



横浜市都市計画マスタープラン
青葉区プラン

青葉区

まちづくり指針



平成 29 年 9 月

横浜市青葉区役所・都市整備局

横浜市都市計画マスタープラン 青葉区プラン まちづくり指針

目次



序章

青葉区まちづくり指針について	1
1 まちづくり指針の意義	1
2 改定にあたって	2

第1章

青葉区のまちづくり	7
1 青葉区の概況	8
2 まちの変遷	18
3 市の全体構想における青葉区の位置付け	20
4 まちの特性とまちづくりの特徴	23
5 まちづくりを取り巻く状況	28
6 まちづくりの課題	32
7 まちづくりの理念	33
8 まちづくりの視点	34

第2章

青葉区の将来都市像	36
1 将来都市像	36
2 将来都市構造	37

第3章

テーマ別まちづくり指針	40
1 土地利用計画（住宅地及び拠点づくり）	41
2 交通ネットワークづくり	50
3 水と緑の環境づくり	55
4 暮らしを支えるまちづくり	59
5 安全・安心なまちづくり	63
6 魅力と活力のまちづくり	66

第4章

実現に向けて	69
1 まちづくりの主体と役割	69
2 指針の具体化と充実	71

前指針の達成状況	73
用語集	81

序章 青葉区まちづくり指針について



1 まちづくり指針の意義

横浜市都市計画マスタープラン青葉区プラン「青葉区まちづくり指針」（以下「指針」といいます。）は、青葉区における身近な地域のまちづくりを対象とし、区が将来目指すべき都市像とその実現のための方針を示したものです。

(1) 都市計画マスタープランとは

都市計画マスタープランは、都市計画法に規定される「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として位置付けられています。「都市計画」とは、都市づくりやまちづくりが目指す、まちの在り方を具体化するために土地利用を規制・誘導することや、道路や公園などの基盤施設としてまちづくりに必要な事項等を定めることにより、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るものです。

「都市計画マスタープラン」は、「都市計画」の方針となります。横浜市都市計画マスタープランは、横浜市域を対象とした「全体構想」（平成 25 年 3 月決定）と「地域別構想」により構成されており、指針は青葉区区域を対象とした地域別構想となります。

(2) 指針の役割

指針は、「全体構想」を前提とするとともに、区民からの多様な提案を踏まえながら、中長期にわたるまちづくりの目標となるよう、平成 47（2035）年頃の区の姿を想定し、まちづくりの方針を示すものです。

指針は、次に述べる方法により策定及び改定されたものであり、区民に広く共有され、この指針に基づいて、それぞれがまちづくりに積極的に参加することをねらいとしています。

土地利用の規制・誘導や道路・公園などの基盤整備など、法定の都市計画だけでなく、都市計画に関連する環境、コミュニティ、防災などの区民生活に関する事柄についても可能な限り含めました。

2 改定にあたって

(1) これまでのまちづくり

① 前指針の策定

指針は、平成14年に策定された「青葉区まちづくり指針」(以下「前指針」といいます。)を改定したものです。前指針は、次のとおりの過程を経て策定されました。

● 青葉区プラン策定委員会の開催

前指針の素案を作成するにあたっては、区内の各種団体代表や学識経験者で構成される青葉区プラン策定委員会(以下「策定委員会」といいます。)を設置し、素案の検討を行いました。策定委員会においては、区民の自主的な集まりである青葉区民まちづくり会議(以下「区民まちづくり会議」といいます。)からの提案である青葉区民まちづくり企画(以下「区民まちづくり企画」といいます。)の説明を受けるなど、区民の意見が可能な限り前指針に反映されるよう、検討を進めました。

● 区民まちづくり会議の開催と区民まちづくり企画の作成

前指針の素案を作成するに際し、区民による多様な提案を反映させるため、公募によるスタッフ約60人を中心に区民まちづくり会議を設置しました。区民まちづくり会議では、自主的な運営のもと、スタッフ会議や自由参加のテーマ別会議を行うとともに、案の発表と意見募集を経て、区民まちづくり企画が作成されました。

● ホームページによる広報とまちづくり掲示板の設置

広報よこはま青葉区版による広報の他に、区のホームページにおいて適宜情報を提供するとともに、区民が自由に意見を書き込めるまちづくり掲示板を設け、区民の意見交換の場としました。

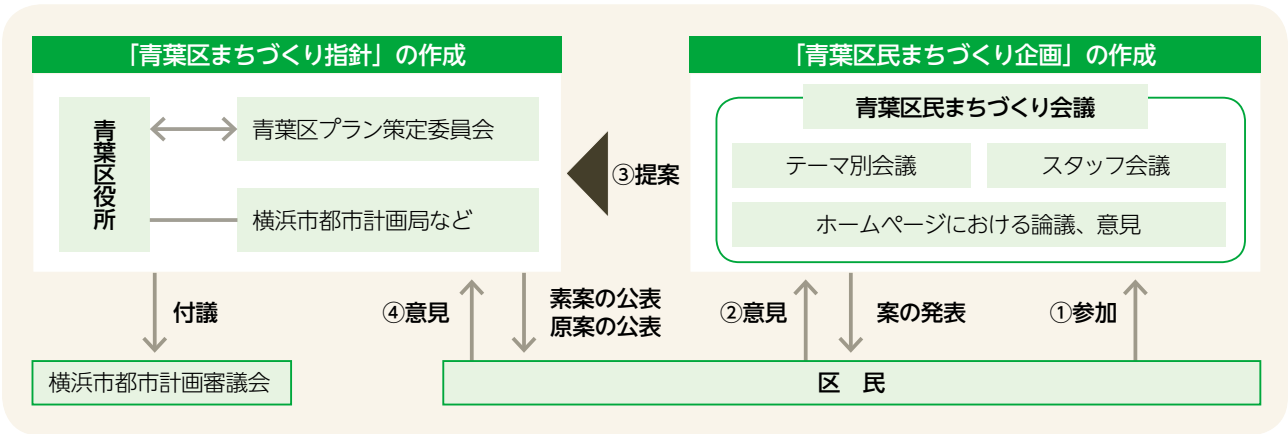
● 区民まちづくり企画との関係

区民まちづくり企画は、前指針に対する提案として、区民まちづくり会議が約9か月にわたる検討を経て作成したものであり、前指針の策定の際には極力反映するように努めました。

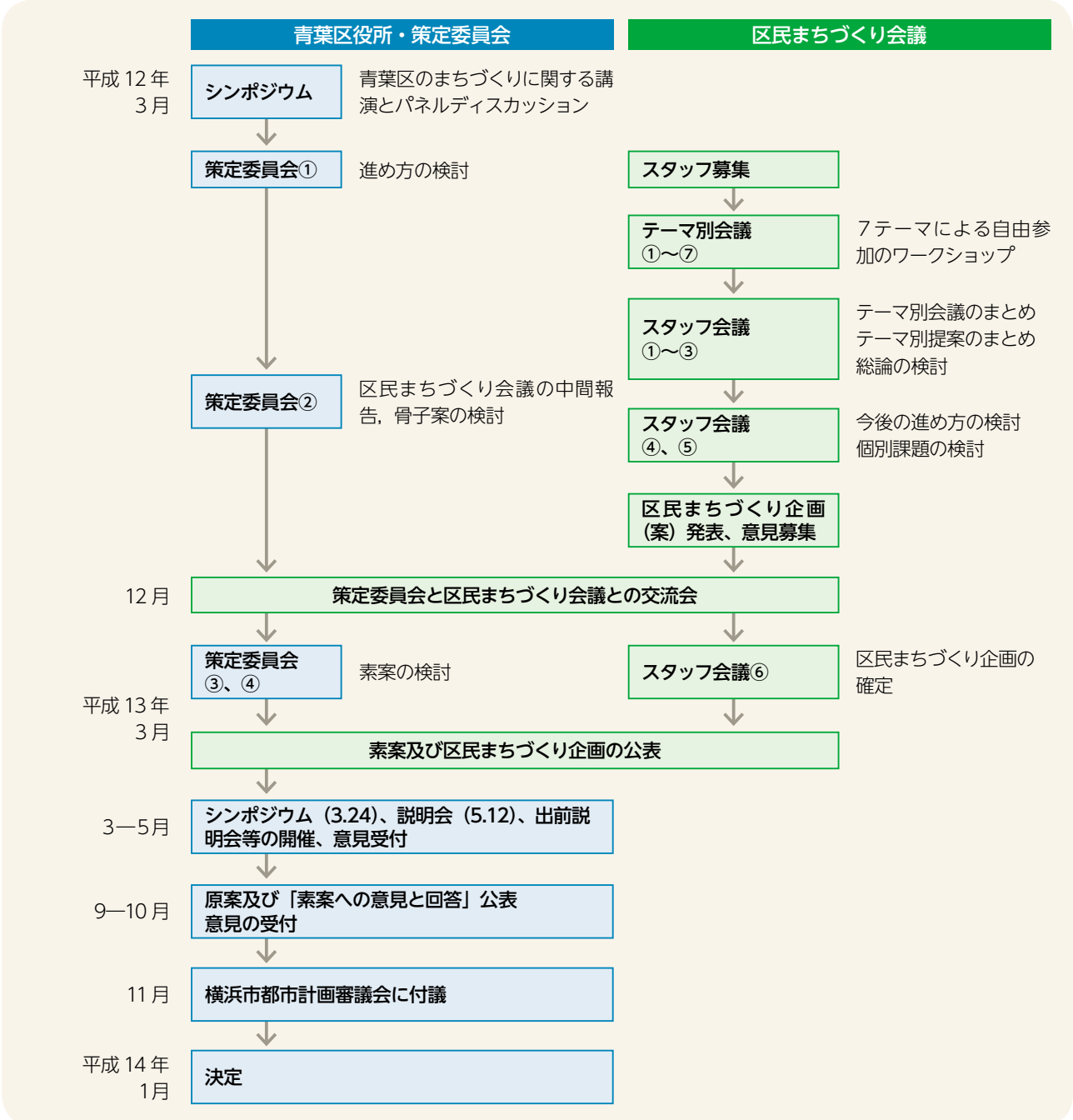
前指針の掲げるまちづくりの理念「『次世代に引き継ぐまち』づくりを目指す」という考え方については、区民まちづくり企画の提案を受けたものとなっているのをはじめ、前指針は区民まちづくり企画を構成する基本的な考え方のいくつかを取り入れています。また、具体的な提案のうちで当時は制度として確立されていなかったものについては、その考え方を方針として解釈して反映することに努めました。

区民まちづくり企画は、前指針の素案と併せて公表するとともに、前指針が確定された後にも、その策定に関する参考図書として公表しました。

<前指針策定に関わった組織>



<前指針の策定経過>



② 前指針の概評（詳細は巻末の「前指針の達成状況」を参照）

前指針では、これまでの青葉区のまちづくりを生かしながら、次代を担う子供やその親の世代にとって魅力のあるまちを維持・創造すること、いつの時代にあっても様々な世代がバランスよく居住し、活力ある地域社会をつくる必要があるとの考えのもと、次の三つの視点から、良好な住環境が維持されているこのまちを誇れるものとして次世代に引き継ぐまちづくりを進めてきました。

● まちの活力を維持するために多様な世代が集うまちづくり

たまプラーザ駅周辺では商業施設や、駅前広場の整備、あざみ野駅周辺では駅前広場の再整備やアートフォーラムあざみ野の整備、青葉台駅周辺では渋滞対策として青葉台交差点の右折レーンの設置など、拠点づくりが進められました。

都市計画道路の整備やバス等の身近な交通の利便性向上、歩行者の安全確保、鉄道駅のバリアフリー化等が進められました。

区内の橋りょう等の公共施設の耐震化や1時間当たり約50mm降雨量対応等の内水・治水整備、スポーツのできる谷本公園の一部整備、コミュニティハウスや地域ケアプラザの整備が進められました。

しかし、それぞれ部分的な整備にとどまっているため、区全体に渡る整備を今後も進める必要があります。

● 水と緑の環境を維持・発展させるまちづくり

特別緑地保全地区への指定による樹林地の保全のほか、農地の保全、川の流れや周辺の農地を身近に感じられ、自然体験や農体験のできる場の整備、公園の整備が進められています。また、雨水浸透施設の設置促進により、水循環を保ち、水害の抑制が図られています。

今後も前指針に基づく水と緑の環境づくりを区全体に渡って進めていく必要があります。

● 魅力的な街並みを維持・発展させるまちづくり

地区計画や建築協定等のまちのルールによるまちづくりを進める地区は増加しています。平成17年には、市民と市が協働して安全で快適な魅力あるまちを実現していくことを目的とした「横浜市まちづくり推進条例」が制定され、区内では1か所、この条例に基づく地域まちづくりルールが認定され、まちづくりを進めています。また、平成19年には青葉区役所内に18区で唯一まちのルールづくり相談センターが設置され、地域に近い場所でルールづくりやルール運営の支援を行う体制が整いました。

街路樹診断の実施やリニューアル工事等により、街路樹の安全性を確保しながら保全を図っています。

今後も良好な住環境の維持を図る上で、まちのルールを運用するとともに、他の地域でもまちのルールづくり等を進めていく必要があります。

(2) 改定における基本的な考え方

① 背景

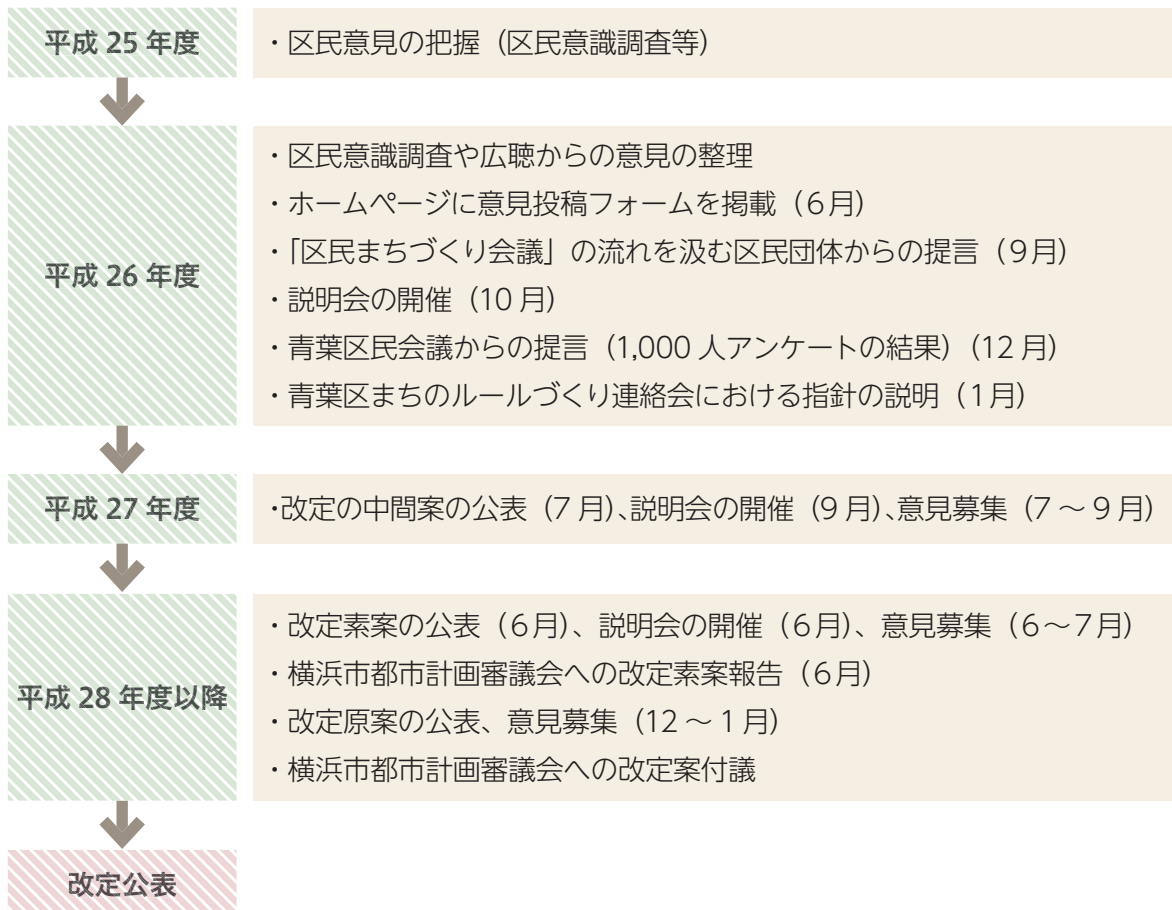
前指針の策定以降、前指針に基づき、前述の概評のように青葉区のまちづくりが進められてきました。

また、前指針の策定から現在に至るまでの間に「横浜市都市計画マスタープラン」の上位計画である「横浜市基本構想」及び「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」並びに関連計画である「横浜市水と緑の基本計画」、「横浜市住生活基本計画」及び「横浜都市交通計画」などの策定や改定が行われました。また、日本全体として人口減少や超高齢社会が到来するなど社会経済状況の変化、地球温暖化問題や区民の価値観の多様化に伴う多様なライフスタイルへの対応など、まちづくりを取り巻く状況が前指針策定時から変化してきています。

今後の青葉区のまちづくりを進めていくにあたっては、これらの状況を踏まえ、青葉区の将来像を描き、時代に即応したまちづくりを進めていく必要があることから、青葉区まちづくり指針を改定しました。

② 経緯

改定にあたっては、策定委員会の設置は行わず、説明会等を通じて広く区民からご意見を聴くとともに、意見や要望が市政に反映されるよう提言する区民会議や、前指針策定時に集まった「区民まちづくり会議」の流れを汲む区民団体からご提案をいただきながら、改定を進めました。



③ 改定の考え方

前指針は、『次世代に引き継ぐまち』づくりを目指す」ことをまちづくりの基本理念とし、まちの活力を維持するために多様な世代が集うまちづくり、水と緑の環境を維持・発展させるまちづくり、魅力的な街並みを維持・発展させるまちづくりをまちづくりの視点とし、拠点及び住宅地づくり、交通ネットワークづくり、水と緑の環境づくり、暮らしを支えるまちづくりをテーマ別まちづくり指針としてまちづくりを推進するものとしています。

今後の青葉区のまちづくりを進めていくにあたっては、これまでの青葉区のまちづくりの考え方を基本としながら、現在の青葉区の人口規模を維持し、時代に即応した魅力的なまちづくりを進められるよう、

- ・ 将来の人口減少や超高齢社会などの社会経済状況の変化への対応
- ・ 上位計画や関連計画との整合性
- ・ 子供から高齢者までの全ての世代に魅力的なまちとなるよう新たな魅力の創出
- ・ 鉄道駅を拠点とした新たな魅力づくり
- ・ 鉄道駅から離れた住宅地の生活利便性の維持・向上
- ・ 安全安心な防災・防犯まちづくり
- ・ 地球温暖化やヒートアイランド現象への対応

などについて追加・修正等を行っています。

なお、構成や記載方法については、前指針を基本としつつ、横浜市都市計画マスタープランとしての一体性や分かりやすさを向上させるために、一定の統一を図っています。

第1章 青葉区のまちづくり



青葉区の現状

1. 青葉区の概況		2. まちの変遷	
(1) 位置・面積	(5) 道路・交通事情	(1) まちのはじまり (古代～中世)	(2) 農村時代 (近世～昭和30年代)
(2) 人口・世帯	(6) 各鉄道駅周辺の状況	(3) 都市開発時代 (昭和40年代～平成8年頃)	(4) 市街地成熟期 (平成9年頃～)
(3) 地勢	(7) 産業		
(4) 土地利用の現況			

青葉区のこれから

3. 市の全体構想における青葉区の位置付け	4. まちの特性とまちづくりの特徴	5. まちづくりを取り巻く状況
<ul style="list-style-type: none"> ○広域的な機能連携軸 ○都市構造 (郊外部) ○土地利用の基本方針 (郊外部・北部) 	<ul style="list-style-type: none"> (1) 良好な住環境と活発な区民活動 (2) 水と緑に恵まれたまち (3) 首都東京及び新横浜等へのアクセス性と昼夜間人口 (4) 定住意向 	<ul style="list-style-type: none"> (1) 人口減少社会への移行 (2) 急激な超高齢社会への移行 (3) 大規模災害に対する区民の防災意識の高まり (4) 地球温暖化やヒートアイランド現象への対応の必要性 (5) 住宅や都市インフラの老朽化等 (6) 価値観の多様化に伴う多様なライフスタイル (7) 経済社会状況に伴う社宅等の減少と居住形態の変化

課題

6. まちづくりの課題				
(1) 人口減少や超高齢社会の到来	(2) 区民が魅力と感じている緑の減少	(3) 区民が魅力と感じている街並みの喪失	(4) 防災意識の高まりとインフラの老朽化	(5) 地球温暖化やヒートアイランド現象の進行

理念・目標

7. まちづくりの理念
「次世代に引き継ぐまち」づくりを目指す～魅力的なまちの維持・発展・創造～

8. まちづくりの視点

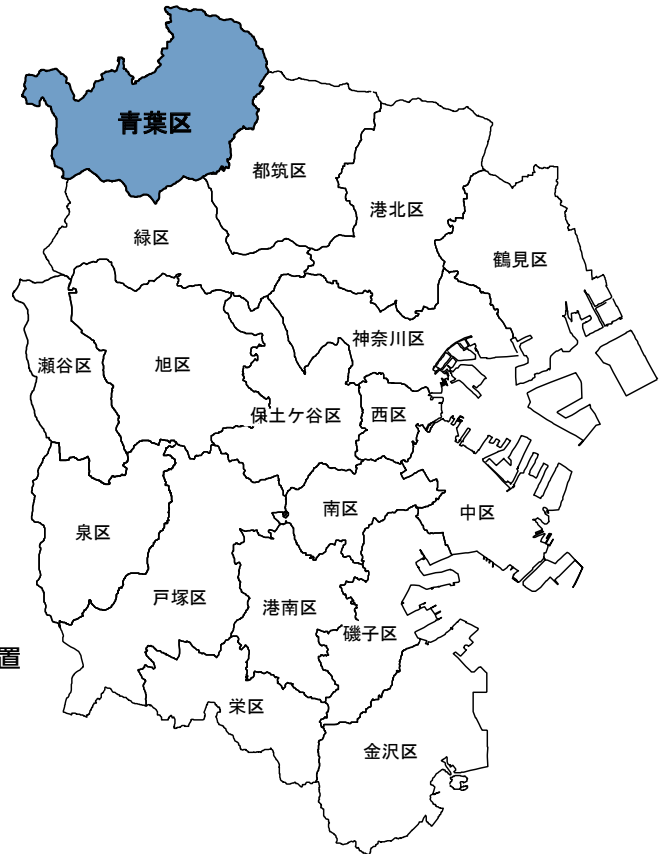
まちの活力を維持するために多様な世代が集うまちづくり			安全で環境に優しいまちづくり	
(1) 多様な世代に魅力的なまちづくり	(2) 水と緑の環境を維持・発展・創造させるまちづくり	(3) 魅力的な街並みとコミュニティを維持・発展・創造させるまちづくり	(4) 安心して暮らせるまちづくり	(5) 地球環境に配慮したまちづくり

図：第1章の構成

1 青葉区の概況

(1) 位置・面積

青葉区は、平成6年11月6日に行政区再編成を経て港北区及び緑区の一部から誕生しました。位置は、横浜市の北西部にあり、東は都筑区、西は町田市、南は緑区、北は川崎市に接しています。面積は35.06km²で、市内では戸塚区に次いで二番目に広い区となっています。



図：横浜市における青葉区の位置

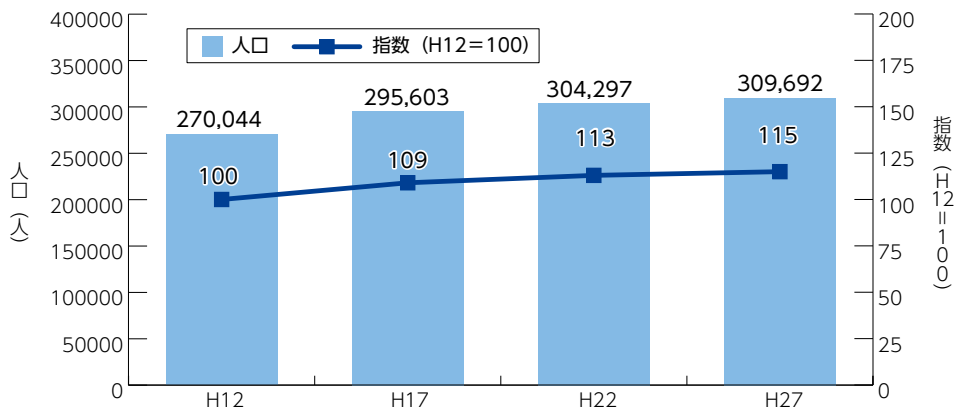


図：青葉区の位置図

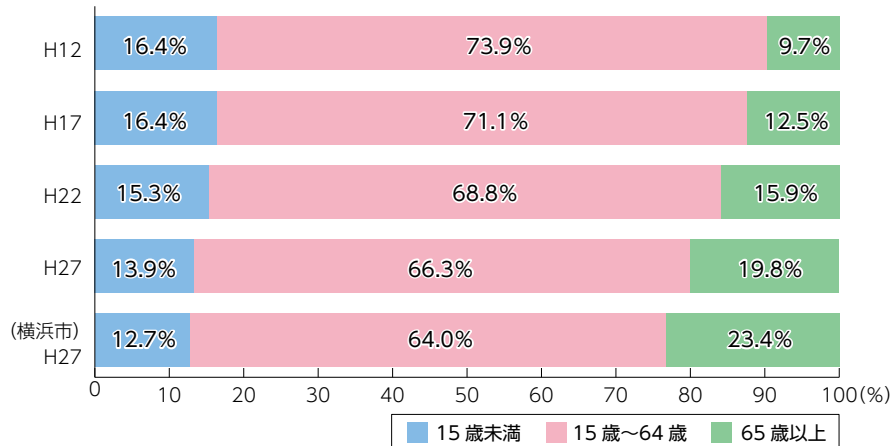
(2) 人口・世帯

青葉区における人口は平成19年に30万人に達し、その後も緩やかに増加し続けています。平成27年時点の平均年齢は43.1歳、生産年齢人口の割合は66.3%で全市平均の64.0%と比較すると2.3ポイント高くなっている一方で、65歳以上の高齢者数の割合が平成12年から27年までの15年間で10.1ポイント上昇しており、高齢化が急速に進んでいます。

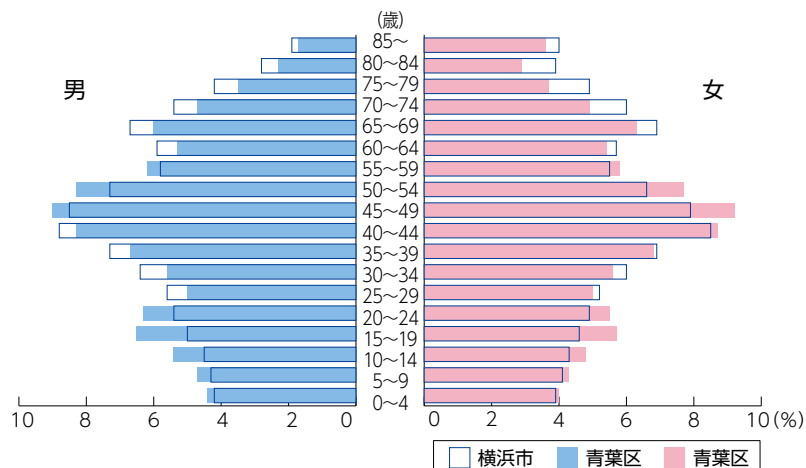
図：人口推移（資料：国勢調査より作成）



図：年齢3区分別人口割合の推移（資料：国勢調査より作成）

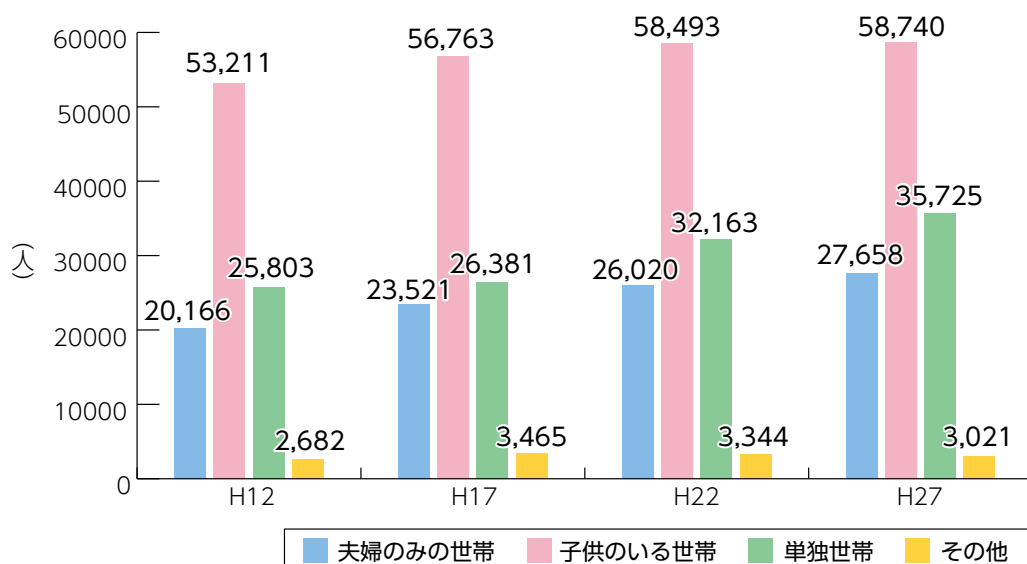


図：平成27年 人口ピラミッド（資料：国勢調査より作成）

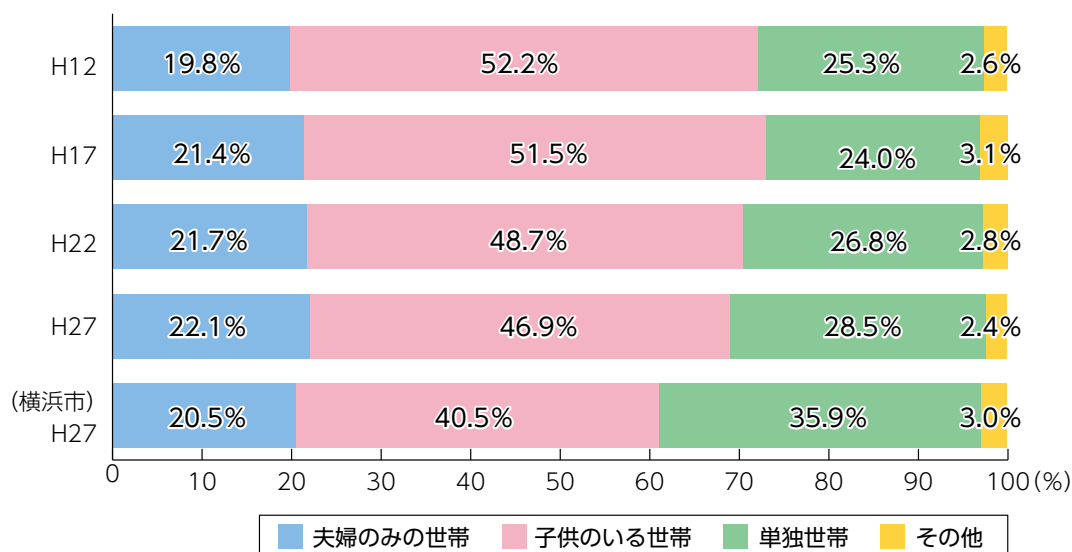


世帯数についても、一貫して増加傾向にあります。家族類型別世帯構成の推移を見ると、子供のいる世帯数は夫婦のみの世帯や単独世帯の数と比べて多くなっています。しかし、割合の推移を見ると、夫婦のみの世帯の割合は増加傾向で、子供のいる世帯の割合は減少傾向となっています。

