

◎横浜の郊外市街地形成と交通

① 鉄道整備と郊外部の街づくり

■古木淳・田原秀樹

1―はじめに

横浜市は、一八五九年の開港以来、港を中心に都市の形成が図られてきたが、その間、新橋・横浜間の鉄道開業に始まり、数多くの鉄道整備が都市の骨格を形づくってきた。

昭和四十年代の高度成長期以前における横浜の市街地は、戦前からある東海道線や東急東横線、京浜急行線沿線を中心に発達しており、旧市電の路線区域でもある。この頃の市街地は現在では「既成市街地」と呼ばれ、新たな街づくりの展開が求められている。

高度成長期以降、横浜市は郊外部に多くの人口を受け入れたが、それを誘導かつ支えたのは鉄道整備である。鉄道整備にあわせて、様々な街づくりが展開し、市街地が飛躍的に拡大してきている。

ここでは、郊外部の街づくりと鉄道整備について、あらためてその沿革を見てみることにする。

2―新線整備と街づくりの展開

① 新線整備と一体となった都市開発

昭和四十年代以降、横浜市内には五路線、約七十六kmの鉄道が整備されたが、それぞれの路線毎に、地域の特性を踏まえた都市開発が行われ、郊外部の街づくりが大きく展開した。

⑦ 根岸線が桜木町から磯子、洋光台、大船へと延伸整備されたのは、昭和四十年頃から五十年頃にかけてであり、その間に実施された計画的な都市開発が、洋光台及び港南台の公団施行の土地区画整理事業である。両地区

とも、新線計画にあわせて事業化を進め、二地区あわせて施行面積約五百㏎、計画人口約八万人の宅地が供給された。その中心となる港南台駅周辺は、環状3号線をはじめとする都市計画道路路網の整備により、車社会にも対応した百貨店等の商業集積が進み、地域拠点として、郊外部市民の日常生活を支えている。

⑧ 東急田園都市線が長津田駅まで開業したのは、昭和四十一年であり、この鉄道整備と一体的に進められたのが、多摩田園都市開発である。この都市開発で用いられた事業手法も区画整理であり、開発主体である東急電鉄と地元地権者で組合を設立し、本市域内では現在まで、十地区、約七百㏎で事業が進められてきている。

この路線は横浜駅を経由しない唯一の路線であり、大規模かつ良好な市街地が形成され

① 鉄道整備と郊外部の街づくり
② 東急多摩田園都市における郊外再構築進化論

1―はじめに
2―新線整備と街づくりの展開
3―現在の取り組み
4―おわりに

図-1 DID区域

1985年



1960年



たことにより、横浜都民と呼ばれる人々が大量に流入した。このため、「市域の一体化」が本市の都市政策の柱の一つとなる起源となっている。

㊟ 本市が主体的に進めた開発プロジェクトである港北ニュータウン事業と連携をとって整備が進められたのが市営地下鉄3号線である。港北ニュータウン事業に関連して計画された鉄道路線は三路線であるが、その後二路線に変更され、横浜都心との連絡を強化できる3号線が先行的に整備され、平成五年に開業した。この開業により、飛躍的に宅地の土地利用が進み、ニュータウンの集積に大きく寄与してきた。また、この三号線は、多摩田園都市をはじめとする市北西部と横浜都心との連絡強化に大きく寄与し、地域の一体性にも大きく貢献した路線でもある。

㊤ 相鉄本線が相模川の砂利を運搬する路線として整備されたという沿革と異なり、相鉄いずみ野線は、都市鉄道として戦後に計画された路線である。平成二年にいずみ中央駅まで延伸開業したが、このことは泉区の戸塚区からの分区に大きく貢献した。現在は湘南台駅まで延伸整備されているが、沿線には田園都市線同様、組合施行の区画整理が行われた。本線沿線とは異なり、新線沿線では、駅前広場等の都市基盤の整備とともに、良好な住宅地が形成され、文化施設、大学の誘致等様々な都市機能が集積した。

