

# 横浜市における 副都心の開発

野村良政

## 1 ———はじめに

「都心」とは都市の中心ということになっているが、その前に都市とはなにかということをも明らかにする必要がある。国によってその定義に差はあるが、ここでは、一応日本で一般に認められている人口5万人以上に市制をしくことができるという基準にしたがって、この意味での市を都市として考えることにしたい。しかし、近隣の農村、町村の合併により、なかには市とはいっても、実体はいたずらに面積的な広がりによって人口が集中されただけで、人口密度、都市的な施設内容など必ずしも都市とはいえないところもある。しかし一応大都市というのは、人口10万人以上のものを意味するとしてよいだろう。副都心にも、大都市的な10万人以上の日常生活圏をもつものと、10万人以下の中都市的なもの

の、さらに5万人以下を対象とする小都市的なものなど3種類が考えられるが、横浜のような巨大都市では、一応大型の大都市的な副都心を、ここでは対象とすることとしたい。

横浜市の場合、人口100万人未満であった第2次世界大戦前には、副都心というものはなかった。都心は、いわゆる関内、関外、山下、伊勢佐木町あたりであり、そこは国際的な港都という地理的条件から、官公庁、業務、商業等が集中しており、いまもその姿に変わりはない。しかしながら人口は年々増大して26年には100万人を越え、昭和43年4月22日にはついに200万人を突破した。戦後の都市計画としては、戦災復興や接収解除地等の区画整理事業によって860万 $m^2$ に及ぶ大きな街づくりが行なわれたが、ひきつづいて新しい都市改造事業も行なわれている。さらに一方において、近郊地域に新市街地開発の区画整理が進められているが、これらをもとに、副都心がすでにいくつか形成され、今後もさらに形成されようとしている。横浜駅周辺がそれであり、鶴見駅や新横浜駅周辺が、そのように開発されようとしている地区である。また港北ニュータウンにも、副都心としての大きな期待がかけられている。

## 2 ———横浜の副都心

### 1・横浜駅周辺

横浜駅周辺は神奈川区と西区の境界地点にあるが、従来は両区の中心的な地区ではなかった。ここが副都心となったのは、つぎの事情による。

A 横浜駅西口一帯51万 $m^2$ が、昭和28年から接収解除整備の区画整理事業が行なわれて、駅前広場14.600万 $m^2$ をはじめ、幅員36m、25m等の幹線街路が整備されたこと。

B 駅前周辺の土地が細分化されず、区画整理の交換分合により、大きく統合されたこと。

C 横浜駅は国鉄、東急、京急、相鉄等の集合駅として、乗降客が飛躍的に増加したこと<表1図1>。

D それらの地理的条件のもとに、相鉄その他の大資本が早急にしかも計画的に投入されて、統一的な都市開発が行なわれたこと。

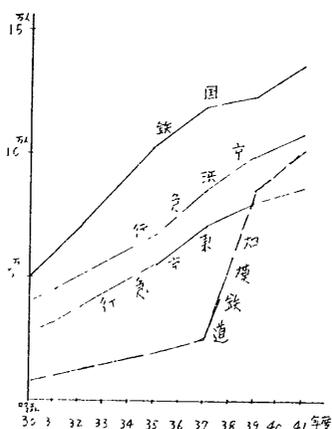
このほかさまざまな原因がかさなって、高島屋、名店街、駅ビル、地下街等の完成とともに、わずか10年にして都心を上回る屋間人口の集中を示し、いまや横浜随一の副都心となった。横浜駅西口は、さらに付近の丘陵地付近まで拡大していこうし、それに呼応して東口の再開発も進んできたので、将来の発

表1—横浜駅の乗降客数<1日平均>

年度	国鉄		東京急行		京浜急行		相模鉄道		計		
	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降	乗車計	降車計	合計
昭和30年	50,672	59,337	27,067	25,747	40,815	40,427	8,139	7,628	126,693	133,139	259,832
"  31  "	59,902	70,725	31,658	29,681	45,735	44,548	10,339	9,668	147,634	154,622	302,256
"  32  "	69,638	77,594	37,441	34,117	51,009	49,577	12,885	11,828	170,973	173,116	344,089
"  35  "	103,133	114,931	54,917	53,396	67,218	66,810	19,605	17,379	244,873	252,516	497,389
"  37  "	118,501	139,055	70,786	68,093	85,420	84,074	25,048	22,712	299,755	313,934	613,689
"  39  "	122,614	143,881	80,349	78,579	99,448	95,777	85,115	83,958	387,526	402,195	789,721
"  41  "	135,875	159,443	86,689	84,320	108,620	103,047	101,745	101,022	432,929	447,832	880,761

