

鶴見区のまちづくり

横浜市都市計画マスタープラン鶴見区プラン

改定素案

平成30年10月

横浜市鶴見区・都市整備局

目次

第1章	はじめに	2
1	改定の背景.....	2
2	鶴見区プランの位置付け.....	3
3	まちづくりの成果等.....	5
4	前回区プランの検証.....	8
5	改定の視点.....	10
第2章	現況と課題	11
1	鶴見区の現況.....	11
2	鶴見区の現況を踏まえたまちづくりの課題.....	33
第3章	将来都市像	36
1	まちづくりの目標.....	36
2	将来の都市構造.....	37
第4章	テーマ別の方針	40
1	まちの特性を生かし住環境と商業工業が共存するまちづくり ～土地利用の方針～	40
2	安全・快適に移動できる交通基盤づくり ～都市交通の方針～	44
3	鶴見川を生かし緑を創出するまちづくり ～都市環境の方針～	50
4	歴史・景観・文化を生かした魅力づくり ～都市の魅力の方針～	54
5	産業基盤の強化とコミュニティづくり ～都市活力の方針～	58
6	安全・安心の住まいや環境づくり ～都市防災の方針～	63
-小中学生が描いた絵 20年後の鶴見区-		68
第5章	地域別の方針	70
1	駒岡・上末吉・下末吉.....	71
2	潮田中央・潮田東部・潮見橋・潮田西部・小野町.....	74
3	鶴見中央・豊岡.....	77
4	矢向・江ヶ崎町・市場・市場第二.....	80
5	寺尾・寺尾第二.....	83
6	生麦第一・生麦第二.....	86
7	臨海部.....	89
第6章	まちづくりの進め方	92
1	役割分担と協働によるまちづくりの推進.....	92
2	地域まちづくりの推進.....	92
3	地域との連携の推進.....	93
関連用語解説		94

※本文、図で使用している各種データは、平成30年3月現在で発表されているものを掲載しています。

第1章 はじめに

1 改定の背景

「都市計画マスタープラン鶴見区プラン」(以下「鶴見区プラン」という。なお、平成14(2002)年に策定された鶴見区プランを「前回区プラン」という。)は、平成14(2002)年5月に策定され、その後15年以上が経過しました。この間の状況の変化等を踏まえ、将来に向けたまちづくりの目標や方針を見直す必要があることから、前回区プランの改定を行うこととしました。主な状況の変化は次のとおりです。

(1) 上位計画、分野別計画の策定・改定

「横浜市基本構想(長期ビジョン)」が平成18(2006)年に策定され、それに伴い関連する分野別計画の策定・改定も進んでいます。また、鶴見区プランの前提である「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、平成25(2013)年3月に改定されました。

(p4 図1-2)

(2) 鶴見区の人口構造の変化

鶴見区においては、総人口が依然として増加傾向にあり、増加のピークを迎える平成54(2042)年には総人口が約31万人になり、平成27(2015)年から約2.5万人増加することが見込まれています。一方、65歳以上の高齢者数も増加し、総人口の約4人に1人が高齢者となるなど、人口構造は大きく変化し、高齢化に伴う様々な課題が一層顕在化していくことが考えられます。

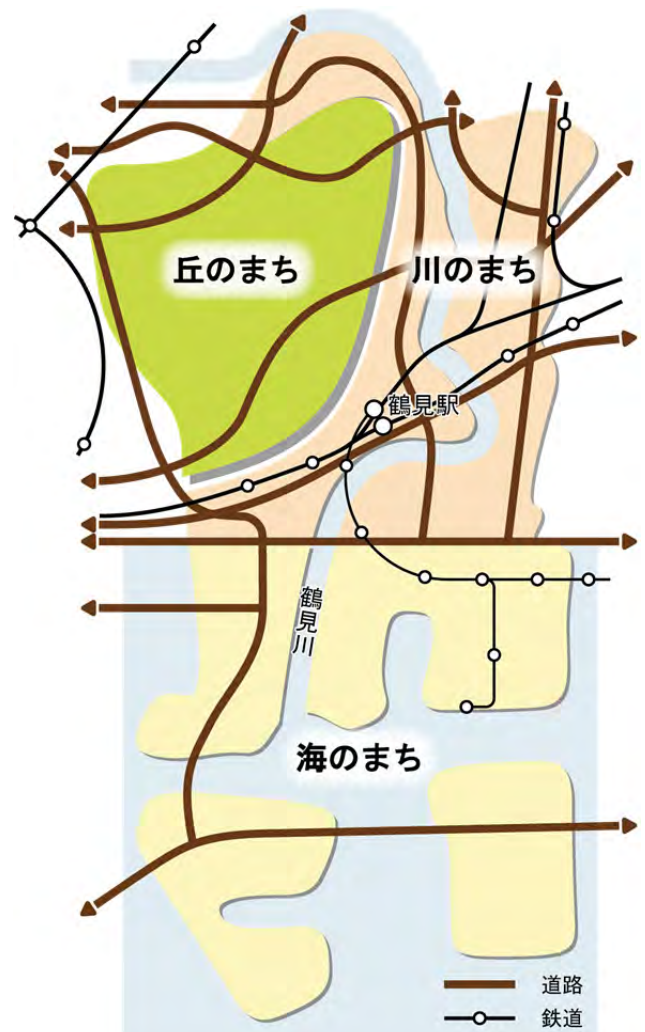
(3) まちづくりの進捗

前回区プランが策定された平成14(2002)年以降、約10.5万㎡、33箇所の公園・緑地の整備・拡張、区民文化センター、地域ケアプラザ等の区民利用施設の整備及び鶴見駅東口地区第一種市街地再開発事業の完了など、各種のまちづくりが進捗しています。

このように前回区プラン策定時からまちづくりを取り巻く環境は、大きく変化しました。

そこで、平成27(2015)年度以降、多くの区民や団体からご意見を伺いながら鶴見区プランの改定を進めてきました。

図1-1 3つの地域



丘のまち(末吉台地に入江川が細かく谷戸を刻んだ丘陵部)、川のまち(鶴見川河口域の比較的広い沖積低地部)、海のまち(東京湾岸の埋立部)から成り立っています。前回区プランにおける三つの地域ごとの考え方を今回の改定においても継承します。

2 鶴見区プランの位置付け

(1) 鶴見区プランの位置付け

「まちづくり」は、区民の生活全般に関わって、自分たちのまちをより良いものにしていくための区民、事業者及び行政の取組です。また、「都市計画」とは、まちづくりが目指す、まちの在り方を具体化するために土地利用を規制・誘導することや、道路や公園などの基盤施設としてまちづくりに必要な事項を定めることにより、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るものです。

横浜市では、都市計画法第18条の2に規定された市の都市計画に関する長期的な基本の方針として横浜市都市計画マスタープランを定めています。横浜市都市計画マスタープランは、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」等に即するとともに、各分野別計画と整合を図っており、「全体構想」と「地域別構想」により構成されます。鶴見区プランは、このうちの「地域別構想」に該当します。

(2) 鶴見区プランの役割

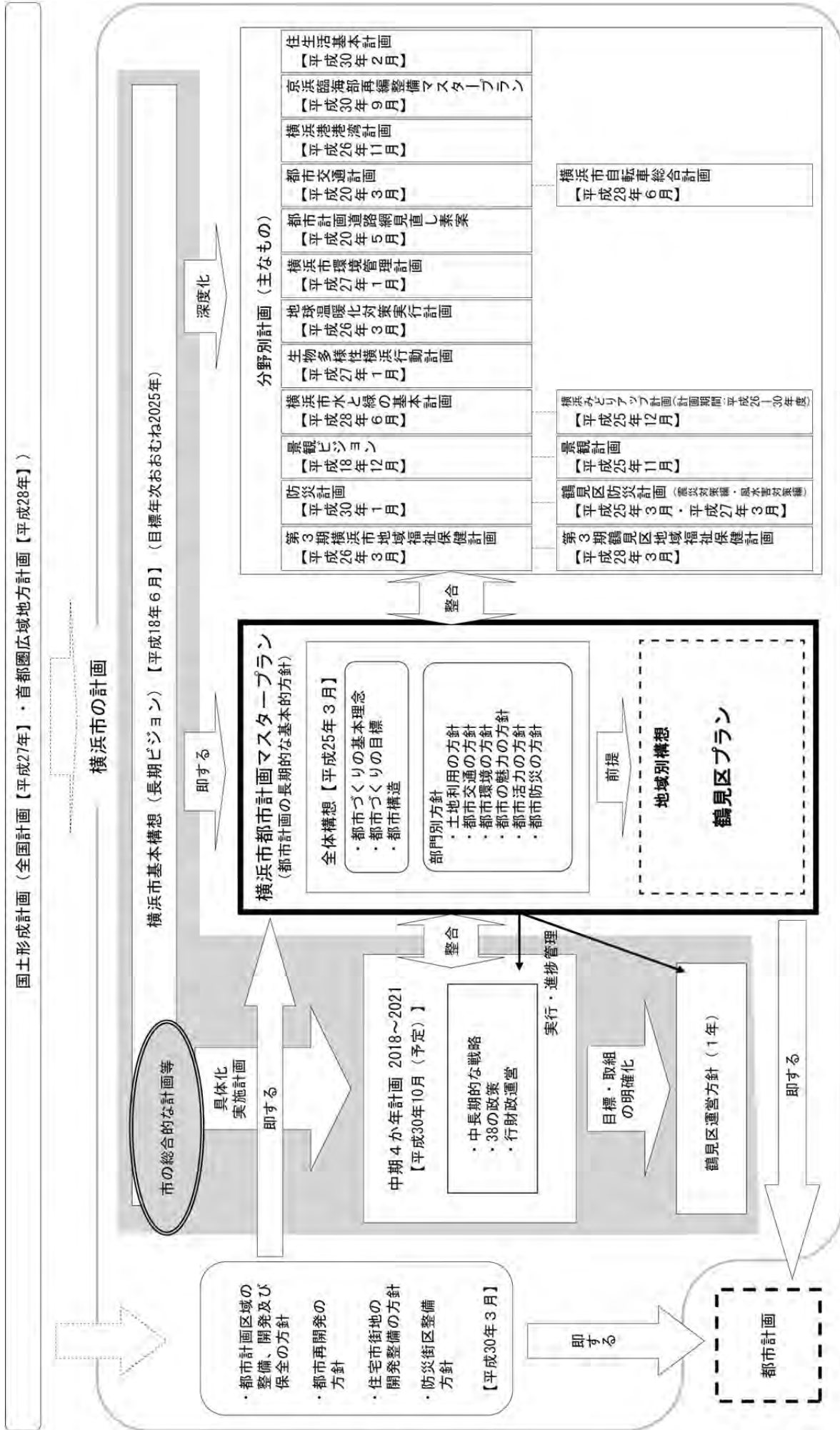
鶴見区プランに求められる役割は、次のとおりです。

- ア まちづくりの基本理念や目標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。
- イ 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、お知らせします。
- ウ まちづくりの目標等を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。

(3) 計画期間

鶴見区プランの計画期間は、平成31（2019）年度から平成51（2039）年度の20年間を目安とします。なお、計画策定後の社会情勢の変化等によっては、必要に応じて計画見直しの検討を行います。

図 1-2 横浜市都市計画マスタープランと関連計画との関係



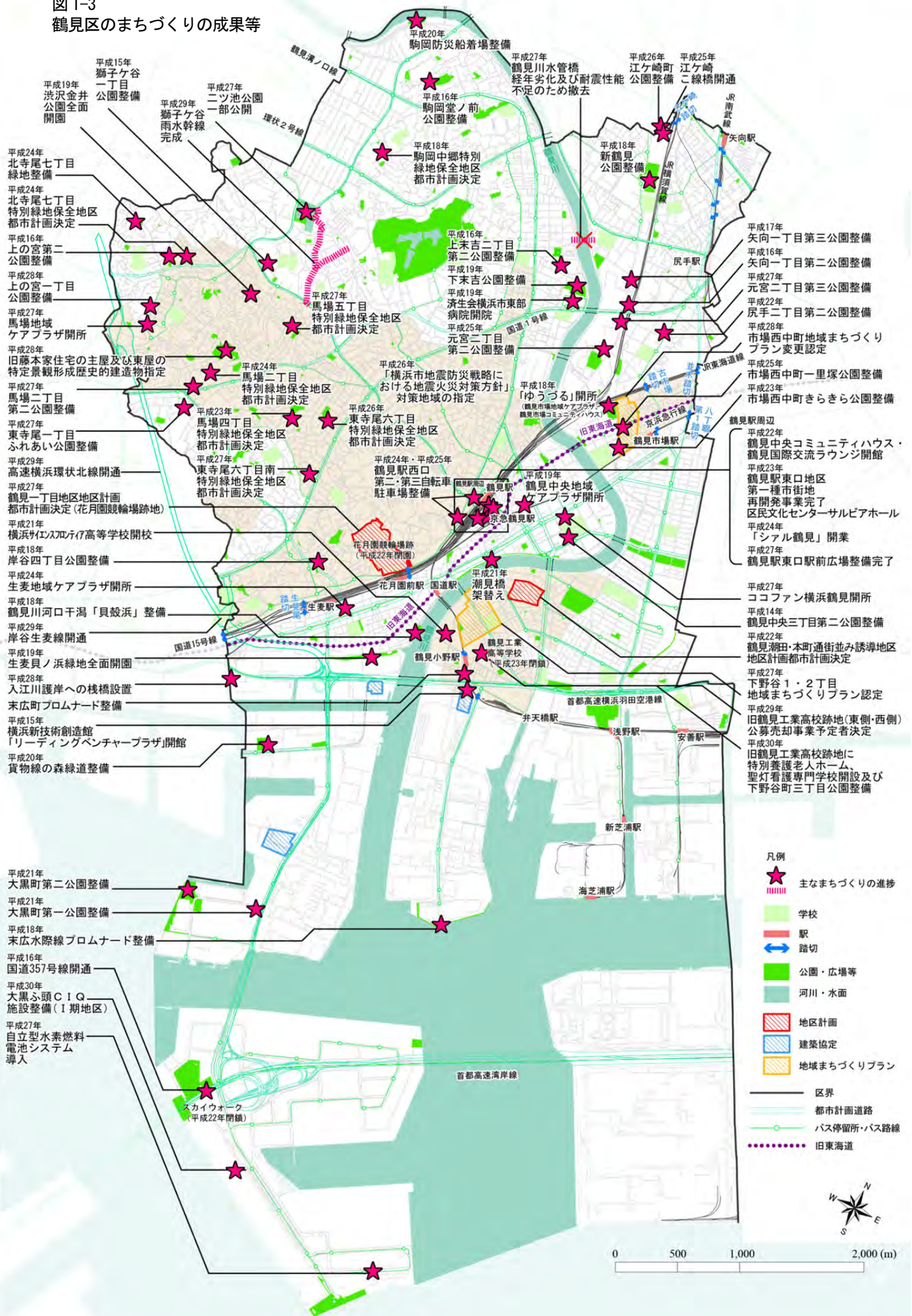
3 まちづくりの成果等

平成 14（2002）年の鶴見区プラン策定後の主なまちづくりの成果等には、以下のようなものがあります。

平成 14（2002）年	12月	鶴見中央三丁目第二公園整備
平成 15（2003）年	3月	獅子ヶ谷一丁目公園整備
	4月	横浜新技術創造館「リーディングベンチャープラザ」開館
平成 16（2004）年	4月	国道 357 号線開通
	6月	矢向一丁目第二公園整備、上末吉二丁目第二公園整備
	8月	鶴見潮田・本町通街並み誘導地区地区計画都市計画決定
	12月	上の宮第二公園、駒岡堂ノ前公園整備
平成 17（2005）年	6月	矢向一丁目第三公園整備
平成 18（2006）年	1月	「ゆうづる」(鶴見市場地域ケアプラザ・鶴見市場コミュニティハウス)開所
	4月	新鶴見公園整備
	8月	末広水際線プロムナード整備
	12月	岸谷四丁目公園整備 駒岡中郷特別緑地保全地区都市計画決定
平成 18（2006）年度		鶴見川河口干潟「貝殻浜」整備
平成 19（2007）年	3月	東部地域中核病院「済生会横浜市東部病院」開院
	4月	生麦貝ノ浜緑地全面開園、渋沢金井公園全面開園、下末吉公園整備
	5月	鶴見中央地域ケアプラザ開所
平成 19（2007）年度		鶴見川堤防にベンチを設置、安全・安心ステーション 9 箇所開設 鶴見川沿いの協働実施企業・事業所の協力を得て約 600mの植栽
平成 20（2008）年	6月	貨物線の森緑道整備
平成 20（2008）年度		豊岡地区浸水対策事業(豊岡通り大本山總持寺前周辺の浸水被害の抜本的解消) の実施 駒岡防災船着場整備
平成 21（2009）年	4月	横浜サイエンスフロンティア高等学校開校
	5月	大黒町第一公園整備、大黒町第二公園整備
	11月	潮見橋架け替え
平成 22（2010）年	3月	總持寺こ線人道橋バリアフリー化 花月園競輪場閉園
	5月	尻手二丁目第二公園整備
	11月	「鶴見会館」閉館
	12月	鶴見中央コミュニティハウス・鶴見国際交流ラウンジ開館
平成 23（2011）年	3月	市場西中町きらきら公園整備 区民文化センターサルビアホール開館 鶴見駅東口地区第一種市街地再開発事業完了 花月園こ線人道橋バリアフリー化
	12月	馬場四丁目特別緑地保全地区都市計画決定

平成 24 (2012) 年	1月	生麦地域ケアプラザ開所	
	4月	北寺尾七丁目緑地整備	
	7月	鶴見駅西口第三自転車駐車場整備 馬場二丁目特別緑地保全地区都市計画決定	
	11月	鶴見駅 駅ビル「シアル鶴見」開業	
	12月	北寺尾七丁目特別緑地保全地区都市計画決定	
平成 25 (2013) 年	3月	元宮二丁目第二公園整備、市場西中町一里塚公園整備 江ヶ崎こ線橋開通	
	4月	鶴見駅西口第二自転車駐車場整備	
平成 26 (2014) 年	2月	江ヶ崎町公園整備	
	3月	「横浜市地震防災戦略における地震火災対策方針」対策地域の指定	
	12月	東寺尾六丁目特別緑地保全地区都市計画決定	
平成 27 (2015) 年	1月	元宮二丁目第三公園整備	
	2月	馬場地域ケアプラザ開所 鶴見一丁目地区地区計画都市計画決定（花月園競輪場跡地）	
	4月	ココファン横浜鶴見オープン（よこはま多世代・地域交流型住宅）	
	5月	下野谷1・2丁目地域まちづくりプラン認定 馬場二丁目第二公園整備、東寺尾一丁目ふれあい公園整備	
	7月	自立型水素燃料電池システム導入（大黒ふ頭）	
	8月	二ツ池公園一部公開	
	11月	鶴見駅東口駅前広場整備完了	
	12月	馬場五丁目特別緑地保全地区都市計画決定 東寺尾六丁目南特別緑地保全地区都市計画決定	
	平成 28 (2016) 年	1月	鶴見川水管橋経年劣化及び耐震性能不足のため閉鎖
		3月	上の宮一丁目公園整備
7月		市場西中町地域まちづくりプラン変更認定	
10月		入江川護岸（麒麟ビール横浜工場）への栈橋設置	
平成 29 (2017) 年	11月	旧藤本家住宅主屋及び東屋の特定景観形成歴史的建造物指定	
	2月	旧鶴見工業高等学校跡地（東側）公募売却事業予定者決定	
	3月	高速横浜環状北線及び岸谷生麦線開通	
	8月	旧鶴見工業高等学校跡地（西側）公募売却事業予定者決定	
	9月	獅子ヶ谷雨水幹線 完成	
平成 30 (2018) 年	4月	旧鶴見工業高校跡地に特別養護老人ホーム、聖灯看護専門学校開設及び下野谷町三丁目公園整備 大黒ふ頭C I Q施設整備（I期地区）	

図 1-3
鶴見区のまちづくりの成果等



4 前回区プランの検証

前回区プランの主な成果及び課題は、次のとおりです。

(1) 土地利用

「災害に強いまちづくり」においては住宅の建て替えが進むなど、前回区プランが描いた適切な土地利用誘導が図られた一方で、「自然環境の保全」については、工場の廃業とともに工場緑地が保全されず住宅への転換が行われるなど、異なる方向性となったケースも多くみられました。また、「複合的な土地利用の誘導」については、大規模な土地利用転換が行われた地域において、小学校等の施設整備の対応が遅れたケースもありました。引き続き土地利用の方向性を示し、適切な誘導を図るとともに、大規模な土地利用転換を踏まえた対応についても盛り込む必要があります。

(2) 都市交通

「地域的な分断の解消」については、岸谷生麦線及び国道 357 号線が開通した一方で、ほかの都市計画道路の整備は実現に至っていないなど、引き続き検討・対応が必要な状況です。「広域的な交通体系の整備」については、高速横浜環状北線が開通した一方で、神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）から直通する電車の鶴見駅停車など引き続き対応すべき課題も多くあります。

「自転車・バイク利用の環境整備」については、鶴見駅西口第二自転車駐車場等の整備により違法駐輪は減少してきましたが、引き続き対応が必要です。

「バスによる利便性の改善、安全で快適な歩行空間づくり」についても、引き続き検討・対応が必要です。

(3) 都市環境

前回区プランが策定された平成 14（2002）年以降、次のような取組が進みましたが、鶴見区内で減少傾向にある緑地の保全・創出など引き続き対応すべき課題も多くあります。

ア 約 10.5 万㎡、33 箇所の公園、緑地が整備・拡張され、公園愛護会の活動も活発に行われています。

イ 鶴見川沿いにおいて、ヨコハマ市民まち普請事業で大曲広場が整備され、桜の植樹が行われたエリアではクリーンアップの活動などが行われるなど、水辺に親しむ機会が増えています。

ウ ニツ池は、風致公園として整備（一部公開）され、前回区プランで地域プロジェクトとして活動していた区民を中心に公園愛護会を結成し、現在活動しています。



大曲広場



ニツ池公園

(4) 都市の魅力

「鶴見川を生かしたまちづくり」の「川とまちの歴史や緑をめぐる散策路をネットワーク化する」については、鶴見みどころ90の選定、ワックンカルタお散歩マップの作成などが進められました。引き続き、千客万来つるみプロモーション事業の取組などを通じて、魅力の発信に努める必要があります。

(5) 都市活力

「産業拠点として海のまちを再整備する」においては、理化学研究所の開所など、京浜臨海部の新たな研究開発機能強化が実現した一方で、「川のまち、丘のまちで住宅と工場の共存を図り、新産業の育成を支援する」においては、内陸部の工場の土地利用転換が進むなど、引き続き取り組んでいくべき課題も多く見られます。

(6) 都市防災

「安全・安心の住まいづくり」の「密集住宅市街地の環境を改善する」については、潮田・本町通での街並み誘導地区地区計画の都市計画決定、市場西中町及び下野谷1・2丁目の防災に関する地域まちづくりプラン認定などが行われました。

東日本大震災後は、津波対策や、異常気象による局所的大雨、台風などによる高潮対策、崖崩れ対策等、新たな課題への対応が必要となっています。また、災害に強いまちづくりに対する意識が高まっており、横浜市地震防災戦略における地震火災対策方針を踏まえた対応が必要です。

5 改定の視点

(1) 改定の視点

前回区プランの検証を踏まえつつ、将来に向けたまちづくりの目標や方針を以下の視点から見直し、鶴見区プランを改定します。

- ア 上位計画、関連する分野別計画の策定・改定に合わせた構成の再編と方針の整合
- イ 地域課題の変化やまちづくりの進捗に合わせた方針の修正

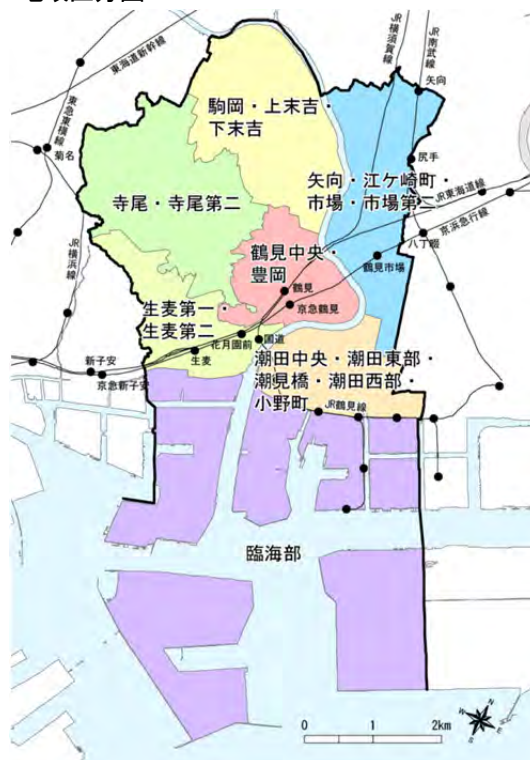
(2) プランの構成

鶴見区プランは、全体構想の構成に合わせ、土地利用、交通、環境、魅力、活力、防災の6分野のテーマ別方針と、7つの地域別の方針から構成され、それぞれ相互に関連して作成されています。

(3) 地域区分の考え方

「地域別の方針」は、各地域の身近なまちづくりについての目標やその方向を示すもので、各地域からの意見を参考に作成しました。また、地域区分にあたっては、地形的なまとまりや市街地の同質性を考慮し、連合町内会を基本的な単位として身近な地域と感じられる範囲を設定しました。

図 1-4
地域区分図



第2章 現況と課題

1 鶴見区の現況

(1) 鶴見区の成り立ち

鶴見は江戸時代に、東海道の川崎宿と神奈川宿の間に位置していたため、往来する人でにぎわっており、鶴見川をはさんで市場村と鶴見村の立場茶屋で売る「よねまんじゅう」は街道の名物でした。

また、鶴見川の水運により川筋がにぎわっていました。上流の農村地帯からは野菜などの農作物が運ばれ、大正中期ごろまで下流からはふん尿が肥料として上流に供給され、関内や東京へ供給される天然氷やレンガなどが昭和初期まで上流より運ばれました。

漁業が盛んだった沿岸部では、明治の頃から埋め立てが進み、大正2年浅野総一郎により工業地帯造成のための埋立事業が始まりました。

この河口域の埋め立てや京浜運河の整備によって大規模工場の進出が相次ぎ、鶴見は農漁村から工都へ発展していきました。そして、東京隣接地の便を生かして早くから工場が立地し多くの労働者が住み働く、京浜工業地帯のまちとして発展してきました。

図2-1 鶴見区の変遷 昭和2（1927）年頃



出典：「横浜市域図」（昭和2年4月、横浜市立中央図書館所蔵）

図2-2 鶴見区の変遷 平成30（2018）年頃



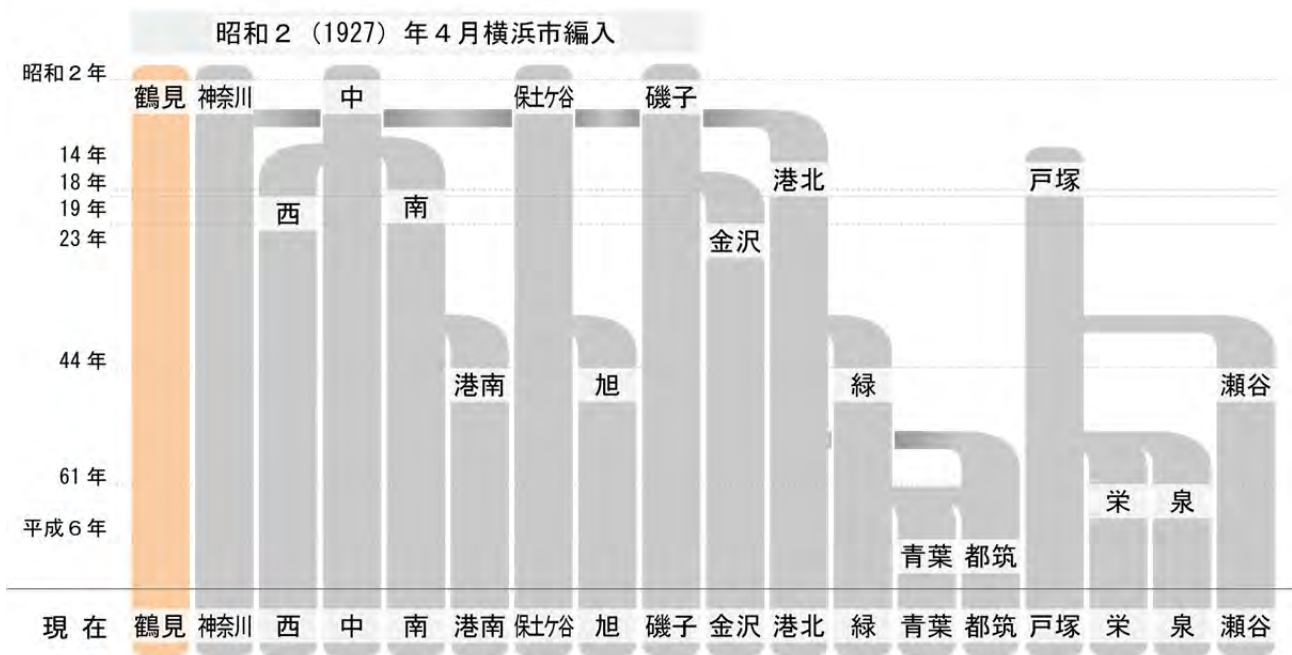
出典：「基盤地図情報縮尺レベル2500（市区町村単位）」を基に作成。

(2) 鶴見区の変遷

鶴見区は、昭和2（1927）年の第三次市域拡張において、当時の旭村、鶴見町を横浜市に編入し、同年の区制施行によって、神奈川区、中区、保土ヶ谷区、磯子区とともに誕生しました。

鶴見区は、横浜市18区の中で分区をせず、当初の形のままである唯一の区となっています。

図 2-3 区の変遷

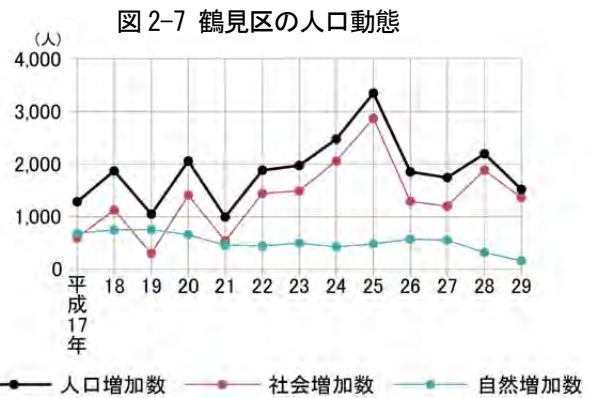
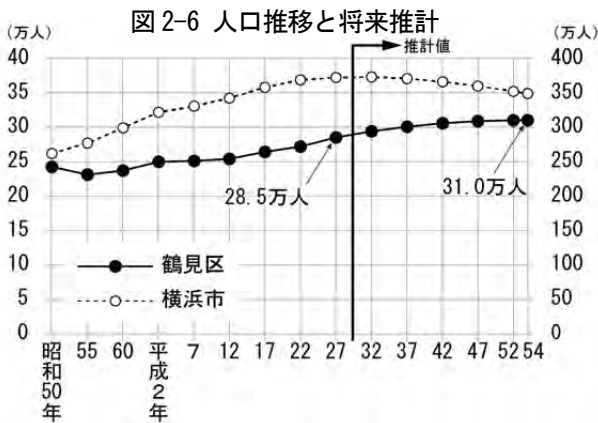


(5) 鶴見区の人口

ア 総人口

鶴見区の総人口は、平成12(2000)年頃から増加し、平成27(2015)年には約28.5万人となりました。横浜市全体での将来人口は、平成32(2020)年頃をピークに減少に転じると予測されるのに対し、鶴見区の将来人口は増加傾向で推移し、ピークを迎える平成54(2042)年には約31万人まで増加すると見込まれています。

近年の人口動態に着目すると、いずれの年も人口増加数はプラスで推移しており、いずれの年も社会増加数、自然増加数ともにプラスとなっています。

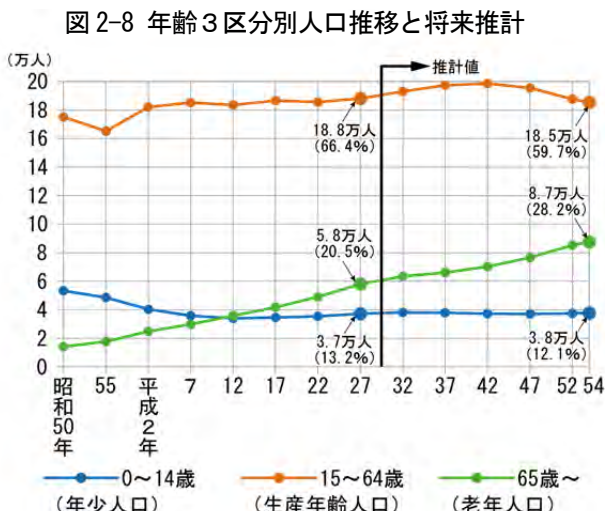


出典：各年国勢調査、横浜市将来人口推計（政策局）を基に作成。

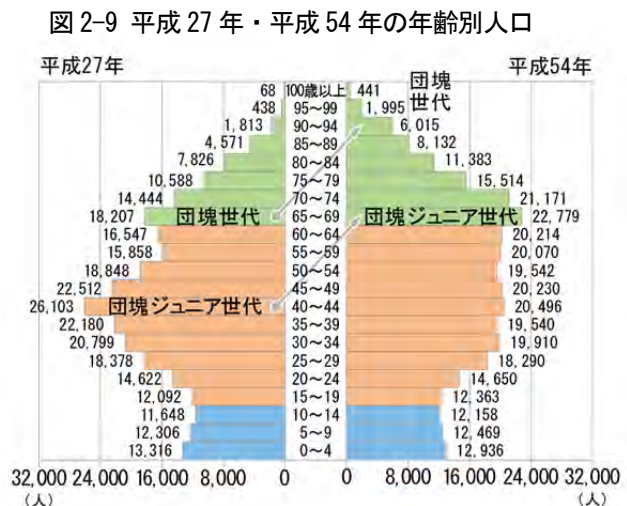
出典：「横浜市の人口 ～平成29年中の人口動態と平成30年1月1日現在の年齢別人口～」を基に作成。

イ 年齢3区分別人口推移と年齢別人口

近年の年齢3区分別人口推移をみると、年少人口、生産年齢人口ともにほぼ横ばいで推移していますが、老年人口は増加傾向にあります。老年人口は平成54(2042)年までに2.9万人増え8.7万人となり、高齢化率は28.2%、約3.5人に1人が高齢者となると見込まれています。5歳階級ごとの人口ピラミッドをみると、平成27(2015)年と平成54(2042)年ともに団塊ジュニア世代にピークがみられます。また、平成27(2015)年で、第二のピークとなっている65～69歳の団塊世代が平成54(2042)年には90歳以上(92～96歳)となり、平成27(2015)年に比べて90歳以上の高齢者は約3.6倍に増えることが見込まれています。



