

戸塚駅周辺地区  
住み続けたいまち・みちづくりプラン  
(素案)

第1回 住み続けたいまち・  
みちづくり検討会議時点案

平成 年 月 日

横浜市戸塚区・道路局

## 目 次

1 「住み続けたいまち・みちづくりプラン」について .....	1
(1) 背景 .....	1
(2) 目的 .....	1
(3) 住み続けたいまち・みちづくりの視点 .....	1
(4) 本プランの位置づけ .....	1
2 戸塚駅周辺地区のプランの策定範囲 .....	2
3 戸塚駅周辺地区の現況・課題 .....	3
(1) 現地の状況 .....	3
(2) 現況・課題の整理 .....	6
4 課題解決に向けた検討の方向性 .....	7

# 1 「住み続けたいまち・みちづくりプラン」について

## (1) 背景

生産年齢人口の減少や少子高齢化の進展により、人口構成の高齢化へのスライドが進行し、平成 37 年には高齢者が約 100 万人へと大幅に増加するなど、これまでに経験したことがない状況が予測されています。

横浜市中期 4 か年計画 2014～2017 では、「未来のまちづくり戦略」の一つに『魅力と活力あふれる都市の再生』戦略を掲げ、郊外部の再生・活性化を位置づけています。

そのまちづくりの方向性として、「郊外部では、駅周辺をはじめ、徒歩や公共交通機関で行ける身近な範囲に、生活利便施設やコミュニティ施設が集積し、身近な場所で水や緑を実感できる、誰もが住みたい、住み続けたいと思える、暮らしやすく魅力あふれるまちづくりを推進していきます。」を掲げています。

## (2) 目的

「住み続けたいまち・みちづくりプラン」(以下「プラン」といいます。)は、上記の背景を踏まえ、安全、快適で、誰もが「住み続けたい」と思える便利で魅力的なまちを目指して、駅周辺のみちづくりに取り組むものです。

