

調計	横浜市都市計画
RCED	039

部 外 秘
-------

# 横浜市将来計画に関する基礎調査 報 告 書

昭和39年12月5日

地域計画エキスパート

株式会社 環境開発センター

## 目 次

序	1
I 都市づくりの基本	3
II 七つの Vision	5
—新しい町づくりへの提案—	
III 基本的都市構造	20
IV 将来像の目標	22
—三つの方向から四つの目標へ—	
V 将来計画の背景	53
VI む す び	64

## 附 属 資 料

## 0. 序

かつて横浜の港の空は青かった。空はとどめるものを知らずに澄んでいた。清新の風は今ついた外国船のマストの旗をたなびかせていた。港ぞいの公園は緑の木立に包まれ、色とりどりの外人観光客がこの東洋の門戸を嘆声にあふれてそぞろ歩いていた。その岸に打よせる波、港の海底は清澄にすんで白い貝さえも見えている。公園の木立の向うには赤レンガの洋館が、こんもりした山手の丘に教会の尖塔も見えている。その向うには一点の陰りもなく富士の白い頂きが惜しげもなく眼前に現れていた。

田畑を埋めて町を造り、港が築かれ、商館が立ち、電灯をともし、公園を造った。町は若かった。日々新しく生れていた。町は新しい時代と共に生れ、新しい時代の空気を吸って育った。父祖伝来の土地を離れ新時代とともにこの新天地を築く進取の気にあふれた人々が集ってこの横浜は築かれたのである。そこには過去の因習にとらわれず、新しい知識の充満した充実した世界があった。すべては新しく造られてゆくもので明日は又明後日を造る原動力となる日々であった。

その時空は青かった。スモッグも知らず、港の汚濁も知らず、あるのはこの港の門戸をとおして今や世界と手をにぎりあって立つ限りない未来への希望と、新しい文明開化のもえあがる火であった。

浜っ子とよばれる人々が成長していった。それは江戸っ子や浪華っ子と異って、全く新しい明治以後に集ったフロンティア・スピリットにみちあふれた人々であり、鎖国時代の日本になかった国際性をそなえた新日本建設のにない手であった。新しい人々と新しい知識とをどしどし取り入れ明日を求めて集る人々こそ横浜のあの輝しい時代を築いていったのである。

× × ×

時代は移った。かつて青かった空は今は灰色の陰りをみせている。港の水もよどんだ。町は巨大な渦の中に繁栄とも見える喧騒を加えているが、しかしあの空の青かった日々に、明日を築くためにこそ、新しきものを築くためにこそ集った人々はどうしたのだろうか。むしろ時代の浪の中におしながされ他律的に回転し、疲れ、それでもなお巨大なローラーの下におしひしがれている。

戦争があった。42%を焦土にする惨禍があり、港湾の90%が接收された。ようやく戦争の痛手から立ちなおった町は、激動する時代のあおりを受けて、工業化への要請と、向背地への人口圧力を受け、町は各所に無秩序な建設をすすめている。あのかつての希望は失われて帰ってこないのだろうか、町はもはや灰色の老令期に達したのだろうか。いやその筈はない横浜は未だ若い町のはずである。終戦後20年人口は当時の2.5倍をこえる倍になろうとしている。この原因はともかく、横浜は今新しい市民で満たされている。

事情は異なるだろう。新しい市民の目は東京へ向いているというかもしれない。しかしこの新しい人々のエネルギーは龐大なものである。それはかつて明治の初期に新しく町を建設したエネルギーにも似ているが、住みついた従来の市民の力と結集し再び希望をもって有効に横浜の建設に向うなら、我々は青い空と海に白い船を浮べられるのではないだろうか。緑の木立に新しい淡青色の町を造ることができるのではないだろうか。古い市民も新しい市民も新しいフロンティアに向って力を合わすとき、横浜の VISION は新しい鼓動をとりもどすのではないだろうか。