出典：各年国勢調査、横浜市将来人口推計（政策局）を基に作成。



出典：国勢調査、横浜市将来人口推計（政策局）を基に作成。

ウ 町丁目別の人口増減と高齢化率

町丁目別の人口増減では、矢向、江ヶ崎、鶴見中央で人口増加が進んでいる傾向にあります。また、町丁目別の高齢化率でみると、潮田地域で比率が高くなっています。

図 2-10
町丁目別
人口増減率

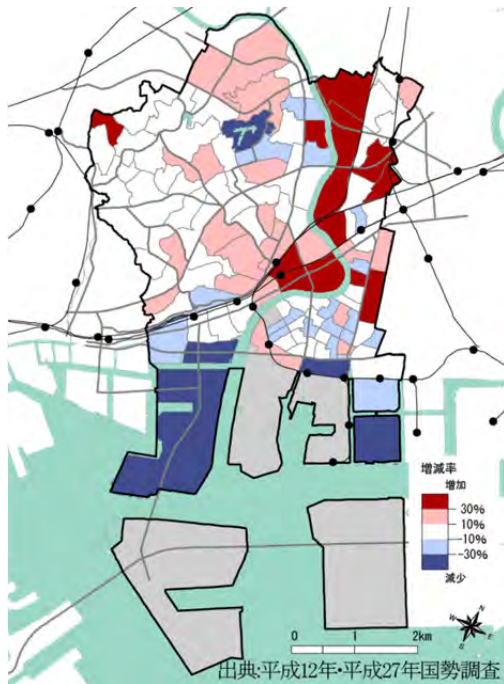
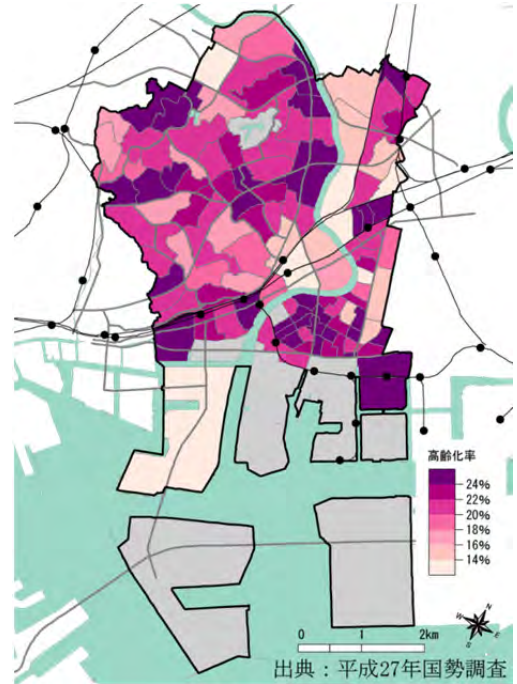


図 2-11
町丁目別
高齢化率



エ 家族類型別世帯数

平成 27 (2015) 年の家族類型別世帯数は「単独世帯」が約 5.5 万世帯と最も多く、ほかの家族類型と比べて増加傾向も大きくなっています。また、「夫婦と子供からなる世帯」は約 3.7 万世帯で、平成 57 (2045) 年までほぼ横ばいで推移することが見込まれています。町丁目別高齢単独世帯率をみると、潮田地域などの一部の地域で割合が高くなっています。

図 2-12 家族類型別世帯数の推移と将来推計

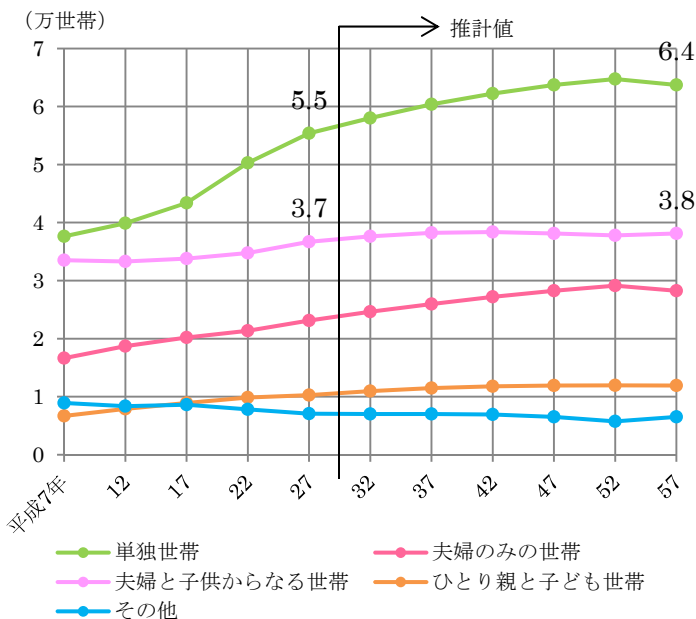
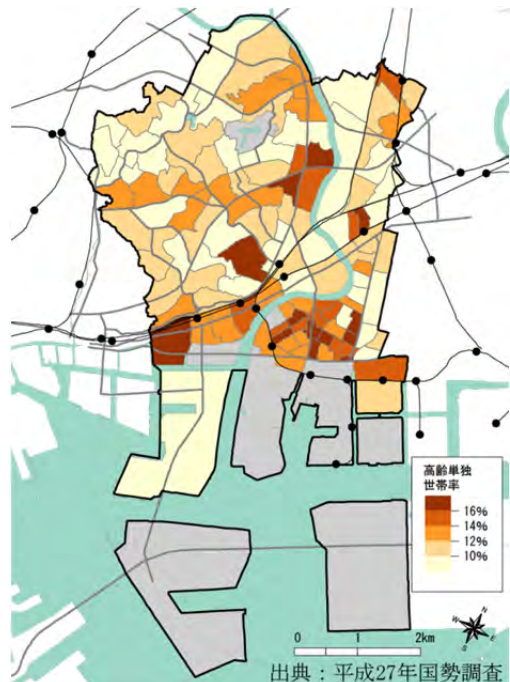


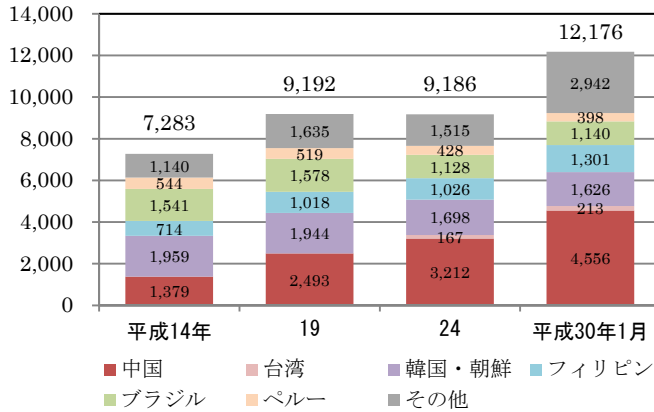
図 2-13 町丁目別高齢単独世帯率



オ 外国人人口

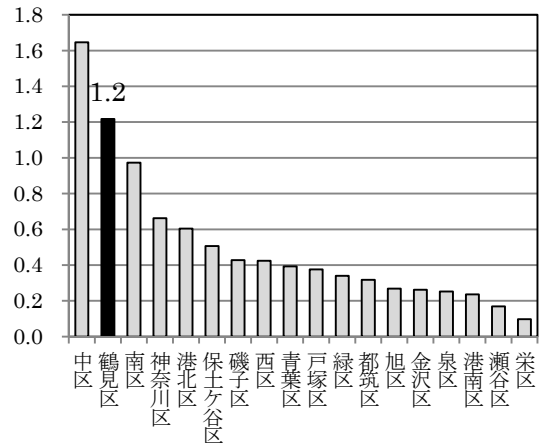
鶴見区の外国人人口は増加傾向にあり、平成 30 (2018) 年 1 月の外国人人口は 12,176 人で、18 区中、中区に次いで外国人人口が多くなっています。国籍別では、中国が最も多く 4,556 人、次いで韓国・朝鮮 1,626 人、フィリピン 1,301 人、ブラジル 1,140 人となっています。

(人) 図 2-14 鶴見区の国籍別外国人人口の推移



出典：各年横浜市区別外国人人口（市民局）を基に作成。

(万人) 図 2-15 区別外国人人口



出典：横浜市区別外国人人口（市民局、平成 30 年 1 月）を基に作成。

(6) 学校

鶴見区には 22 校の市立小学校、9 校の市立中学校が立地しています。また、中高一貫校である横浜サイエンスフロンティア高等学校（及び附属中学校）や、私立小・中学校 3 校のほか、9 校の高等学校、3 校の大学等が立地しています。平成 29 (2017) 年度から平成 35 (2023) 年度までの市立の一般学級数の増減の推計によると、小学校では、区北東部で大幅に学級数が増加する学校がある一方、区北部などで減少する学校があります。中学校では、小学校の学級数ほどの増減はみられませんが、約半数の学校で増加する見込みとなっています。

図 2-16
小学校
学級数増減
(推計)



図 2-17
中学校
学級数増減
(推計)

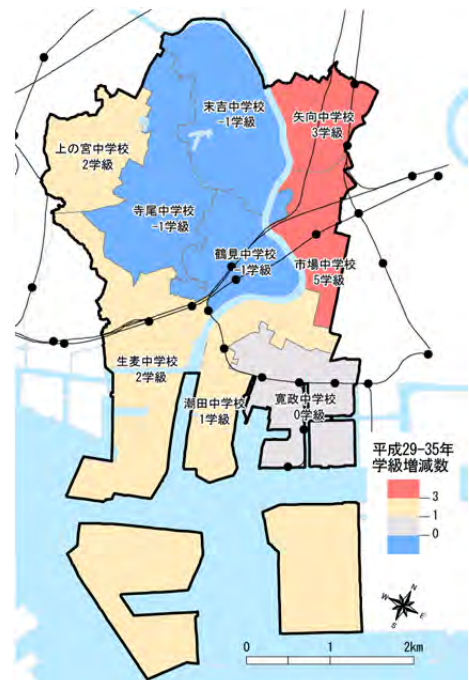


図 2-16・17 出典：平成 29 年度義務教育人口推計表（横浜市教育委員会）を基に作成。

※小・中学校学級数増減（推計）は、集合住宅等建設見込み等の児童・生徒数の急増要因により大きく変化する場合があります。

(7) 土地利用

ア 土地利用の現況と推移

鶴見区の住宅系土地利用は約 920 万㎡となっており、平成4（1992）年からの推移では約 120 万㎡増加しています。業務・商業・宿泊娯楽施設用地は約 100 万㎡前後で推移している一方、工業・供給処理施設用地は約 762 万㎡から約 727 万㎡へと、約 35 万㎡減少しています。

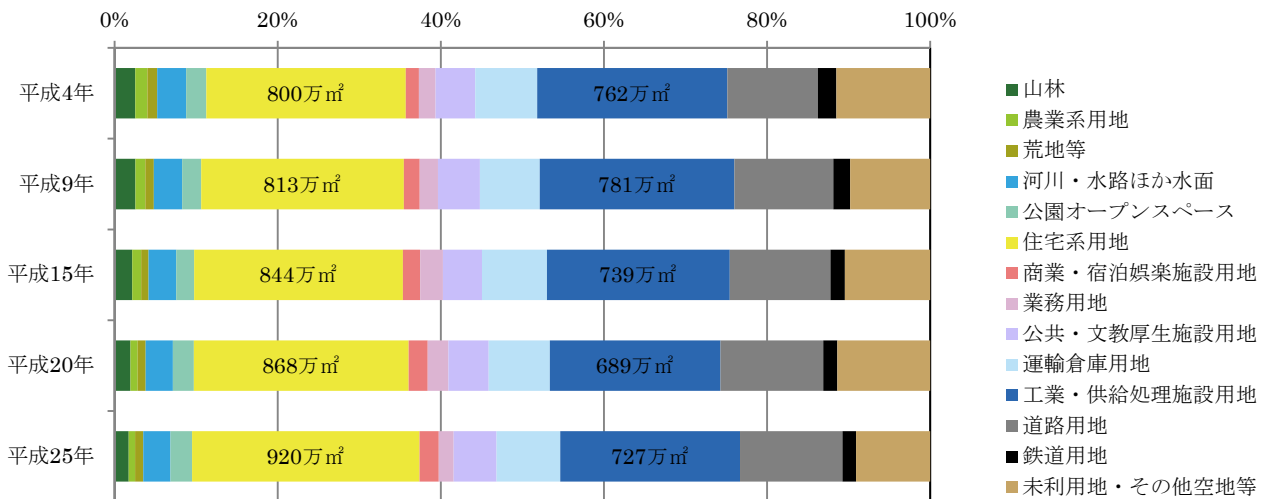
山林や農業系用地などの自然的土地利用は減少傾向にあります。

図 2-18 平成 25 年土地利用現況



図 2-19 土地利用の推移

出典：平成 25 年横浜市都市計画基礎調査データを基に作成。

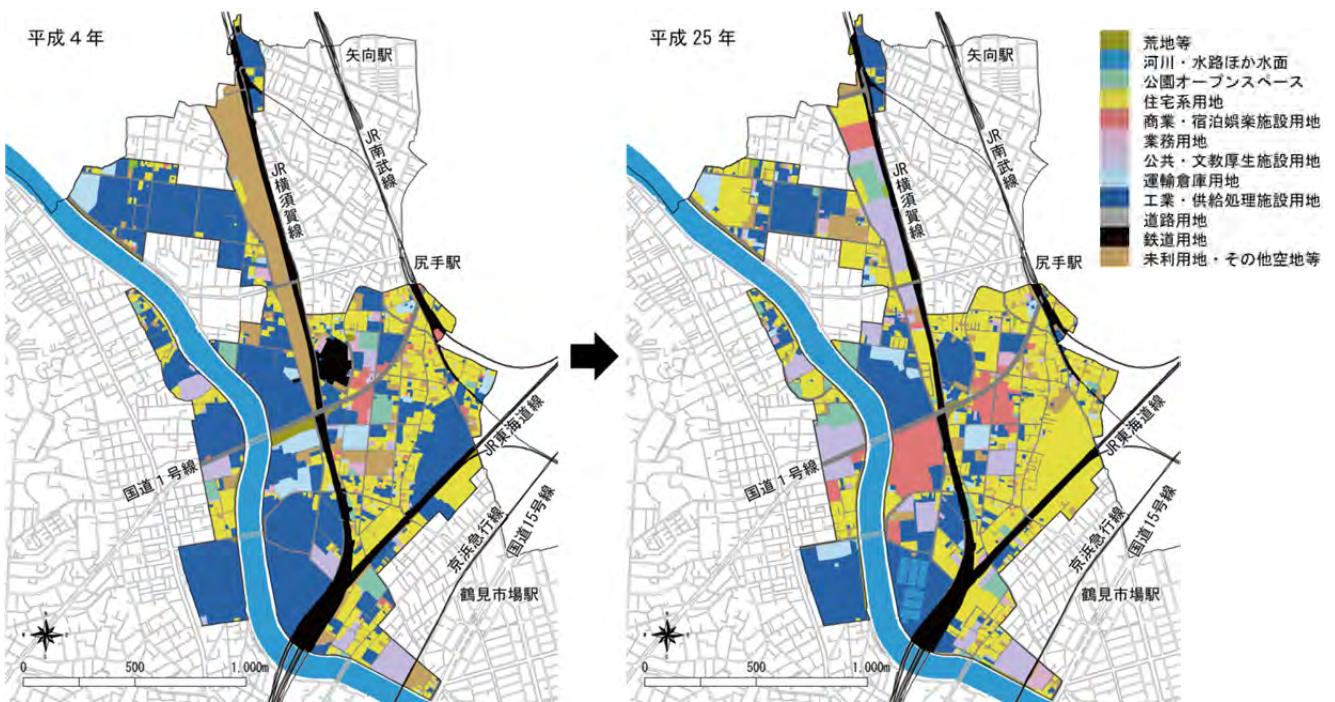


出典：各年横浜市都市計画基礎調査データ（建築局）を基に作成。

イ 工業地域、準工業地域の土地利用の推移

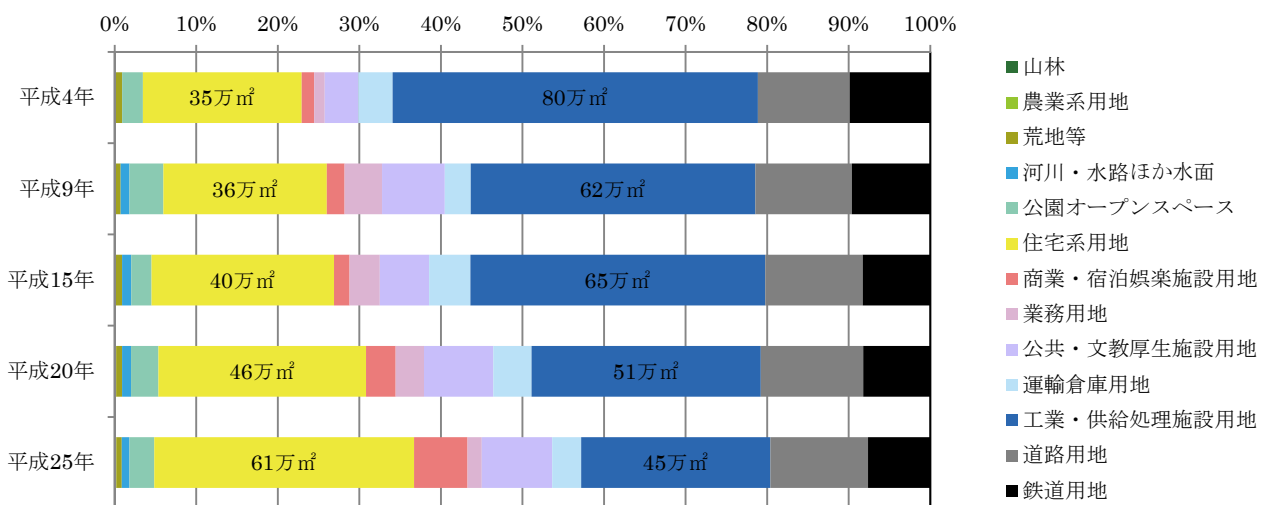
区北東部の地域における工業地域、準工業地域の土地利用の変化を見ると、平成4（1992）年からの約20年で住宅用地は約26万㎡増加、業務・商業・宿泊娯楽施設用地は約11万㎡増加している一方で、工業・供給処理施設用地は約35万㎡減少しています。工業系の土地利用が住宅及び商業系の土地利用へと変化していることが分かります。

図2-20 区北東部の工業地域、準工業地域の土地利用の変化



出典：平成4年・平成25年横浜市都市計画基礎調査データ（建築局）を基に作成。

図2-21 区北東部の工業地域、準工業地域の土地利用の推移

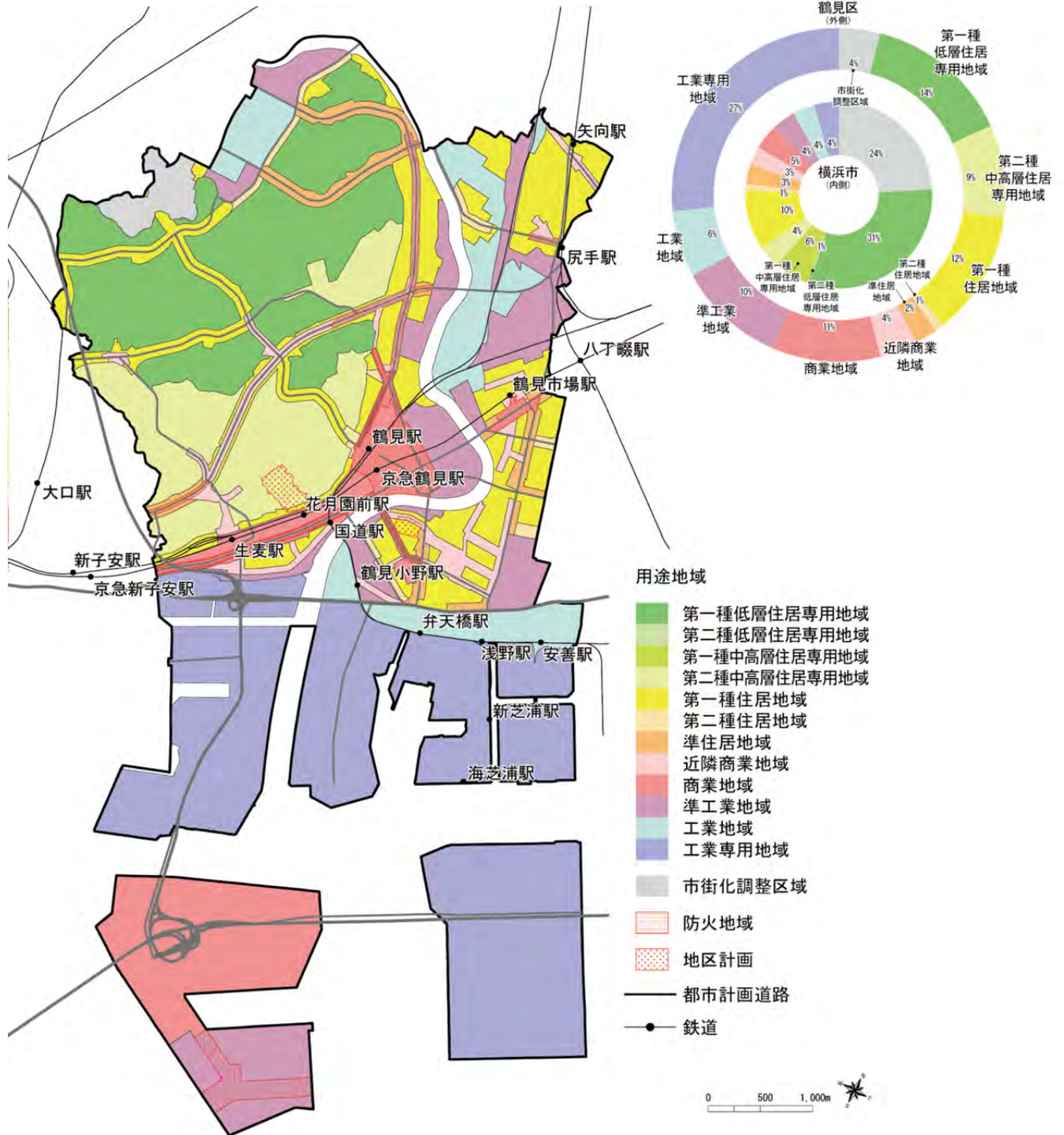


出典：各年都市計画基礎調査データ（建築局）を基に作成。

ウ 用途地域

鶴見区は、北西部に位置する獅子ヶ谷二丁目と三丁目の一部を除く、ほぼ全域が市街化区域となっています。市街化区域の中では、臨海部の工業専用地域の割合が最も高く、横浜市全体の割合と比べても高くなっています。

図 2-22 用途地域



出典：都市計画決定データ（建築局）を基に作成。

(8) 交通

ア 道路網の整備

鶴見区の都市計画道路の計画延長は 58.83km、整備延長は 36.04km、整備率は 61.3%（平成 30（2018）年 3 月 31 日時点）であり、横浜市全体と比べて整備率が低くなっています。東京大師横浜線、鶴見溝ノ口線、川崎町田線、環状 2 号線などで慢性的な渋滞が生じています。

表 2-23 都市計画道路の整備状況

	計画延長	整備延長 (整備率)
鶴見区	58.83 km	36.04 km (61.3%)
横浜市	679.27 km	465.15 km (68.5%)

出典：横浜市道路局資料（平成 30 年 3 月 31 日現在）を基に作成。

イ 鉄道

鶴見区内には、京浜東北線、鶴見線、南武線、京浜急行線が通り、鉄道乗車人員が最も多い鶴見駅では、一日平均約 8 万人の乗車人員があります。また、区外の京急川崎駅、菊名駅、新子安駅なども区民の日常生活に使われる駅となっています。

表 2-25 鉄道駅乗車人員（人／1 日（カッコ内は定期利用））

	17年度	28年度
鶴見駅	76,197(51,108)	80,182(53,568)
矢向駅	14,555(10,422)	18,134(13,317)
尻手駅	11,079(7,512)	14,242(9,915)
鶴見市場駅	8,636(5,315)	10,138(6,563)
京急鶴見駅	13,671(7,835)	15,469(9,002)
花月園前駅	4,168(1,599)	3,293(1,799)
生麦駅	14,404(8,985)	14,428(9,096)

JR 線の駅乗車人員は「乗車人員 1 日平均」の値を、京浜急行線の駅乗車人員は「年次乗車人員」を 365（日）で除した値を使用した。

出典：横浜市統計書を基に作成。

図 2-24 道路の混雑度の状況



出典：全国道路・街路交通情勢調査（平成 27 年度）を基に作成。

図 2-26 平成 28 年度鉄道乗車人員



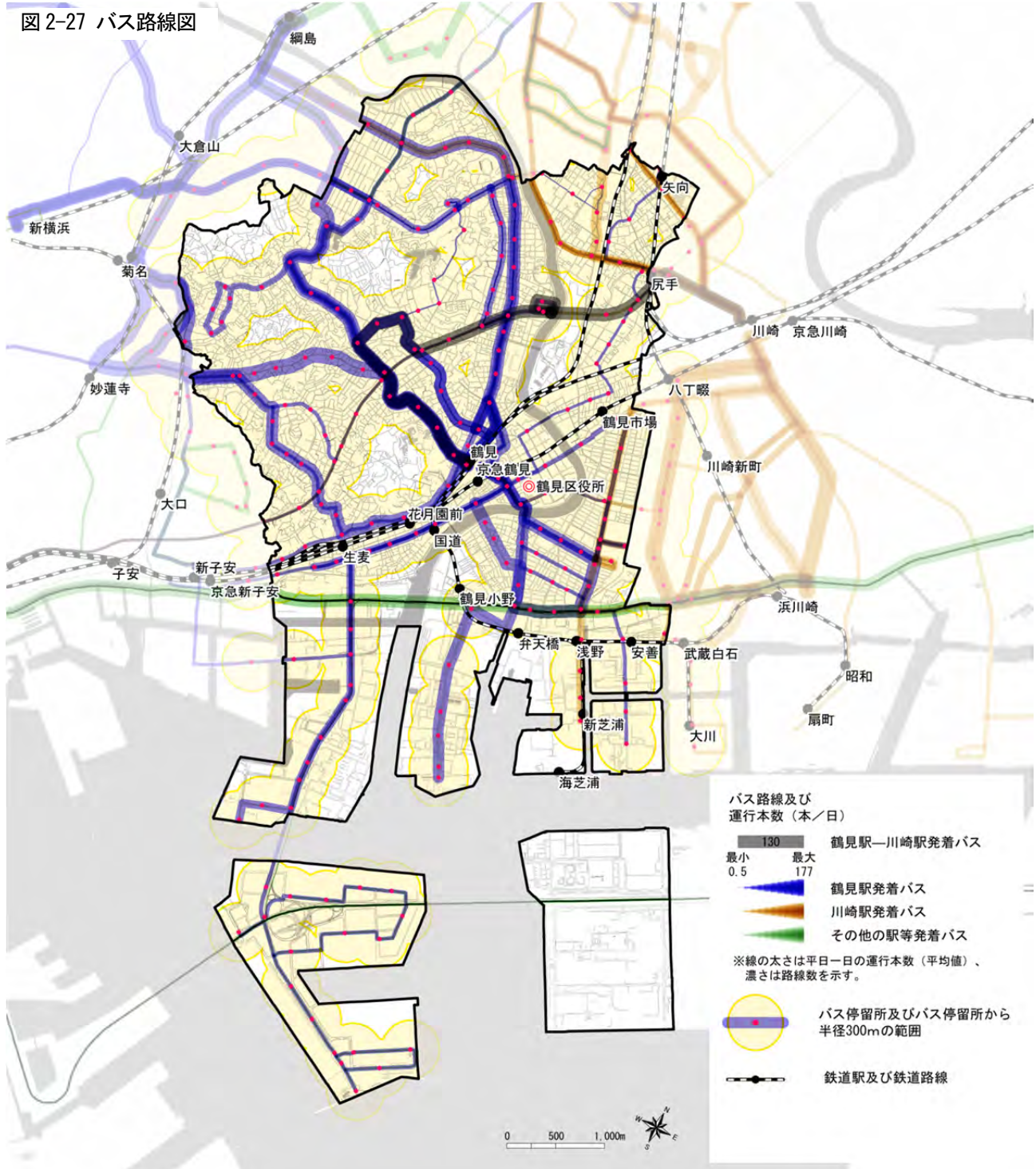
※鶴見線は平成 20 年度の数値による。

出典：横浜市統計書を基に作成

ウ バス

各バス停留所からおおむね徒歩5分圏（半径300m圏）の図を描くと、鶴見区のほぼ全域が含まれていますが、上の宮二丁目、獅子ヶ谷三丁目、獅子ヶ谷一丁目などで、徒歩5分圏に含まれない地域があります。また、区の東側の地域では、川崎駅へのバスルートが中心となっています。

図 2-27 バス路線図

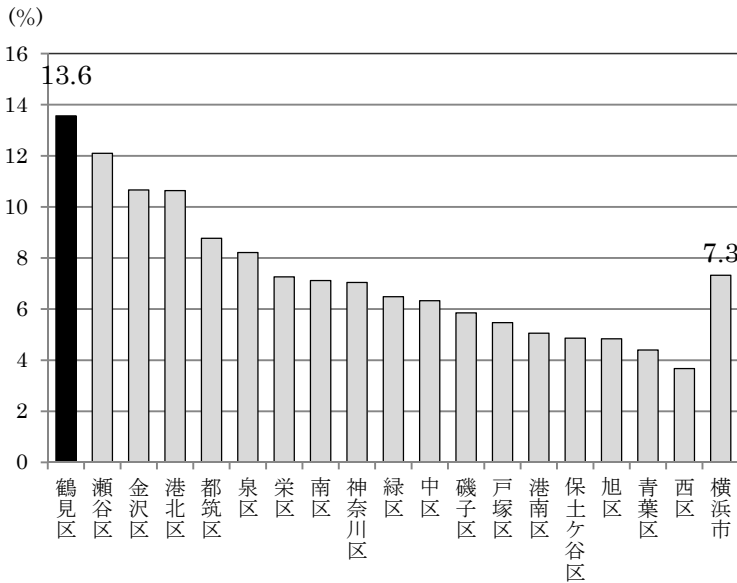


出典：国土数値情報バスルートデータ及びバス停留所データ（平成22年）を基に作成。

エ 自転車

区内の自転車による移動の状況を見てみると、自転車によるトリップの割合が18区中1位となっており、全トリップ数に対して13.6%と自転車での移動が多いことが特徴となっています。また、自転車放置台数は、おおむね減少傾向で推移しています。

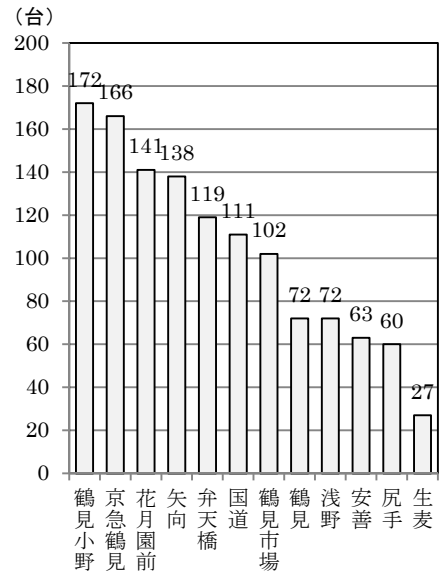
図2-28 自転車による移動の状況（平成20年）



※区別の代表交通手段別発生集中量の、全代表交通手段の発生集中量に対する自転車の発生集中量の割合。

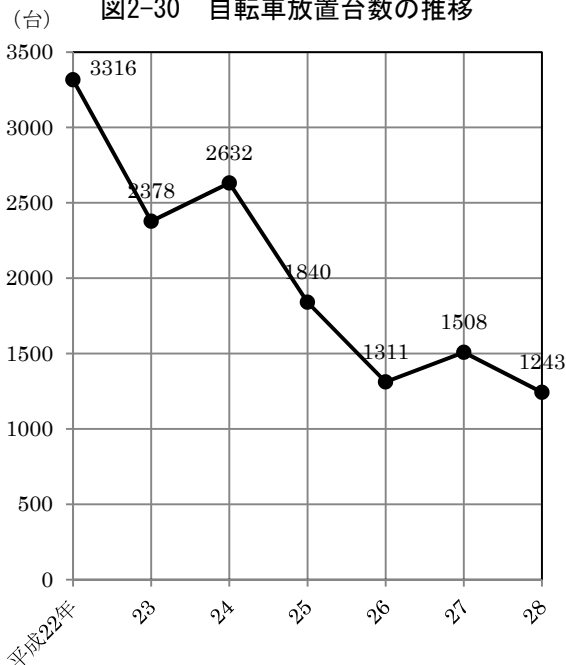
出典：平成20年東京都圏パーソントリップ調査を基に作成。

図2-29 駅別自転車放置台数（平成28年）



出典：横浜市道路局資料（横浜市内137駅周辺の放置自転車等）

図2-30 自転車放置台数の推移



※鶴見区の主要駅（鶴見、鶴見市場、京急鶴見、花月園前、生麦、国道、鶴見小野、弁天橋、浅野、安善、尻手、矢向）を集計したもの。

出典：横浜市道路局資料（横浜市内137駅周辺の放置自転車等）

図2-31 自転車通行空間の整備状況（平成18～26年度）



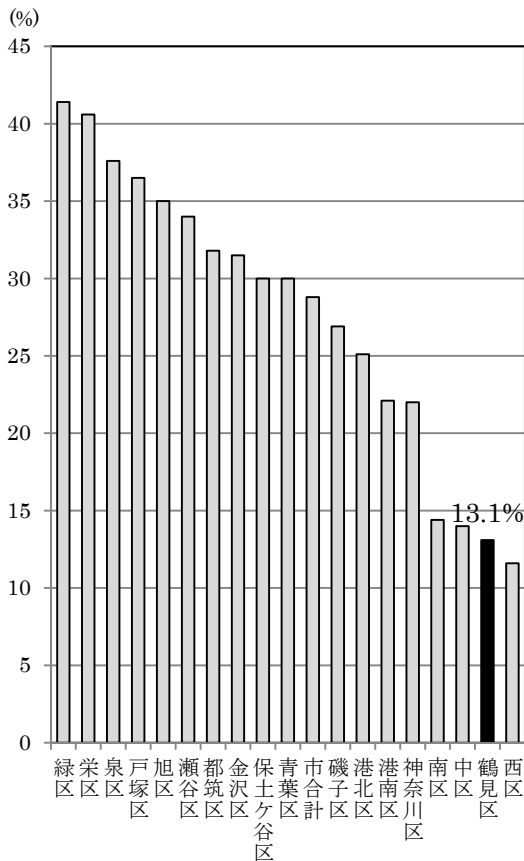
出典：横浜市自転車総合計画を基に作成。

(9) 環境

ア 緑被率

緑被率は、平成 26 (2014) 年で鶴見区全体で 13.1%となり、西区に次いで低い緑被率となっています。過去から一定した減少傾向で推移しており、将来こうした減少が続くとすると、約 20 年後には緑被率 10%にせまることが予想されます。

