

# 港北ニュータウン建設総合基本計画案策定報告書

第1部 総括編

第2部 総論編

昭和44年3月

日本都市計画学会



## まえがき

この報告書は、横浜市より日本都市計画学会に委託された、港北ニュータウン建設総合基本計画案策定に関する研究報告書である。

横浜市は、昭和41年、長期計画としての横浜国際港都建設総合計画を策定し、昭和44年3月、これを基盤に、新しい横浜をつくるプログラムとしての中期計画を作成した。この中で、「だれでも住みたくなる都市」の実現をめざし、積極的、能動的都市づくりとしての原動力となる大規模プロジェクト、6大事業を選んでいる。港北ニュータウン建設事業は、その中の主要な一つである。

港北ニュータウンの建設はまた、人口の集中する大都市問題、解決のも索であり、この意味から、ニュータウン建設の成果、波及効果に期待するところは大きい。

都市問題の打開策として、大規模ニュータウン開発が試みられたのは、大阪千里ニュータウン、名古屋高蔵寺ニュータウン、東京多摩ニュータウン、筑波研究学園都市等があり、それぞれ、規模内容、果たした役割も変わってきた。港北ニュータウン建設もこのような一連の大規模ニュータウン開発の流れの中に位置づけることができるが、ニュータウンの開発主体が、地方自治体であることの難しさ、問題の大きさに、これまでの大規模開発とは異なる重要な意義がある。

昭和42年6月都市計画法が改められ、都市計画行政に転期がおとづれた。とくに大都市問題解決に新たな道が開けつつある。港北ニュータウン建設もこのような背景を基に、従来のニュータウン開発とは違った方向で建設が進むべきであり、その意味でこの研究成果が活かされることを望んで止まない。

この研究を進めていった過程で、多くの助言や示唆を下された方々に深く感謝の意を表するとともに、このような研究機会を与えて下さった横浜市当局に深く感謝する次第です。

昭和44年3月

日本都市計画学会、港北ニュータウン建設  
総合基本計画案策定委員会

委員長 高山英華



## 港北ニュータウン総合基本計画案策定に関する研究組織

本研究報告書は以下のような研究組織で作成した。

### 研究委員

委員長	高山英華	(日本都市計画学会理事, 東京大学教授)
委員	松井達夫	( " " 早稲田大学教授 )
"	渡辺兵力	(農林省農業総合研究所)
"	内藤亮一	(日本都市計画学会理事, 横浜国立大教授)
"	速藤湘吉	(東京大学教授)
"	緒形昭義	(日本都市計画学会, 会員, 横浜国立大講師)
"	川上秀光	( " " 東京大学助教授)
"	二宮公雄	( " " )
専門委員	紺野 昭	( " " 横浜国立大助教授)
	石田頼房	( " " 都立大学助教授)
	田畑貞寿	( " " 東洋大学講師)
	奥平耕造	( " " 東京大学助手)
	土井幸平	( " " 都市計画設計研究所)

### 研究グループ

明治大学工学部浦研究室  
株式会社 地域計画連合  
田畑研究室  
株式会社 R. I. A 建築総合研究所  
株式会社 日本リサーチセンター  
交通計画研究会  
地区設計研究会  
土地造成計画研究会

### 報告書の構成について

本報告書は、総括編、総論編、各論編の3編より構成されている。

第1部 総括編は、横浜市が港北ニュータウン建設に当って検当すべき問題点の要旨と提言をまとめたものである。

第2部 総論編は、第3部各論編各章の概要と、本研究をすすめる上での前提条件とした広域的な検討、定着人口、土地利用等の計画条件、および港北ニュータウン計画対象地とその周辺の現況等を加えたものである。

第3部 各論編は7つのテーマについて専門的研究であり、成果は各テーマ毎に分冊となっている。

# 横浜市港北ニュータウン建設総合基本計画案策定報告書

## 全 体 目 次

### 第 1 部 総 括 編

- 1 横浜市の都市開発政策と港北ニュータウンの建設
- 2 横浜市が検討すべき諸問題

### 第 2 部 総 論 編

- 1 本年度作業の内容
- 2 計画対象地区及び周辺の現況
- 3 広域的条件の検討
- 4 計画条件の検討（定着人口および土地利用）
- 5 交通計画
- 6 施設計画
- 7 造成計画
- 8 建設上の問題点の検討

### 第 3 部 各 論 編

- 1 交通輸送計画
- 2 社会施設計画
- 3 商業、業務施設の成立条件
- 4 工業立地の検討
- 5 造成計画
- 6 特定地区開発計画
- 7 総合建設費の検討

第1部

総括編

(2)

(1)

- I

(2)

(2)

(1)

- I

I §

## § 1 横浜市の都市開発政策と港北ニュータウンの建設

1-1 ニュータウン建設等の大規模プロジェクトは、次のような理由から、地元（自治体）が強い拒絶反応を呈する例が多くなってきた。

- (1) 地元（自治体）の開発関連負担費用の増大
- (2) 公害、災害要因ともなる場合があり、地域社会に混乱をもたらす傾向が次第に明らかになりつつある。
- (3) 用地確保の困難

このような傾向は特に大都市圏に著るしい。これを打開する途は、プロジェクトが地元（自治体）の地域開発政策にくみこまれ、演出されながら独自の役割を果たす以外にない。

1-2 すでに横浜市全域にわたる都市開発政策は策定されているが新都市計画法の施行を機会に港北ニュータウン開発の立場から横浜市内陸部（港北地域）の再検討の要点をあげれば次のとおりである。

### (1) 企業と就業者の動向

京浜工業地帯からの企業離脱とサービス業、不動産業等の発生により港北地域の企業数、就業者数ともに増加する傾向にある。

### (2) 横浜市と港北区の将来人口と都市整備

横浜市と港北区の将来人口をそれぞれ280.4万人、55.3万人（昭50）と351.2万人、84.3万人（昭60）と推定されているが、港北区、保土ヶ谷区、戸塚区の内陸3区で増加人口を収容し、その他の区は人口収容限界に達する。この人口集積の過程で必要となる都市整備事業のもっとも広範囲に必要とされるのは昭和50年までである。すなわち、横浜市行政区調査室による町別人口推計における人口密度の変化を次のような4段階に分け、それぞれの段階の人口、面積を求めると以下のようになる。

I 人口密度20人/ha 以下（スプロール開始）

II " 20人～40人/ha （公共用地取得の必要時期の限度）

III " 40人～80人/ha （公共施設整備の時期の限度）

IV " 80人～100人/ha 以上（市街化の安定か再開発の準備または施行）

1-1表 密度段階別人口予測

市街化の 段 階		昭 和 4 5 年		昭 和 5 0 年	
		人 口	面 積 ha	人 口	面 積
I ス開 ブ ロ ー ル始	鶴 見 区	1,027	632	1,027	632
	神 奈 川 区	347	318	347	318
	港 北 区	35,517	4,554	43,119	4,291
	計	36,891	5,504	44,493	5,240
II 必要 公共 共用 地の 取得 の 限 度	鶴 見 区	3,682	104	0	0
	神 奈 川 区	16,936	720	8,926	337
	港 北 区	128,718	5,046	31,200	3,122
	計	149,336	5,870	40,126	3,459
III 市定 のた 街か 準は 地再 備施 が開 行 安発 ま	鶴 見 区	25,137	407	17,899	313
	神 奈 川 区	17,128	272	28,081	532
	港 北 区	73,120	1,176	235,731	4,412
	計	115,385	1,855	281,711	5,259

(3) 広域交通幹線網の整備

これまでの大規模開発（千里ニュータウン、高蔵寺ニュータウン、泉北ニュータウン、多摩ニュータウンなど）が、都市圏、地域間交通幹線から外れた地域に位置しているが、港北ニュータウンは、これと異なり、都市間交通流の真中に位置し極めて、アクセシビリティ（都市への接近性）が高くなると予想される。

(4) 通勤、通学者の大量輸送機関の整備

都市間、地域間交通幹線網整備が予想されるにもかかわらず、港北地域居住者の通勤、通学のための大量輸送機関の整備、現在計画中のものが完成しても容量が不足する。

1-3 以上のような点から、港北地域の都市開発政策の方針を次のように定めるべきであろう。

(1) 港北ニュータウン開発は以下のような理由でいわゆるベットタウン開発ではないし、又なりえない。すなわち、都市間、地方間の交通幹線整備により新しい都市産業の立地、ハイウェイ産業の進出、東京都心部、京浜工業地帯から企業の離脱によって、横浜市内陸部に企業の進出、発生が起りつつあり、今後増加の一途をたどるであろう。港北ニュータウンは、このように新たな企業集中地域の大規模プロジェクトである。また、東京方面への通勤輸送力には限界があることにより、港北地域に進出して来ると考えられる諸企業の就業者の居住地となるであろう。

(2) 港北地域は東京都心にも至近な位置にあり、スプロールによる乱開発を防ぐ意味で地

域防衛的な強力な政策が必要である。例えば

- i ニュータウン開発（計画開発）により、宅地化需要の吸収
- ii 土地区画整理事業の積極的推進
- iii 新都市計画法の調整区域指定や農専地区指定により市街化の抑制

(3) (2)- i のニュータウン開発によって、住宅、宅地化需要をそこに吸収する効果を考えるとすれば次の方針が必要。

- i 住宅、宅地の供給タイプを多様化する。
- ii 公団開発のテンポをゆるやかにする。

いづれにせよ当初はベットタウン的性格は避け難いと思われるが、単純な住宅、宅地の供給タイプで急速に開発することは、東京のいわゆる団地志向型階層を多量に吸収し、想定を上まわる人口増加をまねくこととなろう。

(4) 港北地域に近い将来進出して来るであろう新産業を考えれば、現在の市の土地利用計画（用途地域制）は消極的といわざるを得ない。新産業の立地を考慮した土地利用計画とすべきである。

新産業とは、情報産業、住宅産業、公害衛生などの環境設備関連産業、都市の建設、維持に関連する産業、サービス、レジャー産業、などを一般的にいい、高速道路、幹線道路等に依存し立地する都市産業施設である。

(5) 港北地域のみならず、横浜市全域に対して、フィジカルプランニングとしての住宅政策をたてるべきである。

(6) 大都市環境の保全と防災的配慮から大規模空地、緑地を積極的に確保すべきである。

#### 1-4 港北ニュータウンの特徴的性格と開発政策の方針

(1) 港北ニュータウンは、東京、横浜と密接な関係をもちながらも、一定の独立した性格をもつ、都市複合体（Urban Complex）として特色づける。

(2) 港北ニュータウンの交通体系は開かれたパターンとし、特にセンターのキャッチメントエリアを拡げるべきである。

(3) ニュータウンのセンターは、ニュータウン居住者の日常生活へのサービス機能の他に、周辺地域を含めた広域の中心地区（Regional Center）機能をもつべきである。この広域センターには、公共施設、広域対象施設、オフィス、学校研究所、ビジネスに近い高次の産業等を誘致すべきである。

(4) 住宅、宅地の供給は、多種多量、多彩であることが望ましい。このために、公団事業区域内外に、公営住宅を多量に建設すること。ニュータウン内民有地には、多彩な住宅建設を促進すること。これはニュータウン建設に対する市民参加の重要な課題の一つである。

(5) ニュータウン内の公団住宅建設は以下の理由により長期間かけて建設すること。

- i 公団住宅の短期間に多量な建設は市の公共施設整備の過重負担となる。

- ii 通勤輸送手段の整備が短期間で出来ない。
  - iii 内陸部の企業立地と住宅建設のテンポを合わせる方が好ましい。
- (6) ニュータウンに収容する人口は可能な限り多く、高密度にした方が周辺スプロール防止に役立つが、公共施設整備と収容人口のバランスを考えると公団事業区域内は25万人が限度である。

## § 2 横浜市が検討すべき諸問題

### 2-1 土地利用上の問題

- (1) 自治体を作るにふさわしい、ニュータウンとして、住宅対策、老人対策、福祉政策等の基本方針の策定、緑地、歩行者路、病院、等の建設整備に関する仕様書を作成し、事業者及び関係各機関への申し入れを行うべきである。
- (2) 港北ニュータウンは立地条件、地価等の関係から可成り高密度な市街地が形成されるものと思われるが、土地の有効利用について、特に市財政に大きな影響を与える学校用地、公園等について高度利用の可能性を検討すべきである。
- (3) 施設水準の高い良好な市街地を形成するためには十分な公共・公益施設用地を確保する必要がある。この為には保留地面積を大きくすることが望ましいので、減歩率を引上げる努力をすべきである。
- (4) 公共・公益施設予定地はもとより、農業専用地区、その他の地区においても将来の土地利用の変化をうまく誘導出来るよう、市又は市関連機関による土地買収を積極的に行なうべきである。

### 2-2 事業の進行管理

- (1) 総合的なスケジュール・プランニングが必要である。市関連事業でも、市民サービス面からみた望ましいスケジュールと財政支出面からみた望ましいスケジュールとは相当矛盾したものとなるであろう。

従って市全体からみた最適スケジュールを早急に作成しそれに基づいて関係各機関との接渉、関連開発事業の推進をタイムリーに行なうべきである。特に街路について入居開始までに最小限国鉄横浜線、東横線迄の街路整備を行なっておくべきである。
- (2) ニュータウン建設には、当初巨額の行財政需要が発生するが、これに対する対策を早急に立てておくべきである。又行政投資に対する収益還元をはかるべきである。

## 2-3 行政上の問題

- (1) 昭和44年10月から港北区は2分されて、港北区、緑区となるが、ニュータウン建設と関連して、行政区の再編成を検討すべきである。同時に町界、学校区その他機関の管轄区域変更も行なわねばならない。
- (2) 都市計画法、建築基準法、その他の法的手段を十分に活用して、計画に従って市街地が形成されるよう誘導すべきである。
- (3) 農業専用地区、その他の地区について、営農指導、開発許可、設計指導等を通じての行政指導を行なうべきである。更には区域外でも関連して形成されるサービス・インダストリー、流通基地等の行政指導を行なうべきである。

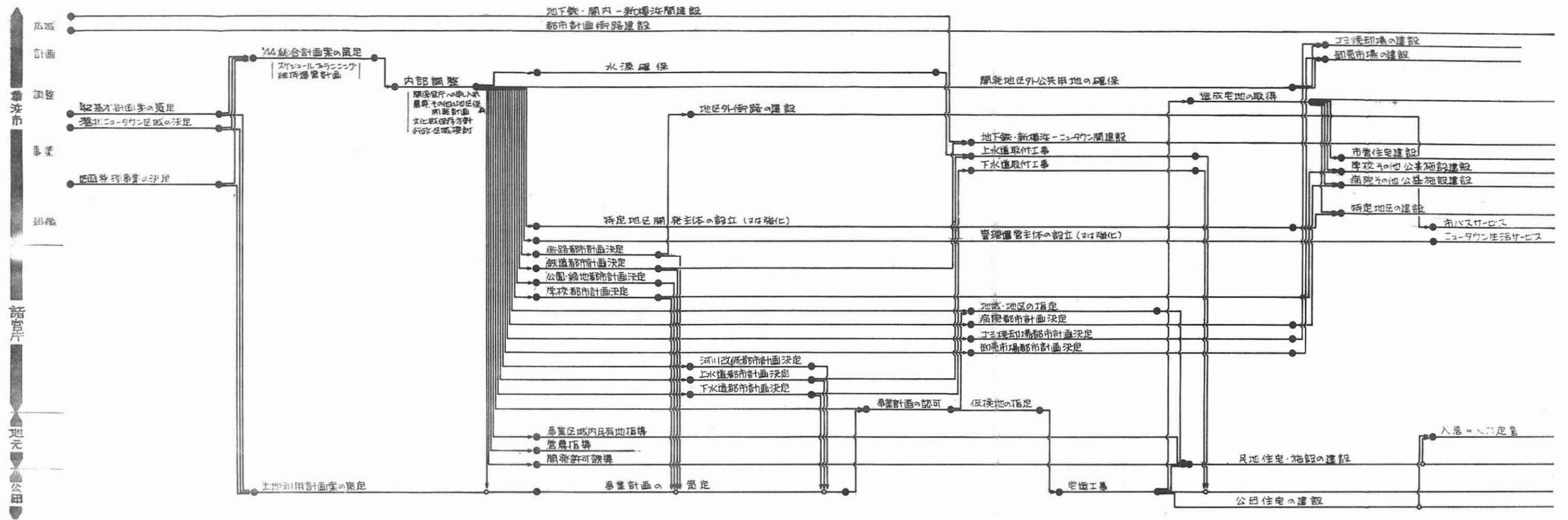
特に早淵川沿い農業専用地区予定地については他の予定地と、その持つ意味が本質的に異なっており、その意味で市の強力な姿勢が必要とされる。

- (4) 開発地区内民地所有者に対しては単なる生活再建対策でなく、本来の意味での市民の手になる都市計画に参加できる方途を検討すべきである。

## 2-4 機構問題

- (1) ニュータウン建設事業を推進する担当部局を強化すべきである。更に関係各局の任務分担の調整と明確化が必要である。
- (2) 特定地区の開発、建設後の維持・運営等を担当する主体を設立又は強化すべきである。特に特定地区の開発主体については、その構成、業務内容等について早急に検討し、結論を出すべきである。





1-1 図 横浜市関連事業フローチャート

第2部

総論編



## 第2部 総論編

### 目 次

1	本年度作業の内容	12
2	計画対象地区及び周辺の現況	13
3	広域的条件の検討	30
4	計画条件の検討－定着人口並びに土地利用	92
5	交通計画	114
6	施設計画	127
7	造成計画	163
8	建設上の問題点の検討	178





1-2 図 港北ニュータウン位置図

§ 1 本年度作業の内容

昭42年度日本都市計画学会報告書で、169頁に今後の課題として、次の項目が書かれてあり、これがいわば申送り事項として今回作業の方向づけを与えるものである。

それらは次の5項目である。

1. 港北ニュータウンを港北区の地区計画として検討し計画を確定すること。
2. 交通施設計画を全市交通計画の中で位置づけること。
3. 土地利用計画を周辺地区及び港北区、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。
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、食料品工業等の立地について検討し計画を策定すること。
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。

現在までに行われた港北ニュータウン関連調査計画は次表の通りである。

1-1表 港北ニュータウン調査計画作業経過

年 度	標 題	作 成 者	
39	12	◎ 横浜市将来計画に関する基礎調査報告書	環境開発センター
41	6	◎ 港北ニュータウン開発モデルプラン	環境開発センター
	12		
42	1	横浜市北部埋蔵文化財調査(経過概要)	横浜市教育委員会
	6		
	12		
43	1	◎ ◎ 港北ニュータウンの自然及び立地条件に関する基礎調査 港北ニュータウン開発にかかわる関係河川についての調査研究 横浜市埋蔵文化財調査報告書 ◎ 都市農業問題に関する研究(中間報告1) ◎ 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 ◎ 都市農業問題に関する研究(中間報告2) ◎ 各局ヒアリング結果に関する報告書	「住宅公団」宮協昭(横浜国大) 住宅公団建設調査会 港北中小河川研究会 横浜市埋蔵文化財調査委員会 都市農業問題研究会 都市計画学会
	6		
	12		
44	1	○ 港北ニュータウン生活対策調査 ○ 港北ニュータウン農業振興対策調査 ○ 港北ニュータウン計画概要	日本リサーチセンター 都市農業問題研究会 横浜市計画局
	6		

§ 2 計画対象地区及び周辺の現況

2-1 計画対象地区

(1) 位置：横浜市港北区

東京都心より西南方 約25 km

横浜市都心より北西方 約12 km

(2) 面積

2-1表 ニュータウン面積内訳 単位 ha

ニュータウン区域総計		2,530	
開 発 地 区	北 部 地 区	公団第一	554
		北山田第一	38
		小計	592
	南 部 地 区	公団第二	770
		勝田	14
		その他	15
		小計	799
	計		1,391
	農業専用地区		420
	その他の地区		719

が書か

面を確

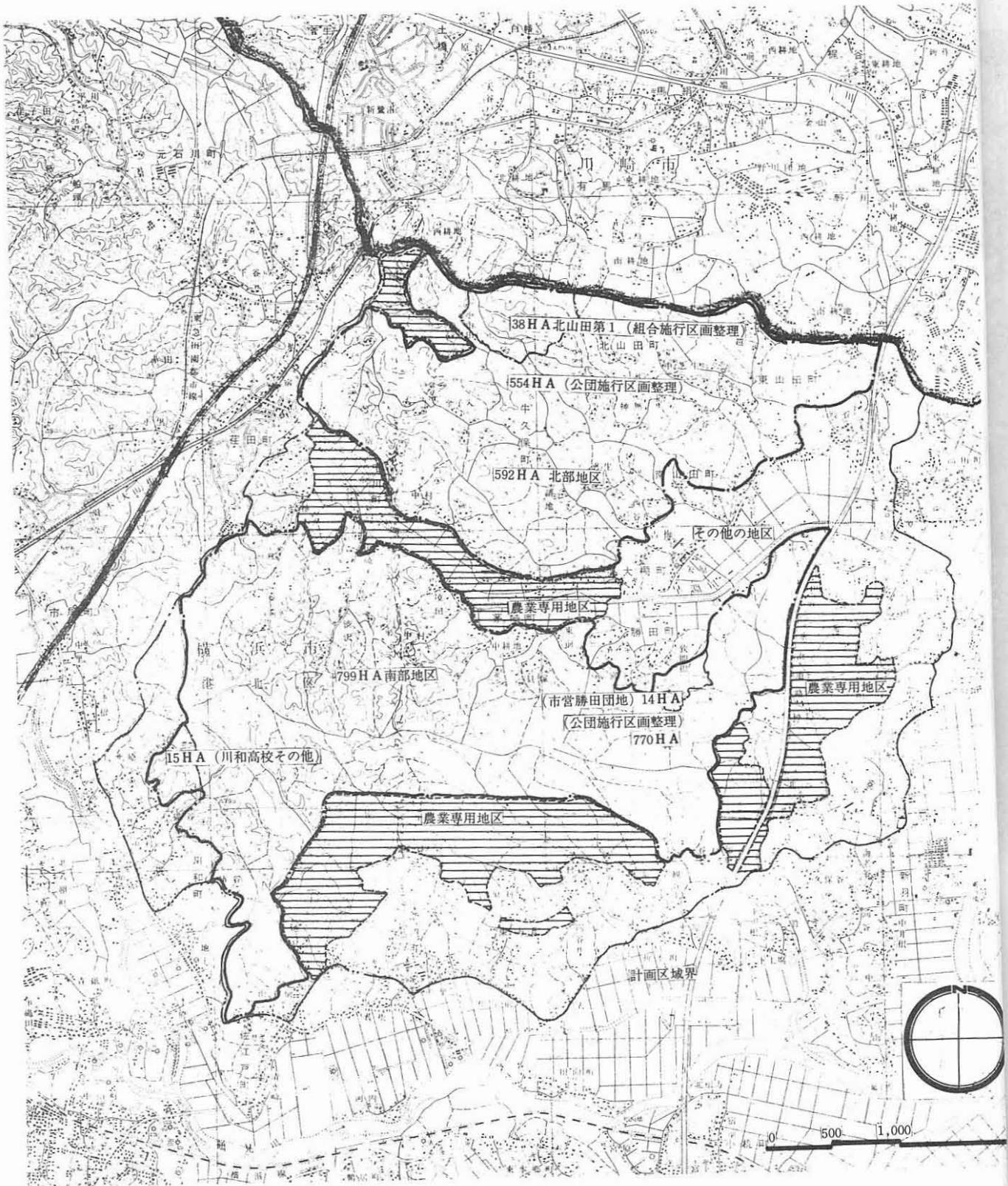
工業的

横浜市

委員会

建設部

昭和30年  
1とする

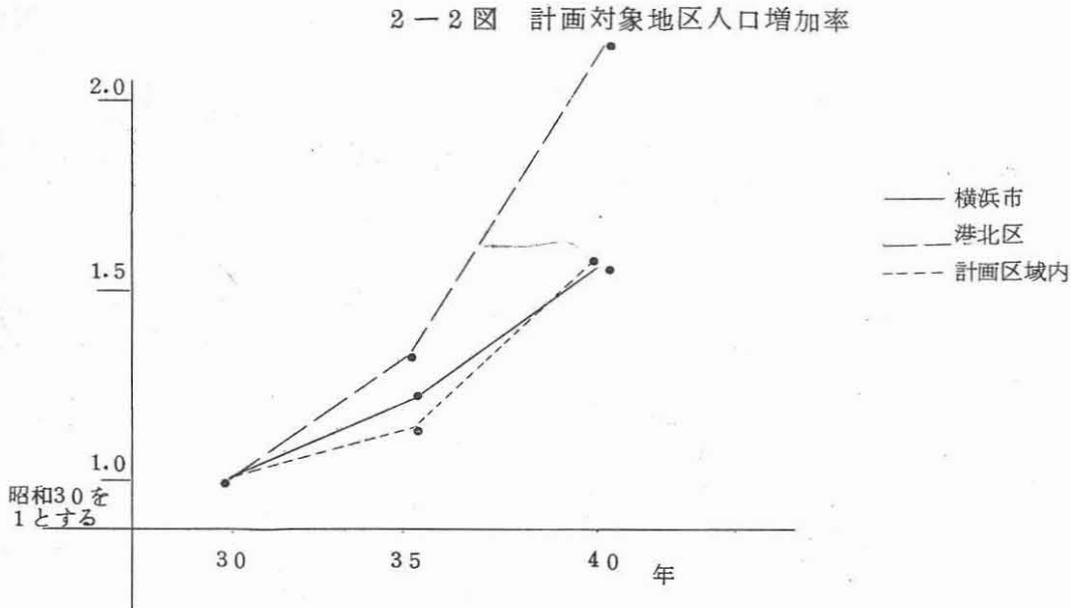


町
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17

2-2 計画対象地区の現況

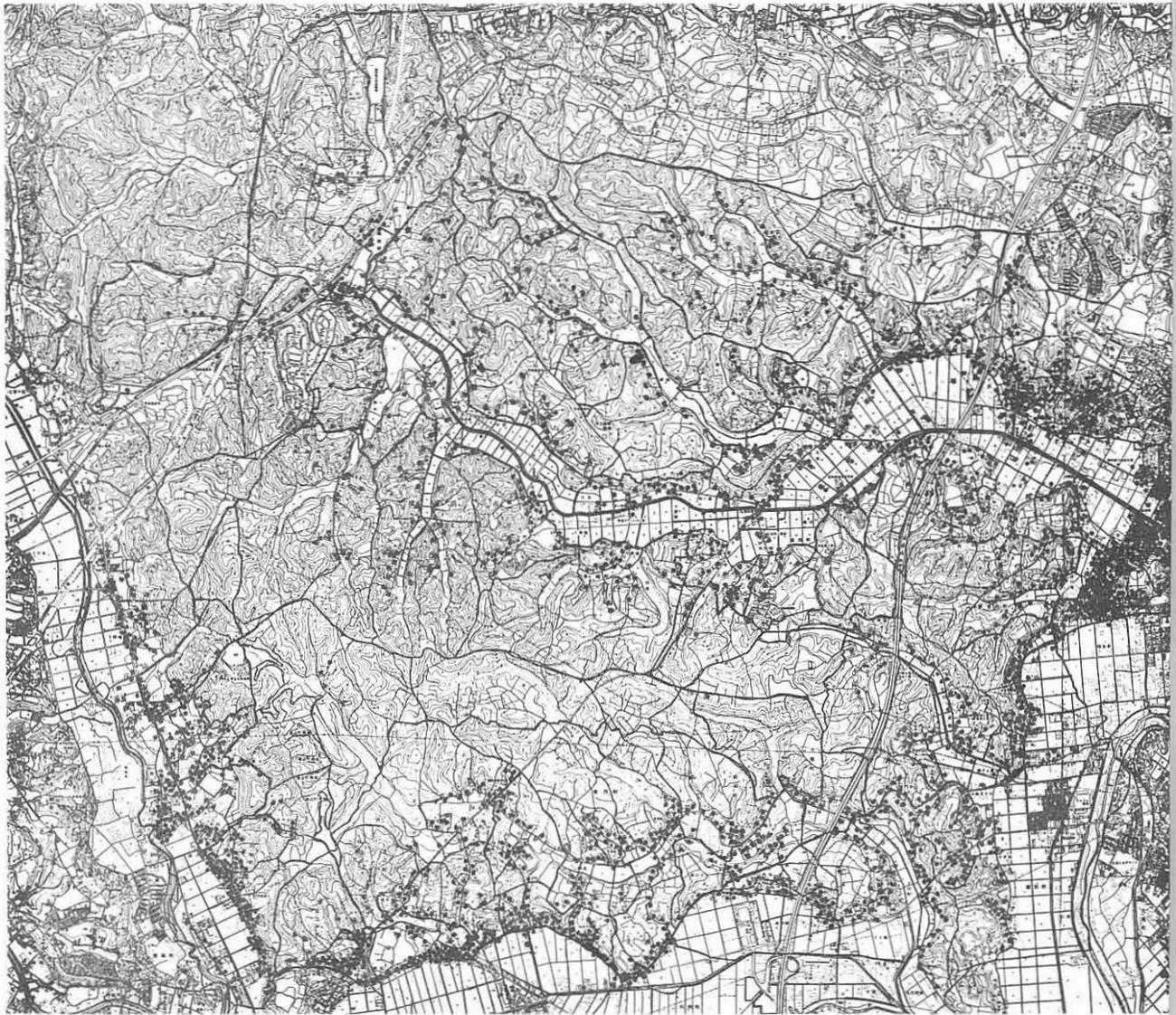
(1) 人口

計画対象地区に含まれる町の町別人口推移は、別表の通りである。



2-2 表 計画対象地区人口推移

町名	昭30年	昭35年	昭40年	昭41年	35/30	40/35
1 北山田町	672人	668人	778人	809人	99	116
2 東山田町	766	834	1,499	1,906	109	180
3 南山田町	684	646	1,044	1,201	94	161
4 牛久保町	656	630	714	755	96	113
5 中川町	477	460	561	612	96	122
6 大棚町	483	532	788	902	110	148
7 茅ヶ崎町	553	537	669	708	97	124
8 勝田町	365	354	570	653	97	161
9 荏田町	1,789	1,771	2,027	2,456	99	115
10 新吉田町	3,626	4,780	8,435	9,173	132	176
11 新羽町	1,663	1,730	3,130	3,585	104	181
12 大熊町	498	494	540	569	99	109
13 折本町	761	735	855	921	96	116
14 東方町	940	907	1,044	1,093	96	115
15 池辺町	2,154	2,302	3,061	3,290	103	132
16 川和町	2,036	2,042	2,951	3,184	100	144
17 佐江戸町	862	861	1,212	1,295	99	140
	18,985	20,283	29,878	33,112	107	147



1点10人

2-3 図 計画対象地区調査区別人口分布図 (昭40国調)

(2) 土  
計

計  
開

(3) 交  
道

街

鉄

(4) 居

(

(2) 土地利用

計画対象地区の土地利用構成の概況は次表の通りである。

2-3表 計画対象地区土地利用現況

	計		山林・原野	畑	水田	宅地	
	ha	%				ha	ha
計画対象地区	2,530	100%	943 37		1,287	51	300 12
開発地区	1,391	100	750 54		500	41	71 5

計画局資料

(3) 交通網

道 路

第三京浜道路 地区内東側

東名高速道路 地区西側

国道246号 地区西側

街 路

都市計画街路

I 3.21 (西神奈川・元石川線) W=32m

I 3.25 (日吉・元石川線) 22

I 3.36 (中山・北山田線) 18

II 1.18 (鴨居・東山田線) 18

II 2.23 (篠原・池辺線) 15

鉄 道

東海道新幹線 地区東側

国鉄 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

(4) 周辺公共・公益施設

2-4表 周辺公共・公益施設現況

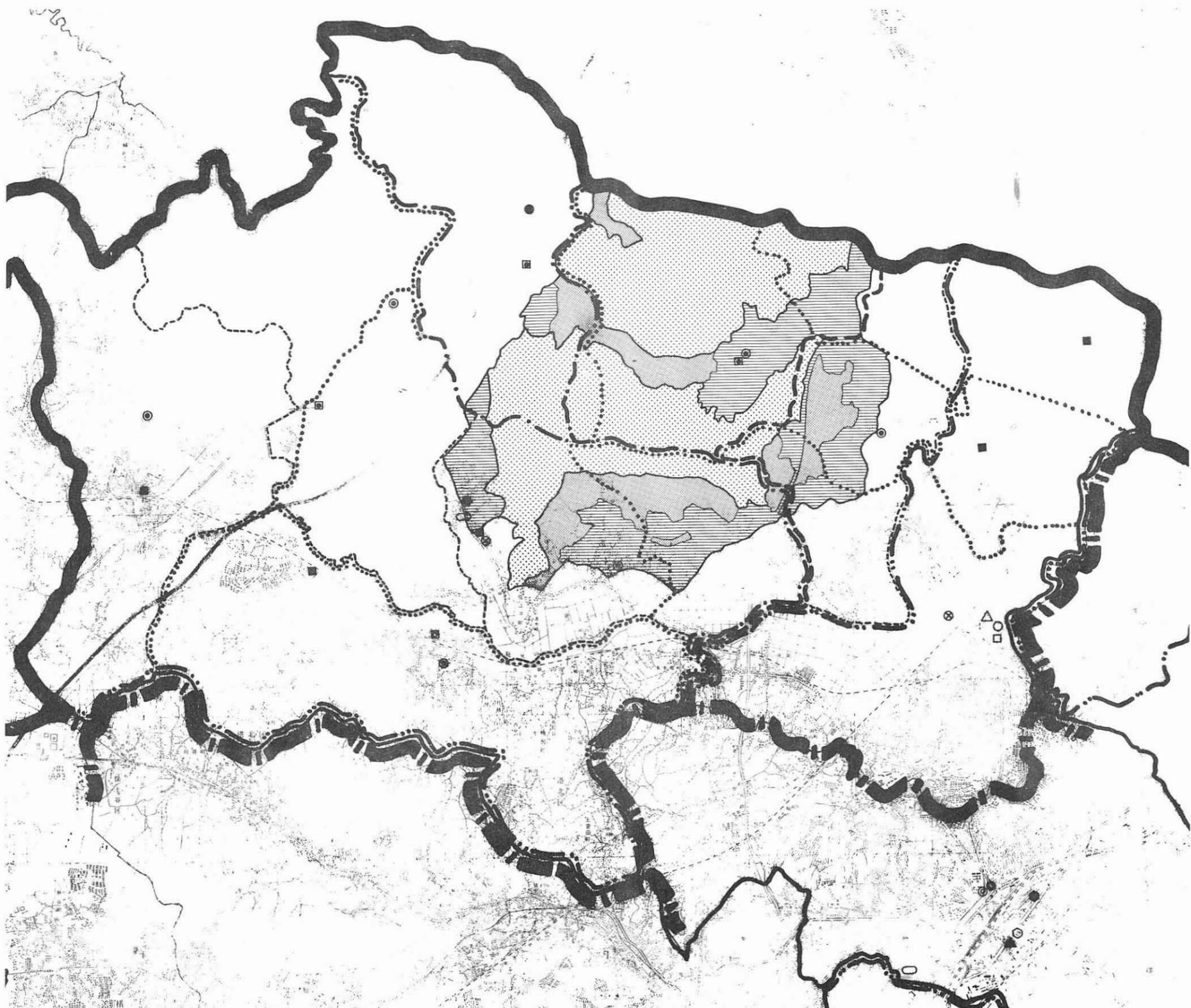
	区 域 内	区 域 周 辺
(教育施設)	* (学区域がN・T区域にかがるもの)	
幼稚園	大谷学園(都田)	新羽
小学校(市立)	* 中川・勝田分・都田・新田	川和・山内・荏田分・折本
中学校(市立)	* 都田・中川	山内・新田
高等学校(県立)	川和(普)	

	区 域 内	区 域 周 辺
農業共同組合		
(官公庁施設) 港北区役所 支所 出張所 吏員派出所 保健所 消防署	中川・都田	川和支所 山内出張所 新田 港北保健所 川和派出所 川和出張所
警 察 署		川和警察所
地方法務局 農林省神奈川食料事務所 郵便局 電話局	大圃出張所 大圃 大圃・荏田	川和出張所 (登記所)  山之内(特) 川和(集配) 中山局
卸売市場		横浜北部青果
(供給処理) 上水道 ゴミ	港北配水池	大圃・川和ポン プ場 清掃局港北工場

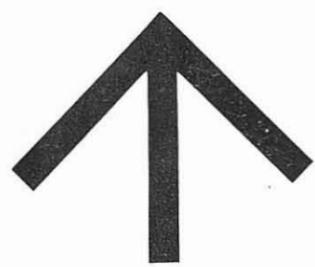
(昭44~48  
施行)



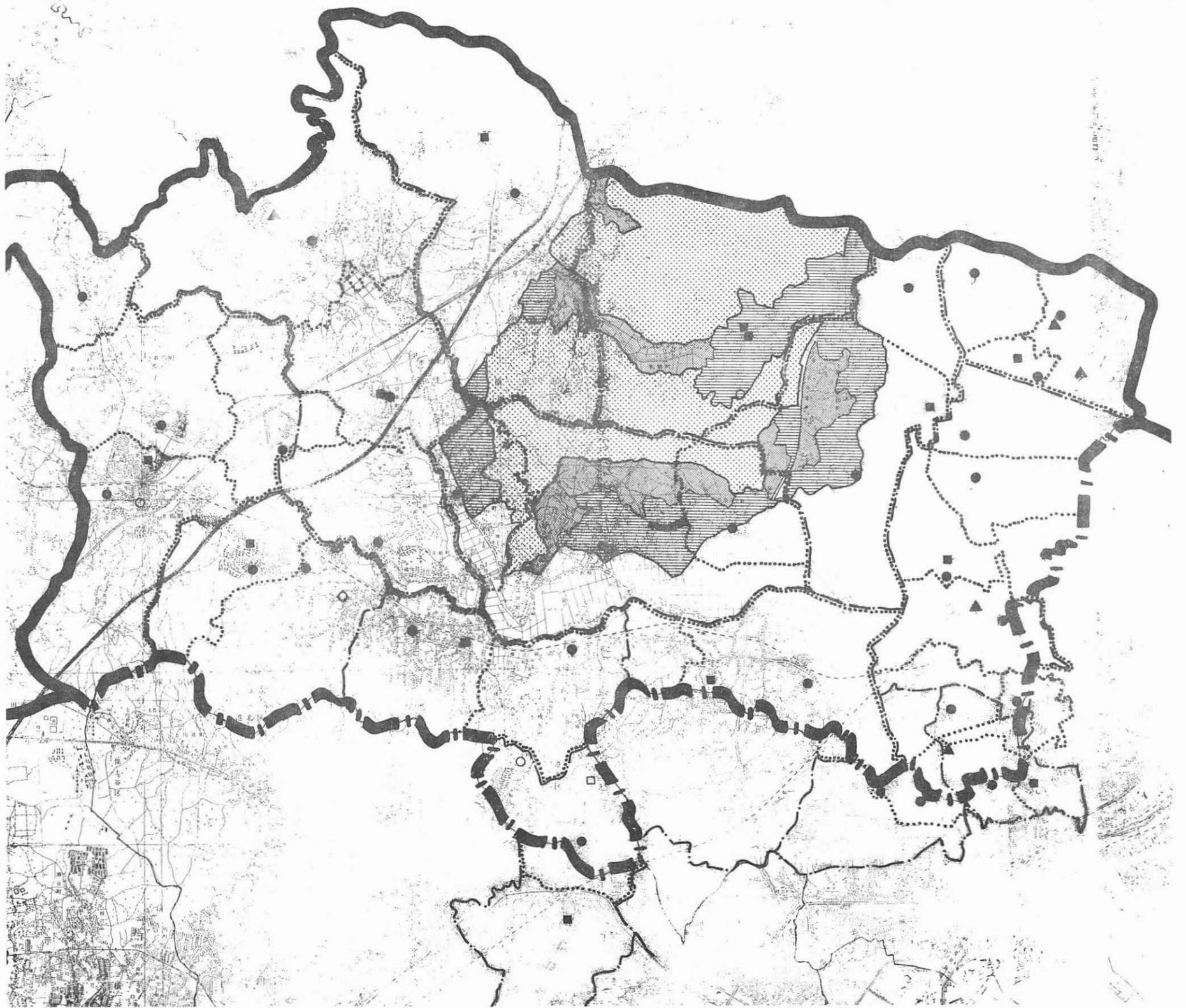




- |       |          |       |           |   |             |
|-------|----------|-------|-----------|---|-------------|
| ○     | 区役所      | ☐     | 消防署 (計画)  | ◎ | 裁判所         |
| ●     | 支所       | ◻     | 同出張所 (計画) | ⊙ | 検察庁         |
| ◎     | 吏員派出所    | ..... | 消防署管轄境界線  | ◆ | 国民年金社会保険事務所 |
| ▬▬▬   | 区境界線     | ○     | 法務局出張所    |   |             |
| - · - | 支所管轄境界線  | - · - | 法務局管轄境界線  |   |             |
| - - - | 吏員派出所境界線 | ▲     | 税務所       |   |             |
| ⊗     | 警察署      | —     | 税務所管轄境界線  |   |             |
| - - - | 警察署管轄境界線 | ▲     | 公共職業安定所   |   |             |
| □     | 消防署      | △     | 同出張所      |   |             |
| ■     | 同出張所     | ◻     | 労働基準監督署   |   |             |



2-5 図 公共施設管轄区分現況図



凡 例

- 市立小学校
- 市立小学校分校
- ..... 小学校区境界線
- 市立中学校
- 市立中学校分校
- - - 中学校区境界線
- ▲ 私立小・中学校

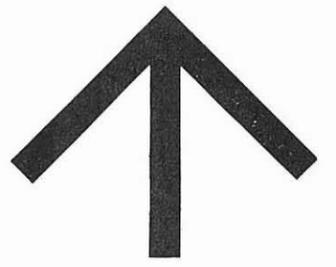


2-6 図 学校区現況図



凡例

- |     |              |     |            |
|-----|--------------|-----|------------|
| ⊙   | 配電所          | ⊙   | ポンプ場 (計画)  |
| ①   | 第一次変電所       | ⋯⋯⋯ | 下水幹線 (計画)  |
| ⊕   | 中間変電所        | ●   | ゴミ焼却場      |
| —   | 高圧線          | —   | ゴミ処理管轄境界線  |
| ⊙   | ガスバーナー       | ■   | 電話局        |
| —   | 高圧ガスライン      | □   | 電話局 (計画)   |
| ●   | 配水地          | —   | 電話局管轄区域境界線 |
| ⋯⋯⋯ | 上水環状幹線 (送水管) | ⊕   | 郵便局        |
| ▨   | 下水処理場 (計画)   | —   | 郵便集配区域境界線  |



2-7 図 供給処理施設現況図

## 2-3 関連開発計画

### 2-3-1 鉄 道

港北ニュータウンに関連する鉄道路線としては、横浜方面へ国鉄横浜線、東京渋谷方面へ田園都市線があるが、この外に計画構想中のものに市営高速度鉄道3号線、4号線、及び検討路線としての通勤新線がある。

#### (1) 市営高速度鉄道3号線、4号線

- (a) ルート：3号線 本枚——勝田 間 約19.2Km  
4号線 鶴見——元石川 間 約15.3Km

#### (b) 車 両：

- (1) モーター { 全金属製2軸ボギー電動客車 出力120KW×4  
                  〃          〃          付随客車

- (2) 車体長 18m 車両限界巾×高さ = 2.8m × 3.55m

- (3) 定員 { 140人/両 制御車  
          150人/両 中間車

- (4) 車輛特性 { 電動機 { 375V  
  120KW (一編成電動機数 8個)

集電方式 電圧 第3軌条 DC750V

- { 1編成制御方式 2S×4P・自動列車停止装置  
   〃          制御器数          1台 連続式ATC

#### (c) 線路規格

軌 間	1,435 $\frac{m}{m}$
軌 条	50 Kg/mN
隊 道	函型又は円型
最少曲率半径	R = 160 m
最急勾配	35/1,000
建築限界巾×高	3.2 × 3.8 m

#### (d) 停車場

ホーム有効長	120 m
ホーム形式	島式及相対式

#### (e) 編 成

基 本	2M1T (3両)
将来計画	4M2T (6両)

#### (f) 運転間隔

5 ~ 25分

——以上交通局ヒヤリングによる

(g) 建設時期

3号線

本 枚——横浜駅 昭43 —昭48  
 横浜駅——新横浜駅 昭48 —昭53  
 新横浜駅——勝 田 昭53 —昭56

4号線

鶴 見——勝 田 昭49 —昭56  
 勝 田——元石川 昭56 —昭60

(2) 通勤新線

目 的：東海道線の混雑緩和

ル ー ト：地下鉄6号線又は7号線延伸の可能性あり

(東京) —川崎—港北—中山—二俣川—茅ヶ崎

2-3-2 道 路

港北ニュータウンに関連する道路計画の主たるものは次の2つである。内容はまだ固まっていないが、現在の所ほぼ以下の通りと考えられている。

(1) 仮 称 東京—厚木線

ル ー ト：東京—厚木

巾 員：60 m

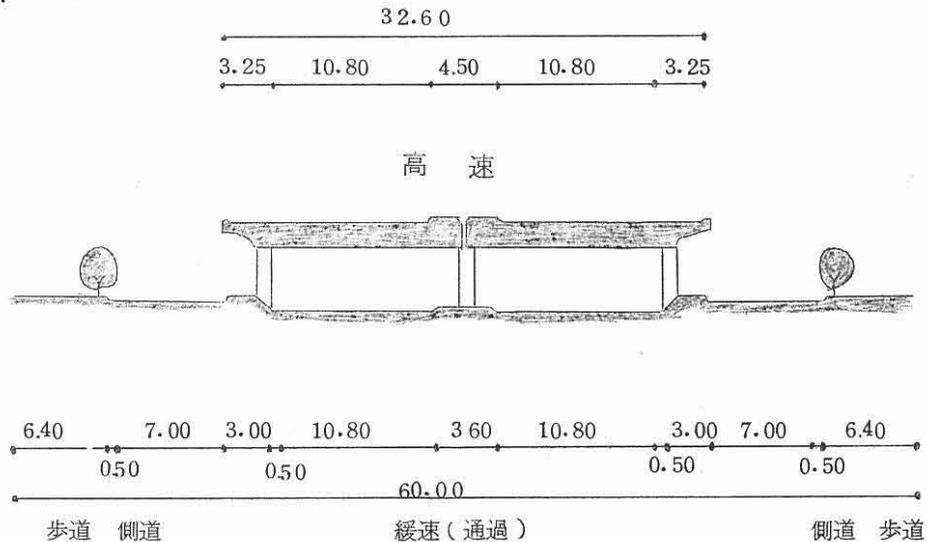
高速6車線……将来

緩速6車線(通過)

4車線(側道)

※ 鉄道との抱合せが予想される。

断 面：



又は、

鉄道敷 20 m

道路敷 40 m (仮称第2 外郭環状と同じ断面)

位置：川崎市では出来るだけ東側に位置する様希望している。

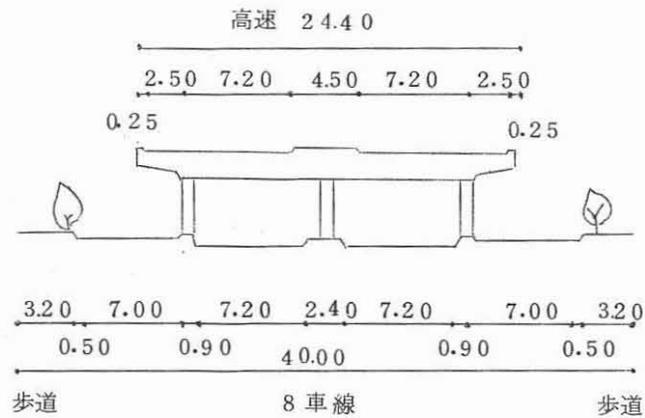
(2) 仮称第2 外郭環状

ルート：鶴見一港北ニュータウンー多摩ニュータウンー(北千葉ニュータウン)

巾員：40 m

8車線・出入制限も考えられる。

断面：



インターチェンジ：東名高速道，仮称 東京ー厚木

料金：無料

まだ固まっ

道

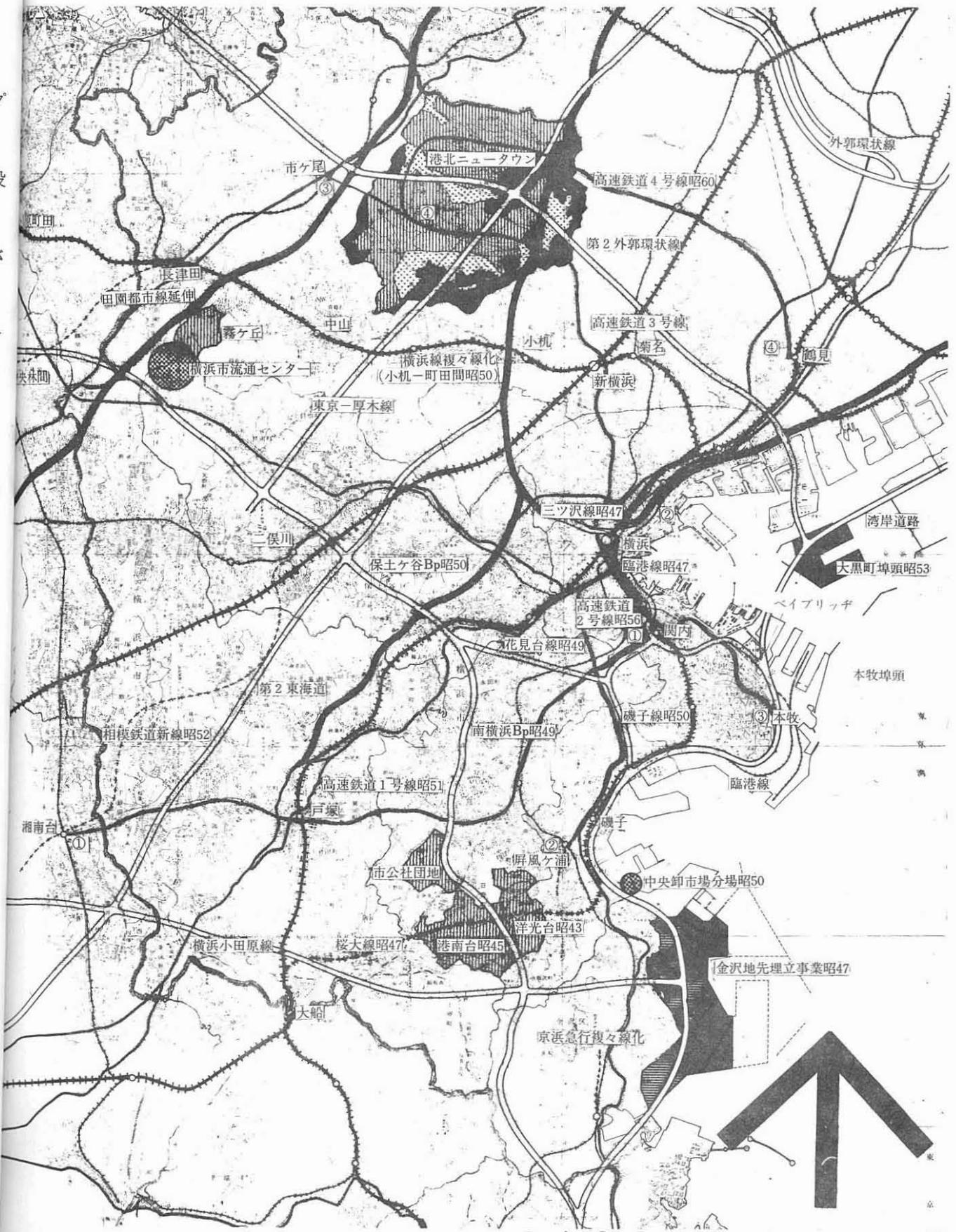
### § 3 広域的な条件の検討

#### 3-1 港北ニュータウン区域の位置(総括)

- 3-1-1 港北ニュータウン区域は首都圏の中で、最も人口増加の激しい地域にあり、スプロール現象が顕著である。
- 3-1-2 東京都心・横浜都心から割合近距離にあるにもかかわらず、交通施設等公共施設整備が遅れているため、開発がとり残されている。
- 3-1-3 近年交通資本の投下がなされており、今後の資本投下も確実であり、交通条件が飛躍的に改善されようとしている。
- 3-1-4 東急の多摩田園都市開発が進み、その他の宅地開発も多く、開発のポテンシャルが高まって来ている。
- 3-1-5 定着人口が増加しつつあるにも拘らず、商業、文化核の形成がなされておらず、潜在需要は大きい。
- 3-1-6 京浜工業地帯の停滞に伴い、工業の内陸化、スプロール化が進行しており、当地区への工業立地も顕著である。



り、スプ  
公共施設  
通条件が  
ンシャル  
おらず、  
り、当地



- |   |                                   |
|---|-----------------------------------|
| <p>凡例</p> <p>国鉄 現況<br/>国鉄 計画</p> <p>私鉄 現況<br/>私鉄 計画</p> <p>市営高速鉄道計画</p> | <p>自動車専用道路<br/>計画</p> <p>主要国道</p> |
|---|-----------------------------------|



3-1 図 横浜市開発計画図

### 3-2 人口構造の検討

#### 3-2-1 人口増加の状況

##### (1) 首都圏から見た人口

大都市地域への人口集中は依然として著しく、特に首都圏の人口は増加の一途をたどっている。

昭35-昭40の5年間に首都圏人口増は320万人、神奈川県で100万人にも及んでいる。首都圏の人口増は、主として東京、市郡部及び周辺の神奈川、埼玉、千葉3県で吸収されているが、このパターンをみると図の如くなっている。即ち東京都心では人口減少をみ、これを囲む形で殆ど増減のない地域があり、更に、その外側に人口増加地域があると云う、いわゆるドーナツ型のパターンを示している。

