

横浜市都市計画マスタープラン 瀬谷区プラン

[改定素案]

平成 28 年 1 月

横浜市瀬谷区・都市整備局

目次

はじめに	3
1. 改定の経緯	3
2. 瀬谷区プランの位置付け、役割	4
1. 瀬谷区のまちの成り立ち	6
1. 瀬谷区の地勢	6
2. 市街地形成の経緯	6
2. 瀬谷区のまちの現状と課題	10
1. まちづくりの進捗	10
2. 現状と課題	12
3. 瀬谷区の目標とする都市像	29
1. まちづくりの基本理念	29
2. まちづくりの目標	29
3. 将来都市構造	32
4. 部門別まちづくりの方針	35
1. 土地利用の方針	35
2. 都市の活力・魅力の方針	39
3. 都市環境の方針	44
4. 都市交通の方針	49
5. 都市防災の方針	53
5. まちづくりの推進に向けて	55
用語解説	58

◇瀬谷区の位置



はじめに

1. 改定の経緯

「都市計画マスタープラン瀬谷区プラン」（以下「瀬谷区プラン」という。）は、2005（平成 17）年 12 月に策定され、その後約 10 年が経過しました。この間、「横浜市基本構想（長期ビジョン）」が 2006（平成 18）年に策定され、それに伴い関連する分野別計画の策定・改定も進みました。

また、瀬谷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、今後の本格的な人口減少社会の到来予測等の社会経済状況の変化に合わせ、2013（平成 25）年 3 月に改定されました。

瀬谷区においては、総人口が 2005（平成 17）年から減少傾向にあり、2035（平成 47）年には 2005（平成 17）年から約 1.5 万人減少し、総人口の約 3 人に 1 人が 65 歳以上となることを見込まれます。また、2015（平成 27）年 6 月に旧上瀬谷通信施設が米軍から返還されたことや瀬谷駅南口市街地再開発事業の都市計画決定等、社会情勢やまちの状況も大きく変化しています。これらの変化を踏まえ、将来に向けたまちづくりの目標や方針を見直していく必要があります。

こうした状況を踏まえ、2005（平成 17）年策定の瀬谷区プランを基本としつつ、次の視点から瀬谷区プランを改定しました。

- 人口減少社会の到来と高齢化率の高まりを踏まえた、既存インフラ等を生かした効率的な都市構造への転換を見据えた方針
- 上位計画、関連計画や関連するまちづくり施策との整合
- 全体構想の体系に合わせた構成の再編

2. 瀬谷区プランの位置付け、役割

「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く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、こうした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・公園等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。

横浜市都市計画マスタープランとは、横浜市の都市計画に関する長期的な基本の方針であり、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」として位置付けられます。

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）」や「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。

瀬谷区プランはこのうちの「地域別構想」に該当し、おおむね20年後を見据え、望ましい瀬谷区の将来像を描くとともに、それを実現するためのまちづくりの基本的な方針を定めるものです。

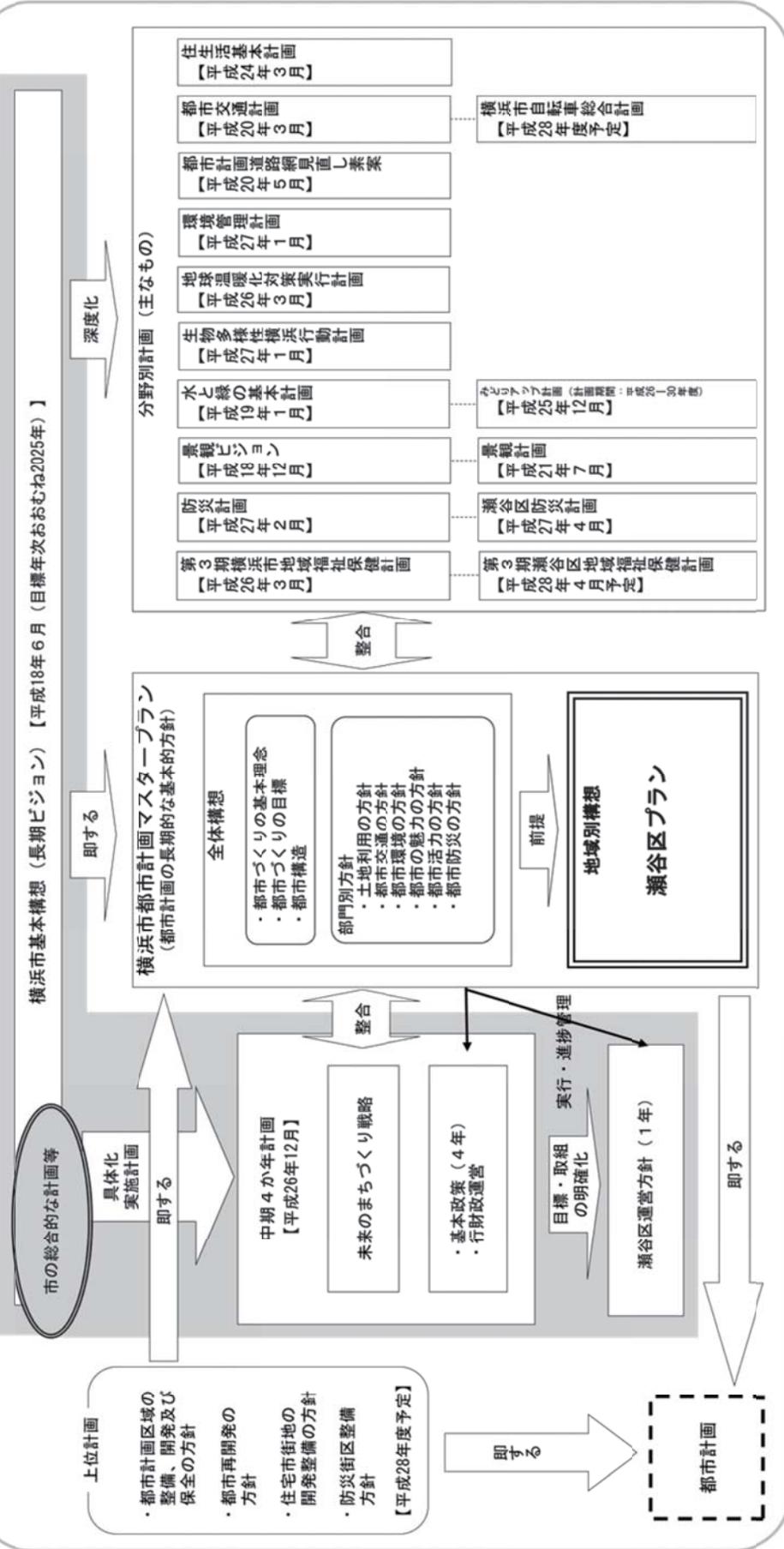
瀬谷区の魅力は、横浜市の中にあって、水と緑の豊かな自然を身近に感じられることです。また、横浜駅まで約20分という都市の利便性も兼ね備えています。この瀬谷区の魅力を将来に引き継ぐとともに、更なる都市機能を充実させるために、まちづくりを進める必要があります。

区民、事業者、行政が協力して、より良いまちの姿を念頭に置きながら、もてる力を発揮し、それぞれの立場で主体的に行動することで、望ましいまちの姿を実現することができます。

この「瀬谷区プラン」がまちづくりを進めるための基本的な方針として、区民一人ひとり、事業者、行政によって共有され、具体的なまちづくりを進める際に関係者間の共通の手掛かりとして活用されることが重要です。

横浜市の計画

横浜市基本構想（長期ビジョン）【平成18年6月（目標年次おおむね2025年）】



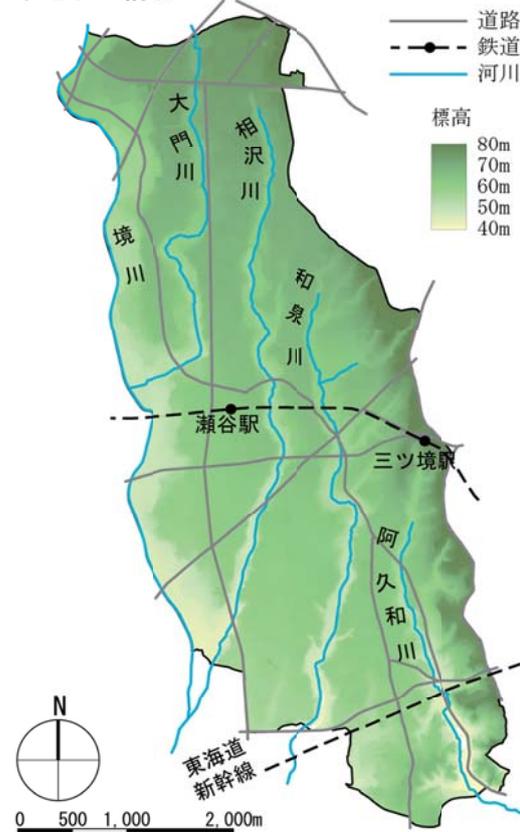
1. 瀬谷区のまちの成り立ち

1. 瀬谷区の地勢

瀬谷区は横浜市の最西部に位置し、東側は旭区、西側は大和市、南側は泉区に、北側は緑区及び町田市にそれぞれ接しています。区域の面積は約 17.11 km²で、東西方向約 4.3km、南北方向約 7.7km、南西になだらかに下る相模原台地に、境川とその支流が谷戸を刻む地形をしています。

区域面積の約 27% (約 4.6 km²) が農地や山林、約 35% (約 6.0 km²) が住宅地、約 10% (約 1.8 km²) が商業・業務・工業用地となっており、横浜市内でも比較的恵まれた自然環境が残されていることが特徴となっています。

◇地形の構成



国土地理院基盤地図情報数値標高モデル5mメッシュを基に作成

2. 市街地形成の経緯

瀬谷区には 1926 (大正 15) 年に神中鉄道 (現相模鉄道本線) が運行開始し、瀬谷駅、二ツ橋駅 (1944 (昭和 19) 年廃止)、三ツ境駅が設置されました。1939 (昭和 14) 年には瀬谷区域は横浜市に編入され戸塚区となり、1969 (昭和 44) 年、瀬谷町、二ツ橋町、宮沢町、三ツ境、阿久和町の 5 町をもって、瀬谷区が誕生しました。

瀬谷区の住宅市街地化は、1950 年代頃から、台地部における公営住宅等の住宅団地を中心とした開発によって始まりました。団地開発が行われる一方で、駅周辺ではスプロール化が進み、低層で密集した住宅地が形成されていきました。1970 年代からは民間の住宅開発が駅を中心に南北に向けて広がることで、農地と住宅が混在する現在の瀬谷区の市街地が形成されることとなりました。近年は、既成の住宅地の隙間を埋めるように小規模な戸建て開発が増えてきています。

戦後の住宅市街地の形成に伴い、駅前商店街も形成されました。三ツ境駅には 1980 年代に大規模店舗が立地し区の商業の中心地となりました。瀬谷駅においては、1990 年代に進められた土地区画整理事業によって駅北側が整備され、駅南側においても市街地再開発事業による整備が進んでいます。

幹線道路沿道では、1969（昭和 44）年に瀬谷区が誕生し総合庁舎の建設が開始され、以降、横浜厚木線（厚木街道）周辺に公共公益施設の立地が進み、また、丸子中山茅ヶ崎線（中原街道）が拡幅されると沿道に商業施設の立地が進みました。1990 年代以降は、環状 4 号線の開通によってさらに沿道型開発が進みました。

区の北端部では、東名高速道路及び国道 16 号バイパス線（保土ヶ谷バイパス）が開通しインターチェンジができると、物流の拠点となり、流通団地や産業団地の開発が進みました。

瀬谷区北部と南部に広がる農地や緑地部分は、市街化調整区域に指定されており、市街地の拡大を抑制するとともに、農業振興地域及び農用地区域の指定、さらには横浜市独自の制度である農業専用地区に指定することで、良好な営農環境の保全と農業振興を図っています。

区の北部に位置する旧上瀬谷通信施設については、もとは農地や山林でしたが、戦前に旧日本海軍が買収し、資材集結所等に使用していました。戦後は、進駐軍に接収され、1947（昭和 22）年に一度は接収解除されましたが、1951（昭和 26）年に再び接収されました。その一部は米軍による土地利用制限の中で、畑地を中心とする農地利用のみ許可されてきたという経緯があったことから、市内でも有数のまとまった農地が広がっています。

和泉川の源流域といわれている「瀬谷市民の森」では、土地所有者の協力と地域住民の活動等により、大規模な緑地が保全されています。この地域は緑の 10 大拠点「川井・矢指・上瀬谷地区」の一部として位置付けられています。

また、区南部の和泉川周辺は、緑の 10 大拠点「上飯田・和泉・中田周辺地区」に位置付けられています。

◇まちづくりの歩み

～1949年	1950・1960年代	1970年代	1980年代	1990年代	2000年代～
相鉄線の開通と軍施設の立地 1926年神中鉄道(相鉄)開通 1939年戸塚区に編入	農地改革と公共住宅団地の開発 1969年瀬谷区の誕生	民間宅地開発、物流拠点開発、都市計画の枠組 1970年線引きの決定	三ツ境の商業開発、区中心部の公共施設整備	河川を軸とした緑地保全、瀬谷駅周辺の再開発	まち普請事業等公民連携によるまちづくり推進 2005年瀬谷区プラン策定 2011年線引き等決定 権限を横浜市に委譲 2015年整開保の決定 権限移譲
台地の桑畑と谷戸の水田		川井矢指風致地区 瀬谷市民の森	瀬谷中央公園	和泉川の環境整備 川筋を軸とした緑地保全、公園化	
八王子街道、中原街道、厚木街道の整備	1969年東名高速道路	1974年保土ヶ谷バイパスの整備	中原街道の拡幅	環状4号線整備	
		横浜総合卸売センター			工場転換型の住宅地開発
旧日本海軍施設の立地	米軍通信施設として接收				2015年旧上瀬谷通信施設返還
中世鎌倉道沿いの集落の形成 養蚕業の発達					
	駅前の商店街形成		三ツ境駅と周辺の商業拠点化		
				瀬谷駅周辺の区画整理	
			厚木街道沿いの公共公益施設立地		瀬谷公会堂、瀬谷区総合庁舎再整備
			中原街道への沿道商業施設立地		環状4号線への沿道商業施設立地
	駅周辺のスプロール(土地区画整理の計画)			市街化区域内農地の生産緑地指定 農地の小規模宅地化 住民によるまちのルールづくり	
	公共住宅団地中心の開発		公共住宅団地の建替え事業		
		民間宅地開発と開発指導			
			駅から離れた地区における団地開発		
		1973年農業振興地域指定 1977年上瀬谷農専地区指定		福祉施設の立地	

2. 瀬谷区のまちの現状と課題

1. まちづくりの進捗

瀬谷区プラン策定（2005（平成17）年）以降のまちづくりの主な進捗としては、次のようなものが挙げられます。

○水と緑の基本軸づくり

2006（平成18）年3月

和泉川「宮沢遊水地」完成

2013（平成25）年3月

和泉川「宮沢ふれあいの水辺」完成

2014（平成26）年3月

大門川溢水対策工事完了

○区民との協働による防犯や交通安全活動への支援

2006（平成18）年3月

瀬谷駅北口区民防犯ステーション設置

2006（平成18）年4月

阿久和南部地区区民防犯ステーション設置

○幹線道路網の整備

2011（平成23）年12月

県道瀬谷柏尾東名高速道路下の地下歩道開通

2014（平成26）年4月

市道若葉台第193号線開通

2014（平成26）年12月

環状3号線及び瀬谷地内線都市計画変更による道路線形等の見直し

2015（平成27）年8月

二ツ橋北部三ツ境下草柳線等沿道地区第1期地区土地区画整理事業の事業計画決定

○自転車の利用しやすい環境づくり

2014（平成26）年8月

瀬谷駅北口駅前広場民設民営駐輪場完成

○地域の核の充実

2006（平成18）年2月

原中学校コミュニティ・スクール開設

2008（平成20）年10月

南瀬谷高齢者支援拠点「あって～南瀬谷」開設

2011（平成23）年4月

せやまる・ふれあい館（福祉複合施設）開館

2014（平成26）年7月

地域福祉交流拠点「ぼかぼかプラザ」開設

○駅周辺の生活拠点の形成

2007（平成19）年3月

三ツ境駅周辺地区交通バリアフリー基本構想策定

2008（平成20）年3月

三ツ境駅周辺地区案内サイン全体計画確定

2010（平成22）年11月

瀬谷公会堂再整備

2012（平成24）年2月

瀬谷区総合庁舎再整備

2013（平成25）年6月

二ツ橋公園自由広場の芝生化、瀬谷区総合庁舎再整備事業終了

2015（平成27）年7月

瀬谷駅南口第1地区第一種市街地再開発事業等の都市計画決定・変更

○その他

2014（平成26）年6月

境川特定都市河川及び特定都市河川流域指定

2015（平成27）年6月

旧上瀬谷通信施設（旧米軍施設）返還（ヨコハマ市民まち普請事業による成果）

※名称は提案名から

2008（平成20）年度整備

境川上流河川沿い道路に桜並木の名所づくり

2009（平成21）年度整備

農業体験を通じて高齢者と地域住民が交流する場づくり（上瀬谷地区）

2010（平成22）年度整備

樹林と湧水を活かしたホタルの里山づくり（宮沢地区）

2012（平成24）年度整備

阿久和北部見守り合い拠点・大きな傘「みまもり広場」

2. 現状と課題

① 将来の人口・家族構成の変化と高齢化への対応

瀬谷区の人口は2005（平成17）年頃に約12.7万人となり、以後は減少傾向に転換しました。2005（平成17）年から2035（平成47）年までに人口が約1.5万人減少し、総人口は約11万人となることが見込まれます。一方、老年人口は2035（平成47）年までに約4万人に増加し、総人口の約3人に1人が65歳以上の高齢者になることが見込まれます。年少人口は、2000（平成12）年頃から近年まで人口の約15%程度で推移してきましたが、2035（平成47）年には総人口の約10%となることが見込まれます。また、生産年齢人口は1995（平成7）年以降減少しており、2010（平成22）年から2035（平成47）年までの間で約2.4万人（約30%）の減少が見込まれます。

