

港北ニュータウンにおける歩行者専用道路の実態分析

須田貴子*

都市環境において有効な歩行者専用道路を歩行空間の集大成として整備した横浜市の港北ニュータウンで、居住環境における歩行者専用道路の空間配置と地域住民の利用実態により、地区の景観を考察した。歩行者専用道路の計画・整備時と供用開始後の景観は、障害物や問題等により変化をしている。都市の景観を形成する都市社会基盤は、居住者の生活スタイルと商業等の生活関連施設を含めて検討をしなければならないことが明らかになった。

Realities Analysis of Pedestrian Lane Traffic at Kohoku New Town

Takako SUDA*

The dedicated pedestrian thoroughfares that have proved successful in Kohoku New Town were developed as a result of a comprehensive study into pedestrian space in urban settings. This report reviews the cityscape of the area in terms of spatial configuration within residential areas and usage by local residents. Obstacles and various problems have brought about a change in the cityscape from that during planning and construction to that after opening. This has brought to light the need to include resident lifestyles and commercial and other essential facilities in determining urban social infrastructures that form the cityscape.

1. はじめに

近年、自動車交通から歩行者を守る安全性、歩行のしやすさを重視した都市社会基盤整備がさかに行われてきている。

特に住宅地開発においては、居住者の生活行動と空間に視点をおき、歩行空間ではペDESTリアンデッキ、モール、歩行者専用道路(以下、歩専道)など快適性に着目した道路整備が行われている。

歩行空間は、第二次大戦後頃から宅地内に裏口通

路が存在していたが、住宅地開発に取り入れられたのは1955年以降であり、1960年代に大きく進展した。これは大阪・千里や東京・多摩に代表される大規模なニュータウンが形成されたのと同時期であり、モータリゼーションの発達による生活水準の向上にも要因があると考えられる。さらに1970年以降では高齢化社会の到来とともに、役割も地域社会における日常生活軸、地域の居住環境向上のための空間へと変化してきている(Fig.1)。

歩専道は、人と車を完全に分離し、人が歩く機能だけでなく、集まり、やすらぎ、ふれあいを楽しむことができる場所といった道路空間の役割を担っており、地域の歩行の安全を保つことができる、自動車の通過交通と地域内交通を分離できる、歩

* 日本能率協会総合研究所地域づくり研究室
Regional Planning Team,
JMA Research Institute Inc.
原稿受理 2003年6月18日

歩行通路 (1955 ~)
 駅からの歩行動線 (1958 ~)
 公共施設としての歩専道 (1960 ~)
 歩行者ネットワークの形成 (1966 ~)
 地域社会の生活軸としての定着 (1969 ~)
 公共用地での歩専道 (1970 ~)
 景観と調和する歩専道
 居住環境向上を目的とした歩専道
 歩行空間体系の実現

注) 参考文献 1) より作成。

Fig.1 住宅地における歩専道の形成過程

行中心の生活域が形成できるという利点から、住宅地での歩車分離では最も効果的に活用でき、有効に位置づけられる。誰もが使いやすい空間を目的に計画され、安全・安心、くらしの楽しみ、憩いを持つ環境づくり、地域住民の交通として整備される一方、歩行空間整備は、整備すること自体が個性を持ったまちづくりや地域の景観形成として行われてきた背景もある。

以上より、住宅地開発の中で行われた歩行空間の集大成として計画的に歩専道整備を行っている横浜市の港北ニュータウンを事例とし、居住環境における歩専道の空間配置と地域住民の利用実態より地区の景観を考察する。

2. 対象地域の概況

1960年代を中心とする住宅地開発では、意識して道路を整備する体制が確立されていたが、歩行者中心とした交通計画をはっきりとうちだしたものは少なかった。1970年以降に施行された港北ニュータウンでは、基本構想であるパイロットプランにおいて、自家用車がなくても便利な都市、自動車から保護された都市、地域計画に役立つ交通体系という交通計画上の目標が掲げられ、歩専道の計画建設は、自動車交通などの交通システム、公園緑地などのオープンスペースが密接に結びついてニュータウンの都市空間を構造化させ、歩専道は、集合住宅敷地にあるのではなく、すべて公共用地(道路用地)での整備とした^{*1}。

