

## Ⅱ 戸塚区の成り立ちと現況及び課題

### 1. 戸塚区の成り立ち

#### (1) 交通の要衝の地、農村文化を育んだ戸塚

建久3年(1192年)に鎌倉に幕府が開かれてからは、鎌倉に近接していた現戸塚区の周辺地域は、その影響を強く受け、鎌倉と関東各地の鎌倉武士の居館とを結ぶ鎌倉道の多くがこの地を通過していました。庶民は、田畑を耕作して年貢を納め、武将たちの経済を支えていました。

江戸時代になり東海道が整備され、慶長9年(1604年)に戸塚宿が成立しました。日本橋から10里半(約42km)の距離に位置していたため、日本橋をたった旅人の一番目の宿泊地として最適であり、また鎌倉への遊山への道、大山参詣の道の分岐の宿としても大変な賑わいを見せていました。

明治11年(1878年)には、現在の戸塚駅近くに鎌倉郡役所が置かれ、明治20年(1880年)に東海道線が開通して戸塚駅が開業すると、旧戸塚宿周辺は、この地域の行政、経済、交通の中心地となってきました。それでも、その他の各村は米作りを主としており、農村風景が広がっていました。

図1 横浜市の地形と旧東海道の位置



出典：「横浜市水と緑の基本計画」(平成18年)を元に作図  
参考文献：「戸塚歴史ろまん 探訪あんない10コース」

## (2) 戸塚区の成立

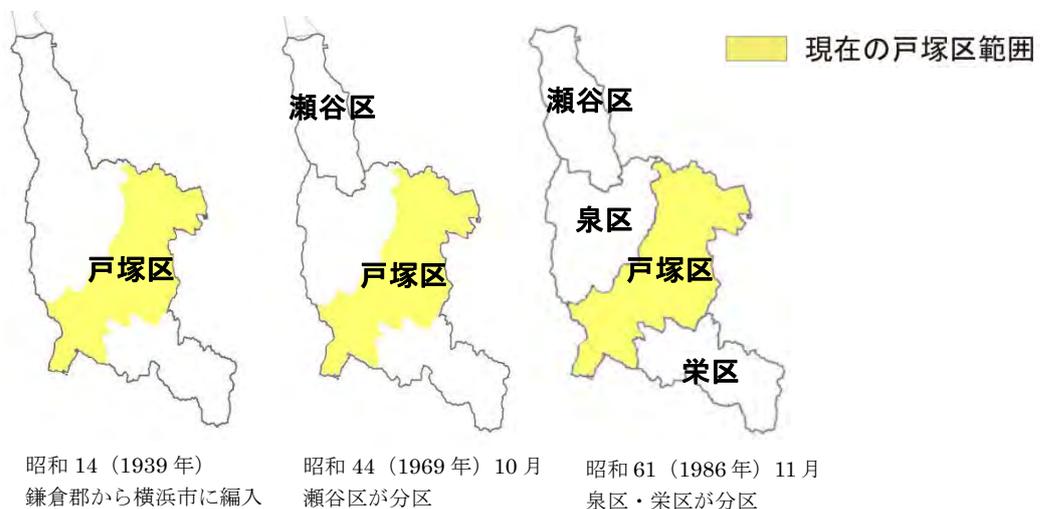
明治11年(1878年)に、郡区町村編制法により現在の戸塚区区域は鎌倉郡になりました。昭和14年(1939年)に都筑郡と鎌倉郡の一部が横浜市に編入された際に、鎌倉郡から戸塚町、川上村、中川村(一部)、豊田村(一部)、大正村ほか3か村の区域がそのまま戸塚区になりました。その後、昭和44年に戸塚区の一部が瀬谷区として分区、更に昭和61年(1986年)には泉区と栄区が分区して、現在の範囲となっています。

図2 横浜市との合併時期と直前の町村名



出典：横浜市市民局「横浜の町名」(平成3年)を元に作図

図3 戸塚区の分区の変遷



昭和14(1939年)  
鎌倉郡から横浜市に編入

昭和44(1969年)10月  
瀬谷区が分区

昭和61(1986年)11月  
泉区・栄区が分区

## 2. これまでのまちづくり

### (1) 工業地帯の形成

昭和 10 年前後、軍需工業の拡大とともに京浜地区の工場は広い敷地を求めるようになりまし  
た。市の周辺地域が着目され、東海道沿線の戸塚の地も新興工場地帯として発展していきまし  
た。工場の進出とともに、工場の周辺地域で住民が増え、戸塚駅付近には商店が増え始め、通  
勤者で戸塚駅が混雑するようになりました。この頃、東海道沿線の花の名所として知られた柏  
尾川の桜は最盛期を向かえ、軍需インフレ景気の中、各地からの来客で賑わいました。

### (2) 都市化の進展

昭和 30 年代になって大都市近郊への人口流入が起こると、戸塚区でも急速な住宅市街地化が  
進展し、古くからの幹線道路沿いや丘陵地の一部で、住宅地や大規模な住宅団地が開発され、  
新たな街並みが形成されました。

また、急激な都市化により、森林や田畑が減少し保水機能などが低下したことにより、河川  
の浸水被害が増加しました。

### (3) 計画的なまちづくりの実施

昭和 55 年(1980 年)には東戸塚駅が開業し、駅周辺では区画整理事業によるまちづくりが行わ  
れました。同年には、横須賀線のみ停車になっていた戸塚駅に東海道線の停車が再開し、駅  
を中心に更なる人口の増加が続きました。

昭和 60 年(1985 年)には市営地下鉄舞岡駅、昭和 62 年(1987 年)に市営地下鉄戸塚駅が開  
業し地下鉄が乗り入れたことを契機に、戸塚駅では「戸塚駅東口地区第一種市街地再開発事業」  
が実施され、その後「戸塚駅西口第 1 地区第二種市街地再開発事業」が行われるなど、長きに  
わたる都市改造が行われてきました。



戸塚駅周辺 (平成 19 年撮影)



戸塚駅周辺 (平成 25 年撮影)



東戸塚駅周辺 (昭和 60 年撮影)



東戸塚駅周辺 (平成 26 年撮影)

## <まちづくりの主な成果（平成14～28年）>

戸塚区プラン（平成13年策定）以降のまちづくりの主な成果としては、次のようなものがあげられます。

### 【戸塚駅周辺】

- ・戸塚駅西口第1地区第二種市街地再開発事業完了（平成25年）  
交通広場、商業施設を集約した共同ビル、  
区民文化センター、区役所、自転車駐車場などからなる公益施設の整備
- ・戸塚駅前地区中央土地区画整理事業完了（平成28年）  
旧大踏切上部の歩行者横断施設、JR線を横断する道路整備など
- ・「戸塚駅周辺地区バリアフリー基本構想」策定（平成20年）

### 【東戸塚駅周辺】

- ・西口駅前広場の再整備（平成22年）
- ・「とつか区民活動センター」「子育て支援拠点」新設（平成23年）

### 【都市計画道路の整備】

- ・環状3号線（戸塚地区）の一部（平成16年）
- ・環状4号線（下飯田地区）（平成18年）
- ・桂町戸塚遠藤線（小菅ヶ谷・舞岡地区）（上倉田地区）（平成20年）
- ・横浜伊勢原線（矢部地区）（平成22年）
- ・下永谷大船線（上倉田舞岡地区）（平成26年）
- ・柏尾戸塚線（とつか地下道）（平成27年）
- ・権太坂和泉線（名瀬・岡津地区）の一部（平成28年）
- ・桜木東戸塚線（名瀬地区）（平成28年）
- ・原宿交差点（立体化の部分）（平成22年）

### 【下水道幹線の整備】

- ・柏尾雨水幹線（平成18年）
- ・白土谷雨水幹線（平成22年）
- ・平戸第二雨水幹線（平成22年）
- ・下倉田第二幹線（平成22年）
- ・川上第二雨水幹線（平成24年）

### 【水と緑】

- ・特別緑地保全地区5箇所の指定（平成21年～26年）
- ・「深谷市民の森」の指定（平成24年）
- ・総合公園「俣野公園」（平成17年）、近隣公園「上矢部あおぞら公園」（平成19年）、風致公園「俣野別邸庭園」（平成25年）を整備
- ・農園付公園「ハマヤク農園」を整備（平成28年）
- ・名瀬川・宇田川の改修工事、舞岡川の護岸整備に着手し、「舞岡川遊水地」を新設（平成26年）

### 【市民利用施設の新設】

- ・南戸塚地域ケアプラザ（平成14年）
- ・下倉田地域ケアプラザ（平成15年）
- ・名瀬地域ケアプラザ（平成20年）
- ・踊場地区センター（平成16年）
- ・倉田コミュニティハウス（平成18年）

### 【その他】

- ・「戸塚駅西口第3地区地区計画」決定（平成21年）
- ・「東海道戸塚宿まちづくりルール」「明るい街コミュニティ戸塚ルール」を地域まちづくりルールに認定（平成27年）
- ・「大丸地区開発地域建築協定」策定（平成28年）
- ・「秋葉・柏尾周辺地区まちづくり協議指針」策定（平成28年）



