

横浜市都市計画マスタープラン戸塚区プラン

戸塚のまちづくり

改定素案

平成 28 年 12 月

横浜市戸塚区役所・都市整備局

目 次

I 「戸塚のまちづくり」 横浜市都市計画マスタープラン戸塚区プランについて-----	1
1. 「横浜市都市計画マスタープラン戸塚区プラン」の位置づけ-----	1
(1) 都市計画マスタープランとは-----	1
(2) 上位計画や他の分野別計画との関係について-----	2
2. 改定について-----	3
(1) 改定の背景-----	3
(2) 改定のポイント-----	3
3. 計画期間の考え方-----	3
II 戸塚区の成り立ちと現況及び課題-----	5
1. 戸塚区の成り立ち-----	5
(1) 交通の要衝の地、農村文化を育んだ戸塚-----	5
(2) 戸塚区の成立-----	6
2. これまでのまちづくり-----	7
(1) 工業地帯の形成-----	7
(2) 都市化の進展-----	7
(3) 計画的なまちづくりの実施-----	7
3. 現在の姿-----	12
(1) 区の位置-----	12
(2) 地勢-----	13
(3) 人口・世帯の動向など-----	14
(4) 用途地域と土地利用-----	16
(5) 交通・道路-----	20
(6) 環境-----	23
(7) 魅力・活力-----	26
(8) 防災-----	29
(9) 区民意識調査-----	31
4. まちづくりの課題-----	33
III 将来のまちの姿-----	35
1. まちづくりの基本理念と目標-----	35
(1) まちづくりの基本理念-----	35
(2) 基本目標-----	35
2. 将来の都市構造-----	36
(1) 拠点-----	36
(2) 交通体系-----	37
(3) 魅力の軸-----	37
(4) 水の軸と5つの森-----	37

IV 部門別の方針	39
1. 土地利用の方針	39
(1) 住居系土地利用ゾーン	39
(2) 商業・産業系土地利用ゾーン	39
(3) 自然系土地利用ゾーン	40
2. 都市交通の方針	41
(1) 公共交通の維持・充実	41
(2) 道路網の整備推進	41
(3) 身近な道路の整備	42
(4) 安全・快適な歩行者・自転車通行空間の整備	42
3. 都市環境の方針	44
(1) 緑の豊かなまちづくり	44
(2) 水環境の豊かなまちづくり	45
(3) 環境負荷の小さいまちづくり	45
4. 都市の魅力と活力の方針	48
(1) 地域資源を生かしたまちづくり	48
(2) 活力あるまちづくり	48
(3) 魅力・活力を支えるまちづくり	49
5. 都市防災の方針	51
(1) 水害に強いまちづくり	51
(2) 土砂災害に強いまちづくり	51
(3) 地震に強いまちづくり	51
(4) 地域の防災力の更なる向上	52
V 戸塚らしさを生かしたまちづくりの方針	55
1. 拠点駅周辺のまちづくり	56
(1) 戸塚駅周辺	56
(2) 東戸塚駅周辺	58
2. 戸塚の資源を生かしたまちづくり	60
(1) 柏尾川	60
(2) 旧東海道	62
VI プランの実現に向けて	66
1. プランの実現に向けた姿勢	66
2. まちづくりの主体と役割	66
3. プランの在り方と見直し	67
関連用語解説	68

I 「戸塚のまちづくり」

横浜市都市計画マスタープラン戸塚区プランについて

1. 「横浜市都市計画マスタープラン戸塚区プラン」の位置づけ

(1) 都市計画マスタープランとは

都市計画マスタープランとは、都市計画法第 18 条の 2 に規定されている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として位置づけられています。

横浜市における都市計画マスタープランは、「全体構想」と「地域別構想」を基本とし、地域別構想として「区プラン」及びより詳細な「地区プラン」の 2 種類で構成されています。

全体構想については「横浜市都市計画マスタープラン全体構想（以下「全体構想」という）」が策定されており、「横浜市都市計画マスタープラン戸塚区プラン（以下「戸塚区プラン」という）」は地域別構想に当たります。

戸塚区プランは、区におけるまちづくりが円滑に進むよう、次の役割を担っています。

- ① 区のまちづくりの基本理念や目標等を定めることにより、都市計画を定める際の指針とします。
- ② 区内の土地利用や都市施設整備など都市計画に関する方針や情報等をまとめ、区民にお知らせします。
- ③ まちづくりの目標等を区民と共有することにより、まちづくりに多様な主体が参画する機会を促します。

なお、戸塚区内には、地域別構想にあたる「地区プラン」として「横浜市都市計画マスタープラン踊場地区プラン」と「横浜市都市計画マスタープラン舞岡地区プラン」の 2 つがあります。

○都市計画法第 18 条の 2

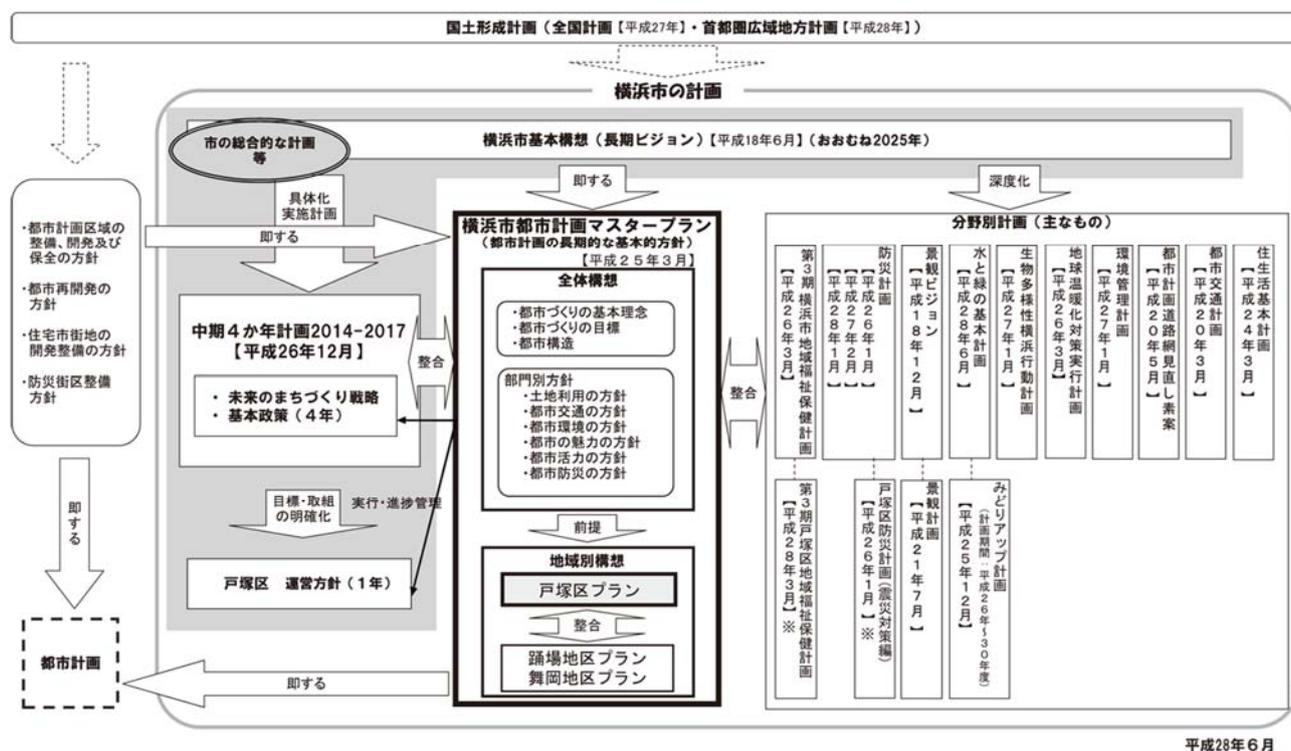
市町村は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、当該市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下この条において「基本方針」という。）を定めるものとする。

- 2 市町村は、基本方針を定めようとするときは、あらかじめ、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。
- 3 市町村は、基本方針を定めたときは、遅滞なく、これを公表するとともに、都道府県知事に通知しなければならない。
- 4 市町村が定める都市計画は、基本方針に即したものでなければならない。

(2) 上位計画や他の分野別計画との関係について

戸塚区プランは、上位計画である「横浜市基本構想（長期ビジョン）」及び「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」等に即して定めています。また、横浜市域全体を対象として定められた全体構想を前提としつつ、各分野別計画と相互に整合を図っています。

●横浜市都市計画マスタープランと関連計画との関係



※ 戸塚区策定計画

○戸塚区防災計画（震災対策編）【平成 26 年 1 月】

横浜市防災計画「震災対策編」の区別計画として、戸塚区域における生命、身体及び財産を保護するとともに、被害の発生を最小限に抑えることを目的として策定された計画

○第3期とつかハートプラン（戸塚区地域福祉保健計画）【平成 28 年 3 月】

誰もが住み慣れた地域で安心して暮らせるまちを目指し、地域課題の解決にみんなで取り組む社会福祉法に基づく計画

2. 改定について

(1) 改定の背景

「戸塚のまちづくり 横浜市都市計画マスタープラン戸塚区プラン」は、平成 13 年に策定されました。その後 15 年以上経過し、少子高齢化や地球温暖化の更なる進展など、社会情勢が変化してきました。

戸塚駅周辺では、市街地再開発事業や土地区画整理事業が行われ、都市基盤や公共公益施設などの整備が進められましたが、今後は駅周辺の混雑緩和やバリアフリー化など、よりきめ細やかなまちづくりの推進が求められています。

東戸塚駅周辺では、民間開発によるまちづくりが行われてきました。都市基盤施設の整備が進み、商業施設や住宅などが集積されていますが、急激な人口増加にともなう駅の混雑などが課題となっています。

更に、旧舞岡リサーチパーク 2 期地区の計画変更や旧深谷通信所の跡地利用にともなう周辺道路の課題、大規模工業用地の土地利用転換など、戸塚区を取り巻く状況に変化が生じています。

また、東日本大震災以降、防災対策の重要性が一層高まっており、災害に強いまちづくりを進めていくことが重要な課題となっています。

平成 25 年には、戸塚区プランの上位計画に位置づけられる「横浜市都市計画マスタープラン全市プラン」が「横浜市都市計画マスタープラン全体構想」として改定されました。この間、各分野別計画等の策定・改定も行われています。

こうした状況を背景に、このたび戸塚区プランの改定を行いました。

(2) 改定のポイント

戸塚区プランの改定にあたっては、次の点をポイントとしています。

- 戸塚区プラン（平成 13 年策定）を継承しつつ、鉄道駅を中心としたまちづくりの在り方や、大規模土地利用転換における適正な土地利用の誘導など、新たな内容を追加したプランとしました。
- 戸塚区の成り立ちや区の現況データの充実を図るとともに、防災分野の記述を増やし、環境問題などの記載内容を整理しました。
- 地域の歴史や個性を生かしたまちづくりを進めるため、戸塚区の特徴的な軸や拠点について「戸塚らしさを生かしたまちづくりの方針」として取りまとめました。
- 全体構想との一体性や分かりやすさを向上させるため、方針について部門別に記載するなど、構成を見直しました。

3. 計画期間の考え方

基本的な目標年次はおおむね 20 年後の 2037（平成 49）年とします。

Ⅱ 戸塚区の成り立ちと現況及び課題

1. 戸塚区の成り立ち

(1) 交通の要衝の地、農村文化を育んだ戸塚

建久3年(1192年)に鎌倉に幕府が開かれてからは、鎌倉に近接していた現戸塚区の周辺地域は、その影響を強く受け、鎌倉と関東各地の鎌倉武士の居館とを結ぶ鎌倉道の多くがこの地を通過していました。庶民は、田畑を耕作して年貢を納め、武将たちの経済を支えていました。

江戸時代になり東海道が整備され、慶長9年(1604年)に戸塚宿が成立しました。日本橋から10里半(約42km)の距離に位置していたため、日本橋をたった旅人の一番目の宿泊地として最適であり、また鎌倉への遊山への道、大山参詣の道の分岐の宿としても大変な賑わいを見せていました。

明治11年(1878年)には、現在の戸塚駅近くに鎌倉郡役所が置かれ、明治20年(1880年)に東海道線が開通して戸塚駅が開業すると、旧戸塚宿周辺は、この地域の行政、経済、交通の中心地となってきました。それでも、その他の各村は米作りを主としており、農村風景が広がっていました。

図1 横浜市の地形と旧東海道の位置



出典：「横浜市水と緑の基本計画」（平成18年）を元に作図
参考文献：「戸塚歴史ろまん 探訪あんない10コース」

(2) 戸塚区の成立

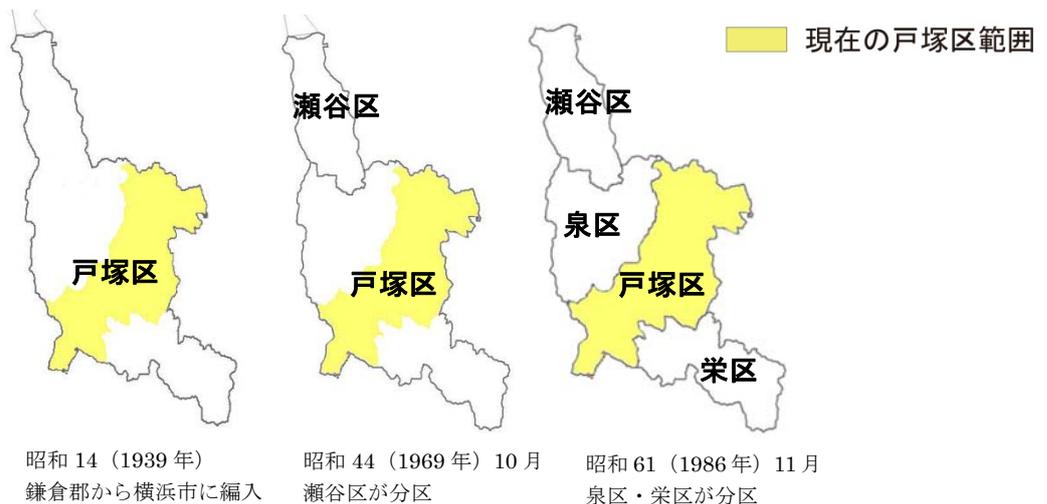
明治11年(1878年)に、郡区町村編制法により現在の戸塚区区域は鎌倉郡になりました。昭和14年(1939年)に都筑郡と鎌倉郡の一部が横浜市に編入された際に、鎌倉郡から戸塚町、川上村、中川村(一部)、豊田村(一部)、大正村ほか3か村の区域がそのまま戸塚区になりました。その後、昭和44年に戸塚区の一部が瀬谷区として分区、更に昭和61年(1986年)には泉区と栄区が分区して、現在の範囲となっています。

図2 横浜市との合併時期と直前の町村名



出典：横浜市市民局「横浜の町名」(平成3年)を元に作図

図3 戸塚区の分区の変遷



昭和14(1939年)
鎌倉郡から横浜市に編入

昭和44(1969年)10月
瀬谷区が分区

昭和61(1986年)11月
泉区・栄区が分区

2. これまでのまちづくり

(1) 工業地帯の形成

昭和 10 年前後、軍需工業の拡大とともに京浜地区の工場は広い敷地を求めるようになりました。市の周辺地域が着目され、東海道沿線の戸塚の地も新興工場地帯として発展していきました。工場の進出とともに、工場の周辺地域で住民が増え、戸塚駅付近には商店が増え始め、通勤者で戸塚駅が混雑するようになりました。この頃、東海道沿線の花の名所として知られた柏尾川の桜は最盛期を向かえ、軍需インフレ景気の中、各地からの来客で賑わいました。

(2) 都市化の進展

昭和 30 年代になって大都市近郊への人口流入が起こると、戸塚区でも急速な住宅市街地化が進展し、古くからの幹線道路沿いや丘陵地の一部で、住宅地や大規模な住宅団地が開発され、新たな街並みが形成されました。

また、急激な都市化により、森林や田畑が減少し保水機能などが低下したことにより、河川の浸水被害が増加しました。

(3) 計画的なまちづくりの実施

昭和 55 年(1980 年)には東戸塚駅が開業し、駅周辺では区画整理事業によるまちづくりが行われました。同年には、横須賀線のみ停車になっていた戸塚駅に東海道線の停車が再開し、駅を中心に更なる人口の増加が続きました。

昭和 60 年(1985 年)には市営地下鉄舞岡駅、昭和 62 年(1987 年)に市営地下鉄戸塚駅が開業し地下鉄が乗り入れたことを契機に、戸塚駅では「戸塚駅東口地区第一種市街地再開発事業」が実施され、その後「戸塚駅西口第 1 地区第二種市街地再開発事業」が行われるなど、長きにわたる都市改造が行われてきました。



戸塚駅周辺（平成 19 年撮影）



戸塚駅周辺（平成 25 年撮影）



東戸塚駅周辺（昭和 60 年撮影）



東戸塚駅周辺（平成 26 年撮影）

<まちづくりの主な成果（平成14～28年）>

戸塚区プラン（平成13年策定）以降のまちづくりの主な成果としては、次のようなものがあげられます。

【戸塚駅周辺】

- ・戸塚駅西口第1地区第二種市街地再開発事業完了（平成25年）
交通広場、商業施設を集約した共同ビル、
区民文化センター、区役所、自転車駐車場などからなる公益施設の整備
- ・戸塚駅前地区中央土地区画整理事業完了（平成28年）
旧大踏切上部の歩行者横断施設、JR線を横断する道路整備など
- ・「戸塚駅周辺地区バリアフリー基本構想」策定（平成20年）

【東戸塚駅周辺】

- ・西口駅前広場の再整備（平成22年）
- ・「とつか区民活動センター」「子育て支援拠点」新設（平成23年）

【都市計画道路の整備】

- ・環状3号線（戸塚地区）の一部（平成16年）
- ・環状4号線（下飯田地区）（平成18年）
- ・桂町戸塚遠藤線（小菅ヶ谷・舞岡地区）（上倉田地区）（平成20年）
- ・横浜伊勢原線（矢部地区）（平成22年）
- ・下永谷大船線（上倉田舞岡地区）（平成26年）
- ・柏尾戸塚線（とつか地下道）（平成27年）
- ・権太坂和泉線（名瀬・岡津地区）の一部（平成28年）
- ・桜木東戸塚線（名瀬地区）（平成28年）
- ・原宿交差点（立体化の部分）（平成22年）

【下水道幹線の整備】

- ・柏尾雨水幹線（平成18年）
- ・白土谷雨水幹線（平成22年）
- ・平戸第二雨水幹線（平成22年）
- ・下倉田第二幹線（平成22年）
- ・川上第二雨水幹線（平成24年）

【水と緑】

- ・特別緑地保全地区5箇所の指定（平成21年～26年）
- ・「深谷市民の森」の指定（平成24年）
- ・総合公園「俣野公園」（平成17年）、近隣公園「上矢部あおぞら公園」（平成19年）、風致公園「俣野別邸庭園」（平成25年）を整備
- ・農園付公園「ハマヤク農園」を整備（平成28年）
- ・名瀬川・宇田川の改修工事、舞岡川の護岸整備に着手し、「舞岡川遊水地」を新設（平成26年）

【市民利用施設の新設】

- ・南戸塚地域ケアプラザ（平成14年）
- ・下倉田地域ケアプラザ（平成15年）
- ・名瀬地域ケアプラザ（平成20年）
- ・踊場地区センター（平成16年）
- ・倉田コミュニティハウス（平成18年）

【その他】

- ・「戸塚駅西口第3地区地区計画」決定（平成21年）
- ・「東海道戸塚宿まちづくりルール」「明るい街コミュニティ戸塚ルール」を地域まちづくりルールに認定（平成27年）
- ・「大丸地区開発地域建築協定」策定（平成28年）
- ・「秋葉・柏尾周辺地区まちづくり協議指針」策定（平成28年）



公益施設
（区民文化センター、
区役所、自転車駐車場他）



柏尾戸塚線（とつか地下道）



俣野別邸庭園



踊場地区センター



倉田コミュニティハウス

●戸塚区の沿革

1601年(慶長6年)	東海道成立
1604年(慶長9年)	戸塚宿成立
1856年(安政3年)	柏尾川に桜植樹
1873年(明治6年)	富塚学舎(現 戸塚小学校)開校
1878年(明治11年)	鎌倉郡役所開庁
1887年(明治20年)	戸塚駅が開業(東海道線が横浜～国府津間開通、戸塚停車場設置)
1889年(明治22年)	市町村制施行、戸塚町ほか9か村誕生
1933年(昭和8年)	戸塚競馬場しゅん工(吉田町、昭和17年に汲沢町に移転)
1937年(昭和12年)	戸塚駅東口開設
1939年(昭和14年)	鎌倉郡内の1町7か村(戸塚町、川上村、豊田村、中和田村、本郷村、瀬谷村、中川村、大正村)が横浜市に合併し、戸塚区が誕生(人口:約36,000人 世帯数:約6,000世帯)
1952年(昭和27年)	柏尾川で桜植樹開始(ソメイヨシノの苗木2,000本)
1955年(昭和30年)	「ワンマン道路」が開通(国道1号線不動坂～大坂上間延長4200m)
1959年(昭和34年)	横浜新道が開通(保土ヶ谷区～上矢部町)
1964年(昭和39年)	横浜ドリームランド開園(俣野町)
1965年(昭和40年)	戸塚区総合庁舎が完成(戸塚町157-3)
1969年(昭和44年)	戸塚区から瀬谷区が分区
1980年(昭和55年)	東戸塚駅が開業(東海道線が再び戸塚駅に停車)
1982年(昭和57年)	東戸塚品濃中央土地区画整理事業完了
1983～93年 (昭和58年～平成5年)	柏尾川プロムナード整備
1985年(昭和60年)	市営地下鉄舞岡駅開業(市営地下鉄上永谷駅～舞岡駅間開通)
	明治学院大学横浜校舎開校(上倉田町)
1986年(昭和61年)	戸塚駅東口再開発ビル「ラピス戸塚」オープン
	戸塚区から栄区・泉区が分区
1987年(昭和62年)	市営地下鉄戸塚駅が開業(市営地下鉄舞岡駅～戸塚駅間開通)
1988年(昭和63年)	東戸塚西地区土地区画整理事業完了
1990年(平成2年)	戸塚駅東口地区第一種市街地再開発事業完了
1996年(平成8年)	舞岡公園全面開園(舞岡町)
1999年(平成11年)	市営地下鉄踊場駅が開業(市営地下鉄戸塚駅～湘南台駅開通)
2002年(平成14年)	横浜ドリームランド閉園(俣野町)
2006年(平成18年)	横浜薬科大学開校(俣野町 ドリームランド跡地)
2008年(平成20年)	俣野公園全面開園(俣野町 ドリームランド跡地)
2010年(平成22年)	「トツカーナ」「戸塚パルソ」第1交通広場オープン
	原宿交差点の立体化工事完成
2013年(平成25年)	戸塚駅西口第1地区第二種市街地再開発事業完了
	戸塚区総合庁舎が新庁舎に移転(戸塚町16-17)
	区民文化センター「さくらプラザ」オープン
2014年(平成26年)	西口と東口を結ぶ人道橋「戸塚大踏切デッキ」が一般供用開始
2015年(平成27年)	「とつか地下道」が一般供用開始、大踏切閉鎖
2016年(平成28年)	戸塚駅前地区中央土地区画整理事業完了

【コラム】 柏尾川と桜

柏尾川は、戸塚区柏尾町から藤沢市の境川合流点までの延長約11kmの二級河川です。昔は暴れ川と呼ばれ、たびたび洪水を繰り返していました。もともと水がはけにくい土地柄に加え、東海道線が開通すると田畑を通る線路が水をせき止めて、浸水被害が起きていました。本格的な治水対策として、昭和55年から河川改修が行われ、現在に至っています。

柏尾川の桜の歴史は古く、安政年間にまでさかのぼることができます。大正～昭和初期には、戸塚駅から大船までの両岸に見事な桜のトンネルが連なり、関東屈指の桜の名所として知られるようになりました。その後、改修による伐採や新たな植樹などを繰り返しています。



戸塚駅周辺（昭和41年撮影）



柏尾川の桜

【コラム】 戸塚大踏切と戸塚大踏切デッキ

戸塚駅の北側には、線路6本を横切り、ピーク時は一時間に57分も遮断される有名な開かずの踏切（戸塚大踏切）がありました。

平成26年に人道橋「戸塚大踏切デッキ」が整備され、デッキにより、戸塚駅の2階改札口や駅前の再開発ビル及び戸塚区役所に連絡することができるようになりました。

平成27年3月には、JR線を自動車が行き交う「とつか地下道」が開通し、駅の東西が結ばれました。

大踏切は、多くの人々に見守られる中、閉鎖されました。

※ 戸塚大踏切デッキのデザインは、旧戸塚宿をテーマに「和」を基調とした藍・鼠・茶系の色や、格子柄の形を取り入れたものとしています。



閉鎖前の戸塚大踏切



戸塚大踏切デッキ

【コラム】 横浜ドリームランドから大学・公園へ

昭和39年、夢の楽園「横浜ドリームランド」が戸塚区俣野町に誕生しました。当時は、国内トップクラスの一大娯楽施設でした。しかし時代の流れのなかで入場者数が減り、平成14年に閉園しました。現在は、敷地の東側は横浜薬科大学になり、ホテルエンパイアは建物をそのまま生かして図書館棟として利用されています。西側は野球場がある俣野公園と市営墓地（メモリアルグリーン）となっています。



