

都筑区のまちづくりについて頂いたご意見

	意見
改定のポイント1について	本来の都市計画の方針に重点化、とあるが、まだ都筑区においては分野別の計画が体系的に策定・実施されていない。従って前回の都市マス都筑区プランを、大幅に改定するのは時期早尚で、区政推進課の横系を通す機能(個別の分野別機能の総合化機能)は重要である。
改定ポイント2について	現行の都筑区プランにおける地区プランの具体的な取り組みは十分でなく、この機会に横浜市の都市マスにおける、駅周辺のコンパクトシティー化の方針に基づき見直しをして、例えば緑区の都市マス見直しのように、駅周辺単位(都筑区内地下鉄駅単位、ただしセンター南と北はタウンセンターとして一体)を「まちづくり重点検討地区」として、地元とともに推進すべきである。
改定ポイント3について	現況と課題の整理がやや簡略であったことは同意する。ただし、自治会中心の説明の他に、一般市民への公開の説明の場がほしい。現行の都市マス策定時は、オープンであった。
その他のポイントについて	テーマの並べ方について現行の区プランの順序を尊重したとあるが、大変、分かりづらいし、無機質な表現である。都筑区は「水と緑の環境づくり」がまず第1であり、「環境」という表現では自然環境がどれだけ重視されているかが分からない。 「防災」は地震などの自然防災だけなのか。交通違反や防犯も大きな課題。つまり「安心と安全」がポイント。 「都市活力」という概念は熟されていない。何を言いたいかわからない。 「都市の魅力」という概念は広すぎる。都筑区の魅力は「水と緑」「自然環境と開発の調和」にあるのは、意識調査からも明らかである。つまり体系化の再検討が必要である。「魅力」という抽象概念は体系の中では避けるべきだ。 「文化」を言うのか。 現行の「9区民参加」「10文化」が改定案ではどこに出てくるのか不明。特に開かれた区民参加による都筑区プランの策定を今回も継続すべきである。
都市環境の方針について	都筑区創立記念事業の一環として作成する散策マップの南部地区コースの道路を、歩行者優先の道路にさせていただきたい。 主として北部地区に整備されている既存の緑道は、自転車の通行を禁止しているが、自転車での通行者が多く、禁止することは現実的ではない。 白線などを引いて、自転車通行帯の設置を検討していただきたい。
都市防災の方針について	都筑区洪水ハザードマップによれば、川向町一帯は、4m(2階の軒下まで)もの浸水想定区域となっている。現在の鶴見川は時間雨量60mmまで対応していると聞いているが、昨今の異常気象においては、100mmもの時間雨量も珍しくない。 早急にさらなる安全対策を講じていただきたい。
土地利用の方針について	現在、川向町の南耕地地区(農振農用地)は、横浜環状北西線が高架で通る計画が進んでおり、川向町では、この地区一帯の市街化に向けて準備を進めているが、地権者にとっては、大幅な減歩が予想されている。横浜市の方針に協力姿勢を示している地権者に過大な負担を強いることのないよう、横浜市に対して特別な支援策を講ずるよう進言していただきたい。 上記の北西線が開通すると近隣の住民にとっては騒音、排気ガス、振動等の公害が懸念されるほか、景観が損なわれるなど、マイナス要因が多い。これらのマイナス要因を極力排除するための対応策を真剣に講ずるよう進言していただきたい。
都市交通の方針について	以前は、川向町を「市が尾～横浜駅」間の市営バスが走っていたが、それが廃止されてからは、「市が尾～新横浜駅」間の東急バスのみとなり、六角橋、東神奈川方面に行く場合は、地下鉄やJRを併用しなければならず、時間的にも経費的にも負担が増え、不便この上ない。せめて1時間に1本でも、従前の「市が尾～横浜駅」間のバスを復活させていただきたい。 川向町から都筑区役所に行くための公共交通は、バスと地下鉄を併用することになり、時間も経費も掛かる。バスのみで区役所に行けるよう、対策を講じていただきたい。 池辺町の星谷交差点から折本町の長福寺南側交差点に至るバス道路、池辺町交差点から都田小学校を経て東方町の岩崎橋に至る道路は道路幅が狭く危険である。 安全対策を講じていただきたい。

