

# 1章 緑区の成り立ちとまちづくりの考え方

## 1-1 緑区の成り立ちと現在の様子

### <緑区の地形>

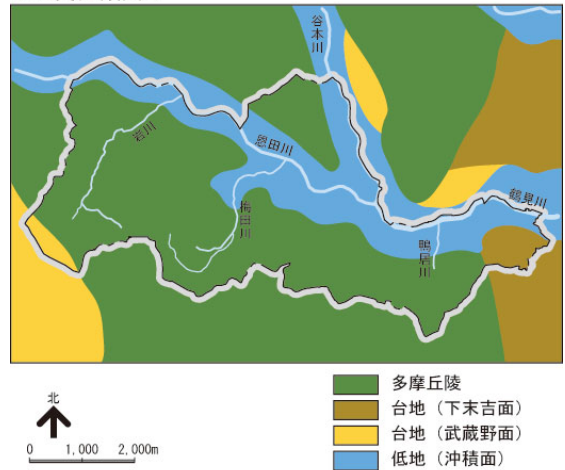
横浜市の北部一帯は、なだらかな多摩丘陵と平坦な下末吉台地の2つの洪積台地から成り、その丘陵と台地を刻みながら鶴見川とその支流が流れ、流域に沖積平野をつくり出しています。

そのような地形の中で緑区は、鶴見川とその支流の恩田川を北側の区境とし、分水嶺となる尾根を南側の区境とする東西に細長い区域となっています。区の地形は、鶴見川に流れ込む短い支流の流域にあたる丘陵地（丘陵・台地）と鶴見川が流れる低地から構成されています。

鶴見川や尾根の連なりが東西方向であるのに対して、丘陵地には、現在の緑区あたりまで海（古鶴見湾）がせまっていた頃に海蝕によって形づくられた谷戸と呼ばれる谷や沢が南北方向にいくつも刻まれ、それらひとつひとつの土地のかたまりが緑豊かな丘となっています。

こうした地形が、まちの形成に大きな影響を与えました。

◆地質分類図◆



### ◆地形模式図◆



### <まちの形成>

緑区では、近代に至るまで小さな農村集落が点在していました。これらの集落は、水が豊富で水害の危険性が比較的少なく、平坦な土地で移動が容易であった丘のふもとや谷戸に形成されました。これに対して、鶴見川沿いの低地は、川が氾濫を繰り返すことから水田として利用され、また、丘陵地は薪や炭を産出する里山として、あるいは開墾され畑地として利用されていました。

当時の人々は、丘のふもとに点在する集落を結ぶ里道を通して移動していました。

そのような中、長津田は江戸時代から東海道の脇往還大山街道の宿場町としてにぎわいを見せていました。今でも残る常夜燈が、その歴史を伝えています。

明治時代に入り、明治41年（1908年）に生糸を輸送する目的で現在のJR横浜線が開通したのをきっかけに、緑区域の都市形成が始まりました。鉄道は鶴見川に沿って通され、開通と同時に中山駅と長津田駅が開業しました。丘のふもとでは、鉄道駅を中心に市街地が徐々に広がっていきました。

昭和30年代に入ると、高度経済成長により都市への人口集中が顕著となり、緑区においても丘陵地が造成され、中小規模の団地開発が始まりました。こうした中、昭和37年（1962年）に鴨居駅が地元住民の請願により開業しました。昭和40年代には大規模な土地区画整理事業などによって、さらに住宅市街地が広がっていきました。周辺の土地区画整理事業にともない、昭和54年（1979年）に十日市場駅が開業しました。近年においても長津田特定土地区画整理事業や、長津田駅北口地区第一種市街地再開発事業など大規模な市街地整備が行われました。

こうした市街化の進展にともない、駅を中心として商店街が徐々に形成されていきました。また、昭和40年頃からは、上山町・青砥町・中山町の川沿いで工業集積が進み、都筑区の川向町・池辺町などととも内陸工業地域の一端を担うようになっていきました。昭和59年（1984年）には、横浜市が白山ハイテクパークを整備し、先端技術の研究開発企業を誘致しました。

一方、急激な市街地の拡大を受けて、昭和45年（1970年）に都市計画法による線引き（市街化区域と市街化調整区域の区分）が行われました。緑区においては、川沿いの農地一帯や丘陵地の農地及び樹林地一帯が市街化調整区域になりました。

川沿いの市街化調整区域は、主に戦後の土地改良事業により良好な農地へと整備された場所です。鶴見川や恩田川の河川改修による治水機能の強化が行われ、氾濫による大きな水害もなくなりました。また、浜なしに代表される果樹園が広がるなど、都市農業が営まれてきました。