これらの路線のほかに、市営地下鉄1号線の戸塚駅延伸整備にあわせた上永谷の区画整理の実施等、郊外部の街づくりは鉄道計画と一体となった都市開発によって、良好な市街

地が形成されたが、これらの都市開発による都市基盤整備の状況は図-3のとおりである。

② 鉄道の機能強化に合わせた市街化進展
既存の鉄道が、輸送力の増強等機能強化されることも、市街化の進展に大きな影響を与えている。このうち、横浜線の複線化と東海道線・横須賀線の分離は、代表的なものである。

⑦ 横浜線は明治時代に、北関東と横浜港を結ぶ物流幹線という目的で整備された。戦後、

鴨居駅、新横浜駅などが設置されたが、昭和五十四年に市内の複線化が完成したことにより輸送力が大きく増加し、都市鉄道としての機能を備えるに至った。横浜線沿線では、複線化以前に、鴨居駅の駅勢圏内の鶴見川沿いに工業団地を形成するとともに、竹山団地、笹山団地などの住宅開発が行われていたが、複線化に合わせて行われた都市開発が、中山駅北地区と十日市場、霧が丘、若葉台地区の区画整理である。市、公団、共同施行と施行者は異なるが、それぞれ、駅前広場をはじめとする都市基盤整備とともに、良好な市街地

