

歩行者空間ネットワーク構想について

横浜の都心部関内関外地区にみる

宮脇克己

大岡川、派大岡川に囲まれた横浜市の都心部関内・関外地区においては、地区再整備のための事業として都市計画道路山下長津田線の建設、高速道路横浜羽田空港線の延伸、市営高速鉄道（地下鉄）1号線及び3号線の建設の他、市民の憩のための施設として横浜スタジアム、大通り公園、イセザキモール等の大規模プロジェクトが次々に完成し、名実共に市の中心地区として面目を一新しつつある。が一方、これらの事業が進行する中で、車と人の交通問題が大きな課題となってきた。

また都市再開発の手法においても、かつてのスクラップアンドビルド方式のいわゆるクリアランス再開発の事業化への限界から、地区特性を重視するコミュニティ、あるいは都市景観の面からの都市再生への対応が望まれている。

これらの課題を背景にこの地区における歩行者空間ネットワーク構想の策定を試みた。

この構想策定の目的は単に歩行者のた

めの歩行空間のネットワークを構成するだけでなく、都市体系の中で道路の新しい概念を築き、人間性をいかに回復できるか、また歩行者空間のネットワークの有機的な組み入れと、道路の新しいシステムの確立が可能かどうかを考えるための第一歩とするものである。これによって都市形成に必要な地域とのからみが生みだされ、地域住民の支持を受けることによって何らかの新しい都市開発、都市再成のための街づくりが行われる導火線となることを狙いとするものである。

なおこの構想の策定に当っては、三沢浩研究室（代表三沢浩）と横浜市職員との間でプロジェクトチームを結成し、昭和五十三年一月から同五十三年十月までの間に討議された結果をまとめたものである。

プロジェクトチームのメンバーは次のとおりである。

▽三沢浩研究室 三沢 浩 鈴木隆雄
小宮和一 ▽企画調整局副主幹 高橋 正宏／企画課主査 杉浦治雄 ▽緑政

局西部公園緑地事務所施設係長 川上 大三郎 ▽都市整備局都市計画課長 広瀬恵通／都市計画課街路係長 鳥居 盛男／副主幹 長谷川尚男／開発課計画係長 長島熱夫／副主幹 宮脇克己
▽道路局街路課企画係長 金近忠彦 鎌田親人

一 構想策定に当たっての検討事項

構想策定の区域を関内関外デルタ地域約三七〇haの範囲とし、次の項目について検討した。

(1) 道路の性格付けと歩行者空間化のポテンシャルの発見

道路の機能分類は車交通の面から幹線道路、補助幹線道路区画道路と区分されているが、歩行者に視点をあてた分類はなされていない。「歩く」という交通モード、「歩行者空間」としての道路を積極的に位置づけ、その可能性を検討した。

(2) 道路に対する視点の転換―歩行者空

間憲章の提案
作業を進めるに当って、不可欠な道路に対する考え方、特に歩行者空間としての機能、条件を文献等から抽出し検討した。

(3) 歩行者空間ネットワーク構想の案出
既存の計画及び実態調査から、歩行者空間化のポテンシャルのある道路を設定する中で、ネットワークする可能性や必要性を検討し、都心部の道路再編の核としてネットワーク構想を提案する。

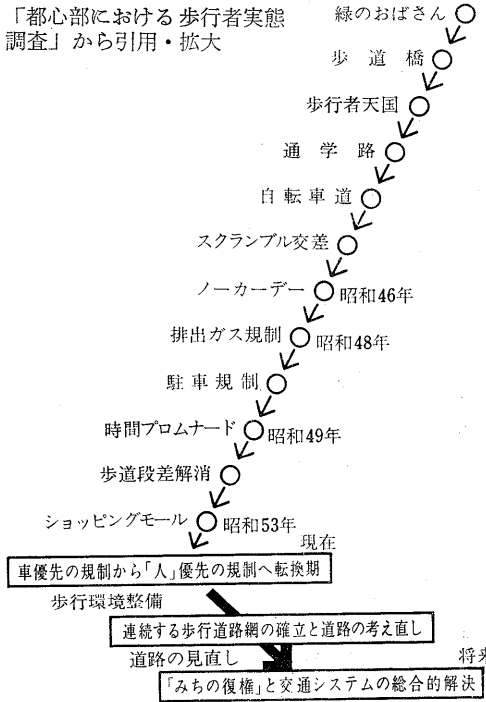
(4) 歩行者空間の整備手法の検討
都心部歩行者空間ネットワークを構成する上で、整備の緊急性、重要性を考慮し、要整備道路について、整備手法の検討と若干の提案を行った。

