

I. 泉区の概況とまちづくりの課題

1. 泉区の成り立ちと概況

(1) 地形・自然の特徴

① 位置

泉区は、横浜市を南西部に位置し、北は旭区と瀬谷区、東と南は戸塚区、西は境川を挟んで大和市と藤沢市に接しています。区の面積は23.56 km²で、18区中10番目の広さとなっています。

泉区役所の最寄り駅である「いずみ中央駅」から鉄道を利用した場合の所要時間は、横浜駅まで約25分、東京駅まで約1時間となっています。

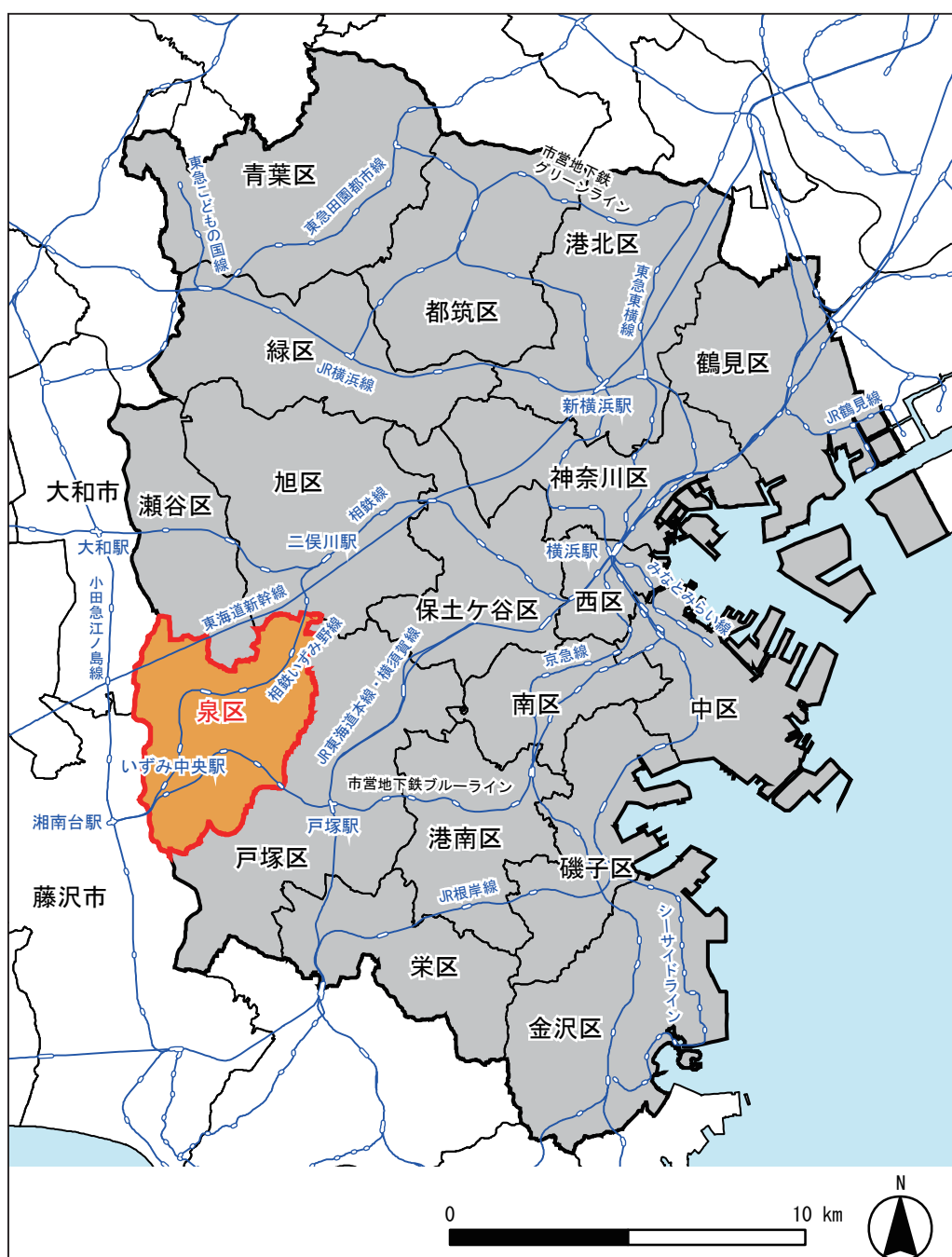


図1 泉区の位置及び鉄道網

② 地形・自然

泉区は多摩丘陵の南端に位置しています。区の北東部は丘陵地、西部は相模原台地となっています。区の西側の区境には境川、中央部には和泉川と宇田川（村岡川）、北東部には阿久和川が流れ、なだらかな段丘が形成されています。

また、地下水にも恵まれ、区内には湧水が多く見られます。

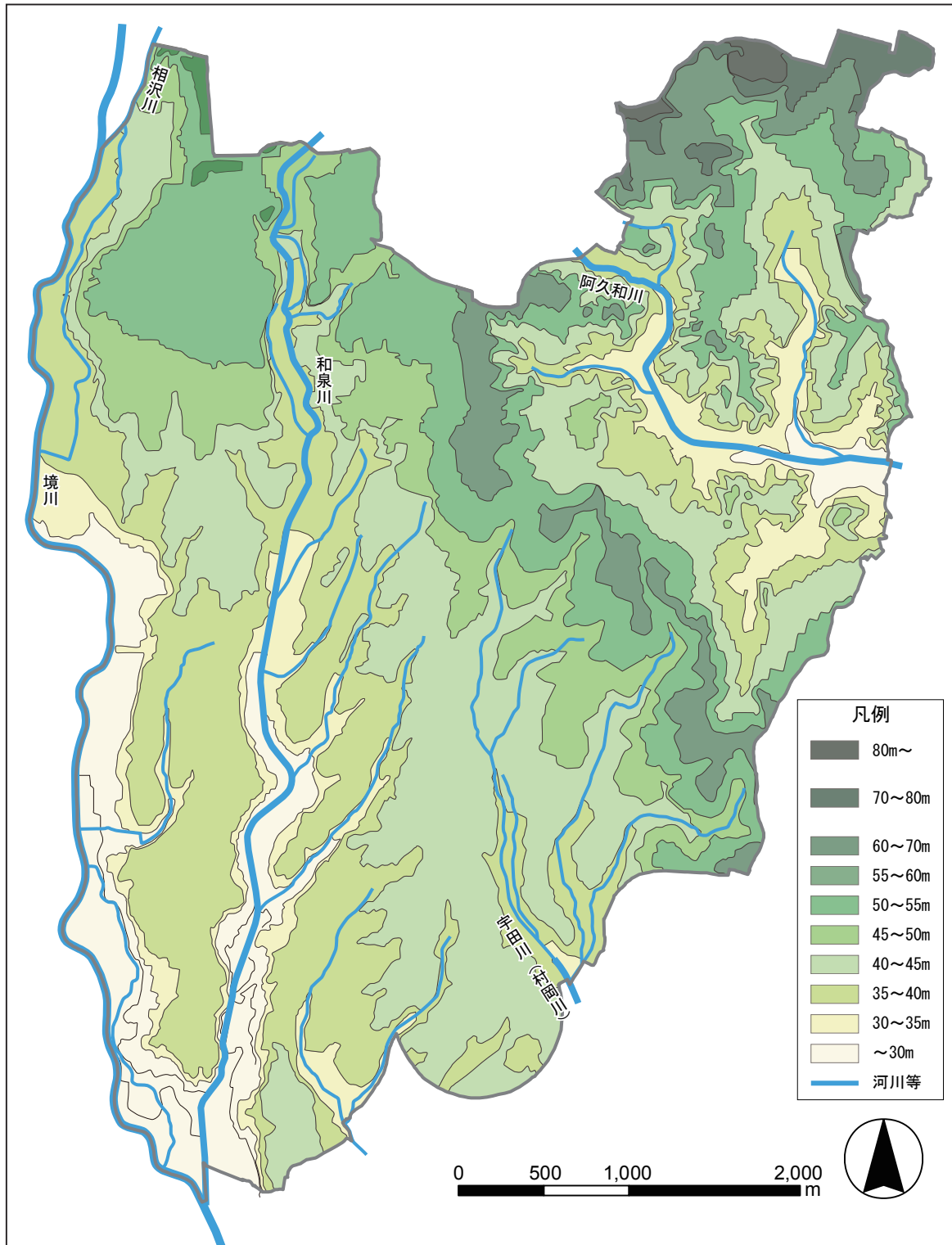


図2 地形の現況

(2) まちの成り立ち

① 農村地帯から住宅地へ

泉区は、境川や和泉川、阿久和川などの河川を中心として発展してきました。平安時代の末頃から水田が作られるようになり、水田の多い農村地帯となりました。

明治時代以降は、多くの農家で養蚕業が盛んに行われましたが、関東大震災と生糸価格の暴落によって次第に衰退しました。明治45年(1912年)の土地利用図をみると、当時、河川沿いには水田、台地には畑や樹林畑が広がっており、区の北東部は丘陵地で森林に覆われていたことが分かります。

昭和14年(1939年)には、中川村、中和田村などが鎌倉郡から横浜市に編入され、戸塚区となりました。この頃から、軍需品の生産に伴う工場の新設と社宅の建設によって、人口の増加が進みました。戦争の末期に疎開者を受け入れたことも、人口増加の要因となりました。

昭和26年(1951年)以降、戸塚駅周辺では工場が立地するなど、市街化が進みました。昭和35年(1960年)頃から、区の中心付近を東西方向に通る横浜伊勢原線沿道で市街地が急速に拡大し、土地利用は田畑から住宅などへ変化していきました。また、昭和39年(1964年)から昭和46年(1971年)頃の人口急増期には、上飯田地区に市営、県営の大規模な住宅団地が形成されました。

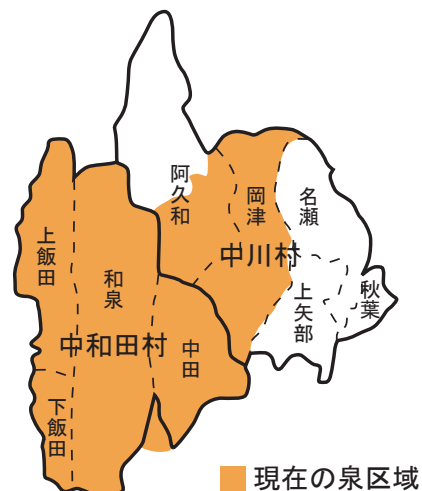


図3 明治22年の行政区

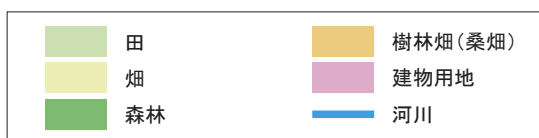
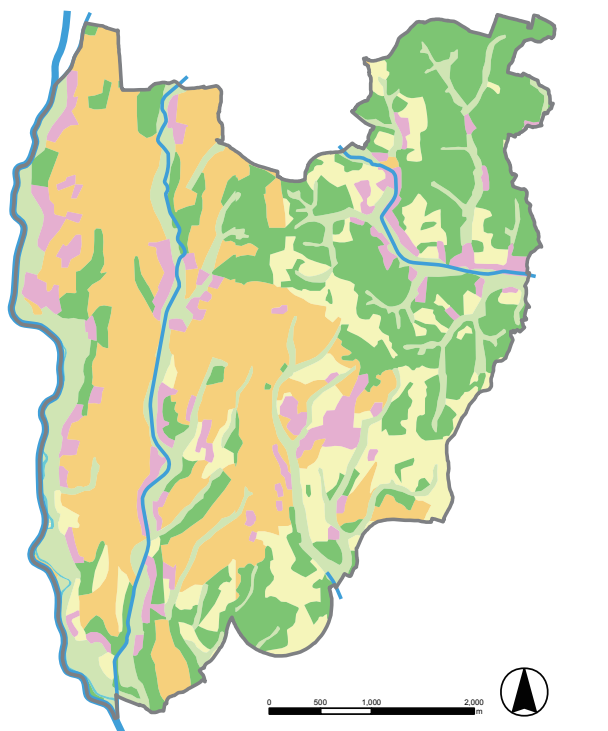


