

第1回横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会 次第

日時：平成22年7月21日(水)13:00～15:00

場所：市庁舎5階 関係機関執務室

- 1 開会
- 2 都市整備局長あいさつ
- 3 委員の紹介
- 4 委員長の選出
- 5 議事
 - (1) 委員会の進め方について
 - (2) 都市づくりの課題について
 - (3) 都市づくりの基本理念と目標等について
 - (4) その他
- 6 閉会

資料1 都市計画マスタープラン改定スケジュール(案)

資料2 都市計画マスタープランの改定に向けて(案)

資料3 横浜市を取り巻く社会経済情勢

資料4 これからの都市づくりの課題

資料5 都市づくりの基本理念と目標(たたき台)

資料6 めざすべき都市の姿(たたき台)

参考資料1 横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会設置要綱

参考資料2 横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会委員名簿

参考資料3 横浜市都市計画マスタープラン・全市プラン(平成12年1月策定)

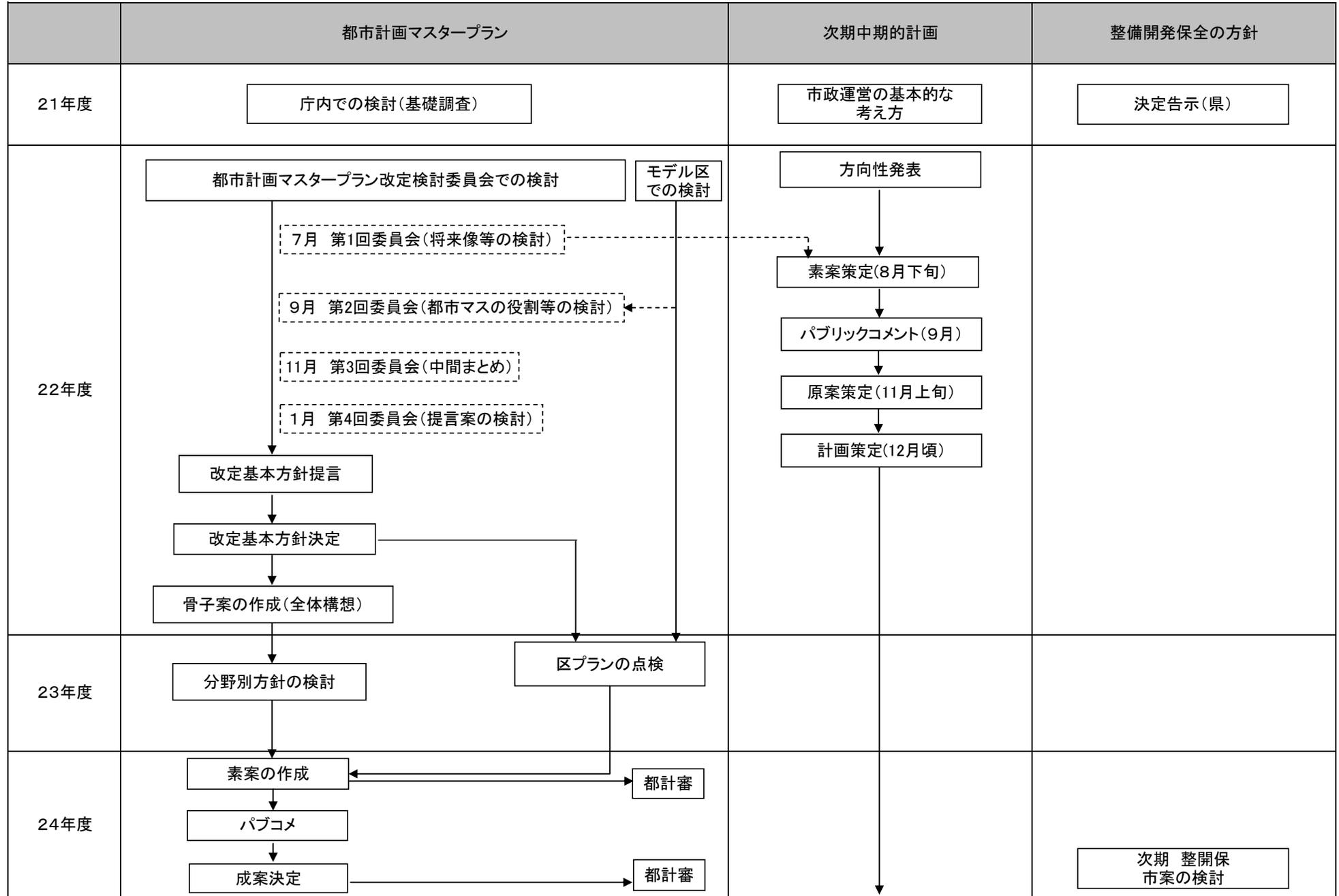
参考資料4 横浜市基本構想(長期ビジョン)(平成18年1月策定)

参考資料5 現中期計画における「中長期的な都市づくり」(平成18年12月策定)

横浜市都市計画マスタープラン改定 スケジュール（案）

資料 1

平成22年7月21日



現行プラン

[⇒参考資料3]

全市プラン（平成11年度(1999年)策定）

第I章	基本的な姿勢
	1 都市計画マスタープランの意義 ・これからのまちづくりを進めるにあたっての指針として
	2 都市計画マスタープランの位置付け ・整備開発保全の方針に即し、 ゆめはま2010プランの都市計画に関する内容を具体的に表す
	3 都市計画マスタープランの役割 ・都市計画を定める際の指針 ・都市計画情報を市民にお知らせし、市民と行政が将来像共有
第II章	4 計画期間 ・おおむね20年後の将来像
	都市計画の目標
	1 都市づくりの基本理念 ・市域のバランスある発展 ・快適で安全な環境の保全と創造 ・拠点の強化による多心型都市構造への転換 ・市域の一体性の確保と利便性向上 ・楽しみと個性にあふれ安心して暮らせる地域環境の創造 ・世界都市・横浜の実現
	2 将来都市構造 ・多心型都市構造の形成 ・5つの副都心とそれらを連絡する環状軸の形成 ・緑の7大拠点、水と緑のトライアングル
第III章	部門別方針
	1 土地利用の方針
	2 市街地の開発及び再開発の方針
	3 交通体系の整備方針
	4 緑の保全と創造の方針
	5 下水道及び河川の整備方針
	6 都市デザインの方針
	7 福祉のまちづくりの方針
	8 環境管理の方針
9 都市防災の方針	
第IV章	計画の実現に向けて
	・パートナーシップによるまちづくり

区プラン

平成11年度(1999年)～17年度(2005年) 全区で策定済み（所管：区役所）

- ・ **まちの将来像**（概ね20年後の将来像、市総合計画の区別計画に即する）
- ・ **分野別まちづくり方針**（水と緑、歴史、交通、安全安心、福祉 等）
- ・ **地区別まちづくり方針**
- ・ **推進方策**（事業実施計画への具体化、必要に応じた見直し 等）

地区プラン

平成11年度(1999年)～17年度(2005年) 5地区で策定済み（所管：区役所）

- ・ **まちづくりの目標、方針**
- ・ **具体的まちづくりの方策、プロジェクト**
- ・ **推進方策**

関連計画の改定

- ・首都圏広域地方計画(H21・2009)
- ・整備開発保全の方針(H22・2010)
- ・長期ビジョン(H18・2006) [⇒参考資料4]
- ・中期計画における中長期的な都市づくりの方向性(H18・2006) [⇒参考資料5]
- ・水と緑の基本計画(H19・2007)
- ・CO-DO30(H20・2008)
- ・都市交通計画(H20・2008)
- ・次期環境管理計画(H21・2009) 等

運用上の課題

- 意義・目的の検証
- 進捗管理、実効性
- 関連計画等との整合性
- 改定の仕組み

→特に、区プランのあり方

新たな視点

[⇒資料4]

- 人口減少社会を見据えた持続可能な集約型都市構造(コンパクトな市街地)
- 環境モデル都市にふさわしい、環境にやさしく環境と経済が好循環するまちづくり
- 東アジア圏を視野に入れた国際競争力の強化
- 既存の基盤を生かした合理的なまちづくりとストックマネジメント
- 地域の個性や特色を活かした市民主体のまちづくり
- 誰もが移動しやすく人にやさしい交通の実現
- 都市活力の維持、発展のための都市づくり

新プラン

全体構想（全市プラン）

■意義・目的

○「市町村が定める都市計画の方針」であるという位置付けの明確化

■計画期間

○超長期(2050年・平成62年頃)を見据えた上で、市の長期ビジョンと整合した目標年次(2025年・平成13年)

■都市づくりの基本理念

[⇒資料5]

- 長期ビジョンにおける「5つの柱」をブレイクダウン
- 新しい横浜らしさの創造と持続を支える都市づくり
 - ・人口規模や少子高齢社会に相応した効率的でコンパクトな市街地形成
 - ・脱温暖化の実現に向けた都市づくり
 - ・東アジアなど国際社会における役割を發揮するための基盤整備
 - ・緑や景観など横浜らしいストックの育成
 - ・今まで整備してきた都市基盤施設等の有効活用と合理的な更新
 - ・安全安心で気持ちよく暮らせる市民本位のまちづくり
 - ・土地利用方針の明確化、制度化による個性ある魅力的なまちづくり

■将来都市構造

[⇒資料6]

- 生活圏を基盤とした、集約型でシンプルな都市構造
 - 都心部の重層的機能強化
 - 郊外部の持続可能なまちづくり(メリハリある土地利用)

■土地利用の方針

- 都心部・臨海部
- 都心周辺部
- 郊外の駅周辺部、郊外の市街地
- まとまった緑や農地

■基盤整備の方針

- 市街地の開発と更新
- 都市交通

■テーマ別の方針

- 水と緑の保全と創造
- 都市機能の集積
- 景観の形成
- 都市防災(地震・都市型水害等) など
- 地球環境や地域環境への配慮
- 新たな産業・経済に対応した都市づくり
- 福祉のまちづくり

■計画の実現に向けて

○定期的な点検、見直しのルール化(区プラン・地区プランを含む)

■区プラン

- 現行の区プランをベースに、見直し修正
- ・土地利用の方針を充実させ、事業については各局の個別計画等からの記述とする

地域別構想（地区プラン）

羽沢駅周辺地区、本郷台駅周辺地区等で策定検討中

- ・ **まちづくりの目標、方針**
- ・ **具体的まちづくりの方策、プロジェクト**
- ・ **推進方策**

■横浜市を取り巻く社会経済情勢

目 次

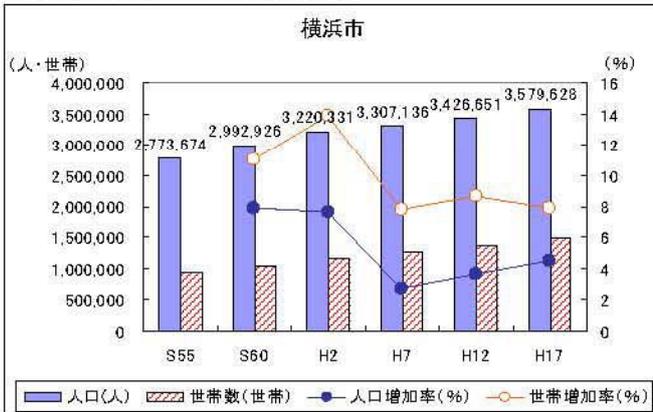
(1) 人口動態	1
① 横浜市の人口概況	1
② 人口	2
③ 世帯数	2
④ 年齢構成	4
⑤ 人口の推移	5
⑥ 昼夜間人口比率	6
⑦ 郊外部の人口変化	7
⑧ 郊外部の高齢化状況	8
⑨ 人口推計	9
⑩ 高齢人口の将来推計	10
⑪ 少子化の状況	11
⑫ 高齢化と行動変化	12
⑬ 市内の外国人登録者状況	13
(2) 土地利用状況等	14
① 土地利用の概況	14
② 住居・商業・業務系用途別延床面積率	16
③ 延床木造率	17
④ 建築老朽化率	19
⑤ 公共住宅建築状況	21
(3) 道路・交通環境	22
① 都市計画道路	22
② 道路交通状況	24
③ 地域別の代表交通手段	25
④ 区別の代表交通手段	26
(4) 自然環境	27
① 横浜の緑	27
② 横浜のヒートアイランド	29
③ 市民の緑に関する意識	30
(5) その他	31
① 地域間の人の動き	31
② 横浜の工業	32
③ 横浜の商業	34
④ 横浜の現状	35
⑤ 災害に対する備え	36
⑥ 架替え事業中の橋梁	38
⑦ 提案制度による都市計画提案	39

(1) 人口動態

① 横浜市の人口概況

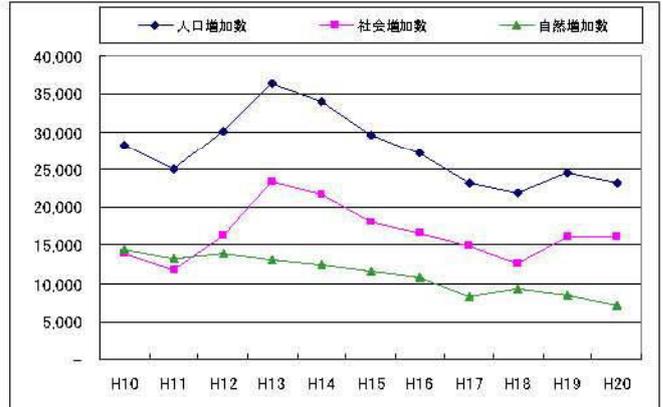
- ・横浜市の人口増加率は H7 から H17 にかけて 3%程度で上昇し、世帯増加率は H7 以降 8%前後でほぼ横ばいとなっている。
- ・人口動態は、毎年の増加数推移を見ると、人口増加数、社会増加数ともに H13 が最も高く、その後 H18 までは低下傾向にあった。また、自然増加数はゆるやかに落ち込んできている。
- ・H16 から H21 にかけての人口増加率を区別に見ると、旭区、南区、港南区が減少傾向にあり、戸塚区、西区、中区、港北区、都筑区では 5%以上の増加が見られる。この増減傾向は転入・転出による社会増減の傾向とほぼ同様である。

【横浜市人口・世帯数推移】



資料：国勢調査

【横浜市人口動態】



※国勢調査結果を基礎データとして集計(単位:人)

【区別人口動態図】



②人口

- ・平成17年において、人口が最も多い区は港北区の311,722人であり、次いで青葉区の295,603人が多くなっている。
- ・平成12年～平成17年の5年間の人口増減をみると、横浜市全体としては4.5%増加しており、特に都筑区、中区での増加が著しくなっている。
- ・一方、旭区、磯子区、港南区については、人口減となっている。

③世帯数

- ・平成17年において、世帯数が最も多い区は、人口と同様に港北区であり、136,374世帯となっている。次いで鶴見区の114,872世帯が続いている。
- ・平成12年～平成17年の5年間の世帯数増減をみると、横浜市全体としては6.6%増加しており、区別にみると、都筑区、中区、緑区、西区での増加が著しい。
- ・世帯数については、減少している区は一つもないが、比較的增加率が低い区は、旭区、南区、磯子区となっている。
- ・世帯種類別に見ると、中部地区では高齢者の単独世帯が比較的多く、北部地区では比較的小さい。西部、南部地区では一般世帯のおよそ18%が高齢者のみが暮らす世帯となっている。

人口・世帯数概況

出典：国勢調査

	H12一般世帯数	H12総人口	H17一般世帯数	H17総人口	5年間世帯増加数	5年間世帯増加率	5年間人口増減数	5年間人口増加率
中部計	377,246	863,107	404,927	908,326	27,681	7.3%	45,219	5.2%
鶴見区	108,138	254,103	114,872	264,548	6,734	6.2%	10,445	4.1%
神奈川区	94,846	210,724	103,524	221,845	8,678	9.1%	11,121	5.3%
西区	36,158	78,320	40,033	84,944	3,875	10.7%	6,624	8.5%
中区	54,132	124,718	62,099	140,167	7,967	14.7%	15,449	12.4%
南区	83,972	195,242	84,399	196,822	427	0.5%	1,580	0.8%
北部計	343,412	877,600	376,681	956,164	33,269	9.7%	78,564	9.0%
港北区	128,304	294,305	136,374	311,722	8,070	6.3%	17,417	5.9%
緑区	59,007	158,159	65,785	169,831	6,778	11.5%	11,672	7.4%
青葉区	101,862	270,044	110,130	295,603	8,268	8.1%	25,559	9.5%
都筑区	54,239	155,092	64,392	179,008	10,153	18.7%	23,916	15.4%
西部計	269,930	723,559	281,904	733,700	11,974	4.4%	10,141	1.4%
保土ヶ谷区	81,138	201,642	83,855	204,266	2,717	3.3%	2,624	1.3%
旭区	93,801	252,836	95,369	249,680	1,568	1.7%	-3,156	-1.2%
泉区	50,497	147,370	54,542	152,349	4,045	8.0%	4,979	3.4%
瀬谷区	44,494	121,711	48,138	127,405	3,644	8.2%	5,694	4.7%
南部計	362,938	962,385	379,838	981,438	16,900	4.7%	19,053	2.0%
港南区	82,326	222,596	84,899	221,837	2,573	3.1%	-759	-0.3%
磯子区	65,973	165,015	66,032	163,525	59	0.1%	-1,490	-0.9%
金沢区	77,205	205,439	82,651	210,658	5,446	7.1%	5,219	2.5%
戸塚区	94,103	251,020	99,501	261,616	5,398	5.7%	10,596	4.2%
栄区	43,331	118,315	46,755	123,802	3,424	7.9%	5,487	4.6%
合計	1,353,526	3,426,651	1,443,350	3,579,628	89,824	6.6%	152,977	4.5%

※5年間増加率=H12～H17増加数/H12総数

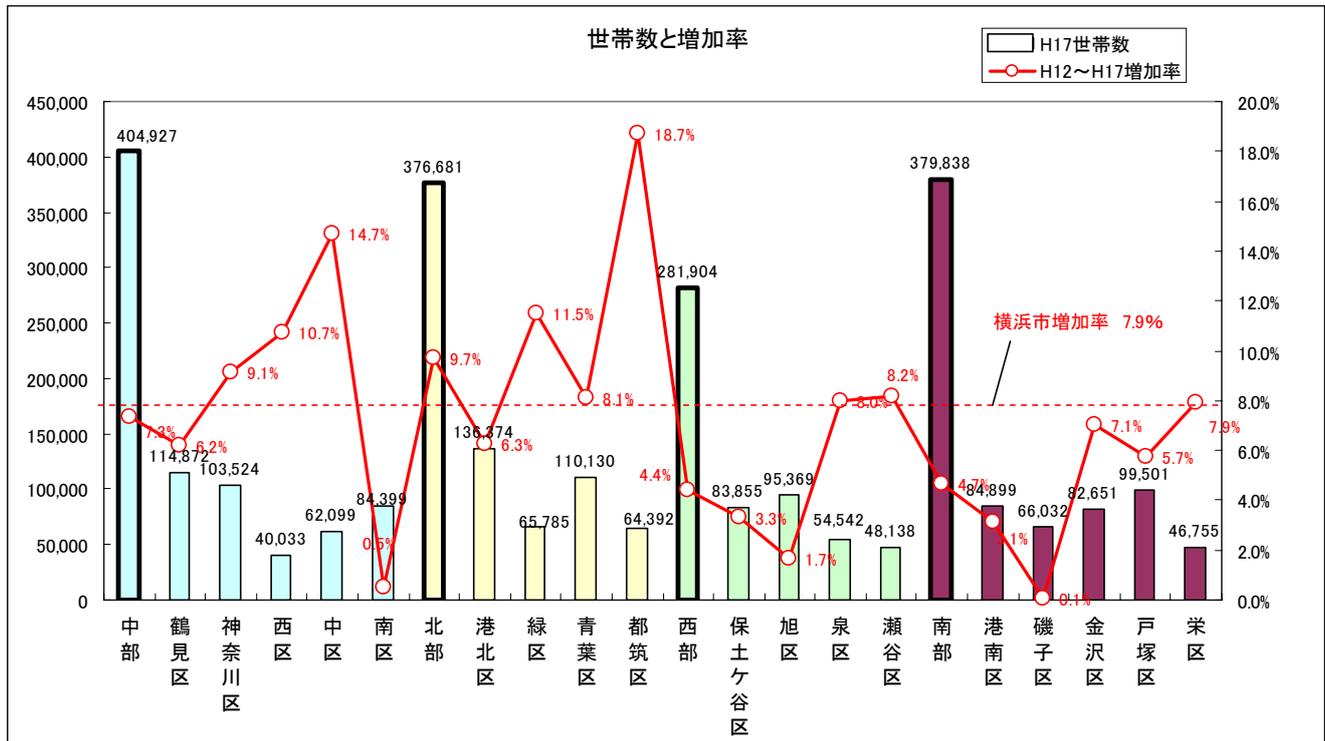
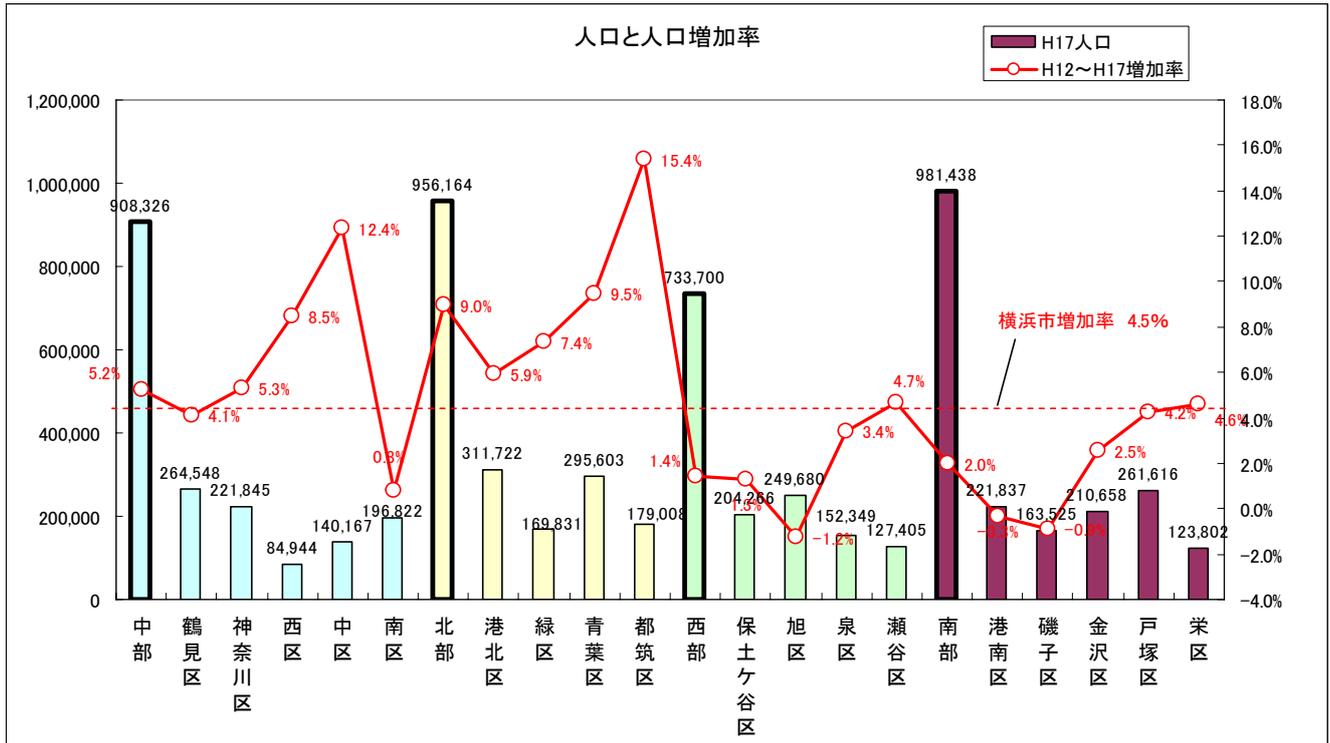
類型別世帯数

出典：国勢調査

	世帯総数	一般世帯数	核家族世帯		65歳以上の夫婦のみ		65歳以上単独	
			世帯数	割合(※)	世帯数	割合(※)	世帯数	割合(※)
中部	421,602	404,927	214,313	52.9%	31,810	7.9%	33,971	8.4%
北部	385,620	376,681	244,637	64.9%	28,489	7.6%	17,940	4.8%
西部	284,626	281,904	188,914	67.0%	31,190	11.1%	20,166	7.2%
南部	386,256	379,838	257,771	67.9%	41,459	10.9%	25,544	6.7%
合計	1,478,104	1,443,350	905,635	62.7%	132,948	9.2%	97,621	6.8%

※割合は一般世帯数に対する比率を示す。

平成 17 年の人口・世帯数とH12~H17 の増加率



出典：国勢調査

④年齢構成

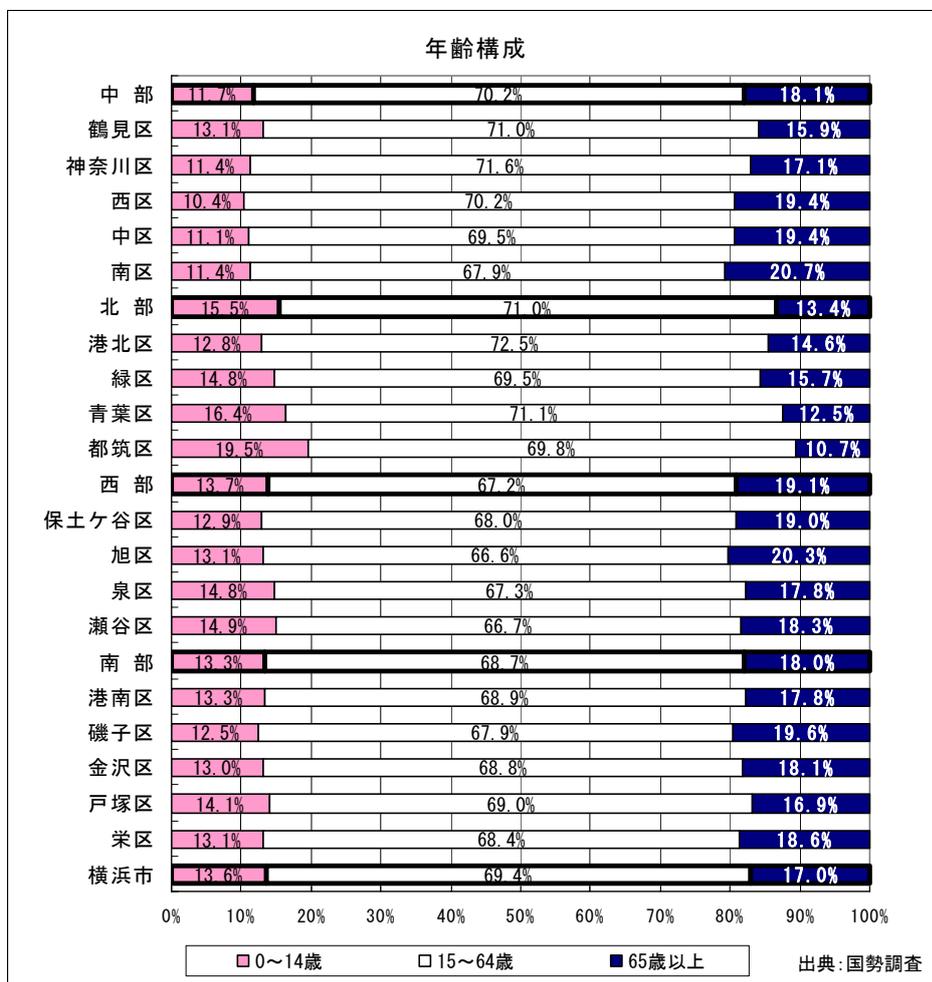
- ・0～14歳人口の割合が最も多い区は、都筑区 19.5%であり、次いで青葉区 16.4%となっており、北部地区で比較的多い割合を示している。逆に、最も少ない区は、西区 10.4%であり、中部地区で低い割合となっている。
- ・65歳以上人口の割合が多い区は、南区 20.7%、旭区 20.3%となっている。逆に、少ない区としては、都筑区 10.7%、青葉区 12.5%となっている。

