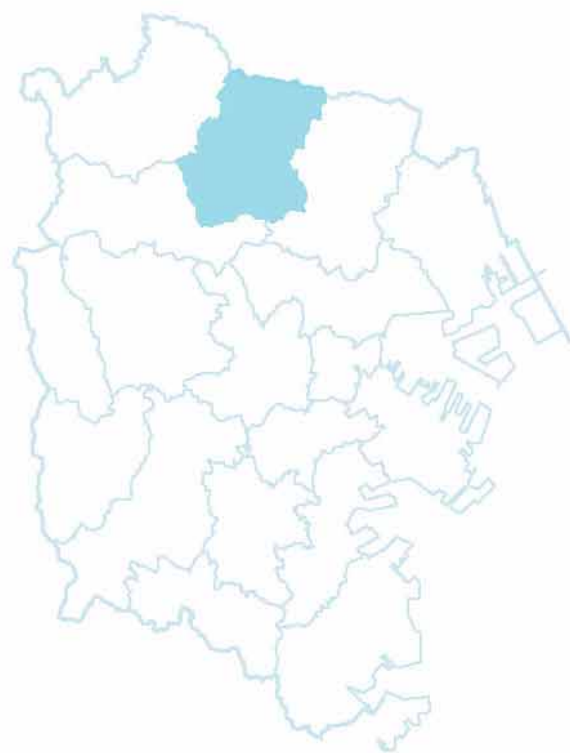


横浜市

都筑区タウンセンター周辺地区

バリアフリー基本構想



目 次

バリアフリー基本構想の策定にあたって	1
- 1 基本構想策定の背景と目的	1
- 2 基本構想の位置づけ	2
- 3 バリアフリー新法について	3
1 . 市町村による基本構想の作成	3
2 . 基本構想に基づく事業の実施	3
- 4 対象者の特性と配慮すべき事項	6
- 5 バリアフリー基本構想策定の流れ	10
タウンセンター周辺地区の概況	11
- 1 位置及び特性	11
- 2 港北ニュータウン・タウンセンターの概況	12
1 . 都筑区の概要	12
2 . 港北ニュータウンの概要	12
3 . タウンセンター周辺地区の土地利用等	13
- 3 人口	15
- 4 公共交通	16
1 . 鉄道	16
2 . バス	20
- 5 施設の分布状況	21
- 6 まちづくりの方向	25
重点整備地区の設定	29
- 1 重点整備地区の範囲及び主要施設と主要経路の検討	29
1 . 主要施設の選定	29
2 . 主要経路の設定	37
3 . 重点整備地区の範囲設定	41

重点整備地区の課題と対応の考え方の整理.....	43
- 1 タウンセンター周辺地区のバリアフリーに対する住民からの意見.....	43
1 . まち歩き点検ワークショップ.....	43
2 . バリアフリー情報募集.....	47
3 . バリアフリーに対する意見のまとめ.....	48
- 2 主要施設と主要経路の課題と対応の考え方.....	55
1 . 鉄道駅・バスターミナル.....	56
2 . 主要経路.....	61
3 . 公園.....	70
4 . 建築物.....	73
生活関連施設と生活関連経路の設定.....	81
- 1 生活関連施設の設定.....	81
- 2 生活関連経路の設定.....	81
タウンセンター周辺地区のバリアフリー化のための事業.....	83
- 1 事業の基本的な考え方.....	83
1 . 鉄道駅のバリアフリー化.....	83
2 . 道路のバリアフリー化.....	84
3 . 交通安全施設等のバリアフリー化.....	85
4 . バスのバリアフリー化.....	85
5 . 路外駐車場のバリアフリー化.....	86
6 . 都市公園のバリアフリー化.....	86
7 . 建築物（生活関連施設）のバリアフリー化.....	86
- 2 バリアフリー化のための事業の目標年次.....	88
- 3 特定事業及びその他の事業.....	88
1 . 公共交通特定事業.....	90
2 . 道路特定事業.....	93
3 . 交通安全特定事業.....	99
4 . 都市公園特定事業.....	100
5 . 建築物特定事業.....	103
6 . その他の事業.....	107
- 4 ソフト面の取組.....	113
- 5 今後検討が必要な事項.....	115

基本構想策定後の事業推進にあたって	119
1．円滑な各種特定事業計画の策定・事業実施.....	119
2．特定事業の進捗管理及び事業の評価	119
3．進捗状況及び事業内容の広報.....	119
4．新たな技術開発の動向を踏まえたバリアフリー化のための事業の見直し	119

バリアフリー基本構想の策定にあたって

- 1 基本構想策定の背景と目的

横浜市では、すべての人が基本的人権を尊重され、安心して生活し、自らの意志で自由に行動でき、あらゆる分野の活動に参加することができる福祉のまちづくりを進めるために、平成9年3月に「横浜市福祉のまちづくり条例」を制定し、市民・事業者と横浜市が協働し、地域福祉活動の一層の促進や、ソフトとハードの環境整備の推進を目指して、様々な取り組みを進めてきた。

また、平成12年5月に制定された「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(交通バリアフリー法)」により駅等の公共交通機関と駅周辺の歩行空間のバリアフリー化が推進され、一方で平成6年6月に制定された「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律(ハートビル法)」により不特定多数の人々が利用する一定規模(2,000㎡)以上の建築物のバリアフリー化が義務づけられてきたところであるが、より一体的・総合的なバリアフリー施策の推進を図るため、交通バリアフリー法とハートビル法を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)」が平成18年6月21日に公布され、平成18年12月20日に施行された。

さらに、本市においては、平成18年度から平成22年度までの5カ年間を計画期間とした「横浜市リバイバルプラン(中期計画)」が、「市民力と創造力による新しい横浜市らしさを生み出す都市」の実現を基本目標に、市政運営における政策面での基本的な指針とするために平成18年12月に策定された。このプランにおける重点施策の一つである「駅力・地域力戦略」において、「快適な暮らしを支える交通実現に向けた取り組みの推進」が掲げられ、まちのバリアフリー化を推進することが規定されている。

これらの背景のもと、これまで横浜市では、これまで7地区(関内駅、鶴見駅、横浜駅、新横浜駅、三ツ境駅、戸塚駅、上大岡駅・港南中央駅の各駅周辺地区)を対象に基本構想を策定してきた。横浜市では、当面、市内18区に各1地区ずつ基本構想を定めることを目標としている。

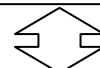
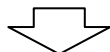
以上のことを踏まえ、横浜市北部の広域交流拠点として、都筑区役所をはじめ多様な機能を計画的に集積した地区である都筑区タウンセンター周辺地区(以下、タウンセンター周辺地区とする)を対象として、「バリアフリー基本構想」を策定する。

- 2 基本構想の位置づけ

本基本構想は、関連する法令や条例、横浜市の上位・関連計画と整合を図った構想とする。

<p>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」 平成 18 年 6 月 21 日制定</p> <p>・高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の構造及び設備を改善するための措置、一定の地区における旅客施設、建築物等及びこれらとの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置その他の措置を講ずることにより、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。</p>	<p>福祉のまちづくり条例 平成 9 年 3 月 25 日</p> <p>・すべての人が基本的人権を尊重され、安心して生活し、自らの意思で自由に行動し、及びあらゆる分野の活動に参加することができる福祉のまちづくりについて、横浜市、事業者及び市民の責務を明らかにするとともに、福祉のまちづくりに関する施策の基本的事項を定める。</p>
---	---

根拠



関連法令

<p>バリアフリー基本構想 都筑区タウンセンター周辺地区</p> <p>【バリアフリー新法第二十五条第一項】</p> <p>・市町村は、基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の重点整備地区について、移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想(以下「基本構想」という。)を作成することができる。</p>
--



関連計画

<p>中期計画 平成 18 年 12 月</p> <p>・中期計画は、「横浜市基本構想」(長期ビジョン)で示されている「市民力と創造力により新しい『横浜らしさ』を生み出す都市」を実現するための最初の 5 か年実施計画。中期計画に位置づけられた事業・取組を含めて、業務の課題や地域の課題、地域ニーズ等を踏まえ、各年度における重点的な目標や取り組みを明確にし、運営方針を策定し公表する。</p>	<p>都市計画マスタープラン</p> <p>全市プラン (平成 12 年 1 月 5 日)</p> <p>・都市計画マスタープランとは、平成 4 年の都市計画法改正によって創設された市町村の都市計画に関する基本的な方針</p> <p>【都市計画マスタープランが担う役割】</p> <p>(1)都市計画を定める際の指針:都市計画法の規定によれば、横浜市の定める都市計画は、都市計画マスタープランに即することになります。</p> <p>(2)都市計画に関する情報をわかりやすくまとめる。</p> <p>(3)横浜のまちづくりについて、市民と行政とが共に考え、その将来の姿を共有。</p> <div data-bbox="528 1742 941 1888" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>都筑区まちづくりプラン (平成 14 年 5 月)</p> <p>・都筑区プラン方針は、区の将来に向けた、まちづくりの方針を定める。</p> </div>	<p>地域福祉計画</p> <p>全市プラン (平成 15 年 7 月)</p> <p>・高齢者、障害者、子どもなど対象者ごとに捉えている福祉に対して地域社会を基盤とし、協働にもとづいて、身近な地域社会を構築することで、ひとりひとりのよりよい福祉の実現を目指す。</p> <p>【地域福祉計画の目的】</p> <p>(1)利用者の生活課題をふまえた多様な福祉保健サービスの総合的な展開</p> <p>(2)地域における市民相互計画の連携と行政との協働体制の確立</p> <p>(3)よこはまらしい福祉文化の創造</p> <div data-bbox="1002 1709 1375 1955" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>都筑区地域福祉保健計画 (平成 18 年 1 月)</p> <p>・都筑区地域福祉保健計画は、地域社会全体で福祉や保健などの生活課題に取り組み、支えあっていく仕組みづくりを行うために策定する。</p> </div>
--	---	---

