心からの所要時間 ——— 207
⑥·5　港北区近辺団地の通勤先（路線別）の計 ——— 208
⑥·6　港北区からの流出数 ——— 208
⑥·7　港北区からの地区別流出率 ——— 209
⑥·8　流入人口分析 ——— 210
⑥·9　流入人口将来推定 ——— 211
⑥·10　就業就学先の流入人口による地区別就業就学者推定 ——— 211
⑥·13·1　港北区菊名より通勤通学路線（東京都） ——— 213
⑥·13·2　港北区菊名より通勤通学路線（神奈川県、埼玉県、千葉県） ——— 214
⑥·14　港北区より通勤先の就業人口及び港北区からの流入人口 ——— 215
⑥·15　港北区近辺団地の通勤先（路線別） ——— 216

図

⑥·1　日中発生交通量集中率 ——— 203
⑥·11　S50年地区に流入する人口による就業就学者推定 ——— 212
⑥·12　港北からの地区別流出率、東横沿線団地の通勤先 ——— 212

●●●●○●●

表

⑦·2　大都市と中小都市との比較 ——— 222

図

⑦·0　横浜市のビジョン ——— 221
⑦·3　人口密度 ——— 223
⑦·4　横浜市社会教育施設現況図 ——— 224
⑦·5　横浜市社会福祉施設現況図 ——— 225
⑦·6　横浜市有料レクリエーション休養施設現況図 ——— 226
⑦·7　横浜市港北区学校教育施設現況図 ——— 227
⑦·8　横浜市港北区医療施設現況図 ——— 228

●●●●○●●●

表

⑨·4·1　団地におけるスーパーの割合 ——— 232

図

⑨·1　都市人口規模と小売事業所数 ——— 231
⑨·2　都市人口規模とセルフサービス事業所数 ——— 232
⑨·3　都市人口規模と卸売業事業所数 ——— 232
⑨·4·1　都市人口規模と自動車修理業事業所数 ——— 233
⑨·4·2　都市人口規模とその他の修理事業所数 ——— 233
⑨·5·1　都市人口規模と旅館、貸間、宿泊所事業所数 ——— 234
⑨·5·2　都市人口規模と対事業所サービス事業所数 ——— 234
⑨·5·3　都市人口規模と映画業事業所数 ——— 235
⑨·5·4　都市人口規模と娯楽業事業所数 ——— 235
⑨·6　都市人口規模と対個人サービス事業所数 ——— 236
⑨·7·1　都市人口規模と金融、保険事業所数 ——— 236
⑨·7·2　都市人口規模と不動産事業所数 ——— 237
⑨·7·3　都市人口規模と運輸通信事業所数 ——— 237
⑨·7·4　都市人口規模と電気ガス水道事業所 ——— 238

●●●●○●●●●○

表

⑩·2　住宅地の計画単位とオープンスペースの序列 ——— 242

図

⑩·1　住宅地における遊びのオーバーフロー ——— 241
⑩·3　社寺埋蔵文化財分布図 ——— 242
⑩·4　尾根の樹木林 ——— 242

●●●●○●●●●○●●

表

⑪・1・1　住棟構成（低層住居）——— 245
⑪・1・2　住棟構成（中層住居）——— 245
⑪・1・3　住棟構成（高層住居）——— 246
⑪・2　住棟構成のシステム ——— 247
⑪・3・1　住宅地の組立方別の土地要求図（分集型A）—— 248
⑪・3・2　住宅地の組立方別の土地要求図（集中型B）—— 248
⑪・4　住宅地の組立方別の土地要求面積 ——— 249
⑪・4・1　住宅地の組立方別土地要求　A ——— 249
⑪・4・2　住宅地の組立方別土地要求　B ——— 251
⑪・5・1　住宅地の組立方別の土地要求（分集型A）——— 252
⑪・5・2　住宅地の組立方別の土地要求（集中型B）——— 253
⑪・6　大規模住宅地のパターン構成システムと
ユニットの大きさ内容 ——— 254

●●●●○●●●●○●●

図

⑫・1　港北ニュータウン区域内農業耕地現況図 ——— 257
⑫・2　農家集落配置図 ——— 258
⑫・3　港北ニュータウン区域内畜産集落図 ——— 259

○1　港北ニュータウン基本計画　1 ——— 260
○2　港北ニュータウン基本計画　2 ——— 264
○3　ニュータウンのグリーンネットワーク ——— 268

1968—1985 港北ニュータウンの基本的条件の検討 港北ニュータウン基本計画原案 報告書

昭和43年8月発行

編集・発行●横浜市役所　横浜市中区港町1－1

●日本住宅公団　東京都千代田区九段北1－14－6

調査研究●日本都市計画学会　東京都千代田区平河町2－9

デザイン●(株)スペースコンサルタンツ（担当：荒野）　東京都中野区東中野4－9－25

印刷●(株)産業印刷協会　東京都千代田区麹町1－8

禁転載
非売品

日本都市計画学会
横浜市役所
日本住宅公団

昭和43年