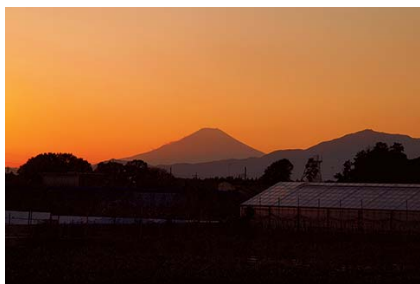

横浜市都市計画マスタープラン 泉区プラン



平成28年11月
横浜市泉区役所・都市整備局

目 次

序. 横浜市都市計画マスタープラン泉区プランとは	
1. 都市計画マスタープランとは	1
2. 泉区プランとは	2
3. 泉区プラン改定の背景	3
4. 泉区プラン改定のポイント	3
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	4
(1) 地形・自然の特徴	4
(2) まちの成り立ち	6
(3) 人口・世帯の動向など	9
(4) 泉区の現況	10
2. まちづくりの課題	21
(1) 土地利用	21
(2) 交通	22
(3) 環境	22
(4) 防災等	22
II. 泉区の将来の姿	
1. まちづくりの基本理念	23
2. まちづくりの目標	23
(1) ゆとりと豊かさのある 人にやさしいまち	23
(2) 便利で快適に暮らせるまち	23
(3) 安全に安心して暮らせるまち	23
3. 将来都市構造	24
III. 分野別の方針	
1. 土地利用の方針	27
2. 交通の方針	32
3. 環境の方針	37
4. 防災等の方針	41
IV. 泉区プランの実現に向けて	
1. 協働によるまちづくりの推進	45
2. 地区ごとのまちづくりの推進	46
3. 泉区プランの見直し	46
V. 参考資料	
1. 用語解説	47
2. 改定の経緯	53

位置図



序. 横浜市都市計画マスタープラン泉区プランとは

1. 都市計画マスタープランとは

都市計画マスタープランとは、都市計画法第 18 条の 2 に規定されている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」（注）です。「都市計画」とは、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため、土地の使い方や建物の建て方をはじめ、道路や公園など都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画です。

横浜市都市計画マスタープラン泉区プラン（以下、「泉区プラン」という。）は、次の役割を担います。

- ①区のみちづくりの基本理念や目標などを定めることにより、都市計画を定める際の指針となる役割
- ②区内の土地利用や都市施設の整備など都市計画に関する方針や情報などをまとめ、区民にお知らせする役割
- ③まちづくりの目標などを区民と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す役割

（注） 都市計画法第 18 条の 2（市町村の都市計画に関する基本的な方針）

市町村は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、当該市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下この条において「基本方針」という。）を定めるものとする。

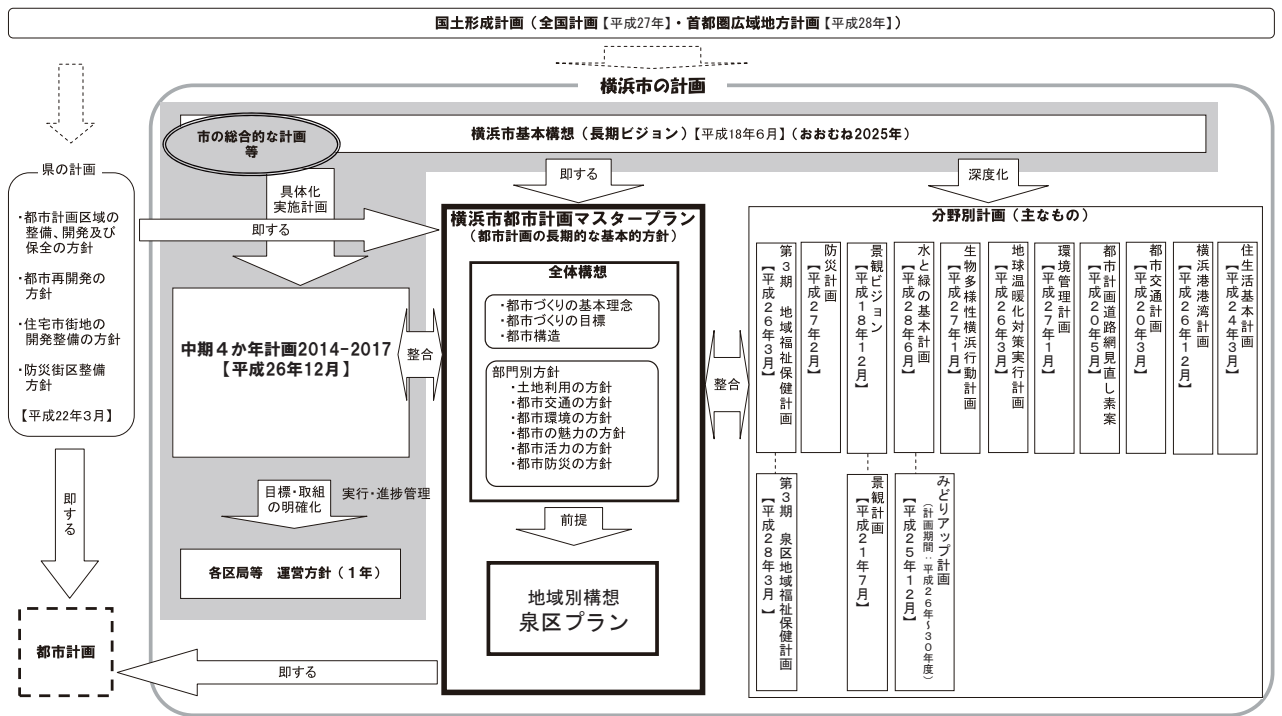
- 2 市町村は、基本方針を定めようとするときは、あらかじめ、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。
- 3 市町村は、基本方針を定めたときは、遅滞なく、これを公表するとともに、都道府県知事に通知しなければならない。
- 4 市町村が定める都市計画は、基本方針に即したものでなければならない。

2. 泉区プランとは

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」などに即して定められています。その構成は「全体構想」と「地域別構想」を基本としており、泉区プランは地域別構想に当たります。

泉区プランは、おおむね 20 年後を見据えた都市計画に関する基本的な方針であり、策定に当たっては、「全体構想」を前提とし、関連する「分野別計画」と整合を図りながら策定しています。

横浜市都市計画マスタープランと関連計画との関係



（平成 28 年 6 月時点）

3. 泉区プラン改定の背景

泉区プランは、平成 17 年（2005 年）2 月に策定され、その後 10 年余りが経過しています。この間、少子高齢化や地球温暖化の更なる進行など、社会情勢は大きく変化してきました。

泉区では、平成 23 年（2011 年）から人口が減少に転じ、また 65 歳以上の人口比率は平成 25 年（2013 年）時点で 24.3%となっているなど、人口減少や高齢化が進行しています。また、相鉄・JR 及び相鉄・東急の相互直通運転の開始、泉ゆめが丘地区土地区画整理事業による新たなまちづくりの進捗、旧深谷通信所の跡地利用など、泉区を取り巻く状況に大きな変化が見込まれています。

また、横浜市の計画においては、泉区プランの上位計画に位置付けられる「横浜市基本構想（長期ビジョン）」が平成 18 年（2006 年）に策定されるとともに、平成 12 年（2000 年）に策定された「横浜市都市計画マスタープラン（全市プラン）」が社会経済状況の変化に合わせて平成 25 年（2013 年）に改定されました。

更に、平成 23 年（2011 年）の東日本大震災以降、防災対策の重要性が一層高まっており、災害に強いまちづくりを進めていくことが重要な課題となっています。

これらの状況の変化を踏まえ、このたび泉区プランの改定を行いました。

4. 泉区プラン改定のポイント

- ① 泉区プランの策定以降、幹線道路などの都市施設の整備や、横浜みどりアップ計画の取組による樹林地の保全などが進む一方、既に人口の減少が始まるなど、策定時には想定されていなかった状況も生じています。これらを踏まえ、泉区の現況と課題について再整理するとともに、区域の約半分を占める市街化調整区域の土地利用について内容を追加しました。
- ② 生活拠点として鉄道駅を中心とした機能充実を図るため、駅周辺の土地利用について記載内容を追加しました。
- ③ 分野別の方針については、「横浜市都市計画マスタープラン全体構想」を踏まえた上で、「泉区地域福祉保健計画」の中で基本的な方針が示されている福祉分野について内容を整理したほか、近年、より重点的な取組が求められている環境、防災分野について、独立した分野を設けるなど、構成を見直しました。

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。

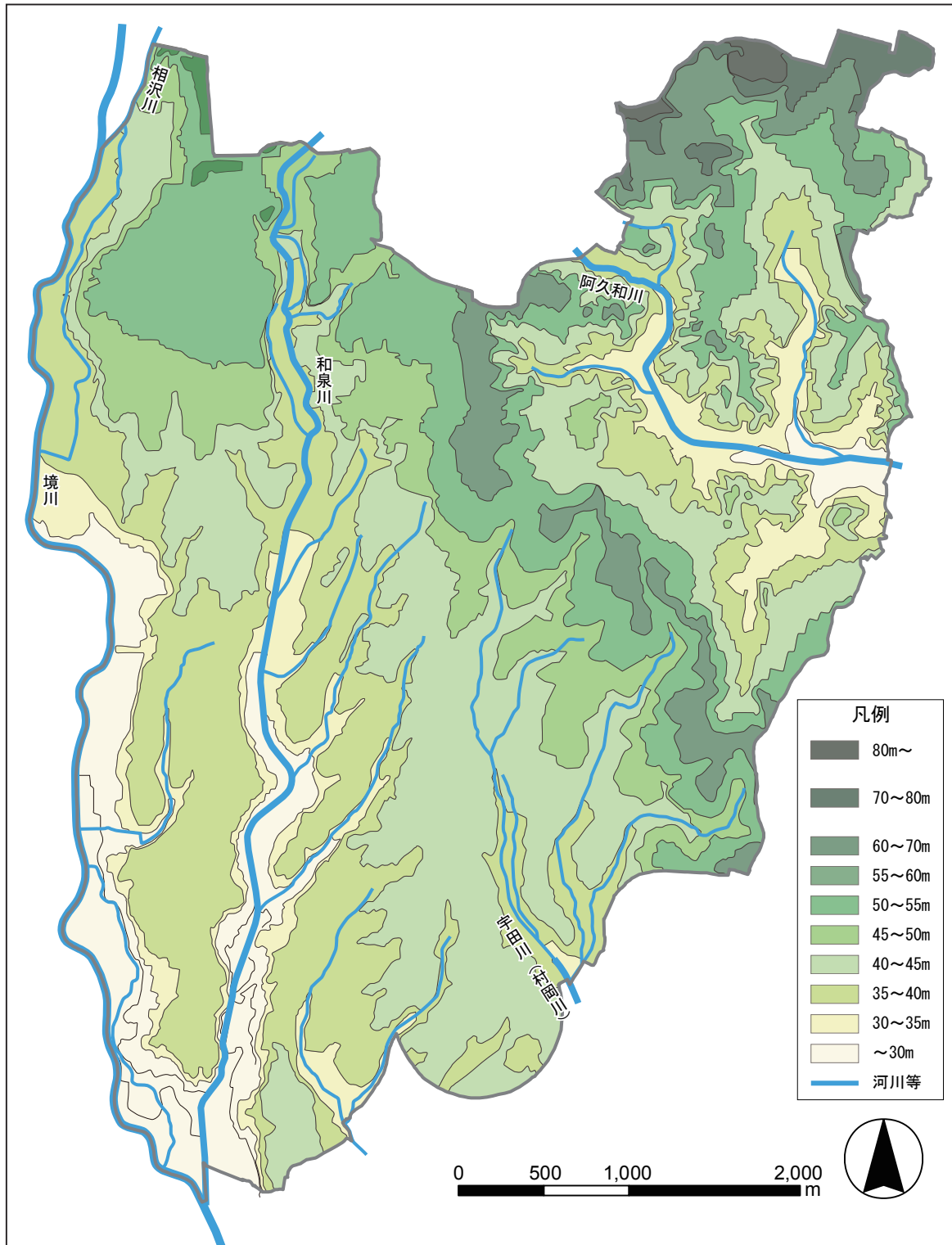


図2 地形の現況

(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。

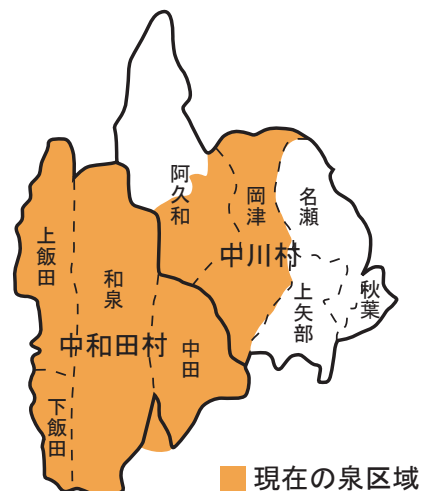


図3 明治22年の行政区

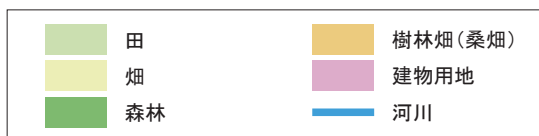
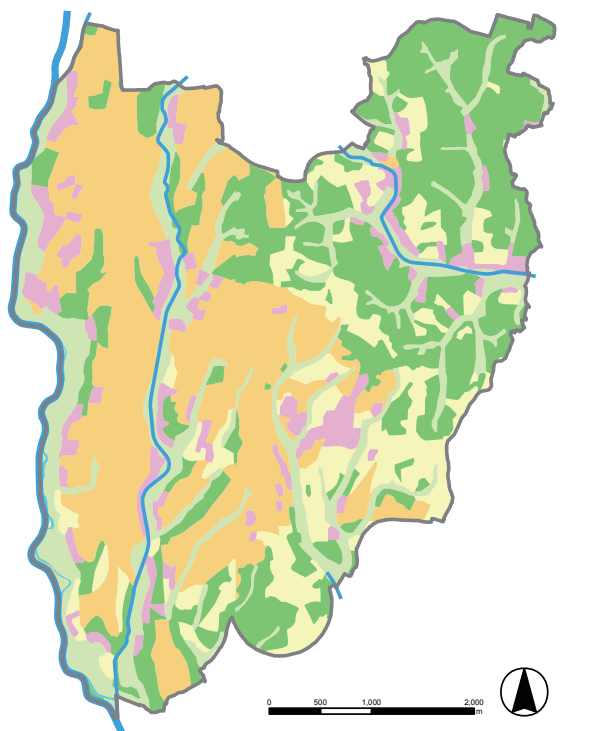


図4 泉区の土地利用(明治45年)

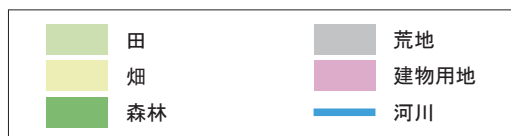
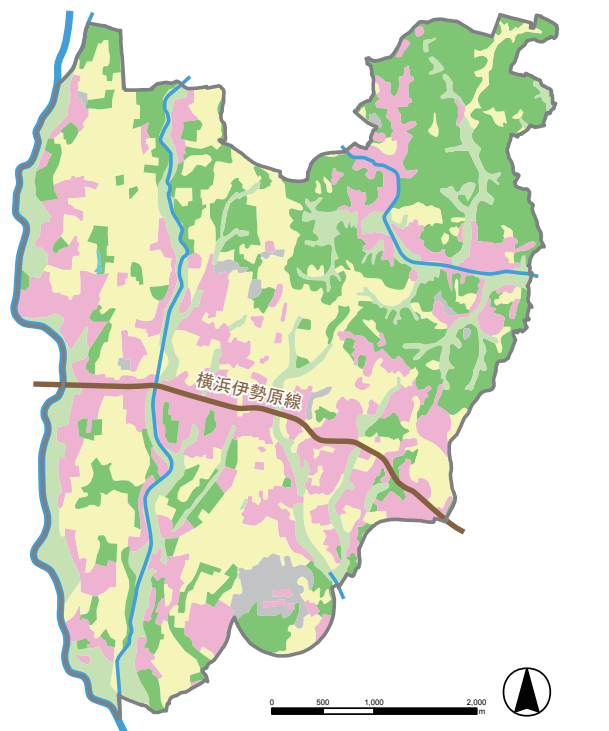


図5 泉区の土地利用(昭和42年)