まえがき	—	都市計画の方針 は、現況評価と、地元の意見を踏まえて、何を整備し、どこを開発し、どこを保全するか を明記することです。まえがきでは、現況を評価するために、都筑区の地形と土地利用が 形成された経緯を整理しておきます。
	私たちの住む都筑区の地形形成の経緯	30万年前：多摩丘陵が誕生し、その上に、箱根山・富士山からの火山灰が1万年で1.2m ほどの割合で、2 万年前まで積もって台地が出来ました。その大地を雨水が、毎日丘陵を少しずつ削り、谷を刻み、鶴見川・早淵川・大熊川・江川ができ、現在の地形が出来上がりました。 約1 万年前：都筑区域に人が住み始めました(見花山遺跡、月出松遺跡)。 都筑区を地形で分類すると、7つの地域になり、そこに住みついた人たちがその土地を一万年かけて変形したのが現在の都筑区です。 ①早淵川流域北部台地 ②早淵川流域低地 ③早淵川流域南部台地 ④大熊川流域北部台地 ⑤大熊川低地 ⑥大熊川流域南部台地 ⑦江川流域
	私たちの住む都筑区の土地利用形成の経緯	60年前、わが国の経済は成長路線に乗ることになり、京浜工業地帯からあふれ出る工場立地の受け皿になったのが、⑦江川流域でした。 50年前、東京への産業・人口の集中が激しく、市街地周辺の乱開発に対応する新都市計画法が設定され、並行して「横浜市6大事業」の一つ「港北ニュータウン」が市民の同意で進められることになりました。①早淵川流域北部台地 ②早淵川流域低地 ③早淵川流域南部台地 ④大熊川流域北部台地の区域です。 ①早淵川流域北部台地と、③早淵川流域南部台地はにグリーンマトリックスのまちが、日本住宅公団区画整理事業で作られました。 ②早淵川流域低地は、当分は水田耕作継続地とし、①と③の区画整理事業の状況に合わせた土地利用を検討する市街化調整区域になりましたが、早淵川を挟む南・北の斜面樹林が、この区域を美しくして呉れています。 ④大熊川流域北部台地は、横浜市農政局が支援する耕地整理組合が、尾根林を新鮮野菜畑として、必要な用水を備えた農業専用地区に整備しました。 ⑤大熊川低地は、水田地帯で農家と神社寺(長福寺・源東院・天満宮・雲竜寺)が帯状の集落を形成しています。 ⑥大熊川流域南部台地は、6500年前「縄文海進」の貝塚台地(折本貝塚)で、ほぼ東西に連なり、鶴見川を見渡す尾根筋で真照寺・墓地・畑地が広がっております。 ⑦江川流域は、大熊川流域南部台地の南側の雨水を集めて、鶴見川に注ぎます。山裾は、周辺の水田農家集落で、鎌倉道・中原道が鶴見川にぶつかるところに渡しの宿が出来ます。宿と府中街道が、山裾の農家集落と混在した商業地帯を形成し、江川に沿って府中街道が走って工場地帯を形成しましたが、国際経済の激変により、工場跡地の利用問題が浮上するようになっています。
