

# 第1章 青葉区のまちづくり



## 青葉区の現状

1. 青葉区の概況		2. まちの変遷	
(1) 位置・面積	(5) 道路・交通事情	(1) まちのはじまり (古代～中世)	(2) 農村時代 (近世～昭和30年代)
(2) 人口・世帯	(6) 各鉄道駅周辺の状況	(3) 都市開発時代 (昭和40年代～平成8年頃)	(4) 市街地成熟期 (平成9年頃～)
(3) 地勢	(7) 産業		
(4) 土地利用の現況			

## 青葉区のこれから

3. 市の全体構想における青葉区の位置付け	4. まちの特性とまちづくりの特徴	5. まちづくりを取り巻く状況
<ul style="list-style-type: none"> <li>○広域的な機能連携軸</li> <li>○都市構造 (郊外部)</li> <li>○土地利用の基本方針 (郊外部・北部)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 良好な住環境と活発な区民活動</li> <li>(2) 水と緑に恵まれたまち</li> <li>(3) 首都東京及び新横浜等へのアクセス性と昼夜間人口</li> <li>(4) 定住意向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 人口減少社会への移行</li> <li>(2) 急激な超高齢社会への移行</li> <li>(3) 大規模災害に対する区民の防災意識の高まり</li> <li>(4) 地球温暖化やヒートアイランド現象への対応の必要性</li> <li>(5) 住宅や都市インフラの老朽化等</li> <li>(6) 価値観の多様化に伴う多様なライフスタイル</li> <li>(7) 経済社会状況に伴う社宅等の減少と居住形態の変化</li> </ul>

## 課題

6. まちづくりの課題				
(1) 人口減少や超高齢社会の到来	(2) 区民が魅力と感じている緑の減少	(3) 区民が魅力と感じている街並みの喪失	(4) 防災意識の高まりとインフラの老朽化	(5) 地球温暖化やヒートアイランド現象の進行

## 理念・目標

**7. まちづくりの理念**  
「次世代に引き継ぐまち」づくりを目指す～魅力的なまちの維持・発展・創造～

## 8. まちづくりの視点

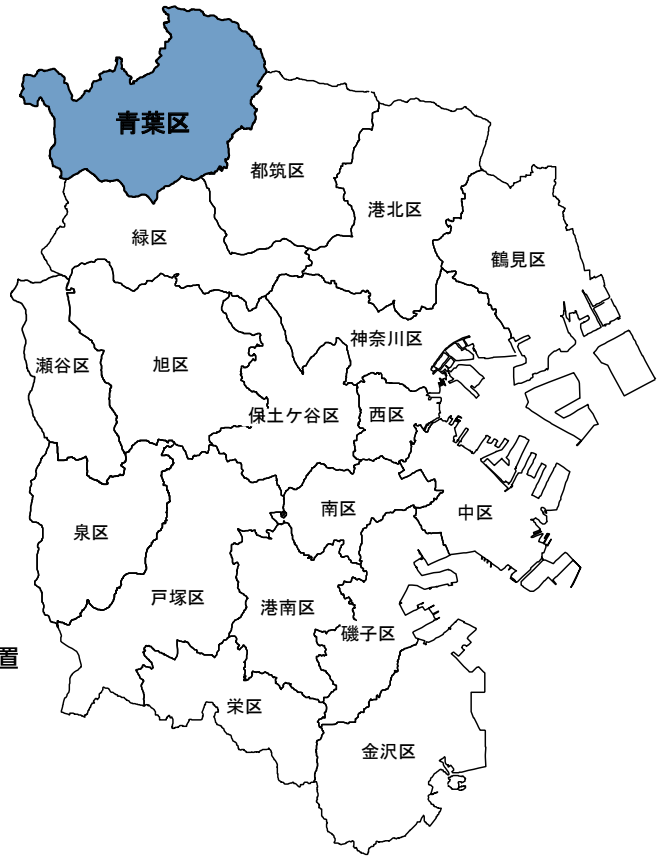
まちの活力を維持するために多様な世代が集うまちづくり			安全で環境に優しいまちづくり	
(1) 多様な世代に魅力的なまちづくり	(2) 水と緑の環境を維持・発展・創造させるまちづくり	(3) 魅力的な街並みとコミュニティを維持・発展・創造させるまちづくり	(4) 安心して暮らせるまちづくり	(5) 地球環境に配慮したまちづくり

図：第1章の構成

# 1 青葉区の概況

## (1) 位置・面積

青葉区は、平成6年11月6日に行政区再編成を経て港北区及び緑区の一部から誕生しました。位置は、横浜市の北西部にあり、東は都筑区、西は町田市、南は緑区、北は川崎市に接しています。面積は35.06km<sup>2</sup>で、市内では戸塚区に次いで二番目に広い区となっています。



図：横浜市における青葉区の位置

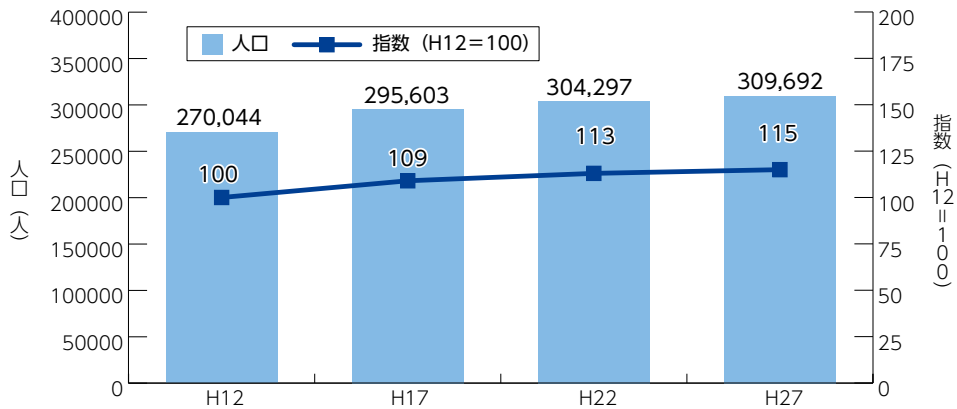


図：青葉区の位置図

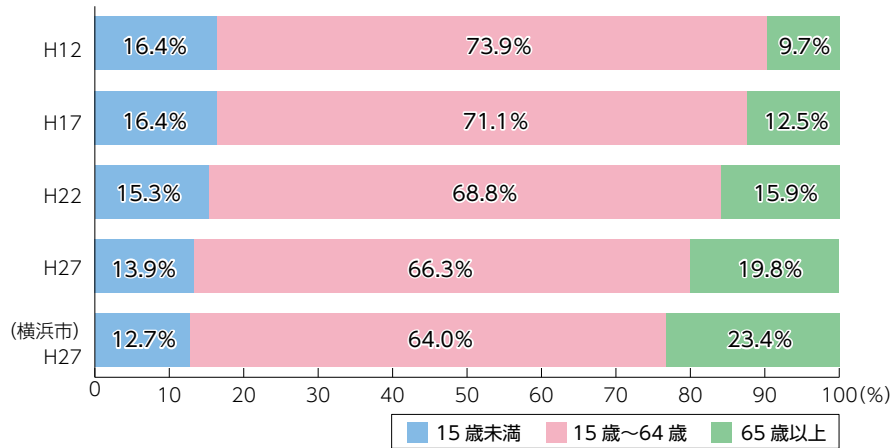
## (2) 人口・世帯

青葉区における人口は平成19年に30万人に達し、その後も緩やかに増加し続けています。平成27年時点の平均年齢は43.1歳、生産年齢人口の割合は66.3%で全市平均の64.0%と比較すると2.3ポイント高くなっている一方で、65歳以上の高齢者数の割合が平成12年から27年までの15年間で10.1ポイント上昇しており、高齢化が急速に進んでいます。

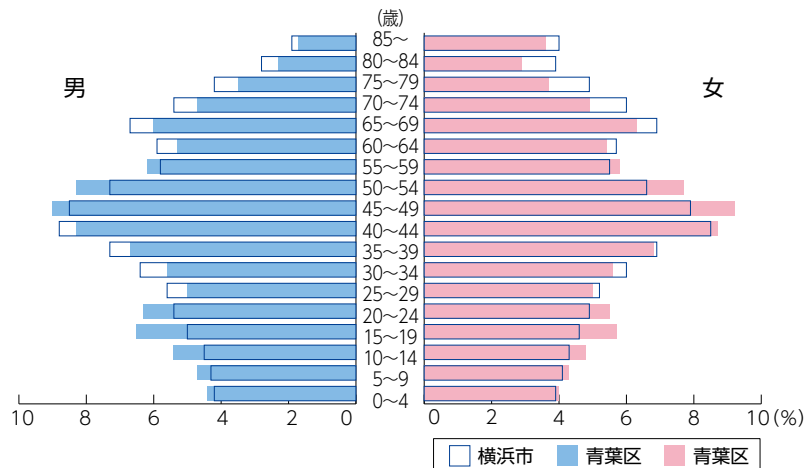
図：人口推移（資料：国勢調査より作成）



図：年齢3区分別人口割合の推移（資料：国勢調査より作成）

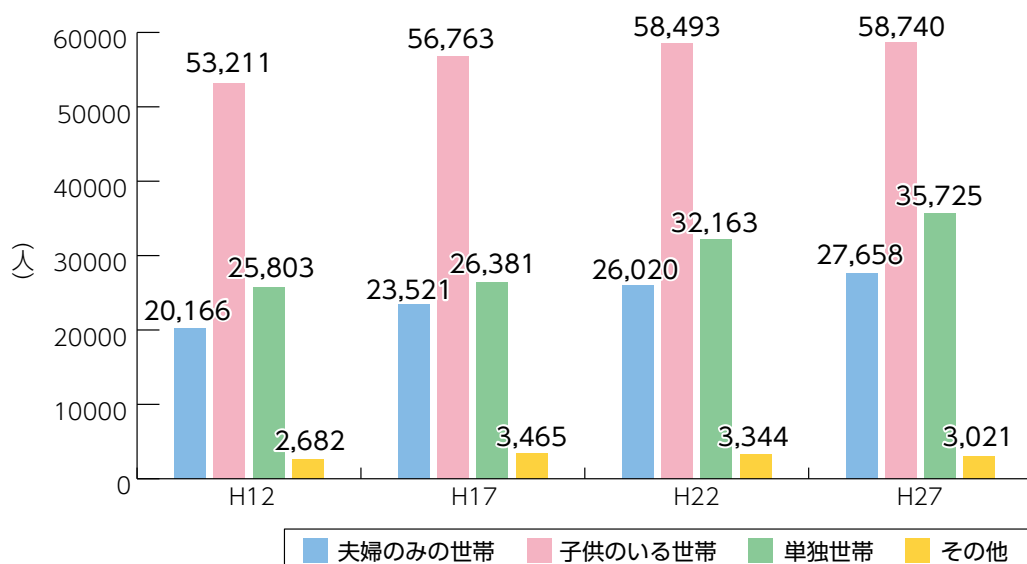


図：平成27年 人口ピラミッド（資料：国勢調査より作成）

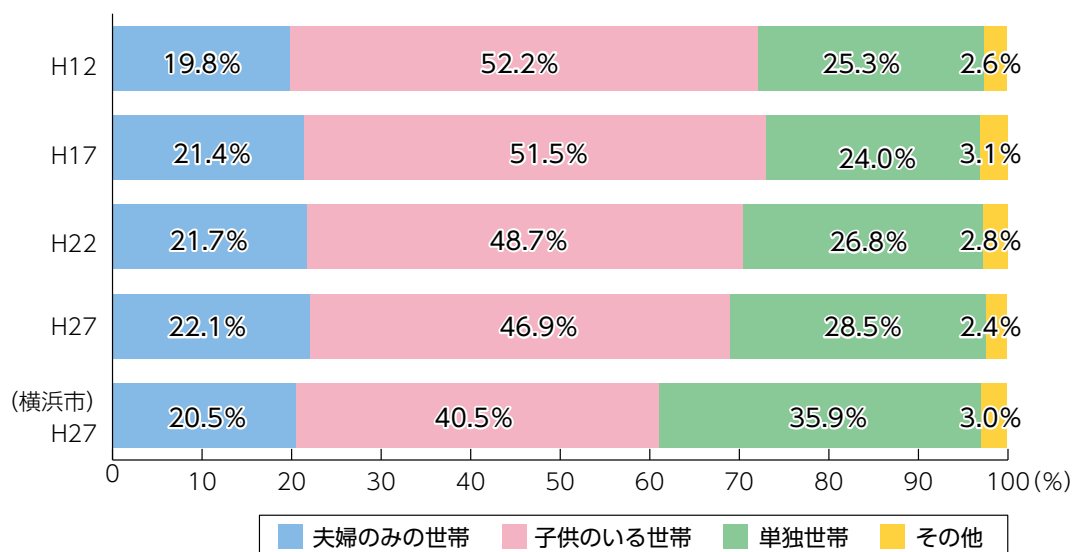


世帯数についても、一貫して増加傾向にあります。家族類型別世帯構成の推移を見ると、子供のいる世帯数は夫婦のみの世帯や単独世帯の数と比べて多くなっています。しかし、割合の推移を見ると、夫婦のみの世帯の割合は増加傾向で、子供のいる世帯の割合は減少傾向となっています。

