

第1章 旭区の成り立ちとまちづくりの目標

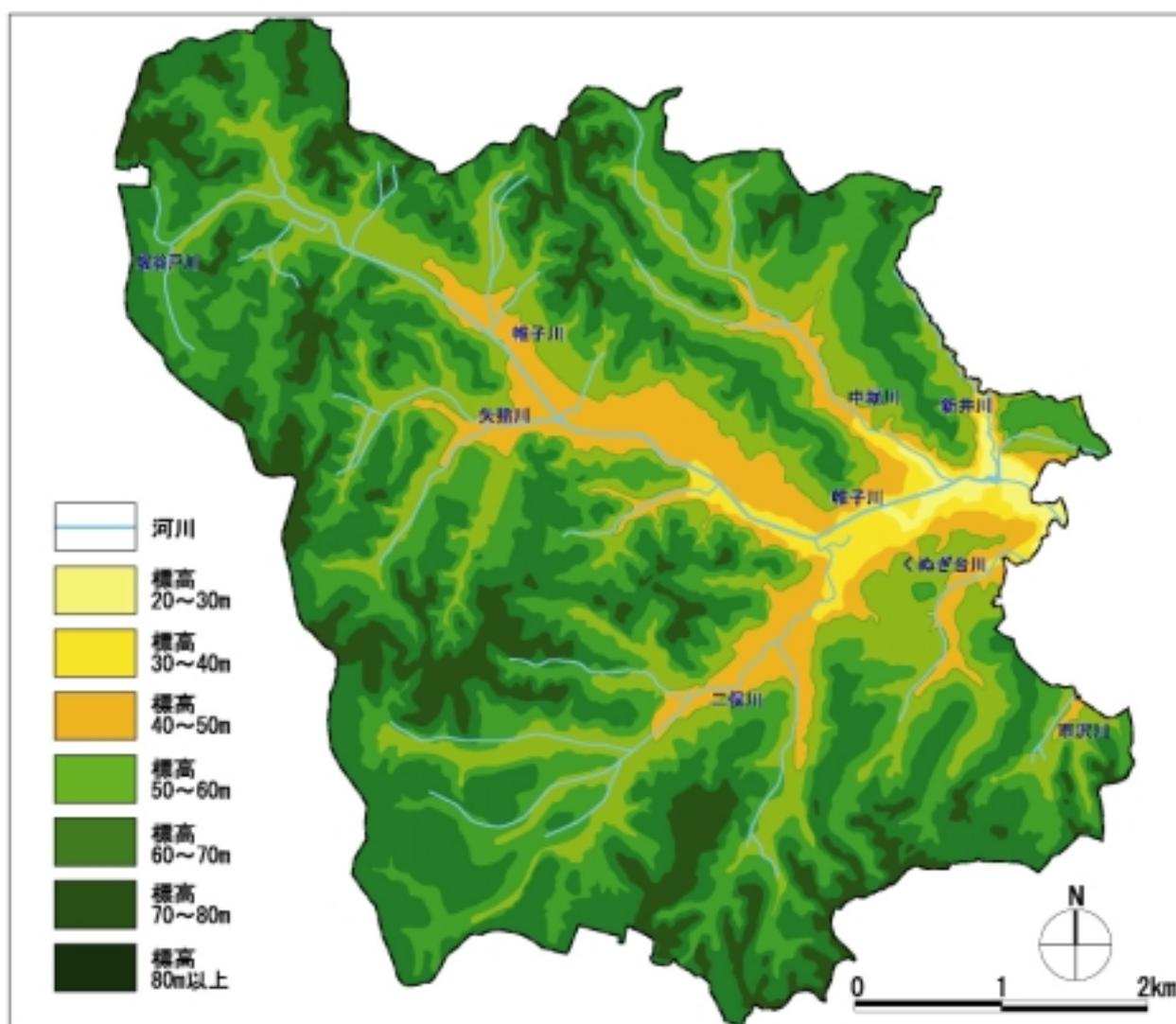
1. 旭区の成り立ちと特徴

(1) 地形・自然の特徴

① 起伏の多い地形

旭区は横浜市西部に位置し、帷子川の源流域となっており、帷子川とその支流によって起伏の多い複雑な地形が形成されています。地形は、大きく川沿いの低地部と丘陵部に分けることができます。

