

IV-218 福祉社会に対応した造成計画（ノーマライゼーションを目指して）

住宅・都市整備公団 正会員 田代 権一

1. はじめに

住都公団の千葉ニュータウン（NT）は、東京都心と新東京国際空港（成田）の中間に位置し、千葉県北部の北総台地上に展開する1,933haの新住宅市街地開発事業地区であり、2市1町2村にまたがっている。

以下に、NTの一番東のクラスターである印旛村域の24住区をケーススタディとして、3段階のサービスレベルを設定し、そのレベルに応じた適切な対応を実施するための方策を提案する。

なお、ここで、福祉社会に対応したとは、高齢者のほか障害者（妊婦や骨折などの一時的障害者を含む）も含めた概念（高齢者等）として考えているためである。

2. 造成計画

（1）住都公団都市開発施行中地区の地形分類

住都公団都市開発事業部では、平成6年度に「高齢社会に対応したまちづくり整備指針」を策定し、その中で、高齢社会に向けた歩行者動線の道路縦断勾配の基準として、5%を提案している。

上記指針の道路縦断勾配を基準にして、 $i = \left[\frac{\text{比高差（地区内最高点の標高} - \text{最低点の標高）}}{\text{延長（地区の対角線方向の長さ）}} \right] \leq 5\%$ の場合を平地型地区、 $i > 5\%$ の場合を丘陵型地区と呼ぶものとすれば、住都公団施行中地区の43%が平地型、57%が丘陵型ということになり、丘陵型地区が過半数を超えている。

しかし、この計算は、かなりの単純化を行った結果に基づいており、実際には、地区界・幹線道路・鉄道などの外的条件、分水嶺・従前地形の尊重・土量バランスなどの造成上の制約条件なども存在し、これらの条件を加味して造成計画を行えば、勾配はさらに急になるため、上記計算よりも丘陵型地区が増加することになる。

（2）福祉社会のまちづくりを実現するための造成計画

上記のように、単に道路縦断勾配を5%以下にするといっても、実際には、地区の過半数が丘陵型であること、その他の数多くの制約条件の存在などの困難な問題があり、そう簡単ではない。

ここでは、このような困難な条件の中で、いかにして福祉社会に対応したまちづくりを行うかについて述べる。

特に、（既成市街地では、既存家屋等の関係で、地盤高や道路縦断を変えることは容易ではないのに対して）新市街地では、これらをはじめから計画的に設定できる絶対的な強みがあり、これを最大限活用する。

① 整備レベルの設定

丘陵型地区が過半を超える現状において、そのような地区でも、よりよいまちづくりを実行するために、表-1のようなサービスレベルを設定し、以下の方策を講ずることにより、地区に応じた適切な対応が可能になる。

② 重点整備ゾーン、生活動線ネットワークの設定

地区の全域では、B・Cレベルの整備ができない場合において、部分的にB・Cレベルの整備を行う区域を重点

整備ゾーン（重点ゾーン）とする。重点ゾーンは、低層住宅区域、高齢者対応施設や公共公益施設が集積する

表-1 サービスレベル

整備レベル	内 容	縦断勾配
Aレベル （最低整備基準）	開発地区の全域で行うべき整備水準。整備の対象は、体力は低下しているが、つえの利用程度で行動する高齢者等までを考慮する。	1/12 (8%)
Bレベル （基本整備基準）	開発の基本とすべき整備水準（もちろん、可能な場合には、地区全域に適用する）。整備の対象は、車いすを用いて行動する高齢者等までを考慮する。	1/20 (5%)
Cレベル （誘導整備基準）	Bレベルよりも、さらに利便性、快適性を高めるための整備水準で、地形的に可能な場合や特に高い整備水準が必要とされる部分で行う基準。	1/25 (4%)

キーワード：福祉社会のまちづくり、面開発、整備レベル、重点整備ゾーン、生活動線ネットワーク、

連絡先：千葉ニュータウン事業本部工事計画課 〒270-1348 千葉県印西市戸神501番地 TEL 0476-46-8987 FAX 0476-46-8240

一帯など、地区内において、他の部分よりもサービスレベルを上げるべき区域に設定する面的対応である。

生活動線ネットワーク（生活動線）は、重点ゾーンや生活利便施設、公園などの公共公益施設、医療施設、教育施設、交通結節点などの間を結ぶ、B・Cレベルの整備を行う線の対応である。