横浜市はその過半の地域で人口増加の傾向が著るしいが、港北ニュータウン区域は、そのまっ只中に位置している。

##### (2) 神奈川県

神奈川県第3次総合計画（改訂昭和44年）において、昭和50年、県人口600万人と想定し、横浜、川崎地域は、その57.9%、347万人を想定し、昭40~50年の10年間に約82.6万人（伸び率2.7%）の増加を予想している。

この総合計画では県内において、横浜、川崎地域の人口増加を抑制し、周辺都市の育成をはかる点に重点がおかれている。

3-1表 神奈川県第三次総合計画における人口予測と横浜市の占率

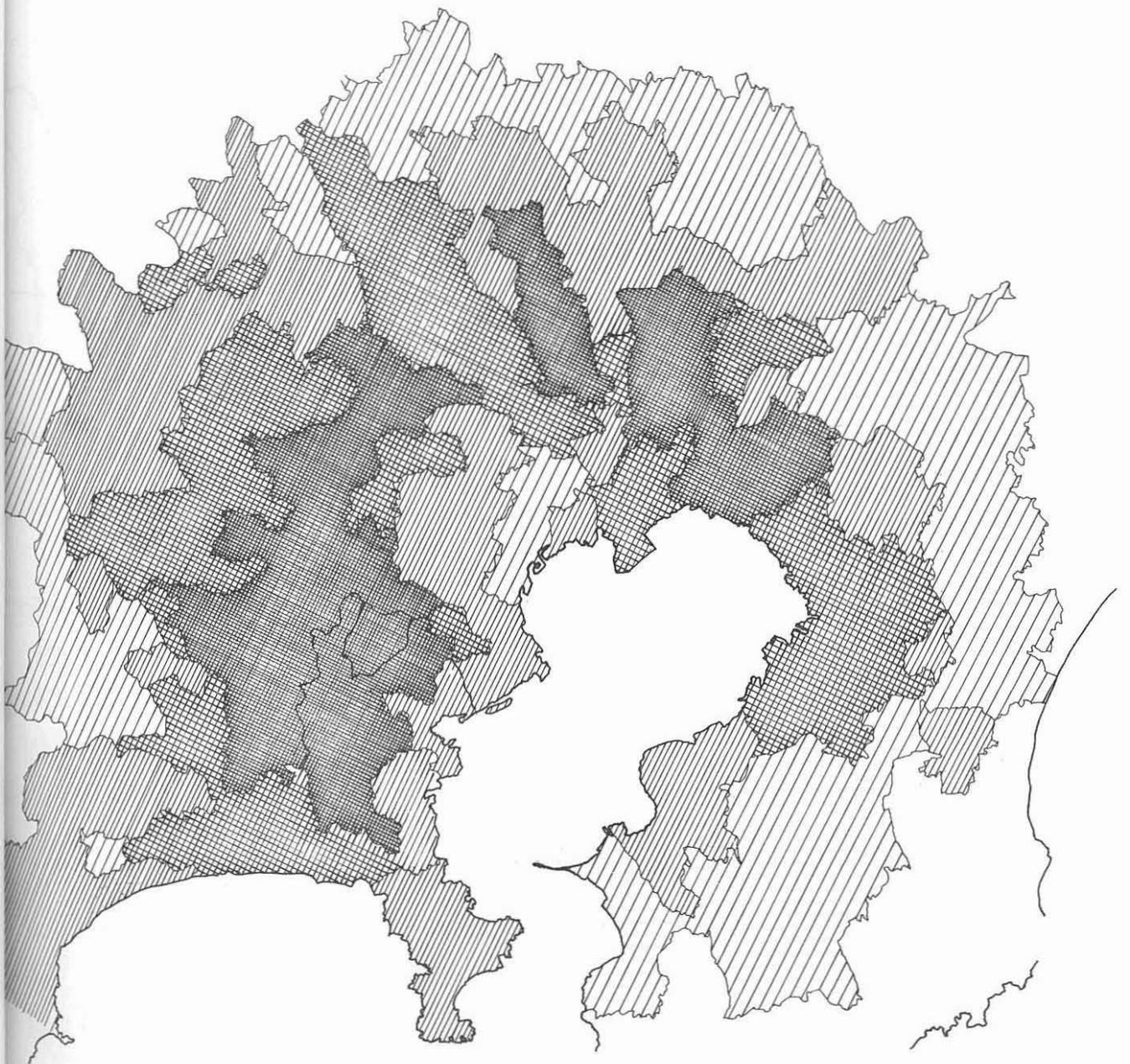
	昭40	昭50	増加数	増加指数 40年=100	年平均伸び率		シェア	
	(基準平均)	予想人口			30~ 40	40~ 50	40	50
全 県	4430千人	6000千人	1570千人	135	4.3%	3.1%	100%	100%
横浜 川崎	2644千人	3470千人	826千人	131	5.2%	2.7%	59.7%	57.9%

△横浜、川崎地域の人口増加抑制をはかるべきだとしている。

横浜市における人口予測は、昭和43年、行政区調査室が予測し、昭和50年280万、55年380万、60年351万人としている。

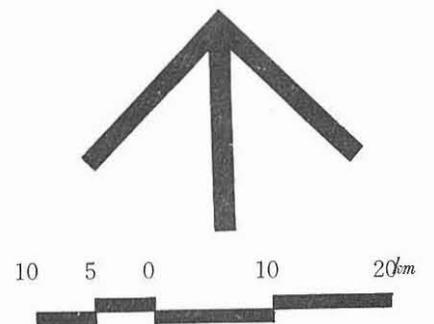
即ち、昭50/昭40比をとると県計画131、市推定155となっており、市の推定値を政策のベースにするならば、それが必然的に件なう各種都市施設整備の緊急性が高まる。





- 凡例
-  150以上
  -  120~149
  -  100~119
  -  60~99

昭40/昭35



3-2表 横浜市の将来人口

		横浜市				
		面積 (ha)	人口	人/ha	世帯数	平均世帯人員
昭	25	4,086.6	951,189	23.3	210,454	4.58
	30	4,086.6	1,143,687	28.8	255,833	4.47
	35	4,055.6	1,375,710	33.9	342,018	4.02
	40	4,129.4	1,788,915	43.3	481,943	3.71
*	56	4,108.9	2,803,845	68.2		
*	60	4,108.9	3,512,008	85.5		

資料：各年度国調

\*：横浜市の将来人口

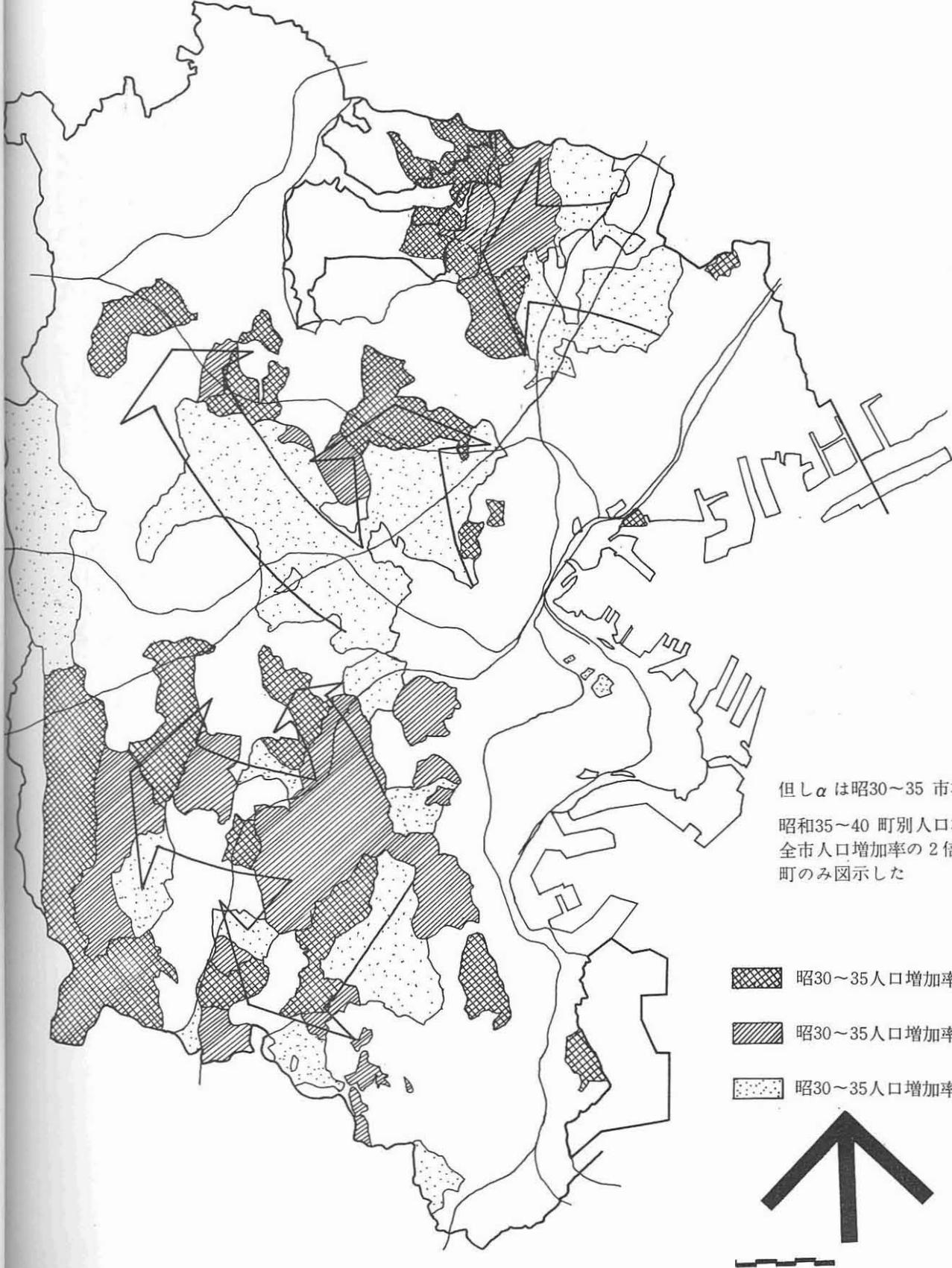
(3) 横浜市

横浜市の人口増加状況は昭和30～40年で41.3万と毎年6%程度の増加率を示している。しかも横浜市のグロス人口密度は43人/ha程度で、東京都区部155人/haにははるかに及んでいない。今後の人口増が相当なスピードで進行することを了測させる。

在来の人口分布は水際線より偏心していたのだが、最近の郊外部におけるスプロール、都心部における夜間人口増加の停滞により、次第に臨海-内陸の密度格差はうすめられつつある。

人口増加傾向は保土ヶ谷、戸塚、港北の3区に集中しており、昭和35～昭40の全市人口増に対する寄与率は、それぞれ19.2%、22.8%、21.1%である。東京に近い港北区は同期間に59%の増加率を示し、保土ヶ谷区は55.1%であった。港北区の市全域に対する人口占率は昭40年には約13.2%にすぎなかったが、昭50年には19.8%、昭60年24.0%と増加することが予測されている。

示して  
ha  
させる。  
ール、  
られつ  
の全市  
い港北  
50年



3-4 図 横浜市人口増加地区図

3-3表 横浜市の区別将来人口

	昭和40	昭和60	増分	寄与率
鶴見区	255,755	301,721	45,966	2.7
神奈川区	196,258	247,079	50,821	2.9
西区	104,255	104,924	669	0.0
中区	136,882	148,965	12,083	0.7
南区	248,108	402,600	154,492	9.0
保土ヶ谷区	223,038	504,900	281,862	16.3
磯子区	95,716	158,954	63,238	3.7
金沢区	86,251	144,428	58,177	3.4
港北区	235,046	842,737	607,691	35.3
戸塚区	207,606	655,700	448,094	26.0
計	1,788,915	3,512,008	1,723,093	100.0

資料：行政区調査室

港北ニュータウン周辺の宅地開発状況は図にみる通りであり、3方から押よせる様な形で開発が進んで来ているのがよみとれる。



率

7

9

0

7

0

3

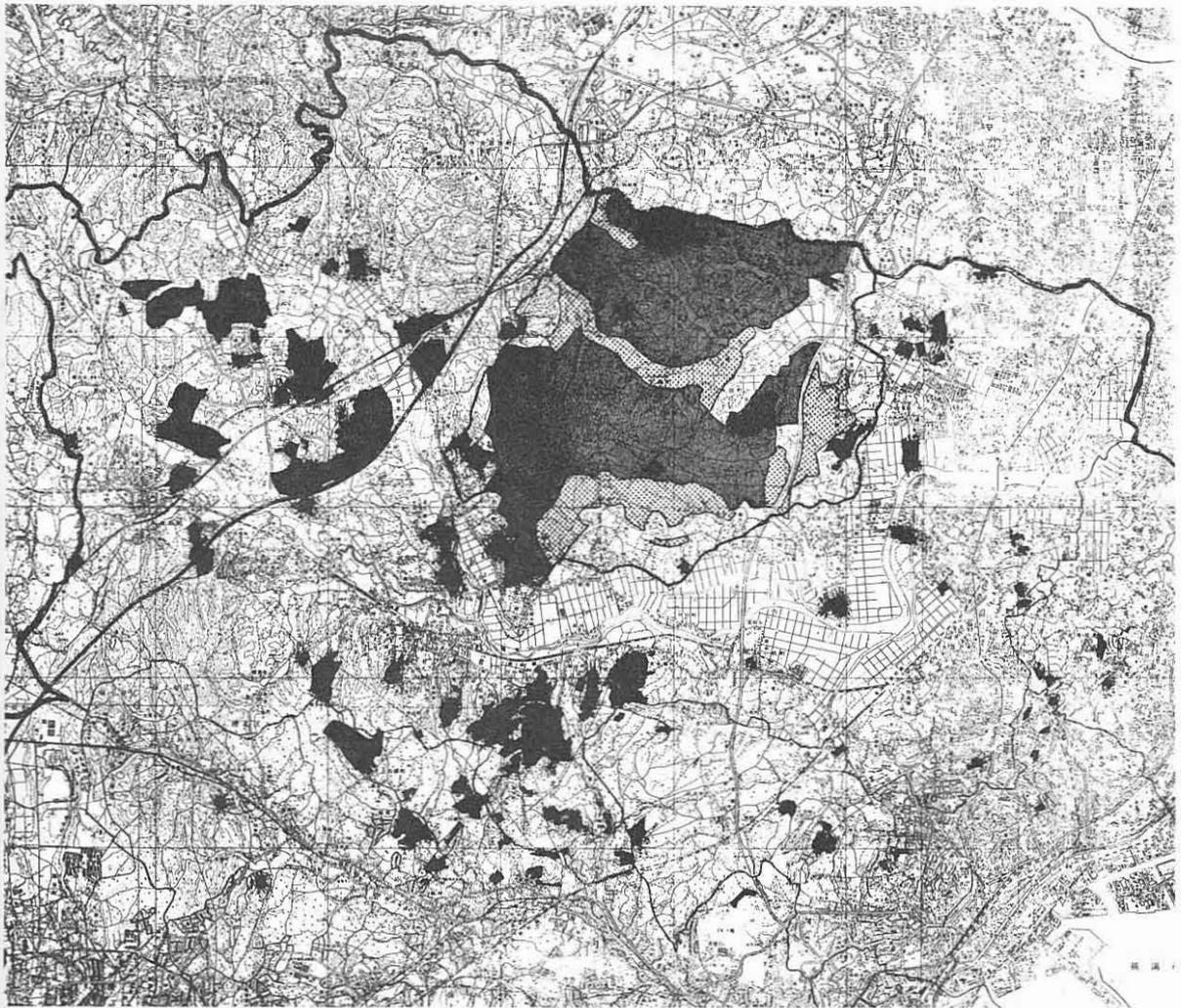
7

4

3

0

0



調査室

る様な形



3-5 図 周辺宅地開発現況図

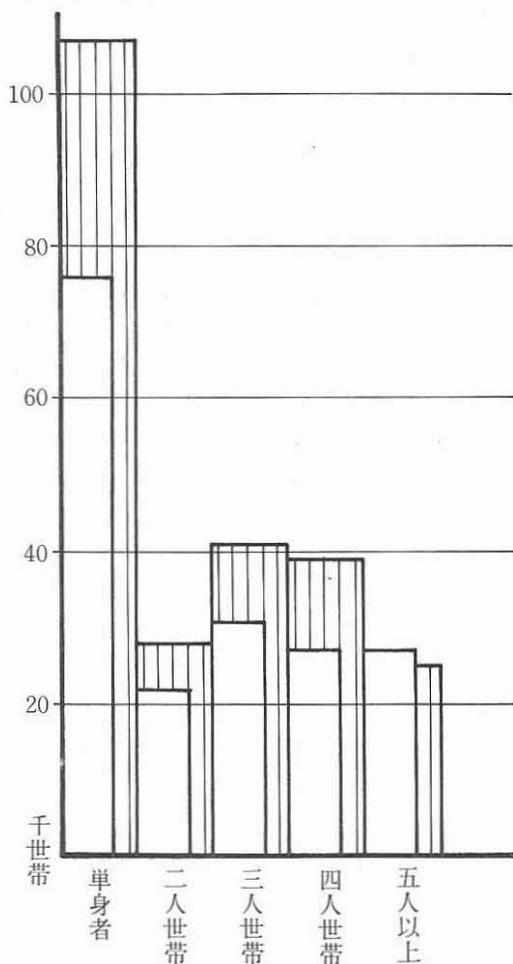


### 3-2-2 横浜市への転入、転出人口の構造

(1) 昭和39年1ヶ年間の、横浜市転入、転出による増分(推計)は、世帯数で42,481に及ぶ。これら世帯の内容と居住状況は、次のようである。

単身者世帯,74.3%, 2人世帯7.5%, 3人世帯8.3%, 4人世帯7.2%, 5人以上世帯3.7%となっている。これらの世帯は、住宅難世帯、及び住宅困窮者の大部分をしめる転入者の居住状況は民営借家、下宿、間借世帯が大部分をしめる。それぞれの構成比は民営借家39%, 下宿32%, 間借27%, 合計98%(注. 持家世帯は転出超過となっている。)となっている。

(2) 転入者の理由については、転居(41.0%)と職転(18.3%)縁事(14.4%)就職(13.5%)である。このことは74.3%が単身者世帯であることと合わせて、若年層の就業地と深い関係をもつ。



3-6 図 世帯規模別転出入図 (昭39)

転入      転出

### 3-2-3 人口構造の将来

港北区の将来人口構造を想定するために、横浜市の人口構造のトレンドから推測することは好ましくない。そのため相当人口集積が進んだ住宅地域、東京都の世田ヶ谷区、杉並区、練馬区の年令別人口構成比、世帯種類別構成を検討し、港北区の人口構造を推定する。

東京3区のうち、練馬区は、他の2区(世田ヶ谷区、杉並区)より、若干人口集積、市街化

が遅れて  
という特  
将来人口

※  
※

が遅れていると考えられる。このため、0～10才人口比が高く、50才以上の人口比は低い  
 という特色が出ているが、この3区は、一応等質な住宅地域として、3区の平均値を港北区の  
 将来人口構造として、年齢別人口構成、世帯種類別構成とし、将来人口構造の推定を行なう。

3 - 4 表 港北区人口推移表

	港 北 区				
	面 積	人 口	人/h a	世 帯 数	平均世帯人員
昭 2 5	12,188	93,421	7.7	18,486	5.05
昭 3 0	12,188	111,095	9.1	22,840	4.86
昭 3 5	12,241	147,688	12.2	34,945	4.23
昭 4 0	12,241	235,046	19.2	62,718	3.75
*昭 5 0	12,226	552,550	45.9		
*昭 6 0	12,226	842,737	68.9		

資料：各年度、国調

※：横浜市の将来人口

3-5表 港北区年令5才階級別人口想定表

	昭40 東京都区部	〃 世田ヶ谷区	〃 杉並区	〃 練馬区	〃 横浜市	〃 港北区	昭60 想定構成比	昭60港北区 想定人口
0～4才 (構成比)	681,771 77	56,223 76	38,034 71	40,204 9.2	162,774 91	23,181 91	80	67,300
5～9	518,310 5.8	44,093 5.7	28,771 5.4	31,356 7.2	125,244 70	16,991 7.2	6.2	52,200
10～14	536,066 60	42,471 5.7	29,462 5.5	27,869 6.4	123,297 6.9	16,045 6.8	5.9	49,600
15～19	1,083,982 12.2	88,064 11.7	62,270 11.6	46,612 10.7	190,229 10.6	25,362 10.8	11.4	96,000
20～24	1,352,130 15.2	111,742 15.0	84,726 15.8	57,451 13.2	213,918 12.0	28,281 12.0	14.7	123,800
25～29	1,034,915 11.6	79,903 10.8	61,891 11.5	48,114 11.1	198,015 11.0	27,292 11.6	11.1	93,500
30～34	814,342 9.2	67,827 9.1	47,635 8.9	44,351 10.2	181,195 10.1	23,637 10.0	9.4	79,200
35～39	642,882 7.2	57,030 7.0	38,874 7.2	36,420 8.4	149,560 8.4	18,854 8.0	7.8	65,700
40～44	503,925 5.7	44,665 6.0	31,517 5.9	26,114 6.0	106,845 6.0	13,352 5.7	6.0	50,500
45～49	409,765 4.6	35,033 4.7	25,612 4.8	19,318 4.5	82,957 4.6	10,363 4.4	4.7	39,500
50～54	377,008 4.2	32,415 4.4	23,915 4.5	16,807 3.9	74,381 4.2	9,427 4.0	4.2	35,300
55～59	307,051 3.5	26,613 3.6	19,984 3.7	13,217 2.0	58,517 3.3	7,154 3.0	3.4	28,600
60～	630,947 7.1	56,801 7.6	44,101 8.2	26,886 6.2			7.3	61,500
総数	8,893,094 100.0	742,880 100.0	536,792 100.0	434,721 100.0	1,788,915 100.0	235,046 100.0	100.0	842,700

普通世帯 1人 (構成比)
〃 2
〃 3
〃 4
〃 5
〃 6
〃 7
〃 8
〃 9
〃 10
〃 11人以上
1人世帯
その他の準世帯
総数

注1. 想定構成比は昭40世田ヶ谷、杉並、練馬区の平均値

2. 港北区想定人口は、横浜市行政区調査室推計値

3-6表 港北区種類別世帯数想定表

昭60港北区 想定人口	昭40 東京都区部	// 世田ヶ谷区	// 杉並区	// 練馬区	// 横浜市	// 港北区	// 3区 平均構成比	昭和60 想定世帯数	
67,300	普通世帯 1人 (構成比)	389,460 151	301,270 133	268,330 158	146,440 117	430,210 89	5,261 84	13.6%	34,140
52,200	// 2	454,956 176	381,910 169	302,770 178	200,870 161	771,620 160	9,448 155	16.9	42,420
49,600	// 3	460,110 178	408,760 181	290,380 171	240,710 193	989,780 206	12,813 205	18.2	45,690
96,000	// 4	477,603 185	460,280 203	317,070 187	292,760 234	112,204 233	14,950 239	20.8	52,200
123,800	// 5	294,247 114	254,840 112	182,610 108	158,240 127	64,205 133	8,230 131	11.5	28,870
93,500	// 6	159,261 61	121,710 54	88,850 52	173,140 58	32,913 68	4,238 68	5.5	13,810
79,200	// 7	803,620 31	530,700 23	369,100 22	332,100 27	154,550 32	2,220 35	2.4	6,020
65,700	// 8	288,850 11	1,699 0.7	1,223 0.7	1,062 0.9	5,679 1.2	934 1.5	0.8	2,010
50,500	// 9	151,470 0.6	1,153 0.5	556 0.3	475 0.4	2,563 0.5	464 0.7	0.4	1,000
39,500	// 10	7651 0.3	597 0.2	237 0.1	215 0.2	1,129 0.2	186 0.3	0.2	500
35,300	//11人以上	6738 0.2	277 0.1	230 0.1	169 0.1	824 0.2	131 0.2	0.1	250
28,600	1人世帯	134,488 5.2	19,979 8.8	15,458 9.1	6020 4.8	17,810 3.7	2,674 4.3	7.6	19,080
61,500	その他の準世帯	77,065 30	4,982 2.2	3,568 2.1	2,411 1.9	9,994 2.1	1,169 1.9	2.0	5,010
842,700	総 数	2,585,973 1000	2,261,179 1000	1,699,954 1000	1,248,870 1000	481,943 1000	62,718 1000	100.0	251,000

注(1) 11人以上普通世帯は12人とする

(2) その他の準世帯人員は昭40、横浜市平均をとり11.2人とする。

港北区の就業構造

横浜市の産業別夜間人口は、昭和40年で総数846,648人であった。1次、2次、3次の構成比は、それぞれ2.9%、44.2%、52.9%である。また昭和35年から40年の5年間にこの構成比は、1次で2.4%(10.7万人)減、2次で0.7%(11.1万人)増、3次1.6%(13.8万人)増となっている。

この傾向が今後とも続くか、このまま停滞するかは予測が困難であるが、京浜工業地帯の成長鈍化傾向に伴い、2次産業人口が伸びることは難しいとみるべきだろう。

このような意味から横浜市および港北区の将来就業構造をトレンドから推定することは無理があると思われる。世帯構造の将来を握む場合と同様、東京都、世田ヶ谷北、杉並区、練馬区の実業構造から、港北区の将来就業構造を推定してみる。

上の3区の1次、2次、3次産業別人口の平均構成比は、それぞれ、1.2%、33.9%、64.9%である。単純に港北区将来人口にあてはめると以下のようになる。

3-7表 港北区将来就業構造想定表

	昭40	構成比	推定構成比	昭60
総数	107,997	100	100	421,369
1次	9,558	7.8	1.2	5,056
2次	49,425	46.8	33.9	142,844
3次	48,918	41.4	64.9	273,468

注：就業率を50%とする。

3-8表 横浜市産業別人口推移表

	昭40		昭35		昭30		昭25	
	実数	構成比	実数	構成比	実数	構成比	実数	構成比
総数	846,648	100	604,504	100	447,878	100	357,112	100
第1次	24,446	2.9	31,336	5.2	38,073	8.5	43,033	12.1
第2次	374,197	44.2	263,241	43.5	152,070	34.0	120,323	33.7
第3次	448,005	52.9	309,927	51.3	256,734	57.3	193,756	54.3

資料：横浜市人口のあゆみ

3-2-  
(1) 昭  
数は  
住居  
(2) 昭  
る。  
(3) 住  
(4) 従  
(昭  
7  
(5) 住  
庄到  
が高

3-9表 東京都区部、世田ヶ谷区、杉並区、練馬区の産業別人口構成表

		昭 4 0		昭 3 5	
		実 数	構成比	実 数	構成比
東京都区部	総 数	4,550,668	100	3,973,635	100
	第 1 次	27,749	0.6	38,181	0.9
	第 2 次	1,915,869	42.1	1,746,844	44.0
	第 3 次	2,607,050	57.3	2,188,610	55.1
世田ヶ谷区	総 数	333,527	100	276,260	100
	第 1 次	3,952	1.1	4,692	1.7
	第 2 次	112,085	33.6	97,242	35.2
	第 3 次	217,490	65.3	174,326	63.1
杉 並 区	総 数	248,495	100	205,245	100
	第 1 次	1,519	0.6	1,944	0.9
	第 2 次	80,243	31.9	67,613	33.0
	第 3 次	167,733	67.5	135,688	66.1
練 馬 区	総 数	192,787	100.0	125,279	100
	第 1 次	3,521	1.8	4,731	3.8
	第 2 次	69,661	36.2	43,968	35.1
	第 3 次	119,605	62.0	76,580	61.1

3-2-4 横浜市の住宅需要

- (1) 昭和40年10月における横浜市の住宅難世帯は約7.8万世帯と推計されている。この数は総世帯の16.2%に及ぶ(横浜市の住宅事情 昭40)(住宅難世帯とは、狭少過密住居、間借、非住宅、老朽住宅居住をいう)
- (2) 昭和55年時点の人口を320万人と想定すると、今後12年間に108万人が増加する。小世帯化傾向から1世帯当り3.5人と仮定すると、約30.8万世帯の住宅需要がある。
- (3) 住宅の減失数は、大むね1,400戸/年であるので、今後12年間で約1.7万戸生じる。
- (4) 従って、現在の住宅難数、人口増加による住宅需要、減失数を加えると、今後12年間(昭55年までに)に必要な住宅建設戸数である。

$$7.8 + 30.8 + 1.7 = 40.3 \text{ 万世帯}$$

- (5) 住宅難世帯の所得階層を想定することは難しいが、横浜市の人口増加傾向が、若年層が圧倒的に多いこと、昭43.東京都住宅需要実態調査からも、いわゆる低所得階層に比率が高い。(3-10表)

3-10表 区別住宅難世帯表

区別	総数	間借世帯	住宅以外に 居住する世帯	6畳未満 狭小住宅	老朽住宅	総世帯数に 対する比率
総数	78,056	29,188	11,915	35,963	990	-
鶴見区	15,996	4,830	2,004	9,162	-	22.9
神奈川区	11,830	5,196	1,357	5,277	-	21.2
西区	5,939	2,173	871	2,895	-	20.2
中区	6,497	2,113	1,710	2,674	-	17.4
南区	11,600	3,957	1,156	6,487	-	16.9
保土谷区	5,687	2,230	1,071	2,386	-	9.7
磯子区	3,729	2,008	575	1,146	-	14.9
金沢区	3,441	2,009	531	901	-	13.6
港北区	8,635	3,261	1,680	3,694	-	13.8
戸塚区	3,712	1,411	960	1,341	-	7.2

1) 寄宿舍、下宿屋、その他の住居については居室数および畳数の関係を調査していないので該当欄は-をもって表示

2) 統計表における世帯人員の数字は「概数」である。

資料「横浜市の住宅事情」昭40.

### 3-3 交通網

#### 3-3-1 市営高速度鉄道

国鉄横浜線は小机迄しか複線化されておらず、その上横浜都心への乗入れ回数も多くない。田園都市線、東横線共に東京都心へ直接乗り入れていないので、現状では通勤の便はよくない。現在計画されている市営高速度鉄道3号線、4号線が、都心に接続するための主要な交通機関となる。

##### (1) ルート

市で計画されている地下鉄ルートは、3号線、本牧～勝田間19.5Km、4号線、鶴見～元石川間15.3Kmであるが、今回の計画では、3-2図のとおりとした。根拠は次のとおりである。

##### a 用地費の節約

土地区画整理事業区域内を通る方が、用地を街路として公共用地とする、又は宅地開発要綱を適用する等の可能性があり、用地費の節約が期待できる。

b. 開発効果

市の計画ルートはかなり長い区間にわたって、市街化調整区域を想定している地区を通ることになっているが、新都市計画法の趣旨に沿い、かつ、市街化区域の開発効果を高めるようなルートにすべきである。

c. 利用者の増加と便利性

開発区域内の駅数を増やすことによって、徒歩圏人口を増やす事は鉄道経営上も利用効率を高めるし、居住者の利便性も高まる。

d. ニュータウンの成立を支える。

特に商業、業務施設等は、市の一つの拠点として育成することを考えている。核の成立条件を鉄道が支えることになる。

(2) 終点

3号線、田園都市線市ヶ尾駅、4号線ニュータウン内とした。

3号線を市ヶ尾とした理由は次のようである。

- a. 市域内になるべく広くサービスする。
- b. 当面の田園都市で止めるとしても、将来延伸して、関連開発を行う余地を残す。
- c. ニュータウン商業核と商業的に競合するような駅へ結ぶのはニュータウン経営上好ましくない。

4号線をニュータウンに止めたのは

- a. 3号線、4号線の循環運行の余地を残す。
- b. 操車場等の運営設備の高度利用をはかる。

3-3-2 通勤新幹線

通勤新幹線の計画については、不確定要素が多いがその性格は下のいずれかであろう。

- (1) 新幹線型
- (2) 国鉄在来線型
- (3) 私鉄型

(1)の新幹線型について

南部線、横浜線、相模原線および東海道線への乗換え駅の混雑緩和が検討の目的でもあるし、用地取得上の困難さも予想され、今のところ実現性は期待出来ない。もし建設されても停車駅はニュータウン区域内には出来ないであろうから、ニュータウンとは直接関係は生じないであろう。

(2)の国鉄在来線型

そのまま、都心へは乗り入れることは出来ないであろうから、山手線止りであろう。この場合、途中駅は2~3駅は出来る。

(3)私鉄型の場合、

帯数に  
る比率

—

2.9

1.2

0.2

7.4

6.9

9.7

4.9

3.6

3.8

7.2

関係を調査

多くない。  
便はよく  
主要な交

鶴見~

は宅地開

東京地下鉄6号、7号線の延伸が考えられる。この場合、駅の数はかなり多くなると思われる。したがって、走行速度は余り早くなるとは考えられない。

いずれにしても、用地問題、事業主体、軌道巾員等の技術的な問題などいくつかの困難が予想され、供用開始時点は相当遅れるであろう。

### 3-3-3 鉄道輸送のシミュレーション

#### (1) 鉄道網の評価(横浜市地下鉄道網)

港北ニュータウンでは、鉄道の建設が予定されている。通勤新幹線の予定もあるが、それを一応除くとして鉄道のパターンは何通りか考えられる。最も近くにある既存鉄道路線につなぐとすれば、田園都市線につなぐことが考えられる。次にニュータウンのフリンジに近いのは東横線綱島駅、ついで、横浜線新横浜駅である。

横浜市内で計画している高速鉄道で港北ニュータウンに直接関連しているのは3号線と4号線である。それらの一部を除去したものを含めていくつかのパターンをつくり、その流れと不便さを求めパターンを評価する。評価は流れによるパターンそのものの評価、不便さによる評価、建設費を考慮したもの等が考えられる。

#### (2) 鉄道網のパターン

ニュータウン内の鉄道網は位置が決定していない。3号線と4号線の連絡駅がニュータウン内にできることは、ほぼ間違いないので、それらを考慮し、ニュータウン内につくられると予想される駅の最大数をとる。パターンとしては3-7図のように8通りを選ぶ。3号線は横浜線と新横浜駅で交叉し、4号線は東横線と綱島駅で交叉すると仮定し、新線がニュータウン内から、それらの駅まで建設されたとした場合と、全線完成した場合とでパターンはつくられている。これはニュータウンを中心としたものであると言えよう。ノード番号で165、167、174は一応点線をつないであるが、これは鉄道でつながっていると見なしてもさしつかえない。鉄道のパターンによってニュータウン内の駅は5駅の場合と7駅の場合にわかれる。

通勤バスについても鉄道と同様の考察をおこなうべきであるかもしれないが、流れの状況は鉄道と大きく異なるとは思われないので省略してある。パターンiをMODEL-iと名付けることにする。

#### (3) 就業地の推定

就業地は昭和40年の大都市交通センサスを主な情報源として定めた結果と使用した数値を3-11表にあげる。

(4) 不便  
MC  
まま  
平均値  
況から  
が不便  
あり、  
最も大  
を含む  
-4、  
ある。  
ウン内

3-11表 横浜市の平均就業地分布表

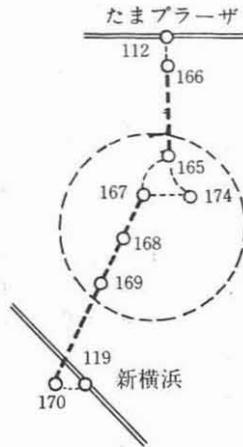
就業地	センサス実数	比率	s i n k数値
中 区	8 3 5 8	1 6 0 6	1 6 0
鶴 見 区	7 4 3 9	1 4 . 1 5	1 4 2
千 代 田 区	7 1 7 0	1 3 7 6	1 3 8
神 奈 川 区	6 9 5 5	1 3 3 8	1 3 4
港 区	5 8 6 0	1 1 . 2 8	1 1 3
大 田 区	4 7 3 6	8 9 9	9 0
中 央 区	4 2 6 5	8 2 2	8 2
西 区	3 3 9 6	6 5	6 5
中 原	2 0 3 0	3 8 2	3 8
大 師	1 9 5 0	3 8	3 8

(4) 不便さによるパターンの評価

MODEL別、駅別の不便さで書かれた3-8図は含まれる駅が5駅と7駅があり、そのまま評価すべきではないか、一応一つの図にまとめておく。図中太線で書かれた折線が平均値であるが、これは、5駅と7駅を特にわけて見るべきものである。就業地の分布状況から北側の駅の不便さは大きくなっている。また3号線上の駅より、4号線上の駅の方が不便さが小さい。モデルのなかに5駅が含まれるものはMODEL-2, 3, 5, 6であり、不便さの平均値の最も小さいのはMODEL-5……これは4号線に一致する、であり、最も大きいのはMODEL-2……新横浜駅とたまプラーザ駅を結んだもの、である。7駅を含むモデルはMODEL-4, 7, 8, 9でMODEL-9が不便さが最も小さく、MODEL-4, 8はほとんど同じ値でかなり大きい値となる。その中間にあるのがMODEL-7である。この不便さで見ると、3号線の新横浜から横浜都心への延伸は港北ニュータウン内居住者の不便さを小さくする効果が少ないと言える。

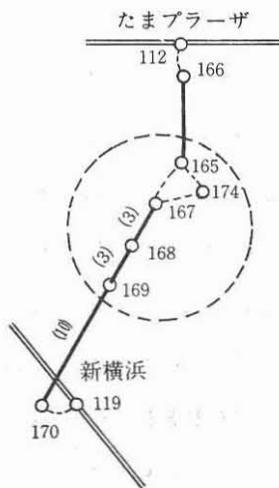
3-7 図 シミュレーション・パターン図

1. 通勤バス  
(15 Km/h)



2. 鉄道 1  
(25 Km/h)

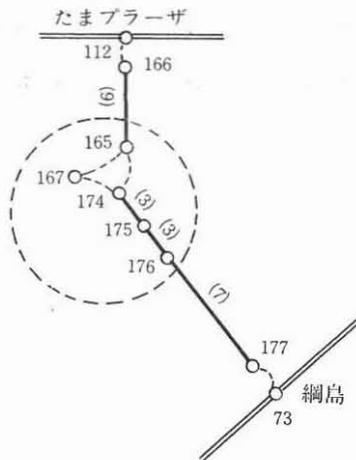
MODEL-2



ノード番号	不便さ
165	54.10
167	52.06
168	49.37
169	46.60
174	55.96
$\bar{x}$	51.62
$\bar{x}_1$	54.04

3. 鉄道 2  
(25 Km/h)

MODEL-3

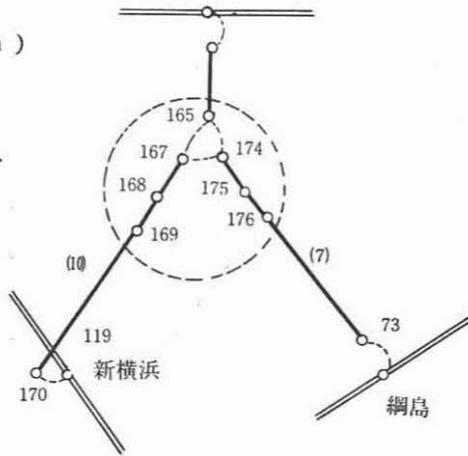


ノード番号	不便さ
165	53.93
167	55.51
174	50.51
175	47.74
176	44.93
$\bar{x}$	50.52
$\bar{x}_1$	53.31

4 鉄道 3

(25 Km/h)

MODEL-4

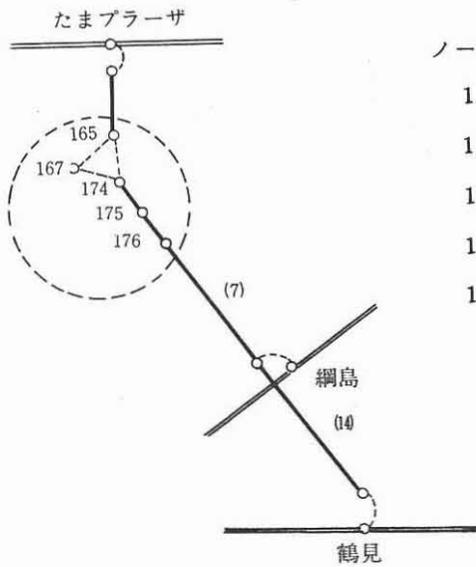


ノード番号	不便さ
165	5311
167	5157
168	4929
169	4660
174	5051
175	4774
176	4493
$\bar{x}$	$= 4910$
$\bar{x}_1$	$= 51.72$

5 鉄道 4

(25 Km/h)

MODEL-5

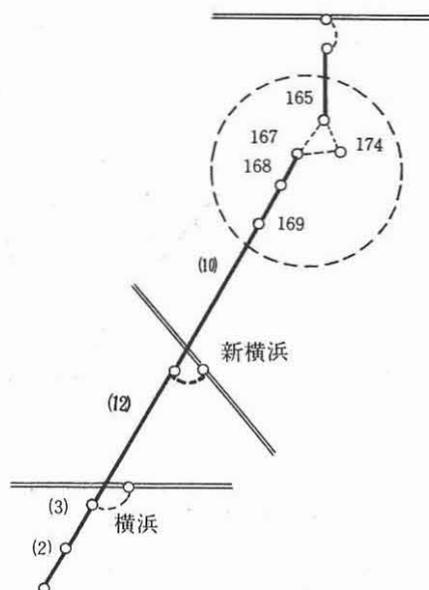


ノード番号	不便さ
165	5041
167	5060
174	4579
175	4301
176	4002
$\bar{x}$	$= 4597$
$\bar{x}_1$	$= 48.93$

6 鉄道 5

(25 Km/h)

MODEL-6

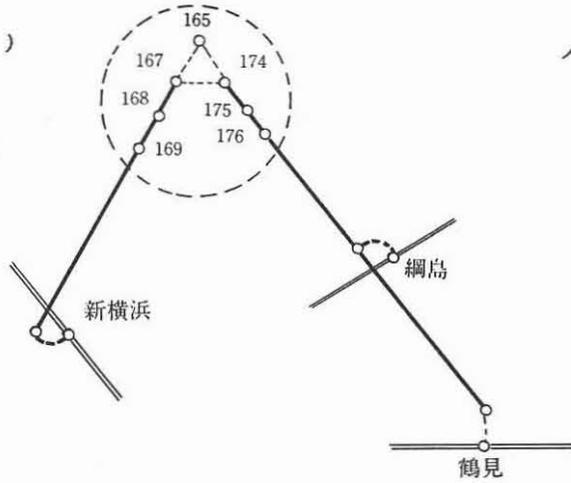


ノード番号	不便さ
165	5275
167	5071
168	4802
169	4525
174	5461
$\bar{x}$	$= 50.27$
$\bar{x}_1$	$= 52.68$

7 鉄道 6

(25 Km/h)

MODEL-7



ノード番号 不便さ

165	51.20
167	50.23
168	49.72
169	47.13
174	46.20
175	48.20
176	40.20

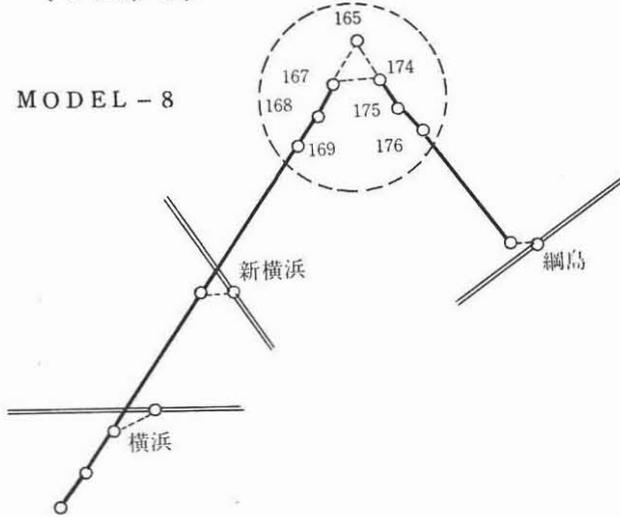
$\bar{x} = 46.84$

$\bar{x}_1 = 49.21$

8 鉄道 7

(25 Km/h)

MODEL-8



ノード番号 不便さ

165	54.05
167	50.83
168	48.55
169	45.78
174	50.93
175	47.93
176	44.93

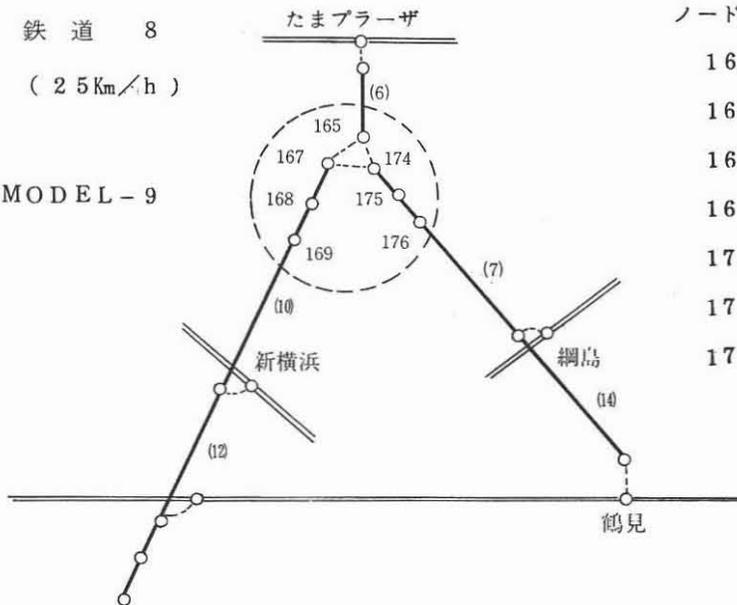
$\bar{x} = 49.00$

$\bar{x}_1 = 51.93$

9 鉄道 8

(25 Km/h)

MODEL-9



ノード番号 不便さ

165	49.35
167	48.28
168	47.76
169	45.25
174	45.79
175	43.01
176	40.20

$\bar{x} = 45.66$

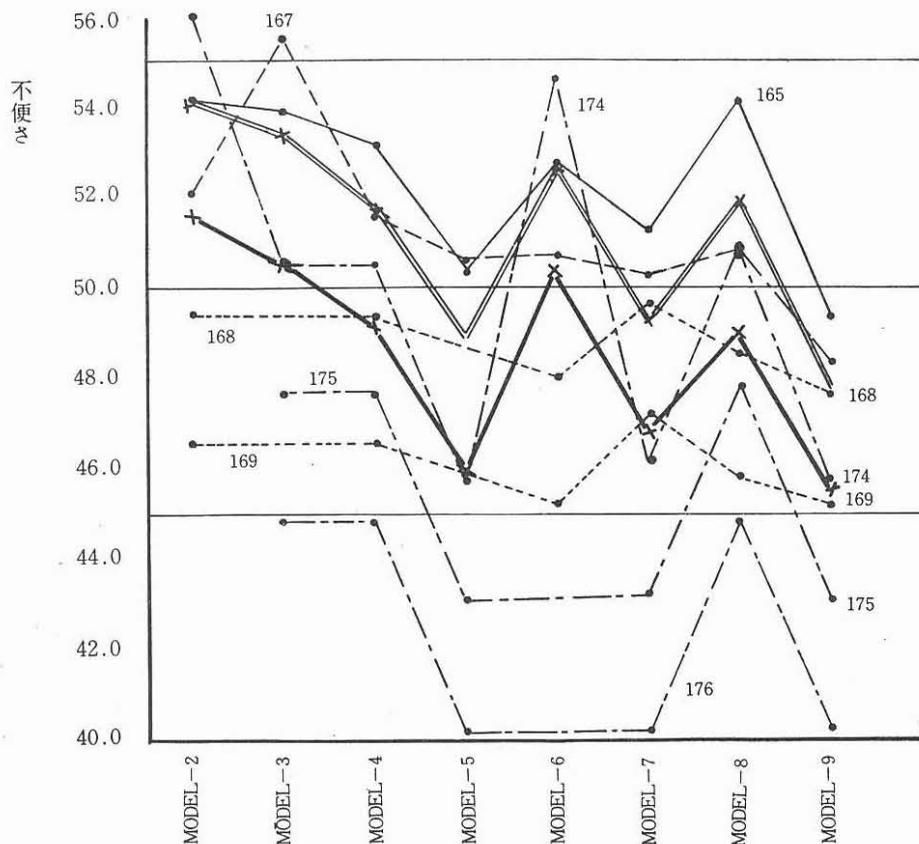
$\bar{x}_1 = 47.80$

$\bar{x}$  : 計算に使用したノードの平均値

$\bar{x}_1$  : 164, 167, 174の3点の平均値

(5) 既不  
既不  
て流  
10  
よう  
非常  
力が

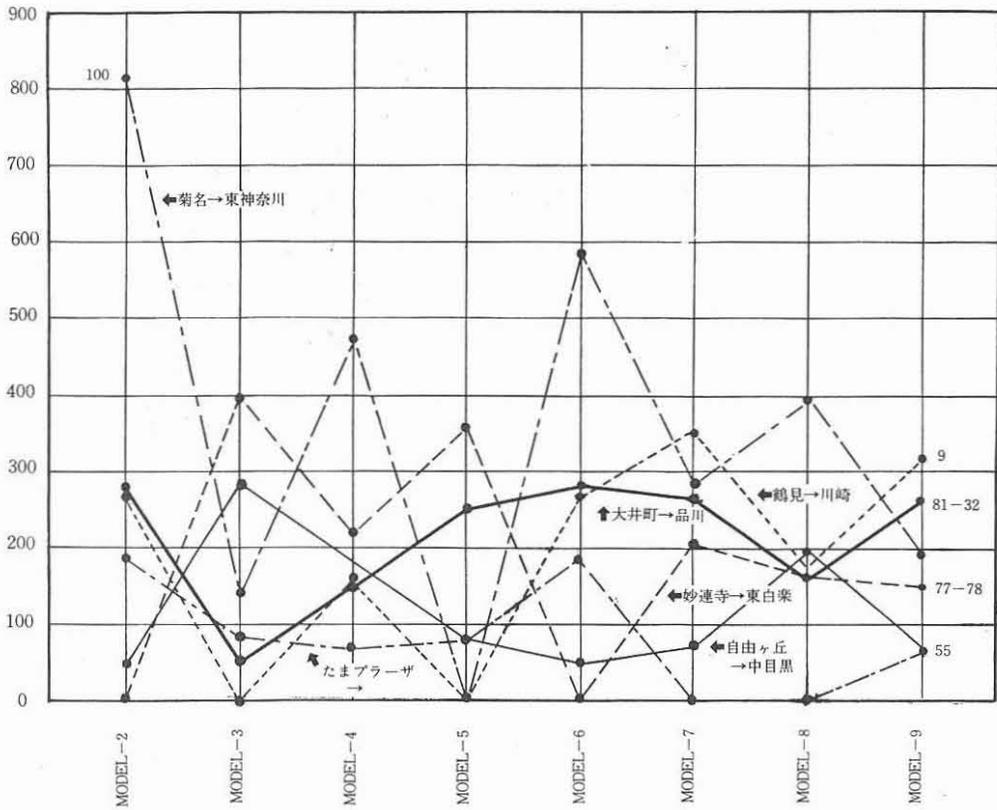
3-8図 モデルと不便さ



(5) 既存路線への影響

既存路線への影響を調べるには、シミュレーションの結果を見ればよい。モデルによって流れの総量が5000の場合と7000の場合があるので、その差をなくすため、1000の場合(平均値)になおしてある。結果は3-9図にあげる。この図からわかるようにモデルによる既存路線への需要は大きく変化し、モデル2の場合は横浜線の負担が非常に大きくなる。京浜東北線への圧力はモデル3で小さいがそのぶんだけ東横線への圧力が大きくなっている。田園都市線への影響は各モデルとも小さい。

3-9図 既存路線への影響

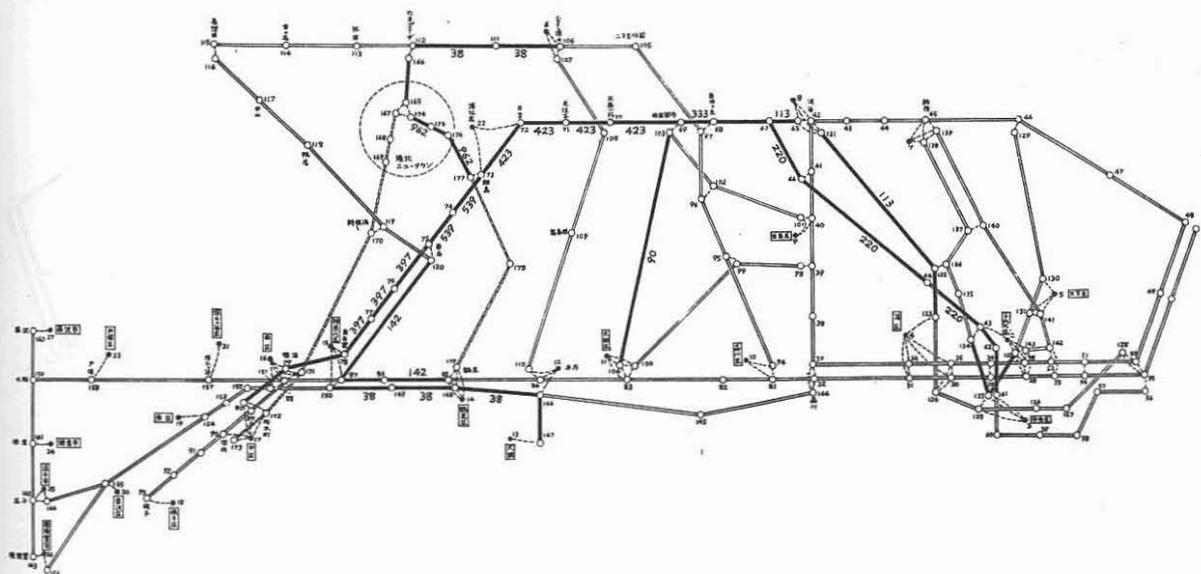
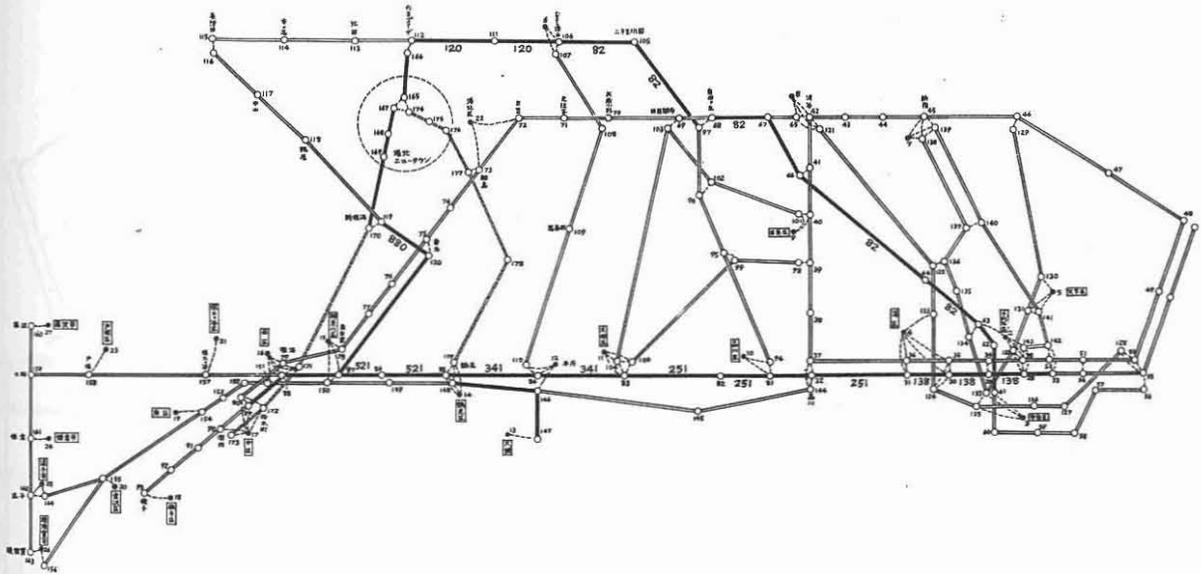