公益施設  
（区民文化センター、  
区役所、自転車駐車場他）



柏尾戸塚線（とつか地下道）



俣野別邸庭園

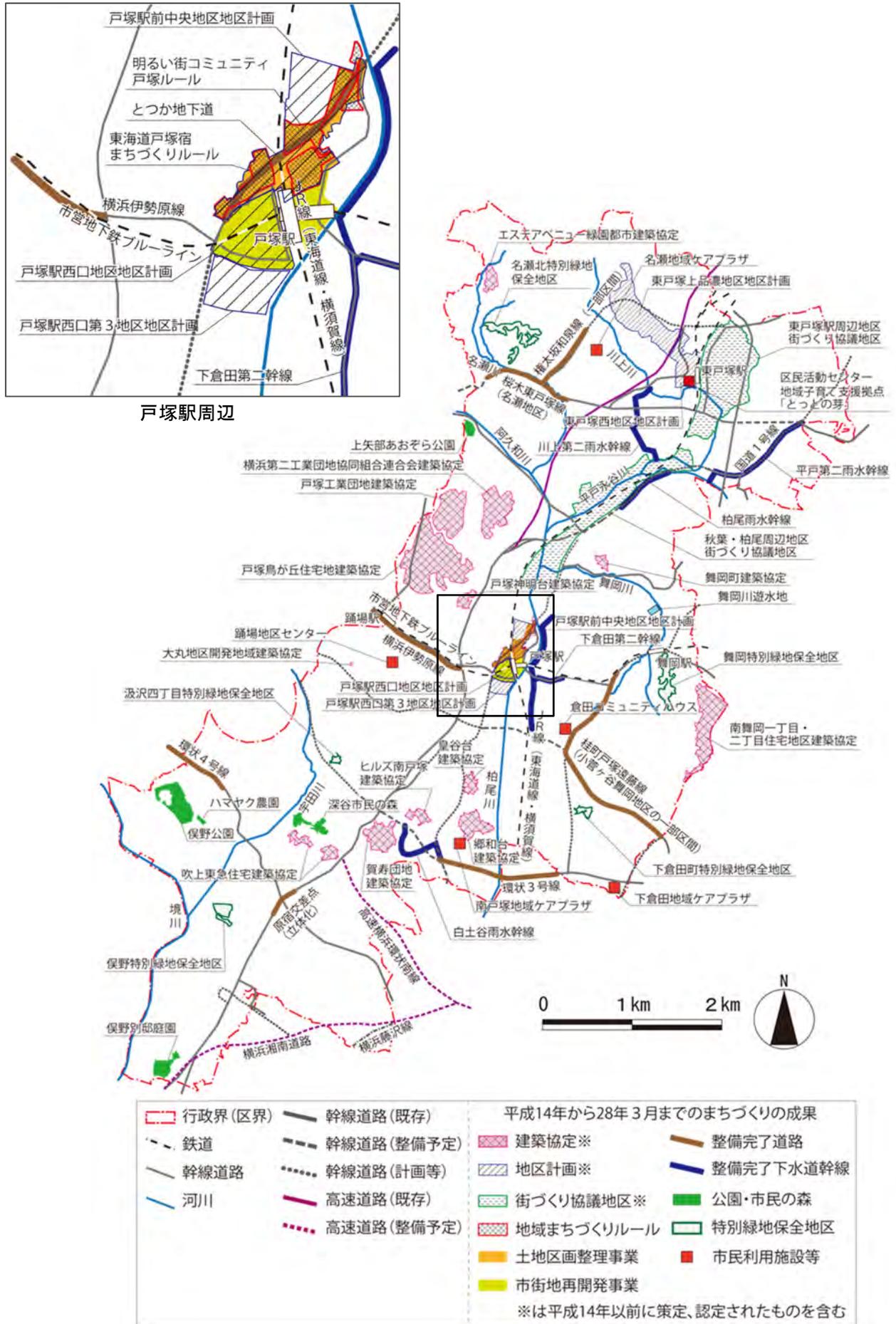


踊場地区センター



倉田コミュニティハウス

図4 戸塚におけるまちづくり



●戸塚区の沿革

1601年(慶長6年)	東海道成立
1604年(慶長9年)	戸塚宿成立
1856年(安政3年)	柏尾川に桜植樹
1873年(明治6年)	富塚学舎(現 戸塚小学校)開校
1878年(明治11年)	鎌倉郡役所開庁
1887年(明治20年)	戸塚駅が開業(東海道線が横浜～国府津間開通、戸塚停車場設置)
1889年(明治22年)	市町村制施行、戸塚町ほか9か村誕生
1933年(昭和8年)	戸塚競馬場しゅん工(吉田町、昭和17年に汲沢町に移転)
1937年(昭和12年)	戸塚駅東口開設
1939年(昭和14年)	鎌倉郡内の1町7か村(戸塚町、川上村、豊田村、中和田村、本郷村、瀬谷村、中川村、大正村)が横浜市に合併し、戸塚区が誕生(人口:約36,000人 世帯数:約6,000世帯)
1952年(昭和27年)	柏尾川で桜植樹開始(ソメイヨシノの苗木2,000本)
1955年(昭和30年)	「ワンマン道路」が開通(国道1号線不動坂～大坂上間延長4200m)
1959年(昭和34年)	横浜新道が開通(保土ヶ谷区～上矢部町)
1964年(昭和39年)	横浜ドリームランド開園(俣野町)
1965年(昭和40年)	戸塚区総合庁舎が完成(戸塚町157-3)
1969年(昭和44年)	戸塚区から瀬谷区が分区
1980年(昭和55年)	東戸塚駅が開業(東海道線が再び戸塚駅に停車)
1982年(昭和57年)	東戸塚品濃中央土地区画整理事業完了
1983～93年 (昭和58年～平成5年)	柏尾川プロムナード整備
1985年(昭和60年)	市営地下鉄舞岡駅開業(市営地下鉄上永谷駅～舞岡駅間開通)
	明治学院大学横浜校舎開校(上倉田町)
1986年(昭和61年)	戸塚駅東口再開発ビル「ラピス戸塚」オープン
	戸塚区から栄区・泉区が分区
1987年(昭和62年)	市営地下鉄戸塚駅が開業(市営地下鉄舞岡駅～戸塚駅間開通)
1988年(昭和63年)	東戸塚西地区土地区画整理事業完了
1990年(平成2年)	戸塚駅東口地区第一種市街地再開発事業完了
1996年(平成8年)	舞岡公園全面開園(舞岡町)
1999年(平成11年)	市営地下鉄踊場駅が開業(市営地下鉄戸塚駅～湘南台駅開通)
2002年(平成14年)	横浜ドリームランド閉園(俣野町)
2006年(平成18年)	横浜薬科大学開校(俣野町 ドリームランド跡地)
2008年(平成20年)	俣野公園全面開園(俣野町 ドリームランド跡地)
2010年(平成22年)	「トツカーナ」「戸塚パルソ」第1交通広場オープン
	原宿交差点の立体化工事完成
2013年(平成25年)	戸塚駅西口第1地区第二種市街地再開発事業完了
	戸塚区総合庁舎が新庁舎に移転(戸塚町16-17)
	区民文化センター「さくらプラザ」オープン
2014年(平成26年)	西口と東口を結ぶ人道橋「戸塚大踏切デッキ」が一般供用開始
2015年(平成27年)	「とつか地下道」が一般供用開始、大踏切閉鎖
2016年(平成28年)	戸塚駅前地区中央土地区画整理事業完了

## 【コラム】 柏尾川と桜

柏尾川は、戸塚区柏尾町から藤沢市の境川合流点までの延長約11kmの二級河川です。昔は暴れ川と呼ばれ、たびたび洪水を繰り返していました。もともと水がはけにくい土地柄に加え、東海道線が開通すると田畑を通る線路が水をせき止めて、浸水被害が起きていました。本格的な治水対策として、昭和55年から河川改修が行われ、現在に至っています。

柏尾川の桜の歴史は古く、安政年間にまでさかのぼることができます。大正～昭和初期には、戸塚駅から大船までの両岸に見事な桜のトンネルが連なり、関東屈指の桜の名所として知られるようになりました。その後、改修による伐採や新たな植樹などを繰り返しています。



戸塚駅周辺（昭和41年撮影）



柏尾川の桜

## 【コラム】 戸塚大踏切と戸塚大踏切デッキ

戸塚駅の北側には、線路6本を横切り、ピーク時は一時間に57分も遮断される有名な開かずの踏切（戸塚大踏切）がありました。

平成26年に人道橋「戸塚大踏切デッキ」が整備され、デッキにより、戸塚駅の2階改札口や駅前の再開発ビル及び戸塚区役所に連絡することができるようになりました。

平成27年3月には、JR線を自動車が通行する「とつか地下道」が開通し、駅の東西が結ばれました。

大踏切は、多くの人々に見守られる中、閉鎖されました。

※ 戸塚大踏切デッキのデザインは、旧戸塚宿をテーマに「和」を基調とした藍・鼠・茶系の色や、格子柄の形を取り入れたものとしています。



閉鎖前の戸塚大踏切



戸塚大踏切デッキ

## 【コラム】 横浜ドリームランドから大学・公園へ

昭和39年、夢の楽園「横浜ドリームランド」が戸塚区俣野町に誕生しました。当時は、国内トップクラスの一大娯楽施設でした。しかし時代の流れのなかで入場者数が減り、平成14年に閉園しました。現在は、敷地の東側は横浜薬科大学になり、ホテルエンパイアは建物をそのまま生かして図書館棟として利用されています。西側は野球場がある俣野公園と市営墓地（メモリアルグリーン）となっています。



メモリアルグリーン

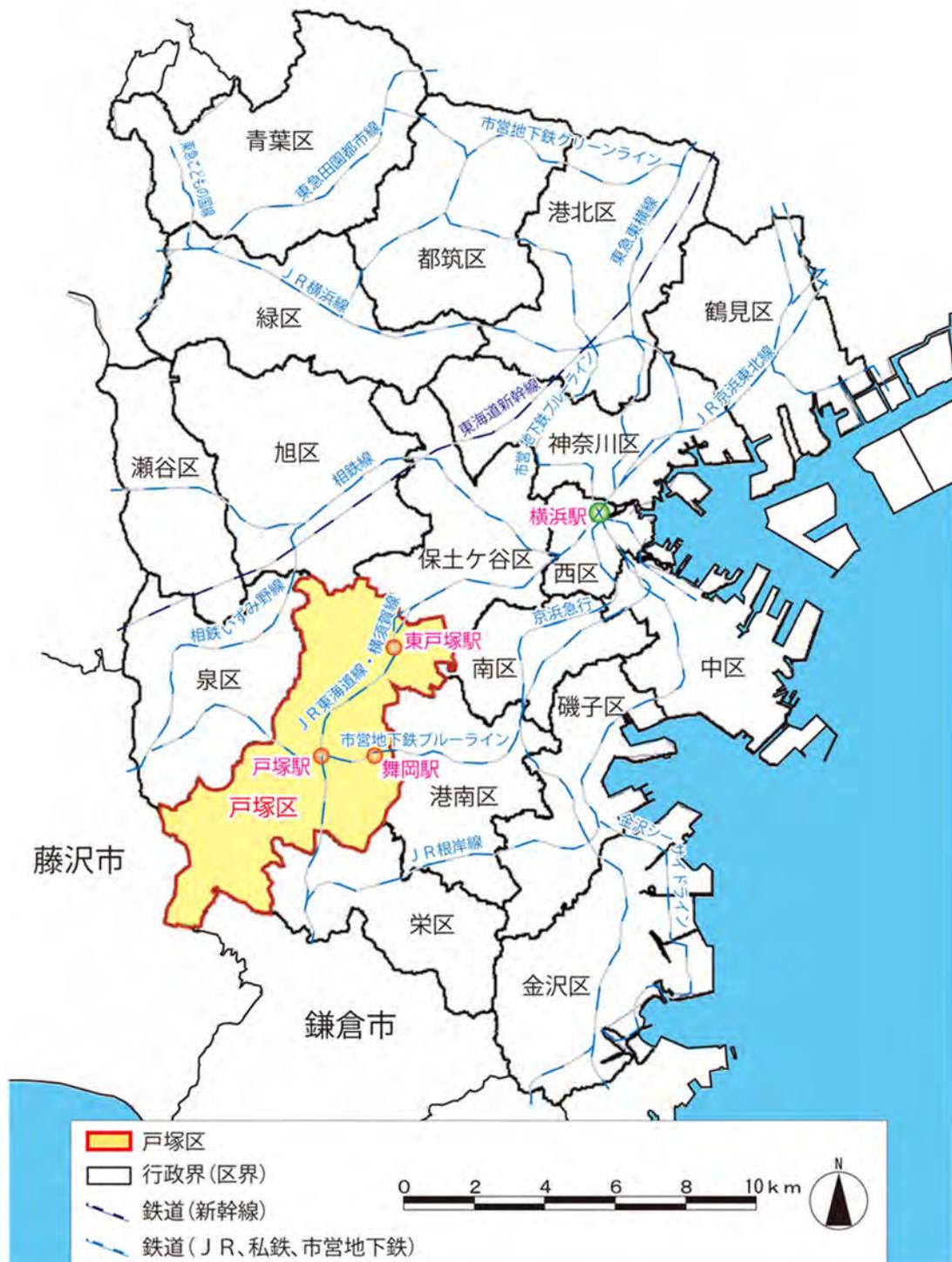
### 3. 現在の姿

#### (1) 区的位置

戸塚区は横浜市の南西部に位置し、区の面積は 35.7k m<sup>2</sup>あり、18 区中で 1 番広い区です。

東は南区と港南区、西は泉区と藤沢市、南は栄区と鎌倉市、北は旭区と保土ヶ谷区に接しています。南北に J R 東海道線・横須賀線が、東西に市営地下鉄ブルーラインが通り、その結節点である戸塚駅がほぼ区を中心に位置しています。戸塚駅から横浜駅までは J R で約 10 分、東京駅までは約 40 分で結ばれています。

図5 戸塚区の位置及び鉄道網

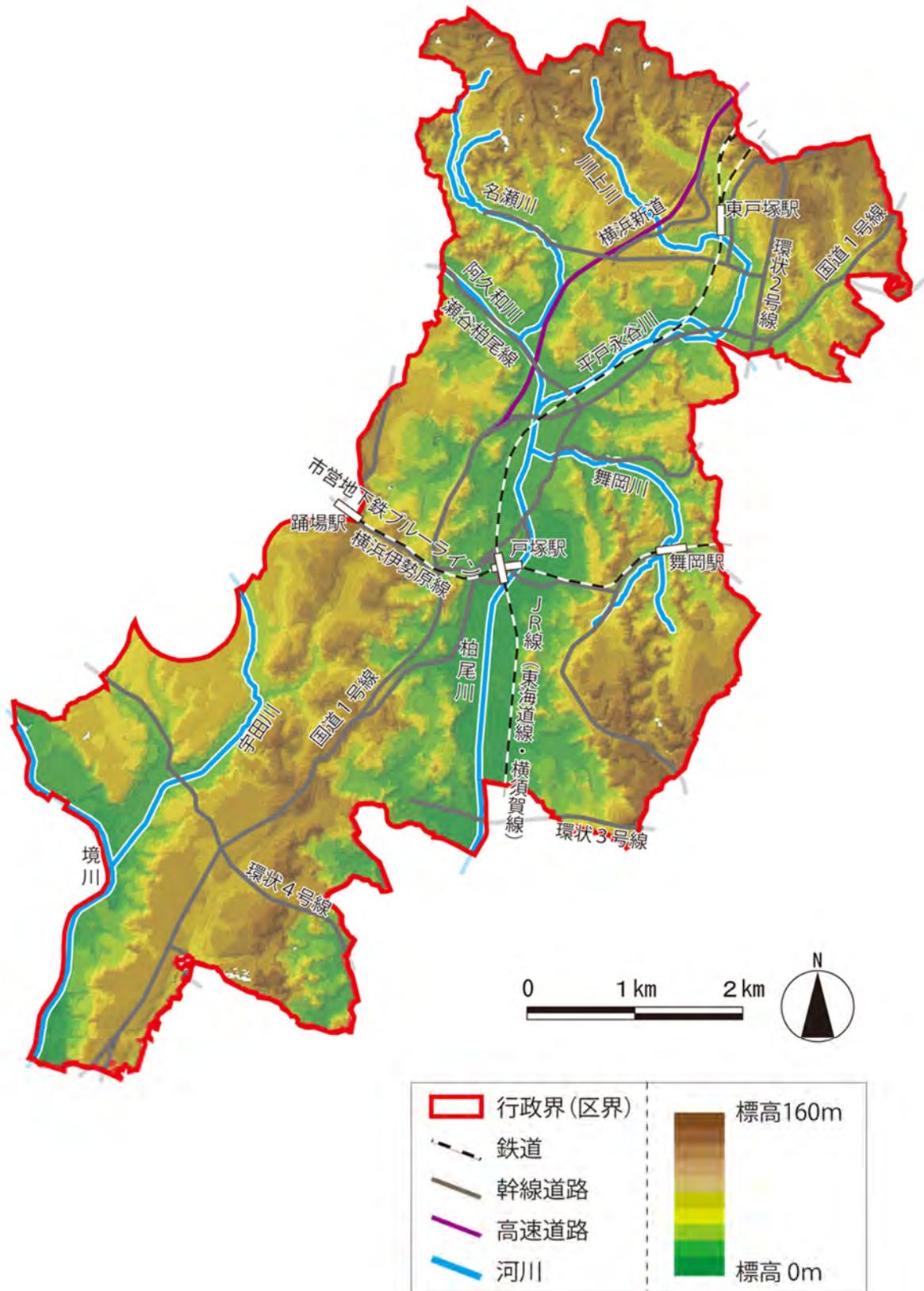


## (2) 地勢

区内には多くの河川があり、境川とその支流である宇田川による流域と、柏尾川（境川支流）とその支流である阿久和川や舞岡川などによる流域からなっています。

境川と柏尾川の周辺は、広がりのある低地域が存在し、平戸永谷川、川上川、名瀬川、阿久和川、舞岡川、宇田川などが谷戸を刻み、周辺部は複雑な丘陵地形が形成されています。