<地形の現況>



(2) まちの成り立ちと特徴

① まちの成り立ち

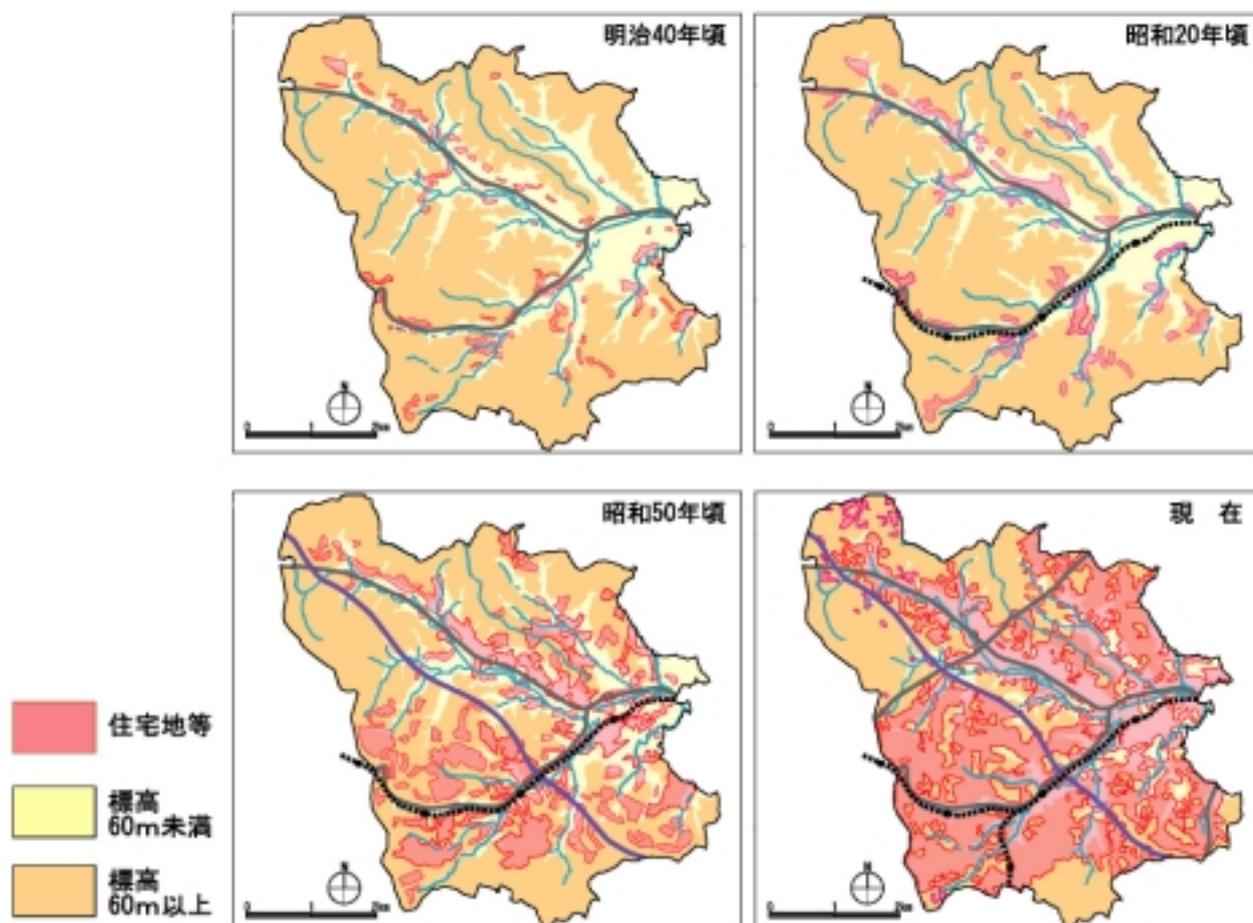
明治 22 年、市町村制施行により横浜市が誕生しましたが、当時の旭区は市域に含まれておらず、都筑郡都岡村、二俣川村、西谷村（一部）でした。その頃までは、八王子街道沿いの農村でしたが、大正 15 年に神中鉄道（相模鉄道の前身）が厚木～星川（現上星川）まで開通、その後横浜まで全線開通してから、川沿いの低地部で市街化が進みました。

