

# 羽沢駅周辺まちづくりガイドライン

---

平成 27 年 5 月

横 浜 市



# 羽沢駅周辺まちづくりガイドライン

## 目 次

第1章 羽沢駅周辺まちづくりガイドラインについて	1
1 ガイドラインのねらいと構成	2
2 ガイドライン策定の背景	3
3 ガイドライン策定の経緯	5
4 ガイドラインの策定区域	7
5 ガイドラインの関連計画	8
第2章 地区の現況と課題	11
1 地区の現況	12
(1) 沿革	12
(2) 地形	13
(3) 都市計画(用途地域等)	14
(4) 土地利用	15
(5) 農地等分布	16
(6) 公園整備状況	17
(7) 道路	18
(8) 鉄道・バス	19
(9) 人口	20
(10) コミュニティ	21
(11) 建物老朽度	22
(12) 防災	23
2 地区の課題抽出	24
(1) 土地利用に関する課題	24
(2) 農地・樹林地などに関する課題	24
(3) 道路・交通に関する課題	24
第3章 まちづくりの目標と方針	25
1 まちづくりの基本理念と目標	26
2 テーマ別まちづくり方針	29
テーマ1:土地利用の方針	29
テーマ2:農地・樹林地などの方針	33
テーマ3:道路・交通の方針	37



## 第 1 章 羽沢駅周辺まちづくりガイドラインについて

---

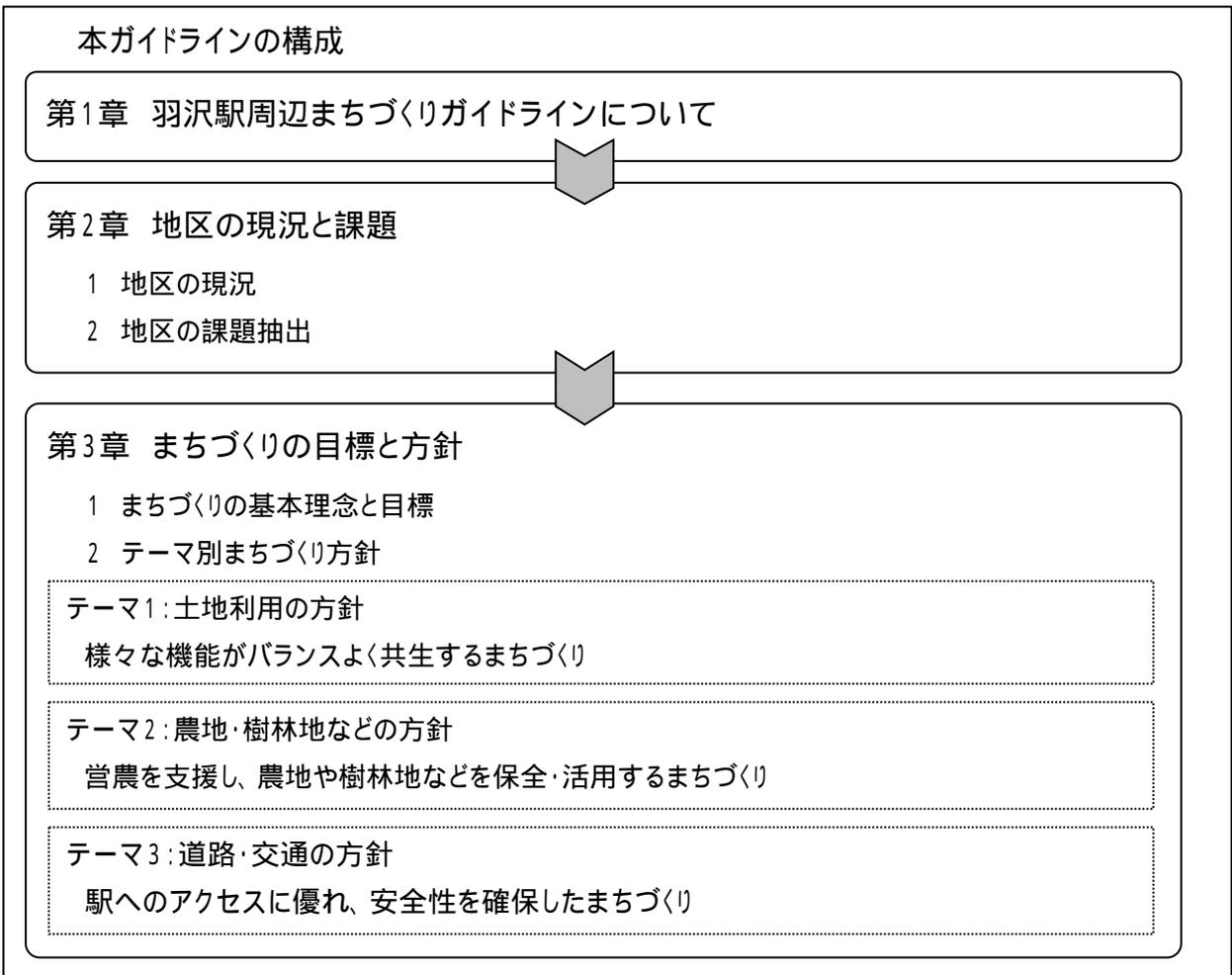
# 第1章 羽沢駅周辺まちづくりガイドラインについて

## 1 ガイドラインのねらいと構成

羽沢駅周辺まちづくりガイドライン（以下「本ガイドライン」といいます。）は、神奈川東部方面線の羽沢駅（仮称）の周辺地区（以下「本地区」といいます。）に関する“まちづくりの方針”であり、本地区の今後のまちづくりを円滑に進める上での“指針”としての役割を果たすものです。

本ガイドラインは、以下のようなねらいと構成で策定されています。

**本ガイドラインのねらい**  
地区の特性を整理します。  
地区の現況を把握することにより、様々な課題を整理したうえで、都市計画や地区の特性を分かりやすくまとめます。  
地区の将来像を共有します。  
新駅設置を適切に受け止め、既存の恵まれた良好な農地や樹林地の維持や都市環境の改善を図るため、中長期にわたるまちづくりの目標と方針を明らかにして、地域住民、事業者、行政で地区の将来像を共有します。



なお、本地区は高い交通利便性によるポテンシャルを有していることから、地区の状況変化や社会経済情勢の変化などによって、適宜、見直しや充実を図ることとします。





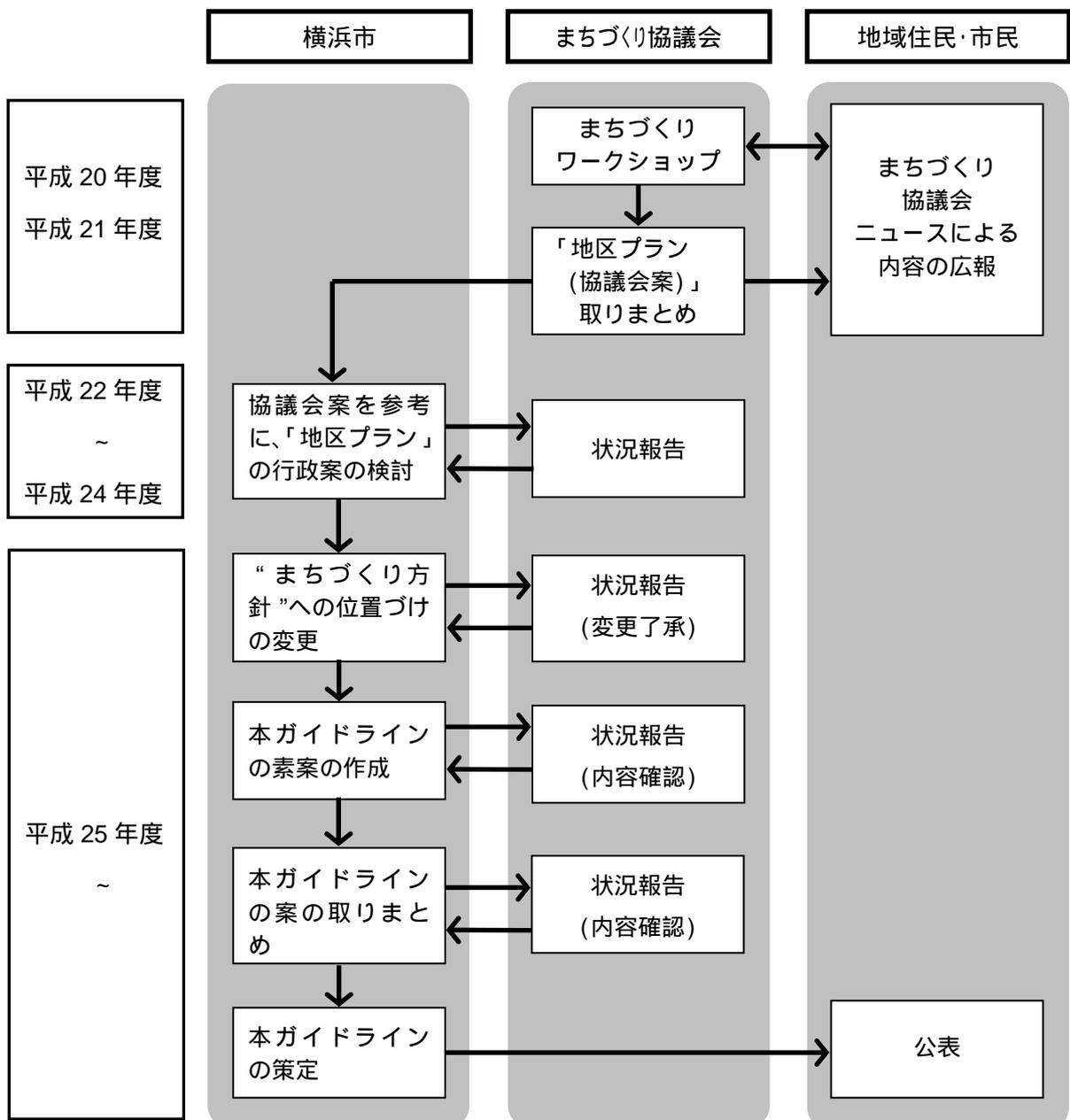
### 3 ガイドライン策定の経緯

平成 20 年から 21 年度にかけて、新駅からの距離が概ね 1 km の範囲にある自治会や町内会などの代表者からなる「羽沢駅周辺地区まちづくり協議会」での話し合いや、まちづくり協議会ニュースの発行によるお知らせが行われ、平成 22 年 3 月に協議会により「羽沢駅周辺地区プラン（協議会案）」がとりまとめられました。

それを受けて、「都市計画マスタープラン 地区プラン」の策定に向け行政案を検討してきましたが、本地区の持つポテンシャルへの柔軟に対応できるように、平成 25 年度に、「都市計画マスタープラン 地区プラン」から本市の任意の計画である“まちづくり方針”への位置付けの変更を、協議会の了承を得て行いました。

その後、庁内関係各課との調整を行い、協議会に確認を受けながら、本ガイドラインを取りまとめました。

#### 本ガイドライン策定の経緯



[参考] 羽沢駅周辺地区プラン(協議会案) 概要版

**道路・交通に関する目標：駅へのアクセスに優れ、安全性を確保したまち**

**幹線道路**  
 ・道路2号線が地区を東西に横断し、地区の副都心第三京浜道路、国道1号や国道16号が通っているほか、地区北部からのアクセスルートとして羽沢加賀線の整備が行われるなど、幹線道路ネットワークは充実している。

**補助幹線道路**  
 ・大田道路や池の谷戸通りなどについては、バス通りでもあることから、歩道の設置を進めているほか、住民や学生が安全に通行できる道路にしていきたい。

・バスでの駅前アクセスを確保するため、大田道路や池の谷戸通りからのルートを検討し、利用しやすい駅にしておくことも、道路2号線や貨物駅などによる地区の分割を解消できると良い。

**サイン計画**  
 ・学生などの外国人向け、来客者向けの案内サインを設置できると良い。

**主要区画道路**  
 ・地区内の交通を活性化するとともに、緊急車両（消防車や救急車など）が行滞に通行できる安全安心なまちを実現するために幅員4m以上の道路を適宜に配置できると良い。

・駅前幹線道路を特定する、既存道路を改修した駅前へのアクセスを確保していきたい。

**区画道路**  
 ・日常生活に身近な区画道路については、幅員4mを最低確保していきたい。

・合わせて、一方通行や歩道などのソフト施策も活用していくとともに、駅前と地区内を結ぶ歩行者動線などを検討し、歩行者のさらなる安全性を確保していきたい。

・駅前と横浜国立大学をつなぐ歩行者動線を想定し、沿道住民や学生などともスムーズづくりを検討していきたい。

**道路・交通の整備構想図**

**概要版**  
 横浜市都市計画マスタープラン  
**羽沢駅周辺地区プラン(協議会案)**

平成22年3月策定 羽沢駅周辺地区まちづくり協議会  
 【お問い合わせ先】 羽沢駅周辺地区まちづくり協議会事務局  
 ・神奈川地区部理事 TEL 411-7079  
 ・横浜市都市計画課 TEL 224-4274

本資料が「羽沢駅周辺地区まちづくり協議会案」に基づいて作成されています。

神奈川東部方面の整備に伴い、羽沢貨物駅付近に旅客駅の設置が計画されています。これにより、地域の長年の課題であった交通利便性が大幅に向上し、生活利便性の向上も予想されます。

しかし、便利になることにより、騒音や振動、地域の安全性の低下、緑地の減少など、地域の生活環境が変わる可能性があります。

そこで、駅前からの整備が確かな範囲を対象に、地域住民等による「羽沢駅周辺地区まちづくり協議会」において検討を重ね、まちの将来像や、各テーマごとのまちづくり方針を「羽沢駅周辺地区プラン(協議会案)」(以下、「協議会案」とする。)としてまとめた。

なお、協議会案は、今後、行政によって策定される「横浜都市圏計画マスタープラン 一羽沢駅周辺地区プラン」(以下、「羽沢駅周辺地区プラン」とする。)のたきき自となるものです。行政は、地域住民が中心となってまとめた協議会案を基に、「羽沢駅周辺地区プラン」を策定します。

**まちづくりの目標**  
 豊かな環境の保全と都市農業の成長とともに、神奈川東部方面の整備に伴う地域の利便性の向上と、誰もが安全安心に暮らせるまちを目指すものとします。協議会案では羽沢駅周辺地区のまちづくり目標を以下のように設定しています。