二 歩行者空間に対する概念

① 道路行政の変遷

近年のモータリゼーションの急激な進行は、車の効率を損うと同時に公害問題が発生させ、経済政策優先の車社会への

図一 歩行者安全施設整備状況の変遷



警鐘となった。そして最近の石油危機からくる省エネルギー対策とも相まって、ゆとりを求める心が歩くことへの要求を背景に、安全で快適な道路空間の整備へよりウエイトがかけられるようになりつつある。道路は車が走るものという考えから、人間のための道路という意識の変革が必要であり、そのためには不必要な車を路上から排除していく施策が必要である。

ここで現代における道路の機能を分類すると次の四項目に整理できる。

- ① 物流を支える空間（産業基盤としての自動車空間）
- ② 歩行者のための空間あるいは生活空間
- ③ 防災施設（避難路、延焼阻止のための施設）

④ 景観造成（都市の視覚的構造を造りあげる）

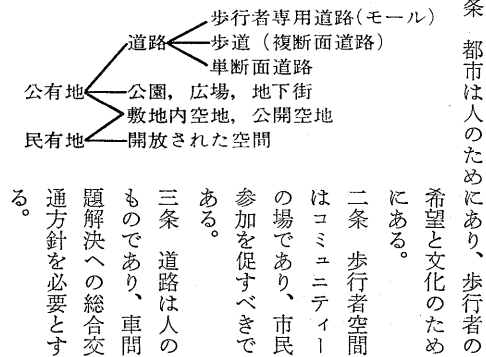
図一は歩行者安全施設状況の変遷を示したものである。

② 歩行者空間の考え方

都市における人間のための公共的外部空間を分類整理すると表一のように考えられる。

現在横浜市においては、人間のために快適に整備された歩行者空間は、イセザキモールと大通り公園だけであり、その他の道路は全て人と車の混在する空間である。そして歩行者空間の拡大・充実に当っては、道路空間だけでは不足し、建築物の壁面線指定や、市街地環境設計制度の活用により、公共的空地をつくり出

表一 人間のための公共的外部空間



一条 都市は人のためにあり、歩行者の希望と文化のためにある。

第二章 総則

二条 歩行者空間はコミュニティの場であり、市民参加を促すべきである。

三条 道路は人のものであり、車両問題解決への総合交通方針を必要とする。

四章 環境

九条 歩行者空間は霧閉気、自然度、色など快適な環境に囲まれているべきである。

十条 清浄な空気、草木の芳香、人の話し声等がふみれる街にすべきである。

十一条 そこにとび出し、楽しみたくなり、自然に歩きたくなる環境でなくてはならない。

第五章 施設

十二条 木陰や囲い、気軽に座れる場所や、フアニチャの設置が必要である。

十三条 歩行者ネットワークは分りやすく、親切的配慮のもとにつくられるべきである。

していくことも考慮してゆかなければならない。ともあれ歩行者空間の道路とは完全な歩行者専用道路である必要はなく、歩行者の優位性が明確に位置付けられた空間であると規定する。

③ 歩行者空間のための憲章(案)

現代における道路に対する視点の転換を明文化するために、①プロジェクトチームにおけるフリーディスカッション②文献からの歩行者空間に関する課題及び要件の抽出整理、という作業をとうして歩行者空間のための憲章案を検討した。

横浜市都心部歩行者空間のための憲章案(十七条)

第二章 交通

四条 歩行者空間には公共公共交通体系と連続的接続が望ましい。

五条 歩行者空間ネットワークは、都市総合計画の一環として考えなければならぬ。

六条 歩車分離、緊急車・サービス車計画、自転車道は同時に考えるべきである。

第三章 安全

七条 夜間でも安心して歩けることが、歩行ネットワークの基本である。

八条 歩行者空間はよく整備され、安全で、平らで歩きやすくなければならない(原則的に地面上でなければならない)

十四条 店舗、施設、オーブンスペース等、買物、社交、仕事、楽しみをめぐめるネットワークを構成すべきである。

第十五条 ネットワーク化は、都市の改良保存、保全、修復、再生の一環とすべきである。

第十六条 子供が遊べ、大人の出会う歩く環境を物理的、視覚的につくることである。

第十七条 道は歩くだけのためにあるのではなく、広場の連続としての機能を持つべきである。

三 歩行者空間としての道路

ここでは道路の実態調査を踏まえて道路の性格とアメニティーを把握するとともに、歩行者空間化のポテンシャルの洗い出しを行った。各道路がネットワークのエレメントになり得るのか、どのような整備をする必要があるのか、どうできるのかを知るための基礎作業である。