注 昭和39年度以降の国鉄降車数は推定値

図1 横浜駅1日平均乗車人員の経過



展はめざましいものとなるだろう。

## 2・鶴見駅周辺

鶴見区は京浜工業地帯を含んで、従来から横浜市内でもっとも人口の多い区であった。その人口と世帯数の変遷の経過はつぎのとおりである。

鶴見駅は国鉄の京浜東北線の駅であり、臨海工業地帯の海芝浦へ結ばれる鶴見線の起点ともなっている。さらに国鉄駅の100m東に、駅前広場をはさんで京浜急行電鉄の京浜鶴見駅があり、急行の停車駅となってい

表2—乗降客数<1日平均>

年度	国鉄			京浜急行		
	乗	降	総数	乗	降	総数
昭和35年	62,466	62,800	125,266	14,975	14,833	29,808
"  37  "	67,740	68,420	136,160	19,000	17,586	36,586
"  39  "	69,648	72,380	144,184	19,240	18,588	37,828
"  40  "	73,644	77,326	150,960	19,119	18,800	37,919
"  41  "	77,134	80,990	158,124	18,077	17,946	36,013

注 昭和39年度以降の国鉄降車数は推定値

る<表2>。

鶴見区は昭和43年3月1日現在で、人口258,773人、世帯数72,346となっており、日本でも有数の大都市的条件をそなえている。

この駅を中心として、東口は69,600m<sup>2</sup>にわたって都市改造の区画整理事業が昭和33年から行なわれており、すでに7,600m<sup>2</sup>の駅前広場をはじめ、幅36mの駅前大通り、22mの幹線街路もほぼ完成し、幅50mの国道15号線その他の幹線街路も整備されつつある。

駅付近は事業の50%を完成し、国鉄鶴見駅ビルの完成にひき続き、高層ビルの建築がいま盛んに進められている。駅のすぐ近

くに区役所、警察署、郵便局、電話局その他、この区の行政センターが集中し、商業地域も近代化を急いでいる。

駅西口も「市街地改造法」によって、駅前広場8,200m<sup>2</sup>の整備や幹線街路<幅員22m>の拡幅を、商店街の再開発という形で近く着手することになっている。

鶴見駅周辺が、副都心としての発展が大きく期待されながらその成長が比較的小さいのは、

A 横浜駅西口へは7.1km、川崎駅へは3.5kmの地点にあり、

それらがいち早く復興して鶴見の購買力を吸収してきたこと。

B 駅前周辺の都市改造事業の着手と進捗ががいままでは比

較的おそかったこと。

C 駅周辺の土地の権利が複雑で、かつ細分化されており、その上、共同ビル等による大型化、近代化に対して協調性が乏しかったこと。

などの理由による。しかしながら最近駅前周辺は、商業地区、業務地区的に副都心化していく傾向を強く示してきており、また、地区内の中小工場が内陸工業地域へ移転をすすめているので、やがては横浜市内屈指の副都心として繁栄していくことと思われる。

### 3・新横浜駅周辺

(1) 新横浜駅北部地区の都市改造区画整理事業は、事業費33億円をもって、面積804,790m<sup>2</sup>を商業地域とするもので、昭和39年3月7日に区画整理を施行すべき区域の都市計画が決定、ついで昭和39年12月23日に事業決定されて、昭和40年度から着工した。

現在仮換地の指定も全部終わり、幹線街路川上豊岡線<幅員30~50m>の国鉄横浜線の立体交差工事を施工中である。この工事が昭和44年に完成すれば、既成市街地と新横浜駅との連絡が完成するわけで、すでに宅地についても建築等土地利用計画がすすめられている。

この地区を新横浜1丁目、2丁

目、3丁目として新町名に改め、また駅前に高度地区<第1種高さ14m以上>、防火地区、準防火地区等の指定を行なうて、高度な土地利用についての話し合いも進められているので、高層建築の建つのも、ここ2~3年中であろう。

(2) 新横浜駅南部地区の都市改造区画整理の計画も、ほぼ固まってきた。面積115万m<sup>2</sup>、事業費50億円で、ここは主として住居地域とし、駅の近隣に業務、商業地域をおくものである。