丘陵地の市街化調整区域では、谷戸や台地などにある農地の維持や自然を生かした大規模な公園の整備や市民の森の指定により、自然豊かな環境が保全されてきました。一方で、学校をはじめとした公的施設が立地しました。

## 参考：区の沿革

- 昭和14年 4月 横浜市の第6次市域拡張によって、発足当時の緑区に当たる都筑郡の1町4村（川和町、山内村、中里村、田奈村、新治村）が横浜市に編入、港北区の一部となる。（人口23,139人）
- 15年 1月 港北区役所川和出張所設置
- 16年 4月 国鉄横浜線が全線電車運転になる
- 26年 4月 山内地区事務所（22年6月設置）が出張所となる
- 37年12月 鴨居駅開業
- 39年 4月 川和出張所が支所となる
- 12月 国道246号開通
- 41年 4月 東急田園都市線長津田駅まで開通
- 42年 4月 こどもの国線開通
- 44年 5月 東名高速道路開通、横浜インターチェンジ設置
- 10月 港北区の川和支所・山内出張所の所轄の区域として緑区誕生  
（人口123,262人、面積77.60km<sup>2</sup>）
- 47年 3月 緑区総合庁舎完成、現在地（寺山町118番地）へ移転
- 7月 緑消防署開設
- 11月 三保市民の森開園
- 48年 4月 緑警察署開設
- 54年 4月 十日市場駅開業、国鉄横浜線長津田駅まで複線化
- 56年12月 よこはま21世紀プラン緑区区別計画策定
- 58年 3月 中山駅橋上駅舎化
- 5月 中山駅北地区土地区画整理事業換地処分
- 60年11月 中山駅に橋上デッキ「ラブニールなかやま'85」完成
- 63年 3月 JR横浜線全線複線化
- 4月 県立四季の森公園開園
- 平成 元年 1月 十日市場地区土地区画整理事業換地処分
- 3年10月 川和郵便局が中山町に移転し、緑郵便局として業務開始
- 5年 7月 長津田行政サービスコーナー業務開始
- 6年11月 行政区再編の実施により新しい緑区誕生（人口149,319人、面積25.42km<sup>2</sup>）  
新緑土木事務所開所（十日市場町）
- 12月 ゆめはま2010プラン緑区計画確定
- 10年 7月 鴨居駅橋上駅舎化
- 11年 4月 横浜動物園ズーラシア開園
- 5月 北八朔公園開園
- 12年 3月 新治市民の森開園
- 14年 3月 長坂谷公園全面開園
- 4月 北部斎場開設
- 15年10月 鴨池大橋開通
- 17年 1月 長津田特定土地区画整理事業換地処分
- 4月 鴨居原市民の森開園
- 20年 3月 市営地下鉄グリーンライン(中山～日吉)開通
- 4月 複合施設「霧の里」開設
- 21年 4月 新治里山公園一部開園
- 22年 3月 白鴨トンネル開通
- 25年 3月 再開発ビル「長津田マーカータウン」竣工
- 10月 区民文化センター「みどりアートパーク」供用開始
- 26年 7月 都市計画道路中山北山田線（青砥北八朔川和地区）開通
- 8月 長津田駅北口駅前広場供用開始

## <まちの現状と課題>

緑区のまちは、その特徴的な地形を背景としながら、川沿いの低地、丘のふもと、丘陵地といった環境の異なる地区が南北方向に層状に形成されてきました。そしてそれぞれで異なる土地利用がされ、都市の一部として異なった役割をもって構成されています。

まちを構成する各地区は、それぞれに課題を抱えています。

### (1) 川沿いの低地

川沿いにはまとまった農地が広がり、貴重なオープンスペースとなっていますが、一部では農業従事者の高齢化や後継者不足によって営農の継続が困難になり、荒地として放置されたままの農地も見受けられます。農地の保全のためにも基盤の維持のみならず、農業を支える新たな仕組みづくりが求められています。特に水田は、米の生産以外にも遊水機能やヒートアイランド現象を緩和する機能、生物多様性を保全する機能など、多面的機能を有し、保全していくことが必要です。

平坦な地形という立地条件から工場や研究機関が集積し、工業地域が形成されていますが、厳しい経済情勢の中で撤退する企業が相次ぎ、その跡地に集合住宅等が建設されるなどしており、良好な操業環境を維持することが課題となっています。このようなことから、工業を支援する施策、あるいは工場と住宅が共存できる環境づくりが課題となっています。