図：家族類型別世帯数の推移（資料：国勢調査より作成）



図：家族類型別世帯割合の推移（資料：国勢調査より作成）

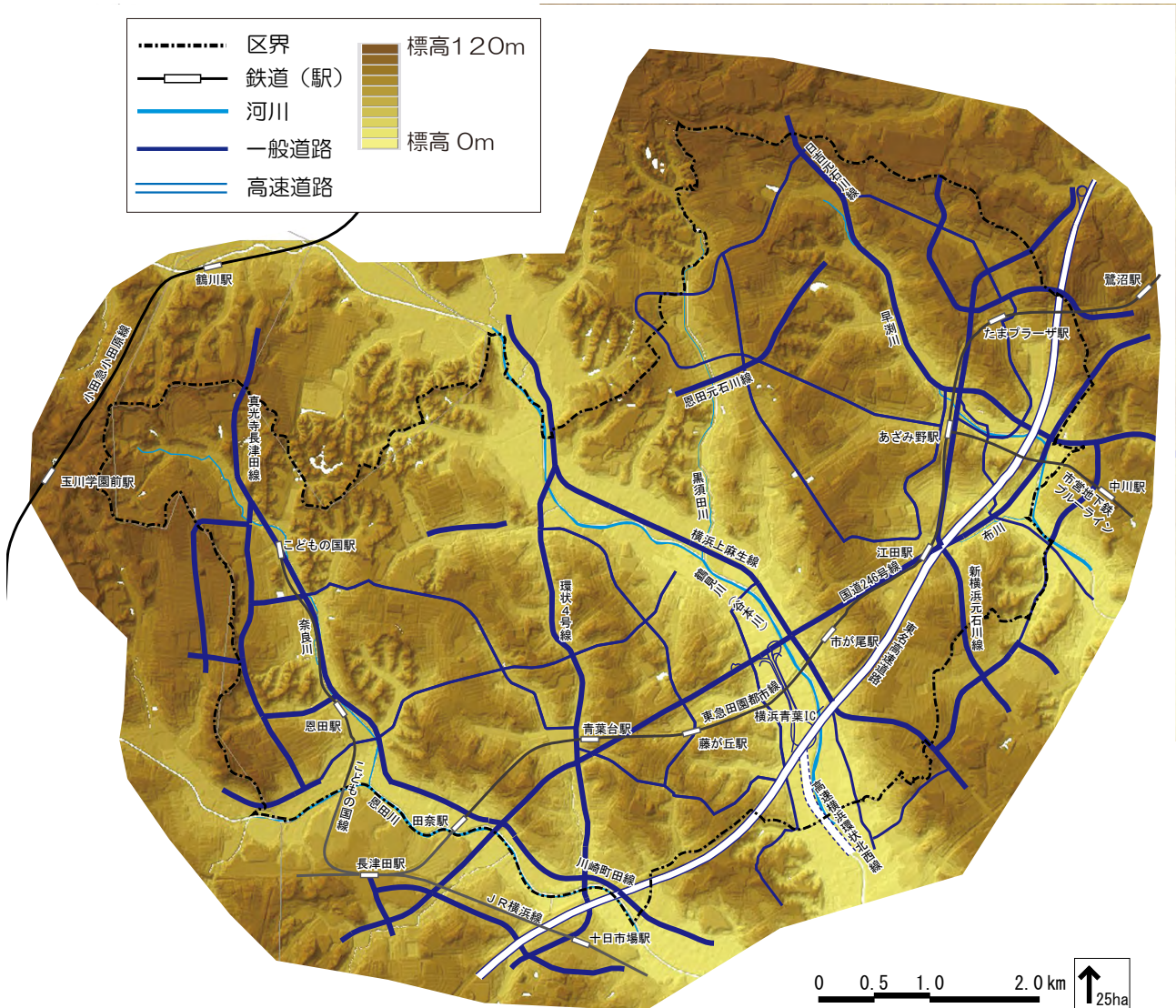




### (3) 地勢

青葉区は多摩丘陵の地形から成り立っており、この多摩丘陵を刻んで鶴見川（谷本川）とその支流が流れ、流域に沖積平野を創り出しています。区域は南北約7km、東西約9kmに渡り、土地の起伏が多く、区域の最高地点と最低地点の標高差は約80mとなっています。

図：標高・河川図（出典：基盤地図情報数値標高モデル5mメッシュデータ）

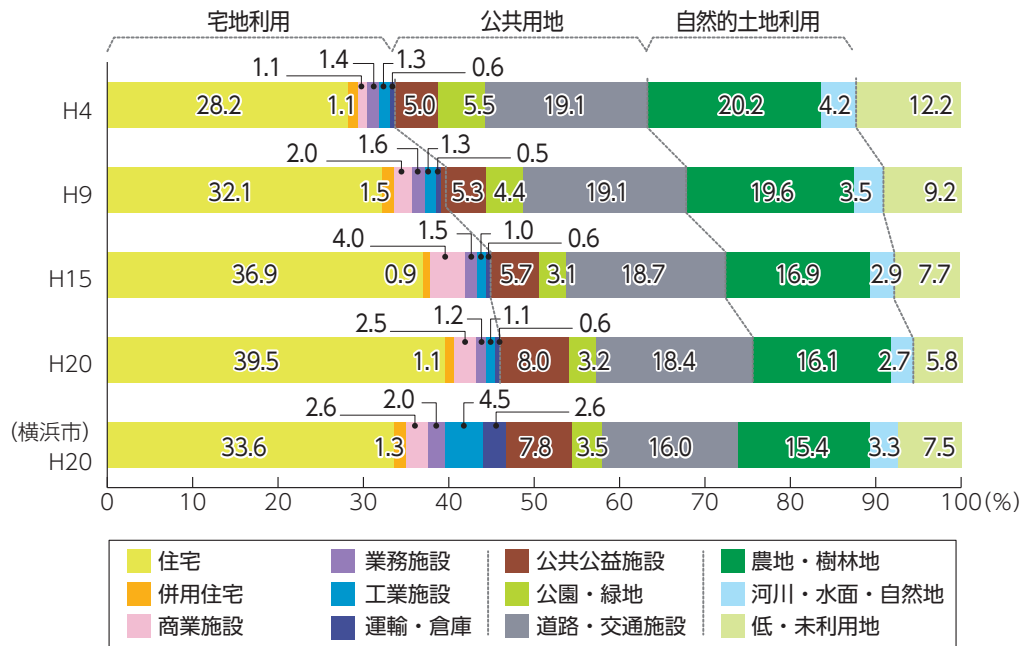


### (4) 土地利用の現況

青葉区の土地利用の現況は、平成20年時点で住宅、商業等の宅地利用が約5割で、年々増加しており、農地、河川等の自然的土地利用は約2割で年々減少しています。宅地利用のうち約9割は住宅系土地利用及び併用住宅で、大規模用地としての利用は、大学、研究施設、社宅・団地等となっています。自然的土地利用は、区のほぼ中央を流れる鶴見川（谷本川）、南西部を流れる恩田川の周辺に、農地等が広がり、区の北部及び西部の奈良川、寺家川、鴨志田川の源流に、樹林地等がまとまって残っています。

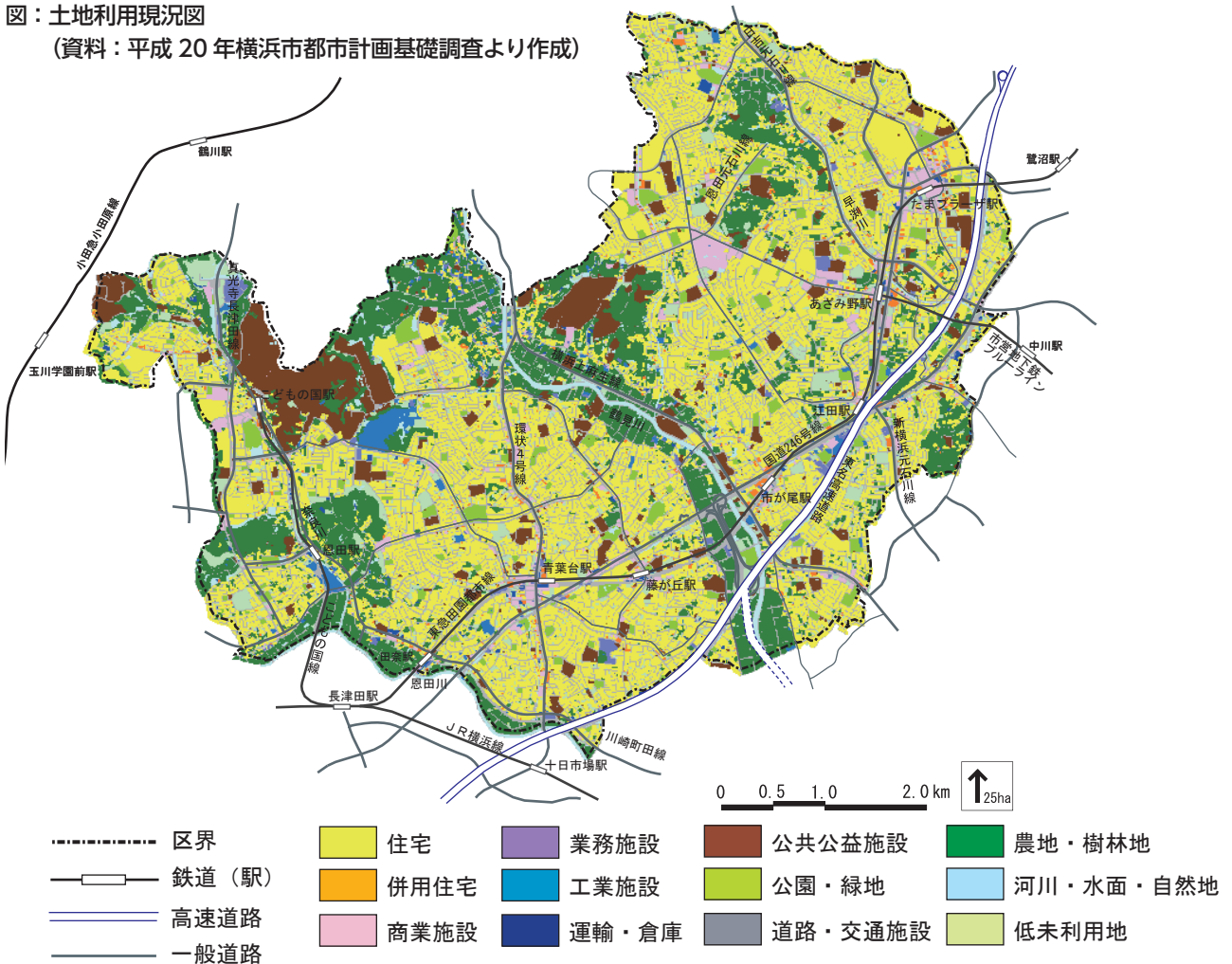
図：土地利用の推移 (資料：横浜市都市計画基礎調査より作成)

※調査年度によって、土地利用の分類の定義が一部異なるため、おおまかな傾向として捉えるものです。



図：土地利用現況図

(資料：平成20年横浜市都市計画基礎調査より作成)



(5) 道路・交通事情

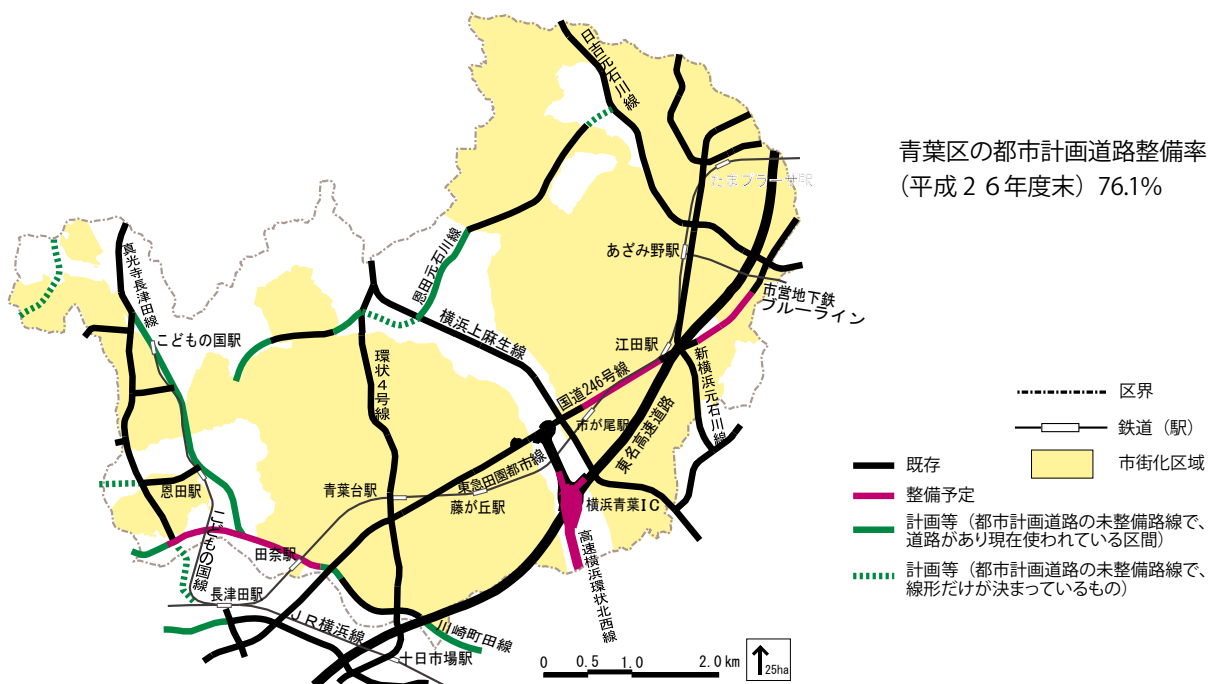
区内を東西に移動する場合には国道246号線に頼らざるを得ないのが現状です。また、鉄道駅へ向かう自動車と幹線道路を通過する自動車により交通量が多い、江田駅東交差点や環状4号線青葉台駅付近で、慢性的な渋滞が生じています。