図表 年齢構成（単位：人）

出典：国勢調査

	0～14歳人口	15～64歳人口	65歳以上人口	総人口(※)	0～14歳比率	15～64歳比率	65歳以上比率
中部計	105,298	628,995	161,992	896,285	11.7%	70.2%	18.1%
鶴見区	34,517	186,511	41,800	262,828	13.1%	71.0%	15.9%
神奈川区	25,135	158,418	37,800	221,353	11.4%	71.6%	17.1%
西区	8,650	58,346	16,091	83,087	10.4%	70.2%	19.4%
中区	15,132	95,199	26,596	136,927	11.1%	69.5%	19.4%
南区	21,864	130,521	39,705	192,090	11.4%	67.9%	20.7%
北部計	146,653	671,169	126,911	944,733	15.5%	71.0%	13.4%
港北区	39,306	222,075	44,795	306,176	12.8%	72.5%	14.6%
緑区	25,112	117,937	26,693	169,742	14.8%	69.5%	15.7%
青葉区	47,654	207,264	36,502	291,420	16.4%	71.1%	12.5%
都筑区	34,581	123,893	18,921	177,395	19.5%	69.8%	10.7%
西部計	100,341	490,887	139,559	730,787	13.7%	67.2%	19.1%
保土ヶ谷区	26,168	137,934	38,605	202,707	12.9%	68.0%	19.0%
旭区	32,569	165,643	50,552	248,764	13.1%	66.6%	20.3%
泉区	22,569	102,346	27,073	151,988	14.8%	67.3%	17.8%
瀬谷区	19,035	84,964	23,329	127,328	14.9%	66.7%	18.3%
南部計	129,668	668,597	175,377	973,642	13.3%	68.7%	18.0%
港南区	29,489	152,417	39,338	221,244	13.3%	68.9%	17.8%
磯子区	20,206	109,318	31,543	161,067	12.5%	67.9%	19.6%
金沢区	27,318	144,158	38,023	209,499	13.0%	68.8%	18.1%
戸塚区	36,689	179,126	43,752	259,567	14.1%	69.0%	16.9%
栄区	15,966	83,578	22,721	122,265	13.1%	68.4%	18.6%
合計	481,960	2,459,648	603,839	3,545,447	13.6%	69.4%	17.0%

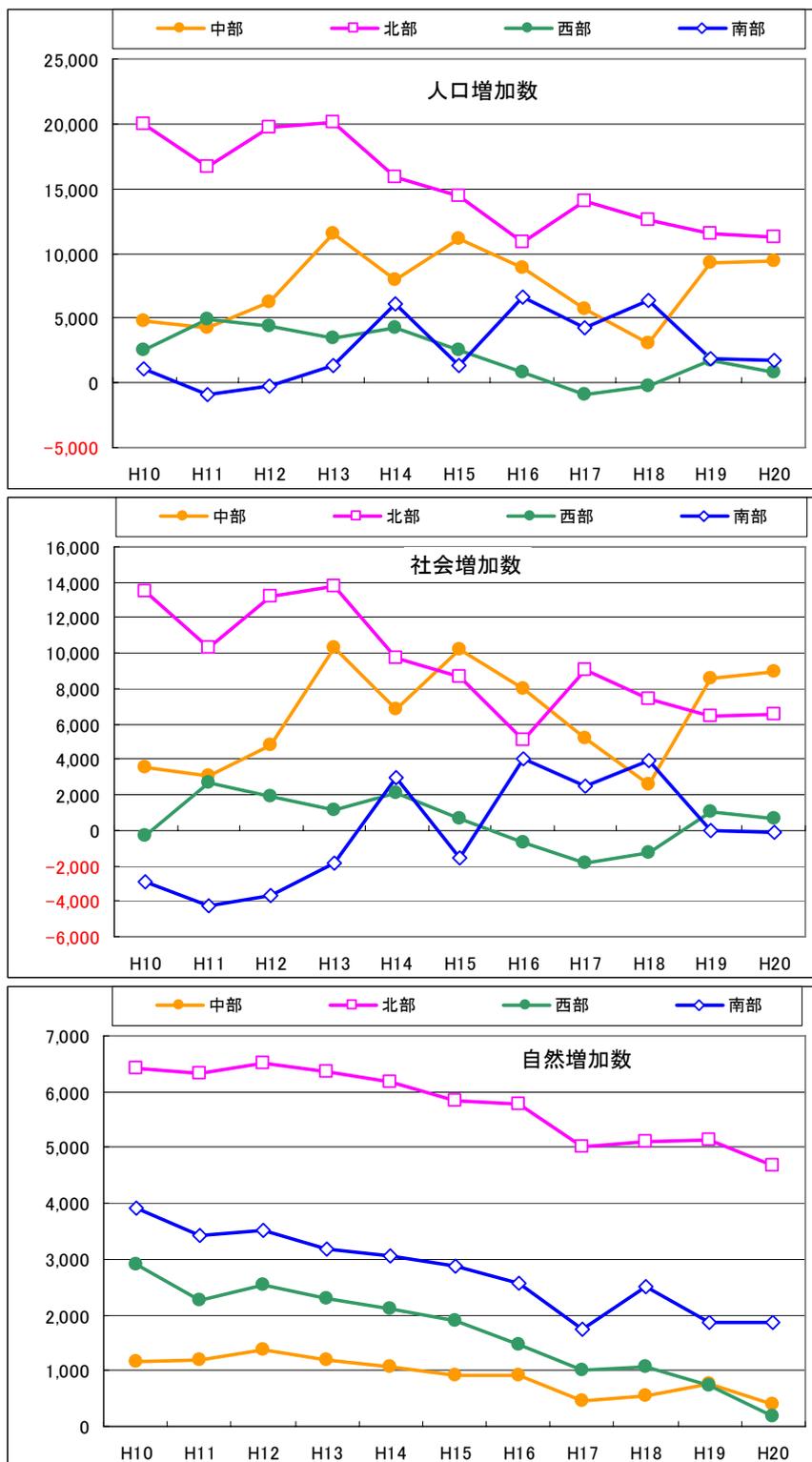
※総人口は年齢不詳者を除外した人数



⑤人口の推移

- ・人口は、北部地区での増加が著しく、毎年、約 10,000 人程度増加している。中部地区では、平成 15 年以降一時期、増加人口が少なくなっていたが、平成 18 年を境に再び増加人数が多くなっている。西部及び南部地区は、北部、中部と比べると増加人数は少なくなっている。
- ・社会増加数については、中部・北部地区では、一貫して増加しているが、西部・南部地区は、年によって増加、減少の変動がみられる。
- ・自然増加数については、どの地域においてもなだらかに増加数が減少している。

図 人口増加数等の推移（単位：人）



資料：横浜市の人口 横浜市行政運営調整局総務課統計係

⑥昼夜間人口比率

- ・中区、西区では夜間人口に対する昼間人口の割合が高い。その他の区では昼間人口を夜間人口が上回っている。
- ・昼夜間人口比率の推移を見ると、中部地区では減少傾向、他の地区ではおおむね上昇傾向にある。
- ・市全体では昼間人口、夜間人口ともに増加傾向にあるが、各年の比率は90%程度となっている。

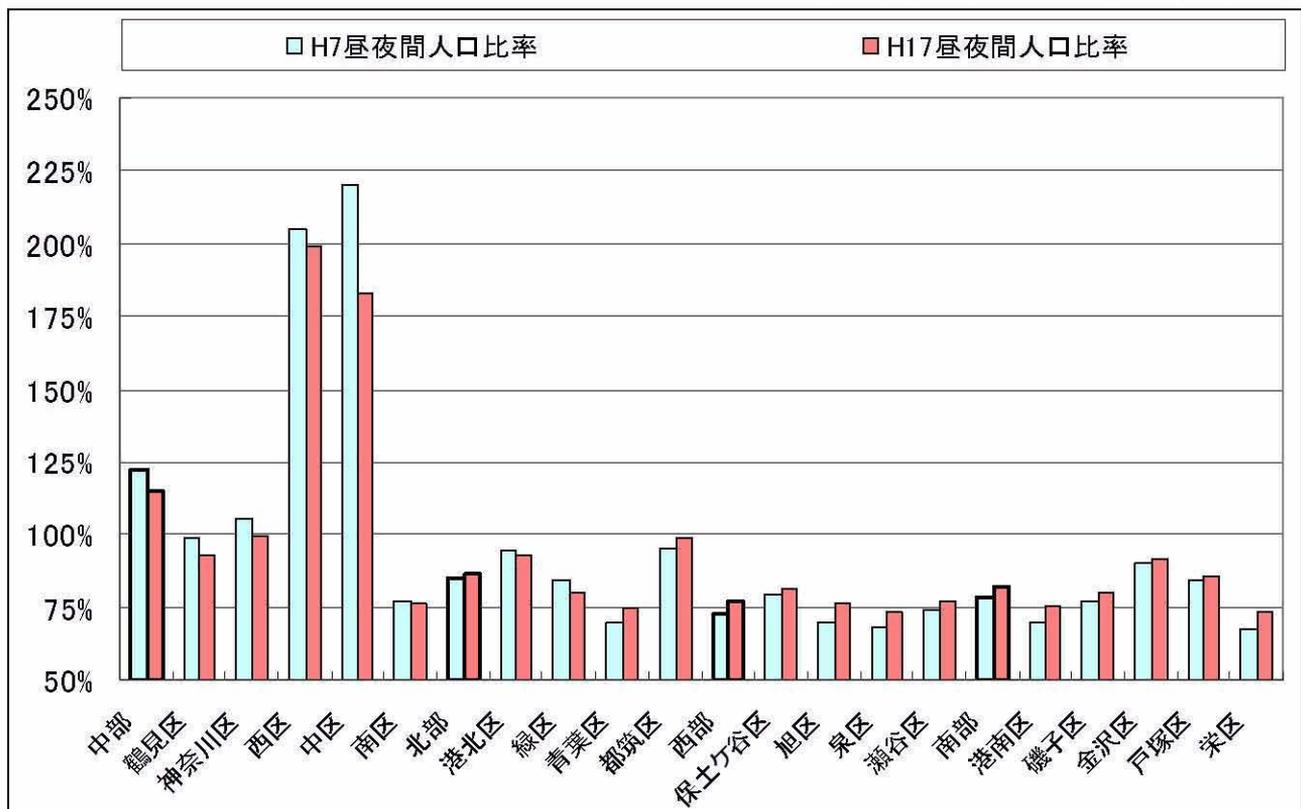
■昼夜間人口推移

出典：横浜市統計ポータルサイト(国勢調査を基に集計)

	昼間人口			夜間人口			昼夜間人口比率(※)		
	H7	H12	H17	H7	H12	H17	H7	H12	H17
中部計	1,022,968	1,018,501	1,027,764	840,630	859,065	896,285	122%	119%	115%
鶴見区	248,365	241,897	244,497	250,824	253,241	262,828	99%	96%	93%
神奈川区	215,975	213,688	220,635	205,689	210,060	221,353	105%	102%	100%
西区	154,011	163,196	165,178	75,209	77,787	83,087	205%	210%	199%
中区	256,701	250,575	250,485	116,722	123,851	136,927	220%	202%	183%
南区	147,916	149,145	146,969	192,186	194,126	192,090	77%	77%	77%
北部計	672,318	753,501	814,526	792,959	874,270	944,733	85%	86%	86%
港北区	263,048	276,674	285,465	279,118	292,733	306,176	94%	95%	93%
緑区	125,379	128,989	135,432	148,498	157,974	169,742	84%	82%	80%
青葉区	172,658	197,131	218,794	248,580	269,894	291,420	69%	73%	75%
都筑区	111,233	150,707	174,835	116,763	153,669	177,395	95%	98%	99%
西部計	514,543	541,756	563,085	709,189	721,577	730,787	73%	75%	77%
保土ヶ谷区	156,022	162,702	164,348	197,335	201,498	202,707	79%	81%	81%
旭区	173,893	183,172	188,739	250,926	251,757	248,764	69%	73%	76%
泉区	94,865	103,408	111,704	139,457	146,659	151,988	68%	71%	73%
瀬谷区	89,763	92,474	98,294	121,471	121,663	127,328	74%	76%	77%
南部計	754,043	777,408	799,769	960,930	959,948	973,642	78%	81%	82%
港南区	155,315	163,325	167,649	222,283	221,491	221,244	70%	74%	76%
磯子区	129,157	128,808	128,951	168,494	164,304	161,067	77%	78%	80%
金沢区	182,847	185,456	191,145	203,917	205,371	209,499	90%	90%	91%
戸塚区	204,246	214,652	222,150	243,371	250,865	259,567	84%	86%	86%
栄区	82,478	85,167	89,874	122,865	117,917	122,265	67%	72%	74%
合計	2,963,872	3,091,166	3,205,144	3,303,708	3,414,860	3,545,447	90%	91%	90%

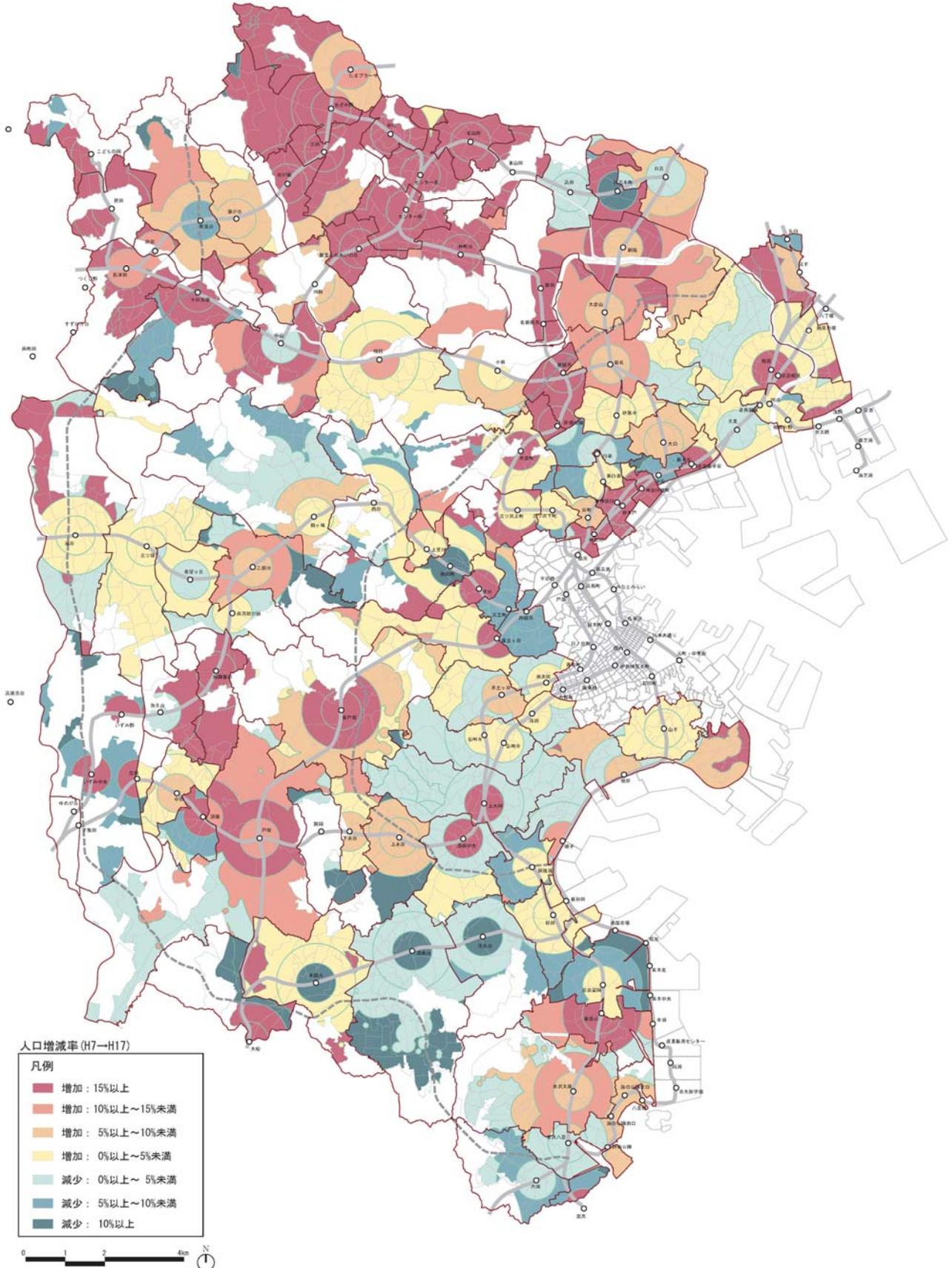
(注)年齢不詳のものを集計から除いているため、常住地による人口は当該地域の確定人口とは一致しないことがある。

(※)昼夜間人口比率 = 昼間人口/夜間人口 × 100



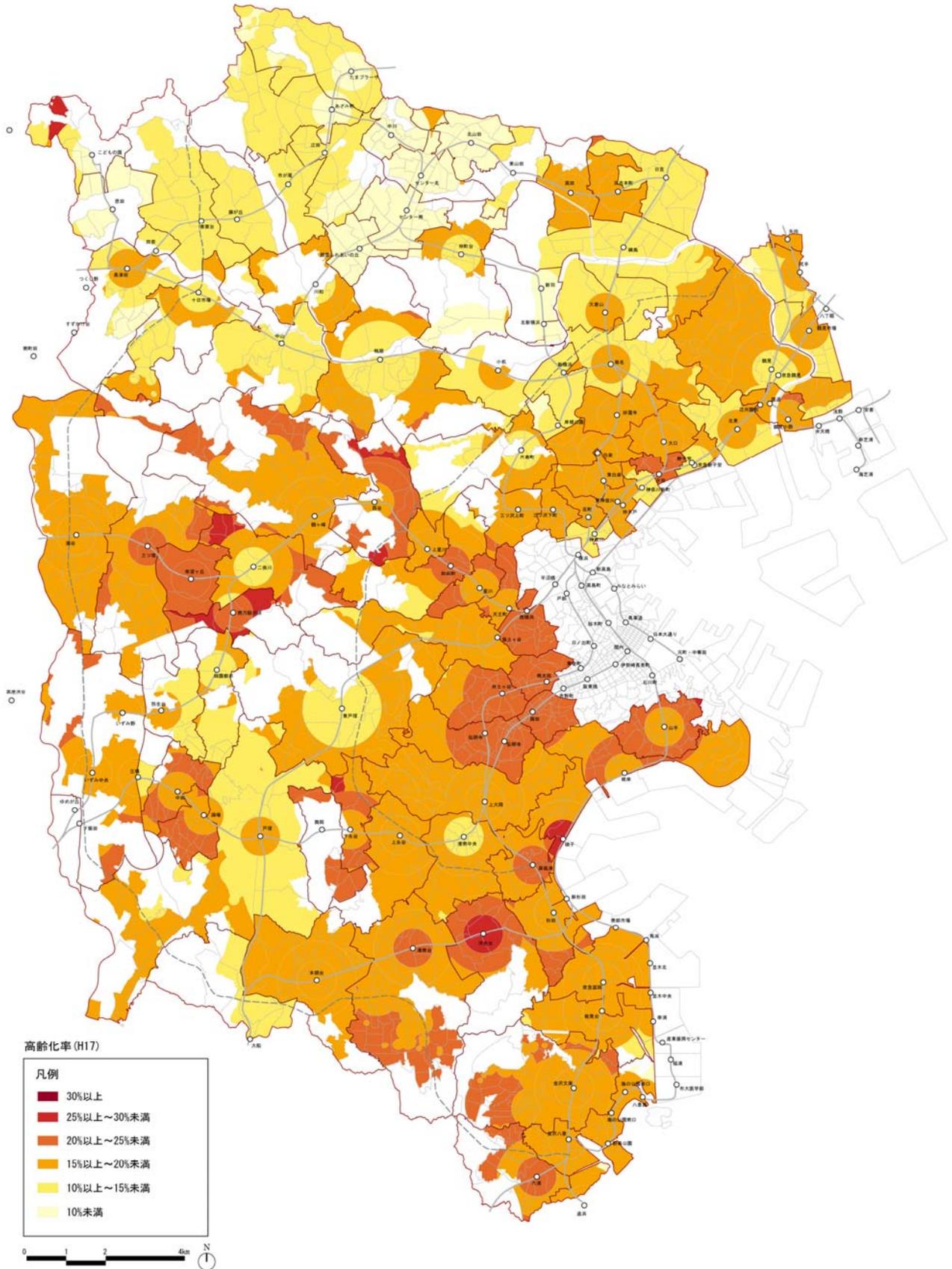
⑦郊外部の人口変化

- ・駅を中心とした駅勢圏を設定し、交通利便性で駅周辺（500m）、徒歩圏（1,000m）、バス15分圏、駅15分圏外と分類
- ・都心部、臨海部、市街化調整区域を除く
- ・各エリアのH7～H17の人口増減率



⑧郊外部の高齢化現況

- ・駅を中心とした駅勢圏を設定し、交通利便性で駅周辺（500m）、徒歩圏（1,000m）、バス15分圏、駅15分圏外と分類
- ・都心部、臨海部、市街化調整区域を除く
- ・各エリアのH17の高齢化率（65歳以上）



⑨人口推計

- ・全国的には、既に2005年（H17年）から人口減少局面に入っている。
- ・横浜市では、やや遅く2020年（H32年）に3,747,000人でピークとなり、その後減少に転じるという推計結果が示されている。
- ・横浜市の年齢3区分別人口は、生産年齢人口及び年少人口が減少し、高齢人口が増加し、2030年には約3割を占める推計結果となっている。

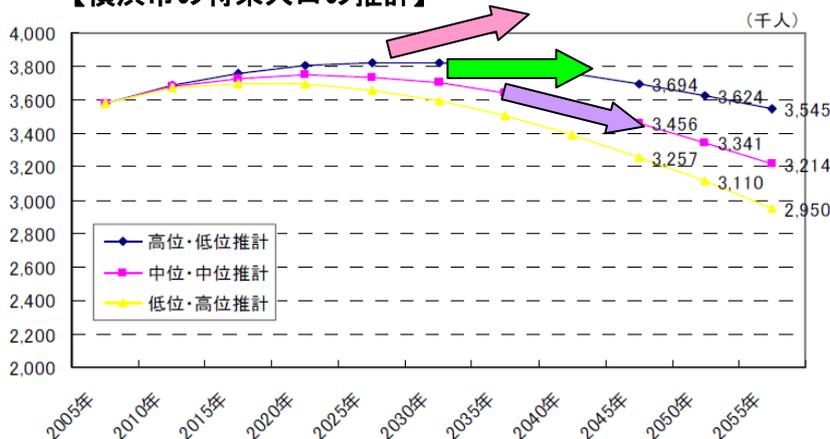
【全国の将来推計人口の推移】



資料：総務省「国勢調査」（平成17年）及び国立社会保障・人口問題研究所「日本の市町村別将来推計人口」（平成20年12月推計）より国土交通省国土計画局作成

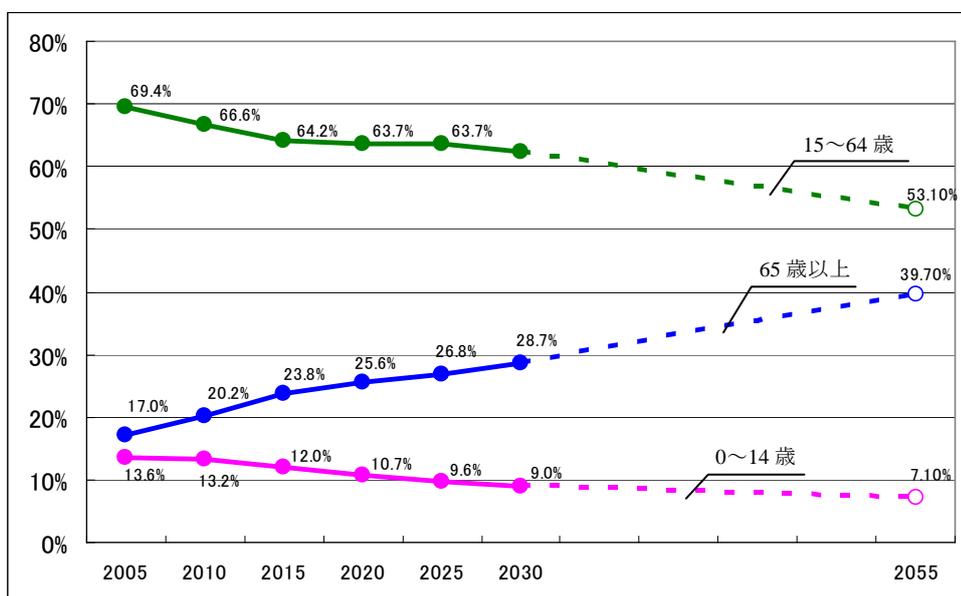
出典：平成20年度首都圏整備に関する年次報告

【横浜市の将来人口の推計】



都市整備と人口変化の対応の考え方(シナリオ)

- 積極的の拡大型都市整備によりピーク時人口からさらに人口吸引を図る
- 市内住み替え施策、若者転入施策等による人口の安定化によるコンパクトで持続的まちづくりを展開する
- 現状の都市構造のまま人口減少への歯止めをせず、推計のような緩やかな人口減少社会を迎える



出典：横浜市将来人口推計（H17）

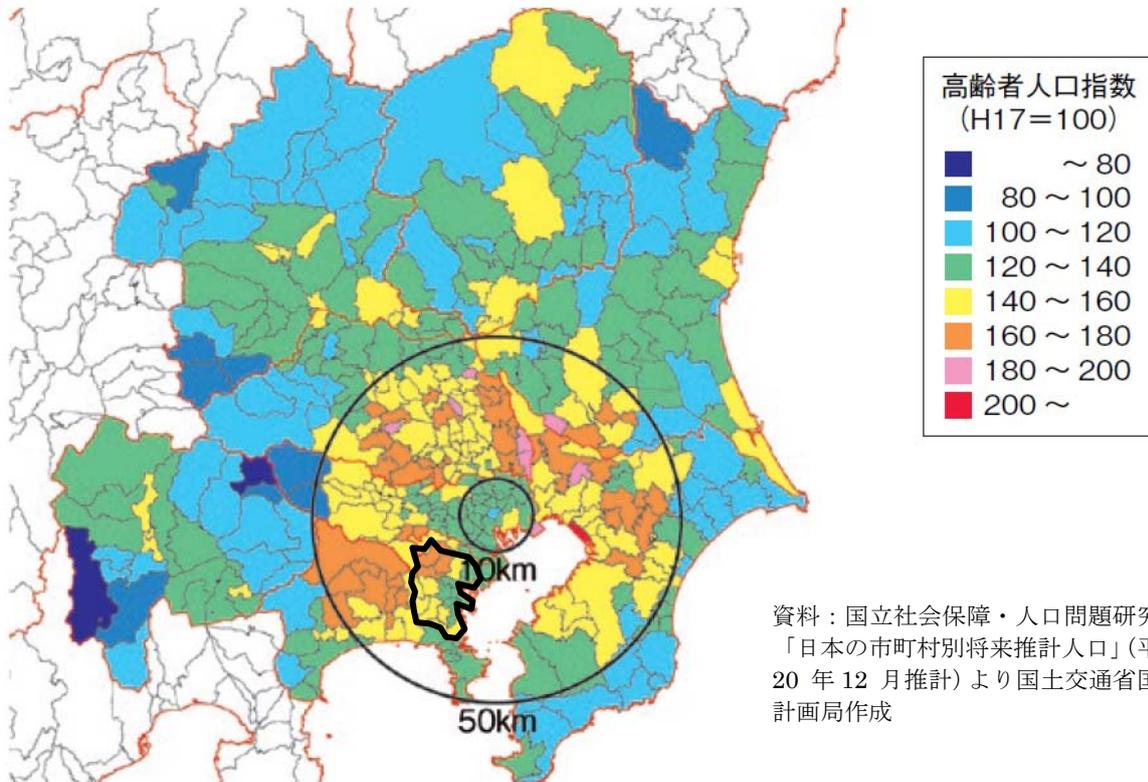
⑩高齢人口の将来推計

- ・首都圏の高齢人口は、全国平均よりも高い伸び率で推移し、特に都心から 10km～50km 圏内の地域での増加が顕著である。横浜市では H17 を基準とした場合、青葉区、都筑区、緑区が高い指数を示している。