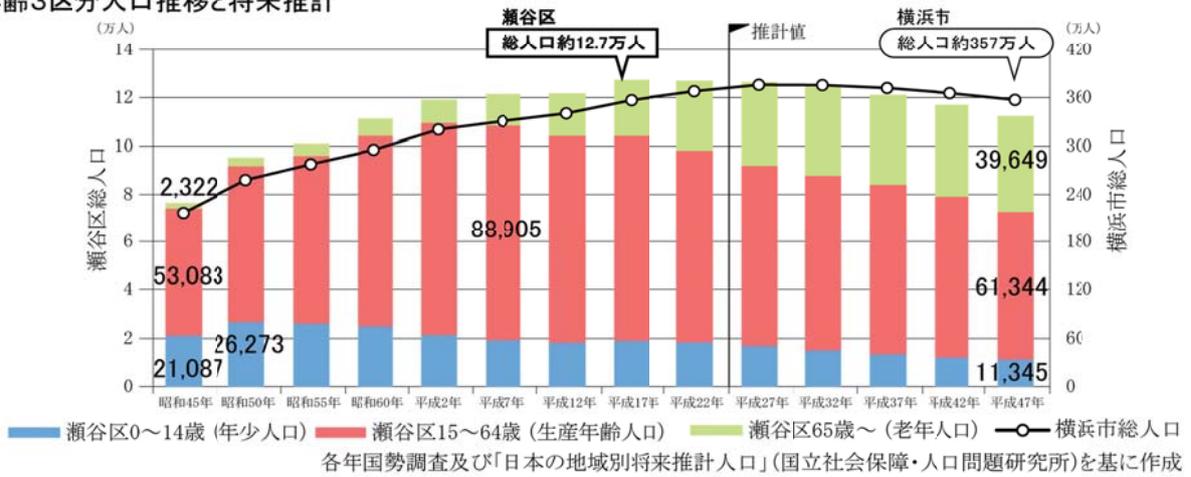
家族構成は2010（平成22）年時点では、夫婦と子どもからなる世帯が約1.7万世帯で最も多くなっていますが、今後は減少し、平成47年には約1.3万世帯となることが見込まれます。一方、単独世帯は約1.3万世帯で世帯総数の約25%を占めますが、2035（平成47）年頃には約30%となることが見込まれます。このように家族構成は大きく変化していきます。

また、家族構成の変化や高齢化の進展とともに、地域における支え合い等、自治会町内会のほか様々な区民活動グループが協力・連携した取組が増えており、NPOや民間企業等の参画も進んでいます。

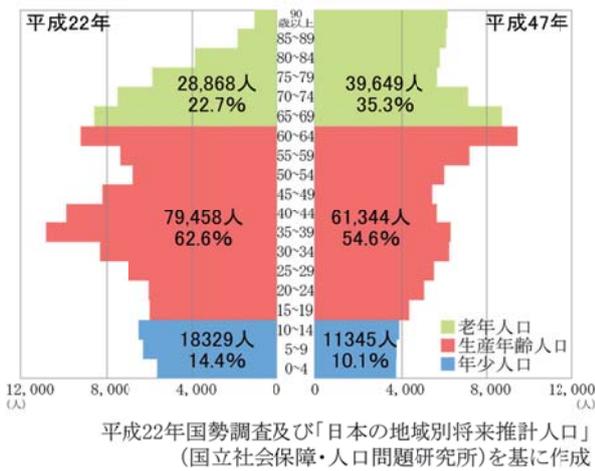
このような、将来の人口減少や人口構成・世帯構成の変化を踏まえ、誰もが快適に暮らすことのできるまちづくりを行うとともに、地域の自主性を尊重し、持続可能なまちづくりの体制や仕組みづくりを協働で進めていくことが求められます。

◇瀬谷区の人口動態

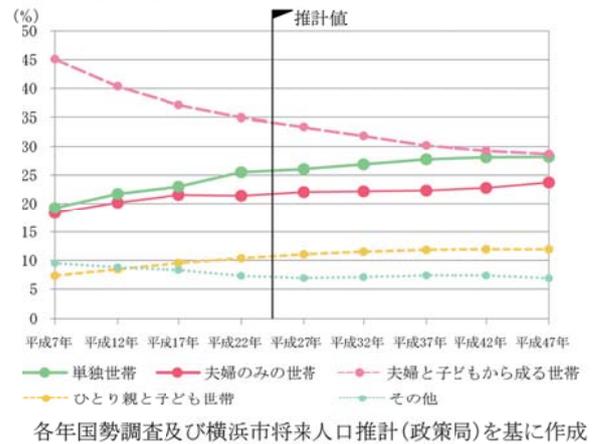
・年齢3区分人口推移と将来推計



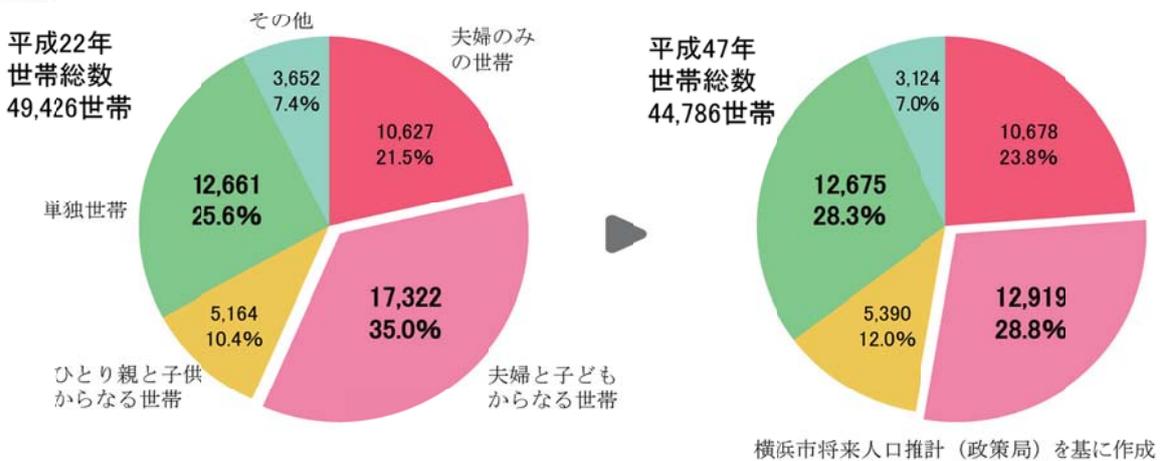
・5歳階級別人口と将来推計



・総世帯数に対する家族類型別世帯数の割合の推移



・家族類型別世帯数の推計



② 日常生活を支える居住環境づくり

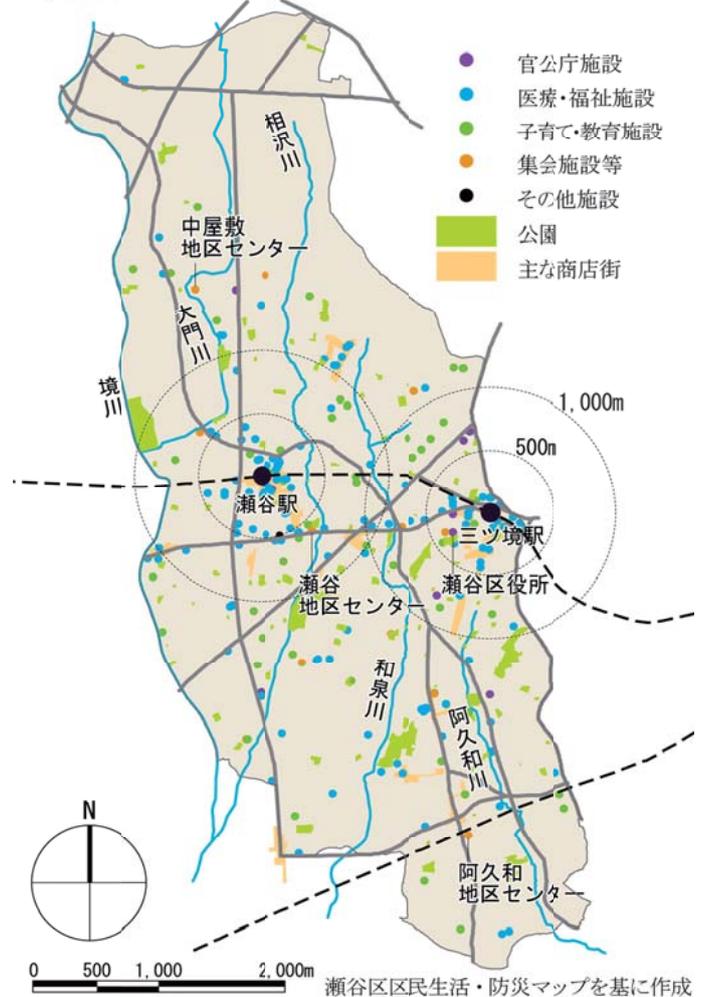
瀬谷区の人口の約6割は駅からおおむね半径1,000m圏に分布しています。また、区民利用施設の約6割は駅からおおむね半径1,000m圏に立地しており、スーパーやコンビニ等の生活利便施設もこの範囲に多く立地しています。このように二つの駅を中心としたまとまりある生活環境が形成されています。一方、瀬谷駅、三ツ境駅からおおむね半径1,000mを

超える圏域で多くの人口が分布している箇所は大規模な公営団地や民間の集合住宅等で、中には高齢化の進行が顕著な団地もあります。

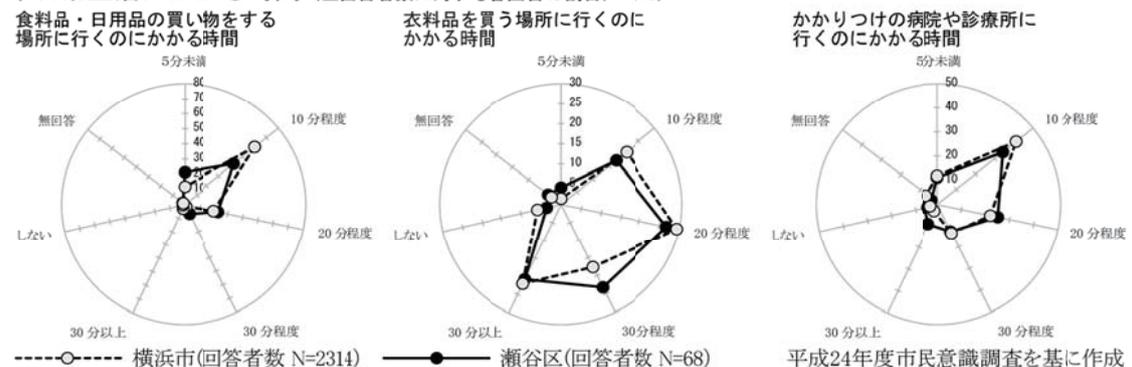
瀬谷区内での区民の日常的な生活の仕方を2012(平成24)年の市民意識調査の結果から見てみると、「食料品・日用品」、「かかりつけの病院や診療所」へは10分程度の移動時間と回答した割合が高くなっており、比較的利便性ある生活が営まれていることが分かります。

これらのことから、今後も買物や通勤・通学、通院等利便性の高い生活環境づくりを進めることや、日常的な余暇時間を過ごす場の充実、それらの場に足を運びやすくなるような快適な環境づくりが求められます。

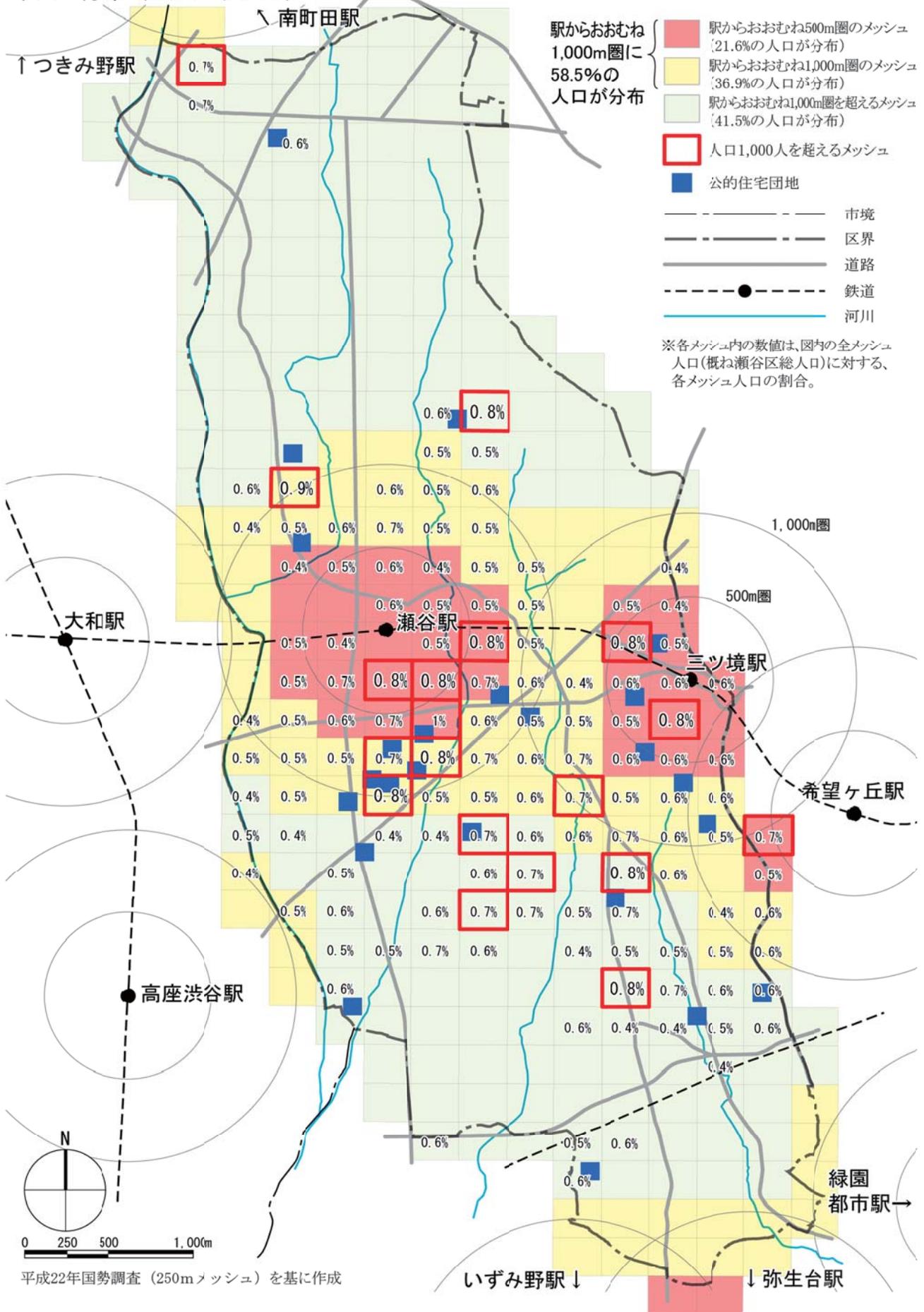
◇公共公益施設の分布



◇日常生活にかかる時間 (全回答者数に対する各回答の割合) (%)



◇人口分布 (250mメッシュ)



③ 自然的土地利用の減少と住宅系土地利用の増加

瀬谷区の自然的土地利用は減少傾向で推移してきました。特に農業系用地は、1992（平成4）年と2008（平成20）年を比較すると約7割程度に減少し、約1.6 km²となりました。区の北部と南部にはまとまりのある農地や樹林地がありますが、駅周辺の住宅地においては、小規模な農地が住宅系の土地利用に転換している箇所もみられます。

住宅系土地利用は2008（平成20）年時点では約6 km²となっており、旧上瀬谷通信施設を除く全区域面積の約4割を占めています。区の北部には運輸倉庫、工業系の土地利用が集積していますが、一部住宅系の土地利用に転換している箇所も見られます。住宅系の土地利用はこれまで増加傾向で推移してきており、人口減少に転じた2005（平成17）年頃以降も微増となっています。近年の住宅開発は民間の戸建て住宅やマンション建設が主体となっています。

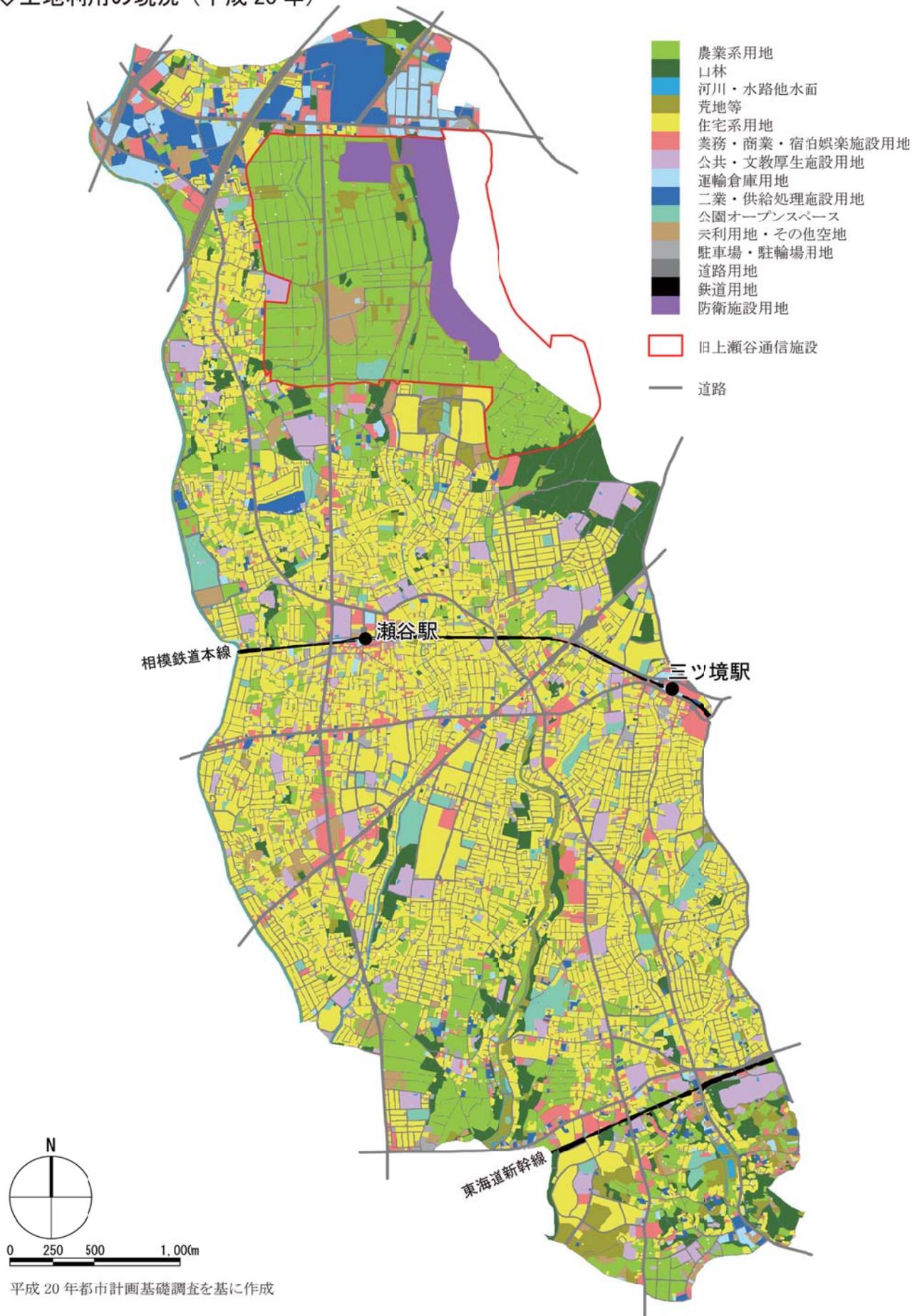
農地、緑地、工業系用地や旧上瀬谷通信施設等の土地利用転換が行われる場合には、緑や農の保全とのバランスや周辺環境との調和が図られるよう誘導していくことが求められます。