**豊かな自然と身近に触れ合うことができ、生活の利便性に優れ、安心して暮らせるまち**

さらにテーマごとの目標を以下のように設定し、その方針を次のページ以降に示しています。

**土地利用に関する目標** 利便性の高い都市と豊かな自然がバランスよく共生するまち

**農地や緑地に関する目標** 農産を支え、農地や緑地などを保全するまち

**道路・交通に関する目標** 駅へのアクセスに優れ、安全性を確保したまち

**土地利用に関する目標：利便性の高い都市と豊かな自然がバランスよく共生するまち**

**生活利便施設誘導ゾーン**  
 ・ランドマークとなるような建物の立地や、まちの活性化・利便性向上に向けた商業施設の立地が進められ、人が集まってくるといったまちになることを目指す。

・駅前へのアクセスを高め、鉄道利用者だけでなく、駅前周辺の施設利用者にとっても、利用しやすい駅になることを目指す。

**低層住宅ゾーン**  
 ・駅前から一定距離以上(500m以上など)離れたエリアでは、既存のまち肌を維持していくため、中層層の建物立地を控え、低層住宅を中心とした軽層で良好な住環境を確保していきたい。

・無気味な道路などの整備などにより、より良好な住環境を形成できると良い。

**高層住宅ゾーン**  
 ・高層専用地区や高層地区、高層地区に指定されており、まとまりのある健全な高層で豊かな住環境であることから、これを確保していきたい。

**農地活用検討ゾーン**  
 ・駅前に近いエリアなので、利便性の高さも活かした土地利用を考えると良い。

農地や緑地などは住民の憩いの場となっているので、今後大規模にしていきたい。

農家と住民が理解しあいつながら、農業を継続して営めるような仕組みづくりを考えると良い。

**土地活用構想図**

**農地や緑地に関する目標：農産を支え、農地や緑地などを保全するまち**

**農地**  
**【農地の保全】**  
 税金や保険料など負担が大きくなっているため、農地を個人で維持するのは難しくなっており、地元住民や行政などが一緒になって農地を守っていくことが必要。

農地を維持、保全するために、地元農家の戸口や新たな販売ルートの開拓を支援するなど、新規入りに頼らず農家だけでも生活できるような対策が行えることが必要。

**【若い世代の確保】**  
 新たな農業の若い世代を育てていくとともに、農業意欲の高い人に農地が集まる仕組みや、農地の集約による生産性の向上を図ると良い。

**【中核と農地の共生】**  
 農地と宅地との境界線に歩道や公園のようなものを配置し、機能差を設けていくことが必要。

・住民の憩いや安らぎの空間としても、農地を確保していきたい。

**緑地**  
 緑が豊かなまち、自然豊かな環境を確保していきたい。

税金や保険料など負担が大きくなっているため、緑地を個人で維持するのは難しくなっており、地元住民や行政などが一緒になって緑地を守っていくことが必要。

**公園**  
 市民生活の公園の拡張や、自然の農地を保全するエリアに大きな公園の創設を検討できると良い。

健全な環境を育み、多様な遊び方ができるような公園を確保していきたい。

**農地や緑地の保全構想図**

#### 4 ガイドラインの対象区域

本ガイドラインの対象区域は、地区の状況を勘案して、新駅設置による影響があると想定される徒歩圏（おおむね1 kmの範囲）を対象とし、区域界を以下のように定めています。

○北側境界

市街化区域と市街化調整区域との境界までを区域界とします。

○東側境界

第三京浜道路を区域界の基本とし、一部、用途地域界及び環状2号線を区域界とします。

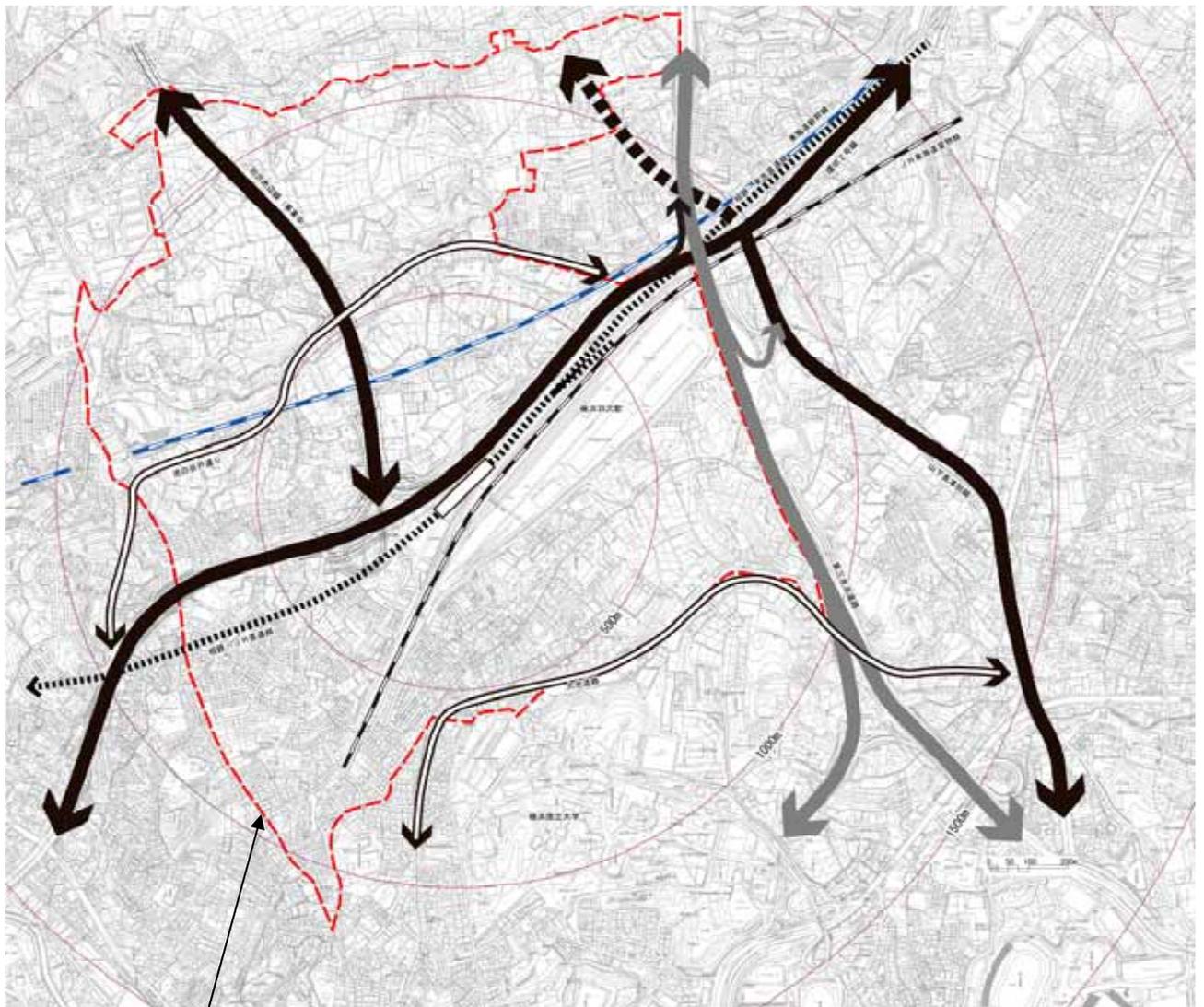
○南側境界

地域の幹線道路である大池道路、新駅の利用者が多く想定される横浜国立大学の門及びそれ以西は神奈川区と保土ケ谷区の区境を通っている連続性のある道路を区域界とします。

○西側境界

南北方向に連続性のある区境道路までを区域界とします。

本ガイドラインの対象区域



本ガイドライン対象区域

## 5 関連計画

本地区に係るまちづくりに関する方針等には、次のようなものがあります。

### 横浜市都市計画マスタープラン全体構想（平成25年3月策定）

「新しい横浜らしさの創造と持続を支える都市づくり」を基本理念とし、都市づくりの目標として、

- ①超高齢社会や将来の人口減少社会に対応できる「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成、
- ②地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和に向けた、エネルギー効率のよい低炭素型の都市づくり、
- ③首都圏全体の発展を牽引するとともに、国際競争力を高めるための基盤づくり、
- ④地域特性に応じた、計画的・効率的な土地利用と地域まちづくり、
- ⑤誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現、
- ⑥横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくり、
- ⑦震災や風水害などの自然災害に強い、安全安心のまちづくり

を掲げています。

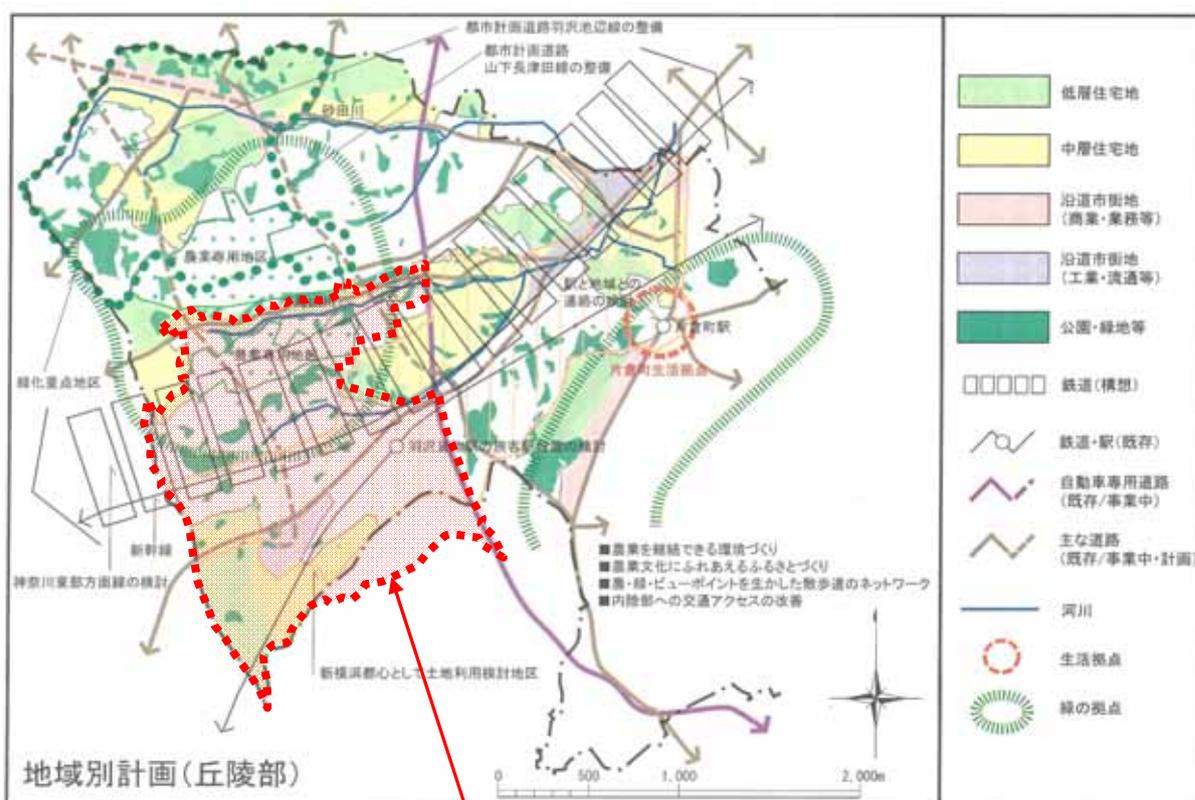
また、土地利用の方針として、羽沢駅周辺地区については、新駅設置に伴い、駅前の基盤整備や商業・業務機能の集積、流通機能の維持など計画的な市街地開発を促進するとともに、その周辺の農地、樹林地などの恵まれた自然的環境と共生するバランスのあるまちづくりを進めることとしています。

## 神奈川区まちづくりプラン（横浜市都市計画マスタープラン・神奈川区プラン）

（平成 15 年 12 月策定）

本地区は、神奈川区の中の「丘陵部」に位置しており、農業専用地区を中心に都市農業の振興を図るとともに、既存の住宅地における居住環境や交通利便性の向上を推進することとしています。また、羽沢貨物駅周辺では、神奈川東部方面線などの整備にあわせて、周辺の自然環境と調和した土地利用を図ることとしています。

さらに、地域別整備方針として、丘陵部については「農業と共存したまちづくり」、「水と緑と農地を活かしたまちづくり」、「交通利便性の向上を目指したまちづくり」を挙げ、羽沢地区については、新横浜都心として土地利用を検討する地区としています。