① 道路の実態調査

⑦ 調査の目的

この都心部の道路整備を立案、実施する場合、この地区に新しい道路を生み出す余地が考えられないことから、現状の道路の修復がメインテーマとなる。修復

は地区内道路の交通システムの再編から道路環境、周辺市街地の整備を含めたものとして考えてゆく必要がある。本調査の目的は次の点にある。

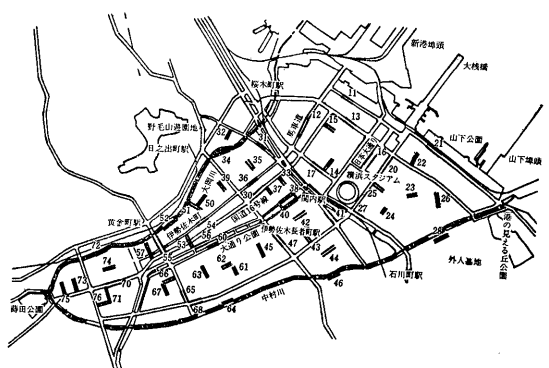
- ① 道路の利用実態を踏まえて道路の性格を把握する。
- ② 都心部の中で歩行者路の可能性のある道路を見出す。

そのために調査は量の把握よりも質の解明に重きを置いている。

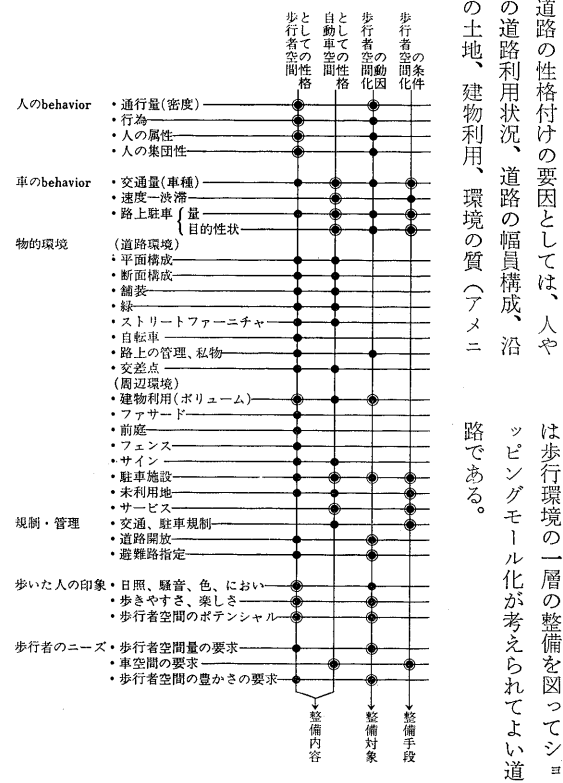
⑧ 調査方法

調査は平日と休日、朝から夜まで道路の両側について行った。調査内容は大別して、①人や車の行動特性、②物的環境

図一 2 歩行者ネットワーク道路調査地点



図一 3 実態調査のねらい



② 道路の性格

道路の性格付けの要因としては、人や車の道路利用状況、道路の幅員構成、沿道の土地、建物利用、環境の質(アメニ

ティ)の比較を行った(図一3)。歩行者道路——活気のある商店街であり、道路解放が定着している。今後は歩行環境の一層の整備を図ってショッピングモーター化が考えられてよい道路である。

調査日時：一九七八年二月二十八日
三月五日
午前八時～午後八時

調査道路：五九カ所(道路延長約五、九〇〇m)

調査道路の選定は既存の歩行者ネットワーク構想を検討して決定し、調査箇所当りの道路延長を約一〇〇〇mの範囲とした(図一2)。

(道路と周辺の土地、建物)、③調査者の印象や観察、④ヒアリングによる歩行者や住民の意見、要求、の四つに区分される。

⑦ 歩行者道路と自動車道路

(ア) 歩行者道路——活気のある商店街であり、道路解放が定着している。今後は歩行環境の一層の整備を図ってショッピングモーター化が考えられてよい道路である。

最初に人や車の流量から、人あるいは車のプライオリティーの明確な道路をとりあげ、その実態を把握し、第二に人の性格の未分化な地区内の道路について地区的な差異を検討し、最後に各道路のアメニティーの比較を行った(図一3)。

最初に人や車の流量から、人あるいは車のプライオリティーの明確な道路をとりあげ、その実態を把握し、第二に人の性格の未分化な地区内の道路について地区的な差異を検討し、最後に各道路のアメニティーの比較を行った(図一3)。