図：家族類型別世帯数の推移（資料：国勢調査より作成）



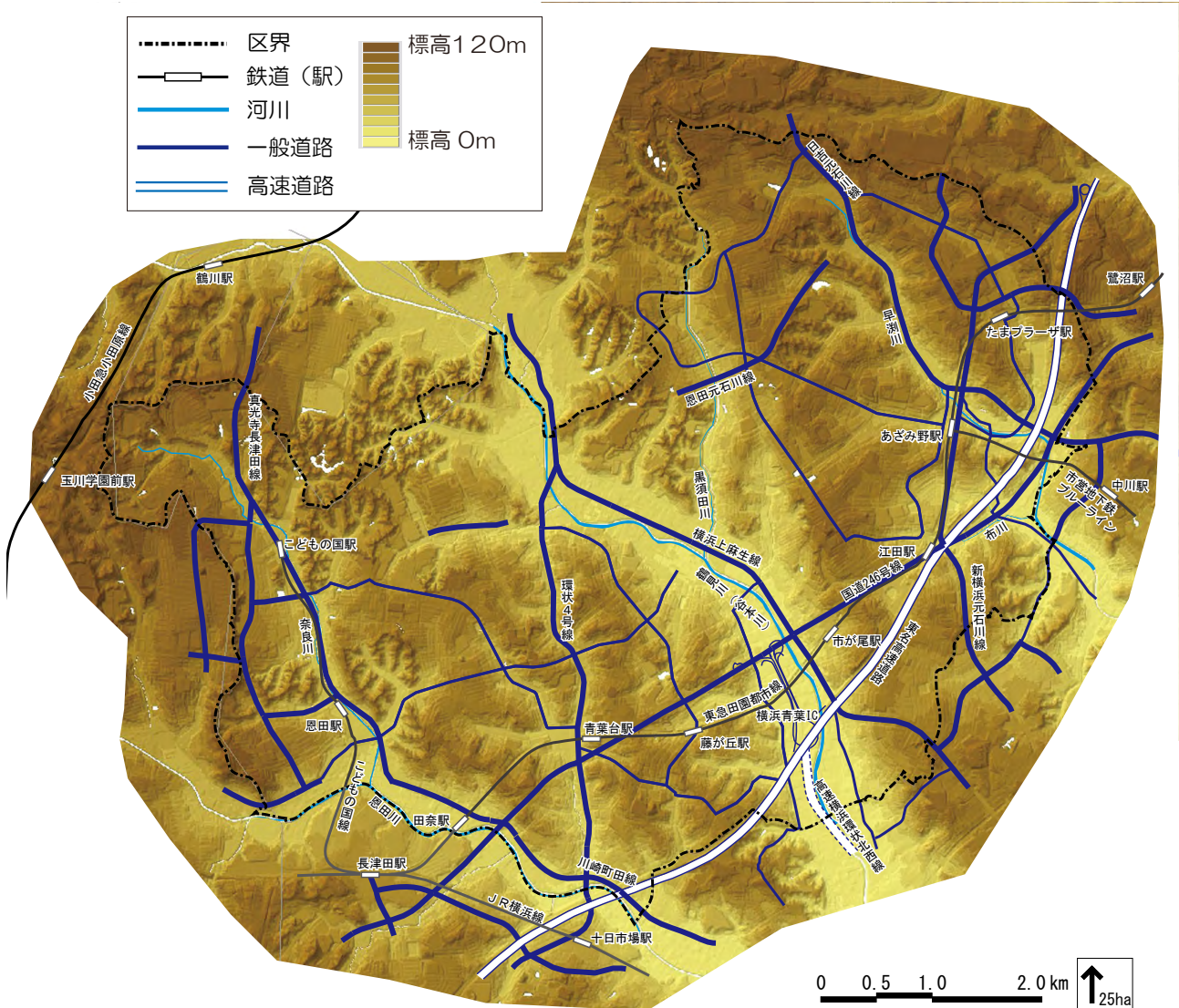
図：家族類型別世帯割合の推移（資料：国勢調査より作成）



(3) 地勢

青葉区は多摩丘陵の地形から成り立っており、この多摩丘陵を刻んで鶴見川（谷本川）とその支流が流れ、流域に沖積平野を創り出しています。区域は南北約7km、東西約9kmに渡り、土地の起伏が多く、区域の最高地点と最低地点の標高差は約80mとなっています。

図：標高・河川図（出典：基盤地図情報数値標高モデル5mメッシュデータ）

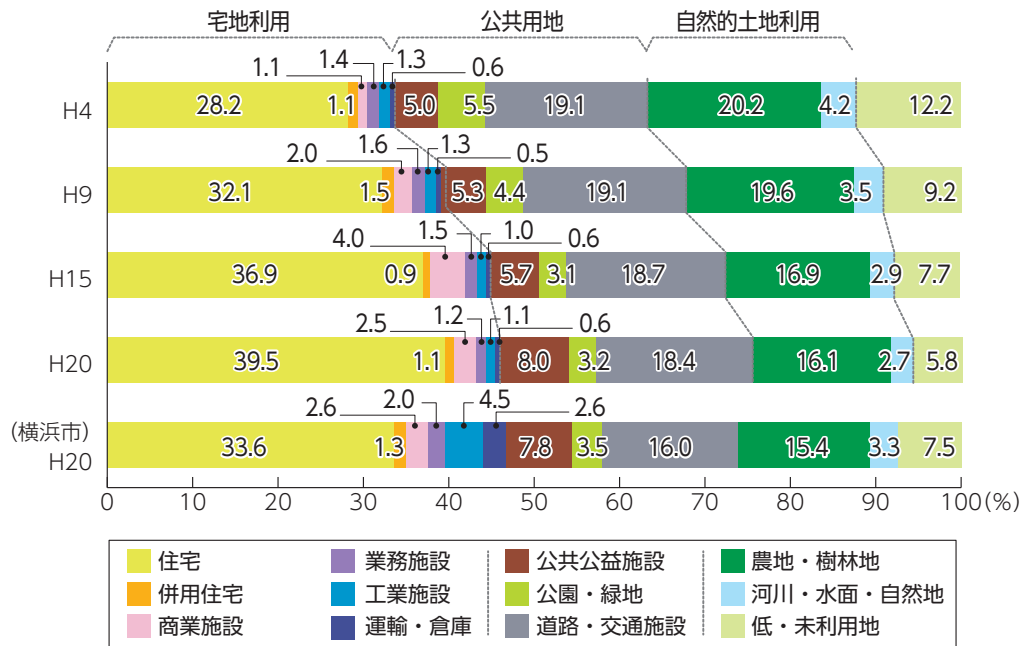


(4) 土地利用の現況

青葉区の土地利用の現況は、平成20年時点で住宅、商業等の宅地利用が約5割で、年々増加しており、農地、河川等の自然的土地利用は約2割で年々減少しています。宅地利用のうち約9割は住宅系土地利用及び併用住宅で、大規模用地としての利用は、大学、研究施設、社宅・団地等となっています。自然的土地利用は、区のほぼ中央を流れる鶴見川（谷本川）、南西部を流れる恩田川の周辺に、農地等が広がり、区の北部及び西部の奈良川、寺家川、鴨志田川の源流に、樹林地等がまとまって残っています。

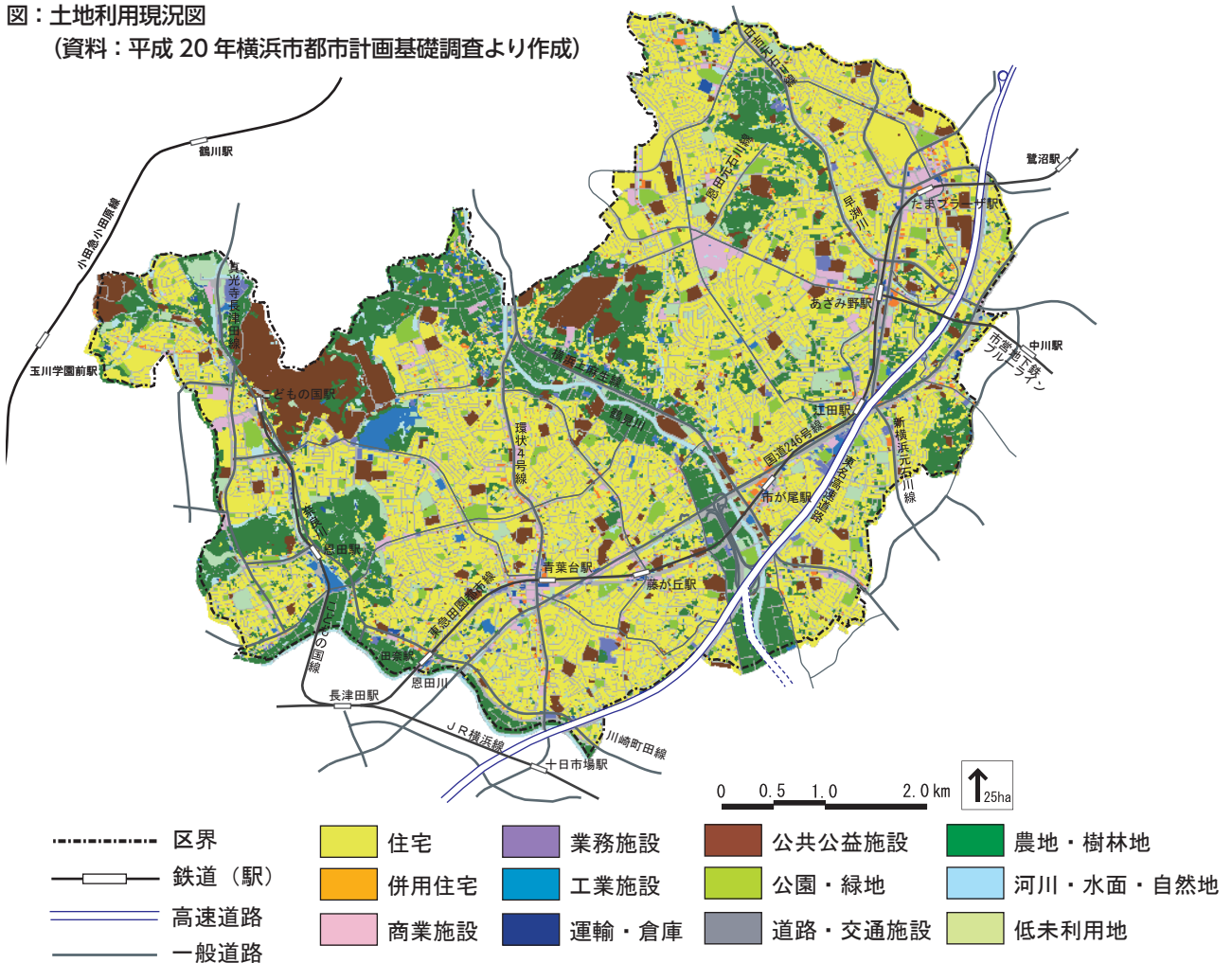
図：土地利用の推移 (資料：横浜市都市計画基礎調査より作成)

※調査年度によって、土地利用の分類の定義が一部異なるため、おおまかな傾向として捉えるものです。



図：土地利用現況図

(資料：平成20年横浜市都市計画基礎調査より作成)



(5) 道路・交通事情

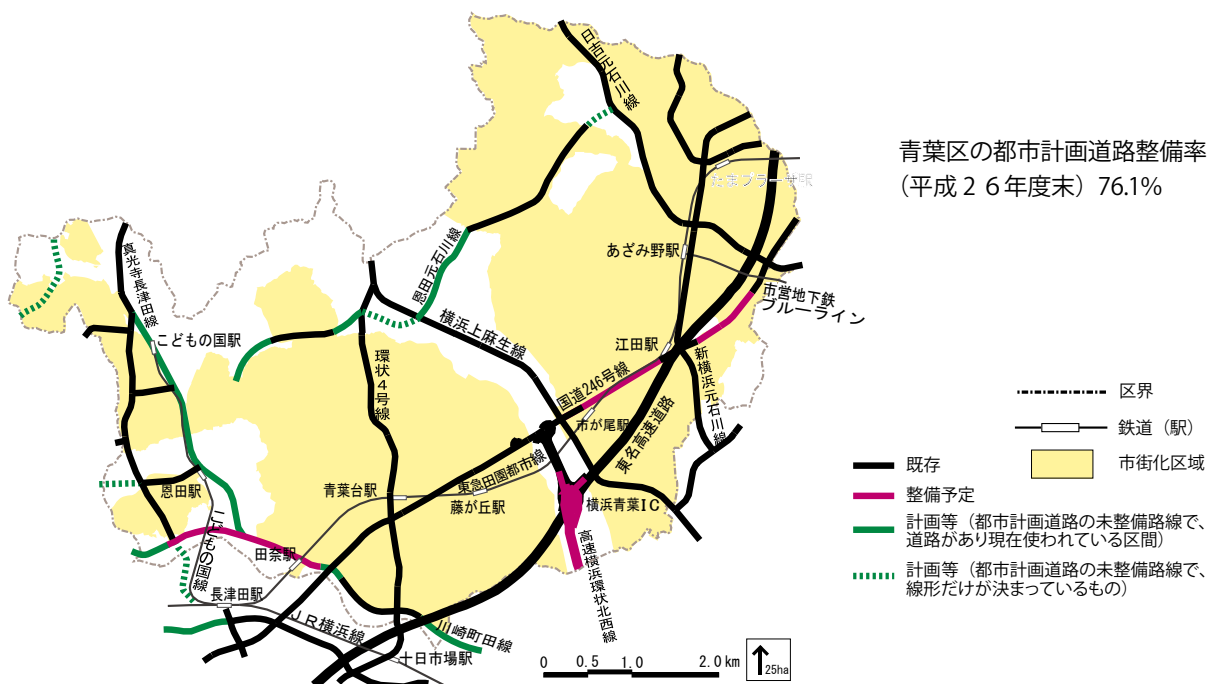
区内を東西に移動する場合には国道246号線に頼らざるを得ないのが現状です。また、鉄道駅へ向かう自動車と幹線道路を通過する自動車により交通量が多い、江田駅東交差点や環状4号線青葉台駅付近で、慢性的な渋滞が生じています。

高速道路では、高速横浜環状北線と一体となり、東名高速道路と京浜臨海部とを結ぶ高速横浜環状北西線の整備が進められています。

図：主要渋滞箇所（資料：平成24年度 首都圏の主要渋滞箇所の特定結果より作成）

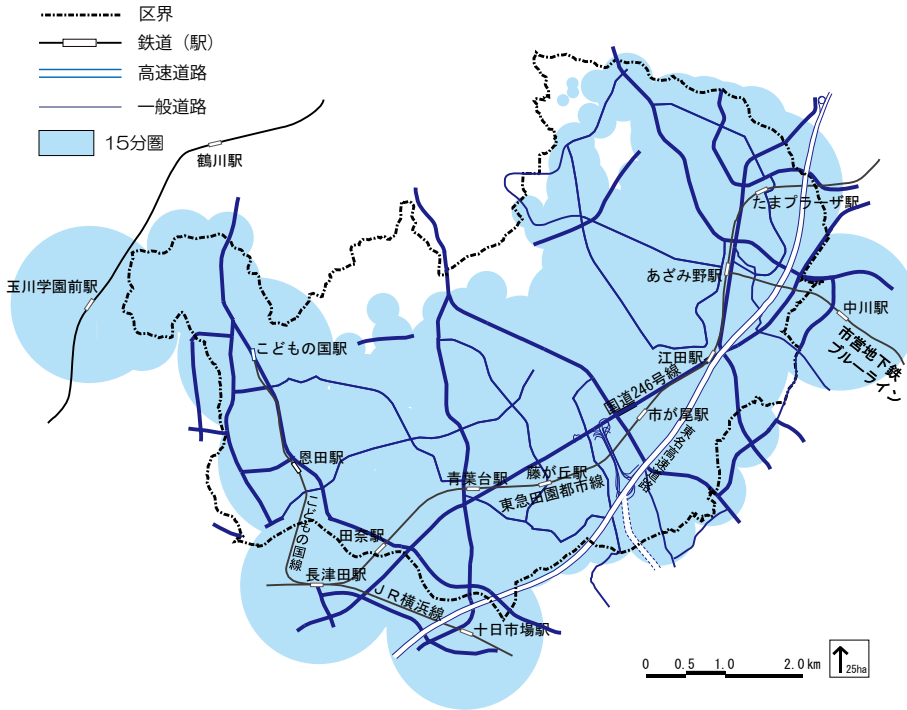


図：都市計画道路の整備状況（資料：平成27年3月 横浜国際港都建設計画街路網図より作成）



バスや徒歩によって最寄り駅までおおむね15分で到達できる地域は、こどもの国線の通勤線化により拡大しました。区北西部においては、こどもの国線の延伸などによる、更なる交通利便性の向上が望まれています。バスや徒歩によって最寄り駅までおおむね15分で到達できる地域

図：最寄り駅までおおむね15分で到達できるエリア（平成19年度末）
（資料：道路局資料より作成）

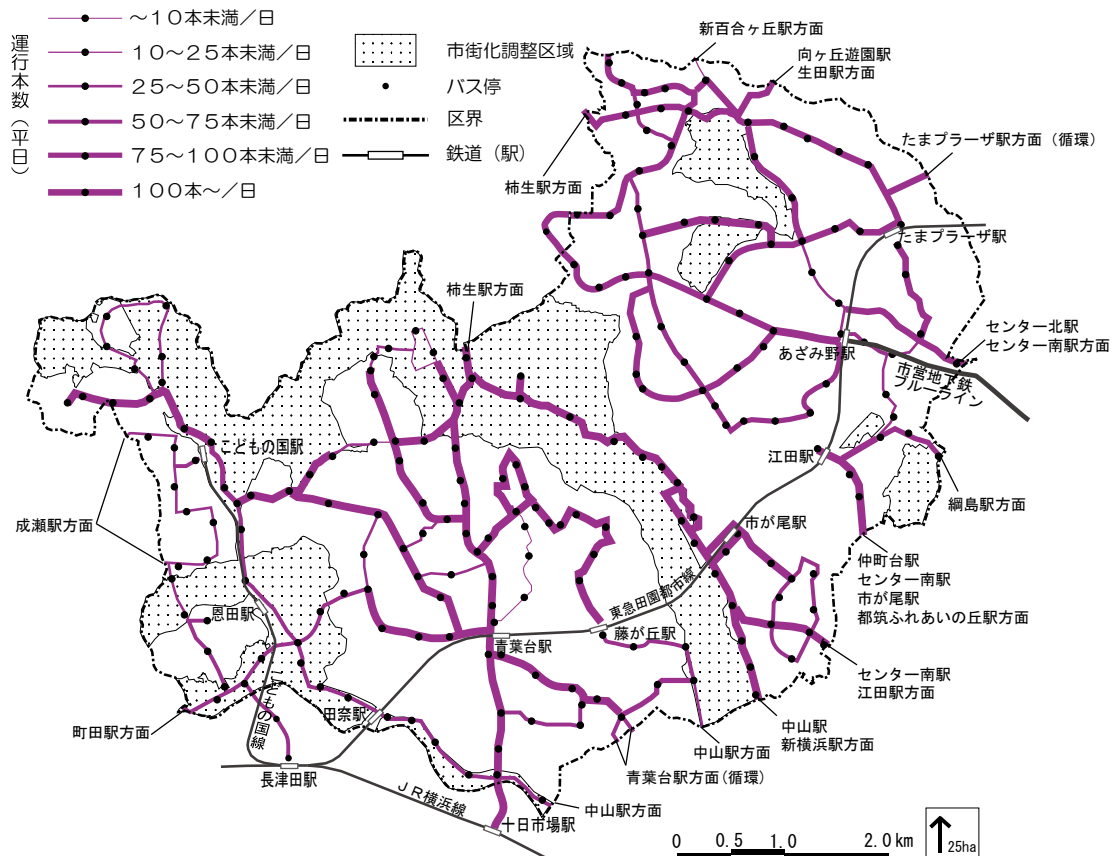


は高速鉄道3号線（市営地下鉄ブルーライン）の延伸により新駅が設置された場合、更に拡大することが見込まれます。

住宅地は主として丘陵地に開発されていることから、坂道が多く、歩行や自転車利用に負担がかかっています。

区内の路線バスは、鉄道の各駅を中心に路線網を形成しています。特にたまプラーザ駅、あざみ野駅、市が尾駅、青葉台駅からの便が多くあります。

図：バス網と運行本数（資料：横浜市交通局・バス事業者資料より作成（平成26年12月現在））



(6) 各鉄道駅周辺（鉄道駅からおおよそ500m圏内）の状況

区内の主要な公共交通機関である東急田園都市線は、昭和41年に溝の口～長津田間が開通しました。それを契機に区内沿線のまちづくりが進められ、駅周辺には商業施設や文教厚生施設等が集積するなど、駅ごとに特色あるまちが形成されています。各鉄道駅周辺の特徴は次のとおりです。

① たまプラーザ駅周辺

乗降客数が多く、駅周辺には大規模な商業施設が立地し、更にその周辺には商店街が立地しているなど商業集積が進んでいます。区内だけでなく区外・市外からの来街者も多く見られます。また、駅の南口では地区計画によりまちづくりが進められています。

② あざみ野駅周辺

昭和52年に東急田園都市線あざみ野駅、平成5年に市営地下鉄ブルーラインあざみ野駅が開業しました。乗降客数が多く、区内の主要な交通結節点となっています。駅周辺には、商業・業務施設及び文教厚生施設が集積していますが、駐車場などの低・未利用地もみられます。

③ 江田駅周辺

駅周辺は、江戸時代以降大山参詣や東海道の脇往還として機能した矢倉沢往還（大山街道）の宿場（荏田宿）として発展してきました。駅に近接して、広域的な幹線道路である国道246号線と新横浜元石川線が交差し、更にその上を東名高速道路の高架橋が通過しています。駅北側には商業施設が立地しているものの集積度は低い状況です。

④ 市が尾駅周辺

駅周辺には、青葉区役所をはじめ、郵便局、法務局、税務署、警察署、消防署などの公共施設が集積しています。また、鶴見川（谷本川）沿いにはスポーツセンター等が立地し、谷本公園の整備が進められています。駅を中心に商業施設や店舗併用住宅が建ち並び、商店街が形成されています。

⑤ 藤が丘駅周辺

駅周辺には、生活利便施設が集積した商店街が形成され、商業施設や店舗併用住宅が建ち並んでいます。また、病院や診療所などの医療施設が集積しています。

⑥ 青葉台駅周辺

乗降客数が多く、区内の鉄道駅で一番多くのバス路線と接続しており、鉄道と主要バス路線の結節点となっています。駅周辺には大規模商業施設が集積し、その周辺に商店が広がっており、大規模団地も立地しています。また、音楽イベント等に多く利用されている青葉区民文化センター（フィリアホール）が立地しています。

⑦ 田奈駅周辺

駅を含む周辺エリアは田奈恵みの里に指定され、盛んな農業に身近に触れることができます。駅近くを流れる恩田川に沿って農地が面的に広がり、駅からもその田園風景が眺望できます。日常生活品を主とした商業施設が立地していますが、商業集積は低い状況です。

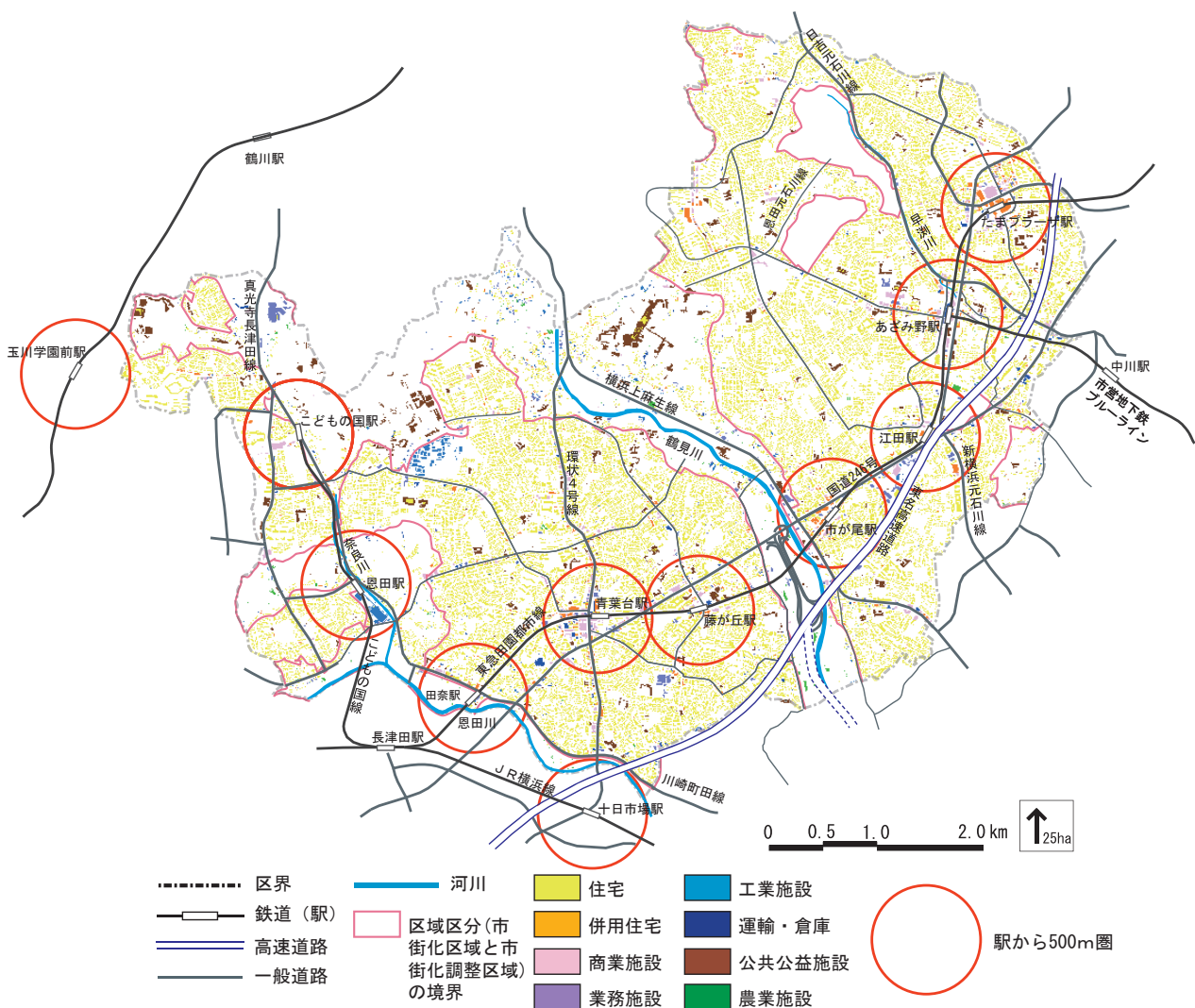
⑧ こどもの国線各駅周辺

平成12年にこどもの国線を通勤線化し、それに伴い、中間駅として恩田駅が新設されました。

恩田駅周辺は、住宅と鉄道の車両工場が立地しており、近くに奈良川が流れ、親水空間としての整備がされています。

こどもの国駅周辺は、駅東側に緑の10大拠点にも含まれている児童厚生施設「こどもの国」があります。駅西側にはスーパーマーケット等の商業施設が立地しており、奈良山公園や良好な環境の住宅地が形成されています。

図：建築物用途現況図（資料：平成20年横浜市都市計画基礎調査より作成）

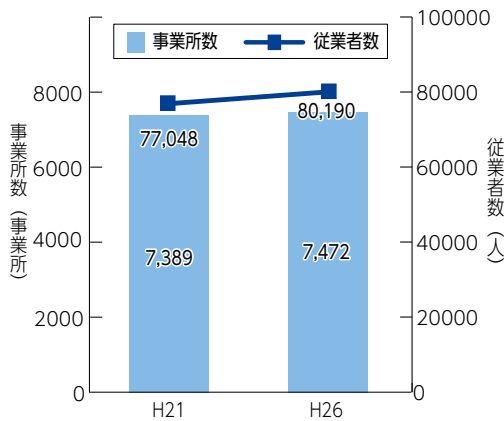


(7) 産業

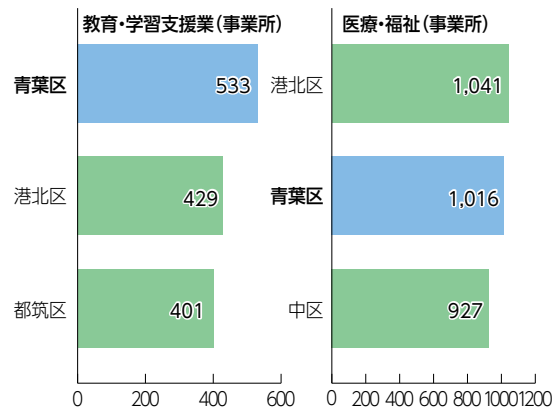
青葉区内の事業所数及び従業者数は、経年的に増加傾向にあります。事業所数では、卸売・小売業が一番多く、また、教育・学習支援業や医療・福祉の事業所が市内でも上位の多さとなっています。

農業については農家数、経営耕地面積及び耕作放棄地は減少傾向にあります。

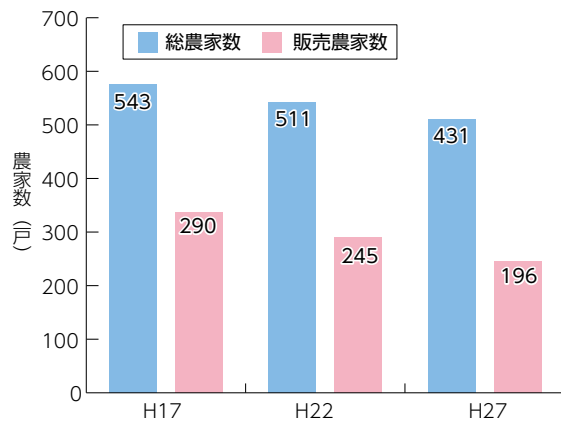
図：事業所数・従業者数
(資料：経済センサス基礎調査より作成)



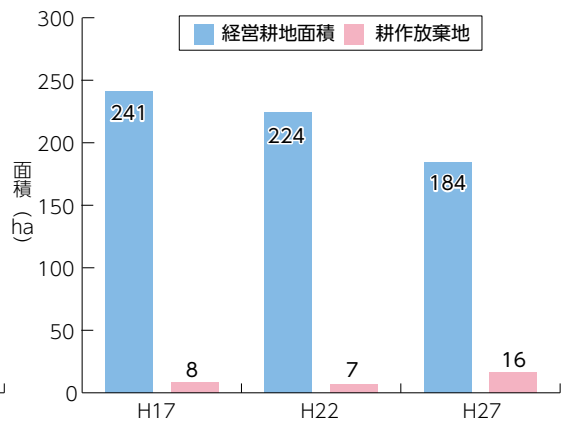
図：教育・学習支援業と医療・福祉の事業所数の上位3区
(資料：平成26年経済センサス基礎調査より作成)



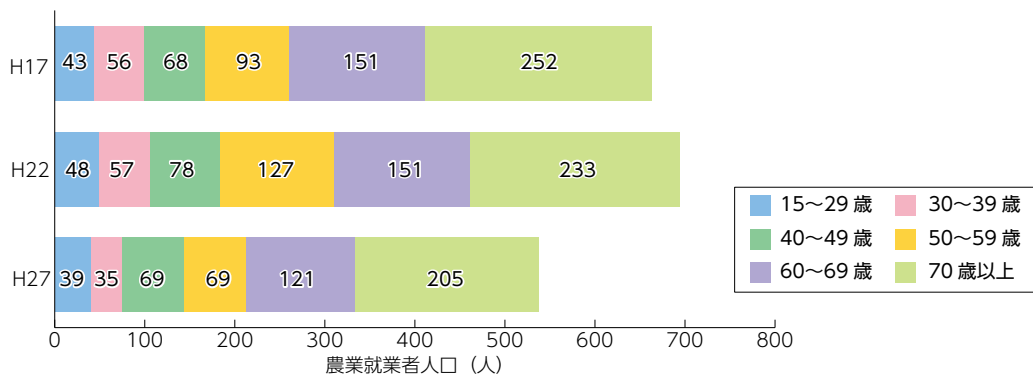
図：総農家数・販売農家数の推移
(資料：農業センサスより作成)



図：経営耕地面積と耕作放棄地の推移
(資料：農業センサスより作成)



図：年齢別農業就業者人口の推移 (資料：農業センサスより作成)



2 まちの変遷

(1) まちのはじまり（古代～中世）

現在の青葉区の区域には、先土器時代の受地だいやま遺跡、弥生時代の朝光寺原遺跡、古墳時代の稲荷前古墳群、市ヶ尾横穴古墳群、現青葉区域を含む都筑郡の役所である郡衙（ぐんが）跡、小机城の出城であった荏田城跡など様々な遺跡が点在し、いにしえより人の営みがあったことを物語っています。

(2) 農村時代（近世～昭和30年代）

江戸時代に入ると、東海道の脇往還であった矢倉沢往還は、雨乞いや不動信仰の対象とされた大山へ続く大山街道として多くの参詣人が往来しました。特に、荏田周辺には、大山街道の宿場であった荏田宿の名残の史跡、庚申塔や常夜灯など、区内の貴重な歴史を感じられる場所が近接しています。

区内の大部分は、昭和30年代後半の高度成長期を迎えるまで、静かな農村地帯でした。



絵：江戸時代後期の大山街道周辺
（荏田、谷本）の様子
（鎌倉江ノ島大山新版往来双六）
（所蔵：神奈川県立歴史博物館）

(3) 都市開発時代（昭和40年代～平成8年頃）

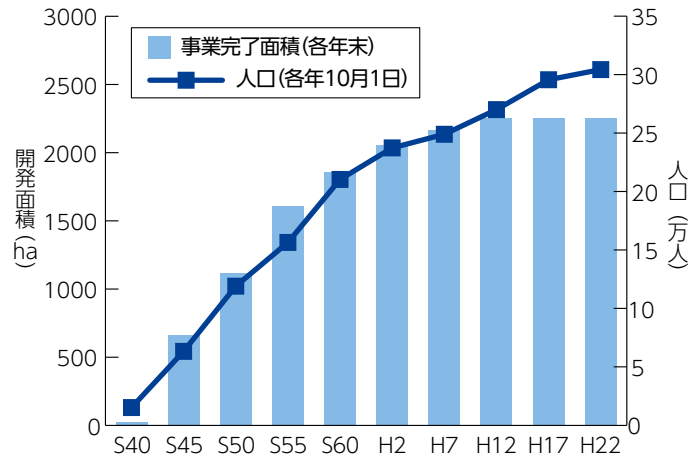
青葉区のまちは、昭和41年の東急田園都市線の溝の口～長津田間開通を契機に、まずは青葉台駅周辺で、続いて各駅周辺で宅地開発されたことにより形成されてきました。

現在、区域の約7割が市街化区域となっていますが、その約9割が土地区画整理事業など計画的開発によって市街化されました。そのため、道路、公園、下水道などの都市基盤施設が整備され、低層住宅を中心として街路樹など緑の多い閑静な住宅街を形成しています。住宅地の多くでは、開発当初から建築協定により建築物の建て方に関してルールを設けるなど、住宅地の良好な環境を形成し、維持してきました。

