

# I まちづくりの現況と課題

## 1 保土ヶ谷区のまちの成り立ち

### (1) 2筋の低地部と複雑な丘陵部で構成

保土ヶ谷区は昭和2年に現在よりやや狭い区域で誕生し、編入・分区等を経て昭和44年に現在の保土ヶ谷区になりました。

保土ヶ谷区は横浜市のはぼ中央に位置し、北は緑区、神奈川区、東は西区、南は南区、戸塚区、西は旭区と接しています。区の面積は21.81km<sup>2</sup>であり、18区中11番目の広さとなっています。

地形的には、帷子川と今井川の二つの川に沿った低地部（沖積低地）と、川を取り囲むように形成された三つの丘陵部（多摩丘陵の南東端）から構成され、非常に起伏の多い地形となっています。低地部と丘陵部の標高差は30～50mに達し、急傾斜地で隔てられています。

低地部は、古くから移動が楽で水が豊富な居住に適した土地であり、一方、〇〇山や〇〇原などの名称のついた丘陵部は、さらに「谷戸」と呼ばれた小さな谷（沢）に細かく分かれ、牧場、桑畑などとして使われていました。江戸時代に入ると、

旧東海道の四番目の宿駅として、保土ヶ谷宿が現在の保土ヶ谷駅付近の街道沿いに形成され、諸大名が宿泊する本陣を始め、旅籠や商家などが軒を並べる、いわゆる宿場町として栄えました。同時に、東海道や八王子道が通過する交通・経済・文化の要衝でもありました。

こうした地形の基本的構造や歴史的経過をもとにして、明治以降、近代的な都市が形成されてきました。

### (2) 商業・業務機能が集積している低地部

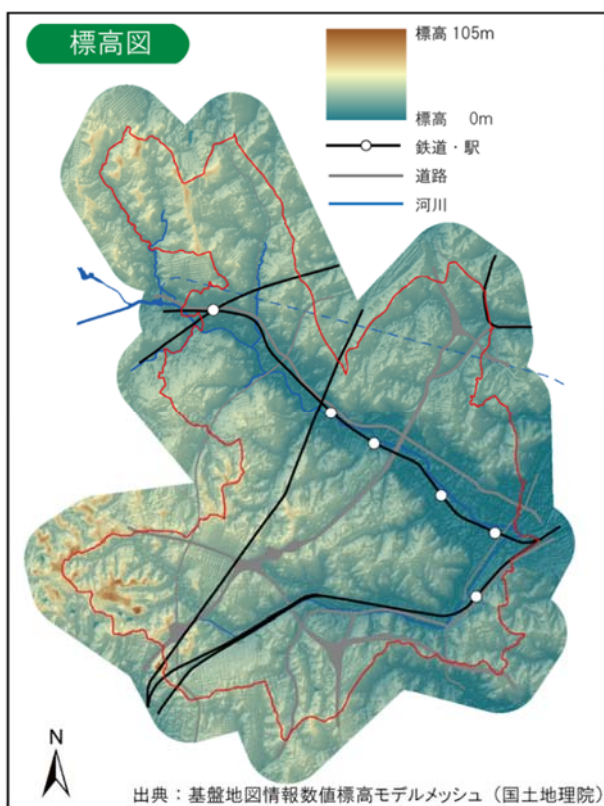
低地部では東海道本線「程ヶ谷駅」が明治20年開業し、帷子川の水利や幹線道路及び鉄道の輸送力を背景にして、帷子川沿いを中心に工場が立地し、操業を開始しました。大正時代には、特に擦染（なっせん）や紡績を中心とした内陸の工場地帯として発展し、横浜の基幹産業の一翼を担っていました。また、工場で働く人々や行き来する人々が増えるとともに、住宅の立地もすすみ、工場や駅の周辺を中心に商業地も発達していきました。昭和2年には保土ヶ谷区が誕生し、昭和8年に神中鉄道（現相模鉄道本線）が横浜駅まで延伸され現在の鉄道交通体系の骨格が整いました。

なお、現在、神奈川東部方面線の整備が進められており、横浜市西部から新横浜都心、東京都心への速達性の向上や広域鉄道ネットワークの形成が図られます。

今後、平成31年度に西谷駅から新駅となる羽沢駅（仮称）を結び、東海道貨物線等の既存路線と接続することで新宿方面へ直結する神奈川東部方面線が開通する予定です。

しかし内陸工業地帯として発展・繁栄してきた工場群は、昭和後期以降、公害の発生や産業構造の変化により移転し、土地利用の転換が進行しました。工場跡地の再開発により、低地部には、業務ビルや中高層住宅が次々と建設され、様々な機能が集積した複合的な市街地へと再編成が進められてきました。近年では、天王町駅～星川駅間で、鉄道を高架化し踏切をなくす連続立体交差事業が実施されており、交通の円滑化や地域の一体化とともに、交通広場の整備や周辺施設のバリアフリー化などが行われ、生活環境は大きく変化しようとしています。

一方で市街地としての歴史が古い旧東海道沿いには、道標や石碑などが今に残り、東海道の宿場町として育んできた歴史が伝えられているなど歴史的・文化的な資産が数多く残されています。



### (3) 住宅地としての性格が強い丘陵部

丘陵部は主として農作地として利用されてきましたが、緑豊かで環境のよい横浜の郊外地として、常盤園（一部が現常盤公園）やゴルフ場（現横浜国立大学）などの風致的な施設も立地しました。一方、地理的には、横浜中心部や東京への通勤・通学の利便性が高いため、住宅地としての需要が高まっていきました。

丘陵部への住宅地開発は、横浜市の中では比較的早く、大正期に現在の桜ヶ丘近辺などで始まり、住宅地開発に伴って、丘陵部の地名も〇〇台や〇〇丘へと変わってきました。戦後いくつかの公営住宅の建設が開始され、さらに大規模住宅団地や戸建て分譲住宅地の開発がほぼ区内全域で進められました。これらの開発は複雑な地形をなぞるように行われてきたため、孤立的な住宅地の

小さなまとまりが連なる住宅市街地が各所に形成されました。その後、住宅地の開発がすすむに従い、人口が急増したため、昭和44年に旭区を分区しました。近年は、まちを縁どっていた緑の斜面地においても開発が行われるなど、さらに住宅地が広がりを見せています。一方、都市近郊農業地帯としての丘陵部の姿は、区の北部や仏向町を中心に点的に見られるだけになりました。

なお、丘陵部には、県立保土ヶ谷公園や横浜市児童遊園地、英連邦戦死者墓地、さらに区境に隣接した三ツ沢公園（神奈川区）や清水ヶ丘公園（南区）などの公園・緑地、西谷浄水場などの公共的施設や横浜国立大学など、市内でも有数の大規模な施設が立地しており、これらはそれぞれの地域を象徴する場所ともなっています。

#### 都市形成の歴史的経緯

	～江戸時代	明治～ 昭和10年代	昭和20～ 30年代	昭和40～ 50年代	昭和60～ 平成14年	平成15年～
低地部の まち	旧東海道	東海道線開通				
	保土ヶ谷宿	宿駅の廃止			歴史を生かすまちづくり	
	帷子川 舟運			河川改修	水辺環境の再生	今井川プロムナード
		神中線(現相模鉄 道線)開通		鉄道高架化(天王 町付近)		連続立体交差化(星 川駅～天王町駅) 神奈川東部方面線
	工場地帯化 捺染(なっせん)紡績 前商店街	戦災接收 復興区画整理	工場移転再開発 区心部の公共施設	横浜ビジネスパーク (YBP)		星川中央公園
丘陵部の まち	新田開発	都市近郊農業 (保土ヶ谷いも、葡萄)		農地・緑地の減少	緑の軸	陣ヶ下溪谷公園 たちばなの丘公園
		郊外の風致的施設 常盤園 横浜市児童遊園地 程ヶ谷ゴルフ場	防空緑地から公園や風致地区へ 常盤公園 英連邦戦死者墓地			横浜国立大学立地 三ツ沢公園 清水ヶ丘公園 県立保土ヶ谷公園
		西谷浄水場	病院等の立地		福祉系施設の立地	市民病院の移転・ 再整備
		桜ヶ丘の開発 学園通りの形成	公営・公共団地開発		団地の建替え 民間宅地開発の本格化	斜面部のマンション
区を貫く 交通動脈	武蔵相模国境の 要地 今井城 境木地蔵	国道1号線、16号線		区を縦横に通る 自動車専用道路 車社会と交通問題	環状2号線開通	

## 2 まちづくりの課題とその背景

### (1) 保土ヶ谷区の概況

#### ①人口・世帯

保土ヶ谷区の人口は平成22年まで増加を続けましたが、平成27年には減少に転じ、以降減少が続けることが予測されています。

生産年齢人口の割合は63.2%で全市平均とほぼ同じです。しかし、65歳以上の高齢者数の割合が平成7年から27年の20年間で13.3ポイント上昇しており、高齢化が急速に進んでいます。