また、交通計画上の主要な課題で、「歩行者活動優先」を原則のひとつとし、歩専道は、「緑の環境を最大限に保存するまちづくり」「ふるさとをしの

ばせるまちづくり」という住宅・都市整備公団(現:都市基盤整備公団)による港北ニュータウン建設の開発方針を受けて、グリーンマトリックスシステム^{*2}を採用した²⁾。これは、「文化政策や都市美政策の重要性が叫ばれるようになった1970年代後半以降、物質よりも精神を大切にする文化行政の重要性が説かれた」³⁾ ことに関連し、歩行者の安全と景観形成を融合させるという考えにもあたる。

本研究の地区設定については、港北ニュータウン全体の歩専道が存在していること、港北ニュータウンでの公共交通は、バス交通と横浜市営地下鉄のみであること、あらゆる人の利用が見込まれる場所であることから選定を行い、横浜市高速鉄道3号線横浜市営地下鉄3号線あざみ野線の中川駅周辺(以下、中川) センター北駅周辺(以下、センター北) センター南駅周辺地区(以下、センター南) 仲町台駅周辺(以下、仲町台)の四地区を設定した(Fig.2)。

中川は東西約340m南北約275mの範囲で、駅北西にスーパーが3店舗、大型電気店等の商業施設が立地している。駅前、商業地域にそれぞれ北西から南東、駅東に西南から北東に伸びる3本の歩専道を中心に構成され、総延長1,300m、最大幅員35m、最小幅員1.5m、平均幅員10.26mである^{*3}。

センター北は東西約890m南北約170mの範囲で、駅前に百貨店が立地している。駅北口から東方向に伸びる1本の歩専道を中心に構成され、総延長1,453.3m、最大幅員29m、最小幅員1.5m、平均幅員8.69mである。

センター南は東西約510m南北約360mの範囲で、駅前に百貨店、西側に区役所、警察署、大学病院が立地している。駅北口、南口それぞれから西に伸びる歩専道を中心に構成され、総延長1,694m、最大幅員46m、最小幅員3.5m、平均幅員が14.8mである。

仲町台は東西約470m南北約200mの範囲で、西側にスーパー等の商業施設が立地している。駅高架沿い、商業地域、公園沿いを中心に歩専道が構成され、総延長1,456.3m、最大幅員11.5m、最小幅員1.5m、