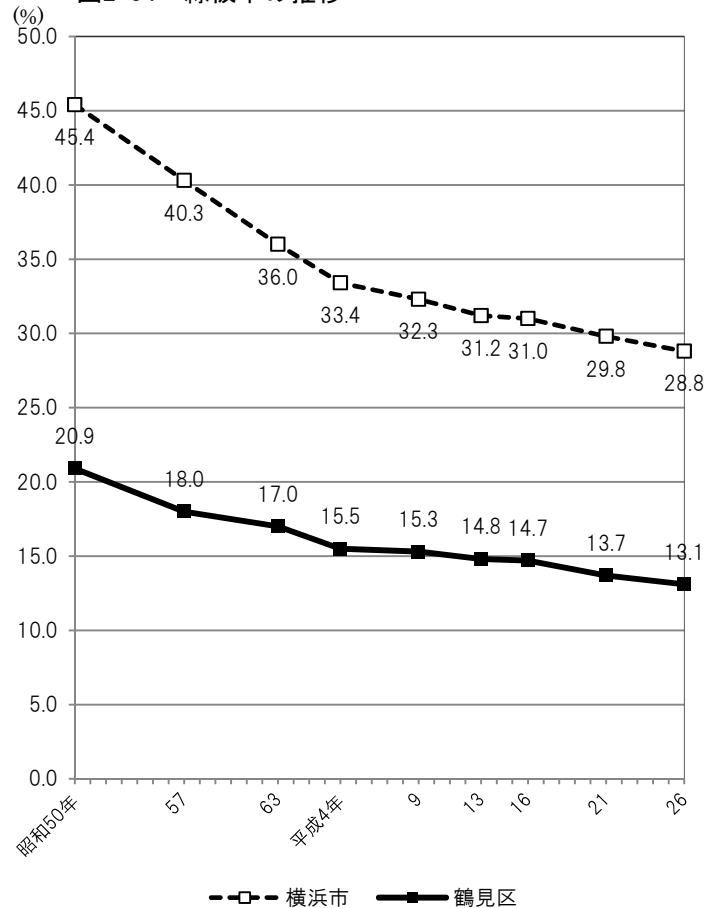
図 2-33 区別の緑被率 (平成 26 年度)



出典：横浜市第 10 次緑地環境診断調査を基に作成。

※地域区別の緑被率は各地域別の緑被地面積を地域面積で除して算出した。

図 2-34 緑被率の推移



出典：横浜市統計書を基に作成。

※緑被率の推移については、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。

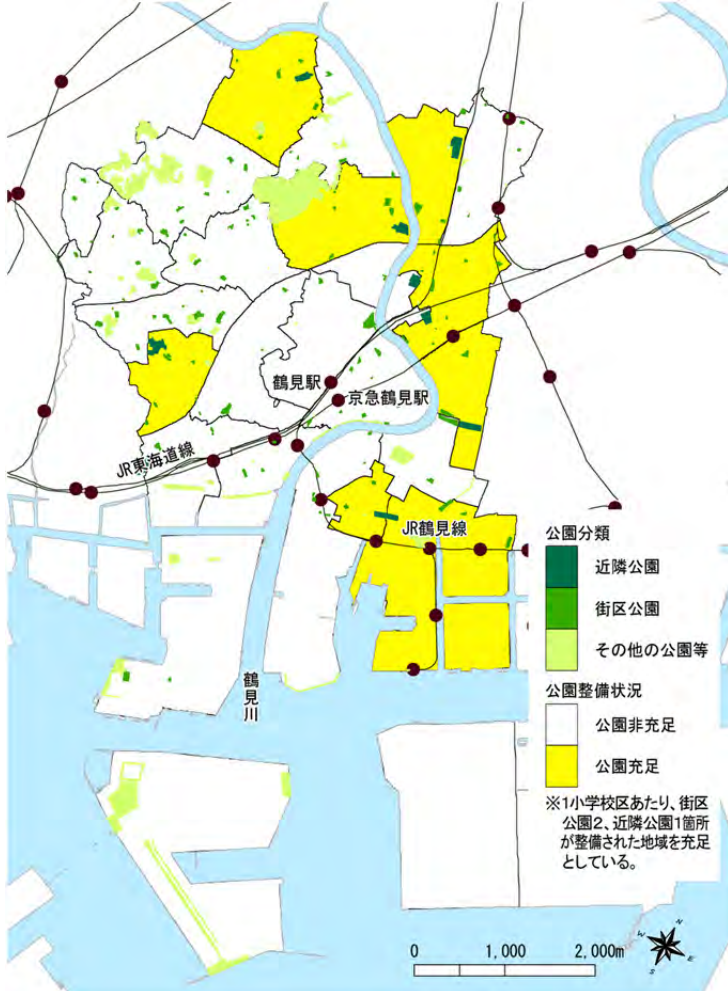
イ 公園等

平成30(2018)年3月の都市公園数(県立公園を含まない)は、141箇所、面積は約45.6万㎡となっています。前回区プランが策定された平成14(2002)年5月以降、18箇所の街区公園、3箇所の近隣公園、それぞれ1箇所ずつの風致公園、緑道、都市緑地、合わせて約8.4万㎡が公開(一部公開含む)されたほか、9箇所の公園が拡張され、公園・緑地の整備・拡張面積は合計約10.5万㎡となります。

小学校区あたり街区公園を2箇所、近隣公園を1箇所を整備するという充足目標に対して、全22校中8校の小学校区で充足目標に達しています。

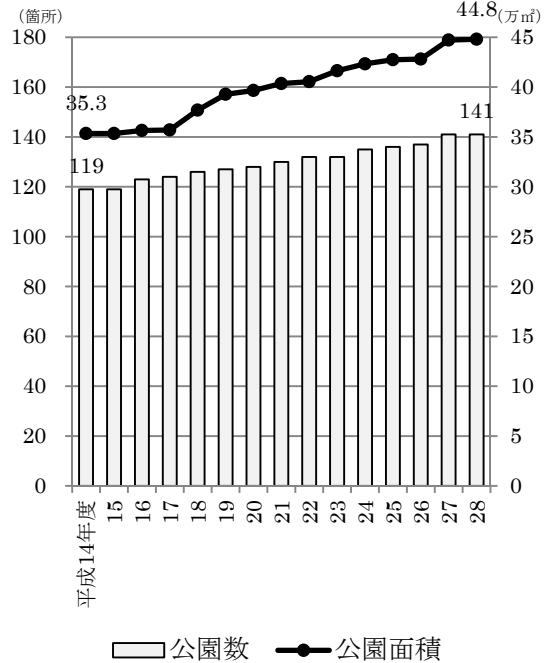
充足目標に達していない地域においても、丘陵部などにまとまりある緑地等があるほか、風致公園、歴史公園及び総合公園等があり、鶴見川沿いの環境などを含め、水と緑を感じられる空間は比較的充実しています。

図2-35 身近な公園(近隣公園・街区公園)の整備状況



出典：横浜市水と緑の基本計画を基に作成。

図2-36 公園数と公園面積の推移

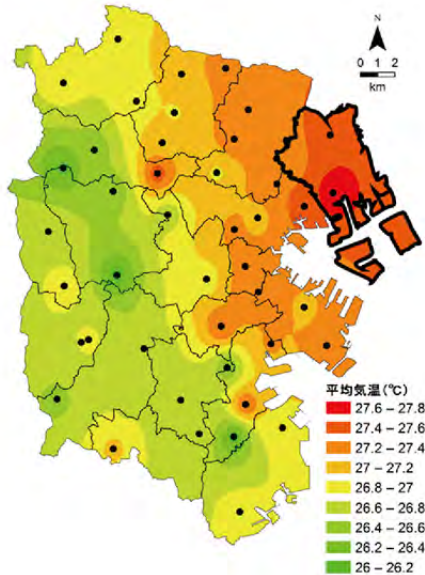


出典：横浜市環境創造局資料を基に作成。

ウ ヒートアイランド現象

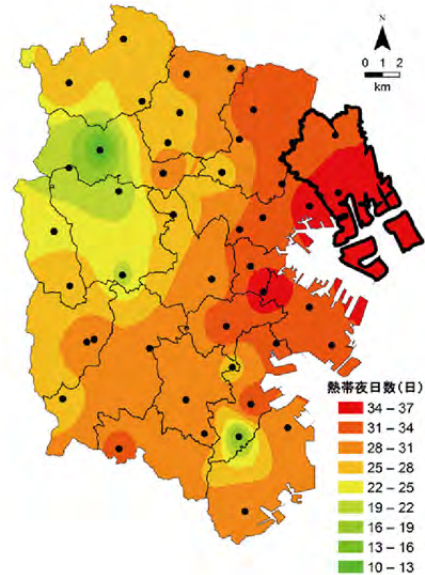
横浜市の平均気温は、長期的に上昇傾向にあります。鶴見区南部の平地は、18区の中でも平均気温が高く、熱帯夜の日数も多くなっており、ヒートアイランド現象が顕著にみられます。

図 2-37 平均気温の分布
(平成 29 年 7～8 月)



出典：平成 29 年横浜市環境科学研究所記者発表資料を基に作成。

図 2-38 熱帯夜の日数の分布
(平成 29 年 7～8 月)

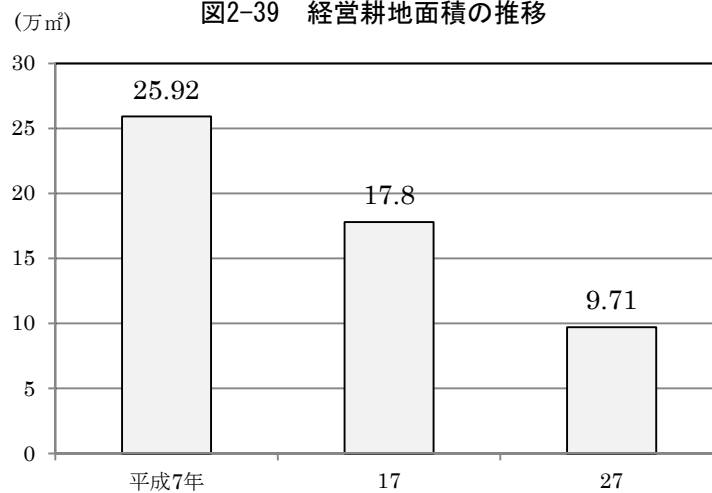


出典：平成 29 年横浜市環境科学研究所記者発表資料を基に作成。

エ 農業

平成 27 (2015) 年の鶴見区の販売農家の経営耕地面積は、9.71 万 m² となっており、平成 7 (1995) 年からの約 20 年で大きく減少しています。

図 2-39 経営耕地面積の推移

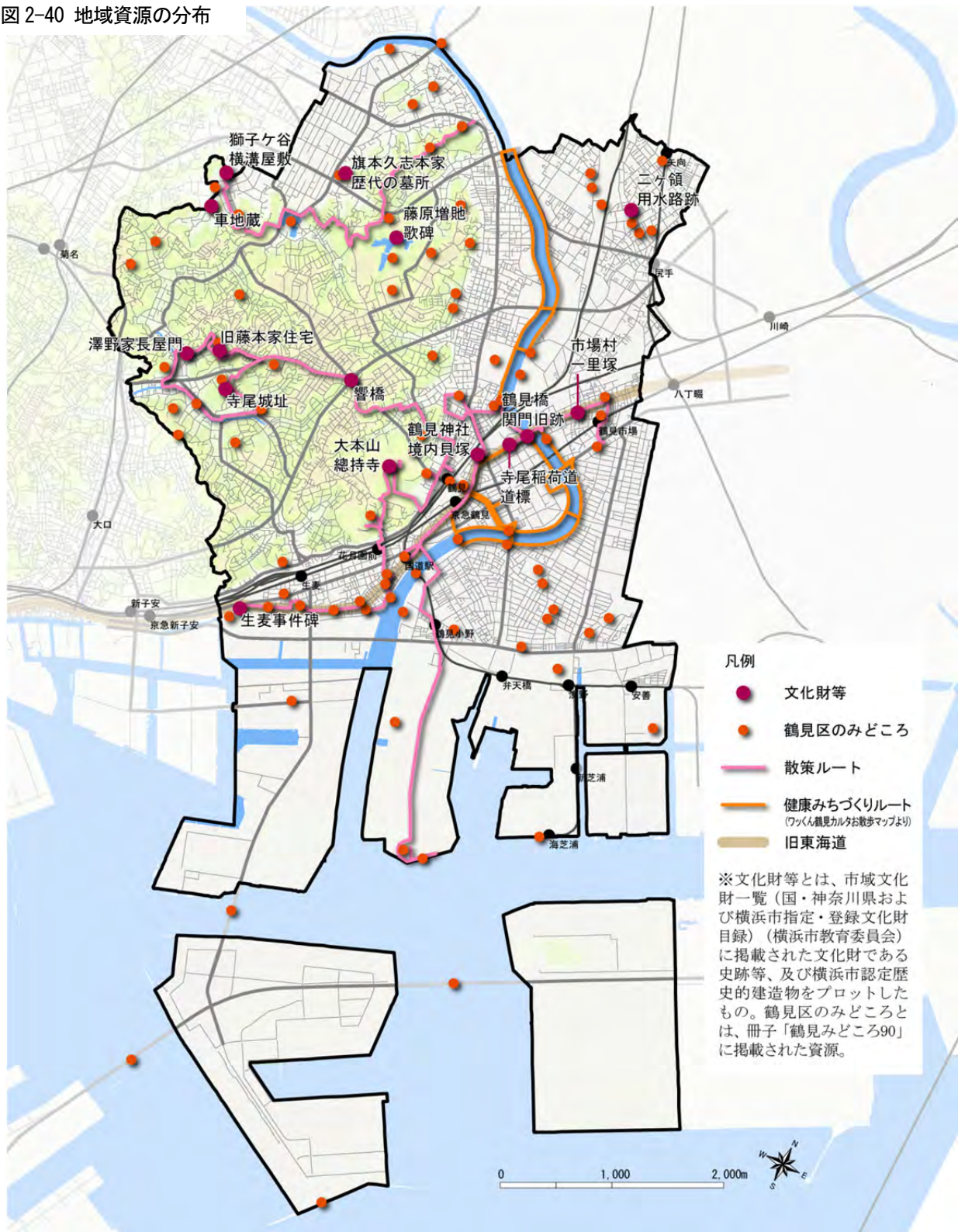


出典：各年農林業センサスを基に作成。

(10) 地域資源

丘陵部、川沿いの平地部、臨海部、それぞれの地域ごとに特色ある地域資源が広く分布しています。鶴見区では、それらの地域資源を楽しめるよう、散策ルート等を設定し、これらの地域資源の活用を図っています。

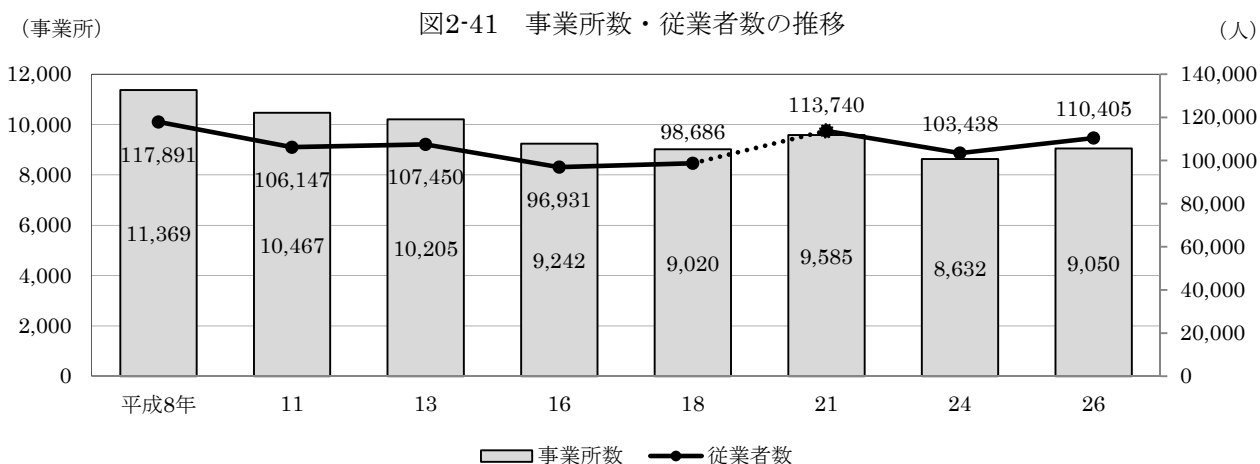
図 2-40 地域資源の分布



(11) 活力

ア 産業

平成24(2012)年の鶴見区の事業所数は8,632事業所、従業者数は103,438人です。平成8(1996)年以降の推移を見ると、事業所数、従業者数ともに減少傾向にありましたが、近年は減少に歯止めがかかり、横ばいで推移しています。

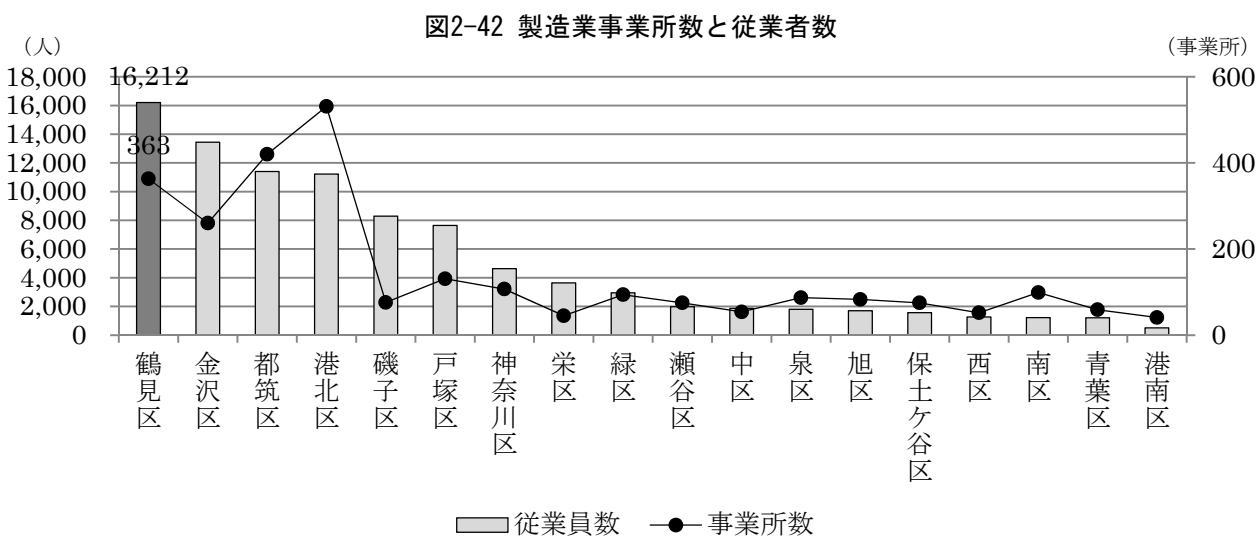


出典：各年事業所企業統計及び経済センサスより

※平成18年までは事業所・企業統計、平成21年以降は経済センサスによる。調査手法が異なるため、平成18年から平成21年への変化は単純な比較はできません。

イ 工業

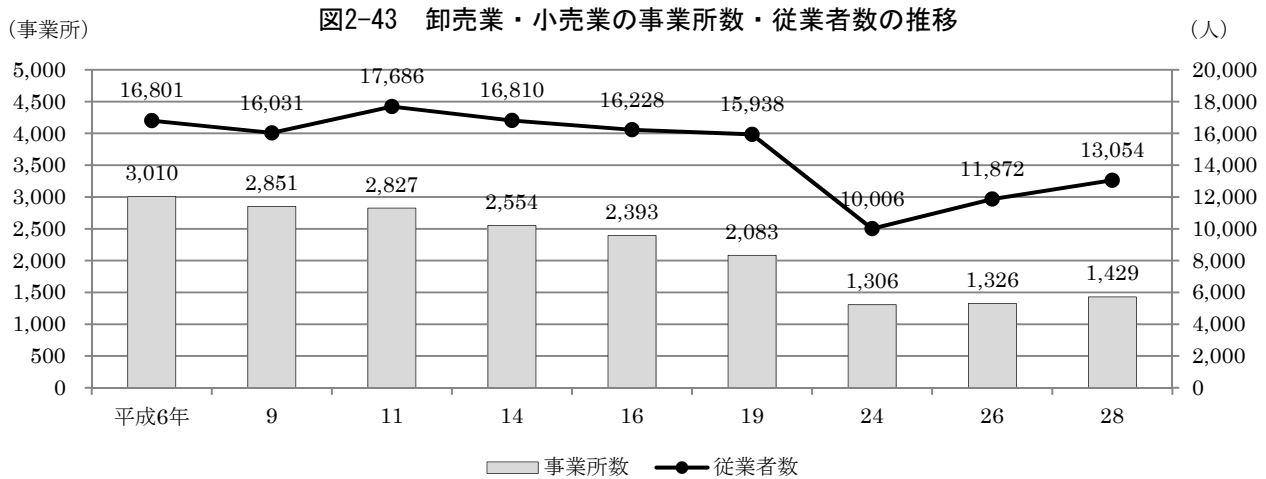
鶴見区の製造業の事業所数は363事業所、従業者数は16,212人となっています。横浜市内で鶴見区の製造業従業者数が占める割合は高くなっています。



出典：平成26年工業統計調査を基に作成。

ウ 商業

平成 28（2016）年の卸売業・小売業の事業所数は 1,429 事業所、従業者数は 13,054 人です。平成 6（1994）年以降、事業所数、従業者数ともに減少傾向で推移していましたが、平成 26 年に増加に転じました。



エ 商店街

鶴見区商店街連合会加盟商店街数、加盟店舗数ともに減少傾向にあります。

図 2-44 鶴見区商店街連合会加盟商店街数及び加盟店舗数

年度	平成 23	平成 24	平成 25	平成 26	平成 27	平成 28	平成 29
商店街数	30 商店街	29 商店街	27 商店街	26 商店街	25 商店街	24 商店街	23 商店街
店舗数	1,012 店舗	935 店舗	893 店舗	853 店舗	823 店舗	799 店舗	762 店舗

出典：鶴見区商店街連合会資料を基に作成。

(12) 防災

地震に伴う、火災や液状化、及び津波、洪水土砂災害等による自然災害が想定されており、対応を図っていく必要があります。

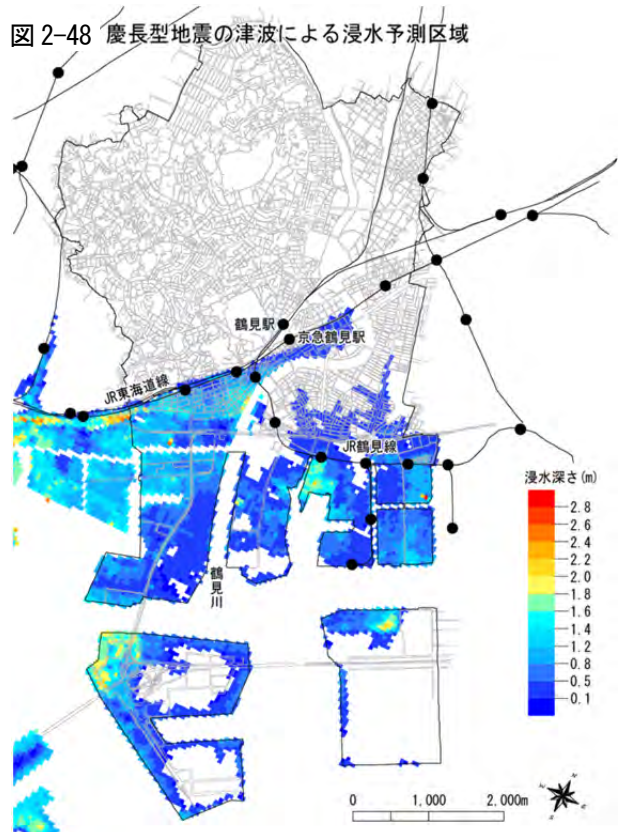
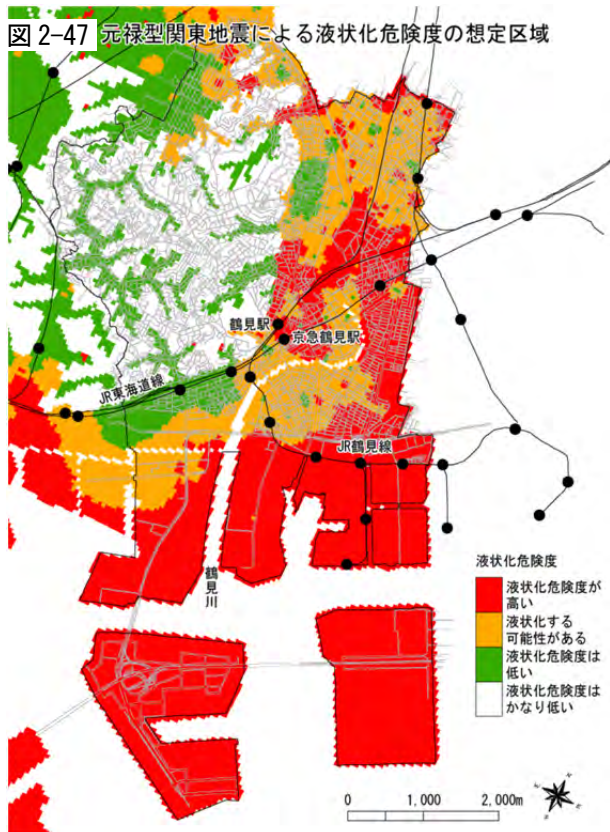
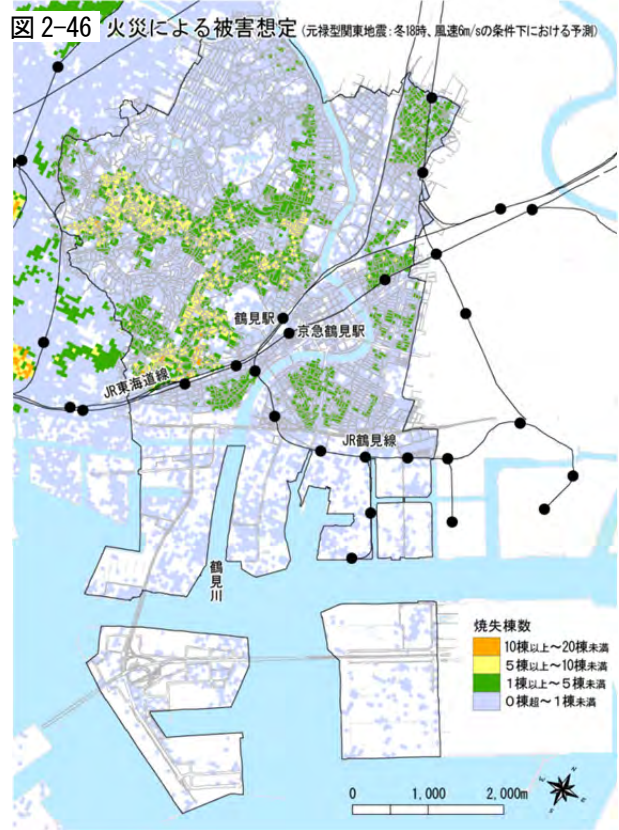
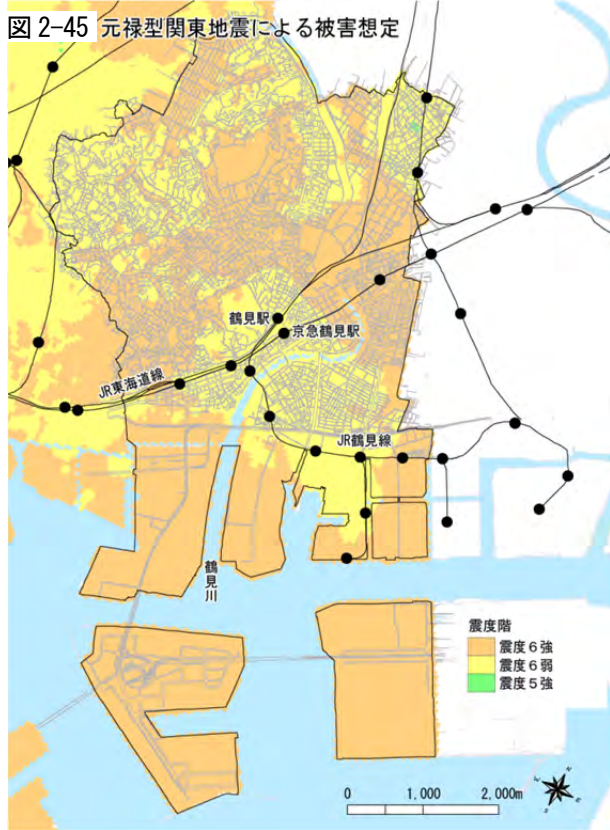


図 2-45～48 出典：防災計画震災対策編 2017 (平成 29 (2017) 年 1 月) を基に作成。

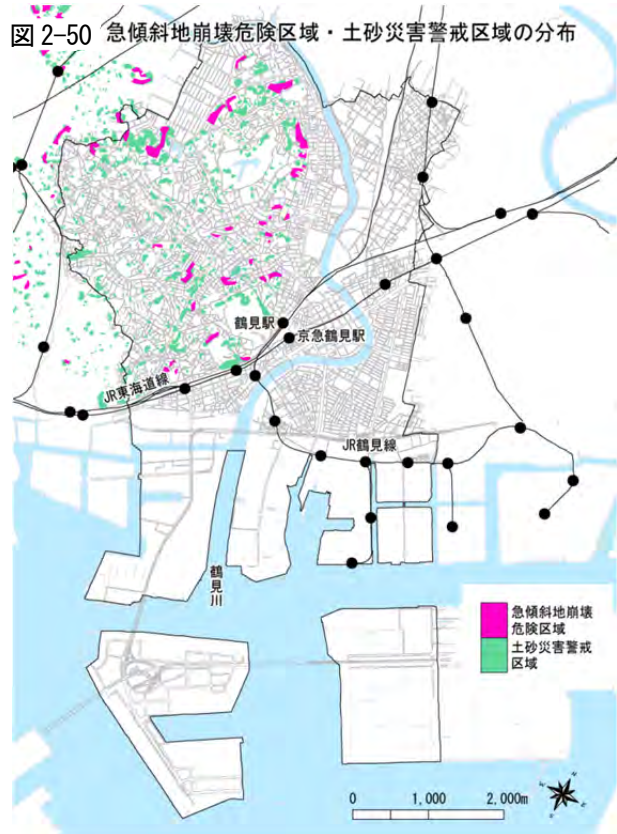
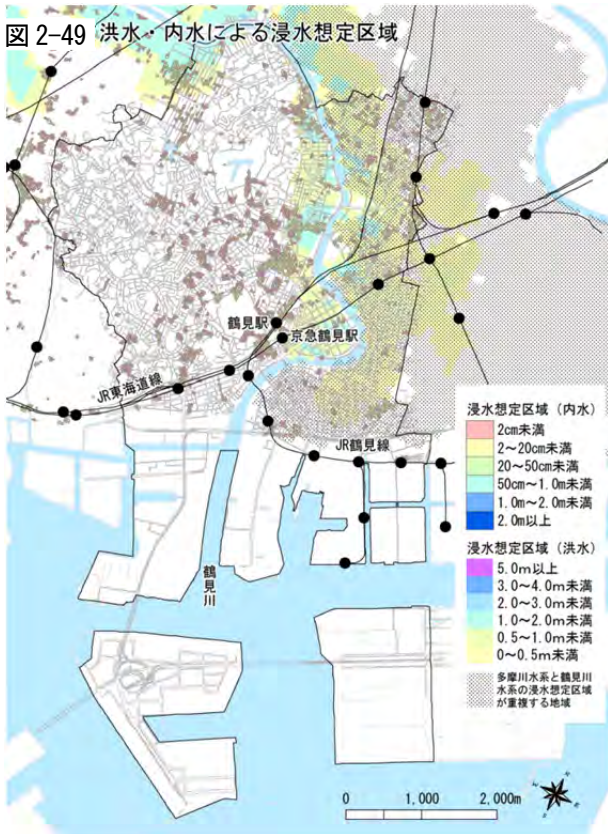
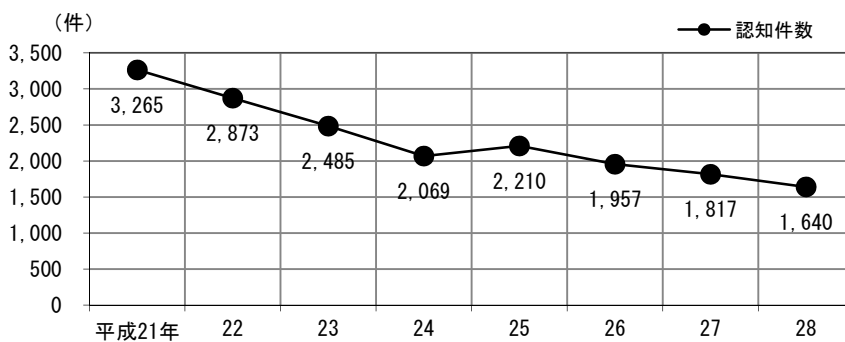


図2-49～50 出典：防災計画震災対策編2017（平成29（2017）年1月）を基に作成。

(13) 防犯等

鶴見区における犯罪（刑法犯）認知件数は、平成21（2009）年の3,265件から、平成26（2014）年には1,957件となり、減少傾向で推移しています。平成28（2016）年の犯罪（刑法犯）の種類別認知件数では、窃盗犯が最も多くなっています。

図2-51 犯罪（刑法犯）認知件数の推移



出典：鶴見警察署犯罪統計表を基に作成。

図2-52 犯罪（刑法犯）の種類別認知件数（平成28年）

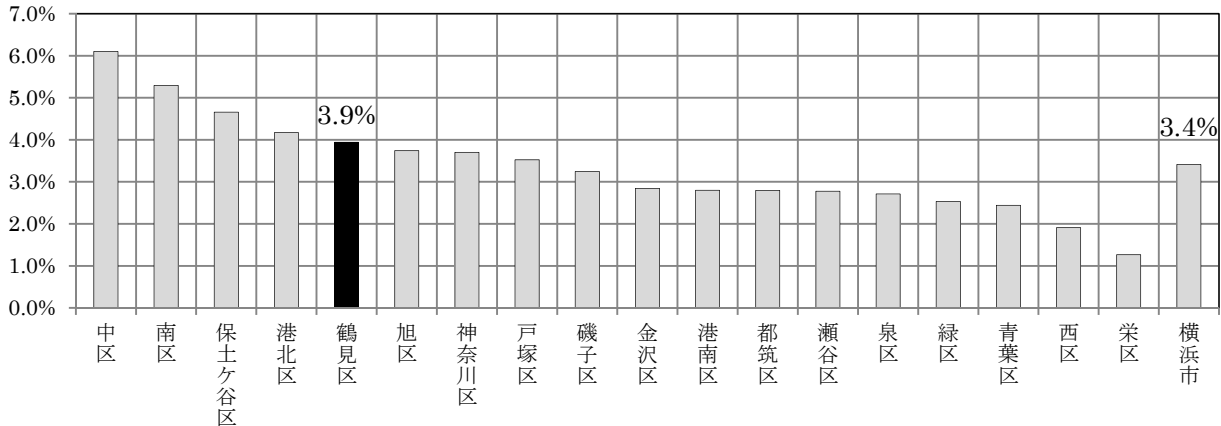
	凶悪犯	粗暴犯	窃盗犯		知能犯	風俗犯	その他の刑法犯	総数
			自転車	その他				
鶴見署	7	124	485	740	88	7	189	1,640
横浜市	115	1,216	5,020	10,651	1,176	342	2,334	20,854