【高齢者の将来推計人口の指数(H17=100)】



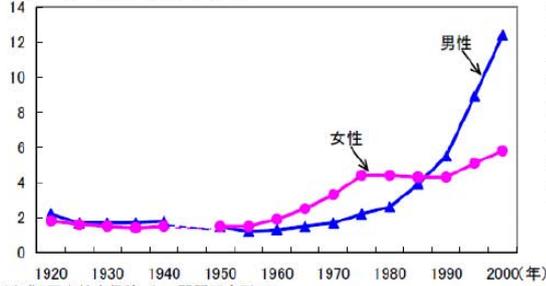
【平成27年の高齢者人口指数(H17=100)】



出典：平成20年度首都圏整備に関する年次報告

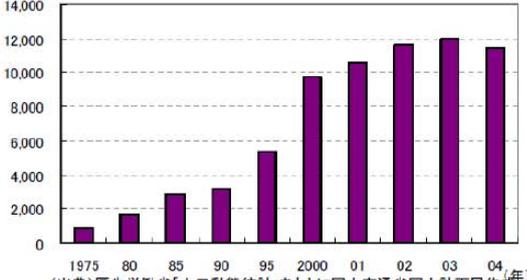
- ・全国的に生涯未婚率が上昇しており、熟年離婚件数も2000年以降高水準で推移していること等を背景に、この先、高齢単身世帯数が増加することが予想される。

①生涯未婚率の推移



(出典)国立社会保障・人口問題研究所HP。
(注)生涯未婚率とは、50歳時点で一度も結婚したことのない人の割合。

②熟年離婚件数の推移



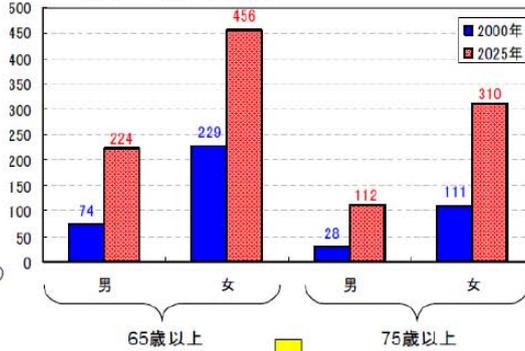
(出典)厚生労働省「人口動態統計」をもとに国土交通省国土計画局作成。
(注)ここでは、同居期間30年以上の離婚としている。

出典：国土審議会計画部会
(平成18年6月13日)資料

【横浜市の高齢単身世帯の推移】

資料：国勢調査

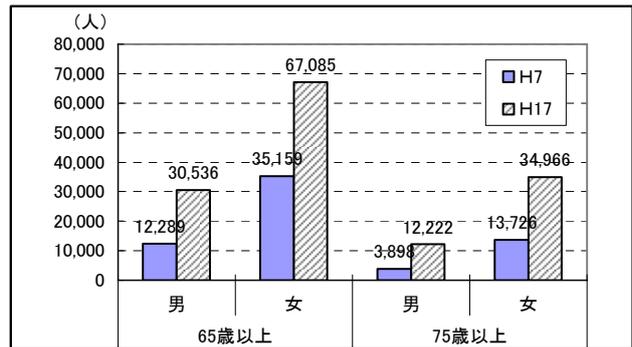
③高齢単身世帯の推移



2000年を基準とした2025年の高齢単身世帯数

	65歳以上	75歳以上
男性	3.0倍	4.0倍
女性	2.0倍	2.8倍

(出典)国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計(平成15年10月推計)をもとに国土交通省国土計画局作成。



⑪少子化の状況

- ・横浜市の近年の合計特殊出生率(一人の女性が一生に産む子供の数を示す指標)の推移を見ると、平成17年以降は上昇傾向にある。ただし、全国平均よりは下回っている。また大都市の平成19年の合計特殊出生率を比較すると、横浜市は9位にあり、大都市部では中位に位置している。

【大都市合計特殊出生率の比較(H19)】

【横浜市の合計特殊出生率の推移】

	合計特殊出生率	
	横浜市	全国
平成13年	1.17	1.33
平成14年	1.16	1.32
平成15年	1.15	1.29
平成16年	1.14	1.29
平成17年	1.16	1.26
平成18年	1.22	1.32
平成19年	1.24	1.34

資料：横浜市都市経営局政策課

	合計特殊出生率
1 浜松市	1.50
2 北九州市	1.41
3 広島市	1.37
4 静岡市	1.34
5 堺市	1.33
6 名古屋市	1.31
7 川崎市	1.29
8 新潟市	1.25
9 横浜市	1.24
9 千葉市	1.24
11 さいたま市	1.22
11 大阪市	1.22
13 仙台市	1.19
14 神戸市	1.15
15 京都市	1.14
16 福岡市	1.08
17 札幌市	1.02
18 東京都区部	1.01

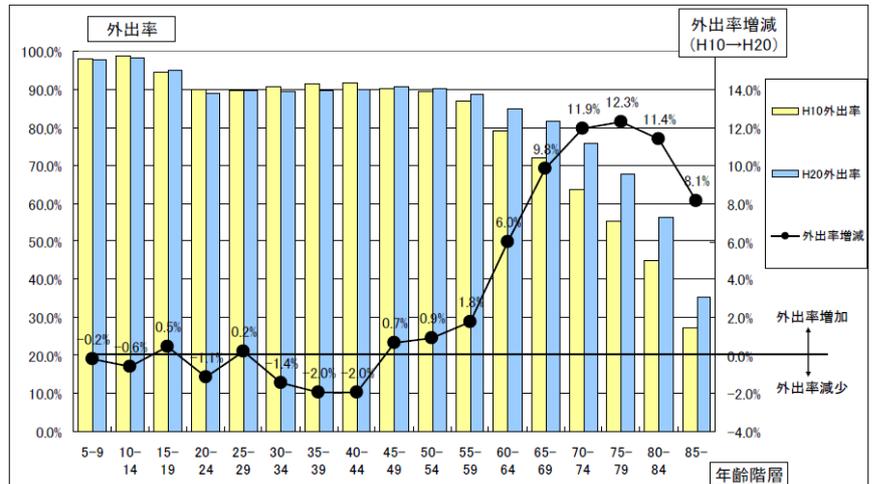
資料：横浜市健康福祉局保健事業課

⑫高齢化と行動変化

- ・東京都市圏パーソントリップ調査によれば、外出率は年齢とともに低下する傾向にあるが、この10年間で60歳以上の外出率の増加は顕著であり、高齢者の外出機会は大幅に増加している。
- ・代表交通手段は、鉄道が増加し、自動車が減少している。

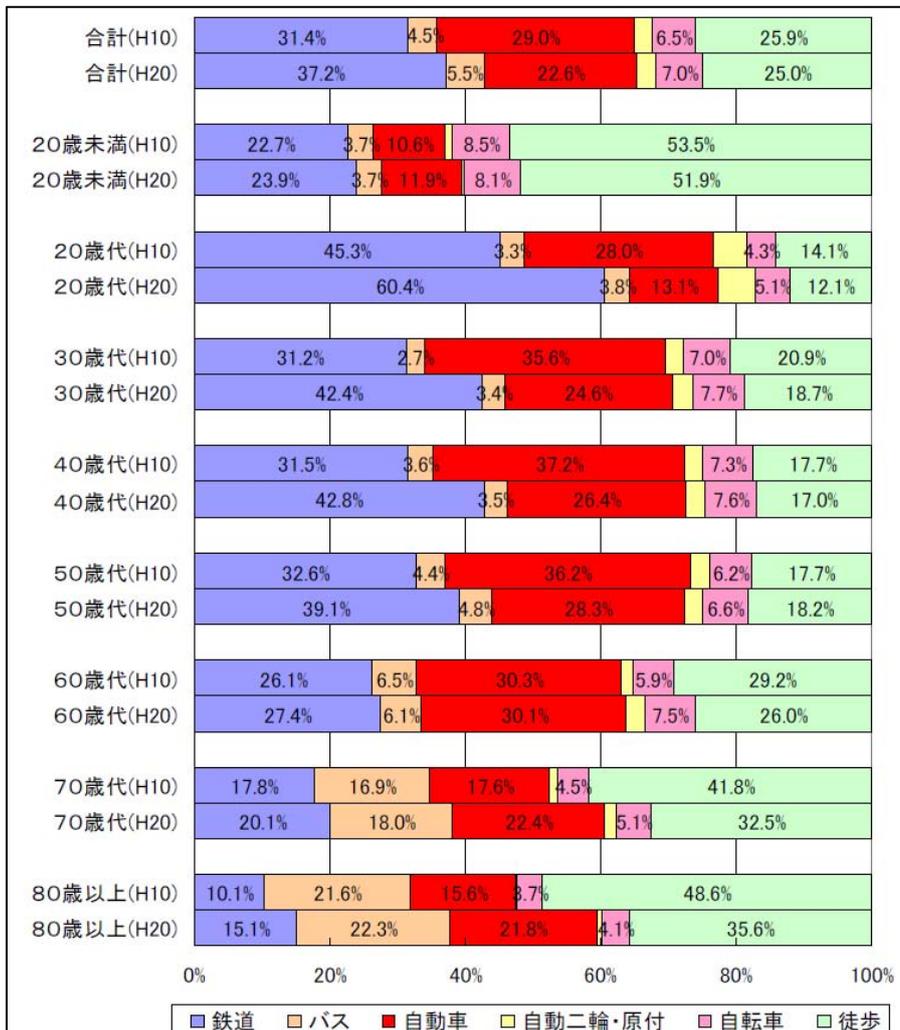
特に70歳以上の高齢者は、自動車が2割程度で、徒歩を除けば多くが公共交通を利用しており、なかでもバス交通への依存度が高い。

【横浜市の年齢階層別外出率と増減】



資料：横浜市ホームページ(都市整備局都市交通課)
(東京都市圏パーソントリップ調査による独自集計)

【横浜市の年齢別代表交通手段分担率】

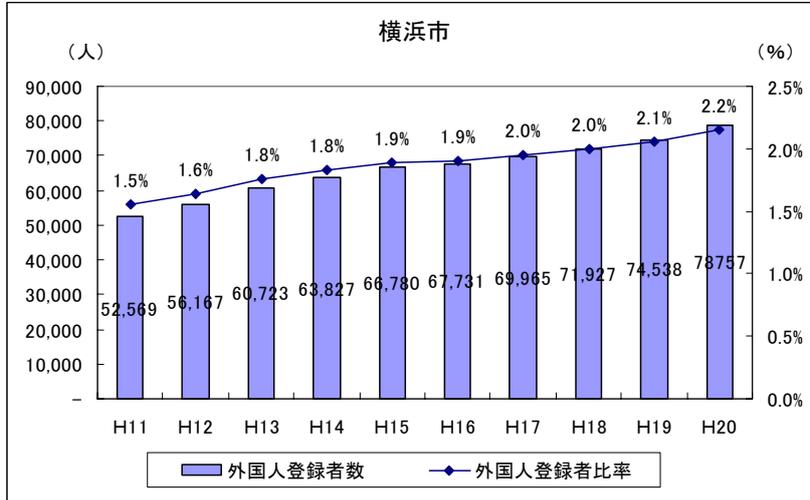


資料：横浜市ホームページ(都市整備局都市交通課)
(東京都市圏パーソントリップ調査による独自集計)

⑬市内の外国人登録者状況

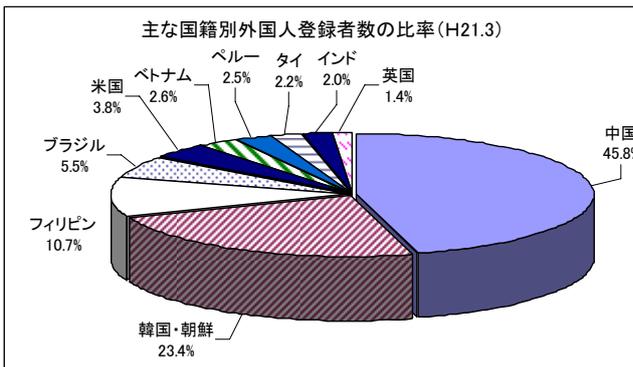
- ・横浜市における外国人登録者数の推移をみると、緩やかな増加傾向にある。
- ・H19の主な外国人登録者数を国籍別にみると、中国(45.8%)が最も多く、次いで韓国・朝鮮(23.4%)、フィリピン(10.7%)となっており、全登録者の8割近くがアジアの国籍である。
- ・他の大都市との比較でみると、外国人登録者数は大阪市に次いで2番目に多い。

【外国人登録者数の推移および国籍別比率(H21.3現在)】



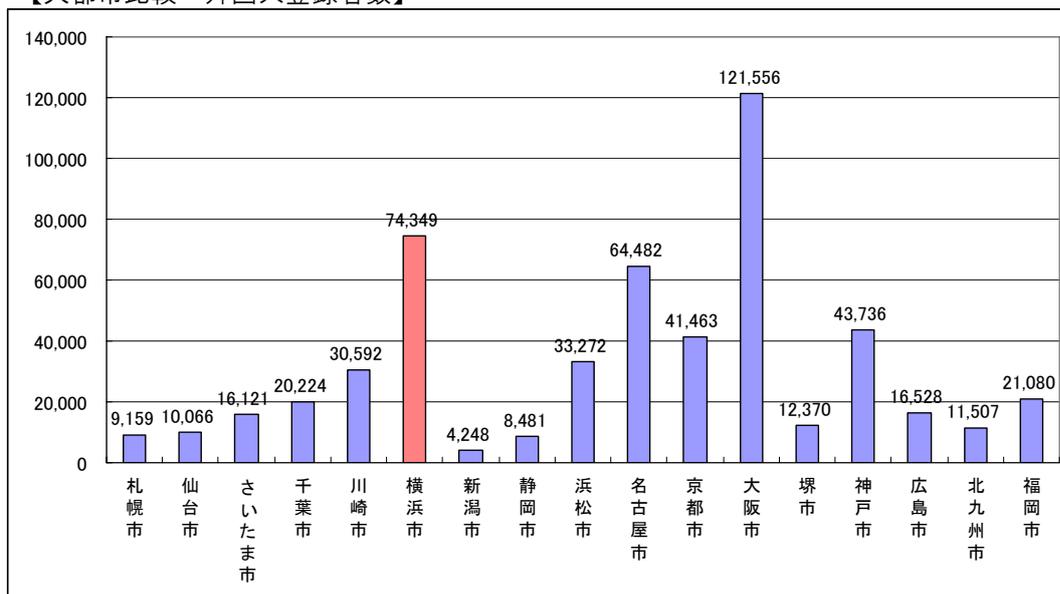
※登録者数は当該年度末の数値。

比率算定に使用した市人口は当該年10月1日の国勢調査結果または推計値



※資料：横浜市統計ポータルサイト・外国人登録人口

【大都市比較 外国人登録者数】



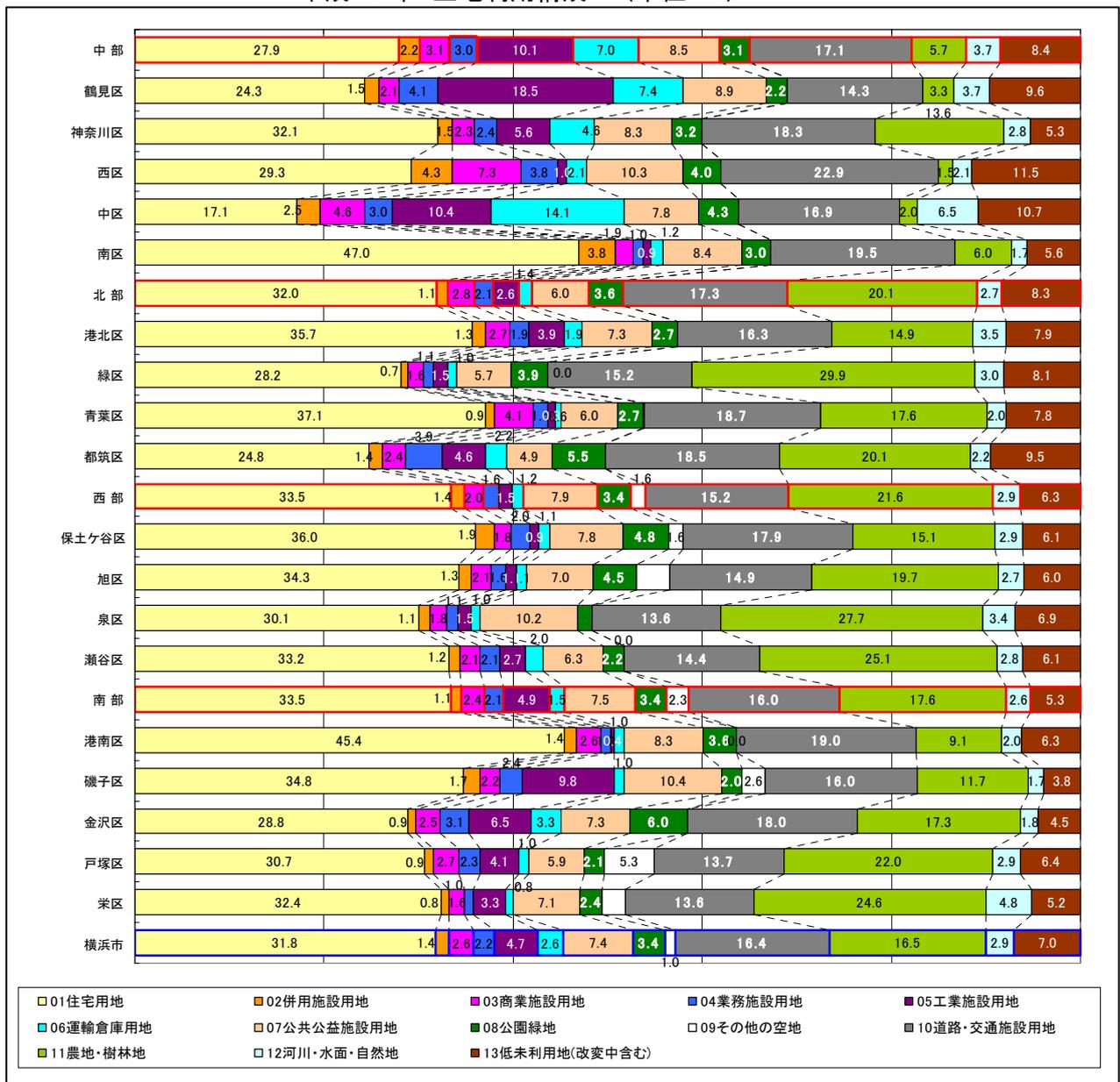
※大都市統計年表(横浜市都市経営局) H19.12末時点

(2) 土地利用状況等

①土地利用の概況

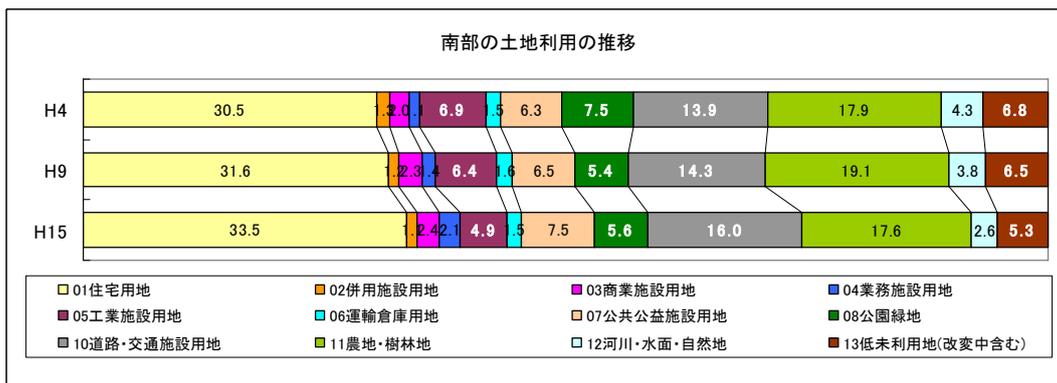
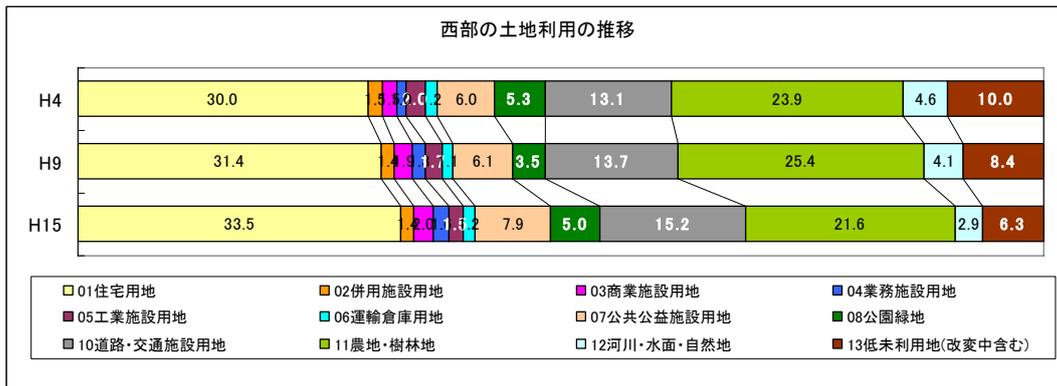
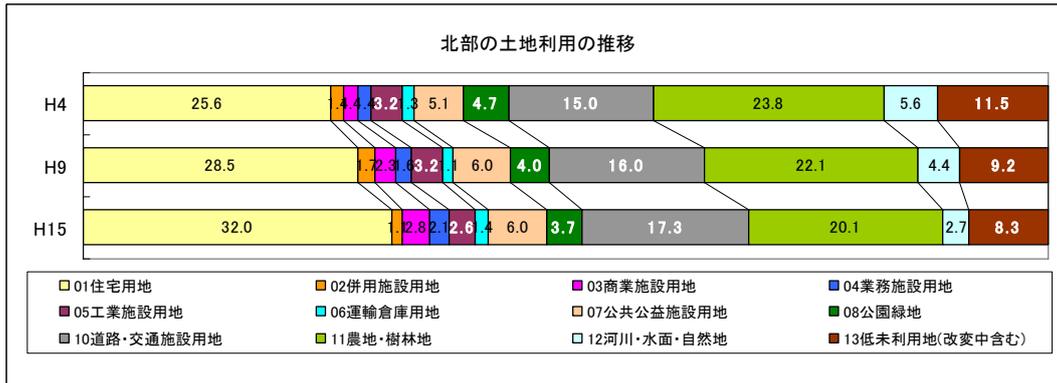
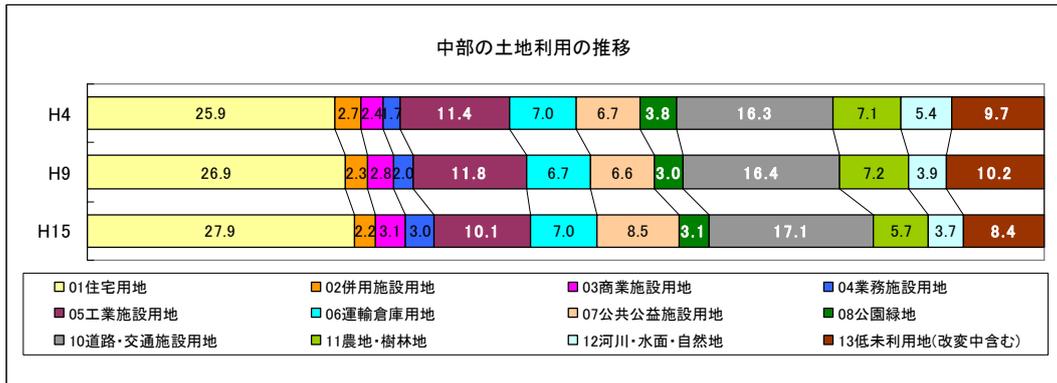
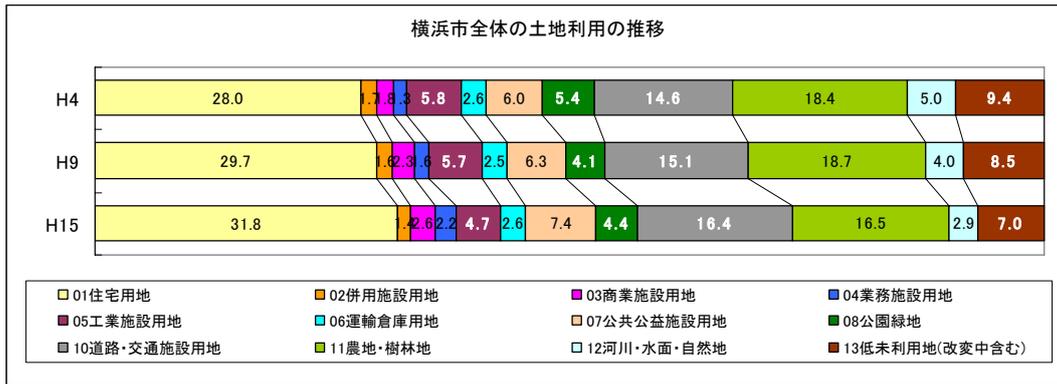
- ・横浜市土地利用構成比は、住宅用地が31.8%で最も高く、次いで農地・樹林地が16.5%、道路交通施設用地が16.4%となっている。
- ・地区別では、北部、西部、南部地区はほぼ同様の傾向であるが、中部地区は農地・樹林地が少なく工業施設用地や運輸倉庫用地が比較的多くなっている。
- ・住宅用地が多いのは南区(47.0%)、港南区(45.4%)であり、農地・樹林地が多いのは緑区(29.9%)、泉区(27.7%)である。また、工業用地は鶴見区(18.5%)、商業用地は西区(7.3%)が他区と比較して構成比が高くなっている。
- ・土地利用構成の推移は、横浜市全体では住宅用地、商業用地、業務用地、公共施設用地の比率が増加し、工業用地、公園緑地、農地・樹林地、低未利用地の比率は減少している。
- ・地区別の推移は、全体的な傾向は市全域と同様だが、中部地区では公園緑地がH9からH15にかけて若干の増加を見せている。

平成15年 土地利用構成 (単位:%)