図4 泉区の土地利用(明治45年)

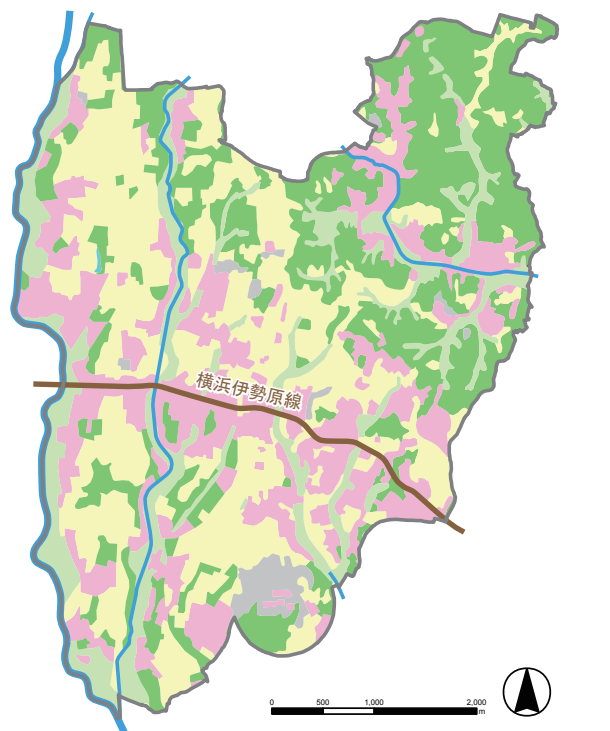


図5 泉区の土地利用(昭和42年)

こういった急速な人口増加に伴う市街地の拡大をうけて、昭和43年（1968年）に公布された（新）都市計画法に基づいて、昭和45年（1970年）に横浜市全域が都市計画区域として市街化区域と市街化調整区域に区分されました。これにより、計画的な市街地形成が図られることとなりました。

昭和51年（1976年）には、相鉄いずみ野線が二俣川駅からいずみ野駅まで開通し、これに伴い、沿線では土地区画整理事業による計画的なまちづくりが行われました。

人口増加や市街地拡大に伴い、昭和61年（1986年）に戸塚区が戸塚・栄・泉の3区に分かれ、現在の泉区が誕生しました。区名は泉が湧き出るように、若い活力を生み出しながら発展するようにとの願いから名付けられました。

平成2年（1990年）には相鉄いずみ野線がいずみ中央駅まで延伸され、いずみ中央駅周辺では行政施設などが次々に建てられ、生活の利便性が向上しました。平成11年（1999年）には相鉄いずみ野線と市営地下鉄1号線が湘南台駅まで延伸され、交通利便性が向上するとともに、鉄道駅周辺や都市計画道路沿道を中心に、更に宅地化が進みました。

平成17年（2005年）には泉区プランが策定され、「やすらぎとうるおいあふれる田園文化都市」という将来都市像のもと、まちづくりが進んできました。平成18年（2006年）に環状4号線の泉区内の全線が開通し、平成23年（2011年）に横浜伊勢原線が全線開通するなど、都市計画道路の整備が進みました。また、平成21年（2009年）度からの横浜みどりアップ計画により、緑地や農地の保全の取組も進んできました。平成26年（2014年）には、深谷通信所が米側から日本側に返還されました。また同年、泉ゆめが丘地区土地区画整理事業が認可され、ゆめが丘駅・下飯田駅周辺地区において、新たなまちづくりが始まりました。

② 市街地の推移

図7の人口集中地区（D I D）の変遷を見ると、市街地は横浜伊勢原線を軸に東部から西部・南部へ、その後鉄道網の充実とともに北部へ拡大してきたことが分かります。

また、市街地の様子は横浜伊勢原線沿道と南部は急速に拡大した市街地、北東部は土地区画整理事業などによって整備された市街地となっています。

土地区画整理事業が実施された区域は16地区あり、鉄道や都市計画道路の整備に伴って、昭和50年（1975年）から平成10年（1998年）頃にかけて多くの事業が推進されました。また平成26年（2014年）には、新たに、泉ゆめが丘地区土地区画整理事業が認可されました。

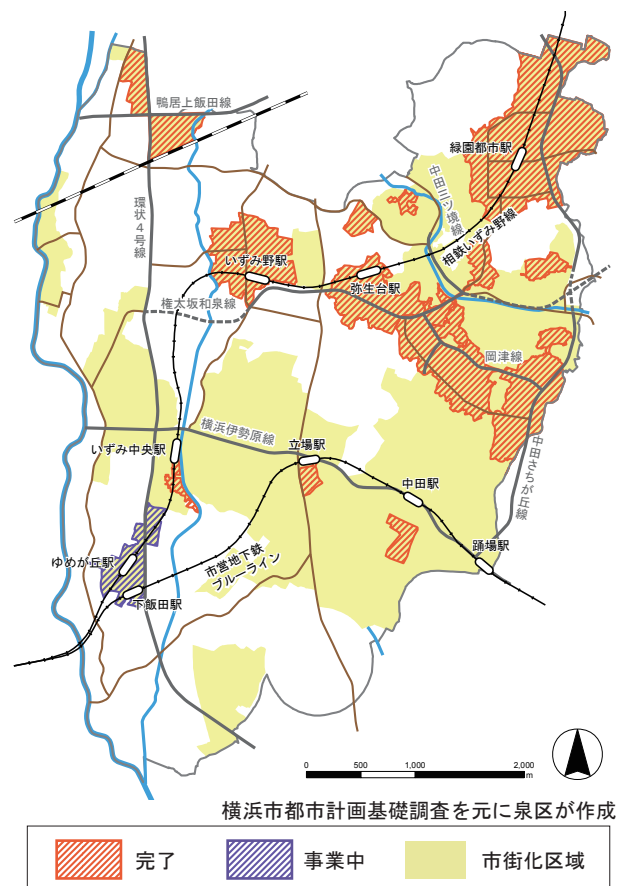
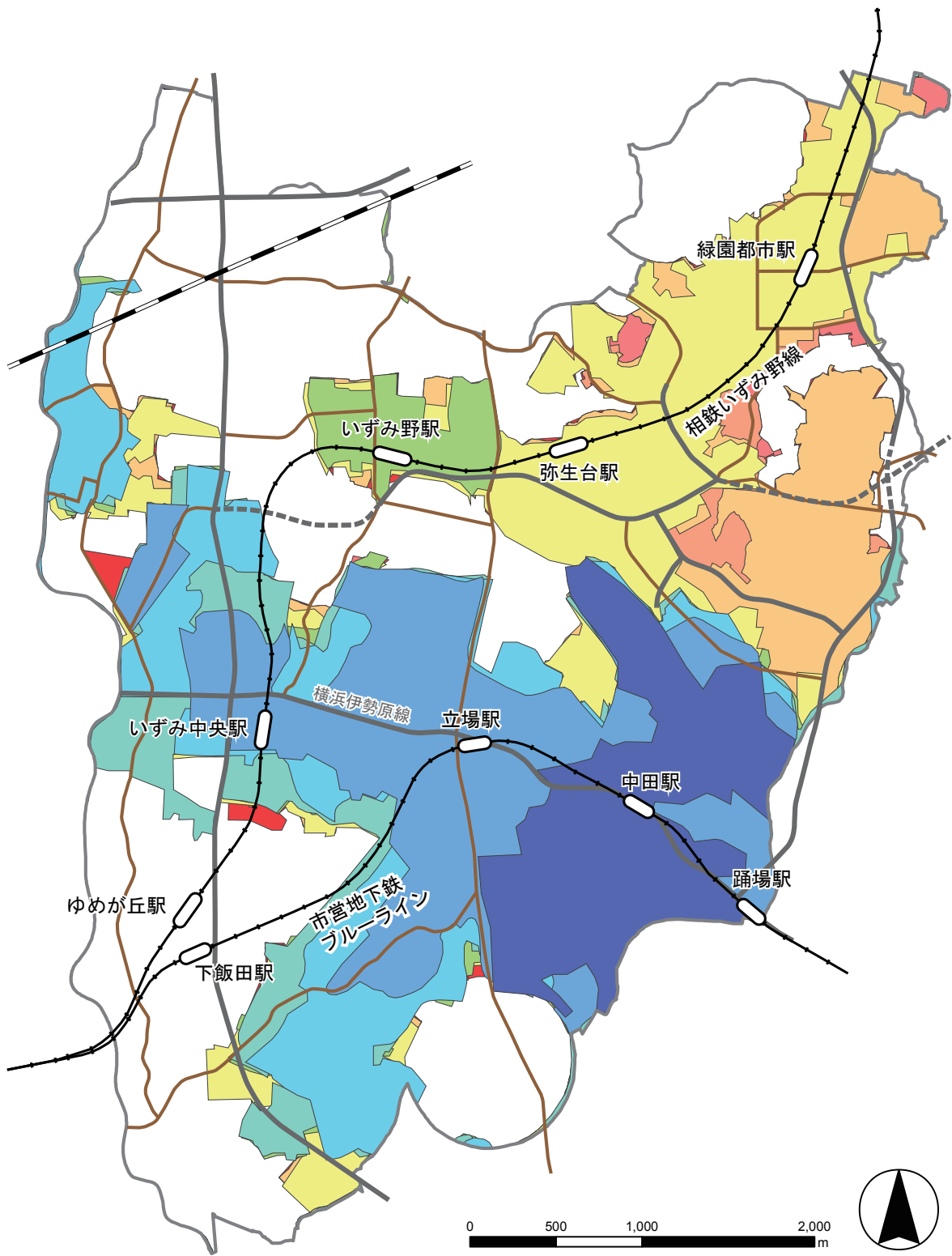