この地域には、すでに1,000戸の住居などが散在しているが、まだ大部分は山林、農地等なので、昭和43年度に都市計画としての手続を終え、昭和44年度から区画整理に着工するよう、地元との話し合いが進められている。新横浜駅の乗車人員はいまは主として新幹線であるが、次表のとおり増進しており、国鉄横浜線の複線化の完成と、小机・鳥山地区をも含めたこの周辺一帯の開発により、飛躍的な発展が期待され、市営地下鉄3号線の導入により、強力な副都心が形成されるものと思われる。

#### 1日平均乗車人数

昭和39年度	438人
昭和40年度	1,378人
昭和41年度	2,290人
昭和42年度	2,912人

### 4・港北ニュータウン計画

港北ニュータウン計画は、およそつぎのとおりである。

計画人口 25万人

面積 2,500ha

内訳

1,500ha 日本住宅公団による区画整理

1,000ha 農業地区及び公社民間等の開発

住宅戸数 71,000戸

土地利用計画 住居地域1800ha、商業地域130ha、業務地区70ha、農業地区440ha、その他60ha

現在日本都市計画学会による基本計画も完成し、昭和43年度から細部設計と用地買収にはいる予定であるが、市営地下鉄3、4号線が既設の鉄道と有機的に連絡網をつくり、副都心としての理想的なニュータウンが開発されるものである。

### 3——新しい副都心開発の目的

巨大都市においては、副都心をつくることは、都市計画として、ぜひやらなくてはならないことである。とくに人口100万人をこえた都市では、その必要性が強い。

その目的は、一口にいえば「一つの都心への過度集中の分散」ということであろう。これを分

析するとつぎのようなことになるだろう。

### 1・人口住宅の分散

都心から放射的に、住宅が自然発生的に外へ広がっていくという形ではなく、市域全体にいくつかの核を配置して、それぞれを中心とした通勤圏・日常生活圏を、適所につくらなくてはならない。従来から主張されてきた田園都市的なものでもよく、また都心に対する衛星都市的なものとなってもさしつかえない。

### 2・商工業等の分散

横浜市は臨海部に工業集中の形がみられるが、これは大工場につれて中小工場もそこへ集中したからで、なかにははなはだしい住・商・工の混在が各所にみられる。それらのなかには、立地的にも営業的機能的にも、適正配置とはいえないものがかなり多くみられる。

土地利用計画上からいえば、もっと内陸地帯へ工場を分散し、あるいは業種別、機能別に集合することが望ましい。それらを再配置することによって、既成市街地の再開発はやりやすくなり、また工業自体の規模の拡大や合理化等も行なえるのだから、将来の発展に適した土地への移動が望まれる。

商業についても同様である。

### 3・交通量の分散

都心への鉄道、バス等の大量輸送機関の現況は、朝夕の通勤ラッシュ時には、すでに定量の2倍をこえている。

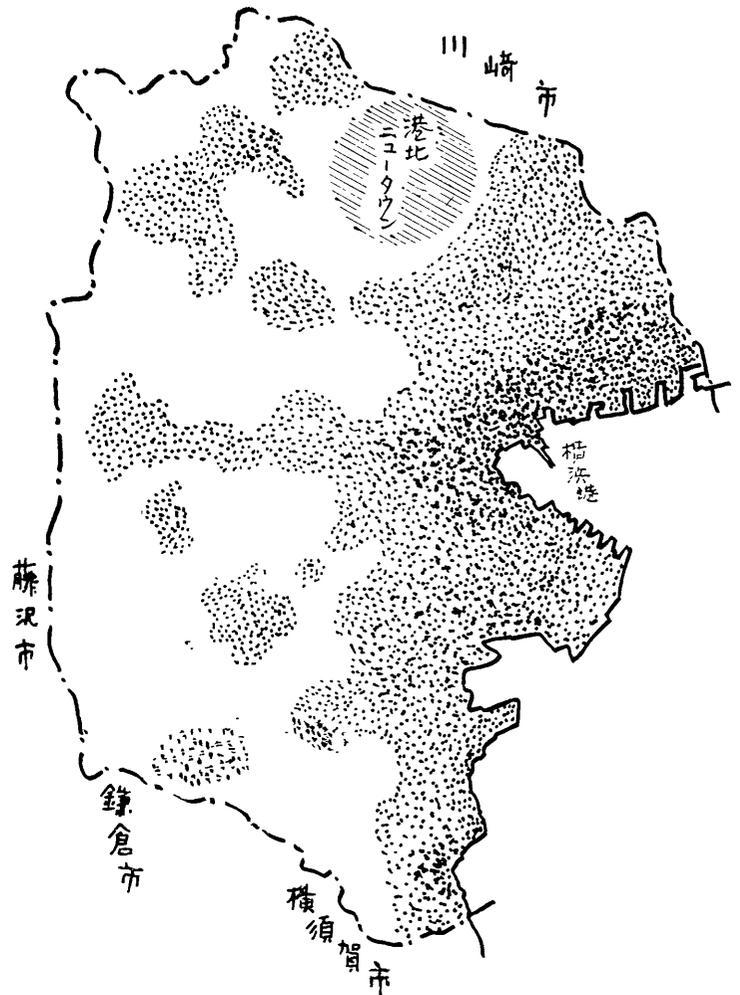
道路についてみても、都心への幹線街路はすべてその容量の限界点にきている。同一時間帯における同一方向への交通の流れは、このままでは、ますます激化して動きのとれない状態になることは明らかである。