メモリアルグリーン

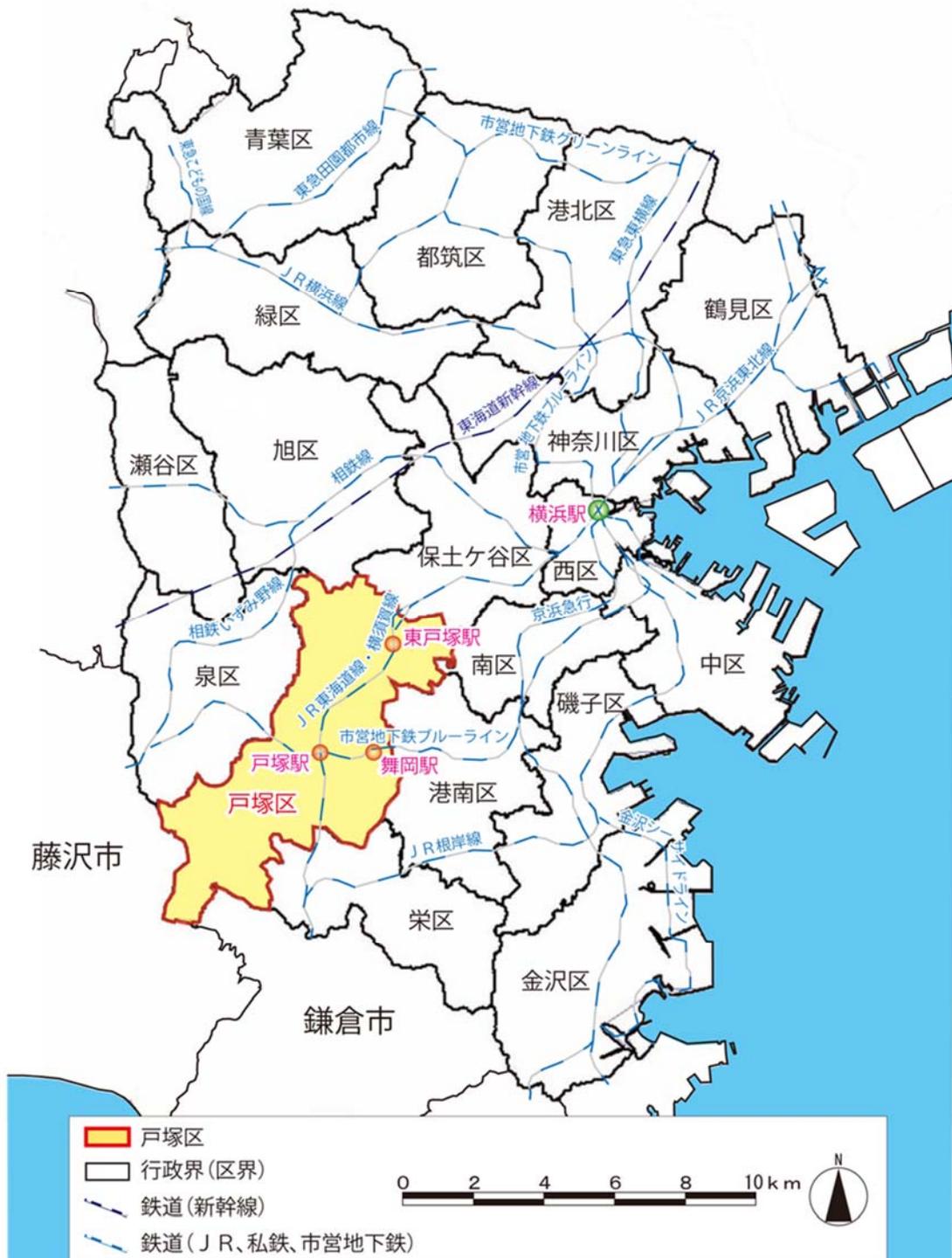
3. 現在の姿

(1) 区的位置

戸塚区は横浜市の南西部に位置し、区の面積は 35.7k m²あり、18 区中で 1 番広い区です。

東は南区と港南区、西は泉区と藤沢市、南は栄区と鎌倉市、北は旭区と保土ヶ谷区に接しています。南北に J R 東海道線・横須賀線が、東西に市営地下鉄ブルーラインが通り、その結節点である戸塚駅がほぼ区を中心に位置しています。戸塚駅から横浜駅までは J R で約 10 分、東京駅までは約 40 分で結ばれています。

図5 戸塚区の位置及び鉄道網

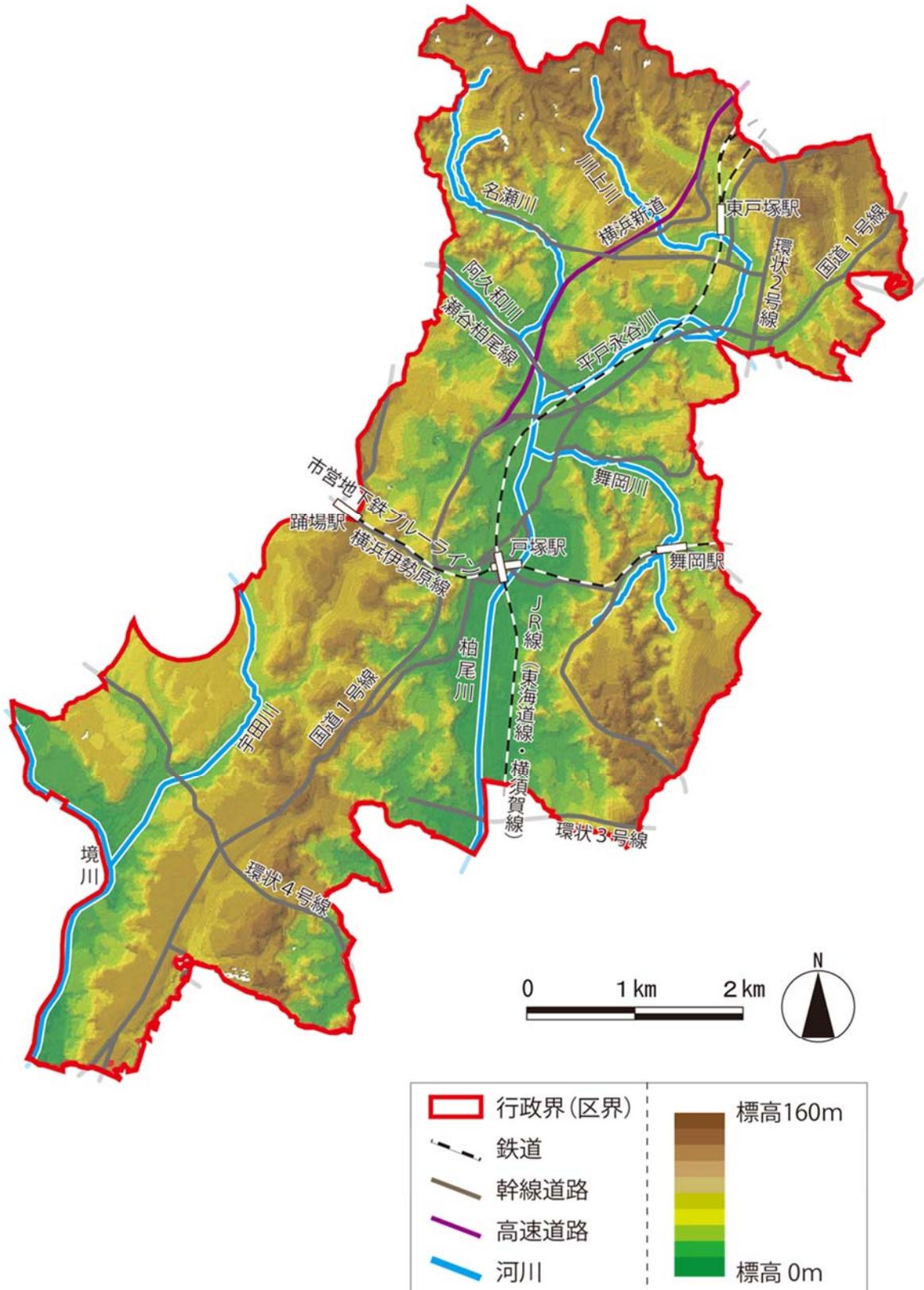


(2) 地勢

区内には多くの河川があり、境川とその支流である宇田川による流域と、柏尾川（境川支流）とその支流である阿久和川や舞岡川などによる流域からなっています。

境川と柏尾川の周辺は、広がりのある低地域が存在し、平戸永谷川、川上川、名瀬川、阿久和川、舞岡川、宇田川などが谷戸を刻み、周辺部は複雑な丘陵地形が形成されています。

図6 立体地形図



(3) 人口・世帯の動向など

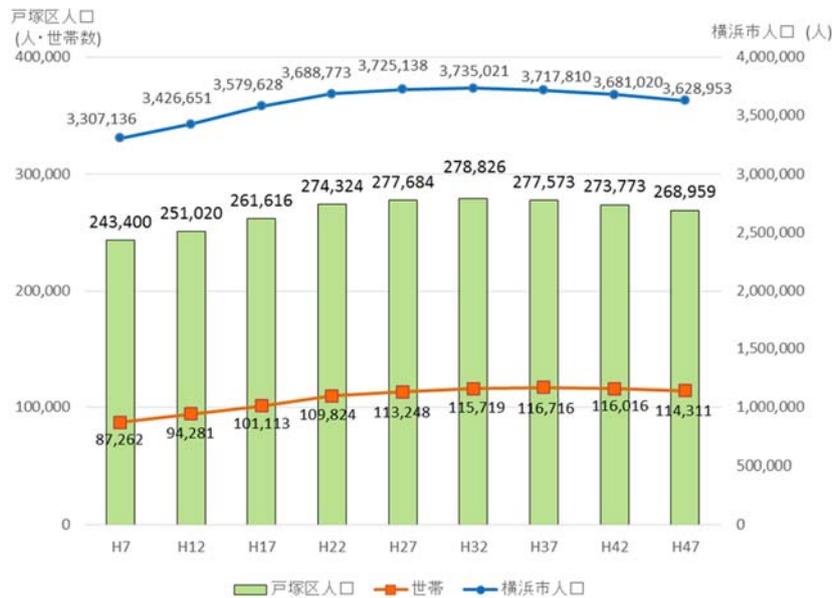
① 人口・世帯数・世帯規模 ～人口は微増、総世帯数の増加、将来人口の減少予測～

戸塚区の人口は平成 27 年 10 月 1 日現在で 275,349 人となっており、18 区中で 4 位になります。人口は増加していますが、増加数は過去最も少なくなっています。総世帯数は、年々増加していますが、一世帯当たりの人員は年々減少しています。

行政区別人口増減をみると、周辺区では人口が減少する中、戸塚区は増加が続いています。

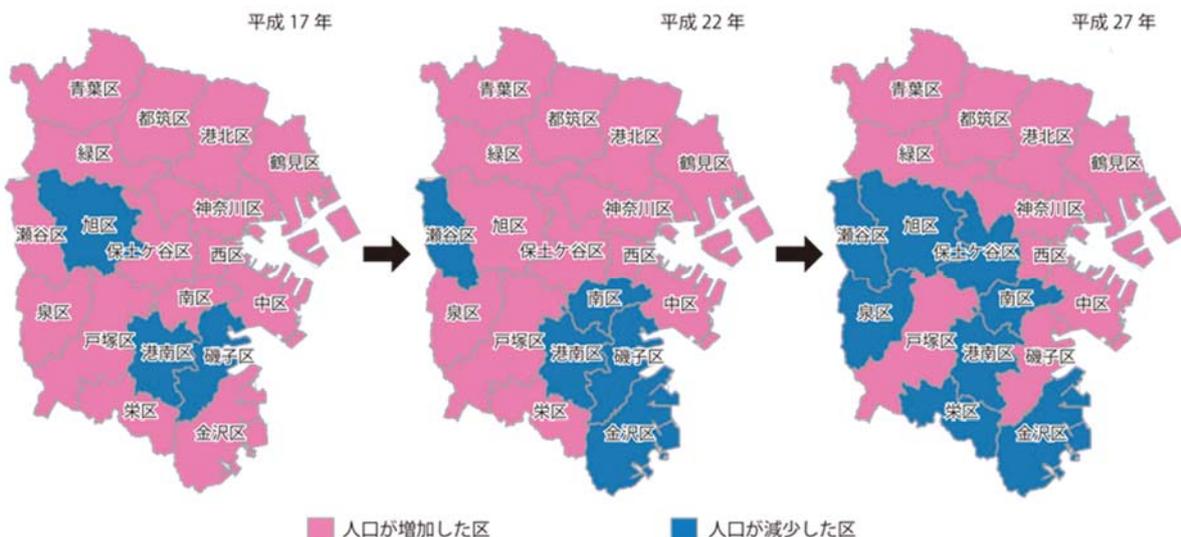
戸塚区の将来人口は、平成 32 年をピークに減少に転ずることが予測されており、横浜市全体の予測と減少開始時期が同じになっています。

図 7 人口・世帯数・世帯規模の推移



出典：国勢調査 (H27 は速報値)
横浜市将来人口推計 (平成 24 年)

図 8 行政区別人口増減



出典：国勢調査 (平成 27 年は速報値)

② 年齢3区分別人口割合の推移 ～高齢化の進行～

年齢構成の推移をみると、総人口に対する65歳以上の人口割合が平成7年では9.5%だったものが、平成22年では20.1%へと倍増しているのに対し、15歳以上64歳未満の人口割合は、平成7年では74.9%だったものが、平成22年には65.5%に減少しています。

65歳以上の割合は、平成42年では27.6%まで増加する予測となっています。

図9 年齢3区分別人口割合の推移

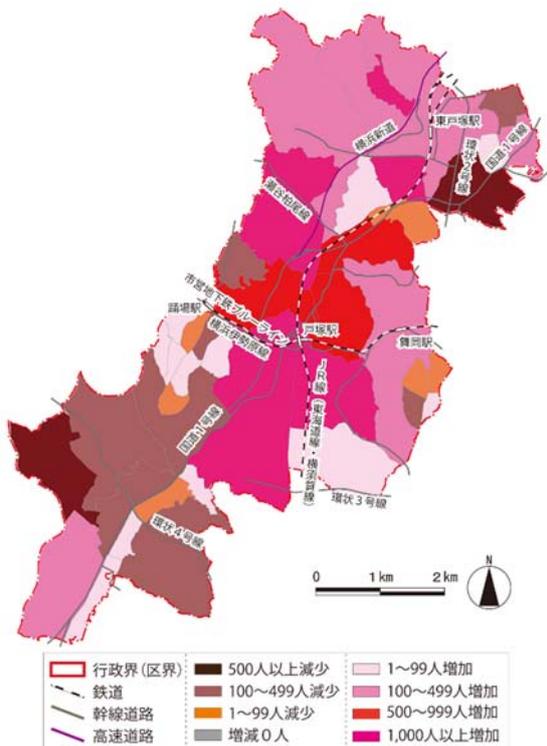


出典：横浜市将来人口推計（平成24年）
国勢調査（平成22年）

③ 町別の人口の推移 ～異なる地域の人口動向～

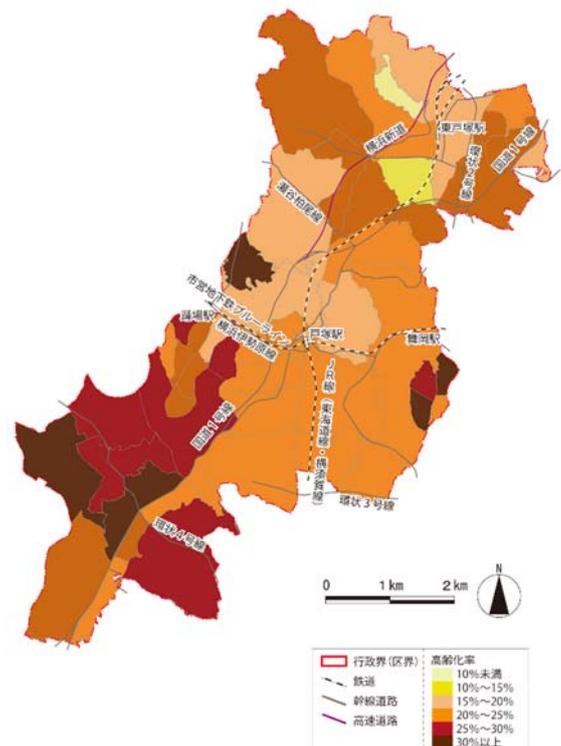
町別の人口増加数では、駅から距離が離れている区南西部及び北東部において、人口減少が進んでいる傾向があります。町別の高齢化率をみると、区南西部において比率が高くなっています。

図10 町別人口増加数（10年前との比較）



出典：政策局統計情報課「町丁別年齢別男女別人口」（平成27年）

図11 町別高齢化率（65歳以上）



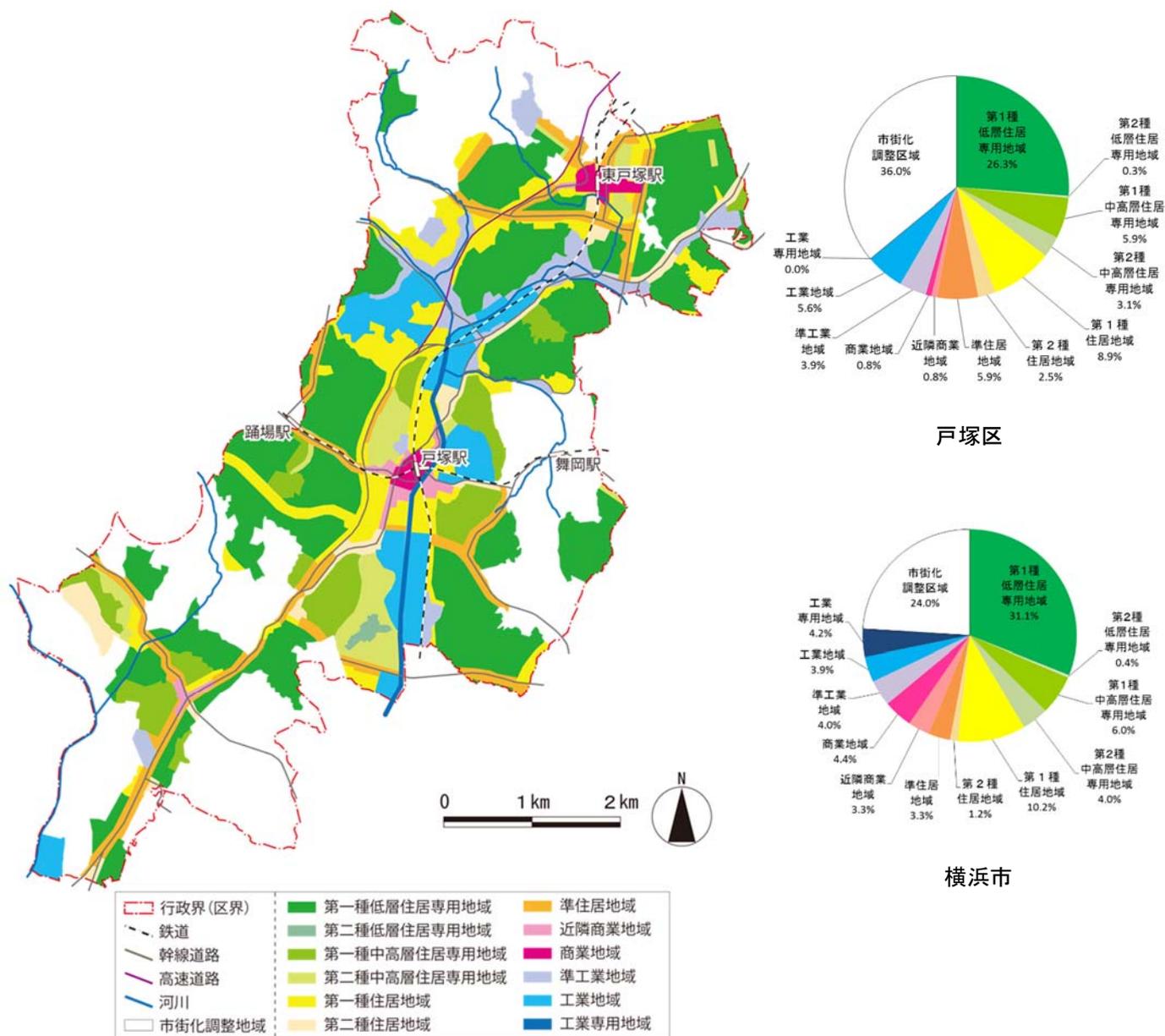
出典：国勢調査（平成22年）

(4) 用途地域と土地利用

① 区域区分と用途地域 ～高い市街化調整区域の割合～

戸塚区の総面積に対する市街化調整区域の割合は36.0%であり、18区の中で4番目に割合が高くなっています。市街化区域の中では、第一種低層住居専用地域の割合が最も高くなっています。低層な住宅系用途地域が多い割合でありながら、工業地域は、18区の中で4番目に多い面積を占めています。

図12 用途地域等の現況と割合

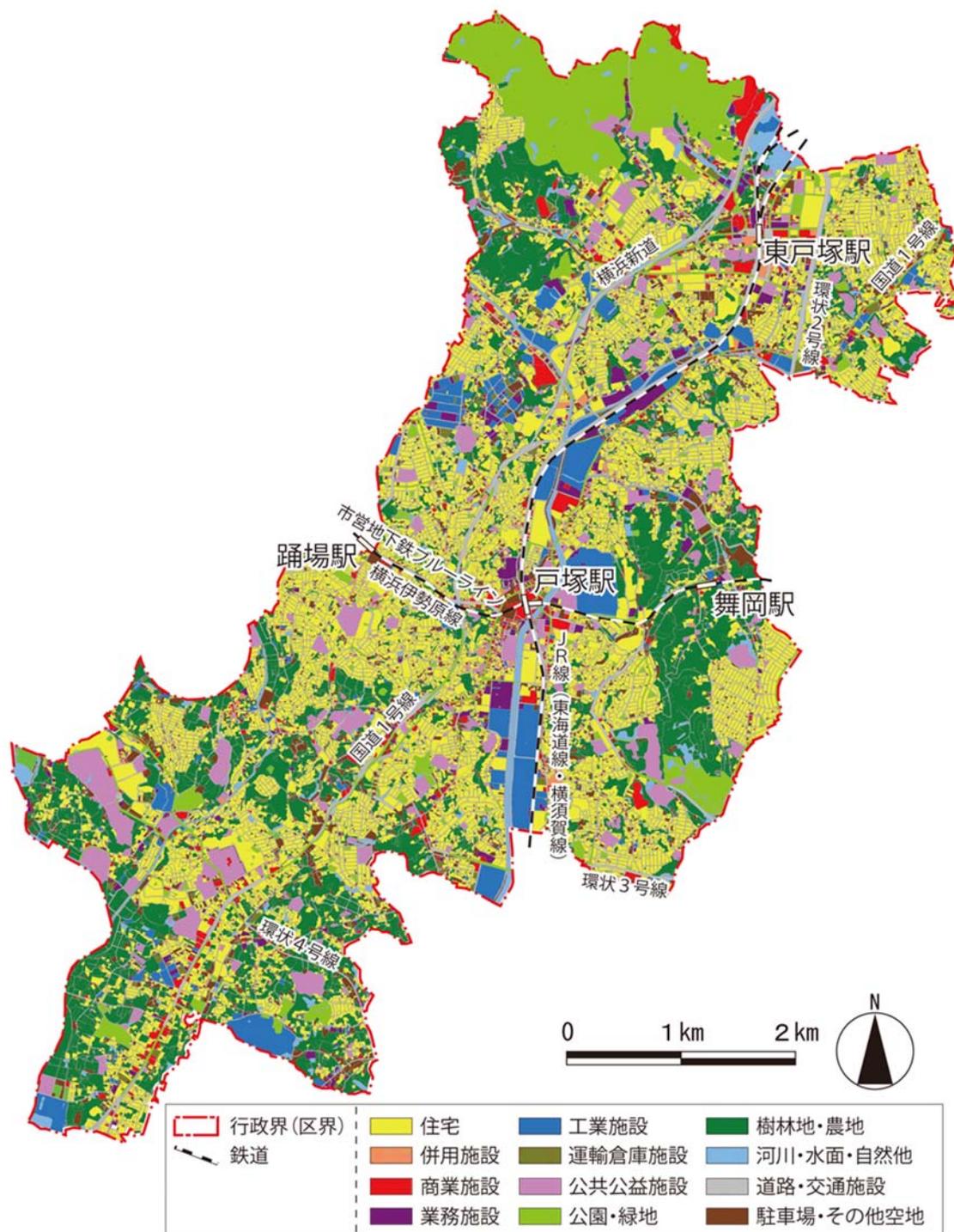


出典：横浜市都市計画基礎調査（平成20年）

② 土地利用の分布 ～住宅を中心としつつ、多様な土地利用～

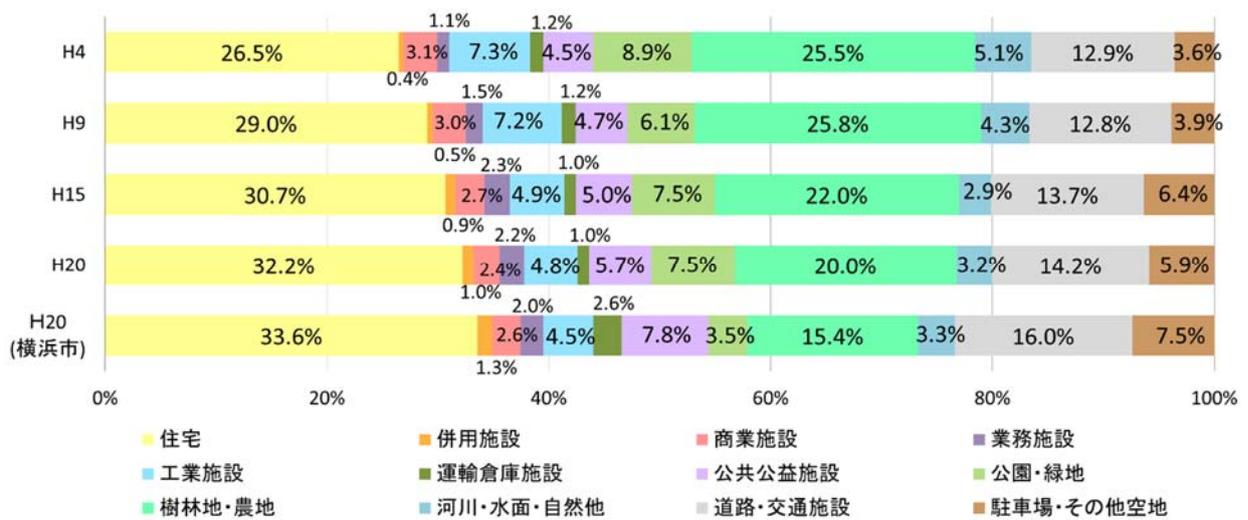
戸塚区で最も多い住宅は広範囲に分布しています。工業施設や業務施設は、主に柏尾川沿いや上矢部町を中心に立地しています。商業施設は、戸塚駅、東戸塚駅の周辺に立地している他、国道1号線といった幹線道路に断続的に連なっています。公園・緑地や樹林地・農地は、区の北部や南部、舞岡駅周辺など、市街化調整区域の範囲を中心に比較的まとまって見られ、小規模なものは全体に点在しています。土地利用の推移をみると、年々住宅の割合が増加している一方、樹林地・農地の割合が減少しています。

図 13 土地利用現況図



出典：横浜市都市計画基礎調査（平成20年度）

図 14 土地利用の推移



出典：横浜市都市計画基礎調査（平成 20 年）

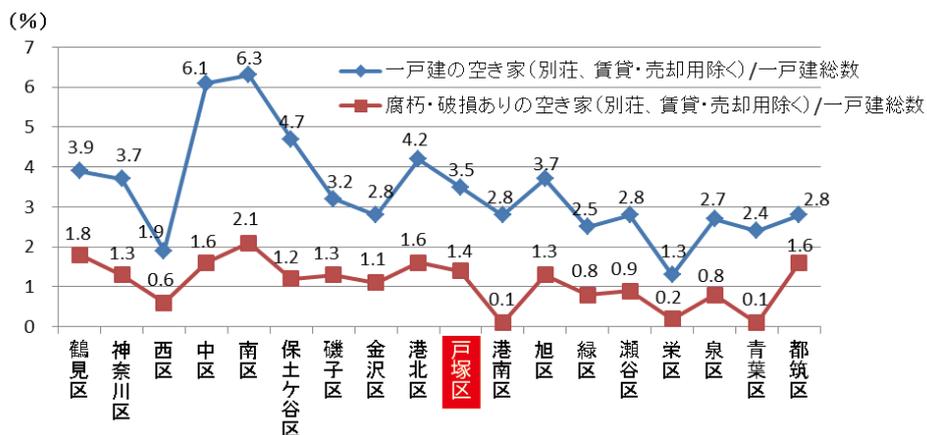
③ 空家の推移 ～増加する空家～

郊外部の住宅地として開発が進んできた戸塚区ですが、近年は空家が増加しています。平成 25 年の戸塚区の一戸建ての空家の総数（別荘、賃貸・売却用を除く）は、1,660 戸となっており、平成 20 年の 1,220 戸の 1.36 倍になります。