川沿いは堤防を散歩したり、ジョギングするなど憩いの空間として、また身近に自然を感じられる空間として多くの人に利用されています。しかしながら、十分な環境整備がなされているとはいえ、治水機能の強化を図りながらも、生物多様性に配慮した護岸整備や親水性のある施設整備、植栽などによる憩いの空間を整備することが求められています。

### (2) 丘のふもと

#### ① 複合市街地

丘と鶴見川に挟まれた狭い丘のふもとに道路が集中していることから、交通渋滞が頻発し、住宅地への通過交通の流入やバスの定時運行の阻害など、影響が現れています。また、昔のままの幅員の狭い道路では、歩行者空間と車道が分離していないために安心して歩けない状況にあります。このことから、広域的な幹線道路の整備や駅につながる道路の改良などにより、渋滞の解消や安全な歩行者空間の確保などを行う必要があります。

車に依存した生活スタイルへの変化やそれにとまなう幹線道路沿道への商業施設の立地、さらには経済情勢などが要因となって、駅周辺の商店は厳しい経営環境にあります。しかしながら、生活を支える拠点として商店街の活性化が期待されるとともに、それを支援する施策が求められています。また、商店街に隣接する住宅地は道路幅員が狭く、交通上・防災上の課題があることから、駅周辺の市街地として新しいまち並みへ更新していく必要があります。

#### ② 丘のふもとの住宅地

古くからある集落を母体としながら、斜面緑地や歴史を感じさせる社寺林、屋敷林などにより緑が多く残る住宅地が広がっています。しかし、都市基盤が十分に整備されないまま開発されてきたため、道路が狭く、公園が未整備であるなどの問題もあり、その改善は防災の観点からも課題となっています。さらに、今なお斜面緑地や農地での住宅開発などが行われており、緑地の減少も進んでいます。

### (3) 丘陵地

#### ① 開発住宅地

昭和30～50年代の土地区画整理事業などにより開発された住宅地では、居住者の高齢化が顕著になってきているとともに、老朽化しつつある住宅の建て替え期を迎えつつあります。このことから、若い世代の居住を促すような工夫や、居住者の利便性を高めるきめ細かなバスサービスの提供が求められているとともに、住宅の建て替えに際し住環境が悪化しないようなルールづくりが課題となっています。さらに老朽化した集合住宅においては、建て替えやバリアフリー化の問題を抱えています。

また、住宅地に流入する通過交通への対処も課題となっています。

#### ② 谷戸と森

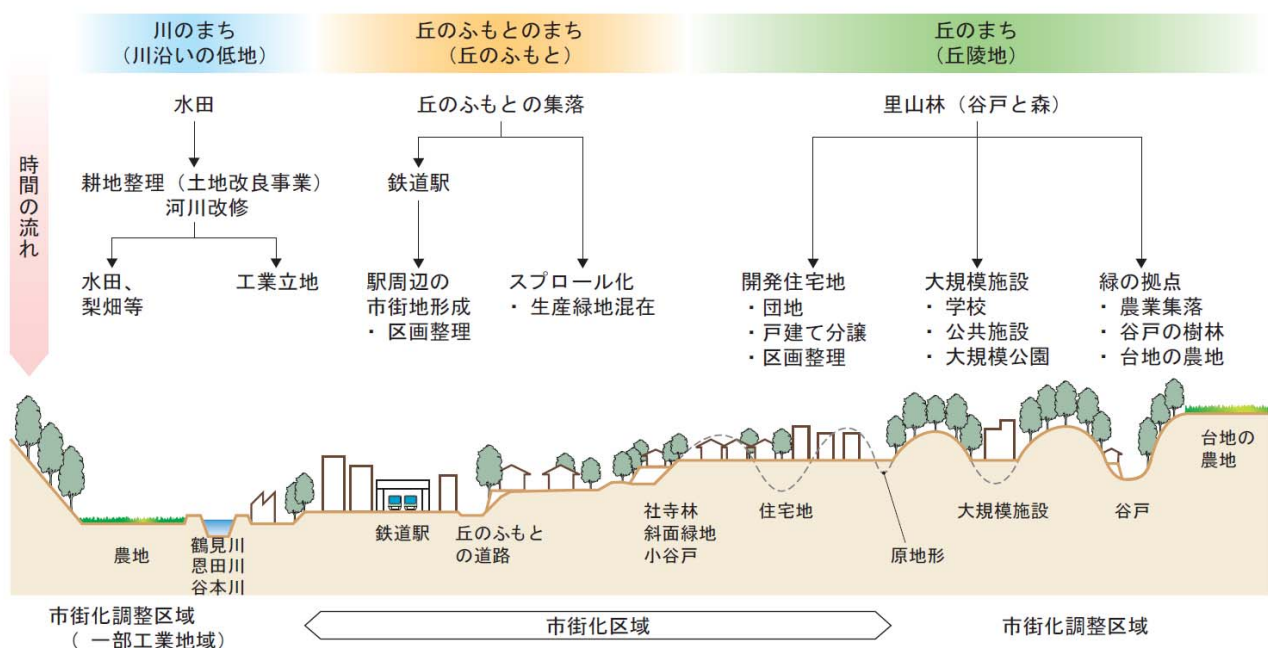
豊かな自然が残り、多くの生物が生息している谷戸や森は、主として農家によって維持・管理されてきました。その多くは市街化調整区域にあって開発が抑制され、一部は特別緑地保全地区や市民の森として積極的に保全されていますが、農業従事者の高齢化や後継者不足などにより、さらに山林においては採算性や効率性の面から、その維持・管理が困難になっています。