出典：鶴見警察署犯罪統計表を基に作成。

(14) 空家の状況

人口が増加傾向にある鶴見区ですが、近年は空家が増加しています。平成 25 (2013) 年の一戸建て住宅の空家数は 1,730 戸、空家の割合は 3.9%となっており、横浜市内でも中区、南区、保土ヶ谷区、港北区に次いで空家の割合の高い区となっています。

図2-53 区別一戸建総数に占める空家の割合



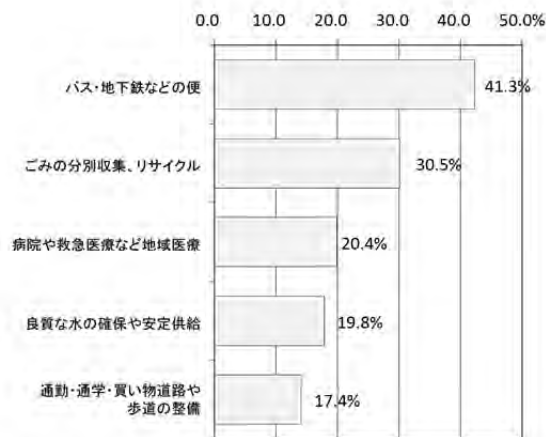
出典：平成 25 年住宅土地統計を基に作成。一戸建総数に占める空家率は、空家の内、二次的住宅（別荘等）、賃貸用・売却用の住宅以外の「その他の住宅」を、一戸建て住宅総数（居住世帯ありの総数+空家総数）で除して求めた。

(15) 区民意識

ア 公共サービスに対するニーズ

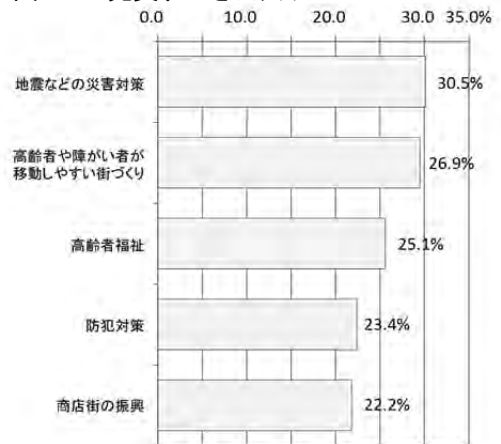
平成 29 (2017) 年度の横浜市民意識調査から鶴見区の公共サービスに対するニーズを見ると、バス・地下鉄などの便やごみの分別収集、リサイクルに対しての満足度が高いことがわかります。一方、地震などの災害対策、高齢者や障がい者が移動しやすい街づくり、高齢者福祉などに対しては今後充実すべきという意見が多くなっています。

図 2-54 満足している公共サービス



出典：平成 29 年横浜市民意識調査（政策局）を基に作成。

図 2-55 充実すべき公共サービス

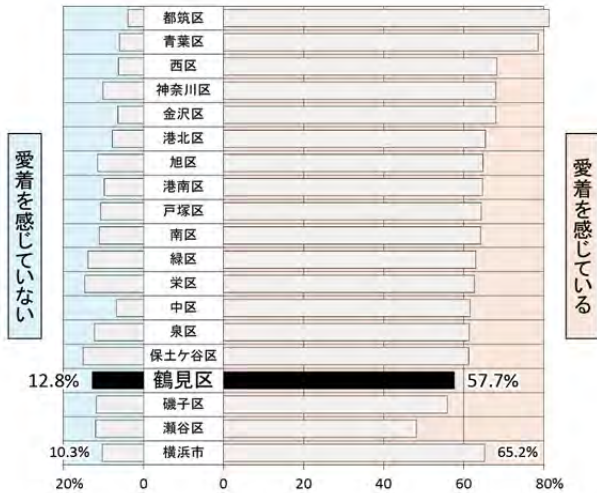


出典：平成 29 年横浜市民意識調査（政策局）を基に作成。

イ 鶴見区への愛着と定住意向

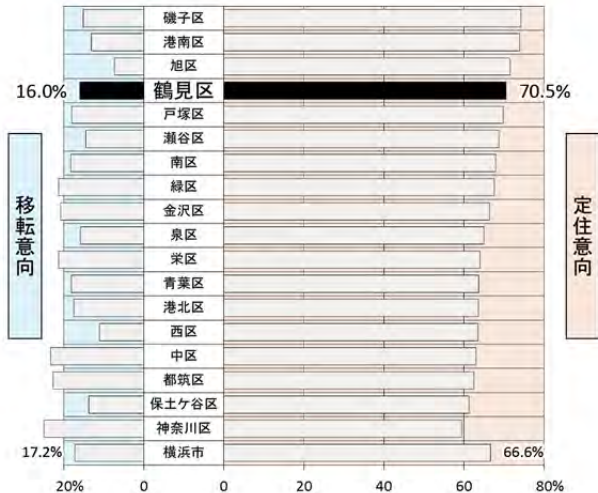
平成 29 (2017) 年度の横浜市民意識調査によれば、区民のまちへの愛着度は「愛着を感じている」との回答が 57.7%で 18 区中 16 位となっています。一方、「定住意向」は 70.5%で 18 区と比較しても高く、「移転意向」は 16.0%と 18 区と比較して中程度となっています。

図 2-56 まちへの愛着度



出典：平成 29 年度横浜市民意識調査より。

図 2-57 定住意向と移転意向



出典：平成 29 年度横浜市民意識調査より。

ウ 意見交換会等による主な意見

前回区プランを題材に鶴見区の将来のまちづくり等について、17 地区連合町内会や区内関係団体との意見交換会等を行うとともに、意見募集を実施しました。

主な意見

- ・ 人口増加への対応をきちんとして欲しい。工場の移転に対応し、前もって考えておいた方がよいのではないかと。
- ・ このエリアは狭あい道路が多いため、改善が必要だと思ふ。
- ・ 鶴見線の朝晩の混雑を何とかして欲しい。終電も延ばして欲しい。
- ・ 高齢者のためにバスサービスを充実して欲しい。
- ・ 公園が増えるとよいと思ふ。
- ・ 鶴見川を利用して水上バスを運行して欲しい。
- ・ このエリアは住宅が密集している。初期消火器具等で防災機能を高めたい。
- ・ 防災なくして考えていくことはできないと思ふので、防災面でいろいろと考えた都市づくりをしてほしい。

2 鶴見区の現況を踏まえたまちづくりの課題

(1) 土地利用

ア 人口増加への対応

○平成 54 (2042) 年まで人口が増加傾向で推移すると見込まれ、若い世代の流入が多いことから、保育所や公園の充実など子育てのしやすい環境整備を継続していくことが求められます。

イ 高齢化に対応した住環境の整備

○高齢化の進行や、やがて迎える人口減少に備えて、健康的な暮らしを継続し、自立した生活を維持できるようバリアフリーなど住環境の整備が求められます。

ウ 内陸部の工業集積地域の土地利用転換への対応

○近年、鶴見川に沿った内陸部の工業集積地域において工業系土地利用が減少し、主に住宅系土地利用への転換が生じており、住環境と工場の操業環境などの多様な機能の共存を考慮する必要があります。特に、住宅系への大規模な土地利用転換による未就学児増加に伴う待機児童対策や、小学生の急激な増加による過大規模小学校への対策が課題となっています。

(2) 都市交通

ア 鉄道や幹線道路による地域間の分断のさらなる改善

○鶴見川などの地形条件に加え、鉄道や幹線道路により地域間の移動が制限されています。

イ 幹線道路の整備促進と慢性的な渋滞への対応

○丘陵部では地域の骨格となる道路が不足しているため、移動の利便性が低くなっています。また、特に臨海部では、物流のトラックなどによる交通渋滞が発生しています。

ウ 都市機能としてふさわしい鉄道網の充実

○鶴見駅への神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）から直通する電車の停車や京急鶴見駅の特急列車の停車など、鉄道による公共交通網の充実が求められます。

エ 高齢化に伴う公共交通サービス需要への対応

○丘陵部では、道路が狭く坂の多い地形のため、移動の利便性が低く、主要な交通手段となっているバス交通などの公共交通サービスを充実させていく必要があります。

オ 歩行空間の安全確保

○日常生活における主要な地域道路は、幅員が狭く交通量が多い場所があり、歩行空間の安全確保が課題となっています。

カ 自転車交通のマナー向上、放置自転車対策

○区内の移動手段として自転車が多く利用されていますが、自転車交通ルールの遵守やマナーの向上、放置自転車の解消が課題となっています。

(3) 都市環境

ア 鶴見川を生かしたまちづくりの取組

○区民の身近な憩いの場として、鶴見川の自然環境を維持管理し、保全していくことが課題となっています。流域の景観形成の視点から鶴見川を生かしたまちづくりを捉え、取り組む必要があります。

イ 緑被率を踏まえた緑の創出

○各区に比べると、緑被率が低いものの、丘のまちにまとまりある樹林地や農地が残されています。自然的環境の維持・保全をするとともに、身近に感じられる緑の創出が課題となっています。

ウ 地域団体や民間企業と連携した緑化活動の継続

○京浜臨海部や国道1号線を中心に民間企業と連携しながら豊かな緑を創出してきた経過を踏まえ、今後さらなる緑の拡充・活用を推進し緑化活動に継続して取り組める仕組みが必要です。

エ 地球温暖化やヒートアイランド現象への対策

○再生可能エネルギー、コージェネレーションシステムの導入、暑さ対策技術の導入など、民間企業と連携して地球温暖化やヒートアイランド現象への対策に取り組むことが求められています。

(4) 都市の魅力

ア 自然資源及び歴史資源の継承

○今後も住み続けたいまちであるため、鶴見川及び獅子ヶ谷市民の森などの自然資源や旧東海道などの歴史資源を生かした魅力的なまちづくりを進めていく必要があります。

イ 水辺の景観を楽しむ仕組みづくり

○臨海部においては、水辺に近づいて景観を楽しめるような空間や海からの視点に配慮した景観など、魅力ある水辺環境づくりを進めていく必要があります。また、鶴見川や臨海部では、水辺環境を生かした水上観光に取り組むことが求められます。

ウ 観光都市としての魅力発信

○都心や羽田空港からの交通アクセスのよさや、大黒ふ頭での大型客船の受入れ、多文化共生の環境を生かし、観光都市としての魅力を発信していくことが求められます。

エ 多文化共生の環境形成

○外国人人口は、市内18区中2番目に多く（平成30（2018）年1月現在）、多様な人々の価値観の違いを尊重し合い、多文化共生の環境形成や情報発信をすることが求められます。また、公共のサインなど多言語化を更に進める必要があります。

(5) 都市活力

ア 京浜臨海部の産業拠点としての活性化と防災対策

○京浜臨海部は、重要な産業の拠点となっており、魅力ある働く場としての整備を図り、同時に地域の防災対策や環境対策にも配慮する必要があります。

イ 商店街の空洞化、衰退への対応

○商店街の店舗が減少し、商店街の空洞化、衰退が予想されています。地域で生活する区民にとって、生活の利便性向上や地域コミュニティの場という点でも地域商業の活性化が求められます。

ウ 観光客の誘致

○羽田空港からのアクセスの良さを生かして、観光客の誘致や国際ビジネスの拠点としての機能を強化する必要があります。

エ 内陸部の工業集積地域における土地利用転換への対応

○川沿いの平地部などの中小工場が集まっている地区では、工場の閉鎖や移転が進みつつあり、地域の活力や「ものづくり」の環境を維持していくことが求められます。また、住工混在地域においては、多様な機能の共存のあり方について検討する必要があります。

(6) 都市防災

ア 木造住宅密集市街地における地震火災対策

○丘陵部や川沿いの一部の住宅地は、道路が狭く老朽化した木造住宅が密集しているため、地震時に家屋の倒壊や火災の危険があること、緊急車両等の進入が困難になるなどの防災上大きな課題があります。

イ 河川や沿岸部の防災対策

○鶴見川の川沿い周辺や臨海部においては、液状化の危険性が非常に高く、河川の氾濫による浸水被害や、津波、高潮の被害が発生するおそれがあります。さらに、大黒ふ頭などのふ頭岸壁は変形が起こり、重大な影響が見込まれていることなどから、防災性の向上を図る必要があります。

ウ 大雨による土砂災害対策

○起伏の多い丘のまちでは、大規模地震や近年の気候変動に伴う局地的な大雨などによる崖崩れや地滑りなどの土砂災害が危惧されます。

エ 地域における防災力の強化

○安心して住み続けられる暮らしのため、地域における防災力の更なる強化と地域と行政による継続的な防災への取組が必要となっています。

オ 帰宅困難者対策

○災害時には多くの帰宅困難者の発生が予想され、民間企業と連携して災害対策に取り組む体制の強化を図る必要があります。

カ 管理不全な空家の対応

○鶴見区は空家の割合が高く、適切な管理等が行われていない空家の発生によって建物の老朽や腐朽、火災等の危険性、樹木の繁茂等の課題が生じています。

第3章 将来都市像

1 まちづくりの目標

第2章で示した現況と課題を踏まえ、産業拠点として活力のあるまちの環境の整備、より安全で快適に暮らせるまちづくり、鶴見川や京浜臨海部の水辺を生かした魅力づくりを進めていくため、鶴見区では次の目標の実現を目指します。

活力があり 安心して住める 水辺があるまち

また、まちづくりの体系をわかりやすく示すため、次の6つの視点からまちづくりの目標を定め、分野を横断した視点を持ちながら、それぞれの視点に応じた方策を検討します。

(1) 土地利用：まちの特性を生かし住環境と商業工業が共存するまちづくり

丘のまち、川のまち、海のまちのそれぞれの特性を生かしたまちづくりを進めます。また、大規模な土地利用転換がされる場合は周辺との共存を図ります。

(2) 都市交通：安全・快適に移動できる交通基盤づくり

安全・快適に移動できるまちの整備、暮らしや産業活動を支える道路網の整備等の交通基盤づくりを進めます。

(3) 都市環境：鶴見川を生かし緑を創出するまちづくり

区内の貴重な緑を保全・充実させ、鶴見川沿いは市民の憩いの場や活動の拠点として生物多様性豊かな水辺環境整備を進めます。

(4) 都市の魅力：歴史・景観・文化を生かした魅力づくり

区内の歴史資源の活用、緑地空間や川沿いの水辺空間、多様な文化が共生する魅力あるまちづくりを進めます。

(5) 都市活力：産業基盤の強化とコミュニティづくり

京浜臨海部においては、技術・経営の革新を進め産業拠点としての活性化を図ります。また、住まいと共存し、様々なサービスも提供する働く場づくり、まちを活性化する産業空間づくりを進めます。

(6) 都市防災：安全・安心の住まいや環境づくり

地震や津波、風水害など自然災害に強く、安心して住み続けられる安全な住まいや環境づくりを進めます。

2 将来の都市構造

将来の都市構造は、まちづくりの目標を踏まえた鶴見区が将来目指すべきまちの姿を概念的に示したものです。鶴見区プランでは、「丘のまち」、「川のまち」、「海のまち」という地域の特性を基盤として、駅周辺の主要な生活拠点となる「鶴見駅周辺」、人々の移動や産業活動を支える「交通網」、地域の豊かな暮らしや防災上重要な「鶴見川環境軸」、近隣市区とともに首都圏の競争力強化に資する「広域連携」、京浜臨海部再編整備における主要な拠点の形成に資する「鶴見・末広軸、生麦・大黒軸」により、都市構造を示します。(図3-1)

(1) 「丘のまち」、「川のまち」、「海のまち」 3つの地域の特性を生かしたまちの環境形成

丘のまちでは、住宅地としての土地利用を基本としながら、農景観を残す地区、歴史的資源の周辺や大規模公園など自然豊かな地区を核として、緑豊かな住環境の維持・向上を図ります。

川のまちでは、交通利便性の高さや鶴見川的环境を生かしながら、商業、業務、住宅など多様な機能が共存するまちづくりを進めます。

海のまちは、多様な人・もの・地域をつなげ、新たな価値を創造・発信する産業空間としての環境整備を図るとともに、研究開発機能や、インダストリアルエンターテイメントの機能、区民、在勤者及び来街者の憩いの場が一体となった、国際貿易港横浜の役割の一翼を担うエリアとして、再編整備を進めます。

(2) 「駅周辺の主要な生活拠点」 鶴見駅周辺地区の機能整備

鶴見駅周辺は、駅周辺の主要な生活拠点として、子育てや福祉・医療等を含む公共公益、商業、業務、文化、都市型住宅など多様な機能が複合し、利便性が備わった、いわば“区の顔”としてのまちづくりを進めます。

(3) 「駅周辺の生活拠点」 身近な駅周辺の環境づくり

身近な駅周辺は、買い物や交流など機能の立地や、住宅地と駅をつなぐ移動の利便性の向上などにより、日常の生活を支える拠点としての環境づくりを進めます。

(4)「交通網」 交通網の利便性・円滑性の向上

地域相互の移動のしやすさを確保する幹線道路網等の整備と、バスや鉄道など地域環境に合わせた公共交通の維持・改善により交通網の利便性を向上します。

(5)「鶴見川環境軸」 鶴見川に沿った環境軸の機能強化

鶴見川と川沿いにおいては、不足する緑を補い、自然や水と緑の環境に親しむレクリエーションの場となるとともに、災害時の避難路や緊急物資の輸送等にも活用されるオープンスペースとして、必要な機能の強化を図ります。

(6)「広域連携」 広域連携を踏まえた都市構造形成

羽田空港の国際化に伴う首都圏の国際競争力強化に資する各種の基盤整備や、都市型災害への対策強化などを、隣接する川崎市をはじめとした周辺市区の関係機関との適切な役割分担と連携により推進し、持続可能な都市構造を形成します。

(7)「鶴見・末広軸、生麦・大黒軸」 区を中心と海のまちを結ぶ軸として整備

丘のまちや川のまちと、海のまちの各地域との相互の連携を強化することによって、区全体の活力を維持・向上することを目指します。

このため、「鶴見・末広軸」及び「生麦・大黒軸」を、区を中心と海のまちを結ぶ軸と捉え、交通網の強化や沿道の市街地の整備を進めることで、鶴見駅周辺の主要な生活拠点と京浜臨海部との連携を強化します。

(8)「地域施設」(活動拠点) 区民利用施設の活用

区民の文化活動の活性化を図り、地域における交流を促進するため、区民利用施設のほか、民間施設の地域交流スペースなども効果的に活用します。

図 3-1 将来都市構造図



第4章 テーマ別の方針

1 まちの特性を生かし住環境と商業工業が共存するまちづくり ～土地利用の方針～

【基本的考え方】

現在の土地利用の規制・誘導の仕組みを前提としながら、丘のまち・川のまち・海のまちの各地域の特性に応じて適正な土地利用を進めます。これにより、健全な市街地の維持・更新、自然環境の保全、防災に配慮した環境改善及び計画的な基盤整備を適切に進め、将来世代に継承していける豊かな生活環境を創出します。

また、大規模な土地利用転換及び住宅、商業施設等の大規模な施設整備が行われる際には、周辺環境への影響に配慮した適切な計画を誘導するとともに、周辺の公共施設の適切な配置についても検討します。

さらに、土地利用の転換が一定の区域で進んだ場合は、用途地域を含めた都市計画の変更等を検討します。

【課題】

- 人口増加への対応
- 高齢化に対応した住環境の整備
- 内陸部の工業集積地域の土地利用転換への対応

【方針】

(1) 住宅地域

住宅地域においては、基本的に現在の住環境の維持・向上を図ります。また、水と緑の環境の保全、充実とともに、狭あい道路の拡幅、燃えにくい建物への更新、オープンスペースの確保などにより災害に強いまちづくりを進めます。

- 低層住宅地**は、低層の戸建て住宅を中心とした土地利用とします。
- 中層住宅地A**は、戸建て住宅及び中低層の集合住宅が共存する土地利用とします。
- 低層住宅地、中層住宅地A**においては、宅地内の緑や樹林地等を保全し、緑の潤いの感じられる住環境を形成します。また、緑地や農地を開発する際には、現在の住環境に配慮した良好な環境が形成されるように誘導します。
- 中層住宅地B**は、戸建て住宅、中層の集合住宅及び、店舗、事務所が共存する土地利用とします。
- 沿道市街地A**は、沿道や後背地の環境に留意しながら、道路整備に合わせて高度利用を図り、中低層の集合住宅、日常的な買い物・サービス施設が立地する市街地とします。国道15号沿いでは、商業業務・住宅等の共存が図られた複合的な機能集積を誘導します。
- 沿道市街地B**は、戸建て住宅、中層の集合住宅及び商業・業務施設が立地する市街地とし、高度利用を図ります。

(2) 商業・業務地域

商業・業務地域は、区の活力形成に資する重要な地域として維持、充実を図ります。また、駅周辺等においては、身近な生活の拠点となる地域として、多様な都市機能が集積する個性ある市街地づくりを進めます。

- 中心商業業務地**は、商業・業務機能を中心として、都市型住宅の立地、更新を誘導し、駅周辺の利便性を生かしながら高度利用を図ります。特に、多くの人々が利用する公開性のある場所では、視認性の高い緑化を行うなど、緑豊かなにぎわいの空間の創出を図ります。
- 商店街形成地**は、住宅地域における歩いて暮らせる範囲の生活機能を充足させる日常的な生活拠点として、商店街の活力を維持しながら、商業・業務や生活サービス機能、地域コミュニティ施設の充実を図ります。

(3) 内陸部の工業地域

内陸部の工業地域は、基本的にその操業環境を維持し、区の活力形成に資する重要な地域として適正な密度の利用、充実を図ります。

- 住工共存地A**は、工場等の操業環境を維持しながら、商業・業務、住宅等の共存した土地利用とします。土地利用転換の際には、周辺企業の操業環境に配慮するとともに、住宅開発が行われる場合は年少人口の急増に対応した小・中学校等の整備など、将来的な年少人口の推移に応じた対策、歩道や公園をはじめとする周辺住民の生活に寄与する施設について検討します。
- 住工共存地B**は、工業・流通業務系の施設を中心とした土地利用とします。また、工場等の立地、操業環境を土地利用調整制度やルール等の活用により維持するとともに、敷地や沿道の緑化等を誘導し、環境共生に配慮した地域を形成します。土地利用が転換される場合は、周辺地域への影響やインフラ・公共施設等の状況を考慮するとともに、周辺環境と調和するよう再整備を誘導します。

(4) 臨海工業地域

臨海工業地域は、広域交通の利便性、東京都心部や羽田空港と近接する立地優位性を生かし、既存の製造業等の振興や、現在増加しつつある物流事業や成長分野の発展を支える、我が国の代表的な産業拠点として、活力と魅力のある地域を形成します。また、地域の国際的な競争力強化を目指し、交通基盤の整備や防災性の向上を図ります。あわせて企業との連携により、緑化や環境共生への配慮、景観形成を誘導し、将来に継承できる質の高い就業環境へと転換します。

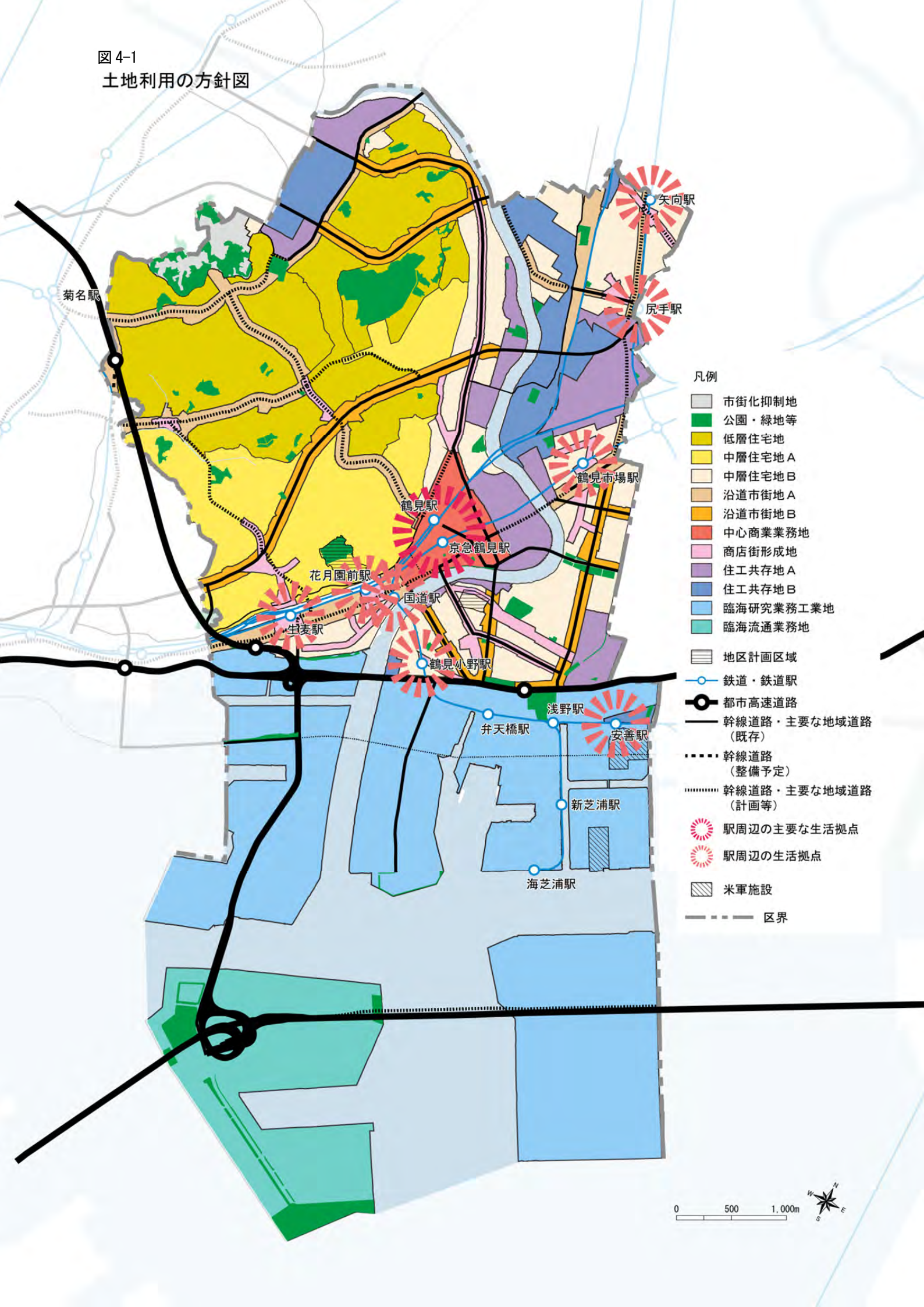
- 臨海研究業務工業地**は、既存の生産機能、物流機能、研究開発機能の高度化・更新を図りながら、工業・流通業務及び研究開発業務の施設を中心とした土地利用とします。
- 臨海流通業務地**は、国際コンテナ戦略港湾にふさわしいコンテナふ頭の再編・強化や適切なふ頭整備を進め、物流関連施設が集積する土地利用とします。また、大型旅客船の受入れに対応する施設整備と、旅客者上陸時の滞在環境整備を進めます。
- 良好な就業環境の形成と、来街者を呼び込むにぎわいの創出のため、利便施設等やインダストリアルエンターテイメントの機能の導入を、民間企業との連携により進めます。
- 生産機能の再編等に伴い、遊休地が生まれる場合は、将来的な利用動向を把握しつつ、適切な土地利用の誘導を図ります。
- 米軍施設について、返還された場合には、民間土地所有者等と跡地利用の検討を進めます。

(5) 市街化抑制を図る地域

市街化抑制を図る地域においては、谷戸・台地の農地、斜面緑地等の維持・保全により、自然的土地利用を継承します。

- 市街化抑制地**は、市街化を抑制し、樹林地や農地を保全します。また、福祉施設等の整備が行われる場合には、周辺環境との調和を誘導します。
- 公園・緑地等**は、まとまりある緑の環境として、適切な維持管理や緑地保全制度等の活用により、身近に緑が感じられる環境を保全します。

図 4-1
土地利用の方針図



- 凡例
- 市街化抑制地
 - 公園・緑地等
 - 低層住宅地
 - 中層住宅地 A
 - 中層住宅地 B
 - 沿道市街地 A
 - 沿道市街地 B
 - 中心商業業務地
 - 商店街形成地
 - 住工共存地 A
 - 住工共存地 B
 - 臨海研究業務工業地
 - 臨海流通業務地
 - 地区計画区域
 - 鉄道・鉄道駅
 - 都市高速道路
 - 幹線道路・主要な地域道路 (既存)
 - 幹線道路 (整備予定)
 - 幹線道路・主要な地域道路 (計画等)
 - 駅周辺の主要な生活拠点
 - 駅周辺の生活拠点
 - 米軍施設
 - 区界

2 安全・快適に移動できる交通基盤づくり ～都市交通の方針～

【基本的考え方】

区民の安全・快適な移動や、公共交通や物流における効率的・円滑な輸送を推進するとともに、移動の障害となっている鉄道や幹線道路などによる**地域分断のさらなる改善**を目指します。

また、高齢社会、環境負荷低減に配慮し、**公共交通の利用環境整備、安全で快適な歩行空間の充実及び自転車利用環境の整備**を推進します。さらに、近接する羽田空港の国際化、首都圏の交通ネットワーク形成と高度化や、我が国を代表する産業集積地である京浜臨海部の活性化に寄与する**広域交通の整備**を推進します。

【課題】

- 鉄道や幹線道路による地域間の分断のさらなる改善
- 幹線道路の整備促進と慢性的な渋滞への対応
- 都市機能としてふさわしい鉄道網の充実
- 高齢化に伴う公共交通サービス需要への対応
- 歩行空間の安全確保
- 自転車交通マナー向上、放置自転車対策

【方針】

(1) 道路網の整備の推進

首都圏、横浜市、地域の自動車交通円滑化に向け、幹線道路等の整備を進めます。整備にあたっては、地域の防災性向上、街路樹の植栽等により沿道環境との調和を図るなど、周辺的生活環境に十分配慮します。また、地域の実情や社会経済状況の変化を踏まえ、計画の優先度の検証を行い、合理的な交通ネットワーク形成を検討します。

ア 都市計画道路等の整備

- 浜町矢向線については、鉄道により分断されている区南北間の移動環境の改善、鶴見溝ノ口線の交通負荷の緩和、緊急車両の通行機能確保を図るため、整備を推進します。
- 大田神奈川線については、地域の渋滞解消を図るため、整備を推進します。
- その他の都市計画道路について、「都市計画道路の優先整備路線（平成28（2016）年3月改定：横浜市）」に基づき整備を進め、幹線道路や高速横浜環状北線との交通ネットワークを形成します。
- 鉄道により分断されている区南北間の移動環境については、都市計画道路の整備等様々な手段により改善を検討します。

イ 踏切の安全対策

○生見尾踏切については、エレベーターを備えた新たなこ線人道橋の整備を行い、歩行者の安全確保を図ります。JR南武線矢向駅周辺の横浜市域における立体交差化については、事業効果や財政状況、川崎市の進捗状況等を勘案しながら、事業の有効性などについて、検討していきます。このほかの踏切についても「踏切安全対策実施計画(平成 28 (2016) 年 3 月：横浜市)」に基づき対策を進めます。

○こ線人道橋については、エレベーターの設置等バリアフリー化を目指します。

ウ 鶴見川の橋りょうの整備

○末吉橋については、架け替えを行うとともに、安全な歩行空間の確保、交差点改良によって川崎町田線の慢性的な混雑の解消を図るため、整備を推進していきます。

○末吉橋～新鶴見橋間においては、鶴見川を横断する橋りょうの新設について、区民のニーズや周辺交通の状況等を考慮しながら適切な整備計画を検討し、歩行者の利便性の向上を図ります。

エ 京浜臨海部の交通環境改善

○鶴見臨海幹線道路は、横浜・川崎の臨海地域を連絡し、連携強化する道路であり、川崎市側との連続性や将来の土地利用状況を考慮し、構想路線として長期的に検討を行います。

(2) 鉄道・バスをはじめとする公共交通網の充実

環境負荷の低減と利便性の向上を実現するため、公共交通を重視した環境整備を進めます。

ア 鶴見駅の利便性向上

○神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）から直通する電車の鶴見駅停車を目指し、ホーム設置及び駅舎改良の検討を進めます。あわせて歩行者デッキ等の整備による回遊性向上、多くの人が集うことができる施設等、交通ターミナルとしての機能の充実を検討します。

○京急鶴見駅への特急電車の停車など、さらなる利便性の向上について、鉄道事業者の協力を得ながら実現に向け検討を進めます。

イ 鶴見線の利便性向上

○鶴見線については、末広区域へのアクセスを担う重要な路線として京浜臨海部と鶴見駅周辺地区との連絡を強化するため、朝夕時間帯の輸送力確保による混雑緩和や昼間時間帯のサービス水準拡充に向け、鉄道事業者と連携しながら検討を進めます。

図4-2 神奈川東部方面線



出典：横浜市都市整備局資料より

図4-3 都市交通の方針図（鉄軌道）



出典：横浜市都市整備局作成

ウ 東海道貨物支線の貨客併用化

○地域の活性化や、並行する鉄道路線の混雑緩和、災害等の代替経路確保、京浜臨海部と（都心部や）横浜都心のアクセス利便性の向上等の効果が期待できる東海道貨物支線の貨客併用化（京浜臨海線）について、今後の土地利用など将来を踏まえ、沿線自治体で構成される東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会と連携しながら長期的に検討を進めます。

エ 横浜環状鉄道の整備

○横浜市内の主要な生活拠点相互のアクセスを向上させるとともに、区内南北方向の移動利便性の向上を図るため、鶴見駅と日吉駅を結ぶ横浜環状鉄道の整備に向けた取組を検討します。

オ バスや地域特性に合わせた交通サービスの充実

○坂道が多い等の地域環境、高齢化により自家用車の運転が困難になる等の理由による公共交通サービスの需要の高まりに応じ、地域に適した交通手段の導入を検討します。

○高齢者やベビーカー利用者等の需要に応じ、低床バス等の利用しやすい車両の導入を誘導します。

○京浜臨海部においては、民間企業との連携や社会実験等を通じ、利用実態に応じた輸送力の強化や、通勤環境等の改善に資する効率的な移動手段の導入について検討します。

（3）安全で快適な歩行空間づくり

駅、公共施設周辺等の主要な道路の歩行空間確保を進め、安心して快適に歩けるネットワークを広げます。また、通学路や狭あい道路、散策や健康づくり等に資する歩行空間など、地域特性に応じた整備を進めます。

○通学路や歩行者の多い道路等では、順次歩道の整備を進めます。歩道を設けることが困難な箇所については、安全な通行の障害となる看板の撤去や電柱の移設、及びカラー舗装等により、歩行空間の確保を目指します。また、高齢者や車椅子使用者の利用もできるように、バリアフリーに配慮した整備を進めます。

○大型商業施設等が整備される場合は、施設周辺の歩道の確保、駐車場の確保による渋滞対策を推進します。また、駅までの送迎等過度に自家用車に依存しない公共交通によるアクセスの促進を適切に誘導します。

