

# 歩行者空間整備の変遷とその課題 -横浜市の都市デザインを事例として-

Transition and Issues of Pedestrian Space Planning  
-Case of Urban Design in Yokohama City-

学籍番号 47-146744  
氏 名 斎藤 光司 (Saito, Koji)  
指導教員 出口 敦 教授

## 1. はじめに

### 1.1 研究背景

1950年代頃からのモータリゼーションの進展に伴い、自動車対応の都市づくりを行った結果、歩行者は都市の片隅に追いやられ、都市の中における歩行者のための空間の快適さは失われてしまった。しかし近年では、歩行者空間の向上が、中心市街地の活性化の観点から、回遊性や街の魅力を創出させる方策として注目され、コンパクトシティ化の考えに基づいて歩いて暮らせるまちづくりが注目されるなど、全国各地で、歩行者空間の整備や、利活用が盛んに行われている。今後、このような観点から地域の魅力向上を図っていくため歩行者空間の整備がさらに進められていくと考えられる。

本研究の対象である横浜市は、都市空間の総合的な魅力づくりや空間演出を図る

「都市デザイン」の概念を取り入れ、特に、他自治体に先駆けて、歩行者擁護の視点を重視した、道路事業、公園、緑化事業等に関わる整備を1970年代頃より積極的に行ってきた。また歩行者空間整備に関する先進的な取り組みの中で、包括的に各地域の問題解決へと取り組んできた。そのため、横浜市の歩行者空間整備の取り組みが先進

的事例として議論もしくは参考にされることが多いが、近年では、整備の中でも再整備、管理、利活用に関する取り組みも多く見られ、歩行者空間整備を実践するうえでの一連の取り組みについて検証する必要がある。

### 1.2 研究目的

以上を踏まえ、本研究では、横浜市の歩行者空間整備に関する一連の取り組みについての変遷を整理するとともに、現状の歩行者空間の整備に関する特徴、課題を明らかにすることを目的とする。

具体的には、文献調査、現地調査、ヒアリング調査により、以下の3点を明らかにする。

- ①同市の歩行者空間整備に関する一連の取り組みについて、社会情勢の変遷も含め、体系的に整理、分析することで、時代ごとの特徴を明らかにする（第2章）。
- ②同市の歩行者空間整備の事業全般から、構想・計画段階からその後の管理、利活用に至るまでのそれぞれの段階ごとの特徴、傾向、課題を明らかにする（第3章）。
- ③代表的な事業を取り上げ、同市の歩行者空間整備に関する制度や取り組みの観点からみた、整備の実態及び課題を明らかにす

る（第4章）。

## 2 横浜市の歩行者空間整備の変遷

横浜市（以下、市）の取り組み、社会情勢の変遷の整理から、横浜市の都市デザインの観点から見た歩行者空間整備の転換点を明らかにし、さらにその時期ごとの特徴について整理した。

### ①歩行者空間整備に関する制度・事業萌芽期（1965～1980）

この期は、歩行者中心の都市づくりを進めるための全体構想や関連制度が作られた時期であり、都心区を中心に歩行者空間整備が行われ始めた時期でもある。

### ②都心区から周辺区、郊外区への展開期（1980～1992）

最初の具体的な事例として、1980年「鶴見歴史と緑の散歩道」では、都心区以外で、初めて面的なサイン整備が行われた。この取り組みを契機に、「金沢歴史の道」「大倉山プロムナード」などの面的なサイン整備が周辺区、郊外区において進められた。

1980年代は、周辺区での人口が急激に増加していった時期であり、都心区での歩行者空間整備の事例を参考にしながらも、各区においてそれぞれの手法で歩行者空間の整備が行われた時期である。

### ③パートナーシップ型まちづくり萌芽期（1992～2002）

この期は、少子高齢化や厳しい財政状況から、福祉に関する経費に配分が大きくなり、都市基盤の整備に費用の割合が減少していく時期である。この頃から、市は行政中心のまちづくりから行政と市民の協働体制のまちづくりを推進していくことになる。しかし、行政と市民の協働体制のまちづくりのための具体的な制度ができるのは、

2000年代以降であり、この期は、ヨコハマ都市デザインフォーラムなどの交流・発信イベントが中心で、初めに市民及び行政側に、認識度を高めてから、新たな行政市民協働体制のまちづくりへとシフトさせていくとする意図が読み取れ、行政市民の協働体制へとシフトさせていくための準備期間だと言える。

### ④パートナーシップ型マネジメント期（2002～）

「パートナーシップ型まちづくり萌芽期」に行われた一連の交流・発信イベント等により、市民協働のまちづくりへの認識が高まると、2002年に策定された「中期政策プラン」では、市民と協働体制によるまちづくりとして、様々な分野で行政と市民の協働を推進することが位置づけられた。これにより、「地域まちづくり推進条例」、「ハマロード・サポーター」などの市民協働のまちづくりを進めるための具体的な制度の策定が行われるようになる時期である。また、2004年には、「文化芸術都市創造事業本部」が設置され、「文化芸術創造都市構想」が発表され、それまでは、計画・構想段階に関する取り組みが中心であったが、管理・運営段階に関する取り組みが中心になっていく。