図 1-1 基本構想の位置づけ

- 3 バリアフリー新法について

1. 市町村による基本構想の作成

バリアフリー新法では、市町村は、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者などが利用する施設が集まった地区（「重点整備地区」）において、公共交通機関、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機などのバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、当該地区におけるバリアフリー化のための方針、事業等を内容とする「基本構想」を作成することができる。基本構想の対象等は、以下の通りである。

<p>対象者</p> <p>高齢者、障害者（身体障害者・知的障害者・精神障害者・発達障害者を含む、全ての障害者）、妊婦、けが人など</p> <p>バリアフリー化を推進する地区</p> <p>駅を中心とした地区や、高齢者、障害者などが利用する施設が集まった地区</p> <p>バリアフリー化を推進する施設</p> <p>公共交通機関（鉄道、バス、福祉タクシー等の旅客施設及び車両）、特定の建築物、道路、路外駐車場、都市公園</p> <p>新しく建設・導入する場合に適合義務があります。既存の施設等については、基準に適合するように努力義務が課されます。</p>

2. 基本構想に基づく事業の実施

策定された基本構想に基づき、関係する事業者・建築主などの施設設置管理者及び県公安委員会は、それぞれ具体的な事業計画（特定事業計画）を作成し、事業を実施する。

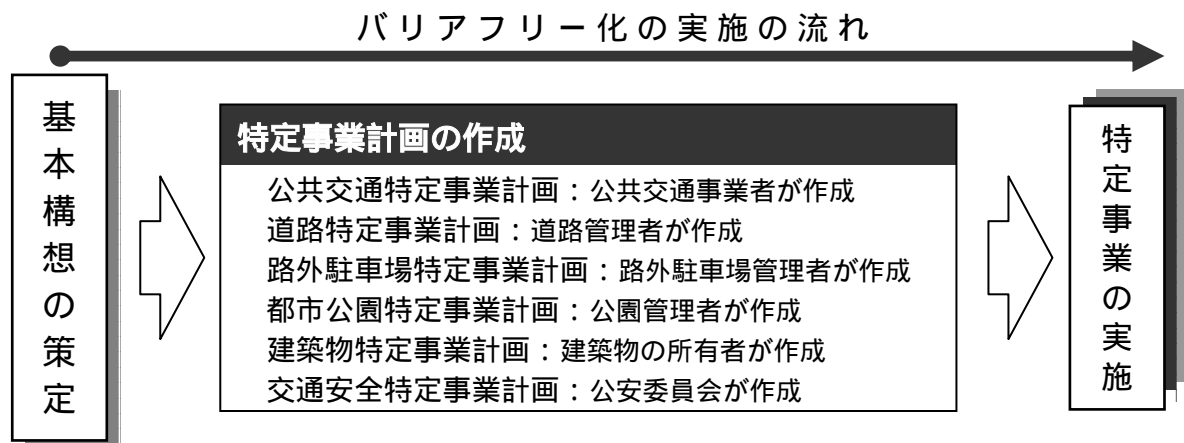


図 1-2 基本構想策定から事業実施の流れ

“バリアフリー化”とは何をするのか

施設や経路(道)を、だれもが困難や不便をなるべく感じずに利用できるように、対策を考えていきます。

例えば・・・

歩道の平坦性の確保、勾配の改善

視覚障害者誘導用ブロックの適切な敷設

階段(段差)部分へのスロープまたはエレベーターの設置(段差の解消)

よく利用する施設への案内・サインの充実

トイレやエレベーター、エスカレーター、施設などの位置等を知らせる音声・音響案内の充実

マナーの向上をよびかける広報、啓発活動の推進

など

用語の定義

本基本構想において、以下のように用語を定義する。

『主要施設』とは、主として高齢者や障害者等を含む不特定多数の人が利用する施設で、かつ、その施設へ至る手段が、主に駅（センター南駅またはセンター北駅）からの徒歩による施設であり、「生活関連施設」の候補として選定する施設とする。

『主要経路』とは、駅と主要施設を結ぶ経路で、「生活関連経路」の候補として設定する経路とする。

『重点整備地区』とは、地区全体の面積がおおむね400ha未満の地区であって、生活関連施設が3以上所在し、かつ、当該施設を利用する相当数の高齢者、障害者等により、当該施設相互間の移動が徒歩で行われることが見込まれる地区であり、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進する必要があると認められる地区とする。重点整備地区の境界は、できる限り町境、字境、道路、河川、鉄道等の施設、都市計画道路等によって、明確に表示する。

『生活関連施設』とは、主要施設のうち、当該施設または当該施設に至る経路について、特に移動等円滑化に配慮されている必要性が高い施設とする。なお、鉄道駅及びバスターミナル等の特定旅客施設や駐車場等も含むものとする。

『生活関連経路』とは、主要経路のうち、生活関連施設相互間の経路で、特にバリアフリー化されている必要性が高い経路とする。

なお、生活関連経路は、道路等の整備に係る事業の実施において、その目標とする整備水準により、次の2つに区分する。

○生活関連経路（A）

生活関連経路のうち、法に基づく移動等円滑化基準及び横浜市福祉のまちづくり条例の整備基準に沿った整備を実施する経路、または、現時点においてに両基準に基づく整備がなされており、高齢者、障害者等の円滑な移動等に特に支障のない経路

○生活関連経路（B）

生活関連経路のうち、経路の道路機能・役割及び市街化の状況や地形の状況等の制約条件を考慮し、法に基づく移動等円滑化基準及び横浜市福祉のまちづくり条例の整備基準の考え方を十分認識の上、積極的に準用することにより、バリアフリー化に向けた整備を実施する経路（横浜市独自の取り組みとして設定）

- 4 対象者の特性と配慮すべき事項

バリアフリー新法では、高齢者や障害者等の身体機能面で日常生活や社会生活に制限を受ける人を対象とし、具体的には、加齢により知覚機能や運動機能が低下した高齢者、肢体不自由者、視覚障害者、聴覚障害者などの身体障害者のほか、知的障害者*、精神障害者*、発達障害者*、妊産婦やけが人を対象としている。

本基本構想では、横浜市で生活するすべての人が安心して、自らの意思で自由に行動でき、さまざまな活動に参加できる人間性豊かな福祉都市の実現という「横浜市福祉のまちづくり条例」の目的を踏まえ、バリアフリー新法の対象者に、子ども、外国人、子供連れ（乳幼児連れやベビーカー使用など）の人など、移動の制約がある人を加えることにより、横浜市で生活するすべての人にとって利用しやすい公共交通機関、建築物、公共施設の整備を目指すこととする。

それら移動制約者を、障害の状況により、「歩行」と「情報入手」に分類し、その特性に応じて配慮すべき主な事項について整理すると、以下に示すとおりである。ここに示した配慮すべき事項は代表的なものであり、すべての事項を示したものではない。したがって、バリアフリー化の整備等において、各事業者は、最低限ここに示した事項を理解した上で取り組むとともに、多様な利用者のニーズの把握にも努める必要がある。

表 1-1 対象者の特性と配慮すべき主な事項

区分	対象者の特性と配慮すべき主な事項
移動制約者「歩行」	
車いす使用者	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすを操作するための道路幅や回転スペースを確保するよう配慮する。 ・路面や床面に段差があると乗り越えることができない場合もあるため、不要な段差は設けないよう配慮する。 ・路面や床面は、移動の際に振動を少なくするため、平坦な仕上げに配慮する。 ・傾斜路を設ける場合は、勾配や長さに配慮する。 ・扉を押したり、手前に引いたりする行為は難しい場合があるため、扉の形状に配慮する。 ・車いすで移動するので視線が低く、手の届く範囲に限られる場合があるため、設備機器類や案内サイン等などの高さに配慮する。 ・カウンターや柵など、手の届く範囲や膝が入る下部スペースなどにも留意する。 ・車いすから便座への移乗など乗り移りの行為には、体を支えるための手すりや乗り移る側の設備の高さ、介助スペースなどに配慮する。

