

魅力ある道路づくり基礎調査

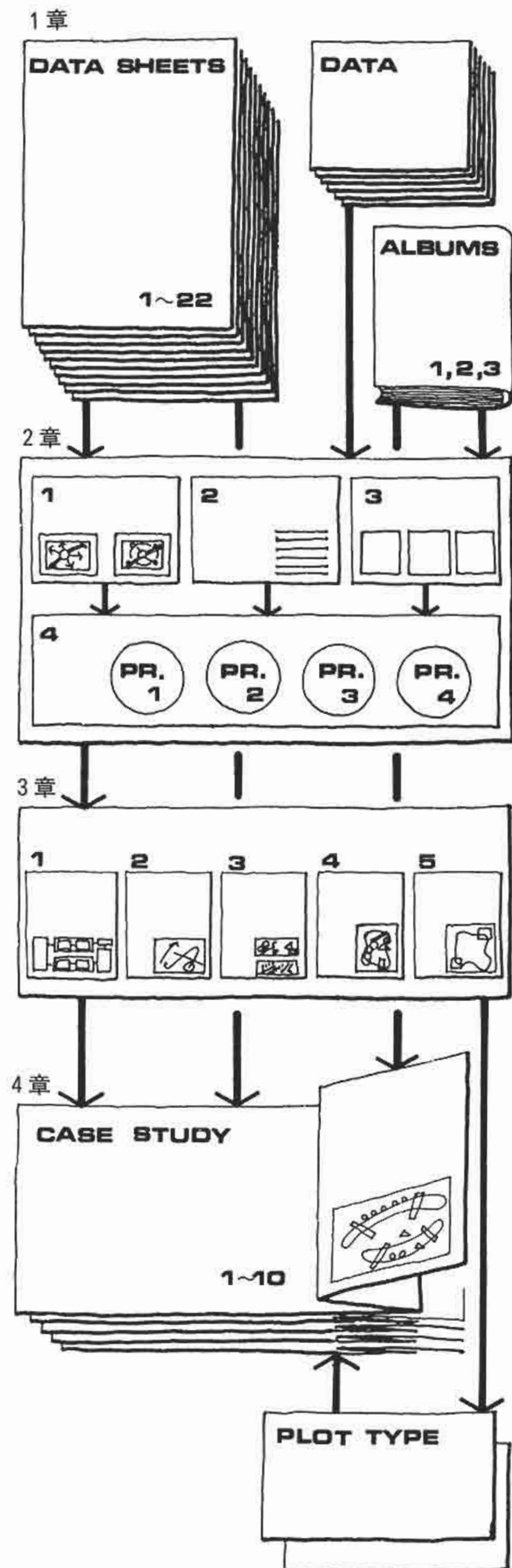
戸塚区

昭和61年3月



横浜市道路局
山手総合計画研究所

目次



| | |
|----------------------------|----|
| 調査の視点 | 3 |
| 1章 戸塚の道路環境 | 3 |
| 1-1 現況調査 | |
| 1-2 計画・整備事業の概要 | |
| 2章 戸塚の環境構造と問題点 | 14 |
| 2-1 環境構造から見た問題点 | |
| 2-2 区レベルから見た幹線道路ネットワークの問題点 | |
| 2-3 生活環境の骨格空間の問題点 | |
| 2-4 戸塚区の道路の魅力づくりに向けて4つの課題 | |
| 3章 魅力づくり計画 | 20 |
| 3-1 魅力づくりのテーマ | |
| 3-2 暫定整備による高次のネットワーク機能の形成 | |
| 3-3 おもて通り（骨格の機能）の再生 | |
| 3-4 バスの復権 | |
| 3-5 戸塚の道路環境アメニティ | |
| 4章 ケーススタディ | 33 |
| 4-1 10の道自慢 | |
| a 岡津の道 | |
| b 名瀬の道 | |
| c いずみの道 | |
| d 長後街道 | |
| e 汲沢の道 | |
| f 東海道 | |
| g 舞岡の道 | |
| h 栄の道 | |
| i 金沢への道 | |
| j 飯島の道 | |
| 4-2 バスベイ廻りの整備 | |