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。

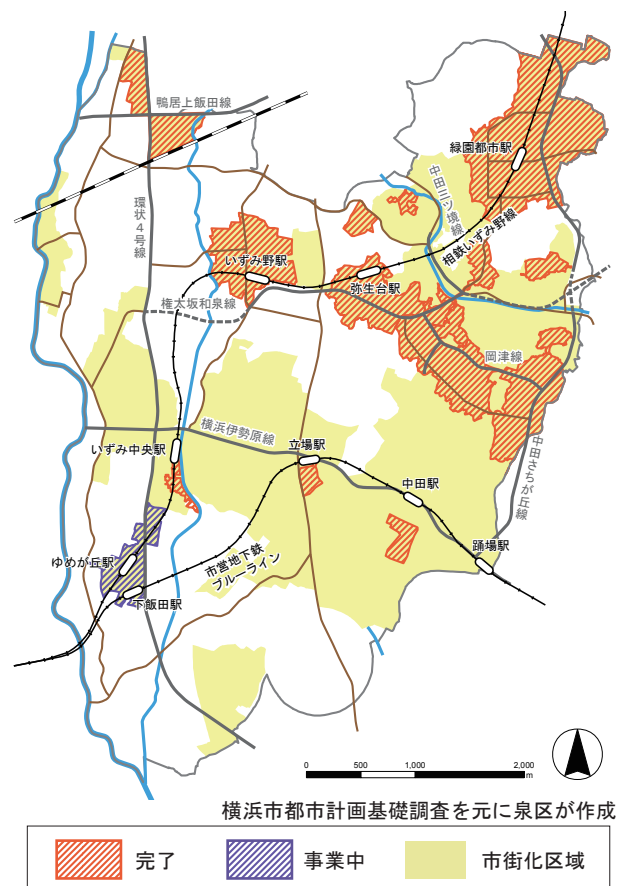
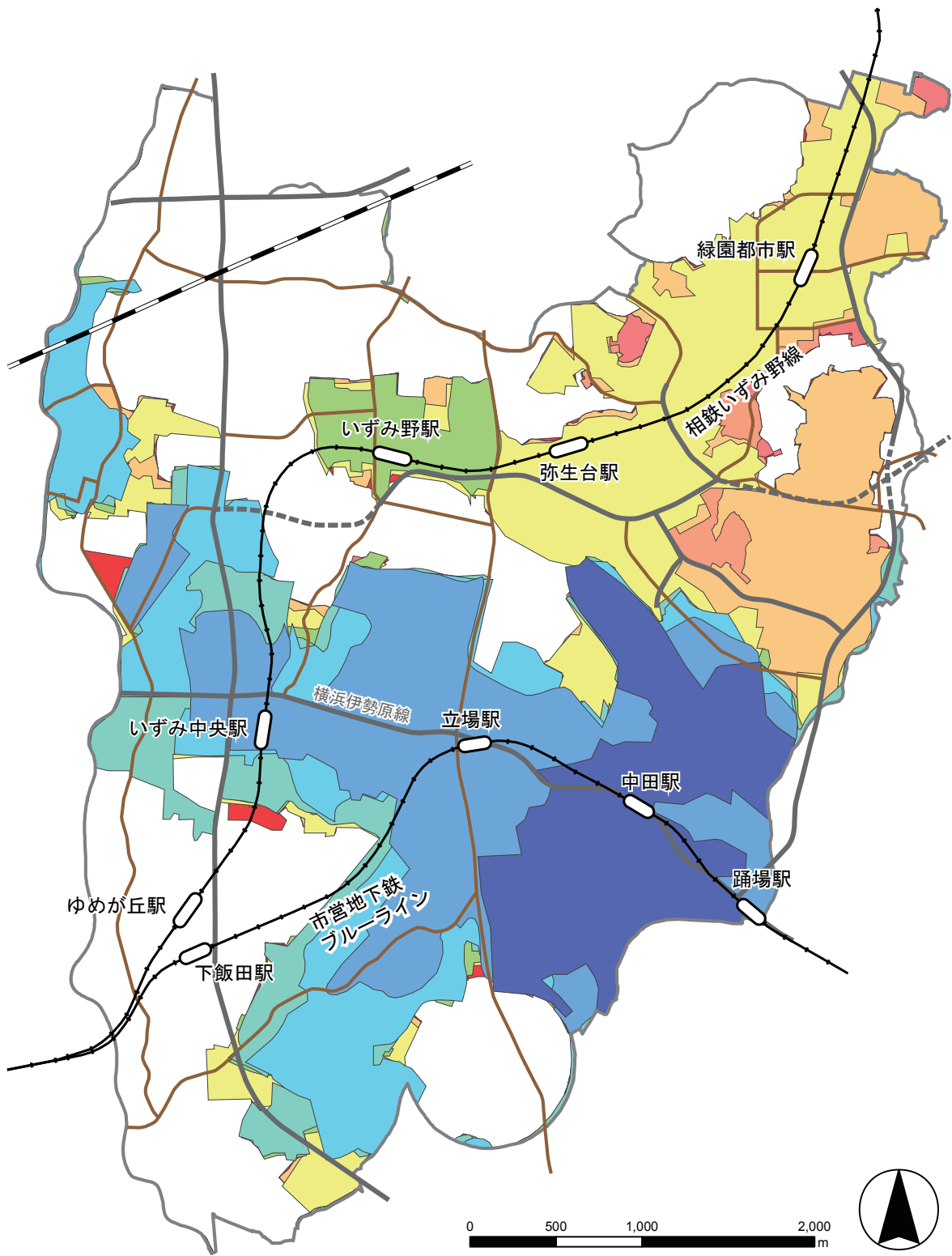












図6 土地区画整理事業の実施区域（平成26年）



	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。

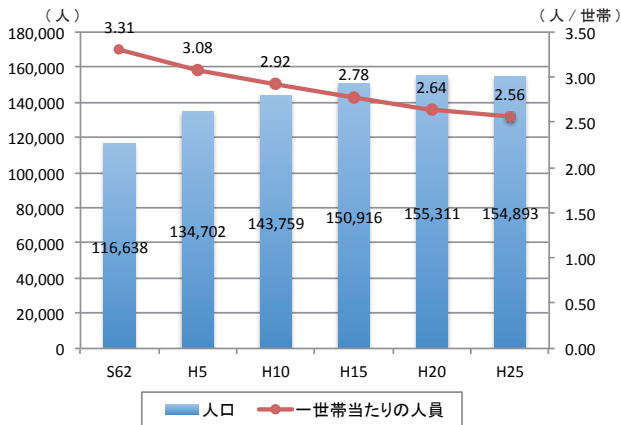


図8 人口及び世帯当たり人員の推移
(各年10月1日時点)
出典：横浜市統計書

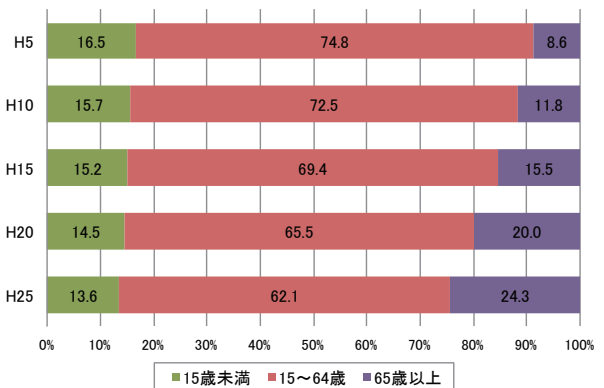


図9 年齢構成の推移
(各年1月1日時点)
出典：横浜市統計書、
統計ポータルサイト人口動態と年齢別人口

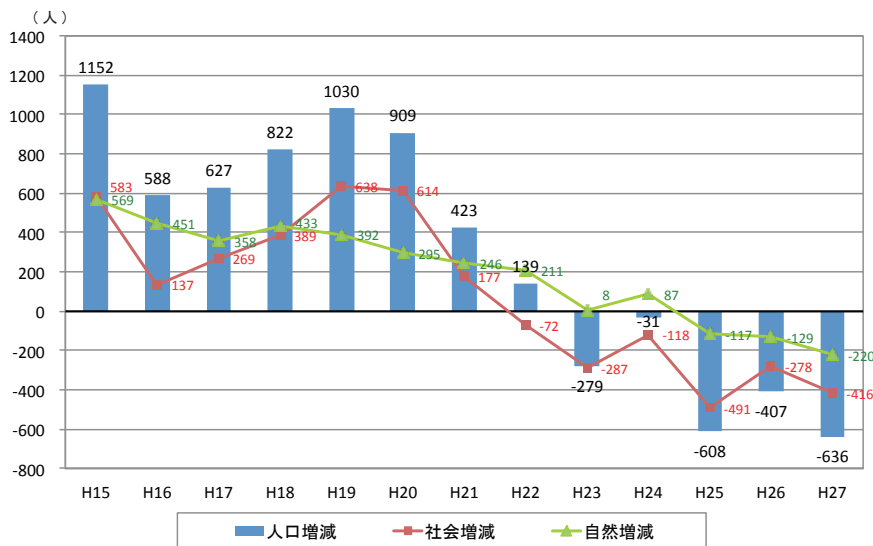


図10 人口動態の推移
出典：横浜市統計書

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。

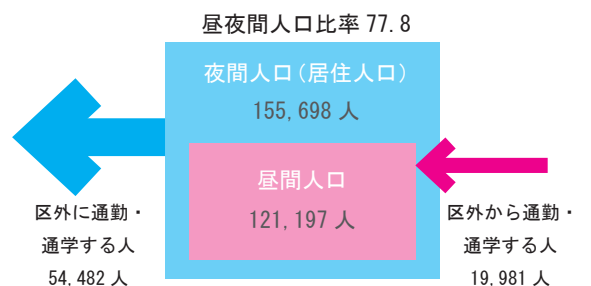


図11 通勤・通学流動状況
出典：国勢調査(平成22年)

(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。

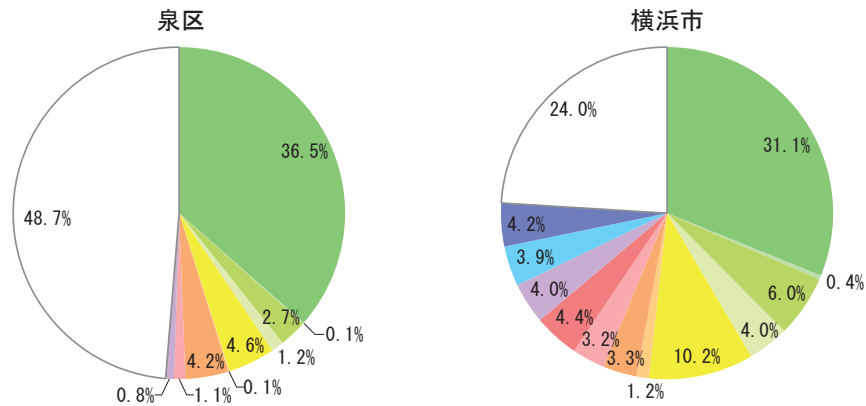


図12 泉区と横浜市の用途地域等の割合（平成26年7月）

出典：横浜市建築局資料

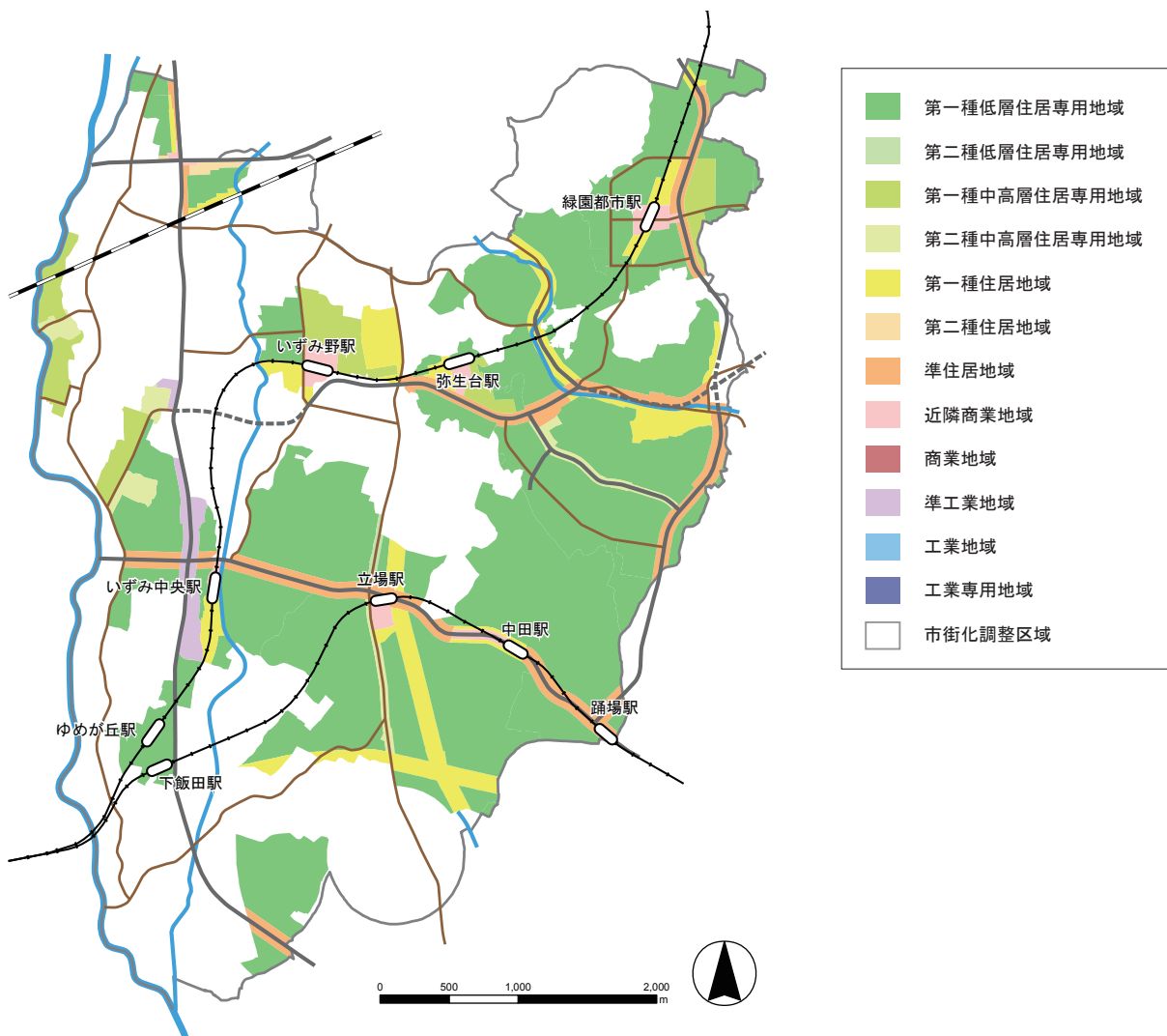


図13 用途地域等の状況（平成26年7月）

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。

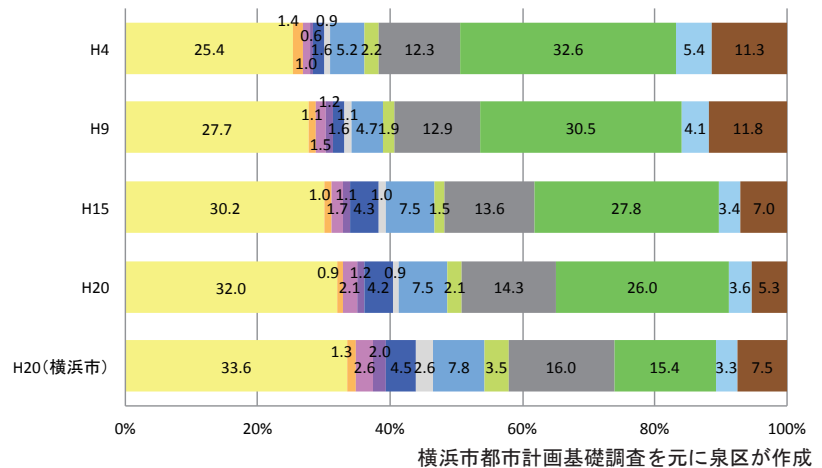
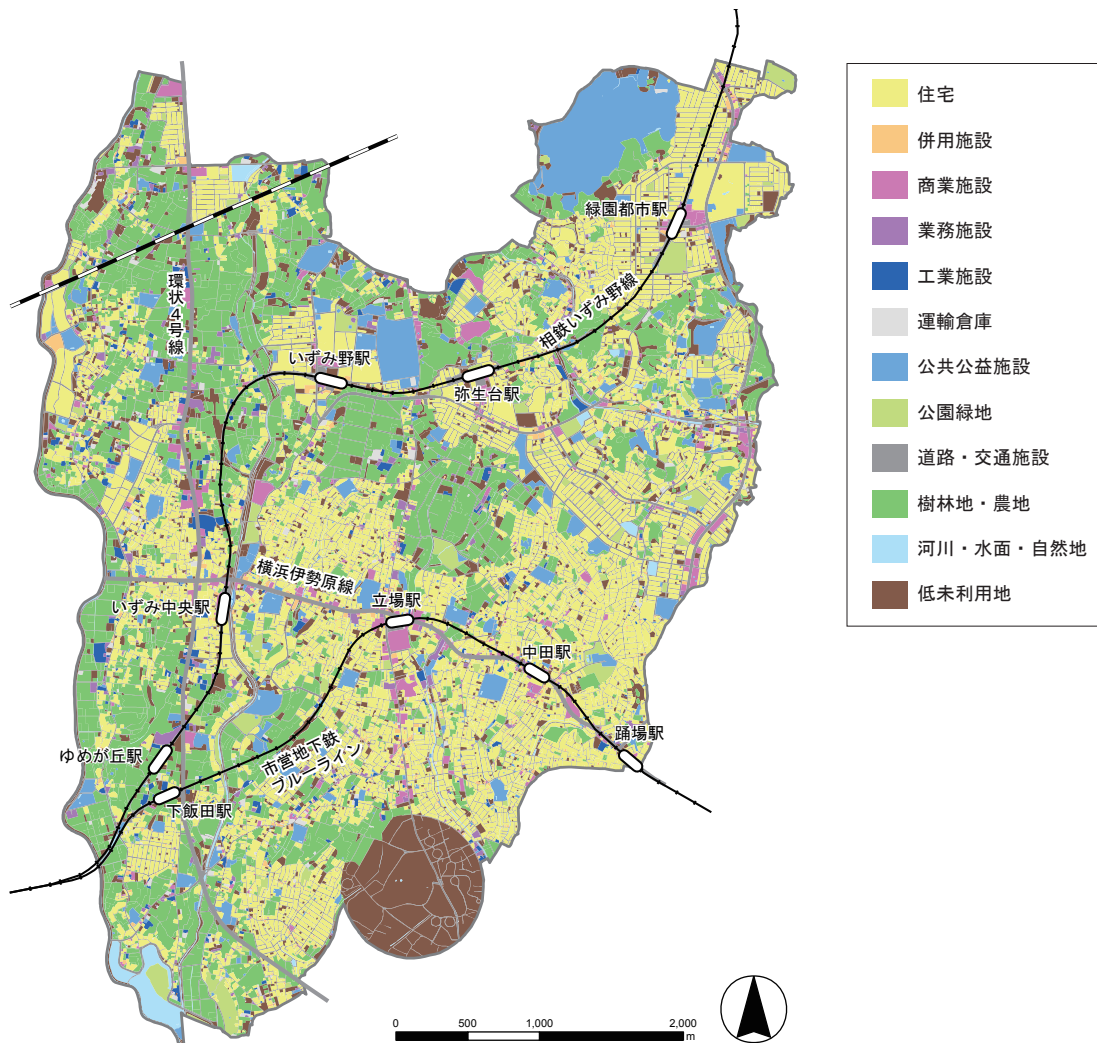