我々の横浜の心臓を建設しよう。新しい機能の中心として、新鮮な血液を供給する心臓を、そして旧きも新しきも市民が一体として楽しみ憩えるあたたかき心の中心を。

そのとききっと空は青く澄むだろう。町は不死鳥のように戦争の灰から灰色の空をやぶってよみがえるだろう。

我々は再び新しい町づくりをたった今から始めなくてはならない。

## I. 都市づくりの基本

### 1-1 都市づくりの目標

現代の錯綜した社会関係の下において、その本質が見失われがちであるが、都市づくりはあくまでも究極目標として「人間生活を充実」させるものである筈である。豊かな市民生活は物的手段だけでは与えられないが、都市づくりはその基礎となる物的手段を計画的に整備することにより人間を都市の主人公として生き生きと活動させることを目標とするのである。

### 1-2 都市づくりの担い手

都市建設は具体的には、国、県、市、公社、企業、個人、組合その他多くの者によって創られてゆく。しかし、真に町を造る者は市民自身であるべきで目先のエゴイズムも、具体的な市民生活の実践の中で昇華されてゆくであろう。市当局は、この主人公である市民よりの直接の信託をうけた機関であるが故に、数多くの建設当事者の中に立って、その方向をあやまらしめない努力を行う責任と権限を有するのである。

### 1-3 都市づくりの手段

#### (1) 都市づくりの具体的プラン

絵に描いた餅ではなく、現在直ちに手をつける具体的プランが適時適切に造られており、なくてはならない。単に数値のいたずらでなく決断と勇気と忍耐をもって、人間の手ごたえを感じながら実行できるプランが必要である。

#### (2) 計画の実践機構

市民の手によるべき町づくりは当然市会を通じて市民の声が反映するわけであるが、ただにそれのみにとどまらず市民の強力な協調によらなければ計画も計画倒れに終わってしまうのであるから、市民が具体的に町づくりに参与できる機構を考えねばならないだろう。形式的なルーライン・ワークとしてでなく、優秀な企画を強力に実行できる特別の機構を必要とする。

### (3) 市民と市との交流

そのためにも市民と市との風とおしをよくする必要がある。広報活動の活発化、窓口の開放により新しい市民も古い市民も町づくりに参加できねばならない。

## II. 七つのvision

### 新しい町づくりへの提案

#### 2-1 提案の前提

すでに横浜については多くの分析が行われている。横浜市の未来を描くにはまず具体的に実践可能なプランを提案する。

これは従来の2つの計画のおちいりやすいあやまりを克服しようとするものである。すなわち

a) 調査、分析計画による整々とした教科書的な計画、過去の分析に従って人口、土地利用、交通計画、公共施設計画……とつながる。

これは整々としてバランスはとれているが現実には手をつけるべき具体的な決断材料に欠け、重点がボケてしまう。したがって折角の調査分析も問題点の提示にともない具体的実践につながらなかつたり、又はことの重要性の判断基準に欠け、プログラムの作成に困難であり、事業と計画とが遊離した関係におかれる。

b) ジャーナリズムにもてはやされる空想的都市計画で、視覚的造型的な特徴をもつ。

これらは技術的には可能としても現実の経済機構、社会機構から離れ、実現手段への手がかりを失い、単なるアイデアとして珍奇なおもしろさで人々をたのしませるだけになってしまうことが多い。

我々は(a)における科学性や(b)における豊かな独創性のそれぞれの長所を十分に勘案しながら、横浜市の将来については、すぐに実現可能であり、具体的な計画設計も可能で、市民や為政者が判断を行い、実行への歩みをすすめられる7つのvisionを提案する。

とくに横浜のように大きな都市変改の渦の中にまきこまれている町にとって単なる一枚の絵は殆ど無用の長物となってしまうおそれがあるし、また市当局がすべてを整々で行うことは不可能である。

我々は後の章において、その全体とのつながりも検討を行うが、むしろこの7つの提案はそれにより逆に都市の骨格を形成し、その将来を定めてゆくものなのである。その方向においてあやまりのない手段をまずとりあげて、建設へのオ一步を早急にふみだす必要がある。事態は急速に変化し