図6 土地区画整理事業の実施区域（平成26年）



 昭和40年	 昭和45年	 昭和50年	 昭和55年
 昭和60年	 平成2年	 平成7年	 平成12年
 平成17年	 平成22年		

出典：国勢調査、我が国の人口集中地区

図7 人口集中地区（DID）の変遷

(3) 人口・世帯の動向など

① 人口変動等

平成25年(2013年)10月現在の泉区の人口は約155,000人となっています。昭和61年(1986年)11月の泉区誕生から27年間で約1.3倍に増加していますが、平成23年(2011年)からわずかに減少傾向にあります。また一世帯当たりの人員は、年々減少しています。年齢構成の推移をみると、平成25年(2013年)には65歳以上の高齢者の割合が24.3%となる一方、15歳未満の若年者が減少しており、少子高齢化が進んでいるといえます。近年の人口動態をみると、平成22年(2010年)から社会増減数が減少に転じており、区外への転出が転入を上回っている状況です。

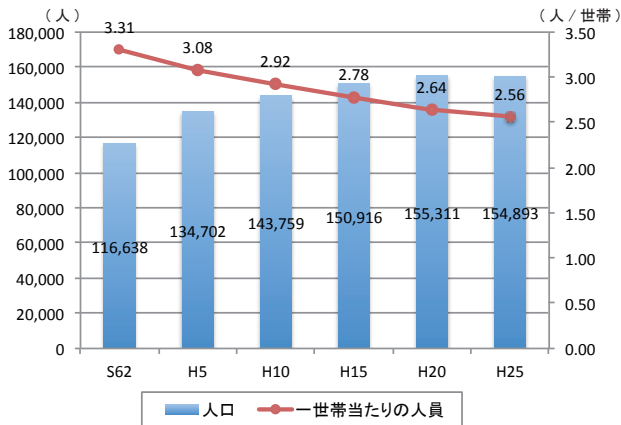


図8 人口及び世帯当たり人員の推移
 (各年10月1日時点)
 出典：横浜市統計書

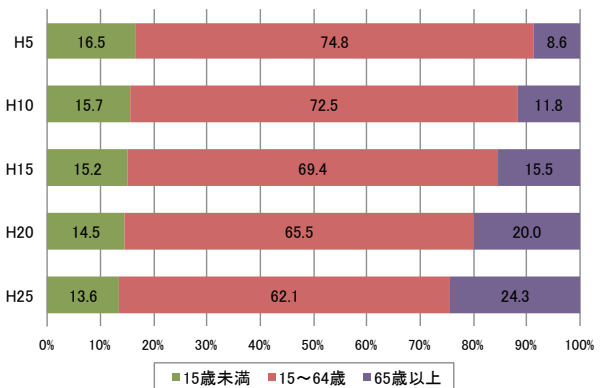


図9 年齢構成の推移
 (各年1月1日時点)
 出典：横浜市統計書、
 統計ポータルサイト人口動態と年齢別人口

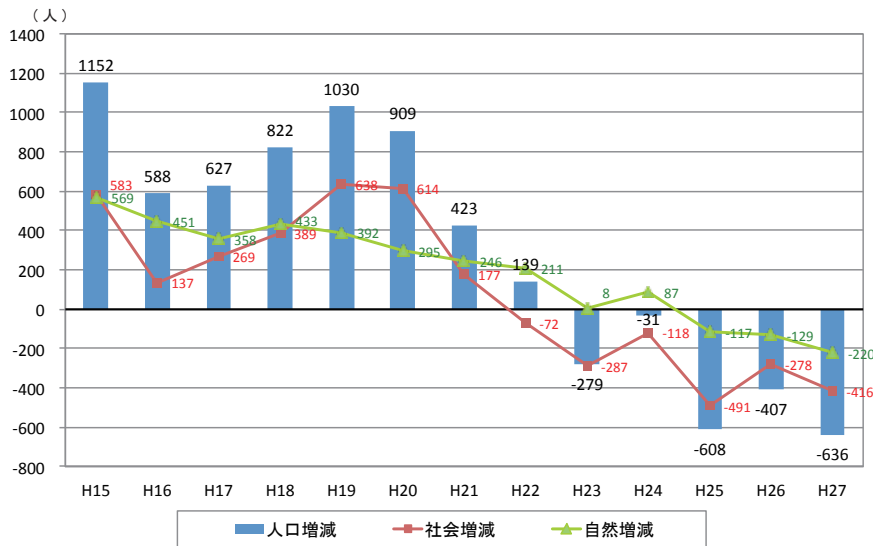


図10 人口動態の推移
 出典：横浜市統計書

② 通勤・通学流動状況

昼夜間人口比率は18区中で2番目に低く、区外に通勤・通学する人に対して、区外から通勤・通学する人が少ない郊外型住宅地であるといえます。



図11 通勤・通学流動状況
 出典：国勢調査(平成22年)

(4) 泉区の現況

① 区域区分と用途地域

泉区の市街化調整区域の割合は48.7%であり、18区の中で最も割合が高くなっています。また、第一種低層住居専用地域の割合は36.5%であり、横浜市全体の割合と比べて高くなっています。泉区は、市街化調整区域及び第一種低層住居専用地域で占める割合が85.2%に上っていることが特徴となっています。

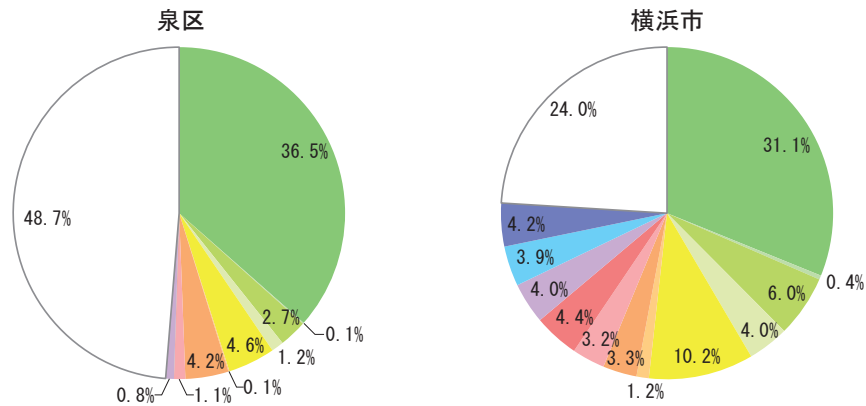


図12 泉区と横浜市の用途地域等の割合（平成26年7月）

出典：横浜市建築局資料

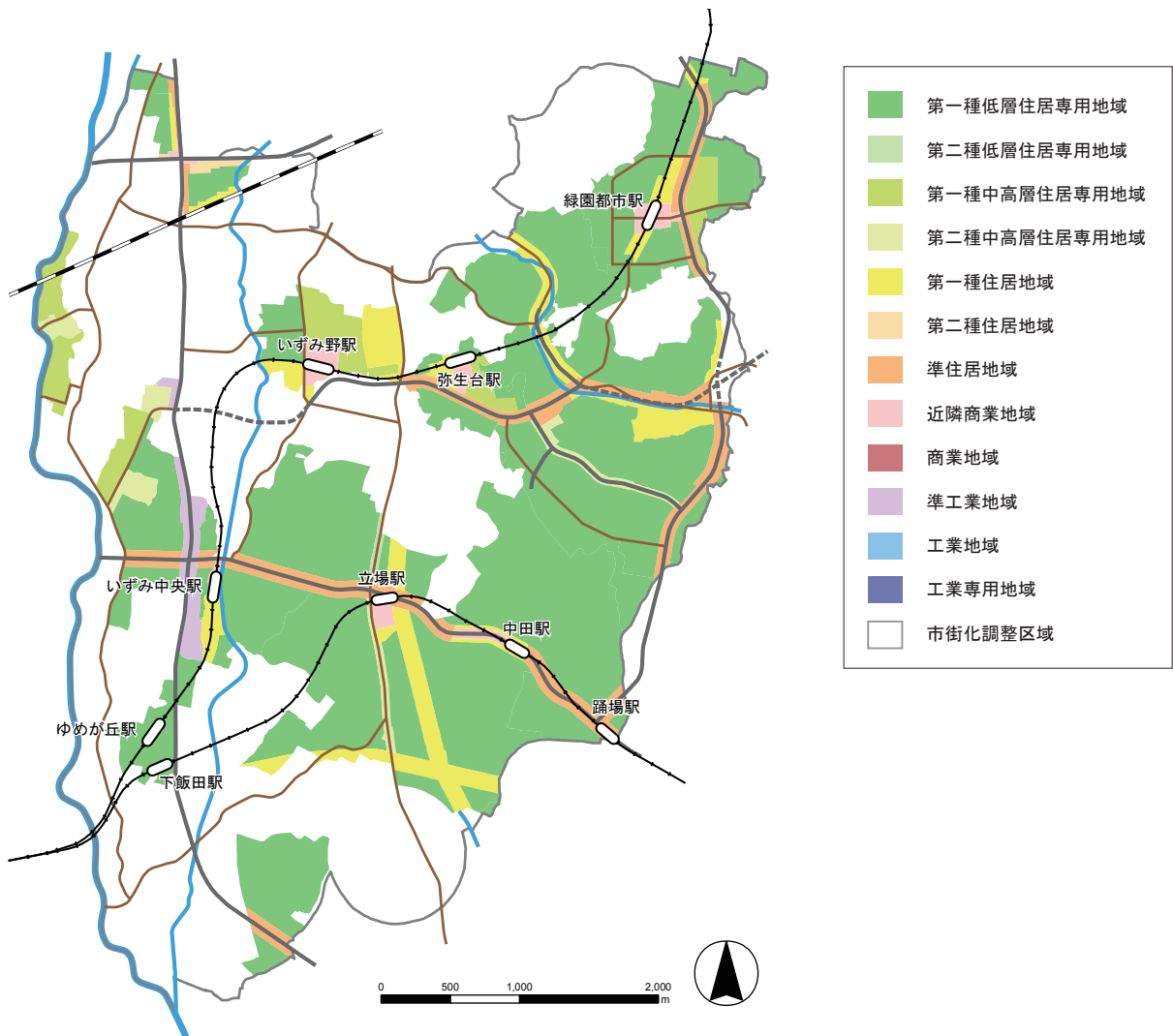


図13 用途地域等の状況（平成26年7月）

出典：横浜市建築局資料

② 土地利用

平成 20 年（2008 年）時点の泉区の土地利用で、最も割合が高いのは住宅で 32.0%、次いで樹林地・農地が 26.0%となっています。年々住宅地の割合が増加している一方、樹林地・農地の割合は減少していますが、横浜市全域と比較すると樹林地・農地の割合は依然として高い状況となっています。

土地利用の状況を見ると、住宅地は、横浜伊勢原線沿道、鉄道駅周辺のほか、区の東部に多くみられます。また、商業系の土地利用は、鉄道駅周辺や幹線道路沿道などに多くみられ、立場駅周辺には大型店舗が立地しています。工業系の土地利用は、環状 4 号線沿道などに多くみられます。

