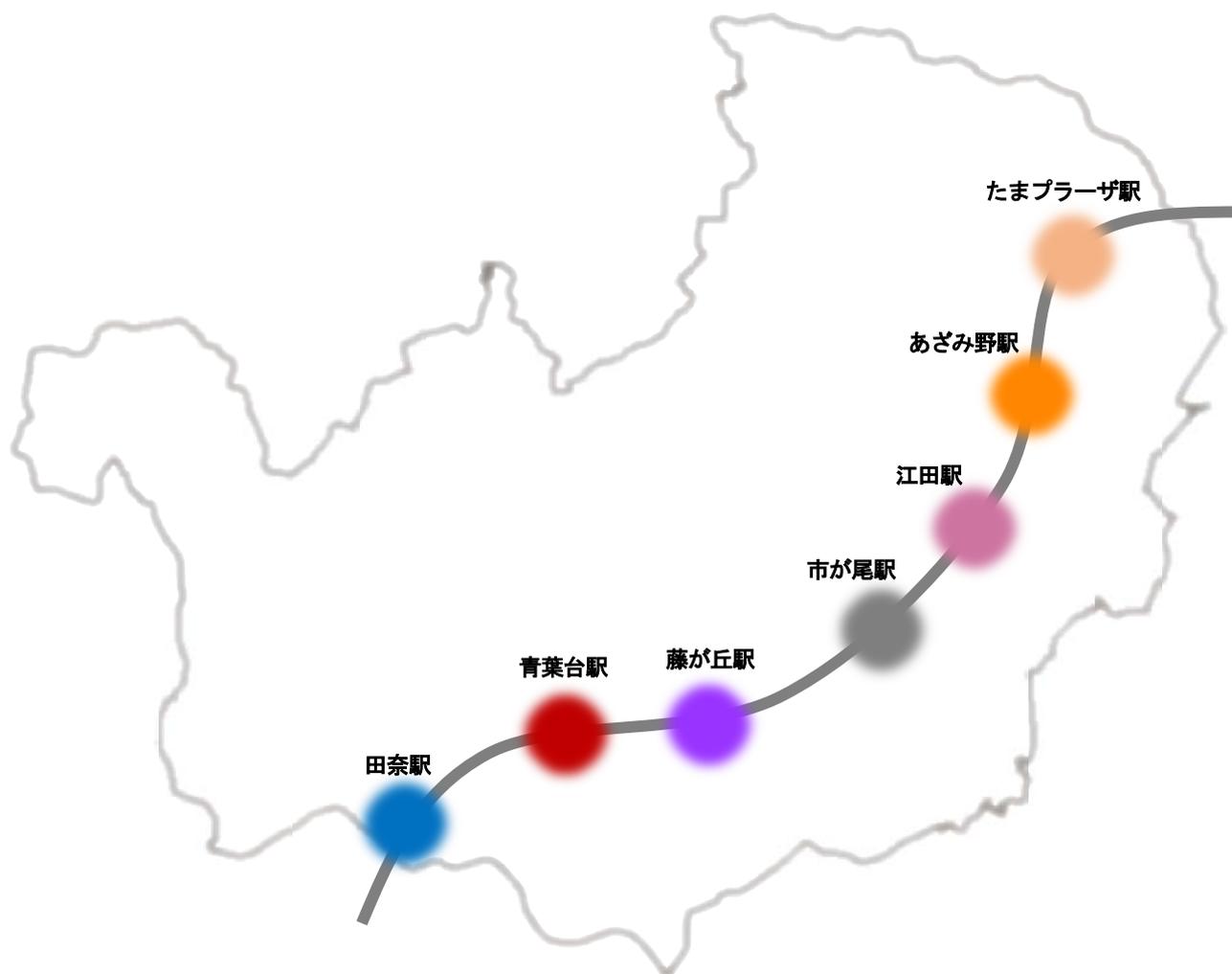


# 田園都市線駅周辺の まちづくりプラン



令和2年3月  
横浜市 青葉区



※ 田園都市線駅周辺のまちづくりプランは、都市計画法等の根拠法があるものではなく、青葉区独自で策定したまちづくりに関するプランです。

# 田園都市線駅周辺のまちづくりプラン 目次

---

はじめに 駅周辺のまちづくりプランの目的と役割 .....	1
1 まちづくりプランとは	
2 まちづくりプランの役割	
3 まちづくりプラン改定の経緯	
第1章 沿線の現況 .....	6
1 データから見た現況	
2 区民の意識から見た沿線の現況	
3 近年の沿線のまちづくりの状況	
第2章 沿線全体のまちづくりの方向性 .....	18
1 沿線全体のまちづくりの方向性	
2 機能分担・連携の考え方	
第3章 駅ごとのまちづくりプラン .....	27
1 まちづくりの基本方針	
2 駅ごとのまちづくりプラン	
第4章 まちづくりの実現に向けて .....	132

# はじめに 駅周辺のまちづくりプランの目的と役割

## 1 まちづくりプランとは

### これまでのまちづくりを踏まえ、次の世代に向けたプラン

東急田園都市線（以下「田園都市線」という。）が開通し、青葉区内でまちづくりが始まってから50年以上が経過して、鉄道を中心としたまちが形成され、青葉ライフスタイルともいべき青葉区独自のスタイルが確立されてきました。

今後は、これまで蓄積されてきた資産ともいべきまちの環境を生かして、まちの魅力のさらなる向上を目指すことが大切と考えます。『田園都市線駅周辺<sup>※1</sup>のまちづくりプラン』（以下「まちづくりプラン」という。）は、青葉区内にある田園都市線の7駅<sup>※2</sup>を対象に、こうした区民生活の魅力を高める身近な拠点として、駅周辺のまちづくりの方向性を明確化して、区民、事業者、行政の3者が共有化し、実現に向けて協力して取り組んでいくものとして平成25年3月に策定<sup>※3</sup>しました。

青葉区まちづくり指針(平成14年1月策定)  
各駅周辺=『都市活動の拠点』  
(駅ごとの具体的な方向性は無し)

まちづくりが始まって50年

道路・鉄道・住宅をはじめ、店舗・緑・活動など  
様々なものが蓄積され、良好な郊外住宅地を形成

次の世代に向けて求められるまちづくり

これまでの蓄積を有効に生かした魅力あるまち  
づくりの推進

今後の駅周辺のまちづくりの取組の方向  
性や考え方を共有化することが必要

『駅周辺のまちづくりプラン』

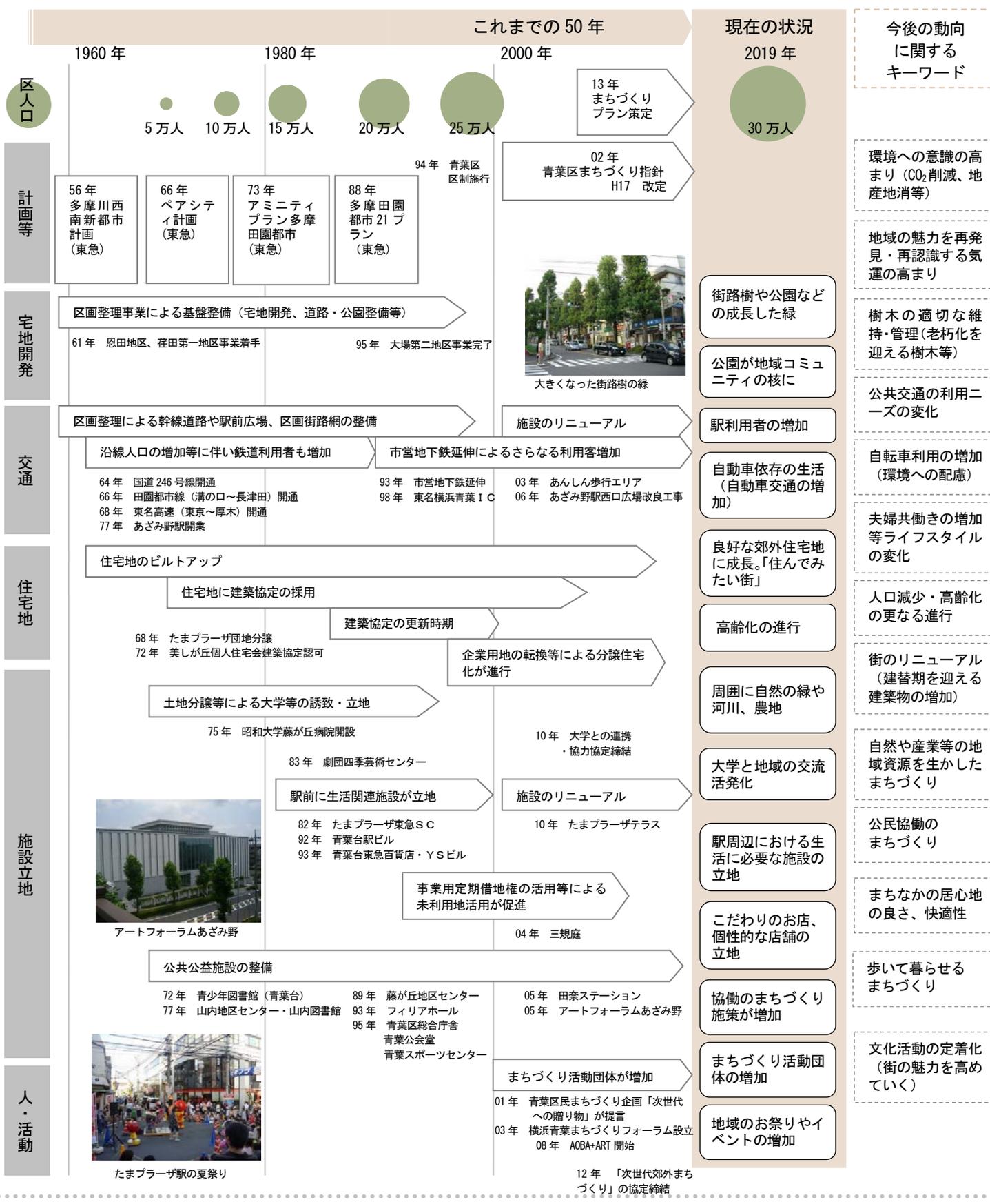
図：青葉区内の田園都市線の駅



※1 本プランでは、駅までおおむね徒歩10分で行ける距離として、駅を中心に800mの範囲を駅周辺と設定しています。

※2 たまプレーザ駅、あざみ野駅、江田駅、市が尾駅、藤が丘駅、青葉台駅、田奈駅を対象とします。

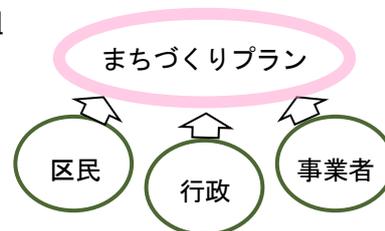
※3 まちづくりプランは、都市計画法等の根拠法があるものではなく、青葉区独自で策定したまちづくりに関するプランです。



## 2 まちづくりプランの役割

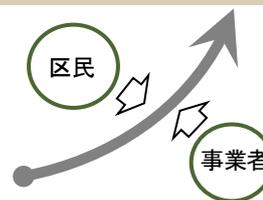
### 協働のためのプラン

- 区民、事業者、行政の3者が連携してまちづくりに取り組むためのプランです。



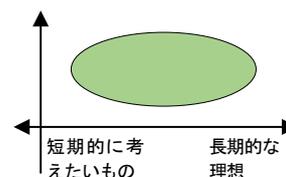
### 成長するプラン

- 社会情勢の変化や区民・事業者からの提案等に応じて内容を充実させるなど、『成長するプラン』とします。

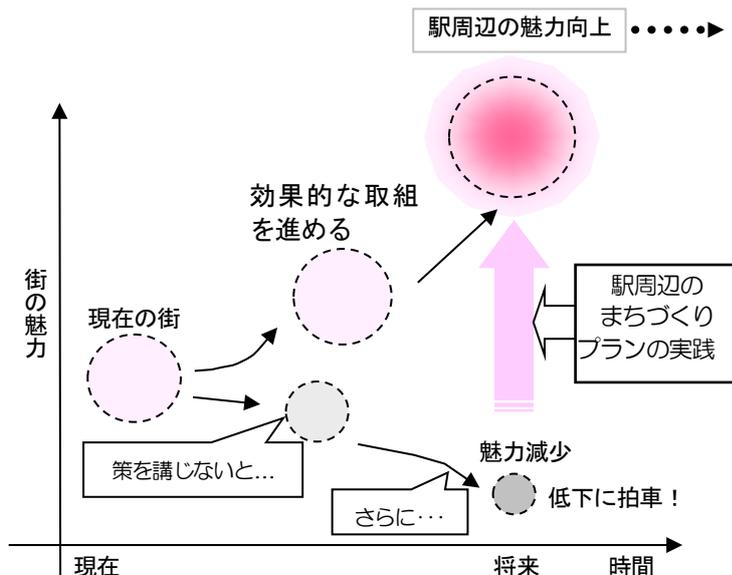


### 短・長期の視点から考えるプラン

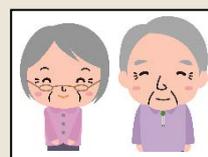
- 取組は、すぐにでも取り組めるものだけでなく、長期的な取組が必要なものも含め、『短・長期の視点』から考えます。



図：まちづくりプランの役割（イメージ）



駅周辺の魅力を高めることによって実現したい青葉ライフスタイル（イメージ）



歩きやすく、居心地の良い駅前の街！



安心して子どもを育てられる環境づくり！



オシャレでおいしいお店でランチ！

### 3 まちづくりプラン改定の経緯

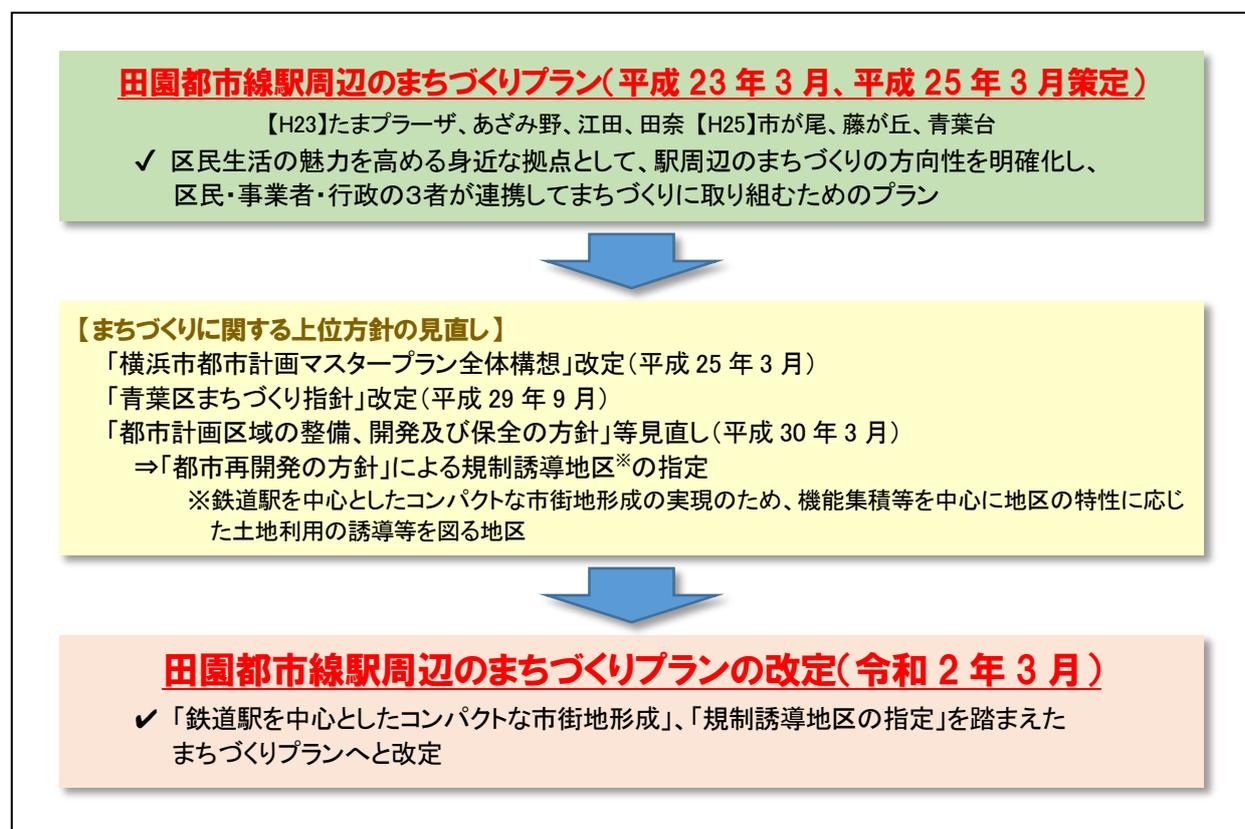
青葉区では、平成14年に策定された「横浜市都市計画マスタープラン青葉区プラン」に基づき、田園都市線沿線の各駅周辺で、地域の特徴を生かした個性ある拠点づくりを進めるために、平成22・24年度にまちづくりプランを策定しました（策定経緯の詳細はP.5参照）。

まちづくりプラン策定以降、まちづくりプランを踏まえた、駅周辺のまちづくりが進められ、平成25年3月以降、各駅周辺の開発の検討も活発化し、「横浜市都市計画マスタープラン」の「全体構想」や「青葉区まちづくり指針（地域別構想）」が改定され、今後の人口減少や高齢化の進展を踏まえ、鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地形成を進めることが位置付けられました。また、これらの上位計画にあたる「都市再開発の方針」等の改定も平成30年3月に行われ、青葉台駅、藤が丘駅、市が尾駅、江田駅、あざみ野駅、たまプラーザ駅から概ね半径500m圏内の区域が「規制誘導地区」に指定され、鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地形成の実現のために、機能集積等を中心に地区の特性に応じた土地利用の誘導等を図ることが位置付けられました。

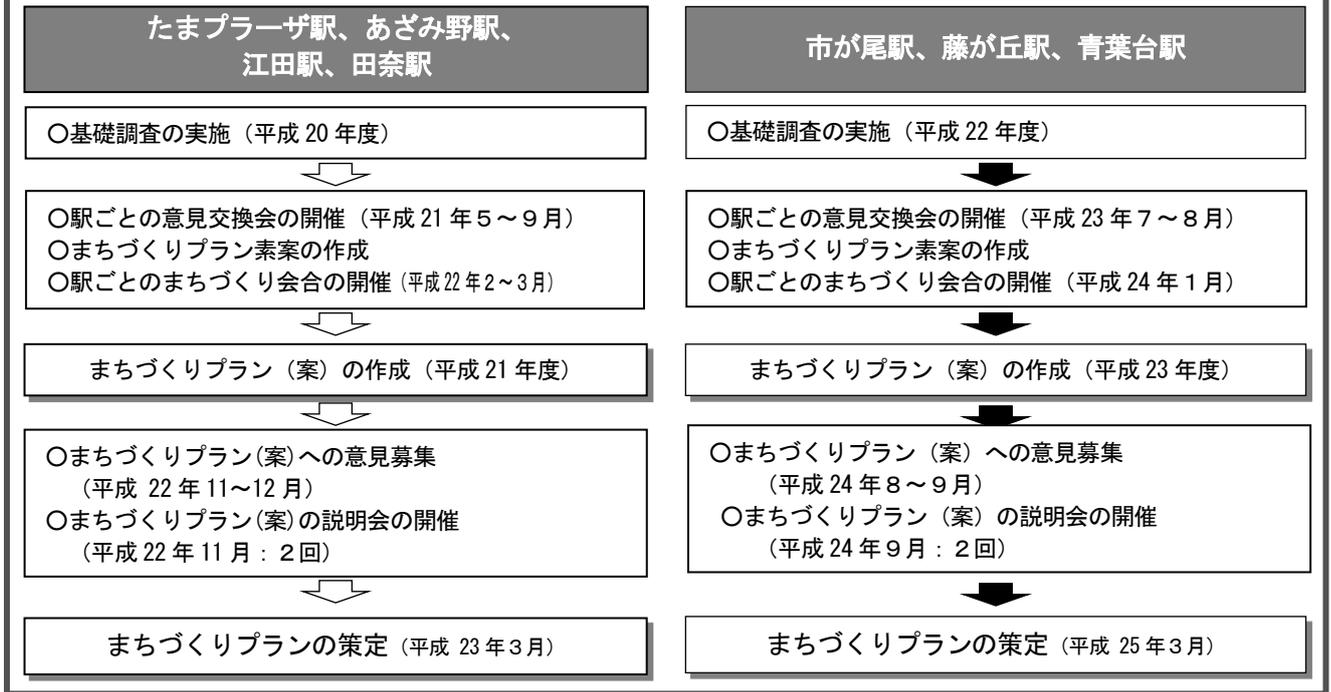
これらの状況を踏まえ、沿線全体を一つの生活圏と捉え、駅周辺の相互の機能分担・連携により、駅ごとの特性を生かした機能を適切に誘導し、民間事業者の力を活用しながら、区民の多様なニーズに対応するまちづくりを進めるため、まちづくりプランの改定を行うこととしました。

まちづくりプランの改定は、平成29年度から検討を開始し、駅周辺の自治会町内会等との意見交換会の実施、意見募集などを経て行いました。

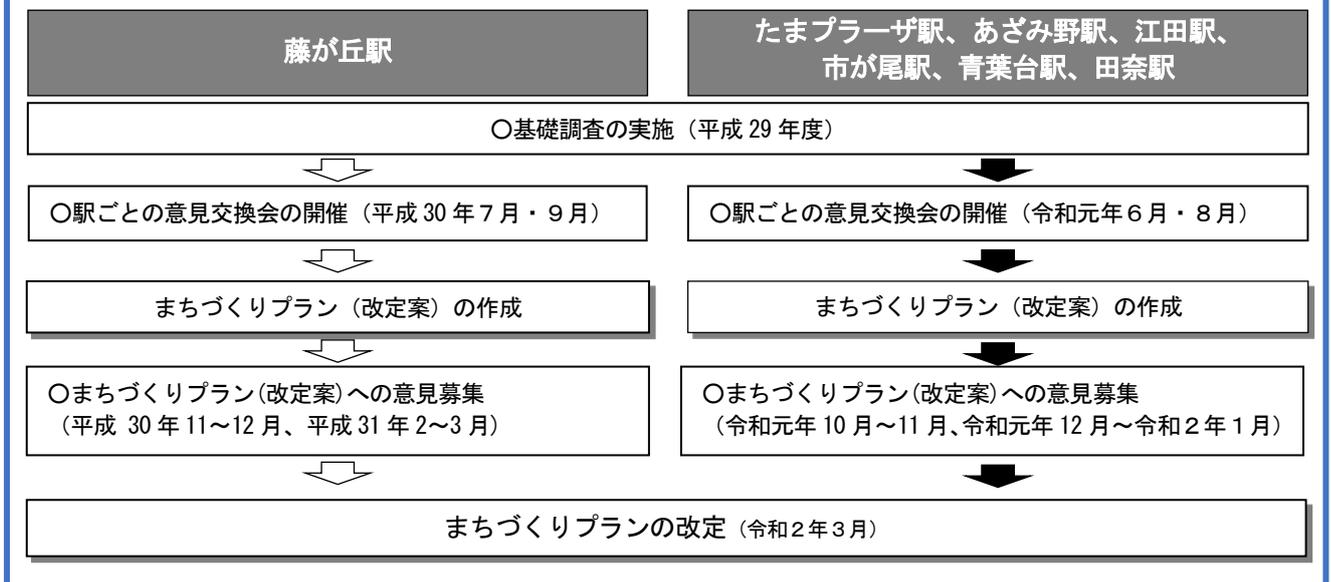
#### ■まちづくりプラン改定の経緯



## 田園都市線まちづくりプランの策定



## 田園都市線まちづくりプランの改定



# 第1章 沿線の現況

## 1 データから見た現況

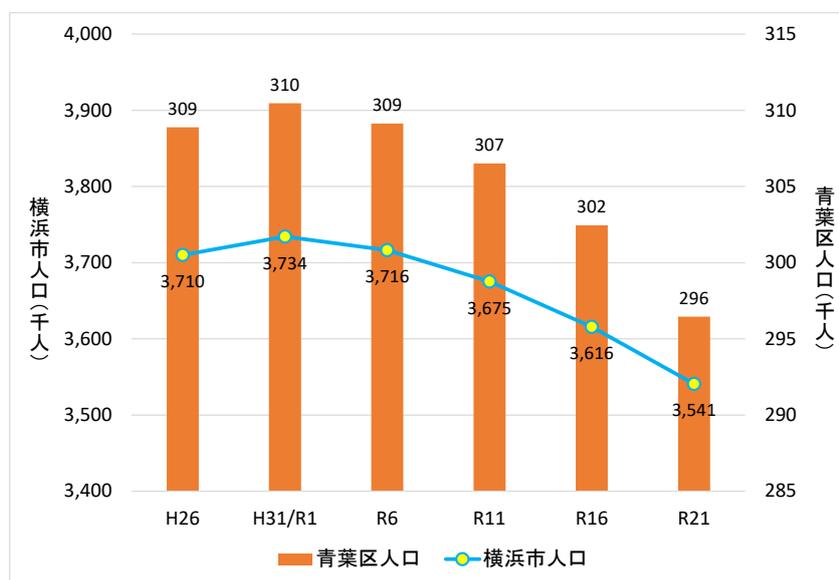
### 1) 社会状況の変化

#### ○ 人口減少・超高齢社会への移行

宅地開発の進行に伴い、飛躍的に増加してきた青葉区の人口も、令和元年をピークに増加から減少に転じると予測されています。

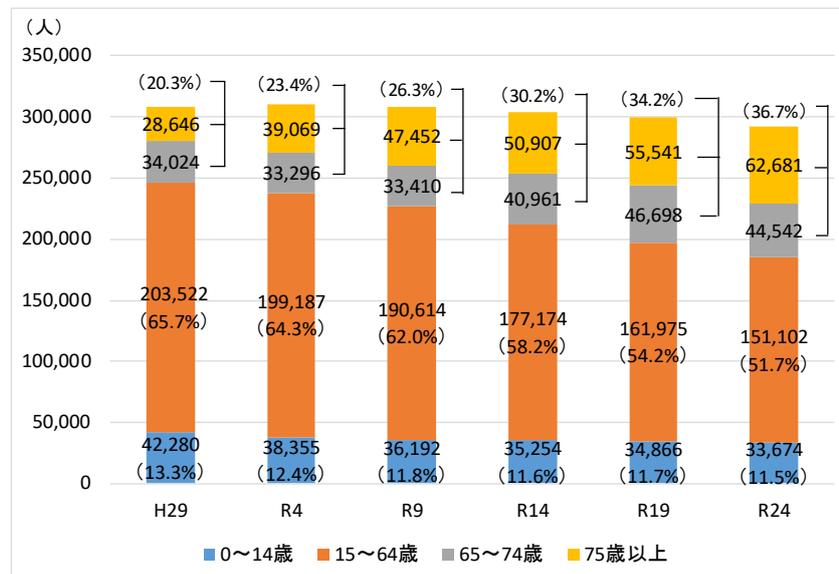
また、年齢別将来人口の推計を見ると、15歳から64歳の生産年齢人口が徐々に減少する一方、高齢者人口については年々上昇しており、平成29年には高齢化率が20%を超えました。

図：将来人口推計（資料：横浜市将来人口推計より作成）※H26は実数



図：年齢別将来人口推計（青葉区）

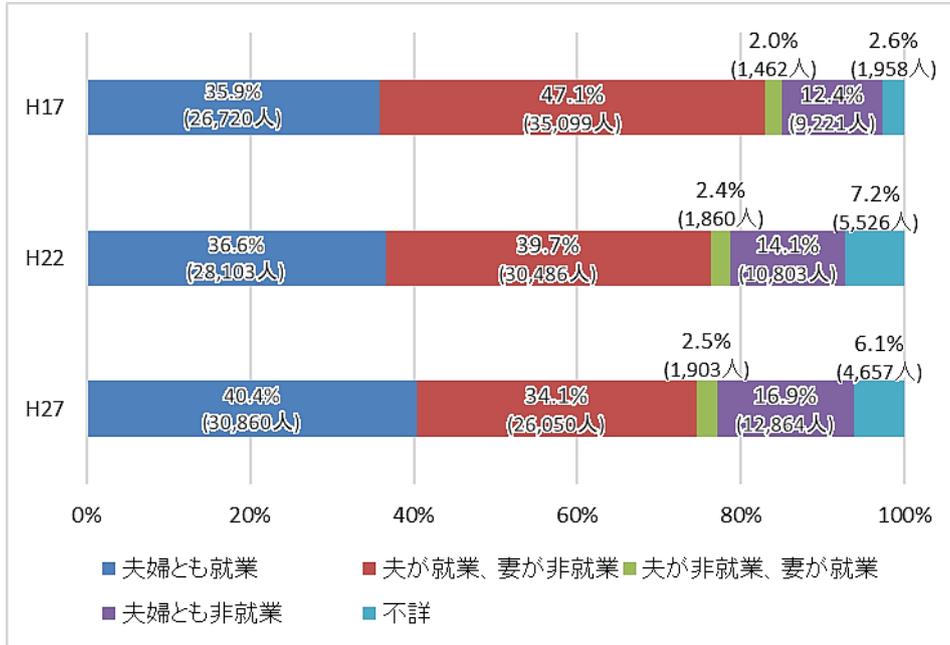
（資料：横浜市将来人口推計により作成）※H29は実数



○ 共働き世帯、非就業世帯の増加

夫婦の就業状況の推移を見ると、共働き世帯が増加しており、ライフスタイルが多様化してきていると考えられます。また、高齢化に伴い、夫婦とも非就業の世帯も増加しています。

図：夫婦の就業状況の推移（青葉区）（資料：各年国勢調査より作成）

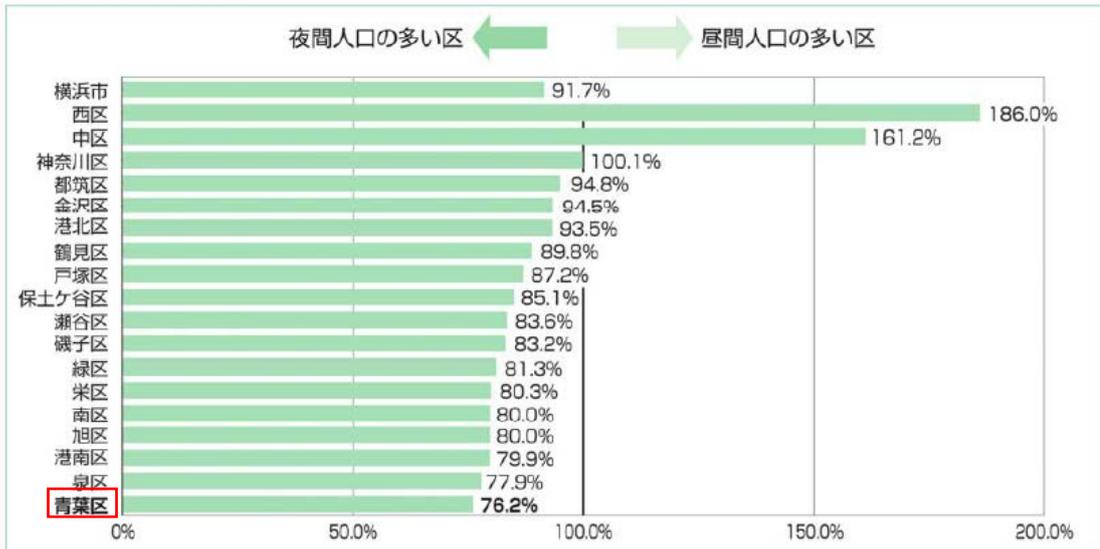


2) 区民の生活実態

○ 昼夜間人口比率と通勤通学状況

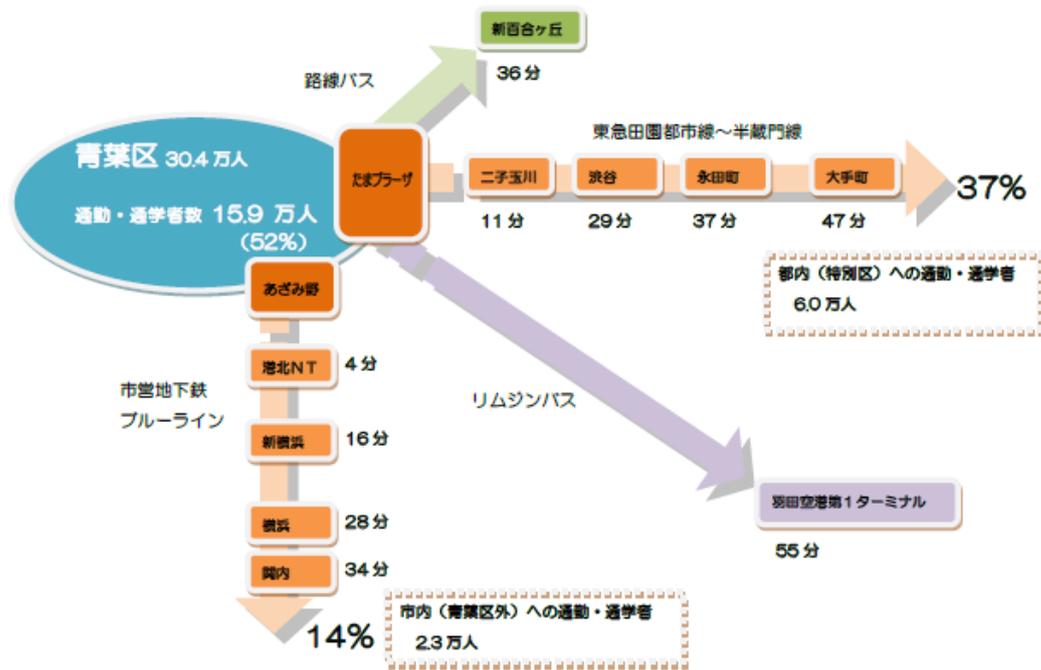
昼夜間人口比率（夜間人口 100 人あたりの昼間人口の割合）は 76.2%で、18 区中最も低く、昼間は通勤・通学で出かけている人が多いことが分かります。また、首都圏へのアクセス性が良く、青葉区在住の通勤・通学者の約 37%が東京都内に出かけています。

図：18 区の昼夜間人口比率（資料：平成 27 年国勢調査より作成）



※資料：国勢調査（平成27年10月1日現在）

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）



○ 最寄駅別の目的別利用駅

青葉区内の田園都市線沿線の各駅を最寄駅とする区民の方に、買い物や通院などの目的別に最も利用する駅を聞いたところ、鶴見川を挟んだ東部と西部で、行動の傾向が異なることが分かります。

図：最寄駅別の目的別利用駅（資料：令和元年度区民意識調査より作成）

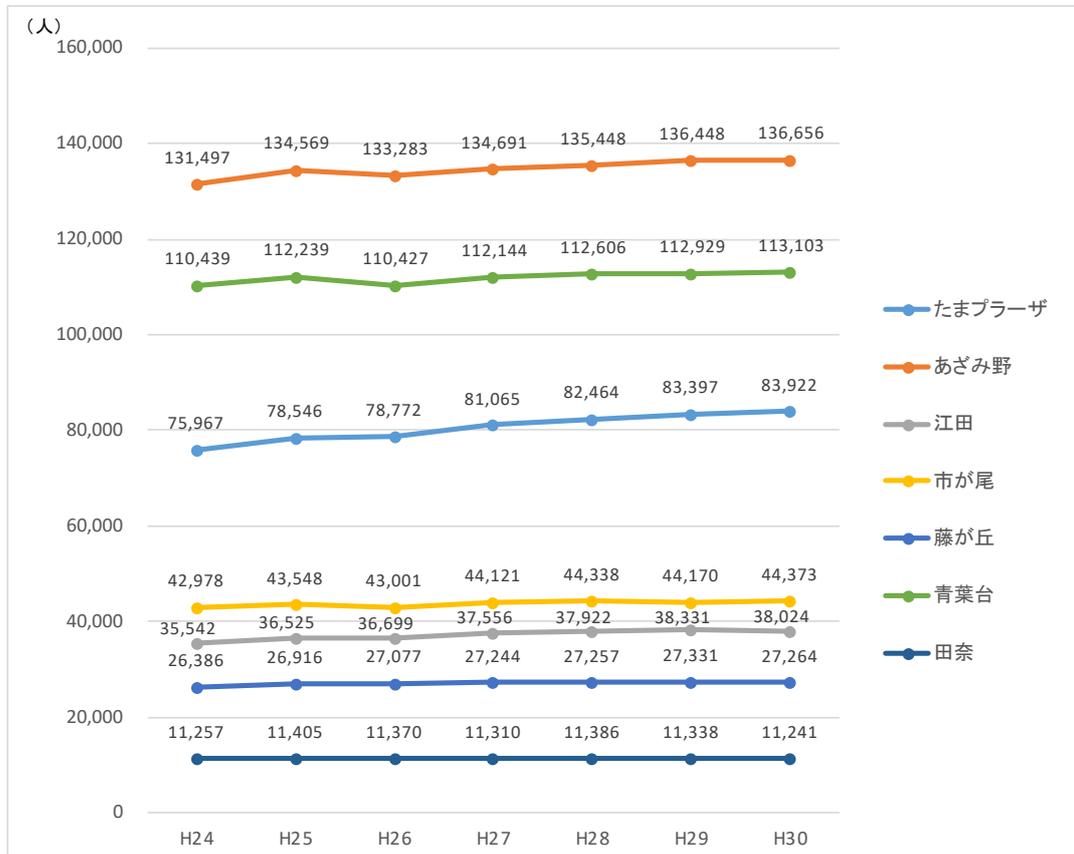
最寄駅	目的別最も利用されている駅				
	買い物	会食	娯楽	文化・スポーツ	通院
たまプラーザ	たまプラーザ	たまプラーザ	たまプラーザ	たまプラーザ	たまプラーザ
あざみ野	たまプラーザ	たまプラーザ	たまプラーザ	あざみ野	あざみ野
江田	たまプラーザ	たまプラーザ	たまプラーザ	市が尾	江田
市が尾	たまプラーザ	たまプラーザ	たまプラーザ	市が尾	市が尾
藤が丘	青葉台	青葉台	青葉台	青葉台	藤が丘
青葉台	青葉台	青葉台	青葉台	青葉台	青葉台
田奈	青葉台	青葉台	青葉台	青葉台	青葉台 田奈

### 3) 田園都市線沿線のポテンシャル

#### ○ 乗降客数の推移

田園都市線沿線の各駅の一日平均乗降客数は、増加傾向にあります。

図：田園都市線各駅の一日平均乗降客数（資料：東急株式会社ホームページより作成）



#### ○ 混雑率

東京圏における主要区間の鉄道の混雑率を比較すると、田園都市線（池尻大橋～渋谷）の混雑率は185%で、東京圏における主要区間31区間中5番目に高くなっています。

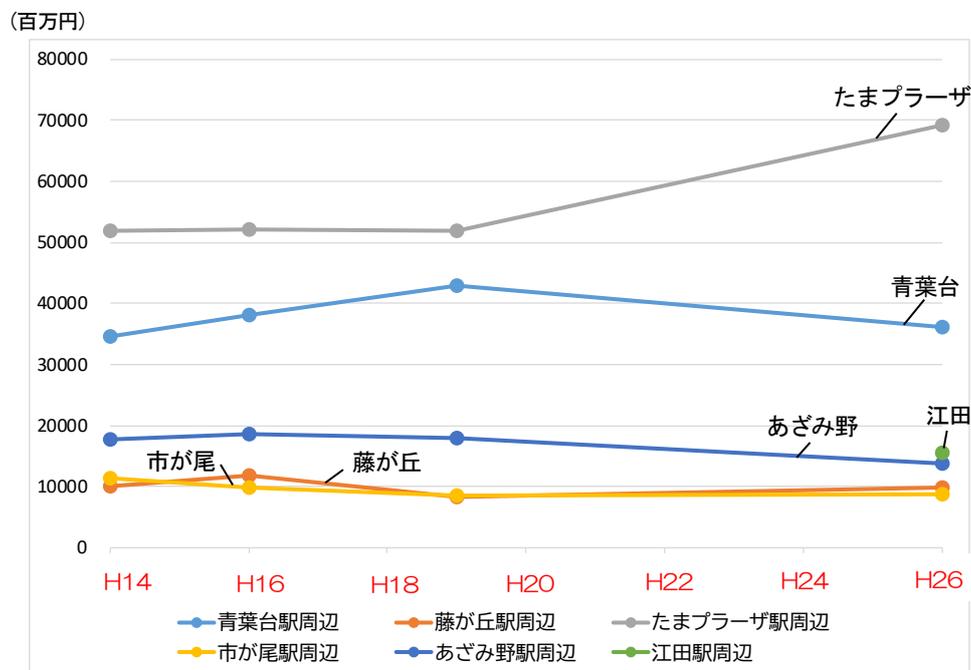
表：平成29年度 東京圏における主要区間の混雑率（資料：国土交通省ホームページより作成）

順位	事業者名	線名	区間	時間帯	構成・本数 (両・本)	輸送力 (人)	輸送人員 (人)	混雑率 (%)
1	東京地下鉄	東西	木場→門前仲町	7:50~8:50	10×27	38,448	76,616	199%
2	JR 東日本	総武(緩行)	錦糸町→両国	7:34~8:34	10×26	38,480	75,990	197%
3	JR 東日本	横須賀	武蔵小杉→西大井	7:26~8:26	13×10	18,640	36,590	196%
4	JR 東日本	東海道	川崎→品川	7:39~8:39	13×19	35,036	65,600	187%
5	東急	田園都市	池尻大橋→渋谷	7:50~8:50	10×27	40,338	74,806	185%
6	JR 東日本	中央(快速)	中野→新宿	7:55~8:55	10×30	44,400	81,560	184%
7	東京地下鉄	千代田	町屋→西日暮里	7:45~8:45	10×29	41,296	73,564	178%
8	東京地下鉄	半蔵門	渋谷→表参道	8:00~9:00	10×27	38,448	66,549	173%
8	JR 東日本	京浜東北	川口→赤羽	7:25~8:25	10×25	37,000	63,860	173%
10	東急	東横	祐天寺→中目黒	7:50~8:50	8.8×24	31,650	53,229	168%

## ○ 駅前商店街及び大規模商業施設の年間商品販売額

各駅の駅前商店街及び大規模商業施設の年間商品販売額を見ると、たまプラーザ駅周辺では増加傾向にあるものの、青葉台駅やあざみ野駅周辺では、減少傾向にあります。

図：駅前商店街及び大規模商業施設の年間商品販売額（資料：商業統計調査より作成）



※平成 24 年度以前の江田駅周辺はデータなし

## ○ 他路線と比較した業務・商業機能

田園都市線沿線の業務及び商業機能の特性を把握するため、他の鉄道路線沿線との比較を行いました。比較する路線は、東京都心部までの所要時間や乗降客数が青葉区と同程度の路線・区間を選定しました。

### 【比較対象路線】

小田急線（新百合ヶ丘～町田）、京王線（府中～高幡不動）、埼京線（武蔵浦和～大宮）

### ①他路線沿線との比較

業務機能は、乗降客数 1 万人当たりの就業者数を比較すると、田園都市線沿線が最も少なくなっています。

商業機能は、乗降客 1 万人当たりの小売店及び飲食店数を比較すると、田園都市線沿線が最も少なくなっています。一方で、小売店の乗降客 1 人当たりの販売額及び店舗面積当たりの販売額は田園都市線沿線が最も高く、店舗面積当たりの販売額については、最も低い小田急線の 1.7 倍となっています。

表：沿線間の業務・商業に関する比較表（資料：平成 26 年商業統計調査より作成）

		田園都市線 (たまプラーザ～田奈)	小田急線 (新百合ヶ丘～町田)	京王線 (府中～高幡不動)	埼京線 (武蔵浦和～大宮)	
乗降客数(人/日)		451,421	572,314	339,442	719,444	
業務	事業所(所)	7,707	9,764	9,922	18,248	
	就業者数(人)	87,288	120,817	110,079	276,707	
	乗降客 1 万人当たり 就業者数(人/万人)	1,934	2,111	3,243	3,846	
商業	小売店	店舗数(店)	586	886	530	957
		店舗面積(m <sup>2</sup> )	143,281	223,479	94,930	219,756
		販売額(万円)	23,027,721	21,282,600	9,473,500	27,350,405
		乗降客 1 万人当たり 店舗数(店/万人)	13	15	16	13
		乗降客 1 人当たり販 売額(円/人)	1,398	1,019	765	1,042
		面積当たり販売額(万 円/m <sup>2</sup> )	161	95	100	124
	飲食店	店舗数(店)	453	796	776	1,080
		乗降客 1 万人当たり 店舗数(店/万人)	10	14	23	15

※ 各駅周辺 800m圏を対象に集計

## ②他路線の駅との比較

各路線において、拠点として位置付けられている駅間での比較を行ったところ、業務機能には、田園都市線沿線の 3 駅ともに、乗降客 1 万人当たりの従業者数が少なくなっています。

商業機能は、小売店舗面積当たりの販売額が田園都市線沿線の 3 駅ともに高く、特にあざみ野駅、青葉台駅については突出しています。一方で、乗降客数 1 万人当たりの店舗数及び 1 人当たりの販売額は、たまプラーザ駅では高くなっていますが、あざみ野駅と青葉台駅については低くなっています。また飲食店の乗降客数 1 万人当たりの店舗数は、田園都市線沿線の 3 駅ともに少なくなっています。

表：駅間の業務・商業に関する比較表（資料：平成 26 年商業統計調査より作成）

		田園都市線			小田急線		京王線		埼京線	
		たま プラーザ	あざみ野駅	青葉台	新百合ヶ丘	町田	府中	聖蹟桜ヶ丘	大宮	
乗降客数(人/日)		82,464	135,448	112,606	125,659	291,802	89,100	64,376	505,538	
業務	事業所(箇所)	1,735	1,351	1,941	2,004	5,371	1,844	1,853	10,802	
	就業者数(人)	19,565	14,473	19,199	31,745	63,716	23,779	23,205	172,985	
	乗降客 1 万人当たり従 業者数(人/万人)	2,373	1,069	1,705	2,526	2,184	2,669	3,605	3,422	
商業	小売店	店舗数(店)	180	86	164	199	528	136	168	579
		店舗面積(m <sup>2</sup> )	55,938	18,195	28,491	44,365	152,860	19,054	44,486	132,271
		販売額(万円)	6,953,696	2,759,836	4,523,962	5,487,100	13,055,500	1,335,000	4,403,800	17,005,764
		店舗面積当たり販売額 (万円/m <sup>2</sup> )	124	152	159	124	85	70	99	129
		乗降客 1 人当たり店舗 数(店/万人)	22	6	15	16	18	15	26	11
		乗降客 1 人当たり販売 額(円/人)	2,310	558	1,101	1,196	1,226	410	1,874	922
	飲食店	店舗数(店)	120	79	125	119	532	298	159	737
		乗降客 1 万人当たり店 舗数(店/万人)	15	6	11	9	18	33	25	15

※ 各駅周辺 800m圏を対象に集計

## 2 区民の意識から見た駅周辺の現況

### ○ 駅周辺環境の満足度（区民意識調査）

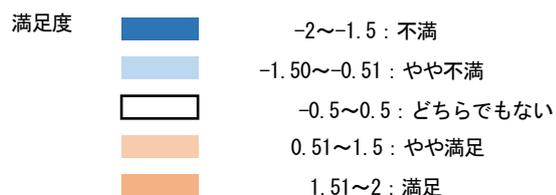
全体的に、「自然環境」や「まちなみ」「日用品の買物」の満足度が高くなっている一方、「送迎用駐停車スペース」や「落ち着いて読書や勉強等ができる場所」「趣味や娯楽を楽しむ場所」についての満足度が低くなっています。