図-4 昭和40年以降に整備された鉄道と区画整理区域

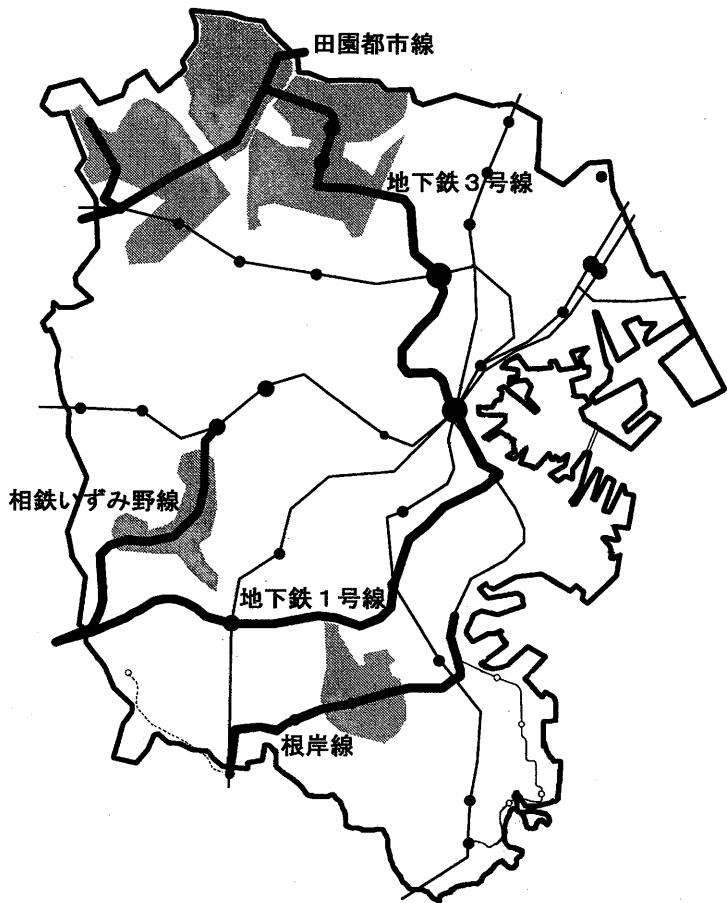


図-3 都市開発による都市基盤整備の状況

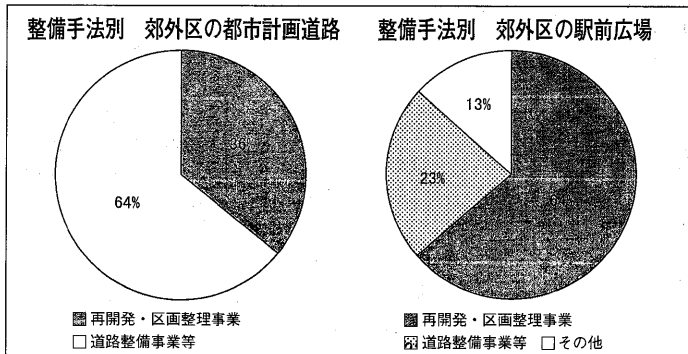
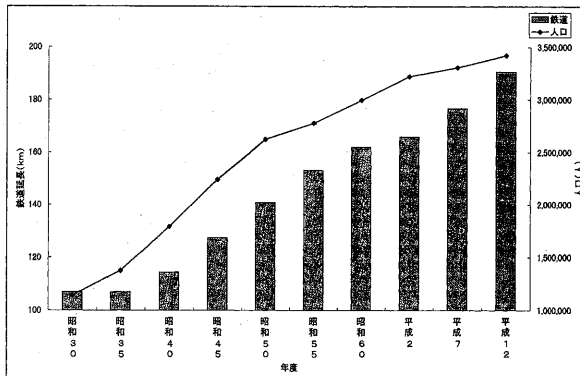


図-2 市内の鉄道延長と人口の推移



形成を目指して事業が行われた。特に、新駅設置と合わせて行われた十日市場地区等は、多摩田園都市、港北ニュータウンとともに、市北西部の無秩序な市街化を防ぐ、大きな役割を果たした。

④ 湘南方面の人口増加に対応して、東海道線の輸送力増強のため進められた事業が、東海道本線の三複線化事業である。この事業により、横須賀線が分離独立し、合わせて昭和五十四年に東戸塚駅が設置された。この駅は明治時代から新駅設置の構想があり、駅周辺の開発構想が具体化する中で、設置が具体化したものである。現在まで、駅周辺では三地区において区画整理が行われており、特に、駅東側では、駅前に特定街区を指定し高層住宅と商業施設を計画していたが、昨年オーロラシティとして商業施設がオープンし、本市西部中域の地域拠点としての機能集積を進めてきている。

この他、こどもの国線の通勤線化などが行われているが、鉄道の機能転換、機能強化も、鉄道新線と同様の効果を都市づくりに与えている。現在、東海道貨物線および東海道貨物支線の旅客線化を検討しているが、これらは羽沢地区の開発や京浜臨海部の再編整備にとって、重要な課題となっている。

③ ターミナル化による拠点性の強化

鉄道整備は、沿線の市街化を促進させるだけでなく、既存の鉄道・バス路線とのターミナル化により、駅周辺の機能集積を大幅に促進する。本市の副都心である港北ニュータウンセンター、上大岡駅周辺、戸塚駅周辺、二

俣川・鶴ヶ峰駅周辺地区でも、ターミナル化に伴い、郊外部の市民生活の拠点として、商業・業務・文化等の集積が進んでいる。

⑦ 港北ニュータウンセンター地区

本地区は、交通ネットワークから取り残され自然のまま残されていた地域を人口三十万人のニュータウンとするため、昭和四十四年整備が開始された港北ニュータウン事業において、タウンセンターに位置づけられている地区である。

平成五年の市営地下鉄3号線の開通以来、大規模ショッピングセンター等の商業施設や歴史博物館等の文化施設などがオープンしている。今後、南北二つに分断されているタウンセンターを結びつける中央地区の区画整理事業の完了、ニュータウンへの人口流入、市営地下鉄4号線の開通などにより、拠点性が高まることが予想される。

⑧ 上大岡駅周辺地区

本地区は、昭和五年、湘南電気鉄道（現京浜急行電鉄）の開通以来、大岡川の水を利用した捺染工場が立地したことがきっかけとなり発展し、高度成長期に周辺丘陵地の住宅開発に伴い駅利用者が飛躍的に増加したことにより、その拠点性を高めていった。

昭和四十七年に、本市で初めての地下鉄が上大岡・伊勢佐木長者町間で開通して以来、交通結節点としても重要性を増すこととなった。平成九年オープンの再開発ビル「ゆめおおか」をはじめとして、駅前では、再開発事業等により、商業・業務・文化・福祉・住宅など多様な機能の集積が進められており、今後も拠点性を高めていくことが予想される。