昭和 2 年に西谷村が、続いて昭和 14 年に都岡村、二俣川村が保土ヶ谷区に編入されました。昭和 19 年に神中鉄道が相模鉄道に合併され鉄道の電化が進み、東京や横浜への通勤便利な住宅地となってきました。

昭和 30 年代に入ると人口が急激に増加し、これに伴って、昭和 44 年に旭区は保土ヶ谷区から分区して誕生しました。同じ頃、左近山やひかりが丘などの丘陵地に大規模団地が相次いで建設されました。

その後、昭和 51 年に相模鉄道いずみ野線が二俣川～いずみ野間で開通し、沿線の宅地化が進みました。また、昭和 54 年から若葉台団地の入居が始まり人口は増加し続けましたが、平成に入ってからは、ほぼ横ばいとなっています。平成 11 年にはいずみ野線が湘南台まで延伸され、藤沢方面への交通利便性はさらに高まりました。

<まちの変遷>

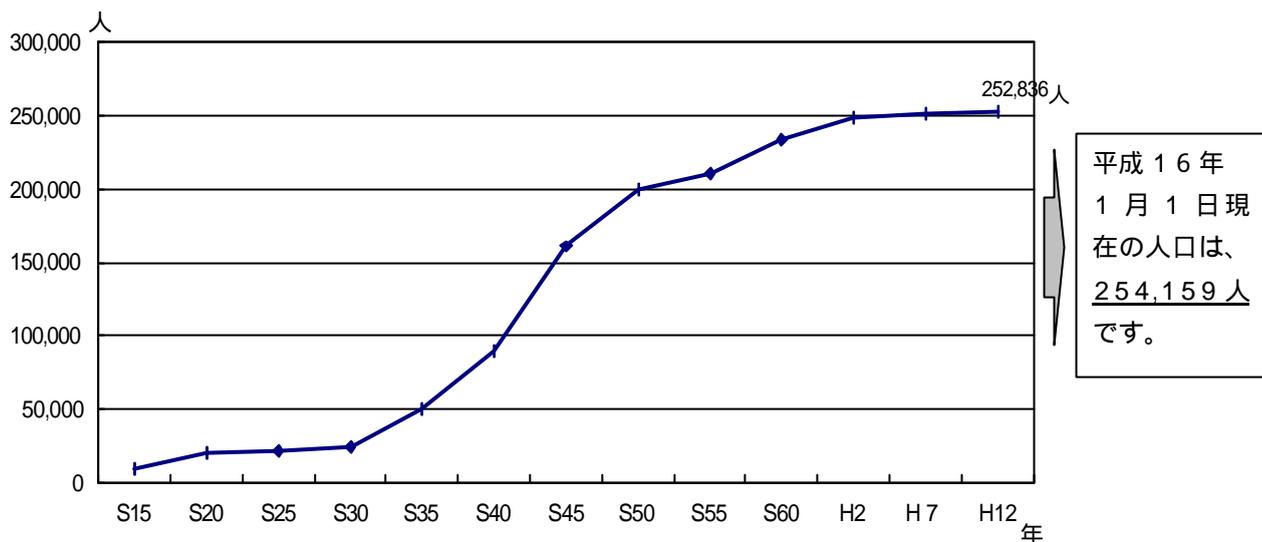


(3)人口・世帯の動向と特徴

旭区の人口は、近年は横ばいとなっていますが⁴、65歳以上の高齢者の人口比率は年々高くなっており、15歳未満の人口比率は減少傾向にあります。特に、昭和30～40年代に開発された住宅地で高齢化が進んでおり、今後は、大規模団地が立地する地区で、急速な高齢化が予測されます。

