
横浜市都市計画マスタープラン 港南区プラン



平成17年7月

横浜市港南区役所・都市整備局

目次

1章．港南区プランについて

(1)策定の趣旨	1
(2)港南区プランの位置づけと役割.....	1
(3)策定の方法	4
(4)港南区プランの構成.....	6

2章．港南区の現況と課題

(1)港南区のなりたち.....	7
(2)港南区のまちの動向.....	8
(3)まちの課題	12

3章．港南区の将来像

(1)港南区の将来像.....	14
(2)港南区の将来都市骨格.....	16
(3)土地利用方針.....	19

4章．テーマ別まちづくり方針

(1)拠点・住宅市街地	～賑わいとゆとりのあるまちづくりの方針～	21
(2)交通	～区民の交流を支えるまちづくりの方針～	26
(3)水 緑 景観	～個性とうるおいのあるまちづくりの方針～	32
(4)公共施設などの整備と仕組み	～みんなの場づくり・まちづくりの方針～	38

5章．重点的な取組みを行う地域

(1)上大岡駅周辺地域.....	40
(2)港南区北部地域.....	41
(3)大岡川及び周辺地域.....	41
(4)平戸永谷川及び周辺地域.....	42
(5)野庭農業専用地区周辺地域.....	43
(6)港南中央駅周辺地域.....	43
(7)港南台、日限山等の大規模な計画的に開発された地域.....	44

6章．まちづくりの実現に向けて

(1)まちづくりの主体と役割.....	45
(2)協働のまちづくりの推進.....	47
(3)港南区プランの見直し 充実.....	48

1章 .港南区プランについて

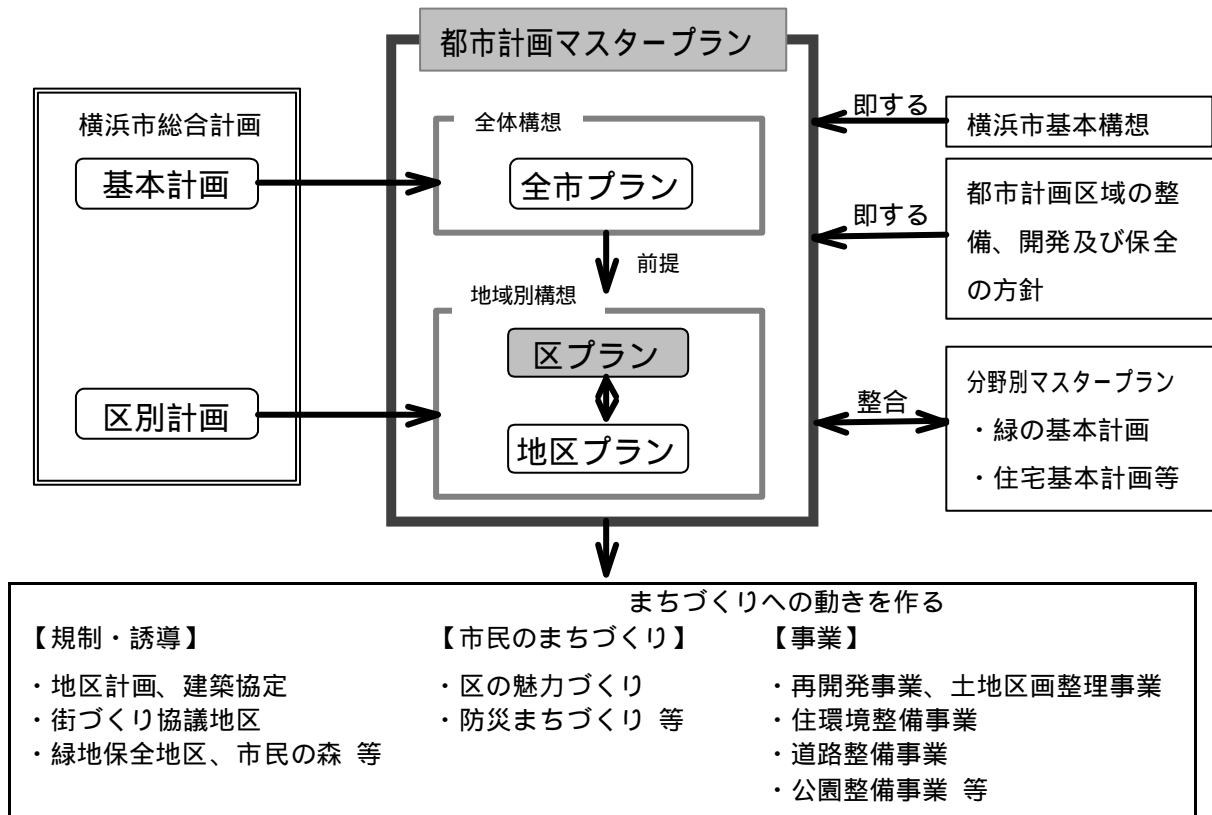
(1)策定の趣旨

- ・ “港南区プラン”は、港南区が目指す将来像を実現するための、まちづくりに関する基本的な方針となるものです。
- ・ まちを構成する様々な要素（土地利用、道路・公共施設、自然など）を総合的に捉え、地域がもつ課題や特徴を踏まえた今後のまちづくりのあり方を示すとともに、まちづくりの主役である区民や事業者、行政がそれぞれの役割を果たしながら、まちづくりを進めていくための共通の方針となることをねらいとしています。

(2)港南区プランの位置づけと役割

- ・ 「横浜市都市計画マスタープラン・港南区プラン」(以下、「港南区プラン」という。)は、横浜市全体の都市計画に関する基本的な方針である「横浜市都市計画マスタープラン・全市プラン」(以下、「全市プラン」という。)を前提として、港南区のまちづくりに関する内容を具体的に整理し、概ね20年後の港南区の将来像を描き、その将来像を実現するための中長期的なまちづくりの方針を示すものです。
- ・ 港南区プランは、とかく区民の生活の身近なところでありながら、遠い存在となっている港南区内の都市計画に関する情報を、わかりやすくまとめ、区民に提供するという役割を担っています。
- ・ 港南区プランは、港南区で行われるまちづくりを円滑に進めるため、区民や事業者、行政等、まちづくりのための“みちしるべ”としての役割を担っています。

図：港南区プランの位置づけ



基本計画及び区別計画の都市計画の部分を図面等により具体的に整理する。

<参考> 都市計画マスタープランとは

都市計画法の規定に基づいて策定されるプランです。

- ・ 都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のことです。

3段階で構成します。

- ・ 横浜市においては、都市計画マスタープランは、「全市プラン」「区プラン」「地区プラン」の3段階で構成し、横浜市都市計画審議会に付議して確定します。なお地区プランは、特にまちづくりの検討が必要な地区を対象に策定します。

総合計画などと整合を図ります。

- ・ 全市プランは、地方自治法第2条第4項に基づく「横浜市基本構想」や、都市計画法第6条の2に基づく「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即して策定しています。
- ・ また、区プランは、全市プランを上位計画とし、横浜市総合計画の区別計画の都市計画部分を図面等により具体的に整理し策定します。

分野別の基本計画と整合を図ります。

- ・ 「横浜市緑の基本計画」「横浜市環境管理計画」「横浜市住宅基本計画」など、分野別の基本計画との整合を図っています。

横浜市が定める都市計画は、都市計画マスタープランに即して定めます。

- ・ 都市計画マスタープランが策定されると、横浜市が定める都市計画（市街化区域及び市街化調整区域、自動車専用道路や一般国道、一級河川、国が設置する公園・緑地などを除く都市計画）は、都市計画マスタープランに即して定めることとなります。

住民の意見を反映して策定します。

- ・ 都市計画マスタープランの策定にあたっては、住民の意見を反映させるため、必要な措置を講じることとされています。横浜市では、特に「区プラン」「地区プラン」について、素案作成の段階から多様な住民参加の方法を工夫しながら策定を進めることにしています。

(3)策定の方法

1) 区民参加のプランづくり

- ・ 港南区プラン策定に際して、地域の課題と特徴をきめ細やかにプランに反映し、区民と行政が協働で行なうためのまちづくりの方針とするために、区民参加によりプランづくりを行ないました。
- ・ 区民参加によりプランを作る意義として、次のような点があります。

都市計画の情報や地域の実情、策定プロセスを行政と区民とが共有することで、区民のまちづくりへの理解を深めるため。

区民一人ひとりの考え方の違いを認識し、議論を重ねる中で区民同士の理解やまちづくりの問題に対する共通認識を深めるため。

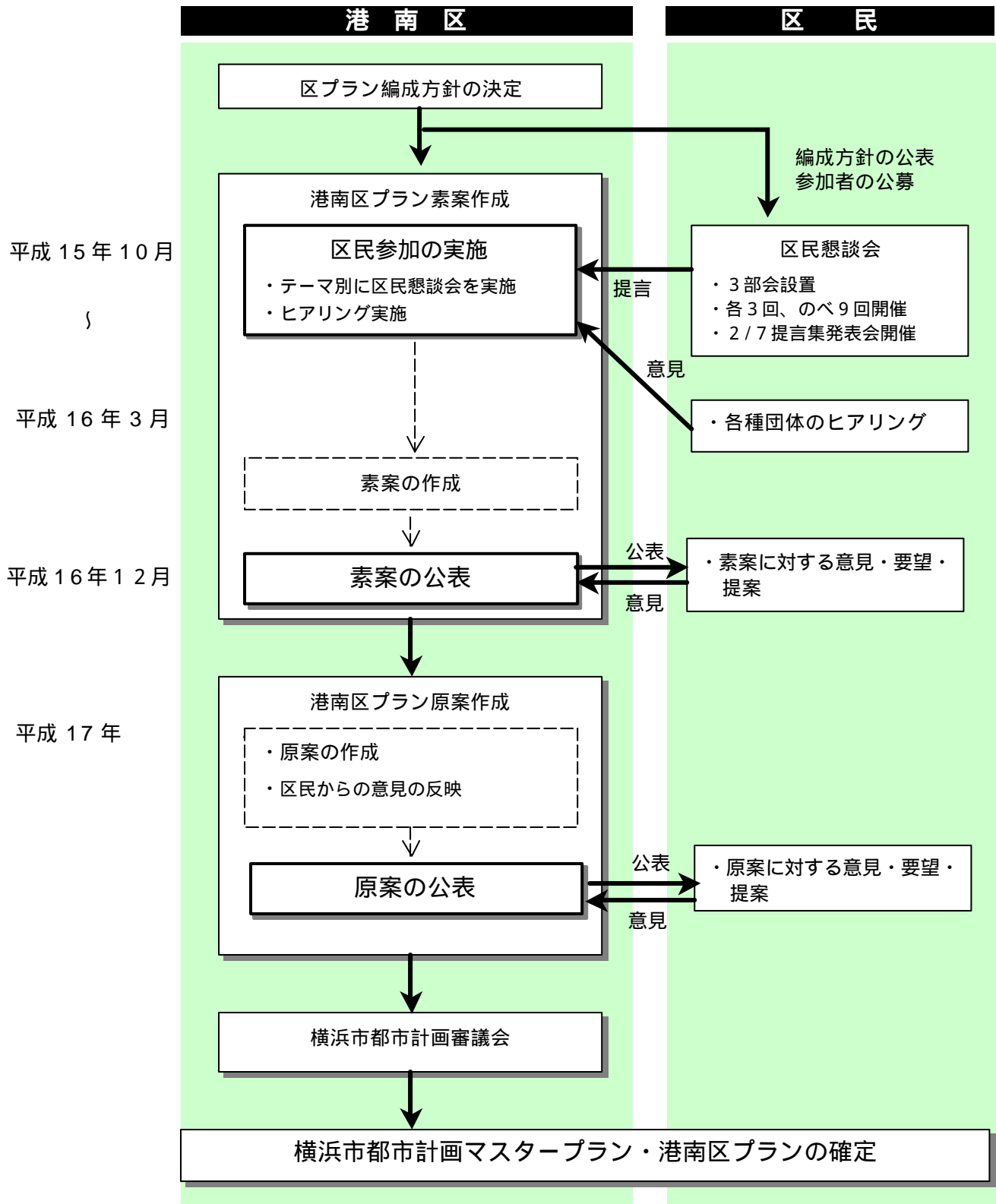
区民の生活から見つけた課題や、地域の特性に応じたまちづくりの方向性を、港南区プランに反映するため。

まちづくりを展開するにあたり、区民が主体となってまちづくり行動を起こすひとつのきっかけとするため。

2) 区民参加の方法

- ・ 一般公募により参加者を募り、区民懇談会を開催しました。
- ・ 区民懇談会では、港南区のまちづくりについて、「拠点・住宅市街地」「道路・交通・施設」「水・緑・景観」の3つのテーマごとに議論し、そこで出た意見をまとめて提言集を作成し、港南区プランの素案に反映させています。
- ・ その他、関係団体ヒアリングや、ホームページによる意見募集などを行い、幅広い区民から提言・意見を受け、それを港南区プランの素案に反映させました。
- ・ また、港南区プランの素案や原案を、広報やホームページにより公表し、広く区民からの意見を受ける機会を設けます。
- ・ 将来を担う子どもたちに、まちづくりについてのアンケートを行い、港南区プランの素案を作成する段階で参考にしました。