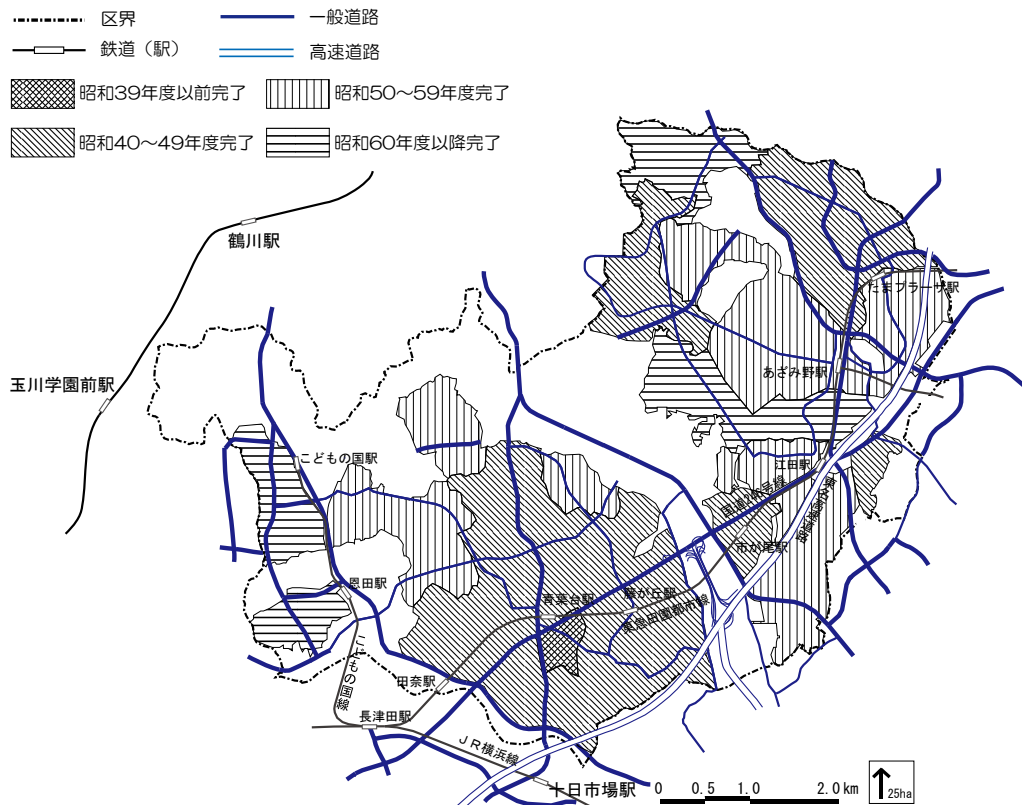
また、鉄道の整備と同時に駅前広場が整備され、駅周辺に商店街が形成されました。そして、住宅地の形成とともに駅と住宅地を結ぶ幹線道路、地域道路が整備されました。

宅地開発の拡大に伴い、区内の人口も急激に増加しました。

図：土地区画整理事業による開発面積と人口の推移



図：年次別土地区画整理事業の動向 (資料：横浜市市街地開発事業施行地区位置図より作成)



(4) 市街地成熟期 (平成9年頃～)

こうした土地区画整理事業による大規模な宅地開発は平成8年におおむね完了し、その後も、順次住宅等の建築が進められました。開発は主として、区内を南北に流れる川と川に挟まれた丘陵地で行われたため、河川周辺の低地から区北西部の樹林地にかけては現在も田園風景を残しています。

昭和45年に市街化区域と市街化調整区域の区分が行われ、その後市街化調整区域での新たな開発への動きは制度的に抑制されました。特に、河川周辺の低地の一部で農業振興地域の指定が行われ、農用地区域として農地が保全されているほか、特別緑地保全地区、市民の森、源流の森保存地区など、緑地保全制度により樹林地が保全されています。また、大学や研究所では協定を締結し緑地の保全が図られています。しかし、制度的に保全されていない農地や樹林地が、資材置場や墓園などに転用されているケースも見られます。

3 市の全体構想における青葉区的位置付け

横浜市都市計画マスタープラン全体構想では、横浜市全域を対象として都市構造の考え方を示すとともに都心や郊外部などをゾーン別に分けて土地利用の基本方針等を示しています。

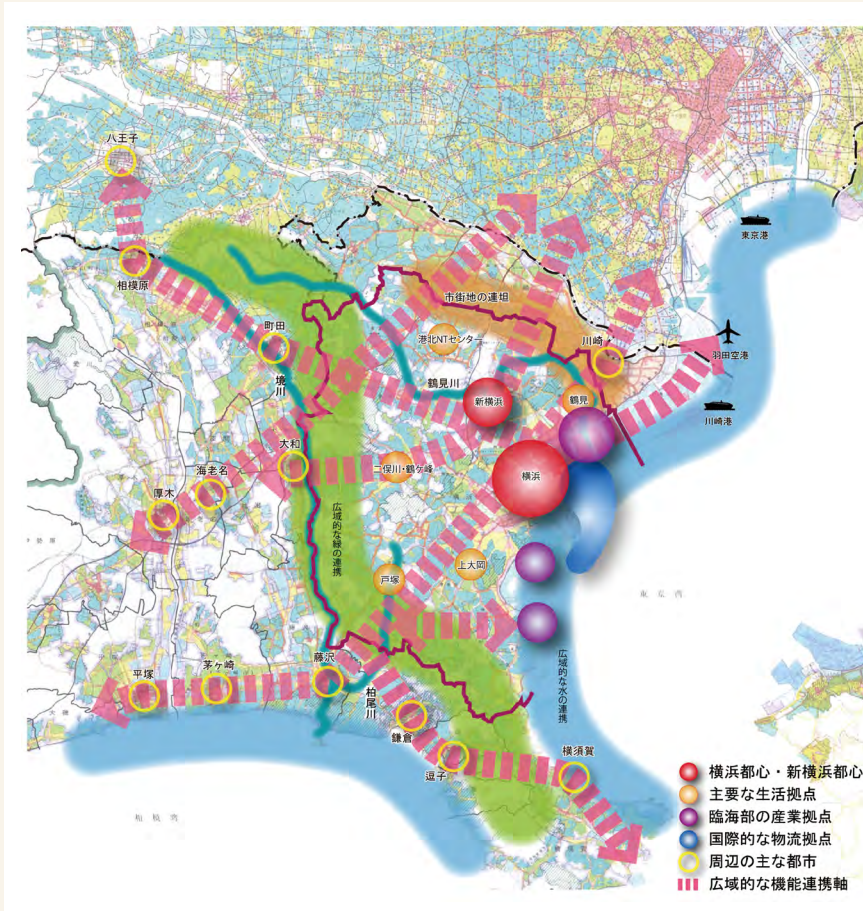
- ・ 広域的な機能連携軸：首都圏の中で首都東京との近接性を生かし、圏域の主たる一員としての役割を果たす。周辺都市との連携を十分に踏まえた都市づくりを行う。
(青葉区については、広域的な緑の連携などの軸上に位置付けられています。)
- ・ 都市構造（郊外部）：各々の鉄道駅周辺を生活拠点としつつ、住宅市街地では地域の特色や必要に応じた日常的な買物・サービス施設等の整備を行うことにより、誰もが安心して暮らし続けることができる都市の実現を図る。
- ・ 土地利用の基本方針（郊外部・北部）：豊かさを実感できる良質で持続可能な居住環境を確保し、また駅から離れた住宅団地などでは生活圏における日常的な買物や生活サービスなどの機能の充実や、複合的な土地利用が可能となるよう生活支援機能の誘導を図る。加えて、建築協定や地区計画等を活用した土地利用を進めるとともに、多様化する居住者のニーズに応じた住宅の供給や、見守りや生活の支援など地域で支えあうコミュニティの形成など、住み慣れた地域で住み続けるための手法等の検討を進める。

全体構想第3章3 (2) (抜粋)

ア 首都圏における位置付け

○横浜は、首都圏の中で首都東京との近接性を生かし、圏域の主たる一員としての役割を果たしていきます。

イ 周辺都市との連携と広域的な機能連携軸



○広域的な交通インフラや連携するまとまった緑地、海・川などの連続性のある水辺は、一市だけにおいてその機能を活用するものではないとともに、それらの保全等を行うことができません。また、その地域に住む市民や経済活動をしている事業者等にとって、不可欠な都市基盤の連続性が確保されない場合、大きな障害となります。したがって、周辺都市との連携を十分に踏まえた都市づくりを行う必要があります。

図：周辺都市との連携と広域的な機能連携軸（出典：横浜市都市計画マスタープラン全体構想）

全体構想第3章3 (2) (抜粋)

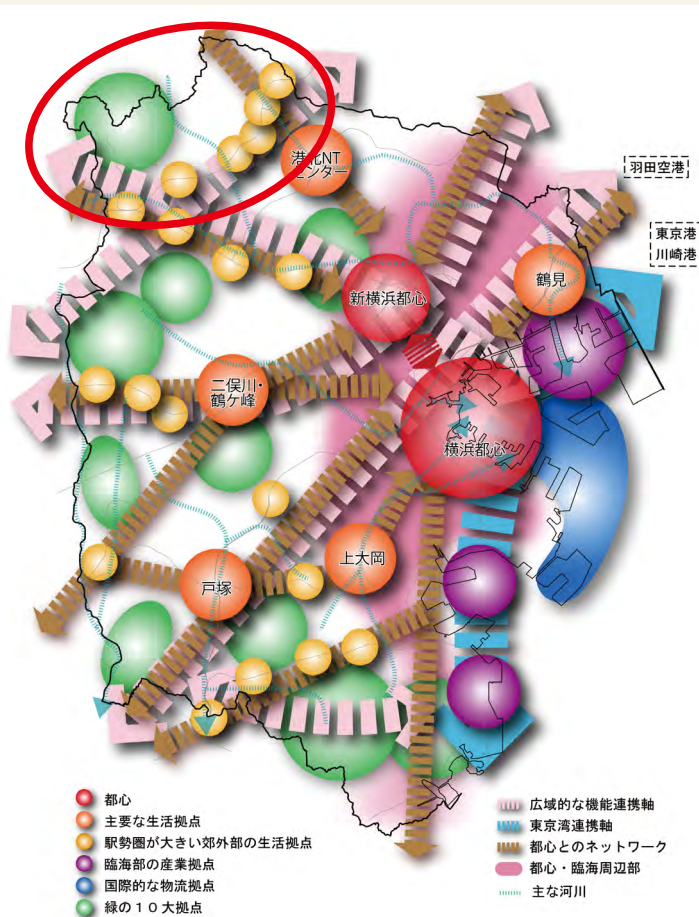
ウ 目指すべき都市構造

今後の人口減少や一層進展する高齢化の状況を踏まえると、市街地の拡大を抑制するとともに、これまで整備されてきた基盤等を生かし、活力ある拠点形成、効率よい土地利用、利便性の高い交通基盤が必要です。このため、市域のバランスを考慮しつつ、拠点間を効果的に連絡する交通施設を基本とした集約型の都市構造への転換とコンパクトな市街地形成が必要です。

郊外部においては、これまでの商業等のストックを有し、交通ネットワークの主要な拠点での更なる機能集積等を図ります。それとともに、各々の鉄道駅周辺を生活拠点としつつ、住宅市街地では地域の特徴や必要に応じた日常的な買物・サービス施設等の整備を行うことにより、誰もが安心して暮らし続けることができる都市の実現を図り、市域全体の発展や活力の維持を実現します。

② 郊外部の鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地を基本とした地域構造

- 郊外部の鉄道駅を中心として、郊外住宅地の都市基盤や地域交通、地形の状況など、地域特性に応じた圏域を形成します。そのうえで、鉄道駅周辺において、圏域の人口規模や人口構成等に応じた機能集積(商業・業務施設、行政サービス施設、福祉施設、医療施設、集合住宅等)と基盤整備を図り、個性ある生活拠点を形成します。
- 駅徒歩圏(おおむね1キロメートル圏)については、現状の土地利用を踏まえつつ、駅周辺(生活拠点)への利便性を生かした良好な住宅市街地を形成するなど、土地の有効活用を図ります。
- 駅から離れた郊外住宅地は、緑豊かな自然環境を生かしつつ、土地利用の整序・転換、地域の公共交通維持・活性化、日常的な買物・サービス施設等の整備・誘導を図り、豊かな住宅市街地を形成します。



注) 駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点: 郊外部の1日の乗降客数が3万人以上の駅(乗降客数は平成23年度横浜市都市整備局事業概要に基づく)

○なお、郊外部の駅周辺の生活拠点は、大きく次の三つに分類できます。

◆主要な生活拠点

これまでの商業等のストックを有し、交通ネットワークの主要な拠点

◆駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点

駅を中心としたバスなどの地域交通ネットワークを有し、駅周辺利用者の圏域(駅勢圏)が比較的大きい郊外部の生活拠点

◆駅勢圏が小さい郊外部の生活拠点

駅周辺利用者の多くが徒歩や自転車アクセスしている駅周辺利用者の圏域(駅勢圏)が比較的小さい郊外部の生活拠点

○鉄道駅周辺と駅から離れた郊外住宅地を連絡する、地域交通ネットワークを形成します。

○鉄道沿線ごとに近接する圏域においては、その連携や機能分担についても考慮します。

⑤ 都市に潤いを与える「緑の10大拠点」

○主に市域の西部から南部に位置する、緑の10大拠点を中心としたまとまりのある緑地や農地を保全します。このことにより、生物多様性の保全・再生・創造にも取り組みます

図: 都市構造図(資料: 横浜市都市計画マスタープラン全体構想より作成)

全体構想第4章1 1-3 (4) (抜粋)

① 郊外部の土地利用の基本方針

駅周辺の生活拠点においては、地域の持つ資源や特性などに応じた個性的で魅力的な地区を形成することに重点を置きつつ、個性ある生活拠点として、働く、楽しむ、買うなどの機能について、駅周辺の利用者の圏域の規模に応じた集積・充実を図ります。

郊外住宅地においては、地域の個性や特色に応じた魅力的な居住を実現し、豊かさを実感できる良質で持続可能な居住環境を確保します。住宅地の中にある商店街では、身近な買物の場であるとともに、地域の交流の場としての再生に向けた取組を行います。特に人口減少が進むと予想される地域においては、従来の発想や方法にとらわれないソーシャルビジネスを含めた新たな仕組みづくりや取組を、NPOを含め多様な主体が協働して行います。また、駅から離れた住宅団地などでは、生活圏における日常的な買物や生活サービスなどの機能の充実や、複合的な土地利用が可能となるよう生活支援機能の誘導を図ります。

大規模な土地利用転換があった場合には、地域における公共インフラ等の状況も踏まえ、必要な機能の導入が図られるよう誘導します。

郊外部の緑地や農地を生かし、良好な自然環境や景観を保全・活用した緑豊かなまちづくりを推進します。

② 北部方面

計画的に面整備された市街地では、これまで整備されてきた都市基盤を生かしつつ、活力ある駅周辺形成に向けた土地利用の誘導、良好な住環境の維持等の取組を進めます。住宅地においては、豊かさを実感できる良質な居住環境を継続的に維持・確保するため、建築協定や地区計画等を活用した土地利用を進めます。また、高経年化した大規模住宅団地等の建替えを進めます。さらに、居住者の多世代化、多様化が進み、介護や子育てなど居住者が求めるニーズも多様化しているため、新たな需要に応じた住宅の供給や、見守りや生活の支援など地域で支えあうコミュニティの形成など、住み慣れた地域で住み続けるための手法等の検討を進めます。

計画的な面整備が行われていない市街地では、駅周辺において再開発事業等による駅前広場など基盤整備に合わせ、駅前にふさわしい機能集積を進めます。また、地域の個性や実状に合わせた良好な住環境を整備します。

緑の10大拠点（こどもの国周辺地区）を中心としたまとまりのある緑を保全し、自然観察の場や田園景観等として緑豊かなまちづくりを推進します。

4 まちの特性とまちづくりの特徴

(1) 良好な住環境と活発な区民活動

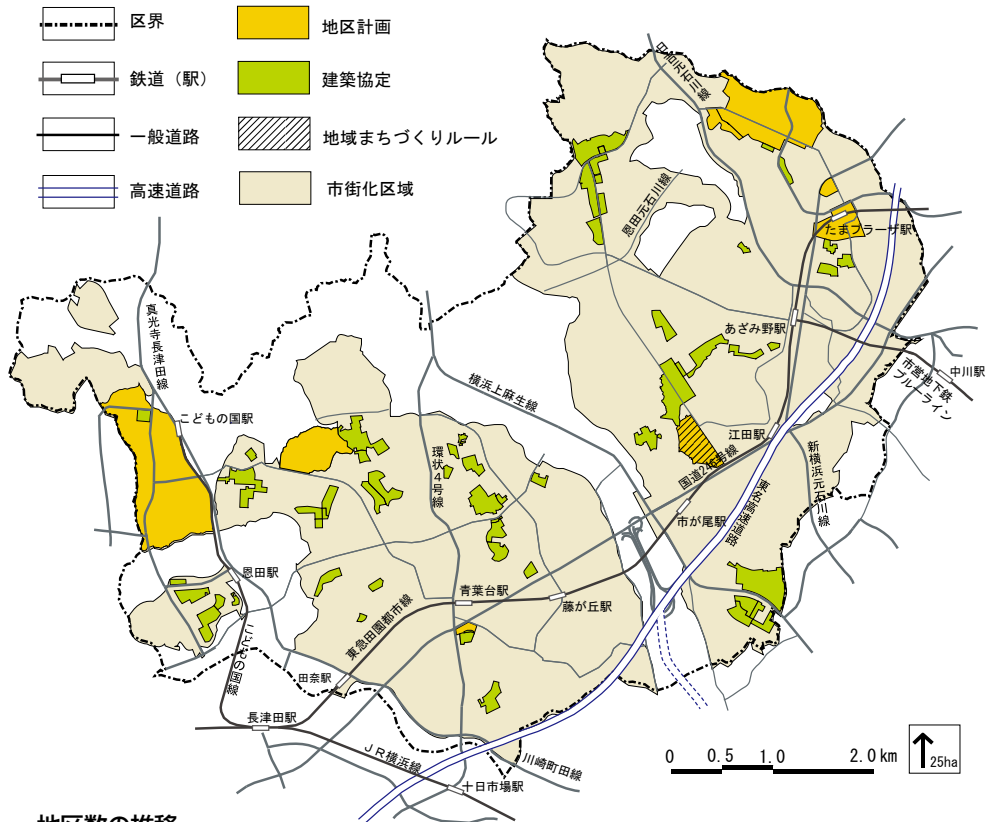
開発当初から建築協定が締結されていた地域が多く、今でも開発当初の良好な街並みが維持されています。期限を超え失効したために建築協定の地区数は一時減りましたが、再び締結し直したり、新規で締結する等、現在その数は増加傾向にあります。建築協定から地区計画に移行する地区や地域まちづくりルールが新たに定められた地区もあります。区民意識調査においては、「良好な街並みの整備」について「満足」「やや満足」と答えた人の割合が52.7%と半数を超えており、最も満足度の高い項目となっています。

こうした地域の住環境の維持にあっては、建築協定運営委員会や、地域まちづくり組織等の地域組織の活動に支えられています。また、公園や道路等の公共用地においても、公園愛護会やハマロード・サポーターなどの市民活動団体が維持管理を支えています。その他、子育て・福祉・生涯学習等、様々なテーマをもった活発な区民活動が行われています。

また、平成26年には、区民・事業者・行政の協働により、スポーツ活動やレクリエーション活動等の場として「青葉スポーツプラザ」を整備するなど、協働の取組が広がっています。

図：まちのルールを定めている地区（平成29年4月）（資料：横浜市資料より作成）

※一部建築協定と地区計画の区域が重複する部分を含む



地区数の推移

< 地区計画地区数 >	< 建築協定地区数 >	< 地域まちづくりルール地区数 >
平成05年 1地区	平成05年 66地区	平成28年 1地区
平成12年 1地区	平成12年 45地区	
平成28年 8地区	平成29年 51地区	

(2) 水と緑に恵まれたまち

樹林地や農地などの保全により維持されてきた谷戸風景や田園風景を区内随所で見ることができます。横浜市の緑の10大拠点の一つとしてこどもの国周辺が位置付けられており、青葉区に残された豊かな緑を保全、活用することとされています。

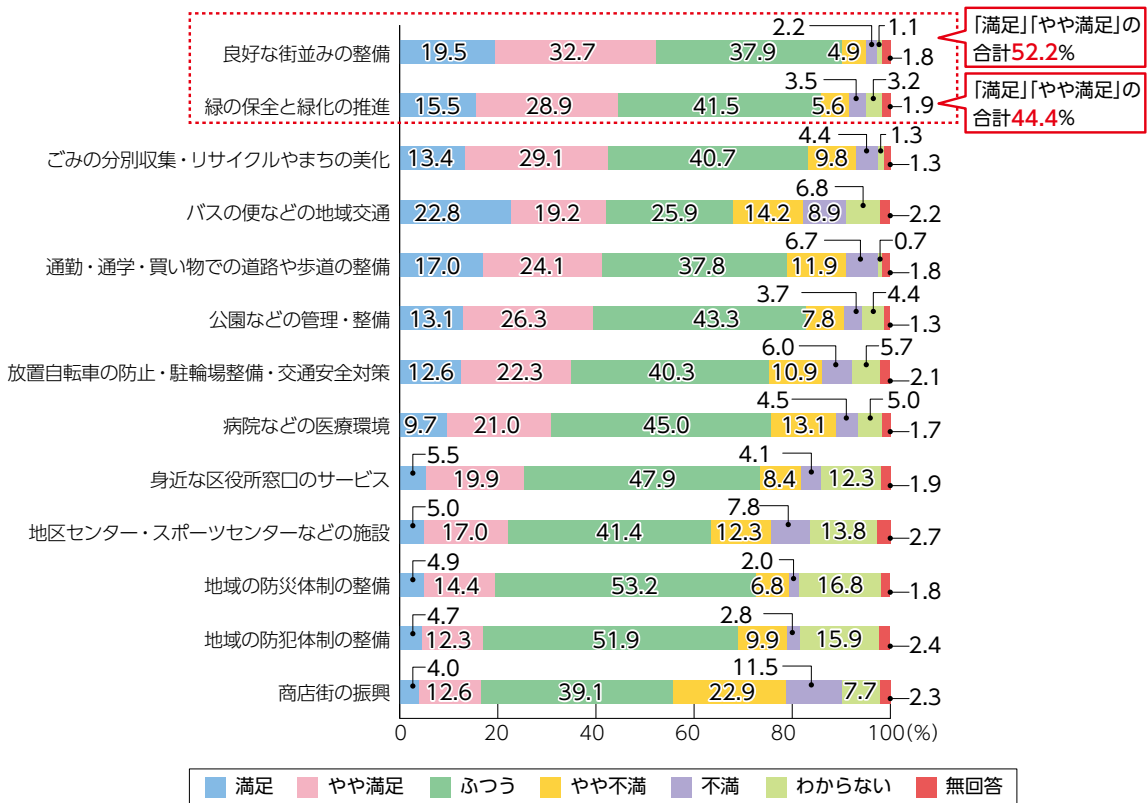
青葉区の市街地は土地区画整理事業などにより計画的に整備されてきたため、身近に利用する公園が市街地内に適正に配置されているとともに、幹線道路や地域道路に厚みのある街路樹が整然と植えられており、良好な市街地を形成しています。

区民意識調査においても、「緑の保全と緑化の推進」に対する区民満足度は「良好な街並みの整備」に次いで高く、「満足」「やや満足」を合わせて44.4%となっています。

しかし、緑被率の推移をみると、年々減少しています。

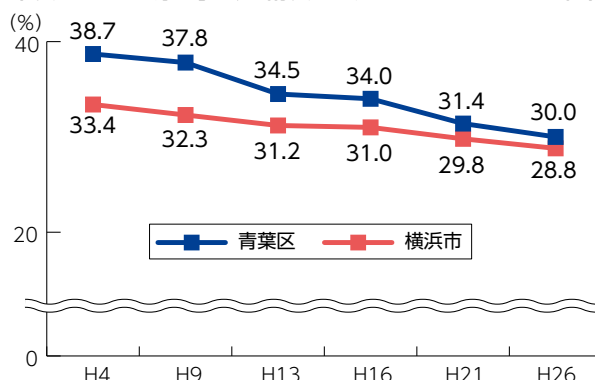
図：「現在の住まいの周辺の生活環境にどの程度満足しているか」

(資料：平成28年度 青葉区区民意識調査より作成)

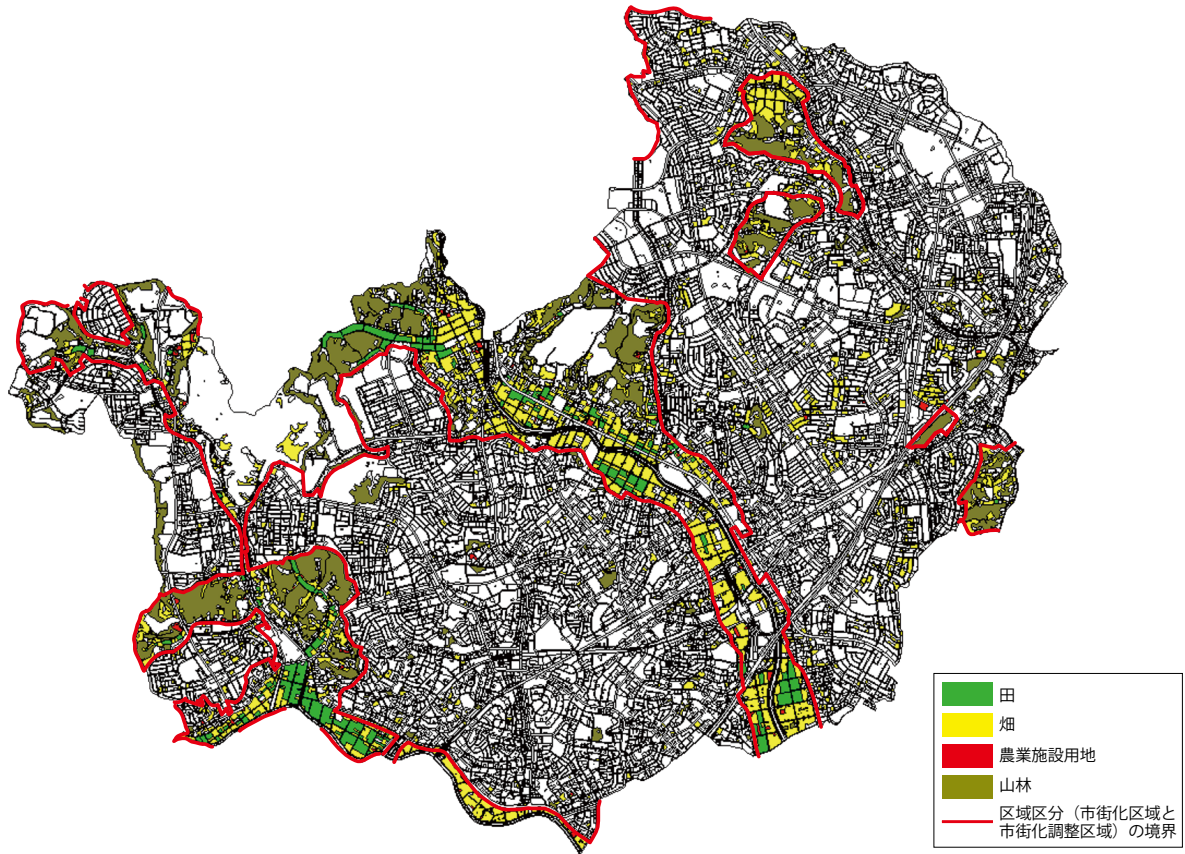


図：緑被率の推移 (資料：横浜市統計書より作成)

※調査年度によって調査手法や精度が異なるためおおまかな傾向として捉えるものです



図：緑（田・畑・山林）の分布（資料：平成20年 横浜市都市計画基礎調査より作成）

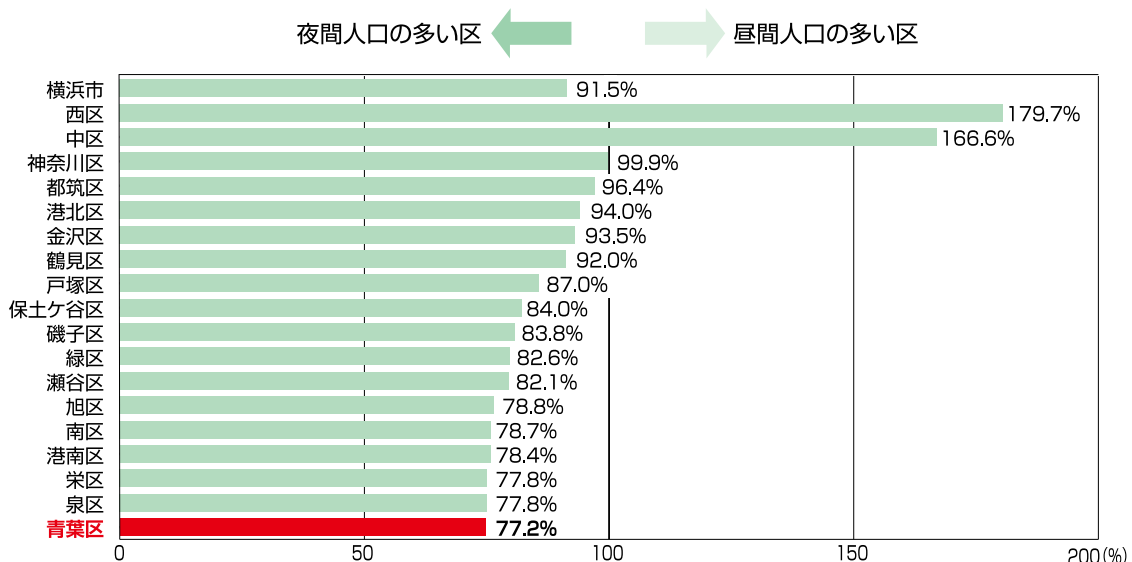


(3) 首都東京及び新横浜等へのアクセス性と昼夜間人口

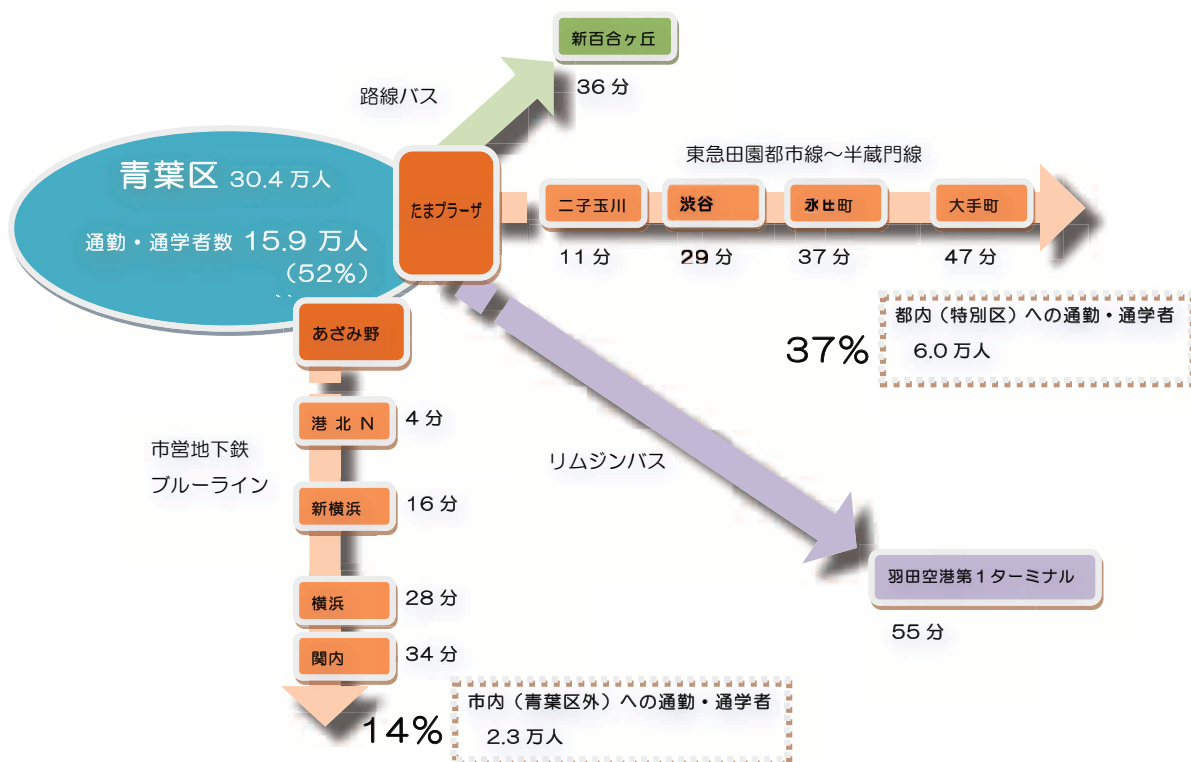
昼夜間人口比率（夜間人口100人あたりの昼間人口の割合）は77.2%で、18区中最も低く、昼間は通勤・通学で出かけている人が多いことが分かります。青葉区の位置及び公共交通機関の利便性から、首都東京へのアクセス性がよく、青葉区在住の通勤・通学者の約40%が東京都内に出かけています。

