

1. 鶴ヶ峰駅北口周辺地区まちづくり構想について

(1) 策定の背景

□ 位置付け

横浜市の郊外部（西部方面）に位置する「鶴ヶ峰」は、昭和5（1930）年に相模鉄道本線の駅が開業し、駅北口側に出来たバスターミナルを起点とするバス交通により、北側に広大な駅勢圏を有し、昭和40年代から急速に市街化が進んだ地域です。

また、鶴ヶ峰では昭和50年代から、地域・事業者・行政が協働して、まちづくりの検討を進め、鶴ヶ峰駅南口地区では、市街地再開発事業により、平成19（2007）年9月に「ココロット鶴ヶ峰」が開業しています。一方、駅前としての土地利用形態や「開かずの踏切^{※1}」による慢性的な交通渋滞、鉄道によるまちの分断など課題も残されています。

そこで、幅広い視点で様々なまちの課題を解決し、より魅力的な鶴ヶ峰駅周辺のまちづくりを進めるために、鶴ヶ峰駅北口周辺地区（以下、「本地区」という。）を対象に、鶴ヶ峰駅北口周辺地区まちづくり構想（以下、「本構想」という。）を策定します。

本構想は、横浜市都市計画マスタープラン旭区プランを補完し、おおむね20年後の「まちづくりの目標」を地域・事業者・行政の3者が共有し、協力してまちづくりに取り組むための方針を示します。

※1 開かずの踏切とは、ピーク時間の遮断時間が40分/時以上の踏切を言います。

□ 策定の経緯

- | | | |
|---------------|------|--|
| ・平成12（2000）年度 | | 鶴ヶ峰駅北口地区まちづくり学習会の設立 |
| ・平成15（2003）年度 | | 鶴ヶ峰駅北口周辺まちづくり連絡協議会の設立 |
| ・平成22（2010）年度 | 5月 | 鶴ヶ峰駅北口再開発研究会の設立（地権者組織の発足） |
| ・平成26（2014）年度 | 10月 | 鶴ヶ峰駅北口地区再開発協議会の設立（研究会の発展組織） |
| ・平成29（2017）年度 | 6月～ | 鶴ヶ峰駅北口周辺地区まちづくり構想検討開始
（再開発協議会との共催） |
| | 6月 | 第1回検討会（まちづくり構想策定方法） |
| | 9月 | 第2回検討会（地域の特性、課題） |
| | 12月 | 第3回検討会（まちの将来像、まちづくりの基本方針） |
| | 2月 | 第4回検討会（まちづくり構想（素案）確定） |
| ・平成30（2018）年度 | 4月～ | ブロック別懇談会など（まちづくり構想（素案）の説明、
まちづくりイメージの紹介、アンケート調査の実施） |
| | 11月 | 横浜市都市計画マスタープラン 旭区プランの改定 |
| | 12月 | 第5回検討会（まちづくり構想（案）確定） |
| | 12月 | 鶴ヶ峰駅北口周辺地区まちづくり構想（案）説明会 |
| | 12月～ | 鶴ヶ峰駅北口周辺地区まちづくり構想（案）に関する市民
意見募集 |
| | 2月 | 第6回検討会（まちづくり構想確定） |