て、その実現の時期を失うからである。

この提案の実施は必ずしも全部市当局のみにて行う必要もなく、国、県、公社、民間等も入れて、その実現を計ってゆくべきであろう。ただ市民サービスの直接担当者として市は充分その効果が市民にゆきわたるよう誘導的な役割を果たすべきである。

また計画の内容については具体的実施の段階においては十分な調査研究をすすめてゆく必要があり、ここに示す提案は大きな方向づけと事業を行うキッカケとしての企画である。

## 2-2 七つの提案

### 2-2-1 提案1 新業務地域開発計画

#### ポートサイド・ビジネスセンター

##### (1) 計画の範囲

現三菱造船所、東横浜貨物駅、高島駅一部及埋立整備

##### (2) 提案の理由

- (a) 新市域の発展とともに市中心地区が横浜駅および桜木町、関内、伊勢佐木町地区の2つにはっきり分離されてきた。この2つをつなぎ一体的に横浜市中心地区を形成して、あわせて市の一体化とその中心地区の整備整容を計ろうとするものである。
- (b) 港都としての機能・イメージを基軸にした業務地域を新規に造成し、市の管理中枢とし、新市民の就業地区としての役割も果たしめる。
- (c) 東日本における中心港として、それにふさわしいウォーターフロントの整備を計り、国際港としての声価を高からしめる。
- (d) 今後の業務機能の発展は首都圏内特に東京の荷重を益々増していくであろう。現在すでにこの業務機能は内外的な要因から分散への可能性を秘めている。横浜市としてはこの方向を積極的に研究し分散を実現するよう努力し首都圏の機能分担を進めると同時にそれを本市の産業基盤の一つとしていかなければならない。業務機能誘致は港湾関係の諸サービス、イメージと結びついて行われねばならず又この誘致が港湾施設と一体となって横浜市の中心地区を形成するようにせねばならない。

(3) 計 画 内 容 ( 2 - 2 - 1 , 2 - 2 - 2 図参照 )

( 面 積 ) 現 状 約 44 ha  
埋 立 約 8 ha  
合 計 約 52 ha

( 土 地 利 用 ) 公 共 用 地 ( 駐 車 場 、 道 路 、 公 園 ) 22 ha  
建 築 用 地 30 ha

( 主 要 施 設 ) オ フ ィ ス ビ ル 延 約 200 ha 10 万 人 収 容  
ア パ ー ト 延 約 30 ha 1.5 万 人 "  
商 店 街 、 娛 楽 施 設 延 約 10 ha  
臨 海 プ ロ ム ナ ー ド 延 長 1 Km

遊 覧 波 止 場 、 関 連 施 設

そ の 他 計 算 セ ン タ ー の 整 備 等 、 新 し い 業 務 地 域 と し て  
の 組 織 革 新 を 行 う べ き で あ ろ う 。

( 関 連 計 画 ) 1 ) 桜 木 町 駅 の 整 備

港 向 っ て 開 か れ た 駅 前 広 場 を 大 岡 川 の 改 修 と 合  
せ 整 備 す る 。 同 時 に 地 下 鉄 線 、 相 模 鉄 道 の 乗 り 入 れ  
臨 海 高 速 道 路 の 延 長 を 考 慮 し た 総 合 的 な 駅 を 計 画 し  
業 務 地 区 ポ ー ト オ ー ソ リ テ ィ ー を 控 え た 横 浜 駅 一 関  
内 軸 の 中 心 拠 点 と す る 。

- 駅 前 広 場 2.5 ha ( 東 横 浜 貨 物 駅 用 地 跡 )
- 駅 舎 用 地 0.5 ha ( 現 在 駅 及 駅 広 用 地 )

ii ) 横 浜 駅 桜 木 町 交 通 軸 強 化 計 画

現 在 の 国 道 15 号 線 及 び 平 行 に 走 る 高 島 町 — 桜  
木 町 道 路 は 根 岸 線 、 東 横 線 の 盛 土 に よ り 港 湾 向 っ  
て の 広 が り を 閉 さ れ て お り 、 横 浜 駅 — 関 内 都 心 軸  
の イ メ ー ジ 移 行 の ネ ッ ク に な っ て い る 。 地 下 鉄 線 、  
臨 海 高 速 道 路 の 建 設 と 同 時 に こ の 軸 の 抜 本 的 改 良 を  
行 う 。

