

特集・89・職員の自主研究④

横浜のトレンドをさぐる

相鉄線・戸塚エリア

小杉聖志 加藤美奈 高橋俊和 松寄尚紀 中野俊明 城内孝元 廣田敦志 江口頼幸

一 はじめに

野毛山、市長公舎前に立つ「横浜D.O館」は、私達横浜市職員にとっては「野毛山職員研修所」である。この建物の五階の五〇一号室から港へ眼をやると、ベイブリッジ、MM21地区、そして横浜の中心地区が見える。都心部の再開発が真っ盛りである。

しかし、どう眼を凝らしても、市の中心部から見えないのが郊外区である。横浜の中にあつて、貴重な自然が少なくながらも残っている地域、そして、東京のベッドタウンの色調濃い地域として、都市化の波にさらわれようとしている。

そこで私達は私鉄を中心に地域開発が進められている、「相鉄いずみ野線沿線地域」に、いま何が起ころうとしているのか、郊外区の街づくりを行政はどうすべきなのかということテーマに調査をした。

(昭和六十二年度に調査を開始したため、各種統計値が古くなっている点を御容赦願いたい。)

二 地域の現状

① 泉区の現状

泉区は、昭和六十一年十一月に戸塚区より分離した新しい区である。泉区の人口は一一五、〇〇〇人、面積は二三・五六平方キロメートル

- 一―はじめに
- 二―地域の現状
- 三―今後の課題
- 四―おわりに

富士には月見草、泉区には豚が似合う(?!)

地域社会づくりには、個性が求められる時代である。「相鉄線・戸塚エリア」は、その地域の大部分が泉区に属している。泉区の将来計画は、「未来を指す田園文化都市」である。私鉄の相鉄の主導によって、鉄道整備が進められると同時に、住宅供給、コミュニティ形成が進んでいる。

同じ、私鉄で、そのまちづくりが話題となった東急の「私鉄沿線文化」がある。泉区の自然と歴史を生かした相鉄沿線独自の街づくりへ向けて、行政、市民の参加と協力が望まれる。

で、この四九・二%が市街化調整区域であり、良好な田園地帯を形成している。

⑦ 泉区の緑地と農業

(ア) 緑地

区内の公園の現況は住民一人当たりの面積で見ると、〇・九平方メートルで十六区中、戸塚区に次いで小さく、市平均二・四四平方メートルからみると、数字上は緑が少ないように見える。しかし、寺社林や川沿いの斜面緑地が点在し、区面積の約四〇%が緑地と農地で占められている。これらの緑地と農地が区の特徴である田園風景を構成している。

(イ) 農業

泉区の経営耕地面積は区面積の約一八%（三四ヘクタール）で十六区中、緑区、港北区に次いで多く、市内の耕地面積においても約一三%と比較的高いウエイトを占める。

⑧ 商業

昭和六十年に実施された商業統計調査によると、泉区の商店数は七八二、従業者数は三、五六一人、年間商品販売額は九九四億一、一二九万円となっており、いずれも十六区中、栄区に次いで少ない。産業小分類別商店数では、飲食料品が三四一（四三・六%）で最も多く、次いで家具・建具・什器・織物・衣服・身の回り品の順となっている。

町別では中田町、和泉町に多く、この地域で全体の七二%を占めている。このように泉区の商業は人口に比して活発ではなく、日常生活圏

に対応した商業集積は不十分である。現在長後街道沿いの葛ノ口から泉区役所付近までの中田・立場商店街は泉区で最も商店がまとまって立地しているが、他区の商店街と比べると集積度が弱く、規模、内容等からみて、区の中心的な商店街としては貧弱である。現在泉区民は区内で買い回り品はほとんど調達できないばかりか、最寄品も全部調達できているとは限らない。調達できない分については、戸塚駅周辺、横浜、藤沢方面で補充していると思われる。

⑨ 工業

昭和六十年に実施された工業統計調査によると、泉区の工場数は一五七で十六区中、栄区、瀬谷区に次いで少ない。また、製造品出荷額は五〇一億六一〇〇万円（全市の〇・八%）で港南区、西区に次いで少ない。一工場当たりの従業者数も二四・九七と小規模である。産業別工場数では、電機が五十（三二%）と最も多く、次いで金属製品、一般機械の順となっており、主に大企業の下請けの加工組立産業に特化している。町別では和泉町、上飯田町に多く、この地域で全体の六七%を占めている。この地域の中でも特に環状4号線沿いに集中している。こ