※ 一戸建の住宅総数に対する、一戸建の空家の総数（別荘、賃貸・売却用を除く）の割合

一戸建その他空家	平成 20 年	平成 25 年
戸塚区	2.6 % (1,220 戸)	3.5 % (1,660 戸)
横浜市	2.8 % (15,970 戸)	3.4 % (20,760 戸)

図 15 区別の戸建総数に占める空家の割合



出典：住宅・土地統計調査（平成 25 年）

④ 工業集積地域の土地利用 ～住宅等への土地利用転換の増加～

戸塚区には内陸南部工業集積地域があり、この地域には比較的敷地規模の大きい工場が集積しています。また、上矢部町の2つの工業団地は、建築協定のエリアとなっており、工業団地として良好な操業環境の維持保全が図られています。

しかし、柏尾川沿いの工業地などでは、平成20年頃から工業・業務系用途から住宅系用途への土地利用転換が生じています。

図16 内陸南部工業集積地域 位置図

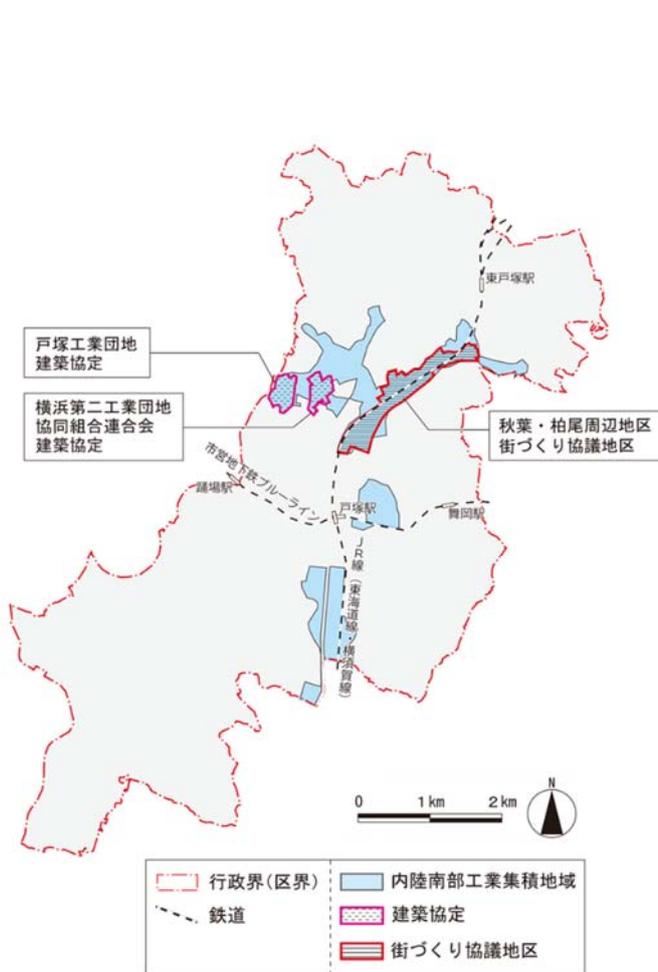
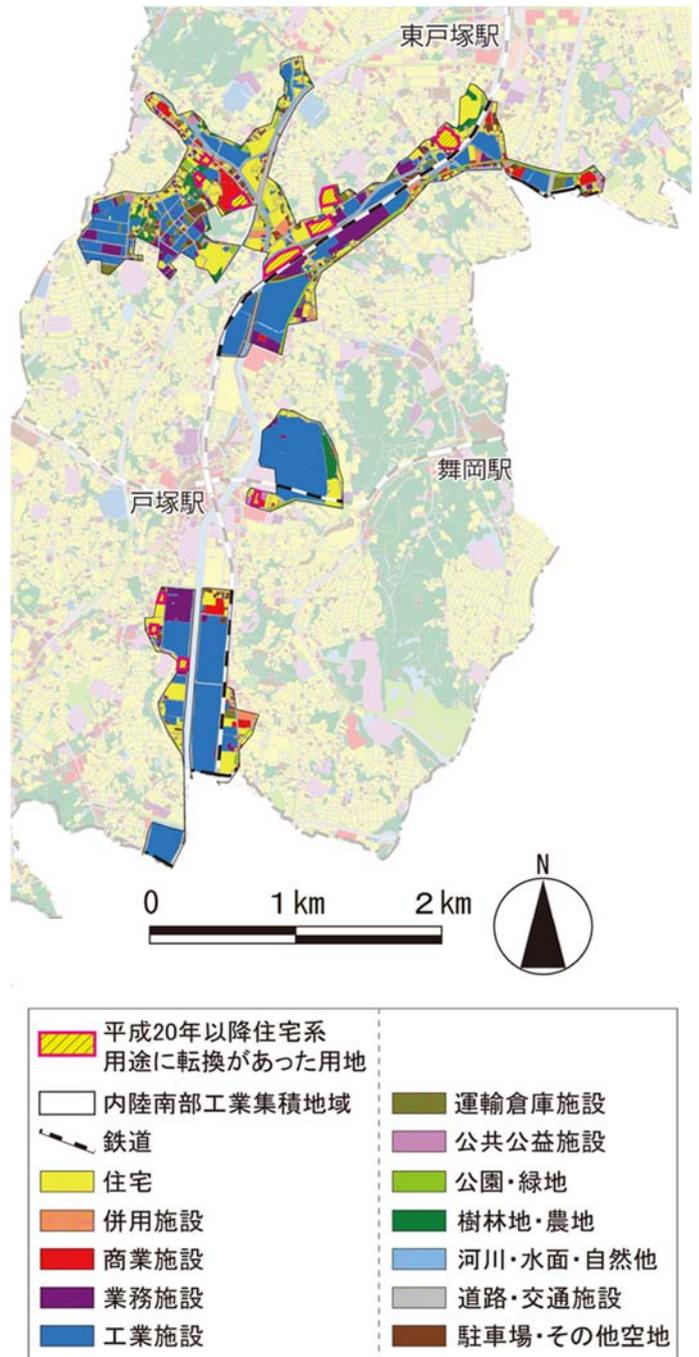


図17 内陸南部工業集積地域 土地利用現況図



出典：横浜市都市計画基礎調査（平成20年）を元に作成

(5) 交通・道路

① 鉄道 ～増加する乗降客数～

戸塚区内には、JR 戸塚駅と東戸塚駅、市営地下鉄戸塚駅と舞岡駅があります。市内で一番面積が大きい戸塚区ですが、駅は3箇所のみとなっています。泉区に位置する市営地下鉄踊場駅は、戸塚区民も多く利用しています。

戸塚駅は、JR と市営地下鉄を合わせた1日平均乗降客数が平成26年度には305,703人となっており、市内で2番目に多い駅です。乗降客数は、JR 戸塚駅、市営地下鉄戸塚駅、市営地下鉄舞岡駅で増加しています。JR 東戸塚駅の乗降客数は、近年横ばいですが、開業当時（昭和55年）の15,347人と比べると平成26年度では約7.5倍となっています。

図 18 JR 戸塚駅の1日平均乗降客数の推移

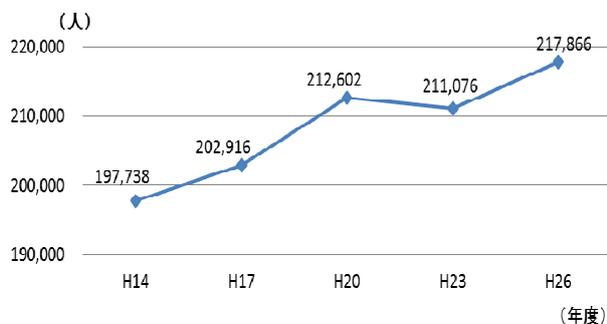
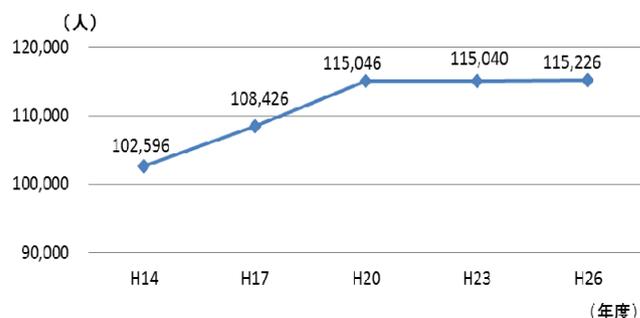
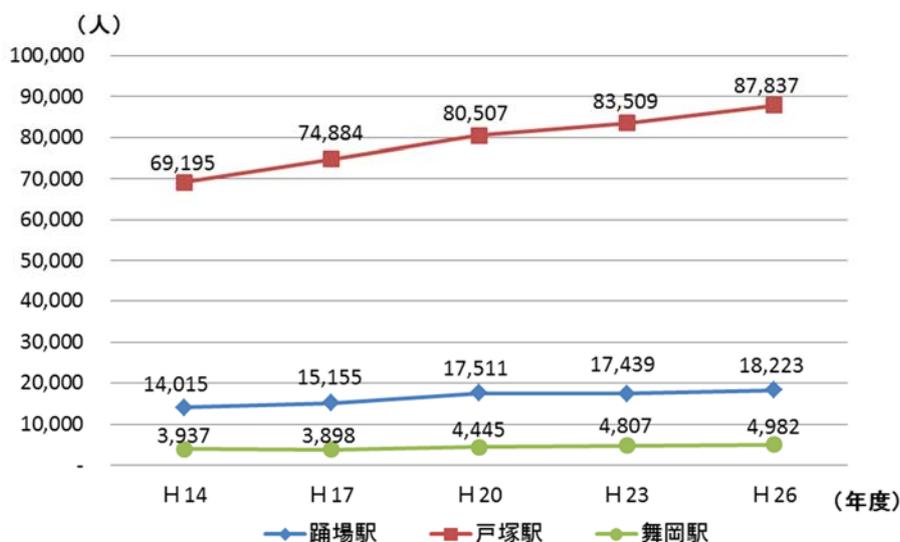


図 19 JR 東戸塚駅の1日平均乗降客数の推移



出典：横浜市統計書

図 20 市営地下鉄ブルーラインの1日平均乗降客数の推移



※踊場駅は泉区に立地

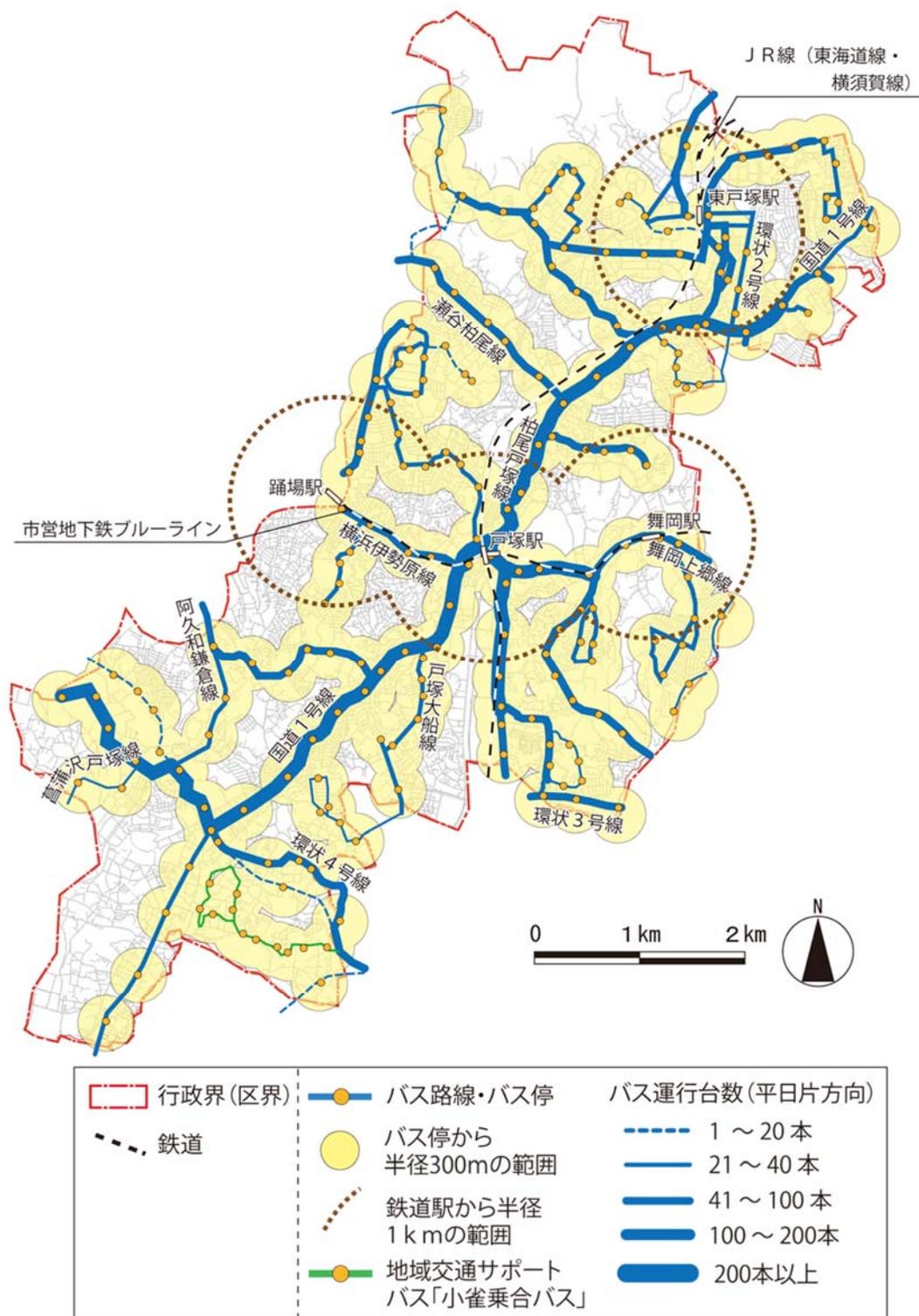
出典：横浜市統計書

② バス ～市民に身近な交通手段～

戸塚駅、東戸塚駅から各方面にバス路線が形成されています。特に国道1号線を通行するバスは、本数が多く、通勤・通学、買い物などの市民に身近な交通手段になっています。

しかし、区内には、徒歩圏の目安となる駅から半径1km圏及びバス停から半径300m圏に含まれていない地域も見られます。

図 21 バス路線の運行頻度（平成 28 年 1 月現在）



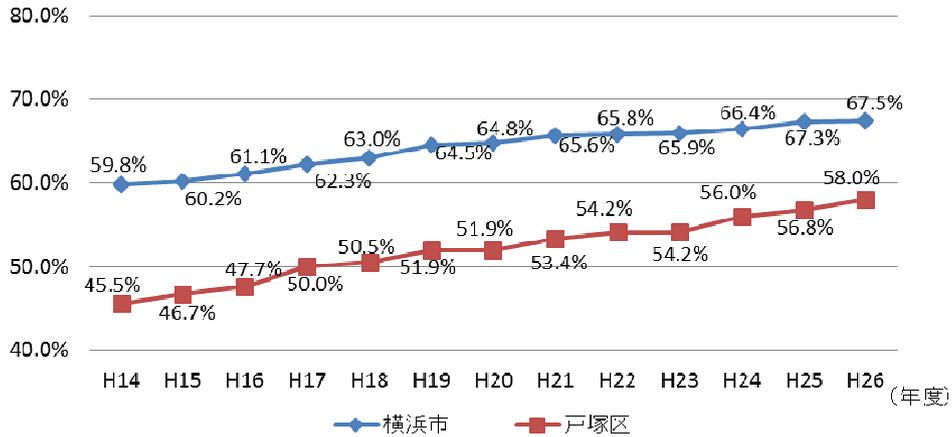
出典：国土交通省国土政策局資料（平成 25 年）を元に作成

③ 道路 ～低い整備率、混雑する道路～

戸塚区の都市計画道路の整備率は、平成14年度の45.5%から、平成26年度には58.0%に増えていますが、横浜市全体の67.5%に比べると低い水準にとどまっています。

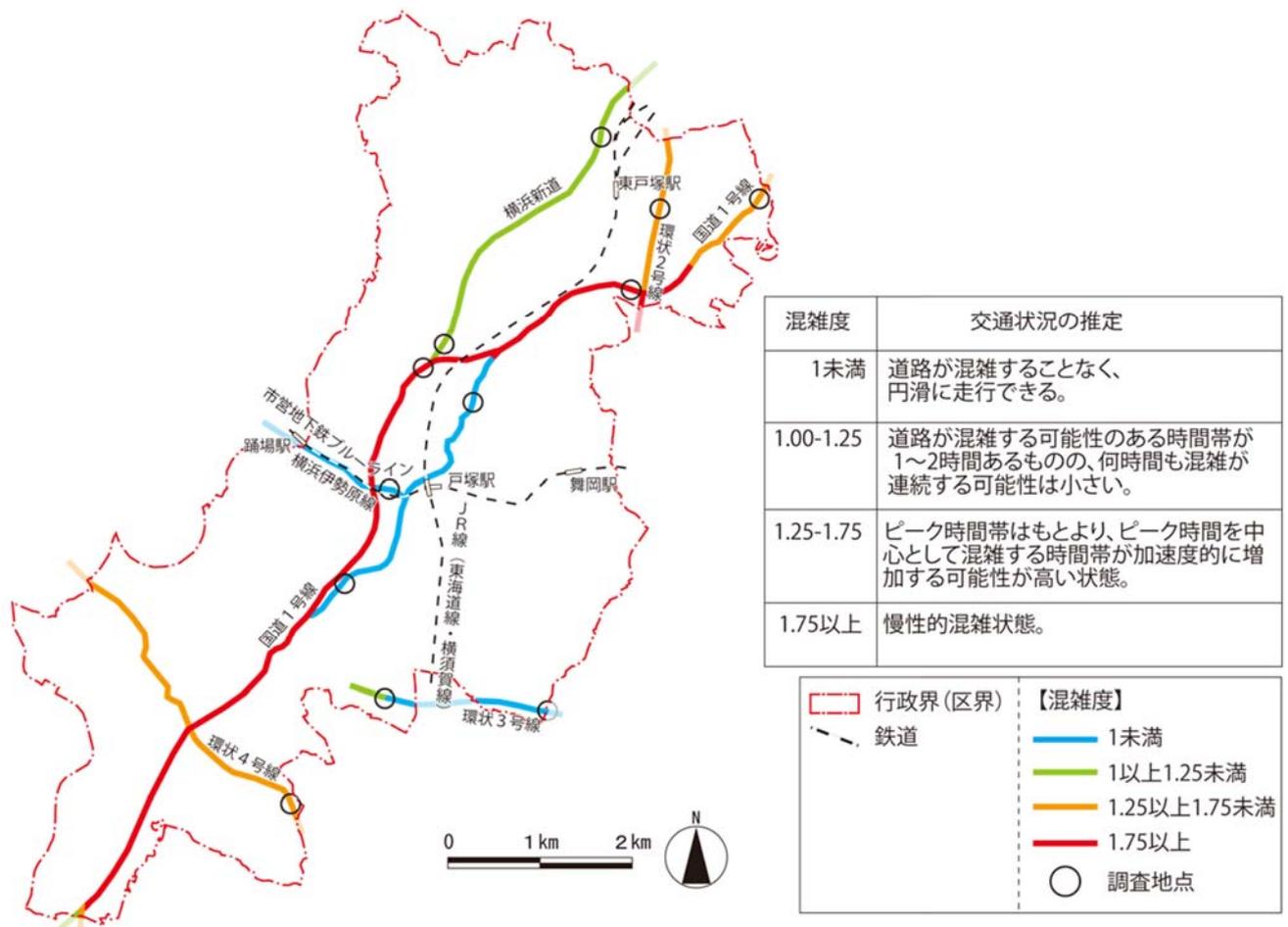
道路の混雑度をみると、区内の国道1号線の大部分は慢性的な混雑状態となっており、環状4号線や環状2号線は、時間によっては混雑しやすい状態となっています。

図22 都市計画道路の整備率の推移



出典：道路局都市計画道路区別データ

図23 道路の混雑度



出典：道路交通センサス（平成22年）

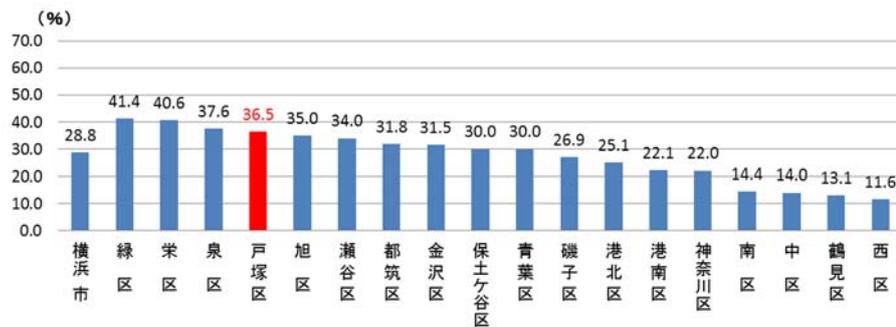
(6) 環境

① 水・緑 ～多くの河川、減少する緑被率～

区内には境川とその支流である7本の河川が流れています。まとまった緑地は、区の北部、東部、南部に広がっており、一部が横浜市の緑の10大拠点に位置づけられています。

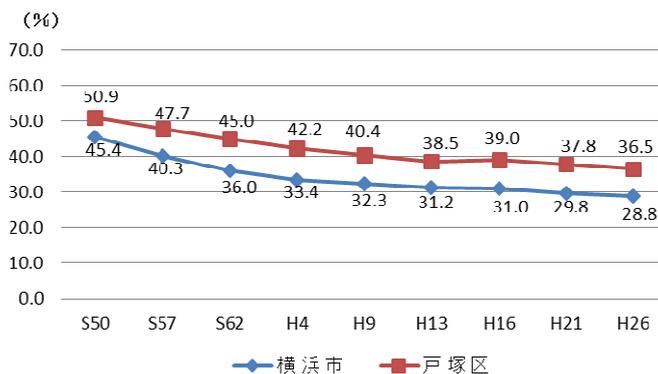
緑被率は、横浜市内18区中4番目に高い数値ですが、推移をみると、昭和50年の50.9%から平成26年は36.5%まで減少しています。

図24 緑被率の比較



出典：横浜市統計書（平成26年）

図25 緑被率の推移



※緑被率は調査年度により調査手法や精度が異なるため、おおむねの傾向を示したものです。

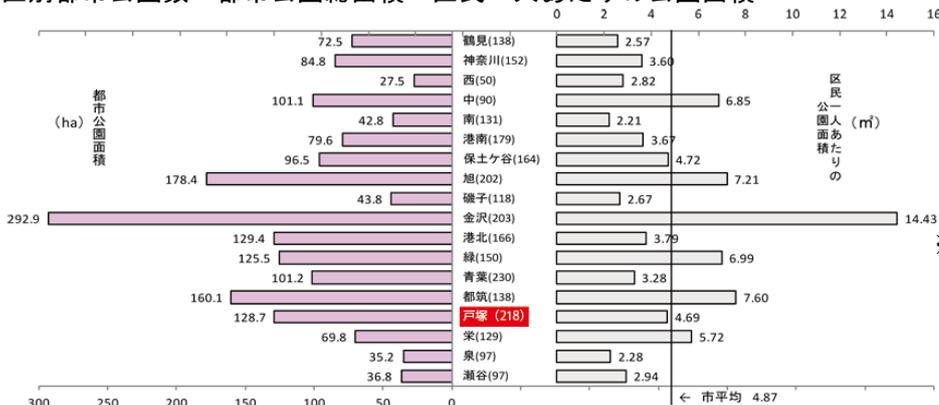
出典：横浜市統計書

② 公園 ～多様な公園～

区内には、レクリエーションやスポーツに対応する広域公園や総合公園など21箇所と、市民生活に身近な街区公園が197箇所あります。

公園面積は18区中5番目に多いですが、区民一人あたり面積はほぼ市平均になっています。

図26 区別都市公園数・都市公園総面積・区民一人あたりの公園面積



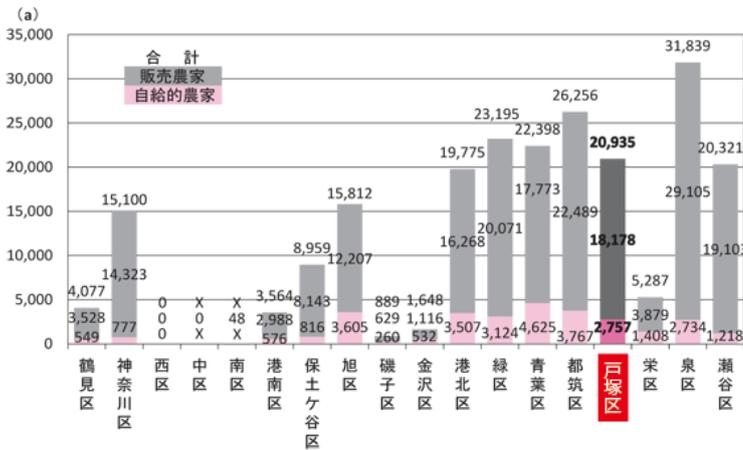
※県立公園を含む数値 ()内は公園数

出典：環境創造局みどりアップ推進課（平成27年）

③ 農地 ～営まれる都市農業～

市街化調整区域を中心に、まとまった農地が広がっており、一部が農業専用地区に指定されています。戸塚区内の経営耕地面積は、18区中5位になっています。

図 27 区別経営耕地面積



「X」：対象が極端に少ないため、秘匿します。

出典：世界農林業センサス（平成 22 年）

④ 環境 ～気温の上昇傾向、局地的大雨の増加～

横浜市における気温は、長期的には上昇の傾向にあり、100 年間で約 2.7℃上昇していると報告されています。近年は、局地的な大雨の発生も増加し、1 時間に 50 mm以上の降雨観測回数が増えています。