高速道路では、高速横浜環状北線と一体となり、東名高速道路と京浜臨海部とを結ぶ高速横浜環状北西線の整備が進められています。

図：主要渋滞箇所（資料：平成24年度 首都圏の主要渋滞箇所の特定結果より作成）



図：都市計画道路の整備状況（資料：平成27年3月 横浜国際港都建設計画街路網図より作成）

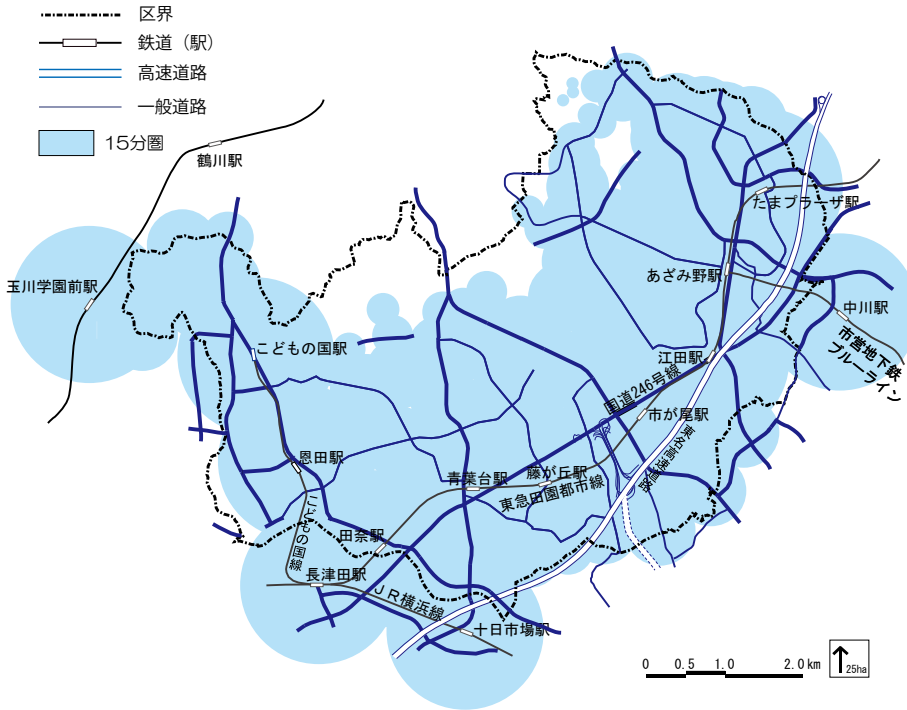


青葉区の都市計画道路整備率  
(平成26年度末) 76.1%



バスや徒歩によって最寄り駅までおおむね15分で到達できる地域は、こどもの国線の通勤線化により拡大しました。区北西部においては、こどもの国線の延伸などによる、更なる交通利便性の向上が望まれています。バスや徒歩によって最寄り駅までおおむね15分で到達できる地域

図：最寄り駅までおおむね15分で到達できるエリア（平成19年度末）  
（資料：道路局資料より作成）

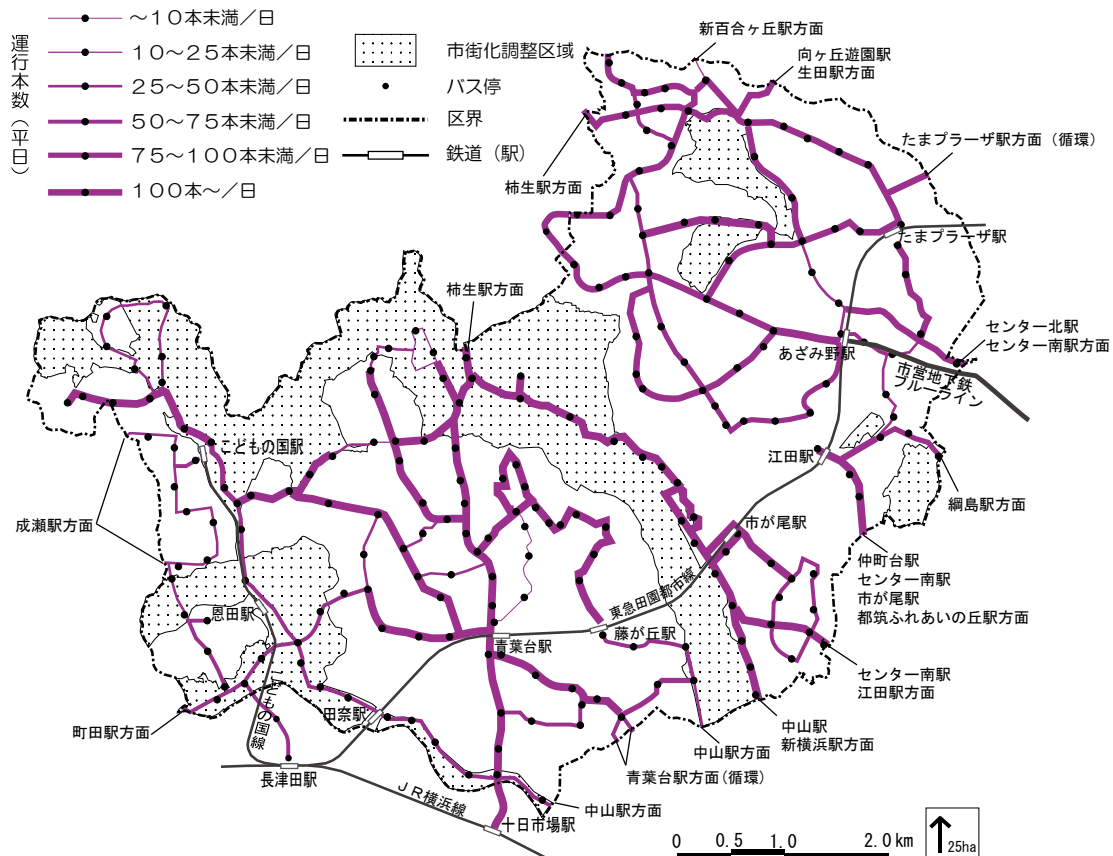


は高速鉄道3号線（市営地下鉄ブルーライン）の延伸により新駅が設置された場合、更に拡大することが見込まれます。

住宅地は主として丘陵地に開発されていることから、坂道が多く、歩行や自転車利用に負担がかかっています。

区内の路線バスは、鉄道の各駅を中心に路線網を形成しています。特にたまプラーザ駅、あざみ野駅、市が尾駅、青葉台駅からの便が多くあります。

図：バス網と運行本数（資料：横浜市交通局・バス事業者資料より作成（平成26年12月現在））



## (6) 各鉄道駅周辺（鉄道駅からおおよそ500m圏内）の状況

区内の主要な公共交通機関である東急田園都市線は、昭和41年に溝の口～長津田間が開通しました。それを契機に区内沿線のまちづくりが進められ、駅周辺には商業施設や文教厚生施設等が集積するなど、駅ごとに特色あるまちが形成されています。各鉄道駅周辺の特徴は次のとおりです。

### ① たまプラーザ駅周辺

乗降客数が多く、駅周辺には大規模な商業施設が立地し、更にその周辺には商店街が立地しているなど商業集積が進んでいます。区内だけでなく区外・市外からの来街者も多く見られます。また、駅の南口では地区計画によりまちづくりが進められています。

### ② あざみ野駅周辺

昭和52年に東急田園都市線あざみ野駅、平成5年に市営地下鉄ブルーラインあざみ野駅が開業しました。乗降客数も多く、区内の主要な交通結節点となっています。駅周辺には、商業・業務施設及び文教厚生施設が集積していますが、駐車場などの低・未利用地もみられます。

### ③ 江田駅周辺

駅周辺は、江戸時代以降大山参詣や東海道の脇往還として機能した矢倉沢往還（大山街道）の宿場（荏田宿）として発展してきました。駅に近接して、広域的な幹線道路である国道246号線と新横浜元石川線が交差し、更にその上を東名高速道路の高架橋が通過しています。駅北側には商業施設が立地しているものの集積度は低い状況です。

### ④ 市が尾駅周辺

駅周辺には、青葉区役所をはじめ、郵便局、法務局、税務署、警察署、消防署などの公共施設が集積しています。また、鶴見川（谷本川）沿いにはスポーツセンター等が立地し、谷本公園の整備が進められています。駅を中心に商業施設や店舗併用住宅が建ち並び、商店街が形成されています。

### ⑤ 藤が丘駅周辺

駅周辺には、生活利便施設が集積した商店街が形成され、商業施設や店舗併用住宅が建ち並んでいます。また、病院や診療所などの医療施設が集積しています。

### ⑥ 青葉台駅周辺

乗降客数が多く、区内の鉄道駅で一番多くのバス路線と接続しており、鉄道と主要バス路線の結節点となっています。駅周辺には大規模商業施設が集積し、その周辺に商店が広がっており、大規模団地も立地しています。また、音楽イベント等に多く利用されている青葉区民文化センター（フィリアホール）が立地しています。

⑦ 田奈駅周辺

駅を含む周辺エリアは田奈恵みの里に指定され、盛んな農業に身近に触れることができます。駅近くを流れる恩田川に沿って農地が面的に広がり、駅からもその田園風景が眺望できます。日常生活品を主とした商業施設が立地していますが、商業集積は低い状況です。

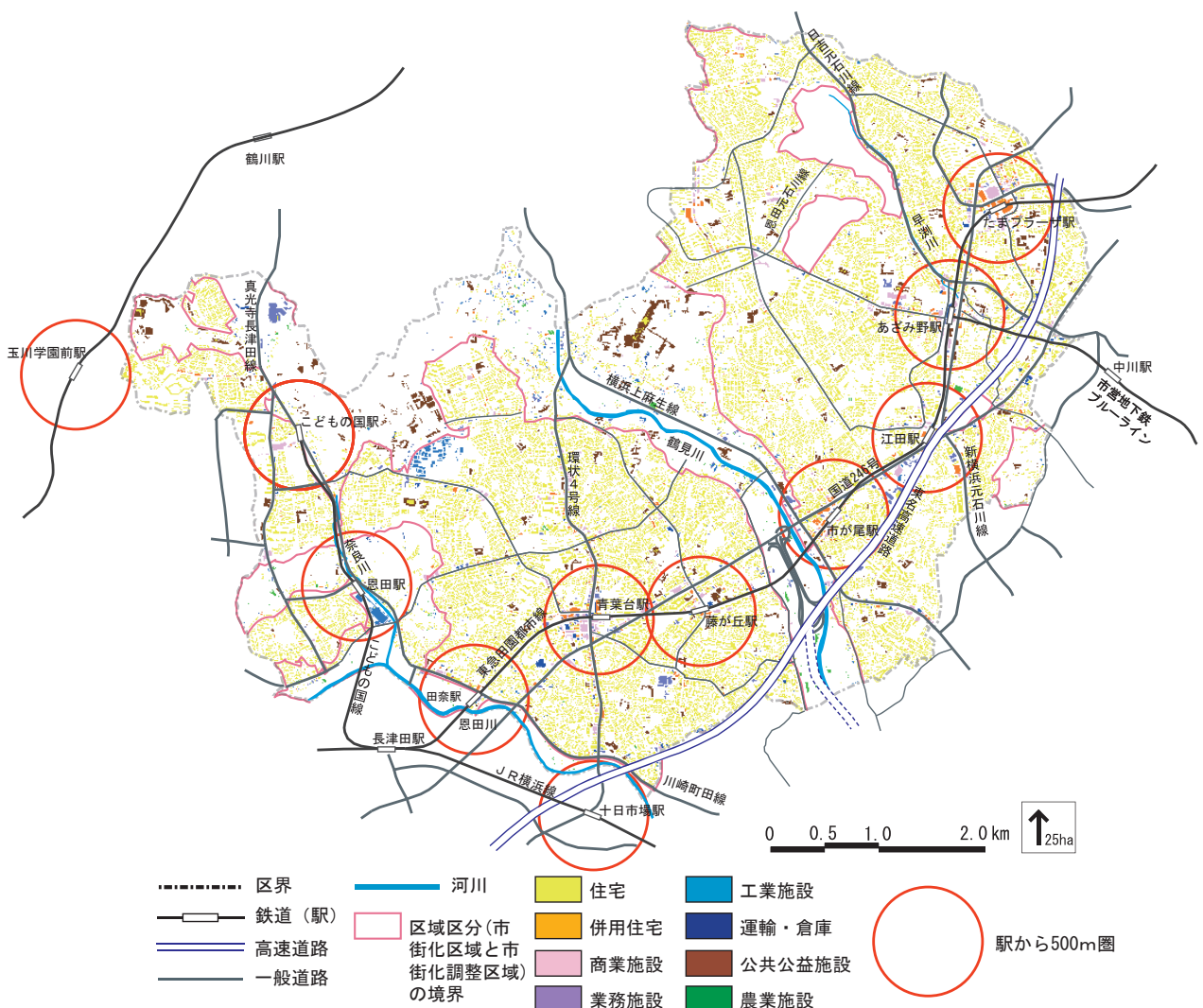
⑧ こどもの国線各駅周辺

平成12年にこどもの国線を通勤線化し、それに伴い、中間駅として恩田駅が新設されました。

恩田駅周辺は、住宅と鉄道の車両工場が立地しており、近くに奈良川が流れ、親水空間としての整備がされています。

こどもの国駅周辺は、駅東側に緑の10大拠点にも含まれている児童厚生施設「こどもの国」があります。駅西側にはスーパーマーケット等の商業施設が立地しており、奈良山公園や良好な環境の住宅地が形成されています。