(4) 実 施 の 問 題 点

市 側 と し て は 業 務 機 能 の 今 後 の 発 展 と そ の 誘 致 策 に つ い て 、 と く に 港  
湾 機 能 の 整 備 と 関 連 し て 研 究 す べ き で あ ろ う 。

三菱地所

この計画の開発主体は必ずしも市によることなく、むしろ有力な不動産会社をディベロッパーとして動員して行わせ、市側は基礎的投資とその指導を計ってゆくべきである。

本地区は工業制限法の適用除外とならなかったこと、三菱重工の合併の時期であり、その間の業務分担再編成が問題になることなどから現在は一つの推進時期であろう。

この計画は三菱の移転を前提にしているが不可能な場合でも、この趣旨にそった最低限度の手当を加えておくべきであると考えられる。

## 2-2-2 提案2. 国際貿易センター開発計画

### (1) 計画の範囲

高島埠頭、高島駅及埋立地

### (2) 提案の理由

- a) 伝統的国際貿易港でありながら国際見本市会場も東京にあるといった調子で、貿易に関連する全国的中心施設を持っていない。その伝統的地位を利用して、トレードセンターを設け市の中核的な成立要因の一つとする。
- b) 代表的貿易港としての位置は、相対的に量としては下落するとしても、貿易に関する中心地としての形成を計り、業務地区開発計画とあわせて東日本における貿易管理面の中枢としたい。
- c) 市民と港との接触地として、市の中心にある港と市民との常時接触の可能な地域として育てる。
- d) 東京の機能再配分を促進させ、貿易のセンターをウォーターフロントに集中的に移設し、横浜のシンボルとする。

### (3) 計画内容 (2-2-1, 2-2-2 図参照)

(面積) 現状 約 20 ha  
埋立 約 7 ha  
合計 約 27 ha

(主要内容) 中心広場(ヘリポート兼用) }  
常設館、 } 約 10 ha  
港湾海洋博物館 }  
仮設展示場 }  
公園緑地 } 約 14 ha  
レストハウス及接岸施設 }  
駐車場 3 ha

常設の見本市会場として全国的スケールのもを建設、見本市船の接岸も可能にする。

### (4) 実施の問題点

市、横浜商工会議所がイニシアティブをとるとしても、貿易全体のセンターをむしろ横浜に移動せしめるつもりで全国の貿易商社へ積極的に

働きかけるべきであろう。特殊な財団を作って運営に当たらせるべきである。将来は丘陵地帯にオニ会場を設け万国博を招致するよう努力する。

## 2-2-3 提案3. 横浜港ベイ・ブリッジ建設計画

### (1) 場 所

本牧埠頭オ4突堤から、大黒町地先経由、鶴見川右岸——生麦町、臨海高速道路接続線及び扇島経由、湾岸高速道路線

### (2) 提案の理由

(a) 港湾関係貨物の増加、臨海工業地帯の本格的操業にともなう、市街地通過交通量の隘路の打開を計り、工業都市化による市街部分の交通混乱を防ぐ。とくに鶴見の既存工業地帯と新南部臨海工業地帯とを結びつける。

(b) 衰退しつつある横浜港のイメージにかわって、新たなイメージの対象を作り、港に象徴的な復興の姿勢を示す。

(c) 東京附近では特異な景観を示すので観光用にも利用可能で採算もとりにやすい。

(d) 将来計画としてある、東京湾岸高速道路との関連にものせるようにする。

### (3) 計 画 内 容 ( 別 図 参 照 )

(a) 構 造 鈎橋、全長 2,000 m、橋脚間 1,000 m

(b) 内 容 上部 片側二車線、追越一車線、歩道、  
合計六車線、合計 24 m (有効幅)