## (3) 住み続けたいまち・みちづくりの視点

① 安全、快適に暮らせる歩行者空間づくり

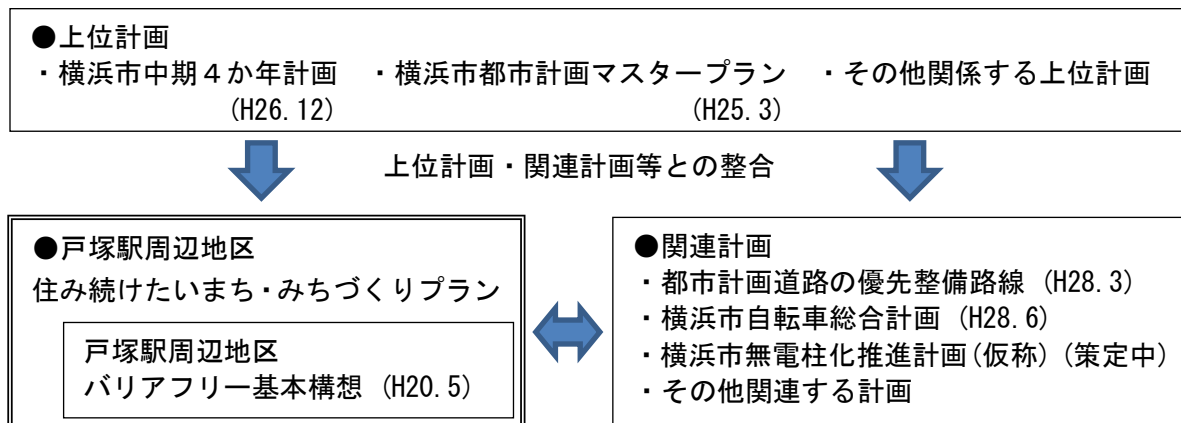
② 公共交通を中心とした環境づくり

③ 公共交通の乗換えの円滑化

④ 便利で魅力的な駅前のみちづくり

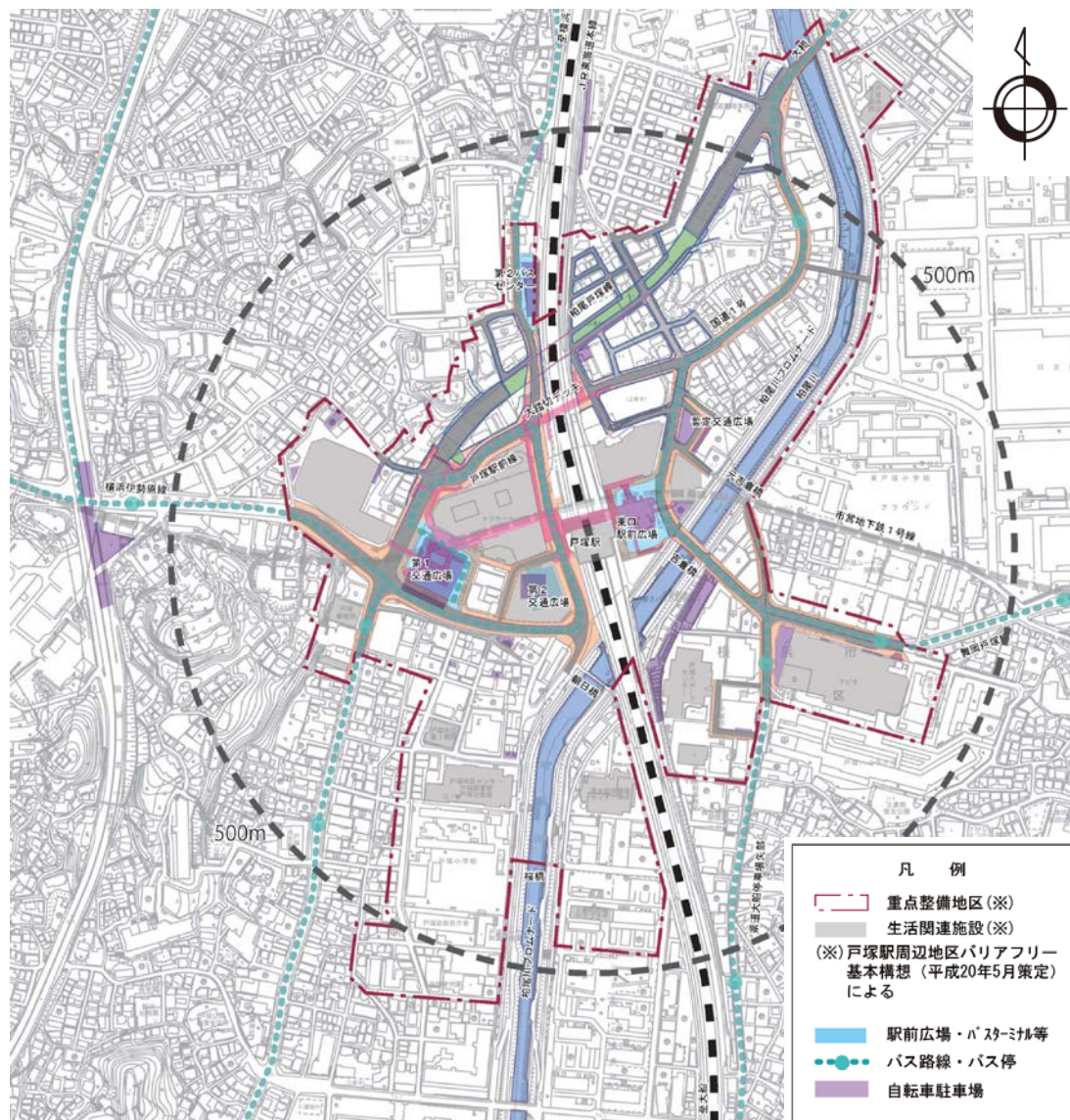
## (4) 本プランの位置づけ

プランは、上記の背景、目的、視点を踏まえて、地区ごとに、みちづくりの取組の方向性や内容を定めるものです。



## 2 戸塚駅周辺地区のプランの策定範囲

策定範囲は、駅からの徒歩圏と考えられる「駅から概ね半径500mの範囲を目安」とします。なお、利用実態や道路の連続性等に配慮し、取組の方向性や内容はこの範囲を超えて定めることもあります。