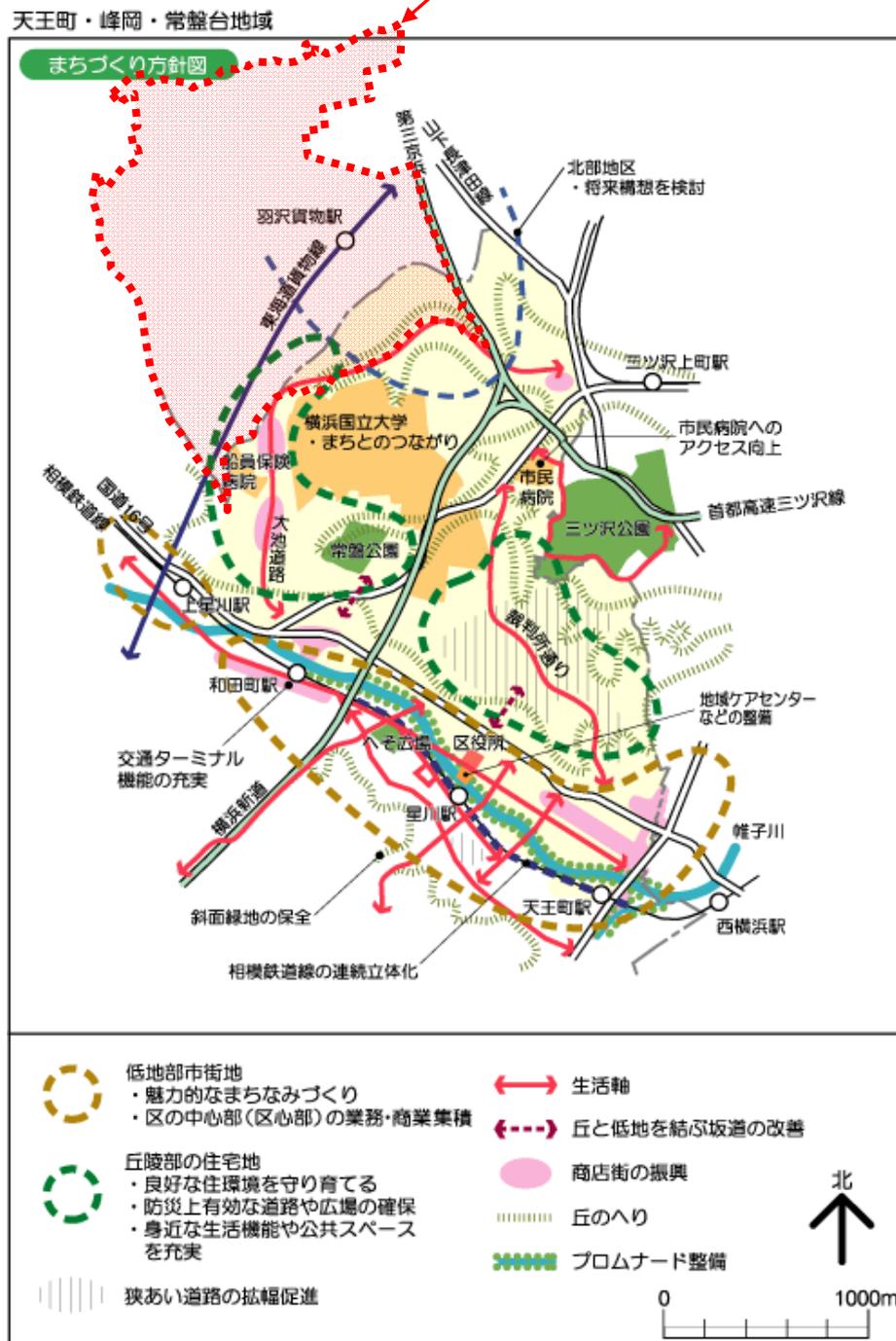
# 保土ヶ谷区まちづくり計画（横浜市都市計画マスタープラン・保土ヶ谷区プラン）

（平成 14 年 8 月策定）

本地区は、天王町・峰岡・常盤台地域の丘陵部に位置しており、地域別のまちづくりとして、「丘の住宅地としての環境を守り育てる」、「丘陵部の身近な生活機能や公共スペースを充実する」、「緑に触れられる環境を整える」、「丘の南北をつなぐ交通網を充実する」などを挙げています。

また、新横浜都心につながる峰沢方面は、「北部地区の将来構想を検討する」として、緑の多い環境を維持しながら、新横浜都心の開発動向などを視野に入れて、将来構想を検討していくこととしています。

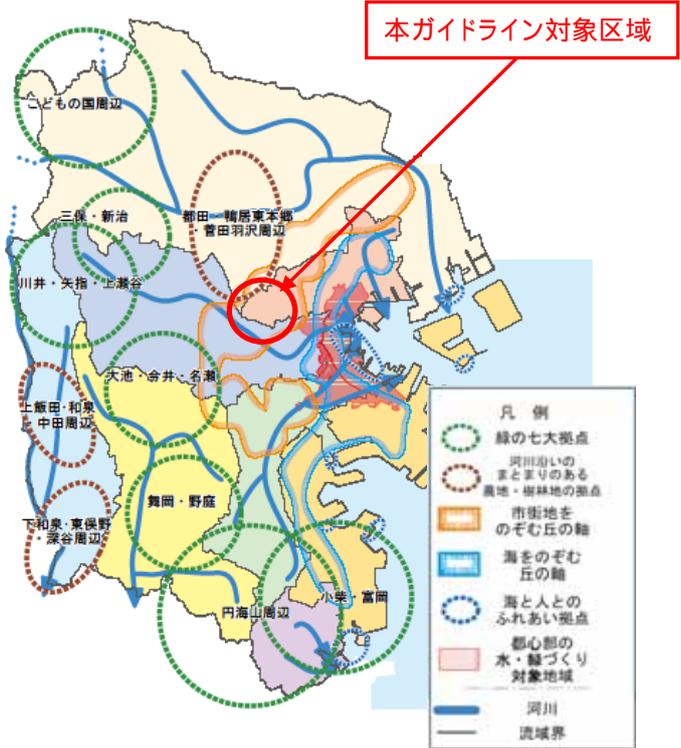
本ガイドライン対象区域



## 横浜市水と緑の基本計画（平成 18 年 12 月策定）

水・緑環境の保全と創造に向けた総合的な施策展開を図るとともに、横浜市基本構想（長期ビジョン）を踏まえて「横浜らしい水・緑環境の実現」を目指す計画です。

本地区には、「河川沿いのまとまりのある農地・樹林地の拠点」・「市街地をのぞむ七つの丘」のエリアが含まれており、生物の生息環境としても貴重な役割を果たしていることから、農地や樹林地を保全・活用していくとしています。



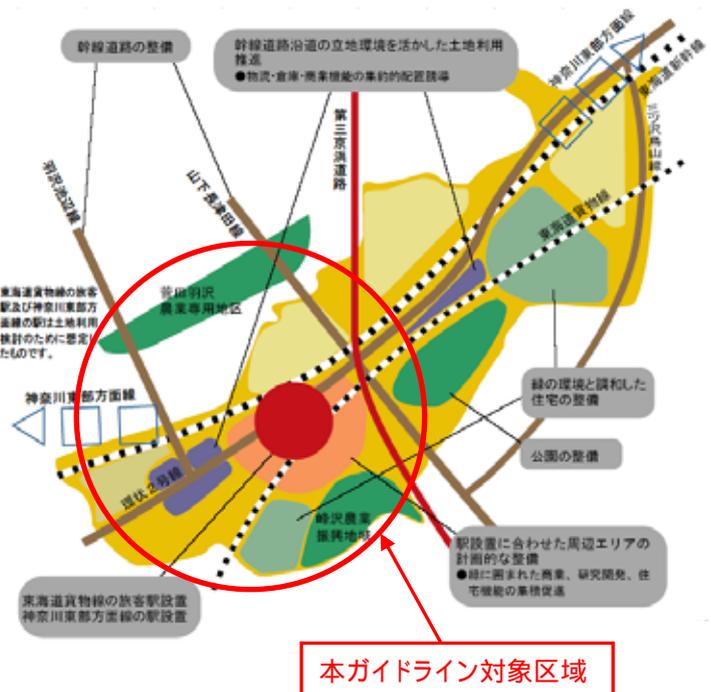
## 横浜みどりアップ計画（平成 25 年 12 月策定）

「横浜みどりアップ計画」（計画期間：平成 26-30 年度）は、「みんなで育む みどり豊かな美しい街 横浜」を計画の理念として、「市民とともに次世代につなぐ森を育む」、「市民が身近に農を感じる場をつくる」、「市民が実感できる緑をつくる」の 3 つの柱で取り組んでいくものです。財源の一部として、市民税の均等割に上乗せされた横浜みどり税が使われています。

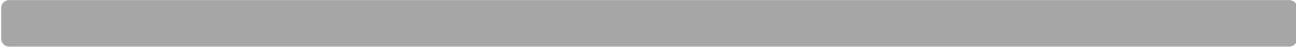
## 新横浜都心整備基本構想（平成 11 年 6 月策定）

新横浜都心整備基本構想において、羽沢地区は「ふれあい・大地」をキャッチフレーズに、大地のめぐみを楽しむ地区としています。

その内容としては、樹林地や農地を大切にしながら自然と共生した住みやすい環境をつくとともに、神奈川東部方面線の駅設置を契機に、駅前広場や道路の整備など、駅周辺の一体的な街づくりを進めていき、“適度な開発密度”を保ちつつ、時代の流れを敏感にキャッチする都会性とゆったりとした郊外性が共存する街を目指すこととしています。



## 第2章 地区の現況と課題



## 第2章 地区の現況と課題

### 1 地区の現況

#### (1) 沿革

##### 明治期～昭和初期

- 明治元年 廃藩置県により、神奈川県が設置される。
- 明治9年 横浜国立大学（当時は横浜師範学校）が開校する。
- 明治22年 横浜区138町を母体に、横浜市が誕生する。
- 明治44年 （明治22年に羽沢村や下菅田村、片倉村などが合併して小机村となり、明治25年に名称変更する）などが横浜市と合併する。
- 昭和2年 橘樹郡城郷村（現在の神奈川区羽沢町、羽沢南一丁目から三丁目及び三枚町を含む区域）、保土ヶ谷町（現在の保土ヶ谷区常盤台及び峰沢町を含む区域）などが、横浜市に編入される。
- ” 同年、区制が施行され、神奈川区、保土ヶ谷区などが誕生する。
- 昭和8年 相模鉄道（当時は神中鉄道）が横浜駅へ乗り入れ、厚木～横浜駅間が開通する。

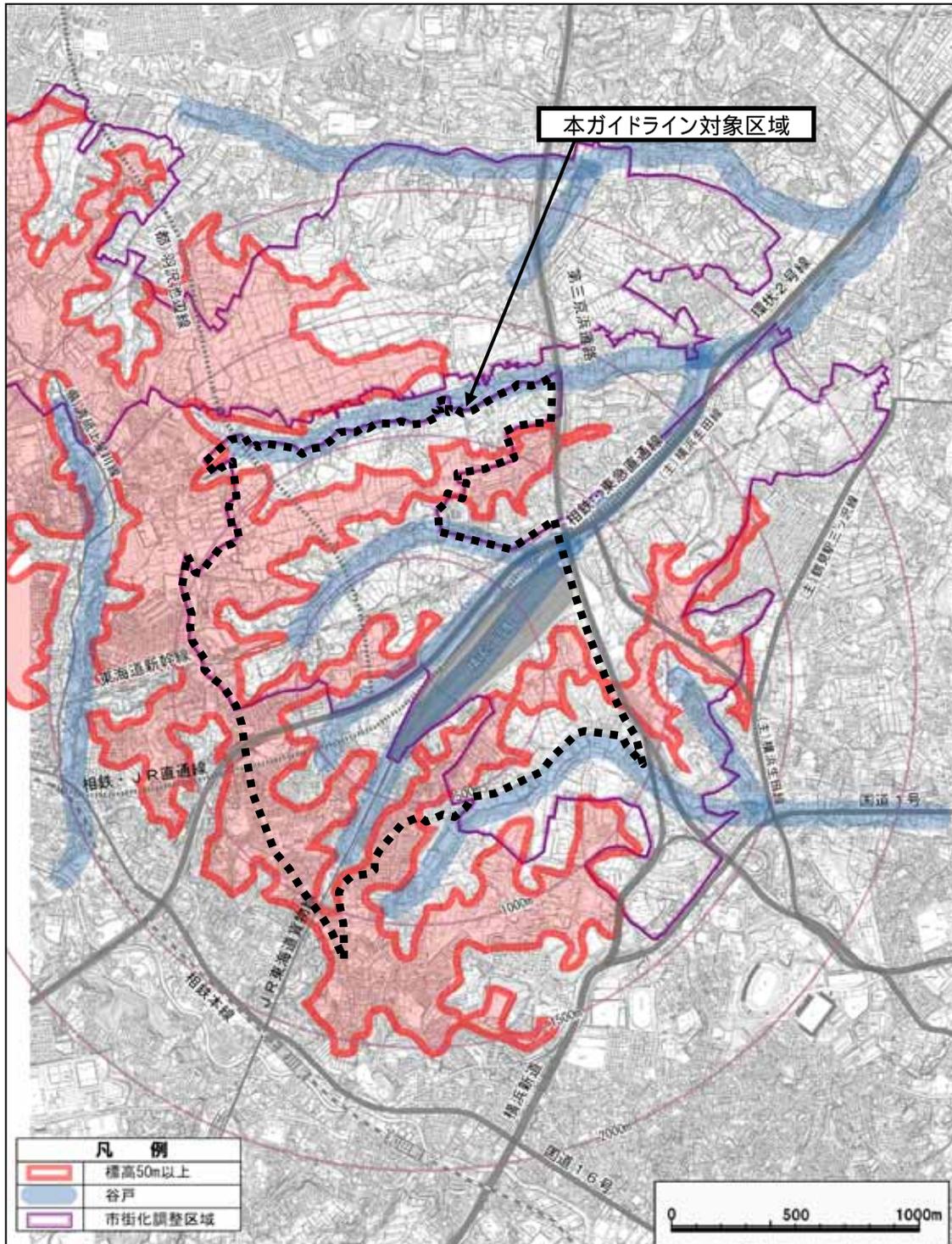
##### 昭和中期～平成期

- 昭和39年 東海道新幹線（東京駅～新大阪駅間）が開業する。
- 昭和40年 第三京浜道路が延伸（京浜川崎IC～保土ヶ谷IC間）される。
- 昭和45年 昭和44年の新都市計画法施行にあわせて、線引き制度が導入され、市街化区域と市街化調整区域に区分される。
- 昭和54年 横須賀線を東京駅～大船駅間で東海道線と分離して旅客運行するために必要な横浜駅を迂回する東海道貨物線（鶴見～戸塚間）が開業される。
- ” 同年、貨物と小荷物を取扱う横浜羽沢駅が開業される。
- 平成10年 環状2号線が鶴見区から磯子区まで全線開通する。