資料：都市計画基礎調査

地区別土地利用構成の推移

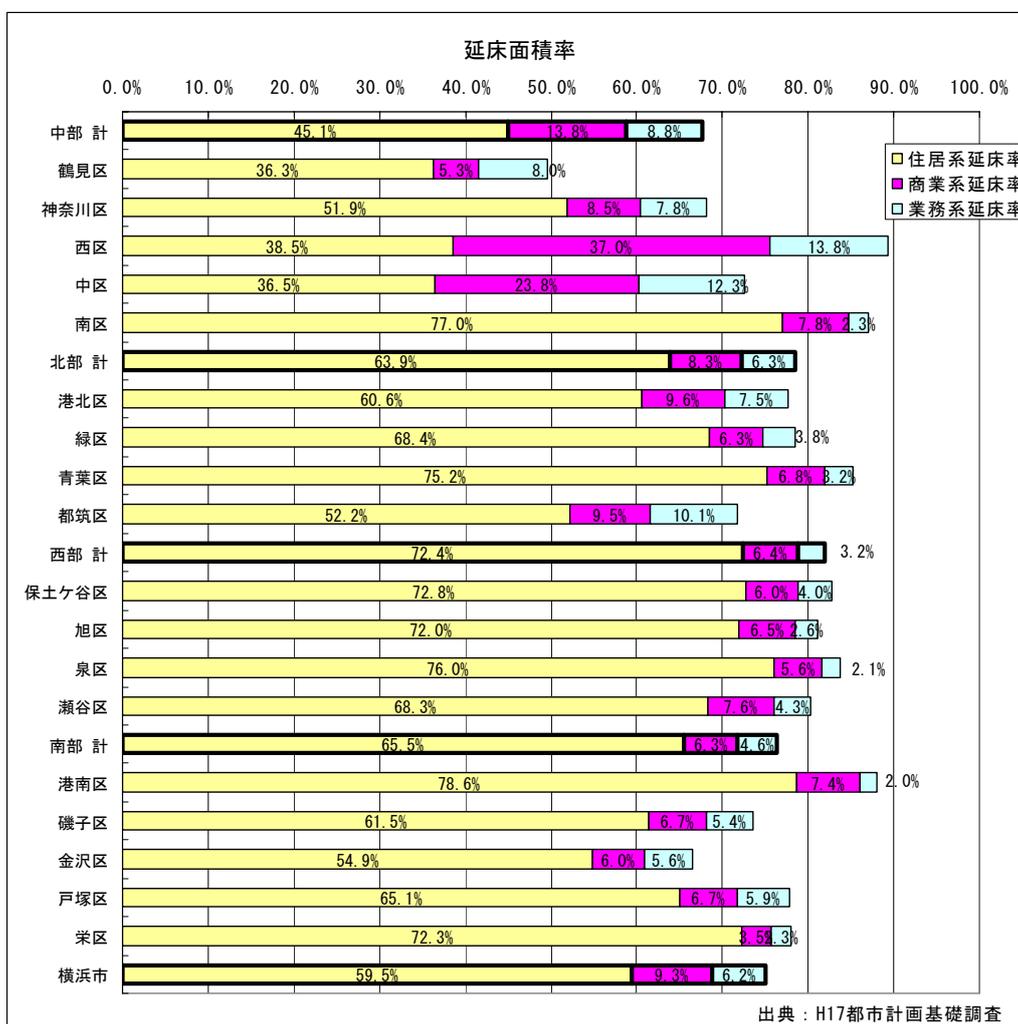


②住居・商業・業務系用途別延床面積率

- ・中部地区を除けば、住居系の延床面積率が 50%以上を占める区が大半を占めている。特に、住居系の延床面積率が高い（75%以上）区は、港南区、南区、泉区、青葉区となっている。
- ・商業系の延床面積率については、西区（37.0%）と中区（23.8%）が、他の区は 10%未満の比率であるのに比べ、非常に高くなっている。
- ・業務系の延床面積率が 10%以上を占める区は、西区、中区、都筑区となっている。

図表 住居・商業・業務系用途別延床面積率（面積単位:ha）

	住居系延床面積	商業系延床面積	業務系延床面積	建物延床面積総計	住居系延床率	商業系延床率	業務系延床率
中部計	2,876	879	560	6,382	45.1%	13.8%	8.8%
鶴見区	793	116	174	2,186	36.3%	5.3%	8.0%
神奈川区	689	113	103	1,327	51.9%	8.5%	7.8%
西区	291	279	104	754	38.5%	37.0%	13.8%
中区	474	308	160	1,298	36.5%	23.8%	12.3%
南区	629	63	19	817	77.0%	7.8%	2.3%
北部計	3,114	404	308	4,872	63.9%	8.3%	6.3%
港北区	1,007	160	124	1,661	60.6%	9.6%	7.5%
緑区	532	49	29	777	68.4%	6.3%	3.8%
青葉区	998	90	43	1,327	75.2%	6.8%	3.2%
都筑区	578	105	111	1,107	52.2%	9.5%	10.1%
西部計	2,404	212	107	3,323	72.4%	6.4%	3.2%
保土ヶ谷区	722	60	40	922	72.8%	6.0%	4.0%
旭区	825	75	30	1,147	72.0%	6.5%	2.6%
泉区	471	35	13	619	76.0%	5.6%	2.1%
瀬谷区	386	43	25	565	68.3%	7.6%	4.3%
南部計	3,059	294	215	4,674	65.5%	6.3%	4.6%
港南区	695	65	18	884	78.6%	7.4%	2.0%
磯子区	496	54	44	807	61.5%	6.7%	5.4%
金沢区	610	67	62	1,113	54.9%	6.0%	5.6%
戸塚区	854	88	78	1,311	65.1%	6.7%	5.9%
栄区	403	19	13	558	72.3%	3.5%	2.3%
横浜市	11,453	1,789	1,190	19,251	59.5%	9.3%	6.2%

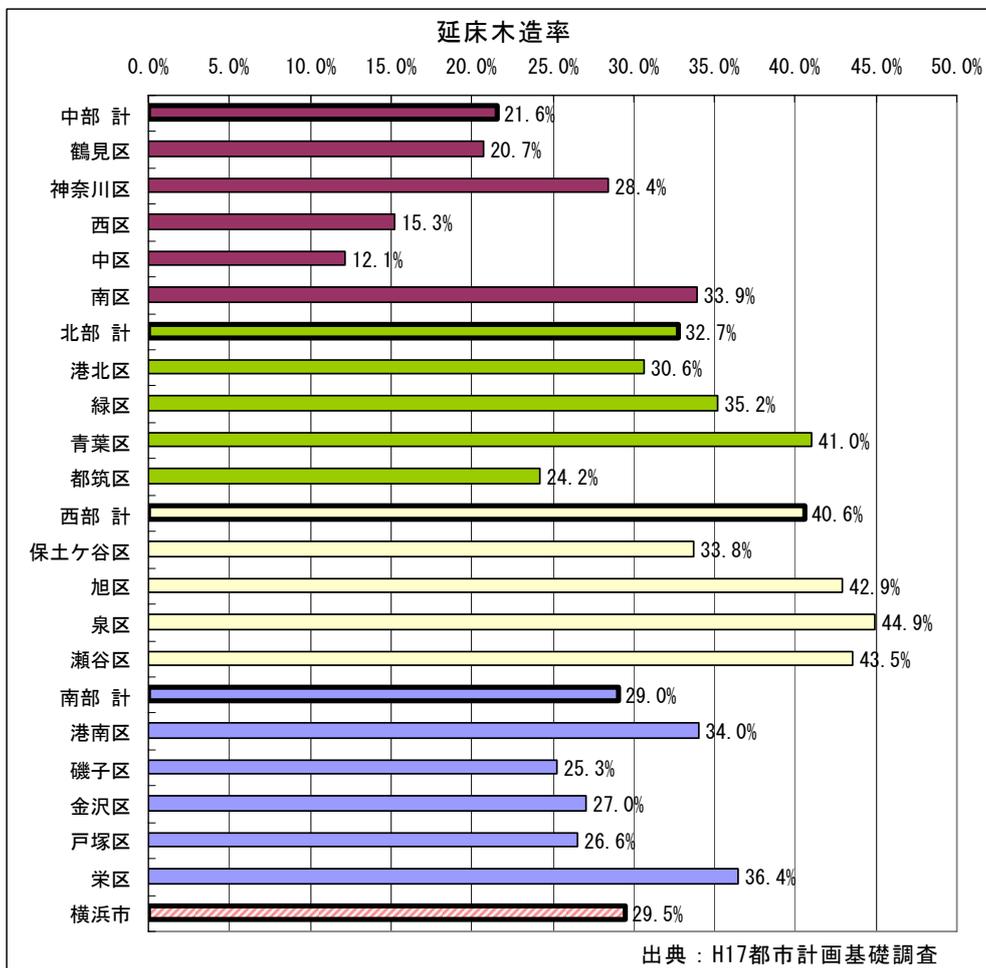


③延床木造率

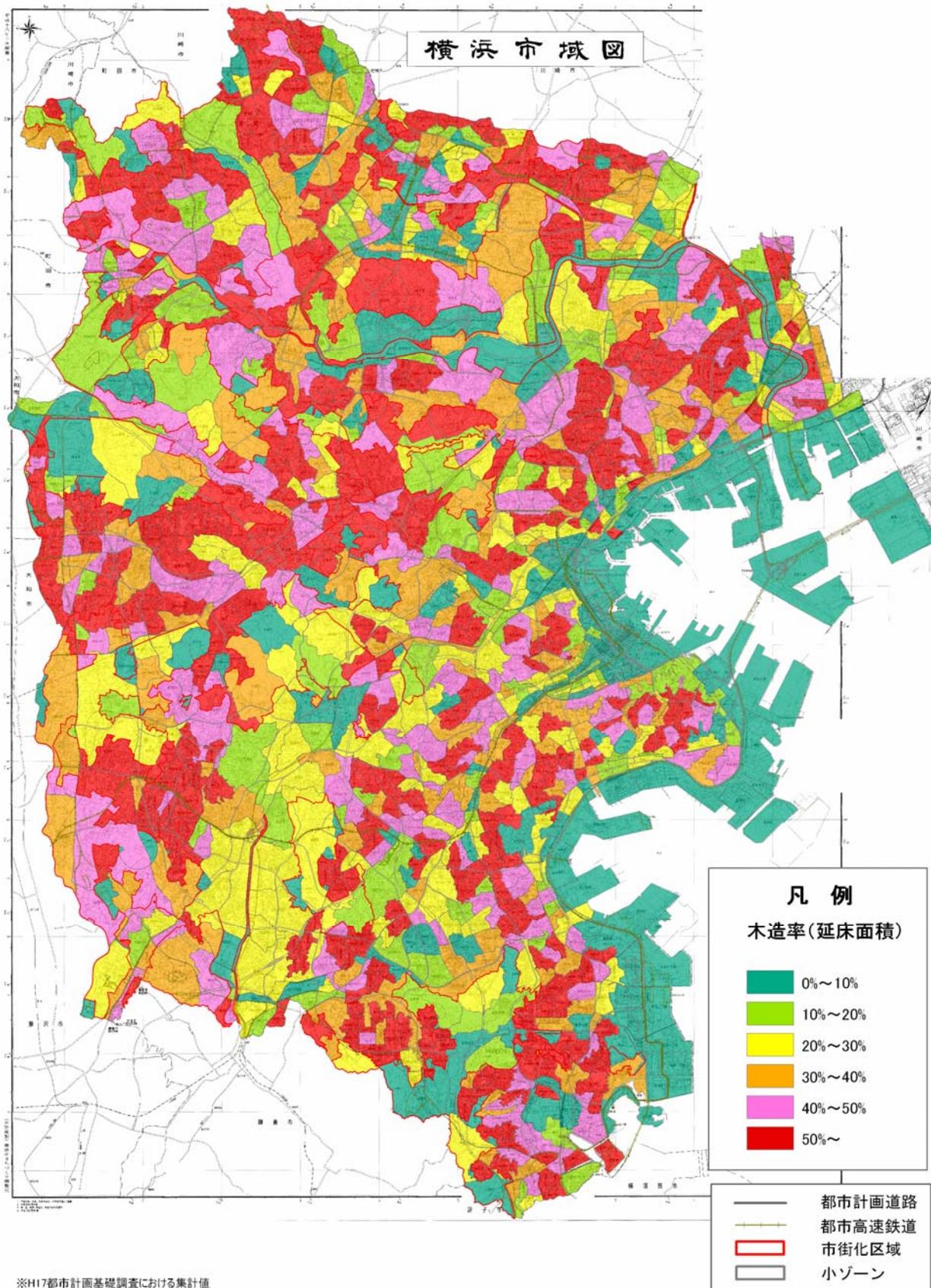
- ・木造率は、西部地区で比較的高い割合になっており、泉区が約45%で最も高くなっている。
- ・逆に、木造率が低いのは中部地区であり、最も低い区は、中区の12.1%となっている。
- ・木造率は、都心周辺部以外で50%を超える地域も多い。
- ・建物の老朽化は、市南部では30%～50%、中部及び北部で15%から30%となっている。

図表 延床木造率 (面積単位:ha)

	木造延床面積	非木造延床面積	延床面積総計	延床木造率
中部計	1,378	5,004	6,382	21.6%
鶴見区	452	1,734	2,186	20.7%
神奈川区	377	950	1,327	28.4%
西区	115	639	754	15.3%
中区	157	1,141	1,298	12.1%
南区	277	540	817	33.9%
北部計	1,594	3,277	4,872	32.7%
港北区	509	1,152	1,661	30.6%
緑区	273	504	777	35.2%
青葉区	544	783	1,327	41.0%
都筑区	268	839	1,107	24.2%
西部計	1,350	1,973	3,323	40.6%
保土ヶ谷区	335	657	992	33.8%
旭区	492	655	1,147	42.9%
泉区	278	341	619	44.9%
瀬谷区	246	319	565	43.5%
南部計	1,357	3,316	4,674	29.0%
港南区	301	583	884	34.0%
磯子区	204	603	807	25.3%
金沢区	301	812	1,113	27.0%
戸塚区	348	963	1,311	26.6%
栄区	203	355	558	36.4%
横浜市	5,681	13,570	19,251	29.5%



◇建物木造率分布図

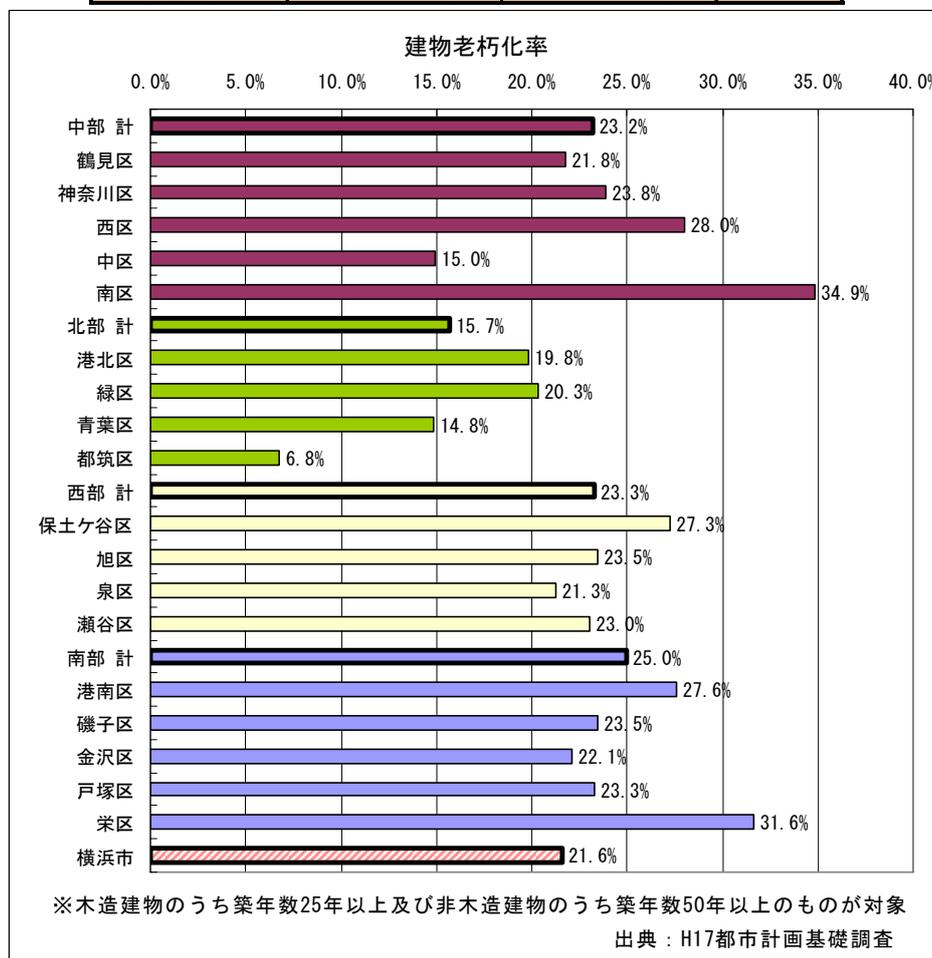


④建物老朽化率

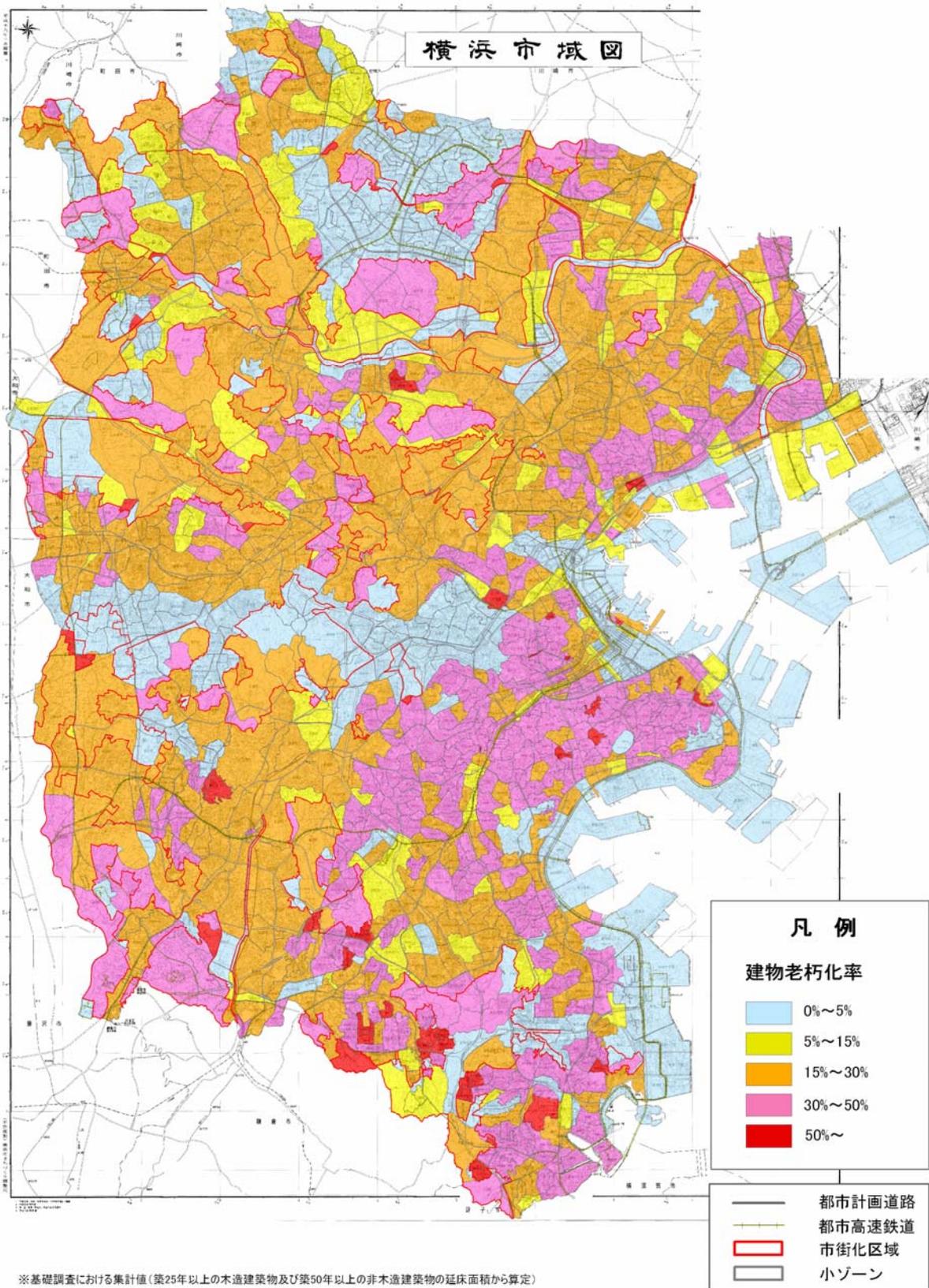
- ・建物老朽化率については、南区が 34.9%と最も高く、次いで栄区が 31.6%と高い値となっている。
- ・逆に、老朽化率が低いのは北部地区の区に多く、最も低い都筑区は 6.8%となっている。

図表 建物老朽化率 (面積単位:ha)

	建物延床面積総計	老朽建物総延床面積	建物老朽度
中部計	2,206	511	23.2%
鶴見区	706	154	21.8%
神奈川区	472	113	23.8%
西区	156	44	28.0%
中区	516	77	15.0%
南区	355	124	34.9%
北部計	2,108	331	15.7%
港北区	698	138	19.8%
緑区	312	63	20.3%
青葉区	679	101	14.8%
都筑区	419	28	6.8%
西部計	1,058	247	23.3%
保土ヶ谷区	169	46	27.3%
旭区	382	90	23.5%
泉区	330	70	21.3%
瀬谷区	178	41	23.0%
南部計	2,078	519	25.0%
港南区	418	115	27.6%
磯子区	334	78	23.5%
金沢区	527	116	22.1%
戸塚区	531	124	23.3%
栄区	269	85	31.6%
横浜市	7,450	1,608	21.6%



◇建物老朽化率分布図

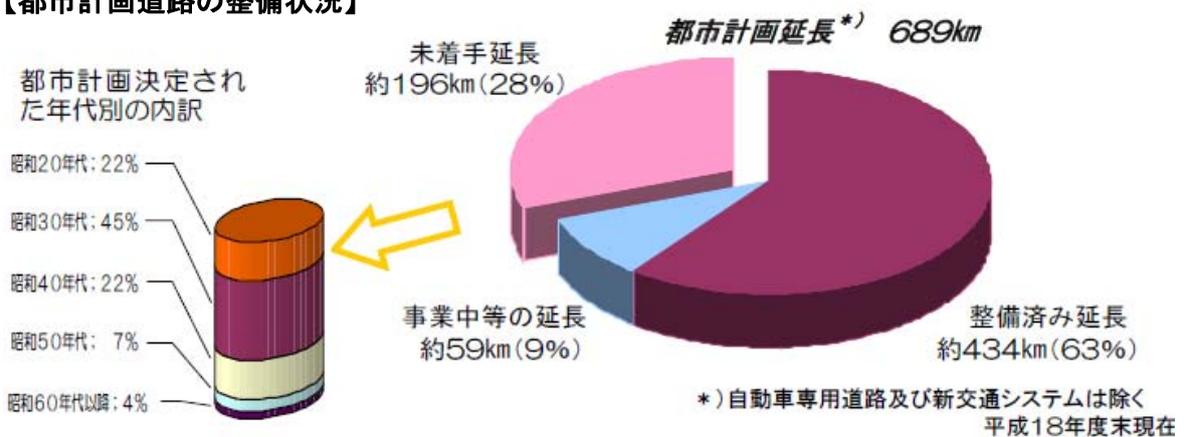


(3) 道路・交通環境

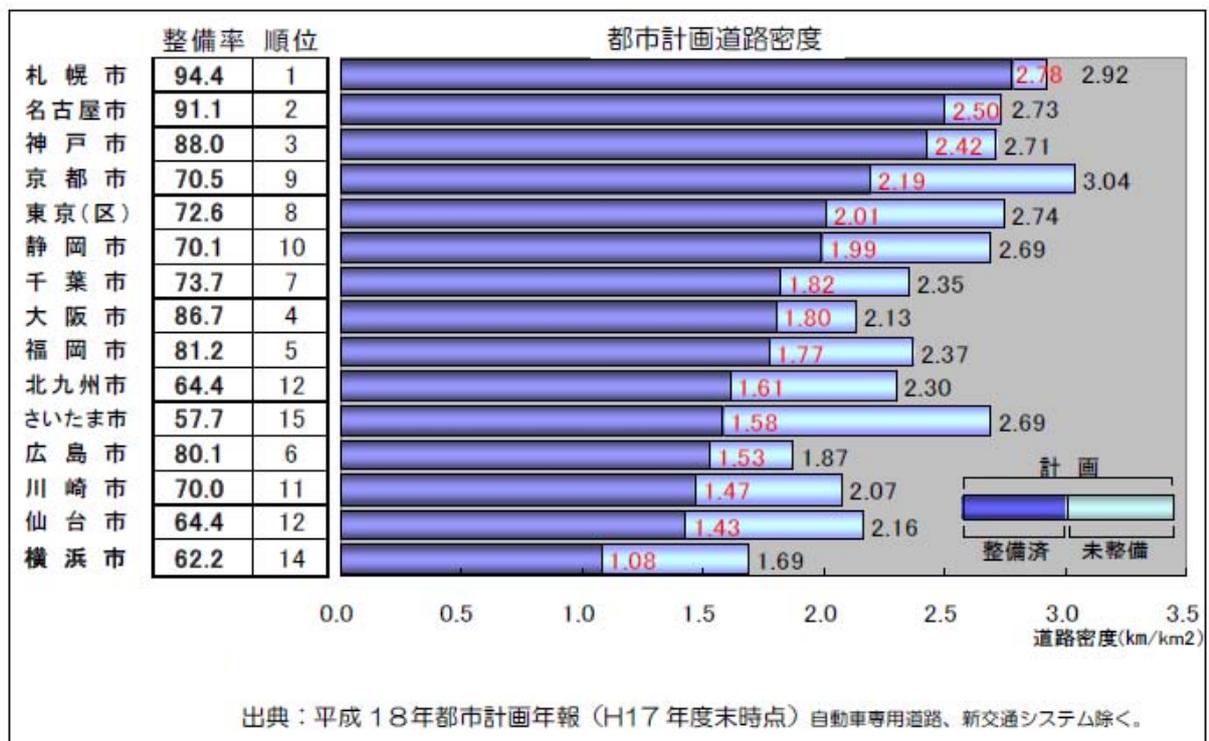
① 都市計画道路

- ・横浜市内の都市計画道路（自動車専用道路、新交通システムを除く。）の延長は、平成18年度末で、約689kmであり、その多くは昭和40年代までに都市計画決定されている。このうち、整備済みが約6割、事業中等が約1割となっており、残る約3割の延長約196kmが未着手となっている。
- ・整備率約6割を他の大都市と比較してみると、整備が非常に遅れている状況にあり、市街化区域内の都市計画道路密度についても、他都市に比べて低い水準である。

【都市計画道路の整備状況】



【都市計画道路の整備状況(大都市比較)】



出典：都市計画道路網の見直しの素案（平成20年5月）

・H21 現在の区別の都市計画道路整備率をみると、栄区、港北区、旭区、瀬谷区、保土ヶ谷区で 50% 以下となっている。一方、西区、都筑区、南区、中区、港南区では 80%以上が整備されている。

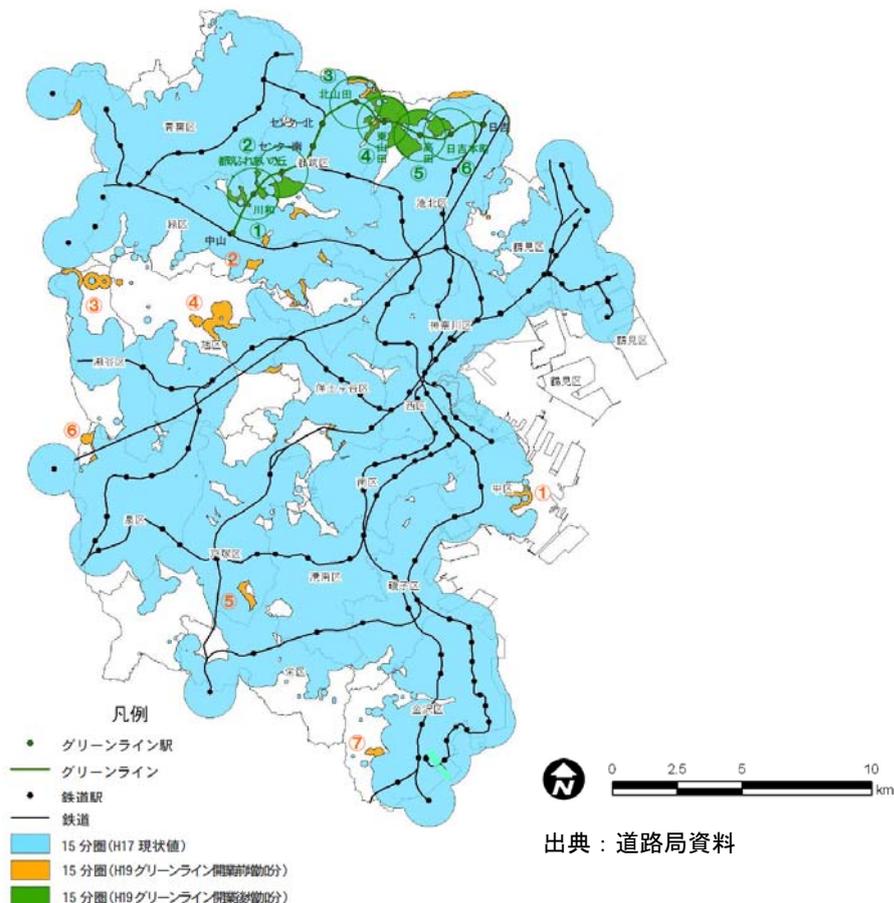
【都市計画道路の整備状況(区別)】



◇都市計画道路区別データ
(自動車専用道路、新交通システムを除く)
H21.3.31現在

区名	計画延長 (km)	整備延長 (km)	整備率 (%)
鶴見	59.05	34.85	59.0
神奈川	40.67	26.78	65.8
西	21.58	20.59	95.4
中	41.15	35.02	85.1
南	17.69	15.21	86.0
港南	30.98	26.26	84.8
保土ヶ谷	34.03	16.85	49.5
旭	33.65	13.83	41.1
磯子	25.36	20.02	78.9
金沢	38.34	26.44	69.0
港北	57.59	23.62	41.0
緑	33.29	22.71	68.2
青葉	46.38	34.70	74.8
都筑	62.24	57.94	93.1
戸塚	56.03	29.07	51.9
栄	27.37	10.27	37.5
泉	33.60	19.46	57.9
瀬谷	29.93	12.75	42.6
合計	688.93	446.37	64.8