### 【参考】バリアフリー基本構想における重点整備地区

重点整備地区とは：鉄道駅等の旅客施設を中心とした地区等で、高齢者、障害者等が利用する施設が集まり、施設間の移動が通常徒歩で行われる地区

### 3 戸塚駅周辺地区の現況・課題

#### (1) 現地の状況

##### ア 歩行者空間

- 戸塚駅周辺地区は、市街地再開発事業や土地区画整理事業による面的整備が進められており、地区の骨格となる道路には、歩道が整備されています。



戸塚駅東口側の歩行者空間



戸塚駅西口側の歩行者空間



- 東口駅前広場や元吉倉橋は、多くの通勤・通学者に利用されていますが、階段を通らなければならない通路や、スロープが急勾配である箇所等がみられます。

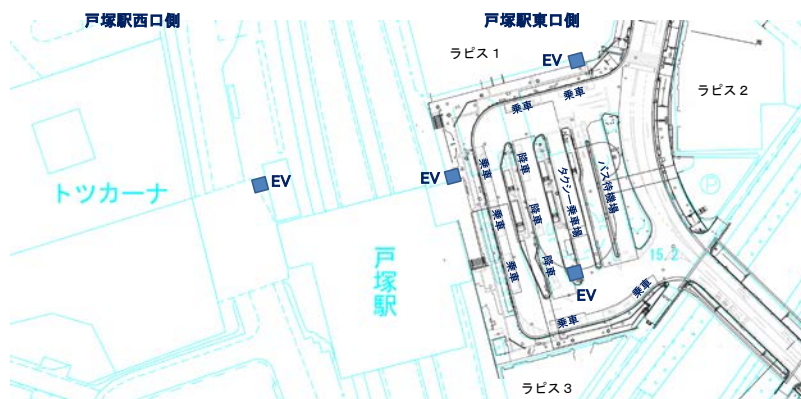
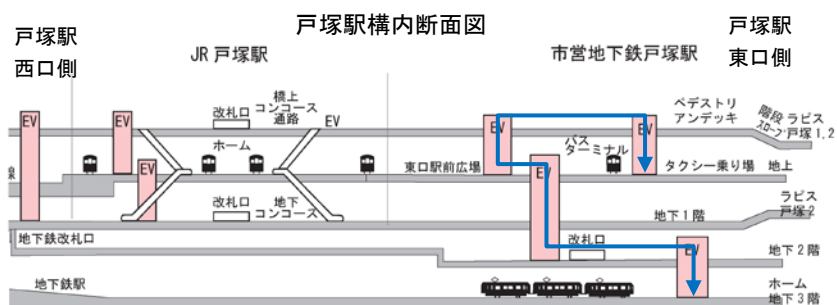


デッキとラピス1のスロープ、ラピス3の接続部は階段のみ



バリアフリー対応されていない元吉倉橋

- 東口駅前広場では、地下鉄改札階（地下2階）からペデストリアンデッキ階（地上2階）まで連続したエレベーターがありません。例えば、地下鉄ホーム（地下3階）からタクシー乗車場に向かう場合、エレベーターを4回乗る必要があります。（下図の青矢印参照）



## イ 交通結節点・公共交通

- ・ 東口駅前広場内では、バス交通が混雑しており車路部での降車や乱横断が見られます。
- ・ 東口には暫定交通広場があり、一般車乗降場、自転車駐車場、自動車駐車場として利用されています。現在は、暫定的な利用がなされています。
- ・ 戸塚駅東口の朝の交通量のピーク時は、暫定交通広場を使わず、駅直近で降車する一般車が多く、渋滞の要因のひとつになっています。



舞岡戸塚線での渋滞の様子



車路でのバスの降車の様子



暫定交通広場での一般車の駐停車の様子

- ・ 戸塚駅西口側では、バス乗降場として第1交通広場、戸塚駅前線のバス降車場と第2バスセンターが利用されています。戸塚駅前線など周辺道路では、バス降車場等での一般車の駐停車が見られます。



第1交通広場



第2バスセンター



戸塚駅前線での一般車の駐停車の様子

## ウ 駅前の魅力

- ・ 戸塚駅周辺には、南北に柏尾川が流れています。戸塚駅からのアクセスが良く、桜の花見等、地域に親しまれていますが、距離標がなく、河川敷が暗いなど、歩行環境が整っていない状況にあります。



柏尾川プロムナード（西口側）



柏尾川プロムナード（東口側）



柏尾川遠景と桜

## エ 自転車利用環境

- ・ 戸塚駅は、駅周辺への自転車の利用台数が多く、定期利用補欠待機者数も多い駅です。
- ・ 戸塚駅周辺では市街地再開発事業等により、自転車駐車が整備されていますが、放置自転車が見られます。
- ・ 戸塚駅前線では、矢羽根型の路面表示による通行位置の明示等にも取り組んでいます。
- ・ 車道の左側通行などの基本的なルールを守らない自転車、整備が不十分な通行空間、路上に放置される自転車など、自転車の利用に関する様々な問題が生じています。



放置自転車の様子



戸塚駅周辺の自転車通行



矢羽根型の路面表示の設置

(2) 現況・課題の整理

1 東口駅前広場でのバス交通の混雑、歩行者の乱横断

- ・東口駅前広場内でのバス交通の混雑
- ・東口駅前広場内での歩行者の乱横断



2 東口周辺のバリアフリーに関する課題

- ・バス降車場から駅へのバリアフリー動線が確保されていない
- ・エレベーターの乗り継ぎが多い
- ・デッキとラピスへの接続部、元吉倉橋は、バリアフリー対応がされていない