● 調査の視点

「魅力ある道路づくり」という調査・計画作業は、本年度の戸塚・港北区をもって一応の完結をみることになっている。我々作業グループは、西区・瀬谷区・戸塚区と同名の調査作業を3年間に渡って繰り返して来たが、それぞれ異質の調査ではなかったかという思いを強くしている。

これは、提案の内容、方法論を比較いただければ明らかなのだが、これらの帰因するところは、それぞれの区の道路整備状況や都市成熟度の違いの様な表層の内容だけでなく、なんとというか都市生活の様相の奥の地域性の違い（EX、幹線道路と歩行者系生活の関わり方）と言ってよいのではなかったろうか。戸塚区民にとって、魅力ある道路とは何なのかと数日に渡る現地調査のあとに考えてみると、彼らが何を最も求めているのかが見えてくる。それらは、やはり当然の事ながら、全市同質のものではないのだ。こうした“深刻なニーズ”に目をそむけない姿勢を持って、この調査に望もうとすれば、守備範囲を逸脱することになる場合も出てくる。魅力というものが人と環境の“間”に存在するものであるとすれば“この人”の視点から環境を考えてみなければならぬからである。

戸塚では、幹線道路の整備という大きな問題にぶつからざるを得なかった。バス通り、おもて通り、歴史的河川景観等々、都市生活の骨格的空間がそこに重なって存在していたからである。戸塚の幹線道路は、こうした複合性、多様性を持った、即ち、最も都市的空間と言えないだろうか。道路計画もいきおい難しくなるはずだ。そしてまた、戸塚ならではの新しい方法論、スタンス（視点）を我々は持つ必要にせまられた。広域的位置づけを中心に据えた幹線道路システムや方法論の持つスケール、スタンスとプロムナードデザインの方法論にある快適歩行空間の創造というスケールスタンスの中間に位置して、地域を視座の中心にした、その場における道路整備のプログラムやプランニングの方法をである。我々は未完成ではあるが、これを「戸塚の魅力ある道路づくり」の視点にしたいと考えている。

● 戸塚区の都市環境の現状

- 道路の現況を調査するに当たって道路網・巾員等フィジカルな要素を調べるのみでなく、道路の使われ方や道路のイメージを形成する要因となっている道路の環境を総体としてとらえ、位置付けていくことは、“魅力ある道路づくり調査”において重要なアプローチである。
- ここでは戸塚区の道路環境を構造化しているエレメントを可能な限り幅広く収集した。これら資料はすべてなんらかの形で本調査の提案等の成果にかかわっており、戸塚区の道路とそれらを取りまく環境・将来の動向等が把握できるように意図している。

◆ 戸塚区の概況

1. 地形
2. 土地利用現況
3. 用途・都市計画
4. 人口分布
5. 緑の分布
6. 魅力資源分布

◆ 戸塚区の道路と交通

7. 道路網
8. 歩道巾員現況
9. 幹線道路に至る自動車の希望線
10. 道路巾員現況
11. 交通規制
12. バスルート
13. 交通量
14. 最寄駅への希望線
15. 商店街への希望線
16. 小学校への希望線
17. 歩行者動線の重ね合わせ
18. 防災避難地への希望線