—	都筑区のまちづくりは、「横浜市6大事業」の「港北ニュータウン」として始まります。 「横浜市6大事業」の目標は、第1に横浜のまちづくり計画案を行政職員の力で作成できるようになること、第2に横浜市民が計画原案を修正する力を養うこと、第3に最終計画を行政と市民が協力して実現できるようになる事でした。 「港北ニュータウン」は「横浜市6大事業」として市民の同意で始められ今日に至りました。 「市営地下鉄」も、「公団区画整理区域のグリーンマトリックスの歩行者の道」も「横浜市6大事業」として整備されたのです。 区画整理区域のグリーンマトリックス計画原案は公団が作成し、「皆で作る街の姿」を土地所有者と住宅公団と横浜市が協力して最終計画にたどり着きました。 事業で実現した駅前地区・マンション地区・工場地区へ、各土地所有者がどう利用したいかを決めさせて、利用したい区画へ「申し出換地」してもらう指導は、都筑区の若手指導者が中心になった「港北ニュータウン建設研究会」でした。	
港北ニュータウンのグリーンマトリックス計画	グリーンマトリックス市街地の設計とは、歩行者の動線を骨格にして設計することです。歩行者動線を構成する道は、「コミュニティ道路」、「幅広の歩専道」、「緑道」の三つです。	
	「コミュニティ道路」は、通過交通を遮断し住区内居住者だけの車が入れる道路で、近所の子供たちが安心して遊べる区画道路です。住区は、緑道と幹線道路に挟まれた幅350mを、コミュニティ道路で整備するので、徒歩5分で、幹線道路のバス停に安全に行けるし、緑道にも行けるわけです。 「幅広の歩専道」は、住区居住者が歩いて駅に行くときに使う道で、複数のコミュニティ道路から集まるために、幅を広くゆったりした並木道です。親子で駅前に買い物に行った思い出の道になります。 「緑道」は、早淵川支流の小川と斜面緑地の関係を再現した散歩道です。谷戸のせせらぎと斜面緑地の木漏れ日を楽しむ散歩道で、早淵川につながる生物移動のみちにもなっています。さらに「緑道」には、駅前から三方に延びる「幅広の歩専道」が伸びてきて、駅を中心にした三つの小さな輪が、駅毎につながれた、散歩道のネックレスを形成しています。緑道(全長13km)に接する住区は、コミュニティ道路で整備するので、住区で遊ぶ親子は、ネックレス状の緑道を自分の庭のように駆け回ります。 幅広の歩専道は、駅と緑道を結ぶ散歩道でもあります。この道に沿って、小中学校を配置しますので、子供は、成長するに従って、小中学校通学圏を超えた戸外活動の圏域を安全に拡大し、せせらぎ自然探索も早淵川に達します。この関係が、都筑区南部にも広げられて、鶴見川にまで達することは、夢ではありません。	
港北ニュータウンのグリーンマトリックス計画の実現	このような「都筑区の街」が出来たのは、「6大事業構想」を理解した行政マンの努力と、構想の哲学を具体化し、実行した「地元の力(港北ニュータウン建設対策会議と港北ニュータウン建設研究会)」です。 建設研究会は「皆で作る街の姿」を、地元の集落別会議で説明し、各土地所有者が「換地の場所を申し出」をするときに、駅前地区やマンション地区に自分の土地をどう分散して申し出をしたら良いか、まで相談に乗りました。こうして住みよい街・港北ニュータウンが出来たとはいえ、都筑区の市街化調整区域は通過交通に悩まされています。「安全安心なグリーンマトリックスの街」「都市と農業が共存した緑豊かな住宅市街地」として整備し、成熟させる「皆で作る街の姿」は未完成です。都筑区に住む私達の「構想力と協力し合う心」をもう一度発揮させる必要があるに違いありません。	