図：建築物用途現況図（資料：平成20年横浜市都市計画基礎調査より作成）

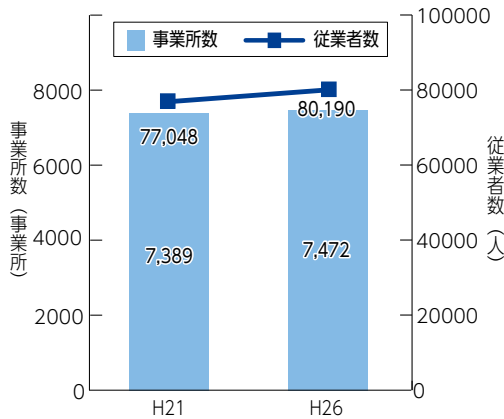


(7) 産業

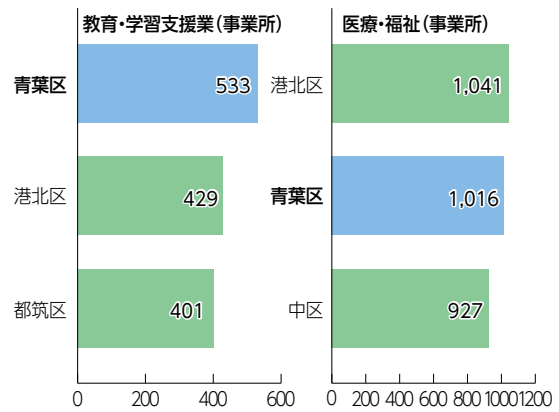
青葉区内の事業所数及び従業者数は、経年的に増加傾向にあります。事業所数では、卸売・小売業が一番多く、また、教育・学習支援業や医療・福祉の事業所が市内でも上位の多さとなっています。

農業については農家数、経営耕地面積及び耕作放棄地は減少傾向にあります。

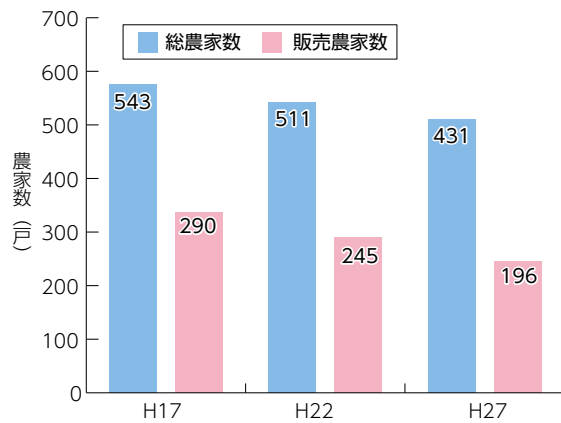
図：事業所数・従業者数  
(資料：経済センサス基礎調査より作成)



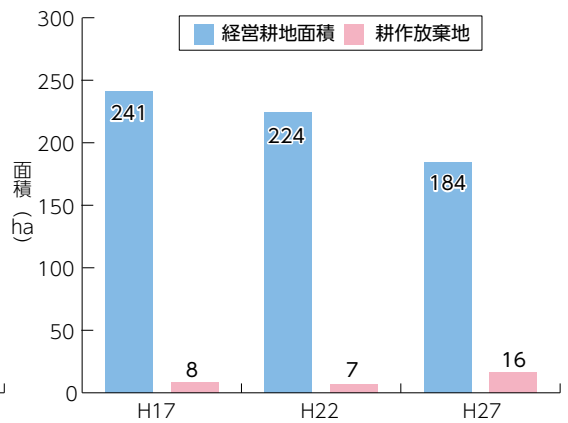
図：教育・学習支援業と医療・福祉の事業所数の上位3区  
(資料：平成26年経済センサス基礎調査より作成)



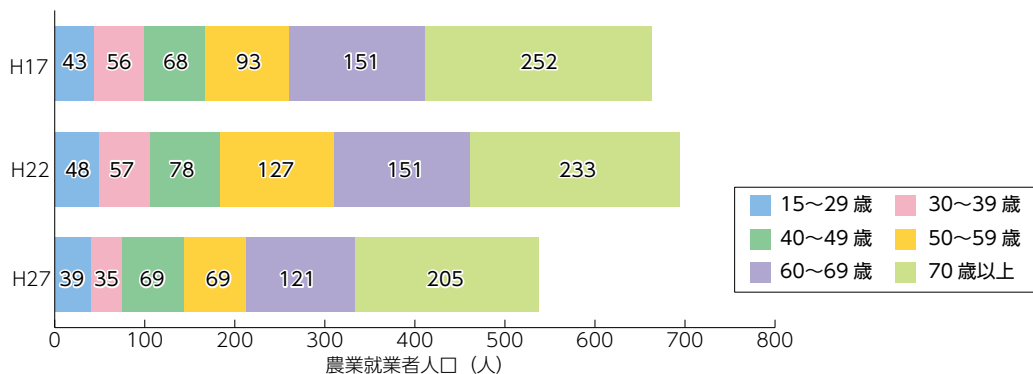
図：総農家数・販売農家数の推移  
(資料：農業センサスより作成)



図：経営耕地面積と耕作放棄地の推移  
(資料：農業センサスより作成)



図：年齢別農業就業者人口の推移 (資料：農業センサスより作成)





## 2 まちの変遷

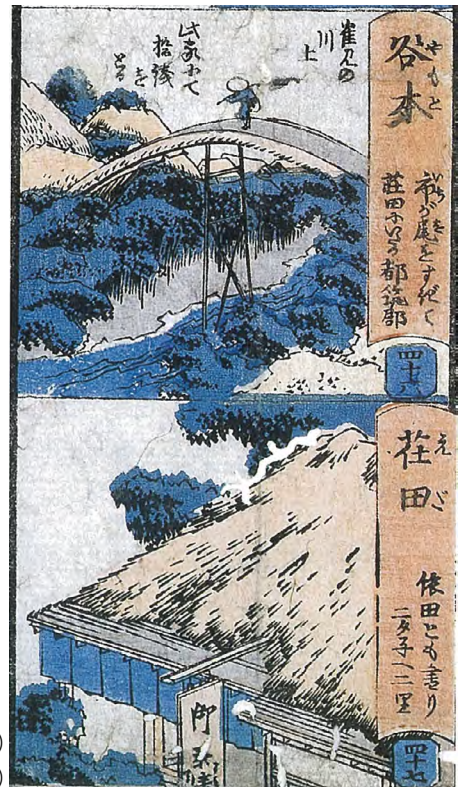
### (1) まちのはじまり（古代～中世）

現在の青葉区の区域には、先土器時代の受地だいやま遺跡、弥生時代の朝光寺原遺跡、古墳時代の稲荷前古墳群、市ヶ尾横穴古墳群、現青葉区域を含む都筑郡の役所である郡衙（ぐんが）跡、小机城の出城であった荏田城跡など様々な遺跡が点在し、いにしえより人の営みがあったことを物語っています。

### (2) 農村時代（近世～昭和30年代）

江戸時代に入ると、東海道の脇往還であった矢倉沢往還は、雨乞いや不動信仰の対象とされた大山へ続く大山街道として多くの参詣人が往来しました。特に、荏田周辺には、大山街道の宿場であった荏田宿の名残の史跡、庚申塔や常夜灯など、区内の貴重な歴史を感じられる場所が近接しています。

区内の大部分は、昭和30年代後半の高度成長期を迎えるまで、静かな農村地帯でした。



絵：江戸時代後期の大山街道周辺  
（荏田、谷本）の様子  
（鎌倉江ノ島大山新版往来双六）  
（所蔵：神奈川県立歴史博物館）

### (3) 都市開発時代（昭和40年代～平成8年頃）

青葉区のまちは、昭和41年の東急田園都市線の溝の口～長津田間開通を契機に、まずは青葉台駅周辺で、続いて各駅周辺で宅地開発されたことにより形成されてきました。

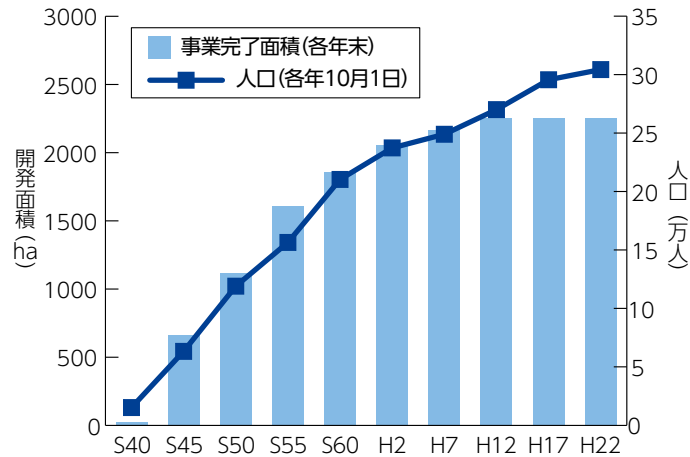
現在、区域の約7割が市街化区域となっていますが、その約9割が土地区画整理事業など計画的開発によって市街化されました。そのため、道路、公園、下水道などの都市基盤施設が整備され、低層住宅を中心として街路樹など緑の多い閑静な住宅街を形成しています。住宅地の多くでは、開発当初から建築協定により建築物の建て方に関してルールを設けるなど、住宅地の良好な環境を形成し、維持してきました。

また、鉄道の整備と同時に駅前広場が整備され、駅周辺に商店街が形成されました。そして、住宅地の形成とともに駅と住宅地を結ぶ幹線道路、地域道路が整備されました。

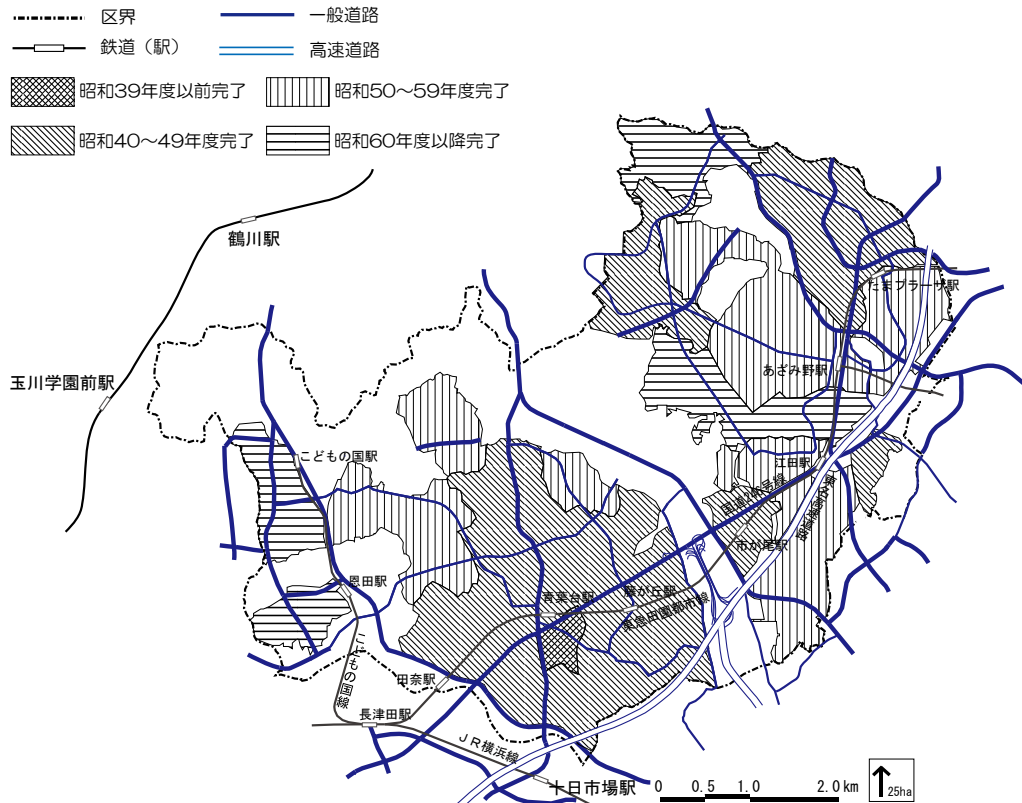
宅地開発の拡大に伴い、区内の人口も急激に増加しました。



図：土地区画整理事業による開発面積と人口の推移



図：年次別土地区画整理事業の動向 (資料：横浜市市街地開発事業施行地区位置図より作成)



#### (4) 市街地成熟期 (平成9年頃～)

こうした土地区画整理事業による大規模な宅地開発は平成8年におおむね完了し、その後も、順次住宅等の建築が進められました。開発は主として、区内を南北に流れる川と川に挟まれた丘陵地で行われたため、河川周辺の低地から区北西部の樹林地にかけては現在も田園風景を残しています。

昭和45年に市街化区域と市街化調整区域の区分が行われ、その後市街化調整区域での新たな開発への動きは制度的に抑制されました。特に、河川周辺の低地の一部で農業振興地域の指定が行われ、農用地区域として農地が保全されているほか、特別緑地保全地区、市民の森、源流の森保存地区など、緑地保全制度により樹林地が保全されています。また、大学や研究所では協定を締結し緑地の保全が図られています。しかし、制度的に保全されていない農地や樹林地が、資材置場や墓園などに転用されているケースも見られます。

### 3 市の全体構想における青葉区的位置付け

横浜市都市計画マスタープラン全体構想では、横浜市全域を対象として都市構造の考え方を示すとともに都心や郊外部などをゾーン別に分けて土地利用の基本方針等を示しています。