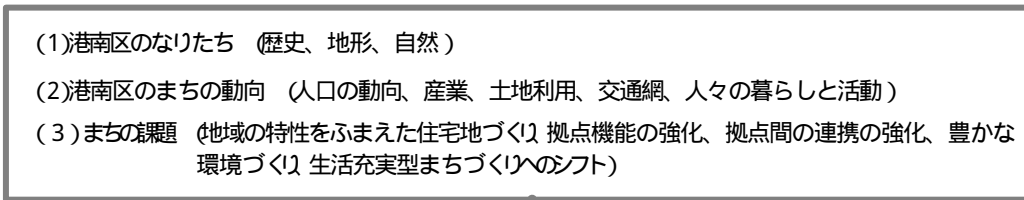
3) 港南区プラン策定までの流れ



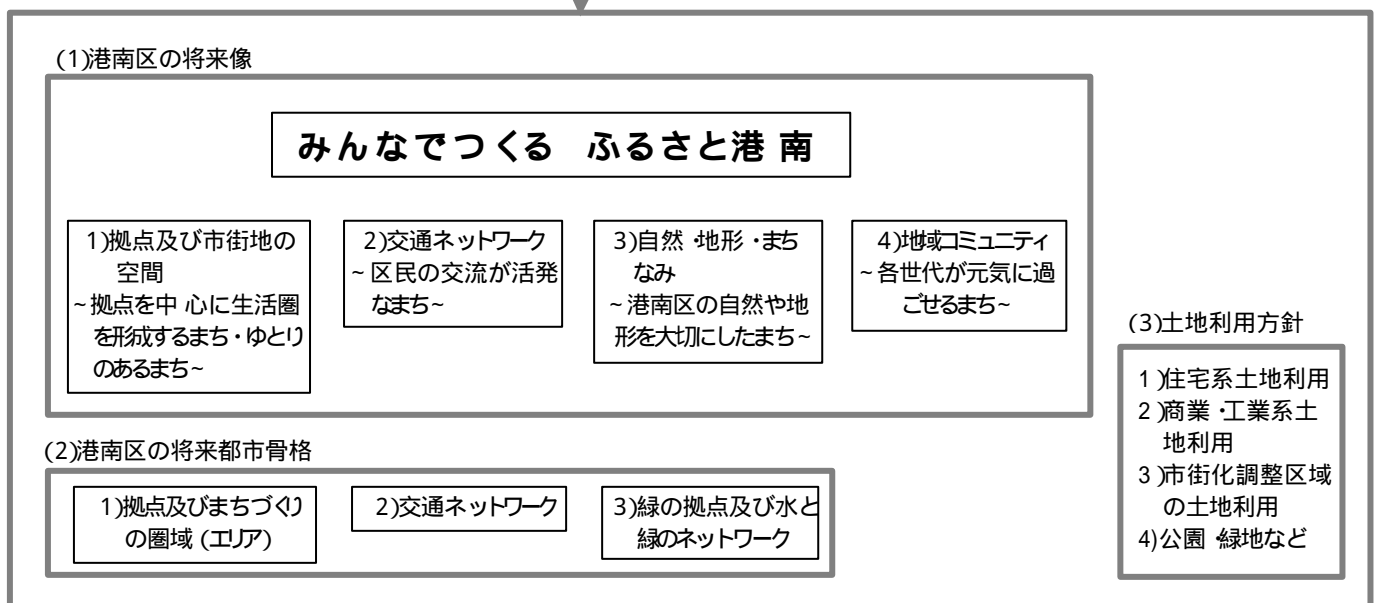
(4)港南区プランの構成

1 章 . 港南区プランについて

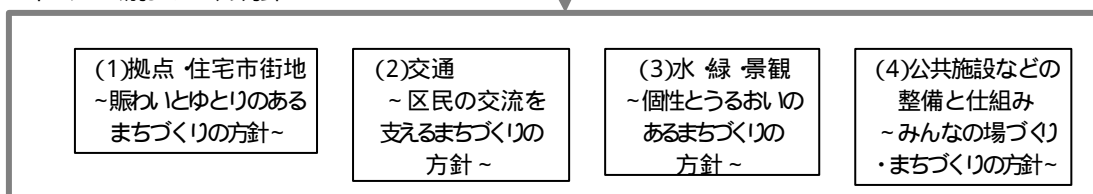
2 章 . 港南区の現況と課題



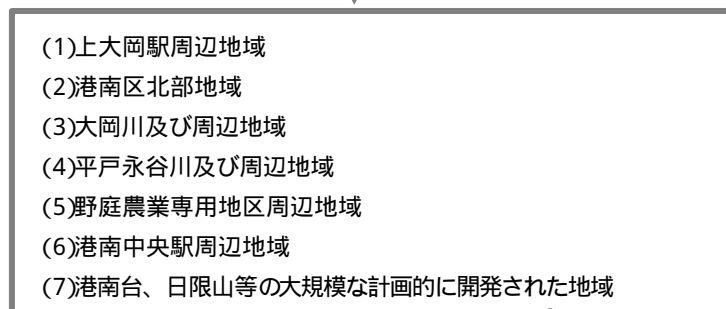
3 章 . 港南区の将来像



4 章 . テーマ別まちづくり方針



5 章 . 重点的な取組みを行う地域



6 章 . まちづくりの実現に向けて



2章 .港南区の現況と課題

(1)港南区のなりたち

1) 港南区の歴史

港南区は江戸時代まで、区の中央を縦断する尾根により武蔵国と相模国に分けられていました。武蔵国側を大岡川水系が、相模国側を柏尾川水系が流れ、両水系の入り組んだ低地に稲作を生業としている集落が形成され、特に最戸町付近の谷地には水田が大きく広がりを見せていました。また、大岡川水系に沿って南北に走る横浜鎌倉線（鎌倉街道）と横浜伊勢原線は、当時から主要な交通路として利用されていました。

明治 22 年に横浜市制が施行された後、旧町村による合併を繰り返し、昭和 44 年に南区より分区し港南区が誕生しました。

戦後、磯子区の根岸湾岸埋立地への大規模企業の進出や高度成長期の都心のベッドタウンとしての需要が高まり、野庭地域や港南台をはじめとした大規模開発や、上大岡などの駅を中心とした市街地開発が急速に進められました。昭和 60 年代になると宅地開発もほぼ沈静化し、現在のような住宅を中心とした市街地が形成されました。

一方、急速な市街化にあわせて、港南区総合庁舎や地区センターなどの公共施設や、鉄道や道路、公共下水道などのインフラ整備も進み、区民の利便性の向上が図られてきました。

2) 港南区の地形や自然

港南区は、市の南部に位置し（図 1）、面積は 19.91 平方キロメートル（市全体の約 4.6%）で区の南部方面に広がる丘陵地帯や、区の東部を流れる大岡川水系や、西部を流れる柏尾川水系にはぐくまれた起伏のある土地を形成しています。（図 2）

昭和 40 年代の宅地開発により市街化が進行する前は、2 つの大きな水系沿いの谷地には水田を中心とした農地が広がり、丘陵地帯には広葉樹林や針葉樹林が広がる緑豊かな地域でした。

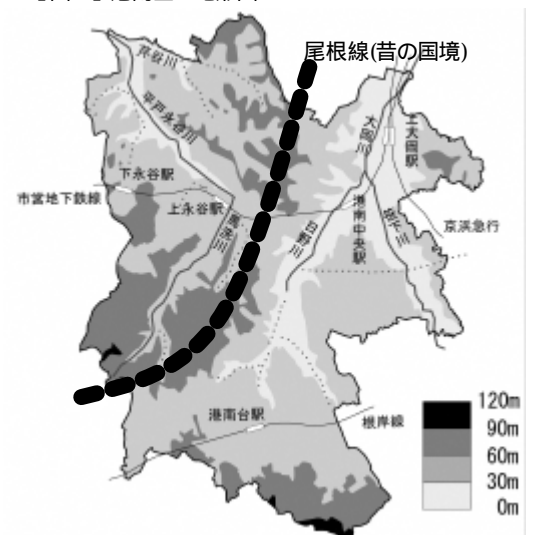
昭和 40 年代以後に市街化が進行するとともに、区内を覆っていた多くの緑地や農地が減少し、市街地内には、現在では小規模な緑地・農地が点在する状況になっています。

しかし、日野公園墓地や日野中央公園、久良岐公園などの緑地や、野庭地域の一団の農地、区を流れる河川などの水辺空間は、今もなお区民が自然を身近に感じられる場として残っています。また、こうした残された自然が港南区の貴重な資源であるとして、その大切さが見直されてきています。

【図 1】港南区の位置



【図 2】港南区の地形図



(2) 港南区のまちの動向

1) 人口の動向

港南区は、現在、人口が 222,596 人、世帯数は、83,375 世帯あり（平成 12 年国勢調査）人口は横浜市の約 6.5% を占めています。市街化の進行に合わせて、昭和 45 年から 20 年間で、人口は 2 倍以上に、世帯数も 3 倍近くまで増加しましたが、市街化が沈静化した平成 2 年以降は横ばい状態にあります。そして今後も少子高齢化等の影響を受け、人口は横ばい～減少傾向が続くことが見込まれます。横浜市の将来人口推計では、港南区の平成 37 年（20 年後）の将来人口は約 21.3 万人になると見込まれています。（図 3、図 4、図 5）

港南区の人口密度は 11.21 千人/k m²で、これは横浜市平均の約 1.4 倍にあたり、港南区に隣接する南区と西区に次いで 18 区中 3 番目に高い状況にあり、住宅地である港南区の特徴のひとつとなっています。

港南区の昼間人口は 163,325 人で、夜間人口に比べ約 6 万人少なく、昼夜間人口比は 73.7% で、ベッドタウンとしての特徴が現れています（平成 12 年国勢調査）。

港南区の年齢別人口構成を見ると、年少人口は 31,209 人で総人口の 14.0%、壮年人口は 160,076 人で 71.9%、高齢人口は 30,206 人で 13.6% となっています（平成 12 年国勢調査）。また、年齢別人口構成の推移を見ると、壮年人口比率はほぼ一定に保たれているのに対し、年少人口比率は昭和 50 年（28.5%）をピークに減少傾向にあり、一方、高齢人口比率は増加傾向にあります。このように港南区でも少子高齢化の動きが現れてきています。（図 6）

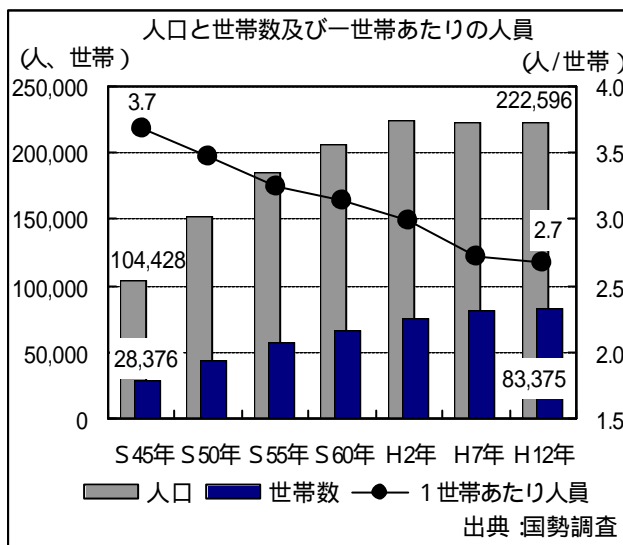
2) 産業

港南区は近年まで農業が産業の中心でした。そのほかに江戸時代の横浜港開港を背景にして起こった地場産業として、上大岡周辺の大岡川を利用した捺染業が有名です。

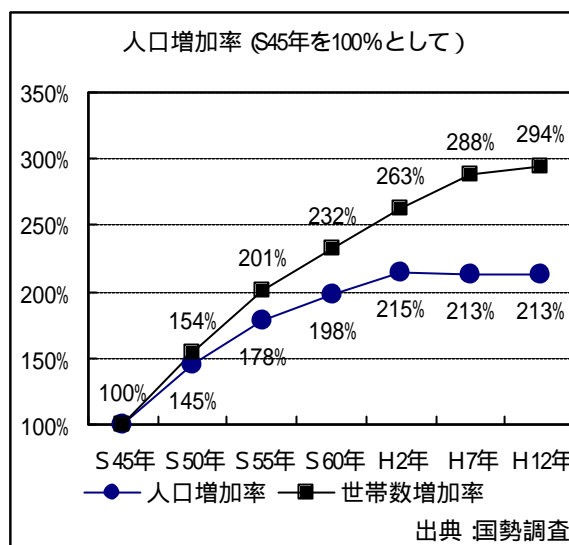
昭和 40 年代に市街化が進み、農地や樹林地が減少し、現在は市街地の中に小規模に残る農地や、野庭地域の農業専用地区で都市部へ提供する野菜・花卉の栽培を中心とした近郊農業が営まれています。一方で、鉄道が通り、駅が開設されると、利便性の高い駅周辺に商業やサービス業が発達しました。

港南区の産業大分類別事業者数は、第一次産業が 0.08%、第二次産業が 10.32%、第三次産業が 85.19% と、第三次産業が 8 割以上を占め、商業やサービス業などの第三次産業の比率が高くなっています。

【図3】人口と世帯数及び一世帯あたりの人員



【図4】人口増加率

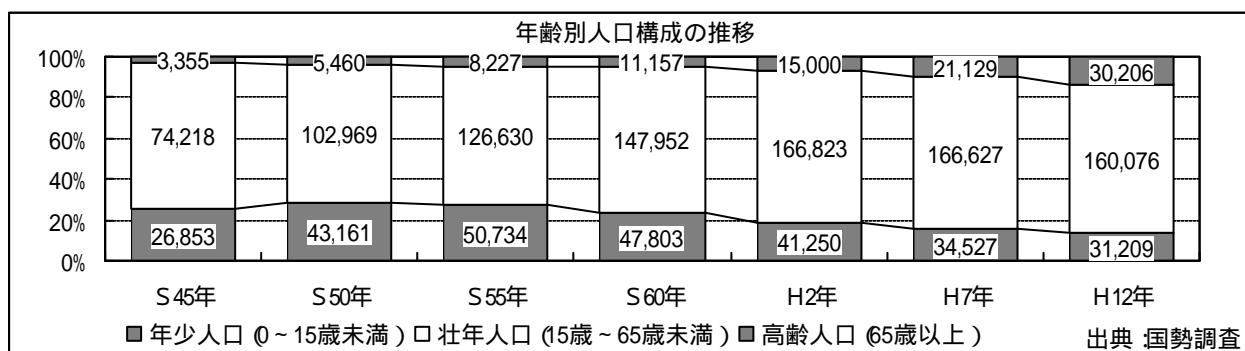


【図5】人口推計

	将来人口推計 (単位: 千人)						H12年を100とした場合 のH37年の指数
	H12年	H17年	H22年	H27年	H32年	H37年	
港南区	223	223	223	221	218	213	96
横浜市	3,427	3,588	3,707	3,769	3,785	3,764	110

出典: 「横浜市の人口推計」

【図6】年齢別人口構成の推移



3) 土地利用

港南区は、区の大半が市街化区域で（18.89k m²、94.9%：平成 15 年 3 月現在）、区の西部にある市街化調整区域は、一部が農業専用地区として指定されています。

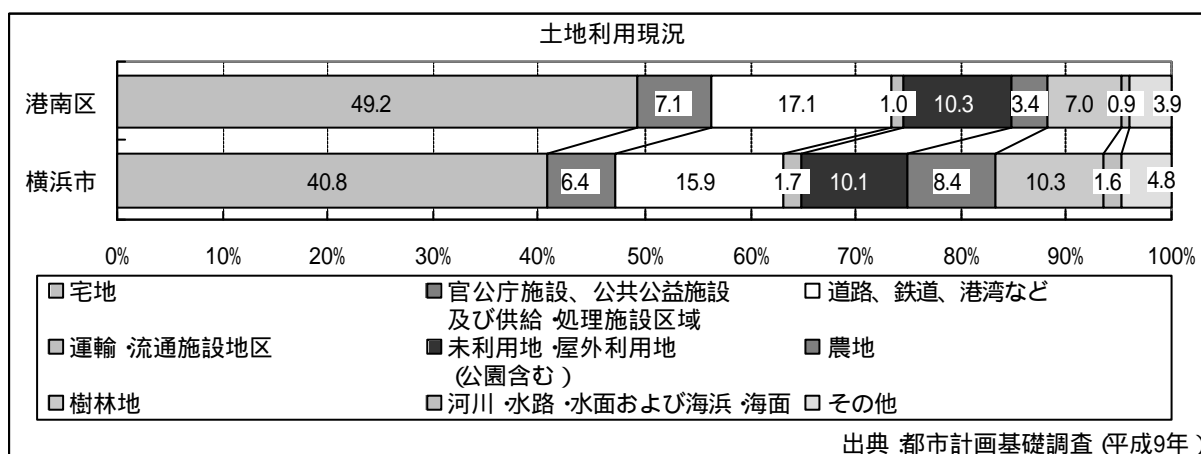
港南区では、宅地が 9.80k m²で最も多く、区の面積の約半分（49.2%）を占めています。また、他区と比較すると港南区の宅地の占める割合は 4 番目に高く、横浜市平均(40.8%)を上回っています。一方、かつて港南区の大部分を占めていた農地や樹林地の面積は 2.07k m²(10.4%)に留まっています。（図 7）