図 14 土地利用の推移



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。

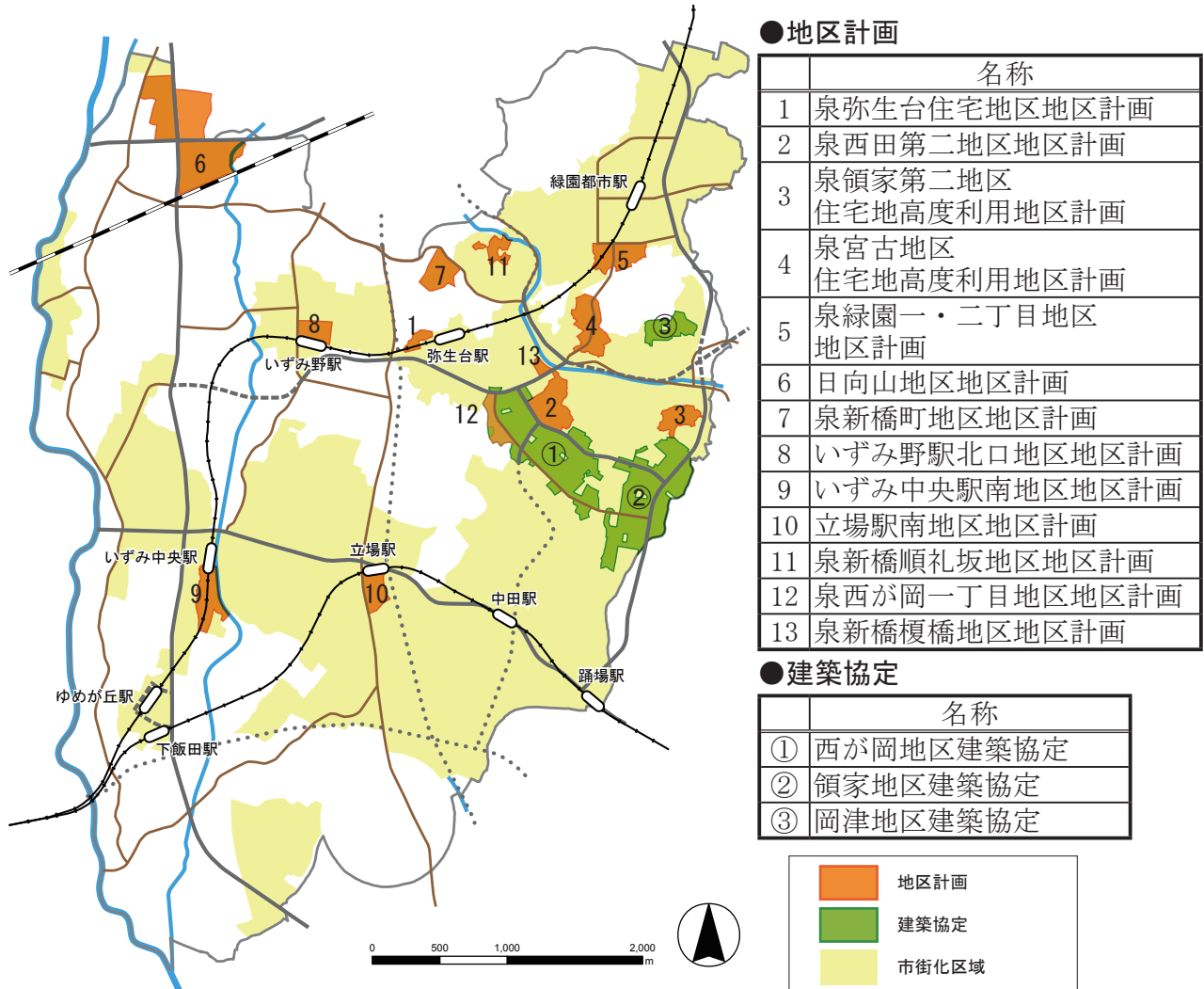


図 16 地区計画・建築協定の状況（平成 26 年）

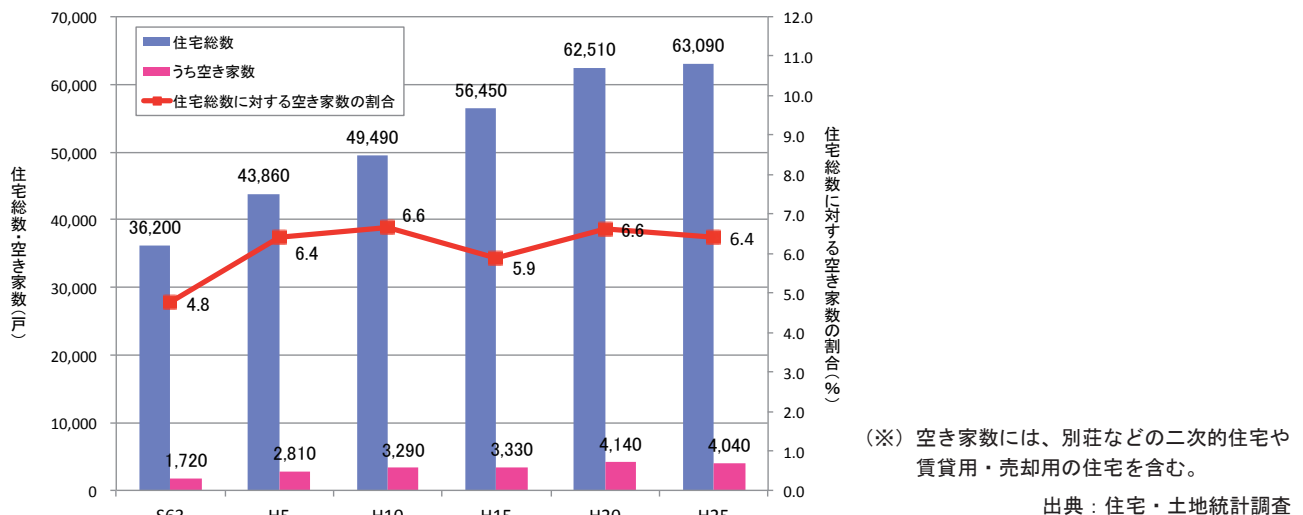


図 17 泉区の住宅総数・空き家数の推移

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。

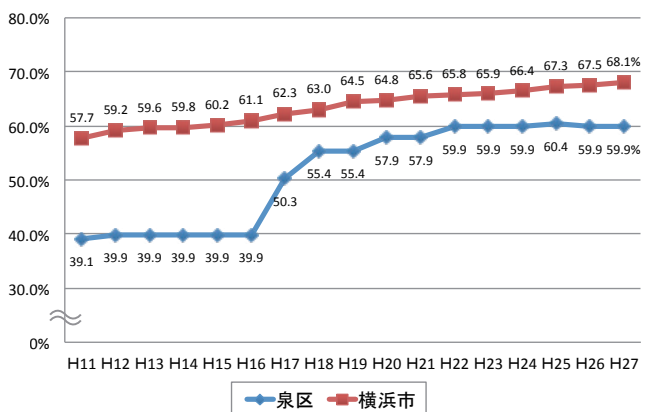


図20 都市計画道路整備率の推移

出典：横浜市道路局資料

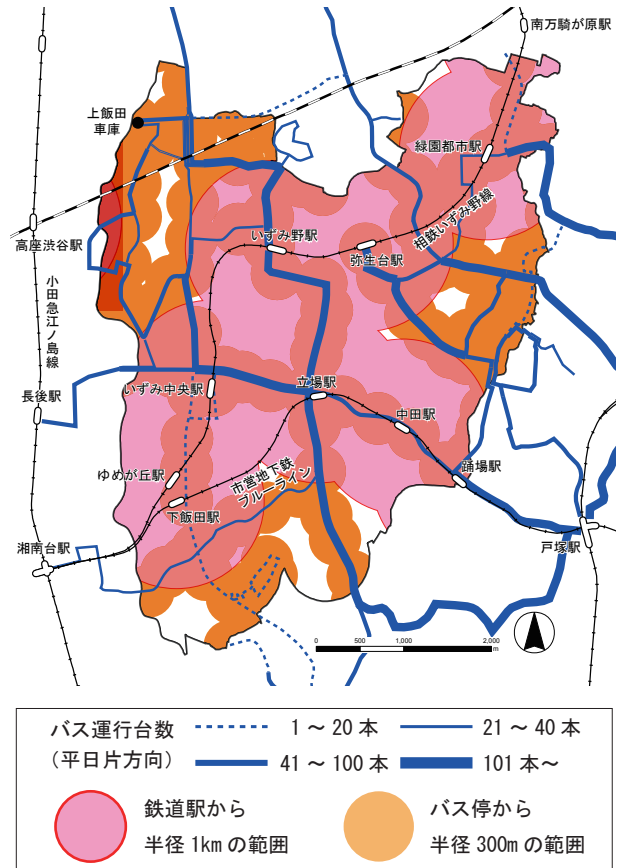


図18 公共交通網とおおよその徒歩圏の目安の状況 (平成26年)

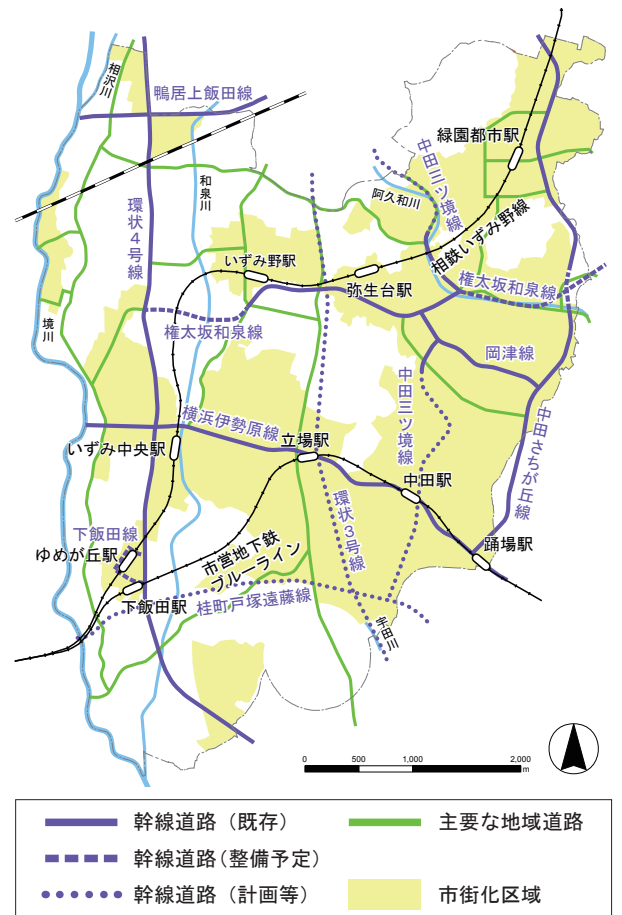


図19 都市計画道路の状況 (平成27年)

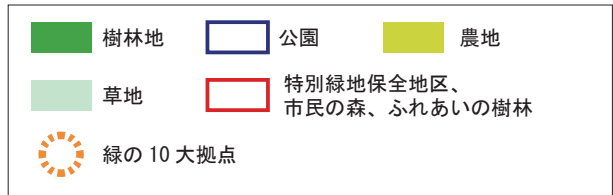
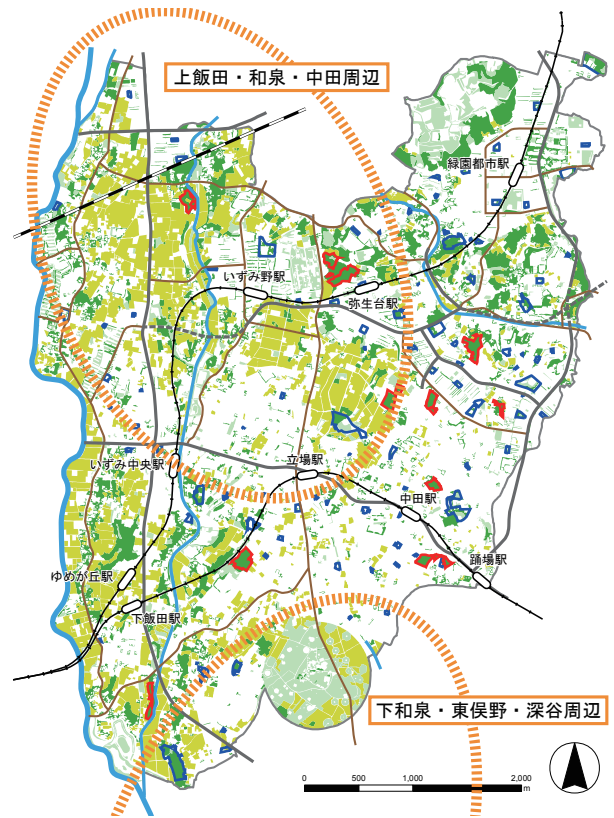
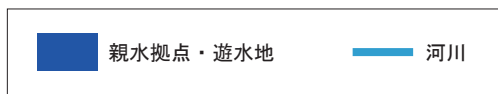
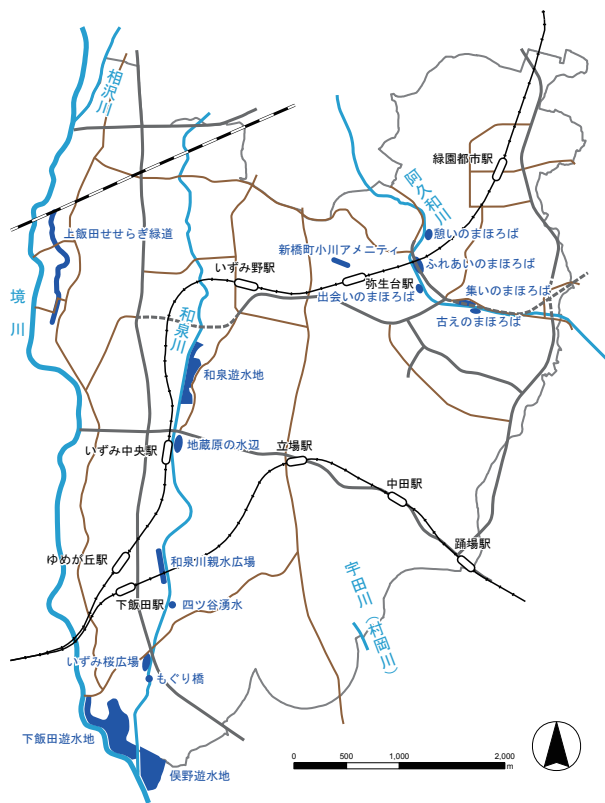
⑤ 水と緑