新横浜駅、羽田空港へのアクセス性が良く、広域的な移動にも利便性が高い環境です。

図：18区別の昼夜間人口比率（平成22年10月1日現在）
（資料：なるほどあおば2016、国勢調査より作成）



図：青葉区から周辺都市等への所要時間と通勤通学状況（平成26年12月1日現在）
（資料：横浜市交通局・バス鉄道事業者資料、国勢調査より作成）



(4) 定住意向

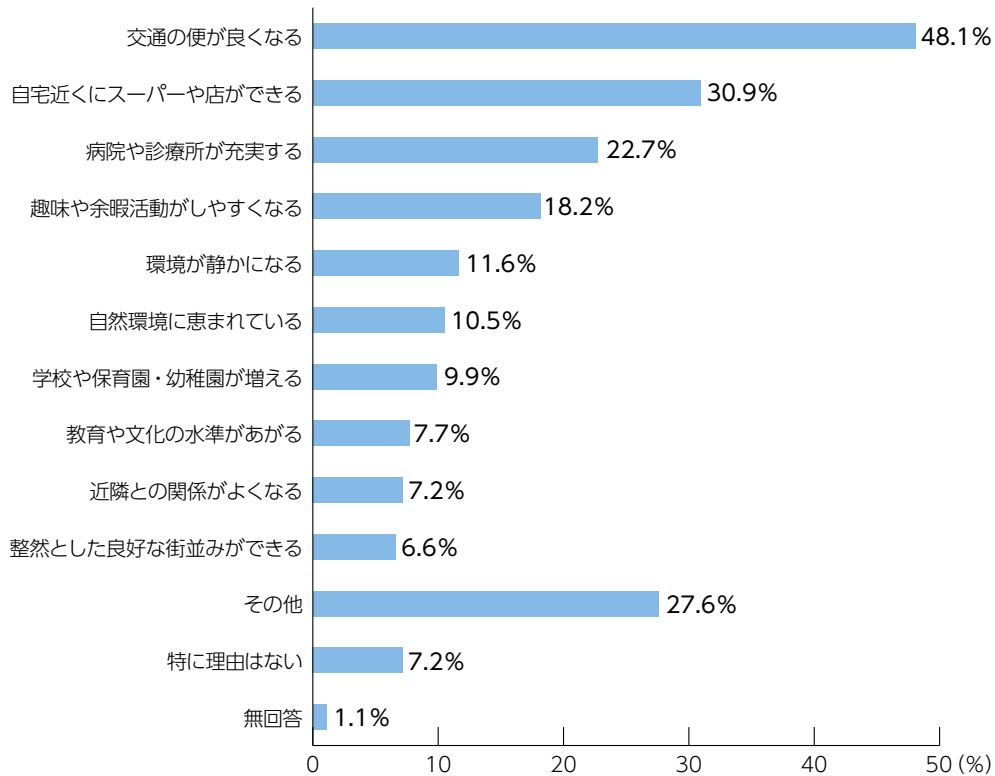
区民意識調査によると、青葉区民の84.3%が「青葉区に住み続けたい」と答えており、ほとんどの世代で80%を超えています。

表：「青葉区に住み続けたいと思うか」（資料：平成28年度 青葉区区民意識調査より作成）

	合計 (回答数)	青葉区に 住み続けたい (%)	青葉区以外に 住みたい (%)	無回答 (%)
全体	1274	84.3	14.2	1.5
10代・20代	140	72.1	27.1	0.7
30代	137	82.5	17.5	0.0
40代	259	80.7	17.4	1.9
50代	238	84.9	13.9	1.3
60代	233	89.3	9.4	1.3
70代以上	252	92.1	6.3	1.6

また、「青葉区以外に住みたい」人にとって、「住み続けたくない」気持ちが「住み続けたい」気持ちに変わるために必要なものとして、「交通の便が良くなる」「自宅近くにスーパーや店ができる」が高く、「交通の便が良くなる」については約半数となっています。

図：『住み続けたくない』気持ちが『住み続けたい』気持ちに変わるために必要なもの
(出典：平成28年度 青葉区区民意識調査)

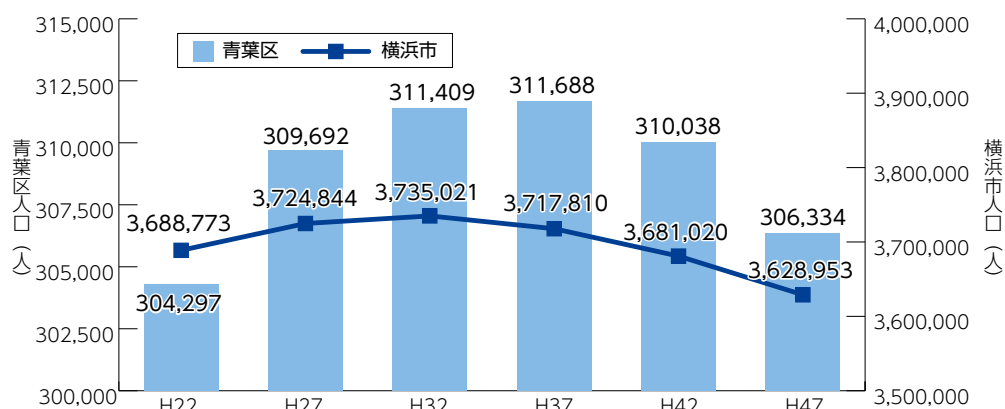


5 まちづくりを取り巻く状況

(1) 人口減少社会への移行

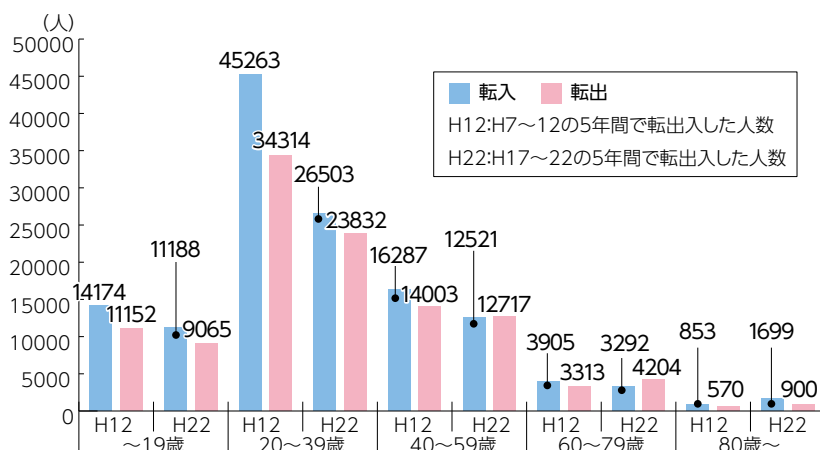
日本の人口は、平成20年にピークを迎え、平成22年以降減少を続けています。横浜市全体ではまだ人口は増加していますが、平成31年には人口減少に突入することが予測されており、青葉区においても人口は平成37年をピークに増加から減少に転じ、平成47年頃には平成22年と同程度になると予測されています。

図：将来人口推計（資料：横浜市将来人口推計より作成） ※ H22・27は実数



青葉区における転出入者は、転入者・転出者ともに20歳から39歳が最も多く、次いで40歳から59歳となっています。また、平成22年は、40歳から79歳において転出者が転入者を上回っています。

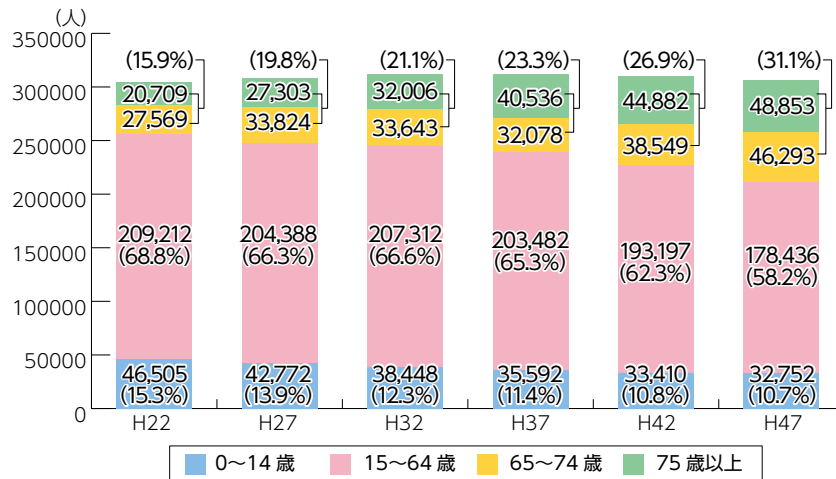
図：年代別転出入状況（資料：国勢調査より作成）



(2) 急激な超高齢社会への移行

将来人口構成をみると、15歳から64歳の生産年齢人口が徐々に減少する一方、65歳以上の高齢者が増加してきており、平成32年には高齢者の割合が21%を超えた超高齢社会となることが予測されます。

図：年齢別将来人口の推計（資料：横浜市将来人口推計より作成）※ H22・27 は実数



(3) 大規模災害に対する区民の防災意識の高まり

平成23年3月11日に発生した東日本大震災では、東北地方から関東地方に至る広い範囲で甚大な被害が生じ、災害を完全に防ぐことが不可能であることを改めて認識させられました。平成23年度の区民意識調査においても「身近な住環境で心配なこと」について地震を挙げた方が、平成22年調査の26.5%から、39.5%と上昇しており、区民の防災に対する意識は高まっています。

横浜市地震被害想定調査報告書（平成24年10月）による被害想定としては、青葉区で最も被害が大きいと想定される元禄型関東地震では、約1200棟の建築物が被害を受け、死傷者は150人程度となることが想定されています。

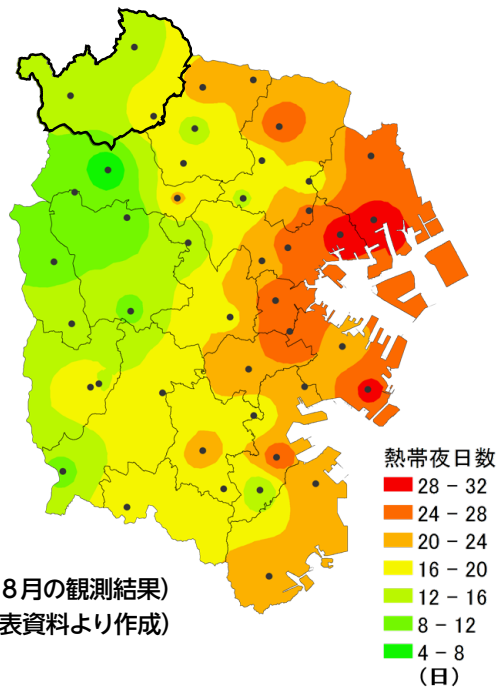
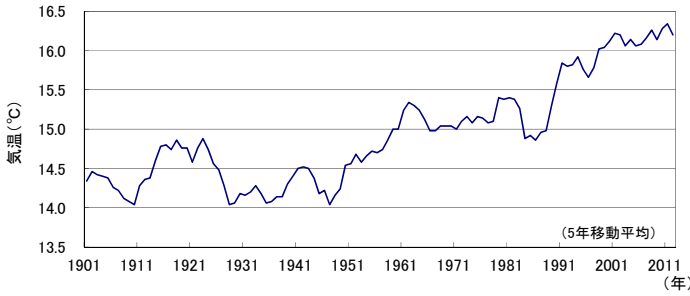
一方、洪水浸水（河川はん濫による浸水）については、鶴見川水系洪水浸水想定区域（平成28年8月指定・公表）により、48時間に792mmの降雨があった場合、鶴見川（谷本川）及び恩田川において、3mを超える浸水が一部で想定されています。また、内水浸水（下水道や水路からの浸水）については、内水ハザードマップ（平成27年3月作成）により、1時間に76.5mmの降雨（おおよそ30年に1回降ると想定される降雨）があった場合、鶴見川（谷本川）等の河川周辺では最大2mの浸水が想定されています。

(4) 地球温暖化やヒートアイランド現象への対応の必要性

近年、平均気温の上昇や熱帯夜の観測、1時間当たり50mm以上の降雨観測回数の増加、頻発する台風や過去にない規模の大雨による甚大な被害が生じています。こうした状況が全て地球温暖化やヒートアイランド現象に起因するとは断定できませんが、このまま地球温暖化やヒートアイランド現象が進めば熱中症や災害などのリスクが高まり、青葉区の環境や区民生活に一層深刻な影響を及ぼすことが考えられます。

河川や崖を有する青葉区では、川沿いの低地を中心とする浸水被害や崖崩れ等のリスクを有しています。また、田園、河川、樹林地などに棲息する多様な生き物にも影響を及ぼすことが考えられます。

図：横浜市における年平均気温の経年変化
(出典：横浜地方気象台公表データ(年平均気温))



図：熱帯夜日数分布(平成28年7、8月の観測結果)
(資料：横浜市環境創造局記者発表資料より作成)

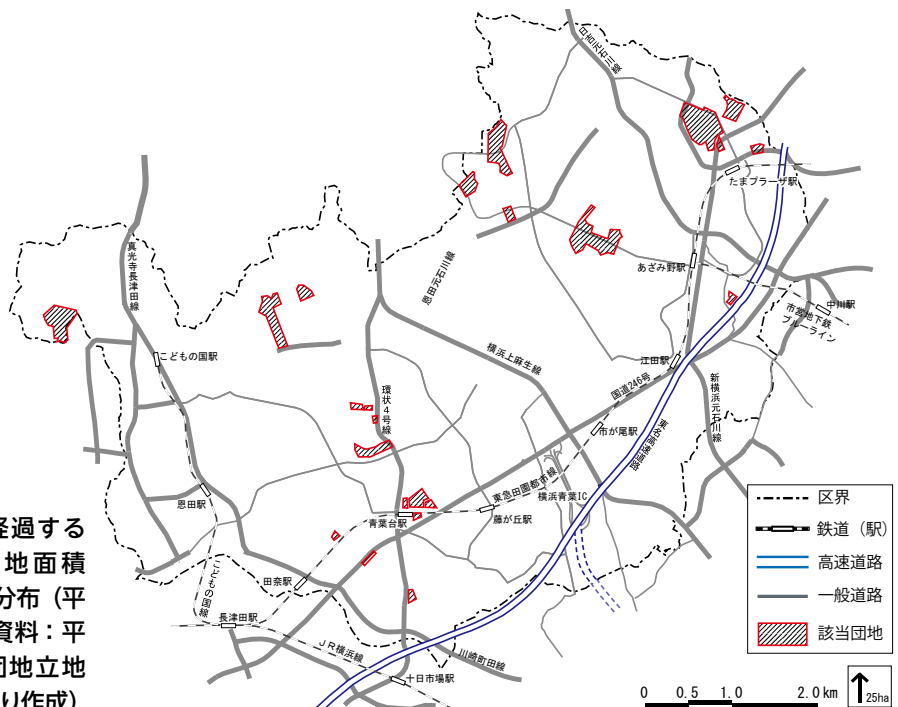
(5) 住宅や都市インフラの老朽化等

昭和30～40年代に開発された住宅地においては、住宅の老朽化に伴って建替え等が生じています。戸建て住宅地においては、建築協定が失効してしまう、又は当初からないために、建替えに際して敷地を細分化して建築物が建築されるケースが見られます。逆に建築協定により二世帯住宅や敷地分割について制限がある地区においては、住宅の更新が行われにくいという現状もあります。

大規模な団地においては、築後30年を超えるものが多く、耐震上の課題を有しており、今後20年の間に建替えの需要が高まることが予想されます。既に、会社所有の寮や社宅については分譲マンション等に転換されているケースも見られます。

また、青葉区の空家率は2.4%となっており、今後増加することが見込まれます。

図：築後30年以上経過する大規模団地(敷地面積5,000㎡以上)の分布(平成26年現在)(資料：平成20年度住宅団地立地調査結果報告書より作成)



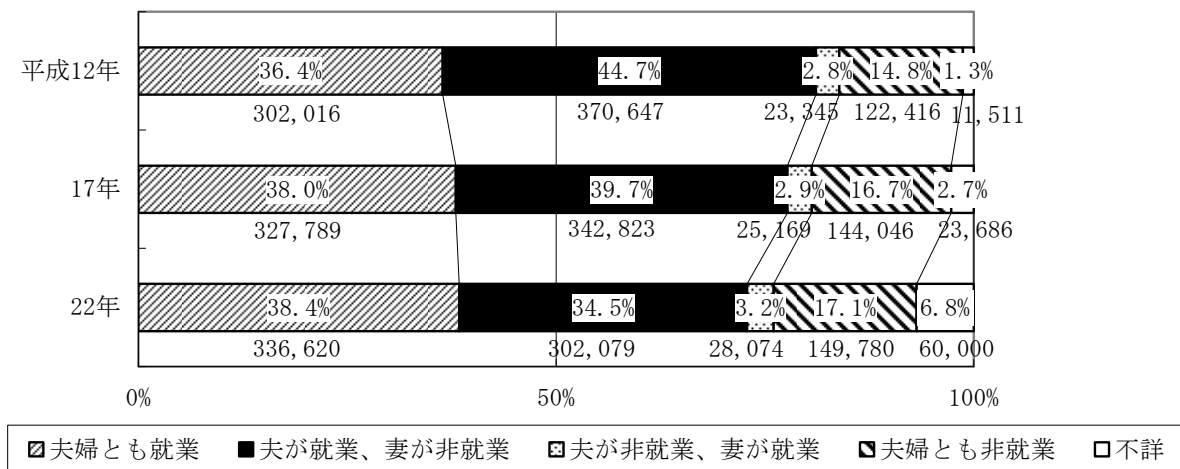
開発に伴い整備された道路・上下水道等の都市インフラについても老朽化が進んできており、保全や補修が必要になっているほか、電動アシスト付自転車の普及や自動車、インターネットの普及等、生活環境の変化に伴い、道路や駐輪場、駅前広場、ITインフラ等の必要な都市基盤の内容も変化してきています。また、道路や下水道等の都市基盤については整備基準が開発当時から改定されており、施設更新を行う際には、現在の基準に合わせる必要があります。

(6) 価値観の多様化に伴う多様なライフスタイル

健康維持、生きがい、あるいは社会とのつながりを持つため、働き続けることやNPO等への参加の意欲や能力のある高齢者が今後多くなると予想されます。

横浜市全体の世帯ごとの夫婦の就業状況をみると、共働き世帯が増加傾向にあり、青葉区においても同様の傾向であると考えられます。女性の社会進出を促進し、女性が活躍する社会の実現を図るため、子育てと仕事を両立させるための様々な取組が進められています。その中では、福祉保健センターや保育所、学童保育などによる子育てを支援する様々なサービス、近くに同じ年代の子供がいて一緒に遊ぶ環境と場の充実も必要であるとされています。

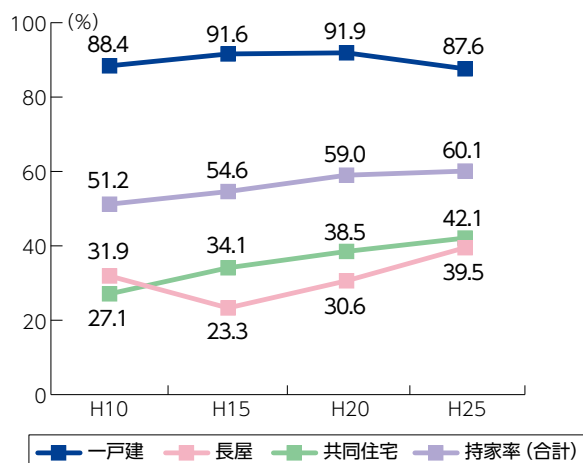
図：横浜市の世帯における夫婦の就業状況の推移（出典：平成22年国勢調査 産業等基本集計）
※各棒グラフの下の数値は世帯数を示す



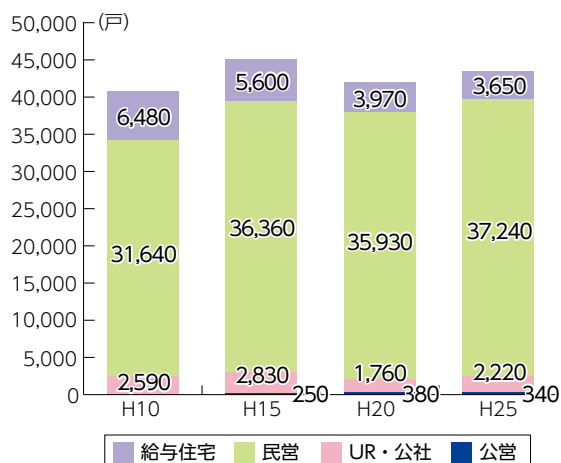
また、大量生産・大量消費から地球環境問題への関心の移行に伴い、現在残されている自然的環境の保全、新たな創造や3Rなど、自然的環境と共存するライフスタイルが志向されるようになってきています。

(7) 経済社会状況に伴う社宅等の減少と居住形態の変化

青葉区の平成25年の持ち家率は、横浜市の58.8%と比較して高く、また増加しています。借家戸数は減少してきており、特に給与住宅（社宅）の戸数の減少が大きく、今後も減少が続くものと考えられます。



図：持家率の推移
(資料：住宅土地統計調査より作成)



図：借家戸数の推移
(資料：住宅土地統計調査より作成)

6 まちづくりの課題

青葉区の市街化区域の約9割は計画的に開発された地域であり、その多くでは建築協定が結ばれ、緑の多い良好な住環境が形成されています。また、区域の約3割は市街化調整区域であり、区北西部には青葉区の名風景である谷戸があり、区内を流れる河川の周辺には農地が残されています。こうした環境を魅力と感じている区民は多く、全ての世代において8割を超える区民が「青葉区に住み続けたい」と答えています。

しかし、青葉区のまちの今後を展望すると、次のような必ずしも楽観できない状況と課題が想定されます。

(1) 人口減少や超高齢社会の到来

平成26年時点で青葉区において65歳以上の高齢者が占める割合は約18%であり、平成32年に21%を超え超高齢社会を迎え、更に平成42年には約27%になると予測されています。市内では比較的若い世代の多い人口構成となっていますが、若い世代の転入が減っており、更に将来、子供・孫の世代が成長し、親の家を出ていったまま戻らない、あるいは戻ってこれないと、高齢者人口が増え、若い世代の人口が減ることにより、ますます高齢化が急速に進むことが予想されます。また、青葉区の将来人口は、平成37年頃をピークにその後減少することが予測されています。

超高齢社会や人口減少を見据え、今後も活力ある青葉区であり続けるためには、若い世代から高齢者まで、どの世代も安心して暮らせ、更には良好な住環境や豊かな自然環境と適合する青葉区らしい新しい働き方の場の創出を図るなど、魅力的なまちづくりを進めていく必要があります。

(2) 区民が魅力と感じている緑の減少

現在の青葉区の住環境を魅力あるものとしている要因の一つに自然的環境が挙げられ緑が多く残されていますが、年々減少しています。また、市街化を抑制すべき区域である市街化調整

区域内にある樹林地や農地についても全てが緑地保全制度等によって保全され、適切に維持管理されているわけではありません。したがって、残された樹林地や農地などの自然的環境をいかに保全・維持管理し、まちの魅力を喪失しないようにしていくかが重要です。

(3) 区民が魅力と感じている街並みの喪失

青葉区における住宅地は、昭和30年代から50年代に開発されたものがほとんどで、住宅の更新が既に始まっています。開発時には住宅地の多くが建築協定により良好な住環境を形成してきましたが、その一部では建築協定が更新されず、敷地の細分化、周辺の街並みになじまない建築物の立地など、住宅地としての魅力が失われていく可能性があります。そのため、住環境の魅力の一つである魅力的な街並みの保全を進めることが必要です。

(4) 防災意識の高まりとインフラの老朽化

東日本大震災などを契機とした区民の防災意識の高まり、都市基盤施設等の経年劣化、頻発する台風や過去にない規模の大雨などへ対応した防災まちづくりを進めていくことが求められています。

また、今後迎える超高齢社会においては、高齢者や子供が安心して暮らせるための防犯活動が重要となります。

(5) 地球温暖化やヒートアイランド現象の進行

平均気温の上昇や1時間当たり50mm以上の降雨観測回数の増加等地球規模の環境変化が顕著になる中、青葉区においても地球環境へ配慮したまちづくりが求められています。そのため、残された自然環境の保全への取組や、市街地における緑の創出、エネルギーの効率的な活用を図ったまちづくりを進めていくことが必要です。

7 まちづくりの理念

「次世代に引き継ぐまち」づくりを目指す ～魅力的なまちの維持・発展・創造～

これまでの青葉区のまちづくりを生かしながら、次世代を担う子供やその親の世代にとって魅力あるまちを維持・創造すること、青葉区内に居住することを希望する世帯に対して魅力のある住宅を供給することにより、いつの時代にあっても様々な世代がバランスよく居住し、活力ある地域社会をつくる必要があります。現在は良好な住環境が維持され、魅力にあふれているこのまちを、誇れるものとして次世代に引き継ぐためのまちづくりが重要と考えます。

8 まちづくりの視点

上記のまちづくりの理念を実現するための取組の方向性として、次のことに重点を置いてまちづくりを進めます。

- **まちの活力を維持するために多様な世代が集うまちづくり**
 - (1) 多様な世代に魅力的なまちづくり
 - (2) 水と緑の環境を維持・発展・創造させるまちづくり
 - (3) 魅力的な街並みとコミュニティを維持・発展・創造させるまちづくり
- **安全で環境に優しいまちづくり**
 - (4) 安心して暮らせるまちづくり
 - (5) 地球環境に配慮したまちづくり

(1) 多様な世代に魅力的なまちづくり

魅力的で暮らしやすいまちであり続けるため、いつの時代にあっても多様な世代が集い、活力ある地域社会をつくる取組を進めます。

高齢となっても住みやすく、住み続けられるまちづくりを進めます。高齢者が安心して暮らし、住み続けていくためには、介護、医療、生活支援、介護予防の充実、健康や生きがいづくりが必要となります。また、高齢者が住みやすい住宅の供給やリフォーム等への取組も求められています。高齢者が街で暮らすに当たり、日常の買物、病院への通院、高齢者には使いにくい交通機関等の改善も進めていきます。

また、子供の視点、子育ての視点に立ってまちづくりを進めます。安全で身近な遊び場・集う場やスポーツ・レクリエーションの場の整備、公共的空間や人の集う場所のユニバーサルデザイン、公共交通機関の利便性向上などを進めるほか、楽しく、安心して子育てができるよう、育児、教育、医療などの分野における様々な環境整備を目指します。

また、青葉区においては、子育てに対応した住宅供給も重要です。二世帯住宅の誘導、敷地を有効活用した住宅の供給、ライフステージに合わせた住み替え支援など、子育て世代が青葉区に住むことのできる環境整備を目指します。

併せて、青葉区の特徴を生かした多様な世代が働く場や住民活動を行う場の創出に取り組みます。

(2) 水と緑の環境を維持・発展・創造させるまちづくり

青葉区の住環境を支える水と緑の環境や景観を維持するために、まとまりある樹林地、良好な農地を様々な制度により保全するとともに、生物多様性にも配慮した総合的な対策を進めます。

市街化調整区域における土地利用については、一定の枠内で転換が可能なことから樹林地や農地が虫食的に減りつつあるので、樹林地や農地の保全のための方策を検討します。

水と緑の環境を維持・発展させるため、区民一人ひとりが活動の担い手となるような環境づくりを進めていきます。

青葉区の魅力の一つである自然環境の中には多種多様な生き物がおり、これらの生き物に触れる体験は、子供の成長にとって貴重な経験になるほか、大人になってもふるさととしての記憶につながるものとなります。水と緑を守るとともに、生物多様性に配慮した取組を進めます。

(3) 魅力的な街並みとコミュニティを維持・発展・創造させるまちづくり

計画的に開発された住宅地の街並みを維持・発展させるために、景観への配慮・建築物のデザイン・緑化・敷地の細分化の防止などに関するルールづくり、建築物の長寿命化、安全でくつろぎのある生活道路への再整備、街路樹の保全とネットワーク化など、関係者が協力して地域のまちづくりを進める必要があります。こうした地域のまちづくりを進めるための仕組みづくりを検討します。また、まちを魅力的にし、まちの価値を高めるには住民主体のコミュニティ活動が必要となり、それは高齢者の生きがいづくりや子育て環境の充実などにもつながるものと考えられます。

(4) 安心して暮らせるまちづくり

① 都市基盤施設の保全・更新

青葉区は昭和40年代から土地区画整理事業により道路・下水道等の都市の基盤や宅地の造成が進められてきました。これらの都市の基盤は、築造されてから既に50年近く経過するところもあります。経年的に劣化しているか所について、今後順次適切な更新を進めていきます。

② 防災・防犯のまちづくり

東日本大震災を教訓とし、災害時においても被害をできるだけ小さくする減災の観点から自助及び共助の強化、帰宅困難者対策や災害時の医療救護体制の確立などを図るとともに、頻発する台風や過去にない規模の大雨に対応するため、雨水の流出抑制や崖地の安全対策を進めます。

また、子供から高齢者まで安心して暮らしていくためには、まちの防犯性を高めることが必要です。それには地域全体で取り組んでいくことも重要です。

(5) 地球環境に配慮したまちづくり

地球温暖化を踏まえ、環境負荷を軽減したまちづくりに取り組みます。そのため、都市機能の集積、円滑な交通ネットワークの形成及び青葉区の地勢等の特性に即した再生可能エネルギーの活用などを進めていきます。

第2章 青葉区の将来都市像



1 将来都市像

個性豊かに成熟する都市「丘の横浜・青葉区」

～誰もが住み続けたい・住みたいまち～

青葉区が誕生したときの区づくりの目標は「個性豊かに成熟した都市『丘の横浜・青葉区』」としており、「豊かな緑に抱かれて、安らかで快適な暮らしが息づくこの街は、人のぬくもりに満ちたコミュニティ。イキイキとした生活文化を発信する丘の街」という意味が込められています。

これは青葉区の地形的特徴を表現するとともに、これまで維持・創造されてきた水と緑の自然的環境と魅力的な住宅地の街並みを、今後も引き続き維持・発展させ、個性あるまちづくりを進めていくという方向性を表しています。また、子供から高齢者まで多様な世代が集い、イキイキと個性的な活動を進める活力あるコミュニティの姿を表しています。

このような青葉区の姿は「『次世代に引き継ぐまち』づくりを目指す」という理念のもと、今後も引き続き目指すべき区の姿です。既に青葉区に生活している人が住み続けたいと思い、区外に生活している人も青葉区に住みたいと思う、誰もが「住み続けたい・住みたい」と感じられる緑豊かで生活しやすいまちが青葉区の将来都市像です。

よって、「丘の横浜」として形成されてきた魅力あるまちを維持し、それを多様な世代にとって望ましい形で成熟させ次の時代に残すことを、まちづくりに関わる住民、事業者、行政共通の責務として、この将来都市像を掲げるものとします。


2 将来都市構造

将来都市像を実現するため、鉄道駅周辺の利便施設へのアクセスが容易にでき、まとまった自然の魅力を身近に感じられ、更に環境負荷の少ない都市構造として、鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地を基本とします。また、鉄道が主に区の南側を通っていることから、鉄道駅周辺だけでなくより身近なエリアにおいても、日常生活に必要な機能を集積した拠点を設定します。


(1) 都市活動の拠点

都市活動の拠点として、鉄道駅を中心とするエリアを「生活拠点」、駅まで離れた大規模団地を含むエリアを「生活支援拠点」と位置付け、鉄道沿線の特色を生かした機能集積を図るとともに、両拠点同士で連携を図ります。


① 駅勢圏が大きい生活拠点

たまプラーザ駅、あざみ野駅、江田駅、市が尾駅、青葉台駅の各駅を中心とするエリアを「駅勢圏が大きい生活拠点」とし、それぞれの圏域の大きさや特徴に合わせた商業・業務・文化・スポーツ・行政サービスなどの機能を集積し、個性ある拠点を形成します。()


② 生活拠点の一体化

たまプラーザ駅からあざみ野駅にかけては、連続的なにぎわいを創出します。()

③ 駅勢圏が小さい生活拠点

その他の鉄道駅を中心とするエリアを「駅勢圏が小さい生活拠点」とし、日常生活に必要な商業などの機能を集積します。高速鉄道3号線(市営地下鉄ブルーライン)の延伸によって新駅が開業した場合についても同様とします。()


④ 生活支援拠点(すすき野、鴨志田、奈良エリア)

鉄道駅まで離れた大規模団地を含むエリアを「生活支援拠点」とし、日常生活に必要な買物・サービス施設やコミュニティ施設などの機能を集積し、生活利便性を維持・向上します。()


(2) 交通ネットワーク

都市活動を支える交通ネットワークを、鉄道、道路によって形成します。また、生活支援拠点と鉄道駅とを結ぶ主要な地域交通を中心として、バス交通等公共交通の充実を図ります。


① 鉄道

東急田園都市線、こどもの国線及び高速鉄道3号線（市営地下鉄ブルーライン）により鉄道のネットワークを形成します。（既存路線：—— 計画路線：◁○○○）

② 骨格道路

国道246号線、日吉元石川線、横浜上麻生線、環状4号線、真光寺長津田線、川崎町田線、新横浜元石川線及び恩田元石川線、区内の主要なバス通りである奈良西八朔線と黒須田133号線により区内の移動と交流をスムーズにする格子状の道路網を「骨格道路」とします。（）


③ 広域道路

東名高速道路、高速横浜環状北西線、国道246号線により都市間を結び、広域的な移動と交流をスムーズにします。（）


(3) 水と緑の骨格

丘を浸食することにより青葉区の地形を形成してきた河川とその周辺の樹林地・農地を結ぶ水と緑のネットワークを構成します。


① 水と緑の軸

鶴見川（谷本川）、早濑川、恩田川・奈良川とその周辺を水と緑の軸とします。河川周辺には農地や公園などのオープンスペースを確保するとともに農業を振興し、多様な生き物が生息できる環境を保全・創造します。（）