	<ul style="list-style-type: none"> ・電動三輪・四輪車いすは、他の車いすに比べ通路幅や回転スペースが大きいので留意する。
杖使用者	<ul style="list-style-type: none"> ・杖の振り幅があるため、出入口の幅員などに配慮する。 ・わずかな段の乗り越えが困難な場合があるととも、つまずきやすいので不要な段差は設けないよう配慮する。 ・路面や床面は滑りにくく、平坦な仕上げに配慮する。 ・体の安定を保ちにくいので、段差が生じる箇所には手すりを設け、蹴上げを小さくし踏面は広くする必要がある。 ・ベンチなど休憩できる場所を設けるよう留意する。 ・杖の底面が小さいので排水溝の蓋の構造に配慮する。
高齢者 (シルバーカー 使用など)	<ul style="list-style-type: none"> ・つまずきやすいので不要な段差は設けないよう配慮する。 ・路面や床面は滑りにくく、平坦な仕上げに配慮する。 ・足腰等が弱くなり階段の昇降などが困難であるため、階段等への手すりの設置に配慮する。 ・動作がゆっくりになり長距離の歩行に困難が生じるため、ベンチなど休憩できる場所の設置に配慮する。 ・シルバーカーなどの使用に配慮し段差を設けないよう配慮する。
補助犬使用者	<ul style="list-style-type: none"> ・補助犬を使用して移動するため、床面は平坦な仕上げとし、補助犬の休憩スペース等にも配慮する。
子ども連れ (乳幼児連れ やベビーカー 使用など)	<ul style="list-style-type: none"> ・ベビーカーなどの使用に配慮し段差を設けないよう配慮する。 ・おむつ替えや更衣のためのベビーベッドなどが必要となる。 ・乳幼児をかかえて移動する場合など、休憩や授乳できる場所を設けるよう配慮する。
一時的な移動 制約者 (妊産婦やけ が人など)	<ul style="list-style-type: none"> ・階段の昇降などが困難であるため、特に長い移動、上下移動に配慮する。 ・妊婦は足元が見えない、前かがみの姿勢などが難しいなどの動作困難があることに配慮する。 ・松葉杖使用者は幅の狭いところでは歩行が困難であり、一定のスペースが必要である。また、杖の先が滑ると危険であるため、路面の仕上げに留意する。
移動制約者「情報入手」	
視覚障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚に代わる他の感覚により、施設の方向や位置、自らの安全を確認するため、視覚障害者誘導用ブロックや音響・音声案内、人による案内などに配慮する。 ・白杖と靴底の感覚によって移動するため、路面や床面の状態は把握できるが、壁面からの突出物などはほとんど把握できない場合があるので、階段裏へのもぐり込み、突出看板などの高さや構造に配慮する。 ・杖の振り幅があるため、出入口の幅員などに配慮する。 ・杖の底面が小さいので排水溝の蓋の構造に配慮する。 ・日常生活の中でほとんどを占める視覚による情報の入手が困難なため、点字や音声などによる情報提供に留意する。

	<ul style="list-style-type: none"> ・弱視者は、人により視覚機能の水準が異なるため、文字の大きさや周辺の地色との区別、照明などに配慮する。
聴覚障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・聴覚障害者は、通常、外見から分かりづらいため、その障害を周囲の人々から正しく理解されにくい傾向にある。 ・視覚による情報伝達の配置等は、人の行動に合わせ連続的に整備するよう配慮する。 ・緊急時等では、視覚によるほか振動などにより伝達できるよう配慮する。 ・視覚による設備機器類の設置に合わせ、情報伝達をより正確に行えるよう、筆談や手話等のコミュニケーション手段の活用に配慮する。
知的障害者・ 発達障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・言語による意思伝達の不足を補う手段として視覚的な手段（絵、文字、写真、実物の提示、動作で示す等）に配慮する。 ・機器などはわかりやすく操作しやすいものとする。 ・受付・案内などでは人的なサポートも配慮する。 ・コミュニケーションに際しては、ゆっくり、ていねいに、わかりやすく説明することが必要である。
高齢者	<ul style="list-style-type: none"> ・情報を的確に理解しにくくなり、危険の回避等に即応できないため、安全に配慮する。 ・新しい機器類への順応性が低くなるため、情報提供機器類の操作を単純にし、音声と視覚による案内ができるよう配慮する。 ・サイン等では、文字の大きさやコントラストに配慮する。 ・視認性に配慮した照明計画が必要である。
子ども	<ul style="list-style-type: none"> ・低い位置からの視認性や操作性への配慮が必要である。 ・図示や記号化などわかりやすい情報提供の配慮が必要である。
外国人	<ul style="list-style-type: none"> ・情報伝達上の配慮が必要である。特にサイン等では外国語標記が必要となる。 ・図示や記号化などわかりやすい情報提供の配慮が必要である。
その他	
上肢障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・上肢や手先などに障害がある場合、手の届く範囲は狭くなり、ものをつかんだり、細かい操作が困難になったりするので、ものの大きさや操作方法への配慮が必要である。 ・少ない力で開閉が可能になる軽いドアなど開閉操作のしやすさに留意する。 ・水栓金具やドアノブなどは握らなくてもすむようにレバー式または棒状の把手にするなど形状に留意する。 ・棚などを設置する場合、手が届きやすい高さや位置などに留意する。 ・スイッチ類は押しやすいような大きさや形状などに留意する。
精神障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・リラックスできる環境づくりに配慮する。 ・休憩できる場所を設けるよう配慮する。
内部障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・内臓機能の障害のために、長距離の歩行に困難が生じるので、休憩できる場所や階段等への手すりの設置に配慮する。

	<ul style="list-style-type: none"> ・腹部に人工的に排泄のための孔(ストーマ)を造設した人(オストメイト)には、便や尿などを溜めておくためのパウチの取替え・洗浄の場所が必要である。 ・ペースメーカー使用者では強い電磁波による誤動作の心配がある。
--	---

【参考文献】

- ・横浜市福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル(横浜市福祉局、平成10年3月)
- ・横浜市福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル - 改訂(横浜市福祉局、平成17年3月)
- ・神奈川県福祉のまちづくり整備ガイドブック(神奈川県福祉部、平成14年3月)
- ・公共交通ターミナルにおける高齢者・障害者等のための施設整備ガイドライン(財団法人運輸経済研究センター、平成6年3月)
- ・交通バリアフリー介助マニュアル(交通エコロジー・モビリティ財団、平成13年3月)
- ・公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン(国土交通省、平成19年7月)
- ・高齢者の住まいと交通[復刻版](東京都立大学都市研究所、平成13年10月)

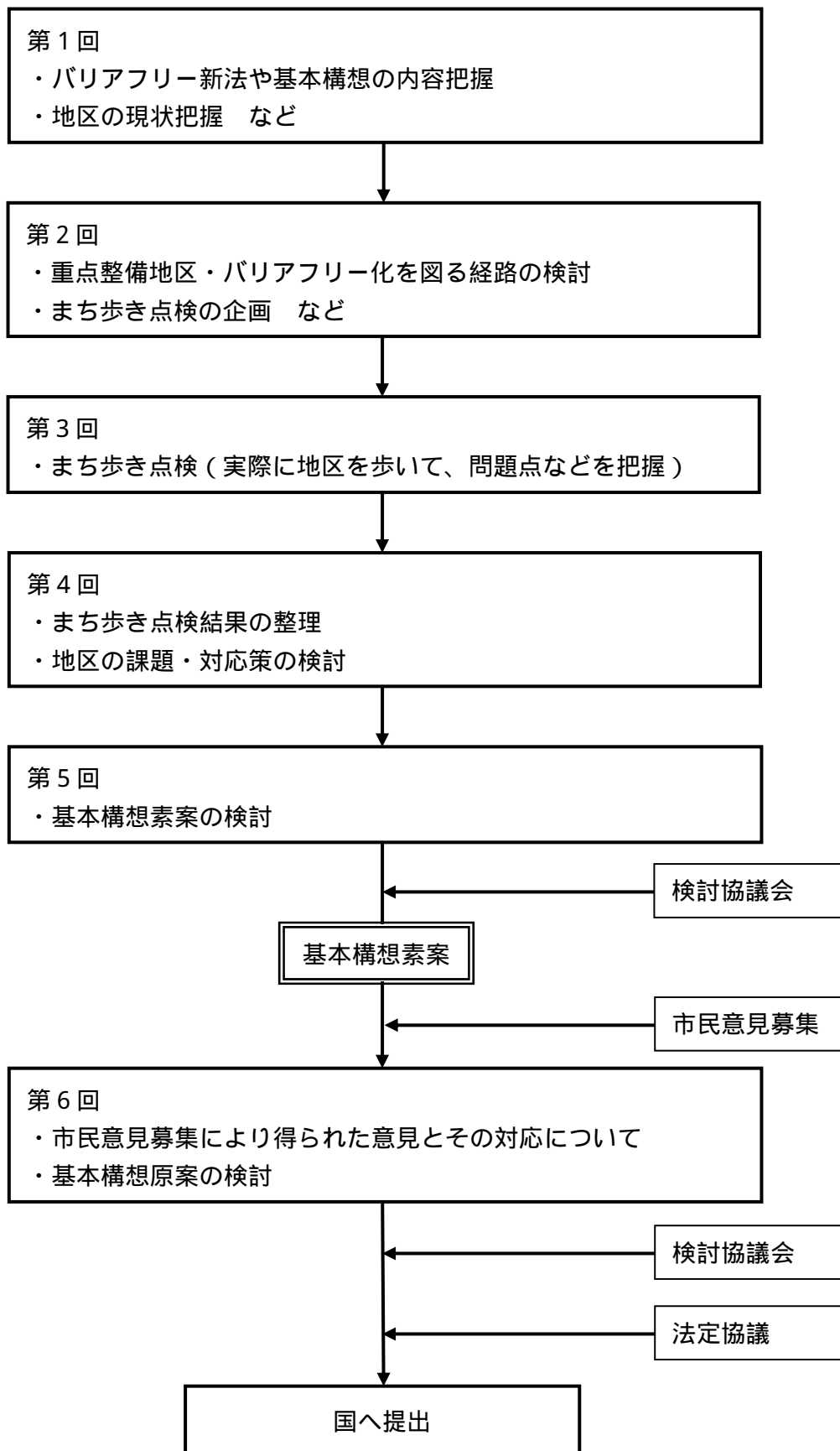
* バリアフリー新法で新たに対象となった、知的障害者、精神障害者、発達障害者は、次のように定義されている。

知的障害者：知的障害者とは、厚生労働省が実施している「知的障害児(者)基礎調査」において、「知的機能の障害が発達期(概ね18歳まで)にあらわれ、日常生活に支障が生じているため、何らかの特別の援助を必要とする状態にあるもの」と定義されている。

精神障害者：精神障害者とは、「精神保健及び精神障害者福祉に関する法律」において、「総合失調症、精神作用物質による急性中毒又はその依存症、知的障害、精神病質その他の精神疾患を有する者」(第5条)と定義されている。

