

## (IV-97) 港北ニュータウン計画立案にあたって検討された交通に関する目標の実現

武蔵工業大学 学生会員 福士浩人

武蔵工業大学 正会員 中村隆司

### 1. はじめに

港北ニュータウンの開発にあたっては、計画当初に開発目標とそのための個別方策を体系的に整理する作業を行っている。これは計画立案手法として先進的であり、計画当初の計画意図と方策が明確になっている点でも貴重である。交通に関しても、「港北ニュータウン交通計画を主体にしたパイロットプランの検討」(1969～70)において、「開発目標達成のためのシステム」として、①自動車がなくても便利な都市、②自動車から保護された都市、③地域計画に役立つ都市という基本的目標を設定した上で、個別方策が詳細に設定されている。この当初考えられた方策について現状を整理し、体系的にきちんと議論整理された計画を前提にしながら生じている問題点を明らかにすることによって、今後の大規模開発における交通計画のあり方の検討に資することを目的とした。

### 2. 開発目標達成のために設定された個別方策の現状

表-1 は 開発目標達成のために当初設定された個別方策について、現在の状況及び評価を整理したものである。交通に関しては、鉄道、バスという公共交通機関、グリーンマトリックスによる快適な歩行空間を軸とし、周辺の既存市街地に対し開かれた構造を持たせ、自動車から保護された居住空間をつくる交通のトータルシステムが提案された。

現在の状況を見ると、オイルショック等による鉄道整備の遅れ、第二外環・東京厚木線の計画延期等に代表されるように、港北ニュータウンの範囲を超えた、広域的な交通網に関する方策については、必ずしも計画が予定通りに進行していない。ニュータウン内の交通計画に関しては、道路の段階構成等物理的整備は実現し、既存の屋敷林、斜面緑地の保全と併行したグリーンマトリックスを軸にした人間優位の歩行者空間の追求は高い評価を得ている。しかし、1.5車線として計画された幹線道路の路上駐車、土地利用の複合化によ

る住宅地内への自動車の進入等の当初想定しなかった問題も生じている。

### 3. 交通に関連して当初想定していなかった問題

交通に関連して当初想定されず、最近問題とされている事項をまとめたものが表-2である。①幹線道路沿いは、元々ガソリンスタンド等必要最小限の施設の立地が想定されていたが、東京、横浜の中間に位置している等の好条件により、道路沿いに各種の施設が立地することとなった。従って、幹線道路から奥まっている近隣センター等は立地的なハンディを負い、渋滞や路上駐車の問題を発生している。②当初想定していなかった住宅地内での駐車場の立地、土地利用の複合化によって、住宅地内に自動車が進入している。③緑道等について防犯上の不安を感じている人が非常に多い。④当初駐輪場の必要について考えていなかったが、放置自転車の問題が生じている。