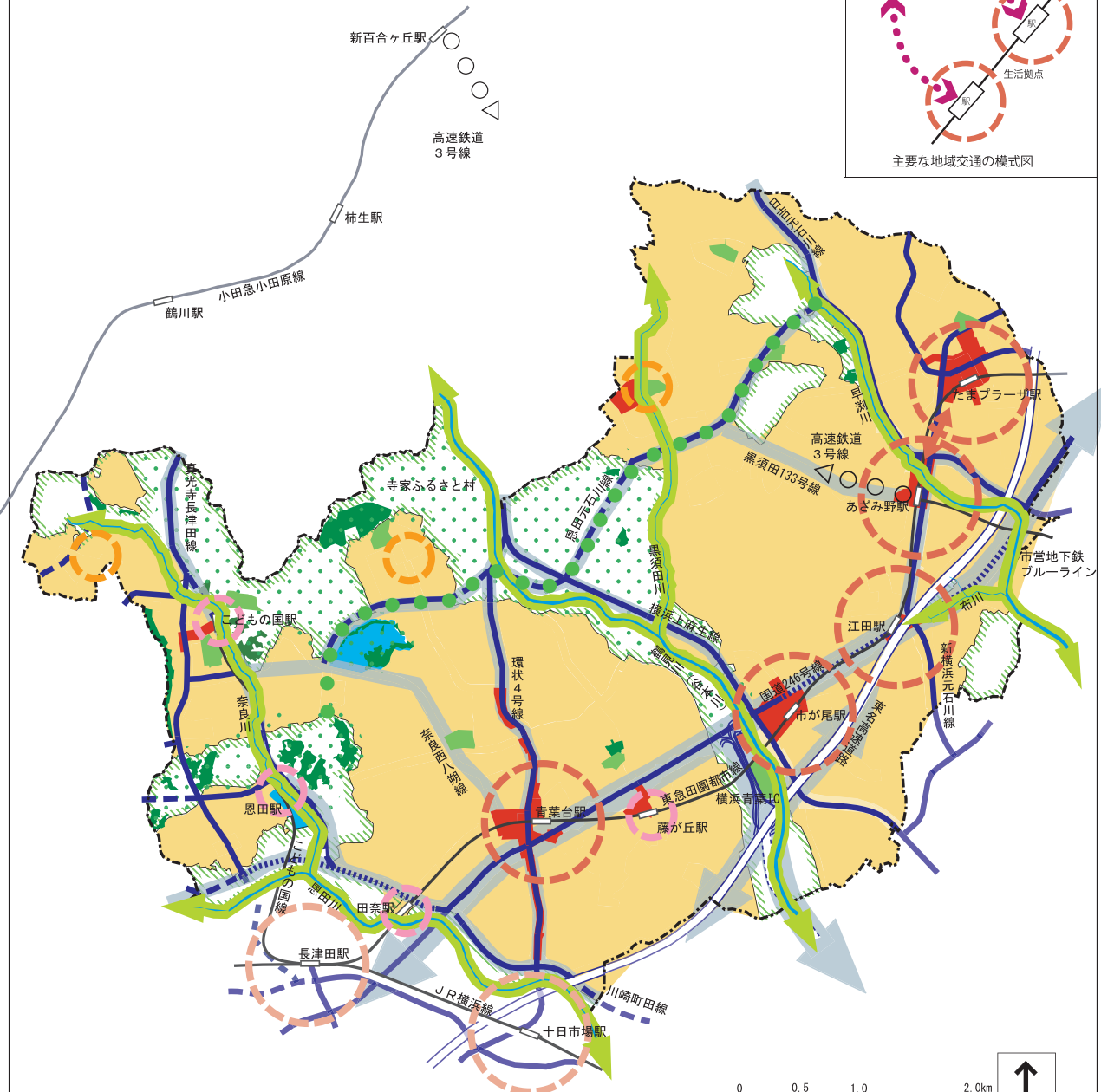
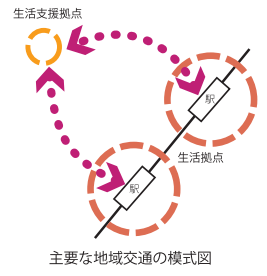
② 緑の拠点

横浜市の緑の10大拠点の一つとして位置付けられているこどもの国周辺地区の樹林地や農地を保全し、谷戸、ため池などの青葉区原風景を保全します。（）

③ 主な緑のネットワーク

恩田元石川線により、三つの水と緑の軸や緑の拠点を結ぶ緑のネットワークを構成します。（）

将来都市構造図



凡例

	区界		幹線道路 (既存)		住居系地域		主な公園 (既存)
	鉄道 (駅) (既存路線)		幹線道路 (整備予定)		商業・業務系地域		水と緑の軸
	鉄道 (計画路線)		幹線道路 (計画等)		工業系地域		緑の拠点
	高速道路 (既存)		骨格道路		自然的土地利用を中心とする地域		主な緑のネットワーク
	高速道路 (整備予定)		広域道路		特別緑地保全地区、市民の森等 (既存)		駅勢圏が大きい生活拠点
							生活拠点の一体化
							駅勢圏が小さい生活拠点
							生活支援拠点

第3章 テーマ別まちづくり指針



この章では、将来都市像を実現するため、「土地利用計画（住宅地及び拠点づくり）」「交通ネットワークづくり」「水と緑の環境づくり」「暮らしを支えるまちづくり」「安全、安心なまちづくり」「魅力と活力のまちづくり」に関する指針を示します。

テーマ別まちづくり指針の各項目と、第1章で掲げた五つの「まちづくりの視点」との対応については、次の表のとおりです。

表：「テーマ別まちづくり指針」と「まちづくりの視点」の対応 ※特に関連性の高い内容に●

テーマ別 まちづくり指針	まちづくりの視点			安全で環境に優しいまちづくり	
	まちの活力を維持するために 多様な世代が集うまちづくり				
	(1) 多様な世代 に魅力的なまち づくり	(2) 水と緑の環 境を維持・発展・ 創造させるまち づくり	(3) 魅力的な街 並みとコミュニ ティを維持・発 展・創造させる まちづくり	(4) 安心して暮 らせるまちづく り	(5) 地球環境に 配慮したまちづ くり
1 土地利用計画（住宅地及び拠点づくり）					
(1) 土地利用	●	●	●		●
(2) 住宅地づくり	●		●		
(3) 地域の拠点づくり	●				
(4) きめ細かなまちづくり	●		●		
2 交通ネットワークづくり					
(1) 道路網				●	●
(2) 公共交通網	●				●
(3) 歩行空間・自転車通行空間の形成	●		●	●	
(4) 道路・交通機関のバリアフリー化	●			●	
3 水と緑の環境づくり					
(1) 緑の拠点		●			●
(2) 水と緑の軸		●			●
(3) その他の市街化調整区域内の 樹林地・農地		●			●
(4) 市街地内の自然的環境		●	●		●
(5) 緑のネットワーク		●			
(6) 水循環の再生		●		●	●
(7) 区民活動のネットワークづくり		●	●		
(8) 生物多様性		●			●
4 暮らしを支えるまちづくり					
(1) 身近な施設づくり・機能の活用 及び導入	●		●		
(2) 環境と共生するまちづくり		●			●
(3) 地域情報を活用したまちづくり	●		●		
5 安全・安心なまちづくり					
(1) 災害に強いまちづくり				●	
(2) 地域の防災まちづくり				●	
(3) 地域の防犯まちづくり				●	
6 魅力と活力のまちづくり					
(1) 景観づくり		●	●		
(2) 青葉区の特徴を生かしたビジネスや 雇用の場の創出と住民活動づくり	●		●		
(3) 歴史やまちの記憶による魅力づくり	●		●		

1 土地利用計画（住宅地及び拠点づくり）

バランスのとれた地域社会やまちの活力を維持するために、まとまりある土地利用を基本として、多様な世代に魅力的な住宅地づくり及び拠点づくりを進めます。

計画的に形成された住宅地をはじめとして、今ある住宅地を更に魅力あるものとするため、地区計画の活用など地域の実状に即したきめ細かな住宅地づくりを進めます。拠点づくりでは、多様な世代に対して魅力的な機能集積を図ります。

また、新たな住宅需要や既成市街地の再整備の必要などに対しては、地域の状況に合わせた土地利用を検討し、周辺的环境にも配慮した計画的な土地利用を誘導します。大規模な用地等の土地利用の転換にあっても、地域特性や地域住民の意向に配慮した適切な土地利用を計画的に誘導します。

(1) 土地利用

基本的には現在の土地利用規制を継承し、農地や樹林地等の自然的土地利用をはじめ、住居系、商業・業務系の土地利用それぞれをまとまりとして適切に配置し、それぞれの機能の保全・向上・集積を図ります。

① 住居系地域・・・豊かさが実感できる良好な住環境の維持された住宅地

計画的に開発された住宅地は、低層住宅を中心としつつ、中高層住宅については周辺の低層住宅への影響に配慮しながら計画的に良好な環境を維持するようにします。

住宅地内の主要な地域道路の沿道では、戸建てあるいは集合住宅を中心とし、小規模な店舗や事務所などと共存した土地利用を進めます。幹線道路沿道では住環境に配慮しながら、商業・業務などとの共存を図り、幹線道路沿道にふさわしい土地利用を進めます。

② 商業・業務系地域等・・・区民生活利便性向上のための拠点整備

青葉台駅、たまプラーザ駅など各駅周辺などでは、各地域の特性を生かした商業・業務機能の集積を図るとともに、中高層住宅などの共存を図ります。

また、各駅周辺には生活拠点としての商業・業務・住宅等の機能向上を図るために地区計画等の活用と併せて土地利用を検討し、利便性の向上を図ります。

工場や研究施設などにおいては、各施設の操業環境の維持向上を図るとともに、敷地外周に緑地帯を設けるなどにより、周辺の住宅地等への影響に配慮した土地利用を図ります。

③ 自然的土地利用を中心とする地域・・・自然的環境の保全と魅力ある自然的環境の創造

青葉区北部及び西部を中心としたまとまりのある樹林地などについては原則として引き続き市街化調整区域とし、特別緑地保全地区や市民の森などの制度を活用し、積極的に保全するとともに、自然的環境とのふれあいの場として活用します。また、鶴見川（谷本川）、恩田川周辺等の農地についても、原則として市街化調整区域として市街化を抑制することを基本とし、農業振興地域や農業専用地区により良好な農地としての保全を図ります。また、防災・減災の観点からも市街化を抑制します。すでに大規模施設が立地している土地については、引き続き周辺の自然的環境等への配慮を促します。

（2）住宅地づくり

良好な住宅地及び住環境を維持・創造するために、住宅地等の種類それぞれにあった整備指針を基本として、住宅地づくりを進めます。また、横浜市においては用途地域と連動して高度地区が定められていますが、指針においてもこれを踏襲して建築物の最高限高度の基本的な方針を示しました。

《住宅地等の種類と整備指針》

[住居系地域]

① 低層住宅を中心とする地域

【対象】

低層住宅地として土地区画整理事業などにより計画的に整備された住宅地で、現在低層住宅が立地している地域、あるいは駐車場など他の目的で利用されている地域

【整備指針】

現在の良好な住環境を保全・育成します。住宅の建替えなどを含め、整備にあたっては周辺環境に調和した住宅地づくりを進め、それぞれのまちの特徴を生かした個性豊かな街並みを創出します。敷地にゆとりがあり緑豊かな環境を整備するため、敷地の細分化や用途・形態の混在を防止します。また、二世帯住宅などの多様な住宅により、住民の年齢構成などのバランスの取れた地域社会を形成します。

＜建築物の高さの最高限度……10m 又は 12m＞

② 中高層住宅を中心とする地域

【対象】

中高層住宅地として土地区画整理事業などにより計画的に整備された住宅地で、現在中高層住宅が立地している地域、あるいは駐車場など他の目的で利用されている地域

【整備指針】

現在の良好な住環境を保全します。また、建替えなど整備にあたっては住宅の質及び住環境を向上させるよう誘導するとともに、周辺の住環境への影響を考慮した住宅地づくりを進めます。

＜建築物の高さの最高限度……15m＞

③ 中高層住宅地に店舗・事務所が共存する地域

【対象】

中高層住宅地として土地区画整理事業などにより計画的に整備された住宅地で、現在中高層住宅と店舗や事務所が共存して立地している地域、あるいは駐車場など他の目的で利用されている地域

【整備指針】

現在の良好な住環境を保全しながら、商業・業務などの利便施設と住宅の共存を図ります。商業・業務など利便施設が新たに立地する際には、現在の住環境に配慮するとともに、日常生活の利便性が向上するよう誘導します。

＜建築物の高さの最高限度……15m＞

④ 沿道に住宅と店舗・事務所が共存する地域

【対象】

幹線道路や鉄道の沿線で店舗や事務所が集積している地域

【整備指針】

住宅の質及び住環境の保全・向上を図ります。幹線道路沿道では、商業・業務などの利便施設と住宅とが共存するよう、環境の整備を図ります。

<建築物の高さの最高限度……20m >

⑤ その他の地域

【対象】

土地区画整理事業や開発によらない地域で、住宅の他、商業・業務などが混在する地域

【整備指針】

住宅の質の向上を図りながら、商業・業務などと住宅とが共存する環境の整備を図ります。狭あい道路がある地区については、セットバックや建築物の共同化により安全で快適な住環境を形成します。また、鉄道駅や幹線道路の近隣地区では、住宅への影響の少ない業務や集合住宅の誘導を図ります。

<建築物の高さの最高限度……20m >

[商業・業務系地域]

⑥ 商業・業務機能を中心とする地域

【対象】

鉄道駅周辺の地域及び近隣のための商業などが集積する地域

【整備指針】

土地の高度利用を促進し、商業・業務などの機能の集積を図り、魅力ある市街地を形成します。また、住宅を整備する際には商業・業務と共存するとともに、多世代が住まえるよう多様な住宅の供給を図ります。

<建築物の高さの最高限度……20m 又は 31m >

[工業系地域]

⑦ 工業を中心とする地域

【対象】

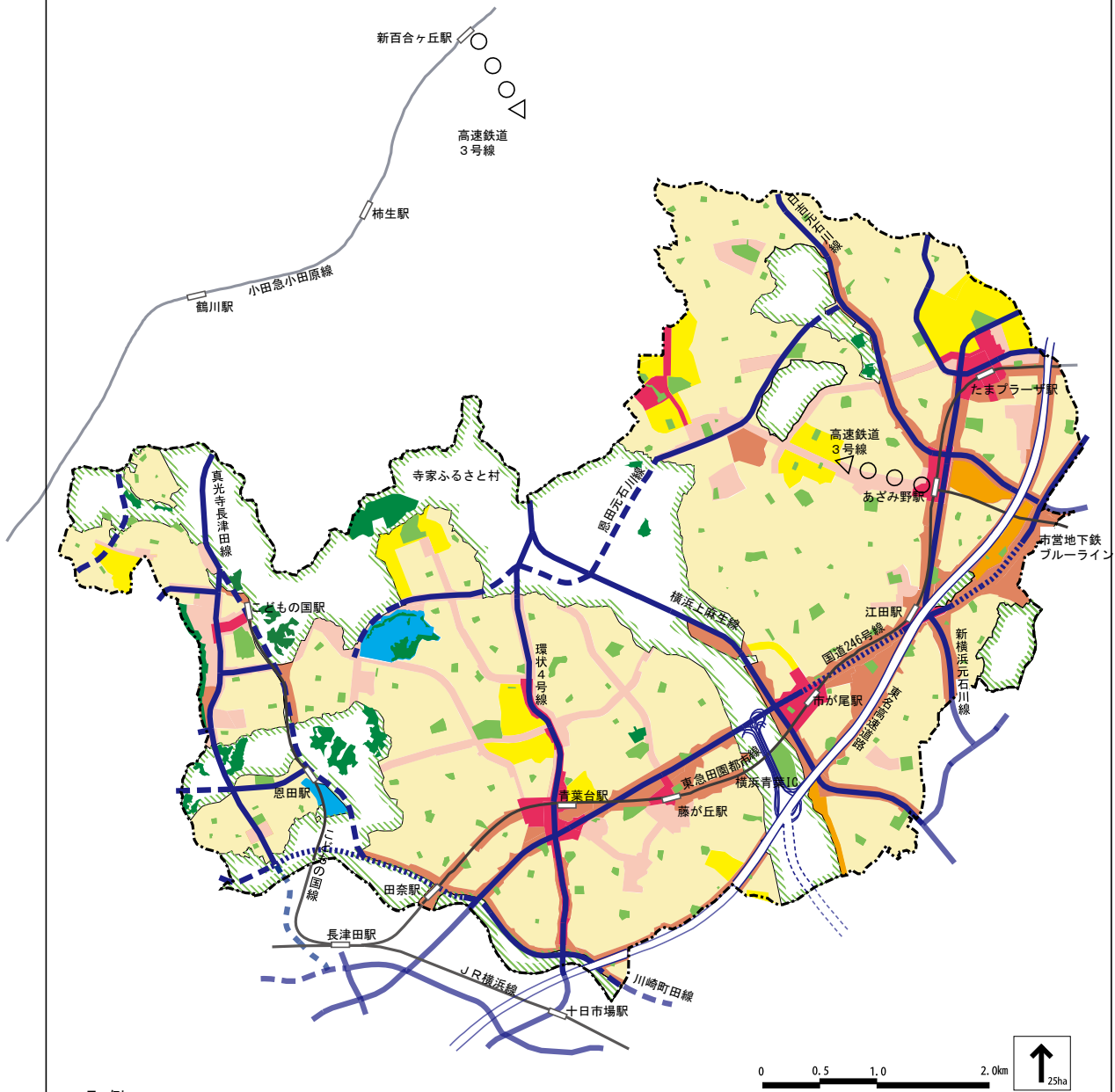
研究所等の機能を中心とする地域

【整備指針】

研究所や車両工場を中心とした機能を確保しながら、周辺の住宅地等への影響に配慮した土地利用を図ります。

<建築物の高さの最高限度……20m >

土地利用及び住宅地の指針図



凡例

	区界		幹線道路 (既存)		【住居系地域】 低層住宅を中心とする地域		【商業・業務系地域】 商業・業務機能を中心とする地域
	鉄道 (駅) (既存路線)		幹線道路 (整備予定)		中高層住宅を中心とする地域		【工業系地域】 工業を中心とする地域
	鉄道 (計画路線)		幹線道路 (計画等)		中高層住宅地に店舗・事務所が共存する地域		特別緑地保全地区、市民の森等 (既存)
	高速道路 (既存)		公園 (既存)		沿道に住宅と店舗・事務所が共存する地域		自然的土地利用を中心とする地域
	高速道路 (整備予定)		その他市街地				

（3）地域の拠点づくり（生活拠点及び生活支援拠点）

都市活動の拠点となる生活拠点では、鉄道駅ごとの駅勢圏の大きさや機能の広域性に配慮し、地区計画や市街地環境設計制度などのまちづくり手法を活用し、土地を高度利用しながら、地域の特徴を生かした個性ある生活拠点づくりを進めると共に、鉄道沿線において機能集積を図ることにより、多様な世代に対する魅力を創出します。

青葉区では鉄道が主に区の南側を通っていることから、鉄道駅から離れた住宅地における日常生活の利便性を向上し、良好で持続可能な住宅地の形成を図るため、地区計画や市街地環境設計制度などのまちづくり手法を活用し、生活支援拠点づくりを進めます。

① 駅勢圏が大きい生活拠点

○ たまプラーザ駅周辺

区北部地域における鉄道及びバス交通の要衝としての交通利便性を生かし、鉄道駅周辺の大規模施設や商店街など既存商業の機能強化を図りながら、規制・誘導的手法等により、商業・業務・文化機能の集積を中核としたにぎわいと回遊性の高い、広域的な集客力を持つ拠点づくりを進めます。

○ あざみ野駅周辺

高速鉄道3号線（市営地下鉄ブルーライン）延伸による交通利便性の向上や、区北部地域における鉄道及びバス交通の要衝としての交通利便性を生かした土地利用について検討するとともに、規制・誘導的手法等により商業・業務・文化機能の集積を中核とする拠点づくりを進めます。特に、市北部における文化活動の拠点であるアートフォーラムあざみ野や山内図書館等の既存公共施設の連携による文化の薫るまちづくりを進めます。

たまプラーザ駅からあざみ野駅にかけては、連続的なにぎわいを創出し、区北部の中心としての拠点づくりを進めます。

○ 江田駅周辺

生活拠点としての商業・文化機能の集積のほか、鉄道と東名高速道路や国道246号線が近接する立地特性を生かした交通結節点としての機能集積を検討します。

大山街道の宿場であった荏田宿などの歴史的を感じさせる意匠を取り入れる等により、大山街道まち歩きの発着点となるような拠点づくりを進めます。

また、慢性的な車の渋滞が生じている江田駅東交差点については、丘や道路に囲まれた地理的な制約があるため、拠点づくりと併せて、交通問題の改善を検討します。

○ 市が尾駅周辺

高速横浜環状北西線や東名高速道路等の結節点としての交通利便性や鶴見川（谷本川）沿いの公共的空間を生かすとともに、自然的環境と調和した「区の顔」となる拠点づくりを進めます。

区役所をはじめとした行政サービス機能の集積を生かし、広域的な業務機能や防災機能等の立地を促進します。

また、公会堂、スポーツセンター、鶴見川（谷本川）沿いの水と緑の環境を生かした自然と親しむためのスポーツ・レクリエーション施設など、区民が集まり交流する機能を持った施設間の連携を高めるとともに、広域的な文化・スポーツ機能の集積を促進します。

○ **青葉台駅周辺**

青葉台駅周辺は、通勤者や地域住民に日常生活の利便性を提供するため、鉄道及びバス交通の要衝としての交通利便性を生かし、規制・誘導的手法等により商業・業務・文化機能の集積を強化し、区南部の中心としての拠点づくりを進めます。特に、環状4号線の渋滞や違法駐車等の交通問題の改善、青葉区民文化センター（フィリアホール）等の公共施設の活用を図りながら、商店街の強化を進め、専門的な特色を持った商業・文化機能の集積地としての形成を進めます。

② **駅勢圏が小さい生活拠点**

○ **藤が丘駅周辺**

広域的な医療機能の維持・充実や医療関連機能の集積を図るとともに、住民の身近な生活の利便性を向上させるため、魅力的な店舗などの立地を促進します。

○ **田奈駅周辺**

住民の身近な生活の利便性向上と周辺に農地がある立地特性を生かした魅力的な店舗などの立地促進により、生活拠点として必要な機能の誘導を図ります。

○ **恩田駅周辺、こどもの国駅周辺**

住民の身近な生活の利便性を向上させるため、周辺環境に配慮しながら、生活拠点として必要な機能の誘導を図ります。

高速鉄道3号線（市営地下鉄ブルーライン）の延伸により新駅が開業した場合には、新駅を中心としたエリアを生活拠点としてまちづくりを進めます。

③ **生活支援拠点（すすき野、鴨志田、奈良エリア）**

鉄道駅まで離れた住宅地の生活利便性の維持・向上を図るため、大規模団地を含むエリアにおいて、周辺住民の身近な生活支援拠点として日常的な買物・サービス施設の維持及び地域交流の場や高齢者・子育て支援等の地域のニーズにあった機能の誘導を図ります。また、団地再生の検討・取組を支援するとともに、地域の主体的なまちづくり活動を促進し、地域で機能を導入、維持していく仕組みを検討します。

④ 地域の拠点づくりにおけるユニバーサルデザイン

横浜市福祉のまちづくり条例や、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）に基づき、都市環境の整備を進めます。特に、生活拠点では、鉄道駅や道路、集会施設などの公共施設や大規模店舗のみならず、一般の店舗などでも積極的にバリアフリー化を進め、誰もが使いやすいまちをつくります。

また、高齢者、障害者のみならず、子供や外国人、初めて訪れる人にも施設や装置などが使いやすく、また表示などが理解しやすいよう、デザインや表示方法などを検討し、改善を図ります。

（4） きめ細かなまちづくり

良好な市街地環境を維持・形成するために、住宅地等の種類別の整備指針に基づくほか、それぞれの地域の実状に即したきめ細かなまちづくりを進めます。その実施に際しては地区計画の導入や、建築協定、緑地協定及び地域まちづくり推進条例



写真：桜台の上空

に基づく地域まちづくりルール・プランなどの制度を活用した地域の主体的で積極的なまちづくり活動を促進します。また、それらの制度の活用によらない場合においても、まちづくり憲章を作るなど、地域のルールやまちづくりの方向性を共有するように努めます。

① 市街化区域内の土地利用転換

市街化区域内の空き地や農地などについて、土地利用の転換が行われ、住宅地等として利用される際には、周辺環境と調和するよう誘導します。

② 昭和 30～50 年代に計画的に基盤整備された地域の再整備

昭和 30～50 年代までに土地区画整理事業等により計画的に基盤整備された地域では、建築物の機能を充実あるいは変更するために、建替えや増築などが始まっています。こうした需要に対し、住み慣れた地域で住み続けられ、市街地としての魅力をさらに向上させることができるよう誘導します。

③ 大規模団地の再生

青葉区内には敷地面積 5,000㎡以上の大規模団地が多く、その多くが築 30 年を超えます。今後、団地の再生にかかる検討（建築物や住環境等の将来に向けた検討やコミュニティ形成の検討、拠点整備等）を開始することが想定されます。その際には、団地の住民が住み続けられ、また、多様な世代が住まうことのできるような居住環境を確保します。合わせて地区計画等のまちづくり手法を活用し、団地住民だけでなく、周辺住民の身近な生活支援となるような日常的な買物・サービス施設や地域の交流の場、子育て支援施設、福祉施設、地域防災に関する施設、働く場等の整備についても誘導します。

④ 既成市街地等のまちづくり

鉄道駅周辺や区画整理事業等による計画的な基盤整備がされていない地域において、再整備の必要が生じた時は、市街地開発事業や地区計画などによる計画的な開発を誘導します。

⑤ 市街化調整区域内の大規模施設

市街化調整区域内に既にある学校などの大規模施設について、施設の拡充・再整備が生じたときは、敷地内の樹林地や緑地を保全する等、周辺環境への配慮を誘導します。

⑥ 建築物の高さ・形態

良好な市街地環境の形成を図るため、地区計画や市街地環境設計制度を活用することにより、高度地区で定められた建築物の最高限高度を超えて建築することができるようになる場合があります。このため、それぞれの地域の実状及び地域住民の意向に基づいて、建築協定や地区計画などにより建築物の高さ・形態について、ルールを定めるよう誘導します。

⑦ 沿道において低層住宅の立地する地域のまちづくり

幹線道路や主要な地域道路沿道で、用途地域による容積率が150～200%であり、中高層住宅が立地できる地区内において、低層住宅が連続して立地している地域があります。これらについては、それぞれの地域の実状及び地域住民の意向に基づいて、建築協定や地区計画などによりルールを定めるよう誘導します。

⑧ 多様な世代が住む住宅地づくり

バランスのとれた地域社会を形成するため、親との同居・隣居・近居などの多様な住まい方を可能にするよう、二世帯住宅やファミリー世帯向けの住宅の供給を誘導します。そのために、それぞれの地域の実状及び地域住民の意向に基づいて、地区計画の導入や建築協定の見直しなどを進めます。また、ライフステージに合わせて必要な住宅に住むことができるようなシステムを構築することにより、高齢者が夫婦のみの世帯あるいは単身者世帯になったときに必要な住宅やファミリー世帯向けの住宅の供給を誘導します。

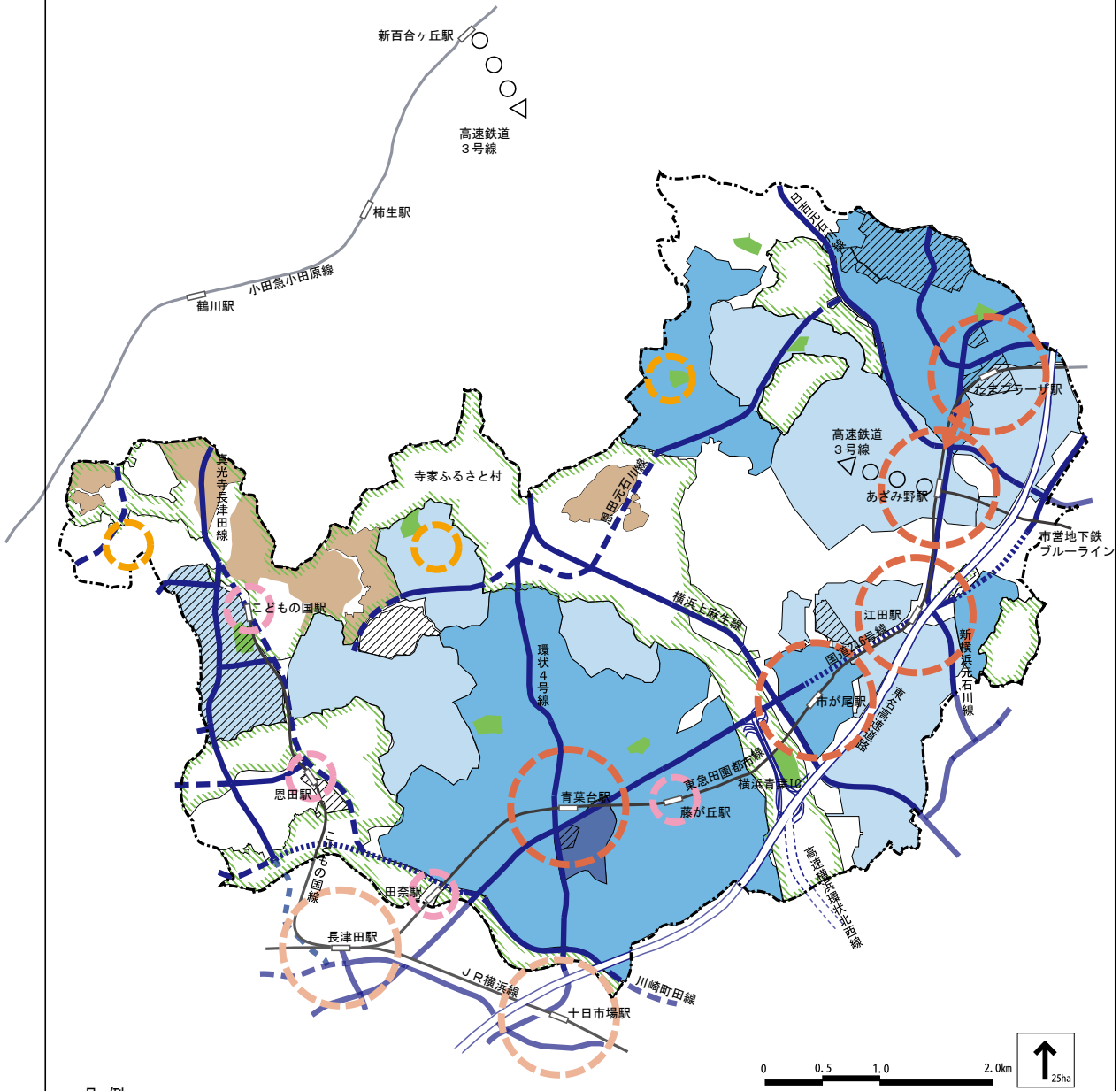
また、住宅のバリアフリー化を進めるため、専門家による相談や整備費の補助などにより支援します。

⑨ 住宅地づくりに関する情報提供・相談体制

住民が身近なところで住宅地づくりや住まいに関して情報を得たり、地域のまちづくりのルール化に関する相談などにきめ細かく対応する体制を充実するとともに、必要に応じて専門家派遣や行政の担当者による支援を行います。

また、横浜市と「空家対策に関する協定」を締結した各専門家団体による相談窓口などにより、空家等の発生の未然防止、流通・活用等の総合的な空家対策を推進します。

拠点及びきめ細かなまちづくり指針図



凡例

	区界		幹線道路 (既存)		昭和30年代までに土地区画整理事業が完了した区域		駅勢圏が大きい生活拠点
	鉄道 (駅) (既存路線)		幹線道路 (整備予定)		昭和40年代に土地区画整理事業が完了した区域		生活拠点の一体化
	鉄道 (計画路線)		幹線道路 (計画等)		昭和50年代に土地区画整理事業が完了した区域		駅勢圏が小さい生活拠点
	高速道路 (既存)		自然的土地利用を中心とする地域		市街化調整区域内の主な大規模施設		生活支援拠点
	高速道路 (整備予定)		主な公園 (既存)		地区計画により土地利用の指針が定められている地域		



2 交通ネットワークづくり

区の骨格となる幹線道路・地域道路や鉄道の整備、バス路線の維持・充実により、安全で快適な交通網の充実を図ります。また、交通利便性の向上等を図るため、最寄り駅までおおむね 15 分で到達できる地域の拡大・充実を図るなどの公共交通網の強化、歩行空間や自転車通行空間の整備、移動空間のバリアフリー化により、利用者に優しい交通施設の整備を進めます。

交通施設の整備にあたっては環境への影響に配慮します。

(1) 道路網

① 骨格道路・幹線道路

東西方向の国道 246 号線と、南北方向の日吉元石川線、横浜上麻生線、環状 4 号線、新横浜元石川線、区内の主要なバス通りである奈良西八朔線と黒須田 133 号線に加え、真光寺長津田線と川崎町田線、恩田元石川線の整備を行うことにより、区内を格子状に結ぶ骨格道路網を形成します。また、長津田奈良線などの幹線道路により、安全で快適な道路網を形成します。整備にあたっては、延焼防止など防災上や災害時の効果、沿道環境に配慮します。

また、交通需要管理の視点を取り込みながら、鉄道駅周辺あるいは地域間の移動性を向上し、生活道路への自動車流入を減少させます。

恩田元石川線については、地域のシンボリック道路空間を創出するため、地域住民との話し合いを行いながら、安全で快適な歩行空間や自転車通行空間のほか街路樹などの道路デザインに配慮し、周辺の地域資源との連携を図ります。また、青葉区における緑のネットワークとして位置付けます。

江田駅東交差点（新横浜元石川線と国道 246 号線の交差点）及び下恩田交差点（川崎町田線と国道 246 号線の交差点）、桜台交差点（環状 4 号線）などについては、渋滞の解消と安全性の向上のため、交差点の改良を検討します。

② 主要な地域道路

住宅地と最寄り駅や幹線道路を結ぶ主要な地域道路については、既存道路の拡幅や改良、道路新設などにより整備し、渋滞の解消や安全性の向上を図るとともに、生活道路への自動車流入を減少させます。

③ 駅前広場、駐車場、駐輪場

バスと鉄道の交通結節点である鉄道駅では、公共交通機関をより利用しやすくするため駅前広場の整備を進めます。

青葉台駅前については、慢性的な渋滞を解消するため、環状 4 号線の交通対策や駅前広場の改良について検討します。

また、通勤時間帯における公共交通機関と自家用車の流れを分離するため、自家用車送迎

用降車エリアの指定などの対策を検討し、既に指定されているエリアについては利用を推進します。

駅前の違法駐車、放置自転車による混雑を緩和するため、駐車場、駐輪場の整備を推進するとともに、既存駐車場の有効利用を図ります。また、特に坂道の多い青葉区で利用の多い電動アシスト付の幼児2人同乗用自転車など、通常より大きい自転車にも対応した駐輪場の整備を推進します。