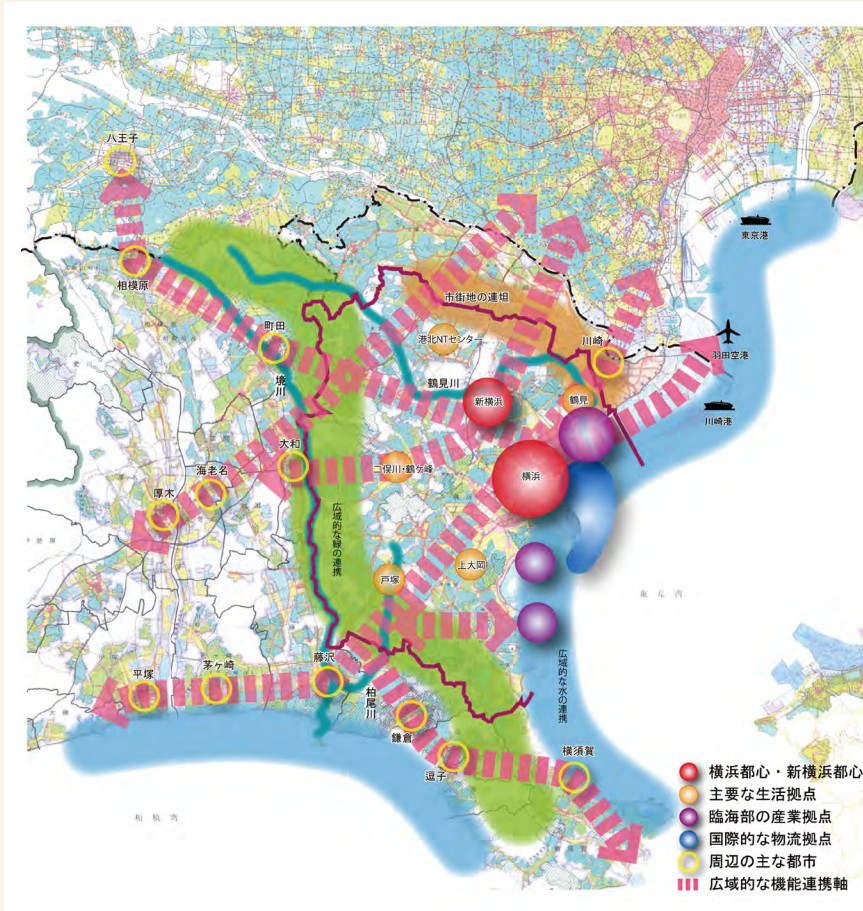
- ・ 広域的な機能連携軸：首都圏の中で首都東京との近接性を生かし、圏域の主たる一員としての役割を果たす。周辺都市との連携を十分に踏まえた都市づくりを行う。  
(青葉区については、広域的な緑の連携などの軸上に位置付けられています。)
- ・ 都市構造（郊外部）：各々の鉄道駅周辺を生活拠点としつつ、住宅市街地では地域の特色や必要に応じた日常的な買物・サービス施設等の整備を行うことにより、誰もが安心して暮らし続けることができる都市の実現を図る。
- ・ 土地利用の基本方針（郊外部・北部）：豊かさを実感できる良質で持続可能な居住環境を確保し、また駅から離れた住宅団地などでは生活圏における日常的な買物や生活サービスなどの機能の充実や、複合的な土地利用が可能となるよう生活支援機能の誘導を図る。加えて、建築協定や地区計画等を活用した土地利用を進めるとともに、多様化する居住者のニーズに応じた住宅の供給や、見守りや生活の支援など地域で支えあうコミュニティの形成など、住み慣れた地域で住み続けるための手法等の検討を進める。

#### 全体構想第3章3 (2) (抜粋)

##### ア 首都圏における位置付け

○横浜は、首都圏の中で首都東京との近接性を生かし、圏域の主たる一員としての役割を果たしていきます。

##### イ 周辺都市との連携と広域的な機能連携軸



図：周辺都市との連携と広域的な機能連携軸（出典：横浜市都市計画マスタープラン全体構想）



全体構想第3章3 (2) (抜粋)

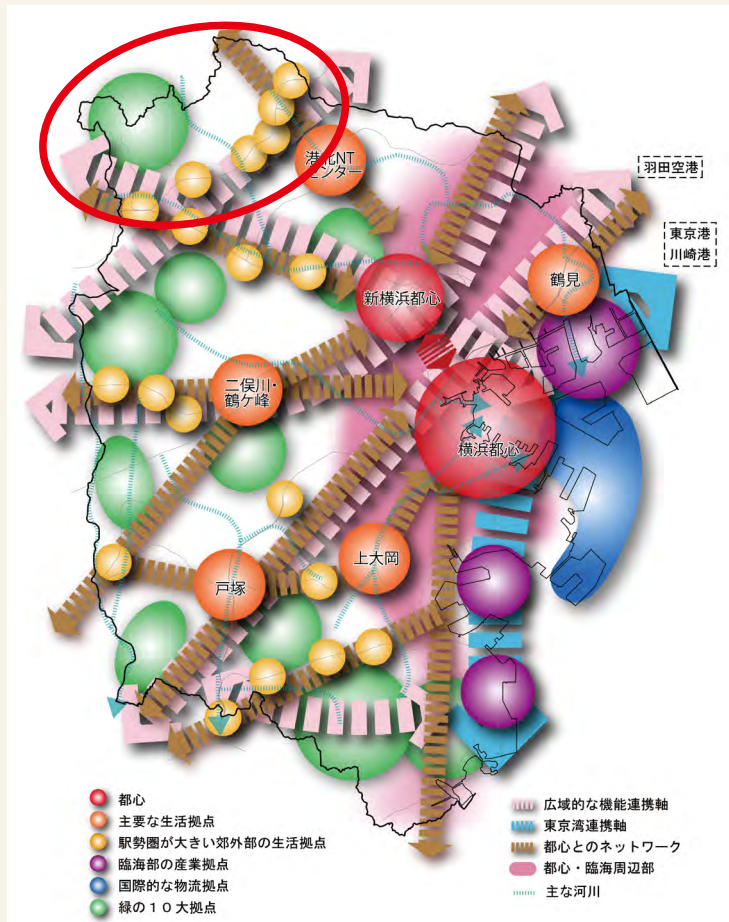
ウ 目指すべき都市構造

今後の人口減少や一層進展する高齢化の状況を踏まえると、市街地の拡大を抑制するとともに、これまで整備されてきた基盤等を生かし、活力ある拠点形成、効率よい土地利用、利便性の高い交通基盤が必要です。このため、市域のバランスを考慮しつつ、拠点間を効果的に連絡する交通施設を基本とした集約型の都市構造への転換とコンパクトな市街地形成が必要です。

郊外部においては、これまでの商業等のストックを有し、交通ネットワークの主要な拠点での更なる機能集積等を図ります。それとともに、各々の鉄道駅周辺を生活拠点としつつ、住宅市街地では地域の特徴や必要に応じた日常的な買物・サービス施設等の整備を行うことにより、誰もが安心して暮らし続けることができる都市の実現を図り、市域全体の発展や活力の維持を実現します。

② 郊外部の鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地を基本とした地域構造

- 郊外部の鉄道駅を中心として、郊外住宅地の都市基盤や地域交通、地形の状況など、地域特性に応じた圏域を形成します。そのうえで、鉄道駅周辺において、圏域の人口規模や人口構成等に応じた機能集積(商業・業務施設、行政サービス施設、福祉施設、医療施設、集合住宅等)と基盤整備を図り、個性ある生活拠点を形成します。
- 駅徒歩圏(おおむね1キロメートル圏)については、現状の土地利用を踏まえつつ、駅周辺(生活拠点)への利便性を生かした良好な住宅市街地を形成するなど、土地の有効活用を図ります。
- 駅から離れた郊外住宅地は、緑豊かな自然環境を生かしつつ、土地利用の整序・転換、地域の公共交通維持・活性化、日常的な買物・サービス施設等の整備・誘導を図り、豊かな住宅市街地を形成します。



注) 駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点: 郊外部の1日の乗降客数が3万人以上の駅(乗降客数は平成23年度横浜市都市整備局事業概要に基づく)

○なお、郊外部の駅周辺の生活拠点は、大きく次の三つに分類できます。

◆主要な生活拠点

これまでの商業等のストックを有し、交通ネットワークの主要な拠点

◆駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点

駅を中心としたバスなどの地域交通ネットワークを有し、駅周辺利用者の圏域(駅勢圏)が比較的大きい郊外部の生活拠点

◆駅勢圏が小さい郊外部の生活拠点

駅周辺利用者の多くが徒歩や自転車アクセスしている駅周辺利用者の圏域(駅勢圏)が比較的小さい郊外部の生活拠点

○鉄道駅周辺と駅から離れた郊外住宅地を連絡する、地域交通ネットワークを形成します。

○鉄道沿線ごとに近接する圏域においては、その連携や機能分担についても考慮します。

⑤ 都市に潤いを与える「緑の10大拠点」

○主に市域の西部から南部に位置する、緑の10大拠点を中心としたまとまりのある緑地や農地を保全します。このことにより、生物多様性の保全・再生・創造にも取り組みます

図: 都市構造図(資料: 横浜市都市計画マスタープラン全体構想より作成)

## 全体構想第4章1 1-3 (4) (抜粋)

### ① 郊外部の土地利用の基本方針

駅周辺の生活拠点においては、地域の持つ資源や特性などに応じた個性的で魅力的な地区を形成することに重点を置きつつ、個性ある生活拠点として、働く、楽しむ、買うなどの機能について、駅周辺の利用者の圏域の規模に応じた集積・充実を図ります。

郊外住宅地においては、地域の個性や特色に応じた魅力的な居住を実現し、豊かさを実感できる良質で持続可能な居住環境を確保します。住宅地の中にある商店街では、身近な買物の場であるとともに、地域の交流の場としての再生に向けた取組を行います。特に人口減少が進むと予想される地域においては、従来の発想や方法にとらわれないソーシャルビジネスを含めた新たな仕組みづくりや取組を、NPOを含め多様な主体が協働して行います。また、駅から離れた住宅団地などでは、生活圏における日常的な買物や生活サービスなどの機能の充実や、複合的な土地利用が可能となるよう生活支援機能の誘導を図ります。

大規模な土地利用転換があった場合には、地域における公共インフラ等の状況も踏まえ、必要な機能の導入が図られるよう誘導します。

郊外部の緑地や農地を生かし、良好な自然環境や景観を保全・活用した緑豊かなまちづくりを推進します。

### ② 北部方面

計画的に面整備された市街地では、これまで整備されてきた都市基盤を生かしつつ、活力ある駅周辺形成に向けた土地利用の誘導、良好な住環境の維持等の取組を進めます。住宅地においては、豊かさを実感できる良質な居住環境を継続的に維持・確保するため、建築協定や地区計画等を活用した土地利用を進めます。また、高経年化した大規模住宅団地等の建替えを進めます。さらに、居住者の多世代化、多様化が進み、介護や子育てなど居住者が求めるニーズも多様化しているため、新たな需要に応じた住宅の供給や、見守りや生活の支援など地域で支えあうコミュニティの形成など、住み慣れた地域で住み続けるための手法等の検討を進めます。

計画的な面整備が行われていない市街地では、駅周辺において再開発事業等による駅前広場など基盤整備に合わせ、駅前にふさわしい機能集積を進めます。また、地域の個性や実状に合わせた良好な住環境を整備します。

緑の10大拠点（こどもの国周辺地区）を中心としたまとまりのある緑を保全し、自然観察の場や田園景観等として緑豊かなまちづくりを推進します。

## 4 まちの特性とまちづくりの特徴

### (1) 良好な住環境と活発な区民活動

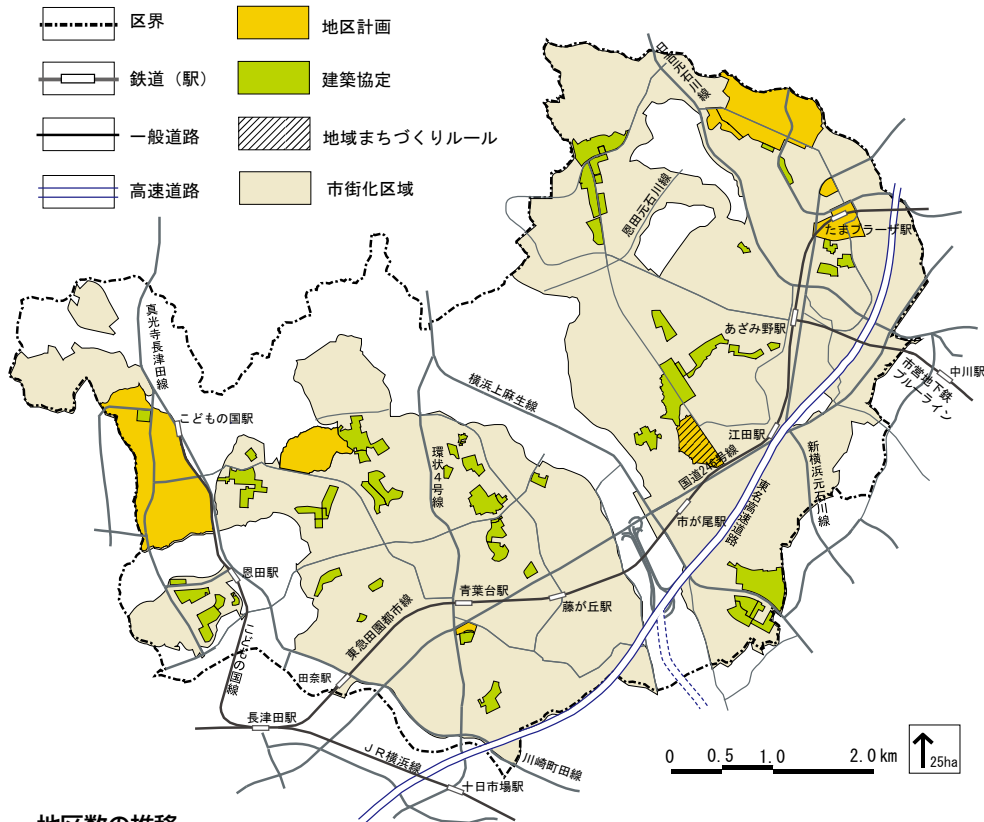
開発当初から建築協定が締結されていた地域が多く、今でも開発当初の良好な街並みが維持されています。期限を超え失効したために建築協定の地区数は一時減りましたが、再び締結し直したり、新規で締結する等、現在その数は増加傾向にあります。建築協定から地区計画に移行する地区や地域まちづくりルールが新たに定められた地区もあります。区民意識調査においては、「良好な街並みの整備」について「満足」「やや満足」と答えた人の割合が52.7%と半数を超えており、最も満足度の高い項目となっています。