る。

⑨ 戸塚駅周辺地区

本地区は、東海道の宿場町から発展し、昭和三十年代後半からの後背地の住宅開発によりその拠点性を高めていった。

しかし、駅周辺は、都市基盤が不十分なため、昭和三十七年に区画整理事業の都市計画決定を行っている。その後、地元住民の合意形成がむずかしくなかなか事業化に至らなかったが、昭和五十年代に市営地下鉄一号线の延伸計画の具体化により、再開発事業に形を変えた上で、事業化に結びつき、東口再開発ビルが、昭和六十二年にオープンするとともに、翌年地下鉄も開通した。また、西口についても、現在市施行による再開発事業を進めており、その他の地区でも、区画整理の事業化をめざし検討を進めている。平成十一年に地下鉄が湘南台まで延伸されたこともあり、これらの駅周辺整備の推進に伴い、さらに拠点性を高めることが予想される。

⑩ 二俣川・鶴ヶ峰駅周辺地区

本地区は、バスと鉄道との乗り換え拠点であるとともに、二俣川はいずみ野線の分岐点及び運転免許試験場やがんセンター等広域施設の最寄り駅として、鶴ヶ峰は区庁舎の最寄り駅として、その拠点性を高めてきた。

二俣川駅では、平成八年に北口の再開発事業が完了するなど機能集積が進んでおり、鶴ヶ峰駅前でも、近く再開発の事業化が予定されている。また、今後、本地区から新横浜、川崎方面へ計画されている神奈川東部方面線の整備により、ますます交通結節点として重要度が高まることが予想される。

写真-1 東戸塚駅周辺（オーロラシティ）

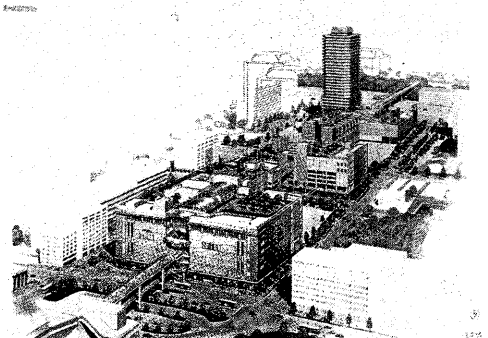
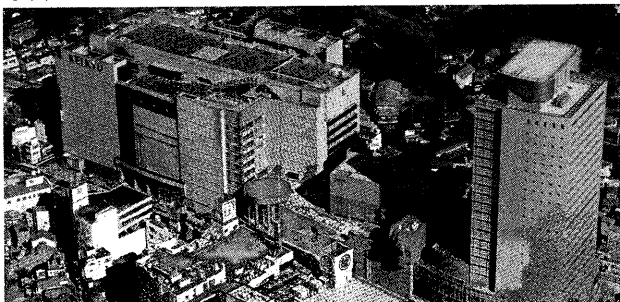


写真-2 上大岡駅周辺（ゆめおおか）



3 現在の取り組み

現在、新線の駅周辺地区で、特に、機能集積があまり進んでいない市街化調整区域等の地区を中心に、区画整理の事業化の検討を進めている。

① いずみ田園文化都市構想

いずみ田園文化都市構想は、高度成長が始まる昭和二十七年頃から横浜伊勢原線に沿ってスプロールの開発が進み、交通ネットワーク整備が求められていた泉区南西部約二百八十㊦の地域において、市営地下鉄一号线と相鉄線の湘南台延伸や環状四号线整備など交通基盤の整備にあわせて、区画整理による計画的な街づくりを行う構想である。構想地域は、いずみ中央、下飯田・中和泉、泉ヶ丘、金子山の四つの地区からなるが、いずみ中央を除き市街化調整区域となっているため、区画整理事業の施行にあわせて市街化区域への編入を予定している。平成十一年に相鉄線、市営地下鉄一号线が開通し、交通基盤は着実に整備が進んでおり、両線の駅を含む下飯田地区では、組合施行による区画整理事業の具体的な検討が進められている。