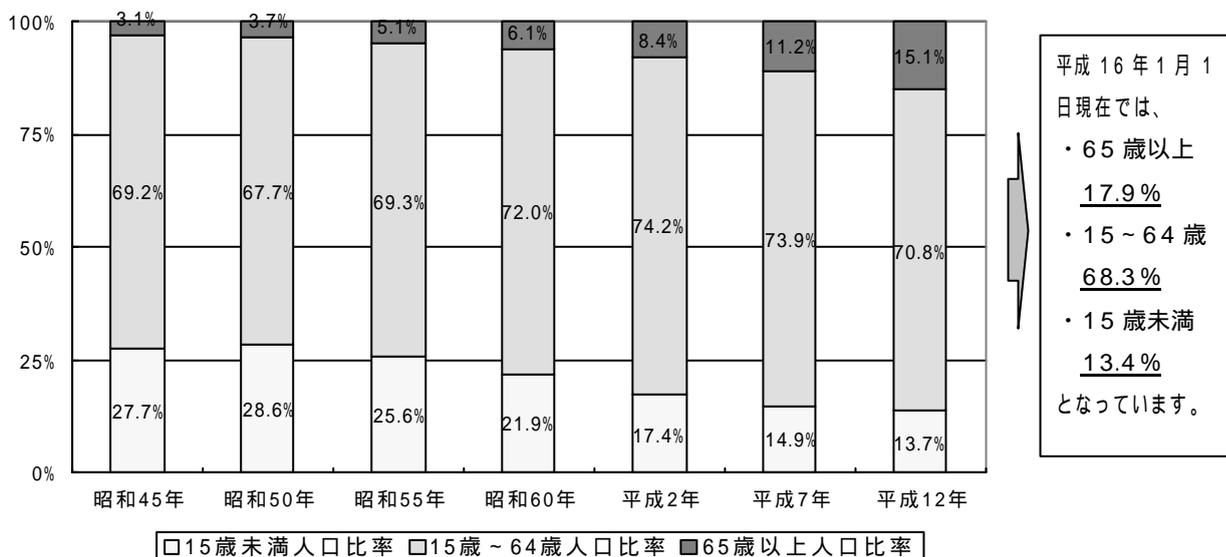
旭区は、昼夜間人口比率が市内でも低く⁵、昼間は旭区外に通勤・通学している人が多くなっています。

<人口の推移>



資料：各年国勢調査

<年齢別人口率の推移>



資料：各年国勢調査

⁴ 今後の横浜市の人口は、市外からの人口流入に伴い、引き続き社会増が続くものの、死亡数の増加と出生数の減少に伴う自然増の減少により、全体の伸びはゆるやかになるものと想定されます。将来的には、死亡数が出生数を上回り自然減となり、さらに自然減が社会増を上回る2020年前後に人口のピークを迎えるものと想定されます。

⁵ 昼夜間人口比率は、常住人口100人当たりの昼間人口の割合であり、100%を超えているときは通勤・通学人口の流入超過、100%を下回っているときは流出超過を示しています。旭区は、昼夜間人口比率72.8%、横浜市90.5%となっており、市内で3番目に低くなっています。(平成12年10月1日現在)

2. まちづくりの目標と将来像

(1) まちづくりの目標

～くらしを大切にしまち～

旭区は、昭和30年代以降、急激な開発の波と人口増加をみてきましたが、近年は、市街地の利用が一定の水準に達し、人口の増加も横ばいで、まちの成熟期を迎えていると言えます。こうした中、今後のまちづくりについては、開発や整備の“量”よりも、バランスのとれた都市機能や生活環境の“質”が求められる時代となってきたことを踏まえながら、以下の点に留意し考えていく必要があります。

