



横浜市都市計画マスタープラン・
神奈川区プラン

神奈川区 まちづくりプラン



平成31年3月
神奈川区役所・都市整備局

目 次

序章 はじめに	1
1 神奈川区まちづくりプランの改定について	・・・1
1-1 「神奈川区まちづくりプラン」の策定	
1-2 改定の背景	
2 神奈川区プランの位置付けについて	・・・2
2-1 都市計画マスタープランとは	
2-2 上位計画との関係	
2-3 区プランの役割と記載内容等	
2-4 目標年次	
3 神奈川区まちづくりプランの成果	・・・4
第1章 まちづくりの目標	5
1 区の成り立ちと特色	・・・5
1-1 区の成り立ち	
1-2 区の特色	
2 改定にあたっての基本的な視点	・・・31
3 区の将来像	・・・32
3-1 まちづくりの目標	
3-2 将来都市像	
第2章 分野別整備方針	36
1 土地利用の方針	・・・36
1-1 土地利用方針	
1-2 土地利用転換への対応について	
2 都市交通の方針	・・・41
2-1 誰もが利用しやすい交通基盤の整備	
3 都市環境の方針	・・・44
3-1 温暖化対策と脱炭素化に向けた都市づくり	
3-2 水・緑環境を生かしたまちづくり	
4 都市の魅力の方針	・・・48
4-1 地域に愛着を持てるまちづくり	
5 都市活力の方針	・・・52
5-1 国際競争力・産業基盤の強化	
5-2 誰もが安心して生活できるまちづくり	
6 都市防災の方針	・・・55
6-1 災害に強い安全・安心のまちづくり	

第 3 章 地域別整備方針	59
1 地域別	・・・59
1-1 臨海部 ～市民に親しまれる臨海部のまちづくり～	
1-2 内陸部 ～安心して住み続けられる内陸部のまちづくり～	
1-3 丘陵部 ～農のある丘陵部のまちづくり～	
2 都心部（横浜都心、新横浜都心）	・・・68
2-1 横浜都心 ～国際競争力を持ったアジアの交流センター～	
2-2 新横浜都心 ～職住近接の複合的な拠点都市～	
3 鉄道駅周辺のまちづくり	・・・73
第 4 章 神奈川区まちづくりプランの実現に向けて	78
用語集	80

はじめに

1 神奈川県まちづくりプランの改定について

1-1 「神奈川県まちづくりプラン」の策定

平成 11(1999)年度に「横浜市都市計画マスタープラン（全市プラン）」が策定されたことを踏まえ、平成 15(2003)年、区の将来像を明らかにし、その実現に向けてまちづくりを誘導するため、「都市計画マスタープラン・神奈川県プラン」（以下「旧神奈川県プラン」という。）を策定しました。

1-2 改定の背景

「旧神奈川県プラン」は策定後 10 余年が経過し、今後も継続すべき方針が多く定められていますが、この間、「横浜市基本構想（長期ビジョン）（平成 18(2006)年度）」が策定され、それに伴い各分野別計画等の策定・改定も進んでいます。

また、今後は人口減少社会の到来が予想されるなど、社会経済状況も変化しているため、それに合わせ平成 24(2012)年度に「横浜市都市計画マスタープラン（全市プラン）」も「横浜市都市計画マスタープラン全体構想」として、改定されました。

一方、神奈川県内においては、現状では総人口が増加傾向にあり、神奈川東部方面線の整備や都心部における整備や施策の展開など今後のまちづくりに大きな影響を与える事業が進行し、工業地や農地から住宅地への土地利用転換がなされているなど、都市基盤や土地利用に変化が生じてきています。また、地域活動がより一層活性化し、区民主体のまちづくりも進んでいます。

今回、これらの状況を踏まえ、将来のまちづくりに対応するため、改定を行いました。



2 神奈川県プランの位置付けについて

2-1 都市計画マスタープランとは

「まちづくり」は区民の生活全般に関わって、自分たちのまちをより良いものにしていくための区民、事業者及び行政の取組です。

また、「都市計画」とは、こうしたまちづくりが目指す、まちの在り方を具体化するために土地利用を規制・誘導することや、道路や公園などの基盤施設としてまちづくりに必要な事項を定めることにより、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るものです。

「都市計画マスタープラン」は、これら都市計画に関する基本的な方針となります。

2-2 上位計画との関係

「横浜市都市計画マスタープラン」は、上位計画である「横浜市基本構想（長期ビジョン）」及び「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」等に即して定められています。その構成は全体構想と地域別構想を基本とし、「神奈川県プラン」は地域別構想に当たります。

「神奈川県プラン」は、上位計画等に即し、全体構想を前提としつつ、各分野別計画と整合を図っています。

2-3 区プランの役割と記載内容等

「神奈川県プラン」は区におけるまちづくりが円滑に進むよう、次の役割を担います。

- (1) 区の将来像を示すとともに、地域ごとのまちづくりの目標について基本的な方針を示します。
- (2) 区内の土地利用や都市施設整備など都市計画に関する方針や情報をまとめ、区民に周知します。
- (3) 区のまちづくりの目標を共有することにより、まちづくりに多様な主体が参加する機会を促します。

「神奈川県プラン」には、都市計画の長期的な基本的方針として、区の将来像や今後の土地利用の方針などに加え、地域ごとの内容を記載しました。

2-4 目標年次

基本的な目標年次はおおむね 20 年後の平成 50(2038)年とし、目標や方針を定めます。

なお、人口減少など社会状況が著しく変化すると推測される超長期（2050 年頃）を根拠とすることとします。

神奈川区まちづくりプラン

《参考》 「横浜市都市計画マスタープラン全体構想」(抜粋)

横浜市都市計画マスタープランの位置付け

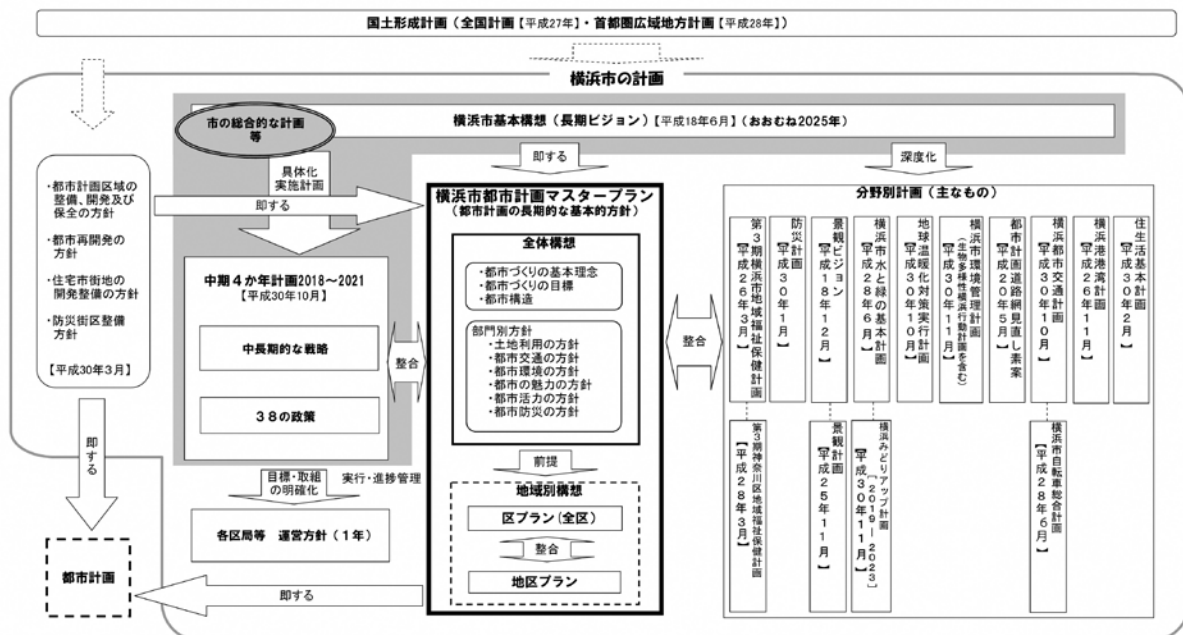
横浜市都市計画マスタープランは、横浜市の都市計画に関する長期的な基本的方針であり、都市計画法第18条の2に規定されている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として位置付けられます。

横浜市都市計画マスタープランは、「横浜市基本構想(長期ビジョン)」及び「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」等に即して定められます。

横浜市都市計画マスタープランに求められる役割

- ① 都市づくりの基本理念や目標等を定めることにより、都市計画を定める際の指針とします。
- ② 土地利用や都市施設整備など都市計画に関する方針や情報等をまとめ、市民にお知らせします。
- ③ 都市づくりの目標等を市民と共有することにより、まちづくりに多様な主体が参画する機会を促します。

横浜市都市計画マスタープランと関連計画との関係



〈出典〉「横浜市都市計画マスタープラン全体構想(平成25(2013)年3月)」を基に神奈川区が作成(平成30(2018)年11月時点)

神奈川区まちづくりプラン

3 神奈川区まちづくりプランの成果（平成 15(2003)～平成 29(2017)年）

「旧神奈川区プラン」の策定以降のまちづくりの主な成果は、次のようなものがあげられます。

- 地区計画の策定
山内ふ頭周辺地区（平成 15(2003)年）、神奈川大口通地区（平成 23(2011)年）、東神奈川一丁目地区（平成 25(2013)年）、エキサイトよこはま2 横浜駅西口駅前・鶴屋町地区（平成 26(2014)年）、神奈川羽沢南二丁目地区（平成 28(2016)年）、東高島駅北地区（平成 29(2017)年）
- 建築協定の認可
神大寺一丁目住宅地（平成 19(2007)年）、六角橋1丁目 31、32（平成 26(2014)年）
- 地域まちづくりプランの認定
浦島町防災まちづくり計画（平成 21(2009)年）、地域力・魅力あっぷ 新子安地域まちづくりプラン（平成 23(2011)年）、六角橋商店街地区 安心・安全なまちの環境整備計画（平成 27(2015)年）、松ヶ丘まちづくりプラン（平成 27(2015)年）
- 市街地再開発事業の推進（ヨコハマポートサイド地区）
ヨコハマポートサイド地区第二種市街地再開発事業・・・平成 13(2001)年度完了
ヨコハマポートサイドF-1 街区第一種市街地再開発事業・・・平成 17(2005)年度完了
- 神奈川東部方面線の着工・・・・・・・・・・・・・・・・平成 22(2010)年
- 臨港幹線道路（臨港パーク～瑞穂）開通（コットン大橋以北は暫定供用）・・・平成 20(2008)年
- 高速横浜環状北線の開通・・・・・・・・・・・・・・・・平成 29(2017)年
- 東横フラワー緑道の開通・・・・・・・・・・・・・・・・平成 23(2011)年
- 横浜市動物愛護センター開設・・・・・・・・・・・・・・・・平成 23(2011)年
- 地域子育て支援拠点“かなーちえ”開設・・・・・・・・平成 19(2007)年



ヨコハマポートサイドF-1 街区第一種市街地再開発事業
(平成 17(2005)年度完了)



臨港幹線道路（臨港パーク～瑞穂、一部暫定供用）
(平成 20(2008)年開通)



東横フラワー緑道
(平成 23(2011)年開通)



横浜市動物愛護センター
(平成 23(2011)年開設)

第1章 まちづくりの目標

1 区の成り立ちと特色

1-1 区の成り立ち

神奈川区は、鎌倉時代に内陸部への物資の集積地、神奈川湊が開かれ、江戸時代には東海道の宿場町として栄えました。東海道五十三次の日本橋を出て品川、川崎に次ぐ3番目の宿場であり、その地名が県や区の名称となりました。幕末には開国の舞台となるなど歴史の中心として発展してきました。ここでは、こうした歴史的経緯について振り返ります。

(1) 江戸～幕末

《神奈川湊と横浜開港》

海に面した神奈川区は、鎌倉時代に神奈川湊が開かれ、江戸時代には東海道の宿場町として栄えるなど、古くから交通の要衝として発展してきました。安政5(1858)年に、日米修好通商条約の締結により、神奈川開港が決定すると、各国の領事館などが置かれました。開港場の事務などを取り扱う役所として、神奈川奉行所が設けられ、安政6(1859)年の横浜開港を迎えました。また、万延元(1860)年には松山藩によって神奈川台場が竣工しました。

明治15(1882)年



— 東海道 — 鉄道

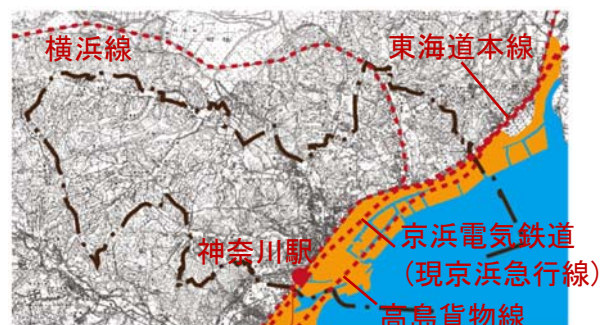
〈出典〉日本図誌体系

(2) 明治～戦前

《京浜工業地帯の発展》

明治5(1872)年、日本で最初に新橋(現汐留)～横浜(現桜木町)間に鉄道が開通しました。この工事に伴い、鉄道をまたいで旧東海道を結ぶ青木橋が架けられました。明治時代後半から海面の埋め立てが始まり、埋立地には大規模な工場や事業所が多数進出し、今日まで続く京浜工業地帯の一角へと発展しました。この当時、現在のJR線や京浜急行線が開通していた沿岸の地域を除くと、大半の地域はまだ農地や山林、原野が占めていました。

大正11(1922)年



■ 戦前埋立 — 鉄道

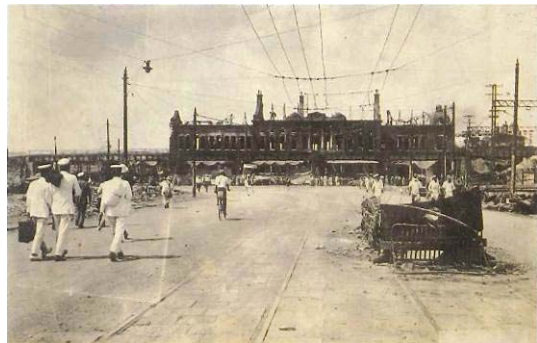
〈出典〉日本図誌体系

神奈川県まちづくりプラン

《関東大震災からの復興》

関東大震災により、沿岸の市街地は大きな被害を受け、その復興事業として広幅員の道路や公園、中央卸売市場などが整備されました。一方、関東大震災後、震災復興の住宅地が区の内陸方面に広がっていきました。こうした動きと、昭和初期における東京と横浜を結ぶ東急東横線の開通や区内と関内方面とを結ぶ市電の開通とがあいまって、鉄道駅周辺の住宅地が形成されるようになりました。

被災した横浜駅周辺の様子



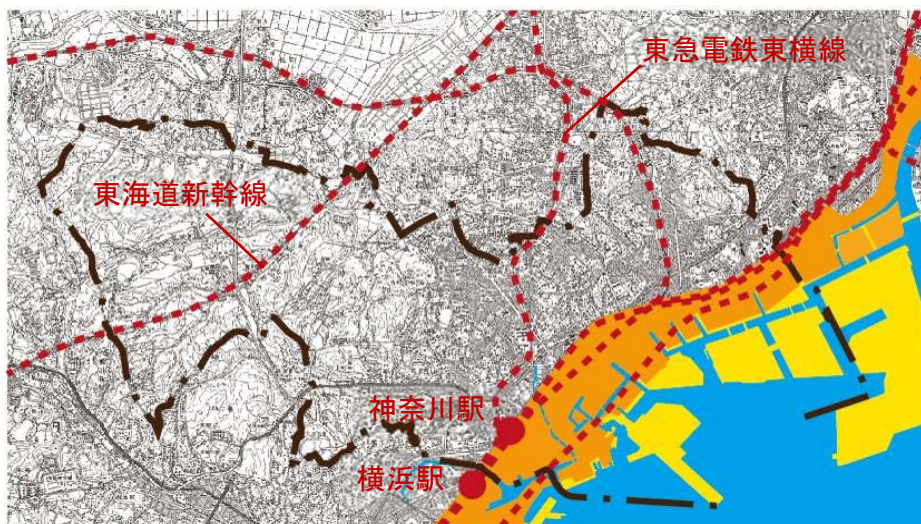
〈出典〉図説【横浜の歴史】(「大正12年9月1日大震災電気鉄道被害状況」横浜開港資料館蔵)

(3) 戦後以降

《戦災からの復興》

第二次世界大戦後は、戦争による被害の大きかった沿岸の市街地を中心に戦災復興の土地区画整理事業が行われ、整然とした街が整備されましたが、連合軍による接收地が区内にも多く残り、その後のまちの復興に障害となりました。一方、内陸方面では、戦後の高度経済成長とともに大きく住宅地が広がりましたが、一部の団地開発を除いて小規模な開発が多く、道路の狭い住宅地が多く形成される結果となりました。また、臨海部では埋立が進み、京浜臨海部が形成されていきました。

昭和41(1966)年



〈出典〉日本図誌体系

--- 鉄道
 ■ 戦前埋立
 ■ 戦後埋立

《高度経済成長と現在》

高度経済成長期以降、ドーナツ化現象により駅周辺などでは人口減少がみられた時期もありましたが、近年では都心回帰の影響を受け、各駅周辺を中心に集合住宅の建設などが進んでいます。また、沿岸地域の工場、事業所の跡地や企業の所有する土地などで新たな開発が行われるなど、成熟した市街地の再編期を迎え、再び人口が増加する傾向にあります。

神奈川区まちづくりプラン

神奈川区のあゆみ（年表）

	西暦	和暦	できごと（太字は主要なできごと）
江戸時代以前	1266	文永 3	かながわの地名初見。北条時宗下文に「神奈河」とある
	1601	慶長 6	神奈川宿設置
	1622	元和 8	御殿町に神奈川御殿が造営されたという （神奈川青木町年鑑）
	1655	明暦元	神奈川御殿破却されたという （神奈川青木町年鑑）
	1703	元禄 16	元禄地震
	1786	天明 6	神奈川宿大火、300 軒焼失
	1831	天保 2	神奈川宿大火、荒宿町より出火。青木町へおよび 1200 余焼失
	1854	安政元	幕府、ペリーと日米和親条約（神奈川条約）を締結
	1855	安政 2	安政大地震
	1858	安政 5	幕府、神奈川でハリスと日米修好通商条約を締結
	1859	安政 6	横浜開港
	1860	万延元	神奈川台場完成
	1868	慶応 4 明治元	神奈川宿大火、西ノ町より出火。生麦村へおよび 神奈川県設置
	明治時代	1872	明治 5
1879		明治 12	青木町大火、220 軒焼失
1889		明治 22	横浜市誕生
1901		明治 34	神奈川町が市に合併
1904		明治 37	横浜電気鉄道、神奈川－大江橋間開業 （市電の初め）
1905		明治 38	京浜電気鉄道、品川－神奈川間開通 （後の京浜急行）
大正時代	1908	明治 41	横浜鉄道、東神奈川－八王子間開通 （後の J R 横浜線）
	1923	大正 12	関東大震災
	1926	大正 15	東京横浜電鉄、丸子多摩川（現多摩川）－神奈川間開通 （後の東急東横線）
昭和	1927	昭和 2	京浜第一国道完成
	1927	昭和 2	神奈川区制施行
	1928	昭和 3	東京横浜電鉄、神奈川－高島間開通（後の東急東横線）
	1929	昭和 4	上無川埋め立てられる
	1930	昭和 5	上台橋造られる 神奈川公園開園
	1931	昭和 6	横浜専門学校（現神奈川大学）が六角橋に移転
	1931	昭和 6	横浜市中央卸売市場開設
	1945	昭和 20	横浜大空襲 第二次世界大戦終わる
	1947	昭和 22	現 J R 横浜線、大口駅開業
	1964	昭和 39	区総合庁舎広台太田町に落成 三ツ沢公園球技場完成 東京オリンピック開催
	1965	昭和 40	第三京浜開通
1967	昭和 42	神奈川区青少年図書館開館（現幸ヶ谷公園コミュニティハウス）	
1969	昭和 44	区内の市電廃止	
1970	昭和 45	平沼記念体育館開館	

神奈川区まちづくりプラン

平成	1972	昭和 47	区内のトロリーバス廃止
	1974	昭和 49	第一回区民会議開催
	1975	昭和 50	第一回区民のつどい開催
	1978	昭和 53	神奈川公会堂開館
	1979	昭和 54	東海道貨物線、鶴見－横浜羽沢－戸塚間開通
	1981	昭和 56	神大寺地区センター開館 区シンボルマーク制定
	1983	昭和 58	豊顕寺市民の森開園 区マスコットマーク制定
	1984	昭和 59	沢渡中央公園開園
	1985	昭和 60	横浜市営地下鉄、横浜－新横浜間開通
	1986	昭和 61	神奈川地区センター開館
	1987	昭和 62	神奈川図書館開館 うらしま荘開館
	1988	昭和 63	三ツ沢せせらぎ緑道整備完了
	1989	平成元	横浜博覧会開催
	1990	平成 2	区役所別館竣工
	1992	平成 4	浦島丘中学校コミュニティハウス開所 反町在宅支援サービスセンター開館 (現反町地域ケアプラザ) 神之木地区センター開館 (現神之木地域ケアプラザ併設)
	1999	平成 11	はーと友 神奈川・若草開設 幸ヶ谷公園コミュニティハウス開所 菅田地域ケアプラザ開館 菅田地区センター開館
	2000	平成 12	片倉三枚地域ケアプラザ開館 新子安駅西地区第一種市街地再開発事業完了
	2001	平成 13	新子安地域ケアプラザ開館 ヨコハマポートサイド地区第二種市街地再開発事業完了
	2002	平成 14	東神奈川駅東口第一種市街地再開発事業完了
	2003	平成 15	都市計画マスタープラン神奈川区プラン「神奈川区まちづくりプラン」策定
	2004	平成 16	みなとみらい線開通
	2005	平成 17	ヨコハマポートサイドF-1街区第一種市街地再開発事業完了
	2008	平成 20	臨港幹線道路（臨港パーク～瑞穂）開通（コットン大橋以北は暫定供用）
2011	平成 23	東横フラワー緑道全線開通・東急東横線（反町駅）の地下化 横浜市動物愛護センター開設 六角橋地域ケアプラザ開館	
2017	平成 29	高速横浜環状北線開通	

神奈川区まちづくりプラン

1-2 区の特徴

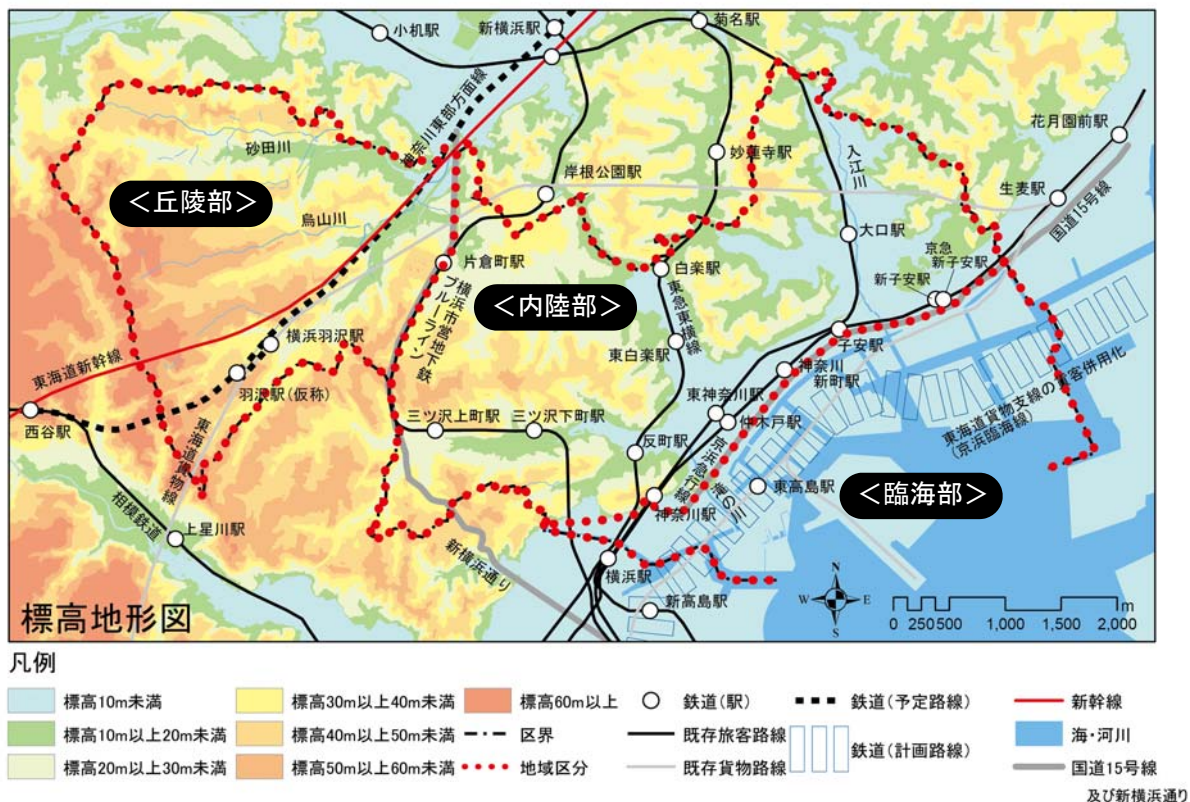
(1) 地勢・地域区分

■地勢

神奈川区は、横浜市のほぼ中央に位置し、横浜市の都心臨海部と新横浜都心の一角を占めており、区域面積は約 23.59 平方キロメートル、横浜市域の約 5.4%です。鉄道・バスなどの公共交通機関にも恵まれ、横浜都心・新横浜都心のいずれへもアクセスしやすい好立地にあります。

地形的には、鶴見川水系の大きな広がりを見せる台地、入江川・滝の川水系の複雑な地形をもつ内陸地、ほぼ南北に細長く伸びる沿岸低地と埋立地から構成されます。こうした地形的特徴やまちの成り立ちなどから、神奈川区は「臨海部」、「内陸部」、「丘陵部」の大きく3つの地域に分けることができます。下図が示すように臨海部と内陸部の境を主に国道 15 号線、内陸部と丘陵部の境を主に新横浜通りと設定しています。

《図 1-1》標高地形図

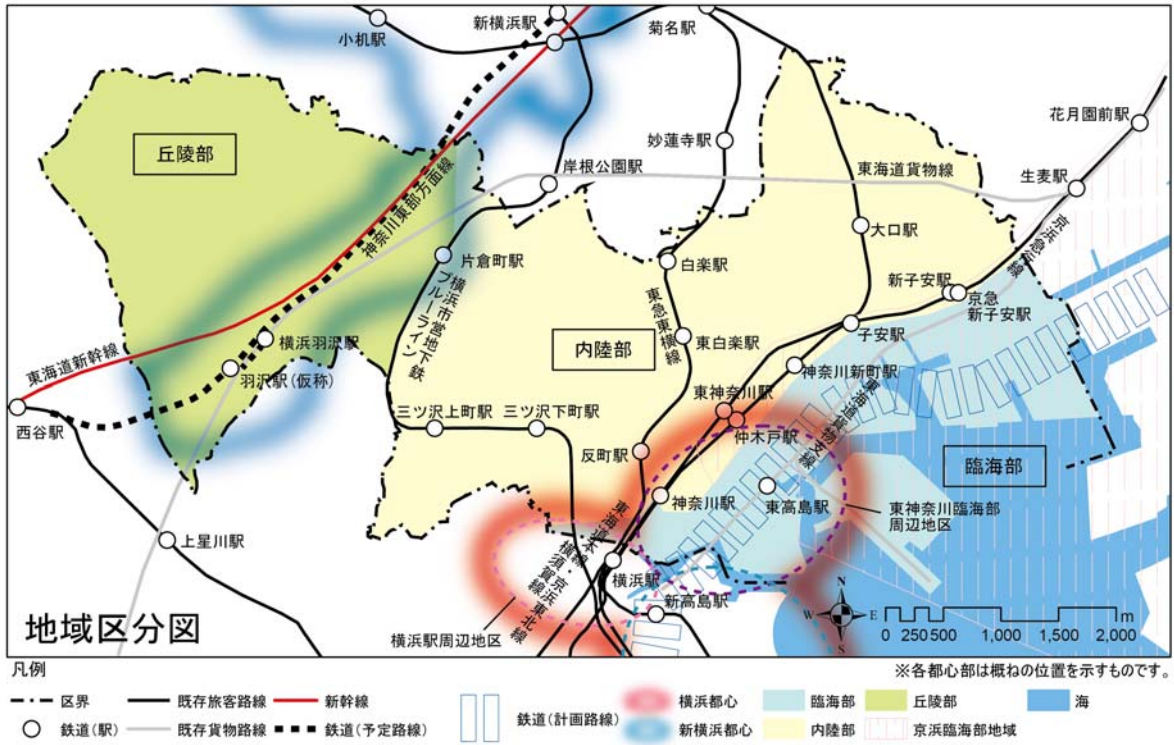


神奈川県まちづくりプラン

■地域区分

神奈川県の地域区分は、地勢等によって分けられる「臨海部」、「内陸部」、「丘陵部」の3地域に分けられ、さらにその3地域上に横浜都心・新横浜都心が位置付けられた構成となっています。

《図 1-2》地域区分図



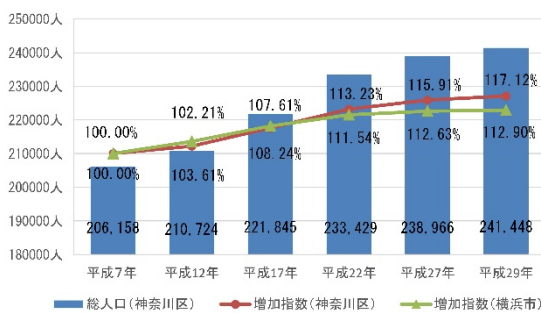
神奈川県まちづくりプラン

(2) 人口・世帯等の動向

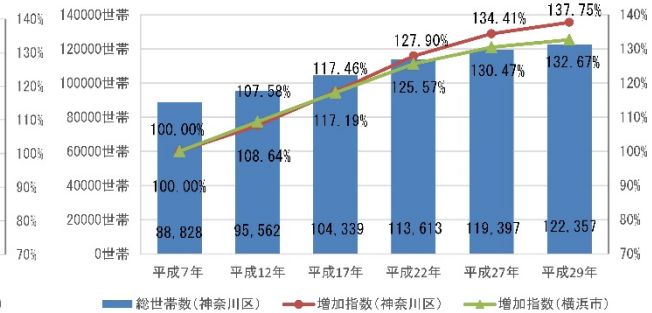
■増加傾向にある人口と高齢化の進展

神奈川区の人口は、平成 29(2017)年現在 241,448 人です。人口は増加傾向にあり、増加指数は平成 22(2010)年頃から全市の増加指数を上回っています《図 1-3》。また、世帯数も増加していますが、1 世帯当たり人員は減少する傾向にあり、平成 29(2017)年では 1.97 人と全市の 2.23 人を下回っています《図 1-4、1-5》。高齢化率は、区内において平成 29(2017)年では 21.4%と全市の 23.8%を下回っていますが、平成 7(1995)年から平成 29(2017)年にかけて高齢化率の上昇が見られます《図 1-6》。