○鶴見川にかかる橋りょう及び幹線道路や鉄道を横断するための歩道橋、こ線人道橋及び地下道等について、歩行者の安全性及び利便性の向上を図るための対策を検討します。

○学校周辺においては、日常的な交通安全対策や、地域の交通安全意識の向上を、スクールゾーン対策協議会を中心とした地域、学校との協働により推進します。

(4) 自転車利用の環境整備

環境にやさしく、手軽に移動ができる自転車交通を重要な移動手段として位置付け、安全で利用しやすい自転車交通の環境整備を進めるとともに、ルールへの遵守や利用マナーの向上を進めます。

ア 違法駐輪対策

- 鉄道駅周辺においては、既存駐輪場の改善や民間施設での整備を含め、利用しやすい駐輪場づくりを検討し、自転車等放置禁止区域における違法駐輪対策を進めます。
- 商業施設やマンション等の整備にあたっては、適切な駐輪場の確保が図られるよう誘導します。

イ 自転車通行空間の整備

- 幹線道路に加え、鉄道駅周辺など自転車の集中する場所において、自転車が快適に走行できる環境の整備を推進します。

ウ 自転車利用のマナー向上

- 自転車の通行や駐輪方法等自転車利用のマナー向上のため、自転車通行空間や放置禁止区域などの「見える化」や自転車利用ルールの啓発を図ります。

図 4-4
都市交通の方針図



3 鶴見川を生かし緑を創出するまちづくり ～都市環境の方針～

【基本的考え方】

区民に身近な憩いの場として、**鶴見川を中心とした豊かな水と緑の環境を形成**します。**公園等の身近な緑の充実、丘のまちのまとまりのある樹林地や農地の保全及び京浜臨海部の緑化の推進**により、潤いのあるまちづくりを進め、次世代に引き継ぎます。あわせて、**地球環境に配慮した脱炭素・低炭素型のまちづくり**を推進し、環境負荷が少なくエネルギー効率の良い都市環境を形成します。

【課題】

- 鶴見川を生かしたまちづくりの取組の推進
- 緑被率の低下を踏まえた緑の創出
- 地域団体や民間企業と連携した緑化活動の継続
- 地球温暖化やヒートアイランド現象への対策

【方針】

(1) 自然の保全・回復

鶴見川の多様な動植物の生息環境や、樹林地などの貴重な自然を、誰もが身近に自然や生き物に触れ合える環境として保全、回復します。また、地域の歴史的景観との調和や、防災への配慮、水と緑の環境を連続的に感じられるネットワークづくりにより、豊かな生活環境を形成します。

ア 水辺の自然を保全・回復する

- 鶴見川河川敷のヨシ、オギ原や、生麦地先の鶴見川河口干潟等をはじめとした、トンボやアユなどの生物が生息・繁殖できる環境の保全、回復を図ります。あわせて、鶴見川の水質の向上について、引き続き取り組みます。
- 住宅地や公共施設等における雨水浸透施設の設置や、湧水の保全、下水処理水の有効利用等により、流域の健全な水循環の回復を推進します。

イ 樹林地を維持・保全し、活用する

- 三ツ池公園、獅子ヶ谷市民の森、駒岡中郷市民の森、かぶと塚ふれあいの樹林、東寺尾ふれあいの樹林、大本山總持寺などのまとまりある緑地等については、地下水かん養や、防災面でも大切な役割を持っているため、緑地保全制度等の活用により維持・保全し、区民が緑に親しめる場として活用を図ります。その他区内に残る樹林地については、所有者の協力を得ながら、特別緑地保全地区などの緑地保全制度により保全します。

(2) 誰もが親しめる自然・水と緑の環境づくり

公園や鶴見川沿いのオープンスペースなど、公有地の水と緑の環境を適切に維持管理します。また、私有地の緑の減少の抑制と、身近な空間における緑の創出を進め、豊かな水と緑を感じられる暮らしの環境をつくります。

ア 公共空間の環境づくり

- 緑の環境にふれあえる身近な公園等を、地域特性に応じて整備し、公園愛護会等と連携して持続的に維持管理します。
- 鶴見川沿いは、大曲広場が整備された駒岡河川敷やリバーサイドガーデン等を中心として、水辺に親しむ様々なイベントや学校での学習に活用します。
- 公共施設においては、屋上緑化、壁面緑化などをはじめとした積極的な緑化を推進します。
- 駅周辺、幹線道路沿いにおいて、快適な生活環境を形成するよう街路樹などの植栽を充実します。
- 二ツ池公園は、多様な生物の生息環境として保全するとともに、区民が身近に自然に親しめる憩いの場として活用します。

イ 公民連携による環境づくり

- 私有地の屋上緑化、壁面緑化及び地面緑化等を行う場合に支援を行い、多くの人を訪れる場所における緑化など、まちの特性にあわせた豊かな緑の空間づくりを進めます。
- 地域が主体となって進める花や緑の多い街路空間づくり、まちかど花壇づくり、歴史的資源や公開空地を活用した緑化活動、担い手の育成支援、又はこれらの計画づくり等を支援し、地域にふさわしい緑化を推進します。
- 故事、来歴や由緒があり、地域住民に古くから町の象徴として親しまれている樹木を、名木古木として指定登録し、所有者等との協力により良好に管理し、保存します。
- 北寺尾地区の地域の活動により、国道1号線沿いに一体感のあるまちの景観として創出した緑の保全を推進します。

ウ 京浜臨海部における緑の創出

- 京浜臨海部においては、京浜の森づくりによる企業敷地や公共用地の緑地の拡充による豊かな緑の環境づくりを企業、市民団体等と協働して進めます。
- 末広水際線プロムナード、大黒ふ頭先端緑地、海芝公園等の海辺の緑地は、港の活動や海を身近に感じられる空間及び海からの視点にも配慮した景観上の緩衝帯として緑の維持保全、充実を図ります。

(3) 脱炭素・低炭素型まちづくり

市民、事業者、行政の環境への意識を高めながら、効率的なエネルギー利用、環境負荷の少ない都市基盤の整備、3Rの推進、ヒートアイランド現象の緩和等、より地球環境にやさしい暮らしの仕組みを整える脱炭素・低炭素型まちづくりを進めます。

ア 環境に配慮した建築物

- 再生可能エネルギー、コージェネレーションシステム、HEMSの導入やCASBEE横浜の普及等により、エネルギー効率のよい環境配慮型の都市施設、建築物への転換を図ります。
- 事業者との連携や、市民相談等の充実により、省エネルギー住宅、長寿命住宅等への転換を図ります。

イ 環境負荷の少ない都市基盤整備と取組の推進

- 道路、上下水道等の施設の長寿命化と環境配慮型施設への転換を進めます。
- 公共交通をより利用しやすいものとするとともに、より安全で快適な徒歩や自転車による移動を可能にする環境整備や仕組みづくりを進めます。
- 燃料電池自動車等をはじめとした次世代自動車の普及促進を図ります。
- 3R（廃棄物のリデュース（発生抑制）、リユース（再使用）、リサイクル（再生利用））を市民・事業者と連携して推進し、地域の美化と環境負荷低減を図ります。
- 土壌混合法の普及により、生ごみの資源化、減量化を進めます。

【コラム】 鶴見川クリーンキャンペーン

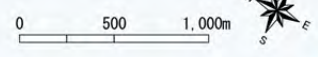
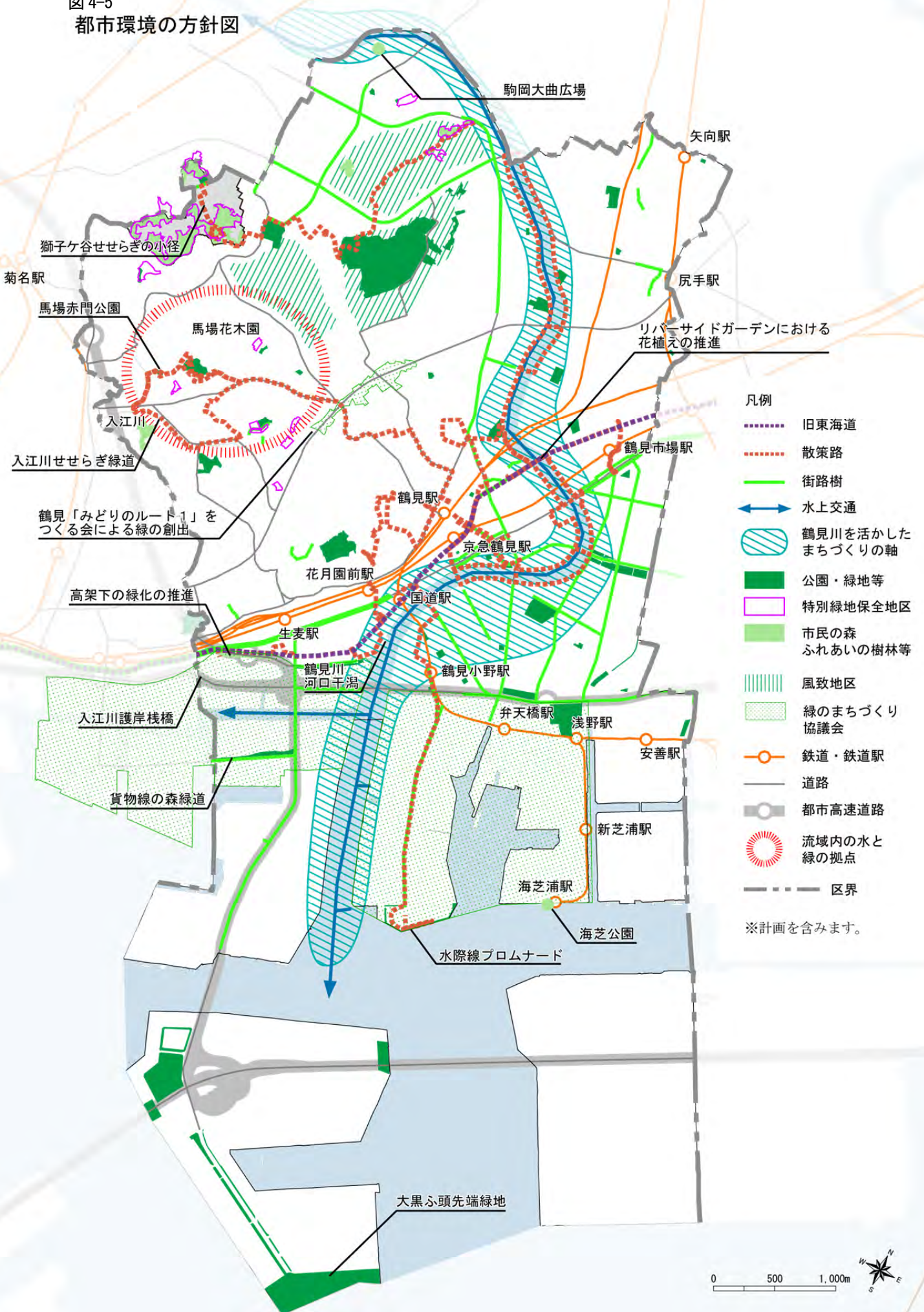
「鶴見川クリーンキャンペーン」は、鶴見川の桜の植樹や清掃などの維持管理活動を行う鶴見川桜・緑化実行委員会が、自治会・町内会や区内企業、小中学校等に声をかけ、平成24年度から春と秋の年2回桜並木周辺の除草・清掃活動を総勢200人規模で実施しています。川沿いの清掃は、これまで周辺住民や市民団体が個別に行っていましたが、鶴見川をきれいにしたいという共通の思いから、「みんなでやろう」と協力し、実現しました。

川沿いの自治会・町内会では定期的な清掃活動を実施したり、川辺のクリーンアップや桜マップの制作・配布、桜の名札づくりなど、区民の誇りとなる鶴見川を生かしたまちづくりに取り組んでいます。



活動の様子

図 4-5
都市環境の方針図



4 歴史・景観・文化を生かした魅力づくり ～都市の魅力の方針～

【基本的考え方】

区民や鶴見区で働く人が、地域に愛着や誇りを持てるよう、**歴史や景観の保全・活用、多様な文化の共生**により個性ある区の魅力づくりを進めます。また、多様な地域コミュニティの交流を生み出す活動の場づくりにより、地域生活の魅力を高めるとともに、取組の支援等を通じて、地域の担い手の活動の活性化と、自立した地域のまちづくりを推進します。

【課題】

- 自然資源及び歴史資源の継承
- 水辺の景観を楽しむ仕組みづくり
- 観光都市としての魅力発信
- 多文化共生の環境形成

【方針】

(1) 区の個性を生かした魅力づくり

地域で大切にされてきた歴史・文化や、豊かな自然的景観、良好な街並みを守り、後世に伝えていくとともに、地域資源をつないでいる旧東海道や鶴見川、海辺の環境などを生かしながら、区の魅力を発信します。

ア 自然資源及び歴史資源の維持保全

- 旧東海道においては、沿道の区民や事業者の協力のもと、歴史を感じさせる景観づくりについて検討を進めます。
- 響橋に代表される区内の歴史的な遺構、大本山總持寺など由緒ある社寺等については、区の歴史文化を伝える資源として大切に後世に伝えていくとともに、これらの歴史資源を生かした魅力づくりを進めます。
- みその公園横溝屋敷及び馬場花木園拡張予定地内の旧藤本家住宅のように景観的に重要な建造物について、歴史的建造物の登録、認定制度等を活用し、確実な維持保全を進めます。

イ 水と緑の環境の維持保全

- 獅子ヶ谷市民の森や三ツ池公園周辺の樹林地、みその公園横溝屋敷周辺の農地、鶴見川周辺の環境、社寺林等については、土地所有者等とともに保全に努め、豊かな自然的景観の維持向上を図ります。

ウ 個性ある街並み形成と魅力を生かした環境形成

- 鶴見川沿いは、健康みちづくりのルートとして区民が散策を楽しめる快適で魅力ある環境づくりを行います。また、鶴見川クリーンキャンペーンなどの取組を進め、区民とともに魅力的な景観づくりに努めます。

エ 海辺の景観を生かした眺望づくり

- 海のまちでは、緑の拠点や軸の形成を目指し、公園や緑地の適切な配置を進めるとともに、きれいな海づくり、景観形成、生物多様性に配慮した環境づくりなど、魅力ある水辺環境の整備を進め、就業者や来街者に開かれた憩いの場として潤いのある環境整備を進めます。海芝浦駅及び末広水際線プロムナード等では、海辺の景観を生かした眺望づくりを進めます。
- 海からの眺めを貴重な資源として捉え、水上交通の観光利用について検討を進めます。

オ 魅力の発信

- 歴史的資源、樹林地、川辺の道などをつなぐ散策路のネットワークを発信し活用します。
- 区民、区内大学、民間企業等の知的資源の活用や人材との連携によって、区の魅力を高めます。
- 鶴見区の魅力を発信することで、区外からの集客を促進し、地域経済の活性化を図る「千客万来つるみプロモーション事業」を進めながら、区内外から多様な人を惹きつけ、区の新たな観光資源を創出します。
- 京浜臨海部では、民間企業と連携をしながら、地域の技術や環境等の取組の発信や、インダストリアルエンターテイメントの機能を備えた地域形成を目指します。

(2) 多様な地域コミュニティの交流を生み出す環境の充実

地域コミュニティの活動の場を適切に確保し、区民一人ひとりが共に支え合い、安心して暮らすことのできる地域づくりにつなげます。あわせて、国際色豊かな人達とまちの魅力を発信し、誰もがお互いを尊重しながら共に暮らせる多文化共生のまちづくりを推進します。

ア 地域コミュニティのための環境整備

- 区民の文化活動の活性化を図り、地域における交流を促進するため、区民利用施設のほか、民間施設の地域交流スペースを効果的に活用します。区民利用施設の広域連携も進めます。
- 自治会、町内会館については、地域コミュニティの場として活用を進め、施設の改善に対して支援を行います。
- 新旧の住民の交流、自治会・町内会とボランティアグループの交流、外国人との交流など、多様な人々が交流する場づくりを進めます。
- 公園や身近な道路の美化、緑化、維持管理などの活動を区民や事業者と連携して進めます。公園は、プレイパークをはじめ子どもが伸び伸び遊ぶことができる場、多世代が交流できる場として活用します。
- コミュニティハウスが充足していない地域においては多様な手法による整備を検討します。また、子育て支援施設や、集会室などを、民間企業との連携によって機能確保を図るなど、協働による暮らしやすい環境づくりを進めます。

イ 多文化共生のまちづくり

- 多文化共生のまちづくりとして、言葉の壁や文化の違いを踏まえ、外国人も日本人も生き生きと暮らせるまちづくりを進めます。また、「多文化のまち・鶴見」のPRを行い、鶴見区の魅力として区の内外に発信します。
- 市内在住外国人の生活支援、学習支援及び国際交流の拠点として、鶴見国際交流ラウンジ及び横浜市国際学生会館を活用します。また、鶴見国際交流ラウンジは、訪日外国人旅行者等、短期滞在者へも対応できるよう、機能強化します。
- 訪日外国人旅行者等の増加に対応するため、案内板や観光資源のPR等、多言語表示を拡げます。

図4-6
都市の魅力の方針図



- 凡例
- 旧東海道
 - 散策路
 - 文化財等
 - 鶴見区のみどころ (みどころ90より)
 - 公園・緑地等
 - 農地
 - 学校
 - 区民利用施設等
 - 都市高速道路
 - 鉄道・鉄道駅
 - 道路
 - 区界
 - 高 標高
 - 低
 - 水面



5 産業基盤の強化とコミュニティづくり ～都市活力の方針～

【基本的考え方】

産業のグローバル化、生産機能の集約化、大型物流施設の進出など産業構造の変化に的確に対応しながら、京浜臨海部を中心として、人・もの・情報の集積、交流など、**経済活動の基盤となる環境整備**を行い、区の活力の維持・向上を図ります。また、地域に受け継がれてきた人々のコミュニティを生かしながら、商業、ものづくり、農地など、**地域ごとに特色ある活力形成の場の維持、充実**を図ります。あわせて、多様な世代が安心して住み続けられる住環境の改善を進め、都市生活や活動の場としての質を向上します。

【課題】

- 京浜臨海部の産業拠点としての活性化と防災対策
- 商店街の空洞化、衰退への対応
- 観光客の誘致
- 内陸部の工業集積地域における土地利用転換への対応

【方針】

(1) 京浜臨海部の再編整備

京浜臨海部においては、既存産業の高度化と、成長産業・新産業の創出等国際競争力のある産業拠点としての発展を目指し、事業環境の整備や企業への支援、基盤整備を推進します。また、港・水・緑などの資源を生かし、良好な就業環境や、市民にも開かれた憩いの空間を形成します。

ア 生産拠点・研究開発拠点としての環境整備

- 京浜臨海部を国際競争力のある産業拠点とするために、製造業の立地や高機能化を助成等の制度により促進し、生産機能の強化や成長・発展分野の強化、生産機能と連携した研究開発機能の強化等の産業振興を図ります。
- 末広地区は、新たな価値を生む産業であり続けるため、製造業等の技術開発を促進する研究開発機能の集積を図るとともに、バイオテクノロジーやライフサイエンス等の新たな成長産業分野の一層の集積・成長を進めます。
- 生産機能の再編等に伴い、遊休地が生まれる場合は、将来的な利用動向を把握しつつ、適切な土地利用の誘導を図ります。
- 研究開発向け施設や、コワーキングスペースの供給を促進するなど、公民が連携し、ベンチャー企業が活躍しやすい環境を整えます。

イ 物流拠点としての環境整備

- 羽田空港国際化を踏まえ、都心や世界とつながる優位な立地を生かしながら、物流施設の立地誘導を図り、ロジスティクス・ネットワークの中核的な拠点形成を図ります。
- ふ頭施設の再編整備や内陸部との役割分担を考慮した、適切な物流機能の配置、誘導を検討します。港湾物流の拠点となっている大黒ふ頭においては、輸出入機能の強化を図ります。
- 新たな物流施設の立地に際しては、産業や研究開発の拠点である京浜臨海部における土地利用のバランス、高速道路などの広域道路ネットワークによる交通利便性などの観点を考慮しながら、適切な誘導を図ります。

ウ 産業集積地としての基盤整備

- 産業集積地としての競争優位性を高める、鉄道、道路等の交通基盤整備を推進します。また、護岸の耐震化や高潮・津波対策、液状化対策等の地域の防災性を高める基盤整備を推進します。
- 再生可能エネルギーの利用促進や、エネルギーの効率的利用の推進、企業の連携によるエネルギー融通など環境に貢献する事業形態の拡大を図ります。
- 鶴見線やバス便の増強等により交通アクセスの改善や利便施設の立地誘導等を事業者と連携して進め、魅力ある働く場としての整備を図ります。
- 京浜臨海部では国際MICE都市である横浜の産業拠点として、工場見学等を通じた、地域のにぎわいづくりに取り組むとともに、国内外からの訪問者に対応し、周辺観光資源や水上交通の活用を進めます。

(2) 地域の特色ある活力の向上

地域の特色や魅力となっている、鶴見駅周辺、商店街等の商業地、観光地、内陸部の工業地域及び農地の活力づくりを進めます。

ア 鶴見駅周辺

- 鶴見駅周辺は、業務、宿泊、会議等産業都市にふさわしい機能集積を図り、駅周辺の主要な生活拠点としての活力を高めます。
- 街並みと調和した建築や広告物の誘導、緑化の促進により、駅前の景観の向上を誘導します。また、低層部への商業、業務施設等の誘導により、にぎわいのある街並みを形成します。
- 鶴見駅周辺においては、駅前広場の利活用や、歩行空間、店先空間の改善などを、区民や事業者の参加等により検討します。

イ 商店街等の区内商業地

- 商店街においては、事業者や商店会の主体的な取組を支援し、地域ごとのニーズ等に応じた魅力ある商店街づくりを推進します。
- 商店街のバリアフリー化により、誰もが安心して買い物ができる環境整備を進め、周辺住民の身近な地域の生活環境を維持します。また、空き店舗等の利用の誘導や、地域コミュニティのための場づくりを通して、商店街の機能充実を図ります。
- 区内に新たに大規模店舗が立地する場合には、地域特性や出店地の実情を踏まえた交通対策、騒音対策、街並みづくりの調和、地域貢献等への配慮を誘導します。
- アジア、南米及び沖縄等区内の個性ある事業者の情報発信を行い、商業の活性化を促進します。

ウ 観光・にぎわいづくり

- アジア、南米、沖縄等鶴見区ならではの多文化を実感できる店舗の集積や大本山總持寺、横溝屋敷、旧東海道等の歴史資源を生かし、地域及び関係団体とともに区の観光発展やまちづくりの推進を図ります。
- 区内団体、大学、民間企業及び地域住民と連携し、鶴見区の観光によるまちづくりを担う人材の育成や、交流を通じた鶴見の魅力向上策の検討を進めます。
- 京浜臨海部においては、製造業等における工場見学や研究内容の紹介、技術体験等、事業者と連携した地域のにぎわいづくりに取り組みます。また、海からの眺望を生かした水上交通の観光利用について検討を進めます。

エ 内陸部の工業集積地域

- 内陸部の工業地域は、地域の活力や雇用の場として助成制度を活用しながら工場が操業を継続できる環境の維持・保全を図り、住宅との調和にも配慮したまちづくりを進めます。
- 高機能な工場・研究所の立地や機能転換に対する支援を強化することで、都心と近接した地理的優位性を生かした産業集積を促進します。
- 工業系の施設の立地誘導、省エネルギー化、緑化の推進等により、地域の活力づくり及び環境に調和する良好な工場の操業環境づくりを進めます。

オ 区北部を中心とした農地

- 昔を偲ばせるのどかな景観を形成し、防災性の向上にも寄与する都市の中に残った農地は、都市の魅力の一つとして維持します。
- みその公園横溝屋敷及び東寺尾一丁目ふれあい公園の活用等により、区民が身近な農的空間や自然に触れる多様な環境づくりと担い手の発掘を進めます。

(3) 区の特徴ある住環境整備改善と保全の推進

子育て世帯や高齢者世帯などの暮らしに合わせた良好な住宅の供給や、地域で安心して暮らせる住宅周辺環境を整えます。また、本格的な高齢社会の到来を踏まえ、世代構成のバランスのとれた地域コミュニティの形成や、高齢者が住み慣れた地域で暮らし続けられる機能整備、地域で支え合える体制づくりを、地域福祉保健計画との連携により実現します。

ア 子育て世帯が住みやすい住宅の供給促進

○事業者との連携により、子育て世帯が住みやすい住宅の供給を促進します。また、大規模共同住宅の建築等に際しては、保育施設、小・中学校等の設置を適切に誘導し、子育てしやすい住宅市街地を形成します。

イ 高齢者向け住宅の供給促進

○高齢者向け住宅の供給促進や、住宅のバリアフリー化等の高齢者に配慮した居住環境づくりを推進します。また、入居支援や住み替え支援、福祉サービス情報の提供等を行い、高齢者が安心して自立した生活を継続できる住環境の形成を進めます。

ウ 既存住宅ストックの活用

○住宅の計画的な修繕や改修を支援し、既存の住宅を長く大切に使い続けられる住宅づくりを事業者等と連携して推進します。また、住宅性能表示等の普及や住替えの支援等により、既存住宅の流通を促進します。

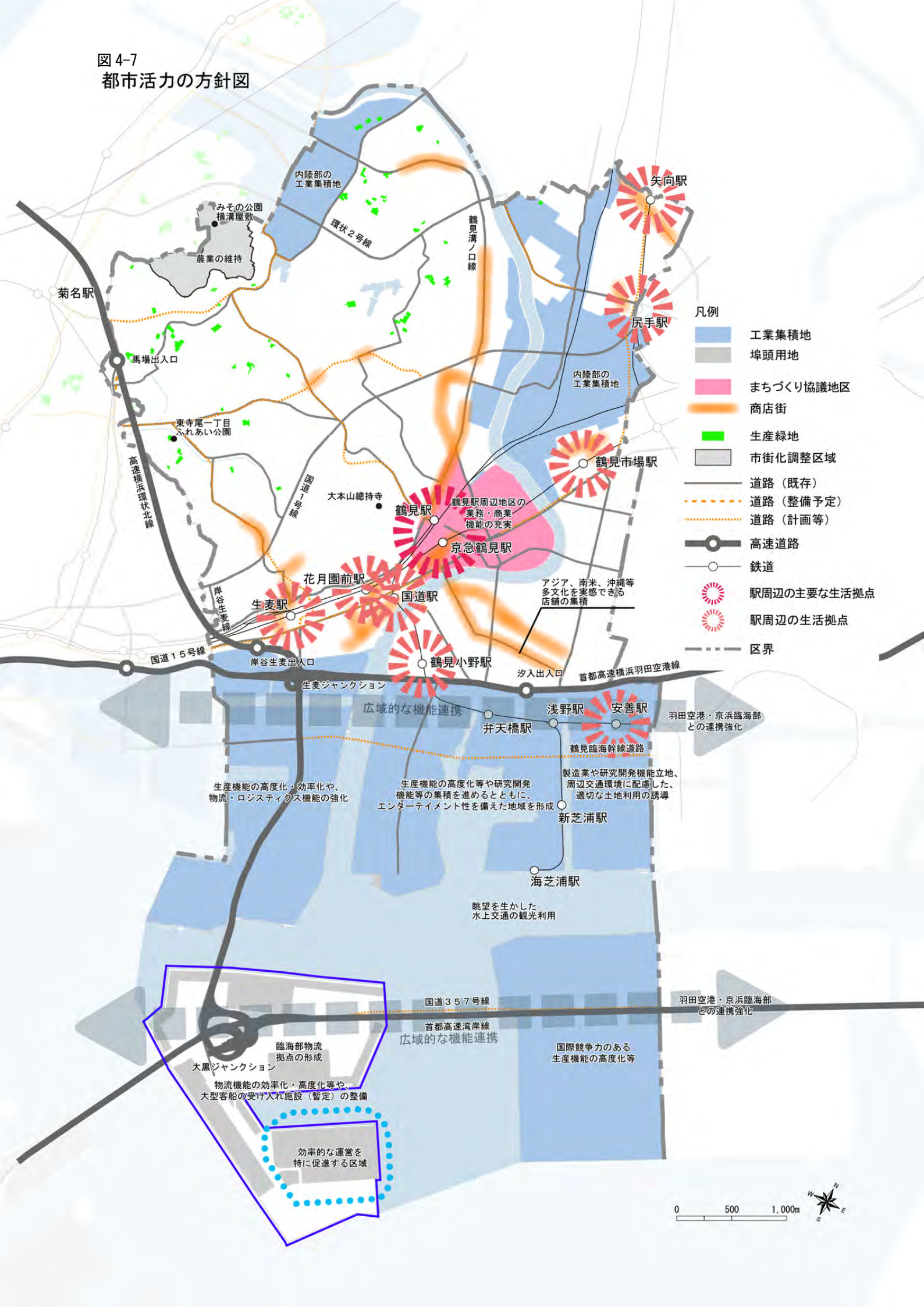
【参考】鶴見区地域福祉保健計画「鶴見・あいねっと」

「鶴見・あいねっと」(第3期計画期間:平成 28(2016)年度～32(2020)年度)とは、鶴見区を健やかに暮らせてつながりあうまちにするための「鶴見区地域福祉保健計画」の愛称です。公募で名付けられ「たすけあい・支えあい・人と人のネットワーク」の意味が込められたものです。鶴見区では、子どもも大人も、高齢者も障害者も、誰もが安心して生活できるまちづくりのための活動を「あいねっと」と呼び、区民の皆さん、関係団体・機関、事業者とともに進めています。

鶴見・あいねっとには、鶴見区全体計画と、連合町内会単位ごとに、地区の特徴を踏まえて取り組む活動をまとめた「地区別計画」の2層で構成されています。



図 4-7
都市活力の方針図



6 安全・安心の住まいや環境づくり ～都市防災の方針～

【基本的考え方】

震災、風水害などの大規模災害において、人命を守るとともに、被害を抑制し、円滑な救助・復旧活動に資する都市機能を維持するため、**災害に強いまちづくり**を推進します。

あわせて、地域防災力の向上や事業者との連携など**防災体制を確立**し、災害への対応力の高い地域の仕組みを構築します。

また、**犯罪や空家への対策を強化**し、安心・安全に暮らせる環境づくりを進めます。

【課題】

- 木造住宅密集市街地における地震火災対策
- 河川や沿岸部の防災対策
- 大雨による土砂災害対策
- 地域における防災力の強化
- 帰宅困難者対策
- 管理不全な空家の対応

【方針】

(1) 震災対策

地震に強く、燃えにくい・燃え広がらないまちづくりを進めるため、広域及び地域の防災性向上に資する環境整備を推進します。また、大地震に伴う地盤の液状化や津波による被害を防止、軽減するため、区民や事業者の協力のもと必要な基盤整備を推進するとともに、区民や事業者の協力のもとに対策を強化します。

ア 建築物の不燃化、耐震化

- 幹線道路沿いの建築物の不燃化、耐震化を促進し、延焼遮断帯の形成と、避難路・緊急輸送路の確保を図ります。
- 住宅その他の民間建物の耐震診断、耐震改修を支援するとともに、横浜市地震防災戦略における地震火災対策方針（以下「地震火災対策方針」という。）の対策地域では、古い建築物の除却や新築（耐震性能強化）を誘導します。

イ 地震火災対策重点路線の整備

- 地震火災対策方針で位置付けられる「地震火災対策重点路線」の候補路線について、着実な対応を図ります。

ウ ライフラインの耐震対策の推進

- 上下水道、ガス、電気、通信等ライフラインの耐震対策の実施、エネルギー供給や情報伝達手段の多重化・多様化や被災時の早期復旧体制の確立を、事業者と連携しながら進めます。
- 災害時の非常用電源としても有効に機能する再生可能エネルギーの普及やエネルギーシステムの自立強化を進めます。

エ 狭あい道路の拡幅

○狭あい道路整備促進路線を中心に、対象箇所の舗装等の支援を通して、道路の拡幅を進めます。

オ 小広場の確保

○地震火災対策方針の対策地域においては、小広場の確保など防災まちづくりの取組を進めます。

カ 円滑な消防活動ための環境整備

○消火栓、防火水槽等の整備、適切な維持管理を行い、円滑な消防活動ができる環境を整えます。

また、消防水利として河川を活用するために接続道路の改善・確保等の必要な整備を進めます。

キ 臨海部の防災対策

○臨海部においては護岸の耐震対策、地盤の液状化対策、工場施設の耐震対策等により、地域全体の防災対策を強化し、災害時の陸上輸送を代替補完する輸送基盤としての機能整備・維持を図ります。

ク 緊急時の物資輸送環境の整備

○緊急時の物資輸送網として、緊急輸送路の整備とともに防災船着場を積極的に活用できる環境を整えます。

ケ 津波防護施設の整備

○津波防護施設（堤防、突堤、護岸、胸壁（防潮堤）及び河川護岸など、津波やその河川遡上による浸水、浸食を防止するための施設）の点検、補強を行うとともに、安全性、有効性を高めるために新たに必要となる施設の整備を進めます。

(2) 風水害対策

崖崩れや洪水・内水氾濫や高潮などの風水害から人命を守るとともに、被害の拡大を極力抑制できる都市基盤を構築します。また、鶴見川の流域全体で対策が図られるよう、関係機関との連携を図ります。

ア 崖崩れのおそれがある区域の安全対策

○平成 29 (2017) 年 3 月に指定された、即時勧告対象区域をはじめ、崖崩れが予想される区域について、助成金制度の活用等により安全対策を推進します。

イ 局地的な大雨や台風に対応した施設整備

○大雨による被害を低減するため、区内や鶴見川流域全体において雨水貯留施設や雨水浸透施設による流出抑制対策を進めるとともに、雨水幹線をはじめとした下水道整備を推進します。

また、河川管理者を含む鶴見川流域水協議会等の関係機関と連携を図ります。

○河口部においては満潮時に生じる高潮・波浪による災害の発生を防止するため、高潮堤防の老朽化対策等の必要な整備を推進します。

○局地的な大雨の際などにおける河川水位の急激な上昇を抑制し、流域全体の水循環を再生させるため、公共施設及び民間施設での雨水貯留や敷地内での浸透施設の設置など流域対策を推進します。

○埋立地、港湾施設においては、高潮を予防するための護岸整備、護岸等のかさ上げ工事等、必要な海岸保全施設等の整備を進めます。また、施設・設備等を整備する場合、立地条件に応じて岸壁より高い位置への計画や、再開発事業などに伴う地盤のかさ上げ等、適切な高潮対策を誘導します。

ウ 洪水・内水氾濫時の避難

○民間施設管理者と協力して、洪水・内水氾濫時等には人々が迅速かつ安全に避難できる避難場所をまちの中に確保します。

エ 建築物の浸水対策

○建築物における地下部分の浸水対策について啓発を行うとともに、不特定多数の人が集まる事業所等に対しては、避難確保計画の策定等、対策に努めるよう要請します。

(3) 防災体制

「自助」、「共助」の考え方にに基づき、災害発生時の円滑な避難、住民等による応急救護活動や、地域の助け合いが可能となるよう、地域ごとの特性に即して必要な施設、設備を整えます。また、区民の防災意識の向上や日常からの備えを強化するため、啓発活動を推進します。あわせて、隣接する川崎市との連携により、防災活動、復旧、支援体制を強化します。