下部 標準軌間鉄道複線、交流電化

(c) 概算費用 200 億円

(d) その他 横浜航路の幅は 600 m とする。有料とする。

### (4) 実施の問題点

(a) 多額の資金を要するため、市が直接建設主体となるか、市の出資法人を組織化し実施するか、建設主体の決定が問題となる。

(b) 規模的に現在最大の鈎橋であり、技術的な問題の解決には周到なる準備が必要となる。

(c) シンボルとして充分効果があり、イメージ作りの意味の強い橋であり、デザインの質の高いものでなければならない。

## 2-2-4 提案4. 東名連絡道路建設計画

### (1) 提案の理由

- (a) 来る43年に開通する日本の骨格道路と言うべき東名高速道路と横浜市街地、工業地帯の直接的連絡を計り、輸送の円滑化を行う。
- (b) 工業地に発生した交通量が市街地に混入することを避ける。
- (c) 東名と港とが直結することにより、東海道带状都市の中で横浜港が新たな魅力を経済的にも抒情的にも有することになる。
- (d) 北関東内陸部への連絡幹線として、これらの地帯に果す横浜の中心的地位を確立させる。

### (2) 計画内容

a) 有料道路として建設する。

b) 路線 東名高速道路横浜 I.C. ~ 磯子区八幡橋付近間  
長 2.15 Km (別図参照)

c) 形状 自動車専用道路、郊外地では盛切土工とし、市街地では高架とする。

d) 巾員 4車線、巾員約 25 m

e) インターチェンジ i 東名高速道路横浜インターチェンジ  
国道16号引込線と同じ場所にインターチェンジをとる。

あらかじめ東名より直接連絡可能なよう設計を考慮するように道路公団に要請する。

ii 郊外環状線(今宿町付近)

当分の間はブランチを出すものとし、環状線の整備と郊外地の発達に伴って、インターチェンジを完成する。

iii 横浜新道(花見台付近)

横浜新道は昭和44年頃より無料開放となる予定。

iv 吉野町付近

桜木町駅方向及び山下町方面に分岐線を計画するが、当面はブランチのみとし、市街地の整備、

地上道路整備が行われるに伴ってインターチェンジを完成する。シエーマ詳細別図参照。

#### V 八幡橋付近

トラック・ターミナルを通して間接的に産業道路へ接続する。シエーマ詳細別図参照。

また将来東京湾岸道路とのインターチェンジを設けるから、インターチェンジ用地確保、プラチの設計を行う。

### (3) 実施計画

- a) 建設主体 横浜市としては次の様な手段を取るべきである。
- i 日本道路公団東京支社が東名関連の一般有料道路として建設・営業する様に交渉する。
  - ii 上の不可能のときは神奈川県・横浜市・民間の合併で特殊法人又は建設公社を設立する。
- b) 交通量 日本道路公団では片道 3,600 台/日、計 7,200 台を見込んでいる。
- c) その他 東名横浜インターチェンジまでの市中心街よりの無料道路としては、国道 16 号が考えられるので、有料化する問題は少いと思われる。
- また当連絡道路を将来八王子方面へ延長する事によって首都圏内環状高速道路建設の才一歩ともなろう。

2-2-5 提案5. 高速鉄道計画

(1) 提案の理由

- (a) 市内交通路の整備を計り、新市域地帯と旧市域および港との連絡を円滑化し、あわせて相互乗入れによる機能化を計る。
- (b) 東京～横浜の一体化とともにその連絡を強化する。
- (c) 交通路の整備により新住宅地の開発を計る。
- (d) 鉄道に乗れば港の一部に直接接しうるように計画し、市民と港との機能的、感情的融和を計る。
- (e) 新横浜駅との連絡を強化して、東海道带状都市の中に定着を計る。
- (f) 路面交通の限界に即応して一部の緩和を計る。