たまプラーザ駅では「日用品の買物」や「バス・タクシーの利用」、青葉台駅では「バス・タクシーの利用」、田奈駅では「自然環境」の満足度が高くなっています。

また、江田駅では「日用品以外の買物」、田奈駅では「日用品以外の買物」や「落ち着いて読書や勉強等ができる場所」への満足度が低くなっています。

表：駅周辺の機能に対する満足度（資料：令和元年度区民意識調査より作成）

項目		沿線全体	たまプラーザ	あざみ野	江田	市が尾	藤が丘	青葉台	田奈
交通や安全性の満足度	バス・タクシーの利用	0.58	0.97	0.89	-0.20	0.62	0.13	1.05	-0.63
	送迎用の駐停車スペース	-0.35	-0.06	-0.59	-0.41	-0.58	-0.06	-0.36	-0.68
	駐輪場の位置や量	-0.21	-0.08	-0.26	-0.02	-0.43	-0.26	-0.19	-0.31
	駅へのアクセス	0.48	0.81	0.53	0.28	0.28	0.44	0.63	-0.08
	駅周辺のバリアフリー化	0.16	0.53	0.19	0.17	0.06	0.01	0.13	-0.27
	防犯や交通安全の対策	0.23	0.50	0.27	0.17	0.14	0.24	0.23	-0.23
居心地の満足度	自然環境(緑や農地、河川など)	0.75	0.96	0.66	0.38	0.60	0.75	0.69	1.11
	まちなみ(建物の高さ、色彩、広告物など)	0.62	0.96	0.54	0.41	0.47	0.58	0.60	0.50
	まちなかで座れる場所や落ち着ける場所	-0.12	0.35	-0.09	-0.25	-0.14	-0.30	-0.23	-0.81
	まちなかで楽しく散歩できる場所	0.15	0.55	0.04	-0.07	0.07	0.03	0.07	0.27
都市機能の満足度	日用品の買物	0.64	1.04	0.67	-0.14	0.52	0.37	0.74	0.07
	日用品以外の買物	0.40	0.74	-0.09	-0.94	-0.37	-0.57	0.19	-1.04
	友人や知人との会食、理美容など	0.50	0.82	0.23	-0.61	-0.22	-0.16	0.59	-0.81
	落ち着いて読書や勉強等ができる場所	-0.03	-0.06	0.10	-0.61	-0.51	-0.50	-0.28	-1.24
	病院・診療所	0.53	0.59	0.54	0.14	0.38	0.64	0.55	0.15
	子どもを預ける場所	0.02	0.13	-0.09	-0.24	-0.03	0.04	-0.06	-0.06
	高齢者福祉施設	0.07	0.06	0.02	-0.36	-0.06	0.06	0.10	-0.42
	地域活動や交流の場所	0.11	0.12	0.10	-0.38	0.01	0.04	0.03	-0.10
	スポーツの場所	0.06	-0.04	-0.14	-0.48	0.09	-0.14	-0.11	-0.96
	趣味や娯楽を楽しむ場所	0.03	0.05	-0.18	-0.84	-0.21	-0.45	-0.09	-0.96
	働く場	0.03	0.16	-0.10	-0.31	-0.16	-0.34	0.01	-0.77



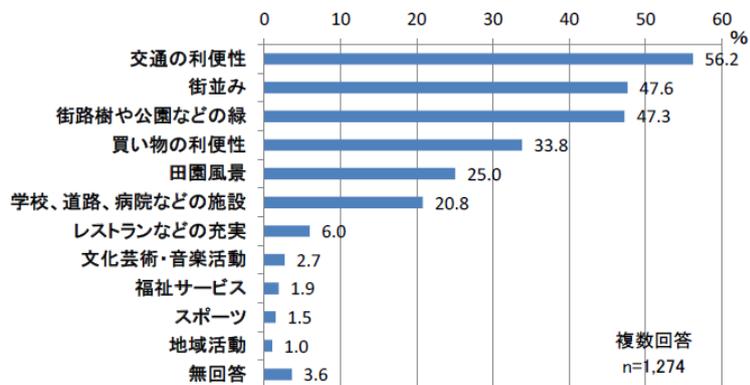
※満足度の水準を相対的に表すために、満足～不満の段階に重みを設定し、重みを考慮した平均値を算出した。

「満足」：2点、「やや満足」：1点、「どちらでもない」：0点、「やや不満」：-1点、「不満」：-2点

## ○ 青葉区の魅力

「交通の利便性」、「街並み」、「街路樹や公園などの緑」が評価として高くなっています。一方で、「地域活動」や「スポーツ」等は魅力としての評価が低くなっています。

図：青葉区の魅力（資料：平成 28 年度青葉区区民意識調査より作成）



農地のある風景

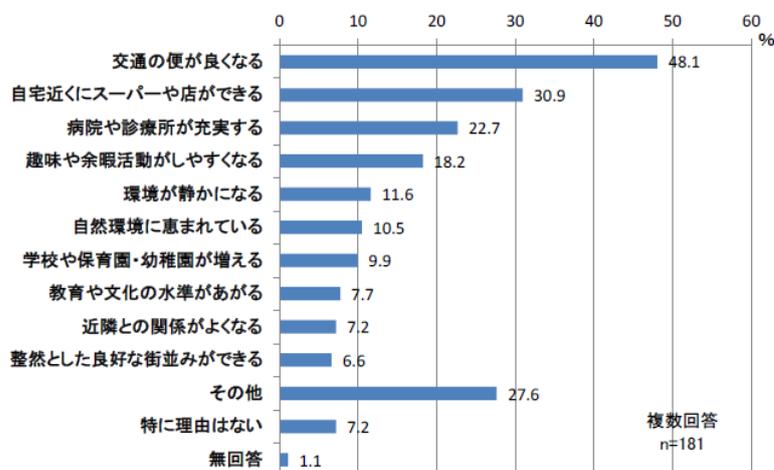


地域のシンボルとなっている桜並木

## ○ 「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

青葉区に「住み続けたくない」と考えている方が、「住み続けたい」気持ちに変わるために必要なものとしては、「交通の便が良くなる」や「自宅近くにスーパーや店ができる」、「病院や診療所が充実する」など、利便性の向上が重視されています。

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（資料：平成 28 年度青葉区区民意識調査より作成）



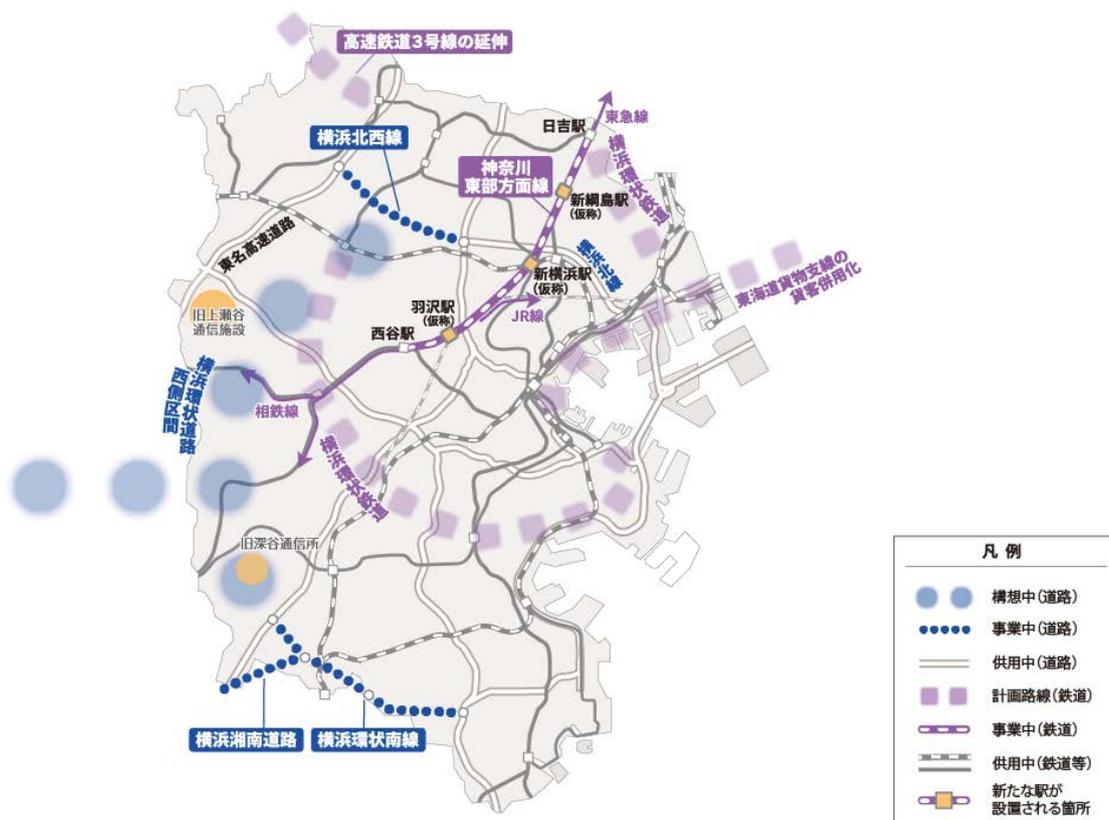
### 3 近年の沿線のまちづくりの状況

#### ○ 交通基盤の整備

##### ・ 横浜北西線の整備

東名高速道路と第三京浜道路を結ぶ横浜北西線は令和2年3月に開通することとなり、青葉区と市内各地及び他都市との連絡が強化されます。

図：横浜環状道路（資料：中期4か年計画 2018-2021 より一部修正）



##### ・ 高速鉄道3号線（市営地下鉄ブルーライン）の延伸

高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）について、事業化することとしており、広域的な交通利便性の向上が期待されます。

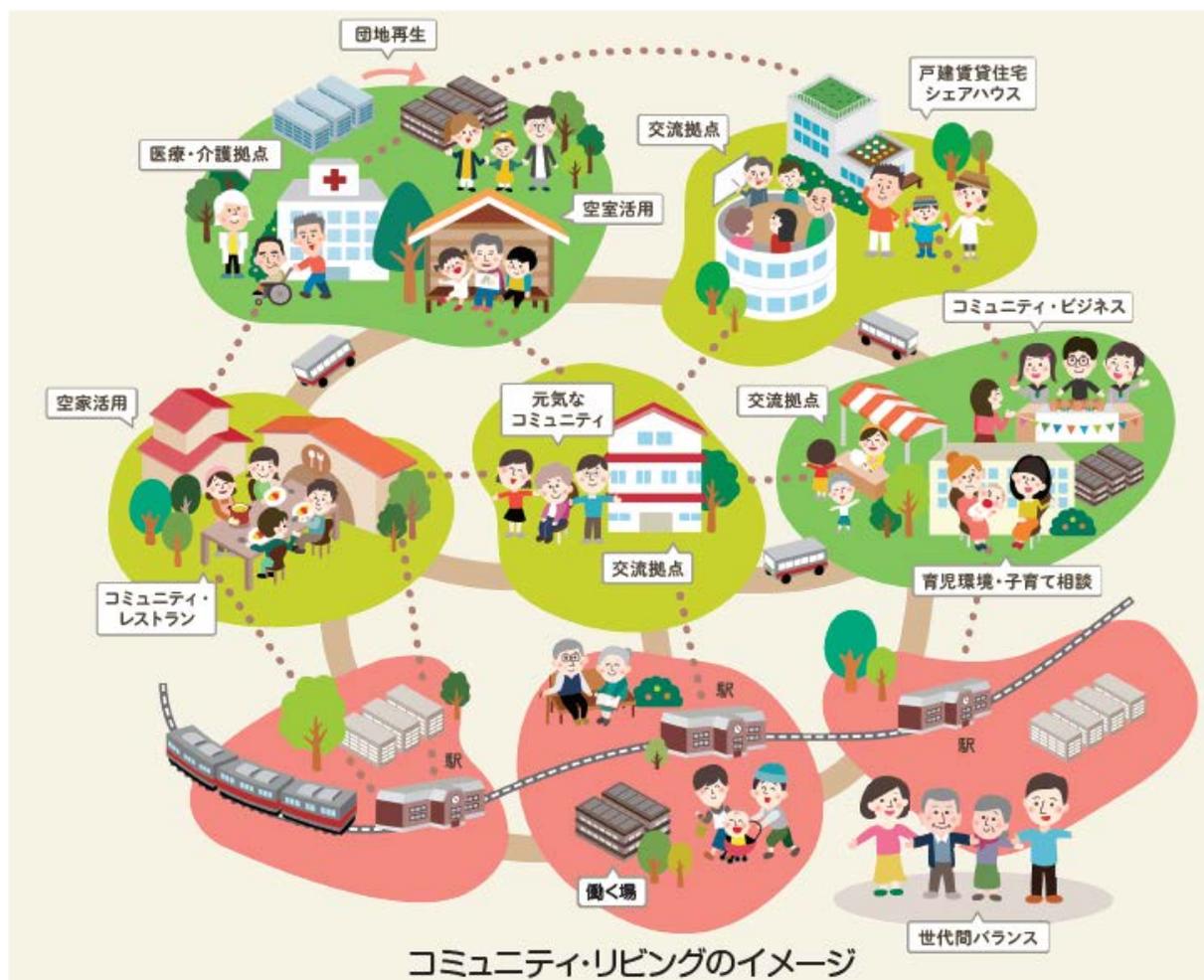
#### ○ 区民、事業者、大学、行政が連携したまちづくりの推進

##### ①次世代郊外まちづくり

平成24年4月に、横浜市と東京急行電鉄株式会社（現在の東急株式会社）は、郊外住宅地が抱えていく様々な課題を、地域住民・行政・大学・民間事業者が連携・協働して解決していくために、「次世代郊外まちづくり」の推進に関する包括協定を締結し、「次世代に引き継ぐ郊外住宅地の再生型まちづくり」の取組を開始しました。（平成29年4月に協定を更新）

住まいから歩ける範囲に暮らしに必要な機能が整い、誰もが安心して住み続けることができる「コミュニティ・リビング」をまちの将来像とし、これを実現するための取組を「たまプラーザ駅北側地区」をモデル地区として進めています。また、モデル地区で得られた成果については、田園都市線沿線へと展開していきます。

図：コミュニティ・リビングのイメージ（資料：建築局記者発表資料（平成 28 年 7 月）を基に作成）

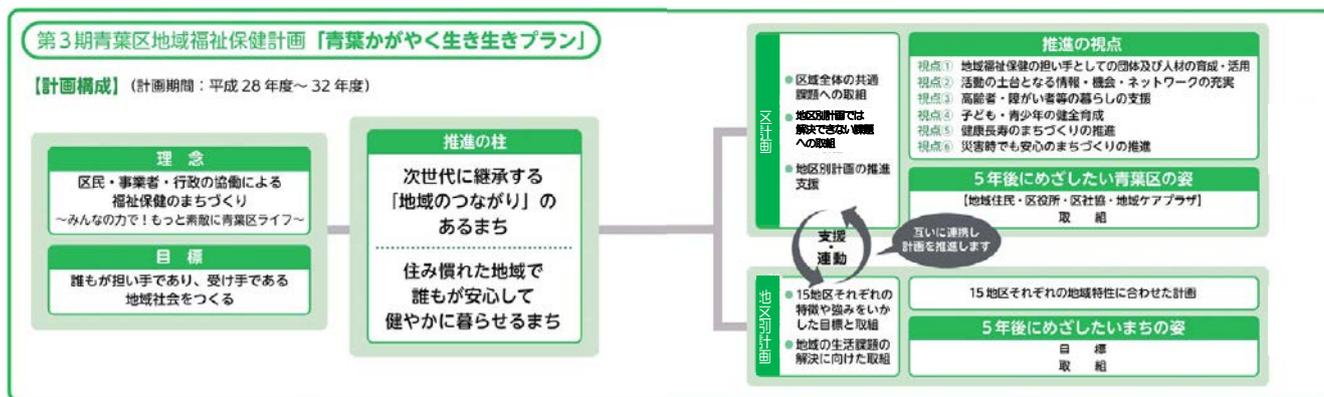


## ②地域福祉保健計画の推進

青葉区では、少子高齢化や生活スタイルの変化等から、お互いの顔が見え、支えあい、安心して暮らせるまちをつくるために、区民、事業者、公的機関（行政・社会福祉協議会・地域ケアプラザ等）が、地域の課題解決に協働して取り組み、「頼み、頼まれる」身近な支えあいの仕組みづくりを進めることを目的として、平成 17 年度以降「地域福祉保健計画」を策定し、推進しています。

第 3 期計画（平成 28 年度～令和 2 年度）においては、「次世代に継承する『地域のつながり』のあるまち」「住み慣れた地域で誰もが安心して健やかに暮らせるまち」を計画の目指すべき姿（推進の柱）とし、区域全体に関わる取組内容である「区計画」と、地域それぞれの特性に合わせた「地区別計画」を策定し、目的の実現に向けた取組を行っています。

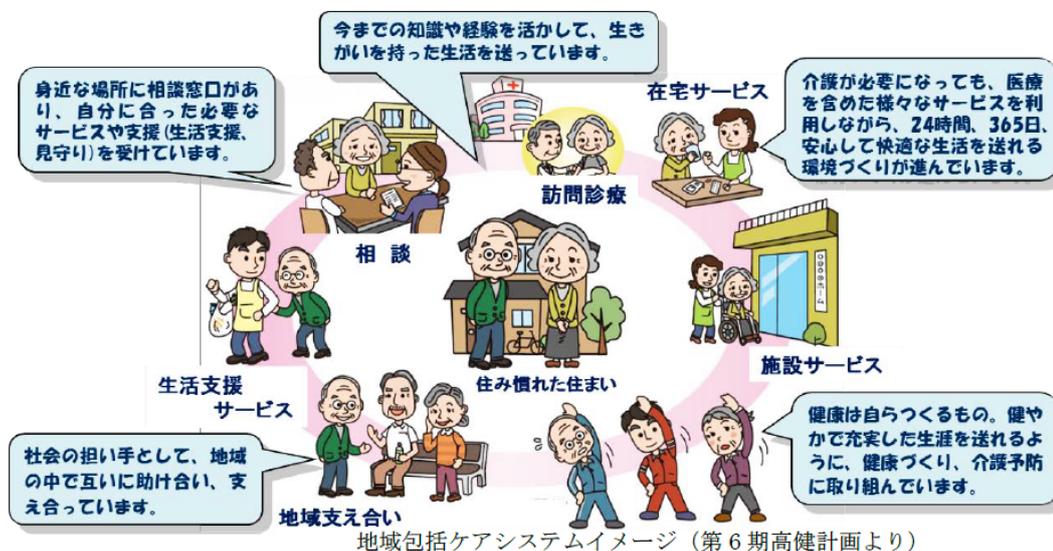
図：第3期青葉区地域福祉保健計画の構成



③地域包括ケアシステムの構築に向けた取組

団塊の世代全員が75歳以上（後期高齢者）となり、高齢者の大幅な増加が見込まれる2025年に向け、高齢者が可能な限り住み慣れた地域で、自分らしい暮らしを人生の最期まで続けるために、介護・医療・介護予防・生活支援・住まいが一体的に提供される、日常生活圏域ごとの包括的な支援・サービス提供体制「地域包括ケアシステム」の構築が必要となっています。

図：地域包括ケアシステムイメージ（資料：第6期横浜市高齢者保健福祉計画）



しかし、地域包括ケアシステムは抽象的な概念であり、また、介護・医療・介護予防など、幅広い分野にわたることから、多くの関係者（行政、医療・福祉関係機関、事業者、ボランティア等の地域住民ら）の協力が不可欠なため、関係者が共通認識を持ち、連携をより深めながら地域包括ケアを進めていけるよう、平成29年3月に「横浜型地域包括ケアシステムの構築に向けた行動指針」が策定され、さらに青葉区の特性を踏まえた「青葉区行動指針」を平成30年3月に策定し、目指す姿に向けて取組を進めています。

#### ④「あなたの力の1パーセントをあおばの未来に！」の取組

青葉区では、急速な少子高齢化の進展を見据え、地域や人と人とのつながり、絆を強めながら、お互いに少しずつ助け合う地域づくりを進めるため、平成29年度から「あなたの力の1パーセントをあおばの未来に！」を合言葉に、シニア世代をはじめとした皆さんに、豊富な知識や経験を生かしつつ、自ら輝きながら青葉区の将来のために一歩踏み出していただくための取組を進めています。具体的には、「地域デビュー」、「次世代育成」、「社会的起業」「花と緑の風土づくり」を視点にしたプログラムや「区民活動支援センターにおけるコーディネート機能の強化」に取り組んでいます。

##### 【市ヶ尾ユースプロジェクト】

地域で活躍する大人と中高生がともに地域の課題解決に取り組む活動

中高生による  
スマートフォン講座



##### 【セカンドキャリア地域起業セミナー】

経験や知識を生かしたコミュニティビジネス起業支援セミナー

農作業を取り入れた  
事業モデルの現場見学



#### ⑤青葉6大学連携事業

青葉区では、区内の大学と事業や施設の活用などを協働し、各大学と地域のつながりを深めるために、区内にある6つの大学との連携・協力に関する協定を締結し、青葉6大学連携講座の開催や、地域貢献活動の実施等の取組を行っています。



#### ⑥地域が主体となったまちづくり活動

自治会・町内会、商店会や、地域住民による活動団体等が中心となり、区や事業者等と連携しながら、様々なまちづくりの活動を展開しています。

##### 【魅力ある街青葉台】

青葉台を魅力あるまちにするため、連合自治会、商店会、行政等で検討会を設置してハード・ソフト両面でのまちづくりを検討。

フラワーポットの設置



##### 【AOBA+ART】

横浜市の「横浜アートサイト事業」の一環として2008年から始まった住宅街の美術展。地域住民、自治会、商店会等のサポートのもと様々なクリエイターが参加。

100段階を使った  
アート作品



## 第2章 沿線全体のまちづくりの方向性

---

### 1 沿線全体のまちづくりの方向性

#### 1) 現況から見た沿線全体の課題

##### ○ 人口減少・少子高齢化への対応

青葉区の人口は、これまで増加傾向にありましたが、令和元年をピークに増加から減少に転じると予想され、人口構成についても、高齢者人口は年々増加しています。

田園都市線沿線全体のまちづくりを考えるにあたっては、人口減少・少子高齢化社会を踏まえ、田園都市線沿線全体の活力を維持し、全ての世代が安心して快適に暮らせる、バランスの取れた都市機能の集積や生活環境の向上に向けた取組が必要となります。

##### ○ インフラの老朽化への対応

田園都市線沿線は、昭和30～50年代の土地区画整理事業により拓かれ、およそ50年経過する中で、道路や上下水道などのインフラ（都市基盤）や公共施設の老朽化が進行しています。区民意識調査では、送迎用駐停車スペースや駐輪場の位置・量についての満足度が低い駅もあり、ニーズにあったインフラへと更新していく必要があると考えられます。

一方で、現状のまま公共インフラや公共施設を維持することは、財政状況や行政サービス水準の維持の観点から困難と考えられ、また、人口減少等により需要が変化していくことが予想されることから、適正な施設の配置・更新・統廃合・長寿命化等を計画的に行う必要があります。

##### ○ 商業・業務機能の集積

商業機能については、たまプラーザ駅や青葉台駅で、商店街や大規模商業施設が立地し、地域の拠点としてにぎわいを見せています。一方、区民意識調査では、日用品以外の買物に対する満足度が低い駅もあることから、区民のニーズを踏まえ、魅力を維持・向上させていくことが必要です。

業務機能については、近年、働き方改革などが議論されており、IT技術を利用することによって、遠隔地での業務が可能となっていることから、サテライトオフィスやシェアオフィスなど、「職住近接」の実現に向けた、業務機能の充実が求められます。

##### ○ 地域資源の活用

田園都市線沿線には、大学や病院などの施設や、様々な地域活動などがあり、これらは、青葉区の特徴となっているとともに、区外からも多くの人が訪れ、交流人口が増加することにつながっています。また、河川や公園、農地などの自然資源も豊富にあり、青葉区の特徴と呼べる貴重なオープンスペースは、人々にうるおいや安らぎを与えると同時に、豊かな生物多様性の実現にも寄与しています。

こうした地域資源は、まちの魅力や活力を高める要素であり、これらを活用したまちづくりを展開することにより、まちのにぎわいを創出し、交流を促進して、地域の活性化につなげていくことが重要です。

## 2) まちづくりの基本的な考え方

上記の課題を踏まえ、次のことに重点を置いてまちづくりを進めます。

- 多様な世代が快適に暮らせる利便性の高いまちづくり
- ライフスタイルに対応する「成熟したまち」に向けての魅力づくり
- 個々の駅周辺の特性を生かしたまちづくり

### ○ 多様な世代が快適に暮らせる利便性の高いまちづくり

人口減少や超高齢社会を踏まえ、田園都市線沿線を、若い世代から高齢者まで、どの世代にとっても住みやすく、魅力的なまちとするため、各世代のニーズを踏まえたまちづくりを進めます。

次世代を担う子どもたちを育てる世帯の居住を促進するためにも、子育てしやすく、安心・快適に暮らせる、利便性の高いまちづくりを進めます。

また、高齢者が増えていく中で、高齢者が「活躍できる場所」を確保するなど、地域の活性化の観点を踏まえながら、高齢者のニーズに応じたまちづくりを進めます。

### ○ ライフスタイルに対応する「成熟したまち」に向けての魅力づくり

まちづくりが始まって 50 年が経過し、ライフスタイルの変化とともに、都市基盤や施設の老朽化が課題となる中で、選ばれる沿線であり続けるためのまちづくりを進めます。駅周辺の大規模施設の更新や土地利用転換などが行われる際には、利用者のニーズを踏まえた適切な機能誘導を図るとともに、駅前広場や道路などの都市基盤の再整備を検討します。

### ○ 個々の駅周辺の特性を生かしたまちづくり

ライフスタイルに対応し、多様な世代にとって魅力的なまちを実現するために、全ての駅を同じように再整備し、課題を解決することは現実的ではありません。

田園都市線沿線は、商業・業務、文化・芸術・歴史、行政、医療、スポーツ、農業など、様々な機能や資源が点在し、駅ごとに特色のあるまちを形成しています。また、各駅の駅間距離は比較的短く、移動も容易で、連携が図りやすいと考えられます。

このような特性を生かし、沿線全体を一つの生活圏と捉え、各駅をそれぞれの特性ある機能の核（拠点）として位置付け、それぞれが不足する機能を分担し合い、連携により高め合う「多核連携型」のまちづくりを進めます。

図：多核連携型のまちづくりのイメージ



## 2 機能分担・連携の考え方

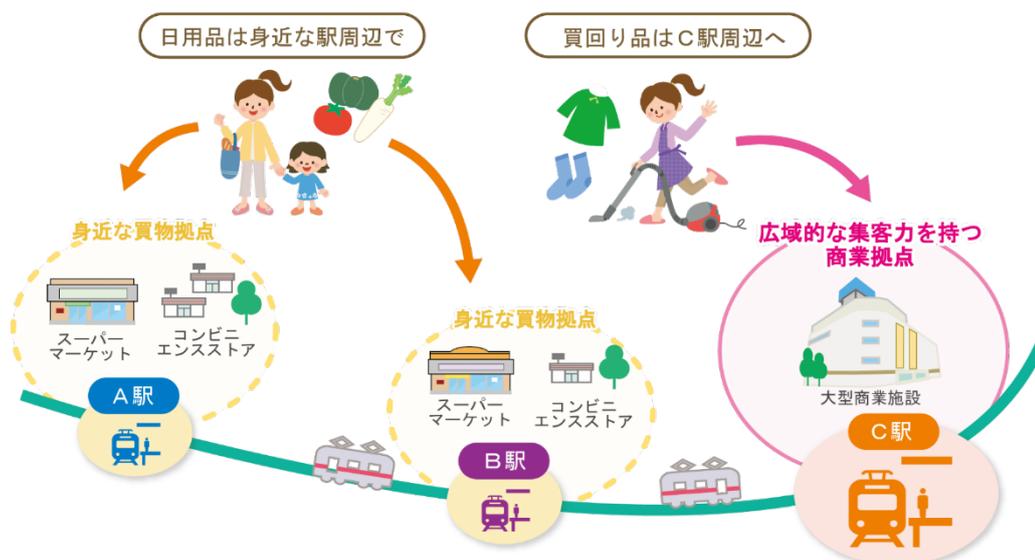
多核連携型のまちづくりを進めていくにあたり、各駅の機能分担及び連携は次の考え方に基づき進めていきます。

### 1) 機能分担の考え方

#### ○ 基本的な考え方

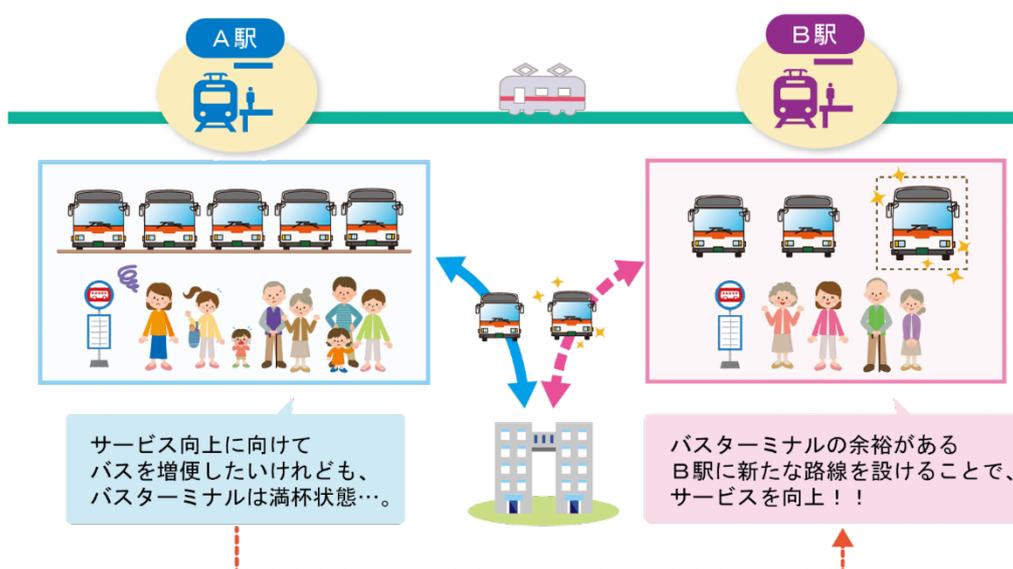
##### ① バランス型

各駅の拠点性や特性を壊すことなく、沿線全体として最大限機能を発揮するため、他駅周辺の状況を考慮しながら、各駅の備える機能の大きさや種類を決定します。



##### ② 課題解決型

土地利用の状況等により課題解決ができない場合は、交通環境や駅の特性等を考慮して、他の駅で機能を確保し、サービスを提供します。



## ○ 機能ごとの分担のあり方

各駅で分担が必要と考えられる機能(交通、商業、業務、医療・健康、スポーツ、行政、農業、芸術・文化・歴史)について、前述の基本的な考え方や、現在の機能の配置状況等を踏まえ、各駅の機能分担のあり方を整理します。

### ① 交通

田園都市線沿線に走るバス路線網を踏まえ、現状の交通ターミナル(たまプラーザ駅、あざみ野駅、青葉台駅)を拠点とすることを基本とします。

各ターミナルにおいて、機能の改善が必要であるにも関わらず、駅前広場等のスペースが確保できないなどの理由により、機能の改善ができない場合は、他の駅への機能分担も視野に入れます。

また、江田駅については、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まちづくりを検討します。

その他、横浜北西線の開通や、高速鉄道3号線の延伸といった動きに応じて、各駅の交通機能を検討します。

### ② 商業

田園都市線沿線の商業は、たまプラーザ駅、あざみ野駅を東の核、青葉台駅を西の核としてにぎわいを見せ、特に、たまプラーザ駅や青葉台駅は区外からの利用も多く、一定規模の商業機能が集積しており、拠点性が高くなっています。

商業機能は交通ターミナルとなる駅周辺にあることが望ましいと考えられることから、現在拠点となっているこの3駅を拠点とし、維持・向上を図ります。なお、あざみ野駅はたまプラーザ駅や高速鉄道3号線のセンター北駅、センター南駅等を考慮した商業機能の規模を検討します。

その他の駅については、駅の利用圏域の住民の身近な生活利便性を十分に確保するため、買い物やサービス機能の充実を図ります。

### ③ 業務

大規模な企業を誘致することは、既に市街化が進行し、駅周辺の開発余力地も少ないことを踏まえると機会に限られるため、空き店舗や空きビル等のリノベーション等による、サテライトオフィス等の誘致をしていくことなどにより、職住の近接を進めることも必要と考えられます。

田園都市線沿線では、交通ターミナルとなっているたまプラーザ駅、あざみ野駅、青葉台駅への誘致が最も現実的であり、「職住近接」のまちづくりが期待できる地域でもあることから、大規模な土地利用転換等の機会を捉え、サテライトオフィス等を含めた業務機能の誘致を検討します。

その他の駅については、各駅の特性に合わせた業務機能の誘致を、機会を捉えて図っていきます。

#### ④ 医療・健康

藤が丘駅前には、区外を含む市北部方面において、地域の中核的な病院として高度医療等を担う病院が立地し、その周辺には、医療関連施設が集積しています。そのため、今後も、藤が丘駅を医療・健康の拠点とし、維持・向上を図ります。

#### ⑤ スポーツ

区内で唯一のスポーツセンターと、大規模なスポーツ公園である谷本公園が市が尾駅にあることから、市が尾駅をスポーツの拠点とし、維持・向上を図ります。

他駅については、既存の公的施設の活用とともに、ニーズ等に合わせて民間施設等によるスポーツ機能の誘致等を図っていきます。

#### ⑥ 行政

区役所をはじめ、郵便局、法務局、税務署、警察署、消防署などの施設が集積している市が尾駅を、今後も行政機能の拠点とします。

#### ⑦ 農業

農地は、食卓への農産物の提供の他に、区民の生活環境にうるおいと安らぎを与えるなど、区民生活に多くの役割を果たしています。

青葉区は、横浜市内でも有数の農業が盛んな区で、米や梨などの作付面積が多く、田奈恵みの里などでは、市民が農を楽しむ場づくりを推進しています。

今後、農業が盛んな田奈駅や、後背地に農地が広がる市が尾駅は、沿線全体にとって貴重な資源と考えられることから、農業機能の維持・向上を図ります。

#### ⑧ 文化・芸術・歴史

田園都市線沿線では、アートフォーラムあざみ野（あざみ野駅）やフィリアホール（青葉区民文化センター）（青葉台駅）、みどりアートパーク（緑区民文化センター）（長津田駅）などの文化施設が駅周辺に立地しています。また、音楽祭や芸能祭、展示会が開催されている他、劇団のトレーニングセンター（あざみ野駅）が立地するなど、文化・芸術活動が盛んです。

そこで、文化施設が立地するあざみ野駅、青葉台駅、長津田駅を文化・芸術機能の拠点とし、各施設の特徴を生かした魅力の向上を図ります。

この他、たまプラーザ駅や青葉台駅など、人が多く集まる駅前を中心に、民間開発や施設更新の機会を捉えて、区民が本に触れあうことができるような環境づくりを促進します。

また、江田駅では古墳時代から中世の遺跡、近世の矢倉沢往還の宿場町の名残を残す旧道などの歴史的資源を生かしたまちづくりの活動を推進します。

## ○ 機能ごとの分担のあり方を踏まえた各駅の目指す方向

機能ごとの分担のあり方を基本に、「多核連携型のまちづくり」を進めるにあたって、他駅と比較して各駅が持つべき核となる機能は次のとおりです。

### たまプラーザ駅

#### 広域拠点

- ・広く市外からの集客も視野に入れた、商業、業務機能が充実したにぎわいと交流の拠点

### あざみ野駅

#### 地域拠点（東部） 文化・芸術

- ・交通ターミナル（交通結節点）として、生活サービス、商業、業務、文化・芸術機能などが集積した拠点性を生かした区東部の活力を牽引する拠点

### 江田駅

#### 歴史 交通

- ・矢倉沢往還である荏田宿等の歴史的資源を活用・推進する拠点
- ・鉄道と東名高速道路や国道 246 号線が近接する特性を生かす拠点

### 市が尾駅

#### スポーツ 行政

- ・区内唯一のスポーツ施設が集積するスポーツの拠点
- ・行政機能を担う公共施設が集積する拠点

### 藤が丘駅

#### 医療・健康

- ・大規模医療施設が立地し、医療関連施設が集積する特性を生かした医療・健康の拠点

### 青葉台駅

#### 地域拠点（西部） 文化・芸術

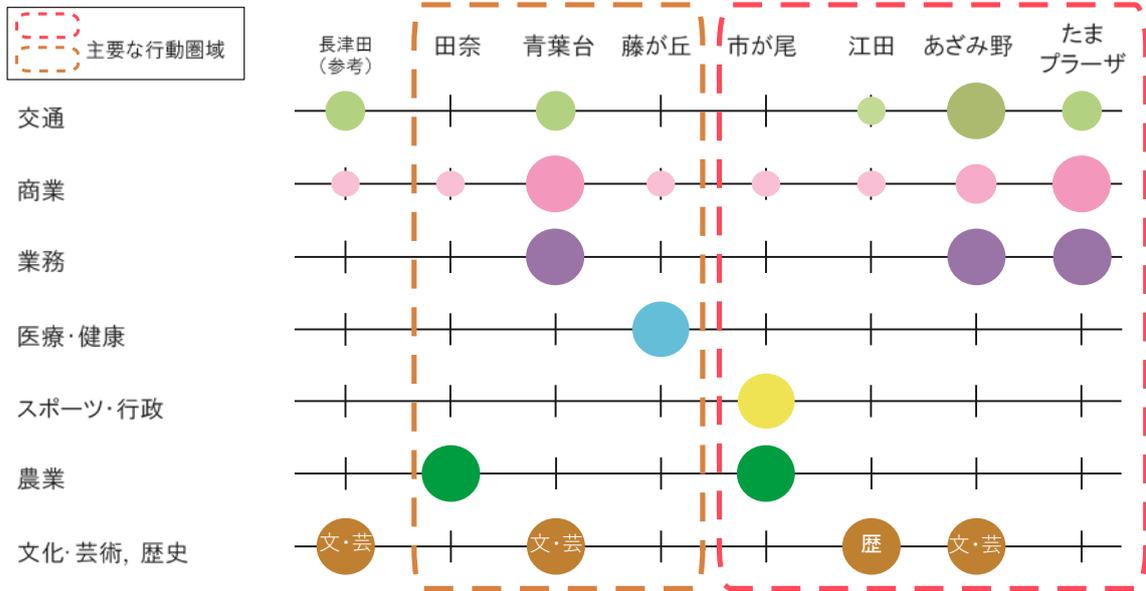
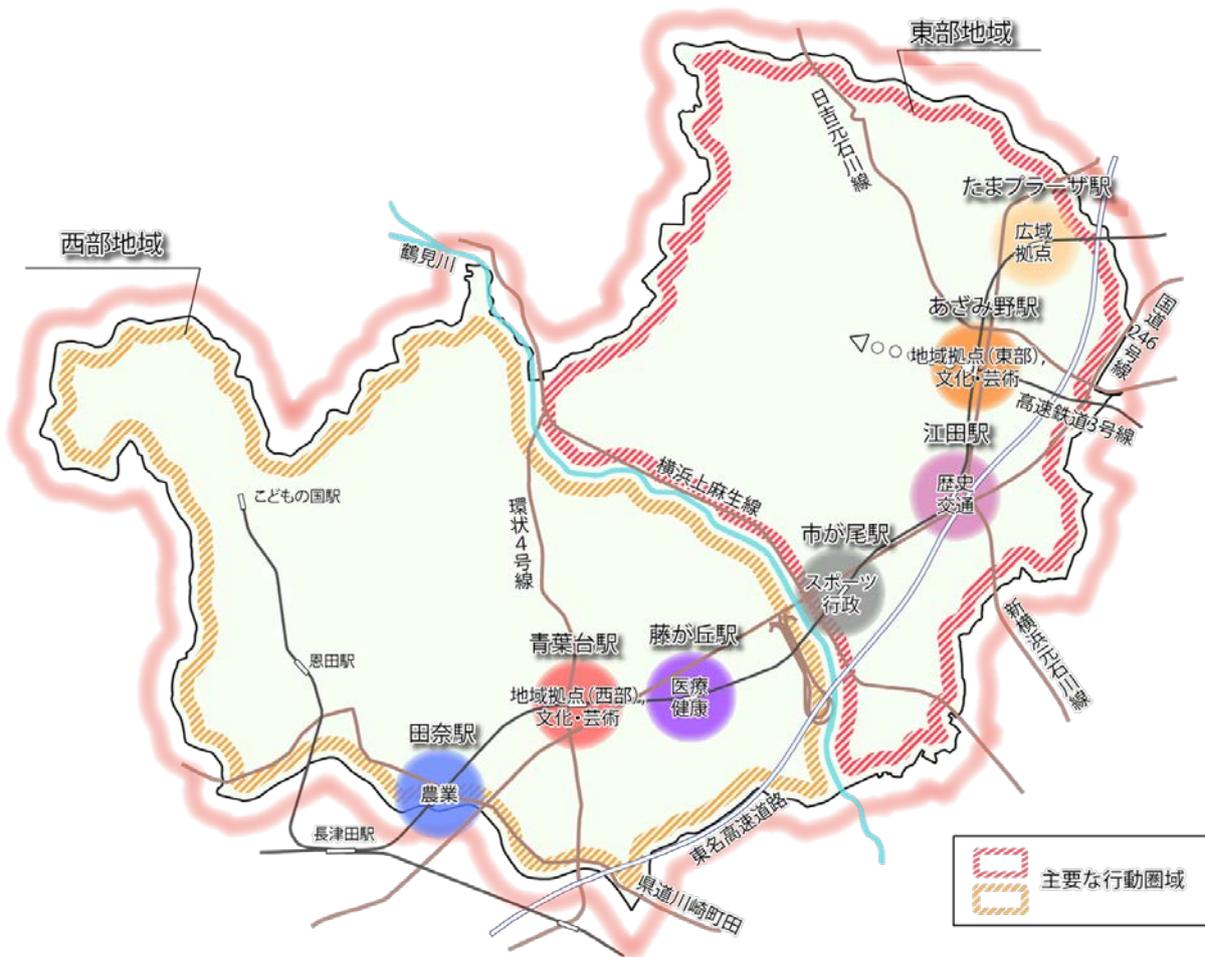
- ・交通ターミナル（交通結節点）として、生活サービス、商業、業務、文化・芸術機能などが集積した拠点性を生かした区西部の活力を牽引する拠点

### 田奈駅

#### 農業

- ・田園環境や田奈恵みの里など、自然環境と共生した優良な農地からなる農業の拠点

図：機能分担を踏まえた各駅の目指す方向性



## 2) 機能連携の考え方

機能連携については、連携を行う機能の特性に応じて、次の考え方にに基づき取組を進めていきます。

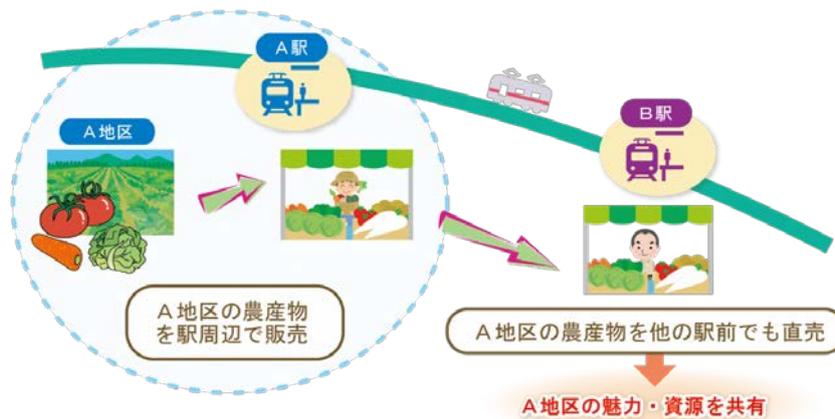
### ① 相互連携型

それぞれの駅にある同じ機能を連携させることで、より有意義にサービスを提供します。



### ② 機能波及型

ある駅だけが持つ固有の資源や魅力はその駅だけに留めるのではなく、他の駅でも享受できる仕組み等を構築することで、沿線全体で資源や魅力を共有します。



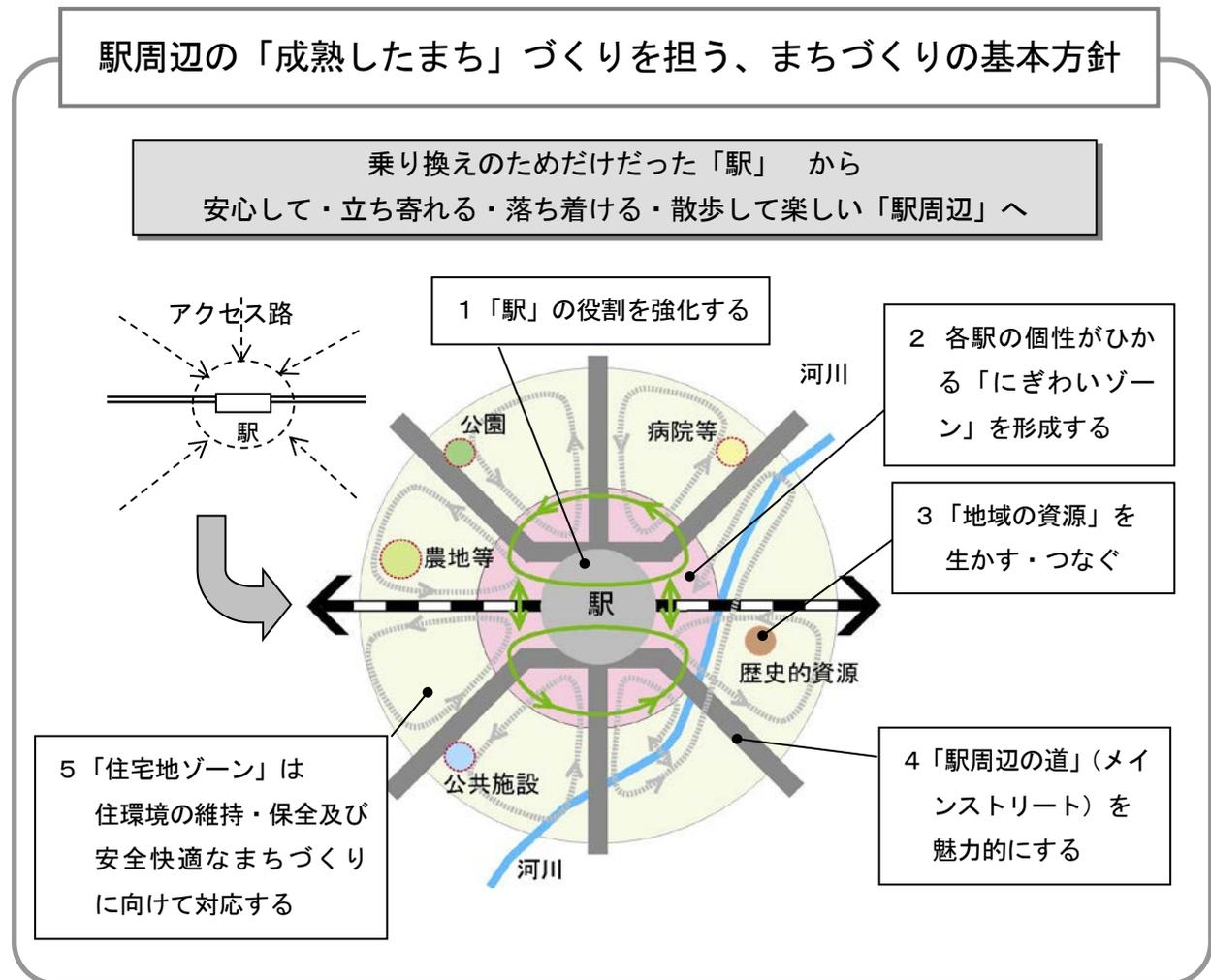
### ③ 相乗効果型

異なる機能同士を連携させることで、相乗効果による各機能をより高次に発揮させます。



# 第3章 駅ごとのまちづくりプラン

## 1 まちづくりの基本方針



## 1 「駅」の役割を強化する

- 駅には、鉄道と他の交通機関（バスやタクシー、自転車、送迎用の車などを含む。）との交通結節点として、それぞれの駅の乗降客数に応じた設備の充実を図ります。
- ユニバーサルデザインの観点も踏まえて駅周辺の環境整備を図るとともに、交通弱者に配慮し、駅構内のバリアフリー化だけでなく、駅前広場や周囲の道路からのアクセスの確保を図ります。
- 「交通拠点」、「交通結節点」としての役割のほか、主要な活動が展開する中心点であることから、そのまちの玄関口にふさわしい機能と魅力づくりを図ります。
- まちの玄関口として、通常時だけでなく、災害時の各種の情報提供の場としての機能の確保を図ります。



あざみ野駅前周辺の様子



青葉台駅周辺には、送迎車両用のゾーン（キスアンドライドゾーン）があります（青葉区ホームページ）



整備されている駐輪場（江田駅）

## 2 各駅の個性がひかる「にぎわいゾーン」を形成する

- 駅周辺の利用者が多いエリア（にぎわいゾーン）は、今後、地域の人口構成に応じたサービスや商業・業務を充実させるエリアとして多様性のある商業・業務空間の形成を図ります。
- 特に、鉄道を中心に形成されてきた青葉区において、にぎわいゾーンは玄関口とも言える場所であることから、青葉区の魅力を体験できる居心地の良いエリアの形成と歩行者の回遊性を高めるような通りの形成を図ります。