【最寄り駅までおおむね 15 分で到達できるエリア】

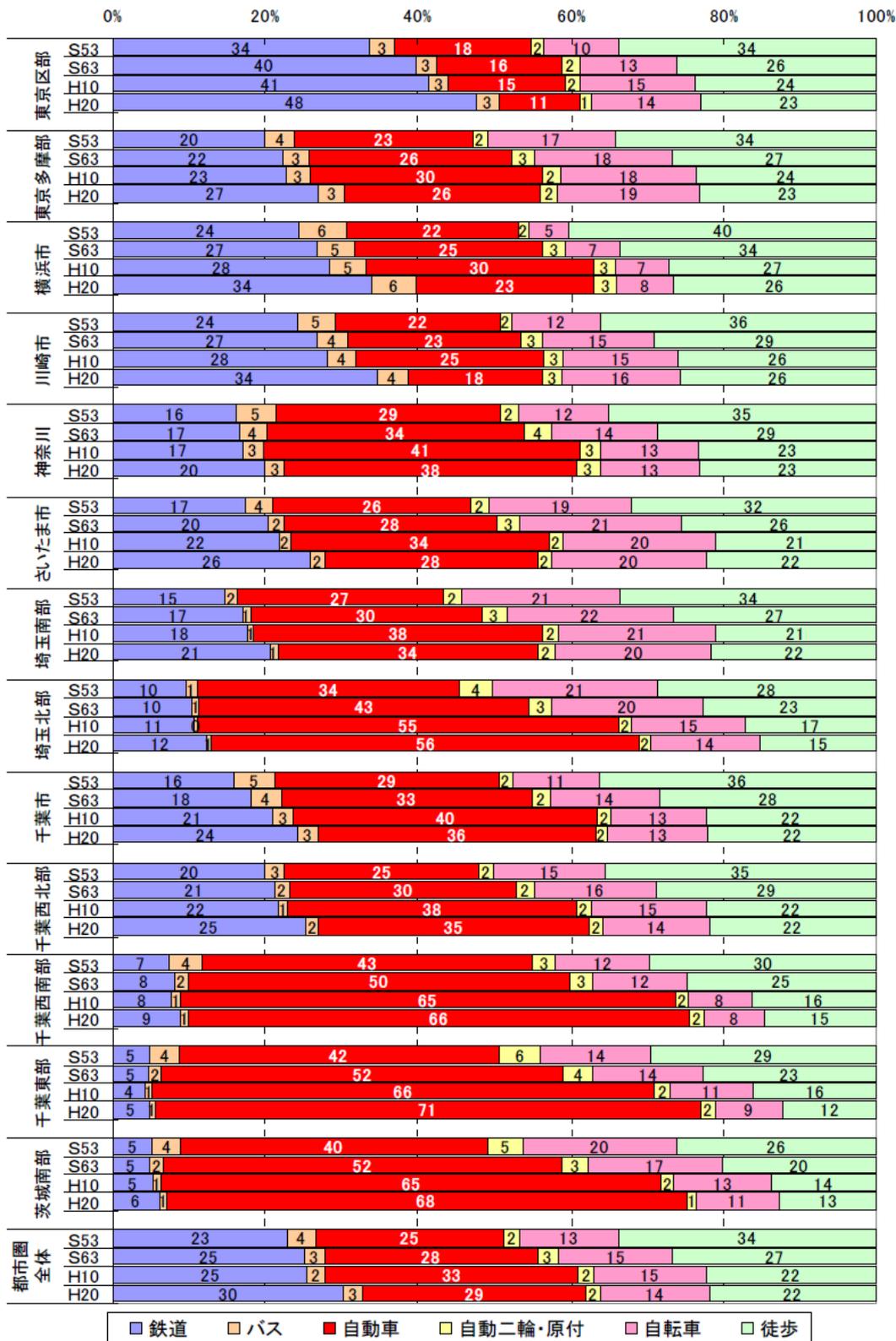


出典：道路局資料

③地域別の代表交通手段

- ・パーソントリップ調査による代表交通手段分担率をみると、横浜市は相対的に鉄道分担率が高く、自動車が低くなっている。またバスも他の地域に比べ高くなっており、公共交通基盤の整備水準は高いといえる。

【地域別代表交通手段分担率の推移】

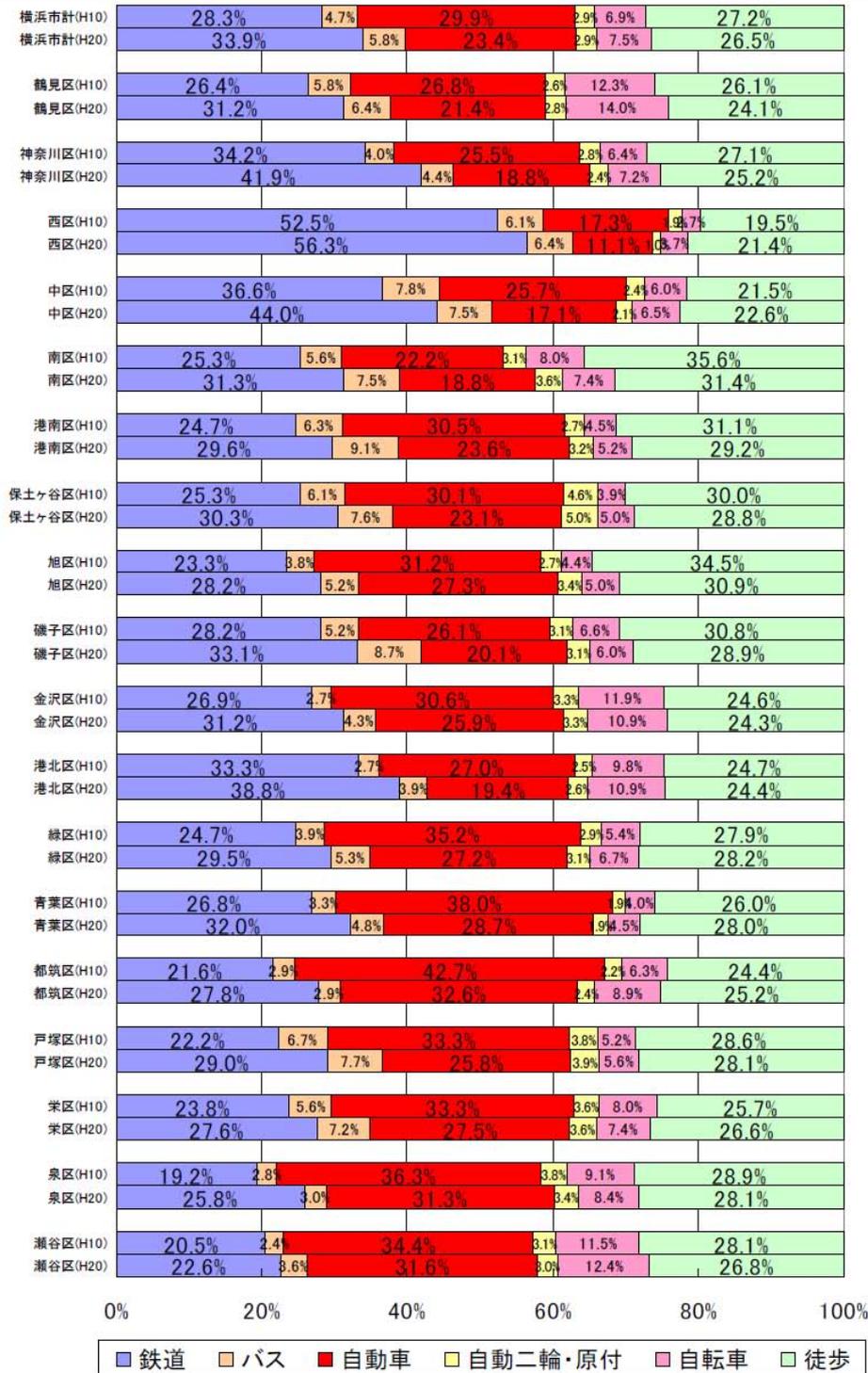


資料：東京都市圏パーソントリップ調査

④区別の代表交通手段

- ・ 横浜市の代表交通手段分担率は、全ての区において鉄道の分担率が上昇し、自動車の分担率が低下している。また、ほとんどの区でバスの分担率も上昇している。
- ・ 鉄道分担率は、西区、中区、神奈川区で高く、自動車の分担率は、都筑区、瀬谷区、泉区で高い。

【地域別代表交通手段分担率の推移】



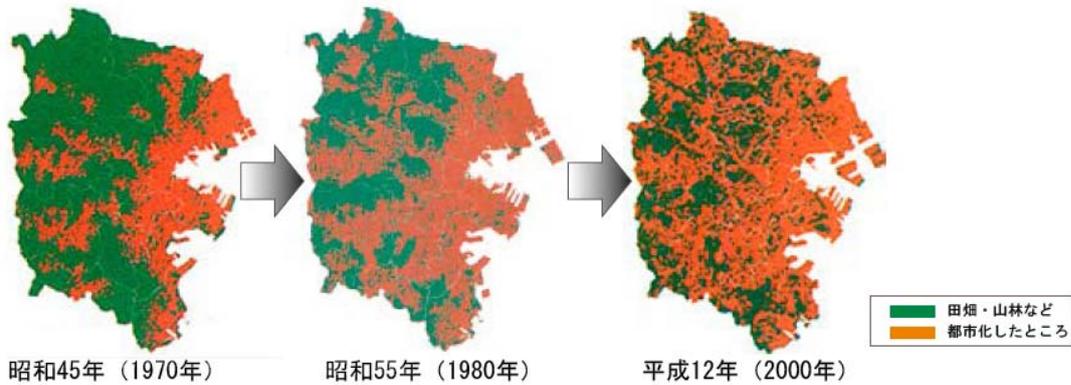
資料：横浜市ホームページ(都市整備局都市交通課)
(東京都市圏パーソントリップ調査による独自集計)

(4) 自然環境

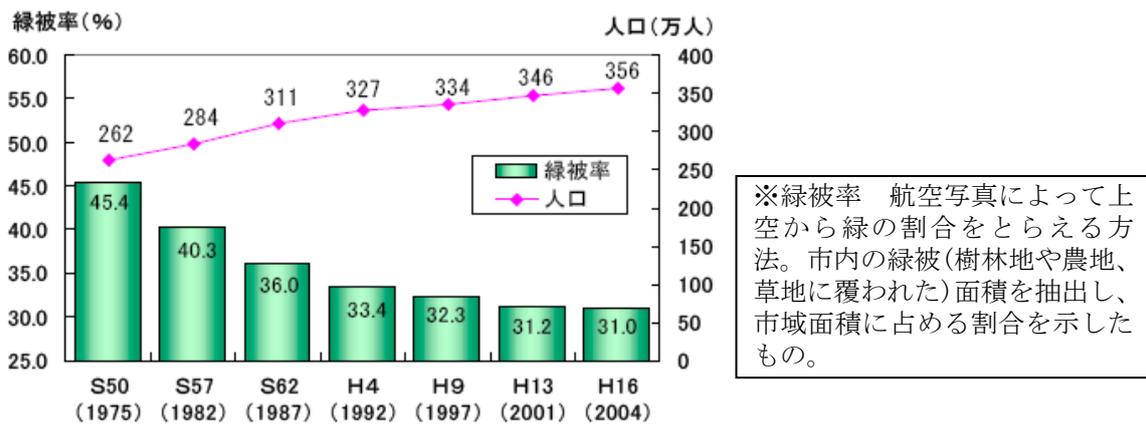
① 横浜の緑

- ・横浜市を見れば、都市化に伴い、市内の緑は減少を続けており、昭和50年には市域面積の45.4%であった緑被率※は、平成16年には31.0%まで減少している。
- ・緑の減少に伴い、まとまりのある樹林地や農地、斜面緑地が分断され、孤立化が進行している。

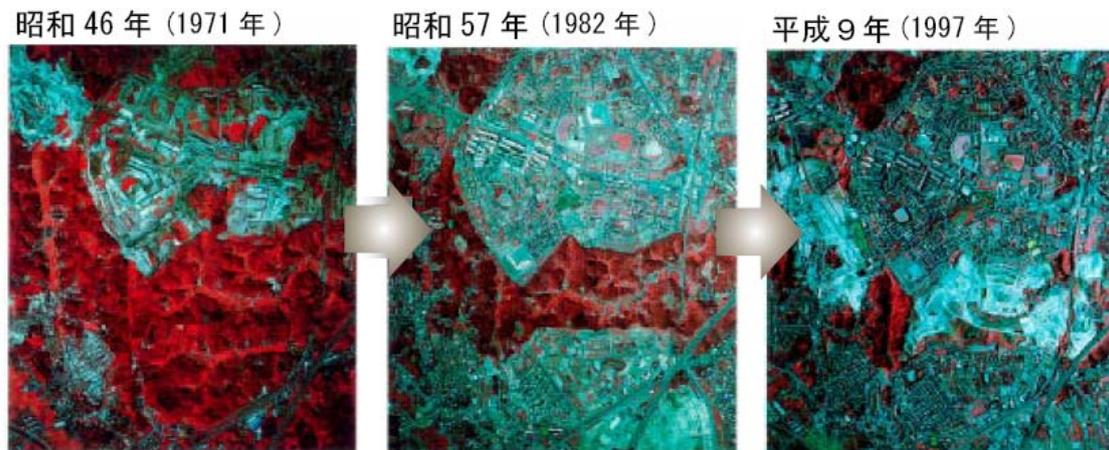
【横浜の緑の移りかわり】



【横浜市の人口と緑被率の推移】



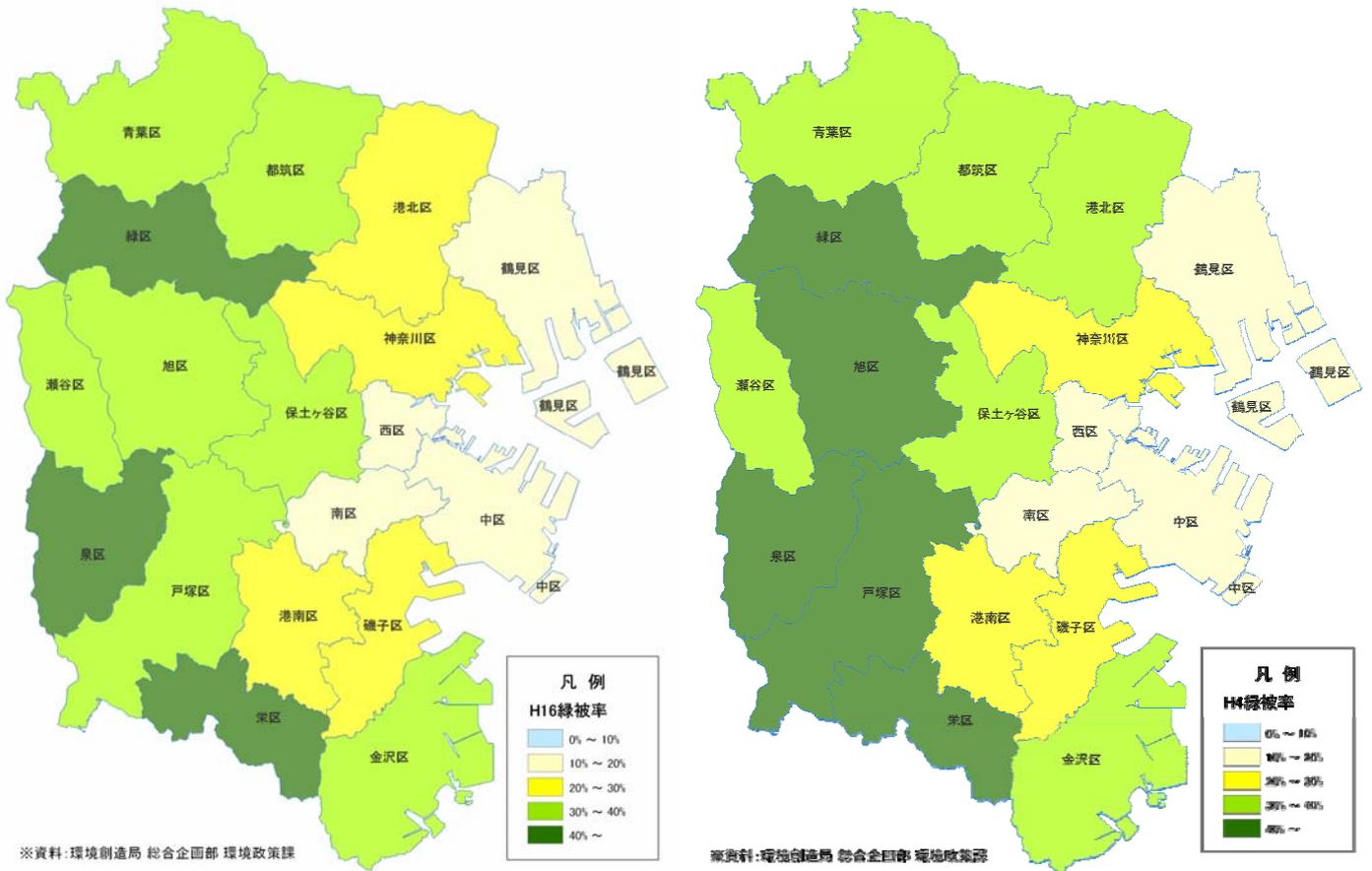
【宅地開発による大規模な緑の減少と孤立化の事例 (青葉区)】



出典：横浜市水と緑の基本計画 (平成18年12月)

・区ごとの緑被率を H4 から H16 までの変化で見ると、都心周辺部では変化が少ないが、H4 には 40% 以上であった旭区、戸塚区などで減少がみられる。

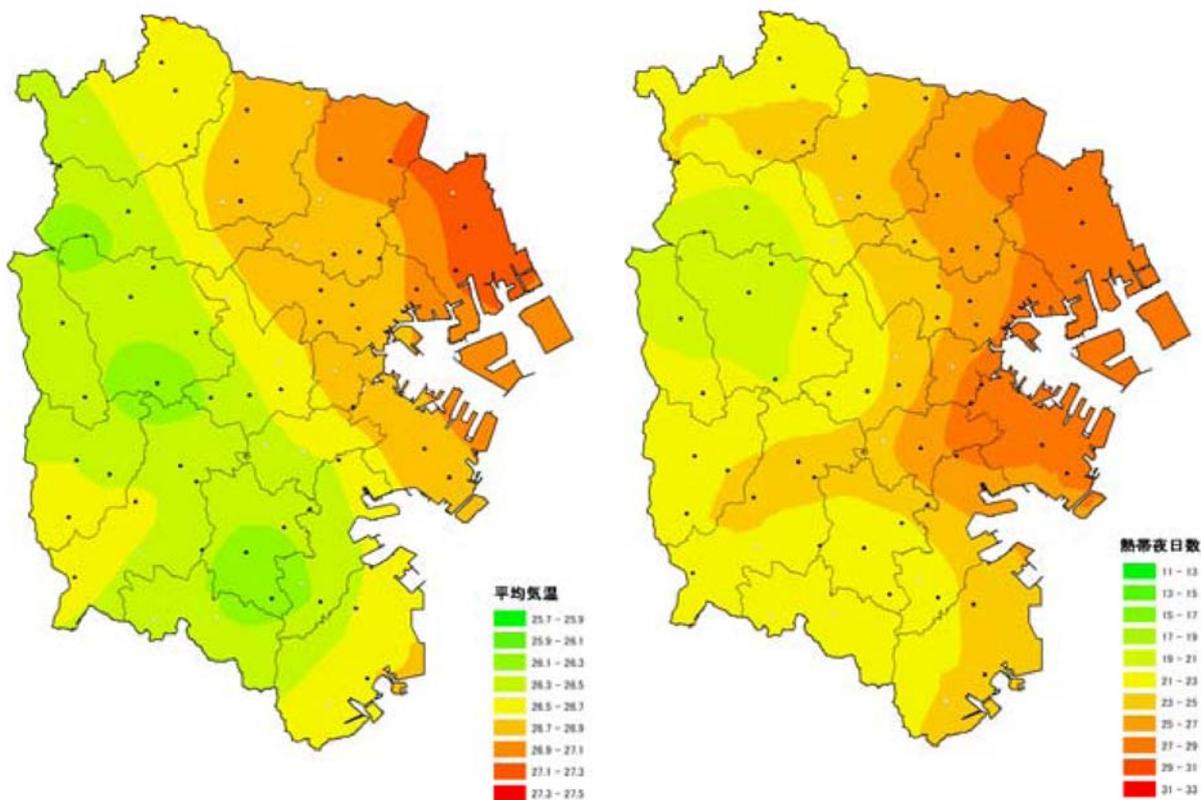
【H16, H4 緑被率区別比較図】



②横浜のヒートアイランド

- 平成 20 年夏期の平均気温分布についてみると、市街化の進んでいる西区、中区などの中心部及び鶴見区、港北区など北東部に著しい高温域がみられ、一方、金沢区や栄区の円海山、緑区の三保・新治といった大規模な緑地がある地域では低温となる傾向があり、観測地点間で最大 1.6℃の差があった。また、中心部（西区、中区など）と臨海部（鶴見区、神奈川区など）で 2 ヶ月の間に 32 日の熱帯夜が観測された。
- 横浜市の経年的な年平均気温の変化を見ると、横浜市の年平均気温は最近 100 年間で約 2.6℃上昇している。都市化の影響が少ない中小都市の年平均気温の上昇が約 1.0℃（気象庁より）に比べると、ヒートアイランド現象が横浜市で起きていることがわかる。

【平成 20 年夏期（7/1～8/31）の平均気温分布（左）、と熱帯夜日数分布（右）】



出典：平成 20 年度夏のヒートアイランド観測結果（記者発表資料）

【横浜市と中小都市の年平均気温の経年変化（気象庁データより作成）】

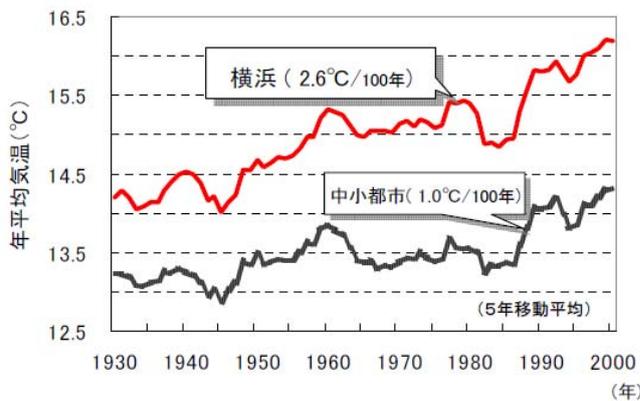


図2-5 横浜市と中小都市の年平均気温の経年変化（気象庁データより作成）

備考1) 中小都市の平均気温は、都市化の影響が少ない17地点のデータから算出した（気象庁）。

備考2) 横浜市の平均気温は、現在の観測所（山手町）で測定を開始した1928年から2000年までのデータを用い、100年間の気温上昇量は、そのデータから回帰直線を求め算出した。

出典：横浜市ヒートアイランド対策取組方針（平成 18 年 3 月）

③市民の緑に関する意識

- ・環境問題については、「水・緑豊かな自然環境の保全・創出」が最も関心の高い問題としてあげられている。
- ・身近な場所にあったらよいと思う水と緑の空間は、「緑豊かで芝生が広がる広場や森林公園」や「花や緑であふれた散歩道がある水辺」、「噴水やせせらぎなど水辺がある公園」などがあげられている。
- ・5割を超える人が「オフィス街」、「駅前など人が集まる場所」での緑について、量・質共に不十分であると回答。
- ・水・緑環境づくりに対しては、市民・行政が協力・分担すると良いと思う市民が多い。

■図 関心のある環境問題について〔複数回答〕

(横浜市環境管理計画に関する意識・実態について〈平成17年〉より)



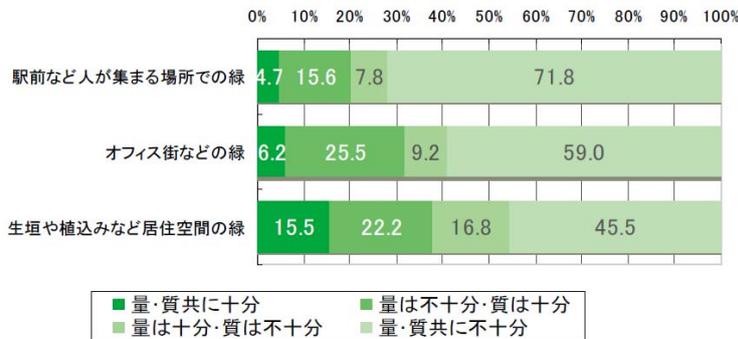
■図 身近な場所にどのような水と緑の空間があったらよいと思いますか〔複数回答〕

(水と緑の環境に関するアンケート〈平成17年〉より)(上位6位を抜粋)



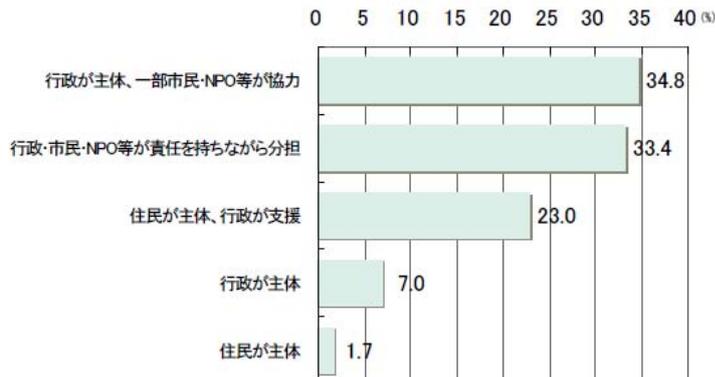
■図 身近な緑の印象について〔それぞれ一つずつ選択〕

(水と緑の環境に関するアンケート〈平成17年〉より)(街や居住空間での緑の印象について抜粋)



■図 水と緑の環境づくり(維持管理なども含む)をどのように行えば良いと思いますか〔一つ回答〕

(水と緑の環境に関するアンケート〈平成17年〉より)



出典：横浜市水と緑の基本計画
(平成18年12月)

