

1、横浜市の実力

(1) 持続的な都市づくりを進める時間

飛鳥田市政から半世紀、ピーク時毎年10万人（S43～46）の人口急増期の都市経営の危機を乗り越え、300万都市としての基盤整備がほぼ完成し、国際都市横浜の都市づくりは、「みなとみらい21」地区、「横浜駅周辺地区」、「新横浜駅周辺地区」等を中心に、上大岡・戸塚・二俣川・鶴見・港北 NT タウンセンター等の周辺部の街づくりも進んだ。

		時代の特色	先駆的な施策
飛鳥田市政	1963 (S38)	高度経済成長・人口急増期 * 田村明：1968～81年 (S43～56)、企画調整室等で都市づくりを牽引	6 大事業(S40)、宅地開発指導要綱(S43)
細郷市政	1978 (S53)	高度経済成長・バブル経済	MM21 事業の推進、新横浜整備推進
高秀市政	1990 (H2)	バブル経済崩壊・低成長時代	MM21 事業の展開、都筑・青葉分区
中田市政	2002 (H14)	非「成長・拡大」の時代	G30、開港 150 周年、グリーンライン開通

2、飛鳥田革新市政の都市づくり：市民参加の都市づくり

<施政方針> ・「子供を大切に市政」 ・「だれでも住みたくなる都市づくり」

- * 緑の保全と郊外部のスプロール防止、
- * 公害の防止と住環境の改善
- * 都心部の渋滞の解消など交通問題の抜本的改善（都市基盤整備の遅れ）

3、郊外部の計画的住宅地開発：6 大事業—港北 NT 開発計画（30万都市開発）

(1) 時代背景

- ① S30 年代後半に国道 246 号が開通し、S41 年田園都市線が溝の口から長津田まで開通し、沿線の東急や住宅公団等の住宅開発が加速されていた。
- ② 当時、港北区北部にあたる地域は広大な山林の残る農業地域で、市内でも特に交通アクセス整備が遅れ、鶴見川治水対策など、スプロール型の開発の問題が危惧されていた。
- ③ 農業が継続を希望する熱心な農家も多く、将来的にも農業が継続できる環境整備を求められていた。