- ①伊勢佐木町二丁目(三六番) 〓平日、休日とも変りなく歩行者空間として特化している。
 - ②元町(二八番) 〓休日特化が著しく広範囲な商圏を持つ。平日の路上駐車は調査道路の中で最高である。
 - ③中華街(二三番) 〓休日特化が著しく近年とみに観光客を引きつけ、建築活動も盛んである。
 - ④中華街西門通り(二四番) 〓中華街の吸引力の拡大とともに、休日は観光動線としての性格を明確にする。平日は休日と全く異なり、時間変動パターンに現われるように、通勤通路路として朝にピークがくる。
 - ⑤中華街南門通り(二六番) 〓中華街と元町を結ぶ道路として整備がなされ休日特化が著しい。
 - ⑥横浜橋商店街(六三番) 〓アーケードのついたユニークな近隣商店街であり、外人客も見られる。
 - ⑦伊勢佐木町五丁目(五四番) 〓伊勢佐木町一、二丁目の来街者は三丁目で切れていると考えられ、最寄品主体の近隣商店街である。
- 元町、中華街、山下公園というミナトヨコハマをイメージする各々個性的な道空間の存在によって、休日には石川町駅を基点として観光・レクリエーションのネットワークを形成している。

図-5 地区と通りの性格—関内・日本大通り

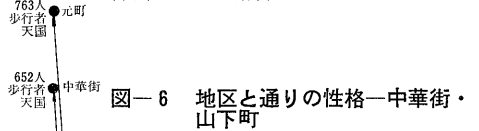
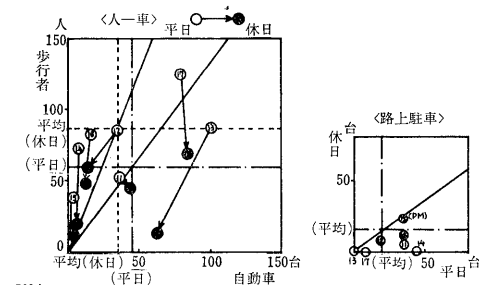


図-6 地区と通りの性格—中華街・山下町

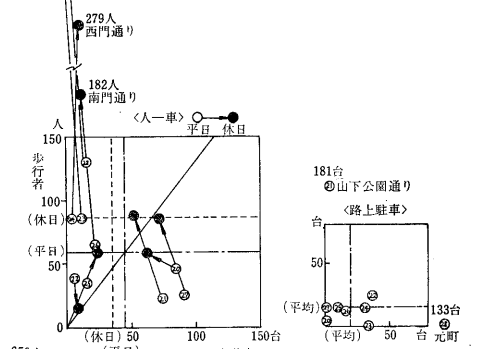
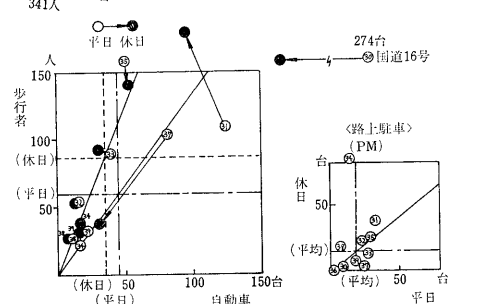


図-7 地区と通りの性格—伊勢佐木町1~3丁目



伊勢佐木町は画一的で変化に乏しく回遊性がない。商店街は建物内よりも道路に滞留する人々の方が多く、外部空間の充実を今後のテーマにしてゆく必要がある。

(イ) 自動車道路—歩行者が少なく自動車空間として特化している道路は言うまでもなく駅勢圏からはずれた幹線道路である。ピーク時は渋滞するが車の流れは比較的スムーズと言える。

①国道一六号(吉野町七〇番) 〓平日、休日とも高い交通量を有しているが、時間変動パターンは異なる。ピークは平日は朝と夕、休日は日中と夜である。

②市道八号(六八番) 〓平日、休日とも

図-4 平日-休日のタイプの変化(歩行者・車)