3 柏尾川プロムナードの活用に関する課題

- ・距離標が無い、河川敷が暗いなど



4 暫定交通広場の活用の検討

- ・一般車乗降場等として利用
- ・交通広場機能の検討など暫定交通広場の活用



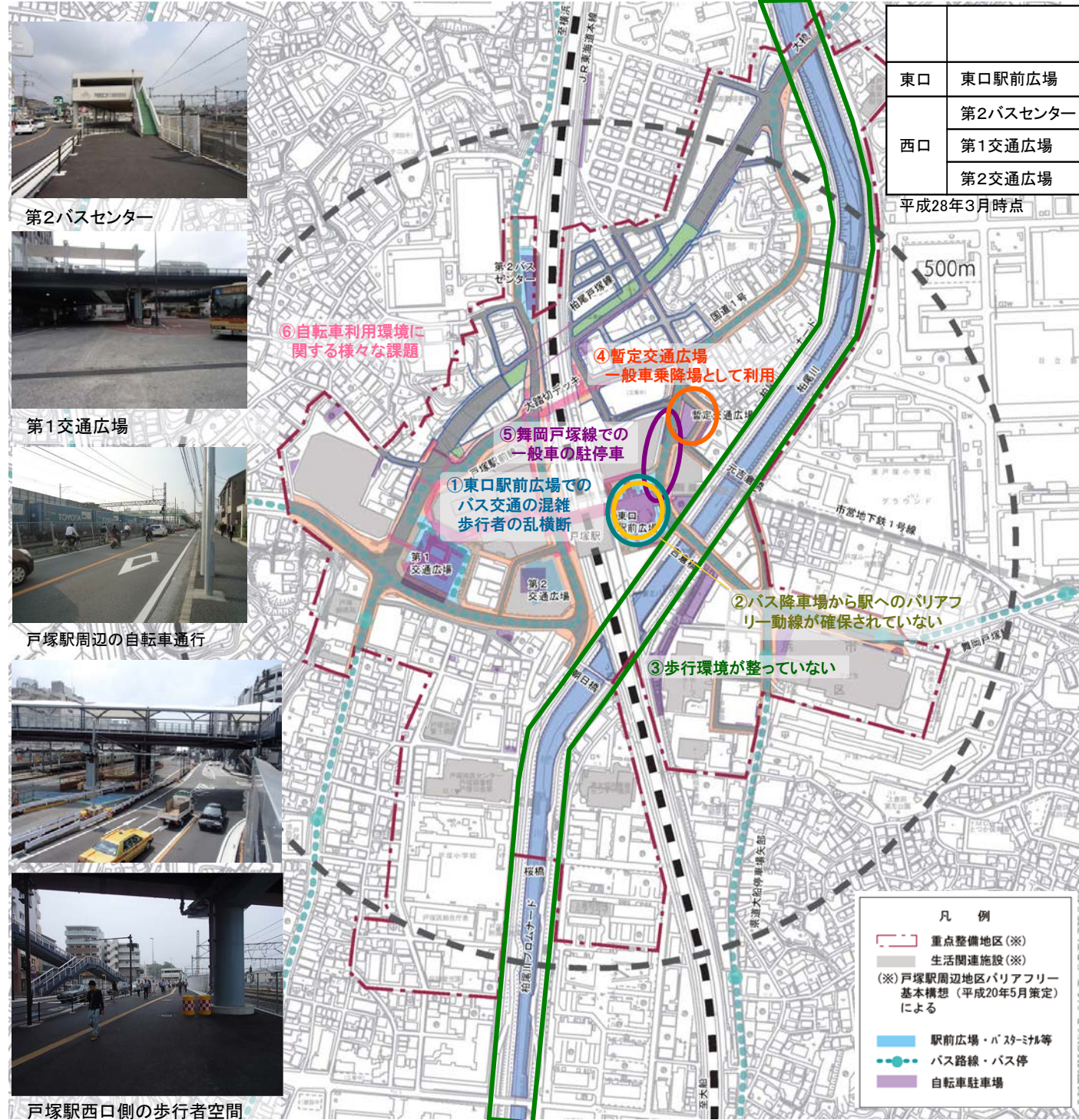
5 駅周辺の一般車等の駐停車による交通混雑

- ・駅前道路での一般車の駐停車

6 自転車利用環境に関する課題

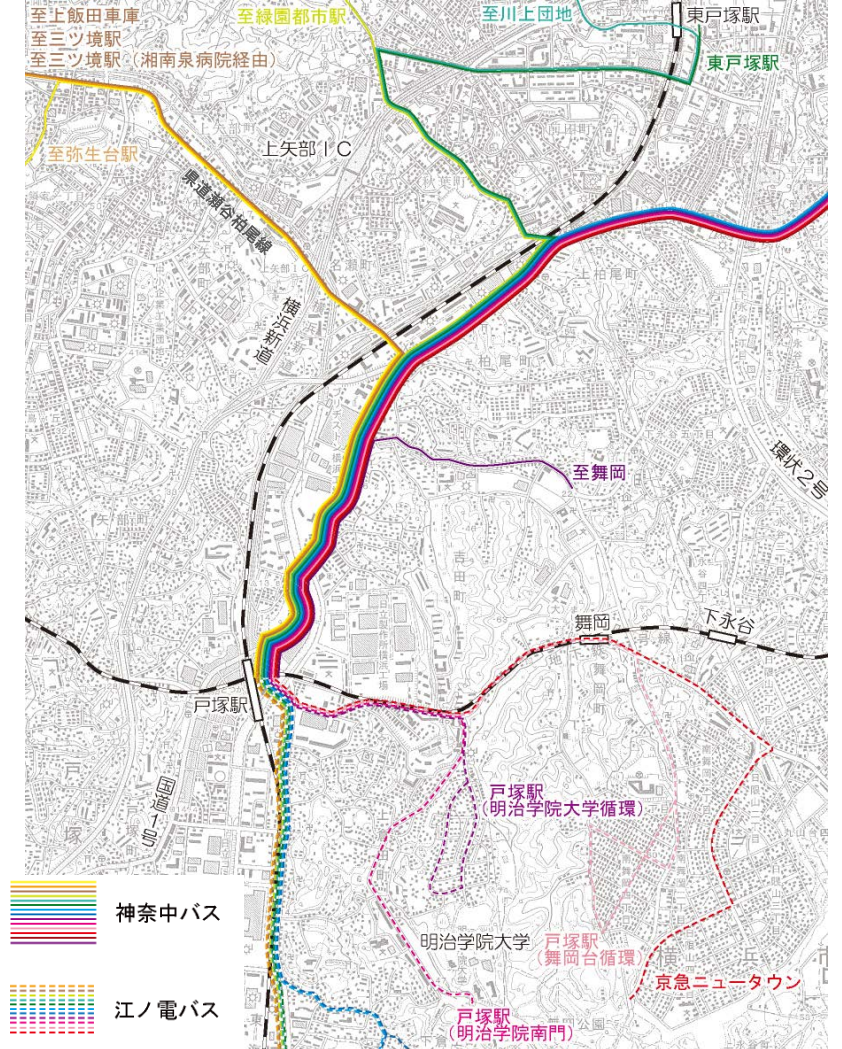
- ・自転車通行空間が不十分
- ・戸塚駅周辺で放置自転車がみられる

現況・課題図



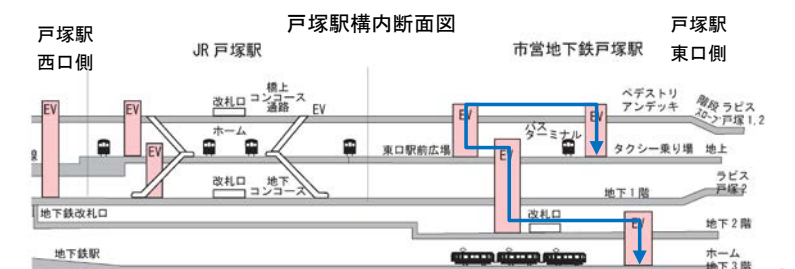
		バスの利用状況	平日1日あたりの発着便数
東口	東口駅前広場	バス乗車場7バス、28系統	約2,500便/日
	第2バスセンター	バス乗車場1バス、8系統	約200便/日
西口	第1交通広場	バス乗車場6バス、18系統	約1,250便/日
	第2交通広場	(タクシーと、一般車のみ)	

戸塚駅東口側のバス路線図



駅構内断面図

- ・地下2階からデッキ階まで連続したエレベーターがない。
- ・地下鉄ホームからタクシー乗車場に向かう場合、エレベーターを4回、乗る必要がある。



バリアフリー対応されていない元吉倉橋



デッキとラピス1のスロープ、ラピス3の接続部は階段のみ



舞岡戸塚線での渋滞の様子



## 4 課題解決に向けた検討の方向性

3で整理した課題の解決に向けて、次の6つの方向性を検討します。