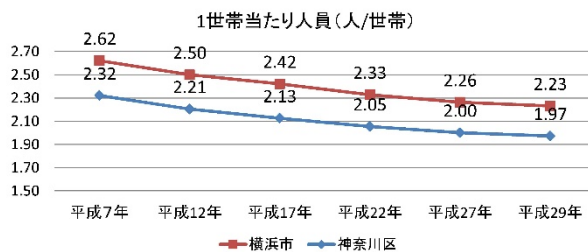
《図 1-3》人口の推移



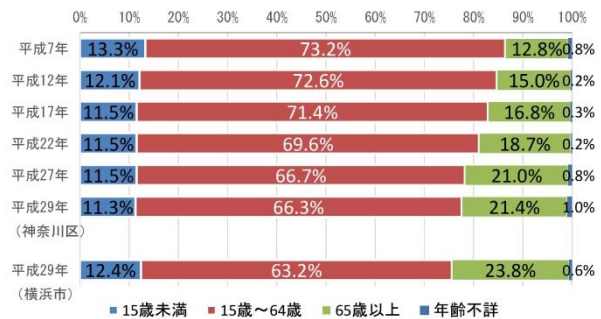
《図 1-4》世帯数の推移



《図 1-5》1 世帯当たり人員の推移



《図 1-6》年齢3区分人口割合の推移



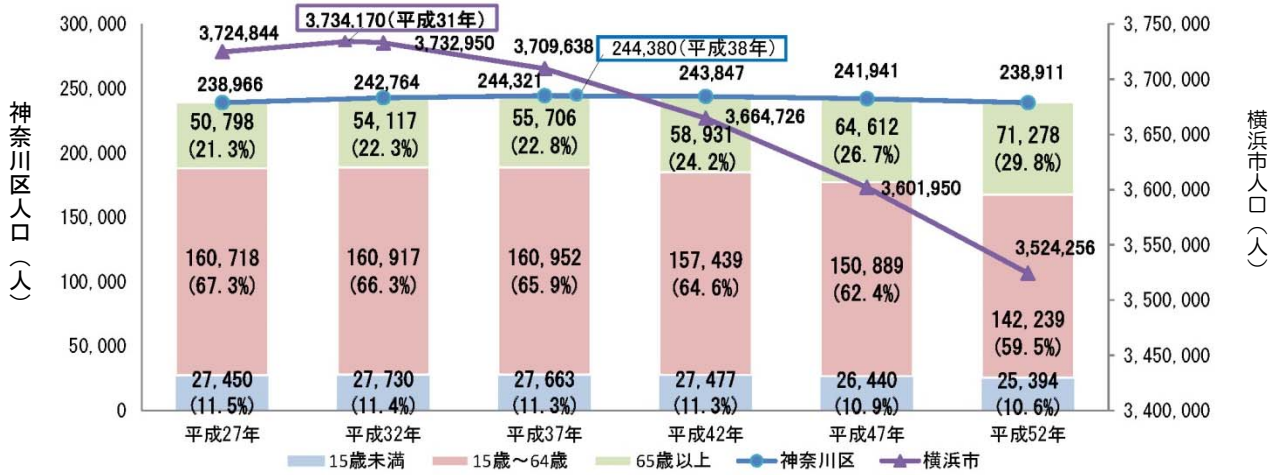
《図 1-3》《図 1-4》《図 1-5》《図 1-6》〈出典〉平成 7(1995)年～27(2015)年国勢調査及び平成 29 年推計人口(※)を基に作成
 (※平成 27 年国勢調査結果(確定値)を基礎とし、住民基本台帳法及び戸籍法の定める届出等の増減を加減して推計)

神奈川県まちづくりプラン

■将来人口と高齢化の進展

横浜市全体の将来人口は、平成31(2019)年にピークを迎え、その後、減少に転じることが予想されています。これに対して、神奈川区は平成38(2026)年まで人口が増加し、その後減少に転じる予測となっています。特に、65歳以上の人口が増え、高齢化が進むと予想されます。

《図1-7》将来人口（年齢3区分人口割合）の推移



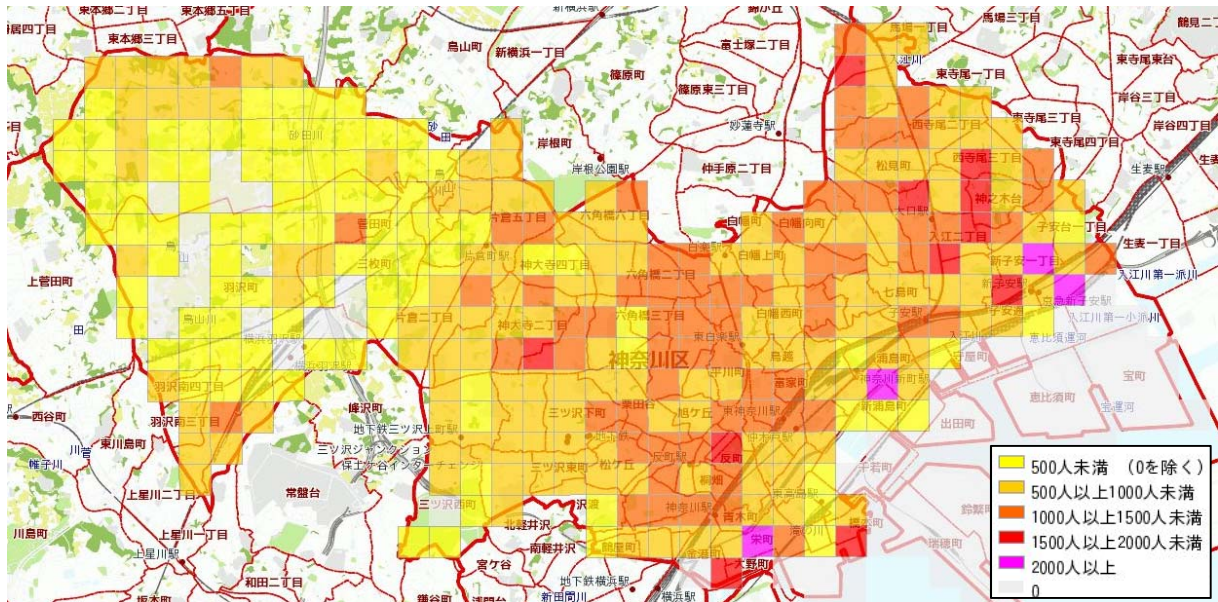
《図1-7》〈出典〉横浜市将来人口推計（平成30(2018)年3月）を基に作成

神奈川県まちづくりプラン

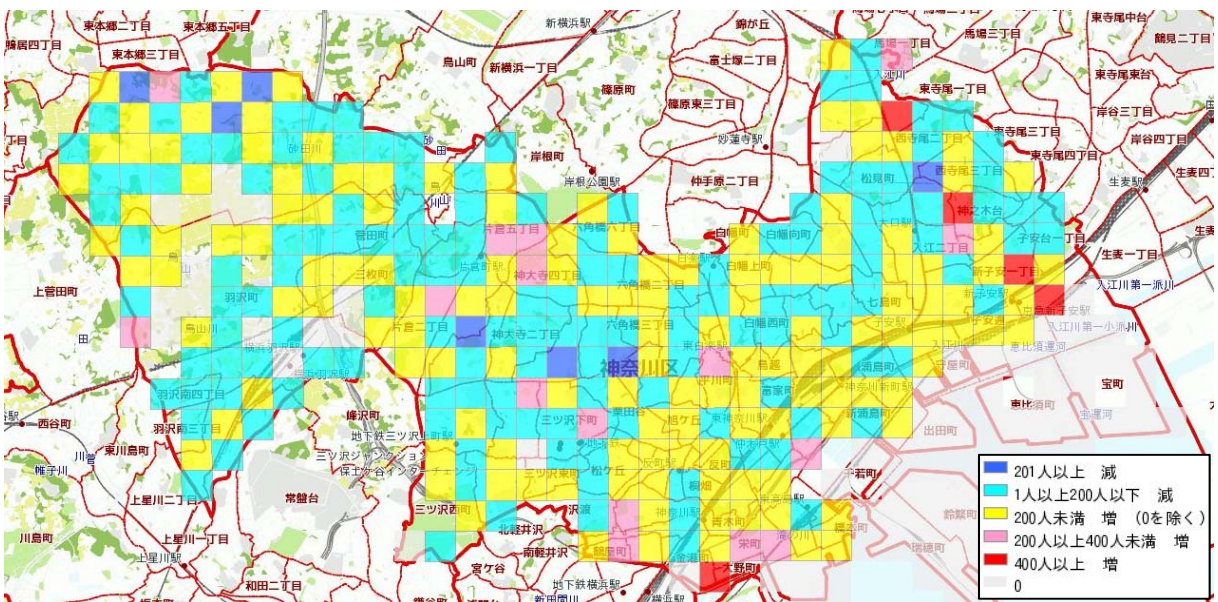
■人口の推移

神奈川県は、住宅系の土地利用が多い内陸部を中心に人口が多く分布しています《図 1-8》。一方で、平成 22(2010)年から 27(2015)年の 5 年間の人口増減を見ると、全体としては人口増加と人口減少のエリアがまだら状に存在しています。鉄道駅周辺や臨海部の再開発等の住宅開発で人口が急激に増加しているエリアがあります《図 1-9》。

《図 1-8》メッシュ別人口分布（平成 27(2015)年時点）



《図 1-9》メッシュ別人口増減（平成 22(2010)～27(2015)年の人口増減）



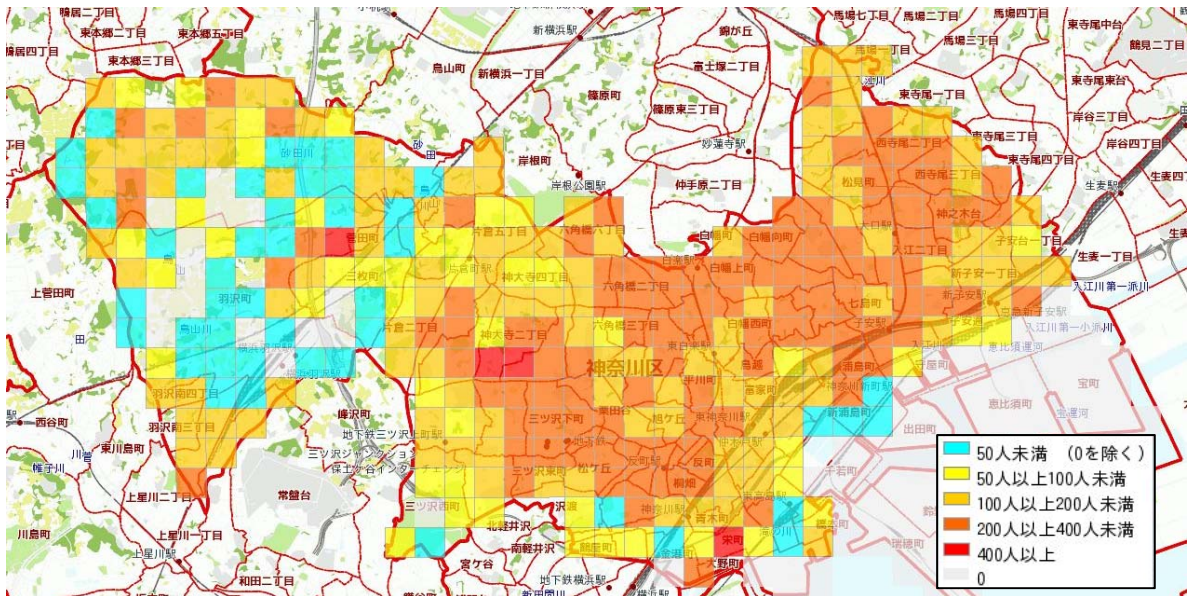
《図 1-8》《図 1-9》〈出典〉平成 22(2010)、27(2015)年国勢調査を基に 500mメッシュで作成

神奈川区まちづくりプラン

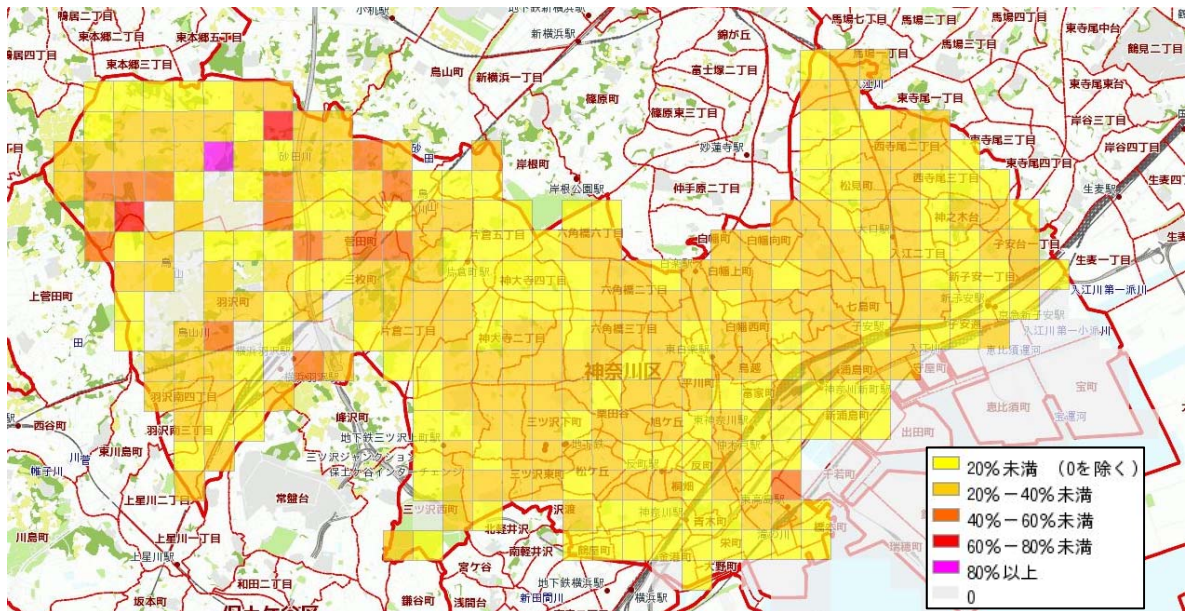
■高齢化の進行

神奈川区の65歳以上人口は、他の地域と比較して内陸部を中心に多く分布しています《図1-10》。また、高齢化率を見ると、丘陵部・内陸部において高齢化が進行しているエリアが多く、特に丘陵部では高齢者施設の立地によって、高齢化率が非常に高くなっているエリアがあります《図1-11》。

《図1-10》メッシュ別65歳以上人口分布（平成27(2015)年時点）



《図1-11》メッシュ別高齢化率分布（平成27(2015)年時点）



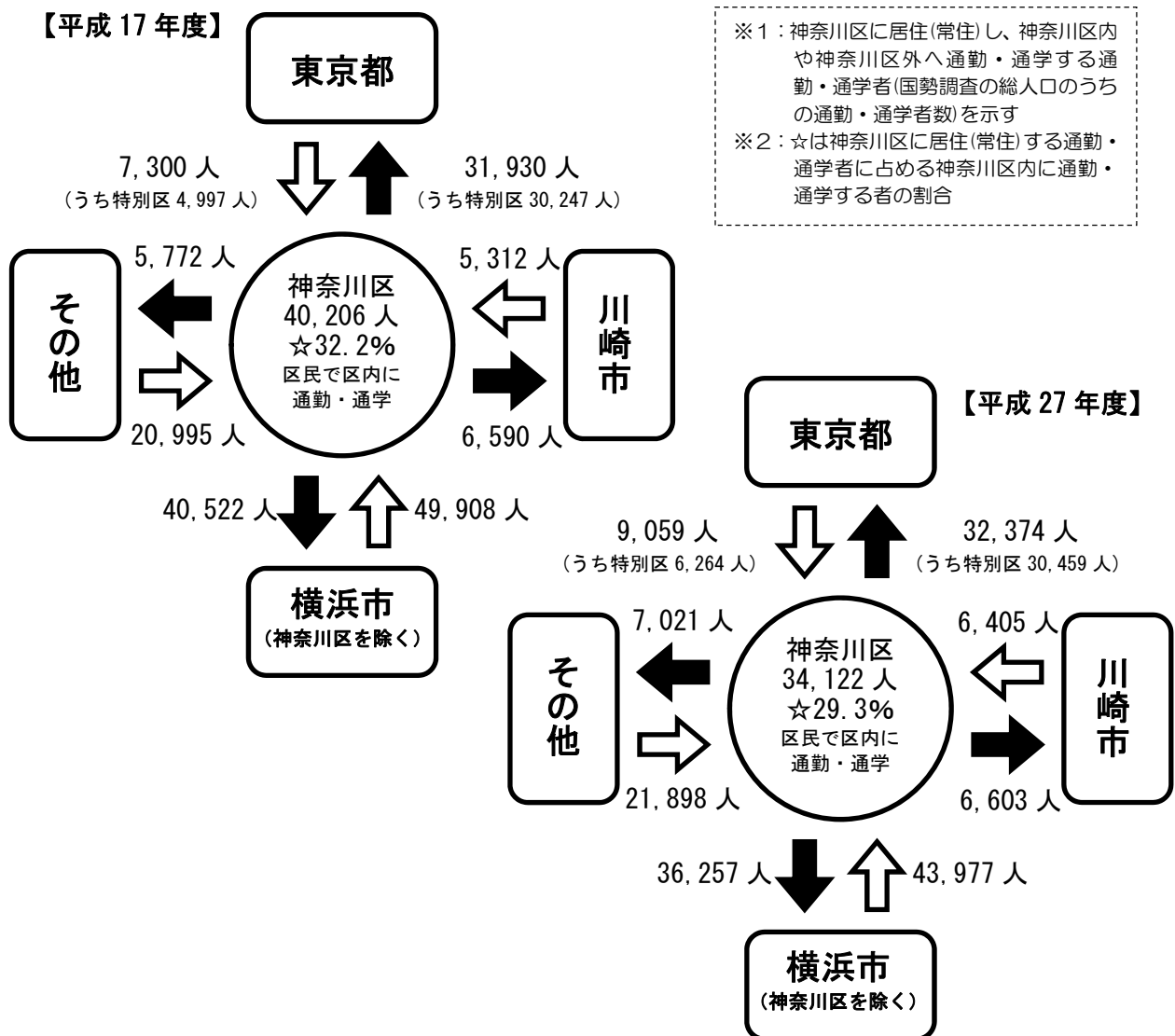
《図1-10》《図1-11》〈出典〉平成27(2015)年国勢調査を基に500mメッシュで作成

神奈川県まちづくりプラン

■区内への通勤・通学者の減少傾向

神奈川県民のうち区内に通勤・通学者の割合は、平成17(2005)年で32.2%であるのに対し、平成27(2015)年では29.3%と減少傾向にあります。区外への流れを見ると、東京都やその他への通勤・通学が増えています。一方で、区外から神奈川区への通勤・通学者については、東京都や川崎市、その他の地域からの流入が増えています。また、平成17(2005)年から平成27(2015)年を比較すると、区民の区外への流出は2,559人減少し、区外から区内への流入は2,176人減少しています《図1-12》。

《図1-12》通勤通学流動図



項目	平成17(2005)年	平成27(2015)年	差
区民で区内に通勤・通学	40,206人	34,122人	-6,084人
東京都・川崎市・横浜市(神奈川県を除く)・その他からの流入 計	83,515人	81,339人	-2,176人
東京都・川崎市・横浜市(神奈川県を除く)・その他への流出 計	84,814人	82,255人	-2,559人

《図1-12》〈出典〉平成17(2005)年、27(2015)年 国勢調査を基に作成

神奈川県まちづくりプラン

(3) 土地利用

① 用途別土地利用

■住宅系土地利用の増加

神奈川区の平成4(1992)年から平成25(2013)年までの土地利用構成比率の推移をみると、この期間を通じて住宅系土地利用の割合が最も高く、平成4(1992)年の31.4%から平成25(2013)年の35.8%と上昇傾向にあります。

■業務・商業系土地利用の増加

業務・商業系土地利用は、平成4(1992)年の4.0%から平成25(2013)年の4.6%に上昇しています。

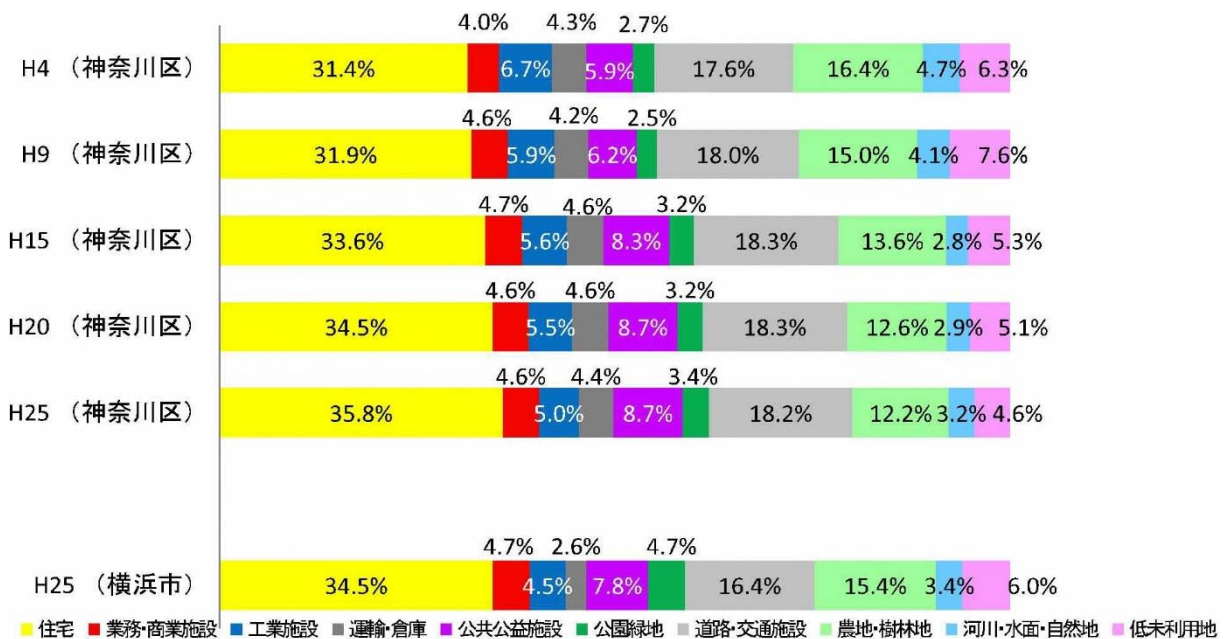
■農地・樹林地系土地利用の減少

農地・樹林地系土地利用は、平成4(1992)年の16.4%から平成25(2013)年の12.2%に減少しています。

■全市との比較

平成25(2013)年の全市と神奈川区の土地利用構成比率を比較すると、神奈川区は住宅系土地利用や運輸・倉庫系土地利用の比率が高く、公園緑地及び農地・樹林地の比率が低いことなどが特徴として挙げられます《図1-13》。

《図1-13》土地利用の推移



《図1-13》〈出典〉平成4(1992)年、9(1997)年、15(2003)年、20(2008)年、25(2013)年 横浜市都市計画基礎調査を基に作成

神奈川県まちづくりプラン

② 地域別土地利用

■臨海部：工業系及び運輸・倉庫系土地利用の比率が高い

区内の臨海部では、工業施設系土地利用の割合が最も高く、次いで公共公益施設系土地利用、運輸・倉庫系土地利用の比率が高くなっています。工業施設系土地利用と運輸・倉庫系土地利用は合わせて38.53%となっており、埋立地には京浜工業地帯の一角をなす大規模工場や中小の工場が密集しています。公園緑地の比率が低く、水辺に親しめる公共空間が少なくなっています。道路・交通施設系土地利用の比率が高く、京浜東北線や京浜急行線の駅に近接しており、公共交通機関の利便性は比較的良いと言えます。

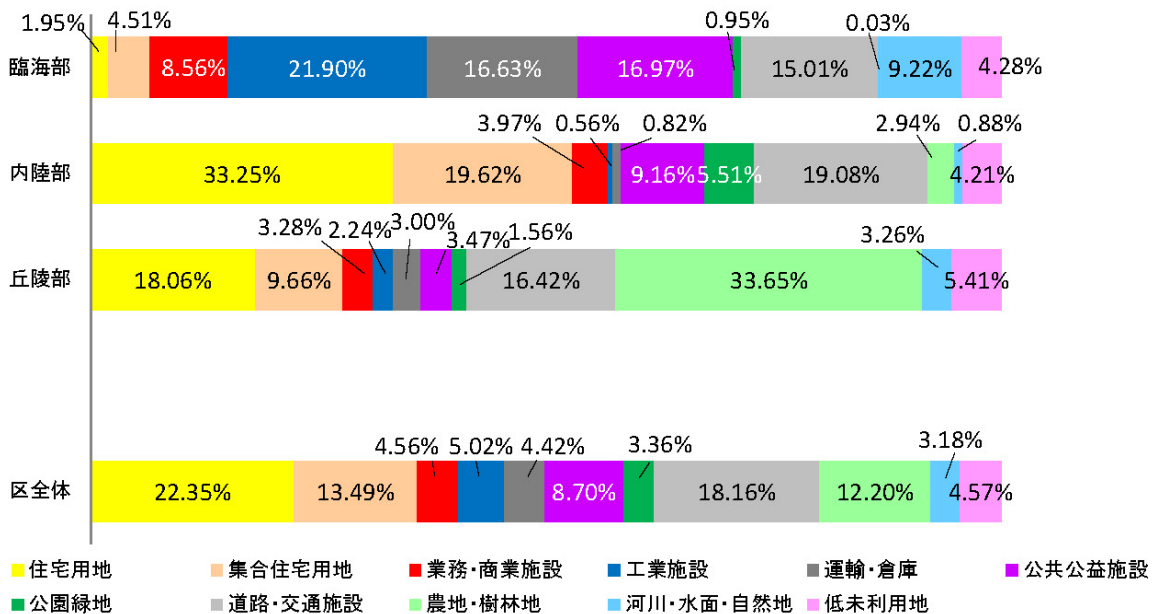
■内陸部：住宅系土地利用の比率が高い

区内の内陸部では、住宅系土地利用の比率が高く、住宅系・集合住宅系土地利用を合わせて52.87%となっています。古くから市街化が進んだため、狭あい道路に住宅が密集した地域もあり、防災上の課題があります。

■丘陵部：農地・樹林地系土地利用の比率が高い

区内の丘陵部では、農地・樹林地系土地利用の比率が高く、33.65%となっています。多くの市街化調整区域があるため、緑地や農地が多く残り、農業専用地区を中心に特産のキャベツなどが栽培されています。住宅系・集合住宅系土地利用は合わせて27.72%となっています《図1-14、15》。

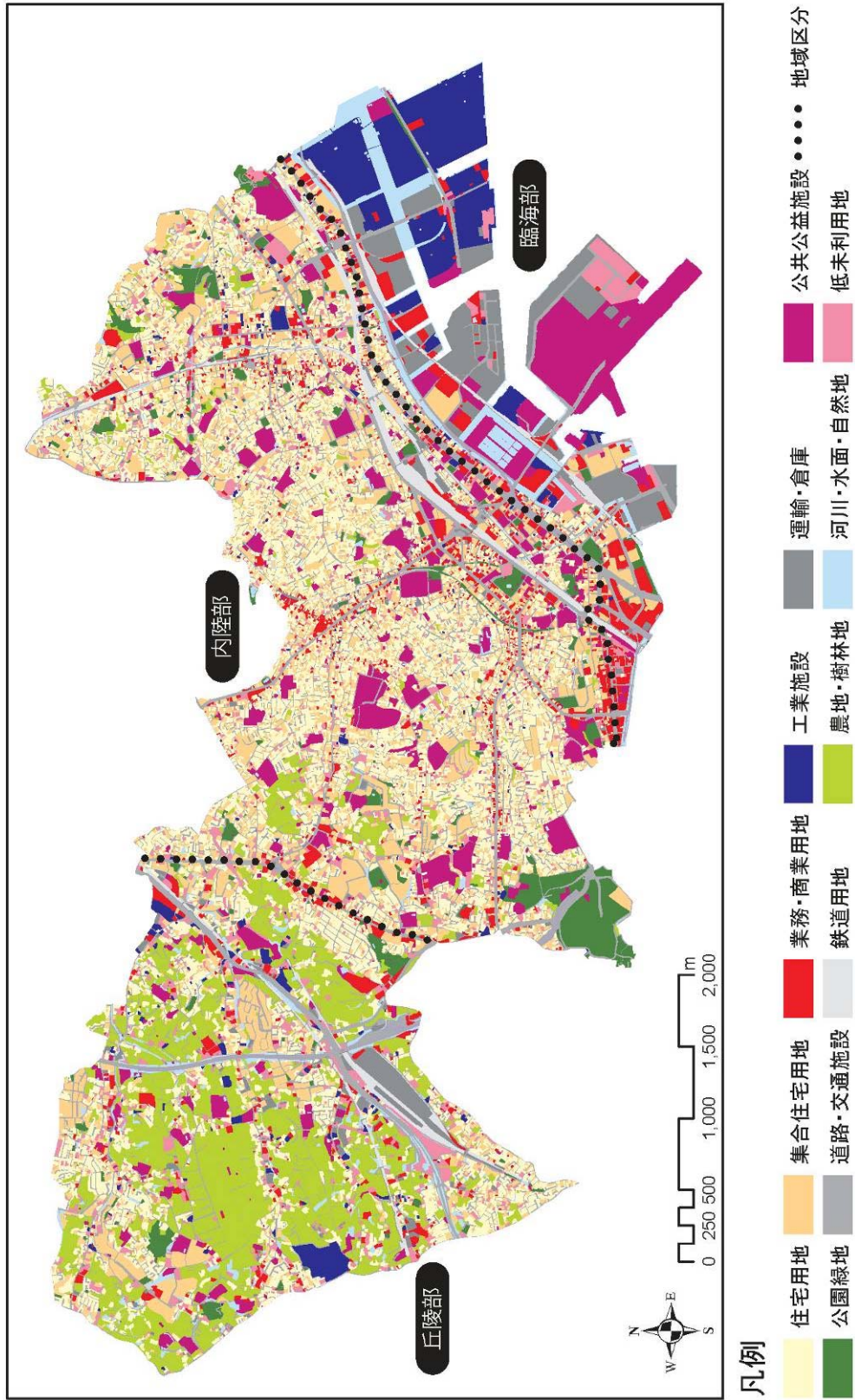
《図1-14》地域別の土地利用現況



《図1-14》〈出典〉平成25(2013)年横浜市都市計画基礎調査を基に作成

神奈川県まちづくりプラン

《図 1-15》土地利用現況図



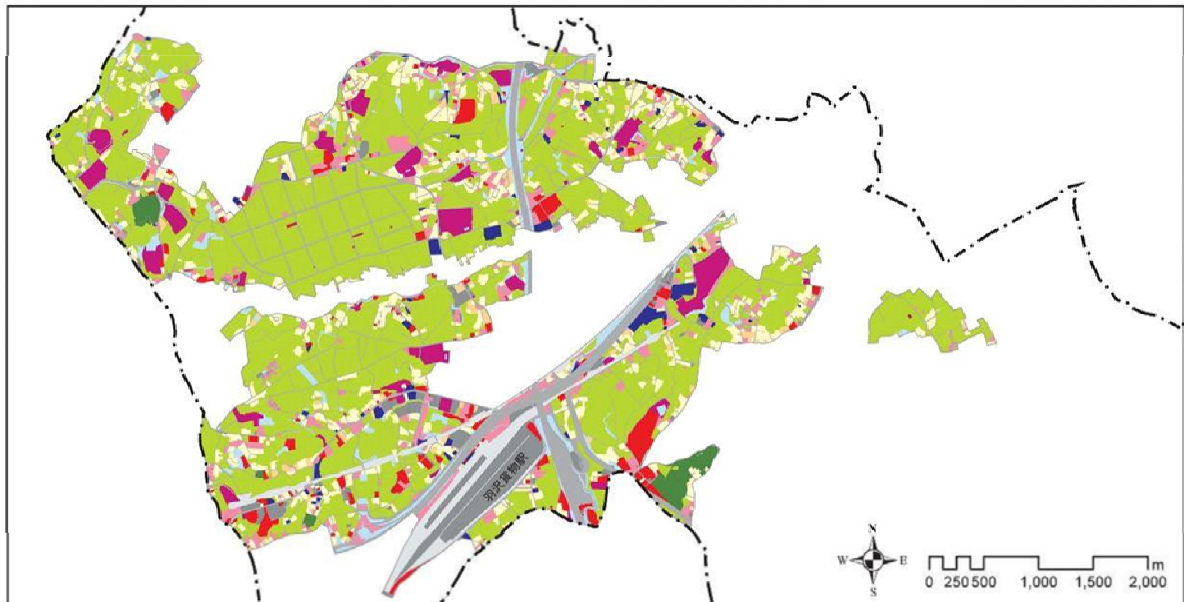
《図 1-15》〈出典〉平成 25(2013)年横浜市都市計画基礎調査を基に作成

