

Ⅲ まちづくりの目標と将来像

1 まちづくりの目標

区民と行政が一体となって取り組んでいくためのまちづくりの目標を、平成 14 年の都筑区まちづくりプラン策定時の想いを受け継ぎ、次のように表現します。

みどりと、こどもと、たいようと ～ともに育み、^{りょくとえいちく}緑都永筑～

まちづくりの目標を構成する‘みどり’‘こども’‘たいよう’は、若く、きらめき、伸び行く都筑区の明るいイメージを表します。また、‘ともに育み、緑都永筑’は、**都筑区が緑豊かな丘のまちの魅力をいつまでも持ち続けられるように、みんなで築（筑）きあげていこう、**という意思を表します。

このまちづくりの目標には、区としての歴史が短く、ニュータウンの建設によって空間的にも社会的にも大きく変貌した都筑の地が、古くから住む人も新しく住むようになった人も、みんなが愛し暮らし続けたいと思うような、魅力と活力にあふれるまちになるように、との願いが込められています。

2 まちづくりの基本的視点

まちづくりの目標の実現をめざし、次の4つの視点に立脚してまちづくりを展開していきます。土地利用、交通、福祉などの分野ごとの施策や事業を検討するにあたって、横断的な視点となるものです。

キーワード	基本的視点	
みどりと歴史の中の生活 港北ニュータウン開発理念の共有	I. 古き都筑の良さを発見・継承しながら、 新しい多機能複合都市を創造する	おんこそうしん 温故創新
共存／共生 循環 持続 多機能複合	II. 緑と水に恵まれた都筑の自然環境と共 生し、持続可能なまちづくりを目指す	かんきょうきょうせい 環境共生
市民のアイデア・パワー 交流 一つの輪になる 市民ネットワーク	III. 様々な立場の区民が、自ら主体的に参 画・交流できるまちづくりを推進する	さんかくこうりゅう 参画交流
ふるさと サポートィブ 顔の見えるまちづくり 成熟化	IV. 区民一人ひとりがふるさととして愛し、 暮らし続けられるようなまちを育む	しやくいくせい 社区育成 (注)

(注) 社区育成：「社区（シャク）」は、‘地域社会’や‘地域共同体’を意味する英語のコミュニティの中国語訳で、中国や台湾では都市計画用語として定着した言葉です。「社区育成」は造語で、そこには、都筑の地を、‘区民の共同意識に支えられた心地よい地域’（コミュニティ）として、大切に育て上げていこう、という意味が込められています。

3 将来のまちの構成と骨格

都筑区が活力と魅力を共存させ持続・発展するために、その基礎となる明確な都市構造を整えます。具体的には都筑の都市構造の主要構成要素として「緑と水の軸」「交通の軸」「都市活動の拠点・ゾーン」の3つに着目し、それらの空間及び機能の保全・強化を図ります。

(1) 地域の景観的特質を生かした緑と水の軸

ア 緑のネットワーク

‘昔の都筑の風景’である里山^(注1)的景観を今に伝える公園や緑地を緑道や自転車歩行者専用道で結び、更には農地とも連携した緑のネットワークを形成します。

イ 水辺の軸

区内を流れる大きな河川である鶴見川、早淵川、大熊川に沿って、景観や生物多様性^(注2)に配慮しつつ、区民の憩うオープンスペースや歩行者・自転車の道を形成します。

(2) 区内外を結ぶ交通の軸

鉄道や高速道路、幹線道路を方面別に束ねたものを交通の軸として捉えます。

ア 鉄道

区内の鉄道網は、区内をほぼクロスするように通る市営地下鉄ブルーライン及び市営地下鉄グリーンライン、区に隣接して通る東急田園都市線と JR 横浜線を重要な鉄道の交通軸として活用します。

イ 高速道路

広域交通を担う高速道路として、区を挟むように、西側に東名高速道路、東側に第三京浜道路が位置しています。また、区の南側で高速横浜環状北線と高速横浜環状北西線の事業が進んでいます（45 ページ参照）。東名高速道路と横浜港などの湾岸エリアの連絡が強化されます。