のように泉区の工業は小規模で特定の地域に偏在している。

⑩ 道路交通問題

泉区より横浜・東京方面へ向かう場合、相鉄いずみ野線・小田急江ノ島線沿線のごく狭い範囲を除き、ほとんどがバスを利用し戸塚駅へ向かうルートをとる。

区内を東西に貫く横浜伊勢原線（通称、長後街道）は、大正三年に開通し、横浜と県央方面を結ぶ重要なルートとなっている。この道路に沿って、昭和三十五年頃から無秩序な開発が進められるようになり、昭和四十年代に入ると市営上飯田団地、県営いちょう団地などが相次いで建設されて、急激な人口の増加をもたらした。

当時、この地域における唯一の交通機関がバスであり、住民の大半がこのバスを利用して戸塚または長後に出て鉄道に乗り継ぐしかなかった。やがて、モーターゼーションが進展し、自家用車で通勤する人が多くなると、この道路の混雑に一層拍車がかかるようになった。

この時期に何らかの手段が講じられていたならば、道路の渋滞問題はさほど深刻なものにはなっていなかっただろう。

相鉄いずみ野線は昭和五十一年に開通した。この路線は、新規に造成された住宅地の足を確保する目的で建設され、既設路線のバイパス機

能は無く、人口密度の低い地域を横断するにすぎなかったため、道路の混雑緩和には何ら貢献しなかった。

一方、生活道路に目を向けてみると、無秩序に開発された住宅地内では、旧来の農道を舗装した程度の御粗末な道路しかなく、幅員も狭いため、とてもバスが運行できるような状況にはない。歩車道の区分はなく、交通安全上、防災上からも大きな問題となっている。また、住宅とバス停との距離が長くなることにより、バス停まで自転車を利用し、これをバス停付近に放置するといった光景が見られ、新たな銀輪公害を引き起こしている。

泉区内のバス路線を見ると、バス路線のほとんどが戸塚から泉区内に向けて放射線上に伸びている。特に長後街道には十系統もの路線が走っており、朝夕のラッシュ時には幾台ものバスがダンゴになって走っている姿がしばしば見受けられる。

④泉区の住宅等

昭和六十一年十一月の分区によって、住宅供給の部分を栄区が、商工住混在地区の部分を戸塚区が、そして、農地を中心とした部分を泉区が、それぞれ引き継いでいくこととなった。そのためか、泉区は、面積（二三・五六平方キロメートル）の割に人口（約十一万七千人）は少

ない。人口密度は、四、八八五人／平方キロメートルであり、市内十六区中でも一番低い。

では、その中で、区内の地域の特徴、住宅との関係、住民のタイプなどはどのようなようになっているのであろうか。

ここでは、区内を三地域に分けて考えてみる。①上飯田、下飯田、和泉町の一部については、区内で最も田園景観を残している地域である。

生協和泉町団地、生協富士塚団地、いちょう団地、上飯田団地、日向山団地などがあり、他の地域に比べて人口が団地等に集中している。

②中田町及び長後街道沿いは戸塚から拡大してきた無秩序な宅地開発の影響で、道路、下水道の整備も十分ではないが、区内では比較的多くの人口を抱える地域（四万五千人）である。

③相鉄いずみ野線沿線（緑園都市、弥生台、いずみ野駅付近）は、以前は山林であったが、大規模な宅地開発が行われた地域で、今後も平成十二年までに一万五千人余りの人口増が予定されている。建築協定なども結ばれており、良好な住宅街が形成されていく地域となっている。また、緑園地区は、旭区の南万騎が原と生活圏としては、一体と考えられる。

以上の地域をタイプ別にみると、①昭和二十年代から随時、団地建設がなされ、一定地域の大量の人口が張り付いている地域、②昭和三十

〜四十年代戸塚からの小規模住宅地開発の影響を受けている地域、③昭和五十年代以降相鉄いずみ野線に沿って開発された地域に分けられる。次に住宅そのものについてみると、持ち家の