図6 立体地形図



### (3) 人口・世帯の動向など

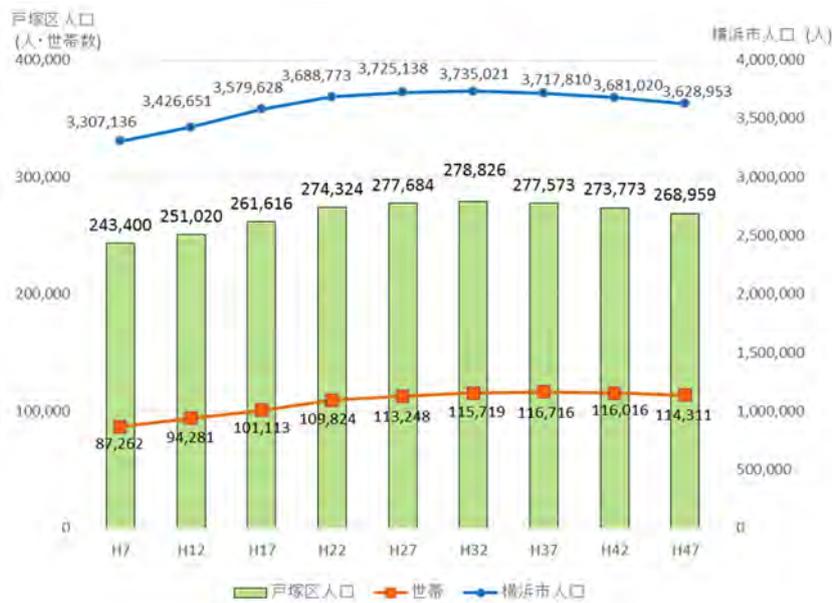
#### ① 人口・世帯数・世帯規模 ～人口は微増、総世帯数の増加、将来人口の減少予測～

戸塚区の人口は平成 27 年 10 月 1 日現在で 275,349 人となっており、18 区中で 4 位になります。人口は増加していますが、増加数は過去最も少なくなっています。総世帯数は、年々増加していますが、一世帯当たりの人員は年々減少しています。

行政区別人口増減をみると、周辺区では人口が減少する中、戸塚区は増加が続いています。

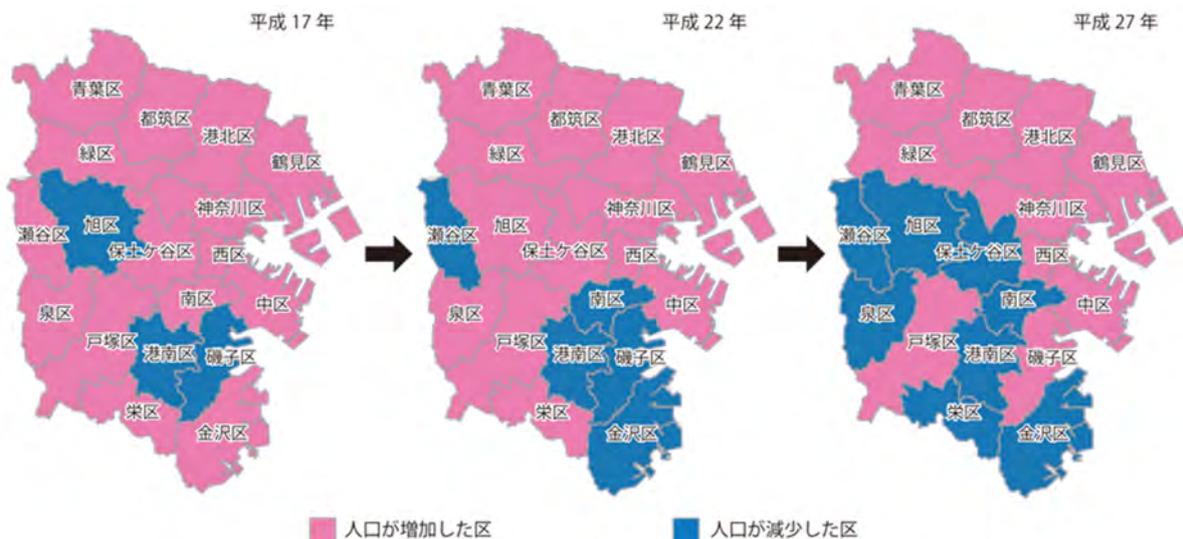
戸塚区の将来人口は、平成 32 年をピークに減少に転ずることが予測されており、横浜市全体の予測と減少開始時期が同じになっています。

図 7 人口・世帯数・世帯規模の推移



出典：国勢調査 (H27 は速報値)  
横浜市将来人口推計 (平成 24 年)

図 8 行政区別人口増減



出典：国勢調査 (平成 27 年は速報値)

### ② 年齢3区分別人口割合の推移 ～高齢化の進行～

年齢構成の推移をみると、総人口に対する65歳以上の人口割合が平成7年では9.5%だったものが、平成22年では20.1%へと倍増しているのに対し、15歳以上64歳未満の人口割合は、平成7年では74.9%だったものが、平成22年には65.5%に減少しています。

65歳以上の割合は、平成42年では27.6%まで増加する予測となっています。

図9 年齢3区分別人口割合の推移



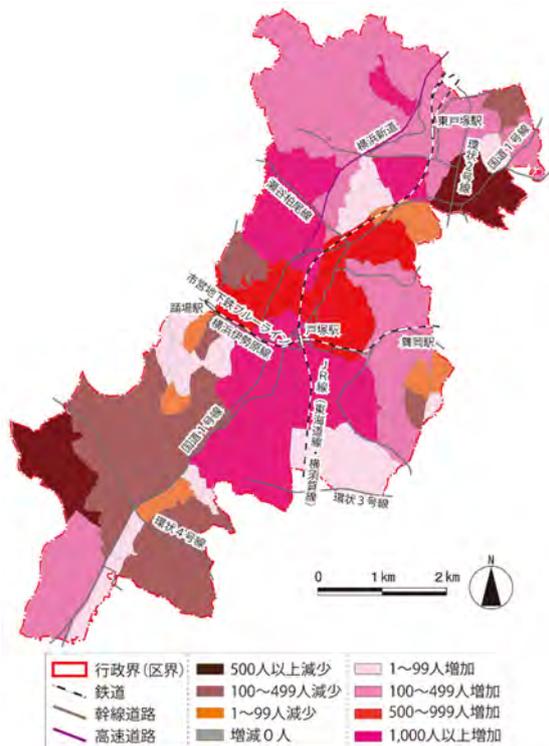
推計値

出典：横浜市将来人口推計（平成24年）  
国勢調査（平成22年）

### ③ 町別の人口の推移 ～異なる地域の人口動向～

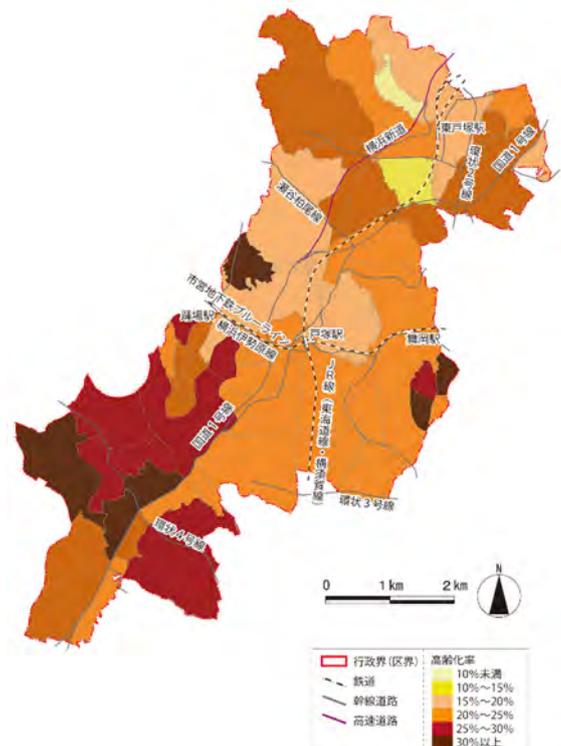
町別の人口増加数では、駅から距離が離れている区南西部及び北東部において、人口減少が進んでいる傾向があります。町別の高齢化率をみると、区南西部において比率が高くなっています。

図10 町別人口増加数（10年前との比較）



出典：政策局統計情報課「町丁別年齢別男女別人口」（平成27年）

図11 町別高齢化率（65歳以上）



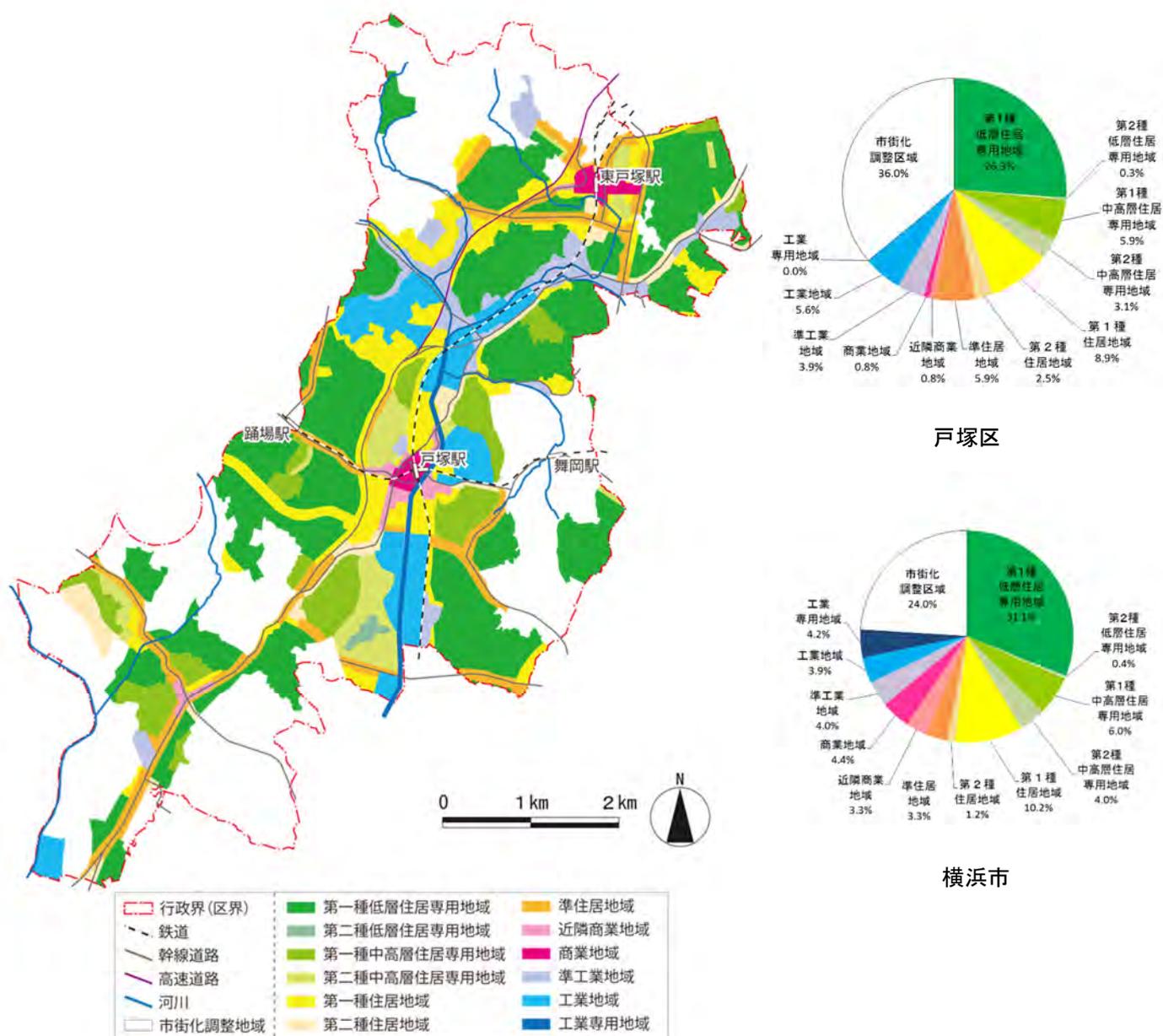
出典：国勢調査（平成22年）

## (4) 用途地域と土地利用

### ① 区域区分と用途地域 ～高い市街化調整区域の割合～

戸塚区の総面積に対する市街化調整区域の割合は36.0%であり、18区の中で4番目に割合が高くなっています。市街化区域の中では、第一種低層住居専用地域の割合が最も高くなっています。低層な住宅系用途地域が多い割合でありながら、工業地域は、18区の中で4番目に多い面積を占めています。