ところで、横浜市において都市計画決定されている幹線街路は、88路線、延長512.84kmであって、その内訳はつぎのとおりとなっている。

放射線	13	延長	167.54km
環状線	7	延長	143.33km
補助幹線	68	延長	201.97km

このうち完成しているのは、わずかに18%であり、残り82%を完成するためには、約2,000億円が必要である。年間20億円を投じて全体完成に100年かかる計算となる。

図2 横浜市既成市街地と市街化進行区域



適当な位置に副都心を開発して、必要な幹線街路を限定して優先施行し、交通方法の高効率化や分散をはかり、さらに発生交通量を少なくすることが必要である。

#### 4・通勤、買物等の時間と距離の短縮

商工業その他の業務と住宅を副都心へ分散することは、通勤先と住居との距離を短縮し、通勤や買物のための余分な時間や労力や交通費を少なくすることができる。

通勤約1時間に要するエネルギーについては、田中正四「都市衛生学」〈南海堂発行1964年〉に表3のように示されている。これによると、混雑時通勤1時間による運動量は、朝晩陸上1,000m競走を2回行なうことに相当し、エネルギー消費量は1日の労働による消費の30~40%になることがわかり、職場と住居の接近がいかに必要であることを示している。

表3——通勤〈約1時間〉に要するエネルギー

	時間(分)	エネルギー代謝率	
		混雑時	楽な時
家→駅	7 0	2 5	2 5
駅の階段の昇降	1 5	4 5	4 5
乗車	45 0	2 2	0 2
駅の階段の昇降	1 5	4 5	4 5
駅→勤務先	5.0	2 5	2 5
往復のエネルギー消費	60 0分	409 2cal	237 2cal

#### 5・公園緑地等の確保による環境の向上

横浜市は港北、保土ヶ谷、南、戸塚区等に、いまなおかなり広大な未開発地をもっている。昭和42年12月現在の用途地域指定をみても、全市域 41,322ha の中の64%、26,611haは指定済みであるが、36%にあたる14,711haは未指定地域であって、徐々に蚕食されつつあり、その大部分は今後の開発が待たれている。都市計画による適正な都心の開発を行ない、公園、緑地、広場等を確保することによって、生活環境の向上が可能である〈図2〉。

既成市街地においても、区画整理や都市再開発事業により、環境の向上を実現することは不可能ではない。

#### 6・田園都市的な副都心

近郊地域の新たに開発される副都心の周辺の適所に、農業専用地区を指定して、その地区を副都心の緩衝緑地、生産緑地とし、副都心の住民への生鮮野菜

等の供給源とすることができ。また、それによって都市農業の集約化、近代化、採算性を高めることもできるであろう。

#### 7・都市の防災と美観

既成市街地に副都心を再開発する場合にも、また近郊地域に新たに副都心を開発する場合にも、都市計画にそって適正に実施することにより、防災と都市美の上に、大きな効果をもつ。

#### 4——副都心開発の可能性

##### 1・副都心圏の大きさ

大都市にはいくつかの副都心ができる可能性はあるが、すべてのものはどうしてもより大きなものに吸引される傾向があり、横浜市のような巨大都市においては、あまり小さな規模では機能的な副都心は成立しない。