◇区域面積に対する各種土地利用面積の割合の推移（旧上瀬谷通信施設を除く）



各年都市計画基礎調査を基に作成

◇土地利用の現況（平成 20 年）



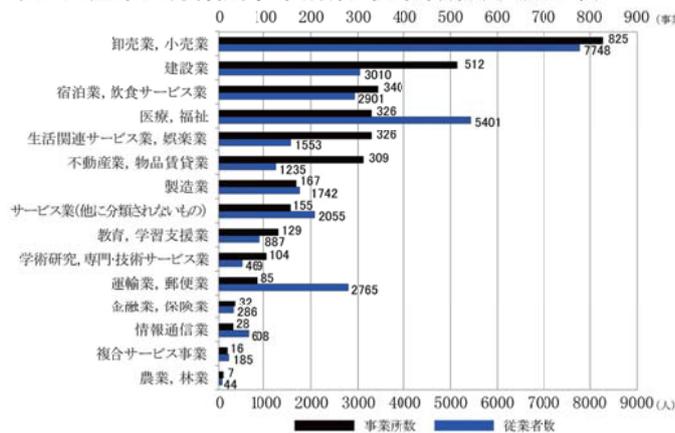
④ 産業の活力を生かしたまちづくり

瀬谷区内には約 3,400 の事業所があり、約 31,000 人の従業者が働いています。中でも「卸売業、小売業」、「医療福祉」等の従業者数が多いことが特徴です。事業所、従業者の分布を見ると、三ツ境駅、瀬谷駅周辺に多くの集積が見られ、幹線道路沿いや瀬谷区北部の工業地域も産業集積が見られます。また、瀬谷区には市内最大の上瀬谷農業専用地区をはじめ、区南北に農地が広がっています。地域の特色を生かした産業として瀬谷区の農業は重要ですが、近年は農家数・経営耕地面積が徐々に減少しています。一方で、瀬谷区の農業就業者の平均年齢は約 62 歳で、市内でも比較的若いことが特徴です。

以上のように、日常生活を支える駅周辺の商業や近隣の商店街、また市内でも主要な流通業務の核となっている瀬谷区北部の工業地域の事業所集積、そして都市近郊農業の場である区南北の市街化調整区域の農地を中心とした農業等が、瀬谷区内の産業の特徴となっています。

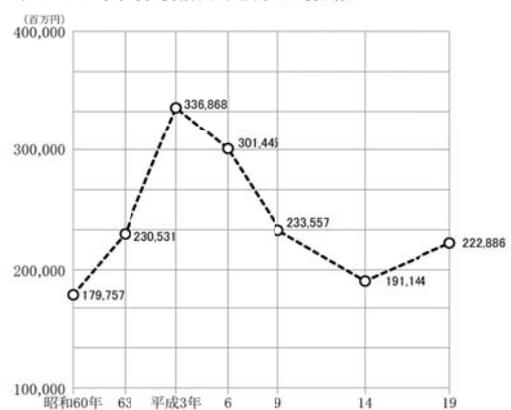
駅周辺や近隣の商店街は、今後も隣接市区や地域の雇用の場としての環境整備や活性化が求められます。瀬谷区北部の工業地域においては、交通アクセスの良さを生かし、産業・流通業務地の活性化を図るために操業環境の保全が求められます。農業については、地域の特色を生かした産業としての活力を生み出していくとともに、区民との交流を深める空間、農とつながりのある生活を実現する空間として、農地を活用していくことが求められます。

◇区内産業大分類別事業所数・従業者数(平成24年)



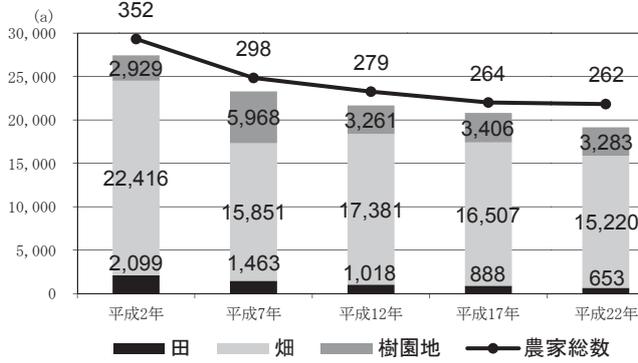
平成24年経済センサスを基に作成

◇区内年間商品販売額の推移



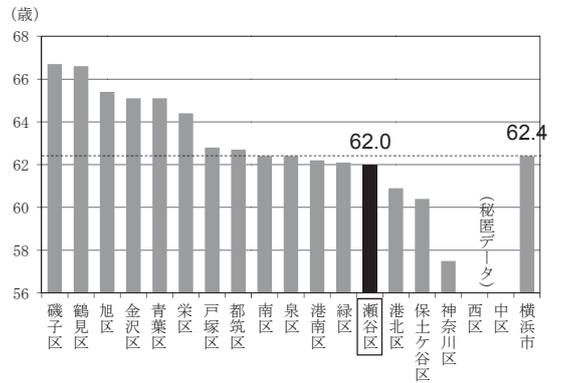
各年商業統計を基に作成

◇農家数及び経営耕地面積の推移



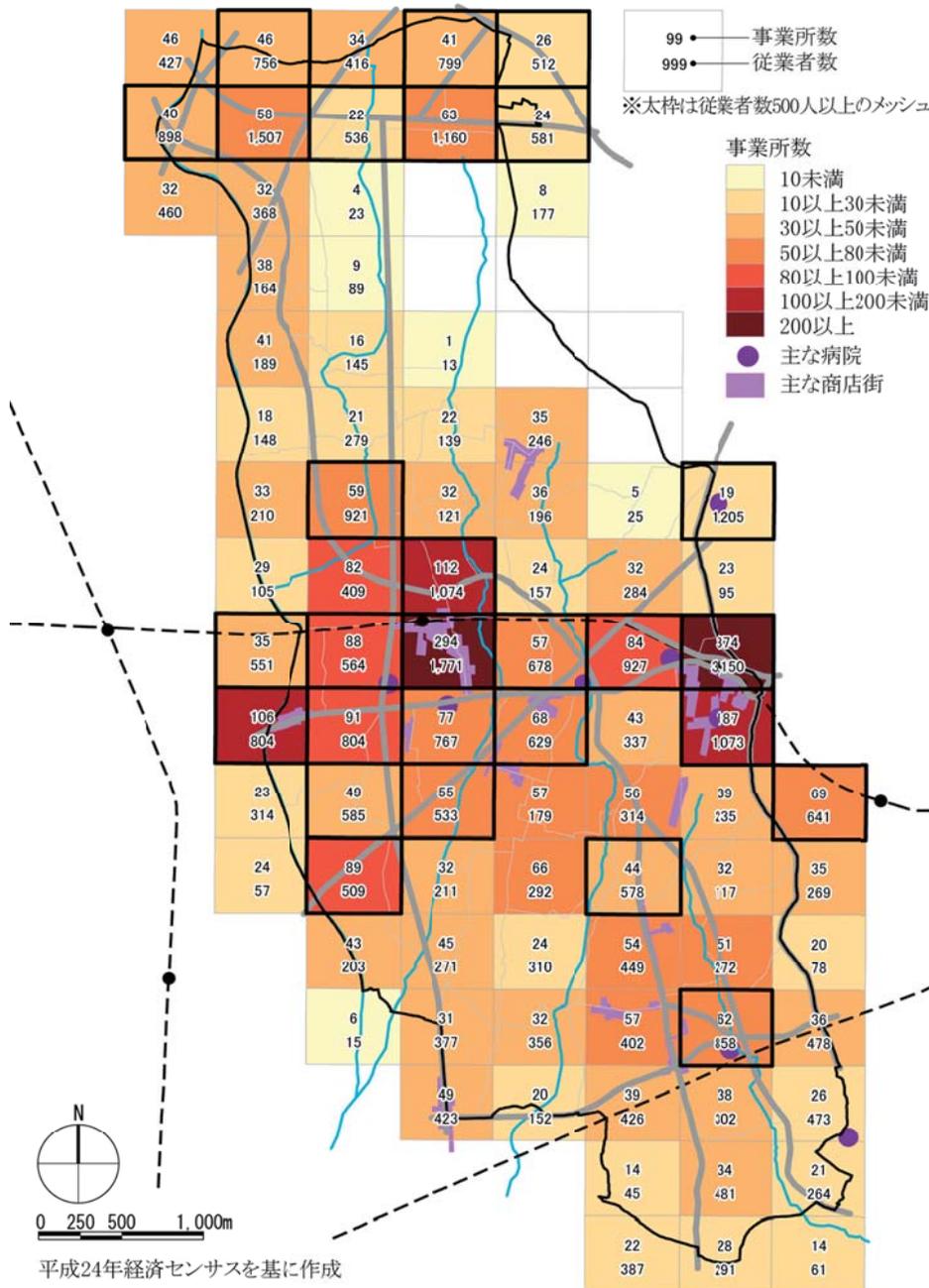
各年農林業センサスを基に作成

◇農業就業者の平均年齢（平成22年）



平成22年農林業センサスを基に作成

◇事業所数・従業者数の分布(500mメッシュ)（平成24年）

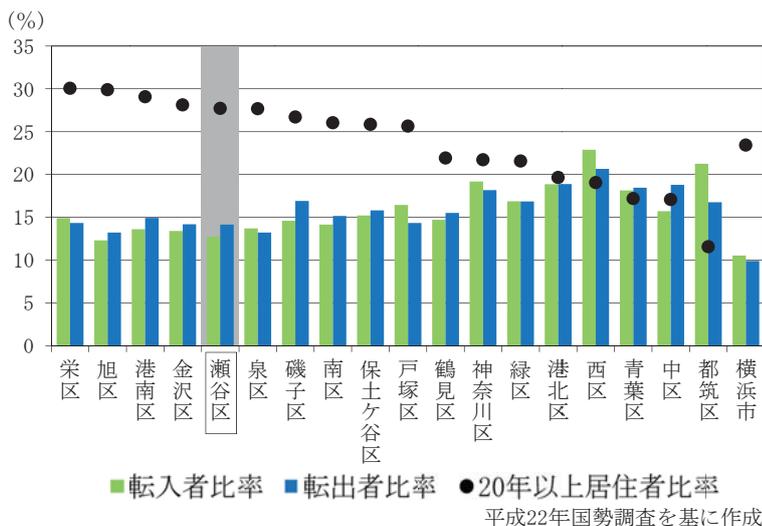


⑤ 魅力・にぎわいの創出

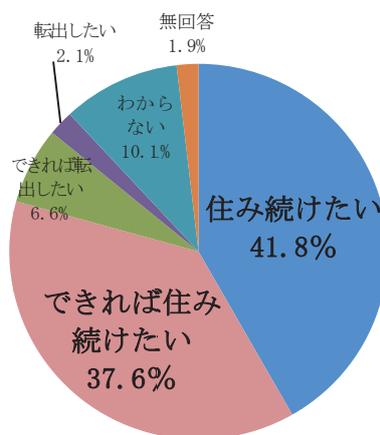
瀬谷区内には、豊かな自然環境や歴史を伝える多くの史跡等、多様な地域資源があります。これらの地域資源は中世鎌倉道をはじめとした古道・旧道沿い、5本の川沿いに多く分布しています。瀬谷区ではこれらの道を散策ルートとして設定し、海軍道路の桜並木や市民の森等のまとまりある樹林地や川沿いの緑地の連なり等、区の魅力を創りだしている地域資源と瀬谷区の歴史を一体的に紹介し、情報発信をしています。また、商店街の活性化を目的とした地元で愛される商品の認定等、多様で魅力的な地域資源の発掘、発信に取り組んでいます。

平成22年国勢調査結果によると瀬谷区に20年以上居住している人の割合は、27.7%と18区中、上位5番目ですが、転出者の比率が転入者の比率を上回っており、定住する人が多い一方で、新たな人口の流入が少ないことが分かります。2013（平成25）年の区民意識調査では、瀬谷区に「住み続けたい」（41.8%）、「できれば住み続けたい」（37.6%）を合わせると、区民の約80%が定住意向を示しています。2013（平成25）年の横浜市民意識調査による現住地定住意向においても、瀬谷区における定住意向を示す割合は18区中、上位6番目となります。瀬谷区の特色である自然や歴史等を維持保全し、引き続き「瀬谷区に住みたい、住み続けたい」と感じられる魅力づくりが求められます。

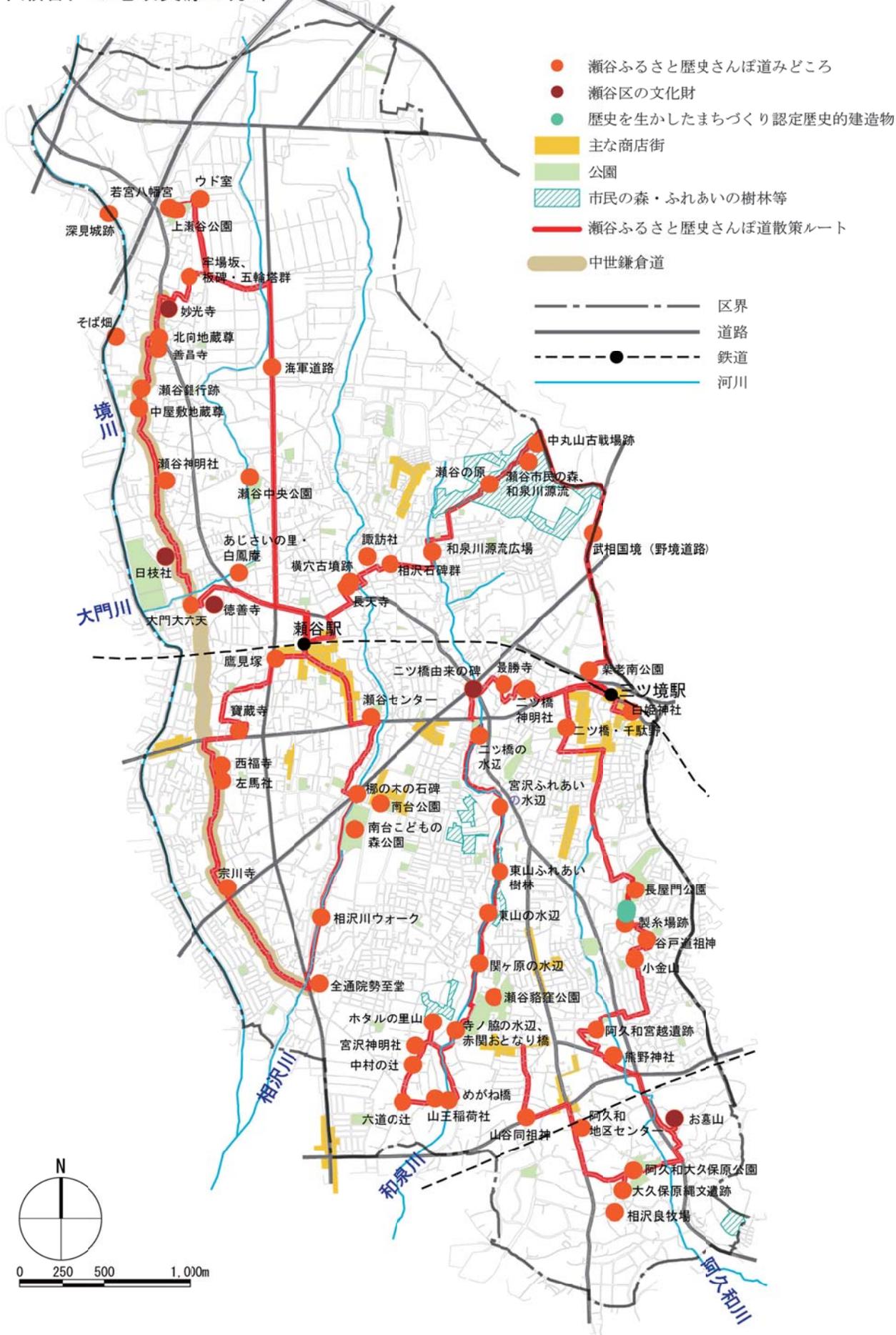
◇常住人口に対する転入者比率・転出者比率
及び20年以上居住者比率（平成22年）



◇定住意向（平成25年）



◇瀬谷区の地域資源の分布



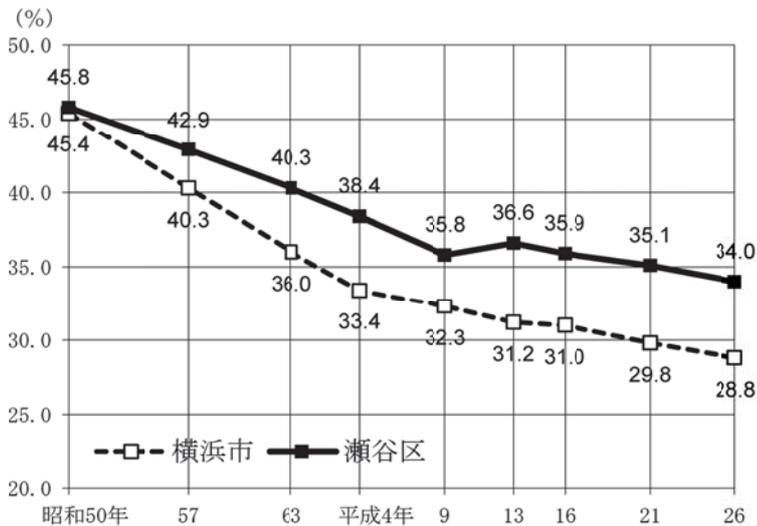
⑥ 公民連携による自然環境の維持・向上

川沿いの樹林地、住宅地に残された農地や屋敷林等は、住宅開発等で年々減少してきました。一方で瀬谷区内では1991（平成3）年からの「和泉川ふるさとの川整備事業」による多自然型の河川改修をはじめとして、川筋に残された緑地の保全、長屋門公園等における歴史的環境と一体的な水と緑の環境整備等が進められました。2014（平成26）年の緑被率は約34.0%となっており、横浜市の平均より高いことが分かります。また、公共事業に加え、地域住民の努力により生け垣等で緑の環境が保持されてきた地区もあります。

区の北部と南部には、一定のまとまった緑地と農地があります。区北部の農地や瀬谷市民の森周辺は、「緑の10大拠点」の一つ「川井・矢指・上瀬谷地区」の一部として、農地や緑地による緑豊かな環境が形成されています。また、区南部の農地や和泉川沿いの樹林地等は「緑の10大拠点」の一つ「上飯田・和泉・中田周辺地区」の一部であり、緑地保全制度の指定による樹林地等の保全が進んでいます。