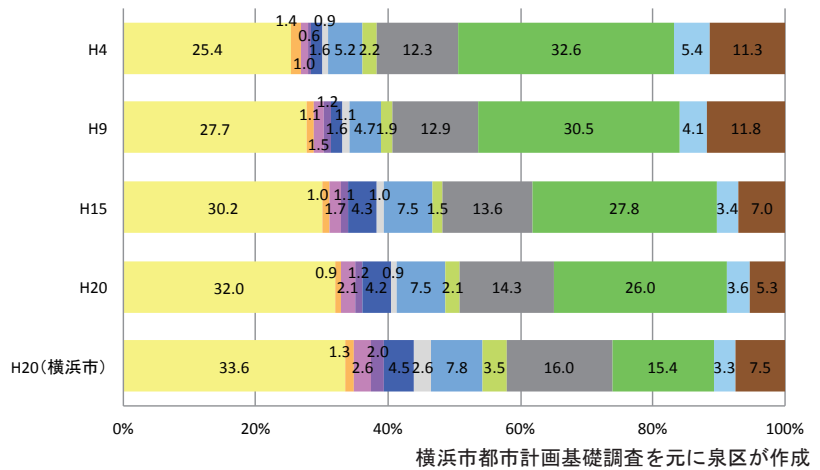
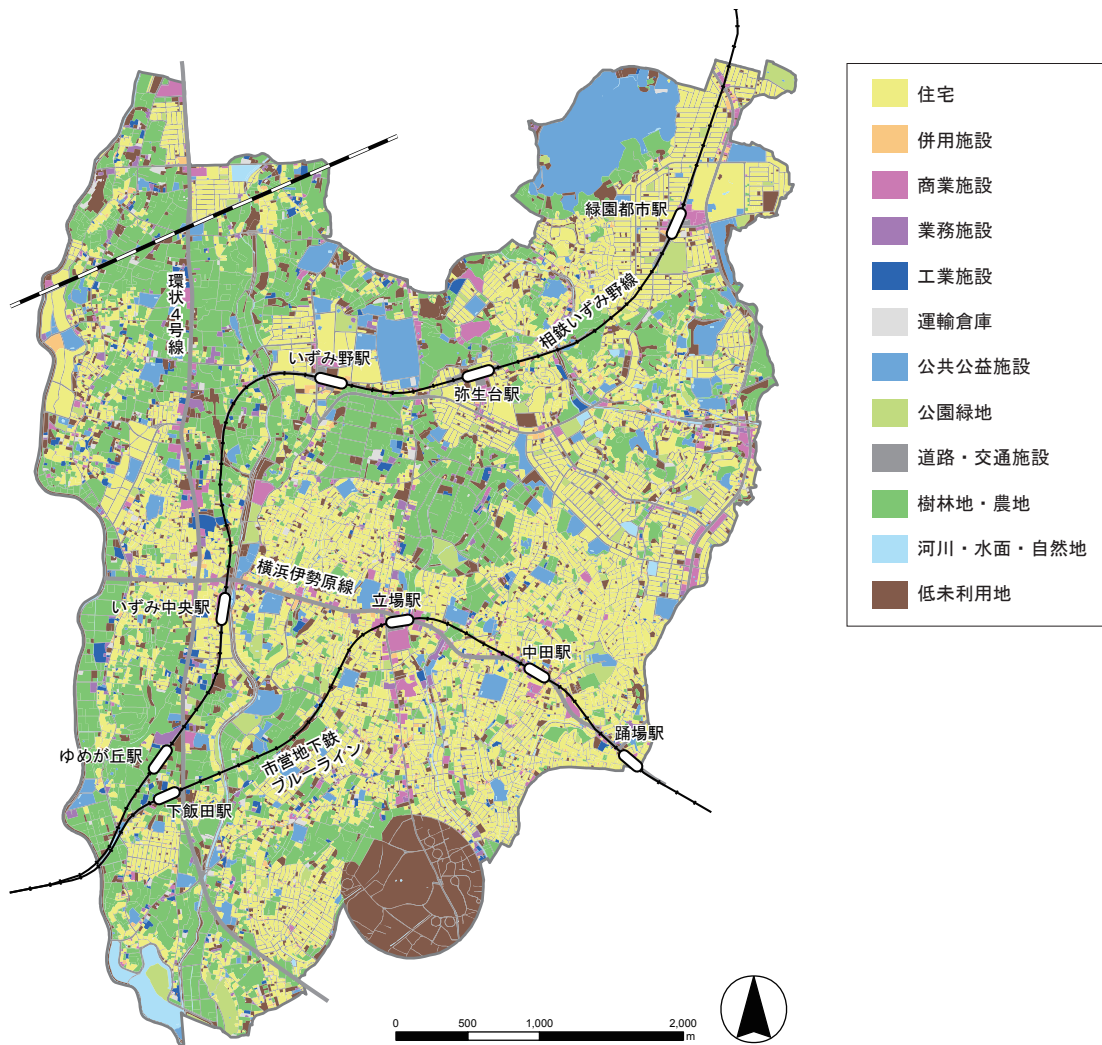


図 14 土地利用の推移



平成 20 年横浜市都市計画基礎調査を元に泉区が作成

図 15 泉区の土地利用の状況（平成 20 年）

③ 住宅

泉区は緑が多く残る郊外部の住宅地となっています。良好な住環境の維持・保全などを目的として、地区計画や建築協定などのまちのルールが定められています。地区計画は、泉弥生台住宅地区をはじめとした13地区、建築協定は、西が岡地区をはじめとした3地区で定められ、良好な環境が保たれています。

一方で、区内の長期間使用されていない空き家数は増加傾向にあります。

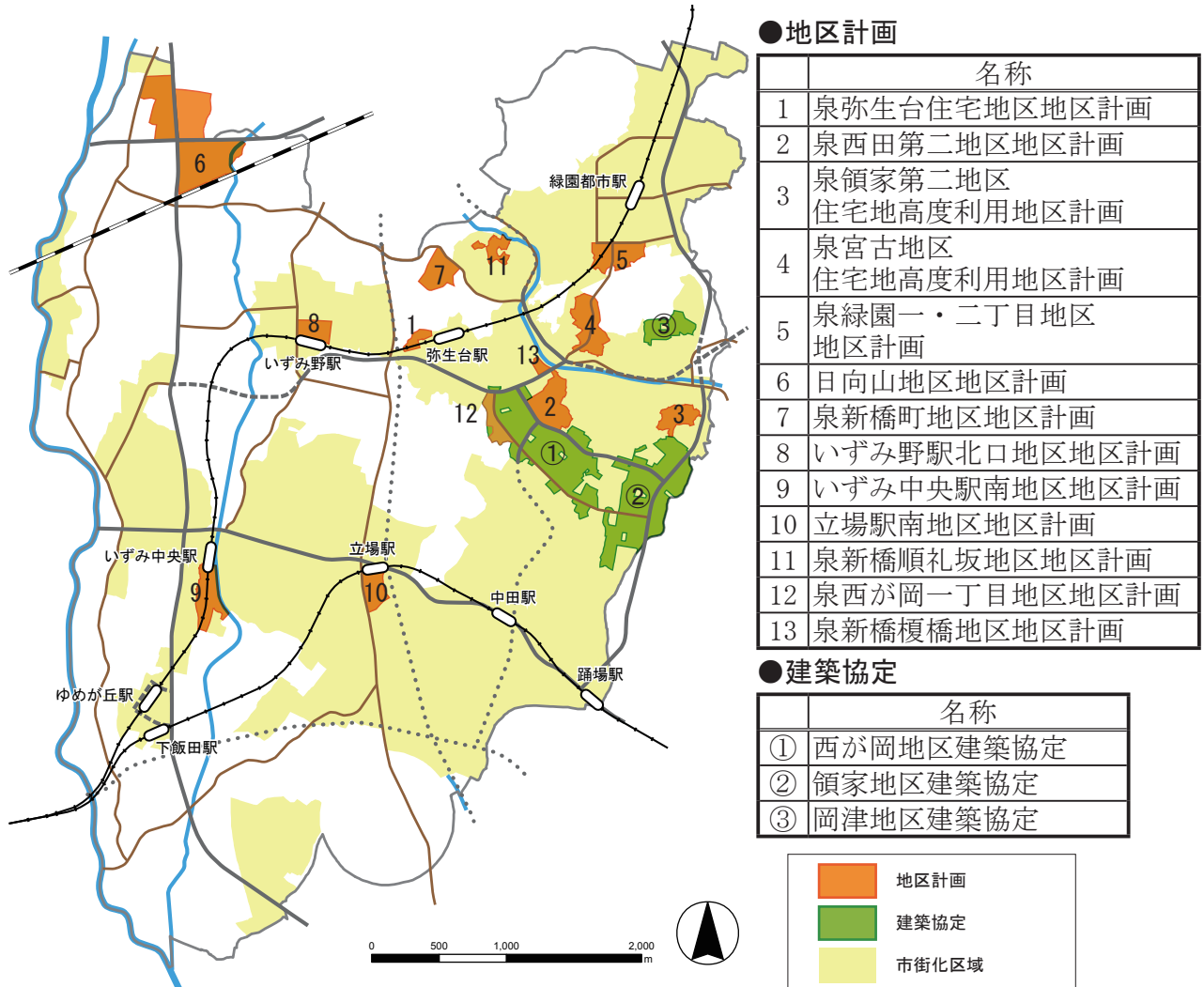


図 16 地区計画・建築協定の状況（平成 26 年）

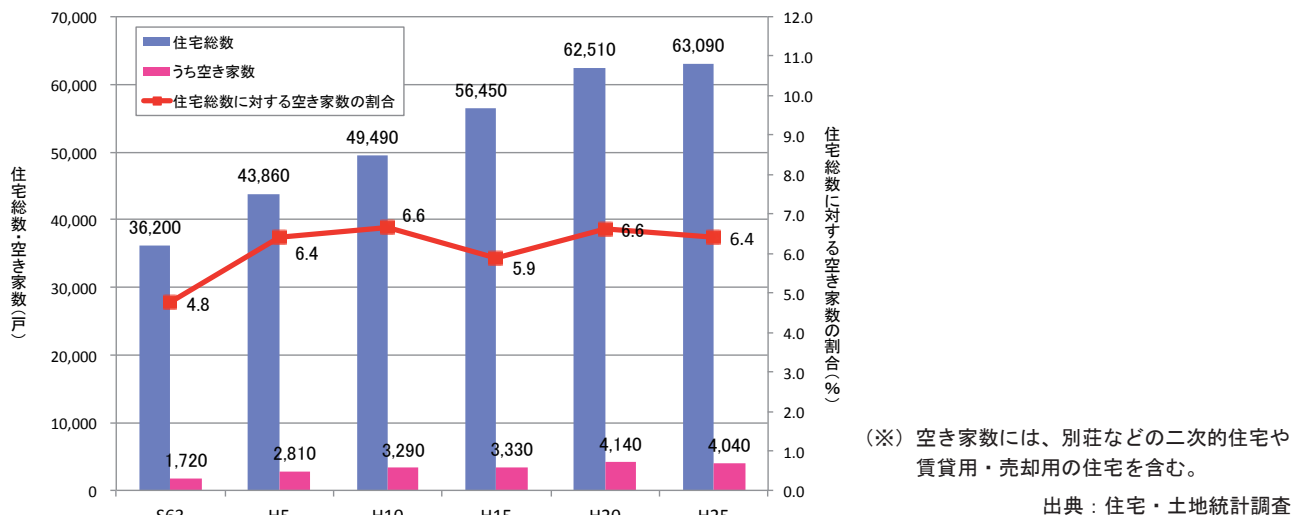


図 17 泉区の住宅総数・空き家数の推移

④ 交通

泉区内には、相鉄いずみ野線、市営地下鉄ブルーラインの2路線が通っており、9つの駅があります。また、区内外の鉄道駅や主要な施設をバス路線が結んでいます。

おおよその徒歩圏の目安となる駅から半径1km圏又はバス停から半径300m圏に含まれる範囲は、区内をほぼ網羅しています。

泉区の道路ネットワークは、現在、区内を南北に結ぶ環状4号線、中田さちが丘線、東西に結ぶ横浜伊勢原線、権太坂和泉線、鴨居上飯田線の5路線の幹線道路を中心に形成されています。