## 3 歩行者空間整備の事業分析

市の公共空間の中でも、歩行者擁護の視点から、計画、整備してきたものと思われる歩行者空間を対象とし、全39事例を選定した。表1の指標項目による対象地の分析及び、各対象地の整備に関する現在の課題から、市の歩行者空間整備の取り組みについての特徴、傾向、課題を明らかにする。また「空間特性」、「地域特性」の指標から

類型化を行い、それぞれの類型ごとの整備に関する特徴、傾向、課題を明らかにする。

表 1 指標項目

①所在地	都心区/周辺区/郊外区	
②空間特性	拠点施設/水辺街路/公園/商店街/緑道/歩道/立体横断施設	
③空間規模	延長	
④周辺特性	商業地/業務地/住宅地	
⑤構想・計画段階	1.事業の最たる目的	歩行回遊・ネットワーク化/歩行者の安全確保/商業ポテンシャルup
	2.元となる事業計画	都心部強化事業/緑の軸線構想/区の魅力づくり事業
⑥計画・設計段階	1.手法	空間再配分による拡幅/空間拡幅/遊歩道化/歩行者空間専用化/その他
	2.計画内容	無電柱化/沿道建物に対する制限/植栽整備/舗装整備/通過交通の一部制限/ストリートファニチャー/サインの設置/その他
⑦管理・運営段階	1.管理主体	横浜市の各局・課/各区土木事務所/まちづくり団体
	2.管理・運営内容	空間を利用した催し/周辺建物に対する制限/植栽の管理/清掃・美化活動/その他
	3.管理業務	地元住民・ボランティア団体/委託会社
⑧その他	協定・委員会・組合等の有無	

### 3.1 指標を用いた対象地の分析

「構想・計画段階」については、都心区にあたる「中区」「西区」では、整備にあたって、一体的に構想されている場合も多く、歩行者空間のネットワークが組まれていることがわかった。その一方で、周辺区郊外区に関しては、ネットワークを意識して、

表 2 各類型の特徴、傾向、課題

	類型	空間特性	構想・計画・設計段階の特性	管理・運営段階の特性	整備面の課題	対象地
[1]	商店街型	・都心区に多い	・沿道建物のセットバックによる歩行空間の拡幅 ・沿道建物との統一したデザインの整備 ・ストリートファニチャーの設置	・街づくり協定書などにより、沿道建物の景観や、壁面線を含めた管理 ・まちづくり委員会や商店会による植栽管理や清掃活動	・まちづくり協定に反した看板などの設置	「イセザキモール」、「元町ショッピングモール」、「大倉山エルム通り」、「馬車道」、「横浜中華街大通り」、「野毛本通り」
[2]	コミュニティ道路型	・周辺区、郊外区に多い ・主に住宅地に多く、道路と並行して配置されている。	・多くの、「区の魅力づくり基本調査」によって構想、実現	・各地区の土木事務所が主体となっており、 ・清掃・美化活動については、地元住民やボランティア団体が行っている場合が多い。	・植栽の成長により、当時の状態を維持できず、歩行空間を阻害 ・植栽の成長が早く、剪定が追いつかない	「走川プロムナード」、「磯子アベニュー」、「倉部谷戸遊歩道」、「三ツ沢せせらぎ緑道」、「太尾堤緑道」、「新田緑道」、「中堀川プロムナード」
[3]	歩道(商業、業務系)型	・都心区に多い ・歩行可能幅員が比較的広い	・沿道建物のセットバックや道路空間の再配分により、歩行空間の拡幅 ・案内サインの整備、それに合わせた面的な舗装	—	・独自の舗装デザインを用いており、施工当時の部材が入手できない場合もあり、費用面も含め、通常舗装よりも管理面で注意が必要	「西谷浄水場プロムナード」、「桜木町都心プロムナード」、「関内都心プロムナード」、「石川町都心プロムナード」、「山下公園通り」、「日本大通り」
[4]	歩道(住宅系)型	・周辺区、郊外区に多い ・歩行可能幅員が狭い	・公園や施設などをネットワーク化することを目的とした案内サインやストリートファニチャーの設置	・各地区の土木事務所が主体となっており、 ・清掃・美化活動については、地元住民やボランティア団体が行っている場合が多い。	・設置したサインの認識度の低さ及び管理面における課題	「桜道」、「市が尾彫刻のプロムナード」、「金沢歴史の道」、「鶴見歴史と緑の散歩道」
[5]	水辺プロムナード型	・ベンチや豊かな植栽など公園のような役割も果たしている	・水辺空間を意識した整備が行われている	・各地区の土木事務所が主体となっており、植栽の管理、清掃活動が主な活動である。	・植栽管理も含め、維持修繕にかけられる予算に限りがあり、良好な状態を維持することが難しい	「大岡川プロムナード」、「石崎川プロムナード」、「柏尾川プロムナード」、「高島水際線公園」、「末広水際線プロムナード」
[6]	広場型	・都心区に多い ・歩行者のスムーズな動線を確保するよう配置されている	・道路空間の歩行者専用化、など空間の用途変更を伴う比較的大規模な整備を行っている場合が多い。	・広い空間を利用し、地域のイベントなどに利用	—	「くすのき広場」、「開港広場」、「関内駅南口広場」、「グランモール公園」、「大通り公園」、「ペア広場」
[7]	立体横断施設型	・都心区に多い	・各拠点を短距離で結ぶよう作られ、歩行者の主導線となるよう計画されている。	—	・木の散歩時にはリードにつなぐ等の利用マナーの向上など、利用面に関するもの	「山下臨港線プロムナード」、「汽車道」、「山下臨港線プロムナード」、「フランス橋」、「ポーリン橋」、「はまみらいウォーク」