まちづくりの目標と将来像

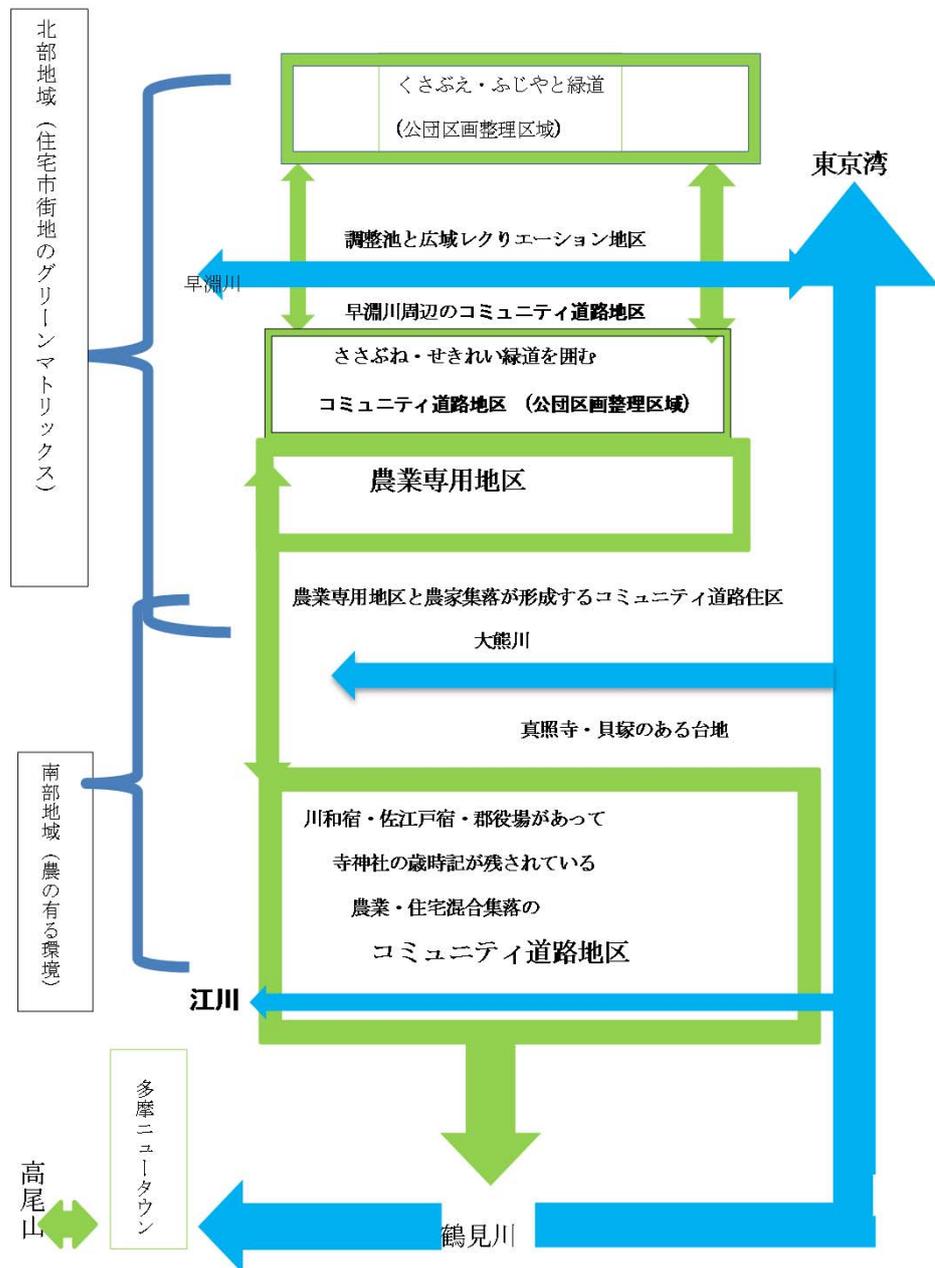
都筑区 将来のまちの骨格

私たちの住む都筑区の土地利用形成の経緯で述べたように、都筑区は7つの特色を持った区域で構成されています。

- ①早淵川流域北部台地(日本住宅公団区画整理事業区域)
 - ②早淵川流域低地(市街化調整区域)
 - ③早淵川流域南部台地(日本住宅公団区画整理事業区域)
 - ④大熊川流域北部台地(農業専用地区)
 - ⑤大熊川低地(長福寺・源東院・天満宮・雲竜寺が帯状の集落を形成)
 - ⑥大熊川流域南部台地(鶴見川を見渡す東西に連なる畑の尾根に真照寺・貝塚)
 - ⑦江川流域(南部台地山裾の農家集落と混在した商業地帯、江川に沿って府中街道が走って工場地帯を形成)
- 上記の①～④の区域は横浜市6大事業の開発区域で、農業専用地区を「幅広の緑道」と考えれば、①～④の区域は港北ニュータウンとして一体化したグリーンマトリクス概念のまちになっていると考えることができます。都筑区の①～⑦全区域をグリーンマトリクス計画概念(歩行者の動線を骨格にして設計する)で計画した骨格とはどのような図になるでしょうか。水と緑を求めて移動する動線はビオトープの道筋として整備すれば、行く先は・早淵川・大熊川・江川になり、鶴見川を経由して東京湾に達します。水と緑を求めて移動する動線の起点は、都筑区の各住戸と地下鉄駅で、動線のたまり場になる中間点は、小中学校とせせらぎ・公園・コミュニティ施設などで、これを略図にしたのが「都筑区 将来のまち 骨格図」です