横浜市の推定人口は、昭和55年320万人、昭和60年370万人とされている。この場合、副都心圏の人口はどうしても30~50万人くらいなくてはならない。平均40万人として、人口密度を120人/haとすれば3,300ha、密度をもう少し上げて150人/haとすれば2,660haとなる。これは横浜市では現在の南区や鶴見区あたりに相当する都市であり、これをかりに円形とすれば、半径3,000mとなる。将来

人口等から見れば、横浜市には都心の外に副都心が8カ所くらいはできる可能性があるということになる。

## 2・交通機関について

人口30万人、広さ3,000haということで半径3kmの副都心圏を考えると、交通機関としては、どうしても鉄道が必要である。しかも鉄道は2方向ではなく、少なくとも3～4方向に配置されることが望ましい。現在の横浜でも、都心や副都心の横浜駅、鶴見駅がそれを示している<図3>。鉄道網については、延伸中の国鉄根岸線、複線化中の横浜線、今年から着工する市営高速鉄道、その他、いま計画中の京浜急行、東京急行、相模鉄道等の新線が大きな要件となるだろう。交通機関の輸送力については<表4>により比較できる。

## 3・土地原価が安い場所であること

現在横浜市内には3.3m<sup>2</sup>あたり1万円以下の土地は、ほとんど無いといわれている。これはやむをえないことと思われるが、副都心を新たに開発するためには、都市施設の整備に高額の投資が必要である。

土地区画整理事業等により、道路、公園、広場、上下水道、治

水、ガス、電気、電話等の基礎的な施設を造るだけでも、開発面積3.3m<sup>2</sup>につき1万円以上はかかる。さらに地区外の義務的な関連事業を含めると3.3m<sup>2</sup>につき2万円はかかる。しかもそれらの基礎的な施設を造るには10年前後の年月を必要とする。

従って、その間の投資利子や事務費を考えると、その基盤となる土地の原価には大きな制約があり、3.3m<sup>2</sup>あたり15,000円を大きく越えては、開発はほとんど不可能といってよいだろう。

学校、警察、郵便局、保健所、

表4——都市交通機関の輸送力比較<1時間1車線当り>

	1台当り	編成	運転間隔	輸送人員
乗用車	17人	1台	36秒	1,700人
バス	60〃	1〃	20〃	10,800〃
トロリーバス	75〃	1〃	30〃	9,000〃
路面電車	100〃	1〃	45〃	9,000〃
地下鉄	150〃	8両	90〃	48,000〃