港南区は、区内を走る京浜急行、JR 根岸線、市営地下鉄の 3 本の鉄道の各駅周辺に市街地が形成されています。駅を取り囲むように商業地が形成され、その外側に住宅地が広がっています。

特に、横浜市の副都心に位置付けられている上大岡駅周辺は、最近の市街地再開発事業により商業・業務・文化機能及び公共サービス機能の集積が進んでいます。

住宅地は、土地区画整理事業などにより計画的に開発された住宅地と、一般の住宅地があり、同じ住宅地といっても、開発状況などにより抱えている問題が違ってきます。

【図 7】土地利用現況



4) 交通網

港南区の交通網は、古くからの主要道路である横浜鎌倉線（鎌倉街道）などが中心でしたが、市街化の進行にあわせて、国道 16 号バイパス線（横浜横須賀道路）や環状 2 号線など幹線道路の整備が進み、利便性が向上しました。

港南区の公共交通の中心である鉄道については、昭和 5 年の京浜急行上大岡駅の開設に始まり、昭和 48 年の J R 根岸線の開通による港南台駅の開設、昭和 47 年の市営地下鉄開業による上大岡駅の開設や、その後の延伸による港南中央駅、上永谷駅、下永谷駅の開設などにより、利便性が格段に向上しました。

また、公共交通のもう 1 つの重要な要素であるバスについては、駅を結ぶ区間や駅から遠い地域を中心にバス路線が整備され、区民の重要な交通手段として利用されています。

5) 人々の暮らしと活動

区民の高齢化や生活様式、価値観の多様化により、バリアフリー化もしくはユニバーサルデザインの推進や、防災・防犯対策、地域コミュニティの充実など、誰もが安全で安心して生活できるまちづくりへの要望が高まっています。

また、市街化の沈静化や生活の質の向上を求める意識が強まる中で、環境美化活動や、自然環境の保全活動、福祉保健活動など、NPO 活動やボランティア活動を含めた区民活動が活発化してきています。

一方で行政も、右肩上がりの経済成長が見込めない社会状況の中で、これまで行政が主体で行ってきた公共事業や公共サービス業務を、皆が知恵を絞り適切に役割分担することで、区民や事業者と協働して効率的・効果的に行ないながらまちづくりを進めていくことが求められています。

(3)まちの課題

1) 地域の特性をふまえた住宅地づくり

港南区は、昭和 40 年代以降に急速に進められた市街化により、住宅都市として発展を遂げてきました。そうした住宅地の中でも、開発後すでに 30 年以上が経過し、建物の老朽化などが問題になっている地域や、道路などの都市基盤が整わないまま市街化が進行し、狭あい道路が多いなど、防災上の問題を抱える地域、今の良好な住環境をどのように維持していくかが課題となっている地域など、同じ住宅地であっても地域によって抱えている問題に違いがあります。

今後は、こうした住宅地が抱える多様な問題を的確に把握し、それらの問題に対して区民と事業者、行政が協力・連携して問題の解決に取り組んでいくことが求められます。

2) 拠点機能の強化、拠点間の連携の強化

現在は、区の北部を通過する市営地下鉄や京浜急行線の上大岡・港南中央駅周辺、上永谷・下永谷駅周辺と、区の南部を通過する JR 根岸線の港南台駅周辺の大きく 3 つの拠点を中心に独立した 3 つの生活圏が形成されています。

今後は、3 つの拠点を中心にした生活圏の中で、区民の日常生活に必要な商業・公共サービス機能などの充実を進めるとともに、交通ネットワークなどによる 3 つの拠点の強化・連携を図ることが求められます。

また、上大岡・港南中央駅周辺は、区の中心部にふさわしい都市機能の集積を図るとともに、港南台駅周辺、上永谷・下永谷駅周辺の 2 つの拠点と都市機能を補い合いながら拠点間の連携・役割分担を進めていくことが求められます。

3) 豊かな環境づくり

港南区には、大規模な緑地や市街地の中の小さな緑地、河川などの水辺環境が残され、貴重な資源となっています。また、歴史的にもかつて 2 つの国の国境があったことから、その名残を残す史跡や文化財などが多く残され、港南区のこれまでのあゆみを示す重要な財産となっています。

こうした自然環境や歴史的背景は、地域の風土や人々の暮らしが育んできたものです。急速な市街化で大きな変化を遂げた港南区では、長年育まれてきた風土や自然的・歴史的な資源を大切に、後世に引き継いでいくことが必要です。

また、新しく形成された市街地の環境をより豊かなものにするとともに、区民一人ひとりが、日常生活の中から身の回りの環境づくりや資源の活用など、地球環境にやさしい生活を進めていくことが求められます。

4) 生活充実型まちづくりへのシフト

港南区では、市街化が沈静化し、今後は住環境や利便性の向上、高齢社会への対応など、あらゆる面で市街地の質の向上が求められ始めています。また、人口も転入から定住の時代に差し掛かり、市街化に伴い転入してきた多くの区民が港南区を自分たちの“ふるさと”であると感じられるまちづくりが必要とされています。

こうした港南区に住み続けるための様々な課題と、多様化してきている区民の生活様式や価値観に対応するためには、行政との協働による区民主体のまちづくり活動の展開や地域コミュニティの活性化が重要な課題となっています。こうした、区全体のまちづくり活動を進めるための行政の支援や、区民のまちづくりに対する意識の醸成、区民同士のネットワークづくりを促進していくことが必要です。

3章 港南区の将来像

(1) 港南区の将来像

“みんなで作る ふるさと港南“

- ・ 移り住む時代から定住する時代へ ずっとすみつけられるまちづくり（住環境・空間づくり）
- ・ みんなでつなげる そだてるまちづくり（過去・現在・未来を繋ぐ地域意識の醸成）
- ・ 愛着と親しみをもてる私たちのふるさとづくり
- ・ みんなでつくる みんながげんきなまちづくり（区民活動・地域コミュニティの充実、地域の活性化）

1) 拠点及び市街地の空間 ～ 拠点を中心に生活圏を形成するまち・ゆとりのあるまち～

- ・ 上大岡・港南中央駅周辺その他、港南台駅周辺、上永谷・下永谷駅周辺を拠点とし、その拠点を中心に3つの生活圏が形成され、生活圏ごとに商業や公共サービス機能など、区民の日常生活に必要な機能を備えたまちを目指します。
- ・ 独立する3つの拠点は、拠点としての機能を強化するとともに、拠点相互が役割を分担し、機能を補い合うことにより、それぞれの個性が発揮できる拠点づくりを目指します。
- ・ 市街化が沈静化し、区民の定住化が進む中で、区民にとって暮らしやすい環境づくりを推進するため、地域の特性を活かした市街地や道路・公共施設などの都市施設を整備・充実させ、快適性や利便性などの生活環境の質の向上を目指します。
- ・ 多くの人々が集い、交流する駅周辺でのユニバーサルデザインの導入や、道路や公共施設などの公共空間のバリアフリー化や防犯・防災対策を進めることにより、高齢者や体の不自由な方など全ての人々が、安全で安心して生活できるまちづくりを目指します。

2) 交通ネットワーク ~ 区民の交流が活発なまち ~

- ・ 区内外や、3つの拠点と各拠点を中心とした生活圏の間を行き来する人々の移動と交流を支えるため、交通ネットワークの充実を目指します。

3) 自然・地形・まちなみ ~ 港南区の自然や地形を大切にしまち ~

- ・ 大きく区の中心部を走る尾根線とそこを境に東西を流れる2つの水系で構成される起伏のある地形を港南区の特徴として、まちなみや眺望づくりを活用したまちづくりを目指します。
- ・ 今なおまちに潤いを与えてくれる、大岡川や平戸永谷川などの河川や、かつての自然豊かな丘陵地の名残を残す日野公園墓地や野庭の緑地を貴重な自然的資源として保全し、まちなかの区民の憩いの場として活用したまちづくりをすると共に、地球温暖化防止や循環型社会の推進など地球環境に配慮したまちづくりを目指します。
- ・ 港南区の歴史的・文化的背景を大切に、歴史や文化を次の世代に語り継ぐとともに、新たな文化を皆で育むまちづくりを目指します。

4) 地域コミュニティ ~ 各世代が元気に過ごせるまち ~

- ・ 区民ひとり一人が、まちづくりの担い手として、身のまわりの緑化や地域にある公園の管理に参画するなど、自分たちのまちを自分たちで育てることにより、みんながまちに愛着を持ち、港南区をふるさとと感じられるまちづくりを目指します。
- ・ 世代を超えた様々な人々の交流や情報交流機能の充実などにより、地域コミュニティの活性化を目指すとともに、緊急時や災害時だけではなく、日常生活の中でも地域みんなが支えあい、みんなが元気で過ごせるまちづくりを目指します。
- ・ 公共施設や空き施設を利用した交流の場から多様な区民活動の輪が広がるまちづくりを目指します。

(2) 港南区の将来都市骨格

港南区の将来像を実現するための基礎となる将来都市骨格を、次の構成要素により形成します。

- ・ 駅周辺を中心とした「拠点」及び「まちづくりの圏域（エリア）」
- ・ 鉄道や幹線道路を中心とした「交通ネットワーク」
- ・ 主な河川や緑地を中心とした「緑の拠点」及び「水と緑のネットワーク」

1) 拠点及びまちづくりの圏域（エリア）

区の中心部（上大岡・港南中央駅周辺）

横浜市の副都心に位置づけられている上大岡駅周辺は、商業・業務・文化機能など、副都心にふさわしい都市機能の集積を推進するとともに、港南中央駅周辺との一体的な拠点の形成により、公共サービス機能の集積を推進します。

また、上大岡駅周辺は、横浜市の副都心としての広域的な拠点性と、地域生活の拠点性の両面を持っているため、日常生活に必要な機能の集積も合わせて推進します。

生活・まちづくり拠点（港南台駅周辺、上永谷・下永谷駅周辺）

港南台駅周辺と上永谷・下永谷駅周辺は、周辺地域の日常生活や区民同士の交流の場に関する生活・まちづくり拠点として位置づけ、拠点としての機能を上大岡・港南中央駅周辺と補い合いながら、日常生活に必要な商業・業務・公共サービス機能の集積を推進します。

まちづくりの圏域（エリア）

区の中心部や生活・まちづくり拠点を中心に形成されている3つの生活圏について、まちづくりを考えるにあたってのひとつの単位「まちづくりの圏域（エリア）」として捉え、まちづくりの圏域（エリア）ごとの地域のニーズや特性に合わせ、区民の日常生活や区民の活動、交流を支える地域コミュニティ機能の充実に努めます。

<まちづくりの圏域（エリア）>

：上大岡エリア（北東部）、港南台エリア（南部）、上永谷・下永谷エリア（西部）

2) 交通ネットワーク

道路

都市間や区内の各拠点及び各地域間の移動の円滑化を図るため、区内を南北方向に縦断する国道16号バイパス（横浜横須賀道路）の自動車専用道路や、環状2号線、環状3号線、横浜鎌倉線、横浜藤沢線、横浜逗子線などの幹線道路を中心とした交通ネットワークの形成を推進します。

鉄道・バス

京浜急行、JR 根岸線、市営地下鉄は、区民の活動を支える重要な交通手段として位置づけるとともに、都市拠点としての駅の利便性・安全性の向上を鉄道事業者の協力のもと促進します。

都心まで30分の交通体系整備のため、環状方向の鉄道として副都心の間を結ぶ横浜環状鉄道については、今後の少子高齢化などの社会環境の変化や周辺土地利用の状況、将来のまちづくりや交通需要の見通しなどの様々な課題がありますので、これらを踏まえ、総合的に検討してまいります。

区民の利便性の向上や地域の多様なニーズにきめ細やかに対応するため、バス路線の充実を事業者の協力のもと推進します。

3) 緑の拠点及び水と緑のネットワーク

緑の拠点

区内の大規模緑地を、緑の拠点として位置づけ、区民と行政の協働により、区民が自然の中でうるおいと安らぎを感じることができる空間として保全・活用を進めます。

< 緑の拠点 > : 久良岐公園、日野公園墓地・日野中央公園、野庭農業専用地区

水のネットワーク

大岡川、日野川、平戸永谷川、馬洗川などの河川等とその周辺を、水のネットワークとして位置づけ、区民と行政の協働により、河川周辺環境を保全するとともに、河川を活用して区民が憩える親水空間のネットワークの形成に努めます。

< 水のネットワーク > : 大岡川(笹下川)、日野川、平戸永谷川、馬洗川など

緑のネットワーク

区内に残る良好な緑を結ぶ主要な道路を、緑のネットワークとして位置づけ、区民と行政の協働のもと、今ある緑の活用によりネットワークの形成に努めます。

また、区内に点在する緑の拠点や区界周辺にある緑地を地域の資源として活用するため、区民と行政の協働により、緑の拠点間や区民の活動の起点となる駅と緑の拠点をつなぐ緑のネットワークの形成に努めます。

< 緑のネットワーク > : 環状2号線、横浜鎌倉線、横浜藤沢線、横浜逗子線

区界周辺にある水と緑

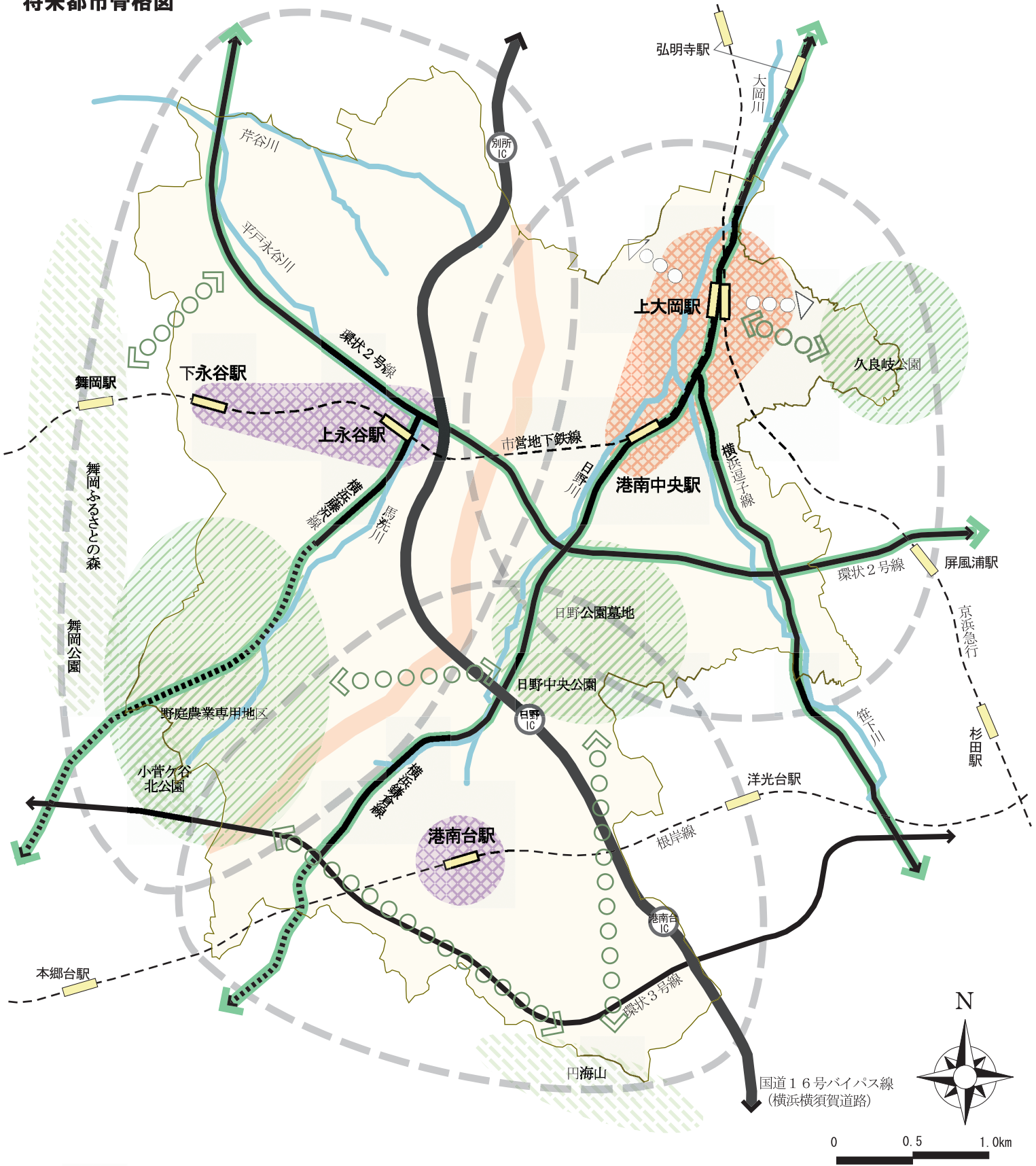
隣接区にまたがる久良岐公園や舞岡公園などの大規模公園・緑地や大岡川などの河川は、港南区民だけではなく、隣接区民にも重要な資源であるため、隣接区との連携により保全・活用に努めます。