たまプラーザ駅中央商店街のイベント



たまプラーザ駅前の桜並木



あざみ野駅周辺の沿道型店舗



江田駅前広場に面した店舗



青葉台駅周辺の大規模店舗



市が尾駅周辺の沿道型店舗

### 3 「地域の資源」を生かす・つなぐ

- 地域の資源とは、地域の特性を示すものであり、緑地、河川、公園、歴史的な街並みなどのほか、学校や文化・芸術施設、企業など多くの人が利用する施設も対象になると考えられます。
- これらの資源はメインストリート等に近接していることも多いことから、そうした施設をめぐる回遊ルート等を位置付けること等により街並みへの関心を高めていきます。
- 大学や文化・芸術施設・企業などと連携することで、より魅力的なサービスの提供やイベントの開催など、区民の生活の充実を図ります。



文化・芸術施設



農地



並木道



神社



大学



公園

## 4 「駅周辺の道」(メインストリート)を魅力的にする

- 駅への道、駅から駅をつなぐ道のうち、人通りの多い道をメインストリートとして位置付け、店舗等が立ち並び、安心して歩いて楽しめる空間づくりを図ります。



たまプラーザ～あざみ野～江田を結ぶ通りはファッションストリートとして形成されました



あざみ野駅前の通りには商店街が形成されています



国道 246 号線は幹線道路であるとともに、江田駅周辺の生活道路としても利用されています

## 5 「住宅地ゾーン」は住環境の維持・保全及び安全快適なまちづくりに向けて対応する

- 駅周辺を魅力的なものとするためには、後背に広がる住宅地のあり方も大きく影響します。田園都市の環境にふさわしい住宅や、多様なニーズに応じた住宅の誘導等を図ります。



緑豊かなゆとりある戸建て住宅地が広がります



傾斜地を巧みに使った戸建て住宅地も多く見られます



介護サービスや介護住宅付きのマンションも増えて  
います。



新しいタイプの集合住宅も見られます

## 2 駅ごとのまちづくりプラン

### たまプラーザ駅周辺地区 まちづくりプラン

#### 1 たまプラーザ駅の位置と概況

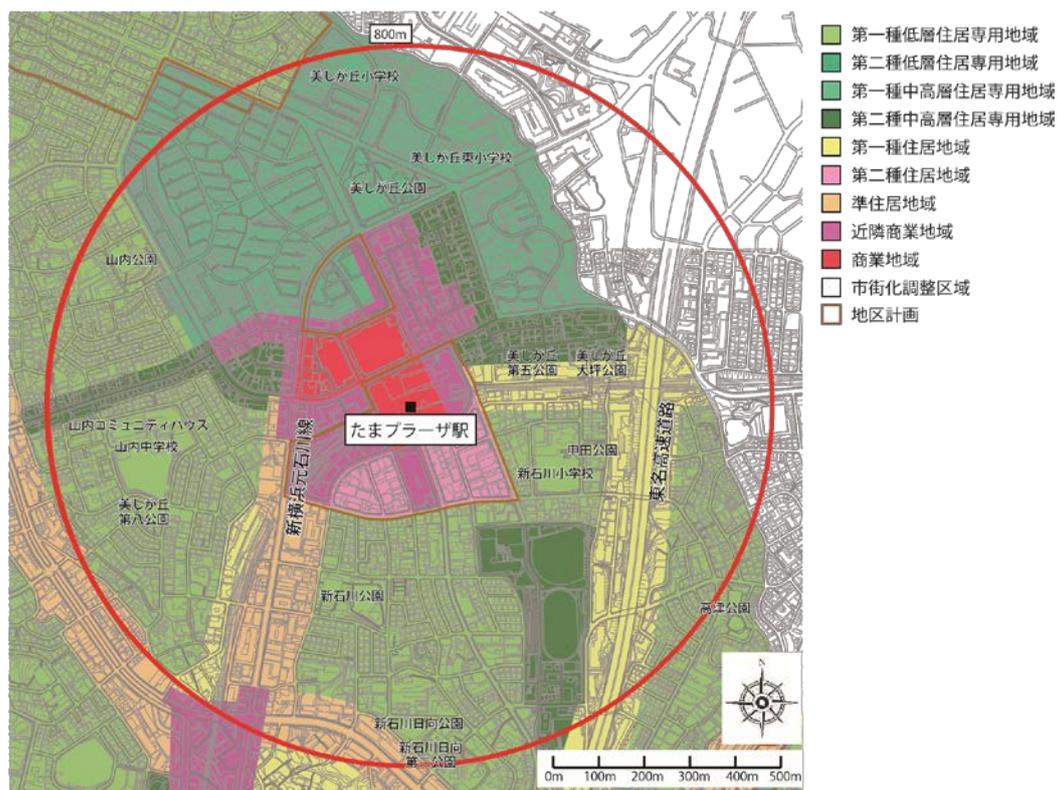
たまプラーザ駅は、田園都市線が開通した当初（1966年、昭和41年）より開業しており、平成30年度の乗降客数は約8.4万人/日で、区内の田園都市線の中であざみ野駅、青葉台駅に次いで多い駅です。

駅前に大規模な商業施設等が立地し、その周辺には商店街もあるなど、沿線随一の商業集積が進み、周辺地区からも集客があることが特徴です。

たまプラーザ駅の駅勢圏（次頁参照）の人口は平成17年から平成22年にかけて1.06倍と微増しており、平成22年から平成27年にかけては1.01倍と横ばいとなっており、増加率はやや低下傾向となっています。また、平成27年の駅勢圏の人口密度は105.8人/haと青葉区全体（88.3人/ha）より17.5ポイント上回っており、年齢別に見ると、14歳以下の若年層の割合が高く、65歳以上の高齢者層の割合は江田駅に次いで低くなっています。世帯の状況は、核家族世帯が多く、特に、6歳未満の子供が居る世帯の割合が11.2%と、青葉区全体（10.1%）より1.1ポイント高くなっています。

都市計画の指定状況を見ると、駅周辺は、大部分が商業系用途地域に指定されています。また、商業系用途地域の周辺は、幹線道路や鉄道沿線に第一種住居地域及び第二種住居地域が指定されているほか、第一種低層住居専用地域をはじめとする低層や中高層の住居系用途地域が指定されています。さらに、駅北口及び南口の市街地には地区計画が指定されるとともに、南口には街づくり協議地区が指定されています。

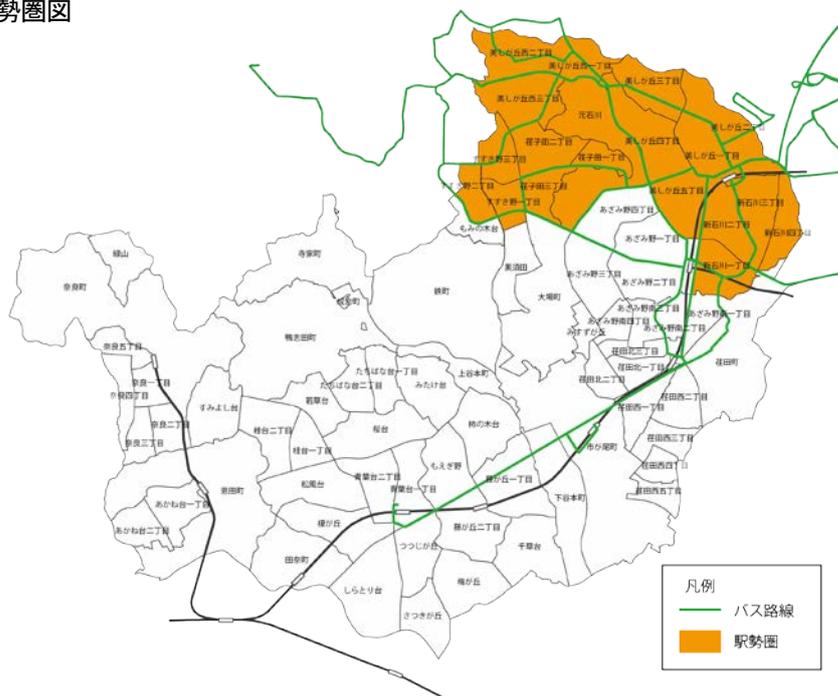
図 都市計画の指定状況



横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9015号】

◆ 駅勢圏の人口の概況

■ 駅勢圏図



※バス路線は、たまプラーザ前バス停に停車する路線のみを表示しています。  
 ※駅勢圏については、平成23年度区民意識調査で、最寄駅を「たまプラーザ駅」と回答した方の割合が10%を超える町丁目を対象としています。

■ 人口 (H17, 22, 27 年国勢調査)

	たまプラーザ駅	青葉区
H17 年人口 (人)	66,048	291,420
H22 年人口 (人)	70,045	303,995
H27 年人口 (人)	70,953	308,287
H22/17	1.06	1.04
H27/22	1.01	1.01
面積 (km <sup>2</sup> ) ※	6.74	35.06
人口密度 (人/ha) ※	105.8	88.3

※面積は、H17 年国勢調査の横浜市分の集計結果による値  
 ※人口は、年齢不詳除く  
 ※人口密度は H27 年の値であり、年齢不詳を含む。  
 ※赤字：青葉区値を上回るもの  
 ※青字：青葉区値を下回るもの

■ 年齢別人口構成 (H17, 22, 27 年国勢調査)

		H17 年	H22 年	H27 年
たまプラーザ駅	14 歳以下	16.3%	15.9%	14.9%
	15~64 歳	72.5%	69.7%	66.7%
	65 歳以上	11.2%	14.4%	18.4%
	うち 75 歳以上	4.4%	5.7%	7.7%
青葉区	14 歳以下	16.4%	15.3%	13.9%
	15~64 歳	71.1%	68.8%	66.3%
	65 歳以上	12.5%	15.9%	19.8%
	うち 75 歳以上	5.1%	6.8%	8.9%

※表示端末未満を四捨五入しているため、合計と一致しない場合がある。  
 ※赤字：青葉区値を上回るもの  
 ※青字：青葉区値を下回るもの

■世帯の種類 (H17, 22, 27 年国勢調査)

		H17 年	H22 年	H27 年
たまプラーザ駅	世帯数 (世帯)	25,454	28,253	29,111
	核家族世帯割合	71.2%	68.8%	68.6%
	単身世帯割合	23.6%	26.7%	27.6%
	6歳未満親族世帯割合	14.5%	12.4%	11.2%
	18歳未満親族世帯割合	31.4%	29.7%	28.3%
	65歳以上親族世帯割合	19.8%	23.7%	28.9%
	高齢単身世帯割合	4.1%	5.6%	7.1%
	3世代世帯割合	2.7%	1.9%	1.6%
	世帯人員 (人)	65,329	69,430	70,474
	平均世帯人員 (人/世帯)	2.57	2.46	2.42
青葉区	世帯数 (世帯)	110,130	120,020	125,144
	核家族世帯割合	70.4%	68.4%	67.4%
	単身世帯割合	24.0%	26.8%	28.5%
	6歳未満親族世帯割合	13.8%	11.3%	10.1%
	18歳未満親族世帯割合	31.4%	29.1%	27.0%
	65歳以上親族世帯割合	21.8%	25.6%	30.5%
	高齢単身世帯割合	4.3%	5.8%	7.6%
	3世代世帯割合	3.1%	2.4%	2.0%
	世帯人員 (人)	285,841	297,878	302,455
	平均世帯人員 (人/世帯)	2.60	2.48	2.42

※赤字：青葉区値を上回るもの

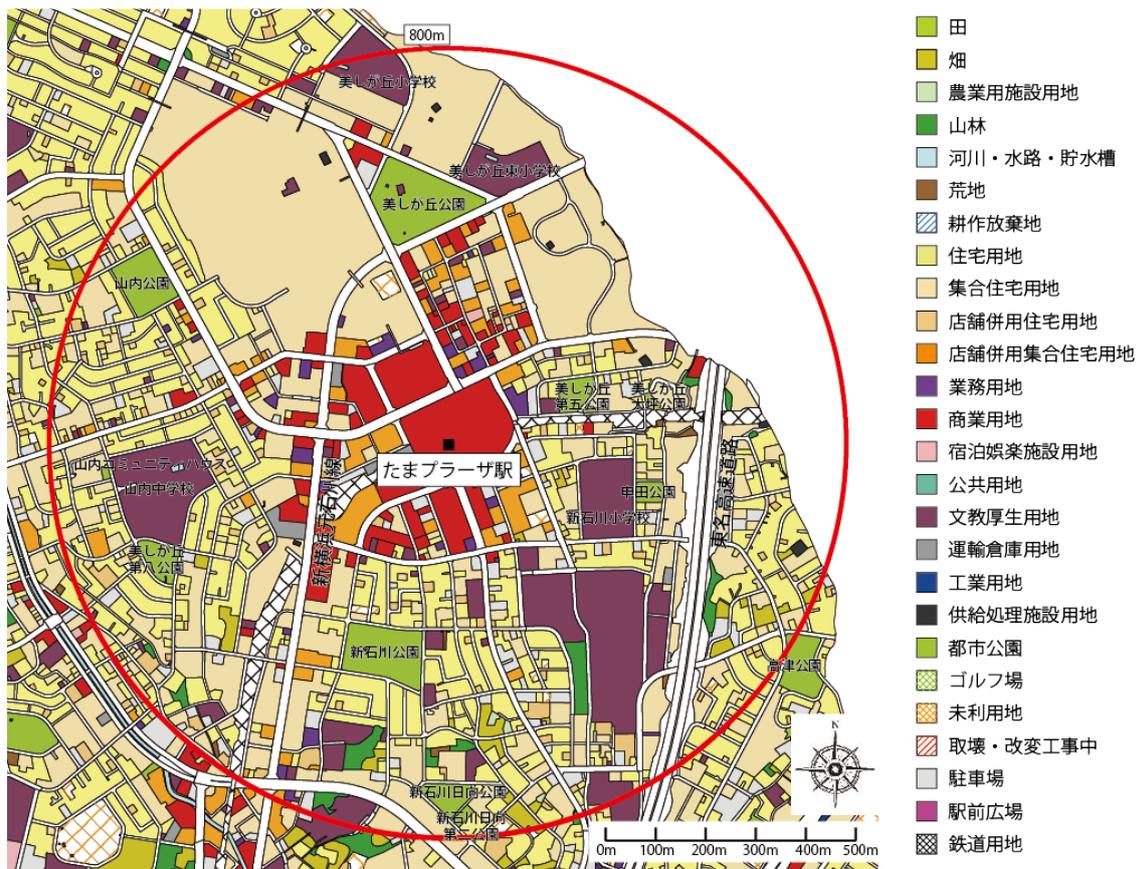
※青字：青葉区値を下回るもの

## 2 たまプラーザ駅周辺地区の現況・特性

### 1) 土地・建物利用現況

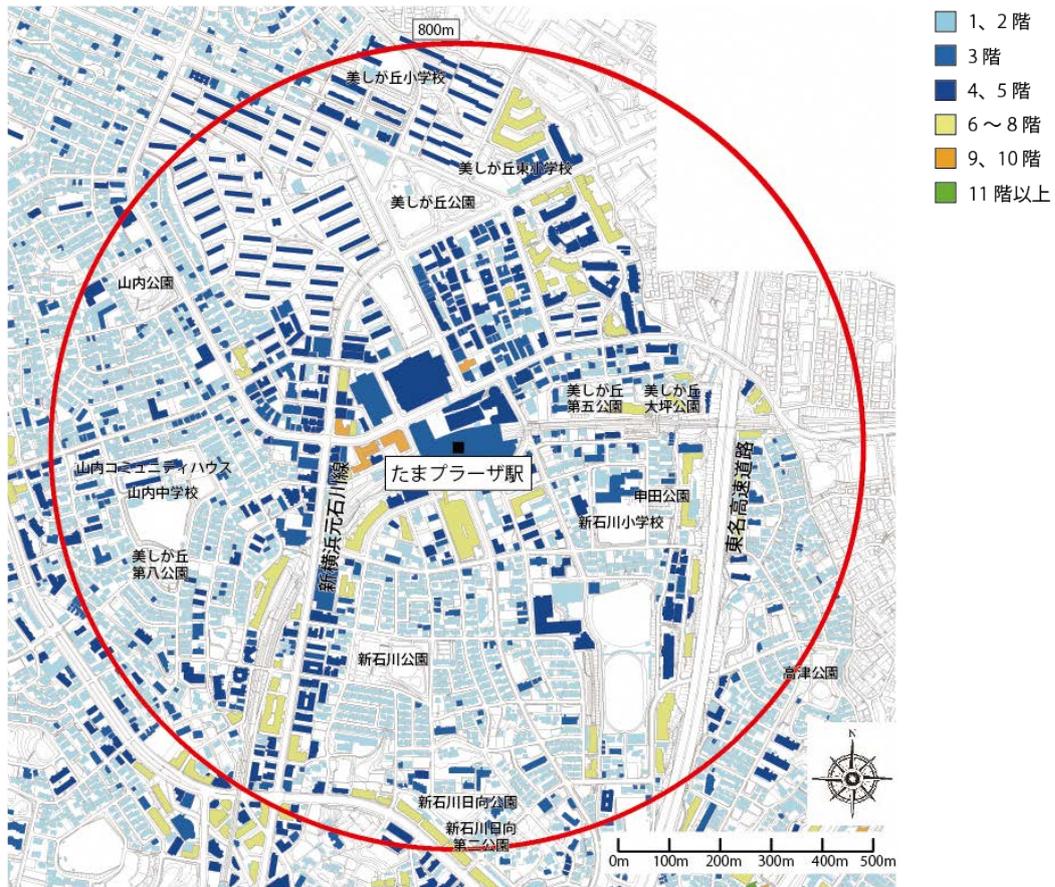
- ・ 駅北口周辺には、商業施設や業務施設、店舗併用住宅が多く立地しており、その周囲には集合住宅が多く立地しています。
- ・ 駅北側周辺の街区や幹線道路沿いの集合住宅に6階以上の建物が見られますが、その他はおおむね5階以下の中・低層主体の街並みとなっています。

図 土地利用現況 (H25年横浜市都市計画基礎調査)



横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第 9015 号】

図 建物階数現況 (H25年横浜市都市計画基礎調査)

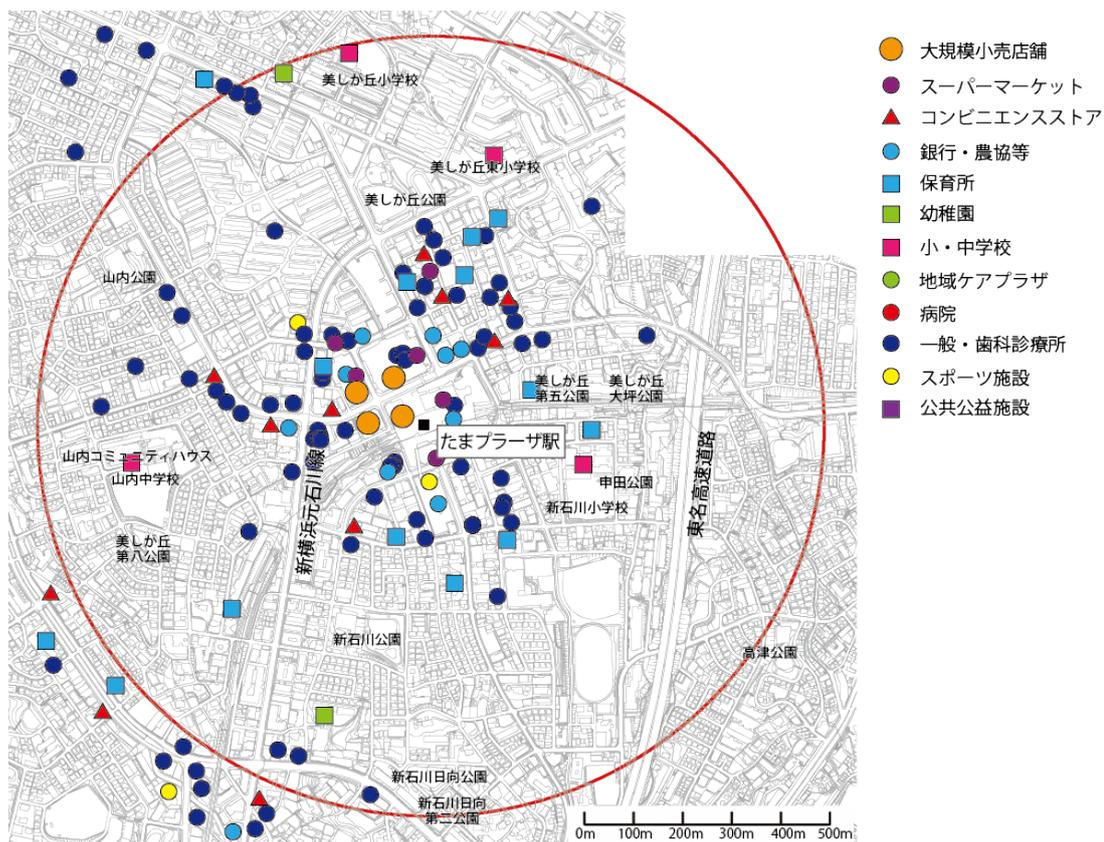


横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9015号】

## 2) 生活利便施設の現況

- ・ 駅北側には大規模小売店舗や商店街などの商業・業務施設が集積し、銀行やコンビニエンスストア、一般・歯科診療所等の生活利便施設も充実している一方、駅南側においては生活利便施設の立地が少なくなっています。
- ・ 認可外保育施設も含め、保育所が駅周辺に数多く立地しています。

図 生活利便施設分布（平成 29 年）



横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号令元建都計第 9015 号】

施設種類	対象施設	800m圏での施設数
商業・業務施設	大規模小売店舗	4 件
	スーパーマーケット	6 件
	コンビニエンスストア	8 件
	銀行・農協等	9 件
児童・保育施設	保育所	11 件
	幼稚園	2 件
	小・中学校	4 件
高齢者福祉施設	地域ケアプラザ	0 件
厚生施設	病院	0 件
	一般・歯科診療所	78 件
体育施設	スポーツ施設	2 件
公共公益施設	公共公益施設	0 件

図 たまプラーザ駅周辺の現況



① 駅から住宅地へ続く幹線道路沿いに続く商店街



② 基盤整備が完了し、徐々に恒久的な利用が増えつつある南口



③ 地域のコミュニティ活性化等のイベント利用ができる広場



④ たまプラーザ駅と一体となった商業施設



⑤ 「次世代郊外まちづくり」の活動拠点



⑥ まちのシンボルとなっているケヤキの街路樹



⑦ 周辺住民の憩いの場となっている美しが丘公園



⑧ 地区計画により整備された街並み

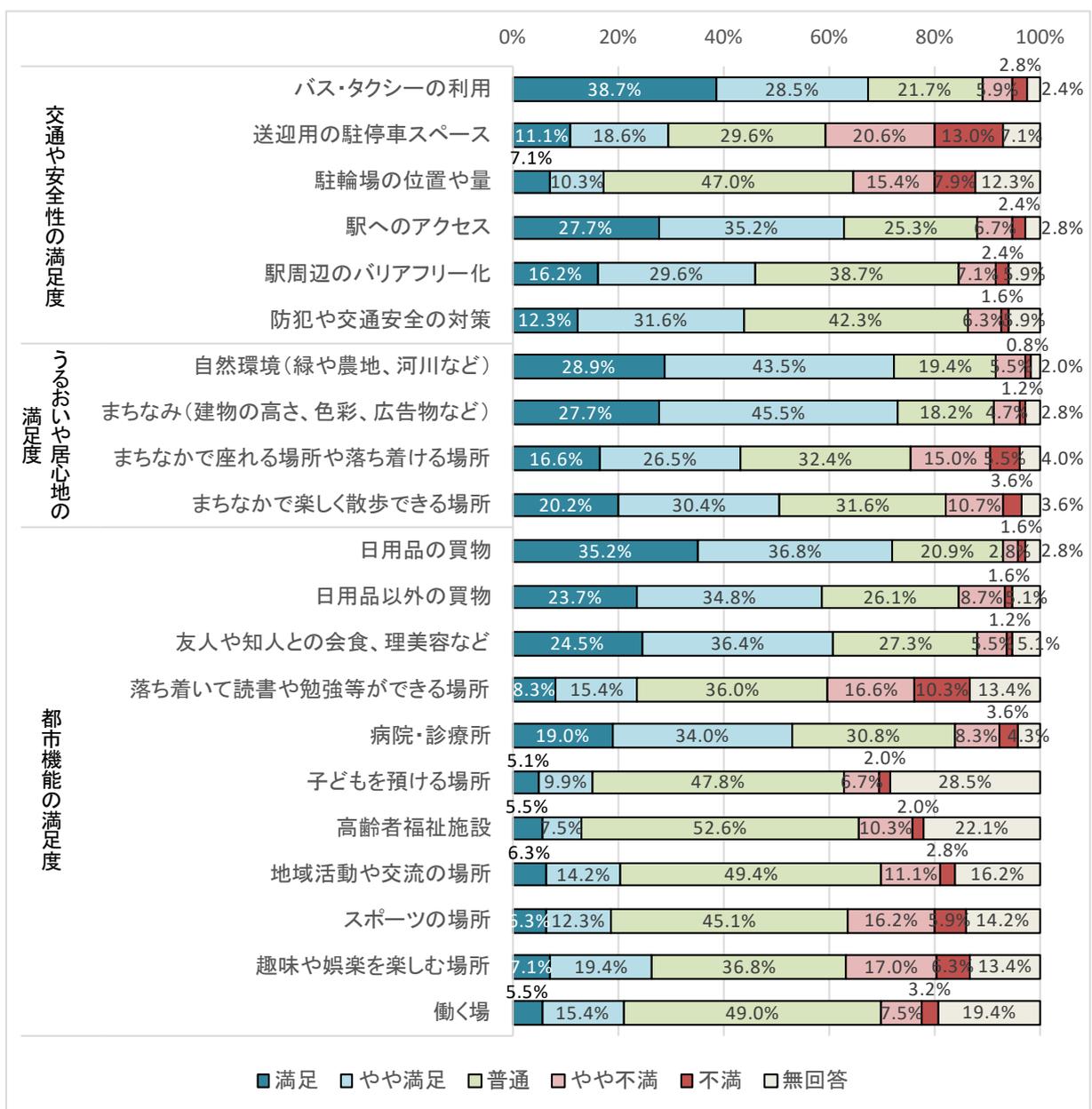
### 3 区民意識

#### 1) 最寄り駅に対する満足度

- ・交通や安全性については、「バス・タクシーの利用」や「駅へのアクセス」の満足度が高い一方で、「送迎用の駐停車スペース」や「駐輪場の位置や量」への不満は高くなっています。
- ・うるおいや居心地については、「自然環境」や「まちなみ」の満足度が高くなっています。
- ・都市機能については、「日用品の買物」や「日用品以外の買物」、「友人や知人との会食、理美容など」、「病院・診療所」の満足度が高い一方で、「落ち着いて読書や勉強等ができる場所」や「趣味や娯楽を楽しむ場所」への不満は高くなっています。

図 最寄り駅に対する満足度（令和元年度 区民意識調査により作成）

（たまプラーザ駅を最寄り駅とする区民対象）



## 4 まちづくりの課題

地区の現況、特性及び区民意識等から整理した、まちづくりの課題は次のとおりです。

### 1) 広域拠点としての商業・業務機能の維持・強化

田園都市線沿線の区内外から人が集まる広域拠点として、駅前の大規模集客施設や商店街等の商業機能を維持・強化するとともに、多様な世代が身近で働くことができる場の確保など、業務機能の強化を図ることで、にぎわいを形成するとともに、より一層、地域を活性化していくことが望まれます。

### 2) 駅周辺施設の利用者の自動車交通に対応した交通環境の改善

本地区は、基盤整備された地区であり、駅前で公共交通の利便性の高い地域であるにも関わらず、買い物客等の駅周辺施設の利用者には自動車利用が多く見られ、駐車場待ちの車列や送迎用の駐停車は交通の支障になっています。このため、安全な歩行者環境の確保やスムーズな自動車交通処理などの観点から、地域全体で連携して交通環境を改善することが望まれます。

### 3) 利用者のニーズに応じた駐輪場の確保

駅利用者の駐輪場については、駅前広場や商業施設の整備に合わせて整備が行われましたが、周辺に違法駐輪も見られることから、引き続き利用者のニーズに応じて確保することが望まれます。

### 4) 様々な地域の団体が主体となったまちづくり活動の継続

自治会・町内会や商店街、地域住民等が主体となったイベントや日常的な地域活動等が盛んに行われており、これらの取組や活動をさらに発展させ、地域の活力のさらなる向上やまちづくりに関する人材の育成を図ることが望まれます。

### 5) 良好な街並みの維持と、住み続けられる住宅地環境の形成

低層主体の戸建て住宅地等では、建築協定や地区計画等の制度の活用により、引き続き良好な街並みや緑を維持し続けることが望まれます。

また、駅周辺施設の建替えや、大規模な土地利用転換等が行われる際には、住み替えのニーズや、多世代のニーズに対応した住宅や機能の立地により、住み続けられる住宅地環境を形成することが望まれます。

## 5 たまプラーザ駅周辺地区のまちづくりのテーマと方針

### 1) まちづくりのテーマと視点

#### ①まちづくりのテーマ

広域的な拠点として、  
田園都市の生活文化を支える商業・業務機能の集積を生かした、  
みんなが居心地良く感じられるまちづくり

#### ②まちづくりの視点

##### ●広域的な集客を高め、拠点にふさわしい快適なにぎわいゾーンの形成

- ・小さな子供を連れた親子やお年寄りなども含め、多様な世代が「ゆっくり歩ける」「くつろげる」「居心地が良い」といったゆとりや温かみのある空間づくりにより、駅勢圏だけでなく、多摩田園都市の広場（プラーザ）としての快適なにぎわいゾーンの形成が望まれます。

##### ●多様な商業集積を生かした回遊性の向上

- ・駅前の大規模な商業施設とその周辺の個性的な店舗群などの多様な商業集積を生かし、歩いて楽しい回遊性の高い空間づくりが望まれます。
- ・たまプラーザ駅からあざみ野駅にかけての連続的なにぎわいの創出が望まれます。

##### ●持続可能な住宅地の実現

- ・次世代郊外まちづくりの考え方である、住まいから歩ける範囲に必要な機能が整い、誰もが安心して住み続けることができるまち（コミュニティ・リビング）の実現に向けた取組を進めることが望まれます。

## 2) まちづくりの方針

### 基本方針1 たまプラーザ駅周辺の拠点づくり

#### ◆方針1-1 広域的な拠点にふさわしいまちづくり

##### ○多様な世代のニーズに対応する機能の維持・向上

- ・次世代郊外まちづくりの取組や、駅周辺施設の建替えや、大規模な土地利用転換等の機会を捉えながら、区内外の多様な世代でにぎわう広域拠点として、商業機能の維持・向上を図ります。
- ・職住近接の実現に向けて、企業の事務所やサテライトオフィス、SOHO等の業務機能の立地を誘導するとともに、多様な世代が豊かなライフスタイルやワークスタイルを実現できるよう、子育て支援や高齢者支援の機能を維持・向上するとともに、子育て中の方や、様々な活動に意欲的な高齢者、新しい働き方を志向する若者などが活躍できる場の創出を推進します。

#### ◆方針1-2 安全で快適な交通環境づくり

##### ○周辺住民や来訪者の利便性と安全な歩行空間の確保

- ・駅周辺の事業者等の連携による、送迎用駐停車スペース、駐車場・駐輪場の確保や、渋滞対策、周辺住民や来訪者が利用できる新たな交通手段の検討等により、周辺住民や来訪者の利便性を確保するとともに、歩行者と車の動線の錯綜を防ぎ、歩行者の安全性の確保を図ります。

##### ○安全・安心に利用できる環境づくり

- ・様々な人が集まる広域的な拠点としての役割を踏まえ、死角をつくらない、安全性に配慮した外構のデザインや照明計画、地域の防犯活動などのソフト活動等、子どもからお年寄りまで、誰もが安全・安心に利用できる環境づくりを推進します。

#### ◆方針1-3 地域のまちづくりを推進する体制づくり

##### ○多様な主体が連携したエリアマネジメントの推進

- ・地域に関わる多様な組織・グループがともにまちづくりに取り組めるよう、様々な活動のネットワーク化を進め、地域の課題解決や価値を生み出すための持続可能な仕組みづくりを推進します。

## 基本方針2 まちのシンボルづくり

### ◆方針2-1 にぎわいのある街並みづくり

#### ○にぎわいが連続する商店街の街並み形成

- ・ 駅周辺には3つの商店会があり、低層部には店舗が連続するなど、にぎわいのある商店街の街並みが形成されており、これらの維持・充実に努めます。
- ・ 広幅員の街路沿いに建ち並ぶ中低層の街並みと、低層階に連続する店舗が地域のシンボルとなっており、こうした通りにふさわしい建物デザインなどの誘導やオープンカフェなど沿道空間と店先が一体となった魅力あるにぎわいの演出を図ります。

#### ○地域のシンボルとなるにぎわい軸の街並み形成

- ・ たまプラーザ駅からあざみ野駅へ続く新横浜元石川線は、幹線道路であり、ケヤキが連続する風格のある街路や沿道のお洒落な店舗等により、地域のシンボルとなる通りとなっていることから、これらの魅力を生かしたにぎわいのある街並みの形成を図ります。

### ◆方針2-2 歩いて楽しいまちづくり

#### ○まちなかを歩く機会の創出

- ・ 美しが丘健康づくり歩行者ネットワークや、駅、周辺施設、商店街、公園、並木道、遊歩道等をつなぐ歩きやすい歩行環境の整備を引き続き推進するとともに、これらを活用したイベントの実施等を通じて、地域住民等がまち歩きの楽しさを感じることができる機会の創出を推進します。

### ◆方針2-3 地域の居場所や活動の場づくり

#### ○地域のニーズにあわせた公園の活用

- ・ 駅周辺の住宅地内にある公園は、身近なオープンスペースとして貴重な空間であることから、地域の様々な利用ニーズに応じ、みんなに親しまれる場所として活用を図ります。

#### ○地域活動の場づくり

- ・ 次世代郊外まちづくりの取組等を通じて整備された活動スペースや広場等は、地域の様々な活動の場として活用を促進します。
- ・ 駅周辺施設の建替えや、大規模な土地利用転換等の機会を捉え、引き続き、ニーズに応じた地域活動の場の充実に努めます。



図 にぎわいのある街並みづくりのイメージ

◆方針3-1 多様なライフステージに対応するまちづくり

---

○多世代が暮らすためのまちづくり

- ・高齢化の進行等により、利便性の高い駅近くへの住み替えニーズが高まることを見込まれるため、駅周辺施設の建替えや、大規模な土地利用転換等の機会を捉え、新たに住宅を整備する際は、様々な世代の多様なニーズに対応した住宅やサービス機能、働く場等の誘導を推進します。

◆方針3-2 豊かな緑と良好な街並みの維持・形成

---

○シンボルとなっている樹木の適切な維持・保全

- ・幹線道路などの街路樹や公園の樹木を適切に維持・保全し、緑豊かで落ち着いたある住環境の形成を図ります。
- ・駅前周辺施設の建替えや、大規模な土地利用転換等の機会においては、緑の創出を図ります。

○花や緑によるちょっとした潤いの演出

- ・店先のちょっとしたスペースや庭先等における、花や実のなる樹木、落葉樹等による、彩りや季節感などを備えたちょっとした潤いの演出を推進します。

○良好な街並みの維持

- ・住宅地における、現在の低層及び中層を基調とした良好な街並みの維持を図ります。

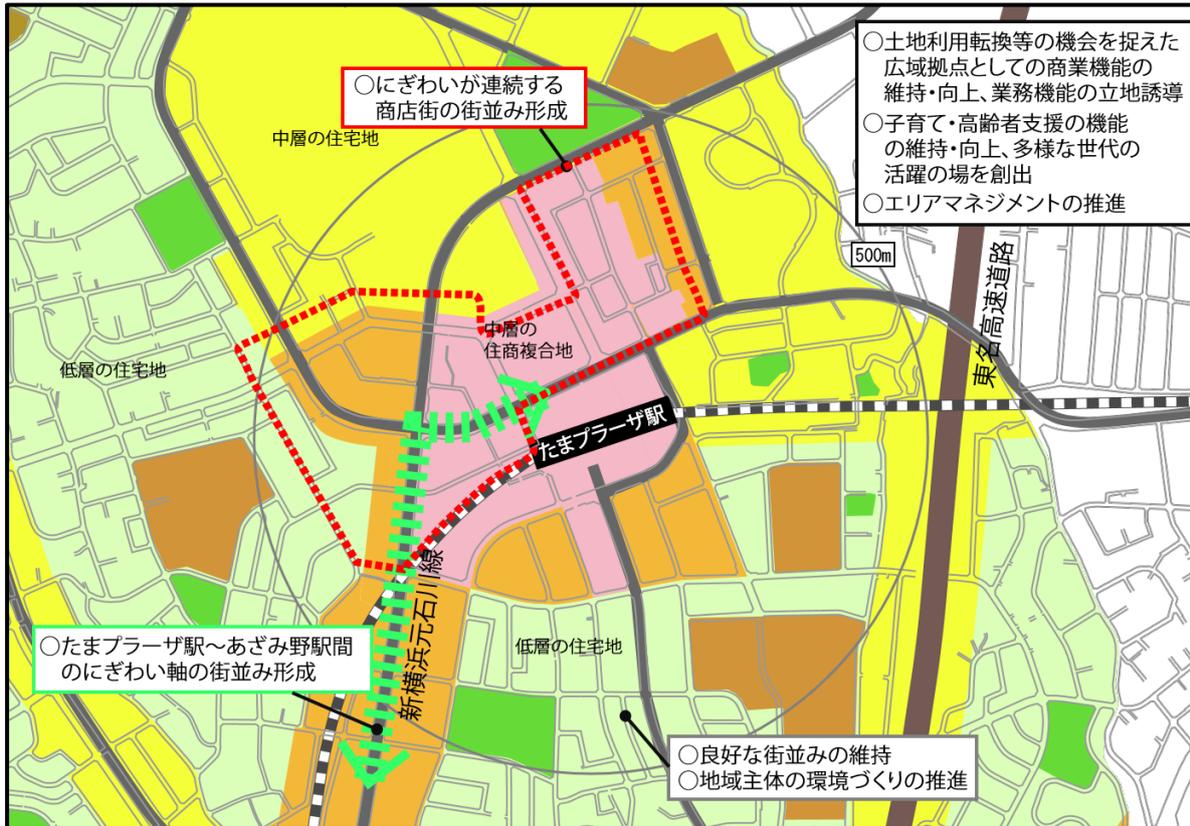
◆方針3-3 住み続けられる環境づくり

---

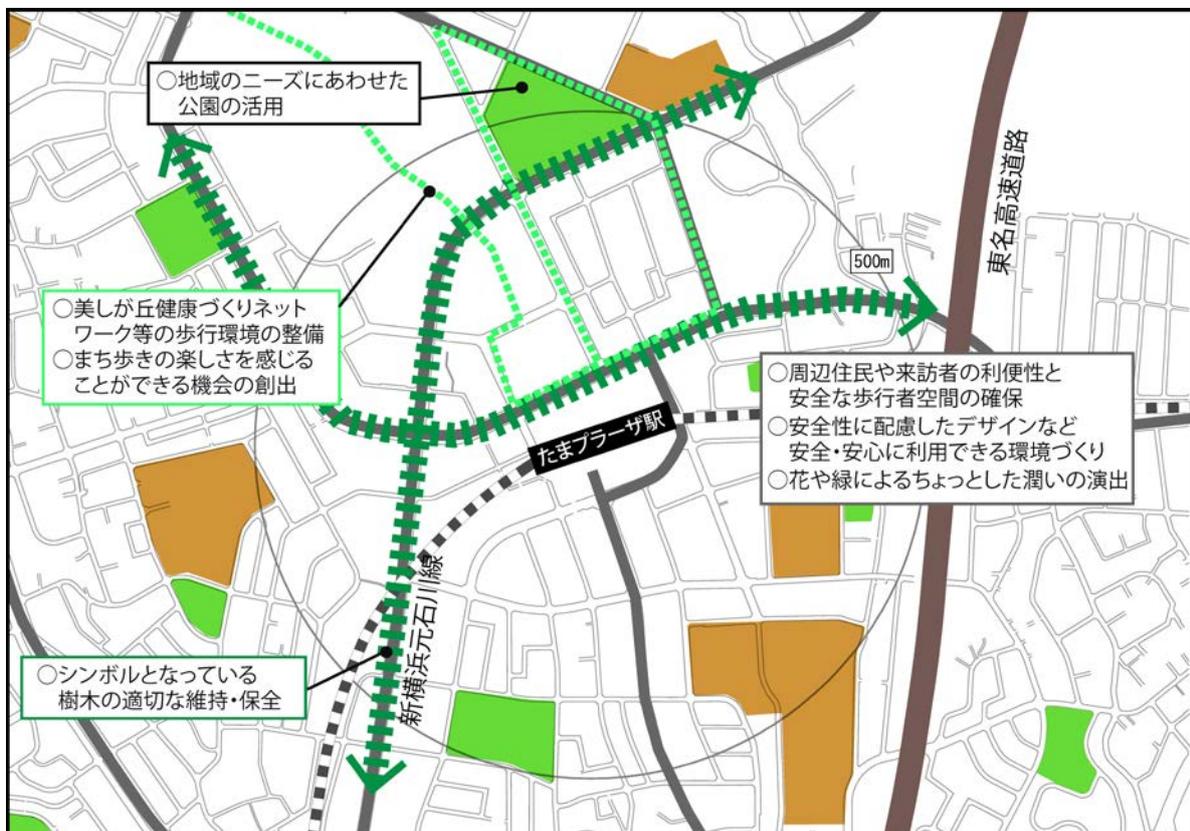
○地域主体の環境づくりの推進

- ・住宅地のルールづくりや地域の環境づくりなど、地域住民の協力により、地域の主体的な活動を推進します。

## 土地利用の方針図



## 都市基盤整備の方針図



# あざみ野駅周辺地区 まちづくりプラン

## 1 あざみ野駅の位置と概況

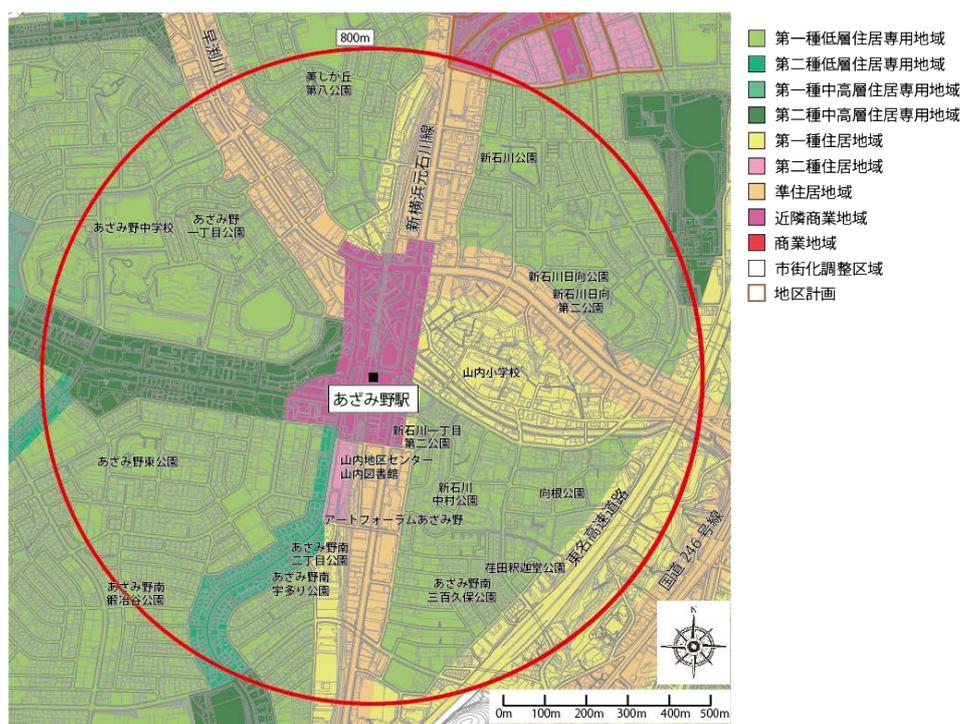
あざみ野駅周辺は、昭和40年代半ばから昭和50年代半ばにかけて宅地開発が行われ、現在の良好な住宅地が形成されました。現在、町名及び駅名に使われている「あざみ野」は、昭和52年の田園都市線あざみ野駅の開業とともに使われはじめました。

平成に入り、市営地下鉄駅の開業、田園都市線急行停車駅となるなど、交通結節点としての役割を担い、青葉区内で最も乗降客数の多い駅です。平成30年度の乗降客数は、約13.7万人/日となっています。

あざみ野駅周辺の駅勢圏（次頁参照）の人口は、平成17年と平成22年を比較して1.06倍と微増していましたが、平成22年から平成27年にかけては1.02倍とほぼ横ばいとなっています。平成27年の人口密度は83.6人/haと青葉区全体（88.3人/ha）を4.7ポイント下回っています。年齢別では、14歳以下の若年層の割合が青葉区全体よりも0.5ポイント高く、65歳以上の高齢者の割合は低い傾向となっています。また、世帯の状況では核家族世帯の割合が高く、特に18歳未満親族世帯の割合が28.1%と区の全体（27.0%）と比較して1.1ポイント高くなっています。

都市計画の指定状況は、駅を中心に近隣商業地域、幹線道路沿道は準住居地域が指定されており、その周辺は、第一種低層住居専用地域が面的に指定されています。また、あざみ野商店会は、駅前の一部の街区は近隣商業地域、その他の区域は第二種中高層住居専用地域に指定されています。

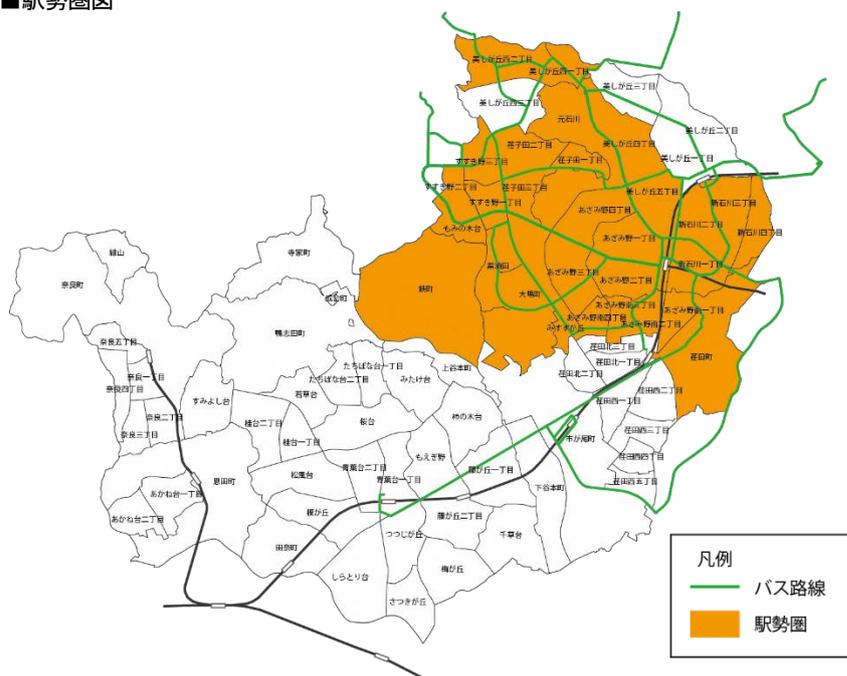
図 都市計画の指定状況



横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9015号】

## ◆ 駅勢圏の人口の概況

### ■ 駅勢圏図



※バス路線は、あざみ野駅前バス停に停車する路線のみを表示しています。

※駅勢圏については、平成23年度区民意識調査で、最寄駅を「あざみ野駅」と回答した方の割合が10%を超える町丁目を対象としています。

### ■ 人口 (H17, 22, 27 年国勢調査)

	あざみ野駅	青葉区
H17 年人口 (人)	93,999	291,420
H22 年人口 (人)	99,767	303,995
H27 年人口 (人)	101,717	308,287
H22/17	1.06	1.04
H27/22	1.02	1.01
面積 (km <sup>2</sup> ) ※	12.21	35.06
人口密度 (人/ha) ※	83.6	88.3