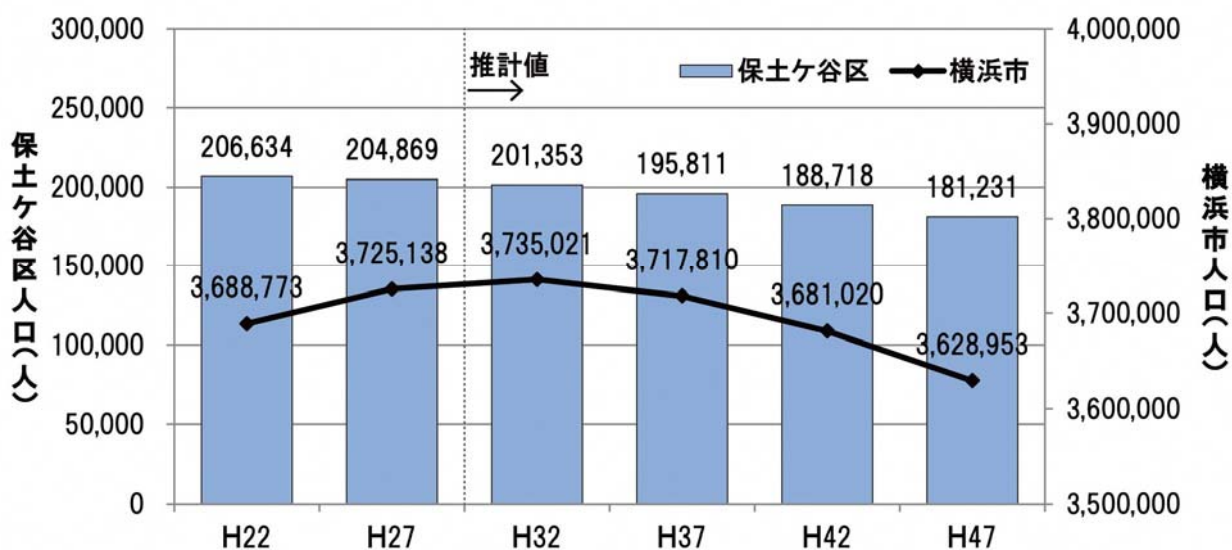


図-1 人口推移と将来推計人口（出典：国勢調査，横浜市将来人口推計）



図-2 年齢3区分別人口割合の推移（出典：国勢調査）

## ②土地利用

土地利用の状況では、年々住宅地の割合が増加している一方、低未利用地と農地・樹林地の割合が減少しています。

横浜市全域と比較すると住宅地や公園・緑地の割合が高く、商業施設や工業施設、道路・交通施設の割合が低い状況です。

保土ヶ谷区における住宅地は、区内全域に広がっています。また、天王町駅から星川駅周辺は、商業系と業務系の土地利用がなされており、拠点的な市街地を形成しています。

文教厚生施設では横浜国立大学、都市公園では県立保土ヶ谷公園、横浜市児童遊園地、陣ヶ下溪谷公園、ゴルフ場では横浜カントリークラブが大きな面積を占めています。

建物用途現況を建築棟数でみると、商業施設、工業施設、運輸・倉庫、農業施設等の産業系の施設の割合は低く、約9割が住宅または併用施設となっており、商業施設と工業施設の減少に伴い、その割合は徐々に増加し、市街化区域のほぼ全域に広がっています。

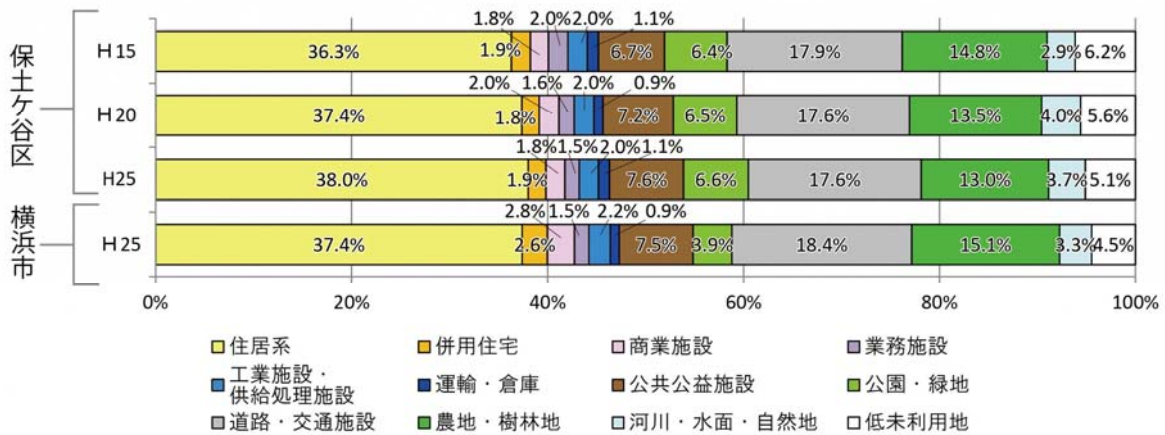


図-3 土地利用の推移（出典：平成 15、20、25 年横浜市都市計画基礎調査）

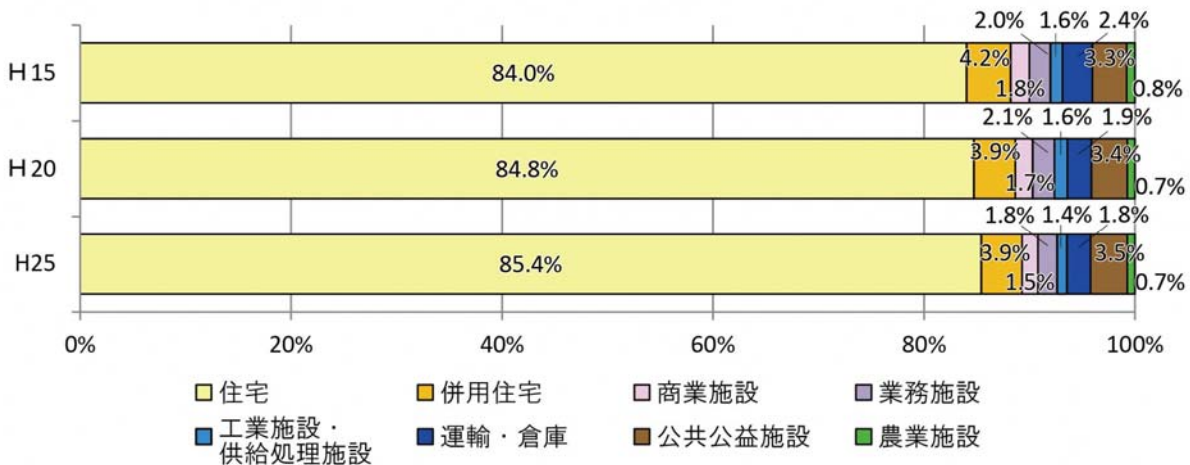


図-4 区内建物用途の推移（建築棟数）（出典：平成 15、20、25 年横浜市都市計画基礎調査）





図-5 土地利用現況図（出典：平成25年横浜市都市計画基礎調査）

### ③道路・交通

平成31年度に西谷駅から新駅となる羽沢駅（仮称）を結び、東海道貨物線等の既存路線と接続することで新宿方面へ直結する神奈川東部方面線が開通し、羽沢駅（仮称）が開業予定です。

一部の鉄道駅から遠い地域は、「最寄り駅までおおむね15分で到達できるエリア」に入っていないが、そのような地域においても横浜市営バス、相鉄バス、神奈川中央交通バスが鉄道を補完する形でバスネットワークを形成して、ほとんどの地域をカバーしています。

保土ヶ谷区の幹線道路網は、第三京浜道路、国道1号バイパス線（横浜新道）、国道16号バイパス線（保土ヶ谷バイパス、横浜横須賀道路）、首都高速神奈川2号三ツ沢線、3号狩場線といった高速道路・自動車専用道路網と国道1号線、国道16号線に加え、これに交差する環状1号線と環状2号線を中心に道路網が形成されています。

このうち、環状1号線及び国道16号線の一部等では混雑度1.50以上となっており、慢性的な渋滞が発生しています。県道青砥上星川や相模鉄道本線、JR線の踏切でも渋滞が発生しています。

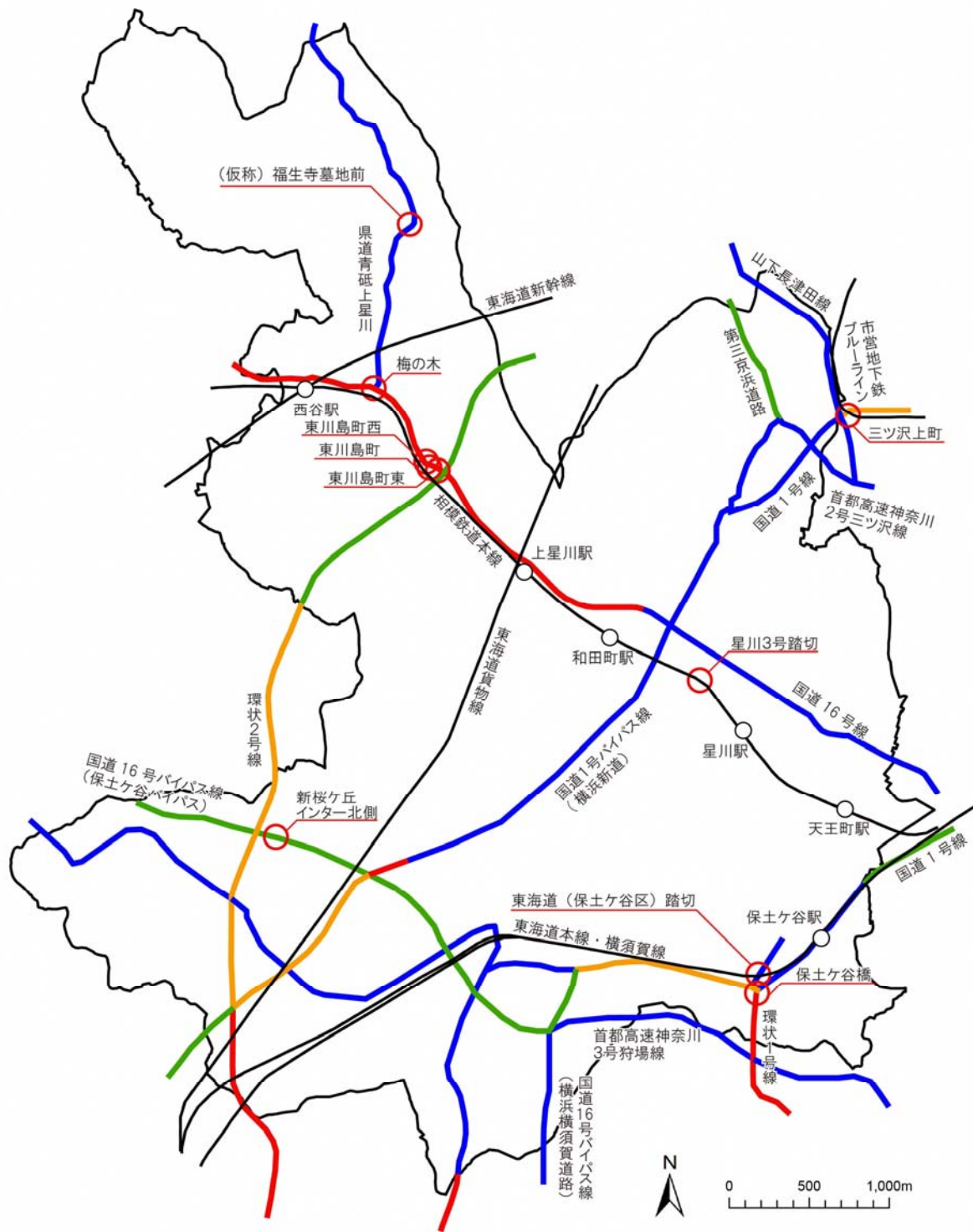
これらのうち、県道青砥上星川では道路改良を実施しており、また相模鉄道本線の星川駅～天王町駅間の踏切は連続立体交差事業による踏切の解消と周辺の道路整備、国道1号線では保土ヶ谷橋交差点周辺の道路整備事業を進めています。