④ 高速道路

横浜市における主要な高速道路網は下図のように計画されています。

高速横浜環状北線と一体となり、東名高速道路と第三京浜道路とを結ぶ高速横浜環状北西線の整備により、青葉区と市内各地及び他都市との連絡を強化します。

図：横浜環状道路（出典：道路局作成資料）



(2) 公共交通網

① 鉄道網

東急田園都市線、こどもの国線、市営地下鉄ブルーラインに加え、あざみ野からすすき野付近を経由し新百合ヶ丘へ至る高速鉄道3号線（市営地下鉄ブルーライン）の延伸などで、広域的な交通利便性の向上を図ります。新駅が設置された場合には、交通の流れや周辺への影響を考慮した適切な対応を検討し、生活拠点づくりなどまちづくりと一体となった新駅周辺の整備を進めます。

② バス網

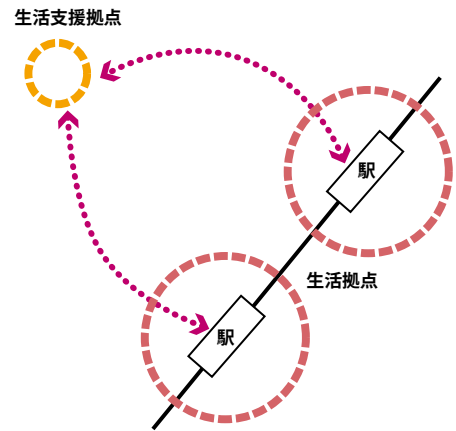
鉄道駅と住宅地などをつなぐバス網を形成して公共交通網を強化するとともに、最寄り駅まで15分以内に到達できない地域や、到達できても便数や所要時間の改善が望まれる地域の交通利便性を向上するため、バス路線の再編・維持・充実やバスベイの設置、交通規制などを進め、バス交通の改善を図ります。特に区北西部における交通利便性の向上を図るため、利用しやすい公共交通網のあり方についての検討を行います。

バスの発着便数の多い青葉台駅及びあざみ野駅については、周辺の交通環境の改善とバス路線の再編の検討を促進します。

また、バス路線は、鉄道駅から離れた住宅地と鉄道駅とを結ぶ主要な地域交通となることから、特に生活支援拠点と鉄道駅とを結ぶバス路線については、利用促進を図るとともに維持・充実に努めます。併せて、生活支援拠点内のバス停周辺的环境整備を図ります。

また、バス交通の利便性を高め、誰もが利用しやすい身近な交通手段とし、自家用車に依存しなくても移動がしやすい環境を整えます。ノンステップバスの導入やバス停付近の改善を進めるほか、地域の実情に即した地域交通の導入等に向けた地域による主体的な活動の支援や乗り継ぎ割引制度の導入等のバスからバス、バスから鉄道の乗り継ぎの利便性向上を図ります。

図：生活支援拠点と鉄道駅を結ぶ主要な地域交通の模式図



(3) 歩行空間・自転車通行空間の形成

駅前空間、幹線道路、主要な地域道路には、歩道の連続化・有効幅員の確保・段差の解消、街路樹の整備・保全などにより、誰もが安心して楽しんで歩ける、安全で快適な歩行空間を整備します。また、幹線道路等による地域の分断や横断の際の安全確保に配慮します。

幹線道路や主要な地域道路に囲まれた地区内の生活道路については、カラー舗装等による歩行者の通行帯への意識、車両の歩行者に対する注意喚起など、交通安全施設や交通規制などにより歩行者の安全性の向上を図ります。更に、地域が主体となった緑地協定や建築協定などにより沿道の緑化を図り、緑豊かでくつろぎのある生活道路空間を創造します。

自転車交通については、環境負荷の低減や過度なマイカー利用の抑制、健康増進などにつながることからこれを重視し、自転車を安全、快適に利用でき、歩行者の安全を脅かすことのないように、自転車通行空間の整備を検討します。また、歩行者の安全性を確保できるように交通ルールの遵守に向けた取組を進めます。

これらを体系的に整備することにより、街並みや風景を生かした歩きたくなる歩行空間や自転車通行空間の形成を進めます。

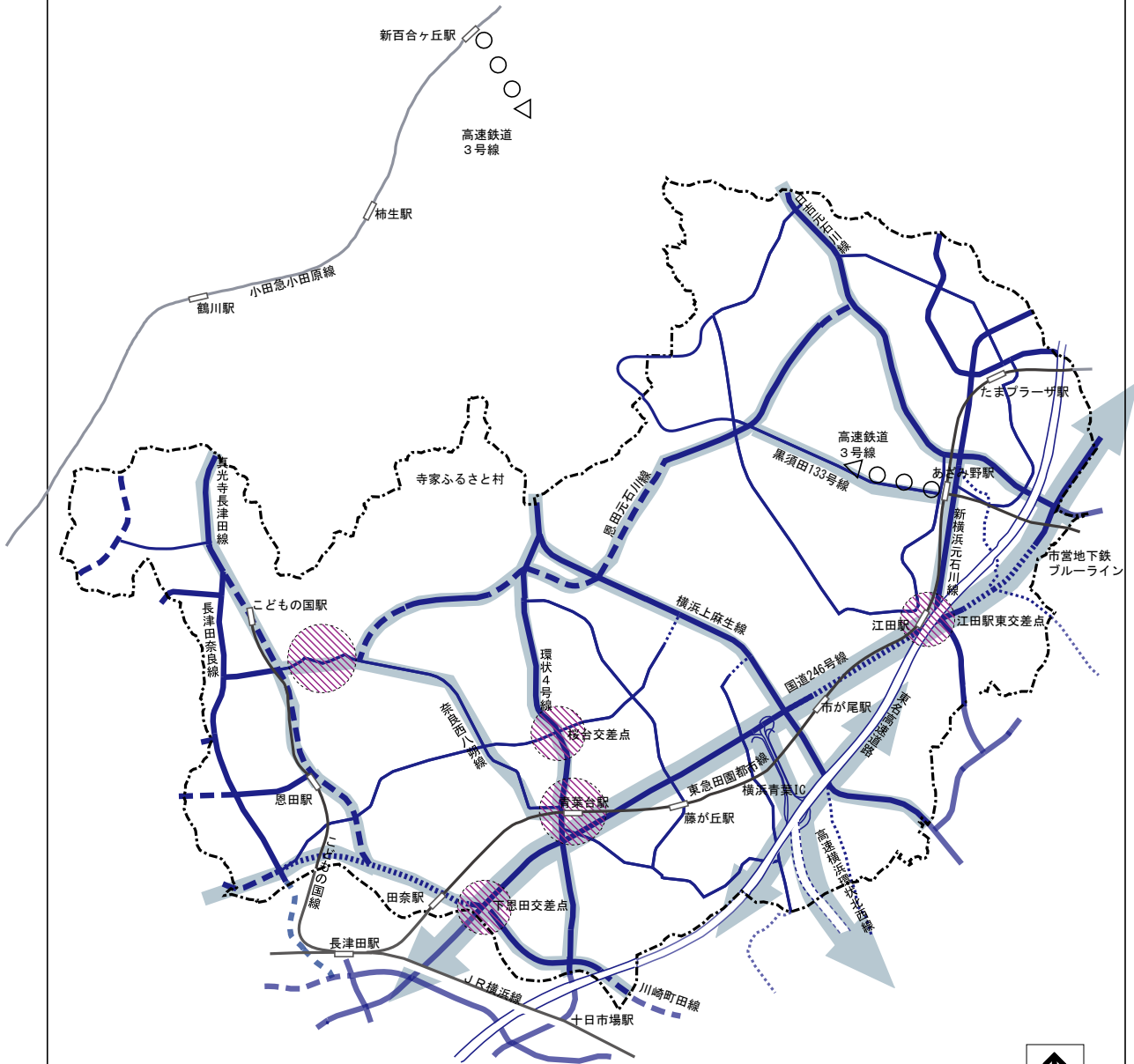
(4) 道路・交通機関のバリアフリー化

全ての人が安全で快適に行動できるよう、移動環境における連続的なバリアフリー化を図ります。

道路においては、十分な歩行空間を確保し、通行の支障となる障害物や段差を取り除くとともに、視覚障害者誘導用のブロックや信号の設置、見やすく分かりやすい案内板の整備などにより、バリアフリーの歩行空間を整備します。

また、鉄道駅のバリアフリー化や、ノンステップバスの導入を促進し、誰もが自らの意思で自由に行動できるよう、交通機関のバリアフリー化を促進します。

交通ネットワークづくり指針図



凡例

	区界		幹線道路 (既存)		主要な地域道路 (既存)
	鉄道 (駅) (既存路線)		幹線道路 (整備予定)		主要な地域道路 (整備予定)
	鉄道 (計画路線)		幹線道路 (計画等)		交通処理上の改善が必要な箇所
	高速道路 (既存)		骨格道路		
	高速道路 (整備予定)		広域道路		

3 水と緑の環境づくり

まとまりある樹林地や農地などを保全し、鶴見川水系の自然的環境を生かした魅力的な空間にすることにより、うるおいあるまちづくりを進めます。また、市街地においても緑のうるおいある環境を創造します。豊かな水と緑の環境を守り、創り、繋ぐことにより、生物多様性の保全に努めます。

(1) 緑の拠点

① 樹林地（里山）の保全

横浜市の緑の10大拠点の一つとして、青葉区の北部及び西部を中心にまとまって残っている樹林地を中心とした里山については、特別緑地保全地区、市民の森などの様々な緑地保全制度を活用し、地域の意向を踏まえつつ保全を図ります。



写真：こどもの国の上空

敷地内に樹林地が存在する施設などにおいては、現行の緑地協定や風致地区等に基づき自然的環境の保全を図っていきます。

なお、土地利用の変更が見込まれるときにも、様々な緑地保全制度を活用し、緑地保全に努めます。

また、市民の森や、里山の保全・再生を担う愛護会などの区民の活動を支援します。

② 農地の保全

農業振興地域内の農用地区域を保全し、農業専用地区などの指定を進めます。

青葉区の原因風景である谷戸の保全については、農業施策との連携や区民の参加などによる総合的な対応策を検討します。市街地に近い立地特性を活用して、区民が趣味や楽しみの場として気軽に農業に触れることができるよう、市民利用型農園や収穫体験農園の整備を支援します。

寺家町を、良好な田園風景を有する「寺家ふるさと村」として保全するとともに、農業体験学習などによる農とのふれあいの場として活用します。

(2) 水と緑の軸

① 快適な水辺空間の創出

青葉区の原因風景である水と緑の軸となる鶴見川（谷本川）、早渕川、恩田川・奈良川などの河川とその周辺の田園風景を保全し、多様な生き物が生息する環境の保全・回復を図ります。また、小川アメニティ、親水護岸、管理用通路などを用いたプロムナード、シンボルとなる並木、サインの整備などにより川に親しみやすい環境を創り出します。鶴見川（谷本川）や周辺の農地と連携したスポーツ・レクリエーション拠点として、谷本公園の整備を進めます。

(3) その他の市街化調整区域内の樹林地・農地

樹林地については、特別緑地保全地区、源流の森保存地区などの様々な緑地保全制度を活用し、地域の意向を踏まえつつ保全を進めます。農地については、農業振興地域内の農用地区域を保全し、農業専用地区などの指定を進めます。

(4) 市街地内の自然的環境

① 樹林地の保全

市街地内に残る樹林地については、特別緑地保全地区、緑地保存地区などの緑地保全制度を活用し、地域の意向を踏まえつつ保全を進めます。

② 特色ある公園づくり

住宅地内の貴重なオープンスペースである公園については、子育てや地域の交流、防災などの多様な機能を有する地域に密着した拠点として活用を図るため、地域の意向を把握し、公園ごとの植生や地形等の特色を生かしながら、整備・管理します。

③ 公共的空間、公共施設、雨水調整池などの緑化

駅前広場や公開空地などの公共的な空間については、関係者の協力により緑化を誘導します。公共施設については積極的に緑化を進めるとともに、周囲の道路・緑地と一体的に緑の環境を創出します。道路幅員や既存の街路樹とのつながり、老朽化した樹木の安全性等に配慮しながら、快適な歩行空間を創出する街路樹の整備・保全を進めます。

降雨時などに一時的に水を貯めておくための雨水調整池等については、平時に利用できる広場などとして有効活用を図ります。

学校や公園、水路、雨水調整池等を活用し、多様な生き物が生息できる環境（ビオトープ）を創出します。

④ 身近な緑の創出

身近な環境をうるおいあるものとするため、住民一人ひとりが住宅地内の緑化に努め、庭やプランターの活用、生け垣の育成、屋上・壁面の緑化、空地等を利用したコミュニティガーデンなどを進めることにより、市街地内の緑を創出していきます。

住宅地などにおいては建築協定や地区計画だけでなく、地域主体で緑化に取り組む緑地協定などの締結を進めます。商店街などにおいては、商店街活動として、まちの緑化と美化を進めていくことを検討します。

(5) 緑のネットワーク

水と緑の軸や緑の拠点を結ぶため、恩田元石川線を主な緑のネットワークとして位置付け、街路樹等を整備します。また、区民が気軽に水と緑に親しむことができるよう、区内に広がる様々な水と緑の空間を花や樹木により結びます。水路を活用して親水性のある遊歩道などを整備します。

(6) 水循環の再生

特別緑地保全地区や源流の森保存地区などにより、水源域での緑地を保全するとともに、農地の保全・改修、湧水の保全、雨水浸透施設の設置促進、歩道の透水性舗装などを実施することにより、水の流れを保ち、自然の水循環の回復を進め、水害、地盤沈下の発生を抑制します。

(7) 区民活動のネットワークづくり

区民一人ひとりが緑を守り育てる活動に参加し、将来にわたって緑の担い手となるような環境づくりを進めます。また、緑に関する情報を提供するとともに、様々な活動団体の交流を支援し、区民活動のネットワークづくりを進めます。

(8) 生物多様性

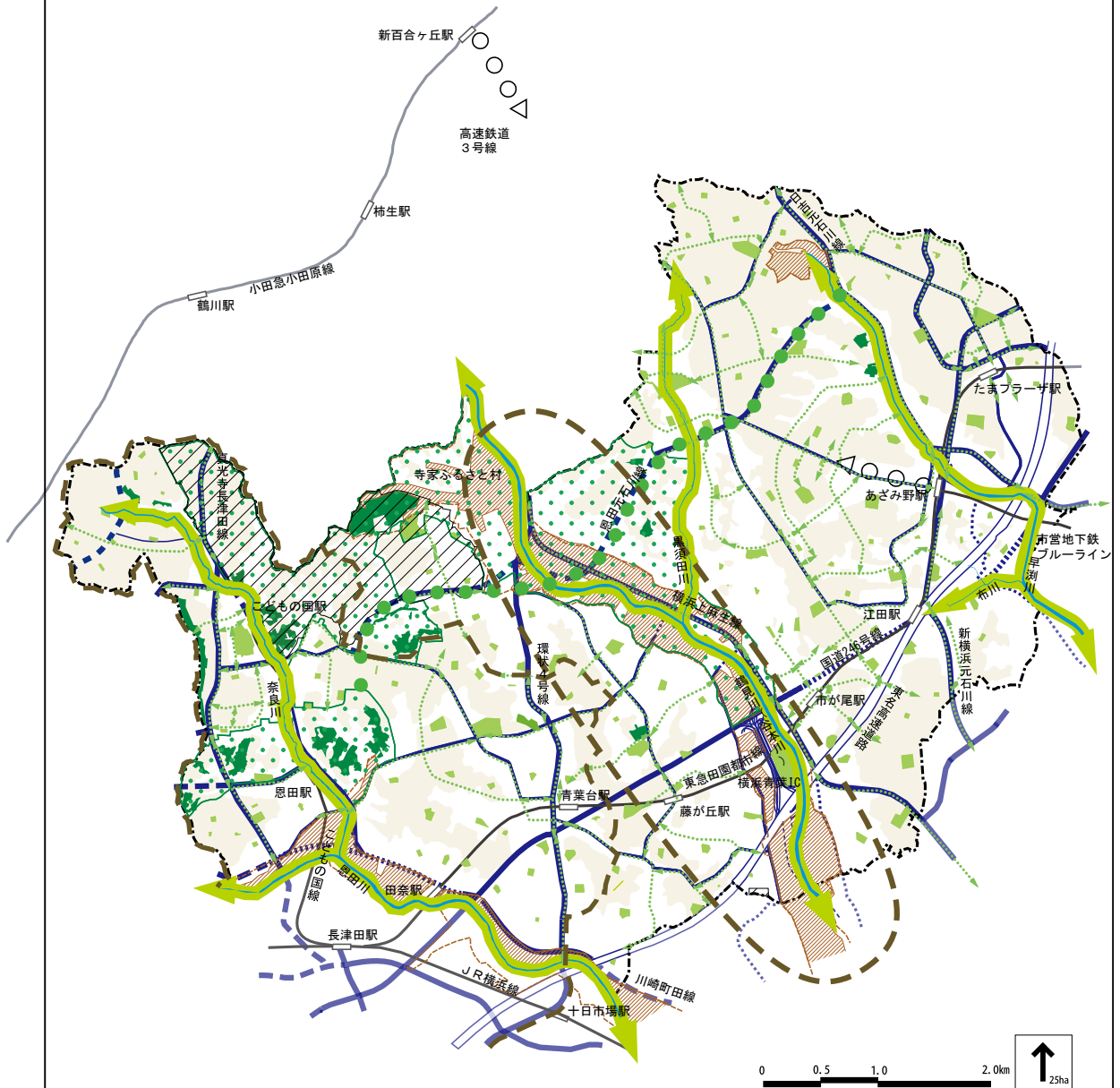
身近に自然や生き物を感じ、楽しむことができるよう、生物多様性に配慮して、水と緑の環境の保全、再生、創造を進めます。

多くの生き物が生息・生育する、緑の10大拠点などのまとまった樹林地や農地については、特別緑地保全地区など緑地保全制度を活用しながら保全します。水田・水路・ため池・二次林の雑木林などがつながって形成されている谷戸については、生き物にとって重要な生息・生育エリアとなるため、水田所有者や地元農業者組織による体験水田の運営などを支援しながら保全していきます。

鶴見川流域周辺では、その立地の特徴を生かし、水辺拠点の整備や多自然川づくりを進めます。また、生物多様性の保全や、樹林地の安全性の向上などを図り、里山の保全・再生を担う区民の活動を支援します。

学校校庭・保育所園庭の芝生化、生物多様性に配慮した屋上・壁面緑化、未利用公共用地における緑の創造、既存公園の緑化などを進めます。

水と緑の環境づくり指針図



凡例

	区界		幹線道路 (既存)		農業振興地域		緑の拠点
	鉄道 (駅) (既存道路)		幹線道路 (整備予定)		農用地区域		水と緑の軸
	鉄道 (計画路線)		幹線道路 (計画)		風致地区		恵みの里地域 および候補地
	高速道路 (既存)		特別緑地保全地区、市民の森等 (既存)		丘 (標高50m以上)		主な緑のネットワーク
	高速道路 (整備予定)		公園 (既存)				街路樹

4 暮らしを支えるまちづくり

子供から高齢者まで、誰もが住み慣れた地域や家庭で安心して豊かに暮らし続けるため、歩いて暮らせる生活圏のなかで、様々なまちの機能をネットワークし、暮らしを支えるまちづくりを進めます（p.62 コラム参照）。施設整備にあたっては、区民が身近に利用し、多様な活動を行えるよう、地域にバランスよく配置します。

(1) 身近な施設づくり・機能の活用及び導入

① 活動の拠点となる施設

多様になりつつある区民活動の拠点となる青葉区区民活動支援センター、青葉国際交流ラウンジについては、区民がより利用しやすくなるよう再整備の検討を行います。また、前述の施設及び青葉区福祉保健活動拠点「ふれあい青葉」等の機能強化と各施設の連携を図り、地域活動が活発に行われる環境づくりを進めます。また、男性も女性も活躍する社会の実現を目指して、区民の自



写真：荏田西コミュニティハウス

主的な活動支援や区民の交流の拠点であるアートフォーラムあざみ野において、各種事業の充実を図ります。地域の活動を支える中心的施設として、区内に6館整備されている地区センターのほか、コミュニティハウスを中学校区程度に1か所整備し、地域活動の高揚を図ります。

また、小中学校の特別教室や体育館、校庭など学校施設の開放を進め、地域活動の拠点として積極的な活用を図ります。放課後などに遊びを通して異なる年齢の子供たちが交流するはまっ子ふれあいスクール・放課後キッズクラブは引き続き市立小学校全校で実施します。学校予定地等の未利用公共用地については土地利用までの間、暫定的に地域の方々が利用できるスポーツ広場や、子供の遊び場等として有効活用します。

身近な活動の場の充実をすすめるため、自治会・町内会館の整備を促進します。

② 地域の福祉、保健医療を支える施設

介護を必要とする人やその家族をはじめとして誰もが、住み慣れた地域や家庭において健康で安心した生活が営むことができ、元気に暮らせるよう、在宅福祉及び地域の福祉・保健活動の拠点として地域ケアプラザの事業の充実を図ります。また、特別養護老人ホーム、老人保健施設、認知症高齢者グループホーム、小規模多機能型居宅介護施設等の整備を進めるとともに、地域の医療機関や介護事業者が連携し、地域で高齢者の医療・介護・暮らしを支えていく「地域包括ケアシステム」の展開を進めます。

子育て世代を支援するため、多様な保育・教育ニーズへの対応と充実を図り、施設間の連携を図るなど、質の高い乳幼児期の保育・教育基盤を確保します。また、保護者が労働等に

より家庭にいない時間帯に、児童が安心して遊べる居場所を充実させるため、はまっ子ふれあいスクールから放課後キッズクラブへの移行を進めます。

地域での緊急な小児医療に対応できるよう関係機関と協議し、医療機関相互の連携を促進しながら、きめ細かな医療サービスを検討します。

障害者が安心して暮らしていけるよう、地域作業所、グループホーム等の誘導を進めます。

③ 文化・スポーツ・レクリエーションの拠点となる施設

市民のアート活動の拠点である横浜市民ギャラリーあざみ野や、区民文化センター（フィリアホール）、公会堂などの連携を図り、区民の活発な文化活動や自己啓発活動、生涯学習等を支援する環境づくりを進めます。また、山内図書館を拠点として図書館サービスの充実を推進します。

スポーツセンターやくろがね野外活動センター、青葉区制 20 周年記念区民協働整備施設「青葉スポーツプラザ」に加え、スポーツ施設を有する谷本公園の整備の促進など、身近なスポーツ・レクリエーション施設を充実させます。

④ 活動を支える仕組みづくり

各施設を利用した区民による活動がより活発になるよう、インターネットの活用や区民活動団体の協力などにより、情報提供や相談体制を強化します。

⑤ 地域での生活に必要なとされる身近な機能の導入

鉄道駅まで移動しなくても日常生活に必要な品物を手に入れられるよう、住宅地に身近な場所への生活利便施設や地域の交流の場等の機能の誘導を図ります。地域のニーズに合った機能を誘導するため、地域まちづくりプランの策定等を検討します。

⑥ 身近な健康づくり

健康寿命を伸ばし、いつまでも元気に活動するため、子供から高齢者までの誰もが既存の公園や遊歩道等を活用し、日常的に健康づくりが行えるような空間づくりを進めます。

(2) 環境と共生するまちづくり

① 少負荷・循環型都市づくりに向けた取組

鉄道やバスなどの公共交通網と環境に配慮した道路網を体系的に整備するとともに、交通の目的に応じて公共交通機関が効率的に利用されるような交通体系を確立することにより、環境への負荷を軽減した都市づくりを進めます。

建築から取壊しまでにかかる全てのコストや環境負荷を考慮し、建築物の寿命を重視した建築を進めます。設計段階から建築物を長く利用し、必要な機能を向上するための改修を視野に入れた建築を誘導し、既存の建築物においては、耐震診断の実施などにより維持管理・修繕を促進します。また、環境共生型住宅の普及を促進します。

家庭生活や事業活動から出されるごみや資源の分別・リサイクルとともに、リデュース（発生抑制）の取組を進め、環境負荷の低減や資源・エネルギーの有効活用を図ります。

都市の適正な水循環を確保するため、雨水の地下浸透や下水処理水・雨水などの利用を進めます。

② 地球温暖化やヒートアイランド現象への対応

地球温暖化対策など地球規模の環境保全に資する地域の取組が進められ、持続的発展が可能なまちづくりを進めます。

建築物における効率的なエネルギー利用を図るため、省エネルギーに関する情報提供を行うとともに、ヒートポンプなどを活用した省エネルギー型機器の導入を進めます。また、青葉区の地勢等の特性を踏まえた再生可能エネルギーの普及・啓発や、自立分散型エネルギーの導入を進めるとともに、BEMS、HEMS等によるエネルギーマネジメントを推進します。公共施設においては、発電・余熱の供給や、再生可能エネルギーやコージェネレーションシステムの導入などによる、エネルギーの有効利用に努めます。

誰もが利用しやすい公共交通機関の整備による自家用車利用の抑制や電気自動車、燃料電池自動車などの次世代自動車の普及促進を図るとともに、体系的な道路網の整備などによる交通の流れの円滑化を図ることで、温室効果ガスの削減を進めます。

樹林地、農地、水辺空間の保全に加えて、屋上・壁面緑化の推進、地表面緑化の推進、すず風舗装・透水性舗装の推進等によりヒートアイランド現象の改善を図ります。

長期的な気候変動に対しては、温室効果ガスの排出を抑制する「緩和策」に加え、人や社会、経済のあり方を調整することで、可能な限りその影響を軽減する「適応策」を進めます。

(3) 地域情報を活用したまちづくり

① 地域情報化の推進

誰もが身近に生活に必要な情報を得ることができるよう、広報・広聴、教育、防災など多様な分野における情報技術の活用を促進します。それらの情報を活用することにより、更に積極的なまちづくりを促すとともに、これまでまちづくりに参加することが少なかった若い世代やサラリーマンなどの人々の参加を促し、より充実したまちづくりを進めます。

そのため、地域の基礎的データやまちづくりに関する情報の整理、迅速な提供、掲示板などを利用した議論の場の提供などを進めます。また、情報機器を使い慣れていない人々に対する情報提供方法に配慮するとともに、学習機会の提供や相談体制の充実により、情報リテラシーの向上に努め、誰もが利用しやすい地域情報化を進めます。

② 地域情報化のための基盤整備

地区センターなどの身近な施設を地域情報発信の拠点として整備し、行政と地域の情報ネットワークを構築します。また、光ファイバーや都市型ケーブルテレビの活用推進、公共施設等へのWi-Fi整備などにより、情報通信社会を支える情報基盤の整備促進を図ります。

○コラム：『コミュニティ・リビング』の提案（次世代郊外まちづくり）

横浜市では、住み慣れた身近な地域で、誰もが安心して暮らし続けられるように、生活圏の拠点となる駅周辺等に、周辺住民の生活を支えるために必要な機能を集積し、郊外の住宅地の住環境を維持し拠点駅との交通を確保するなど、市民生活を支えるコンパクトな住宅地の形成を進める『持続可能な住宅地モデルプロジェクト』に取り組んでいます。

『次世代郊外まちづくり』は、『持続可能な住宅地モデルプロジェクト』の一つであり、「たまプラーザ駅北側地区（横浜市青葉区美しが丘1～3丁目）」をモデル地区として、「既存のまちの持続、再生」を目的に、地域住民、行政、大学、民間事業者の連携、協働によって少子社会、高齢社会の様々な課題を一体的に解決していくことを目指しています。

『次世代郊外まちづくり』に取り組んでいくためのビジョンを提示した『次世代郊外まちづくり基本構想 2013』において、暮らしと住まいのコンセプトとして「コミュニティ・リビング」が提案されています。

「コミュニティ・リビング」とは、郊外住宅地の一定のエリア、歩いて暮らせる生活圏の中で、暮らしの基盤となる住まいと、住民の交流、医療、介護、保育や子育て支援、教育、環境、エネルギー、交通・移動、防災さらには就労といった様々なまちの機能を、密接に結合させていく考え方です。これによって、多世代かつ多様な住民が、住まい、暮らし、交流し、働き、活躍するまちにしていくことを実現していきます。



図：コミュニティ・リビング・モデル（出典：建築局記者発表資料（平成 28 年 7 月））

5 安全・安心なまちづくり

建築物の耐震化や不燃化、道路橋や鉄道等の耐震性の向上、ライフラインの耐震化と早期復旧体制の強化、災害時の避難路や緊急輸送路・延焼遮断帯としての道路骨格の形成、公園や農地を含めた緑のオープンスペースの確保などにより、大規模災害にも対応できる都市の骨格を形成します。

雨水流出抑制対策等により近年多発する傾向にある局地的な大雨など風水害への対応を強化します。都市災害や火山噴火なども含めた総合災害対策について検討を進めます。

(1) 災害に強いまちづくり

① 耐震化の促進及びライフラインの確保

公共建築物の地震対策、民間建築物の耐震化、不燃化を進めます。特に、民間建築物に対する耐震診断や耐震工事費用への補助などによる木造住宅やマンション、耐震診断の実施が義務付けられた緊急輸送路沿道の建築物の耐震化を促進します。

また、区内には擁壁や自然崖が多いため、がけ地防災対策工事助成金制度・がけ地減災対策工事助成金制度を活用し、擁壁等の安全対策を促進します。

さらに、日常生活の利便性を向上し、地震や火災などの災害時に避難や消火・救急活動を円滑にするため、狭あい道路の拡幅整備を推進します。

鉄道、橋りょうなどの都市基盤施設の耐震性の向上を図るとともに、電気・ガス・上下水道等ライフラインの耐震化、電源の多重化や被害を受けた際の復旧の容易さを考慮した設備更新を推進します。

② 災害時の緊急輸送体制

区内の災害応急対策活動に必要な物資や機材、人員などを市域内や県外から広域的に運ぶために、他の都市と青葉区の防災拠点等を有機的に結びつける必要から、緊急輸送路を指定しています。その内、未整備道路については整備を促進します。

【第一次緊急輸送路】

規模の大きい幹線道路や一般国道からなる広域的ネットワークの重要路線で、輸送の骨格をなす道路です。区内では、東名高速道路、国道246号線、横浜上麻生線、環状4号線などを指定しています。第一次緊急輸送路は、他都市から災害対策を支援するための主要な搬入路となることから、各道路管理者は他の道路に先駆けて最優先に通行確保を行います。

【第二次緊急輸送路】

第一次緊急輸送路を補完し、地域内での災害救助活動に使用する道路です。不測の事態の場合に第一次緊急輸送路の代用とし、あるいは第一次緊急輸送路から区内の防災拠点へと順次連結していくための重要な道路として真光寺長津田線などを指定しており、順次通行確保を行います。

③ オープンスペースの確保

災害時の避難、救援活動、仮設住宅建設のための用地として、公園に加え、水と緑の軸上を含む農地の「防災協力農地」への登録を推進する等によりオープンスペースを確保します。

④ 帰宅困難者対策

青葉区内の各鉄道駅での帰宅困難者対策として、滞留者の安全の確保と災害関連情報を提供するための帰宅困難者一時滞在施設を指定します。指定にあたっては、鉄道駅周辺の公的施設及び民間施設等に対して協力をいただきながら拡充を図ります。

区内の事業所や学校等に対しては、従業員や生徒の留め置きや食料等の備蓄について協力を促すと共に、災害発生時の担い手となるよう働きかけます。

⑤ 災害時の医療救護体制

災害時における地域への医療救護体制として、巡回診療チームが各地域防災拠点巡回する診療を行うほか、医療関係団体の協力を得て、定点診療を行います。また、より多く命を救うため、救急度・症状に応じた医療機関として災害拠点病院及び災害時協力病院を指定します。

⑥ 風水害対策の推進

河道拡幅等の河川整備に加え、学校や公園等の公共空間を活用した流域貯留浸透施設の整備、雨水貯留タンクや雨水浸透ますの設置促進により、急激な雨水の流出を抑制します。さらに、区内の崖地については、助成金制度等を活用した安全対策を進めます。

(2) 地域の防災まちづくり

町の防災組織、防災ライセンスリーダーや消防団、家庭防災員を育成するとともに、地域防災拠点を中心としたネットワークを構築することなどにより日頃から地域一人ひとりの防災意識を高め、地域の自助・共助の体制強化を図ります。

また、土砂災害ハザードマップや内水・洪水ハザードマップなどを活用し、浸水や避難の情報等の提供し、災害時の情報受伝達の方法を予め確認することを促すなど、災害対策への啓発を進めます。

災害時には、災害状況や避難に関する情報等を提供し、一人ひとりの適切な行動を促します。また、災害時に援護が必要な高齢者、障害者などの安全確保のための支援体制としてあおば災害ネット（災害時要援護者避難支援システム）の地域での活用を支援します。



写真：防災訓練

(3) 地域の防犯まちづくり

犯罪ゼロのまちを目標に、まちの防犯性を高めるため、街路灯や防犯灯の設置・LED化、防犯性を考慮した住宅、公園、道路づくりを進めるとともに、警察との連携を図ります。また、日頃から危険な場所を把握し、情報を共有するとともに、商店や一般家庭の協力を得て子ども110番の家の指定や学校・家庭・地域の連携による安全対策などを進めます。

防犯パトロールや児童の登下校の見守り、交通安全活動など、地域で取り組む活動を支援します。



写真：防犯パトロール

6 魅力と活力のまちづくり

子供から高齢者まで、誰もが自らのまちに愛着をもちながら、自分らしくいきいきと地域で活躍し、より豊かに住み続けるための環境づくりや仕組みづくりを進めます。

(1) 景観づくり

まちへの愛着を感じられるよう、地域の特性を生かした景観づくりを進めます。

多くの区民に親しまれている緑地・農地や農家・古民家などの地域資源を生かし、各地域が持っている魅力的な景観を今後とも維持保全し、更に高めていきます。区民の地域まちづくり活動などを通じて、区民、事業者及び行政が協働で地域ごとの個性や魅力を生かし、多様性を感じさせる景観づくりを進めます。