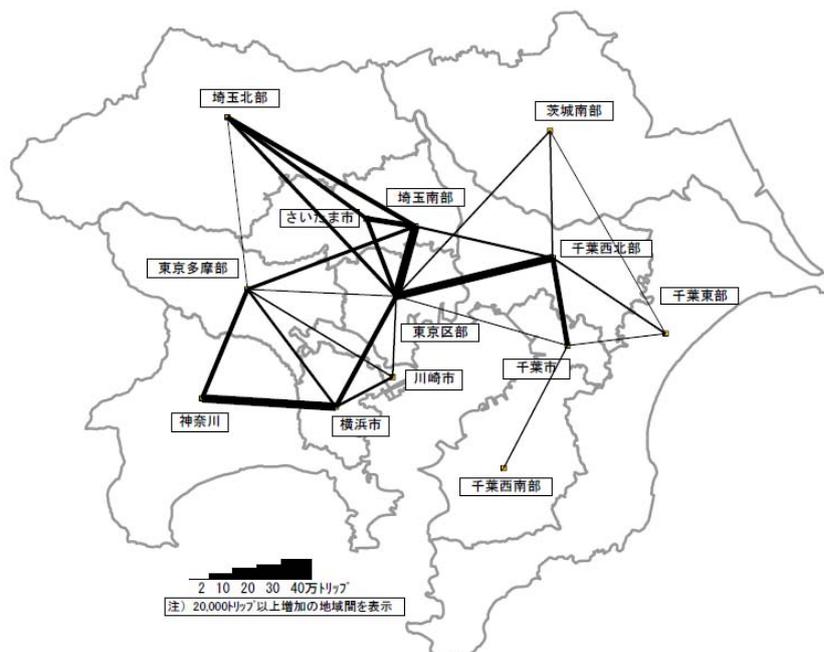
(5) その他

①地域間の人の動き

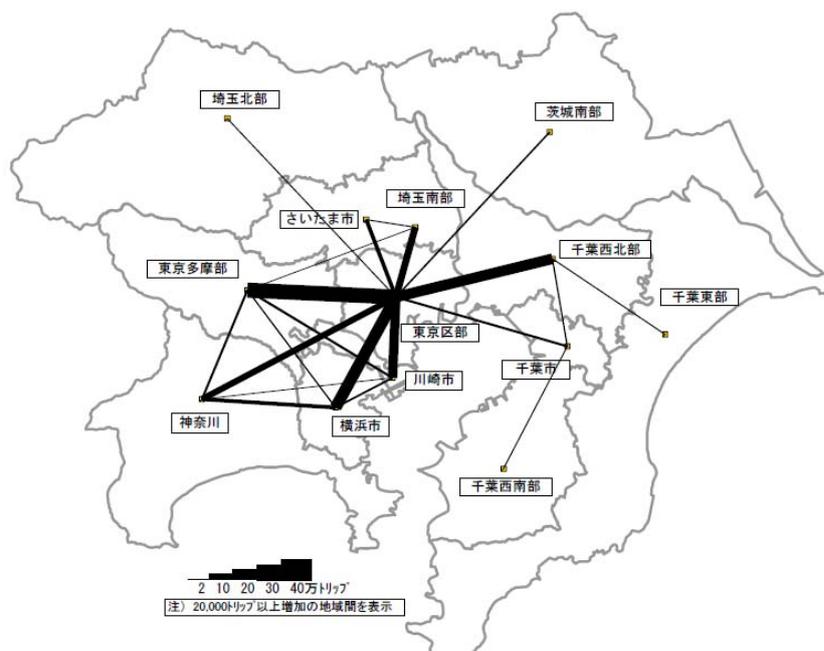
- ・首都圏における人の動きをパーソントリップで見ると、昭和 63 年から平成 10 年の地域間トリップの増加は、都市圏の環状方向や業務核都市への移動にも見られたが、平成 10 年から平成 20 年の増加傾向は、東京区部と各地域間で顕著に現れている。

横浜市においては、昭和 63 年から平成 10 年では川崎市を除く神奈川県内での移動が増加していたが、平成 10 年から平成 20 年では東京 23 区との移動が顕著に増加している。

【地域間トリップ数の増加】



地域間トリップ数の増加 (S63~H10)



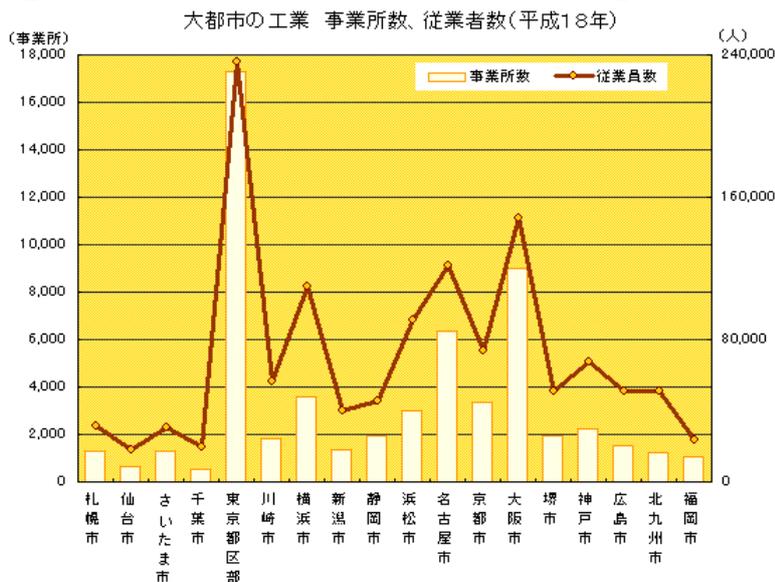
地域間トリップ数の増加 (H10~H20)

資料：東京都市圏パーソントリップ調査

②横浜市の工業

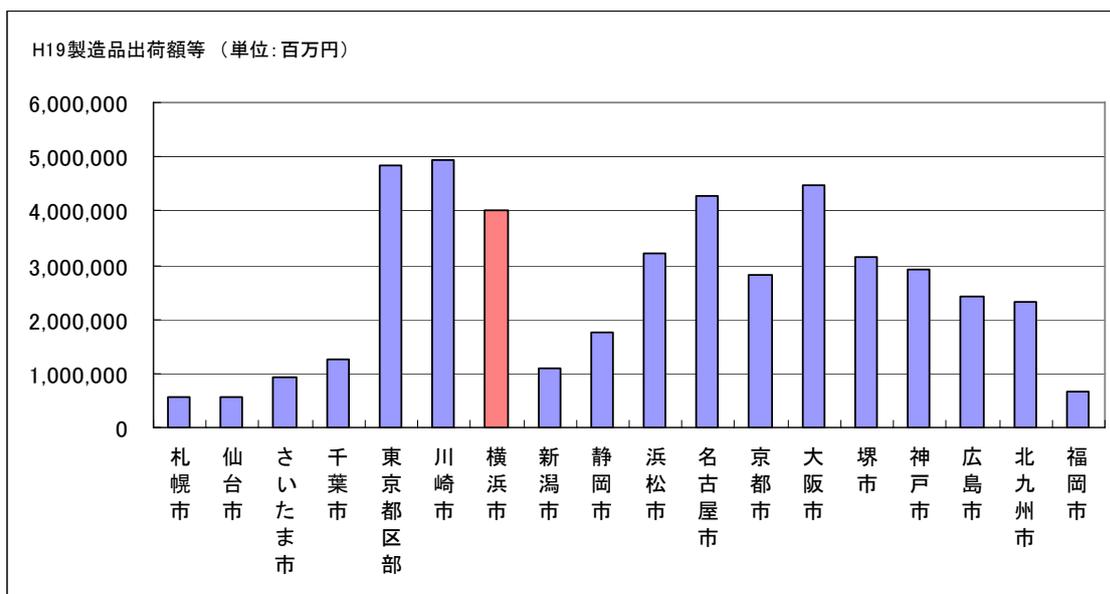
- ・大都市の工業の事業所・従業者数（平成18年）は東京区部、大阪市、名古屋市に次ぎ、横浜市は4位となっている。また、製造品出荷額等（平成19年）では川崎市、東京区部、大阪市、名古屋市に次いで横浜市は第5位となっている。
- ・市内の工業は、従業員数、製造品等出荷額ともに過去10年で減少傾向にある。
- ・H19の工業統計における製造品出荷額等を区別にみると、鶴見区(8,100億円)が最も高く、次いで戸塚区(5,409億円)、金沢区(4,927億円)、都筑区(4,767億円)となっている。

【大都市の工業 事業所数、従業者数（H18）】

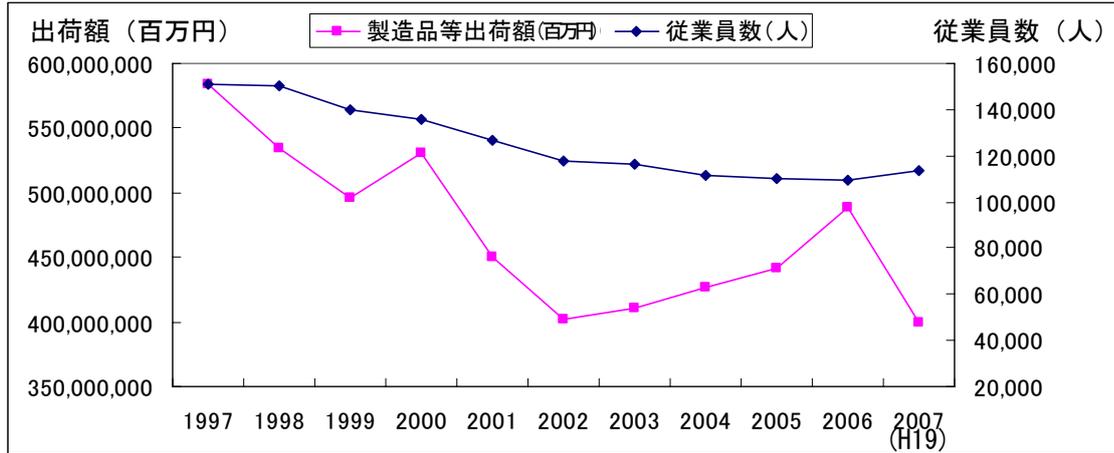


出典：グラフで見るヨコハマ

【大都市の工業 製造品出荷額等（H19）】



【横浜市における工業の推移】



【製造品出荷額等区別分布図】



◇H19製造品出荷額等（百万円）

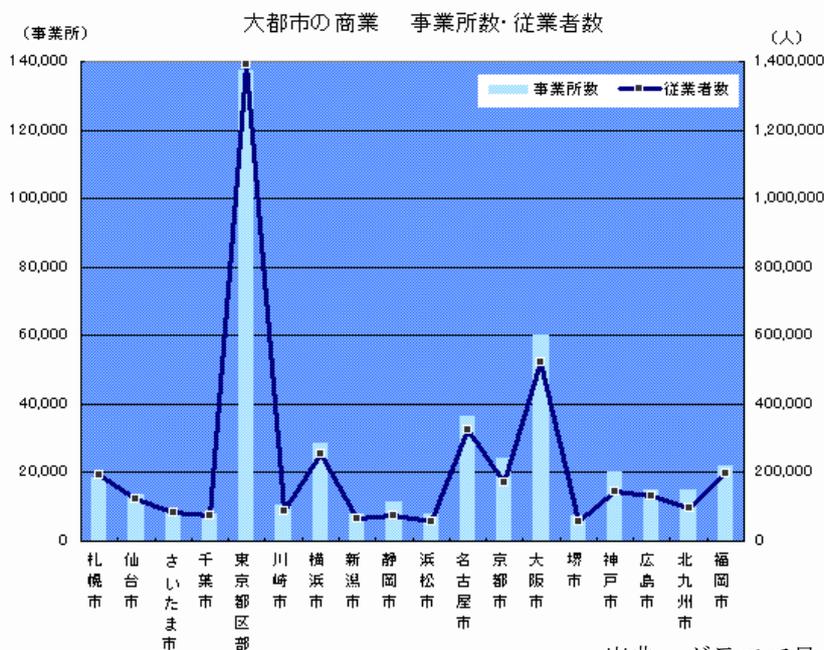
横浜市	3,997,371
鶴見区	810,014
神奈川区	254,881
西区	25,622
中区	105,007
南区	26,433
港南区	12,747
保土ヶ谷区	36,817
旭区	56,469
磯子区	332,339
金沢区	492,703
港北区	351,082
緑区	112,208
青葉区	55,950
都筑区	476,660
戸塚区	540,872
栄区	213,378
泉区	43,306
瀬谷区	50,884

※工業統計調査

③横浜市の商業

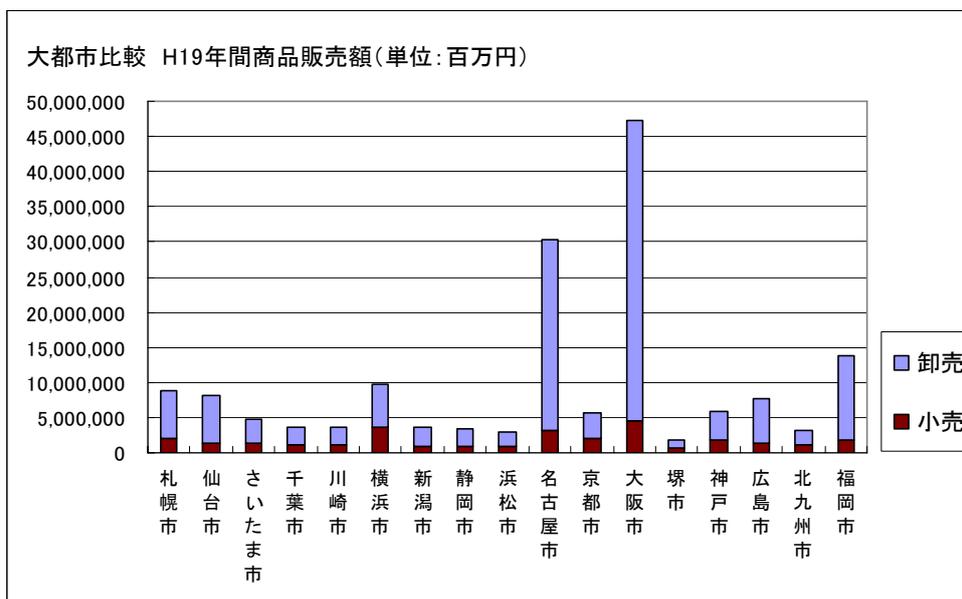
- ・大都市の商業の事業所・従業者数（平成 16 年）は東京区部、大阪市、名古屋市に次ぎ、横浜市は 4 位となっている。また、年間商品販売額は東京区部を除くと大阪市、名古屋市、福岡市に次いで 4 位であるが、小売販売額については大阪市に次いで 2 位となっている。
- ・市内の商業は、従業員数は 1999 年以降緩やかな減少傾向、年間商品販売額は 2002 年以降緩やかな増加傾向となっている。
- ・H19 の商業統計における小売販売額を区別にみると、西区(6,611 億円)が最も高く、次いで港北区(2,994 億円)、青葉区(2,893 億円)、港南区(2,794 億円)となっている。また、過去 10 年の増加率をみると、都筑区、泉区で小売業が発展してきている。

【大都市の商業 事業所数、従業者数 (H16)】

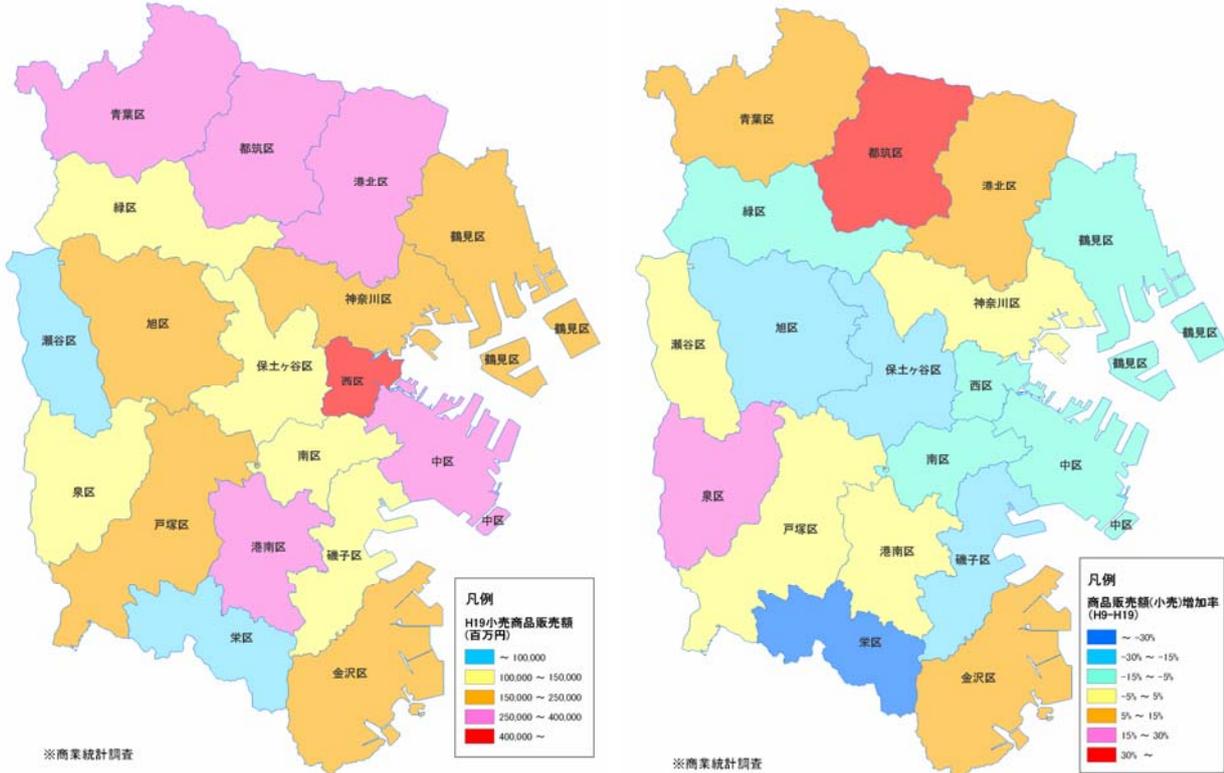


出典：グラフで見るヨコハマ

【大都市の商業 年間商品販売額 (H19)】



【H19 区別年間商品販売額（小売）及び 10 年間増加率】



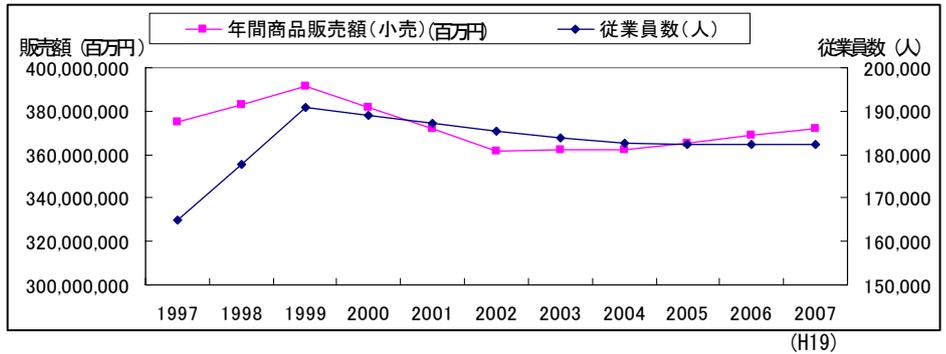
※商業統計調査

※商業統計調査

◇H19商品販売額(小売) (百万円)

横浜市	3,719,410
鶴見区	194,828
神奈川区	167,798
西区	661,108
中区	276,506
南区	107,697
港南区	279,415
保土ヶ谷区	115,812
旭区	157,000
磯子区	101,521
金沢区	179,476
港北区	299,358
緑区	123,567
青葉区	289,272
都筑区	270,551
戸塚区	213,506
栄区	69,246
泉区	113,774
瀬谷区	98,975

【横浜市における商業の推移】



④横浜港の現状

【横浜港の現状】

相対的地位の低下
 アジア諸国経済の急速な発展に伴う物流の増大の影響などにより、我が国港湾の相対的な競争力が低下しており、横浜港も例外ではありません。

【各国主要港湾の取扱コンテナ数】 TEU=20 フィートコンテナ 1 個

1994年			2006年		
順位	港名	百万TUE	順位	港名	百万TUE
1	香港	11.05	1	シンガポール	24.79
2	シンガポール	10.39	2	香港	23.54
3	高雄	4.9	3	上海	21.71
4	ロッテルダム	4.54	4	深セン	18.47
5	釜山	3.82	5	釜山	12.04
↓			↓		
10	横浜	2.31	23	東京	3.97
15	東京	1.8	28	横浜	3.2

(出典) 国土交通省 関東地方整備局 HP 「私たちの仕事」、国土交通省統計情報より作成

基幹航路数の推移

	1990年	2003年
アジア諸国に寄港する航路数(A)	48	95
東京港又は横浜港に寄港する航路数(B)	41	34
東京又は横浜の寄港数がアジア諸国全体の寄港数に占める割合(B÷A)	85.4%	35.8%

(出典) 国土交通省 関東地方整備局「みなとのギアチェンジ(資料編)」より作成

市民意識・観光拠点

- 平成 17 年度市民意識調査では、横浜を最もよくあらわすイメージとして、**海と港(85.8%)、異国情緒・国際都市(57.1%)**の2項目が際立っています。
- 水際線の緑地や賑わい施設などの活性化により、みなとみらい21 地区の年間観光客数は着実に伸びています。

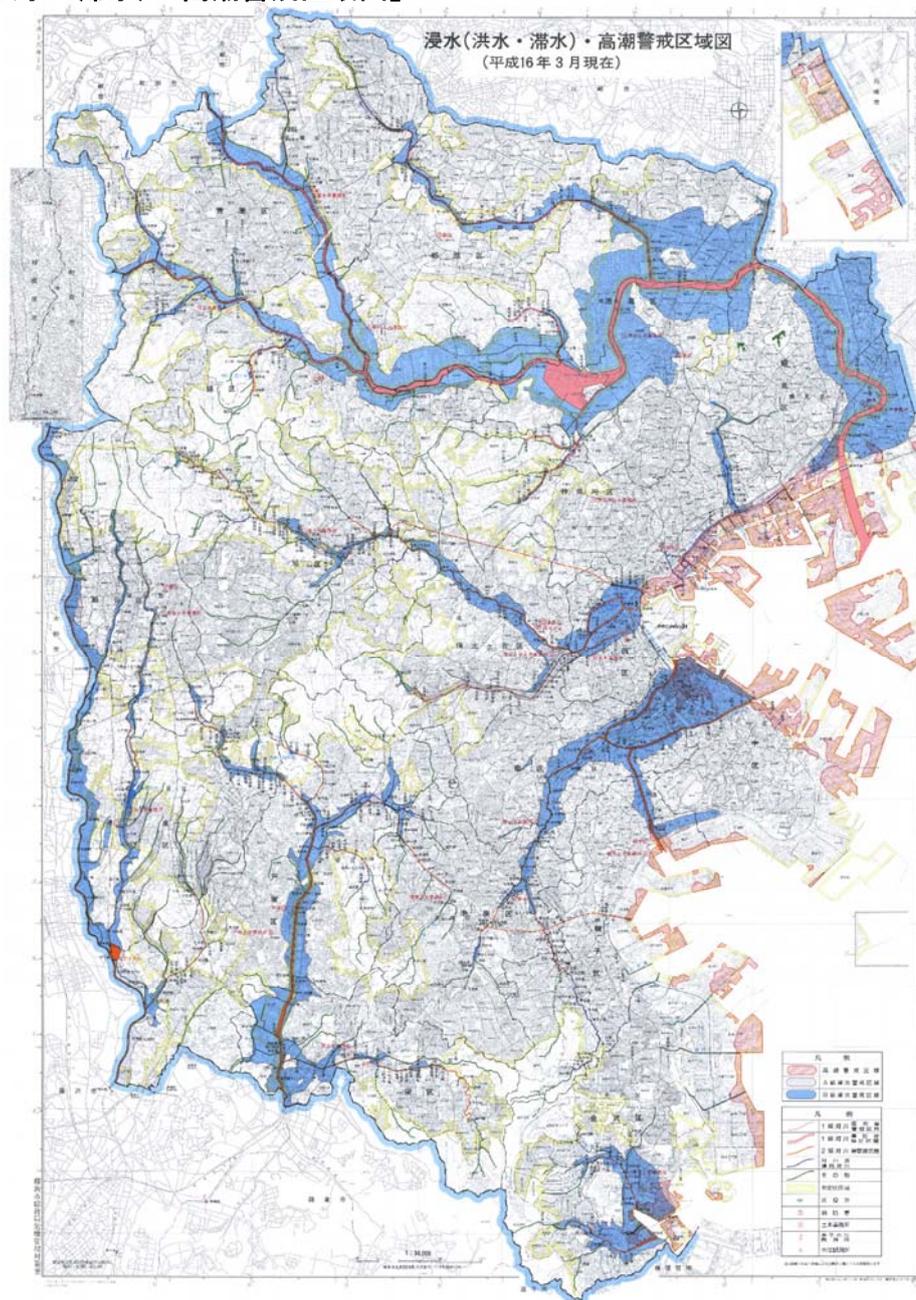
《みなとみらい 21 地区来街者》
 平成 18 年 約 4,800 万人 → 平成 19 年 約 5,000 万人

出典：港湾局運営方針

⑤災害に対する備え

- ・横浜市では、市民に災害に対する知識を深めていただくことを目的として「地震マップ」や「浸水（洪水・滞水）・高潮警戒区域図」が公表されている。
- ・浸水については、鶴見川水系において、浸水警戒区域の範囲が広がっている。
- ・横浜市において大きい影響を受けると想定される南関東地震の地震マップによると、市内の広い範囲で震度5以上の揺れが予測されており、金沢区では広く震度7の揺れも予測されている。老朽化率の高いゾーンと重なる地域もあるため、地域整備に留意が必要と考えられる。

【浸水（洪水・滞水）・高潮警戒区域図】



出典：横浜市ホームページ（安全管理局情報技術課）

⑥架替え事業中の橋梁

- ・ 築造後 50 年を経て老朽化が目立つ橋りょうの架替を進めている。架替に伴って、新しい橋は現在の道路橋の基準に適合したものとなり、地震への安全性が向上するとともに、歩行者・自転車にも配慮された構造となる。
- ・ 耐震補強工事も順次進められている。



表 架設年代別橋梁数（平成 20 年 4 月現在：1,694 橋）

～1920 年	1	1961～1970 年	298
1921～1930 年	64	1971～1980 年	412
1931～1940 年	58	1981～1990 年	484
1941～1950 年	15	1991～2000 年	206
1951～1960 年	79	2001 年～	77

出典：横浜市道路局HP

⑦提案制度による都市計画提案

- 平成 14 年の都市計画法の改正により創設された、地方公共団体に都市計画の提案ができる制度の手続きにそって、これまでに 9 件（うち 1 件は閲覧中）の計画が提出されたが、5 件は採用、3 件は不採用又は取下げとなっている。

【都市計画の提案制度にのっとり横浜市に提出された計画一覧】

	件 名	受理日
都市計画決定又は変更を行った計画提案	東戸塚西地区における都市計画提案 (地区計画の変更)	H17.6.20
	泉西が岡一丁目地区における都市計画提案 (用途地域の変更、地区計画の決定)	H17.6.9
	都筑区池辺町上藪根地区における都市計画提案 (用途地域・防火及び準防火地域の変更、地区計画の決定)	H16.12.15
	旭区二俣川一丁目地区における都市計画提案 (用途地域・高度地区・防火及び準防火地域の変更、地区計画の決定)	H15.9.12
	栄区笠間町二丁目地区における都市計画提案 (用途地域・高度地区・防火及び準防火地域の変更、地区計画の決定)	H15.7.4
都市計画決定又は変更を行わなかった計画提案	栄区上郷町地区における都市計画提案 (用途地域・高度地区の変更、地区計画の決定など)	H19.12.28
	磯子区磯子三丁目地区における都市計画提案 (用途地域・高度地区・風致地区の変更、地区計画の決定)	H19.10.18 取下げ
	瀬谷区二ツ橋町地区及び旭区上川井町地区における都市計画提案(用途地域・高度地区・防火及び準防火地域・風致地区の変更、地区計画・特別緑地保全地区の決定)	H18.6.20
手続き中の計画提案	磯子区磯子三丁目地区における都市計画提案 (地区計画の決定)	H21.3.27