1

東口駅前広場の混雑緩和に向けた再編・再配置、機能拡充

2

駅周辺のバリアフリー化

3

柏尾川沿いの水辺の魅力向上

4

暫定交通広場の活用による、都市機能の増進

5

駅周辺の交通円滑化に向けた一般車の乗降場所の適正化

6

自転車利用環境の向上

※ 検討の方向性等については、地域の皆様や関係事業者等と調整したものではなく、現時点で検討の対象として想定される案を記載しています。具体的な対応について確定したものではなく、詳細や実現可能性については、今後調整・検討を進めていきます。

## (1) 現況・課題

東口駅前広場には、現在、神奈川中央交通と江ノ島電鉄の路線バス等のバスやタクシーが乗り入れています。バスの発着便数（平日）は約 2,500 便/日となっています。車路部での降車、乱横断なども見られ、バスの混雑緩和が課題となっています。

## (2) 検討の方向性

戸塚駅東口で発着するバス路線のうち、路線の行き先や経由地などを踏まえ、東口の混雑緩和への寄与が見込まれるバス路線の再編を検討します。なお、実際の再編にあたっては、バス事業者、交通管理者等との調整が必要です。

### ① 東口駅前広場に発着している、県道瀬谷柏尾方面を運行するバス路線の西口への移転検討

東口駅前広場に発着しているバス路線のうち、JR 東海道本線以西を目的地とし、不動坂交差点を経由して県道瀬谷柏尾方面を運行するバス路線について、西口側への移転を検討します。また、移転後のバス路線の経路のうち道路幅員が狭い区間について、道路拡幅などを検討します。