なお、都市計画道路のうち、区の北部の鴨居上飯田線、区の中央部を南北に縦断する保土ヶ谷常盤台線、区の南部の権太坂和泉線などは整備されておらず、骨格となる道路ネットワークが構築されていない状況です。



図-6 最寄り駅までおおむね15分で到達できるエリアとバス路線  
 （平成20年6月3日）（出典：横浜市道路局、バス事業者HP）

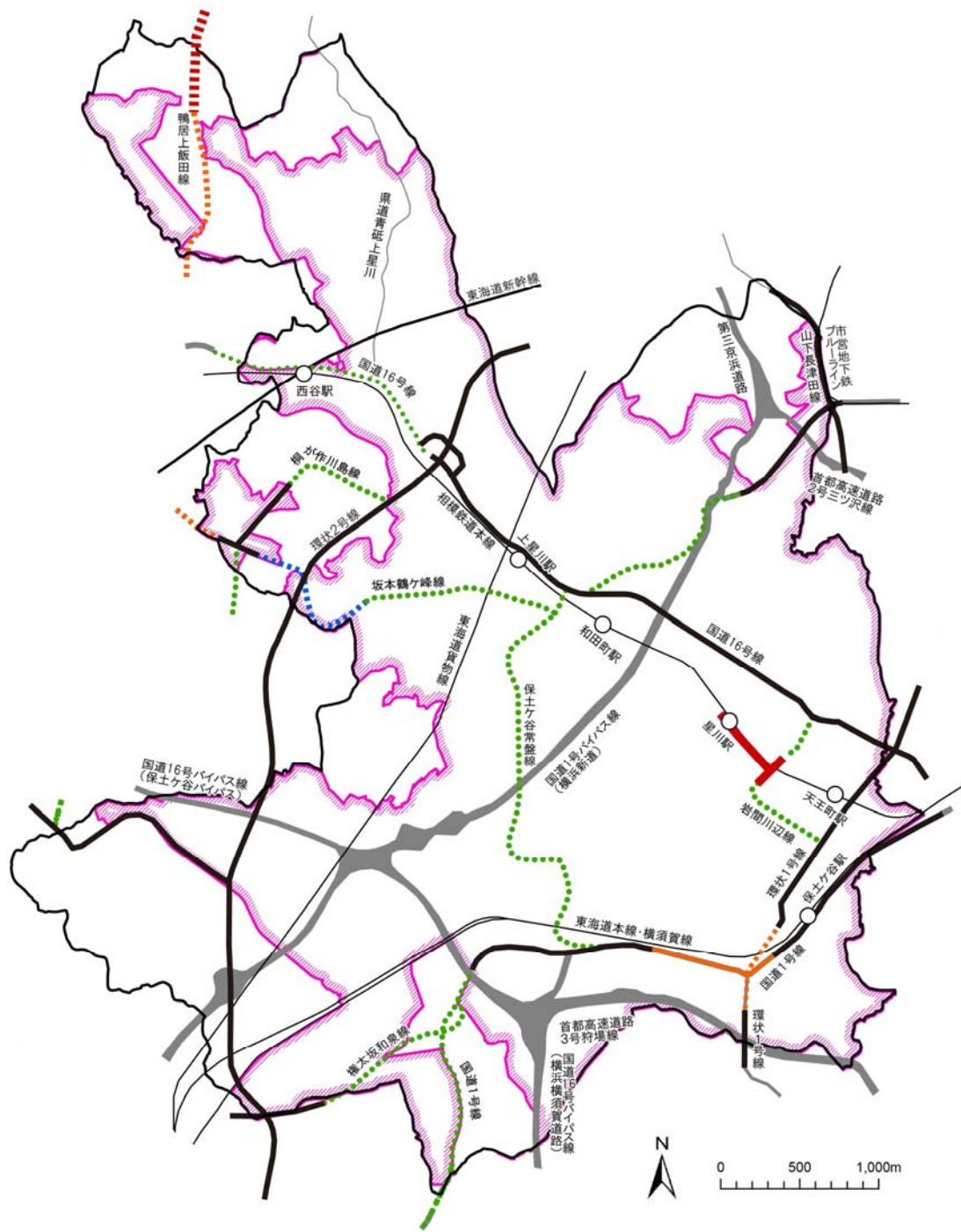




混雑度	交通状況の推定
1.00未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
1.00以上 1.25未満	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25以上 1.50未満	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加法的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.50以上	慢性的混雑状態を呈する。

- 行政界(区界)
- 鉄道
- 主要渋滞箇所

図-7 区内の主要渋滞箇所と混雑度（出典：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査、平成24年度首都圏の主要渋滞箇所の特定結果（国土交通省関東地方整備局））



行政界(区界)  
 自動車専用道路  
 鉄道  
 市街化区域

都市計画道路(幹線道路)の整備状況  
 整備済  
 事業中(平成32年頃までに完成)  
 事業中(平成37年頃までに完成)  
 優先整備路線(平成32年頃までに着手)  
 優先整備路線(平成37年頃までに着手)  
 着手時期未定路線  
 変更候補

**図-8 都市計画道路(幹線道路)の整備と着手目標**  
 (出典:平成25年横浜市都市計画基礎調査、保土ヶ谷区の都市計画道路の優先整備路線  
 (平成28年3月))



#### ④産業

保土ヶ谷区の事業所数は、平成21年より平成24年は491社減少しましたが、平成26年には101社増加しています。従業者数は、平成21年から平成24年はほぼ横ばいでしたが、平成26年は約7,800人増加しています。

平成26年における業種の内訳は、医療・福祉(23%)、次いで卸売業・小売業が最も多く(17%)で、医療・福祉と教育・学習支援業の占める割合は増加傾向にあります。

平成9年以降の商業従業者数は、平成9年から平成11年に増加していますが、それ以降平成26年まで減少を続けています。

年間商品販売額は平成9年から多少の増減はあるものの、平成26年まで減少傾向にあります。

また、平成19年まで30%台であった小売の比率は、平成26年には66%を占めています。なお、平成26年調査は、日本標準産業分類の第12回改定及び調査設計の大幅変更を行ったことに伴い、前回実施の平成19年調査とは直接的な比較はできません。

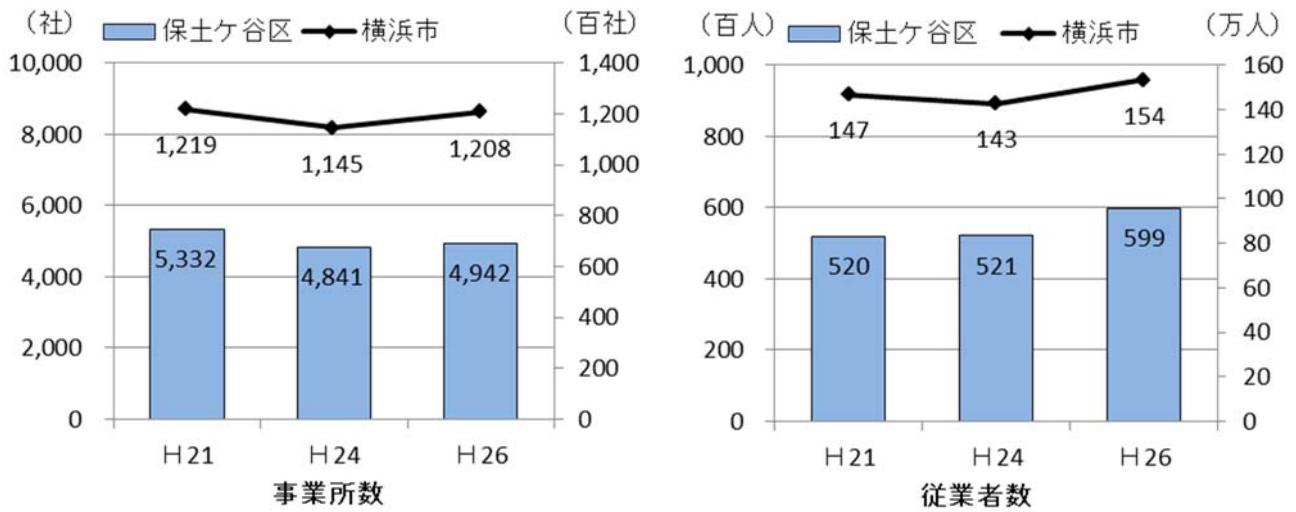


図-9 事業所数、従業者数(公務を除く)の推移(出典:経済センサス)

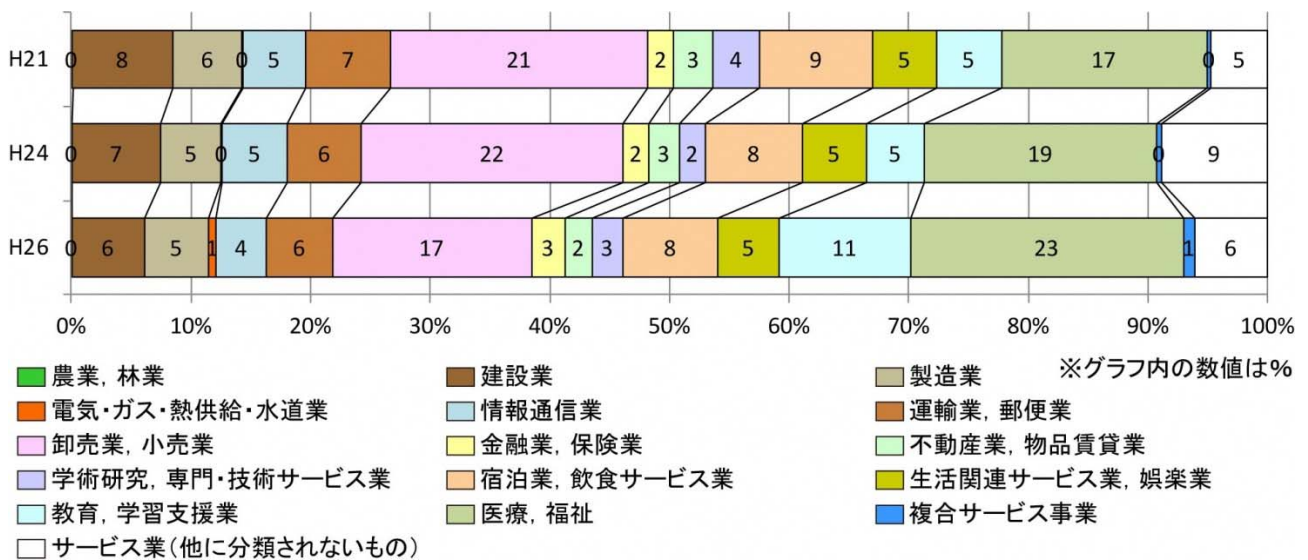


図-10 産業別従業者数(出典:経済センサス)