* 1 港北ニュータウンでは、歩行者専用道路と呼ばれているが、法令上は自転車・歩行者専用道路である。

* 2 グリーンマトリックスシステムとは、公園・緑地や文化財・神社等を歩専道や緑道で結びつけながら体系化するものである。

* 3 歩専道の総延長、最大・最小・平均幅員は、筆者計測。

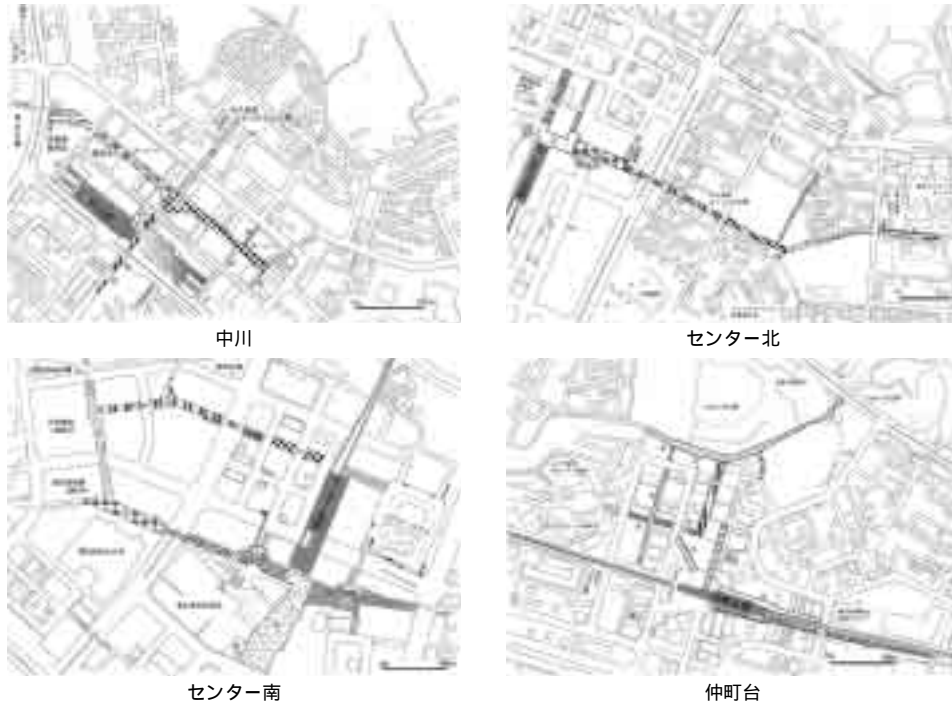


Fig. 2 調査対象地区と対象歩専道

Table 1 歩専道の段階構成

幅員	断面構成 (例)	設置場所	内容 (計画・目標)
12.0m (一部24.0m)		タウンセンターおよび地区センター内と周辺 [センター北・センター南]	住宅地内から発生する通勤、通学、タウンセンターおよび地区センターの商業施設・文化社会施設利用へのアクセスをスムーズに快適にし、また、歩行者専用路内で歩行者が「ゆとり」をもって行動、立ち話などができる空間とする。
9.0m		中学校区の日常生活の重心	「生活軸」と呼ぶ歩行者専用路で、住区の日常生活活動としての各種の施設利用 (店舗、公民館、医療施設等) および小中学校と集合運動場を結びつけるもので、中学校単位の住区の日常生活の核とする。
6.0m~9.0m		近隣センター [中川・仲町台]	近隣センター内の商業・文化施設に集中して来る歩行者が快適に、ゆったり行動できるような空間をめざす。
3.0m		低層住宅地内など	バス停へのアクセス、上位の歩行者専用路や緑道に機能的 (直線的) に到達できる動線とする。
1.5m		公園と住宅地との間など	主に公共 (施設) 用地と住宅地との間の財産区分の意をもつ歩行者専用路で、比較的歩行者数は少ないが、内容は3.0mと同じ。

Table 2 道路台帳図面幅員と実際の歩行空間 単位：m

	中川			センター北			センター南			仲町台		
	図上	実測	幅員差	図上	実測	幅員差	図上	実測	幅員差	図上	実測	幅員差
	6	5.5	-0.5	12	11	-1	17	13.3	-3.7	6	4.5	-1.5
	6	5.5	-0.5	24	25.5	1.5	20.3	20.8	0.5	6	4.5	-1.5
	14.5	14	-0.5	6	5.5	-0.5	11.8	11.8	0	12	11.5	-0.5
	19.5	16.3	-3.2	18.5	17.5	-1	12	11.5	-0.5	5	3.5	-1.5
	5.2	4.3	-0.9	6	5.5	-0.5	11.5	9.5	-2	10	4.5	-5.5
	6.4	6.25	-0.15	8.6	6.5	-2.1	9.5	9.5	0	9	9	0
	23.5	23	-0.5	9.8	9	-0.8	13.5	13	-0.5	4.5	4	-0.5
	3	2	-1	3	2.5	-0.5	15	14.5	-0.5	6	6.5	0.5
	3	2.5	-0.5	4.5	3.5	-1	8.3	9	0.7	6	6	0
	6	5.5	-0.5	2	1.5	-0.5	26.5	20.7	-5.8	6	5.5	-0.5
	18.3	17.2	-1.1	3	3	0	6	5.5	-0.5	9.5	9.5	0
							28.1	26.9	-1.2	10	9.5	-0.5

注) 図上：台帳図幅員、実測：実際の歩行空間。
一部歩専道が均一な幅員でないため、平均値として幅員を算出している。



中川



センター北



仲町台

平均幅員5.75mである。

また、この四地区はそれぞれ機能を分担しており、センター北、センター南が商業・業務・サービス・文化などの多様な都市機能を集積した核として、中川、仲町台が鉄道駅を中心とする駅前センターとして位置づけられている(Table 1)。

3. 道路台帳平面図幅員と実際の歩行空間

四地区の歩専道は、計画的に配置・整備された都市施設であるため、ハード的な景観形成は十分行われたと仮定する。そこで、日常生活の基本交通である歩行、特に歩きやすさに着目した。歩きやすさは人によって差異があるため、ここでは歩行空間の広さに注目し、港北ニュータウンの事業者資料である横浜市道路局の「道路台帳平面図」*4に記載されている幅員(以下、台帳図幅員)と実際に歩行できる歩行空間(以下、実際の歩行空間)を測定し、道路上に存在する構造物も併せて検討を行った。