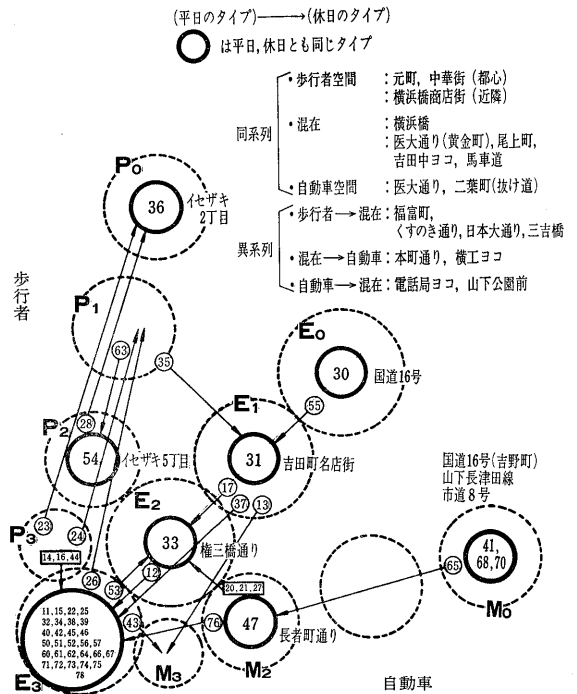
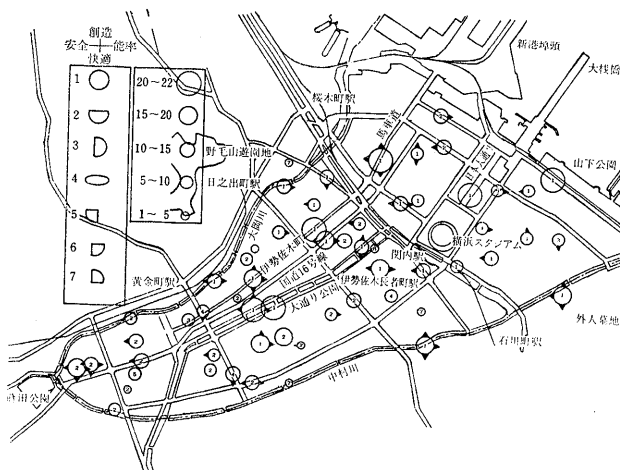


図-8 フィーリングのパターン分類



人通りは少く、車交通は多い。
 ③ 山下長津田線(四一番) 〓 通勤路として人通りも若干ある。車交通量は平日より休日が多いことが特徴的である。
 ④ 藤棚伊勢佐木線(白妙町六五番) 〓 黄金町駅から一六号を過ぎると人通りは急減し、近所の住民が全てである。
 ⑤ 長者町通り(三丁目四七番) 〓 車は休日の方がやや多く、ピークも異なり平日は朝と日中にあるが、休日は朝から夕方までおこなべて多い。
 全て広幅員街路であり、歩行者量に比

べて十分な歩道を持っている。街路の緑化をさらに推進するなど修景事業が今後の整備テーマである。
 ④ 地区と道路の性格
 七六地点を七地区に分けて地区の性格を分析したが、そのうちの三地区について述べる。
 ① 関内・日本大通り地区(二一〜二七番・図-5)
 業務地区という性格上、休日は人・車ともに減少し、人通りは一部の道路に集中する。平日は、朝夕にピークのある駅

をノードとする通勤動線と昼の食事のための動線が主である。街区が東西に長い関係上、関内駅から南北方向の歩行者動線は約五〇m毎に交差点に出会い、歩きにくい点が指摘される。
 ② 中華街・山下町地区(二〇〜二八番・図-6)
 当地区は元町、中華街、山下公園という広い誘致図を持つ三つの核を中心に構成され休日特化が著しい。この影響を受けて西門通り(二四番)南門通り(二六番)の歩行者量も増加し、建築活動も盛

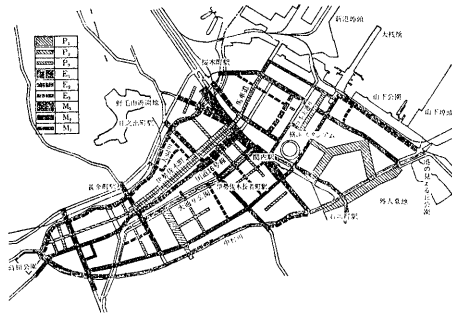
んになりつつある。
 ③ 伊勢佐木町一〜三丁目地区(三一〜三七番・図-7)
 当地区を特徴づけている道路に、伊勢佐木町通り、国道一六号、長者町通り、吉田町名店街があり、ゾーンとして福富町、野毛がある。日中の表通りから夜の街である福富町、野毛へとアクティビティは移行する。
 ⑦ アメニティーと環境
 安全性(安心して歩ける)、能率性(歩きやすい)、快適性(歩いていて気持ちよい)、創造性(個性的である)という四つの指標で通りのアメニティーの分類を行った(図-8)。総合評価の高い通りを順に並べると次のようになる。
 ① ② 大通り公園森部分(六番、五六番)
 ③ 山下公園通り(二一番)
 ④ 日本大通り(一六番)
 ⑤ 馬車道(一二番)
 ⑥ 伊勢佐木町二丁目(三六番)
 ⑦ 伊勢佐木町五丁目(五四番)
 ⑧ 国道一六号(三〇番)
 ⑨ 尾上町通り(一七番)
 ⑩ 日枝神社横(七五番)