(2) 対象範囲

本構想を策定する範囲は、下図の約8haの区域とします。



図 対象範囲 出典：都市計画基礎調査（平成25（2013）年、横浜市）

なお、「500m・1km圏」や「鶴ヶ峰駅勢圏※2」での状況も踏まえて、本構想を策定しています。

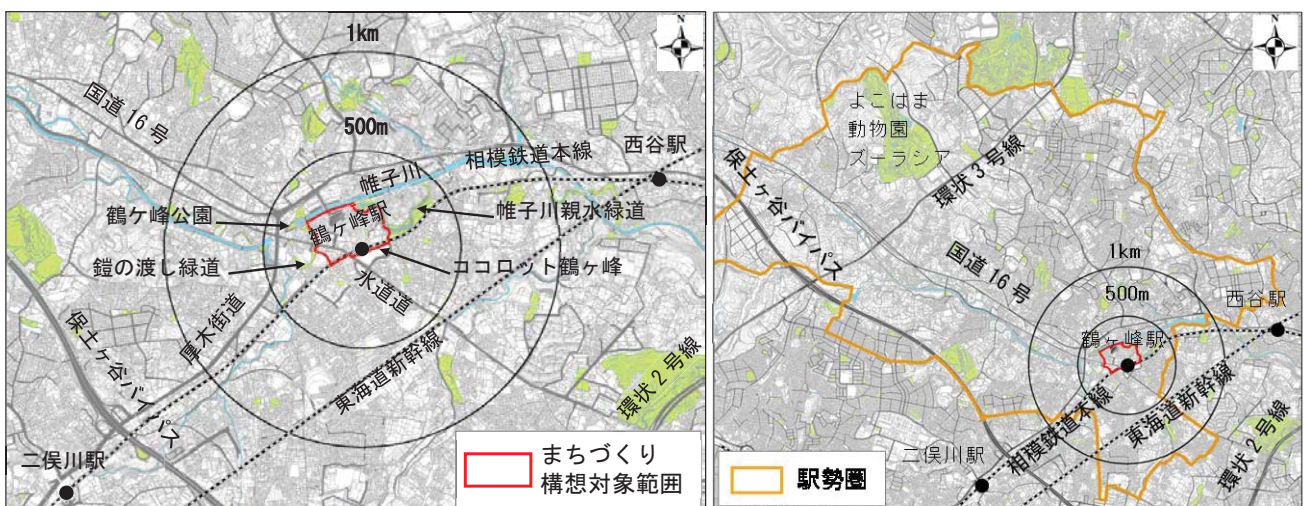


図 対象範囲 出典：都市計画基礎調査（平成25（2013）年、横浜市）

※2 駅勢圏とは、市全域を各町丁目単位で「利用が想定される駅」ごとに振り分けた圏域です。具体的には、駅から1km以内の徒歩圏内については最寄り駅を利用すると想定し、徒歩圏外については路線バスのネットワークやパーソントリップ調査による利用駅の状況等を勘案して設定しています。

1. 鶴ヶ峰駅北口周辺地区まちづくり構想について

(3) 上位計画、関連計画

1) 横浜市都市計画マスタープラン（全体構想）
（平成 25（2013）年 3 月）

- ・鶴ヶ峰駅周辺は、「横浜市都市計画マスタープラン（全体構想）」で隣接駅の二俣川駅周辺とともに、横浜市内で5箇所の「主要な生活拠点」の一つとして「都心（横浜と新横浜）」に次ぐ郊外部の拠点として位置付けています。
- ・「主要な生活拠点」は、“これまでの商業等のストックを有した交通ネットワークの主要な拠点”であり、“通常の圏域を越えたところからのアクセスも想定し、そのストックの活用を図るとともに更なる機能集積・充実を図る”としています。

出典：横浜市都市計画マスタープラン（全体構想）
（平成 25（2013）年 3 月）を一部加工

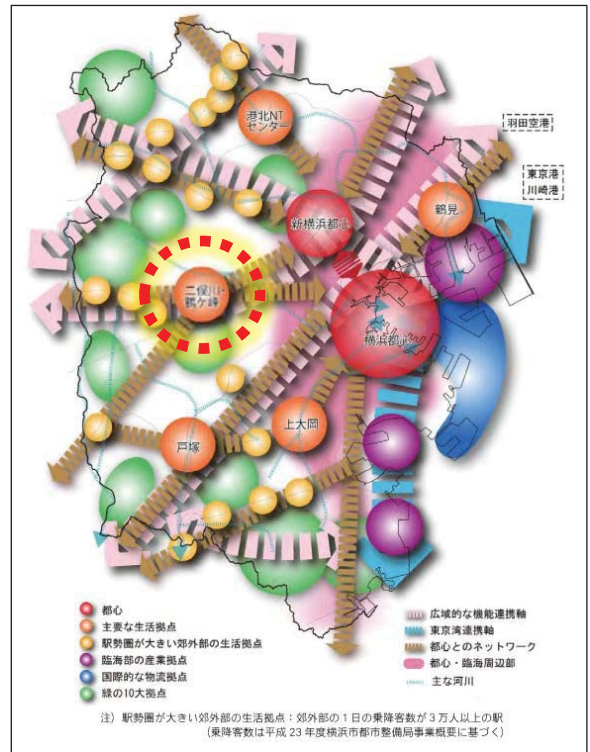


図 都市構造図（全体構想）

2) 横浜市都市計画マスタープラン 旭区プラン（平成 30（2018）年 11 月）

- ・旭区は区民意識調査によると区内への定住意向が8割と高いものの、地域によっては、日常生活を送るにあたっての課題があります。
- ・旭区では既に人口減少が始まっており、少子高齢化に伴う郊外部の活力低下や都市インフラの老朽化も指摘されています。
- ・旭区の抱える課題に対応するとともに、地域の個性や特色に応じた良質で持続可能な住環境を目指すため、「いつまでも住み続けたいまち～安心・健やか・ふるさと・旭～」を旭区の目指す将来像としています。
- ・特に鶴ヶ峰駅周辺は、「主要な生活拠点」として、「行政機能と文化施設の充実したまち」としての土地利用や、区民の利便性向上などに寄与する都市基盤整備や土地の高度利用を図るとともに、バス・鉄道ターミナル駅としての拠点づくりを進めることとしています。