また、近年、港北ニュータウンで進めている複合開発の交通への影響、高齢化への対処が充分かといった点が注目される。

表-2 交通に関連して当初想定していなかった問題の発生

| 現在の状況                                                                                                                                                                            | 状況の背景                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. 幹線道路沿いの沿線利用施設<br>・幹線道路沿いには大規模小売店舗、自動車販売店等の沿線利用施設が多く立地しているため、渋滞や路上駐車等の問題がある。<br>・幹線道路から奥まっている近隣センター等は立地的ハンディを負っている。<br>・幹線道路の沿道利用が盛むにつれ、緑のガードフェンスが取り払われたり、住居路樹を枯らしたりするケースが増えた。 | ・当初の計画では、アパート・マンション地区として予定されており、沿道利用を前提としたガソリンスタンド、ドライビングクラブハウス付きのテニスコートなどのサービス施設立地は限定的に考えていた。<br>・幹線道路によつては、車線幅が5車線のところがあり、余分な車線が広いため路上駐車が多处もある。また、広域幹線道路に囲まれて、東京と横浜との中間部に当たるなどの好立地を理由に自動車利用を促進して、土地の権利者がこれらの道路沿店を構えるようになった。 |
| 2. 住宅地内の駐車場立地、自動車の進入<br>・住宅地内の駐車場の立地等に伴う、自動車の進入や路上駐車の問題がある。                                                                                                                      | ・モータリゼーションの進展による車両の増加、集合住宅地の駐車率が高いこと、一般住宅の2台目の車の置き場としての駐車場需要の存在がある。<br>・港北ニュータウン全体が複合開発を目指すこととしたことによる住宅地内の研究所等の誘致に伴って自動車が進入している。                                                                                              |
| 3. 歩行者系道路の防犯上の不安<br>・歩行者専用道や緑道について防犯上の不安を感じている人の割合は80%を超えている。                                                                                                                    | ・車道と歩行者系の道路が分離されている。<br>・「緑の環境を最大限に保存し、ふるさとをしのばせるまちづくり」をニュータウンの基本方針としているため、緑道には柵がかけられていない。                                                                                                                                    |
| 4. 駅周辺の放置自転車<br>・放置自転車による歩道や歩行者専用道路の幅員減少、駅周辺の景観の悪化等の問題がある。                                                                                                                       | ・当初の計画では、駐輪場の必要性について考えていなかった。これに対し、平成8年から中川、仲町台駅周辺、平成8年からセンター北、南駅周辺は自転車等放置禁止区域に指定された。                                                                                                                                         |

キーワード：港北ニュータウン、交通計画、計画実現

連絡先：〒158-8557 世田谷区玉堤 1-28-1 TEL 03-3703-3111 (内線 3260) FAX 03-5707-1156

表-1 目標達成のための方策と現況

## ①自動車なくとも便利な都市

| 目標と具体的方策               | 現在の状況                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. 公共交通サービスの完成         |                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 近隣主要都市と直結する鉄道の導入       | 横浜市内地下鉄3号線、4号線、東京からの新設鉄道の導入<br>× 3号線は、オイルショックによる前倒しに伴う予算削減で横浜～新横浜間延伸工事の住民反対運動による遅れに伴い、18年遅れで平成5年・開業している。また、東京新幹線開業30年の開業協議会答申より廃止され、4号線が東横線、目黒線と乗り入れることが決まっている。                                                                                                     |
| ニュータウン全端に均等なサービスをしうる配置 | 全人口の半数近くが駅中心600m以内に居住する<br>△ 4号線が整備すると全人口の半数が居住することができる。<br>× 現時点でバスの専用・優先レーンは設置されていない。<br>● バス路線は幹線道路を沿って中心に配置されているが、ルートによっては運行距離に差が生じている。                                                                                                                         |
| 快適なサービス水準を維持しうるバス      | バス専用レーン、バス優先レーンの設置<br>高度なサービス水準を促すバスルートの配置<br>深夜運行の確保<br>各戸300m以内に3分以内で乗降できるバスの配置<br>原則として、バス停留は250m～300mの間隔で設置しており、住戸からバス停までの最長直線距離は300m、徒歩距離で450mである。<br>△ 22時～0時までの夜間運行が一部で実施されている。<br>◎ 地下鉄新横浜駅は田園都市線と東横線の駅とNTを結ぶ路線が中心であったが、地下鉄開業後は特に市営バスでは、地下鉄駅を中心にバス路線が伸びている。 |
| 2. 自動車代替サービス水準の確保      |                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 商品流通システムの完成            | CATVなどによる通信網と、配達システムの結合<br>△ 公団とNTデータが主体となって、フロムナード町町合・ビュープラザセンター北の集合住宅1千世帯を対象に「イーチャル・モール実験」を実施している。ショッピングサービスでは食品系の宅配サービスを行っている。                                                                                                                                   |
| 自動車代替サービスの完成           | 無線タクシー、タクシー、レンタカーの完備<br>◎ 駅周辺に立地している。                                                                                                                                                                                                                               |
| 新システム導入の余地の確保          | ディemandバス、モニター、ガイドウェイ、動く歩道などの導入に耐えられるシステムを作った<br>◎ 駅周辺に立地している。                                                                                                                                                                                                      |
| 3. 安全で快適な歩行者路、自転車路の設置  |                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 安全な歩行者路                | 1m以上の車道とは原則として立体交差<br>◎ 幹線道路を中心に1m以上の歩道は、立体交差になっている。<br>◎ 幹線道路を中心に歩行者専用路とは、橋梁によって立体交差になっており、住戸からバス停までの最長直線距離に達してきている。<br>◎ 駅前広場では、放置自転車等の問題が生じている。                                                                                                                  |
| 機能的な歩行者路               | バスストップ、学校、コミュニティ施設、駅センターに最寄距離で到達しうる網<br>◎ 公道や幹線道路を作るだけでなく、緑地の保全も行っている。                                                                                                                                                                                              |
| 快適な歩行者路                | 豊かな緑と、豊かな空間をもつ網                                                                                                                                                                                                                                                     |