## (2) 地形

本地区は、丘陵部と谷戸部とが混在する複雑な地形となっており、概ね谷戸部に鉄道や道路などが配置されています。

地形図

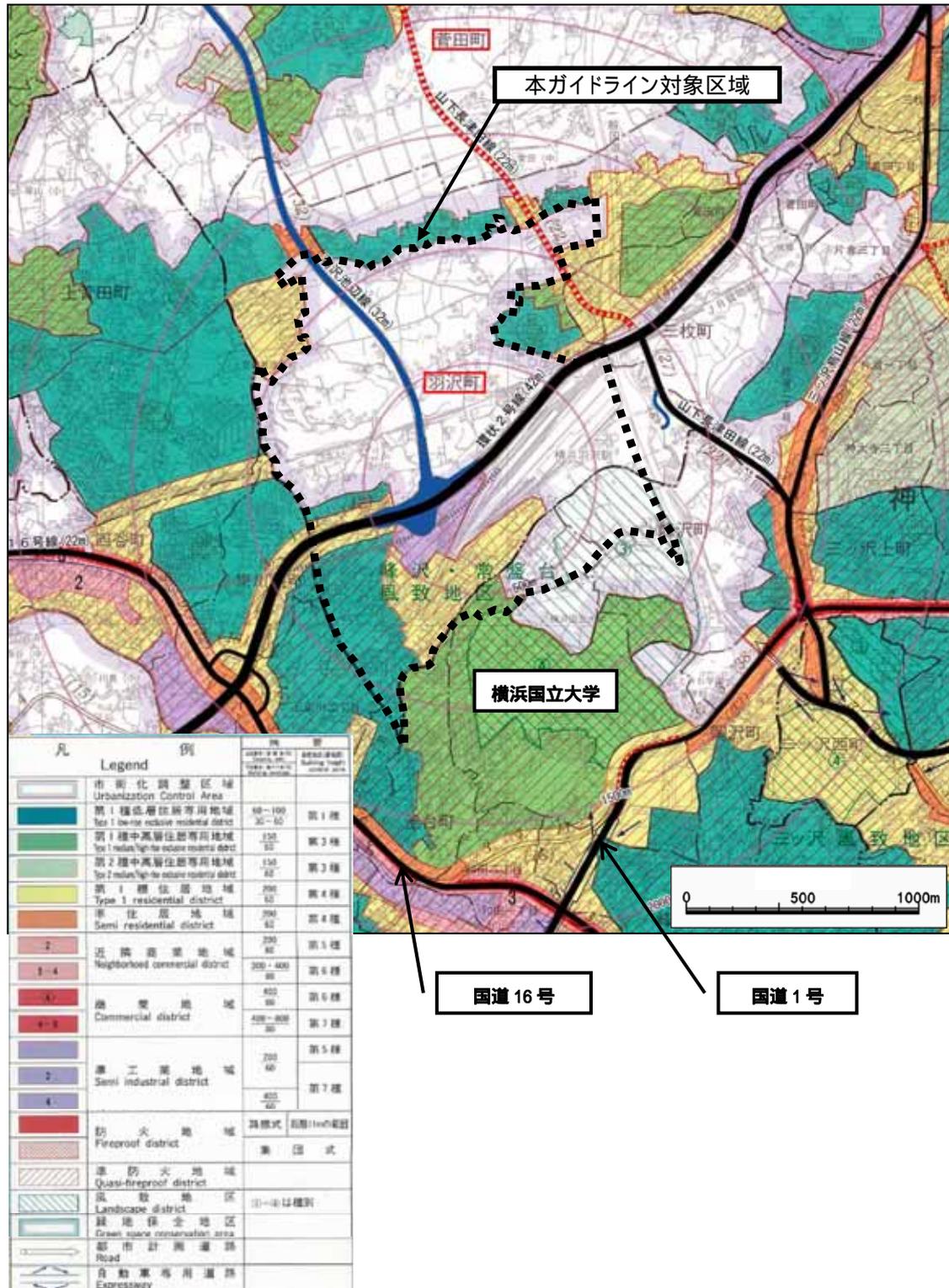


### (3) 都市計画(用途地域等)

本地区においては広範囲に市街化調整区域が指定されています。また、その周辺の市街化区域には、住居系や工業系の用途地域が指定されています。

さらに、J R 東海道貨物線の南側には、横浜国立大学を含めて風致地区の指定がされています。

都市計画の指定状況図

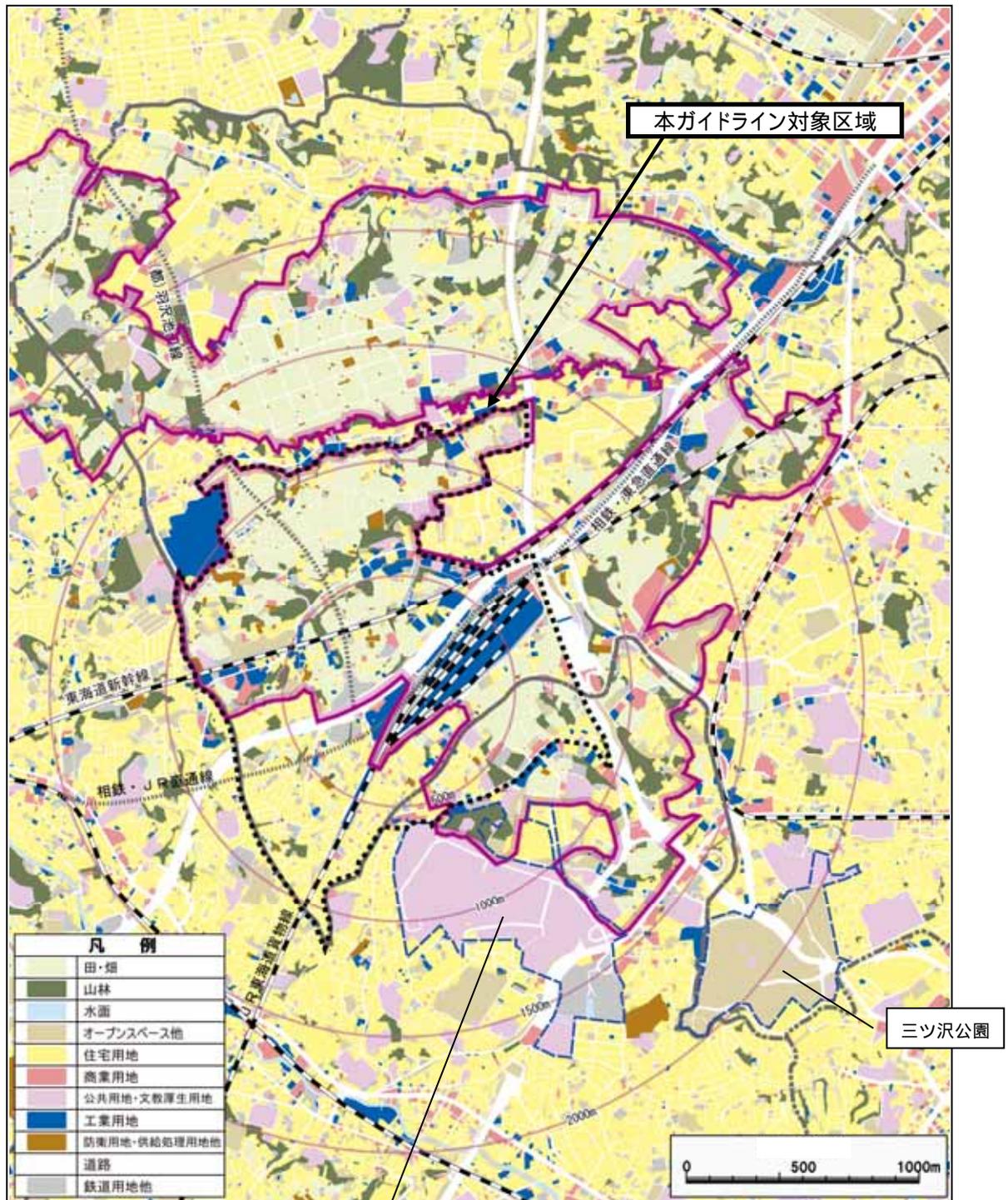


#### (4) 土地利用

本地区には、宅地のほかに、田・畑や山林（樹林地）などの自然的土地利用がなされている場所が多く残されています。

また、本地区の外部には、南側に横浜国立大学や三ツ沢公園などの大規模な公共施設が分布しています。

土地利用状況図(平成 20 年)

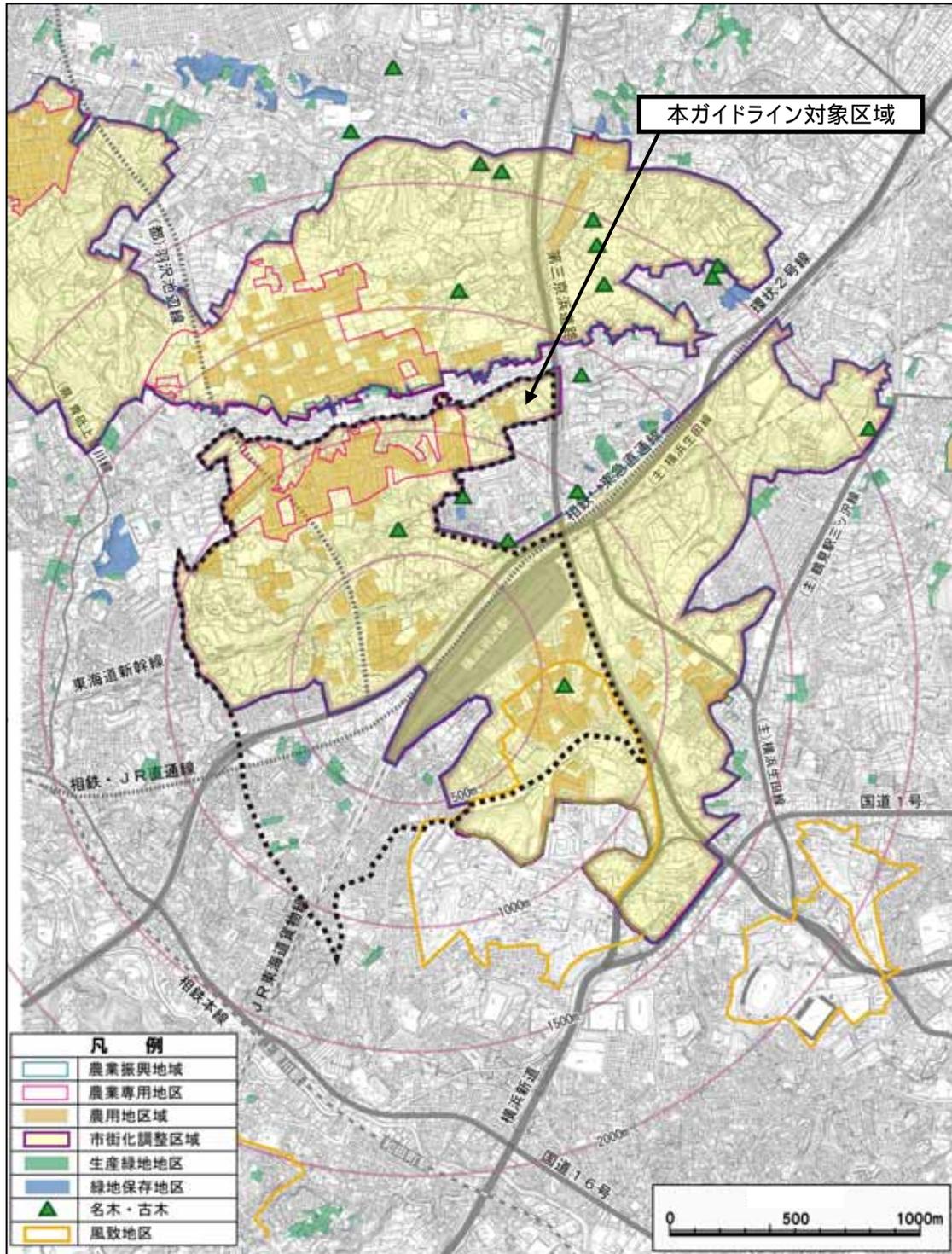


資料：都市計画基礎調査（平成 20 年）

## (5) 農地等分布

J R 東海道貨物線横浜羽沢駅の周辺には、農用地区域が分布しており、北側には農業専用地区に指定されている区域もあります。また、市街化区域内に生産緑地地区もあります。