発達障害者：「発達障害者支援法」によれば、発達障害とは、「自閉症、アスペルガー症候群その他の広汎性発達障害、学習障害、注意欠陥多動性障害その他これに類する脳機能の障害であってその症状が通常低年齢において発現するものとして政令で定めるもの」(第2条第1項)と定義されており、発達障害者とは、「発達障害を有するために日常生活又は社会生活に制限を受ける者」(第2条第2項)と定義されている。

- 5 バリアフリー基本構想策定の一般的な流れ



タウンセンター周辺地区の概況

- 1 位置及び特性

タウンセンター周辺地区は、横浜市の中心部より北西に約 13 km、都筑区のほぼ中央部、港北ニュータウンの中に位置している。地区にあるセンター南駅とセンター北駅は、ともに横浜市営地下鉄ブルーラインとグリーンラインの駅である。グリーンラインは、平成 20 年 3 月に開業した地下鉄であり、両駅ともにブルーラインとの乗り換えが可能な駅である。タウンセンター周辺地区は、これらの駅を中心として、商業・業務・文化機能及び公共サービス機能が集積し、多くの人々が活動する地域となっている。

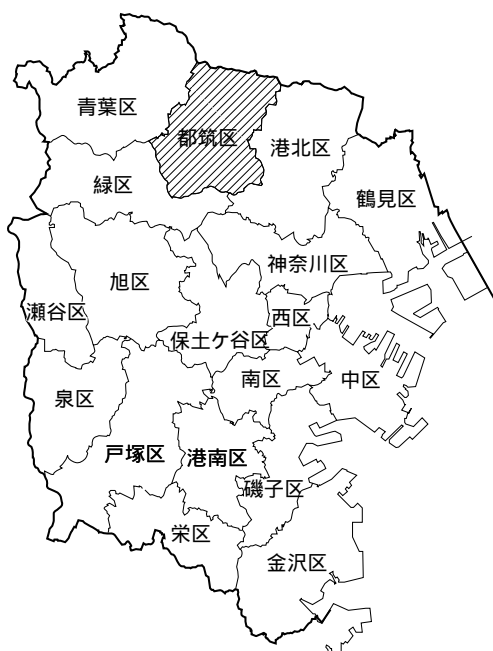


図 2-1 都筑区の位置

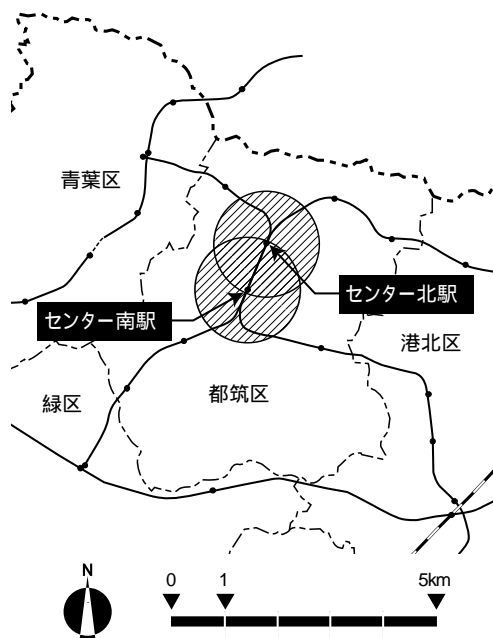


図 2-2 タウンセンター周辺地区の位置

- 2 港北ニュータウン・タウンセンターの概況

1. 都筑区の概要

平成6年11月、港北区・緑区の分割により、新しい区「都筑区」が誕生した。

都筑区のうち港北ニュータウンの面積は、約半分である。都筑区では、ニュータウン建設の目標とされた地域づくりの理念を継承・発展させながら、区全体のまちづくりを考えている。

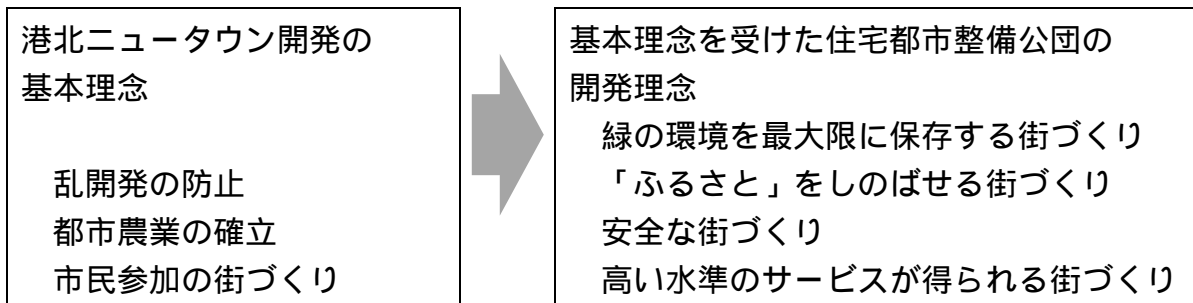


図 2-3 港北ニュータウンの開発の理念

～ 都筑区まちづくりプランを参考～

2. 港北ニュータウンの概要

港北ニュータウンは、横浜市が昭和40年に市の六大事業として発表し、住宅・都市整備公団（現在、都市再生機構）の第一地区・第二地区・中央地区土地区画整理事業によって計画的なまちづくりが進み、平成5年には横浜市営地下鉄（ブルーライン）の開通、平成17年には公団の区画整理も完了した。

港北ニュータウン事業による基盤整備を受けた良好な住環境のもとに、市街化も促進し、まちも熟成の段階に入っている。



資料) 横浜市

図 2-4 港北ニュータウン位置図

公団区画整理の第一、第二地区にまたがって二つの駅（センター南駅、センター北駅）を中心に位置しているタウンセンターは、港北ニュータウンの核をなすとともに、横浜市北部の主要な地域拠点に位置づけられている。

～ 横浜市都市整備局ホームページ、UR 都市機構パンフレットを参考～

3. タウンセンター周辺地区の土地利用等

(1) 交通による位置づけ

港北ニュータウンの広域交通計画は、幹線道路計画と鉄道計画の横浜市営地下鉄3号線（ブルーライン）、4号線（グリーンライン）とを併せ、横浜北部地域の都市機能を発展させるように計画された。

タウンセンター周辺地区では、南北方向に中山・北山田線と佐江戸・北山田線の広域的な幹線道路が通り、市営地下鉄センター南駅とセンター北駅にブルーラインとグリーンラインが並走するといった広域交通が集中する地区と位置付けられている。

(2) 土地利用による位置づけ

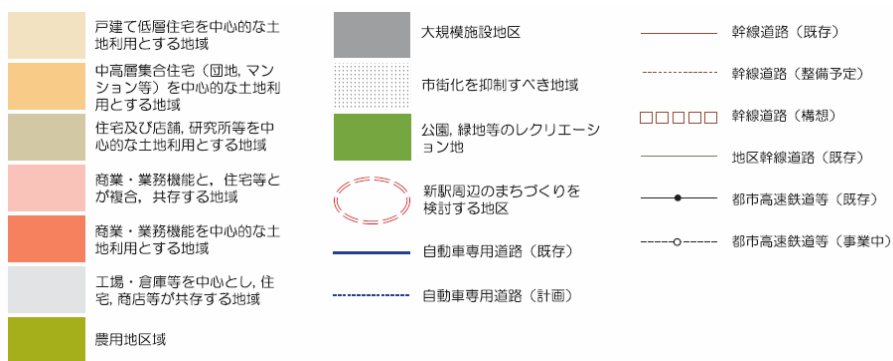
都筑区では、タウンセンターは商業・業務・サービス・文化などを中心とした土地利用の実現に向けた規制・誘導の取組みが展開されている。

