

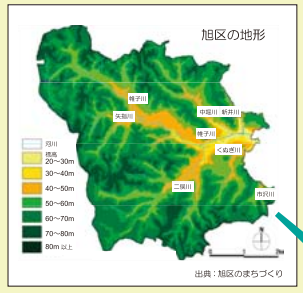
コミュニティバスのネットワークで地域を元気にしよう



旭区の特性

■地形・自然

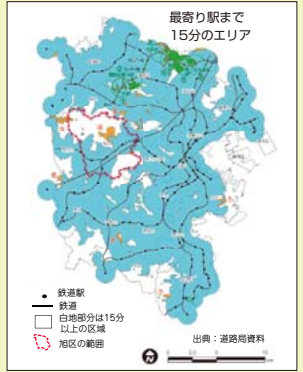
旭区の西北部を源流域とする帷子川とその支流によって起伏の多い複雑な地形となっています。市内で最も高く、丘陵部が多い区です。斜面地の民有緑地や大規模公園など、豊かな自然が残っています。しかし市街化がすすみ、年々緑が減少しています。



■まちの構造

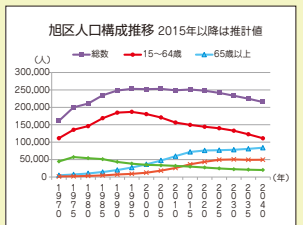
約6割を占める市街化区域内、9割が住居系です(市平均7割)。1950～70年代に開発された住宅地、大規模団地の更新期を迎え、高齢化とともに老朽住宅が急速に増えています。最寄り駅まで15分以上、1000m以上の住宅が市内他区に比べ圧倒的に多い交通条件の悪い区です。

都市計画道路整備率は4割、歩道整備率は16%、いずれも横浜市では最低レベルです。相模鉄道本線・いずみ野線に加え、東京・新横浜へ直通する神奈川東部方面線(西谷～新横浜～大倉山)、横浜環状鉄道(上大岡～二俣川～中山)が計画されています。



■人口・世帯動向

旭区の人口は20年頃に横ばいから減少に転化する予測です。65歳以上の人口比率は年々高くなり、15歳未満はさらに減少します。高齢人口、高齢化率ともに、市内でもっとも高い区です。単身世帯が約3割、夫婦のみ世帯が約2割を占め、「高齢者の小規模世帯」が標準的世帯となっています。



■移動が自由な町で若い世代が増えている

旭区では、年少人口、生産年齢人口が増えている町があります。それは、さちが丘、本宿町など、相鉄駅に囲まれ、バス路線も充実する交通の便が良い地域です。賃貸住宅の割合が高く、居住年数が短いことが目立ちます。足の便や住まいが「まちの若返り」に繋がっていることがわかります。

■交通不便地区の位置

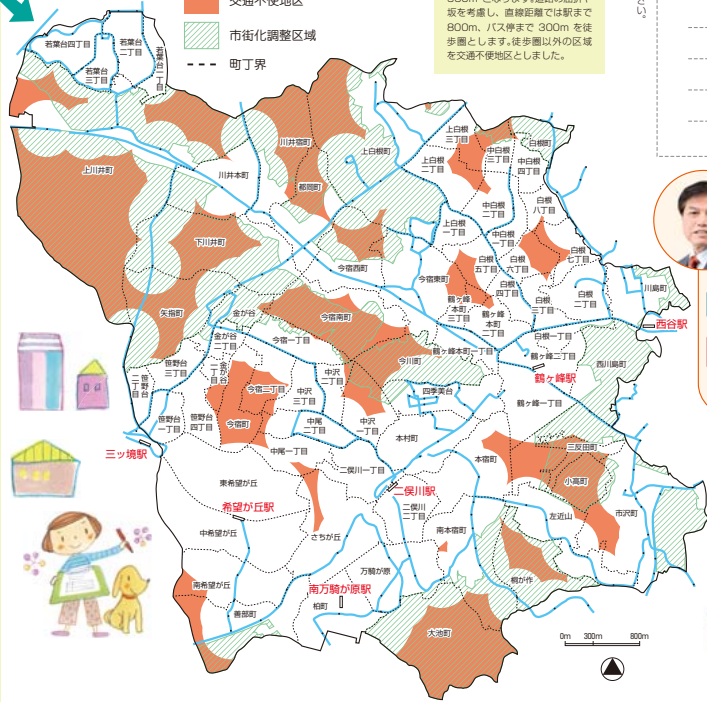
地図内のオレンジの色部分が交通不便地区です。緑の斜線部分は市街化調整区域です。市街化調整区域は、開発を行わず、道路などの都市施設も整備しない、全般的に田園地帯とすることを企図した地域です。しかし、度重なる規制緩和によって環境水準の低い住宅地が形成されました。旭区は横浜市の中でも市街化調整区域の割合が高く、それが交通不便地域を多く生み出す原因となっています。

旭区

交通不便地区判定図 凡例

- バス路線・バス停
- 交通不便地区
- ▨ 市街化調整区域
- 町丁界

● 交通不便地区の設定 ●
鉄道駅やバス停まで歩く時間の限度をそれぞれ15分、5分とし、時速4kmとすると、距離は1km、350mとなります。道路の幅狭や坂を考慮し、首都圏圏域では駅まで800m、バス停まで300mを徒歩歩面とします。徒歩歩面以外の区域を交通不便地区としました。



交通手段に関するアンケート(続き)

- 該当する番号を○で囲ってください
- 問2 駅までの交通手段の一つをお選びください
1. 徒歩のみ
 2. バス
 3. 自転車
 4. 乗用車
- 問3 (問2)で(2)を選んだ方にお尋ねします
- バス停まで徒歩で
1. 5分未満
 2. 5～10分未満
 3. 10～15分未満
 4. 15分以上
- 問4 外出するとき、不便を感じている行き先をいくつでも、お選びください
1. 病院
 2. 買い物
 3. 区役所
 4. 最寄り駅
 5. その他
- 問5 1週間の内、外出される日数をお尋ねします
1. ほとんど毎日
 2. 4～7日
 3. 2～3日
 4. 1日くらい
 5. なし
- コミュニティバスについてご意見をお書きください

アンケートにご協力ありがとうございました

かわじ民夫のビジョン

自由に移動できる
コミュニティバスの運行

子育て支援

住まいの改善

交通問題の解決

高齢者支援
見守り

商店街の活性化

旭区を活力あるまちに

かわじ民夫はそれぞれの課題が相互に関連し、助長しあって「活力のあるまち、旭区」をめざします。「コミュニティバスで自由に移動できるまちづくり」は、この施策体系の基本輪であり、まちづくりのエネルギーとなります。