※別図参照

都筑区 「将来のまち」 骨格図



まちづくりの推進 (まちづくり重点検討地区)	—	地域のつどいの資料を参考にした都筑区プランの意見をのべます。 「まちづくり重点検討地区」は、地元の局地的な意見を、都筑区全体計画の視点で読み替え、その地区で何を整備し、どこを開発し、どこを保全するか の構想を提出することです。その地区の町内会自治会が呼びかけて設立した「有志によるまちづくり協議会(行政もその一員として参加)」がその構想を検討し、結果を明記して、区長に提出することです。
	東山田連合地域のつどい意見 ⇒ 東山田駅周辺のまちづくり	① 東山田駅を、早淵川流域北部台地(日本住宅公団区画整理事業区域)の歩専道(東山田公園・たけとんぼ公園)と、早淵川流域南部台地(日本住宅公団区画整理事業区域)の歩専道(せきれいのみち・早淵かなりあ公園)を繋ぐ歩専道の結節点にする。 ② 北部と南部を繋ぐ歩専道を軸とする「コミュニティ道路住区計画」を、「有志によるまちづくり協議会(行政もその一員として参加)」が作成し、区長に報告する。
	川和地区連合地域のつどい意見 ⇒ 川和駅周辺のまちづくり	① 川和駅は、川和宿・佐江戸宿の風格のある家屋、城跡、神社・寺を巡るルートの、入口に当たり、それに相応しい風格が求められる。しかし、区役所通り・県道上麻生線・精進橋通りが重複して、歩くことをためらう空間構造である。 ② 川和駅の改札口は2階にあって、1階レベルの「自動車道路をまたいだ人の流れ」を計画することが出来ます。 ③ 川和駅の市営地下鉄線路は3階レベルにあって、改札口は2階にあるので、この構造を鶴見川まで広げた歩専道を、川和宿・郡役場があった地域・佐江戸宿を巡る歩専道計画の入り口にする空間構造を「有志によるまちづくり協議会(行政もその一員として参加)」が作成し、区長に報告する。
	山田連合と東山田連合と中川連合の地域のつどい意見⇒早淵川周辺地域	① 早淵川の河川断面をこれ以上拡大することが困難とすれば「ゲリラ豪雨対策調整池」が必要になる。 ② 調整池区域は、市街化調整区域で中川小学校区の通学路が通っている。 ③ 早淵川を取り囲む景色は、旧集落の斜面林に囲まれた美しい盆地です。 ④ 計画の素材は、早淵川沿いに整備する広大な調整池と早淵川緑道です。 ⑤ 調整池を巡る、乗馬クラブ・ポニー牧場などのレクリエーション施設を提案します。 ⑥ 早淵川緑道は、乗馬クラブの人たちが見守る通学路になります。 ⑦ レクリエーション施設と早淵川緑道の一部に「鶴見川生態系研究施設」を計画します。 ⑧ この調整池と通学路のある盆地区域の計画を 南山田町内会と大榎町内会が呼びかける「有志によるまちづくり協議会(行政もその一員として参加)」が検討し、結果を明記して、区長に提出します。
	勝田茅ヶ崎地区の地域のつどい意見 ⇒ 都市計画道路(新吉田中川線)	① 都市計画道路(新吉田中川線)が緑道(セキレイのみち)の人の流れを切断しない立体交差構造を計画すべきです。 ② 都市計画道路(新吉田・中川線)の側道歩道を豊かな並木道にし、緑道(セキレイのみち)と早淵川緑道が直接結びつく設計をすべきです。 ③ 都市計画道路(新吉田・中川線)が斜面樹林を破壊しない工事手法を提案すべきです。
	茅ヶ崎南MGCR連合の地域のつどい意見⇒タウンセンターに文化施設を検討	① 歴史博物館・大塚蔵勝土遺跡がある中央地区の市民文化ホール予定地に注目する。 ② 都筑区には、約1万年前の「見花山遺跡、月出松遺跡」、6000年前の「折本貝塚、茅ヶ崎貝塚」、2000年前に稲作が始まり、高床式倉庫を備えた集落が出現した「大塚・蔵勝土遺跡」、1000年前の「武蔵国都筑郡杉山神社」、500年前の「茅ヶ崎城跡」、200年前の大山詣での荏田宿を見学することが出来るまでである。 ③ 市民文化ホール予定地を、歴史博物館が指導する「全国の小中高等学校の歴史研究修学旅行」の少年たちが宿泊し、勉強結果を発表し合える施設の計画案を「有志によるまちづくり協議会(行政もその一員として参加)」が検討し、結果を明記して、区長に提出します。
	都田連合・柚木荏田南連合・川和地区連合・池辺町連合の地域のつどい意見 ⇒ 生活道路の安全性確保	生活道路の安全性を向上するためには、生活道路から通過交通を排除する必要があり、一方、排除された通過交通の受け皿になる自動車交通優先の道路を整備する都筑区南部地区の総合交通計画が必要になります。 ① 星谷交差点と長福寺交差点を結ぶバス道路は、都筑スポーツセンター・雲竜寺・天満宮・源東院・農業専用地区が面する生活道路であると明示します。 ・「抜け道」を抑える方法は、オランダのボンネルフ手法を採用すること。 ・「狭い道を広く」する方法は、道路拡幅のための区画整理事業を採用する事。 この2点 について、「有志によるまちづくり協議会(行政もその一員として参加)」が検討し、結果を明記して、区長に提出します。 ② 池辺交差点と都田小と岩崎橋交差点を結ぶ道路は、道路幅を広げると街並みを破壊するので、道路を拡げず「オランダのボンネルフ手法」を採用すると、バス交通も排除されます。 ・バス交通を排除した完全なボンネルフ構造にするか ・バス専用道路にするか この2点 について、「有志によるまちづくり協議会(行政もその一員として参加)」が検討し、結果を明記して、区長に提出します。