

横浜都筑ロータリークラブ  
第817回例会 卓話

平成24年1月18日

テーマ 港北ニュータウンとはどんな都市計画なのか？

講師 筑波大学名誉教授

川手 昭二

紹介 卓話によせて

大嶋 珪治

- ・ 筑波大学名誉教授
- ・ 専門 都市計画
- ※ ・ 住宅都市整備公団
- ・ 港北開発事務所長
- ・ 特別非営利活動法人
- 港北ニュータウン記念協会
- ・ 理事（学識者代表）
- ・ 都筑魅力アップ協議会
- ・ 副会長
- （港北ニュータウン事業終了後のまちづくり推進）
- ・ ニュータウン研究会主宰
- （六つの大学の卒業研究で、都筑区を対象にした調査研究会の指導）

§. 港北ニュータウンとは、三つの都市計画が絡み合っています。

0-1. 港北ニュータウンは、都市の骨格をつくる都市計画です（横浜市の6大事業）。

(注・1) 6大事業は、市長選に勝利した飛鳥田市長の選挙公約です。したがって、議会決議を経ずに、市長は部局長に命じて、具体的な方針を指示することが出来ました。

(注・2) 地方自治法第2条第4項で、基本構想（議会決定）が義務付けられて（1969年）、作成された横浜市の総合計画が「ゆめはま2010プラン」です。「ゆめはま2010プラン」は6大事業を踏まえて、定めたものであり、歴代の市長は、それを継承して基本計画・実施計画作成してきました。

0-2 地元住民の決断を促す柱となる都市計画です。

1968年の新都市計画法の「開発許可制度」（乱開発を防止する制度）を、横浜市は厳格に実施することを宣言し、農業集落の人たちに決断を促す決め手になりました。

市の説明を聞くために集めた主体は、地元の農協であったが、集まった地元のメンバーは、住民参加のまちづくりであるならば、連合町内会が主体になるべきと決定され、その場で港北ニュータウン建設対策協議会（以後、対策協と書く）が結成された。

0-3. 港北ニュータウンは、住宅公団の都市計画事業です。

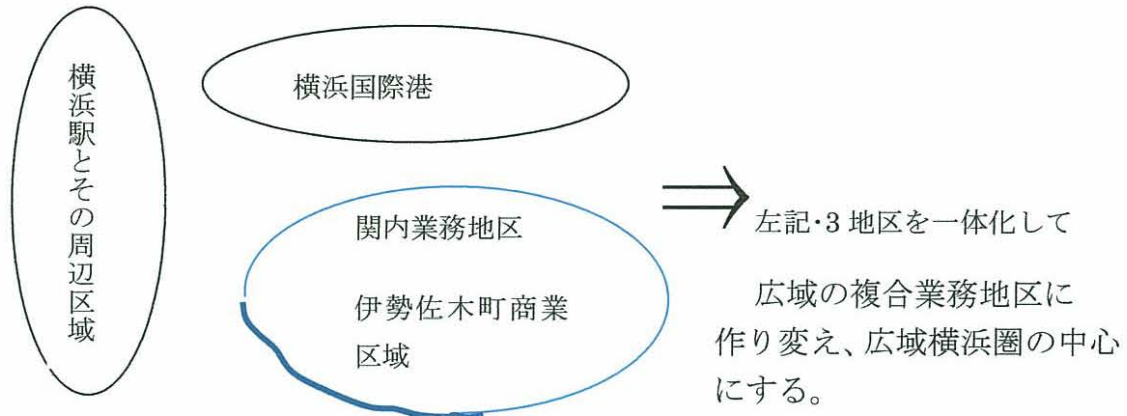
公団総裁と横浜市長の協議で、公団が港北ニュータウン事業を担当し、あわせて公団独自の都市計画事業を行うことにしました。

(注・3) 開発区域は、横浜市が定めた区域とし、公団はその区域内で用地を取得する。

(注・4) 事業計画は、公団が中心になって定め、市と地元の協議によって決定する。

## § 1. 6大事業によって都市の骨格をつくる都市計画。

### ① 中心地区強化事業



### ② 富岡・金沢地先埋め立て事業

- ・広域の複合業務中心地区にある工場を移転する受け入れ先の整備事業。

### ③ ベイブリッジの架橋

- ・広域の複合業務中心地区から通過交通を排除
- ・国際港都の海の玄関口のシンボルとする。

### ④ 都市高速道路の建設

- ・広域の複合業務地区を中心した環状放射道路の整備

### ⑤ 都市交通鉄道の建設

- ・広域の複合業務地区への通勤・買い物の主要な交通手段とする。

### ⑥ 港北ニュータウンの建設

- ① ~⑤までの事業に関連つけた郊外住宅地の開発モデルとする。  
事業を展開するにあたっての事業展開指針は、

- A. 乱開発防止に貢献する開発方法として、市街化調整区域の厳格な適当を堅持する。
- B. 住民参加の開発方法を開発する。
- C. 都市農業の確立に貢献する開発方法を開発する。