図 28 横浜市における年平均気温の経年変化



出典：横浜市地方気象台公表データ年平均気温

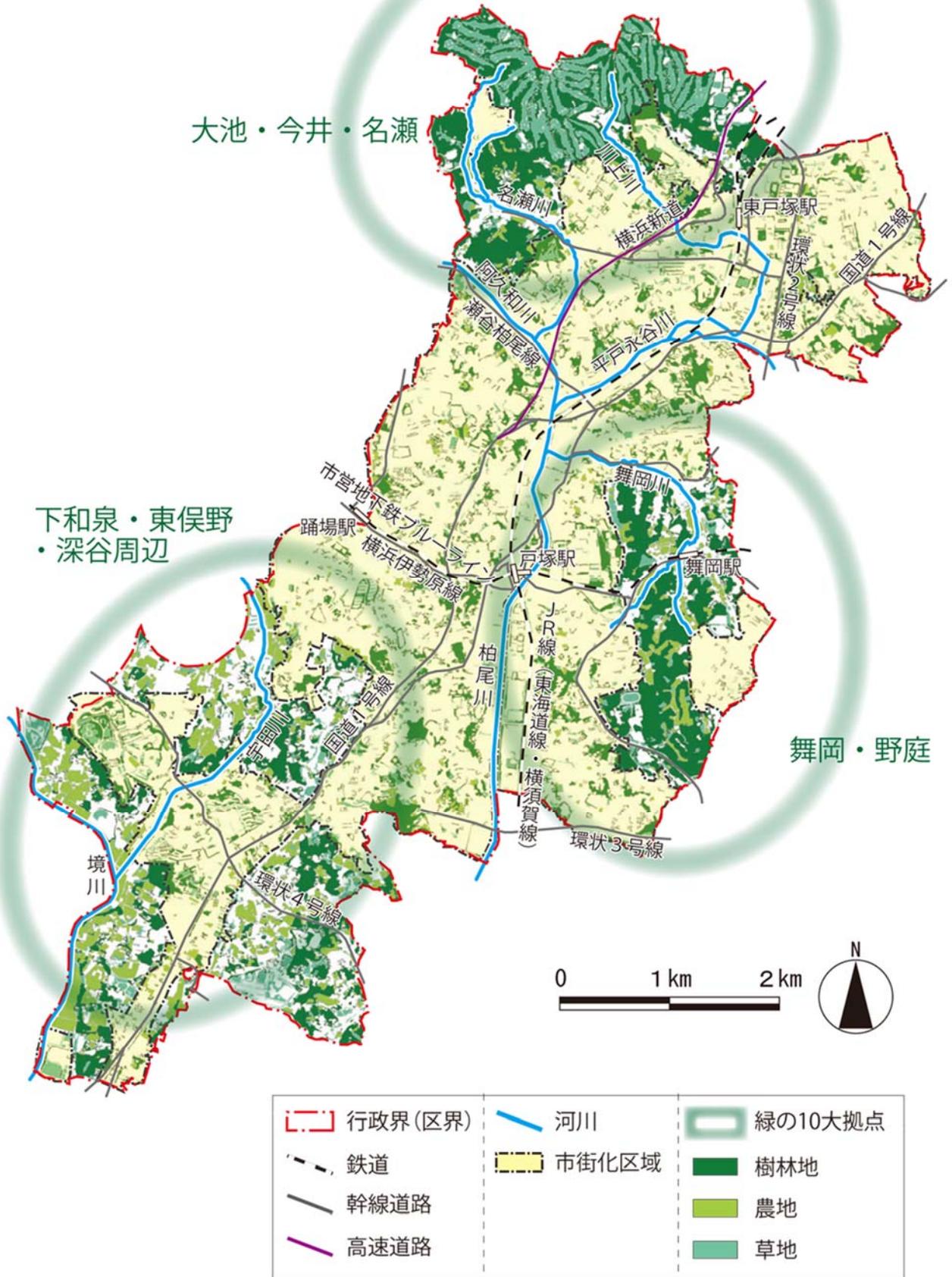
図 29 アメダス 短時間強雨発生回数の長期変化（1 時間降水量 50mm以上）



※直線は期間にわたる変化傾向を示す。(10年あたり21.5回増加、1976年から2013年のデータを使用) (資料：気象庁 web サイトをもとに作成)

出典：横浜市中期 4 年計画 2014～2017

図 30 河川と樹林地・農地・草地の分布図



出典：横浜市資料（平成 26 年度）

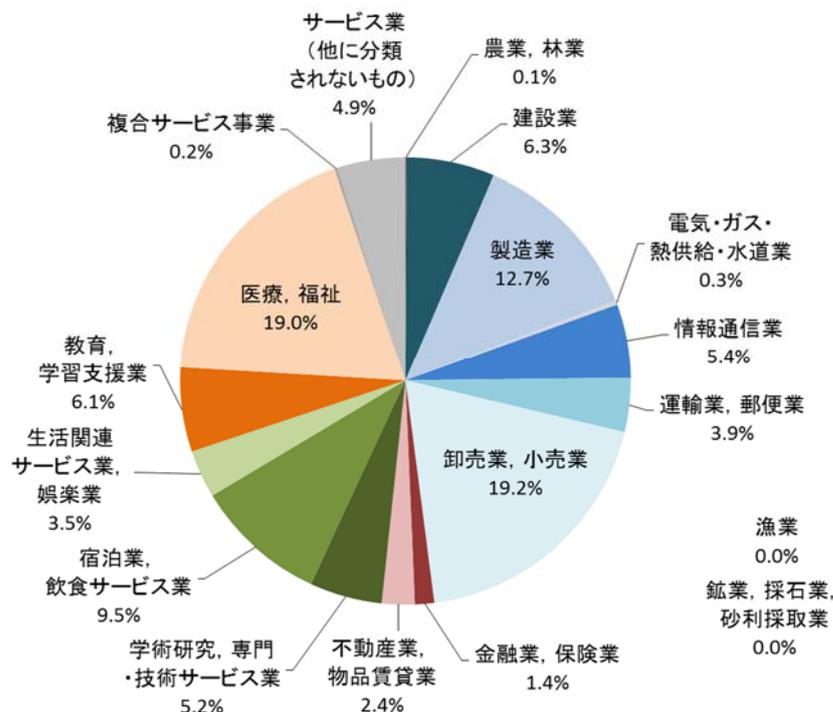
② 産業 ～商業の維持、製造業の減少～

平成 26 年の産業別従業者数の内訳をみると、卸売業・小売業が 19.2%と最も多く、続いて医療・福祉、製造業となっています。

商業の従業者数及び事業所数の推移をみると、従業者数については、平成 11 年以降横ばい状態が続いていますが、事業所数は、平成 9 年から減少が続いており、平成 11 年までは 1,500 件を超えていましたが、平成 26 年には 1,073 件まで減少しています。

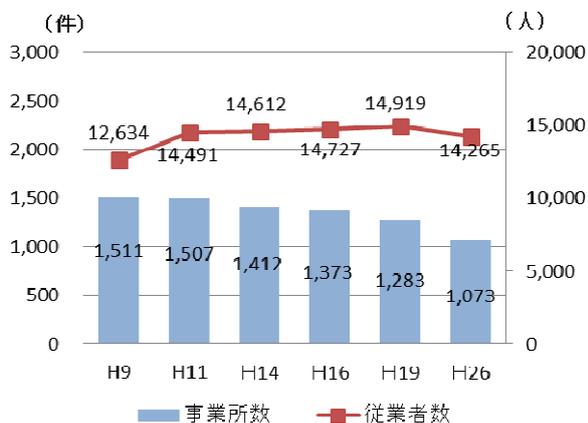
製造業の従業者数は、平成 20 年まで微増で推移し、平成 18 年～22 年は 12,000 人を超えていましたが、平成 22 年に初めて減少し、平成 26 年には 8,530 人近くまでに減少しています。事務所数についても同様に平成 20 年以降は減少しています。

図 32 平成 26 年産業別従業者数



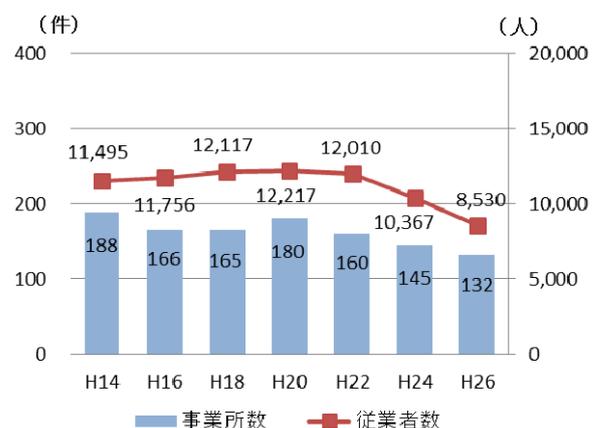
出典：経済センサス基礎調査（平成 26 年）

図 33 商業従業者数・事業所数の推移



出典：商業統計調査

図 34 製造業従業者数・事業所数の推移



出典：工業統計調査

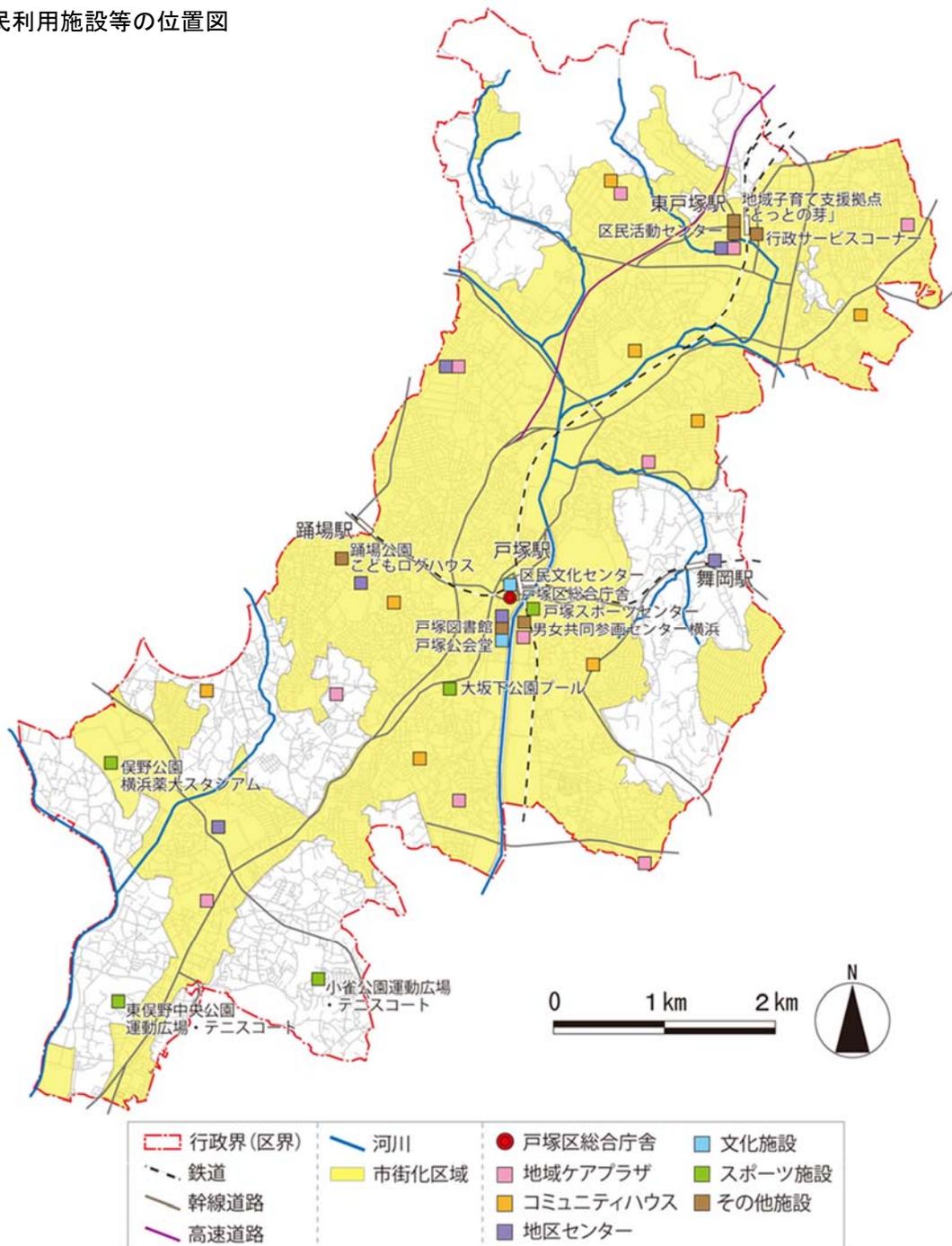
③ 市民利用施設等 ～駅周辺に施設が立地～

区内には各種の市民利用施設や行政機関が立地していますが、戸塚駅と東戸塚駅周辺に集中しています。

戸塚駅周辺には、区総合庁舎、区民文化センター、図書館、スポーツセンター、公会堂などが立地し、行政・区民活動の拠点となっています。東戸塚駅周辺には、行政サービスセンター、区民活動センター、子育て支援拠点が立地しています。

身近な生活圏で利用される施設としては、地区センターが6館、コミュニティハウスが8館、地域ケアプラザが10館立地しています。また、プールや野球場などのスポーツ施設が、点在しています。

図 35 市民利用施設等の位置図



出典：政策局政務課資料（平成 25 年）を元に作成

(8) 防災

① 震災 ～建物倒壊、火災延焼、液状化の危険性～

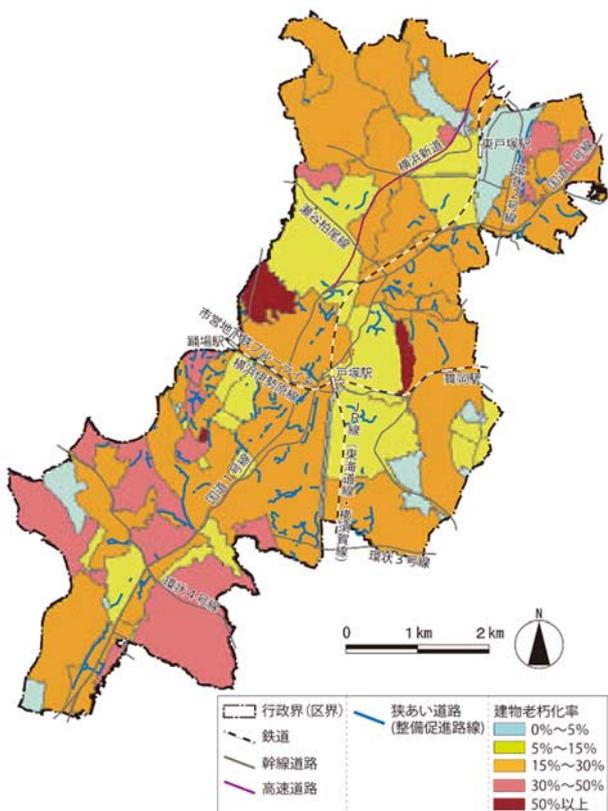
区内の一部の住宅地では、古い木造住宅が密集しています。建物老朽化率の分布をみると、駅から離れた区内西部、南西部で 30%を超えており、建物の老朽化が進んでいます。幅員 4 m 未満の狭あい道路は区内各所で見られます。また、地震火災による延焼被害が大きいと想定される地域が、区内西部の一部に見られます。元禄型関東地震被害想定液状化マップをみると、柏尾川沿いなどにおいて、危険度が高くなっています。

② 風水害 ～18 区中最も多い土砂災害警戒区域指定、集中する河川の浸水想定～

大雨などにより崖崩れなどが発生した場合に、住民などの生命又は身体に危害が生じる恐れがあると認められる区域として、280 区域が土砂災害警戒区域に指定されており、18 区で最も多くなっています。区内には、急傾斜地崩壊危険区域の指定を受け、神奈川県による急傾斜地崩壊防止工事が完了している区域もあります。

24 時間に 290mm の降雨（100 年間に 1 回降ると想定される雨）時の河川の氾濫による浸水想定区域は、柏尾川や境川に集中しています。また、1 時間に 76.5mm の降雨（約 30 年間に 1 回降ると想定される雨）時の雨水を下水道管等で排水しきれないことによる内水の浸水想定区域は、戸塚駅周辺や境川と宇田川の合流部などの地域において想定されています。

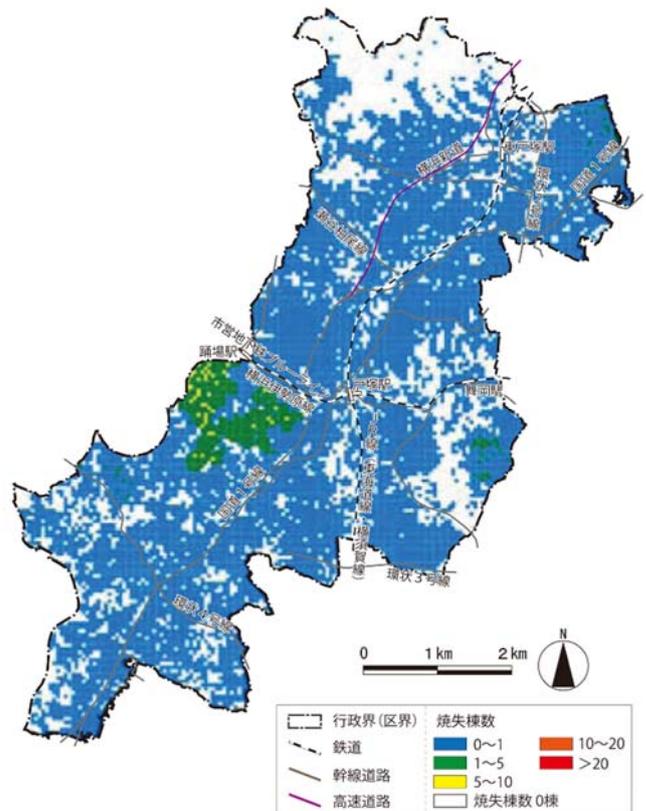
図 36 建物老朽化率、狭あい道路の分布



※建物老朽化率:全建築物に対する築 25 年以上の木造建築物及び築 50 年以上の非木造建築物の延床面積の割合

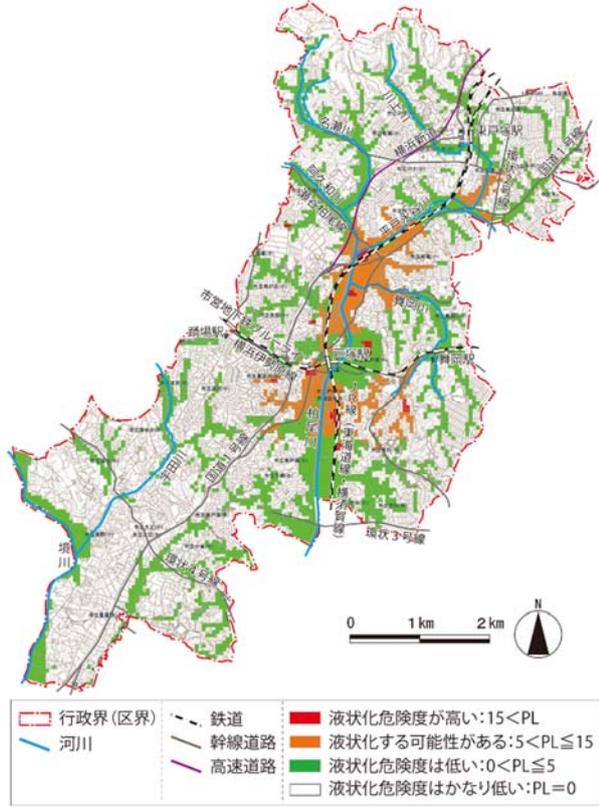
出典:横浜市都市計画基礎調査(平成 20 年)
消防局資料より作成

図 37 火災での焼失棟数の想定(50m メッシュ)
(元禄型関東地震:冬 18 時、風速 6m/s)



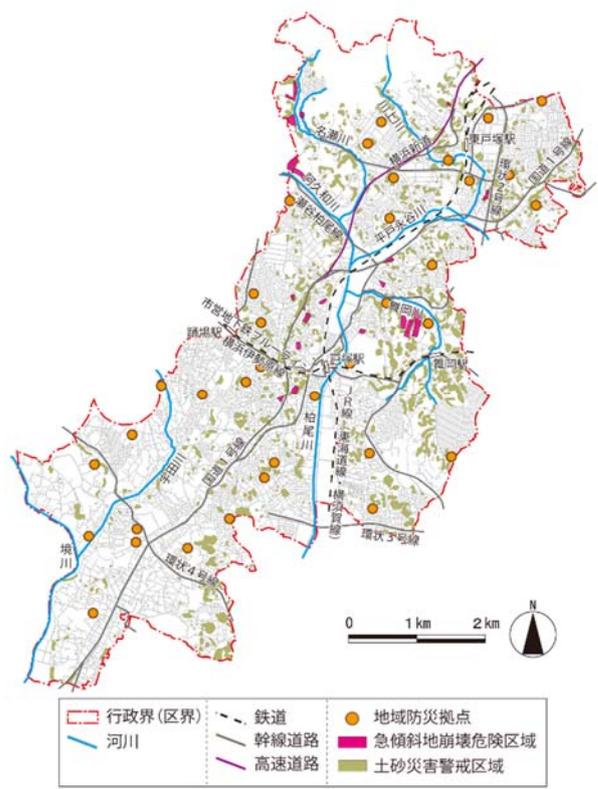
出典:横浜市地震被害想定調査報告(平成 24 年)

図 38 元禄型関東地震被害想定
・液状化危険度の想定区域



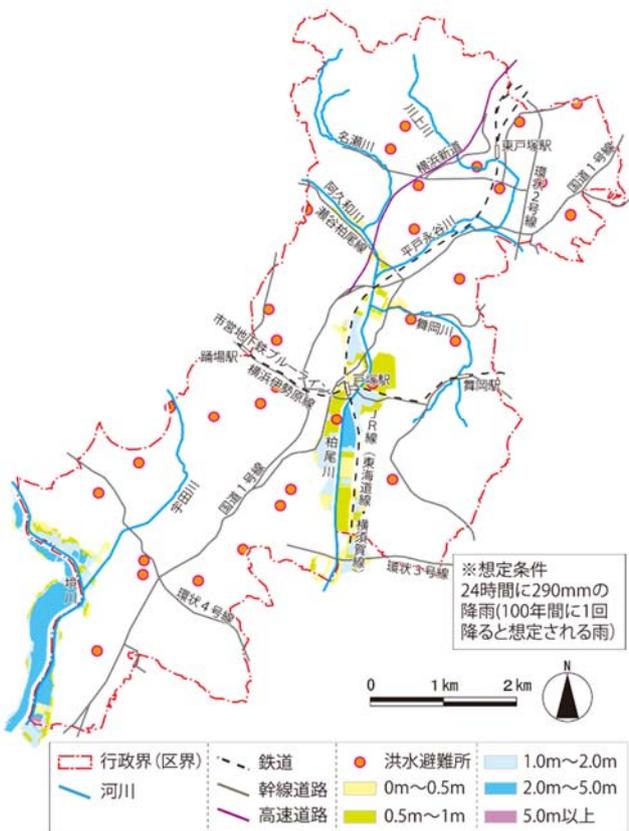
出典：横浜市消防局資料（平成 24 年）

図 39 土砂災害警戒区域
・急傾斜地崩壊危険区域の分布



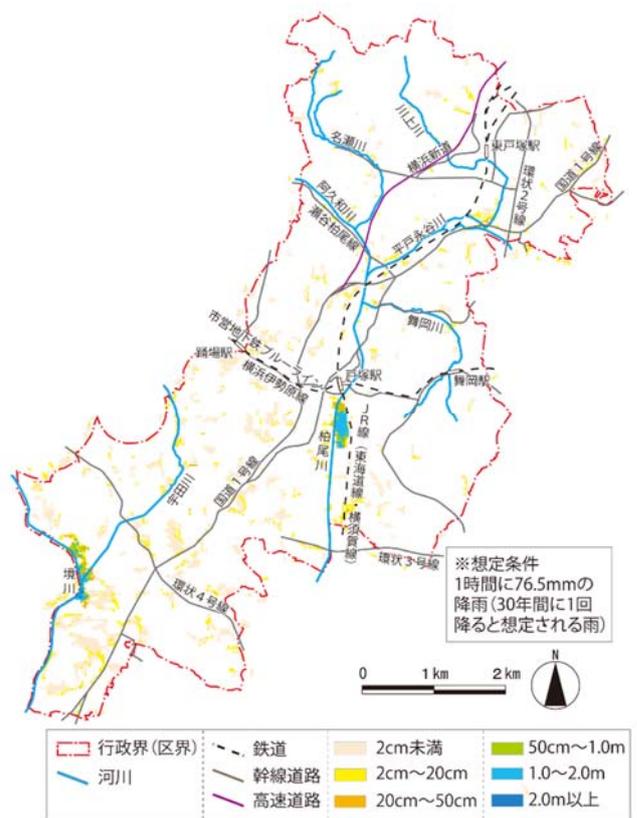
出典：横浜市建築局（平成 25 年）・消防局資料より作成

図 40 河川氾濫による浸水の想定区域



出典：戸塚区浸水ハザードマップ（平成 18 年）

図 41 下水道や水路からの浸水の想定区域



出典：戸塚区内水ハザードマップ（平成 26 年）

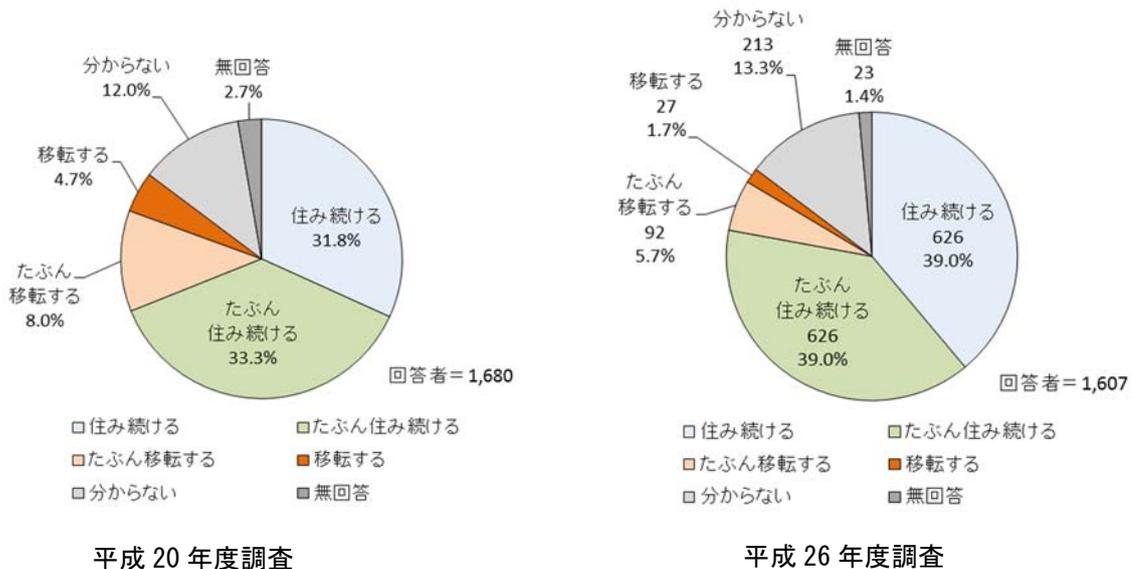
(9) 区民意識調査

戸塚区では、区民のニーズにあった施策を展開していくために、3年に一度「区民意識調査」を実施しています。平成26年度の調査においては、まちづくりに関する設問を設けました。