< 区界周辺にある緑 >

: 円海山、久良岐公園、舞岡公園(舞岡ふるさとの森)、小菅ヶ谷北公園、下永谷市民の森

< 区界周辺にある水辺 > : 大岡川(笹下川)、平戸永谷川

将来都市骨格図



<凡例>

<拠点及びまちづくりの圏域>

- 区の中心部
- 生活・まちづくり拠点
- まちづくりの圏域（エリア）
- 区界
- 尾根（武相国境）

<交通ネットワーク>

- 自動車専用道路：整備済み
- 3環状10放射道路：整備済み
- 3環状10放射道路：整備予定
- 鉄道及び駅
- 鉄道：構想

<緑の拠点及び水と緑のネットワーク>

- 緑の拠点
- 区外の緑
- 水のネットワーク
- 緑のネットワーク（主要道路）
- 緑のネットワーク（拠点間や鉄道駅と拠点を結ぶ）

(3) 土地利用方針

現在の土地利用の規制や誘導の仕組みを基本としつつ、地域の特性や港南区全体のバランスに配慮した土地利用の誘導を進めます。

また、新たな市街地整備や既存市街地の再整備などの必要が生じた場合は、地域の状況や周辺の環境にも配慮しながら適切な土地利用の誘導を進めます。

1) 住居系土地利用

低層住宅地は、良好な住環境の維持・向上に努めます。

集合住宅などを中心とした中高層住宅地は、良好な住環境の維持・向上を図るとともに、周辺の環境に配慮した土地利用の誘導に努めます。

幹線道路沿道については、住宅や店舗・事務所などが混在しており、主として居住環境の保護を図りつつ、店舗・事業所などの共存に努めます。

2) 商業・工業系土地利用

上大岡駅、港南台駅、上永谷駅などの各駅周辺は、各地域の商業・業務機能の集積に努めるとともに、中高層住宅などとの共存に努めます。

工場や事業所などと住宅が混在する地域は、周辺の環境を考慮し、相互が共存できるよう適切な土地利用の誘導に努めます。

3) 市街化調整区域の土地利用

港南区の西部にある市街化調整区域は、市街化を抑制する地域として、残されている農地や緑地の維持・改善に努めます。

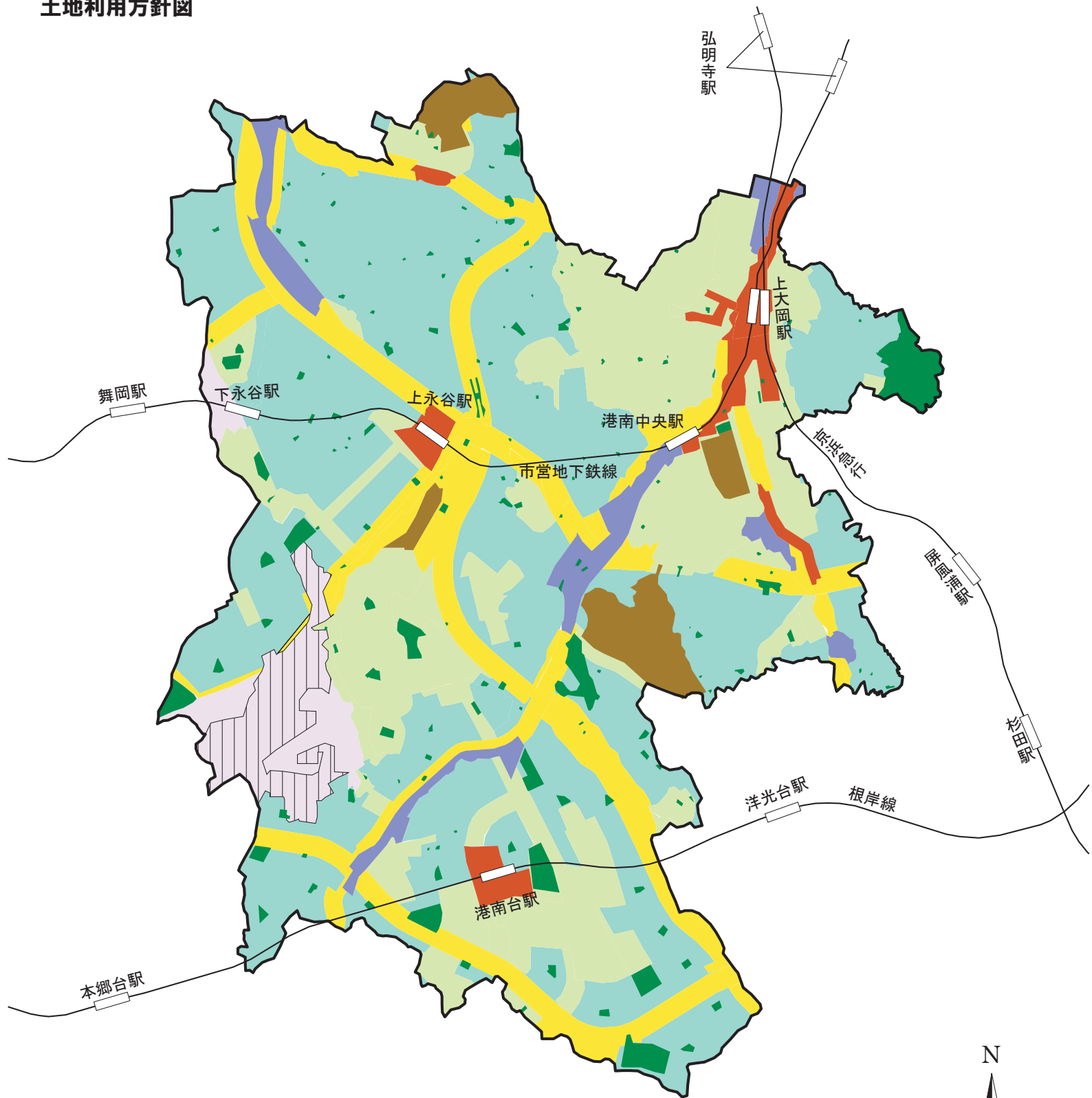
野庭の農業専用地区は、都市内の貴重なオープンスペースとして、良好な環境の維持・改善に努めます。

4) 公園・緑地など










市街地に点在する公園や緑地は、市街地にうるおいを与える貴重なオープンスペースとして保全に努めます。

日野公園墓地などの大規模な公共施設用地は、区民の憩いの場や災害時の緊急避難場所などに活用するための重要なオープンスペースとして維持に努めます。

土地利用方針図



<凡例>

- | | | | |
|---|---------------------|---|------------|
|  | 低層住宅を中心とする地域 |  | 市街化を抑制する地域 |
|  | 中高層住宅を中心とする地域 |  | 農業を振興する地域 |
|  | 中高層住宅と店舗・事務所が共存する地域 |  | 公園・緑地 |
|  | 商業・業務を中心とする地域 |  | 大規模施設 |
|  | 工業と住宅地が共存する地域 | | |

4章. テーマ別まちづくり方針

(1) 拠点 住宅市街地 ~賑わいとゆとりのあるまちづくりの方針~

<目標>

地域の特性を活かした賑わいとゆとりの共存するまち

- 駅及び駅周辺では、バランスのとれた機能の集積による拠点の賑わいづくりと、緑化やユニバーサルデザインを主眼においたゆとりある空間づくりを進めます。
- 住宅地では、地域の実情に即したきめ細かい対策により、住環境の質を高め、防犯・防災に強い住宅地づくりを進めます。
- また、住宅地と商業施設などとの共存を図り、暮らしやすい住宅地をつくることなどにより、活気ある住宅市街地づくりを目指します。

1) 拠点

<背景>

区の中心部としての上大岡・港南中央駅周辺

上大岡・港南中央駅周辺は、鉄道、バスなどの交通基盤の整備が早くから整い、商業・業務・文化機能及び公共サービス機能の集積が進んでおり、特に上大岡駅周辺は横浜市の副都心としての広域的な拠点性と、地域生活の拠点性の両面を持つ、港南区の中心となっています。今後は、港南区の中心としての機能のさらなる充実とともに、交通混雑など周辺地域へ与える影響への対策が課題です。

港南中央駅周辺は区役所をはじめ複数の行政サービス施設、公共施設が集まっています。今後は、公共サービス施設を利用しやすくし、区民の活動がより活発なものとなるよう支援することが課題です。

生活・まちづくり拠点としての港南台駅周辺、上永谷・下永谷駅周辺

港南台駅周辺、上永谷・下永谷駅周辺の2拠点は、それぞれ商業、業務機能が集積しています。今後はそれぞれの地域での生活の質を向上できるよう、様々な機能の強化とゆとりある空間整備が求められます。

< 方針 >

区の中心部としての上大岡・港南中央駅周辺

港南区の中心である上大岡・港南中央駅周辺では、より活気とゆとりのある拠点づくりを推進します。

- ・ 駅周辺では、バリアフリー化を推進するとともに、緑化、オープンスペースの設置やユニバーサルデザインを主眼においた空間づくりを推進します。
- ・ 駅周辺では、既存の施設の活用などにより、行政サービス施設や区民利用施設など、公共サービス施設の機能強化、整備を推進します。
- ・ 上大岡駅周辺では、市街地再開発事業などの手法により、商業・業務・文化などの機能強化を促進するとともに、身近な場所での就業の場を確保します。
- ・ 上大岡駅前の違法駐車による交通混雑を緩和するため、駐車場の整備、駐車禁止区域の拡大などを推進します。
- ・ 上大岡駅前の良好な環境を確保するため、駐輪場の整備により放置自転車対策を推進します。
- ・ 区役所や横浜刑務所跡地を含めた港南中央駅周辺では、港南区総合庁舎の再整備により、公共サービス機能の強化、集積を推進します。
- ・ 市街地再開発事業などを行なう際には、周辺地域と調和した拠点づくりのため、事業者や地域の商店街などと連携し、また周辺住民に配慮したまちづくりを促進します。

生活・まちづくり拠点としての港南台駅周辺、上永谷・下永谷駅周辺

港南台駅周辺、上永谷・下永谷駅周辺を生活・まちづくり拠点と位置づけ、生活利便性の向上を推進します。

- ・ 駅周辺では、バリアフリー化を推進するとともに、緑化、オープンスペースの設置やユニバーサルデザインを主眼においた拠点づくりを推進します。
- ・ 地域のニーズにあった多様な商業サービスの充実に向けた支援や、空き店舗を活用したコミュニティビジネスの促進などによる商店街の活性化を検討します。
- ・ 既存施設の有効活用などにより、地域のニーズにあった行政サービス施設や区民利用施設の提供に努めます。
- ・ 区民が使いやすく集まりやすい拠点とするため、既存施設の改修などによる駐輪場の充実を推進します。

2) 住宅地

< 背景 >

計画的に開発された住宅地

計画的に開発された集合住宅を中心とした中高層の住宅地では、建物の老朽化などが課題です。集合住宅の建替えにあたっては、周辺環境との調和を考慮したうえで、良好な住環境の維持、向上が求められます。

計画的に開発された低層の住宅地では、道路幅にもゆとりのある成熟した住宅地が形成されています。今後も良好な住環境の維持、向上が求められます。

一般の住宅地

一般の住宅地は、宅地化率の高い既成市街地です。近年、斜面地へのマンション建設などにより、残された緑がますます減少しています。

また、戸建住宅が密集し、狭あい道路の拡幅整備の遅れなどから、災害に弱い住宅地が見られます。そのため、地域の実情に即したまちづくりが求められます。

< 方針 >

計画的に開発された住宅地

計画的に開発された住宅地では、周辺地域との調和に配慮した住環境づくりを促進するとともに、住宅の安全性や快適性のための機能改善などにより、さらなる居住環境の向上を促進します。

- ・ 計画的に開発された中高層の集合住宅の建て替えに際しては、戸建住宅などの周辺地域との調和のため、高さや緑の保全などについて住民、事業者と周辺住民との協議を行なうことを促進します。
- ・ 計画的に開発された低層の住宅地では、住環境の維持、向上のため、敷地の細分化規制、住宅地内の緑化などについて、住民相互の協議によるまちのルールづくりを促進します。

計画的に開発された住宅地では、ゆとりのある空間を活用し、視認性の確保など、防犯に強いまちづくりを促進します。

一般の住宅地

一般の住宅地では、防犯・防災や住環境の向上などの観点からまちづくりを促進します。

- ・ 一般の住宅地では、災害に強い住宅地を目指し、行政と住民との積極的な協議により、狭あい道路の拡幅を図ります。また、住民相互の協議により、まちのルールづくりを図り、敷地の細分化規制を推進します。
- ・ 斜面緑地へのマンション建設については、周辺の住環境との調和のため、周辺住民と事業者との協議を行なうことを促進します。
- ・ 暗がりを解消するため防犯灯・安全灯の整備を推進します。
- ・ 民間パトロールや民間交番の設置など、住民参加による防犯機能の向上を促進します。