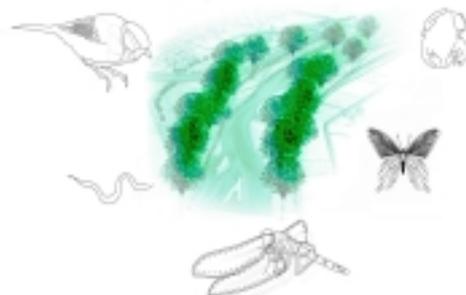
<計画の背景>

- ◆ 65歳以上の高齢者人口が全区中最も多く、高齢化率も年々高くなっており、今後さらに高齢化が進行することが予測されます。また、本市の家族類型をみると（2000年現在）、全世帯のうち単独世帯が約3割で第1位、夫婦のみ世帯が約2割となっており、今後も増加が見込まれます。このような傾向を踏まえると、ベッドタウンとして成長してきた旭区では、近い将来「高齢者の小規模世帯」が標準的な世帯になる可能性があります。
- ◆ 高齢者が社会の主な構成員となることを踏まえ、高齢者が孤立することなく、むしろ地域社会の重要な担い手となるよう、身近な地域に社会参加や生涯学習の場を整えるとともに、支えあいのシステムを構築していく必要があります。また、「高齢者や障害者にやさしいまちづくりは、あらゆる人の利便性と快適性を高めることになる」という考え方に立ってまちをデザインしていくことが重要です。
- ◆ 鉄道と丘陵部の高低差があるため、最寄り駅や区民生活に関わる主要な施設への移動に時間を要しています。また、狭い道路が区内各所にみられることから、様々な区民活動を阻害する要因となっています。交通問題は、高齢化の進展も踏まえ、検討する必要があります。
- ◆ 昭和30年代から50年代に開発された住宅地や団地の多くは更新時期を迎えることになりませんが、無秩序な敷地の細分化などを防止するだけでなく、街の景観やライフステージに合わせた住宅の質を高める契機としてとらえ、若い世代の定着化をはかることも重要です。
- ◆ 豊かな緑と広大な公園は、旭区の貴重な資源であり、魅力ある区づくりを推進する上で、保全や有効活用をはかる視点が必要です。また、環境への負荷を低減し、限りある資源を有効活用するシステムとライフスタイルの確立が、社会的価値観として定着しつつあります。
- ◆ プラン策定にあたり実施した区民へのアンケートや区民参加によるまちづくりのテーマ別懇談会において、身近な緑地など自然環境の保全、都心まで出なくても用が足りる生活利便性の確保、狭い道路の拡幅や歩きやすい歩道の整備、高齢者への支援や安心して子育てできる環境づくりなどが主な意見として出されました。

こうしたことから、「旭区のまちづくり」では、身近な生活圏に必要な機能が充実したまちとなるよう、まちづくりの目標を「**くらしを大切にしまち**」とし、プランを策定します。具体的には次のようなまちをめざします。