こうした地域の住環境の維持にあっては、建築協定運営委員会や、地域まちづくり組織等の地域組織の活動に支えられています。また、公園や道路等の公共用地においても、公園愛護会やハマロード・サポーターなどの市民活動団体が維持管理を支えています。その他、子育て・福祉・生涯学習等、様々なテーマをもった活発な区民活動が行われています。

また、平成26年には、区民・事業者・行政の協働により、スポーツ活動やレクリエーション活動等の場として「青葉スポーツプラザ」を整備するなど、協働の取組が広がっています。

図：まちのルールを定めている地区（平成29年4月）（資料：横浜市資料より作成）

※一部建築協定と地区計画の区域が重複する部分を含む



#### 地区数の推移

< 地区計画地区数 >	< 建築協定地区数 >	< 地域まちづくりルール地区数 >
平成05年 1地区	平成05年 66地区	平成28年 1地区
平成12年 1地区	平成12年 45地区	
平成28年 8地区	平成29年 51地区	

## (2) 水と緑に恵まれたまち

樹林地や農地などの保全により維持されてきた谷戸風景や田園風景を区内随所で見ることができます。横浜市の緑の10大拠点の一つとしてこどもの国周辺が位置付けられており、青葉区に残された豊かな緑を保全、活用することとされています。

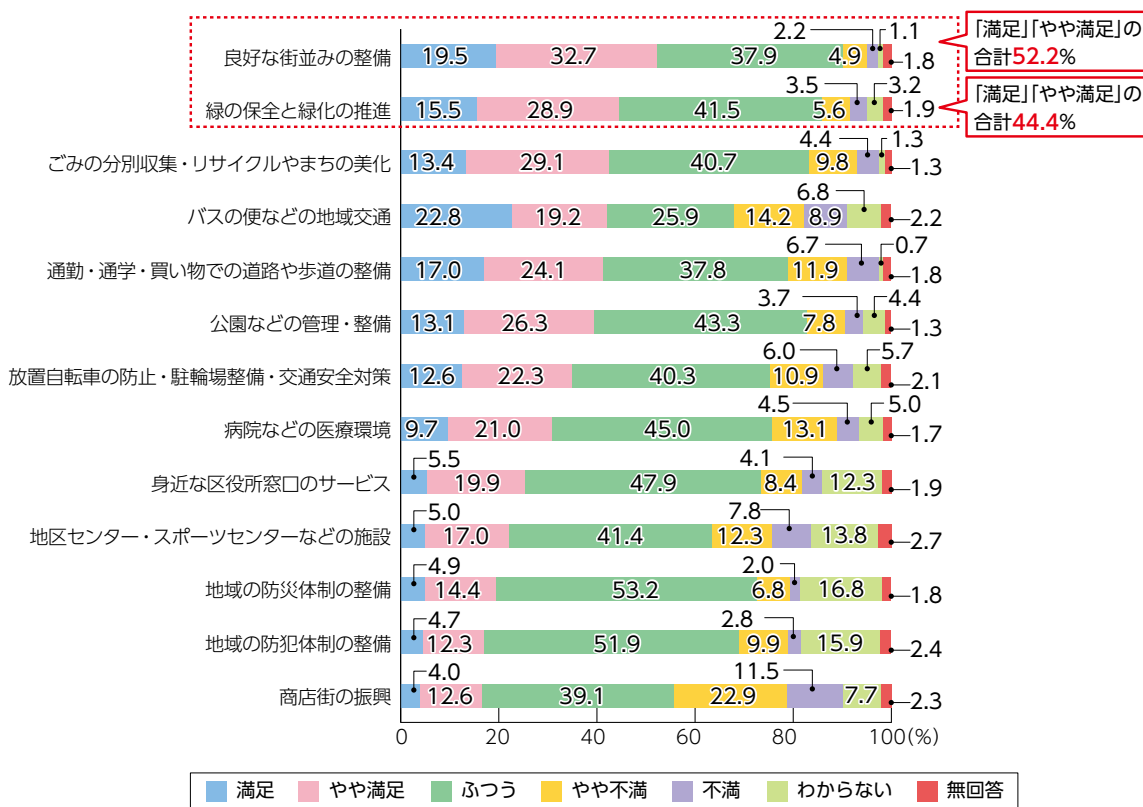
青葉区の市街地は土地区画整理事業などにより計画的に整備されてきたため、身近に利用する公園が市街地内に適正に配置されているとともに、幹線道路や地域道路に厚みのある街路樹が整然と植えられており、良好な市街地を形成しています。

区民意識調査においても、「緑の保全と緑化の推進」に対する区民満足度は「良好な街並みの整備」に次いで高く、「満足」「やや満足」を合わせて44.4%となっています。

しかし、緑被率の推移をみると、年々減少しています。

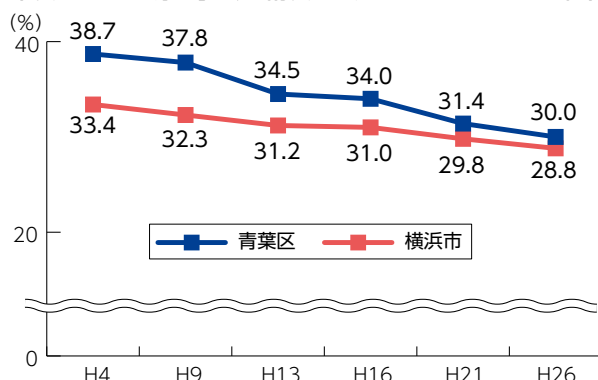
図：「現在の住まいの周辺の生活環境にどの程度満足しているか」

(資料：平成28年度 青葉区区民意識調査より作成)



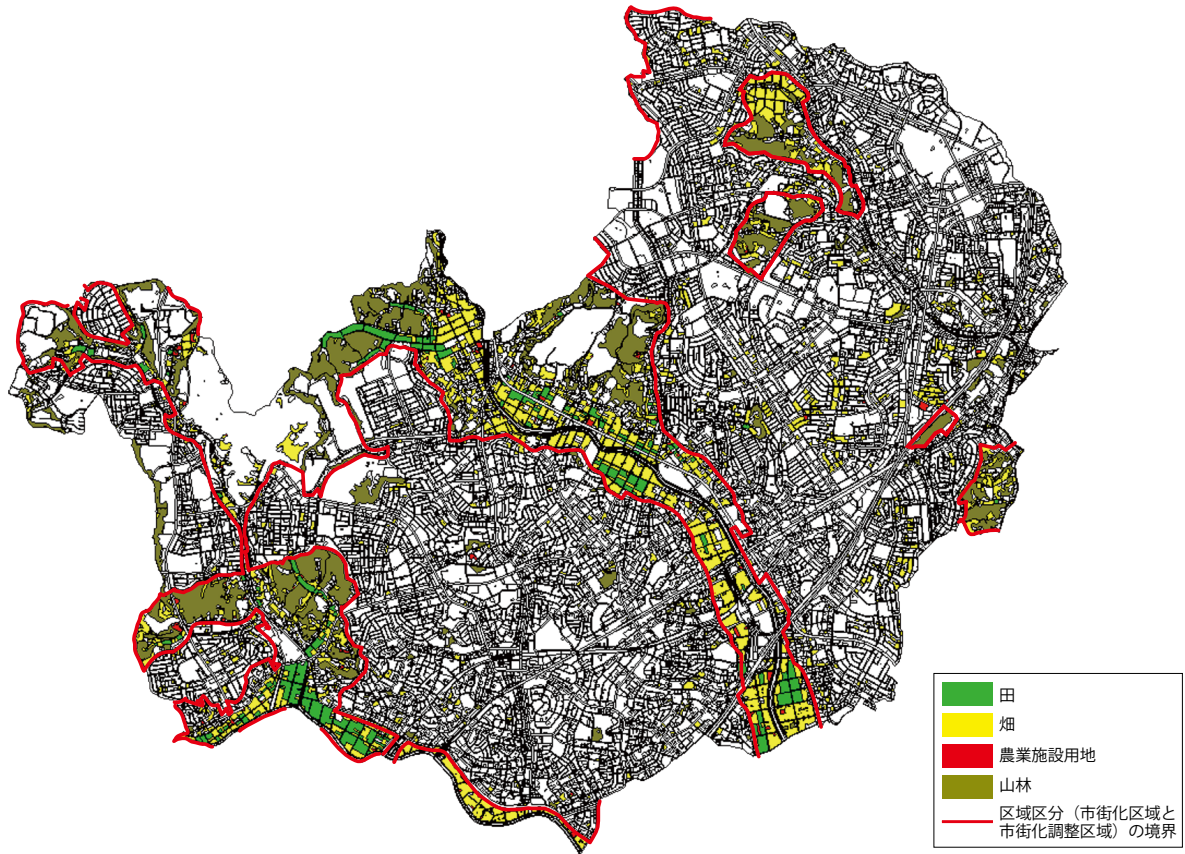
図：緑被率の推移 (資料：横浜市統計書より作成)

※調査年度によって調査手法や精度が異なるためおおまかな傾向として捉えるものです





図：緑（田・畑・山林）の分布（資料：平成20年 横浜市都市計画基礎調査より作成）



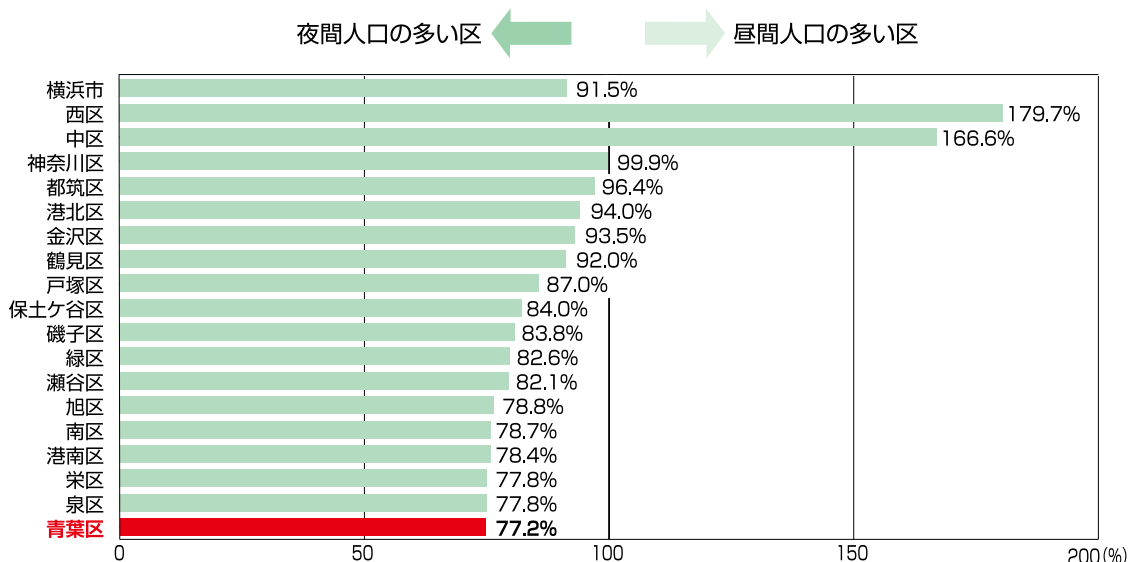
### (3) 首都東京及び新横浜等へのアクセス性と昼夜間人口

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77.2%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。青葉区の位置及び公共交通機関の利便性から、首都東京へのアクセス性がよく、青葉区在住の通勤・通学者の約40%が東京都内に出かけています。

新横浜駅、羽田空港へのアクセス性が良く、広域的な移動にも利便性が高い環境です。

図：18区別の昼夜間人口比率（平成22年10月1日現在）

（資料：なるほどあおば2016、国勢調査より作成）

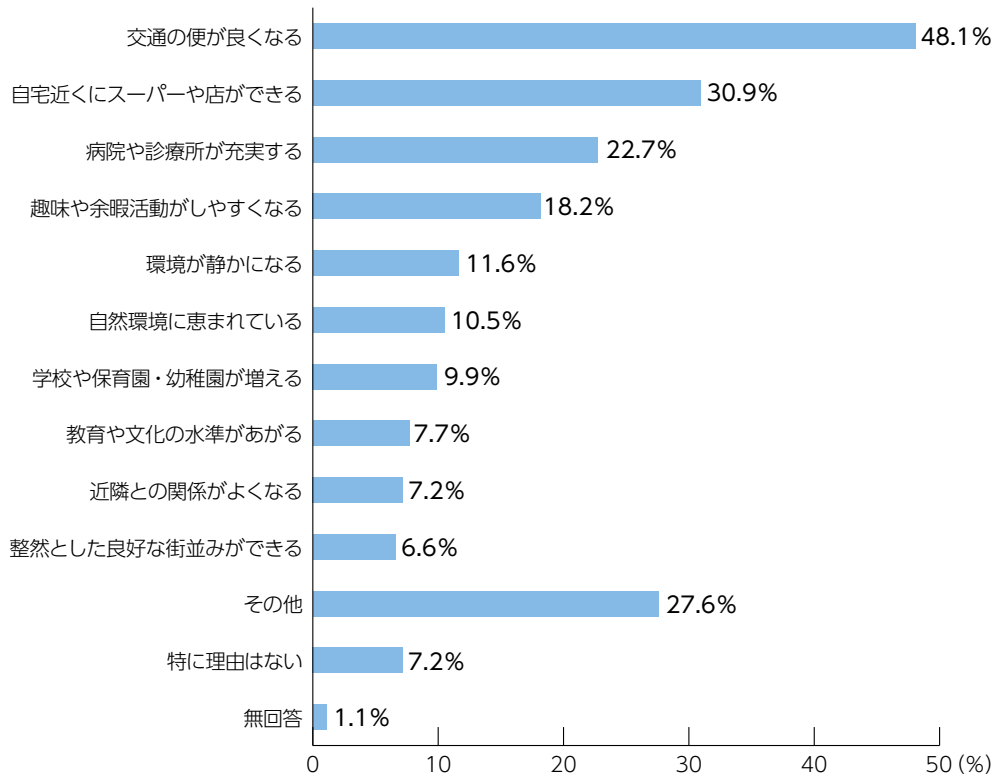






また、「青葉区以外に住みたい」人にとって、「住み続けたくない」気持ちが「住み続けたい」気持ちに変わるために必要なものとして、「交通の便が良くなる」「自宅近くにスーパーや店ができる」が高く、「交通の便が良くなる」については約半数となっています。