3) 住宅と商業施設・工業などの共存する市街地

< 背景 >

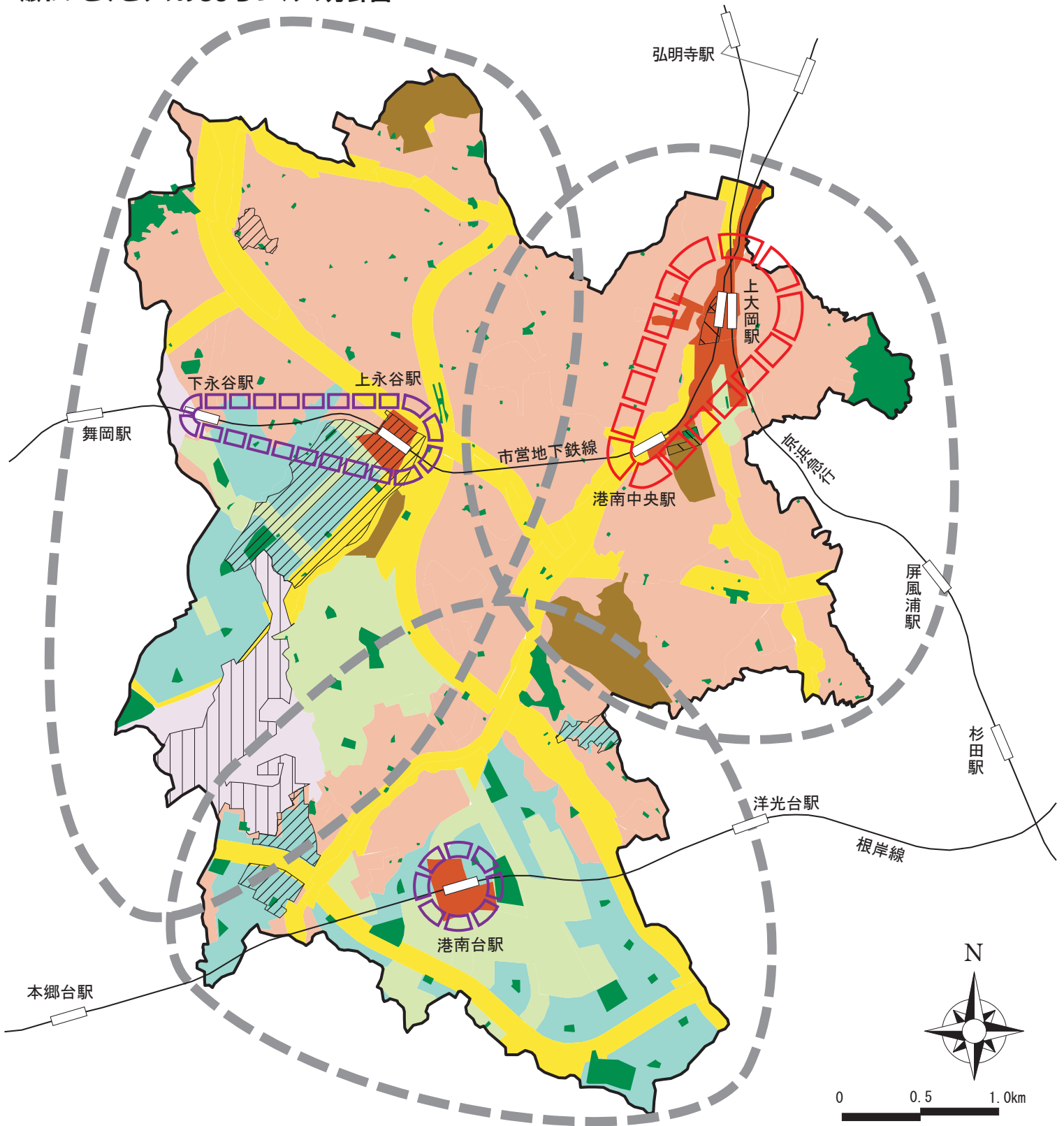
昭和 40 年代からの大規模な宅地開発とそれに伴う人口増加は今日では沈静化し、また少子高齢化の動きにより、将来、人口の横ばい～減少傾向が続くことが見込まれています。今後は、活気ある市街地を維持していくため、ベッドタウンとしての質を高め、若年層にも魅力のある、生活に便利で暮らしやすいまちにしていくことが求められています。

< 方針 >

















それぞれの生活圏内では、地域の利便性の向上と活気の創出のため、生活により身近な賑わいのある商店街などの形成に努めるとともに、若年層にも魅力のある住宅地の形成に努めます。

- ・ 歩いて行ける、自転車で行ける商店街づくりのため、商店街の歩行者空間の確保や駐輪スペースの確保などを促進します。
- ・ 大規模小売店舗と小規模商店（街）との共存を目指し、行政と事業者、商店主との協議による連携を促進します。
- ・ 個別の商店（街）については、地域のニーズにあった多様なサービスの充実により、個性や魅力の向上を促進します。
- ・ 住宅と工業施設の混在する地域では、住宅と工業施設（事業所）の共存のため、事業者と地域住民との協議、ルールづくりなどを促進します。
- ・ 生活圏内でのライフステージにあわせた住み替えなどを可能とする、若年層にも便利で魅力のある住宅地の形成を促進します。

賑わいとゆとりのあるまちづくりの方針図



<凡例>

- | | | | |
|---|----------------------|---|-----------------------|
|  | 鉄道及び駅 |  | 地区計画により住環境の維持・向上を図る地域 |
|  | 区界 |  | 計画的土地利用誘導を図る地域 |
|  | 拠点とその周辺の市街地 |  | 市街化を抑制する地域 |
|  | 計画的に開発された低層住宅地 |  | 農業を振興する地域 |
|  | 計画的に開発された中高層住宅地 |  | 区の中心部 |
|  | 一般の住宅地 |  | まちづくりの圏域 (エリア) |
|  | 住宅と商業、工業施設などの共存する市街地 |  | 生活・まちづくり拠点 |
|  | 大規模施設 | | |
|  | 公園・緑地・市民の森 | | |

(2) 交通 ~ 区民の交流を支えるまちづくりの方針 ~

< 目標 >

区民の生活にあわせた交通ネットワークづくりが進むまち

- 上大岡・港南中央駅周辺や港南台駅周辺及び上永谷・下永谷駅周辺の3つの拠点や区内外を結ぶ交通ネットワークづくりを推進します。
- 区民の生活に身近な生活道路の安全性の確保に努めます。
- 環境や防災・防犯に配慮した快適性の高い道路環境づくりを推進します。
- 区民の生活の利便性を向上するため、地域の実情に合った公共交通の充実を促進します。
- 区民が歩き、自転車に乗ることを楽しむことができる、地域の資源を活かした魅力ある歩行者・自転車系空間づくりを推進します。

1) 地域を結ぶ幹線道路ネットワーク

< 背景 >

広域交通ネットワークを形成する港南区内の自動車専用道路や幹線道路はおおむね整備されています。今後は、未整備路線の整備の推進や、渋滞原因となっている幹線道路の交差点の改良などが求められています。

環状2号線を境に計画的に開発された南側地区の地区幹線道路は概ね整備されていますが、北側の地区については、区内を東西に結ぶ地区幹線道路の整備が遅れています。地区内と幹線道路の連絡及び幹線道路間の連絡の円滑化を図るために地区幹線道路の整備が求められています。

< 方針 >

都市圏相互、都市間及び市域内交通の円滑化を図るため、国道16号バイパス（横浜横須賀道路）のインターチェンジへのアクセスの向上に努めます。

都市間や市内の各地域間交通の円滑化を図るため、環状2号線や横浜鎌倉線を中心にした幹線道路ネットワークの整備を推進します。

- ・ 横浜藤沢線や下永谷大船線、横浜鎌倉線などの幹線道路の未整備区間の整備を推進します。

拠点、地域間及び幹線道路間を結ぶ交通の円滑化を図るため、地区幹線道路の整備を推進します。

- ・ 汐見台平戸線や上永谷戸塚線の未整備区間の整備を推進します。
- ・ 下野庭238号線の渋滞の原因箇所や危険性の高い箇所の改良を推進します。

渋滞の原因となる交差点や、危険性の高い交差点の改良を推進します。

- ・ 信号機の改良や右折レーンの設置などにより改良を推進します。

2) 区民に身近な生活道路

< 背景 >

区内の生活道路の形状は、地域により大きく異なります。計画的に開発された住宅地では、道路形状が整形で幅員も十分確保されていますが、一般の住宅地の中には不整形で狭あいな道路が多く残る地域がみられます。今後は、区民の日常生活の安全性の向上の面から、特に不整形で狭あい道路が多い地域での整備が求められています。

< 方針 >

区民の生活に密着している生活道路については、車輛通行などの円滑化や安全性・利便性の向上、緊急車輛のスムーズな通行など防災面から整備に努めます。

- ・ 狭あい道路拡幅整備促進路線を中心とした道路の拡幅、危険なブロック塀から生垣などへの切り替え、見通しの悪い交差点を改良するため、隅切りなどの整備に努めます。
- ・ 地域住民や警察などとの連携のもとで、一方通行などの導入による安全性の向上に努めます。
- ・ 安全性に問題のある生活道路の整備について地域住民や地域組織が検討するため、勉強会の開催などの支援に努めます。

3) 快適な道路環境

< 背景 >

港南区では、幹線道路の整備が進み、その道路を利用する交通量の増大に伴い、周辺環境に与える影響が懸念されています。そのため、沿道への環境に配慮した道路空間づくりが求められています。

港南区の道路環境については、今後更に高齢化が進行することを視野に入れながら、誰もが安全に安心して移動できるように、歩道などを中心に道路のバリアフリー化を進める必要があります。

住宅地が大半を占める港南区は、災害時の延焼防止や避難路の確保の他、日常の歩行者や自転車などに対する安全性の向上などが課題となっています。

< 方針 >

交通量が多い道路については、騒音の軽減など、周辺の環境に配慮した道路空間づくりに努めます。

- ・ 低騒音舗装などの整備に努めます。

幹線道路などについては、周辺の環境との調和を図るため、沿道の景観形成や緑化に努めます。

- ・ 景観ガイドラインなどによる幹線道路沿道の景観誘導や、街路樹などの整備等に努めます。

高齢者や障害者など誰もが自由に移動できるようにするため、道路のバリアフリー化を促進します。

- ・ 段差の解消や障害物の除去、視覚障害者誘導用ブロックなどの設置、電線の地中化、わかりやすい標識や案内板の導入を促進します。

歩行者や自転車の安全性の確保に努めます。

- ・ 生活道路については防犯灯などの設置や沿道の危険なブロックの解消などに努めます。

4) 利用しやすい公共交通ネットワーク

< 背景 >

港南区には、京浜急行、JR根岸線、市営地下鉄の3本の鉄道に5つの駅が整備され、区民の活動を支える重要な交通手段として利用されています。今後は、駅周辺の利便性の向上や、バス路線の充実などによる公共交通ネットワークの充実が求められています。

起伏のある地形や地域の高齢化の影響などから、バス路線は区民の重要な足としての役割を担っています。そのため、起伏の激しい地域へのバス路線の不足が課題となっています。

区民の活動を支える公共交通網については、高齢者や障害者など誰もが安全に安心して移動できるよう、駅やバス停周辺及び車両などのバリアフリー化を進めることが求められています。

< 方針 >

区民の活動を支える公共交通網の利便性の向上と、「最寄駅まで15分の交通体系」の実現のため、バス路線の充実を推進します。

- ・ バスの利便性向上のため、区全体のバス路線のあり方や、区民の生活実態に合わせたバス路線の再編をバス事業者の協力のもと検討します。
- ・ バス路線の再編などのバスの運行に関する検討の際には、バス事業者だけでなく、地元自治会や地域住民、行政の参加により検討します。
- ・ 道路が狭いなどの理由によりバス路線のない地域については、小型バスの導入や道路の改良などを検討します。

駅及び駅周辺は、関係事業者（鉄道事業者、道路管理者、公安委員会など）の協力のもと、誰もが安全で自由に移動できる空間の確保を促進します。

- ・ 関係事業者の協力のもと、上大岡・港南中央駅及び駅周辺は、今後、策定を予定している交通バリアフリー基本構想に基づき、バリアフリー化を推進します。また、港南台駅や上永谷駅、下永谷駅周辺については、交通バリアフリー基本構想の策定を検討します。
- ・ 港南台駅周辺は、区民が安心して歩行できるエリアとして、歩行空間のバリアフリー化や信号機の適切な制御などにより、歩行者の安全性の確保に努めます。
- ・ 駅前の混雑や路上駐車解消のために、既存の駐輪場の有効活用などの対策を検討します。特に、上大岡駅前の良好な環境を確保するため、駐輪場の整備により放置自転車対策を推進します。

都心まで30分の交通体系整備のため、環状方向の鉄道として副都心の間を結ぶ横浜環状鉄道については、今後の少子高齢化などの社会環境の変化や周辺土地利用の状況、将来のまちづくりや交通需要の見通しなどの様々な課題がありますので、これらを踏まえ、総合的に検討してまいります。

5) 区民が楽しめる歩行者・自転車系空間

< 背景 >

区内には、久良岐公園や野庭農業専用地区などの緑地や、大岡川や平戸永谷川などの水辺など、自然の資源があり、区民に親しまれています。その他にも、歴史や文化を感じられる史跡、上大岡や港南台などの活気ある商店街があります。

今後は、区内に点在する様々な資源を、歩行者・自転車系空間で結ぶことにより、区民が地域への愛着や親しみを感じることができるまちづくりが求められています。

< 方針 >

地域に残されている自然や公園、史跡、活気ある商店街などをつなぎ、港南区らしい風景を楽しむことができる歩行者・自転車系空間づくりに努めます。

- ・ 歩道や街路樹などの整備、電線の地中化などに努めます。
- ・ 平戸永谷川のプロムナードの整備や、馬洗川せせらぎ緑道と舞岡公園を結ぶ上永谷線の整備を推進します。
- ・ 環状2号線の歩道や既存のプロムナードなどを活用した空間整備を推進します。
- ・ 商店街の歩行者空間の確保や駐輪スペースの確保などを促進します。
- ・ 区民とともにプロムナードやサイクリングコースを検討します。

(3) 水・緑・景観 ～個性とうるおいのあるまちづくりの方針～

< 目標 >

自然を活かし、歴史や文化を大切にし

水と緑のネットワークが形成されているまち

- 区内を流れる河川や斜面地の緑など、地形や自然を活かした水と緑のネットワークづくりを目指します。
- 相模国と武蔵国の国境としての歴史的史跡などを保全するとともに、港南区の個性を活かした新しい文化を育む、歴史と文化を大切にしたいまちづくりを目指します。
- 住宅市街地や公共施設の整備に際しては、景観や眺望に配慮したまちづくりを進めます。

1) 水と緑と文化のネットワーク

< 背景 >

港南区は、起伏に富んだ地形のなかに河川が流れ、里山の麓に立地する集落や農地の広がる、水と緑の豊かな地域でした。また、歴史的史跡や寺社も多く、伝承すべき文化があります。今後はこれらの資源を活かし、水と緑のある、そして歴史を大切にしたいまちづくりをすすめることが求められています。

緑地や河川のプロムナードなど個別の整備はすすめられてきています。今後はそれらを総合的な視点でとらえ、区内をゆっくりと安心して、楽しみながら散歩できる空間の整備をすすめることが求められています。

< 方針 >

河川を中心とした「水」と、公園・緑地や農地を中心とした「緑」、歴史的史跡や寺社、公共施設などの「文化」の資源を、個性とうるおいを感じることができるところや場として保全・活用します。