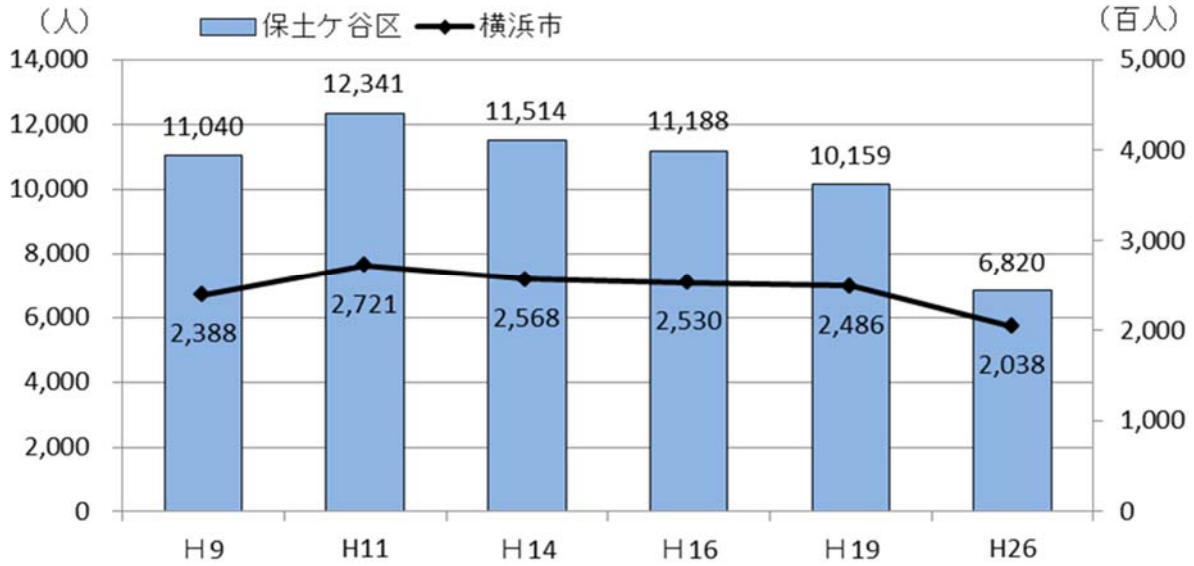


図-11 商業従業者数の推移(出典:商業統計)

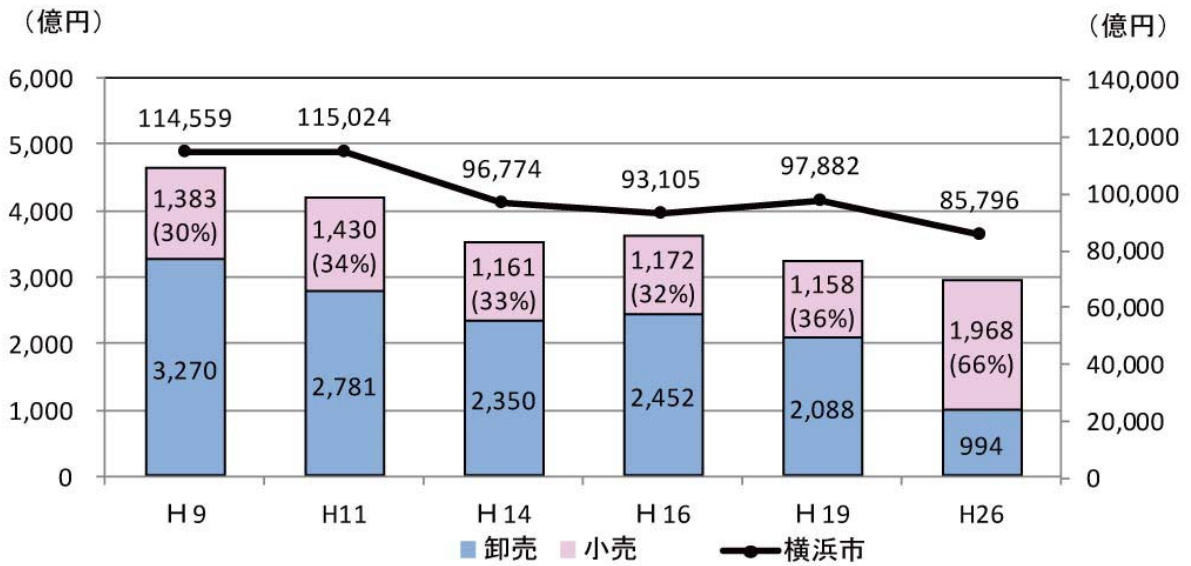


図-12 商品販売額の推移(出典:商業統計)

## ⑤環境

保土ヶ谷区の緑被率は、昭和50年の40.2%から、平成26年は30.0%と減少しています。

相模鉄道本線沿いには帷子川、南部のJR線沿いには今井川が流れ、水の軸を形成しています。

樹林地や農地は、市街化調整区域だけでなく、市街化区域にも多く残されており、その一部は、風致地区や特別緑地保全地区に指定されて保全されています。また、集団的な農地等を横浜市独自の農業振興策である農業専用地区に指定し、農業振興策を実施することにより、農地の保全を図っています。

横浜市の平均気温は上昇傾向にあり、地球温暖化現象の影響に加えて、ヒートアイランド現象の影響も含まれると考えられます。平成29年7月～8月の横浜市内の真夏日日数の分布をみると、保土ヶ谷区内では市内でも比較的真夏日日数が多くなっています（図-16）。

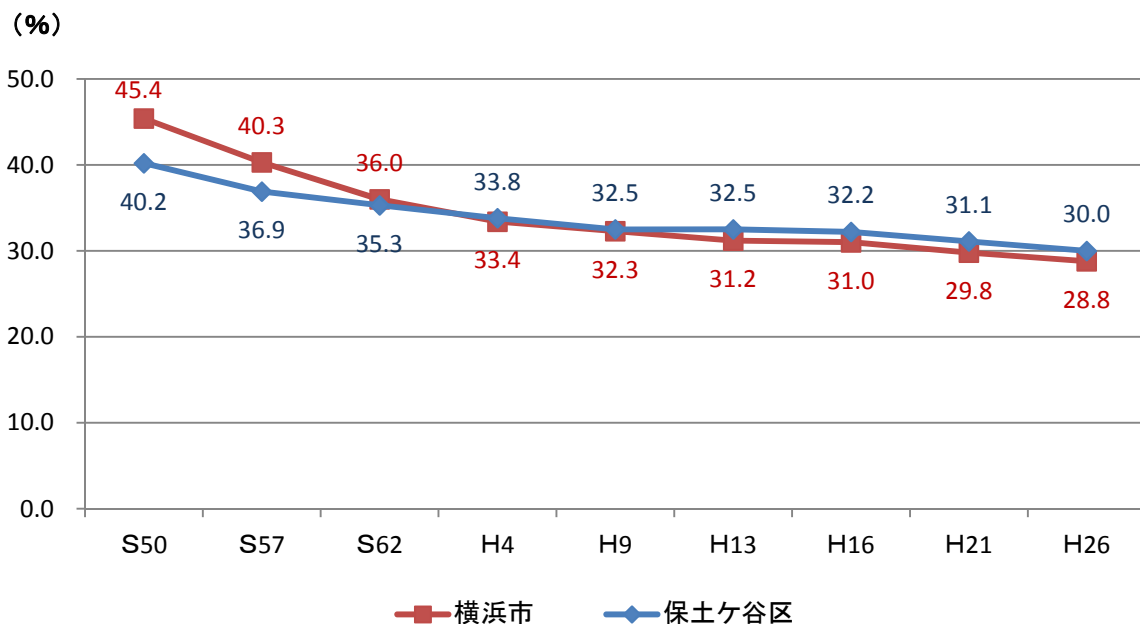
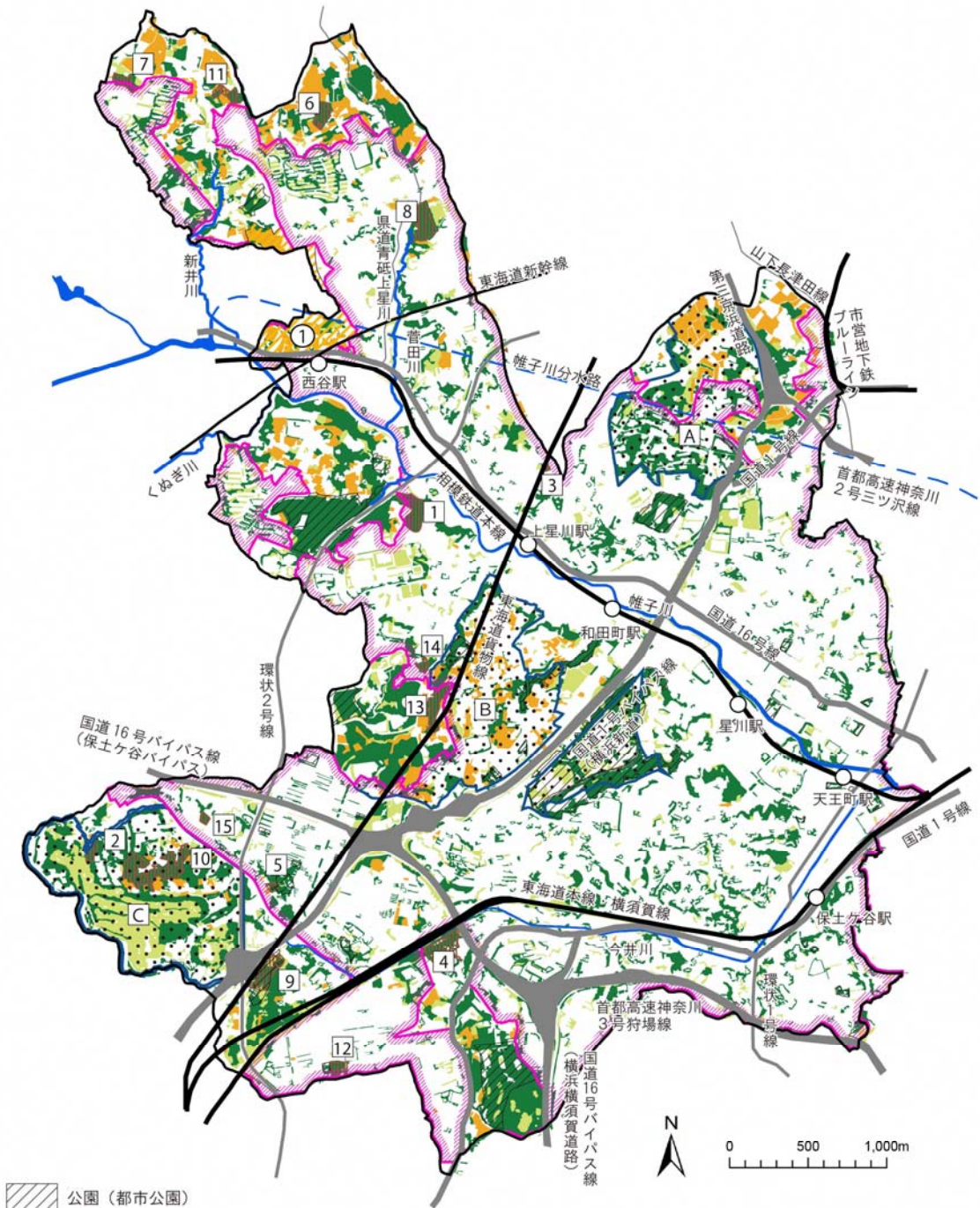