図12 用途地域等の現況と割合

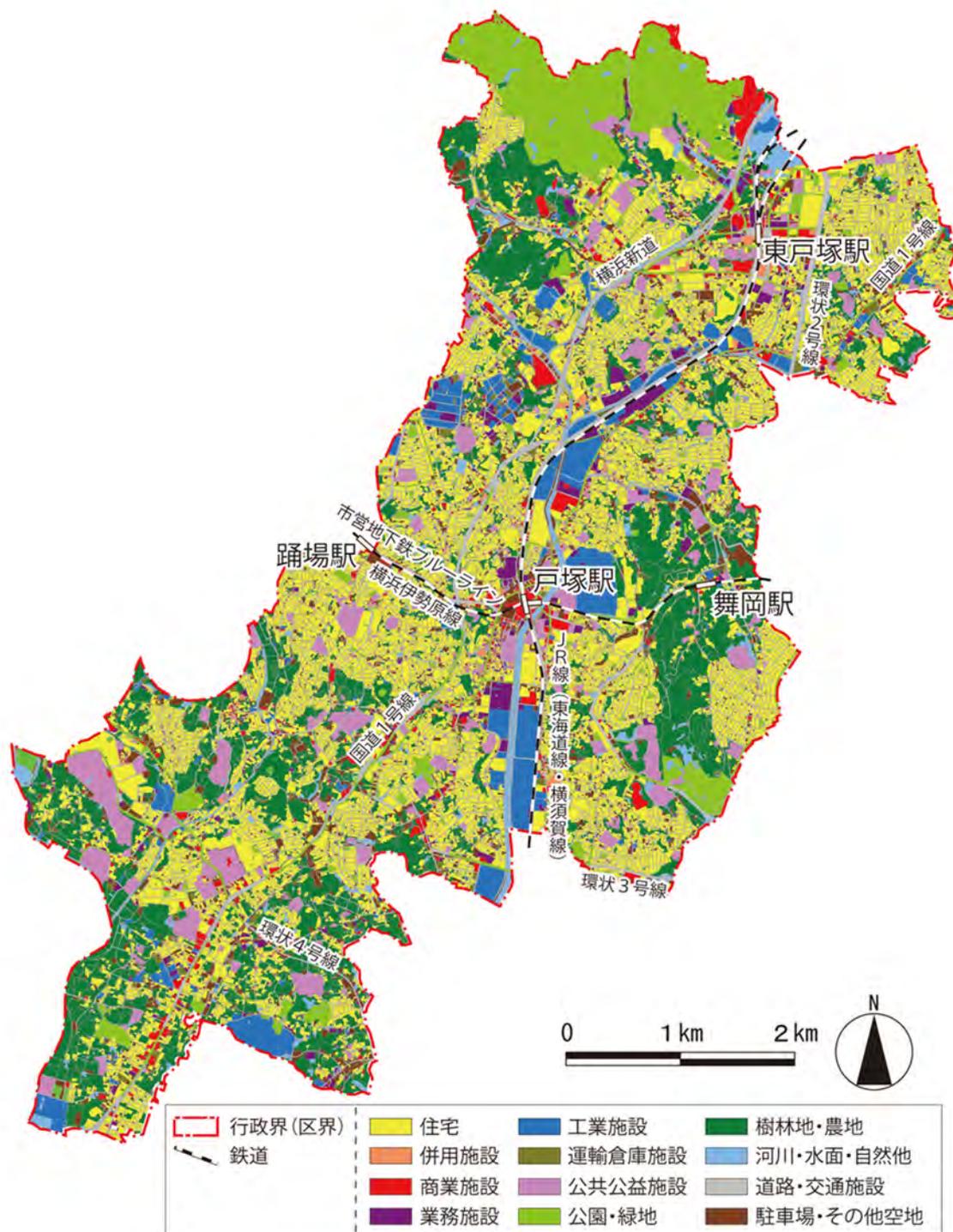


出典：横浜市都市計画基礎調査（平成20年）

② 土地利用の分布 ～住宅を中心としつつ、多様な土地利用～

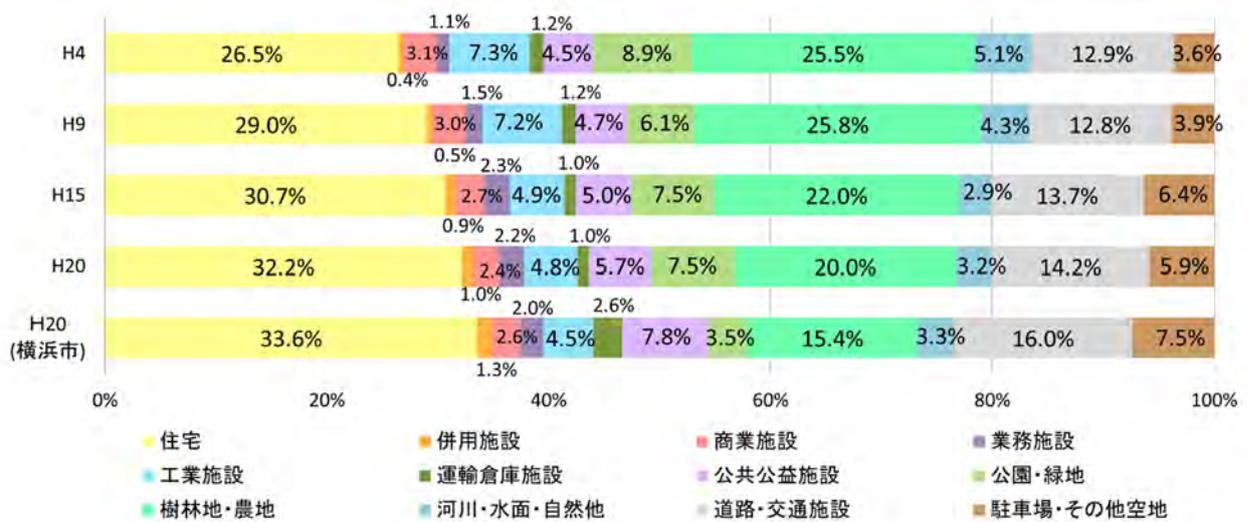
戸塚区で最も多い住宅は広範囲に分布しています。工業施設や業務施設は、主に柏尾川沿いや上矢部町を中心に立地しています。商業施設は、戸塚駅、東戸塚駅の周辺に立地している他、国道1号線といった幹線道路に断続的に連なっています。公園・緑地や樹林地・農地は、区の北部や南部、舞岡駅周辺など、市街化調整区域の範囲を中心に比較的まとまって見られ、小規模なものは全体に点在しています。土地利用の推移をみると、年々住宅の割合が増加している一方、樹林地・農地の割合が減少しています。

図 13 土地利用現況図



出典：横浜市都市計画基礎調査（平成20年度）

図 14 土地利用の推移



出典：横浜市都市計画基礎調査（平成 20 年）

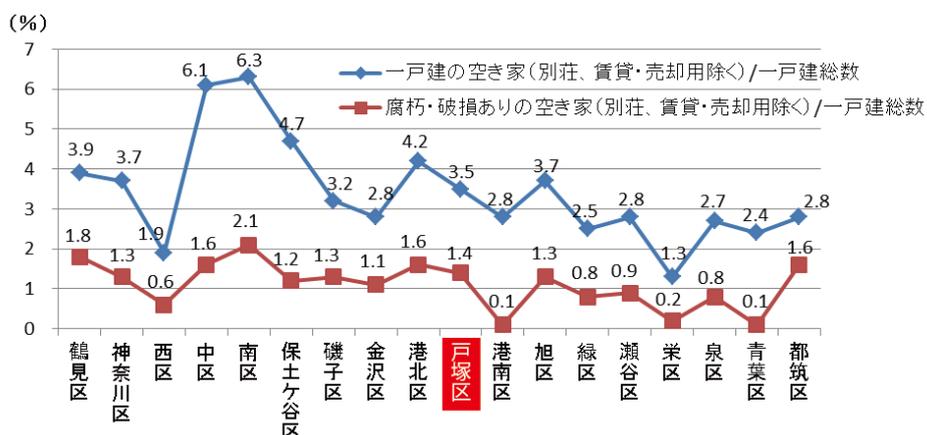
### ③ 空家の推移 ～増加する空家～

郊外部の住宅地として開発が進んできた戸塚区ですが、近年は空家が増加しています。平成 25 年の戸塚区の一戸建ての空家の総数（別荘、賃貸・売却用を除く）は、1,660 戸となっており、平成 20 年の 1,220 戸の 1.36 倍になります。

※ 一戸建の住宅総数に対する、一戸建の空家の総数（別荘、賃貸・売却用を除く）の割合

一戸建その他空家	平成 20 年	平成 25 年
戸塚区	2.6 % (1,220 戸)	3.5 % (1,660 戸)
横浜市	2.8 % (15,970 戸)	3.4 % (20,760 戸)

図 15 区別の戸建総数に占める空家の割合



出典：住宅・土地統計調査（平成 25 年）

④ 工業集積地域の土地利用 ～住宅等への土地利用転換の増加～

戸塚区には内陸南部工業集積地域があり、この地域には比較的敷地規模の大きい工場が集積しています。また、上矢部町の2つの工業団地は、建築協定のエリアとなっており、工業団地として良好な操業環境の維持保全が図られています。

しかし、柏尾川沿いの工業地などでは、平成20年頃から工業・業務系用途から住宅系用途への土地利用転換が生じています。

図 16 内陸南部工業集積地域 位置図

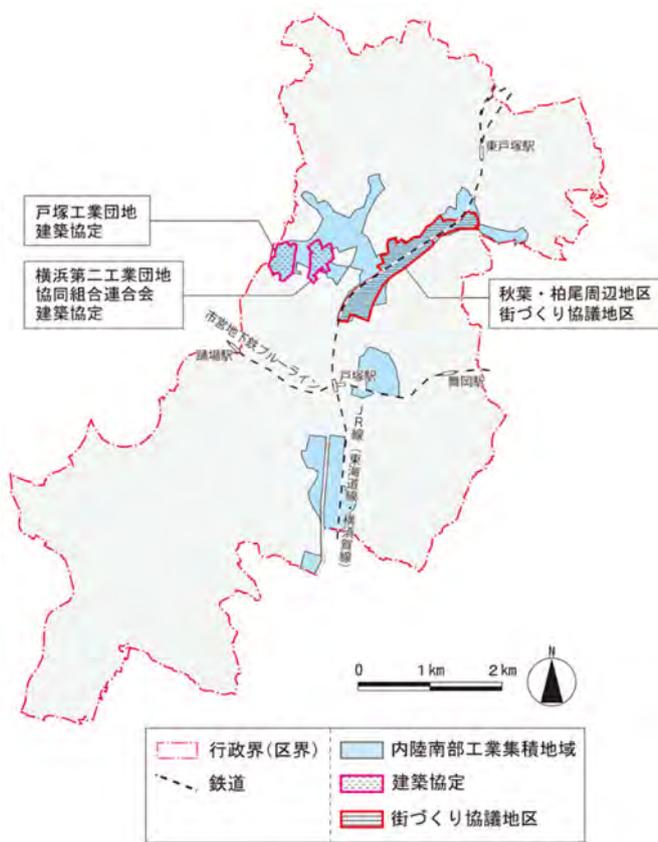
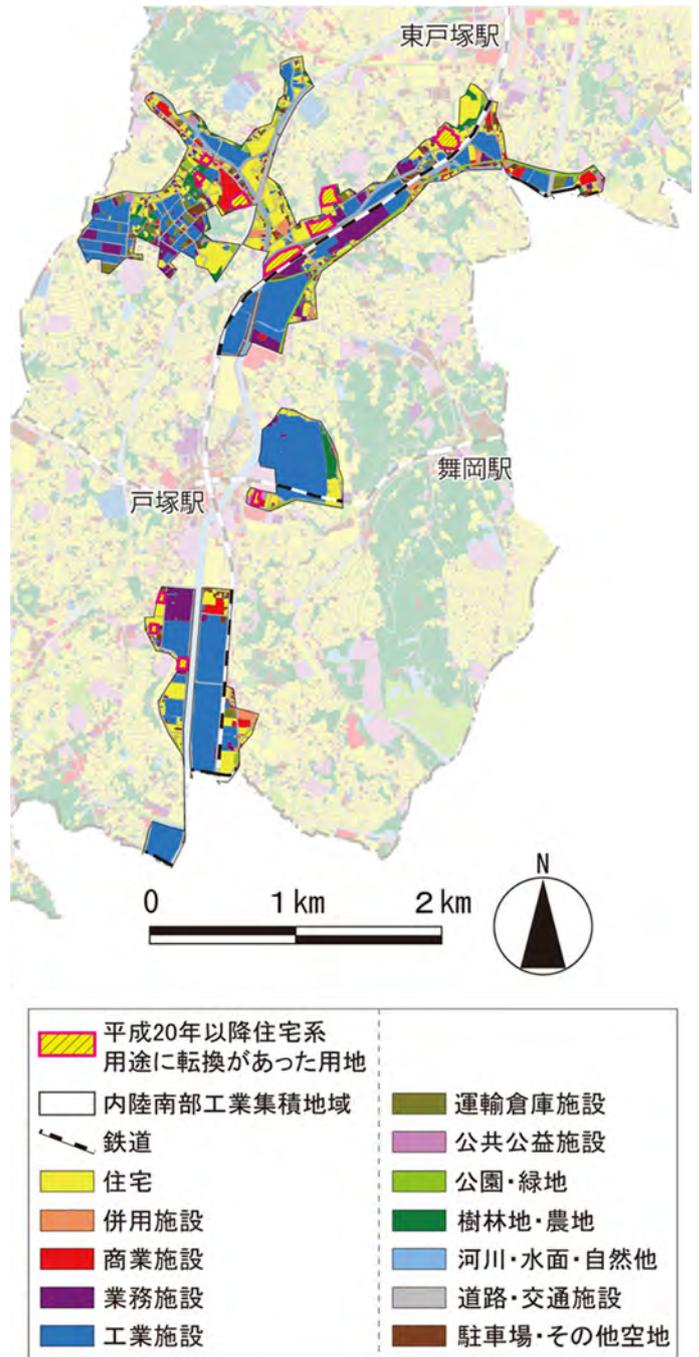


図 17 内陸南部工業集積地域 土地利用現況図



出典：横浜市都市計画基礎調査（平成20年）を元に作成

## (5) 交通・道路

### ① 鉄道 ～増加する乗降客数～

戸塚区内には、JR 戸塚駅と東戸塚駅、市営地下鉄戸塚駅と舞岡駅があります。市内で一番面積が大きい戸塚区ですが、駅は3箇所のみとなっています。泉区に位置する市営地下鉄踊場駅は、戸塚区民も多く利用しています。

戸塚駅は、JR と市営地下鉄を合わせた1日平均乗降客数が平成26年度には305,703人となっており、市内で2番目に多い駅です。乗降客数は、JR 戸塚駅、市営地下鉄戸塚駅、市営地下鉄舞岡駅で増加しています。JR 東戸塚駅の乗降客数は、近年横ばいですが、開業当時（昭和55年）の15,347人と比べると平成26年度では約7.5倍となっています。