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。



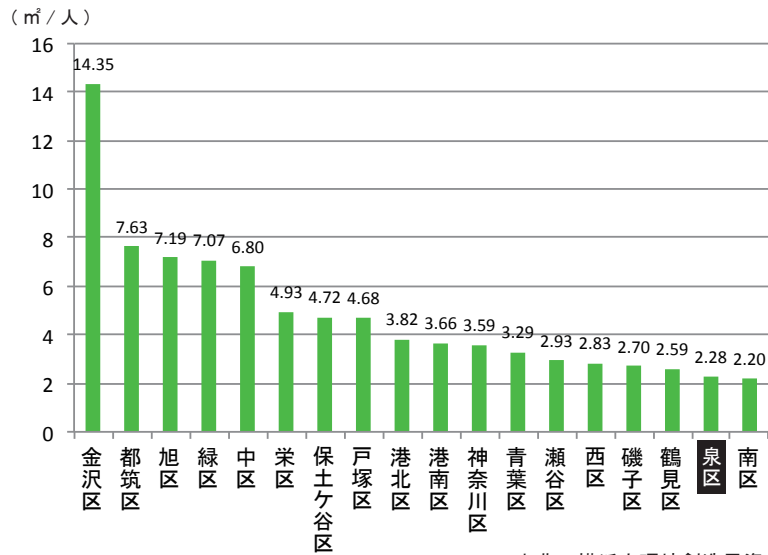
※ 平成28年3月31日時点

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）

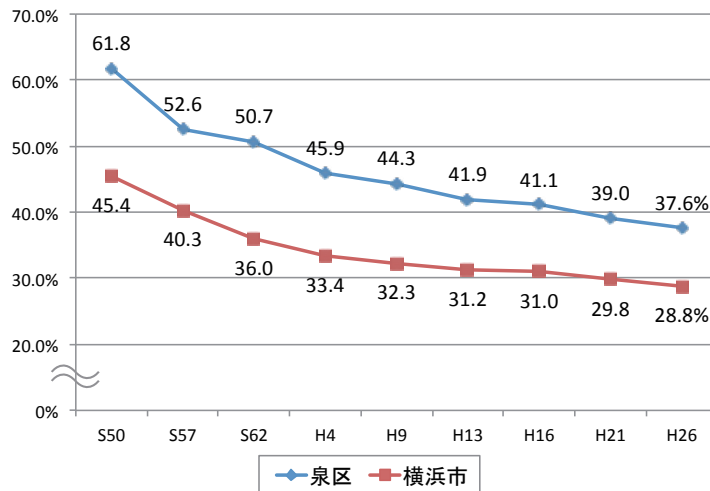
横浜市都市計画基礎調査を元に泉区が作成

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）

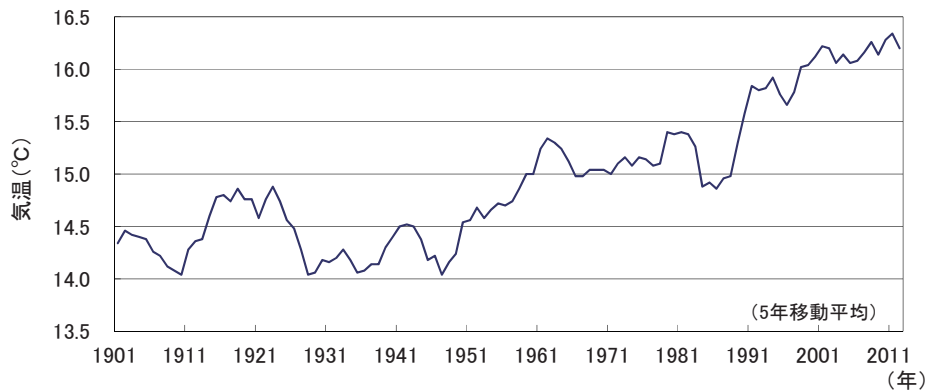


※ 調査年度によって手法や精度が異なるため、おおむねの傾向を示したものです。

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。

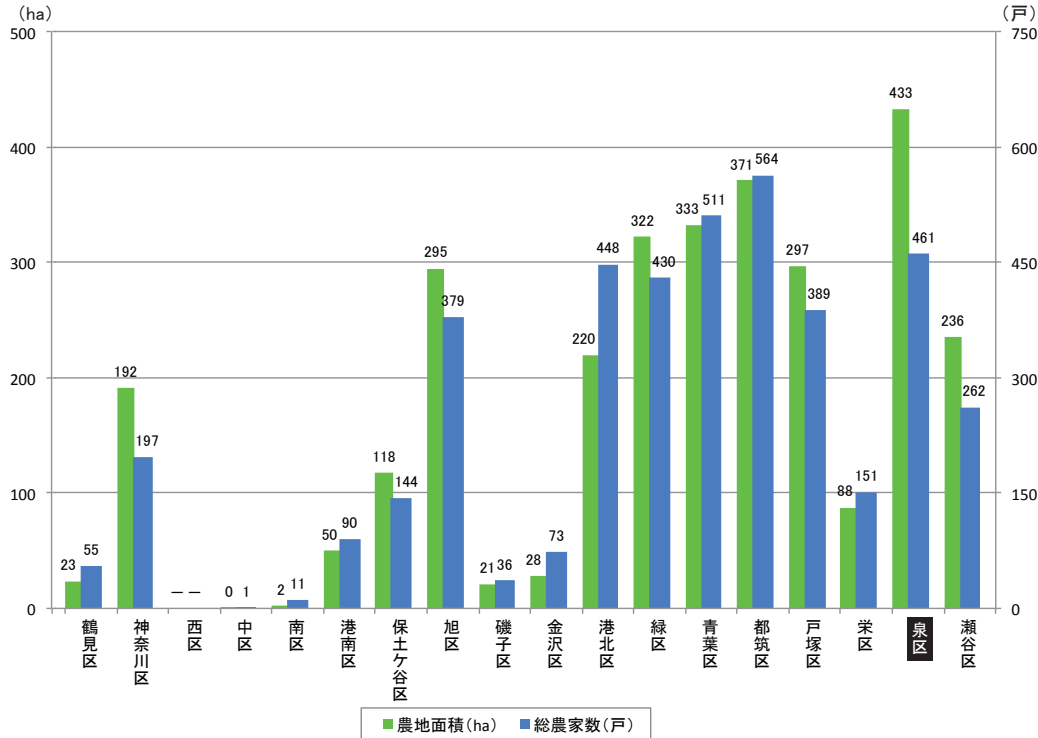


出典：横浜市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）

図 25 横浜市における年平均気温の推移

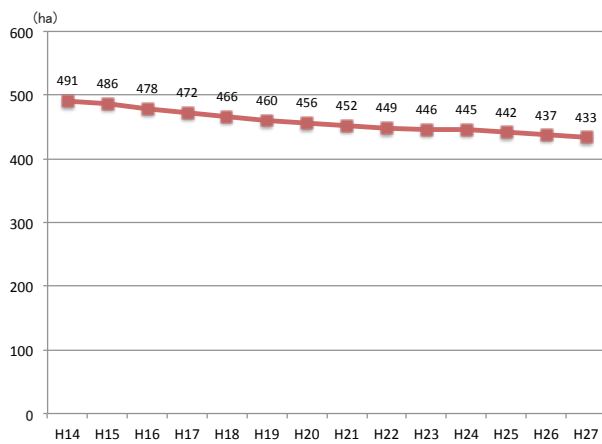
⑥ 農業

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

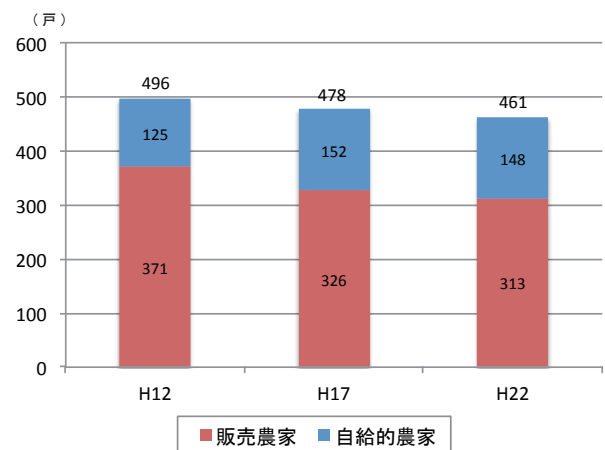
図 26 各区の農地面積と総農家数



※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。

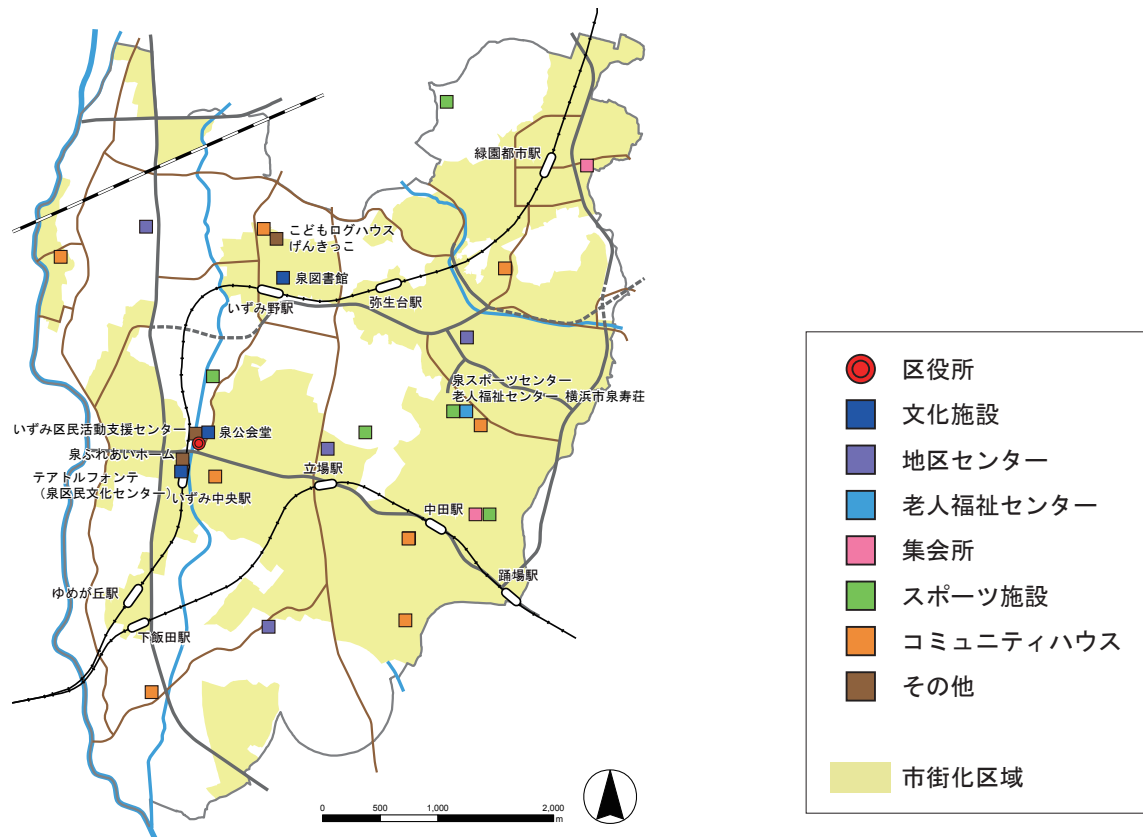
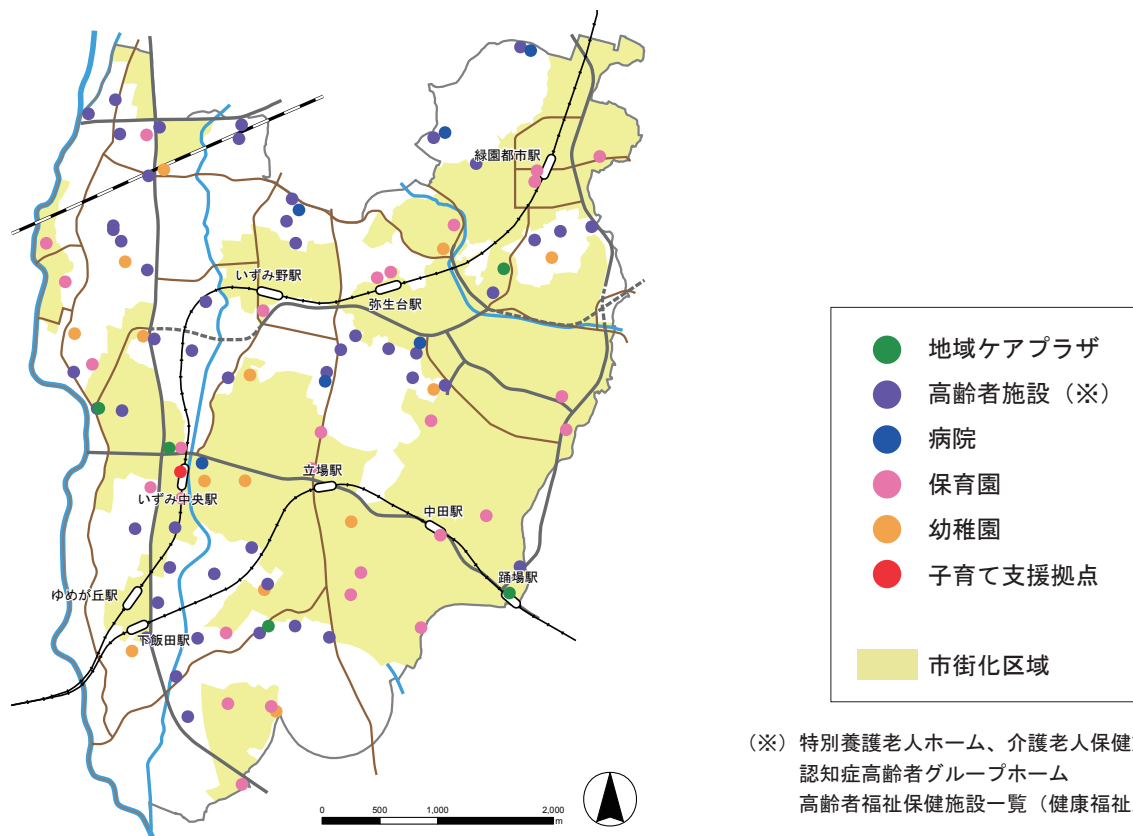


図 29 市民利用施設などの分布（平成 26 年）

出典：泉区生活便利帳



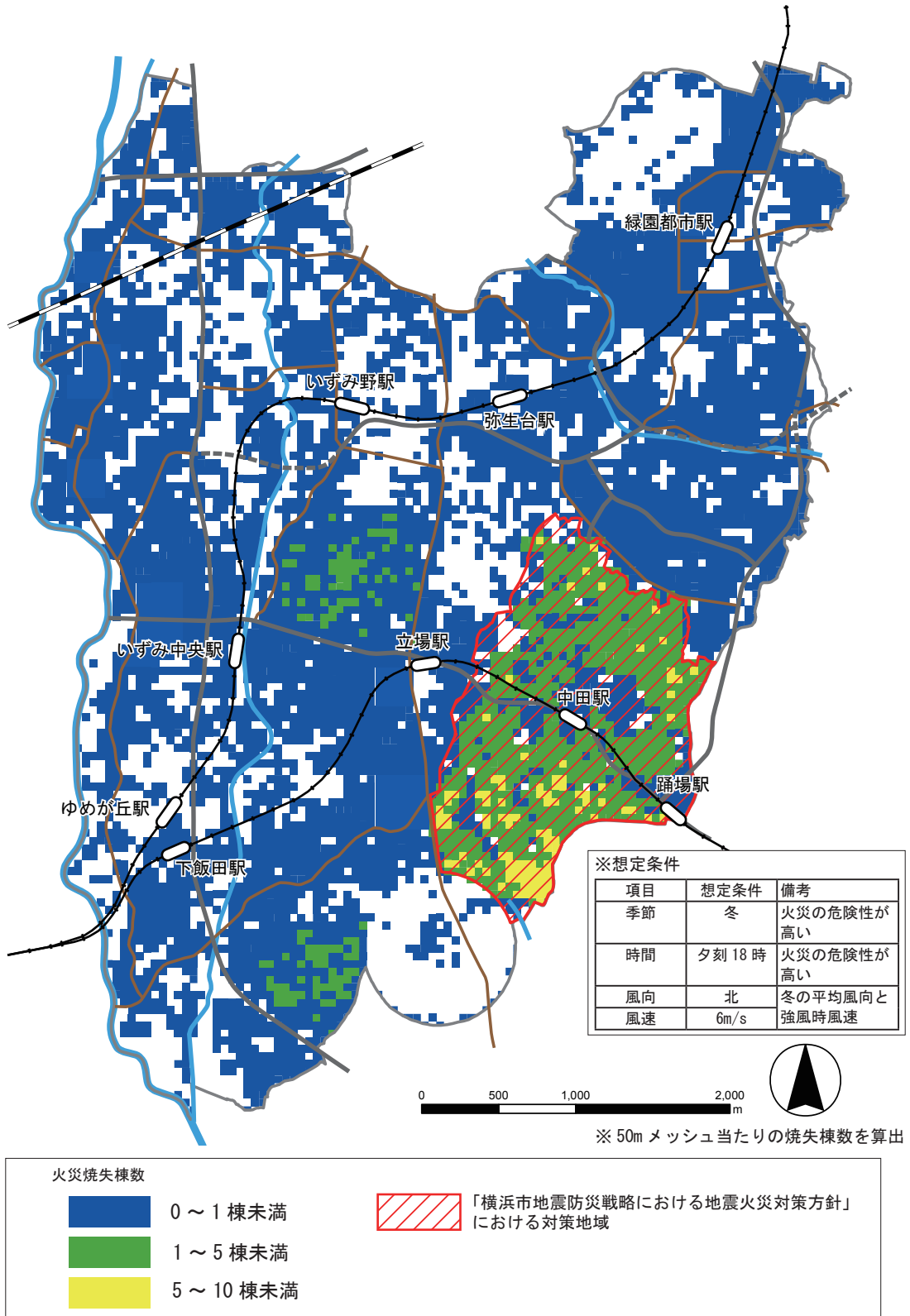
(※) 特別養護老人ホーム、介護老人保健施設、
認知症高齢者グループホーム
高齢者福祉保健施設一覧（健康福祉局）から抜粋

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

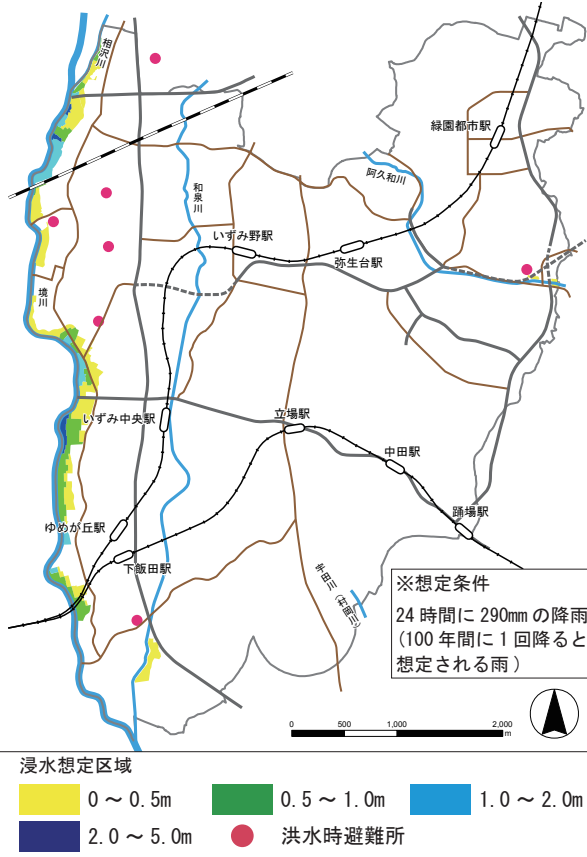
⑧ 防災

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。

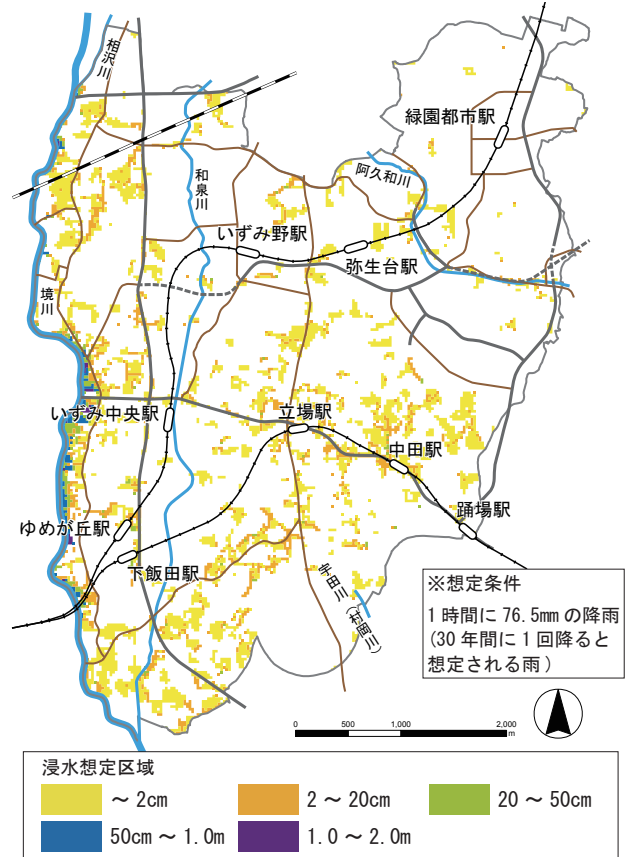


泉区防災計画 震災対策編を基に泉区が作成
 図 31 元禄型関東地震による火災での焼失棟数の想定

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が、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。



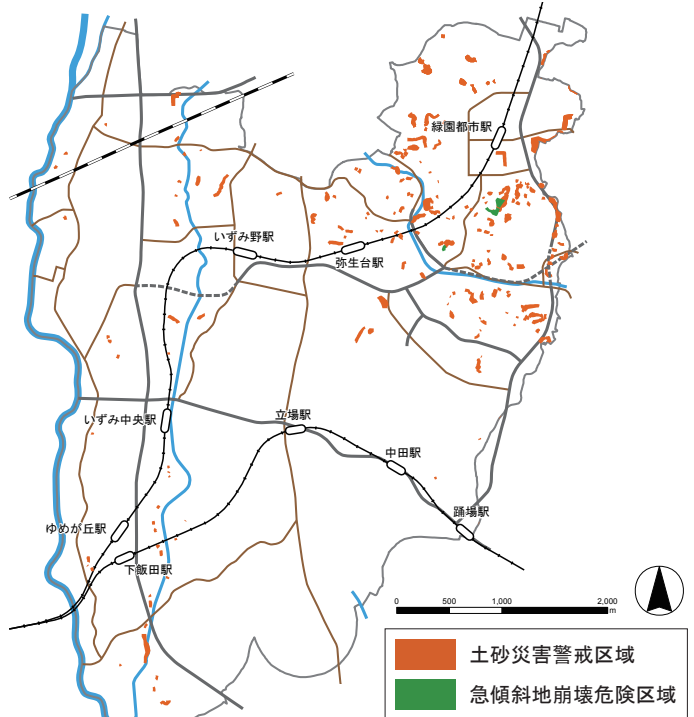
横浜市浸水（内水・洪水）ハザードマップを元に泉区が作成
図 32 河川氾濫による浸水の想定