農地等に関する規制状況図

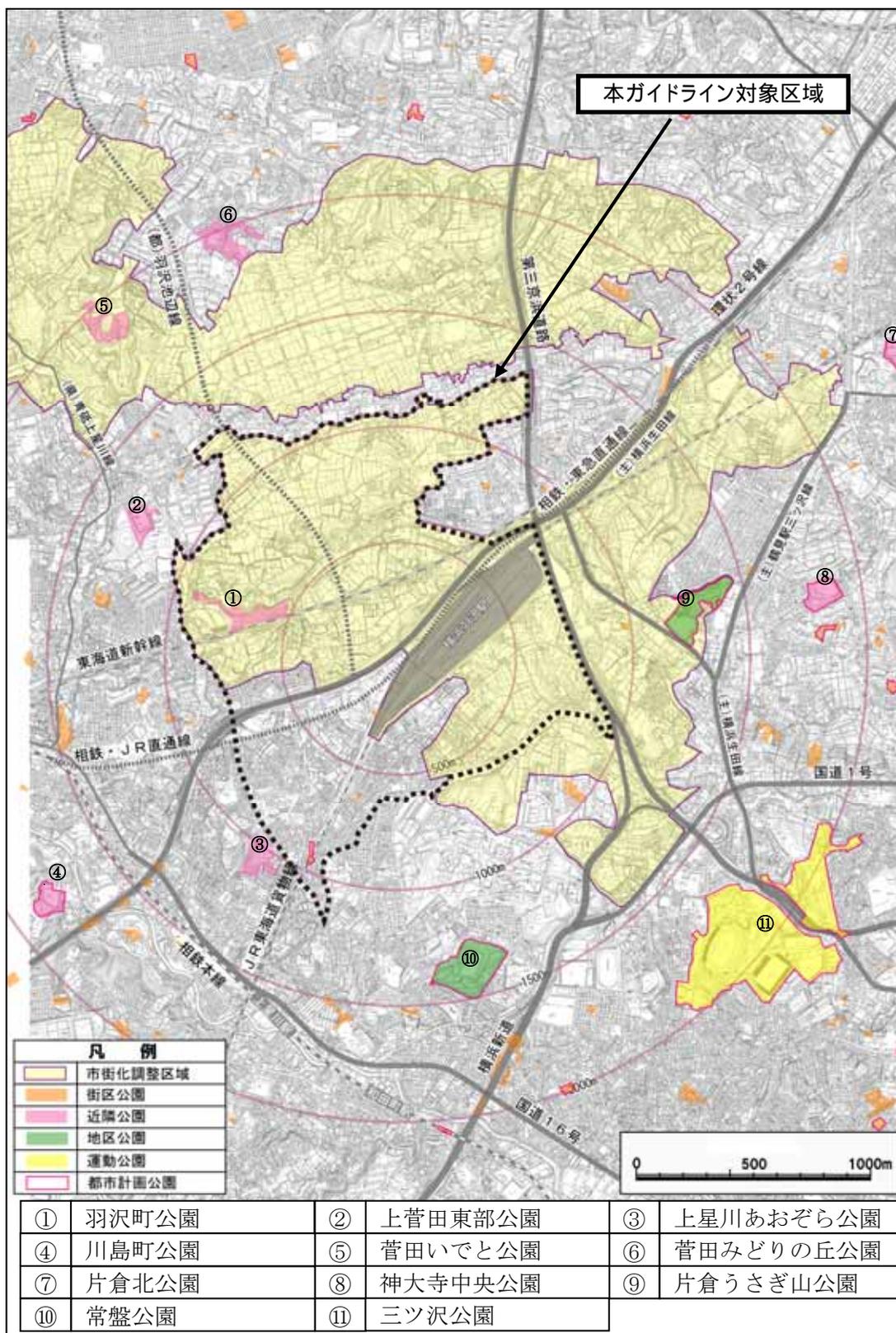


## (6)公園

本地区内には、近隣公園である羽沢町公園と、市街化区域に位置する3箇所の街区公園があります。

また周辺部には、三ツ沢公園や片倉うさぎ山公園などの規模の大きな公園も分布しています。

公園整備状況図



## (7)道路

### < 広域 >

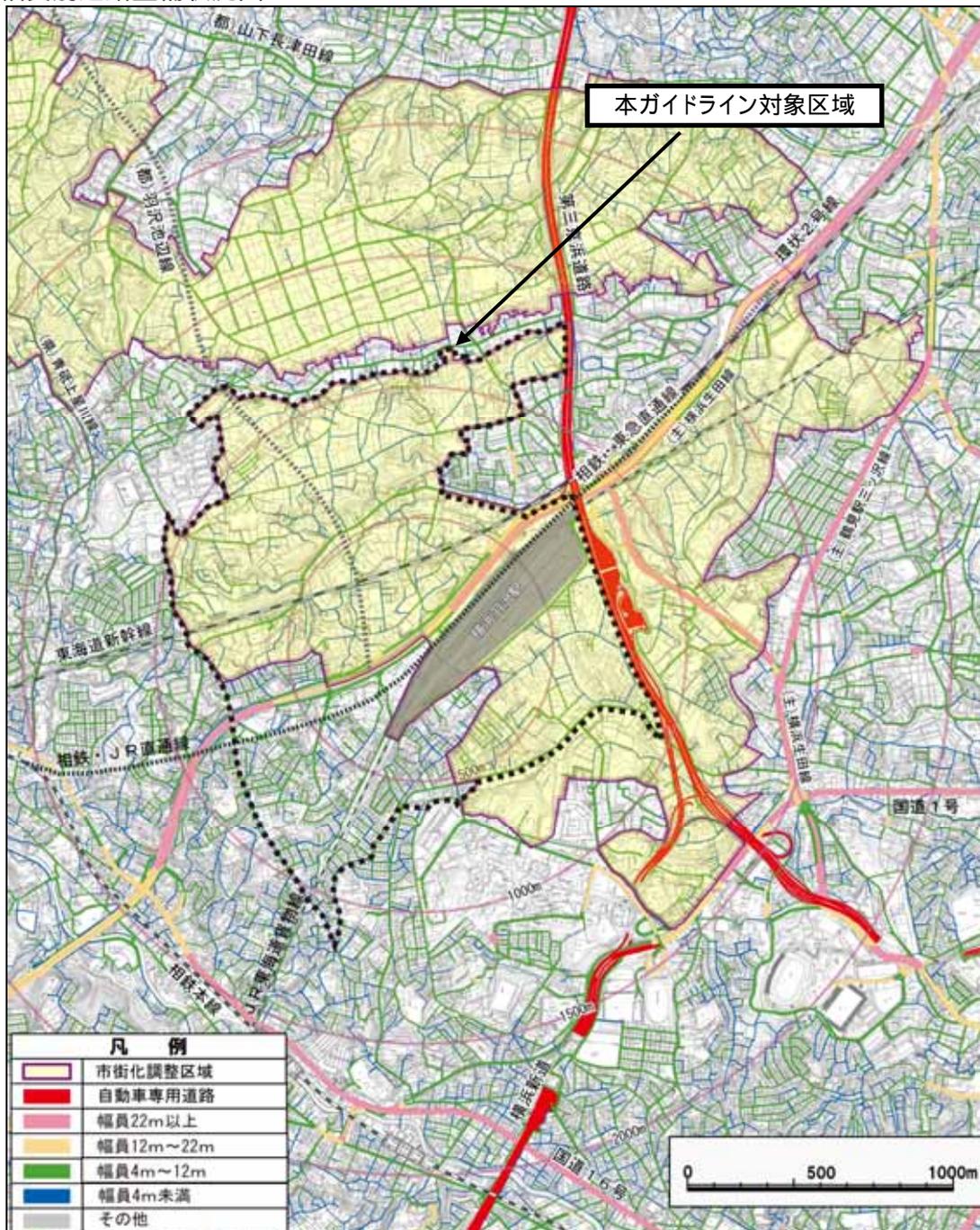
広域幹線道路については、本地区外の東側に第三京浜道路、南側に横浜新道があります。

幹線道路については、本地区外部に国道1号、国道16号などがあり、本地区内には東西方向の環状2号線と南北方向の羽沢池辺線と山下長津田線があります。このうち都市計画道路羽沢池辺線（羽沢・菅田地区）については、現在事業中です。本事業の完成により、広域的な道路交通利便性の向上が見込めます。