泉区の都市計画道路の整備率は、環状4号線及び横浜伊勢原線の全線開通、権太坂和泉線及び中田さちが丘線の整備の進捗などにより、平成27年（2015年）度末時点で59.9%となっています。一方、環状3号線など未着手となっている路線もあり、横浜市全体の整備率に比べると低い水準にあります。

また、泉区では、幹線道路以外の地域道路も、バス交通をはじめ、区民の生活に密着した道路として重要な役割を担っています。

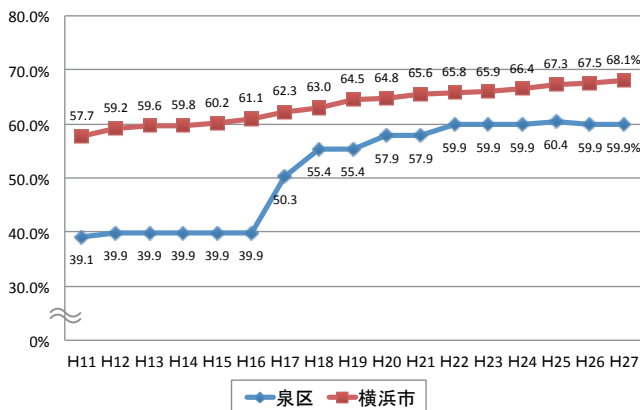


図20 都市計画道路整備率の推移

出典：横浜市道路局資料

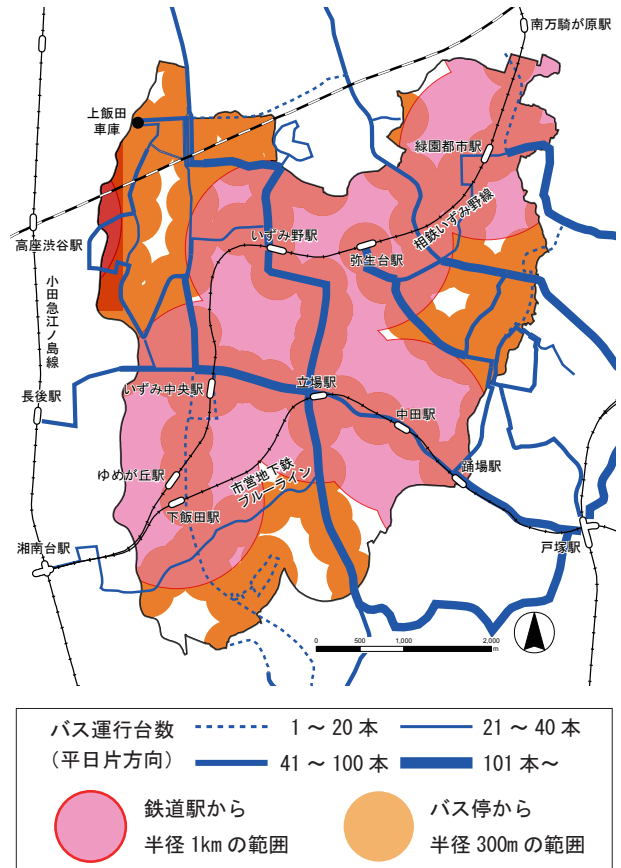


図18 公共交通網とおおよその徒歩圏の目安の状況 (平成26年)

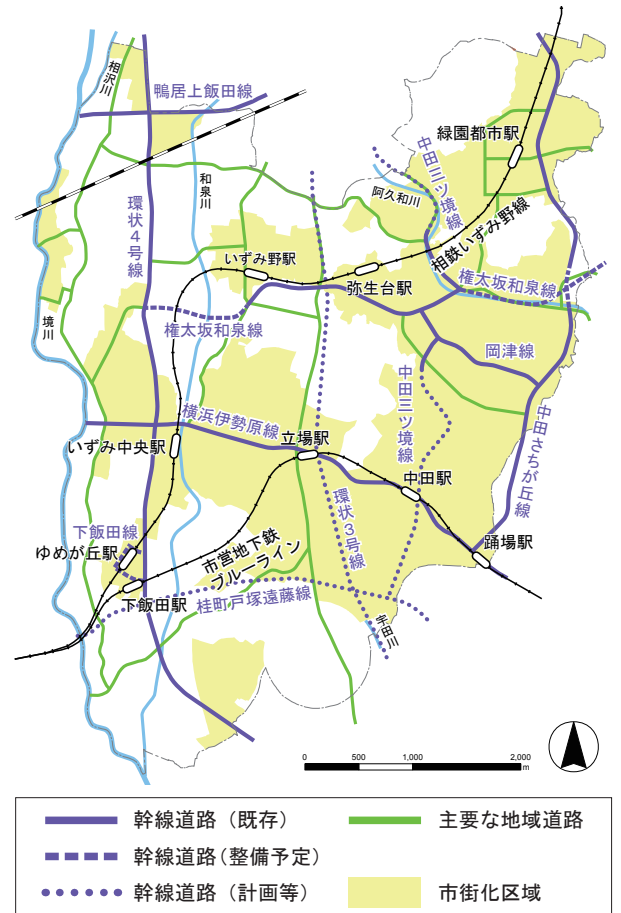


図19 都市計画道路の状況 (平成27年)

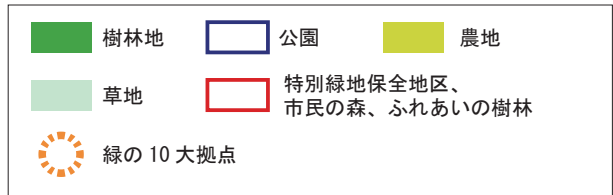
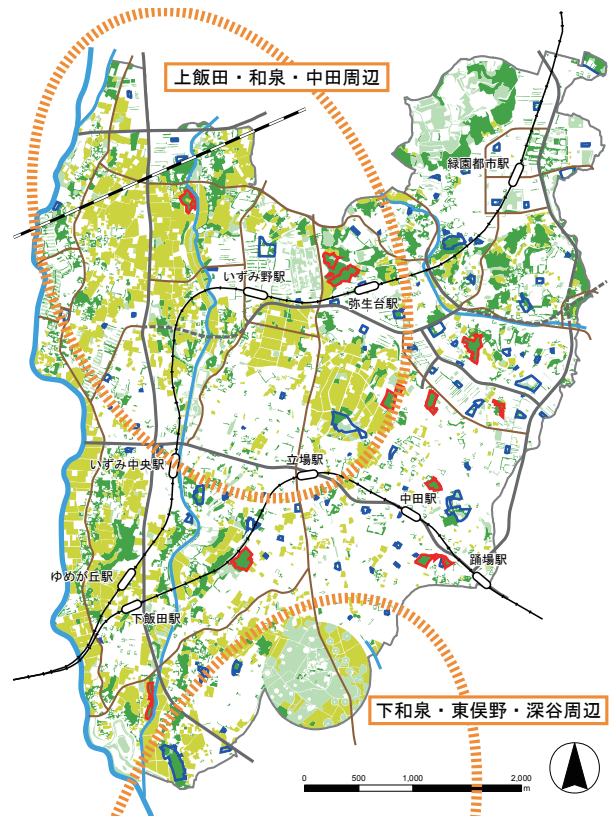
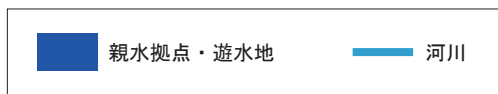
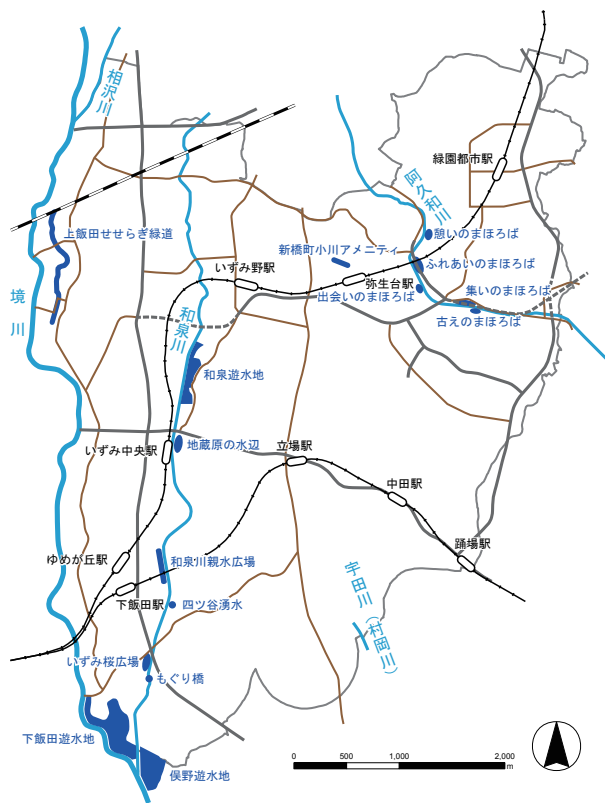
⑤ 水と緑

泉区内には、境川とその支川である和泉川、阿久和川、宇田川（村岡川）、相沢川があり、水環境の豊かな地域となっています。境川、和泉川、阿久和川の河川沿いには、親水拠点や遊水地があり、散策の場やスポーツ広場として利用されるなど、区民の憩いの場となっています。

樹林地や農地などの緑が多いことも泉区の大きな特徴です。境川の中流域には河川沿いにまとまりのある樹林地や農地が広がっており、「横浜市緑の10大拠点」に位置付けられるなど良好な環境を有し、生物の貴重な生息・生育環境となっています。

公園は、区内に97箇所あります。横浜市公園条例では、市民一人当たりの公園面積の標準が10㎡以上と定められていますが、泉区では、区民一人当たりの公園面積は平成26年(2014年)では2.28㎡となっています。これは18区中2番目に低い数値です。

近年、特別緑地保全地区や市民の森など、緑地保全制度による指定が進んできていますが、樹林地や農地は年々減少しています。昭和50年(1975年)には61.8%であった泉区の緑被率は、平成26年(2014年)には37.6%まで減少しています。