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。

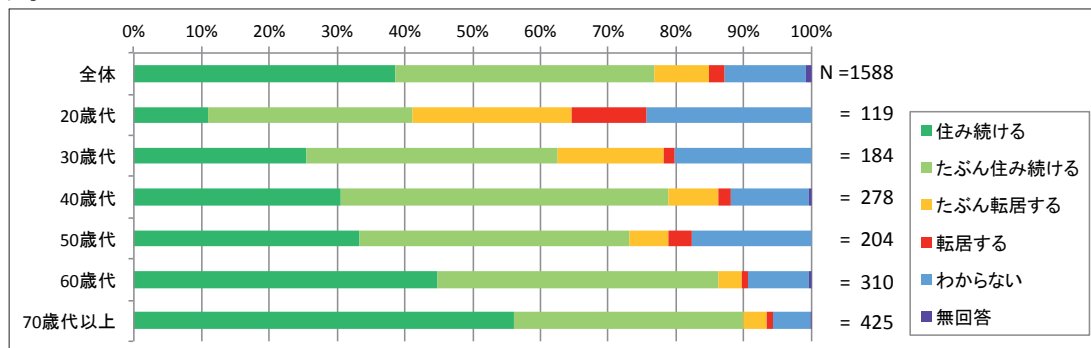


図 35 年代別の定住意向

■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%

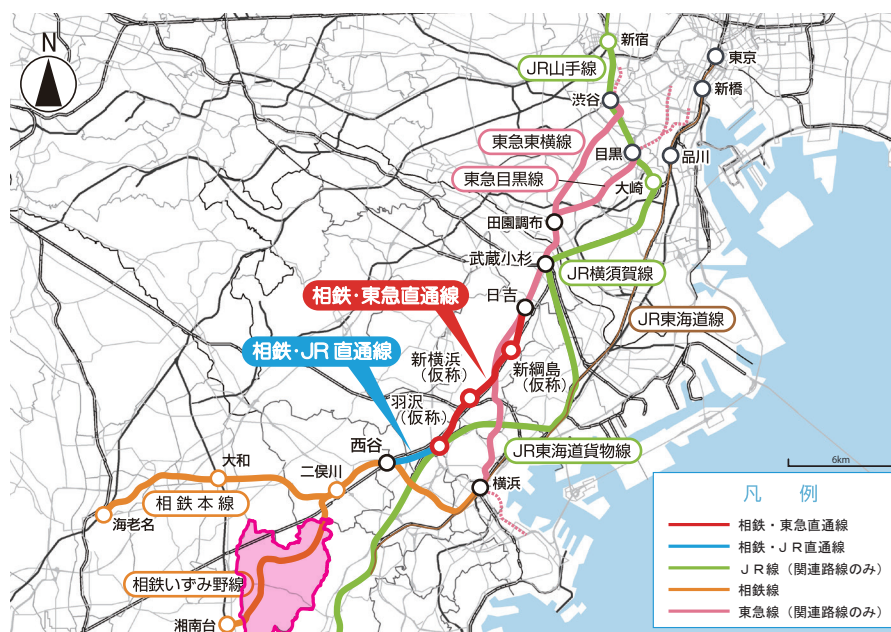
2. まちづくりの課題

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。

Ⅱ. 泉区の将来の姿

1. まちづくりの基本理念

豊かな水と緑を大切にした
誰もが安心して快適に住み続けられるまちづくり

泉区では、平成6年（1994年）に策定した「ゆめはま 2010 プラン泉区計画」及び平成17年（2005年）に策定した泉区プランにおいて、区の将来像を「やすらぎとうるおいあふれる田園文化都市」と定め、まちづくりを進めてきました。

今後も、水と緑が豊かな泉区の特徴を生かすまちづくりを継承しながら、少子高齢化の進行を踏まえ、誰もが安心して快適に住み続けられるまちづくりを重点とした基本理念を掲げるとともに、次のとおり三つの「まちづくりの目標」を設定します。

2. まちづくりの目標

（1）「ゆとりと豊かさのある 人にやさしいまち」

和泉川や阿久和川などの豊かな水や、樹林地や農地などの緑に囲まれた環境を、次世代に継承していきます。また、子育て環境が充実した良好な住環境を整備するとともに、環境負荷の少ない持続可能なまちづくりを進めます。更に、区民の様々な活動が充実し、世代間の交流が盛んな、「ゆとりと豊かさのある 人にやさしいまち」を目指します。

（2）「便利で快適に暮らせるまち」

区民の暮らしを支える交通ネットワークの形成を進めます。また、高齢者・障害者をはじめ、誰もが安全に安心して移動できる道路空間を形成するため、バリアフリー対策や交通安全対策を進めます。更に、身近な場所において日常生活に必要な買物・サービス機能を維持するとともに、鉄道駅周辺に商業施設などの様々な機能が集積した拠点的形成し、「便利で快適に暮らせるまち」を目指します。

（3）「安全に安心して暮らせるまち」

地震や大雨などの災害による被害を最小限に抑える都市基盤の整備を進めます。また、一人ひとりの防災・防犯意識の向上とともに、互いに協力し合える地域コミュニティの醸成を図ります。更に、地域における防災・防犯への取組を進めることにより、地域の防災力の向上や犯罪抑制を図り、「安全に安心して暮らせるまち」を目指します。

3. 将来都市構造

(1) 生活拠点

鉄道駅周辺を生活拠点として、地域特性に応じた機能の集積を図ります。

いずみ中央駅の周辺では行政サービスなどの機能の集積を図り、立場駅、ゆめが丘駅、下飯田駅の周辺では大型店舗などの広域的な機能の集積を図ります。また、緑園都市駅、弥生台駅、いずみ野駅、踊場駅、中田駅の周辺では、区民が日常的に利用する買物・サービス機能の集積を図ります。

(2) 交通ネットワーク

2路線の鉄道と縦横の幹線道路を軸として区外との広域的な交通ネットワークを形成します。また、区内に9つある鉄道駅と各地域を幹線道路や主要な地域道路で結び、駅までのアクセスを確保するとともに、バス路線の維持・充実により、区民の日常的な移動手段の確保を図ります。

【鉄道】

区内の鉄道ネットワークは、相鉄いずみ野線と市営地下鉄ブルーラインで構成されています。これらの鉄道は区内の南北・東西方向を結ぶとともに、横浜都心や主要な生活拠点である戸塚、二俣川・鶴ヶ峰と、湘南台方面へのアクセスを確保しています。

更に、相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線の整備が行われており、新横浜都心及び東京都心部方面とのアクセス向上が図られます。

【道路】

横浜伊勢原線、中田さちが丘線、環状4号線、権太坂和泉線、鴨居上飯田線などの幹線道路により主要な道路ネットワークを構成し、区内移動の円滑化や区外とのアクセスの確保を図るとともに、主要な地域道路により幹線道路と各地域を結びます。

更に、区の中心部を南北に結ぶ環状3号線や、ゆめが丘駅、下飯田駅周辺などの新たな拠点と周辺地域を結ぶ桂町戸塚遠藤線の整備を進めることにより、道路ネットワークの強化を図ります。

(3) 水と緑の拠点

横浜市緑の10大拠点として位置付けられている上飯田・和泉・中田周辺地区及び下和泉・東俣野・深谷周辺地区を中心に、河川・樹林地・農地などが一体となった泉区らしい水と緑の環境を保全するとともに、区民が水と緑に親しみ、ふれあう場として活用を図ります。

【河川】

境川、和泉川、阿久和川などにおいて、河川沿いの樹林地や農地などを保全し、河川を軸としたまとまりのある水と緑の空間を形成します。

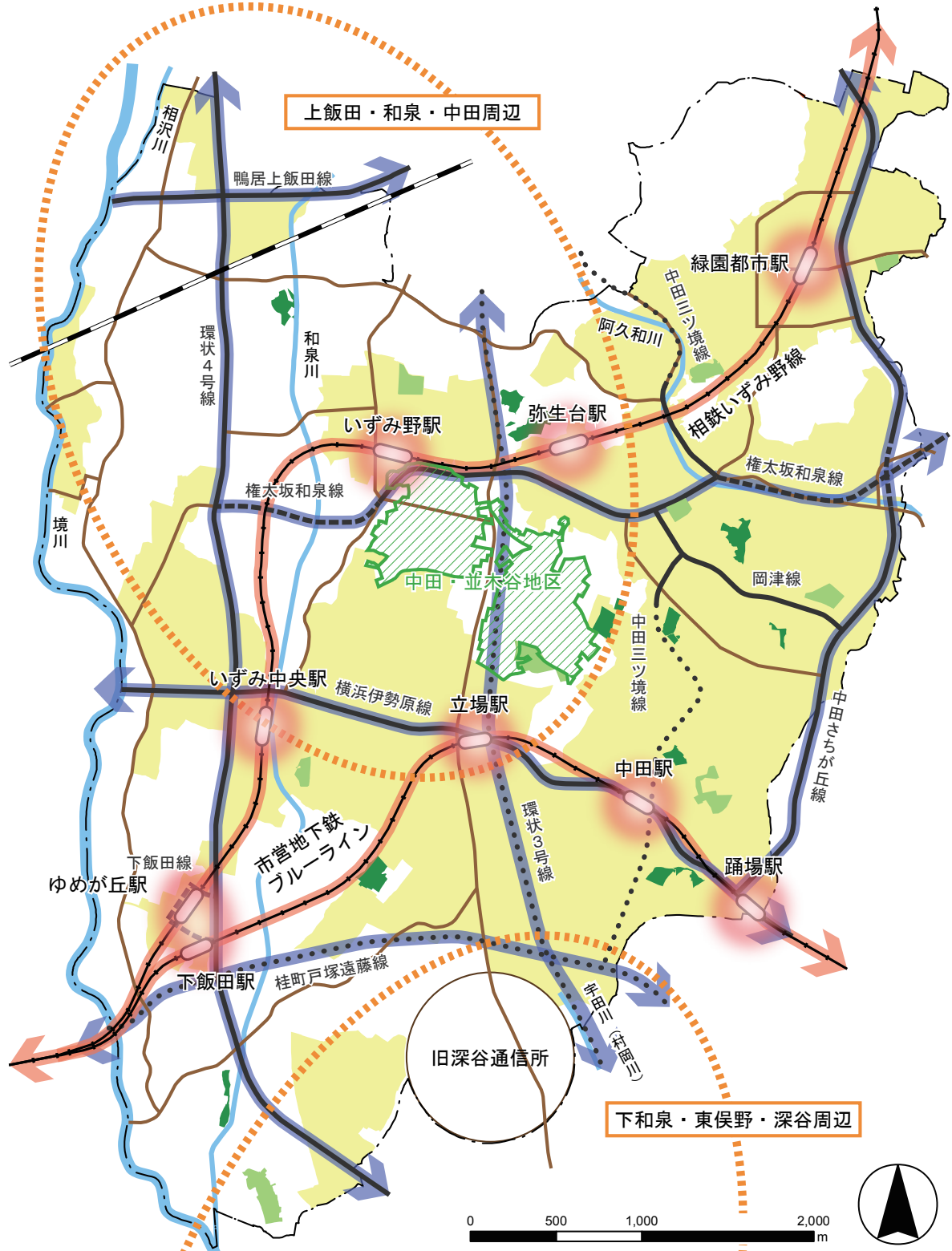
【農】

中田・並木谷地区の農業専用地区などを中心に農地や農景観を維持・保全します。あわせて、区内の農地を活用し、区民が身近に農にふれあう場づくりを進めます。

【緑】

緑地保全制度により樹林地の保全を進めるとともに、市民の森や公園などを身近な緑の拠点として活用します。住宅地の緑や農地などについては、良好な都市環境の形成に資する貴重なオープンスペースとして、区民とともに保全・活用します。また、旧深谷通信所については、緑の空間としての活用を基本に検討します。

将来都市構造図



- | | | | | | | | | | |
|--|-------------|--|-------------|--|-------|--|-------------------------------|--|---------|
| | 主要な道路ネットワーク | | 鉄道ネットワーク | | 生活拠点 | | 緑の拠点
公園
(地区公園、
近隣公園) | | 緑の10大拠点 |
| | 幹線道路 (既存) | | 幹線道路 (整備予定) | | 農の拠点 | | 特別緑地保全地区、
市民の森、
ふれあいの樹林 | | 河川 |
| | 幹線道路 (計画等) | | 主要な地域道路 | | 市街化区域 | | | | |

Ⅲ. 分野別の方針

1. 土地利用の方針

－快適な住環境と水・緑が共生するまちづくり－

●まちづくりの方向性

- ・市街化区域については、良好な住環境を形成し、多世代が住みやすいまちづくりを進めていきます。
- ・市街化調整区域については、樹林地、農地などの環境を生かし、水・緑が豊かなまちづくりを進めていきます。
- ・駅周辺については、生活拠点を形成し、活力あるまちづくりを進めていきます。
- ・大規模な土地利用転換がある場合については、良好な環境と地域の活性化に資するまちづくりを進めていきます。

●方針

(1) 市街化区域の土地利用

住宅を中心に、商業・業務施設や水・緑の環境などが適切に配置されたバランスの良い土地利用を図るとともに、都市計画道路をはじめとした都市施設の整備状況などに応じた土地利用を図り、良好な市街地を形成します。

ア 住宅を中心とする地域

- ・地域を主体としたまちのルールづくりなどの取組により、良好な居住環境の維持・充実を図ります。
- ・公園や住宅の緑など、良好な住環境に資する緑の維持・創出を図ります。
- ・生活環境の保全や地域活力の維持などを図るため、空き家について、有効活用の支援や適正管理の指導などの対策を進めます。
- ・良好な居住環境の確保や市街地環境の向上を図るため、マンションの適正な維持管理や改修・建替などを支援するための専門家の派遣、検討費用の助成などの取組を進めます。

イ 商業・業務を中心とする地域

開発などの機会を捉え、商業・業務施設とともに、複合型の集合住宅などを誘導し、地域の特性に応じた土地の有効利用を図ります。

ウ 工業・業務を中心とする地域

事業所などの操業環境の保全を基本とし、住宅などが立地する場合には周辺環境に配慮した計画を誘導し、事業所などとの共存を図ります。

エ 幹線道路沿道の商業・業務、住宅が共存する地域

幹線道路沿道の利便性を生かした商業・業務施設をはじめ、集合住宅など沿道としてふさわしい土地利用を地域の特性に応じて誘導します。

(2) 市街化調整区域の土地利用

市街化を抑制することを基本とし、緑地の保全を図るとともに、土地利用が転換される場合は、周辺の土地利用状況を踏まえた対応を図ります。また市街化区域の縁辺部や幹線道路沿道については、都市計画制度の活用などにより地域の実情に応じた対応を図ります。

ア まとまりある樹林地、農地については、緑地保全制度などにより保全を図ります。

イ 開発などが行われる場合には、周辺環境や生活環境と調和した土地利用を誘導します。

ウ 市街化区域に接する区域で、一団の市街地を形成している区域については、周辺の土地利用状況に応じて、市街化区域への編入を検討します。

エ 駅周辺において、計画的なまちづくりが行われる場合には、都市計画制度の活用などにより、適正かつ合理的な土地利用を図ります。

オ 環状4号線などの都市計画道路の沿道で土地利用の転換が進行してきた地区においては、周辺の農地、緑地の保全と併せて地域の特性を生かした適切な土地利用を図るため、地区計画の活用などによる土地利用誘導を検討します。

(3) 駅周辺の土地利用

各鉄道駅の特徴に応じ、商業施設、サービス施設、高齢者や子育て世帯向けの住宅などの立地を図るとともに、公園や広場などが適切に配置された、多世代が住みやすいまちづくりを進めます。計画的な開発・再開発などを通して、駅周辺の拠点機能の充実を図ります。

ア いずみ中央駅周辺

区役所などの行政機関や、泉区民文化センターなどの文化施設が集積する地域であり、行政サービスや防災の拠点として、また、様々な文化活動や区民活動の拠点としての土地利用を図ります。

イ 立場駅周辺

立場駅周辺は、バスターミナルや大型店舗が立地しています。今後、環状3号線の整備と併せて、駅周辺の道路交通の円滑化と商業施設、サービス施設などの立地を誘導し、拠点機能の充実を図ります。

ウ 中田駅周辺

中田駅周辺は、日常的な商業施設やサービス施設、住宅などが立地しています。横浜伊勢原線沿道、中田駅を中心とした商店街などにおいて、更に買物・サービス機能などの充実を図ります。

エ 踊場駅周辺

踊場駅周辺は、戸塚区との区境に位置し、住宅地を中心とした土地利用となっています。戸塚区側の土地利用と併せて、日常的な買物・サービス機能などの充実を図ります。

オ ゆめが丘駅、下飯田駅周辺

2つの駅が近接するこの区域では、土地区画整理事業による都市基盤の整備とともに、集合住宅、大規模商業施設などの立地を図り、計画的な市街地の形成を図ります。また、土地区画整理事業周辺地域においては、周囲と調和した土地利用を誘導します。

カ いずみ野駅周辺

いずみ野駅周辺は、住宅地、農地を中心とした土地利用となっています。開発などにより、駅周辺に商業施設、サービス施設、福祉・子育て関連施設などの立地を図り、高齢者や子育て世帯などが利用しやすいまちづくりを進めるとともに、まとまりある農地の保全を図ります。

キ 弥生台駅周辺

弥生台駅は、国際親善総合病院の最寄駅となっています。開発などにより、駅周辺に商業施設、サービス施設、住宅、病院に関連する施設などの立地を誘導し、拠点機能の充実を図るとともに、駅周辺にある貴重な緑の保全と活用を図ります。

ク 緑園都市駅周辺

緑園都市駅周辺は、計画的な開発により整備されたオープンスペースや豊かな緑が存在しています。民間企業や大学との協働により、これらの地域資源などを活用した、まちの魅力づくり、地域コミュニティの発展を図ります。

(4) 大規模な土地利用

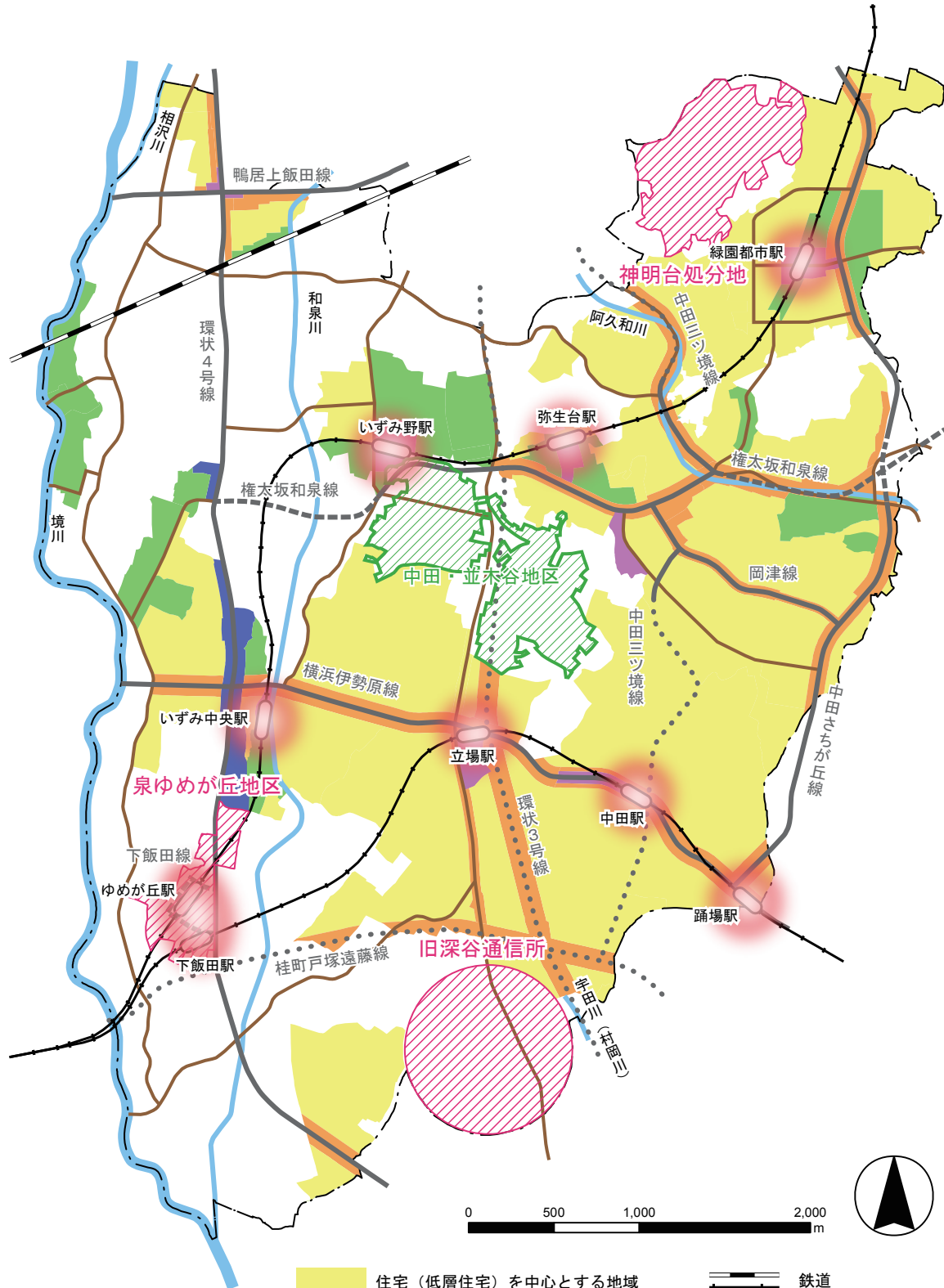
大規模な土地利用転換がある場合は、環境に配慮した計画を検討するとともに、地域の特性に応じた適切な土地利用の誘導や地域に必要な機能の導入を検討します。