ア 帰宅困難者対策の推進

○区内の公共施設について施設の協力を得ながら必要に応じ、特別避難場所や帰宅困難者一時滞在施設等の支援施設として活用します。また、民間企業との連携強化を図ります。

イ 地域と連携した防災まちづくりの推進

○地域と連携して、身近な公園における防災施設の整備、行き止まりの改善、避難経路の安全対策及びまちの防災広場整備等を進めます。

○地域と連携しながら防災訓練等を通じて、災害ボランティア等地域防災の担い手の育成を進めるとともに、地域の防災力を高めます。また、病院と連携した医療訓練により応急救護体制の強化等を図ります。

ウ 啓発による防災意識の向上

○内水・洪水ハザードマップや土砂災害ハザードマップ、津波からの避難に関するガイドライン等を活用し、防災意識の啓発を進めます。

○防災をテーマにした多様なイベント等により、区民等が防災活動に関わる機会を提供します。

エ 川崎市との連携

○隣接する川崎市（川崎区、幸区）との連携により、各区の地域性や資源を生かしながら、広域避難場所や地域防災拠点などの相互利用、合同訓練や各種の防災対策を協働して推進するなど、防災に関して緊密な連携と協力を行います。

オ エリアマネジメントによる防災体制の充実

○京浜臨海部では、地域ごとに異なる産業集積やまちづくりの視点を踏まえ、企業、行政と川崎市を含めた公民連携によるエリアマネジメントにより、防災体制を充実します。

(4) 防犯・交通安全

犯罪を未然に防ぎ、交通事故が少ない、安全で安心できる地域の環境づくりを、地域や学校、警察等地域にかかわる多様な人との協力により推進します。

ア 防犯や交通安全対策の推進

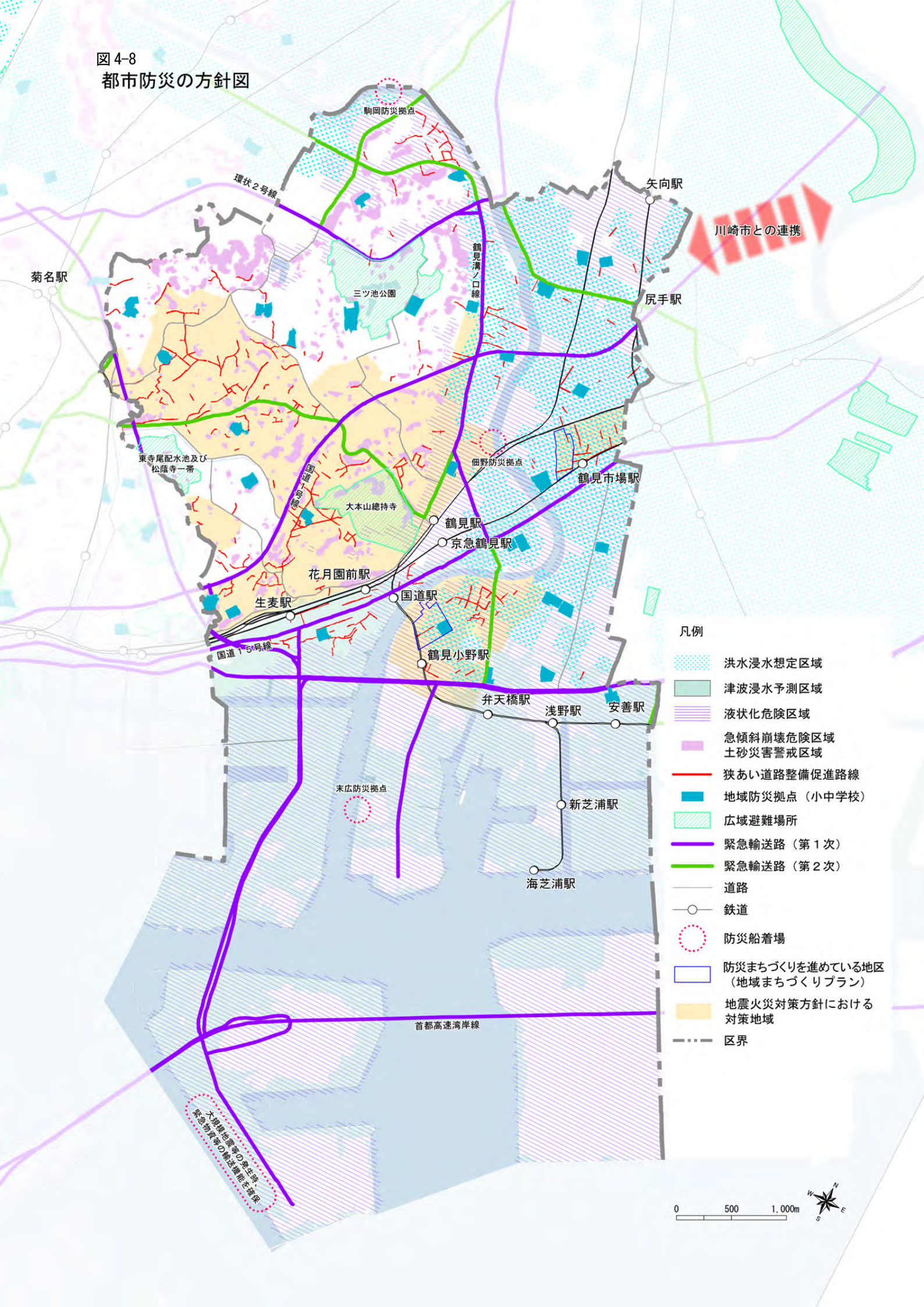
○防犯や交通安全対策等に関する地域での取組に対し、学校や警察とも連携して支援します。

○防犯パトロールや地域のコミュニティ施設などを防犯拠点とした活動を進めます。また、地域の実情に合わせて防犯灯の新規設置を行います。

イ 管理不全な空家の防止・解消

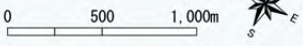
○防犯上の課題、火災等の危険性のある老朽化の著しい住宅の解消のため、空家化の予防、空家の流通・活用促進、管理不全な空家の防止・解消を進めます。

図 4-8
都市防災の方針図



凡例

- 洪水浸水想定区域
- 津波浸水予測区域
- 液状化危険区域
- 急傾斜崩壊危険区域
- 土砂災害警戒区域
- 狭あい道路整備促進路線
- 地域防災拠点（小中学校）
- 広域避難場所
- 緊急輸送路（第1次）
- 緊急輸送路（第2次）
- 道路
- 鉄道
- 防災船着場
- 防災まちづくりを進めている地区（地域まちづくりプラン）
- 地震火災対策方針における対策地域
- 区界



大規模地震時の発生時
緊急物資等の輸送機能を確保

川崎市との連携

首都高速湾岸線

環状2号線

国道1号線

国道15号線

環状1号線

菊名駅

矢向駅

尻手駅

鶴見市場駅

鶴見駅

京急鶴見駅

花園前駅

生麦駅

国道駅

鶴見小野駅

弁天橋駅

浅野駅

安善駅

新芝浦駅

海芝浦駅

未広防災拠点

駒岡防災拠点

三ツ池公園

鶴見溝ノ口線

大本山總持寺

東寺尾配水池及び
松蔭寺一帯

—小中学生が描いた絵 20年後の鶴見区—



【鶴見区制90周年賞】

「商店街」

商店街をイメージして描きました。未来には商店街が活気づいているといいなと思いかきました。色とりどりの花をかき、いきいきとした様子を表現しました。

生麦中学校3年 磯田 湊



【鶴見区長賞】

「もっと友だちがふえてほしいな」

ぼくは、もっと外国のお友だちがふえたらいいなと思ってこの絵をかきました。多くの人に、そうじ寺の大きな大ぞ堂を見てもらいたいです。そしていっしょに遊びたいです。

豊岡小学校3年 福井 奏太



【小学校低学年部門賞】

「鶴見川でおよいであそんで学校行こう」

鶴見川がきれいになり、たくさんの魚や人が集まり、泳いだりあそんだりして、楽しい場所になりました。大好きな学校にも泳いで行ける、そんな鶴見川になったらうれしいです。

豊岡小学校2年 川田 真綾

鶴見区は、平成 29 年 10 月に区制 90 周年を迎えました。鶴見区がますます魅力的で元気なまちになるよう、鶴見区内の小学生・中学生を対象に、「鶴見がこんなまちになったらいいな」「こんな鶴見のまちにしたいな」という夢を自由に描いたポスターを募集しました。その中で入賞した 6 作品をご紹介します。(学年は平成 29 年度当時)

【小学校高学年部門賞】

「ささえあう」

2本の木がささえあい1つの大きな木になるように、1人1人がささえあい、かわることで道が、自分がいまできることを少しでもやることで、未来が広がると思って描きました。

矢向小学校5年 窪 志帆



【中学校部門賞】

「～PEACE～」

平和で自然豊かな未来の鶴見」

奥にある建物は鶴見区役所をイメージしています。カラフルな花模様と魚模様の床は、キレイさと自然豊かさを、女の子は、平和でごみがなく美しい鶴見区を表しています。

市場中学校2年 伊藤 佳奈子



【特別賞】

「未来の鶴見駅」

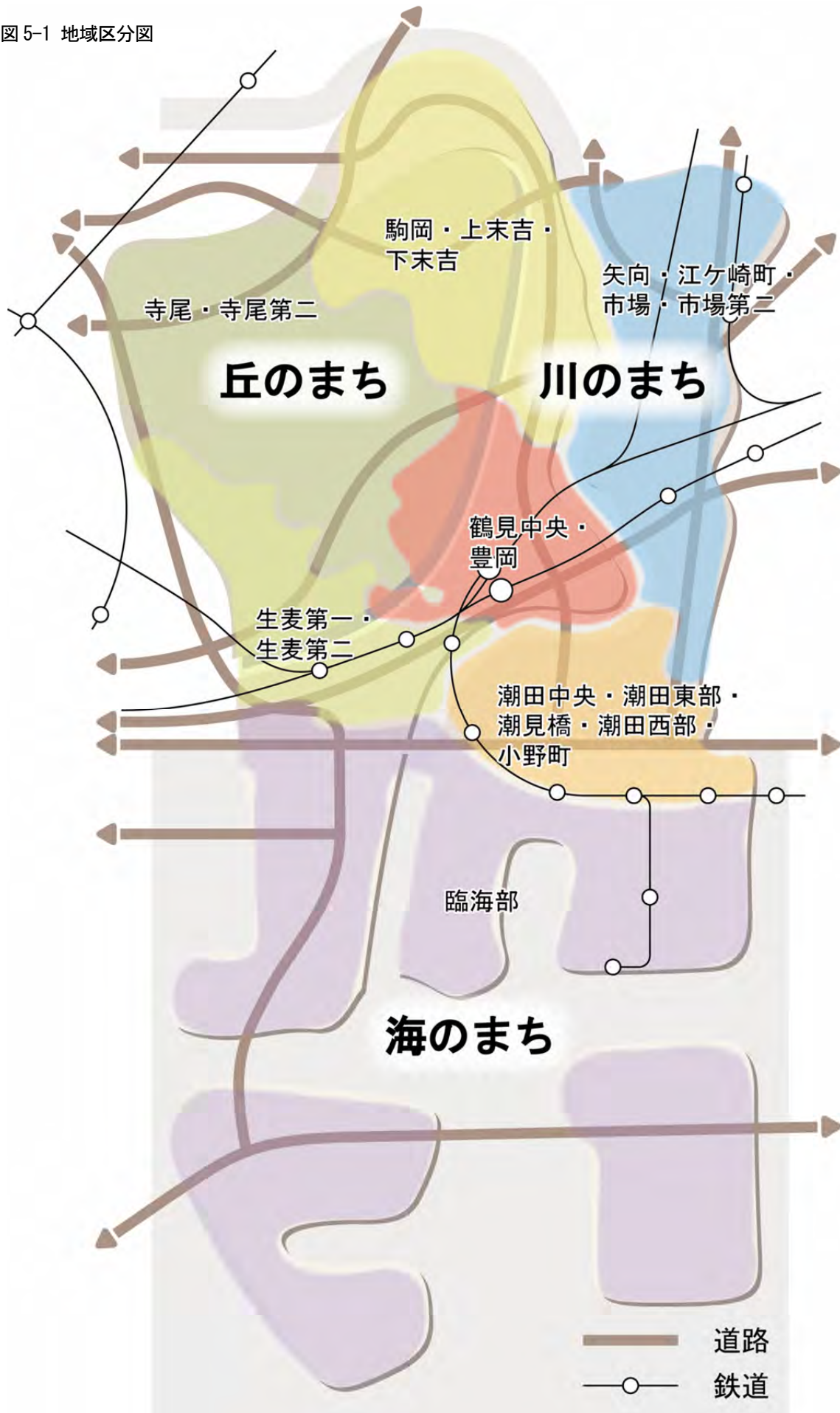
未来の鶴見駅は、カラフルな特急列車が停まるようになったりモノレールが走っていたりしていたら、いいなと思います。鶴見駅がとても楽しくなると思います。

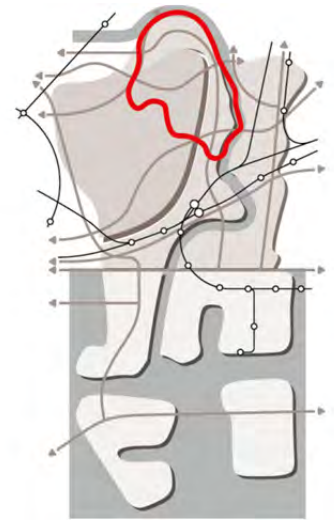
平安小学校6年 坂本 光佑



第5章 地域別の方針

図5-1 地域区分図





1 駒岡・上末吉・下末吉

現況と課題

駒岡・上末吉・下末吉地域は、鶴見溝ノ口線（末吉大通り）及び環状2号線を軸として、鶴見川沿いの平地部と三ツ池公園の周辺を囲む丘陵地で構成されています。

谷戸の農地、森、林、池、川など多様で豊かな自然があり、生き物や潤いのある風景に身近に触れることができます。また、地域に伝えられる歴史資源の多くが、自然豊かな環境の中に残されています。

地域の大部分は住宅地で、丘陵部は戸建住宅が多くみられます。地域の西側及び鶴見川沿いの一部は、工業地域及び準工業地域となっていますが、近年土地利用転換が進み、住宅系の土地利用が増加しているため、適正な土地利用による調和が求められています。

地震火災対策方針の「対策地域」となっている下末吉地域の一部は、道が狭く建物が密集しており、鶴見川沿いでは、洪水のおそれがあるなど、防災上の課題があります。

区内の南北を結ぶ鶴見溝ノ口線（末吉大通り）は、地域住民にとっては鶴見駅への交通や日常の買い物の場として主要な幹線道路ですが、交通渋滞の解消や沿道の商店街の活性化が課題となっています。

目標1 鶴見川や丘陵地などの自然環境を守り、区民の憩いの場とする（環境・魅力）

ア 鶴見川的环境保全と魅力増進

○鶴見川は、大曲広場を区民の憩いの空間として活用しながら、水質浄化や環境美化に努め、水鳥をはじめとした多様な生物が生息できる空間として、魅力の増進を図ります。

イ 公園の活用

○三ツ池公園は、地域の広大なシンボル空間として、自然に親しむ場、運動できる場、花を鑑賞する場及び災害時の広域避難場所など、様々な活動に対応した区民に親しまれる空間とします。

○市内でも多様な生物が生息する自然豊かな池がある二ツ池公園を、区民が水辺に親しめる空間等として整備を進めるとともに、公開区域については、公園愛護会等の地域の人々と連携して、環境の維持管理、水質浄化及び池の生態系の保全を推進します。

ウ 斜面緑地の保全

○減少傾向にある斜面緑地を残すため、緑地保全制度を活用するとともに、管理に携われる市民を増やし、野鳥などの生物が生きる自然空間として保全します。

エ 公園の確保

○地域の特性やニーズを踏まえるとともに土地利用転換等の機会を捉えて、適正に公園を整備します。また、公園愛護会や利用者が中心となった管理運営団体をつくるなど、使いやすく親しみのもてる公園を目指します。

目標2 地区ごとの安全で快適に暮らせる住環境を確保する（土地利用・防災）

ア 工業集積地域における土地利用の誘導

- 内陸部の工業集積地域は、地域の活力や雇用の場として助成制度を活用しながら工場が操業を継続できる環境の維持・保全を図ります。
- 高機能な工場・研究所の立地や機能転換に対する支援を強化することで、都心と近接した地理的優位性を生かした産業集積を促進します。
- 土地利用転換の際には、周辺企業の操業環境に配慮するとともに、住宅開発が行われる場合は、年少人口の急増に対応した小・中学校等の整備など、将来的な年少人口の推移に応じた対策、歩道や公園をはじめとする周辺住民の生活に寄与する施設について検討します。

イ 防災性の向上

- 避難路の確保や沿道にある建物の耐震改修の実施など、防災に配慮したまちづくりを進めます。
- 局所的な大雨等による洪水対策として、河川堤防等の改善及び維持管理を進めます。
- 鶴見川を災害時の物資輸送手段として活用します。
- 平成29（2017）年3月に指定された、即時勧告対象区域をはじめ、崖崩れが予想される区域について、助成金制度の活用等により安全対策を推進します。

ウ 景観への配慮

- 必要に応じて地域の景観に配慮したまちづくりのルールを定めるなど、区民で合意形成を図りながらまちづくりを進めます。

目標3 地域での身近な暮らしを支える、交通の利便性を高める（交通・活力）

ア 鶴見溝ノ口線（末吉大通り）の利便性向上

- 鶴見駅への交通を担う地域生活の軸である鶴見溝ノ口線（末吉大通り）では、交通渋滞の解消をめざして、路上駐車などの対策を強化します。また、地域の買い物の場としての環境形成を図ります。

イ 末吉橋及び大田神奈川線の整備及び新設人道橋の検討

- 末吉橋の架け替えにより、歩行者通行の安全性・利便性の向上や渋滞の緩和を図ります。また、末吉橋～新鶴見橋間においては、鶴見川を横断する人道橋の新設について、区民のニーズや周辺交通の状況等を考慮し整備計画を検討するなど、歩行者の安全性や利便性の向上を図ります。
- 二ツ池公園付近の交通渋滞の解消を目指して、大田神奈川線の整備を推進していきます。

ウ 生活に密着した交通手段の導入

- バス路線の不足などにより生活に密着した交通手段の導入が必要な場合は、地域交通サポート事業等を活用しながら地域の活動を支援します。

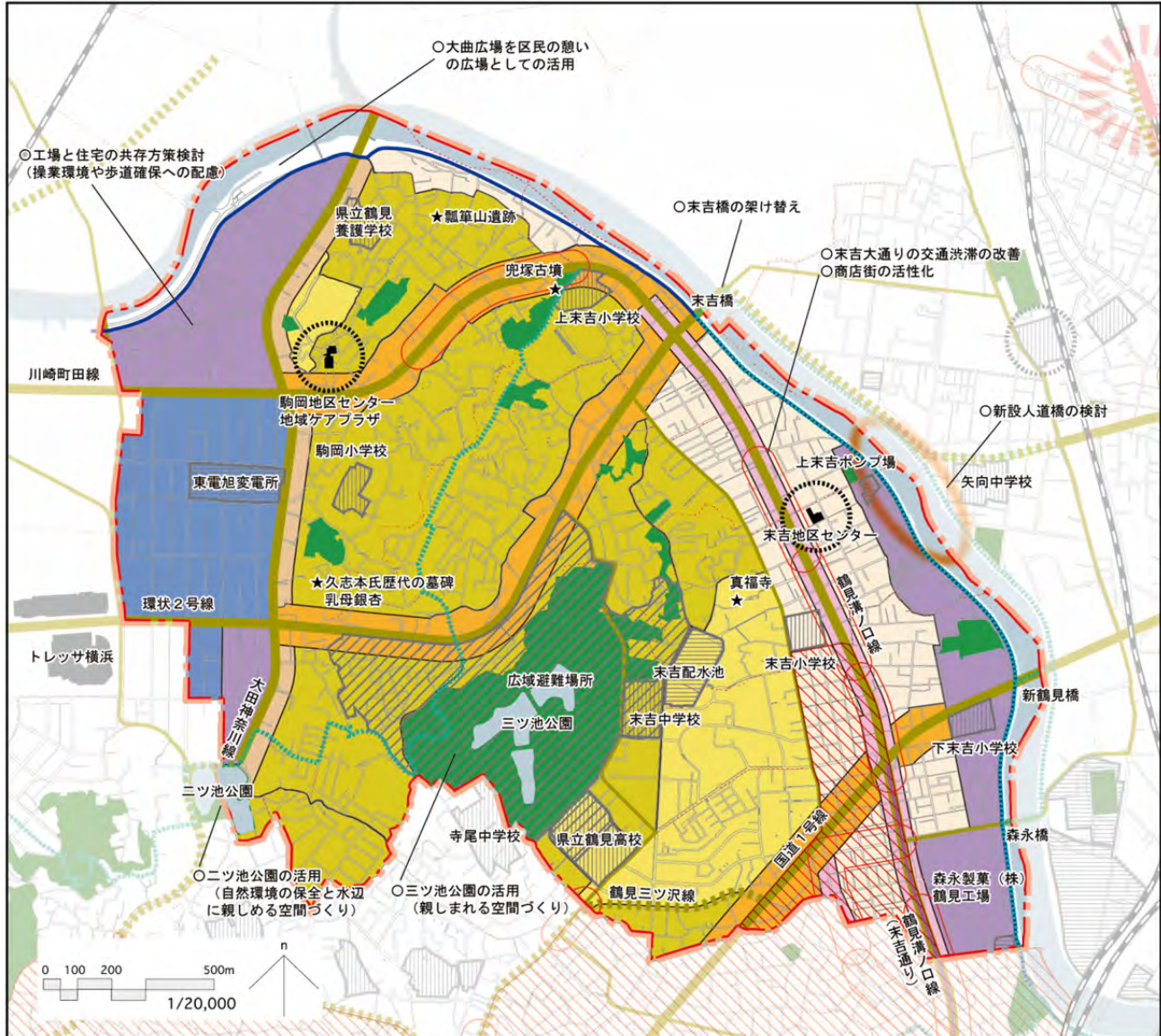
エ 歩行空間の確保

- 公共公益施設、商店街及び身近な自然のある場所など、高齢者や障害者をはじめ、誰もが安全に歩くことができる歩道のネットワークの形成を図るとともに、歩行空間のバリアフリー化を進めます。

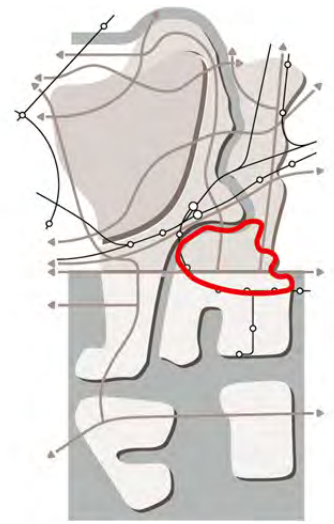
オ 商店街

- 高齢者をはじめ、誰もが利用しやすい地域に密着した買い物の場として、商店街の活性化を図り、空き店舗などの活用を検討します。

図 5-2 駒岡・上末吉・下末吉地域の方針図



- | | | | | | | | |
|--|------------|--|-------------|--|------------------|--|--------|
| | 幹線道路 (既存) | | 散歩道 | | 学校等 | | 低層住宅地 |
| | 幹線道路 (計画等) | | 歴史的資源 | | 主な都市施設 (道路を除く) | | 中層住宅地A |
| | 地域道路 | | 地域施設 (活動拠点) | | 広域避難場所 | | 中層住宅地B |
| | 鉄道・駅 | | 商店街 | | 公園・緑地 | | 沿道市街地A |
| | 自転車道 (既存) | | 駅周辺の生活拠点 | | 水面 | | 沿道市街地B |
| | 自転車道 (計画) | | | | 地震火災対策方針における対策地域 | | 商店街形成地 |
| | 地域区分 | | | | | | 住工共存地A |
| | 町丁目界 | | | | | | 住工共存地B |



2 潮田中央・潮田東部・潮見橋・潮田西部・小野町

現況と課題

潮田中央・潮田東部・潮見橋・潮田西部・小野町地域は、区の南東で鶴見川の南側に位置する平地部です。

鶴見溝ノ口線（潮風大通り）の東側では、土地区画整理事業が行われ、幹線道路などは比較的整っています。一方で、西側は、震災を免れた街並みが地震火災対策方針の「対策地域」となっており、行き止まりの路地が多いなどの防災上の課題を抱えています。

また、住宅を中心に店舗や工場などが混在しており、工場跡地が土地利用転換される場合は、壁面後退による歩行空間の確保などの対策が必要とされます。

区内でも高齢化が進んでいる地域であるため、バリアフリー化を進めるとともに、地域における助け合い等の推進が求められます。また、外国人が多い地域であるため、多文化共生の取組や、南米をはじめとする多文化の店舗及び沖縄関連の店舗を活用した商店街の活性化が求められます。

目標1 自然や歴史を大切にして、潤いのあるまちづくりを進める（環境・魅力）

ア 鶴見川的环境保全と散策路としての魅力の増進

○潮鶴橋水際緑道をはじめとする鶴見川沿いの緑化や花壇づくりなど、継続的な維持管理を進め、散策路としての魅力を高めます。

イ 歴史資源を生かしたまちづくり

○潮田神社等の歴史資源を、お祭り行事などにより活用します。

ウ 緑化の推進

○潮田公園等の公園及び学校敷地等の公共空間の更なる緑化に努め、水と緑の環境を充実させます。

目標2 住・商・工が共存する活気あるまちを再生する（土地利用・防災）

ア 防災性の向上

○鶴見溝ノ口線（潮風大通り）の西側の地域では、狭い道路の拡幅、不燃化の推進、耐震改修の実施、広場の設置及び防災用水の確保などにより、災害に強いまちづくりを推進します。

○地域まちづくりプラン「下野谷1・2丁目防災まちづくりプロジェクト」に基づき、防災性の向上と快適な住空間の確保を進めます。

イ 工場跡地等への対応

○内陸部の工業集積地域においては、工業系土地利用の保全に努め、助成制度を活用しながら工場の操業環境の維持に努めます。

○土地利用転換の際には、周辺企業の操業環境に配慮するとともに、住宅開発が行われる場合は、将来的な年少人口の推移に応じた対策、歩道や公園をはじめとする周辺住民の生活に寄与する施設について検討します。

○鶴見工業高校跡地を活用した聖灯看護専門学校、特別養護老人ホームや公園等の施設により、防災性や、医療・福祉機能を向上します。

ウ 鶴見・末広軸の機能強化

○鶴見駅周辺と横浜サイエンスフロンティア地区（京浜臨海部研究開発拠点 末広町地区）を結ぶ鶴見・末広軸の連絡機能を強化します。

目標3 安心して住み続けられるまちをつくる（活力・交通）

ア 駅周辺の生活拠点と鶴見線の機能強化

- 国道駅、鶴見小野駅及び安善駅は駅周辺の生活拠点として、生活に必要な機能を確保します。
- 鶴見線の増発や鶴見小野駅の新たな改札口設置等の機能強化により、朝夕の混雑解消を図ります。
- 鶴見線の需要に対応した輸送力強化に取り組みます。

イ 誰もが利用しやすい商店街づくり

- 地域の高齢化を踏まえ、歩道の段差解消や宅配サービスなどの仕組みを整えるとともに、空き店舗については、支援制度を活用し地域の交流スペースとして活用し、利用しやすい商店街づくりを進めます。

ウ 交通環境の改善

- 自転車通行空間のネットワークを形成し、自転車の快適な移動環境を整えます。同時に、自転車利用者のマナー向上に努めます。
- 臨港鶴見川橋は、下野谷線の整備を行う機会などを捉え歩行環境の改善に努めます。
- 公共施設、福祉施設及び医療施設等をつなぐため、地域主体の交通手段の導入の支援を行います。

エ 多文化共生のまちづくりと助け合いの仕組みづくり

- 地域の国際性を生かし、南米や沖縄等の個性を生かした商店街づくりを進め、活性化を図ります。
- 国際交流ラウンジや横浜市国際学生会館を拠点として、活動支援を進めるなどの多文化共生のまちづくりを進めます。
- 潮田地域ケアプラザを拠点とする福祉・保健活動の充実と拡大を図り、自治会・町内会、商店街及び地域のボランティアグループ等が連携して、助け合いの仕組みづくりを進めます。

【コラム】下野谷1・2丁目防災まちづくりプロジェクト

「下野谷1・2丁目地区」では、住宅の老朽化が進んでいることに加え、幅の狭い道路や行き止まりの路地が多いなど、防災面での課題を抱えています。これらの課題を対応していくために「下野谷1・2丁目防災まちづくりプロジェクト」を策定し、地域まちづくりプランとして認定されました。「防災まちづくり」という地域の人々にとって共通のテーマに取り組んでいくことで、地域の人々をひとつにし、区民による手づくりの防災まちづくりを課題に即したプロジェクトとして実施しています。

活動の様子

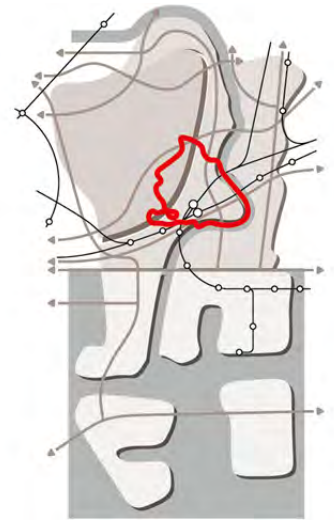


図 5-3 潮田中央・潮田東部・潮見橋・潮田西部・小野町地域の方針図



- | | | | | | | | |
|--|------------|--|-------------|--|----------------|--|----------------------|
| | 幹線道路 (既存) | | 散歩道 | | 学校等 | | 中層住宅地B |
| | 幹線道路 (計画等) | | 歴史的資源 | | 主な都市施設 (道路を除く) | | 沿道市街地B |
| | 地域道路 (既存) | | 地域施設 (活動拠点) | | 広域避難場所 | | 商店街形成地 |
| | 地域道路 (計画等) | | 商店街 | | 公園・緑地 | | 住工共存地A |
| | 高速道路 | | 駅周辺の主要な生活拠点 | | 水面 | | 住工共存地B |
| | 鉄道・駅 | | 駅周辺の生活拠点 | | 地区計画 | | 臨海研究業務工業地 |
| | バス路線 | | | | 地域まちづくりプラン | | 地震火災対策方針における
対策地域 |
| | 自転車道 (既存) | | | | | | |
| | 自転車道 (計画) | | | | | | |
| | 地域区分 | | | | | | |
| | 町丁目界 | | | | | | |

3 鶴見中央・豊岡



現況と課題

鶴見中央・豊岡地域は、駅周辺の主要な生活拠点である鶴見駅周辺に位置し、業務・商業施設や公共施設が集中していますが、更なる拠点機能の充実が求められています。

古くから豊岡、佃野及び鶴見銀座（ベルロード）などの商店街や様々な公共施設が立地しており、駅周辺の主要な生活拠点としての特性を生かした環境づくりが必要とされています。一方で、放置自転車などによる環境の悪化の防止と改善が課題となっています。

また、鶴見川や既存の緑地などの自然資源、大本山總持寺及び鶴見神社などの歴史的・文化的資源があり、歴史、文化、緑の豊かさを感じられる環境が間近に存在していることも特徴となっています。こうした好環境を十分に生かした魅力の向上が求められます。

目標 1 鶴見駅周辺の拠点性を高め、安全で快適な移動しやすいまちをつくる（交通・活力・土地利用）

ア 鶴見駅周辺の拠点機能の充実

- 鶴見駅周辺においては、業務・商業・文化などの都市機能を高めるとともに、ゆとりと潤いのある空間をつくり出し、「駅周辺の主要な生活拠点」としてふさわしいまちづくりを進めます。
- 鉄道による地域の分断のさらなる改善及び鶴見駅と京急鶴見駅の連絡強化について検討します。
- 鶴見駅への神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線）から直通する電車の停車、京急鶴見駅への特急停車及び横浜環状鉄道の整備など、鶴見駅の交通結節点としての機能性の向上を目指します。あわせて、歩行者デッキ等の回遊性向上、多くの人が集うことができる施設等、交通ターミナルとしての機能の充実を検討します。

イ 交通環境の改善

- 親しみやすい道路名称や標識などによって、わかりやすいまちにするとともに、高齢者や障害者に配慮した安全、快適なバリアフリーの歩行環境を目指します。
- 鶴見駅西口線（豊岡通り）や鶴見溝ノ口線のアンダーパスの改善など、駅周辺の道路ネットワークづくりを進めます。豊岡通りについては、商店街と都市計画道路の整備のあり方について検討を進めます。また、渋滞の解消や、バス交通の利便性の向上を目指します。

ウ 違法駐輪対策とマナー向上

- 違法駐輪対策として、駐輪場の整備について、民間による整備や、マンション・商業施設等の整備に合わせた誘導等、多様な検討をするとともに、利用者のマナー向上に努めます。

目標2 地域の資源を生かし、魅力的なまちをつくる（魅力・環境・防災）

ア 緑化の推進

○斜面緑地、社寺林及び住宅や工場の緑など、現在ある緑を守るとともに、公園や通りに花を植えるなど緑化し、まちに緑を増やし、地域で守り育てます。また、眺めるだけでなく、市民が利用できる緑地の拡大に努めます。

イ 地域資源の活用

○鶴見川は、地域のシンボルとして水と緑の環境に配慮し、連続した川沿いの遊歩道の環境整備や、周辺の公園及び宅地などの緑化を進め、区民の憩いの場にします。

○旧東海道、大本山總持寺、ぼてふり地蔵及び鶴見神社など、地域の歴史的、文化的資源を魅力的な空間としてまちづくりに生かします。また、これらの資源、鶴見川や丘のまちの自然空間及び商店街などを楽しく歩き回れるまちにします。