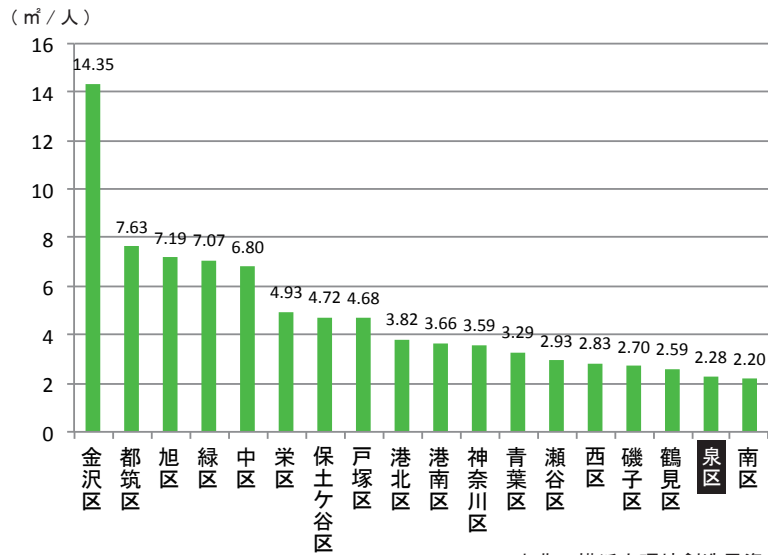
※ 平成28年3月31日時点

出典：横浜市環境創造局資料

図21 河川と親水拠点などの分布（平成26年）

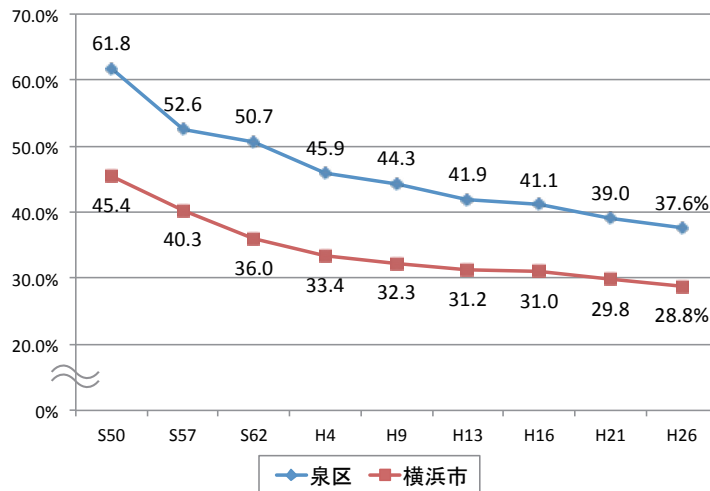
横浜市都市計画基礎調査を元に泉区が作成

図22 樹林地・農地・公園の分布（平成28年）



出典：横浜市環境創造局資料

図 23 各区一人当たりの公園面積（平成 26 年）

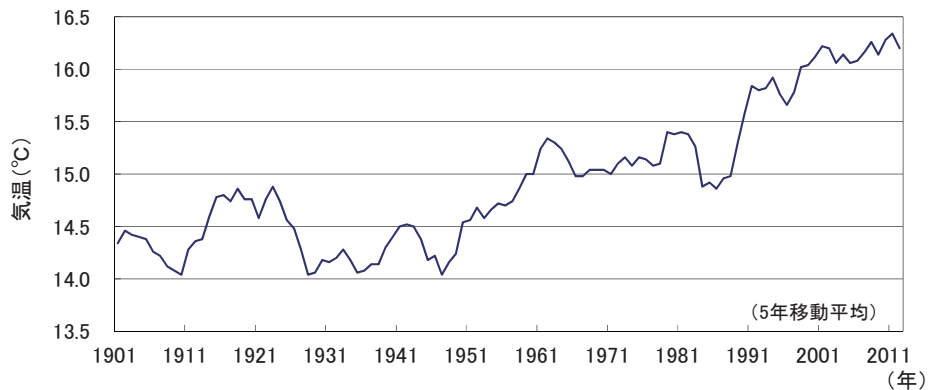


※ 調査年度によって手法や精度が異なるため、おおむねの傾向を示したものです。

出典：横浜市環境創造局資料

図 24 緑被率の推移

横浜市の平均気温は、長期的に上昇傾向にあります。横浜市地球温暖化対策実行計画（平成 26 年（2014 年））によると、横浜市の平均気温の 100 年当たりの上昇率は、2.7 度であり、日本の平均気温の 100 年当たりの上昇率 1.15 度に比べて大きいことが報告されています。これは、地球温暖化現象の影響に加えて、ヒートアイランド現象の影響もあるものと考えられます。

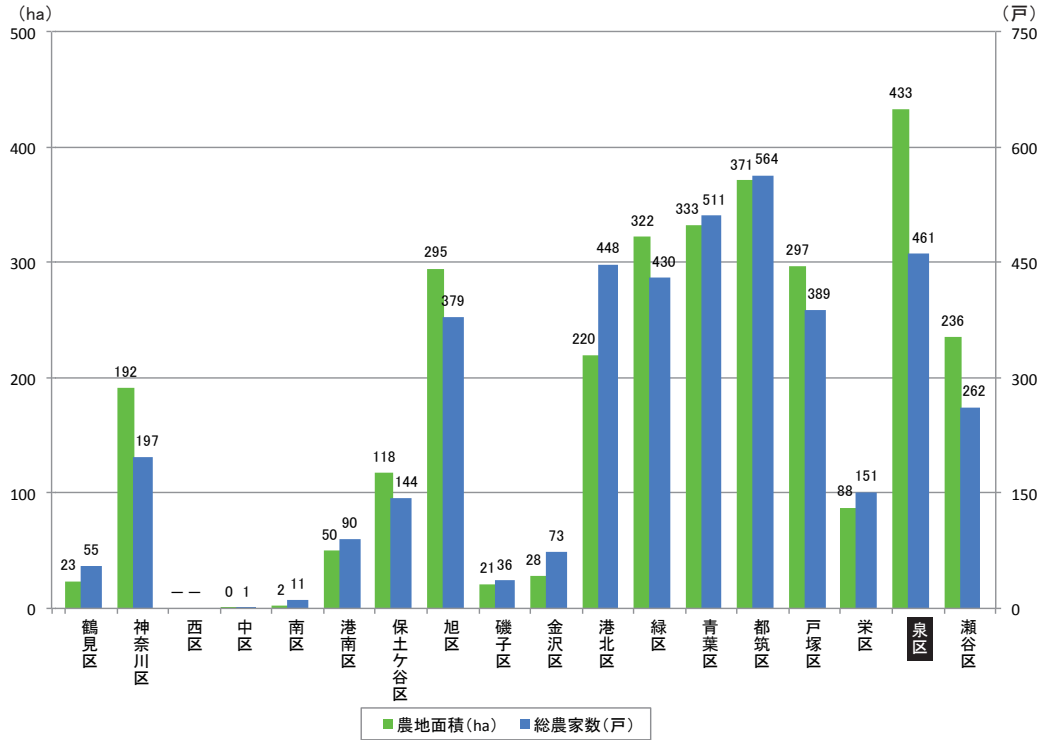


出典：横浜市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）

図 25 横浜市における年平均気温の推移

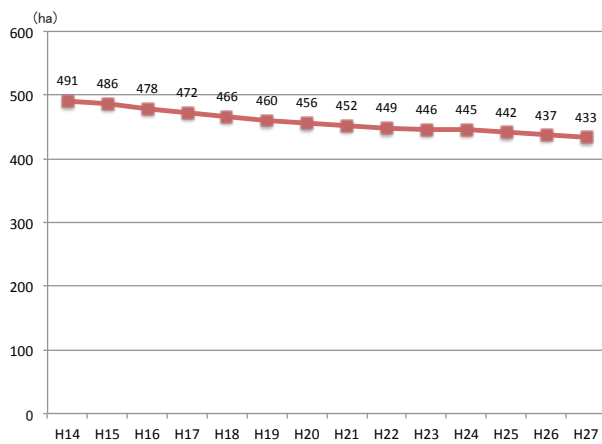
⑥ 農業

泉区は、18区中最も農地面積が広く、総農家数は3番目に多い区となっています。しかし、農地面積は、平成14年（2002年）から13年間で約58ha減少し、平成27年（2015年）現在、433haとなっています。総農家数も減少しており、特に販売農家数が減少しています。