歩行空間の基準は、横浜市とともに事業者である住宅・都市整備公団(現：都市基盤整備公団)による歩行者専用道路の段階構成⁴⁾を用い、それぞれ12m以上(一部24m)、9m以上12m未満、6m以上9m未満、3m以上6m未満、1.5m以上3m未満を用いた(Table 1)。また、横浜市福祉のまちづくり条例

施設整備マニュアル⁵⁾の整備基準では、傘をさしている人同士がすれ違える幅2.3m、車椅子同士がすれ違える幅1.8m、人と車椅子がすれ違える幅1.35m、松葉杖を使用している人が円滑に通行できる幅1.2mと規定されており、これも併せて調査の基準とした。

結果は、Table 2より太字で示したセンター北の、センター南の、が台帳図幅員よりも実際の歩行空間の方が広がっていきほはすべて狭くなっており、幅員差はすべての地区で確認された。特に、中川の では、台帳図幅員3m、実際の歩行空間2mと幅員差が1mあり、道路構造令による基準の下限幅員となっており、さらに、歩専道に面した店舗による道路面の占拠がみられた。また、数値上では問題は見られないセンター北の(台帳図幅員6m、実際の歩行空間5.5m、幅員差0.5m)では歩専道中央部に街路樹が存在することで歩行者が利用できるスペースがより狭まっている状況がみられた。段階構成では「公園と住宅地との間など」であり、上位歩専道を結ぶいわば補助的歩専道と位置づけられる。

地区北部に大規模な公園を要する仲町台では、商

* 4 記載されていない歩専道の幅員は、筆者が図上計測した。

Table 3 各地区における歩行者通行量

[中川] 単位：人

	朝(7:30~8:30)		昼(12:00~13:00)		夕(17:30~18:30)	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日
	26	7	16	41	8	25
	4	2	3	4	2	1
	6	40	8	21	5	0
	10	0	59	76	35	51
	2	0	2	13	3	2
	2	4	29	30	14	2
	21	1	17	22	23	38
	2	0	0	0	0	0
	0	0	0	4	0	0
	3	5	10	7	12	12
	6	7	22	11	20	24

[センター北] 単位：人

	朝(7:30~8:30)		昼(12:00~13:00)		夕(17:30~18:30)	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日
	12	4	13	62	14	9
	12	5	9	17	43	3
	7	4	7	12	15	5
	77	19	16	26	10	32
	14	5	1	7	4	5
	44	9	18	38	40	6
	17	3	9	26	4	0
	0	0	0	1	1	0
	4	6	4	30	0	0
	1	1	2	0	1	0
	4	0	0	0	2	0

[センター南] 単位：人

	朝(7:30~8:30)		昼(12:00~13:00)		夕(17:30~18:30)	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日
	40	20	22	56	69	18
	9	3	8	34	10	18
	0	0	0	6	2	0
	25	2	14	72	23	28
	0	0	0	17	0	2
	20	0	0	0	0	0
	12	0	0	0	0	0
	0	3	0	0	0	6
	2	0	0	33	15	6
	35	8	16	45	26	14
	3	0	1	1	2	0
	37	21	30	54	31	59

[仲町台] 単位：人

	朝(7:30~8:30)		昼(12:00~13:00)		夕(17:30~18:30)	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日
	25	5	19	26	19	14
	16	15	4	10	24	6
	21	14	9	15	22	22
	34	5	9	2	30	6
	40	47	35	74	50	29
	2	5	6	1	22	6
	2	5	3	12	2	0
	8	2	3	1	4	4
	10	26	17	26	15	20
	18	8	5	5	9	9
	3	1	8	23	4	6
	18	7	22	27	9	9

業地域では均整の取れた幅員が確保されていた。しかし、公園沿いにある では、台帳幅員では10mと住民の憩いを持たせるには十分な幅員となっているが、実際の歩行空間では4.5mと5.5mの減少となっていた。この原因は、街路樹と花壇等のせり出しによるものであった。自然を活かした遊歩道の雰囲気を出すためには植栽も重要に位置づけられるが、設置場所の考慮が必要である。

一方、センター南では、台帳幅員で段階構成による6m以上のゆとり空間をめざした歩専道となっており、広幅員となっている。実際の歩行空間においても計画目標にほぼ近くなっていることから、バリアフリー構造と評価できる。生活環境をよりよくするために十分な幅員の歩専道を計画しても、周囲の整備により歩専道自体の景観も変化することが調査から明らかになった。変化を良好な状態へとさせるためには、自動車交通からの安全性だけでなく、歩行者の歩きやすさを含めた快適性、そして周囲の環境をふまえた利用者の使いやすい歩専道整備が必要である。