神奈川県まちづくりプラン

③ 市街化調整区域の土地利用の推移

市街化調整区域内の土地利用状況は、農地・樹林地が最も広く、次いで道路・交通施設用地、住宅地で占めています。平成4(1992)年から平成25(2013)年にかけて、特に農地・樹林地の減少がみられます。《図1-16、17》

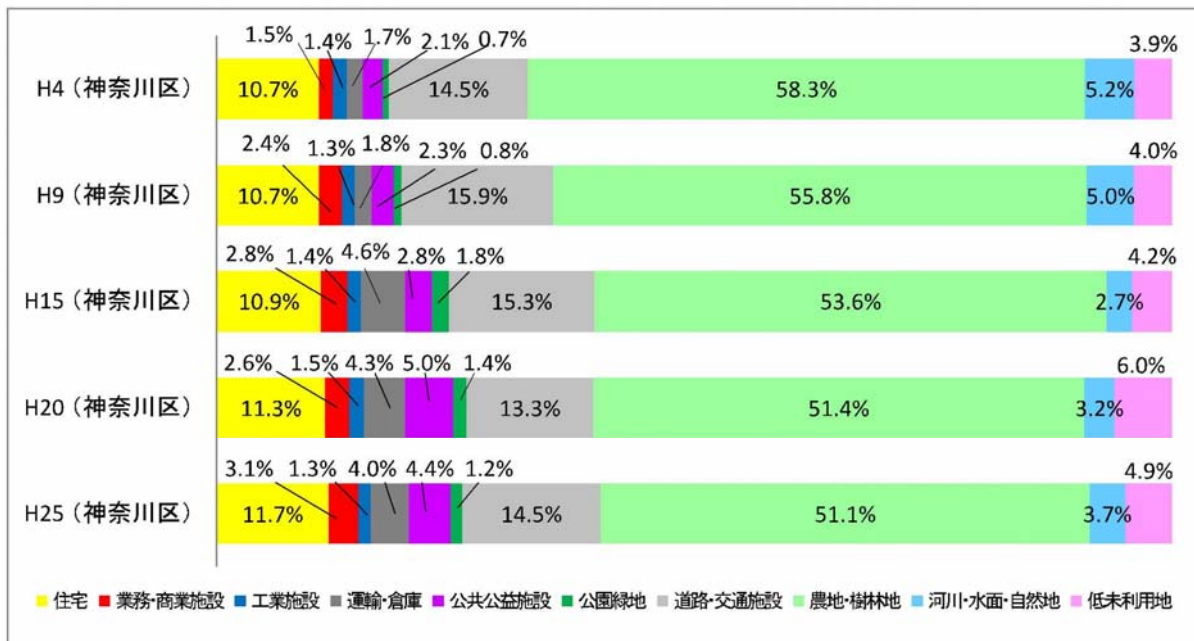
《図1-16》市街化調整区域の土地利用分布



凡例
 住宅用地 集合住宅用地 業務・商業用地 工業施設 運輸・倉庫 公共公益施設 区界
 公園緑地 道路・交通施設 鉄道用地 農地・樹林地 河川・水面・自然地 低未利用地

《図1-16》〈出典〉平成25(2013)年 横浜市都市計画基礎調査を基に作成

《図1-17》神奈川区の市街化調整区域における土地利用の推移



《図1-17》〈出典〉平成25(2013)年 横浜市都市計画基礎調査を基に作成

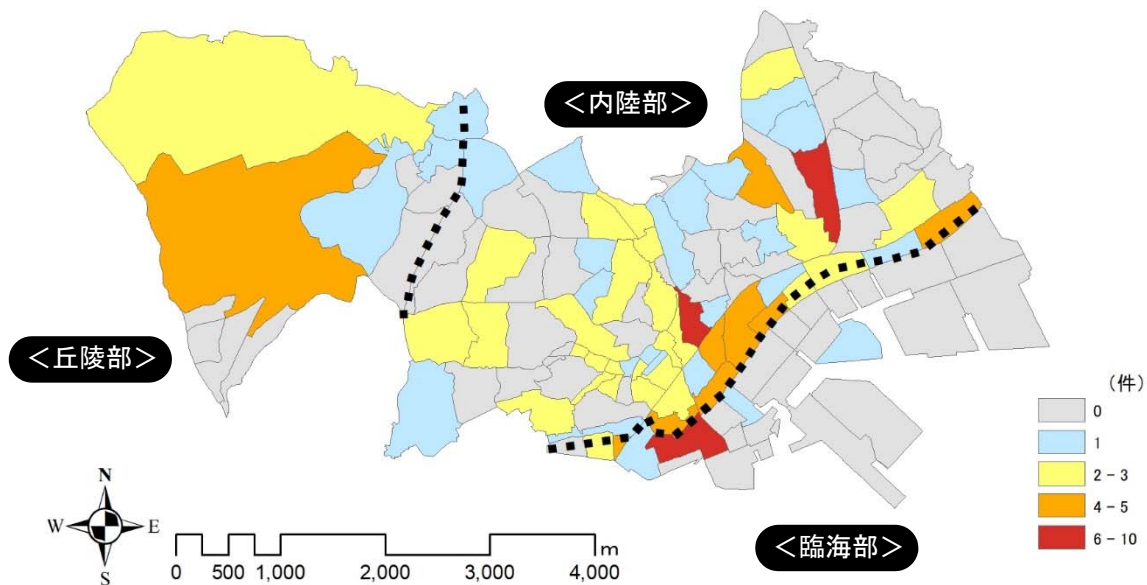
神奈川区まちづくりプラン

④ 中高層建築物等*の開発

平成 25(2013) 年度から平成 29(2017)年度までの 5 年間の中高層建築物条例標識設置届出件数を見ると、神奈川区内で行われた中高層建築物等の建築は特に臨海部寄りの駅周辺で多くなっています《図 1-18》。

*中高層建築物等・・・ここでは、横浜市中高層建築物等の建築及び開発事業に係る住環境の保全等に関する条例（中高層建築物条例といいます。）に基づく対象建築物を指します

《図 1-18》 神奈川区内の中高層建築物等の開発の町丁目別分布傾向(平成 25(2013)～29(2017)年度)



《図 1-18》〈出典〉 中高層建築物条例標識設置届出件数（平成 25(2013)～29(2017)年度）を基に作成

神奈川県まちづくりプラン

■臨海部の中高層建築物等の開発の状況

臨海部では、平均住戸面積（延べ床面積を住戸数で割った数）が50㎡未満の共同住宅が307戸、70㎡以上の共同住宅が165戸供給されています《図1-19》。

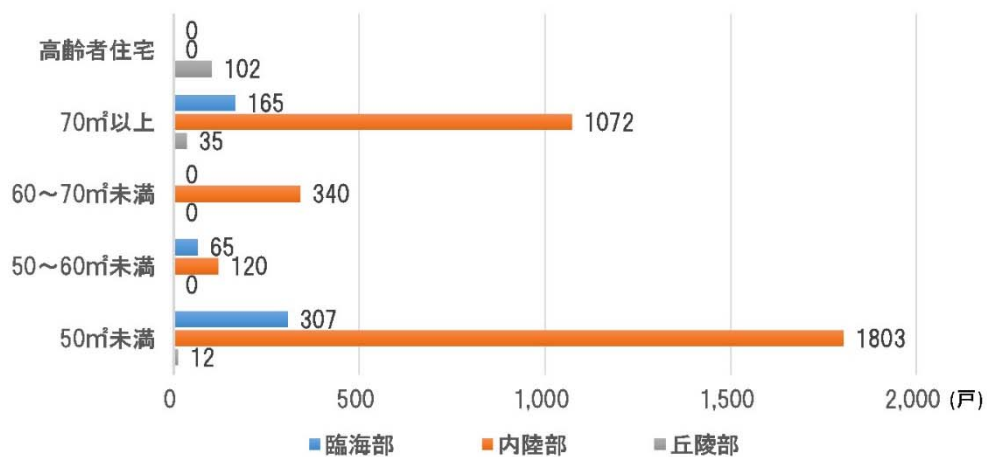
■内陸部の中高層建築物等の開発の状況

内陸部では、平均住戸面積50㎡未満の共同住宅が1,803戸、70㎡以上の共同住宅が1,072戸供給されています《図1-19》。

■丘陵部の中高層建築物等の開発の状況

丘陵部では高齢者住宅が比較的多く建設されています《図1-19》。

《図1-19》地域別中高層建築物等の共同住宅開発状況（平成25(2013)～29(2017)年）



※表中の住戸面積は、平均住戸面積（延べ床面積を住戸数で割った数）を指します。

《図1-19》〈出典〉中高層建築物条例標識設置数（平成25(2013)～29(2017)年度）を基に作成

神奈川区まちづくりプラン

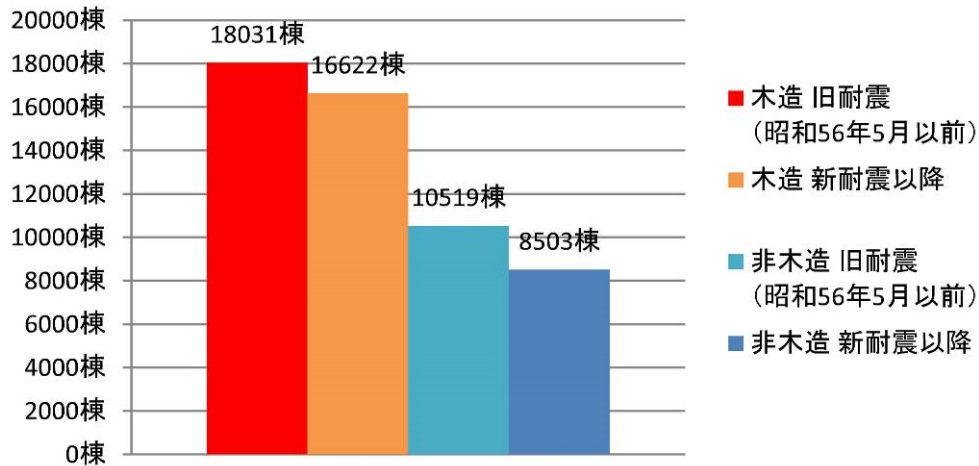
⑤ 建物老朽化率、空き家、密集市街地の分布

区内の建物は、木造建築物の棟数が 34,653 棟と最も多く、そのうち 18,031 棟が昭和 56(1981)年 5月以前の旧耐震基準により建築されています。また、非木造の建物は 19,022 棟存在し、そのうち 10,519 棟が旧耐震基準による建物です《図 1-20》。

特に内陸部では建物老朽化率が高く、狭あい道路が多く分布しており、焼失棟数も多い予測です《図 1-21、23》。

また、神奈川区の住宅総数に対する「空き家の総数」の割合は平成 10(1998)年に 11.8%、平成 15(2003)年に 8.7%、平成 20(2008)年に 9.4%、平成 25(2013)年に 12.2%と推移しており、一時は横浜市全体の割合よりも低くなっています《図 1-22》。

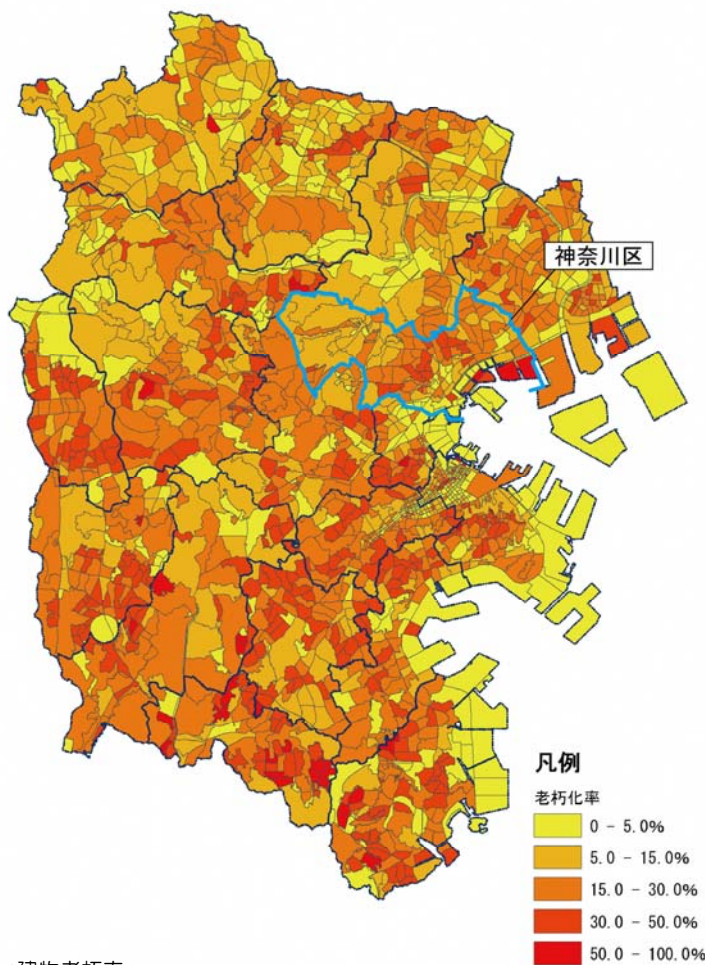
《図 1-20》 神奈川区内の建物構造別棟数の比較



《図 1-20》〈出典〉平成 25(2013)年 横浜市都市計画基礎調査を基に作成

神奈川県まちづくりプラン

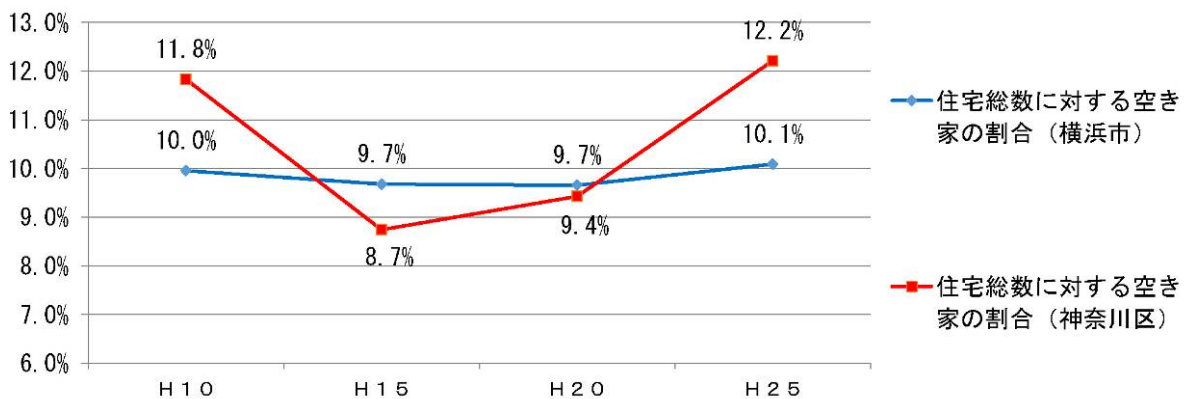
《図 1-21》建物老朽化率の分布



*建物老朽率＝
 (築 25 年以上の木造建築物延べ床面積＋築 50 年以上の非木造建築物延べ床面積) ÷ 全建物延べ床面積

《図 1-21》〈出典〉平成 25(2013)年横浜市都市計画基礎調査を基に作成

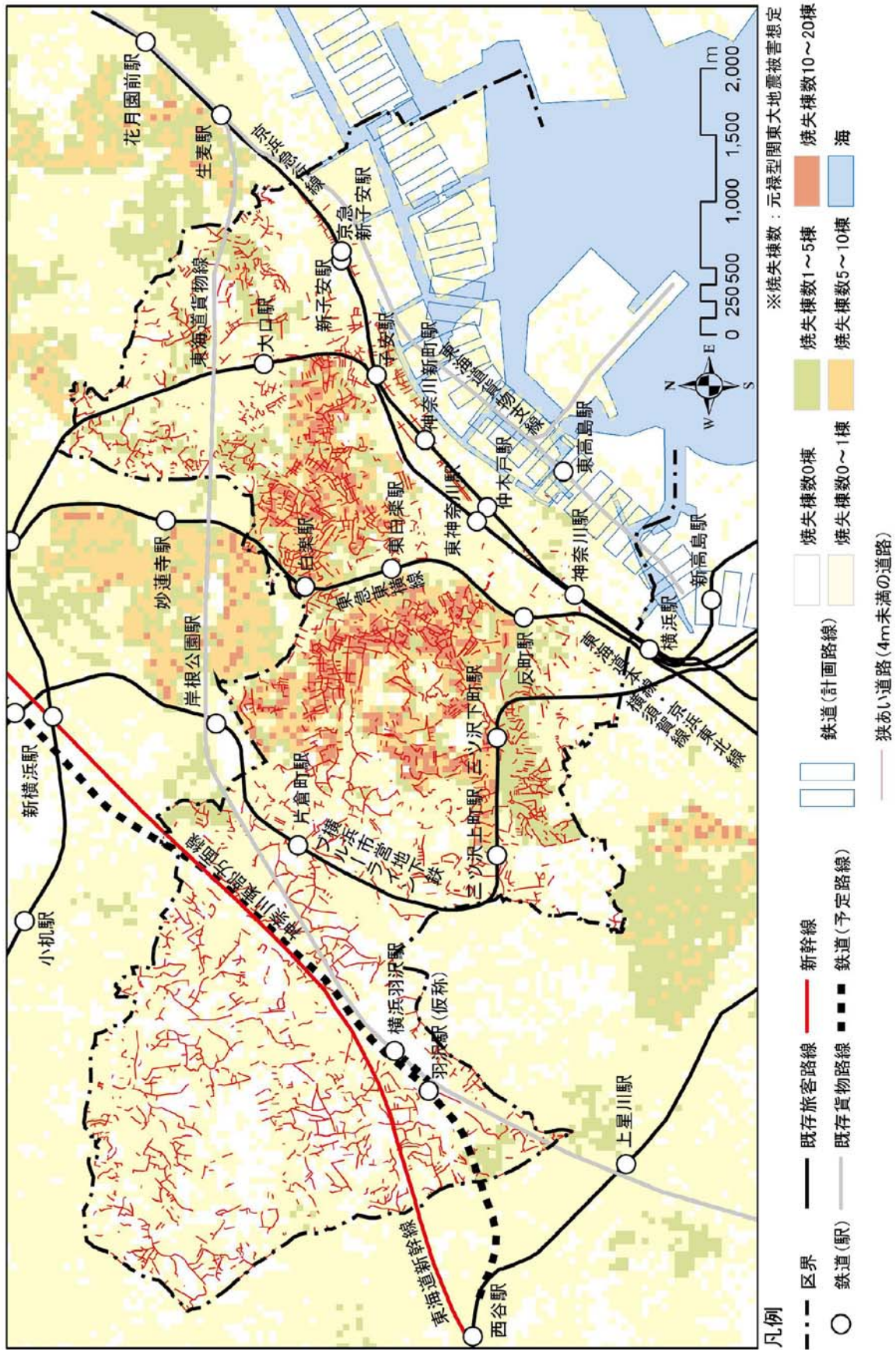
《図 1-22》空き家の状況



《図 1-22》〈出典〉平成 10(1998)～25(2013)年 住宅・土地統計調査を基に作成

神奈川区まちづくりプラン

《図 1-23》 神奈川区内の狭あい道路及び焼失棟数の分布



《図 1-23》 《出典》 平成 25(3013)年横浜市都市計画基礎調査、横浜市地震被害想定調査報告書(平成 24(2012)年 10月)

神奈川県まちづくりプラン

⑥ 保育所、小中学校

神奈川区の保育所は、平成 25(2013)年度以降は待機児童数がほぼゼロになっていますが、近年 10 年間で入所児童数が増加傾向にあり、今後も保育所を利用する世帯は増加すると予想されます《図 1-24》。

共同住宅等の大規模な宅地開発や土地利用転換等によって、ファミリー世帯が急激に増加した場合、保育所が大幅に不足する可能性があります。

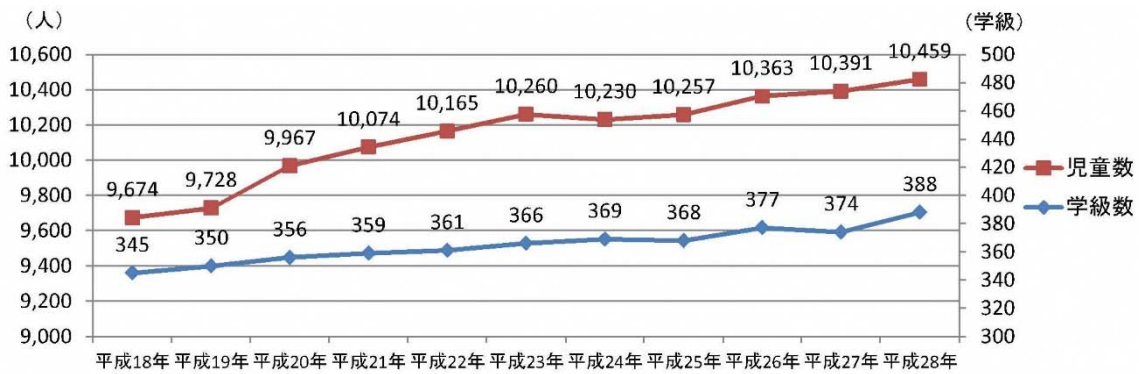
平成 18(2006)年度以降の小中学校の児童数・生徒数も増加傾向にあり、これに伴い学級数も増加傾向となっています。なお、中学校の生徒数については平成 26(2014)年度以降、横ばい傾向にあります《図 1-25、26》。

《図 1-24》 神奈川区の保育所の施設数と入所児童数及び待機児童数の推移

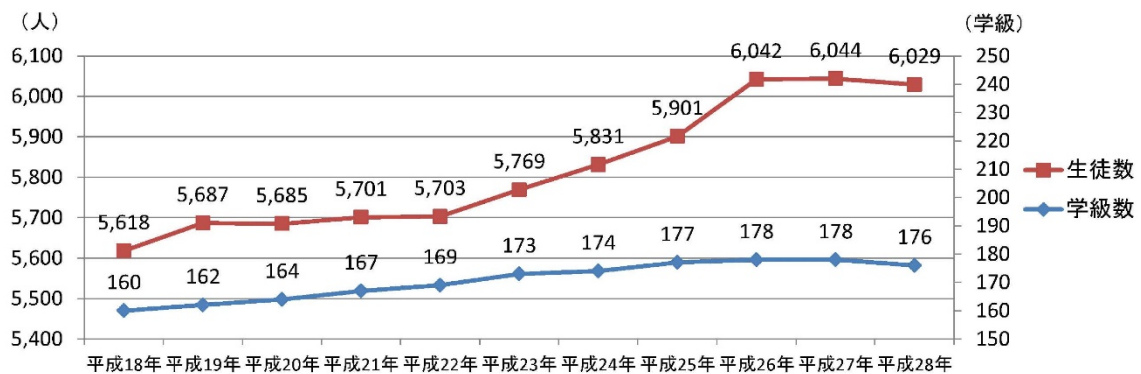


※平成27(2015)年4月から保育所・幼児教育施設認定こども園のほか、地域型保育(家庭的保育、小規模保育、事業所内保育)を含む

《図 1-25》 神奈川区の小学校の児童数と学級数の推移



《図 1-26》 神奈川区の中学校の生徒数と学級数の推移



《図 1-24》《図 1-25》《図 1-26》〈出典〉 横浜市統計書を基に作成

神奈川区まちづくりプラン

(4) 交通基盤

■鉄道駅から1kmのエリア及びバス停から300mのエリアの分布

神奈川区には鉄道路線として、JR 横浜線、JR 東海道本線・京浜東北線・横須賀線、JR 貨物線、京浜急行線、東急東横線、横浜市営地下鉄ブルーライン、東海道新幹線が通っており、旅客駅は14駅存在します。さらに神奈川東部方面線羽沢駅（仮称）が平成31(2019)年度に開業予定となっています。また、東海道貨物支線の貨客併用化（京浜臨海線）が計画路線として位置付けられています。

羽沢駅（仮称）が開業しても、区の西部では駅から1kmのエリアに含まれていない地域が存在します。また、バス停から300mのエリアに含まれていないエリアが点在しています《図1-27》。

《図1-27》鉄道駅から1kmのエリア及びバス停から300mのエリアの分布



凡例

- 区界
- 鉄道(駅)
- 既存旅客路線
- 既存貨物路線
- 鉄道(予定路線)
- 鉄道(計画路線)
- 高速道路(既存)
- 高速道路(整備予定)
- 幹線道路(既存)
- 幹線道路(整備予定)
- 幹線道路(計画等)
- 主要な地域道路(既存)
- 鉄道駅から1kmのエリア
- バス停から300mのエリア
- 海・河川

神奈川区まちづくりプラン

(5) 産業

■従業者数の増加

平成 28 (2016) 年時点の神奈川区の事業所数は 8,553 事業所となっており、平成 11 (1999) 年からは約 8,500~約 9,300 事業所の間を推移しています。一方で、平成 28 (2016) 年時点の従業者数は 124,707 人となっており、平成 11 (1999) 年の 100,714 人から増加傾向にあります《図 1-28》。

《図 1-28》事業所数・従業者数の推移

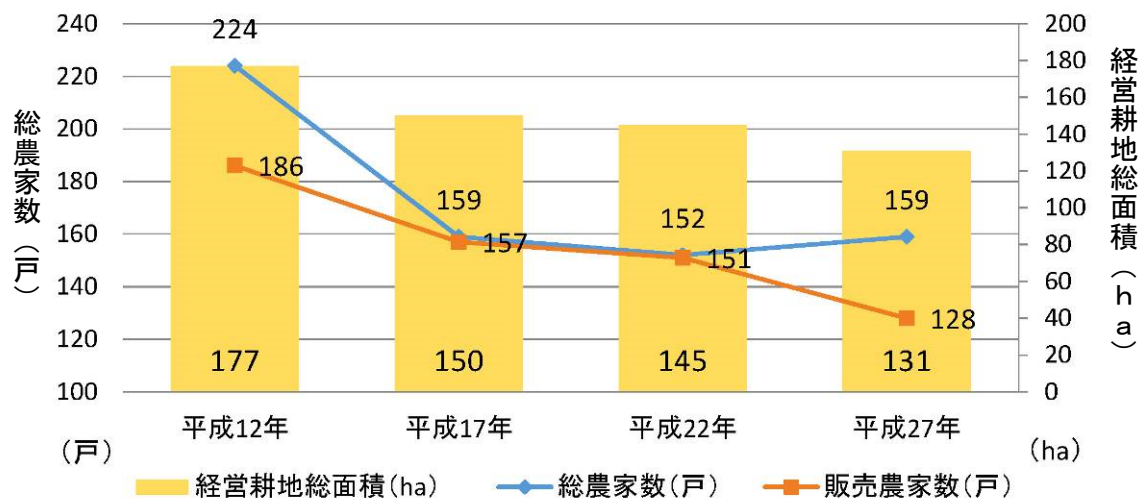


《図 1-28》〈出典〉平成 11 (1999) 年~28 (2016) 年 経済センサス及び事業所・企業統計調査を基に作成

■農地・農家の減少

平成 27 (2015) 年時点の神奈川区の経営耕地総面積は 131ha となっており、平成 17 (2005) 年に大きく減少してから、緩やかに減少傾向にあります。総農家数・販売農家数も同様に平成 17 (2005) 年に大きく減少していますが、平成 27 (2015) 年時点では総農家数が増加している一方で、販売農家数が大きく減少しています《図 1-29》。

《図 1-29》経営耕地総面積・総農家数・販売農家数の推移



《図 1-29》〈出典〉平成 12 (2000) 年~27 (2015) 年 農林業センサスを基に作成

神奈川県まちづくりプラン

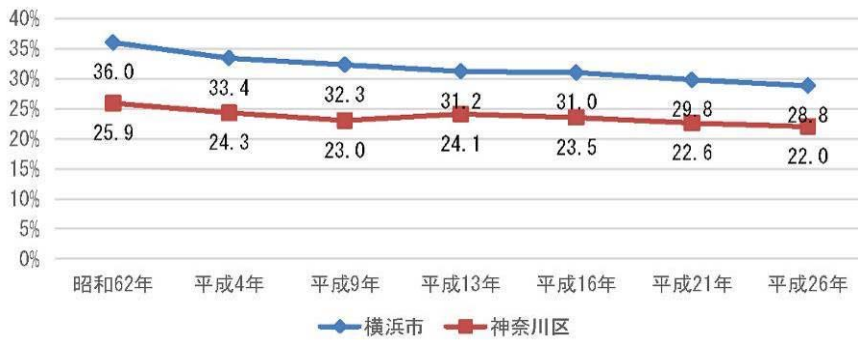
(6) 水、緑、環境

■ 緑被率の低下とヒートアイランド現象等による影響

平成 26(2014)年時点の神奈川区の緑被率は 22.0%となっており、約 30 年前の昭和 62(1987)年時点の 25.9%から緩やかに低下しています《図 1-30》。また、樹林地や農地は丘陵部にまとまって存在しています《図 1-32》。

神奈川区内の熱帯夜日数は、臨海部を中心に多くなっています。この傾向は気候変動やヒートアイランド現象が影響していると考えられます《図 1-31》。

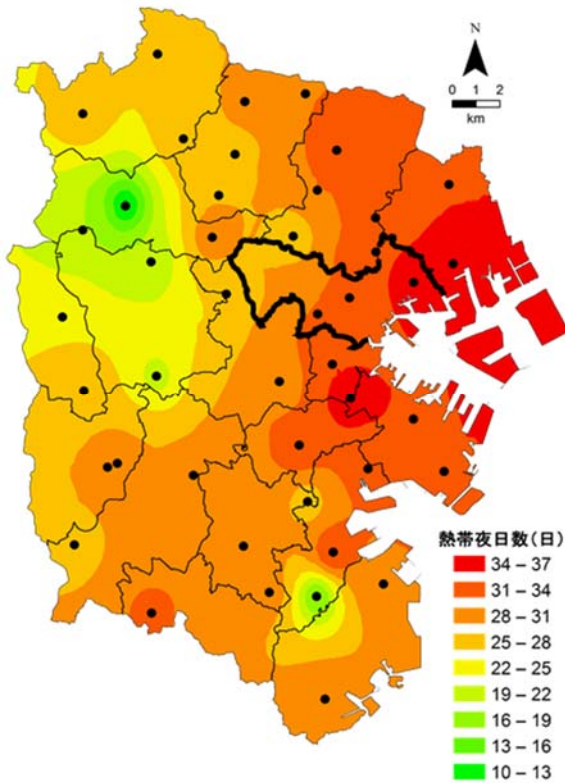
《図 1-30》 緑被率の推移



※緑被率は調査年度によって調査方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。

《図 1-30》〈出典〉横浜市統計書「行政区緑被率」を基に作成

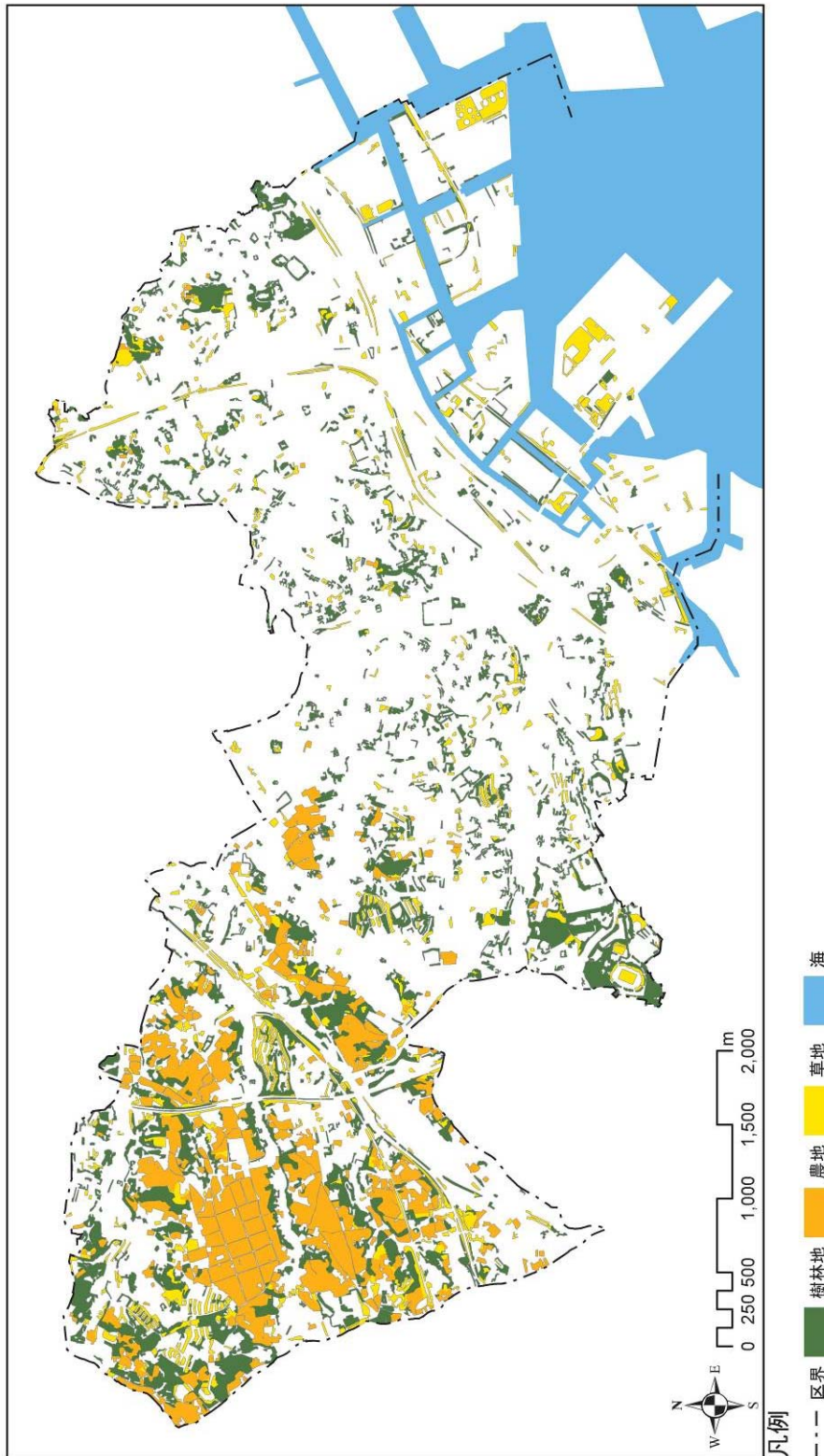
《図 1-31》 熱帯夜日数の分布 (平成 29(2017)年 7~8 月)