ア 泉ゆめが丘地区は、土地区画整理事業による都市基盤の整備とともに、集合住宅、大規模商業施設などの立地を図り、計画的な市街地の形成を図ります。







イ 旧深谷通信所は、全市的・広域的な課題への対応を考慮しながら、緑豊かな公園を中心的な施設とし、自然、スポーツ・健康、防災、文化の要素を備えた整備を検討します。







ウ 神明台処分地は、今後も適正な維持・管理を行うとともに、有効な土地活用を検討します。

土地利用の方針図



-  大規模な土地利用
-  駅周辺の土地利用
-  農業専用地区

-  住宅（低層住宅）を中心とする地域
-  住宅（中高層住宅）を中心とする地域
-  商業・業務を中心とする地域
-  工業・業務を中心とする地域
-  幹線道路沿道の商業・業務、住宅が共存する地域
-  市街化調整区域

-  鉄道
-  河川
-  幹線道路（既存）
-  幹線道路（整備予定）
-  幹線道路（計画等）
-  主要な地域道路

2. 交通の方針

－誰もが安心して移動できる交通ネットワークづくり－

●まちづくりの方向性

- ・ 幹線道路の整備については、交通渋滞の解消や地域道路との機能分担、災害時の輸送機能の確保のため、都市計画道路の未整備路線・区間の整備を進めていきます。
- ・ 道路空間の整備については、誰もが安心して移動できるように、道路空間全体の安全性や快適性の向上を図ります。また、生活に密着した地域道路について、交通環境の改善を進めていきます。
- ・ 公共交通については、鉄道駅までの交通手段の維持・充実、公共交通ネットワークの充実に向けた取組を進めていきます。

●方針

(1) 道路ネットワークの整備推進

- ア 権太坂和泉線及び中田さちが丘線については、未整備区間の早期完成を目指して整備を進めます。
- イ 市内の道路ネットワークの形成による自動車交通の円滑化を目指し、環状3号線や桂町戸塚遠藤線などの都市計画道路の段階的な整備を図ります。その際、横浜伊勢原線や県道阿久和鎌倉など周辺道路との接続については、周辺の交通事情に十分に配慮した計画を検討します。
- ウ 広域的な道路ネットワークの強化を目指して整備を進めている横浜環状道路については、関係する高速道路の整備状況や全市的な道路交通の動向を見ながら、西側区間の整備を検討します。

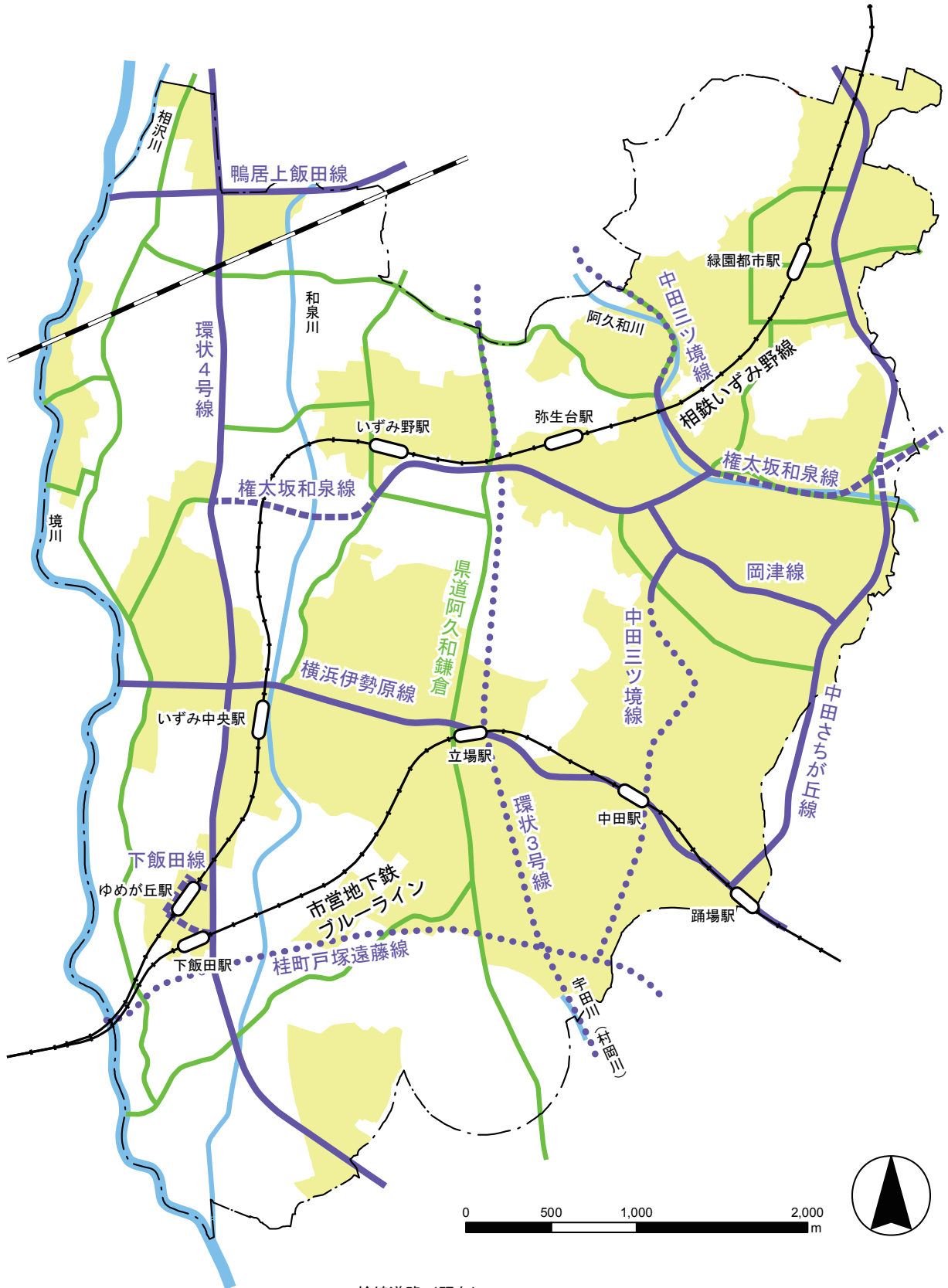
(2) 安全で快適な道路空間の整備








- ア 高齢者や障害者をはじめ誰もが安全、快適に移動できるように、歩道の段差や勾配の改善などによるバリアフリー化を進めます。
- イ 生活に密着した地域道路において、通学路の安全確保をはじめ、誰もが安全、快適に通行できるように、歩道の整備を進めます。また、歩道の確保が困難な場合は、あんしんカラーベルトなどによる安全対策を進めます。
- ウ 自転車と歩行者の安全性確保のため、自転車交通ルールへの周知及び自転車運転マナー向上のための啓発を行います。また、幹線道路の整備に併せて、自転車通行空間の確保について検討します。

(3) 公共交通の利便性の向上

- ア 区民の身近な生活を支える交通手段として必要なバス路線を維持します。また、地域のニーズに合わせたバス路線の新設や既存バス路線の再編による利便性向上など、生活に密着した地域交通の実現に向けて、地域の主体的な取組に対する支援を進めます。
- イ バスの利便性向上に向けて、バス路線となっている地域道路の拡幅や交差点の改良、歩道やバスベ이의整備などを進めます。
- ウ 鉄道駅や駅前広場などで、平坦性の確保や視覚障害者誘導用ブロックの設置などによるバリアフリー化を進めます。

交通の方針図



- | | | | |
|---|-------------|--|-------|
|  | 幹線道路 (既存) |  | 鉄道 |
|  | 幹線道路 (整備予定) |  | 河川 |
|  | 幹線道路 (計画等) |  | 市街化区域 |
|  | 主要な地域道路 | | |

■ 横浜市の鉄道ネットワーク

横浜市では、神奈川東部方面線の整備事業が進んでおり、これにより相鉄いずみ野線沿線から新横浜都心や東京都心部方面の所要時間が短縮し、交通利便性の向上が図られます。

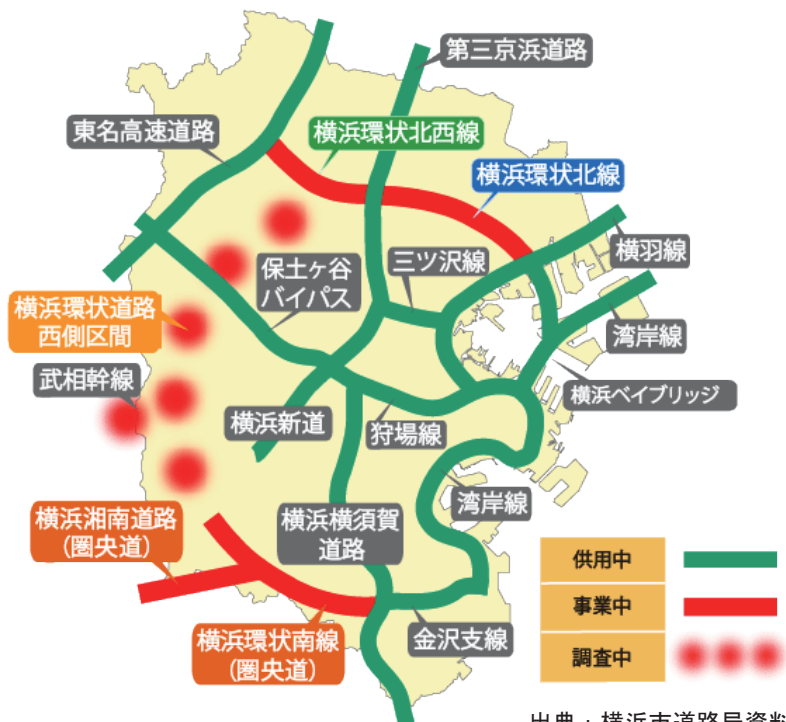
また、広域的な鉄道ネットワークの形成や交通利便性の向上のため、高速鉄道3号線の延伸や横浜環状鉄道の整備などについて検討を進めています。



図 37 鉄道ネットワーク

■ 横浜市的高速道路網

横浜市では、広域的な道路ネットワークの強化を目指し、横浜環状道路（北線、北西線、南線）、横浜湘南道路の整備が進んでいます。



出典：横浜市道路局資料

図 38 高速道路網

■ いずみ中央駅・立場駅バリアフリー基本構想

泉区では、バリアフリー法に基づき、いずみ中央駅・立場駅を中心とした地区を対象に、高齢者、障害者、子育て中の方など誰もが、円滑に移動し、駅や施設を利用できるよう、平成25年3月に「横浜市いずみ中央駅・立場駅周辺地区バリアフリー基本構想」を策定しました。

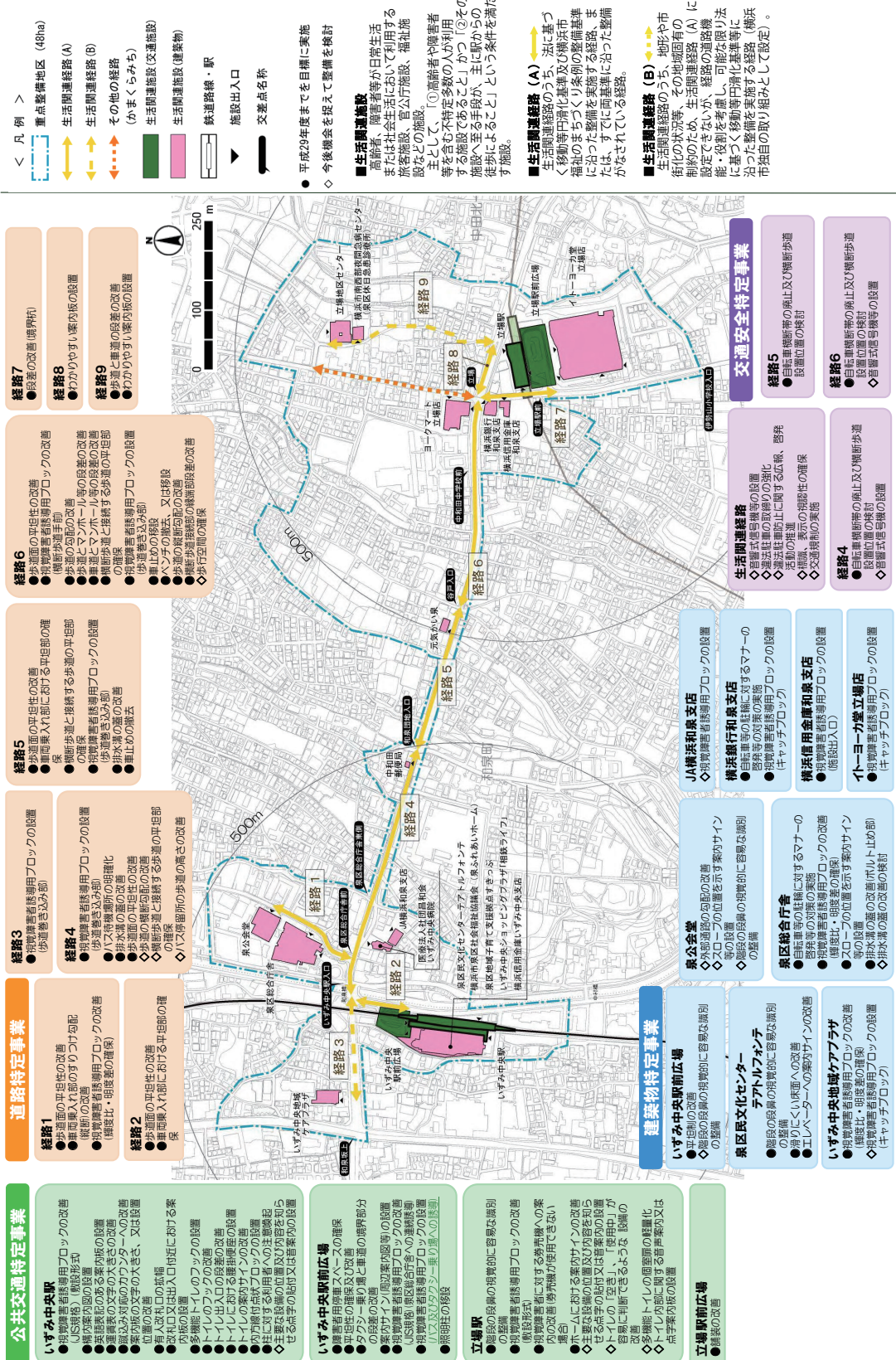


図 39 特定事業

出典：横浜市道政局資料

3. 環境の方針

－豊かな水と緑の保全と創出－

●まちづくりの方向性

- ・水辺空間の保全と創出については、水辺に親しみふれあうための環境整備を進めていくとともに、水辺の良好な環境を守るための地域活動を支援していきます。
- ・緑の保全と創出については、樹林地をはじめとした緑地の保全を進めるとともに、地域に身近な緑の環境の維持・充実を図ります。また、樹林地、公園の良好な環境を守るための地域活動を支援していきます。
- ・農地の保全と活用については、農地が持つ環境面での役割も踏まえ、農家支援などの農業振興を推進していくとともに、農に親しむ取組を進めていきます。
- ・環境負荷の少ない暮らしとまちづくりについては、各家庭や地域における環境にやさしい交通行動や省エネ行動の推進などにより、温暖化・ヒートアイランド対策を進めていきます。

●方針

(1) 水辺空間の保全と創出

- ア 和泉川、阿久和川などの河川において、区民の憩いや活動拠点の場として親水拠点や遊歩道などの環境整備を進めます。また、周辺環境との調和に配慮した「多自然川づくり」の取組を進めます。
- イ 和泉川、阿久和川などの河川や親水拠点の生物多様性が豊かな環境を維持・創出するとともに、水辺愛護会などの活動を支援します。

(2) 緑の保全と創出

- ア まとまりのある良好な緑地について、特別緑地保全地区や市民の森などの緑地保全制度により保全を進めるとともに、生物多様性の保全を図ります。また、これらの緑地を区民の憩いや活動拠点の場、自然観察や環境学習の場として活用するなど、緑に親しむための取組を進めます。
- イ 身近な緑に親しみふれあうことができる場として、地域の特性やニーズに応じた公園の整備を進めます。
- ウ 地域が主体となり地域にふさわしい緑を創出する取組を支援します。また、公共用地や民有地での緑化を進めます。
- エ 樹林地や公園、街路樹などの緑を良好に維持するとともに、市民の森や公園の愛護会、ハマロードサポーターなどの活動を支援します。