(2) 計画内容

a) 荏田～鶴見～山下埠頭線

1. 形状 郊外地では地上、市街地では地下高速鉄道とする。

1. 延長 荏田～鶴見間新設部分 14.7 Km

鶴見～山下埠頭間 11.4 Km

1. 路線 荏田町付近

↓ 田園都市線と相互乗入

茅ヶ崎町付近

↓ 25万ニュータウン中心地区

高田町付近

↓ 早淵川の流域の交通てこ入れ

綱島町付近

東京急行東横線との連絡  
綱島市街地との連絡

鶴見駅付近

国鉄線、京浜急行との連絡と鶴見市街地への連絡

↓ 鶴見工業地帯へのバス乗換による通勤

新子安、東神奈川駅付近

↓ 鶴見工業地帯への通勤

横浜駅、桜木町駅付近

注：以上は新宿～戸塚線の完成時までの仮路線として、貨物線を客線に転用する。

↓ 既存市街地への連絡  
山下埠頭  
臨港部との連絡

新宿～戸塚線完成時には東神奈川駅にて相互乗入とし、東神奈川～山下埠頭間は撤去する。

1. 建設方法 次の様な方法が考えられる。
- i 鶴見臨港線の鶴見以西を市が買収する。
  - ii 鶴見～横浜港貨物線を客車線とする。
  - iii 鶴見～綱島～荏田の鉄道敷設
  - iv 現在の臨港線高島駅を他用途に転用する。
  - v 新宿～戸塚線完成時には東神奈川～山下埠頭間を撤去する。

d) 新宿副都心～横浜～戸塚線

1. 形状 郊外地では盛土（道路立体交差）とし、市街地では地下鉄とする。

1. 延長
- |           |         |
|-----------|---------|
| 新宿～武蔵新城間  | 9.6 Km  |
| 武蔵新城～桜木町間 | 18.7 Km |
| 桜木町～戸塚間   | 10.0 Km |

1. 路線 新宿副都心

↓ 東京～横浜間の連絡

武蔵新城付近

↓ 国鉄南部線連絡

茅ヶ崎町付近

↓ 25万ニュータウン中心地区

新横浜駅付近

↓ 新横浜周辺の市街地との連絡と、東海道新幹線との乗換え

東神奈川・横浜駅付近

↓ トレードセンターなど新中心地及び旧市街地への連絡

↓ 国鉄・京浜急行線との乗換え

桜木町駅・新港埠頭付近

↓ シヴィックセンター・客船埠頭との連絡

↓ 新業務地域との連絡  
↓ 関内付近市街地との連絡  
井戸ヶ谷付近  
↓ 大岡川流域地区のてこ入れ  
戸塚駅付近

国鉄線乗りかえ、  
内陸工業地帯との連絡

更に将来発達すると思われる西湘百万都市への路線延長が考えられる。

1. 建設方法

横浜市、川崎市の合併による開発公社を設立し、  
横浜、川崎市内の建設に当る。

東京都側は民間私鉄の建設経営とし、相互乗入  
を行う。

c) 将来建設すべき路線

- i 綱島～新横浜 東京急行の建設
- ii 新横浜～鶴ヶ峯～保土谷～根岸 相模鉄道又は京浜急行の建設
- iii 天王町～桜木町～新港埠頭～山下埠頭～本牧岬～根岸 相模  
鉄道の建設

以上の3路線を各私鉄会社が建設し、更に各路線間に相互乗入れを  
行う。これにより郊外の環状高速鉄道となる。

2-2-6 提案6. 金沢地先埋立事業計画

(1) 計画の範囲

金沢、富岡地先およびその関連後背地

(2) 提案の理由

(a) 市街地内工場の移転により市街地中心地区の改造整備を行う。

(b) 最後の埋立可能地帯であるので、充分その効果をあらしめるように  
現在までのアンバランスの是正を計るようにとくに計画的に利用する。

(3) 計画内容(別図参照)

(a) 埋立面積 660 ha (200万坪)