図-13 緑被率の推移（出典：横浜市統計書）

※緑被率は、調査年度によって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。





- 公園 (都市公園)
- 特別緑地保全地区
- 風致地区
- 農業専用地区
- 樹林地
- 農地
- 草地
- 行政界 (区界)
- 道路
- 河川
- 鉄道
- 市街化区域

特別緑地保全地区

名称	面積 (ha)
1 川島特別緑地保全地区	2.0
2 今井町特別緑地保全地区	0.6
3 上星川一丁目特別緑地保全地区	0.1
4 権太坂特別緑地保全地区	2.2
5 今井町根下特別緑地保全地区	0.3
6 上菅田町笹山特別緑地保全地区	1.3
7 上菅田町金草沢特別緑地保全地区	0.9
8 上菅田町寺下橋特別緑地保全地区	2.2
9 今井町多子谷特別緑地保全地区	2.1
10 今井町美立橋特別緑地保全地区	5.0
11 上菅田町金草沢東特別緑地保全地区	1.0
12 境木本町特別緑地保全地区	0.8
13 仏向町特別緑地保全地区	1.9
14 仏向西特別緑地保全地区	0.4
15 今井町大久保特別緑地保全地区	0.3
計	21.1

風致地区

名称	面積 (ha)
A 峰沢・常盤台	79
B 仏向・花見台	107
C 大池・今井・名瀬	396
計	582

※戸塚区、旭区分を含む

農業専用地区

名称	面積 (ha)
① 西谷	25.2

図-14 緑被分布図を参考に作成 (平成29年度) (出典: 横浜市資料)

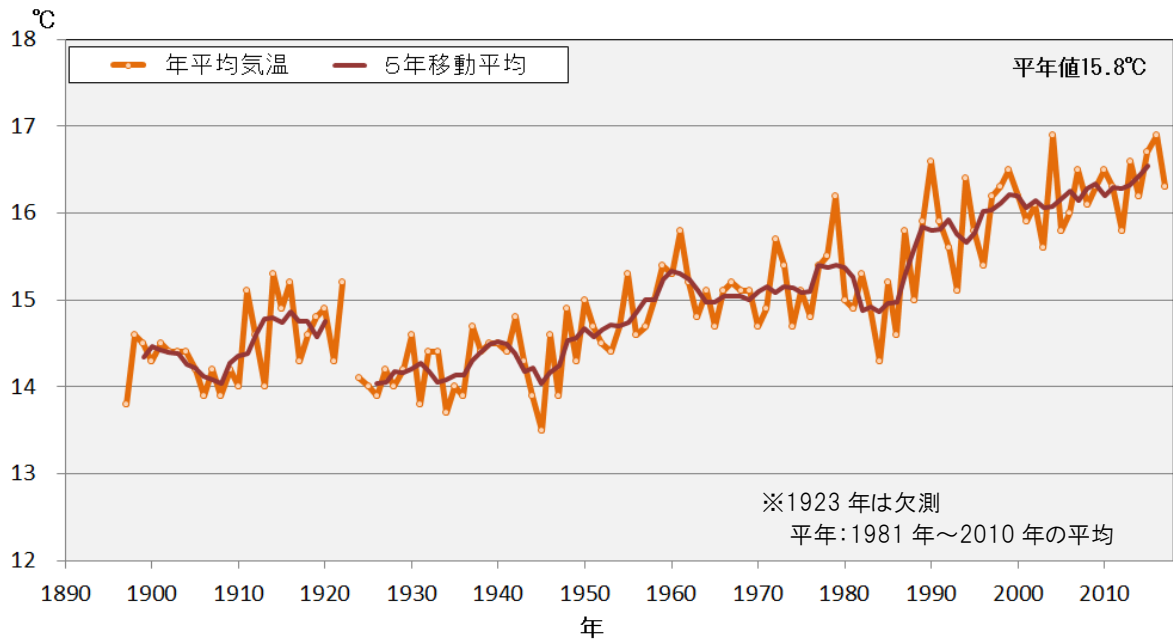


図-15 横浜における年平均気温の経年変化（出典：横浜地方気象台ホームページ）

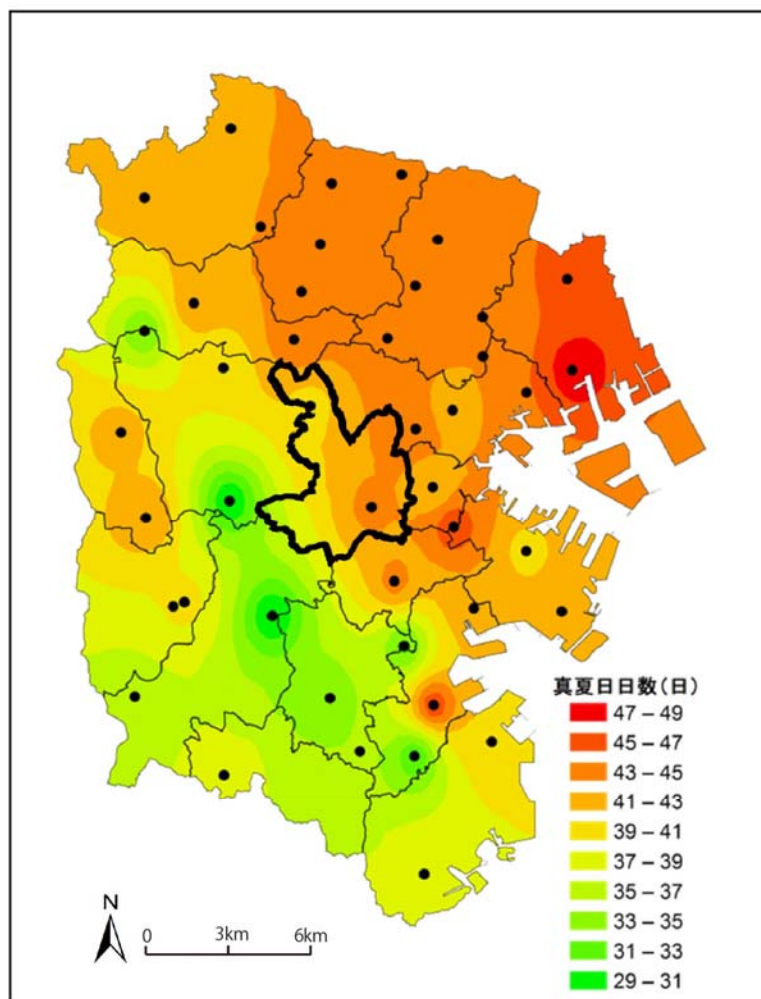


図-16 横浜市の真夏日日数分布  
（出典：平成29年7月～8月観測結果（環境創造局環境科学研究所））

## ◎歴史文化やまちの魅力

区内では、大正時代の建造物である「西谷浄水場の建物群（国登録有形文化財）」や鎌倉時代の彫刻である「木造薬師如来坐像（市指定有形文化財）」をはじめ、16の文化財を有するとともに、歴史的建造物として「東<sup>あずまさいどう</sup>隧道」が認定されています。

また、江戸時代以前からの5つの旧道・古道の名残を残しており、その周辺を中心に史跡や石仏・石塔、神社仏閣などが多くみられます。特に東海道五十三次の一つである保土ヶ谷宿周辺には、多くの史跡が残されています。