この結果、樹林地が放置されたり、農地が資材置き場などに転用されたり、さらには不法投棄が行われたりしています。

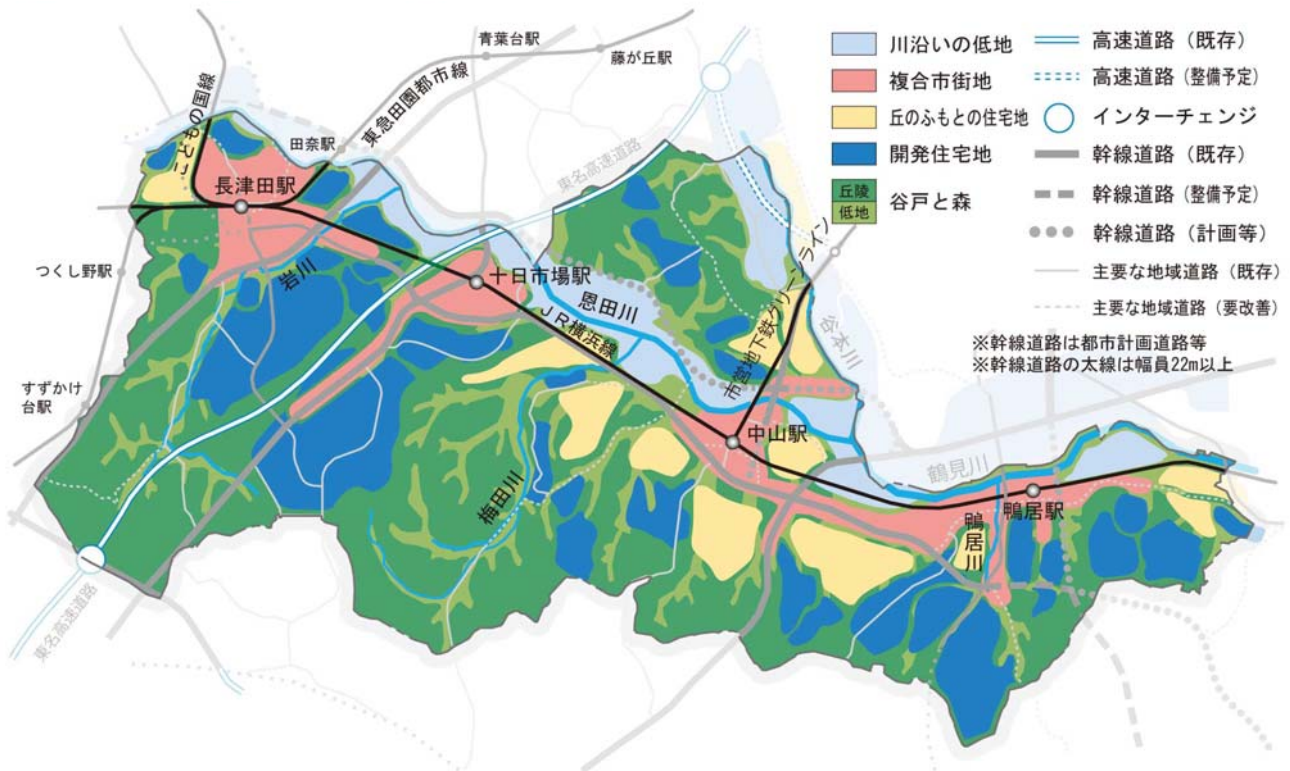
また、市街化区域の緑地が開発により減少しており、市街化調整区域においても福祉施設や流通施設などの虫食い状の開発が目立ちつつあります。