## ②自動車から保護され都市

| 目標と具体的方策              | 現在の状況                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. 交通量の適切な処理          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 道路の明確な役割分担とラダー方式の道路体系 | VO-V4までの道路構成<br>● 計画通りの道路構成である。しかし、1.5車線の幹線道路は歩行者専用車道がないため路上駐車が多い。また、駅前・近隣センターに直接アクセスする道路が少ないため、探索をつまづきにくいという問題がある。<br>● センター地区では車による歩行者への対応のための一部ショートカット道路を作った。1987年の土地利用計画の大綱案による場合は、歩行者の安全確保の観点から、自動車の進入が制限されている。<br>● 住宅地内における歩行者専用道路であるが、集合住宅地の道路幅が狭いことや一般住宅の台所の自動車庫が狭いことによる歩行者の安全確保が問題となっている。 |
| 都市幹線路の道路幅は通過交通を都心へ    | ショートカット道路をつくらない<br>ループ状の幹線路                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 2. 自動車事故の防止           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 安全な歩行者路               | 車道と分離された歩道網<br>● 新しい試みとして、「コミュニティ道路」を導入している。一方、車道と分離された歩行者専用路や幹線道路については防犯上の不安を感じている人の割合は約4%を越えている。                                                                                                                                                                                                  |
| 安全な道路                 | 適切な幅員、交差点、交差<br>◎ ニュータウン内の道路は安全な幅員、交差点、交差を前提として設計されている。                                                                                                                                                                                                                                             |
| 3. 自動車公害からの影響         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 幹線道路の適切な設計            | 原則として谷を通し、宅地から下げる<br>地区幹線以上の道路から直接住宅サービスさせない<br>◎ 基本的な道路幅員は3～4m高くしている。<br>◎ 幹線道路沿いの集合住宅は、区画道路からサービスするようにしている。                                                                                                                                                                                       |
| 道路スペースの確保             | 幹線道路沿いに住宅以外の施設を配置する<br>● 東京と横浜との中間に当たるなどの好立地を確保し自動車利用を見込んで、土地の権利者がこれらの道路沿いに店舗を構えるようになった。従って、道路沿いに大規模な店舗の集積が頻りに多くなり、歩行者の安全確保が問題となっている。                                                                                                                                                               |
| 4. 人間居住の居住環境          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| グリーンマトリックス            | 豊かな空間を持ち、機能的な歩行者専用路、自動車専用路、緑豊かな敷地とハイキング道<br>◎ 緑地のネットワークは5mであり、既存の歩道幅員等を保全し、「せせらぎ」を用いて自然環境と調和のとれた生活環境の創出に寄与している。                                                                                                                                                                                     |
| 自動車道と立体交差されたセンター      | × 現在では、センター地区は平面交差になっている。                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 接道からさえぎられ自動車施設        | 掘り下げられ道路、駐車場<br>◎ センター地区では、地下駐車場がオープンしている。                                                                                                                                                                                                                                                          |