(6) 総合評価

鉄道のパターンを評価するものとして、以上、1) 地区内各点の不便さ、2) ①65, ①67, ①74 間の移動量、3) 建設費、4) 新線利用率、5) 既存路線への影響が求められた。地区内各点の不便さではモデル9、モデル5、モデル7の順になっており、建設費を考慮するとモデル5が圧倒的にすぐれている。新線の利用率は、4号線、地区内→鶴見間が最も高く、3号線がつぎに利用される。地区内→たまプラーザ間は、利用者は少なく、このため田園都市線への影響も小さく、地区内3点の結び方も、①67⇔①74と結ぶのが良いであろう。

このように、港北ニュータウン居住者の通勤のみを考えるかぎり、地区内から鶴見まで新線を建設することが望ましい。買物、その他のトリップを考えるならば、3号線建設は横浜の商圈を拡大するのに役立つであろう。地区内からたまプラーザへ接属することは、東京方面への代替ルートを設けること以上の意味はない。

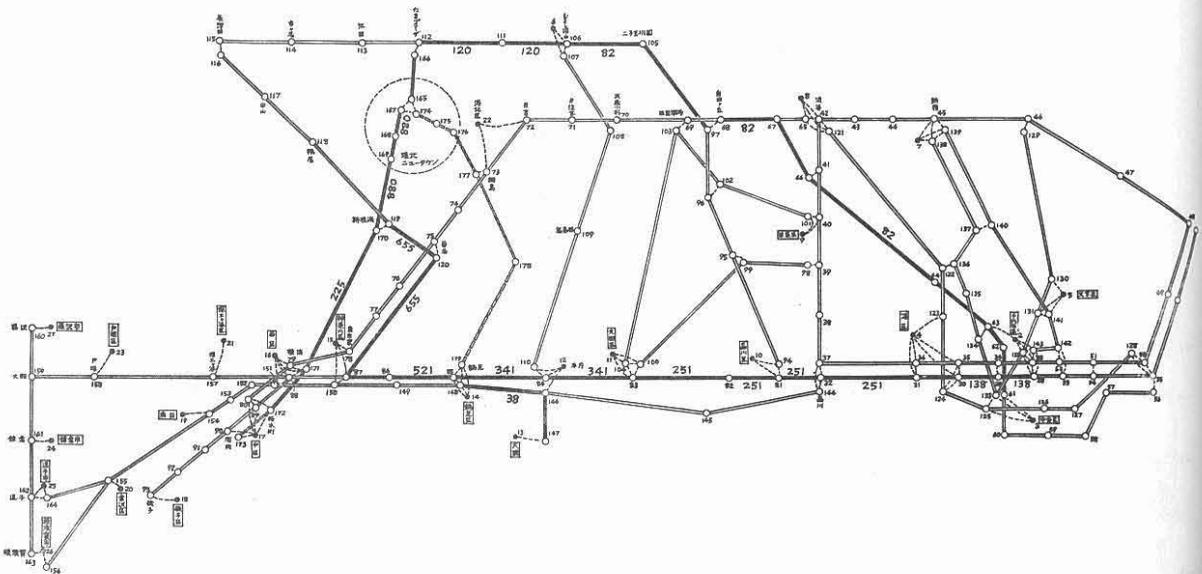
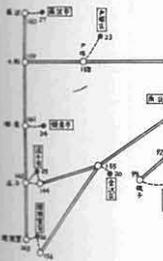
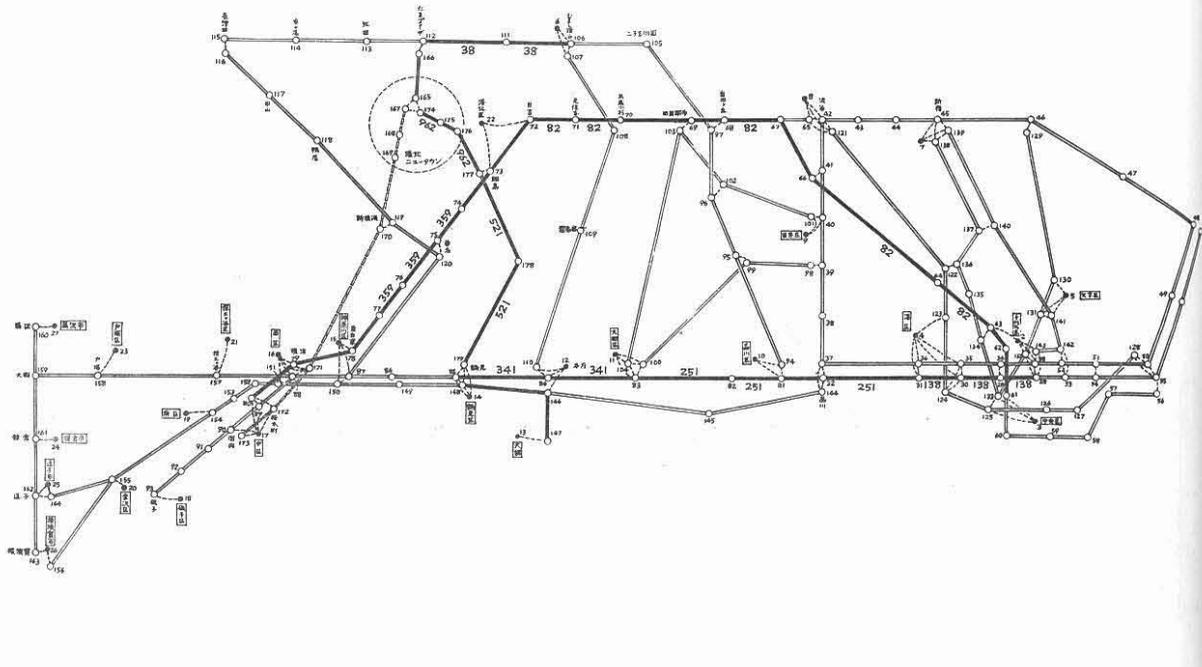
3-10図 シミュレーション結果図(1)



鉄道のネットワーク MODEL-3 (174)

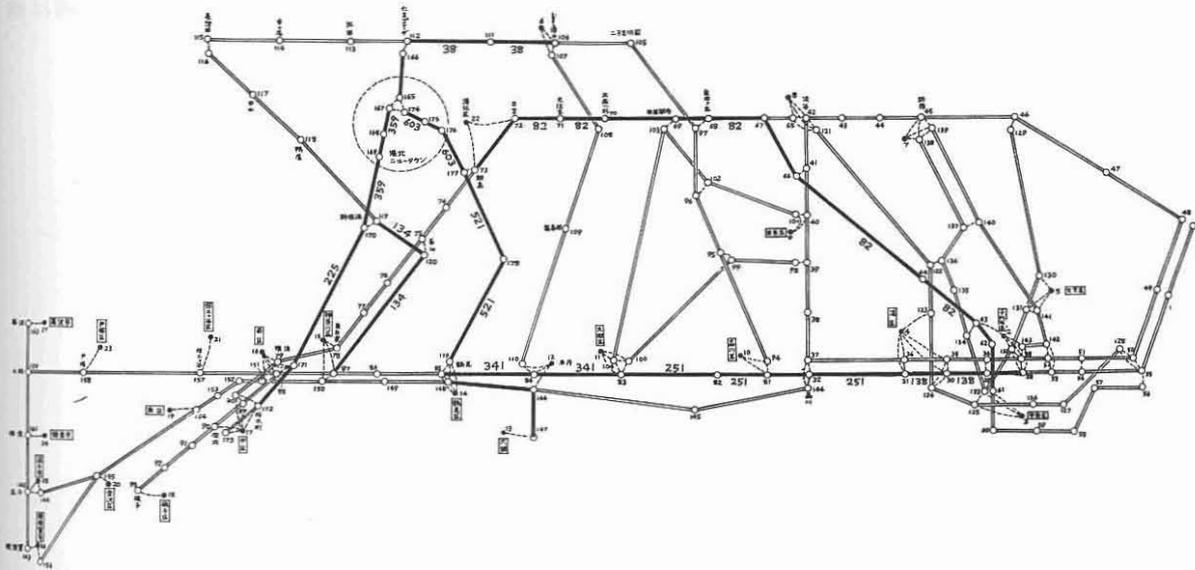
(65),  
影響が求  
り、建  
地区内→  
用者は少  
(74)と  
見まで  
建設は  
とは、

3-11 図 シミュレーション結果図 (2)



鉄道のネットワーク MODEL-6 (167)

3-12図 シミュレーション結果図(3)



(7) 通勤新線の評価

港北ニュータウン内を通り東京都心あるいは副都心まで達する新線を想定して、それをニュータウン内居住者が、どの程度利用し、またそれによって不便さが、どれくらい減少するかを考察する  
MODEL-10 (その1)

3号線、4号線とノード番号168、176で接属し、渋谷まで敷かれた路線を想定する。時速70Kmで運行する。就業地の分布はモデル9と同じものである。3号線、4号線は建設されている場合であるから、不便さの比較はモデル9とでおこなわれる。

3-12表 通勤新線の不便さ

ノード番号	MODEL-9	MODEL-10	不便さの変化
165	4935	4332	-603
167	4828	4059	-769
168	4776	3907	-869
169	4525	3848	-677
174	4579	3976	-603
175	4301	3699	-602
176	4020	3418	-602

3-13表 発ノード別主要区間利用数 (MODEL-10 その1)

	169→170	176→177	181→182	82→81	75→76
165	225	404	333	0	134
167	359	270	333	0	0
168	449	180	333	0	0
169	629	0	333	0	0
174	160	469	333	0	199
175	0	629	333	0	359
176	0	667	333	0	359

発ノード別に主要区間をどれだけの量が流れるかを見るためにつくられたのが表2である。この新線の影響が最も大きくあらわれるのは既存の路線では、京浜東北線の最混雑区間である。そこを利用する人は、すべてのノードで0であり、新線が京浜東北線を救済する効果は大きいと言えよう。他の主要区間は、ノードごとに利用者の変化が見られるが、新線の181→182の区間の利用者は各ノードで一定であり、これを利用する人がニュータウン内のどの地区でも等しいという結果になっている。

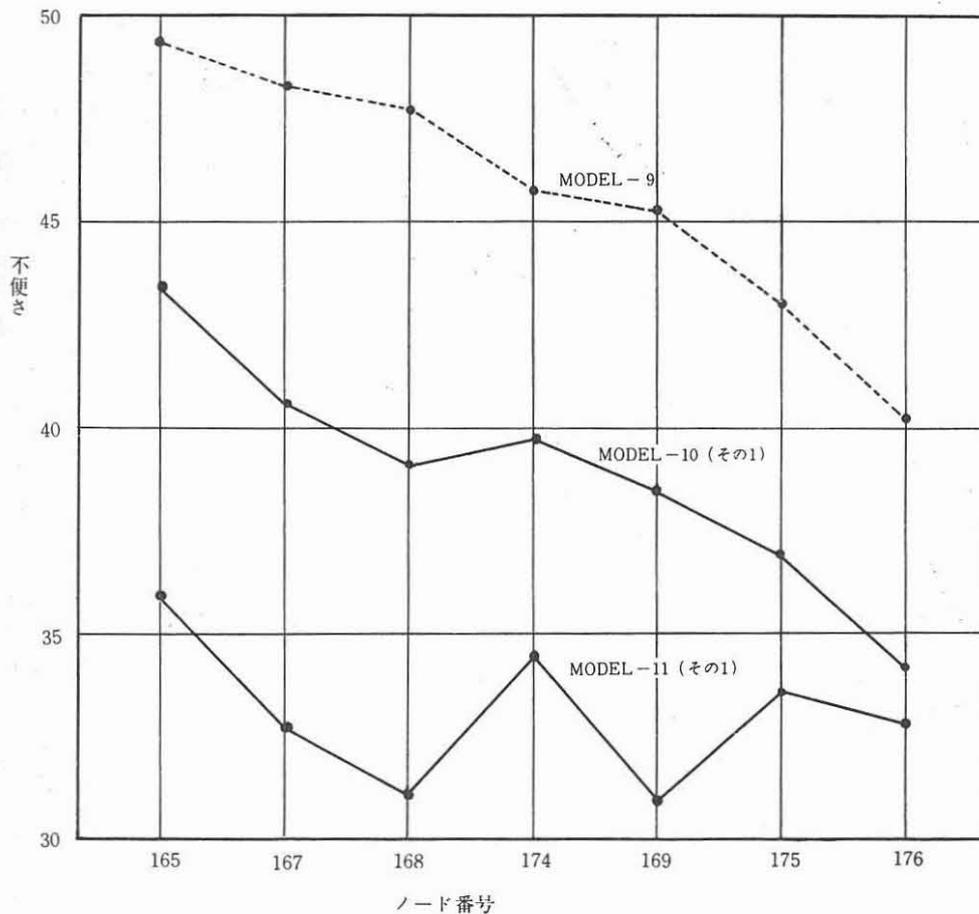
MODEL-11 (その1)

3号線とノード番号168で接属し、東京駅へ直達する通勤新幹線を想定する。時速は150kmとした。MODEL-9, およびMODEL-10との比較を下表にあげる。

3-14表 通勤新幹線の不便さ

コード番号	MODEL-9	MODEL-10	MODEL+11
165	4935	4332	3590
167	4828	4059	3272
168	4776	3907	3103
169	4525	3848	3097
174	4579	3976	3445
175	4301	3699	3368
176	4020	3418	3287

3-13図 通勤新幹線の不便さ



3-15表 発ノード別主要区間利用数 (MODEL-11 その1)

	169→170	176→177	183→184	82-81	75→76
165	225	314	423	-90	134
167	359	180	423	-90	0
168	359	180	423	-90	0
169	539	0	423	-90	0
174	160	379	423	-90	199
175	0	629	333	0	359
176	0	667	333	0	359

MODEL-11では、新線の利用者が、やゝ増加しているが、この増分は、太田区に就業する人が、一度、東京駅まで行き、そこから、あともどりするからであり、そのような動きをする人は、通勤新幹線の駅に近い5駅を利用する人である。その他はMODEL-10とほぼ同じと見なしてさしつかえない。つまり、ここであたえた就業地の分布のもとでは、新線が、渋谷に向うものでも、東京に向うものでも、流れの状況には差がないと言える。不便さは、図に示すように、MODEL-11の方が速度が大きいため、ニュータウン内の各駅で、MODEL-10より減少している。

MODEL-10 (その2)

ネットワークの変更をおこなわず、インプット・データを変化させたものを(その2)と名付ける。インプット・データは、就業地の分布とウエイトのみについておこなっている。(その1)のデータが、横浜市の平均的な値でつくられているのに対し、(その2)では、東京都心3区へのウエイトが大きくなっている。その値は、現在、東京都心3区への通勤者の多い、藤沢市、茅ヶ崎市の40年・大都市交通センサスを採用している。結果の比較を(その2)とおこなうと次表のようになる。

3-16表 モデルによるノード別の不便さ (Model-10)

ノード番号	MODEL-10 (その1)	MODEL-10 (その2)
165	4332	4643
167	4059	4207
168	3907	3948
169	3848	4055
174	3976	4256
175	3699	3956
176	3418	3656

このよ  
都心に接  
MODE  
MODE

175  
ように新  
分布で決  
しなけれ  
タウン内  
10を採  
をとらな

このように不便さは各ノードで少しずつ大きくなっている。これは、この新線が、副都心に接続しているためである。

MODEL-11 (その2)

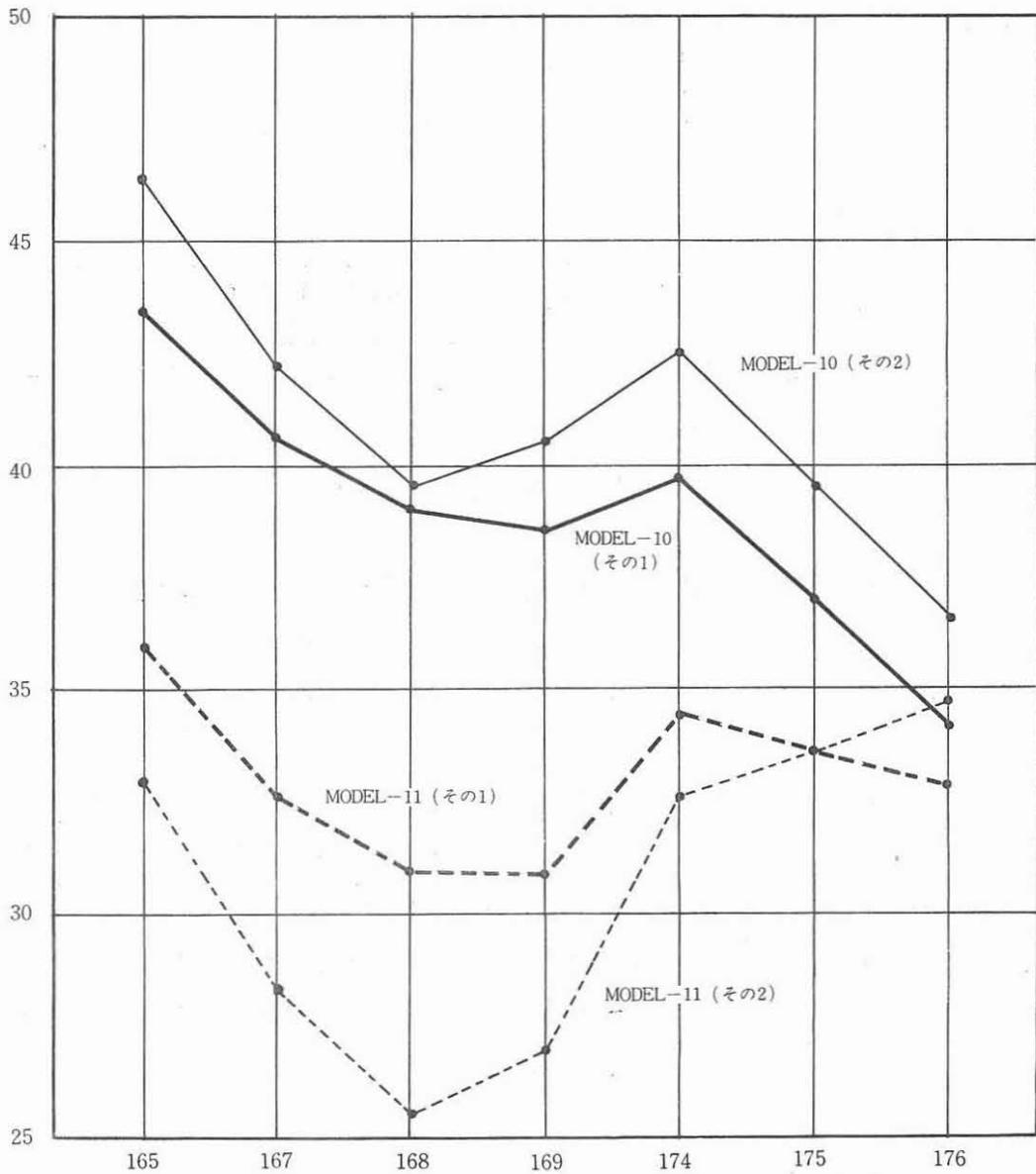
MODEL-11 (その1)との比較をすると下表の通りである。

3-17表 モデルによるノード別の不便さ (Model-11)

ノード番号	MODEL-11 (その1)	MODEL-11 (その2)
165	35.90	32.99
167	32.72	28.24
168	31.03	25.54
169	30.97	26.95
174	34.45	32.65
175	33.68	33.66
176	32.87	34.67

175, 176以外のノードでは(その1)にくらべ不便さが小さくなっている。このように新線の影響は、それが、既存のどの駅に結びつけられるかということと、就業地の分布で決められることであり、就業地の分布の影響を少なくするには、多くの路線を用意しなければならないが、それは、経済的にはフィージブルではないであろう。もしニュータウン内の各点での不便さが、60以内であることを計画側が強く望むならばMODEL-10を採用しなければならないし、それをさらに50以内にするとすればMODEL-11をとらなければならない。

3-14図 モデルによるノード別の不便さ

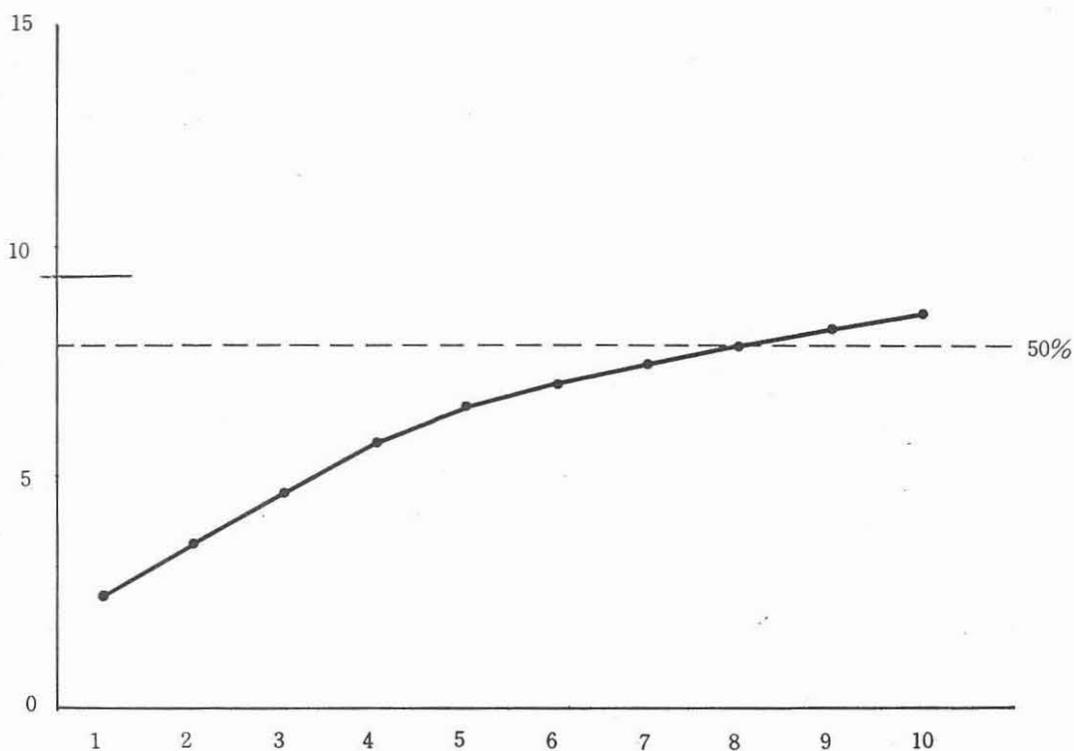


3-18表 就業比率

	藤沢市の合計	各区の比率	
千代田区	2,317	26.58	26.6
港区	1,259	14.44	14.4
中央区	1,138	13.06	13.0
中央区	1,054	12.09	12.1
西区	819	9.40	9.4
大田区	504	5.78	5.7
鶴見区	443	5.08	5.0
品川区	428	5.03	5.0
渋谷区	378	4.45	4.4
文京区	376	4.43	4.4
	8,716	100.0	1,000

3-3-  
建設フ  
第I  
第II  
第III  
第IV  
3号線  
(1) 横  
(2) 横  
(3) 3  
れる  
この場  
(1) シ  
ある  
(2) 3  
から  
(3) ニ

3-15図 就業比率のパレード曲線



### 3-3-4 プログラムの検討

建設プログラムは次の通りとする。

- |     |     |              |
|-----|-----|--------------|
| 第Ⅰ期 | 3号線 | 関内—新横浜       |
| 第Ⅱ期 | 〃   | 新横浜—ニュータウン   |
| 第Ⅲ期 | 4号線 | 鶴見—ニュータウン    |
| 第Ⅳ期 | 3号線 | ニュータウン—田園都市線 |

3号線を先に建設することは既に政策決定されており、更に次の点でメリットがあると思われる。

- (1) 横浜都心との連絡をはかり、都心部を強化する。
- (2) 横浜都心部が強化され、それによって利用効率が高くなる。
- (3) 3号線は当面ニュータウンを終点とすることにより、地区内商業・業務核の育成をはかれる。

この場合の問題点として、次の事が指摘される。

- (1) シミュレーションの結果によると、4号線の方が利用率が高く、かつ建設費用も低廉である。
- (2) 3号線のみ供用開始した場合、ニュータウン地区外通勤通学者の65.5%が、新横浜駅から国鉄横浜線を利用する事になり、同線の大巾な混雑が予想される。
- (3) ニュータウン—田園都市間の利用については、計算の結果、非常に低く出ている。従っ

て、この区間の建設は交通計画上の意味を余り持たせることは出来ない。

### 3-3-5 道路網

#### (1) 広域道路網の現況

港北ニュータウンが含まれる湘南地方のセクターは、いわゆる東海道メガロポリスの中で重要な位置をしめており、国土幹線である東名高速が地区の西側、首都圏の幹線である、第3京浜が地区東側を通っている。

広域街路網の配置は次図の通りである。

これを横浜市側からみると次の点が指摘される。

(a) 国及び地方レベルの街路は国道1号、15号、16号、16号バイパス、国道246号であるが、国道16号及びバイパスを除いて東海道の幹線道路として南北に従断している。

(b) 横浜都心を中心とした放射、環状のネットワークが最近漸やく計画上にのってきたが、いまだ甚だしく不備である。

放射、環状の計画街路は次の通りである。

#### 環 状

- 1) 磯子—鶴見線
- 2) 杉田—汐入線
- 3) 六浦—鉄線+国246(瀬谷—元石川線)+日吉—元石川線

#### 放 射

- 1) 高島—長津田線→磯子—大黒線→六角橋—鳥山線→磯子—鶴見→新横浜—下田線
- 2) 高島—長津田線→羽沢—鉄線
- 3) 高島—長津田線
- 4) 羽沢—鉄線
- 5) 桜木—岡津線
- 6) 本町—鍛冶ヶ谷線
- 7) 笹子—六浦線

(c) ニュータウン—都心を結ぶのは放射1)、2)及び環状(2)となるが、現在の計画街路パターンでは都心連絡が極めてよくない。

(2) 広域幹線道路

(a) 第3京浜国道

現在有料道路であるが、償還は可成り近い将来完了するものと思われるので、その後無料開放するかどうかでニュータウンとの関連の仕方が変わってくる。無料となった場合横浜都心との連絡には最も便利な街路となり、従ってニュータウン内にランプをつけることも考えられる。

(b) 東名高速道路

日本列島の骨格をなす道路であり、全線開通後さまざまな形で沿線開発が行われている。

開発の形態は、都市圏との関連で変わってくるが、当地区では、住宅開発、業務、研究施設立地、物的流通基地等が予想される。目下市ヶ尾にインターを設ける構想が出ているが設置されるかどうかでニュータウン周辺の性格が変わってこよう。

(c) 国道246号線

この性格は首都圏ワイドの広域集配道路として貨物車の利用が多い。ニュータウンが完成した場合、生鮮品等の搬出入道路として多く用いられることになろう。

(3) ニュータウン関連広域道路

(a) 仮称東京、厚木線

性格：東海道（国道1号）のバイパスと考えられるが、沿線には住宅開発が盛んであり、住宅地サービス、レジャー道路として使われよう。また、終点の厚木市は広域流通基地として、大がかりな整備をすゝめており、物資集散街路としても利用されよう。

ルート：この道路は、広域的にみて、ルートを検討する余地はほとんどない。ニュータウン区域内については、地区構成に余り強い関係をもたないものと考えられるが、積極的に地区内に引込み、地区構成に強力な要素とするかの2通り考えられる。後者の場合、センターとの関係、鉄道との関連、通運交通の処理、等についての問題が生じるので今回は区域決定の際に考えられたルートをそのまま踏襲することをした。

(b) 仮称第2外郭環状道路

性格：第2外環は首都圏近郊の大規模住宅都市をつなぐ住宅関連道路と考えられている。住宅地を結ぶ意味は分散する機能が最も大きく、次いでレジャーに利用されるであろう。ただし、この道路は鶴見をはじめとする臨海工業地帯と八王子等の内陸工業地帯を結んでいるので、中間生産財を内陸へ輸出品を臨海部へ、輸送する交通量は相当な量になると予想される。

国道16号線，第2外郭環状は，上越，信越まわりと東海道との間のいわば，東京バイパス的用途に使われることを考えておく。

ルート：第2外環は，その主要な性格を住宅関連とみるか工業関連でみるかによって取付についての考え方が異なる。いくつかの alternative が考えられるが，パターンにすると，次のようになる。

今回の計画はパターン(4)を採用した。

1. 計



2.



3. =

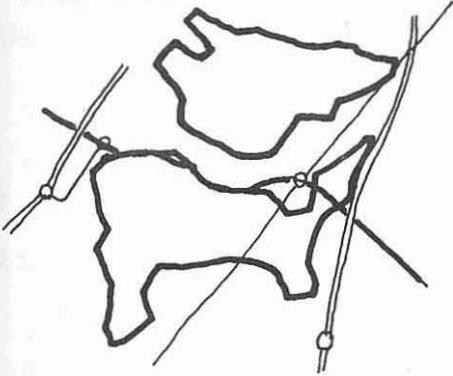


4.



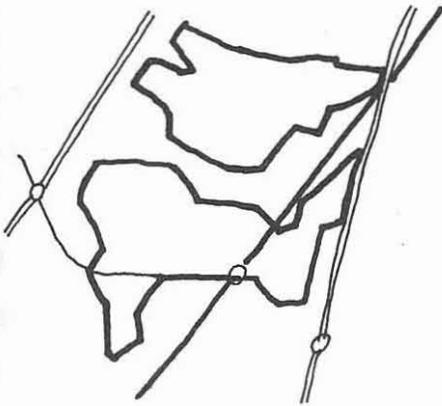
3-16図 広域幹線道路ルートパターン図

1. 計画局案

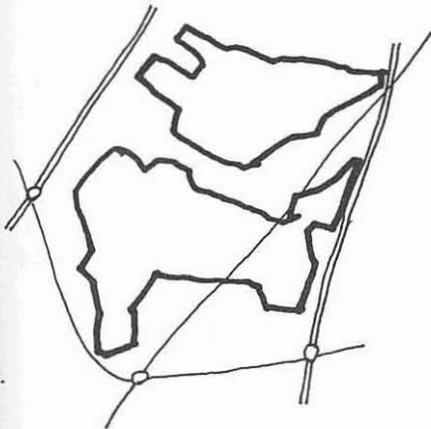


- 線型に無理がある。
- 南地区の街路面積が大きくなる。

2.

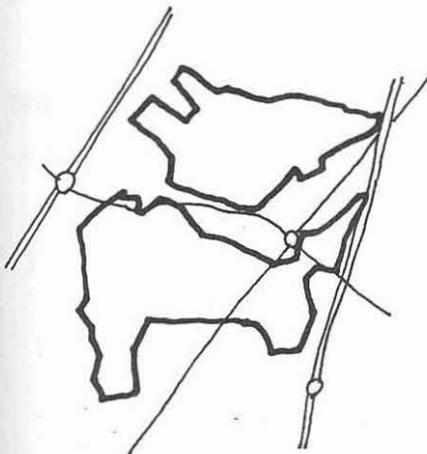


3. ニュータウンバイパス型



- 工業関連道路として考えた場合、バイパスさせるのが自然である。
- 鶴見川沿いの工業地帯へのサービスがよくなる。
- 東名、第三京浜、東京厚木線と第2外環との接続がよい。
- 南北両地区ほぼ均等な街路面積となる。
- 東京-厚木線とのインターが楽になる。

4.



#### (4) ニュータウン地区外関連道路

##### a 道路のネットワーク

地区外関連道路としては横浜都心との連絡強化の為のもの、及び高速度鉄道建設以前のバス・サービスを主たる目的とする周辺各駅への連絡路が必要である。

都心連絡路としては次の4本とする。

- ① I.2.3 (羽沢一鐵線)：当面ニュータウン南地区と都心を結ぶ幹線となろうが、計画は中環状線どまりである。これを更に延伸して、直接都心へ連絡させるルートを描画すべきである。
- ② 第三京浜：三沢線、横羽線との接続が都市計画決定されており、このルートで都心との連絡がなされる。有料道路の為、料金抵抗はあろうが、時間的には最短距離であり、将来ニュータウン内の適当な場所にランプの建設を検討すべきであろう。
- ③ I.3.2 1 (東神奈川一元石川線)のニュータウン-新横浜、およびこれに接続するII.1.1 7 (鳥山-小机線)、II.2.2 3 (篠原-池辺線)、I.3.2 1の篠原池から都心までの路線である。
- ④ 高速鉄道関連街路としてI.3.2 1をニュータウン東側より直進させてI.3.2 (新横浜駅-下田線)と結ぶ街路を新設し、I.3.2 - I.3.2 1を利用して、新横浜駅、篠原池を通り、更に高速鉄道ルートにそって、I.3.1 3へ結ぶ街路を新設することにより都心との連絡をはかる。

これら4本には新設計画の提案を含むものであり、工場移転による都心部再開発、高速度鉄道建設との土地利用上、建設タイミング上の調整が是非共必要である。

##### 周辺各駅との連絡

##### 国鉄横浜線

新横浜駅：上記③、④を利用する。この際、通勤者のバス輸送の為の駅へのアクセスからみるとI.3.2 1、II.1.1 7のルート変更が望ましいが、駅前地区整備に伴う幹線街路、鳥山地区の取扱いと関連して再検討をする必要がある。

中山駅：I.3.3 6 (中山-北山田線)を利用する

##### 東横線

交通計画の結果によると東横線利用者の比率はさ程高くはないが、次のルートは整備しておく必要がある。

綱島駅：I.3.2 5 (日吉-元石川線)を通り、途中分岐して綱島駅へ到る街路

大倉山駅：前記④-I.3.2 8 (杉田-汐入線)を通り途中分岐して当駅へ到るルート

##### 田園都市線

多摩プラザ駅へはI.3.2 5、市ヶ尾駅へはI.2.3で結ぶ。

b 建設順考

横浜都心との連絡路はニュータウンセンターが強化された場合に業務商業を中心とした流通の機能を持つものとなろうが、周辺各駅との連絡はニュータウン地区外就業者の通勤の為に必要であり、緊急に整備しておかねばならない。従って国鉄横浜線、東横線、田園都市線、迄の道路整備が必要であるが、特に輸送計画のシミュレーション結果、駅広の整備状況から、新横浜駅までの整備を第一に行なうべきである。

特に新横浜駅-ニュータウン間の高速度鉄道3号線のルートは道路と抱合わせて計画してあるので、早急にこのルートの決定を行ない、出来れば当面はバス専用路線として使用すべきである。

建設以前  
が、計  
トを計  
で都心  
離であ  
続する  
ら都心  
(新横  
篠原  
てより  
開発、  
、  
Dアク  
備に伴  
-トは  
、街路  
りるル



3-4  
 3-4-  
 (1) 横  
 やや  
 っ  
 と  
 東  
 0年  
 度を  
 注

ホ  
 従来  
 のよ  
 万<sup>m</sup>  
 ~6  
 こ  
 新  
 のほ  
 るこ  
 し  
 通勤  
 を増  
 ネッ  
 欠け  
 し  
 促進

### 3-4 土地利用の検討

#### 3-4-1 業務地区

(1) 横浜都心である中区、西区の昼間就業者の数は後にみる通り、全市における占率では、やや低下の傾向にあるが、絶対数は増加しつつあり、これは就業率の上昇による寄与もあって、人口増よりも伸び率は激しい。これを更に広域的に新全国総合開発計画においてみると、

東京圏<sup>(1)</sup>のホワイトカラー人口は、昭和40年には、約270万人であったが、昭和60年には、約580万人に達し、全国のホワイトカラー人口約1800万人の3分の1程度を占めるようになると予測されている。

注(1) こゝで言う東京圏とは、昭和40年国勢調査において東京都区部への通勤通学依存率が50%以上の市町村において構成される区域でありその面積人口等は次のとおりである。

面 積	6.566 Km <sup>2</sup>
市街地面積	1.185 Km <sup>2</sup>
人 口	18.935 千人
市街地人口	15.137 千人
世 帯 数	5.104 千世帯
就 業 者 数	9.308 千人

ホワイトカラー人口は、もとより情報機能の担い手であるが、その職場である事務所は、従来東京都区部に著しく集中してきた。もし、将来の事務所需要が東京都区部にこれまでのように集中するものとすれば、昭和60年の東京都区部の事務所延床面積は、約2800万m<sup>2</sup>と昭和40年の水準(1.380万m<sup>2</sup>)の約2倍に達し、更新需要を加えると昭和43~60年の間に建設すべき事務所面積は約2300万m<sup>2</sup>となる。

これは、三井霞ヶ関ビル150棟相当の面積である。(新全国総合開発計画参考資料)。

新宿副都心が完成した場合の事務所面積は霞ヶ関ビル10棟分にしか過ぎないから今後のほう大な事務所需要に対応するためには、多くのビジネスセンターを建設する必要があることがわかる。

しかしこのようなビジネスセンターを現在の東京都心周辺に集中して建設した場合には通勤交通や業務交通のための交通施設、電力、水等の供給施設、環境保全のための施設等を増強するために巨額の投資を行わなければならないばかりでなく、居住空間の配置やネットワークのパターンなどの都市構造全般からみて非常に効率の悪い、また、安全性に欠けた都市を形成することになるおそれがある。

したがって副都心におけるビジネスセンターの建設や新たなビジネスセンターの建設を促進することが必要であるが、横浜都心は新しいビジネスセンターの候補地として非常に

有力であるということが出来る。それは現在の東京都心との連結性からみた有利さだけでなく「ミナトヨコハマ」としての歴史的な魅力が国際的な雰囲気 richness に富んでいるからである。ビジネスセンターは、情報を生成し、伝達する場である以上、そのような情緒や雰囲気が、不可欠である。

とくに横浜の場合、横浜駅周辺から桜木町を経て関内、伊勢佐木町にいたる区域をはじめ、港に面した水際線を活用したビジネスセンターを建設することが適切であろう。また横浜の新しいビジネスセンターは国際的研究開発機関の建設や、京浜工業地帯の改造と関連して、相当大規模なものを考えることが必要である。それは、現在の東京都心のバックアップとしての機能を期待しうるような、ビジネスセンターの立地点はかなり限定されており、横浜はそのような期待に応えうる特性を有していると考えられるからである。

以上のような状況を背景とすると、横浜都心は首都圏においても相当強力な、中枢管理機能を担うことが予想されるが、昭和60年における就業者数を推定すると下表の様になる。即ち、都心2区の就業者約46万人、港北区約13万人から、約22万人で港北区の対41年伸び率2.4～4.1倍となろう。

3-19表 就業者推定

単位 1,000人

	昭31	昭35	昭38	昭41	昭60
港北区	135 (3.6%)	189 (4.1%)	380 (6.4%)	549 (7.9%)	1320~2240 (10~17%)
都心2区 (中・西)	1270 (33.7%)	1534 (33.2%)	1877 (31.4%)	2177 (31.2%)	4620 (25.0%)
全市(A)	3780 (100.0%)	4618 (100.0%)	5981 (100.0%)	6966 (100.0%)	13200 (100.0%)
夜間人口(B)		1376	1592	1860	3488
A/B		336	377	375	375

資料：各年度事業所統計

注：推計は下記の順で行った

昭60 全市夜間人口（行政区調査室資料）

↓ ← 就業人口/夜間人口 比の想定

昭60 全市就業人口

↓ ← 港北区就業人口の市就業人口に対する占率の想定

昭60 港北区 就業人口

猶、単純トレンドによる昭60全市昼間就業者数は約1,430.0千人である。

この際、どこにどの様な位置に業務立地が行われるかが問題であるが、地下鉄3号線建

設を含む交通条件、用地のまとまりから判断すると、新横浜駅前、港北ニュータウン、多摩田園都市一帯の2ヶ所しか、考えられない。

新横浜駅前は、前評判が高かった為に地価の異常な高騰を招き、それがかえって業務立地の制約条件となっている。従って先に推定した、就業者のオフィス・スペース延べ約78ha～132haの可成りの部分が、田園都市-港北ニュータウン一帯に立地することになる。

### 3-4-2 商業核

#### 1) 商勢圏

周辺の商業核、および商勢圏の現況を図示すると次のようになっている。

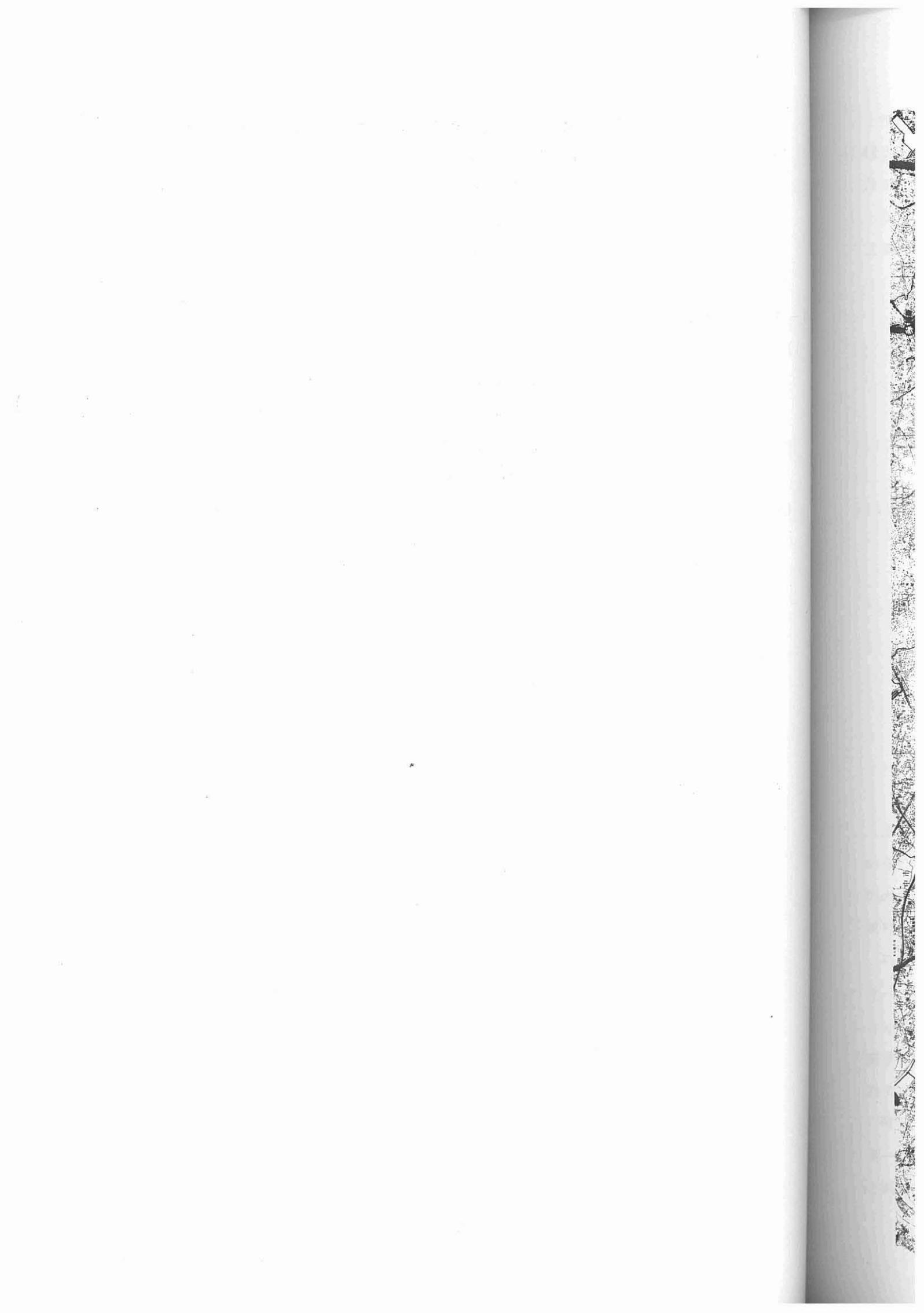
港北ニュータウンは、全体として、横浜商業核（横浜駅西口、および伊勢佐木町）の商勢圏下に入りながら、西部から原町田商業核の影響を受けている。

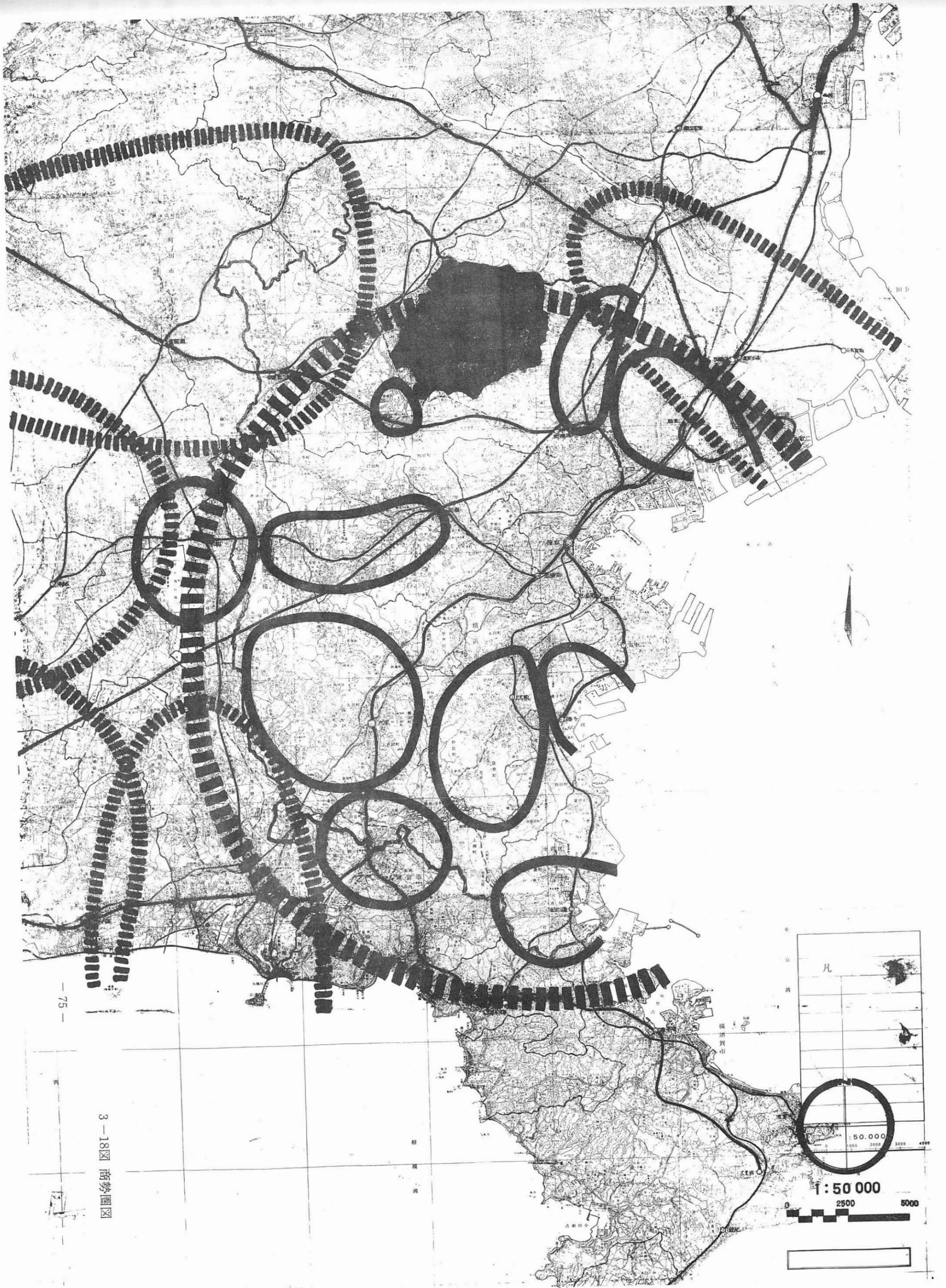
横浜市は、大きくは、東京都心商業格の商勢圏下に入っているとみてよく、したがって、横浜駅西口商業核は新宿、渋谷等の副都心に匹敵する機能を有するものとみられる。

りさだけ  
からで  
緒や雰  
をはじ  
。また  
造と関  
バック  
されて  
。  
枢管理  
様にな  
北区の

人
60
2240 (17%)
2.0 (10%)
1.0 (10%)
8
5

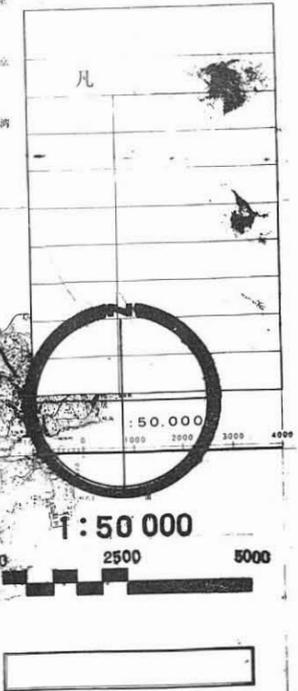
号線建





—75—

3-18 商勢圈图



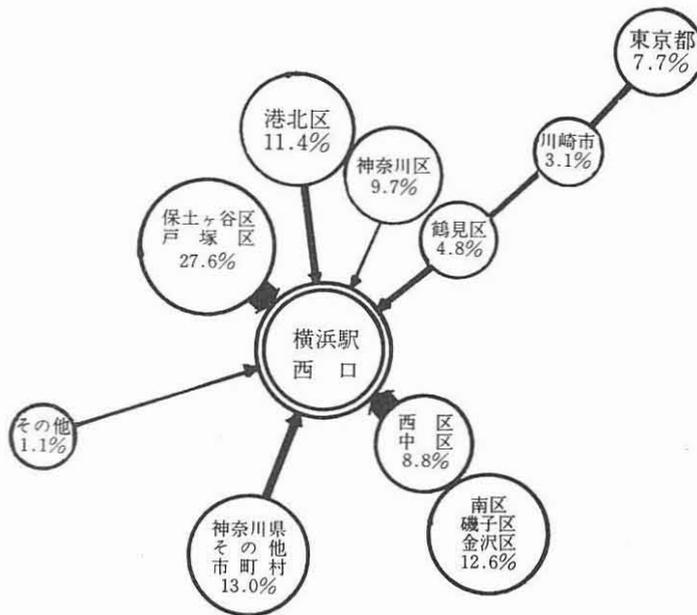
1:50 000

0 2500 5000

横浜商業核：横浜西口の商業核は年々大規模化が進み、北西五区（鶴見、神奈川、港北、保土ヶ谷、戸塚）を中心に、湘南方面と大和、厚木、伊勢原、秦野および川崎方面にまで及ぶ商勢圏をもっている。

伊勢佐木町は、南東五区（西、中、南、磯子、金沢）を中心に、三浦半島方面の横須賀、三浦、逗子、葉山、鎌倉におよんでいる。

3-19 図 横浜駅西口来街者の居住地分布



原町田商業核：従来新宿の補助商店街としての性格が強かったが、現在では新宿が正面からの競合相手となっている。又横浜、八王子に対しては、その規模においても、十分対抗出来る力をつけて来た為、これら両都市と大きな競合をみせ、従来のそれらの商勢圏地域を侵蝕しつつある。

これは、近年になって団地建設等により急激にサラリーマンベット・タウン的性格の都市へ変化していること、

小田急線沿線では上り新宿迄、横浜線では横浜、八王子迄かなり長い距離にわたって、商業核が形成されていないことにより、町田への集中化が加速されるようになって来た為である。

町田商業核の商勢圏をみると、町田、相模原、大和の三市の居住者で77.9%を占め、第一次商勢圏を構成し、横浜市（主として港北区）の一部と川崎市の一部、それに厚木市と高座郡で第二次商勢圏を構成している。

田園都市沿線商業核：田園都市は田園都市線に沿って、4ブロック約4300ha将来人口40万人で計画されている。後背地の人口規模としては、大きいが大規模商業核の形成は困難になっている。それは、

- 地価が高騰しすぎたこと。
- 人口密度がそれ程高くないこと。
- 全体でのFocus Pointがないこと。
- 車による動線計画がなされていないことによる。
- 田園都市全体の計画がセンター形成を指向するものではなく、渋谷副都心をめざした計画パターンであること。

c 港北ニュータウンの商勢圏

港北ニュータウンの商勢圏は横浜商業核とは補完関係に立ち、競合関係としては町田商業核（小田急線新原町田駅から横浜線原町田駅間）及び、青葉台、多摩プラーザによって代表される田園都市線沿線の商業核があり、このような関係から、港北ニュータウン商業核の商勢圏を次のように分類する。