今後は、隣接区や周辺住民とともにまとまりある貴重な水と緑を守り続けていく取組が求められます。

◇緑被率の推移



※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。

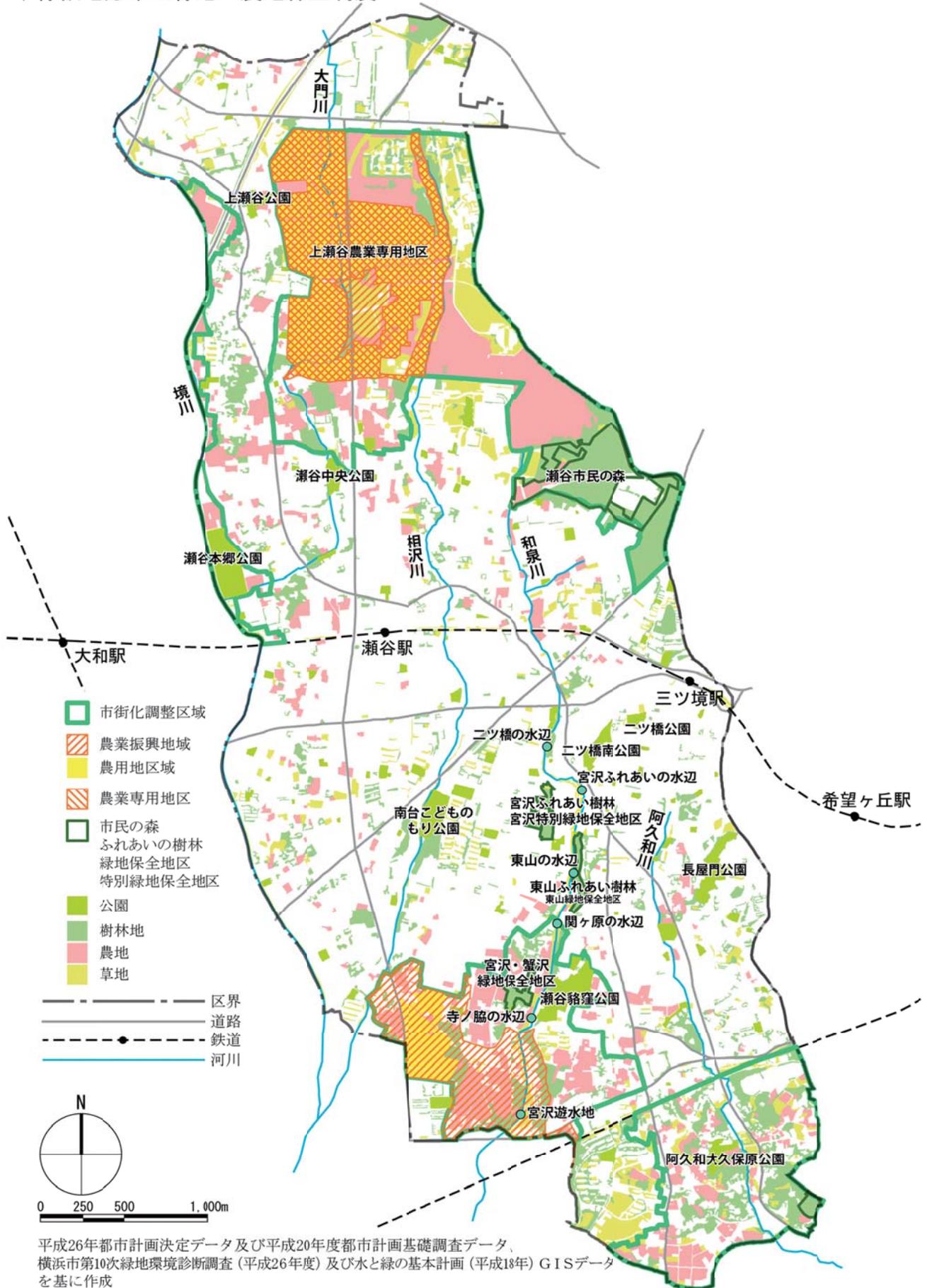
横浜市統計書、横浜市環境創造局資料を基に作成

◇緑の10大拠点



横浜市環境創造局資料

◇緑被地分布と緑地・農地保全制度



⑦ 移動手段や道路空間等の改善

瀬谷区内の幹線道路において、県道瀬谷柏尾、横浜厚木線（厚木街道）は慢性的に渋滞しており、丸子中山茅ヶ崎線（中原街道）等の交通負荷も高まっています。瀬谷区の都市計画道路は未着手の部分も多くあり、整備進捗率は、2013（平成25）年3月で約47%にとどまっており、インターチェンジアクセスと隣接市との連絡強化や、幹線道路の整備を進め、より円滑な交通を支える道路体系を形成していく必要があります。

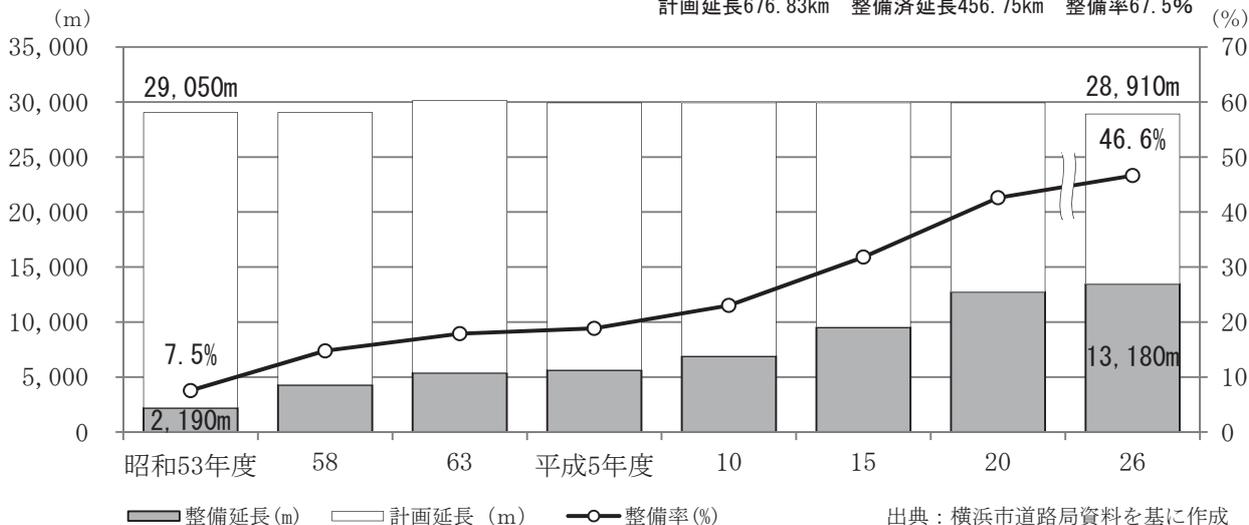
バス等日常的な移動手段については十分なサービスが行き届いていない地域があり、都市計画道路の整備等に合わせ、移動手段を充実・確保していくことが求められます。

瀬谷区は比較的なだらかな地形であり、他区と比較しても自転車・徒歩による移動の割合が高いことが特徴となっています。三ツ境駅前をはじめとした歩行空間の改善や自転車通行空間の創出が必要となります。また、駅周辺等では放置自転車が多く、利用マナー向上の働きかけや、放置自転車対策等総合的な取組が求められます。

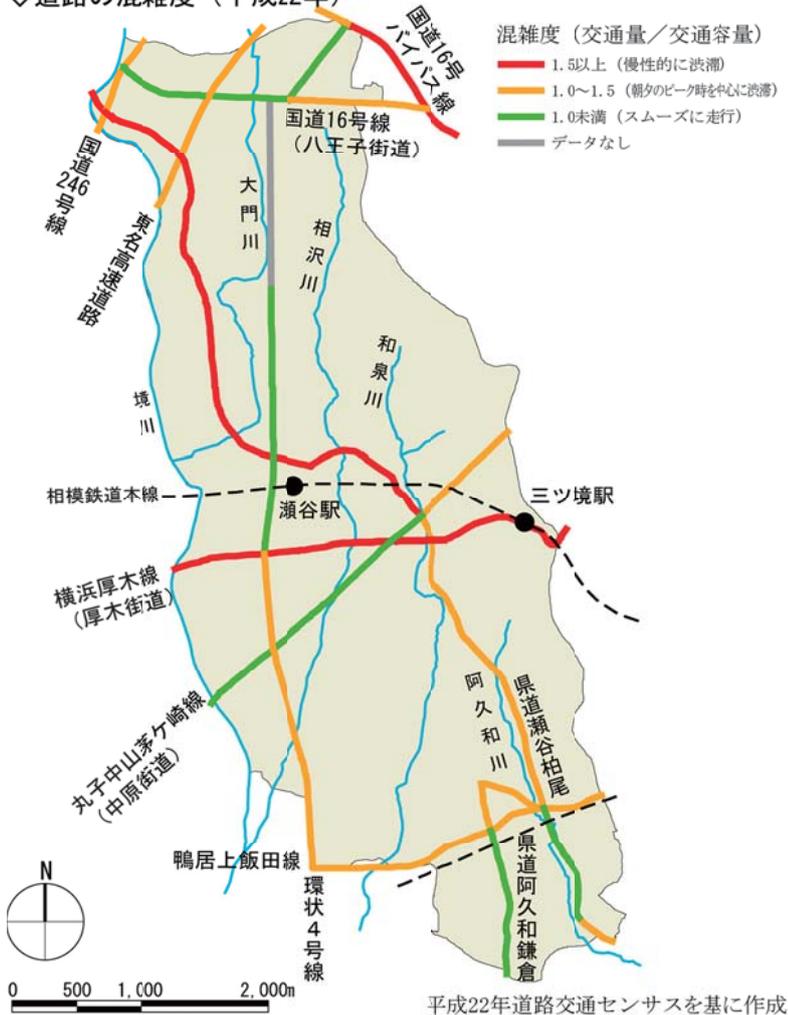
瀬谷区には、川筋や古道等の歩いて楽しめる道筋や、親しみのある雰囲気のある生活道路が数多くあります。比較的なだらかな地形を生かし、安全で快適に歩けるような空間が確保され、それらがつながっていくことが期待されます。また、幹線道路や駅周辺では、歩行空間の確保やバリアフリー化を推進し、より歩行者にやさしい環境を整えていくことが求められます。

◇都市計画道路整備率の推移（瀬谷区）

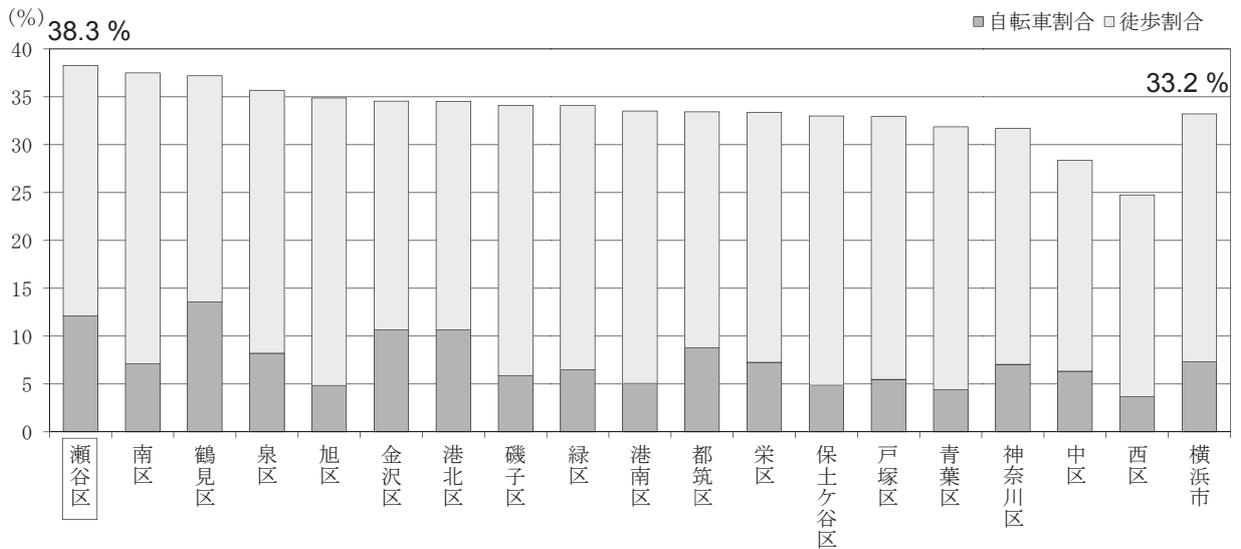
参考：横浜市の都市計画道路の整備状況（平成26年度）
計画延長676.83km 整備済延長456.75km 整備率67.5%



◇道路の混雑度（平成22年）



◇自転車・徒歩による移動の状況（平成20年）



平成20年パーソントリップ調査を基に作成

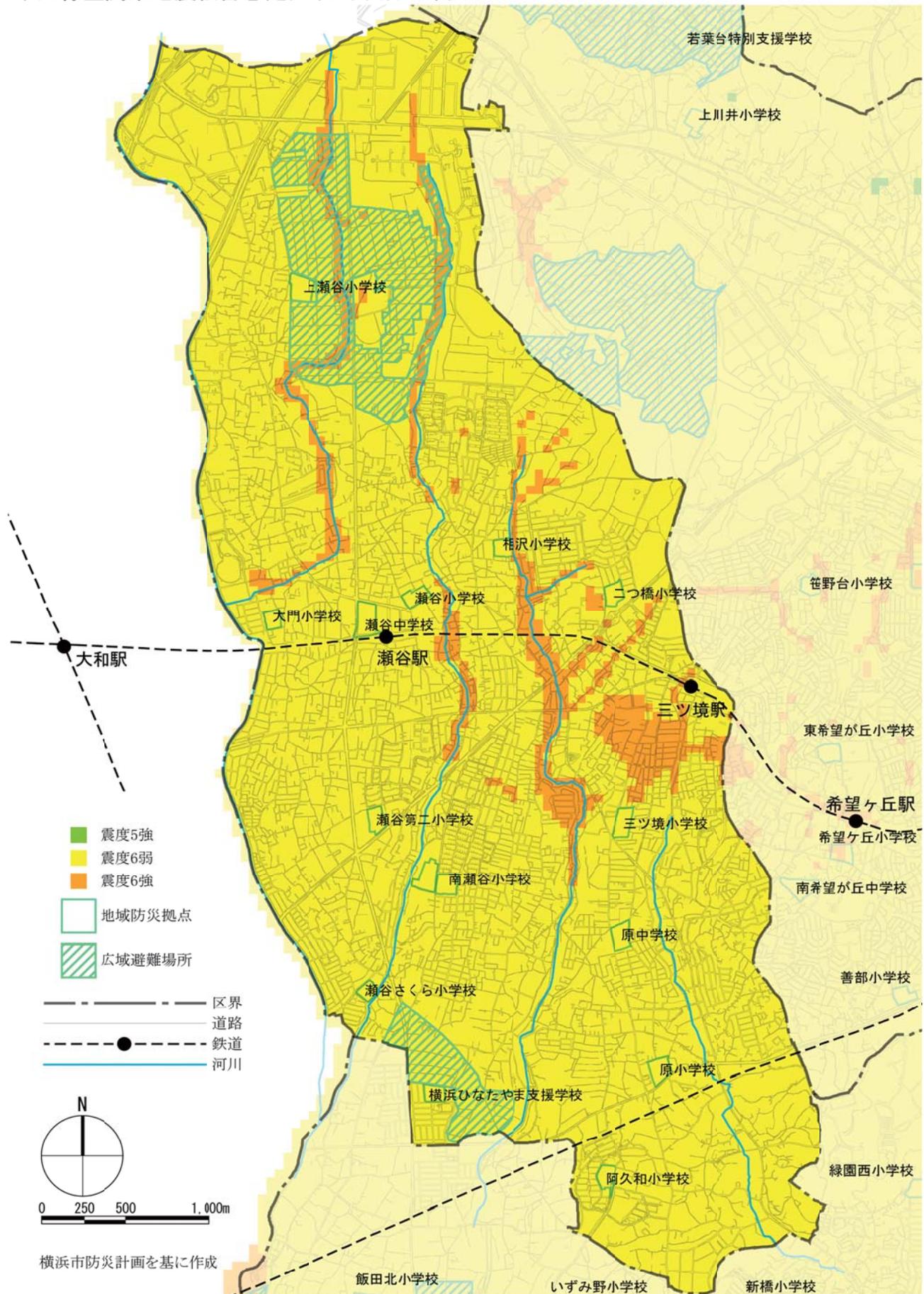
⑧ 防災・防犯対策の強化

元禄型関東地震による被害想定（横浜市防災計画）においては、瀬谷区内は震度6弱～震度6強の揺れが予測されています。特に大門川、相沢川、和泉川沿いにおいてはより高い震度となる他、三ツ境駅付近の一部地域においても局所的に高い震度となることが予測されています。また、こうした災害が発生した際には、揺れによる建物全半壊被害が約4,400棟、上水道の断水世帯数は約7,500世帯、約7,700人の帰宅困難者が発生すると予測されています。このため、発災時の地域における防災力の強化や帰宅困難者への支援が求められます。区中心部の地域の住宅地では、小規模開発や宅地の細分化等により、住宅の密集化が進み、緊急車両が入れない狭い道路の多い地区があります。また街路整備が不十分で古い木造住宅が密集する市街地では、火災による被害が広範囲に広がる恐れがあり、これらの環境改善が求められます。