ウ 幹線道路

主な幹線道路としては、東西方向に北から日吉元石川線、新横浜元石川線、川崎町田線、南北方向にはタウンセンターを挟んで西側に中山北山田線、東側に佐江戸北山田線、更に鶴見川を横断する鴨居上飯田線、羽沢池辺線などがあります。高速横浜環状北線・北西線の整備に合わせて、川向線の整備を進めています。また、都筑インターチェンジと佐江戸北山田線を結ぶ新吉田中川線は、平成 20 年 5 月に追加候補^(注3)に位置付けられ、都筑区早渕一丁目から勝田町が都市計画決定される等整備に向け必要な手続を進めています。

^(注1) 里山：雑木林を中心に、畑や水田、草原などにより構成される谷戸やその周辺を含む、様々な自然環境により構成される地形や環境。石油などの化石燃料の使用が一般化する以前は、雑木林は人々が暮らすための食料や燃料の供給源として重要な役割を果たしてきました。

^(注2) 生物多様性：長い進化の中で築かれた生き物たちの豊かな個性と繋がりのこと。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。

^(注3) 追加候補：平成 20 年 5 月に公表した「都市計画道路網の見直しの素案」の中で、都市計画道路として追加候補とした路線。

(3) 都市活動の拠点・ゾーン

都筑区の都市活動の拠点・ゾーンについて、横浜市都市計画マスタープラン全体構想が示す目指すべき都市構造を踏まえて示します。

ア 主要な生活拠点

港北ニュータウンのタウンセンターを含む周辺地域（センター北駅周辺、センター南駅周辺）は、横浜市の主要な生活拠点の一つに位置付けられています。このエリアでは、商業、業務、サービス、文化など、主要な生活拠点にふさわしい高度な都市機能の集積を図ります。

イ 駅勢圏が小さい郊外部の生活拠点

港北ニュータウン開発計画において「駅前センター」として位置付けられた仲町台駅、中川駅、北山田駅、都筑ふれあいの丘駅の各駅周辺、並びに川和町駅、東山田駅の周辺は、区民の身近な生活拠点として、地域に密着した商業、サービスなどの機能の集積を図ります。

ウ 工業系ゾーン

横浜市を代表する集積がある鶴見川沿岸の工業地は、工場や倉庫などの立地環境の維持向上を図ります。

エ 農業系ゾーン

農業専用地区（新羽大熊、大熊、折本、東方、池辺、佐江戸宮原、牛久保）の優良農地の保全に努めます。あわせて、緑の環境資源としての農地や田園空間の機能に着目し、区民に農にふれあう機会を提供するため、農業や自然と親しめる場の整備・活用も含めた都市農業を推進します。

【関連する計画・取組】港北ニュータウン建設事業における「センター計画」の考え方

港北ニュータウンのタウンセンター、駅前センター、近隣センターという3つの種類のセンターは、歩行者動線の結節点でもあり、それぞれの役割に応じた個性的で魅力的な商業施設の集積を目指す地区としました。

タウンセンター

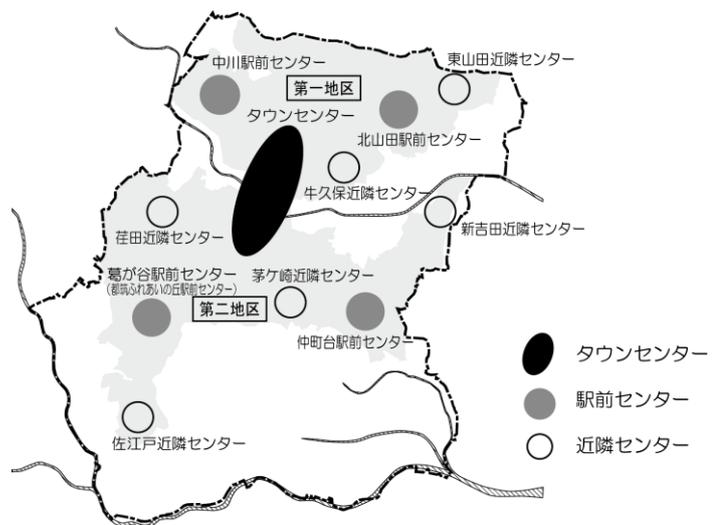
横浜市の副都心^(注)であり、かつ業務施設集積地区にふさわしい、商業・業務・サービス・文化等の高度な都市機能の集積を目指しています。