### < 地区 >

地区内の道路については、市街化調整区域内は幅員4m未満のものがほとんどであり、市街化区域内でも幅員4m未満の道路が存在しています。

幅員別道路整備状況図



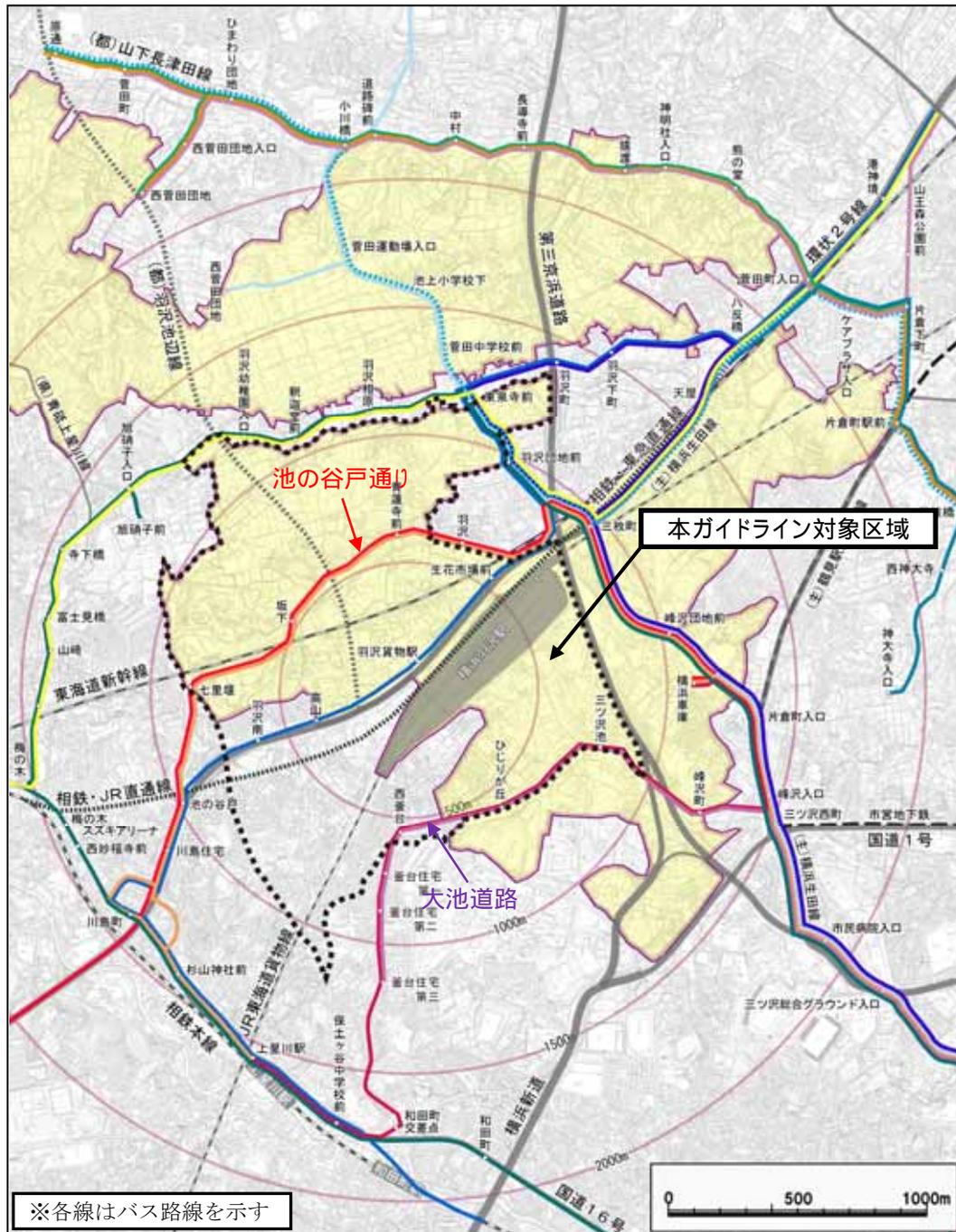
資料：都市計画基礎調査（平成20年）

## (8) 鉄道・バス

本地区内には、JR東海道貨物線の貨物駅がありますが、旅客の利用が可能な駅は存在しません（現在、神奈川東部方面線事業による旅客駅の整備が進められています）。

バスについては、池の谷戸通り、大池道路を通り、横浜駅や上星川駅などへのルートが主なものとなっており、本地区内を南北に縦断するルートは存在しません。

鉄道網及びバスルート図

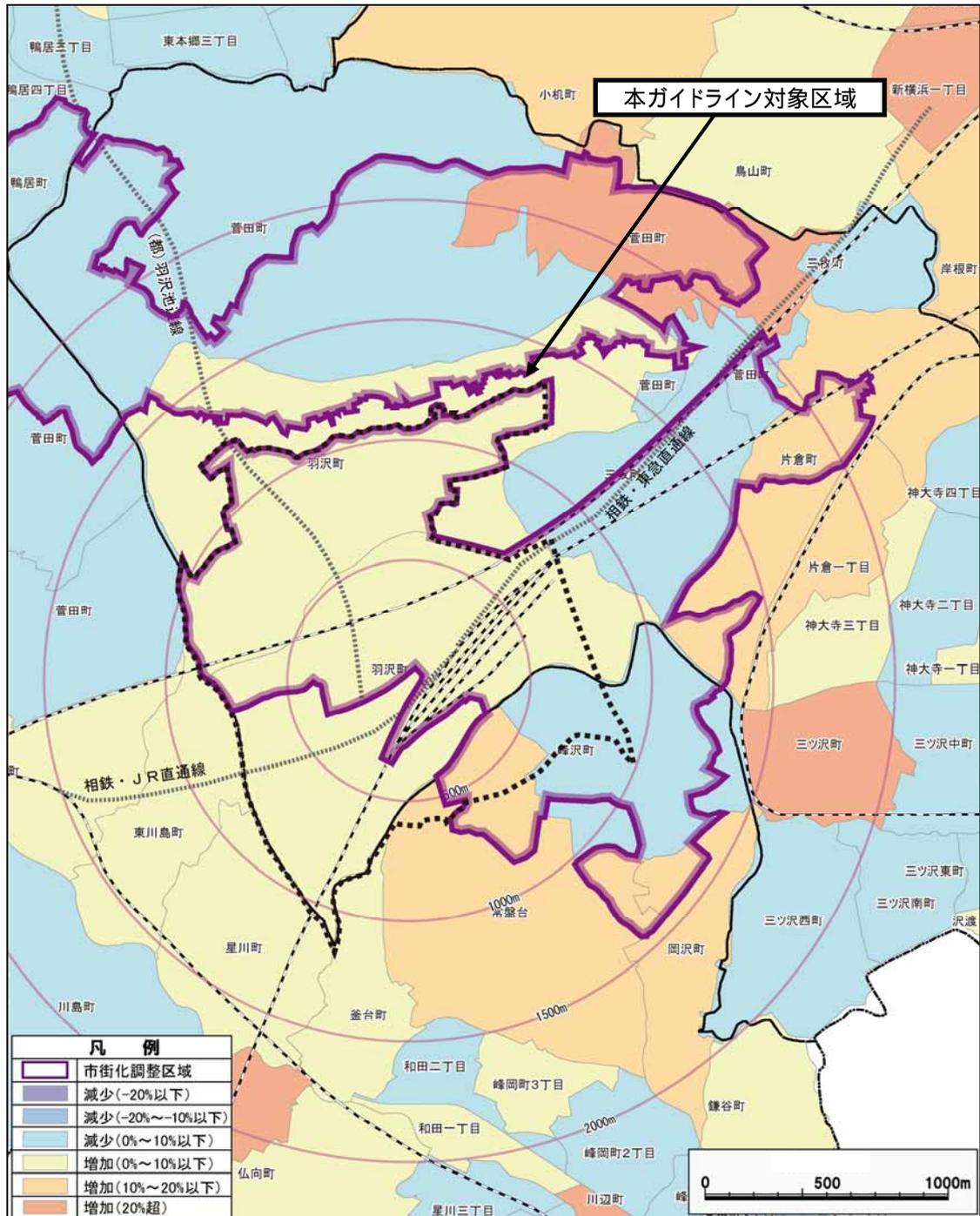


## (9)人口

本地区区の人口は、平成22年国勢調査によると、約15,000人となっています。

また、本地区区内の平成12年から平成22年の人口増減をみると、峰沢町、三枚町を除きおおむね緩やかな増加となっています。

人口増減状況図

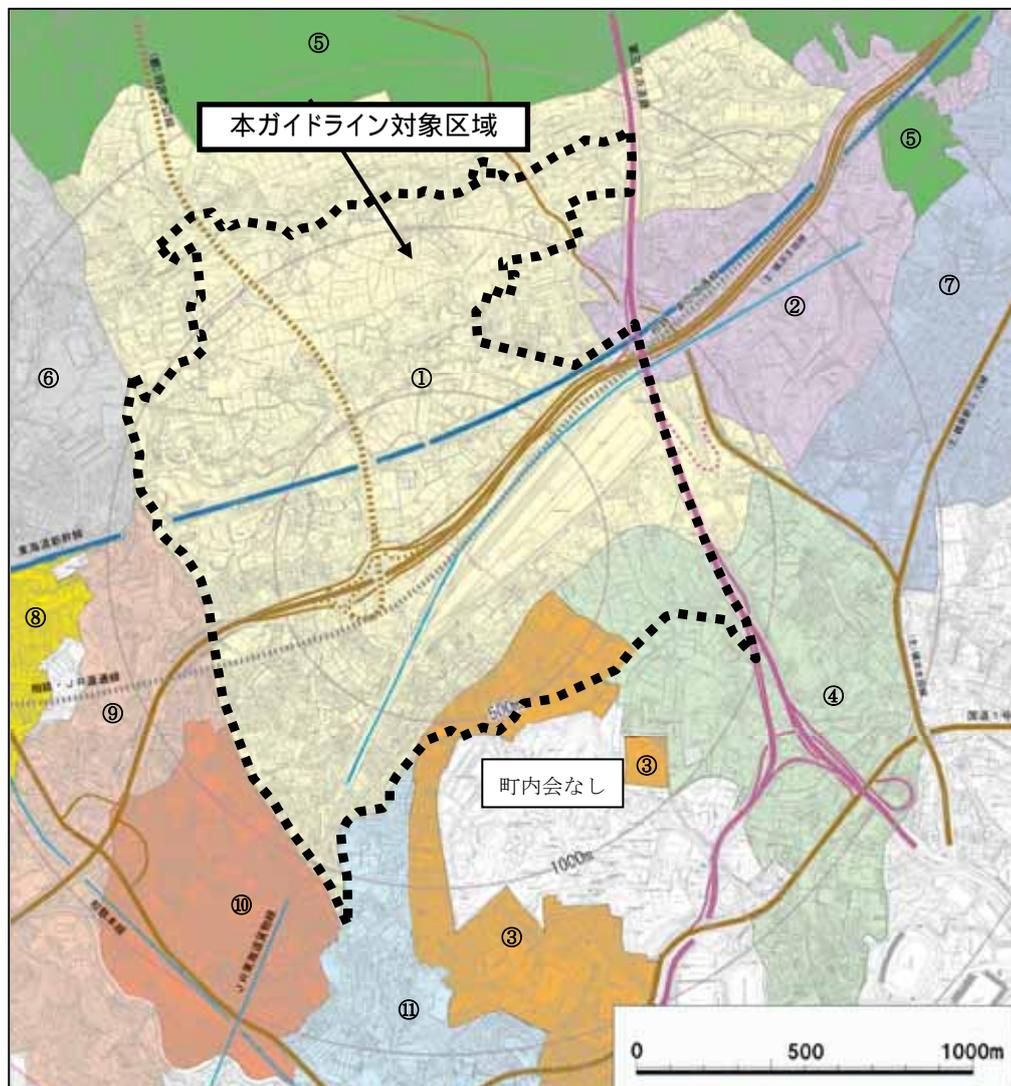


※上記割合は国勢調査による平成12年～平成22年までの増減を表す

## (10) コミュニティ

本地区は、神奈川県の羽沢地区自治連合会と三枚地区自治連合会、保土ヶ谷区の中央東部地区連合町内会と常盤台地区連合町内会で構成されています。

自治会等分布図



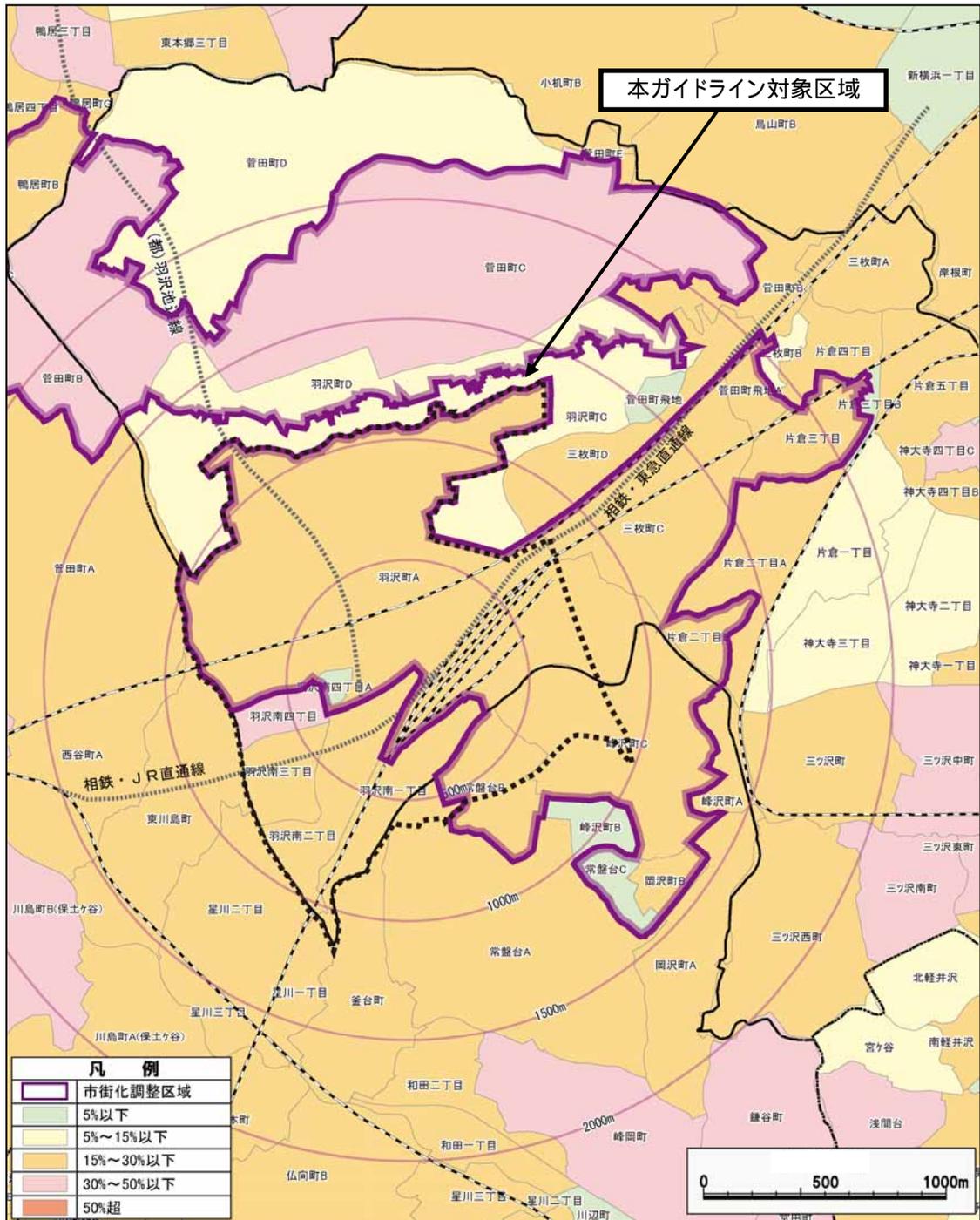
①	羽沢地区自治連合会	②	三枚地区連合自治会
③	常盤台地区連合町内会	④	中央東部地区連合町内会
⑤	菅田地区自治連合会	⑥	上新地区連合自治会
⑦	片倉地区連合自治会	⑧	西谷連合町会
⑨	川島東部連合町内会	⑩	上星川地区連合町内会
⑪	和田地区連合町内会		

## (11) 建物老朽度

本地区の建物老朽度を見ると、一部の地域を除いてほぼ全域で概ね 15%~30%となっています。

その中で、羽沢南四丁目は概ね 30%~50%となっており、特に建物老朽化率が高くなっています。

建物老朽化率図



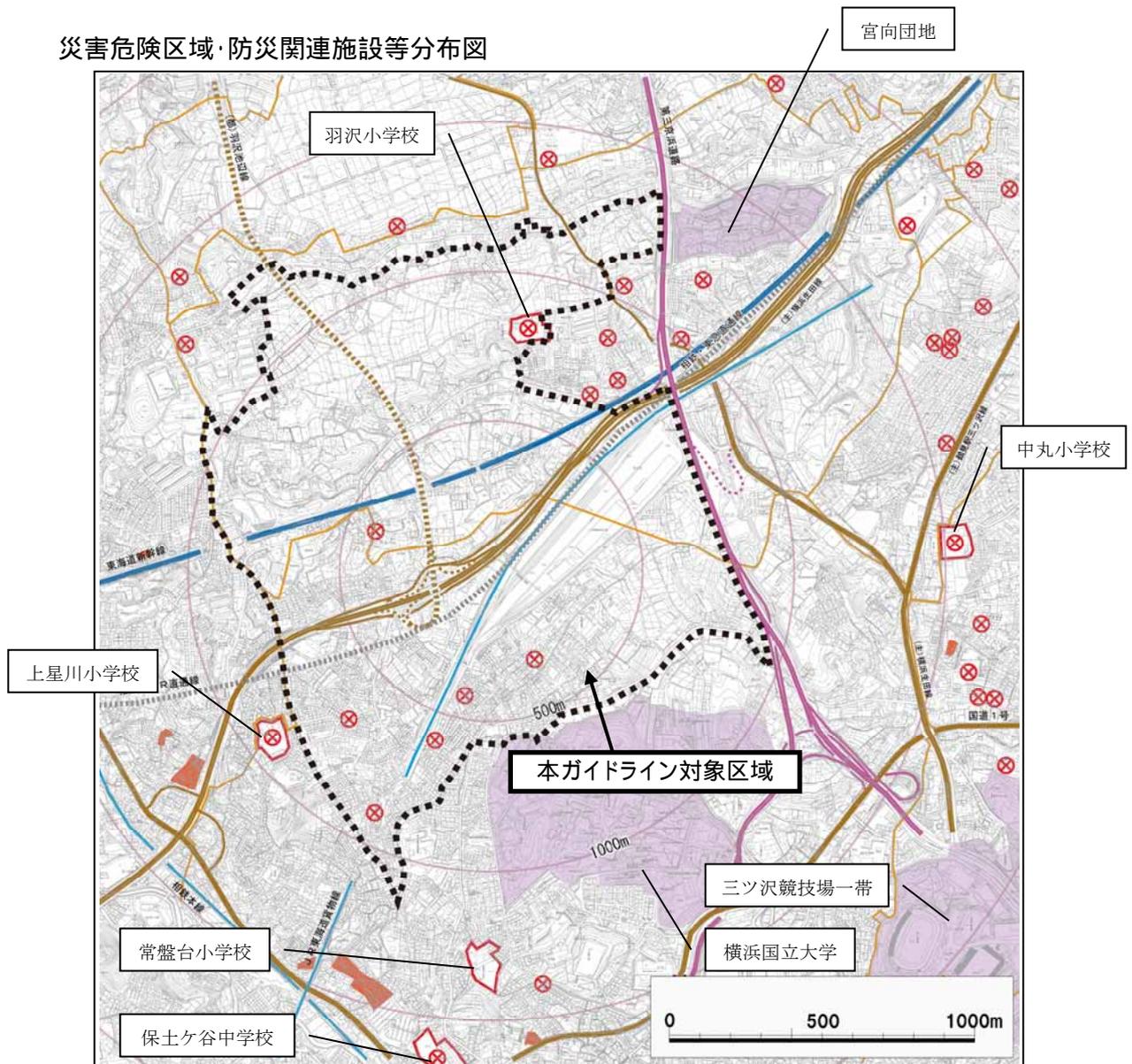
資料：都市計画基礎調査（平成20年）

$$\text{建物老朽化率} = (\text{築25年以上の木造建築物延床面積} + \text{築50年以上の非木造建築物延床面積}) \div \text{建物延床面積}$$

## (12) 防災

本地区には、地域防災拠点である羽沢小学校があります。また、本地区に隣接して、広域避難場所である宮向団地と横浜国立大学があります。

災害危険区域・防災関連施設等分布図



	広域避難場所		地域防災拠点
	その他の防災関連施設 (防火水槽、緊急給水栓、災害用地下給水タンク、災害用井戸協力の家)		

## 2 地区の課題の抽出

本地区では、良好な環境の保全など、現状の課題を解消するだけでなく、新駅開設によるポテンシャル向上への対応や新駅へのアクセスなどの新たに予測される課題についても解消していく必要があります。

また、都市計画マスタープラン全体構想を踏まえて、低炭素都市づくりや都市防災に関する取組への対応も考慮しながら、地区の特性に応じたまちづくりを推進する必要があります。

これらの課題について、「土地利用」、「農地・樹林地など」及び「道路・交通」の三つのテーマで整理すると以下ようになります。

### (1)土地利用に関する課題

#### 現状の課題

- 農地の転用が進んでおり、適正な土地利用誘導が求められています。
- 住民にとって利便性が良いとはいえないため、生活利便性の向上が求められています。
- 地区内の集落地を中心として建物老朽化率が高く、建物の更新が求められています。

#### 新駅開設等に係る課題

- 新駅直近地区は、新たな人の流れや住民の利便性向上のニーズに対応できるように環境を整備しなければなりません。
- 新駅の開設に伴い、無秩序な土地利用開発により、現在の住環境・営農環境が損なわれないようにしなければなりません。
- 新駅開設を契機とした、地区の発展に資する有効な土地利用の誘導について考えていかなければなりません。

### (2)農地・樹林地などに関する課題

#### 現状の課題

- 農地や樹林地は減少しつつあり、後継者問題も含めて、維持・保全のための対策が求められています。
- 遊び場やゆとりをもたらす公園が十分に整備されていない地域があり、既存の公園は、規模が小さいものがあります。

#### 新駅開設等に係る課題

- 都市化により農地や樹林地が虫食い状に急激に減少しないように、継続して営農できる環境を確保するための方策の検討や、緑地保全制度による指定を積極的に進めていく必要があります。
- 豊かな緑の保全や緑地管理の方策、地区内の緑化について検討していく必要があります。

### (3)道路・交通に関する課題

#### 現状の課題

- 災害時の緊急輸送路となる幹線道路は、東西方向には環状2号線がありますが、不足している南北方向の幹線道路についても早期の整備が求められています。
- 地域幹線道路は比較的充実していますが、歩道の整備が充分でない部分も多く、歩行者の安全性が問題です。
- 住宅地内は幅員が狭い道路があるため、交通の安全性・利便性や災害時の安全性に問題があります。