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  
(出典：平成28年度 青葉区区民意識調査)

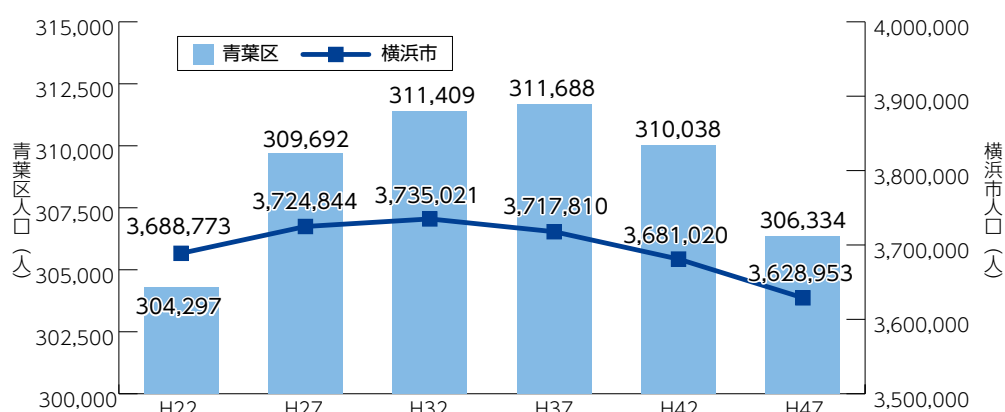


## 5 まちづくりを取り巻く状況

### (1) 人口減少社会への移行

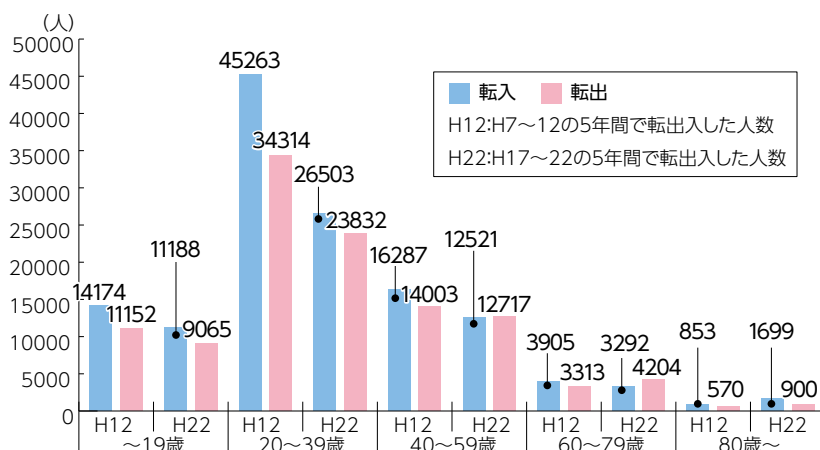
日本の人口は、平成20年にピークを迎え、平成22年以降減少を続けています。横浜市全体ではまだ人口は増加していますが、平成31年には人口減少に突入することが予測されており、青葉区においても人口は平成37年をピークに増加から減少に転じ、平成47年頃には平成22年と同程度になると予測されています。

図：将来人口推計（資料：横浜市将来人口推計より作成） ※ H22・27は実数



青葉区における転出入者は、転入者・転出者ともに20歳から39歳が最も多く、次いで40歳から59歳となっています。また、平成22年は、40歳から79歳において転出者が転入者を上回っています。

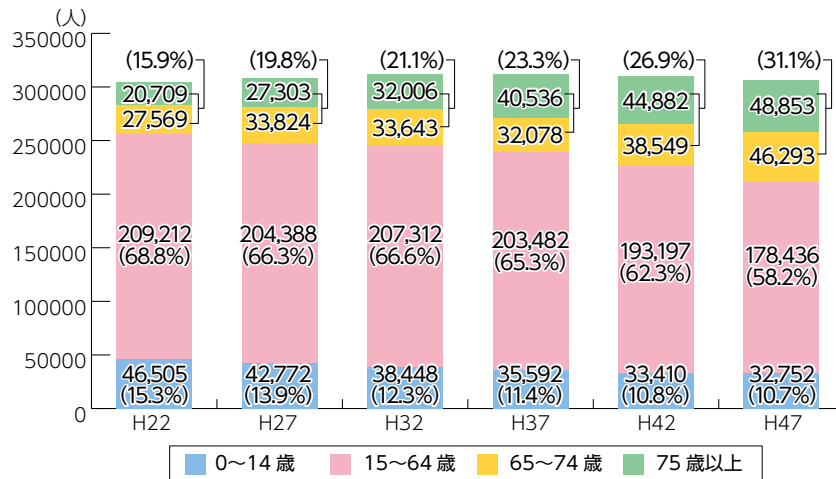
図：年代別転出入状況（資料：国勢調査より作成）



### (2) 急激な超高齢社会への移行

将来人口構成をみると、15歳から64歳の生産年齢人口が徐々に減少する一方、65歳以上の高齢者が増加してきており、平成32年には高齢者の割合が21%を超えた超高齢社会となることが予測されます。

図：年齢別将来人口の推計（資料：横浜市将来人口推計より作成）※ H22・27 は実数



### (3) 大規模災害に対する区民の防災意識の高まり

平成23年3月11日に発生した東日本大震災では、東北地方から関東地方に至る広い範囲で甚大な被害が生じ、災害を完全に防ぐことが不可能であることを改めて認識させられました。平成23年度の区民意識調査においても「身近な住環境で心配なこと」について地震を挙げた方が、平成22年調査の26.5%から、39.5%と上昇しており、区民の防災に対する意識は高まっています。

横浜市地震被害想定調査報告書（平成24年10月）による被害想定としては、青葉区で最も被害が大きいと想定される元禄型関東地震では、約1200棟の建築物が被害を受け、死傷者は150人程度となることが想定されています。

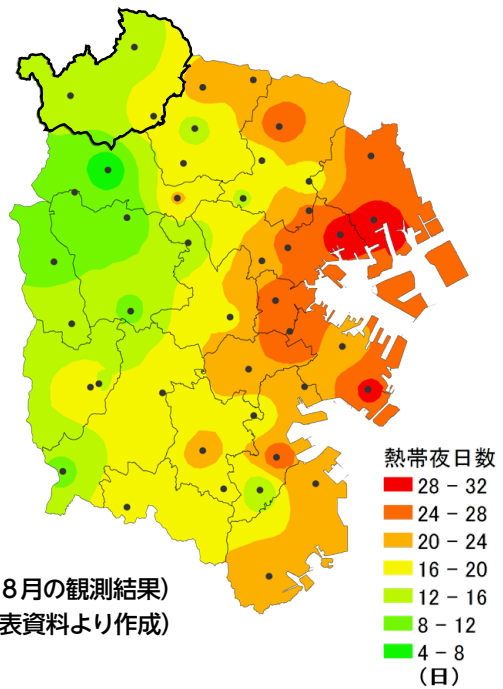
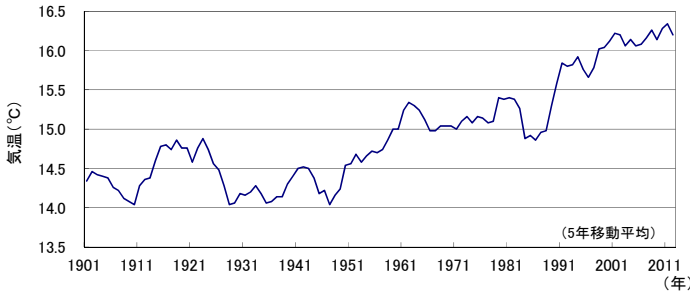
一方、洪水浸水（河川はん濫による浸水）については、鶴見川水系洪水浸水想定区域（平成28年8月指定・公表）により、48時間に792mmの降雨があった場合、鶴見川（谷本川）及び恩田川において、3mを超える浸水が一部で想定されています。また、内水浸水（下水道や水路からの浸水）については、内水ハザードマップ（平成27年3月作成）により、1時間に76.5mmの降雨（おおよそ30年に1回降ると想定される降雨）があった場合、鶴見川（谷本川）等の河川周辺では最大2mの浸水が想定されています。

### (4) 地球温暖化やヒートアイランド現象への対応の必要性

近年、平均気温の上昇や熱帯夜の観測、1時間当たり50mm以上の降雨観測回数の増加、頻発する台風や過去にない規模の大雨による甚大な被害が生じています。こうした状況が全て地球温暖化やヒートアイランド現象に起因するとは断定できませんが、このまま地球温暖化やヒートアイランド現象が進めば熱中症や災害などのリスクが高まり、青葉区の環境や区民生活に一層深刻な影響を及ぼすことが考えられます。

河川や崖を有する青葉区では、川沿いの低地を中心とする浸水被害や崖崩れ等のリスクを有しています。また、田園、河川、樹林地などに棲息する多様な生き物にも影響を及ぼすことが考えられます。

図：横浜市における年平均気温の経年変化  
(出典：横浜地方気象台公表データ (年平均気温))



図：熱帯夜日数分布 (平成 28 年 7、8 月の観測結果)  
(資料：横浜市環境創造局記者発表資料より作成)

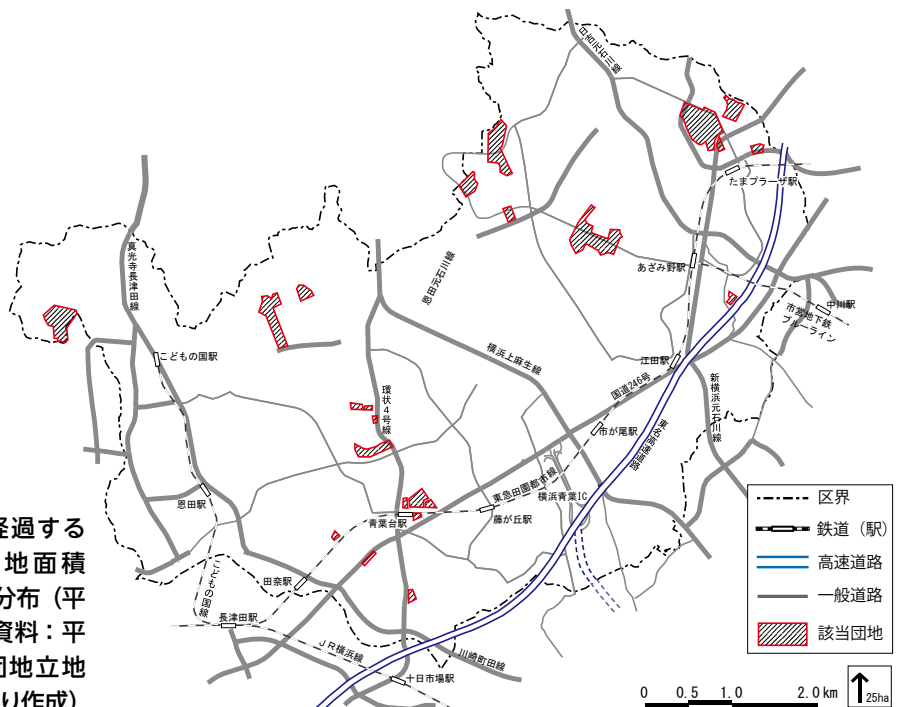
### (5) 住宅や都市インフラの老朽化等

昭和 30～40 年代に開発された住宅地においては、住宅の老朽化に伴って建替え等が生じています。戸建て住宅地においては、建築協定が失効してしまう、又は当初からないために、建替えに際して敷地を細分化して建築物が建築されるケースが見られます。逆に建築協定により二世帯住宅や敷地分割について制限がある地区においては、住宅の更新が行われにくいという現状もあります。

大規模な団地においては、築後 30 年を超えるものが多く、耐震上の課題を有しており、今後 20 年の間に建替えの需要が高まることが予想されます。既に、会社所有の寮や社宅については分譲マンション等に転換されているケースも見られます。

また、青葉区の空家率は 2.4% となっており、今後増加することが見込まれます。

図：築後 30 年以上経過する大規模団地 (敷地面積 5,000㎡以上) の分布 (平成 26 年現在) (資料：平成 20 年度住宅団地立地調査結果報告書より作成)