第一次商勢圏 (基礎圏)	機能的に最寄品から買回品までの原則として、地域独占が可能な地域 販売高も全体の60%以上を占める地域	港北ニュータウン 全域
第二次商勢圏	買回り品を中心とした地域	港北ニュータウン を除く港北区
第三次商勢圏 (政策圏)	特殊な商品等に 特化した地域	相模原市，大和市， 町田市の一部

3-4-3 工業・流通

(1) 京浜工業地帯の動向と将来

京浜工業地帯は近年、工業の大規模化、輸送、流通機構の変化、背後地の人口集積による公害地域の拡大、広域化、公害防止のための規制などによって、成長が相対的に鈍化してきた。

また首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律等により工場規模の拡大などが制限され、京浜臨海工業地帯の飛躍的発展は質的転換なしには望めない。

これを業種からみれば金属加工業等に代って電子加工、電気機械製造、輸送機械部品、

将来人  
核の形成

加工，修理が伸びる傾向にある。

(2) 工業の内陸化

臨海工業地帯の成長鈍化に反し，内陸部の成長が著しくなった。横浜市ではとくに，戸塚区，港北部にこの傾向が表われている。(3-20表) 港北区は，工場数では昭38/昭35より，昭41/昭39の方が多少鈍化しているが，進出工場の大規模化の傾向は強い。港北区工業の業種は，いわゆる内陸工業であって，ことに一般機械工業といわれる電気機械，機械，金属製品，輸送機械の4業種が，従業者数，敷地面積ともに第1位から第4位を占めており，区内全工業に対する比率は，従業者数で70%，敷地面積で約63%である。

工場の規模から見れば，299人以下(中小企業規模の上限)が97.7%と大多数でもある。

工場の立地状況は，(3-21図)のとおりであって，主としてニュータウンの東側，南側にある工業，および準工業地域内とその周辺に立地している。

(3) 工場流通施設の立地と土地利用の見通し

港北ニュータウン周辺の地域は，京浜臨海工業地帯の後背地を形成し，内陸型工業の立地適地として，多数の工業が立地しており，今後さらにこの工業地帯の傾向は高まると考えられる。特に，東名高速道路，国道246号線，第3京浜国道，仮称第2外環，仮称東京厚木線などにより，広域幹線交通網が整備，改善されることにより，次のような地区に工業，流通施設の立地が考えられる。

(a) 東名横浜インター周辺

首都圏ワイドの流通センターの立地，現在京浜2区，板橋等東京外郭環状道路沿いに流通センターが建設される計画があるが，更に外側に立地が見込まれ，とくに横浜インターは国道16号およびそのバイパスと接続し，物資の集散の広域的拠点としての立地条件を備えている。

(b) 東名-第2外環インター周辺

この地区はインターが建設されるかどうか，まだ具体案は固まっていないが，国道246号線に近接しており，交通条件は非常によい。ただし，住宅地関連道路としての性格をおびている第2外環の環境から，次のような性格の施設が立地すると思われる。

(i) 業務，商業関係で広域的施設

東京都心からあふれ出る業務施設(事務所，データ保存管理施設等)大規模ショッピングセンターなど，これらの施設はともに大規模な住宅地を背後地にもつ利点がある。

(ii) 生活関連サービス工業，デポ等

(iii) 鶴見川沿いの工業のスプロール(生産性の高い工業)

心をめざ  
町田商  
こよって  
ン商業

ウン

ウン

和市，

責によ  
電化し

広大な

部品，

3-20表 地域別，年度別進出状況（工場数，敷地面積）

（注）1500m<sup>2</sup>以上の進出工場を対象

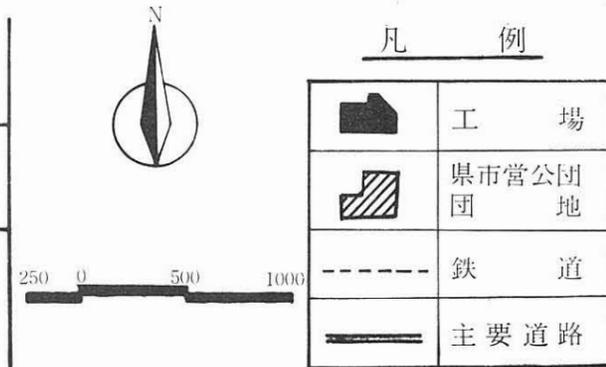
とする県企画調整部調べ

上段工場数 下段敷地面積（千m<sup>2</sup>）

区分	計	昭31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
県計	1188	25	84	37	71	233	225	148	211	114	90
	28537	550	492	568	4003	7119	4707	2735	3840	2667	1856
横浜市計	39	8	19	18	27	85	43	25	47	13	35
	6473	84	173	196	3024	753	1303	3621	352	96	119
鶴見区	9	1	2	2	1	2					1
	112	12	13	17	7	36	-	-	-	-	26
神奈川区	9	2			2	2	2	1			
	59	15	-	-	7	14	19	4	-	-	-
中区	2			1			1				
	34	-	-	7	-	-	27	-	-	-	-
南区	10			4		2	1		2	1	
	49	-	-	14	-	18	2	-	10	5	-
保土谷区	23	1	2	2	2	7	4	3	2		
	118	6	19	12	14	28	13	17	10	-	-
磯子区	13	2			6	-		1	1		2
	3961	39	-	-	2793	-	859	219	8	35	8
金沢区	5	1						1	1	1	
	77	7	-	-	-	41	-	8	16	4	-
港北区	103		13	7	8	25	17	12	10	6	5
	733	-	123	115	57	165	117	42	71	28	14
戸塚区	145	1	2	2	8	45	17	7	31	5	27
	1331	6	18	31	145	451	276	72	236	23	71
川崎市	24	6	2	4		1	4	7			
	479	104	20	70	-	14	193	78	-	-	-



3-20図 工場分布現況図



(c) 鶴見川沿岸

鶴見川沿岸地域は横浜市の工業、準工業地域があるが、京浜工業地帯の中核である鶴見区が飽和状態になり、それがイナーシャとなって、工業の内陸化が進んでいる。今後ともこの傾向は続くと思われる。したがって、鶴見川沿岸は今後とも工業スプロールを吸収する地区となろう。

この鶴見川沿岸の工業立地は、広域幹線の整備に伴い、立地条件の好転が予想される反面、港北ニュータウン開発にともない周辺の地価高騰により逆に工業立地の阻止要因となって、立地にブレーキがかかるとも考えられる。したがって、立地条件として、プラス条件とマイナス条件が相殺し合い、より生産性の高い工場あるいは商業的製造業、研究所付工場等の立地が考えられる。

(4) 港北ニュータウンの関連工業の立地

港北ニュータウンに関連して出現する工業地区は次の二地区がその主なものとなろう。

(a) 鶴見川沿岸地区

この地区は、鶴見工業地帯のスプロール地帯として工業が進出してくると考えられる地域でもあるが、港北ニュータウンに人口が定着し始めると、居住者の主婦等のパートタイマー、新規学卒者の労働力等を見込んで、特にマスプロ工業（電気製品、繊維製品等の軽製造業）の進出が促進されよう。

(b) 早淵川沿岸地区

この地区は港北ニュータウン開発区域内にあり、南地区、北地区に狭まれた早淵川沿岸の細長い地域である。すでに鶴見川沿岸地域と同様に工業スプロールの波が押し寄せて来ている。

この地域には港北区全域をサービスエリアとする卸売市場、ガスホルダー、などの都市施設の立地が考慮されているが、これらの施設と一体的に港北ニュータウン生活関連のメンテナンス的業種 自動車修理工場、水道電気、ガス等の工事業、家具建具の製造修理業、クリーニング業等を収容する地区とする。

(c) 第3京浜国道、港北インター周辺地区

この地区は第3京浜国道の性格から、広域対象施設が立地、発生するとは考えられないが、小規模の流通施設（運送業等）はすでに立地し始めている。またニュータウンの建設に伴い、建設機械の集結地、プレハブ工場等の土地需要が発生すると考えられる。これらをまとめて、港北インター周辺に収容する。なお、地下鉄3号線の操車場、修理場等の用地をニュータウン南地区東側に考えているが、これらと一体的に工業地区の形成、整備をはかることが望ましい。

3-21表 港北区における将来工業推計(約9~10年後)

業種	増加率	工場数	敷地面積	従業員数	用水量	要処理廃水量	公害関係事項
18 食料	300%	132	488千㎡	3,812人	33,260m <sup>3</sup> /d	14,811m <sup>3</sup> /d	廃水
20 繊維	61	12	147	1,131	2,451	1,737	(染色工程あれば) 廃水
21 衣服	—	(7)	(3)	88	(11)	—	騒音
22 木材	142	41	167	444	76	9	騒音
23 家具	67	40	115	639	2,670	944	騒音
24 紙製品	—	(24)	(145)	797	(10,320)	(9,816)	廃水
25 印刷	421	20	117	650	1,651	280	騒音
26 化学	133	46	385	1,659	7,123	2,616	廃水
27 石油	—	(4)	(5)	28	(137)	(48)	廃水
28 ゴム製品	—	(2)	—	—	—	—	
29 皮革	—	(1)	—	—	—	—	
30 窯業	149	29	207	1,131	1,654	296	ばい煙, (生コンがあれば) 廃水
31 鉄鋼	87	11	275	923	19,510	405	騒音ばい煙, (表面処理工程があれば) 廃水
32 非鉄金属	162	39	337	1,498	5,958	1,209	ばい煙, (表面処理工程があれば) 廃水
33 金属製品	127	190	2,168	6,883	11,634	3,442	騒音, (表面処理工程があれば) 廃水
34 機械	47	99	718	5,020	2,462	351	騒音, 廃油, (メッキ工程があれば) 廃水
35 電気機械	84	195	1,076	19,926	23,723	4,186	騒音, 廃油, (メッキ工程があれば) 廃水
36 運送用機械	58	39	317	3,077	5,309	2,809	騒音
37 精密機械	137	52	338	1,878	8,080	2,855	(メッキ工程があれば) 廃水
38 武器製品	—	—	—	—	—	—	
39 その他	—	(45)	(134)	1,117	(2,281)	(123)	
計		1,028	7,142	49,778	138,310	45,937	

3-4  
横  
京  
都  
が  
基  
公  
す  
る  
(1)  
そ  
(2)  
て  
は  
—  
き  
横  
神  
東  
名  
京  
大  
神  
北

3-4-4 緑地

横浜市都市公園面積は別表にみる通り、昭和42年1人当り1.31㎡である。これは東京都に比べれば、やや良いとはいっても他の都市に比べると可成り低い値である。建設省が基準として考えている1人当り6㎡には遙かに及ばない状態である。

公園を建設することのみによって緑地の水準を高めるのは非常に困難であり、これを補完するものとして、次の2点が考えられる。

(1) 河川敷を緑地として確保する。

川崎市においては多摩川の河川敷を緑地として確保してある横浜市においても鶴見川、その他の沿岸の緑地としての利用を検討すべきである。

(2) 生産緑地を都市緑地として位置づける。

市内には昭和40年現在、田1.4%、畑24.6%、山林32.3%の生産緑地が残されている。人口定着と共にこの比率は当然下がって来るであろうが、残された緑地についてはその利用形態、配置等について、都市構成上有機的に位置づけるべきである。港北ニュータウン区域内で予定されている農業専用地区についても、このような観点から検討すべきであろう。

3-22表 主要都市公園緑地現況

昭和42. 9.30 現在

	行政区域 内人口	都 市 公 園			都市公園以外の公園		
		箇所数	面積 ha	1人当り 公園面積 ㎡/人	数	面積 ha	1人当り 公園面積 ㎡/人
横 浜	千人 1,939	236	253.47	1.31	13	685.10	3.53
神奈川	2,606	397	398.26	1.53	75	3,173.92	12.18
東 京	8,893	1,382	791.11	0.89	36	665.09	0.75
名古屋	1,981	205	517.53	2.61	13	331.34	1.67
京 都	1,365	190	152.09	1.11	45	819.29	6.00
大 阪	3,129	312	416.94	1.33	4	27.08	0.09
神 戸	1,217	166	314.53	2.58	17	568.27	4.67
北九州	1,053	295	307.67	2.95	37	776.70	7.38

資料 観光要覧 昭43年度

### 3-5 港北ニュータウンの開発方針

#### 3-5-1 港北一帯の都市開発政策々定の背景と諸条件

既に全市にわたる都市開発政策は策定されているが、新都市計画法の施行により再検討をうけている。港北ニュータウン開発の立場から、横浜市内陸部に対する政策再検討の重点をあげれば次の通りである。

##### (1) 企業と就業者の動向

京浜工業地帯からの企業離脱とサービス業、不動産業などの発生により港北区の企業数、就業者数は次第に増加する傾向にあり（企業委資料）事業所調査にもとづいて集計すれば、13万ないし22万人に達する。

又、横浜市の事業所件数発展の動向は7大都市中横浜市が第1であり、対32年比では57.2%増、名古屋（35.7%）がこれについている。（横浜市の事業所、昭41）

##### (2) 横浜市と港北区の将来人口

横浜市と港北区の将来人口は夫々2,803,845, 552,550（昭50）と3,512,005, 842,737（昭60）と推計されている。この場合港北、戸塚、保土ヶ谷の内陸3区が増加する人口を主として受け入れ、他の諸地区は人口収容限界に達すると想定される。

(3) この過程で市街化の進展に対処する都市整備事業をもっとも広範に必要とするのは、50年までの段階である。すなわち、やや詳細に説明するならば、市街化の進展を見とおすには市内の人口、世帯の増加が各地区においてどのように展開していくか予測をすることが重要である。市内を小地区に分割すればする程将来における人口、世帯数予測の信頼度は低下するし、団地、街路建設などのプロジェクトによって予測値と異なる結果をひきおこす確率も高くなる。都心部では行政区を3~5、郊外では小学校区程度のブロックに分割して予測するのが適当と考えられる。今回は市の行政区調査室が43年4月に行なった町別の人口推計値を利用した。（横浜市の将来人口43.4）

人口密度によって市街地を次のように分類する。

(a) 人口密度20人/ha以下、農地山林に都市的土地利用が侵入しつつあるが、この段階ではまだ公園下水道街路の公共的諸施設を都市的水準で整備する必要は生じないと考えてよい。

##### (b) 人口密度20~40人/ha

一般的に宅地率が20~30%程度に達する。この間に公共的諸施設の用地を確保しておかないと以後市街地整備は極めて困難となる。

市街化区域は10年間にこの段階に達すると想定される区域を外辺部に含む必要がある。

##### (c) 人口密度40~80人/ha

戸建住宅を主とする郊外宅地では一般的に80～100人/haでほぼ宅地率は80%程度となり、いわゆる市街化の進展は一段落する。しかし最近では木賃アパートや、極小の戸建住宅が民間業者によって集中的に建設され、この程度の人口密度では、まだ空地を多く残している場合もある。しかしながら、おおむねこの程度の人口密度に達する迄に学校、公園、街路、上下水道等の都市施設の一応の整備はおえる必要がある。

(d) 人口密度80～100人/ha以上

宅地化率が70～80%に達した後、人口世帯数が安定する場合と、住宅敷地の細分化、とりこわし、たてかえによって更に人口、世帯数が激増し300人/ha以上極端な場合は、600～700人/ha以上に達し、過密化と環境悪化がすすみ、再開発を必要とするに至る場合もある。

このような判断にもとずいて横浜市北部3区の検討を行なったのが3-23表に示される。すなわち、港北、鶴見、神奈川の横浜市北部3区の町別人口密度予測を45、50、55、60の各年次について行ない、その結果を利用して、各町を上記の4段階にわけて市街化の段階を示したものである。

結局50年迄に公共用地を取得しておく必要のある地区が3459ha（居住人口、約4万人）公共施設の整備を一応行なう必要のある地区が5,259ha（居住人口約28万人）となる。

3-23表 横浜市北部3区の市街化段階別人口、面積

市街化の段階		昭和45年		昭和50年	
		地区人口	地区面積(ha)	地区人口	地区面積(ha)
1. ス開始 ロールの	鶴見区	1,027	632	1,027	632
	神奈川区	347	318	347	318
	港北区	35,517	4,554	43,119	4,291
	三区合計	36,891	5,504	44,493	5,240
2. 必要の 公共用地 取得の 時期 限度	鶴見区	3,682	104	0	0
	神奈川区	16,936	720	8,926	337
	港北区	128,718	5,046	31,200	3,122
	三区合計	149,336	5,870	40,126	3,459
3. 公備 共施 期の 限 整 度	鶴見区	25,137	407	17,899	313
	神奈川区	17,128	272	28,081	532
	港北区	73,120	1,176	235,731	4,412
	三区合計	115,385	1,855	281,711	5,259

これらの新市街地要整備地区の範囲内のかなりの面積がニュータウン開発でカバーされるが問題はニュータウンの開発で市街化の進展が加速される住宅公団事業施行区域周辺の

各地区にある。

- (4) 都市間、地方間の都市幹線網がこの地区を縦横に貫通する。千里、高蔵寺、泉北多摩の各ニュータウンがすべて、都市間流動からはなれた「行き詰り」や「脇道」の場所に立地していたのと全く異なり、港北ニュータウンを含む一帯が都市間流動の本流の中におかれる位置にある。
- (5) しかしながらニュータウンの通勤通学者の大部分を東京に輸送するには計画中のものを含めても交通機関の容量は不足している。

### 3-5-2 港北一帯の都市開発政策の方針

- (1) 港北ニュータウンはベットタウンではないし、なりえない。理由は
- (a) 都市間、地方間交通幹線の貫通により、新しい都市産業の立地、ハイウェイ産業の進出、東京都心部及び京浜工業地帯からの企業離脱などによって、横浜市内陸部に数多くの企業が発生、進出する。港北ニュータウンはこのような企業集中地域における大規模プロジェクトである。
- (b) 東京への通勤輸送力に限界があり、ニュータウンをはじめとして、一帯の居住者は上記の横浜市内陸部の諸企業の就業者によって大部分が占められるに至るだろう。
- (2) しかしながら当初は東京よりの流入人口（市全体で約22%、昭39）による都市混乱の進行は重大な問題であり、それに対する地域防衛的政策が必要である。すなわち
- (a) ニュータウン開発による需要の吸収
- (b) 区画整理
- (c) 調整区域の指定による市街化の抑制
- (3) ニュータウンによる吸収効果を考えるならば、次の方針をとることが必要である。
- (a) ニュータウンにおける住宅、宅地供給タイプを多様化して、港北各地区一帯に増加する各住宅宅地需要者層を吸収すること。
- (b) 公団開発のテンポはゆるやかな方がよい。

いずれにせよ、当初の間港北ニュータウンは東京のベットタウンであるという性格をおびることは避けえないと思われる。単純な住宅、宅地供給タイプで急速に開発すると東京のいわゆる団地志向型階層を多量に吸収する結果、想定をはるかにうわまわる港北一帯の人口増加の上積をまねくことになるだろう。

- (4) 近い将来の産業進出を考えれば港北一帯に市が構想している土地利用計画は消極的であるといわざるをえない。新産業用地を考慮した構想をもって臨むべきである。

当地区はじめ横浜市、川崎市の内陸部に対して、都市間自動車道路に依存しながら、多くの企業が進出するであろうという見通しが立つことは既にのべたところである。

東京、横浜、京浜工業地帯から離脱しながら拡大する企業や地方より進出する企業の進出件数は増加しつつある。（企画委資料参照）

この傾向は更に強まるだけでなく、新しいタイプの都市産業が、ハイウェイ施設という形態をとって数多く発生立地することは確実である。それらの諸産業の主たる立地要因は次の通りである。(将来の可能性も含む)

- (a) 地方間、都市間の幹線交通網へのアクセスが良好
- (b) 東京の集積に至近で交通が便利である
- (c) 横浜および京浜工業地帯の集積に至近で交通が便利である。
- (d) 首都圏内陸の産業集積に交通が便利である。
- (e) 横浜港に近くて交通が便利である。
- (f) 羽田空港に近く交通が便利である。
- (g) 東海道メガロポリスの重要箇所に位置している。
- (h) 環境条件(特に従業員の生活環境)が極めて良好。
- (i) スペースが豊かである。
- (j) 首都圏の電力、ガス等のエネルギー供給幹線に近い。

新しい都市産業として情報産業、住宅産業、公害、衛生などの環境設備関係産業、都市の建設維持の関連産業、サービスレジャー産業などが一般にはあげられている。これらのいずれが当地区に進出してくるのか今は予測しうる段階ではないが、その進出の形態は当分の間、次にあげるハイウェイ施設という形をとるであろう。

ハイウェイ施設は自動車時代の到来に、公共機関、民間企業が自動車交通網による市場の拡大を求め、また自動車および乗客、運転者をサービス対象として、時には新しい産業部門を起して対応する結果、幹線道路を軸としてその沿道に多くの企業施設を立地させる。これらは沿道にはげしい土地、建物利用変化をひきおこすが、企業施設の多くが幹線道路の交通流と都市の既存集積の双方に依存しつつ、サービスする為にハイウェイ施設が主として発生するのは幹線道路沿道の中、中心市街地に近い部分からである。

ハイウェイ施設を経営する企業を産業部門別にみれば、商業、倉庫業、製造業、観光産業、サービス業などからなるが、このような既存の分類にくみ込まれられないものが次第に多くなってきている。自動車交通に依存し、自動車交通流にサービスするハイウェイ産業ともいべきものであろう。

地域制の指定においても幹線道路沿道地区の区画整理などの造成事業に際しても、ハイウェイ施設に対して特別の考慮が払われることの必要性を強調しておきたい。

ハイウェイ施設の種類として現在迄、沿道に出現しつつあるものを一応整理してみると

- (a) 自動車そのものに関するもの

自動車販売、修理、部品販売、中古車展示販売、自動車解体

- (b) 交通流にサービスするもの

ドライブイン、レストラン、売店、モーター、休憩所、ガソリンスタンド、洗車、修

理サービス

(c) 交通の便利さによって、運輸、倉庫業を行なうもの

トラックターミナル、トラック車庫、荷のつみかえ場、集配場、運転手交代、休憩、宿泊施設、ビール、酒、飲料倉庫、冷凍倉庫、他各種倉庫、バス車庫

(d) 交通の利便さとスペースを求めて立地するもの

- 1. 印刷工場機械工場、電機工場、 etc.
- 2. 建材倉庫おき場、建設機械置場、修理、建設組立て工場（プレハブ工場など）、生コン、ヒューム管等製造工場
- 3. 雑貨、衣料、薬品、電器、食品などの卸業、生鮮食品市場、
- 4. 農業機械修理販売、集荷場、肥料、飼料倉庫、穀物倉庫、アグリビジネス
- 5. デパートの配送センター

(e) その他

スーパーマーケット、スポーツレジャー施設、警察、消防はじめ官公署、電力、ガス水道会社のサービスプラント、銀行、保険会社、学校、研究所、住宅団地

その他、情報の流通とバランスのとれた人と物の流通性能を要求する新都市産業が次第に多く出現するに至ると考えられる。

(5) 港北のみならず、全市域に対して、フィジカルプランニングとしての住宅政策をたてるべきである。

(6) 大都市環境の保全と防災的配慮から、調整区域内に限らず大規模な空地进行を保存整備すべきである。これらのスペースは広域的に必要となるものであって、市よりも、むしろ県と国が広大なスペースの取得の責任をもつべきものである。

3-5-3 港北ニュータウンの特徴的性格と開発の政策

(1) 当初の間は東京人口のスプロールに対する地域防衛策を基軸とするが、ニュータウン内外の港北区はじめ横浜市内陸部における企業、就業者数の増加により、いわゆるベッドタウンではありえなくなる。

(2) それらの企業は都市間、地方間交通幹線網に沿って立地するハイウェイ施設の形態をとるものが大部分であり、その中には情報産業、住宅関連産業、都市環境施設をはじめとする新しい都市産業の占める比重が次第に大きくなって行くであろう。

(3) このような傾向を次第に強めつつある横浜市内陸北部一帯に投入される大規模プロジェクトとしての港北ニュータウンは東京はもとより、横浜とも密接な関係をもちながらも、一定の独立した性格をもつ都市複合体（Urban Complex）となる。

(4) ニュータウンを中心とする交通体系は開かれたパターンをとり、広域的な幹線はいうに及ばず、主街路は東は臨海部に西は田園都市線沿線から町田方面に、北は川崎市内陸部、南は横浜市都心部に迄キャッチメントエリアを拡げるべきである。

市営地下鉄が重要な意味をもつことは改めてのべる迄もないことである。

- 休憩,
- (5) ニュータウンのセンターは従来のマンモスベッドタウンのセンターのように居住者の日常生活の需要に応えサービスを行なうものに加えて、上記の新しい都市産業群が近い将来その姿を明らかにした段階でそれらのシステムが必要とするものを広域センター (Regional Center) としてもつことになる。

ど),

広域センターには行政関係施設や民間企業の施設も收容されるが、主力となる新産業の業種と規模を予測することは出来ない。しかし、インダストリーカビジネスかといえはビジネスに近い高次の産業でありオフィスビルや校舎、研究所等に近い建築形態に入るだろうし、工場程には一企業当りのスペース需要は大きくはないであろう。

- ガス
- (6) 港北一帯に住宅立地選定の志向性をもつ市民の各層に住宅が供給できるよう、住宅の供給方式は多様であり、建築形式は多彩であることが望ましい。その為に必要なことは

- 美が次
- (a) 公営住宅を公団事業区域内外のニュータウン内に多量に建設すること。
- (b) 公団事業区域内外のニュータウン内の民地に多彩な住宅建設を促進すること。ここにニュータウン建設に対する市民参加の重要な課題の一つがある。

- にてる
- (7) ニュータウン内の公団住宅は次の理由により長期間かけて建設することが望ましい。

- すべ
- (a) 横浜市内陸部に対する企業立地による住宅需要の発生とテンポを合せる。
- (b) 住居水準や環境施設水準が低いままに急激に開発される結果、ニュータウンの都市環境は低劣なまま固定化し、周辺一帯の都市複合体の形成にダイナミックに対応できない事態をさけること。

- 県と
- (c) 賃貸を主とする公団住宅の多量建設は東京よりの流入人口の増加をまねき、港北区に予想される将来人口に更に上積を加えることになろう。又この場合

- ン内
- (d) 通勤輸送手段の整備拡充が間に合わない。
- (e) 小中学校施設を主とする市の財政負担が過重となる。

- ドタ
- (8) ニュータウンの開発は上記のように適切なテンポですすめられ、しかも可能な限り高密度であることが、ニュータウン周辺の港北一帯の市街化のテンポをスローダウンする上で好ましいが、収容人口とバランスのとれた公共的諸施設のスペース需要の増大があつて事業区域内では25万人程度が限度である。

- をと
- とす
- ジェ
- も,
- (9) 新しい産業を擁するニュータウンとなる為に、マイクロウエーブ等の情報伝達網の幹線をニュータウンにひきこむことが重要である。

§ 4 計画条件の検討 — 定着人口並びに土地利用

4-2

4-1 '68 学会原案との関連

4-2-

今年度の作業は、下記のような情勢の変化によって、土地利用の構想について検討した。

計

4-1-1 行政的状況の変化

構

(1) 事業区域が決定した。

定

昭和44年5月、官報告示により、用途地域、事業区域が決定した。

(2) 開発区域内都市計画街路3本が計画変更された。

(3) 新都市計画法が施行された。

(4) 農業専用地区の構想が固まり、予定地として区域内に約420haが画定された。

4-1-2 事業面での状況変化

(1) 事業区域は、日本住宅公団施行土地区画整理事業として、横浜北部新都市第一地区約554ha、同第二地区770ha事業年度は第一、第二地区共に昭和44年度～昭和52年度に確定した。

(2) 日本住宅公団が用地買収を開始し、最終的な買収率が36%となった。

(公共、保留地合算減歩率35%を暫定的基準として検討することとなった。)

4-1-3 計画面での状況変化

(1) 仮称東京～厚木線、仮称第2外郭環状道路の2本の幹線道路について、その内容が明確になってきた。

以上のような状況の変化の上に立って、計画条件の検討を行なった。今年度はさらに次の点を作業の主要な点と考えている。

(1) 広域の見地からの港北ニュータウンの性格づけ

- ・横浜市営高速度鉄道ルートの見直し
- ・横浜市の都市計画街路の見直し
- ・広域的業務、商業核形成の可能性の検討
- ・工業、流通施設立地の検討
- ・周辺土地利用及びニュータウン計画との調和の検討

(2) 事業プログラム、スケジュールプランの検討

- ・ニュータウン建設によって横浜市財政に及ぼす影響
- ・公共施設整備水準の検討と事業費の検討
- ・事業計画、人口定着等のスケジュールプランの検討

開

発

地

区

農

その他

合

4-2 定着人口の検討

4-2-1 計画人口

計画対象地域、現在人口は約35,000人と想定されているが、これを後述の土地利用構想に基づいて、開発地区250,000人、合計で350,000人を計画人口とする。想定した定着人口の内訳は次表の通りである。

4-1表 人口想定表

			住宅用地	密度	人口	備考
開 発 地 区	公 団 第 一 ( 北	中高層	ha 91	ネット人/ha 490	人 44,200	
		公団地	22	160	3,500	
		民地	169	300	50,250	
		小計	282		97,950	
	北山田第一		27	300	8,100	
	公 団 第 二 ( 南	中高層	114	490	55,400	
		公団分	28	160	4,400	
		民地	255	300	75,950	
		小計	397		135,750	
	勝田		14*	グロス 400	5,800	*総面積 建築局資料
その他		8	300	2,400		
計		752		250,000		
農専地区			83	180	15,000	
その他の地区			472	180	85,000	
合計					350,000	

人口の推計に当っては、次の様に条件を設定した。

(1) 面積について

(a) 公団開発地区については、土地利用構成表の住宅用地面積に基づき、センターゾーンの専用商業スペースを公団、民間用地から差引いてある。

(b) 北山田第1：総面積 38 ha  
道路 25% 公園 3%とする。

$$38 \times (1 - 0.25 - 0.03) = 27.36 \text{ ha}$$

(c) その他：総面積 15 ha

川和高校 3.8 ha

宅地率 72% とする

$$(15 - 3.8) \times 0.72 = 8.06$$

(d) 農専地区：将来構想に従って農専予定地区の住居地区への転用、その他の地区の中の農業用地としての利用を考慮した面積である。

(2) 密度について

(a) 公団開発地区の民有地の来住人口は京浜工業地帯、横浜市心及びニュータウン区域周辺の才2才3次産業人口の住宅需要層との関係、また供給主体側である民有地の土地所有状況、供給条件との関係により変動するが、ここでは次のような内容をもつものと仮定した。

	人口密度(ネット)	戸当り人口	戸当り地積	備 考
持 家	160人/ha	4.2人/戸	265 m <sup>2</sup> /戸	1. 持家、貸家の戸数比は3：7とする
貸家連続建独立建	570	3.8	66	2. 「連続建・独立建」とアパートの比は1：2とする。
ア パ ー ト	600	2.0	33	3. アパートの戸当人口は準世帯も含む
計	300	3.5	120	

(b) 公団開発地区内の宅地分譲及び中高層住宅の人口密度は公団の実績によった。ただ中高層住宅については公団の実績は450人/haであるが、駅周辺や中心地区を高層高密度地区に計画するためその分だけ高密度になっている。

(c) その他の地区は公団開発地区と比較すると既に用地が細分化され、住宅地として利用している現住人口が多い、そうでないところは地下鉄駅までの距離が比較的遠いために「持家」「借家」の戸数比は公団開発地区の民有地の戸数比と逆転すると考えられる。

4-2-2 人口計画上の問題点

人口計画を行なう上で多くの問題点が残されており、それらを総合的に再検討すべきであるが、主な点は以下の通りである。

(1) 地域開発政策よりの検討

(a) 港北一帯の地域開発政策の面からみて、ニュータウンにどれ位の人口を吸収すればよい

か。

(2) 市の財政負担よりの検討

今回の試算では昭和62年で市支出が平常時並みにもどって来る。その時の人口は公団開発地区内18.7万人、公団地区外5.8万人、計24.5万人となっている。

(3) 住宅政策よりの検討

地価を一定とすると家賃は人口密度に比例する。従って入居者の階層として、どの層をねらうかによって、家賃支出額が変わり、人口に影響してくる。

4-2-3 入居可能階層

港北ニュータウン区域内における、日本住宅公団開発地区に建てられる住宅について、用地の取得価格、住宅建設費単価を以下の範囲内において想定し、入居世帯の収入と住宅建設費の関係を住宅供給側から検討してみる。

- (1) 平均宅地価格 2.4~2.7万円/㎡ (8~9万円/坪)(処分価格)
- (2) 住宅建設費単価 2.8~3.0万円/㎡ (9~10万円/坪) (中層住宅)
- (3) 1戸当り住宅面積 53㎡, 60㎡, 66㎡
- (4) 1戸当り宅地面積 83㎡, 100㎡, 133㎡, 200㎡, 265㎡

4-2表 1戸当り住宅建設費

			149万円~159万円	168万円~180万円	185万円~198万円
			住 宅 面 積		
			53㎡	60㎡	66㎡
宅地面積	83㎡	348万円~383万円	367万円~404万円		
	100	289 ~ 429	408 ~ 450	425 ~ 468	
	133		487 ~ 539	504 ~ 557	
	260		648 ~ 720	665 ~ 738	
	265		803 ~ 896	820 ~ 914	

公団賃貸住宅について

家賃/建設費=7.57%と仮定すれば、収入資格は家賃の4倍であるから、

$$\text{建設費} \times 7.57 / 100 \geq \text{収入} \times 25 / 100$$

$$\text{建設費} \leq \text{収入} \times 3.3 \quad \text{--- (1)}$$

- (a) 1戸当平均宅地規模83㎡, 1戸当り住宅建築面積53㎡とした場合、上表から、宅地費199~224万円、建築費、149~159万円、従って建設費は348~383万円であるから

$$(1) \text{式より, } (348 \sim 383 \text{万円}) \leq \text{収入} \times 3.3$$

$$\text{収入} \geq 104 \sim 116 \text{万円}$$

- (b) 1戸当り平均宅地面積100㎡, 1戸当り建築面積60㎡とした場合、用地費240

～270万円，建設費168～180万円，建設費408～450万円となる。

$$(1) \text{式より, } (408 \sim 450 \text{ 万円}) \leq \text{収入} \times 3.3$$

$$\text{収入} \geq 136 \sim 150 \text{ 万円}$$

この結果，従来の公団賃貸住宅に入居可能な所得（収入）階層は，104万円（8.7万円／月）以上の階層でなければならないこととなる。

住宅需要，（住宅難世帯）の推計から，このような公団開発住宅に入居可能な階層は，43年東京都住宅需要実態調査では，16%，41年神奈川県住宅需要実態調査では，8.9%の住宅難世帯に該当するにすぎない。ただし，いわゆる共稼世帯の所得階層については，この比率に含まれていないので，その分を考え合わせれば，幾分入居可能階層の比率が変わる。

#### 4-2-4 就業・就学人口の想定

##### (1) ニュータウン居住者の構成

ニュータウン居住者の構成を次の通り想定した。

4-3表 居住者構成

	構成比	実数	備考
総人口	100.0	350,000	
就業者	50.0	175,000	{ 地区外就業者70% 122,500人 地区内就業者30% 52,500人
3～5才	5.4 (7.4)	18,900 (28,300)	
6～11才	10.9 (12.9)	38,200 (45,200)	
12～14才	5.5 (6.3)	19,300 (29,200)	
15～17才	4.9 (5.4)	17,100 18,800	{ 進学率 90% 15,390人 地区外通学 10% 1,540人 地区内通学 90% 13,850人
65才～	6.0～8.0	21,000 ～28,000	

( )はピーク時

##### (2) 昼間就業者

ニュータウンにおける昼間就業者数は約100,000人とした。以下の各種の推計をもとに想定したものである。

##### (a) 市内夜間人口一昼間就業者による

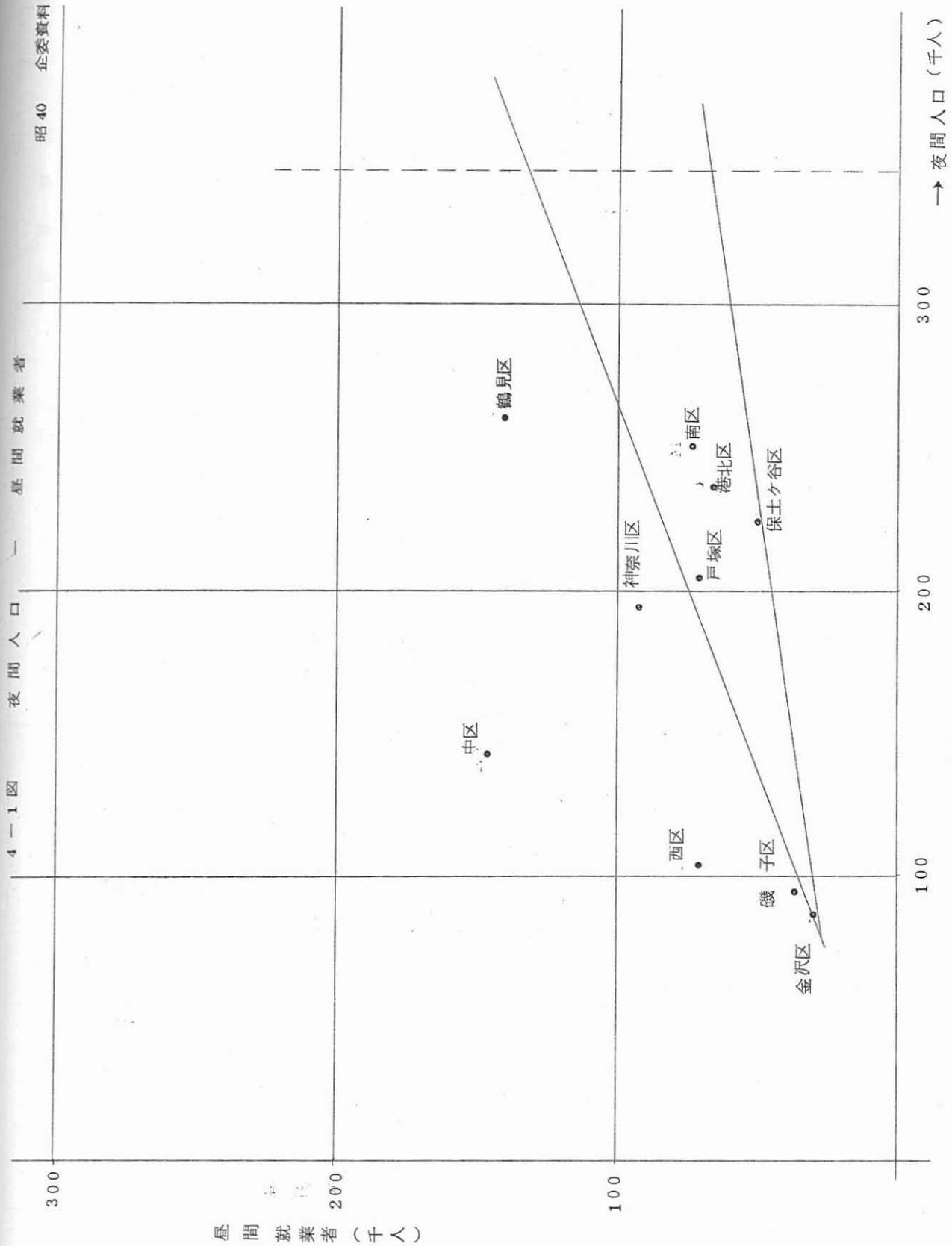
昭和40年の区別夜間人口一昼間業者の比は図の如くなっている。最も就業者率の低

い金沢，保土ヶ谷区並みだとして港北ニュータウン夜間人口35万人に対し，約70,000人である。又同じく市の副核として考えられている戸塚区の率が0.338で，この割合でも11万8千人である。

$$350,000 \times 0.338 = 118,300 \text{人}$$

8.7万

置は，  
では，  
ついで  
の比



とも

低

(b) 港地区就業者数より

先に将来の港北区就業者数を 132,000~224,000人と推定したがこれは新横浜駅前，港北ニ  
ュータウン，多摩田園都市，を中心として配分されるであろう。

港北ニュータウンの集中率を 30%，40%，50%とすると  
それぞれ，39,600～ 67,200人

52,800～ 89,600人

66,000～112,000人，となる。

(c) 流出—流入比より

ニュータウン就業者のうち，地区内就業30% 52,500人，地区外就業70%  
122,500人としたが，流出—流入比を 0.4，0.5，0.6とすると，それぞれ次のよ  
うになる。

$$52,500 + 122,500 \times 0.4 = 101,500$$

$$52,500 + 122,500 \times 0.5 = 113,750$$

$$52,500 + 122,500 \times 0.6 = 126,000$$

c. f 流入人口/流出口

鶴見区	1.028
神奈川区	0.912
西区	1.467
中区	4.318
南区	0.332
保土ヶ谷区	0.268
磯子区	0.471
金沢区	0.596
港北区	0.483
戸塚区	0.381

資料 口調 昭和40  
通勤・通学者

(d) 世田ヶ谷，杉並，練馬3区の昼間就業者対夜間人口比はいずれも 0.26である。

$$350,000 \times 0.26 = 91,700人$$

(e) 地区内施設の積み上げによる

施設計画より昼間就業者を推計すると次の通りである。

業務関係	16,300
小売関係	15,600
飲食関係	3,200
教育関係	5,000
公共・公益施設関係	3,100
計	43,200

地

開  
発  
地  
区

農  
業  
専  
用  
地  
区

そ  
の  
他  
の  
地  
区

この外卸引き、医院業若干増加があるが、

産業構成比 1次：2次：3次＝1.2：3.3.9：6.6.9として全就業者を求めると

$$43.200 \div 0.669 = 64.600 \text{人}$$

4-4表 地区区分表

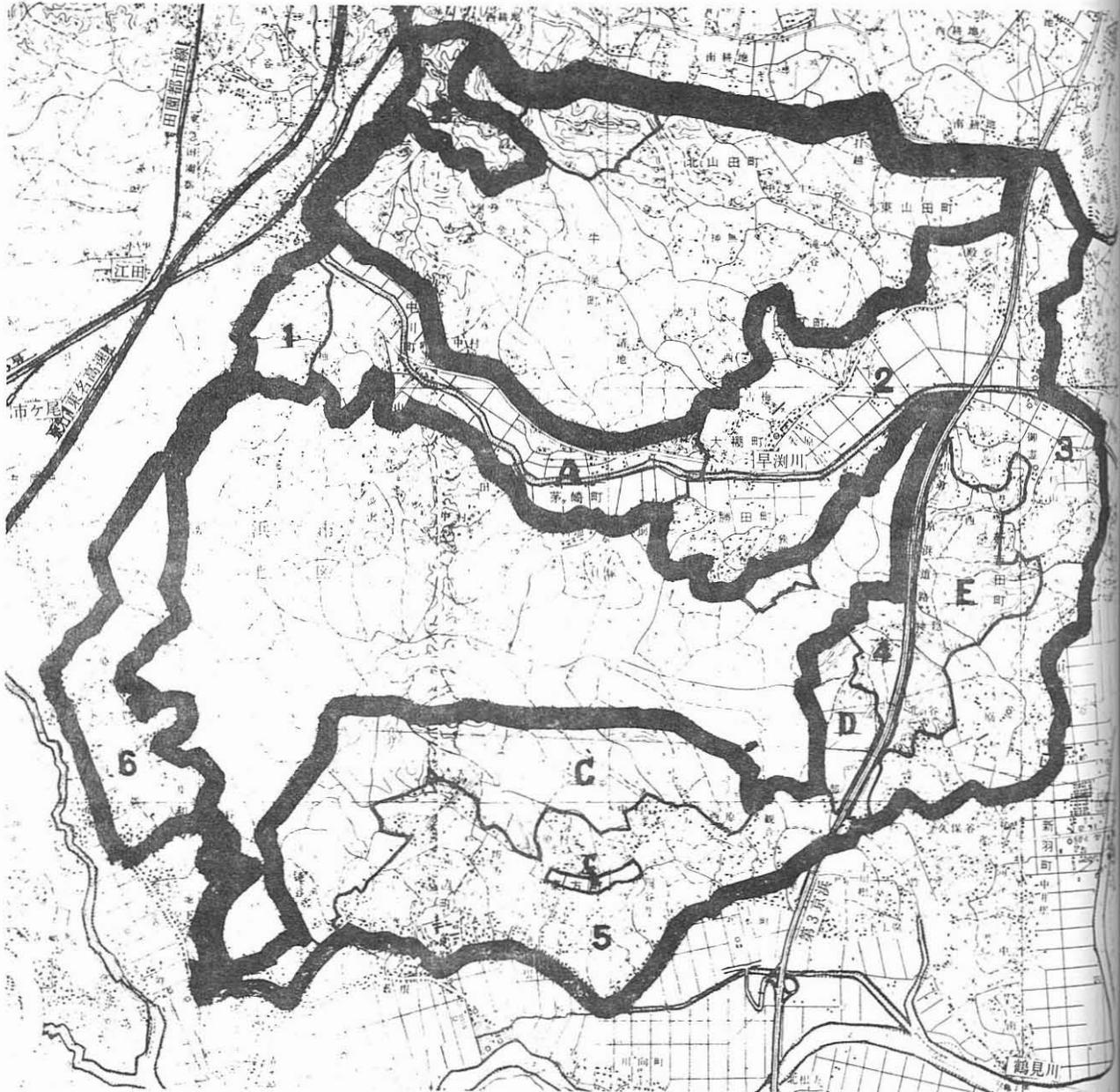
地区		面積	性格	将来構想
開発地区	北部地区	592 ha	全体として山林、農耕地であるが、東側で第三京浜国道に接している。この地区で、工場、住宅等のスプロールが若干始まっている。西側は田園都市線沿線の住宅地開発地区に接し、宅地化が顕著である。	共同住宅を軸とした、高密度な住宅市街地とする。商業、業務、文化、福祉、娯楽施設の集積した港北地域のセンターを形成する。
	南部地区	799	全体として山林、農耕地である。北側中央に、勝田団地の開発があり、その周辺地域で活発な市街化傾向がみられる。東側は、田園都市線沿線宅地開発地区に接している。西南側で第三京浜国道に接し、工場、流通施設の立地がみられる。	
農業専用地区	地区 A	115		最も都市的ポテンシャルの高い地区となろうが、将来共緑地として農地又は施設公園とする。もしくは開発する場合は徹底的に高度利用する。
	地区 B	25		地区(c)と同様都市農業ゾーンとして緑地にとどめる。
	地区 C	177		地区(5)と一体として都市農業ゾーンとする。農業菜園、観光農業として緑地にとどめる。
	地区 D	25		地区(4)と一体として都市農業ゾーンとする。
	地区 E	78		当面農業地区として扱おうが、開発のポテンシャルが高まった場合は地区(3)と一体開発する。
その他の地区	地区	26	田園都市線、東名、国道246と近く在田区画整理地区に隣接しており、開発の圧力の最も高い地区である。	東急では在田をビジネスセンターにするという情報もあり、業務、情報流通大型ショッピングの立地最適地となろう。
	地区 2	217	早瀬川兩岸の低地であり、出水も間々みられるが、鶴見川からの工業スプロールの波をかぶり、工業、研究所の立地を既にみている。	当面、調整区域とするが、将来はA地区に隣接した方は施設公園、東側は軽工業、流通、その他の都市サービス用地に転用する。
	地区 3	184	スプロールの圧力が最も強い地区である。放っておけば、混合市街地となる地区である。	地区(E)と一体として、新横浜駅前業務地区の後背住宅地又は研究関係施設用地として整備する。
	地区 4	19		地区(D)と一体として農業地区の再編成を行なう。
	地区 5	210		農専地区(C)と一体として、農家集落の再編成を行ない、全体として農業地区として残す。
	地区 6	62	鶴見川に隣接しており、工業内陸化の影響を最も強く受ける地区である。都計街路1.2.3.号線が地区を縦貫し、東名とのインターも構想されている。	市域的な交通のジャンクションとなるので工業、倉庫、その他物的流通施設地区とする。北部は開発地区と併せて住宅地とする。

4-3 土地利用構想

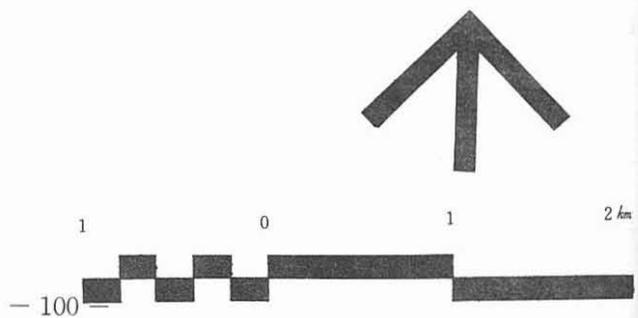
4-3-1 地区々分

地区々分については港北ニュータウン計画概要(昭和44.3)による開発地区、農専地区、その他の地区の区分をもとに次図の如くした。

各地区の性格、将来構想は別表の通りである。



4-2 図 地区区分図



4- :  
ニ  
も  
(1)  
(2)  
と  
(3)  
シ  
(a)  
(b)  
(c)  
1  
(4)  
反  
(5)  
(6)

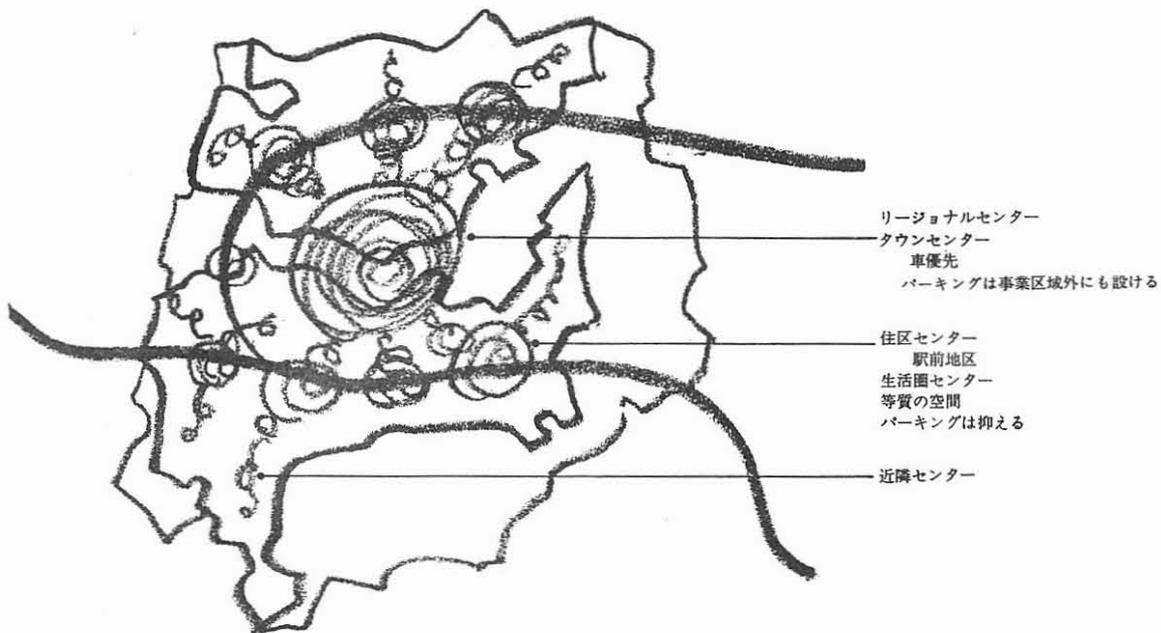
#### 4-3-2 土地利用のすぢだて

土地利用については前年度学会原案の構想を引きついで、それに状況の変化を織り込んだものであるが、今年度特に強調しようとしたのは下記の点である。

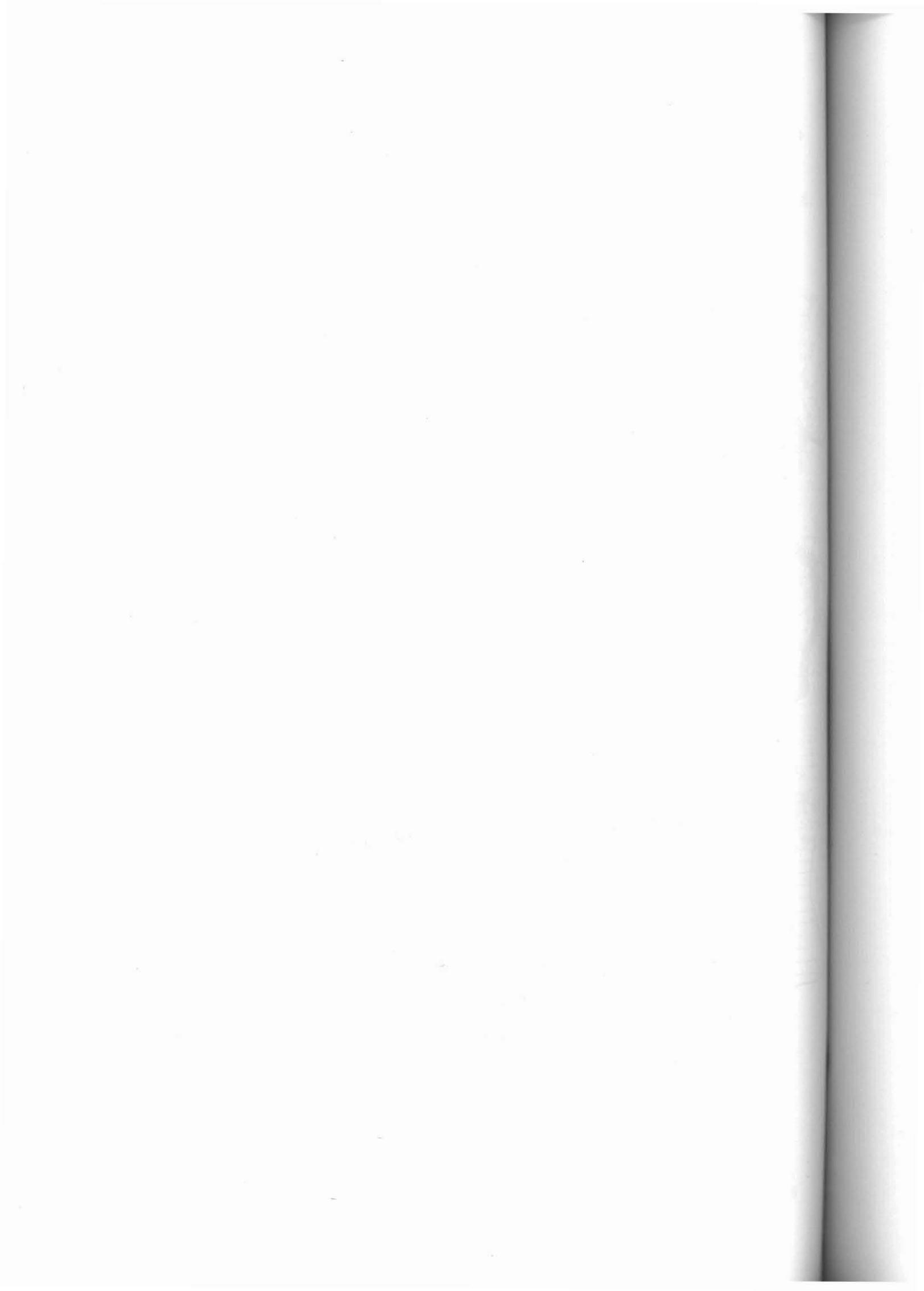
- (1) 横浜市中心部を始めとする市域全体の都市構成との関連を検討する。
- (2) 開発地区、農専地区、その他の地区の有機的結合をはかり、駅中心の6~7個の住宅地としてではなく、全体として都市体系を備えた地域とする。
- (3) 自治体ニュータウンとしての特色、土地のポテンシャルの評価から、リージョナル・センターとしての特色を出した。
  - (a) いわゆる東海道ベルト地帯に位置しており、広域的幹線交通網がはりめぐらされているので、その inertia を積極的にとり入れて広域的施設を立地させる。
  - (b) 横浜市として内陸北部の拠点となるべき地区は他に適地もないし、当地区を積極的に育成すべきである。
  - (c) 開発利益を高め、これを吸収する為には集積を強化すべきである。