○花月園競輪場の跡地においては、公園と周辺市街地の整備改善を一体的に行い、地域の防災性の向上を図りながら、様々な世代が利用する魅力ある場として活用します。

ウ 防災性の向上

○木造住宅の不燃化、耐震化を促進し、防災に配慮したまちづくりを進めます。

○歩行者が安心して歩ける生活道路の整備を進めるとともに、道路が狭い地区の防災対策の検討を進めます。

目標3 身近な商店街や地域施設の利便性を向上し、暮らしやすいまちをつくる（活力）

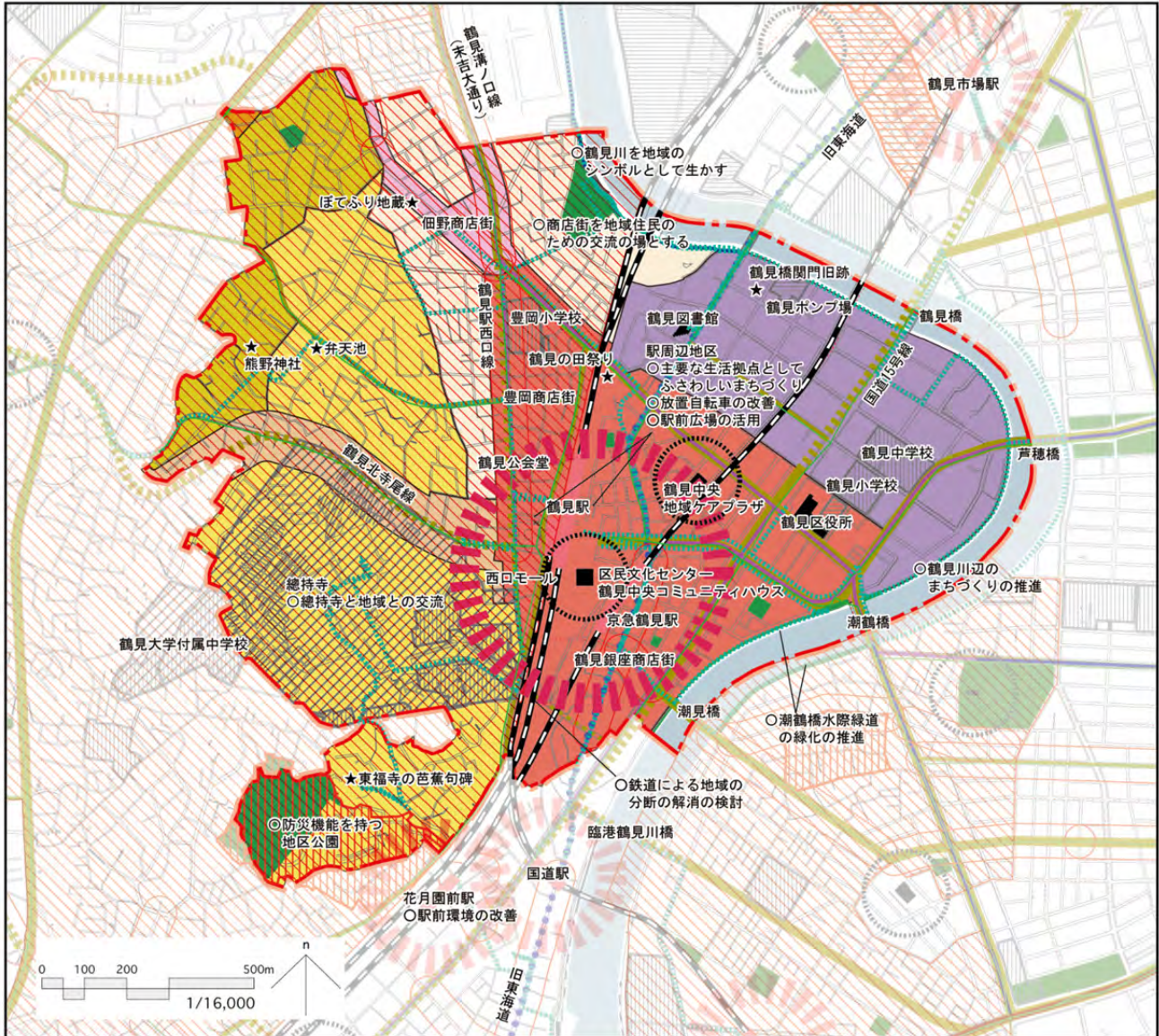
ア 商店街の活性化

○豊岡、佃野及び鶴見銀座（ベルロード）などの商店街は、消費者ニーズにあったサービスの向上と各個店の個性が輝く魅力づくりで活性化を図ります。さらに、商店街が買い物の場だけでなく、地域住民のための交流の場としての役割を果たします。

イ 既存施設の活用

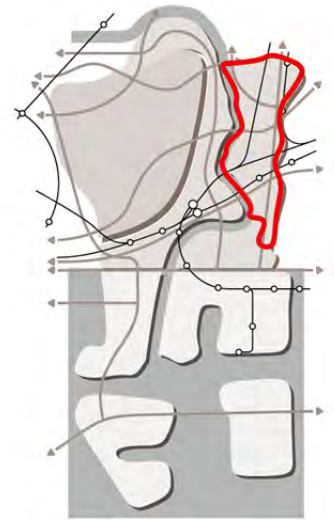
○既存の公共施設は、地域の拠点として利用者ニーズに沿った運営と機能の充実を図ります。また、区民に身近な子育て支援拠点であるわっくんひろばの活用を進めます。

図 5-4 鶴見中央・豊岡地域の方針図



- | | | | |
|------------|-------------|------------------|---------|
| 幹線道路 (既存) | 旧東海道 | 学校等 | 低層住宅地 |
| 幹線道路 (計画等) | 散歩道 | 主な都市施設 (道路を除く) | 中層住宅地A |
| 幹線道路 (既存) | 歴史的資源 | 広域避難場所 | 中層住宅地B |
| 地域道路 (計画等) | 地域施設 (活動拠点) | 公園・緑地 | 沿道市街地A |
| 鉄道・駅 | 商店街 | 水面 | 商店街形成地 |
| バス路線 | 駅周辺の主要な生活拠点 | 地区計画 | 中心商業業務地 |
| 自転車道 (既存) | 駅前環境の改善 | 地域まちづくりプラン | 住工共存地A |
| 自転車道 (計画) | 町丁目界 | 地震火災対策方針における対策地域 | |
| 地域区分 | | | |
| 町丁目界 | | | |

4 矢向・江ヶ崎町・市場・市場第二



現況と課題

矢向・江ヶ崎・市場・市場第二地域は、鶴見川と川崎市境の間に位置しています。地域を走るJR線及び京浜急行線の走行本数が多いため、踏切が閉鎖していることが多く、地域の分断のさらなる改善による利便性の向上が課題となっています。

また、南北方向の道路が不足しており、古くからの住宅地では、歩道がなく、道路にトラックなど通過交通が流入するため、歩行者の安全確保が求められています。

地域の西側の鶴見川沿いは、工業地域及び準工業地域となっていますが、近年土地利用転換が進み、住宅の密度が高まっており、工場の操業環境維持や住宅が共存できる環境とすることが課題です。

目標1 土地利用転換に対応し、鉄道や川で分断された地域間の移動環境を改善する(交通・土地利用)

ア 駅周辺の生活拠点

○矢向駅及び尻手駅については、駅周辺の生活拠点として商店などの生活に必要な機能の集積を進めます。矢向駅周辺の横浜市域における立体交差化については、事業効果や財政状況、川崎市が進捗状況等を勘案しながら、事業の有効性などについて、検討していきます。尻手駅については、駅周辺の再整備について検討します。

イ 工業集積地域における土地利用の誘導

- 内陸部の工業集積地域においては、工業系土地利用の保全に努め、助成制度を活用しながら工場の操業環境の維持に努めます。
- 土地利用転換の際には、周辺企業の操業環境に配慮するとともに、住宅開発が行われる場合は、年少人口の急増に対応した小・中学校等の整備など、将来的な年少人口の推移に応じた対策、歩道や公園をはじめとする周辺住民の生活に寄与する施設について検討します。

ウ 交通利便性の向上

- 南武線・横須賀線などの鉄道で東西に分かれたまち及び東海道線・京浜東北線及び京浜急行線などの鉄道で南北に分かれたまちの連絡強化を図ります。歩行者用地下通路については、環境改善などの方策を検討します。
- 末吉橋の架け替えにより、歩行者の安全性・利便性の向上や渋滞の緩和を図ります。また、末吉橋～新鶴見橋間においては、鶴見川を横断する橋りょうの新設について、区民のニーズや周辺交通の状況等を考慮し、整備計画を検討します。
- 矢向・江ヶ崎地区から新川崎駅、鶴見駅及び市場地区等へのバス便の改善を目指します。各地区を結ぶバス路線については、地域交通サポート事業等を活用しながら地域の活動を支援します。
- 地域の南北を結ぶ都市計画道路浜町矢向線及び尻手駅と末吉橋を結ぶ川崎町田線の整備を進め、交通の利便性を高めます。
- 旧東海道の歩行者の安全確保に向けて、建築物のセットバック等の歩行空間確保のための方策を検討します。

目標2 地域施設や商店街の利便性を高めながら、安全で住みやすいまちにする（防災・活力）

ア 防災性の向上

- 古くからの住宅地では、歩行者が安心して歩ける生活道路の整備を進めるとともに、道路が狭い地区の防災対策の検討を進めます。
- 地域まちづくりプラン「鶴見区市場西中町 防災まちづくり計画」に基づき、防災性の向上と快適な住空間の確保を進めます。
- 鶴見川を災害時の物資輸送手段として活用します。
- 古市場踏切、八丁畷第1踏切については、踏切の拡幅（歩道設置）による歩行者の安全確保を図ります。

イ 川崎市との連携

- 川崎市との相互連携による施設の活用を検討します。また、火災時の安全な避難場所の確保として、川崎市の広域避難場所を活用します。

ウ 身近な商店街の活性化

- 利用者のニーズに合った商品を提供するなど、地域生活に便利な商店街として、身近な商店街の活性化を図ります。

目標3 公園やオープンスペースを充実しながら、緑を感じられるまちづくりを進める（魅力・環境）

ア 公園の整備

- 子育て場所として利用しやすい公園を開発許可等の機会を捉えて整備します。また、利用者の声を反映した公園の改善を進めます。

イ 鶴見川の活用

- 鶴見川沿いは、リバーサイドガーデン周辺における「鶴見川桜・緑化実行委員会」等の地域の活動による植栽及び清掃活動等の取組並びに健康みちづくりのルートとしての活用を進め、オープンスペースとしての魅力を高めます。

ウ 旧東海道の魅力づくり

- 旧東海道においては、歴史を感じさせる景観づくりを進めます。

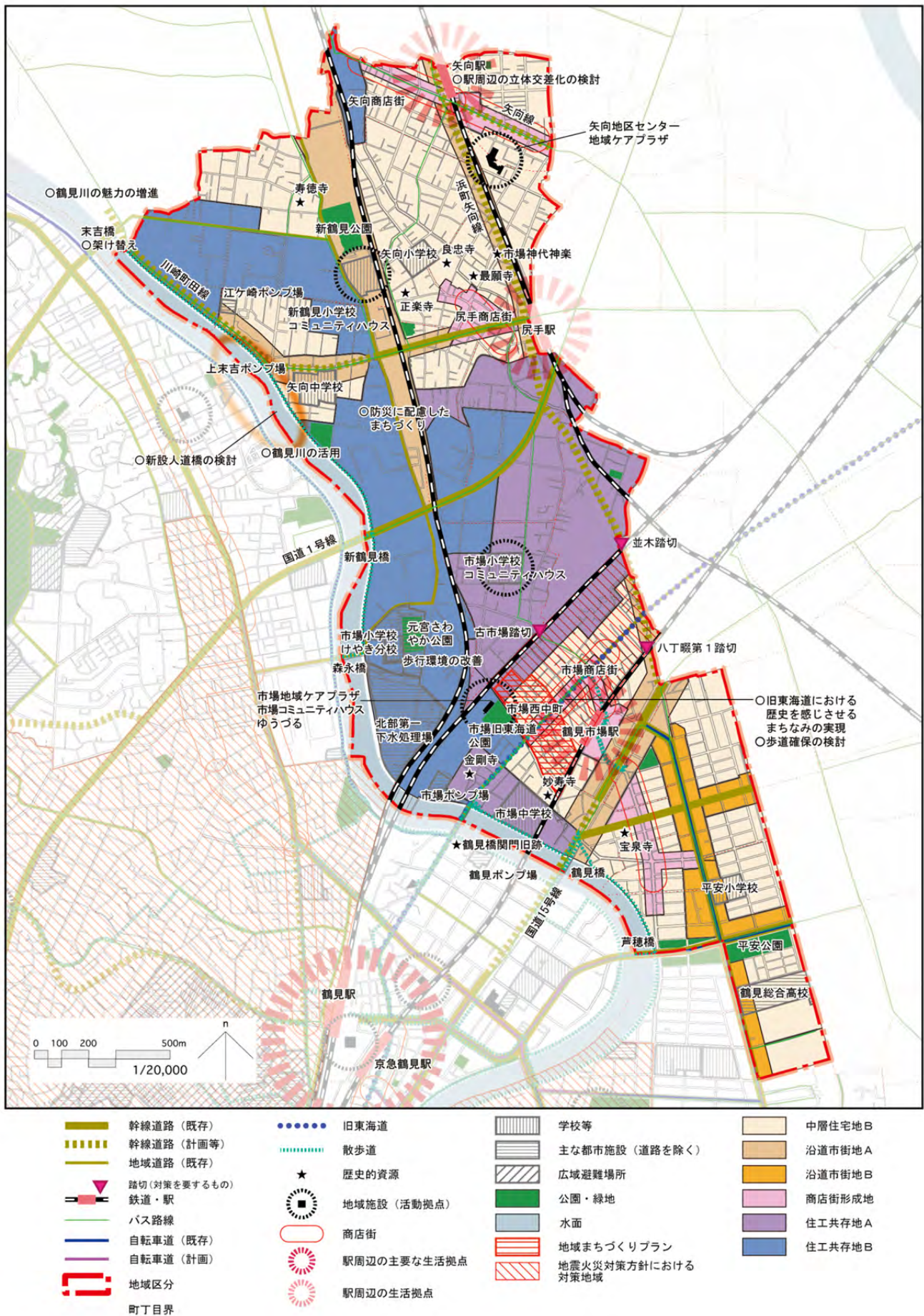
【コラム】 鶴見区市場西中町防災まちづくり計画

「鶴見区市場西中町地区」では、平成15年度に「防災上課題のある密集市街地」として横浜市から指定されたことを契機に、防災まちづくりに取り組みはじめ、平成19年度に「防災まちづくり計画」を策定し、地域まちづくりプランとして認定されました。課題を地域で共有及び解決し、公園の整備や通り名プレートの設置など、多くの成果をあげています。

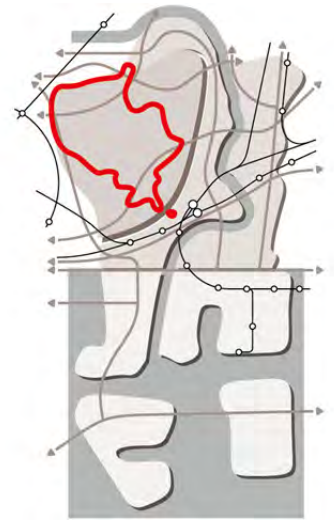
活動開始から10年以上が経過し、未達成の課題や新たな課題も出てきたことから、「防災まちづくり計画」を大幅に見直し、平成28年7月に変更の認定を受けました。この新しい計画を基に、地域住民が一体となって、より良い市場西中町を目指します。



図 5-5 矢向・江ヶ崎町・市場・市場第二地域の方針図



5 寺尾・寺尾第二



現況と課題

寺尾・寺尾第二地域は、入り組んだ谷戸、斜面、台地により構成され、多様な地形のなかに樹林地や池・湧水など、区内で最も自然が残されている地域です。また、区内で唯一の市街化調整区域があり、そこには、農的な景観が残されています。

寺社や史跡などの歴史資源、馬場赤門公園、馬場花木園や獅子ヶ谷市民の森などの緑を生かした公園緑地、身近に自然が感じられる散歩道もあり、自然や歴史的環境に恵まれた静かな住宅地として、暮らしやすいまちといえます。土地利用は、丘陵地などの自然や見晴らしの良い景観に恵まれた良好な住宅地が大部分で、その環境を守り、より魅力的な環境としていくことが求められます。

一方、狭い道路が多く、緊急車両の通行が困難な場所が多い地域でもあり、防災性の向上を図っていくことが必要とされます。あわせて、地域の主な移動手段である徒歩とバスによる移動環境の充実や、暮らしに必要な店舗等の生活関連施設を整え、日常生活の利便性の改善を図ることが求められます。

目標 1 丘陵地の緑などの自然や歴史資源を守り、継承する（環境・魅力）

ア 緑地の維持・保全

- 地域を特徴づける樹林地や池・湧水などの残されている自然への関心を高め、緑地保全制度等の活用による緑の保全や、農地等の保全と活用を進めます。また、区民による維持管理や緑化を推進し、大切に守り育て、活用します。
- 多様な地形、緑及び湧水に特徴づけられた住宅地や田園の環境を守るとともに、地域住民と協力し、緑化や景観のルールづくりなどの魅力ある街並みをつくりだすための活動を行います。

イ 地域資源の活用

- 横浜市指定文化財第1号のみその公園横溝屋敷、馬場花木園拡張予定地内の特定景観形成歴史的建造物として指定された旧藤本家住宅、神社、仏閣、土木遺産に認定された響橋などの史跡、遺跡、古道及び昔の地名などの歴史的・文化的資源への関心を高め、身近に親しむことができるよう活用します。
- 市内でも自然度の高い池である二ツ池公園を、区民が水辺に親しめる空間等として、公園愛護会等の地域の人々と連携して、環境の維持管理、水質浄化及び池の生態系の保全を推進します。
- 地域の自然空間や歴史的空間、ランドマークとなる場所や見晴らしの良い場所などを結ぶ散策ルートを設定し、活用します。

ウ 公園の活用

- 地域内の公園は、子どもや高齢者など様々な年代の人々が楽しく過ごせるようにします。個々の公園に特性を持たせた魅力的で利用しやすい公園として活用を図るとともに、地域の人々と連携した管理運営を推進します。

目標2 多様な地形の特徴を生かした魅力的な住環境をつくる（土地利用・防災）

ア 安心して生活できる住環境づくり

- 狭く入り組んだ住宅地の狭あい道路の拡幅を進め、交通安全性の向上や防災対策を図ります。また、段差の解消など高齢者や障害者をはじめ、誰もが安心して生活できる住環境をつくります。
- 平成29（2017）年3月に指定された、即時勧告対象区域をはじめ、崖崩れが予想される区域について、助成金制度の活用等により安全対策を推進します。

目標3 マイカーに頼らないまちとしての利便性を高める（交通・活力）

ア 交通利便性の向上

- 地域のニーズに応じて、地域内外への交通手段を地域交通サポート事業等を活用しながら検討し、地域の移動の利便性の向上を図ります。
- バス通り等の主要な道路の歩道などの改善を図るとともに、路上駐車対策や自転車の通行ルールを検討し、歩行者及び自転車の安全な通行や車の渋滞の解消を目指します。
- 事業者による送迎バスの充実及び歩行空間のバリアフリー化など、高齢者・障害者をはじめ、誰もが移動しやすい環境づくりを推進します。また、配達、出前及び巡回サービスなど、住宅地への生活福祉サービスの充実を図ります。
- 大田神奈川線については、地域の渋滞解消を図るため、整備を推進します。

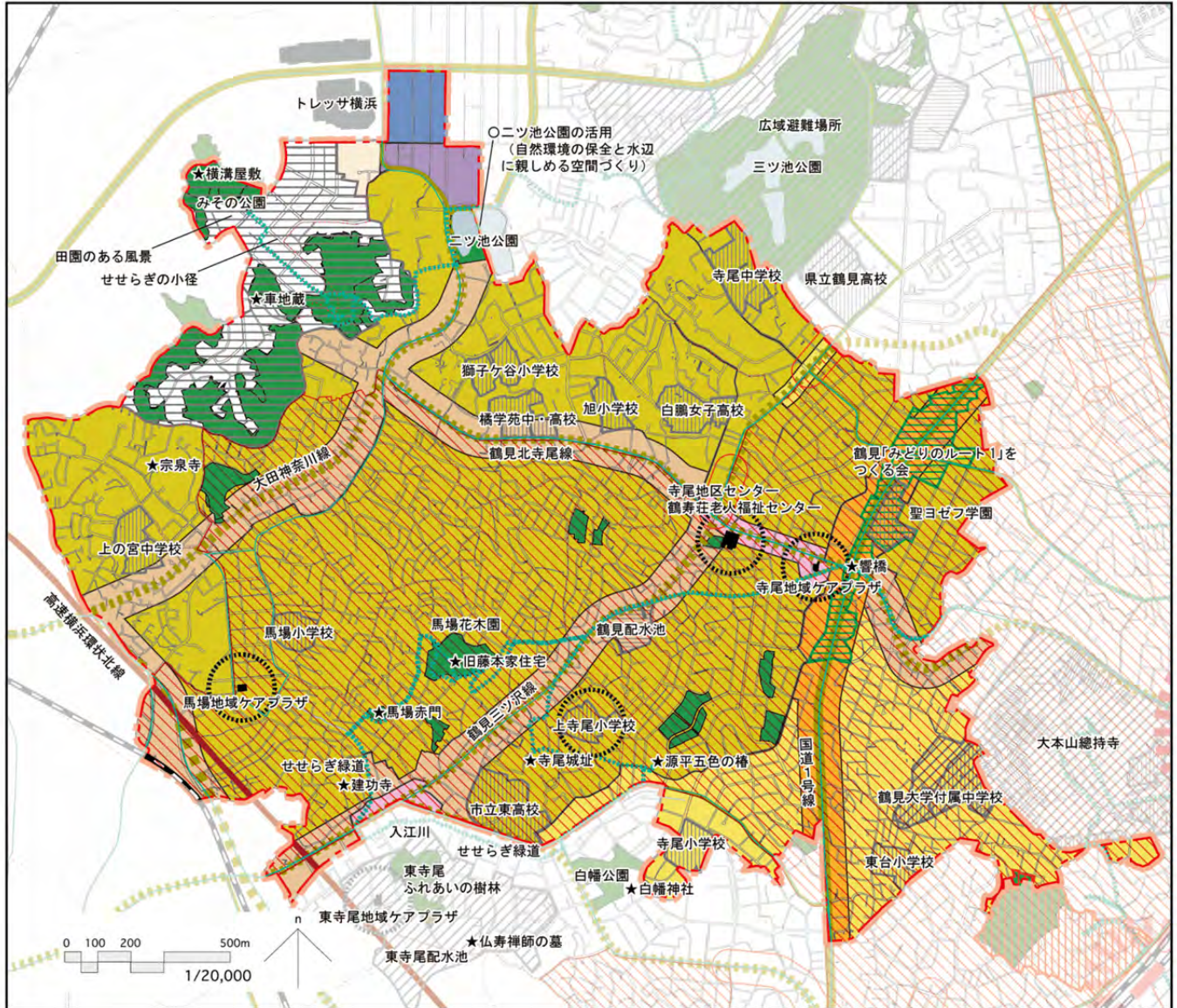
【コラム】鶴見「みどりのルート1」をつくる会

国道1号線沿道の住民、店舗や教育機関の事業者など異なる立場の個人や組織が協力して、沿道の緑化からまちづくりをする取組です。かつて鶴見北寺尾地区に開通した国道1号線によって失われた「みどり」を、生物多様性の高い植栽ゾーンづくりによって「沿道里山」として再生しています。この活動は、「横浜みどりアップ計画」の「地域緑のまちづくり」を活用しながら、横浜市と協働し進められています。



活動の様子

図 5-6 寺尾・寺尾第二地域の方針図



- | | | | | | | | |
|--|-------------|--|-------------|--|----------------------|--|---------|
| | 幹線道路 (既存) | | 散歩道 | | 学校等 | | 低層住宅地 |
| | 幹線道路 (整備予定) | | 歴史的資源 | | 主な都市施設 (道路を除く) | | 中層住宅地A |
| | 幹線道路 (計画等) | | 地域施設 (活動拠点) | | 広域避難場所 | | 中層住宅地B |
| | 地域道路 | | 駅周辺の主要な生活拠点 | | 公園・緑地 | | 沿道市街地A |
| | 高速道路 | | 駅周辺の生活拠点 | | 水面 | | 沿道市街地B |
| | 鉄道・駅 | | | | 地区計画 | | 商店街形成地 |
| | バス路線 | | | | 地震火災対策方針における
対策地域 | | 住工共存地A |
| | 自転車道 (既存) | | | | | | 住工共存地B |
| | 自転車道 (計画) | | | | | | 市街化調整区域 |
| | 地域区分 | | | | | | |
| | 町丁目界 | | | | | | |

6 生麦第一・生麦第二



現況と課題

生麦第一・生麦第二地域は、生麦駅を中心とする地域で、西側は丘陵地、東側は海沿いの平たん地となっています。

自然・歴史・文化等の地域固有の資源として、鶴見川・入江川、旧東海道、魚河岸界限、大本山總持寺等の寺社、岸谷公園及び東寺尾ふれあいの樹林等の緑地が点在しています。また、鶴見大学・横浜商科大学などの教育施設についてもまちの個性と魅力の要素となっています。これらの資源を十分に生かした魅力あるまちづくりが求められます。

一方で、国道1号線、国道15号線、JR線及び京浜急行線の交通幹線の横断により、南北に地域が分断され、南北の連絡強化が課題となっています。岸谷生麦線の開通により、一步前進しましたが、引き続き南北の移動環境の改善を進める必要があります。

また、地形、幹線道路網の整備及び市街化の歴史などにより、様々な土地利用形態が混在しており、今後、高齢者や小規模世帯の増加等が予想される中では、地区ごとの特性や多様な世代のニーズに応じた住環境づくりが求められます。

目標1 自然・歴史・文化等の地域固有の資源を生かしたまちづくりを進める（魅力・環境）

ア 鶴見川沿いの環境づくり

○鶴見川プロムナード、川辺の自然回復、緑化等の充実による景観の向上など、鶴見川沿いの環境づくりを推進します。また、鶴見川を使った地域環境学習活動を促進します。

イ 地域資源の活用

○生麦事件碑等の史跡及び鶴見線国道駅舎などの保全、活用を図ります。また、旧東海道の歴史を感じさせる歩行空間を整備し、工場や公園などの新しい魅力資源とネットワークする散策ルートをつくります。

○まちの歴史や資源を知り、地域の環境を学習する活動を促進します。さらに、蛇も蚊も祭りや生麦魚河岸まつり等のお祭り・行事により、まちを活性化する試みを進めます。

ウ 緑化の推進

○岸谷及び寺尾地区などの丘陵部では、社寺林、斜面緑地、農地等の保全と活用、由緒ある坂道や眺望の良い場所の修景・保全及び宅地の緑化推進など、緑のあるまちづくりを進めます。

○小・中学校及び高等学校等の公共施設並びに鶴見大学・横浜商科大学キャンパスの敷地を緑化するとともに、地域とのつながりの強化を図ります。

エ 花月園競輪場跡地の活用

○花月園競輪場の跡地においては、公園と周辺市街地の整備改善を一体的に行い、地域の防災性の向上を図りながら、様々な世代が利用する魅力ある場として活用します。

目標2 環境に配慮した、安全で快適な交通環境をつくる（交通・活力）

ア 駅周辺の生活拠点

- 生麦駅、花月園前駅は、駅周辺の生活拠点として、既存の商店街を生かしながら生活に必要な機能の集積を進めます。
- 生麦駅、花月園前駅周辺の歩行環境の改善を図ります。具体的には、ベビーカー、車椅子及び自転車も通行できるこ線人道橋の整備や駅前商店街の歩行環境の改善などについて検討を進めます。
- バス通りを中心とした道路は、歩行空間のバリアフリー化を推進します。また、違法駐車、放置自転車及び置き看板等の撤去など、地域と協力した歩行環境の改善や管理活動を推進します。

イ 地域交通の検討

- 狭い通りに合わせた小型バスの運行など、地域交通についても地域のニーズに合わせて検討します。

ウ 南北の移動環境の改善

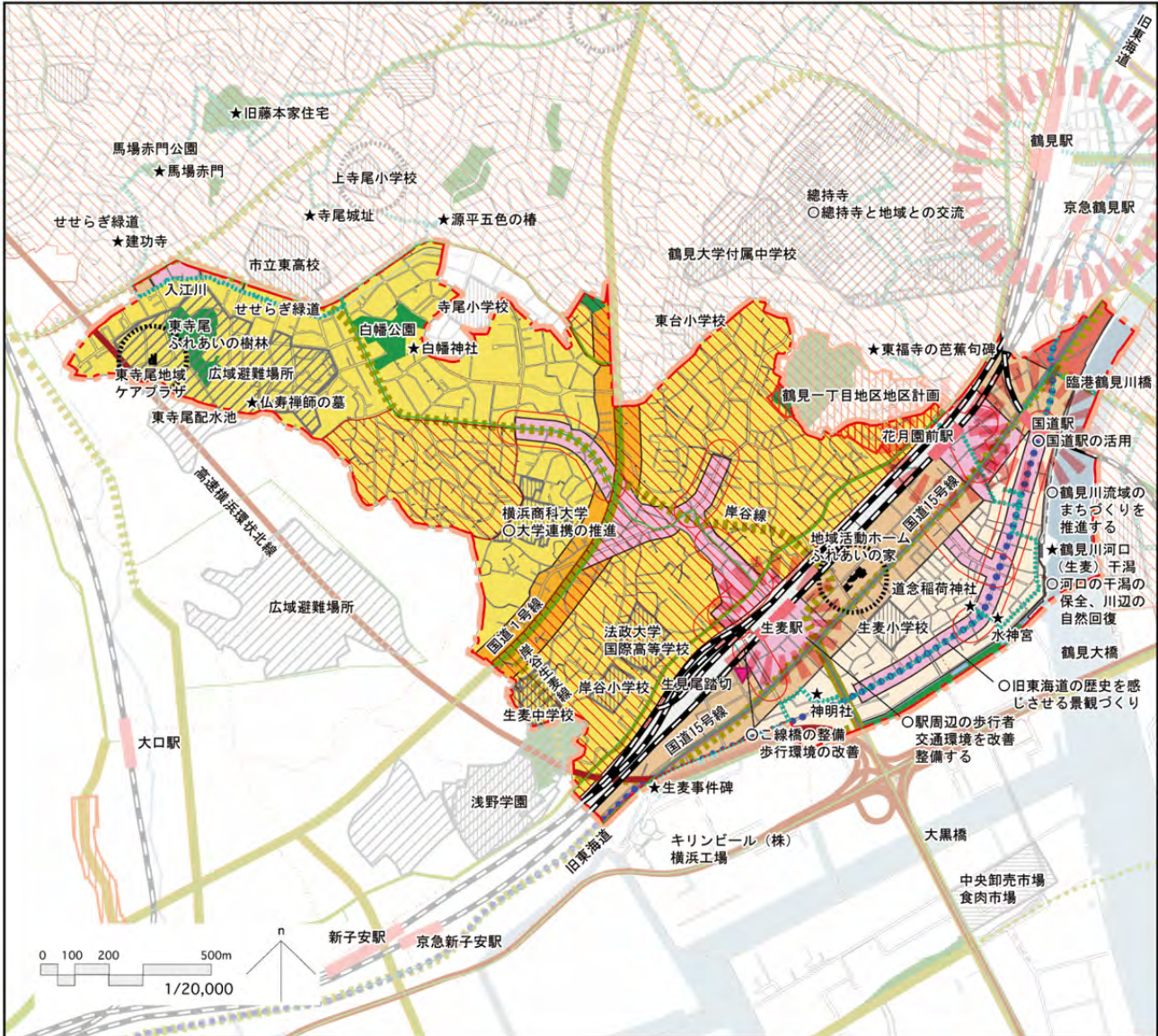
- 岸谷生麦線の開通により、新たなアクセス道路としての都市内交通の円滑化や災害対応力の向上など、南北の地域分断は一部改善しましたが、さらなる改善が課題です。地域の状況を考慮し、必要に応じて都市計画道路岸谷線の検討を行い、鉄道による地域分断のさらなる改善を目指します。整備にあたっては、歩行者の安全性、利便性や周辺の生活環境に十分配慮します。

目標3 災害に強い住環境を形成する（土地利用・防災）

ア 防災への取組

- 木造住宅の不燃化、耐震化を促進し、狭い道路の拡幅を推進します。さらに、周辺の民間企業等と連携しながら防災への取組を進めます。
- 国道15号線沿道など、都市計画道路の整備に合わせて、後背の住環境に配慮しながら、土地の高度利用を図るとともに、オープンスペースや公園の確保、緑化の推進を検討します。
- 防災に配慮したまちづくりを推進するため、必要に応じて公園等にも防災設備を整えます。また、地域ごとの日頃の防災訓練を促進するとともに、ブロック塀や門灯設置などの生活道路の安全性向上を推進します。
- 平成29（2017）年3月に指定された、即時勧告対象区域をはじめ、崖崩れが予想される区域について、助成金制度の活用等により安全対策を推進します。

図5-7 生麦第一・生麦第二地域の方針図



- | | | | |
|---|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 幹線道路 (既存) 幹線道路 (計画等) 地域道路 (既存) 地域道路 (計画等) 高速道路 踏切 (対策を要するもの) 鉄道・駅 バス路線 自転車道 (既存) 自転車道 (計画) 地域区分 町丁目界 | <ul style="list-style-type: none"> 旧東海道 散歩道 歴史的資源 地域施設 (活動拠点) 商店街 駅周辺の主要な生活拠点 駅周辺の生活拠点 | <ul style="list-style-type: none"> 学校等 主な都市施設 (道路を除く) 広域避難場所 公園・緑地 水面 地区計画 地震火災対策方針における対策地域 | <ul style="list-style-type: none"> 中層住宅地A 中層住宅地B 沿道市街地A 沿道市街地B 商店街形成地 中心商業業務地 臨海研究業務工業地 |
|---|--|---|---|

7 臨海部

現況と課題

海のまち（京浜臨海部）は、京浜工業地帯の中核として発展してきましたが、産業のグローバル化、生産機能の集約化及び産業構造の変化に伴い、その機能や役割も変わりつつあります。

既存の産業集積を活用し、基礎的な研究から商品開発等が総合的に行われる研究開発拠点として整備が進み、医薬品・医療機器産業を活性化させ、経済成長とライフイノベーションの実現に向けた取組が推進されています。末広地区では京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区の指定区域にも位置付けられました。

海のまちは大部分が企業の所有地で、就業の場であるものの、区民にとっては、身近な地域とはいえませんでした。しかし、「京浜の森づくり」により、環境経営に積極的な企業では、ビオトープづくりや緑地の公開などに取り組んでおり、これらの緑地の活用や環境活動を推進するとともに、ほかの緑や水辺を相互につなぐネットワークが求められます。

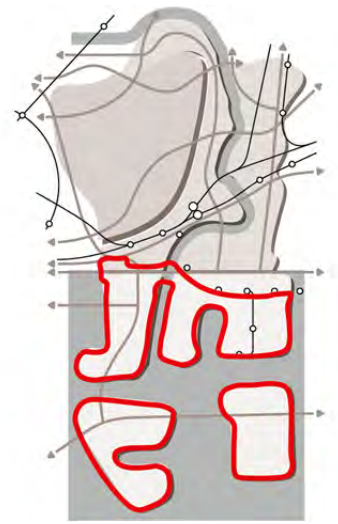
目標1 新たな産業空間としての再整備を進める（活力）

ア 産業空間の機能強化・再整備

- 既存産業の高度化や新産業の創出に貢献できる新しい研究開発機能の集積を進め、産業拠点としての充実を図ります。
- 関連業務機能の立地環境や従業者の暮らしの環境の充実を図るとともに、鶴見駅周辺の主要な生活拠点としての機能強化や、既成市街地の再整備と連携します。
- 京浜臨海部では、地域ごとに異なる産業集積やまちづくりの視点を踏まえ、本市とその他行政（川崎市等）及び企業を含めたエリアマネジメント体制による公民連携の取組を推進します。

イ 産業インフラの整備

- 産業拠点形成のために、広域的交通インフラ（鉄道や道路等）の整備や既存路線の再編を検討します。朝晩の通勤環境の改善のため、鶴見線の需要に対応した輸送力強化を図ります。また、国道357号線のベイブリッジから川崎・東京方面への延伸については、市及び首都圏の幹線道路ネットワークを形成する上で重要な路線であり、周辺地域の交通の円滑化にも寄与することから長期的な視点で検討します。
- 臨海部と既成市街地を連絡する交通軸線となる道路（生麦・大黒軸、鶴見・末広軸）は、重要な交通インフラであるとともに、防災上も重要な役割を果たす道路であるため、周辺環境に合わせた整備を進めます。また、新たな産業立地や土地利用の転換等に伴う面整備に併せて、幹線道路へのアクセス道路の整備を一体的に検討します。