※面積は、H17 年国勢調査の横浜市分の集計結果による値

※人口は、年齢不詳除く

※人口密度は H27 年の値であり、年齢不詳を含む。

※赤字：青葉区値を上回るもの

※青字：青葉区値を下回るもの

### ■ 年齢別人口構成 (H17, 22, 27 年国勢調査)

		H17 年	H22 年	H27 年
あざみ野駅	14 歳以下	16.3%	15.7%	14.4%
	15~64 歳	71.7%	69.2%	66.6%
	65 歳以上	11.9%	15.1%	19.1%
	うち 75 歳以上	4.8%	6.3%	8.1%
青葉区	14 歳以下	16.4%	15.3%	13.9%
	15~64 歳	71.1%	68.8%	66.3%
	65 歳以上	12.5%	15.9%	19.8%
	うち 75 歳以上	5.1%	6.8%	8.9%

※表示端末未満を四捨五入しているため、合計と一致しない場合がある。

※赤字：青葉区値を上回るもの

※青字：青葉区値を下回るもの

■世帯の種類 (H17, 22, 27 年国勢調査)

		H17 年	H22 年	H27 年
あざみ野駅	世帯数 (世帯)	35,193	39,021	40,910
	核家族世帯割合	71.8%	69.9%	68.9%
	単身世帯割合	22.3%	25.3%	26.9%
	6歳未満親族世帯割合	14.1%	11.9%	10.4%
	18歳未満親族世帯割合	32.0%	30.2%	28.1%
	65歳以上親族世帯割合	20.8%	24.6%	29.7%
	高齢単身世帯割合	3.9%	5.4%	7.1%
	3世代世帯割合	3.3%	2.4%	2.0%
	世帯人員 (人)	92,582	98,344	100,542
	平均世帯人員 (人/世帯)	2.63	2.52	2.46
青葉区	世帯数 (世帯)	110,130	120,020	125,144
	核家族世帯割合	70.4%	68.4%	67.4%
	単身世帯割合	24.0%	26.8%	28.5%
	6歳未満親族世帯割合	13.8%	11.3%	10.1%
	18歳未満親族世帯割合	31.4%	29.1%	27.0%
	65歳以上親族世帯割合	21.8%	25.6%	30.5%
	高齢単身世帯割合	4.3%	5.8%	7.6%
	3世代世帯割合	3.1%	2.4%	2.0%
	世帯人員 (人)	285,841	297,878	302,455
	平均世帯人員 (人/世帯)	2.60	2.48	2.42

※赤字：青葉区値を上回るもの

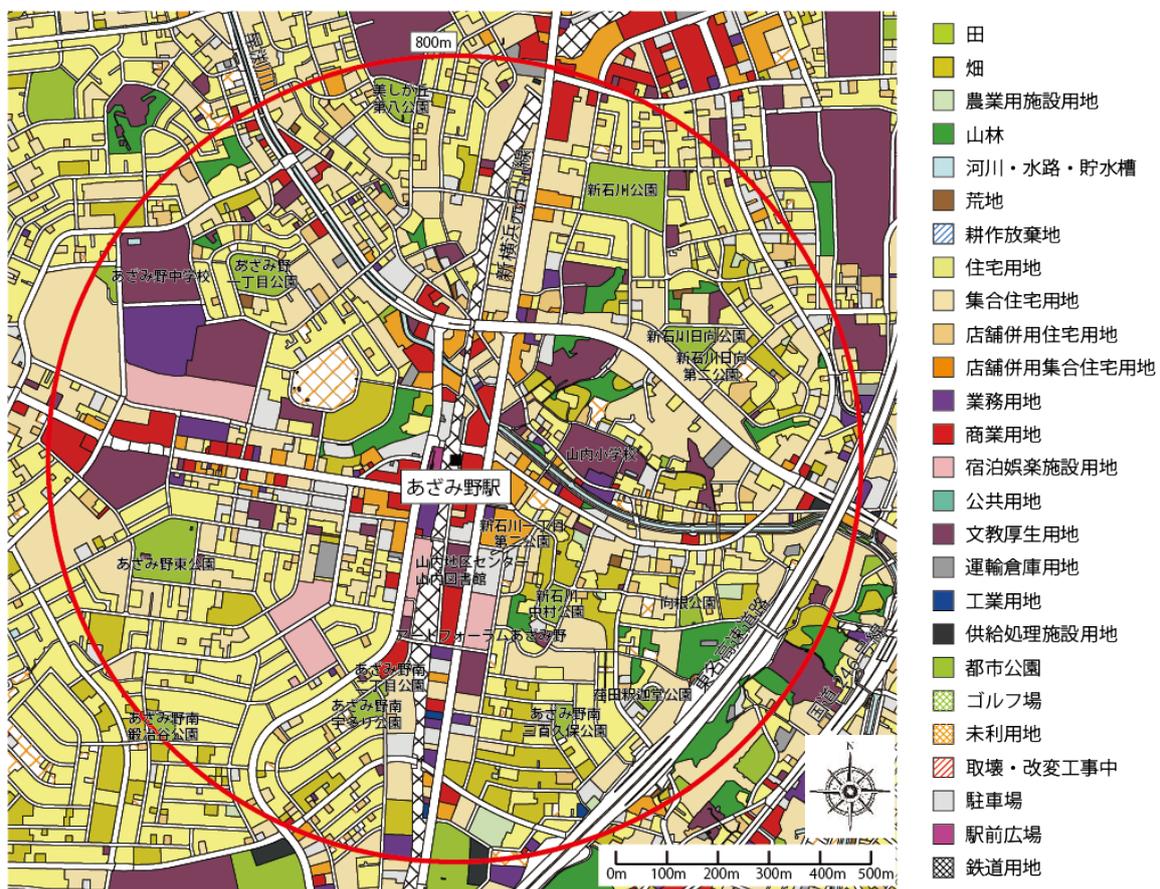
※青字：青葉区値を下回るもの

## 2 あざみ野駅周辺地区の現況・特性

### 1) 土地・建物利用現況

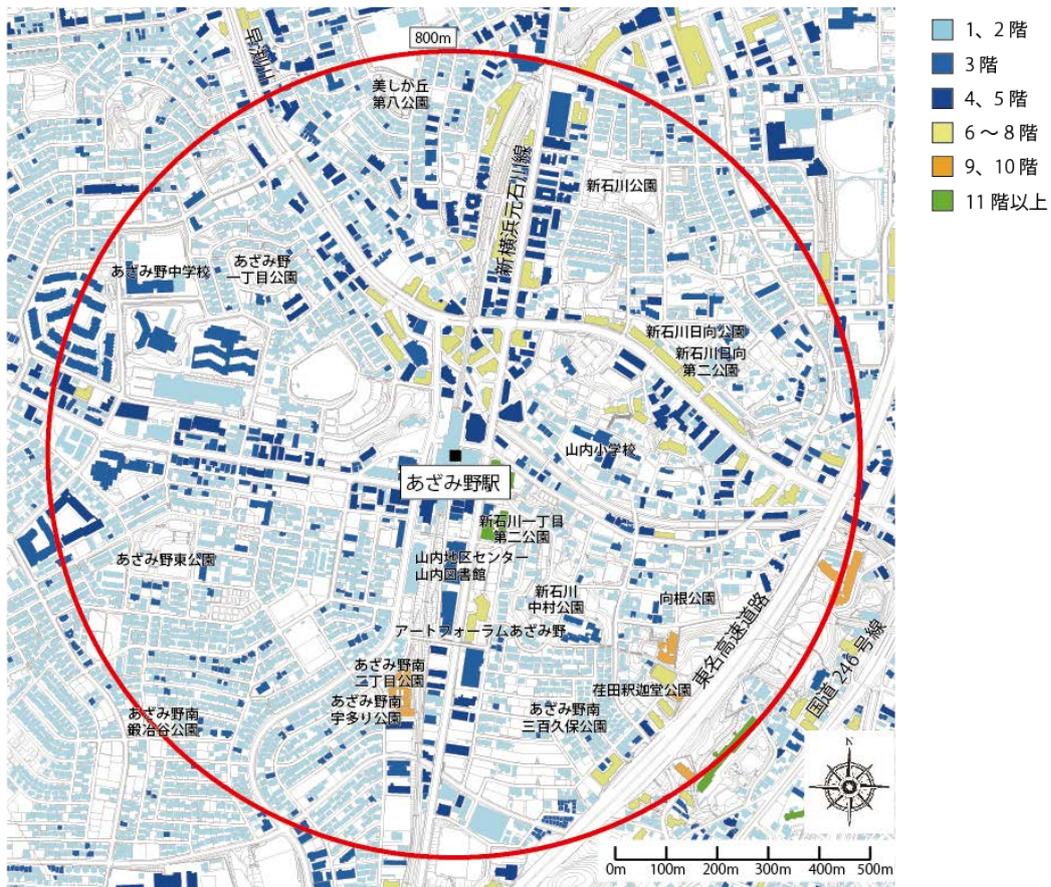
- ・ 駅周辺には比較的大きい規模の商業・業務施設及び文教厚生施設（図書館や文化施設など）が集積していますが、駐車場などの低・未利用地も見られます。
- ・ 住宅地内には都市公園も多く、そのほとんどが小高い場所に立地しています。
- ・ 駅の西側には、まとまった規模の竹林や斜面林などの緑が残っており、駅の東側の地区は生産緑地の指定を受けた畑も多く、農家住宅もみられます。
- ・ 建物階数は1、2階を主体とし、駅周辺及び幹線道路沿道に6～8階の建物が見られます。11階以上の建物は、駅東側の2棟となっています。

図 土地利用現況（H25年横浜市都市計画基礎調査）



横浜市建築局都市計画基本図データ作成により作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第 9015 号】

図 建物階数現況 (H25 年横浜市都市計画基礎調査)

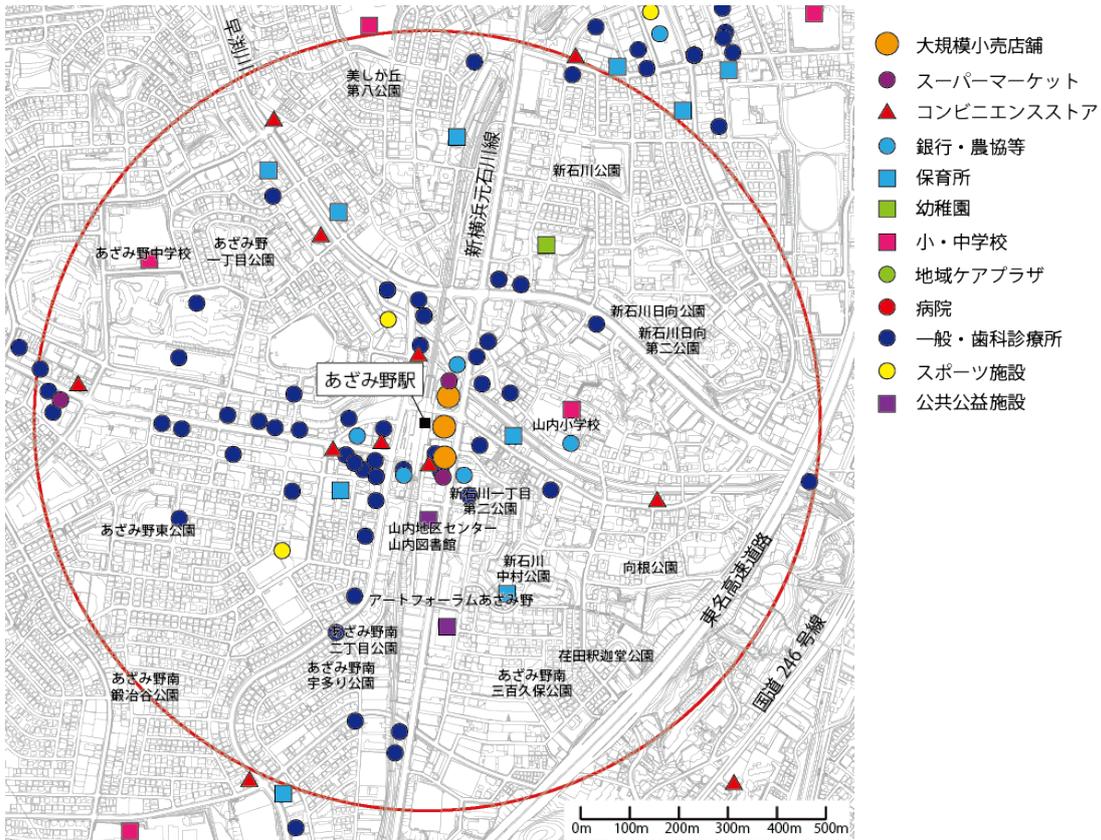


横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9015号】

## 2) 生活利便施設の現況

- 生活利便施設は、駅周辺及び幹線道路沿道を中心に立地しています。
- 駅直近には大規模小売店舗が3件立地し、駅西側のあざみ野商店街は駅から約1kmに渡って続いています。
- 駅勢圏内の北側、美しが丘5丁目には保育所が複数立地しています。
- 一般・歯科診療所は駅周辺に多く立地しています。
- 山内図書館、山内地区センター及びアートフォーラムあざみ野などの公共公益施設は、駅東側の幹線道路沿道に立地しています。

図 生活利便施設分布（平成29年）



横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9015号】

施設種類	対象施設	800m圏での施設数
商業・業務施設	大規模小売店舗	3件
	スーパーマーケット	3件
	コンビニエンスストア	8件
	銀行・農協等	5件
児童・保育施設	保育所	6件
	幼稚園	1件
	小・中学校	3件
高齢者福祉施設	地域ケアプラザ	0件
厚生施設	病院	0件
	一般・歯科診療所	62件
体育施設	スポーツ施設	2件
公共公益施設	公共公益施設	2件

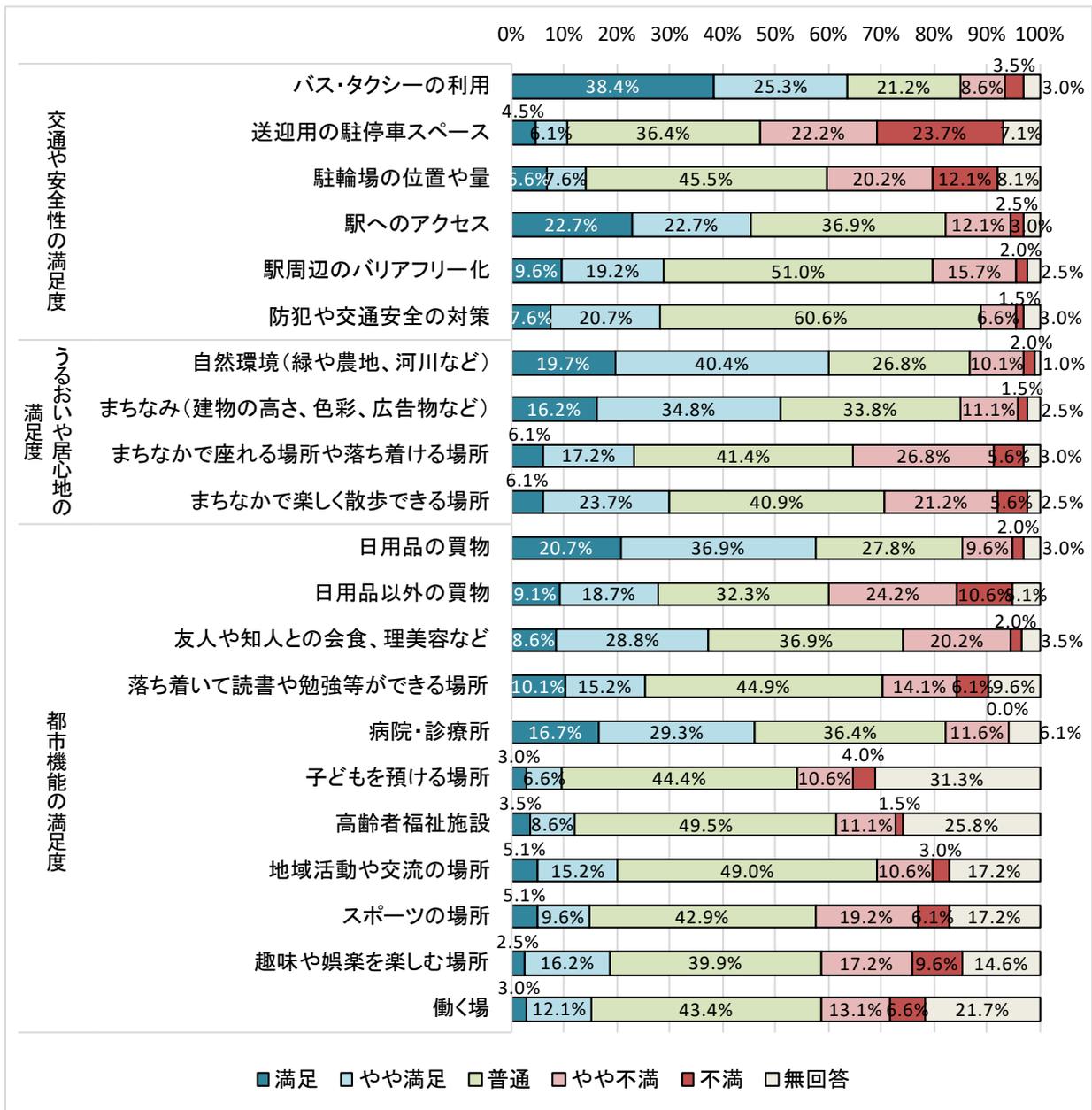


### 3 区民意識

#### 1) 最寄り駅に対する満足度

- ・交通や安全性については、「バス・タクシーの利用」や「駅へのアクセス」の満足度が高い一方、「送迎用の駐停車スペース」や「駐輪場の位置や量」への不満は高くなっています。
- ・うるおいや居心地については、「自然環境」や「まちなみ」の満足度が高く、「まちなかで座れる場所や落ち着ける場所」への不満は高い傾向となっています。
- ・都市機能については、「日用品の買物」や「病院・診療所」に関しては満足度が高い一方、「日用品以外の買物」や「趣味や娯楽を楽しむ場所」への不満は高くなっています。

図 最寄り駅に対する満足度（令和元年度 区民意識調査により作成）  
（あざみ野駅を最寄り駅とする区民対象）



## 4 まちづくりの課題

地区の現況、特性及び区民意識等から整理した、まちづくりの課題は次のとおりです。

### 1) 駅周辺の交通環境の改善

青葉区内で最も乗降客数が多く、バス発着便数も多いあざみ野駅は、朝夕の通勤・通学ラッシュ時の混雑による駅周辺の交通環境の悪化や、駐輪場及び送迎用の駐停車スペースの不足などが課題となっています。

こうした状況の中、高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）は事業化することとしており、今後の交通利用者の変化に対応していくことも求められます。

### 2) 鉄道の交通結節点としての魅力の向上

あざみ野駅周辺には、スーパーマーケットや商店街等、一定の商業機能が集積していますが、低・未利用地が見られる他、乗降客の多さに対し、まちなかで座れる場所やくつろげる場所が少ない状況となっています。

こうした状況の中、高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）を見据え、青葉区の鉄道の交通結節点となるまちとして、商業及び業務機能の強化や商店街の良好な街並み形成等による魅力の向上が望まれます。

### 3) まちの良好な資源の活用

あざみ野駅周辺は、街路樹などの緑や早濶川などの自然的空間、寺社や農家住宅など歴史や原風景を感じさせるもの、緑豊かな戸建て住宅地、さらにアートフォーラムあざみ野、山内図書館に代表される文化・芸術施設の集積など、良好な資源に恵まれており、これらの資源を生かしたまちづくりの推進が望まれます。

### 4) まちづくりの活動と地域との交流の促進

あざみ野駅周辺で行われている、商店街や自治会、アートフォーラムあざみ野等が開催するイベントや取組などを今後も継続・推進することで、交流を促進し、地域の活力の向上につなげることが望まれます。

## 5 あざみ野駅周辺地区のまちづくりのテーマと方針

### 1) まちづくりのテーマと視点

#### ①まちづくりのテーマ

街の良さを生かし、新たな個性を創造する あざみ野文化の薫るまちづくり

#### ②まちづくりの視点

##### ●交通結節点としての魅力的なまちづくり

- ・高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）により、あざみ野駅のアクセス性の向上が見込まれることから、より多くの駅利用者に、青葉区に立ち寄りたい、住んでみたいと印象付けるような、交通結節点という特性を生かした魅力的なまちづくりが望まれます。

##### ●集積する文化・芸術施設の活用

- ・山内図書館やアートフォーラムあざみ野などの文化・芸術施設の集積を生かした、文化の薫る魅力的なまちづくりが望まれます。

##### ●駅を中心とした回遊性の向上

- ・街の奥行きや広がりを感じられるよう、駅と周辺に立地する商業施設や点在する良質な地域の資源をつなぐ、回遊性のある歩行者ネットワークを形成することが望まれます。
- ・あざみ野駅からたまプラーザ駅にかけての、連続的にぎわいの創出が望まれます。

## 2) まちづくりの方針

### 基本方針1 あざみ野駅周辺の拠点づくり

#### ◆方針1-1 交通結節点としての拠点づくり

---

##### ○商業・業務機能等の拡充

- ・高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）を見据え、駅周辺施設の建替えや、低・未利用地等の土地利用転換等の機会を捉え、業務機能の拡充を図るとともに、くつろげる場所の確保など、駅利用者がまちに立ち寄ってみたいくなる魅力を高めることにより、交通結節点にふさわしい拠点の形成を図ります。
- ・また、商業機能はたまプラーザ駅周辺やセンター北・南駅周辺とのバランスを取りながら、周辺住民や駅利用者の買い物等の利便性向上を推進します。

##### ○まちの顔としての景観形成

- ・駅前空間について、青葉区の鉄道の交通結節点のまちとして、多くの人が魅力的と感じるような、良好な景観の形成を図ります。

#### ◆方針1-2 安全で快適に利用できる基盤づくり

---

##### ○安全で快適な歩行動線の確保

- ・駅利用者の安全で快適な歩行動線の確保を図ります。

##### ○駅利用者の利便性の確保

- ・駅周辺施設の建替えや、低・未利用地等の土地利用転換等の機会を捉え、駐車場や、駐輪場、送迎用車両の駐停車スペースの確保を検討するなど、駅利用者の利便性の確保を図ります。

## 基本方針2 まちのシンボルづくり

### ◆方針2-1 地域のシンボルとしての街並みづくり

#### ○快適で、楽しく、買い物しやすい商店街づくり

- ・安全に配慮した緑豊かな歩行空間の形成や、オープンカフェ等による店先の演出など、連続性のある魅力的な街並みを誘導し、快適で、楽しく、買い物しやすい環境づくりを推進します。

#### ○地域のシンボルとなるにぎわい軸の街並み形成

- ・あざみ野駅からたまプラーザ駅へ続く新横浜元石川線は、幹線道路であり、ケヤキが連続する風格のある街路樹や沿道のお洒落な店舗等により、地域のシンボルとなる通りとなっていることから、これらの魅力を生かしたにぎわいのある街並みの形成を図ります。

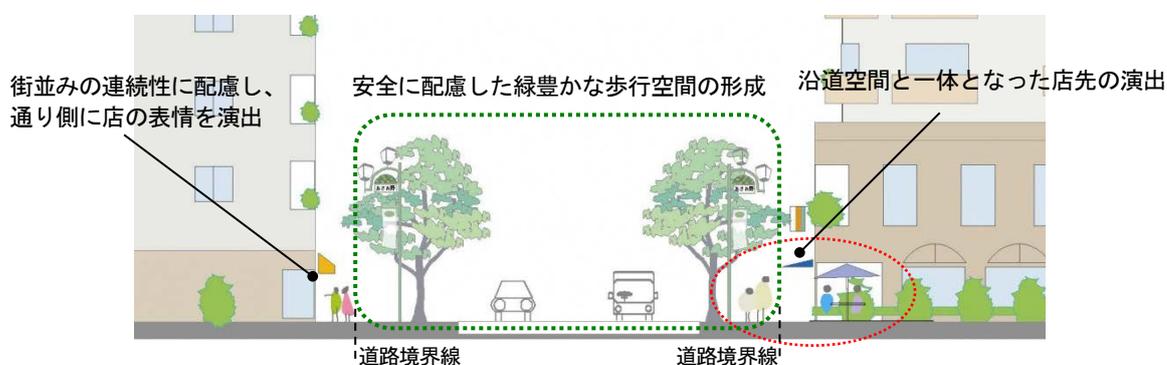


図 地域のシンボルとしての商店街づくりのイメージ

### ◆方針2-2 地域資源を活用し、連携して取り組むまちづくり

#### ○地域資源の再認識と歩行者ネットワークの形成

- ・早濑川などの自然的空間や、寺社などの歴史的資源、駅周辺に集積する文化・芸術施設や魅力的な店舗等の地域資源を再認識する機会を創出するとともに、これらを結ぶ回遊性の高い歩行者ネットワークの形成を推進します。

#### ○各主体の取組の連携促進

- ・商店街や自治会、アートフォーラムあざみ野などの個々が主体となっているイベントについて、それぞれのイベント間の協働及び連携を推進します。また、文化・芸術に関するイベントについては、他駅の文化・芸術施設との連携も推進します。

### ◆方針2-3 早濑川の心地よい水辺空間づくり

#### ○水辺を生かした散歩道の活用

- ・早濑川沿いの道は、駅までのアクセス路や散歩道としての積極的な活用を推進します。

◆方針3-1 多様なライフステージに対応するまちづくり

---

○多様なニーズに対応した機能の誘導

- ・ 駅周辺施設の建替えや、低・未利用地等の土地利用転換等により、新たに住宅を整備する際は、様々な世代の多様なニーズに対応した住宅やサービス機能、働く場等の誘導を推進します。

○生活の足となる交通手段の充実

- ・ 高齢者をはじめ住民等の生活の足として、駅と住宅、公共施設、商店街などを結ぶ、小回りのきく移動手段など交通手段の充実を図ります。

◆方針3-2 緑豊かな潤いのあるまちづくり

---

○緑の保全と創出

- ・ 主要な沿道に連なる街路樹を適切に保全するとともに、店先や庭先の身近な緑を守り、育てることにより、緑豊かで潤いのある暮らしや快適な散策ができる空間づくりを推進します。
- ・ 駅周辺施設の建替えや、低・未利用地等の土地利用転換等の機会においては、緑の創出を図ります。

○良好な街並みの保全

- ・ 住宅地における、低層及び中層を基調とした良好な街並みの保全を図ります。

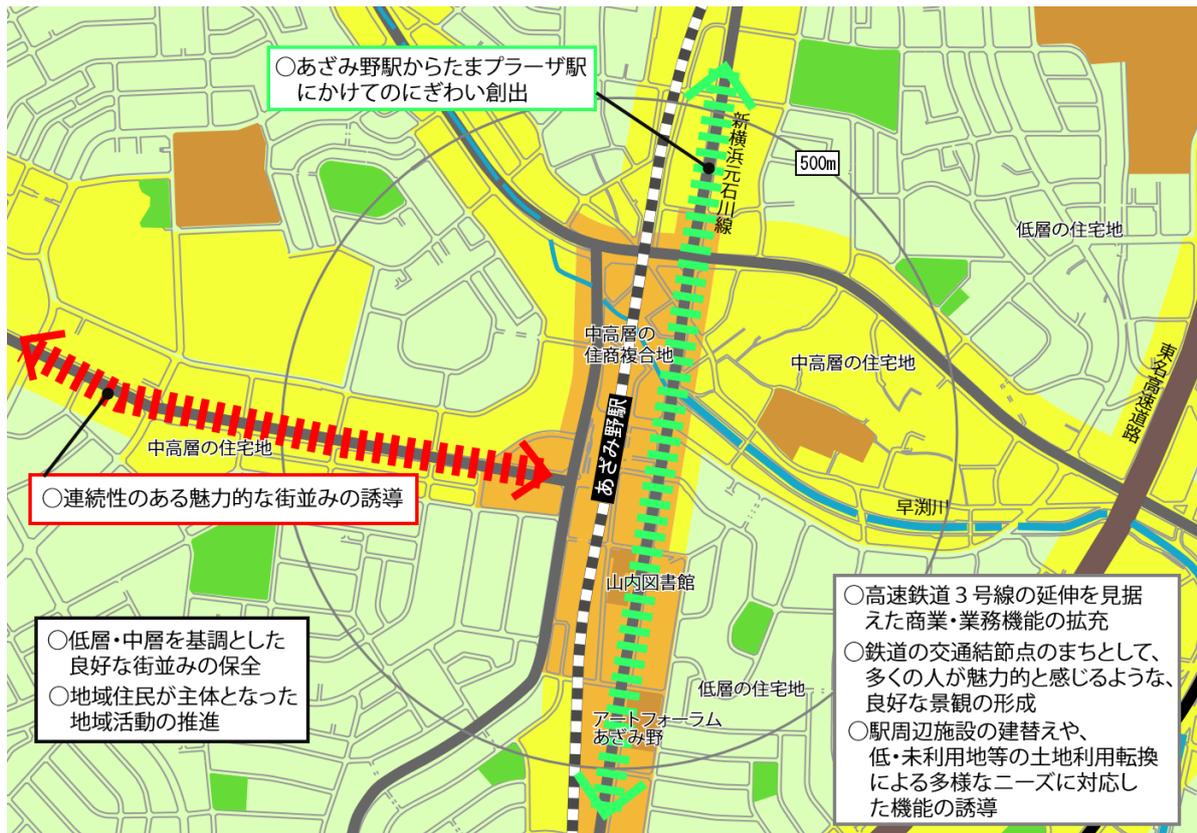
◆方針3-3 住み続けられる環境づくり

---

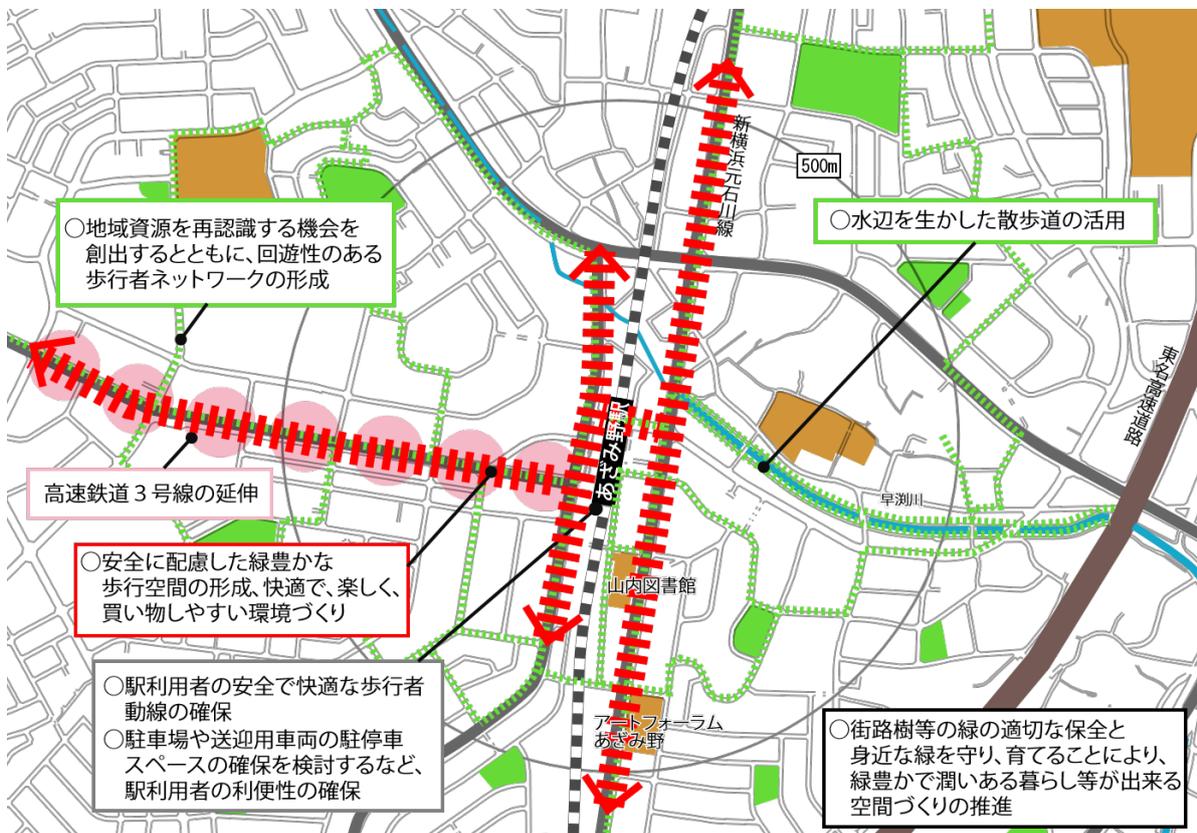
○地域住民が主体となった地域活動

- ・ 良好な住環境を保全するため、地域住民が主体となったまちのルールづくり等の地域の活動を推進します。

## 土地利用の方針図



## 都市基盤整備の方針図



# 江田駅周辺地区 まちづくりプラン

## 1 江田駅の位置と概況

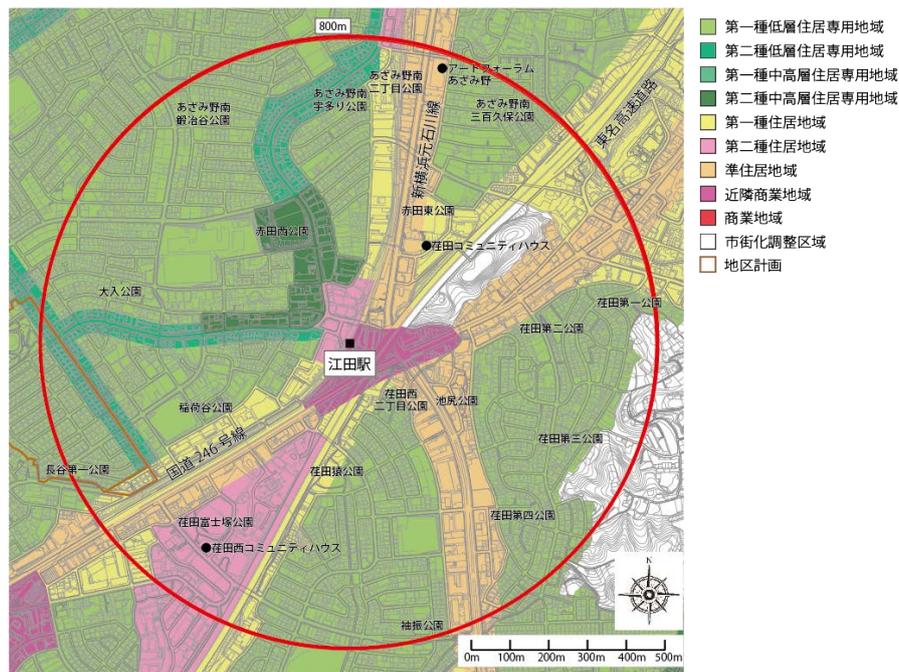
江田駅は田園都市線が開通した当初（1966年、昭和41年）より開業している駅であり、平成30年度の乗降客数は、約3.8万人/日となっています。

江田駅周辺は、古くから「荏田」の表記で、矢倉沢往還（大山参詣道や東海道の脇往還として機能）の人馬継ぎ立場（宿場）として発展してきた歴史あるまちです。今日でも国道246号線と新横浜元石川線が交差する上を東名高速道路の高架が通過するなど、首都圏の大動脈の要衝地点となっています。

江田駅の駅勢圏（次頁参照）の人口は平成17年と平成22年を比較して1.10倍と増加傾向となっており、平成22年から平成27年にかけては1.05倍と微増しています。平成27年の人口密度は、101.8人/haと藤が丘駅周辺とたまプラーザ駅周辺に次いで高く、青葉区全体（88.3人/ha）を上回っています。年齢別では、14歳以下の若年層の割合が15.4%と市内の田園都市線沿線の中で最も高く、65歳以上の高齢者層についても15.9%と最も低い割合となっており、田園都市線沿線で最も若い駅勢圏となっています。また、世帯の状況を見ると、子供のいる核家族世帯の割合が高くなっており、近年、駅周辺に立地しているマンション群による影響が考えられます。

都市計画の指定状況を見ると、駅南側は近隣商業地域、北側は第二種住居地域に指定されています。また、田園都市線沿線や国道246号線沿道、新横浜元石川線沿道は第一種住居地域及び準住居地域となっており、あざみ野南二・三丁目や荏田北三丁目の沿道は第二種低層住居専用地域と第二種中高層住居専用地域に指定されています。一方、駅東側の山林部分は市街化調整区域となっています。

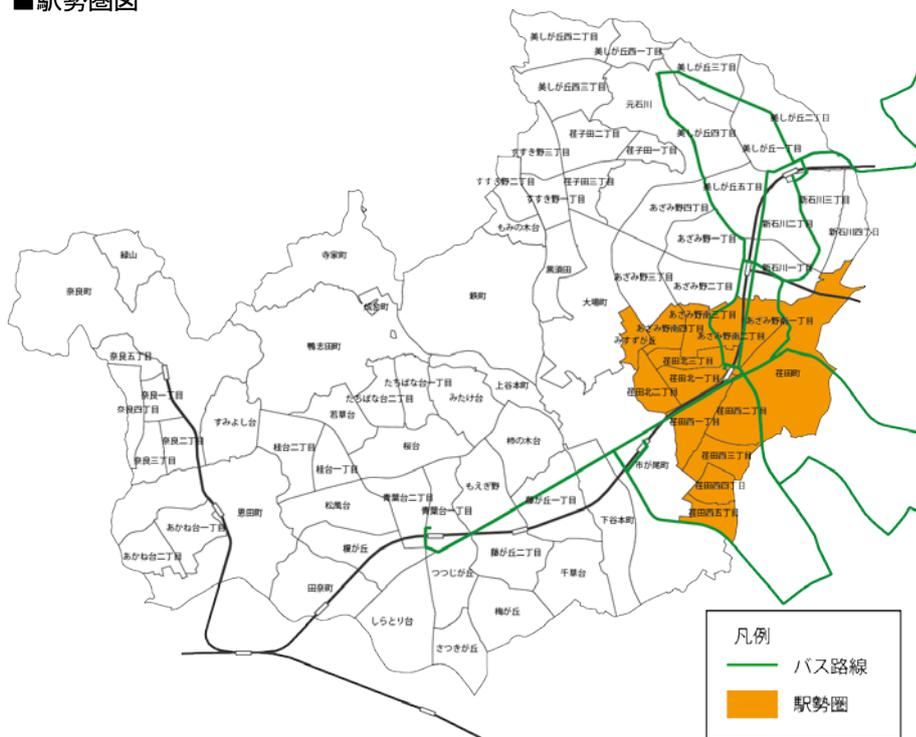
図 都市計画の指定状況



横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第 9015 号】

◆ 駅勢圏の人口の概況

■ 駅勢圏図



※バス路線は、江田駅前バス停に停車する路線のみを表示しています。  
 ※駅勢圏については、平成23年度区民意識調査で、最寄駅を「江田駅」と回答した方の割合が10%を超える町丁目を対象としています。

■ 人口 (H17, 22, 27 年国勢調査)

	江田駅	青葉区
H17 年人口 (人)	30,120	291,420
H22 年人口 (人)	33,131	303,995
H27 年人口 (人)	34,652	308,287
H22/17	1.10	1.04
H27/22	1.05	1.01
面積 (km <sup>2</sup> ) ※	3.42	35.06
人口密度 (人/ha) ※	101.8	88.3

※面積は、H17 年国勢調査の横浜市分の集計結果による値  
 ※人口は、年齢不詳除く  
 ※人口密度は H27 年の値であり、年齢不詳を含む。  
 ※赤字：青葉区値を上回るもの  
 ※青字：青葉区値を下回るもの

■ 年齢別人口構成 (H17, 22, 27 年国勢調査)

		H17 年	H22 年	H27 年
江田駅	14 歳以下	17.4%	16.7%	15.4%
	15~64 歳	71.0%	70.2%	68.7%
	65 歳以上	11.5%	13.1%	15.9%
	うち 75 歳以上	5.3%	6.2%	7.3%
青葉区	14 歳以下	16.4%	15.3%	13.9%
	15~64 歳	71.1%	68.8%	66.3%
	65 歳以上	12.5%	15.9%	19.8%
	うち 75 歳以上	5.1%	6.8%	8.9%

※表示端末未満を四捨五入しているため、合計と一致しない場合がある。  
 ※赤字：青葉区値を上回るもの  
 ※青字：青葉区値を下回るもの

■世帯の種類 (H17, 22, 27 年国勢調査)

		H17 年	H22 年	H27 年
江田駅	世帯数 (世帯)	10,912	12,547	13,390
	核家族世帯割合	72.4%	70.2%	70.7%
	単身世帯割合	21.8%	25.2%	25.4%
	6歳未満親族世帯割合	15.7%	13.1%	11.8%
	18歳未満親族世帯割合	35.0%	33.3%	31.5%
	65歳以上親族世帯割合	19.1%	20.8%	25.0%
	高齢単身世帯割合	3.5%	4.5%	6.0%
	3世代世帯割合	3.4%	2.6%	2.0%
	世帯人員 (人)	29,068	32,157	33,823
	平均世帯人員 (人/世帯)	2.66	2.56	2.53
青葉区	世帯数 (世帯)	110,130	120,020	125,144
	核家族世帯割合	70.4%	68.4%	67.4%
	単身世帯割合	24.0%	26.8%	28.5%
	6歳未満親族世帯割合	13.8%	11.3%	10.1%
	18歳未満親族世帯割合	31.4%	29.1%	27.0%
	65歳以上親族世帯割合	21.8%	25.6%	30.5%
	高齢単身世帯割合	4.3%	5.8%	7.6%
	3世代世帯割合	3.1%	2.4%	2.0%
	世帯人員 (人)	285,841	297,878	302,455
	平均世帯人員 (人/世帯)	2.60	2.48	2.42

※赤字：青葉区値を上回るもの

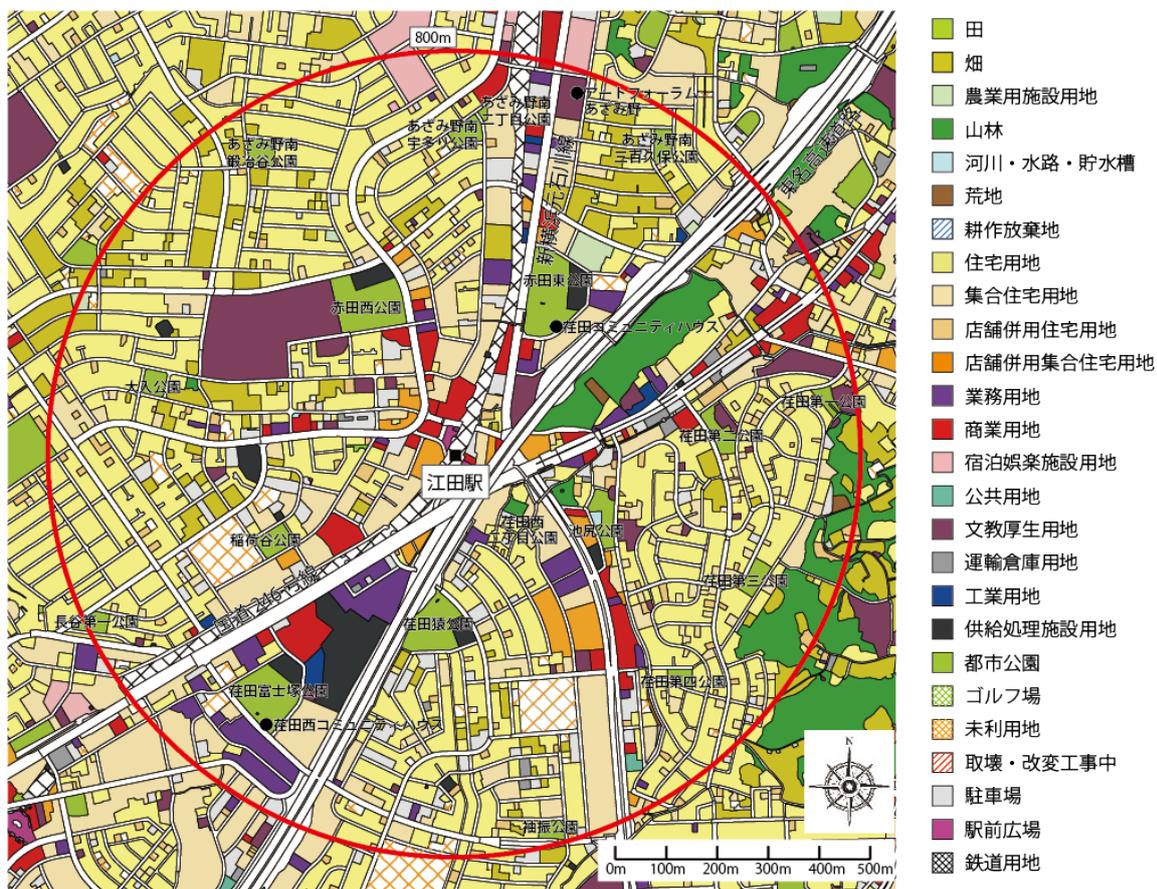
※青字：青葉区値を下回るもの

## 2 江田駅の周辺地区の現況・特性

### 1) 土地・建物利用現況

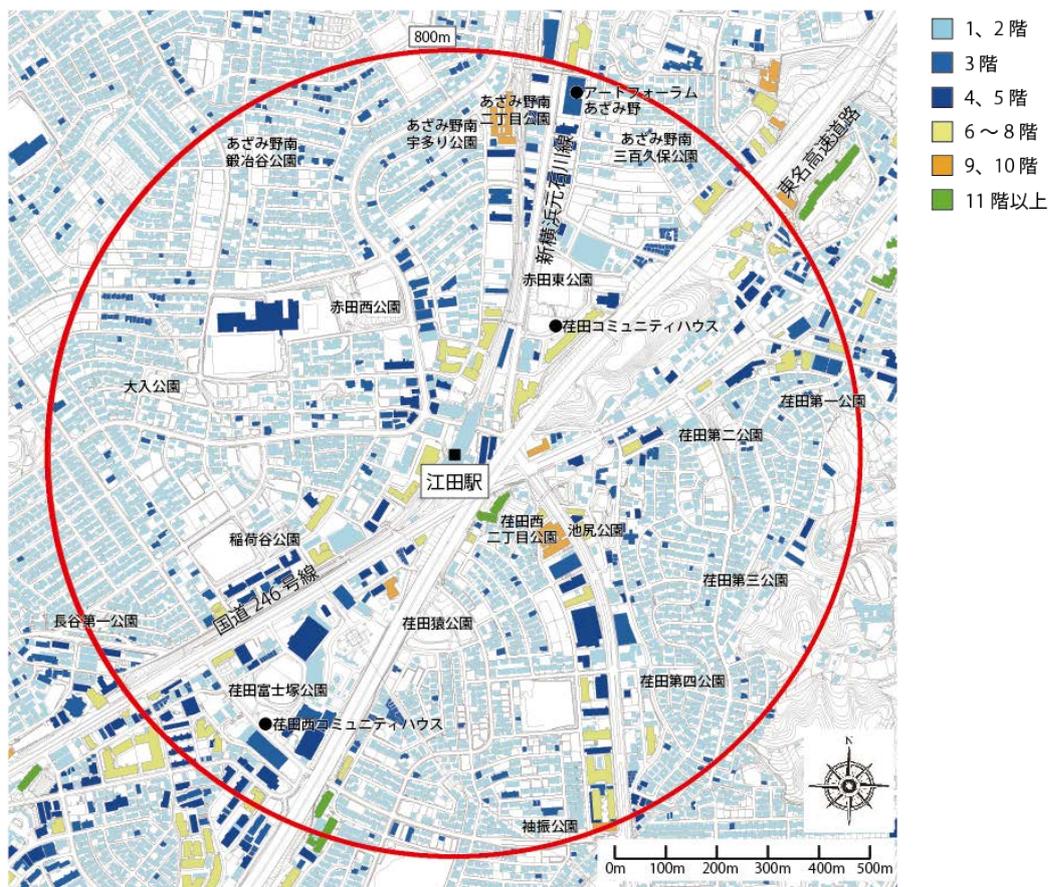
- ・国道 246 号線や新横浜元石川線の幹線道路沿道には、敷地規模が比較的大きい商業施設や業務施設が立地しています。
- ・新横浜元石川線沿いには、規模の大きい集合住宅の立地が進んでいます。
- ・駅北側の直近に商業施設が立地していますが、駅周辺の商業集積度は低くなっています。
- ・駅周辺の地域での区画整理は、おおむね昭和 50 年代後半に完了していることから、周辺の建築物の多くは比較的新しいものが増えていますが、低・未利用地も残されています。
- ・建物の高さは、1、2 階以下の低層が主体であり、幹線道路沿道の集合住宅は大部分が 8 階以下となっています。