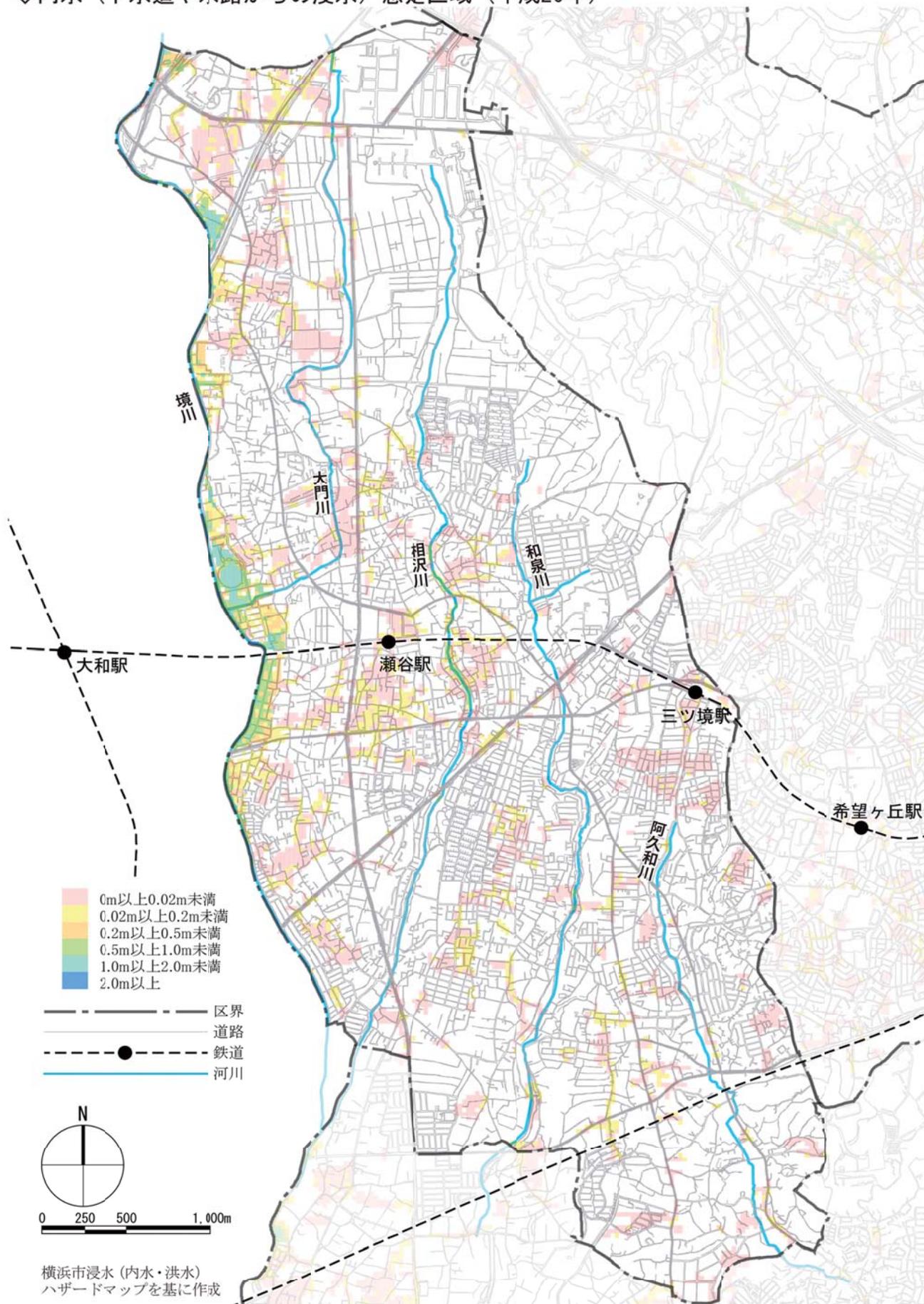
川沿いの低地や河川改修が未完成の区間等治水対策が充分ではない地区においては、局地的な大雨や台風等自然災害の発生時に浸水するなどの被害が懸念されます。1時間に76.5mm（おおよそ30年に1回降ると想定される降雨）の降雨があった場合、河川周辺を中心に最大2mの内水による浸水が想定されています。過去、境川においては、河川上流の都市における大雨等により、区内の降雨が少ないにも関わらず溢水被害をもたらしたこともあります。また都市化が進み、まちの保水力及び地下水涵養機能が低下したことで、河川の急激な増水や日常的に流れる水量が減少するなどの問題が起こっています。境川は特定都市河川等の指定を受けており、流域の総合的な治水対策等、周辺市区と連携した広域的な対策が求められます。

地域において安心して暮らせるまちづくりを推進するため防犯や交通安全対策等、自治会町内会をはじめとした地域での主体的な活動と活動への支援が引き続き求められます。また、住宅地における空き家の発生等に伴う防災やコミュニティ維持への対応が求められます。

◇元禄型関東地震被害想定区域（平成27年）



◇内水（下水道や水路からの浸水）想定区域（平成26年）



3. 瀬谷区の目標とする都市像

1. まちづくりの基本理念

瀬谷区プランの策定時（2005（平成 17）年）の、「まちづくりアンケート」、「素案策定に向けた検討委員会よりの提言」等により、瀬谷区民が瀬谷区で実現していきたいと考える暮らしについて次の3点に整理されました。改定瀬谷区プランにおいても、この3つの考え方を継承し、まちづくりの基本理念とします。

- 身近に水と緑の環境がある、安全で安心できる暮らし
- 健康で、生き生きとした暮らし
- 様々な人々が互いにつながり、地域で支え合う暮らし

まちづくりの基盤として、瀬谷区の自然環境の成り立ちを重視し、地域の自然や農とかかわる暮らしが区民に広まることで、様々な人が交流しながら健康的な生活を営み、世代を超えた地域の連帯により安全、安心で持続可能な社会環境の維持・向上を目指していきます。

2. まちづくりの目標

まちづくりの基本理念に示された暮らしを実現するため、人口減少社会や高齢化の進展を踏まえ、自然環境、まち環境、都市活動、交通環境、生活文化、協働という6つの視点から目標を設定しました。

① 身近な水と緑が育む、安らぎのある暮らしのまちづくり（自然環境）

瀬谷区の特色である、5本の川（境川、大門川、相沢川、和泉川、阿久和川）及び河川沿いの周辺環境と、区北部と南部の緑地や農地を中心として、土地所有者や地域の理解と協力を得ながら、生物多様性の基盤でもある身近な自然環境を保全・育成していきます。

② 安全で安心できる環境をつくり、多様な世代が住みつないでいくまちづくり（まち環境）

自然災害に強く、防犯性の高い、安全で安心できる良好な市街地の環境を充実させます。また、人口減少社会や高齢化の進展に備え、将来にわたって多世代が住み続けられる、住みたいと思ってもらえる住環境を、地域や事業者と協力しながら整備していきます。

③ 多様な都市活動や産業を支える、にぎわいと活気をつくるまちづくり (都市活動)

駅周辺の生活拠点や瀬谷区の特色ある農業・産業・流通機能が集まる区北部と南部の環境整備を進めることで、多様な都市活動が展開されるにぎわいと活気のあるまちづくりを進めます。

④ 区民の暮らしを支える、便利で使いやすい交通環境を整えるまちづくり (交通環境)

環境負荷や交通混雑の緩和を推進していくため、広域的な交通や、地域内の交通を担う道路ネットワークを形成するとともに、歩行者や自転車等誰もが安全で快適に移動できる交通環境の整備を進めます。

⑤ 人々が集い交流できる環境づくりを通じて、人のつながりを育む まちづくり (生活文化)

高齢者、障害児・者、子育て世代や青少年等、様々な世代が生き生きと健康的に暮らし、人々が集い交流できる環境づくりを進めることで、地域文化を育んでいきます。そのため、多様な地域活動の場の充実や、歴史や文化を感じながら健康的に暮らし、楽しく歩ける環境づくりに取り組んでいきます。

⑥ 地域と関わりながら、様々な人々が協働できるまちづくり (協働)

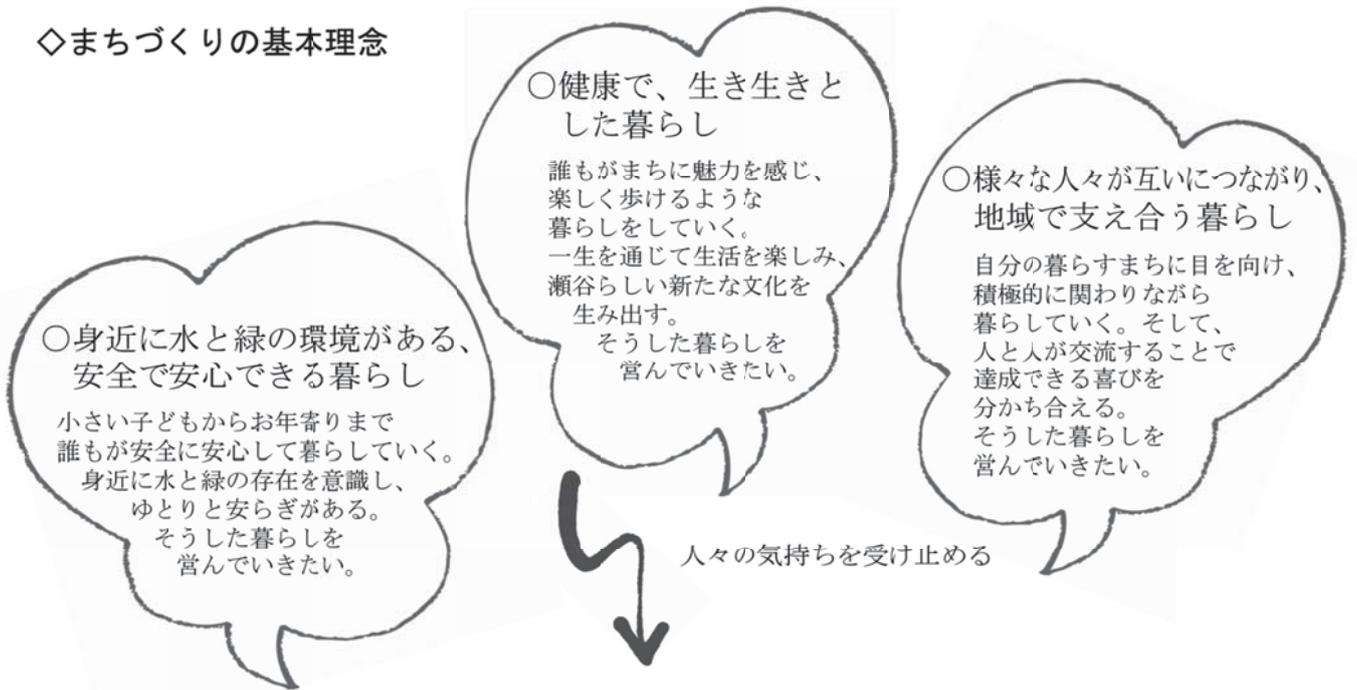
自然環境保全や魅力的な住環境形成、防犯・防災につながる多様な主体の連携を実現するため、自発的活動を始めるきっかけづくりや専門家との連携、人材の発掘や育成支援を行い、協働のまちづくりを推進します。

まちづくりの目標が相互に関連し支え合う関係を、1本の樹にたとえ、それぞれの役割と全体像を「まちづくりの樹」としてイメージしたのが、次ページの図です。

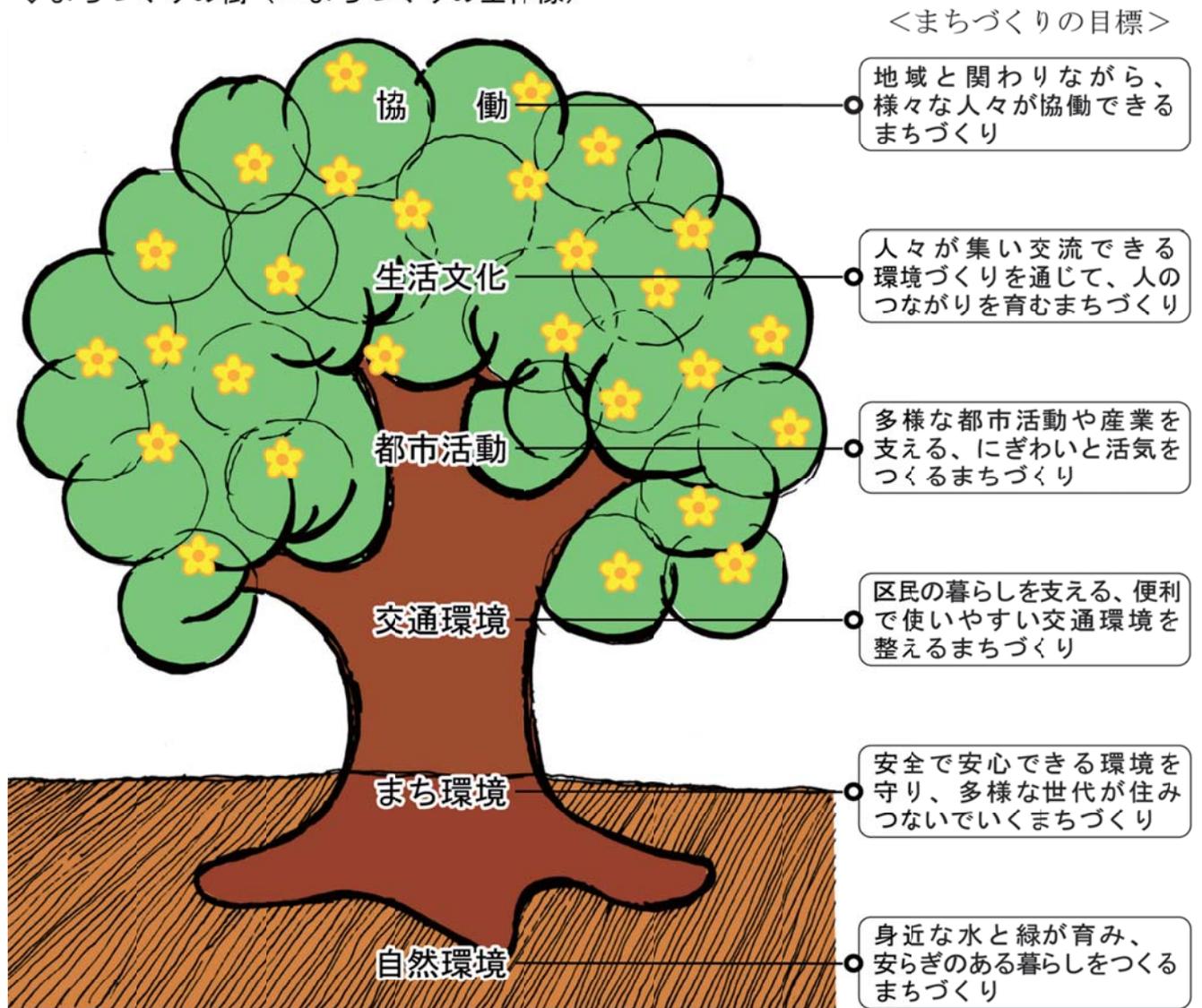
自然環境と土地の成り立ちに応じたまち環境は、都市において人々が安全にかつ安心して生活していくための基礎となる環境づくりで、土壌や根にたとえることができます。その基礎のうえに交通環境、都市活動といった暮らしを支える施設や空間、産業等が都市の骨組みとして形づくられ、これらは、樹の幹にあたるものです。また、これらの物的環境の上で、ゆとりを持って暮らしていくための生活文化や協働によるまちづくりが進められ、樹の葉を繁らせ花を咲かせていきます。

まちづくりの目標が達成されることにより、瀬谷のまちはどっしりと大地に根を張った大樹となり、瀬谷区民には豊かな暮らしとわがまち意識という実を結ぶものと考えます。

◇まちづくりの基本理念



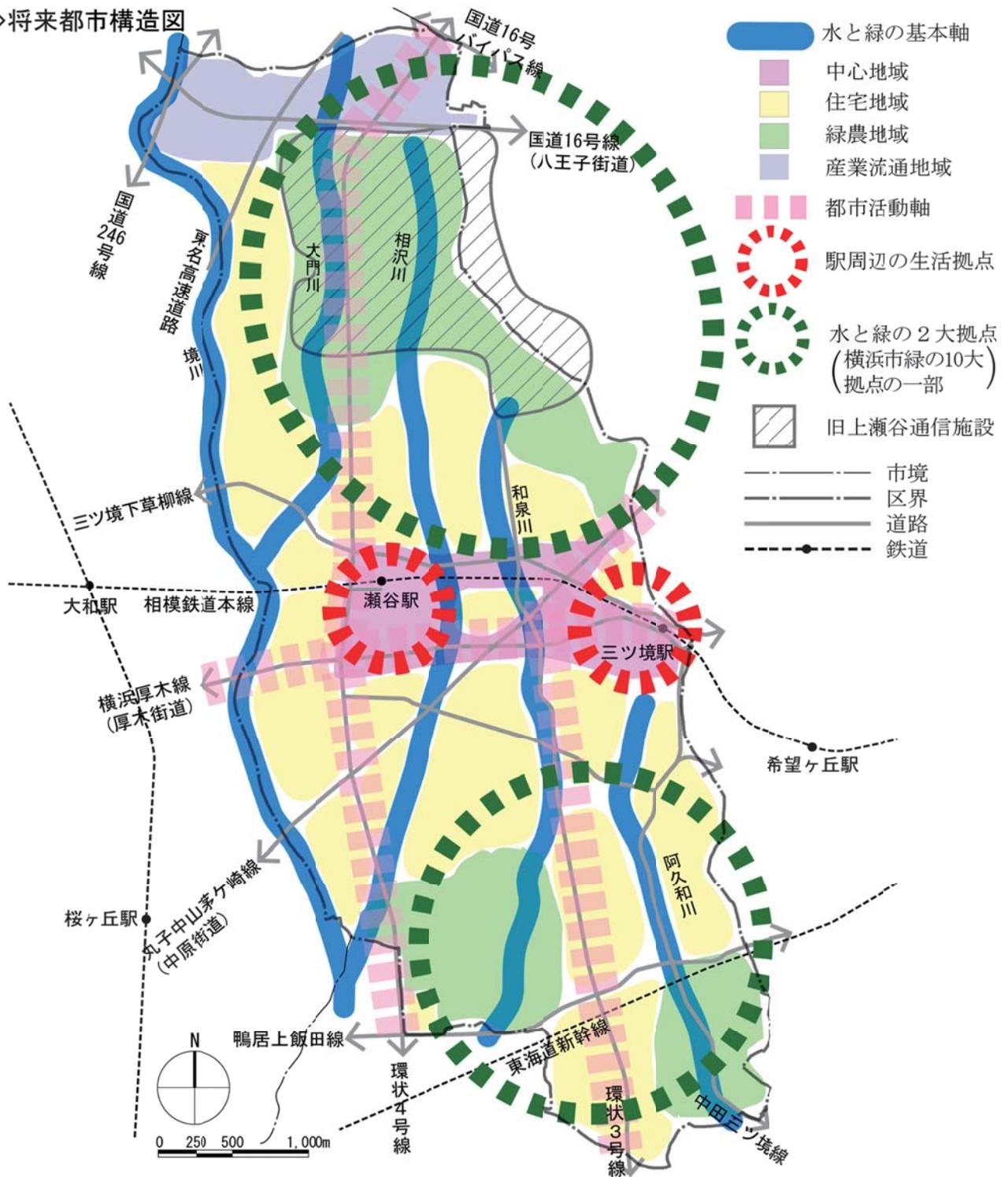
◇まちづくりの樹 (=まちづくりの全体像)



3. 将来都市構造

将来都市構造は、瀬谷のまちの成り立ちや、街路・街区の形状、現在の土地利用の状況を踏まえ、将来の目指すべき都市の姿を概念的に示したものです。区北部の都市構造については、旧上瀬谷通信施設の跡地利用により、大きく変化することも考えられます。

◇将来都市構造図



瀬谷区は、南北のまとまりのある緑地「水と緑の2大拠点」と、中心部の「駅周辺の生活拠点」によって、まちが自然と都市の二つの特性に分かれる都市構造となっています。また5本の川が南北に流れ、川周辺の樹林地等とともに、区全体で豊かな水と緑の潤いが感じられる環境が形成されています。