図-9

		人と車の混在 (高)		
高 (人の道)	歩行者空間化の動因 (人による道のランク)	歩行者空間化の条件		
		難 (車による道のランク)		
高	P ₁	P ₂	E ₁	
	P ₃	E ₂	M ₂	
	E ₃	M ₃	M ₁	

④ 歩行者空間化のポテンシャル
 実態調査と統計資料を分析し、調査道路が現状で歩行者空間化の可能性がどの程度存在するかを検討した。ポテンシ

図-10 歩行者空間化の可能性



ヤルの決定は、一つの道路の利用に関して、人の要求の強弱（歩行者空間化の動因、車の要求の強弱（歩行者空間化の条件）という二つの視点を設定し、各々の評価を重ね合わせて行った（図-9）。

歩行者空間化の動因とは、歩行者空間としての整備、歩専道化のしやすさであり、人による道のランク付けであるともいえる。反対に歩行者空間化の条件とは、車による道のランク付け、道路の車依存の度合を示し、歩専道化する場合の難易度を表わす。

判定に当たっては、単に人と車の量だけでなく、通りの印象やニーズ、道路開放や避難路、通学路の指定、周辺の土地利用などの要素を考慮にいられた。

図-12 駅勢図と問題地区

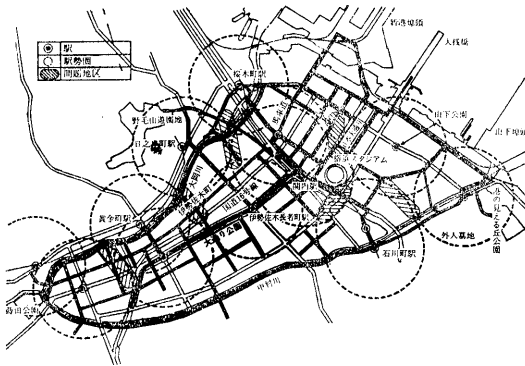


図-11 ネットワークと歩行者量

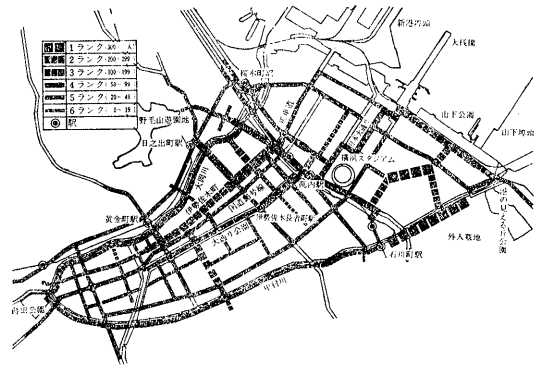


図-14 アクティビティのつながり

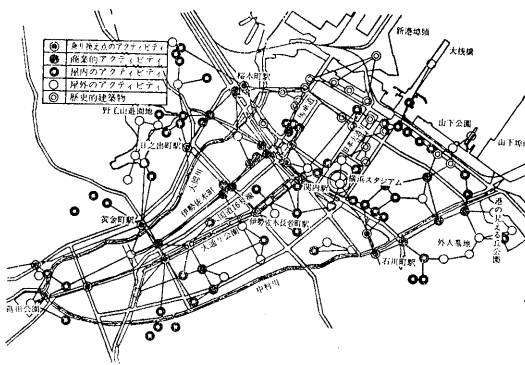


図-13 歩行圏と問題地区

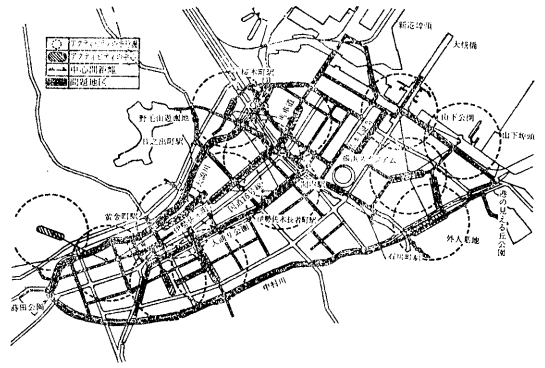


図-16 歩行者空間ネットワークの性格づけ

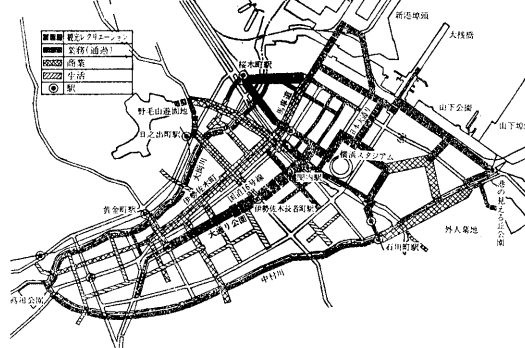


図-15 通りと地区のアイデンティティ

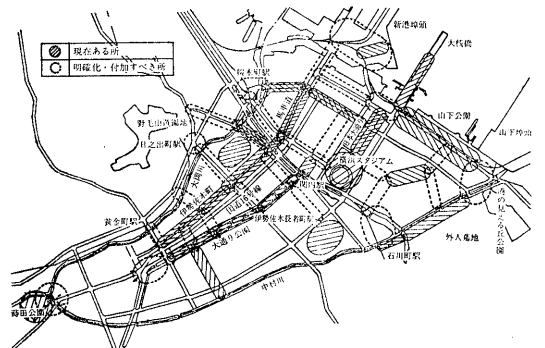