① 居留意向 ～高まる居留意向～

居留意向としては、区民の8割近くの人が、今後も今の地域に住み続ける意向を持っています。6年前と比較すると、住み続ける意向は12.9%増加、移転の意向は5.3%減少しており、居留意向は高まっています。

図42 居留意向の比率



② 戸塚の魅力と感ずるもの ～自然・文化的資源と商業的賑わい～

戸塚の魅力と感ずるものとしてポイントが高かった順は、「柏尾川沿いの景観」「戸塚駅周辺の商業施設」「舞岡公園などの公園・緑地」「旧東海道などの歴史資産」「東戸塚駅周辺の商業施設」となります。自然・文化的資源と商業施設に対して魅力と感ずっています。

図43 魅力と感ずる割合



※「戸塚の魅力と感ずるものは何か」という設問で、8項目を例示し、魅力と感ずるかどうかが選択する形式

③ これからの区のまちづくりの自由意見 ～関心の高い道路環境と緑地保全～

戸塚区のまちづくりについての自由意見として、691件の記述がありました。
交通に関することが最も多く、続いて自然環境・町並みとなっています。

なかでも、道路の渋滞の解消や、狭い道の拡幅・歩道の整備、駅及び周辺の利便性向上や混雑緩和、緑地の保全や緑化、河川環境の向上を望む声が多くみられました。

図 44 自由意見の内容別割合

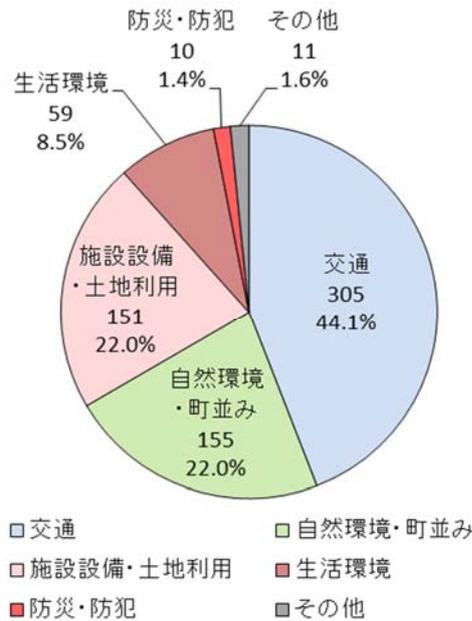
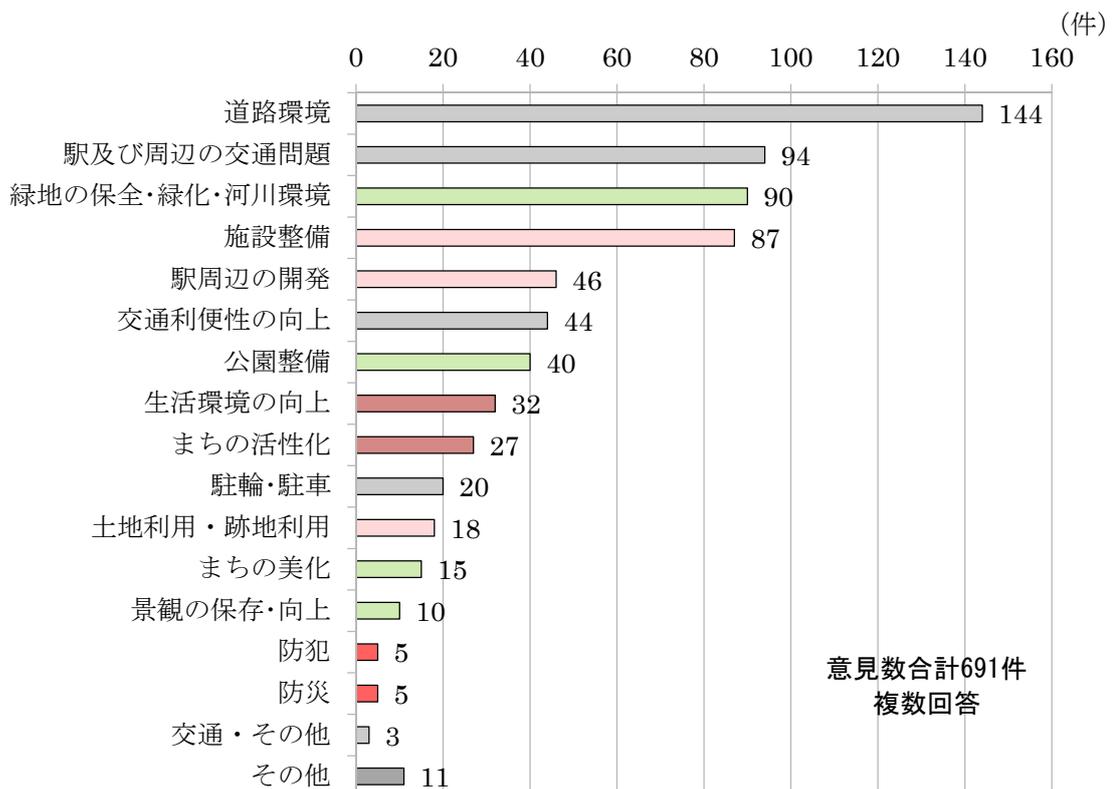


図 45 自由意見の内容別件数



4. まちづくりの課題

戸塚区の現況や昨今の少子高齢化の進展など社会経済状況の変化、また、戸塚区プランの目標年次である20年後の展望等を踏まえた、現時点のまちづくりの課題は、次のとおりです。

□ 土地利用の誘導

戸塚区は、起伏のある地形条件などから自然資源が今も数多く残り、居住機能、産業、自然資源など「バランス」のとれた区として成長してきました。

しかし、近年一部の工業集積地域において大規模な土地利用転換が生じています。特に、大規模な共同住宅が新たに立地する場合には、保育所不足や小学校の教室不足など様々な課題が生じており、適正な土地利用の誘導を図っていく必要があります。

また、「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地の形成」が求められるなか、各駅の特徴に応じた土地利用を進めていく必要があります。

□ 交通基盤の整備と交通手段の維持・拡充

戸塚区の道路網は、南北に貫く国道1号線を軸に、市内中心部へとつながる幹線道路が計画されています。幹線道路は、各所で交通渋滞が発生しています。事業中の区間や未着手区間の路線が多く、幹線道路の整備が求められています。

また、区域面積が、市内では最大でありながら鉄道駅が3駅のみと少なく、バスや乗用車が、重要な交通手段となっています。少子高齢化が進展していることから、バス路線の維持や生活に密着したきめ細やかな交通手段を確保していく必要があります。

このほか、戸塚駅東口バスターミナルの混雑への対策や、東戸塚駅舎内の混雑緩和、旧深谷通信所における大規模土地利用にあわせた幹線道路やアクセス道路の整備が求められています。

□ 水・緑環境の保全と地球温暖化への対応

区内には、柏尾川、境川などが流れており、地域の環境活動や身近な安らぎと潤いの場として親しまれています。まとまった樹林地や農地が残されているなど、豊かな自然環境が身近にあることが、戸塚区の特徴となっていますが、住宅地の増加などにより年々緑が減少する傾向にあります。

自然環境は、防災・減災に資する機能やヒートアイランド現象の抑制、景観の形成など多様な機能を持っており、保全していく必要があります。

また、喫緊の課題である地球温暖化への対応については、区民・事業者・行政がそれぞれの役割に応じて対策を進めていく必要があります。

□ 戸塚らしさを生かした魅力づくり

今後も住み続けたい戸塚区であり続けるため、これまで育んできた戸塚の風土を守りながら、川やまとまった樹林地・農地などの自然資源や、旧東海道をはじめとする歴史資源などを生かし、魅力的なまちづくりを進めていく必要があります。

また、戸塚駅周辺や東戸塚駅周辺は、商業施設の利用者が多く、公共施設も集積していることから、主要な拠点駅にふさわしい賑わいあるまちづくりを進めていくことが求められています。

□ 活力の維持・向上

就労の場や地域活性化などをもたらす産業は、戸塚区にとって欠かせないものとなっていますが、近年、商店の減少や工場の移転が進んでおり、商業や工業を維持していくことが、課題となっています。

また、高齢化や人口減少が見られる中、課題は多様化・複雑化しています。このため、地域で支え合う社会の構築を目指し、地域活力の向上や地域コミュニティづくりの支援に取り組む必要があります。

□ 防災・減災の推進

起伏の多い地形であることから、崖崩れや水害の危険性がある地域が多く、近年の気候変動にともなう大雨の発生などによる災害が、危惧されます。

老朽化した家屋が建ち並ぶ地区では、大規模地震の発生により火災や倒壊といった危険性があり、防災上の課題を抱えています。安全で安心な暮らしのため、災害が発生しても区民の安全が守られるよう、災害対策に取り組むとともに、地域における防災力の更なる強化を図る必要があります。

Ⅲ 将来のまちの姿

1. まちづくりの基本理念と目標

(1) まちづくりの基本理念

戸塚区は、これまでのまちづくりを土台としながら、人々が住み続け、成熟社会にふさわしい多様な豊かさを生みだすまちを目指します。また、少子高齢社会の進展、自然的環境との共生等の中、これまでの産業・経済活動、市民活動等のあらゆる都市活動が、今後とも活力と活気を維持し、持続していくことができるまちを目指します。

自然と歴史に育まれ、暮らしと賑わいがあるまち戸塚
～活力と活気のある持続可能な社会の実現～

(2) 基本目標

■まちづくりの蓄積を大切にしながら持続するまち

戸塚区は、商業や工業、住宅、河川、緑地などが隣り合う都市形態を持っています。この特徴やこれまでのまちづくりを持続、発展させ、働く場や暮らしの場など多様なニーズに対応した豊かな生活ができるまちを目指します。

■生活と産業を支える利便性の高いまち

公共交通や道路網の充実、歩行空間等の改善により、誰もが安全で快適な移動ができ、多様な交通手段を選択できるまちを目指します。更に、鉄道や道路による広域ネットワークを形成し、産業の競争力を支えるまちを目指します。

■環境と共生し、環境への負荷が小さいまち

地球温暖化への対応、川や緑等の自然環境の保全と生物多様性への取組などを視野に入れ、区民・事業者・行政が一体となって環境負荷の小さいまちづくりに取り組み、自然と人とが共生する社会を目指します。

■地域の風土を生かした魅力ある戸塚らしさのあるまち

まちへの愛着を感じ、住み続けたいと思えるまちにしていくために、歴史や自然に育まれた地域の風土を大切にします。更に、潤いのある都市空間の形成を目指し、戸塚らしさを感じられるような魅力あるまちづくりを進めます。

■戸塚の活力を支えるまち

戸塚のまちが賑わい続けるため、魅力ある周辺環境の整備を進め、商業や工業といった産業が持続・発展するまちづくりを推進します。また、地域力を高めるために、活気あるコミュニティづくりを進めます。

■安全で安心に暮らせるまち

地震や風水害などによる被害を最小限に抑える災害に強いまちづくりを進めます。一人ひとりの防災意識の向上と、互いに協力し合える地域コミュニティの醸成を図ります。

2. 将来の都市構造

将来のまちの姿の実現に向け、まちを形づくる骨格を、将来の都市構造図としてまとめました。

(1) 拠点

戸塚駅、東戸塚駅、舞岡駅及び踊場駅周辺については、地域特性や周辺環境を生かした生活拠点として位置づけます。

また、舞岡地区については、豊かな自然環境を生かした交流拠点として位置づけます。

【主要な生活拠点】

戸塚駅周辺地区

主要な交通結節拠点であり、業務、商業、文化機能などが集積する拠点です。多様な機能集積とともに、都市基盤や商業施設などの機能強化を図ります。

【駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点】

東戸塚駅周辺地区

広域交通網に支えられ、業務、商業、研究開発、産業が集積する拠点です。魅力ある生活拠点にふさわしい、業務、商業、文化、研究開発や良好な都市型住居などの集積を図ります。

【駅勢圏が小さい郊外部の生活拠点】

舞岡駅周辺地区

現在の自然環境を生かし、地域の合意形成を図りながら駅周辺のまちづくりの在り方を検討する地区です。

踊場駅周辺地区

住宅地を中心とした土地利用となっており、地域の生活中心としての役割が求められています。駅周辺に日常的な買物・サービス機能などの充実を図ります。

【交流拠点】

舞岡地区

舞岡町とその周辺には、駅直近でありながら農村文化に親しめる舞岡ふるさと村や、昔ながらの田園風景が残された舞岡公園といった豊かな自然環境があり、周辺には大学が立地しています。また、まとまった緑地を生かした新たな公園と緑豊かな公園型墓地の一体的な整備を計画しています。これらの資源を生かした交流拠点の形成を図ります。

(2) 交通体系

鉄道と幹線道路及び高速道路により、戸塚区の骨格的な交通体系を形成します。

【鉄道】

鉄道ネットワークは、JR 東海道線、JR 横須賀線、市営地下鉄ブルーラインで構成されています。これらの鉄道は、区内を南北・東西方向へと結ぶとともに、横浜都心や東京方面、藤沢市や鎌倉市などへの広域的なアクセスを確保しています。更に、市域の主要な生活拠点を結ぶ横浜環状鉄道を整備することにより、市内の鉄道ネットワークのより一層の充実が図られます。

【道路】

南北方向を結ぶ国道 1 号線、東西方向を結ぶ桜木東戸塚線、桂町戸塚遠藤線、環状 3 号線、環状 4 号線などの幹線道路と、横浜新道、高速横浜環状南線などの高速道路により主要な交通ネットワークを形成します。幹線道路や高速道路の整備を進めることにより、区内・市内の各地や、首都圏等への円滑な移動を図ります。

(3) 魅力の軸

戸塚宿を中心に歴史・文化的な「戸塚らしさ」を創り上げてきた旧東海道と、戸塚の自然環境や景観のシンボルとして区民に親しまれている柏尾川沿いの空間を、「魅力の軸」として位置づけ、戸塚の魅力を育みます。

(4) 水の軸と5つの森

緑の 10 大拠点に位置するまとまった緑地を「戸塚の 5 つの森」(名瀬、品濃、舞岡、俣野・深谷、小雀) と位置づけます。これらの一部には河川の源流域があり、境川及びその支流による「水の軸」とともに、水と緑のネットワークを形成します。

将来の都市構造図



Ⅳ 部門別の方針

1. 土地利用の方針

今までの土地利用を継承しつつ、各土地利用ゾーンに応じた都市基盤施設の整備や適正な土地利用の誘導を図ることにより、良好な都市空間の形成を目指します。

(1) 住居系土地利用ゾーン

【低層住宅地区（1）】

・公園などのオープンスペースが少ない、幅員4m未満の狭い道路が多いなど、生活基盤がやや不足している低層住宅地区です。より良好な住環境の実現に向け、主要な地域道路の整備、道路の拡幅等、生活基盤の充実を進めます。

【低層住宅地区（2）】

・土地区画整理事業により計画的に開発された低層住宅地区です。建築協定、地域まちづくりルールなど適切な制度の活用や見直しなどを行い、引き続き良好な住環境を保全します。

【中高層住宅地区】

・中高層住宅が主体となって形成された地区です。建て替えや大規模な修繕等の機会をとらえ、周辺環境との調和に関する配慮やバリアフリー化を進めることにより、住環境の向上を図ります。

(2) 商業・産業系土地利用ゾーン

【業務・商業地区】

・戸塚駅周辺、東戸塚駅周辺において、業務、商業、文化機能等、都市的機能が集積する地区です。魅力ある駅拠点とし発展し続けるため、現在の機能を維持しつつ、更新しながら多様な機能の集積を図ります。

・引き続き地区計画等により適正な土地利用の誘導を行います。

【沿道地区】

・幹線道路等の沿道にある地区です。幹線道路の利便性を生かし、周辺の居住環境との調和や周辺交通に配慮しつつ、生活に必要な商業・サービス機能の集積を図ります。

【工業地区】

・工場・研究所等が立地する地区です。工業地としての適正な誘導及び操業環境の改善を図るとともに、企業立地を進めます。

・大規模土地利用転換に際しては、工場・研究所等の機能も維持しつつ、周辺地域への影響や、インフラ・公共施設等の状況を踏まえ、適切な都市計画制度等の活用により、豊かな都市環境の形成に資する土地利用を誘導します。

・住工が混在する地域においては、土地利用調整制度やルール等の活用により、既存の周辺工場と共存できる環境づくりを誘導し、地域に必要な機能の導入に向けた対策を検討します。

2. 都市交通の方針

区民の生活や産業活動を支える公共交通や道路網の充実を目指し、高速道路や幹線道路の整備を進め、区内の渋滞解消や生活道路における通過交通の抑制を図ります。また、歩行空間等の改善により、誰もが安全で快適に移動できる空間整備を進めていきます。

駅や商業・サービス機能など生活に必要な施設へのアクセスの向上や、多様な交通手段を選択できる交通の充実したまちを目指します。

(1) 公共交通の維持・充実

【バス路線等の導入支援と再編成】

- ・地域の特性やニーズに合ったバス路線等の導入に向けた地域の取組を支援します。
- ・既存路線の再編成などを検討し、バス路線の維持・充実を図っていきます。

【鉄道の利便性の向上】

- ・横浜環状鉄道は、東戸塚駅と上大岡駅、二俣川駅及び中山駅などを結ぶ計画になっており、相鉄線やJR横浜線へのアクセス向上が期待されます。鉄道整備とまちづくりの連携方策等、事業性を高めるための検討を進めます。
- ・東戸塚駅の混雑対策に対して鉄道事業者と連携し、駅ホームの安全対策や駅舎改良などを検討します。



都市交通の方針図（鉄軌道）

(2) 道路網の整備推進

【高速道路の整備】

- ・広域的な交通ネットワークの強化につながる高速横浜環状南線及び横浜湘南道路の整備を進めます。
- ・横浜新道の利便性の向上について検討します。

【幹線道路の整備】

- ・円滑な移動の実現に向け、桂町戸塚遠藤線、環状3号線、権太坂和泉線、桜木東戸塚線等の都市計画道路の整備を進めます。
- ・交通が集中する国道1号線については、分散を図れるように幹線道路の整備を進めるとともに、不動坂交差点など渋滞が多い交差点の改良工事を進めます。



交通の方針図（高速道路）

出典：横浜市都市計画マスタープラン（全体構想）

【大規模な土地利用にともなう道路整備】

・泉区に位置する旧深谷通信所は、区境で隣接しています。跡地利用として、全市的広域的な課題への対応を考慮しながら、緑豊かな公園を中心に、自然、スポーツ・健康、防災、文化という要素を備えた整備を検討し、実施していきます。今後、整備とともに利用者の増加が見込まれることから、これらの土地利用に合わせた幹線道路やアクセス道路の整備を進めます。

(3) 身近な道路の整備

【主要な地域道路の整備】

- ・主要な地域道路を中心に、バス路線の導入や走行性改善につながる道路整備を進めます。
- ・県道瀬谷柏尾線は、都市計画道路の追加候補として、今後の整備を検討していきます。

【狭あい道路の整備】

・幅員4m未満の狭あい道路について、安全で快適な災害に強い道路とするため、開発や建築などの機会をとらえて拡幅整備を進めます。

(4) 安全・快適な歩行者・自転車通行空間の整備

【駅周辺のバリアフリー化の推進】

・鉄道駅とその周辺において、高齢者や障害者をはじめ、誰もが安全、快適に移動できるように、バリアフリー対策を進めます。

【安全な歩行空間の確保】

- ・主要な地域道路や通学路において、歩道の整備やカラーベルトなどによる歩行空間の確保を行います。
- ・地域や関係機関と連携して地域の交通安全を向上させるため、交通規制、安全施設設置等の対策を検討していきます。

【自転車と歩行者の共存に向けた取り組み】

- ・鉄道駅周辺に自転車駐車場の整備を進め、歩道等の路上の違法駐輪を減らすとともに、自転車を利用しやすい環境づくりに取り組みます。
- ・歩行者や自転車が安全で快適に道路を利用するため、自転車通行空間の整備を進めるとともに、自転車の交通ルールの周知や運転マナーの向上などの交通安全啓発を図ります。

都市交通方針図



3. 都市環境の方針

戸塚に流れる川、まとまった緑地・農地といった豊かな自然環境を、守り、つくり、育てます。身近に自然を感じられる環境を生かした生物多様性への理解を深める取組を行っていきます。

環境にやさしい交通行動や省エネの推進を図り、地球温暖化対策を進めるために、環境負荷の小さい社会づくりに取り組み、自然と人とが共生する社会を目指します。

(1) 緑の豊かなまちづくり

【緑地と谷戸環境の保全】

- ・「戸塚の5つの森」のうち、名瀬の森・品濃の森の一部が、風致地区に指定されています。今後も緑豊かな景観の維持に努めます。
- ・まとまった緑地について、土地所有者の協力を得ながら特別緑地保全地区等の緑地保全制度を活用し、できる限り保全していきます。
- ・地域と連携し、里山管理、緑地保全、農地保全、多自然川づくり等を総合的に進めることで、森と小河川が作る谷戸の自然環境を保全していきます。
- ・市街地に残る斜面緑地は、特徴的な景観を形づくる貴重な緑です。土地所有者の協力を得ながら、防災的配慮も取り入れた緑地の保全に努めます。

【農地の保全】

- ・東俣野町、舞岡町、平戸町、小雀町は、一部が農業専用地区に指定されています。農地は新鮮な農産物を供給する機能のみならず、防災、良好な景観の形成、環境の保全、市民の交流、農業への理解を深める場など、多様な機能を果たしています。今後も土地所有者の協力を得ながら保全と利活用に努めます。

【公園等の整備】

- ・魅力的な景観を生かした公園、緑の保全や防災機能を考慮した公園など、地域資源の活用を図りながら、特色ある公園の整備を進めます。
- ・旧舞岡リサーチパーク第2期地区は、現況の自然環境を保全しつつ、多様なレクリエーションにも対応できる都市公園と緑豊かな公園型墓園を一体的に整備します。
- ・整備から長期間が経過した公園は、利用ニーズの変化に応じた再整備等を行っていきます。

【まちの緑化の推進】

- ・幹線道路などの整備に伴う街路樹や法面緑化、河川沿いの緑化などにより、緑のネットワークをつくります。
- ・新たな開発などの機会をとらえて、土地所有者の協力を得ながら、緑化を推進します。
- ・地域や学校などにおける緑化を支援し、地域にふさわしい多様な緑を創出します。

(2) 水環境の豊かなまちづくり

【良好な水環境づくり】

- ・緑地・農地の保全や公園の整備などによる自然系水循環の回復を図ります。
- ・雨水浸透施設の設置を推進し、地下水の涵養を高めることで、河川水量を確保します。
- ・土地所有者や地域住民の協働による森の保全及び川の清掃等を進めます。
- ・地域のイベントなどを通じて、河川愛護、美化に対する意識の啓発活動を実施していきます。

【親しみのある水辺空間づくり】

- ・河川改修にあたっては、多自然川づくりの取組を進めます。できる限り自然の特性やメカニズムを活用した整備とし、河川の本来有している生物の生息・育成・繁殖環境を保つよう努めます。
- ・人々が集まり、自然とふれあえるような水辺拠点の整備や、既存の通路等を活用し、プロムナードとネットワーク化するなど、魅力ある歩行空間づくりを進めます。

(3) 環境負荷の小さいまちづくり

【低炭素社会への取組】

- ・エネルギー効率の良い都市施設、建築物、設備への転換が求められていることから、開発や更新などの機会を捉えて、再生可能エネルギーやコージェネレーションシステム等の導入や「CASBEE横浜」(横浜市建築物環境配慮制度)の普及などにより、効率的なエネルギー利用を推進します。
- ・家庭でのエネルギー消費量の削減や、太陽光発電や太陽熱温水器などの再生可能エネルギーの導入を推進します。
- ・過度なマイカー利用の抑制や低公害車の利用促進など、環境にやさしい交通行動を啓発します。
- ・地球温暖化対策を推進するため、他都市及び地域などと連携し、環境活動や啓発イベントなどに取り組みます。

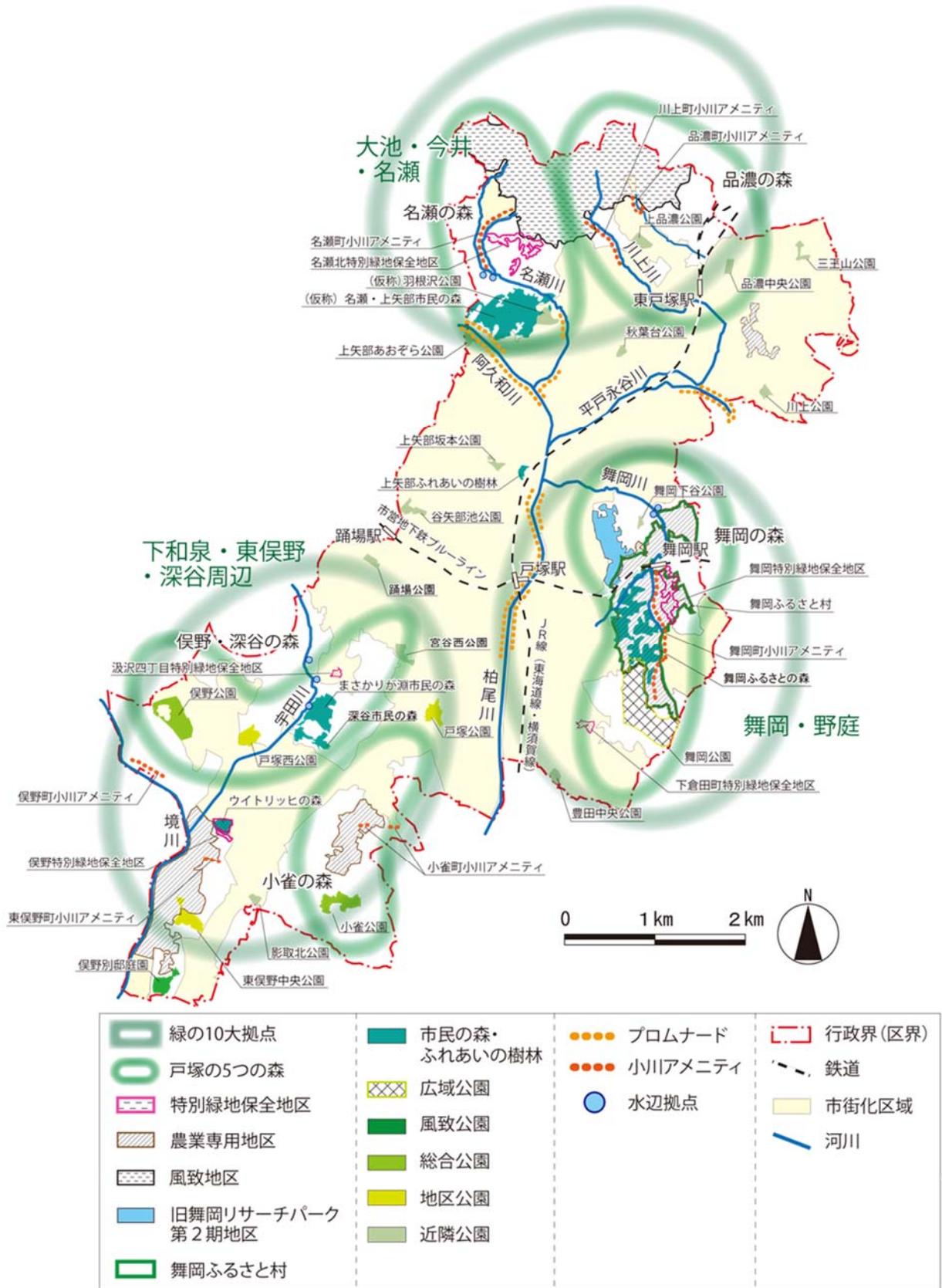
【生物多様性の豊かな都市への取組】

- ・生物多様性の豊かな都市の実現に向けて、自然生態系の保全、緑化、地球温暖化対策等に加えて、区民や事業者等と協働、連携した取組を推進し、誰もが身近な暮らしの中で自然や生き物に親しむライフスタイルを実践できる社会づくりに取り組んでいきます。