◆ 戸塚区の将来構想

19. 開発状況と将来構想
20. 泉区の早期整備事項
21. 戸塚区の早期整備事項
22. 栄区の早期整備事項

2-1 環境構造から見た問題点

1 環境構造から見た問題点

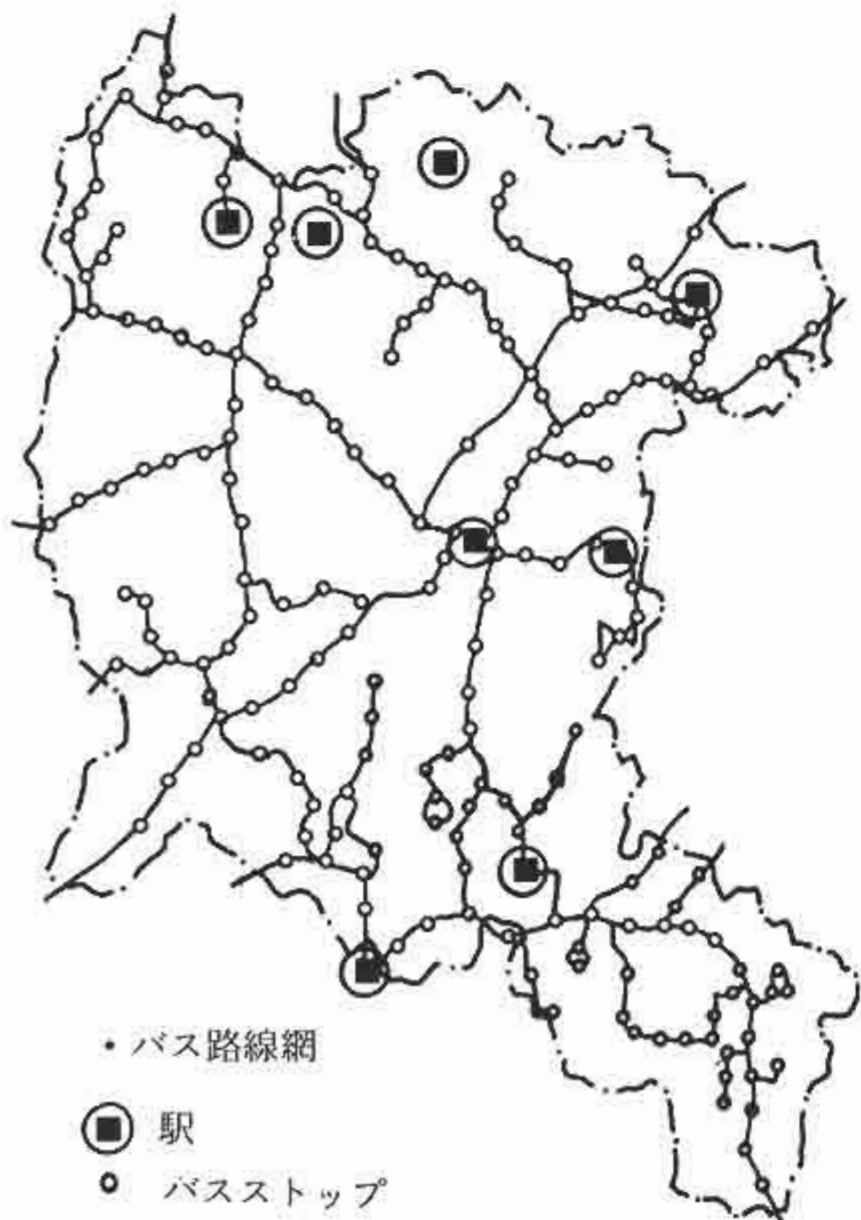
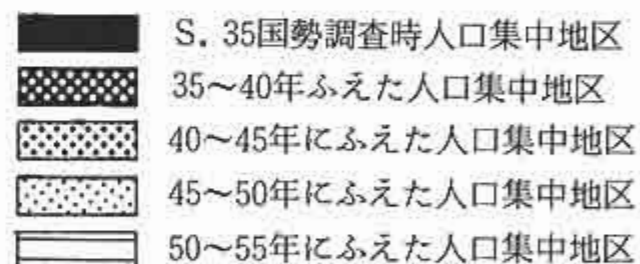
1-1 背景としての戸塚の都市形成の特性（戸塚の市街化、都市形成上にどのような特性があるかを整理する。）