川辺公園親水広場と帷子川プロムナード、西谷浄水場プロムナード、水道道プロムナード、保土ヶ谷歴史の道などの都市デザインの取組として区の魅力づくりを行っています。

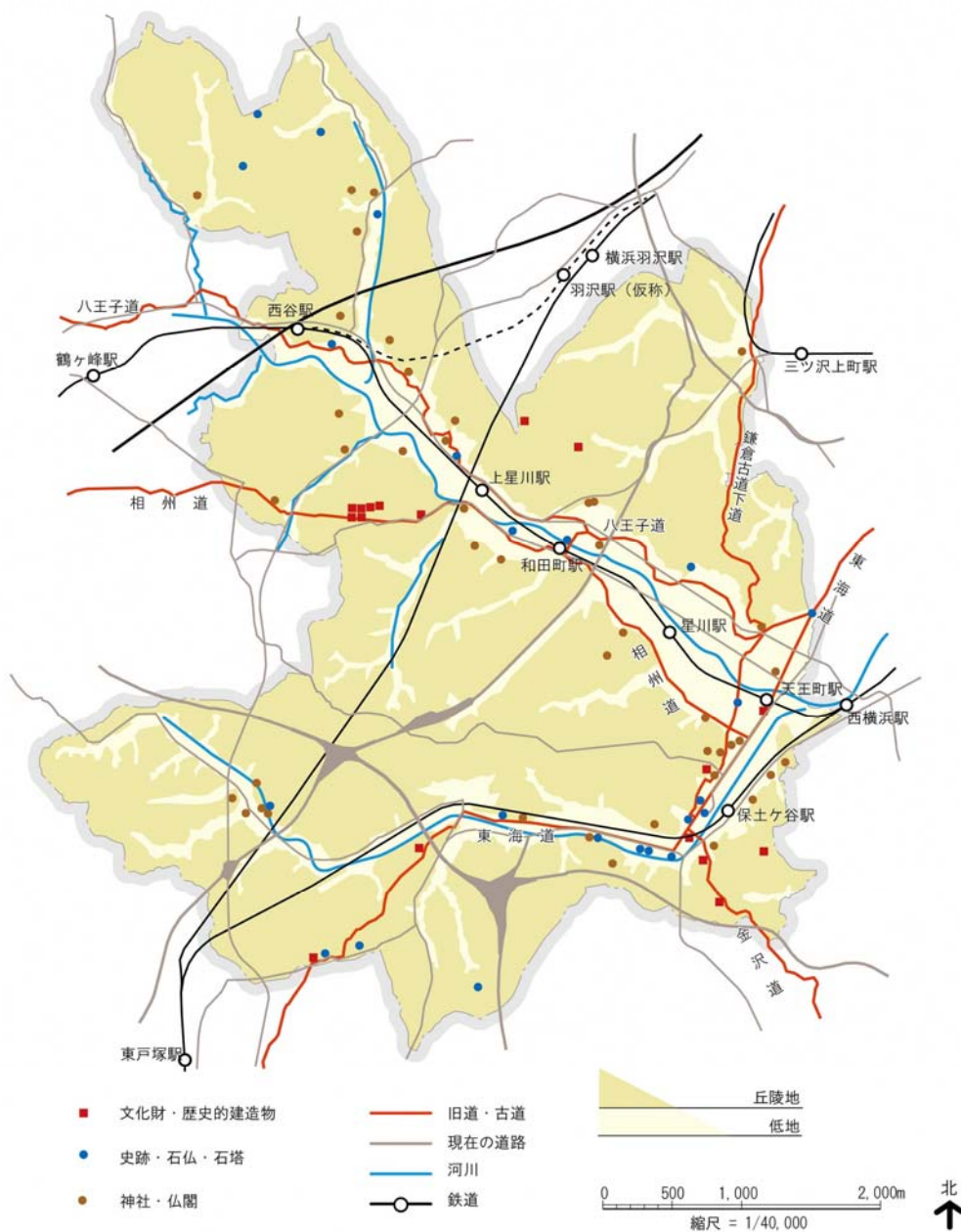


図-17 旧道・古道と歴史資産

(参考：横浜の古道（横浜市境域委員会）、ほどがや語りべ集・ほどがや散策ガイド・歴史とひとにふれあう よりみちこみちマップ（保土ヶ谷区）



## ⑦身近なまちの暮らしと環境

区内には、幼稚園が16施設（うち1施設は幼保連携型の認定こども園）、保育園が42施設と、就学前の子どもとその保護者が遊び、交流するスペースの提供、子育て相談、子育て情報の提供などを行う地域子育て支援拠点が1施設立地しています。おおむね歩いて行ける身近な範囲（施設から500m圏）をカバーしていますが、一部に空白地域もみられます。

高齢者施設は、横浜市の施設である地域ケアプラザが7施設、デイサービス、デイケア及び介護老人保健施設が55施設立地しており、市街化区域では、おおむね歩いて行ける身近な範囲（施設から500m圏）をカバーしていますが、高齢化率が高い川島町、境木町の一部などでは空白地域がみられます。

スポーツ施設は、保土ヶ谷スポーツセンターと瀬戸ヶ谷スポーツ会館、2か所のプールのほか、県立保土ヶ谷公園と常盤公園内に複数の施設があります。

文化施設は、天王町駅から星川駅にかけて集積しており、区役所とともに行政・文化の拠点を形成しています。この地区以外では、県立保土ヶ谷公園内のかながわアートホールと3か所の地区センターがあります。

保土ヶ谷区の売却・賃貸用等以外のその他の空き家の割合は4.7%と市平均の3.4%より高く、18区の中で3番目の高さとなっています。

大規模団地においては、建替えや分譲マンション等に転換したものもある中、一部に建築後30年以上経過し、耐震上課題のある団地など、今後建替えが見込まれる団地も残っています。

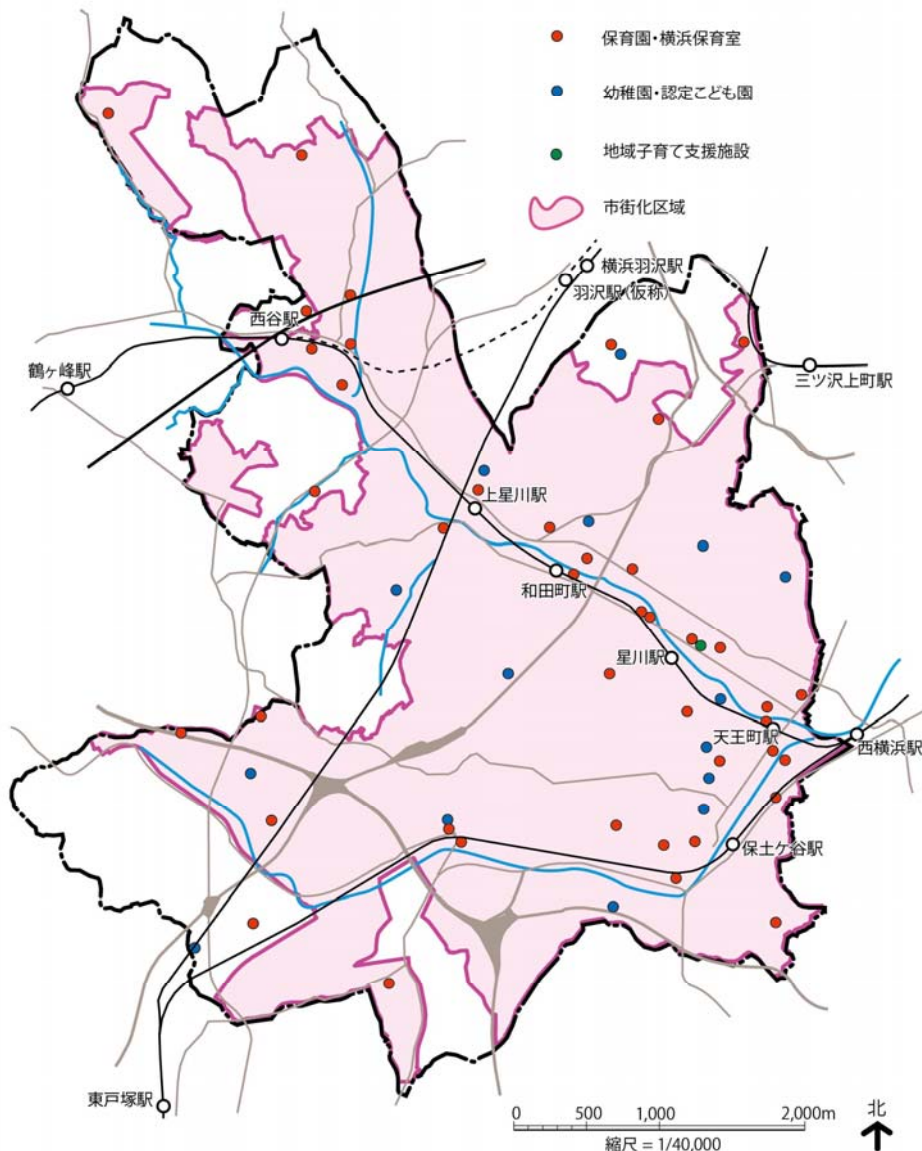


図-18 子育て関連施設分布図（平成28年度）（出典：横浜市資料）

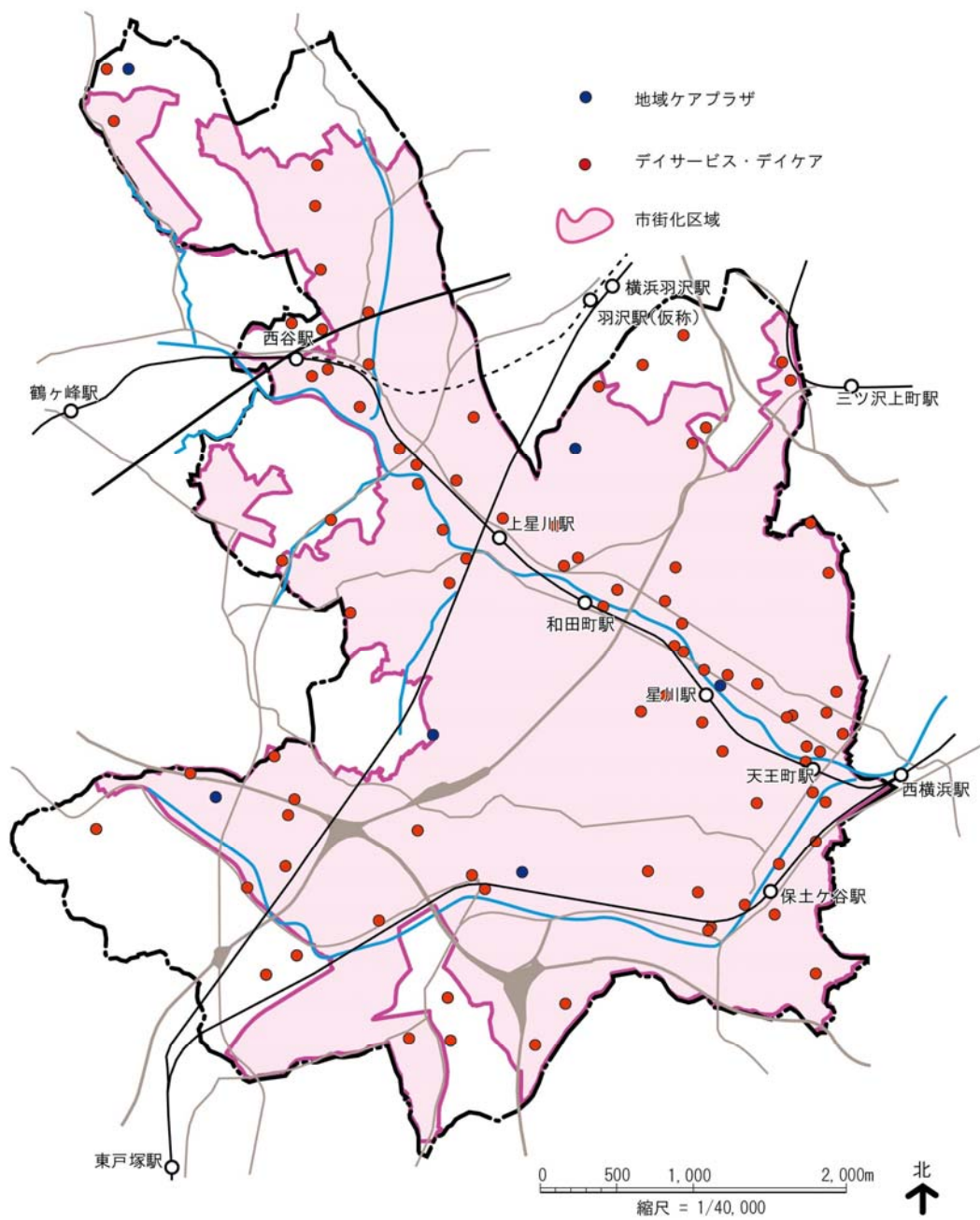


図-19 高齢者施設分布図(平成28年度)(出典:横浜福祉ナビ(横浜市健康福祉局))