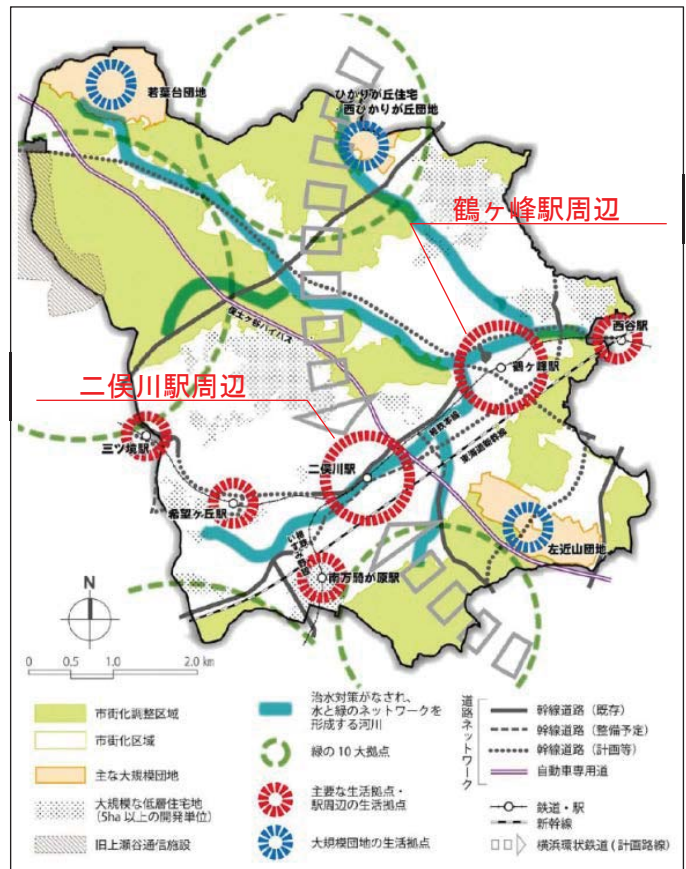


図 旭区将来都市構造図

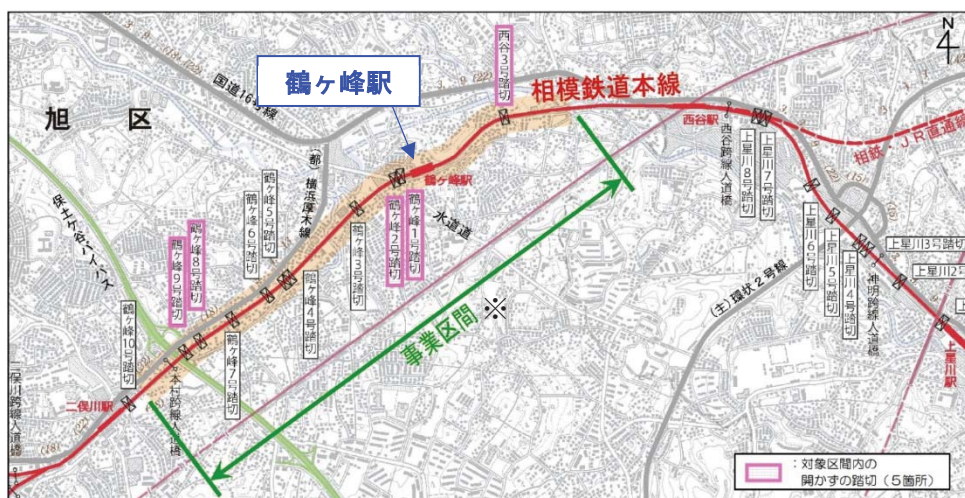
出典：横浜市都市計画マスタープラン 旭区プラン
（平成 30（2018）年 11 月）を一部加工

3) 都市再開発の方針、住宅市街地の開発整備の方針（平成 30（2018）年 3 月）

- ・「都市再開発の方針」は再開発の適正な誘導と計画的な推進を図ることを目的としたものです。この中で「鶴ヶ峰駅北口地区」は、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区（2号再開発促進地区）として位置付けています。
- ・「住宅市街地の開発整備の方針」は良好な住宅地市街地の開発整備を図ることを目的としたものです。この中で「鶴ヶ峰駅北口地区」は、一体的かつ総合的に良好な住宅市街地を整備し、又は開発すべき市街化区域における相当規模の地区（重点地区）として位置付けています。

4) 相模鉄道本線（鶴ヶ峰駅付近）連続立体交差事業

- ・相模鉄道本線鶴ヶ峰駅付近（西谷駅～二俣川駅間）で地下方式での連続立体交差事業の検討を進めています。事業化された際は、10箇所（うち、開かずの踏切5箇所）の除却が想定され、踏切を起因とする慢性的な交通渋滞が解消されます。（14 ページコラム参照）



※地下方式での連続立体交差事業の検討を行っており、決定したものではありません。

図 連続立体交差事業の位置図 出典：横浜市記者発表資料（平成 30（2018）年 1 月 9 日）

5) 神奈川東部方面線整備事業

- ・神奈川東部方面線整備事業は、都市鉄道等利便増進法に基づき、相鉄・JR直通線（相模鉄道本線西谷駅～JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近）及び相鉄・東急直通線（JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近～東京急行電鉄東横線・目黒線日吉駅）の二つの連絡線を整備するものです。
- ・この事業により、相鉄線とJR線、相鉄線と東急線とが相互に乗り入れることができるようになり、横浜市西部地区及び神奈川県中部と東京都心部との速達性の向上や、広域鉄道ネットワークの形成が図られます。



図 神奈川東部方面線概要図 出典：横浜市ホームページ