□特性1 戸塚はバスによって成長してきた。

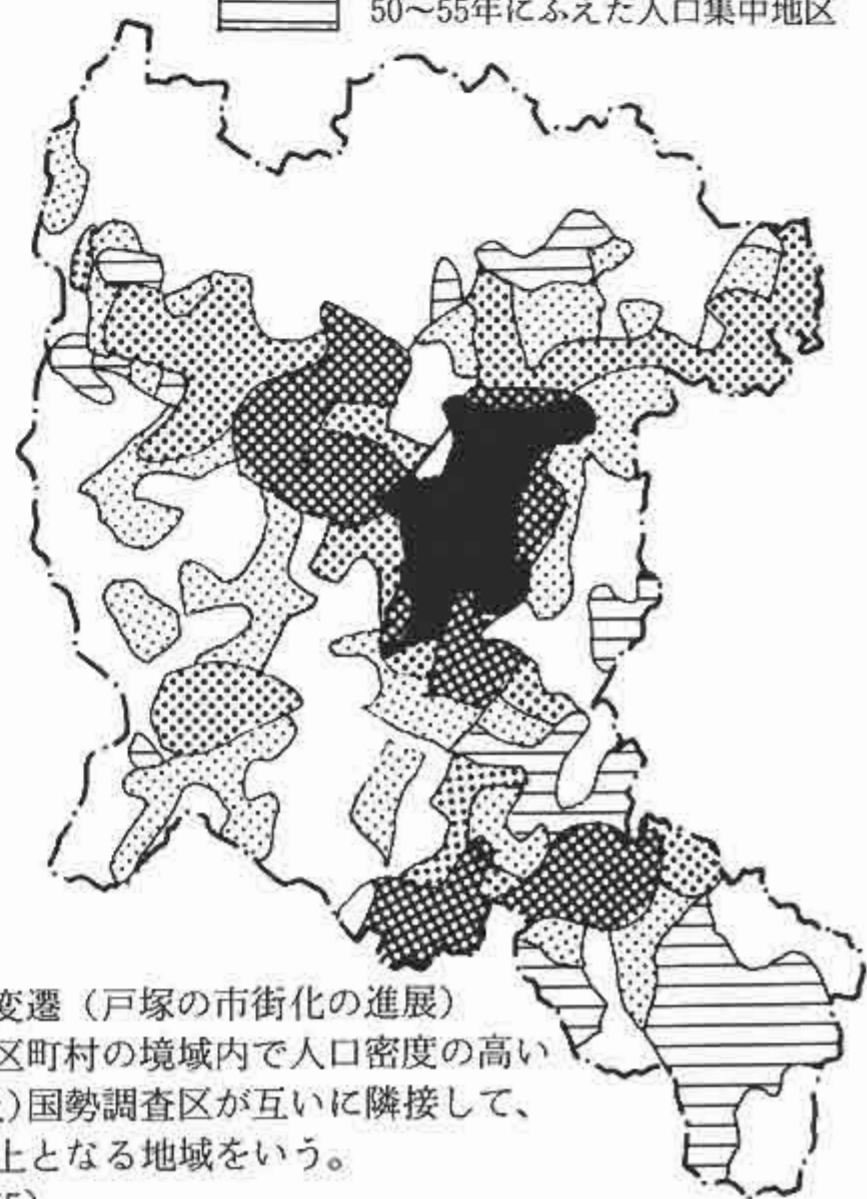
- 戸塚区は鉄道網が少なく、昭和48年に根岸線本郷台駅が開設されるまでは東海道線戸塚駅と大船駅のみであり、駅中心と言うより、この2駅を中心とするバスサービスルート沿線に市街化が進行した。
- 東海道（国道1号）、長後街道、瀬谷柏尾線、原宿六浦線といった古くからの幹線沿いには、昭和30年代後半の急激な市街化以前から散漫なスプロール現象があり、周辺の道路整備がされないまま、密度を高める状態で無秩序な市街化が進行し、明確なまとまりの無い市街化を形成して来た。
 こう言った傾向は特に長後街道を中心とする広範な地域に顕著に見られる。
- 一方昭和30年～40年以降は、バス通り（幹線）から離れた地区において中小規模の宅地開発が活発化した。それらの開発地区内の道路網は、その地区ごとに完結したかたちで整備した。
- 昭和48年に根岸線本郷台駅、昭和51年相鉄いずみ野線のいずみ野、弥生台、緑園都市の3駅、昭和55年には東海道線の東戸塚駅と区北部及び南部に新駅が開発され、その周辺では、比較的に大規模な開発や区画整理が展開され、新市街地が形成されつつある。
- しかし区全体から見ると今だに鉄道網は少なく、戸塚駅での末端交通手段としてのバス利用率が6割と市内の最高値を示しているとおおり、バスサービスで成立している地域が大半であり、今後も、バスは戸塚をささえる最も重要なマストランジットとして位置づけられよう。