【循環型社会への取組】

- ・循環型社会を目指して、廃棄物の3R(リデュース:発生抑制、リユース:再使用、リサイクル:再生利用)を推進し、区民・事業者と連携して、環境負荷の低減を図ります。

都市環境の方針図



【コラム】舞岡ふるさと村

舞岡ふるさと村は、豊かな田園景観と貴重な水源域を含む山林が広がる農業地域で、市内2か所の「横浜ふるさと村」のうちの一つです。自然や農業、そして農村文化に親しみながら理解を深めていただくために、自然と農業環境を活かして農業生産施設や研修施設などを整備した自然空間です。

舞岡ふるさと村では、「都市と農村の交流」を基本に「市民に直結した農業」を目指し、舞岡の大切な産業である「農業」を守り育てていく地域づくりを進めています。市内でも少なくなった美しい水田が、地下鉄「舞岡」駅の前に広がり、春の緑色が秋には黄金色に変化する姿は舞岡の宝となっています。

四季折々の生産物をPRする各種のイベントや収穫体験・直売所などを通して市民交流を行っています。



舞岡ふるさと村

【コラム】AQUA フェスタ

毎年9月に、上矢部まちづくりの会、小学校や地元企業など、多くの団体が協力して、阿久和川沿いで「AQUAフェスタ」を開催しています。美化活動を行った後、川でのボート遊びやスタンプラリー、ダンスの披露、消防放水体験など様々な企画が催され、川とふれあいながら交流を深める住民参加型イベントとして子供を中心に多くの参加者で賑わっています。

「上矢部まちづくりの会」平成 14 年～

「上矢部地区まちづくりプラン(平成 13 年策定)」の実現を目指すため、設立された住民主体のまちづくり活動組織。小学校と連携して定期的な美化活動なども行い、その活動の輪は地域内で着実に広まり、活力あるコミュニティを育む地域の動力源にもなっています。



AQUA フェスタ

【コラム】北海道下川町と川上地区

平成 23 年に、北海道下川町と川上地区連合町内会、戸塚区役所による友好交流協定を締結しました。地域イベント等における連携した取組の紹介や、横浜市と下川町の温暖化対策事業の紹介及び連携、小中学生の交流事業などを行っています。

「川上地域エコ活動委員会」平成 22 年～

川上地区連合町内会では「川上地域エコ活動委員会」を立ち上げ、環境家計簿やカーボン・オフセット等に取り組んでいます。他にも、環境講演会やエコドライブの実践講習会や食廃油の回収など様々な活動を行い、地域が一丸となって環境活動を推進しています。平成 25 年度に「地球温暖化防止活動環境大臣表彰」を受賞しました。



区民まつりでの下川町のブース

4. 都市の魅力と活力の方針

暮らしやすく働きやすい社会を実現するために、魅力ある拠点や地域資源を生かした魅力づくりを進め、賑わいと活力あるまちを目指します。

区民がまちに愛着を持てるよう、魅力ある空間形成を行い、地域を支える人づくり、活気あるコミュニティづくりを進めるとともに、産業活力の活性化を推進し、持続・発展するまちづくりを推進します。

(1) 地域資源を生かしたまちづくり

【川と桜、景観づくり】

- ・戸塚のシンボルとして区民に親しまれている柏尾川の桜並木を、景観形成軸として更に発展させるため、桜の植樹や更新、高水敷の活用等によるプロムナードのネットワーク化を検討します。
- ・区内には、柏尾川以外にも7本の河川が流れており、それぞれの地域でイベント等が開催され、多様な活動の場として親しまれています。引き続き親水施設やプロムナードの整備を進めていきます。

【歴史を生かしたまちづくり】

- ・宿場町として栄えた戸塚の歴史や文化と、新しい戸塚の快適性が融合したまちづくりを進めます。旧東海道や鎌倉道、大山道などの古道、周辺の歴史資源を継承し、更なる魅力アップを図ります。
- ・歴史資源を活用した地域まちづくりに取り組んでいる団体などを支援し、イベントの実施や広報活動に取り組んでいきます。

【駅周辺のまちづくり】

- ・区内及び近接する鉄道4駅周辺を魅力ある拠点として、地域特性に応じ、商業・サービス機能などの集積や、豊かな自然環境を生かした賑わいを創出します。

(2) 活力あるまちづくり

【工業集積地域の維持・促進】

- ・柏尾川沿いや上矢部町を中心として、市内の内陸産業を支える生産・研究開発機能が、集積しています。今後も、産業集積を生かし、企業立地、操業環境の保全、機能更新・高度化を図ります。

【商業の充実】

- ・戸塚駅、東戸塚駅周辺では、集客性のある多様な商業施設を集積します。
- ・身近な地域の商店街の活性化に取り組みます。区民、商店街や事業者が、協働した催しを行うなど、地域コミュニティの向上を目指します。
- ・幹線道路の沿道などにおいて商店街が立地している地区は、生活利便施設の集積を図ります。

(3) 魅力・活力を支えるまちづくり

【地域コミュニティづくり】

- ・地域の活力を高めるために、自治会町内会への加入を促進し、活動を支援します。
- ・コミュニティ活動を育む場の充実や区民活動センター等と連携し、区民の多様な活動を支援します。
- ・大学や地域、事業者などと協働し、地域の催しや美化活動などの実施に努めます。

【住宅地の再生と活性化】

- ・高齢化や人口減少が見られる住宅地及び団地等においては、日常的な買物ができる施設などの生活利便施設を維持するとともに、鉄道駅周辺に集積する商業施設や行政施設、医療・福祉施設などの主要施設へのアクセスの向上に取り組みます。
- ・主体的・継続的な地域課題解決の取組を支援し、地域の活力の維持・向上を図ります。
- ・少子高齢化の進行に伴い空家の増加が懸念されます。安全な住環境を守るとともに、空家・空き店舗の地域での活用など、総合的な対策を行います。
- ・老朽化が進んでいる団地や共同住宅などにおいて、空き住戸の発生、近隣や団地内の商店の撤退、地域活動の担い手不足などの課題があります。将来の住環境のイメージの共有やコミュニティ形成の検討、拠点整備などに向けた支援を図るとともに、企業・大学などとの連携を検討していきます。

【コラム】 とつかお結び広場

平成 22 年より、戸塚を中心に様々な分野でボランティア活動、市民活動、生涯学習活動などを行っている団体・個人が一堂に会すイベントです。区民の皆様からなる運営委員が中心となって企画検討し、とつか区民活動センター（市民活動・生涯学習活動・ボランティア活動を応援する施設）と協働で開催しています。

パネル展示や映像、パフォーマンス、作品展示、体験コーナーなどにより活動のきっかけづくりや活動者同士の交流を図っています。



「とつかお結び広場」の様子

【コラム】 深谷台地域運営協議会

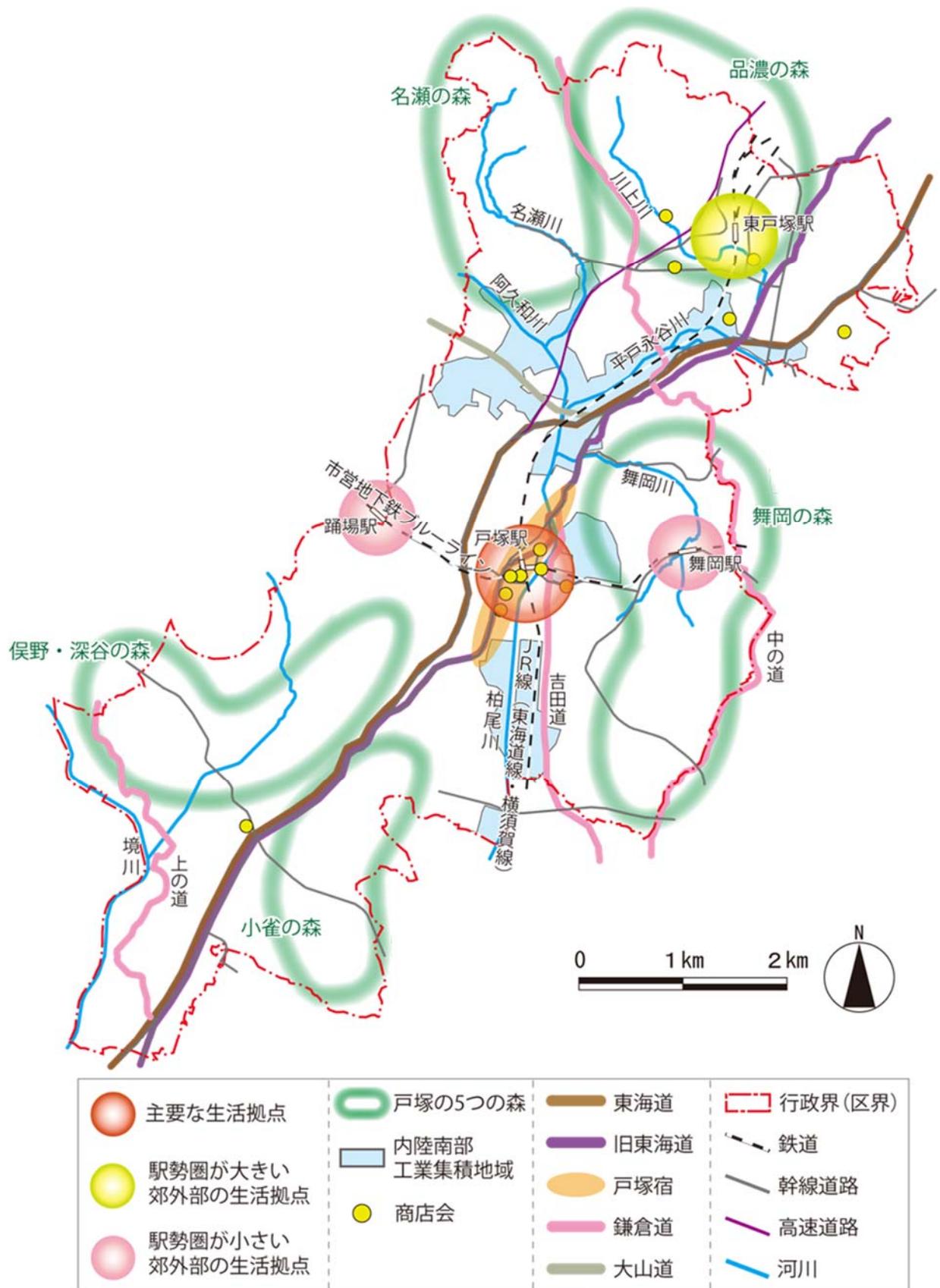
平成 19 年ドリームハイツ地域運営協議会としてスタートした活動は、平成 23 年深谷台地域運営協議会と改称・改組され、深谷台小学校地区及びその周辺地域に活動の場を広げました。協議会は、地域で活動を行う諸団体の代表者等で構成されています。住民等が相互に助け合い、連携を強化し、より住みよいまちづくりの実現のために地域運営を行うことを目的に組織されました。エリアマネジメントを積極的に推進し、地域課題の解決に取り組まれています。

子育てや高齢者の支援など、様々な活動を行っており、複数の主体が協働する「市民主体の地域運営」の核としてまちづくり活動の持続と地域の活性化に大きく貢献していることから、平成 28 年度に「まちづくり月間国土交通大臣表彰」を受賞しました。



活動の様子

魅力と活力の方針



5. 都市防災の方針

今後も河川改修等を進め、防災対策を強化し、地震や風水害などによる被害を最小限に抑える災害に強いまちを目指します。地域における防災力の更なる強化を図るため、一人ひとりの防災意識の向上と、互いに協力し合える地域コミュニティの醸成を図ります。

(1) 水害に強いまちづくり

【河川や下水道整備の推進】

- ・流域の市街化が進んでいることや、浸水被害が発生していることなどから、10年に1回程度の降雨（時間雨量概ね60mm）に対応できることを目標とし、河道整備や洪水調節施設の整備などを推進します。
- ・浸水被害軽減に向けた雨水幹線施設等の下水道整備を進めます。
- ・適切な雨水排水を確保するため、開発の機会をとらえて雨水調整池などの設置を進めます。

【雨水浸透能力の維持】

- ・雨水の流出を抑制するため、保水力の高い農地や緑地などの保全や雨水浸透ますなど雨水貯留浸透施設の整備を推進します。

(2) 土砂災害に強いまちづくり

【崖地の安全対策】

- ・崖地の改善のために土地所有者等が行う防災・減災対策工事への助成制度や急傾斜地崩壊対策事業などにより、崖地の安全対策の推進を図ります。
- ・土砂災害警戒区域にある崖地の調査を行い、その結果を踏まえて、崖地の所有者等へアドバイスを行うなど、改善に向けた働きかけを実施します。

(3) 地震に強いまちづくり

【緊急輸送路等の整備】

- ・災害時の消火活動や救助活動、緊急物資の輸送機能確保のため、高速道路や幹線道路の整備を進めます。

【耐震化に向けた取組】

- ・建物倒壊による被害を軽減するため建築物の耐震化を進めます。
- ・災害対応活動上重要な橋りょうや、上下水道など基盤施設の耐震化を引き続き進めます。
- ・緊急輸送路（1次路線）である国道1号線、環状2号線、横浜伊勢原線、環状4号線では沿道建築物の耐震化を推進します。

【火災による被害の軽減】

- ・狭あい道路の拡幅整備や緑地・公園の整備によるオープンスペースの確保などを進め、火災による被害の軽減に努めます。
- ・「横浜市地震防災戦略における地震火災対策方針」における対策地域では、出火率の低減や初期消火力の強化などにより延焼被害の軽減を図ります。

【液状化対策】

- ・液状化マップの充実等により市民への周知を図るなど、必要な対策について検討します。

(4) 地域の防災力の更なる向上

【地域防災拠点の充実】

- ・地域の住民が避難し、一定期間生活する震災時避難場所として、小中学校を地域防災拠点に指定していますが、避難場所としてだけでなく、情報の受伝達基地、防災資機材等物資の備蓄基地として、防災機能の充実を図ります。

【地域コミュニティづくり】

- ・地域における防災力の更なる強化を図るため、まちの防災組織や地域防災拠点による活動など地域の防災への取組を支援します。

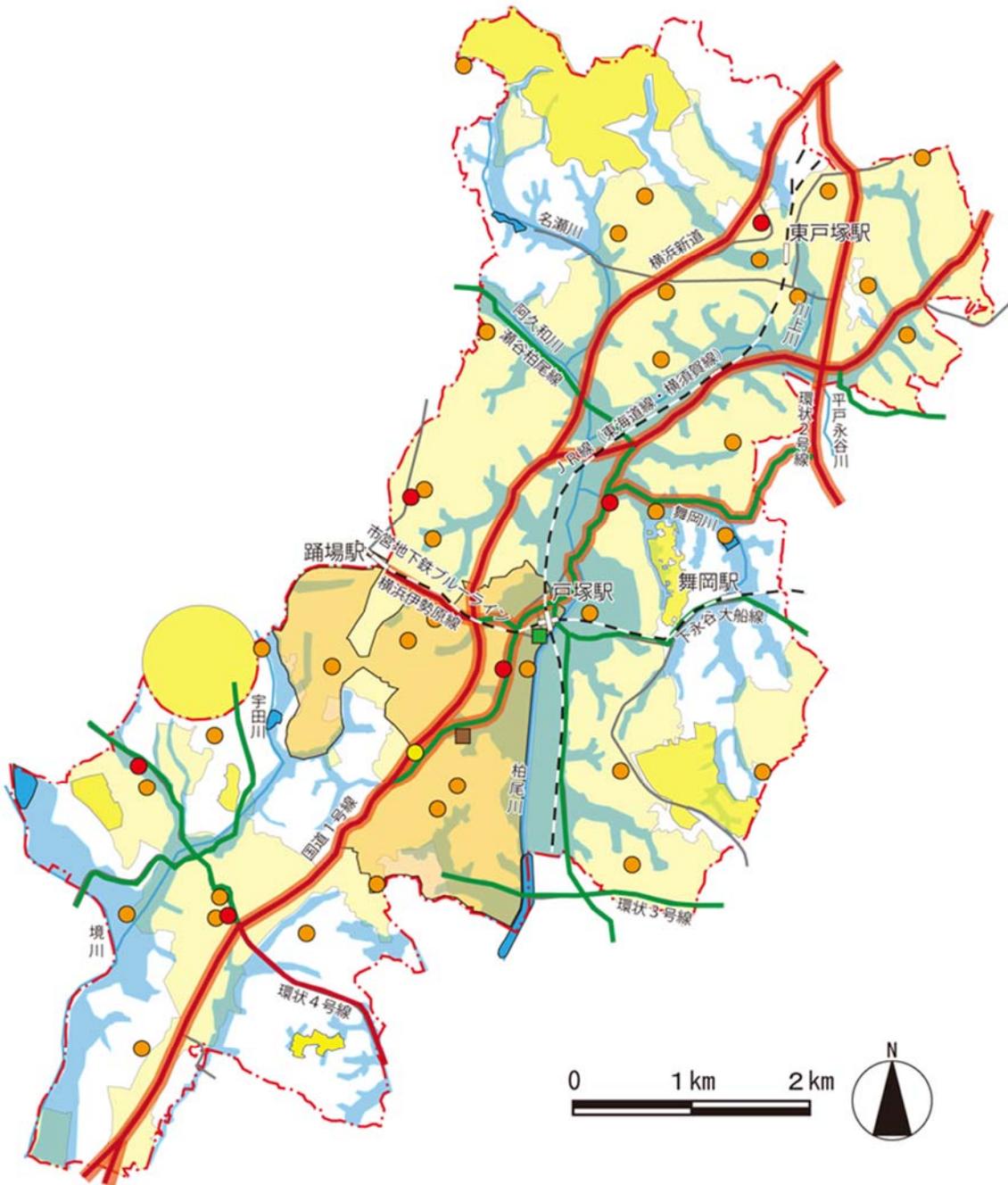
【地域と連携した帰宅困難者対策】

- ・鉄道事業者、駅周辺商業施設事業者、帰宅困難者一時滞在施設管理者などにより構成される連絡協議会を通じて、顔の見える関係を築くとともに、連携・協力し、帰宅困難者対策の強化を図ります。
- ・地震により大量の滞留者の発生が予測される区内主要駅等を中心に、滞留者の安全の確保と災害関連情報を提供するための一時滞在施設の拡充を進めます。

【防災情報の提供】

- ・各種ハザードマップの配布、イベントや防災講演会の開催などにより、自助・共助や減災行動に必要な情報を提供し、啓発を図ります。

都市防災の方針図



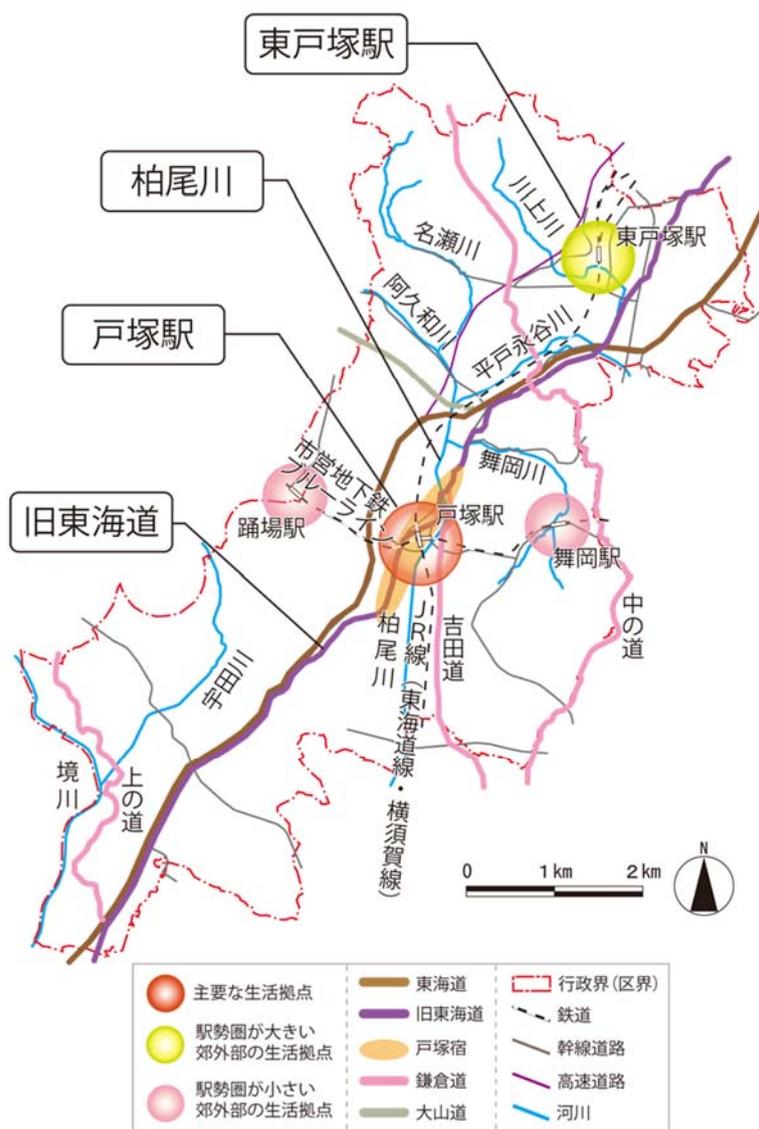
	緊急輸送路 (1次路線)		浸水の恐れのある区域		行政界(区界)
	緊急輸送路 (2次路線)		地震火災対策方針に おける対策地域		市街化区域
	沿道の耐震化を 促進すべき路線 (緊急交通路 指定想定路線)		広域避難場所		鉄道
			地域防災拠点		河川
			区役所(区災害対策本部)		遊水池
			消防署・消防出張所		土木事務所
			警察署		

V 戸塚らしさを生かしたまちづくりの方針

戸塚駅周辺は、再開発事業や区画整理事業などによりまちづくりが進められてきました。また、東戸塚駅周辺は、民間事業者によるまちづくりが進められてきました。今後は、都市基盤を修復、更新し、まちの活力を維持・創出していくことが必要となっています。更に、戸塚の特徴である川と緑、旧東海道などの地域資源を十分に生かしながら、まちの魅力を高めていくことも求められています。

そこで、第4章の「4. 都市の魅力と活力の方針」の中から、戸塚区における魅力と活力の維持・創出の柱となる駅周辺や河川など、戸塚らしさを生かしたまちづくりについての方針を掲げます。

戸塚らしさを生かしたまちづくりの方針図



1. 拠点駅周辺のまちづくり

(1) 戸塚駅周辺

業務・商業・文化など多様な機能が集積する主要な生活拠点

<現状と課題>

- 西口第1地区の市街地再開発事業が完了し、区役所や区民文化センターなど公共施設や文化施設が整備されました。
- 戸塚駅前地区中央土地区画整理事業により、住宅地、商業地を中心としたまちづくりや、柏尾戸塚線が整備されました。
- 戸塚駅西口第3地区においては、地区計画などによるまちづくりが進められています。
- 駅近くに共同住宅が急増しており、学校の教室不足の問題が発生しています。また、子育て関連施設や公園が必要とされています。
- 東口バスターミナルは、バス交通の混雑が課題になっています。
- 駅周辺で、一部バリアフリー化されていない場所があり、課題になっています。
- 駅周辺では、一般車両の駐停車による混雑が慢性化しています。

<目標像>

- ・多様な機能が集積し、賑わいのあるまち
- ・交通の拠点となる利用しやすい駅
- ・誰もが歩きやすいバリアフリーのまち
- ・東西が一体となり発展するまち

<主な取組>

(1) 駅周辺にふさわしいまちづくり

- ・鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地を基本とし、業務・商業・文化などの多様な機能を維持し、更なる集積を目指します。
- ・東口暫定交通広場の活用も含めた駅前広場機能の再配置を検討します。
- ・駅周辺のバリアフリー化を進めます。

(2) 道路交通の円滑化

- ・駅周辺における一般車両の通行の円滑化を図ります。
- ・バス路線再編成の検討を行い、バス交通の混雑緩和を図ります。
- ・放置自転車対策のため、自転車駐車場の整備を進めます。
- ・市道矢部第129・281号線（第2バスセンター～蔵坪交差点～富士橋）、県道大船停車場矢部線、柏尾戸塚線（横浜伊勢原線～八坂神社前交差点）、桂町戸塚遠藤線（下永谷大船線～八坂神社前交差点）といった駅周辺の道路整備を推進します。