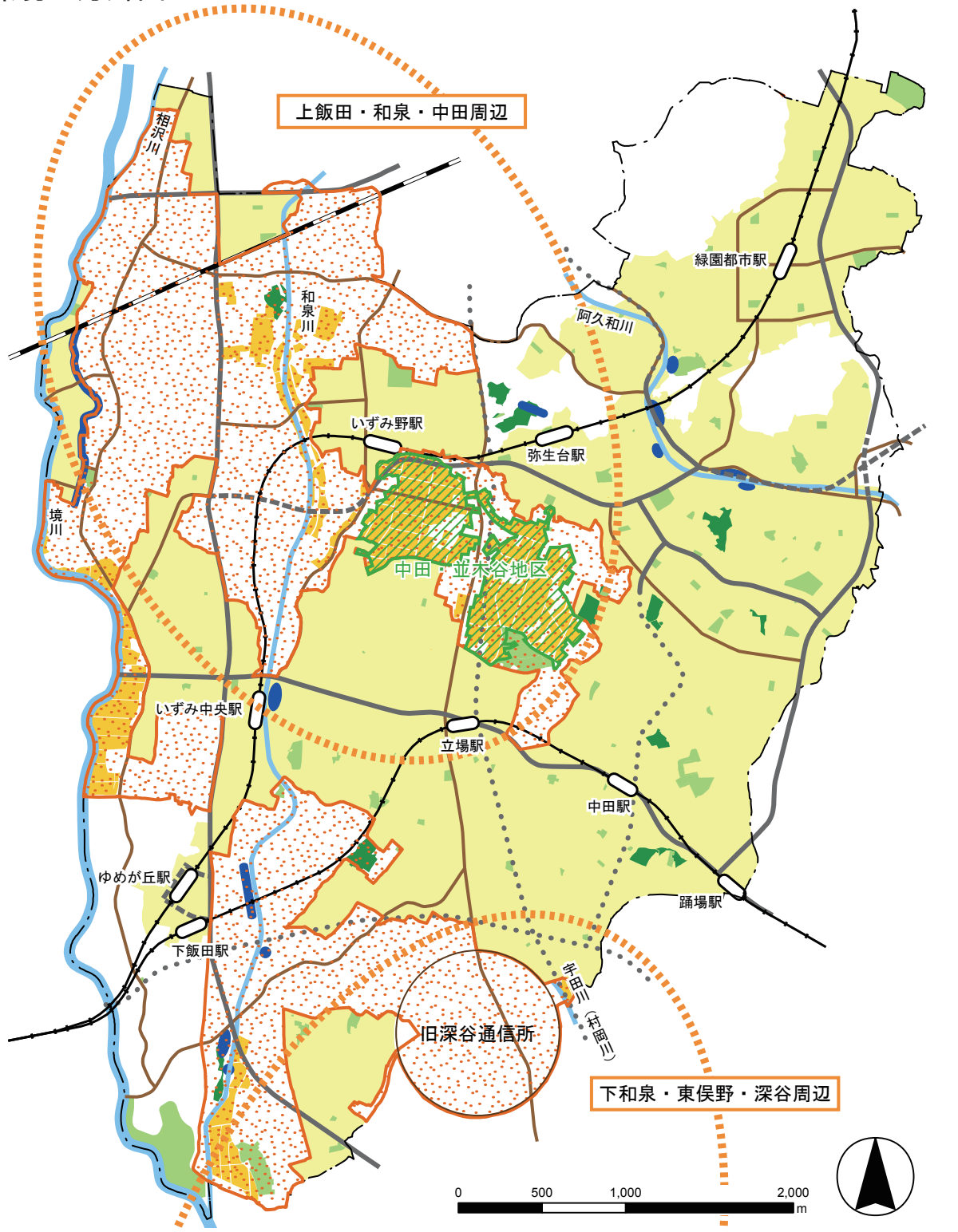
(3) 農地の保全と活用















- ア 中田・並木谷地区の農業専用地区や和泉川、境川沿いの農用地区域を中心に、農地の保全と整備を進めるとともに、農地の利用促進などの取組を進めます。
- イ 水田の保全や水源の確保、農地や農地周辺における営農環境の整備を支援します。
- ウ 収穫体験農園や市民農園の開設の支援、農園付公園の整備などにより、区民が身近に農とふれあうことができる場づくりを進めます。
- エ 区民による援農活動や農業の担い手の育成・支援などにより農家の支援を進めます。
- オ 農産物などの地域資源を生かすため、直売所の支援や生産者と企業が連携した店舗の誘致など地産地消の取組を支援します。

(4) 環境負荷の少ない暮らしとまちづくりの推進

- ア 開発事業などの計画立案にあたっては、緑化や低炭素技術の導入など、環境負荷の少ないまちづくりに寄与する計画となるよう誘導します。
- イ 環境にやさしい交通行動を推進するため、公共交通の利用やマイカーの節度ある利用を促進するとともに、エコドライブなどの普及啓発を進めます。
- ウ 緑のカーテンや省エネ行動など家庭でできる取組を進めるとともに、身近な環境問題への関心を高めるための啓発を進めます。また、水素エネルギーや再生可能エネルギーなどの活用、HEMSなどのエネルギーマネジメントシステムや家庭用燃料電池などの自立分散型エネルギーシステムの普及を図ります。
- エ 3R（リデュース、リユース、リサイクル）を推進し、区民・事業者と連携してごみを減量し、環境負荷の低減を図ります。

環境の方針図



- | | | |
|---|---|---|
|  公園
(地区公園、近隣公園、街区公園) |  緑の10大拠点 |  鉄道 |
|  特別緑地保全地区、
市民の森、ふれあいの樹林 |  親水拠点 |  河川 |
|  農業振興地域 |  市街化区域 |  幹線道路 (既存) |
|  農業専用地区 | |  幹線道路 (整備予定) |
|  農用地区域 | |  幹線道路 (計画等) |
| | |  主要な地域道路 |

4. 防災等の方針

－安心して安全に暮らせるまちづくり－

●まちづくりの方向性

- ・地震への対策については、地震発生時の建築物の倒壊や火災による被害を防ぐための対策を進めていきます。また、発災時の緊急輸送の確保やライフライン機能の確保など、災害に備えた環境整備を進めていきます。
- ・水害等への対策については、大雨などによる被害を防ぐため、総合的な浸水対策や土砂災害対策を進めていきます。
- ・地域の防災・防犯力の向上のため、地域防災拠点の機能強化や地域と連携した防災・防犯の取組を進めていきます。また、一人ひとりの防災・防犯意識の向上や地域で助け合いのできる関係づくりを進めていきます。

●方針

(1) 地震への対策の推進

- ア 地震による被害を最小限に抑えるため、狭あい道路の拡幅整備、公園などのオープンスペースの確保、建築物の耐震化・不燃化の促進などを図るとともに、初期消火力の強化を進めます。
- イ 震災時の人命救助や支援物資などの輸送機能を確保するため、幹線道路などの道路整備を進めるとともに、緊急交通路指定想定路である横浜伊勢原線の無電柱化及び沿道建築物の耐震化、橋りょうの耐震化及び長寿命化を進めます。
- ウ 震災時にライフラインの機能が十分に確保できるよう、上下水道・ガス・電気などの耐震対策を進めるとともに、コージェネレーションシステムなどの導入によりエネルギー供給の多重化を図ります。

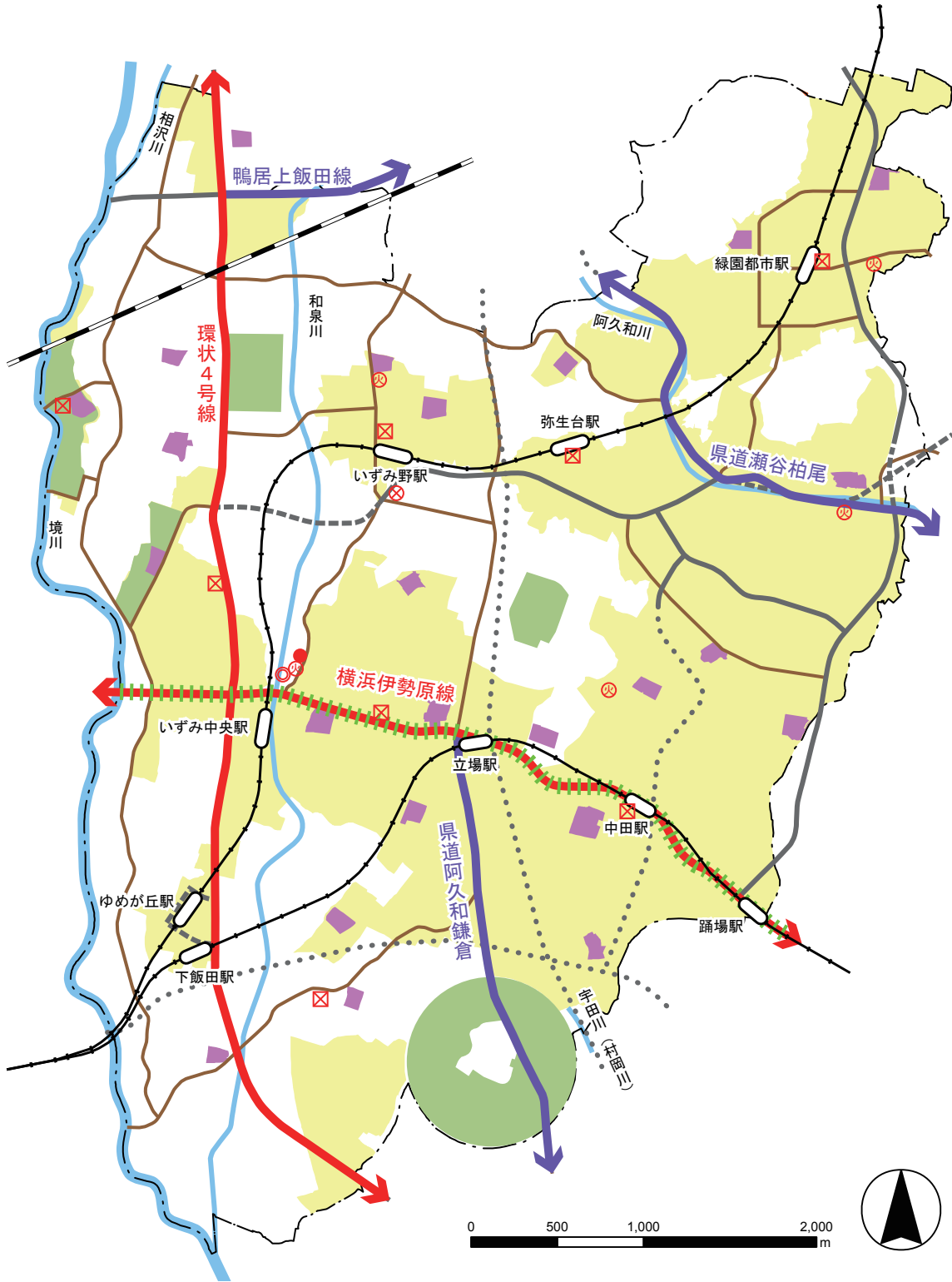
(2) 水害等への対策の推進

- ア 境川、和泉川、阿久和川の河川改修を進めるとともに、河川の流域における雨水貯留浸透施設の設置により流域の治水対策を進めます。
- イ 大雨による道路冠水などへの対策として、雨水排水施設の整備を進めます。
- ウ 大雨などによる被害の想定区域や避難場所などについて、浸水（内水・洪水）ハザードマップ、土砂災害ハザードマップなどにより情報提供を行い、水害などに対する総合的な対策を進めます。
- エ 土砂災害警戒区域を中心に崖地の現地調査を行うとともに、応急措置やがけ地防災対策工事などへの支援によりがけ地防災対策を進めます。

(3) 地域の防災・防犯力向上への取組

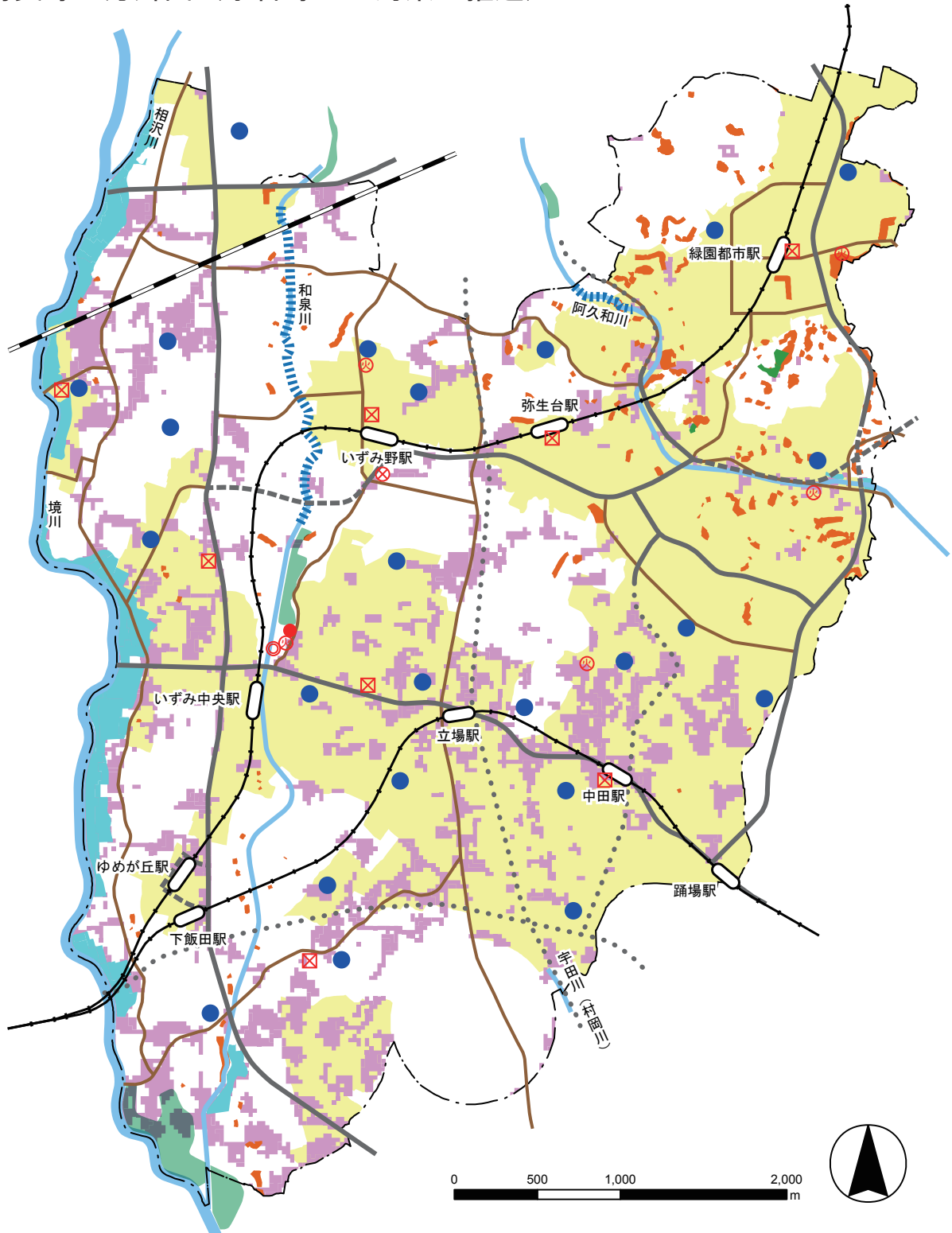
- ア 地域防災拠点における資機材の整備や食料の備蓄、運営体制の充実を図ります。また、家庭での備蓄の啓発を行うなど、地域の防災力を強化します。
- イ 防犯灯の設置や維持管理、街の美化などを通じて、犯罪が起りにくい環境づくりを進めます。
- ウ 地域住民・事業者などの防災訓練や自主防犯活動を支援します。また、これらの取組を継続的なものとするため、担い手の育成を図ります。
- エ 啓発活動などを通して、日頃から一人ひとりの防災・防犯意識の向上や、要援護者支援などの助け合いのできる関係づくりを進めます。



















防災等の方針図（地震への対策の推進）



- | | | | | | |
|--|--------------------------------|--|---------|--|------------|
| | 緊急輸送路（一次路線） | | 区役所 | | 鉄道 |
| | 緊急輸送路（二次路線） | | 土木事務所 | | 河川 |
| | 沿道の耐震化を促進すべき路線
（緊急交通路指定想定路） | | 警察署・交番 | | 幹線道路（既存） |
| | 広域避難場所 | | 消防署・出張所 | | 幹線道路（整備予定） |
| | 地域防災拠点 | | 市街化区域 | | 幹線道路（計画等） |
| | | | | | 主要な地域道路 |

防災等の方針図（水害等への対策の推進）



- | | | |
|---|---|--|
|  河川改修（事業中） |  区役所 |  鉄道 |
|  河川遊水地 |  土木事務所 |  河川 |
|  避難所 |  警察署・交番 |  幹線道路（既存） |
|  洪水浸水想定区域 |  消防署・出張所 |  幹線道路（整備予定） |
|  下水道や水路などからの浸水が想定される区域 |  市街化区域 |  幹線道路（計画等） |
|  土砂災害警戒区域 | |  主要な地域道路 |
|  急傾斜地崩壊危険区域 | | |

IV. 泉区プランの実現に向けて

1. 協働によるまちづくりの推進

泉区では、泉区プランを区民、事業者、行政がまちづくりの指針として共有し、三者が協働してまちづくりを進めます。

協働によるまちづくりを進めるにあたっては、区民、事業者、行政それぞれの役割分担を明確にし、協力・連携することが必要です。

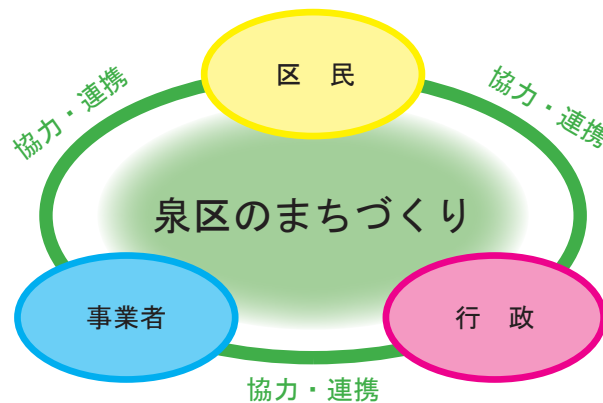


図 40 協働によるまちづくり

(1) 区民の役割

地域のまちづくりの主体であり、地域での様々な取組や自治会町内会活動、住民間の合意形成による自主ルール・プランの制定・遵守など、区民主体のまちづくり活動が期待されています。また、行政の施策への提案や協力など、区民一人ひとりが積極的にまちづくりに参画することが求められています。

(2) 事業者の役割

地域社会の一員として、泉区プランに示されたまちづくりの方針を理解し、それらに基づく施策や区民主体のまちづくり活動などに協力するとともに、事業者の持つ専門性を生かし、まちの活性化や地域課題の解決に寄与するまちづくりへの貢献が期待されます。

(3) 行政の役割

様々な公共サービスを充実させるとともに、横浜市が実施する事業をはじめ、まちづくりに関する情報をお知らせします。また、開発行為や建築行為について、適切に規制・誘導します。

特に区民に身近な区役所は、地域活動の担い手育成などの区民主体のまちづくり活動に対する支援や、横浜市の各局や神奈川県などによって進められている様々なまちづくり事業の総合調整を行います。

2. 地区ごとのまちづくりの推進

泉区プランは泉区全体のまちづくりの方向性を定めるものですが、個別の地区において、その地区の特性に応じたまちづくりの計画やルールが必要である場合には、各種のまちづくりの手法を活用します。

まちづくりの手法には、建築協定、景観協定、地区計画などの法に基づく規制・誘導の制度のほか、横浜市独自の制度として、個別の地区のまちづくりの目標や方針などを定める「地域まちづくりプラン」や、建物や土地利用などについてルール化する「地域まちづくりルール」などがあります。横浜市では、横浜市地域まちづくり推進条例に基づき、これらの制度を活用した区民主体のまちづくり活動を支援しています。

なお、泉区地域福祉保健計画では、地区の多様な課題や必要性にきめ細かく対応するため泉区連合自治会・町内会のエリアを基にした泉区内12の地区で、地区別計画を策定・推進しています。