① 拠点の景観づくり

生活拠点や生活支援拠点の整備にあたっては、景観計画、地区計画などの制度の活用やまちづくり協定の締結などにより、区民とともに個性豊かな街並みづくりを進めます。そのため、景観を誘導する地区を検討します。特に、たまプラーザ、あざみ野、青葉台各鉄道駅周辺では、文化施設や商業施設が集積していることから、建築物のデザインの統一、無電柱化などを推進します。

② 住宅地の景観づくり

住宅地のまとまりごとに特色ある景観を保全・育成するため、景観計画や地区計画、景観協定や建築協定、地域まちづくりルールなどの制度を活用するなどして、住宅の高さ、色彩、用途、緑などに関するルールづくりを進めます。また、そうしたルールが定められていない住宅地やそれらを検討中の住宅地については、まちづくり憲章などのより緩やかなルールを地域で検討し、目指すべき住宅地像や約束事などを共有していきます。



写真：みずが丘の並木道

③ 市街地の緑の景観づくり

○ 鉄道駅から住宅地への緑の景観

駅前広場には、オープンスペースと共に緑の環境を確保します。また、商店街などによる花壇作りや街路樹の適切な維持・育成により、駅から住宅地へと、緑が迎えてくれるような景観づくりを進めます。

○ 住宅地の緑の景観

住宅地においては、道路や公園の緑と、各住宅地内の緑とが一体として感じられるよう、それぞれが緑を育てます。生活道路では、コミュニティ道路として再整備したり、公園と一体的な整備を図るなどして緑の空間を形成し、これをネットワーク化します。また、緑

地協定やまちづくり憲章などを定めるなどして、各住宅が緑の景観に寄与するよう、緑に関するルールづくりを支援します。

④ きれいなまちづくり

ごみのない、清潔できれいなまちづくりに向けた地域の取組を進めます。まちの美観や快適な生活環境を損なわないよう、空き缶などの散乱防止対策や放置自動車対策及び地域の状況に合わせた不法投棄防止策を進めます。

⑤ 道路空間の景観づくり

幹線道路、主要な地域道路では、歩道空間をできるだけ確保し、街路樹の維持・育成、街路灯の設置、インターロッキング舗装などにより、景観の向上を図ります。恩田元石川線については、緑豊かな道路として地域のシンボルとなるよう整備します。生活道路では、公園と連携するなどして、街路樹による緑の空間を形成し、これをネットワーク化します。道路沿道の景観については、看板や建築物の建て方、道路に沿った緑の配置などに関するルール化の検討を行い、きれいな沿道景観づくりを目指します。

⑥ 鉄道や橋りょうの景観づくり

鉄道や橋りょうを整備する際には、周辺の景観と調和するよう配慮します。

⑦ 水辺を生かした景観づくり

河川や池のある風景を育てるとともに、水辺をより身近なものに感じられるよう多自然川づくりを行います。親水護岸や散策路、サインなどの整備を行うとともに、水質を改善し、様々な動植物が生息できるよう環境保全を行います。また、雨水調整池等の環境整備・ビオトープ化を進めます。

⑧ 眺望を考慮した景観づくり

谷戸の風景、丘からの眺め、田園風景から丘の風景への視界の広がり、道路からの見通しなど、眺望を考慮した景観づくりを進めます。優良な農地や樹林地、斜面緑地、街路樹の保全・育成を進めるとともに、眺望に配慮した住宅地づくりなどを促進します。

⑨ 歴史と文化を伝える景観づくり

江戸時代からの田園風景を残す寺家ふるさと村などを良好な歴史と文化を伝える景観として保全します。文化財、史跡、名木古木を保全し、景観づくりに生かしていきます。

⑩ 公共施設による景観づくり

公共施設の整備にあたっては、シンボリックで親しみのあるデザインにするとともに、積極的に緑化を進め、公共施設周辺も含めて魅力的な景観を創り出すよう努めます。

(2) 青葉区の特徴を生かしたビジネスや雇用の場の創出と住民活動づくり

首都東京や横浜都心部への交通利便性を生かし、鉄道駅周辺への業務機能の集積を図るほか、子育て支援や高齢者支援等、郊外住宅地ならではのテーマをもったコミュニティビジネスやソーシャルビジネス、クラインガルテンなど豊かな水と緑の環境を生かした働く仕組み等、ビジネスや住民活動の育成と創出を行います。また、子育て中の主婦や仕事を引退した高齢者等が、青葉区に住みながら起業や活動を行うための場の整備の誘導や支援を既存の施設と連携しながら進めます。また、それに必要なIT関係のインフラ整備について事業者働きかけていきます。



写真：住民活動の様子

(3) 歴史やまちの記憶による魅力づくり

青葉区には、古代から人々の営みがあり、古墳や郡衙（ぐんが）、特に江戸時代中期以後盛んに利用されていた大山街道や、その宿場であった荏田宿周辺には、当時の面影を残す歴史的資源が残されています。また、鶴見川(谷本川)及び恩田川沿いに広がる田園風景も、市街化以前の面影を残す歴史的な景観です。青葉区の市街化区域の大部分は開発により新たに創られたまちですが、その開発から既に50年経過



写真：旧旅籠

しています。この青葉区で生まれ育った人にとっては、青葉区がふるさととなり昔のまちの面影や様々な出来事が記憶されています。

これらの青葉区の歴史や、各々が今住んでいるまちの記憶を継承し、歴史的資源の活用により青葉区の魅力を高めていくことで、青葉区への愛着が高まるまちづくりを推進します。

第4章 実現に向けて

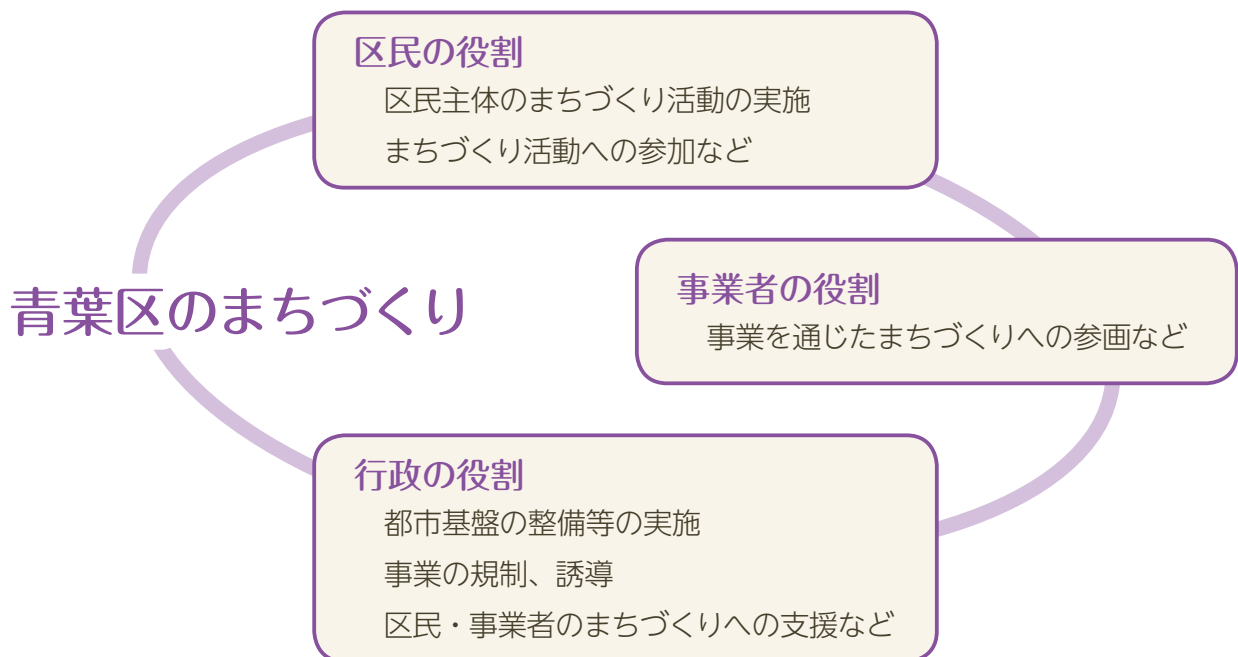


1 まちづくりの主体と役割

第1章では、青葉区のまちづくりの理念を「『次世代に引き継ぐまち』づくりを目指す」とし、第2章では青葉区の将来都市像、第3章では具体的なまちづくりの指針を示しました。

指針に基づくまちづくりを進めるにあたっては、まちづくりの主体である区民、事業者及び行政が、パートナーシップの良好な関係を築きながら、それぞれの責務を果たすことが重要です。

ここでは、それぞれのまちづくりにおける役割とその関係を示します。



(1) 区民の役割

① 区民による身近なまちづくり

青葉区の市街化区域の大部分は、土地区画整理事業などの手法により計画的に開発された市街地となっており、住宅地の良好な環境は、区民の手によって維持されてきました。今後も、身近なまちづくりの主体は区民であることを原則とし、次のことが期待されます。

- 個々の住宅や商店などの敷地内については、それぞれがまちの住環境や景観の向上に寄与するよう、建築物の建て方や緑化、美化などについて配慮する。
- 住宅地や商店街などのある程度のまとまりごとに、主体的にまちづくり憲章や建築協定、地域まちづくりルールなどを定め、住民全員でルールを遵守する。
- 住宅地や商店街内の道路、公園、区民利用施設などについては、地域住民が共同して良好な管理を行える仕組みを形成する。

② 諸団体による地域のまちづくり

より広い地域のまちづくりについて、これまで自治会町内会やPTAなど地域の団体により行われてきた活動を今後も継続・発展させることに加え、福祉や環境など様々なテーマ型のまちづくりを実践するNPOなどのグループが、それぞれのノウハウを生かして活発に活動していくことが期待されます。また、それぞれの団体やグループが相互に連携し、地域に根付いた活動が継続されていくことが望まれます。

③ 住民参加

住民はまちづくりに関心を持ち、行政の行う計画づくりに対する意見の提出やまちづくり施策への参加を通じて、まちづくりへの理解を深め、区民意見を反映していくことは重要です。更に、区民と行政が協働してまちづくりに取り組んでいくため、地域まちづくり推進条例等の区民活動を支援する制度を活用し、区民主体のまちづくり活動を進めていくことが期待されます。

住民参加には決まった形態はなく、常に発展する過程としてこれを捉えることが必要です。また、今後、住民参加を進めるためには、次のような行動が求められていると考えられます。

- 地域のまちづくりの場に積極的に参加する。
- それぞれの立場を反映した様々な意見があることを理解する。
- 異なる意見や立場があることを踏まえて、合意形成を目指す努力をする。

(2) 事業者の役割

事業者（青葉区内に事業所を持つ、持たないにかかわらず、区内で物品の製造、加工又は販売、建設、運輸、不動産販売、教育、サービスの提供など、まちづくりと関係のある事業活動を行う者）は、地域を構成する重要な要素（一員）であるとともに、青葉区のまちづくりにおいて重要な役割を担っており、地域の環境との調和を図りながら、事業活動を通じてまちの魅力を向上させることが期待されます。また、事業者として、この指針や地域のまちづくり憲章などを十分理解し、それらに基づく施策や区民主体のまちづくり活動に協力・支援するとともに、事業者の持つ専門性を生かし、青葉区全体のまちづくりに幅広く多様に貢献することが期待されます。

(3) 行政の役割

行政には、道路・上下水道等の都市基盤の整備・維持、学校や区民利用施設等の整備・運営など、自らが事業者となってまちづくりを行う役割があります。一方、市民や事業者が行うまちづくりを計画的観点から規制・誘導、あるいは支援・調整する役割を持っています。また、区民のまちづくりへの多様な参加の機会を提供することにより、意欲や関心を高める仕組みをつくる役割があります。そのため、様々な手段により情報提供を行うとともに、専門家派遣や担当者による相談を行うことなどにより、区民の行うまちづくりを支援していきます。

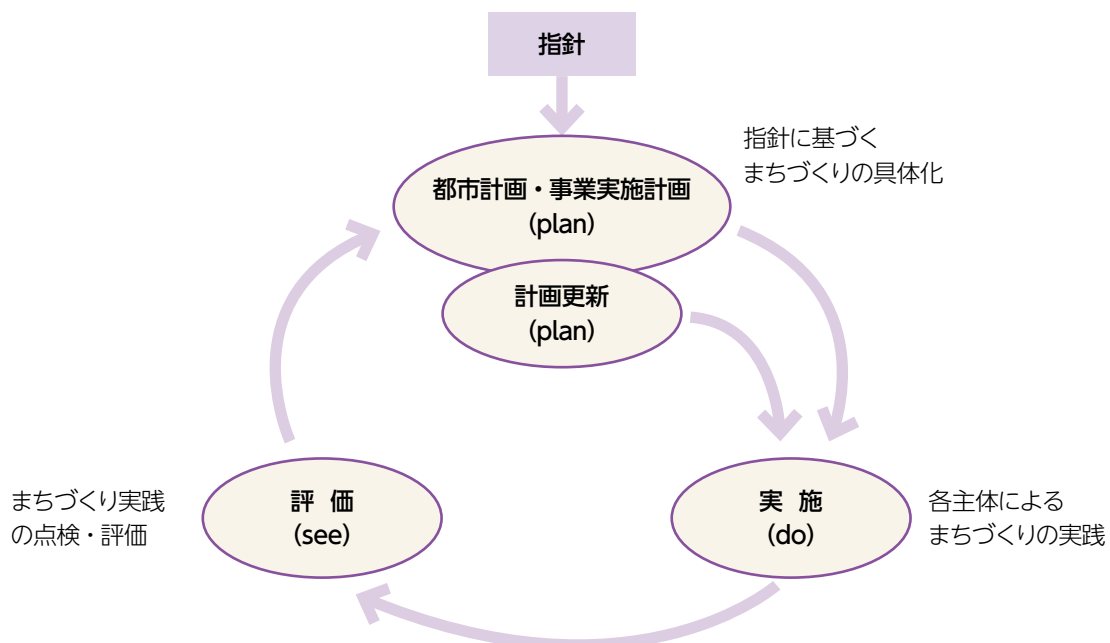
区役所は、区民とより密接な関係にあることから、地域におけるまちづくりを推進するうえで果たすべき役割は大きいものがあります。大都市にあつては、ともすると縦割りになりがちな傾向にある各種事業実施について、地域の情報を面的に捉え、調和のとれた体系的な事業展開を図るため、区内のまちづくりに関する区役所の総合調整機能を一層強化する必要があります。また、まちづくりに関する地域の状況把握や地域情報の受発信をきめ細かく行うなど、地域の情報センターとしての機能を充実することが必要です。

2 指針の具体化と充実

(1) 指針に基づくまちづくりの具体化

横浜市都市計画マスタープランの一部である指針で位置付けたまちづくりの内容については、今後検討を加え、都市計画や各事業の実施計画などにより具体化し、各主体によるまちづくりの実践を通じ実現されることとなります。

まちの状況やまちづくりの進捗状況を適宜点検・評価し、その結果を再び計画に反映し、必要に応じて更新していきます。また、評価にあたっては、区民や有識者などからなる評価機関の設置を検討します。



図：指針に基づくまちづくりの具体化

(2) より詳細なまちづくりの方針や計画の策定

指針では、区全体として将来目指すべき都市像とその実現のための方針を示しました。今後、より身近な地域において具体的にまちづくりを推進するため、必要に応じて指針に基づき、より詳細なまちづくりの方針や計画を策定することとします。

より詳細なまちづくりの方針・計画としては、横浜市都市計画マスタープラン地区プランや地域まちづくりプランなどがあり、地域の実状や方針の内容に応じて選択することとなります。各プランの策定にあたっては、区民の主体的な参加を得ながら進めます。

(3) 指針の充実

指針は、改定された時点でのおおよその合意や住民の価値観、社会・経済状況などを反映しています。

指針に基づく具体的なまちづくりが実践される中で、新たに合意されたことについては、指針に反映することにより充実を図ります。

また、指針を固定化されたものと捉えることなく、社会・経済状況や基本条件が大きく変化したときなどには、指針を見直し、その充実を図ります。

前指針の達成状況

計画的に市街地が形成され、豊かな緑とともに良好な住環境が共存している青葉区のまちの魅力を見失わず、いつまでも多様な世代がいきいきと暮らせるまちにするために、平成13年度に前指針が策定されました。

この前指針に沿って、青葉区のまちづくりは進められてきました。どの程度進んでいるのか、具体的な四つのテーマ別指針と、各テーマに共通する景観づくりの指針に分けて、概要を整理しました。

まちづくりの
理念

『「次世代に引き継ぐまち」づくりを目指す』

まちづくりの
視点

- ① まちの活力を維持するために多様な世代が集うまちづくり
- ② 水と緑の環境を維持・発展させるまちづくり
- ③ 魅力的な街並みを維持・発展させるまちづくり



1 拠点及び住宅地づくり

まちづくりの方向性

バランスのとれた地域社会を維持するために、多様な世代が住むことができるよう、拠点づくり及び住宅地づくりを進めます。

凡例 **実施** 具体的取組を実施したもの **取組中** 具体的取組が進行中のもの **未実施** 具体的取組が未着手のもの

(1) 地域の拠点づくり


① たまプラーザ駅 及び あざみ野駅 周辺	・地区計画の導入等により、商業・業務機能を支える都市基盤施設の整備を進める ・既存商業の機能強化を図りながら、広域的な集客力を持つ商業機能の立地を促進する	実施 ・たまプラーザ駅周辺地区地区計画(H14.11) ・たまプラーザテラス(H22.10 全面開業)等が整備され、商業集積が進みました。	 <p>たまプラーザテラス</p>
	・北部市民ギャラリー(仮称)や北部方面フォーラム(仮称)の新たな整備	実施 ・アートフォーラムあざみ野(男女共同参画センター横浜北・横浜市民ギャラリーあざみ野の複合施設)(H17.10)が整備されました。	 <p>アートフォーラムあざみ野</p>

<p>②</p>	<p>・環状4号線の渋滞や違法駐車等の交通問題の改善</p>	<p>実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・荷さばきスペースの設置 (H19.2) ・青葉台交差点右折レーン設置 (H18.12) ・青葉台入口交差点コンパクト化・片側スクランブル化 (H19.3) <p>などの道路改善を行ってきました。</p>  <p>荷さばきスペース位置図 (青葉区ホームページより)</p>
<p>青葉台駅周辺</p>	<p>・鶴見川 (谷本川) 沿いの公共的空間と調和した「区顔」ともなる地域拠点づくりを進める</p> <p>・区民が集まり交流する機能を持った施設の連携を高め、文化・スポーツ機能の集積を促進する</p>	<p>取組中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・谷本公園周辺プロムナード基本計画 (H21.3) ・谷本公園 [南側] の整備済 (H21.4)、[北側] の先行整備 (H27.4) など、一定の拠点整備がなされましたが、 ・谷本公園 [北側] の全面整備や、行政サービスの集積を生かした業務機能の立地などに課題を残しています。  <p>「谷本公園プロムナード」基本計画概要</p> <p>「谷本公園プロムナード」基本計画</p>

(2) 住宅地づくり

<ul style="list-style-type: none"> ・自然的土地利用をはじめ、住居系、商業・業務系の土地利用それぞれのまとまりとして適切に配置する ・新たな住宅需要や既成市街地の再整備の必要などに対しては、地域の状況に合わせた土地利用を検討し、周辺の環境にも配慮した計画的な土地利用を誘導する 	<p>実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一部の市街化調整区域が、現状の土地利用の状況に合わせ市街化区域に編入されました。 ・たまプラーザ駅南側のエリアでは再整備に伴い、住宅系から商業系の用途地域に変更され、また地区計画を策定しました。
---	--

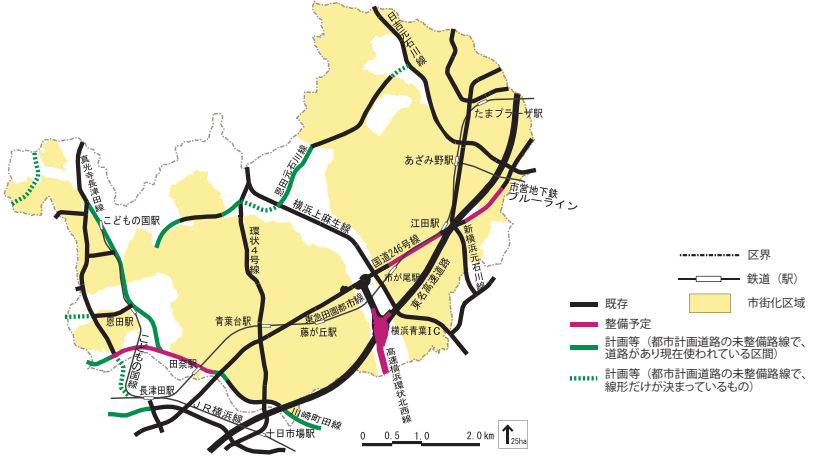
(3) きめ細かな市街地づくり

<ul style="list-style-type: none"> ・建築協定や地区計画、緑地協定などの制度を積極的に導入する ・住民の参加による地域独自のルールづくりを促進する ・住民が身近なところで住宅地づくりに関して情報を得たり、また相談することができる体制を整える ・情報提供や相談体制を充実し、地域のまちづくりのルール化にきめ細かく対応する ・必要に応じて専門家や行政の担当者の派遣を行う 	<p>取組中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちのルールづくり相談センターを設置（H19.5）し、建築に関する相談や、まちづくりのルール策定支援を行っています。 ・区内のまちづくりに関するルールを策定した地区が増加しました。（H19年以降はセンターで支援） <p>建築協定：45地区（H12）→51地区 地区計画：1地区（H12）→8地区 地域まちづくりルール：0地区→1地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域まちづくり推進条例の制定（H17.2）による支援 <p>まちづくりコーディネータの派遣： 全市で2,302回（H17～24）</p>	 <p>桂田北二丁目地区 （地区計画＋地域まちづくりルール）</p>
---	---	--

2 交通ネットワークづくり

まちづくりの方向性 道路・鉄道の整備により、快適で安全な交通網の充実を図ります。また、公共交通網の強化等により、利用者に優しい交通施設の整備を進めます。

(1) 道路網


<p>① 骨格道路</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・東西方向の国道246号線と、南北方向の日吉元石川線、横浜上麻生線、環状4号線、真光寺長津田線、川崎町田線、新横浜元石川線により、格子状の骨格道路網を形成する 	<p>取組中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・恩田元石川線の一部が都市計画決定されたほか、川崎町田線のかかね台入口交差点や田奈小学校入口交差点の付近の整備など、指針に基づく整備が進んでいます。平成26年度末時点の都市計画道路の整備率は76.1%です。 	 <p>都市計画道路の整備状況（H26）</p>
---------------	---	---	--

② その他の 地区幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> ・既存道路の拡幅や改良、道路新設などにより整備し、渋滞の解消や安全性の向上を図る 	<p>取組中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅まで15分道路改良事業：もえぎ野、成合、柿の木台等の交差点改良（8か所）、バスベイ設置（2か所）などの対策を進めています。
③ 駅前広場、 駐車場、 駐輪場	<ul style="list-style-type: none"> ・地域拠点などの鉄道駅では、駅前広場の整備を進める ・地域拠点などの駅周辺については、駐車場、駐輪場の整備を促進する 	<p>取組中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域拠点駅であるたまプラーザ駅、あざみ野駅では広場が整備されたほか、駐輪場の整備により違法駐輪が削減されました。 ・たまプラーザ駅南口駅前広場整備（H19） ・たまプラーザ駅北口駅前広場整備（H22） ・あざみ野駅西口駅前広場再整備（H18） ・市営駐輪場整備：青葉台（H15、20、21増設）、市が尾（H18）、あざみ野（H17、18増設、H25拡張）、民営駐輪場整備：田奈（H17新設） <div data-bbox="1027 472 1425 730" style="text-align: right;">  </div> <p style="text-align: right;">あざみ野駅西口駅前広場</p>
④高速道路	<ul style="list-style-type: none"> ・東名高速道路と横浜環状道路とを結ぶ緑支線を整備する 	<p>取組中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東名高速道路と第三京浜道路とを結ぶ横浜環状北西線（旧計画名 緑支線）が事業着手（H24）されました。 <div data-bbox="596 920 1062 1189" style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: right;">横浜青葉IC・JCT付近 (H29.1)</p> <div data-bbox="596 1211 1062 1514" style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: right;">横浜青葉IC・JCT付近 (H28.10)</p>

(2) 公共交通網

①鉄道網	<ul style="list-style-type: none"> ・高速鉄道3号線をあざみ野駅からすすき野付近、新百合ヶ丘へ延伸 	<p>未実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化に向けた調査に着手しました（H26）が、具体的な事業化には至っていません。 ・交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」において、「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」に位置づけられました。（H28）
②バス網	<ul style="list-style-type: none"> ・区の北西部などの最寄り駅まで15分以内に到達できない地域の交通利便性を向上するため、バス交通の改善を図る 	<p>取組中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区北西部はこどもの国線の通勤化等により、最寄り駅まで15分以内に到達可能なエリアは増加しましたが、まだ達成されていないエリアも残されています。 ・また、達成されたエリアについても、バスのダイヤが少ない、時間がかかる等、必ずしも利便性の良い状況ではないため、 ・地域交通サポート事業による支援（奈良北H19～H23 現在は活動休止中・玉川学園台H20～、H26～本格運行開始） ・奈良小前バスベイ設置（H24）等により改善を進めています。

(3) 歩行者・自転車空間のネットワーク化

<p>・誰もが安心して歩ける安全で快適な歩行者空間を整備</p>	<p>取組中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・U字溝の暗渠化：現在まで約 15km を整備 ・根上り対策工事：もえぎ野地区、美しが丘地区等対策を講じてきており、引き続き対策を実施していきます。
<p>・生活道路について、歩行者の安全を図り、緑豊かでくつろぎある生活道路空間を創造する</p>	<p>取組中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・あんしんカラーベルト事業：スクールゾーン協議会において、全校で1路線以上実施 ・あんしん歩行エリア：青葉台駅、あざみ野駅周辺（H15～H19）、市が尾駅周辺（H20～H24）等、歩行者の安全の確保に向けた対策を進めています。 <p style="text-align: right;">市ヶ尾小学校通学路のあんしんカラーベルト</p> 
<p>・自転車空間の形成を検討</p>	<p>取組中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行可の歩道に路面表示（桜台公園～榎が丘交差点等）を行いました。今後も引き続き検討していきます。

(4) 道路・交通機関のバリアフリー化

<p>・移動環境における連続的なバリアフリー化を図る</p>	<p>取組中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市が尾駅周辺のエリアにおいてバリアフリー基本構想の策定。（H27）
<p>・交通機関のバリアフリー化を促進する</p>	<p>取組中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅等の施設ごとのバリアフリー化が進んでいます。 ・区内鉄道駅のバリアフリー化：エレベーターは全駅対応済。トイレは恩田駅以外の全駅対応済。 ・ノンステップバス：H9～導入（H25年度末全市でのノンステップバス導入率61.3%）

3 水と緑の環境づくり

まちづくりの方向性

まとまりある樹林地や農地の保全、鶴見川水系の自然的環境を魅力的な空間にし、うるおいあるまちづくりを進めます。

(1) 緑の拠点

<p>① 樹林地の保全</p>	<p>・様々な緑地保全施策を活用し、保全を進める</p>	<p>取組中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特別緑地保全地区への指定（H18 寺家・H26 恩田東部、恩田町、恩田町九郎治谷、恩田町番匠谷、鉄町富士塚台・H27 鉄町稲荷谷戸、元石川町平崎、奈良町宮ノ谷・H28 元石川町平崎北、奈良町神戸・H29 奈良町西ノ谷） ・市民の森への指定（新規：(仮称)恩田市民の森、継続：寺家ふるさとの森）等、制度を活用し、まとまりある樹林地の保全が進んでいます 	 <p>寺家ふるさとの森</p>
<p>② 農地の保全</p>	<p>・農業振興地域内の農用地区区域を保全し、農業専用地区などの指定を進める</p>	<p>取組中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・農業振興地域では、農業専用地区の指定などによる農地の維持・保全が進んでいます。なお、鶴見川（谷本川）沿岸の一部は、高速横浜環状北西線が整備されます。 	 <p>田奈の田園</p>

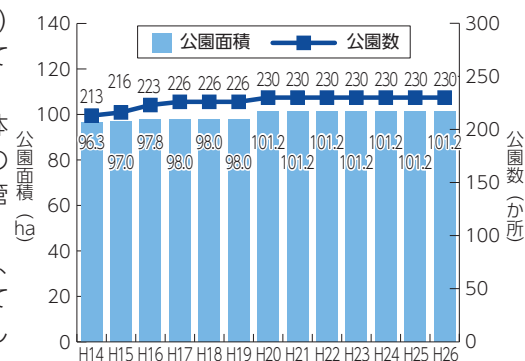
(2) 水と緑の軸

<p>① 快適な水辺環境の創出</p>	<p>・川に親しみやすい環境を作り出す</p>	<p>取組中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小川アメニティ（寺家ふるさと村、奈良町、熊ヶ谷）の整備 ・せせらぎ緑道（谷本川） ・黒須田川プロムナード ・鶴見川流域共通サイン計画（区内 14 基） <p>等、川の流れを身近に感じられる環境整備を進めています。</p>  <p>熊ヶ谷小川アメニティ（道路局ホームページより）</p>
<p>② 河川周辺の農地の保全</p>	<p>・地域の特産物の生産拠点となる「恵みの里」の整備を推進する</p>	<p>実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内初の「恵みの里」が整備（H11 田奈）され、地産地消や農体験の拠点となっています。

(3) その他の市街化調整区域内の樹林地、農地

<p>・樹林地については、様々な保全施策を活用し、地域の意向を踏まえつつ保全を進める</p> <p>・農地については農業振興地域内の農用地区域を保全し、農業専用地区などの指定を進める</p>	<p>取組中</p> <p>・市街化調整区域内の樹林地や農地は、土地利用制限により一定程度の保全がなされていますが、開発許可による土地利用転換により減少傾向にあります。</p>
---	---

(4) 市街地内の自然的環境

<p>③ 特色ある公園づくり</p>	<p>・地域の意向を把握しながら公園を整備する</p>	<p>取組中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市公園の数は 213 か所(H14) → 230 か所 (H26) と増加しています。 ・各所の公園では区内 193 団体(H26.4 現在) の公園愛護会の方々との連携により、公園の管理や整備がされています。 ・スポーツのできる公園として、谷本公園の北側エリアについては多目的運動広場を先行整備しました (H27)。  <p>都市公園数、面積の推移</p>
<p>④ 公共的空間、公共施設、雨水調整池等の緑化</p>	<p>・街路樹の整備、維持管理</p> <p>・雨水調整池等の有効活用</p>	<p>取組中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・いきいき街路樹事業 (H21 ~ / 実績 H21 = 6 路線、H22 = 7 路線、H23 = 8 路線、H24 = 11 路線) ・街路樹リニューアル工事 (H26 美しが丘地区) ・街路樹診断 (H24 ~) ・雨水調整池のビオトープ化 (松風台雨水調整池等 20 か所・H26) 等、街路樹の維持管理や雨水調整池等の有効活用がされています。

(5) 緑のネットワーク

・恩田元石川線を「緑のネットワーク」として位置付け、整備する	未実施 ・恩田元石川線の整備が未完成であり、街路樹整備による緑のネットワークの形成に至っていません。
--------------------------------	--

(6) 水資源の再生

・緑地の保全、農地の保全・改修、湧水の保全、雨水浸透施設の設置促進、歩道の透水性舗装などの実施により、水の循環を保ち、自然の水循環の回復を進め、水害、地盤沈下の発生を抑制する	取組中 ・道路局・環境創造局等による公共事業や民間事業者に対する雨水浸透施設の設置促進事業により、市内で合計約 20,500 基（道路局約 3,500 基、環境創造局等約 17,000 基など）設置される等、水の循環を保ち、水害の抑制が進んでいます。（H26）
---	--

(7) 市民活動のネットワークづくり

・市民一人ひとりが緑を守り育てる活動に参加し、将来にわたって緑の担い手となるような環境づくりを進める ・緑に関する情報を提供するとともに、様々な活動団体の交流を支援し、市民活動のネットワークづくりを進める	取組中 ・農家と区民の出会いの場・相互交流の場を作ることを目指す「青葉みらい農くらぶ」の活動を支援（H21～25）し、農に関する講座・シンポジウムなどのイベントを通じたネットワークづくりが進められました。
---	--