- ・ 河川周辺にある神社や緑地などと河川とを一体の空間として捉え、河川周辺の地域の環境整備を促進します。

水、緑、文化の資源を、「水のネットワーク」や「緑のネットワーク」によって結び、水と緑と文化のネットワークを形成します。

- ・ 河川のプロムナードの整備を推進します。
- ・ 公園・緑地や寺社や公共施設とを結ぶ歩行空間の整備を検討します。
- ・ 水と緑と文化を結ぶネットワークづくりの計画を、市民と行政との協働により策定することを検討します。

2) 水のネットワーク

< 背景 >

港南区は、大岡川、平戸永谷川を中心に、かつての武蔵国、相模国の国境を流域界としていくつもの小さな河川が流れています。

近年、河川のプロムナードの整備がすすみ、また、区民活動も活発になり、河川環境が少しずつ改善されつつあります。また、それらの区民活動へ子ども達が参加する場面が増え、河川は環境教育の場としての役割も担っています。そのため、水辺の環境だけでなく周辺地域の環境もあわせて、区民がより親しめるよう整備することが求められています。

< 方針 >

大岡川、日野川、平戸永谷川、馬洗川、芹谷川などの河川を中心に、河川と河川、河川と水路などを水のネットワークと位置づけ、河川周辺も含めて区民が親しめる環境整備に努めます。

- ・ 大岡川や平戸永谷川などの河川沿いは、樹木や花などを植え、区民が楽しく散歩やサイクリングをすることができるプロムナードなどの整備を推進します。
- ・ 平戸永谷川は、神明社や公園などの周辺施設を含めた環境整備及び周辺の水路を整備し、水路敷の有効利用を図ります。
- ・ 大岡川や平戸永谷川などでは、ボランティアによる河川清掃への参画を呼びかけるなどして、区民の環境美化の活動を支援します。
- ・ 河川環境づくりに関する教育を支援し、また河川環境管理の人材育成に努めます。

関係機関との協力のもと、河川の流域を単位とした環境づくりやまちづくりの取り組みに努めます。

河川沿いでは、多様な生物が生息するように水辺環境の保全・再生を進めます。

- ・ 河川を、魚、トンボ、水鳥などが生息できる水辺環境にするため、今ある自然を活かした河川の整備を推進します。

3) 緑のネットワーク

< 背景 >

港南区には都市公園として、都市緑地 2 か所、総合公園 1 か所、地区公園 3 か所、近隣公園 12 か所、そして街区公園が 153 か所あります（平成 16 年 3 月 31 日現在）。しかし、一公園当り面積や一人当り公園面積は横浜市の中でも低く、小さな公園は多いが、大きな公園・緑地が少ないのが現状です。

区境周辺には多くの公園・緑地があり、そのなかには横浜市の緑の七大拠点として位置づけられている地区もあります。一方で、市街地の緑は、市街化にともない少しずつ失われています。

既存の公園・緑地については、区民が利用しやすく、子ども達がより自由に遊べる公園を求める声が多くあります。こうしたことから、公園の整備や管理のあり方を、区民やボランティア団体などとの協力、連携により検討することが求められています。

< 方針 >

緑の拠点である大規模な公園・緑地は、うるおいと安らぎのある空間としての保全・活用に努めます。

- ・ 日野公園墓地・日野中央公園と久良岐公園など、大規模な公園・緑地は、区民との協力によりその保全・活用に努めます。

近隣公園や街区公園などの区民の身近にある公園は、まちの魅力や文化を高め、また災害時の避難場所としての重要な都市施設となっていることから、区民の利用しやすさを考慮した整備・管理に努めます。

- ・ 近隣公園や街区公園などの区民の身近にある公園は、区民との協力により維持・管理に努めます。また、子ども達が安全で自由に遊べるよう、区民などが自主的に管理や運営することも含めた公園の使い方を検討します。
- ・ 近隣公園などの大きな公園が少ない港南区の北部地域では、土地所有者などの協力を得ながら、公園などの整備を検討します。
- ・ 区民の多様なニーズに応えられるように、区民との協力、連携により、公園それぞれに個性を持たせた整備・管理を推進します。

市街地にある小規模な緑地を区民のうるおいと安らぎのある空間として保全に努めます。

- ・ 既存の緑地を土地所有者、区民と連携して保全するための基金創設などの新たな仕組みづくりを検討します。

緑の拠点や公園・緑地、区民の移動の基点となる駅とを結ぶ緑のネットワークづくりを進めます。

- ・ 環状2号線や横浜鎌倉線、横浜逗子線、横浜藤沢線は、緑のネットワークの中心軸として、歩道や沿道の緑化を推進します。
- ・ 舞岡公園周辺の歩行者空間を緑のネットワークとするため、馬洗川せせらぎ緑道と舞岡公園を結ぶ上永谷線の整備を推進します。
- ・ 桜道などの街路樹の緑については、区民と行政の協力のもと、その維持・管理を行います。
- ・ 地域住民との連携により、幹線道路沿いでは、“花の街道づくり”や、駅周辺（上大岡、港南台、上永谷）のオープンスペースの緑化を促進します。

公共施設の敷地内・屋上緑化を推進するとともに、区民との協力により、未利用市有地の緑化や民間所有地の緑化を促進します。

4) 農地

< 背景 >

港南区の農地は、市街化の進行とともに減少してきましたが、野庭地域には農業専用地区として保全されている地区があります。まとまった農地と周辺の緑地が織り成す良好な自然空間を形成しています。近年は果樹や花卉栽培が盛んで、住宅市街地に近接していることから、多くの農家は直売方式をとっています。

また、区内には小規模な農地が散在しており、これらの農地は都市の中の緑地として、また防災や子ども達への教育の場としての役割を果たしています。しかし、土地の相続時には、農地として残りにくい状況にあり、農地としての継承が課題となっています。

< 方針 >

緑の拠点である野庭農業専用地区周辺は、農地とその周辺地域とを一体的にとらえたまちづくりを推進し、農地の保全・活用に努めます。

- ・ 野庭農業専用地区とその周辺地域では、農地所有者と周辺住民との協力により、農地と周辺地域とを一体的にとらえたまちづくり計画の策定を検討します。
- ・ 農業生産者の農作物を区民が身近で消費できる仕組みづくりを支援します。

区内の小規模農地を保全するため、区民が耕作できる農園の開設を促進します。

5) 史跡など

< 背景 >

港南区は、武蔵国と相模国の国境としての名残を残す史跡や、市の指定文化財となっている春日神社をはじめとする寺社など、歴史的な史跡が多く残されています。現在、パンフレットや標識などによる史跡案内を行なっている一方で、史跡などの周辺環境が整備されていない箇所がみられます。史跡などを区民が日常的に親しめるよう、史跡などのさらなるPRと、史跡などの周辺環境もあわせた整備を進めることが課題となっています。

< 方針 >

史跡の保全とともに、史跡を中心に自然の豊かな環境整備を図り、史跡をゆっくり歩き、楽しめるまちづくりに努めます。

- ・ 鎮守の森として形づくられている天満宮、神明社などの神社は、神社、森や近くを流れる河川などを中心に、地域の環境整備に努めます。
- ・ 史跡を鑑賞するプロムナードなどの整備を推進します。

区民が港南区の史跡や地理、歴史などを学び、伝承する環境づくりに努めます。

- ・ 区民と行政の協力で、港南区内にある史跡などのPRに努めます。

6) 景観・環境

< 背景 >

港南区の地形は、起伏があり変化に富み、富士山が望める眺望のよい場所もあります。計画的に開発された住宅市街地では、緑化や無電柱化など景観に配慮してまちがつくられています。しかし一般の住宅市街地は、景観に配慮して形成されているとはいえ、以前の眺望も失われつつあります。今後は、まちの景観や眺望を大切にすると共に、地球環境にも配慮したまちづくりが望まれます。

< 方針 >

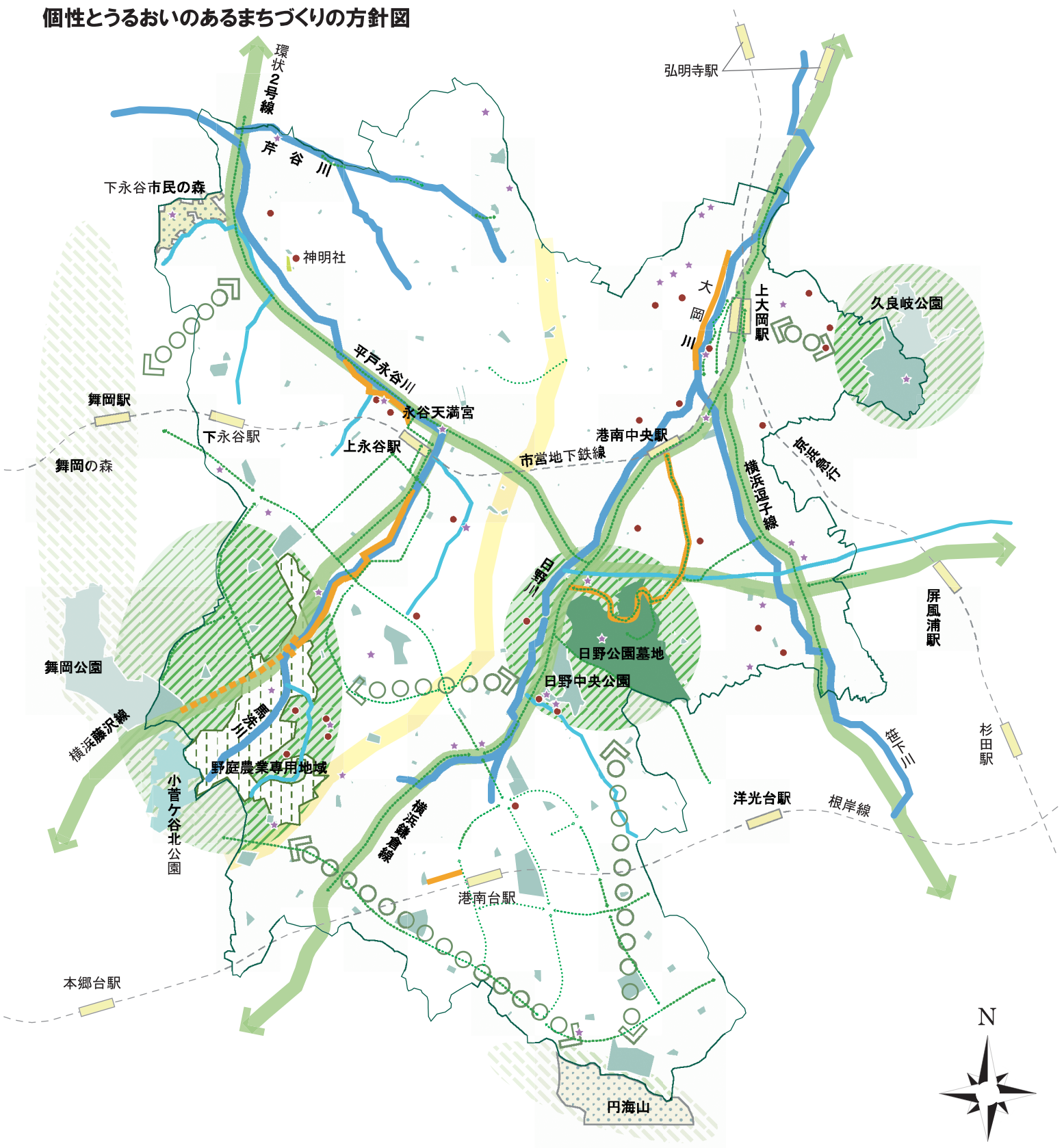
地域の特徴ある景観をつくるため、地形や緑を活かし、景観や眺望を大切にしたいまちのルールづくりを検討すると共に、地球環境に配慮したまちへの転換を進めます。

- ・ 区民の参加により、景観ガイドラインや眺望を守る住宅地の眺望ガイドラインの策定を検討します。
- ・ 区民の参加により、区民環境行動計画の策定を検討します。

景観をつくるポイントとなる公共施設は、緑化や景観づくりの先導役として周囲の環境に配慮した整備を推進します。

- ・ 公共施設は、周囲の環境に配慮した上で、壁面、屋上の緑化やユニバーサルデザインの導入を推進します。

個性とおいしいのあるまちづくりの方針図



0 0.5 1.0km

<凡例>

- | | | |
|----------------|-------------------------------|---------------------|
| — 区界 | 水色の線 水のネットワーク (河川・水路) | 緑色の線 都市公園・都市緑地・市有緑地 |
| 斜線 緑の拠点 | 緑色の線 緑のネットワーク (主要道路) | 緑色の線 緑地 |
| 斜線 区外の緑 | 緑色の線 緑のネットワーク (拠点間や鉄道駅と拠点を結ぶ) | 点線 市民の森 |
| 黄色の線 尾根 (武相国境) | 緑色の線 街路樹 | 点線 農業専用地域 |
| | オレンジ色の線 プロムナード等 (既存) | 星 史跡 |
| | 点線 プロムナード等 (整備予定) | 赤い点 寺院・神社 |

(4) 公共施設などの整備と仕組み ~みんなの場づくり・まちづくりの方針~

< 目標 >

区民の活動を支える場と仕組みが充実したまち

- 地域でのさまざまな区民の活動を支援するための活動の場づくりと仕組みづくりを進めます。

< 背景 >

港南区内の区民利用施設は、多様な区民の活動を支えるには充分ではなく、市民活動支援センターなどのような区民活動の拠点となる施設はまだ少ない状態です。今後は、地域のニーズや特性に合わせた施設配置と施設機能の検討が必要です。

まちが成熟するにしたがって、福祉や教育、交流などを地域できめ細かに行うことが求められており、また、年々増加している犯罪対策においても地域が果たす役割はますます大きくなってきています。

教育・文化・福祉施設については、それぞれの機能の充実・強化を図るだけでなく、区民の活動の拠点としても活用することが求められています。

< 方針 >

身近な地域における高齢者や子育てのサポート、青少年の健全育成など、福祉や教育、交流などの課題に対して地域で取り組むため、地域のニーズや特性に合わせた施設の適正配置と、区民が主体的に地域の活動に関われる仕組みづくりを推進します。

- ・ 区民利用施設の未整備地域への整備を推進します。また、既存の施設については、区民が安全に安心して利用できるよう、耐震補強やバリアフリー化を推進します。
- ・ 既存の区民利用施設をより使いやすい区民の活動拠点とするため、バス路線の整備などによりアクセスの向上に努めます。
- ・ 区民の生活に身近な場づくりと地域の活性化のため、区民の活動の場として学校の余裕教室の活用を推進します。
- ・ 区民の生活に身近な場づくりと地域の活性化のため、空き店舗などの活用を促進します。
- ・ 既存の区民利用施設を区民の活動の拠点とするため、多目的利用化や、区民と行政の協働による施設の管理・運営を推進します。
- ・ 講習会の実施、専門家派遣など、区民の活動を支援するための仕組みづくりを推進します。
- ・ 情報の分野からも区民の活動を支えるため、区民利用施設や駅などへの情報拠点の設置を推進します。また、区民などによる情報発信の支援を検討します。
- ・ 身近な地域における高齢者や子育てのサポート、青少年の健全育成など、