①水と緑に囲まれて 自然と身近にふれあえるまち

帷子川や丘陵地の緑を大切に、自然とふれあうことのできるまちをめざします。



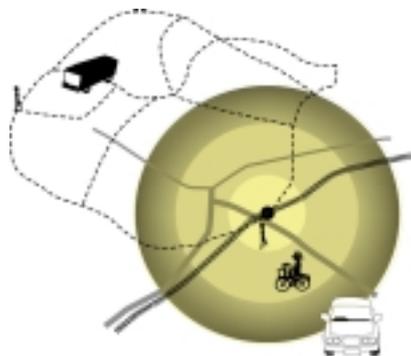
②駅周辺がにぎわい くらしが便利で楽しいまち

二俣川・鶴ヶ峰駅周辺は、副都心として商業・業務・文化・福祉等の機能が集積し、その他の駅周辺では、区民の日常生活を支える施設や機能が整っているまちをめざします。



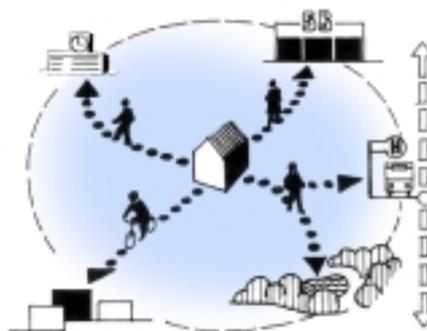
③交通ネットワークが整って 気軽に外出できるまち

駅や公共施設などまでの道路や交通手段が整っており、歩行者が安全で快適に歩ける環境が整ったまちをめざします。



④地域で支えあい 安心して住み続けられるまち

災害に強く、子供からお年寄りまで誰もが安心して住み続けられる生活環境が整ったまちをめざします。



(2) まちの将来像

まちづくりの目標を実現するために、まちの将来像を次のように設定します。基本的には、現在のまちの特性を育てながら、問題点を改善していきます。

①水と緑の環境

横浜動物の森公園周辺、帷子川源流域、追分・矢指市民の森周辺、希望が丘水の森公園周辺、こども自然公園周辺、(仮称※)たちばなの丘公園周辺のまとまった緑を「緑の拠点」、帷子川・矢指川・二俣川・中堀川を「水と緑の軸」として位置づけ、旭区の自然を支える基盤として保全・再生していきます。また、丘陵部のまとまった緑や農地を保全して、水と緑の環境を形成します。

※以下、(仮称)は省略します。

②副都心・生活拠点

「副都心」である二俣川・鶴ヶ峰駅周辺では、商業・業務・文化・福祉等の機能を集積させ、旭区の中心としてふさわしい街並みをつくります。

その他の相模鉄道線の駅周辺を「生活拠点」として位置づけ、区民の日常生活を支える商業・業務機能を充実させ、生活の利便性を高めます。

③道路・交通網

幹線道路である国道16号線、保土ヶ谷バイパス(国道16号バイパス線)、中原街道(環状3号線)、厚木街道(横浜厚木線)、鴨居上飯田線、環状2号線、中田さちが丘線により道路ネットワークを形成します。また、暮らしを営むまちにふさわしい生活道路の充実をはかります。

相模鉄道本線、相模鉄道いずみ野線に加え、神奈川東部方面線や横浜環状鉄道の計画を推進し、鉄道ネットワークを形成して、区内の交通不便地域の解消と市内の副都心や地域拠点相互の利便性を高めます。