谷戸や森は、緑区の貴重な財産として保全されるとともに、適切な管理が行われる必要があります。

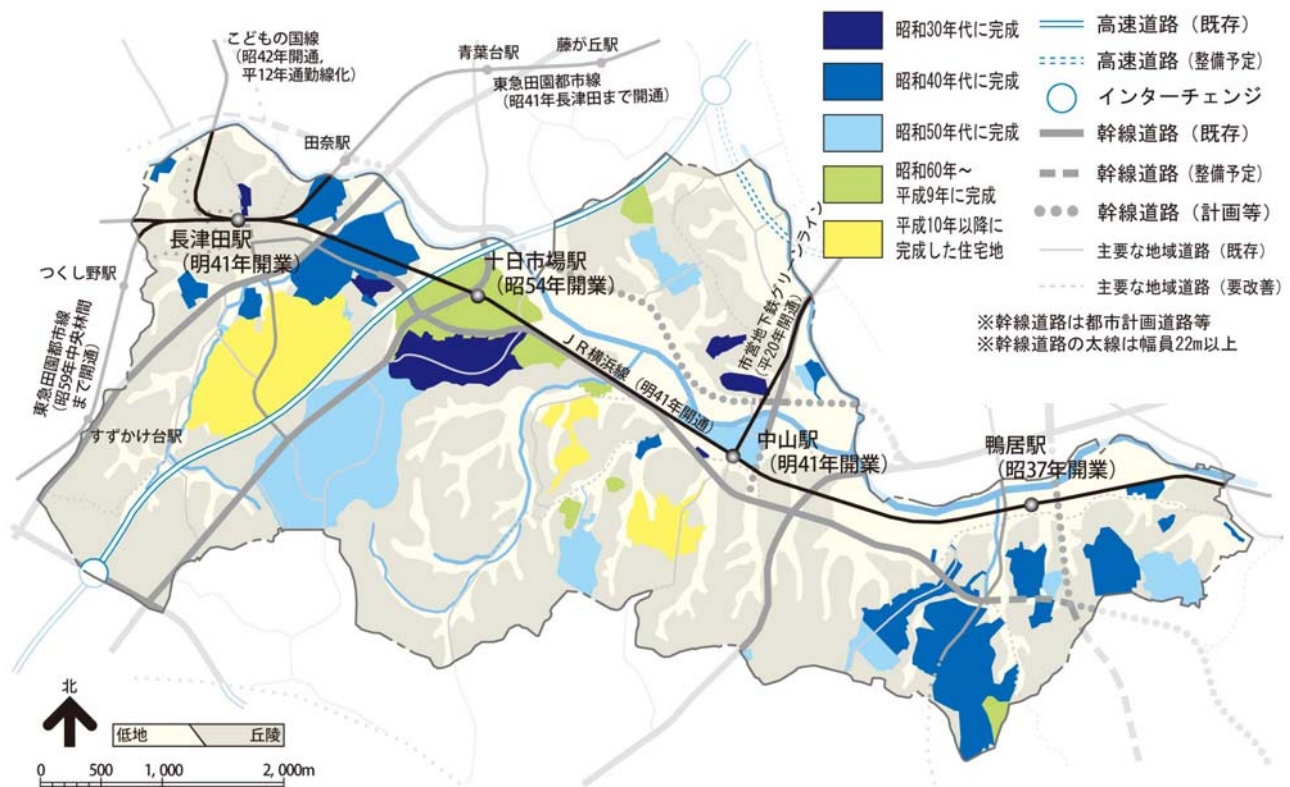
### ◆まちの現況構成模式図（断面）◆



◆まちの現況構成図◆



◆主な住宅開発年代図◆



## 1-2 緑区におけるまちづくりの考え方

### <まちづくりの目標>

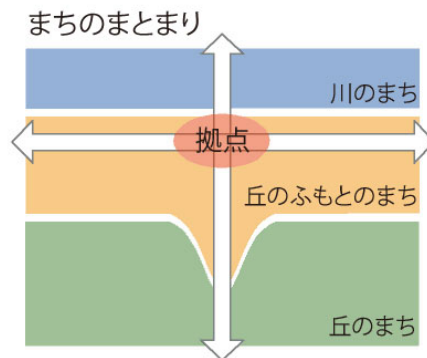
豊かな自然環境の中で快適な生活を享受できるまち

具体的には、次のことを目指します。

- ① 身近に緑と水の環境が保全され、その恩恵を享受できる
- ② 生活を豊かにする機能が身近にそろっている
- ③ 安全で快適に暮らせる住宅地である

### <「まちのまとまり」とその構造>

地形的、歴史的なまちの成り立ち、さらには住民の社会・経済的な活動の動向を考慮し、緑区における基本的な「まちのまとまり」を、駅周辺を拠点として、3つのまちがつながる構造として捉えます。