（3）24住区におけるケーススタディ

① 24住区の地形条件とケーススタディの概要

24住区には東西18KmのNTの最高標高点が存在し、また、地区界・幹線道路・鉄道の条件などに制約されるなど、全域をB・Cレベルで整備を行うことは不可能である。

しかし、（2）で述べた手法を用いて、下記のような具体的な方策を講ずることにより、実質的に、ほぼ全域をB・Cレベルで整備するのと同等のサービスレベルで計画することができた。

② 24住区の造成計画（図-1参照）

●（手法1）幹線道路や地区外接続道路などのうち、生活動線と位置づけられない道路に道路縦断勾配を集約する。

この考え方で計画したのが、県道佐倉印西線 ① ほか北側の2路線の道路である。佐倉印西線などの地区外方向には近くに生活利便施設がなく、健常者も自家用車や二次交通を利用する路線であり、生活動線とはならないので、大きな問題はない。なお、道路縦断勾配が大きいので、当該道路部分に接する街区との間には、かなりの法面が発生する。この法面が発生する街区についても、土地利用を公益施設用地 ② 公益 などとすることにより、高低差処理が問題なく行えるようにしてある。もちろん、例えば、当該公益的施設用地への居住ゾーン（B・Cレベルの重点ゾーン）側からのアプローチは、北・西側からとなるため、擁壁などの法面処理が必要な南側からではなく、実質的には問題がない。

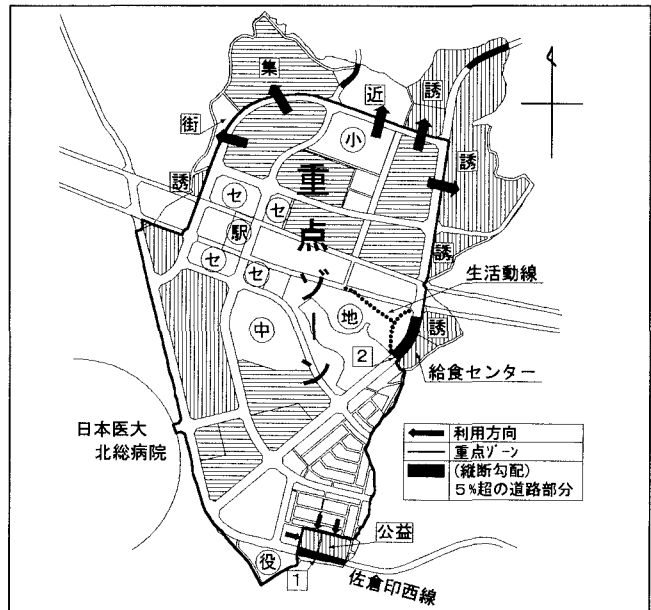


図-1 24住区造成計画図

●（手法2）誘致施設用地ゾーンに道路縦断勾配を集約する。

この考え方で計画したのが、給食センター前の道路 ② である。誘致施設用地ゾーンであり、生活動線と位置づけられない道路である。さらに、念のため、地区公園を利用して、公園内に生活動線を設定してある。

●（手法3）大街区はAレベルのゾーン内に配置した場合でも、種々の対応方策を講ずることができる。

敷地的にはAレベルのゾーン内であっても、大街区の場合には、敷地内斜面緑地を利用したり、擁壁を設置したりすることにより、敷地内の比高差（高低差）を処理することが可能である。また、敷地内に高低差が残った場合でも、計画的に敷地内にスロープを設置するなどの方策により、利用者から見てB・Cレベルと同等の整備とすることが可能である。この考え方で計画したのが、北側や東側の地区界沿いに計画した集合住宅用地 ③、誘致施設用地 ④、近隣公園 ⑤、街区公園 ⑥ である。これらの街区内には、かなりの高低差が存在するが、それを地区界沿いの敷地内斜面緑地などで処理することによって、重点ゾーン側には高低差がないようにすることにより、アプローチにも問題がなく、實際上、B・Cレベルのサービスレベルを確保することができる。