## § 2. 「農業集落から住宅都市への、土地利用の変更に必要な都市計画事業」という「地元住民の決断を促す柱となる都市計画」。

### 1-1. 決断の背景

- A. 1960 年には、農地改革がほぼ終わり、全国の農家の次男・三男が都市産業に集団就職開始。 ⇒ 大都市への人口集中
- B. 近郊農業の機械化と化学肥料利用で山管理の放棄 ⇒ 兼業農家の増大＋山林の切り売り
- C. 大都市ホワイトカラーの収入増加＋住宅金融公庫 ⇒ 大都市郊外の市街化

### 1-2. 決断の地域差

- A. 横浜線・中山駅、東横線・綱島駅に近い都田地区、高田・新吉田地区の農協と住民はインフラ整備しなくても、宅地需要は十分であると判断。
- B. アクセスの悪い中川地区：横浜線（1 時間に 1 本の単線電車）中山駅へ徒歩 1,5 時間、東横線・綱島駅へ徒歩 2 時間（バスは一日数本）は、インフラを整備するほかないと認識。

### 1-3 決断への切り札と、決断の効果

- A. 対策協が示した覚書案（①開発区域は地元が決める、②開発事業の内容は市と公団が提示し、地元が了解したことだけを実施する、③公団の買収価格標準額は地元が決めるので、それをもとに公団が買収交渉すること）を飛鳥田市長が署名締結したことが切り札になりました。
- B. 「公団の基本計画(KJ 法による都市像)」を対策協は喜んで承認し、都市像実現のためのニュータウン建設研究会を設立しました。メンバーから地元のニューリーダーが生まれ、農家への個別説明の役割を果たしました ⇒ 「特別な用地（広域対応のタウンセンター用地など）」への申出換地を、地元農家に周知・指導 ⇒ 申出者によるグループ会議の立ち上げ⇒街づくり協定の作成はなど、港北ニュータウンのまちづくりの進化の原動力になりました。

### § 3. 住宅都市整備公団の都市計画。

東京・横浜の連担市街地の理想的な土地利用計画を提案し、公団の都市計画事業として展開する。

公団は基本計画作成過程で、対策協（地元と市との議論）の発言を KJ 法カードにまとめ、KJ 法構造図解を経て、新しい都市像（注参照）に到達した。それが、港北ニュータウンの都市構造・グリーンマトリックスである。

（注：KJ 法構造図で明らかになった、地元と市と公団職員が望む新都市の内容）

#### 1 「このまちに住むことで、思い出が積み重なる街にする」

第 1 に、身近な自然を楽しむために、現存の社寺・屋敷林の緑を活用して「緑の散歩道を造る」。その散歩道を家族で散歩し、社寺の歳時記に参加することで、思い出が積み重なっていく街にする→13km の緑道