4. 歩専道の利用実態

歩行空間を中心としたまちづくりにより、快適で利用しやすい歩専道を評価するためには居住者の利用状況が指標の一つとなる。そこで、実態把握のために歩行者・自転車通行量調査を行った。調査方法は、平日・休日の朝(7:30~8:30)、昼(12:00~13:00)、夕方(17:30~18:30)において、対象歩専道の中間点を通過することで通行とみなし、人数をカウントした(Table 3)。

利用者の全体の傾向としては、通勤、通学の影響より休日の朝の歩専道利用が平日と比較して減少していること、休日については昼から夜にかけての利用が増加していることが特徴といえる。

地区別に見ると、中川では、 が配置されている駅と商業地域が平日・休日を問わず利用されている。特に は、スーパー、電気店への買い物に利用される通路であることから平日よりも休日、朝よりも昼夕といった居住者の生活スタイルが通行量に影響している。また、歩行空間の狭隘がみられた では平日朝のみの利用にとどまっていた。

センター北では、駅と住宅地を一直線に結ぶ構造により駅前の から の公園までの利用が一日を通じて多くなっている。しかし、 と は高さの差はあるもののほぼ同一の状況で存在していること、周

辺が住宅地整備中であることもあり街灯も少なく、植栽が繁茂していることによりうす暗くなっていることにより利用が少なくなっている。

センター南では、商業施設や公共施設が立地していることから歩専用道を利用する人が多くなっている。、 については、調査時には大学病院と警察署が建設中であったため利用が少なくなっているが、駅を中心として歩行者が回遊性を持てる循環構造が利用促進につながるが考えられる。

仲町台では、 から は平日朝夕、 は昼の利用、 では平日、休日問わず利用されている。特に の利用が多く、他の三地区と異なり駅前よりも公園の方が賑わっていたという特性がみられた。

歩専用道が整備されていても、ニュータウンという特性から周囲の整備が完了していない部分も多くあるため完全な利用実態とはいえないが、歩専用道は居住者の生活スタイルが大きく関わっていることがわかった。生活スタイルは居住者それぞれで異なるため、変化に富み、多様に対応できるまちづくりが課題である。

5. おわりに

積極的に歩専用道が整備されてきたニュータウンを事例に、歩専用道の整備と利用実態を調査分析した結果、地域住民の利用により、計画時とは異なった景観を形成することが明らかになった。これは対象とした4地区の歩専用道が住民の主要な交通として、生活スタイルの一部としても利用されていることも大きな要因であると考えられ、地域の景観は計画時に想定されたものに加え、居住者の利用によって絶えず変化している。

歩専用道は道路管理者によって供用開始されない道路やその一部について指定が可能であるため、現在使用されている道路については適応されない。しかし、日本の都市における一般的な商業地において、

商品の歩道占拠や買い物客の集いにより歩行しづらい状況や違法駐車・駐輪のために歩行空間が狭くなっていても、一時的なものとして日常生活上まで不満をもつには至らない。それは、歩行空間を歩行と買い物のための空間として認識しているためである。旧来からの住宅地においても、住宅の前面に歩道や車道が位置してきたこと、住宅地という限定された空間のため個人の優先的な利用意識が重視され、公道であるにもかかわらず、私権があるように使われてきた現状があり、このように今日の都市景観が築かれてきたといっても過言ではない。

都市を取り巻く環境では施設等のハードが重要な要素として取り扱われる傾向があるが、近年では歩行空間等、人間らしさを含んだ意識や実態等のソフトの充実も大きく関連してきている。都市景観を構成する歩専用道も含めた都市社会基盤は、地域居住者の生活実態と商業・サービス業を中心とした生活関連施設を含めた計画・整備を行っていくことにより、生活者のニーズに対応した活気ある都市が形成されるのではないが。

参考文献

- 1) 今野博『まちづくりと歩行空間 豊かな都市空間の創造をめざして』鹿島出版社、1980年
- 2) 住宅・都市整備公団港北開発事務所『港北地区 オープンスペース 計画・設計技術資料集』1998年
- 3) 石丸紀興「景観研究と景観制作 - 都市計画・まちづくりにおいて」『地理科学』53 3、pp.184-189
- 4) 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
- 5) 横浜市福祉局『横浜市福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル』1998年