図 土地利用現況 (H25 年横浜市都市計画基礎調査)



横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第 9015 号】

図 建物階数現況 (H25年横浜市都市計画基礎調査)



横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第 9015 号】

## 2) 江田駅周辺の歴史的資源

- ・江田駅周辺は、中世史料にその名が確認されるなど古くから郷が形成されていました。駅東側に位置する真福寺には、鎌倉時代後期の国重要文化財の釈迦如来立像が所蔵されているなど、鎌倉時代から重要な地区であったことがうかがえます。
- ・真福寺は、かつて赤田谷戸出口に所在したとされ、ここには中世城郭跡（荏田城）があります。この荏田城山の麓には、荏田郷全体又は一部の領主であった山内氏の居館が置かれていたと推測されています。当時から荏田は、大山街道と鎌倉中道枝道・早瀬川の交差点となっており、物流の中継点として荏田宿の前身を為していたようです。
- ・江戸時代には、矢倉沢往還の二つ目の宿場として大変栄えていました。
- ・現在でも、江田駅東口周辺には、かつての名残を残す大木がいくつかあるほか、当時の歴史的な名残が今なお数多く見られます。

図 江田駅周辺の歴史的な資源分布図



桜の大木

国道246号線からみた中世城郭跡

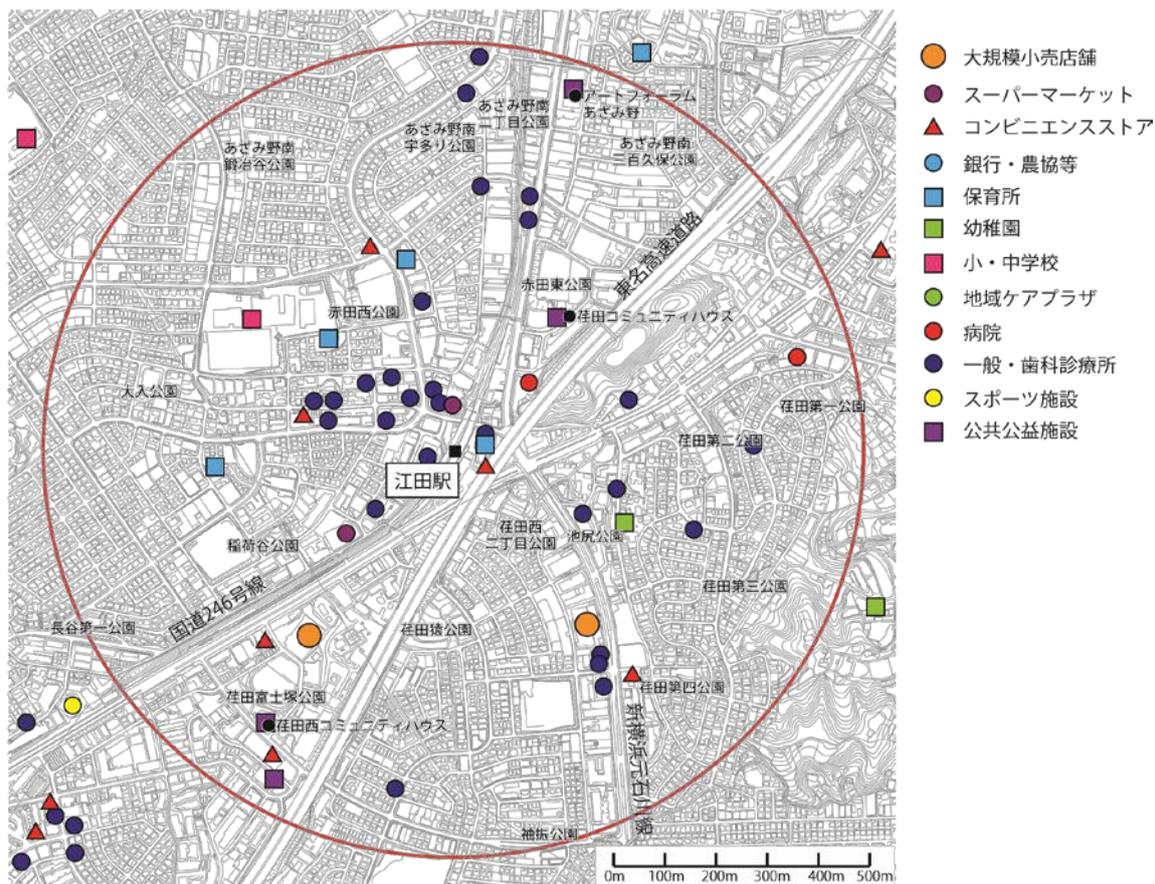
真福寺の境内

横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9015号】

### 3) 生活利便施設の現況

- ・本地区は、駅近くに生活利便施設が集積しており、スーパーマーケットや保育所、一般・歯科診療所等などが立地しています。
- ・また、国道 246 号線や新横浜元石川線の沿道に大規模小売店舗や病院が立地しています。

図 生活利便施設分布（平成 29 年）



横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第 9015 号】

施設種類	対象施設	800m圏での施設数
商業・業務施設	大規模小売店舗	2 件
	スーパーマーケット	2 件
	コンビニエンスストア	5 件
	銀行・農協等	0 件
児童・保育施設	保育所	4 件
	幼稚園	1 件
	小・中学校	1 件
高齢者福祉施設	地域ケアプラザ	0 件
厚生施設	病院	2 件
	一般・歯科診療所	2 7 件
体育施設	スポーツ施設	0 件
公共公益施設	—	4 件

図 江田駅周辺の現況



① 東名高速道路と国道246号線が交差



② 計画的に整備された公園が配置



③ 懐かしさを感じさせる矢倉沢往還の街並み



④ 江田駅東口の駅前広場



⑤ 江田駅西口の街並みと街路樹



⑥ 荏田宿を示す案内板



⑦ 街路樹（高木・低木）がきれいに管理された道



⑧ 高速道路高架下の駐輪場

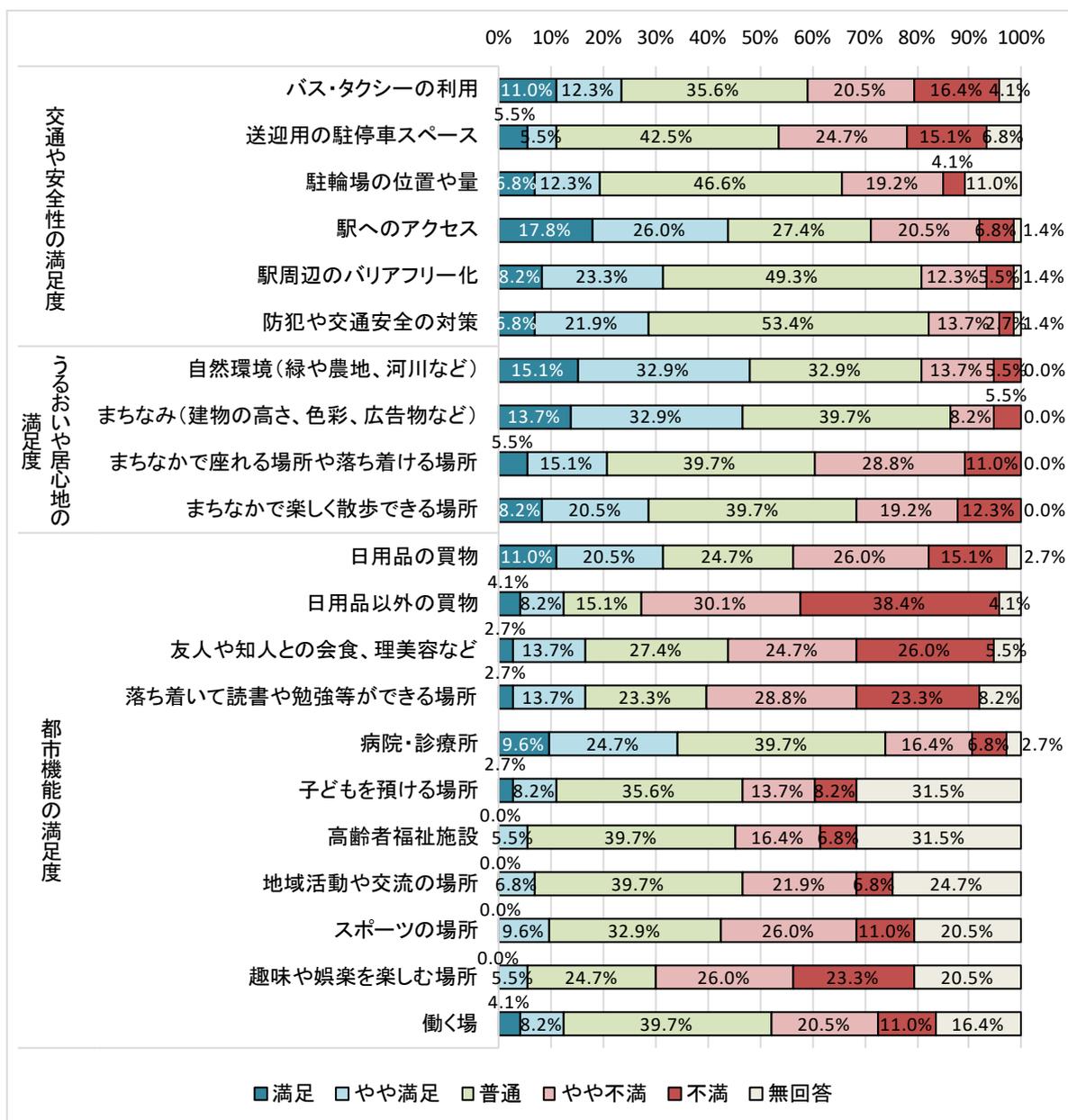
### 3 区民意識

#### 1) 最寄り駅に対する満足度

- ・交通や安全性については、「駅へのアクセス」に対する満足度が高くなっていますが、「バス・タクシーの利用」や「送迎用の駐停車スペース」への不満は高くなっています。
- ・うるおいや居心地については、「自然環境」や「まちなみ」への満足度が高く、「まちなかで座れる場所や落ち着ける場所」への不満は高くなっています。
- ・都市機能については、「病院・診療所」への満足が高い以外は、全体的に満足度が低くなっています。特に、「日用品以外の買物」や「落ち着いて読書や勉強等ができる場所」に対する不満度が高くなっています。

図 最寄り駅に対する満足度（令和元年度 区民意識調査により作成）

（江田駅を最寄り駅とする区民対象）



## 4 まちづくりの課題

地区の現況、特性及び区民意識等から整理した、まちづくりの課題は次のとおりです。

### 1) 国道 246 号線江田駅東交差点の混雑の解消及び江田駅～市が尾駅間の横断施設の不足

新横浜元石川線と交差する江田駅東交差点は、国道 246 号線の中でも特に渋滞が顕著な交差点であり、その早期改善が求められます。しかし、当地区は上に東名高速道路の高架が通り、近接して田園都市線の高架があり、県道の地下には重要な埋設管があるなど、上にも下にも交通を分散することが出来ない状況に加えて、周辺の地形は急峻で横に広げることができません。

このため、当面は広域道路ネットワークの中で交通分散を図り交通量の全体量を低減することが当地区の改善策とならざるを得ません。

また、江田駅から市が尾駅にかけて横断施設が不足しています。

このため、長期的な抜本対策の検討は進めつつ、歩行者空間の安全対策など、短期的な対策が望まれます。

### 2) 安全で魅力的な駅前づくり

沿線の中でも駅前の魅力に乏しいことから、駅周辺施設の建替え等の機会を捉えた機能更新や、鉄道と東名高速道路、国道 246 号線が近接する立地特性を生かしたまちづくりなど、駅前の魅力を向上させるための検討が望まれます。

また、西口では人の多い時間帯に車道を歩く人が見られることや、東口では車と歩行者の動きの交錯が見られることから、歩行者の安全性の確保も望まれます。

### 3) 歴史的資源等の活用

荏田宿の風情が残る矢倉沢往還の旧道や由緒ある寺院、遺跡など、歴史的な環境が残されている地区が広がっており、これらの資源の活用が望まれます。

### 4) 業務・文化機能や交流施設の立地を生かしたまちづくり活動

駅周辺に研究施設等の業務機能が立地しており、事業者と地域住民が連携したまちづくり活動の展開が望まれます。

また、文化施設や、コミュニティ施設などが立地することを生かし、地域住民同士の交流を促進することで、地域の活力のさらなる向上やまちづくりに関する人材の育成を図ることが望まれます。

## 5 江田駅周辺地区のまちづくりのテーマと方針

### 1) まちづくりのテーマと視点

#### ①まちづくりのテーマ

歴史を生かした、緑豊かな生活（くらし）提案型の住宅地と  
様々な主体が連携し、互いに共存するまちづくり

#### ②まちづくりの視点

##### ●駅前交通機能の見直し・改善

- ・駅前周辺施設の建替え等の機会を捉え、歩行者の安全性の確保や交通渋滞の緩和、駅と東名高速道路、国道 246 号線が近接する立地特性を生かしたまちづくりの検討など、交通機能の見直し及び改善が望まれます。

##### ●沿道のにぎわいの形成

- ・あざみ野駅に続く道路沿いに立地する業務や商業、文化機能等を生かしたにぎわいの形成が望まれます。

##### ●荏田の歴史と資源を生かした回遊性のあるまちづくり

- ・荏田には、古墳時代から中世の様子を伝える遺跡、近世の矢倉沢往還の宿場町の名残を残す旧道や重要文化財の仏像を所蔵する寺院や水路など、豊富な歴史資源があるほか、公園や文化施設が点在しています。これらの資源を生かしたまちづくりの展開が考えられます。

## 2) まちづくりの方針

### 基本方針1 江田駅の拠点づくり

#### ◆方針1-1 安全・快適で魅力的な駅前づくり

##### ○駅周辺の交通環境改善に向けた検討の推進

- ・江田駅東交差点の交通渋滞の緩和や、国道246号線の横断施設の整備の検討を推進するとともに、駅周辺施設の建替え等の機会を捉え、東西駅前の歩行者の安全性の確保に向けた検討等を行い、安全で快適な駅前づくりを推進します。

##### ○交通の近接性を生かした魅力的な駅前づくり

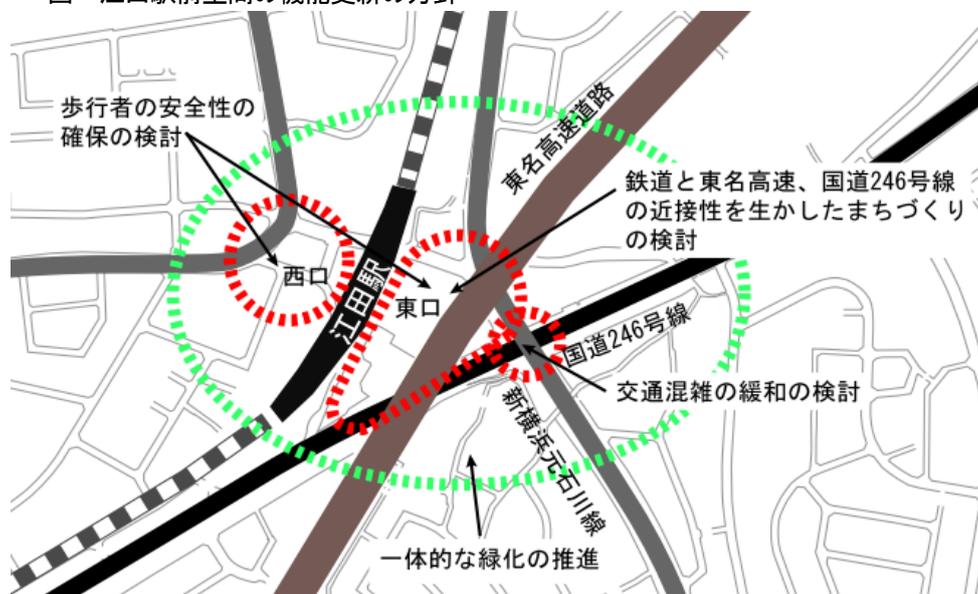
- ・鉄道と東名高速道路、国道246号線の近接性を踏まえたまちづくりの検討や、駅周辺に業務機能等が立地する特性を生かすなど、魅力的な駅前づくりを推進します。

#### ◆方針1-2 心暖かく映る駅前空間づくり

##### ○周辺市街地と一体となった緑豊かで良好な駅前景観の形成

- ・地域住民等が主体となった緑化活動の継続等により、周辺市街地と一体となった緑豊かで良好な駅前景観の形成を推進します。
- ・広大な駐輪場の景観については、周辺との調和を図ります。

図 江田駅前空間の機能更新の方針



横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9015号】

## 基本方針2 まちのシンボルづくり

### ◆方針2-1 地域のメインストリートとなるにぎわいの通りづくり

#### ○快適で安心して歩ける歩行空間の形成

- ・あざみ野駅に続く幹線道路は、文化施設等の立地を生かすとともに、店先の空間にゆとりを持たせるなど、快適で安心して歩ける歩行空間の充実を図ります。

#### ○緑豊かな歩行空間の形成

- ・既存の街路樹を適切に保全するとともに、店先を緑で演出するなど、緑豊かな歩行空間の形成を推進します。

#### ○誰もが暮らしやすい通りづくり

- ・駅周辺に住宅地がある特性を踏まえ、幹線道路沿道のサービス機能の充実等、子育て世代や高齢者等、誰もが暮らしやすい住環境の形成を図ります。

### ◆方針2-2 歴史等の地域の資源を活用したまちづくり

#### ○地域資源を生かしたウォーキングコースの活用

- ・地形の高低差や、駅・公園・緑地、歴史的な街並みなどの地域の魅力的な資源を生かしたウォーキングコースの活用を促進します。
- ・大山街道の宿場町であった荏田宿などの歴史を生かしたまちづくりを推進します。

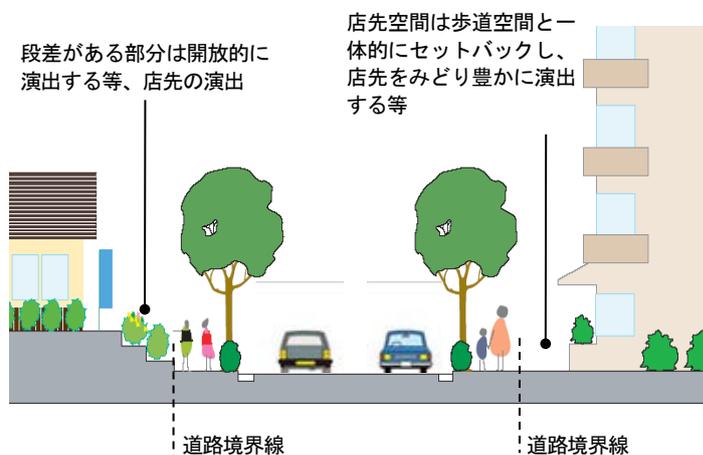


図 快適で安心して歩けるメインストリートの空間構成

## 基本方針3 安全で快適な環境づくり

### ◆方針3-1 個性的な住まいが立地する、魅力的な街並みづくり

---

#### ○落ち着いたある住環境の形成

- ・まちのルールづくりやその維持により、低層を基調とした住宅地環境の維持保全を図るとともに、優れたデザインの建築物の立地を誘導し、魅力的な街並みの形成を図ります。

### ◆方針3-2 住宅地でありながら業務機能等とも調和したまちづくり

---

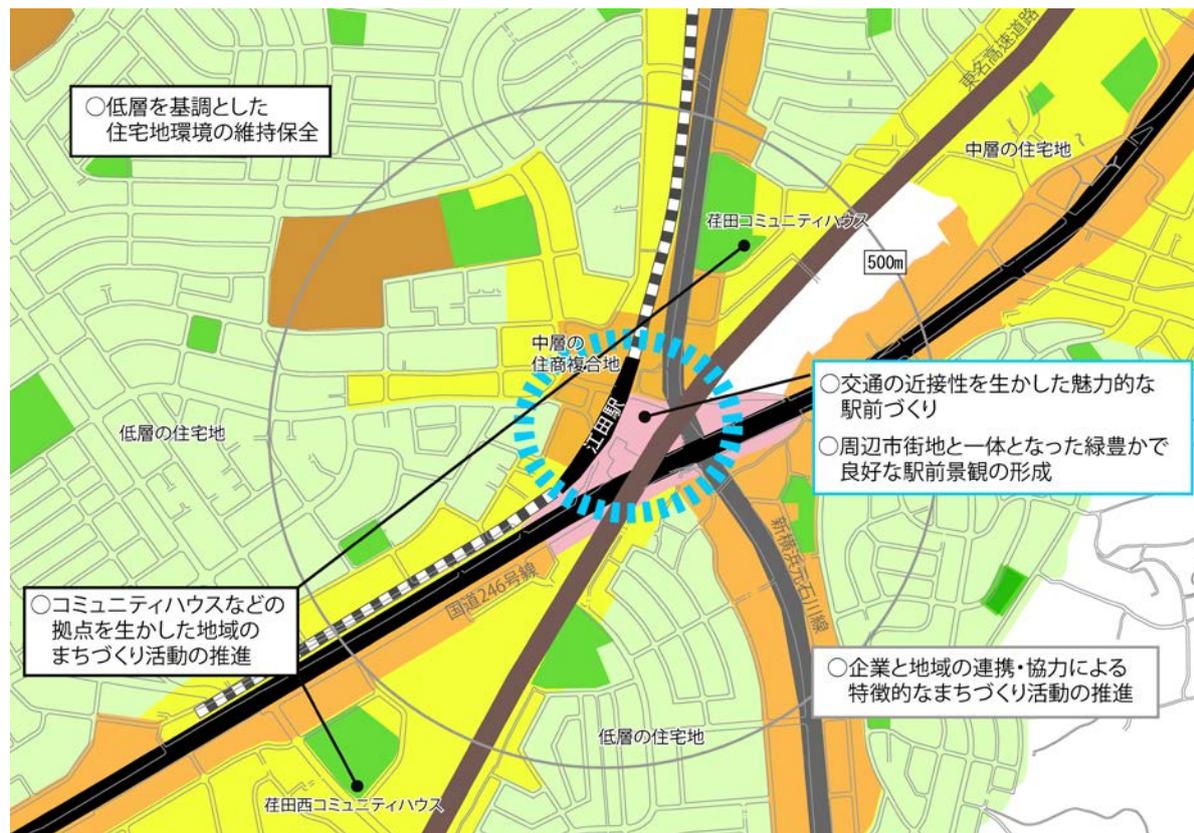
#### ○業務機能の立地を生かしたまちづくり

- ・研究施設等の業務機能が、駅や住宅地と近接して立地している特徴を生かし、共存・調和を図りながら、企業と地域の連携・協力による特徴的なまちづくり活動の展開を推進します。

#### ○地域のまちづくり活動の推進

- ・荏田西コミュニティハウスや、新たに整備された荏田コミュニティハウスなどの活動拠点を生かし、地域のまちづくり活動を推進します。

## 土地利用の方針図



## 都市基盤整備の方針図



# 市が尾駅周辺地区 まちづくりプラン

## 1 市が尾駅の位置と概況

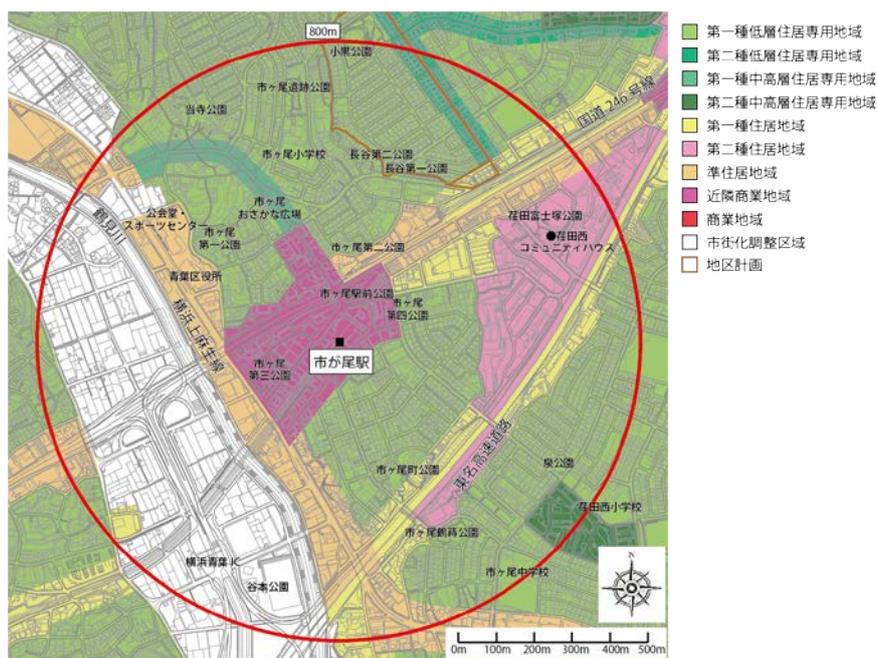
市が尾駅は、田園都市線が開通した当初（1966年、昭和41年）より開業しており、乗降客数は、区内の田園都市線で4番目に多い駅です。市が尾駅の平成30年度の乗降客数は約4.4万人/日であり、経年変化で見ると、1990年頃から微増減を繰り返す傾向が続いています。

駅周辺には青葉区役所をはじめとする行政機能が集積しているほか、谷本公園やスポーツ広場等のスポーツ施設が充実しており、平日・休日ともに区内外から多くの利用者が訪れる地区となっています。

市が尾駅の駅勢圏（次頁参照）の人口は平成17年から平成22年にかけて1.06倍と微増しており、平成22年から平成27年にかけても1.04倍と微増傾向にあります。駅から離れた所まで駅勢圏となっていることから、駅勢圏の平成27年の人口密度は76.6人/haと青葉区全体（88.3人/ha）より11.7ポイント下回っています。年齢別構成は、青葉区全体とほぼ同様となっています。世帯の状況も青葉区全体とほぼ同様ですが、3世代世帯が2.5%、平均世帯人員が2.46人/世帯と青葉区全体（同2.0%、同2.42人/世帯）よりやや高い傾向が見られます。

都市計画の指定状況は、鶴見川沿いは市街化調整区域が帯状に広がり（面積比で25.6%）、市街化区域は住居系用途地域を中心に指定されています。市が尾駅周辺、鉄道及び国道246号線の沿道（一部）には近隣商業地域が、東名高速道路や国道246号線及び横浜上麻生線の沿道（一部）には準住居地域又は第一種住居地域が、荏田西一丁目周辺には面的に第一・二種住居地域がそれぞれ指定されており、その他の地域は大部分が第一種低層住居専用地域となっています。さらに、荏田北二丁目には地区計画が決定しています。

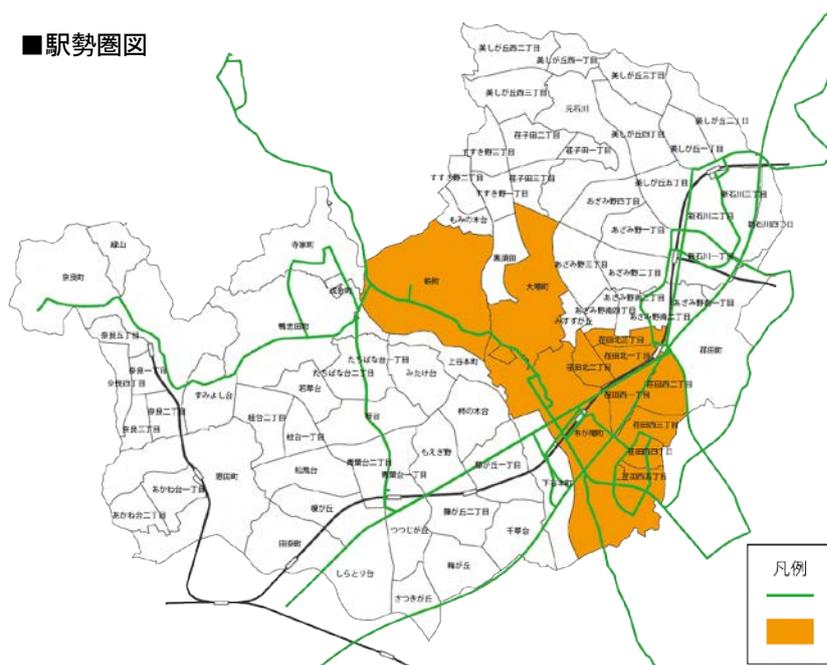
図 都市計画の指定状況



横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9015号】

◆ 駅勢圏の人口の概況

■ 駅勢圏図



※バス路線は、市が尾駅前バス停に停車する路線のみを表示しています。

※駅勢圏については、平成23年度区民意識調査で、最寄駅を「市が尾駅」と回答した方の割合が10%を超える町丁目を対象としています。

■ 人口 (H17, 22, 27 年国勢調査)

	市が尾駅	青葉区
H17 年人口 (人)	43,661	291,420
H22 年人口 (人)	46,216	303,995
H27 年人口 (人)	47,951	308,287
H22/17	1.06	1.04
H27/22	1.04	1.01
面積 (km <sup>2</sup> ) ※	6.29	35.06
人口密度 (人/ha) ※	76.6	88.3

※面積は、H17 年国勢調査の横浜市分の集計結果による値

※人口は、年齢不詳除く

※人口密度は H27 年の値であり、年齢不詳を含む。

※赤字：青葉区値を上回るもの

※青字：青葉区値を下回るもの

■ 年齢別人口構成 (H17, 22, 27 年国勢調査)

		H17 年	H22 年	H27 年
市が尾駅	14 歳以下	16.4%	15.3%	13.8%
	15~64 歳	70.1%	68.2%	66.5%
	65 歳以上	13.4%	16.5%	19.7%
	うち 75 歳以上	6.2%	7.7%	9.2%
青葉区	14 歳以下	16.4%	15.3%	13.9%
	15~64 歳	71.1%	68.8%	66.3%
	65 歳以上	12.5%	15.9%	19.8%
	うち 75 歳以上	5.1%	6.8%	8.9%

※表示端末未満を四捨五入しているため、合計と一致しない場合がある。

※赤字：青葉区値を上回るもの

※青字：青葉区値を下回るもの

■世帯の種類 (H17, 22, 27 年国勢調査)

		H17 年	H22 年	H27 年
市が尾駅	世帯数 (世帯)	16,108	17,712	19,016
	核家族世帯割合	70.4%	68.6%	67.7%
	単身世帯割合	23.2%	26.4%	27.7%
	6歳未満親族世帯割合	13.5%	11.4%	10.2%
	18歳未満親族世帯割合	31.8%	29.9%	27.8%
	65歳以上親族世帯割合	22.5%	25.9%	30.2%
	高齢単身世帯割合	4.0%	5.7%	7.4%
	3世代世帯割合	3.7%	2.7%	2.5%
	世帯人員 (人)	42,510	44,759	46,712
	平均世帯人員 (人/世帯)	2.64	2.53	2.46
青葉区	世帯数 (世帯)	110,130	120,020	125,144
	核家族世帯割合	70.4%	68.4%	67.4%
	単身世帯割合	24.0%	26.8%	28.5%
	6歳未満親族世帯割合	13.8%	11.3%	10.1%
	18歳未満親族世帯割合	31.4%	29.1%	27.0%
	65歳以上親族世帯割合	21.8%	25.6%	30.5%
	高齢単身世帯割合	4.3%	5.8%	7.6%
	3世代世帯割合	3.1%	2.4%	2.0%
	世帯人員 (人)	285,841	297,878	302,455
	平均世帯人員 (人/世帯)	2.60	2.48	2.42

※赤字：青葉区値を上回るもの

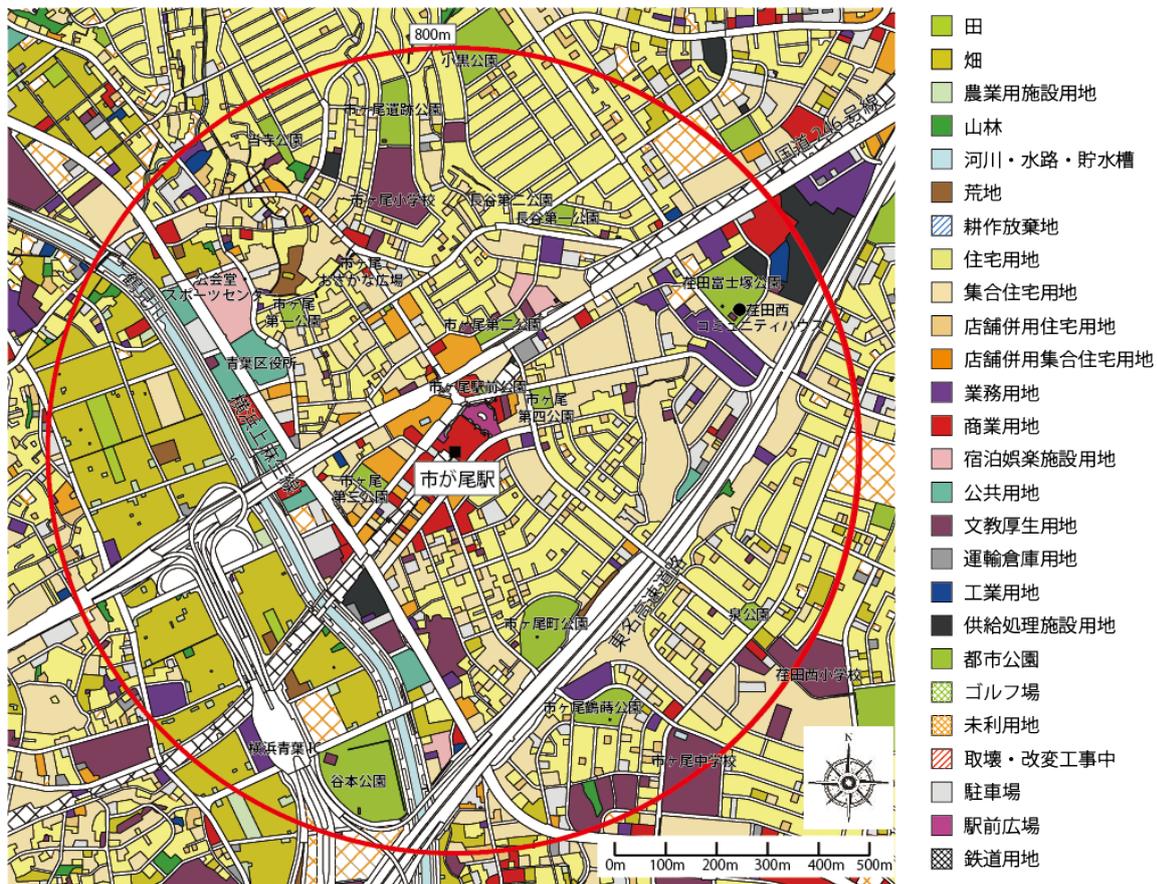
※青字：青葉区値を下回るもの

## 2 市が尾駅周辺地区の現況・特性

### 1) 土地・建物利用現況

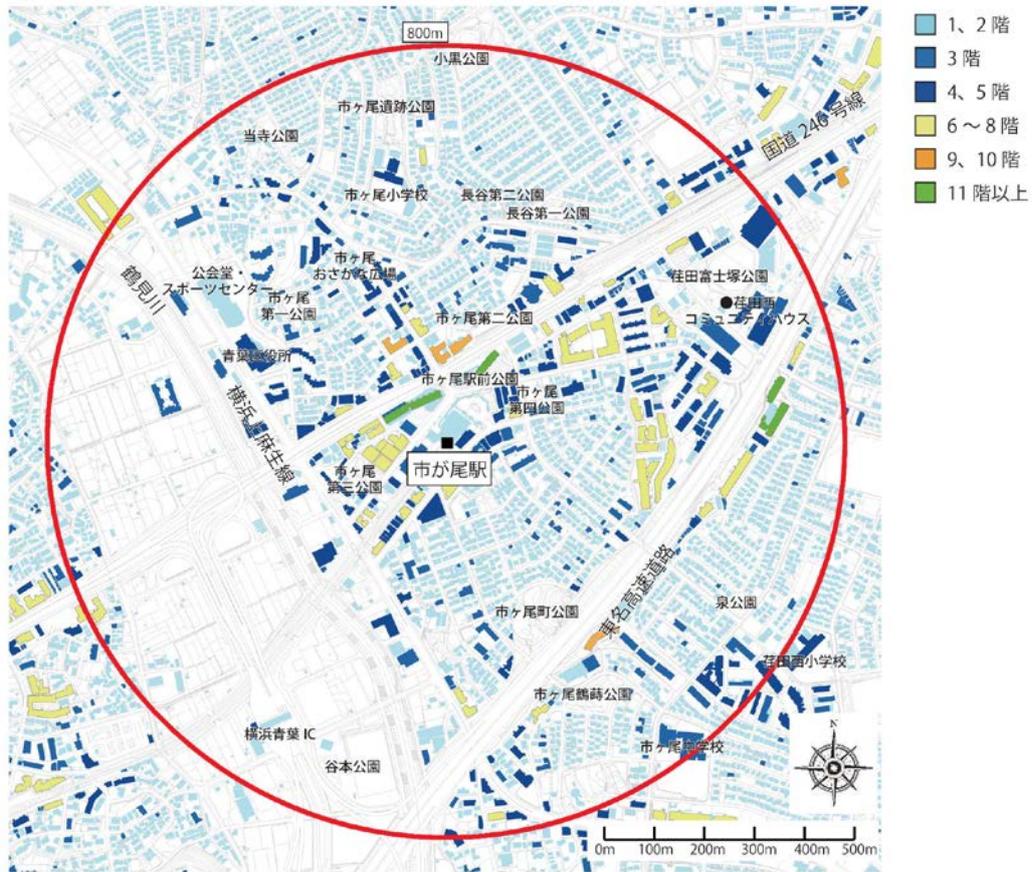
- ・田園都市線の沿道及び国道 246 号線の北側には商店街が形成されており、商業施設や店舗併用住宅が立地しています。また、駅の南側と東側には、集合住宅が連たんして立地しています。
- ・本地区は、横浜上麻生線沿道に区役所や土木事務所、警察署、税務署、荏田西一丁目に法務局や郵便局が立地するなど、主要な公共・公益施設が集積しています。
- ・市が尾駅周辺や主要幹線道路沿道には 6～8 階の集合住宅が立地していますが、その他は主に 1、2 階の戸建て住宅で構成されています。

図 土地利用現況 (H25 年横浜市都市計画基礎調査)



横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第 9015 号】

図 建物階数現況 (H25 年横浜市都市計画基礎調査)

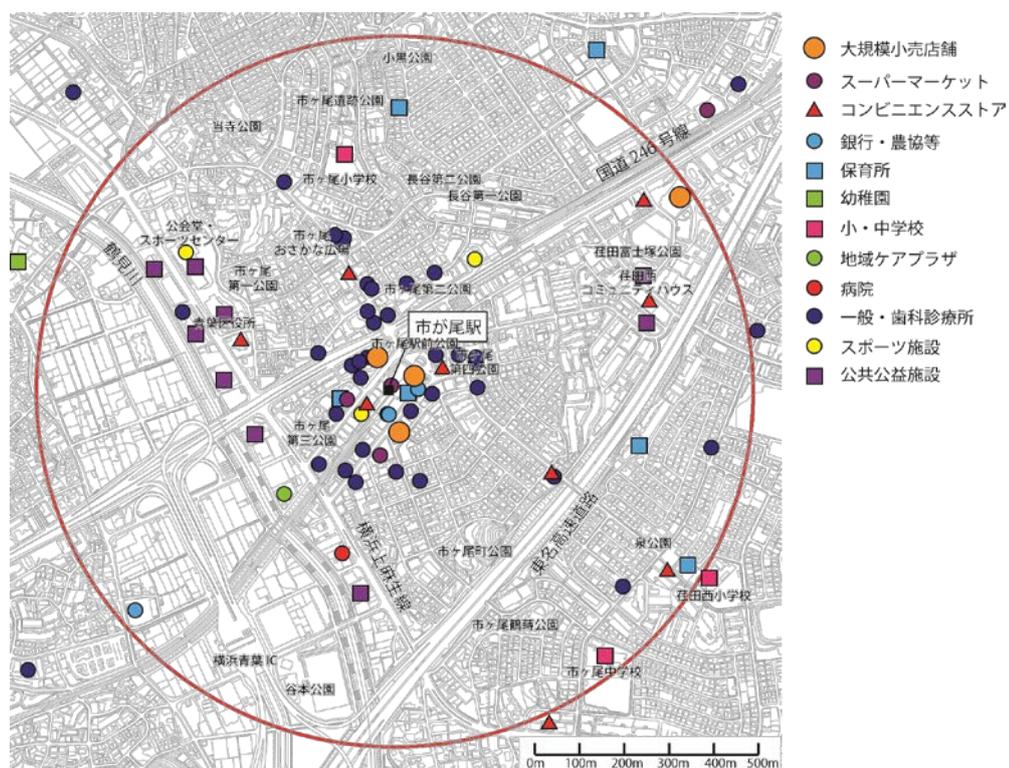


横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第 9015 号】

## 2) 生活利便施設の現況

- 生活利便施設は、市が尾駅周辺や商店街、横浜上麻生線沿道に集積しており、戸建て住宅地内に診療所が点在しています。
- 大規模小売店舗は市が尾駅周辺に3件、国道246号線沿道に1件あり、その他にスーパーマーケットとコンビニエンスストアが数件あります。
- 一般・歯科診療所は31件と多く、地域ケアプラザと病院が各々1件立地しています。
- 公共公益施設は9件と区内の田園都市線の駅周辺の中で最も多く、横浜上麻生線沿いに青葉区役所や青葉警察所、青葉消防署などが立地しています。

図 生活利便施設分布（平成29年）



横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9015号】

施設種類	対象施設	800m圏での施設数
商業・業務施設	大規模小売店舗	4件
	スーパーマーケット	3件
	コンビニエンスストア	8件
	銀行・農協等	3件
児童・保育施設	保育所	5件
	幼稚園	0件
	小・中学校	3件
高齢者福祉施設	地域ケアプラザ	1件
厚生施設	病院	1件
	一般・歯科診療所	35件
体育施設	スポーツ施設	3件
公共・公益施設		9件

図 市が尾駅周辺の現況



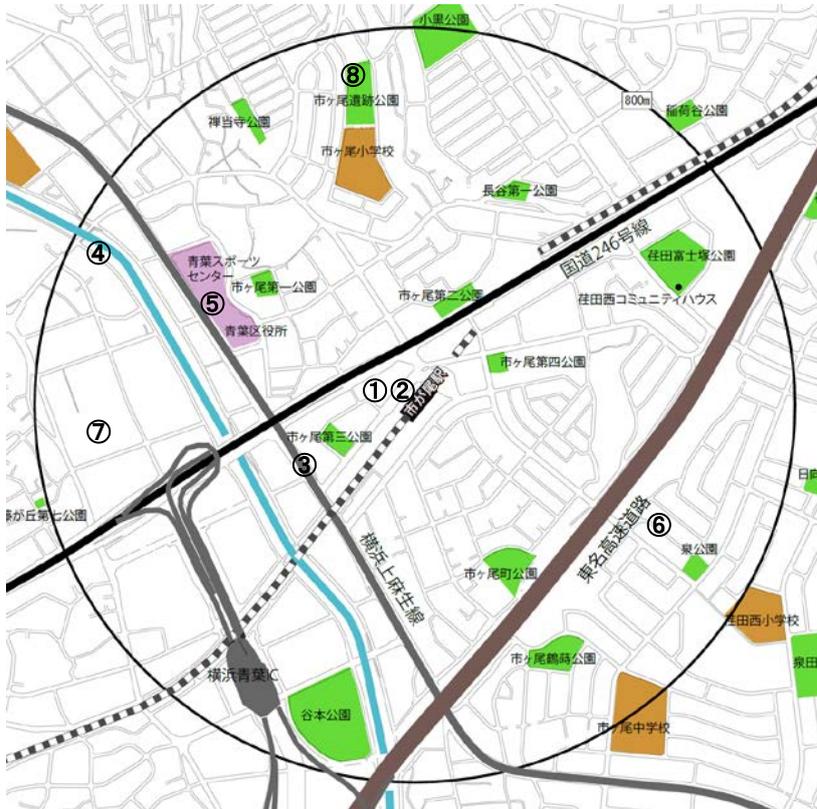
① 電線類の地中化が行われている商店街



② 地区の顔としての機能等が期待される市が尾駅前



③ 市ヶ尾彫刻のプロムナードに設置されている彫刻



④ 貴重な水辺空間であり、楽しく散歩ができる空間づくりが進みつつある鶴見川沿い



⑤ 横浜上麻生線沿いに集積する公共・公益施設（青葉区役所）



⑥ 視覚的に緑の豊かさや潤いを感じられる住宅地の沿道緑化



⑦ 区民の農とのふれあいの場として利用が進む鶴見川沿いの農地



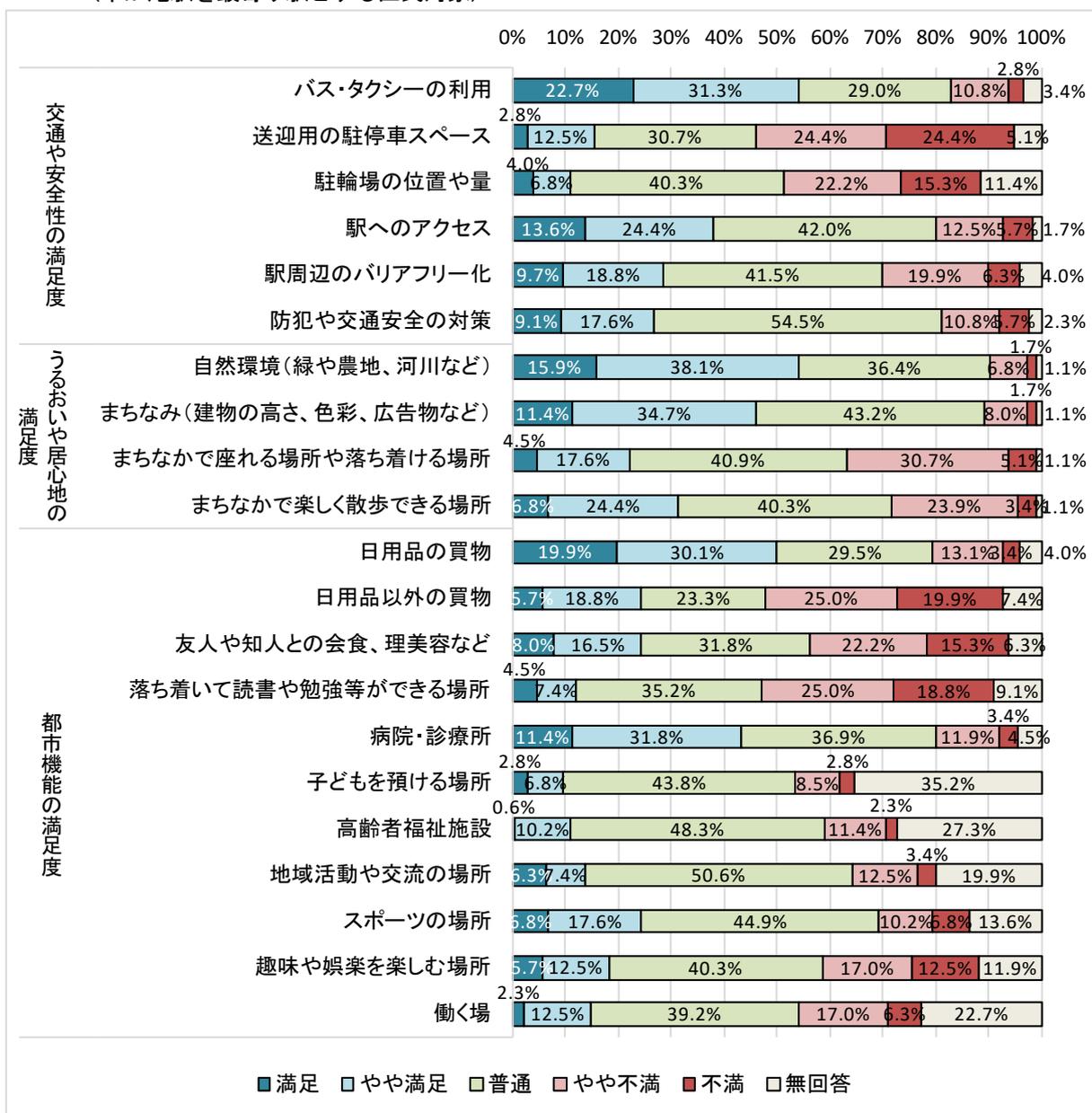
⑧ 6世紀後半～7世紀後半に築かれたとされる市ヶ尾横穴古墳群（神奈川県指定史跡）