図 18 JR 戸塚駅の1日平均乗降客数の推移

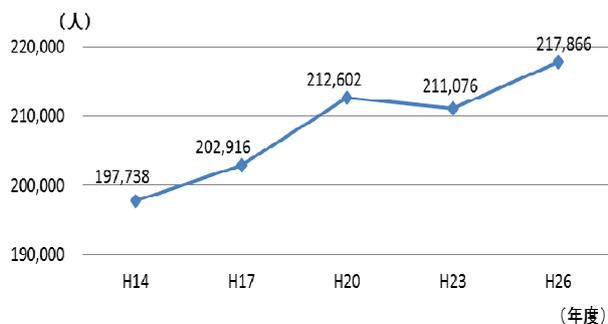
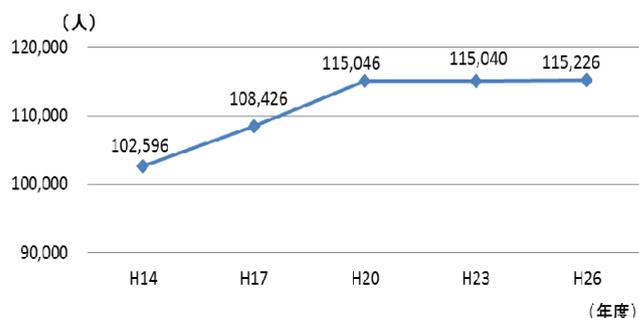


図 19 JR 東戸塚駅の1日平均乗降客数の推移



出典：横浜市統計書

図 20 市営地下鉄ブルーラインの1日平均乗降客数の推移



※踊場駅は泉区に立地

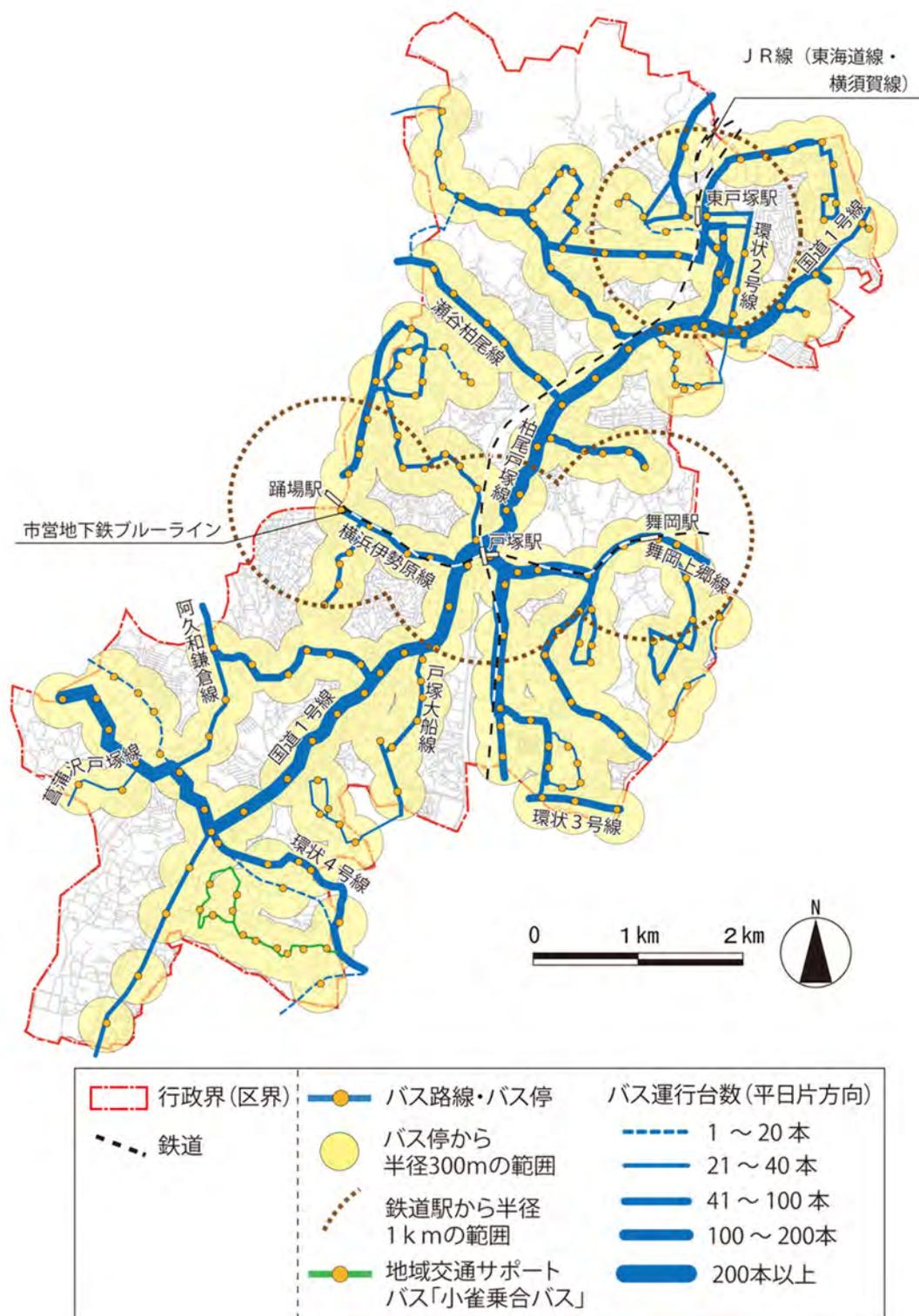
出典：横浜市統計書

② バス ～市民に身近な交通手段～

戸塚駅、東戸塚駅から各方面にバス路線が形成されています。特に国道1号線を通行するバスは、本数が多く、通勤・通学、買い物などの市民に身近な交通手段になっています。

しかし、区内には、徒歩圏の目安となる駅から半径1km圏及びバス停から半径300m圏に含まれていない地域も見られます。

図 21 バス路線の運行頻度（平成 28 年 1 月現在）



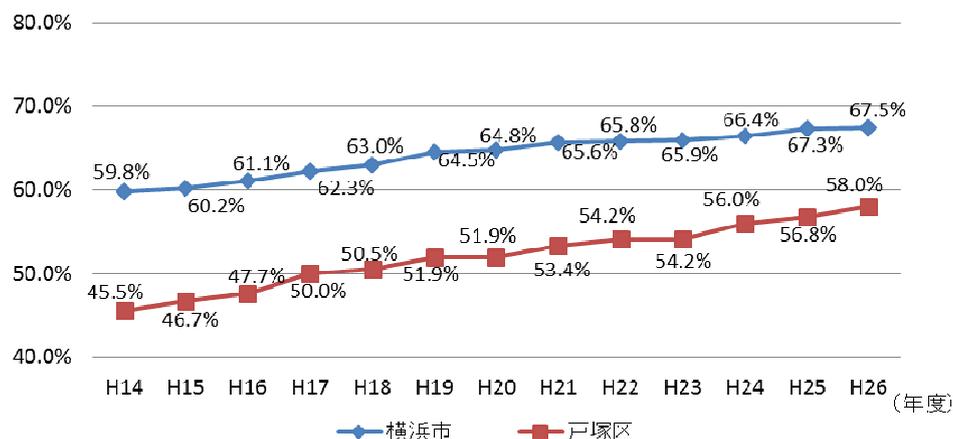
出典：国土交通省国土政策局資料（平成 25 年）を元に作成

### ③ 道路 ～低い整備率、混雑する道路～

戸塚区の都市計画道路の整備率は、平成14年度の45.5%から、平成26年度には58.0%に増えていますが、横浜市全体の67.5%に比べると低い水準にとどまっています。

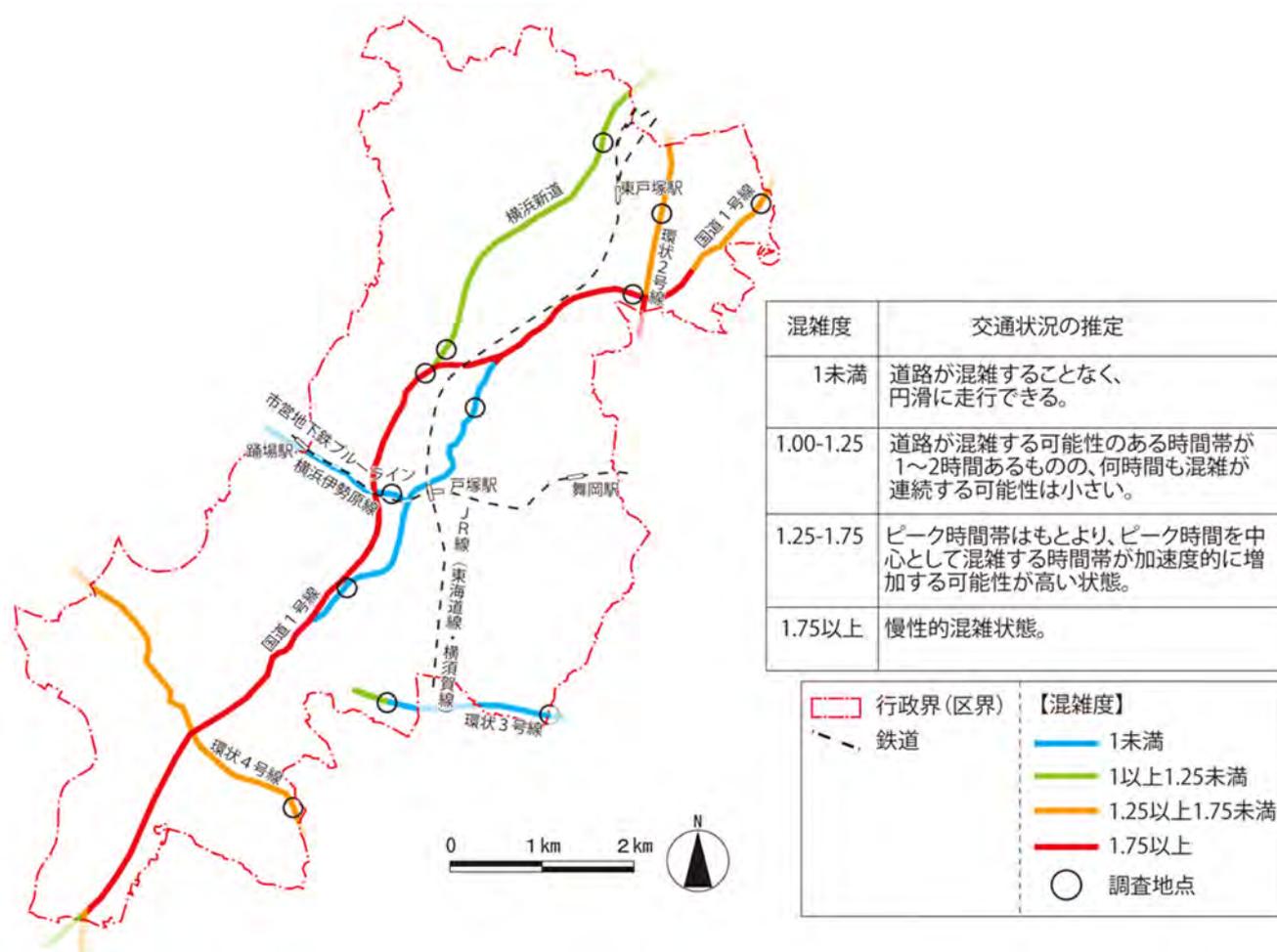
道路の混雑度をみると、区内の国道1号線の大部分は慢性的な混雑状態となっており、環状4号線や環状2号線は、時間によっては混雑しやすい状態となっています。

図22 都市計画道路の整備率の推移



出典：道路局都市計画道路区別データ

図23 道路の混雑度



出典：道路交通センサス（平成22年）

## (6) 環境

### ① 水・緑 ～多くの河川、減少する緑被率～

区内には境川とその支流である7本の河川が流れています。まとまった緑地は、区の北部、東部、南部に広がっており、一部が横浜市の緑の10大拠点に位置づけられています。

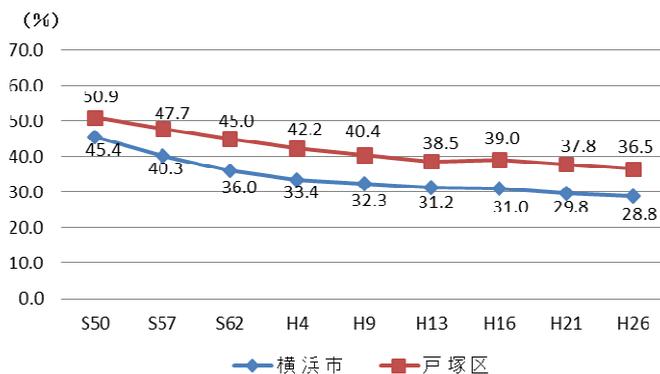
緑被率は、横浜市内18区中4番目に高い数値ですが、推移をみると、昭和50年の50.9%から平成26年は36.5%まで減少しています。