#### 新駅開設等に係る課題

- 周辺住民が新駅まで円滑に到達できるように道路整備等を考えていかなければなりません。
- 新駅開設に伴う交通量増加により周辺環境が損なわれないようにしなければなりません。

### 第3章 まちづくりの目標と方針

---

## 第3章 まちづくりの目標と方針

### 1 まちづくりの基本理念と目標

第2章で整理した地区の現況と抽出した課題を踏まえて、次の三つの基本理念を定めます。

これにより、防災性を確保した幹線道路ネットワークなどの都市基盤が整い、新駅を中心に環境に優しく、暮らしに必要な施設やサービスが受けられる利便性の高い市街地環境と、恵まれている農地や樹林地などの自然環境が適度なバランスをもって共生するまちを目指します。

#### まちづくりの基本理念

##### 基本理念1 様々な機能がバランスよく共生するまちづくり

農業、住宅、商業、流通などの機能がバランスよく共存する土地利用とし、低炭素都市づくりや都市防災を考慮しながら、新駅開業による将来的なポテンシャルを活かせるよう、良好な環境を形成していきます。

##### 基本理念2 営農を支援し、農地や樹林地などを保全・活用するまちづくり

営農を支援していくことなどにより、駅や市街地に近接した農地や樹林地などを積極的に保全・活用していきます。

##### 基本理念3 駅へのアクセスに優れ、安全性を確保したまちづくり

新駅にアクセスしやすい道路の整備について検討を進めるとともに、日常生活や災害時において誰もが安全で安心して利用できる道路基盤の整備を検討します。

また、この三つの基本理念に基づき、緑豊かな環境の保全と都市農業の成長とともに、新駅開設を契機として、地区の利便性の向上と環境負荷の低減、誰もが安全安心に暮らせるまちを目指し、本地区のまちづくりの目標を以下のように設定します。

#### まちづくりの目標

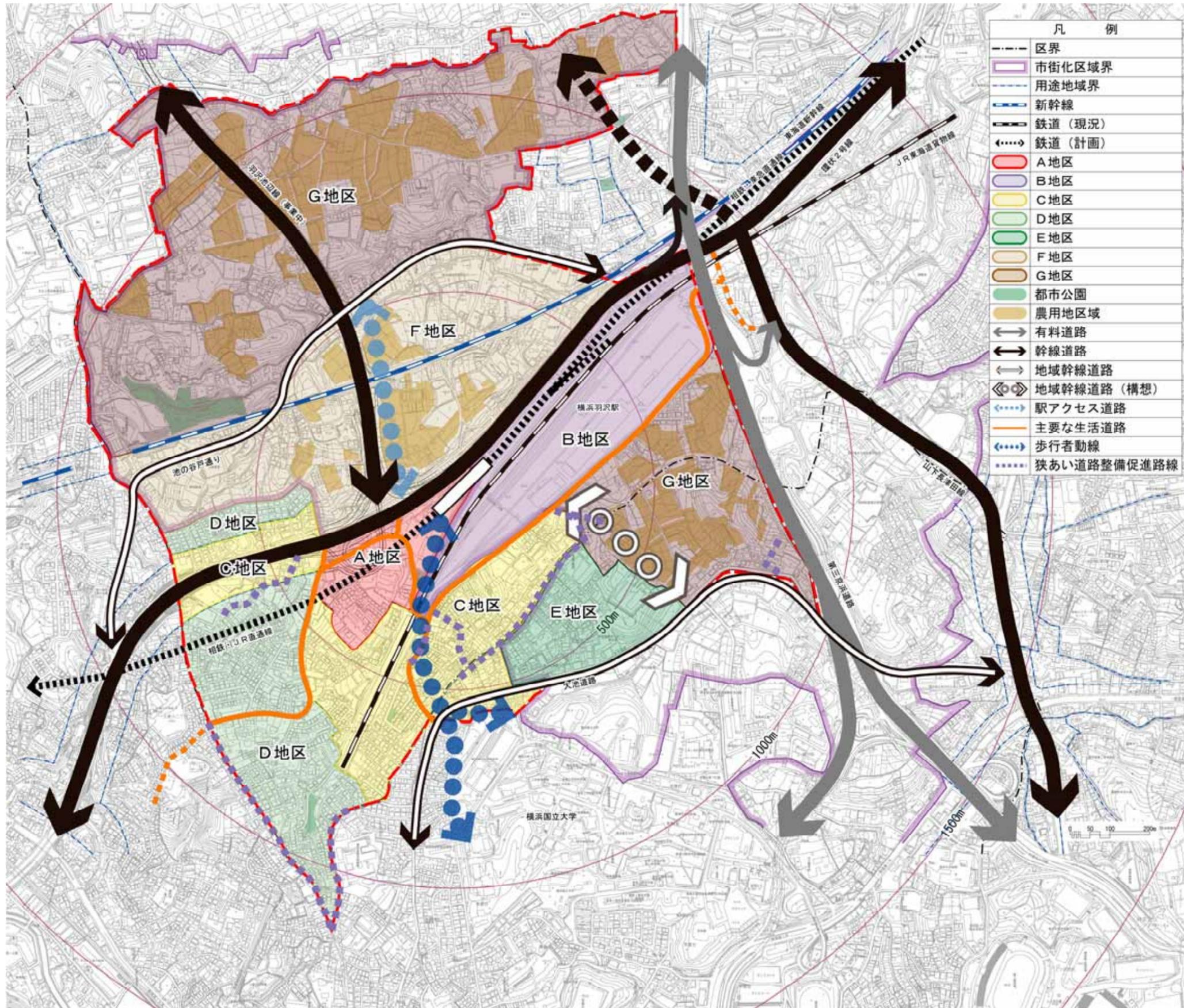
豊かな自然と身近に触れ合うことができ、

生活の利便性に優れ、環境に優しく、

安全で安心して暮らせるまち

これらを踏まえた本地区の将来像は、次のページの図のようになります。

本地区の将来像





## 2 テーマ別まちづくり方針

本地区の将来像を踏まえ、テーマ別にまちづくりの方針を定めます。

### テーマ1:土地利用の方針

基本理念1 様々な機能がバランスよく共生するまちづくり

現在の土地利用の状況や新駅が開設した影響を適切に受け止めることに配慮して、大きく次の7地区に区分し、それぞれの地区ごとに、次のような方針に基づき土地利用の推進等を図ります。

また、各地区の土地利用を踏まえながら、低炭素技術導入等の誘導による効率的なエネルギー利用の推進や建築物の耐震化の促進など、低炭素都市づくりや都市防災の取組の推進を図ります。

#### A地区

##### 【対象地区】

新駅の周辺地区で、都市再開発の方針における2号再開発促進地区を対象としています。

##### 【土地利用方針】

新駅の設置に伴う交通結節機能の整備に合わせ、駅周辺において土地の高度利用を誘導・調整することにより、土地利用の転換と駅へのアクセス動線を創出し、地域住民の利便に資する商業施設、交流空間や都市型住宅等を備えた駅前にふさわしいコンパクトな市街地の形成を図っていきます。

また、周辺住宅地との近接地においては、現況の土地利用を踏まえつつ、周辺の居住環境等に配慮した土地利用の誘導、調整を図っていきます。

#### B地区

##### 【対象地区】

環状2号線以南の日本貨物鉄道横浜羽沢駅を中心とした区域を対象としています。

##### 【土地利用方針】

鉄道輸送が物流にかかる環境負荷低減に有効であることを踏まえ、基本的に流通機能を維持しつつ、新駅開業を契機とした旅客駅周辺にふさわしい機能や基盤の整備などの検討を進め、必要に応じて適切に機能集積等の誘導を図っていきます。

#### C地区

##### 【対象地区】

A地区の周辺の第一種住居地域を対象としています。

##### 【土地利用方針】

新駅整備に伴う住宅需要への対応や生活利便性の向上が可能となるよう、既存の低層住宅地への環境に配慮しつつ、一定の中層住宅や店舗等を許容することで、居住と商業等が調和した良好な市街地環境の維持・形成を図っていきます。

## D地区

### 【対象地区】

本地区における第一種低層住居専用地域を対象としています。

### 【土地利用方針】

狭あい道路の拡幅整備などを推進しながら、低層住宅地としての居住環境を維持、改善していきます。

## E地区

### 【対象地区】

本地区南側の低層住宅地等で形成されている地区を対象としています。

### 【土地利用方針】

道路等の基盤整備や樹林地等の保全状況などを考慮しながら、既存の低層住宅地を中心とした市街地環境を適切に維持、改善していきます。

## F地区

### 【対象地区】

池の谷戸通りと環状2号線にはさまれた地区を対象とします。

### 【土地利用方針】

農用地区域などのまとまりのある良好な農地については、消費地との近接性を生かし、都市農業の活性化や地産地消の推進などを図るため、基本的には市民の力を生かして保全、活用することにより、農地のある風景と暮らしを守っていくとともに、市民が「農」とふれあい交流できる環境を形成する必要があります。

一方で、鉄道駅に近く、未開発エリアであり、将来の鉄道交通利便性や道路交通利便性の向上による大規模な施設立地や面的開発等のポテンシャルを有しているため、情勢の変化に応じた計画的な市街地整備も視野に入れ、農地との無秩序な混在を避け、地域幹線道路の沿道等へ整序・誘導するなど、バランスのとれた土地利用の規制・誘導を図っていきます。

## G地区

### 【対象地区】

地区北側に広がっている農用地区域及び農業専用地区や、日本貨物鉄道横浜羽沢駅南側の農用地区域などを含む地域を対象とします。

### 【土地利用方針】

農地や樹林地などの自然的環境が多く残っている特色を将来に引き継いでいくために、まとまりのある農用地区域や農業専用地区を中心とした生産性が高い一団の農地を積極的に保全し、良好な自然的環境や景観を維持していきます。





## テーマ2：農地・樹林地などの方針

### 基本理念2 営農を支援し、農地や樹林地などを保全・活用するまちづくり

駅や市街地に近接して農地や樹林地がある本地区においては、農地や樹林地を保全・活用し、市街地に必要な特色のある公園の整備や緑化などを総合的に進めていくことで、良好な都市環境の維持・形成やヒートアイランド現象の緩和、防災性の向上などを促していきます。

#### 農地の保全

##### 【農地の保全】

農地を可能な限り維持できるよう、「横浜みどりアップ計画」等による農地保全施策の活用などにより、地域や行政などが協力して農地を守っていきます。

また、農地を維持、保全するために地元特産品のPRや新たな販売ルートの開拓などにより、農業で一定の収入が得られるように、農業振興施策を進めていきます。

##### 【農業の担い手確保】

新たな農業の担い手の育成に取り組んでいくとともに、営農意欲の高い人に農地が集約化して生産性が向上するように、「横浜都市農業推進プラン」に基づく担い手育成施策や農地集約化施策などを活用していきます。

#### 樹林地の保全

まとまりのある貴重な樹林地については、土地所有者の意向も踏まえながら、「横浜みどりアップ計画」における樹林地を保全する制度による地区指定を進めていきます。

また、指定された樹林地については、利活用を図り、維持管理者を育てて現在の緑豊かな自然環境を保全していくために、「横浜みどりアップ計画」における利活用や維持管理の推進施策の活用を検討していきます。

#### 公園整備

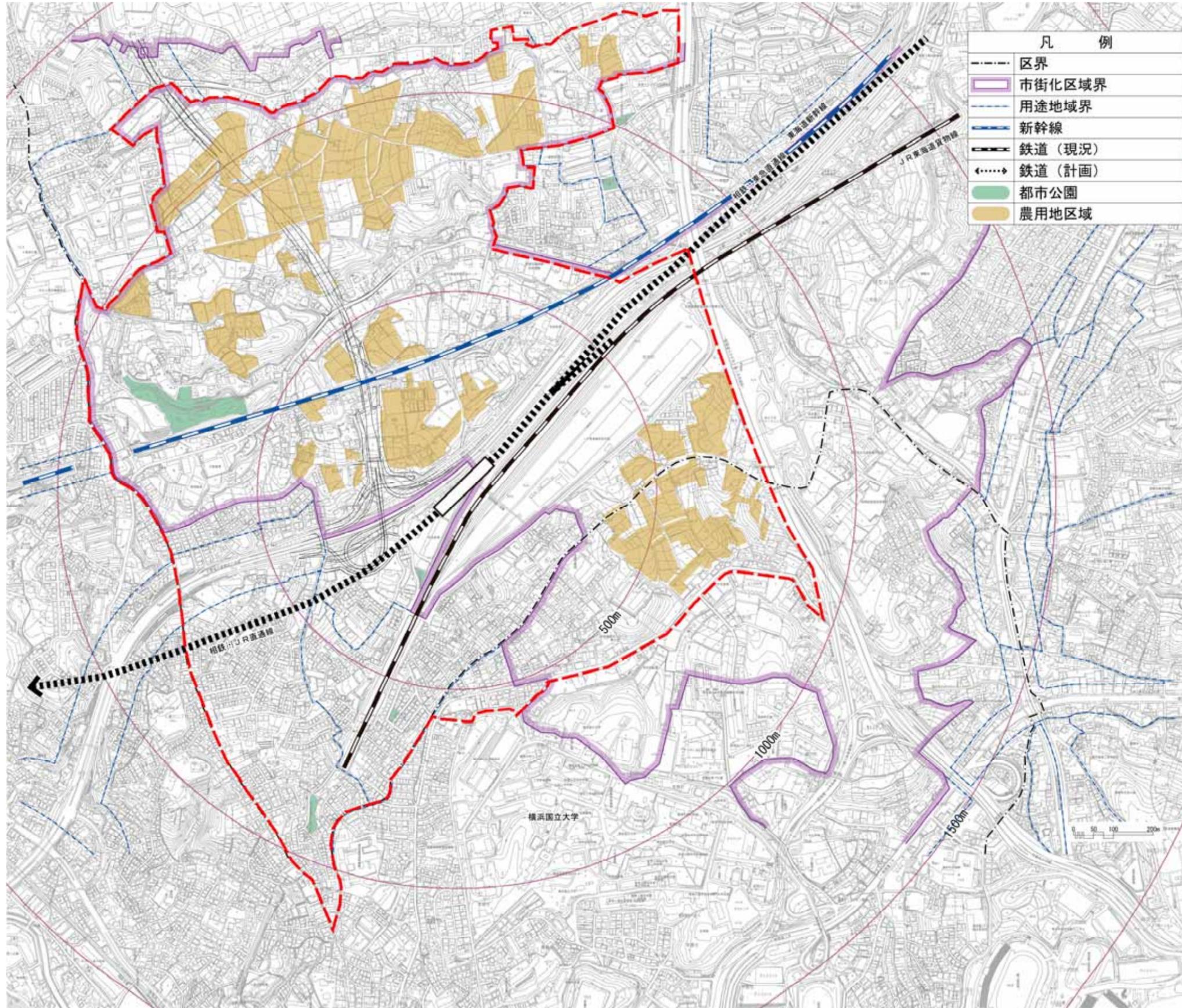
「横浜市水と緑の基本計画」に基づき、地区における公園の整備状況や誘致圏を考慮して、既存の公園の充実、身近な公園が不足している地区での公園の整備を検討していきます。