### 3 区民意識

#### 1) 最寄り駅に対する満足度

- ・交通や安全性については、「バス・タクシーの利用」への満足度が高い一方、「送迎用の駐停車スペース」や「駐輪場の位置や量」への不満は高くなっています。
- ・うるおいや居心地については、「自然環境」や「まちなみ」の満足度が高い一方、「まちなかで座れる場所や落ち着ける場所」への不満は高くなっています。
- ・都市機能については、「日用品の買物」や「病院・診療所」への満足度が高く、「日用品以外の買物」や「落ち着いて読書や勉強等が出来る場所」への不満は高くなっています。

図 最寄り駅に対する満足度（令和元年度 区民意識調査により作成）  
（市が尾駅を最寄り駅とする区民対象）



## 4 まちづくりの課題

地区の現況、特性及び区民意識等から整理した、まちづくりの課題は次のとおりです。

### 1) 公共施設等を結ぶ回遊性の高い歩行者ネットワークの形成

市が尾駅周辺には区役所をはじめとする多数の行政施設や、谷本公園等のスポーツ施設等が立地しています。駅周辺のバリアフリー化や、案内サインの充実、パブリックアートの活用等により、区内外からの来訪者がこれらの施設に安全・快適にアクセスできる回遊性の高い歩行者ネットワークの形成を推進することが望まれます。

### 2) 周辺住民や来訪者のニーズに対応した駅周辺のまちづくり

駅勢圏では、集合住宅の新たな立地等によりファミリー層を中心とした人口が増加している一方、高齢化も進行しています。また、駅周辺には日常生活を営む上で必要な商業施設等が立地していますが、区民意識調査では、会食や落ち着いて読書や勉強等ができる場所の不足等が課題としてあげられています。谷本公園や横浜北西線の整備が進むことにより、区内外からの来訪者の増加も想定されることから、多様なニーズに応じた駅周辺のまちづくりが望まれます。

### 3) スポーツの拠点としての機能強化

谷本公園やスポーツセンター等の立地を生かし、区のスポーツ機能の拠点として、更なる機能の強化が望まれます。

### 4) 交通上の安全性・快適性・利便性の向上

区民意識調査では、駐輪場の配置、送迎用の駐停車場所についての不満が多い結果となっています。また、国道 246 号線の横断の危険性や、市が尾駅前交差点の自動車・歩行者の安全性の確保なども課題となっています。このような状況を踏まえ、今後、交通上の安全性・快適性・利便性の向上が求められます。

### 5) 農地の広がりを生かしたまちづくり

鶴見川沿いに広がる農地を生かし、区民が農にふれあう機会を創出するなど、身近に農があることの魅力を生かしたまちづくりが望まれます。

## 5 市が尾駅周辺地区のまちづくりのテーマと方針

### 1) まちづくりのテーマと視点

#### ①まちづくりのテーマ

駅周辺の利便性と住まい、水辺の自然環境が美しく調和し、  
ゆとりある暮らしが実感できるまちづくり

#### ②まちづくりの視点

##### ●行政施設やスポーツ施設等の集積を生かしたまちづくり

- ・駅周辺に区役所をはじめとする行政施設や、区福祉活動拠点などの福祉施設、公会堂やスポーツセンター、谷本公園等の文化・スポーツ施設等が集積している特徴を生かし、回遊性が高く、区内外の幅広い世代の人々にぎわうまちづくりが望まれます。

##### ●自動車交通の玄関口としてのまちづくり

- ・駅周辺にインターチェンジがあることや、横浜北西線の開通により、空港とのアクセスが容易になることなど、広域的なアクセス性が向上することを生かし、青葉区の自動車交通の玄関口としてのまちづくりが望まれます。

##### ●自然環境と調和したまちづくり

- ・鶴見川や農地等の自然的要素は、人々に潤いややすらぎを与えるとともに、交流を促進しています。このような地区の魅力を高める自然環境と調和したまちづくりが求められます。

## 2) まちづくりの方針

### 基本方針 1 市が尾駅周辺の拠点づくり

#### ◆方針 1-1 暮らしを支える拠点づくり

##### ○暮らしを支える拠点形成

- ・行政施設や福祉施設、文化・スポーツ施設の来訪者や周辺住民のニーズにあった商業施設やサービス施設の集積、歩行者ネットワークの充実に合わせた商店街のにぎわい創出、歩行者の安全性の確保などにより、暮らしを支える拠点形成を推進します。

#### ◆方針 1-2 スポーツの拠点としてのまちづくり

##### ○スポーツ施設の機能強化及びアクセス性の向上

- ・谷本公園や横浜北西線の高架下を活用した身近なスポーツの場の整備の検討により、スポーツの拠点としての機能強化を図ります。
- ・歩行者ネットワークの充実ににより、各スポーツ施設へのアクセスの向上を図るとともに、谷本公園プロムナードを活用し、藤が丘の医療・健康機能との連携を推進します。

#### ◆方針 1-3 区の自動車交通の玄関口としてのまちづくり

##### ○広域交通機能を生かしたまちづくりの検討

- ・横浜北西線の開通により、広域的なアクセス性が向上することを踏まえ、業務機能や防災機能、区の魅力を発信する機能等の検討を推進します。
- ・また、空港とのアクセスが向上するとともに、駅周辺にインターチェンジがあることを踏まえ、広域的な交通機能についての検討を推進します。

#### ◆方針 1-4 安全で快適にアクセスする空間づくり

##### ○安全で快適な駅へのアクセスの確保

- ・利用者のニーズを踏まえた駐輪及び送迎専用スペースや休憩スペースの確保、横浜上麻生線の電線類の地中化、駅周辺のサインの再整備により、駅への安全で快適なアクセスの確保を推進します。

##### ○国道 246 号線の安全性・快適性の向上

- ・国道 246 号線について、市が尾駅前交差点の改良の必要性の検討等により、安全性・快適性の向上を推進します。

## 基本方針2 まちのシンボルづくり

### ◆方針2-1 地域のシンボルとなる通りづくり

---

#### ○にぎわいや潤いのある商店街の景観形成

- ・市が尾駅周辺の東西に伸びる商店街は、街路樹の整備や電線類の地中化が行われていることから、中高層を基調とした街並みの維持、周辺住民や商店会等による、にぎわいの創出や緑化等をより推進することで、心地よさが感じられ、潤いのある景観の形成を推進します。

#### ○横浜上麻生線の安全性や快適性の創出

- ・横浜上麻生線では、市が尾駅周辺地区バリアフリー基本構想に基づき、電線類の地中化等を推進し、鶴見川や農地等の自然環境や周辺の街並みと調和した、ゆとりのある安全で快適な歩行者空間の創出を図ります。
- ・沿道の街路樹の適切な保全や、敷地内緑化を推進し、潤いのある街並みの形成を図ります。

### ◆方針2-2 楽しく歩ける鶴見川の水辺づくり

---

#### ○楽しく散歩ができる空間づくり

- ・区民による桜の植樹や緑道の整備等が行われた鶴見川沿いの水辺空間は、区民の憩いの場として、保全を推進します。

#### ○区民等による日常管理の推進

- ・区民にとって親しみや愛着が感じられる水辺空間となるよう、区民等による定期的な清掃活動などの継続を推進します。

### ◆方針2-3 安全で快適な歩行者空間づくり

---

#### ○回遊性があり、快適な歩行者空間のネットワーク形成

- ・市が尾駅周辺地区バリアフリー基本構想に基づくバリアフリー化の推進や、市ヶ尾彫刻のプロムナード、谷本公園プロムナード、谷本せせらぎふれあいの道、鶴見川沿いの歩道等の活用により、公共施設やスポーツ施設等へのアクセス性や回遊性を向上し、多世代が利用しやすい安全で快適な歩行者ネットワークの形成を図ります。

## 基本方針3 安全で快適な環境づくり

### ◆方針3-1 住み続けられる住宅地の環境づくり

---

#### ○潤いや落ち着きのある住環境の形成

- ・良好な住宅地のルールづくりや地域の環境づくりなど、地域住民の主体的な活動により、潤いや落ち着きのある、安全で快適な住環境の形成を図ります。

#### ○多様な世代の地域住民によるコミュニティの形成

- ・地域イベント等の機会を通して、住民間の連携やコミュニティの形成を図ることで地域の絆を深めるなど、住民間のコミュニティ形成を図ります。

#### ○生活の足となる交通手段の充実

- ・高齢者をはじめ住民等の生活の足として、駅と住宅、公共施設、商店街などを結ぶ、小回りのきく移動手段など交通手段の充実を図ります。

### ◆方針3-2 潤いのある住宅地の環境づくり

---

#### ○緑豊かで良好な景観の形成

- ・街路樹の適切な保全や住宅地の沿道の緑化を推進するとともに、地形を生かしながら、緑豊かで良好な景観の形成を図ります。

### ◆方針3-3 農地・オープンスペースを活用したふれあいの場づくり

---

#### ○農地・オープンスペースの保全・活用

- ・鶴見川沿いなどの農地は、都市における貴重なオープンスペースとして、維持・保全を図るとともに、市民農園の活用や、地産地消の取組の展開等により、区民が農にふれあう機会の創出を推進します。

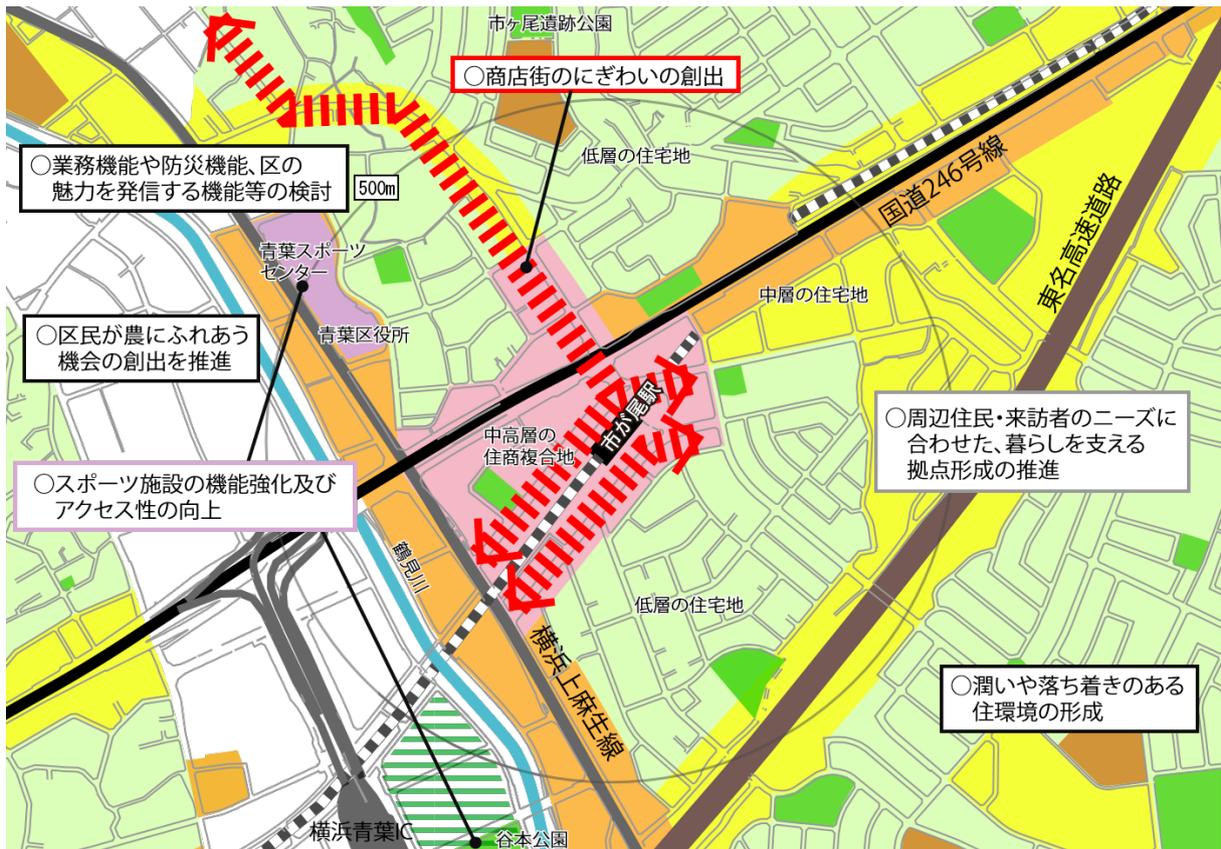
### ◆方針3-4 歴史的資源を生かした環境づくり

---

#### ○歴史的資源を生かしたまちづくり

- ・市ヶ尾遺跡公園や地区内に立地する社寺などの歴史的資源をつなぐウォーキングコースの活用等を推進します。

## 土地利用の方針図



## 都市基盤整備の方針図



# 藤が丘駅周辺地区 まちづくりプラン

## 1 藤が丘駅の位置と概況

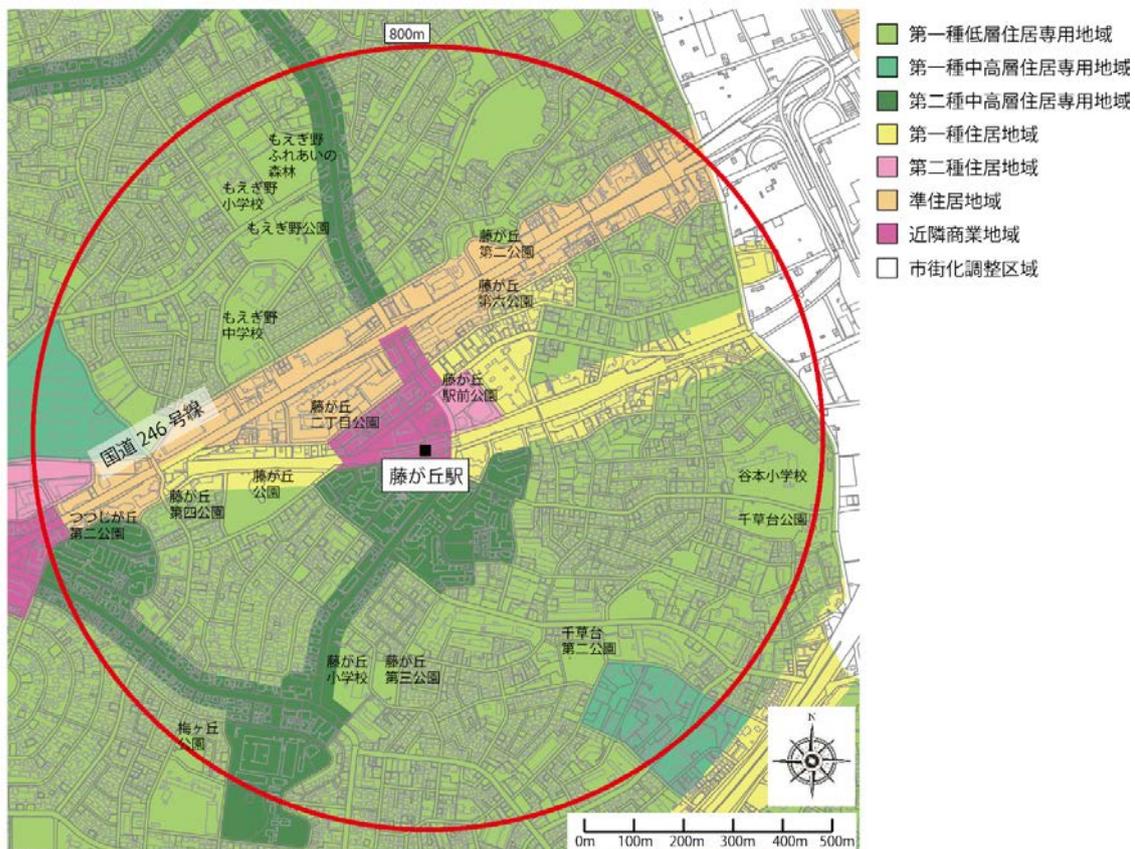
藤が丘駅は、田園都市線が開通した当初（1966年、昭和41年）より開業しており、乗降客数は、区内の田園都市線で2番目に少ない駅です。藤が丘駅の平成30年度の乗降客数は約2.7万人/日となっています。

駅前には地域の中核的な病院であり、まちの顔でもある昭和大学藤が丘病院が立地しており、周辺には医療施設が集積しています。

藤が丘駅周辺の人口は平成17年と平成22年を比較して1.01倍と微増していましたが、平成22年と平成27年の比較では0.98倍となっており、やや減少傾向にあります。人口密度は127.0人/haと青葉区全体（88.3人/ha）より38.7ポイントも上回り、区内の田園都市線沿線の駅で最も高くなっています。年齢別では、青葉区平均より若年層の割合が低く、高齢者層が多い傾向が見られます。世帯の状況は、青葉区平均より単身世帯が多く、核家族世帯が少ない傾向にある一方で、「65歳以上親族世帯」や「高齢単身世帯」など、高齢者が居住する世帯は増加傾向にあり、「高齢単身世帯割合」は平成17年から平成27年にかけて約1.8倍に増加しています。

都市計画決定状況は、駅から半径800m内はほぼ市街化区域となっており、駅周辺の近隣商業地域を除き、第一種低層住居専用地域をはじめとする住居系用途地域で構成されています。

図 都市計画の指定状況



横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9010号】

◆ 駅勢圏の人口の概況

■ 人口 (H17, 22, 27 年国勢調査)

	藤が丘駅	青葉区
H17 年人口 (人)	41,072	291,420
H22 年人口 (人)	41,504	303,995
H27 年人口 (人)	40,678	308,287
H22/17	1.01	1.04
H27/22	0.98	1.01
面積 (km <sup>2</sup> ) ※	3.21	35.06
H27 人口密度 (人/ha)	127.0	88.3

※ 面積は、H17 年国勢調査の横浜市の集計結果による値

※ 人口は、年齢不詳除く

※ 赤字：青葉区値を上回るもの

※ 青字：青葉区値を下回るもの

■ 年齢別人口構成 (H17, 22, 27 年国勢調査)

		H17 年	H22 年	H27 年
藤が丘駅	14 歳以下	16.1%	14.5%	12.8%
	15～64 歳	71.8%	69.5%	67.3%
	65 歳以上	12.1%	16.1%	19.9%
	うち 75 歳以上	5.0%	6.8%	9.1%
青葉区	14 歳以下	16.4%	15.3%	13.8%
	15～64 歳	70.2%	68.2%	66.5%
	65 歳以上	13.4%	16.5%	19.7%
	うち 75 歳以上	6.2%	7.7%	9.2%

※ 赤字：青葉区値を上回るもの

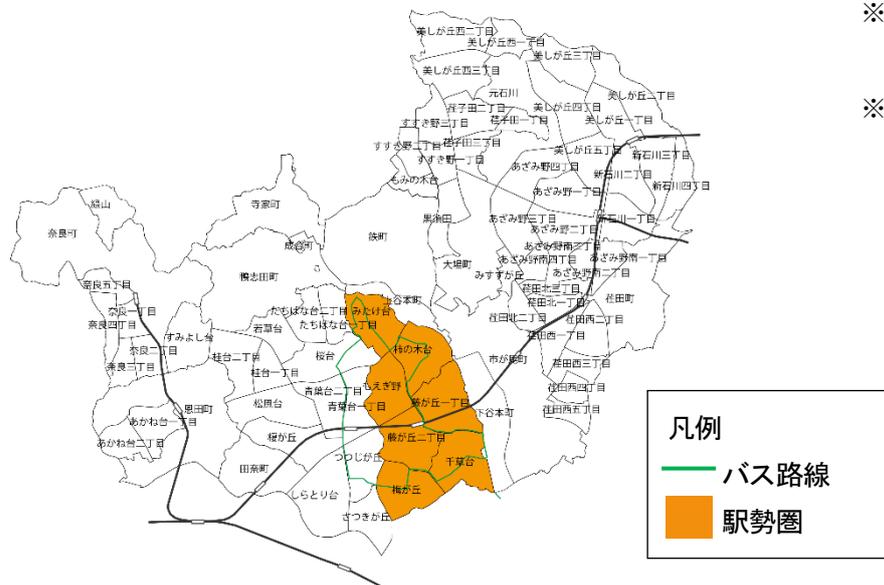
※ 青字：青葉区値を下回るもの

■ 世帯の種類 (H17, 22, 27 年度国勢調査)

		H17 年	H22 年	H27 年
藤が丘駅	世帯数 (世帯)	16,014	16,979	17,488
	核家族世帯割合	67.7%	65.6%	64.2%
	単身世帯割合	26.7%	29.8%	31.7%
	6歳未満親族世帯割合	13.3%	10.3%	9.5%
	18歳未満親族世帯割合	30.0%	26.9%	24.5%
	65歳以上親族世帯割合	21.2%	25.6%	29.8%
	高齢単身世帯割合	4.2%	6.0%	7.6%
	3世代世帯割合	3.1%	2.3%	2.0%
	世帯人員 (人)	42,510	44,759	46,712
	平均世帯人員 (人/世帯)	2.64	2.53	2.46
青葉区	世帯数 (世帯)	110,130	120,020	125,144
	核家族世帯割合	70.4%	68.4%	67.4%
	単身世帯割合	24.0%	26.8%	28.5%
	6歳未満親族世帯割合	13.8%	11.3%	10.1%
	18歳未満親族世帯割合	31.4%	29.1%	27.0%
	65歳以上親族世帯割合	21.8%	25.6%	30.5%
	高齢単身世帯割合	4.3%	5.8%	7.6%
	3世代世帯割合	3.1%	2.4%	2.0%
	世帯人員 (人)	285,841	297,878	302,455
	平均世帯人員 (人/世帯)	2.60	2.48	2.47

※ 赤字：青葉区値を上回るもの  
 ※ 青字：青葉区値を下回るもの

■ 駅勢圏図



※バス路線は、藤が丘駅前バス停に停車する路線のみを表示しています。

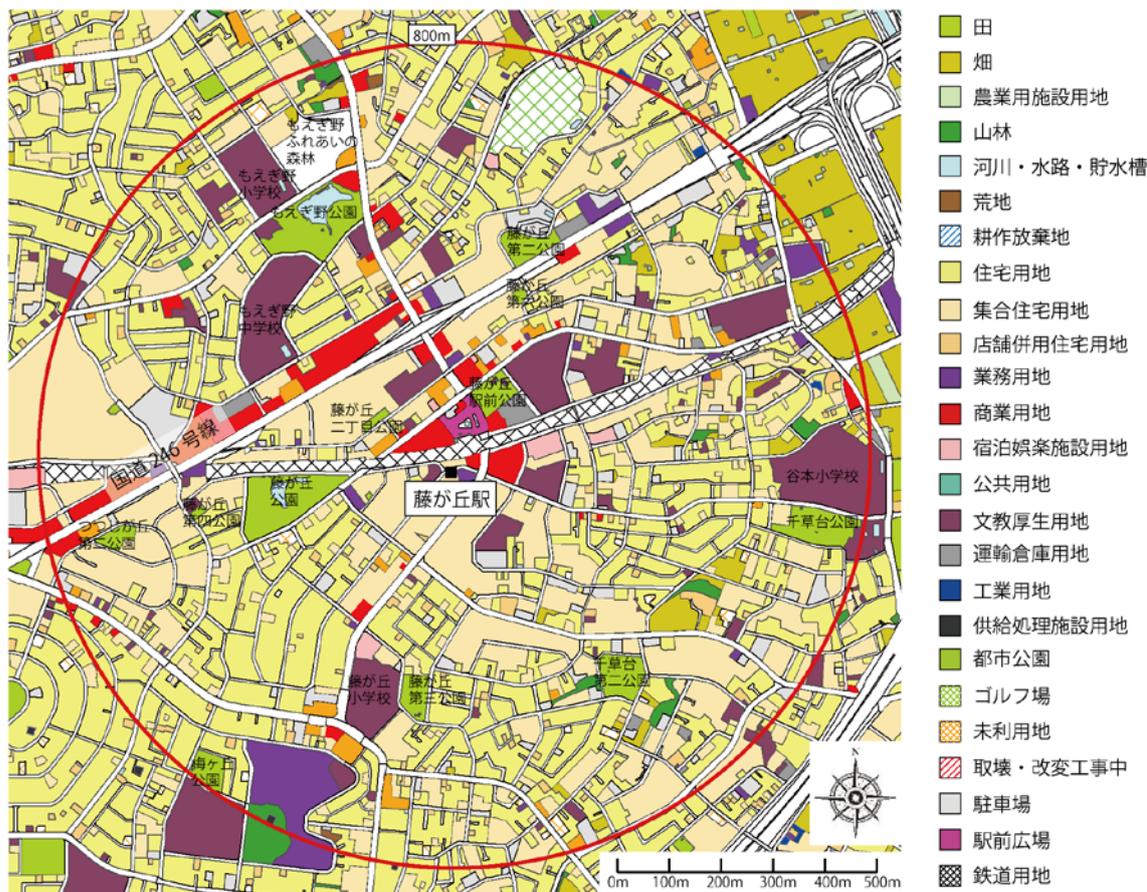
※駅勢圏については、平成23年度区民意識調査で、最寄駅を「藤が丘駅」と回答した方の割合が10%を超える町丁目を対象としています。

## 2 藤が丘駅周辺地区の現況・特性

### 1) 土地・建物利用現況

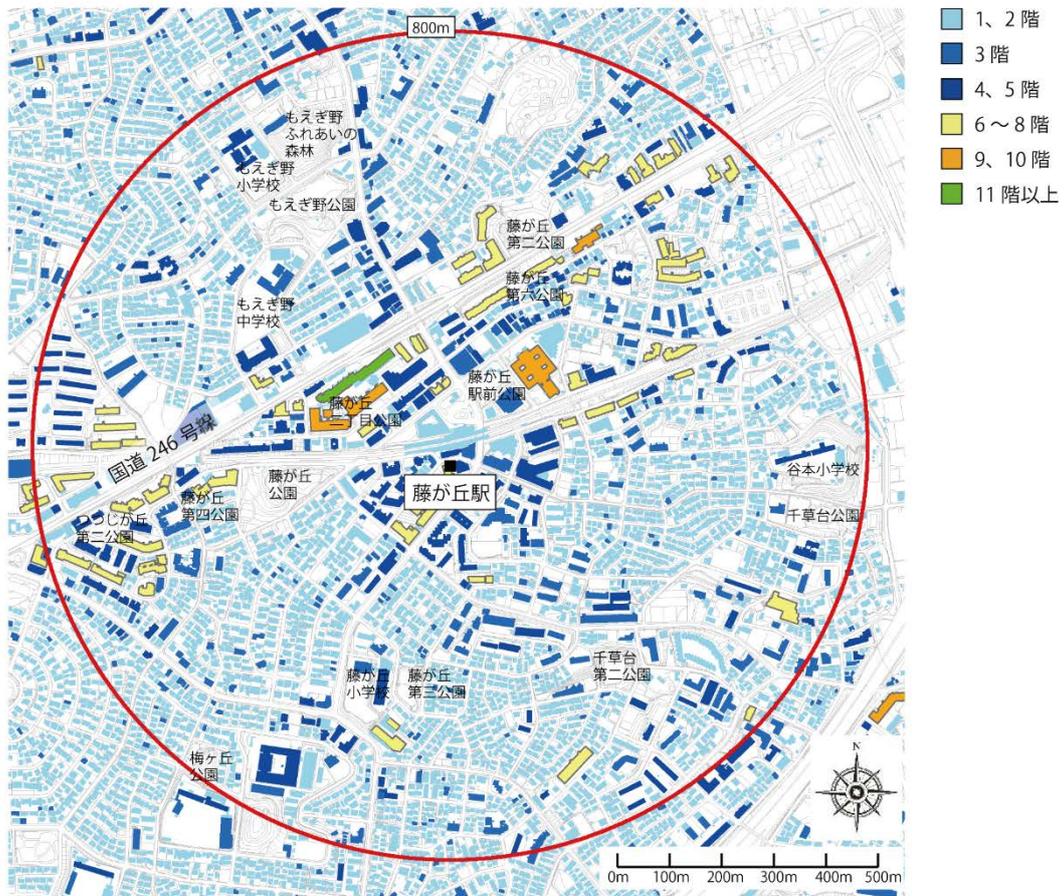
- ・ 駅周辺は商店街が形成されており、商業施設や店舗併用住宅の立地が見られます。また国道246号線沿道にはまとまった規模の商業施設が立地しています。
- ・ 建物階数が1、2階を主体とした専用住宅が面的に広がり、駅南側や国道246号線沿道には6～8階建ての集合住宅が立地しています。
- ・ 駅周辺には文教厚生施設が多く立地しています。

図 土地利用現況 (H25年横浜市都市計画基礎調査)



横浜市建築局都市計画基礎調査データ（地図情報レベル2500）により作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9010号】

図 建物階数現況 (H25年横浜市都市計画基礎調査)

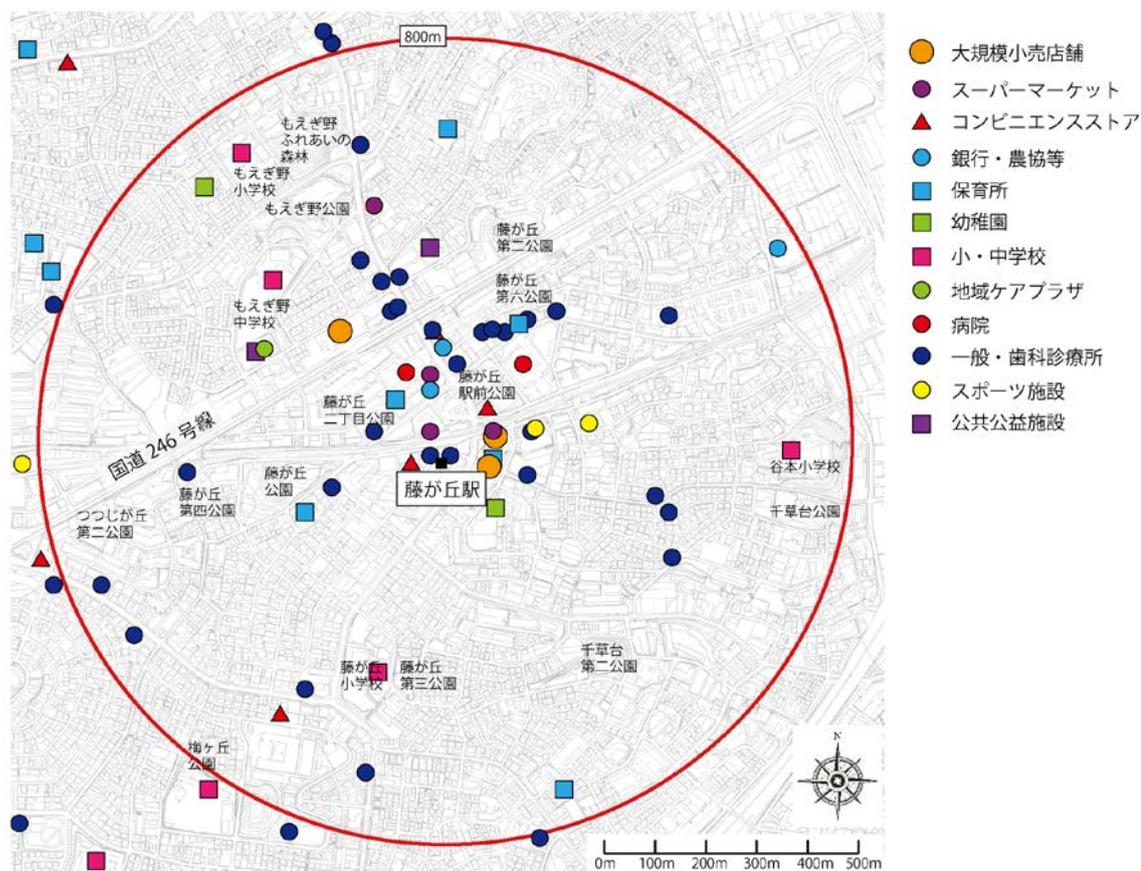


横浜市建築局都市計画基礎調査データ（地図情報レベル 2500）により作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第 9010 号】

## 2) 生活利便施設の現況

- ・ 駅周辺にはスーパーマーケットが4件立地し、24時間営業の店舗も1件あります。
- ・ 駅北側の藤が丘商店街は、東西、南北に延びています。現在70を超える店舗があり、生活利便施設のほか、飲食店、進学塾・学習塾など様々な施設が立地しています。
- ・ 駅南側は、大規模小売店舗が立地しています。
- ・ 診療所は40件あり、その多くは昭和大学藤が丘病院の周辺に立地しています。

図 生活利便施設分布（平成29年）



横浜市建築局都市計画基本図データ（地図情報レベル2500）により作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9010号】

施設種類	対象施設	800m圏での施設数
商業・業務施設	大規模小売店舗	3件
	スーパーマーケット	4件
	コンビニエンスストア	4件
	銀行・農協等	3件
児童・保育施設	保育所	6件
	幼稚園	2件
	小・中学校	4件
高齢者福祉施設	地域ケアプラザ	1件
厚生施設	病院	2件
	一般・歯科診療所	40件
体育施設	スポーツ施設	2件
公共公益施設	公共公益施設	2件

図 藤が丘駅周辺の現況



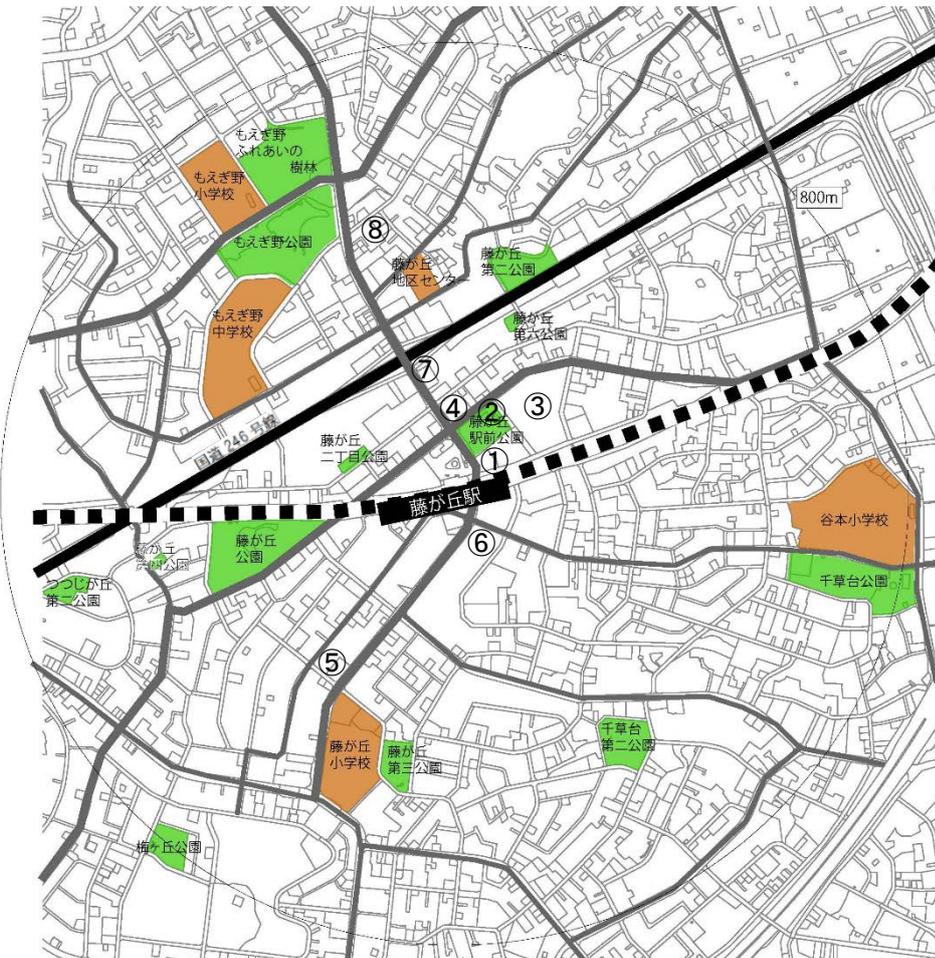
① 駅前広場、藤が丘駅前公園（写真）など、駅前には緑豊かな空間が広がっている



② 電動アシスト自転車等の駐輪スペースの拡充整備を行った市営駐輪場



③ 昭和50年に開院した藤が丘駅前の顔である昭和大学藤が丘病院



④ 日用品店や薬局などが立地する藤が丘商店街



⑤ 住宅地のそばに点在する魅力的な店舗は、平日も休日も賑わう



⑥ 藤が丘駅南口付近も急な坂がみられる



⑦ 国道246号線の高架下から藤が丘駅にかけても高低差がある



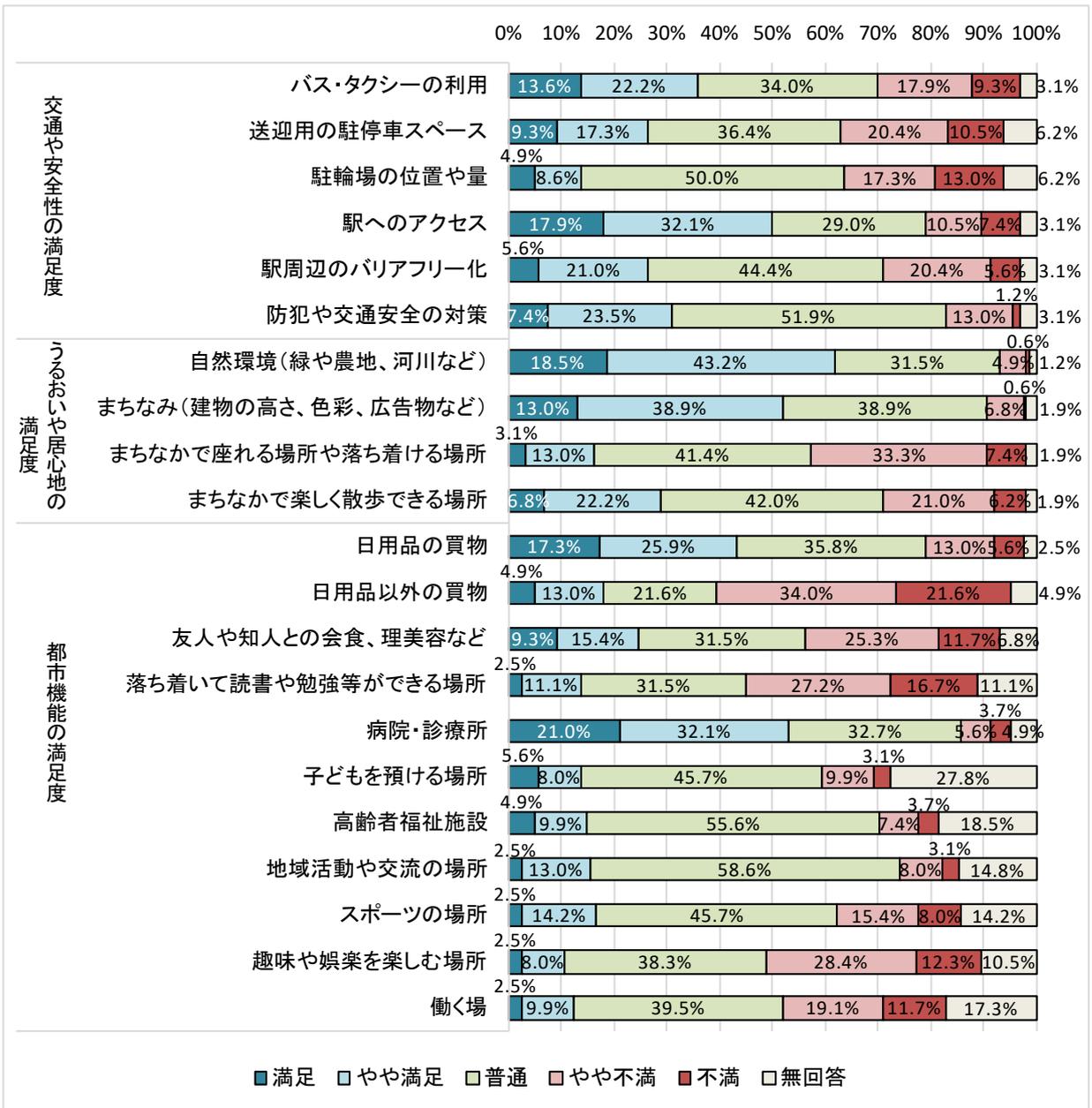
⑧ 住宅地に近接してスーパーが立地するなど、日常生活の利便性の高い藤が丘の住環境

### 3 区民意識

#### 1) 最寄り駅に対する満足度

- ・交通や安全性については、「送迎用の駐停車スペース」と「駐輪場の位置や量」への不満は高くなっています。
- ・うるおいや居心地については、「自然環境」の満足度が最も高い一方、「まちなかで座れる場所や落ち着ける場所」への不満は高くなっています。
- ・都市機能については、「病院・診療所」の満足度が高い一方、「日用品以外の買物」や「落ち着いて読書や勉強等ができる場所」への不満は高くなっています。

図 最寄り駅に対する満足度（令和元年度 区民意識調査により作成）  
（藤が丘駅を最寄り駅とする区民対象）



## 4 まちづくりの課題

地区の現況、特性及び区民意識等から整理した、まちづくりの課題は次のとおりです。

### 1) 次の50年に向けたまちの顔づくり

昭和大学藤が丘病院が立地する藤が丘駅周辺は、医療の充実したまちのイメージを生かしたまちづくりをどのように行うかが課題としてあげられます。老朽化が進みつつある昭和大学藤が丘病院や駅前のショッピングセンターの機能更新が考えられることから、その機会を捉え、医療施設がまちなかに立地することを生かし、隣接する駅前広場や商業施設、公園、商店街との連携などにより魅力を向上することが望まれます。

このほか、谷本公園プロムナードにより、藤が丘駅前と谷本公園がつながっていることや、横浜北西線につながる国道246号線へのアクセス性を踏まえたまちづくりが考えられます。

### 2) 地区内交通の利便性の確保

地形の高低差があり、高齢化が進行する中で、日常の移動手段の確保は深刻な課題となっており、地域住民、事業者及び行政が連携し、新たな地域交通手段の確保を検討するなどの対応が望まれます。また、自転車や自動車での駅周辺への来訪について、利便性を確保することが望まれます。

### 3) 歩行空間の安全性の確保

医療施設の利用者も多いことから、バリアフリー化を推進するなど、安全な歩行空間の確保が望まれます。このほか、歩道上の違法駐輪や路上での駐停車などにより、歩行者の安全性が十分に確保されていないことも課題にあげられています。また、自転車の走行マナーも課題にあげられ、歩行空間の整備と共に自転車利用者のマナー向上などソフト面での取組も望まれます。

### 4) 利用者のニーズに応じた駐輪場の確保

自動二輪車や電動アシスト自転車などが駐輪できるスペースは、利用者のニーズを踏まえながら、引き続き確保していく必要があります。

### 5) 緑豊かな空間の形成

平成30年度の区民意識調査では、緑等の自然環境の満足度が相対的に高いことから、駅前空間や公園の緑、沿道の街路樹など緑豊かな環境を維持・向上することが望まれます。

### 6) 沿道の魅力づくり

住みやすく利便性の高い生活環境の形成に向け、魅力的な店舗や、日用品販売店などの生活便利施設等の立地による、沿道の魅力づくりが望まれます。

### 7) 持続可能で安全安心な住宅地づくり

安全安心に、この地域でずっと住み続けられるよう、防災機能の強化や地域コミュニティの活性化、各世代のニーズに合った住まいの提供が望まれます。

## 5 藤が丘駅周辺地区のまちづくりのテーマと方針

### 1) まちづくりのテーマと視点

#### ①まちづくりのテーマ

豊かな緑に囲まれ、人にやさしく、多世代が元気に暮らせるまちづくり

#### ②まちづくりの視点

##### ●病院等のまちの特性を生かした新たな魅力づくり

- ・多くの人が利用する医療施設がまちなかに立地している特性を生かし、隣接する駅前広場や商業施設、公園、商店街などと連携することで駅前機能の充実を図るなど、魅力を高めていくまちづくりが求められます。
- ・住宅地の近くに日用品の店や魅力的な店舗などの立地が見られるなど、落ち着きの中にも暮らしやすさが感じられる住環境の形成が望まれます。
- ・谷本公園周辺プロムナード基本計画や谷本せせらぎふれあいの道と連携し、楽しく散歩できる地域のシンボルとなる通りの形成が期待されます。
- ・医療・健康とスポーツは親和性が高いと思われることから、藤が丘駅周辺と谷本公園を有機的に連携させ、相乗効果を発揮することが期待されます。

##### ●交通上の安全性、快適性、利便性の高いまちづくり

- ・駅からすぐの場所に多くの医療施設が立地していることから、施設利用者のための歩行空間の安全性、快適性の確保が求められます。
- ・駅周辺の地形は高低差があることから、高齢者をはじめとする誰もが快適に利用できる交通手段の確保が求められます。

##### ●ライフステージが変わっても住み続けられるまちづくり

- ・若者、子育て世代から高齢者まで幅広い世代が心地よく住み続けられるよう、まちづくりに取り組むことが期待されます。

## 2) まちづくりの方針

### 基本方針1 藤が丘駅周辺の拠点づくり

#### ◆方針1-1 地域の中核的な病院が立地するまちの玄関口にふさわしい駅前空間づくり

##### ○緑豊かで魅力的な駅前空間の形成

- ・駅前広場・商業施設・公園・病院からなる一体的な空間形成により、魅力ある駅前の再整備を推進し、併せて土地の高度利用を検討します。
- ・駅前や藤が丘駅前公園の緑、沿道の街路樹などを維持・向上させ、藤が丘らしい緑豊かで居心地が良く、景観が良好な駅前空間の形成を図ります。

##### ○魅力的な商業機能やにぎわいに寄与する機能の立地

- ・個性的な店舗や様々なイベントや文化・交流等の活動ができる場所など、魅力的な商業機能やにぎわいに寄与する機能の立地を推進します。

##### ○駅前広場のあり方の検討

- ・新たな地域交通や横浜北西線につながる国道246号線へのアクセス性を生かした広域交通のニーズに合わせ、他駅の状況を踏まえながら、必要に応じて駅前広場のあり方を検討します。

#### ◆方針1-2 安全で快適なアクセスの向上

##### ○まちのシンボルである病院や公園へのアクセスの向上

- ・病院や商業施設の再整備の機会を捉え、駅から病院までのアクセスの高低差の解消を図ります。また、駅や周辺地域から医療施設や公園への安全で快適なアクセスの確保を図ります。

##### ○安全な歩行空間の確保に向けた検討

- ・新たに整備された南口をはじめ、歩道に自転車を駐輪しているケースも見られることから、安全な歩行空間確保のため、放置自転車対策とともに、歩道面の平坦性の確保等を進めます。

##### ○来訪者の利便性の確保

- ・利用者のニーズを踏まえ、駅前の再整備にあわせて、自動二輪車や電動アシスト自転車、自動車が駐輪・駐停車できるスペースを確保するなど、来訪者の利便性の確保を図ります。

## 基本方針2 まちのシンボルづくり

### ◆方針2-1 エリアごとの特性を生かしたまちづくり

#### ○医療機能の維持・向上

- ・区外を含む市北部方面において、地域の中核的な病院として高度医療等を担っている医療施設の立地・機能を継続するとともに、医療関連施設の集積を促進します。

#### ○地域を支える商店街の形成

- ・住民、駅や医療施設の利用者や就業者など、多様な利用者を対象にした、商店のサービスの維持・向上を推進します。
- ・幅広い世代を意識した、商店街の形成及び、商店街と駅前拠点との連携によるにぎわいの創出を推進します。

#### ○魅力ある住宅地の形成

- ・自然豊かな環境、点在する魅力的な店舗、日用品販売店などの生活利便施設等が住宅地のそばの沿道に立地する藤が丘らしい住環境を今後も維持・形成します。
- ・地域住民の協力による、まちのルールづくりやその維持により、良好な景観の維持・形成を図ります。

### ◆方針2-2 地域のシンボルとなる通りづくり

#### ○谷本公園周辺プロムナード基本計画と連携した沿道の魅力向上、健康・スポーツ軸の形成

- ・医療・健康とスポーツの親和性の高さを生かし、藤が丘駅前と谷本公園を有機的に連携させるため、谷本公園周辺プロムナード基本計画の整備とあわせ、沿道空間と一体となった店先の演出や、近接する谷本せせらぎふれあいの道や鶴見川などの資源の活用などによる楽しく散歩できる通りの形成等の新たな魅力の創出を推進します。