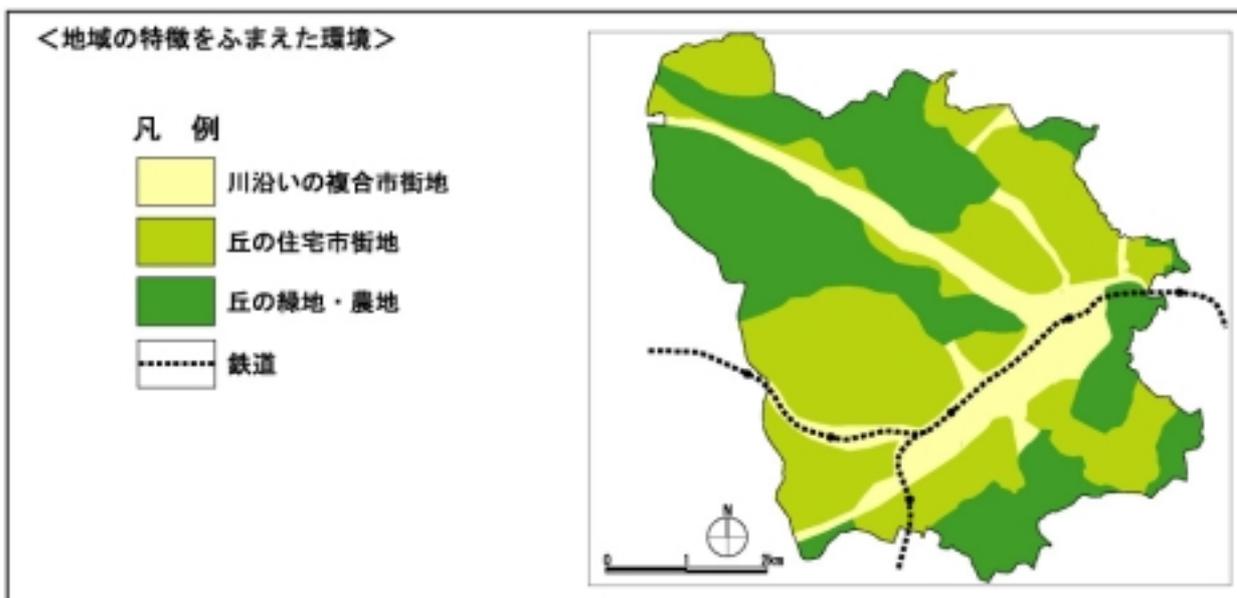
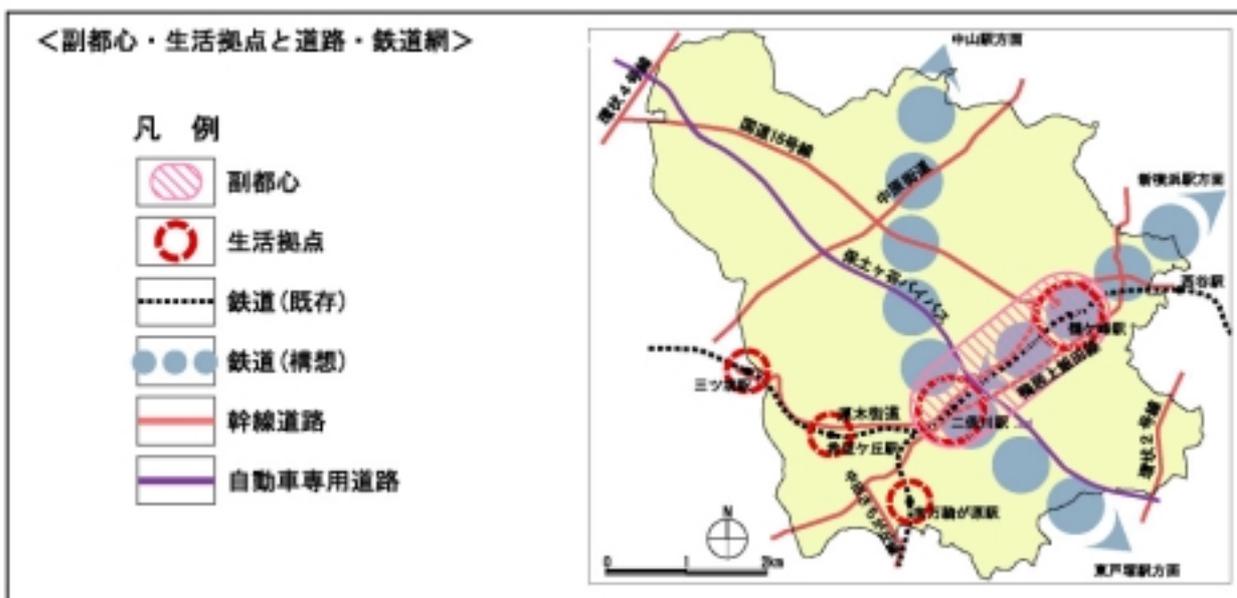
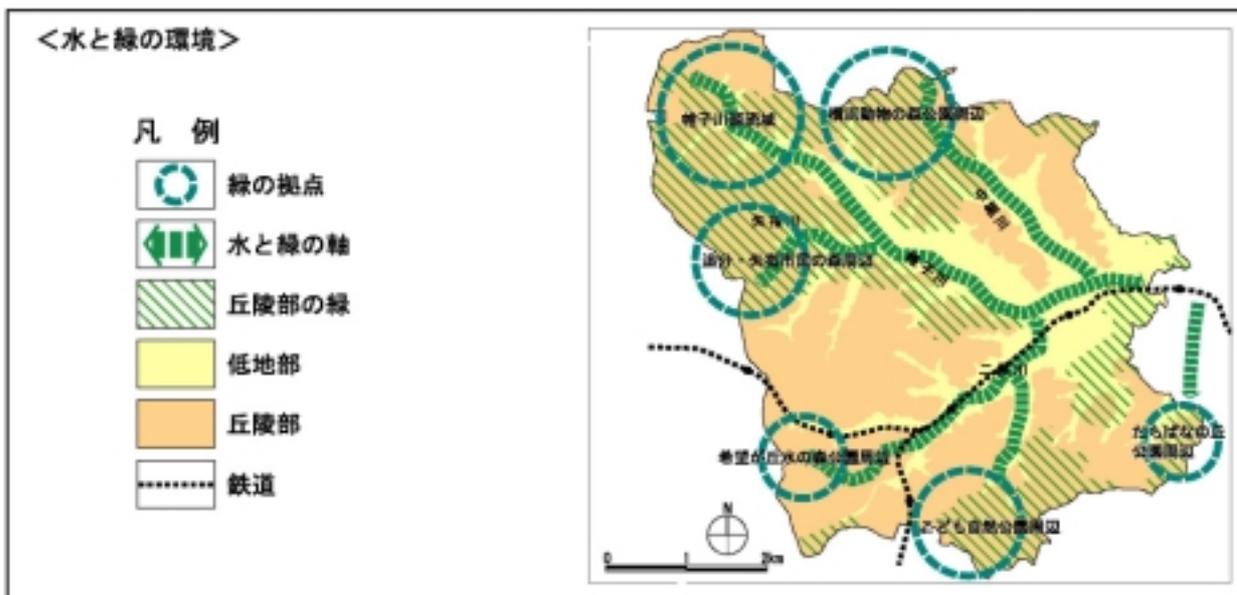
④地域の生活環境