《図 1-31》〈出典〉環境創造局環境科学研究所資料を基に作成

神奈川区まちづくりプラン

《図 1-32》緑被分布図（平成 26(2014)年度）



《図 1-32》〈出典〉横浜市第 10 次緑地環境診断調査（平成 26(2014)年度）

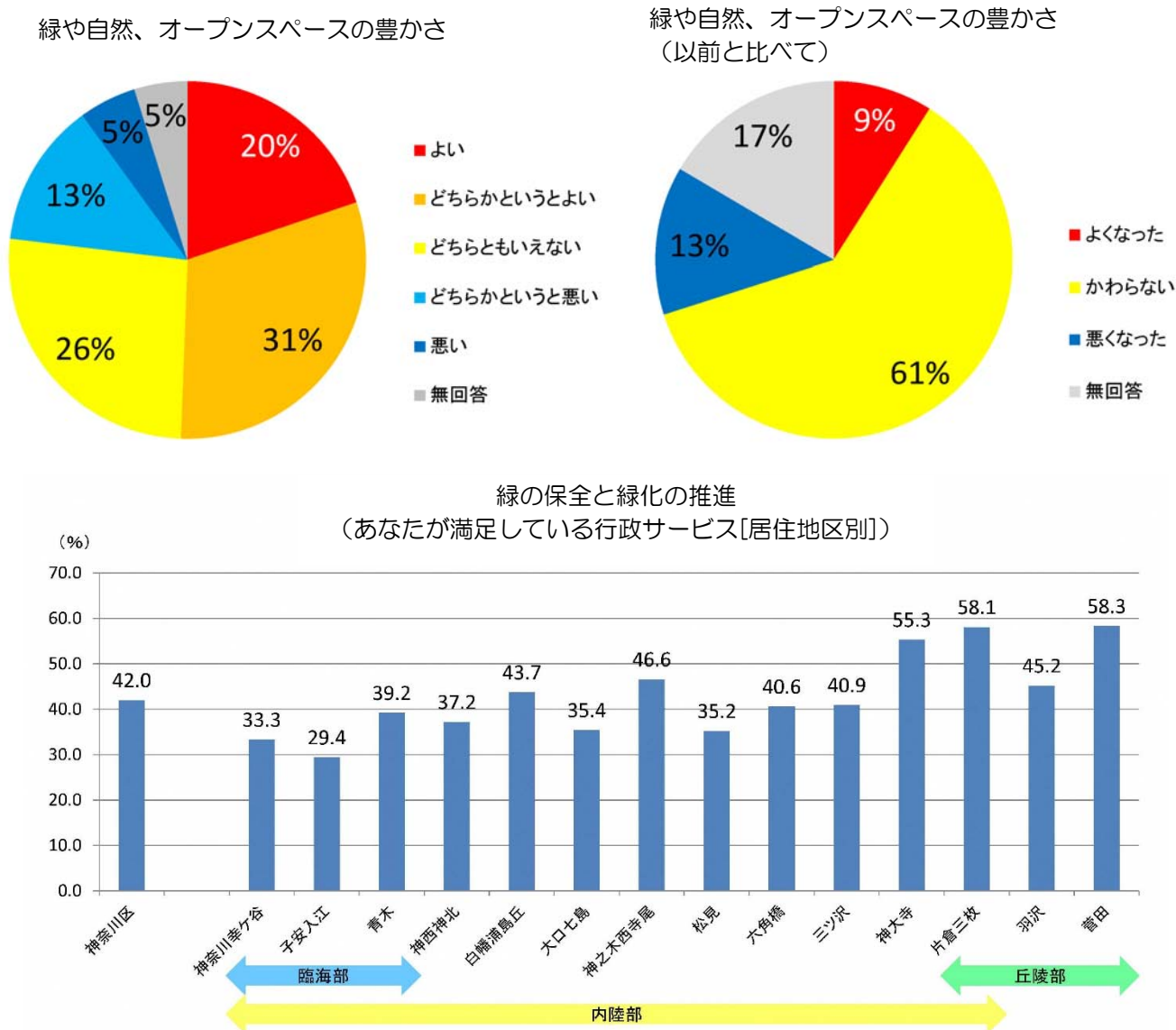
神奈川県まちづくりプラン

■区民意識調査

平成28(2016)年度神奈川県区民意識調査によると、現在の住まいの周辺環境の緑や自然、オープンスペースの豊かさについて、区全体で「よい」、「どちらかというといよい」の回答者が51%で約半数となっています。また、以前と比べて「よくなった」が9%、「変わらない」とする回答者が61%となっている一方で、13%の回答者が「悪くなった」と回答しています。

さらに、居住地区別に神奈川区の行政サービスの満足度を集計すると、「片倉三枚」、「菅田」、「神大寺」で50%以上の回答者が「緑の保全と緑化の推進」について満足していると回答しており、緑が多い地域では「緑の保全と緑化の推進」に関する満足度が高くなる傾向があります《図1-33》。

《図1-33》区民意識調査（平成28(2016)年度）



神奈川県まちづくりプラン

2 改定にあたっての基本的な視点

2-1 集約型都市構造・鉄道駅を中心とした市街地形成への対応

「横浜市都市計画マスタープラン全体構想」では、超高齢化社会や将来の人口減少社会に対応できる「集約型都市構造」への転換と、「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地形成」を目標に掲げています。

都心部では、都心として必要な機能の更なる集積や、居住立地の適正により活力ある都市の形成を図ることが示されています。また、鉄道駅周辺では、地域特性に応じた機能集積が必要です。

さらに、新設される羽沢駅（仮称）を生かしたまちづくりが必要です。

2-2 土地利用の変化への対応

神奈川区では、近年の人口動向や将来予測から、住宅開発や土地利用転換が当面の間は進むと予想されることから、各地域の特性に沿った土地利用の誘導が必要です。また、土地利用転換の際には、人口流入等によって必要なインフラの不足や周辺との調和が図れなくなる可能性が生じるなどの課題への対応が必要となります。

2-3 都市防災への取組

地震対策、治水対策等被害を最小化する取組による更なる防災力と減災力の向上を目指すとともに、地域防災拠点を中心とした共助が行われやすいまちづくりを目指します。

2-4 温暖化やヒートアイランド現象の緩和への取組(脱炭素化に向けた都市づくりへの対応)

地球温暖化の影響に加えヒートアイランド現象の影響もあり、横浜市の平均気温は長期的に上昇傾向にあります。また、神奈川区内の熱帯夜日数は、臨海部を中心に多くなっています。そのため、脱炭素化に向けた都市づくり等の温暖化の緩和策と、気候変動の影響に対する適応策を推進します。

3 区の将来像

3-1 まちづくりの目標

神奈川区まちづくりプランでは、次の3点をまちづくりの目標として定めます。

(1) 安全で利便性の高いまち

区域に横浜都心や新横浜都心を抱え、交通が便利な特性を踏まえ、身近な地域での生活の利便性をより一層向上させるとともに、各種の災害にも強い暮らしやすいまちを目指します。

(2) 快適でうるおいのあるまち

居住環境の向上を図るとともに、豊かな自然環境の保全や創造、地域の特性を生かしたまちづくりなどにより、快適で住みやすいまちを目指します。

(3) 安心して楽しみにあふれた活力あるまち

誰もが安心して生活できるように、福祉・保健の環境を充実させるとともに、区民が地域に愛着をもてるように、歴史や文化に親しめる魅力あるまちを、区民と協働して作ることを目指します。また、地域の活性化とともに、都心としての機能強化を図り、活力に満ちたまちを目指します。

3-2 将来都市像

「まちづくりの目標」の実現に向けて、将来都市像を次のように設定します。

(1) 都市の構成と連携

「臨海部」、「内陸部」、「丘陵部」と、この3地域上に位置する「都心部（横浜都心、新横浜都心）」で、各地域の特性を生かしたまちづくりを進め、併せて、各地域が相互に連携を深め、調和のとれたまちづくりを進めます。「臨海部」、「内陸部」、「丘陵部」のそれぞれの結びつきを強化するため、これを補完する交通の円滑化を検討します。

① 地域別

■臨海部

京浜臨海部では、産業の拠点として操業環境を保全するとともに、遊休化している用地等については、適切な土地利用転換による再整備を進め、新たな産業の集積を促進します。また、木造住宅が密集している地域などでは、災害に強いまちづくりを進めます。併せて、水際線を生かした緑の環境づくり等をはじめとした、地域資源を生かしたまちづくりを推進します。

■内陸部

住宅地として、居住環境の保全、地区の安全性・交通利便性の向上を図ります。また、各駅周辺では、生活の拠点として、商業・生活サービス機能などを充実させ、生活利便性の高いコンパクトな市街地を形成します。また、木造住宅が密集している地域などでは、災害に強いまちづくりを進めます。水と緑に囲まれたうるおいのあるまちづくりを推進します。

神奈川県まちづくりプラン

■丘陵部

農業専用地区を中心に都市農業の振興を図るとともに水と緑を生かしたまちづくりを進め、併せて既存の住宅地における居住環境や交通利便性の向上を推進します。

② 都心部（横浜都心、新横浜都心）

横浜都心と新横浜都心においては、市の中核としての基盤整備や高次の業務、商業、文化、観光、交流など更なる機能集積を図り、互いに機能補完をしながら地区特性に応じた都心部を形成します。都心周辺は、都心との近接性を生かした市街地を形成します。

■横浜都心

横浜都心では、「世界が注目し、横浜が目的地となる新しい都心」の実現に向け、3つの基本戦略（「次の時代の横浜の活力をけん引するビジネス・産業づくり」、「豊かな創造力・市民力が息づく横浜スタイルの暮らしづくり」及び「個性豊かなまちの魅力をつなぎ港と共に発展するまちづくり」）を推進していきます。

■新横浜都心

新横浜都心では、交流・多彩・悠々（ターミナルが生む人々の交流・多機能集積・自然環境との共生）の3つをテーマに、個性ある地区が刺激しあった新たな都心の創造を図ります。

羽沢駅（仮称）周辺においては、新横浜都心の一角として、神奈川東部方面線などの整備にあわせて、周辺の自然環境と都市機能の調和した土地利用を図ります。

③ 鉄道駅周辺のまちづくり

各駅（東神奈川駅・仲木戸駅、新子安駅・京急新子安駅、白楽駅、大口駅、子安駅、東白楽駅、反町駅、片倉町駅、神奈川新町駅、三ツ沢上町駅、三ツ沢下町駅、神奈川駅、羽沢駅（仮称））周辺において、人口規模や人口構成等に応じた機能集積（商業・業務施設、公益施設、福祉施設、医療施設、集合住宅等）を図り、生活利便性の高いコンパクトな市街地を形成します。

神奈川県まちづくりプラン

(2) 水と緑の環境

既存の大規模な公園・緑地、農地などを緑の拠点として位置付け、保全、活用を図るとともに、公共施設や民有地の緑化を進め、プロムナードや街路樹などで緑の拠点とつなげることにより、緑あふれる環境を創出し、生物多様性の保全・再生・創造を図ります。なお、こうした水と緑の環境の保全活用は、区民の参加を得てより一層推進していきます。

■臨海部

水際線を生かしたレクリエーション空間を創出し、区民の憩いの場としていくとともに、事業所や工場内の緑化を推進します。

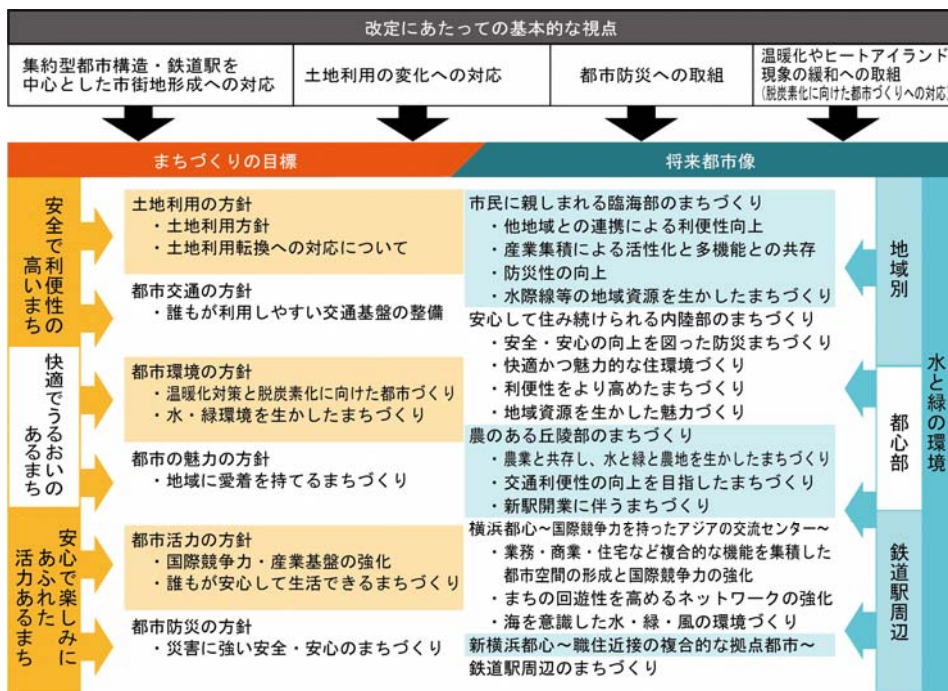
■内陸部

三ツ沢公園・豊頭寺市民の森周辺や神の木公園周辺など既存の大規模な公園・緑地などを核として、街路樹や緑のプロムナード、民有の緑地などをつなげることにより、身近な緑を増やしていきます。

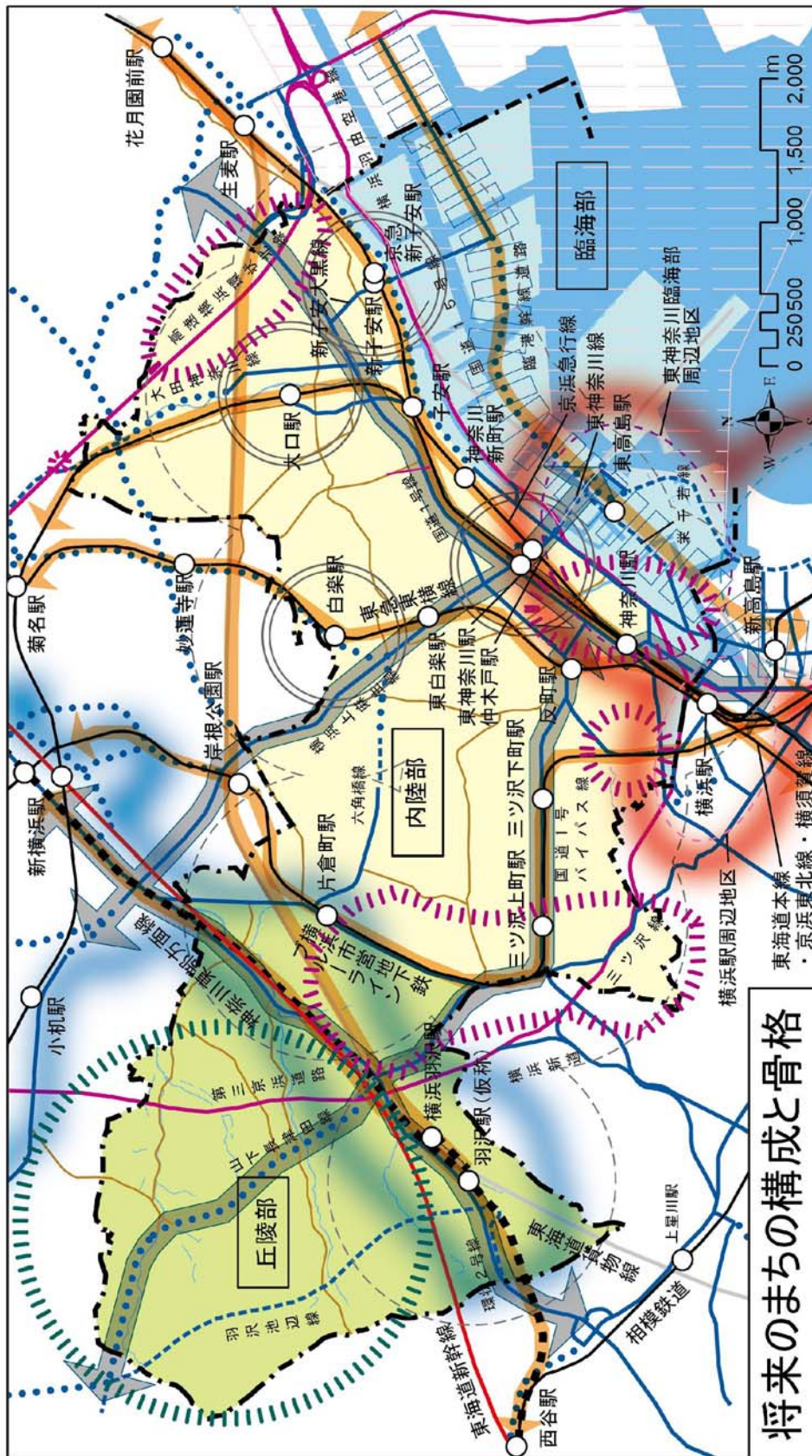
■丘陵部

緑の10大拠点の一つである「都田・鴨居東本郷・菅田羽沢周辺地区」や農業専用地区があることから、市内有数の農畜産物の産地である特徴を生かしながら、樹林地や農地の保全・活用を図り、農業振興や区民が体験などを通して農業文化に触れあえる環境づくりを進めます。

神奈川県まちづくりプランの構成



神奈川区まちづくりプラン



将来のまちの構成と骨格

- 凡例
- 境界
 - 横浜都心
 - 新幹線
 - 新横浜都心
 - 既存旅客路線
 - 京浜臨海部地域
 - 既存貨物路線
 - 丘陵部
 - 鉄道(駅)
 - 緑の10大拠点 (都田、鶴屋本郷、菅田羽沢周辺地区)
 - 緑の拠点
 - 主要な道路ネットワーク
 - 主要な地域道路(既存)
 - 主要な道路ネットワーク
 - 鉄道ネットワーク
 - 海・河川
- 幹線道路(既存) --- 幹線道路(整備予定)
--- 幹線道路(計画等) --- 主要な地域道路(既存)
--- 主要な道路ネットワーク --- 鉄道ネットワーク
--- 海・河川

※各都心部は概ねの位置を示すものです。

第2章 分野別整備方針

1 土地利用の方針

1-1 土地利用方針

(1) まちづくりの方針

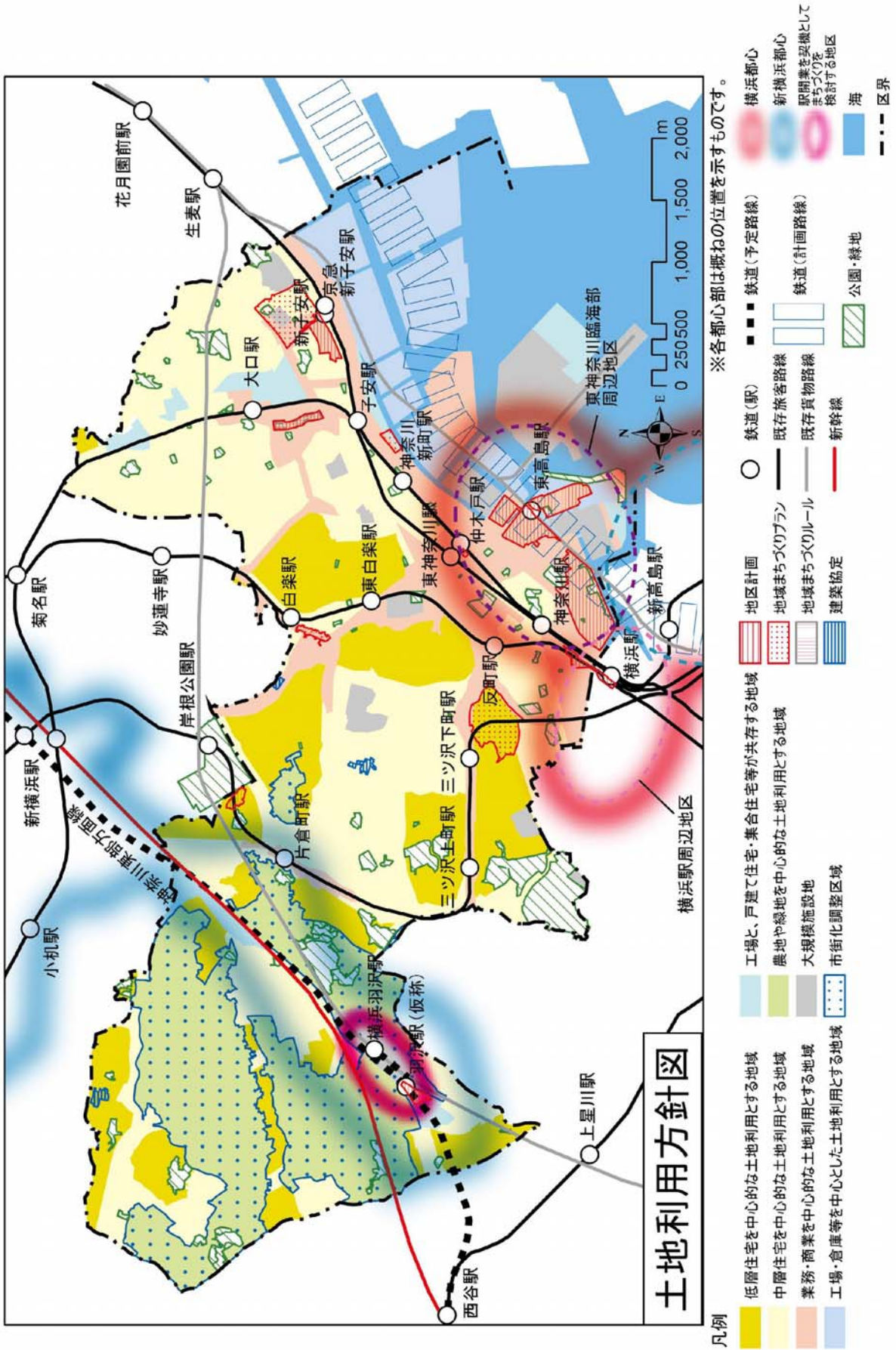
- ・ 神奈川区では、住宅系土地利用を中心に様々な土地利用がなされています。住宅地、商業地、工業地、樹林地、農地、公園等が適切に配置された、秩序ある調和のとれた土地利用を進め、市街地の類型に応じた良好な市街地形成を目指します。
- ・ まちづくりの状況の変化や地域の課題が生じた等の理由により、土地利用を見直す必要がある場合は、全市的な観点での用途地域の見直しや、都市計画制度などの活用を検討します。

(2) 土地利用の方針

土地利用	現状と課題・整備方針
住宅系 土地利用	<p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 内陸部や丘陵部では、戸建て住宅を中心とした住宅地を形成しています。内陸部では、高齢化の進行に伴い、斜面住宅地における高低差や狭あい道路による移動の不便さが課題となっています。そのなかでも、木造老朽住宅が密集した地域では、大地震に起因する住宅の倒壊や延焼の可能性から、建物の不燃化・耐震化などの防災面における課題があります。 <p>【整備方針】</p> <p>○低層住宅を中心的な土地利用とする地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 戸建て住宅や低層集合住宅を中心とした土地利用とし、地区計画等を活用して敷地の細分化を避けるなど、ゆとりある住宅地の形成を進めます。 ・ 丘陵部の既存の住宅地ではその環境を保全し、良好な住宅地を形成する土地利用とします。 ・ 内陸部の一部では、建物更新にあわせ狭あい道路の拡幅や建物の不燃化による災害に強いまちづくり、坂道や階段における手すり設置等を進め、まちの安全性及び駅周辺へのアクセスの向上を図ります。 ・ 地域の利便性向上のため、身近な生活利便施設の導入を図ります。 <p>○中層住宅を中心的な土地利用とする地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中層住宅を中心とし、一部に戸建て住宅も建ち並ぶ土地利用とします。 ・ 新たに住宅開発等を行う場合には、日照等周辺の住環境への影響を極力少なくするよう配慮するとともに、敷地内の緑化や道路・駐車場の整備等により良好な居住環境を形成し、地域の環境の保全・向上を図ります。 ・ 建物の形態や高さ、色については、周囲の環境と調和のとれた整備を図るとともに、地域の特色を取り入れたまちづくりを進めます。 ・ 一部の戸建て住宅がまとまって建ち並ぶ地区においては、地区計画や建築協定、景観協定などの手法の導入も含め、現在の住環境の保全に向けて検討を進めます。 ・ 団地等の計画的に整備された既存中層住宅では、建物の長寿命化やバリアフリー化の促進、計画的な建物更新を促すことで、良好な住環境を維持します。 ・ 幹線道路沿いなどを中心に、低層部への生活利便施設の導入を図ります。

神奈川区まちづくりプラン

業務・商業系 土地利用	<p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都心部や内陸部の鉄道駅周辺では再整備が進み、大規模な商業、業務、行政施設等が集積する地区があります。一方で、幹線道路沿道は商業・業務施設などと木造住宅が混在しており、幹線道路が未整備のため、再整備が進まない地区も見られます。 <p>【整備方針】</p> <p>○業務・商業を中心的な土地利用とする地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 商業、業務、文化などの機能を集積し、景観や地域特性に応じた土地利用を図ります。 ・ 幹線道路の整備に併せて市街地の再整備を促進します。 ・ 駅周辺や幹線道路等の沿道では、低層階に店舗や事務所等を導入するなど多様な機能の集積を図ることにより、区民の生活利便性を向上させるとともに、まちのにぎわいづくりを創出します。 ・ 特に駅周辺では、地域特性・ニーズに対応した、生活利便施設・福祉施設等の都市機能の集積を図ります。 ・ 横浜都心では、高次の業務、商業、文化、観光、交流など更なる機能集積を図るとともに、一定のルールのもと、業務機能等を中心に地域の実状に応じた機能強化と合わせ、都市型住宅の誘導等も図ります。
産業・流通系 土地利用	<p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 臨海部では、工場や物流倉庫などがまとまって立地しています。 ・ 事業所数の推移は横ばいで、従業員数は増加傾向にあります。 ・ 緑化及び駐車場附置義務等が施設更新時の課題となっている場所もあります。 ・ 内陸部や丘陵部では中規模な工場などが立地していますが、一部の地域では、近隣の住宅建設による工場の操業環境の悪化などが懸念されています。 <p>【整備方針】</p> <p>○工場・倉庫等を中心とした土地利用とする地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施設更新を促進し、既存産業の立地継続と機能強化・高度化を図ります。 ・ 埋立地や事務所・工場等の企業敷地内の緑化を推進し、緑の創出を図ります。併せて、敷地の有効活用や工場建て替えの円滑化も図った緑の環境づくりを促進します。 ・ 事業所の再編整備等に際しては、地区計画等の都市計画制度の活用により計画的な再整備を促し、併せて新たな産業の集積を促進するなど適切に誘導します。 <p>○工場と、戸建て住宅・集合住宅等が共存する地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工場と住宅が混在している地域では、工場等の操業環境を保全し、住宅との共存を図ります。
農地・緑地系 土地利用	<p>【現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 丘陵部を中心とした市街化調整区域では、農地・緑地が緩やかな減少傾向にあります。 <p>【整備方針】</p> <p>○農地や緑地を中心的な土地利用とする地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 基本的に市街化を抑制し、農地や緑地と共存するまちづくりを検討します。



神奈川県まちづくりプラン

1-2 土地利用転換への対応について

(1) 現状と課題

- 横浜駅に近接し、横浜都心や新横浜都心を含む神奈川区は当面の間における人口増が予測されており、土地利用転換による住宅建設が続くものと考えられます。一方で、大規模土地利用転換により、人口流入が生じた場合、必要なインフラの不足や、周辺との調和が図れなくなる可能性があります。
- 工場と戸建て住宅・集合住宅等が共存する地域では、住宅建設による工場の操業環境の悪化などが懸念されています。

(2) まちづくりの方針

① 地域別

■臨海部

臨海部の工場・倉庫等を中心とした土地利用とする地域では、操業環境の維持保全（操業環境に配慮した建物配置の工夫や緩衝帯の設置等）等を促し、都市計画制度（地区計画等）の活用を含めその土地に適した土地利用誘導を図ります。

■内陸部

内陸部の工場と、戸建て住宅・集合住宅等が共存する地域では、現状として工場と住宅との混在が見られる中で、今後、土地利用転換が生じる場合には、都市計画制度（地区計画等）の活用を含めその土地に適した土地利用誘導を図り、周辺環境に対する配慮事項（※）の実現に努めるよう、事業者と調整していきます。

※周辺環境に対する配慮事項

- 人口の一時的な増加を踏まえた、公的インフラへの影響の対応（自己敷地内の保育園整備協力など）
- 周辺地域への影響に対する対応（周辺の景観や土地利用に配慮した建物形態の工夫、敷地外周の緑化や空地確保による緩衝帯設置、歩行者空間設置等による安全な外部空間の確保）
- 防災対策の推進（敷地内のかまどベンチ設置等の取組や、帰宅困難者受け入れスペースの確保等による共助の取組）
- 区民の憩いの場となる身近な拠点の促進（緑地や公園等のオープンスペースの確保）
- 既存の景観・機能の保全（既存樹木の保全や既存通路の確保）
- 操業環境の維持保全（操業環境に配慮した建物配置の工夫や緩衝帯の設置等）