#### ○緑豊かな歩行空間の形成

- ・既存の街路樹を適切に保全し、安全に配慮した緑豊かな歩行空間の形成を図ります。
- ・藤が丘駅前公園、藤が丘公園、もえぎ野公園・もえぎ野ふれあいの樹林をつなぐ道路については、街路樹を適切に保全し、緑のネットワークを維持します。

図 谷本公園周辺プロムナード基本計画（抜粋）（左）とシンボルとなる通りのイメージ（右）



◆方針3-1 多様なライフステージに対応するまちづくり

○多世代が暮らすためのまちづくり

- ・高齢化に伴う周辺の戸建て住宅地から駅直近の集合住宅への住み替えのニーズに対応するとともに、若年世代の流入を促進するため、多世代のニーズに対応した住宅の誘導と、サービス等の充実を図ります。

○生活の足となる交通手段の充実

- ・高齢者をはじめ住民等の生活の足として、駅と住宅地、公共施設、商店街などを結ぶ、小回りのきく移動手段など交通手段の充実を図ります。

◆方針3-2 災害に強いまちづくり

○地域防災機能の向上

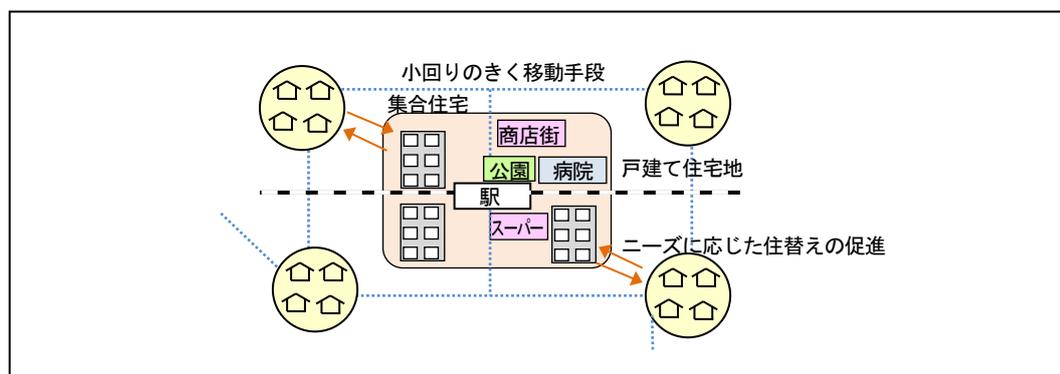
- ・駅前広場と公園、病院の一体的な空間形成、連携などにより、発災時の災害支援機能の向上を図ります。

◆方針3-3 地域活動によるまちづくり

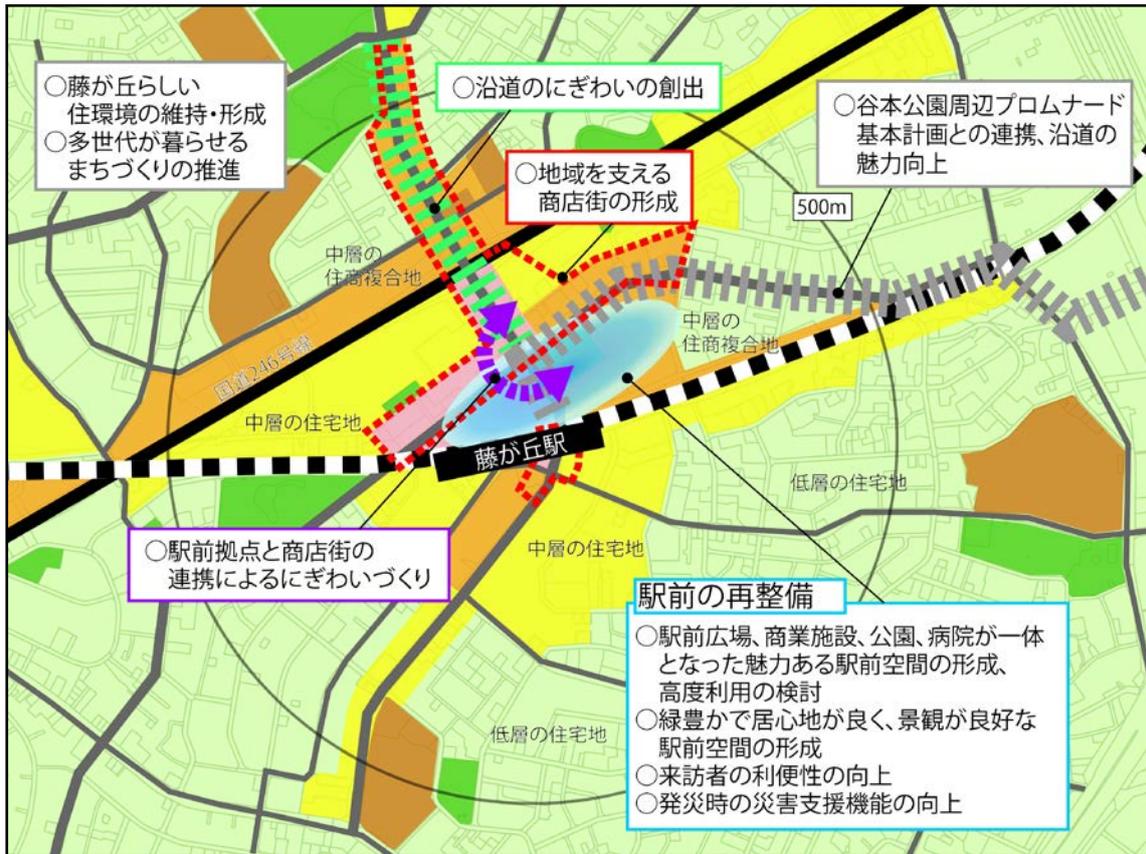
○元気になるまちづくりの実現に向けた地域活動の推進

- ・もえぎ野地域ケアプラザや藤が丘地区センターでは地域活動が盛んであり、地域活動によるまちづくりに取り組む基盤がある地区であると言えます。
- ・駅前に病院と公園が立地することから、健康づくりの機会を創出するなど、両者の強みを生かした、まちづくりを推進します。
- ・医療施設による地域向け公開講座の開催や、商店会によるイベントの開催などの地域活動の継続・連携を推進し、多様な主体による新たなコミュニティの形成や、にぎわいの創出、健康づくりの推進を図るため、公園などのオープンスペースを活用したエリアマネジメントの推進を区民、事業者及び行政の3者が連携し、検討します。

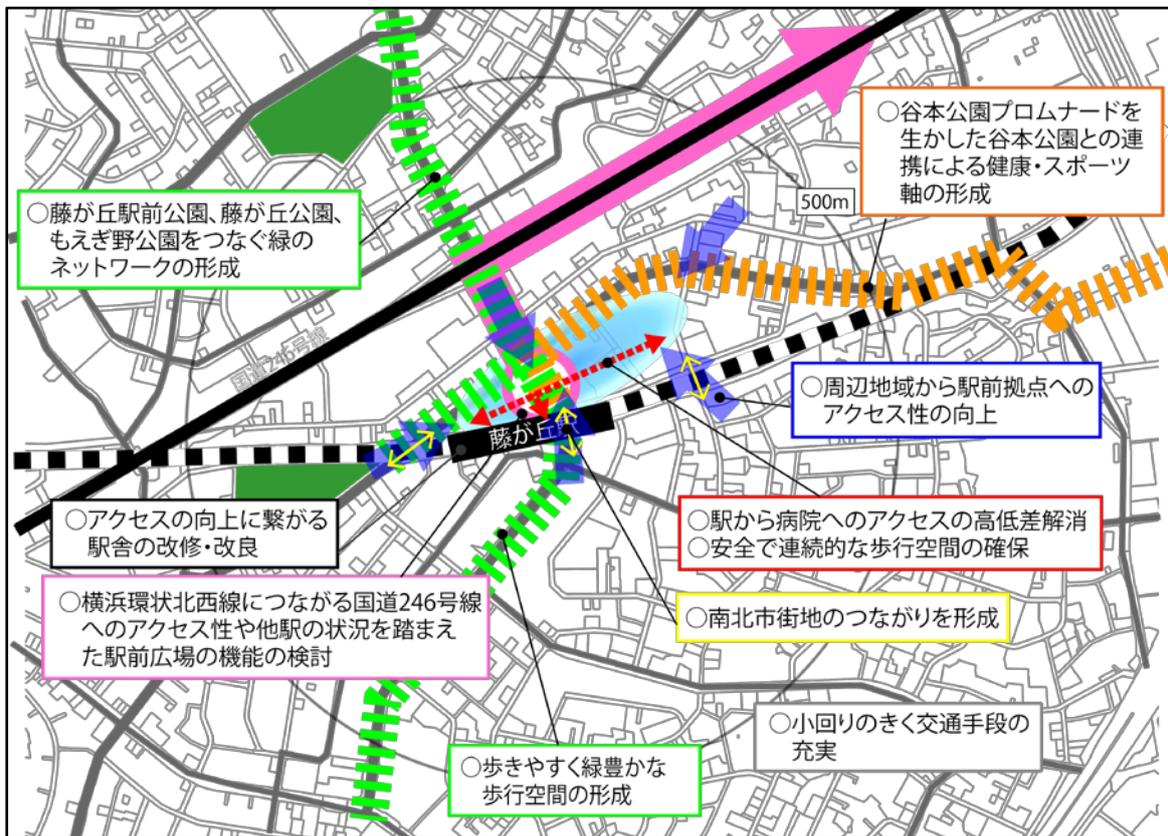
図 多様なライフステージに対応するまちづくりのイメージ



## 土地利用の方針図



## 都市基盤整備の方針図



# 青葉台駅周辺地区 まちづくりプラン

## 1 青葉台駅の位置と概況

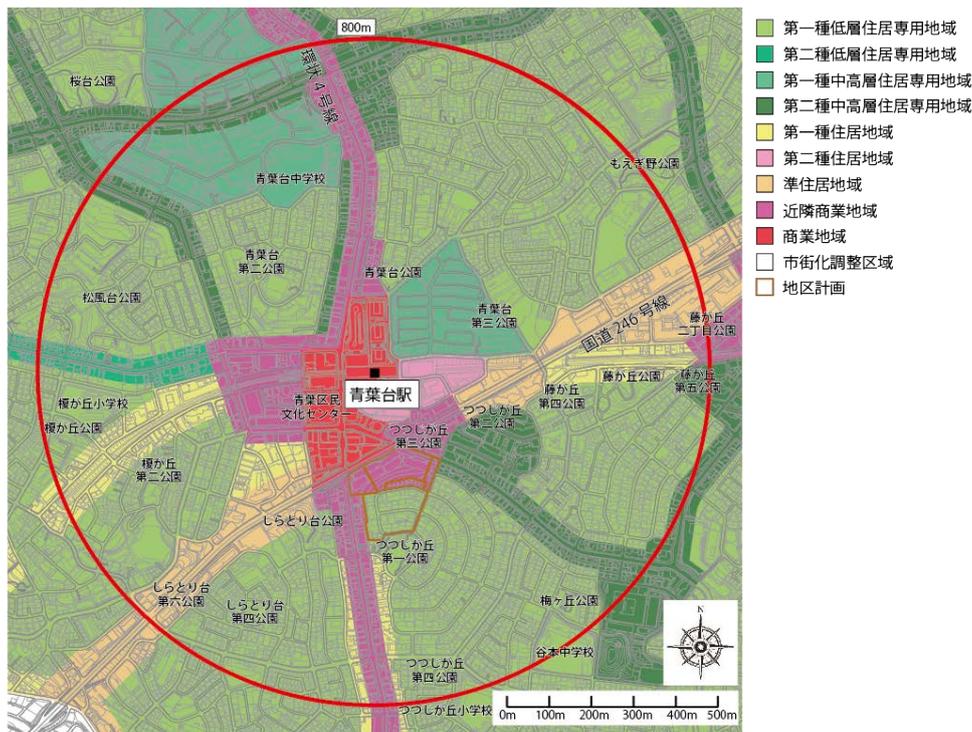
青葉台駅は、田園都市線が開通した当初（1966年、昭和41年）より開業しており、乗降客数は、区内の田園都市線で2番目に多い駅です。平成30年度の乗降客数は、約11.3万人/日となっています。

駅周辺は大規模商業施設が集積し、周辺には商店街が広がっているなど、沿線内でも商業集積が高いことが特徴です。また、地元発意で環状4号線沿道に荷捌きスペースを設置し、交通渋滞の改善を図る取組なども先進的に行われています。

青葉台駅の駅勢圏（次頁参照）の人口は、平成17年と平成22年を比較して1.02倍とほぼ横ばいであり、平成22年から平成27年にかけても1.01倍と横ばいとなっています。駅から離れた所まで駅勢圏となっていることから、駅勢圏の人口密度は80.0人/haと青葉区全体を8.3ポイント下回っています。年齢別構成を見ると、65歳以上の高齢者層の割合が7駅中最も高く22.1%を占めています（うち、75歳以上は10.1%）。世帯の種類は、18歳未満の親族のいる世帯が青葉区全体よりも1.5ポイント低く、65歳以上親族のいる世帯にあっては3.2ポイント高くなっており、青葉区の全体よりも少子高齢化が進行しています。

用途地域は、駅中心に商業地域が指定され、環状4号線に沿って近隣商業地域が細長く指定されています。国道246号線の沿道は準住居地域、その他の東西への幹線道路の沿道は、第二種中高層住居専用地域から第二種低層住居専用地域、団地が建っている場所は第一種中高層住居専用地域、これらに囲まれた部分は全て第一種低層住居専用地域が指定されています。さらに、駅南側には大規模集合住宅と戸建て住宅地を含むつつしが丘北西地区地区計画が決定しています。

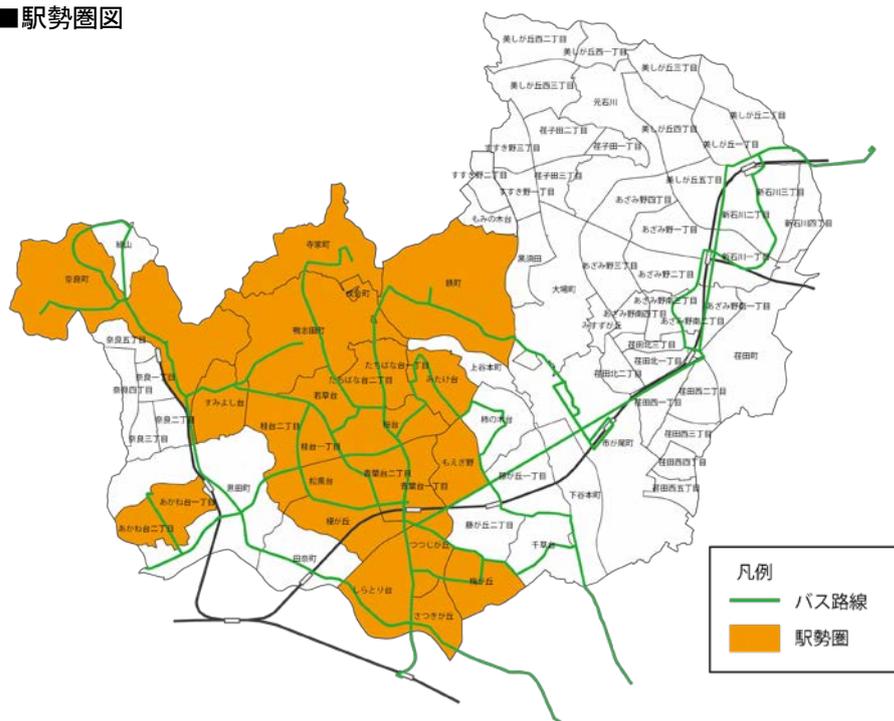
図 都市計画の指定状況



横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9015号】

## ◆ 駅勢圏の人口の概況

### ■ 駅勢圏図



※バス路線は、青葉台駅前バス停に停車する路線のみを表示しています。

※駅勢圏については、平成23年度区民意識調査で、最寄駅を「青葉台駅」と回答した方の割合が10%を超える町丁目を対象としています。

### ■ 人口 (H17, 22, 27 年国勢調査)

	青葉台駅	青葉区
H17 年人口 (人)	104, 105	291, 420
H22 年人口 (人)	106, 288	303, 995
H27 年人口 (人)	107, 316	308, 287
H22/17	1.02	1.04
H27/22	1.01	1.01
面積 (km <sup>2</sup> ) ※	13.48	35.06
人口密度 (人/ha)	80.0	88.3

※面積は、H17 年国勢調査の横浜市分の集計結果による値

※人口は、年齢不詳除く

※人口密度は H27 年の値であり、年齢不詳を含む。

※赤字：青葉区値を上回るもの

※青字：青葉区値を下回るもの

### ■ 年齢別人口構成 (H17, 22, 27 年国勢調査)

		H17 年	H22 年	H27 年
青葉台駅	14 歳以下	15.4%	14.3%	13.2%
	15~64 歳	70.5%	67.8%	64.7%
	65 歳以上	14.1%	17.9%	22.1%
	うち 75 歳以上	5.8%	7.8%	10.1%
青葉区	14 歳以下	16.4%	15.3%	13.9%
	15~64 歳	71.1%	68.8%	66.3%
	65 歳以上	12.5%	15.9%	19.8%
	うち 75 歳以上	5.1%	6.8%	8.9%

※表示端末未満を四捨五入しているため、合計と一致しない場合がある。

※赤字：青葉区値を上回るもの

※青字：青葉区値を下回るもの

■世帯の種類 (H17, 22, 27 年国勢調査)

		H17 年	H22 年	H27 年
青葉台駅	世帯数 (世帯)	38,866	41,469	43,296
	核家族世帯割合	70.2%	68.7%	67.0%
	単身世帯割合	24.0%	26.2%	28.9%
	6歳未満親族世帯割合	12.6%	10.5%	9.5%
	18歳未満親族世帯割合	30.1%	27.6%	25.5%
	65歳以上親族世帯割合	24.3%	28.5%	33.7%
	高齢単身世帯割合	4.9%	6.4%	8.6%
	3世代世帯割合	3.2%	2.4%	2.1%
	世帯人員 (人)	101,093	103,039	104,028
	平均世帯人員 (人/世帯)	2.60	2.48	2.40
青葉区	世帯数 (世帯)	110,130	120,020	125,144
	核家族世帯割合	70.4%	68.4%	67.4%
	単身世帯割合	24.0%	26.8%	28.5%
	6歳未満親族世帯割合	13.8%	11.3%	10.1%
	18歳未満親族世帯割合	31.4%	29.1%	27.0%
	65歳以上親族世帯割合	21.8%	25.6%	30.5%
	高齢単身世帯割合	4.3%	5.8%	7.6%
	3世代世帯割合	3.1%	2.4%	2.0%
	世帯人員 (人)	285,841	297,878	302,455
	平均世帯人員 (人/世帯)	2.60	2.48	2.42

※赤字：青葉区値を上回るもの

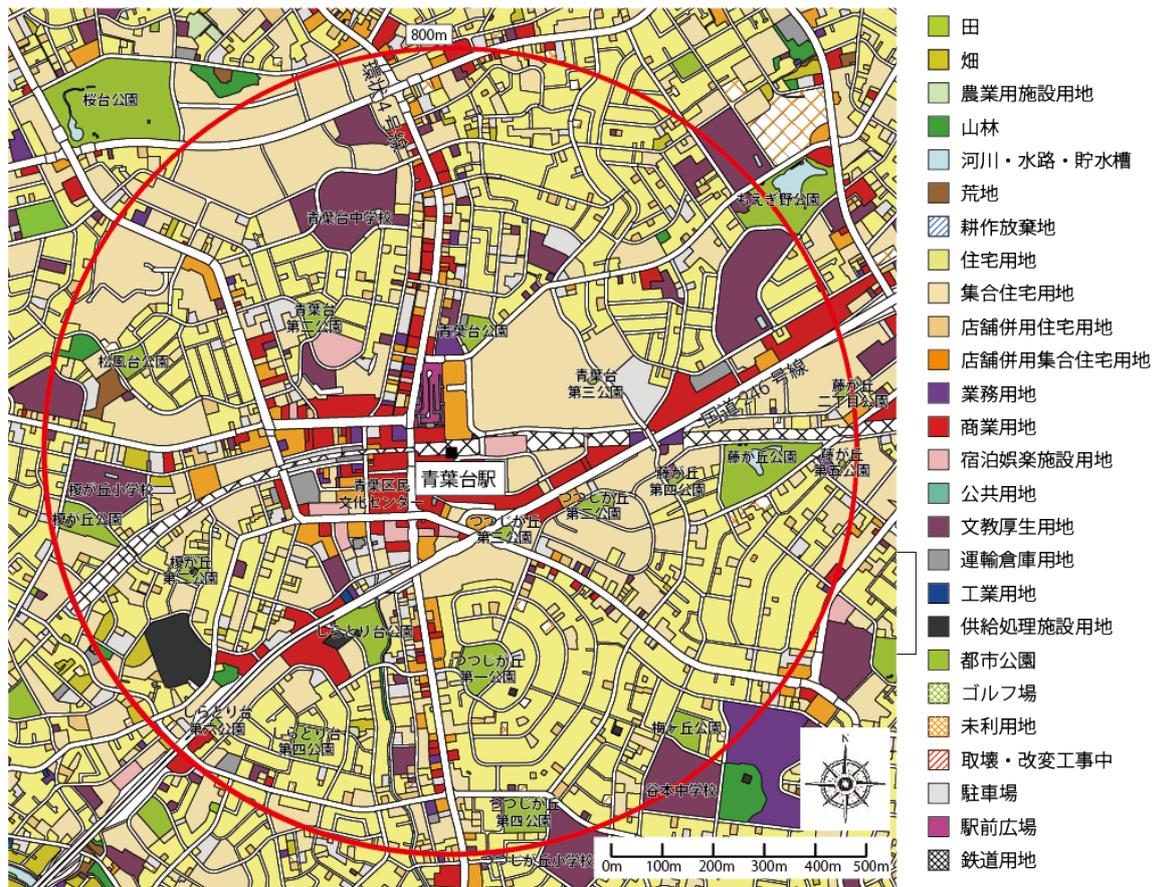
※青字：青葉区値を下回るもの

## 2 青葉台駅周辺地区の現況・特性

### 1) 土地・建物利用現況

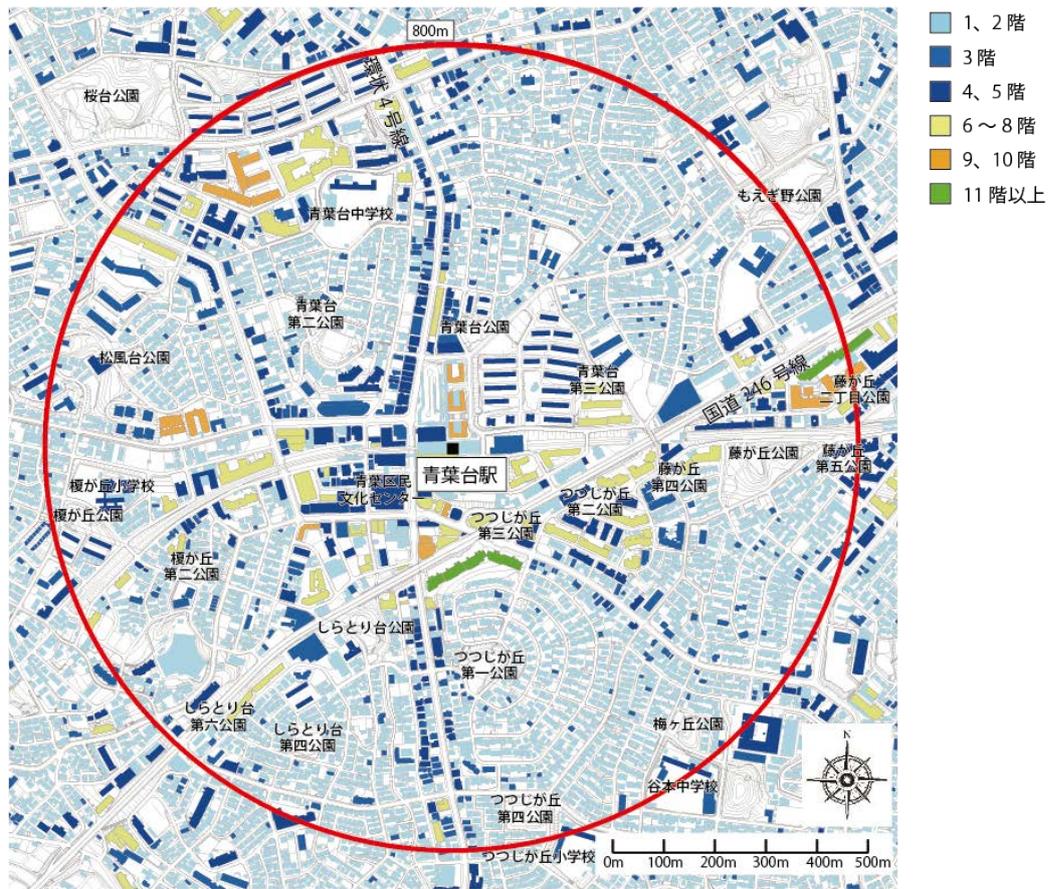
- ・ 駅周辺や環状4号線沿道には、比較的大きい規模の商業施設が立地しています。
- ・ 駅から500～800m離れた位置の高台に小・中学校が立地しています。
- ・ 環状4号線沿道は、4、5階建ての店舗や店舗併用住宅が連続しています。
- ・ 駅前広場東側や幹線道路に近い街区には主に6～8階の集合住宅が立地しており、周辺の1、2階建ての専用住宅の街区と明確に区分されています。

図 土地利用現況 (H25年横浜市都市計画基礎調査)



横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第9015号】

図 建物階数現況 (H25 年横浜市都市計画基礎調査)

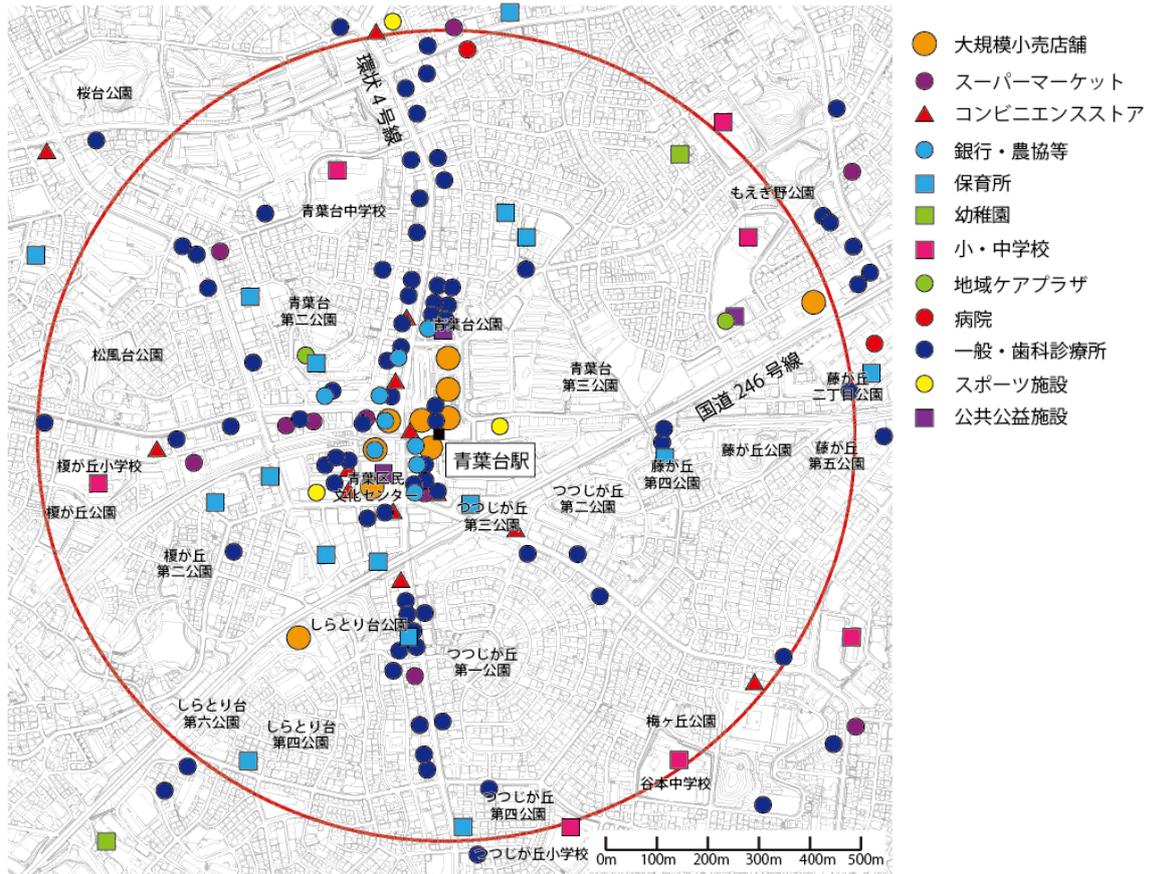


横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第 9015 号】

## 2) 生活利便施設の現況

- ・駅周辺には大規模小売店舗が 10 件、スーパーマーケットが 7 件あります。コンビニエンスストアも 11 件あり、日常の買い物等の利便性が高い地域となっています。
- ・各商店会は駅周辺の街区と環状 4 号線沿いに長く延びており、連携して活動しています。
- ・医療施設を見ると、病院が 1 件立地しています。また、一般・歯科診療所は 67 件と多く、駅周辺や環状 4 号線沿道に集積しています。

図 生活利便施設分布 (平成 29 年)



横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第 9015 号】

施設種類	対象施設	800m圏での施設数
商業・業務施設	大規模小売店舗	10件
	スーパーマーケット	7件
	コンビニエンスストア	11件
	銀行・農協等	9件
児童・保育施設	保育所	13件
	幼稚園	1件
	小・中学校	5件
高齢者福祉施設	地域ケアプラザ	2件
厚生施設	病院	1件
	一般・歯科診療所	67件
体育施設	スポーツ施設	2件
公共公益施設	—	3件

図 青葉台駅周辺の現況



戸建て住宅と集合住宅が共存



生活サービス施設等が並ぶ環状4号線沿道



低層の住宅地の街並み



人と車が行き交う駅前の様子



列をなす送迎車両



緑豊かな中層の大規模団地



中高層建築物の開発に伴い創出された緑豊かな歩行空間



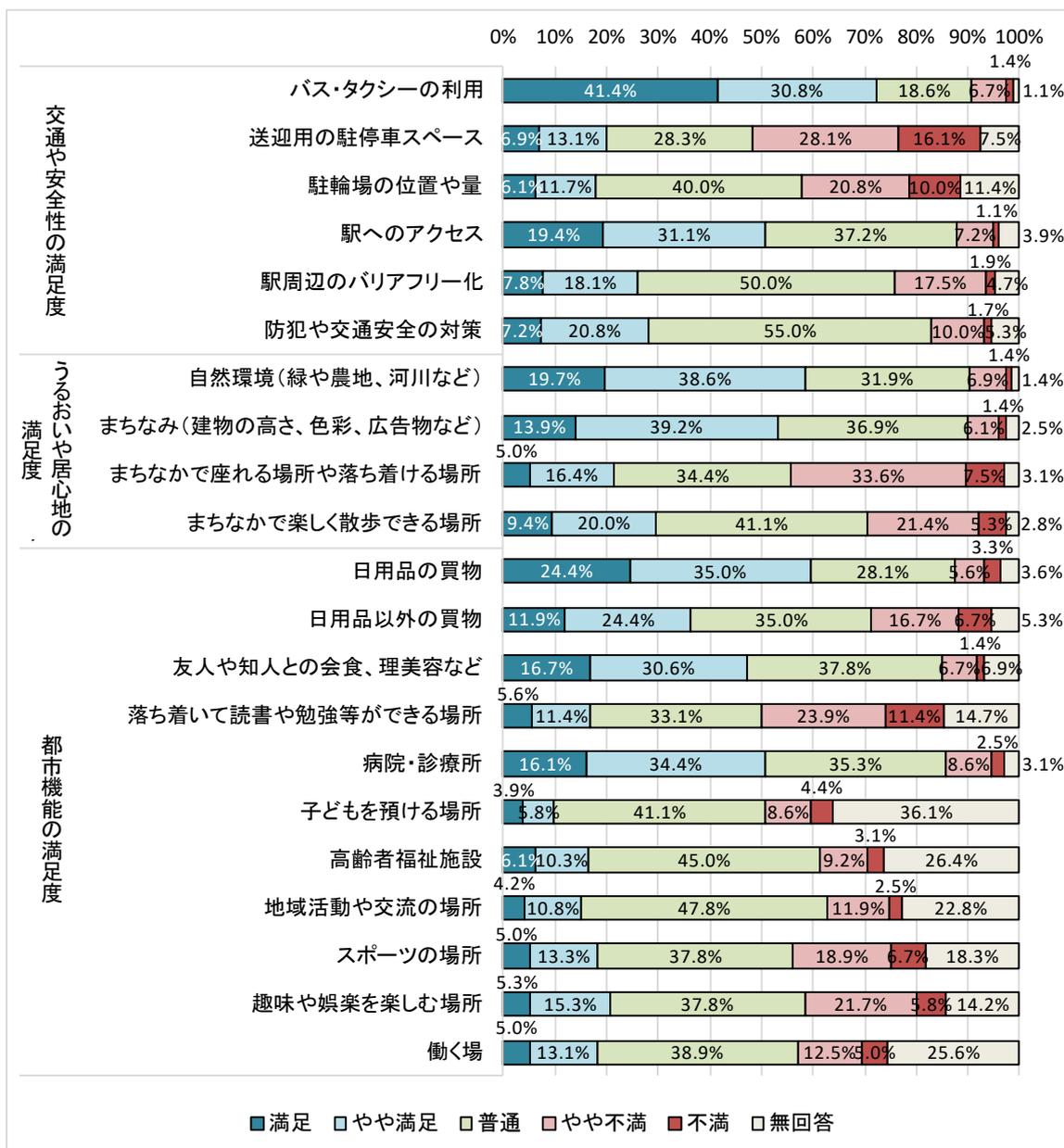
スムーズな通行のために設けられた荷捌きスペース

### 3 区民意識

#### 1) 最寄り駅に対する満足度

- ・交通や安全性については、「バス・タクシーの利用」や「駅へのアクセス」の満足度が高くなっている一方、「送迎用の駐停車スペース」や「駐輪場の位置や量」への不満は高くなっています。
- ・うるおいや居心地については、「自然環境」や「まちなみ」の満足度が高い一方、「まちなかで座れる場所や落ち着ける場所」への不満は高くなっています。
- ・都市機能については、「日用品の買物」や「友人や知人との会食等」「病院・診療所」の満足度が高くなっている一方、「落ち着いて読書や勉強等ができる場所」や「趣味や娯楽を楽しむ場所」への不満は高くなっています。

図 最寄り駅に対する満足度（令和元年度 区民意識調査により作成）  
（青葉台駅を最寄り駅とする区民対象）



## 4 まちづくりの課題

地区の現況、特性及び区民意識等から整理した、まちづくりの課題は次のとおりです。

### 1) 駅周辺の交通機能の改善

青葉台駅周辺は、バス路線も多く、公共交通の利便性も高い地域ですが、駅前広場のバス発着スペースと歩行空間にゆとりがないことや、タクシー及び送迎車両の乗降スペースの不足、国道246号線への通過交通等により、環状4号線の慢性的な渋滞が課題となっています。このため、スムーズな自動車交通処理、安全な歩行空間の確保など、交通環境の改善が望まれます。

また、駐輪場についても、放置自転車が見られるなど不足しており、利用者のニーズに応じたスペースの確保が望まれます。

### 2) 区西部の拠点としての魅力の向上

青葉台駅は、駅周辺や駅勢圏に大規模商業施設や商店街等の商業機能、企業の研究施設等の業務機能、区民文化センター、大学等が立地しており、区西部の拠点となっています。

多世代の多様な人々が集まる特性を生かし、駅周辺の機能強化や居心地の良い空間形成等により、拠点としての魅力を向上することが望まれます。

### 3) 地域コミュニティの形成

集合住宅が多く立地する青葉台駅周辺では、防犯や防災等の観点からも、地域活動の継続により、新住民と旧住民との交流を促し、地域コミュニティの形成や地域コミュニティを維持するための人材育成を推進することが望まれます。

### 4) 住み続けられる住環境づくり

良好な住環境を維持・向上するとともに、各世代のニーズに合った住まいやサービス機能の提供や、子育て世代から高齢者まで、どの世代もいきいきと生活できる環境づくりが望まれます。

## 5 青葉台駅周辺地区のまちづくりのテーマと方針

### 1) まちづくりのテーマと視点

#### ①まちづくりのテーマ

成熟した郊外都市拠点としての住みやすさを生かした  
いごちの良いまちづくり

#### ②まちづくりの視点

##### ●駅周辺機能の再構築

- ・多くの機能が集中する駅周辺は、周辺施設の建替え等の機会を捉えながら、交通機能の課題解決や、多様なニーズに対応した機能の誘導を図るなど、区西部の拠点として駅周辺機能の再構築が望まれます。

##### ●魅力あるにぎわい空間の形成

- ・青葉台駅周辺は、駅前の商業集積地だけでなく、幹線道路沿道を軸に、住宅地の近くまで個性的な店舗が連続しており、こうした郊外住宅地らしい成熟した青葉台の特性を生かした、魅力あるにぎわい空間の形成が望まれます。

##### ●成熟した街としてのコミュニティがあるまちづくり

- ・低層の住宅地内の戸建て住宅の建て替えやその周辺に中高層の集合住宅が立地しつつあることから、住民間の円滑なコミュニティづくり、安全で安心なまちづくりを進めることが求められます。

##### ●潤いのある良好な街並みの形成

- ・青葉台駅周辺には緑が少ないため、街路樹や個々の敷地内の緑等を適切に保全・活用し、居心地の良い街並みの形成や環境づくりを進めることが求められます。

## 2) まちづくりの方針

### 基本方針1 青葉台駅周辺の拠点づくり

#### ◆方針1-1 区西部の拠点としてのまちづくり

##### ○商業・業務機能等の維持・強化

- ・来訪者が学生や就業者等の多世代の多様な人々にわたることを踏まえ、駅周辺施設の建替えや、既存施設の空きスペースの活用等の機会を捉えた商業及び業務機能の維持・強化、多様な世代の居場所や活動の場づくりなどを推進します。

##### ○居心地の良い駅前空間の形成

- ・駅前空間においては、周辺施設の建替え等の機会を捉え、地域のイベントや休憩、災害時に活用等ができるオープンスペースの確保や、潤いを感じられる緑の充実、魅力ある景観の形成など、居心地の良い空間形成の検討を推進します。

#### ◆方針1-2 安全で利用しやすい駅前空間づくり

##### ○現況範囲で対応できる交通機能の改善に向けた検討

- ・青葉台駅に集中する交通需要への対応としては、今後、抜本的な新規道路整備や幹線道路の拡幅等を進めることは困難であることから、現在の道路網の中で対応できることを検討することが求められます。これまでに引き続き、モビリティマネジメント※等の取組を進め、ハード整備だけに頼らない駅周辺の交通混雑の状況改善に向けた検討を推進します。
- ・渋滞緩和を目的とするキスアンドライド用降車エリアの活用を継続するとともに、バスの効率的な利用などについて検討を進め、適切な誘導を図ります。

##### ○駅周辺施設の建替え等と併せた駅前交通機能の再構築の検討

- ・駅周辺施設の建替え等の機会を捉え、利用者ニーズに応じた駐輪場及び送迎用車両の駐車スペースの確保や、駅前広場の再整備等の検討を推進します。また、課題解決が難しい場合は、他駅との交通機能の分担の可能性等についての検討を視野に入れます。

※ モビリティマネジメントとは、当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(＝かしこく)利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組を意味するものです。なお、土木学会発行「MMの手引き」では「一人一人のモビリティ(移動)が、個人的にも社会的にも望ましい方向(すなわち、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向)へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策」と定義されています。

(参考：国土交通省「モビリティマネジメント」)

#### ◆方針1-3 地域のまちづくりを推進する体制づくり

##### ○多様な主体が連携したまちづくりの推進

- ・地域住民、商店会、企業等がともにまちづくりに取り組めるよう、様々な活動のネットワーク化等を進め、多様な主体の連携を推進します。

## 基本方針2 まちのシンボルづくり

### ◆方針2-1 地域資源を活用したまちづくり

---

#### ○大学、企業、文化・芸術施設等の立地を生かしたまちづくり

- ・駅周辺や駅勢圏に大学や様々な企業の研究施設、青葉区民文化センターなどの地域資源が存在することの魅力発信を推進します。また、文化・芸術に関するイベントについては、他駅の文化・芸術施設との連携も推進します。

### ◆方針2-2 環状4号線を軸とした生活サービスの道づくり

---

#### ○幹線道路沿道の商業機能等の維持・向上

- ・環状4号線をはじめとした幹線道路沿道の商業地区においては、それぞれの周辺市街地の状況に応じた、各種店舗や生活サービス、駐輪場・駐車場などの適正な配置や、地域に不足している機能の誘致、にぎわいのある魅力的な空間づくりの推進など、商店街の利便性や魅力の維持・向上を図ります。

#### ○安全で快適な交通環境の形成

- ・環状4号線は、歩行者、自転車、バス、自家用車の通行が共存できるように、適切な安全対策を実施するなど、安全で快適な駅へのアクセス道路としての機能を確保するとともに、買い物空間としてのゆとりと潤いのある歩行者空間の形成を図ります。

## 基本方針3 安全で快適な環境づくり

### ◆方針3-1 多様なライフステージに対応するまちづくり

---

#### ○多世代が暮らすためのまちづくり

- ・高齢化の進行等により、利便性の高い駅近くへの住み替えニーズが高まることを見込まれるため、駅周辺で新たに住宅を整備する際は、様々な世代の多様なニーズに対応した住宅やサービス機能等の誘導を推進します。
- ・多様な世代が豊かなライフスタイルやワークスタイルを実現できるよう、子育て中の方や、様々な活動に意欲的な高齢者、新しい働き方を志向する若者などが活躍できる場の創出を推進します。

### ◆方針3-2 落ち着いた街並みと住環境づくり

---

#### ○緑豊かで落ち着きある住環境の維持保全

- ・戸建て住宅地や集合住宅地など、それぞれの住宅地の特性に合わせた、落ち着きのある住環境の維持保全に向けた取組を推進します。
- ・街路樹を適切に保全するとともに、戸建て住宅や集合住宅の敷地内の緑の維持・充実を推進します。

### ◆方針3-3 幹線道路沿道の街並み環境づくり

---

#### ○幹線道路沿道の住環境の保全・形成

- ・幹線道路沿道に新たに中高層建築物が建つ際は、歩道空間の確保や、既存の住宅地との調和を図るよう誘導するなど、住環境の保全及び形成を推進します。

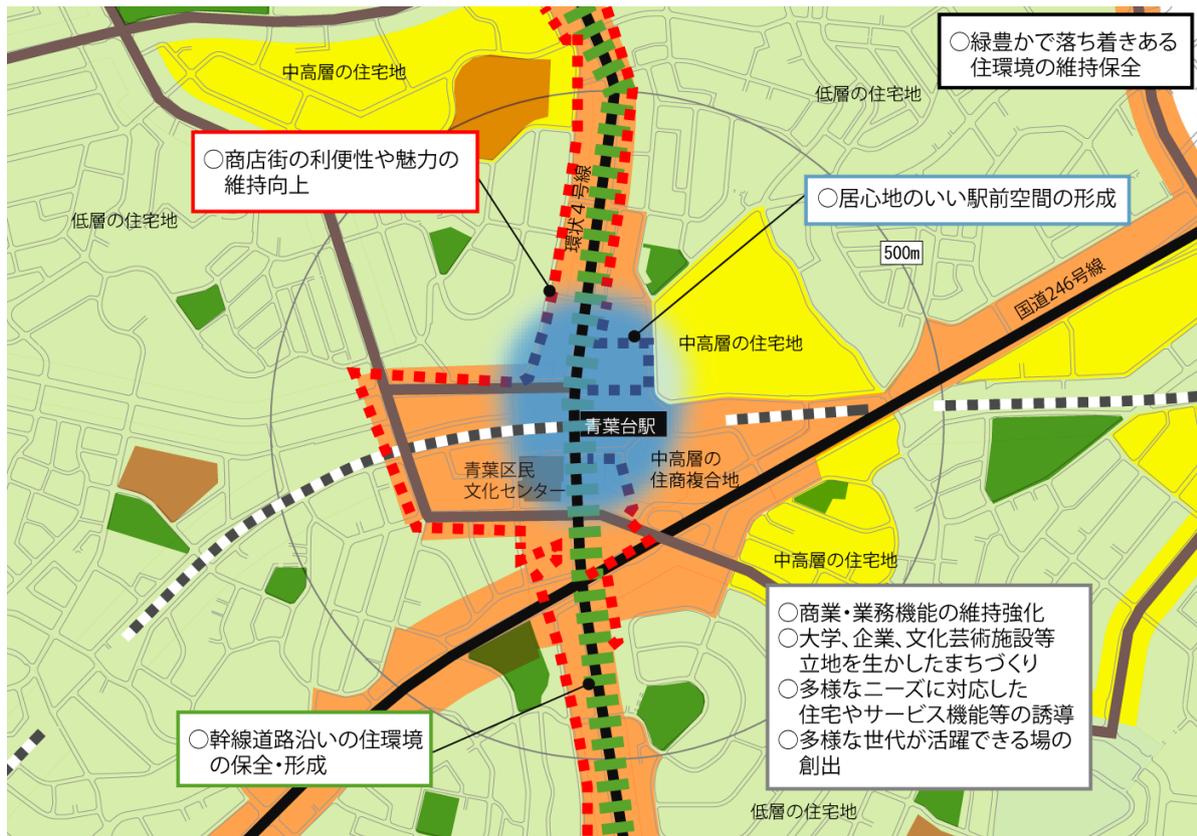
### ◆方針3-4 安全・安心に暮らせる環境づくり

---

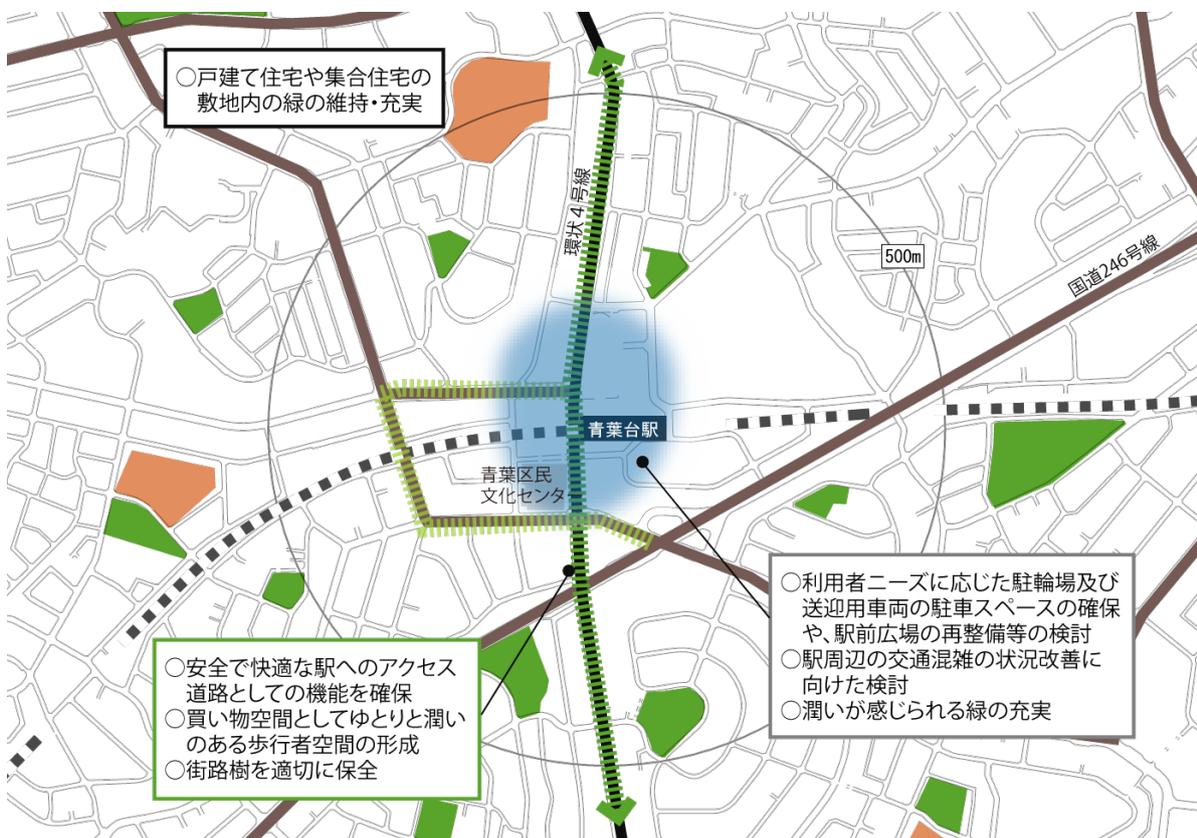
#### ○地域活動の継続によるコミュニティ形成

- ・地域で開催されるイベントや防災・防犯活動等の地域活動を継続し、住民間の連携やコミュニティの形成を図ることで地域の絆を深めるなど、安全に安心して暮らせる環境づくりを推進します。