図-18 都心部の主要事業と歩行者ネットワーク

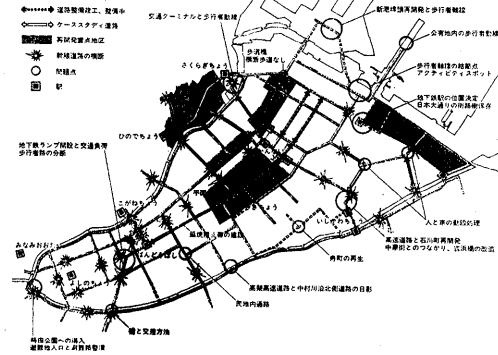
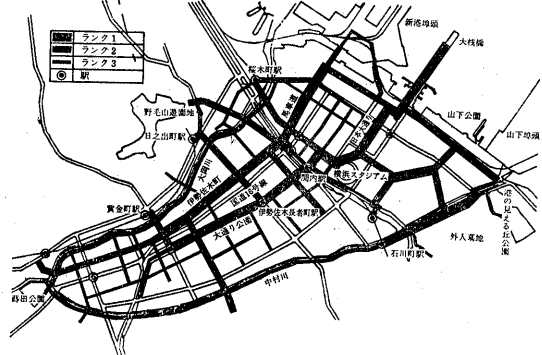


図-17 歩行者空間ネットワーク案



ここでは種々の既存構想を素案として、実態調査の結果を踏まえてネットワーク構想の立案を試み、ネットワーク道路の問題点を抽出した。

人はどんな道路でも歩くものであり、全ての道路を安全に快適に整備せねばならないことはいうまでもない。が現実には、整備のプライオリティーを定めておく必要があり、地区の核となり得る必要最小限の道路を長期構想としてとりあげることとした。ネットワークの実現に当

四 歩行者空間のネットワーク構想

④ 調査のまとめ

調査道路全体を概観すれば次のことが言える。

ア、人か車かの位置づけが不明確な道路が大部分である。

イ、歩車道の幅員構成の検討が必要である。

ウ、地区毎に道路の利用形態は異なる。

エ、快適な歩行環境を持つ道路はわずしかない。

オ、住民の歩行者空間整備の要求は未だ成熟していない。

これらの調査結果をもとに、歩行者空間化の可能性のある道路を推測すれば図10のようになる。

① 構想の位置づけ

都心部における歩行者空間ネットワークは、単に歩行者空間が連続しているだけの意味ではなく、次の目的を持つ。

①道は人のものという価値の転換のためのPR

②都市防災の強化——避難路と延焼阻止帯の整備

③都市部強化事業の一環——都市構造の明確化と周辺開発へのインパクト

④生活環境の整備——生活拠点としての道空間

② 歩行者空間のネットワーク構想

前記の位置づけを踏まえて、既存構想の検討材料となったのが実態調査によるポテンシャルの分析である。ポテンシャルのある道路はもちろんのこと、混在道路を方向づけるために、以下の計画手法を設定した。