■丘陵部

丘陵部では、農地との共存や環境の保全に努め、市街化調整区域における住宅地開発の抑制を図ります。

② 都心部（横浜都心・新横浜都心）

- 横浜都心では、高次の業務、商業、文化、観光、交流など更なる機能集積を図るとともに、一定のルールのもと、業務機能等を中心に地域の実状に応じた機能強化と合わせ、都市型住宅の誘導等も図ります。
- 各都心における工場・倉庫等を中心とした土地利用とする地域において、適正な土地の高度利用を図ることが必要な地区については、業務・商業を中心とする用途への転換を図り、その他の地区については、周辺地域との整合を考慮し、適切な再整備を図ります。
- 羽沢駅（仮称）周辺の市街化調整区域では、農地の保全等の面から農業との調和を図りつつも、基盤整備と併せた都市的土地利用の必要がある場合、地域の合意形成や事業実施の見通しが立った際には、地区計画等によるまちづくりと併せて市街化編入を検討します。

神奈川県まちづくりプラン

2 都市交通の方針

2-1 誰もが利用しやすい交通基盤の整備

身近な公共交通機関を充実させるとともに、歩行者や自転車などが安全に移動できる空間を整え、自家用車に頼らなくても目的地に快適に移動できる環境を整備します。また、幹線・地域道路ネットワークを整備し、渋滞緩和を図るとともに身近な生活道路の安全性を高めます。さらに、これらの交通施設の整備にあたっては、バリアフリーや環境に対する影響に配慮します。

(1) 現状と課題

- ・内陸部には 14 の旅客駅があり、市内各地や東京都心方面にアクセスしやすい好立地となっています。一方丘陵部では、身近に利用できる鉄道が少なく、バス交通等によって交通基盤が補完されていますが、横浜都心へアクセスしにくく、駅から 1km の範囲やバス停から 300m の範囲に含まれていない地域が存在し、公共交通の利便性の向上が課題となっています。
- ・横浜羽田空港線、三ツ沢線、高速横浜環状北線や第三京浜道路などにより広域にアクセスしやすい立地条件にあります。また、幹線道路の整備が進んでいますが、交通の円滑化に向け、引き続き未整備区間の整備を推進していく必要があります。
- ・高速横浜環状北線が整備されましたが、広域的な道路ネットワークへのアクセス向上を図るとともに、区内の通過交通を減少させるために、継続して馬場出入口の整備を促進する必要があります。
- ・バリアフリー化や、歩行者・自転車空間の確保がされていないために、それぞれの駅周辺に円滑にたどり着けない場所があります。

(2) まちづくりの方針

① 公共交通機関

■バス

- ・地形の起伏や道路幅員の狭さなどにより、バスが入ってこられない地域には、小型バスの導入を含めて路線の新設・再編を事業者等に働きかける等、地域の特性やニーズに合った交通サービスについて支援します。
- ・丘陵部では、地域と羽沢駅（仮称）や片倉町駅など周辺の各駅を結ぶ路線の充実に向けた検討を進めるとともに、区役所などの公共施設が多く立地する東神奈川駅周辺への交通アクセスの改善を進めます。

■鉄道

- ・神奈川東部方面線の整備や羽沢駅（仮称）設置により、丘陵部における鉄道交通の利便性向上を推進します。また、通勤時間帯における既存の鉄道の混雑を緩和するとともに、京浜臨海部と東京都心方面や横浜都心方面のアクセス向上を図り、京浜臨海部における産業立地や再編整備を進めるため、東海道貨物支線の貨客併用化（京浜臨海線）の検討を進めます。

■水上交通

- ・臨海部の交通利便性を向上させるとともに、魅力スポットめぐりや災害時における交通の手段として、臨海部の再編整備にあわせて、臨海部を結ぶ水上交通の検討を行います。

神奈川県まちづくりプラン

② 道路

■高速道路

- ・第三京浜道路保土ヶ谷PA付近に横浜市街地方面との出入口を整備することや、高速横浜環状北線馬場出入口の整備により、周辺的一般道の交通渋滞の緩和を図り、併せて高速横浜環状北線とつながる高速横浜環状北西線の整備により、広域的な道路ネットワークによるアクセス向上を図ります。

■幹線道路

- ・大田神奈川線、山下長津田線、羽沢池辺線、栄千若線、臨港幹線道路など幹線道路の整備を進め、区の骨格となる道路網を整備します。さらに、横浜上麻生線の未整備区間の整備を進めることで、横浜都心と新横浜都心とを結ぶ広域的なネットワークを構築します。

■主要な地域道路

- ・住宅地と最寄り駅や幹線道路を結び主要な地域道路については、交差点改良やバスベイの整備などを進めて、バス交通の円滑化を図るとともに、可能な限り歩行者空間を確保し安全性の向上を図ります。また、既存の道路を活用して、区東西方向の交通の円滑化を図ります。

③ 歩行者空間・自転車を利用しやすい空間など

■歩行者空間

- ・高齢者や障害者、子どもや子育て世代など、あらゆる歩行者が安心して利用できる空間を確保するために、幹線道路・主要な地域道路においては歩道の整備等の安全対策を推進します。また、建物の周りにできる限り空地を確保し、道路に面した部分ではよりゆとりのある歩行者空間確保を推進します。
- ・住宅地内の道路は歩行者優先の空間と位置付け、通過交通の排除など歩行者の安全確保を図ります。
- ・歩道の段差解消など、バリアフリー化を進めます。
- ・人々を、横浜らしさを象徴する水際線へと呼び込むため、海へと続く歩行者軸や都心臨海部の各地区の連携強化に向け、魅力ある歩行者ネットワークの強化・拡充を進めます。

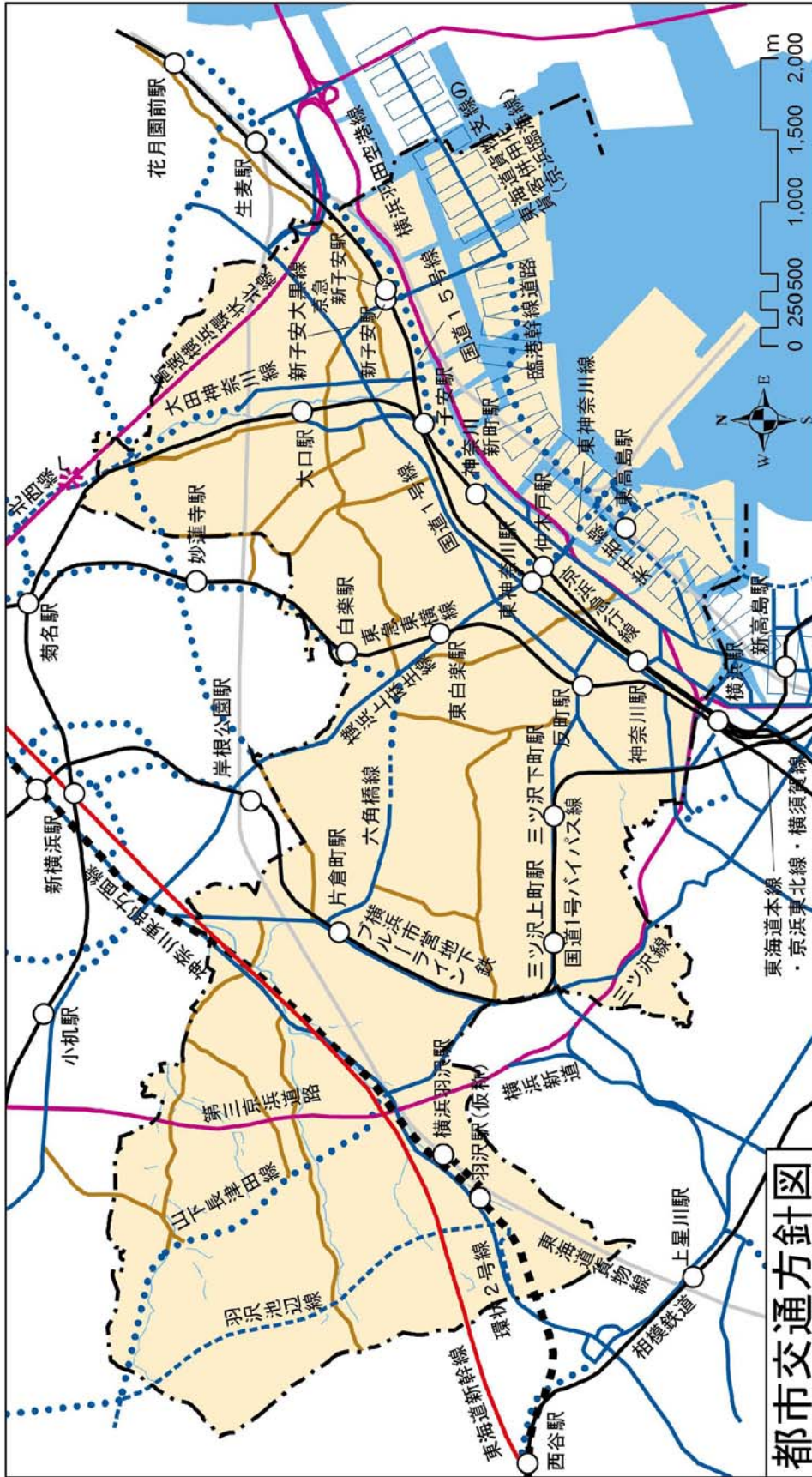
■自転車を利用しやすい空間

- ・駅や商店街など利用ニーズの高い場所へのアクセス向上、公園等の緑の拠点やレクリエーション施設などへの移動の円滑化を図るため、自転車の安全で快適な利用を啓発するとともに、自転車通行空間の整備や駐輪場の確保に取り組みます。
- ・日常的に利用しやすい交通システムとして、コミュニティサイクルの拡充を促進します。

④ 環境に配慮した交通システム

- ・電気自動車など低公害車の普及促進を図ります。
- ・幹線道路沿道の騒音、振動、排気ガス対策など環境に配慮した交通環境づくりを推進します。

神奈川県まちづくりプラン



凡例

- 区界
- 鉄道(駅)
- 既存旅客路線
- 既存貨物路線
- 新幹線
- 鉄道(予定路線)
- 鉄道(計画路線)
- 高速道路(既存)
- 高速道路(整備予定)
- 幹線道路(既存)
- 幹線道路(整備予定)
- 幹線道路(計画等)
- 主要な地域道路(既存)
- 海・河川

3 都市環境の方針

3-1 温暖化対策と脱炭素化に向けた都市づくり

(1) 現状と課題

横浜市の平均気温は長期的に上昇傾向にあります。これは、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あるものと考えられます。地域的にみると、市内東部（横浜港周辺）において熱帯夜日数が多い状況です。

(2) まちづくりの方針

① 温暖化対策の推進

区民と事業者、行政が協力してエネルギー利用の効率化を図り、二酸化炭素など温室効果ガスの排出を抑制するなど、地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和を図ります。また、すでに起こりつつある気候変動の影響に対応し、被害を最小化・回避する「適応策」についても推進していきます。

■排熱の抑制

エネルギー消費機器等の高効率化、建築物における外壁の断熱性向上や緑化等により、エネルギー消費量の削減を図ります。

■緑地の保全・整備と地表面被覆の改善

地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和に寄与する既存の公園・緑地・農地を保全・維持するとともに、公園や緑地の整備、街路樹等による緑の確保、屋上・壁面の緑化などの対策を進めます。

■都市形態の改善

地域を冷却する風の道確保する観点から、建築物及び市街地の形態を配慮した街並みの形成を行います。また、横浜駅周辺地区など、都心部における水と緑と風を生かしたまちづくりなどの環境への取組を継続して推進します。

② 効率的なエネルギー利用の推進

開発事業や都市施設の整備などを進める際には、建築物の省エネルギー化や、省エネルギー設備や分散型電源・燃料電池等の導入、再生可能エネルギー等の利用、CO₂排出削減に努めるなど環境への負荷低減を図ります。横浜駅周辺地区では、地域冷暖房施設の供給ネットワークの構築など、エネルギーの効率的な活用を検討します。さらに、市街地再開発事業などを契機として、スマートコミュニティの構築を図り、脱炭素化に向けた技術の導入を推進します。

③ 資源循環型社会の推進

資源循環型社会を推進するために、住宅や公共施設などにおける、建築物の長寿命化（建築廃材の発生抑制）、生ごみなどの資源化、公共施設整備時における再生品・リサイクル材の活用（グリーン調達）などを促進します。また、雨水利用、太陽光発電などの再生可能エネルギーの活用、エネルギー供給の安定化及び省エネルギーの推進に取り組みます。

神奈川県まちづくりプラン

3-2 水・緑環境を生かしたまちづくり

大規模な公園や緑地、農地などを緑の拠点として位置付け、保全・活用を図るとともに、公園、街路樹やプロムナードなどをつなげて身近な緑などを増やします。緑化の推進や水辺の親水性向上などを進めます。これらにより、生物多様性の保全・再生・創造の取組を進めます。

(1) 現状と課題

- ・ 臨海部や内陸部などの既成市街地では、公園などを除くとまとまった緑が少なくなっています。
- ・ 丘陵部には農地や樹林地が広がっており緑の10大拠点にも位置付けられていますが、それぞれ減少傾向にあります。また、農業専用地区を中心に特産のキャベツなどが栽培されています。
- ・ 緑が多い地域では「緑の保全と緑化の推進」に関する満足度が高く、緑環境の維持・発展が求められています。
- ・ 臨海部の運河や河川では、水辺に親しめる空間が多くありません。
- ・ 自然に親しみ、やすらぎのある豊かな生活環境とするために、身近な自然環境を生態系に配慮してネットワークさせ、維持・発展させていくことが必要です。
- ・ 公園等の活用方法として、地域活動の場としての利用が求められています。
- ・ 農家の高齢化や後継者不足等にもなう担い手の減少による農地の遊休化が進む可能性があります。
- ・ 市街地の貴重なオープンスペースとしての都市農地の重要性が高まっています。

(2) まちづくりの方針

① 水と緑の保全・創造

- ・ 臨海部、内陸部、丘陵部、都心部それぞれの自然環境を生かし、生物生息環境を保全するとともに自然に親しめる環境づくりを行い、水と緑の環境を保全・創造します。また、緑あふれる市街地を形成するため、残り少なくなった緑地の保全や公共施設用地の緑化を推進します。
- ・ まとまった緑地は、特別緑地保全地区等の緑地保全制度を活用し、緑地の保全を推進し、また、民有地の緑化を促進します。
- ・ 緑の10大拠点に加えて、区内の主な公園や緑地がまとまって立地する一帯を緑の拠点として位置づけ、保全・活用を図ります。
- ・ 区の木（こぶし）・区の花（チューリップ）の普及啓発を行い花と緑のまちづくりを進めます。
- ・ 河川等では、川の魅力を生かし、親水性の高い、地域に開かれたうるおいの空間の維持・確保に努めます。
- ・ 緑化を進め、公園や街路樹、プロムナード、民有地の緑などをつなげることにより、まちの中に緑のネットワークを創出します。

② 水と緑の活用・管理

水と緑を生かした活動や維持管理について、区民の自主的な参加をより一層促進します。併せて、公園のにぎわい創出や新たな楽しみ方など公園の魅力を高めるような活用方法について検討します。

③ 農地・農的空間の保全・活用

主に市街化調整区域に広がる農業専用地区を中心に、農業経営の安定化・効率化に向けた農業の振興や多様な担い手への支援を行うとともに、良好な農地として耕作が行われるよう農地の保全・活用を進めます。

また、市街化区域内の農地についても、生産緑地地区の指定等の制度を活用しながら保全・活用していきます。

土地所有者の管理が難しくなった農地等を買収するなどして市民が農作業を楽しめる農園を主とした都市公園を整備する「農園付公園」の整備手法などを活用し、農地・緑地の保全を図ります。

4 都市の魅力の方針

4-1 地域に愛着を持てるまちづくり

楽しみにあふれた活力のあるまちを目指して、区民、事業者と行政との協働により地域の貴重な歴史資源を保全・活用するとともに、まちづくりの活動が活発に行われるような環境づくりを進めます。

(1) 現状と課題

- ・ 区内には、神奈川宿や開港以来の史跡、近代化遺産などの歴史的資産が数多くありますが、これらを今後のまちづくりに生かしていくための情報発信が不足しています。また、街並みや古木など地域の歴史や面影を現代に伝える地域資源が、時代と共に失われつつあります。
- ・ 消費者動向の変化や交通アクセス等の利便性などにより、地域サービスの身近な拠点である商店街においても空き店舗が増えるなど、従来のにぎわいが薄れつつあります。
- ・ 東京や近隣の都市への通勤・通学が増加し、近隣都市のベッドタウン化する傾向があります。
- ・ 高齢化が進む中で、担い手の減少による地域コミュニティの衰退が懸念されます。
- ・ 生涯学習活動などを契機として、地域の歴史や環境など多様な分野において、区民による自主的なまちづくり活動が盛んに行われており、それらの活動に対する適切な支援が必要です。一方、若い世代と地域コミュニティの接点が少なくなっています。
- ・ 地域活動の場が不足しています。
- ・ 人々のニーズや考え方が多様になってきている中で、価値観に合ったテーマ型のコミュニティづくりや地域コミュニティとの交流など、多世代でつながりのできる場づくりが必要です。

(2) まちづくりの方針

① 歴史的資産の保全活用

- ・ 地域に対してより愛着が増すように、区民、事業者、行政の協働により、歴史的資産を保全するとともに、これらを活用したまちづくりを進めます。
- ・ 面的整備に併せた神奈川台場跡の遺構の活用など、歴史的資産を保全しつつ、「神奈川宿歴史の道」沿道への松の植栽等による、地域の歴史をしのばせる景観づくりを検討するなど、魅力ある街並みづくりの実現を図ります。
- ・ 「神奈川宿歴史の道」の沿道周辺をはじめとした、神奈川区の歴史の魅力を伝える手法の検討を行います。自然・文化・歴史・暮らし・産業など、有形・無形を問わず様々な分野から、魅力資源を総合的にまとめたものである「わが町 かながわ とっておき」については、区民と行政との協働により今後のまちづくりへの活用について検討します。

神奈川区まちづくりプラン

【コラム】 神奈川宿歴史の道

「神奈川宿歴史の道」は、区内に残る歴史的遺構や伝説を残す要所にガイドパネルを設置し、道づくりと景観整備を行い、横浜市のルーツを楽しく訪ね歩くことができるようにした歴史の散歩道です。ガイドパネルの周りには樹木を植えるなど、道の雰囲気づくりや街の景観に配慮した整備を行っています。



【コラム】 いまむかしガイドの取組

「NPO法人神奈川区いまむかしガイドの会」は、神奈川区を中心にその周辺の史跡、旧跡などを案内するボランティアガイド団体です。

神奈川宿 400 年記念イベントで、区の呼びかけでガイドを募り、平成 11(1999)年に神奈川区いまむかし塾を始めたことが発端。ガイドを通じて歴史を伝え、参加者の交流や健康づくりを促すお手伝いをしています。

県外からの参加者も多く、季節や風物、地域の年中行事などに合わせてつくられたコースは、現在50コースほどで、参加者の希望も取り入れながらコースを設定しています。

その他、地域の文化・歴史を伝えるための講習会や行事を、生涯学習団体や小・中学校などと協力し取り組んでいます。



画像：NPO法人神奈川区いまむかしガイドの会 提供

神奈川区まちづくりプラン

② まちの魅力の活用

- 健康みちづくり推進事業により、地域に親しまれている三ツ沢せせらぎ緑道をはじめとした既存の緑道において、区役所と地域が一体となって、歩きやすい環境づくりや案内サインの設置等による公園間のネットワーク化等を図り、「誰でも気軽に楽しめる」みちづくりを進めます。
- 地域の魅力PR・情報発信を図るため、情報通信技術を積極的に活用し、商店街において情報通信基盤の整備等を促進するなど、区民や外国人を含む来街者が、必要な情報を入手しやすい環境づくりを進めます。
- 生涯学習やまちづくり、福祉・保健などの各種ボランティア活動に関する情報のほか、商店街における地域に密着した情報をまちの活力源として発信・活用していけるよう支援します。
- 店舗、事務所等の看板を含めた建物の色や形態などは、周囲の環境と調和のとれた整備を促進するとともに、地区の特色を取り入れた魅力あるまちなみづくりを進めます。
- 市民の台所を支える中央卸売市場本場は、開かれた市場としての魅力づくりを図ります。
- 外国からの観光客を含む来街者が安心して買い物を楽しめる環境づくりを推進し、にぎわいの創出を図ります。

【コラム】六角橋商店街の取組

神奈川区六角橋1丁目区域に位置し、約170店舗で成り立っている商店街です。生鮮食品から飲食店、雑貨等様々なお店が並んでいます。

昭和の面影を残すレトロな商店街で、その魅力あるまちなみの継承と、災害に強いまちづくりを進めるための先進的なルール作りに取り組み、まちづくり全般の基準から建築物や工作物等の設置に関する基準が設けられています。

他県の復興支援市をはじめとした売出し販売促進や、ドッキリヤミ市場といった数々のイベント企画・運営活動で活気に溢れ、若い人がお店を出すことも増えています。また、神奈川区は外国人が多い地域でもあり、他国との交流も視野に入れながら、神奈川区独自の地域の魅力となるような活動に期待が寄せられています。



画像：六角橋商店街ホームページより

神奈川県まちづくりプラン

③ 地域コミュニティを推進するまちづくり

- コミュニティハウスなど身近な区民利用施設を計画的に整備するとともに、既存施設の機能転換の推進、空き店舗などの積極的な活用を検討します。また、各施設間の情報ネットワーク化を進めます。
- 若者から高齢者まで多世代にわたる身近なコミュニティや、団体等の活動拠点や地域交流の場として、空き店舗・空き家・空き地などの積極的な活用を促進します。併せて、住居系用途の地域における空き家の活用検討など、地域で支え合う場の確保を図ります。
- 多様な場づくりに向けて、まちづくり活動グループの活動を支援し、協働によるまちづくりを進めることで、コミュニティ活力の維持を図ります。

④ 農的空間を活用したまちづくり

- 神奈川県では、丘陵部を中心に農地が広がっており、新たなライフスタイルとして、リタイア世代を中心とした農業サークルの取組などにより、都市農業への関心が高まっています。農地の保全活用に向けて、農業支援NPO等と協働し、農業振興に向けた市民参加を促進します。
- 区民が身近に農を感じられるように、収穫体験できる農園など農体験の場づくりや直売所の情報提供など、地産地消の取組を支援します。また、神奈川県産農畜産物のブランドづくりを支援します。近隣の住民が参加しやすいような農業体験や見学会開催など、地域住民と農家との交流を促進します。

5 都市活力の方針

5-1 国際競争力・産業基盤の強化

(1) 現状と課題

少子高齢化は急速に進み、社会経済構造に大きく影響を与えることが予測されます。他方、グローバル化の進展、情報通信技術の発達、従来の社会経済構造を変貌させるとともに、外国人居住者や観光客の増加が見込まれます。このような大きな時代の潮流に的確に対応しつつ、都市の国際競争力強化、交流人口増加、生活や活動の場としての質の向上等の視点で都市づくりを行い、都市の活力の維持・向上を図ることが必要です。

また、京浜臨海部においても、国際的な社会経済状況の変化に対応した適切な機能転換や再整備が必要となっています。

(2) まちづくりの方針

① 都心部の活力、競争力の向上

- 都心部では、高次の業務・商業等の機能を有する特性を生かすとともに、国の都市再生制度も活用して、更なる機能の集積や既存機能の強化・再生を促進し、都心部の活力、競争力の向上を図ります。
- 横浜都心では、業務・商業機能の強化と併せて、「国際ビジネス」、「ホスピタリティ」、「クリエイティビティ」の三つの視点から都心機能の強化に取り組むことでビジネス環境の充実を図ります。また、外国人をはじめ多様な担い手のための生活環境整備や多様なライフスタイルに対応した選択性の高い生活環境整備を行います。また、羽田空港の国際化によるアクセス向上などの横浜市の強みや魅力を生かし、グローバル企業のアジア拠点など国内外の企業誘致を積極的に進めます。

② 京浜臨海部の技術・経営革新の促進による産業の活性化

- 先端技術産業など工業の高度化・再編成に対応し、雇用の場を確保するため、先進的な環境を持つ活力ある工業地の形成を計画的に進めます。
- 工業地では産業の機能更新・高度化を促進するとともに、事業所の再編整備に合わせた新たな産業の立地誘導等を行うことにより、世界最先端の生産・研究開発拠点としての機能維持・向上を図ります。

③ 外国人居住者・観光客に向けた情報提供

- 増加が見込まれる外国人居住者・観光客に向けて、サインを多言語表記するなど、工夫を行います。

神奈川県まちづくりプラン

5-2 誰もが安心して生活できるまちづくり

誰もが安心して生活できるように、駅や公共施設など身近な生活空間のバリアフリー化を幅広く進めるとともに、高齢者や障害者、子育て世代などを身近な地域で支援する環境づくりを進めます。

(1) 現状と課題

- ・ 駅や公共施設など多くの人が集まる場所においてはバリアフリー化が進んでいますが、引き続き整備を促進する必要があります。
- ・ 区内には、内陸部を中心に道幅の狭い坂や階段が続く住宅地があり、特に高齢者や障害者、子どもや子育て世代にとっては、歩きにくい環境にあります。
- ・ 保育所の不足、待機児童の問題及び保育園の環境の質の維持・向上など、良好な育児環境の充実が求められています。
- ・ 地域活動への参画スペースが不足しており、増加している空き家の活用と併せて検討する必要があります。
- ・ 近年は自治会・町内会活動等の地域の担い手の高齢化が進んでおり、地域の担い手の不足が危惧されています。高齢化が進む中で、若年層や外国人などを取り込んだ、新たなコミュニティづくりなどを進めていく必要があります。
- ・ 神奈川区では、「親子のたまり場すくすくかめっ子」や高齢者サロンなどの地域ぐるみによる交流事業などが推進されており、こうした地域の中でのコミュニティづくりとともに、活動の担い手の育成や情報共有の場のあり方が課題となっています。

(2) まちづくりの方針

① バリアフリー化の推進

- ・ 駅舎や駅周辺、集客施設、公共施設などにおいては、視覚障害者誘導用ブロックの設置、音声誘導設備等の導入を積極的に促進します。また、違法な看板・広告物、放置自転車などが障壁にならないよう、これらの排除にも努めます。
- ・ 特に駅周辺における開発等では、法的に必要となるバリアフリー化に加え、歩道橋へのエレベーター設置等、地域に貢献するバリアフリー施設の整備を促します。
- ・ 身近な公共交通機関であるバスについては、ノンステップバスなどの導入を図ります。
- ・ 主要な地域道路では、可能な限り歩道を確保するとともに、車道との段差や傾斜の少ない歩行者空間を整備します。
- ・ 斜面住宅地における高低差などによって、高齢者・障害者に対して交通条件が不利と考えられる地域において、コンビニエンスストアや小型スーパーマーケットなどの小規模で多機能な商業・サービス施設の細やかな誘導を検討します。

② 保育環境の充実

- ・ 保育ニーズの高いエリアに保育施設の整備を図ります。
- ・ 子どもが生まれる前の段階からの情報提供について検討し、子育て環境の充実を図ります。

神奈川県まちづくりプラン

- ③ 高齢者、子育て世代の地域への参画スペースづくりや助け合える住まいの実現
- ・身近な地域での住民のつながり・支えあいの場としての高齢者サロン、「親子のたまり場すくすくかめっ子」、子どもの居場所及び親子の交流スペースなどの地域への参画スペースづくりを推進するため、関係部署等と連携しながら、空きスペースや空き家の活用を検討します。
 - ・地域のボランティアグループなどによる高齢者への配食や子育て支援、子どもと高齢者が触れあう機会の充実や、地域で活動する団体の相互交流による異なる取組を関連させたつながりづくりなど、地域全体で支えあう場づくりやシステムづくりの支援などを進めます。
 - ・介護が必要な高齢者や子育て中の世代など多世代が、地域の中で安心して住み続けられるよう、超高齢化社会に強く求められる世代間や地域との「つながり」を作り出す多世代型住宅「よこはま多世代・地域交流型住宅」の供給を促進し、子育て世帯や高齢者など多世代が集い助けあえる住まいの実現を図ります。

【コラム】親子のたまり場すくすくかめっ子

神奈川県では、平成13(2001)年から世代を超え地域ぐるみで、子どもをみんなで見守りながら、育ていけるまちづくりを進めており、地域の方たちと親子が一緒におしゃべりや仲間づくりをする「親子のたまり場すくすくかめっ子」に取り組んでいます。地域のボランティアの方たちが支え手となり、身近な町内会館等を子育て中の親と子に開放しています。赤ちゃんの頃に出会った子どもたちが中学生・高校生になり、遊びに来てくれた親たちが、わが町のかめっ子の支え手になって帰ってきてくれるようになりました。かめっ子の活動が次世代にも引き継がれつつあります。



神奈川県まちづくりプラン

6 都市防災の方針

6-1 災害に強い安全・安心のまちづくり

地震、火災、風水害など様々な災害に強い防災まちづくりを進めるとともに、万が一災害が生じて、被害を最小限に止め早期に復旧できる体制を強化します。

また、犯罪の起こりにくいまちづくりへの取組を進めます。

(1) 現状と課題

- ・ 内陸部を中心に、古い木造住宅が密集した地区があります。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、狭あい道路が多く緊急車両等の進入が困難であることなど、防災上大きな課題があり、「横浜市地震防災戦略における地震火災対策方針」（以下、「地震火災対策方針」という。）の対象地域となっています。
- ・ 臨海部では津波・高潮による浸水被害が想定されています。
- ・ 都心部では災害時、来街者などの人口集中により、不特定多数の避難者や帰宅困難者が見込まれています。人口や都市機能が集中しており、災害時においても災害対策、救急・救援活動等の中心となるべき機能が集中していることから、都市防災施設の整備や確保のほか、災害時の混乱を想定し、地域、事業者、鉄道事業者、行政が一体となって災害対策に取り組む体制の強化を図る必要があります。
- ・ 土砂災害警戒区域及び急傾斜地崩壊危険区域が点在しています。
- ・ 震災時などの避難場所として、地域防災拠点を指定していますが、高齢者や障害者等は、地形の高低差などにより地域防災拠点への移動が難しい場合があります。
- ・ 区内における犯罪の発生件数は減少傾向にありますが、引き続き防犯対策が必要です。

(2) まちづくりの方針

① 地震・火災

- ・ 地震による家屋の倒壊やその後の火災を防ぐため、建物の耐震化・不燃化を図ります。特に、木造住宅が密集する地域では、狭あい道路の拡幅を図るとともに、さらに、建物の共同化・不燃化、広場の設置などによるオープンスペースの確保などを促進し、火災に強いまちづくりを進めます。
- ・ 「地震火災対策方針」の対象地域では、出火率の低減や初期消火力の向上等につながる取組を強化します。さらに「地震火災対策方針」における「重点対策地域（不燃化推進地域）」では、「横浜市不燃化推進地域における建築物の不燃化の推進に関する条例」による耐火性能強化の義務付けなどにより、建築物の不燃化を促進します。
- ・ 地域における防災力向上を図るため、まちの防災組織の活性化に取り組みます。
- ・ 地域住民によるまちづくり協議会の発足や防災まちづくり計画の策定を支援し、災害に強いまちづくりを推進します。
- ・ 地震火災対策重点路線に位置づけられている都市計画道路の整備を進め、併せて、沿道建築物の不燃化を促進し、延焼遮断帯の形成を図ります。
- ・ 幹線道路の整備や、沿道建築物の耐震化対策等により、緊急輸送路を確保するとともに、