## 土地利用の方針図



## 都市基盤整備の方針図



# 田奈駅周辺地区 まちづくりプラン

## 1 田奈駅の位置と概況

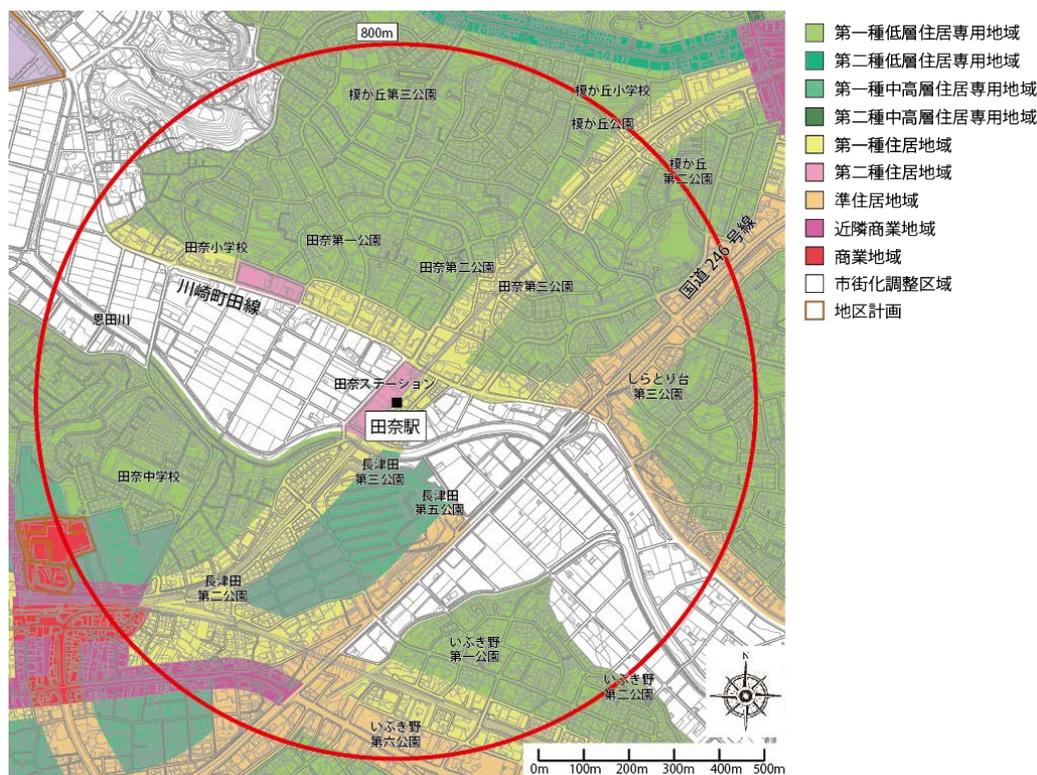
田奈駅は、田園都市線が開通した当初（1966年、昭和41年）より開業しており、乗降客数は、区内の田園都市線の中で最も少ない駅です。平成30年度の田奈駅の乗降客数は、約1.1万人/日となっています。

本地区は、恩田川とその川沿いに農地が面的に広がるなど、本区における代表的な田園風景が広がる地域となっています。

田奈駅の駅勢圏（次頁参照）の人口は、平成17年と平成22年を比較して1.06倍と微増していましたが、平成22年と平成27年の比較では1.01倍と横ばい傾向となっています。平成27年の駅勢圏の人口密度は55.1人/haと青葉区全体（88.3人/ha）を33.2ポイント下回っており、区内の田園都市線の駅周辺の中で最も人口密度が低くなっています。年齢別に見ると、区全体と類似した構成となっています。また、世帯の状況は、単身世帯が多く、核家族世帯は57.7%と、青葉区全体（67.4%）より9.7ポイント低くなっています。

都市計画の指定状況は、川崎町田線と恩田川の間は市街化調整区域となっており、市街化区域は住居系用途地域を中心に指定されています。また、駅周辺及び川崎町田線の一部は、第二種住居地域、川崎町田線沿道及び田園都市線沿線は第一種住居地域、その後背地は第一種低層住居専用地域が面的に指定されています。なお、川崎町田線は東名高速道路からしらとり台の一部区間が整備されています。

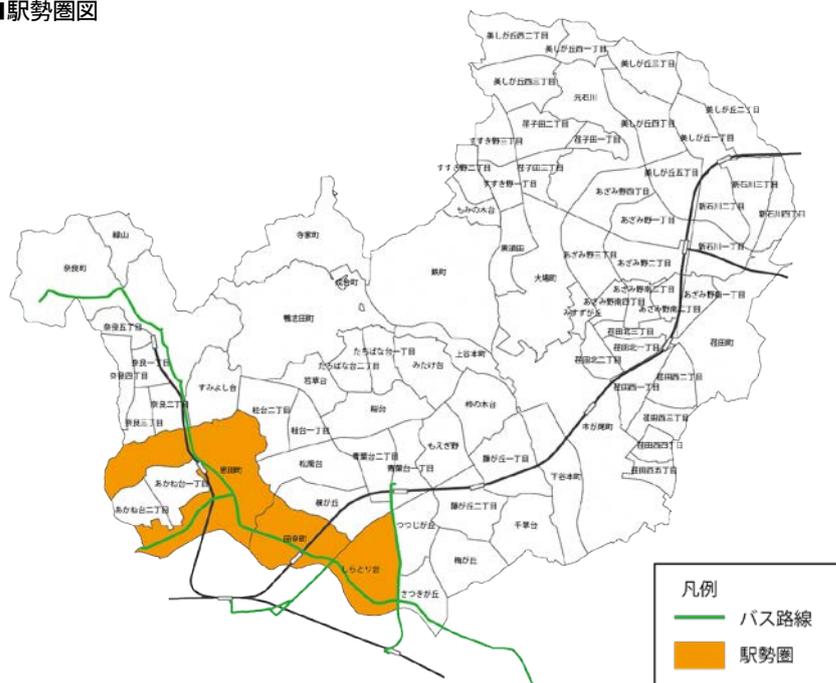
図 都市計画の指定状況



横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第 9015 号】

## ◆ 駅勢圏の人口の概況

### ■ 駅勢圏図



※バス路線は、田奈駅前バス停に停車する路線のみを表示しています。

※駅勢圏については、平成23年度区民意識調査で、最寄駅を「田奈駅」と回答した方の割合が10%を超える町丁目を対象としています。

### ■ 人口 (H17, 22, 27 年国勢調査)

	田奈駅	青葉区
H17 年人口 (人)	14,902	291,420
H22 年人口 (人)	15,851	303,995
H27 年人口 (人)	16,020	308,287
H22/17	1.06	1.04
H27/22	1.01	1.01
面積 (km <sup>2</sup> ) ※	2.93	35.06
人口密度 (人/ha) ※	55.1	88.3

※面積は、H17 年国勢調査の横浜市分の集計結果による値

※人口は、年齢不詳除く

※人口密度は H27 年の値であり、年齢不詳を含む。

※赤字：青葉区値を上回るもの

※青字：青葉区値を下回るもの

### ■ 年齢別人口構成 (H17, 22, 27 年国勢調査)

		H17 年	H22 年	H27 年
田奈駅	14 歳以下	15.4%	14.8%	12.9%
	15~64 歳	71.5%	68.8%	67.3%
	65 歳以上	13.2%	16.4%	19.7%
	うち 75 歳以上	5.1%	7.5%	9.6%
青葉区	14 歳以下	16.4%	15.3%	13.9%
	15~64 歳	71.1%	68.8%	66.3%
	65 歳以上	12.5%	15.9%	19.8%
	うち 75 歳以上	5.1%	6.8%	8.9%

※表示端末未満を四捨五入しているため、合計と一致しない場合がある。

※赤字：青葉区値を上回るもの

※青字：青葉区値を下回るもの

■世帯の種類 (H17, 22, 27 年国勢調査)

		H17 年	H22 年	H27 年
田奈駅	世帯数 (世帯)	6,069	6,749	6,974
	核家族世帯割合	61.8%	58.5%	57.7%
	単身世帯割合	31.9%	34.6%	37.3%
	6歳未満親族世帯割合	13.2%	10.6%	8.9%
	18歳未満親族世帯割合	27.0%	25.1%	23.2%
	65歳以上親族世帯割合	22.2%	24.1%	27.5%
	高齢単身世帯割合	4.8%	5.5%	6.8%
	3世代世帯割合	3.4%	3.0%	2.4%
	世帯人員 (人)	14,697	15,654	15,675
	平均世帯人員 (人/世帯)	2.42	2.32	2.25
青葉区	世帯数 (世帯)	110,130	120,020	125,144
	核家族世帯割合	70.4%	68.4%	67.4%
	単身世帯割合	24.0%	26.8%	28.5%
	6歳未満親族世帯割合	13.8%	11.3%	10.1%
	18歳未満親族世帯割合	31.4%	29.1%	27.0%
	65歳以上親族世帯割合	21.8%	25.6%	30.5%
	高齢単身世帯割合	4.3%	5.8%	7.6%
	3世代世帯割合	3.1%	2.4%	2.0%
	世帯人員 (人)	285,841	297,878	302,455
	平均世帯人員 (人/世帯)	2.60	2.48	2.42

※赤字：青葉区値を上回るもの

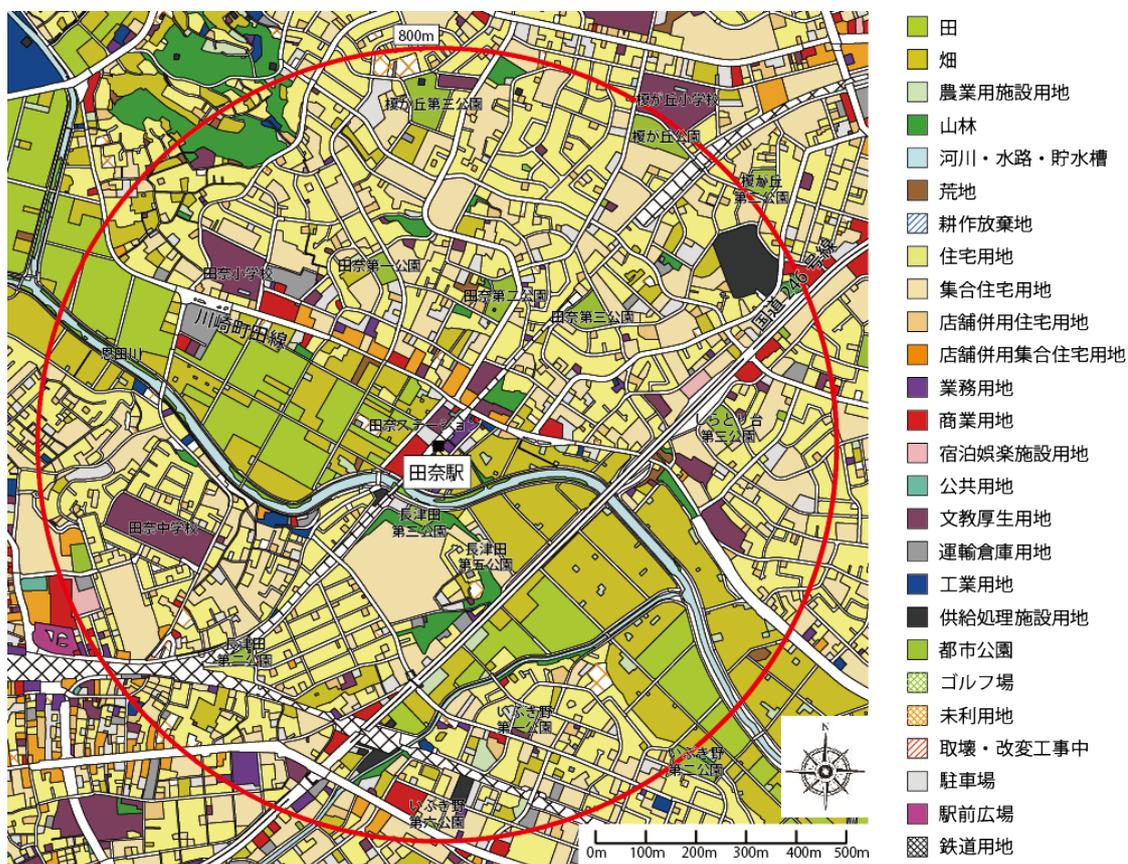
※青字：青葉区値を下回るもの

## 2 田奈駅周辺地区の現況・特性

### 1) 土地・建物利用現況

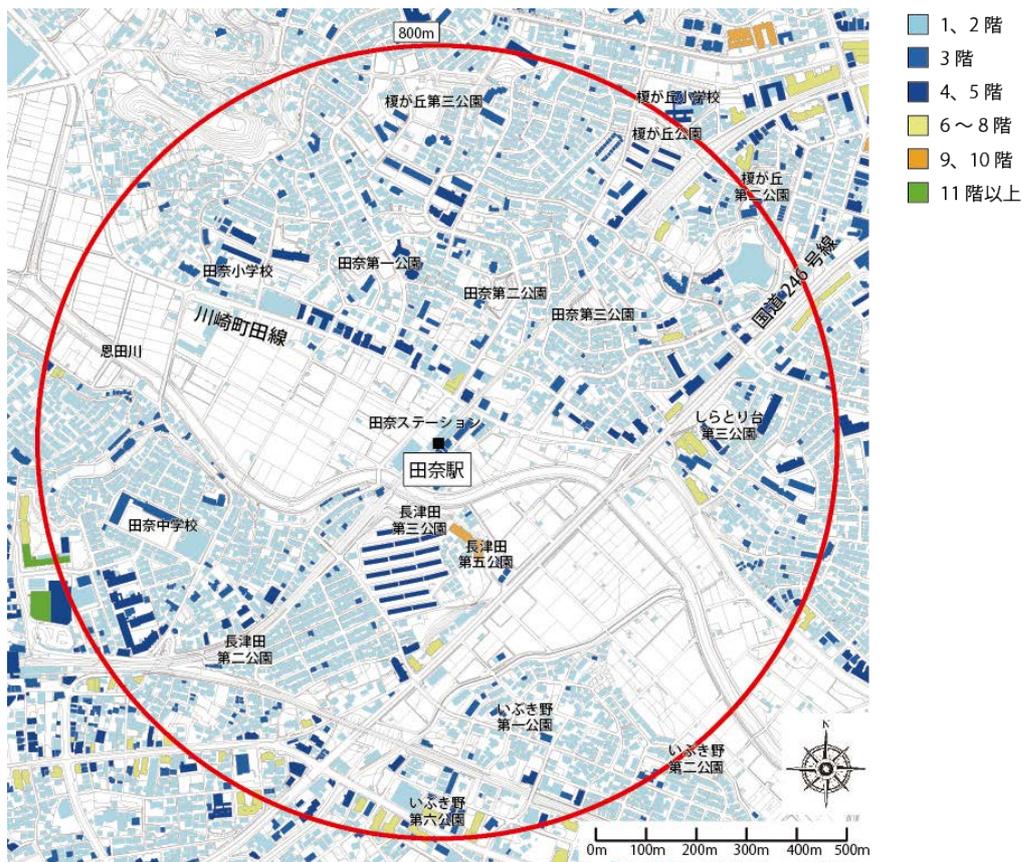
- ・ 恩田川沿いには低地部に田・畑が混在する農地が带状に広がり、青葉台及び長津田方面に向けては丘陵地が形成されており、一部には斜面緑地も残されています。
- ・ 川崎町田線の沿道には商店が立地しており、商業施設や店舗併用住宅が立地していますが、区内の田園都市線の他の駅前と比較すると、駅商業機能の集積は低い状況となっています。
- ・ 市街化区域では、農地や低・未利用地が宅地化されるなど、市街化が徐々に進行していますが、現在も農地や空地が点在しています。
- ・ 建築物の高さは、全体的には低層を基調としており、国道 246 号線や川崎町田線の沿道に立地する集合住宅の高さを見ると、大部分が4～5階となっています。

図 土地利用現況 (H25 年横浜市都市計画基礎調査)



横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第 9015 号】

図 建物階数現況 (H25 年横浜市都市計画基礎調査)

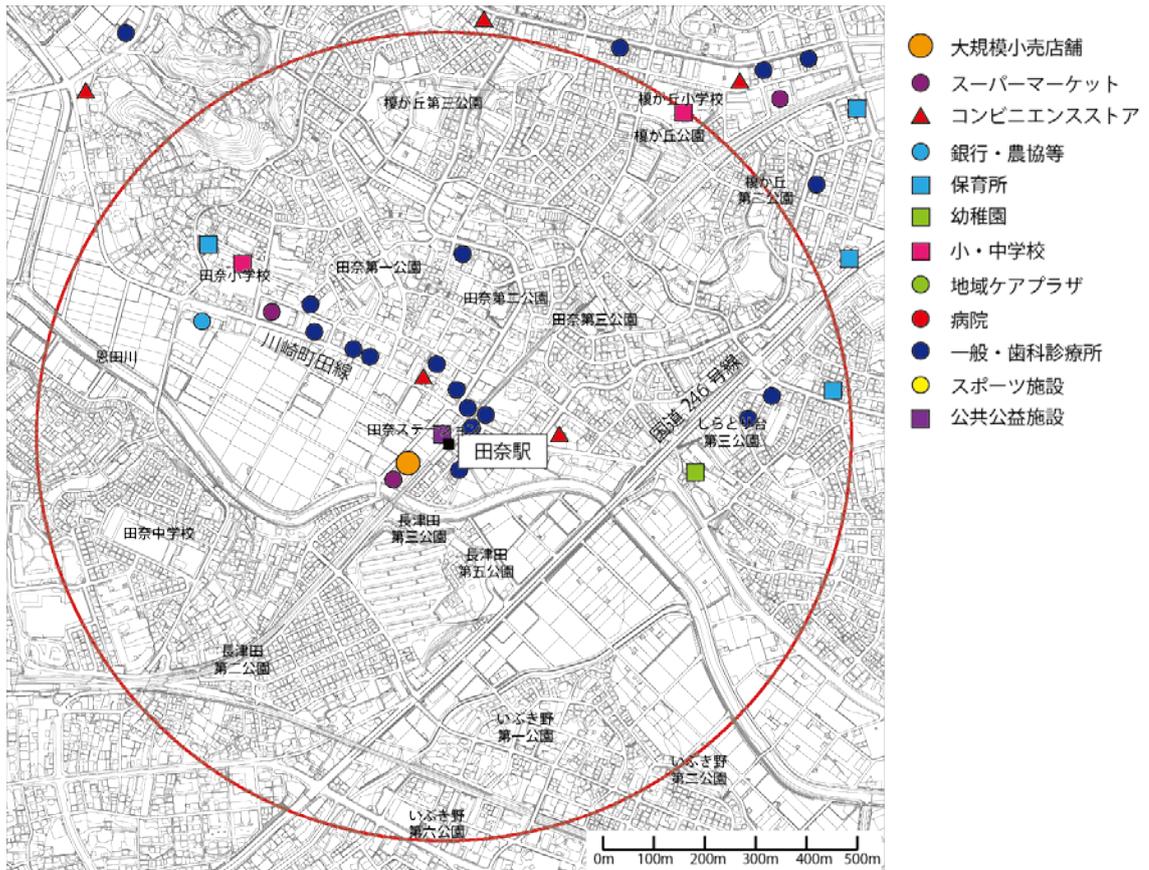


横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第 9015 号】

## 2) 生活利便施設の現況

- ・本地区の生活利便施設は、田奈駅周辺及び川崎町田線沿道に集積しています。
- ・商業施設を見ると、大規模小売店舗が1件あるほか、スーパーマーケットとコンビニエンスストアが数件立地しており、生活に身近な商業施設が一定程度立地しています。
- ・医療施設については、病院の立地は見られませんが、身近な医療施設である一般・歯科診療所は地区内に13件と多く立地しています。
- ・本地区の高齢者福祉施設を見ると、地域の身近な福祉・保健拠点である地域ケアプラザが立地していない状況となっています。

図 生活利便施設分布 (平成 29 年)



横浜市建築局都市計画基本図データにより作成【横浜市地形図複製承認番号 令元建都計第 9015 号】

施設種類	対象施設	800m圏での施設数
商業・業務施設	大規模小売店舗	1件
	スーパーマーケット	2件
	コンビニエンスストア	2件
	銀行・農協等	1件
児童・保育施設	保育所	2件
	幼稚園	1件
	小・中学校	2件
高齢者福祉施設	地域ケアプラザ	0件
厚生施設	病院	0件
	一般・歯科診療所	13件
体育施設	スポーツ施設	0件
公共公益施設	—	1件

図 田奈駅周辺の現況



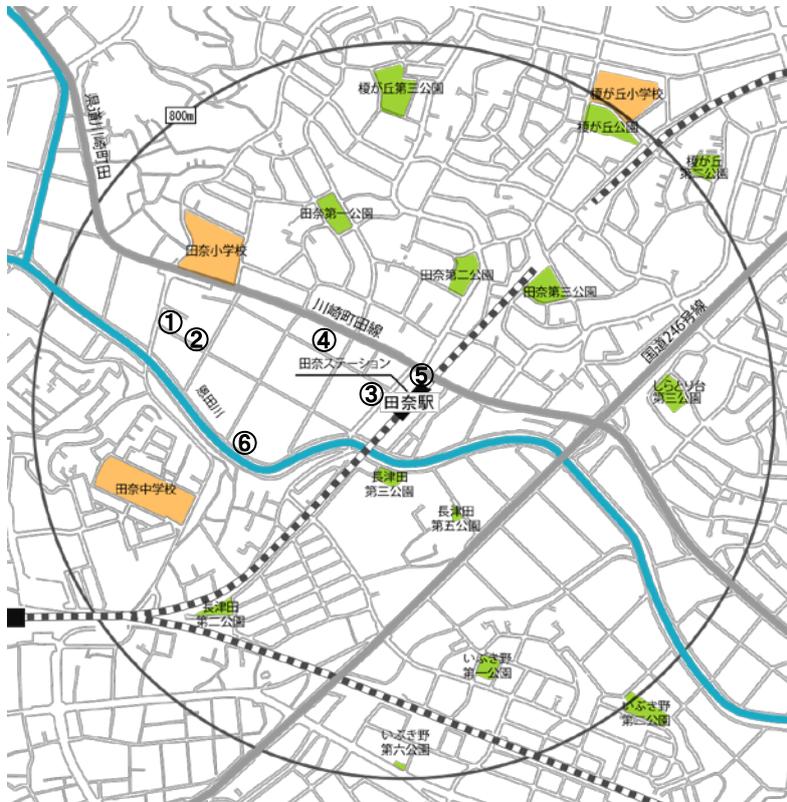
① 恵みの里の活動拠点にある直売所



② 農作業体験ができる水田



③ 交流の拠点である田奈ステーション



④ 歩行者の安全性の確保が望まれる川崎町田線の現状



⑤ 田奈駅前のバス停留所とタクシー乗り場の現状



⑥ 恩田川沿いに広がる農地と丘陵地に立地する住宅地

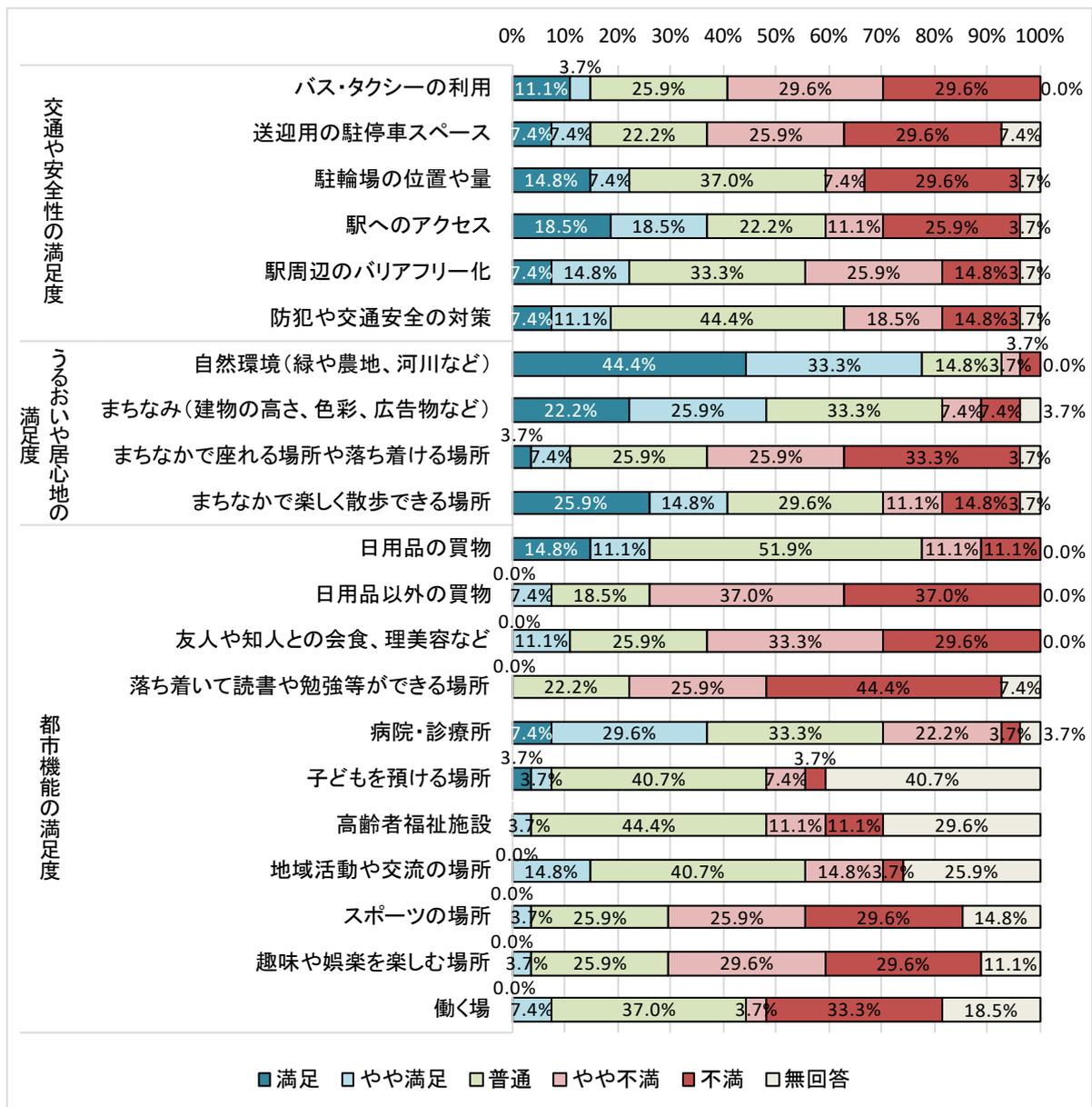
### 3 区民意識

#### 1) 最寄り駅に対する満足度

- ・交通や安全性については、全体的に満足度は低く、「バス・タクシーの利用」や「送迎用の駐停車スペース」に関しては、「不満がある」と「やや不満がある」の合計が過半を超えています。
- ・うるおいや居心地については、「自然環境」の満足度が極めて高くなっています。一方、「まちなかで座れる場所や落ち着ける場所」への不満は高くなっています。
- ・都市施設については、全体的に満足度は低く、「日用品以外の買物」や「友人や知人との会食、理美容など」「落ち着いて読書や勉強等ができる場所」「スポーツの場所」「趣味や娯楽を楽しむ場所」への不満が高くなっています。

図 最寄り駅に対する満足度（令和元年度 区民意識調査により作成）

（田奈駅を最寄り駅とする区民対象）



## 4 まちづくりの課題

地区の現況、特性及び区民意識等から整理した、まちづくりの課題は次のとおりです。

### 1) 農の拠点としてのまちづくり

本地区は恩田川沿いに広がる優良な農地を中心に、一帯が田奈恵みの里に指定されており、農業体験イベントや料理教室等の様々な活動が行われています。今後も区及び市の農の拠点として、身近に農があることの魅力を発信し、地区内外で農地の維持・保全を支えることなどが重要です。

### 2) 都市計画道路の整備

川崎町田線の一部区間は現在事業中ですが、駅への安全なアクセスの確保については、緊急的な課題であることから、早期の整備が必要です。

また、都市計画道路の整備に合わせて、田奈駅前の交差点の改良やバス・タクシー及び送迎用の交通広場の確保の必要性等について、検討を行うことが望まれます。

### 3) 地区の暮らしやすさの向上とにぎわいづくり

駅前の商店街組織の解散等により、日常生活の利便性やにぎわい、活力が低下してきている一方、田奈恵みの里の活動拠点ができあがり、直売施設等がオープンしています。こうしたまちの変化を踏まえながら、地区の暮らしやすさの向上とにぎわいづくりが必要です。

### 4) 潤い豊かで、住み続けられる住宅地環境の維持・向上

川崎町田線以北は、丘陵地の地形に沿って住宅地が形成されています。これら住宅地内には、農家住宅の緑や大きく生育した樹木、田奈小学校の桜など、住宅地としての潤いを感じられる緑があります。恩田川や農地などの自然的な環境に恵まれた特性を生かし、潤い豊かで落ち着きを感じられる住宅地環境の維持・向上が望まれます。

## 5 田奈駅周辺地区のまちづくりのテーマと方針

### 1) まちづくりのテーマと視点

#### ①まちづくりのテーマ

農地や水辺のオープンスペースに恵まれ、  
ゆとりある暮らしが実感できる青葉のふるさと『田奈』

#### ②まちづくりの視点

##### ●青葉区原風景としての農地と緑地

- ・ 恩田川沿いに面的に広がる水田と斜面緑地が相まった、「青葉区原風景」と呼べる風景が地区の魅力となっており、これらを生かしたまちづくりが求められます。

##### ●農を生かした活動や地域のまちづくり活動

- ・ 田奈恵みの里で行われている農に関する活動や、「田奈ステーション」における、地域のまちづくり活動の推進が期待されます。

##### ●幹線道路の整備を契機とした駅前再構築

- ・ 駅前を通る川崎町田線の拡幅整備は本地区にとっての大規模事業であり、バス停やタクシー乗降場の再整備も必要になると考えられることから、道路整備を機会として、駅前再構築を進めることが求められます。

## 2) まちづくりの方針

### 基本方針1 田奈駅周辺の拠点づくり

#### ◆方針1-1 田奈駅に安全・快適にアクセスする道づくり

---

##### ○川崎町田線の整備促進

- ・川崎町田線の拡幅整備により、田奈駅へのアクセスについて、安全性や快適性の確保を図ります。

##### ○田奈駅前交差点の改良等の検討

- ・川崎町田線の拡幅整備にあわせ、田奈駅前交差点の改良等による歩行者や自動車の安全性の確保の検討を推進します。

#### ◆方針1-2 ふるさと田奈にふさわしい顔づくり

---

##### ○駅前の再構築の検討

- ・川崎町田線の拡幅整備にあわせ、駅前広場やバス・タクシー乗り場などの機能の再配置等の検討を推進するとともに、買い物等の身近な生活利便機能や交流サービス機能を誘導することにより、駅前の利便性の確保を図ります。
- ・また、農を生かした活動や地域のまちづくり活動の推進や、田園風景、商業施設、後背の住宅地等が調和した街並みの形成など、ふるさと田奈にふさわしい顔づくりの検討を推進します。

##### ○鉄道高架等の修景の検討

- ・駅周辺のにぎわいを演出するため、鉄道高架などの工作物は、暖かみを感じられる色彩や緑化による修景の検討を推進します。

## 基本方針2 まちのシンボルづくり

### ◆方針2-1 歩きやすく地域のシンボルとなる通りづくり

#### ○商業機能等の充実や農の活用によるにぎわいづくり

- ・川崎町田線沿いでは、田奈恵みの里の活動拠点の活用や、商業機能や子育て世代や高齢者向けのサービス機能の立地誘導により、身近な利便性を確保するとともに、地区のシンボルとしてにぎわいのある通りの形成を図ります。

#### ○潤いやにぎわいが感じられる沿道景観の形成

- ・川崎町田線沿いでは、敷地内の緑や花等による潤いのある景観づくりや、低層部のにぎわいの創出、中高層を基調としつつも農地や丘陵地のスケールと調和した街並みの形成を図ります。



図 歩きやすく地域のシンボルとなる通りづくりのイメージ

### ◆方針2-2 楽しく散歩ができる恩田川の水辺づくり

#### ○楽しく散歩ができる空間づくり

- ・恩田川は区民の憩いの場であり貴重な水辺空間であることから、川沿いについて、安全で快適に歩ける空間づくりを推進します。

#### ○区民等による日常管理の推進

- ・ごみの不法投棄を予防する等により、恩田川の環境の向上を推進します。
- ・区民にとって親しみや愛着が感じられる水辺空間となるよう、区民等による定期的な清掃活動などの継続を推進します。

## 基本方針3 安全で快適な環境づくり

### ◆方針3-1 自然と調和した環境づくり

---

#### ○落ち着いたある住環境の形成

- ・落ち着いたがあり、安全で快適な住環境の形成を推進します。

#### ○街並みの維持

- ・低層を基調とするとともに、地形を生かした現在の街並みの維持を推進します。

### ◆方針3-2 潤いがあり住み続けられる環境づくり

---

#### ○緑豊かな環境づくりの推進

- ・敷地内緑化等による緑豊かな環境づくりを推進します。
- ・また、花や実のなる樹木などにより、季節感の演出を図るとともに、地域を印象づけている高木や稜線に残る緑の保全を推進します。

### ◆方針3-3 みんなで育む「青葉のふるさと」づくり

---

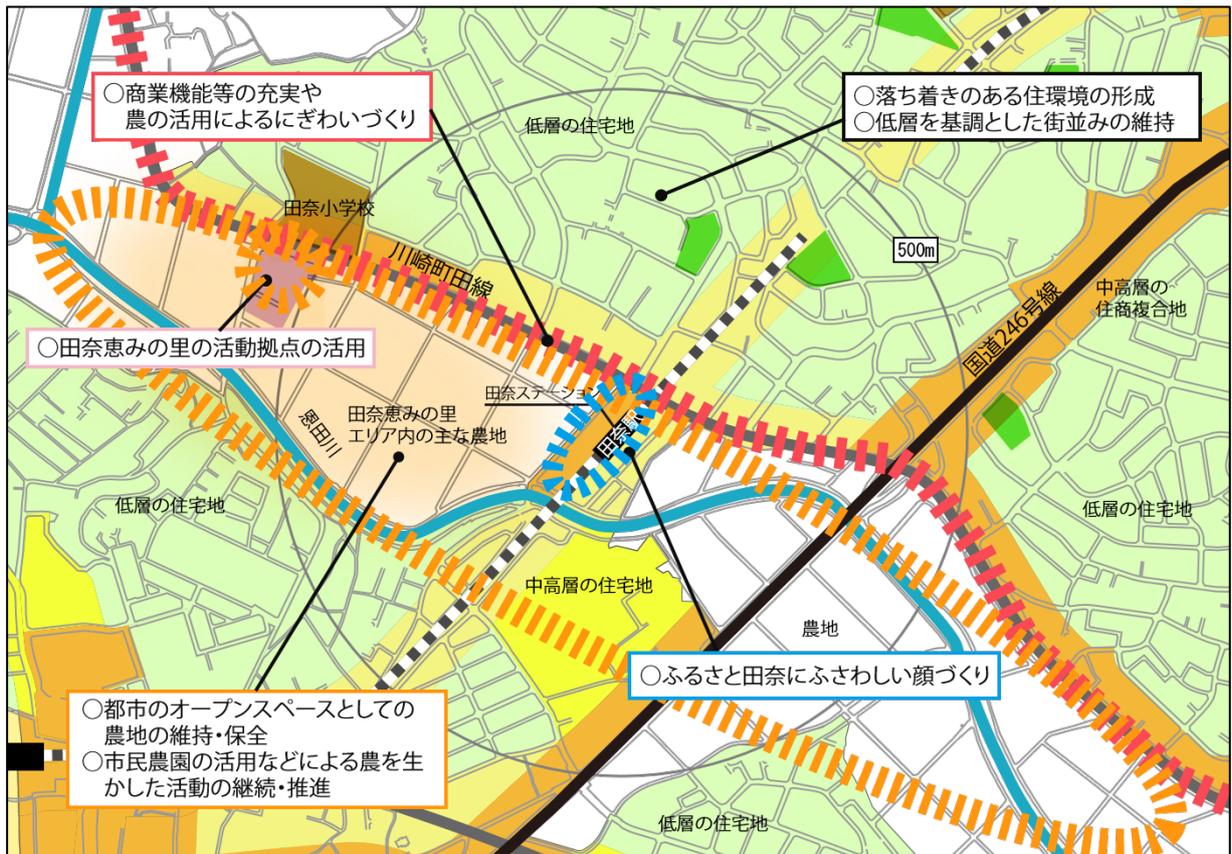
#### ○農地の維持・保全

- ・恩田川沿いのまとまっている水田は、青葉区原風景であり、都市における貴重な緑のオープンスペースとして、維持・保全を図ります。

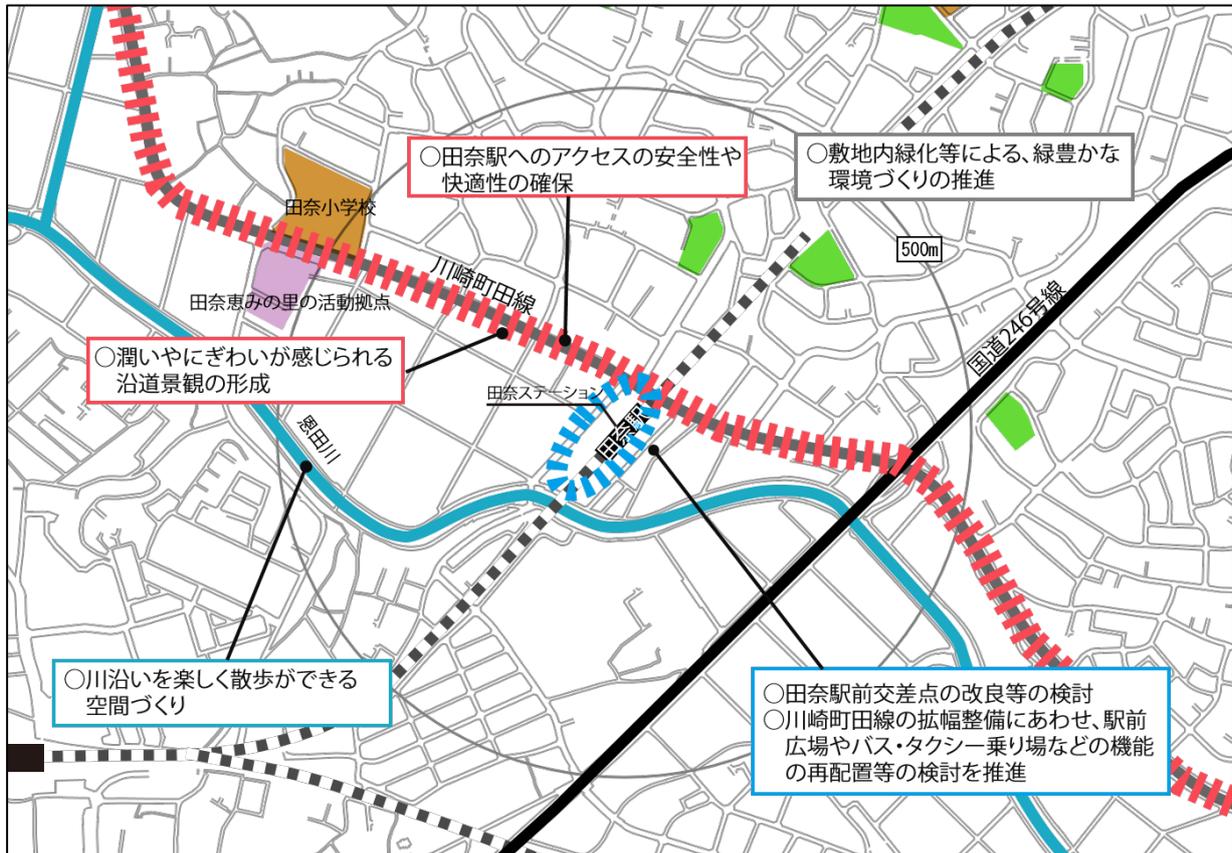
#### ○農を生かした活動の継続・推進

- ・農地の維持・保全を図るためにも、田奈恵みの里での農を生かした活動や農業まつり、収穫体験などのイベントの継続、市民農園の活用などによる、区民が農にふれあう機会の創出を推進するとともに、これらの活動を担う人材の育成を図ります。また、農の魅力を沿線全体で享受できるよう、地産地消の取組等の他駅への展開を図ります。

## 土地利用の方針図



## 都市基盤整備の方針図



## 第4章 まちづくりの実現に向けて

まちづくりプランに基づいたまちづくりを進めるには、区民、事業者、行政の3者がまちづくりの方向性を共有し、できることから各主体が連携を図りながら、協力して取り組んでいくことが大切です。

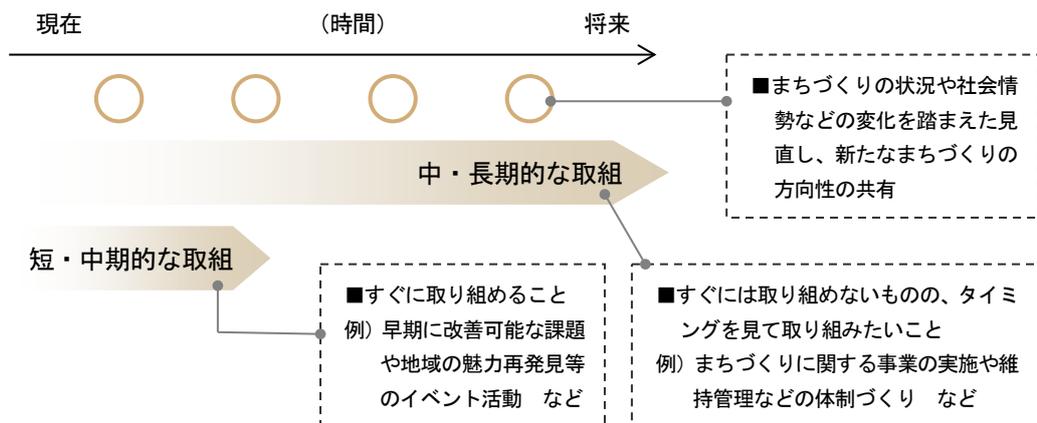
その中で行政の役割として、区民や事業者の活動の支援とともに、交通やサービス施設などの市街地環境の課題の改善に向け、課題を共有しながら議論を進めることが求められます。

特に、駅周辺には公有地が少なく、また、近年の経済状況等も厳しいことから、短期間での実現が困難なものもあり、民間の多様な主体の開発事業や関連する公共事業等と一体的な整備を検討するなど、土地利用に動きのある機会を有効に活用することが、現実的かつ効果的な方法と考えられます。

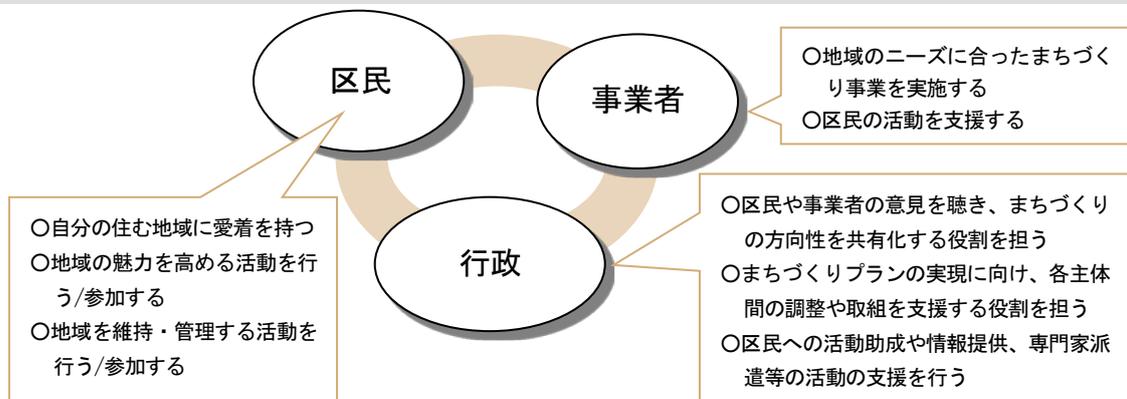
このためには、関係主体間で意見交換するなど、まちづくりの方向性や課題を共有化しておき、動きが生じた時期をとらえることが求められます。

この様に、短期的な取組だけでなく、長期的な取組にも、みんなでまちづくりの方向性を共有しながら、機会を捉え、少しずつ進めていくことを基本として、取り組んでいきます。

### ●長期・短期の取組と定期的な評価・検証による、着実なまちづくりの推進



### ●プランの運用における3者の役割と方法



## (1) 区民の役割

### ○自分の住む地域に愛着を持つ

- ・ 地域住民が、地域の課題解決や魅力を高めることについて共に考え、話し合い、行動することがより住み良い、愛着のある地域づくりにつながります。

### ○地域の魅力を高める活動を行う/参加する

- ・ 地域のまちづくりの場に積極的に参加する、あるいは地域に暮らす住民自らが主体的にまちづくり活動を実施することが期待されます。
- ・ 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し、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ことが望まれます。

### ○地域を維持・管理する活動を行う/参加する

- ・ 住宅地や商店街内の道路、公園、街路樹、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維持・管理を行える仕組みを形成することが期待されます。
- ・ 自主的・継続的な取組を行うためには、地域での様々な活動の担い手が広がることを望まれます。

## (2) 事業者の役割

### ○地域のニーズに合ったまちづくり事業を実施する

- ・ 事業者は、地域を構成する重要な一員であるとともに、まちづくりにおいて重要な役割を担っており、地域のニーズや環境と調和を図りながら、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。

### ○区民の活動を支援する

- ・ 事業者として、このプランに十分配慮した取組が求められます。
- ・ 事業を通じてまちづくりに参画し、地域社会へ幅広く多様に貢献することにより、田園都市線駅周辺のまちづくりが一層進展することが期待されます。

## (3) 行政の役割

### ○ 区民や事業者の意見を聴き、まちづくりの方向性を共有化する

- ・ 成長するプランの実現に向けては、社会情勢や区民・事業者からの提案等に応じて、プランの内容を充実させていきます。
- ・ このまちづくりプランをきっかけに、区民、事業者、行政の3者が連携したまちづくりに取り組んでいきます。

### ○まちづくりプランの実現に向け、各主体間の調整や取組を支援する

- ・ 事業者が実施する開発事業計画等に対して指導・助言、誘導を行う場合など、まちづくりに関して区の考え方を示すうえでの指針の一つとして活用します。
- ・ まちづくりの計画の策定や、街路事業等の公共事業を検討又は実施する場合などの指針として活用していきます。
- ・ 庁内の関連部署でプランを共有し、それぞれが所管する事業との連携によって実現できることを模索します。
- ・ 地域で活動されている団体等と連携を図りながらプランの運用・実行等を行っていきます。

### ○区民への活動助成や情報提供、専門家派遣等の活動の支援を行う

- ・ ホームページなどを通してプランの内容に関連する事項について区民への情報発信（情報提供）に努めます。
- ・ 必要に応じて活動助成や専門家を派遣するなど、地域の課題解決や魅力を高める活動を支援します。

青 葉 区 区 政 推 進 課

〒225-0024 横浜市青葉区市ヶ尾町 31 番地 4 TEL:045-978-2217 FAX:045-978-2410

電子メール:ao-machirule@city.yokohama.jp

ホームページ:[https://www.city.yokohama.lg.jp/aoba/kurashi/machizukuri\\_kankyo/machizukuri/dentoplan.html](https://www.city.yokohama.lg.jp/aoba/kurashi/machizukuri_kankyo/machizukuri/dentoplan.html)