図24 緑被率の比較



出典：横浜市統計書（平成26年）

図25 緑被率の推移



※緑被率は調査年度により調査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。

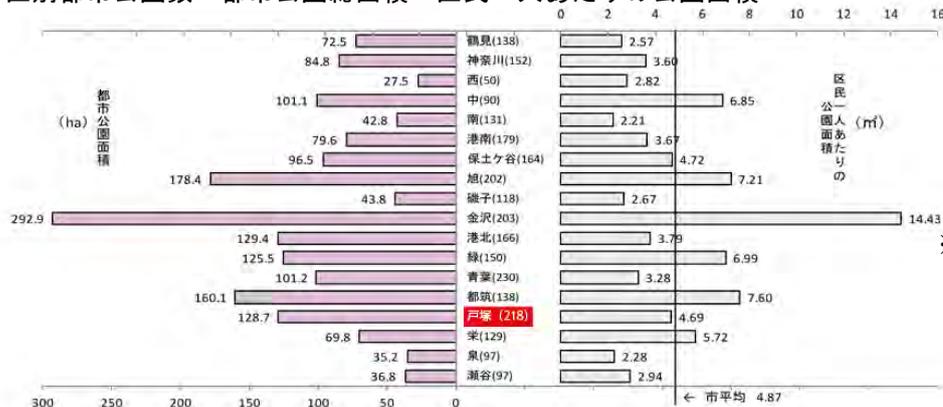
出典：横浜市統計書

### ② 公園 ～多様な公園～

区内には、レクリエーションやスポーツに対応する広域公園や総合公園など21箇所と、市民生活に身近な街区公園が197箇所あります。

公園面積は18区中5番目に多いですが、区民一人あたり面積はほぼ市平均になっています。

図26 区別都市公園数・都市公園総面積・区民一人あたりの公園面積



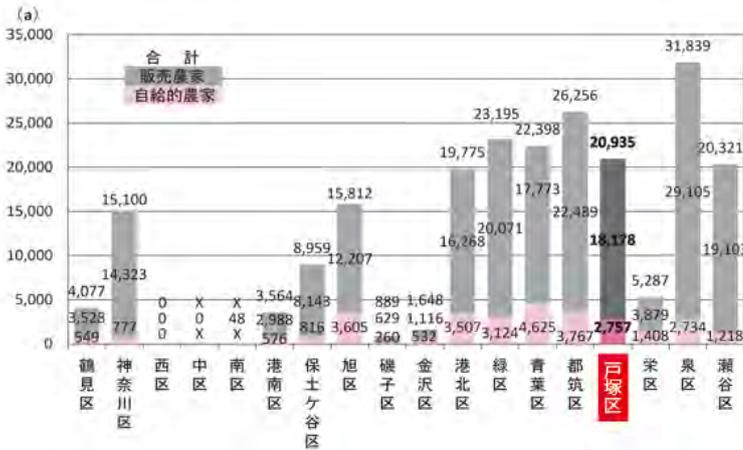
※県立公園を含む数値 ( ) 内は公園数

出典：環境創造局みどりアップ推進課（平成27年）

③ 農地 ～営まれる都市農業～

市街化調整区域を中心に、まとまった農地が広がっており、一部が農業専用地区に指定されています。戸塚区内の経営耕地面積は、18区中5位になっています。

図 27 区別経営耕地面積



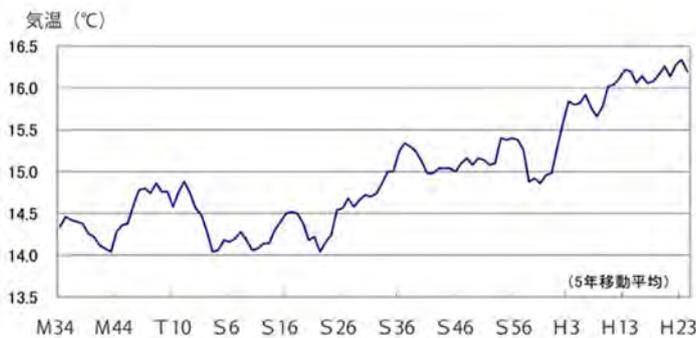
「X」：対象が極端に少ないため、秘匿します。

出典：世界農林業センサス（平成 22 年）

④ 環境 ～気温の上昇傾向、局地的大雨の増加～

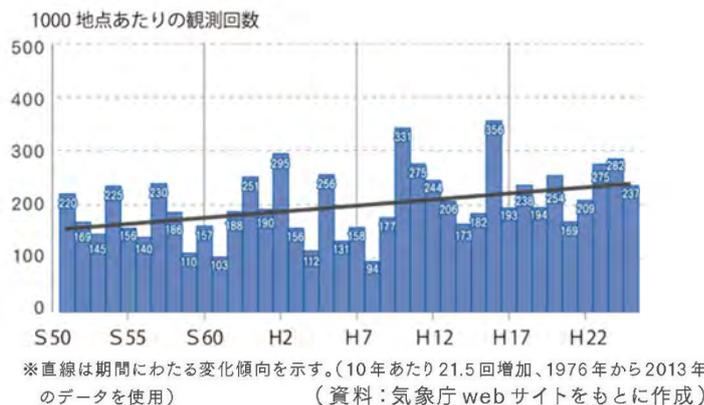
横浜市における気温は、長期的には上昇の傾向にあり、100 年間で約 2.7℃上昇していると報告されています。近年は、局地的な大雨の発生も増加し、1 時間に 50 mm以上の降雨観測回数が増えています。

図 28 横浜市における年平均気温の経年変化



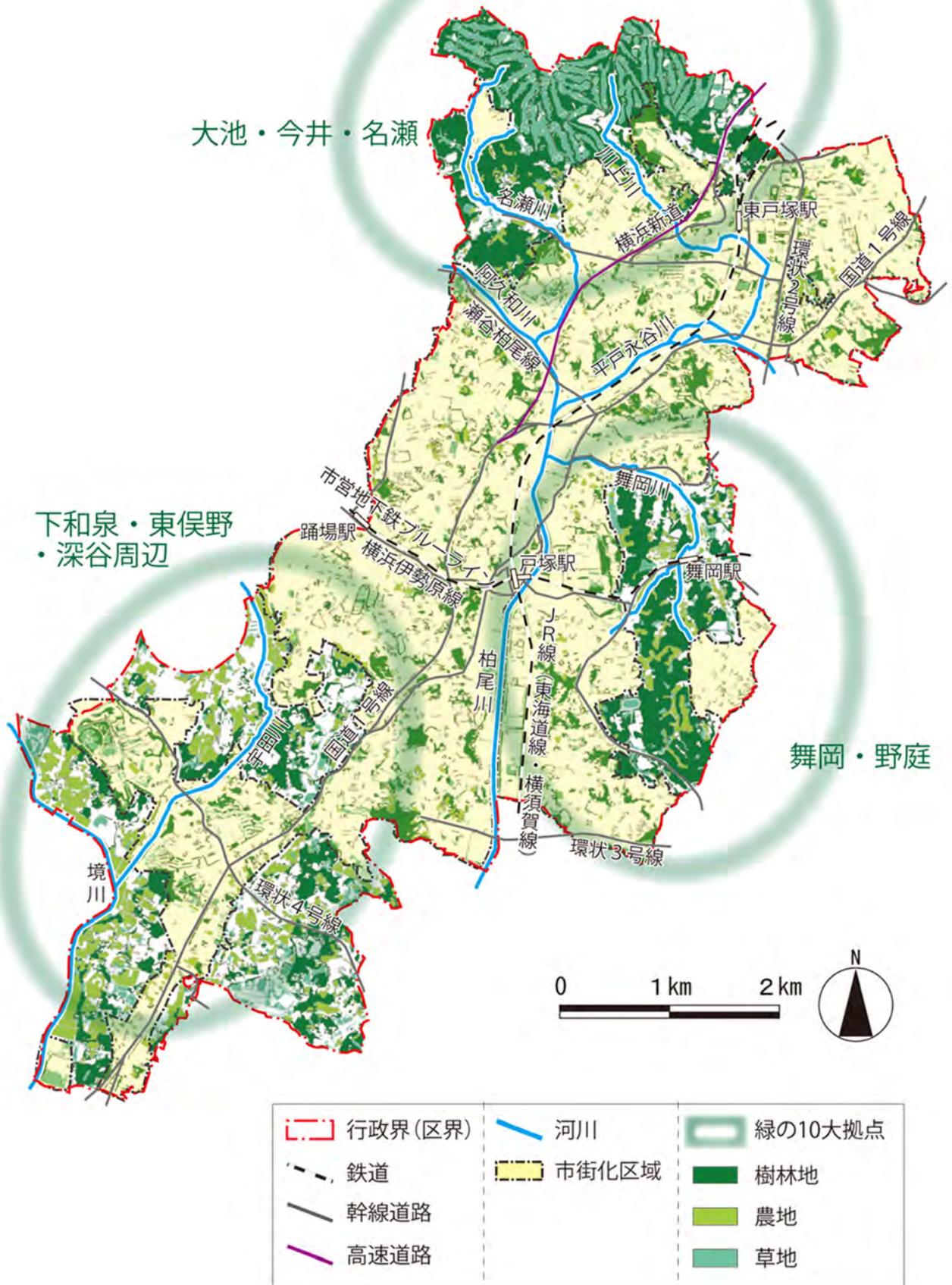
出典：横浜市地方気象台公表データ年平均気温

図 29 アメダス 短時間強雨発生回数の長期変化（1 時間降水量 50mm以上）



出典：横浜市中期4か年計画 2014～2017

図 30 河川と樹林地・農地・草地の分布図



出典：横浜市資料（平成 26 年度）



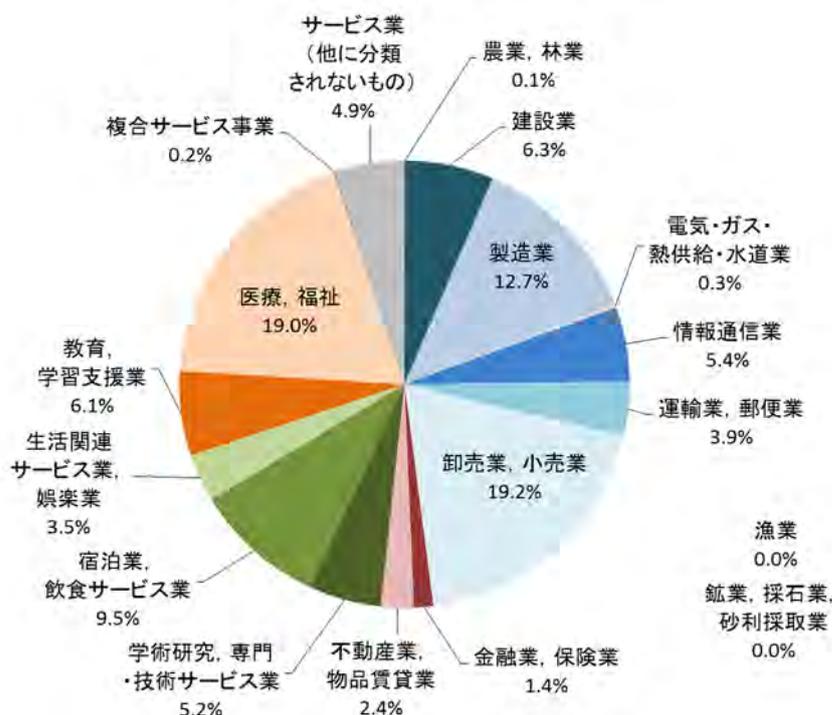
## ② 産業 ～商業の維持、製造業の減少～

平成 26 年の産業別従業者数の内訳をみると、卸売業・小売業が 19.2%と最も多く、続いて医療・福祉、製造業となっています。

商業の従業者数及び事業所数の推移をみると、従業者数については、平成 11 年以降横ばい状態が続いていますが、事業所数は、平成 9 年から減少が続いており、平成 11 年までは 1,500 件を超えていましたが、平成 26 年には 1,073 件まで減少しています。

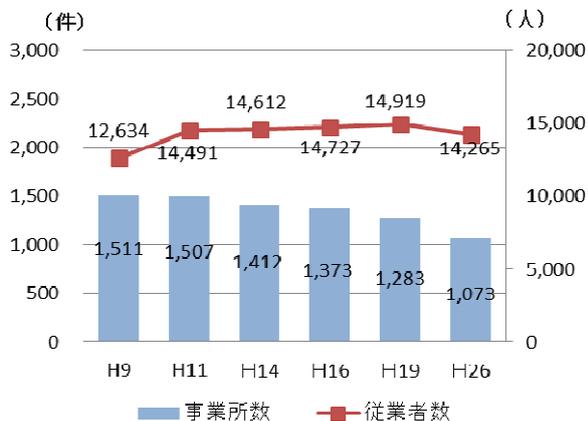
製造業の従業者数は、平成 20 年まで微増で推移し、平成 18 年～22 年は 12,000 人を超えていましたが、平成 22 年に初めて減少し、平成 26 年には 8,500 人近くまでに減少しています。事務所数についても同様に平成 20 年以降は減少しています。