(2) 6 大事業での「港北 NT 事業」の課題

- ① 開発が遅れていた市北部（港北区区域）の骨格となる都市施設、良好な住宅地の整備
- ② 営農意欲の高い農家を支援し、地産地消の都市農業の確立

(3) 計画発表 1965 年 (S40) ～基本構想 1970 年 (S45)：対象 区域 2530ha、約 5 万人居住

- ① 乱開発の防止
- ② 都市農業の確立
- ③ 市民参加のまちづくり

* 1967 年 6 月 (S42) 港北 NT 開発促進協議会第 1 回総会

飛鳥田市長出席で、中川小学校講堂（港北区）で開催。市・公団・地元の三位一体による大規模な土地開発事業がスタート。

地元の意見で、名称を「港北 NT 開発対策協議会」に変更。4 地区代表を加えることを確認。

<港北NT現況図>

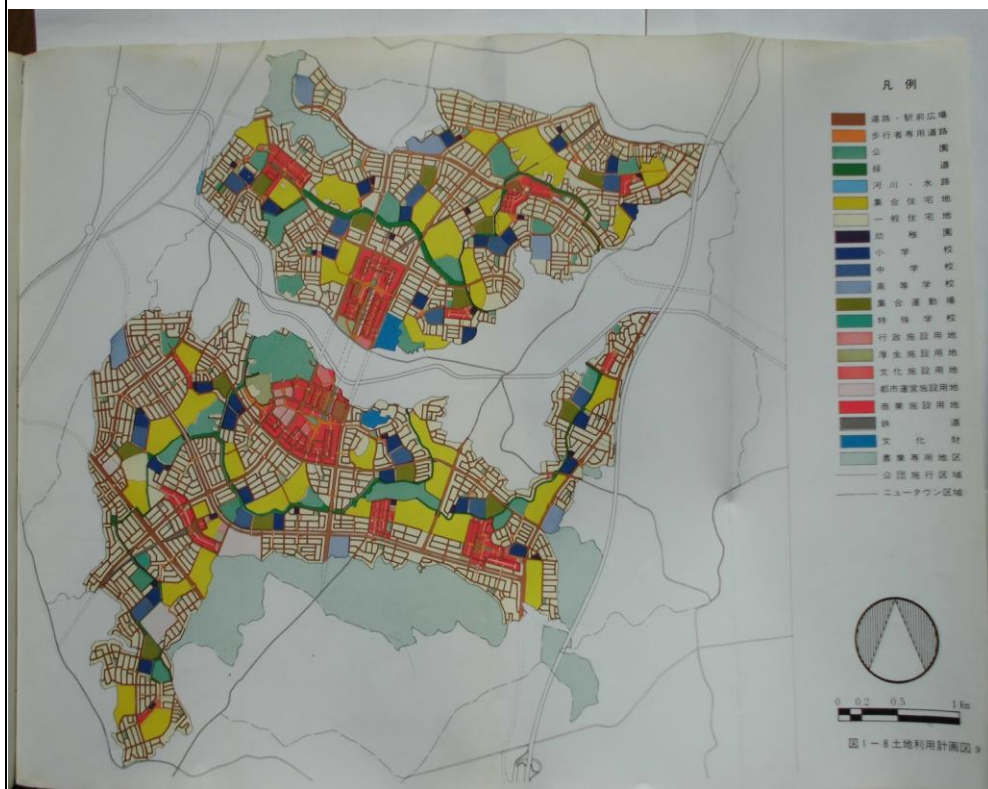
1974年（S49）基本計画より



*計画地区内には、南北方向に主要地方道丸子中山茅ヶ崎線と東西方向に生田横浜線、共に2車線道路（バス道路）が走る。

<港北NT土地利用計画図>

1979年（S54）変更基本計画より



*都市計画道路8路線、市営地下鉄2路線を基本骨格とした。並行して鶴見川河川改修（総合治水対策）を進める。

<港北NT 土地利用計画・特別な用地>

タウン・駅前・近隣センター、アパート・マンション、工場倉庫、集合農地



<目で見る港北NT・S58年9月入居時点>



* 第1地区の先行造成地（東山田・北山田・牛久保地区）と第2地区に完成した集合住宅（みずき団地）と都市計画道路（新横浜元石川線）

4、土地区画整理事業（日本住宅公団施行—1317ha、計画人口22万人、住民約1万人居住）

(1) 3者の役割

- ① 公団の役割：事業用地買収、事業計画、造成工事、換地計画・処分、集合住宅の計画的建設、生活再建の相談窓口など、
- ② 市の役割：事業計画の指導、造成工事の安全指導（宅造協議・完了検査）、学校施設整備周辺関連道路・地下鉄建設、生活再建の相談窓口など、
- ③ 住民の役割：用地買収・工事への協力、生活再建準備、供用開始後の土地利用促進など、
*1968年2月（S43）港北NT開発対策協議会第2回総会
港北区公会堂で飛鳥田市長出席。中川地区・新田地区・山内地区・都田地区が参加。
専門委員会を設置：用地対策委員会、農業対策委員会、生活対策委員会、

港北NT事業：1965～84年調整課題

S40(1965) 42 地元説明
計画発表 港北NT開発対策協議会発足

S43 **S46** 公団計画説明 **S48** 港北NT
開発区域確定 基本計画発表
(～用地買収交渉)

S49 **S51** 飛鳥田市長へ集団陳情
事業計画認可 港北NT事業推進連絡協議会

S54 **S58(1983)** 集合住宅入居開始
工事スケジュール発表 (S57供用開始・S62概成)

11

(2) 公団・土地区画整理事業の特色

- ① 広域交通計画・河川計画：8本の都市計画道路網と2本の鉄道整備により、横浜北部地域の交通利便性の抜本的向上、鶴見川上流の早淵川と大熊川の河道改修を行い、鶴見川総合治水対策を市と協力して国に推進要望。
- ② グリーンマトリックスシステム：寺社、屋敷林、竹林、池等「ふるさとの緑」を活かし、緑道や歩行者専用道路で有機的に結ぶ公園緑地ネットワーク計画により、タウンセンター・駅前センターや学校・保育園などへの安全で快適なルートを確保する。
- ③ 区役所等の行政施設、地区センター等の社会福祉施設、小中学校・保育所・高校、総合病院、バス営業所等の交通施設、清掃工場、配水池等の用地の確保
*小学校=25、中学校=13、集合運動場=13、保育所=13、高校=6
- ④ 換地制度では現地換地が基本だが、商業やマンション経営、工場・倉庫業、暫定農地経営を目的とする用地（特別な用地）は、生活再建の希望に合わせて選択換地を計画的に実施する。
- ⑤ 区画整理区域に取り込まれた存置家屋や、早期に建設予定で戸建て用地を購入していた権利者にも配慮した計画（先行使用宅地の造成整備）とする。

(3) 第1の課題「事業の大幅な遅れ」とその解決

*S46年の公団説明ではS55年完成目標が大幅に遅れる説明がS50年12月にある。

*1976年1月(S51)、中川地区住民350名が市庁舎へ抗議の陳情。

① 埋蔵文化財発掘調査による遅れ：公団施行区域内に約250箇所（教育委員会）

<具体的な対策>

*約200カ所を調査し記録保存、一部を公園内に存置保存。

*大塚・歳勝土遺跡（弥生）の保存と都市計画道路計画（センター地区）の調整を図る。

② 宅地造成工事計画の遅れ：宅地造成工事の実施設計協議が遅れる（住宅公団）

<具体的な対策>

*基本確認：「開発区域全体の実施計画整合を求める」。道路、下水など、一体の施設の完了検査は全体計画に整合して確認されるため、市の基本を確認。

*組織整備：1976年(S51)から翌年に掛け、計画局港北NT建設部に、審査関係の各局（道路・下水・建築・緑政）からベテラン職員を異動し、兼務辞令により、集中審査～現場中間検査～完了検査まで責任を持って公団を指導する体制を整える。