□特性2. 市街化に道路整備が伴わなかった。

- 戸塚の市街化のパターンは前述のとおり、バス通り沿線の無秩序なスプロールの市街化とバス通りから離れた地区での中小規模の宅地開発という2つのパターンに分けられるが、いずれにしても、市街化により増大した交通量に対処できるまでの道路整備が行なわれないうまま、急速な市街化が進行した。
- 特に問題であるのは、既存道にかわる新しい幹線、補助幹線整備に対し、公共側の取り組みも、宅地開発の中での民間への誘導、指導も行なわれておらず、今だに、既存の幹線道路に依存している事である。
- 又、比較的良好に道路整備されている計画的住宅開発地内の道路と幹線道路とを結ぶ取付け道路についても、公共側の整備も、開発者への指導による整備も行なわれておらず、弱体の既存道路に車が集中したり、バスサービスが出来ない地区が随所に拡がって行った。
- 近年西田地区や領家地区の様に、都計道の整備を伴った開発（区画整理）も行なわれはじめたが、つなぎの区間が整備されていないため、都計道は切れ切れの状態であり、その機能をはたしていない状況である。
- そうした事から、戸塚区は、巾員の狭い古い幹線道路による交通体系のまま現在に至っており、各所に弊害が生じている状況にある。



- バス路線網
- 駅
- バスストップ



- 戸塚の人口集中地区の変遷（戸塚の市街化の進展）
 人口集中地区は、1市区町村の境域内で人口密度の高い（人口密度40人/ha以上）国勢調査区が互いに隣接して、その人口が5,000人以上となる地域をいう。
 国勢調査（S.35～S.55）

1-2 戸塚区環境構造から見た道路の問題点

- 戸塚の都市形成を背景に区環境構造は古い交通体系のまま、戸塚駅周辺（旧戸塚宿）を中心とする一点集中型となっているが、新駅が開設され、又、分区により区心が整備され多核化して来ると、その構造を再編成する必要があり、今まさにその時期に来ている。
- 分区後の環境構造を再編し形成させてゆくためには、次の2つの視点で考えてゆく必要がある。
 - A 区レベルの骨格ネットワークを一点集中型から、多核ラチス型に変える。
 - B 地区レベルの道路をラチス状からアメニティの高いツリー構造に変える。

A 区レベルの骨格ネットワークの再編

～一点集中から、多核ラチス型ネットワークへ～

- 戸塚区の現在の環境構造に戸塚駅周辺を中心とし、放射状に広がるツリー構造ととらえられる。道路の構造は、必ずしもそうっていないが、人や物の動き、区民の意識、市街化の方向はこの構造となっている。
- そのため、現在も地区間移動の利便性が低い。
- 分区後、多核化しても、この構造では都市機能は円滑に機能しない。現在の戸塚集中型からそれぞれの地域の核を結びながらラチス状に広がる構造に再編する様、道路の整備を進める必要がある。
- 具体的には、瀬谷柏尾線、長後街道、大船停車場吉田線等といった放射状道路の強化に加え、それらを結ぶ環状4号線、阿久和鎌倉線、原宿六浦線等を最低限早期に機能させ、さらに切れ切れの都計道を結びつけてゆく必要がある。