地域課題の解決を目指すため、コミュニティビジネスを促進します。

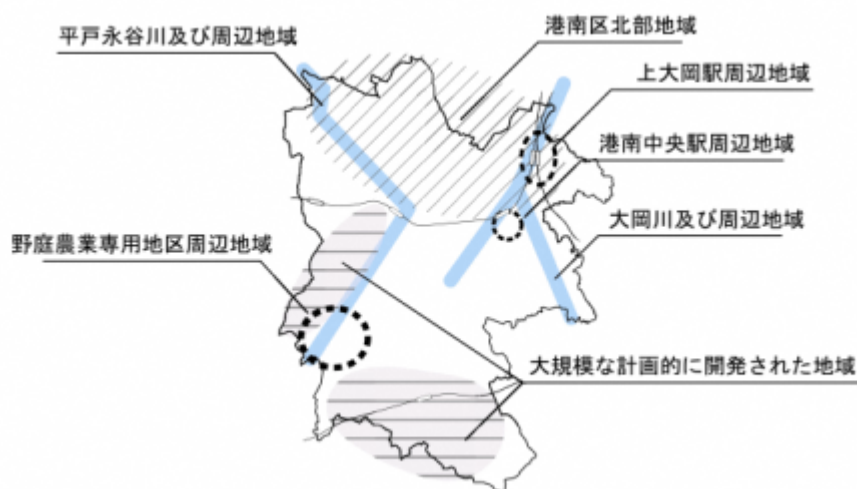
年々増加し、また、多様化している犯罪に対し、地域の知恵と力を活かした防犯力を高めるため、区民の自主的な防犯への取り組みについて支援するとともに、行政と地域が連携したまちの防犯力の向上に努めます。

5章 . 重点的な取組みを行う地域

3章で港南区の将来像を掲げ、それを実現するために4章でテーマ別まちづくり方針を示しました。

港南区には、将来像を実現する上で重要な地域、テーマ別まちづくり方針を展開する上で多くの課題を抱えた地域があります。これらの地域のなかで、以下7ヶ所を、重点的な取組みを検討する地域として位置づけます。

これらの地域のまちづくりの展開は、港南区プランのけん引役を果たすものでもあり、区民と事業者、行政との協働により取り組む必要があります。



(1) 上大岡駅周辺地域

< 地域の特性 >

上大岡駅周辺地域は、鉄道、バスなどの交通基盤の整備が早くから整い、市街地再開発事業により商業・業務・文化機能及び公共サービス機能の集積が進んでいます。横浜市の副都心としての広域的な拠点性と、地域生活の拠点性の両面を持つ、港南区の中心となっています。

< 基本方針 >

商業振興、バリアフリー化、放置自転車、違法駐車 of 解消を推進します。

(4章(1)区の中心部としての上大岡駅周辺の整備方針に基づいています。)

< 想定される重点的な取組み >

- ・ 市街地再開発事業などによる商業機能の強化
- ・ 事業者や地域の商店街などと連携し、また周辺住民に配慮した市街地再開発事業への取組み
- ・ 交通バリアフリー基本構想に基づいた駅及び駅周辺のバリアフリー化
- ・ 駐車場の整備、駐車禁止区域の拡大
- ・ 駐輪場の整備

(2) 港南区北部地域

< 地域の特性 >

北部地域は、土地区画整理事業などがなされないまま古くから住宅市街地が形成された地域で、戸建住宅の密集や狭あい道路の整備の遅れなどにより、災害に対する弱さや、駅までのアクセスの悪さなどが課題となっています。

< 基本方針 >

地区幹線道路や生活道路の整備等を推進し、都市の活力を高めるため安全で利便性の高い住環境の整備を進めると共に、計画的な住宅地開発などの導入を検討します。

< 想定される重点的な取組み >

- ・ 汐見台平戸線や上永谷戸塚線の整備
- ・ 下野庭238号線の渋滞の原因箇所や危険性の高い箇所の改良
- ・ 上大岡東、上大岡西、最戸、大久保地域における生活道路の整備計画(任意)の策定、地区計画の導入、横浜市狭あい道路拡幅整備事業の促進
- ・ 東永谷、上永谷、芹が谷、下永谷地域における、敷地の細分化規制のルールづくりや狭あい道路拡幅整備促進路線を中心とした道路の拡幅、危険なブロック塀から生垣などへの切替え、見通しの悪い交差点の隅切りなどによる整備
- ・ 東永谷、上永谷、芹が谷、下永谷地域への小型バス路線の導入
- ・ 地権者、地元自治会、地域住民、事業者などと連携(協議会の設立など)による施策への取組み
- ・ 安全性に問題のある生活道路の整備について住民や地元自治会が検討するための勉強会の開催などの支援

(3) 大岡川及び周辺地域

< 地域の特性 >

大岡川は、港南区の重要な親水空間であるだけでなく、副都心である上大岡駅周辺を流れることから、親水空間や周辺地域の環境もあわせた一体的なまちづくりへの取組みが求められています。

プロムナードの整備がされ、河川清掃などの区民活動も活発で、区民の川という自然への関心が高くなってきています。上流の日野川を含めた水質の保全などの取組みが期待されます。

< 基本方針 >

副都心である上大岡駅周辺を流れる河川であることから、賑わいのあるプロムナードとして保全するとともに、川としての資産の有効な活用を促進します。

(4章(3)河川の整備方針に基づいています。)

< 想定される重点的な取組み >

- ・ 区民の河川環境美化活動の支援
- ・ 川の自然を保全する指導員制度の創設
- ・ 県や市、隣接区とも協力し、(仮称)大岡川の流域マスタープランの策定
- ・ 親水護岸などの整備

(4) 平戸永谷川及び周辺地域

< 地域の特性 >

平戸永谷川は、河川改修工事にあわせてプロムナードや植栽などによる河川沿いの整備が進み、河川沿いを散歩する区民などに親しまれています。

区民の水辺に対する関心が高く、今ある自然を保全しようとする活動も活発になりつつあります。また、教育の現場では総合学習の場として子ども達が水に親しむ場面が増えています。

さらに多くの区民に親しまれるためには、区民と協力して河川環境の保全や回復へ取り組むことが必要です。そして、河川環境改善の取組みを通して区民活動が活発になり、地域が活性化されることが期待されます。

< 基本方針 >

港南区の郊外を流れ、良好な周辺環境をもつ河川として、区民が散歩などを楽しめるプロムナードの整備と、教育的観点からの河川及びその周辺地域の活用、河川環境のさらなる改善を促進します。

(4章(3)河川の整備方針に基づいています。)

< 想定される重点的な取組み >

- ・ 神明社や公園などの周辺施設を含めた緑道などの整備
- ・ 区民の河川環境を良くする活動への支援
- ・ 河川環境に関する体験学習ができる場所づくりなどの支援
- ・ 環境教育を進める学校や地域の人たちによる“川の学校”の開催の支援
- ・ 川の自然を保全する指導員制度の創設
- ・ 親水護岸などの整備

(5) 野庭農業専用地区周辺地域

< 地域の特性 >

横浜市緑の七大拠点のひとつである野庭農業専用地区周辺地域は、まとまった農地と周辺の緑地が織り成す良好な自然空間を形成しており、港南区にとって貴重な地域です。しかし、農業経営が困難になるなかで、休耕地、資材置場が増え、少しずつ土地利用の変化がみられます。

都市の中にある農地は、農業の振興だけでなく、都市の環境や防災、また、子ども達への教育的観点からもできる限り保全していくことが求められています。

< 基本の方針 >

野庭地域の農業専用地区に指定された農地については、農地としての適切な土地利用を推進します。

農家と区民の交流の場づくりを推進します。

< 想定される重点的な取組み >

- ・ 野庭地域の農業専用地区内の農地について、農業振興地域整備法に基づく農用地区域指定による適切な土地利用の誘導
- ・ 農地所有者と周辺の住民との協力による、野庭農業専用地区とその周辺地域とを一体的にとらえたまちづくり計画の策定
- ・ 農作物を身近で消費できる仕組みづくりの支援

(6) 港南中央駅周辺地域

< 地域の特性 >

港南中央駅周辺地域は、上大岡駅周辺地区整備の一環として位置づけられており、港南区総合庁舎をはじめ複数の行政サービス施設、公共施設が集まっています。また、横浜刑務所跡地の活用により、福祉施設や公園など区民に身近な施設の立地が図られています。今後は、区役所機能の強化の観点から、港南区総合庁舎の再整備により、公共サービス施設を利用しやすくし、区民の活動をより活発なものとなるよう支援することが期待されます。

< 基本方針 >

バリアフリー化と公共サービス機能の強化を推進します。

< 想定される重点的な取組み >

- ・ 交通バリアフリー基本構想に基づいた駅及び駅周辺のバリアフリー化
- ・ 横浜刑務所跡地の活用による港南区総合庁舎の再整備

(7) 港南台、日限山等の大規模な計画的に開発された地域

< 地域の特性 >

港南台駅周辺・野庭など集合住宅を中心とした中高層の住宅地では、建物の老朽化などが課題となっており、集合住宅の建替えにあたっては周辺環境との調和を考慮したうえで、良好な住環境の維持、向上が求められます。

日限山・丸山台などの大規模な計画的に開発された地域では、低層住宅を中心とした良好な住宅地が形成されています。

< 基本方針 >

港南台駅周辺や野庭などでは、集合住宅の建替えに際して、周辺の戸建住宅との調和を図るため、高さや緑の保全等について住民、事業者と周辺住民との協議を促進します。また、日限山・丸山台等では、まちのルールづくりによるさらなる住環境の向上を促進します。

(4章(1)の計画的に開発された住宅地の整備方針に基づいています。)

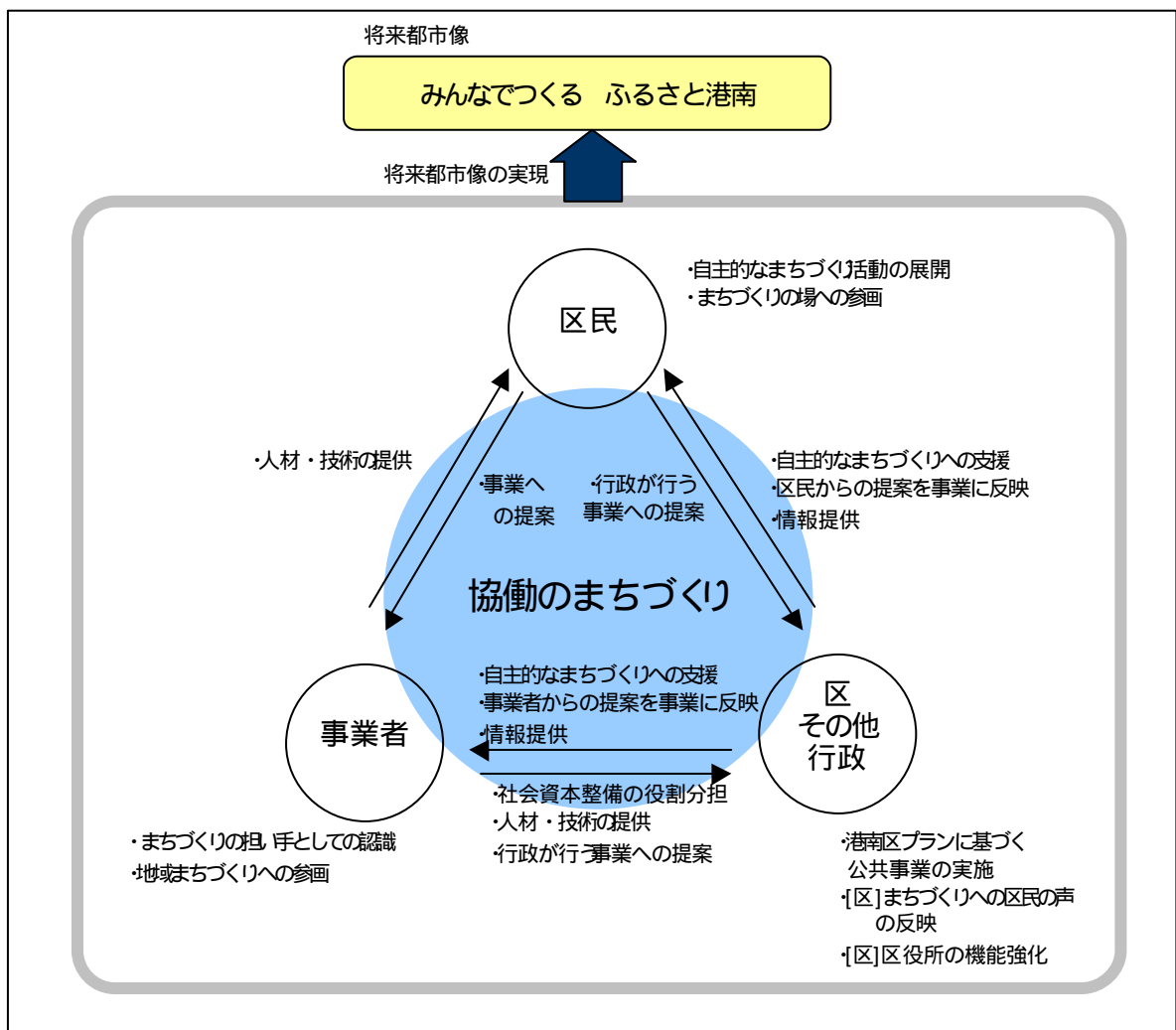
< 想定される重点的な取組み >

- ・ 港南台駅周辺・野庭などにおける集合住宅建替えに際して、地権者、事業者と周辺住民との協議への取組みの促進
- ・ 港南台駅周辺・野庭などにおける、集合住宅の建替えなどに際した高さ制限や住宅地内にある既存の緑の保全
- ・ 建築協定の更新に際した、建築協定地区の拡大及び地区計画への移行に関する支援
- ・ 日限山・丸山台などにおける、住民相互の協議による良好な居住環境維持・保全に関するまちのルールづくりの支援

6章.まちづくりの実現に向けて

(1) まちづくりの主体と役割

- ・港南区の将来像「みんなでつくる ふるさと港南」を実現するため、区民と事業者、行政が、相互に協力・連携し、協働のまちづくりを進めていくことが必要です。
- ・そのため、区民と事業者、行政それぞれがまちづくりで果たすべき役割を認識し、相互に理解しながら主体的にまちづくりを展開していくことが必要です。



1) 区民の役割

「区民」：一般区民(個人)、自治会、区民会議、商工会、関係まちづくり団体、市民活動団体、NPO 等

- ・ (区民一人ひとりの役割) 地域のまちづくりの主役である区民は、「自分たちのまちを自分たちでつくる」という意識を持ち、自主的にまちづくり活動を展開します。

まちづくり活動例：敷地内緑化、周辺の街並みに配慮した住宅のデザインの採用等

- ・ (まちづくりの場への参画) 区民は、日頃からまちづくりに関心を持ち、様々なまちづくり活動の場に積極的に参画していくことが求められます。また、これからのまちづくりにおいては、区民も公共サービスの担い手としての役割を認識し、まちづくり活動に参画します。