計画されたものは少ない。

「整備手法」については、空間自体を拡幅した事例は少なく、大規模な用地取得や、事業のコストや期間がかかるものはあまり行わず、空間の再配分による整備や、サイン整備などによって歩行者空間の整備が行われており、特に周辺区、郊外区において多く見られた。

「管理・運営段階」については、植栽の管理、清掃を地元住民が行っている事例が非常に多く、これに当てはまる事例の多くは市独自の取り組みである「ハマロード・サポーター」に登録しており、この制度を利用した成果だと言える。

### 3.2 対象地の類型化と傾向

歩行者空間整備に関する一連の取り組みが、対象地の空間構成と周辺環境に大きく影響されることを踏まえ、指標項目の中で「空間特性」及び「地域特性」によって、7つ類型に分類した。

その上で、類型ごとの整備に関する特徴、傾向、課題を明らかにした(表2)。

#### 4 歩行者空間整備の実態と課題

研究対象地の中でも、構想・計画段階からその後の管理・利活用に至るまで総合的な歩行者空間の整備活動が行われている「磯子アベニュー」、「大倉山エルム通り」をケーススタディとして取り上げる。

##### 4.1 「磯子アベニュー」

「磯子アベニュー」は、「魅力ある道路づくり事業」の整備工事として整備され、地元住民の通勤通学に主に利用されている歩道である。20年近くが経過し、植栽の成長に伴い、歩行空間を阻害するという問題が発生し、磯子土木事務所による、歩行空間の拡幅工事が場所ごとに段階的に実施された。また管理面においては、「ハマロード・サポーター」を活用した地域住民による清掃活動や、アベニュー内にある花壇の植栽管理を地元住民と共に行うイベントの開催などを行っている。

##### 4.2 「大倉山エルム通り」

大倉山エルム通りは、港北区の中央に位置する東急東横線の大倉山駅の西側に隣接した商店街である。

整備から約20年以上が経過し、チェーン店の出店や商店街の世代交代により、原色を用いた巨大な帯看板による景観の不一致やのぼりの設置による歩行者空間の妨げなどの問題が生じてきた。そのため、「大倉山エルム通り街づくり委員会」が2005年に制定された「横浜市地域まちづくり推進条例」による地域まちづくりグループへ2010年に登録された。市に認定してもらうことにより、まちづくりのルールを事前に知ってもらい、本来の大倉山エルム通りの姿を取り戻そうとしたのである。これにより、現在は当時の統一された景観を戻しつつある。

また2014年には、「ヨコハマ市民まち普請事業」の助成金を利用し、通り沿いにコミュニティ施設を開設した。このような取り組みによって、まちづくり委員会や商店会のメンバーの高齢化や人手不足の解消につなげていけるかが課題としてあげられる。

以上より、「磯子アベニュー」では、「ハマロード・サポーター」を利用した地元住民による清掃、美化活動や段階的な再整備を行うことで、「大倉山エルム通り」では、「地域まちづくり条例」「ヨコハマ市民まち普請事業」などのような市の制度を活用することで、整備後も空間を活用、維持し、地域の魅力向上に結び付けていることが示された。

#### 5 結論

市が歩行者空間の整備を都心区から周辺区、郊外区へと広げていき、近年では、市と住民協働による歩行者空間の管理、利活用が中心に行われていること及びその過程を市の一連の取り組みから示した。

歩行空間自体の拡幅や面的な舗装整備が難しい場合、案内サインの整備やストリートファニチャーの設置による整備は、広範囲なエリアを短期間にコストを抑え、カバーでき、歩行空間のネットワーク化にも有効な手段である。しかし、歩行空間自体の充実度を高めたものではないので、認知度の低迷や老朽化などの問題が生じやすい傾向にある。また他事例においても、整備当時の状態を維持することが難しく、本来の歩行空間の機能を損なっている事例が多くなっていることを明らかにした。「大倉山エルム通り」や「磯子アベニュー」のように、他事例でも、整備後も継続的に維持管理していくことがこれからの課題といえる。