## ③地域計画に役立つ都市

| 目標と具体的方策                        | 現在の状況                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. センターを成立させる交通体系               |                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 商業部から直接センターにアクセスする道路            | △ ニュータウン内の幹線道路の整備率は92%で、佐江戸北山田線、横浜上原線、丸子・中山・茅ヶ崎線が整備中である。また、ニュータウン周辺の幹線道路の整備が遅れている。<br>● 第一京浜線沿いの商業部から、港北センターから東京方面へ30kmの位置に都立インターが平成10年・開設し、開通による歩行者の安全として、市では、横浜駅周辺道路や一般の環状道路を検討しており、「大船東山田線」等のインター周辺の幹線道路を4車線で都市計画決定する予定である。240号線の歩行者安全として、東名高速横浜東インターが平成10年・開設している。 |
| 主要都市と直結する幹線道路                   | 東名高速、国道46号線、第三京浜、第二外環、東京・厚木線との適切な接続<br>△ 3.4号線はリニアセンターで交差させる予定である。                                                                                                                                                                                                     |
| 商業部から人々を集める鉄道路                  | 東京新幹線、横浜市内鉄道の3号線、4号線をリニアなセンターで交差させる                                                                                                                                                                                                                                    |
| 2. 広域幹線道路の適切な設計                 |                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 幹線道路の適切な設計                      | 第二外環と東名高速、第二外環と東京厚木線、国道46号<br>× これらの自動車専用道路は、ニュータウン事業計画決定までに見直しが行われていなかったため、1974年計画が延期された。現在の計画では考慮されていない。                                                                                                                                                             |
| 新設幹線道路の適切な設計                    | 第二外環、東京・厚木線の計画                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 3. 鉄道の適切な導入及び接続                 |                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 横浜都市圏に                          | 横浜市内3号線、4号線と田園都市線、東京新幹線、横浜線、東横線、京浜東北線、新幹線との                                                                                                                                                                                                                            |
| 通勤性の高い鉄道路                       | △ 「ゆめはま2010プラン」において業務都市として港北ニュータウンセンター地区のような通勤圏と横浜都市圏を強化し、通勤圏を拡大した計画を目指している。                                                                                                                                                                                           |
| ニュータウン発生トリップが既存鉄道にあまり負担をかけることなく | × 当初計画の路線から現在では路線が伸びている。                                                                                                                                                                                                                                               |
| 4. 周辺市町村と市街地との連絡                | × 東京新幹線を廃止し、3号線・4号線の順で導入の予定である。                                                                                                                                                                                                                                        |
| 周辺市町村、バス、バス、鉄道路                 | ◎ 東急電鉄との協議の結果、田園都市線の横浜駅は「たまプラーザ」から「あざみ野」になっている。（東急は「たまプラーザ」市はあざみ野を主張している。）                                                                                                                                                                                             |

## 現状の評価

◎ 計画どおり、実現されている。○ 一部変更されているが、実現されている。● 実現されているが、問題が生じている。△ まだ、完全に実現していない。× 実現していない。

※表のうち「目標と具体的方策」は1969～1970年の「港北ニュータウン交通計画を主体にしたバリエーションプランの検討」から引用したものである。

## 4. おわりに

計画事項の体系的整理が徹底的に行われたにも拘わらず、予定通りに進まない事項やその後問題を生じてきた事項が存在する。開発に当たっては、その物理的な完成後の柔軟なフォローアップが重要である。

本研究に当たっては、港北NT研究会（川手昭二顧問）での指摘を参考にしました。ここに記して感謝します。

（参考文献）

1. 住宅・都市整備公団港北開発局：港北ニュータウン四半世紀の都市づくりの記録 1997年
2. 泉純一郎：集合住宅における路上駐車発生要因に関する研究、芝浦工業大学卒業論文 1997年
3. 吉江達也：港北ニュータウンのオープンスペース計画に関する住民意識、千葉大学大学院修士論文 1997年