出典：横浜市統計書、農林業センサス

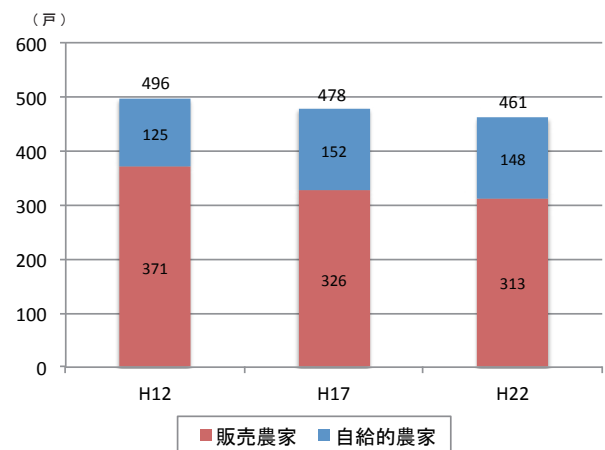
図 26 各区の農地面積と総農家数



※地目別土地面積のうち田・畑の面積の合計を農地面積とした。

出典：横浜市統計書

図 27 泉区の農地面積の推移



出典：農林業センサス

図 28 泉区の総農家数、販売農家数の推移

⑦ 市民利用施設、福祉・子育て関連施設

区内には各種の市民利用施設、福祉・子育て関連施設が立地しています。いずみ中央駅周辺には、区役所などの行政機関が集積しています。

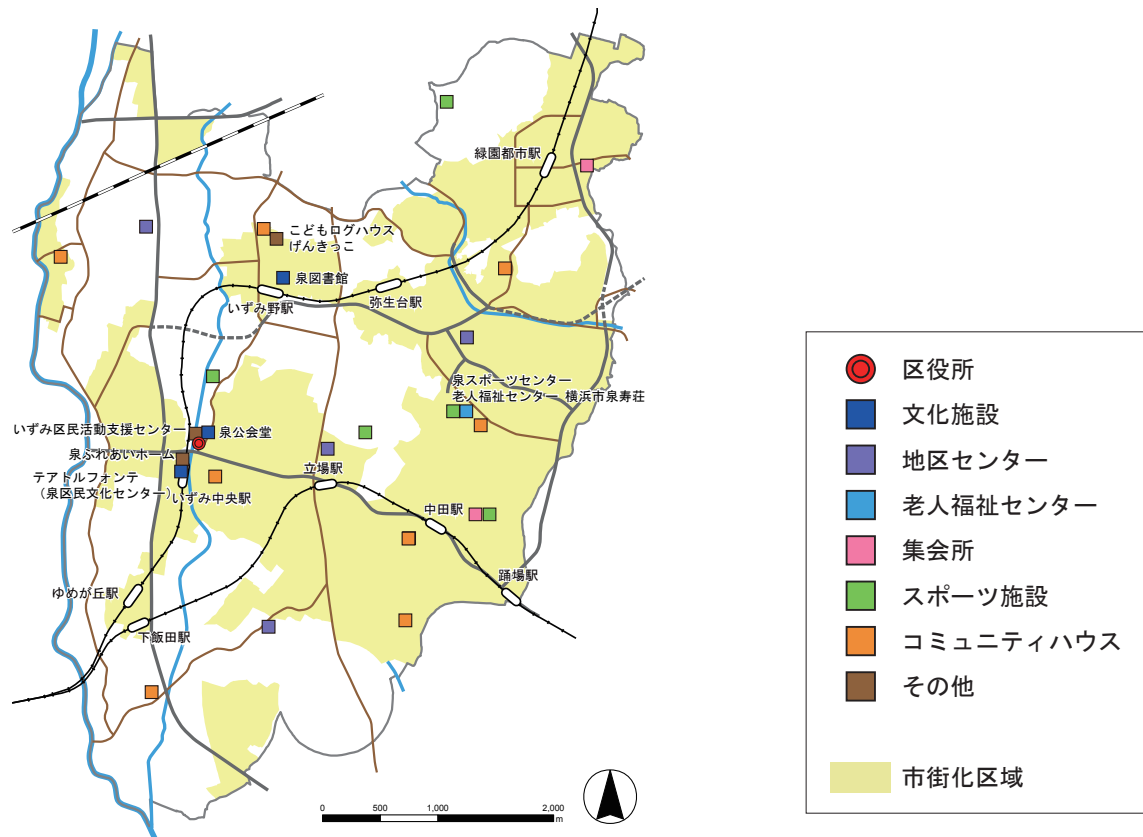
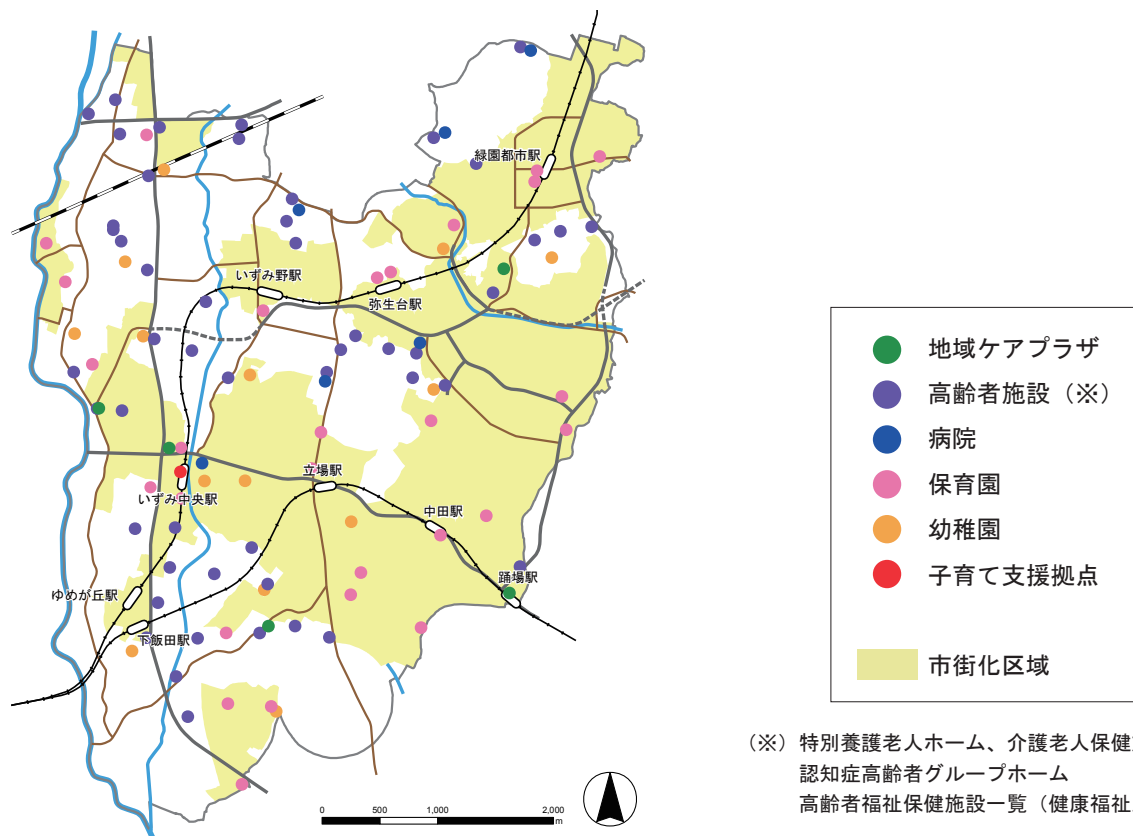


図 29 市民利用施設などの分布（平成 26 年）

出典：泉区生活便利帳



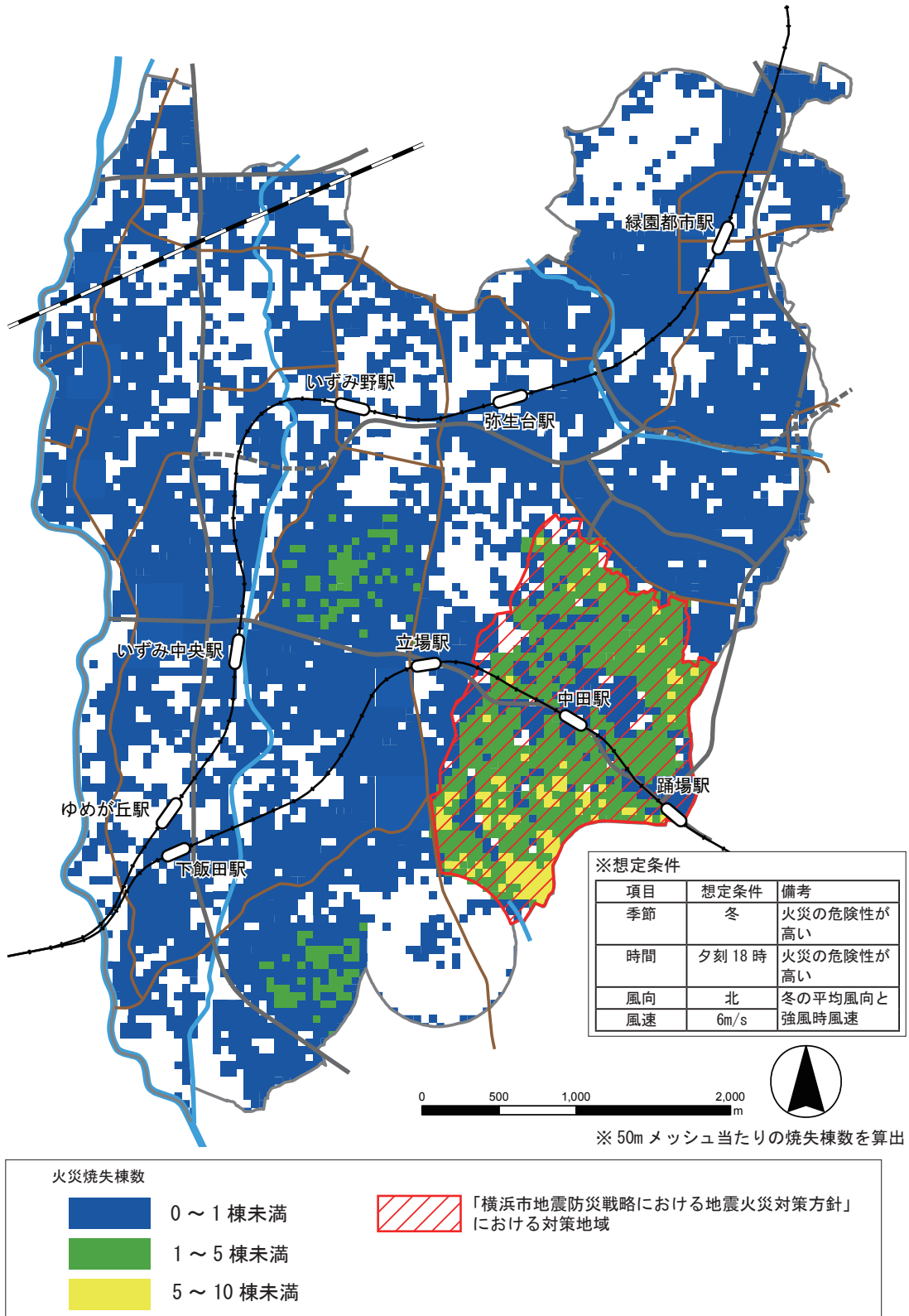
(※) 特別養護老人ホーム、介護老人保健施設、
認知症高齢者グループホーム
高齢者福祉保健施設一覧（健康福祉局）から抜粋

図 30 福祉・子育て関連施設の分布（平成 26 年）

出典：泉区生活便利帳

⑧ 防災

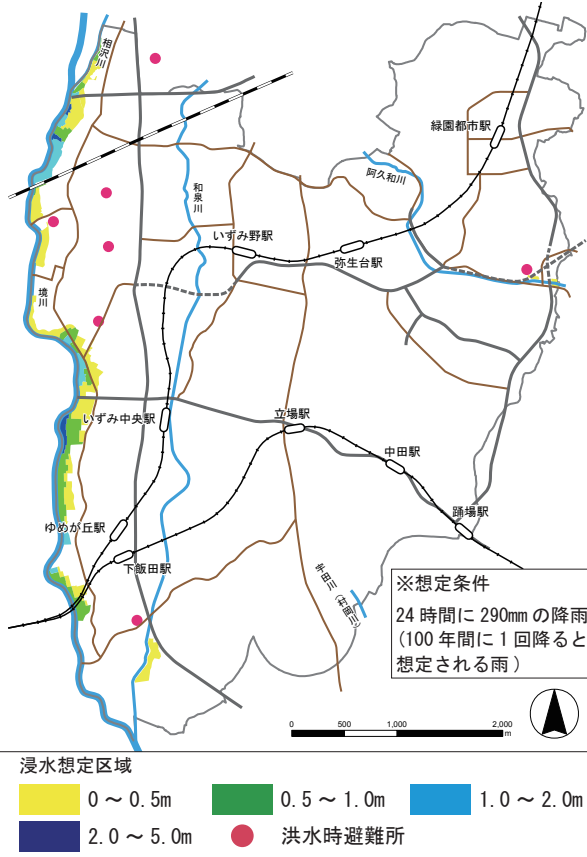
横浜市地震被害想定調査報告書（平成 24 年（2012 年））では、元禄型関東地震が発生した場合、泉区内の火災焼失棟数は 3,339 棟と想定されています。特に築年数が長い木造住宅が密集している一部の地区では、地震により発生した火災による焼失棟数が多いと予測されており、「横浜市地震防災戦略における地震火災対策方針」において対策地域に指定されています。