駅前センター（4箇所）

駅勢圏を対象に生活必需品や日常的なサービスを提供する商業ゾーンの形成を目指しています。

近隣センター（6箇所）

日常生活の利便性を確保する地域密着型のセンターづくりを目指しています。



(注) 副都心：タウンセンターは、港北ニュータウン開発時には副都心として位置付けられていました。現在は、「主要な生活拠点」として全体構想に位置付けられています。25 ページ参照。

都筑区将来都市構造図



緑と水の軸



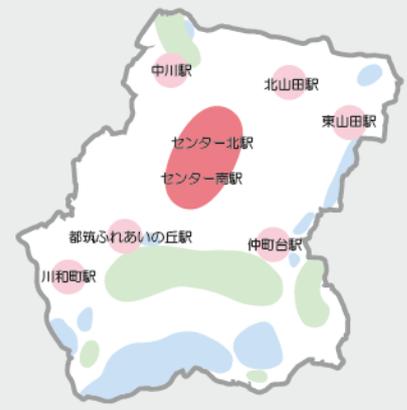
- 公園・緑地・緑道等
- 農地
- 一級河川
- 斜面緑地

交通の軸



- 主な交通軸
- トンネル部
- 鉄道
- 高速道路 (既存)
- 高速道路 (整備予定)
- 幹線道路 (既存)
- 幹線道路 (整備予定・計画等)
- 幹線道路 (追加候補)
- 幹線道路 (構想)
- 主要な地域道路 (既存)

都市活動の拠点・ゾーン



- 主要な生活拠点
- 駅勢圏が小さい郊外部の生活拠点
- 農業系ゾーン
- 工業系ゾーン

【関連する計画・取組】全体構想が示す目指すべき都市構造

～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～

全体構想では、目指すべき都市構造の一つとして、郊外部の鉄道駅を中心に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、その上で、鉄道駅周辺において圏域の人口規模や人口構造に応じた機能集積（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することが示されています。港北ニュータウンセンターは、主要な生活拠点に位置付けられています。

主要な生活拠点（都筑区内：センター北駅周辺・センター南駅周辺）

これまでの商業などのストックを有し、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（都筑区内：該当なし）

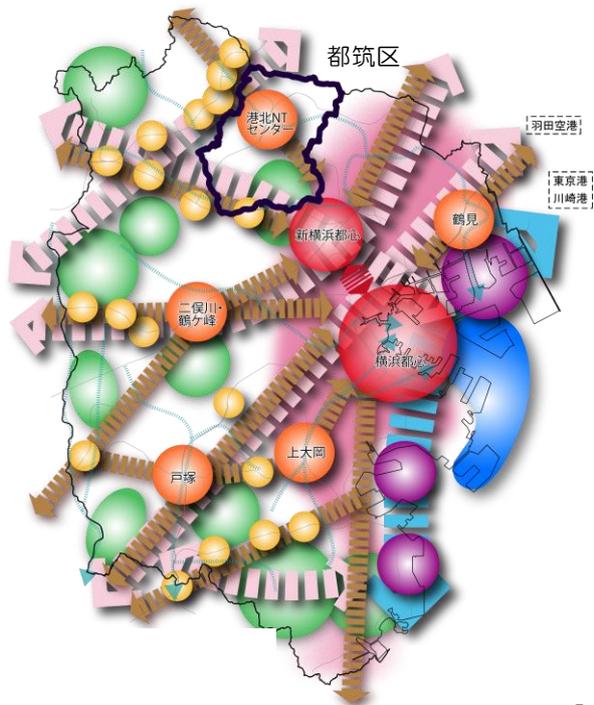
駅を中心としたバスなどの地域交通ネットワークを有し、駅周辺利用者の圏域（駅勢圏）が比較的大きい郊外部の生活拠点