こうした都市構造を踏まえ、「駅周辺の生活拠点」の利便性や快適性を向上させるとともに、「水と緑の2大拠点」を保全・活用し、各拠点の充実を図ることで、無秩序な市街地の拡大を抑制し、自然的・都市的土地利用が共存するまちづくりを、様々な人との協働により推進していきます。

① 自然環境

○水と緑の基本軸

- ・ 5本の川と周辺に連なる緑地をつなぎ、誰もが身近に水と緑の環境に親しむことのできる空間を確保し、中世鎌倉道と周辺の街並み等歴史的な環境や固有のたたずまいを整備・保全します。

○水と緑の2大拠点（北の拠点、南の拠点）

- ・ 上瀬谷農業専用地区から瀬谷市民の森一帯にかけて、区北部での自然環境の拠点（北の拠点）と位置付け、和泉川等の源流域である水と緑の環境を整備・保全します。
- ・ 和泉川流域の水辺、樹林地、公園、農地を中心に、区南部での自然環境の拠点（南の拠点）と位置付け、区民が水と緑にふれあえる拠点を整備・保全するとともに、区民と農との関わりを強化していきます。

② まち環境

○中心地域

- ・ 2つの駅とそれらを結ぶ主要な地域として、商業、業務、行政、文化、生活サービス等、生活拠点にふさわしい多様な都市機能の集約的配置と都市型住宅への更新を誘導するとともに、不燃化や、利便性が高く緑豊かな住環境形成を図ります。

○住宅地域

- ・ 水と緑や地域の歴史を生かすなど、良好な住宅地としての環境を保全します。快適で防災性の高い住環境を形成するため、狭い道路の拡幅等住宅地が有する問題については、開発や建替えの機会に合わせて改善を図ります。

- ・ 駅周辺の生活拠点に近い住宅地、自然環境に囲まれた住宅地、駅から離れた住宅団地等、それぞれの地域の特性や地域が持つ魅力に応じ、必要となる生活機能を充実するとともに、地域相互での機能補完を図ります。

○緑農地域

- ・ 現在の緑の多い環境の維持・保全を基本とします。点在する住宅地や公益施設等は自然環境との調和を図ります。

○産業流通地域

- ・ 産業・流通施設を主体とした環境を継承します。工業集積地や、卸売業をはじめとした流通施設について、集積を高め、操業環境の向上による産業・流通業務の活性化とともに、緑化等による景観の向上を図ります。

③ 都市活動

○駅周辺の生活拠点（三ツ境駅周辺、瀬谷駅周辺）

- ・ 三ツ境駅周辺は、行政、商業を中心とした生活拠点として集積・充実を図ります。
- ・ 瀬谷駅周辺は、文化、商業、業務を中心とした生活拠点として集積・充実を図ります。

④交通環境

- ・ 都市活動軸を中心として、広域的な交通や、地域内の交通を担う道路を形成するとともに、駅周辺の生活拠点や各地域のネットワークを形成します。
- ・ 誰もが移動しやすく環境に優しい地域の移動手段の維持・充実を図ります。

4. 部門別まちづくりの方針

1. 土地利用の方針

【基本的な考え方】

市街地の無秩序な拡大を抑制し、良好な住環境や水と緑の環境を守っていきます。また、現在の土地利用を基本としながら、将来的な道路等の基盤整備の状況や、周辺環境を勘案し、地域の課題解決や区の持続的な発展に資する土地利用となるよう誘導します。なお、大規模な土地利用転換等が行われる場合は、周辺環境等へ配慮した計画となるよう誘導します。

① 中心地域

多様な都市機能の立地と都市型住宅地への更新を誘導し、まちの活気につながる、豊かな市街地づくりを進めます。

- ・ 拠点市街地（三ツ境駅、瀬谷駅周辺の市街地）では、商業業務機能を中心としつつ、多様な世帯の居住ニーズに応えるため都市型住宅の立地を図ります。
- ・ 沿道市街地Ⅰ（駅周辺の幹線道路に沿った市街地）では、道路の拡幅整備に合わせ、拠点市街地と一体となるよう、行政、文化、生活サービス機能の立地とともに、都市型住宅地として誘導します。また、三ツ境下草柳線周辺については、都市計画道路の整備と背後の住宅地の環境に配慮した沿道のまちづくりを進めます。
- ・ 拠点周辺市街地では、現在の低層中心の住環境に配慮しながら、道路等基盤整備を進め、利便性を生かした集合住宅や公共・公益施設等の立地を誘導します。

② 住宅地域

基本的に現在の住環境を維持・継承します。水と緑の環境を生かすとともに、住宅地としての良好な環境を保全し、開発や更新に合わせて、歩いて暮らせる範囲での生活機能を充足し多様な世代が生活しやすい住環境へと改善を図ります。また、地区計画や建築協定等による住環境の維持・保全を進めます。

- ・ 低層住宅地Ⅰ（瀬谷区の大部分を占める低層の住宅市街地）については、戸建て住宅を中心とした土地利用とします。緑地や農地を宅地化する際には、周辺環境に配慮するなど、良好な住宅地を形成するよう計画的に誘導します。

- ・低層住宅地Ⅱ（中心地域に隣接した低層住宅地）では、低層の戸建て住宅と集合住宅等が共存する市街地としていきます。
- ・低層住宅地Ⅰ、Ⅱでは、宅地細分化等による密集化を抑制し、防災や環境に配慮した住宅地を形成するよう誘導します。
- ・中低層住宅地（団地地区）では、周辺の低層住宅に配慮しながら、中低層の集合住宅による良好な環境の保全に努めるとともに、周辺の住環境に寄与し、防災に資する緑の多い環境やオープンスペースを維持していきます。団地内の未利用地の活用を促進し、団地の改修や建替えにあたっては、地域の新たなニーズに対応した機能の導入を検討していきます。
- ・沿道市街地Ⅱ（幹線道路に沿った市街地）では、道路の整備に合わせ、背後の住宅地との関係に配慮しながら、中低層の集合住宅、事務所や日常生活の利便性を高める店舗、サービス施設等の立地を誘導します。
- ・近隣商店街地区（駅から離れて立地する商店街を中心とした複合市街地）では、日常生活の利便性を高める店舗やサービス施設を誘導するとともに、区民が気軽に集える場の設置やコミュニティビジネスの促進等地域の活性化を図ります。
- ・二ツ橋北部地区土地区画整理事業区域では、三ツ境下草柳線周辺の事業の進捗状況を見ながら、狭あい道路の拡幅整備や地区計画の導入等により、地域の実情を考慮した住環境の整備・保全を図ります。

③ 緑農地域

基本的に農地や樹林地等の自然的土地利用を保全・継承します。

- ・樹林地については、土地所有者の協力を得ながら緑地保全制度等の活用により、まとまった緑地として保全を図ります。
- ・農地については、農業専用地区等の指定を目指し、営農環境の向上や農地の保全・活用を図ります。また、防災・災害復旧活動にも活用できるオープンスペースとして土地所有者の協力を得ながら保全・活用を図ります。
- ・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図ります。
- ・既に市街化区域と同等の水準で開発、整備されている区域、あるいは横浜市の施策に資する計画的な市街地整備が確実に行われる場合には、市街化調整区域から市街化区域への編入を検討します。
- ・自然環境との調和と地域の活性化や改善等の目的に資する計画が検討され、合意形成が図られている区域においては、周辺の市街化や道路等の整備状

況、緑や農の保全とのバランス等を勘案しつつ、都市計画制度等の活用による土地利用を検討していきます。

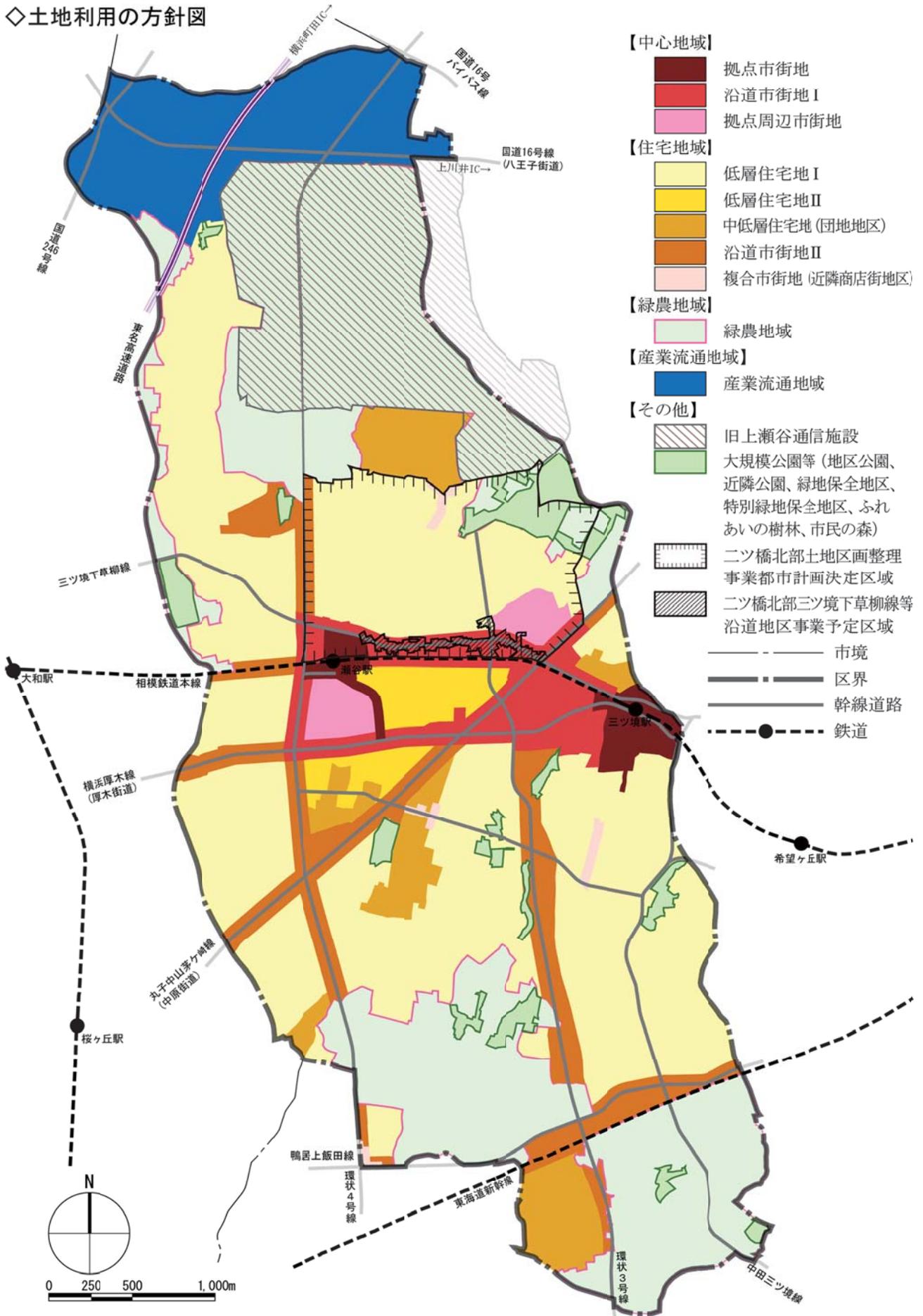
- ・旧上瀬谷通信施設については、その広大さから横浜市に残された貴重な財産であるため、緑や農の保全とのバランス等を図りながら、全市的・広域的な課題への対応を考慮した跡地利用の具体化と連携し、周辺区域も含め、土地利用を誘導します。
- ・二ツ橋北部地区土地区画整理事業区域では、都市計画の取扱いについて検討し、緑地保全制度の活用等により、まとまった緑地の保全を図っていきます。

④ 産業流通地域

広域的なアクセス条件の良さを生かした産業・流通施設を主体とした土地利用を継承します。

- ・高速道路のインターチェンジに近接するなど、広域交通との利便性を生かして、卸売業をはじめとした流通施設等について、集積を高め、操業環境の向上、活性化を図ります。
- ・大規模な施設の建替えや更新の際には、その敷地規模等を生かし、緑化の推進や景観に配慮した建物を誘導します。
- ・産業・流通業務の操業環境を維持するために、建築協定や地区計画等の導入を誘導します。また、住宅地等が立地する場合には、交通安全や事業活動に一層配慮し、周辺環境と調和したものとなるよう、計画的な環境づくりを誘導します。

◇土地利用の方針図



2. 都市の活力・魅力の方針

【基本的な考え方】

市街地の利便性向上や職住近接を実現するため、三ツ境駅・瀬谷駅の生活拠点や区北部と南部の活力を生かしたまちづくりを進めるとともに、地域や事業者との協力による住環境の向上や道路整備等を進め、多様な都市活動や活気あるまちづくりへの誘導を図ります。

① 「駅周辺の生活拠点」の形成

三ツ境駅及び瀬谷駅周辺では、拠点市街地を中心として、人口規模や人口構成に応じ、働く、楽しむ、買うなどの多様な都市活動を支える機能集積（商業・業務施設、文化施設、行政サービス施設、福祉施設、集合住宅等）と交通ターミナルの整備をはじめとした基盤整備を進めていきます。また、公開空地等を確保し、建物の緑化を進めるなど、生活拠点としての魅力を高めるように誘導します。

a. 三ツ境駅周辺

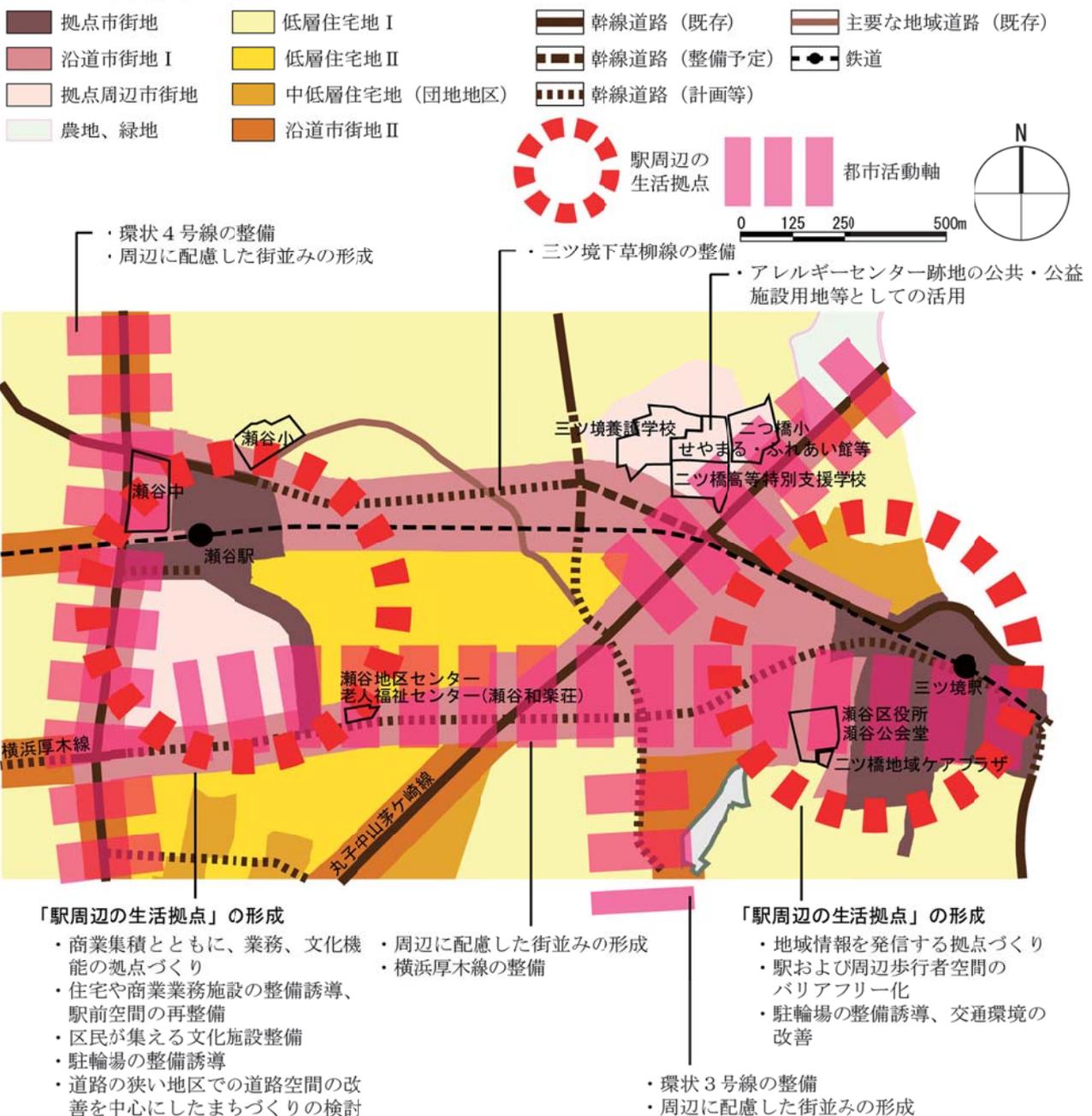
- ・商業施設や様々な行政機関の立地を生かし、区役所を中心とした、区民の求める地域情報を発信する拠点づくりを進めます。
- ・駅やその周辺においては建築物の改築等を契機として捉え、子どもから高齢者まで誰もが安心して利用できるよう、エレベーターを設置するなど歩行空間のバリアフリー化を進めます。
- ・駅南口については、横浜厚木線（厚木街道）の拡幅整備や駐輪場整備の誘導を進めるほか、交通環境の改善を図ります。
- ・アレルギーセンター跡地については、福祉施設等の公共・公益施設用地等として活用します。

b. 瀬谷駅周辺

- ・商業集積とともに、業務、文化機能の拠点としてのまちづくりを進めます。
- ・瀬谷駅南口では、市街地再開発事業等の手法により、周辺の街並みに配慮しつつ、住宅や多様な商業業務施設の整備を誘導します。また、駅前広場等駅前空間の再整備を進めます。
- ・文化・芸術に親しむ機会を創出し、区民が集える文化施設を整備します。

- ・三ツ境下草柳線の整備を進め、駅周辺や三ツ境方面へのアクセスを改善します。
- ・自転車を利用しやすい環境づくりと放置自転車対策として、駅周辺の駐輪場の整備を誘導します。
- ・道路が狭く土地活用が進まない市街地においては、既存のまちなみの継承に留意しつつ、狭あい道路の拡幅整備等による道路空間の改善を中心としたまちづくりを検討します。
- ・旧上瀬谷通信施設の最寄駅として、旧上瀬谷通信施設の跡地利用の具体化と連携したまちづくりを進めます。

◇駅周辺のまちづくり方針図



② 持続できる農業環境づくり

農を身近に感じられる環境を生かし、地域産業として瀬谷区の活力を支える農業環境づくりを進めます。

- ・ 市民利用型農園の開設等、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るとともに、区民による援農活動による農家の支援や担い手の発掘を進めます。
- ・ 農用地区域、農業専用地区については、農業振興のための基盤整備を進めます。
- ・ 農業従事者と連携した瀬谷ブランドの農畜産物作りや、環境保全型農業の取組等の支援を進めます。