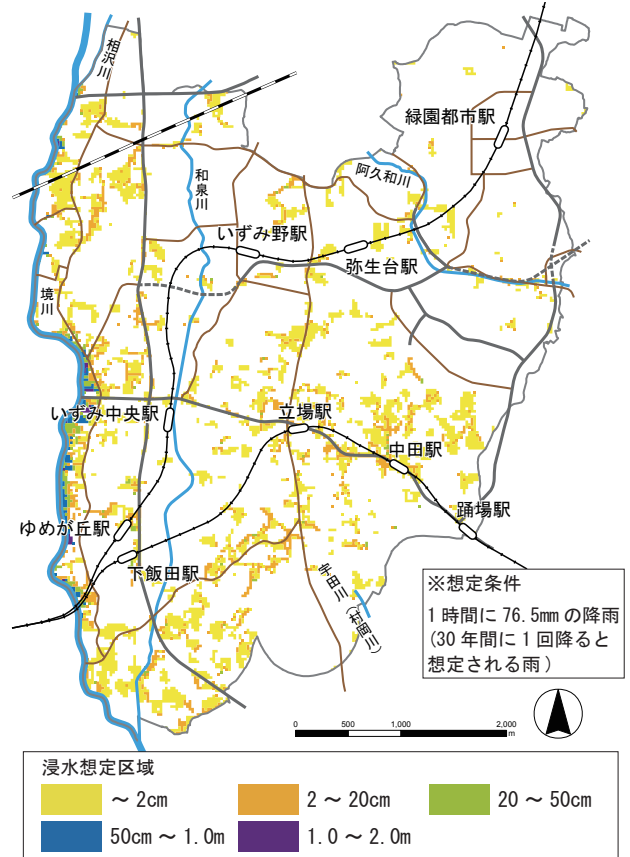
泉区防災計画 震災対策編を基に泉区が作成

図 31 元禄型関東地震による火災での焼失棟数の想定

横浜市では1時間に約50mmの降雨に対応する河川改修や水路整備などを進めています。24時間に290mmの降雨（100年間に1回降ると想定される雨）があった場合、河川の氾濫により浸水が想定される区域は、境川沿いに集中しています。また、1時間に76.5mmの降雨（30年間に1回降ると想定される雨）があった場合、境川沿いや水路沿いの一部の地域で、下水道や水路からの浸水が想定されています。



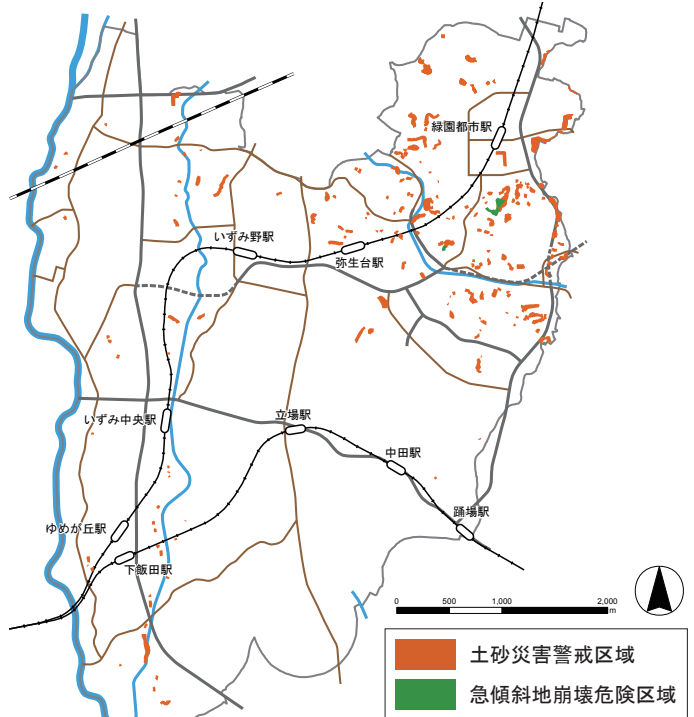
横浜市浸水（内水・洪水）ハザードマップを元に泉区が作成
図 32 河川氾濫による浸水の想定



横浜市浸水（内水・洪水）ハザードマップを元に泉区が作成
図 33 下水道や水路からの浸水の想定

泉区内には、大雨などにより、崖崩れが発生した場合に被害を受けるおそれのある区域として、丘陵の多い北東部を中心に、土砂災害警戒区域が指定されています。

また、区内で指定されている急傾斜地崩壊危険区域は、神奈川県により急傾斜地崩壊防止工事済となっています。



横浜市土砂災害ハザードマップを元に泉区が作成
図 34 土砂災害警戒区域・急傾斜地崩壊危険区域の分布

泉区区民意識調査

泉区では、区民の区政に対する考えや意見などを今後のまちづくりの参考とするため、平成 26 年（2014 年）に区民意識調査を実施しました。

その主な結果について紹介します。

- 調査対象：泉区内に居住する満 20 歳以上の男女 3,000 人（住民基本台帳から無作為抽出）
- 調査期間：平成 26 年（2014 年）8 月 1 日～8 月 18 日
- 回収結果：1,588 通（回収率 52.9%）

■定住意向

これからも泉区に住み続ける意向のある人（「住み続ける」＋「たぶん住み続ける」）は、泉区全体で 76.9%となっており、おおむね年齢が上がるにつれて定住意向が高くなっています。

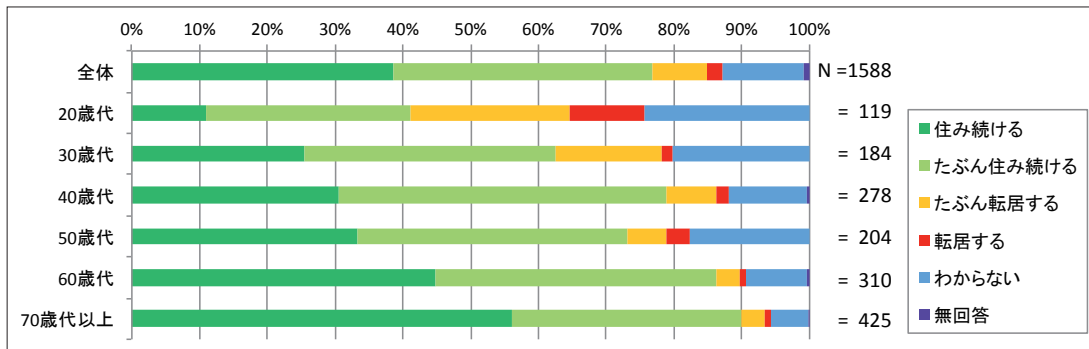


図 35 年代別の定住意向

■お住まいの地域に関する印象（全 31 項目中上位 8 項目・複数回答）

順位	項目	回答者の割合（※）
1	ごみの分別排出がしっかり行われている	71.2%
2	住宅地の良好な環境が維持されている	68.3%
3	公園・緑地が多く、緑環境に恵まれている	65.8%
4	鉄道の利便性が高い	59.9%
5	普段の買い物をする場所が近くにある	57.9%
6	農地が残っており、直売所があるなど、農環境に恵まれている	56.4%
7	幹線道路が整備されている	55.6%
8	悪臭や騒音などが無い	52.2%

※「そう思う」「どちらかといえばそう思う」の回答者の合計

■生活環境全般において、今後特に力を入れて進めていくべきこと（全 33 項目中上位 8 項目・複数回答）

順位	項目	回答者の割合
1	病院や救急医療などの地域医療の充実	23.6%
2	生活道路や歩道の整備	22.2%
3	防犯対策	21.0%
4	地震への対策	20.5%
5	高齢者福祉保健の充実	19.6%
6	バスの利便性向上	15.5%
7	最寄駅周辺の生活に必要な施設の充実	15.2%
8	日常の買い物の利便性向上	13.6%

2. まちづくりの課題

今後、泉区では、更なる少子高齢化や人口の減少、地球温暖化をはじめとする様々な社会情勢の変化に対応しながら、持続可能なまちづくりを進めていく必要があります。

鉄道においては、相鉄・JR及び相鉄・東急の相互直通運転により、新横浜都心や東京都心部方面と相鉄いずみ野線沿線のアクセス向上が図られることとなり、これを契機とした沿線の活性化を進めていく必要があります。

土地利用については、泉ゆめが丘地区における土地区画整理事業による新たなまちづくりの推進や旧深谷通信所の跡地利用を進めていく必要があります。

これらの現況を踏まえた4つの分野における課題は次のとおりです。



出典：横浜市都市整備局資料

図 36 相鉄・JR及び相鉄・東急の相互直通運転

(1) 土地利用

- ・高齢化の進行や人口転出に伴う既成市街地の過疎化が懸念されます。
- ・長期間使用されていない空き家が増加傾向にあることから、まちの空洞化や活力喪失が懸念されるほか、建築物の倒壊など保安上の課題やごみ、害虫など衛生上の課題が生じるおそれがあります。
- ・市街化調整区域内の都市計画道路沿道などにおいて、農地の転用などにより、土地利用が混在する場所や周辺環境への影響が懸念される場所が見られます。
- ・鉄道駅周辺では、その利便性を十分生かした土地利用がされていないところもあり、生活拠点としての機能の不足が課題となっています。
- ・平成 26 年（2014 年）6 月末に深谷通信所が返還され、大規模な跡地利用計画の策定が必要な状況となっています。

(2) 交通

- ・都市計画道路については、横浜伊勢原線や環状4号線の整備が進みましたが、環状3号線、権太坂和泉線など、未整備の路線・区間があり、周辺の交通渋滞や災害時の緊急輸送に関する課題があります。
- ・今後更なる高齢化が進行すると見込まれる中で、歩道の段差や勾配の改善など歩行空間や交通機関のバリアフリー化を進めていく必要があります。
- ・生活に密着した地域道路については、交通量が多くなっているにもかかわらず、歩道が確保されていない区間もあり、歩行者の安全確保が課題となっています。
- ・自転車運転マナーの向上や自転車通行空間の確保などの課題があります。
- ・バスの路線がない又は便数が少ないなど、交通の利便性が低い地域があります。

(3) 環境

- ・樹林地や農地が年々減少し、緑に触れる機会が少なくなっており、緑環境の維持・創出が課題となっています。また、河川に親しめる環境の創出が求められています。
- ・公園は区民が身近な緑に触れられる貴重な場となっていますが、泉区の区民一人当たりの公園面積は18区中2番目に小さくなっています。
- ・水辺・樹林地・公園などの環境を守り育てる地域活動の継続が課題となっています。
- ・農地は転用などにより年々減少しています。また農業の担い手不足などの課題があります。
- ・地球温暖化やヒートアイランド現象の影響により、横浜市の平均気温は長期的に見て上昇傾向にあることから、環境対策が課題となっています。

(4) 防災等

- ・地震が発生した場合、旧耐震基準により建築された建築物の倒壊や道路が狭いことによる救助活動への支障などの懸念があります。
- ・木造住宅密集市街地では、地震により火災が発生した際に、延焼被害が拡大するおそれがあります。
- ・大雨の発生回数が増加しており、大雨による浸水被害や崖崩れが懸念されます。
- ・地域防災拠点では、発災時に有効に機能を発揮するための備蓄や運営体制の充実が課題となっています。
- ・東日本大震災以降、自助・共助の重要性が再認識され、地域における防災力の強化が課題となっています。
- ・防災・防犯に対する一人ひとりの意識の向上を図るとともに、地域と行政による継続的な防災や防犯の取組が課題となっています。
- ・一世帯当たりの人員の減少や高齢化の進行により、災害時に支援が必要となる高齢者が増加しており、近所での助け合いが必要となっています。