第 2 に、通過交通の入り込まない住宅街区を作り、地先の街路で子供たちが安心して遊べる「コミュニティ道路」を整備する。」

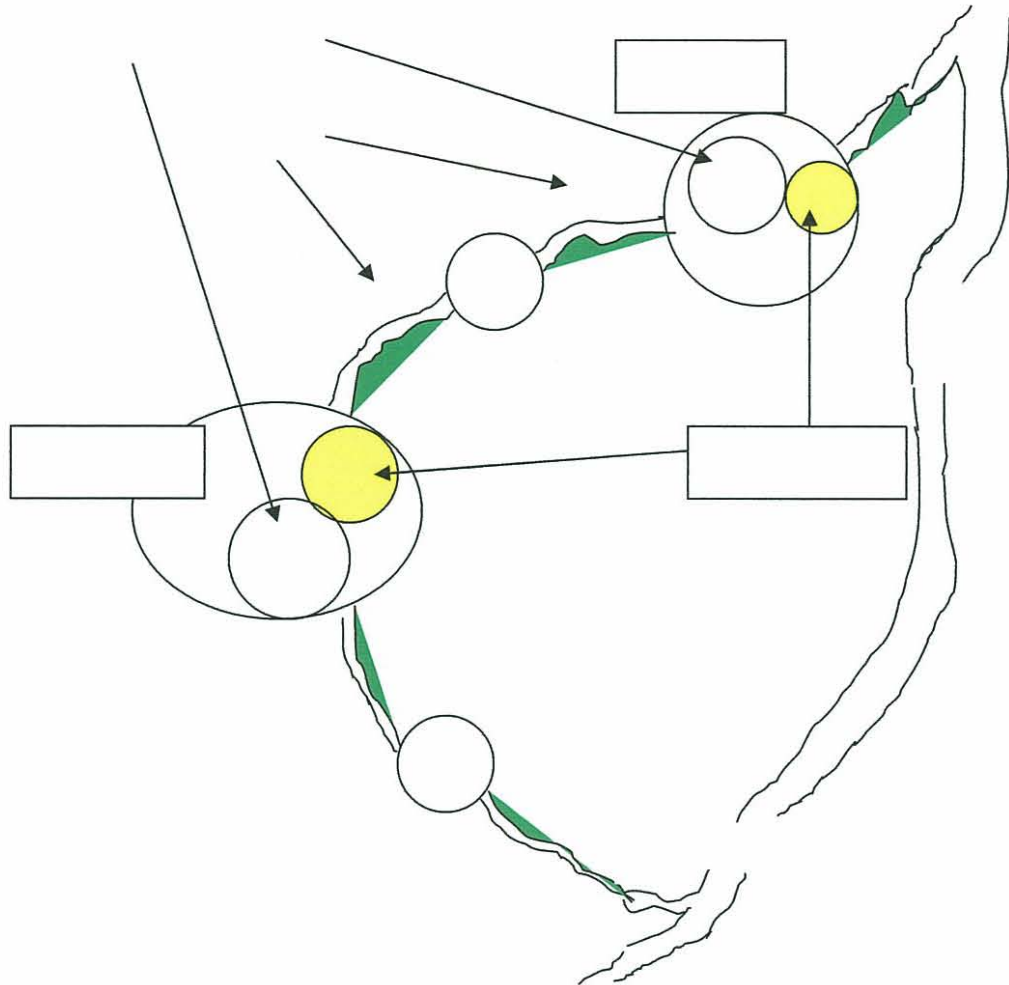
#### 2 「このまちを、自動車公害と無縁の街にする」。東京と横浜が連続した市街地になる頃は日本も自動車型社会になって、自動車公害に悩まされるだけでなく、公共輸送の力が衰えて、弱者が住みづらいまちになる怖れがある。それには第 1 に、地下鉄駅まで 15 分以内に徒歩で到達できる歩行者専用道路の整備。第 2 に、バス停と住宅との距離が 5 分以内になるような歩行者路を張り巡らせること。バス停付近にコーナーショップが立地すれば、夜遅く帰宅する通勤通学する人に便利であるだけでなく、夜、買い物に来る人の流れもできて、安心な住宅地が形成され、公共輸送機関利用の快適さを実感し、利用者が増えて運転回数が増加し「自動車に頼らないですむまち」ができる。

#### 3 週末にニュータウン外に遊びに行くのではなく、「このまちで週末（土曜日・日曜日）の二日間を、まるまる楽しめる広域対応のタウンセンターを作り育てる」。

ニュータウンが整備されることで、休日の広域交通が減少するような街づくりを目指す。→そのためには、自動車による来街者を当てにせず、地下鉄駅依存型の都市構造とすべきである。



(環状の緑道・エコロジカルマトリックスの概念図)



(説明) 13km の緑道は主に既存の谷戸を軸として計画しているので、谷戸にあった湧水を生かしてせせらぎを復活させている。せせらぎは早淵川の支流になるので、水の流れは鶴見川に合流した後に東京湾に注ぐことになる。この水系に沿って存在していた生物の動きを生態系の環境として再生することが期待される。

また、鶴見川は緑のマスタープランで広域レクリエーション軸に位置づけられているので、早淵川もその軸に繋ぐことが出来れば、区民は 13km の緑道を通して広域レクリエーションコースに足を伸ばすことが出来るようになることを期待している。