また、主要な地域拠点にふさわしい広域・高次の都市機能の集積を促進している。

(3) タウンセンター地区の位置づけ

タウンセンターは、港北ニュータウンと都筑区の中心であり、横浜市北部及び首都圏も視野に入れた広域拠点として整備を進めている。

道路、公園等の基盤施設の整備が終了し、近年では副都心にふさわしい大規模な商業施設や、業務・文化施設等の集積が進んでいる。

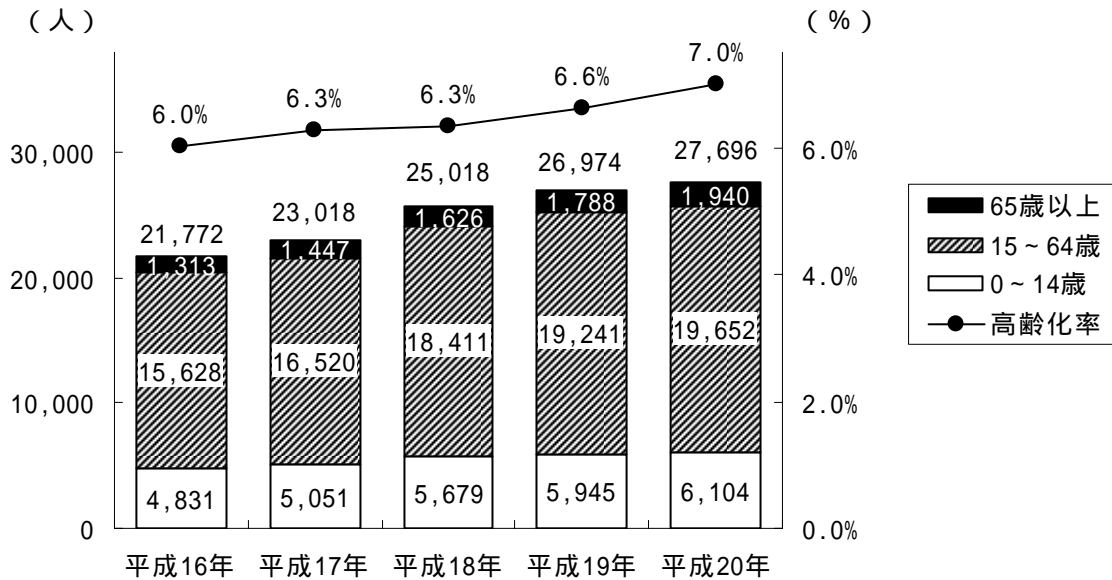


資料) 都筑区まちづくりプラン

図 2-5 土地利用の方針図

- 3 人口

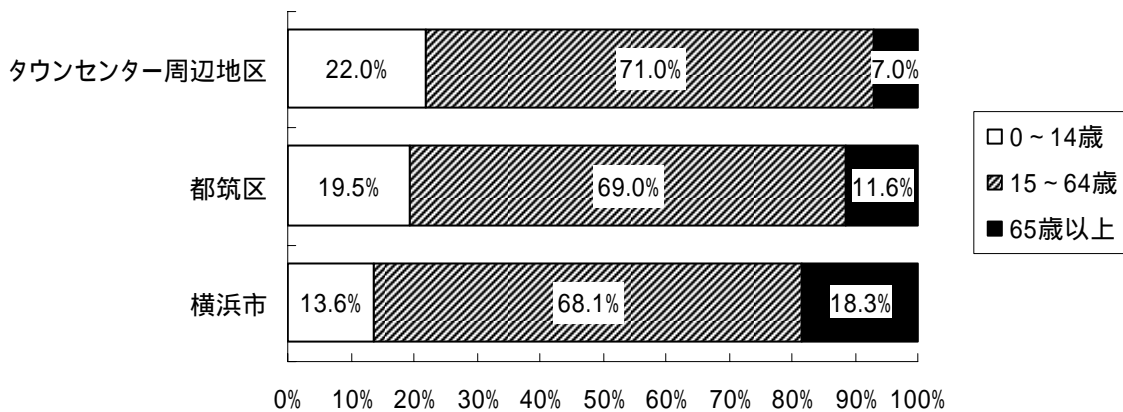
タウンセンター周辺地区の人口は、平成 20 年 3 月 31 日現在 27,696 人で、そのうち 65 歳以上の高齢者人口は 1,940 人、高齢化率は 7.0% である。人口の推移をみると、平成 16 年の 21,772 人から 27.2% 増加している。また、高齢化率も平成 16 年の 6.03% から 0.97 ポイント上昇している。



資料) 横浜市統計 (各年 3 月 31 日現在)

注: ここでタウンセンター周辺地区は、各駅から概ね半径 1 km の範囲に含まれる、茅ヶ崎中央、茅ヶ崎東二丁目、茅ヶ崎東三丁目、茅ヶ崎東四丁目、茅ヶ崎南四丁目、茅ヶ崎南五丁目、荏田東四丁目、中川六丁目、中川七丁目、中川八丁目、中川中央一丁目、中川中央二丁目、大柵西、牛久保西一丁目、牛久保西二丁目、牛久保東一丁目とした。

図 2-6 タウンセンター周辺地区の人口推移



資料) 横浜市統計 (平成 20 年 3 月 31 日現在)

図 2-7 年齢別人口構成比

- 4 公共交通

1. 鉄道

タウンセンター周辺地区には、横浜市営地下鉄「センター南駅」と「センター北駅」の2駅があり、ともにブルーラインとグリーンラインの駅である。

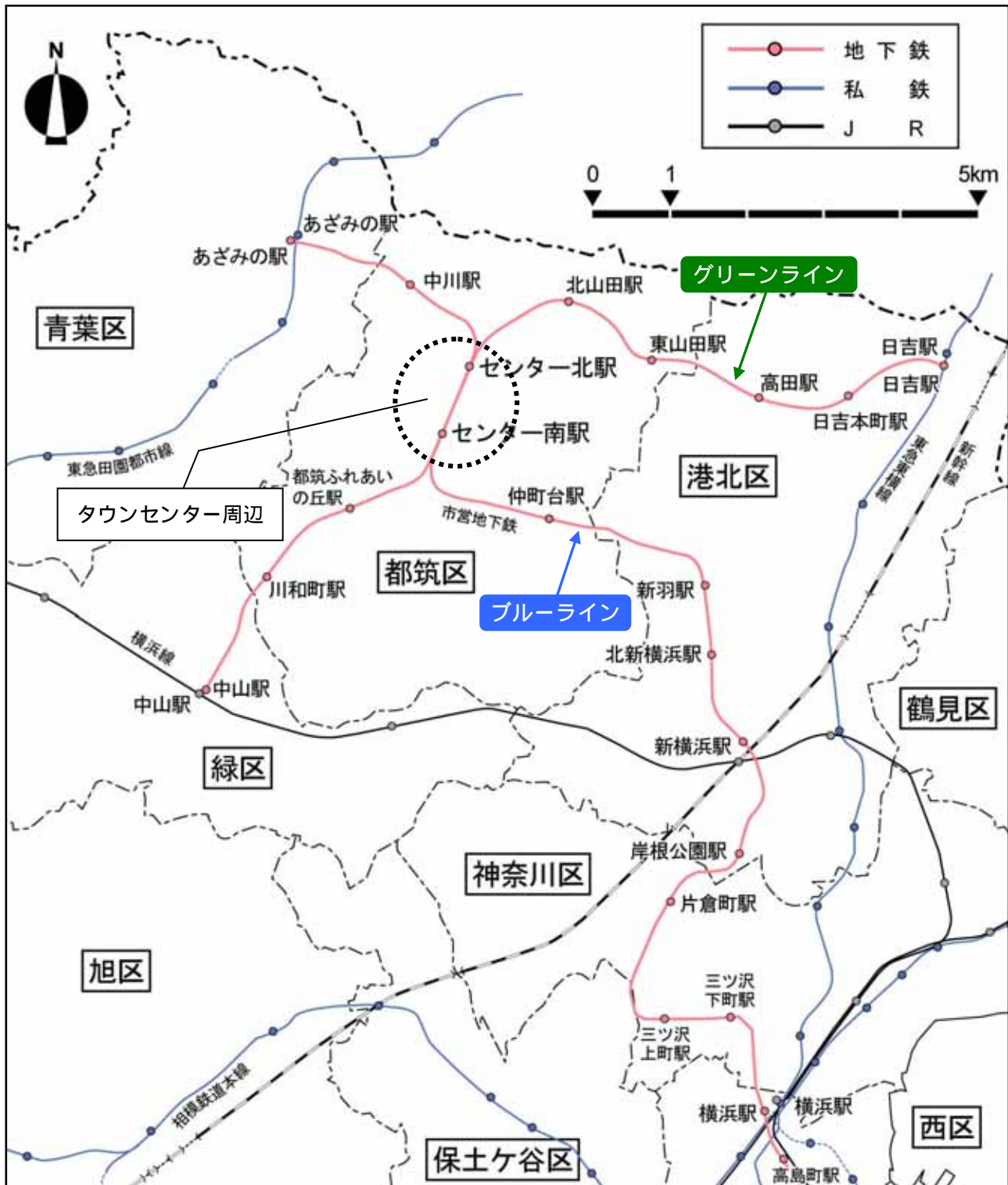
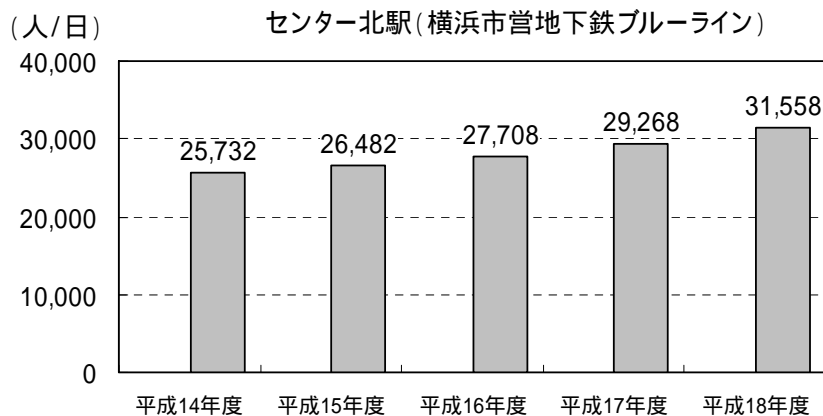
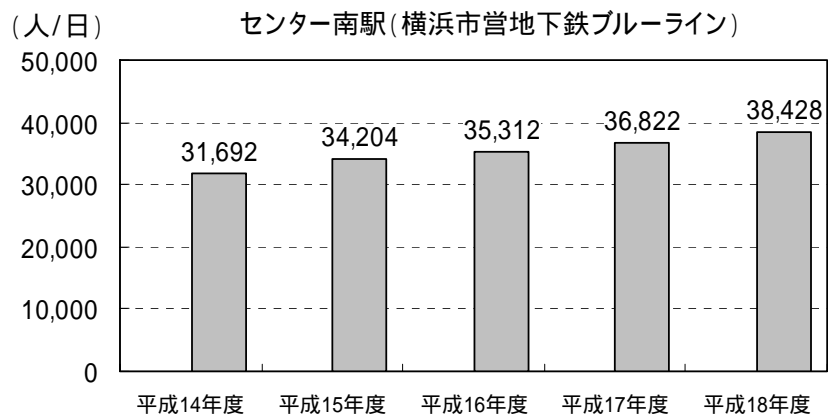


図 2-8 横浜市営地下鉄路線図

ブルーラインに関する2駅の日平均乗降客数は、「センター南駅」が約38,400人/日(H19年度)、「センター北駅」が約31,600人/日(H19年度)となっている。平成14年度からの日平均乗降客数の推移をみると、「センター南駅」で31,692人/日から21.3%増加、「センター北駅」で25,732人/日から22.6%増加となっている。