4 暮らしを支えるまちづくり

まちづくりの方向性 子どもから高齢者までだれもが住み慣れた地域や家庭で安心して豊かに暮らし続けるためのまちづくりを進めます。


(1) 安全、安心なまちづくり

<p>① 災害に強いまちづくり</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・沿道建築物の不燃化 ・道路橋や鉄道等の耐震性の向上 ・ライフラインの耐震化 ・建築物の耐震化 ・総合治水対策 ・崖の崩落防止 	<p>実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送路等にある橋や高速道路・鉄道を跨ぐ橋で指定されている重要橋りょうについては、耐震化がほぼ完了しています。 ・旧耐震基準である昭和 56 年以前に建てられた築 31 年以上（平成 25 年 9 月時点）の区内の建築物の割合は 27.5%と横浜市で最も低くなっています。（市全体では 43%） <table border="1"> <caption>建築物構造別築年数 (平成 20 年横浜市都市計画基礎調査を基に平成 25 年 9 月時点での築年数を算出)</caption> <thead> <tr> <th>構造</th> <th>10年未満</th> <th>10～25年未満</th> <th>25～31年未満</th> <th>31～50年未満</th> <th>50～100年未満</th> <th>100年以上</th> <th>築31年以上</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>木造</td> <td>14.9%</td> <td>42.8%</td> <td>14.4%</td> <td>27.1%</td> <td>0.1%</td> <td>0.7%</td> <td>27.9%</td> </tr> <tr> <td>非木造</td> <td>9.9%</td> <td>45.0%</td> <td>19.1%</td> <td>25.7%</td> <td>0.1%</td> <td>0.2%</td> <td>26.0%</td> </tr> <tr> <td>全体</td> <td>13.7%</td> <td>43.3%</td> <td>15.5%</td> <td>26.8%</td> <td>0.1%</td> <td>0.6%</td> <td>27.5%</td> </tr> </tbody> </table> <p>建築物構造別築年数 (平成 20 年横浜市都市計画基礎調査を基に平成 25 年 9 月時点での築年数を算出)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・河川の治水整備（おおむね 5 年に 1 回起こる 1 時間あたり 50 mm 降雨量への対応要）は、奈良川の一部を残し、完了しています。 ・鶴見川流域を特定都市河川浸水被害対策法（H16）による特定都市河川流域に指定。（浸透阻害流域対策：行為の許可必要） ・横浜市が「け地防災対策工事助成金、横浜市が「け地減災対策工事助成金」 	構造	10年未満	10～25年未満	25～31年未満	31～50年未満	50～100年未満	100年以上	築31年以上	木造	14.9%	42.8%	14.4%	27.1%	0.1%	0.7%	27.9%	非木造	9.9%	45.0%	19.1%	25.7%	0.1%	0.2%	26.0%	全体	13.7%	43.3%	15.5%	26.8%	0.1%	0.6%	27.5%
構造	10年未満	10～25年未満	25～31年未満	31～50年未満	50～100年未満	100年以上	築31年以上																											
木造	14.9%	42.8%	14.4%	27.1%	0.1%	0.7%	27.9%																											
非木造	9.9%	45.0%	19.1%	25.7%	0.1%	0.2%	26.0%																											
全体	13.7%	43.3%	15.5%	26.8%	0.1%	0.6%	27.5%																											
<p>② 地域の防犯まちづくり</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・街路灯や防犯灯の設置 	<p>実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区内の防犯等のうち約 15,600 灯について市が LED 防犯灯へ更新し、維持管理しています。また、約 2,370 灯については自治会町内会が所有し、維持管理費補助金の交付により維持管理しています。 																																

(2) 身近な施設づくり

<p>① 活動の拠点となる施設</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市民活動支援センター、国際交流ラウンジ、福祉保健活動拠点などの機能強化と各施設の連携を図る。北部方面フォーラム（仮称）をあざみ野に整備する ・コミュニティハウスを中学校区程度に1か所整備する ・学校施設の開放を進め、活用を図る ・はまっ子ふれあいスクールは市立小学校全校で実施する ・学校予定地は有効活用する ・自治会町内会館の整備を促進する 	<p>取組中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民ギャラリーあざみ野が整備されました。 ・コミュニティハウスは2か所（みたけ台・荏田西）、地域ケアプラザは5か所（鴨志田・ビオラ市が尾・恩田・たまプラザ・すすき野）が整備されました。 ・はまっ子ふれあいスクール・放課後キッズクラブ 何れかを全校で開設しています。（はまっ子ふれあいスクール：30校、放課後キッズクラブ：1校） また、学校予定地9か所中8か所を暫定利用し、開放しています。 ・自治会町内会の半分弱が、自治会館又は町内会館を所有しています。
---------------------	---	--

(3) 環境と共生するまちづくり

<p>① 地域における環境保全対策の推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・利用しやすい公共交通機関の整備による自家用車利用の抑制 	<p>取組中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・あおばエコムーブ事業による青葉区総合庁舎バス停の移設（H19）等、公共施設をより使いやすくする工夫がされました。自家用車の利用分担率は減少しています。 	
<p>③ 地域における地球温暖化対策の推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共施設における発電、余熱の供給などの、エネルギーの有効利用に努める 	<p>取組中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・太陽光発電システム（区役所）（H17） ・ハイブリッド型ソーラー・省エネ照明灯（区役所敷地内、嶮山小学校）（H17） ・ソーラー・省エネ照明灯（鴨志田団地 20 基、青葉台駅駐輪場 7 基）（H17） ・道路照明灯のLED化（H26 実績 151 基）が進められました。 	

(4) 地域情報化の推進

<p>① 地域情報化を活用したまちづくり</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・広報・広聴、教育、防災など多様な分野における情報技術の活用を促進する ・基礎的データやまちづくりに関する情報の整理、迅速な提供、掲示板などを活用した議論の場の提供などを進める 	<p>取組中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・情報のオープンデータ化 ・区民のための情報ひろば 青葉区民ポータルサイト「あおばみん」の開設（区民との協働）（H17～） ・あおばぱそこん横丁（区民との協働）の実施
<p>③ 地域情報化のための基盤整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・身近な施設を地域情報の拠点として整備する ・情報基盤の整備促進を図る 	<p>取組中</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区役所や地区センターなどでの情報発信 ・区役所、地区センターでのWi-Fi環境整備（企業との協働）（H26～）

用語集

【ア行】

空家

「二次的住宅（別荘等）」、「賃貸用の住宅」、「売却用の住宅」以外の、人が住んでいない住宅で、例えば、転勤・入院などのため居住世帯が長期にわたって不在の住宅や建て替えなどのために取り壊すことになっている住宅など（「平成 25 年住宅・土地統計調査」（総務省統計局））

空家率

一戸建の住宅総数（一時現在者のみの住宅を除く）に占める空家の割合

インターロッキングブロック舗装

独特の幾何形状に製造された舗装用コンクリートブロックを、路盤又はアスファルト舗装基盤上に敷設し、ブロックの種類、形状、寸法、敷設パターン、色調及び表面テクスチャーを選ぶことにより、耐久性、安全性、快適性及び景観性に優れた舗装。近年においては、保水性、透水性、緑化性など環境にも配慮したブロック舗装も行われている。（一般社団法人 日本道路建設業協会ホームページ）

インフラ

インフラストラクチャー（infrastructure）の略。社会、経済、産業などの都市活動を維持し、発展を支える基盤のことであり、都市構造の基幹的部分を指す。都市計画においては道路、公園・緑地、上下水道、河川などが該当する。

雨水浸透施設

都市化の進展による雨水流出量の増加、良好な水辺の喪失、局地的大雨の頻発といった水循環系の変化に対し、横浜市では水循環系再生に

向け、積極的な雨水浸透機能強化を図ることとしている。雨水浸透施設として代表的なものに、浸透ます、浸透管（浸透トレンチ）のほか、浸透側溝、透水性舗装（浸透性平板も含む。）等がある。（「雨水浸透施設設置基準（2011(平成 23)年 4月）他」（横浜市環境創造局下水道事業調整課））

雨水貯留タンク

雨水利用に供することを目的として、雨どいから雨水を貯留するための地上に設置するタンクをいう。（「横浜市雨水貯留タンク設置助成金交付要綱」（横浜市環境創造局管路保全課））

オープンスペース

建築物のない一定の地域的広がり。植生や水面などの状態から、環境の質的向上や住民のレクリエーションの需要に応えるもの。（三省堂 weblio「造園カタカナ用語辞典」（社団法人日本造園組合連合会））

温室効果ガス

地表面から放射される熱を吸収することで地球の平均気温を保つ効果がある気体のこと。産業革命以後、人の活動により温室効果ガス濃度が増大しており、地球温暖化や付随する気候変動・異常気象が引き起こされ、問題となっている。地球温暖化対策の推進に関する法律では、「二酸化炭素（CO₂）」、「メタン（CH₄）」、「一酸化二窒素（N₂O）」、「ハイドロフルオロカーボン（HFC）」、「パーフルオロカーボン（PFC）」、「六フッ化硫黄（SF₆）」、「三ふっ化窒素（NF₃）」の 7 物質が指定されている。（「横浜市環境管理計画（2015(平成 27)年 1月）」（横浜市環境創造局政策課））

【カ行】**環境負荷**

人が環境に与える負担のこと。単独では環境への悪影響を及ぼさないが、集積することで悪影響を及ぼすものも含む。環境基本法では、環境への負荷を「人の活動により、環境に加えられる影響であって、環境の保全上の支障の原因となる恐れのあるものをいう。」としている。（「横浜市環境管理計画（2015（平成27）年1月）」（横浜市環境創造局））

狭あい道路

幅員4メートル未満の道で、一般交通の用に供されている道路のこと。

幹線道路

高速道路を除く都市計画道路及び4車線以上の国道及び県道のこと。都市内におけるまとまった交通を受け持つともに、都市の骨格を形成する。

協定緑地

緑の環境をつくり育てる条例第8条に基づく緑地の保存等に関する協定に定める緑地で、自然緑地（土地の造成がなく、樹木と樹木がふれあい、樹冠が閉鎖された空地のない山林）及び造成緑地（造成をする土地で勾配が30度以下の緑地）から成る。（「緑地の保存等に関する協定に係る緑地の基準」（横浜市環境創造局みどりアップ推進課））

緊急輸送路

地震等の大規模災害発生直後から救助活動人員や物資等の緊急輸送を円滑かつ確実に行うため、道路管理者等が事前に指定する路線のこと。

クラインガルテン

簡易宿泊施設のある滞在型市民農園。一区画ごとに休憩や簡易宿泊が可能な小屋が設けられる。ドイツで19世紀前半に実施された失業救

済事業の貸し農園が原型とされ、以後、都市住民の健康維持やレクリエーション、都市の緑化などを目的に普及・発展した。日本では1990年代初めから全国各地に誕生。（三省堂 weblio 「大辞林」）

景観計画

景観法に基づき、地域の景観形成に応じて、区域や良好な景観形成のための方針、建築物の建築等に対する基準（景観形成基準）等を定めることができる制度のこと。

景観協定

良好な景観の形成を図るため、土地所有者等が全員の合意によって地区の景観に関するルールを定める制度のこと。建築物の敷地、位置、構造、用途、意匠等に加え、緑地の保存や、景観に関する取組等も定めることができる。

建築協定

各地域で望ましい建物の建て方等について、土地の所有者等が「約束（協定）」を互いに取り決め、地域で「協定運営委員会」を組織して守りあっていくもの。横浜市長の認可を受けることにより、建築協定区域内で土地の所有者等が変わっても協定の効力が引き継がれる。（「いちからつくる建築協定（2014（平成26）年5月）」（横浜市都市整備局）参考）

源流の森保存地区

「緑の環境をつくり育てる条例」及び「横浜市源流の森保存事業実施要綱」に基づき、緑豊かな都市景観を形成し市民生活に潤いと安らぎを与えている市街化調整区域の1,000平方メートル以上の良好な樹林地を源流の森保存地区に指定し、10年間の契約により保存する制度のこと。

公園愛護会

横浜市が設置している公園について、地域住民を中心にボランティアで公園の清掃・除草等

の日常的な管理を行っている団体。公園の清掃・除草以外にも、花木への水やり、公園利用者へのマナーの呼びかけや、公園の特徴を活かして花壇を作ったり、樹林地の保全に取り組んでいる公園愛護会もある。市では、愛護会費のほか、物品の提供や活動に必要なノウハウの提供を行うなどの支援を実施している。

公開空地

横浜市市街地環境設計制度によって設けられる敷地内の歩道や広場のこと。一般の人が通常自由に通行又は利用（占用的利用は除く。）できるものとし、原則として終日一般に開放できるものとする。（「横浜市市街地環境設計制度（2015（平成 27）年 4 月）」（横浜市建築局）

高速鉄道 3 号線

市営地下鉄ブルーラインの関内～あざみ野間のこと。交通政策審議会答申第 198 号（2016（平成 28）年 4 月 20 日答申）において、あざみ野～新百合ヶ丘間の延伸が位置付けられている。

高速横浜環状北西線

青葉区の東名高速道路「横浜青葉インターチェンジ・ジャンクション」から、都筑区の第三京浜道路「港北ジャンクション」を結ぶ、延長約 7.1 キロメートルの自動車専用道路のこと。

高度地区

都市計画法第 9 条第 17 項の規定により、用途地域内において市街地の環境を維持し、又は土地利用の増進を図るため、建築物の高さの最高限度又は最低限度を定める地区のこと。

子ども 110 番の家

子どもや女性、高齢者等、地域住民が「誘拐や声かけ、ひったくり、ストーカー」など、何らかの犯罪被害に遭い、または、遭いそうになって助けを求めてきた場合などに、その様な人たちを、保護するとともに、警察、学校、家族等

へ連絡する措置を行うボランティア活動のこと。（「子ども 110 番の家活動マニュアル（2011（平成 23）年 1 月）」（神奈川県警察本部生活安全総務課）

コミュニティ

community。生活地域、特定の目標、特定の趣味など何らかの共通の属性及び仲間意識を持ち、相互にコミュニケーションを行っているような集団のこと。（「地域コミュニティの現状と問題（2007（平成 19）年 2 月 7 日）」総務省コミュニティ研究会第一回参考資料）

コミュニティガーデン

住民が地域の中に共同で花壇などを造成・管理すること。（三省堂 weblio「大辞林」）

コミュニティ道路

歩道を設置し、また車道をジグザクにしたり狭くしたりして車のスピードを抑え、歩行者の安全を実現する道路のこと。

コミュニティビジネス

地域資源を生かしながら地域課題の解決を「ビジネス」の手法で取り組むもの。地域の人材やノウハウ、施設、資金を活用することにより、地域における新たな創業や雇用の創出、働きがい、生きがいを生み出し、地域コミュニティの活性化に寄与するものと期待されている。

【サ行】

再生可能エネルギー

永続的に利用することができる非化石エネルギー源から得られるエネルギーのこと。石油などの化石燃料とは異なり、エネルギー源が絶えず再生・供給されるので、地球環境への負荷が少ない。具体的には、太陽光、太陽熱、水力、風力、地熱、大気熱、バイオマスなどが挙げられる。（「横浜市環境管理計画（2015（平成 27）年 1 月）」（横浜市環境創造局）

市街化区域

都市計画法第7条に規定される区域。

すでに市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化をはかるべき区域のこと。

市街化調整区域

都市計画法第7条に規定される区域。

寺家ふるさと村

良好な田園景観を有する農業振興地域・農用地区域の景観保全と地域の活性化を目的に指定された「横浜ふるさと村」のひとつ。生産基盤整備や研修施設などの設置、樹林の保全・活用など、市民が自然と農業に親しむ場として整備している。青葉区の北西部（寺家町）に位置し、総合案内を行う「四季の家」、寺家ふるさと村体験農業振興組合員による、なし園・体験温室やゴルフのショートコース・テニスコート等の施設がある。

市民の森

「緑の環境をつくり育てる条例」及び「横浜市市民の森設置事業実施要綱」に基づき、おおむね2ヘクタール以上のまとまりのある樹林地などを対象に、土地所有者と原則10年以上の市民の森契約を結び、広場、散策路、ベンチなど簡易な整備を行い、市民に憩いの場を提供する制度。巡回や清掃などの日常管理は「市民の森愛護会」が行っている。土地所有者には固定資産税などの優遇措置のほか、奨励金が交付されている。

集約型都市構造

人口減少・超高齢社会の到来、地球環境問題の高まり、厳しい財政的制約などの都市を取り巻く社会経済情勢の変化に応じ、都市の無秩序な拡散を抑制し、都市機能の集積を促進する集約拠点とその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携させる都市の構造。これにより、

にぎわいがあり、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりを推進し、環境負荷低減型の都市活動、効率的かつ効果的な都市整備を実現することを目標とする。（「2007（平成19）年度版国土交通白書」（国土交通省）

循環型社会

雨水の地中かん養や中水利用などの水の循環への配慮、生ごみの堆肥化、古紙や缶のリサイクルなど資源の循環などの仕組みや設備を備えたり、大気循環を促す風の通り道や緑地の配置に配慮した都市構造を有する社会を指す。（「横浜市環境管理計画（2015（平成27）年1月）」（横浜市環境創造局）

情報リテラシー

情報を十分に使いこなせる能力。大量の情報の中から必要なものを収集し、分析・活用するための知識や技能のこと。（「大辞泉第二版（2012（平成24）年11月）」（小学館）

すず風舗装

路面温度の上昇を抑制することでヒートアイランド現象を緩和する効果のある舗装のことで、横浜市独自の呼び名。保水性舗装と遮熱性舗装の2種類を行っている。

スプロール

Sprawl。都市が急速に発展し、周辺へ無秩序に市街地が広がる現象のこと。道路、上下水道、電気その他の都市施設が整備されず、市街地化が進むため都市問題を激化させることになる。

3R

ごみを減らすための環境行動を表す言葉であり、Reduce（リデュース：発生抑制）、Reuse（リユース：再使用）、Recycle（リサイクル：再生利用）の頭文字を取ったもの。（「横浜市一般廃棄物処理基本計画～ヨコハマ3R夢（スリム）プラン～」（2011（平成23）年1月）（横浜市資源循環局）

生産年齢人口

15歳から64歳までの人口のこと。

この区分は「年齢3区分別人口」に基づくもので、前述の「生産年齢人口」のほか、0歳から14歳までを「年少人口」、65歳以上を「老年人口（高齢者人口）」という。

生物多様性

生物の間にみられる変異を総合的に指す言葉。様々な生物の相互作用から構成される様々な生態系の存在「生態系の多様性」、様々な生物種が存在する「種の多様性」、種は同じでも持っている遺伝子が異なる「遺伝的多様性」からなる3つのレベルの多様性により捉えられる。（「横浜市環境管理計画(2015(平成27)年1月)」(横浜市環境創造局)）

セットバック

敷地前面の道路が建築基準法第42条第2項の規定によって、建築基準法上の道路とみなされる、幅4m未満の狭い道（二項道路）の場合、道路の中心線から2mの線まで道路の境界線を後退させること。その部分は道路とみなされる。壁面後退。（小学館 デジタル大辞泉）

ソーシャルビジネス

Social business。社会的課題を解決するために、ビジネスの手法を用いて取り組むもの。以下の①～③の要件を満たす主体を、ソーシャルビジネスとして捉える。

①【社会性】現在解決が求められる社会的課題に取り組むことを事業活動のミッションとすること、②【事業性】①のミッションをビジネスの形に表し、継続的に事業活動を進めていくこと、③【革新性】新しい社会的商品・サービスや、それを提供するための仕組みを開発したり、活用したりすること。また、その活動が社会に広がることを通して、新しい社会的価値を創出すること。（「ソーシャルビジネス研究会報告書(2008年(平成20)年4月)」(経済産業省)）

【夕行】

多自然川づくり

河川全体の自然の営みを視野に入れ、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮し、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境、及び多様な河川風景を保全あるいは創出するために、河川の管理を行うこと。（「横浜市水と緑の基本計画(2007(平成19)年1月)」(横浜市環境創造局)）

地域交通サポート事業

坂道が多い横浜では、既存バス路線がない地域などで、住民の方々が集まり、生活に密着した交通手段の導入に向けて取組を行っているケースが多く見られる。このような地域の主体的な取組がスムーズに進むよう様々な支援を行うことにより、公共交通の実現を目指す事業のこと。

地域道路

高速道路及び幹線道路以外の全ての道路のこと。

地域包括ケアシステム

高齢者が住み慣れた地域で自分らしい暮らしを続けることができるよう、医療、介護、予防、住まい、生活支援が一体的に提供される体制のこと。（「第6期横浜市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画(2015(平成27)年3月)」(横浜市健康福祉局)）

地域防災拠点

被災した住民の避難生活の場所とするほか、在宅被災者支援のための情報受伝達の拠点、住民による救助・救護活動拠点、救助資機材・生活資機材・食料・飲料水等の備蓄機能を備えている拠点のこと。身近な小中学校等を震災時の指定避難所として、地域防災拠点に指定している。

地域まちづくりプラン

横浜市地域まちづくり推進条例に基づき、地域の目標・方針やものづくり・自主活動など課題解決に向けた取組みを、地域まちづくり組織（地域が主体となって地域まちづくりを推進するための組織。）が地域住民等の理解や支持を得ながらとりまとめた計画のこと。地域まちづくりプランに基づき、地域まちづくり組織は、市と連携してプランの実現へ向けた取組に努める。

地域まちづくりルール

建物や土地利用などについて、地域まちづくり組織（地域が主体となって地域まちづくりを推進するための組織。）が地域住民等の理解や支持を得ながら、自主的に定めたルールのこと。認定を受けた地域まちづくりルールの対象地域において、地域まちづくりルールに係る建築等を行う場合には、地域まちづくり組織との協議や市長への届出が必要となり、地域まちづくり組織と市によりルールの運用、遵守を図る。

地区計画

都市計画法に基づいて定める特定の地区・街区レベルの都市計画のこと。まちづくりの方針や目標、道路・広場などの公共的施設（地区施設）、建築物等の用途、規模、形態などの制限をきめ細かく定める。横浜市では、地区計画における建築物等の制限内容等について、建築基準法、都市緑地法及び景観法に基づき、地区計画の区域内における建築物等の制限に関する条例に定めている。

超高齢社会

WHO(世界保健機関)と国連の定義に基づき、65歳以上の人口（老年人口又は高齢者人口）が総人口（年齢不詳を除く）に占める割合が21%超の社会のこと。なお、65歳以上人口の割合が7%超で「高齢化社会」、同割合が14%超で「高齢社会」という。

透水性舗装

雨水を地中に浸透させることを目的とした舗装のこと。主として歩道の舗装に用い、歩道上の水たまり発生の軽減や地下水のかん養等の効果がある。

道路交通センサス

正式名称は全国道路・街路交通情勢調査。道路が現在どのように使われているか、道路整備の状況はどのようになっているか等について全国規模で調査することにより、将来における道路交通計画を策定するための基礎資料を得ることを目的として、おおむね5年ごとに全国一斉に実施している調査。調査内容は、2種類あり、自動車はどこからどこへ移動しているのかを調べる「OD調査」と、道路の交通状況や施設状況を把握する「一般交通量調査」を行っている。

特別緑地保全地区

「都市緑地法」に基づき、都市計画区域内の緑地で、風致景観に優れるなど要件を満たした区域について、都市計画に定める地区。

土砂災害警戒区域

急傾斜地の崩壊、土石流などが発生した場合に市民の生命及び身体を保護するため、「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」に基づいて神奈川県が調査を行い、指定・告示する区域のこと。

土地区画整理事業

道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。公共施設が不十分な区域では、地権者からその権利に応じて少しずつ土地を提供してもらい（減歩）、この土地を道路・公園などの公共用地が増える分に充てるほか、その一部を売却し事業資金の一部に充てる。

【ナ行】**二次林**

自然林（一次林）が伐採、山火事などによって失われた後、自然に又は人為的に再生した林のこと。

荷さばきスペース

やむを得ず路上で荷捌きを行う貨物車の整序化を図り、走行車線への影響を緩和するため、歩道側に設置した停車区画。（「総合駐車対策マニュアル」平成19年1月（東京都都市整備局））青葉区では、青葉台駅周辺の環状4号線で、来街者や荷さばき車両の駐停車などにより、バスの定時運行に支障がでる等、安全でスムーズな通行ができない状態が続いていたため、この対策として、平成19年2月に駅周辺の4か所（駅の南北2か所×道路両側）に、歩道の一部を切り込んだ「荷さばきスペース」をモデル的に設置した。

熱帯夜

夜間の最低気温が25度以上の日のこと。（「横浜市環境管理計画（2015（平成27）年1月）」（横浜市環境創造局））

農業振興地域

農業振興地域の整備に関する法律に基づき、今後とも農業の振興を図るべき地域として、知事が指定する地域のこと。

農業専用地区

まとまりのある優良な農地の確保により、都市農業の確立と都市環境を保全することを目的として、本市独自の制度として市長が指定した地区のこと。農業振興地域内で、農業生産性の向上及び地域農業の健全な発展が見込まれる面積10ヘクタール以上の地区を指定。

【ハ行】**バスベイ**

バス乗降客のため、本線車道から分離して設けたバスの停車帯のこと。本線車線から分離しているため、後続車の追越しが容易になる。

ハマロード・サポーター

市民や地元企業などからなる自主的に構成されたボランティア団体と行政が協働して道路の美化や清掃活動を継続的に行う制度のこと。道路管理者である横浜市は活動団体をハマロード・サポーターとして認定し、地域の清掃を行ってもらい、清掃に必要な用具の提供、ごみ等の回収・処分などボランティア活動の支援を行う。

バリアフリー化

歩道の段差解消など、高齢者、障害者等が生活するうえで、行動の妨げになる障壁を取り去り、高齢者、障害者等にやさしい生活空間を作りあげること。また、物理的な障壁ばかりでなく、高齢者、障害者等が社会参加をするうえで、精神的にも障壁がないことも意図する。（「横浜都市交通計画（2008（平成20）年3月）」（横浜市都市整備局））

バリアフリー新法

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律のこと。高齢者や障害者などの自立した日常生活や社会生活を確保するために、旅客施設・車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物に対して、バリアフリー化基準（移動等円滑化基準）への適合を求めるとともに、駅を中心とした地区や、高齢者や障害者などが利用する施設が集中する地区（重点整備地区）において、住民参加による重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための措置などを定めている。

ヒートアイランド現象

都市部の気温が郊外に比べ高くなる現象のこと。等温線を描くと温度の高いところが「島」のように見えることから、ヒートアイランド（熱の島）と呼ばれる。

風致地区

緑豊かな生活環境が形成されることをめざし、都市の風致を維持するため定める地区のこと。良好な自然景観、歴史的景観を保持している地域や、文化財、社寺等のある区域、良好な住環境を維持している地域などを、都市計画法に基づいて指定する。（「風致地区の手引き（2014（平成26）年4月）」（横浜市建築局））

防災ライセンスリーダー

地域防災拠点の資機材取扱等に関する講習会を受講し、取扱技術の習得を認定する「防災ライセンス証」を横浜市から交付された者のこと。

【マ行】

緑の10大拠点

横浜市水と緑の基本計画に位置付けられている市内におけるまとまった緑のこと。こどもの国周辺地区、三保・新治地区、川井・矢指・上瀬谷地区、大池・今井・名瀬地区、舞岡・野庭地区、円海山周辺地区、小柴・富岡地区、都田・鴨居東本郷・菅田羽沢周辺地区、上飯田・和泉・中田周辺地区、下和泉・東俣野・深谷周辺地区の10カ所がある。

恵みの里

市民と「農」とのふれあいを通じて、地域ぐるみで農業と農地を残して、農のあるまちづくりを進めるための、横浜市の農業振興施策のこと。

最寄り駅まで15分の交通体系整備

バスまたは徒歩で最寄り駅までおおむね15分以内に行くことのできる交通体系を整備すること。平日の通勤時間帯を対象時間とし、バス

停留所における待ち時間は考慮しない。

【ヤ行】

ユニバーサルデザイン

「ユニバーサル（すべての、普遍的な）」と「デザイン（計画、設計）」という二つを組み合わせた言葉で、「あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方（障害者基本計画より）」のこと。

容積率

建物の延べ面積（各階の床面積の合計）の敷地面積に対する割合のこと。容積率（%）＝延べ面積 / 敷地面積 × 100 で表す。

用途地域

都市計画法における地域地区のひとつで、地域における住居の環境の保護又は業務の利便の増進を図るため、市街地の類型に応じた建築規制を行うもの。次の12種類がある。

1. 第一種低層住居専用地域
2. 第二種低層住居専用地域
3. 第一種中高層住居専用地域
4. 第二種中高層住居専用地域
5. 第一種住居地域
6. 第二種住居地域
7. 準住居地域
8. 近隣商業地域
9. 商業地域
10. 準工業地域
11. 工業地域
12. 工業専用地域

横浜市基本構想（長期ビジョン）

市民全体で共有する横浜市の将来像であり、その実現に向けて、横浜市を支える全ての個人や団体、企業、行政などが、課題を共有しながら取り組んでいくための基本的な指針となるもの。横浜市が人口減少時代に突入する21世

紀最初の四半世紀（おおむね 2025（平成 37）年頃、現在から約 20 年間）を展望し、横浜市の目指すべき都市像や、それを実現するための施策の基本方向などを規定している。横浜市の行政計画は、すべてこの長期ビジョンの理念に基づき策定され、様々な計画の最上位に位置づけられる。

横浜国際港都建設法の理念である「横浜市が日本の代表的国際港都として十分に機能を発揮する」ことに寄与する指針。（「横浜市基本構想（長期ビジョン）（2006（平成 18）年 6 月）」（横浜市政策局））

横浜市市街地環境設計制度

敷地内に歩道や広場（公開空地）を設けるなど、総合的な地域貢献を図ることを条件に、建築物の高さや容積率を緩和することで、良好な市街地環境の形成を誘導する制度のこと。（「横浜市市街地環境設計制度（2015（平成 27）年 4 月）」（横浜市建築局））

横浜市住生活基本計画

横浜市住宅政策審議会答申（2011（平成 23）年 12 月）及び住生活基本法（2006（平成 18）年制定）の趣旨を踏まえ、横浜市基本構想（長期ビジョン）を上位計画とする、住まい・住環境についての基本的な方向性を示した住宅部門の基本計画のこと。

横浜市地域まちづくり推進条例

市民と市が協働して行う地域まちづくりの理念や市民と市のそれぞれの責務を明らかにするとともに、地域まちづくりに関して、組織づくり、プランやルールづくりなどの市民参画の方法・手続や、市民主体のまちづくり活動への支援策といった基本的な事項を定めることにより、安全で快適な魅力あるまちの実現に資することを目的とした条例のこと。2005（平成 17）年 2 月 25 日公布、2005（平成 17）年 10 月 1 日施行。

横浜市福祉のまちづくり条例

横浜に関わる全ての人々が安心して、自らの意思で自由に行動でき、様々な活動に参加できる人間性豊かな福祉都市の実現のための基本的施策を定めたもの。障害理解、思いやりの醸成などのソフトの取組と、誰もが安心して利用できる施設の整備というハードの取組の両輪で推進することを基本としている。（「施設整備マニュアル（建築物）（2013（平成 25）年 10 月）」（横浜市健康福祉局 / 横浜市建築局））

横浜市水と緑の基本計画

水・緑環境の保全と創造に関わる総合的な施策を体系的に位置付けた計画。

横浜都市交通計画

市民・企業、交通事業者、行政などの多様な主体が目標を共有すると共に協調した取組を一層推進し、あらゆる側面から持続可能な交通の実現を目指し、交通政策全般にわたる政策目標などを示した計画のこと。

【ラ行】

ライフステージ

人間の一生において節目となる出来事（出生、入学、卒業、就職、結婚、出産、子育て、退職等）によって区分される生活環境の段階のこと。（「横浜市住生活基本計画（2012（平成 24）年 3 月）」（横浜市建築局））

ライフライン

Life line。都市生活の維持に必要不可欠な、電気・ガス・水道・通信・輸送などをいう語。多く、地震対策との関連で取り上げられる。生命線。（「大辞泉第二版（2012（平成 24）年 11 月）」（小学館））

リデュース

reduce。発生抑制。ごみそのものの量を減らすこと。（「横浜市一般廃棄物処理基本計画～ヨ

コハマ 3R 夢 (スリム) プラン〜」(2011 (平成 23) 年 1 月) (横浜市資源循環局))

緑地協定

都市緑地法に基づき、土地所有者等が互いに自分たちの住む街を良好な環境としていくために、関係者全員の合意によって区域を設定し、緑地の保全または緑化に関する協定を締結し、横浜市に認可申請するもの。

緑地保存地区

「緑の環境をつくり育てる条例」及び「横浜市緑地保存事業実施要綱」に基づき、緑豊かな都市景観を形成し市民生活に潤いと安らぎを与えている市街化区域の 500 平方メートル以上の樹林地を緑地保存地区に指定し、10 年間の契約により保存する制度。

緑被率

緑の現状を量的に示す指標の一つ。本市ではまとまりのある緑の総量の推移を中長期的に把握することを目的として調査しており、航空写真から 300 平方メートル以上のまとまりのある緑を目視判読し、市域面積に占める割合を算定している。

【アルファベット】

IT インフラ (情報インフラ)

情報通信基盤。光ファイバー網などのブロードバンドネットワークやインターネット環境のこと。最近では IT (Information Technology) と通信 (Communication) から ICT (Information Communication Technology) といわれるようになった。国の政策も ICT インフラの整備から ICT の利活用に主眼がおかれるようになっている。

LED

light emitting diode (発光ダイオード)。電流を流すと光を発する半導体素子。電気信号を

光信号に変える機能がある。高輝度で電球に比べて発光量あたりの消費電力も少ない。発光色は、赤やオレンジ、緑などの他、青色発光の LED も登場している。振動にも強く、寿命も長いので屋外の装飾用サインなどに利用されている。(朝日新聞社 kotobank 「ASCII.jp デジタル用語辞典」)

NPO

Nonprofit Organization。営利を目的としない活動のできる市民団体を指し、民間非営利組織などと訳される。1998 (平成 10) 年 3 月に「特定非営利活動促進法 (NPO 法)」が成立し、まちづくりの推進等 17 分野の活動に該当する活動を行い、同法の要件を満たす団体は、特定非営利活動法人として法人格を取得できるようになった。(「横浜市住生活基本計画 (2012 (平成 24) 年 3 月)」(横浜市建築局住宅政策課))

Wi-Fi

Wireless Fidelity。無線 LAN 機能を持つ情報機器について、その相互接続性を保証するブランド。無線 LAN の業界団体、Wi-Fi アライアンスが認定する商標名。(三省堂 weblio 「大辞林」)

横浜市都市計画マスタープラン青葉区プラン
青葉区まちづくり指針

平成 29 年 9 月

横浜市青葉区区政推進課

〒 225 - 0024 横浜市青葉区市ケ尾町 31 - 4
TEL : 045 - 978 - 2217 FAX : 045 - 978 - 2410
E-mail : ao-machirule@city.yokohama.jp

横浜市都市整備局地域まちづくり課

〒 231 - 0017 横浜市中区港町 1 - 1
TEL : 045 - 671 - 2696 FAX : 045 - 663 - 8641
E-mail : tb-chiikimachika@city.yokohama.jp