神奈川県まちづくりプラン

事業者と連携しながら、電気、ガス、上下水道及び通信施設などのライフライン施設の耐震対策やエネルギー供給の多重化多様化を推進します。

- ・ 初期消火のための設備を拡充するなどして、地域の初期消火体制の強化に努めます。
- ・ 震災時などに避難空間や仮設住宅建設用地などに活用できる、防災協力農地の指定を通し、防災空間の確保に努めます。
- ・ 臨海部では、民間事業者の協力を得ながら埋立地の液状化対策や老朽護岸・工場の耐震性の強化を進めます。併せて、津波等に対する浸水対策を推進します。また、沿岸の市街地・工場地帯における公共・民間施設を活用した津波避難施設の確保に取り組み、併せて避難場所・避難経路の確保を推進します。
- ・ 都心部において、特に横浜駅周辺については、ゆとりある歩行者空間の創出、デッキレベルの歩行者ネットワーク構築とともに、地盤の嵩上げや下水道・河川事業による浸水対策、地下施設等における避難確保や浸水防止に向けた対策、災害時の帰宅困難者一時滞在施設・津波避難施設及び避難経路などの整備を計画的に進めます。また、発災後の運営体制などのソフト面はもとより、津波の届かない位置への建物の電源設備や防災センター等の配置誘導等、災害時の活動継続に関わるハード面の対策についても、官民連携のもと強力に押し進めます。

《参考》横浜市地震防災戦略における地震火災対策方針(平成 26(2014)年 3 月策定)

平成 24(2012)年 10 月に見直しを行った「横浜市地震被害想定」における火災被害が大きいことから、地震による火災被害を軽減するため、平成 26(2014)年 3 月に「横浜市地震防災戦略における地震火災対策方針」を策定しました。これにより、全市域において減災・防災力の底上げを図るとともに、施策の対象地域を絞り込んで重点化を図り、出火率の低減や初期消火力の向上等の「地域防災力・消防力向上施策」と火災に強い都市空間の形成に資する「防災まちづくり施策」との両論で「燃えにくいまち・燃え広がらないまち」の実現に向けた取組を進めています。



② 風水害

- ・ 局地的大雨などの災害に対して、浸水被害が発生していることなどから、浸水災害を防止するために、雨水幹線などの雨水排水施設や雨水貯留施設などの整備を進めるとともに、雨水浸透施設などの設置を促進します。
- ・ 崖崩れ等のおそれのある斜面地においては、「がけ地防災・減災対策工事助成金制度」や「急傾斜地崩壊対策事業」などを活用した改善を促進します。
- ・ 高潮対策として、最新の知見による想定などを踏まえ、海岸保全施設等の整備を進めていきます。

神奈川県まちづくりプラン

③ 地域防災拠点など

- ・震災時の避難場所となる地域防災拠点では下水道直結式トイレ拡充などによる機能強化や、情報提供の充実を図ります。また、医療関係者とのネットワークを強化します。さらに、地域防災拠点を中心として防災訓練を実施するなど、地域の防災力を強化します。
- ・地域の防災組織による、安全な避難ルートの確保や災害時に利用できる施設等の確認を支援します。また、高齢者や障害者など地域防災拠点への避難が難しい場合は、自治会館の防災拠点化など、地域と連携した取組を推進します。
- ・帰宅困難者への対応を図るため、帰宅困難者一時滞在施設の確保を図ります。大人数が収容可能な大規模施設等の開発時には、災害時の帰宅困難者一時滞在施設の導入を事業者に対して誘導していきます。

④ 防犯のまちづくり

- ・犯罪の発生を未然に防ぎ、安心して生活できるまちの実現に向け、道路・公園・建物を整備する際には、道路の隅切り等による死角の抑制や、防犯灯設置等により暗い場所をつくらないなど、犯罪の抑止の視点を考慮したまちづくりを推進します。
- ・空き家化の予防や管理の行き届いていない空き家・空き地の防止に向けて、所有者、行政、地域など多様な主体の連携を図ります。

【コラム】松ヶ丘防災に強い町をつくる会の取組

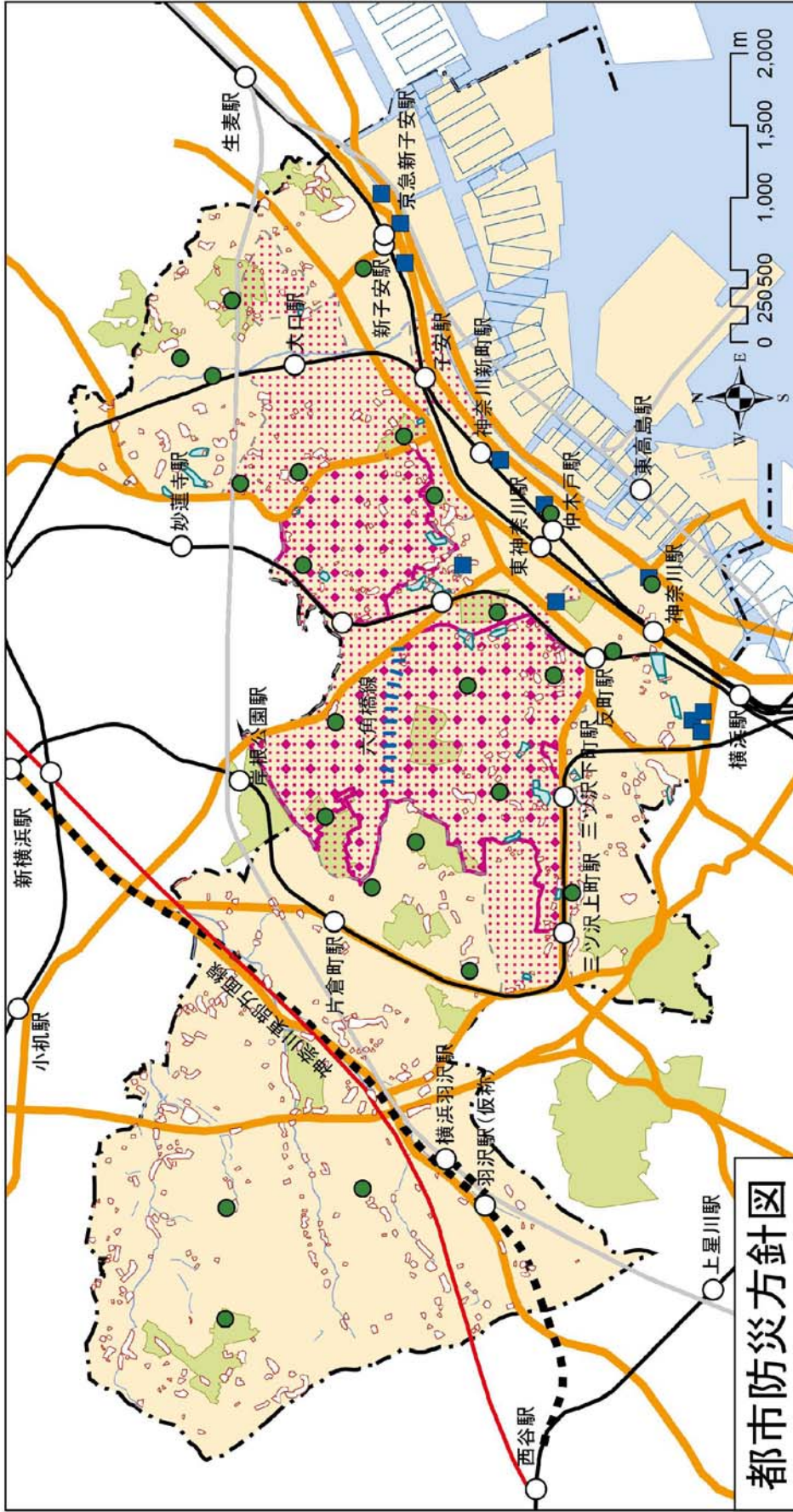
東日本大震災をきっかけに、首都圏における大地震発生時の避難活動を想定し、自治体で防災組織の見直しを図る検討が平成23(2011)年に行われました。平成27(2015)年には、松ヶ丘まちづくりプランが認定され、現在、自治会で行われていた活動に加え、プラン認定を受けたまちづくり活動が行われています。

主な取組として、松ヶ丘自治会館と松ヶ丘公園の防災拠点化、総参加防災訓練の実施、まちの要援護者の把握活動などが挙げられます。それらの周知活動を通じ、住民同士の交流を深める意図も含まれています。

今後も、防災支援を中心とした様々な町の課題に取り組むことで、町民の参加を一層促し、町の活性化を目指しています。



画像：松ヶ丘まちづくりプランより



都市防災方針図

凡例

- 広域避難場所
- 地域防災拠点
- 津波避難施設
- 土砂災害警戒区域
- 急傾斜地崩壊危険区域
- 緊急輸送路
- 地震火災対策重点路線
- 地震火災対策方針の「対象地域」
- 上記対象地域のうち「重点対策地域(不燃化推進地域)」
- 鉄道(駅)
- 鉄道(駅)
- 鉄道(予定路線)
- 鉄道(計画路線)
- 区界
- 海・河川
- 既存旅客路線
- 既存貨物路線
- 新幹線

第3章 地域別整備方針

神奈川区は地域別として「臨海部」、「内陸部」、「丘陵部」の3地域と、その上に各都心部が位置付けられており、それぞれの方針を示します。

1 地域別

1-1 臨海部 ～市民に親しまれる臨海部のまちづくり～

- ・工業地は、工場等が集積していますが、近年、生産拠点の移転・集約等に伴う空洞化の進行が懸念されており、既存産業の立地継続や、設備投資等による機能更新など高度化を促進していくことが必要です。
- ・産業の機能強化や高度化を促進するとともに、事業所の再編整備に合わせた新たな産業の立地誘導や、産業が相互に連携して研究を行うオープンイノベーションを促進する等、世界最先端の生産や研究開発拠点としての機能維持・向上を図ります。
- ・京浜臨海部については研究開発などの国際的な産業拠点として機能強化を促進します。
- ・埋立地には京浜工業地帯の一角をなす大規模工場や流通施設などが立地する一方、旧海岸線の低地には木造住宅や中小の工場が密集しており、津波を想定した避難場所の確保や、古くからある住宅地の不燃化等により、防災性の向上を促進します。
- ・水際線における緑のうるおいある環境づくりや歴史的遺構等の地域資源の活用により、市民が親しみを持てるまちづくりを進めます。また、事業者と協働して水・緑の環境づくりを進めます。

【まちづくりの方針】

- ① 他地域との連携強化による利便性向上
 - ・臨海部と他地域との連絡強化による利便性向上を目指して、臨港幹線道路及び栄千若線の整備を推進します。
 - ・東海道貨物支線の貨客併用化（京浜臨海線）の検討を進めます。
 - ・内陸部と臨海部を結ぶ都市計画道路横浜上麻生線、東神奈川線の整備を推進します。
 - ・東神奈川駅周辺における整備計画が概ね完了した中で、引き続き臨海部の玄関口の一つとしての駅前のにぎわい形成、利便性の維持・向上を目指します。
 - ・臨海部に近接する各鉄道駅から臨海部へとつながる快適で安全な歩行者空間の確保を目指します。
 - ・魅力スポットめぐりや災害時における交通の手段として、臨海部の再編整備にあわせて、臨海部を結ぶ水上交通の検討を行います。
- ② 産業集積による活性化と多機能との共存
 - ・新たな産業の形成・集積を進めるとともに、港湾・物流といった既存の機能のさらなる集積・高度化を図り、新たな産業との連携を促進します。

神奈川県まちづくりプラン

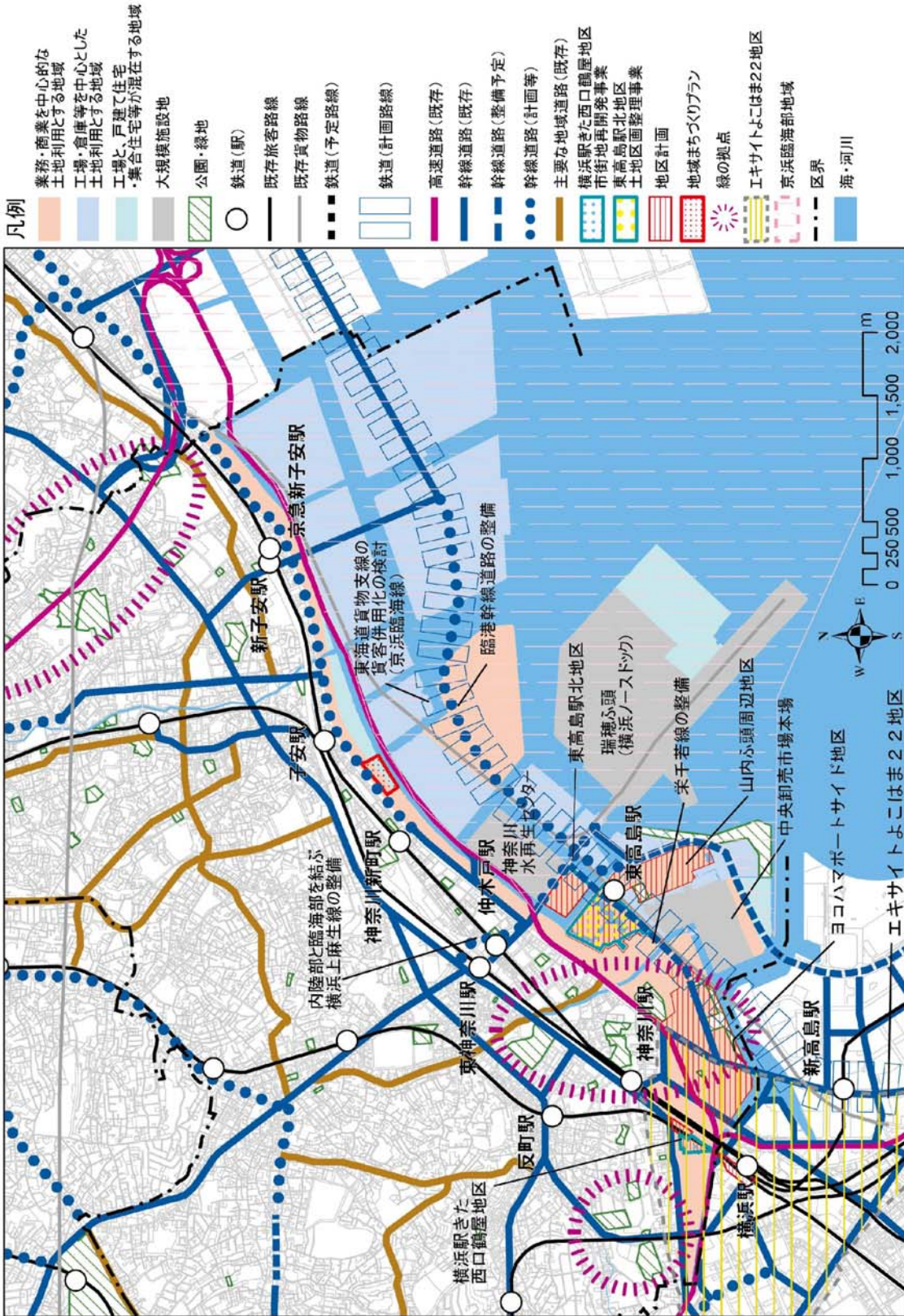
③ 防災性の向上

- 古くからある住宅地では、狭あい道路の拡幅や耐震改修を図るとともに、建物の共同化等も含めた建替、不燃化及び広場の設置などによるオープンスペースの確保などを促進し、災害に強いまちづくりを目指します。特に、浦島地区では、地域まちづくりプランに基づき、災害に強く安心して住み続けられるまちの実現を目指します。
- 空地の多い企業敷地等を活用して、災害時の防災拠点としての活用や、災害時の協力体制の検討を進めます。
- 沿岸部における津波避難を想定し、公共・民間施設を活用した津波避難施設の指定など避難場所の確保や避難経路の確保を図ります。

④ 水際線等の地域資源を生かしたまちづくり

- 水際線の市民開放に向けた働きかけを進めるとともに、埋立地や事務所・工場等の企業敷地内の緑化を推進し、緑の創出を図ります。併せて、敷地の有効活用や工場建て替えの円滑化も図った緑の環境づくりを促進します。
- 臨海部周辺の再編整備にあわせて、水際線を生かした歩行者空間や自転車動線の整備を進めます。さらに、水際線を生かしたレクリエーション空間の創出を促進し、市民の憩いの場の確保を図ります。
- 神奈川宿歴史の道や滝の川せせらぎ緑道など内陸部の既存のプロムナードから、水際線の空間へと人々を呼び込むようネットワーク化を図ります。
- 水際線の多様な生物が生息できる環境を保全するとともに、自然に親しめる環境づくりを進め、親水空間の確保を図ります。
- 橋や台場をはじめとした近代土木構築物等の保全を考慮したまちづくりを進め、併せて魅力を発信するための情報提供を行います。
- 近代工業を支えた歴史的建造物である工場等を活用し、工場見学等市民への開放・活用を促進します。

神奈川区まちづくりプラン



1-2 内陸部 ～安心して住み続けられる内陸部のまちづくり～

- ・古くから市街化が進んだ地域が多くあり、狭あい道路や木造住宅密集市街地が多く存在していることから、防災に強いまちづくりを促進します。
- ・鉄道駅が多く、ほとんどの地区が駅から1 km圏内にありますが、坂道や狭あい道路が多く、バスが通ることのできる道が限られています。そのため、駅周辺地区のバリアフリー化を促進し、地形などにより交通の利便性が低い地域の交通ネットワーク改善を検討することで、利便性の向上を図ります。
- ・樹林地や畑地などもありますが、公園等を除き、まとまった緑地があまり見られないことから、緑化や身近な緑のネットワーク化を推進します。
- ・地域でこれまで培われてきたコミュニティを生かし、安全で快適に暮らせるまちを目指して、地域住民が主体となって、協働によるパートナーシップにより良好な住環境づくりを進めていきます。

【まちづくりの方針】

① 安全・安心の向上を図った防災まちづくり

- ・木造住宅が密集する地域では、狭あい道路の拡幅促進や耐震改修を図るとともに、さらに、建物の共同化も含めた建替や、不燃化、広場の設置などによるオープンスペースの確保などを促進し、災害に強いまちづくりを進めます。
- ・「地震火災対策方針」における重点対策地域（不燃化推進地域）の大部分が内陸部に位置していることから、建築物の耐火性能強化の義務付けや古い建物の除却、耐火性能を強化した建築物の新築に対する補助制度の活用によって不燃化を推進し、まちの安全性を高めます。
- ・沿道建築物の不燃化を促進し、延焼遮断帯の形成を図ります。
- ・消火栓や防火水槽などの、消防水利の計画的な設置を進めるとともに、スタンドパイプ式初期消火器具及び感震ブレーカー等の設備設置を促進し、地域の地震火災対策の強化を図ります。
- ・地域での安全な避難ルートの確保や災害時に利用できる施設等の確認を支援します。

② 快適かつ魅力的な住環境づくり

- ・良好な住宅地の環境を保全するとともに、建物の色や形態、建て方などが周囲の環境と調和のとれたものとなるよう、まちのルールづくり相談センター・コーナーを活用し、住民の発意による地区計画・建築協定などのルールの導入など、住環境の保全・向上を支援します。
- ・既存の団地やマンションについては、計画的な管理・修繕による建物の長寿命化や、居住者の高齢化に対応した住戸内及び廊下、階段などの共用部分のバリアフリー化を推進していきます。
- ・再生や建替え等にあたっては、周辺地域へ配慮した整備を進めるとともに、オープンスペースの確保、緑化の推進及びバリアフリー化を図ります。
- ・大規模な公園や緑地などを核として、これにさまざまな緑の空間をつなげていくこと

神奈川県まちづくりプラン

により、身近な緑の空間を増やしていきます。

- 宅地内の生け垣や樹木の育成などのほか、公園・学校などの公共施設、駅周辺や幹線道路、商店街などの緑化を進めます。また、土地所有者の協力を得ながら、斜面緑地をはじめとする安定し優良な樹林地などの保全を図ります。
- 開発や建て替えに伴い、オープンスペースを生みだし、緑化が行われるように誘導します。
- ネットワーク化された三ツ沢・滝の川などのせせらぎ緑道と東横フラワー緑道、神奈川宿歴史の道等を活用し、身近に緑と親しめる環境作りを推進します。
- 水と緑を保全するため、区民による自主的な活動や、公園愛護会や水辺愛護会の活動など維持管理への協力活動の促進を図り、併せて公園の幅広い利活用を検討します。

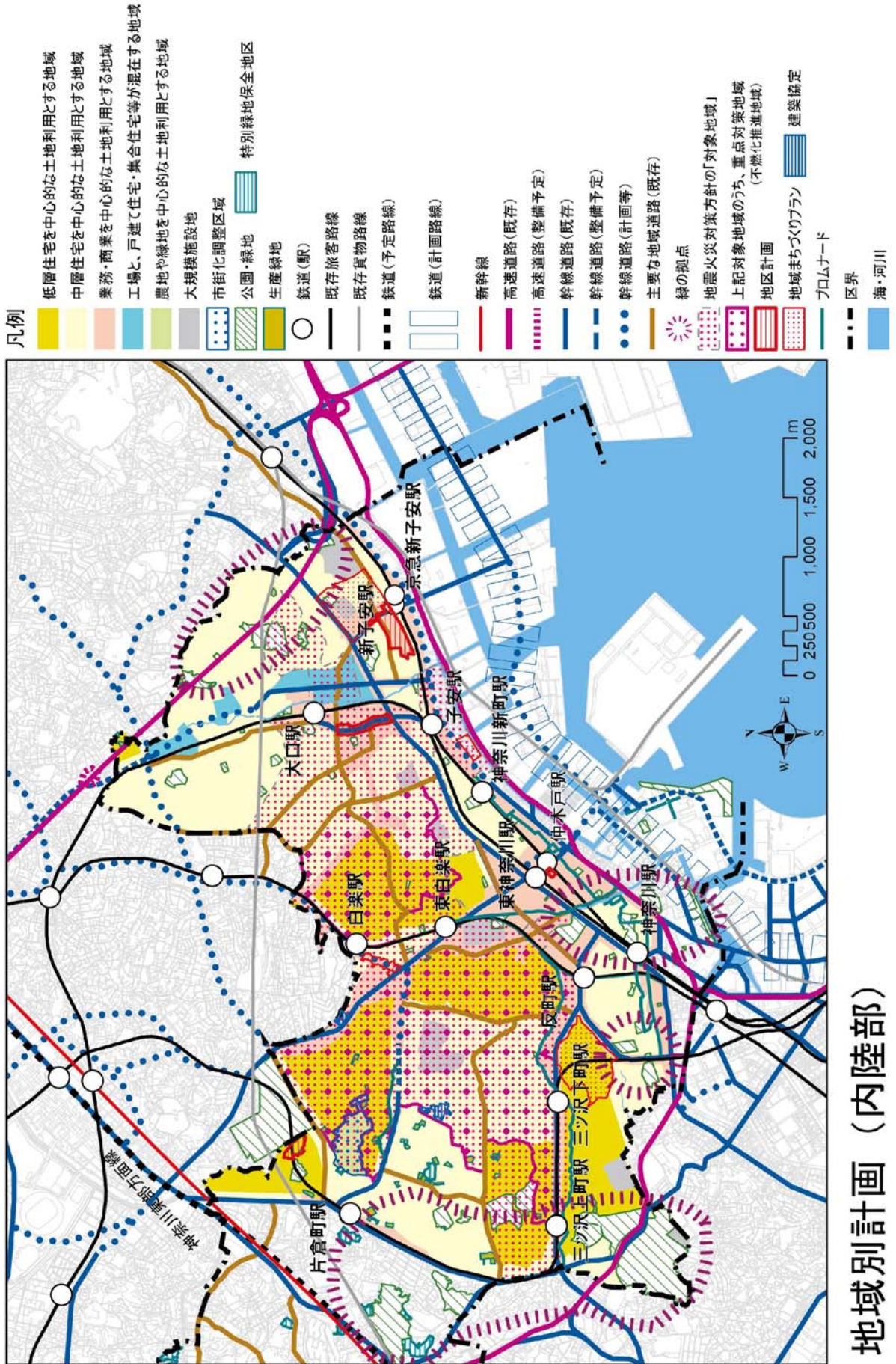
③ 利便性をより高めたまちづくり

- 地形による高低差や道路幅員の狭さ等の要因により交通の利便性の低い地域については、小型バス等、地域に合わせた交通ネットワークの検討を推進します。
- 駅周辺地区では、点字ブロックの設置や段差解消等によるバリアフリー化や、歩道拡幅等による歩きやすい空間の整備を促進し、利便性向上を図ります。

④ 地域資源を生かした魅力づくり

- 旧東海道神奈川宿周辺の地域では、まちの景観、歴史的資産、公共施設等を生かしたまちづくりとネットワーク化を推進し、地域資源を生かした魅力づくりを図ります。
- 神奈川宿歴史の道の沿道周辺をはじめとした、神奈川区の歴史を的確に伝える案内板の設置等の情報提供やバリアフリー化について検討を行うとともに、周辺に点在する歴史的資産である遺構等の地域資源を生かしたまちづくりを推進します。
- 歴史的資産を保全しつつ樹木の植栽等により地域の歴史をしのばせる景観づくりや、建物外観等の建築物のルールづくりなどを推進し、魅力ある街並みづくりの実現を図ります。併せて、近代化遺産の記録等の取組の支援を検討します。
- 街路樹、緑のプロムナードの整備及び公共施設用地や民有地の緑化を推進し、既存の公園・緑地（斜面緑地）などをつなぐ、身近な緑のネットワーク化を推進します。
- それぞれの鉄道駅周辺では、地域住民と共にまちづくりを進め、活性化を図ります。

神奈川区まちづくりプラン



地域別計画（内陸部）

神奈川県まちづくりプラン

1-3 丘陵部 ～農のある丘陵部のまちづくり～

- ・ 大部分を市街化調整区域で占めており、約60haにわたる農業専用地区を中心に都市農業が盛んに営まれています。一方で、農家・農地が減少傾向にあることから、農地の遊休化が懸念されており、持続できる都市農業の推進や、区民が身近に農を感じる場づくりが必要です。また、新横浜都心の一角としての土地利用も検討されていますが、交通の利便性の低い地域も存在しています。
- ・ 新設される羽沢駅（仮称）周辺は市街化調整区域であり、今後は利便性の高い市街地環境と農地や樹林地など自然的環境との共存を図り、地区全体としてまとまりのある整備を進めていくことが重要です。

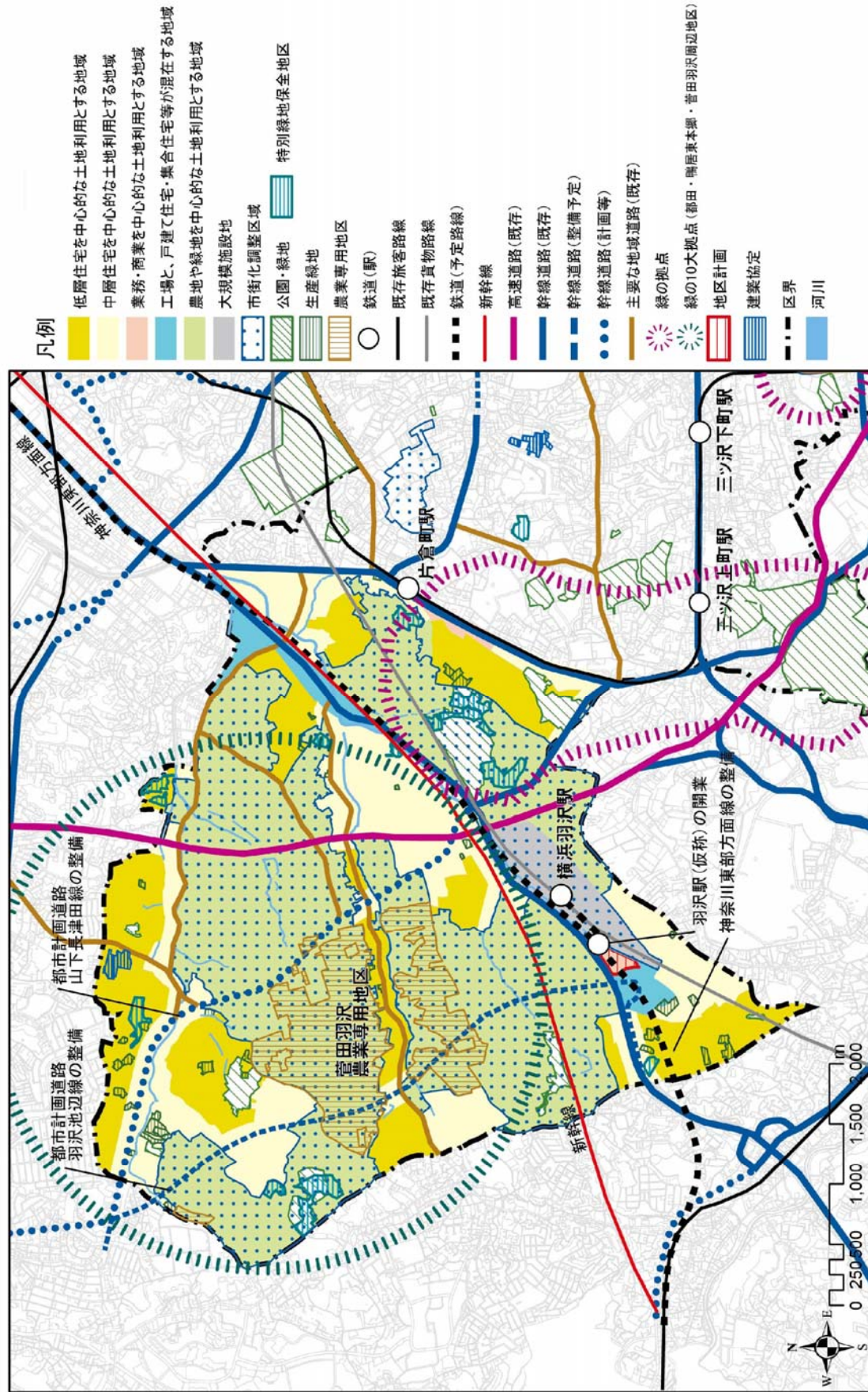
【まちづくりの方針】

- ① 農業と共存し、水と緑と農地を生かしたまちづくり
 - ・ 農業専用地区を中心に、農業の担い手支援や農地の利用促進等を進めます。
 - ・ 区民が身近に農を感じられるよう、良好な農景観の保全、直売所やマルシェ（販売所）の整備支援や情報提供による地産地消を促進します。
 - ・ 野菜等を収穫体験できる農園など、農体験ができる場づくりを推進しながら、農地の保全を図ります。
 - ・ 農業専用地区の保全を図るため、産業廃棄物等の不法投棄への対策を促進します。
 - ・ 区内では少なくなったまとまりのある樹林地は、土地所有者の意向も踏まえながら、「横浜みどりアップ計画」に基づき特別緑地保全地区等の緑地保全制度を活用し、緑地の保全を推進します。
 - ・ （仮称）三枚町公園については、農地や樹林地を保全・活用した公園として整備します。
 - ・ 農業専用地区や緑の拠点等を中心とした農地、公園、緑地等をネットワーク化する散歩道の整備を検討します。
 - ・ 地区を縦断する都市計画道路羽沢池辺線及び山下長津田線の整備にあたっては、街路樹を整備することで、緑の拠点をつなぐ軸とします。
 - ・ 土地所有者の協力を得ながら防災協力農地の促進拡充を図ります。
 - ・ 大規模な緑地の保全や公園の整備など、自然と調和した緑豊かな市街地として整備します。
- ② 交通利便性の向上を目指したまちづくり
 - ・ 片倉町駅や羽沢駅（仮称）など周辺の各駅と地域を結ぶバス路線の充実に向けた検討を進めるとともに、区役所などの公共施設が多く立地する東神奈川駅周辺や横浜都心への交通アクセスの改善を検討します。
 - ・ 丘陵部を南北に縦断する都市計画道路羽沢池辺線及び山下長津田線の整備を促進し、交通利便性の向上を推進します。

③ 新駅開業に伴うまちづくり

- 神奈川東部方面線の開通と羽沢駅（仮称）の開業を契機としたまちづくりを検討します。（2 都心部 2-2 新横浜都心、p.72参照）
- 新駅につながる道路整備の検討や、バス路線の拡充を促進するなど、駅へのアクセスに優れ、安全性を確保したまちづくりを推進します。また、歩行者や自転車利用者が駅までアクセスしやすい空間整備を推進します。