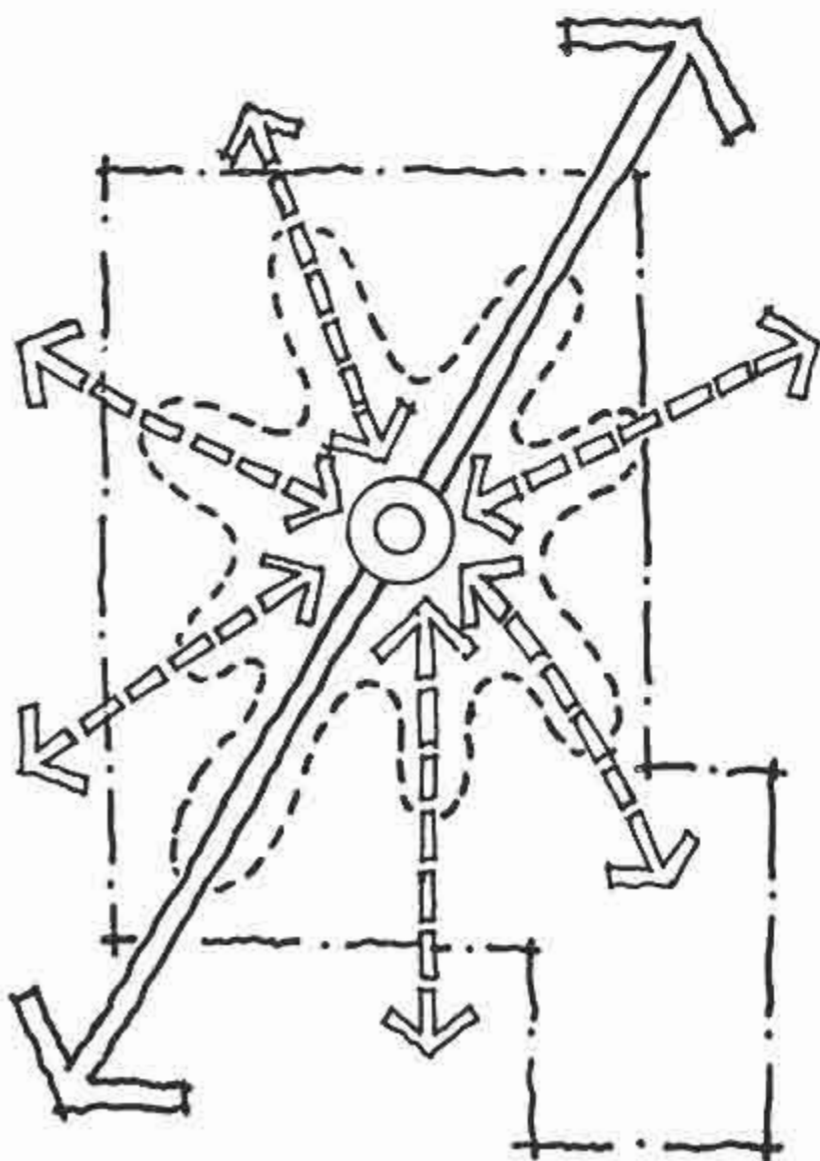
B 地区レベルの道路の段階構成化

～無秩序なラチス構造から段階構成され

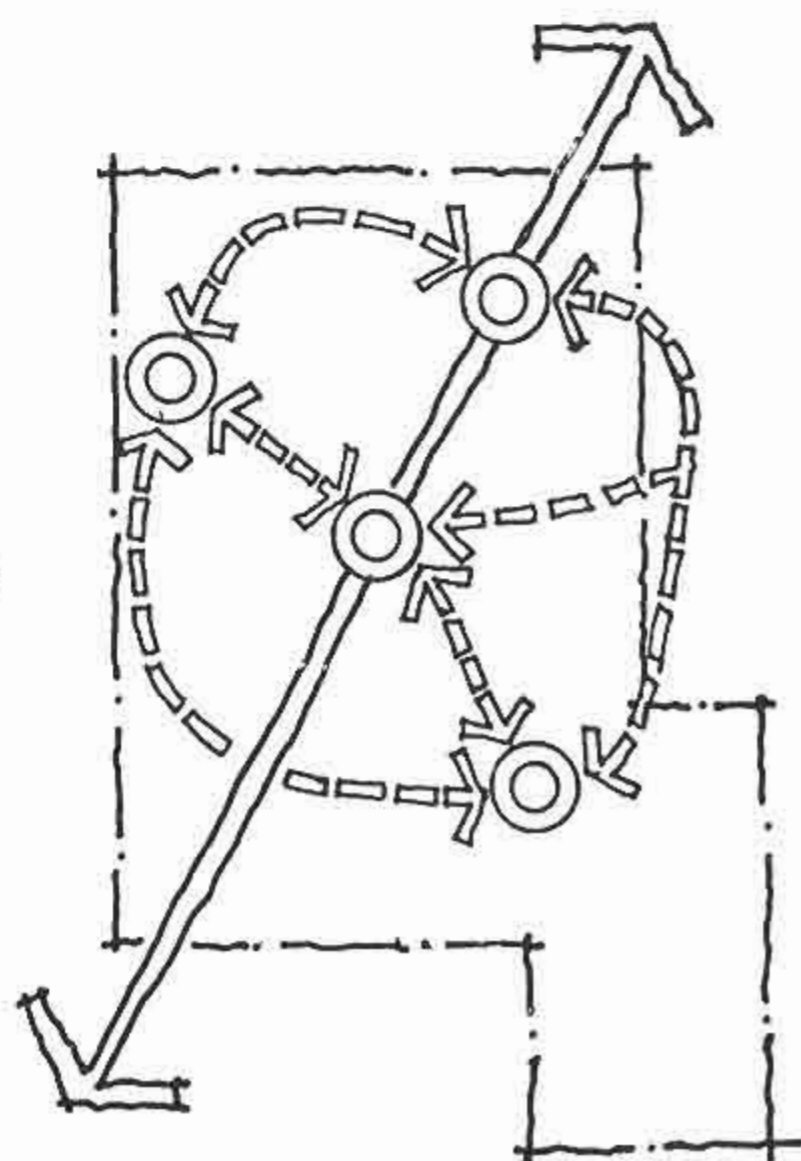
アメニティの高いツリー構造へ～

- 現在、それぞれの地区は、その中心となるべき道路がその体裁を整えていないため、中心性、中心通りのアイデンティティが曖昧となっている。
- さらに、細い道路が結び合い、無秩序なラチス状となっているため、わかりにくい構造となっている。
- 各地区レベルでは、バスとしての幹線、地区内幹線、コレクター道路、細街路という道路の段階構成を明確化し、領域性の高いツリー構造となるようにしてゆく必要がある。

●現在の戸塚の骨格構造



●再編成した戸塚の骨格構造



2 区レベルから見た幹線道路ネットワークの問題点

2-1 広域的パスとして、又、区内の地域間移動のパスとして、幹線道路の機能が満たされていない。利便性が低い。

- 前述の戸塚の都市形成を背景に、区内では新たな幹線道路ネットワークが形成されておらず、現在も戸塚駅中心型、東海道軸型の道路体系をとっている既存の幹線道路に依存している。しかし、これらの道は国道1号線を除いて十分な拡巾がされておらず増大した交通量を処理しきれない事、戸塚駅集中型であるため地区間の移動がしにくい事、さらに交通も集中し、慢性的に渋滞を起しており、パスとしての機能が著しく低下している。
- また、77.8kmという広大な地域に対し、上記の幹線道路しか無く、幹線道路網としての密度が極めて低い。そのため一つの幹線道路に依存するエリアは数平方キロメートルにも及び、その幹線道路上のトラブル（交通事故、道路封鎖、道路の改修工事等）は、その数平方キロメートルの地域に影響を及ぼしている。