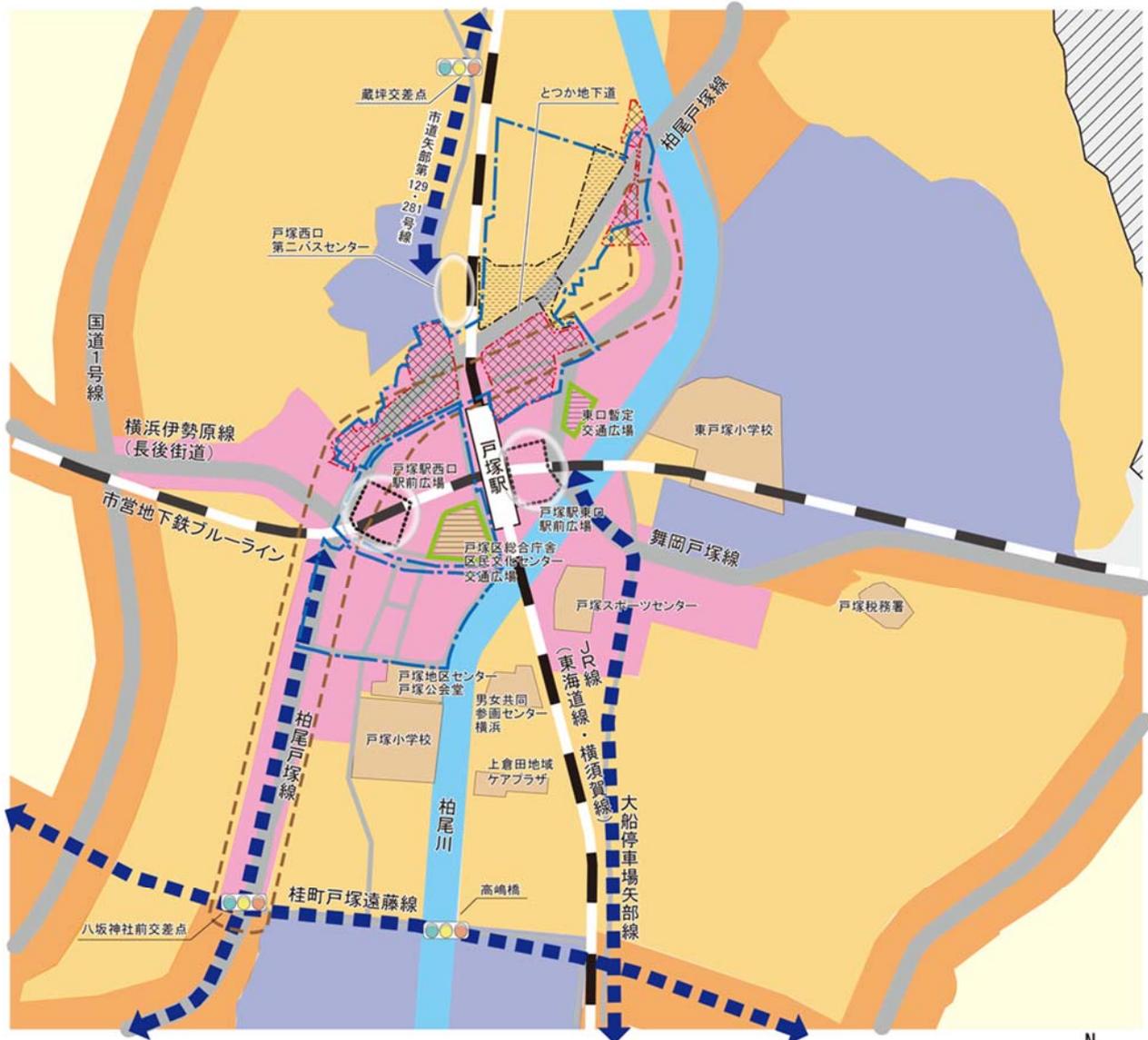
(3) 魅力的なまちづくり

- ・東西一体化の推進に向け、柏尾川の散策路の連続性確保に向けた検討やイベント等の実施を進めていきます。
- ・地区計画や地域まちづくりルールが定められた地区において、引き続きルールに沿ったまちづくりを進めていきます。

(4) 土地利用の誘導

- ・柏尾川沿いの工業集積地域においては、生産・研究開発機能を維持していきます。
- ・大規模な共同住宅の建設時には、小学校の教室不足など様々な課題が発生することが考えられるため、地域の状況を考慮した計画を誘導します。

戸塚駅周辺まちづくり方針図



道路		東海道の街並みを形成する地区		地区計画		低層住宅地区 (1)	
鉄道		柏尾川沿いの景観形成		東海道戸塚まちづくりルール		中高層住宅地区	
アクセス動線強化		駅前広場		明るい街コミュニティルール		業務・商業地区	
信号		バスターミナル		市街化調整区域		沿道地区	
		交通広場		旧舞岡リサーチパーク2期地区		工業地区	

<現状と課題>

- 民間主導の区画整理事業によりまちづくりが進められ、都市基盤整備や商業・業務機能の集約が図られてきました。
- 鉄道や道路など広域的な交通網が形成された利便性の高い地域になっています。
- 駅に近いエリアが、緑の10大拠点の範囲になっており、周辺に山林や畑が残されています。
- 開業当時の昭和55年には約15,300人だった乗降客数が、平成27年には約116,300人となり、約7.6倍になっていますが、近年横ばいになっています。
- 駅利用者の増加に伴う駅構内や駅ホームの混雑が課題になっています。
- 30を超える路線のバスが発着しており、港南区・保土ヶ谷区・旭区・泉区からもアクセスできるルートがあります。
- 駅周辺道路では、自家用車やバスなどの交通集中による混雑がみられます。

<目標像>

- ・業務・商業・文化・研究開発等の機能が集積したまち
- ・駅周辺の交通利便性が高いまち
- ・快適な都市空間が充実したまち
- ・東西が一体となり発展するまち

<主な取組>

(1) 駅周辺にふさわしいまちづくり

- ・鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地を基本とし、鉄道や道路などの広域的な交通利便性を生かした業務、商業、文化、研究開発等の機能の維持や集積を図ります。
- ・鉄道事業者と連携し、駅ホームの安全対策の推進や駅舎改良等の混雑緩和対策について検討します。
- ・駅周辺の一体的なバリアフリー化など歩行空間の充実を図ります。

(2) 快適な交通体系づくり

- ・横浜環状鉄道の整備については、事業性を高めるための検討を進めます。
- ・駅東西の連絡動線の強化を目指します。
- ・バス路線の維持・充実を図るための検討を行っていきます。
- ・桜木東戸塚線、権太坂和泉線の整備を推進します。

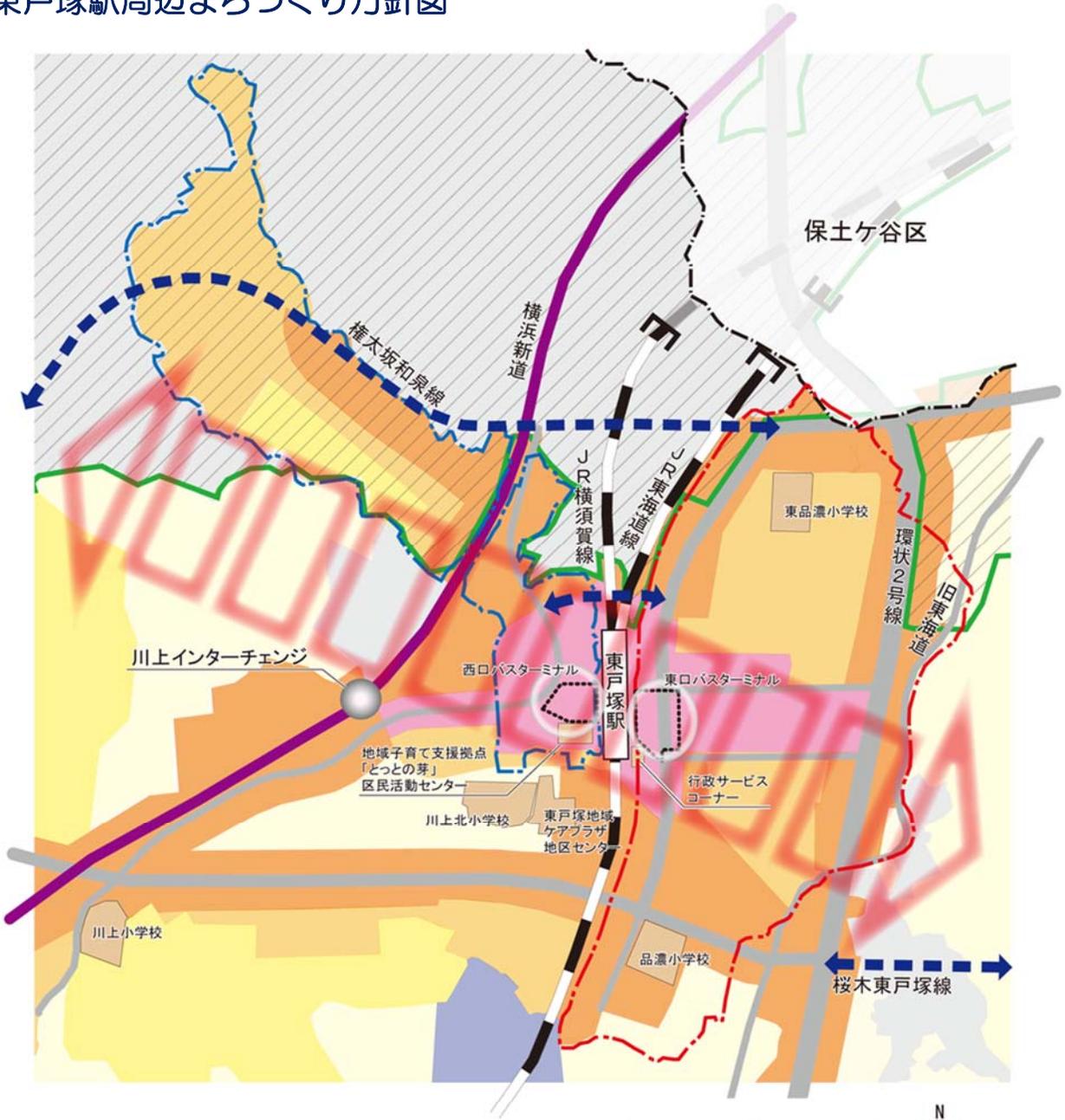
(3) 快適な都市空間の充実

- ・オープンスペースを十分に確保した都市型住居の整備を推進します。
- ・日常生活を支える施設等、地域の実情に合わせた施設などの導入を推進します。
- ・川上川を中心とした水と緑のネットワークづくりを検討します。
- ・周辺に広がる樹林地など、緑の拠点を保全していきます。

(4) 土地利用の誘導

- ・地区計画及び街づくり協議地区に定められた区域においては、快適な都市空間の形成に向け、ルールに沿ったまちづくりを進めていきます。

東戸塚駅周辺まちづくり方針図



道路		行政界 (区界)		低層住宅地区 (1)	
高速道路		地区計画		低層住宅地区 (2)	
鉄道		街づくり協議地区		中高層住宅地区	
アクセス動線強化		駅前広場		業務・商業地区	
鉄道計画路線 (横浜環状鉄道)		バスターミナル		沿道地区	
インターチェンジ		緑の10大拠点		工業地区	
				市街化調整区域	

2. 戸塚の資源を生かしたまちづくり

(1) 柏尾川

戸塚のシンボル桜並木を生かした景観形成軸づくり

<現状と課題>

- 桜並木が連なる柏尾川の風景は、自然環境や景観のシンボルとして親しまれています。
- 水辺とふれあうための水辺拠点やプロムナードは、憩いの場として活用されています。
- プロムナードは、駅への安全な歩行者・自転車通路などの役割を持っていますが、連続していない部分があり、課題となっています。
- 柏尾川に生息・生育している多様な生物や希少なミズキンバイなどを、今後も守っていく必要があります。
- 地域住民などによる美化活動や様々なイベントが行われています。
- 柏尾川沿いは健康づくりの場としてウォーキングやジョギングに利用されています。

<目標像>

- ・未来に向けた、桜並木の維持・更新
- ・良好な水環境づくり
- ・水・緑のある親水空間づくり
- ・連続した魅力あるプロムナード
- ・柏尾川沿いの景観づくり

<主な取組>

(1) 桜並木の維持と更新

- ・活動団体や事業者の協力を得て、樹齢にあわせた適切な維持管理を行い、桜並木が永続するサイクルをつくります。老朽化がみられる桜並木については、植替え等を検討します。
- ・桜の連続性を確保するため、事業者等の協力を得て、柏尾川沿いの工場用地等での植栽を推進します。

(2) 水環境づくり

- ・生物生息環境を守るための環境づくりや生き物の生息状況を把握する調査などを進めます。

(3) 水辺空間づくりとプロムナード整備

- ・プロムナードがない区域では、高水敷の活用等によりネットワーク化を検討します。
- ・オープンスペース等を生かし、親水性の向上に向けた環境整備を検討します。
- ・プロムナードの補修や高水敷に降りる階段等の配置を検討し、親水性、プロムナードの快適性を向上させる整備を進めます。

(4) 柏尾川を軸とした景観形成

- ・水辺からみた都市施設や緑地などのスカイラインを意識し、魅力ある景観軸の形成を目指します。
- ・川沿いでの建て替えや土地利用転換等の際に、水辺空間と一体的な広がりをもつ公開空地の整備や、プロムナードにつながるルートを確保するなど、柏尾川と一体になった空間づくりを推進します。

(5) 更なる魅力づくり

- ・川と桜の景観を維持していくため、区民などと協働し、清掃や桜の保全等の維持管理を行います。
- ・区民、事業者、行政が連携し交流イベントなどを実施し、区民が川に触れ合う機会や賑わい・交流の場をつくり、柏尾川の魅力向上に努めます。

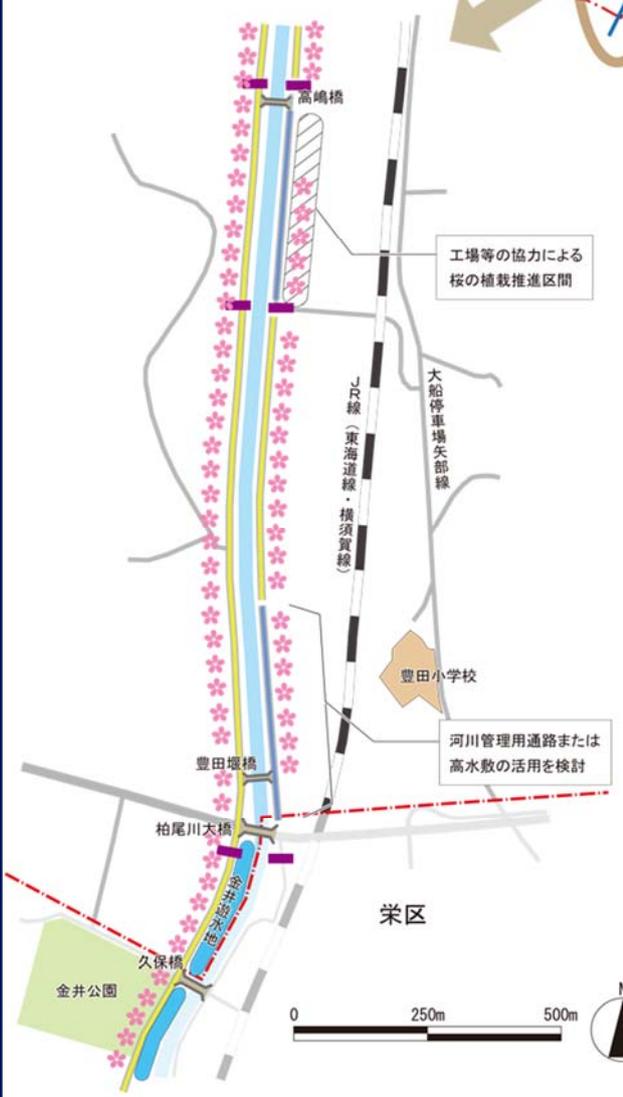
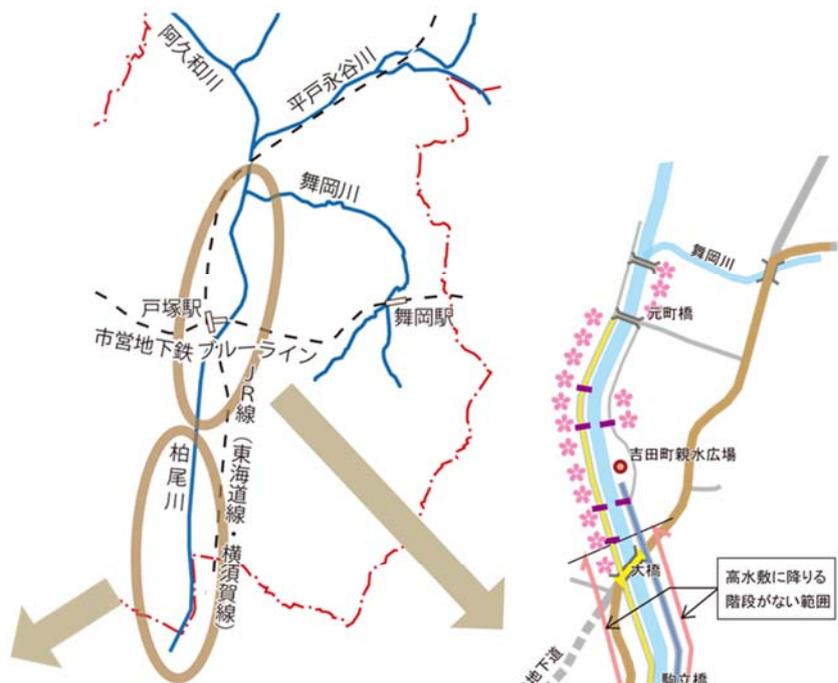
柏尾川軸づくり方針図



㊤ 吉倉橋～戸塚駅



㊤ 桜橋～旭橋



行政界(区界)		高水敷の活用検討区間	
道路		プロムナード	
鉄道		プロムナードまたは道路から高水敷に降りる階段等	
柏尾川		親水広場	
旧東海道		親水できるポイント	
駅前広場		桜	

<現状と課題>

- 戸塚区内を南北方向に旧東海道が通り、魅力ある軸線を形成しています。
- 江戸時代の戸塚宿は、朝江戸をたった旅人の最初の宿泊地として最適な場所であり、鎌倉への遊山の道、大山参詣の道の分岐の宿として大変な賑わいを見せていましたが、現在においても旧東海道戸塚宿周辺は、行政、経済、交通の中心となっています。
- 旧東海道の周辺には史跡や寺社など歴史資源が点在していますが、管理の問題などから維持することが難しくなっている資源があります。
- 市民団体や企業による史跡探訪や歴史講演会などが開催されており、区外市外から歴史に関心のある方が訪れていますが、幅広い世代に伝えていく必要があります。
- 旧東海道の各宿場で様々な取組を行っていますが、より連携していくことが求められています。
- 健康増進や余暇の過ごし方として旧街道を利用し、ウォーキングを楽しむ人が増えています。

<目標像>

- ・旧東海道の面影を残した景観づくり
- ・歴史資源が後世に引き継がれるまち
- ・旧東海道の魅力を発信するまち
- ・地域の歴史を生かし、育むまち

<主な取組>

(1) 旧東海道の景観形成

- ・沿道にある歴史、自然系の資源を大切にしつつ、魅力的な街並みを形成する取組を検討します。
- ・地域まちづくり推進条例の制度などを活用し、地域や事業者の協力を得ながら、色彩の統一など沿道の街並みづくりを進めていきます。

(2) 歴史資源の保全

- ・旧東海道につながる鎌倉道や大山道などの古道、周辺の歴史資源を、旧東海道とともに大切に継承していきます。
- ・民有地にある史跡等に関しては、保全活動を支援していきます。

(3) 沿道の整備

- ・旧東海道であることがわかるような案内サインの設置や、散策マップの充実などを図り、訪れる人が楽しめる環境を整備します。

(4) 更なる魅力づくり

- ・旧東海道の魅力を発信する活動は、地域の方々を中心に着実に広がりを見せています。今後も、区民、事業者、行政が協働し、様々な取組を行っていきます。
- ・旧東海道で繋がっている保土ヶ谷区、西区、神奈川区、鶴見区や藤沢市等と連携して、魅力アップに向けた取組を進めていきます。
- ・旧東海道を訪れる来訪者への情報発信の場の充実などについて検討します。

旧東海道軸と歴史資源図



① 品濃一里塚



② 大山前不動



③ 江戸方見付跡



④ 大橋



⑤ 清源院



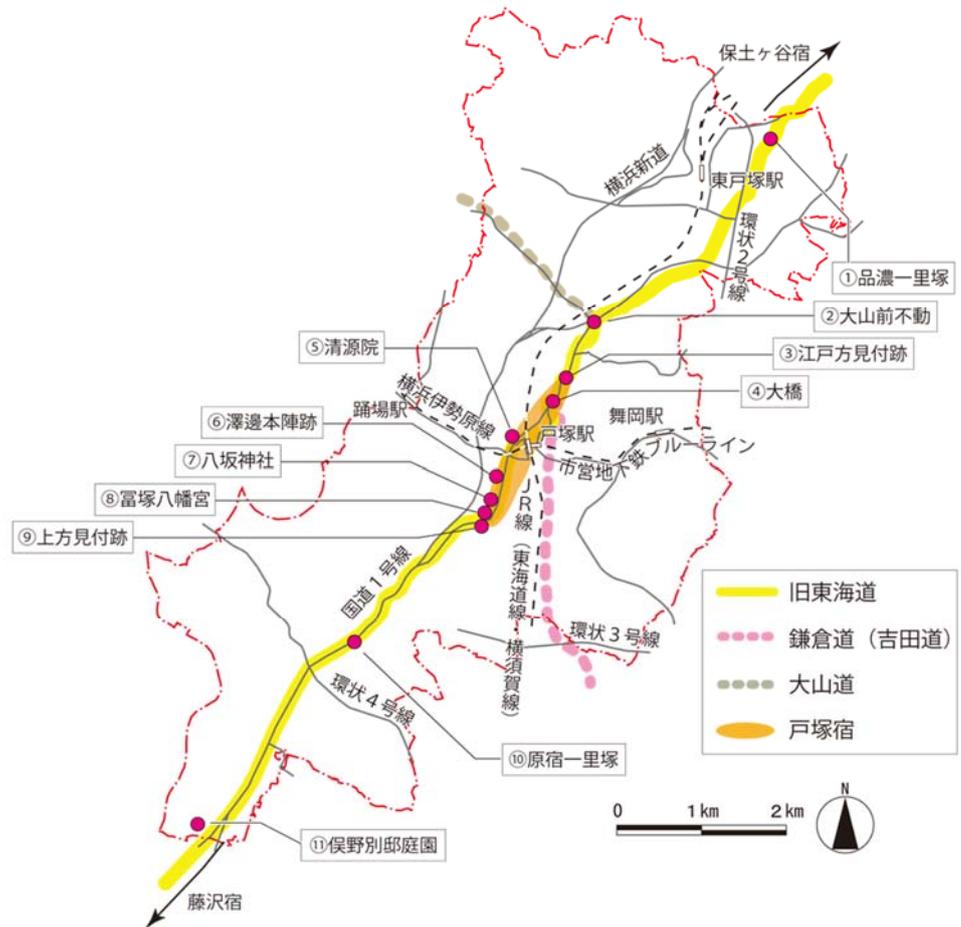
⑥ 澤邊本陣跡



⑦ 八坂神社



⑧ 富塚八幡宮



⑨ 上方見付跡

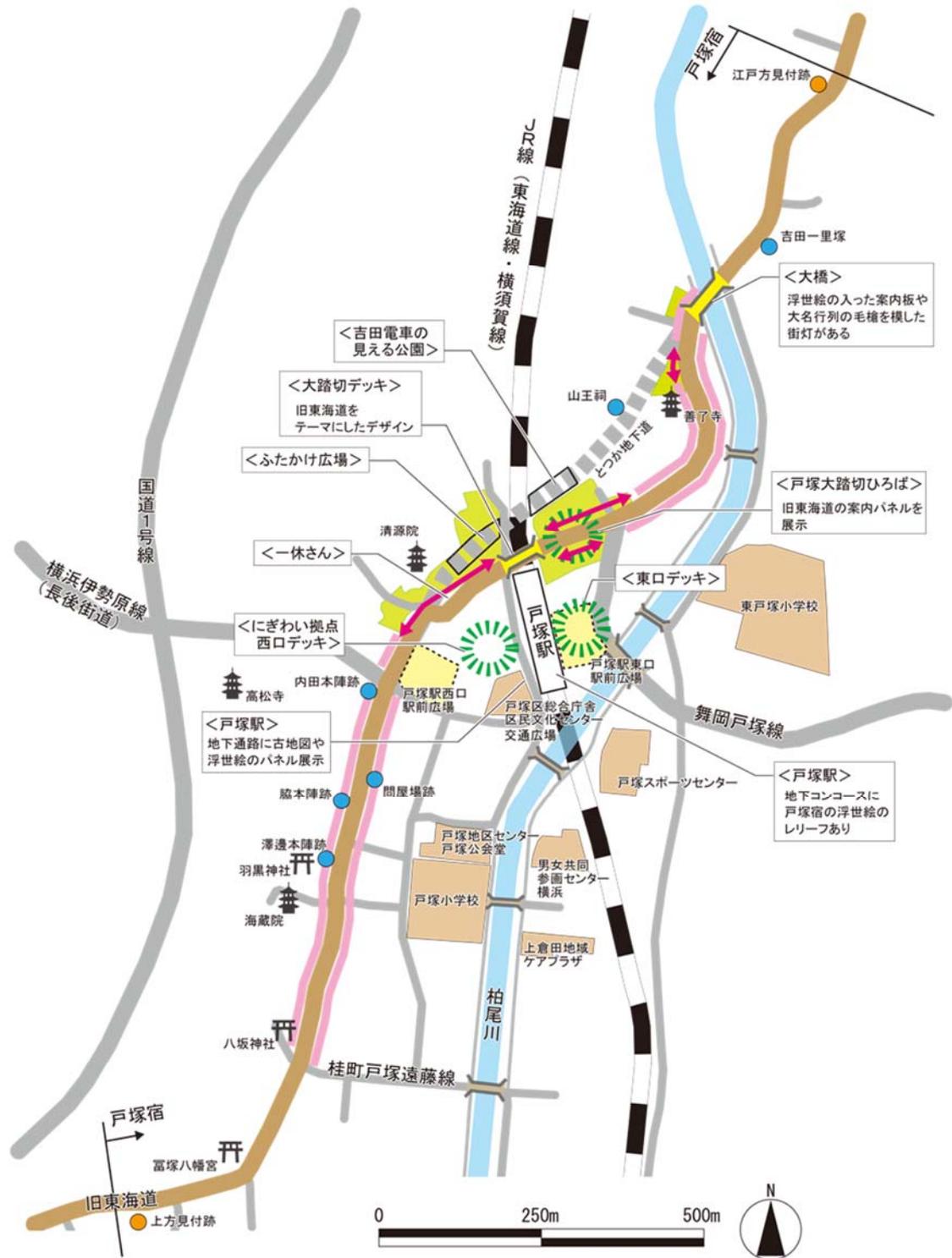


⑩ 原宿一里塚



⑪ 俣野別邸庭園

戸塚宿まちづくり方針図



道路	東海道の街並みを形成する地区	寺	
鉄道	駅前広場	神社	
旧東海道	東海道戸塚宿まちづくりルール	地域資源	
	にぎわい拠点等	史跡(見付)	
	まちづくりルールによるまち並み形成地区		

【コラム】 柏尾川での活動

「戸塚桜まつり」昭和 32 年～

柏尾川で4月に毎年開催しており、平成 28 年は 60 回目の実施となりました。「戸塚区民囃子」の歌にのって、戸塚駅から旭町通り、柏尾川堤、そして柏尾川河川敷へと巡る「花見踊りパレード」のほか、柏尾川河川敷を会場に太鼓演奏などの地域芸能が行われます。



戸塚桜まつり

「柏尾川魅力づくりフォーラム」平成 19 年～

柏尾川流域で活動しているボランティアグループや企業、学校等が連携し立ち上げた団体です。多くの市民の皆様が柏尾川に親しみ・魅力づくり活動に参加する環境を整えることを目的に活動しています。