#### ○不動坂交差点を経由して県道瀬谷柏尾方面を運行するバス 平成 28 年 3 月時点

- ・ 運行状況 : 6 番ポール
- ・ 発路線 : 5 系統 発 146 便
- ・ ピーク時間 : 発 14 便/8 時

出典 : 神奈川中央交通バス時刻表より算定 平成 28 年 3 月時点

### ② 明治学院大学行きバスの移転検討

明治学院大学行きバス路線は、朝ピーク時に利用者数・便数が多く、他のバス路線による東口駅前広場内での混雑を踏まえ、駅東口を中心に移転・分散化を検討します。

#### ○明治学院大学行きバス

- ・ 運行状況 : 8 番ポール (1 バース)
- ・ 発着路線 : 1 系統 発 Aダイヤ 114 便、Bダイヤ 92 便 ※
- ・ ピーク時間 : 発 17 便/10 時

※平常時はAダイヤ、学校が長期休暇中はBダイヤで運行

出典 : 江ノ電バス時刻表より算定 平成 28 年 3 月時点

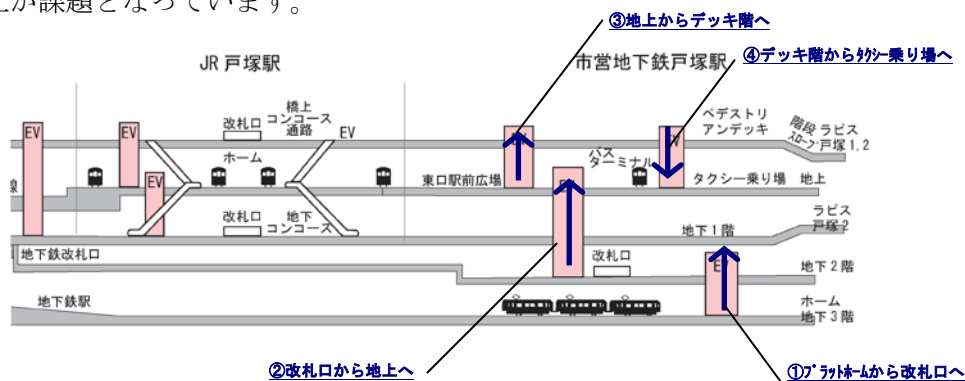
### (1) 現況・課題

戸塚駅周辺地区では、駅から公的施設等までの円滑な移動等を実現し、移動の利便性及び安全性の向上を促進することを目的として、平成20年5月にバリアフリー基本構想を策定しています。現在、策定から約8年が経過し、その間に市街地再開発事業や土地区画整理事業が実施される等、駅周辺の土地利用や人の流れに変化が生じています。

その中で、東口駅前広場周辺における歩行空間のバリアフリー化に関して、次のような課題があります。

東口駅前広場のバス乗降場では、バスを降車した後の移動が階段のみの島があり、バリアフリー動線の確保が課題となっています。

また、東口駅前広場をエレベーターで移動する場合、地下鉄改札階（地下2階）からペDESTリアンデッキ階（地上2階）まで連続したエレベーターがなく、例えば地下鉄ホームからタクシー乗車場に向かう場合はエレベーターを4回乗り継ぐ必要がある等、利便性の向上が課題となっています。



ペDESTリアンデッキでは、ラピス1（戸塚モディ）と接続するスロープの勾配が急であることや、ラピス3との接続通路は階段のみである等、バリアフリー動線の確保が課題となっています。

元吉倉橋では、周辺企業の通勤経路のひとつとなっていることから、多くの歩行者が通行しますが、移動手段が階段のみでありバリアフリー動線の確保が課題となっている他、幅員が狭いため、朝夕のピーク時には混雑が見られることが課題となっています。

### (2) 検討の方向性

戸塚駅東口周辺でのバリアフリー化を検討します。

#### ① バリアフリー基本構想の策定検討（スパイラルアップ）

既存のバリアフリー基本構想のスパイラルアップを図ることを目的として、計画の見直し・更新を検討します。

## ② 東口駅前広場・ペDESTリアンデッキのバリアフリー化検討

東口駅前広場及びペDESTリアンデッキにおいて、バリアフリー動線の確保や利便性の向上を目的として、対応の方向性を整理し、改善方法を検討します。

## ③ 元吉倉橋のバリアフリー化検討

周辺の利用状況等を踏まえながら、元吉倉橋のバリアフリー化を検討します。

# 3

## 柏尾川沿いの水辺の魅力向上

### (1) 現況・課題

戸塚駅周辺には、地区南北に柏尾川が流れており桜の花見等、地域に親しまれています。一方、距離標がなく、河川敷が暗いなどの課題があります。

### (2) 検討の方向性

地域資源である柏尾川の水辺整備を検討します。

#### ① 健康みちづくりによるプロムナードの魅力向上

柏尾川で、幅広い年齢層の方がジョギングやウォーキング、通勤・通学等の多様な用途に使い水辺を感じられる、健康みちづくり（健康増進や外出意欲の向上に資する歩行空間を整備）を目指します。