#### (1) 3つのまち

1つの「まちのまとまり」は、川のまち（川沿いの低地）、丘のふもとのまち（丘のふもと）、丘のまち（丘陵地）の3つのまちから構成されます。

- ・川のまち：鶴見川、谷本川、恩田川とその周辺の農地、工業地からなります。
- ・丘のふもとのまち：低地部であり、商業・業務地と住宅地からなります。
- ・丘のまち：丘陵地であり、開発による住宅地、大規模な公園、樹林地や農地などからなります。

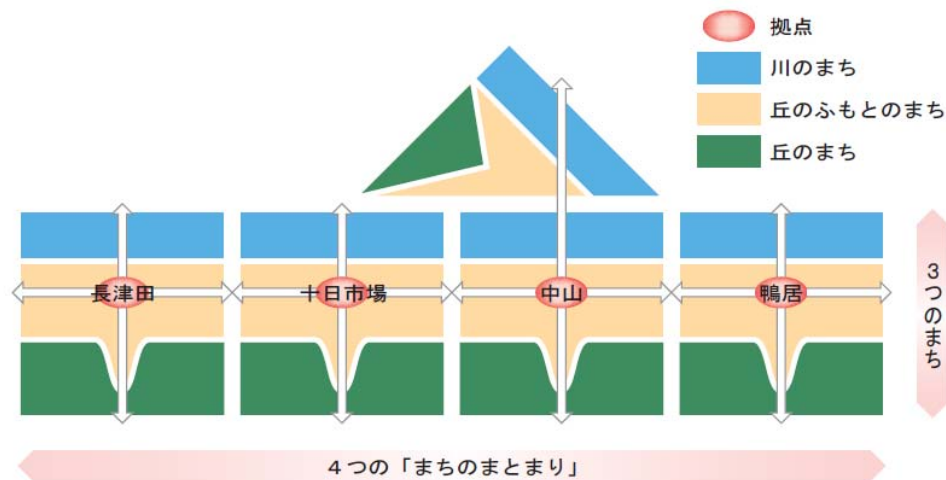
#### (2) 拠点とつながり

丘のふもとのまちにある駅周辺を拠点とし、それと3つのまち、さらには隣の拠点とのつながりを強化します。

- ・拠点：商業、業務、文化、行政などの機能が集積し、身近なまちの暮らしを支えます。
- ・つながり：鉄道、道路などにより3つのまち及び隣の拠点とのつながりを強化します。特に3つのまちは、豊かな生活を実現するため、さらには緑と水の環境が広がるように結びつけられます。