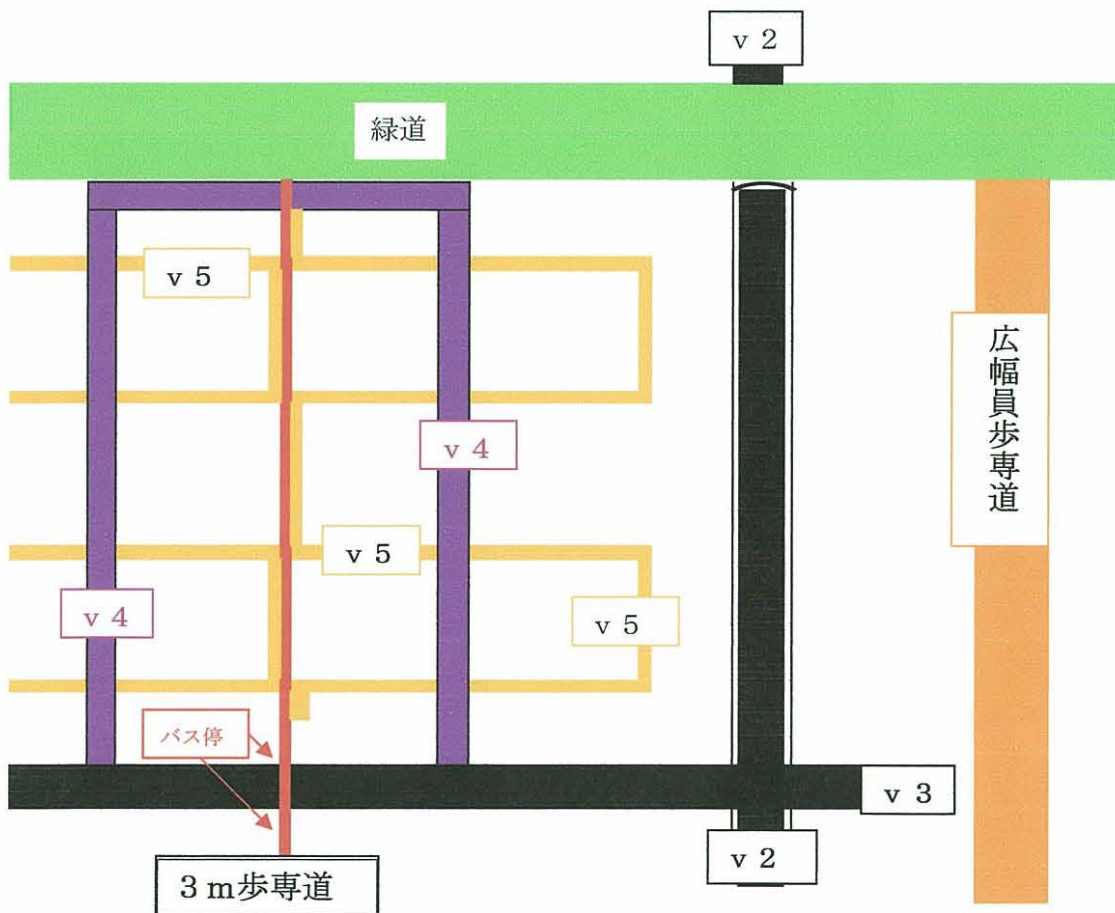
・緑道に沿って、旧集落民が管理する神社・寺を保全すれば、伝統的な歳時記が継承されます。ここに移住する新住民の子供達が伝統的な祭りに加わることで、ある種の原風景を獲得するでしょう。しかも、その場所は親たちと散歩した緑道に沿っているので、子供時代に「ふるさとの原風景」を蓄積する機能動線になります。

### 2-3 「自家用自動車に頼らないですむまち」の内容は？

東京と横浜が連担した市街地になり、マイカー時代になると、鉄道駅ターミナルに集まるバス道路は、通過交通が入り込んで渋滞を起こし、バス利用の通勤・通学時間が不安定になることを防ぐ必要があります。防ぐことが出来れば、住民は通勤・通学に公共輸送機関を利用するようになります。結果として、公共輸送機関利用者が増えて、運転回数が増加します。

バス停と住宅との距離が5分以内になるような歩行者路を張り巡らせ、鉄道駅まで15分以内に到達できる道路を整備。バス停付近にコーナーストップが立地すれば、夜遅く帰宅する通勤通学する人に便利であるだけでなく、夜、買い物に来る人の流れもできて、安心な住宅地が形成され、公共輸送機関利用の快適さを実感し、利用者が増えて、運転回数が増加し、「自動車に頼らないですむまち」が形成されると言う考え方は、このまちを、自動車公害と無縁の街にし、自動車を持たなくても不便を感じないまちをつくるために、ブキャナンレポートの道路計画を採用しました。

(港北ニュータウンの街路配置モデル図)