### (1) 現況・課題

暫定交通広場は、東口駅前広場の交通混雑を緩和するために、平成9年7月から一般車乗降場として供用されています。また、平成23年2月には自転車駐車が拡張整備（面積約600㎡、収容台数約500台）されています。さらに、一般車駐車場も設置されており、周辺商業施設等への来街者に利用されています。

しかしながら、東口駅前広場は、いまだに混雑が課題となっています。

### (2) 検討の方向性

都市機能の増進に向けて、暫定交通広場の交通機能など、さらなる活用の可能性を検討します。

#### ① 暫定交通広場の活用による、都市機能の増進検討

交通機能の強化など、さらなる活用の可能性を検討します。

### (1) 現況・課題

舞岡戸塚線の東口駅前広場付近では、朝・夕のラッシュ時に、吉倉橋方面からの一般車による暫定交通広場への右折待ちや、送迎などの停車車両により、バスなどが停滞しています。その要因としては、「戸塚駅東口入口交差点と暫定交通広場での右折車による滞留」と「舞岡戸塚線西側でのキス&ライド（送り迎え）」などが考えられます。

また、駅西口側の戸塚駅前線では、バス降車場での一般車の駐停車をはじめ、周辺道路においても駐停車が見られます。

そのため、駅前道路の駐停車対策の検討が必要です。

### (2) 検討の方向性

交通円滑化に向けて、一般車の乗降場所を検討します。

#### ① 駅前の駐停車対策等の検討

#### ② 一般車乗降場の確保検討（マンション送迎バス含む）

## (1) 現況・課題

戸塚駅は、駅周辺への自転車の利用台数が多く、放置自転車や定期利用補欠待機者数が多い駅です。

自転車は、便利で身近、健康や環境に良い乗り物で利用が増えていますが、車道の左側通行などの基本的なルールを守らない自転車による自転車と歩行者の錯綜、幅員の狭い道路における自動車と自転車の交錯、路上に自転車を放置することによる歩行者空間の阻害や景観の悪化など様々な問題が生じています。

そうしたことから、戸塚駅前線では、矢羽根型の路面表示による通行位置の明示等に取り組んでいますが、自転車通行空間という点では不十分な状況です。また、市街地再開発事業等により、自転車駐車が整備されましたが、戸塚駅周辺では路上に違法駐輪が見られる等、歩行者、自転車、自動車が安全、快適に道路を利用できる環境の整備が課題となっています。

## (2) 検討の方向性

横浜市自転車総合計画に基づき、戸塚駅周辺が、自転車を安全で快適に利用でき、歩行者の安全も確保できる環境となるよう、自転車通行空間の整備に向けた実行計画を検討します。また、放置自転車をなくすため、駐輪対策の方針を検討します。

### ① 自転車通行空間整備実行計画の策定検討

自転車通行空間の効果的な整備を着実に推進するため、自転車の通行状況を調査・分析し、横浜市自転車通行環境整備指針（本市における自転車通行空間整備の考え方を整理したガイドライン）に沿った自転車通行空間整備実行計画（重点的な対策を行うエリアごとに具体の整備箇所や整備方法、目標等を設定した計画）を検討します。

### ② 駐輪対策方針の策定検討

戸塚駅は放置自転車、定期利用補欠待機者数が多く早期対応が求められる駅であり、どのような利用目的（駅利用、買い物等利用）での放置自転車が多いかなど、放置自転車の現況を調査・分析し、駐輪特性に応じた駐輪対策方針（優先的に対応を行う駅ごとに駐輪対策の方向性、スケジュール等を整理した方針）を検討します。

■ 検討の方向性

**1 東口駅前広場の混雑緩和に向けた再編・再配置、機能拡充**

- ① 東口駅前広場に発着している、県道瀬谷柏尾方面を運行するバス路線の西口への移転検討
- ② 明治学院大学行きバスの移転検討

**2 駅周辺のバリアフリー化**

- ① バリアフリー基本構想の策定検討（スパイラルアップ）
- ② 東口駅前広場・ペDESTリアンデッキのバリアフリー化検討
- ③ 元吉倉橋のバリアフリー化検討