一方、グリーンラインは今年3月に開業した地下鉄であり、2駅の日平均乗降客数は、「センター南駅」で26,000人/日、「センター北駅」で22,000人/日を予想している。



資料) 神奈川県交通関係資料集

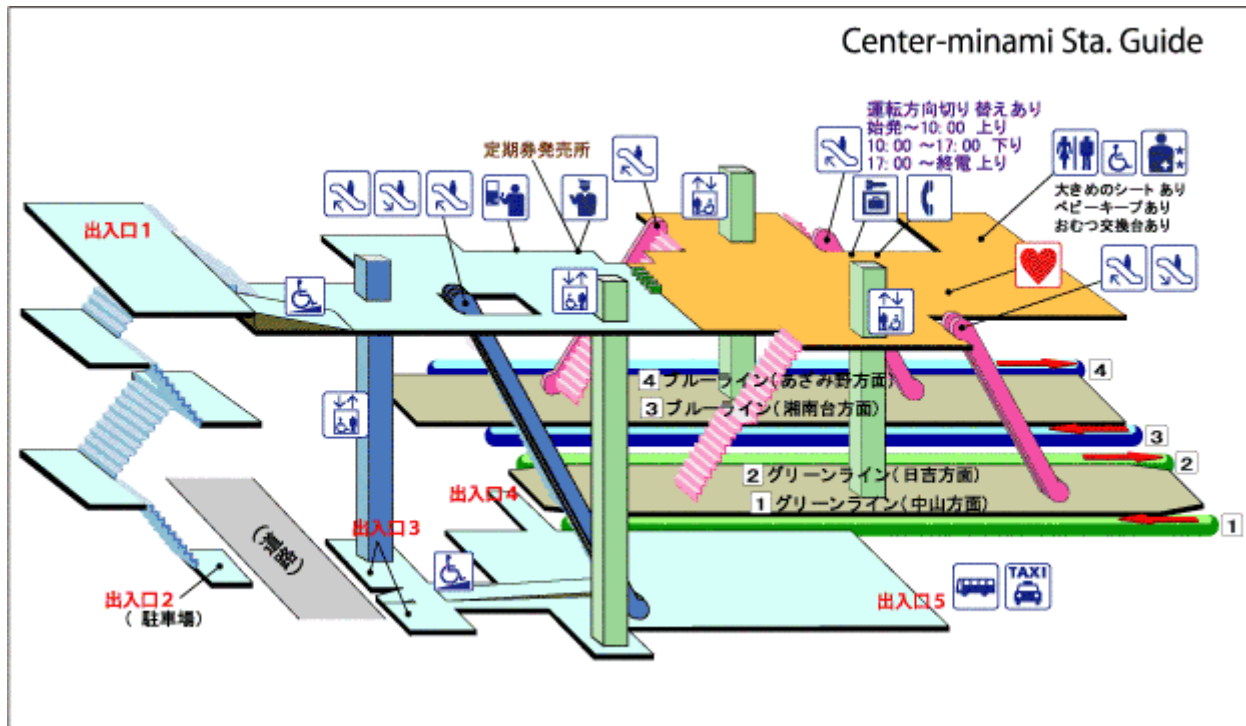
図 2-9 センター南駅・センター北駅の日平均乗降客数の推移

表 2-1 日平均乗降客数のまとめ

	センター南駅	センター北駅
ブルーライン(H18実績)	38,428人/日	31,558人/日
グリーンライン(予想)	26,000人/日	22,000人/日

資料) 横浜市交通局

【センター南駅】



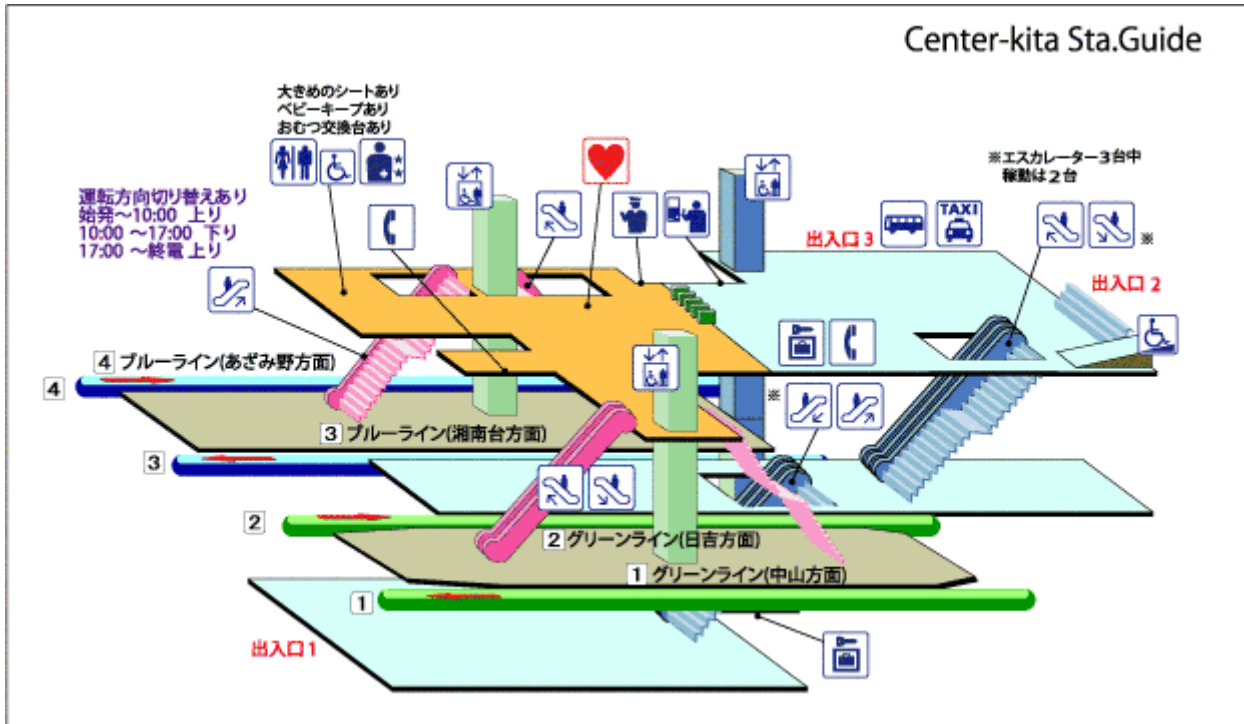
マーク説明

	駅事務室		駅サービスコーナー		きっぷうりば
	エレベーター		エスカレーター 矢印で上り下りを表示		休憩スペース
	お手洗い		オストメイト対応 (専用汚物流し、温水 シャワーあり)		車イス対応施設
	車いすスロープ		公衆電話		コインロッカー
	バスのりば		タクシーのりば		AED(自動体外式除細動器)

出典) 横浜市交通局HP

図 2-10 センター南駅の状況 (ブルーライン・グリーンライン)

【センター北駅】



マーク説明

	駅事務室		駅サービスコーナー		きっぷうりば
	エレベーター		エスカレーター 矢印で上り下りを表示		休憩スペース
	お手洗い		オストメイト対応 (専用汚物流し、温水シャワーあり)		車イス対応施設
	車いすスロープ		公衆電話		コインロッカー
	バスのりば		タクシーのりば		AED(自動体外式除細動器)

出典) 横浜市交通局HP

図 2-11 センター北駅の状況 (ブルーライン・グリーンライン)

2. バス

タウンセンター周辺地区の路線バスは、市営バス、東急バス、及び京急・東急バスの羽田空港バスが運行され、多くが「センター南駅」及び「センター北駅」を起終点としている。