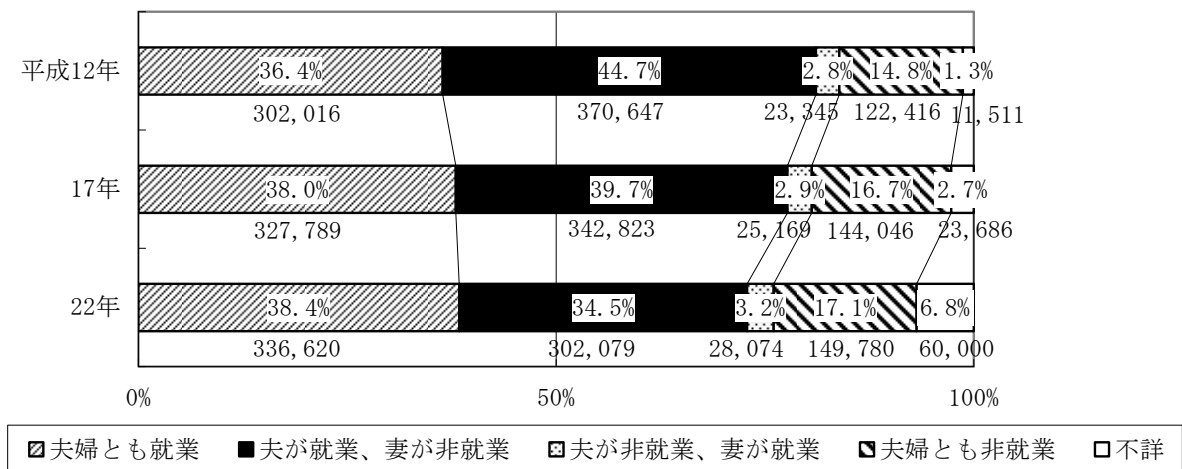
開発に伴い整備された道路・上下水道等の都市インフラについても老朽化が進んできており、保全や補修が必要になっているほか、電動アシスト付自転車の普及や自動車、インターネットの普及等、生活環境の変化に伴い、道路や駐輪場、駅前広場、ITインフラ等の必要な都市基盤の内容も変化してきています。また、道路や下水道等の都市基盤については整備基準が開発当時から改定されており、施設更新を行う際には、現在の基準に合わせる必要があります。

## (6) 価値観の多様化に伴う多様なライフスタイル

健康維持、生きがい、あるいは社会とのつながりを持つため、働き続けることやNPO等への参加の意欲や能力のある高齢者が今後多くなると予想されます。

横浜市全体の世帯ごとの夫婦の就業状況をみると、共働き世帯が増加傾向にあり、青葉区においても同様の傾向であると考えられます。女性の社会進出を促進し、女性が活躍する社会の実現を図るため、子育てと仕事を両立させるための様々な取組が進められています。その中では、福祉保健センターや保育所、学童保育などによる子育てを支援する様々なサービス、近くに同じ年代の子供がいて一緒に遊ぶ環境と場の充実も必要であるとされています。

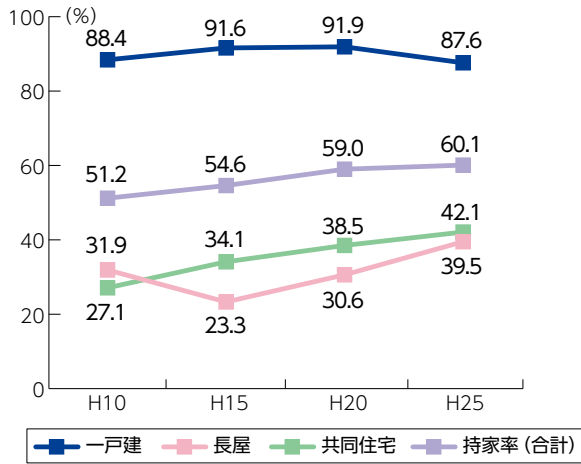
図：横浜市の世帯における夫婦の就業状況の推移（出典：平成22年国勢調査 産業等基本集計）  
※各棒グラフの下の数値は世帯数を示す



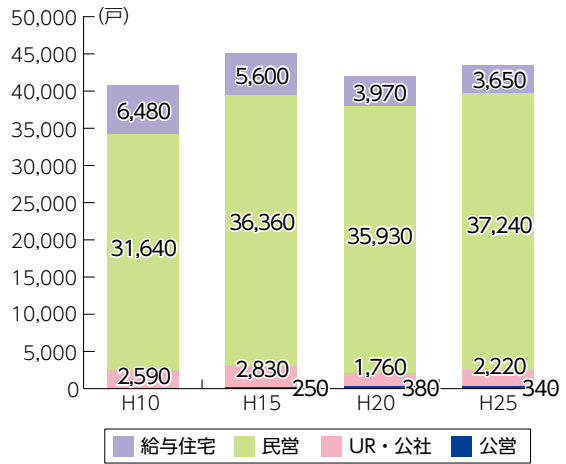
また、大量生産・大量消費から地球環境問題への関心の移行に伴い、現在残されている自然的環境の保全、新たな創造や3Rなど、自然的環境と共存するライフスタイルが志向されるようになってきています。

## (7) 経済社会状況に伴う社宅等の減少と居住形態の変化

青葉区の平成25年の持ち家率は、横浜市の58.8%と比較して高く、また増加しています。借家戸数は減少してきており、特に給与住宅（社宅）の戸数の減少が大きく、今後も減少が続くものと考えられます。



図：持家率の推移  
(資料：住宅土地統計調査より作成)



図：借家戸数の推移  
(資料：住宅土地統計調査より作成)

## 6 まちづくりの課題

青葉区の市街化区域の約9割は計画的に開発された地域であり、その多くでは建築協定が結ばれ、緑の多い良好な住環境が形成されています。また、区域の約3割は市街化調整区域であり、区北西部には青葉区の原風景である谷戸があり、区内を流れる河川の周辺には農地が残されています。こうした環境を魅力と感じている区民は多く、全ての世代において8割を超える区民が「青葉区に住み続けたい」と答えています。

しかし、青葉区のまちの今後を展望すると、次のような必ずしも楽観できない状況と課題が想定されます。

### (1) 人口減少や超高齢社会の到来

平成26年時点で青葉区において65歳以上の高齢者が占める割合は約18%であり、平成32年に21%を超え超高齢社会を迎え、更に平成42年には約27%になると予測されています。市内では比較的若い世代の多い人口構成となっていますが、若い世代の転入が減っており、更に将来、子供・孫の世代が成長し、親の家を出ていったまま戻らない、あるいは戻ってこれないと、高齢者人口が増え、若い世代の人口が減ることにより、ますます高齢化が急速に進むことが予想されます。また、青葉区の将来人口は、平成37年頃をピークにその後減少することが予測されています。

超高齢社会や人口減少を見据え、今後も活力ある青葉区であり続けるためには、若い世代から高齢者まで、どの世代も安心して暮らせ、更には良好な住環境や豊かな自然環境と適合する青葉区らしい新しい働き方の場の創出を図るなど、魅力的なまちづくりを進めていく必要があります。

### (2) 区民が魅力と感じている緑の減少

現在の青葉区の住環境を魅力あるものとしている要因の一つに自然的環境が挙げられ緑が多く残されていますが、年々減少しています。また、市街化を抑制すべき区域である市街化調整



区域内にある樹林地や農地についても全てが緑地保全制度等によって保全され、適切に維持管理されているわけではありません。したがって、残された樹林地や農地などの自然的環境をいかに保全・維持管理し、まちの魅力を喪失しないようにしていくかが重要です。

### (3) 区民が魅力と感じている街並みの喪失

青葉区における住宅地は、昭和30年代から50年代に開発されたものがほとんどで、住宅の更新が既に始まっています。開発時には住宅地の多くが建築協定により良好な住環境を形成してきましたが、その一部では建築協定が更新されず、敷地の細分化、周辺の街並みになじまない建築物の立地など、住宅地としての魅力が失われていく可能性があります。そのため、住環境の魅力の一つである魅力的な街並みの保全を進めることが必要です。

### (4) 防災意識の高まりとインフラの老朽化

東日本大震災などを契機とした区民の防災意識の高まり、都市基盤施設等の経年劣化、頻発する台風や過去にない規模の大雨などへ対応した防災まちづくりを進めていくことが求められています。

また、今後迎える超高齢社会においては、高齢者や子供が安心して暮らせるための防犯活動が重要となります。

### (5) 地球温暖化やヒートアイランド現象の進行

平均気温の上昇や1時間当たり50mm以上の降雨観測回数の増加等地球規模の環境変化が顕著になる中、青葉区においても地球環境へ配慮したまちづくりが求められています。そのため、残された自然環境の保全への取組や、市街地における緑の創出、エネルギーの効率的な活用を図ったまちづくりを進めていくことが必要です。

## 7 まちづくりの理念

### 「次世代に引き継ぐまち」づくりを目指す ～魅力的なまちの維持・発展・創造～

これまでの青葉区のまちづくりを生かしながら、次世代を担う子供やその親の世代にとって魅力あるまちを維持・創造すること、青葉区内に居住することを希望する世帯に対して魅力のある住宅を供給することにより、いつの時代にあっても様々な世代がバランスよく居住し、活力ある地域社会をつくる必要があります。現在は良好な住環境が維持され、魅力にあふれているこのまちを、誇れるものとして次世代に引き継ぐためのまちづくりが重要と考えます。

## 8 まちづくりの視点

上記のまちづくりの理念を実現するための取組の方向性として、次のことに重点を置いてまちづくりを進めます。

- **まちの活力を維持するために多様な世代が集うまちづくり**
  - (1) 多様な世代に魅力的なまちづくり
  - (2) 水と緑の環境を維持・発展・創造させるまちづくり
  - (3) 魅力的な街並みとコミュニティを維持・発展・創造させるまちづくり
- **安全で環境に優しいまちづくり**
  - (4) 安心して暮らせるまちづくり
  - (5) 地球環境に配慮したまちづくり

### (1) 多様な世代に魅力的なまちづくり

魅力的で暮らしやすいまちであり続けるため、いつの時代にあっても多様な世代が集い、活力ある地域社会をつくる取組を進めます。

高齢となっても住みやすく、住み続けられるまちづくりを進めます。高齢者が安心して暮らし、住み続けていくためには、介護、医療、生活支援、介護予防の充実、健康や生きがいづくりが必要となります。また、高齢者が住みやすい住宅の供給やリフォーム等への取組も求められています。高齢者が街で暮らすに当たり、日常の買物、病院への通院、高齢者には使いにくい交通機関等の改善も進めていきます。

また、子供の視点、子育ての視点に立ってまちづくりを進めます。安全で身近な遊び場・集う場やスポーツ・レクリエーションの場の整備、公共的空間や人の集う場所のユニバーサルデザイン、公共交通機関の利便性向上などを進めるほか、楽しく、安心して子育てができるよう、育児、教育、医療などの分野における様々な環境整備を目指します。

また、青葉区においては、子育てに対応した住宅供給も重要です。二世帯住宅の誘導、敷地を有効活用した住宅の供給、ライフステージに合わせた住み替え支援など、子育て世代が青葉区に住むことのできる環境整備を目指します。

併せて、青葉区の特徴を生かした多様な世代が働く場や住民活動を行う場の創出に取り組みます。

### (2) 水と緑の環境を維持・発展・創造させるまちづくり

青葉区の住環境を支える水と緑の環境や景観を維持するために、まとまりある樹林地、良好な農地を様々な制度により保全するとともに、生物多様性にも配慮した総合的な対策を進めます。

市街化調整区域における土地利用については、一定の枠内で転換が可能なことから樹林地や農地が虫食的に減りつつあるので、樹林地や農地の保全のための方策を検討します。

水と緑の環境を維持・発展させるため、区民一人ひとりが活動の担い手となるような環境づくりを進めていきます。



青葉区の魅力の一つである自然環境の中には多種多様な生き物がおり、これらの生き物に触れる体験は、子供の成長にとって貴重な経験になるほか、大人になってもふるさととしての記憶につながるものとなります。水と緑を守るとともに、生物多様性に配慮した取組を進めます。

### (3) 魅力的な街並みとコミュニティを維持・発展・創造させるまちづくり

計画的に開発された住宅地の街並みを維持・発展させるために、景観への配慮・建築物のデザイン・緑化・敷地の細分化の防止などに関するルールづくり、建築物の長寿命化、安全でくつろぎのある生活道路への再整備、街路樹の保全とネットワーク化など、関係者が協力して地域のまちづくりを進める必要があります。こうした地域のまちづくりを進めるための仕組みづくりを検討します。また、まちを魅力的にし、まちの価値を高めるには住民主体のコミュニティ活動が必要となり、それは高齢者の生きがいづくりや子育て環境の充実などにもつながるものと考えられます。

### (4) 安心して暮らせるまちづくり

#### ① 都市基盤施設の保全・更新

青葉区は昭和40年代から土地区画整理事業により道路・下水道等の都市の基盤や宅地の造成が進められてきました。これらの都市の基盤は、築造されてから既に50年近く経過するところもあります。経年的に劣化しているか所について、今後順次適切な更新を進めていきます。

#### ② 防災・防犯のまちづくり

東日本大震災を教訓とし、災害時においても被害をできるだけ小さくする減災の観点から自助及び共助の強化、帰宅困難者対策や災害時の医療救護体制の確立などを図るとともに、頻発する台風や過去にない規模の大雨に対応するため、雨水の流出抑制や崖地の安全対策を進めます。

また、子供から高齢者まで安心して暮らしていくためには、まちの防犯性を高めることが必要です。それには地域全体で取り組んでいくことも重要です。

### (5) 地球環境に配慮したまちづくり

地球温暖化を踏まえ、環境負荷を軽減したまちづくりに取り組みます。そのため、都市機能の集積、円滑な交通ネットワークの形成及び青葉区の地勢等の特性に即した再生可能エネルギーの活用などを進めていきます。