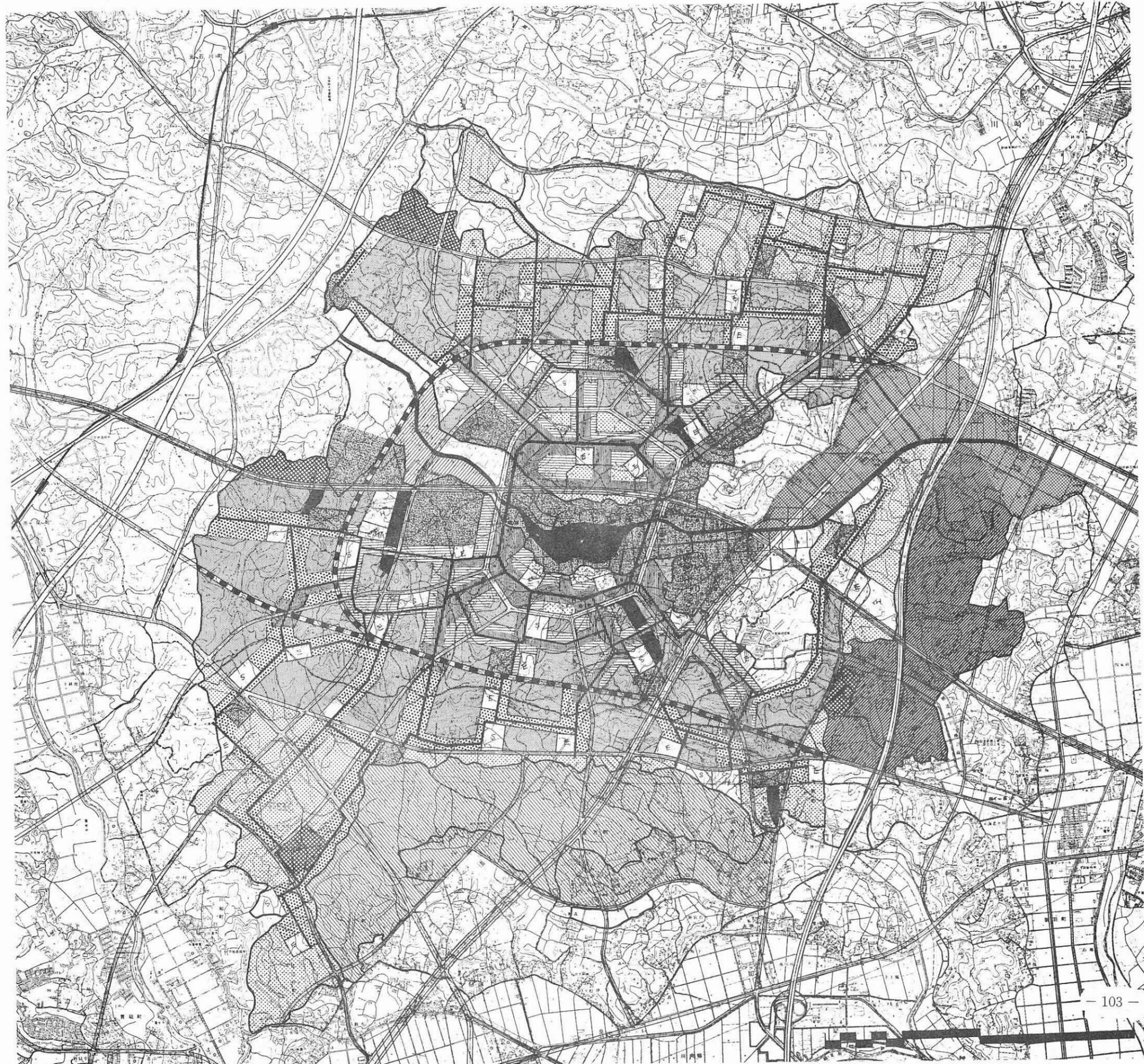
この意味でニュータウン居住者をベースとしたセンターを形成し、その発展型としてのリージョナル・センターを計画する。
- (4) 農専地区、中央公園、スポーツ公園を緑のノードとして、グリーン・マトリックスを形成する。
- (5) 地区の段階構成は次の通り3段階とする。

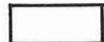
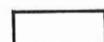
4-3 図地区構成シエーマ

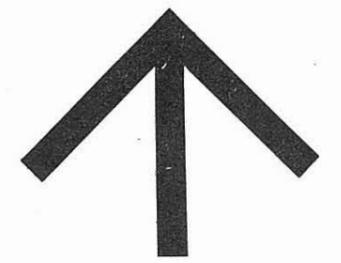


- (6) 以上を開発段階及び成熟の段階に応じて柔軟に対処出来るように形態を検討した。





-  商業地区 (公)
-  " (民)
-  中高層 (密) 住居地区 (公)
-  低中層 (密) 住居地区 (民)
-  低層 (密) 住居地区 (民)
-  学校 (小・中・高)
-  地区・中央・スポーツ・公園
-  中央病院
-  サービス施設
-  調整池
-  住民地区
-  農業専用地区
-  研究所地区
-  サービス工業地区
-  日曜農園
  
-  幹線道路
-  地下鉄
-  歩行者路



4-4 図 港北ニュータウン将来構想図

ニュータウン将来土地利用構想

将来構想に基いて、ニュータウンの土地利用構成を想定すると大よそ次の通りとなる。

4-6表 港北ニュータウン将来土地利用構成

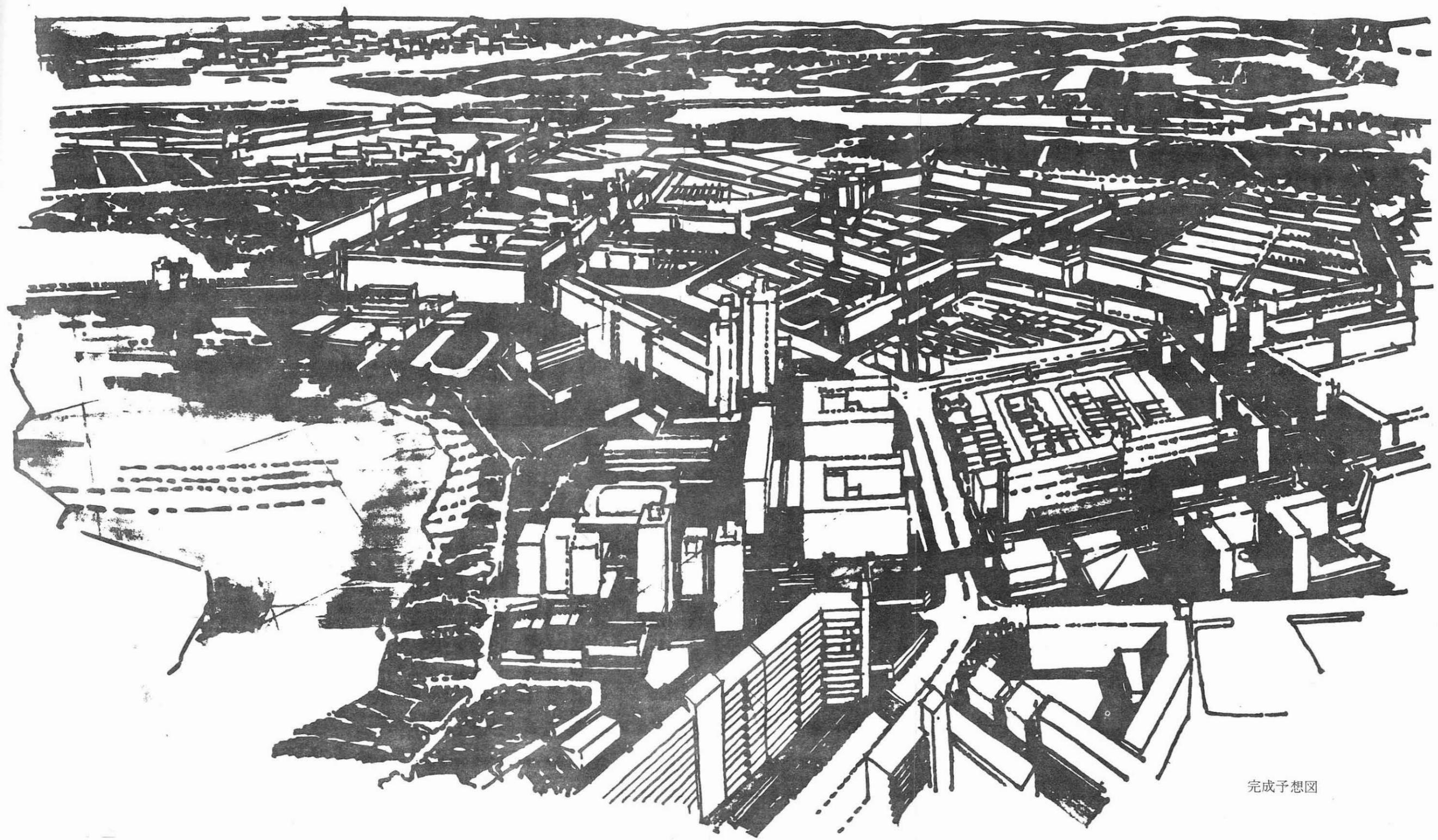
単位 ha

	開発地区	農専地区	その他の地区	小 計	備 考
交 通 用 地 { 幹 線 街 路 道 { 鉄 道	* 296 21.27	22 5.23	60 8.3449	378 14.940	* 住区サービス 街路を含む
施 設 用 地	198 14.23	* 87 20.71	* 19 2.6425	304 12.01	* 研究所+住宅 コンプレック ス用地を含む
住 宅 用 地	751 54.0 53.98	54 12.88	466 64.81	1,271 50.23	
公 園 ・ 緑 地	* 146 10.49	* 89 21.79	21 2.92	256 10.11	* 暮地公園, 施設 公園を含む
工 業 ・ サ ー ビ ス 用 地	0	0	77 10.70	77 3.0434	
農 業 用 地	0	168 40.00	76 10.87	244 9.844	
計	1,391 100.0	420 100.0	719 100.0	2,530 100.0	

54.980 16.600 28.418  
55.0 16.6 28.4

4-5表 公団事業区域土地利用構成表

種 目		南 地 区		北 地 区		計		備 考	
公共用地	道 路	幹 線 道 路	56.8 <sup>ha</sup>	%	45.0 <sup>ha</sup>	%	101.8 <sup>ha</sup>	%	
		住区サービス街路 (ペDESTリアン)	81.8 (135)		54.7 (115)		136.5 25.0		
		小 計	152.1	19.8	111.2	20.0	263.3	19.9	
	鉄 道	3 号 線	12.6				12.6		
		4 号 線	4.5		7.9		12.4		
		小 計	17.1	2.2	7.9	1.4	25.0	1.9	
	水 路		22.7	3.0	17.0	3.1	39.7	3.0	
	公園・緑地	中 央 公 園	17.0				17.0		
		地 区 公 園	17.3		11.0		28.3		
		近 隣 公 園	27.0		20.0		47.0		
そ の 他 <sup>墓地</sup>		4.5		スポーツ公園9.8		14.3			
小 計	65.8	8.6	40.8	7.4	106.6	8.0			
計		257.7	33.5	176.9	31.9	434.6	32.8		
公益的施設 用 地	教育施設	幼 稚 園	15.0		10.5		25.5		
		小 学 校	30.0		21.0		51.0		
		中 学 校	18.0		14.0		32.0		
		高 校	12.0		8.0		20.0		
	小 計	75.0	9.8	53.5	9.7	128.5	9.7		
	行政管理 施設	市 関 係	0.8		0.2		1.0		
		県・国関係	3.8		0.2		4.0		
		公 団	0.3		0.2		0.5		
	小 計	4.9	0.6	0.6		5.5	0.4		
	文化・厚生 施設	文 化 施 設	1.8		3.6		5.4		
		医 療 施 設	3.1		10.2		13.3		
		社会福祉施設	2.8		5.5		8.3		
		小 計	7.7	1.0	19.3	3.5	27.0	2.1	*住宅用地 含む
商業・業務 施設	中心地区施設	8.0		8.0		16.0			
	分 散 施 設								
小 計	8.0	1.0	8.0	1.4	16.0	1.2			
都市サー ビス施設	供給処理施設	16.2		11.3		27.5			
	交 通 施 設	3.0		2.2		5.2			
	小 計	19.2	2.5	13.5	2.4	32.7	2.5		
そ の 他									
計		106.8	13.9	86.9	15.6	193.7			
住 宅 用 地	公 団 住 宅 市 営 住 宅 民 間 住 宅	公 団 住 宅	142.4	18.4	113.0	20.3	255.4	19.2	
		市 営 住 宅							
		民 間 住 宅	255.1	33.1	169.2	30.5	424.3	32.0	
	小 計	397.5	51.7	282.2	50.8	679.3	51.3		
そ の 他									
計		770.0	100.0	554.0	100.0	1,324.0	100.0		



完成予想図

4-3-3 土地利用の詳細

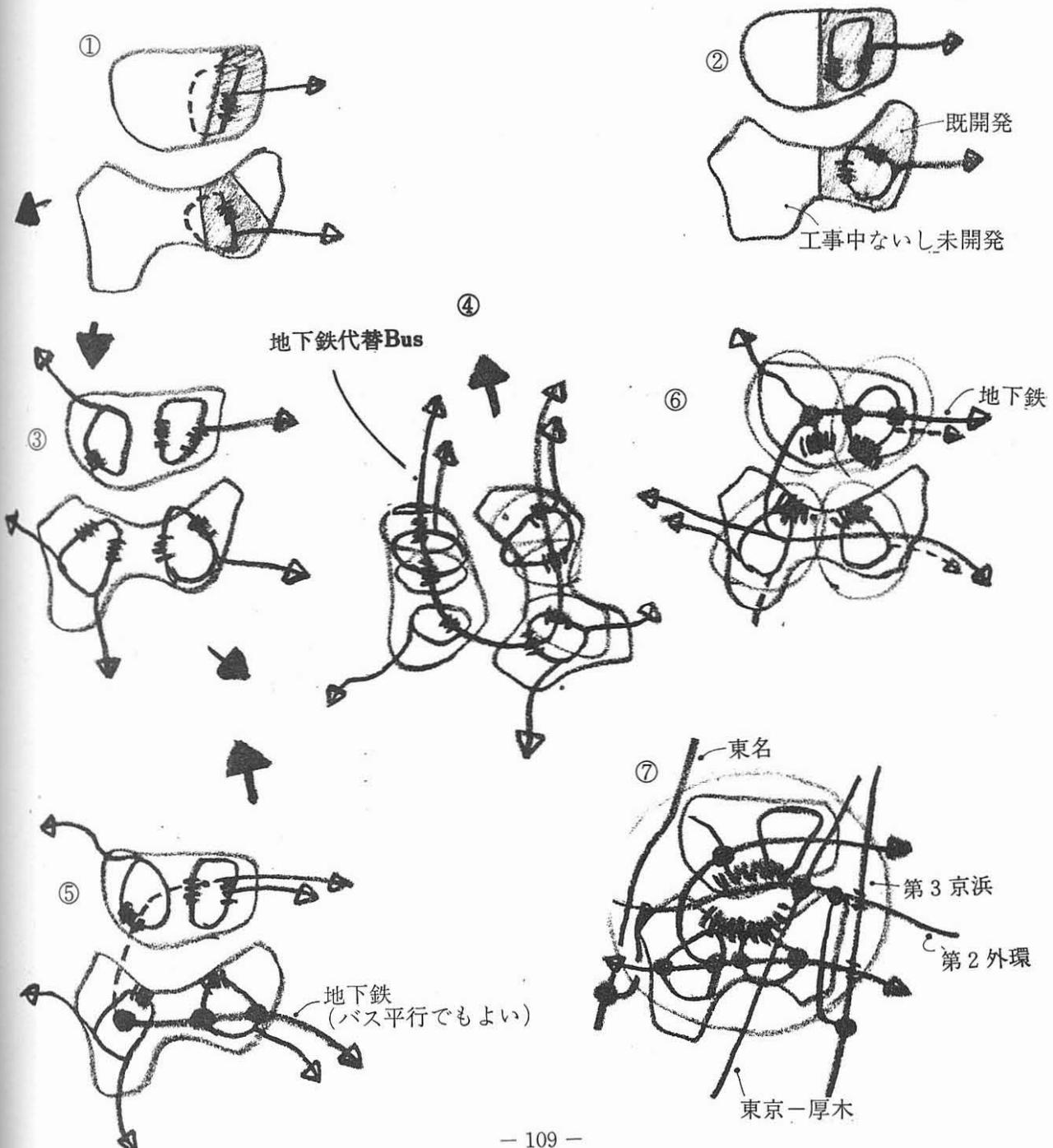
(1) ニュータウンの発展段階

この開発は、その開発段階および熟成の段階に応じて異った空間構成のパターンをとると思われる。すなわち

1. バスの段階
2. バス+地下鉄の段階
3. バス+地下鉄+広域幹線道路の段階

の3つの段階である。

4-6図 ニュータウン発展段階シエーマ



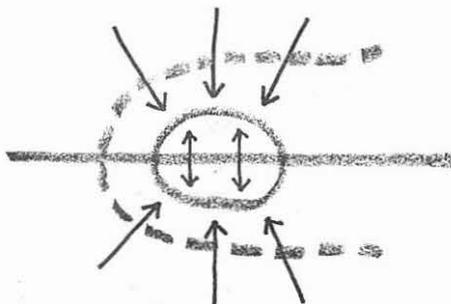
(2) リージョナル・センター

位置：既に述べた如く、リージョナル・センターは早淵川農専予定地区を挟んだ形で考  
える。

リージョナル・センターをここにおき、それによって事業のイメージアップややりやすさ  
(市にとって、現在のところ事業者にとってでない)にプラスのあることは疑いも入れな  
い。さらに、生活にとって機能的には、仮にプラスされるものはないとしてもそのセンター  
が形成する空間は、住宅一色で広大な面積を埋めつくす単調さに対し、住生活にとって変  
化ある環境を生み出す母体となるであろう。勿論、これによって、住生活そのものが破壊さ  
されることのないような計画的考慮が必要である。

港北ニュータウンは地下鉄駅を中心として、形成するベッドタウンが当面の姿であるが  
その時点では地下鉄ルート屋根からはずれた事業区域のフリンジに位置しており、可成  
り取扱いが楽な地区である。将来ベッドタウンから、ニュータウンへと成熟する段階で駅  
前地区の集積を利用し、かつ広域幹線街路からの自動車のアクセシビリティのよさを利用  
し乍ら、リージョナル・センターの形成がはかれるようになる。

さらにニュータウンの各センターから同じような条件でアプローチできることが必要であ  
る。



機能と構成：リージョナル・センターは大きく、次の5つの機能で構成される。

- a 諸官庁：広域対象国，県関係機関（警察署，電報，電話局，郵便局，等）  
市関係機関（総合庁舎，消防署，社会福祉センター等）公団管理センタ  
ー，公団営繕センター
- b 業 務：いわゆる知識産業，東京横浜都心からの疎開企業，ソフトなハイウエ  
イ・ファシリティズ，一般業務
- c 商業・娯楽：大型ショッピング・センター，デパート，専門店  
チボリ型公園
- d 文 化：総合市民文化センター，劇場，美術館，博物館，コンベンション・ホー  
ル等
- e 市街地住宅：知識産業従業者の住居カプセル，アパートメントホテル，施設付住宅  
これらはb，c，がリーディング・ファクターとなって中央の緑地をとり囲た形で、い

くつかの核となる機能を配置する。

センターゾーン内は将来特殊な交通機関，例えばミニレールによって相互に連絡をはかる事も可能である。

形態：純粹に機能的に分離したセンターはとらない。その理由はこのセンターが単にその施設自体の機能性を維持することもさることながら，ニュータウン全体の生活空間と複合化されてはじめて都市のセンターとして定着すると考えるからである。これは既成市街地の面開発における住居を含む複合建築体（群）の構想と基を一にする。都心部でもなお住生活のあることが必要であり，又この住宅を郊外独立住宅地の密度をあげたもの（すなわち環境上のマイナスとしてのみこれをとらえる）としてではなく，都市活動そのものをひとつのプラス要因としてとらえた都市住居としてこれを位置づける方向が必要であろう。こうした点からセンター形態は土地区画の上で画定せず主として計画住宅地と複合化させる。したがってその形態は帯の連結した網状になり，全体として，一つのアーバン・コンプレックスを形成する。

このコンプレックスのアティビティは中央の緑地へ収れんする。

なお，部分的には専用部分ができることはいまでもない。またセンターのなかでもリージョナルな性格をもつ施設を立地させる，中央部は将来農専地区をセンターパークとして利用していくときに，独特の景観を有することになる。人工湖をかかえてリング状の回遊できるセンターを考える。このセンターパークにはレクリエーション施設や遊園施設もおくことが可能である。

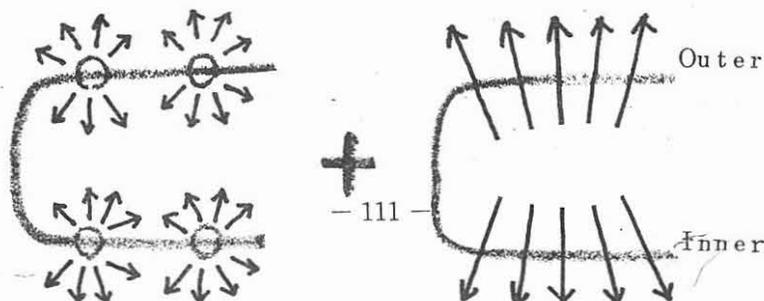
### (3) インナーリング ( Inner Ring ) と アウターリング ( Outer Ring )

このニュータウンは，2つの性格をもつ。すなわち，ひとつは東京あるいは横浜への通勤を行なう人々のためのいわゆるベッドタウンとしてのそれであり，もうひとつはこの地域が持つ立地上のポテンシャルと居住者のもつポテンシャルから自立した地域形成へ向う性格である。

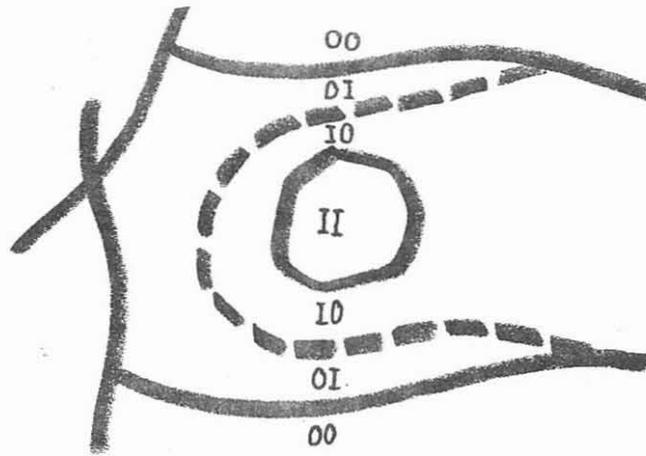
この後者から，このニュータウンの中での都心の必要が考えられる。これは従来の鉄道依存住宅地の連続とは異った要素である。

このことから都心志向と周辺（郊外）志向の2つの空間傾向が生じ，それを大きく地域（地区）的に包括する概念とし，Inner Ring と Outer Ring としている。この境界は凡そ，ループ状に走る地下鉄の内側と外側とみなされよう。

上に述べたもうひとつの性格，すなわち，ベッドタウンであるとするならば，この地下鉄のルートがそのまま活動や人口密度の尾根となると考えるのが妥当であろうが，ここでは以上の2つのパターンを重ねてみる必要がある。

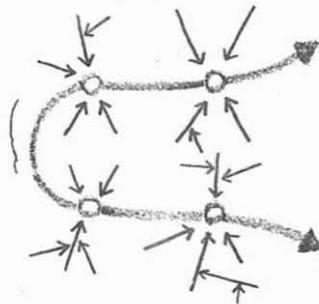


Inner と Outer は各々さらにその中により Inner とより Outer に分けられる。これはこのニュータウンにとって環状ルートである道路網によって分けられることになる。

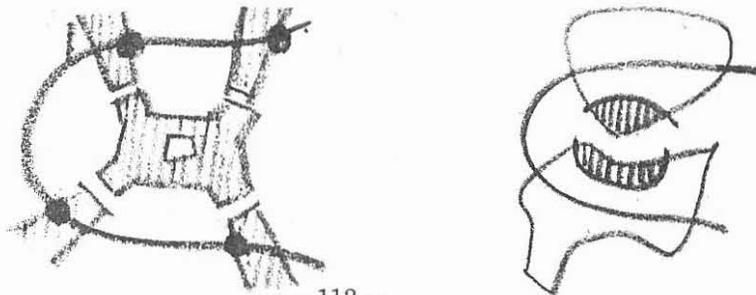


(4) 地区センター

リージョナル・センターの形成は、ニュータウンが熟成し、周辺のポテンシャルも上がったところではじめて、行なわれるであろうが、このことと相まって、さらに住生活にとって直接的に（機能的に）必要な施設と、このリージョナル・センターにおかれるものとは必ずしも同一種類のものではない。（デパートなどより高次の便宜を得られはするが）、これらからリージョナル・センター と セクターのセンター（コミュニティ・センター）とは立地（成立）条件を一にはしない。各セクターのセンターはベド・タウンのセクターのセンターであり機能的系の上に明らかにのることを必要とするから、駅前につくるのがよい。



しかし、この両者が各々独立的に同一地域に存することは、その両者が同じような商業施設や行政施設、事務施設であり、その両者の質にそれほどの差があるとは考えられないことから考えにくい。むしろ両者が連続的に相互を補完する関係にあることが好ましい。



5) 駅周辺・鉄道沿線

駅周辺は当面の(全体がニュータウンとして熟成するまでの鉄道依存型住宅地の)中心である。従って、駅周辺あるいは鉄道沿線や駅から鉄道と直交して通る歩行者ルートは駅に近いほど高密になるであろう。又この建設が区画整理事業で行なわれるので、この駅周辺あるいは鉄道沿線は、建築まで含めた公的開発で全てをとるということは事業上困難であろう。そのため、駅前地区にしても、民有地と公団所有地の両者が共に顔をだす土地利用を考える。

一方、ニュータウン全体のセンターは、事業区域の上ではフリンジになる。このセンターの成立に関して事業上柔軟な政策をとるとするならば、駅前地区で公的部分を全面的にとることは必ずしも必要ではない。

鉄道沿線についていえば、この部分は民有地のなかでもつとも密度を高くしたい部分である。具体的には、民間マンション等の中高層建築がオープンスペースをとりながら建てられることを期待してよい立地条件をもっている。

鉄道路線は、地下鉄が入るまでは各住宅地をつなぐ有力なバス専用ルートであるし、地下鉄の入ったあとも、平行したバス専用路(経営的に成立するならば)として残るであろう。そしてこのルートは歩行者路としても確保されなければならない。

以上から考えても、ここに通常の民有独立住宅が一様に建て並ぶことは、土地利用上、さらに全体の活動の上からも得策ではないように思われる。

## § 5 ニュータウンの交通計画

### 5-1 鉄 道

#### 5-1-1 ルート

- (1) 昭和42年学会原案では3号線は、田園都市線多摩プラザに結んでいたが、将来、市ヶ尾以北の開発を考え、ヒンターランドの広い市ヶ尾ルートとした。
- (2) 駅数は、ニュータウン開発区域内に7ヶ所、ニュータウン～市ヶ尾駅接続を当面しないとすれば、6ヶ所に駅を設置する。駅間隔は1.0km～1.2kmである。(将来、早淵川農専地区の開発に伴い、4号線中央公園附近に1ヶ所駅設置を考慮している。)
- (3) ニュータウン区域内では、大部分オーブカットで通り、3号線で将来1ヶ所トンネルが必要となる。鉄道の最小半径は $R=500m$ とし、他はほとんど直線に近い、縦断勾配は最大35% ( $35/1,000$ )としているが大部分レベルである。
- (4) 仮称東京厚木線地下に通勤新線が入る可能性があるといわれているが、不確定なため、駅設置については保留した。
- (5) 昭和42年学会原案のバス輸送体系と鉄道駅の関係(バスセクターの概念)は、当計画でも骨子となっている。

#### 5-1-2 駅前広場

駅前広場の計画は次のような指標を設定して行なう。

- (1) 定期利用通勤・通学者率 0.4
- (2) バス利用者数を $C_i$  とすれば

$$C_i = (P_i - P_0) \times g \times (1 - \alpha)$$

ここで  $P_i = i$  駅の駅勢圏人口

$P_0 = i$  駅より半径1km以内の居住者数

$g =$  通勤・通学者数

$\alpha =$  乗用車利用率

$P_i$  はマスタープラン、バスルートによって定められるもので今のところ決定できない。

- (3) 駅前広場面積推計

$$S_i = \max N_i \times a + S_0 + S^\alpha$$

ここで  $S_i = i$  駅の駅前広場面積

$N_i =$  ある時間間隔に到着するバス台数

$a =$  サービスを考慮してきめられる定数

$S_0 = \text{Const}$

$S^\alpha =$  乗用率利用率によって定められる値

#### 5-1-3 地下鉄建設プログラムと手法

- (1) 市営地下鉄3号線、4号線の組み合わせによる幾通りかのパターンについて、費用-効果分析をおこなった結果を次図に示す。結論としては、現在の横浜市居住者の就業地分

来、  
ない  
農専  
ルが  
配は  
め、  
面で

布が、そのままニュータウン居住者にあてはまり、国電の横浜—東京都心間のサービスが改善されなければ4号線の建設のみをおこなうことが費用に比べて効果が大きいと判断できる。しかしこれは、前述の仮定のもとで求められた結論である。3号線の建設に意義を見出すためには、また前提条件をかえて費用—効果分析をおこなわなければならない。例えば、就業地が横浜都心に集中するとか、横浜都心と直結することが要求されるものがニュータウン内に設けられるとか、横浜、東京都心間にブロックスピードの速い列車が多く運転されるようになれば、結論は異なったものになる。

(2) 地下鉄ルート of 用地確保について的手段として以下のような代替案がある。

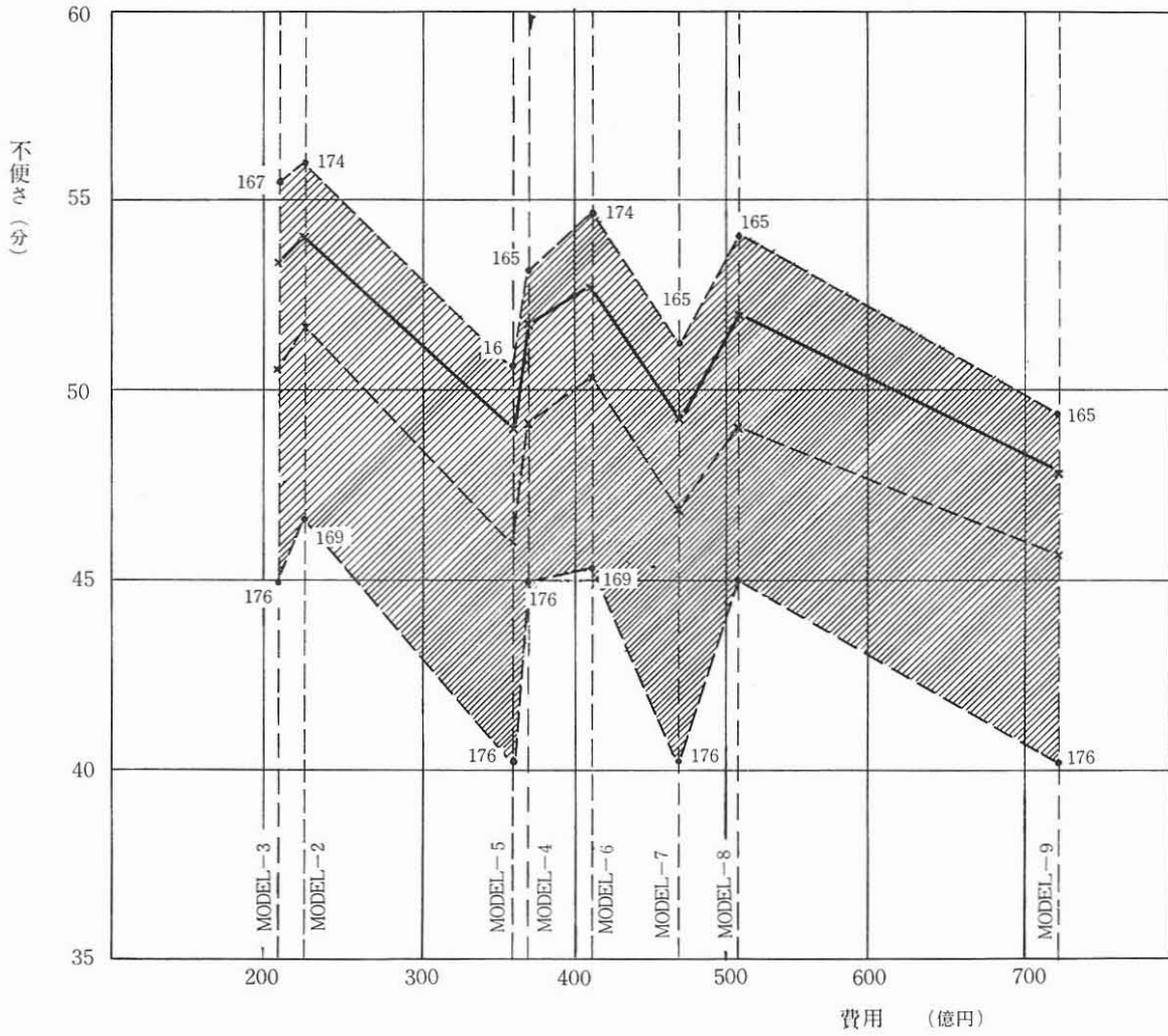
- ・日本住宅公団土地区画整理事業の中で確保する。
  - a 創設換地……………用地は公団，地主の負担
  - b 保留地……………公団，市の負担
- ・横浜市が、交通用地を先買いする。（区画整理事業の中で）
  - a 地下鉄必要最小面積の買収……………
  - b 増し換地を与える……………
- ・道路巾員の中に線地，グリーンベルトの形で折り込む。地下鉄建設時に転用する。  
（土地区画整理）
  - a 公共減歩でねん出する。

(3) 地下鉄建設がニュータウン開発（入居）時期と一致しない事態が生じる恐れが十分にあるので、地下鉄用地の確保と同時に、バス専用路線として、実質的地下鉄代替輸送機関とすることを考えておかなければなるまい。

きな

-効  
分

5-1図 費用と不便さ



5-  
5-  
(1)

(2)

(3)

(4)

## 5-2 道路網

### 5-2-1 内部構成のシステム

- (1) 地下鉄利用に便利な交通システム，土地利用システムであること。

港北ニュータウンは鉄道を引込み，それを効果的に使用することを特色としている。これは多摩ニュータウンと同じく，モーターエイジを向えた時点における計画であっても鉄道の利点を認め，それを利用しなければサービス水準が悪くなり，ニュータウンの成立がややふまされると判断したためである。鉄道は，路線密度が低く，線路は線形的であっても，利用上は点的に考えなければならない。鉄道駅を重要な点として，それを中心に土地利用計画をおこなわなければならない。

- (2) 歩行者専用道路網を徹底する。

歩行者専用道路の重要性は強調されながらも，ニュータウンではなかなか実現しない。児童公園へは，その利用圏内から，歩行者専用道路を歩いて行けるようにするのは当然であるが，物をサービスする道路に子供を近づけないように歩行者専用道路のネットワークを構成しなければならない。

- (3) 自動車輸送とパーキングシステム

港北ニュータウンの立地条件……広域幹線道路の整備……及び所得水準の向上により，自家用車保有率の増大は必至である。したがって港北ニュータウン内部に自動車が自由に使える交通施設とシステムを造るかどうかが問題である。港北ニュータウンを港北地域のセンターに育成するという目標を計画の目標にするならば，この自動車輸送とパーキングシステムについて，方針を決めておかななければならない。

ニュータウン内交通について（内来）

自動車——→目的地（パーキング）

ニュータウン外交通について（外来）

自動車——→パーキング——→徒歩——→目的地 (1)

自動車——→目的地（パーキング） (2)

この外来交通についてのシステムが二通り考えられるか？目的地の性格によってどちらが適当かを判断する。

外来(1)は，広域幹線道路との結節点付近に集中パーキングシステムをとる場合で，ニュータウンセンターのパーキングシステムに適すると思われる。

外来(2)は，このシステムでパーキングを集中化する場合，いわゆるパーキングビル方式としなければならない。また分散の場合は個々の目的地に近い場所が好ましい，したがって，居住者及び居住者への訪問客のためのパーキングシステムに適する。

- (4) 自転車道路のシステム

自動車道路の系とは別に自転車道路のネットワークも必要である。

自転車道路は原則として、自転車専用とするが、歩行者専用道路と連絡して構成しても構わない。自転車を特に利用するのは、小学生であり、小学生の生活圏、ビヘビアを考慮して自転車道路のネットワークをつくらなければならない。

(5) バス輸送が円滑に行える道路システム

(a) バスの都市交通機関としての便利さが再認識されている。最近の研究で、バスのサービスを乗用車なみに向上させてもなおバスの方が必要とする総投資額、運用費が安いという結果が報告されている。バスのサービスを向上させるためには、最底2種類のバスが必要である。バスが乗用車とくらべてサービスが悪いのは、door-to-doorの動きができないことと待時間があることで、それを改めるためにはまず小型バスで人を戸口まであつめに行き、それらの人々を大型バスにのせ、目的地の近くへ運ぶことによって乗用車なみのサービスが期待できる。この研究の詳細はいづれほん訳されるであろう。

バス専用線を思い切ってとり入れることが港北ニュータウンの計画に要されるであろう。その点について今後研究がすすめられることが望まれる。その研究者は、合理的判断ができる人で、既成の概念にとらわれない人でなければならない。

(b) ニュータウン入居と市営地下鉄供用開始時が一致することが望ましいが、一致しなかった場合の対策として、最寄駅へのバス輸送路の整備がニュータウン建設の初期には重要であろう。

(c) ニュータウン、最寄駅への接続ルートとして、次のルートを提案する。

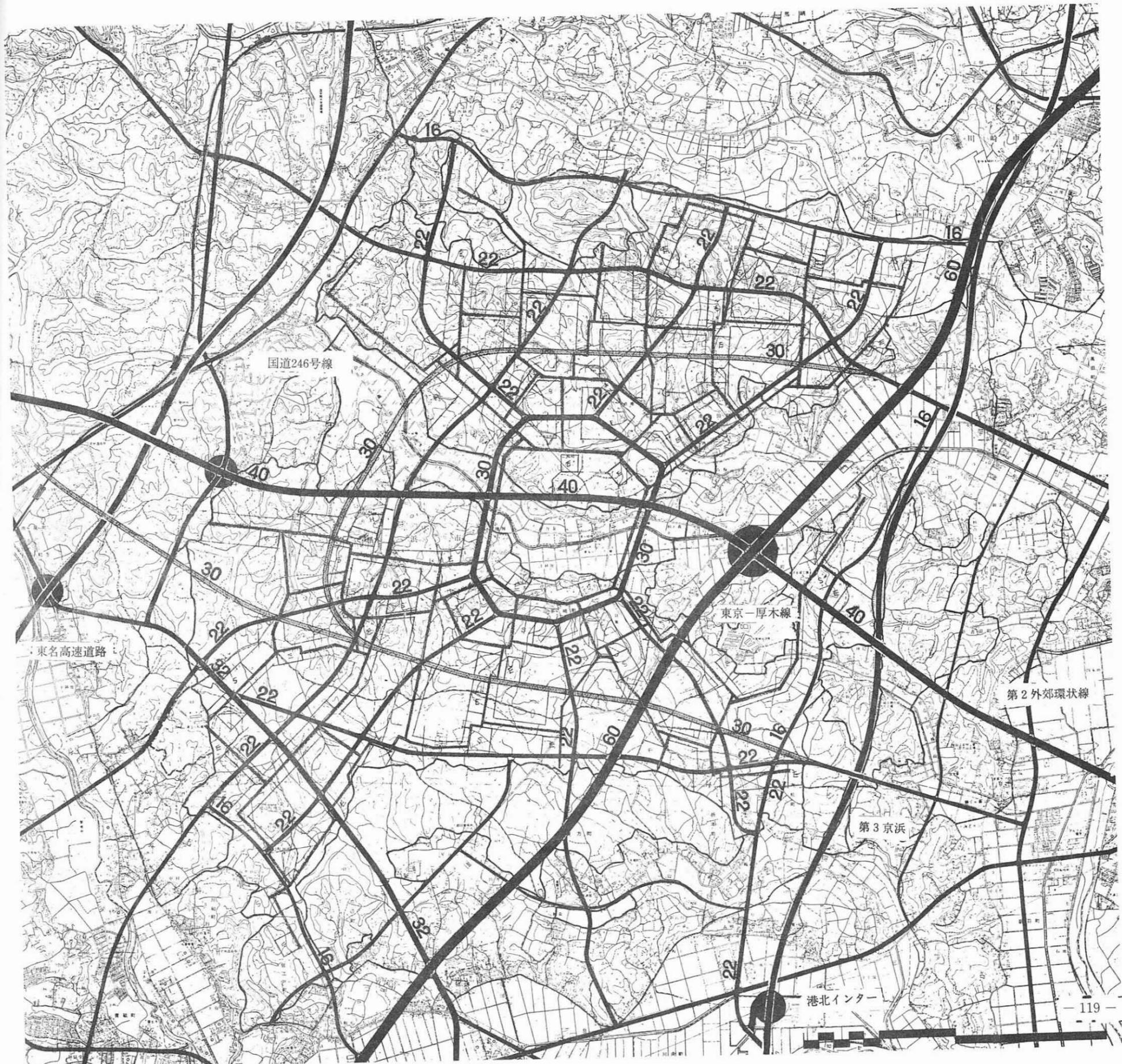
- |     |             |                   |
|-----|-------------|-------------------|
| (1) | ニュータウン南地区東南 | 横浜線新横浜駅           |
| (2) | " "         | " 小机駅             |
| (3) | " " 西側      | " 中山駅(中山、長津田間新駅)  |
| (4) | " " "       | 田園都市線市ケ尾駅         |
| (5) | " 北地区東側     | 東横線綱島駅(新綱島駅)又は大倉山 |
| (6) | " " 西側      | 田園都市線荏田又は多摩プラーザ駅) |

(d) これらのニュータウン関連街路は、最低限ニュータウン建設終了段階までに整備される必要があるが、これらの関連街路は最寄駅のみにとどまらず、ニュータウン都心および鶴見、神奈川工業地帯に乗り入れられる幹線街路としなければならないものがある。

(e) 横浜市は、街路整備5ヶ年計画(昭42~46年)をもち、実施している。また中期計画(昭43~48年)をもっている。これらの街路整備計画の中にニュータウン関連街路は少なく、昭51年入居開始(予定)を考えると、次期街路整備5ヶ年計画、次期中期計画にニュータウン関連街路整備方針、ルート、巾員等を盛り込んでおく必要がある。

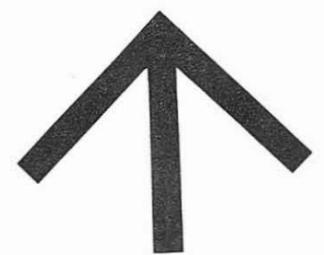
5-2-2 地区内道路パターンの比較

地区内道路パターンはいくつか代表的なものが考えられるがそのなかから、三通りりを選



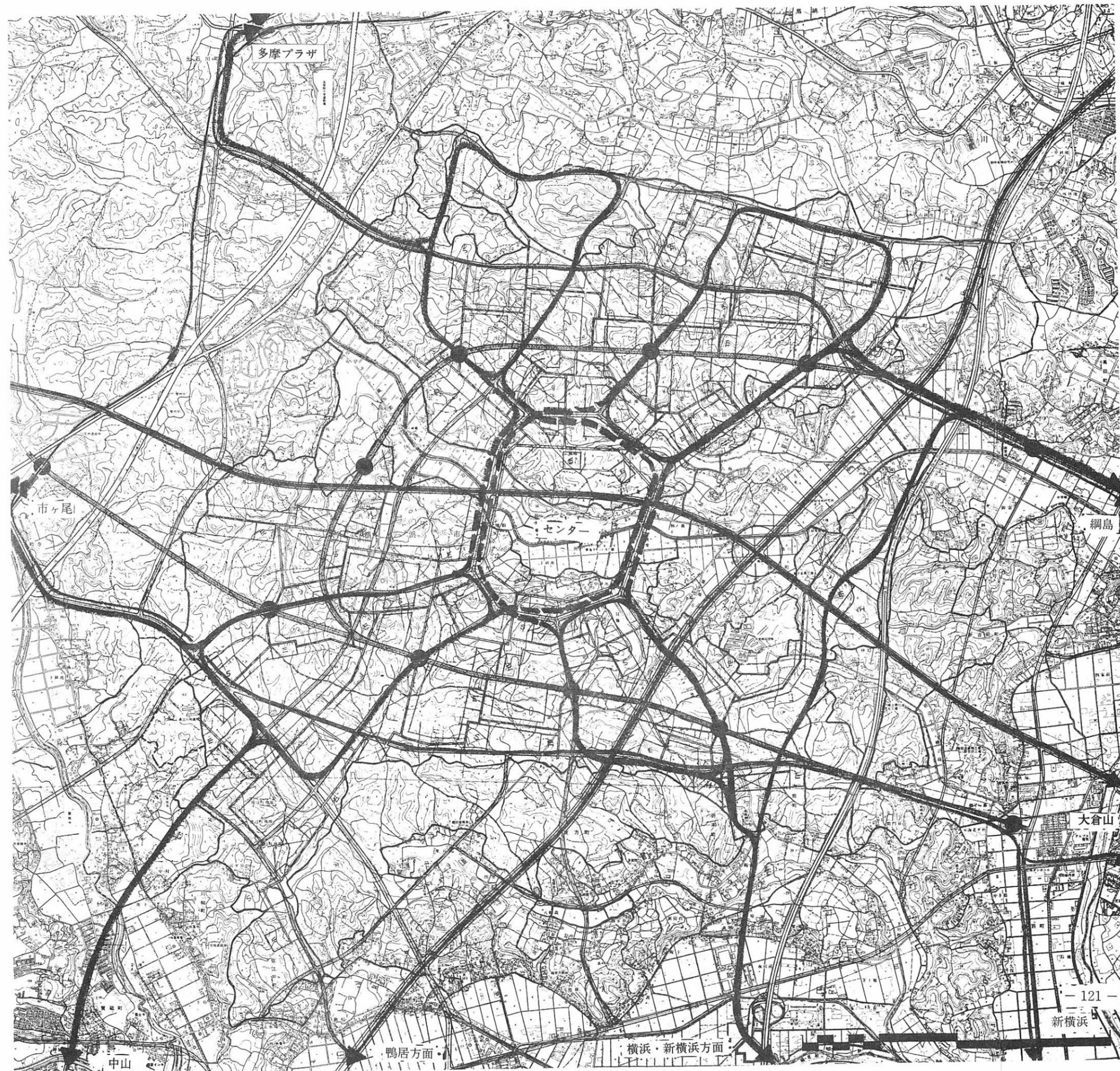
凡例

-  22 街路及高速道路・数字は巾員
-  インターチェンジ
-  ペDESTリアン
-  市営高速鉄道

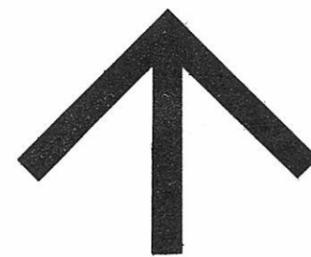


5-2 街路網計画図

しても  
を考慮  
  
のサー  
安いと  
のパス  
の動  
を戸  
よっ  
るり。  
であ  
理的  
なか  
は重  
  
れよ  
。期  
連  
期あ  
選



-  ニュータウンバス路線
-  ニュータウン通過バス路線
-  市営高速鉄道駅
-  鉄道駅



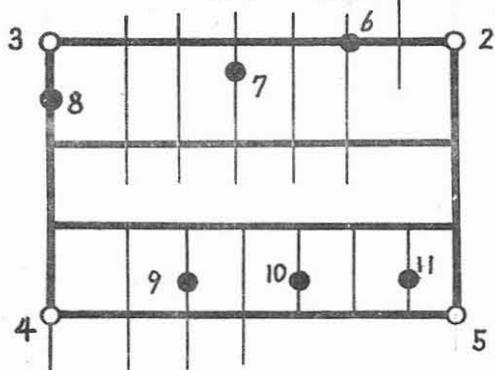
5-3 図 バス路線想定図

び出し、比較検討をおこなった。ニュータウンにおける道路のパターンが、ニュータウンの環境にどれくらい影響を与えるか、即ちパターンがニュータウンの prime determinant であるかどうかははっきりしていない。しかし、その部分的な特性が、部分的な影響を持つことは確であり、その点についての検討を行うことはできる。

道路というものは、ある2点間に path を構成するためのものである。相互のアクティビティの大きい2点間には、情報の交換がさかんにおこなわれるであろう。(こゝでは物の移動も含めて広い意味で情報という言葉を使っている。)したがって、ネットワークをかたちづくる時、主要な点が互いに結びつけられていることを感知させるパターンであるかどうかは、Configurationとして大切であろう。

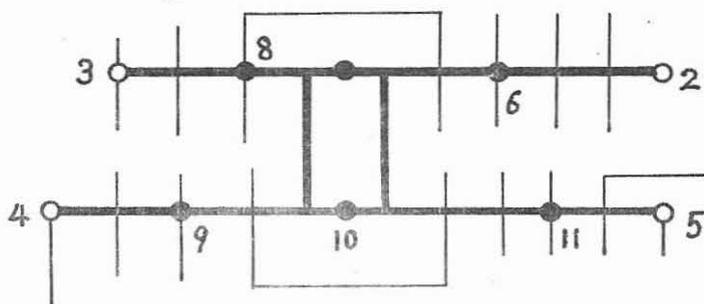
港北ニュータウンにおいてこの主要な点としてあげられるものは、地区外へ出る人や物が、通る点および地区内の主要施設が立地する可能性の大きいところにある点である。こゝでは、鉄道駅と、地区外へ出る車が、通る交叉点を主要な点として選び出した。とりあげたパターンは次図の三つである。

5-4図 検討した街路パターン



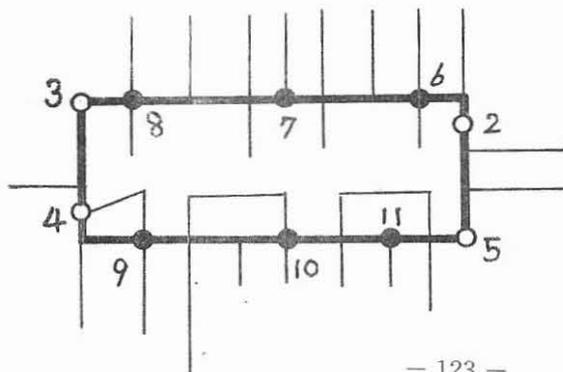
パターン 1

① 格子状パターン



パターン 2

② 集中状パターン



パターン 3

③ ループ状パターン

これらのパターンについて次の値を求めた。

- (1) 各住区から1単位づつ主要な点の一つに Shortest route を通って行くときの総所要時間。こゝでは総量は60単位であるから、この総所要時間を60で割れば、各住区の平均値が求められる。そしてこれは、各主要時点に各住区から発生した車があつめられるとき、その点がどの程度不便であるかを示していると言える。
- (2) 各住区から1単位づつ発生した車が、ノード2に20、ノード3に10、ノード4に10ノード5に20吸収されたときの総所要時間、これは地区外に出るときの不便さをあらわしている。
- (3) ノード6から11に各10づつ吸収されたときの総所要時間、これは6から11に、住区の場所によらない Attractiveness をもった施設が立地した時の不便さをあらわしているものである。