比率（六七・九％市内でもトップ）が高く、また、一世帯当たりの室数（四・四七室）、人員（三・四八人）は、十六区中最も多く、一世帯当たりの畳数（二七・六畳）も栄区に次いでいる。

②―相鉄いずみ野線沿線の現状

昭和五十一年四月八日に開業したいずみ野線の初年度の一日平均乗降者数は、南万騎が原駅が一、五八三人、緑園都市駅が一、六九三人、弥生台駅が一、二九五人、終点のいずみ野駅では三、七二二人であった。その後十年間に乗降者数は、四〜六倍となった。

⑦南万騎が原駅付近

この駅付近には、子供図書館、YMCAがあり、地域文化に貢献している。駅前広場は、駅にバスが入ってこないために、LIFEの駐車場になっている。徒歩五分くらいのところに、「こども自然公園」（面積五十五ヘクタール）があり、「大池」のゲンジボタルは、市内でも有名である。

④緑園都市駅付近

駅は「街の玄関」であり、生活と憩いがある「都市機能を取り込んだコミュニティ空間」であることを本来の姿と考え、新しい駅づくりが進められた。このため、利用者からアイデアが募集され、それが生かされている。駅全体がオープンカウンターとなっており、上下ホームに接して、植栽を施した庭園と展望台が設けられている。会議室とギャラリーカーナーが設けられ、地域コミュニケーションの場として地元の人々が利用できる。この駅はフェリス女子大の最寄り駅である。駅前には、ショッピングセンター、スポーツクラブ（ウインデックス）、高層マンション（サンステージ）が建設されている。

④ 弥生台駅付近

駅前には、ショッピングプラザがある。駅裏に児童公園があるのが特徴的である。

近くに、平成元年二月十一日に老人福祉センター「泉寿荘」がオープンした。国際親善病院は、平成二年春の完成予定である。家並みは、「ショートケーキハウス」と呼ばれる今風の家が多い。

⑤ いずみ野駅付近

駅前にはショッピングセンター、マンション（グリーンハイム）がある。平成元年二月二十二日には、図書館がオープンした。

⑥ いずみ新駅付近

平成元年度開業を予定されている。区役所、土木事務所、公会堂、水道局営業所が配置、または予定されている。

三——今後の課題

① 田園のゆくえ

道路・交通問題を根本的に解決するためには、道路と鉄道の整備を進めること以外に方法はない。地下鉄・相鉄の延伸により中心部への時間短縮を図ること、横浜伊勢原線を拡幅することとともに、環状3号・4号線をバイパスとして機能させ、横浜伊勢原線への集中を避けること等である。

また、東京、横浜中心部や、戸塚、湘南台といった副都心との時間短縮により、都心と副都心の連携を強めることによって経済の活性化も期待できる。

しかし、これも、まったく問題を残さないわけではない。

泉区の緑地は、相鉄・地下鉄の延伸計画によって、現在、開発用地として注目されているが、それに伴う周辺地区の上昇は農地を減少させるかもしれない。農業所得の低い区内の農家にとって、農地の資産価値としての上昇は営農意欲を低下させる恐れがあるからだ。

泉区の区面積の四九・二%を占める市街化調整区域には、優良とはいえないが横浜市にあって貴重な緑が存在している。そのうち農地では、並木谷、中田、中川の農用農専地区、和泉、境川沿岸南部の農用地区を持ち、また緑地においてもまとまりはないが多くの寺社林や屋敷林、斜面緑地が境・和泉・阿久和川に沿って点在している。これらが区の特徴とも言うべき田園景観を構成している。

しかし、年間約五万人の人口増加を続ける横浜市にあって、泉区もその例外ではなく市街化区域はほぼ開発されており、そのいきおいは隙さえあれば調整区域まで至ろうとしている。そして、将来的に相鉄の延伸や環状3号線・環状4号線・横浜環状道路の建設が進めば開発圧力が更に高まり、現在の田園景観が容易に失われていくことが予想される。つまり、泉区の農地や屋敷林、斜面緑地などの緑は、将来減少してしまう可能性が大きく、現状のままいけば田園文化都市の「田園」などとは言えなくなってしまうということである。現実的に今ある緑を残すなどということは何らかの力（制度や運動など）が存在しなければ不可能に近く、行政がどここの緑地を残し、どここの緑地を開発していくのか計画的かつ先行的に選択しなければ、すべての緑地が虫食いの的になくなってしまおうであろう。