## <緑区の構造>

緑区全体では、「まちのまとまり」が4つ連結したものとなります。



## <土地利用の方針>

「まちのまとまり」とその構造及び緑区全体の構造に基づき、土地利用の方針を次のように定めます。

### (1) 土地利用に関する基本的な方針

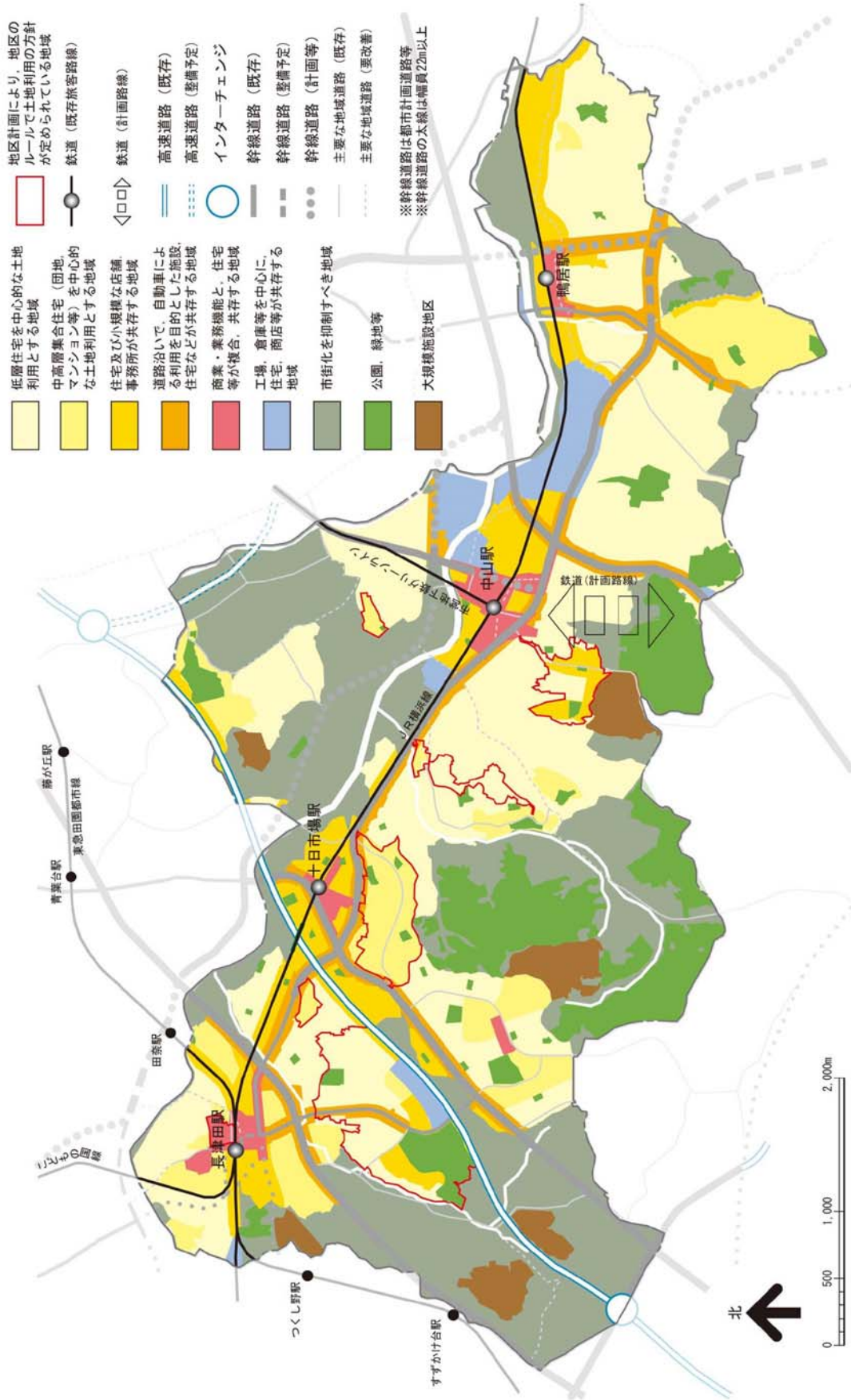
- 川のみちは、農地あるいは工業地として、それぞれの環境の維持・向上に努めます。工場が住宅に建て替えられる場合には、工場と共存するよう誘導します。
- 丘のふもとのまちでは、JR 横浜線各駅の周辺を商業業務地とし、高度利用を図ることにより商業・業務・文化・行政などの機能を集積し、さらにその周辺は住宅を主とする土地利用とします。また、幹線道路沿道・鉄道沿線については中高層建築物を誘導します。
- 丘のみちでは、緑の環境を守りながら、計画的に低層又は中高層住宅地、大学等の大規模施設や公園などを配置するとともに、市街化調整区域内の農地や樹林地の保全を図ります。市街化区域内のまとまった樹林地についても保全を進めますが、開発する場合には、緑の環境に配慮した市街地となるように誘導します。
- 川のみち、丘のみちがそれぞれ東西に結びつくことにより、まとまりのある農地、樹林地を形成します。

### (2) 土地利用の変更にに関する方針

- 市街化調整区域は基本的に市街化を抑制しますが、駅周辺あるいは拠点になりうる地域において、都市の成長や活性化などに資する計画的な都市整備が確実に行われる場合には、市街化区域への編入を検討します。一方、市街化区域の緑地や農地で長期にわたり存続することが見込まれ、市街化区域の整備に支障のないものは、積極的に市街化調整区域への編入に努めます。
- 大規模な土地利用転換を行う場合には、その事業者は、従前の環境との関連性を大切にしながら、周辺環境との調和や周辺への負荷を考慮し、良好な市街地環境の形成を行うとともに、その事業が地域の社会経済的な価値を高めることに資するよう努めるものとしします。
- 用途地域の見直しについては、全市的な観点からの指定を基本としますが、土地利用の変更の必要がある場合は、地域の課題やまちづくりの状況に応じ、地区計画制度などをあわせて活用します。



◆土地利用方針図◆



<つながりの方針>

「まちのまとまり」内のつながり、4つの「まちのまとまり」間のつながり、さらには区外とのつながりについて、次のように方針を定めます。

(1) 「まちのまとまり」内のつながり

- 幹線道路や主要な地域道路により、拠点から川のまち、丘のふもとのまち、丘のまちをつなぎ、また、3つのまちを相互に結びます。
- 鉄道駅から徒歩圏外(駅からおおむね1 km以上を想定)の住宅地では、バスなどの公共交通機関によりアクセシビリティを確保します。
- 緑と水のつながり、区民活動のつながりなど様々な方法により「まちのまとまり」内のつながりの強化を行います。