(b) 土地利用計画

地域名	地区名	備考
住居地域 300 ha (マリンシティ)	高密度住居地区 85ha	収容人口 45千人 小学校5 中学校2
	中低密度住居地区 200	
	中心地区 15	
工業地域 300 ha	中小企業団地 50ha	木工団地
	一般工業用地 250	
金沢マリンパーク 60 ha	遊園地 40ha	水族館 大プール 展望レストラン ヨットクラブハウス 釣船基地 遊具
	野島ヨットハーバー 20	

一部有料

#### (4) 実施計画

一括して市の事業会計にて埋立を行う。

住居地域については住宅公団、又は住宅公社へ売却の形態をとる。

金沢マリパーク中、野島のヨットハーバーは市が直接管理するが、埋立地区の部分は民間経営の導入を計る。一方、土取利用後の金岡台団地造成等から開発効果は上ると考えられる。

#### 2-2-7 提案7 25万ニュータウン計画

##### (1) 計画の場所

横浜市港北区大綱町、中川町、茅ヶ崎町付近

##### (2) 提案の理由

- (a) 本地域は才三京浜および西部に田園都市線の開発等、ようやく開発が活発化している地域であるが、今後の虫喰的蚕食が予想されるので、むしろ積極的に計画的開発をのりだすことが適当であると考えられる。
- (b) 東京のBed Town化の圧力は避けがたいので、他へ影響の比較的少いこの地をそれに当てて、東京都よりの資金も期待する。またその分をできるだけ横浜と密着させるような交通計画と併行して行う。

##### (3) 計画内容

###### a) 計画の主要指標

○ 開発面積	約 2,180 ha
○ 住宅建設戸数	7,1400戸 (3.5人/戸)
○ 収容人口	250,000人
○ 住区の数	30区
○ 土地利用比率	
	道路 20%
	緑地 20%
	教育施設 6%
	諸施設 8%
	住宅 46%

###### b) 交通機関

電車 高速鉄道(新宿～戸塚線)——新設  
(荏田～東神奈川線)——新設  
いずれも敷地内縦断  
道路 東名高速道路(横浜I.C.)——43年開通

才三京浜（川向 I.C.）—— 40 年開通  
市 外環状線 ————— 補 強  
主要地方道 東神奈川～寺家線  
" 新横浜～下田線

- c) 住区計画 原則として丘にかこまれた盆地状地を一住区とし、景観的まとまりを与える。
- d) 人口配置 中心部住区及びポイント的住区は高層・高密化し、周辺区では低密度に押える。（1住区 6,000～10,000人）
- e) 緑地配置 中央部に大公園をとり、他は各住区毎に緑地公園をとる。
- f) 施設配置 主な施設は1ヶ所にまとめるワン・センター・システムをとる。センターは川～丘陵地へと伸び、景観的に変化を与え、広い眺望を得られる。

他教育施設は小学校 1 / 住区 中学校 2～3 / 住区 高校 5～6 / 住区

サブ・センターには日用品販売施設、小規模公共施設のみとする。

また小規模な日用品販売施設は各住戸内に数店舗のみ設ける。

- g) 自動車 当ニュータウンに於て、自動車保有者は 1.5 戸に一台程度となるから、これに対する各戸 (or 住区) 駐車場及びセンターの駐車場に十分な配慮が必要である。

h) ランドスケープ・デザイン

案内板、バスストップ、道路標識、広告塔、公衆便所、水のみ、手洗い、くずかご、ベンチ、電話ボックス、ポストなどは統制調和のあるデザインとする。

(4) 実施計画

- a) 開発主体 横浜市・川崎市・東京都などでニュータウン建設公社を設立する。

- b) 開発方法
  - i 周辺区の高級分譲住宅地から開発し、併せて道路を建設する。

ii 鉄道敷設に伴い中心部高密度住宅地を開発する。

iii センター施設・諸施設は人口の定着に伴い段階的に建設する。

c) 維持・管理 維持・管理のための組織を別に組織し、サービスの統制、コミュニティーの演出、諸施設の維持・運営に当らせる。また種々の集会などを計画し、住民の地域的統一性を高める。