- さらに、新地区の中心道路、新駅へのアクセス道路の整備も遅れており、都市施設利用上の利便性も低い。
- 今後、既存の幹線道路の拡巾や切れ切れに整備されている都計道の整備の見通しもついておらず、「いつまでも良くなならない」「何もしてくれない」と言った住民の不満、不信感も高まっている状況である。

2-2 道路のヒエラルキー、システムがわかりにくい。

- 幹線道路の巾員が狭い事、歩道や並木、十分な車線数が無く、幹線道路としての体裁に欠けている事、流れを促すサインが不十分である事、主軸方向を強調し、車を流す交差点形状になっていない事等から幹線道路と次のランクの道路との区別が明確でなく、パスとしてのルートが把握しにくい状態である。
- 開発や区画整理等により優先順位の低いところに他の幹線に接続していない広巾員の道路ができ、道路のヒエラルキーと巾員とが整合しておらず、まぎらわしい。
- そうした事から、本来パスとして使われるべきでない住宅地内の細い道が、抜け道や迂回路となったり、新しい広巾員の道路に車が流れ、新たな渋滞を起す等の問題が生じている。
- また、全市的な移動ルートとしてのシステム（横浜都心を中心とする放射状線と環状線）に対し戸塚区内は、一点集中型のシステムであるため、システムが整合していない。また、戸塚区内の地域間移動のためのシステム（多核を結ぶラチス状のシステム）に対し、幹線道路はつながっておらず、システムと整合していない。こうした事から道路システムや道路の性格、ヒエラルキーがわかりにくくなっている。

3 生活環境の骨格空間の問題点

(地区レベルで見た道路環境の問題点)