#### 緑化推進

既存の農地や樹林地を保全するだけでなく、新たに創出してさらに緑豊かな環境を形成するために、「横浜みどりアップ計画」の公共施設緑化事業や民有地緑化助成事業により緑化を推進していきます。

また、新たに市街地を形成するエリアでは、街の魅力につながる緑を形成するよう誘導していきます。

本地区の農地・樹林地などの方針図





## テーマ3：道路・交通の方針

### 基本理念3 駅へのアクセスに優れ、安全性を確保したまちづくり

災害時の防災性や日常的な利便性、安全性向上のため、地元調整を図り、協力を得ながら、道路ネットワークや歩行者ネットワークの検討や、環境負荷低減にも資する鉄道等の公共交通機関をより一層利用しやすくするための新駅への円滑なアクセス方法の検討等を行っていきます。

#### 幹線道路

広域幹線道路として、地区の東側に第三京浜道路が隣接しているほか、国道1号や国道16号が地区に近接して通っています。また、地区の東西方向には、既に環状2号線が通っており、さらに、南北方向については都市計画道路の羽沢池辺線の整備を進めていることから、これらを活かした道路交通ネットワークの形成によるアクセス強化や災害時の輸送機能の確保等を図っていきます。

#### 地域幹線道路

地区内の交通を集散する地域幹線道路としては、池の谷戸通りと大池道路が通っていますが、両路線は自動車、歩行者の交通の軸となっているものの、歩道が未整備の部分や幅が狭い部分もあることから、交通需要の増加により通行の支障が予想されることとなった場合には、沿道の土地利用との調整を図りつつ、交差点やバス停付近など必要性の高い部分を中心に改良を検討していきます。

また、大池道路から新駅方面へのアクセス向上のため、「地域幹線道路(構想)」の検討を行います。

#### 駅アクセス道路

地域幹線道路を補完し、北側の地域から新駅へアクセスする道路の確保を検討していきます。

その際には、高低差の激しい地形であることを考慮して、新たな路線を設けることだけでなく、幹線道路として整備される羽沢池辺線の側道などの有効活用などを検討していきます。

#### 主要な生活道路

住宅地などで発生した交通を地域幹線道路などに円滑に集散する道路として、一方通行などのソフト施策の活用や、新駅への安全な歩行者動線の確保などを検討していきます。

#### 歩行者動線

横浜国立大学の学生をはじめとする新駅利用者の歩行者動線については、地元調整を図りつつ、ルートの設定やルールづくりを検討していきます。

また、横浜国立大学と連携して、留学生など外国人向けや来街者向けの案内サインの設置を検討していきます。

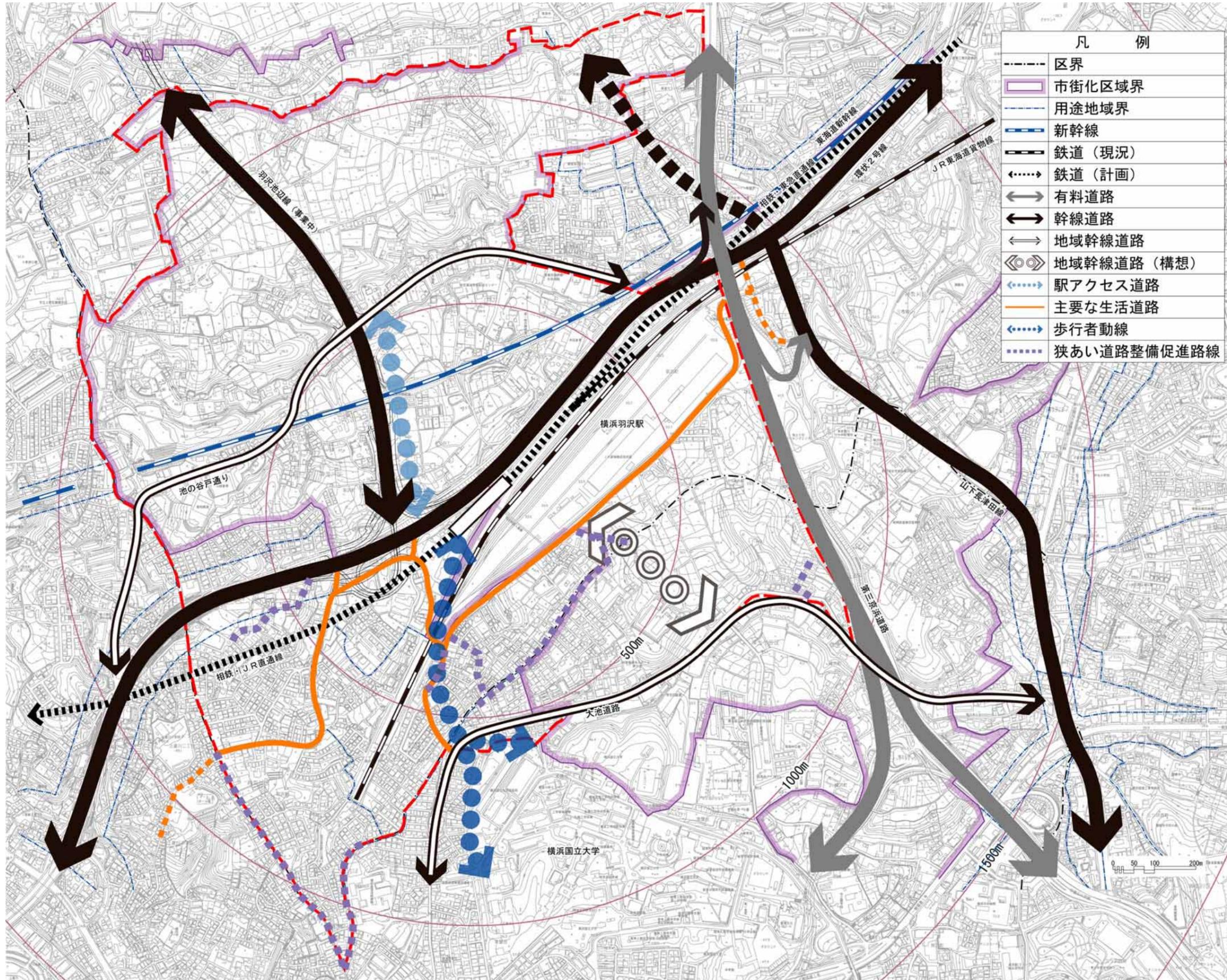
#### 狭あい道路

「狭あい道路の整備の促進に関する条例」により指定された整備促進路線のうち拡幅整備がされていない部分については、市の助成等により整備の促進を図っていきます。

#### 新駅周辺の交通機能

バスやタクシーなど、他の交通機関との円滑な乗り換えに配慮した交通基盤施設の整備を検討していきます。

本地区の道路・交通の方針図





## 用語解説

### 【あ】

#### アクセス

ある所へ行くこと、または行くための手段

#### 運動公園

都市公園法の公園の種別の一つで、競技場、野球場、運動広場などがある 15～75ha 程度の規模をもつ公園。

### 【か】

#### 街区公園

都市公園法の公園の種別の一つで、市民にとってもっとも身近な公園。公園を中心に概ね半径 250mの範囲内に住んでいる人を利用者とする。標準的な面積は 2,500 m<sup>2</sup>。

#### 幹線道路

主に都市間や市内の各地域間の交通を担い都市の骨格を形成する道路で、高速道路や地域幹線道路などと体系的に組み合わされて市内の道路ネットワークを形成する。

#### 狭あい道路の整備の促進に関する条例

狭あい道路の整備を促進するために必要な事項を定めその幅員と通行に支障のない形状を確保することにより安全で良好な住環境の形成に寄与することを目的として、平成 7 年 7 月 1 日に施行された条例。

#### 狭あい道路整備促進路線

横浜市狭あい道路の整備の促進に関する条例に基づき、狭あい道路(幅員 4 m未満の道で、一般交通の用に供されているものをいう。)のうち、特に整備の促進を図る必要があると認めるものとして市長が指定したもの。接する敷地で狭あい道路の拡幅整備を行う場合には、舗装費用や整備支障物件の除去費用のほか、擁壁の築造替え工事費の助成やすみ切り用地寄付奨励金の交付などの助成を受けられる。

#### 近隣公園

都市公園法の公園の種別の一つ。市民にとって街区公園の次に身近な公園。公園を中心に概ね半径 500mの範囲内に住んでいる人を利用者とする。標準的な面積は 2ha。

#### 広域避難場所

地震による大火災などが多発し炎上拡大した場合にその炎や煙から市民の生命・身体を守るための一時的な避難場所で、安全確保のため、防火水槽・機材庫を併設している。

#### 交通広場

駅など交通結節点に設けられる広場で、鉄道とバス等の公共交通機関やタクシーなどの相互の乗り換えが円滑に行えるような内容で整備されたもの。

### 【さ】

#### 災害危険区域

建築基準法第 39 条第 1 項に基づき、横浜市が津波、高潮、出水等による危険の著しい区域を条例で指定した区域。横浜市においては神奈川県が急傾斜崩壊危険区域として指定・告示する。

#### 市街地

多くの人家や商店などが建ち並んでいる地域。

## 市街化区域

都市計画法で定められた都市計画区域のうち、既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図るべき区域。

## 市街化調整区域

都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域。

## 生活利便施設

生活に必要な各種の施設。商店街、スーパー、コンビニエンスストアなどの物販施設やサービス施設、銀行や郵便局などの金融機関など。

## 生産緑地地区

市街化区域内の農地を保全し良好な都市環境の形成を図るため、生産緑地法に基づき市が指定する都市計画上の地域地区。500m<sup>2</sup>以上の農地が対象で、農地として維持し開発・建築等は制限されるが、土地課税の優遇措置がある。

## 【た】

### 第一種住居地域

住居の環境を保護するための地域として都市計画で指定した地域。3,000m<sup>2</sup>までの店舗や事務所、ホテルなどは建築可能。

### 第一種中高層住居専用地域

中高層住宅の良好な住居の環境を保護するための地域として都市計画で指定した地域。病院、大学、500 m<sup>2</sup>までの一定のお店などが建築可能。

### 第一種低層住居専用地域

低層住宅のための良好な住居の環境を保護するための地域として都市計画で指定した地域。小規模なお店や事務所をかねた住宅や小中学校などが建築可能。

### 地域防災拠点

広域避難場所に行く前の震災直後の避難場所で、市民に身近な小中学校を対象に横浜市が指定した震災時の避難場所。

### 地域幹線道路

住宅地と最寄り駅や幹線道路とを連絡する地域の骨格となる道路で、通勤通学やバス交通などを主に担う道路。高速道路や幹線道路などと体系的に組み合わせられて、市内の道路ネットワークを形成する。

### 地区計画

都市計画法第 12 条の5に規定される都市計画の一種で「地区レベルの都市計画」。地区の特性に合った良好な環境の街区や地区を整備・保全するために、建築物の敷地、位置、構造、用途、形態及び地区施設の道路や公園の配置等について、区域内利害関係者の意向を反映した形で横浜市が定める。

### 地区公園

都市公園法の公園の種別の一つで、主に徒歩圏内に居住するものの利用に供する公園。公園を中心に概ね半径 1 km の範囲内に住んでいる人を利用者とする。標準的な面積は 4ha。

### 低炭素都市づくり

社会に多大な影響をもたらす地球温暖化の緩和を目的として、その原因である温室効果ガスのうち、大きな割合を占める二酸化炭素の排出が少ない都市を構築すること。

## 都市再開発の方針

都市計画法第7条の2に基づき定めるもので、市街地における再開発の各種施策を長期的かつ総合的に体系付けたもの。「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」などと共に、土地利用や都市計画道路、市街地開発事業などの個別の都市計画の上位の位置づけとなる。

【な】

### 2号再開発促進地区

都市構造の強化・再編成を実現するため、適正な都市機能を配置し土地の高度利用を図る必要のある地区で、特に一体的か総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区として都市再開発の方針で位置づけられるもの。

### 農業専用地区

都市農業の確立と都市環境の保全をめざし、横浜市独自の制度により農用地区域を中心に指定した地区。市の農業施策を重点的に実施し、総合的、計画的に地域農業の振興を図る。

### 農業振興地域

農業の振興を図ることが相当であると認められる地域について、農業の健全な発展を図り、国土資源の合理的な利用に寄与することを目的として、農業振興地域の整備に関する法律に基づき県知事が指定する地域。

### 農用地区域

農業振興地域整備計画において農地としての利用が定められた区域。農政事業の主な対象となるほか、税制上の優遇や農地転用の制限など種々の特徴がある。

### ポテンシャル

人、物、場所などが潜在的に持っている力、能力。ここでは、新駅ができて交通条件が良くなるとその周辺の土地のもっている価値が高まることを「ポテンシャル」の向上と捉えている。

### 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。指定に当たっては、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。風致地区において、風致の維持に影響を及ぼす建築等の行為をしようとする場合は、市長の許可が必要となる。

【ら】

### 緑地保全制度

緑地保全制度は、樹林地を中心とする緑地を保全するための制度で、法律に基づく制度(特別緑地保全地区)と、条例に基づく制度(市民の森、緑地保存地区、源流の森保存地区など)があり、土地所有者の意向や土地の特性に合わせて制度の指定を進めます。緑地保全制度により指定されると、土地の形質の変更(木竹の伐採、建築等)などに制限を受けますが、様々な優遇措置があります。