河川の美化・親水化活動、公園の管理・美化活動等

- ・ (地域の一員としての役割) 区民は、地域が抱えている様々な課題について、様々な意見や立場があることを理解した上で合意形成を図り、地域独自のルールづくりをしてまちづくりを実践していきます。

地区計画、建築協定等

- ・ (協働のまちづくりを進めるための役割) 区民は、事業者や行政が行うまちづくりに関する事業に対して区民の目から見た提案をすることにより、事業者や行政と連携・協力して地域のまちづくりを進めます。

協働提案制度の活用、市民提案・市民主体の身近なまちづくり事業(アントレプレナーシップ事業)等

2) 事業者の役割

「事業者」：開発行為等を行う事業者、商・工・業務等を行う事業者、公益法人等

- ・ (まちづくりの担い手としての認識) 事業者は、地域の重要なまちづくりの担い手であるとともに、事業者が行う事業がまちづくりに多大な影響を与えることを認識します。
- ・ (地域のまちづくりへの参画) 事業者は、従来の事業活動等を通じて、社会資本の整備等による地域社会への貢献により、地域のまちづくりに積極的に参画します。
- ・ (地域のまちづくりに配慮した開発行為の実施) 港南区内で開発事業を行う事業者は、市の条例や要綱、または地域のまちづくりルールに従って、周辺環境に配慮した事業を行ないます。
- ・ (協働のまちづくりを進めるための役割) 事業者は、社会資本整備の担い手として、行政との役割分担により、効率的に公共施設等の整備・充実を推進することが必要です。また、事業者が持つ人材や情報、技術等の活用により、区民や行政と連携・協力して、協働のまちづくりを推進します。

PFI、資金、人材、技術等の活用

3) 行政の役割

「行政」：横浜市や港南区、及び国や県（港南区内で全市プラン、港南区プランに関わる事業を行う主体）

- ・（公共事業の実施）行政は、港南区プランに位置づけられた事業を、緊急性や優先順位等に配慮して実施するとともに、事業内容に応じて区民意見を事業に反映させます。
- ・（自主的なまちづくりへの支援と情報提供）行政は、区民や事業者の自主的なまちづくり活動の支援を行うとともに、行政が実施する事業やまちづくりに必要となる情報を積極的に提供します。
- ・（協働のまちづくりを進めるための役割）行政は、公共事業への民間活力の積極的な導入や、区民や事業者からの提案を事業に積極的に反映させるなど、区民や事業者との協働のまちづくりを推進します。
- ・（区役所の機能強化）行政の中でも特に区民に身近な公共サービスを提供する区役所は、多様な区民の声を絶えず把握するとともに、地域の問題解決に向けた市の政策に積極的に反映させ、区民と一体になったまちづくりを進めるために、区役所機能の強化をさらに進めます。

(2) 協働のまちづくりの推進

- ・（まちづくりのための情報の提供）地域のまちづくりの活動を推進するため、これまで行政が蓄積してきた地域の情報を、従来の広報・広聴活動の充実等により積極的に区民に提供します。また、行政は、区民や事業者が持つ情報を積極的に収集し、それをみんなが活用しやすいように提供していきます。

（施策事例）行政職員の出前講座、まちづくりに関する区民意見の収集・整理、行政機関同士の連携強化

- ・（まちづくり情報や区民交流の場づくり）まちづくりの情報の収集や共有を促進するため、新しい意見交換の手法の構築などにより、区民と行政、または区民同士の意見交換の場づくりに努めます。

（施策事例）地域ポータルサイト、電子会議室等を利用した意見交換の場づくり

- ・（まちづくりのネットワーク強化のための拠点づくり）区内各地区で行なっているまちづくりの活動を区全体に発展させるため、区民と事業者、行政が、相互に活動状況を把握したり、意見交換を行うことができる環境づくりに努めます。

（施策事例）区版市民活動支援センターなどの活動拠点の整備、区民の活動・情報拠点の設置等

- ・（地域のまちづくりを支える人材育成の支援）地域のまちづくりを支える人材を育成するために、区民の情報収集力や分析力を高めるための相談・支援に努めます。

（施策事例）人材バンク、横浜ライセンス制度、中間支援サポート制度、行政の相談・支援機能の充実（窓口対応、学習会・講座の開催等）、専門家の派遣

- ・（地域の実情に応じたまちづくりの推進）区民や事業者の地域での自主的なまちづくりを推進するため、地域の特性やまちづくりの活動の進捗状況等にあわせた支援に努めます。

（施策事例）

<活動初期> まちのルールづくり(地区計画、建築協定など)に関する説明会の開催、まちづくりのための学習会や講座の実施等

<検討期> まちのルールづくりやまちづくり計画の作成のための技術的支援（現況把握 問題解決のための方策検討 まちづくりの構想検討 具体的事業の検討）等

<実施期> 事業実施のための支援（資金、技術等）、港南区プランに基づくモデル事業やまちづくり計画としての位置づけから地区プラン化への支援等

- ・（地区プラン等の策定）今後、より身近な地域で具体的にまちづくりを推進することが必要な地区や、地域から計画的なまちづくりの実施の機運が高まった地区については、「地区プラン」等を適宜策定します。

(3)港南区プランの見直し・充実

- ・ 港南区プランは、区民や事業者、行政のまちづくりへの意識の変化や、社会経済状況や基本条件が大きく変化した時には、適宜その内容について見直し・充実を図ります。

用語解説

あ行

あんしん歩行エリア

公安委員会と道路管理者が歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため指定し、地域住民の意見を聞きながら面的かつ総合的に死傷事故対策を進めます。具体的には、歩行者空間の整備や信号機などの整備、交差点の改良、歩行者・自転車を優先するゾーンの形成などがあります。港南区では港南台エリアが、「あんしん歩行エリア」に指定されています。

アントレプレナーシップ事業

アントレプレナーシップ事業は、平成 14 年度から開始された横浜市の事業で、職員自ら提案した「市民のための事業」を企画から事業化まで責任をもって推進するしくみのこと。この中から「横浜市ライセンス制度」「市民提案・市民主体の身近なまちづくり事業」等が事業化されている。また、アントレプレナーシップとは旺盛な起業家精神を意味します。

NPO

[Non-Profit Organization の略] 政府や営利企業から独立した存在として、各種の公益活動や市民活動を行う非営利組織・団体のこと。

か行

街区公園

主として街区内に居住する人の利用に供することを目的とする面積 0.25ha 程度の公園。

幹線道路

主に都市間や市内の各地域間の交通を担い、都市の骨格をかたちづくる道路のこと。高速道路や地区幹線道路と体系的に組み合わせて整備され、市内の道路ネットワークを形成する。3 環状 10 放射道路とこれ以外の幅員 18m 以上の道路をさします。

狭あい道路

幅員 4m 未満の道で一般交通の用に供されているもの。古くからの市街地に多く見られ、消防・防災・救急活動の妨げになるほか、日常の交通や日照・通風など生活環境の面から様々な問題を抱えています。

狭あい道路整備促進路線

横浜市狭あい道路の整備の促進に関する条例で指定された、幅員 4m への拡幅が特に重要とされている路線。この路線に接した敷地については、拡幅の支障になる物件の除去又は移設や舗装整備に対して助成が受けられます。

協働事業提案制度

協働のまちづくりを推進するための協働事業のプロセスモデルを実現するために創設された事業の 1 つ。市民活動団体等からの協働事業提案をもとに、提案団体と横浜市が事業目的を共有し、それぞれの役割や責任、経費負担等を明確にし確認した上で、それぞれが特性を發揮し、協働で地域課題の解決を図るためのものです。

近隣公園

主として近隣に居住する人の利用に供することを目的とする面積 2ha 程度の公園。

建築協定

地区の魅力的なまちづくりや、特性に応じた良好な環境を保全するため、土地所有者などの合意により建築物の敷地規模、用途、高さ、形態、意匠の制限等について、協定に定める制度。地域の建築協定運営委員会によって運営されます。

交通バリアフリー基本構想

市町村が平成12年度から施行された「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（通称、交通バリアフリー法）」に基づき、鉄道駅を中心とした重点整備地区を定め、その地区での利便性や安全性向上を図るための基本的な方針を示すものとして策定されるもの。また、重点整備地区のバリアフリー化に関する整備は、この基本構想に基づいて実施されていきます。

コミュニティビジネス

市民が主体となり、地域の人材やノウハウ、施設、資金などを活かして、地域の様々なニーズや課題解決のために活動しながら、コミュニティの再生や地域経済の活性化の達成を目指すビジネスのこと。具体的には、高齢者支援、子育て支援、施設管理、コミュニティバスなどの移送サービスなどがあります。

さ行

市街化区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、既に市街化を形成している区域及び概ね10年以上以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のこと。

市街化調整区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域のこと。市街化調整区域内では、建築行為や開発行為など、市街化を助長する行為が制限されます。

市街地再開発事業

都市再開発法に基づき、既存市街地を一体的・総合的に整備し、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。中心市街地内の老朽化が進んだ木造建築物が密集して防災上危険な地区や、駅前広場等の公共施設の整備の遅れている地区などにおいて、細分化された敷地を統合し、土地を高度利用した不燃建築物を建築するとともに、公園・広場・街路などの公共施設の整備などを行います。

指定文化財

国の文化財保護法や県・市の文化財保護条例により保護の対象として指定されている文化財のこと。この法や条例に基づく指定文化財の中には有形文化財・無形文化財・民俗文化財・記念物・伝統建築物群がある。

市民提案・市民主体の身近なまちづくり事業

アントレプレナーシップ事業により新設された事業の1つ。市民の身近なまちづくりに関する地域のハード整備事業を市民主体で進めるため、コンテストにより市民提案を選考し、それを専門家と市が連携・協力しながら、事業化を支援するものです。今後は、地域まちづくり推進条例に基づく全体の枠組みの中に位置づけられ、事業化されていきます。

市民の森

緑の環境をつくり育てる条例に基づく横浜市独自の緑地を保存する制度。

主に樹林で覆われた概ね2ha以上の土地について、土地所有者と市との間で10年以上の土地使用契約を結び、散策路や休憩場所等自然の景観を壊さない最小限度の整備を行ったうえで、市民の憩いの場として開放しています。開園後の通常の管理（散策路や広場の草刈り）については、土地所有者や周辺住民等地域団体が結成された「市民の森愛護会」に委託して行われます。

生活道路

幹線道路や地区幹線道路に囲まれた地区内を結び、住民生活に密着した身近な利用を目的とした道路のこと。

総合公園

都市住民の休息、観賞、散歩、遊戯、運動等総合的な利用に供することを目的とする面積10ha以上の公園。

た 行

第一次産業、第二次産業、第三次産業

第一次産業は、農業・林業・水産業など、自然との関係が最も深い産業のこと。

第二次産業は、製造業・土木建築業など、物を加工する産業のこと。

第三次産業は、商業・運輸・通信・金融・その他医者・公務員などのサービス産業のこと。

地域ポータルサイト

横浜市電子市役所推進計画で位置づけられたアクションプラン（市民と行政との間のコミュニケーションの拡充）の1つ。地域活動に必要な情報を市民・行政間の相互提供や意見交換の場をつくるため、インターネット上に地域のポータルサイトを開設し、協働のまちづくりに活用するための事業のこと。また、「ポータルサイト」とは、インターネットに接続したとき、Web ブラウザで最初に表示してもらうことを目的に作られている Web サイトのこと。ポータルとは、入り口などの意味。そのページが、各種のサービスなど、インターネット自体への入り口になっている場合をいう。

地区幹線道路

幹線道路を補完し、住宅地と最寄駅や幹線道路を連絡する地区の中心となる道路のこと。

地区計画

地区の特性に応じた良好な環境を保全するために、建築物の敷地規模、用途、高さの制限及び道路や公園の配置などについて、土地所有者などの意向を反映して、都市計画に定める制度。公法的な担保性があります。

地区公園

主として徒歩圏域内に居住する方の利用に供することを目的とする面積4ha程度の公園。

中間支援サポート制度

協働のまちづくりを推進するための人材育成を支援するための事業の1つ。市民活動のネットワークや協働をコーディネートする中間組織が社会的に認知されるため、大学や支援センターとの連携により支援します。

低騒音舗装

車の走行に伴ってタイヤと路面との間で生じる騒音などを吸音する効果のある舗装のこと。

都市緑地

都市公園法で規定される緑地のこと。主として都市の自然的環境の保全ならびに改善、都市景観の向上を図るために設けられる緑地。

都心まで30分の交通体系整備

横浜市の交通施策の1つで、市内の各地域から都心まで、自動車でも概ね30分で到着でき、また、鉄道ネットワークの形成により、副都心間や市内各駅と都心・新横浜都心との間を概ね30分で移動できることをめざす施策のこと。この交通体系を実現するため、鉄道の整備及び骨格となる3環状10放射道路を中心とした幹線道路の整備を進めています。

なお、ここでいう「都心」は関内・関外、みなとみらい21、横浜駅周辺地区の都心をさします。

土地区画整理事業

土地区画整理法に基づき、道路・公園などの公共施設の整備と宅地の利用の増進を図る事業のこと。

な 行

捺染

型紙を当て染料をなすって布地に模様を染め出す染色方法のこと。

農業専用地区

横浜市農業専用地区制度要綱に基づき、まとまりのある良好な農地の確保により、都市農業の確立と都市環境を守ることを目的として設置される地区のこと。

農用地区域

農業振興地域の整備に関する法律に基づき指定された農業振興地域のうち、特に農業上の利用を確保すべき土地のこと。

は行

バリアフリー

建築物などの物理的障壁（バリア）や、制度・情報などの社会的障壁、人間の意識や態度・行動の背景にある心理的な障壁などを取り除くこと。

PFI

[Private Finance Initiative の略] 公共施設などの設計、建設、維持・管理、運営に民間の資金やノウハウなどを導入し、民間主導により効率的な公共サービスの提供を行う手法のこと。

副都心

横浜市総合計画で位置づけられた拠点の1つ。日常生活における利便性を高めるとともに、身近な所に働く場を求める市民に多様な就業機会を提供する地区のこと。副都心としては上大岡駅周辺を含め、5つの地区が位置づけられています。

プロムナード

歩行者用の公共空間で、散策・回遊することができる空間のこと。

ま行

緑の七大拠点

横浜市緑の基本計画の中で位置づけられている、市の郊外部に連なる7つの大規模な緑地のこと。港南区付近では、舞岡・野庭地区、円海山周辺地区があります。

最寄駅まで15分の交通体系

横浜市の交通施策の1つで、市内のほとんどの地域で最寄駅へ概ね15分で到達できるようにすることをめざす施策のこと。この交通体系を実現するため、鉄道の整備や住宅地と幹線道路を結ぶ地区幹線道路の整備、バス路線の導入を進めています。

や行

ユニバーサルデザイン

特定の人のみを念頭におくのではなく、誰もが使いやすい環境を整備すること。

横浜環状鉄道（シティループ）

鶴見～日吉～港北ニュータウン～中山～二俣川・鶴ヶ峰～東戸塚～上大岡～根岸～元町付近間を通る鉄道計画のこと。

横浜ライセンス制度

協働のまちづくりを推進するための人材育成を支援するための事業の1つ。公益的活動にかかる一定の意欲・知識・技術を認定し、信頼と安心感を持って活動できるよう、ライセンスを発行するものです。