② 市営地下鉄四号线整備と沿線開発

市営地下鉄4号线は、東横線日吉駅から港北ニュータウンを経て横浜線中山駅を結ぶ新たな路線で、両駅を含み十駅が予定されている。そのうち、東山田と川和駅の周辺地区については、組合施行の区画整理による街づく

りをめざし、現在事業化の検討が進められている。

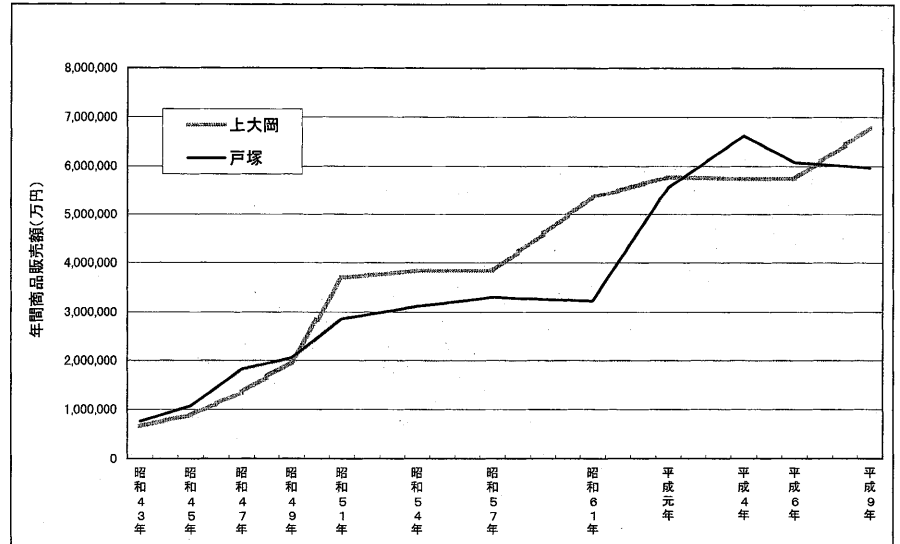
両地区は、ともに市街化調整区域ではあるがDID区域に含まれており、ある程度の市街化は進んでいるが、地下鉄駅設置を契機に、駅周辺の計画的な機能集積を図ろうとするものである。最近の地価下落の状況下においては、土地の価値の増進があまり見込めないため、区画整理の事業採算性が厳しいものとなっており、これらの事業推進においては、補助金等の財政的な援助が不可欠となっている。

4 おわりに

これまでの郊外部の市街化状況を大まかに見ると、まずは、東京を中心とする鉄道沿線沿いの市街化が始まり、次に横浜駅を中心とする鉄道沿線の市街化が進み、現在は、昭和四十年以降の新線整備に伴う市街化がおおむね終息しそうな状況にあるといえるだろう。最近の住宅事情を見ると、地価下落による低価格化の影響もあり、マンション市場が好調であるが、実際は好不調の二極分化していると言われ、条件の不利なものは苦戦しているようである。したがって、通勤通学や買物等の利便性において不利な郊外部においては、住宅をただつくるだけでなく、地域単位で条件を高める工夫が必要となっている。

これまでの鉄道整備は、東京・横浜の都心へのアクセス整備が主であったが、今後は環状鉄道（シティループ）整備に重点が移行する。このことは、郊外部における横のつなが

図一5 販売額の推移



注) このグラフは、年間商品販売額を示すもので、新線開業や再開発事業完了は、その後の地域経済活動に大きな影響を与えることがわかる。

販売額が大きく伸びた期間

上大岡: S49~51年度 (S47年地下鉄開業)、H6~9年度 (H8年再開発事業一部完了)

戸塚: S61~H4年度 (S62年再開発事業完了、S62年地下鉄開業)

りを形成し、住民の行動範囲を広げ、地域のポテンシャルを高めることとなるため、今後は、新線整備に伴う市街化を計画的に進め、魅力ある郊外部の街づくりを行うことが、より重要となってくるものと思われる。

△古木〓都市計画局事業管理課課長補佐/田原〓同担当▽