3-1 生活の骨格空間として機能が満たされておらず、利便性、安定性、快適性に欠けている。

- 旧来からの幹線道路が、広域的パス道路として使われているが、それはバス通りであり、沿道商店の並ぶ買廻り空間であり、サービス道路であり、通学路でもある。地区の骨格的空間となっているが、それを満たす巾員の道路が無い。
- バスは渋滞のため、定時運行、増便が困難であり、利用者はベンチも無いバス停で狭い側溝の上に車をよけて、排気ガスや砂ぼこりにまみれながら、遅延したバスを立って待つ、という状況となっておりバスの利便性、バス待ち空間の快適性は極端に低い。
- 歩道が無かったり、その巾員が十分でないため並木のある快適な歩行者空間が整備されているものはごく少なく、むしろ、車をさけながら歩いたり、人とすれ違う時に車道に出ながら歩かざるを得ず、買廻り空間、通学路として快適性、安全性に欠ける通りの方が多い。

3-2 地区の骨格空間としてのアイデンティティが薄い。

- 区内の各町、各地区の中心的通りの道空間が、巾員、歩道の舗装、植栽等を通して、骨格空間としての体裁を整えていないため、地区ごとの個性が出されておらず、区内のどこを通っても同じ様な街路景観となっている。
- 中心通りと次のランクの通りとの違いも明確でなく地区の中心性、中心通りとしてのルート性が曖昧である。

3-3 日常的な生活空間に魅力が無く、自然・歴史系の魅力資源との関係性が弱い。

- 住宅地と商店街、公共公益的施設を結ぶ日常的な生活空間としての道路は、現在巾員も狭く歩道も未整備のものが多く、歩行者にとっては危険すら感じられるものであり、日常生活上の道空間に魅力が感じられない。
- 戸塚区ではそれぞれの地区の生活幹線道路と、河川や市民の森等の良好な自然がからんでいるものが多い。例えば国道1号線と柏尾川、長後街道と和泉川・舞岡川、名瀬道路と名瀬川、瀬谷柏尾線と阿久和川、汲沢の道と宇田川・まさかりが淵市民の森、原宿六浦線と独川・金沢市民の森等のように。しかし、これらの自然要素を活かす散策道路やアプローチ道路が未整備であったり、フェンスや柵でさえぎられていたり、生活空間との接点の部分である橋や川沿いの歩道のつくりが魅力に欠けている等、魅力資源の活用や日常生活空間との結びつけ方が十分になされていない状況である。
- また、歴史的資源も見つけにくい場所に移設されていたり、それに対するサイン等が不足している等、日常生活の中で忘れられた存在となっているものが多い。

4 戸塚区の道路の魅力づくりに向けて4つの課題

戸塚区の道路の問題を要約すると4つの課題が明らかになる。

I 「機能性・利便性の向上」

バスや沿道サービス車の路肩一時停止、信号右折待車、道路工事近接信号による待ち時間の長期化等、日常的な交通現象が日常的な渋滞の原因となっている。機能性の低さ、利便性の低さを少しでも解消していく必要がある。

II 「わかりやすさの実現」

幹線道路の次のランクの道路がわかり難い。巾員や体裁、軸性等により低いランクの道路との区別がつかない。サインも十分ではない。地域の中心の道筋をイメージさせ、ドライバーに不安を与えない仕掛け、計画が必要である。

III 「暫定的整備手法による漸進的改善」

現実には常に計画達成の途中段階である。都市計画道路の様に着手、完成まで20年、30年の時間を要する問題解決の手法には暫定手法（ステージプラン）を併せて練る必要がある。都市計画決定の現実性を見きわめて、今為すべきことを進める必要がある。

IV 「アメニティの確保」

地域環境のシンボル、顔としての道空間でありたい。並木緑化、快適な歩道、人々が集まり活動に足る空間のボリューム、宅地側施設の立地誘導等、まちづくりの核となる様な道路、各地域の個性を育てる道路である必要がある。

これらを実現していくためには、長期的かつ根本的に何をすべきかというスタンスのみでなく、現実の問題や住民の不満、即ち「不便さ」「わかり難さ、イメージアビリティの低さ」「何もしてくれない、なかなかしてくれないという不満、不信感」「非快適性、不愉快さ」そして「諦め」等のマイナス状況をいかに長期的、本格的整備につなげる短期、中期的かつ手近かな方法でゼロ又はプラスの評価に高められるかという戦略が必要となってくる。