出典：横浜市ホームページ（まちづくり調整局都市計画課）

■これからの都市づくりの課題

(1) 超長期の都市づくりを取り巻く環境

超長期（2050年頃）の横浜は、人口が334万人に減少するとともに高齢者（65歳以上）の割合は約40%に上がることが予測される。一方、市の財政状況は、高齢化や社会的経済状況から大幅な増収は見込めず、さらに、これまでに蓄積された都市基盤施設や公共建築物の老朽化が進むことから、維持保全および更新費用が増大することも見込まれる。そのような人口減少・少子高齢社会においては、人口規模・構成に見合った都市づくり、効率的な基盤整備の運営が必要で、将来に向けてそれをいまから検討する必要がある。

地球環境問題においても、全世界で危機感を持って緊急的に取り組むべき課題となっており、深刻な影響を回避するためには、これまでの延長線上ではない新たな取組が必要となる。

また、国際社会において、世界の人々の往来はさらに活発化し、とりわけアジアが世界をリードする存在になっている可能性が強く、国際交流都市としての横浜は、国際的な拠点としてのアクセス性をさらに強化し、外国人の居住や往来が増えることから、それにふさわしい都市整備が必要となる。

さらに、市民は暮らしに潤いを与える緑や景観など、次世代に継承できる新たなストックを形成する方向に関心が高まるとともに、市民ニーズが細分化していくことも予想される。

(2) 2025年に向けた都市づくりの課題

①人口変化への対応

- ・まだら模様ではあるが、人口減少の進展や人口構成（少子高齢）の変化を踏まえた人口定着の推進、コンパクトな市街地の形成、持続可能な社会の基盤となる優れた社会資本を形成するとともに、そのストックを有効活用する必要がある。
- ・高齢者、障害者など、誰もが快適に暮らすことができ、自由に社会参加できる都市づくりを行う必要がある。

②脱温暖化都市づくりへの対応

- ・エネルギー効率の高い、循環型、集約的な市街地を形成するとともに、再生可能エネルギー・未利用エネルギーを地域で活用する必要がある。
- ・渋滞緩和などスムーズな交通環境を整備するとともに、過度な自動車利用から鉄道・バス等の公共交通への転換を促進するための公共交通サービス水準や利便性の向上を図る必要がある。
- ・豊かな水・緑環境をまもり・ふやすために郊外部の大規模な緑や市街地に残る貴重な拠点となる緑や特徴のある緑を保全する必要がある。
- ・土地利用計画、道路計画、都市部における緑地保全など、地域特性に応じた取り組みを推進し、ヒートアイランド現象を緩和する必要がある。
- ・公園などの整備を進め「市街地の緑の拠点」をつくとともに、多面的な機能を有する農地の保全と活用をすすめる必要がある。

③国際競争力の強化、地域活性化

- ・道路ネットワークの整備や羽田空港の国際化などの社会資本整備による国際競争力を強化する必要がある。
- ・都心機能の集積強化による国際的な拠点を形成する必要がある。
- ・横浜の最大の強みである「港を囲む独自の歴史や文化」を活用するとともに、芸術や文化のもつ「創造性」を生かした地域ごとの新しい価値や魅力を生み出す都市づくりを進める必要がある。(クリエイティブシティ・ヨコハマ)
- ・アジア諸国の港が飛躍的に発展を遂げるなか、横浜港は、対的な地位が低下している。

④魅力あるヨコハマの都市空間形成

- ・横浜の伝統文化を踏まえた優れた景観形成を図り、新たな「横浜らしさ」を生み出し世界へ発信することによる、都市の魅力や風格の向上の必要がある。
- ・市民が誇りと愛着を感じられる横浜ならではの景観を市民と協働で創出する必要がある。
- ・親水性の高い水辺環境や、自然緑地・都市緑地などの緑豊かな環境の保全と形成の必要がある。
- ・いきものにやさしい水・緑環境を創出し、生物多様性の保全と再生にむけた環境づくりを進める必要がある。
- ・港湾地区の整備、利用にあたっては、海域への負荷の低減などによる健全で豊かな港湾環境「きれいな海づくり」を実現する必要がある。

⑤新たな時代の都市整備

- ・既存ストックの適正管理と有効活用を行う必要がある。(予防保全の考えに即した道路施設の維持・更新、公園等の再整備、少子高齢化等の人口変化に対応した団地再生等)
- ・地球温暖化対策を効率的、継続的に進めていくためにも、都市インフラや土地利用を適切に「脱温暖化型」(＝エネルギー効率のよいコンパクトな都市構造)のものに整備、誘導し、各々のインフラ整備の更新時期等の機会を捉えた対応をする必要がある。
- ・既成概念にとらわれない、柔軟な市街地整備を推進する必要がある。(例:「柔らかな区画整理」、「身の丈にあった再開発」)
- ・地域の個性や特色を活かした、地域の発意によるエリアマネジメントを推進する必要がある。

⑥安全・安心の確保

- ・建築物の不燃化・共同化、区画道路・オープンスペースの確保などによる、木造密集市街地等の既成市街地を改善する必要がある。
- ・道路、下水道、港湾施設、公園等の都市基盤施設の計画的な改修や更新により、災害時にも対応できる社会資本ストックを形成する必要がある。
- ・局所的で短時間に極めて大きい降雨強度を特徴とする「ゲリラ豪雨」の発生に伴う水難事故や浸水被害への対策の必要がある。
- ・南関東地震など将来発生が想定されている大規模地震に備え、都市基盤施設の地震対策が必要である。
- ・安全安心に暮らせる生活環境の保全として、近年問題化している都市生活型公害や土壌・地下水汚染等への取り組みが必要である。

⑦土地利用方針の明確化、制度化

- ・都心部(横浜都心、新横浜都心)、都心周辺部、臨海部(京浜臨海部、その他臨海部)、郊外部(鉄道駅周辺、その他郊外部)、市街化調整区域などそれぞれの地域特性に応じた土地利用方針の明確化、土地利用規制・誘導方策を検討する必要がある。
- ・市街化調整区域においては、「横浜みどりアップ計画」や開発許可制度の運用により、多様化した市街化調整区域の地域特性に応じた土地利用の実現を図る必要がある。
- ・自然的環境の維持や都市機能の向上など、都市づくりの方針に見合う適切な土地利用の実現を図る必要がある。
- ・都市計画法制度の抜本改正を見据えた横浜市の都市整備方策を検討することが望ましい。

■都市づくりの基本理念と目標（たたき台）

(1) 計画期間の考え方

①基本的な目標年次

横浜市基本構想(長期ビジョン)と合わせ2025年(概ね15年後)とする。

②超長期的な年次

超長期(2050年頃)を見据えた上で、目標年次における都市像、都市づくり方針を描く。

⇒都市の成長管理の視点のもと、超長期の都市の姿を想定する。

- ・特に、超長期の人口・世帯の動向、市街地と緑などの土地利用の方針、地球環境問題への対応等の考え方を明らかにする。
- ・トレンド型ではなく、理念の具体化・理想の実現といった目標達成のための方針を定める。

(2) 基本理念

～新しい横浜らしさの創造と持続を支える都市づくり～

少子高齢社会と将来の人口減少社会の到来を見据え、環境に配慮した持続可能な都市の構築
港や水・緑、歴史や文化など横浜の持つ資産をいかした魅力アップと、国際競争力の強化

(3) 目標

①人口規模や少子高齢社会に相応した効率的でコンパクトな市街地形成（集約型の都市構造）

都心部においては、ヨコハマブランドの牽引役として、また、市域の活力源としての機能をさらに集積するとともに、一定程度の居住機能を集積し活力ある都市の形成を図る。

都心周辺部においては、居住環境を整備しながら、職住近接の観点から一層の居住機能の集積を図る。

また、郊外部においては、都市の過度な拡散を抑制し既存の都市インフラを生かしつつ、駅などを中心に特性に応じた機能を集積し、高齢者や障害者など誰もが支障なく快適で暮らしやすいコンパクトな市街地の形成を図る。

誰もが移動しやすい交通の実現のため、空港や港湾、横浜環状道路など横浜と世界を結ぶ交通基盤を整備するとともに、鉄道や道路などの交通施設をまちづくりや環境に調和させながら整備する。併せて、鉄道、自動車、バスなどの交通機関が効率的に利用されるよう、移動の円滑化に資する交通の運営、管理を進める。

〈方策〉

- ・都心臨海部・インナーハーバーでは、都市としての自律性を高め、豊かさと活力をもたらす長期的な戦略を進めるとともに、海をいだけ豊かな都市空間「海都」を創造する。
- ・郊外部においては、公共交通の強化による駅を中心とした圏域の形成を図り、駅周辺地域について、必要な生活利便施設・生活支援施設の立地をすすめるとともに、利便性の向上による誘導効果により居住機能の集積を促進する。また、鉄道駅から離れた住宅団地等において、必要に応じ、市民生活拠点の整備誘導を図る。
- ・日常生活を支える道路や鉄道などの交通基盤と鉄道駅を中心とした拠点整備を進め、安全で快適な魅力あるまちづくりを推進する。
- ・市内拠点間の連絡強化については、鉄道を基本としつつ、ネットワーク効果が発揮できる連絡線の整備や、相互直通運行による移動のシームレス化など、既存の鉄道路線の有効活用や合理的な運用による利便性の増進を図る。
- ・すべての公共空間においてユニバーサルデザインを基本としたまちづくりを行い、特に駅施設や駅周辺のバリアフリー化を進めることにより、歩行者の交通安全対策を推進するなど、誰もが移動しやすい歩行者環境を形成する。
- ・当面の人口増加期においては、幹線道路や地区幹線道路等体系的な道路ネットワークの整備を推進し、公共交通をより効率よく活用できるようにすることにより、利便性、速達性の向上を図りつつ、都市の過度な拡散を抑制する。

②脱温暖化の実現に向けた都市づくり

逼迫した地球環境問題を踏まえ、今後の都市づくりでは、脱温暖化を目指した集約型都市構造への転換を図り、エネルギーの効率的な利用を促進し環境負荷の少ないまちづくりと活発な都市活動を調和させることによって、持続可能な都市の実現を図る。

〈方策〉

- ・都心部においては、活発な都市活動に伴う大量のCO₂排出源であることを削減効果の高いポテンシャルと捉え積極的に改善を図る。
- ・エネルギーの消費密度の高いエリアでは、エネルギーの面的利用を行いスケールメリットによる高効率化や、負荷の平準化等により環境負荷の低減を図る。
- ・都市排熱や太陽エネルギーなどの未利用エネルギー、再生可能エネルギー利用を積極的に活用する。
- ・歩行者環境を含めた効率的な公共交通ネットワークを形成し、過度な自動車利用に依存しない交通体系の実現や、体系的な道路ネットワークの整備により、交通渋滞を緩和しCO₂の排出量の削減を図る。
- ・ヒートアイランド現象の要因である都市の人工被覆を、道路整備などによる「風の道」の形成や環境技術、すず風舗装、都市緑化により熱環境の改善を図る。
- ・「横浜みどりアップ計画」により、緑に関する様々な保全策を行う地域では、大規模な緑地の減少を伴う一定の施設を抑制し、また、都市基盤が整備され、都市的な土地利用が都市づくり上位置づけられた地域では、無秩序なスプロールを抑制し、一定の施設の立地を認めることなどにより、適切な土地利用を誘導する。
- ・市街地に接しているまとまりのある農地を、多面的機能を持つ貴重な社会資本としてとらえ、水・緑環境の整備を図る。

③東アジアなど国際社会における役割を発揮するための基盤整備

開港により国際都市として生まれ変わり発展を続けてきた横浜は、世界の知が集まる交流拠点都市や国内外の企業や人に新たな活躍の場を開拓する活力創造都市を目指し、首都圏全体の自立・発展をけん引する中核的な都市など国内の役割を果たすだけでなく、東アジアなど国際社会における役割を視野に入れた都市づくりを図るため、都市活動を支える都市基盤の整備を進める。

〈方策〉

- ・都心臨海部が魅力と活力にあふれ、国際都市化の受け皿となるとともに、経済活性化の原動力として整備を図る。
- ・京浜臨海部など、国際的な産業、研究拠点として再編整備を図る。
- ・文化芸術、経済の振興と横浜らしい魅力的な都市空間形成というソフトとハードの施策を融合させ、都市の活性化を図る。
- ・羽田空港の再拡張・国際化を踏まえ、空港アクセスの強化を周辺自治体と協力しながら図ることにより、東アジア都市との時間的近接性を図る。
- ・横浜港が将来にわたって国際基幹航路網の拠点となるため、横浜港と国土軸である東名高速とを結ぶ横浜環状道路などの基盤を整備するほか、東京湾内の他港と連携し、国際競争力の強化を図る。
- ・国際的な関心が高まっている地球規模での環境対策についても、国際社会の一員として、積極的な取組をしていく必要があり、環境にやさしい基盤整備について先進的に行っていく。

④水・緑や景観など横浜らしいストックの育成

「横浜らしい水・緑環境の実現」をめざし、かけがえのない水と緑をまもり、豊かな水・緑環境を創造し、都市化に伴う諸課題に対応するため、水と緑が一体となった取組を進める。

良好な景観をつくることで、豊かな市民生活の実現や観光や産業分野などを含めた都市全体の活力向上に結びつくことから、市民を主役として地域の魅力を生かした景観づくりに取り組む必要がある。

〈方策〉

- ・拠点となる緑の保全・創造とともに、横浜の地形や市内を流れる河川の特徴を踏まえた流域ごとの水・緑環境の保全と創造の推進計画をあわせ、「安らぎ」「憩い」「潤い」のある生活環境の創造のために、きれいで豊かな水量の回復をめざす河川を軸とした、水と緑の回廊形成を柱とする推進計画を進める。また、それによりきれいな海づくりを実現する。
- ・「人と自然が共生し、生き物がつながりにぎわう豊かな自然」を自然環境のあり方として、保全・再生・創出の視点から、生物多様性への配慮を行う。
- ・港と都心部が近接しているなど、個性と魅力あふれる都市空間をさらに形成していくため、各地域の自然的、歴史的特色を生かし、歩行者空間、広場、オープンスペースの確保や街並みづくりなどを進める都市デザインの企画及び調整を引き続き進める。
- ・市街地の緑の拠点である公園緑地の配置を計画的に進め、配置にあたっては、地域の特性に配慮する。
- ・住宅地においても、住宅ストックの質の向上と住環境の維持・向上の観点から、緑の保全に努める。
- ・様々な地域の特徴を反映した景観づくりを展開していくために、市民・事業者と意識を共有し、市民自らが主体となって景観創造に取り組むことができるよう必要な規制、誘導などについて、市民・事業者と協働で取り組む。

⑤今まで整備してきた都市基盤施設等の有効活用と合理的な更新

長期的な視点から活力を支える都市基盤については、環境に配慮した良質なストック形成を図る。また、エリアマネジメントにより快適で質の高い環境を形成することにより、地域の価値を高め都市の魅力の向上を図る。

人口減少社会においては、つくったものをいかに活用するかという視点が重要であり、これまで整備してきたストックについても、有効に活用するとともに、計画的な機能維持更新を図り、次世代に継承していく。

〈方策〉

- ・高度経済成長期に集中して建設した既存ストックの老朽化により、ストックの大量更新が必要となるため、長寿命化を推進し、長期的な維持管理費用の低減、機能の維持を図る。
- ・多様な主体により維持管理や運営をおこない、ストックを作ることから育てることへの意識を育成し、地域における良好な環境の持続を図る。また、地域の主体的な取組により愛着や満足度が高まり、一層の参画意識の向上とともに、地域の求心力の向上を目指す。
- ・社会情勢の変化、人口減少、人口構成の変化等に対応した、魅力と活力ある都市形成の視点から必要なストック形成については、柔軟な手法で行うとともに、適切な日常の維持管理や利用実態に応じた都市基盤等の用途変更を促進し、既存ストックの活用を図る。

⑥安全安心で気持ちよく暮らせる市民本位のまちづくり

震災や風水害などの自然災害から横浜で住まい・働く人の生命・財産を守るため、災害に強い都市の形成をめざす。

近年顕著となった都市部の水環境問題の解決に向けて、流域全体を視野に入れた「水循環系」の健全化への対応を図る。

〈方策〉

- ・市民の暮らしの充実を図るため、子どもから高齢者まで横浜に住まい・働く人の全てが、生活の豊かさや楽しさ、利便性を享受できるために、安全、安心な都市環境を整備する。
- ・防災上有効な道路等の基盤整備や密集市街地対策、建物の不燃化・耐震化、延焼遮断帯の整備など災害に強いまちづくりを推進する。
- ・都市型水害、ゲリラ豪雨への対策として雨水浸透機能を強化するため、まちづくりにおいて浸透機能強化を位置付け意識の共有化を図るとともに、施設の新設や更新に合わせて浸透施設の設置を原則とするよう推進に向けたシステムを構築する
- ・大規模地震時の緊急輸送路、市民の避難経路等を確保するため、道路（橋梁など）の地震対策を推進する。

⑦土地利用方針の明確化、制度化による個性ある魅力的なまちづくり

都心部（横浜都心、新横浜都心）、都心周辺部、臨海部（京浜臨海部、その他臨海部）、郊外部（鉄道駅周辺、その他郊外部）、市街化調整区域などそれぞれの地域特性に応じた土地利用方針の明確化、土地利用規制・誘導方策を検討する。

〈方策〉

- ・都心部においては、都市ブランドの牽引役であり、東アジア経済の一翼を担う、競争力ある活力に満ちた都市として、首都圏・全国・東アジア圏を視野に入れた高度な機能の集積に対応した土地利用の実現を図る。
- ・臨海部においては、産業集積、立地特性等を最大限活用し、臨海部に寄せられる多様なニーズに応えることのできる土地利用の実現を図る。
- ・郊外部においては、過度な都市の拡散を抑制し、地域の特性に応じた活力の維持向上や魅力アップのための機能集積に対応した土地利用の実現を図る。
- ・市街化調整区域においては、「横浜みどりアップ計画」や開発許可制度の運用により、多様化した市街化調整区域の地域特性に応じた土地利用の実現を図る。
- ・自然的環境の維持や都市機能の向上など、都市づくりの方針に見合う適切な土地利用の実現を図る。

(4) 50年後の本格的な人口減少社会を見据えた市街地のコンパクト化の概念整理とシナリオに関する考察

①現況

- ・本市は、市全体での人口密度が 84 人/ha で、全国的にみても、集約された区域の中で都市活動が営まれており、現在においても十分に効率的な都市であると言える。
- ・一部、急速な市街化により、公共交通が利用しにくい地域も存在する。
- ・本市の人口動態について、当面は増加傾向であるが一部については、すでに減少傾向にある地域も存在する。

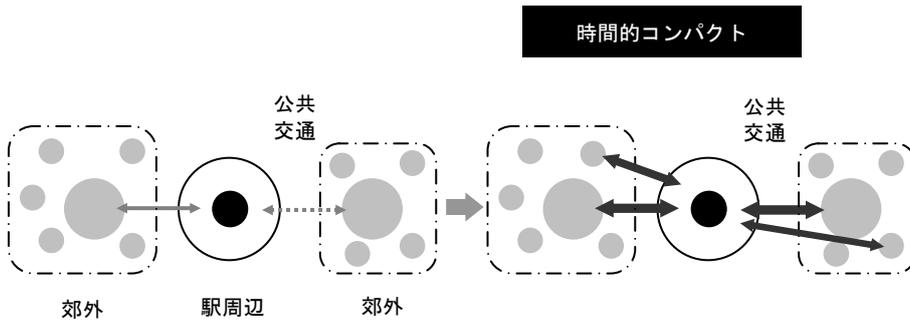
②基本的考え方

- ・わが国の地方中小都市は、主に人口の広範囲の分布による都市経営上の課題に対応するためにコンパクト化を推進しているが、本市が目指すコンパクトな都市とは本質的に異なる。
- ・本市においては、交通不便解消や、生活圏の中心である駅周辺の生活機能充実など、市民の生活利便性の向上、及び、都心部周辺等への居住機能の集積による職住近接を目指すとともに、過度に自動車に依存せず、都市活動における移動のエネルギー効率化など、低炭素社会を目指すという観点から、コンパクトな都市を推進すべきである。
- ・また、将来の人口減少は避けて通れないため、本格的な人口減少社会の到来時には、人口減少分に応じた市街地の適切なコンパクト化を進めるべきである。
- ・すでに人口減少が始まっている地域も存在するが、そういった地域をただちに市街地の縮退をさせるものではなく、当面は、生活利便性の向上等を図ることにより若年層の流入を促進する。

③本市におけるコンパクト化の概念

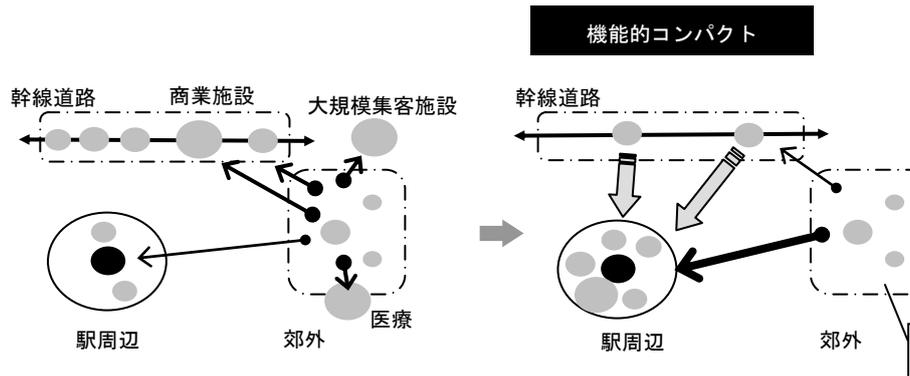
次のとおり、「時間的コンパクト化」、「機能的コンパクト化」、「空間的コンパクト化」があると考えられる。

コンパクトの概念	主な適用期間	施策の例
時間的	人口増加～停滞期	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道整備、新駅設置 ・ バス路線整備 ・ 駅前広場やアクセス道路の整備 ・ 市街地の拡散抑制
機能的	人口増加～減少期	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大規模集客施設や生活支援施設の立地コントロール ・ 駅周辺へ商業、生活支援施設の立地誘導
空間的	本格的な人口減少期	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都心や駅周辺への住替え促進 ・ 駅遠方の減築、ダウンサイジング ・ 逆線引き、スマートシュリンク



適用期間 人口増加～停滞期

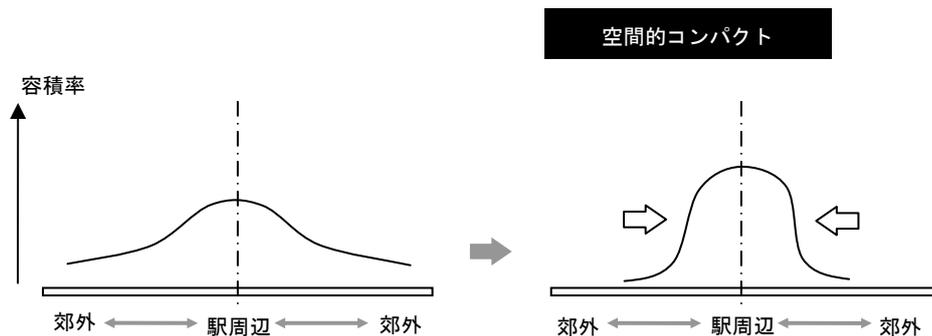
- ・ 幹線道路（都市計画道路）や交通広場等の整備
- ・ バスの本数増加、新規のルート開拓、鉄道新駅の整備 等
- ・ 市街地の拡散防止



適用期間 人口増加～人口減少期

- ・ 大規模集客施設や生活支援施設の立地誘導
- ・ 駅周辺への立地に対するインセンティブの付与 等

必要に応じた市民生活拠点



適用期間 本格的な人口減少期

- ・ 住み替えシステム等の構築（郊外の土地利用転換） 等
- ・ ダウンサイジング
- ・ 逆線引き

④コンパクトな都市の実現に向けたシナリオ

- ・ 将来に亘り人口を安定的に推移させるため、人口流出防止や他都市からの人口流入の促進を図る。
- ・ 当面の人口増加期においては、都市基盤や交通環境の改善などにより渋滞緩和やアクセス性の向上を図るとともに市街地の拡散を抑制し「時間的コンパクト化」を目指す。
- ・ また、大規模集客施設や生活支援施設については立地コントロールを行い、郊外部において一次生活圏として必要な生活利便施設の適正な立地とともに、鉄道駅周辺については、商業施設・生活支援施設等の集積を図ることにより、駅徒歩圏外で生活する人の二次生活圏としての利便性や魅力の向上を図る。これにより、さらなる都市機能の誘導効果をもたらし人口減少期に円滑に移行できる基盤の確立を図る。（機能的コンパクト化）
- ・ 本格的な人口減少期においては、「時間的コンパクト化」や「機能的コンパクト化」により構築した基盤を活かし、各拠点の特性に応じ、積極的な誘導施策により持続可能な市街地形成を図る。（空間的コンパクト化）

⑤地域毎の姿

- ・ 都心部、都心周辺部、鉄道駅周辺部は、その地区のもつポテンシャルや特性に応じた市街地拠点として強化していく。
- ・ 特に、鉄道駅周辺は、その背後地の人口規模に応じた拠点性を有すべきであり、全ての駅で、機能集積を図るエリアや度合いは異なるものである。
- ・ 駅周辺の背後地は、人口密度に応じ、自然と共生したゆとりある生活圏を形成する。

■めざすべき都市の姿（たたき台）

～生活圏を基盤とした集約型でシンプルな都市構造～

都心部の重層的機能強化と郊外部の持続可能なまちづくり

●鉄道駅を中心とした圏域形成と地域特性に応じた個性ある拠点の形成

- ・駅を中心として、地域特性に応じた機能集積の促進と生活圏（駅勢圏）の形成
- ・郊外部の土地利用転換と、駅周辺部の受け皿整備
- ・都心、鉄道軸上の各駅拠点との効果的な連携
- ・生活圏における公共交通の利便性向上

●横浜都心と新横浜都心が連携した一体的な拠点の形成

- ・横浜都心、新横浜都心、都心周辺部それぞれの地区特性に応じた、重層的な機能の集積
- ・横浜市の中核としてのインフラ整備
- ・国内・外に発信する横浜らしい個性の形成・顔づくり

●産業拠点の強化・育成

- ・京浜臨海部の産業拠点としての再編整備、横浜都心を含めた土地利用転換・機能配置によるインターハーバーの整備
- ・内陸部における産業拠点としての環境整備
- ・港湾エリアにおける多様な機能を備えた国際港にふさわしい整備

●広域的な機能連携の軸の形成

- ・わが国の国土形成の骨格を成す東海道軸の形成
- ・産業拠点を結ぶとともに、京浜3港を連携する東京湾連携軸の形成
- ・県央方面や三浦方面、首都圏南西部業務核都市等を結ぶ周辺都市との連携軸の形成