③ 産業流通地域の環境づくり

道路等の都市基盤の整備を進めるとともに、産業の集積を生かした企業立地、操業環境の維持・保全を図っていきます。

- ・ 広域的なアクセス条件の良さを生かした産業・流通系の市街地として、産業構造の変化に対応した拠点的な地域への再編・整備を促すとともに、快適な就業環境の充実を図ります。
- ・ 活動を支える道路基盤として、国道 16 号線（八王子街道）や環状 4 号線の整備を進めます。

④ 地域や事業者との協力による住環境の向上

住環境の改善に向けて、地域の発意・合意による地域まちづくりの取組を支援するとともに、個々の開発や更新が良好な住環境の実現につながるよう事業者と協力してまちづくりを進めていきます。

a. 良好な住宅供給・改善の誘導

- ・ 子育て世代や高齢者等、世代ごとの暮らし方や働き方等多様なニーズに対応した住宅の供給を、民間事業者との連携により進めていきます。
- ・ 緑地や農地に接する地区では、その立地を生かした環境共生型の住宅地づくりを検討します。
- ・ 道路や公園等基盤整備と一体になった良質の住宅、宅地の供給を促進するため、計画的な開発を誘導します。
- ・ 駅から離れた住宅団地等においては、建替えや改修等の機会を捉えて、バリアフリー化や耐震化等、安全、安心で快適な住環境の再生を図ります。

また、既存住宅ストックの有効活用等により、生活機能を補完するために必要となる機能の誘導を図ります。

b. 魅力的な景観づくりへの誘導

- ・住宅地や幹線道路沿道、商業地等の街並み景観について、景観計画や景観協定の制度の活用等により、街並みの形成を図ります。
- ・屋敷林や古木に覆われた緑の多い住環境を保っている中世鎌倉道周辺や川沿いでは、土地所有者をはじめとする地域と連携しながら、散策ルートの整備等、景観づくりを進めます。
- ・河川沿いのオープンスペース等、既に整備された魅力的な景観の持続的な維持管理を進めていきます。

c. 地域課題に応じたまちづくり

- ・地域発意のまちづくりについては、地区計画や建築協定等の制度、地域まちづくり推進条例に基づく組織・プラン・ルールづくり等の制度を活用するとともに、まちづくりコーディネーターを派遣するなど、自主的なまちづくりを支援していきます。

⑤ 人々のつながりを促す「地域の拠点」の充実

身近な交流、ボランティア活動、防災活動等の多様な地域活動の拠点を、時代の変化や地域のニーズを捉え、機能の更新や再開発等の的確なタイミングに応じて充実していきます。また、地域の拠点での活動や情報発信により、にぎわいづくりや開かれた施設づくりを進めていきます。

a. 多様な地域の拠点の充実

- ・空き店舗や空き家等を活用し、区民やNPO等の中間支援組織が自主的に運営する地域活動等気軽に集える場づくりを進めます。また、学校の余裕教室等、既存施設への子育て関連施設の整備・充実を検討していきます。
- ・区の中心的文化活動の場として、区民が集える文化施設の整備を進めます。
- ・学校グラウンドや遊水地等を活用して、健康づくりや地域スポーツを楽しむ場の充実を図ります。

b. 多様性のある公園づくり

- ・公園の改修に合わせて、高齢者や子育て世代の交流の場、災害時の地域防災機能や健康づくりにつながる施設や遊具の設置等、地域の特性やニーズに応じた施設の改善を行います。
- ・歴史資産を取り込んだ公園整備等地域文化を継承する場の保全・活用を進めます。

c. 地元密着型の商店街を生きしたまちづくり

- ・店舗のバリアフリー化やサービスの多様化を図り、魅力を高めながら商店街と協力したまちづくりを進めます。また、生活支援サービス等、区民の暮らしの幅を広げるようなコミュニティビジネスの促進を図ります。

3. 都市環境の方針

【基本的な考え方】

「水と緑の基本軸」と、区北部と南部の緑地や農地を中心とした「水と緑の2大拠点」を骨格にして、水と緑を身近に感じられる安らぎのある暮らしの環境づくりを、区民との協働により推進していきます。また、低炭素型のまちづくりを推進するとともに、生物多様性を身近に感じることができる環境づくりを維持・推進していきます。

① 5本の川沿いに連なる水と緑を骨格にした環境（水と緑の基本軸）づくり

5本の川（境川、大門川、相沢川、和泉川、阿久和川）と周辺に連なる緑地を、散策ルートの設定、環境整備やオープンスペースを使った活動のつながりづくり等によって、誰もが身近な水と緑の環境に親しめるようにするとともに、区民との協働により、地域の歴史的な環境や景観の整備・保全を進めていきます。

- ・境川では、整備された親水護岸を生かし水辺利用を進めます。また、中世鎌倉道沿いの緑の多い住宅地の環境を保全して、歴史的な景観と一体となった緑の保全と、歴史を生かした地域活動等の活性化を図ります。
- ・大門川では、川沿いの民有緑地の保全や水質の向上を図るとともに、区民が水辺に親しめるよう、瀬谷中央公園等と一体となった散策ルートの充実を図ります。
- ・相沢川では、南台こどものもり公園をはじめとした周辺の公園・緑地の自然環境に配慮しつつ、相沢川ウォークや川沿いの広場を中心とした、散策ルートの充実を図ります。
- ・和泉川では、自然環境の保全・再生に配慮しつつ区民が散策できるよう、源流である瀬谷市民の森から、6つの水辺空間（二ツ橋、宮沢ふれあい、東山、関ヶ原、寺ノ脇、宮沢遊水地）や周辺の公園・緑地を結ぶネットワークの形成・保全を進めます。
- ・阿久和川では、源流域である三ツ境、長屋門公園から阿久和川遊水地までを結ぶ散策ルートの充実を図ります。阿久和川遊水地は、近接する阿久和大久保原公園等の周辺の自然環境に配慮しつつ、区民が楽しめるよう整備を進めます。

② 水と緑の2大拠点（北の拠点、南の拠点）づくり

まとまった水と緑の環境のある区南北の地域については、土地所有者の協力を得ながら将来にわたって計画的な保全を進めるとともに、区民が利用しやすくなるような取組を進めます。

a. 北の拠点

- ・瀬谷市民の森は、区民の憩いとふれあいの場であるとともに、和泉川の源流域として貴重な自然環境が残されており、土地所有者や地域の協力を得ながら、特別緑地保全地区に指定するなど保全を進めていきます。
- ・上瀬谷農業専用地区については、旧上瀬谷通信施設の跡地利用の具体化と連携し、緑地や農地の保全、新しい営農環境の創出や充実を図りつつ、全市的・広域的な課題への対応等を検討します。

b. 南の拠点

- ・宮沢・蟹沢緑地保全地区、東山緑地保全地区、宮沢特別緑地保全地区等のまとまった緑地については、土地所有者や地域の協力を得ながら維持・保全を進めていきます。
- ・和泉川の6つの水辺（二ツ橋、宮沢ふれあい、東山、関ヶ原、寺ノ脇、宮沢遊水地）は、瀬谷区の代表的な水と緑が豊かな環境として整備されており、特に宮沢遊水地周辺の緑地については、土地所有者や地域の協力を得ながら、特別緑地保全地区に指定するなど保全を進めていきます。
- ・長屋門公園や瀬谷貉窪公園等南の拠点の核になる公園については、歴史的建築物や湧水等それぞれの特長を生かした公園づくりや、区民活動と一体となった公園の魅力ある運営を進めます。
- ・まとまった農地については、農用区域の指定、更には本市独自の制度である農業専用地区の指定を目指し、農地の保全と農業振興を図ります。また、広域避難場所としての役割も維持します。

③ 身近な緑の保全・育成

区民が親しみやすい緑の環境づくりに向けて、公有地の緑の拡充と持続的な維持管理、民有地の緑の保全・育成を併せて進めます。

a. 公有地の緑化の推進

- ・公園緑地においては、地域住民と協働した緑化活動等による緑の創出に取り組めます。
- ・街路樹や駅前広場等の植栽を、歩行者に快適な空間を提供するよう充実させます。

- ・公共施設では、区の木（ケヤキ）や区の花（アジサイ）を育てていきます。
- ・区庁舎は様々な来庁者のおもてなしをする空間として、隣接する二ツ橋公園と一体となった魅力ある花と緑の空間づくりに取り組むとともに、地域住民と協力して区を代表する施設として持続的なマネジメントを進めます。

b. 民有地の緑の保全・育成

- ・一定規模以上まとまりのある樹林地については、土地所有者や地域の協力を得ながら、特別緑地保全地区や緑地保存地区等の緑地保全制度の指定による保全を進めます。
- ・生け垣や庭木等の宅地内の緑化を促進します。
- ・地域住民に古くから親しまれている樹木や故事来歴のある樹木を、名木・古木として指定登録し保存します。
- ・市街地における農地は、身近な緑として保全や活用に向けて、働きかけていきます。

④ 地域で取り組むネットワークづくり

地域の水循環や植生、生物相等の特性を生かしながら、近隣市区との連携を視野に流域の地域で協力して、まちと共存する自然を保全していく取組を進めます。

a. 流域での水循環の再生

- ・水源となる湧水を保全するとともに、流域の住宅地を中心とした雨水浸透を進め、健全な水循環の再生を図ります。
- ・水域の多様な生物の生息環境を保全し、水質の自然浄化能力を高めていきます。

b. 環境と調和した開発への誘導

- ・開発や土地利用の転換等の際には、緑地の保全に関する協定を締結し、開発区域内の緑地保存を進めるとともに、新たな植栽、生け垣や屋上緑化等できる限り緑地を確保するよう誘導します。

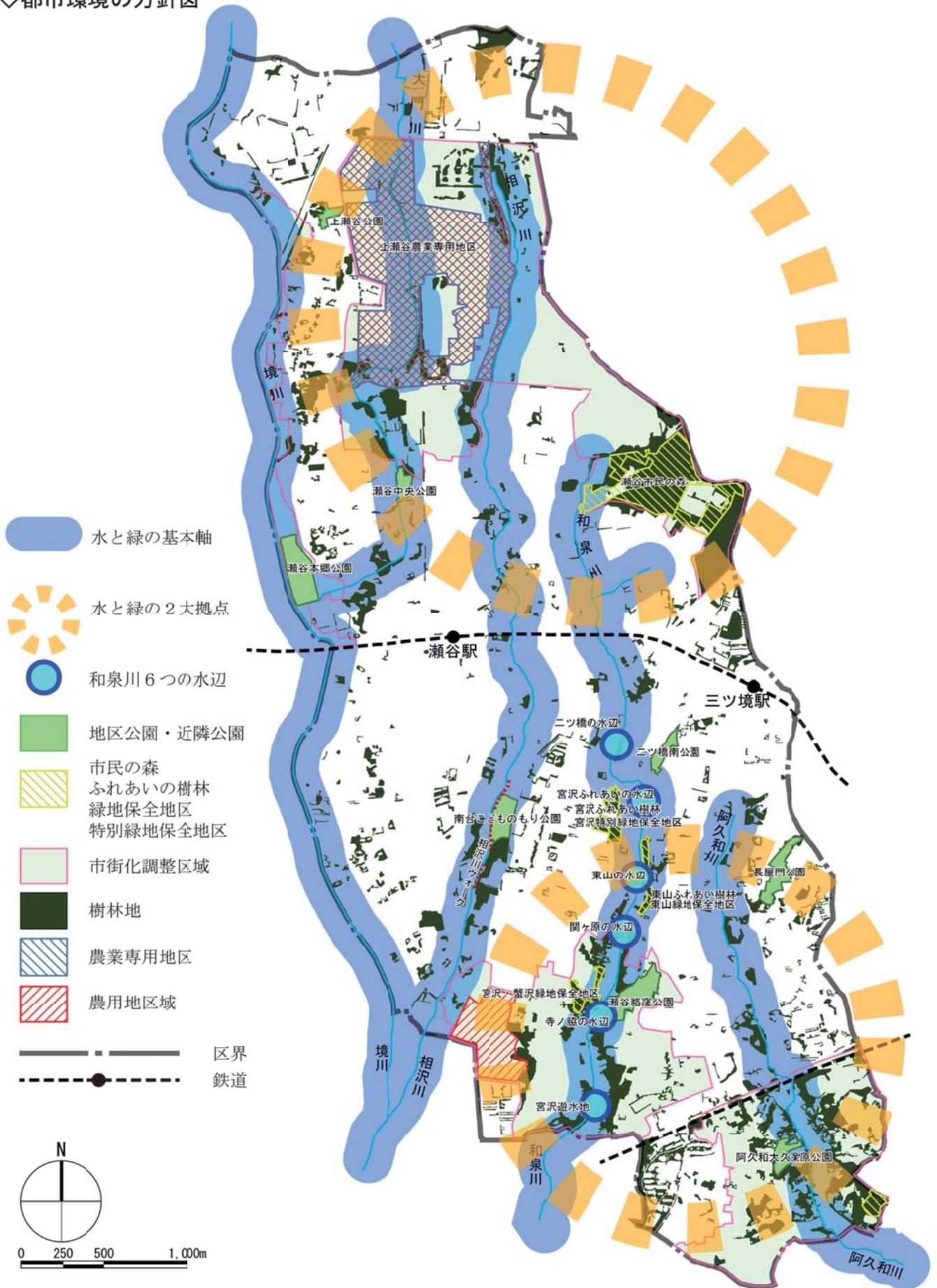
⑤ 地球環境問題に対応した低炭素型のまちづくり

豊かな水と緑の環境の創出とともに、環境に優しいライフスタイルを支える仕組みづくりと基盤整備を一体的に推進していきます。

- ・HEMSの導入や、CASBEE横浜の普及等の事業を活用し、エネルギー効率のよい都市施設・建築物への転換を図ります。

- ・民間事業者との連携や、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。
- ・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、より安全で快適な自転車や徒歩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。
- ・樹林地、農地、河川の環境保全を推進するとともに、公園の整備、屋上・壁面緑化、すず風舗装（保水性舗装や遮熱性舗装）等の環境に配慮した技術の導入により、ヒートアイランド現象の緩和を図ります。

◇都市環境の方針図



4. 都市交通の方針

【基本的な考え方】

歩行者や自転車にとって安全で快適な交通環境を確保しながら、広域的な交通や、地域内の交通を担う道路の整備を進めます。また、地区間を連絡するルートの整備や狭あい道路の拡幅整備を進めます。あわせて、地域の移動手段の充実を図り、誰もが安全で気軽に外出できる環境を整えます。

また、旧上瀬谷通信施設の跡地利用の具体化と連携し、必要な道路、公共交通等の基盤整備を検討します。

① 道路網の整備

首都圏、横浜市、地域の自動車交通円滑化に向け、都市計画道路等の道路網整備を進めます。整備にあたっては、低騒音舗装、街路樹の植栽等により沿道環境に配慮したものにします。また、地域の実情や社会経済状況の変化を踏まえ、交通ネットワークを検討していきます。

a. 幹線道路の整備

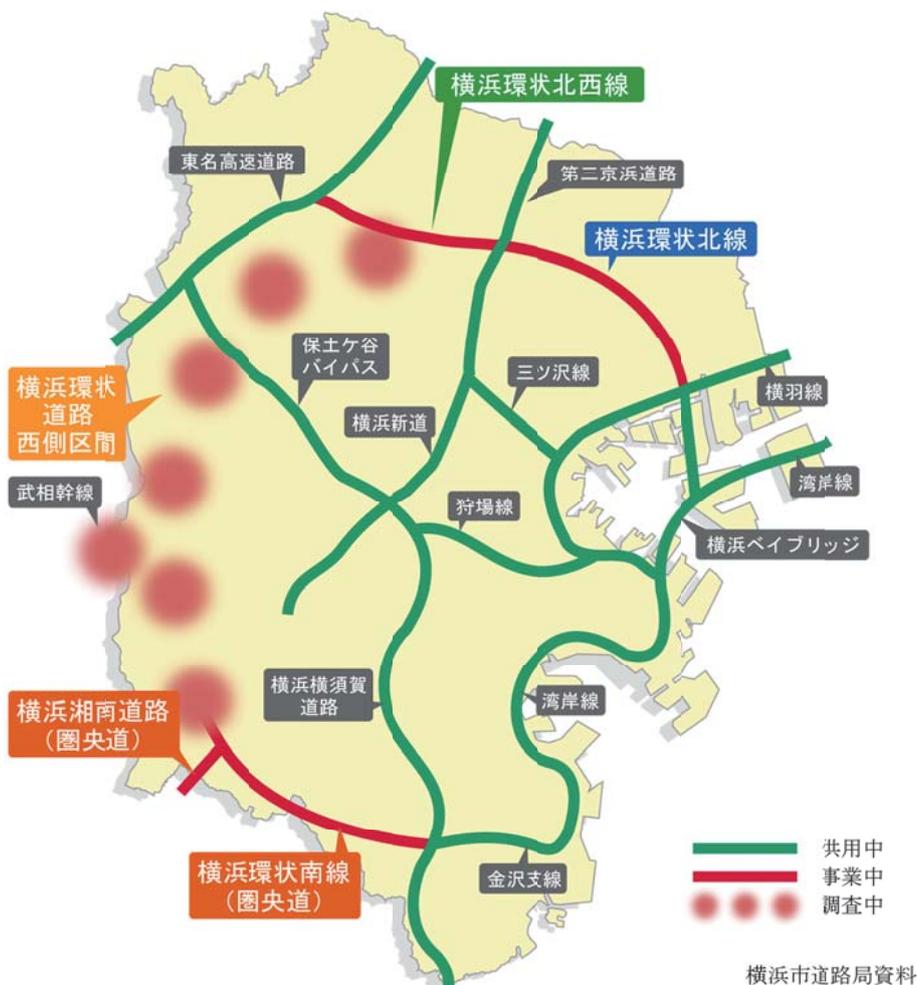
- ・広域的な交通ネットワークの一端を担うとともに、駅へのアクセスをスムーズにする南北方向の幹線道路として環状3号線、環状4号線の整備を推進します。
- ・環状3号線の整備にあたっては、県道阿久和鎌倉、県道瀬谷柏尾等の周辺道路との円滑な接続を図ります。
- ・横浜厚木線（厚木街道）の拡幅、三ツ境下草柳線、希望ヶ丘瀬谷線や瀬谷駅南口線の整備により、相模鉄道本線の北側、南側それぞれで駅周辺へのアクセスを高めます。
- ・相模鉄道本線による地域分断、踏切横断の危険及び交通渋滞の解消を図るため、瀬谷地内線の整備や立体交差化等を行います。
- ・国道16号線（北町付近）の整備により、インターチェンジアクセスと隣接市との連絡強化を図ります。
- ・中田三ツ境線の整備により、隣接区から区南部へのアクセスをさらに高めます。

b. 主要な地域道路、生活道路の整備

- ・瀬谷団地連絡道路等の整備により、区北部の循環ルートを形成するような地域の主要道路の整備を進めます。
- ・狭あい道路整備促進路線を中心に、道路幅員を4m確保するよう区民と協力して拡幅整備を進めます。

c. 広域的な交通の充実

- ・横浜環状道路西側区間については、関係する高速道路の整備状況や区内外の道路交通情勢を見極めながら、整備を検討します。



② 利用しやすい公共交通網の充実

環境への負荷を低減し、低炭素型のまちづくりを実現するため、三ツ境駅、瀬谷駅を拠点として、多くの区民にとって利用しやすい、地域特性に合わせた公共交通サービスの実現を目指します。

a. バスを中心にした公共交通の充実

- ・既存バス路線を含めて、バス事業者と協力して、利用しやすいルートや運行時間の検討を進めていきます。
- ・都市計画道路の整備等に合わせ、公共交通が不十分な地域においてバス路線の導入等を検討します。
- ・高齢者や障害者に配慮した低床バスや環境負荷の小さなバス等の導入を誘導します。

b. 地域特性に合わせた交通サービスの導入

- ・地域交通サポート事業等を活用し、バスサービスが充分でない地域において、地域に適した交通手段の導入を検討します。

c. 交通ターミナルの充実

- ・瀬谷駅南口では市街地再開発事業等により、駅前広場等の整備を図ります。
- ・三ツ境駅南口では、横浜厚木線（厚木街道）の拡幅整備の機会を捉えて、交通ターミナル機能の充実を検討します。