泉区の特徴はなんと言ってもオープンスペースの多さと、それによる田園景観が上げられる。オープンスペースが多いということは、それだけ開発の可能性を多く持っている。実際、相鉄によって緑園都市、弥生台、いずみ野、西田とかなりの面積が宅地として開発されている。

② 田園文化都市・泉区

——私鉄沿線文化の高揚について

地図を見ると必ず市町村、行政区ごとに区域を示す「境」が引かれている。今日の住民に対する行政サービスはその区域毎に行政当局によって提供されている。しかし、泉区のような市境に住む人々にとって、その区域割が時として不便をもたらすことが見受けられる。

住民の日常生活圏は、通勤・通学、買物の範囲によって自ら定まる。区域を越え、より便利な方法で通勤し、より魅力的な物を求め買物をする。特に市境である泉区や瀬谷区、緑区の住民にとってその傾向は高い。最近私鉄沿線文化が叫ばれるようになった。従来の市域、区域を越え、私鉄沿線の一つの生活圏としてとらえ、魅力のあるデパート、文化施設、CATV等を適切に配置することにより民間主導による「魅力ある街づくり」を目指したのと言えよう。

特に、東急田園都市線、相鉄いずみ野線、小

田急沿線にその傾向がうかがわれる。これらは、既成の区域を越えた新しい試みであり、行政としても従来の固定した考え方を捨て、新たな方針を講ずべきである。

③ 市民利用施設

市町村行政は、その区域からの市税収入を主とし、住民に対する行政サービスを提供する。したがって、そのサービスを受けられるのは、その区域の住民というのは従来の考え方である。しかし、その考え方に対し、もっと柔軟な対応ができないであろうか。

近隣の藤沢・湘南台、大和駅周辺は、道路、下水道、商業、住宅等都市基盤の整備が進みつつある。湘南台では市の中央図書館、スポーツ施設が整備され、近くの泉区民には、いずみ野駅付近に建設された図書館より交通アクセス等により藤沢市立図書館を利用する方が便利な場合がある。しかし、利用にあたり、藤沢市に在住、在学または在勤という条件があり、このような人々に対して有償でも利用できるといふ方がとれないのだろうか。また、横浜市立図書館も広く門戸を開いて、貸し出せる工夫はないものだろうか。

④ 住宅と緑地

現在、住宅地については、法的制限がなければ急速に増えていく傾向にある。逆にまた、緑については、法的制限がなければ急速に減っていく傾向にある。経済上の価値観が優位を占める現在の社会状況で、特に地価の高い大都市にあって緑は非常に弱い立場にある。この二つの素材をうまく使いながらどのような田園文化都市の絵が描けるのだろうか。

将来の交通施設整備によって確実に緑は減っていくだろうが、それを逆手にとって、施設整備と併せて田園文化都市にふさわしい施設の周辺環境を整備するような（例えば、道路の環境施設帯をせいたくにとり道路と一緒にグリーンベルトも整備するなど）マイナスをプラスに変えていくことも可能であろう。また、その便利になった交通施設を利用して泉区から横浜都心部へむけて農産物を送り込むような中央市場を作ることも考えられる。農学系の大学・研究機関を誘致したり、緑地をせいたくにとった環境良好なブランドの住宅地を形成したりイメージ戦略もできるはずである。豊かな環境の中にスポーツ・レクリエーション施設を配して、レクリエーションの街として横浜市の中で新しい特色を出していく方法もある。