ア、人と車のシステムの原則（都心部デルタ地域）

①自動車の走行を幹線道路に限定し、地区内の通過交通を排除する。

②幹線道路は都市の防火区画帯として位置づけ、歩行者の需要の高い道路をネ

③ 幹線道路に囲まれたエリアについて

○業務地区⇨全道路は歩車混在、主要な通勤動線をネットワークとしてとりあげる。

○商業地区⇨歩車分離の徹底——買物道路とサービス路の分離、歩行者天国からモジュール化、ゾーンへの拡大。

○混合地区⇨歩車分離の徹底

イ、歩行距離400m——400m歩けば安全で快適なネットワーク道路に到達できる（図-12）。

ウ、アクティビティを連絡する（図-13）。

・14）。

歴史的建造物、核店舗、学校、公園などの市民施設を連絡する道路の選定

エ、アイデンティティを連絡する（図-15）。

以上の計画手法をポテンシャルマップの上に重ねあわせてネットワーク構想を立案した（図-16）。

整備の緊急性、重要性については、ポテンシャルの有無、問題の大きさ、開発刺激の大きさ（開発動向の有無）、関連公共事業計画との関係から三ランクに分類した（図-17）。

③ ネットワーク構想と都心部強化

都心部強化事業のねらいは次の四点に

ある。

① 中枢管理機能の育成・強化

② 魅力的な都心商業核の育成・強化

③ 市民文化の育成

④ 個性と自律性をもった中核都市の創造

いずれも東京へ依存する横浜の都市構造を改め、横浜独自の雇用、買物、レクリエーション、文化を育てるための都心の再編がテーマとなっている。

図-18は都心部の主要事業と歩行者ネットワークの関係を示したものである。

④ 要整備道路と若干の提案

ネットワーク構想の中から、先に述べたように、整備の緊急性重要性を次の要因をもとに一〇地区選定し、整備に対する提案を試みたのが表-2である。

① ポテンシャルの有無、②問題の大きさ、

③開発動向の有無、④関連公共事業計画

五 おわりに

歩行者空間のネットワークの作成は、都市を構成しているあらゆる要素の体系をまとめる作業とやや似ている。

体系全体を考慮することは不可能であり、この構想はその最初の概念の構成にとどめている。つまり既存のネットワー

表-2 提案のまとめ

提案	1 中華街 西門通り	2 吉田町名店街	3 大岡川 右岸道路	4 権三橋通り	5 中華街 北門通り	6 長者町通り	7 蒔田公園周辺	8 大棧橋基部	9 阪東橋	10 横浜橋通り ランブ周辺
001・道路開放	○									
02・駐車禁止、PMの廃止			○							
03・進入車輛の限定										○
04・地区内の登録車輛										○
05・道路入口の障害物										○
06・車交通システム(交通規制)の改革	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
07・サービス動線の指定				○						
08・地区内駐車台数の限定				○						
09・駐車場の設置禁止	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
10・駐車場を契約利用に				○						
11・速度規制	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
12・直線道路を長くしない	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
13・不必要な信号の撤去										○
14・T字型、Y字型の交差点	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
15・人と車、車と車が交差しない動線	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
16・路上の広場化										
17・地元との道路管理契約	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
18・民地植樹と住民管理	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
01・歩道拡大、車道縮小	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
02・車道の歩行者用舗装	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
03・駐車場の共同化と集約化	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
04・建築における隔地敷地の一体化	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
05・空地、駐車場用地の一般開放	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
06・「」、」ポケットパーク化	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
07・壁面後退	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
08・建築面積の形状指定										
09・公開空地(環境設計制度)										
10・最小限建築敷地の指定										
11・車道のデコボコ	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
12・車道の部分的ネック(バウ)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
13・歩車道の境界のディテール	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
14・交差点路面のかさ上げ	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
15・交差点を表示するサイン、樹木	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
16・大きな角切り	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
17・角地の建築・工作物制限	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
18・特徴のある街路樹	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
19・特徴のある舗装、路面仕上げ	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
20・用途規制	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
21・建物高さの統一	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
22・ストリートファニチャーの整備	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
23・駐車場の目隠し、緑化	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
24・外壁材料の統一	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
25・色彩の統一	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
26・サイン、広告、看板の統一	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
27・雨にも快適な歩行者空間	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
28・避難路のカラー舗装	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
29・歩道橋の撤去	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
30・建物の不燃化	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
31・延焼阻止帯の建設	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

クと思われるものの上に、新しい道路システムを考え方を重ね、実態調査によってたしかめて適応させ、その上で一〇地区の道路のケーススタディーを試みた。

整備手法としては、まず歩行者空間の論理の確立、生活道路と歩車分離の定

着、そして誰もが楽しく快適に歩ける歩行空間へと上昇させ、地域性及び個性の都市空間の創造にある。そのためには、ネットワークが公共空間のまき込み、細街路や広場の整備を触発し、新しい街づくりの手法の一つとして考えられるべき

である。今後はこれらの地区についてさらに詳細の調査を行い、より具体的な計画を策定する必要がある。

〈都市整備局開発事業部管理課副主幹・前同局事業指導部開発課計画係長〉