③ 自転車の利用しやすい環境づくり

比較的なだらかな地形特性を生かし、自転車利用も考慮した、ニーズに合った環境づくりを進めます。

- ・駅付近、公共性の高い施設等に、民間施設での整備も含めて、駐輪場の設置を誘導します。
- ・環状3号線及び環状4号線をはじめとした駅へのアプローチにもなる道路については、自転車も快適に利用できるよう整備を進めます。
- ・境川等の川沿いの道は、歩行者にとっても貴重な通行スペースであるため、自転車と歩行者の安全な通行環境を確保しつつ、隣接する市や区との連続性を考慮した整備を進めます。

④ 安心できる歩行環境づくり

主要な地域道路や公共施設・商店街の周辺等を重点に歩行空間の確保を進め、安心して快適に歩くことができるネットワークを広げていきます。

- ・歩行空間が十分とれていない道路では、順次歩道を整備するとともに、看板の撤去や電柱の移設、カラー舗装等により、歩行空間の確保を進めます。
- ・多くの人が利用する駅、公共施設、学校や公園周辺等では、重点的にバリアフリーを推進した歩行空間を確保するとともに、無電柱化等により安心できる歩行環境づくりに配慮します。
- ・商店街周辺等では、商店街の協力を得たり、店舗の建替え等の機会を捉えながら、商店や沿道施設のバリアフリー化の促進を図るとともに歩行空間の整備を検討します。
- ・まちかどや坂道に散歩等の途中で休憩がとれるような場を設けます。

5. 都市防災の方針

【基本的な考え方】

災害に強い市街地整備やライフライン施設の防災性強化等を進めます。また、「自助」、「共助」、「公助」による防災・減災のまちづくりを進めます。

① 水害に強いまちづくり

- ・ 5本の川では、未改修の護岸や遊水地の整備等治水対策を進めます。また、雨水幹線をはじめとした下水道整備により、水害に強いまちづくりを進めます。
- ・ 局所的な大雨による内水被害等への対応を行うとともに、流域全体での水循環を再生させるため、建物等での雨水貯留、歩道や駐車場の透水性舗装や敷地内での浸透施設の設置を進めます。
- ・ 内水・洪水ハザードマップ等を活用し、区内の浸水リスク等の啓発を進めます。

② 地震や火災に強いまちづくり

- ・ 幹線道路沿いの建物の不燃化を進め、延焼遮断帯を形成するとともに、耐震化を進め、避難路・緊急輸送路の確保を図ります。
- ・ 狭あい道路整備促進路線を中心に道路幅員を4m確保するよう区民と協力して拡幅整備を進めます。
- ・ 住宅その他の民間建物の耐震診断、耐震改修を支援します。
- ・ 上下水道、ガス、電気、通信等ライフラインの耐震性の向上や早期復旧体制の確立を、事業者と連携しながら進めます。
- ・ 円滑な消防活動ができるよう防火水槽の計画的整備や消防水利として河川を活用するための整備を進めます。
- ・ 急傾斜地崩壊危険区域等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進めます。

③ 防災体制の充実

- ・ まちの防災組織や地域防災拠点等を対象とした防災訓練等を通じ、地域防災の担い手の育成を進め、地域の防災力を高めます。

- ・身近な公園における防災施設の整備と、地域活動等による定期的な利用を通して、発災時における対応力を高めるとともに防災への理解を深めていきます。
- ・土地所有者の協力を得ながら防災協力農地の拡充を図り、被災時における災害復旧活動等に活用できるオープンスペースの確保を進めます。
- ・避難ルートの確保や安全点検等災害への備えを地域とともに進めます。
- ・発災時には区内の公共施設を、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。

④ 区民との協働による防犯や交通安全の取組

- ・子どもたちが安心して暮らせる環境づくりを重視し、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。
- ・防犯対策を強化するため、区民との協力による防犯パトロールや防犯ステーションを拠点とした活動を進めていきます。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。
- ・防犯上課題のある老朽化の著しい空き家等について、地域住民の協力を得ながら適切に対応していきます。

5. まちづくりの推進に向けて

今後の瀬谷区のまちづくりは、まちづくりの基本方針である瀬谷区プランに基づき、協働して進めていきます。また、まちづくりの進展や社会状況の変化に伴い、瀬谷区プランの見直しや充実を図っていきます。

① 協働のまちづくり活動の推進

区民、事業者、行政が、適切な役割分担のもと、協働してまちづくりを進めていきます。

区民は、地域環境が持つ課題への認識を深め、様々な形で意見交換を行いながら、自ら行動していきます。このようなまちづくりの積み重ねにより、地域課題に取り組む力が更に育まれ、まちのルールづくりやより自律的なまちづくり活動へと展開していきます。

事業者も企業活動を通じてまちづくりに参画し、地域へ貢献していきます。また、まちづくりを行う際には、合意形成や周辺環境への配慮を行います。

行政は、まちづくりの目標の実現に向けて、民間事業の規制・誘導や、民間事業と連携して公共事業を実施するとともに、区民主体のまちづくりや事業者によるまちづくりを促進・支援します。

a. 区民によるまちづくり活動の活性化

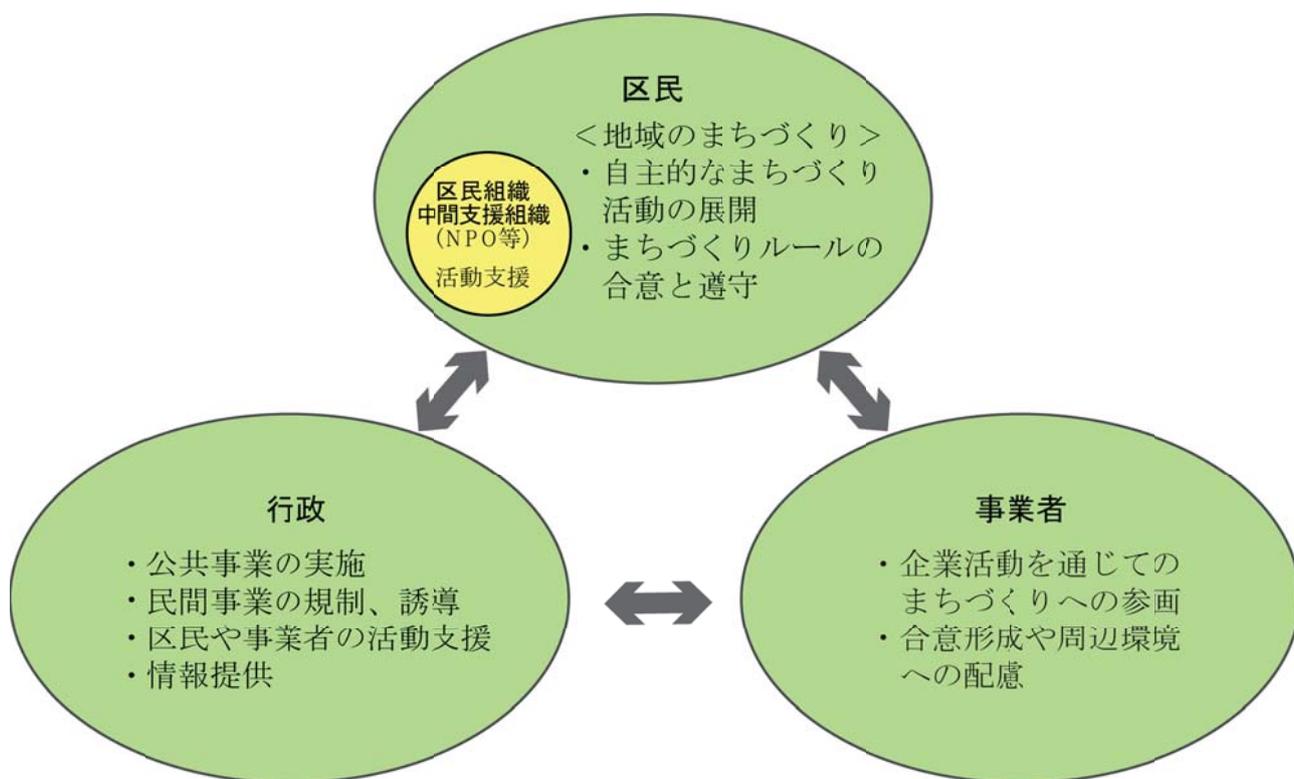
- ・身近な地域のまちづくりを推進するために、自発的な区民活動を支援し、更なる啓発を行っていくための仕組みを充実します。
- ・樹林地、道路、公園や水辺における地域活動に、より多くの人に関われる仕組みづくりを進めるとともに、人材の発掘と育成につながるよう支援します。
- ・地域発意のまちづくりに対しては、コーディネーターを派遣するなど、区民活動を支援するとともに、まちづくりを進める人材の育成につながるよう区民活動を支援します。
- ・区民活動の体制づくり、継続・発展のための支援を行うとともに、区民活動の機能の充実、拠点づくりを進めます。
- ・環境学習や農体験等を通じて、多様な人々が身近な自然環境や産業に触れる機会を充実するとともに、様々な技術や知識を持つ地域の人材の活躍の場を提供します。
- ・区民による地域活動等のまちづくり情報を一元的に集め、様々な情報資源を利用し、効果的な情報提供を図ります。

b. 公共施設の計画づくりや管理運営への区民参画

- ・公共施設を整備する際には、区民への情報提供を積極的に行うとともに、計画づくりの段階から運営方針や活用ルール等施設の管理運営の段階まで、幅広い区民や事業者の参画を得ながら進めます。

c. 区民のまちづくり活動を支える中間支援組織等への支援

- ・区民のまちづくり活動に適切なアドバイスを行いながら連携を促していくとともに、区民や区民活動組織と行政とを媒介する役割を担う自治会町内会等の区民組織やNPO等の中間支援組織の活動を支援していきます。



② 瀬谷区プランの展開

瀬谷区プランで示された目標や方針の実現に向けた取組を進めるためには、自治会町内会をはじめとした地域での活動組織との協働は不可欠です。

瀬谷区ではこれらの活動を支援し、区民との協働により、瀬谷区プランの実現に向けた様々な取組を進めていきます。特に、まちづくりの検討が必要な地区では、必要に応じて「瀬谷区プラン」と整合を図りながら、地区プランや地域まちづくり推進条例に基づく組織・プラン・ルールづくり等の制度の活用を、地域の実情に応じて検討していきます。

今後、具体的なまちづくりが実践される中で、新たに合意されたことについては、瀬谷区プランに反映するなど充実を図ります。また、社会情勢の変化や技術革新、区民意識の変化等を的確に捉え、適宜、点検・評価を行いながら区民とともに柔軟に見直しを行っていきます。

用語解説

	用語	説明
あ	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。
	N P O	Non-Profit Organization。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。1998 (平成 10) 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 (2012 (平成 24) 年 3 月)」(横浜市建築局住宅計画課))
	オープンスペース	建築物のない一定の地域的広がり。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	幹線道路	高速道路を除く都市計画道路や一部の国道及び県道のこと。
	C A S B E E	建築環境総合性能評価システム (CASBEE: Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency)。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で、届出制度と認証制度の 2 段構成になっている。

		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、傾斜角度が30度以上、高さが5m以上、被害を受ける恐れのある人家が5戸以上である区域に該当する場合、「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急傾斜地崩壊危険区域の指定をし、崩壊防止工事を行う。
狭あい道路		幅員4m未満の道で、一般の用に供されている道路のこと。
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年10月）」）
緊急輸送路		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。
区民文化センター		各区の文化活動の特性に合わせた市民に身近な文化活動の拠点施設。
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。
景観計画		景観法に基づき、地域の景観形成に応じて、区域や良好な景観形成のための方針、建築物の建築等に対する基準（景観形成基準）等を定めている。
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「約束（協定）」を互いに取り決め、地域で「協定運営委員会」を組織して守りあっていくもの。横浜市長の

		認可を受けることにより、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」参考）
	広域避難場所	地震による延焼火災の輻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。（横浜市防災計画 震災対策編（2015（平成27）年））
	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」（横浜市建築局建築環境課））
	コミュニティビジネス	地域資源を生かしながら地域課題の解決を「ビジネス」の手法で取り組むものであり、地域の人材やノウハウ、施設、資金を活用することにより、地域における新たな創業や雇用の創出、働きがい、生きがいを生み出し、地域コミュニティの活性化に寄与するものと期待されている。（経済産業省関東経済産業局ホームページ）
さ	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。（国土交通ホームページ「市街地整備手法の紹介」）
	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」が行い、所有者には奨励金を交付している。（「横浜市水と緑の基本計画（2007（平成19）年1月）」（横浜市環境創造局政策課））
	市民利用型農園	収穫体験から本格的な農作業まで、さまざまな市民ニーズに対応して開設された各種農園の総称。収穫体験農園、環境学習農園、栽培収穫体験ファーム、農園付公園、特区農園の5種類。（横浜みどりアップ計画（計画期間：平成26-30年度））
	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。
	スプロール	Sprawl。都市が急速に発展し、周辺へ無秩序に市街地が広がる現象をいう。道路、上下水道、電話その他の都市施設が整備されず、市街地化が進むため都市問題を激化させることになる。（朝日新聞社 kotobank「世界大百科事典第2版」（平凡社））
	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。（「横浜市環境管理計画（2015（平成27）年1月）」（横浜市環境創造局政策課））
	線引き	市街化区域と市街化調整区域の区域区分のこと。
た	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支援を行うことにより、公共交通の実現を目指すもの。
	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）、建築物等の用途、規模、形態などの制限をきめ細かく定めるもの。横浜市では、地区計画における建築物等の制限内容等について、建築基準法、都市緑地法及び景観法に基づき、条例（地区計画の区域内における建築物等の制限に関する条例）に定めている。（「地域まちづくりの推進」（横浜市都市整備局地域まちづくり課））
	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。主として歩道の舗装に用い、歩道上の水たまり発生や地下水のかん養等の効果がある。
	道路交通センサス	正式名称を「全国道路・街路交通情勢調査」と言い、日本全国の道路と道路交通の利用実態を把握し、道路の計画や、建設、管理などについての基礎資料を得ることを目的として、全国的に実施している統計調査。 ※平成27年度調査から「道路交通センサス」の呼称は、「道路交通調査」に改められた
	特別緑地保全地区	「都市緑地法」に基づき、都市における良好な自然環境となる緑地において、建築行為など一定の行為の制限などにより現状凍結的に保全し、都市計画に位置付ける地域地区。（「横浜市水と緑の基本計画（2007（平成19）年1月）」（横浜市環境創造局政策課））
	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年3月）」から一部引用）
	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。
	土地区画整理事業	道路、公園、河川等の公共施設を整備・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少しずつ土地を提供してもらい（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。（国土交通ホームページ「市街地整備手法の紹介」）
な	農業振興地域	「農業振興地域の整備に関する法律」に基づき、今後とも農業の振興を図るべき地域として、知事が指定する地域。（「横浜市水と緑の基本計画（2007（平成19）年1月）」（横浜市環境創造局政策課））
	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面積10ha以上の地区を指定。（「横浜市水と緑の基本計画（2007（平成19）年1月）」（横浜市環境創造局政策課））
	農用地区域	農業振興地域内の土地で、今後長期間に渡り農業上の利用を図るべき土地の区域。農業振興地域の指定を受けた市町村が作成する「農業振興地域整備基本計画」で定められる。（「横浜市水と緑の基本計画（2007（平成19）年1月）」（横浜市環境創造局政策課））
は	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（PT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、1968（昭和 43）年以降、10 年ごとに実施している。
バリアフリー／化	高齢者、障害者等が生活するうえで、行動の妨げと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（歩道の段差解消など）をいう。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、精神的にも障害がないことも意図する。（「横浜都市交通計画（2008（平成 20）年 3 月）」（横浜市都市整備局都市交通課））
ふれあいの樹林	市街化区域内の小規模樹林地等（1～2 ha）を対象に、所有者と原則 10 年間以上の賃貸借契約を結び、広場、散策道などの施設整備を行い、地域のふれあいの場として活用している。散策路や広場の草刈り、清掃、パトロールなど通常の管理は、周辺の住民を中心とした愛護会に委託している。
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。市内には今なお約 150ha（2015（平成 27）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。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。スマートハウスの中核技術として研究開発が進められている。（三省堂 weblio「新語時事用語辞典」）
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。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	緑の 10 大拠点	横浜市水と緑の基本計画において、市内におけるまとまった緑として、河川の源流域の「緑の七大拠点」と鶴見川や境川の中流域の「河川沿いのまとまりのある農地・樹林地の拠点」の三箇所を合わせて緑の 10 大拠点として位置付けている。
や	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。
	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。（「ヨコハマ市民まち普請事業」（横浜市都市整備局地域まちづくり課））
ら	ライフライン	都市生活の維持に必要不可欠な、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（2012（平成 24）年 11 月）」（小学館））
	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（2015（平成 27）年 1 月）」（横浜市環境創造局政策課））
	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、市街化区域における 500 m ² 以上のまとまりのある樹林地を対象に、土地所有者と緑地保存

		<p>契約を結び、市街化区域の身近な樹林地を保全する制度。 （横浜市環境創造局ウェブサイト）</p>
	<p>緑被率</p>	<p>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 m²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。 （横浜市環境創造局ウェブサイト）</p>

平成 28 年 1 月発行

編集・発行 横浜市瀬谷区区政推進課

〒246-0021 横浜市瀬谷区二ツ橋町 190 番地

TEL : 045-367-5631 FAX : 045-365-1170

ホームページ : <http://www.city.yokohama.lg.jp/seya/matizukuri/mplan/>