図 32 平成 26 年産業別従業者数



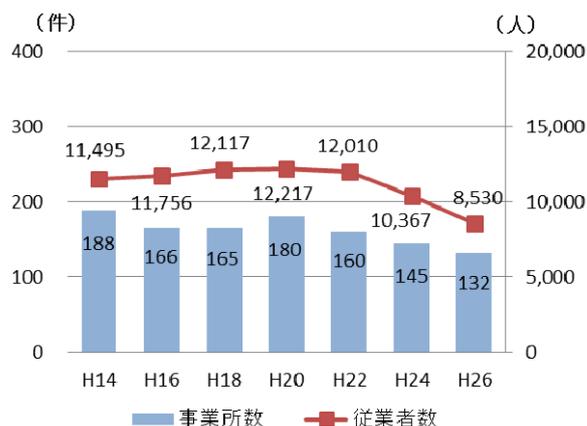
出典：経済センサス基礎調査（平成 26 年）

図 33 商業従業者数・事業所数の推移



出典：商業統計調査

図 34 製造業従業者数・事業所数の推移



出典：工業統計調査

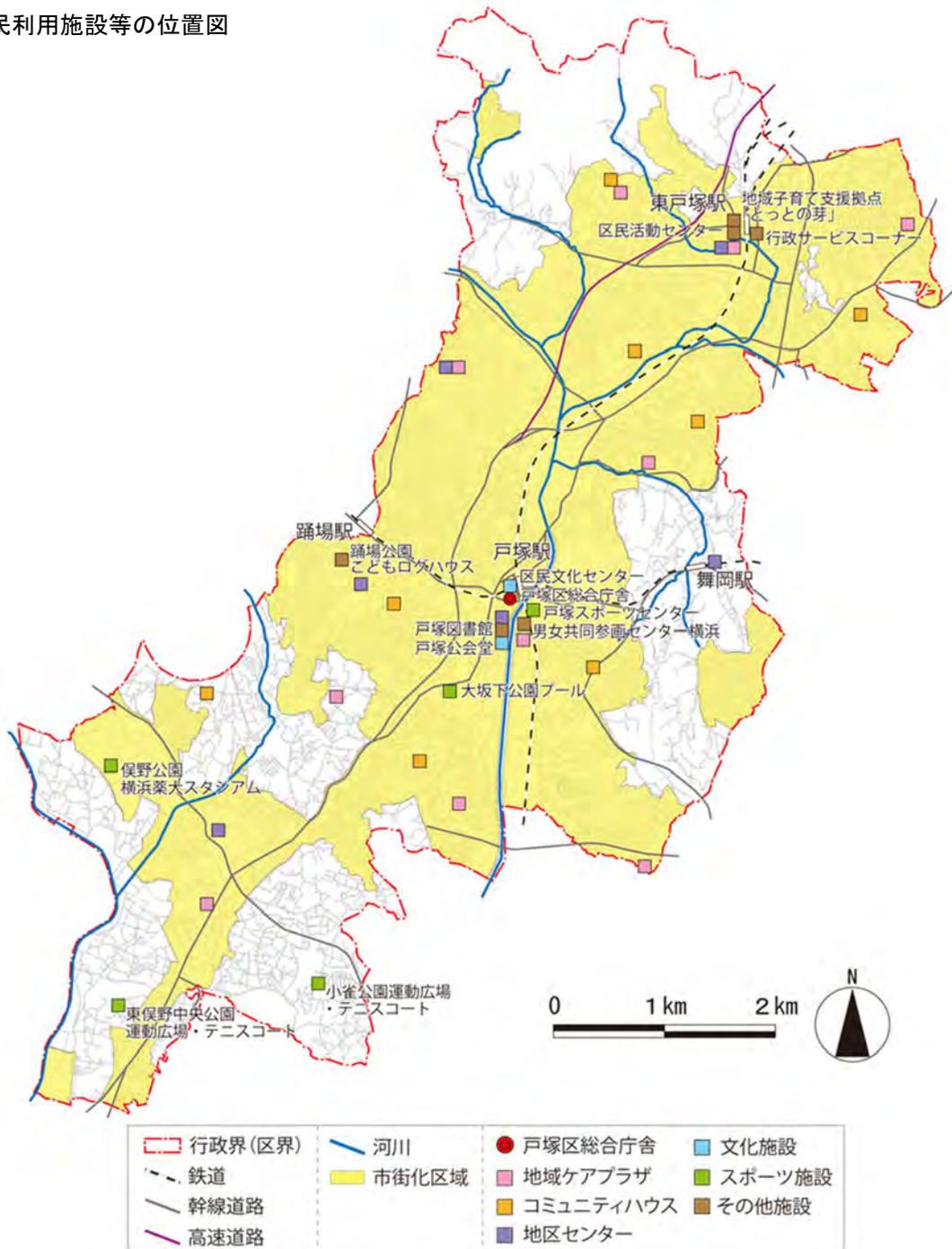
### ③ 市民利用施設等 ～駅周辺に施設が立地～

区内には各種の市民利用施設や行政機関が立地していますが、戸塚駅と東戸塚駅周辺に集中しています。

戸塚駅周辺には、区総合庁舎、区民文化センター、図書館、スポーツセンター、公会堂などが立地し、行政・区民活動の拠点となっています。東戸塚駅周辺には、行政サービスセンター、区民活動センター、子育て支援拠点が立地しています。

身近な生活圏で利用される施設としては、地区センターが6館、コミュニティハウスが8館、地域ケアプラザが10館立地しています。また、プールや野球場などのスポーツ施設が、点在しています。

図 35 市民利用施設等の位置図



出典：政策局政務課資料（平成 25 年）を元に作成

## (8) 防災

### ① 震災 ～建物倒壊、火災延焼、液状化の危険性～

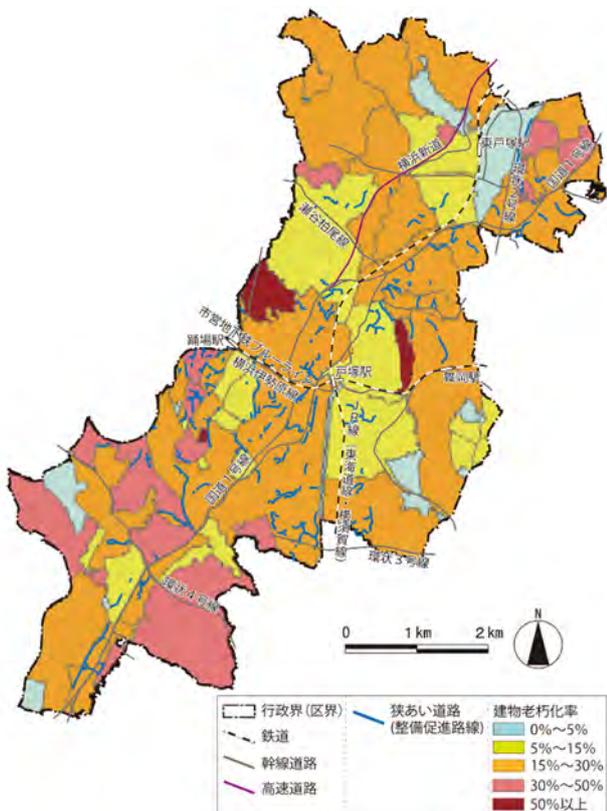
区内の一部の住宅地では、古い木造住宅が密集しています。建物老朽化率の分布をみると、駅から離れた区内西部、南西部で 30%を超えており、建物の老朽化が進んでいます。幅員 4 m 未満の狭あい道路は区内各所で見られます。また、地震火災による延焼被害が大きいと想定される地域が、区内西部の一部に見られます。元禄型関東地震被害想定液状化マップをみると、柏尾川沿いなどにおいて、危険度が高くなっています。

### ② 風水害 ～18 区中最も多い土砂災害警戒区域指定、集中する河川の浸水想定～

大雨などにより崖崩れなどが発生した場合に、住民などの生命又は身体に危害が生じる恐れがあると認められる区域として、280 区域が土砂災害警戒区域に指定されており、18 区で最も多くなっています。区内には、急傾斜地崩壊危険区域の指定を受け、神奈川県による急傾斜地崩壊防止工事が完了している区域もあります。

24 時間に 290mm の降雨（100 年間に 1 回降ると想定される雨）時の河川の氾濫による浸水想定区域は、柏尾川や境川に集中しています。また、1 時間に 76.5mm の降雨（約 30 年間に 1 回降ると想定される雨）時の雨水を下水道管等で排水しきれないことによる内水の浸水想定区域は、戸塚駅周辺や境川と宇田川の合流部などの地域において想定されています。

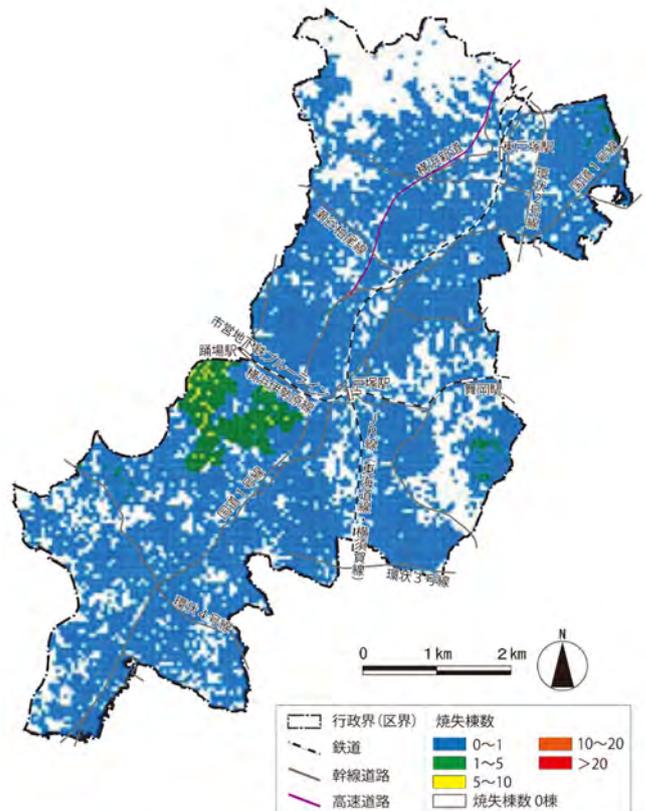
図 36 建物老朽化率、狭あい道路の分布



※建物老朽化率:全建築物に対する築 25 年以上の木造建築物及び築 50 年以上の非木造建築物の延床面積の割合

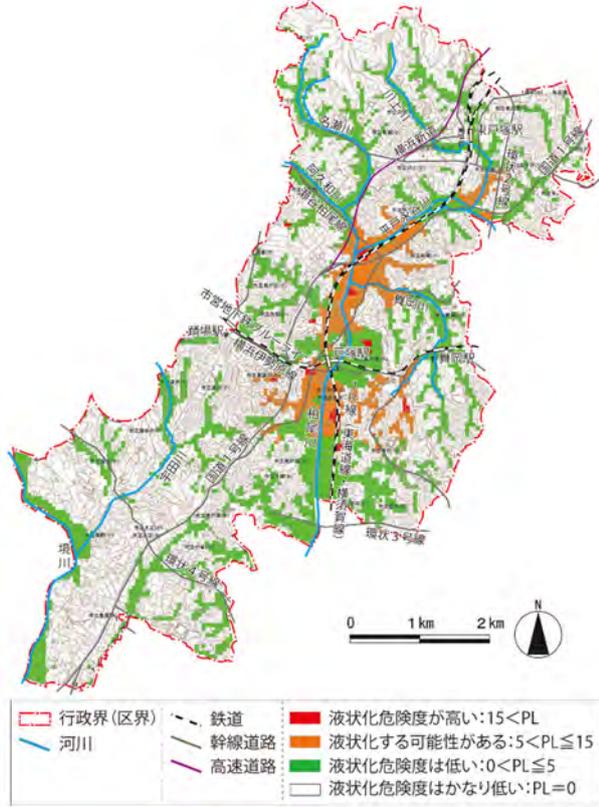
出典：横浜市都市計画基礎調査（平成 20 年）  
消防局資料より作成

図 37 火災での焼失棟数の想定(50m メッシュ)  
(元禄型関東地震:冬 18 時、風速 6m/s)