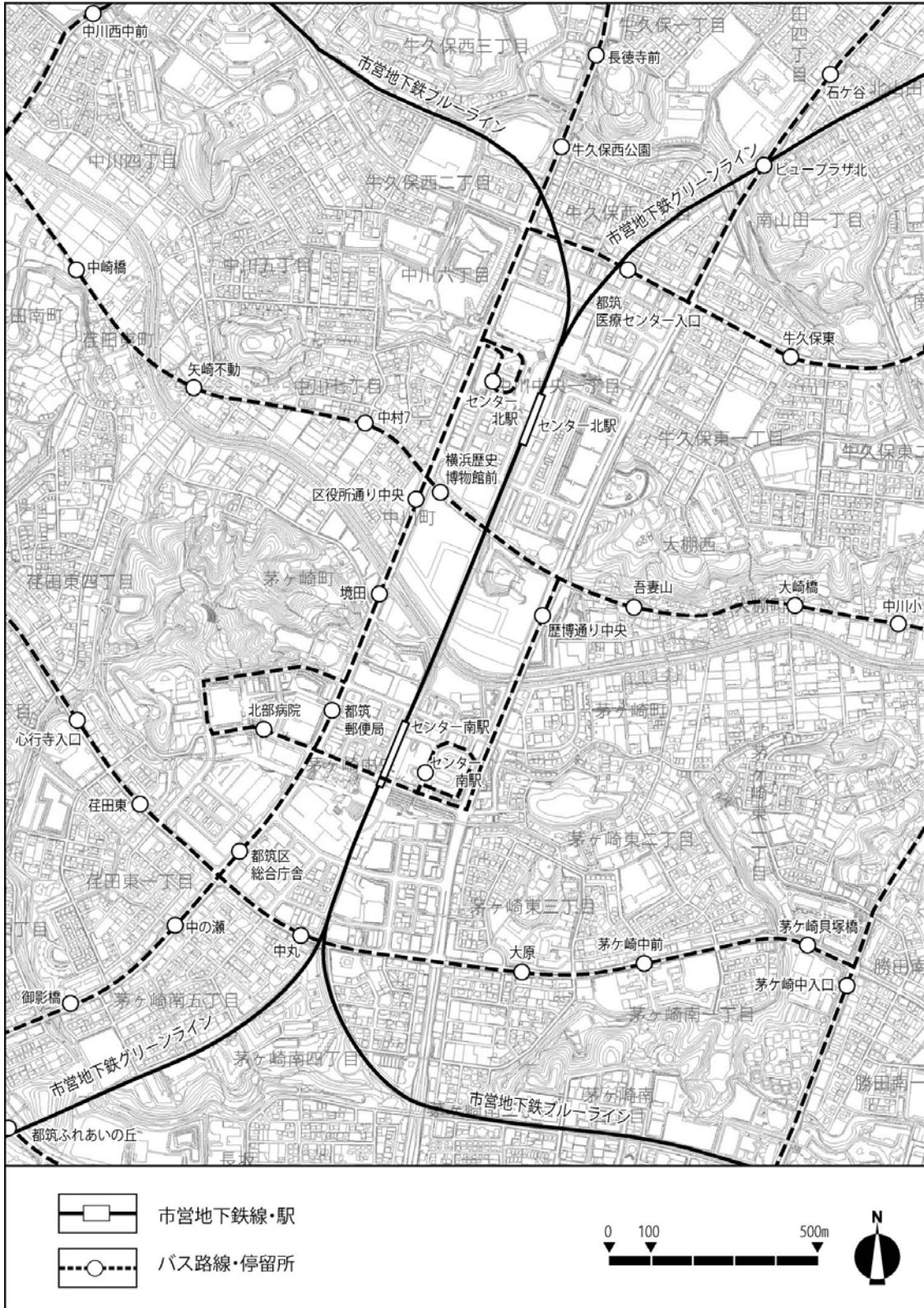


図 2-12 タウンセンター周辺のバス路線網図

- 5 施設の分布状況

センター南駅及びセンター北駅から概ね半径 1 k m の範囲にある主要な施設は、表 2-2 に示すとおりである。

センター南駅及びセンター北駅周辺には、行政施設、医療施設、福祉施設、文化施設及び商業施設が集まっており、センター南駅の西側約 350 m の位置に都筑区役所がある。

表 2-2 センター南駅・センター北駅周辺の主な施設

種別	施設名称	施設数
行政施設	(1) 都筑区総合庁舎（都筑図書館、都筑公会堂等を含む） （350m， - ） (2) 都筑警察署（400m， - ）	2
文化施設	(3) 都筑多文化・青少年交流プラザ（900m，200m） (4) 横浜市歴史博物館（600m，400m） (5) 都筑の文化 夢スタジオ（700m，300m）	3
福祉施設	(6) 福祉保健活動拠点「かけはし都筑」（400m， - ） (7) 都筑区子育て支援センター「Popola」（1,000m，0m） (8) つづき地域活動ホーム「くさぶえ」（ - ，550m） (9) アスタPC（障害者地域作業所）（700m，800m） (10) ほっと・館（障害者地域作業所）（700m，800m） (11) レアリゼつづき（障害者地域作業所）（ - ，750m）	6
医療施設	(12) 昭和大学横浜市北部病院（550m， - ） (13) 都筑区休日急患診療所（ - ，400m）	2
商業施設 小売店舗の 面積が5,000 ㎡以上のもの	(14) ショッピングタウンあいたい（1,000m，0m） (15) 港北ニュータウン・センター北駅前共同ビル（都筑阪急、モザイクモール港北）（ - ，200m） (16) ノースポートモール（900m，200m） (17) 港北みなも（600m，400m） (18) パインクリエイティブビル（200m，800m） (19) センター南駅前共同ビル（港北 TOKYU S.C.等） （200m， - ） (20) オリピック港北ニュータウン店（500m， - ） (21) キーサウス（300m， - ） (22) コーナン港北センター南店（200m，800m） (23) aune KOHOKU（100m，1,000m） (24) ルララこうほく（500m，500m）	11
公園・緑地等	(25) 都筑中央公園（600m，900m） (26) 大塚・歳勝土遺跡公園（800m，400m） (27) 山崎公園（ - ，1,000m） (28) 茅ヶ崎城址公園（500m，1,000m） (29) 茅ヶ崎公園（900m， - ） (30) 吾妻山公園（400m，500m） (31) 牛久保公園（ - ，700m） (32) 徳生公園（ - ，700m）	8
その他	(33) センター南駅前広場（すきっぷ広場）（150m， - ） (34) センター北駅前広場（噴水広場、芝生広場）（ - ，100m） (35) 都筑郵便局（250m， - ） (36) 横浜センター北駅前郵便局（1,000m，0m） (37) センター南駅前地下駐車場（1,000m，100m） (38) センター北駅前地下駐車場（100m，900m）	6