### ⑧防災

区内では、丘陵部を中心に、古い木造住宅が密集した地区が広がり、地震などの災害時における家屋の倒壊や延焼の危険性があるとともに、狭い道路が多く緊急車両等の進入が難しいなど、防災上大きな課題のある地域があり、横浜市地震防災戦略における地震火災対策方針において、「対策地域」に指定されています。

区内には帷子川水系の河川が流れており、これらが氾濫した際に浸水すると想定されているエリアは、帷子川、今井川沿川とそれに連なる低地に広がっており、近年、大雨などによる被害が発生しています。

保土ヶ谷区は、多摩丘陵に位置しているという地理的特徴から斜面や谷の地形も多く、多くの箇所「急傾斜地崩壊危険区域」や「土砂災害警戒

区域」が指定されています（図-25）。

また、「土砂災害警戒情報の発表とともに避難勧告を一斉に発令する対象区域」として13か所が指定されています。

合わせて、区内27か所の小・中学校を、切迫した災害の危険から逃れるための「指定緊急避難場所」と、避難生活を送るための「指定避難所」に指定しています。

平成24年10月に公表された「横浜市地震被害想定調査」における液状化被害想定は、保土ヶ谷区全体では少ないものの、宮田町から星川一丁目にかけて、液状化危険度が高い、または液状化する可能性があるとして想定されている区域があります。

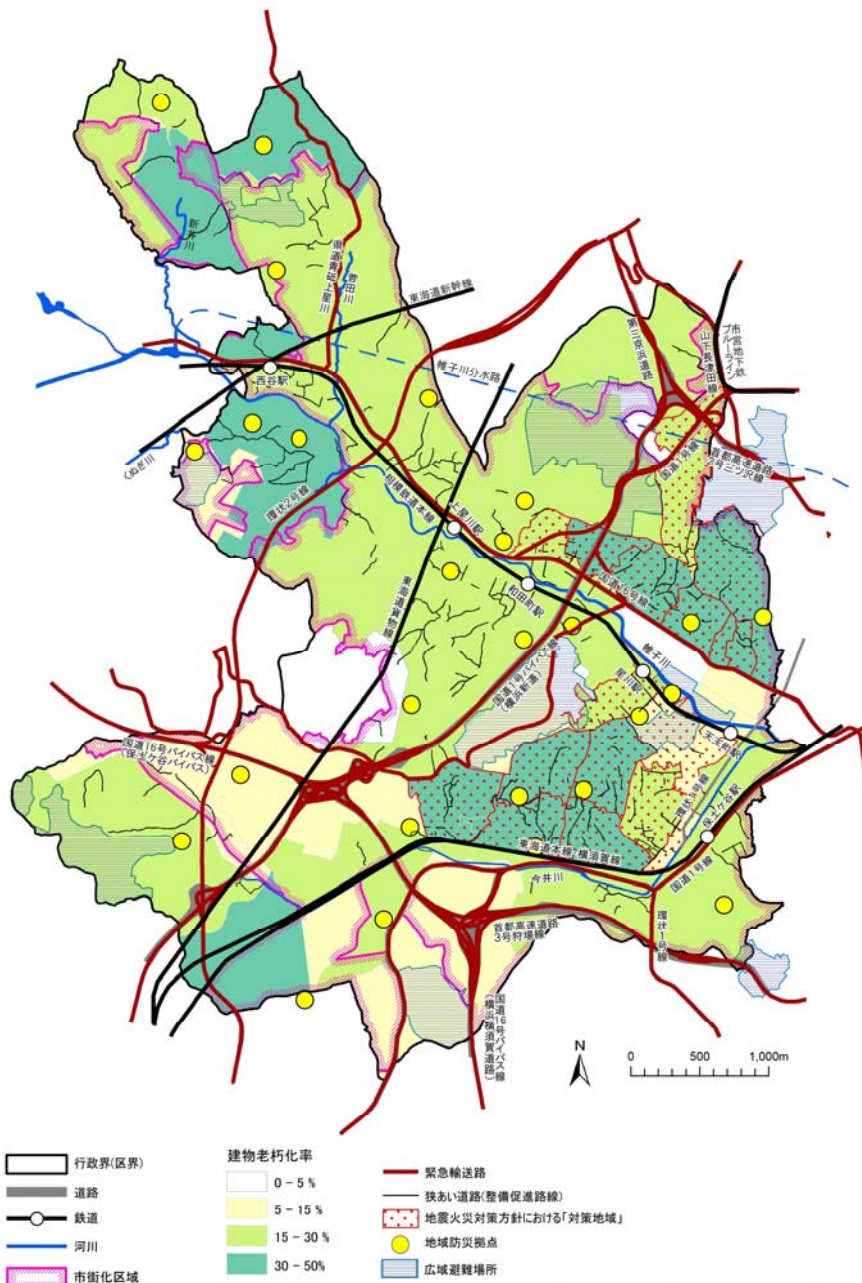


図-23 防災施設と狭い道路（整備促進路線）、建物老朽化率の状況（平成20年度）  
（出典：横浜市資料）

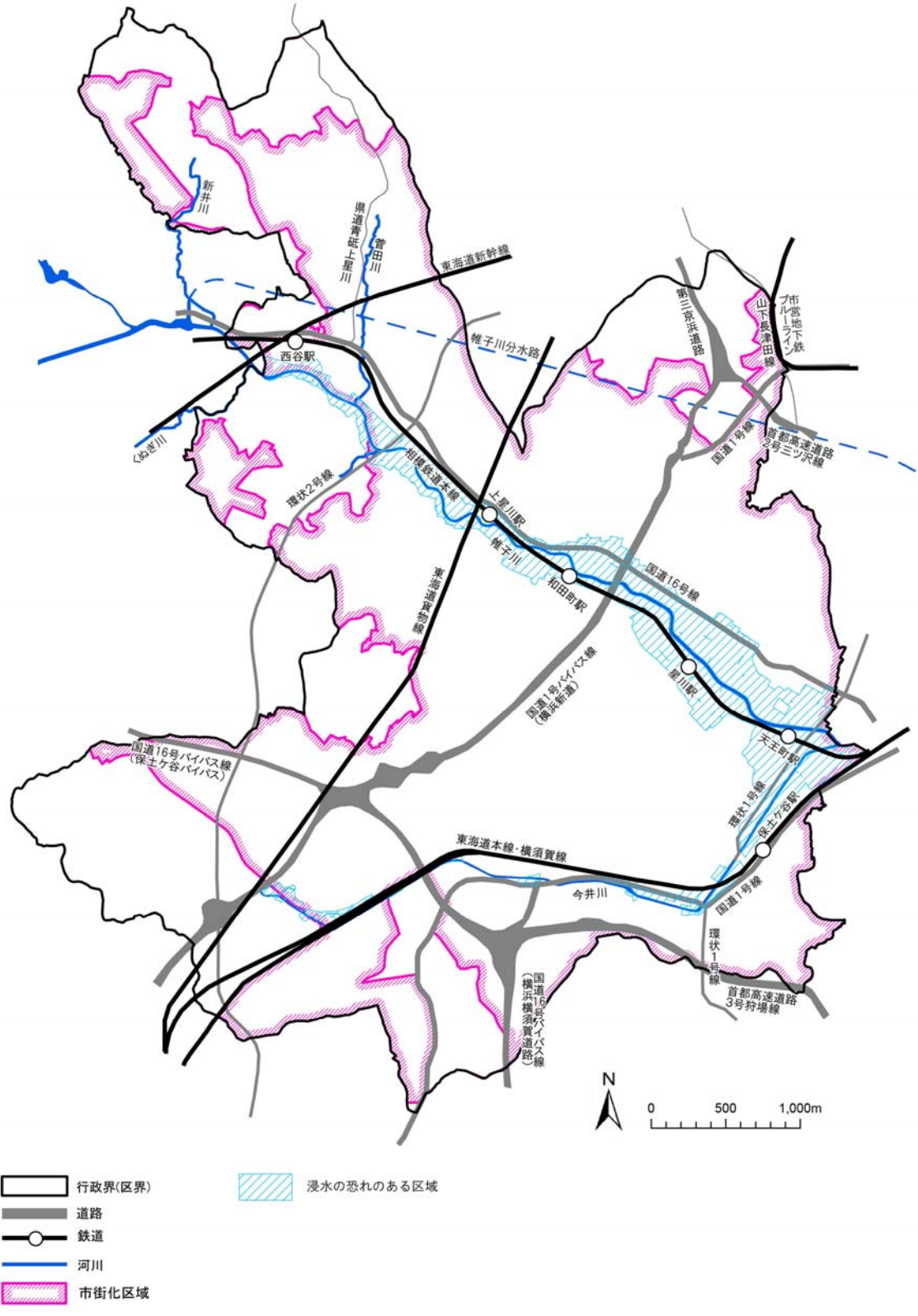


図-24 洪水ハザードマップ(平成23年10月)(出典:横浜市資料)