これらの結果は5-1表に示すようになっている。

5-1表 不便さの総量

ノード番号	パターン 1	パターン 2	パターン 3
2	303.9	370.6 <sup>**</sup>	293.7 <sup>**</sup>
3	280.4	318.1	261.0
4	322.7	316.3	258.7
5	298.8	331.8	210.4 <sup>*</sup>
6	311.0	283.6	282.5
7	323.8 <sup>**</sup>	244.0	269.5
8	265.9 <sup>*</sup>	262.7	261.1
9	287.0	262.9	262.7
10	307.4	235.5 <sup>*</sup>	281.0
11	320.7	277.3	289.4
(2, 3, 4, 5)	178.5	195.1	177.4
(6, 7, 8, 9) (10, 11)	138.2	139.5	129.7

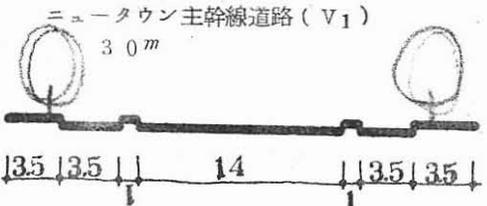
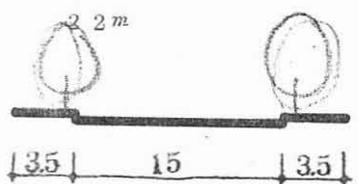
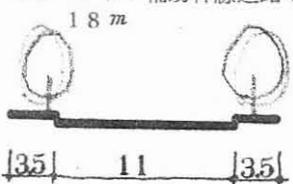
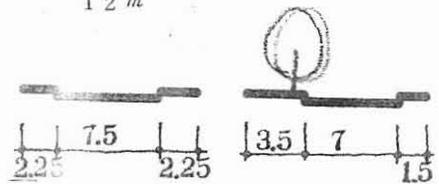
パターン1つまり格子状パターンで最も便利なノードは8である。逆に最も不便なのはノード7である。パターン2では、ノード10が最も便利であり、2のノードが最も不便である。パターン3はどの点も大きい差がない。2番目の計算では、パターン1と3はほとんど同じでパターン3がやゝ不便さが大きい。3番目の計算では、3種のパターンに差はないと言えるであろう。

- (1) 重要な機能をワンセンターであつめるならば、それを中心に放射状に出る道路を重視すべきであり、それが他のパターンにおける最も不便さの小さい点よりさらに小さい不便さを持った点となる。
- (2) 格子状パターンで最も便利な位置は、常識的には定めにくい。
- (3) 多くの施設を分散して配置するようなマスタープランであれば、それらをループ状につなげた道路がネットワークの中心になるようにすればよい。

5-2-3 道路の断面構成

§ 6

6  
6

道路のヒエラルキーと巾員	道路の性格
<p>都市間幹線道路 (V<sub>0</sub>) 40~60m</p>	<p>都市と都市、地域と地域を結ぶ自動車道路。 出入制限、沿道利用制限が必要。</p> <p>▷ 東名高速自動車道路▷ 第3京浜国道▷ 仮称東京厚木線 ▷ 仮称第2外郭環状道路。</p>
<p>ニュータウン主幹線道路 (V<sub>1</sub>) 30m</p> 	<p>ニュータウンインナーリング道路。ニュータウン副幹線を組織する。</p> <p>▷ 都市計画街路</p>
<p>ニュータウン副幹線道路 (V<sub>2</sub>) 22m</p> 	<p>各住区を組織し、ニュータウンセンター、中山、綱島、新横浜、横浜都心地域に連絡する道路。 通勤バス幹線ともなる。</p> <p>都市計画街路</p>
<p>ニュータウン補助幹線道路 (V<sub>3</sub>) 18m</p> 	<p>各住区を連絡し、地下鉄駅、ニュータウンセンターを結ぶ道路。</p> <p>都市計画街路</p>
<p>住区内幹線道路 (V<sub>4</sub>) 12m</p> 	<p>主として、民有地内の幹線道路で区画街路を組織する。 通勤バス道路。</p>
<p>住区内区画街路 (V<sub>5</sub>) 6m</p>	<p>民有地の各画地にサービスする細街路。</p>
<p>歩行者専用道路 (20~5m)</p> 	

5-5図 道路の段階構成と巾員

## § 6 施設計画

### 6-1 住居施設

#### 6-1-1 公団開発地区の住宅の検討

港北ニュータウンにどのような階層に住宅を供給するかを検討してみる。まず公的住宅開発について考えてみる。日本住宅公団の住宅に入居できる所得階層、公団の通常の開発方法で家賃を計算し、収入階層を求めると年収104万円、月収8.7万円以上の収入がなければ入居できない。

一方、横浜市の住宅需要は、若年層、核家族が圧倒的に多く、これらの世帯収入は、年収60万～80万円に集中している。したがって、この二律相反をニュータウン開発の中で解決するかどうかが、住宅供給方針の分れ道である。港北ニュータウンの目標が、宅地乱開発の防衛であり、激増する人口に対する住宅政策の一環であるとするれば、住宅供給方法に次のようなオルターナティブがある。

- (1) 当面の住宅需要、住宅難を低減させる意味で、単身者世帯、2～3人世帯向けのいわゆる小規模、低家賃住宅中心の開発を始め、後に世帯構成の変化に対応して、世帯向け住宅を開発する。小世帯向け住宅は、欠損世帯、老人帯等に転用する。
- (2) 当初から世帯向け住宅を開発する。当面住宅が必要な世帯については他の住宅供給主体（主として、民有地に建つ、木賃アパート、建売住宅等）に依存する。世帯を構え、学校等社会環境施設が必要になった世帯のみを収容する。

港北ニュータウンの開発は、このオルターナティブのどちらを選択するかで計画内容は大きく変わってくる。(1)、(2)の方法は次のような条件を持っている。すなわち、

- (1)
  1. 家賃を低くおさえなければならない。
  2. 戸数密度を高くした開発としなければならない。
  3. 公共施設とくに学校施設整備を急にやる必要はない
  4. 住み変えが出来る余裕があることが望ましい
  5. 将来老人世帯、欠損世帯の住宅が生れる
  6. 通勤、通学人口率が高い
- (2)
  1. 住宅供給と同時に社会施設の整備を行わなければならない
  2. 3DK, 3LDK, 4DK, 4LDK等の住宅が必要である
  3. 戸数密度が下がる
  4. 家賃は相当高額になる
  5. 人口が定着し、流動しない
  6. 将来住み変える余裕をもつ必要がある
  7. 若年、核家族に公的住宅供給の機会をなくすることは好ましいかどうか

いずれも港北ニュータウン開発の方法選択の問題である。

(1), (2)の場合の家賃試算を行ってみる。

- 1) 宅地処分価格 2.8万円/ $m^2$
- 2) 住宅建設工事費 3.6万円/ $m^2$
- 3) 1戸当り住宅面積 50 $m^2$ (2DK), 60 $m^2$ (3DK)
- 4) 1戸当り宅地面積
- 5) 1戸当り総建設費 300万円, 330万円
- 6) (用地費+建設費)  $\times$  7.57/100  $\leq$  収入  $\times$  25/100

とする。

(1)の場合, 用地費+建設費  $\leq$  収入  $\times$  3.3から

$$\text{収入} \geq 91 \text{万円(年)} \quad 7.6 \text{万円/月}$$

用地費 = 建設費 - 住宅建築費

$$= 300 \text{万円} - (3.6 \text{万}/m^2 \times 50 m) = 120 \text{万円}$$

$$120 \text{万円} \div 28 \text{万円}/m^2 = 43 m^2, \text{ 1戸当宅地面積}$$

戸数密度に換算すれば, セミグロスで233戸/haである。

(2)の場合, (1)と同様に計算し, 収入100万円/年, 1戸当り宅地面積40.8 $m^2$ , セミグロス戸数密度246戸/haである。

次に民有地の住宅建設についてであるが, 地価の高騰から住宅建設タイプのバラエティーは望めそうもない。いわゆる木賃アパートの類, 中・高層マンション等の効率, 採算性の高い住宅が多量に建設されるものと予想しておかなければならない。

#### 6-1-2 公団開発地区の定着人口

(1) の方法でニュータウン開発する場合, 住宅型配分による定着人口の想定。

1DK型, 2DK型の配分を人口増分比で分ければ4:1になる。

(2) の方法でニュータウン開発する場合, 住宅型配分による定着人口の想定。

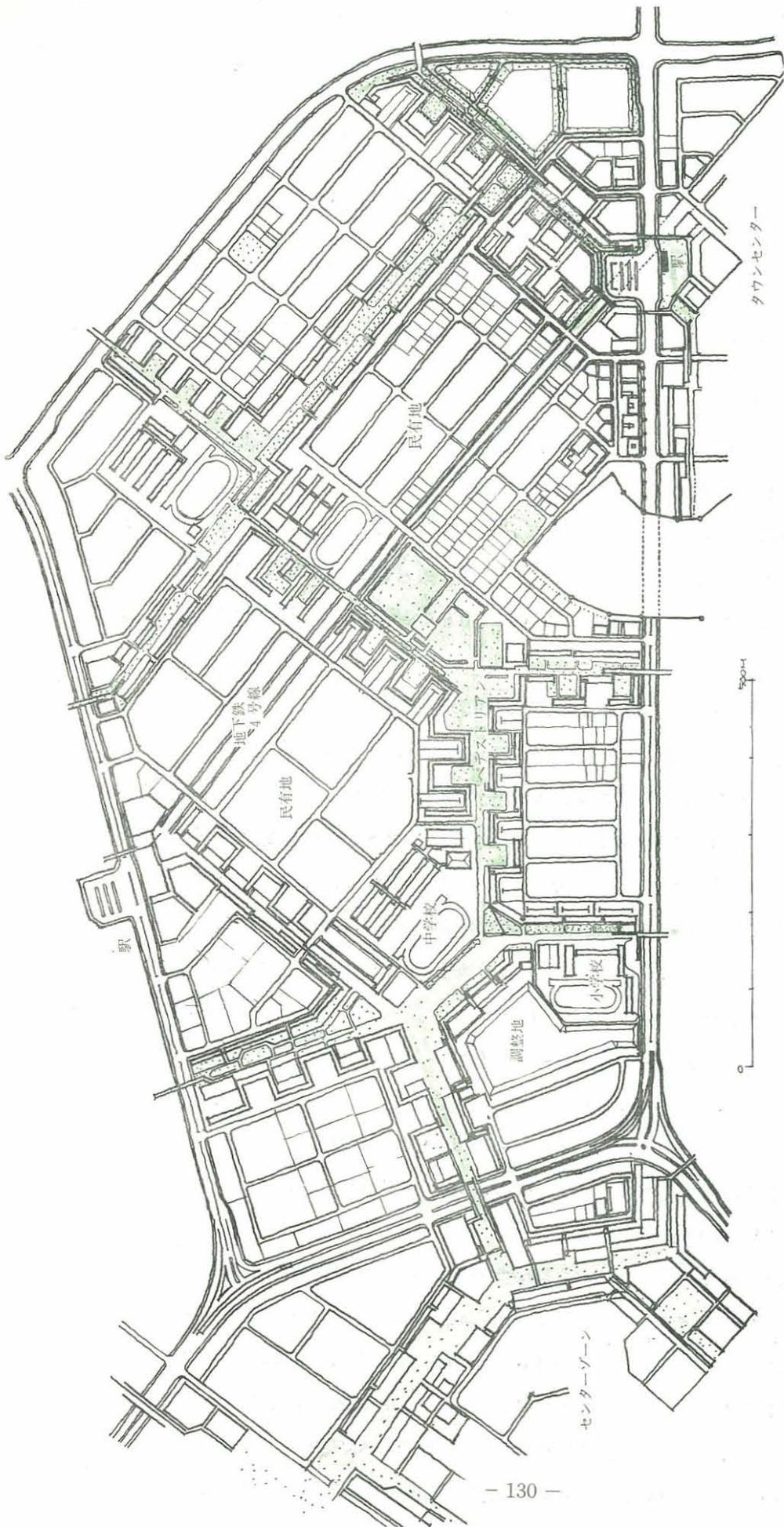
3DK, 4DK型を全部とする。この場合は, 住宅難世帯の所得階層別比率を4万円/月以下世帯20%, 4~8万円/月世帯60%, 8万円/月以上世帯20%として型別配分を行う。

6-1表 住宅型式別比較

型 式	戸当建面	戸当宅面	家 賃	所 得	戸数密度	戸当人口	人口密度	面 積	人 口	戸 数
(1) 1DK, 2DK	40	48.4	0.67	80	207	1.5	311	219	万人 6.5	43,300
3DK, 4DK	53	62.1	2.08	100	161	3.5	564	100	5.6	16,000
(2) 3DK, 3LDK	60	75.0	2.50	120	133	3.5	466	248	11.5	32,900
4DK, 4LDK	66	93.3	2.92	140	107	3.65	391	62	2.4	6,580

## 6-1-3 市営住宅の検討

- (1) 低所得者階層への住宅供給は、極めて重要であるが、現在の公的住宅供給方式では、自治体の超過負担が大きく多量に供給することは困難である。
- (2) 横浜国際港都建設総合計画中期計画（昭44～48）では、政府施設住宅の全必要住宅数の35%を想定している。このうち、公営住宅のしめる割合は15%である。
- (3) 中期計画では昭和44年に1270戸、48年2080戸建設する目標である。（毎年200戸の増加を続ける）
- (4) この傾向から昭和50年時点では2480戸の建設目標が立つ、
- (5) 横浜市全公営住宅建設量の港北ニュータウンの占める割合を25%と想定すると、昭和50年には620戸/年の公営住宅の建設が必要である。昭和47年からこの割合で建設するものとすれば、昭和47年～51までの5ヶ年間に2850戸必要である。
- (6) 全住宅建設量のうち、公営住宅の占める割合を5%とすれば、港北ニュータウンは将来10万戸住宅建設されるとすれば、5,000戸の公営住宅が必要である。
- (7) 港北ニュータウンは、用地費が高かったため、家賃へはねかえり、相当高家賃の世帯でなければ住むことが出来ない恐れがある。しかし、ニュータウンの日常生活を維持してゆくためには、総人口の15%の就業者が必要（多摩ニュータウン計画）といわれている。とすれば、52,500人の就業者が必要である。このうち、ニュータウン地区外から流入する人口を1/2（50%）考慮しても、26,250人の就業者が必要である。平均世帯人員を2.5人/世帯（単身者が多いと仮定）とすれば、10,500世帯である。公営住宅対象世帯を20%とすれば2,100戸必要である。
- (8) この結果、三つの方法では必要公営住宅建設戸数のバラツキが多すぎ適当でないので、(5)の方法トレンド・ニュータウンシェアで算出した2,850戸を一応の目標とする。
- (9) 公営住宅の建設について、どのような位置、規模をもって供給すればよいかは常に議論の分かれるところである。ニュータウンの建設過程、人口定着に応じて公営住宅需要も増加してくるものとすれば、分散し他の住宅タイプと混合して配置すべきであろう。集合して、ある地区あるいは学区を構成しても管理上のメリットはあるがそれ以上のものは見当たらない。



6-1 図 住区計画図

6-1  
 し  
 6-1  
 (1)  
 (2)  
 (3)  
 (4)  
 (5)  
 (6)  
 6-1  
 児:

6-2 教育施設

本提案では、既存大規模宅地開発計画（千里，高蔵寺等）で提案されて来たものを基盤とし、又横浜市全体のレベルを加味し、港北ニュータウン教育施設網を検討するものである。原案等の反省を加え計画上の問題を整理すれば、次の如くである。

6-2-1 教育施設設置計画上の問題

(1) 将来の義務教育の下への延長にどのように対処するか。

小規模校分散（敷地内分離）

(2) 開発のおくれるであろう民有地の学区の考え方

民有地内に土地は、確保しておいて人口がついてから学校建設，学区変更をすることが必要であろう。

(3) どのようにして児童数のピークに対応するか。

住宅型をまぜる

住宅の建設時期をずらす

学校群としてとらへ適宜学区を変更する

(4) 小規模校分散と同時に教育センター（学校間共通施設）の設置をはかれないか……中学校を中心施設とするのでよい。

この場合共通施設として考えられるものには次のようなものか上げられよう。

特別教室，視聴覚資料，プール，体育館，給食施設……

(5) 給食センターは設置する。

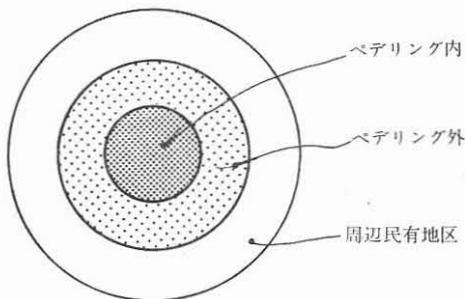
(6) 高等学校のうちいくつかは、男，女私立の誘致を考える。但しこの時は、ニュータウン内利用にとどまらないので交通特に電車の便のよいところを考える。

センター施設の一つとして（私立）大学の誘致は考える。

一貫教育の場を考えたい。

6-2-2 児童数の算定

住宅公団の定期調査を実績値とし、又高蔵寺計画の人口推計を参考とし、これをマクロな児童数としてとらえ、港北ニュータウンの施設網を考える。



6-2 図 ニュータウンゾーン区分図

(1) 港北ニュータウン計画区域は次の3の地区からなる。

インナーリング内（公団事業区域内）—(A)地区

アウターリング外（ " ）—(B)地区

周辺民有地区（公団事業区域外）—(C)地区

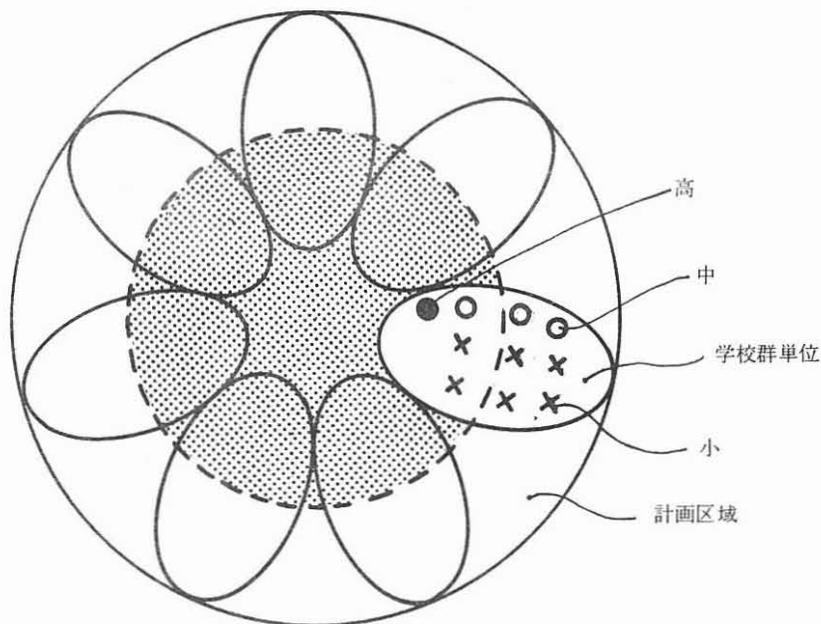
(2) 港北ニュータウン計画地域の総人口は

350,000人その配分は次の通りとなる。

(A) 地区 120,000人

(B) " 180,000人

(C) " 50,000人



6-3図 教育施設設置構想図

小学校、中学校、高等学校が連続配置する事により、小学校、中学校、高等学校の教育の一貫性も期待出来よう。

又放射状に計画される緑道にはこれらの教育施設等が設置されエデュケーションナルパークとしての性格を高め住宅地の背を貫く緑地として意義深いものとなる。

この緑道上にはこの外に教育センター（特別教室群）とか運動公園、屋内体育施設、プール等の教育施設も設置する。

(4) 基本的には1学校群の児童、生徒数は下表に示す数となる。

6-4表 1学校群・児童生徒数

年 令	児童・生徒数
3～5才	2600人(4050人)
6～11才	5450 (6450)
12～14才	2740 (4180)
15～17才	2440 (2600)

( )内はピーク時

小学児童数5,450人、中学生徒数は2,740人、高校生徒数は2,440人となる。(いずれも定常時)

小学児童及び中学生は、群域内に100%就学となるが、高校生は現在神奈川県下の進学率は72.4%、東京の82.0%を考えれば計画区域では進学率は90%、地域内への定着率はその80%程度と考えられる。とすれば、1,760人が平均的にこの計画地域内に定着する高校生数である。

(5) それぞれの施設の規模は

- (3) ここで使用する児童比率は、高蔵寺計画のさい行われた1000世帯年令構成3年変動値と公団定期調査を参考として決めた値である。

人口定常時に対する児童数の定常時（ピーク時）比率は下表に示す値とする。

6-2表 児童率

年令	定常時	ピーク時
3～5才	5.4%	7.4%
6～11	10.9	12.9
12～14	5.5	6.3
15～17	4.9	5.4

- (4) 地区別のそれぞれの定常時及びピーク時の児童数は下表となる。（ ）ピーク時

6-3表 児童数算定表

年令	A	B	C	計
3～5才	6500人 (8900)	9700人 (15700)	2700人 (3700)	18900人 (28300)
6～11	13100 (15500)	19600 (23200)	5450 (6450)	38150 (45150)
12～14	6600 (14300)	9900 (11700)	2750 (3150)	19250 (29150)
15～17	5900 (6500)	8800 (9700)	2440 (2700)	17140 (121500)
計				93440 (121500)

6-2-3 教育施設システム及び施設規模

- (1) 教育施設の設置計画にあたっては、教育地域以外の施設利用圏域即ちニュータウンでの生活圏域と地下鉄等とも考慮し施設の選択性を高めさせ、より都市性を持たせるよう計画する。即ち、ここでは全域を模型的には7つの学校群単位に分割する計画区域の構成を提案するものである。
- (2) 1学校群とは、高校1、中学校3、小学校6、幼稚園12の施設群を言う。この1群の区域内での施設は、各自に選択通学をさせる自由校区とする。
- (3) これらの施設は、群区域のほぼ中央に計画地域の中央緑地から放射状に計画されている緑道上に施設を配置し、この事により住宅建設途上での児童数の対応、校区調整等々の問題を解消することとなる。

小学校 5,450/6校≒910人/施設, 18クラス/施設(50人/クラス)

中学校 2,740/3校≒910人/施設, 18クラス/施設(50人/クラス)

高等学校は上記の施設の他に既存及び誘致私立高校を含めると全体では10施設となるので平均的には, 1施設当り1,260人程度となる。従って24クラス/施設(53人/クラス)

(6) 従って港北ニュータウン全域での施設数は次の通りである。

6-5表 教育施設数

高等学校	(A) (B) 地区	7校	10校
	(C) 地区	3校(内1校既存)	
中学校	(A) (B) 地区	16校	20校
	(C) 地区	4校	
小学校	(A) (B) 地区	36校	43校
	(C) 地区	7校	
幼稚園			86校

(7) これらの施設規模及び計画区域全体の施設量はそれぞれ次の様になる。

校地面積	高等学校	4HA / 施設	× 10 = 40HA
	中学校	1.6HA / 施設	× 20 = 32HA
	小学校	1.2HA / 施設	× 43 = 51.6HA
校舎面積	高等学校	10,000m <sup>2</sup> / 施設	× 10 = 100,000m <sup>2</sup>
	中学校	3,300m <sup>2</sup> / 施設	× 20 = 66,000m <sup>2</sup>
	小学校	2,600m <sup>2</sup> / 施設	× 43 = 111,800m <sup>2</sup>

(8) これらの校地規模及び校舎面積を現在の横浜市のレベルと比較すれば, 小学校で最も大きい金沢区の平均校地面積は1.36HA, 市全域平均が1.12HAであり, 更に全国平均は(1.7HA / 18クラス)である。

中学校の現在横浜市の最も大きい金沢区で2.4HAであり, 市全域の平均が1.65HA, 全国平均は(2.0HA / 18クラス)である。

これらの値と比較すると, 港北ニュータウンの提案は小学校, 中学校とも横浜市平均とほぼ同じ値となっている。

(9) 今回の提案が全国平均及び文部省基準に比べ大変低い値であるが, これはそれぞれの施設を緑道上に設置する事により, 例えば運動場は各学校に, 体育教科のみが満足できる用地を計画し, 球技等は緑道上に設ける共通の運動場を使用する。特別教室も2~3校で共有の施設を持てば理科教室も, 物理, 化学, 生物と専門分化した特別教室を持つ事ができる。

家庭科でも, 料理, 裁縫とか言った教室が用意できる。図書館も数校で充実した施設が期待できるし, 又児童の時間外使用も可能となろう。こうした共通の施設(教育センター)は学校と管理を切り離し学校と密な連絡を取り運営を行うことを考える。そのことによつて

この教育センターは、地域住民にも開放する事も可能となってくる。

その他、この教育センターに視聴覚施設を併設とか又特別教室となる物理、化学、生物の実験室には専属の指導員を配属させる事により、教育効果の向上が期待出来る。

#### 6-2-4 幼稚園

既存大規模住宅地開発計画に於ける、年齢と幼児教育の関係を整理すると下表のようになるが、この提案の中で上げうるいくつかの問題は、

- (1) 小低と小高の分離の財政上及び現制度上の問題の反映
- (2) 幼稚園の全公立化の財政的、地域格差の問題
- (3) 建設プログラムと施設の対応の問題

等々であるが、この中、南多摩ニュータウン計画では上記した問題がかなり解決されている様である。

	0~2才	3	4	5	備 考
千 里	乳 児 保 育 所		小学校低学年校に併設 (6~7才)		小学校低学年児童一緒に比較的狭い生活圏の確立
高 蔵 寺	乳 児 保 育 所 (オーバータイム保育も行う)		公 立 幼 稚 園 (小学校併設)		
研究学園	乳 児 保 育 所 (オーバータイム保育)	私 立 幼 稚 園		公 立 幼 稚 園 (小学校併設)	5才児の義務教育化への配慮
南 多 摩	乳 児 保 育 所	私 立 幼 稚 園 公 立 幼 稚 園 (小学校併設)			5才児が義務教育化されると公立幼稚園にすべて収容する。

上述の事を前提としての港北ニュータウンに於ける幼児教育施設計画は次のもの  
を考える。

- (1) 1学校群に幼稚園12、その内訳は公立、私立の混合編成で、公立幼稚園は小学校と併設した形を取り5才児の義務化に備え、緑道中に施設を設置する。私立の幼稚園は分散施設として住居地域の中に配置を考える。
- (2) 私立幼稚園の配置は、ここで提案されているワンセンターシステムに応じ、当然住居地域内の商業施設を始め、その他の施設量が押えられようが、パートタイムを行なう保育所や一般家庭医診療所等その近くに設置を考える。
- (3) この私立幼稚園は過大規模をさけ適正規模(5~7クラス)を保つ様に指導を行ない、又施設の位置も自然発生的にならぬ様適当な分布を考慮する。
- (4) 保育所との関連では、南多摩の場合でも提案されている様に、現行の3~5才児の2本立(幼稚園、保育所)には問題があり、近年の学令前教育に対する要求の高まりや(学令前幼児教育普及率は一般団地95%以上、東京都の全公団地域の場合98%)、保育所に

通り4才、5才児に対しても幼稚園と同じ教育が要求されている現状をかんがえれば、保育所と幼稚園との機能分化は是非考えねばならない。

この提案では、学令前の教育を希望するものはすべて幼稚園とし、又さらに時間後の保育の要求に対しては、保育所へと場を変える事とする。保育所については後述（社会福祉施設）する。

- (5) 5才児の幼児教育が義務化されれば、緑道上に設ける。公立の小学校併設幼稚園がその場となりその時は住居地域内の私立幼稚園は3才、4才児の幼児教育を行う施設となる。
- (6) 1学校群の幼稚園総数は公立6、私立6の12施設である。

前述した如く5才児、4才児の通園率は高く港北ニュータウンでもそれぞれ100%と考えられる。又3才児は、現状の制度下では30%程度であろうが5才児が義務化されれば3才児の通園率は増加するものと予想される。

6-6表 1学校群当りの園児数

幼児総数	通園率	園児数	1施設当り園児数
860人	100%	860人	72人
860	100	860	72
860	30	260	22

公私立とも各幼稚園のクラス数は、5才児2クラス、4才児2クラス、3才児1クラスの5クラス幼稚園となる。

1施設当りの面積は次のようになろう。

園地面積

$$930m^2 + 370(5-1)m^2 = 2410m^2$$

園舎面積

$$320m^2 + 100(5-2)m^2 = 620m^2$$

従って計画（港北ニュータウン）全域の総和は

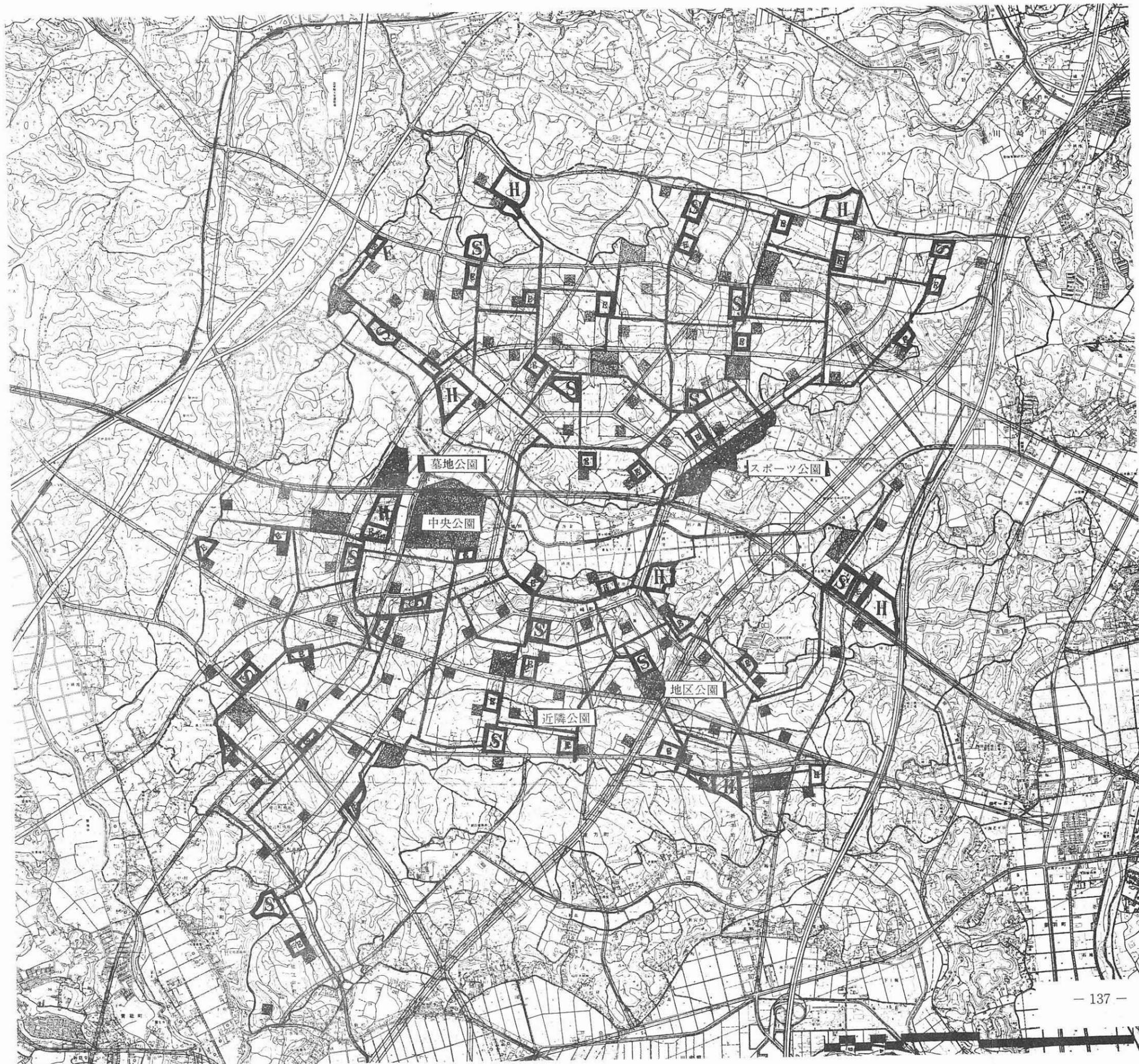
園地面積

$$2410 \times 86 = 209,660m^2 = 21HA$$

園舎面積

$$620 \times 86 = 53,320m^2 = 5,300m^2$$

である。



- 凡例
- E 小学校
  - S 中学校
  - H 高等学校
  - 公園 (規模別に中央・地区・近隣)
  - 特殊公園
  - — — — — ペDEST



6-4 図 学校・公園配置図

### 6-3 医療保健施設

#### 6-3-1 横浜市の医療施設現況

##### (1) 病院

昭和37年以来昭和41年の4年間に施設数は83から93と10施設の伸びがあるが、人口の増加が著しく人口10万対では昭和37年が5.5となっているのに対し、4年後の41年には5.0と低下している。病床数は、昭和37年、人口10万対で702.7床が4年後の41年には714.9と若干増加している。

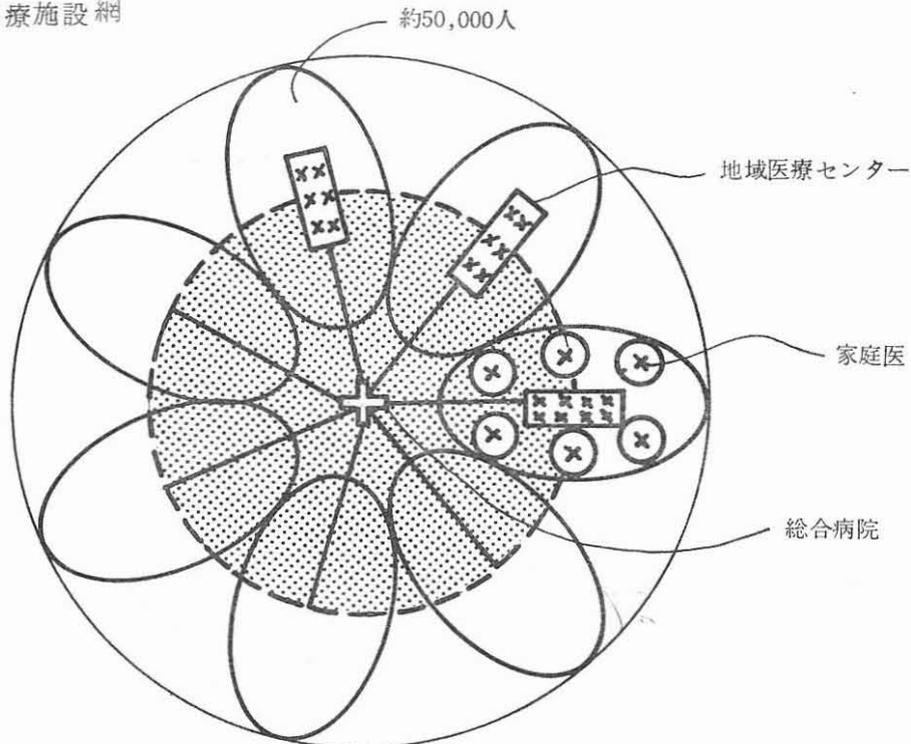
しかし、全国平均昭和40年の数900床からすればかなり低い値を示して居り昭和37年より昭和41年までの4年間に2,700床の増床がみられるが人口増加に追いつかない状況を呈している。

##### (2) 診療所

市全域では昭和30年が764で昭和41年には約5割増しの1137と363施設増加しているが、対10万では66.8から60.6と低下している。診療所の増加も同じく人口増加には追いつけない状況である。

(3) 対象地域の近辺の保土ヶ谷、神奈川、西、鶴見、港北区それぞれの診療所数、病院数、病床については、とくに保土ヶ谷、鶴見、港北が施設量事情が悪いと云える。

#### 6-3-2 医療施設網



6-5図 医療施設設置構想図

全体計画が人口約50,000人の地区と、地域全体のセンターで構成されていることから医療施設も地域全体並びに周辺をも含む地域全体の基幹病院的機能をもつ総合病院と地区センターに建設する地区医療センター、更に住区に散在する家庭医の3段階構成とし相互に緊密な連絡をとり全体として高い医療水準を確保する。

地区医療センター、家庭医ともに開業医で構成する。

(1) 病 院

総合病院は市立病院等の公立病院で常勤医師の他，他の地域総合病院とか大学病院からの非常勤務医師の派遣をうける等相互の緊密な連けいをはかる。地区医療センター，家庭医からの紹介による専門診療をおこなうことを中心とするが，その他地区医療センター，医師，家庭医に対して病床，手術室，検査設備等諸施設を解放することを考える。

本地域の人口を約35万人とすれば後述のように地域総合病院としては当然約1,000床の一般病床が必要となるが更にその上位施設としては，市大病院とか東京の大学病院を考える。然しその利用は，充実した地域総合病院を建設すれば需要の大半を吸収し得よう。

上位施設との緊密な連絡がとられることが医療水準の向上に必要なことは，いうまでもないが，他の地域病院との関連を密にし一体的運営をすることが必要である。

即ち

(a) 患者のおくり，医師の人事交流はもとより専門医の出張診療等もおこなう。

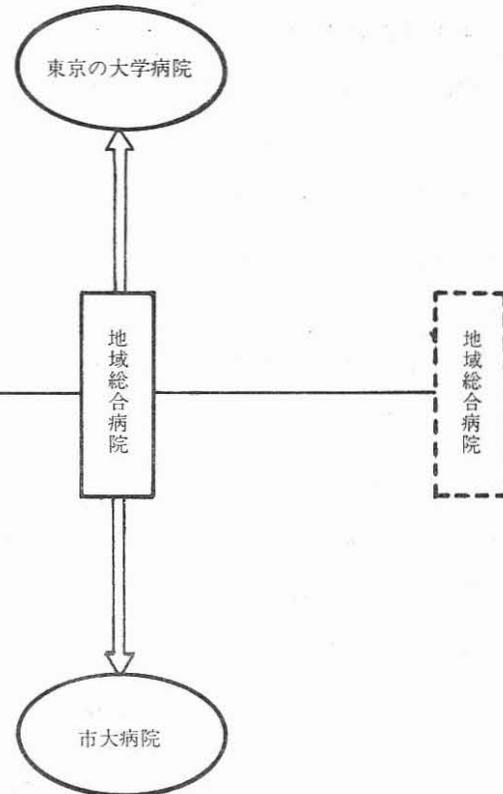
(b) 地域総合病院間で検査，高度な治療施設，洗濯，給食等の機能分担をおこなうことを考える。このことは，今后自動車道路が装備されれば，充分可能である。

地域総合病院には，横浜市全域とか神奈川県全域施設として必要なリハビリテーション施設，老人病院，老人福祉施設，精神・肢体等障害者（児）施設も併設することを考え医療福祉のセンターとする。そのため充分な敷地を用意する。然しその場合地域総合病院間での機能分担は考えられる。

その位置は，交通に便利なところであればよい。しかし病院は第1期の入居と同時に開設されることが好ましいので初期に造成される場所である必要がある。

この種のニュータウンの医療施設設置での一つの問題は，病院建設がおこないにくいことであるが，これには，①医療施設設置が自治体に義務づけられていないこと，②ニュータウン建設が数年から約10年がかり病院建設を数段階にわたって行い必要があること，③病院の経営は困難であること。

等の理由があげられる。



6-6 図 地域総合病院の性格

そこで病院建設に対しては今后次のような処置が必要であろう。

- (a) この種のニュータウンの建設にあたっては、病院の設置は是非必要である。
- (b) その際、その病院がクローズであるとオープンであるを問わず自治体又は、それに準ずる法人が建設主体となる必要がある。
- (c) 病院建設が公共的なものであり、しかも先行投資となるので自治体財政を圧迫することとなるので、土地取得を容易にするとか住宅公団が建設して自治体に長期分譲する等の途をひらく必要がある。
- (d) 需要が定着しないことに対しては、入居直后から必要となる分娩施設（産科病床）を中心として建設する途をひらく必要がある。

産科病床（分娩施設）に対する配慮は、今までの住宅団地（ニュータウン）建設にあつては、不足していたがニュータウン入居者の年齢階層が若く年間出産数が既存の住宅地に比較して多いので分娩施設は是非必要なものの一つである。

## (2) 地区医療センター

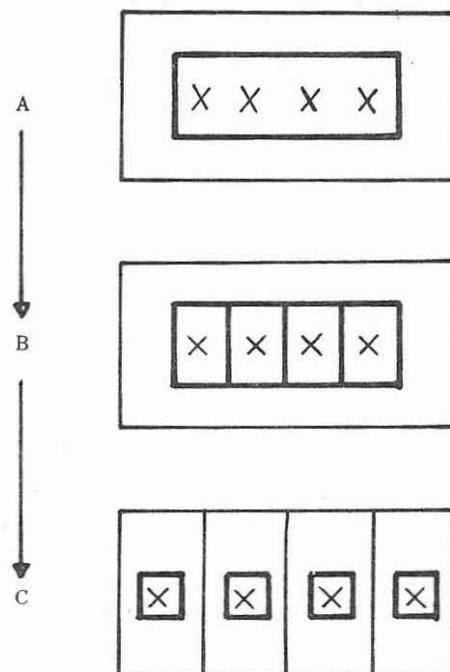
専門的医師を集中し、診療科目相互の融通性を持ち、また総合病院との緊密な連けいをはかることにより、高度の医療を住民に確保することを考える。

本提案では、建設段階も考えあわせて7つの地区（人口約50,000人・地下鉄駅周辺）に夫々1つを設置する。

そのことによってすべての診療科目を設置することができ、又人口増に伴なって次第に診療科目を増設することが可能である。

診療所群の設置方法については、千里丘陵住宅地の事例によれば、次のようないくつかの形が考えられる。

即ちA・B・Cの3形である。しかし千里丘陵住宅地では、A型は第一期建設の住区（約人口10,000人）に建設されたが次の建設ではB型に移行し、ついでC型に移行した。その理由として、①A型は、センター長があつて管理する場合には、適していようがそうでない時には、



6-7 図 診療所群のタイプ

例えば共通部分の使用料などの問題がおこる。②個人の財産とはならない。

即ちA型に近いが共用部分は、ホール、階段、エレベーター等いわゆる通路部分にとど

め事務室、X線室、検査室など診療室関係の共用部分は、本医療センター内にはとらない。  
従って診療所単位に規模には、大小あろうが待合室、診察室、その他最小限の検査室などをとり、他は地域総合病院を利用することを考える。

病床については、休養室程度の病床はとる診療所もあるが本医療センター内には、設けないのを原則とする。

入院治療が必要な場合は、地域総合病院に患者を紹介するが、この病院に入院させ治療する。

この単位診療所を各医師に分譲する。

ここで一つの問題は、病院の考え方にもよるが各診療科目が複数設置できることになるが、これは現在多くの医師会では、診療所設置に対して規制をしていることと反するのでこれに対しては、特殊例として再検討を要する（診療科目毎に150m以上離れること）。

またこの種診療所はこのニュータウンの規模とか現在の診療所分布を見ると第1期入居と同時に必要となるので次第に規模を増すように建築的に考慮する必要がある。

診療所建設にあたっては、住宅部分を診療所から切りはなす型と住宅付診療所とする型とが考えられる。しかし①A型の方が職

A 

住 宅
-----

 + 

診 療 所
-------

場が分離して医師の静養ができる。②A

B 

住宅 + 診療所
----------

型にすると救急の場合に住民は不便であるがこの場合には、地域総合病院とか家庭医を利用すればよからう。③何らかの理由で診療所を廃止した場合でも住宅が分離していればそのまま使用できる等のことを考えると地区医療センターの場合には、A型の住宅分離が適していよう。

### (3) 家庭医診療所

家庭医は広く住区内に分散する型をとる。その単位としては、約1,000戸が適当であろう。

その位置は賃貸住宅内であっても、住区施設内であっても分譲でもよい。

住宅との関係については、前述の住宅付診療所の形でよからう。

### (4) 保 健 所

保健活動については、地域総合病院に保健所を併設し地域保健活動のセンターとし、一般、母子、精神衛生、成人病、老人病対策をおこなう。

この場合、①保健活動と医療活動が緊密におこなわれる必要があること。②保健活動には病院医師、並びに病院施設が必要になることから地域総合病院に併設される必要がある。

保健活動は勿論支所内でもおこなわれるがその保健活動は広く住区内に入っておこなわれることが必要であるのでその場として地区保健センター（老人、母子の健康管理を行う）を地区医療センターの内にとる。

そのことによって地区の保健指導に地区医療センターの医師の援助をうけることが容易

になる。

この地区保健センターは、保健婦常駐の場となり住民の健康カードも整え地区住民の健康管理もおこなう。

### 6-3-3 医療施設規模

まず地域内の患者数を今までにおこなった団地調査の結果から算出すると次のようになる。

$$\text{地域内医療施設患者数} = \text{①} \times \text{②} \times \text{③} \times \text{④}$$

① 1,000人日患者数  
 ② 地域内人口  
 ③ 地域内施設利用割合  
 ④ 地域内患者数

#### ① 1,000人日患者数

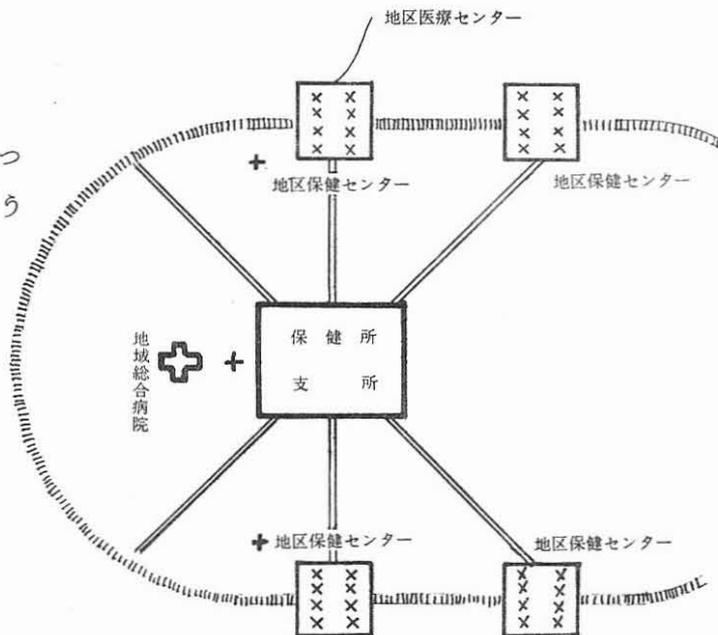
通院一般	50人 / 1,000人日
通院歯科	16人 / 1,000人日
往診	1人 / 1,000人日
入院	35人 / 1,000人日

② 地区人口50,000人に対する患者数/日	通院一般	2,500人 / 日
	通院歯科	800人 / 日
	往診	50人 / 日
	入院	175人 / 日

③ 地域内施設利用割合	通院一般	75%
	通院歯科	80%
	入院	40%

④ 地域内医療施設利用患者数	通院一般	2,250人
	通院歯科	640人
	入院	70人

診療科別 1000人日患者数	50000人地域の 特別患者数	診療科別 地域内利用率	地域内施設 利用患者数
④' 通院一般の内訳	内科	75%	488人
	小児科	90%	540人
	外科	70%	210人



6-8図 保健所の性格

産婦人科	4人	200	60%	120人
眼科	6人	300	75%	225人
耳鼻科	6人	300	75%	225人
皮泌科	3人	150	60%	90人
その他				

入院の内、産婦人科利用患者数は団地利用実態調査によれば1.1人/1,000人日団地内施設利用率=60%であるから地区人口50,000人とすれば1日患者数は33人となり病床利用率を80%とすれば病床数は42床となる。もし団地内施設利用率を50%とすれば1日患者数は28人、病床利用率を80%とすれば35床となる。

入院全体については、地区人口50,000人を対象に考えると団地利用実態調査結果の3.5/1,000人日を適用すると1日当り入院患者数は175人となる。地域内入院施設利用率を40%とすると70人/日、病床利用率を80%とすると必要病床数は88床となる。

次に地域内の医師数はどの位必要になるかをみる。患者調査(昭和38年)により診療科別医師1人あたり患者数をみると次のようになっている。

外 来	内 科	26人		
	小児科	35人	歯 科	30人
	外 科	68人		(1診療所あたり患者数)
	産婦人科	17人		
	眼 科	64人	皮 泌 科	40人
	耳 咽 科	95人		(資料なし 仮定)
	(全科	27人)	.....	内科と同じとして扱う

そこで先に算出した地区人口50,000人の外来患者に対する必要医師数は次の通りになる。

内 科	19人
小児科	16人
外 科	3人
産婦人科	7人
眼 科	4人
耳 咽 科	2人
皮 泌 科	2人
計	53人
歯 科	21人

地域総合病院の病床数は、前述の通り  $88 \times 7 = 616 = 600$  床となる。

しかし、ニュータウンの人口構成が次第に一般住宅地に似てくると入院患者数は5人／1,000人日に近づき、地域内施設利用率は60%程度になろう。その時には188床×7=1,316床÷1,300床にする事が必要となる。

従って当面は600床(内産科240～290床)で出発するが将来は少なくとも1,000床まで増床することを考え、当面の600床についても人口の伸びに対応して何段階かで整備される必要があろう。前述の通りこの地域総合病院には保健所支所を併設するので地域の保健指導健康管理は保健所がおこなう。

地域総合病院を600床とする延再積は600床×40㎡=24,000㎡となり、今仮りに建築単価を90,000円/㎡とすれば建築費は医療設備、備品を除いて約22億円となる。

さて診療所の分布はどうなるであろうか。前述のように考えるので前述の地域人口50,000人に対する必要医師数一般50人を仮りに地区医療センター23人、家庭医診療所17人と考えると地区医療センターは各診療科複数設置可能となり、家庭医診療所当り約750戸となる。

歯科医師は地域人口50,000人に対して約20人となるが住区内分散を一応17人、地区医療センターに3人と考える。

家庭医診療所は上記の通り約750戸に1診療所となる。この種診療所は住区内に広く分布することを考え賃貸住宅内であっても戸建分譲であってもよいが住宅付となろう。

地区医療センターには前述の通り約23人+歯科3人となるが、これは各地区に1ヶ所設置するがそのうち若干は地域総合病院の近くに開設も考えられる。

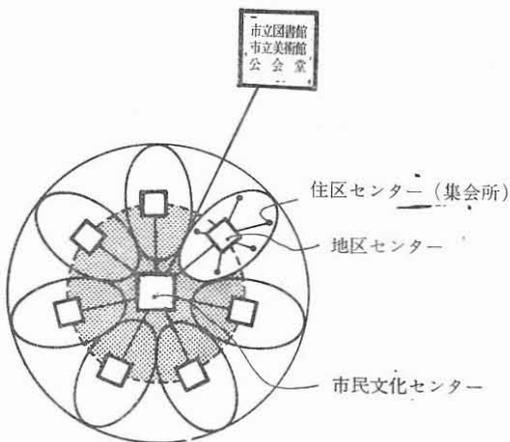
地区医療センターは前述の地区保健センターと共に1つの建物にまとめられることが好ましい。地区医療センターは住宅とは分離の形式となろう。

### 6-4 社会文化施設

#### 6-4-1 計画目標

- ここで計画すべき社会文化施設は、港北地区100万人を対象とし、更に横浜市の社会文化施設網との関連の中に、住民の日常的要求を満す施設網でなければならない。
- 中央のセンターには、港北ニュータウン住民35万人及び周辺100万人地域のこの種の施設の中核的機能と又住民の要求に対する高度なサービスをはたす総合施設を考える。
- 各学校群単位では、住区内の末端施設と中央センターとの中間段階にもう一ヶ所集約施設地区センターを考え、住民の日常生活上の利用段階を二段階とする。住区内に施設する末端施設も学校群単位に設ける施設も、いずれも全住民のための施設であるが、住区内施設はより主婦・児童・老人のためのもので、後者は青少年・勤労者層と言えるかも知れない。
- 住民の社会文化活動は、集会所、公民館を活用した文化活動のみでなく、中央グリーンベルト上の教育施設の住民開放が積極的に行われ、特にプール、体育館、テニスコート、バレーコート、等を活用した体育への住民参加を考えたい。
- 少年公園は、中央化に盛り込まず住区内に残し、集会所等とも関連させ設ける。

#### 6-4-2 社会文化施設網



6-9 図 社会文化施設設置構想図

社会文化施設の施設設置意義は地域住民の生活を精神面で豊かにする事にある。この意義を支えるためには、住民の多岐にわたる日常的要求や、より高度な知的要求等に応える末端施設から中央の総合市民文化センターまでそれぞれの施設間には緊密な連絡が必要となる。

##### (1) 中心地区

中心地区には社会文化施設の中核機関である総合市民文化センターの構成部門は図書館、公民館、公会堂、美術館、博物館と管理との6部門である。

この外に市民体育館が設置される事が望ましい。

##### (2) 周辺地区

各学校群単位の中央、地下鉄駅前やバス停の近くに地区センターを設ける。これは社会文化施設のための機能複合化でなく区役所支所等をも含めた複合機能の施設で文化部門としては図書館、公民館である。

各住区のセンターには、主に主婦、児童、老人が日常利用する集合所を配置する。

児童館は中央グリーン帯上に設置し他の教育施設と関連を持たせ、児童の学校・家庭教育の延長の場となる。

### 6-4-3 中心施設系

#### ① 総合市民文化センター

図書館 各学校群単位の中央に配した地区センターへの貸出図書館、配本所、小中学校の図書室（教育センター）等の図書受入整理を行う。

横浜市立図書館分館として機能する。

蔵書数は約25万冊とする。

公民館 地区センター、集会所での公民館活動の中央サービス機能を持ち、ここから各地区センターや集会所へ指導員が送られる。又この施設自身にも老人クラブやその他住民の教育講座が開催出来る集会室を持つ。

美術館 主として美術展示が行われ、又常設の出土品や美術展示室も有し、各種の教養講座が開かれる場も持つ。

博物館 港北ニュータウンが位置する横浜市北部は埋蔵文化財の宝庫といわれている。住宅地建設に伴い、多量の重要な文化財が発掘されるものと思われるが、その保存と展示の為の場所を確保する。