**3 柏尾川沿いの水辺の魅力向上**

- ① 健康みちづくりによる、プロムナードの魅力向上

**4 暫定交通広場の活用による、都市機能の増進**

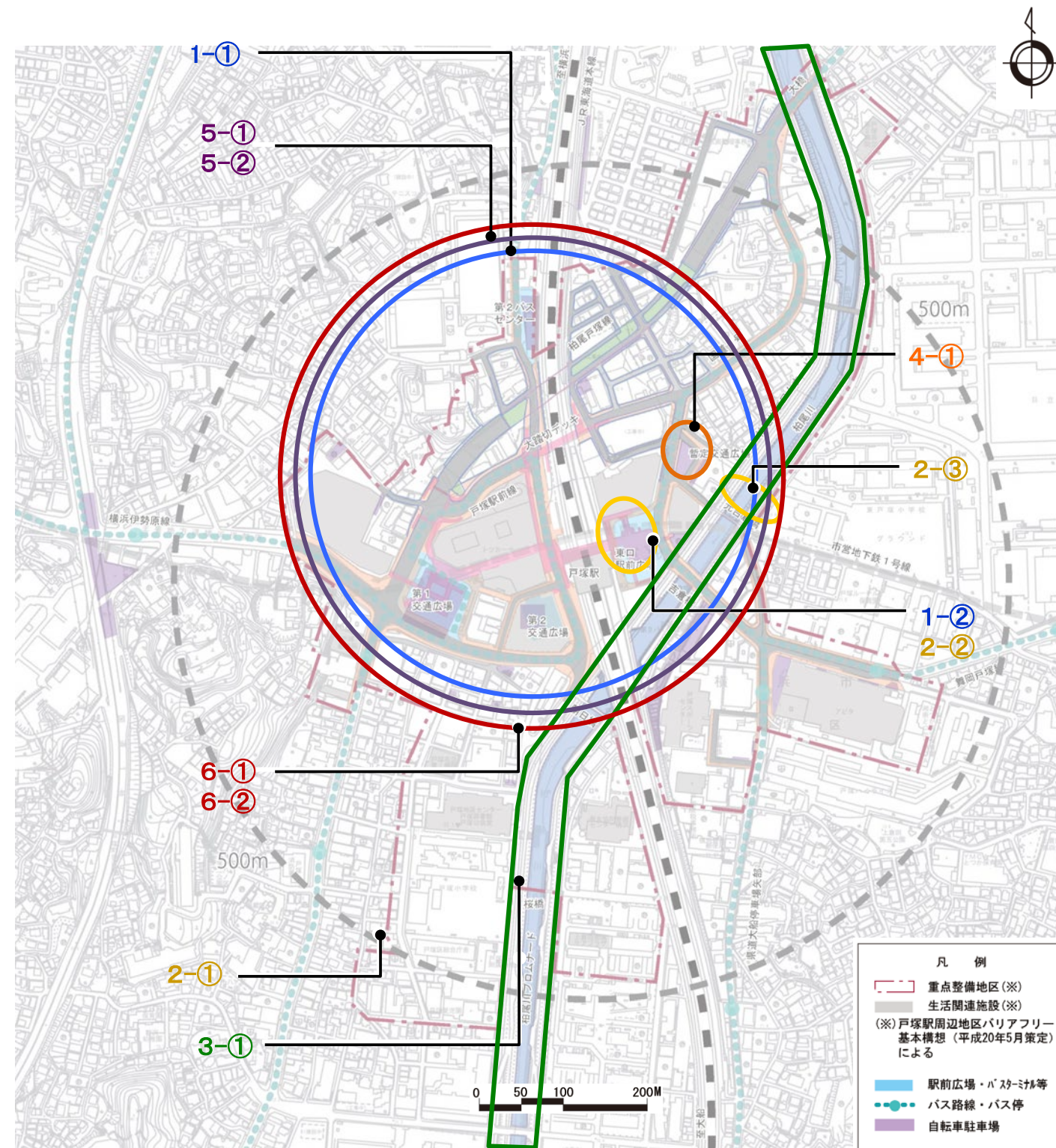
- ① 暫定交通広場の活用による、都市機能の増進検討

**5 駅周辺の交通円滑化に向けた一般車の乗降場所の適正化**

- ① 駅前の駐停車対策等の検討
- ② 一般車乗降場の確保検討（マンション送迎バス含む）

**6 自転車利用環境の向上**

- ① 自転車通行空間整備実行計画の策定検討
- ② 駐輪対策方針の策定検討



※ 検討の方向性等については、地域の皆様や関係事業者等と調整したのではなく、現時点で検討の対象として想定される案を記載しています。具体的な対応について確定したのではなく、詳細や実現可能性については、今後調整・検討を進めていきます。





戸塚駅周辺地区  
住み続けたいまち・みちづくりプラン  
(素案)

平成 年 月

横浜市戸塚区役所 総務部 区政推進課 企画調整係  
横浜市戸塚区戸塚町16-17  
電話：045-866-8326 FAX：045-862-3054

横浜市道路局 計画調整部 企画課 計画調整担当  
横浜市中区港町1-1  
電話：045-671-4086 FAX：045-651-6527

【横浜市地形図複製承認番号 平 28 建都計第 9013 号】