神奈川区まちづくりプラン



地域別計画 (丘陵部)

2 都心部（横浜都心、新横浜都心）

- 横浜都心と新横浜都心においては、横浜市の中核としての都市基盤を整備するとともに、地域特性に応じた更なる都市機能の集積や、適正な居住機能の誘導等を図り、二つの都心で互いに機能を補完しながら地区特性に応じた都心部を形成します。
- 横浜都心は、「世界が注目し、横浜が目的地となる新しい都心」を目指し、業務、商業、文化、観光や、優れたビジネス環境の構築にも資する居住機能等の更なる集積を図り、魅力と活気あふれる拠点地区として整備を進めることにより、各地区（横浜駅周辺地区、東神奈川臨海部周辺地区）の魅力が重層的に発揮され、世界にアピールする横浜の顔づくりを進めます。
- 新横浜都心では、交流・多彩・悠々をテーマに、個性ある地区が刺激しあった新たなる都心の創造が求められています。神奈川東部方面線の整備等により、広域交通ターミナルとしての拠点性を一層高め、その利便性を生かして、多様で広域的な機能集積を図り、横浜都心とともに、ツインコア（二つの核）を形成します。

2-1 横浜都心 ～国際競争力を持ったアジアの交流センター～

- 横浜都心は、従来の横浜駅周辺地区に加えて、平成27(2015)年2月に横浜市都心臨海部再生マスタープランが策定され、東神奈川臨海部周辺地区が、横浜の新たな都心の1つのエリアとして位置付けられました。横浜駅周辺地区には、首都圏有数の乗降客数や駅前商業集積などの特性があります。また、東神奈川臨海部周辺地区は、羽田空港・京浜臨海部と横浜駅周辺地区・みなとみらい21地区の中間に立地する特性があります。
- 2050年に向け社会情勢の変化に対応し、「人々に選ばれる都心」となるための都心臨海部の将来像として、「世界が注目し、横浜が目的地となる新しい都心」が求められています。人や企業がより優れた活動・生活場所を「選ぶ」時代の到来や羽田空港国際化など広域交通インフラの充実と、それに伴う都市間競争の激化などの課題があります。
- 横浜都心では、これらの特性を最大限に活用し、高次の業務、商業、文化、観光、交流など更なる機能集積を図るとともに、一定のルールのもと、業務機能等を中心に地域の実状に応じた機能強化と合わせ、都市型住宅の誘導等も図り、魅力と活気あふれる地区とします。また、地域特性に応じた適正な土地利用を図ります。

① 業務・商業・住宅など複合的な機能を集積した都市空間の形成と国際競争力の強化

- 羽田空港との高いアクセス性を生かし、高次の業務、商業、文化、観光、交流など更なる機能集積を図ります。
- 優れたビジネス環境の構築にも資する高規格な住宅やサービスアパートメントの立地を誘導するとともに、外国人が安心して暮らすための外国語対応の生活関連施設などの整備を図ります。

神奈川県まちづくりプラン

② まちの回遊性を高めるネットワークの強化

- 公共交通や歩行者、自転車を中心とした交通体系を強化・拡充し、まちを眺めながらの移動自体が楽しく感じられるようなまちづくり・ネットワークづくりを展開し、地域全体の回遊性を高めていきます。
- 道路インフラの強化として、まちづくりや港湾の整備状況を踏まえながら、臨港幹線道路や横浜上麻生線、東神奈川線、栄千若線等の整備を進めます。
- 誰もが安心して歩いて楽しめるまちづくり・ネットワークづくりを展開し、地域全体の活性化を図っていきます。その中で、水辺へと向かう緑豊かな歩行者動線の整備を進め、横浜らしさを象徴する水際線の空間へと人々を呼び込んでいきます。

③ 海を意識した水・緑・風環境づくり

- 都心機能強化とともに、海を意識した水・緑・風環境づくりとして、都市と水際線がつながる都市環境を生かした、豊かな水と緑づくりに取り組みます。
- 東神奈川臨海部周辺地区については、今後の計画的なまちづくりに併せ、周辺と連続した水際の緑化を推進します。また、神奈川宿歴史の道や水辺を結び、みなとみらい21地区など他の横浜都心の緑地と連続する安全で快適に歩けるプロムナードや緑のネットワークの形成を図ります。
- 河川が入り組む特徴を生かした風の道の形成を図り、市街地に海風を導いていきます。

④ 横浜都心のまちづくり方針

■横浜駅周辺地区

・エキサイトよこはま22（横浜駅周辺大改造計画）では、「国際都市の玄関口としてふさわしいまちづくり」を進めるため、以下の戦略に基づいてまちづくりを展開します。

- ①横濱中心戦略～アジアの交流センターに向け、新たな開港～
- ②環境創生戦略～横浜発・環境で世界をリード～
- ③安全安心戦略～誰もが安心して集える場へ～
- ④感動空間戦略～忘れられないシーンを演出～
- ⑤悠々回遊戦略～ハマ時間を満喫できる界隈の創造～
- ⑥交通転換戦略～公共交通の利用促進～
- ⑦協働共創戦略～みんなでつくり、はぐくむ～

・エキサイトよこはま22（横浜駅周辺大改造計画）に基づき駅周辺の利便性や快適性を高めるとともに、区民だけでなく多くの人が集う、横浜の玄関口にふさわしい防災や防犯面での安全性の向上や、環境に配慮した開発などを推進します。

・建築計画や再開発計画等を適正に誘導することで商業施設、業務施設、都市型住宅等の集積を促進し、ビジネスや生活のための機能の充実を図ることに加え、広域ターミナル、中枢業務、広域商業、観光・エンターテインメント及び国際ビジネス拠点機能を配置します。

横浜駅きた西口鶴屋地区	国際的なビジネス拠点の形成に向け、グローバル企業の誘致に不可欠な都心居住を促進します。これにより、横浜駅周辺のビジネス環境と居住空間が一体となった都市のリノベーションを推進し、都心臨海部全体の再生・機能強化と、横浜駅周辺地区の国際競争力強化を図ります。
-------------	--

■東神奈川臨海部周辺地区

・都市機能と港湾機能が融和した新たな都市空間・港湾空間の実現に向け、「大都市リノベーションの推進」、「生活利便性と防災性の向上」及び「水や緑と親しめるまちづくりの推進」の3つの基本目標に基づき、再編整備を図ります。

・水際線は、市民の憩いの場となる緑地としての整備を図り、緑のネットワークの形成を促進します。

・未利用地では、市場機能や港湾機能等に調和した土地利用を推進します。

・中央卸売市場周辺地区の高度利活用を図ります。

・将来的な回遊性を高めるネットワークの強化・拡充のため、海沿いの歩行者軸や区内を回遊する歩行者軸の強化・拡充を図ります。

・利便性や防災性等地域課題の解決に向け、幹線道路の整備を推進するとともに、地域と行政による連携が整理できた場合には、完成までの間、補完する一時的な通路整備を検討します。

・高次の業務、商業、文化、観光、交流などに加え、研究、教育、医療、健康、居住等の

神奈川県まちづくりプラン

機能を配置し、地区の個性を生かしたまちづくりを更に展開させます。また、横浜都心のそれぞれの地区の魅力をつなぎ合わせることで、他地区との連携を強化します。

<p>東高島駅北地区</p>	<p>新たな都心の拠点形成に向けて、水域の一部埋立て及び土地区画整理事業等の都市基盤整備と共に、医療、健康、商業及び居住機能等を集積させ、都心にふさわしい土地の高度利用を図り、総合的な地域の再編整備を推進します。また、横浜駅周辺での大雨に備え、ポンプ場の整備を行います。</p> <p>整備にあたっては、周辺地域の環境・景観に配慮した計画を推進します。神奈川台場跡については、歴史的資産として保全・活用します。</p>
<p>ヨコハマポートサイド地区</p>	<p>「アート&デザインの街」として臨海部における複合市街地の形成を目指し、都市型住宅を中心に業務・商業・サービス及び文化機能等の導入を図るとともに、貴重な水際線を活用して親水空間を確保します。</p>
<p>中央卸売市場本場</p>	<p>流通の変化や高まる消費者等の安全・安心への関心に対してより柔軟に対応するため、本場の機能強化を図ります。</p>

地域別計画（横浜都心）



凡例

- | | | | |
|-----------------------|----------------------|-------------|----------------------|
| ○ 鉄道(駅) | 東神奈川臨海部周辺地区 | 高速道路(既存) | 臨港幹線道路の整備 |
| 業務・商業を中心的な土地利用とする地域 | エキサイトよこはま22地区 | 幹線道路(既存) | 東海道貨物支線の貨客併用化(京浜臨海線) |
| 低層住宅を中心的な土地利用とする地域 | 横浜駅きた西口鶴屋地区市街地再開発事業 | 幹線道路(整備予定) | 公園・緑地等 |
| 中層住宅を中心的な土地利用とする地域 | 東高島駅北地区土地区画整理事業 | 幹線道路(計画等) | 海・河川 |
| 工場・倉庫等を中心とした土地利用とする地域 | 東神奈川一丁目地区第一種市街地再開発事業 | 主要な地域道路(既存) | 区界 |
| 工場と、戸建て住宅・集合住宅が混在する地域 | 地区計画 | 神奈川宿歴史の道 | |
| 大規模施設地 | | プロムナード | |
| | | プロムナードの整備 | |

2-2 新横浜都心 ～職住近接の複合的な拠点都市～

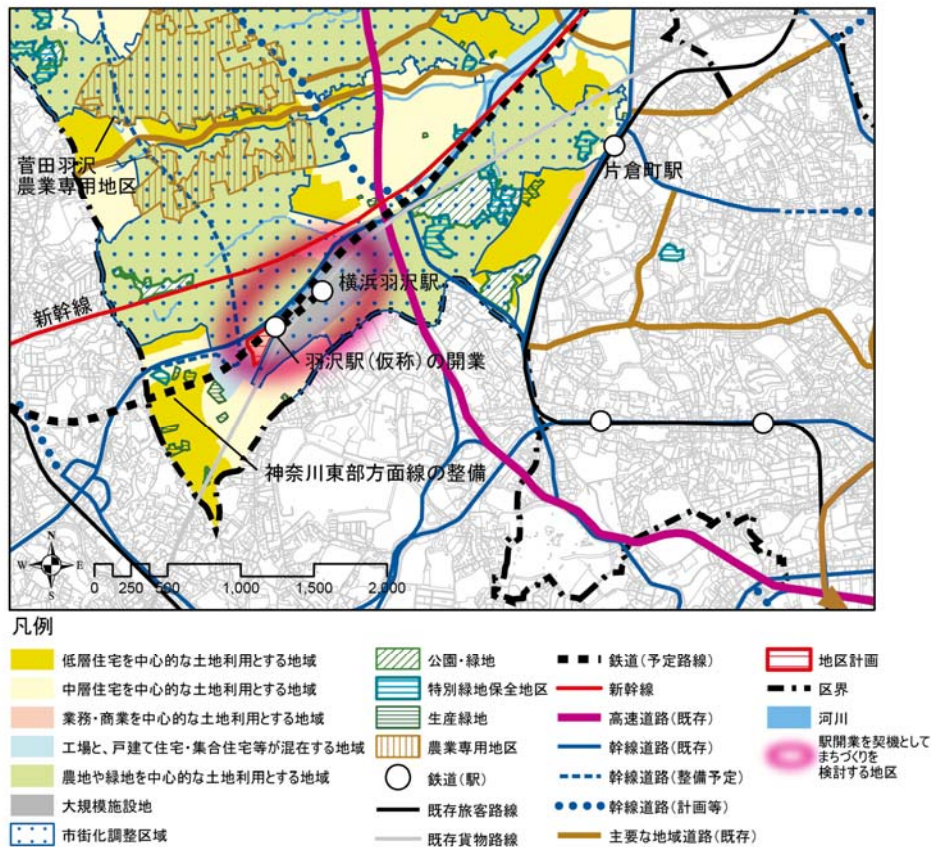
新幹線などによる広域交通ネットワークの拠点としての利便性を生かし、商業、業務機能の集積のほか、医療・福祉機能などの施設立地を生かした交流機能など、多様な機能集積を図ります。また、地域の実状に応じた機能拡充と合わせた都市型住宅の整備など、居住機能の強化を図ることなどにより、職住近接を実現します。

新横浜都心の一角を担う羽沢地区は、東海道貨物線・横浜羽沢駅があり、第三京浜道路や環状2号線が整備され、さらに羽沢池辺線の整備が進められていることなどから、物流の利便性が高く、新横浜駅や横浜国立大学にも近いなどの条件を備えています。

また、今後神奈川東部方面線の新駅の整備が予定されており、鉄道による広域へのアクセスの利便性が大幅に向上するため、駅開業を契機としてまちづくりを検討する地区では、これらのインフラ整備効果を最大限生かし、地域特性を踏まえた望ましい土地利用を検討する必要があります。

一方で、周辺には農地も広がっていることから、駅前の基盤整備や商業・業務機能の集積、流通機能の維持など計画的な市街地開発を促進するとともに、その周辺の農地、樹林地などの恵まれた自然的環境を保全・活用し、様々な機能がバランスよく共生するまちづくりを進めます(1 地域別 1-3 丘陵部 ～農のある丘陵部のまちづくり～p.65 参照)。また、人口や産業の動向を踏まえ総合的な視点から土地利用を検討します。

地域別計画（新横浜都心（羽沢地区周辺））



神奈川区まちづくりプラン

3 鉄道駅周辺のまちづくり

神奈川区には、開業予定の羽沢駅（仮称）を含めると15の旅客駅があり、駅ごとの特徴や課題にあわせた鉄道駅周辺のまちづくりを進めていくことが重要です。

地域	分類	該当する駅	まちづくりの方針
内陸部	主要駅周辺	東神奈川駅・ 仲木戸駅	区内の主要な旅客駅として、駅を中心としたコンパクトな市街地形成実現のため、概ね半径500m圏内について、機能集積等を中心に地区の特性に応じた土地利用の誘導を図ります。
		新子安駅・ 京急新子安駅	
		大口駅	
		白楽駅	
	その他の駅 周辺	反町駅	これら各駅周辺では、商店街の活性化等による商業・サービス機能の充実や公共交通機関とのアクセス向上など、日常生活を支える機能の充実に向け、各駅の特性に応じて整備を促進します。また、駅施設や駅周辺のバリアフリー化の促進、鉄道によって駅周辺が分断されている地域での移動の円滑化などを促進し、利用しやすい駅を目指します。駅周辺の低未利用地などについては、必要に応じて計画的な整備を検討します。
		子安駅	
		東白楽駅	
		片倉町駅	
		神奈川新町駅	
		三ッ沢下町駅	
三ッ沢上町駅			
神奈川駅			
丘陵部	新駅周辺	羽沢駅（仮称）	その他の駅周辺の方針に加え、新横浜都心の方針に沿ったまちづくりを推進します。

神奈川県まちづくりプラン

(1) 主要駅周辺のまちづくり

① 東神奈川駅周辺（仲木戸駅を含む）

臨海部の産業地域と内陸部の結節点であり、これまで、市街地再開発事業や駅前広場等都市基盤施設整備等により、立地特性にふさわしい、土地の高度利用や街並み形成が行われてきました。今後も、区の中心部として、また臨海部の玄関口の一つとして、業務・商業・文化・スポーツ・住宅等の多様な機能の維持・集積を図ります。

臨海部へとつながる快適な歩行者空間を確保し、神奈川宿歴史の道や滝の川せせらぎ緑道など周辺のプロムナードとのネットワーク化を推進します。

都市計画道路横浜上麻生線の JR 線との立体交差部分の整備の推進により、各都心部を結ぶ広域的な連携や内陸部と臨海部の交通の円滑化を図るとともに、駅前広場の交通混雑の軽減を図ります。



神奈川区まちづくりプラン

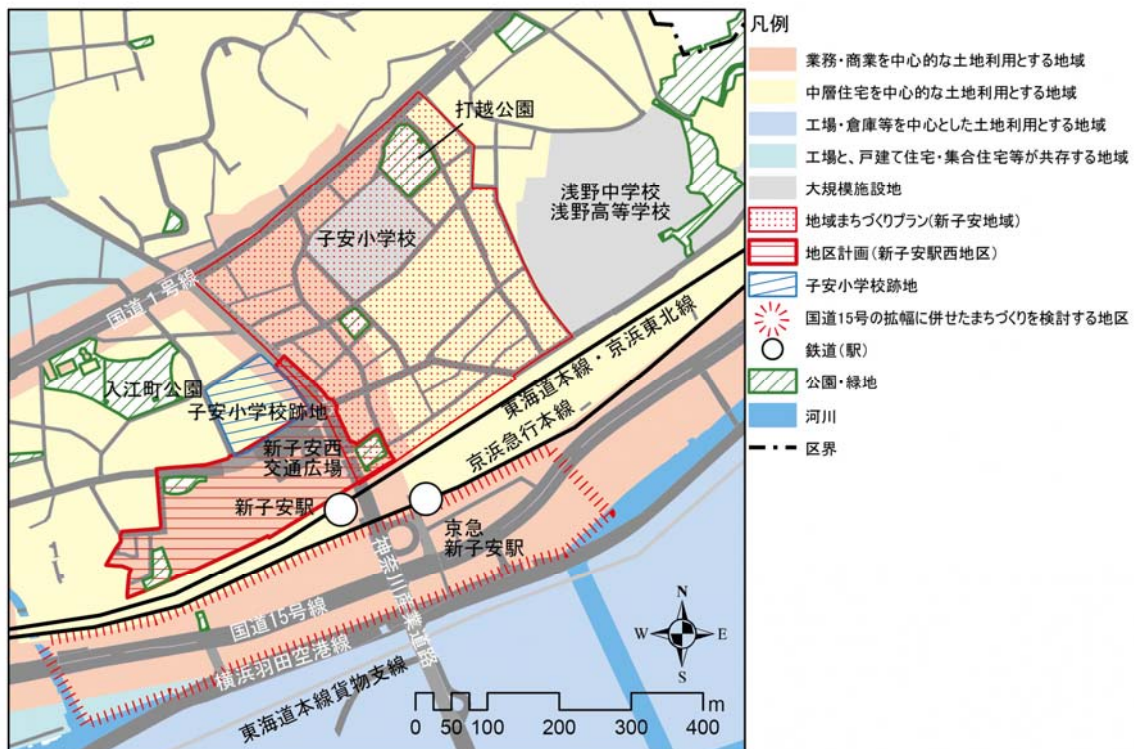
② 新子安駅周辺（京急新子安駅を含む）

新子安地域では、「地域力・魅力あっぴ 新子安地域まちづくりプラン」に基づくまちづくりが継続的に展開されています。

子安小学校の移転新築に伴い、歩道橋の現行機能強化や主に学校周りの歩行者空間の確保やバリアフリー化の推進等により、周辺の安全な歩行者動線を促進します。

入江町公園児童プール跡地は地域の方が親しみを持てる空間整備などを検討していきます。

国道15号線沿道の地区において、国道15号線の拡幅とあわせて、京浜臨海部の玄関口にふさわしいまちづくりを検討します。



③ 大口駅周辺

駅東口は、歩行者の安全に配慮しつつ、周辺の環境整備としてバスの乗り入れや安心して快適に歩ける歩行者空間の確保を検討します。

駅西口は、商店街につながる地区のにぎわいを高めるとともに、周辺商店街の活性化を図ります。併せて、大口駅・子安駅周辺地区バリアフリー基本構想に基づき、駅施設や駅周辺のバリアフリー化を促進し快適な歩行者空間整備を促進します。

大口駅東側一帯に広がる、工場と、戸建住宅・集合住宅等が共存する地域においては、将来的な土地利用転換の前に、計画的な土地利用・必要な機能の誘導、地区計画等の都市計画的手法を用いた持続可能なまちづくりを推進するなどして、産業機能と住宅機能の共存など周辺環境に配慮した土地利用となるよう促します。

旧神奈川県青少年課神之木台分館周辺については、近接する神の木公園等と一体的な緑のネットワークとして、丘からの眺望や桜をはじめとした斜面緑地の保全や緑化を図ります。建物跡地の活用にあたっては、既存の景観の保全や周辺環境に配慮した土地利用となるよう促します。



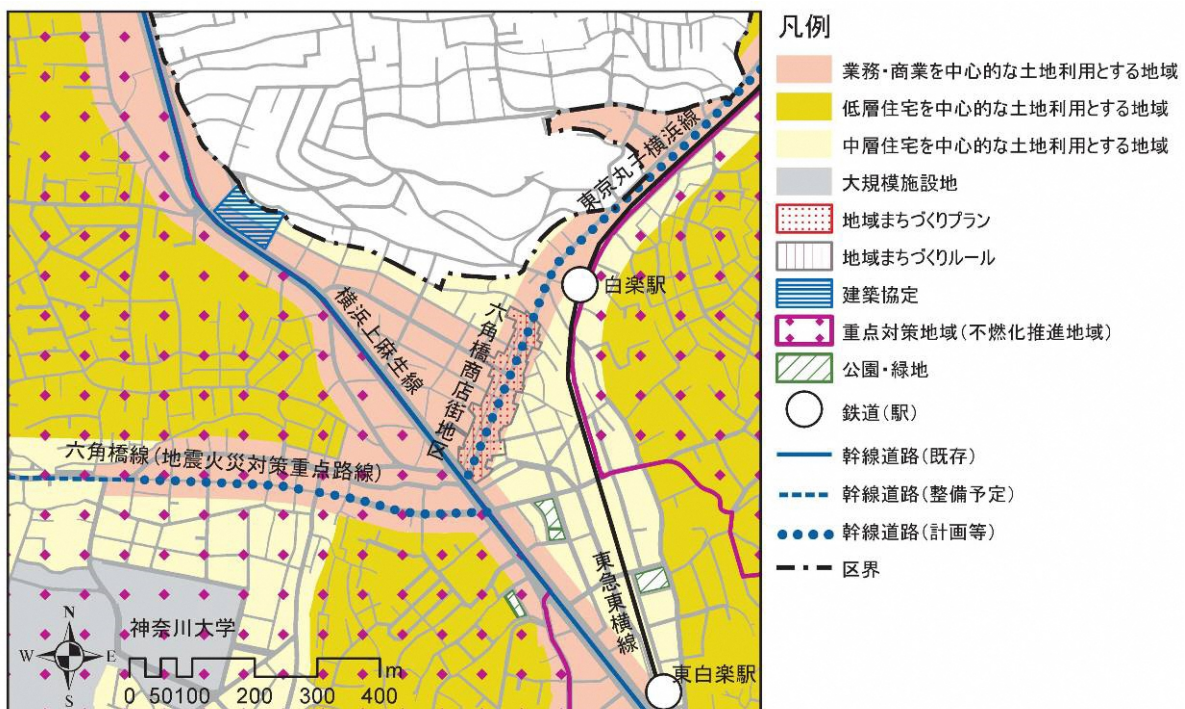
神奈川区まちづくりプラン

④ 白楽駅周辺

駅周辺のバリアフリー化を促進するとともに、安全に通行できる歩行者空間・避難路の検討や不燃化対策等安全・防災対策を促進し、地元の神奈川大学との連携などにより、駅周辺の活性化を図ります。また、外国人観光客の増加に対応した外国語表記等の検討支援を行います。

地区内を通る予定の都市計画道路整備の進め方について検討します。

特に、地震火災対策重点路線に位置付けられている都市計画道路六角橋線の整備を推進します。併せて、六角橋商店街地区では地域まちづくりプランに基づき、災害に強いまちづくりを進めます。



(2) その他の駅周辺のまちづくり

反町駅周辺	「東横フラワー緑道」と「三ツ沢せせらぎ緑道」等周辺地区との歩行者空間ネットワーク整備を引き続き推進し、駅周辺の魅力を高めます。
片倉町駅周辺	丘陵部からの通勤・通学の結節点としての特性を生かして、駅周辺に商業やサービス機能の集積を図りつつ、駅周辺の農地・緑地などについては、必要に応じて保全・誘導を検討します。
三ツ沢下町駅・三ツ沢上町駅周辺	区民にとって貴重なうるおいの空間である「三ツ沢せせらぎ緑道」を活用したまちづくりに継続的に取り組みます。
神奈川駅周辺	神奈川宿歴史の道の沿道でもあることから、歴史を生かしたまちのにぎわいづくりを図ります。

第4章 神奈川区まちづくりプランの実現に向けて

この章では、まちづくりを推進していくにあたっての基本的な考え方について記述します。

1 まちづくりの主体と役割分担

今後の神奈川区のまちづくりは、神奈川区まちづくりプランに基づいて、各々のまちづくりの主体が役割を分担しながら推進することによって進められます。

(1) 区民の役割

個人あるいはグループとして行う身近なまちづくりに関する活動、行政等の実施する施策・事業に対する参加・提案等が挙げられます。

(2) 事業者の役割

地域社会の一員として、横浜市の都市づくりや関連する計画、そして本プランを理解し、それらに基づく施策や区民主体のまちづくり活動等へ協力するとともに、事業者の持つ専門性を生かし、魅力あるまちづくりに貢献することが期待されています。

(3) 行政の役割

行政の役割としては、①事業を実施する、②事業を規制・誘導する、③活動を支援・調整する、などが挙げられます。

2 区役所の役割

区役所の果たすべき役割は、次のように考えます。

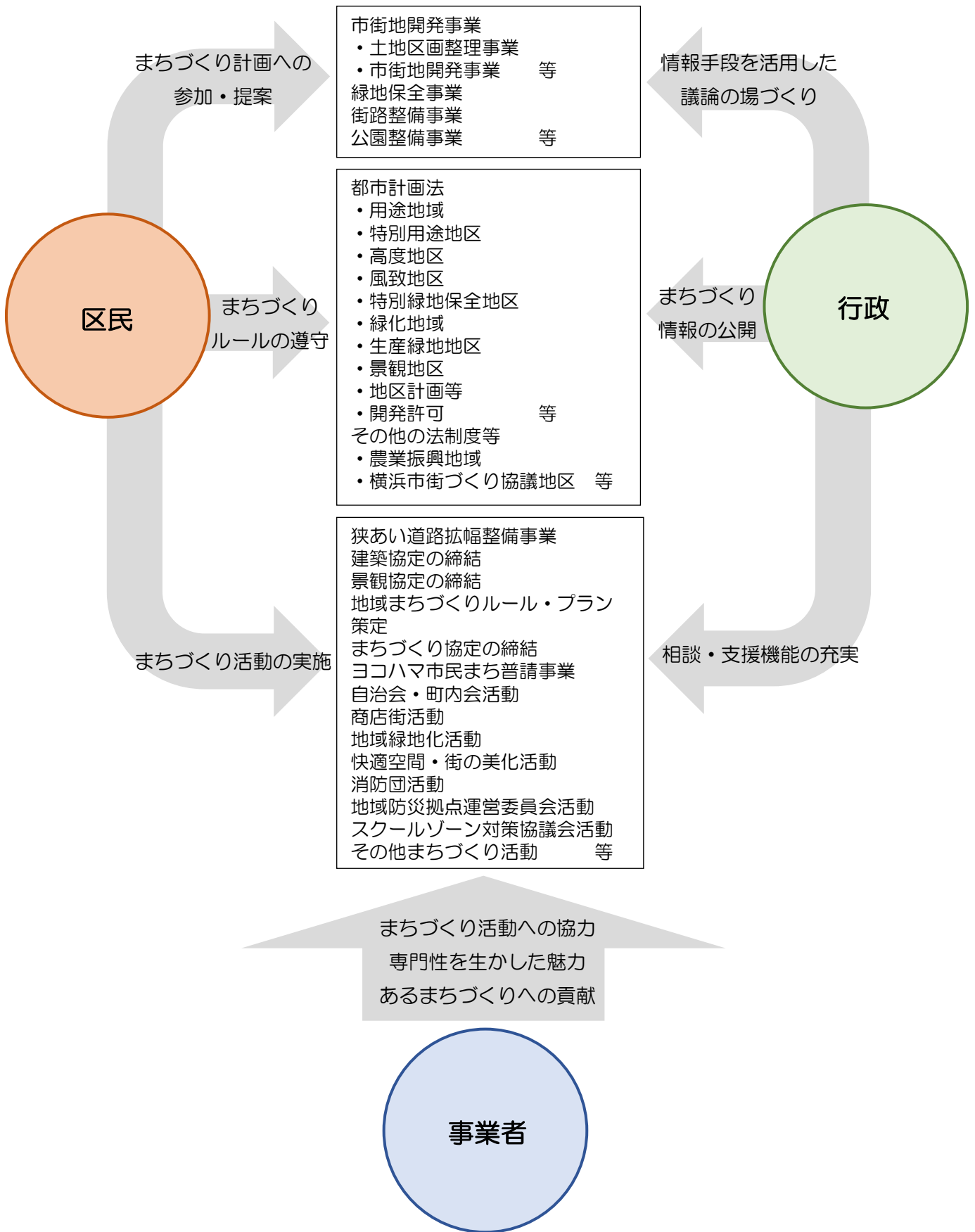
- (1) 神奈川区まちづくりプランに即してまちづくりが進められているかどうかを確認し、必要な場合に調整すること。
- (2) 行政の実施する施策への区民参加を促進すること。
- (3) 市の制度・事業と補完しあいながら、区民のまちづくり活動を支援すること。
- (4) まちづくりに関する情報を集め、情報提供や相談・調整を行うこと。

3 まちづくりプランの評価・見直し

まちづくりプランの進行状況を管理しながら適切な評価を行い、まちづくりプランへフィードバックすることにより、プランを一層充実させていきます。評価や見直しに当たり、区民、事業者と行政が情報を共有しつつ、協働して進めていきます。

神奈川区まちづくりプランは、計画期間が長期にわたることから、上位計画である「横浜市都市計画マスタープラン（全体構想）」の改定や「都市計画区域の整備・開発・保全の方針」等の改定が行われた際には、社会状況の変化、まちづくりに大きな影響を与える事業の進展や区民意識の変化等も踏まえ、本プランの記載内容等を点検し、必要な修正や改定を行います。

神奈川県まちづくりプラン



用語集

用語	解説
ア行	
インフラ	インフラストラクチャー (infrastructure) の略。社会、経済、産業などの都市活動を維持し、発展を支える基盤のことであり、都市構造の基幹的部分を指す。都市計画においては道路、公園・緑地、上下水道、河川などが該当する。
雨水幹線	下水道の雨水管ネットワークのうち、幹となる主要な管きよのこと。
雨水浸透施設	都市化の進展による雨水流出量の増加、良好な水辺の喪失、局地的大雨の頻発といった水循環系の変化に対し、水循環系再生に向け、雨水浸透機能強化を図るための施設のこと。雨水浸透施設として代表的なものに、浸透ます、浸透管（浸透トレンチ）のほか、浸透側溝等がある。（「雨水浸透施設設置基準（2011(平成23)年4月）」（横浜市環境創造局））
雨水貯留施設	地下空間等を利用し、市街地に降った雨水を一時的に貯留することにより、雨水の流出抑制を図る施設のこと。
雨水排水施設	都市部に降った雨を集水して、川や海などの公共用水域へ排水する施設のこと。
エキサイトよこはま22	横浜駅周辺大改造計画のこと。更なる国際化への対応・環境問題・駅の魅力向上・災害時の安全確保などの課題を解消し「国際都市の玄関口としてふさわしいまちづくり」を推進するための指針となる計画。（「エキサイトよこはま22（横浜駅周辺大改造計画）（2009（平成21）年12月）」（横浜駅周辺大改造計画づくり委員会））
液状化	地震の際に地下水位の高い砂地盤が、振動により液体状になる現象のこと。これにより比重の大きい構造物が埋もれ、倒れたり、地中の比重の軽い構造物（下水管等）が浮き上がったたりする。（「横浜市住生活基本計画（2018（平成30）年2月）」（横浜市建築局））
NPO	Non-Profit Organization の略。様々な社会貢献活動を行い、営利を目的としない団体の総称で、民間非営利組織などと訳される。1998（平成10）年3月に成立した「特定非営利活動促進法（NPO法）」により、まちづくりの推進等20分野に該当する活動を行い、同法の要件を満たす団体は、「特定非営利活動法人（NPO法人）」として法人格を取得できる。（「横浜市住生活基本計画（2018（平成30）年2月）」（横浜市建築局））
エネルギーの多重化・多様化	電気・ガス等の公共インフラに加え、再生可能エネルギー等を活用した分散型電源を導入することで、エネルギーの供給源を多重化することや、熱や水素等のエネルギーを利用することで、エネルギー源を多様化すること。これらによりエネルギーの効率的利用や非常時のエネルギー供給の確保等が期待される。
エリアマネジメント	地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組のこと。（「エリアマネジメント推進マニュアル（2008（平成20）年3月）」（国土交通省））
延焼遮断帯	市街地で火災の延焼を防ぐ機能を果たす、道路、河川、鉄道、公園等の都市施設と、それらの沿線の一定範囲に建つ耐火建築物により構築される帯状の不燃空間のこと。
オープンスペース	建築物のない一定の地域的広がりのこと。植生や水面などの状態から、環境の質的向上や住民のレクリエーションの需要に応えるもの。
温室効果ガス	地表面から放射される熱を吸収することで地球の平均気温を保つ効果がある気体のこと。産業革命以後、人の活動により温室効果ガス濃度が増大しており、地球温暖化や付随する気候変動・異常気象が引き起こされ、問題となっている。 地球温暖化対策の推進に関する法律では、現在、「二酸化炭素（CO ₂ ）」「メ