公団は、1976年5月(S51)に開発事務所が港北開発局に昇格、1977年5月(S52)に港北開発局に工事を設置、3部制とする。

*協議時間の短縮：協議日程を事前に優先確保し、開発区域境界部の設計協議を先行（全体協議その1）、終了後区域内側の設計協議（全体協議その2）を実施。

*1979年(S54)に公団が「S62年概成・造成工事スケジュール」を発表。

③ 港北NT事業推進連絡協議会（S51改組）

住民：生活再建の準備にむけて仮換地計画の議論に入る（特別な用地：センター・アパートマンション・工場倉庫・集合農地地区）

公団：工事の推進と並行して、特別な用地の換地計画の調整。

市：供用開始の条件（全体協議の実施・存置家屋・先行使用宅地）、高速鉄道事業の推進等。

(4) 第2の課題「生活再建と換地計画」とその解決

① 「換地申出調査」：1976年3月(S51)から5月に、特別な用地への「調査」を実施。

*公団によりタウンセンター地区の基本設計（造成計画）がまとめられ、企画調整局アーバンデザイン担当が中心になり、駅前広場からデパート、スーパー等の大型施設から専門店ビル等の中規模施設、行政施設等、模型をもとに宅地の活用についての検討され、空間デザインが提案された。

② 「建築協定案」：特別な用地について、1977年9月(S52)に建築協定案の意見交換会が開催される。希望が多かったセンター地区等は短冊換地（選択換地）を行い、宅地の利用に際しては、共同開発を条件とする建築協定案がまとめられた。

③ 1977年10月(S52)、第2地区の、翌年2月(S53)に第1地区の「仮換地の供覧」を実施する。供覧による意見書は、公団による検討後に土地区画整理審議会に諮られる。

(5) 第3の課題「最初の人口定着・新住民の入居」とその解決

① 1982年末(S57)に供用開始された第2地区の100haには、公団・県公社・市公社の集合住宅の1400戸（5000人）規模を建設し、1983年(S58.8)完成・入居の予定。

② 生活利便施設の整備：駅連絡バス（市が尾・江田・新横浜駅前にバスバースを新設）、
*中学校（1）、小学校（2）、保育園（1）、幼稚園、荏田近隣センター、医院等、

*都市計画道路新横浜元石川線、歩行者専用道路、公園、緑道等、

(6) 第4の課題「高速鉄道の開通」とその解決

① 建設工事費の削減：NT 地区内は地下鉄補助方式ではなく、NT 方式で開発者負担が基本。

*地下式を掘割・高架型構造中心に設計変更し工事費を削減（都市計画決定の変更）

*車両基地を港北区新羽町の調整区域に確保（車両基地上部の土地利用を想定）

*田園都市線とあざみ野駅で接続（新百合ヶ丘方向への延伸を想定）

② 昼間人口の早期定着と鉄道採算性の向上

*人口定着計画と学校整備の見直し：児童出現率の低下傾向を前提に人口計画を下方修正する。

*1983年（S58）に多様な都市機能を集積させる方針に変更し、以降、一部小中学校・集合運動場用地を宅地に変更し、一部集合住宅用地と共に、研究開発機能等の立地用地に転換。（リコー研究所、テックン研究所、ドイツ学園、サジオ学園、東京都市大学等誘致）

5、港北NT事業・街づくりの展開

① 1986年（S61）高速鉄道3号線の免許取得～1993年（H5）新横浜～あざみ野間開業

② 1994年（H6）都筑区・青葉区が分区し誕生

③ タウンセンター地区に大型商業施設、総合病院等が誕生し活性化

④ 2008年（H20）高速鉄道4号線（グリーンライン）が中山～日吉間開業、東横線・横浜線と接続

<参考文献>

・港北ニュータウン基本計画：1974年、横浜市

・港北ニュータウン（縮刷版第26～50号、第51～75号）：横浜市都市整備局港北ニュータウン建設事務所

・都市デザイン横浜：ヨコハマ都市デザインフォーラム会議資料（1992年3月 SD別冊）

・港北地区公園緑地整備計画報告書：1978年4月、(社)日本都市計画学会

・古代のよこはま：1986年、横浜市港北ニュータウン埋蔵文化財調査団編

・港北ニュータウン物語：2006年5月、著者・徳江義治、山本光雄、田園都市出版、