区域を「川沿いの複合市街地」と「丘の住宅市街地」、「丘の緑地・農地」に分け、それぞれのまちの成り立ちや特徴をふまえた環境を整えます。

帷子川や二俣川などの「川沿いの複合市街地」では、鉄道駅や幹線道路に近いという利便性を生かして、様々な都市機能と住環境が調和したまちをめざします。

「丘の住宅市街地」では、緑が多く、ゆとりある住宅地を育てていきます。

「丘の緑地・農地」では、樹林地や農地を保全します。



3. 土地利用の基本的考え方

まちの将来像を踏まえて、用途の混在による市街地環境の悪化が起きないように市街地の類型に応じた適切な整備・誘導をはかり、バランスのとれた土地利用を実現するため、下図のとおり土地利用方針を定めます。

また、土地利用方針を変更する場合は、以下の点に沿って進めます。

- ・新たに整備、拡幅された幹線道路や地区幹線道路の沿道や駅周辺については、地域の意向や実情をふまえながら、必要に応じて商業・業務や住宅などの複合的な土地利用や、高度利用を検討します。
- ・市街化調整区域では基本的に市街化を抑制しますが、幹線道路や鉄道の新駅付近で都市的利用を行う必要がある場合には、計画的な開発とあわせて土地利用の見直しを検討します。
- ・また、市街化調整区域内に立地が認められている施設を整備する際は、周辺の環境との調和や安全に配慮したものとなるよう誘導します。
- ・工業系の用途地域においてまとめて非工業系の土地利用が行われている場合には、地域地区等の見直しを検討します。

<土地利用方針図>