公会堂 各種の催し物が開かれる様なステージ付の大ホールと小ホールを持つ、この小ホールでは住民自身の演奏会、演劇や学校の文化祭にも使われる。

その他施設の管理部門とである。

以上のような機能を満たす総合文化施設で港北ニュータウン住民の文化的要求に応える質的にも高い建築空間が期待される。

### 6-4-4 周辺分散施設等

#### 地区センター

図書館 貸出しを主とし、通勤者の利用を考慮して夜間の開館も行う。蔵書数はあまり期待出来ぬが予約すれば、翌日には準備されていると言う予約システムを取る。

公民館 この施設も通勤者の利用を考慮し夜間の集会室の利用が出来る様に運営する。

主として所要室は教養講座、講演が出来る中・小集会室となる。入口ホールは図書室の前室、展示ギャラリーとしての機能をも加えた市民の談話、憩いの場になる様に計画する。又このホールの一部には区役所の窓口や、相談室等を計画し、昼夜を問わず地域住民のコミュニケーションの核となる場にしたい。

## 6-5 社会福祉施設

### 6-5-1 計画目標

社会福祉施設をその施設の性格上次の通り分類する。

精神又は身体に障害のあるものの施設

措置児等社会的障害あるものの施設

精神に障害があるものの施設は、現在の施設では精薄者(児)施設、重症心身障害児(者)施設であり、身体に障害あるものの施設は、肢体不自由者(児)施設等である。

これらの施設が今までは収容施設の性格が強く、病院とかりハビリテーション施設との関連が薄かったが今後は、これら障害者に対しても医療面での新しい打開が必要となるのでこれら施設の建設の場所として病院に隣接していることが必要である。

施設設置にあたっては(1)夫々の施設がいろいろな機能を含む場合と(2)夫々が専門分化する場合とが考えられるが今後は、専門分化して夫々が機能分化することがよからう。

こゝで児童生徒の特殊学級が問題となる。

□

リハ  
施

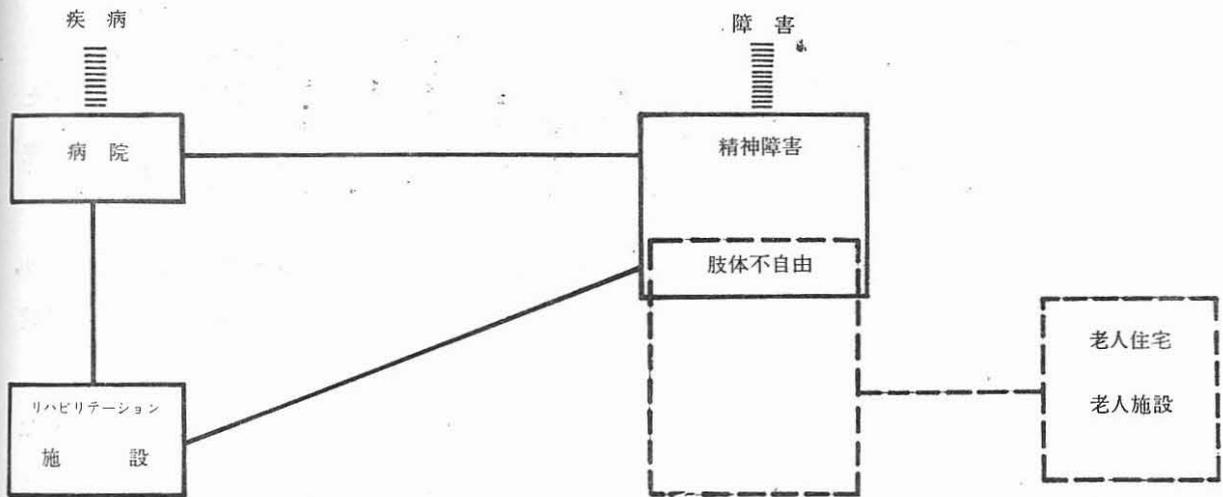
6-

よ

す

-

(1



6-10図 社会福祉施設内容構成

本地域の場合には7つの地区に特殊学級を併設するか全域に養護学校を設置するかが問題となるが、これら精神薄弱身体障害の児童生徒のための施設の充実をはかりたい。

措置児などの社会的障害のある者の施設としては、乳幼児を対象とする保育所と老人のための施設例えば老人住宅の充実をはかりたい。

#### 6-5-2 社会福祉施設網

この種の施設の中には、この港北ニュータウンの性格（港北地域1,000,000人の核）により、規模内容がかなり左右されるものが考えられる。まずニュータウン内の需要のみを満す施設と、周辺100万地域を考慮する施設として分けられよう。又更にこの種の施設がサービスする階層、乳幼児期、学童期、老令期とも重ねて施設を考えて行きたい。

##### (1) 社会福祉センター

この施設はすでに研究学園、南多摩でも提案されておりとくに目新しい提案とは言えぬが是非設置したい施設である。

##### 施設の内容と規模

- (a) 現在の役所のセクト主義機構の中での福祉行政事業の困難さの潤活油的存在として
- (b) 社会福祉の各施設と医療機関等との関連機関間の連絡調整をスムーズに行う場として
- (c) 各種住民の相談機関（老人福祉、児童福祉、身体障害、生活相談、職業相談）

以上のような性格と内容の福祉施設の中核施設として考える。

施設の位置は広域対象（100万）施設であるので交通便利で中央緑地内、地域総合病院に近い比較的静かな所としたい。

## (2) 乳幼児施設

### (a) 保育所

ここでは現在の幼稚園と保育所の混同を改めそれぞれの機能に即した分担をはかりたいものである。即ち幼稚園はあくまでも幼児教育施設として又保育所は家庭保育の不十分な乳幼児の家庭の延長の施設として考える。

幼稚園の項で述べた如く5才児、4才児とも100%近くが幼稚教育が望まれており、この保育所が果たす役割は0~3才児の乳幼児の保育と、幼稚園児の3~5才児と小学校1~2年生の時間後の保育となろう。

乳幼児のある母親の内、有職者を保育所児、無職者を幼稚園児の母と考えると、同年令児100%が幼児施設を経過する場合、この内6%が保育所必要児ということになる。

1 学校群の0~5才児の総数5,200人その内の6%は312人学童(6,7才)の保育を含めると100人増しの410人となる。

1 施設の規模は120人前後として6~9クラスとなろう。

1 学校群には4施設港北ニュータウン全体に28施設と考えられる。

施設の位置としては、母親が通勤に通る所とか、マーケット、診療所の近辺とか、駅の近くがよい。幼稚園と網的には重ね配置する必要がある。でないと機能の混合が起る事になる。

### (b) 乳児保育所

親が特殊な職業や病院で入院中といった、昼夜保育を必要とする乳児を預る施設である。位置は、地域の中心に近く全域サービスを考える。専門の小児科医を置く事が要求されよう。施設数は全域に2施設で、高度水準の乳児託児を目的とする。経営全体は私立でパートタイム託児を行う。又入院するまでもない軽疾患の乳幼児の託児も行う。

## (3) 老人施設

今日までの老人のための施設といえば老人ホームと社会とは切り離された扱いがなされて来た感が深い。今後はこの老令人口の増加等や核家族化と言う事をも考慮し、老人住宅や老人を含む世帯のための住宅を計画住宅地の中に積極的に取り入れ、今日までの年令構成の上で偏りをもった住宅地(団地)開発を反省し、この港北ニュータウン建設では均衡の取れた住宅地の開発、人口構成の範としたい。

横浜市医師会の横浜市地域医療開発に関する答申書によると市高令者(65才以上)の昭和50年における推計老令人口比率6.0%、厚生省の人口問題研究所による昭55年推計では9.1%となっているが、これから港北ニュータウンに於ける老令人口比率は6.0~8.0%とみるのが適当と推定される。地域人口35万人とすれば地域全体では13,000~28,000人と言うことになる。

これら老人の居住形態をみると、単身又は老夫婦のみの世帯は、全国12.0%、大都市

18.2%となっており、他は子供、その他との同居となっている。前述のニュータウン老人者の20%に老人専用住宅を用意するとすれば、1,800~2,800戸となる。これは全体戸数80,000~100,000戸の3%に相当する。又これと同時に老人が同居出来る様な住宅の建設も考え、老人ホーム等の施設へ収容という事は最後の手段としたい。

上述の老人が居住すればそのための施設として老人福祉センター、老人クラブ、老人ホームとか医療サービスの面でも配慮せねばならない。

- (a) 老人福祉センター：施設位置としては前述した社会福祉センターに併設させる。機能としては、生活相談、健康相談、あるいは職業の斡旋も行い、その他関係機関との連絡調整をおこなう。

所要室としては娯楽、談話室（和室）、食堂、浴室、それに相談室と管理サービス諸室となろう。規模は2,000㎡程度となろう。勿論この施設は広域を対象とする。

- (b) 老人クラブ：これはどの住宅計画でも取上げられているものであり、老人達が自主的に運営する組織である。会合が持たれる場所は、集合所、公民館、及び上述の老人福祉センター等々である。とくに注意されるべきことは集合所、公民館に老人達が場を持てる部屋を計画に含める事である。

- (c) 老人ホーム：この施設の利用は前述したように最後の手段とし、対象としては主に、病気がちとか床につきっきりとか言った状態の老人を考える。

港北ニュータウン計画では1~3%と幅のある値を取る。とすると対象者数は200~800人となる。広域を対象とすればもっと数を増すが、港北ニュータウン外の人に対しては併設するリハビリテーション及び授産施設を開放とする。勿論港北ニュータウンに在住する老人にも開かれたものであり、この場を通じ施設外の老人との交流をはかり、地域社会への連りとなる場としたい。

#### 施設数及び規模

この計画区域内には400人収容の施設を考えその他は地域外に設置される施設利用とする。施設規模は30㎡1人とする12,000㎡敷地面積25,000㎡程度となろう。施設位置としては静かな所で交通も比較的便利な地域総合病院との関連あるところにしたい。

#### 6-5-3 特殊教育施設

昭和43年の「横浜市都市調査資料集」によれば、市全域の小学校の内の31校に特殊学級が併設され、その31校中に言語障害特殊学級を持つのが1校、難聴障害指導特別教室を持つものが1校で残る29校は精神薄弱児特殊学級を持つものである。収容されている児童は157,302人中、516人で0.329%である。これを東京都の精神薄弱特殊学級に収容されている児童の割合1.249%に比較すれば大変小さい値である。これはまだまだ施設が少く、普通学級に混入されて教育を受けている児童が多くいる事を示していると云える。東京都の値で試算すれば約1,970人学級数として200近くの特殊学級が必要となる。

入学級数として200近くの特殊学級が必要となる。

中学校では総数65校中約半数近い31校に特殊学級が併設されている。生徒比率では0.745%で小学校の0.329%に比べれば倍の値だが、前述の東京都1.232%とは開きがある。東京都の出現率で試算すれば精神薄弱特殊学級生徒数は $59.727 \times 0.01232 \div 740$ と云う値となり、学級数にすれば74学級必要と云う事になる。

41年の文部省調査に比べれば小中とも特殊学級の増設はうかがえるがまだまだ不足と云える。

以上は主に精神薄弱児について述べて来たが、その他の障害児に対しては上記の「横浜市都市調査資料集」によれば盲学校1、ろう学校1、養護学校1である。

港北地区人口100万を対象とし、この種の施設の立地を考えれば、次の様な施設が必要となる。ここでも出現率は東京都の出現率を使用している。又児童比率は横浜市全域の昭和40年国調の6~14才、12.4%を使用すれば100万地域の児童生徒(6~14才)総数は124,000人となり、その内の何らかの障害のある児童生徒の数は約3,800人となる。

この内視覚障害児の施設は比較的近い神奈川区に市立盲学校がありこの施設利用を考えると、その他のろう学校、養護学校(肢体精薄)、及び病虚弱児の施設は考える必要がある。但し虚弱養護学校については別の環境のよいところの方が適しているよう。

この港北では東京都教育庁の新しい出現率を採用し計算すれば次の表の値となる。

6-7表 港北ニュータウンの心身障害児推計

	出現率			児童生徒数	必要学級数
	A 特殊学校	B 特殊学級			
視覚障害	A 0.018%	小	A 特殊学校	7	(1)
			B 特殊学級	9	(1)
	B 0.024	中	A	4	(1)
			B	5	(1)
聴覚障害	A 0.058	小	A	22	(2)
			B	7	(1)
	B 0.018	中	A	11	(2)
			B	4	(1)
肢体不自由	A 0.046	小	A	18	2
			B	6	1
	B 0.015	中	A	9	1
			B	3	1

	出現率			児童生徒数	必要学級数	
	A 特殊学校	B 特殊学級				
精神薄弱	A 0.086%	B 1.249	小	A 特殊学校	33	4
				B 特殊学級	480	50
	A 0.082	B 1.232	中	A	16	2
				B	236	24
病虚弱	A 0.101	B 0.057	小	A	36	(4)
				B	22	(3)
	B 0.057	中	A	18	(2)	
			B	11	(2)	
言語障害	A 0.004	B 0.046	小	A	2	(1)
				B	18	2
	B 0.046	中	A	1	(1)	
			B	9	(1)	

上記の算定に従えば、精神薄弱の特殊学級が小学校480人、48クラス、中学校236人、24クラスという数値となる。これは各学校に特殊学級1学級併設という値になる。

前述した100万地域の特設学校（通学施設）の立地を考えれば、この港北ニュータウン内に次の様な施設を積極的に設けるべきと考える。

- ① 精神薄弱児養護学校 1校  
収容児童（小・中） 100人 10クラス
- ② 肢体不自由児養護学校 1校  
収容児童（小・中） 60人 6クラス
- ③ ろう学校（小・中） 70人 7クラス

それぞれの施設位置は緑道上で交通便の場所で緑道外アウターリングが適当である。

## 6-6 商業・業務施設

### 6-6-1 商業核形成の条件

商業核が成立する為の条件として、以下の点が考えられる。

- (1) 都心および副都心からの距離が商業核形成に微妙に作用する。あまり近くても又あまり遠くても大規模な商業核を形成することが困難であり、10数キロが妥当な距離となっている。
- (2) 人口的要因としての人口密度の高いことが必要である。又大規模商業核を形成する為の基礎人口は10万人、商勢圏全部で20万人程度が必要である。
- (3) 大規模商業核をつくるためには核店として、百貨店を誘引することが必要である。現在の消費者にはとくに主婦階層にとっては、盛り場に出かけることが百貨店に出かけることと類似な感覚で受け止められることが多い。
- (4) 「便利さ」が商業核への消費者に対して積極的な意味を持つ。これは鉄道、バス、自動車等の交通体系の要衝に立地することの重要性を意味し、計画的に行い得るニュータウンでは、大規模商業核形成のための計画的交通が大切となる。
- (5) 商業施設集中化の原理

商業施設は特定地域に集中化させることによって、更に高次の商品なり、サービスを消費者に提供するようになり、このような地点への消費者の集中が、さらに商業施設を集積させると云う因果関係を持って生成発展してきている。

集中化の機能を要約するとつぎのようになる。

- (a). 集中による消費者の購買活動に対する便宜の供与
- (b). 共同および競争関係による購買の促進機能
- (c). 集中化による楽しみの機能

### (6) 商業施設の規模拡大と需要の創造

商品生産の段階に於て、“需要は創り出すものだ”と云うマーケティングの考えがある。商業施設も規模競争(=スケール・メリット)の段階に入ったといわれるのは、このような動きを背景にしたものである。

- (7) モータリゼーション時代に対処した、商業施設のロケーションを考慮する必要がある。これは、近い将来の生活形態から考えて、自動車の世帯普及率が半数以上となり、一方これに適應するには、既成の商業核は不十分である。

以上のことからみて、港北ニュータウンでの商業核の形成は、実証的にはじゅうぶん可能となるといえよう。

### 6-6-2 商業・業務スペースの算定

商業・業務施設スペースの算定にあたっては、

- (1) 家計消費支出をベースとする方法
- (2) 類似都市の商業・業務施設の現況よりのスペース算定の2方法を用いた。

結果の総括が次表である。

6-11図 商業・業務施設総括図

< 面積 >

家計消費支出ベース

小売業ベース

食料関係	69,521.6 m <sup>2</sup>
住居関係	46,295.2 m <sup>2</sup>
光熱関係	4,096.7 m <sup>2</sup>
被服関係	42,201.1 m <sup>2</sup>
教養・娯楽・雑用品関係	35,277.6 m <sup>2</sup>

197,392.2 m<sup>2</sup>  
199,645 m<sup>2</sup>

各種商品小売関係	11,383 m <sup>2</sup>	
飲食料品小売関係	60,589 m <sup>2</sup>	
自転車・荷車小売関係	2,943 m <sup>2</sup>	
家具・建具・什器小売関係	19,932 m <sup>2</sup>	156,041 m <sup>2</sup>
自動車関係	10,000 m <sup>2</sup>	
織物・衣服・身まわり品関係	26,539 m <sup>2</sup>	
その他の小売業関係	24,655 m <sup>2</sup>	
飲食店	26,860.7 m <sup>2</sup>	
対個人サービス業	16,743.6 m <sup>2</sup>	
旅館、貸間、下宿 その他の宿泊	3,695.4	サ ー ビ ス 業  65,491.2 m <sup>2</sup>
対事業所サービス業	4,458.6	
自動車修理ガレージ業	4,645.8	
その他の修理業	1,375.2	
映画館	3,051.0	
医療保健業	12,168.0	
法務	291.6	
教育	8,548.2	
宗教	2,273.4	
他に分類されないサービス業	3,171.6	
非営利団体	4,255.2	140,539.7 m <sup>2</sup>
その他のサービス業	813.6	
金融保険業	16,531.2 m <sup>2</sup>	
不動産業	4,948.2 m <sup>2</sup>	
運輸通信業	24,107.4 m <sup>2</sup>	
電気・ガス・水道業	2,601.0 m <sup>2</sup>	

29,658.7

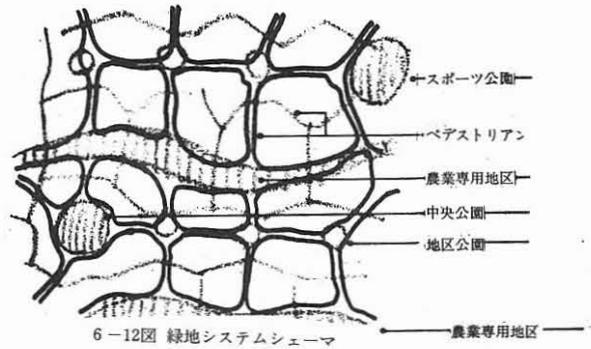
事業所ベース



(2) 住宅地区内部での施設緑地の他にセンター地区における緑地，オープンスペースのシステムは異質な意味および機能を有していると考えられるので別途考慮する必要がある。

例えば，タウンセンター，リージョナルセンターとなる中心地区の緑地，オープンスペースは，アーバンコンプレックスとしてのオープンスペースを

考えておかなければならない。そして，パブリックスペースとプライベートスペースの中間い**わ**ば**セ**ミ**パ**ブリックスペースのシステムを確立しなければならない。



6-12図 緑地システムシエマ

(3) 港北ニュータウン開発の目的の一つである農専地区の扱い方も緑地施設のシステム（グリーンマトリックス）上にあると考えるべきである。

元来緑地の意味は，利用緑地としての意味，存在緑地としての意味があると考えられるが，農専地区は，双方の意味をもつものである。

利用緑地として …… 都市的農業，観光的農業利用の緑地

存在緑地として …… 港北ニュータウン南の工業，準工業，流通施設地区と市街地の緩衝地帯としての緑地

農専地区は以上のような意味をもっていると考えられるが，大規模な市街地開発に伴い周辺のスプロール化をまねくことは従来の例から必須条件である。港北ニュータウン内の農専地区は，周辺スプロールの緩衝地帯としても存在緑地の意味は大きい。

(4) 農専地区の扱い方について，早濑川沿の地区については特別の扱い方が必要であろう。マスタープランの主旨で説明されているように，周辺農専地区と早濑川農専地区は他の農専地区とは立地条件が将来相当異なる。早濑川農専地区は，将来アクティビティーの高い中心地区の主要な一部と考えられることから，セントラルパーク的機能を部分的分担すると考えられる。

#### (5) 中央公園

緑地施設のシステム（グリーンマトリックス）上でフォーカスポイントになる地点であり，緑地施設系の要となる。

位置を南地区北端，インナーリングの外側高台の地とし，地域中心地，農専地区等に接する。中央公園内施設は主として，森林公園，広場として部分的に美術館，博物館，図書館等の文化施設も併設する。

#### (6) 調整池の扱い方

ニュータウン土地区画整理施行区域内に面積約3～4%の調整池を設けなければならない。総面積約40haで7ヶ所である。調整池の利用は，当分の間年数回の貯水必要時を除けば河川敷内緑地とあまり変らない機能しか持たない。

そこで，貯水時以外の利用について次の提案を行いたい。

ら。  
ミ  
ミ

342日本  
あった農

公園  
スポーツセン  
ター

(a) 貯水期間を出来るだけ短くし、施設緑地的に利用する。

例えば、運動練習場（野球，サッカー，ラグビー等）

ゴルフ練習場

交通公園，自動車練習場

(b) 満水として、遊園地的に利用する。

水泳場，キャンプ場，舟遊び場，つり場，ヨット練習場，カヌー練習場

調整池の利用については、管理、運営上の問題が大きく、綿密な検討が極めて重要であり、緑地系施設のネットワークとして、位置づける鍵である。

(7) 歩行者専用道路，自転車専用道路

緑地系施設を系統だて相互間の関係づけ，自動車交通との分離のために極めて重要な施設である。歩行者専用道路，自転車専用道路共に，緑地系施設の連けいの他に，港北ニュータウンでは，地下鉄に通じる通勤道路及び小学校等に通じる通学路として位置づける必要がある。

## 6-8 都市サービス施設

### 6-8-1 サービス工業

ガソリン・スタンド，自動車修理工場等人口定着に伴って発生するサービス工業については，既に第3章で述べた如く，地区(2)を将来市街化区域として，まとめて配置する。この場合，立地規制，壁面線の指定等の建築協定，共同化による福祉厚生施設の建設等，市側の行政指導が必要となろう。

### 6-8-2 卸売市場

現在市には，中央卸売市場が神奈川区橋本町に，食肉分場が鶴見区大黒町にあり，更に市南西地域に対し根岸場へ地区に分場の建設が確定している。人口200万の大都市としては，非常に施設数が少なく，更に北西内陸部の定着人口に対して十分なサービスは期待出来ない。

この意味から，内陸部における卸売市場の必要性が生ずる訳である。

卸売市場の立地には次の様な条件が必要である。

(1) 交通網との関係，特に地域間主要幹線及び域内主要道路とのアクセシビリティがよい。

(2) 流通機能を円滑ならしめるに十分な空間スペースの確保。

(3) 商品の供給圏及び市場への接近

(4) 市場の適正配置

(5) 土地入手の資金的，法的容易さ

上記(1)を考慮すると，位置的には次の三地区が考えられる

(a) 東名横浜インター周辺

(b) 東名 - 第2外環の交叉点周辺

(c) 東京 - 厚木線，都計街路 I，3，25線の交叉点附近

(b)については，インターチェンジが出来るかどうか目下の所，実現性については不明である。

(2)については，(a)~(c)いずれもスペースはあり，要件を充たしているが(b)は，他

に比べて周辺に住宅地が多い。(3)について別途物資流動の調査推計が必要であるが、以下の様な問題が考えられる。

- 新鶴見駅との関係、現在の所新鶴見駅の農産品取扱がいは非常に少ないが、鉄道建設公団が建設中の東京外環状貨物線が完成すると当駅は重要なターミナル・ポイントになるものと思われる。

農産品の入荷について鉄道への依存が或程度生ずると、(c)が有利である。

- 水産品入荷が、東京から行なわれる場合、湾岸道路又は、羽横線から第2外環又は、16号バイパスを通過して運ばれるものと思われる。この場合、16号バイパスは、横浜都心を通すなければならないので、(b)、(c)が有利である。

横浜市内における農水産品の卸売店数の占率は、昭41年現在で、神奈川区が50.3%と圧倒的に高いが、神奈川区から入荷する場合(a)~(c)いずれも大差ない。

- 農産品については、県内の産地からの搬入が多いと思われるが、collectorとしての街路の後背圏を比較すると、(a)が最も条件がよい。

(4)について、市内陸部にもう一ヶ所卸市場を設けるかどうかで評価は変わるが、設ける場合、現在考えている卸売市場は、市北部のみを対象とすればよく(b)、(c)がよい。別に設けない場合は、(a)の位置が好ましい。

(5)：流通業務団地の構想があり、現実指定可能と思われるのは、(a)のみである。

#### 6-8-3 清掃工場

現在市には、5つの清掃工場があり、別に磯子工場を建設中である。港北ニュータウン関連では、鶴見工場、港北工場があり、それぞれ78.502t/年、6.241t/年の処理を行なっている(昭42年度推計)。市中期計画では、港北地区に第一北部、第二北部の2工場建設が計画しており、それぞれ600t/24h、300t/24hの処理能力をもつものとされている。このうち、ニュータウン区域内立地が考えられるものは、第一北部工場であるが、街路条件、住宅地から或程度きりはなす、農業地区に隣接させて余熱利用の可能性を残す、等の条件を考慮して地区(D)に処理する。面積は遮断線地を含めて10haとする。

#### 6-8-4 ガス・ホルダー用地

ニュータウン区域周辺には東急ライン(高圧φ300)、根岸ライン(高圧φ750)の2幹線が布設されている。東京ガスでは、根岸ラインから更に丸子-茅ヶ崎-中山線に枝線を出し、地区(2)、(3)の北部にガスホルダー用地として約5,000坪の用地を検討している。

今回の土地利用構想の中で、この地区は軽工業生活サービス都市施設用地としているので、その中にとり込む形で考えることとする。

#### 6-8-5 墓地・火葬場

墓地については現在市営3ヶ所39,200基、民営454ヶ所73,800基あるが、墓地利用は年間1,300件の需要がある。(中期計画による)、広域的にみて墓地は日帰り圏位の範囲内であればよく、必ずしも市内にある必要はないが、それにしても需要の或程度は、吸収出来る準備は必要であろう。又開発地区内にも社寺が若干あるが、当然墓地も併設されているものと思われる。墓地の集団移転も必要であろうから早淵川沿いに墓地を計画する。

墓地は公園墓地として、火葬場を隣接させる。

6-9表 港北ニュータウン施設構成表

		施設名称	施設内容	ヶ所	収容人員	建築床面積	敷地面積	総敷地面積	備考	
行政	市関係	○総合庁舎	区役所 福祉事務所 建築出張所 水道営業所	1		5,000 <sup>m<sup>2</sup></sup>	5,000 <sup>m<sup>2</sup></sup>	5,000 <sup>m<sup>2</sup></sup>		
		○消防署		1		3,100	6,500	6,500		
		消防出張所		3		300	1,000	3,000		
		小計						14,500		
	管理	公団関係	○公団管理センター		1		250	500	500	
			○公団管繕センター		1		250	1,000	1,000	
			管理事務所		27		50	150	4,000	
		小計						5,500		
	施設	国県関係	○警察署		1		6,300	6,500	6,500	
			派出所	域内27, 域外8	35		27	30	1,000	
○郵便局			集配局	1		5,000	10,000	10,000		
特定郵便局			無集配	35		30	100	3,500		
○電報電話局			域内27, 域外8	1				6,000	6,000	
○その他, 国県関係機						20,500	41,000	41,000		
小計								68,000		
計						88,000				
教育	市関係	幼稚園	域内72(含私立) 域外14	86	166人/園	600	2,400	200,000		
		小学校	域内36 域外7	43	910人/校	2,600	12,000	516,000		
		中学校	域内16 域外4	20	910人/校	3,300	16,000	320,000		
		小計						1,036,000		
	施設	県関係	高等学校	域内7, 域外3	10	1260人/校	10,000	40,000	400,000	
			普通		6					
			専門 (含私立)		4					
		小計						400,000		
		計						1,436,000		
	文化	市民文化センター	○総合市民文化センター	公会堂, 中央公民館 市立図書館(分館) 美術館, 博物館	1		10,000	30,000	30,000	
▷地区センター			図書館, 公民館 区役所支所 ギャラリー	7	5万人対象	1,000	3,000	21,000		
公民館 集会場				14		300	600	8,400		

施設

医療施設

社会福祉施設

商業・業務施設

公園・緑地・施設

都市供給処  
理施設



§ 7  
画の分  
に  
7

	施設名称	施設内容	ヶ所	収容人員	建築床面積	敷地面積	総敷地面積	備考
交通施設	バスターミナル	営業所用地 北	1			6,600	6,600	
		" 南	1			10,000	10,000	
	バス交代敷地		3			1,000	3,000	
	小計						19,600	
	計						144,100	

注： ○センター立地

## § 7 造成計画

港北ニュータウンの基本計画，特に1/10,000での造成計画ということは提案された基本計画（交通計画，施設計画等）のいわば形の計画に対応させた住区の景観，配置大きくいえば街の顔とでもいう地形計画と，その地形計画の造成プロセスや技術的条件の計画の造成計画とに分けて考えることが出来る。

ここでは造成計画と地形計画の両者について同時に並行させた検討を加えたものであり，特に1/10,000のスケールでは地形計画に重点を置いて検討を加えたものである。

### 7-1 地形計画の基本的方針

昭和43年3月に横浜市日本住宅公団（以下公団という）より提出された「港北ニュータウンの自然及び立地条件に関する基礎調査」により地形，地質，植生，現況土地利用の分析調査がなされているが，本計画では，この自然及び立地条件の延長での地形計画をねらいとした。

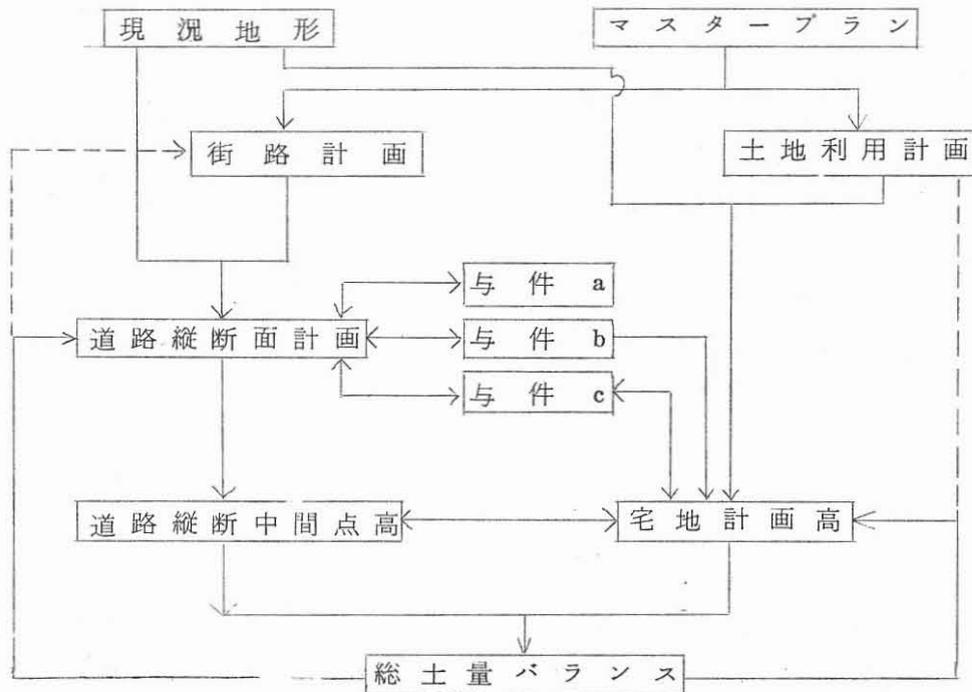
事業費からみれば，今迄の大規模開発の事例でも推定できるように平均起伏量10/15M/h a前後の港北ニュータウン（以下港北N.T.という）の地形では全事業費の中で整地費の占める割合は（地区外の土の搬出入500M以上の土の移動がない限り）10~15%とみられ土工量が事業費の決定的要因となることは考えられない。勿論自然及び立地条件の延長上の計画（自然尊重の地形計画）は，ミニマム土工，ミニマム工事費に連ることでもあるが，むしろ，各住区に変化とダイナミックな景観を与えること，各住区に現況の自然のグリーンベルトの残されること，既存集落が比較的残せること，（区画整理のテクニックの上からは既存の農村集落は物理的な問題ではなく，社会的に非常に壊わしていくものである），ランドマークの保存と築造に適すること，遺跡，保存につながること，等の点にきわめて有利なことであるので，区画整理の事業採算上許されるかぎり，自然を出来るだけ尊重した自然緑地の残った街をねらった地形計画を試みた。

### 7-2 造成計画のプロセス

造成計画はマスタープランを固める作業の中での1条件にすぎないが，マスタープランの立体的フェイスになると同時に1つの街づくりの中で最も基本的な都市景観を削り出すことであるともいえる。

ここでは，マスタープランチームより提出されたゾーニング，住区計画，交通計画等平面的なゾーニングとして提案されたものを現況地形にあてはめ，フィードバックコントロールの積み上げをして第1次マスタープラン，第2次マスタープラン（以下第1次M.P.第2次M.P.という）を進めてきた。

7-1図 当初のフローチャート



7-2-1 コンピューターによる検討

当初フローチャートを数値地形モデルに置換し、コンピューターによる地形計画が考えられないか検討を加えた。特に土工計画は断面法、メッシュ法等差線図法いずれにしても試行錯誤して進まねばならないルーチンワークがあり、実はこれが作業量の大きな部分を占めるものである。一度コンピューターにのせておけば、比較設計、部分変更にも有効であり、既に公団では、この港北N.T.をケースワークとしてコンピューターによる土量計算を行っている。

この時の前提条件は

境界修正： { 北下り 1/30  
 地形修正勾配 { 南下り 3/30 である。  
 { 東西下り 3/30

この作業を発展させて次の段階でのソフトウェアを検討した。

- 境界高 : 一定の巾で条件を与える (Ex ±3M)
- 道路 : 勾配方向, 勾配範囲  
 クロス, ポイント (平面, 立体)
- 排水 : 第1次M.P.では条件として与える必要はなかった。
- 道路と住区との関係に条件を与える。

原則として道路より宅地レベルは高く、各道路と最低1ヶ所で接続し、その中で

は立体面でもよい。

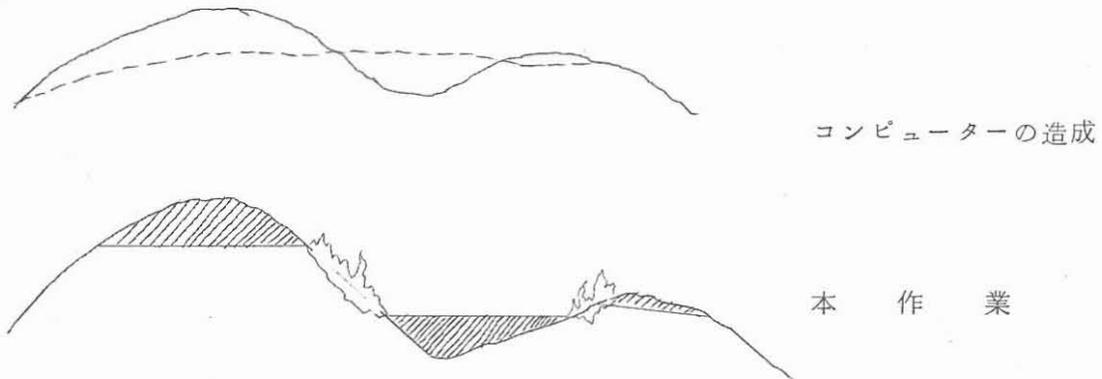
以上の条件さえ満足すればよいことになるが、この条件の組合せは無数にできそうなこと、全条件を組合せたシステム開発は昭和44年3月というタイムリミットから考えられないとの結論に達し、本作業後、公団のケースワークとの比較考察をすることにとどめた。

#### 7-2-2 コンピューターによる造成との比較検討

ここで公団で行われたコンピューターによる造成と我々作業グループで行った造成計画とを比較すると次の様なことがいえよう。

第1点： 総土工量はコンピューターでは25,000,000 $m^3$ 程度であるが、この作業では約15~20,000,000 $m^3$ と比較的少ない。これは造成の基本的方針を機械では考えてくれないということであろう。

第2点： 下図の通りである。



即ち、コンピューターでは自然法面（緑地）は全く残らないということである。

第3点： 上図でも判るように開析谷戸（侵蝕の進んでいる谷）の面影は全く残らない。

第4点： 斜めに盛られた部分は土質的には非常に不定なことが予想されることがコンピューターでは考慮に入っていない。

以上4点がコンピューターと本作業の間の大きな相違点となっているが、各住区の最低最高の宅地計画高はほぼ同一であったことを記して置きたい。

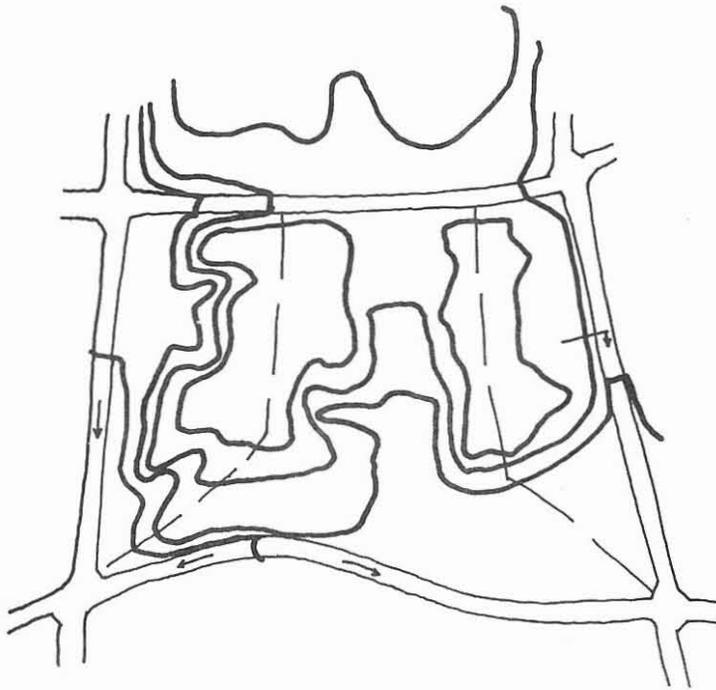
#### 7-3 実施したプロセス

##### 7-3-1 スケール

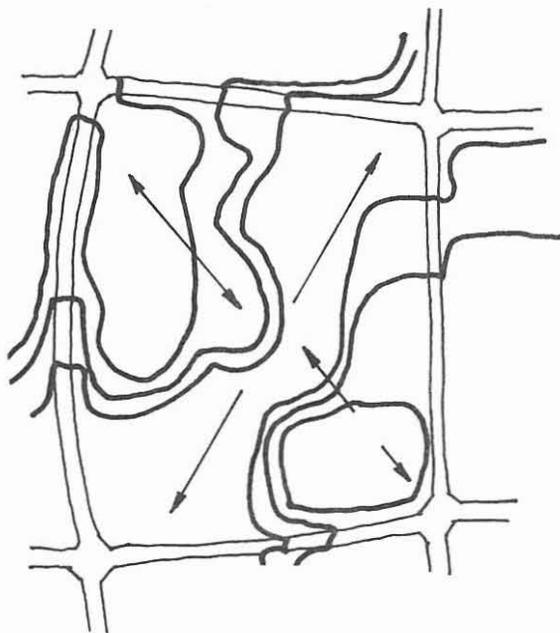
マスタープランの作業（街路計画、住区計画、交通計画等）は全て1/10,000で進められており、造成計画のみ1/2,500で検討する精度はこの段階では必要なしと判断し、施設計画、地下鉄計画、住区幹線等のクロスポイントのみ1/2,500で検討することとして（後の作業になる）全体の作業は1/10,000で統一した。



典型的住区と比較すると下図の通りである。



○第1次M.P.の1住区  
→排水方向



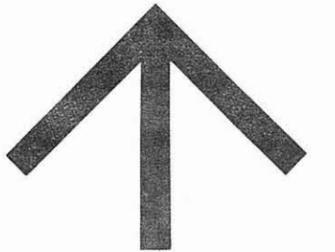
○第2次M.P.の1住区  
→排水方向



7-2 図 住区内造成概念図



- 凡 例
-  切土部分
  -  盛土部分
  -  自然地形
  -  幹線道路
  -  高速道路
  -  市営高速鉄道



7-3 図 造成計画図



## 7-4 造成上の問題点

### 7-4-1 土工計画

土工計画をたてる場合基本計画，基本設計の各段階に於いて次の点に留意して作業を進めるべきである。

- (1) 現況で地形にできるだけ近い形の造成が望ましい（これは当計画の基本方針である）
  - (a) 切盛土が少なくてすみ経済的である。
  - (b) 現況地盤は安定性がある。
  - (c) 現況樹木肥土 壤（表土）の保存により植栽等に有益である。
  - (d) 現況雨水流域が保たれて用水路防災上の排水計画がたてやすいこと。
- (2) 移動土量及び運土距離を小さくする。
  - (a) 土工事費が少なくてすみ経済的である。
  - (b) 工事工程が短縮される。
  - (c) 部分完成が容易となる。
- (3) 工事の単純化を計る。
  - (a) 工区内土量のバランスを計り，工区外搬出ならびに客土のないようにする。
  - (b) 土工機種の限定： 原則としてブルドーザー，スクレーパー，による短距離移動を主とし，ダンプトラック等による長距離移動をさける。
- (4) 運土方向の検討  
逆押し（低い所から高い所へ）の工量移動を避けて運土能率を上げる。
- (5) 切盛高の限界に留意
  - (a) 現況地盤のすべり湧水，土質の良否等を判断して切盛高を検討する。
  - (b) 切盛高と建築物の基礎工ならびに沈下に対するレイアウト上の考慮
- (6) 盛土の歩減りを考慮する。

以上の諸点を留意して，造成計画を進めるべきで，これは今後の基本方針となる。

土量： 土量の計算方法は主として断面法，メッシュ法，コンター法（等差線図法）の3種が考えられる。ここであえて1/10,000のスケールでコンター法を採用した理由は全体として切盛の比重がつかめること，切盛を面としてとらえやすいことの2点である。

種別	面積	土量	平均切盛
カットエリア	865 ha	1900万 $m^3$	1.7 m
バンクエリア	992 ha	1400万 $m^3$	1.4 m
自然緑地	253 ha	0	

以上であり，平均的には切り部分が厚い。

余盛量の推算は土質に応じ，盛土歩減りを換算する必要があるがその基礎資料は次

資料は次表のとおりである。

7-1表 土量変化率表

土の種別	量比	L	C	f	fα	平均変化率%
砂まじり砂利	.10	1.18	1.08	0.9	0.09	} 0.72
粘 土	.30	1.43	0.90	0.63	0.19	
普 通 土	.60	1.25	0.90	0.72	0.43	

$$L = \frac{\text{ほぐした土量}}{\text{地山の土量}}$$

$$C = \frac{\text{締固め後の土量}}{\text{地山の土量}}$$

$$f = \frac{C}{L}$$

土 工： 一般に運土計画は機種をブルドーザー、スクレパー、迄とすべきである。

推 算 運 土 距 離 比

0 ~ 50 m	35% / 全体開発面積	ブルドーザー
50 ~ 500 m	50% / 全体開発面積	スクレパー
500 m 以上	15% / 全体開発面積	ダンプトラック

となるが、原則としてはスクレパーの範囲にとどめるべきである。

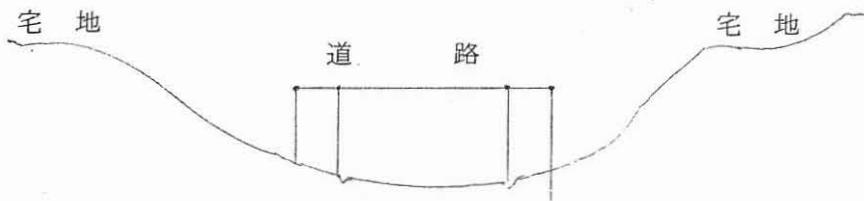
500 m をリミットとした土工単位は別図の如く約20ブロックに分けられる。

施工単位： 大規模開発の施工単位は都市的スケールの建設スケジュール，造成工事施工単位，公的住宅建設計画，民地定着予測，等から総合的に考えられるべきものであるが，造成工事単位としては工区内土量バランスが最低要件であり，発注の政策的条件に左右されるべきではない。この方向でブロック分割すると最小約20ブロックに分割することが出来る。

工事単位は大規模開発事例では最大でも約25~30 ha とされているが港北N. T. は尾根スジ，谷戸スジの広さが比較的大きな単位（50~100<sup>ha</sup>）で成り立っており，必然的に工事単位も大きくなる。住区単位は30~50<sup>ha</sup>であるが，土の工区内バランスだけでとらえた場合，約100 ha となり，しかも尾根スジが工区境とならざるを得ないブロックが多い。ことにグリーンベルトで上下に切断されている運土計画がキーポイントとなる。

7-4-2 交通網と造成計画

街路網： 第1次M. P. 第2次M. P. の街路網の比較は7-3で述べているのでここではマスタープランチームより提案された街路パターンを現況地形にセットし，道路計画高勾配（道路構造令の4種以上に相当するので勾配を7%以下に押えた）を決定してゆき，原則として宅地計画高より道路計画高を低くした。



又道路計画高の決定は排水方向を決定することは一般的同一レベルであると考えられているが、第1次M.P.は非常にうまく排水方向を決定できたが、第2次M.P.ではダイナミックな住環境をつくり出す変りに道路計画高即排水方向の決定ということは出来ない。(排水計画の項参照)

地下鉄： 提案された地下鉄のルート縦横断図を検討すると、切土部8,200m盛土部3,300mで盛土部は造成レベルとほぼ一致しているので問題はない。地上部で隧道として提案されている部分は土被りが5~10m程度の大部分であり、被覆の部分の土質は関東ロームと砂礫層と考えられるので工事技術上からはオープンカットの方が望ましい。

#### 7-4-3 地形、地質と造成計画

表出された土質(カット面)は次のとおりである。

一般関東ローム

下末吉ローム： 粘土質であり、局部的不透水層をなし、宙水をたたえたり、水を含むと軟弱となる。

砂礫層： ほとんどなし

三浦層群： 皆無

表出したカット面の大部分となす関東ロームはN値8、地耐力10~15 tonが期待される。

中層R.c造の支持地盤としては十分な支持層となり得る沖積低平は平均盛土深さ7~8m程度であり、支持層まで砂礫層もしくは粘土層まで7~12mあるから平均盛土7~8mを加えれば17~8mの基礎となる。

#### 7-4-4 現況保存地域の分析

集 落： 既存集落は大部分沖積谷戸の中腹の台地で谷戸（水田より）5m~10m 高いレベルになる。平均7~8mの盛土となるので埋没の方向である。

第1次M. P. では部分的盛土高の調整で全集落の1/4程度は現況保存も可能と思われたが、第2次M. P. ではほとんどが幹線街路の線上にあるので既存集落を残すことはあまり期待できない。（別図参照）

文化財等遺跡： 別図複合図のとおりグリーンベルト上にある遺跡については保存の可能性はあるが、現状ではほとんど残らない。いずれにしても遺跡の調査から夫々のランキングを早急に行い、地区公園の中におりこむべきである。又基本設計、実施設計の段階ではよりきめの細かい保存の方法を検討すべきで 1/10,000 のスケールでは判断の材料とはなりにくい。

グリーンベルトと植生： 植生分布図と造成後自然緑地として残る所を比較するとグリーンベルトの大部分はシラカン亜群集域であり、その中でもケヤキ亜群集域が非常に多い。

カット部分と保存緑地（自然法面）との接点での斜面の崩壊をきたす場合があるので、その周辺の袖に緑地帯防護の植林をする必要がある。その効果としては次の4点が得られると思う。

- (1) 住宅地のダイナミックな都市景観
- (2) ニュータウン内居住者の心理的効果
- (3) グリーンマトリックスの連繋

(4) 切土面、盛土面を分離し、盛土地域の安定を計り、災害防止の効果  
いずれにしても住区内に挿入された自然のグリーンベルトは人工的に植栽されたものとは比較にならないものであり、出来る限り自然法面を残す方向で造成すべきである。

#### 7-4-5 排水計画

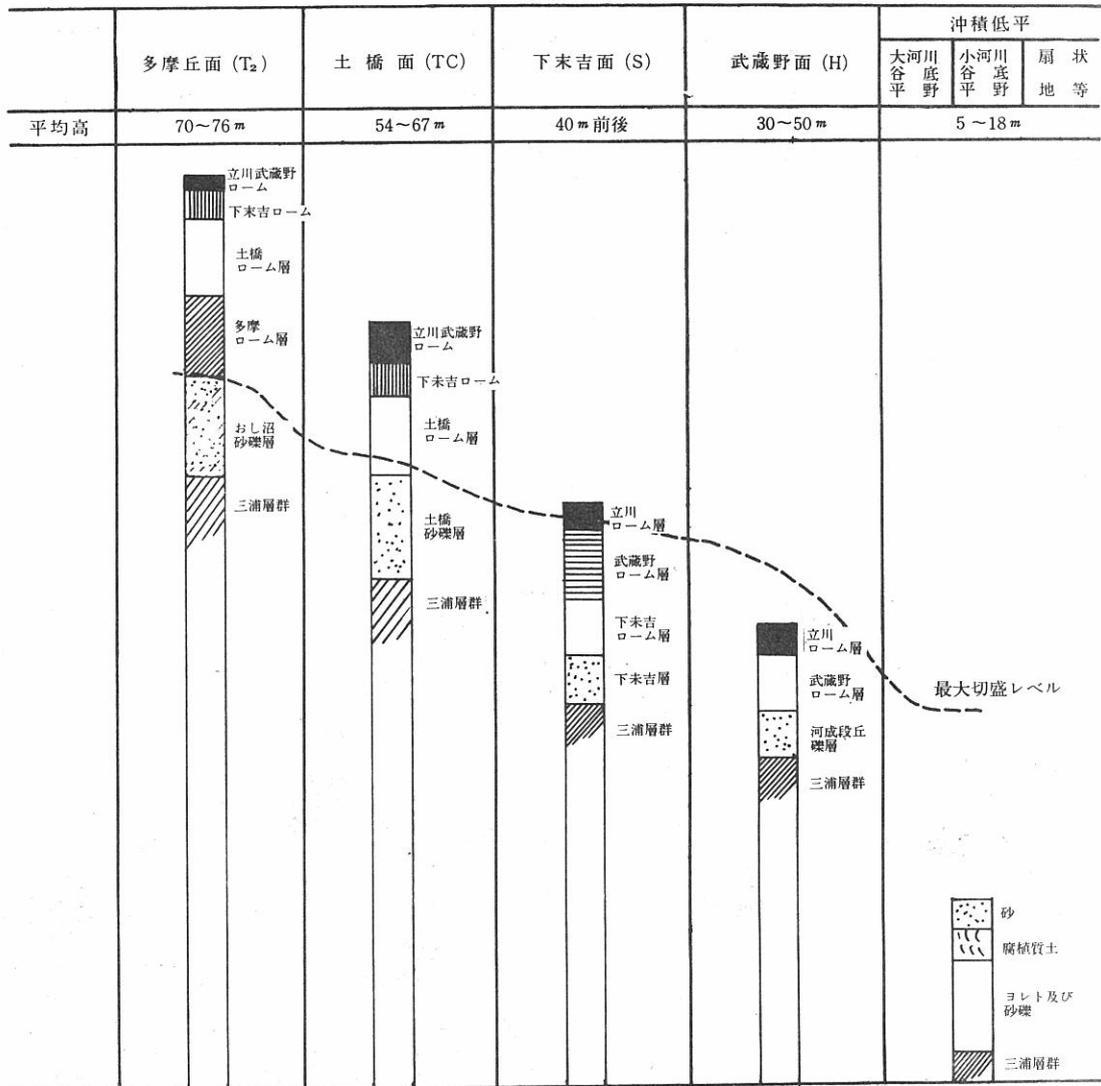
港北N. T. の水系は最終的には鶴見川に集められるが、一部北部区域は鶴見川水系にはならない。ここで各住区毎に排水方向を検討すると次のとおりである。