（ ）内の数字は、（センター南駅，センター北駅）からの直線距離であり、1km を越えるものは - で示している。

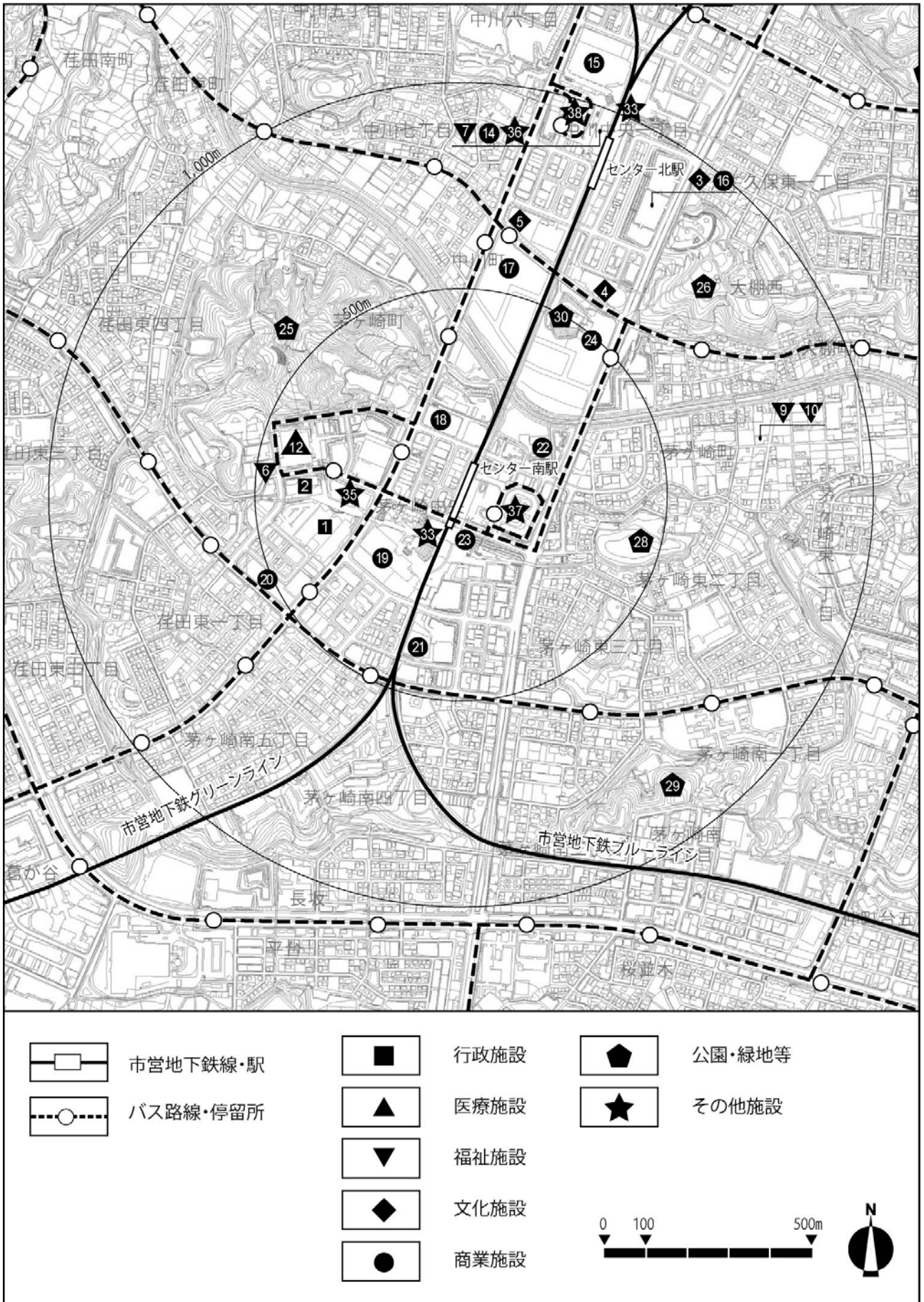


図 2-13 センター南駅周辺の現況

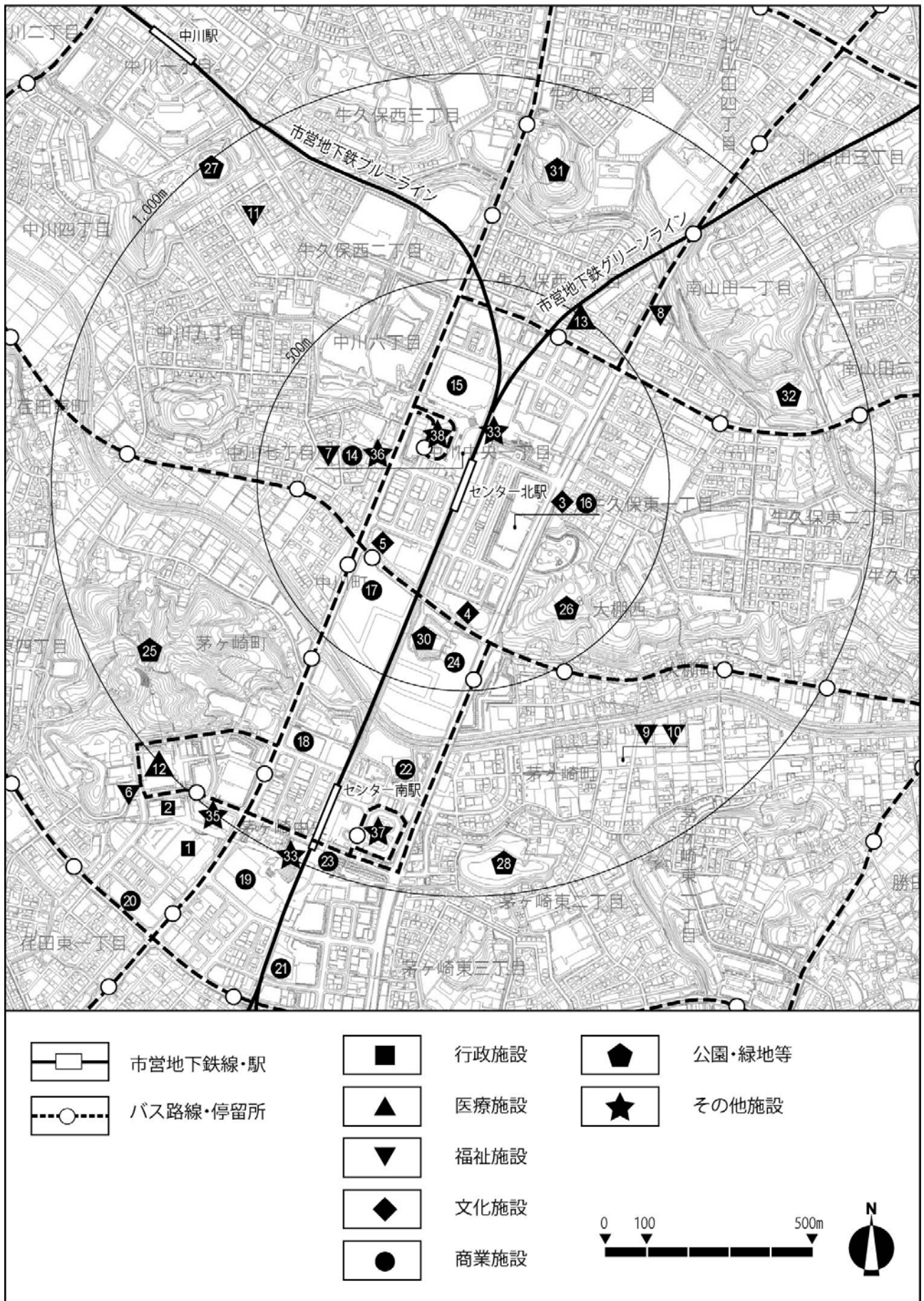


図 2-14 センター北駅周辺の現況

- 6 まちづくりの方向

タウンセンター周辺地区のまちづくりの方向は、「横浜市都市計画マスタープラン・都筑区まちづくりプラン(平成14年5月)」において、次のように定められている。

(以下は都筑区まちづくりプランの抜粋)

まちづくりの目標

みどりと、こどもと、たいようと
～ともに育くみ、緑都永筑(りょくとえいちく)～

まちづくりの目標には、区として歴史が新しく、ニュータウンの建設によって空間的にも社会的にも大きく変貌した都筑の地が、ふるくから住まう人も新しく住むようになった人も、みんなが愛し暮らし続けたいと思うような、魅力と活力にあふれるまちになるように、との願いが込められています。

将来のまちの構造と骨格

都筑の都市構造の主要構成要素として「みどりと水の軸」「交通の軸」「都市活動の拠点・ゾーン」の三つに着目し、それらの空間及び機能の保全・強化を図ります。

地域の景観的特質を生かしたみどりと水の軸

みどりのネットワーク

昔の都筑の風景である里山的景観を今に伝える公園や緑地を緑道で結びます。

水辺の軸

区内を流れる大きな河川である鶴見川、大熊川、早淵川に沿って、景観や生物生息環境に配慮しつつ区民の憩うオープンスペースや歩行者・自転車の道を連ねます。

区内外を結ぶ交通の軸

鉄道

区内の鉄道網は、区内をほぼ X 字型に走る高速鉄道 3 号線及び同 4 号線で構成されます。区に隣接して通る東急田園都市線と JR 横浜線も重要な路線です。

都市活動の拠点・ゾーン

都市拠点（副都心）

港北ニュータウンのタウンセンター地区及び中央地区に概ね該当するエリアは、横浜市の副都心の一つに位置づけられています。商業、業務、サービス、文化など、副都心にふさわしい高度な都市機能の集積を図ります。

バリアフリーに関する方針

地下鉄の駅舎のバリアフリー化

ノンステップバスの導入や、それに伴う道路・停留所の整備など、バリアフリーに向けた取り組み

全ての人が緑に触れることのできるバリアフリーの空間づくり

横浜市福祉のまちづくり条例に基づいた都市施設のバリアフリー化の推進

高齢者・障害者など誰もが住まい続けられるような住宅のバリアフリー化及び住み替えの支援の検討

高齢者、障害者、子ども、子育て中の区民、外国人など様々な人の意見を踏まえたバリアフリー化への取り組み

誰もが移動や施設利用に不便を感じず、活動的に生活できるよう、ソフト・ハード一体となった福祉のまちづくり（バリアフリーのまちづくり）

高齢者・障害者など誰もが地域の活動に参加し、生きがいを持って暮らせるような環境づくり

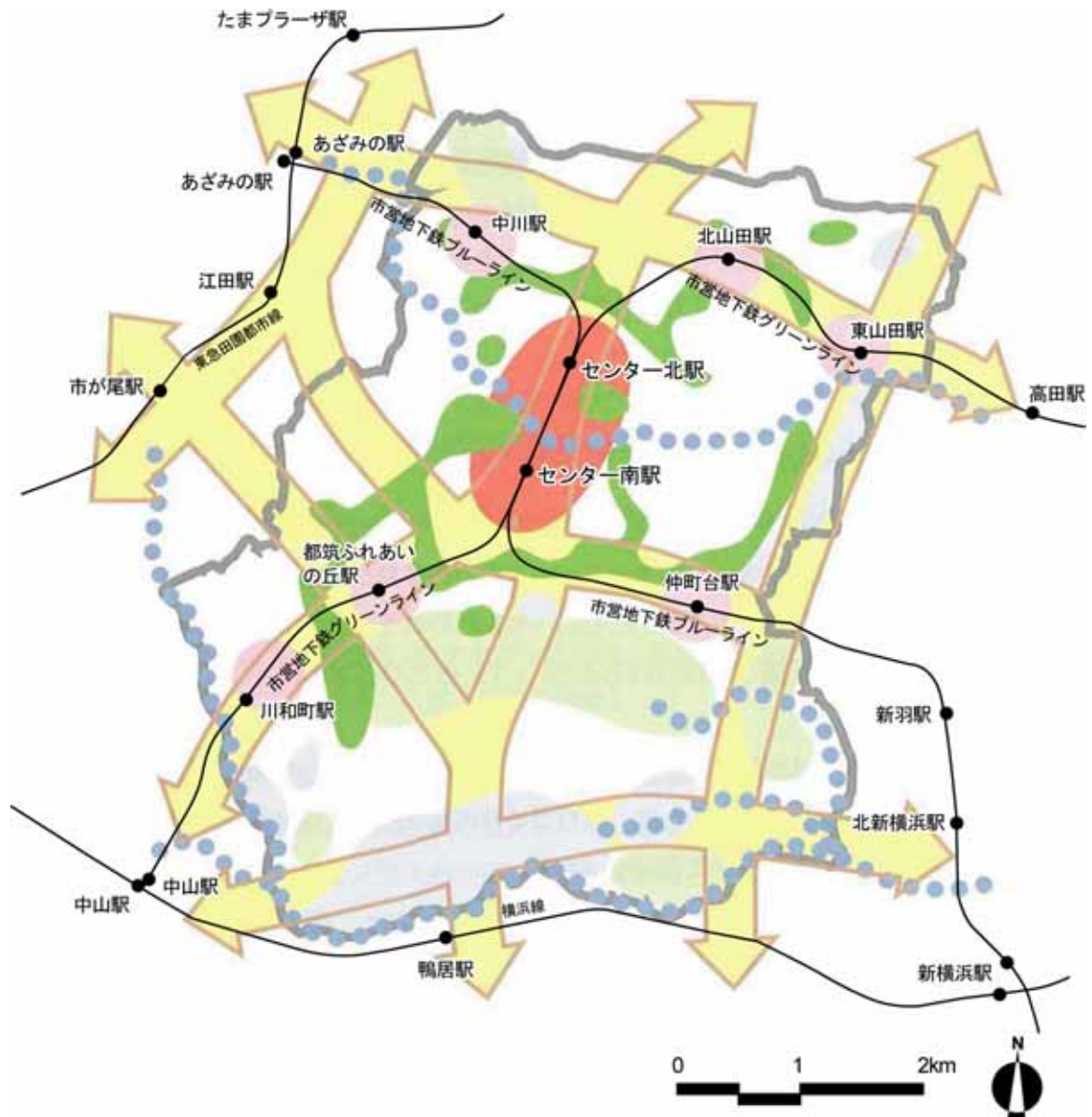


図 2-15 都市の将来像