目標2 区民・事業者にかかれた地域としての活用を図る（土地利用・交通・魅力）

ア 区民の生活と産業活動の調和

○産業拠点である海のまちを、区民の豊かで潤いのある生活に身近な空間として位置付け、海辺の環境を生かした空間整備や、区民が気軽に行きやすい交通環境を整えます。また、就業環境の改善を図るとともに、学校をはじめ区民と交流する開かれた企業活動の促進を図ります。

イ 区民にかかれた地域としての活用

○朝晩の通勤環境の改善のため、鶴見線の需要に対応した輸送力強化や鶴見川を利用した水上交通の導入など、川のまちや丘のまちとの連携を強化するための交通基盤の整備を進めます。

○鶴見川河口部では、親水性を高め、潤いのある水辺のプロムナードを整備します。また、海のまちの土地利用の再編が行われる場合は、水際線をできるだけ開放し、水辺に近づいて景観を楽しめるような空間の確保に努めます。

○末広町の横浜サイエンスフロンティア周辺地区では、来街者が利用しやすいように、歩行者や自転車利用者が安心して移動でき、地区内を回遊できるような環境を整備します。

○高速横浜環状北線・岸谷生麦線高架下緑地は、工業地帯に存在する貴重な緑として、区民の憩いの場となるよう、民間企業との協働により緑地を維持、保全していきます。

ウ 広域的課題への対応

○大黒町において東部方面斎場（仮称）を整備し、増え続ける火葬需要に対応します。

○大型旅客船の受入れに対応する施設整備と、旅客者上陸時の滞在環境整備を進めます。

目標3 海にかかれた臨海地域の資質を生かし、地域のイメージアップを図る（環境・防災）

ア 環境に配慮した地域環境の形成

○再生可能エネルギーの利用促進や、地域におけるエネルギー効率化の推進などにより、温室効果ガスの削減を推進します。

○生物多様性に配慮した豊かな環境の産業拠点づくりに向け、地域の緑や海にかかれた水際空間などの魅力を生かした地域環境を形成します。

イ 安全・快適な地域づくり

○工場等の建物及び設備、護岸等の港湾施設、道路・橋梁など各種構造物において、耐震性の強化・不燃化を図り、人的被害の軽減と避難経路の確保に努めます。

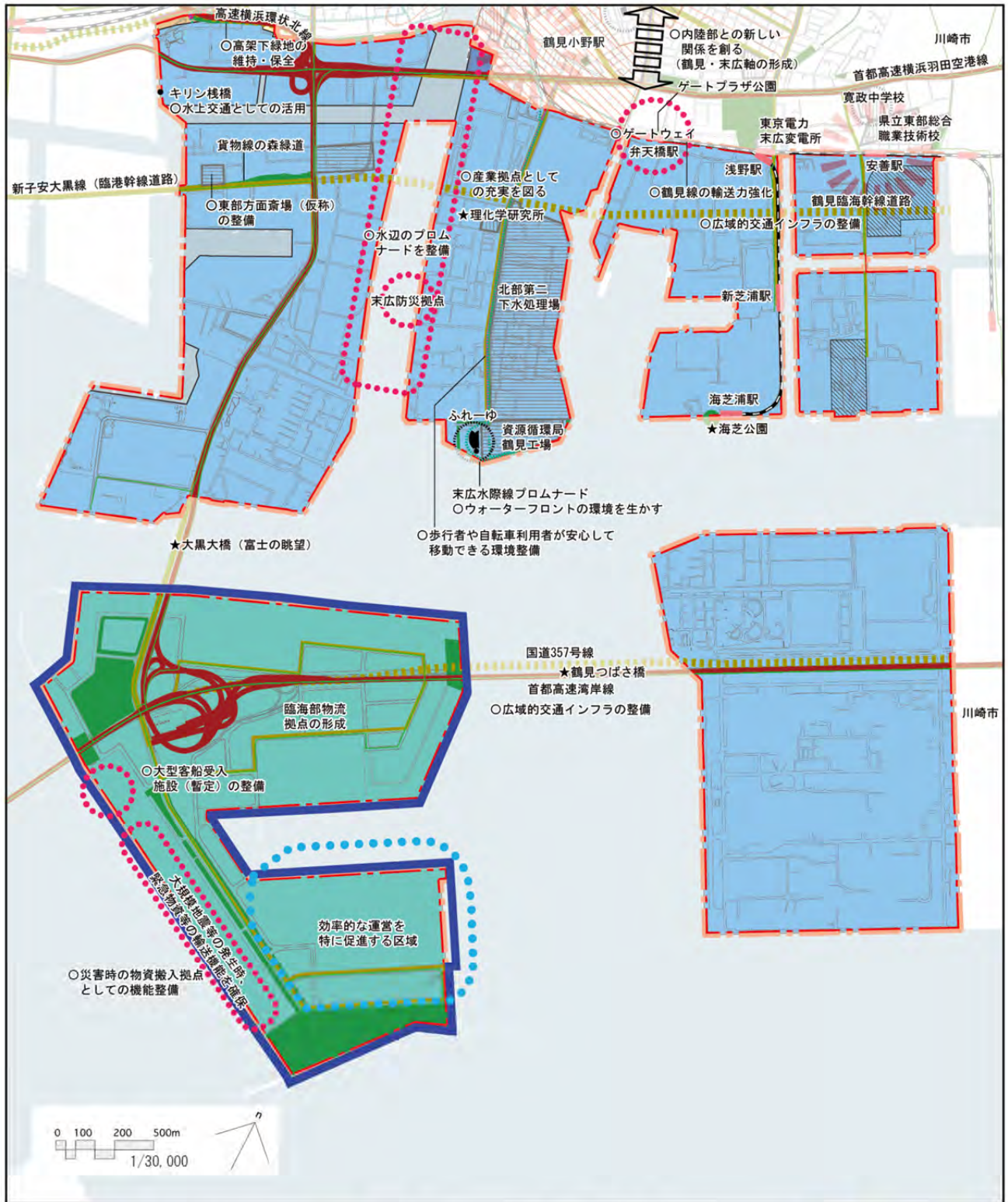
○海岸保全基本計画に基づく海岸保全施設（護岸等）の整備、地盤の嵩上げ、津波避難施設の整備等を行います。また、災害時の物資搬入拠点としての機能強化を図ります。

○末広町地区は、生産機能の高度化等や研究開発機能等の集積を進めるとともに、インダストリアルエンターテイメントの機能を備えた地域を形成します。

○大黒町地区は、生産機能の高度化・効率化や、物流・ロジスティクス機能の強化を図ります。

○大黒ふ頭地区は、物流機能の効率化・高度化等や、大型客船の受入れ施設の整備を進めます。

図 5-8 臨海部地域の方針図



- | | | | |
|------------|-------------|------------------|-----------|
| 幹線道路 (既存) | 散歩道 | 学校等 | 沿道市街地A |
| 幹線道路 (計画等) | 歴史的資源 | 主な都市施設 (道路を除く) | 住工共存地B |
| 地域道路 (既存) | 地域施設 (活動拠点) | 公園・緑地 | 臨海研究業務工業地 |
| 高速道路 | 商店街 | 水面 | 臨海流通業務地 |
| 鉄道・駅 | 駅周辺の生活拠点 | 地震火災対策方針における対策地域 | 米軍施設 |
| バス路線 | | | |
| 自転車道 (既存) | | | |
| 自転車道 (計画) | | | |
| 地域区分 | | | |
| 町丁目界 | | | |

第6章 まちづくりの進め方

1 役割分担と協働によるまちづくりの推進

鶴見区プランに基づいてまちづくりを推進するため、区民、事業者及び行政がそれぞれの役割や責任の分担を一緒に考え、体制や仕組みを検討するとともに、連携・協働して取組を進めます。

ア 区民の役割

区民は、地域の課題への認識を深め、積極的に事業者や行政が進めるまちづくりへ参加し提案します。あわせて、地域の課題に応じた身近なまちづくりを進めながら、自立したまちづくりを展開します。

イ 事業者の役割

事業者は、企業活動による地域社会や環境への影響に配慮し、社会的責任を果たしながら、地域とともに発展する事業を実施します。また、必要に応じてまちづくりに関わる区民との協働の場を設けるとともに、地域の合意形成に配慮し、地域との共通価値の創造を最大化します。

ウ 行政の役割

行政は、鶴見区プラン及び関連する計画等を踏まえ、民間事業の規制や誘導、区民や事業者の活動支援及び関係組織相互の調整を行います。また、財政状況を考慮しながら、公共施設の維持管理及び効率的な運営並びに事業者と連携した公共事業を実施し、まちづくりを推進します。



図 6-1 公民連携の模式図

2 地域まちづくりの推進

- 自治会・町内会と多様なテーマの活動グループの相互の交流や連携を進めるため、活発な地域活動や地域活動を通して、様々な人が地域に関わるきっかけづくりなど、新たな人材の発掘及び育成を支援します。
- 地域課題の解決に向けて、まちづくりコーディネーターの派遣やまちづくりを進める人材育成を進め、地域のまちづくり活動を支援及び促進します。
- 区役所では、まちづくりに関する窓口の対応を充実するとともに、地域の現状や計画等に関する情報を蓄積し、効果的な情報提供を図ります。

3 地域との連携の推進

- 公園、緑地及び河川敷などの身近な公共的空間や地区センターなど、区民利用施設についての、計画づくりや管理運営への地域住民の参加を進め、利用者が使いやすい空間とします。
- 都市計画道路や大規模開発など、暮らしに大きな影響を与える事業の計画について、適切な情報提供を行います。また、事業者と連携するとともに、区民と連携した検討体制をつくり、地域の状況に応じた課題の解決や魅力・活力づくりにつなげます。
- 区民利用施設は、情報交換や連携体制を強化し、コミュニティづくりなどの身近なまちづくりに積極的に関わり、区民と連携したまちづくりを推進する拠点とします。

関連用語解説

あ行

●空家

建築物又はこれに属する工作物であつて居住その他の使用がなされておらず、かつ、その敷地（立木その他の土地に定着する物を含む。）（空家等対策の推進に関する特別措置法第2条第1項）。

●インダストリアルエンターテイメント

京浜臨海部が紡いできた日本の工業化への発展の礎となった歴史や、ものづくり産業における世界最先端の技術を、研究者や来街者が触れ合い楽しめる産業観光（Industrial Tourism）を通じて体験できる、エンターテインメント性のある魅力的な産業空間を形成することにより、立地企業及び地域のブランド力やイメージなどのポテンシャルの向上を図り、技術や産業の更なる発展に繋げる取組のこと。（「京浜臨海部再編整備マスタープラン」（横浜市都市整備局））

●インフラ

インフラストラクチャー（infrastructure）の略。社会、経済、産業などの都市活動を維持し、発展を支える基盤のことであり、都市構造の基幹的部分を指す。都市計画においては道路、公園・緑地、上下水道、河川などが該当する。

●雨水幹線

下水道の雨水管ネットワークのうち、幹となる主要な管きよのこと。

●雨水浸透施設

都市化の進展による雨水流出量の増加、良好な水辺の喪失、局地的大雨の頻発といった水循環系の変化に対し、水循環系再生に向け、雨水浸透機能強化を図るための施設のこと。雨水浸透施設として代表的なものに、浸透ます、浸透管（浸透トレンチ）のほか、浸透側溝、透水性舗装（浸透性平板も含む。）等がある。（「雨水浸透施設設置基準（平成23（2011）年4月）」（横浜市環境創造局））

●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（平成24（2012）年3月）」（横浜市建築局））

●NPO

Non-Profit Organization の略。様々な社会貢献活動を行い、営利を目的としない団体の総称で、民間非営利組織などと訳される。平成10（1998）年3月に成立した「特定非営利活動促進法（NPO法）」により、まちづくりの推進等20分野に該当する活動を行い、同法の要件を満たす団体は、「特定非営利活動法人（NPO法人）」として法人格を取得できる。（「横浜市住生活基本計画（平成24（2012）年3月）」（横浜市建築局））

●延焼遮断帯

市街地で火災の延焼を防ぐ機能を果たす、道路、河川、鉄道、公園等の都市施設と、それらの沿線の一定範囲に建つ耐火建築物により構築される带状の不燃空間のこと。

●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。（三省堂 weblio 「造園カタカナ用語辞典」（社団法人日本造園組合連合会））

か行

●街区公園

地域のまつりなどのイベントができる広場や遊具などを備えた公園。1箇所当たり面積0.1ヘクタール以上で0.25ヘクタールを標準とする。（「横浜市水と緑の基本計画（平成28（2016）年6月）」（環境創造局））

●神奈川東部方面線

相模鉄道西谷駅からJR東海道貨物線横浜羽沢駅付近を経て、東京急行電鉄日吉駅に至る路線のこと。西谷駅から羽沢駅（仮称）間を相鉄・JR直通線、羽沢駅（仮称）から日吉駅間を相鉄・東急直通線として整備し、相模鉄道線とJR線、東京急行電鉄線との直通運転を行う。

●環境教育・環境学習

持続可能な社会の構築を目指して、家庭、学校、職場、地域その他のあらゆる場において、環境と社会、経済及び文化とのつながりその他環境の保全についての理解を深めるために行われる環境の保全に関する教育及び学習のこと。

●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つて、環境の保全上の支障の原因となるおそれのあるものをいう。」としている。（「横浜市環境管理計画」（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ともに、都市の骨格を形成する。

●帰宅困難者

地震等発生時に外出している者のうち、近距離徒歩帰宅者（近距離を徒歩で帰宅する人）を除いた帰宅断念者（自宅が遠距離にあること等により帰宅できない人）と遠距離徒歩帰宅者（遠距離を徒歩で帰宅する人）のこと。

●CASBEE

Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency の略。建築環境総合性能評価システムのこと。省エネルギーや環境負荷の少ない資機材の使用といった環境配慮はもとより、室内の快適性や景観への配慮なども含めた建物の品質を総合的に評価するシステムで5段階（S・A・B＋・B－・C）に格付けされる。

横浜市建築物環境配慮制度は、建築主がその建物の「建築物環境配慮計画」を作成することによって、建築物の省エネルギー対策や長寿命化対策、周辺のまちなみとの調和、緑化対策などを項目ごとに評価し、総合的な環境配慮の取組を進めるもの。届出制度と認証制度があり、市のホームページでその評価結果を公表している。

建築物環境配慮計画は、「CASBEE-建築（新築）」を基本として、横浜市の制度用に編集した「CASBEE横浜」を用いて作成。戸建住宅については、「CASBEE横浜[戸建]」を使用。

●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、被害を受けるおそれのある人家が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。

●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

大規模災害発生時において「緊急交通路」として県公安委員会が指定することが想定される路線のこと。

指定された路線は被害者の避難及び救出・救助、消火活動等に使用される緊急通行車両以外の車両は、通行の禁止・制限の交通規制を受けることになる。（「神奈川の緊急輸送道路（平成26（2014）年3月）」（神奈川県））

●協働

公共的サービスを担う異なる主体が、地域課題や社会的な課題を解決するために、相乗効果をあげながら、新たな仕組みや事業を創りだしたり、取り組むこと。（「協働推進の基本指針（平成24（2012）年10月）」（横浜市市民局））

●緊急交通路指定想定路

大規模災害発生時において「緊急交通路」として県公安委員会が指定することが想定される路線のこと。

指定された路線は被害者の避難及び救出・救助、消火活動等に使用される緊急通行車両以外の車両は、通行の禁止・制限の交通規制を受けることになる。（「神奈川の緊急輸送道路（平成26（2014）年3月）」（神奈川県））

●緊急輸送路（緊急輸送道路）

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。

●近隣公園

少年サッカーや少年野球などが楽しめる広場や野原などを備えた公園。1箇所当たり面積1ヘクタール以上を目安に2ヘクタールを標準とする。（「横浜市水と緑の基本計画（平成28（2016）年6月）」（環境創造局））

●区民文化センター

地域に根差した個性ある文化の創造に寄与するため、文化活動の場や機会の提供を行うとともに、区全域での文化活動に関する支援機能や、ネットワーク形成を牽引する機能を担う地域の文化拠点のこと。

●グローバル

global。世界的な規模であるさま。また、全体を覆うさま。包括的。（「大辞泉第二版（平成24（2012）年11月）」（小学館））

●建築協定

各地域で望ましい建物の建て方等について、土地の所有者等が特定行政庁の許可を受け「約束（協定）」を互いに取り決め、一般的に地域で「協定運営委員会」を組織して守りあっていくもの。また、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（平成26（2014）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。

●公園愛護会

地域に身近な公園を安全で快適な場所として保っていくために、地域の主体的な活動として、美化活動や利用者へのマナー啓発などを行うボランティア団体。（「横浜市水と緑の基本計画（平成28（2016）年6月）」（環境創造局））

●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（平成 27（2015）年 4 月）」（横浜市建築局）

●洪水

大雨などによって、川の水の量が、普段より異常に増え、堤防からあふれ出る。また、堤防が決壊などにより氾濫し、流出すること。

（「内水ハザードマップ・浸水想定区域図 Q&A（平成 27（2015）年 4 月）」（環境創造局）

●洪水ハザードマップ

大雨によって河川が増水し、堤防が決壊したりあふれたりする氾濫が発生した場合の浸水予測範囲と程度のほか、各地域の避難所等を示しているマップのこと。

●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道路、東北自動車道など広域な自動車専用道路のこと。

●高速横浜環状北線

都筑区の第三京浜道路「横浜港北ジャンクション」から鶴見区の首都高速道路横浜羽田空港線「生麦ジャンクション」を結ぶ、延長約 8.2 キロメートルの自動車専用道路のこと。平成 29（2017）年 3 月に、首都高速道路高速神奈川 7 号横浜北線として開通した。

●高齢化率

65 歳以上の人口（老年人口）の占める割合のこと。

高齢化率は、65 歳以上人口（老年人口）÷総人口（年齢不詳を除く）×100 で算出する。

●コージェネレーションシステム

発電をしながら、同時に発生する熱を冷房・暖房・給湯・蒸気などに有効利用するシステムのこと。一般に、燃料を燃やす火力発電所のエネルギー効率は 40 パーセント程度だが、コージェネレーションシステムでは電気と熱利用をあわせた総合効率は 80 パーセント近くにあり、省エネルギー、二酸化炭素削減効果がある。

また、電力需要のピーク時に稼働させることによって、電力会社から供給される商用電力の負荷を平準化させることができる。

さらに、コージェネレーションと商用電力が連系することで、電源の二重化・安定化によるエネルギーセキュリティの向上を図ることができる。

●コミュニティ

community。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（平成 19（2007）年 2 月 7 日）」総務省コミュニティ研究会第一回参考資料）

●コミュニティハウス

地域住民が自らの生活環境の向上のために自主的に活動し、及びスポーツ、レクリエーション、クラブ活動等を通じて相互の交流を深めることのできる場として、地域ごとに置かれている施設のこと。

●コワーキングスペース

独立して働く個人が、机・椅子・ネットワーク設備などの実務環境を共有しながら仕事を行う場所。月極や時間制で借りる形式のものが多く、利用者同士の積極的な交流や共働といったコミュニティ形成を促すという点において、従来のレンタルオフィスとは異なる。（小学館「デジタル大辞泉」）

さ行

●市街化区域

都市計画法第 7 条に規定される区域。

すでに市街地を形成している区域及びおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化をはかるべき区域のこと。

●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。

●持続可能な都市づくり（まちづくり）

「持続可能な開発（発展）」とは、環境と開発は不可分の関係にあり、開発は環境や資源という土台の上に成り立つもので、持続的な発展のためには、環境の保全が必要不可欠であるとする考え方を示すもの。この概念に基づく都市づくり、まちづくりのこと。

●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、ベンチなど簡易な整備を行い、市民に憩いの場を提供する制度。巡回や清掃などの日常管理は「市民の森愛護会」が行っている。土地所有者には固定資産税などの優遇措置のほか、奨励金が交付されている。（「横浜市水と緑の基本計画（平成 28（2016）年 6 月）」（環境創造局）

●社会増、自然増

社会増は、一定期間における転入、転出及びその他の増減に伴う人口の増加のこと。

自然増は、一定期間における出生・死亡に伴う人口の増加のこと。

●遮熱性舗装

表面に太陽光を反射する塗料等を塗布することで、舗装の温度上昇を抑制する性能を持つ舗装のこと。

●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。

●人口動態

人口動態とは、自然動態(一定期間における出生・死亡に伴う人口の動き)と社会動態(一定期間における転入、転出及びその他の増減に伴う人口の動き)を合わせた人口の動きのこと。

●浸水

洪水等によって、市街地や農地などが水で覆われること。その深さを浸水深という。「(内水ハザードマップ・浸水想定区域図Q&A(平成27(2015)年4月)」(横浜市環境創造局)

●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。

●3R

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3R夢(スリム)プラン～」(平成23(2011)年1月)(横浜市資源循環局)

●生産年齢人口

15歳から64歳までの人口のこと。

この区分は「年齢3区分別人口」に基づくもので、前述の「生産年齢人口」のほか、0歳から14歳までを「年少人口」、65歳以上を「老年人口」という。

●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。

た行

●耐震改修

耐震診断の結果、大地震時に倒壊又は崩壊する危険性がある又は高いと判定された建物において行われる、地震に対する安全性を向上させる工事のこと。

●脱炭素・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、脱炭素・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脱炭素・低炭素型の地域づくりを進めることが求められている。

●地域ケアプラザ

市民の誰もが地域において健康で安心して生活を営むことができるように、地域における福祉活動、保健活動等の振興を図るとともに、福祉サービス、保健サービス等を身近な場所で総合的に提供する施設のこと。おおむね中学校区域に1箇所を設置。

●地域交通サポート事業

坂道が多い横浜では、既存バス路線がない地域などで、住民の方々が集まり、生活に密着した交通手段の導入に向けて取組を行っているケースが多く見られる。このような地域の主体的な取組がスムーズに進むよう様々な支援を行うことにより、公共交通の実現を目指す事業のこと。

●地域道路

高速道路及び幹線道路以外の全ての道路のこと。

●地域福祉保健計画

社会福祉法第107条に基づき、横浜市と横浜市社会福祉協議会で、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。

●地域まちづくり組織

横浜市地域まちづくり推進条例に基づき、地域まちづくりプラン及び地域まちづくりルールを策定・運用するために、地域住民等で構成され、多数の理解や指示を得て、市長の認定を受けた組織。地域まちづくり組織と横浜市が連携して、地域まちづくりを推進する。

●地域まちづくりプラン

横浜市地域まちづくり推進条例に基づき、地域の目標・方針やものづくり・自主活動など課題解決に向けた取組を、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とりまとめた計画のこと。地域まちづくりプランに基づき、地域まちづくり組織は、市と連携してプランの実現へ向けた取組に努める。

●地球温暖化

地球表面の大气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。

●地区公園

身近な住民のスポーツ・イベント利用や、自然、歴史などの地域特性に即した公園。1箇所当たり面積4ヘクタールを標準とする。（「横浜市水と緑の基本計画（平成28（2016）年6月）」（環境創造局））

●地区センター

地域住民が自らの生活環境の向上のために自主的に活動し、及びスポーツ、レクリエーション、クラブ活動等を通じて相互の交流を深めることのできる場として、地域ごとに置かれている施設のこと。

●透水性舗装

雨水を地中に浸透させることを目的とした舗装のこと。主として歩道の舗装に用い、歩道上の水たまり発生の軽減や地下水のかん養等の効果がある。

●特別緑地保全地区

「都市緑地法」に基づき、都市計画区域内の緑地で、風致景観に優れるなど一定の要件を満たした区域について、都市計画に定める地区。（「横浜市水と緑の基本計画（平成28（2016）年6月）」（環境創造局））

●都市型住宅

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（平成25（2013）年3月）」（横浜市都市整備局）参考）

●都市機能

都市（政治、経済、文化等の中心地で人の多いところ）としての機能のこと。業務、商業、文化、観光、交流などの機能（の一つ又は複数）を有する。

●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。

●都市計画基礎調査

都市計画法第6条第1項の規定により、都道府県が、都市計画区域について、おおむね5年ごとに、都市計画に関する基礎調査として、人口規模、産業分類別の就業人口の規模、市街地の面積、土地利用、交通量等に関する現況及び将来の見通しについての行う調査のこと。

●都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

都市計画区域を対象として、長期的視点に立った都市の将来像を明確にするとともにその実現に向けて、都市計画の目標などの都市計画の基本的な方針を定めるもの。横浜市は、市域全域が都市計画区域である。なお、平成26（2014）年6月の都市計画法の改正により、決定権限が神奈川県から横浜市へ移譲され、平成30（2018）年3月に改正した。

●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。

●都市施設

都市計画に定めることができる、都市計画法第11条第1項各号に掲げる以下の施設のこと。

1. 道路、都市高速鉄道、駐車場、自動車ターミナルその他の交通施設
2. 公園、緑地、広場、墓園その他の公共空地
3. 水道、電気供給施設、ガス供給施設、下水道、汚物処理場、ごみ焼却場その他の供給施設又は処理施設
4. 河川、運河その他の水路
5. 学校、図書館、研究施設その他の教育文化施設
6. 病院、保育所その他の医療施設又は社会福祉施設
7. 市場、と畜場又は火葬場
8. 一団地の住宅施設
9. 一団地の官公庁施設
10. 流通業務団地
11. 一団地の津波防災拠点市街地形成施設
12. 一団地の復興拠点市街地形成施設
13. その他政令で定める施設

●都市づくり

全市的な取組、また、はその取組が全市に関連する取組。（「横浜市都市計画マスタープラン全体構想（平成25（2013）年3月）」（横浜市都市整備局））

●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。土砂災害警戒区域に指定されると、警戒避難体制の整備が行われる。

●土砂災害ハザードマップ

神奈川県が指定する土砂災害警戒区域等について、崖崩れ災害が予想される場合や発生した場合に、市民が適切な行動を取るために避難する方法や避難場所を示したマップのこと。

●土壌混合法

家庭で出される生ごみの処理にあたって、土と生ごみを混ぜ、微生物により自然の力で生ごみを分解し、堆肥化する方法のこと。横浜では28年度から土壌混合法の普及に取り組んでおり、生ごみの資源化、減量化を進めている。

●トリップ

Trip。人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動する単位。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。「平成20年のパーソントリップ調査の結果概要」(都市整備局)

な行

●内水

大雨などによって、降った雨が下水道管や水路等から河川等へ排水できずに、マンホールや雨水桝等から溢れ出ること。

（「内水ハザードマップ・浸水想定区域図Q&A（平成27（2015）年4月）」（環境創造局））

●熱帯夜

夜間の最低気温が25度以上の日のこと。

は行

●パーソントリップ調査

「人(Person)の動き(Trip)」から都市を分析していく調査(P-T調査ともいう。)で、「どのような人が」「どのような目的で・交通手段で」「どこからどこへ」移動したかなどを調べるもの。鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。東京都市圏においては、日常的に一体的な経済、社会活動が行われている圏域として、東京を中心とした通勤交通圏域を一つのまとまりある都市圏として、昭和43(1968)年以降、10年ごとに実施している。

●ハザードマップ

hazard map。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（平成24（2012）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（平成20（2008）年3月）」（横浜市都市整備局））

●販売農家

経営耕地面積が30アール以上又は調査期日前1年間における農産物販売金額が50万円以上の農家のこと。（「2015年農林業センサス報告書」(農林水産省)）

●氾濫

大雨などによって、市街地や農地などに水があふれること。川から水があふれ出ることを「洪水氾濫」といい、降った雨が河川に流れる前に、下水道管等から溢れることを「内水氾濫」という。（「内水ハザードマップ・浸水想定区域図Q&A（平成27（2015）年4月）」（環境創造局））

●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のこと。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（平成26（2014）年4月）」（横浜市建築局））

●ふれあいの樹林

市街地の小規模な緑地を保全・育成しながら、市民の方々にふれあいの場を提供する制度。

●米軍施設・区域

日米安全保障条約に基づき日本が米軍に提供している施設及び区域。市内には約150ヘクタール（平成27（2015）年7月時点）の米軍施設及び区域が存在している。

●HEMS

Home Energy Management Systemの略。家庭内のエネルギー管理システムのこと。家電製品などの消費電力が可視化され、効率的な節電、蓄電をコントロールし、二酸化炭素削減と、快適なライフスタイルの両立をサポートする。

（「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』（平成26（2014）年1月）」（資源エネルギー庁）

●防火及び準防火地域

都市計画法第9条第20項の規定により、市街地における火災の危険を防除するため定める地域のこと。

●保水性舗装

空隙の多い舗装に水を吸収する保水材をしみこませた舗装のこと。この水分が蒸発する際の気化熱により路面温度の上昇を抑制する効果がある。

ま行

●MICE

Meeting（企業等の会議）、Incentive Travel（企業等の行う報奨・研修旅行）、Convention（国際機関・学会等が主催する総会、学術会議等）、EventあるいはExhibition（イベント・展示会・見本市）の頭文字で、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベント等の総称のこと。（「国際観光・MICE都市の実現に向けたアクションプラン（平成23（2011）年1月）」（横浜市文化観光局）

●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。

●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。

●木造住宅密集市街地

老朽化した木造建築物が密集し、かつ道路や公園などの公共施設が十分に整備されていないため、火災・地震が発生した際に延焼防止・避難に必要な機能が確保されていない状況にある市街地のこと。

や行

●谷戸

丘陵の間の谷状の地形を持つ地域のこと。貴重な源流域とその地形をいかした水田、農業用のため池及び水路が作られてきた。横浜市は多摩丘陵の終端部に位置するため、多くの谷戸がある。

●用途地域

都市計画法における地域地区のひとつで、地域における住居の環境の保護又は業務の利便の増進を図るため、市街地の類型に応じた建築規制を行うもの。次の13種類がある。

1. 第一種低層住居専用地域
2. 第二種低層住居専用地域
3. 第一種中高層住居専用地域
4. 第二種中高層住居専用地域
5. 第一種住居地域
6. 第二種住居地域
7. 準住居地域
8. 田園住居地域
9. 近隣商業地域
10. 商業地域
11. 準工業地域
12. 工業地域
13. 工業専用地域

●横浜環状鉄道

交通政策審議会答申第198号に「横浜環状鉄道の新設（日吉～鶴見、中山～二俣川～東戸塚～上大岡～根岸～元町・中華街）」として位置づけられている路線のこと。なお、中山～日吉間は市営地下鉄グリーンラインとして供用中である。

●横浜市環境管理計画

横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例に基づき、環境に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための計画。（「横浜市環境管理計画」（横浜市環境創造局）

●横浜市基本構想（長期ビジョン）

市民全体で共有する横浜市の将来像であり、その実現に向けて、横浜市を支える全ての個人や団体、企業、行政などが、課題を共有しながら取り組んでいくための基本的な指針となるもの。横浜市が人口減少時代に突入する21世紀最初の四半世紀（おおむね平成37（2025）年頃、現在から約20年間）を展望し、横浜市の目指すべき都市像や、それを実現するための施策の基本方向などを規定している。横浜市の行政計画は、すべてこの長期ビジョンの理念に基づき策定され、様々な計画の最上位に位置づけられる。

横浜国際港都建設法の理念である「横浜市が日本の代表的国際港都として十分に機能を発揮する」ことに寄与する指針。（「横浜市基本構想（長期ビジョン）（平成 18（2006）年 6 月）」（横浜市政策局）

●横浜市地震防災戦略における地震火災対策方針

平成 24（2012）年 10 月に見直しを行った「横浜市地震被害想定」における火災被害が大きいことから、地震による火災被害を軽減するため、平成 26（2014）年 3 月に策定した方針。これにより「燃えにくいまち・燃え広がらないまち」の実現に向けた取組みを進める。

●横浜市住生活基本計画

横浜市住宅政策審議会答申（平成 29（2017）年 4 月）及び住生活基本法（平成 18（2006）年制定）の趣旨を踏まえ、横浜市基本構想（長期ビジョン）を上位計画とする、住まい・住環境についての基本的な方向性を示した住宅分野の基本計画のこと。

●横浜市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た条例のこと。平成 17（2005）年 2 月 25 日公布、平成 17（2005）年 10 月 1 日施行。

●横浜市中期 4 か年計画

横浜の未来を切り拓いていくため根幹となる政策の方向性を共有することにより、あらゆる方々の知恵や力の結集、様々な主体との協働などを通して、オール横浜で「横浜市基本構想（長期ビジョン）」の実現を目指していくための計画のこと。

●横浜都市交通計画

市民・企業、交通事業者、行政などの多様な主体が目標を共有するとともに協調した取組を一層推進し、あらゆる側面から持続可能な交通の実現を目指し、交通政策全般にわたる政策目標などを示した計画のこと。

●横浜市水と緑の基本計画

水・緑環境の保全と創造に関わる総合的な施策を体系的に位置付けた計画。

●ヨコハマ市民まち普請事業

市民が地域の特性を生かした身近な生活環境の整備（施設整備）を、自ら主体となって発意し実施することを目的として、身近なまちのハード整備に関する提案を募集し、2 段階の公開コンテストで選考された提案に対して最高 500 万円の整備助成金を交付するなど、市民が主体となった整備の支援を行う事業のこと。

ら行

●ライフライン

Life line。都市生活の維持に必要な、電気・ガス・水道・通信・輸送などをいう語。多く、地震対策との関連で取り上げられる。生命線。（「大辞泉第二版（平成 24（2012）年 11 月）」（小学館）

●リサイクル

recycle。再生利用。ごみを分別し、再び資源として利用すること。「再資源化」とも言う。（「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～）」（平成 23（2011）年 1 月）（横浜市資源循環局）

●流域

河川に流れ込む雨水（冰雪水も含む。）が降り集まる地域のこと。集水域又は排水域ともいう。（「横浜市環境管理計画」（横浜市環境創造局）

●緑地保全制度

緑地を保全するための制度で、法律に基づく制度（特別緑地保全地区）と条例に基づく制度（市民の森など）があり、土地所有者の意向や土地の特性に合わせて制度の指定を行っている。緑地保全制度で指定されると、建築などの土地の形質の変更に制限をうける一方で、様々な優遇措置がある。

●緑地保存地区

「緑の環境をつくり育てる条例」及び「横浜市緑地保存事業実施要綱」に基づき、緑豊かな都市景観を形成し市民生活に潤いと安らぎを与えている市街化区域における 500 平方メートル以上の樹林地を緑地保存地区に指定し、10 年間の契約により保存する制度のこと。（「横浜市水と緑の基本計画（平成 28（2016）年 6 月）」（環境創造局）

●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。

●ロジスティクス

原材料の調達、完成品の配送から製品が顧客の手に渡るまでの過程の“物の流れ（物流）”を効率的、効果的にするという視点から総合的にマネジメントすること。（都市計画用語研究会「四訂都市計画用語辞典」（ぎょうせい）

平成 30 年 10 月発行

横浜市 鶴見区 区政推進課

〒230-0051 鶴見区鶴見中央 3-20-1

Tel : 045-510-1676 FAX : 045-504-7102

E-mail : tr-machirule@city.yokohama.jp

ホームページ :

<http://www.city.yokohama.lg.jp/tsurumi/life/town/tsurumiplan2018.html>

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