A : 鶴見川水系よりはずれると思われる唯一のブロックである。

B. C. D. E. F. G. K : 早淵川に集約されるが、水量調整の必要があり集中污水处理場が可能である。

I. H. : このブロックは保存農地を通過せざるを得ず問題がある。

面積に比べて鶴見川への放流距離がきわめて長いが巾員60mの東京~厚木線で受けて早淵川へ引き込む事も考えられるので検討する必要がある。

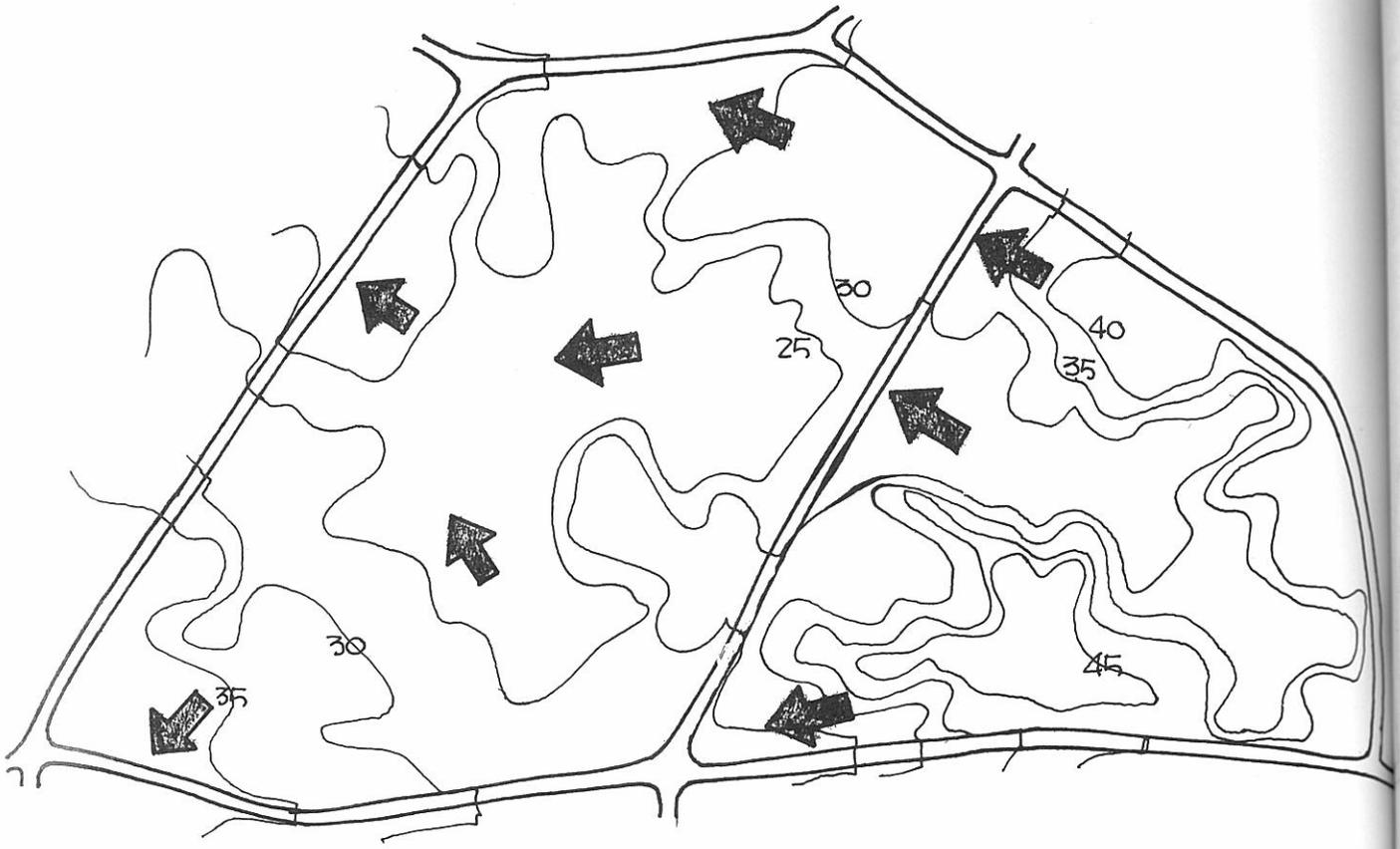


7-4 図 土質構成図

(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) より

§ 8  
8 -  
8 -  
る  
近

L・G・： この区域も面積に比べて鶴見川までの距離が長い。  
又、排水区域については各住区に接する街路で集めきれず、住区をまたがって排水を  
考えねばならないブロックがあるが、これは緑地帯（公道とせねばならない）等を設  
けるかして排水計画を実施の段階ではせねばならない。



7-5図 排水計画シェーマ

## § 8 建設上の問題点の検討

### 8-1 行政上の問題

#### 8-1-1 行政区分問題

市では、行政区の分割を行なう事になり、現在の10区が、14区に再編成される事になる。

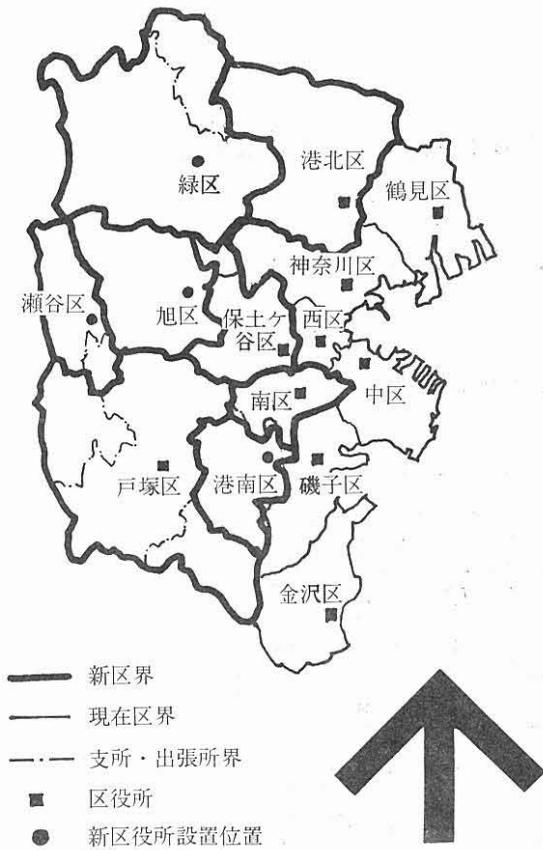
これに伴って、現港北区は2分され港北区、緑区となる訳である。その内容は、以下の通りである。

- 施行年月日 昭和44年10月1日

#### 港北ニュータウン関係町

<緑地>	<港北区>
荏田町	中川町
川和町	牛久保町
池辺町	大棚町
東方町	南山田町
折本町	北山田町
大熊町	茅ヶ崎町
	勝田町
	新羽町
	新吉田町

8-1表 新行政区別面積人口表

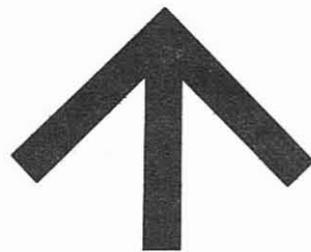
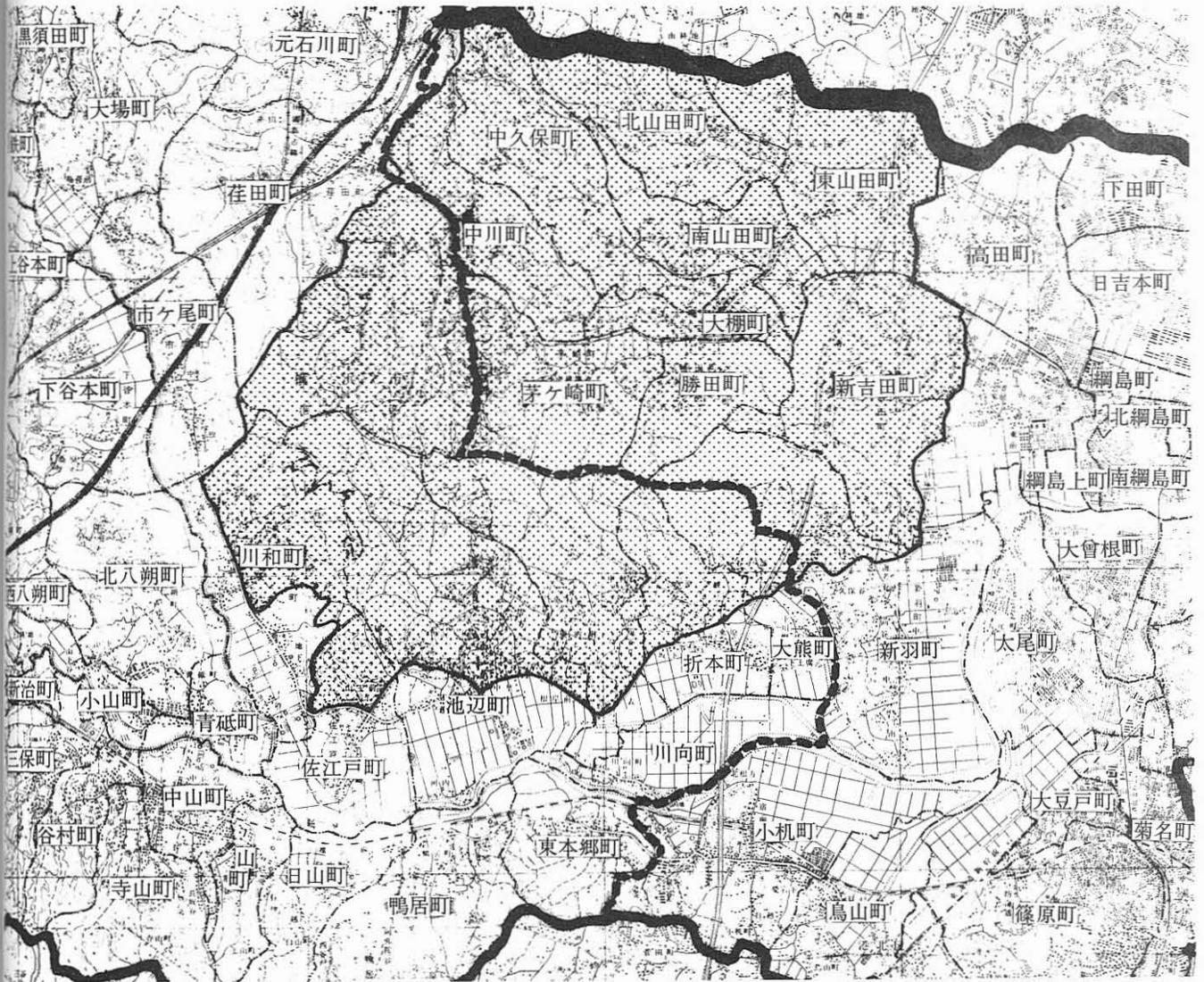


8-1図 行政区再編成図

区名	面積 (Km <sup>2</sup> )	人口 (人)
鶴見	28.08	259,994
神奈川	23.57	203,290
西	6.29	99,886
中	16.95	137,904
南	12.19	189,766
港南 (M2)	19.66	90,221
保土ヶ谷	21.19	157,692
旭 (H2)	32.24	131,431
磯子	18.39	108,444
金沢	23.15	97,133
港北	42.95	199,381
緑 (K2)	77.60	107,856
戸塚	78.82	224,816
瀬谷 (T2)	15.84	60,210
全市	416.92	2,068,024

昭44.3 広報「よこはま」

数字は昭44.1.1現在推計



8-2 図 ニュータウン周辺行政区再編成案図

これによると、港北ニュータウンは港北区、緑区に2分される訳であるが、ニュータウンの一体性、学校区等々の区域問題、施設配置の偏りによる格差の発生等の問題を考えると、港北ニュータウン区域全域が一つの行政区に包括されるのが望ましい。

この場合

- (a) ニュータウンだけで一区とする。
- (b) 現港北区を南北に2分又は3分して、ニュータウン全域を一つの区に入れる。

この2つのケースが考えられるが、いずれにしろ、行政区域変更の問題は早急に検討すべきである。

尚、区界の変更は区画整理の事業と同時に一気にこなすのが望ましい。これに伴って、町界、町名変更、学校区、その他関連各部署の管轄区域の変更の問題も生ずるが、これらも同時に検討すべき事柄である。

#### 8-1-2 都市計画法、建築基準法関係

##### (1) 市街化区域市街化調整区域

この区域指定については別途市内部で作業が行われてはいるが、ニュータウン区域では当面、開発地区を市街化区域、農業専用地区、その他の地区を市街化調整区域とし、将来開発の必要が生じた場合条件に合った市街化区域に変更するものとする。

##### (2) 地域、地区指定

市街化区域に於いては土地利用計画の策定をまって地区の性格に応じた地域、地区の指定を行なう訳であるが、特に留意すべき点は次の通りである。

##### (a) 住居地域について

ニュータウン区域の計画人口に関して市では近々に方針と態度の決定を行わねばならないが、定められた方針を実現するために住居地域について法律行政上のあらゆる手段を使って誘導すべきである。特に民地について慎重な検討が望まれる。

##### (b) 特別用途地区について

市条例で定められる特別用途地区の制度を活用すべきである。特に中心地区誘致施設地区沿道施設地区、サービス工業地区等、ニュータウンを特色づける演出を必要とする地区で計画の内容を十分に生かして実現出来るような地区の指定が必要である。

##### (c) 特別緑地保全地区

これは開発地区外であるが、市の広域の見地から長く緑地として残したい地区（特に農業専用地区A）について首都圏の近郊地帯における緑地保全法に基づいた特別緑地保全地区の指定を検討すべきである。

(3) 容積規制について

建築基準法の改正が予定されているが、現在検討されている改正案によると市街化区域全域に容積規制を行なうことになる。

港北ニュータウンで容積規制を行なうにあたって問題となる主なる点は次の2つである。

- (a) 住居地域： 例えば容積率を第一種の100%にしても住居地域の生活環境は可成り阻害される怖れがある。容積率20%、30%の地区が相当にあってもよいと思われる。
- (b) 中心地区： ニュータウンの中心地区は広域的なセンターとして考えられるが、これを実現させるためには相当の誘導規制策が必要である。この観点から中心地区の容積は検討すべきであり、可成り高い容積にしておいた方がよい。この場合は高度地区指定も併用すべきであろう。
- (c) 建設協定： 開発地区の民地部分及び開発地区外の居住者は大部分が以前からの横浜市民であり、「自治体ニュータウン」を標ぼうする以上、これらの人々に対してどのような姿勢を示すかは大きな問題である。

建築協定は都市的土地利用への転化に際しての生活誘導及びニュータウンの環境、景観構成上の2面から活用すべきである。

- (d) 設計指導について： 用途地域性だけではきめの細かい、土地利用を実現する事は出来ず放置すると好ましくない市街地が形成されることになる。この様な法と実体との間をうめるものが特別用途地区の設置であり、設計指導であるといえる。特に流通工業についてはアクティビティの内容を包括的に把えるのは無理な点があり、個別的に設計指導をすることによって良好な市街地形成をはかるべきである。

8-1-3 その他の行政上の問題点

(1) 農専地区、その他の地区、のとり扱い

農専地区とその他の地区は共に調整区域となるであろうし、目下の所農専地区に対して土地投資を行なう予定もないので、その限りでは実質的に差はない。取扱いに区別が生ずるのは下の2点であろう。

(a) 農専地区に対する営農指導：

営農指導については目下農政局において別途検討中である。

(b) 開発許可の順位：

開発許可については次の様な検討が必要であろう。

将来開発整備構想の策定及びマスタープランの作成

上記による幹線、準幹線的なものの指定

指定基準は例えば市で街路巾員の基準としている4.5m以上とする。

上記道路システムにのったもののみ私道指定する。

指定された道路については例えば4.5 m以上は提供、残りについては買上げる。

以上条例を設置するか、地元の同意を得て行ない、これを開発許可の条件とする。

(2) 特に早淵川沿い農業地区(A)について

この地区は土地利用構想の説明で詳細に述べられている通り、他の地区と異なり、非常に重要な意味をもつ地区である。今回提案のマスタープランを構想通りに実現出来るか否かは、当地区(A)の取扱いが成功するか否かにかかっており、その意味で市の強力な姿勢がすべてを決することになる。

土地利用上は緑地又はオープンスペースとして徹底的に開発を規制するか、超高密の市街地とするか、いずれであろうが、いずれにしろ市が出来るだけ土地を買収しておくべきであろう。この際中心地区経営と抱き合わせにして、収益を買収資金として活用することも検討すべきである。

(3) 開発地区内民地の誘導について

開発地区内民地についての対策が必要である。

必要性は次の3点に基づいている。

(a) 土地買却により、多額の一時金を入手したこと

一時に多額の収入があった場合の事例について悲劇的な話はよく耳にする所であるが、生活は長期に亘って続ける訳であるし、その為の手段を講ずる事は必要である。

(b) 土地利用の変化

現在の生産緑地としての土地利用から都市的土地利用へと、利用形態が変化する訳であるが、今迄の職業歴から新しい事態への適応には随分と困難な事が予想される。

(c) 新規居住者の生活様式との関係

新規に流入してくる居住者は都市的生活様式を身につけた者が多いと思われるが、それに対する違和感が社会的緊張をもたらす場合がある。

(4) 区画整理手法の検討

区画整理事業でニュータウンを建設するに当って、事業上いくつかの問題が出て来ている。

特に、

(a) 地価が高く、従って地価のはねかえりをうすめる為に、高密度にせざるを得ない。

高密度にすると、公共・公益施設用地の必要量が増大し、従って保留地処分価格が更に高くなる。

(b) 立地特性から非住居施設が可成りの量になる事が予想され、その為の用地捻出の工夫が必要である。

(c) 減歩率が抑えられ、街路の有効な配置を行なおうとすると大ブロック主義になる。

これは第2次区画整理の必要性を予想させるが、現行法規では不可能である。

等，現行法規でどれ位の巾が可能であり都市化された地域での開発に当って，現行法規のどこで矛盾をきたしているかの検討が必要である。

前者については住宅公団との連絡の下にこれを行うべきであり，後者については自治体の立場から法改正の提案を行うべきである。

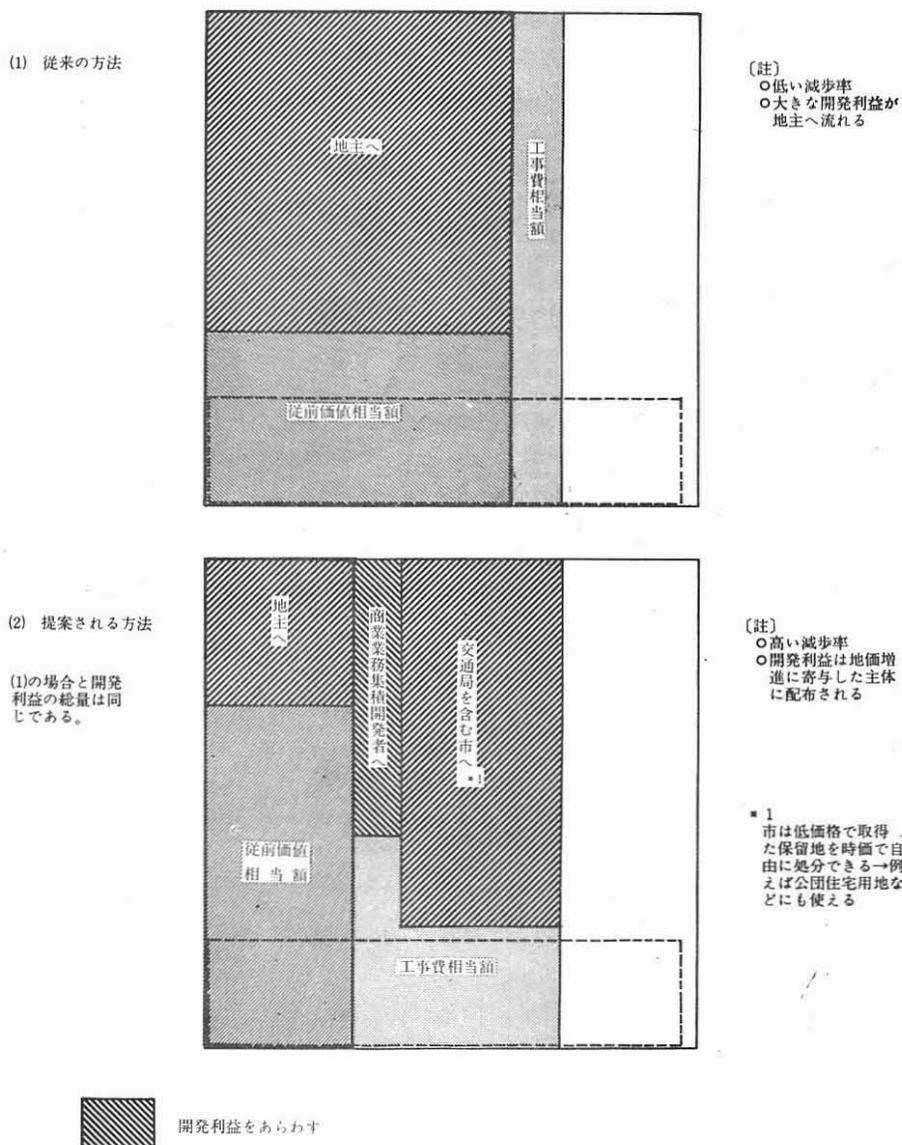
### 8-2 特定地区の開発について

土地開発が行われ，施設建設がなされると開発利益が生ずる訳であるが，この開発利益は従来殆んどが地主へ流れていたのであるが，開発利益を創出するために寄与した主体へ正当な還元を行なうのが，本来の筋である。

開発利益の配分に関しての一提案を図にしたのが次図である。

### 8-3 図 開発利益の配分の提案（区画整理による方式）

開発利益の配分の提案（区画整理による方式）



土地の利用価値増大による利益を吸収するためには、次の様な手段が考えられる。

- (1) 土地を原価で手に入れ、時価で売却することにより、差益を吸収する。
- (2) 土地をさらに高度利用するような建物の建設を行うことにより、建物の売却によって差益を得る。
- (3) 同上の建物を賃貸経営することにより、年々収入を得る。
- (4) 本来、公的に整備すべきであるかもしれない施設の建設管理等を高い利用価値の土地を原価で手に入れた民間企業等に負担させることにより、公的投資を少なくする。

このような開発利益の吸収をはかるために、特に適した地区を特定地区と名づけると、特定地区の候補地区は次の様になる。

- (1) 自然発生的に高い地価となると考えられる各地下鉄駅の周辺地区（A～F駅）
- (2) 広域的な立場からみて、自動車普及に伴って自動車指向性の強い新しい商業業務立地により、発展する可能性をもった広域幹線道路のジャンクション周辺地区。
- (3) 地区内において（広域的な施設を誘致し、地域の核とすることも可能な、誘致施設地区
- (4) 地区のシンボリックな性格をもたせ、公共公益施設や誘致施設を中心とした地域センターを構成する可能性をもった中央公園及びその周辺地区

この中で今回作業を行なったのは、仮称D・E駅であるが、選定のチェックは次の点から行われた。

- (a) 特定地区の候補条件の重なりあいのチェック
- (b) 地域全体の中心性のチェック
- (c) 3号線が先行すると考えられる地下鉄建設プログラム
- (d) 鉄道指向性と、道路指向性を共存させ、段階的移行の可能性を持たせる必要性からみた立地探索

開発を行なう事業主体は、いくつか考えられるが、その性格をいろいろな角度から検討したのが次表である。

8-2表 開発主体の検討

	計画推進力	計画調整機能	資金力	開発利益配分	管理運営機能(開発後)	備考
日本住宅公団	公団開発地区内の公団所有地については強力な推進力をもつが民有地に対しては発言力が少ない。	左記の結果、公団住宅建設完了後の指導力がなくなるが明らかであり、また民有地に対する計画調整力がとぼしい。	従来の方式では建物建設を含む中心地区開発を強力にすすめるだけの資金が投ぜられていない。  用地の長期分譲などが考えられると有力である。	区画整理事業施行上、開発利益配分の適正化に真けんにとり組む必要がある。  保留地を余分にとり低価格で必要な開発主体に譲渡する任務を負っている。		
横浜市	計画実現に重大な責任を負っているが、その公共的立場から、全体を調整してゆくことができる。主導権を保持するよう努力すべきである。	市全体の開発計画との計画もあり、周辺との関係からも強い調整力をもたなければならない。 事後の管理まで引き続き責任があるので調整についても主導権をもつべきである。	一時的な建設資金を多額に要するので起債確保に努力を要する。  市税収入の伸びにみあうような延払いが可能となるような対策を講じなければならない。	地下鉄建設等による大規模な公共投資にみあうような税収確保を考え、全市的なバランスの中から固定資産税の課税評価を決定すべきである。	公共施設関係の管理責任を負っているが、住民に広く活用され、活用されるような管理方式を確立すべきである。	
開発公社	担当地区内では推進力は強いが、事業主体として能力を発揮できるような組織づくりと人事が絶対必要である。	自治体の調整機能を分担する。	市の出資、信用保証をうらづけに市中資金を借入れて使うことになろうが金利コストを下げる努力が必要になろう。	公的性格が強い故に、開発利益配分の適正化において力が弱い場面が予想される。		
公的開発会社	組織づくりと人事に成功すれば強力な推進力もちうる。	自治体の調整機能のある程度分担しうる。  事業量を相当拡大しておく必要はあるだろう。	同上に類似するが、センター地区への立地企業にも出資させるとか、開銀長銀等の都市開発資金利用が可能であるとかのメリットをもつ。	民間法人の性格を表面に出して利益をあげる部分を自由にコントロール出来る。結果的に開発利益配分において適正化の方向へ動かすという目的を見失わない注意を要する。	ひきつづき、土地建物の所有と賃貸等を行ないぬる。 長期的に開発利益を吸収するためにも、このような不動産所有を行う必要がある。	
一般開発会社	単独事業範囲では強力な推進力をもつ。	全体に対する調整力ほどぼしいので部分的なものに限定される。	投入資金量は、予想される利潤によって異なろう。利益の上る見込みがたてば相当大規模な資金投入も可能である。	投資のみかえりとして利潤が追求されるが、採算をみながら、適当な開発利益の配分を考えてやる必要がある。 放置すれば大きな開発利益の独占になりかねない。		

特定地区における事業は多岐に亘る訳であるが、その分担を大まかにいうと次のように分かれる。

- 区画整理事業 …………… 住 宅 公 団
- 街 路 築 造 …………… 横 浜 市
- パーキングⅠ …………… 開発会社（主として全体的な用に供する部分）
- パーキングⅡ …………… 各 企 業（主として各企業の顧客用・自家用）
- 核店舗誘致 …………… 開 発 会 社（土地分譲）
- 専門店街造成 …………… 開 発 会 社（建物分譲）
- 業務施設 …………… 開 発 会 社（賃貸経営）
- 公共公益施設 …………… 横浜市及び開発会社
- 住 宅 …………… 日本住宅公団

すなわち、特定地区開発の主役は開発会社となることが望ましい。開発会社は主として市の出資により設立するものとしたい。資金は開銀、長銀等の都市開発資金等の長期資金を中心に、市の信用保証による市中資金も導入する。開発会社は地区を計画的に造成する推進者としての役割の他に開発利益を適正に配分するための調整の役割をになうものである。このためには区画整理事業により低価格の保留地を大量に生み出して施設用地として準備する必要があるが、これが、不可能な場合は、開発会社は区画整理に先立って十分な用地を確保できるだけの先買いを行うべきである。

	横浜市	日本住宅公団	開発公社又は開発会社	民間企業(出として出店者)
街路, 駅前広場	築造の一部, 細部の舗装まで行う。	用地を区画整理公共減歩で生み出す。 基本的築造は区画整理枠内で行う。		
ペギストリアンウェイ	市道として管理する	用地は区画整理公共減歩で生み出す	築造舗装を行う。	
パーキング Pk1 Pk2  Pk3  Pk4		用地は保留地としてとり、低価格で開発会社に譲渡する。	用地は保留地を低価格で取得, 造成, 管理を行う。 用地は保留地を低価格で取得, 造成, ブロック毎に企業群に譲渡。 各企業用地として, もしくは建物敷地の一部として譲渡(保留地より取得)	管理費負担とする 完成したものを取得, 管理を行う。 造成及び管理を行う。
住宅地区		保留地を適正な価格で取得 高密度住宅を建設賃貸管理		
公共公益施設	用地は保留地を低価格で取得, 自ら建設を行う。あるいは開発会社に建設を委託, 長期割賦で買いとる。	用地を保留地としてとり, 低価格で市に譲渡する。	施設建設の全部あるいは一部を肩代し市に対して長期割賦で譲渡する。	
商業業務娯楽施設(計画造成) 大企業誘致による核店舗等 専門店街 事務所等			用地は保留地を低価格で取得, PK4を含む用地を適正価格で譲渡する。建築協定, PK4の設置義務, 建設時期指定等の条件を付ける。 計画にあわせた建築を行い大部分は譲渡する。 業種指定, 建築協定を条件とする。 ビル建設を行い賃貸する。	開発会社より用地を取得 建設経営を行う。 完成した店舗を開発会社より取得経営を行う。
商業娯楽施設(民有地)	マスタープランにあわせるような指導行政	換地は, 開発利益配分を考慮した適正な減歩をかける。 市街地施設は住宅制度を適用する。		地主が経営までする場合, 自力建設(共同建築も考慮)又は 住宅公団による市街地施設付住宅制度を利用する。 その他では, 売却, ビル経営などがありうる。
		低価格の保留地を充分とれる区画整理を行わなければならない。	用地の低価格取得により公共投資の肩代りと利益の寄付(市に対して)を行う。	

特定地区開発の戦略として、商業核を成立させる為には、次の事が重要なキーファクターとなる。

(1) 人口を出来るだけ短期間に定着させる。

核を形成する為には、開発の速度は早い程好ましい。少なくとも、人口10万の集積を3年以内の実現しうるならば、副都心的構想はなかば実現したと考えてよいであろう。

(2) 都市施設・公共施設等を集中的に投資する。

(3) 早く、大資本の進出を決める。

更に、実施主体としての民間デベロッパーの活用が望ましい。少なくとも全域で5社以上参加させ、マスタープランの枠内で或る程度自由な活動を展開させるよう誘導すべきである。

この際、核形成を支える為には、特に留意すべき重要なポイントとして、次の様な事が考えられる。

(1) 弾力的な土地利用

地域、地区指定はマスタープランに合わせて先行的に行なう。

用地の先行取得により、土地利用の転用を円滑にする。

基本的な構想や思想にかかわらない変更は弾力的に処置する。

(2) 開発地点の選択とその規模及び順序

人口定着と地下鉄建設との関係 -

(3) 多数地点の同時開発

特定地点の土地に対する需給関係を極度に逼迫させないようにして地価の異常な上昇を回避させる。

(4) 損失補填制度

公共部門対民間部門の役割分担によるもの

公共部門の取得用地の低価格払下げによる損失補填

対策としては、長期にわたる法人税収、地方税収施設リース料

民間の早期出店によるリスクないし、初期換失の補填

対策としては、バス運賃体系の期限つき低運賃政策、未利用遊休施設の金利補助、

低利融資、産業教育の引き受け、集団福利施設の建設、従業員住宅確保への優先

的配慮等。

### 8-3 事業費の検討

港北ニュータウンにおいて当面開発が行われるのは住宅公団施行土地区画整理事業区域であるが、土地造成が進むにつれて市としても出費が嵩むことになる。従って、市財政に影響を及ぼす事業について建設費の検討を今回の作業の中で行っている。土地利用計画その他が不確定な段階で建設費の検討を行なったのは

- (1) 市の負担分がおよそどの時期にどれ位のオーダーになるかを予め予測し、それに対する対策を考える。
- (2) 施設水準、事業スピードの検討を行なう為の資料とする。
- (3) 事業費分担のルールについて、判断の資料とする。
- (4) 今後、検討されるであろう財政支出、スケジュールプランニングのインプット・データとする。

以上の理由により多くの仮定条件をおいた上で検討を行なったのだが、主要な仮定は次の通りである。

- (1) 人口について：総人口の35万人の内、公団開発地域25万人とし、開発スピードは、事業がスムーズに行われた場合の可成り早い定着スピードとしてある。
- (2) 事業主体について：農業地区を除き、公団開発区域外は原則として、組合施行区画整理事業によるものとした。この際、市街化調整区域の設定及び解除についても条件を設定してある。
- (3) 負担ルールについて：負担ルールについては、一般的に行われている、公団方式並びに都市計画事業にならっている。

この様な条件のもとで、次の様な結果を得た。

#### (1) 事業費の総括

横浜市関連施設の事業費については、別表の通りとなっている。

表の中には、人件費、物件費は含まれていない。

用地費の単価、その他の地区の開発のやり方や、補助金等の変更によって、かなりの差が生ずるであろうが、今回の試算では用地費約230億円、建築及び施設整備費約340億円となっている。

但し、市営住宅、地下鉄建設、河川改修の費用は含まれていない。

230  
340  
570  
370  
940  
120  
1060

8-4表 港北ニュータウン市関連施設事業費総括表

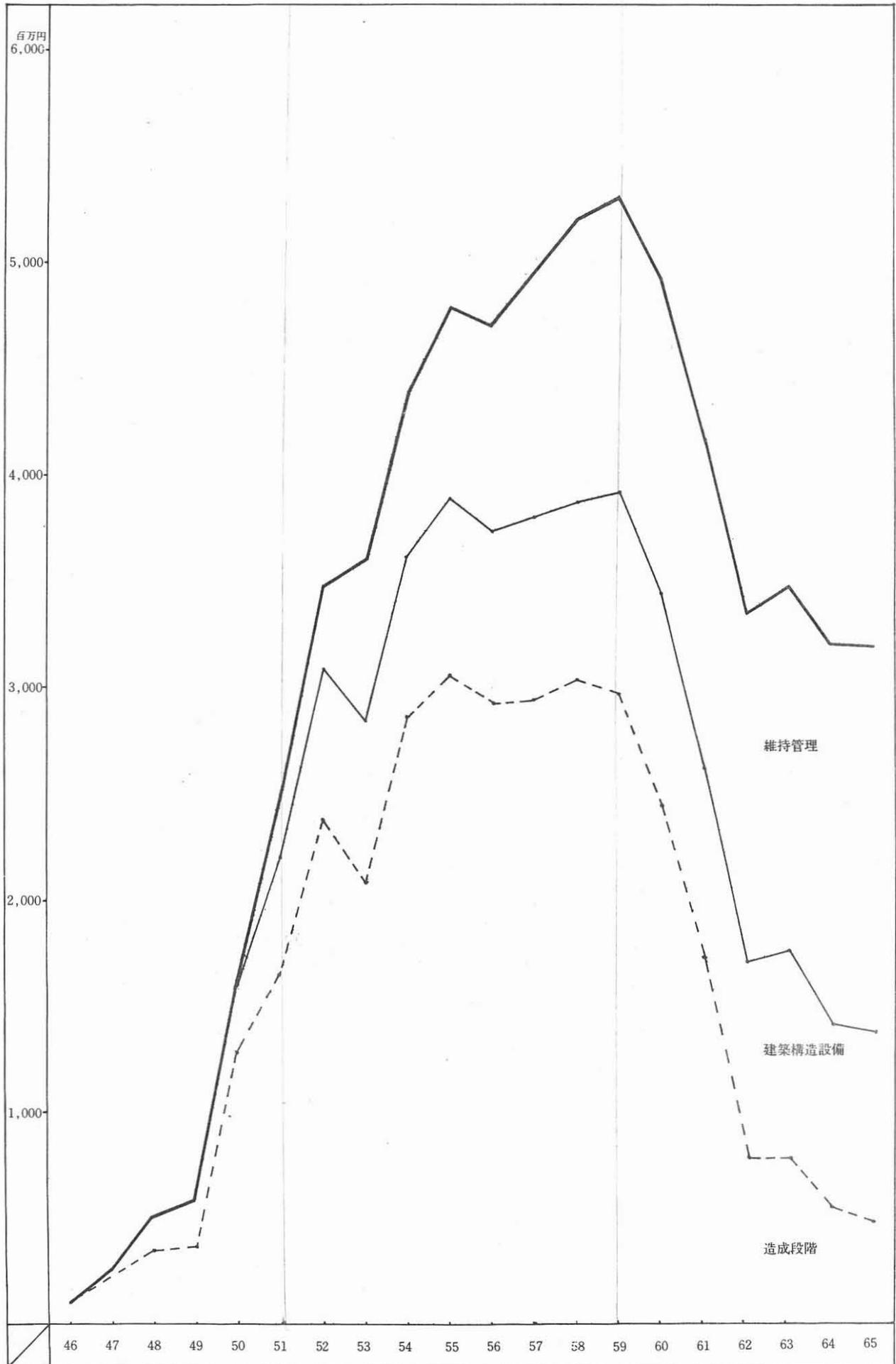
	土地利 用 計 画 (ha)			用 地 費	建 築 及 び 施 設 整 備 費 (百万円)				維持管理 対 象 量			
	公団施行 区域内	公団外ニュー タウン区域内	ニュー タウン 区域外		公 団 施 行 区 域 内	公 団 外 ニュー タ ウ ン 区 域 内	ニ ュー タ ウ ン 区 域 外	総事業費		市 補 助	開発主体	備 考
都市計画街路	66.2	38.5	11	-	4115		3230	980	2153	97	公団区域内 は含まない	1058 ha
一般街路	172.2	115.6	-	-	-	-	2892	1928	964	-	組合区画整 理区域のみ	2878 ha
上水道	-	10.5	-	-	1680	-	6852	4332	-	2520		NT全域一式
下水道	-	-	2.9	-	-	1162	8340	310	1520	6510		同 上
終末処理場	-	-	10.5	-	-	1680	2100	595	846	659		同 上
焼却場	-	3.5	-	-	613	-	700	542	158	-		同 上
公園緑地	86.1	23.1	-	-	-	-	155	105	50	-	組合区画整 理区域のみ	109.2 hah
幼稚園	5.0		-	-	875	-	875	840	35	-		35園
小学校	40.0		-	-	5000	-	4095	2730	1365	-		35校
中学校	27.6		-	-	3456	-	2363	1182	1181	-		17校
文化施設	3.48		-	-	870	-	571	456	115	-		公民-16 公会美図-各1
厚生福祉施設	8.85		-	-	2212	-	1376	1146	230	-		保-35, 診-6 老-6, 社福-1
行政施設	1.0		-	-	250	-	128	101	27	-		区役所出張所5 消防関係 5
組合区画整理区 域公益施設用地				-	1155	-	-	-	-	-		
合 計						23068	33677	15247	8644	9786		

註) ニュータウン区域 2530 ha

公団施行区域 1324 ha

56745

8-4 図 年度別財政支出図



8-5 図 年度別財政支出図 (教育施設)

建設費検討

図-13 幼稚園

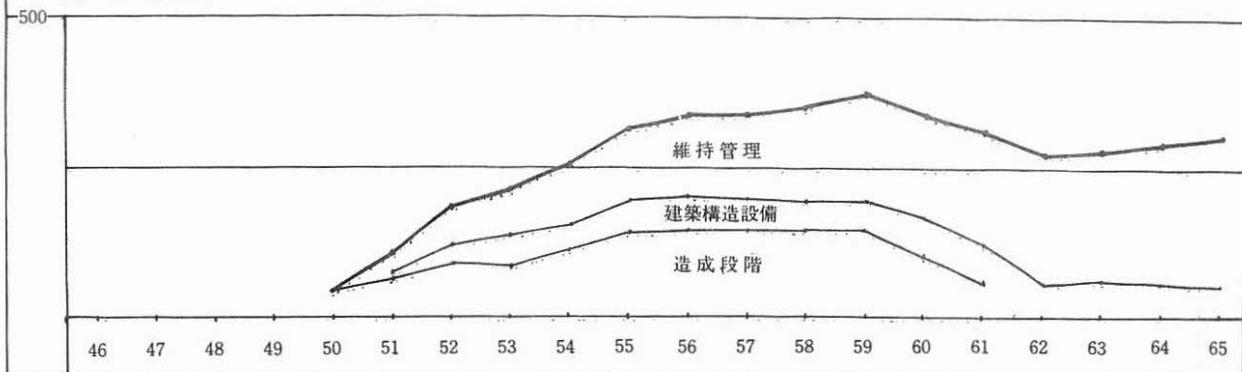


図-14 中学校

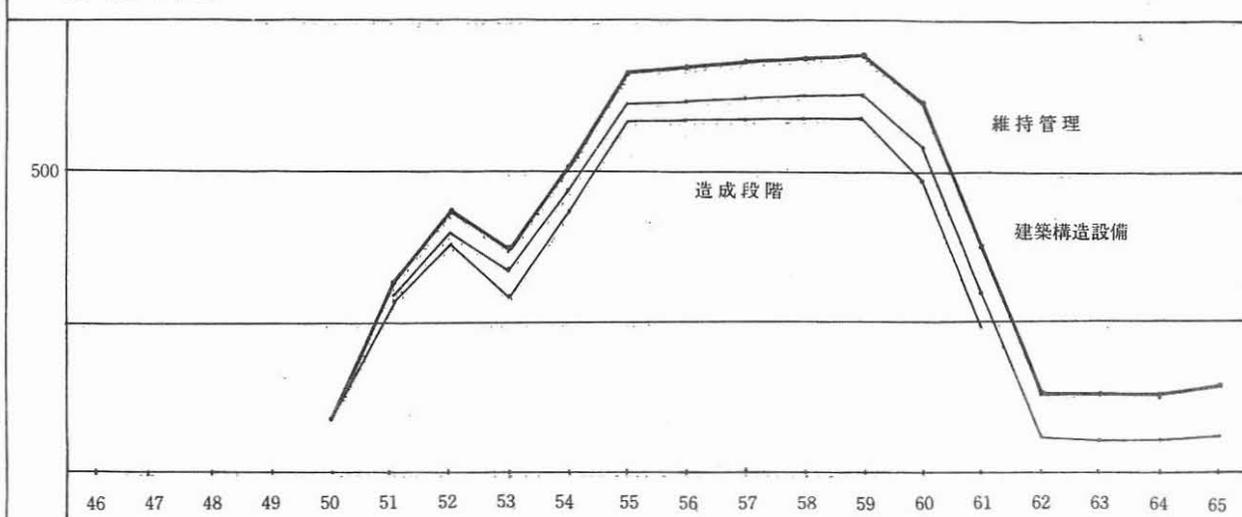
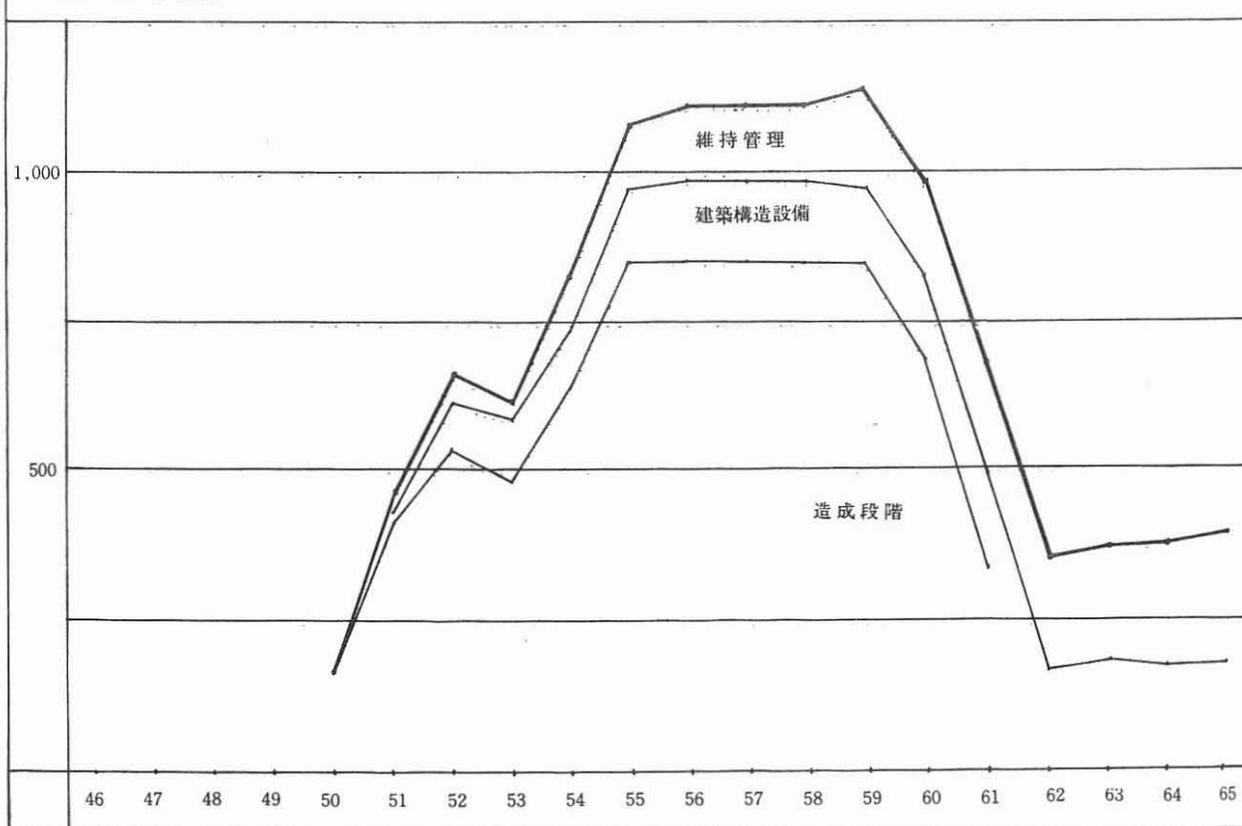


図-15 小学校

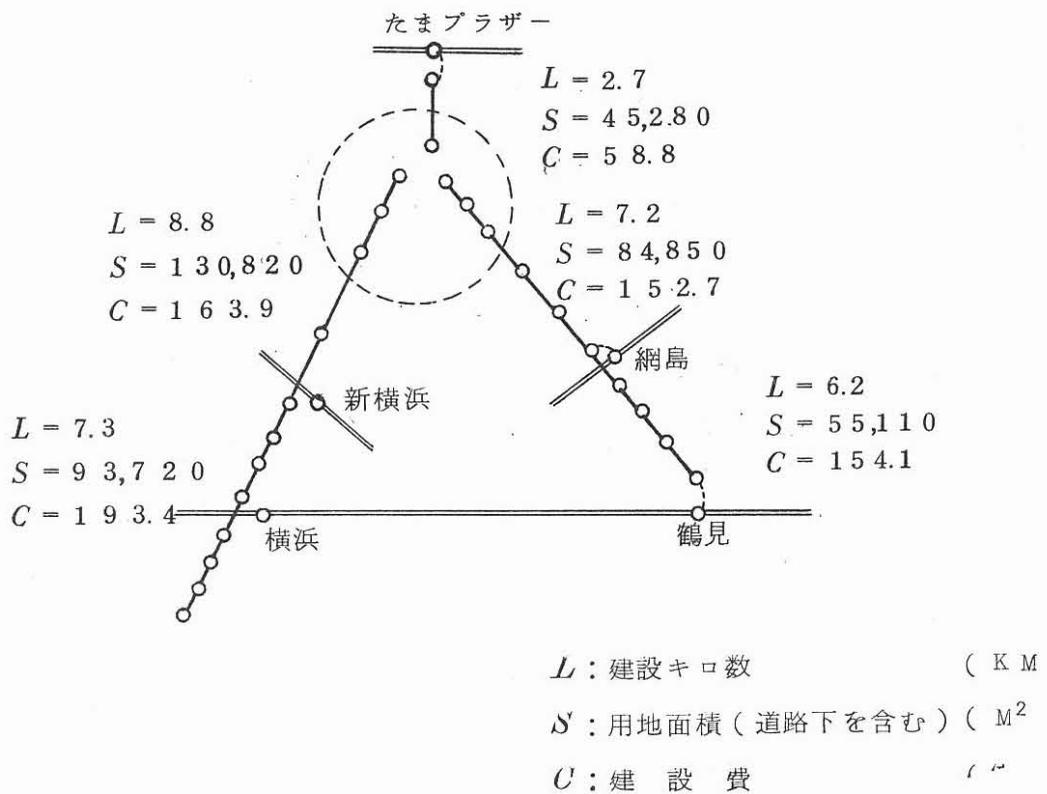


地下鉄建設費については、交通計画、費用一便益分析に合わせて、9通りの計算を行った。

“68学会原案ルートによる概略の建設費用は次の通りである。

3号線	関内	多摩プラザ間		
		延長約18.8Km		約400億円
4号線	鶴見	ニュータウン間		
		延長約13.4Km		約300億円

(用地費・土木費・車輛費等)



8-6図 高速度鉄道区間別内訳図

## 図 表 リ ス ト

( 図 )

### 第 1 部

1 - 1 横浜市関連事業フローチャート

### 第 2 部

- 0 - 1 港北ニュータウン位置図
- 2 - 1 港北ニュータウン区域図
- 2 - 2 計画対象地区人口増加率図
- 2 - 3 計画対象地区調査区別人口分布図
- 2 - 4 周辺計画街路網図
- 2 - 5 公共施設管轄区分現況図
- 2 - 6 学区区現況図
- 2 - 7 供給処理施設現況図
- 3 - 1 横浜市開発計画図
- 3 - 2 横浜市北部将来構想図
- 3 - 3 首都圏人口増加地区図
- 3 - 4 横浜市人口増加地区図
- 3 - 5 周辺宅地開発現況図
- 3 - 6 世帯規模別転出入図
- 3 - 7 シミュレーション・パターン図
- 3 - 8 モデルと不便さ
- 3 - 9 既存路線への影響
- 3 - 10 シミュレーション結果図 (1)
- 3 - 11 " (2)
- 3 - 12 " (3)
- 3 - 13 通勤新幹線の不便さ
- 3 - 14 モデルによるノード別の不便さ
- 3 - 15 就業比率のパレート曲線
- 3 - 16 広域幹線道路ルートパターン図
- 3 - 17 ニュータウン地区外関連街路網図
- 3 - 18 商 勢 圏 図
- 3 - 19 横浜駅西口来街者の居住地分布
- 3 - 20 工場分布現況図
- 4 - 1 夜間人口 - 昼間就業者

- 4 - 2 地区区分図
- 4 - 3 地区構成シェーマ
- 4 - 4 港北ニュータウン将来構想図
- 4 - 5 港北ニュータウン完成予想図
- 4 - 6 ニュータウン発展段階シェーマ
- 5 - 1 費用と不便さ
- 5 - 2 街路網計画図
- 5 - 3 バス路線想定図
- 5 - 4 検討した街路パターン
- 5 - 5 道路の段階構成と巾員
- 6 - 1 住区計画図
- 6 - 2 ニュータウンゾーン区分図
- 6 - 3 教育施設設置構想図
- 6 - 4 学校・公園配置図
- 6 - 5 医療施設設置構想図
- 6 - 6 地域総合病院の性格
- 6 - 7 診療所群のタイプ
- 6 - 8 保健所の性格
- 6 - 9 社会文化施設設置構想図
- 6 - 10 社会福祉施設内容構成
- 6 - 11 商業・業務施設総括図
- 6 - 12 緑地システムシェーマ
- 7 - 1 当初・フロチャート
- 7 - 2 住区内造成概念図
- 7 - 3 造成計画図
- 7 - 4 土質構成図
- 7 - 5 排水計画シェーマ
- 8 - 1 行政区再編成案
- 8 - 2 ニュータウン周辺行政区再編成案図
- 8 - 3 開発利益の配分の提案
- 8 - 4 年度別財政支出図
- 8 - 5 年度別財政支出図（教育施設）
- 8 - 6 高速度鉄道区間別内訳図

( 表 )

第 1 部

1 - 1 密度段階別人口予測

第 2 部

1 - 1 港北ニュータウン調査計画作業経過表

2 - 1 ニュータウン面積内訳表

2 - 2 計画対象地区人口推移表

2 - 3 計画対象地区土地利用現況表

2 - 4 周辺公共公益施設現況表

3 - 1 神奈川県第三次総合計画における人口予測と横浜市の占率表

3 - 2 横浜市の将来人口表

3 - 3 横浜市の区別将来人口表

3 - 4 港北区人口推移表

3 - 5 港北区年令5才階級別人口想定表

3 - 6 港北区種類別世帯数想定表

3 - 7 港北区将来就業構造想定表

3 - 8 横浜市産業別人口推移表

3 - 9 東京都区部，世田ヶ谷区，杉並区，練馬区の産業別人口構成表

3 - 10 区別住宅難世帯数

3 - 11 横浜市の平均就業地分布表

3 - 12 通勤新線の不便さ

3 - 13 発ノード別主要区間利用数 ( Model - 10 その1 )

3 - 14 通勤新幹線の不便さ

3 - 15 発ノード別主要区間利用数 ( Model - 11 その1 )

3 - 16 モデルによるノード別の不便さ ( Model - 10 )

3 - 17 " ( Model - 11 )

3 - 18 就業比率

3 - 19 就業者推定

3 - 20 地域別，年度別進出状況 ( 工場数・敷地面積 )

3 - 21 港北区における将来工業推計 ( 約9～10年後 )

3 - 22 主要都市公園緑地現況

3 - 23 横浜市北部3区の市街化段階別人口，面積

- 4 - 1 人口想定表
- 4 - 2 一戸当り住宅建設費
- 4 - 3 居住者構成
- 4 - 4 地区区分表
- 4 - 5 公団事業区域土地利用構成表
- 4 - 6 港北ニュータウン将来土地利用構成表
- 5 - 1 不便さの総量
- 6 - 1 住宅形式別比較
- 6 - 2 児童率
- 6 - 3 児童数算定表
- 6 - 4 1学校群児童生徒数
- 6 - 5 教育施設数
- 6 - 6 1学校群当りの園児数
- 6 - 7 港北ニュータウンの心身障害児推計
- 6 - 8 店舗位置別売場面積，建物面積，敷地面積
- 6 - 9 港北ニュータウン施設構成表
- 7 - 1 土量変化率表
- 8 - 1 新行政区別面積人口表
- 8 - 2 開発主体の検討
- 8 - 3 事業分担のマトリックス
- 8 - 4 港北ニュータウン市関連事業費総括表

# 各 論 報 告 書

## 目 次

交通輸送計画 .....	
はじめに .....	
序 .....	
1. 鉄道網の評価 .....	
2. 地区内道路パターンの比較 .....	
3. マスタープランによるシミュレーション .....	
社会施設計画 .....	
1. はじめに .....	
2. 地域施設設置計画目標 .....	
3. 教育施設 .....	
4. 医療施設 .....	
5. 社会文化施設 .....	
6. 社会福祉施設 .....	
7. 住区構成 .....	
商業・業務施設立地の検討 .....	
はしがき .....	
序 調査の基本的立場と分析の方法 .....	
1. 昭和60年における社会的・経済的諸環境の分析 .....	
2. 商業・業務施設の成立条件 .....	
3. 市民の消費行動からみた横浜市の商業地域と港北ニュータウン商業核の関係 .....	
4. 港北ニュータウンの商業・業務施設の性格規定と必要スペースの算定 .....	
資料編 .....	
工業立地の検討 .....	
まえがき .....	
1. 広域的にみた工業について .....	
2. 全国と神奈川県にみる工業 .....	
3. 全国からみた神奈川県への 測工業について .....	

- 4. 神奈川県からみる横浜市工業について.....
- 5. 港北区の工業について.....
- む す び .....

造 成 計 画 .....

- 1. 地形計画の基本方針 .....
- 2. 造成計画のプロセス .....
- 3. 実施したプロセス .....
- 4. 造成上の問題点 .....

特定地区開発計画 .....

- 1. 特定地区開発計画のとらえ方 .....
- 2. 特定地区の構成とシステム .....
- 3. 特定地区開発計画 .....
- 4. 事業計画 .....

総合建設費の検討 .....

- 1. はじめに .....
- 2. 開発主体の設定 .....
- 3. 区画整理事業に伴う前提条件 .....
- 4. 人口計画に関する前提条件.....
- 5. 施設計画に伴う前提条件.....
- 6. 事業費分析 .....
- 7. 建設事業費算定結果 .....
- 8. 総括と問題点 .....