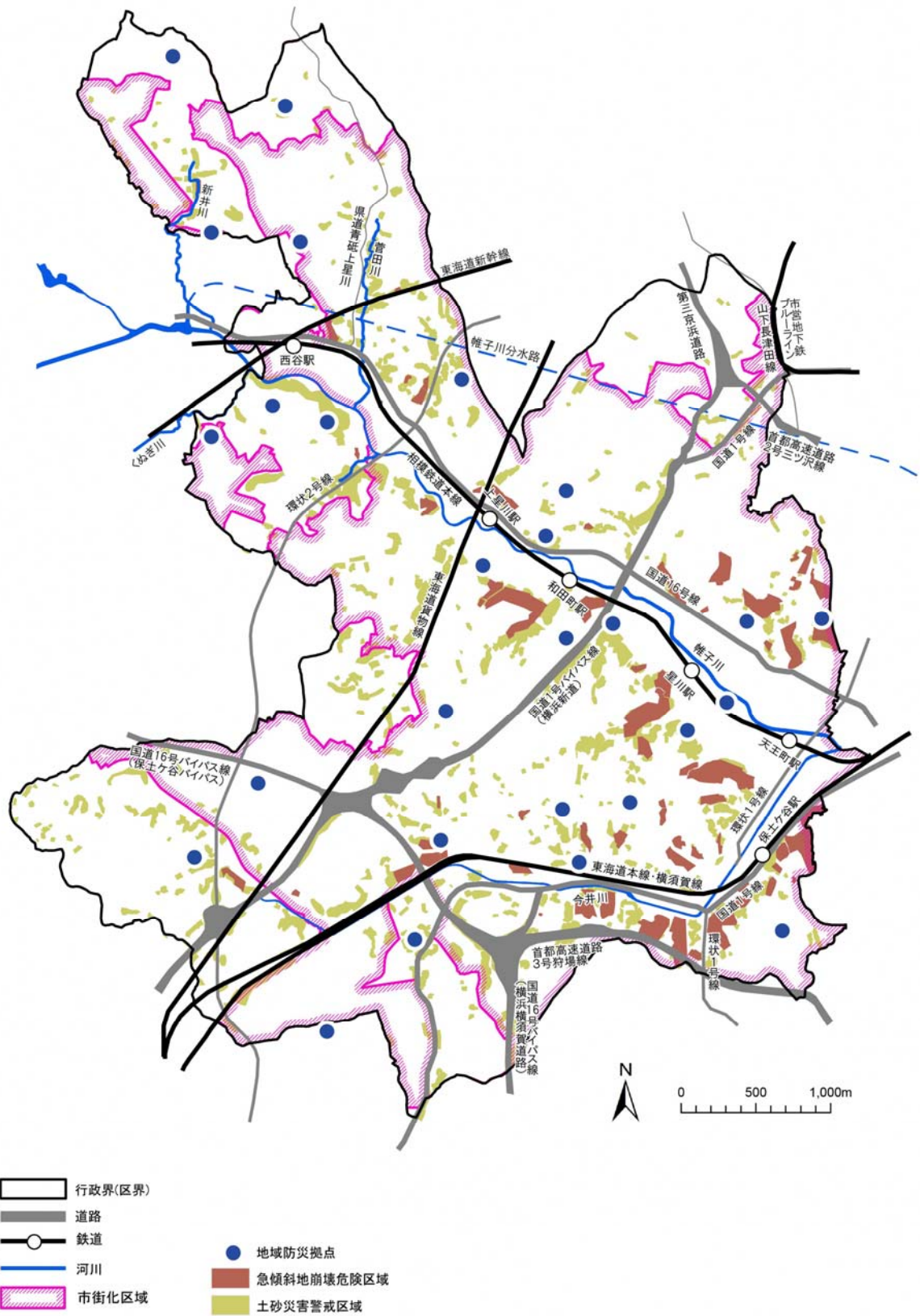


図-25 土砂災害ハザードマップ(平成23年10月)(出典:横浜市資料)



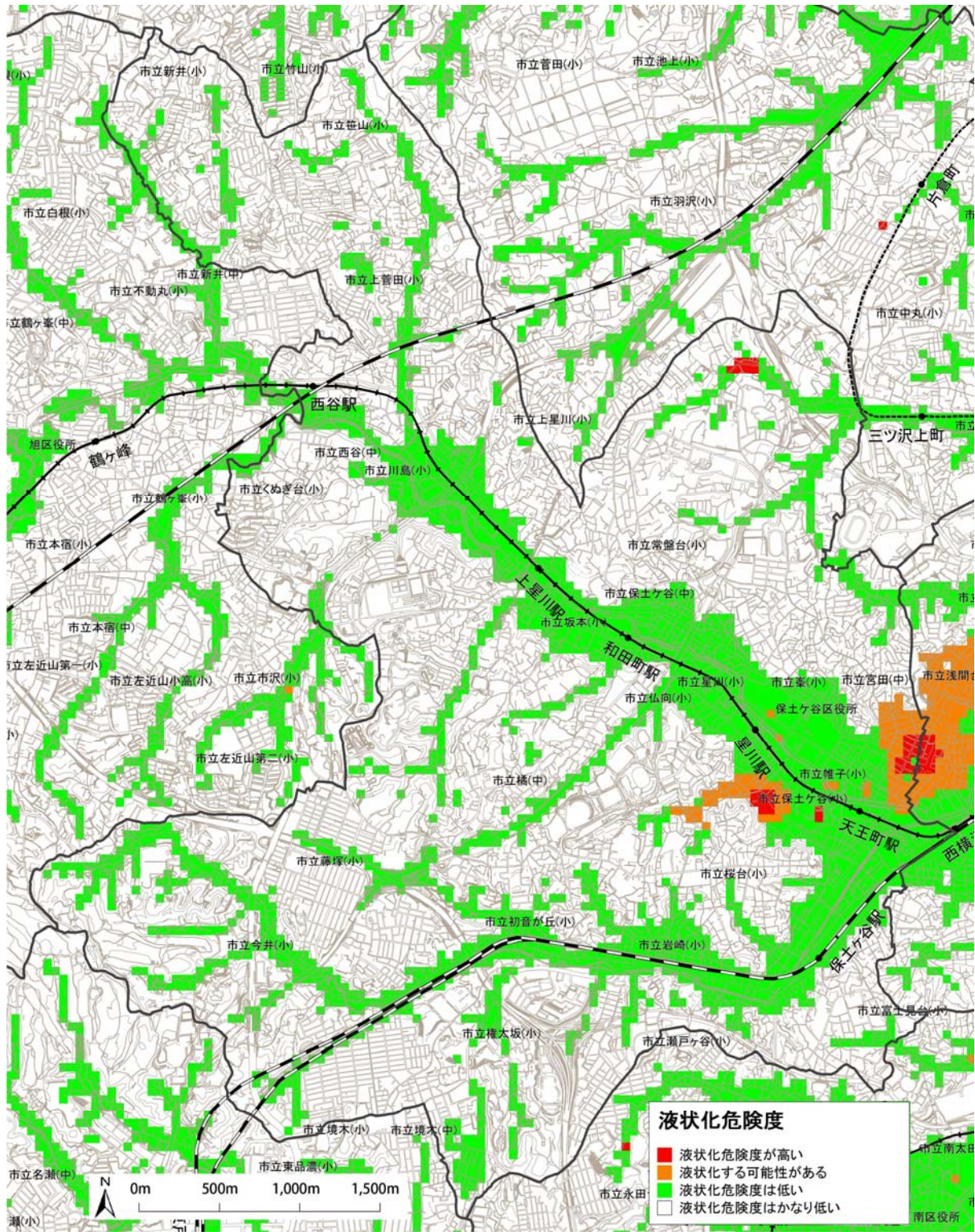


図-26 液状化分布図—元禄型関東地震—  
 (出典：横浜市地震被害想定調査(平成24年10月)横浜市)

## (2) まちづくりの課題

保土ケ谷区は、商業・業務や行政サービス機能などが集積している低地部と、住宅地としての性格が強い丘陵部とが補完し合って成り立っています。

区民の暮らしは、保土ケ谷区固有の地理的位置や地形などの要因に、人口減少・高齢化社会の到来や防災性向上の必要度増大などいくつかの社会的環境の変化が加わり、次のようなまちづくりの課題としてあらわれています。

### ① 土地利用の課題

保土ケ谷区では、平成22年をピークとして今後人口が減少するとともに、高齢化が進んでいくことが想定されます。このことから、人口規模・構成にあわせ、住み続けられる良好な住宅地の維持が必要です。

さらに、DIDの拡大を抑制し、市街地のコンパクト化を図ることも重要といえます。

区心部である星川駅、天王町駅、保土ケ谷駅周辺については、中心市街地としてのにぎわいが決して十分とは言えず、商業業務拠点にふさわしい環境と住環境の両立が求められます。

一方で、区内に残る山林・樹林地や、市街地に隣接した農地については保全が必要です。

さらに、今後は神奈川東部方面線整備事業の進展や、相模鉄道本線星川駅～天王町駅間の連続立体交差化、及び沿線におけるまちづくりをふまえた土地利用の検討が必要です。

### ② 都市交通の課題

区内の都市計画道路の整備率は48.8%（平成30年3月現在）と低く、幹線道路の一部では慢性的な渋滞が発生していることを念頭に、財政状況や社会情勢の変化をふまえた効率的な道路ネットワーク形成の検討が必要です。

鉄道についても、鉄道と他の交通手段との円滑な乗継など、誰もが使いやすい交通ネットワーク形成のため、交通広場の整備など更なる交通結節機能の向上が求められます。

また、低地部と丘陵部を結ぶ区域に多く見られる狭あい道路は、日常的な移動のみでなく、緊急時の活動にも支障が大きいため改善が必要です。

駅周辺のまちづくりや、地域道路の実情に合わせた歩行者・自転車の通行空間の確保・充実が必要であるとともに、身近な地域道路への通過交通の流入抑制が必要です。

### ③ 都市環境の課題

河川については、中流域での更なる親水性の向上や生態系に配慮した保全が必要です。

また、農地・樹林地などの緑被率は減少傾向にあり、公園が充足していない地域もあることから、残された緑の保全に加え、市街地を中心に新たに緑を創出していくことが求められます。

さらに、地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和・生物多様性の保全に向けて、環境に配慮した都市づくりや、環境にやさしいライフスタイルを支えるまちづくりを行うことが必要です。

### ④ 都市の魅力の課題

帷子川・今井川や市内唯一の渓谷である陣ヶ下渓谷などの自然景観や、旧東海道関連の遺跡や建造物、洋館付き住宅などの歴史的資源を保全し、これらを生かした景観形成や、地域資源を生かした魅力向上が必要です。

### ⑤ 都市活力の課題

高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らすことができ、元気に活動できる都市空間を地域ごとに形成することが必要です。

しかし、高齢化率が相対的に高い既成市街地では、コミュニティの活力を維持することが困難となっています。

天王町駅、保土ケ谷駅周辺で求められる商業・業務機能の充実、星川駅周辺の公共・文化機能の充実や、身近な生活を支える駅前商業空間の活性化が必要です。

さらに、広域的なスポーツ施設の活用促進など、地域特性及び地域資源を生かした活性化が必要です。

### ⑥ 都市防災の課題

既成市街地には、建物老朽化率が15%以上の地区が多く、狭あい道路も多いことから、道路などの都市基盤が十分ではありません。建築物についても、老朽化が進み、防災面での課題を持つ地域では防災性の向上が必要です。

近年は、下水道雨水幹線整備の基準である従来の水害対策の想定（時間50～60ミリの降雨）の計画を超える大雨が頻発しているため、ハード・ソフトの両面から市街地等での浸水対策や土砂災害対策などの対応が必要です。

また、人口減少による共助の担い手不足へ対応することが求められるとともに、防犯面では、空地・空家の増加などを見据えた、安全・安心な住環境の維持が必要です。