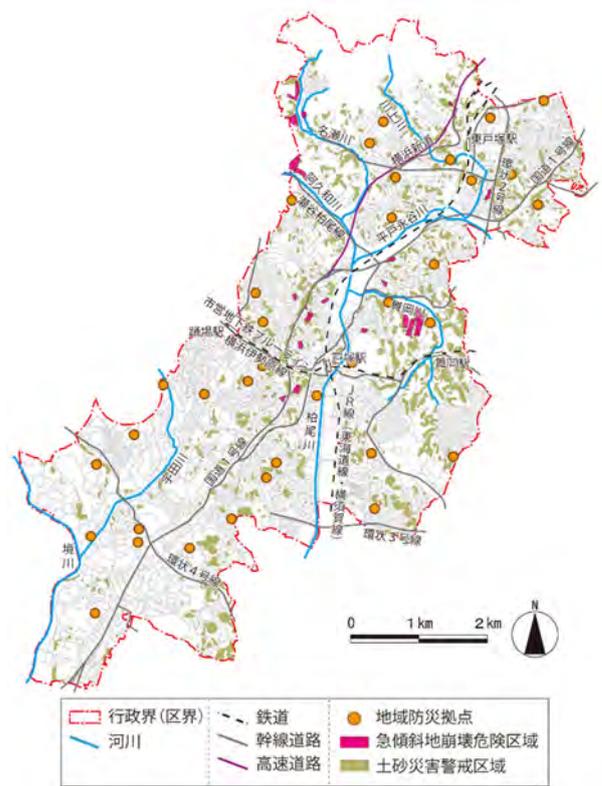
出典：横浜市地震被害想定調査報告（平成 24 年）

図 38 元禄型関東地震被害想定  
・液状化危険度の想定区域



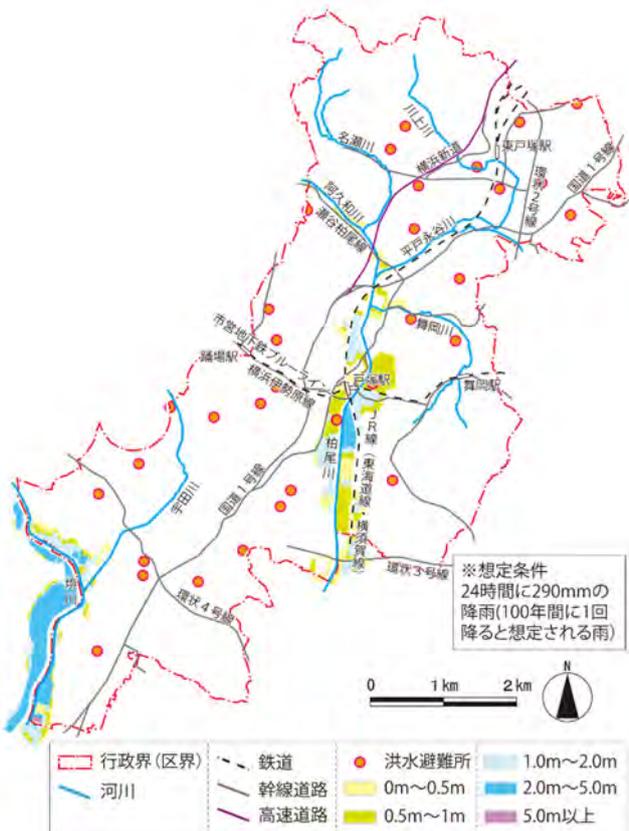
出典：横浜市消防局資料（平成 24 年）

図 39 土砂災害警戒区域  
・急傾斜地崩壊危険区域の分布



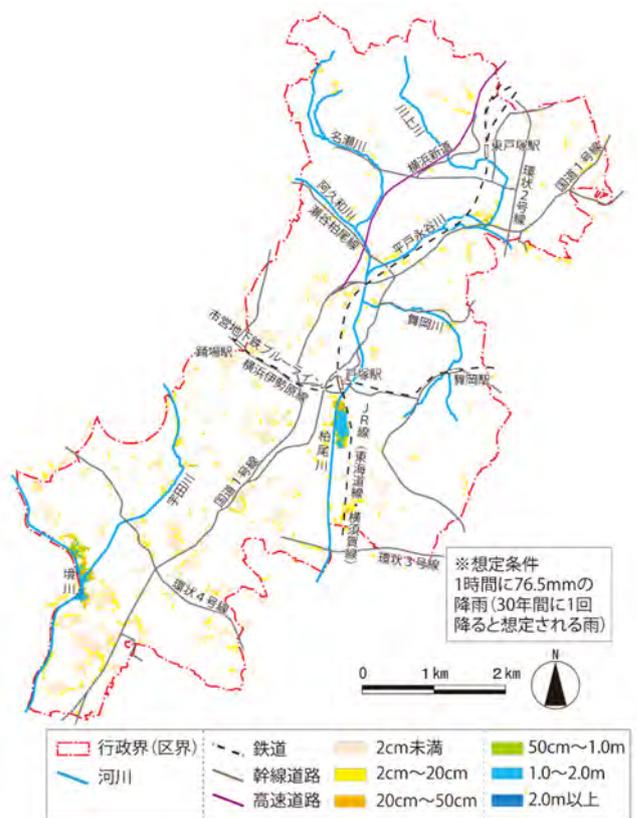
出典：横浜市建築局（平成 25 年）・消防局資料より作成

図 40 河川氾濫による浸水の想定区域



出典：戸塚区浸水ハザードマップ（平成 18 年）

図 41 下水道や水路からの浸水の想定区域



出典：戸塚区内水ハザードマップ（平成 26 年）

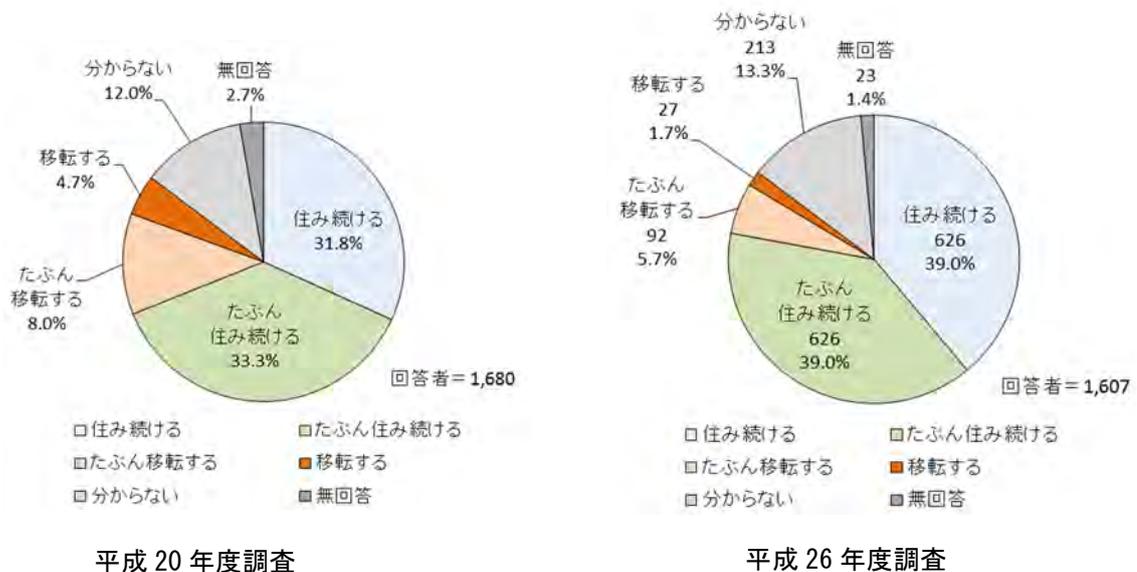
## (9) 区民意識調査

戸塚区では、区民のニーズにあった施策を展開していくために、3年に一度「区民意識調査」を実施しています。平成26年度の調査においては、まちづくりに関する設問を設けました。

### ① 居留意向 ～高まる居留意向～

居留意向としては、区民の8割近くの方が、今後も今の地域に住み続ける意向を持っています。6年前と比較すると、住み続ける意向は12.9%増加、移転の意向は5.3%減少しており、居留意向は高まっています。

図42 居留意向の比率



### ② 戸塚の魅力と感ずるもの ～自然・文化的資源と商業的賑わい～

戸塚の魅力と感ずるものとしてポイントが高かった順は、「柏尾川沿いの景観」「戸塚駅周辺の商業施設」「舞岡公園などの公園・緑地」「旧東海道などの歴史資産」「東戸塚駅周辺の商業施設」となります。自然・文化的資源と商業施設に対して魅力と感ずっています。

図43 魅力と感ずる割合



※「戸塚の魅力と感ずるものは何か」という設問で、8項目を例示し、魅力と感ずるかどうかが選択する形式

③ これからの区のまちづくりの自由意見 ～関心の高い道路環境と緑地保全～

戸塚区のまちづくりについての自由意見として、691件の記述がありました。

交通に関することが最も多く、続いて自然環境・町並みとなっています。

なかでも、道路の渋滞の解消や、狭い道の拡幅・歩道の整備、駅及び周辺の利便性向上や混雑緩和、緑地の保全や緑化、河川環境の向上を望む声が多くみられました。

図 44 自由意見の内容別割合

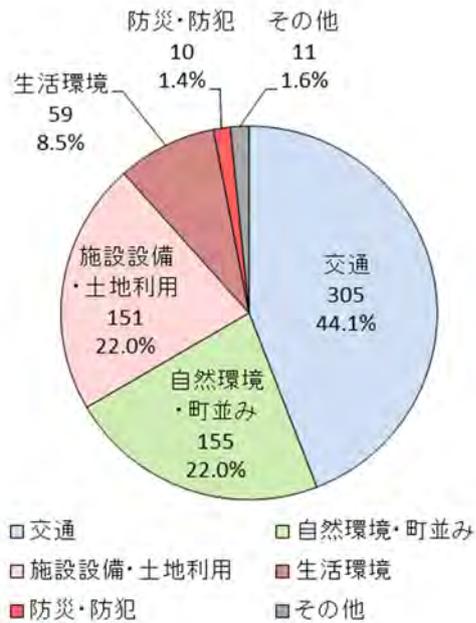
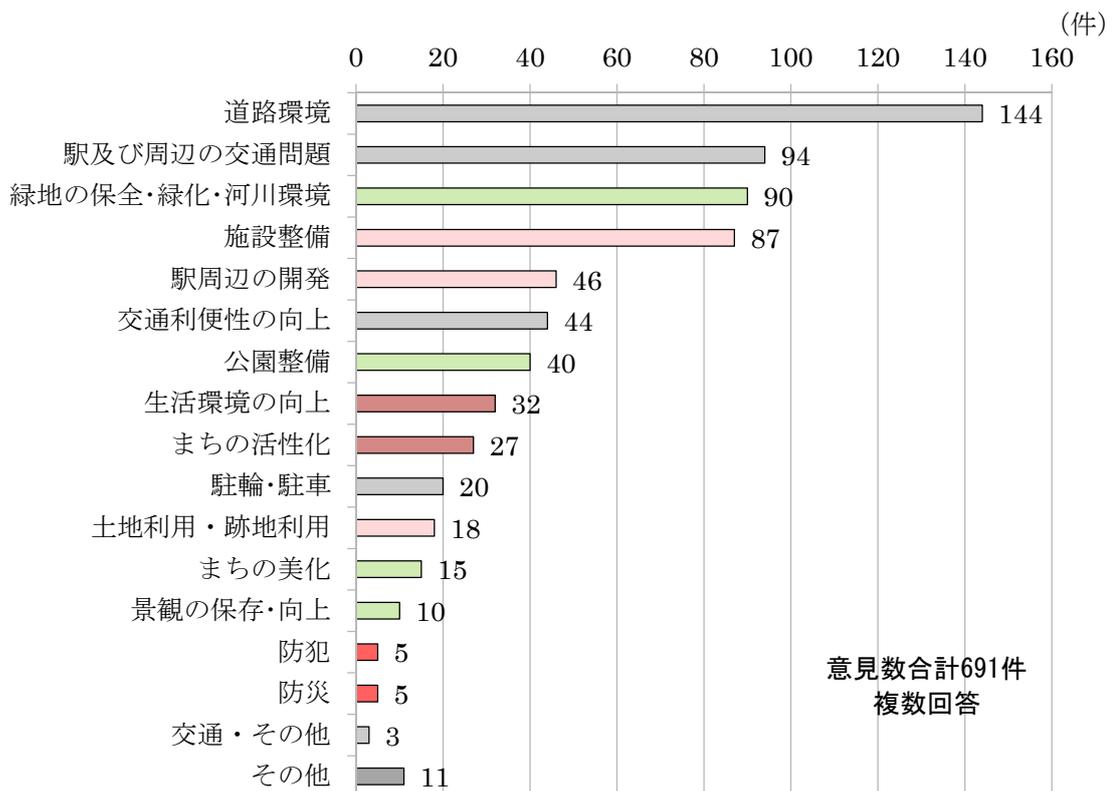


図 45 自由意見の内容別件数



## 4. まちづくりの課題

戸塚区の現況や昨今の少子高齢化の進展など社会経済状況の変化、また、戸塚区プランの目標年次である20年後の展望等を踏まえた、現時点のまちづくりの課題は、次のとおりです。

### □ 土地利用の誘導

戸塚区は、起伏のある地形条件などから自然資源が今も数多く残り、居住機能、産業、自然資源など「バランス」のとれた区として成長してきました。

しかし、近年一部の工業集積地域において大規模な土地利用転換が生じています。特に、大規模な共同住宅が新たに立地する場合には、保育所不足や小学校の教室不足など様々な課題が生じており、適正な土地利用の誘導を図っていく必要があります。

また、「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地の形成」が求められるなか、各駅の特徴に応じた土地利用を進めていく必要があります。

### □ 交通基盤の整備と交通手段の維持・拡充

戸塚区の道路網は、南北に貫く国道1号線を軸に、市内中心部へとつながる幹線道路が計画されています。幹線道路は、各所で交通渋滞が発生しています。事業中の区間や未着手区間の路線が多く、幹線道路の整備が求められています。

また、区域面積が、市内では最大でありながら鉄道駅が3駅のみと少なく、バスや乗用車が、重要な交通手段となっています。少子高齢化が進展していることから、バス路線の維持や生活に密着したきめ細やかな交通手段を確保していく必要があります。

このほか、戸塚駅東口バスターミナルの混雑への対策や、東戸塚駅舎内の混雑緩和、旧深谷通信所における大規模土地利用にあわせた幹線道路やアクセス道路の整備が求められています。

### □ 水・緑環境の保全と地球温暖化への対応

区内には、柏尾川、境川などが流れており、地域の環境活動や身近な安らぎと潤いの場として親しまれています。まとまった樹林地や農地が残されているなど、豊かな自然環境が身近にあることが、戸塚区の特徴となっていますが、住宅地の増加などにより年々緑が減少する傾向にあります。

自然環境は、防災・減災に資する機能やヒートアイランド現象の抑制、景観の形成など多様な機能を持っており、保全していく必要があります。

また、喫緊の課題である地球温暖化への対応については、区民・事業者・行政がそれぞれの役割に応じて対策を進めていく必要があります。

## □ 戸塚らしさを生かした魅力づくり

今後も住み続けたい戸塚区であり続けるため、これまで育んできた戸塚の風土を守りながら、川やまとまった樹林地・農地などの自然資源や、旧東海道をはじめとする歴史資源などを生かし、魅力的なまちづくりを進めていく必要があります。

また、戸塚駅周辺や東戸塚駅周辺は、商業施設の利用者が多く、公共施設も集積していることから、主要な拠点駅にふさわしい賑わいあるまちづくりを進めていくことが求められています。

## □ 活力の維持・向上

就労の場や地域活性化などをもたらす産業は、戸塚区にとって欠かせないものとなっていますが、近年、商店の減少や工場の移転が進んでおり、商業や工業を維持していくことが、課題となっています。

また、高齢化や人口減少が見られる中、課題は多様化・複雑化しています。このため、地域で支え合う社会の構築を目指し、地域活力の向上や地域コミュニティづくりの支援に取り組む必要があります。

## □ 防災・減災の推進

起伏の多い地形であることから、崖崩れや水害の危険性がある地域が多く、近年の気候変動にともなう大雨の発生などによる災害が、危惧されます。

老朽化した家屋が建ち並ぶ地区では、大規模地震の発生により火災や倒壊といった危険性があり、防災上の課題を抱えています。安全で安心な暮らしのため、災害が発生しても区民の安全が守られるよう、災害対策に取り組むとともに、地域における防災力の更なる強化を図る必要があります。