桜橋への鯉のぼり設置や清掃・柏尾川を楽しむイベントなどを開催しています。



近隣の小学生の手作りに
よる鯉のぼりを設置

「戸塚桜セーバー」平成 20 年～

柏尾川沿いの桜の保全・維持管理のボランティアをしている団体です。桜台帳の作成、樹勢回復、花壇づくり、講座の開催などの活動を行っています。

【コラム】 旧東海道の魅力を伝える取組

旧東海道の散策マップ

戸塚区役所では、区内の旧東海道を紹介する散策マップを平成 21 年に作成し、時点更新をしながら発行を続けています。区内の旧東海道全ルート載せており、見どころを写真やイラストで紹介しています。区局連携で発行している市内の旧東海道マップ「横浜旧東海道みち散歩」と合わせて、区民の皆様や戸塚を訪れる人に活用されています。



「旧東海道戸塚宿の歴史を歩く散策マップ」

とつか宿場まつり

歴史に関する市民活動団体をはじめ様々な分野で活躍する団体、大学、企業などが主催となり、平成 27 年に「とつか宿場まつり」が開催されました。

戸塚の今昔のパネル展、宿場落語、東海道浮世絵「こめや（茶屋）」の再現等の催しを行い、江戸時代の戸塚宿から現在の戸塚の街まで、戸塚の魅力を伝えるとともに、戸塚駅周辺を中心とした賑わいの創出につながりました。



とつか宿場まつり

各宿場に関わる市民団体が連携したジオラマづくり

横のつながりを強化し東海地域を盛り上げるため、各宿場町に関わる活動をしている市民団体等が、「武相宿場連携まつり実行委員会」を立ち上げました。平成 28 年には、旧東海道神奈川宿から藤沢宿までの各宿場町に関わる活動をする市民団体などにより、各宿場町の立体地図（ジオラマ）の製作を行いました。



戸塚宿のジオラマ

Ⅵ プランの実現に向けて

1. プランの実現に向けた姿勢

戸塚区の将来のまちの姿を実現するためには、まちづくりの具体的な取組を推進していくことが重要です。そのためには、区民・事業者・行政が各々の役割と分担の中で連携、協調し取り組んでいかなければなりません。特に、今後は多様化している区民ニーズを十分に把握し、施策を進めていくことが求められています。

■ 一人ひとりが認識し、考え、行動する

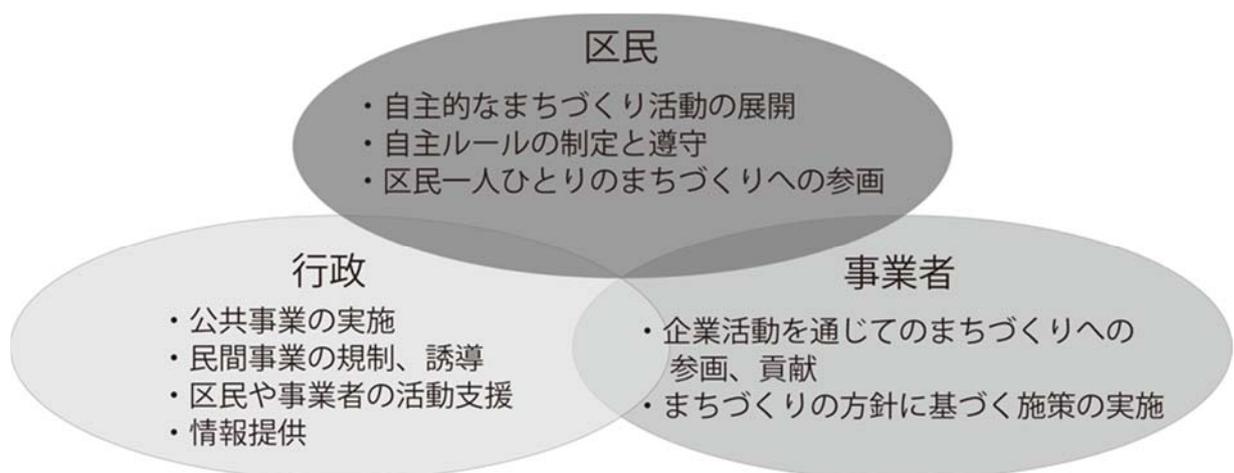
まちづくりを進めるにあたっては、区民の皆様自らがその問題を認識し、行動しなければなりません。例えば、交通問題では、道路整備を進めるだけではなく、マイカーの利用を控える、違法駐車をしないなどの道路の使い方により解決につながることもあります。また、環境問題では、地球温暖化対策への取組の一つとして、家庭でのエネルギー消費量の削減などがあります。自分一人の力では限界がありますが、私たち一人ひとりが自分のこととして認識し、考え、行動していくことが第一歩です。

■ 区民・事業者・行政がともに考える

区民・事業者・行政がともに次代を見据えた視点を持ちながら、まちづくりを考えていく必要があります。

2. まちづくりの主体と役割

このプランを実現していくにあたっては、まちづくりの主体である区民や事業者、行政が相互に連携をはかりながら、それぞれが主体的に役割を果たしていくことが大切です。主体ごとの主な役割は、下図の通りです。



区役所の役割として、次のように考えます。

【地域に根ざした計画づくり】

このプランは、戸塚区の将来像を描くものであり、各地区の詳細なまちづくりについては言及していません。今後、地区の方々により、各地区の実情に応じてきめ細かなプランを作る場合には、区民主体のまちづくりを支援していきます。

【わかりやすいまちづくり情報の充実】

まちづくりに関する情報は多岐にわたっています。そこで、区民の皆様が、身近なまちづくりの様々な情報を入手でき、また、意見・提案等を行うことができるよう、まちづくりに関する情報提供や相談・調整を行っていきます。

【まちづくり施策のコーディネート】

まちづくりは、多くの組織との関わりによって進められるため、多様な施策を総合的に組み合わせ、施策をコーディネートし、より効率的・効果的に進めます。

3. プランの在り方と見直し

このプランは、まちづくりの方向性を示したものであり、計画期間が長期に渡ることから、上位計画の改定が行われた際等には、社会状況の変化、まちづくりに大きな影響を与える事業の進展や区民意識の変化等も踏まえ、本プランの記載内容等を点検し、必要な修正や改定を行います。

関 連 用 語 解 説

【ア行】

雨水浸透ます

雨水ますの底部に穴を開け、その周囲に砂利を充填したもので、雨水を地中にしみ込みやすくする。(新たな「横浜市環境管理計画(2011(平成23)年4月)」から引用)

雨水調整池

台風や集中豪雨などで河川の水位が上昇したとき、河川に流れ込む雨水を調整するための施設のこと。

雨水貯留施設

地下空間等を利用し、市街地に降った雨水を一時的に貯留することにより、雨水の流出抑制を図る施設のこと。

液状化

地震の際に地下水位の高い砂地盤が、振動により液体状になる現象のこと。これにより比重の大きい構造物が埋もれ、倒れたり、地中の比重の軽い構造物(下水管等)が浮き上がったりする。(「横浜市住生活基本計画(2012(平成24)年3月)」(横浜市建築局))

オープンスペース

建築物のない一定の地域的広がりのこと。植生や水面などの状態から、環境の質的向上や住民のレクリエーションの需要に応えるもの。

【カ行】

環境負荷

人が環境に与える負担のこと。単独では環境への悪影響を及ぼさないが、集積することで悪影響を及ぼすものも含む。環境基本法では、環境への負荷を「人の活動により、環境に加えられる影響

であって、環境の保全上の支障の原因となる恐れのあるものをいう。」としている。(「横浜市環境管理計画(2015(平成27)年1月)」(横浜市環境創造局))

幹線道路

高速道路を除く都市計画道路及び4車線以上の国道及び県道のこと。都市内におけるまとまった交通を受け持つともに、都市の骨格を形成する。

急傾斜地崩壊危険区域

急傾斜地の崩壊による災害を防止するため、急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律に基づいて神奈川県が指定した区域のこと。傾斜角度が30度以上、高さが5メートル以上、被害を受ける恐れのある人家が5戸以上であることが指定の基準。区域に指定されると、切土、盛土、伐採などの行為を行うには許可が必要となり、一定基準を満たす場合、県が急傾斜地崩壊防止工事を行う。

旧東海道

1601(慶長6)年に、徳川家康により江戸・日本橋から京都・三条大橋間において街道の両側には松を植樹し、一里塚を築き、宿駅を設置するなどして整備された約500km、53の宿を持つ街道のこと。

旧舞岡リサーチパーク第2期地区

1985(昭和60)年に開設した市営地下鉄舞岡駅周辺において、バイオを中心とした先端産業拠点を形成することを目的に「舞岡リサーチパーク構想」を打ち出し、舞岡駅北側の約9ヘクタールにおいて、共同施行の土地区画整理事業を実施、横浜市立大学木原生物学研究所を核としたバイオテクノロジー等の先端技術産業施設の集積を図つ

た。(舞岡リサーチパーク第1期地区)

旧舞岡リサーチパーク第2期地区は、第1期地区に隣接した神奈川県所有の用地(約15.7ヘクタール)について、先端産業施設の集積を目的に平成7年に横浜市土地開発公社が取得し、土地地区画整理事業の検討を進めていた地区。民間企業等の誘致が困難となっていたことから、2013(平成25)年6月に当初の計画を大幅に見直し、市民利用を前提とした土地利用を図ることとし、本市が土地開発公社から用地を引継いだ。

狭あい道路

幅員4メートル未満の道で、一般交通の用に供されている道路のこと。

狭あい道路整備促進路線

幅員4メートル未満の狭あい道路のうち、地域の安全性や利便性を考慮した道路ネットワークが形成されるように、横浜市が「狭あい道路の整備の促進に関する条例」に基づき指定した路線のこと。

この路線では、狭あい道路拡幅整備事業により、後退した用地における門・塀の撤去費や移設費への助成と市による舗装工事を実施している。

緊急輸送路

地震等の大規模災害発生直後から救助活動人員や物資等の緊急輸送を円滑かつ確実にを行うため、道路管理者等が事前に指定する路線のこと。

区民意識調査

区民の皆様の多様なニーズやライフスタイルに応え、的確な施策を展開していくために、3年に一度戸塚区で実施している調査のこと。この調査では、様々な分野において、区民の皆様が日常生活の中で感じていることについてアンケートを実施している。

区民活動センター

市民活動・生涯学習活動・ボランティア活動などの拠点として地域の皆様の活動を応援していく

施設のこと。

建築協定

各地域で望ましい建物の建て方等について、土地の所有者等が「約束(協定)」を互いに取り決め、地域で「協定運営委員会」を組織して守りあっていくもの。横浜市長の認可を受けることにより、建築協定区域内で土地の所有者等が変わっても協定の効力が引き継がれる。「いちからつくる建築協定(2014(平成26)年5月)」(横浜市都市整備局)参考)

広域避難場所

地震による延焼火災のふく射熱や煙から市民の生命・身体を守るために避難する場所のこと。

公開空地

横浜市市街地環境設計制度によって設けられる敷地内の歩道や広場のこと。一般の人が通常自由に通行又は利用(占用的利用は除く。)できるものとし、原則として終日一般に開放できるものとする。「横浜市市街地環境設計制度(2015(平成27)年4月)」(横浜市建築局)

公共公益施設

道路、公園、広場、河川その他政令で定める公共の用に供する施設及び学校等の教育施設、病院等の医療施設、集会所等のコミュニティ施設、官公庁施設のこと。

高水敷

複断面の形をした河川で、常に水が流れる低水路より一段高い部分の敷地のこと。平常時にはグラウンドや公園など様々な形で利用されているが、大きな洪水のときには水につかってしまう。

洪水調節施設

洪水調整とは、一時的に洪水流量の一部分を貯めることをいい、下流の河道に流れる流量を減少させることをいう。洪水調節施設とはそのための施設のこと。洪水調節用ダム、調整池、遊水地

などが該当する。

高速道路

高速自動車国道法及び国土開発幹線自動車建設法に規定する道路で東名高速、東北自動車道など広域な自動車専用道路のこと。

交通結節拠点

人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所のこと。ハブとも呼ばれる。（「都市と交通」（社団法人 日本交通計画協会）資料を基に戸塚区が編集）

国勢調査

我が国に住んでいる全ての人を対象とする国の最も基本的な調査で、国内の人口や世帯の実態を明らかにするため、5年ごとに行われます。国勢調査の結果は、衆議院の小選挙区の画定基準、地方交付税の算定基準など、多くの法令でその利用が明記されています。また、国や地方公共団体における様々な施策の立案・推進に利用されるのみならず、学術、教育、民間など各方面で広く利用されています。

コミュニティ

生活地域、特定の目標、特定の趣味など何らかの共通の属性及び仲間意識を持ち、相互にコミュニケーションを行っているような集団のこと。

（「地域コミュニティの現状と問題（2007（平成 19）年 2 月 7 日）」総務省コミュニティ研究会第一回参考資料）

【サ行】

再生可能エネルギー

永続的に利用することができる非化石エネルギー源から得られるエネルギーのこと。石油などの化石燃料とは異なり、エネルギー源が絶えず再生・供給されるので、地球環境への負荷が少ない。具体的には、太陽光、太陽熱、水力、風力、地熱、大気熱、バイオマスなどが挙げられる。（「横浜市環境管理計画（2015（平成 27）年 1 月）」（横浜市環

境創造局）

市街化調整区域

都市計画法第 7 条に規定される区域。市街化を抑制すべき区域のこと。

市街地再開発事業

都市再開発法に基づき、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園・広場・街路等の公共施設の整備等を行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る事業のこと。

市民の森

緑の環境をつくり育てる条例及び横浜市市民の森設置事業実施要綱に基づき、おおむね 2 ヘクタール以上のまとまりのある樹林地などを対象に、土地所有者と原則 10 年間以上の市民の森契約を結び、広場、散歩道、ベンチなど簡易な施設整備を行い、市民に憩いの場を提供するもの。散策路や広場の清掃・パトロールなど通常の管理は、地域の「市民の森愛護会」が行い、所有者には奨励金を交付している。

集約型都市構造

人口減少・超高齢社会の到来、地球環境問題の高まり、厳しい財政的制約などの都市を取り巻く社会経済情勢の変化に応じ、都市の無秩序な拡散を抑制し、都市機能の集積を促進する集約拠点とその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携させる都市の構造。これにより、にぎわいがあり、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりを推進し、環境負荷低減型の都市活動、効率的かつ効果的な都市整備を実現することを目標とする。

（「2007（平成 19）年度版国土交通白書」（国土交通省））

主要な地域道路

高速道路及び幹線道路以外の道路（地域道路）のうち、バス通りや、駅と住宅地、また幹線道路

同士を結ぶ道路のこと。

循環型社会

雨水の地中かん養や中水利用などの水の循環への配慮、生ごみの堆肥化、古紙や缶のリサイクルなど資源の循環などの仕組みや設備を備えたり、大気の循環を促す風の通り道や緑地の配置に配慮した都市構造を有する社会を指す。（「横浜市環境管理計画（2015（平成 27）年 1 月）」（横浜市環境創造局））

少子高齢化

出生率が低下する一方、平均寿命が伸びたことによって、人口全体に占める子供の割合が低下し、高齢者の割合が高まること。

浸水想定区域

水防法により、住民の人命を守るための避難計画等の目安となるハザードマップを作成するため、洪水、内水、高潮により浸水被害が想定される区域のこと。

3 R

ごみを減らすための環境行動を表す言葉であり、Reduce（リデュース：発生抑制）、Reuse（リユース：再使用）、Recycle（リサイクル：再生利用）の頭文字を取ったもの。

（「横浜市一般廃棄物処理基本計画～ヨコハマ 3 R 夢（スリム）プラン～」（2011（平成 23）年 1 月）（横浜市資源循環局））

成熟社会

量的拡大のみを追求する経済成長が終息に向かう中で、精神的豊かさや生活の質の向上を重視する社会のこと。（「成熟社会の地域開発」「成熟社会における農的市民像」）

生物多様性

生物の間にみられる変異を総合的に指す言葉。様々な生物の相互作用から構成される様々な生態系の存在「生態系の多様性」、様々な生物種が存在

する「種の多様性」、種は同じでも持っている遺伝子が異なる「遺伝的多様性」からなる 3 つのレベルの多様性により捉えられる。（「横浜市環境管理計画（2015（平成 27）年 1 月）」（横浜市環境創造局））

【夕行】

多自然川づくり

河川全体の自然の営みを視野に入れ、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮し、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境、及び多様な河川風景を保全あるいは創出するために、河川の管理を行うこと。（「横浜市水と緑の基本計画（2016（平成 28）年 6 月）」（横浜市環境創造局政策課））

地域福祉保健計画

誰もが安心して自分らしく健やかに暮らせる地域づくりを目指し、住民、事業者、公的機関（行政・社会福祉協議会・地域ケアプラザなど）が福祉保健などの地域の課題解決に協働して取り組み、身近な地域の支え合いの仕組みづくりを進めることを目的に、策定・推進する計画のこと。

地域防災拠点

被災した住民の避難生活の場所とするほか、在宅被災者支援のための情報受伝達の拠点、住民による救助・救護活動拠点、救助資機材・生活資機材・食料・飲料水等の備蓄機能を備えている拠点のこと。身近な小中学校等を震災時の指定避難所として、地域防災拠点に指定している。

地域まちづくり推進条例

市民と市が協働して行う地域まちづくりの理念や市民と市のそれぞれの責務を明らかにするとともに、地域まちづくりに関して、組織づくり、プランやルールづくりなどの市民参画の方法・手続きや、市民主体のまちづくり活動への支援策といった基本的な事項を定めることにより、安全で快適な魅力あるまちの実現に資することを目的として平成 17 年 2 月 25 日に公布され、平成 17 年 10 月

1日に施行された条例のこと。

地域まちづくりルール

建物や土地利用などについて、地域まちづくり組織（地域が主体となって地域まちづくりを推進するための組織。）が地域住民等の理解や支持を得ながら、自主的に定めたルールのこと。認定を受けた地域まちづくりルールの対象地域において、地域まちづくりルールに係る建築等を行う場合には、地域まちづくり組織との協議や市長への届出が必要となり、地域まちづくり組織と市によりルールの運用、遵守を図る。

地球温暖化

地球表面の大気や海洋の平均温度が長期的に上昇し、主に二酸化炭素などの温室効果ガスが原因で起こる現象のこと。

地区計画

都市計画法に基づいて定める特定の地区・街区レベルの都市計画のこと。まちづくりの方針や目標、道路・広場などの公共的施設（地区施設）、建築物等の用途、規模、形態などの制限をきめ細かく定める。横浜市では、地区計画における建築物等の制限内容等について、建築基準法、都市緑地法及び景観法に基づき、地区計画の区域内における建築物等の制限に関する条例に定めている。

昼夜間人口比率

昼間人口の夜間人口に対する割合のこと。昼夜間人口比率＝（昼間人口÷夜間人口）×100で算出。昼間人口（従業地・通学地による人口）とは、従業地・通学地集計の結果を用いて、「昼間人口＝夜間人口－流出人口＋流入人口」により求めることができる。夜間人口とは常住地による人口のことであり、国勢調査時に調査の地域に常住している人口のことをいう。

低層住宅

主に一、二階建ての住宅のこと。三階建て住宅も含める場合がある。

低炭素型社会

地球温暖化の一因である二酸化炭素の少ない社会のこと。炭素削減は世界的に急務の課題であり、具体的な取組として、国民一人ひとりに省エネ製品の選択や、国家規模で再生可能エネルギーへの移行などが挙げられる。（「次世代エネルギー・社会システム実証プロジェクト『スマートコミュニティ』（2014（平成26）年1月）」（資源エネルギー庁））

低炭素型都市づくり・まちづくり

地球温暖化対策の観点から、中長期の温室効果ガス排出量を大幅に削減するための対策を講ずる都市づくり（まちづくり）のこと。そのためには、我が国の経済社会構造を変革し、低炭素社会を実現することが必要である。都市・地域においても、公共交通の利用促進によるコンパクトシティへの取組や、未利用エネルギーの活用、緑地の保全や風の通り道の確保などの自然資本の活用等、都市・地域の構造そのものに影響を与える面的な対策を実施することにより、それぞれの地域の特色を生かした低炭素型の地域づくりを進めることが求められている。

道路交通調査（道路交通センサス）

正式名称を「全国道路・街路交通情勢調査」といい、日本全国の道路と道路交通の利用実態を把握し、道路の計画や、建設、管理などについての基礎資料を得ることを目的として、全国的に実施している統計調査のこと。

平成27年度調査から呼称が「道路交通センサス」から「道路交通調査」に改められた。

特別緑地保全地区

都市緑地法に基づき、都市における良好な自然環境となる緑地において、建築行為など一定の行為の制限などにより現状凍結的に保全し、都市計画に位置付ける地域地区のこと。

都市型住宅（住居）

敷地を有効に活用した中高層集合住宅。店舗やオフィスとの複合的な集合住宅など、都心に近い立地で、職住の近接や高度の文化的な生活など多様な居住ニーズに対応しようとする住宅。

（「横浜市都市計画マスタープラン全体構想（2013年（平成25年）3月）」（横浜市都市整備局）参考）

都市基盤施設

国民福祉の向上と国民経済の発展に必要な公共施設のうち公園、下水道管きよ、道路、水道管、ごみ処理施設等のこと。（財政局公共施設・事業調整課、公共施設管理基本方針参照）

都市計画

都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画で、都市計画法の規定に従い定められたもののこと。都市内の限られた土地を有効に配分し、住宅や商業施設、工場などの建築敷地、道路や鉄道などの基盤施設用地、緑地・自然環境などを適正に配置することにより、農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保しようとするもの。

都市計画道路

都市計画法第11条の規定に基づき、あらかじめルート・幅員などが決められた、都市の骨格となり、まちづくりに大きく関わる道路のこと。

土砂災害警戒区域

急傾斜地の崩壊、土石流などが発生した場合に市民の生命及び身体を保護するため、「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」に基づいて神奈川県が調査を行い、指定・告示する区域のこと。

土地区画整理事業

道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。公共施設が不十分な区域では、地権者からその権利に応じて少しずつ土地を提供してもらい（減歩）、

この土地を道路・公園などの公共用地が増える分に充てるほか、その一部を売却し事業資金の一部に充てる。

戸塚宿

慶長9年（1604年）に成立し日本橋から数えて5番目の宿場町。朝江戸を発った当時の旅人の一番目の宿泊地として最適であり、更に鎌倉への遊山の道、大山参詣の道の分岐の宿として大変な賑わいを見せた。

戸塚宿は、2つの見付跡に挟まれた約2.3kmの範囲とされており、今も戸塚区の中心地として賑わっている。

【ナ行】

内陸南部工業集積地域

戸塚区内の柏尾川などの川沿いに広がる工業集積地域のこと。工業集積地域とは、工業集積度が高く、今後とも都市機能と調和を図りつつ工業集積の維持・高度化を目指す地域である。準工業地域、工業地域、工業専用地域の各一部からなる。

農業専用地区

まとまりのある優良な農地の確保により、都市農業の確立と都市環境を保全することを目的として、本市独自の制度として市長が指定した地区のこと。農業振興地域を中心に、農業生産性の向上及び地域農業の健全な発展が見込まれる面積10ヘクタール以上の地区を指定。

法面緑化

切土や盛土によって造られた傾斜地の斜面部分に植物を生育させ、雨水による浸食の防止、地表面の温度変化の緩和すること。

【ハ行】

ハザードマップ

災害予測図。一定の時間内に、ある地域に災害をもたらす自然現象が発生する確率を図にしたもの。（「大辞泉第二版（2012（平成24）年11月）」（小学館））

バリアフリー化

歩道の段差解消など、高齢者、障害者等が生活するうえで、行動の妨げになる障壁を取り去り、高齢者、障害者等にやさしい生活空間を作りあげること。また、物理的な障壁ばかりでなく、高齢者、障害者等が社会参加をするうえで、精神的にも障壁がないことも意図する。（「横浜都市交通計画（2008（平成 20）年 3 月）」（横浜市都市整備局））

ヒートアイランド現象

都市部の気温が郊外に比べ高くなる現象。等温線を描くと温度の高いところが「島」のように見えることから、ヒートアイランド（熱の島）と呼ばれる。

風致地区

緑豊かな生活環境が形成されることをめざし、都市の風致を維持するため定める地区のこと。良好な自然景観、歴史的景観を保持している地域や、文化財、社寺等のある区域、良好な住環境を維持している地域などを、都市計画法に基づいて指定する。（「風致地区の手引き（2014（平成 26）年 4 月）」（横浜市建築局））

【マ行】

街づくり協議地区

市街地開発事業等の推進、都市基盤の整備、都市機能の集積、土地利用の誘導、街並みの誘導、歩行者空間の整備などを推進するため、市長が協議が必要と認め指定した地区のこと。指定した地区において、指針を定め、市民の協力のもとに街づくりに関する協議を行うことにより、利便性が高く、安全で快適な、魅力ある市街地の形成を誘導している。

水辺拠点

周辺環境や地域と調和し、市民が親しめるように護岸や河道の形態を工夫した水辺と河川沿いの一定の空地に親水性及び生態系に配慮した水辺のこと。

緑の 10 大拠点

横浜市水と緑の基本計画に位置付けられている市内におけるまとまった緑のこと。こどもの国周辺地区、三保・新治地区、川井・矢指・上瀬谷地区、大池・今井・名瀬地区、舞岡・野庭地区、円海山周辺地区、小柴・富岡地区、都田・鴨居東本郷・菅田羽沢周辺地区、上飯田・和泉・中田周辺地区、下和泉・東俣野・深谷周辺地区の 10 箇所がある。

【ヤ行】

横浜環状道路

横浜市の骨格となる自動車専用道路のこと。横浜の都心から半径 10～15km を環状に結ぶ計画で、2014（平成 26）年現在は南線（横浜横須賀道路釜利谷ジャンクション～（仮称）戸塚インターチェンジ）・北線（横浜港北ジャンクション～横浜羽田空港線生麦ジャンクション）・北西線（東名高速道路横浜青葉インターチェンジ・ジャンクション～横浜港北ジャンクション）が事業中となっている。また、西側区間については、事業中の路線の進捗状況を見ながら検討を進めることとしている。

緑被率

緑の現状を量的に示す指標の一つ。本市ではまとまりのある緑の総量の推移を中長期的に把握することを目的として調査しており、航空写真から 300 平方メートル以上のまとまりのある緑を目視判読し、市域面積に占める割合を算定している。

平成 28 年 12 月発行

横浜市戸塚区区政推進課

〒244-0003 横浜市戸塚区戸塚町 16-17

Tel : 045-866-8327 FAX : 045-862-3054

E-Mail : to-machirule@city.yokohama.jp

横浜市都市整備局地域まちづくり課

〒231-0017 横浜市中区港町 1-1

Tel : 045-671-2696 FAX : 045-663-8641

E-Mail : tb-chiikimachika@city.yokohama.jp

ウェブサイト <http://www.city.yokohama.lg.jp/totsuka/kusei/tosimasu.html>