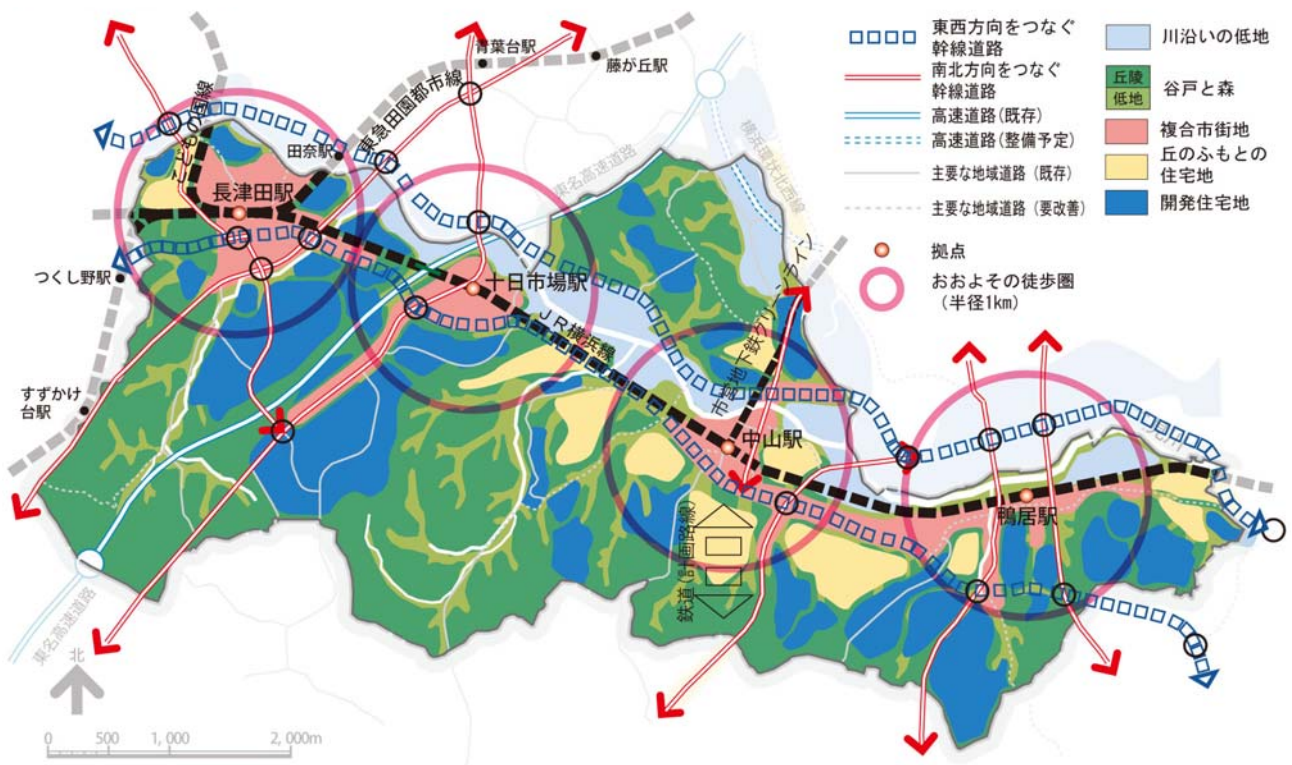
(2) 「まちのまとまり」間のつながり

- 4つの「まちのまとまり」を鉄道及び幹線道路により結びます。
- 緑と水のつながり、区民活動のつながりなど様々な方法により「まちのまとまり」間のつながりを強化します。

(3) 区外とのつながり

- 横浜市の都心部へとつながる幹線道路や、市内を環状に結ぶ鉄道や高速道路、長津田から南北に延びる鉄道により区外とのつながりを強化します。

◆つながりの方針図◆



ここで述べた緑区のまちづくりの考え方は平成14年版を引き継いでいるものですが、平成25年3月に策定された横浜市都市計画マスタープラン・全体構想における「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地形成」の考え方と軌を一にするものです。改定版では平成14年版との連続性を重視し「まちのまとまり」という言葉を使いますが、それは全体構想における「コンパクトな市街地」と同じであり、その実現のための方針も緑区まちづくり計画と全体構想とで齟齬のないものになっています。