駅勢圏が小さい郊外部の生活拠点

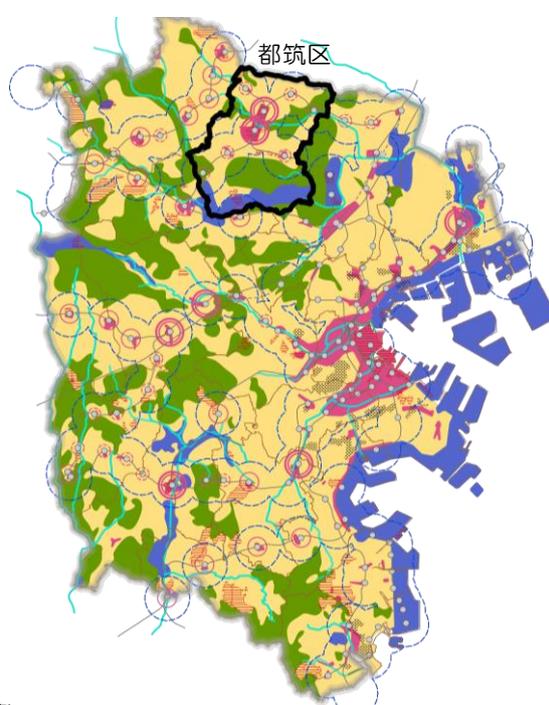
（都筑区内：仲町台駅周辺、中川駅周辺、北山田駅周辺、都筑ふれあいの丘駅周辺、川和町駅周辺、東山田駅周辺）

駅周辺利用者の多くが徒歩や自転車で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

都市構造図



土地利用方針図



- | | | | | |
|-------------------|--------------|---------------------|-------------------|----------|
| ● 都心 | ■ 広域的な機能連携軸 | ■ 業務・商業を中心とする土地利用 | ○ 主要な生活拠点 | ■ 河川 |
| ● 主要な生活拠点 | ■ 東京湾連携軸 | ■ 住宅を中心とする土地利用 | ○ 駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点 | ○ 鉄道（駅） |
| ● 駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点 | ■ 都心とのネットワーク | ■ 産業・流通業務を中心とする土地利用 | ○ 駅勢圏が小さい郊外部の生活拠点 | ■ 地区計画区域 |
| ● 臨海部の産業拠点 | ■ 都心・臨海周辺部 | ■ 緑地・農地を中心とする土地利用 | ○ 駅から1km圏 | ■ 密集市街地 |
| ● 国際的な物流拠点 | ■ 主な河川 | | | ■ 市境 |
| ● 緑の10大拠点 | | | | ■ 区界 |

出典：横浜市都市計画マスタープラン全体構想（平成 25 年 3 月）

Ⅳ テーマ別まちづくりの方針

まちづくりには、道路など都市基盤施設の整備、緑や市街地の環境を守るための土地利用の規制・誘導、福祉施設など公共公益施設の整備、でき上がった街並みや施設の管理・運営、まちの活力の維持・増進につながる活動などへの総合的な取組が必要です。

その実現を目指し、都筑区まちづくりプランでは6つのテーマを掲げました。

- 1 緑と水の環境づくり（都市環境の方針）
- 2 安全で安心できるまちづくり（都市防災の方針）
- 3 バランスの取れた土地利用の実現（土地利用の方針）
- 4 都市機能の充実と生活しやすい環境づくり（都市活力の方針）
- 5 交通体系の整備（都市交通の方針）
- 6 都筑らしい文化の醸成（都市の魅力の方針）

個々のテーマの着眼点は、次のとおりです。

1 緑と水の環境づくり（都市環境の方針）

市街地の形成は、自然や農地を切り開いて行われてきました。都筑区においては、これまでも自然や農地の保全・整備に配慮し、まちなかにも積極的に公園や緑道などの緑を取り入れながら、港北ニュータウンの開発が進められてきました。区民と行政が協力し合いながら、これらの豊かな自然環境や景観をこれからも守り育てていくように、「1 緑と水の環境づくり」を最初のテーマとしました。

2 安全で安心できるまちづくり（都市防災の方針）

自然は、都市で暮らす人々にとって脅威となることがあります。局地的大雨（いわゆるゲリラ豪雨）が近年増えていることや、大規模地震の発生が予測されているなど、自然災害に対するハード・ソフト両面からの備えがこれまで以上に必要になっています。大雨や地震などから人々の生命と財産を守ることは、まちづくりの基本的なテーマであることから、「2 安全で安心できるまちづくり」をテーマとしました。

3 バランスの取れた土地利用の実現（土地利用の方針）

都筑区は、住宅、商業・業務、工業、農業等の多様な土地利用がなされ、単なるベッドタウンではなく、市内外から多くの通勤・通学者や買い物客等が流入する都市となっています。今後もこれらの多様な土地利用や都市活動の共存を維持していくよう、「3 バランスの取れた土地利用の実現」をテーマとしました。