泉区では、これらの取組と連携・協力して、地区ごとのまちづくりを推進します。

3. 泉区プランの見直し

泉区プランは、方針としての期間が長期に渡ることから、社会情勢などに大きな変化が生じた場合には、見直しを行うことが必要です。

また、上位計画や関連計画の改定が行われた際には、泉区プランの記載内容や進捗状況を点検し、必要に応じて見直しを行います。

V. 参考資料

1. 用語解説

	用語	解説
あ	あんしん カラーベルト	小学生の通学路などのうち、歩道などの歩行者空間が確保されておらず、今後も歩道整備が困難な路線において、歩行者空間確保のため拡幅・カラー化された路側帯。
	雨水貯留浸透施設	大雨時に河川水位の急激な上昇を防止するため、雨水を一時的に貯めたり地下に浸透させたりして、河川への雨水流出量を抑制する施設。公園や校庭、住宅などに設置し一時的に雨水を溜める「雨水貯留施設」と透水性の舗装や雨水浸透ますなど、雨水を地下に浸透させる「雨水浸透施設」に分けられる。
	雨水排水施設	雨水を集水して、川や海などの公共用水域へ排水する、道路側溝、水路、下水道などの施設。
か	街区公園	もっぱら街区に居住する者の利用に供することを目的とする公園で誘致距離 250m の範囲内で 1 箇所当たり面積 0.25ha を標準として配置するもの。
	河川遊水地	洪水時に、河川から水を流入させて、一時的に貯留し、流量の調節を行う土地のこと。
	神奈川東部方面線	相模鉄道線西谷駅から J R 東海道貨物線横浜羽沢駅付近を経て、東京急行電鉄線日吉駅に至る路線で、西谷から羽沢間を相鉄・J R 直通線、羽沢から日吉間を相鉄・東急直通線として整備し、相模鉄道線と J R 線、東京急行電鉄線との直通運転を行う。
	幹線道路	高速道路など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道路。
	急傾斜地崩壊危険区域	崩壊するおそれのある急傾斜地で、その崩壊により相当数の居住者その他の者に危害が生ずるおそれのあるもの及びこれに隣接する土地のうち急傾斜地の崩壊を助長又は誘発するおそれのある土地に対し、急傾斜地の崩壊を防止するため、一定の基準に該当する場合に「急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律」に基づき指定された区域。
	旧耐震基準	昭和 56 年（1981 年）6 月 1 日に改正施行された建築基準法以前の耐震基準のこと。
	狭あい道路	幅員 4 m 未満の道で、一般の用に供されている道路のこと。通行上、環境衛生上の問題があるばかりでなく、地震や火災などの災害時に消防、救急活動にも支障をきたすおそれがある。
	緊急交通路指定 想定路	大地震発生時に、被災者の避難、救出・救助及び消火活動などに使用される緊急車両などのみの通行に限定される道路。都道府県公安委員会が各道路管理者と協議により指定する道路で、横浜市内には 20 路線ある。
	緊急輸送路	災害応急対策の実施に必要な物資、資機材、要員などを輸送する緊急車両が通行する道路。高速道路や幹線道路を対象としている。「第 1 次緊急輸送路」と「第 2 次緊急輸送路」に分けられ、各種行政機関、海上からの緊急物資を受け入れる耐震強化岸壁、総合病院などの各拠点の連携を考慮し選定されている。

か	近隣公園	主として近隣に居住する者の利用に供することを目的とする公園で近隣住区当たり 1 箇所を誘致距離 500m の範囲内で 1 箇所当たり面積 2 ha を標準として配置するもの。
	区域区分	都市計画区域について、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図る必要がある場合に市街化区域と市街化調整区域との区分を定めること。
	景観協定	良好な景観の形成を図るため、土地所有者等が全員の合意によって地区の景観に関するルールを定める制度。建築物の敷地、位置、構造、用途、意匠等に加え、緑地の保存や景観に関する取組等も定めることができる。
	建築協定	住宅地としての環境を維持増進することなどを目的として、土地の所有者などの全員の合意によって建築基準法などの最低の基準に更に一定の制限を加え、互いに守りあっていくことを約束（契約）し、その約束を市長が認可するもの。
	洪水ハザードマップ	大雨によって河川が増水し、堤防の決壊や河川の氾濫が発生した場合、住民が避難する際に役立つよう、浸水想定区域や水深、避難場所などを掲載したマップ。
	コージェネレーションシステム	エンジンなどで発電する一方、その排熱を利用して空調等の熱需要をまかなうシステム。
さ	市街化区域	すでに市街地を形成している区域及びおおむね十年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のこと。
	市街化調整区域	都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域。市街化拡大のおそれのない開発が特例として認められる以外、原則として開発は認められない。また、建築行為については、都道府県知事（政令市長を含む）の許可が必要。
	自給的農家	「農家」のうち経営耕地面積が 30a 未満かつ調査期日前 1 年間の農産物販売金額が 50 万円未満であるものをいう。
	自然増減	出生と死亡による人口増減。
	市民農園	農業従事者以外の人々が、レクリエーション目的などで、小さな区画の農地を利用して自家用の野菜や花などを育てるための農園のこと。
	市民の森	「緑の環境をつくり育てる条例」及び「市民の森設置事業実施要綱」に基づき、おおむね 2ha 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、ベンチなど簡易な施設整備を行い、市民に憩いの場を提供するもの。散策路や広場の清掃・パトロールなど通常の管理は、地域の「市民の森愛護会」が行っている。
	社会増減	転勤・転職・就職・就学・結婚・住宅事情などの社会的事情による人口増減。
	収穫体験農園	身近なところで地産地消を実感できるよう、果物のもぎ取りや野菜の収穫などを体験することができる果樹園や農園。
	人口集中地区 (D I D)	国勢調査基本単位区及び基本単位区内に複数の調査区がある場合は調査区（以下「基本単位区等」という。）を基礎単位として、1) 原則として人口密度が 1 km ² 当たり 4,000 人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、2) それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有する地域。
人口動態	自然動態（自然増加数）と社会動態（社会増加数）を合わせた人口の動き。	

さ	3 R	Reduce（リデュース：ごみそのものを減らす）、Reuse（リユース：何回も繰り返し使う）、Recycle（リサイクル：分別して再び資源として利用する）の頭文字をとった循環型社会を構築していくためのキーワード。
	生物多様性	生物多様性とは、生きものたちの豊かな個性とつながりのこと。生物多様性の中には次の3つのレベルで多様性がある。森林や海洋などの様々な生態系があることを「生態系の多様性」、このような生態系の中に様々な種類の生きものがあることを「種の多様性」、同じ種の中でも体の大きさが異なるなどの様々な遺伝的な差異があることを「遺伝子の多様性」という。
た	多自然川づくり	河川全体の自然の営みを視野に入れ、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮し、河川が本来有している生物の生息・育成・繁殖環境及び多様な河川景観を保全・創出するために、河川管理を行うこと。
	地域道路	地域の人々が通勤・通学など日常生活上で利用する道路で、生活圏に位置する区画道路など。
	地域福祉保健計画	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、身近な支えあいの仕組みづくりを進めることを目的として、策定・推進するもの。横浜市の地域福祉保健計画は、市計画、18区の区計画、地区別計画で構成されており、区の特성에応じた、区民に身近な中心的計画として、泉区地域福祉保健計画を策定している。
	地域まちづくりプラン	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。）が地域住民などの理解や支持を得ながらとりまとめた計画を、市長が認定する制度。地域まちづくりプランに基づき、地域まちづくり組織は、市と連携して事業推進を図っていくなど、プランの実現へ向けた取組を行っていくことができる。
	地域まちづくりルール	建物や土地利用などについて、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。）が地域住民などの理解や支持を得ながら、自主的に定めたルールを、市長が認定する制度。認定を受けた地域まちづくりルールの対象地域において、地域まちづくりルールに係る建築などを行う場合には、地域まちづくり組織との協議や市長への届出が必要となり、地域まちづくり組織と市が連携して建築行為などを誘導している。
	地区計画	都市計画法に基づいて定める特定の地区・街区レベルの都市計画。まちづくりの方針や目標、道路・広場などの公共的施設（地区施設）、建築物などの用途、規模、形態などの制限をきめ細かく定めるもの。
	地区公園	主として徒歩圏内に居住する者の利用に供することを目的とする公園で誘致距離1kmの範囲内で1箇所あたり面積4haを標準として配置するもの。
	昼夜間人口比率	夜間人口100人当たりの昼間人口。「昼間人口」とは、常住地から通勤・通学という日々の定常的な移動人口を加減して算出した「従業地・通学地による人口」を指し、常住人口を昼間人口に対比する意味で「夜間人口」と呼ぶ。
	低炭素技術	再生可能エネルギーや未利用エネルギーを活用する技術など、二酸化炭素（CO ₂ ）排出を削減し、低炭素社会へ移行していくための技術。

た	特別緑地保全地区	都市緑地法に基づき、風致景観が優れているなどの指定要件を満たす、概ね 1,000 m ² 以上のまとまりのある貴重な緑地を、都市計画により永続的に保全する制度。
	都市計画区域	市又は人口、就業者数その他の事項が政令で定める要件に該当する町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的及び社会的条件並びに人口、土地利用、交通量その他国土交通省令で定める事項に関する現況及び推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域のこと。
	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。
	都市計画道路	都市計画法に基づいて、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。都市の将来像を踏まえて計画される。 都市計画道路が計画されている場所では、将来的に道路整備が円滑に進むように、建物の建築に際して一定の制限がかかっている。
	都市施設	都市計画法第 11 条第 1 項に定められている、道路などの交通施設、公園などの公共空地、下水道などの処理施設、河川などの水路、学校などの教育文化施設、病院などの医療施設、火葬場、一団地の住宅施設、官公庁施設、流通業務団地など、都市計画で定められるべき施設。
	土砂災害警戒区域	急傾斜地の崩壊等が発生した場合に住民等の生命又は身体に危害が生ずるおそれがあると認められる土地の区域で、当該区域における土砂災害を防止するために警戒避難体制を特に整備すべき土地の区域として、「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」に基づき指定された区域。
	土砂災害ハザードマップ	大雨などにより、崖崩れが発生した場合に被害が及ぶおそれのある区域を示した地図。傾斜度が 30 度以上で高さが 5m 以上の区域、急傾斜地の先端から水平距離が 10m 以内の区域、急傾斜地の下端から急傾斜地の高さの 2 倍（50m を超える場合は 50m）以内の区域が指定されている。
	土地区画整理事業	道路、公園、河川などの公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。公共施設が不十分な区域では、地権者からその権利に応じて土地の提供を受けた上で（減歩）、この土地を道路・公園などの公共用地が増える分に充てるほか、その一部を売却し事業資金の一部に充てる事業制度。
な	内水ハザードマップ	大雨時に想定される下水道や水路に起因した浸水区域や水深などを掲載したマップ。
	農園付公園	市民が農作業を楽しめる農園を主として整備した都市公園。区画貸しタイプの市民農園で、利用者が自由に栽培・収穫できる。
	農業振興地域	県知事が農業振興地域整備基本方針に基づいて指定する、農業の振興を図ることが相当であると認められる地域。
	農業専用地区	まとまりのある優良な農地の確保により、都市農業の確立と都市環境を保全することを目的として、本市独自の制度として市長が指定した地区。農業振興地域内で、農業生産性の向上及び地域農業の健全な発展が見込まれる 10ha 以上の地区を指定。

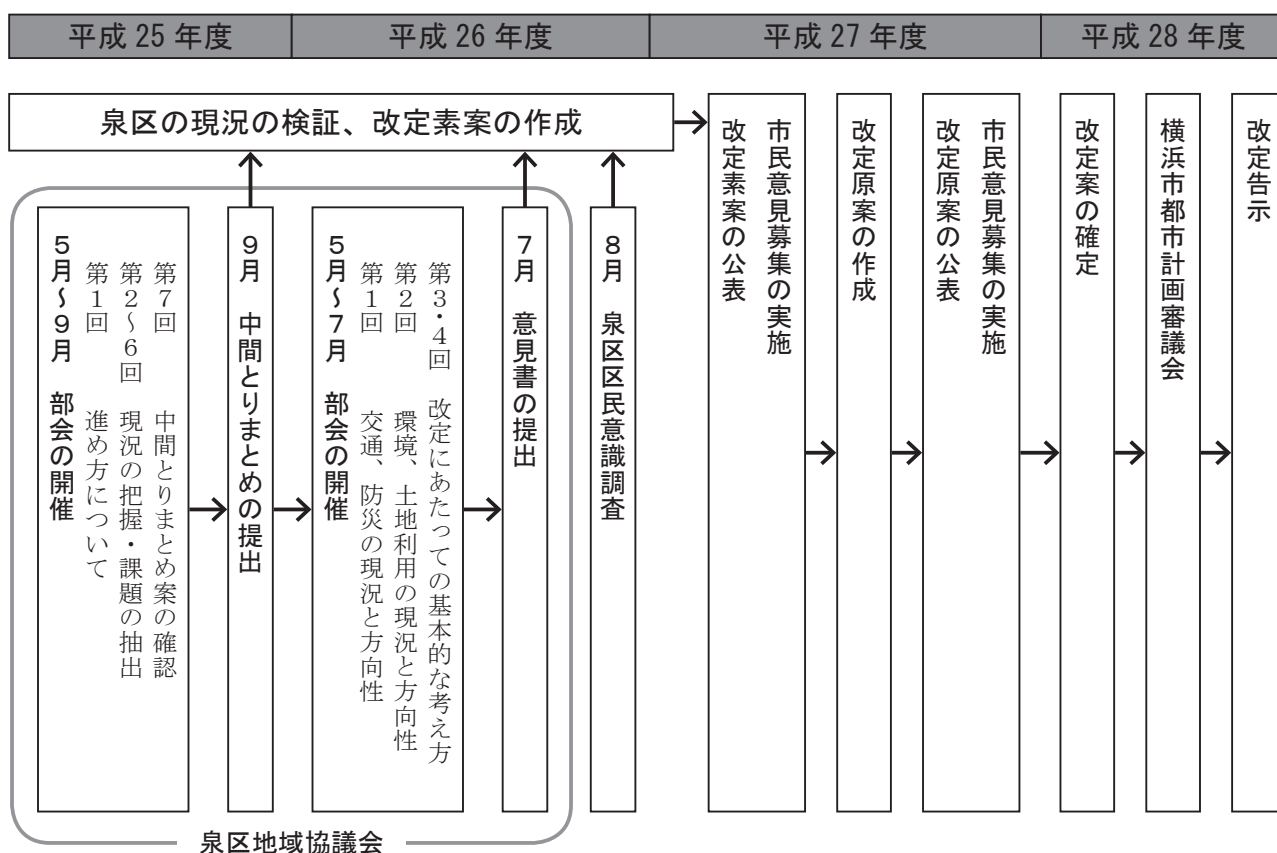
な	農用地区域	農業振興地域整備計画において農地としての利用が定められた区域。農政事業の主な対象となるほか、税制上の優遇や農地転用の制限など種々の特徴がある。
は	バリアフリー化	高齢者、障害者などが生活する上で、行動の妨げになる障壁を取り去り（歩道の段差解消など）、高齢者、障害者などにやさしい生活空間を作りあげてをいう。また、物理的な障壁ばかりでなく、高齢者、障害者などが社会参加をする上で、精神的にも障壁がないことも意図する。
	販売農家	「農家」のうち経営耕地面積が 30a 以上又は調査期日前 1 年間の農産物販売金額が 50 万円以上のものをいう。
	HEMS	Home Energy Management System。情報通信技術（ICT）を活用した、家庭におけるエネルギー管理（省エネ行動）を支援するシステム。住宅内のエネルギー消費機器をネットワークで接続し、稼動状況やエネルギー消費状況の監視、遠隔操作や自動制御などを可能にする。
ま	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。
や	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 12 種類がある。 <ol style="list-style-type: none"> 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. 近隣商業地域 9. 商業地域 10. 準工業地域 11. 工業地域 12. 工業専用地域
	横浜環状道路	横浜市の骨格となる自動車専用道路。横浜の都心から半径 10 ～ 15km を環状に結ぶ計画で、平成 26 年（2014 年）現在は南線（横浜横須賀道路釜利谷ジャンクション～（仮称）戸塚インターチェンジ）・北線（第三京浜道路港北ジャンクション～横浜羽田空港線生麦ジャンクション）・北西線（東名高速道路横浜青葉インターチェンジ・ジャンクション～第三京浜道路港北ジャンクション）が事業中となっている。また、西側区間については、事業中の路線の進捗状況を見ながら検討を進めることとしている。

や	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。おおむね2025年頃を展望し、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する。横浜市の様々な計画の最上位に位置付けられる指針であり、「地方自治法」に規定される、その地域における総合的かつ計画的な行政を運営するための基本構想に位置付けられる構想。
	「横浜市地震防災戦略における地震火災対策方針」における対策地域	「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、「延焼の危険性が高い地域」として指定した地域。地域防災力の向上を図るため、自治会町内会等が行う防災施設（避難経路、防災広場、防災設備）の整備等に対し、横浜市が行う補助の対象となる。
	横浜市地域まちづくり推進条例	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て平成17年（2005年）2月25日に公布され、平成17年（2005年）10月1日に施行された条例。 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、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・手続きや、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ている。
	横浜市水と緑の基本計画	水・緑環境の保全と創造に向けた総合的な施策展開を図るとともに、横浜市基本構想（長期ビジョン）を踏まえて「横浜らしい水・緑環境の実現」を目指す計画。
	横浜みどりアップ計画	「みんなで育むみどり豊かな美しい街 横浜」を目指し、「市民とともに次世代につなぐ森を育む」、「市民が身近に農を感じる場をつくる」、「市民が実感できる緑をつくる」の3つの柱と、「効果的な広報の展開」に、市民や事業者と連携しながら取り組む計画。
ら	緑地保全制度	樹林地を中心とする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。緑地保全制度により指定されると、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㎡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。

2. 改定の経緯

泉区プランの改定にあたっては、泉区の現況を把握するとともに、泉区地域協議会においてまちづくりの課題やまちの将来像について議論し、泉区プラン改定にあたっての基本的な考え方について意見書を提出していただきました。その意見書や、平成26年(2014年)度実施した泉区区民意識調査結果を受けて、改定素案を作成しました。

その後、素案、原案について、広報よこはま、ホームページなどを通して、広く区民意見を募集した上で、改定案を作成したのち、横浜市都市計画審議会へ付議し、改定泉区プランを確定しました。



横浜市都市計画マスタープラン泉区プラン

発行日 平成28年11月

発行 横浜市 泉区 区政推進課

〒245-0016 横浜市泉区和泉町 4636-2

Tel.045-800-2332 / FAX.045-800-2505

E-mail:iz-kusei@city.yokohama.jp

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

表紙の写真は平成 26 ~ 27 年「泉区魅力発見フォトコンテスト」の受賞作品の中から掲載させていただきました。