図3 横浜市鉄道網図

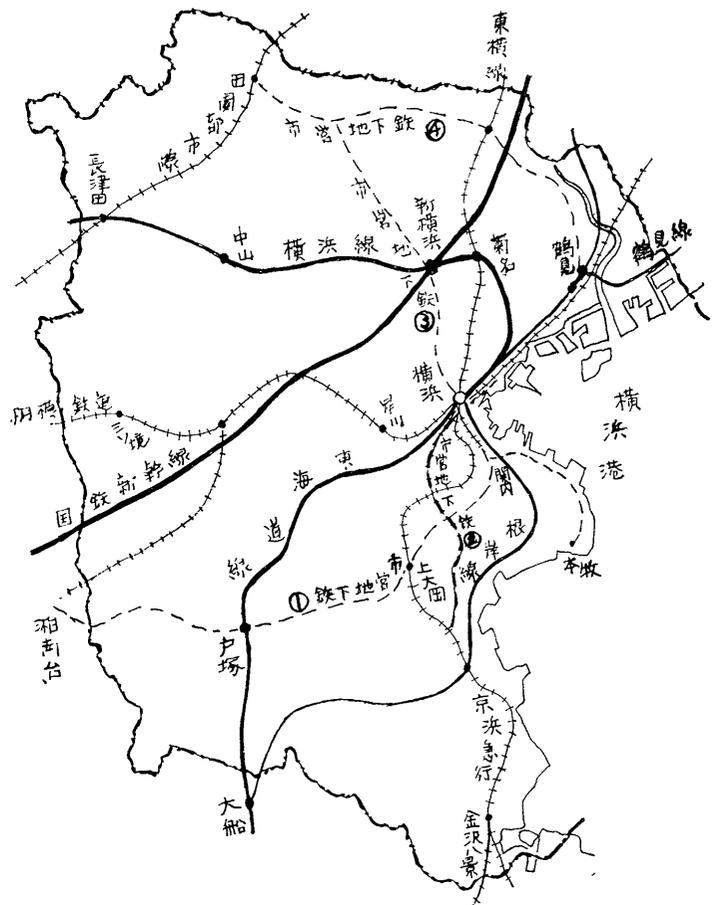
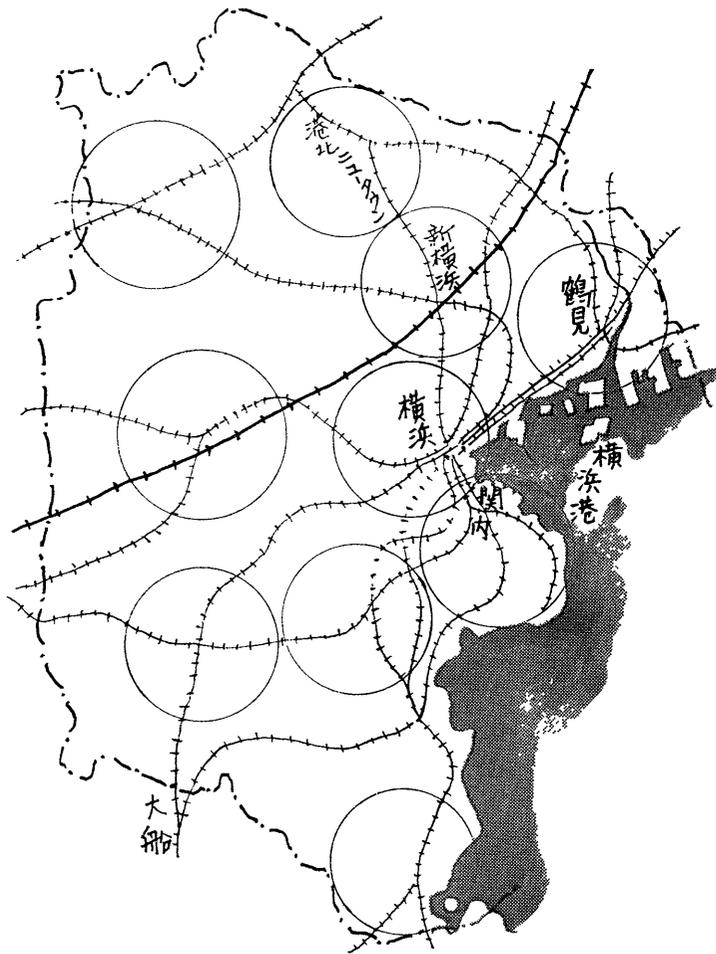


図4 横浜市都心・副都心配置図



消防署，区役所，図書館，その他多くの公益施設が，さらにその後そこに付加投資されるのだから，一つの副都心を開発するための公共公益投資はなみたいていのものではない。

そのようにして造成された開発地の地価があまり高価になっては，住宅は定着しないし，商工業も成立せず，したがって副都心もできないということであって，とにかく土地原価は安くなってはならない。

#### 4・都市計画による土地区画整理等が行なわれること

自然発生的に成長してきた町には副都心というものはできない。副都心というものは，そこになんらかの物理的な事業と投資が行なわれなくてはならない。そのためには都市計画が必要であり，それを実行する手段として，土地区画整理事業や，都市再開発事業その他合理的な開発方法が行なわれなくてはならない。

神戸の三の宮駅前，新大阪駅

前，名古屋駅前，横浜駅西口等，区画整理によるものが多く，千里ニュータウン<大阪>多摩ニュータウン<東京>等は新住宅市街地開発法によるものである。

横浜における戸塚駅や長津田駅の周辺のような既成の町の場合，都市改造，都市再開発等が行なわれなければ，いまのままでは副都心としての発展性はない<図4>。

#### 5——どこに副都心ができるか

これまでのべてきたように，横浜市における大型の副都心の規模は，人口30万人前後，面積2,500~3,000haと考えられるので，都心のほかに7~8カ所くらいの副都心の開発は可能である。

横浜駅，鶴見駅，新横浜駅周辺はいま形成されつつあり，また港北ニュータウンも，そのような目的で計画されている。したがってその他にも3~4カ所は可能であろう。

その場所については<図4>のように予想されるが，その正確な位置については，前章にのべた4つの条件の大部分がそなわった所である，ということになるだろう。

<計画局長・関東学院大学講師>