やり方はいくらでもあるはずである。ただ、そのとき緑を単に空き地として扱おうのではなく、

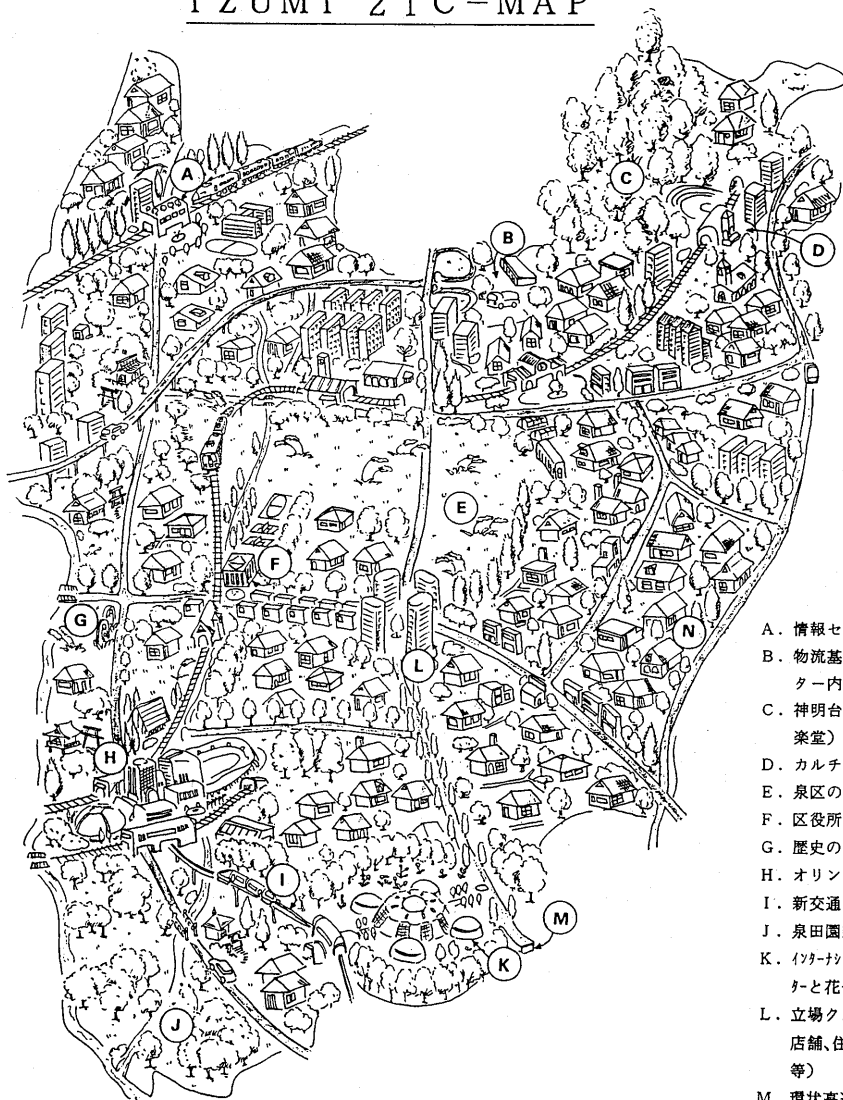
あくまで緑をまちづくりの大切な素材として扱っていかねばならない。

四——おわりに

便利さの追求と、緑の確保は表裏一体である。即ち、道路をつくれれば、林が無くなる。小川が下水管に変われば、ホテルがいなくなる。緑地・農地をビルに変えるには、多額な費用と、住民のコンセンサスが必要である。しかし、人間はそれをやってしまうのである。ビルを壊して、緑を取り戻すといったことのないように、街づくりは、バランスを保っていくことが肝心である。我々人間は、鉄やコンクリートの仲間ではなく、自然や動物の仲間であることを忘れてはならない。

△小杉⇨ 助横浜博覧会協会派遣、加藤⇨ 衛生局栄養保健所保健課、高橋⇨ 環境事業局廃棄物資源開発室、松崎⇨ 都市計画局企画課、中野⇨ 港北区総務課、城内⇨ 泉区区政推進課、廣田⇨ 交通局計画課、江口⇨ 泉区建築課▽

IZUMI 21C-MAP



- A. 情報センターと新幹線駅
- B. 物流基地(青果市場等)とインター内バスヤード
- C. 神明台自然公園(乗馬、野外音楽堂)
- D. カルチャーSTATION緑園都市
- E. 泉区の中庭(生産緑地)
- F. 区役所
- G. 歴史の道と福祉の街
- H. オリンピック級スポーツ施設
- I. 新交通
- J. 泉田園親水公園
- K. インターナショナル、バイオテクノロジー、リサーチセンターと花公園
- L. 立場クオドラブドビル(地域店舗、住居、生涯学習センター等)
- M. 環状高速(地下)と環状3号線
- N. アメニティー住宅地