・小中学校区は、駅広と緑道を結ぶ幅広の歩専道を通学動線の集中する軸とし、軸に沿って、小学校2校・中学校1校をセットにした住区である。

ブキャナンレポートの街路を要素とする計画(コミュニティ道路)によって、通過交通を遮断し、子供や家族が遊ぶことができるコミュニティ空間になっている。

この軸はまた各家から駅前センターに行くための買い物・通勤動線にもなっていて、大人や親たちの視線に守られた通学路になる。図を見れば分かるように、緑道は歩専道と完全にネットワークされているので怖くない散歩道になっている。

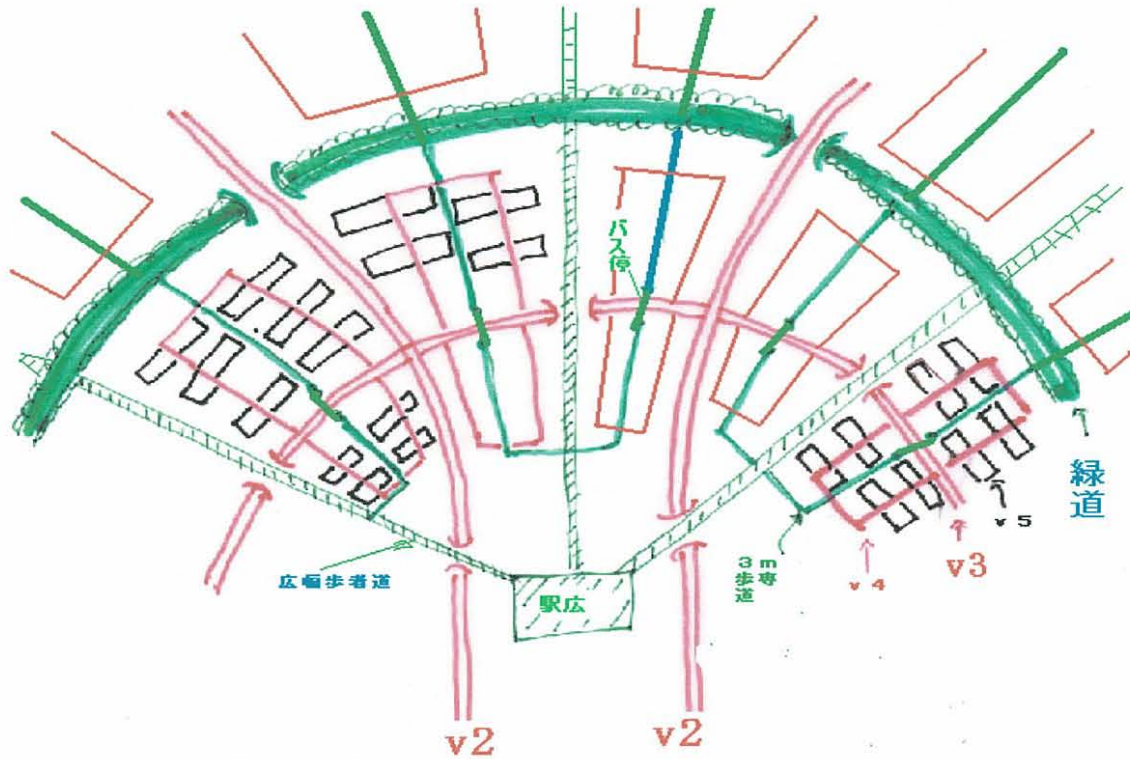
子どもたちはこの図に描かれた歩行者の道を使って通学し、家族と散歩し、友達と道草を食って育った経験を重ねることで、ふるさとの原風景を獲得するであろうと期待した計画である。

(小学校2校、中学校1校を単位にした、コミュニティ計画図)





(緑道・v5 道路・3 m歩専道・広幅員の歩行者専用道路・車道の合成図)



(説明) ブキャナンレポートの街路要素を組み合わせた図で、各家からせせらぎへ散歩に行くときは勿論、買い物に行くときも、小中学校に登校するときも、鉄道に乗るときも自動車と殆ど出合うことなく、安全に歩き・遊び・憩うことができる。このときに利用される歩道は、主婦にとっては立ち話の場所になり、生徒にとっては道草の道になり、学校の先生にとっては体操時間のグランドコースになる。

13km の緑道は家族の自然観賞ハイキングコースとして一日楽しめる道になり、駅広に向かう幅広の歩専道はタウンセンターへ家族で遊びに行く道になる。こうして区民は週末の一日を自分の地域で、自前の緑を満喫し、家族や友人と語り合える場所を持つことになる。