神奈川区まちづくりプラン

	<p>タン（CH₄）」「一酸化二窒素（N₂O）」「ハイドロフルオロカーボン（HFC）」「パーフルオロカーボン（PFC）」「六ふっ化硫黄（SF₆）」の6物質が指定されており、平成27年4月からは新たに「三ふっ化窒素（NF₃）」が追加された。</p> <p>（「横浜市環境管理計画（2015（平成27）年1月）」（横浜市環境創造局））</p>
温暖化対策（緩和策・適応策）	<p>地球温暖化対策には、「緩和策」と「適応策」の2種類がある。緩和策とは、省エネルギーの推進や再生可能エネルギーの利用などにより地球温暖化の原因となる温室効果ガスの排出を抑制したり、樹林地の保全を通じて温室効果ガスを吸収させる対策のこと。適応策とは、昨今の異常気象など既に起こりつつある地球温暖化の影響に対して、自然や社会のあり方を調整して避けられない影響を軽減する対策のことで、ハード面では、大雨による浸水対策の下水道整備など、ソフト面では、猛暑による熱中症の予防情報の提供などがある。</p>
力行	
神奈川東部方面線	<p>相模鉄道西谷駅からJR東海道貨物線横浜羽沢駅付近を経て、東京急行電鉄日吉駅に至る路線のこと。西谷駅から羽沢駅（仮称）間を相鉄・JR直通線、羽沢駅（仮称）から日吉駅間を相鉄・東急直通線として整備し、相模鉄道線とJR線、東京急行電鉄線との直通運転を行う。</p>
かまどベンチ	<p>通常はベンチとして利用し、災害時には炊き出し用のかまどとして利用できる施設。</p>
環境負荷	<p>人が環境に与える負担のこと。単独では環境への悪影響を及ぼさないが、集積することで悪影響を及ぼすものも含む。環境基本法では、環境への負荷を「人の活動により、環境に加えられる影響であって、環境の保全上の支障の原因となる恐れのあるものをいう。」としている。（「横浜市環境管理計画（2015（平成27）年1月）」（横浜市環境創造局））</p>
幹線道路	<p>高速道路を除く都市計画道路及び4車線以上の国道及び県道のこと。都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する。</p>
帰宅困難者	<p>地震等発生時に外出している者のうち、近距離徒歩帰宅者（近距離を徒歩で帰宅する人）を除いた帰宅断念者（自宅が遠距離にあること等により帰宅できない人）と遠距離徒歩帰宅者（遠距離を徒歩で帰宅する人）のこと。</p>
急傾斜地崩壊危険区域	<p>急傾斜地の崩壊による災害を防止するため、急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律に基づいて神奈川県が指定した区域のこと。傾斜角度が30度以上、高さが5m以上、被害を受ける恐れのある人家が5戸以上であることが指定の基準。区域に指定されると、切土、盛土、伐採などの行為を行うには県知事の許可が必要となり、一定基準を満たす場合、県が急傾斜地崩壊防止工事を行う。</p>
旧耐震基準	<p>昭和56年（1981年）5月末日までの建築基準法に定める耐震基準のこと。なお、同年6月1日の同法改正施行後の耐震基準のことは新耐震基準という。</p>
狭あい道路	<p>幅員4m未満の道で、一般交通の用に供されている道路のこと。</p>
狭あい道路整備促進路線	<p>幅員4m未満の狭あい道路のうち、地域の安全性や利便性を考慮した道路ネットワークを形成するものとして、横浜市が「狭あい道路の整備の促進に関する条例」に基づき指定した路線のこと。</p> <p>この路線では、狭あい道路拡幅整備事業により、後退した用地における門・塀の撤去費や移設費への助成と市による舗装工事を実施している。</p>
協働	<p>公共的サービスを担う異なる主体が、地域課題や社会的な課題を解決するために、相乗効果をあげながら、新たな仕組みや事業を創りだしたり、取り組むこと。（「協働推進の基本指針（2012（平成24）年10月）」（横浜市市民局））</p>

緊急輸送路（緊急輸送道路）	地震等の大規模災害発生直後から救助活動人員や物資等の緊急輸送を円滑かつ確実にを行うため、道路管理者等が事前に指定する路線のこと。
グローバル	global. 世界的な規模であるさま。また、全体を覆うさま。包括的。（「大辞泉第二版（2012（平成24）年11月）」（小学館））
景観協定	良好な景観の形成を図るため、土地所有者等が全員の合意によって地区の景観に関するルールを定める制度のこと。建築物の敷地、位置、構造、用途、意匠等に加え、緑地の保存や、景観に関する取組等も定めることができる。
減災	災害後の対応よりも事前の対応を重視し、できることから計画的に取り組んで、少しでも被害の軽減を図るようにすること。（「減災のてびき（2009（平成21）年3月）」（内閣府））
建築協定	各地域で望ましい建物の建て方等について、土地の所有者等が「約束（協定）」を互いに決め、地域で「協定運営委員会」を組織して守りあっていくもの。横浜市長の認可を受けることにより、建築協定区域内で土地の所有者等が変わっても協定の効力が引き継がれる。（「いちからつくる建築協定（2014（平成26）年5月）」（横浜市都市整備局）参考）
広域避難場所	地震による延焼火災のふく射熱や煙から市民の生命・身体を守るために避難する場所のこと。
公園愛護会	横浜市が設置している公園について、地域住民を中心にボランティアで公園の清掃・除草等の日常的な管理を行っている団体のこと。公園の清掃・除草以外にも、花木への水やり、公園利用者へのマナーの呼びかけや、公園の特徴を活かして花壇を作ったり、樹林地の保全に取り組んでいる公園愛護会もある。市では、愛護会費のほか、物品の提供や活動に必要なノウハウの提供を行うなどの支援を実施している。
高規格な住宅（高規格住宅）	住宅金融公庫が定める基準の中で、高水準の規格に適合した施工が行われる住宅のこと。
高速道路	高速自動車国道法及び国土開発幹線自動車建設法、高速道路会社法に規定する道路で東名高速、東北自動車道など広域な自動車専用道路のこと。
高速横浜環状北線	都筑区の第三京浜道路「港北ジャンクション」から鶴見区の首都高速道路横浜羽田空港線「生麦ジャンクション」を結ぶ、延長約 8.2 km の自動車専用道路のこと。
高速横浜環状北西線	青葉区の東名高速道路「横浜青葉インターチェンジ・ジャンクション」から、都筑区の第三京浜道路「横浜港北ジャンクション」を結ぶ、延長約 7.1 km の自動車専用道路のこと。
高度地区	都市計画法第9条第17項の規定により、用途地域内において市街地の環境を維持し、又は土地利用の増進を図るため、建築物の高さの最高限度又は最低限度を定める地区のこと。
高齢化率	65歳以上の人口（老年人口）の占める割合のこと。 高齢化率は、65歳以上の人口（老年人口）÷総人口（年齢不詳を除く）×100で算出する。
コミュニティ	community. 生活地域、特定の目標、特定の趣味など何らかの共通の属性及び仲間意識を持ち、相互にコミュニケーションを行っているような集団のこと。（「地域コミュニティの現状と問題（2007（平成19）年2月7日）」総務省コミュニティ研究会第一回参考資料）
コミュニティサイクル	誰もが手軽に利用しやすい都市型の自転車のレンタルシステムのこと。IT技術を活用したセルフ方式の貸出し返却システムを採用したレンタル拠点がきめ細かにあり、様々な人が手軽に低料金で利用できる仕組み。ヨーロッパでは大都市から中小に至る都市で展開されており、世界各地でその取組は注目されている。（「横浜都市交通計画（2008（平成20）年3月）」（横浜市都市整備局））

神奈川区まちづくりプラン

コミュニティハウス	地域住民が自らの生活環境の向上のために自主的に活動し、及びスポーツ、レクリエーション、クラブ活動等を通じて相互の交流を深めることのできる場として、地域ごとに置かれている施設のこと。
コンパクトな市街地	市街地の拡散を抑制するとともに、既存の都市基盤を生かしつつ、鉄道駅等を中心に地域特性に応じた機能を集積することにより、高齢者を含め誰もが支障なく快適で暮らしやすい街のこと。（「横浜市都市計画マスタープラン全体構想（2013（平成25）年3月）」（横浜市都市整備局））
サ行	
再生可能エネルギー	永続的に利用することができる非化石エネルギー源から得られるエネルギーのこと。石油などの化石燃料とは異なり、エネルギー源が絶えず再生・供給されるので、地球環境への負荷が少ない。具体的には、太陽光、太陽熱、水力、風力、地熱、大気熱、バイオマスなどが挙げられる。
市街化調整区域	都市計画法第7条に規定される区域。 市街化を抑制すべき区域のこと。
市街化編入	市街化調整区域から市街化区域への編入。
市街地再開発事業	都市再開発法に基づき、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園・広場・街路等の公共施設の整備等を行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る事業のこと。
持続可能な都市づくり（まちづくり）	「持続可能な開発（発展）」とは、環境と開発は不可分の関係にあり、開発は環境や資源という土台の上に成り立つもので、持続的な発展のためには、環境の保全が必要不可欠であるとする考え方を示すもの。この概念に基づく都市づくり、まちづくりのこと。
重点対策地域（不燃化推進地域）	横浜市地震防災戦略における地震火災対策方針の対象地域のうち、火災による被害が特に大きいとされる地域のこと。横浜市不燃化推進地域における建築物の不燃化の推進に関する条例に基づき、建築物の耐火性能強化を義務付ける地域として指定する。
集約型都市構造	人口減少・超高齢社会の到来、地球環境問題の高まり、厳しい財政的制約などの都市を取り巻く社会経済情勢の変化に応じ、都市の無秩序な拡散を抑制し、都市機能の集積を促進する集約拠点とその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携させる都市の構造。これにより、にぎわいがあり、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりを推進し、環境負荷低減型の都市活動、効率的かつ効果的な都市整備を実現することを目標とする。（「2007（平成19）年度版国土交通白書」（国土交通省））
主要な地域道路	高速道路及び幹線道路以外の道路（地域道路）のうち、バス通りや、駅と住宅地、また幹線道路同士を結ぶ道路のこと。
循環型社会	雨水の地中かん養や中水利用などの水の循環への配慮、生ごみの堆肥化、古紙や缶のリサイクルなど資源の循環などの仕組みや設備を備えたり、大気循環を促す風の通り道や緑地の配置に配慮した都市構造を有する社会を指す。（「横浜市環境管理計画（2015（平成27）年1月）」（横浜市環境創造局））
浸水	洪水等によって、市街地や農地などが水で覆われること。その深さを浸水深という。 （「内水ハザードマップ・浸水想定区域図 Q&A（2015（平成27）年4月）」（横浜市環境創造局））
スマートコミュニティ/スマートシティ	地域全体で賢くエネルギーを使用していこうとする考えに基づき、再生可能エネルギーを利用し、環境に配慮した次世代型インフラシステムのこと。各家庭・職場における電力の使用状況を情報通信技術で管理把握し、無駄な発電を省いてより効率的にエネルギーを創出、分配していく。 （「次世代エネルギー・社会システム実証プロジェクト『スマートコミュニティ』（2014（平成26）年1月）」（資源エネルギー庁））

神奈川区まちづくりプラン

生産年齢人口	15歳から64歳までの人口のこと。 この区分は「年齢3区分別人口」に基づくもので、前述の「生産年齢人口」のほか、0歳から14歳までを「年少人口」、65歳以上を「老年人口」という。
タ行	
耐震改修	耐震診断の結果、大地震時に倒壊又は崩壊する危険性がある又は高いと判定された建物において行われる、地震に対する安全性を向上させる工事のこと。
脱炭素化に向けた都市づくり・まちづくり	地球温暖化対策の観点から、二酸化炭素やメタンなどの温室効果ガスの人為的な排出量と吸収量との均衡（脱炭素化）の達成を目指す都市づくり（まちづくり）のこと。脱炭素化を実現するためには、現状の取組の延長線上では難しく、英知を結集し、技術・経済社会システム、ライフスタイルのイノベーションによる解決を最大限追及していくことが必要である。都市・地域においては、公共交通の利用促進によるコンパクトシティへの取組や、再生可能エネルギー由来等の電気や熱等の自立分散型エネルギーの面的利用、緑地の保全や創造による水と緑のネットワークの形成等を実現していく。
地域ケアプラザ	市民の誰もが地域において健康で安心して生活を営むことができるように、地域における福祉活動、保健活動等の振興を図るとともに、福祉サービス、保健サービス等を身近な場所で総合的に提供する施設のこと。おおむね中学校区域に1箇所を設置。
地域道路	高速道路及び幹線道路以外の全ての道路のこと。
地域防災拠点	被災した住民の避難生活の場所とするほか、在宅被災者支援のための情報受伝達の拠点、住民による救助・救護活動拠点、救助資機材・生活資機材・食料・飲料水等の備蓄機能を備えている拠点のこと。身近な小中学校等を震災時の指定避難所として、地域防災拠点に指定している。
地域まちづくりプラン	横浜市地域まちづくり推進条例に基づき、地域の目標・方針やものづくり・自主活動など課題解決に向けた取組を、地域まちづくり組織（地域が主体となって地域まちづくりを推進するための組織）が地域住民等の理解や支持を得ながらとりまとめた計画のこと。地域まちづくりプランに基づき、地域まちづくり組織は、市と連携してプランの実現へ向けた取組に努める。
地域まちづくりルール	建物や土地利用などについて、地域まちづくり組織（地域が主体となって地域まちづくりを推進するための組織）が地域住民等の理解や支持を得ながら、自主的に定めたルールのこと。認定を受けた地域まちづくりルールの対象地域において、地域まちづくりルールに係る建築等を行う場合には、地域まちづくり組織との協議や市長への届出が必要となり、地域まちづくり組織と市によりルールの運用、遵守を図る。
地域冷暖房システム	地域内の複数の建物に対して一元的に冷暖房や給湯を行うシステムのこと。個別に冷暖房を行う場合よりもエネルギーの利用効率が高く、経済性や環境保全の面で有利になる。
地球温暖化	地球表面の大気や海洋の平均温度が長期的に上昇し、主に二酸化炭素などの温室効果ガスが原因で起こる現象のこと。
地区計画	都市計画法に基づいて定める特定の地区・街区レベルの都市計画のこと。まちづくりの方針や目標、道路・広場などの公共的施設（地区施設）、建築物等の用途、規模、形態などの制限をきめ細かく定める。横浜市では、地区計画における建築物等の制限内容等について、建築基準法、都市緑地法及び景観法に基づき、地区計画の区域内における建築物等の制限に関する条例に定めている。
地区センター	地域住民が自らの生活環境の向上のために自主的に活動し、及びスポーツ、レクリエーション、クラブ活動等を通じて相互の交流を深めることのできる場として、地域ごとに置かれている施設のこと。
地産地消	その土地で生産されたものをその土地で消費すること。メリットの一つとし

神奈川区まちづくりプラン

	て運搬距離が短いので、二酸化炭素（CO ₂ ）の排出量が少なく環境にやさしい。
超高齢社会	WHO(世界保健機関)と国連の定義に基づき、65歳以上の人口（老年人口又は高齢者人口）が総人口（年齢不詳を除く）に占める割合が21パーセント超の社会のこと。 なお、65歳以上人口の割合が7パーセント超で「高齢化社会」、同割合が14パーセント超で「高齢社会」という。
長寿命化	物理的な劣化や機能の陳腐化に対策することで、従来行ってきた建替え・更新の期間よりも長く施設を使えるようにすること。
低公害車	自動車から出る大気汚染物質の排出量が少ない、又はまったく排出されない自動車のこと。最近では燃費性能の優れた自動車を含め、環境負荷の少ない自動車を総称している。燃料電池自動車、電気自動車、天然ガス（CNG）自動車、ハイブリッド車が一般的には知られている。
低炭素型社会	地球温暖化の一因である二酸化炭素の少ない社会のこと。炭素削減は世界的に急務の課題であり、具体的な取組として、国民一人ひとりに省エネ製品の選択や、国家規模で再生可能エネルギーへの移行などが挙げられる。（「次世代エネルギー・社会システム実証プロジェクト『スマートコミュニティ』（2014（平成26）年1月）」（資源エネルギー庁））
低炭素技術	二酸化炭素排出を削減し、低炭素社会へ移行していくための技術のこと。そのためには、省エネルギー対策、既存の低炭素技術の利用などを推進するとともに、長期的な視野に立った技術革新への取組が不可欠である。
ドーナツ化現象	都心人口が減少し、郊外の人口が増加する人口移動現象のこと。
特別緑地保全地区	都市緑地法に基づき、都市における良好な自然環境となる緑地において、建築行為など一定の行為の制限などにより現状凍結的に保全し、都市計画に位置付ける地域地区のこと。
都市型住宅	敷地を有効に活用した中高層集合住宅。店舗やオフィスとの複合的な集合住宅など、都心に近い立地で、職住の近接や高度の文化的な生活など多様な居住ニーズに対応しようとする住宅。 （「横浜市都市計画マスタープラン全体構想（2013（平成25）年3月）」（横浜市都市整備局）参考）
都市機能	都市（政治、経済、文化等の中心地で人の多いところ）としての機能のこと。業務、商業、文化、観光、交流などの機能（の一つ又は複数）を有する。
都市計画区域	都市計画法第5条に規定される区域のこと。市又は人口、就業者数その他の事項が政令で定める要件に該当する町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的及び社会的条件並びに人口、土地利用、交通量その他国土交通省令で定める事項に関する現況及び推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域のことで、都道府県が定める。
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	都市計画区域を対象として、長期的視点に立った都市の将来像を明確にするとともにその実現に向けて、都市計画の目標などの都市計画の基本的な方針を定めるもの。横浜市は、市域全域が都市計画区域である。なお、2014（平成26）年6月の都市計画法の改正により、決定権限が神奈川県から横浜市へ移譲された。
都市計画道路	都市計画法第11条の規定に基づき、あらかじめルート・幅員などが決められた、都市の骨格となり、まちづくりに大きく関わる道路のこと。
都市施設	都市計画に定めることができる、都市計画法第11条第1項各号に掲げる以下の施設のこと。 1. 道路、都市高速鉄道、駐車場、自動車ターミナルその他の交通施設 2. 公園、緑地、広場、墓園その他の公共空地 3. 水道、電気供給施設、ガス供給施設、下水道、汚物処理場、ごみ焼却場その他の供給施設又は処理施設 4. 河川、運河その他の水路

	5. 学校、図書館、研究施設その他の教育文化施設 6. 病院、保育所その他の医療施設又は社会福祉施設 7. 市場、と畜場又は火葬場 8. 一団地の住宅施設 9. 一団地の官公庁施設 10. 流通業務団地 11. 一団地の津波防災拠点市街地形成施設 12. 一団地の復興拠点市街地形成施設 13. その他政令で定める施設
都市づくり	全市的な取組、またはその取組が全市に関連する取組。（「横浜市都市計画マスタープラン全体構想（2013（平成 25）年 3 月）」（横浜市都市整備局））
都市農業	市街地及びその周辺の地域において行われる農業。
土砂災害警戒区域等	急傾斜地の崩壊、土石流などが発生した場合に市民の生命及び身体を保護するため、「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」に基づいて神奈川県が調査を行い、指定・告示する区域のこと。
都心機能	高次の業務、商業、文化、観光、交流などの機能のこと。
都心居住	利便性の高い都心部に住むこと。
土地区画整理事業	道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。公共施設が不十分な区域では、地権者からその権利に応じて少しずつ土地を提供してもらい（減歩）、この土地を道路・公園などの公共用地が増える分に充てるほか、その一部を売却し事業資金の一部に充てる。
ナ行	
熱帯夜	夜間の最低気温が 25 度以上の日のこと。
農園付公園	市民が農作業を楽しめる農園を主として整備した都市公園のこと。区画貸しタイプの市民農園で、利用者が自由に栽培・収穫できる。
農業振興地域	農業振興地域の整備に関する法律に基づき、今後とも農業の振興を図るべき地域として、知事が指定する地域のこと。
農業専用地区	まとまりのある優良な農地の確保により、都市農業の確立と都市環境を保全することを目的として、本市独自の制度として市長が指定した地区のこと。農業振興地域内で、農業生産性の向上及び地域農業の健全な発展が見込まれる面積 10 ヘクタール以上の地区を指定。
農用地区域	農業振興地域内の土地で、今後長期間にわたり農業上の利用を図るべき土地の区域。
ノンステップバス	乗降口の段差（ステップ）がなく、車いす使用者をはじめ、だれもが乗降しやすい構造のバスのこと。乗降時に通常の走行状態の車高から 5 cm 程度車高を下げ、歩道縁石等との段差をなくすることができるニーリング・システム（車高調整装置）を装備している。
ハ行	
バスベイ	バス乗降客のため、本線車道から分離して設けたバスの停車帯のこと。本線車線から分離しているため、後続車の追越しが容易になる。
バリアフリー／化	歩道の段差解消など、高齢者、障害者等が生活するうえで、行動の妨げになる障壁を取り去り、高齢者、障害者等にやさしい生活空間を作りあげること。また、物理的な障壁ばかりでなく、高齢者、障害者等が社会参加をするうえで、精神的にも障壁がないことも意図する。（「横浜都市交通計画（2008（平成 20）年 3 月）」（横浜市都市整備局））
ヒートアイランド現象	都市部の気温が郊外に比べ高くなる現象のこと。等温線を描くと温度の高いところが「島」のように見えることから、ヒートアイランド（熱の島）と呼ばれる。
風致地区	緑豊かな生活環境が形成されることをめざし、都市の風致を維持するため定める地区のこと。良好な自然景観、歴史的景観を保持している地域や、文化

神奈川区まちづくりプラン

	財、社寺等のある区域、良好な住環境を維持している地域などを、都市計画法に基づいて指定する。（「風致地区の手引き（2014（平成26）年4月）」（横浜市建築局））
分散型電源	エネルギー消費地の近くに分散配置された、比較的小規模な発電設備のこと。従来の大規模・集中型電源に対する相対的な概念。具体的には、太陽光発電等の再生可能エネルギー発電設備、燃料電池等のコジェネレーションシステム、蓄電池等の蓄エネルギー機器等が含まれる。
防災協力農地	災害が発生したとき、避難空間、仮設住宅建設用地、復旧用資材置場などとして活用できる農地を土地所有者の申し出により登録する農地。
マ行	
まちづくり	地域的な取組のこと。（「横浜市都市計画マスタープラン全体構想（2013（平成25）年3月）」（横浜市都市整備局））
街づくり協議地区	市街地開発事業等の推進、都市基盤の整備、都市機能の集積、土地利用の誘導、街並みの誘導、歩行者空間の整備などを推進するため、市長が協議が必要と認め指定した地区のこと。指定した地区において、指針を定め、市民の協力のもとに街づくりに関する協議を行うことにより、利便性が高く、安全で快適な、魅力ある市街地の形成を誘導している。
緑の10大拠点	横浜市水と緑の基本計画に位置付けられている市内におけるまとまった緑のこと。こどもの国周辺地区、三保・新治地区、川井・矢指・上瀬谷地区、大池・今井・名瀬地区、舞岡・野庭地区、円海山周辺地区、小柴・富岡地区、都田・鴨居東本郷・菅田羽沢周辺地区、上飯田・和泉・中田周辺地区、下和泉・東俣野・深谷周辺地区の10箇所がある。
木造住宅密集市街地	老朽化した木造建築物が密集し、かつ道路や公園などの公共施設が十分に整備されていないため、火災・地震が発生した際に延焼防止・避難に必要な機能が確保されていない状況にある市街地のこと。
モビリティマネジメント	一人ひとりの移動を対象としつつ、それらが社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを期待する施策であり、「過度な自動車利用の状態から、公共交通や自転車等を適切に利用する状態」に少しずつ変えていくための取組のこと。（「横浜都市交通計画（2008（平成20）年3月）」（横浜市都市整備局））
ヤ行	
容積率	建物の延べ面積（各階の床面積の合計）の敷地面積に対する割合のこと。容積率（％）＝延べ面積／敷地面積×100 で表す。
用途地域	都市計画法における地域地区のひとつで、地域における住居の環境の保護又は業務の利便の増進を図るため、市街地の類型に応じた建築規制を行うもの。次の12種類がある。 1. 第一種低層住居専用地域 2. 第二種低層住居専用地域 3. 第一種中高層住居専用地域 4. 第二種中高層住居専用地域 5. 第一種住居地域 6. 第二種住居地域 7. 準住居地域 8. 近隣商業地域 9. 商業地域 10. 準工業地域 11. 工業地域 12. 工業専用地域
横浜市基本構想（長期ビジョン）	市民全体で共有する横浜市の将来像であり、その実現に向けて、横浜市を支える全ての個人や団体、企業、行政などが、課題を共有しながら取り組んでいくための基本的な指針となるもの。横浜市が人口減少時代に突入する 21

	世紀最初の四半世紀（おおむね 2025（平成 37）年頃、策定から約 20 年間）を展望し、横浜市の目指すべき都市像や、それを実現するための施策の基本方向などを規定している。横浜市の行政計画は、すべてこの長期ビジョンの理念に基づき策定され、様々な計画の最上位に位置付けられる。横浜国際港都建設法の理念である「横浜市が日本の代表的国際港都として十分に機能を発揮する」ことに寄与する指針。（「横浜市基本構想（長期ビジョン）（2006（平成 18）年 6 月）」（横浜市政策局））
横浜市中期 4 年計画	横浜の未来を切り拓いていくため根幹となる政策の方向性を共有することにより、あらゆる方々の知恵や力の結集、様々な主体との協働などを通して、オール横浜で「横浜市基本構想（長期ビジョン）」の実現を目指していくための計画のこと。
横浜市水と緑の基本計画	水・緑環境の保全と創造に関わる総合的な施策を体系的に位置付けた計画。
横浜都市交通計画	市民・企業、交通事業者、行政などの多様な主体が目標を共有すると共に協調した取組を一層推進し、あらゆる側面から持続可能な交通の実現を目指し、交通政策全般にわたる政策目標などを示した計画のこと。
横浜都心	高次の業務、商業、文化、観光、交流など更なる機能集積を図るとともに、一定のルールのもと、業務機能等を中心に地域の実状に応じた機能強化と合わせ、都市型住宅の誘導等も図る、魅力と活気あふれる拠点地区のこと。横浜駅周辺地区、みなとみらい 21 地区、北仲通地区及び関内・関外地区が位置付けられている。（「横浜市都市計画マスタープラン全体構想（2013（平成 25）年 3 月）」（横浜市都市整備局）参考）
横浜みどりアップ計画	横浜市水と緑の基本計画に基づく重点的な取組として、「市民とともに次世代につなぐ森を育む」、「市民が身近に農を感じる場をつくる」、「市民が実感できる緑をつくる」の 3 つの柱と、「効果的な広報の展開」に取り組む計画のこと。
ラ行	
ライフライン	Life line。都市生活の維持に必要不可欠な、電気・ガス・水道・通信・輸送などをいう語。多く、地震対策との関連で取り上げられる。生命線。（「大辞泉 第二版（2012（平成 24）年 11 月）」（小学館））
リサイクル	recycle。再生利用。ごみを分別し、再び資源として利用すること。「再資源化」とも言う。（「横浜市一般廃棄物処理基本計画～ヨコハマ 3R 夢（スリム）プラン～（2011（平成 23）年 1 月）」（横浜市資源循環局））
リノベーション	renovation。リフォームよりも大規模な改修工事のこと。既存の骨格（構造）だけを残し、用途や機能を変更して性能を向上させたり価値を高めたりする。具体的には、耐震性や防火安全性を確保し、耐久性を向上させたり、冷暖房費などのエネルギー節約のため、IT 化など変化する建築機能の対応・向上のために行われる。
緑化地域制度	緑が不足している市街地などにおいて、敷地面積が一定規模以上の建築物の新築や増築を行う場合に、敷地面積の一定割合以上の緑化を義務付ける「都市緑地法」に基づく制度のこと。
緑被率	緑の現状を量的に示す指標の一つ。本市ではまとまりのある緑の総量の推移を中長期的に把握することを目的として調査しており、航空写真から 300 m ² 以上のまとまりのある緑を目視判読し、市域面積に占める割合を算定している。

*表紙について

表紙は、「臨海部・内陸部・丘陵部のある神奈川区の多様性」と「つながり・安心・温かさ」を表現しています。

写真は、これまでの「わが町 かながわ とっておき 写真コンテスト」の入賞作品です。

横浜市都市計画マスタープラン・神奈川区プラン
神奈川区まちづくりプラン
平成31年3月発行

編集・発行：

横浜市神奈川区区政推進課

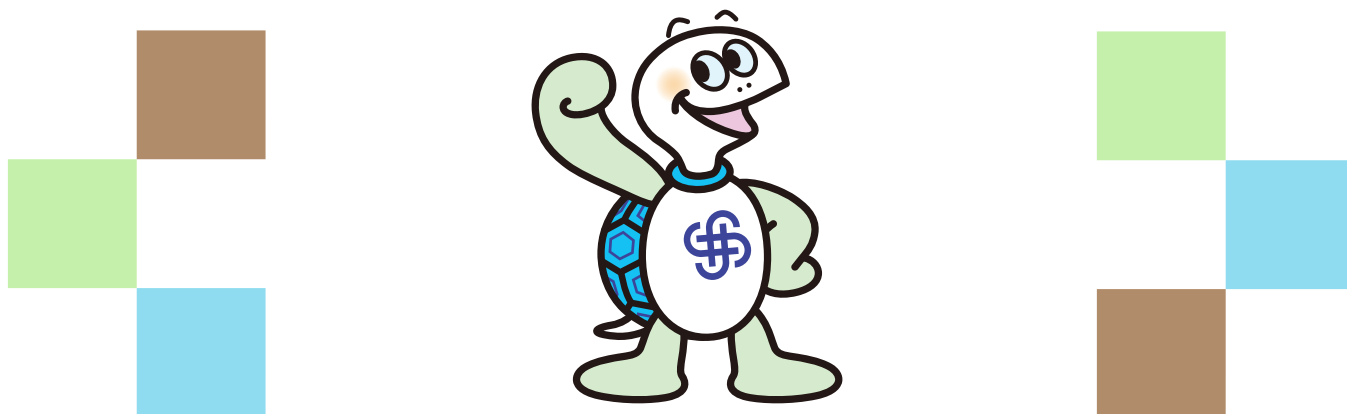
〒221-0824 横浜市神奈川区広台太田町3-8

電話：045-411-7028 FAX：045-314-8890

横浜市都市整備局地域まちづくり課

〒231-0017 横浜市中区港町1-1

電話：045-671-2696 FAX：045-663-8641



横浜市都市計画マスタープラン・神奈川区プラン
神奈川区まちづくりプラン