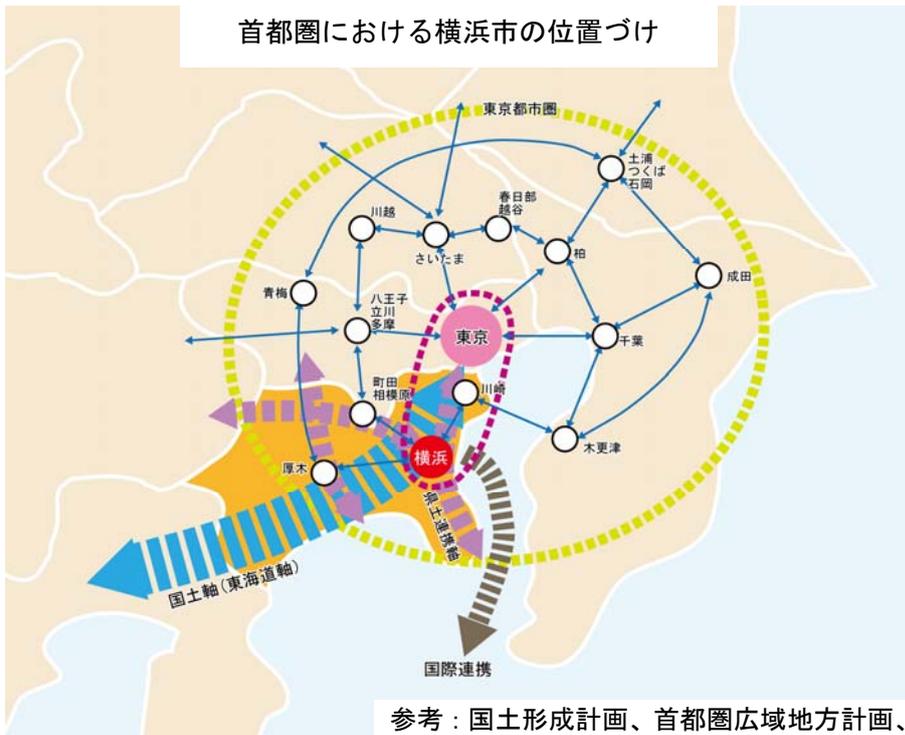
●交通ネットワークの形成

- ・都心部と郊外部を結ぶ鉄道の整備
- ・国土軸へのアクセス向上を図るための市内高速道路網の構築と市民の交通利便性向上を図るための3環状10放射道路など市内の幹線道路の整備
- ・羽田空港や中央リニア新駅など広域交通拠点へのアクセス強化

●緑の拠点等の保全・整備

- ・緑と農の10大拠点や市街地に残る貴重な緑の保全活用と公園などの整備
- ・流域ごとの水・緑環境の整備による自然な水循環の回復

首都圏における横浜市の位置づけ

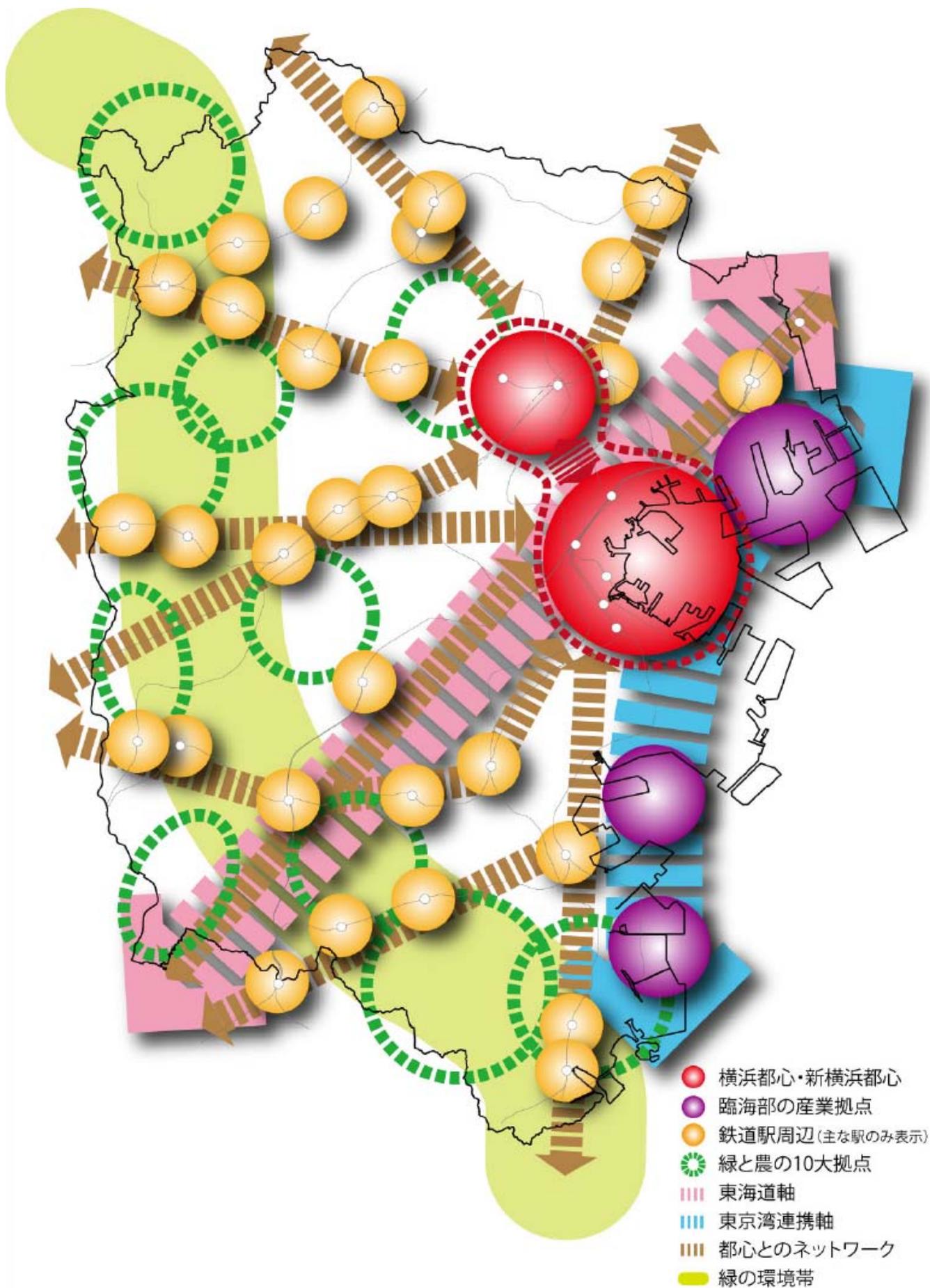


参考：国土形成計画、首都圏広域地方計画、
 かながわ都市マスタープラン

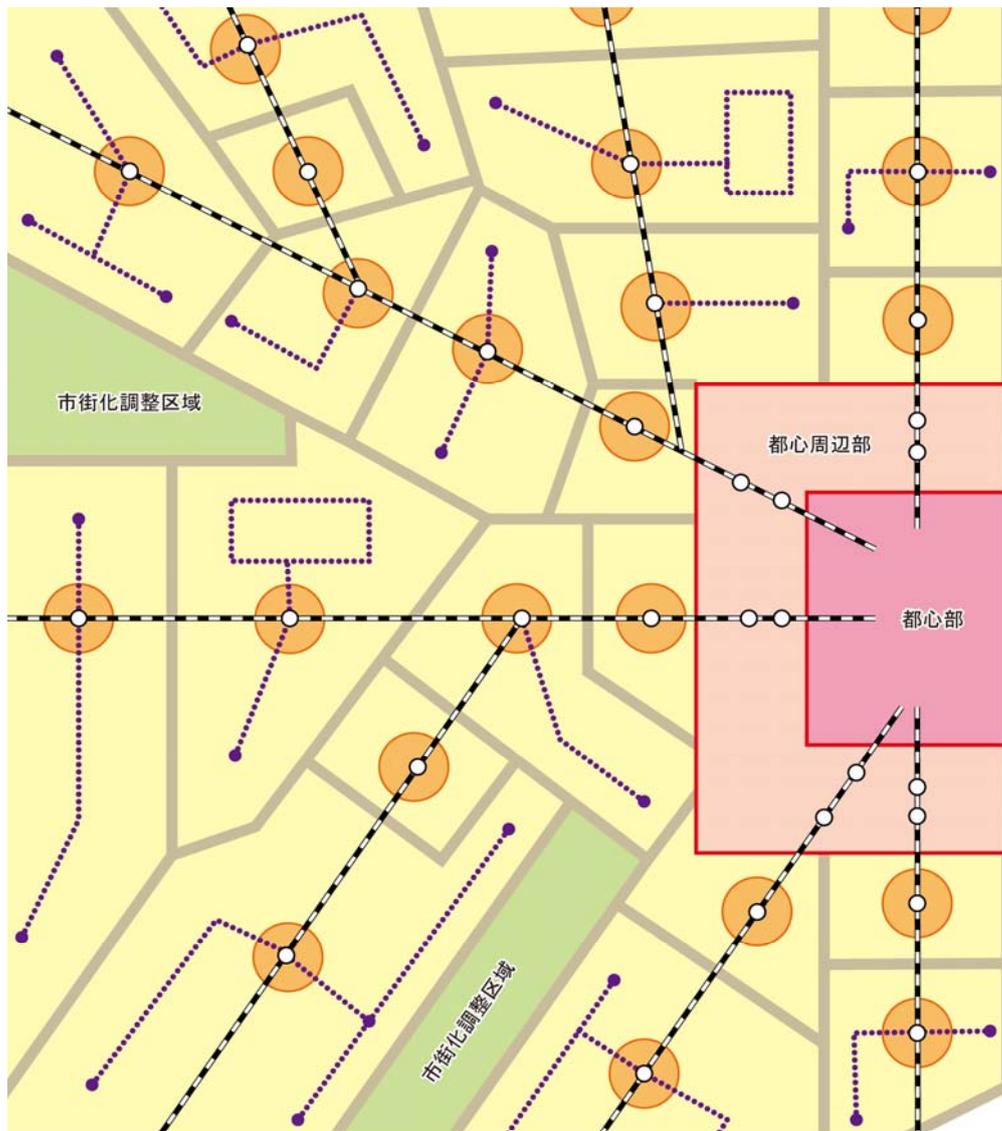
周辺都市との連携



都市構造図



生活圏（駅勢圏）概念図



- 生活圏（駅勢圏）
- 鉄道駅周辺部
- 鉄道
- バスルート

横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会設置要綱

制定 平成22年6月1日 局長決裁

(趣旨)

第1条 この要綱は、横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会（以下「委員会」という。）の設置及び運営に関し、必要な事項を定めるものとする。

(設置目的)

第2条 都市計画マスタープラン改定の基本方針を策定するに当たり、広く専門知識を有する学識経験者等から意見を聴き、検討を深めることを目的として、委員会を設置する。

(検討事項)

第3条 委員会の検討事項は、以下のとおりとする。

- (1) 都市づくりの基本理念、目指すべき将来像
- (2) 新たな都市計画マスタープランに求められる役割と構成のあり方
- (3) その他、都市計画マスタープランの改定基本方針の策定に当たり、検討が必要な事項

(組織)

第4条 委員会は、委員10人以内をもって組織する。

- 2 委員は、有識者及び学識経験者等のうちから充てることとし、市長が委嘱する。
- 3 委員の任期は、平成23年3月31日までとする。

(委員長等)

第5条 委員会には、委員長を置く。

- 2 委員長は、委員の互選により選出する。
- 3 委員長は、委員会を代表し、会務を総理する。
- 4 委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、あらかじめ委員長の指名する委員が、その職務を代理する。

(会議)

第6条 委員会の会議は、必要な時期に委員長が招集する。

- 2 委員長は、会議の議長となり議事を進行する。
- 3 委員会は、委員総数の半数以上の出席がなければ、会議を開くことができない。
- 4 議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数の場合は議長の決するところによる。
- 5 委員会は、必要に応じて会議に委員以外の者の出席を求め、意見又は説明を聴くことができる。

(委員の責務)

第7条 委員は、委員会を通じて知り得た情報を公表してはならない。その職を退いた後も同様とする。

ただし、横浜市及び委員会が公表した情報についてはこの限りではない。

(委員会の公開、非公開)

第8条 委員会は、横浜市の保有する情報の公開に関する条例（平成12年2月横浜市条例第1号）第31条の規定及び横浜市審議会等の公開に関する要綱（平成12年6月市市情第44号）により、会議の公開、非公開を決定する。

(事務局)

第9条 委員会の事務を処理するため、事務局を都市整備局企画部企画課に置く。

(その他)

第10条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が委員会に諮って定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成22年6月1日から施行する。

(経過措置)

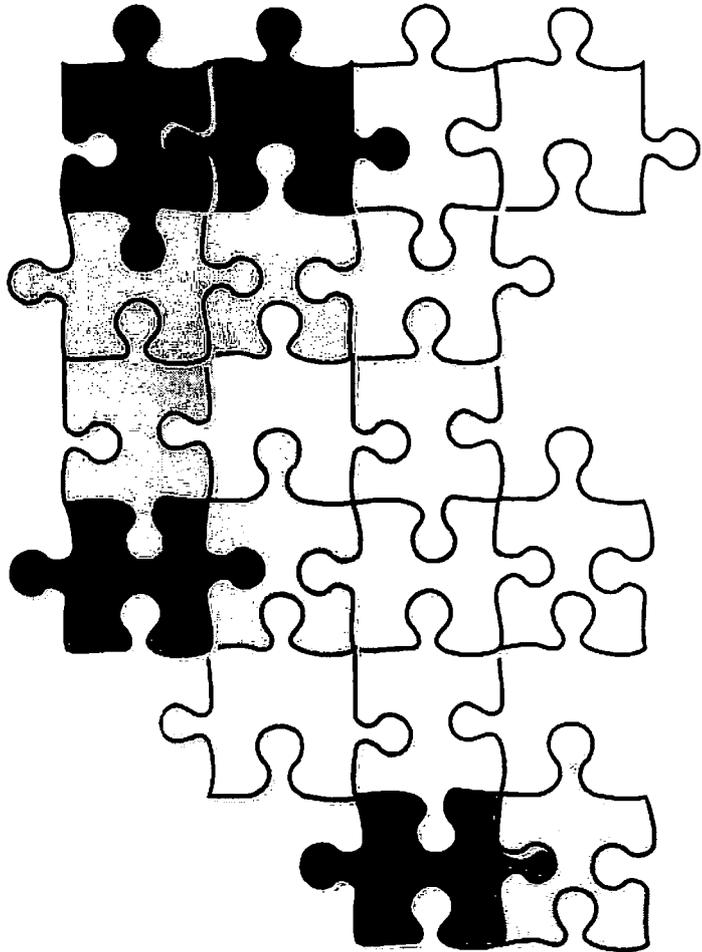
2 この要綱施行後最初の委員会の会議は、市長が招集する。

横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会 委員名簿

(敬称略)

氏名	所属等	系統・専門	主な委員等就任履歴
金子 忠一	東京農業大学 地域環境科学部 造園科学科 教授	都市緑地 (環境管理、ランドスケープ・マネジメント)	西区都市緑化推進施策検討委員会座長 ちがさき都市マスタープラン検討委員会委員 鎌倉市景観デザイン委員会委員 町田市都市計画審議会町田市都市計画マスタープラン改定に関する特別委員会委員
小泉 秀樹	東京大学大学院 工学系研究科都市工学専攻 准教授	都市計画 (都市マス、住環境、都市住宅)	国交省社会資本整備審議会都市計画部会都市計画・歴史的風土分科会委員
高見沢 実	横浜国立大学大学院工学研究院 システムの創生部門 人もの空間のシステム分野 教授	都市計画 (都市マス、都市計画制度全般)	横浜市都市計画審議会委員 横浜市地域まちづくり推進委員会副委員長 横浜市墓地等設置紛争調停委員会副委員長 横浜市情報公開・個人情報保護審査会委員
中村 文彦	横浜国立大学大学院工学研究院 システムの創生部門 人もの空間のシステム分野 教授	都市計画 (都市交通、交通施設)	横浜市地域公共交通会議委員 横浜市公共事業評価審査委員会委員 横浜市交通政策推進協議会座長 横浜の新しい交通施策検討委員会委員
真野 博司	株式会社 産業立地研究所 代表取締役社長(所長)	経済・産業 (産業集積、立地政策、臨海部開発)	横浜市企業立地促進条例審査会委員 国土交通省水源地域対策アドバイザー 経済産業研究会立地促進 WG 委員
村木 美貴	千葉大学大学院 工学研究科 建築・都市科学専攻 准教授	都市計画 (都市開発、都市環境)	横浜市土地利用審査会委員
三輪 律江	横浜国立大学非常勤講師	参画型まちづくり(都市環境デザイン、住環境デザイン)	横浜市建築審査会委員 横浜市次世代育成支援行動計画推進協議会委員 横浜市港北ふるさとサポート事業委員会委員 大和市開発審査会委員 町田市都市計画審議会町田市都市計画マスタープラン改定に関する特別委員会委員
吉田 洋子	第 7 期 横浜市まちづくりコーディネーター(特定非営利活動法人 横浜プランナーズネットワーク)	市民まちづくり活動	横浜市地域まちづくり推進委員会委員 横浜みどりアップ計画市民推進会議委員(公募市民)

横浜市都市計画マスタープラン 全市プラン



横浜市都市計画マスタープラン 全市プラン

第Ⅰ章	基本的な姿勢	1
1	横浜市都市計画マスタープランの意義	1
2	横浜市都市計画マスタープランの位置づけ	1
3	横浜市都市計画マスタープランの役割	3
4	計画期間	3
第Ⅱ章	都市計画の目標	4
1	都市づくりの基本理念	4
2	将来都市構造	5
第Ⅲ章	部門別方針	7
1	土地利用の方針	
	（1）基本方針	7
	（2）商業・業務系	9
	（3）住宅系	9
	（4）工業系	11
	（5）流通業務系	11
	（6）市街化調整区域	12
2	市街地の開発及び再開発の方針	
	（1）基本方針	13
	（2）住宅市街地の開発整備の方針	15
3	交通体系の整備方針	
	（1）基本方針	17
	（2）道路の整備方針	18
	（3）都市高速鉄道等の整備方針	18
4	緑の保全と創造の方針	21
5	下水道及び河川の整備方針	23
6	都市デザインの方針	23
7	福祉のまちづくりの方針	24
8	環境管理の方針	24
9	都市防災の方針	25
第Ⅳ章	計画の実現に向けて	26

第Ⅰ章 基本的な姿勢

1 横浜市都市計画マスタープランの意義

～これからのまちづくりの共通の指針として～

都市計画の目的は、市民が安全で快適な生活を送り、企業などが効率的な経済活動を営めるよう、都市の計画的な発展を図り、よい都市を創造することにあります。しかし、何をよいと判断するのかについては、都市の成り立ちやその時々の社会状況、住む人の考え方、企業の活動目的などによって異なってきます。

過去半世紀の間、日本の社会は、急速な経済成長を背景に、歴史的にまれに見る発展を続けてきましたが、それをとりまく環境はいま大きく変化しつつあります。

今後も社会的な活力を維持し、市民生活の安定と向上を図りながら、少子・高齢化の進展、経済システムの再構築、地球規模の環境問題など様々な未知の課題に対処していかなければな

りません。

そこでは、新しい価値観や生活様式が生まれ、過去のもの、あるいは相互に対立するようなこともあるでしょう。

よい都市の創造のためには、こうした異なる価値観を調整し、都市にかかわるすべての人たちが、その将来像をひとつのものとして共有することが必要です。

横浜市都市計画マスタープランは、これからの社会状況をふまえながら、市民が安心して住み、過ごせる横浜をつくるために、都市の将来像を市民とともに描き、これからのまちづくりを進めるにあたっての指針として策定するものです。

2 横浜市都市計画マスタープランの位置づけ

～他の構想や方針との関係～

都市計画マスタープランとは、平成4年の都市計画法改正によって創設された市町村の都市計画に関する基本的な方針のことをいいます。これは、住民の意見を反映させながら市町村の都市計画の基本的な方針を定めるものとして、都市計画法第18条の2に規定されています。

横浜市のまちづくりに関する指針としては、地方自治法第2条第5項に基づく横浜市基本構想（昭和48年6月1日議決）と、都市計画法第7条第4項に基づいて神奈川県知事が定める市街化区域及び市街化調整区域の整備、開発又は保全の方針があります。

また、市の総合計画として、横浜国際港都建設計画法（昭和25年法律第248号）に基づく横浜国際港都建設計画であるゆめはま

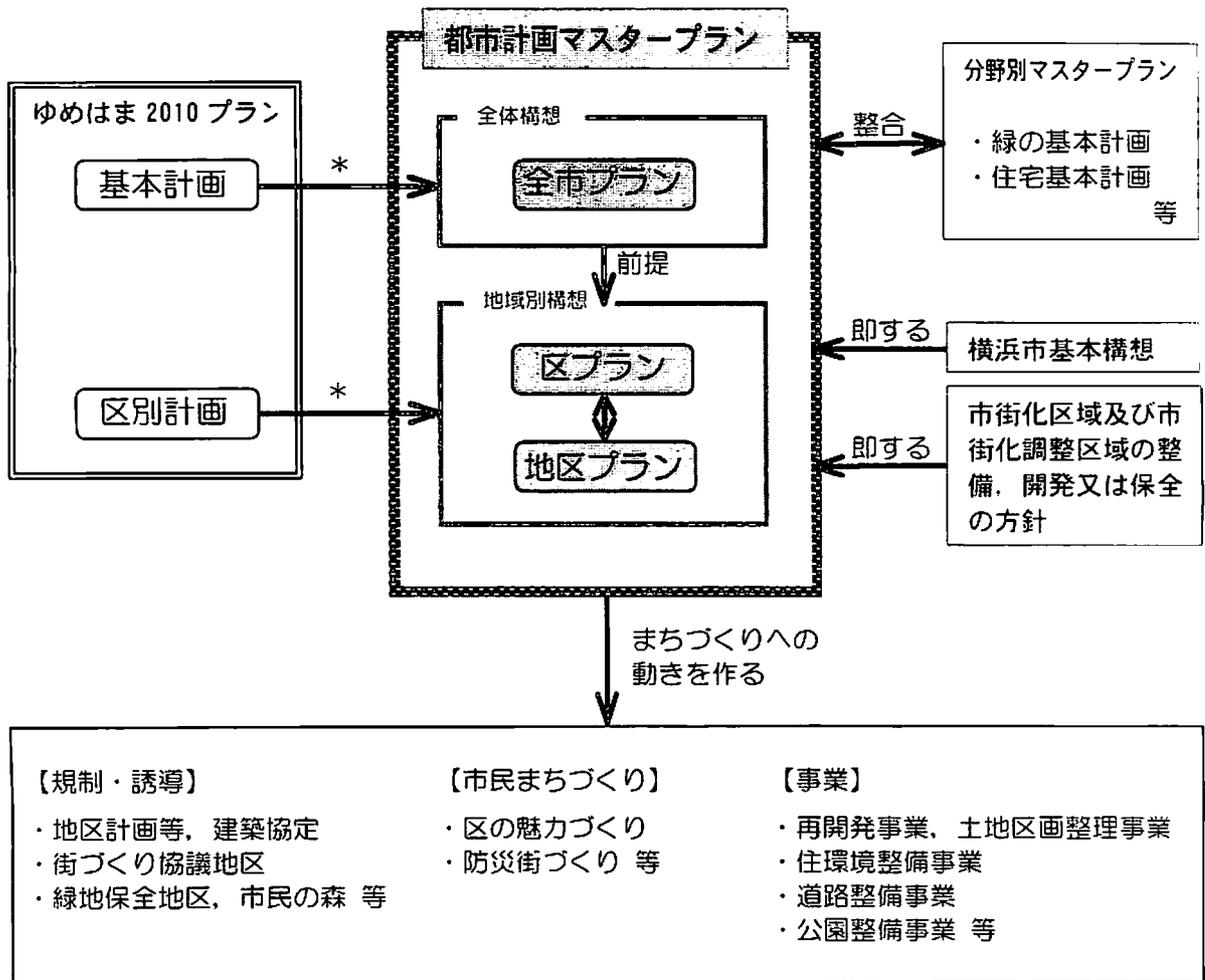
2010プラン（平成6年12月策定）があります。

横浜市都市計画マスタープランは、横浜市基本構想及び市街化区域及び市街化調整区域の整備、開発又は保全の方針に即するとともに、ゆめはま2010プランの都市計画に関する内容を具体的に表すものとして、横浜市の都市計画に関する基本的な方針を定めるものです。

また、緑や環境、住宅などの分野別の基本計画と都市計画マスタープランとは相互に整合を図りながら定められ、これらが一体となって目指す都市像を実現することになります。

なお、横浜市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段階で定めます。

図1：都市計画マスタープランの位置づけ



* 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。なお、全市プラン及び区プランの事業はゆめはま2010プランに基づく。

3 横浜市都市計画マスタープランの役割

～市民と行政の共通の指針～

横浜市都市計画マスタープランが担う役割は以下の3つです。

(1) 都市計画を定める際の指針になります。

都市計画法の規定によれば、横浜市の定める都市計画は、横浜市都市計画マスタープランに即することになります。

したがって、横浜市の定める地域地区、都市施設、市街地開発事業、地区計画等^(注1)については、この都市計画マスタープランに基づいて定めることとなります。

(2) 都市計画に関する情報をわかりやすくまとめ、お知らせします。

都市計画の内容は、日常の生活に深い関わりをもっているにもかかわらず、とかく市民の方々に遠いものとなりがちです。横浜市都市計画マスタープランには、土地利用などに関する都市計画の制限や、道路や

市街地開発事業などの都市計画事業に関する方針と情報をわかりやすくまとめ、市民の方々にお知らせするという役割があります。

(3) 横浜のまちづくりについて、市民と行政とがともに考え、その将来の姿を共有します。

横浜市都市計画マスタープランは、市民の参加を得ながら策定します。それは、行政と市民とがおのこの役割を果たしながらよりよいまちづくりを進めるためには、マスタープランづくりを通して、行政と市民とが横浜の将来の姿についてともに考え、同じ将来像を共有することが大切であると考えるからです。

注1：地区計画等とは、地区レベルの小さな区域を対象に、地区の特性に応じて建築物の形態や意匠、地区内道路や広場の配置等をきめ細かく定めるものです。

4 計画期間

～中長期的な方針として～

横浜市都市計画マスタープランは、中長期的なまちづくりの方向性を指し示すものとして、おおむね20年後の将来像を見据えた方針としています。

第Ⅱ章 都市計画の目標

1 都市づくりの基本理念

「市民生活のすべてにわたり豊かさを実現する」

昭和30年代後半から40年代前半に至る高度経済成長は、郊外部の急激な宅地化、ベッドタウン化という形となって、横浜にさまざまな影響をもたらしました。

例えば、働く場や経済活動等について東京に依存する傾向が強くなり、また、道路や鉄道をはじめとする都市基盤施設の立ち遅れや、都市としての一体性に欠ける点が目立つようになるなど、都市構造上の問題が生じました。

これらの問題を解決するために、基幹的な交通施設の整備による都市の骨格づくりや、都心や副都心、地域拠点の整備による都市機能の強化、都心部・郊外部でのバランスのとれた都市基盤整備による市域の一体性の強化等に努めてきましたが、いまだに十分解決されたとはいえません。

横浜市は、昭和61年の首都圏整備計画基本計画において業務核都市^(注1)に指定されましたが、それにふさわしい活力ある都市へと成長させていくためにも、これらの施策をさらに進めていく必要があります。

また、近年の社会経済状況の変化や市民の価値観の多様化に対応するために、既存の都市資源を活用した都市の再構築や、自然と調和した都市環境の形成、地域特性を生かしたきめ細かなまちづくり、身近な生活空間の改善、防災対策などのテーマについても、都市計画として取り組む必要があるでしょう。

このため、「市民生活のすべてにわたり豊かさを実現する」を都市づくりの基本理念とし、以下の点を目標として、都市づくりを進めていきます。

(1) 市域のバランスある発展

計画的で効率的な土地利用を図りながら、都市機能を適正に誘導、配置することにより、市域のバランスある発展を実現します。

(2) 快適で安全な環境の保全と創造

自然的環境を保全、創造することによっ

て、快適な都市環境を確保します。

また、公害や災害を防止し、環境への負荷の少ない都市構造や循環型の社会システムを構築することにより、安全で住みよい都市環境をつくります。

(3) 拠点の強化による多心型都市構造への転換

拠点地区の業務機能を育成、強化することによって、職住が近接した多心型の都市構造への転換を図り、首都圏の業務核都市にふさわしい活力ある都市を形成します。

(4) 市域の一体性の確保と利便性の向上

拠点の育成・強化に合わせて、市民の活動を支える交通施設などの都市施設を充実させることにより、市域の一体性を確保し、利便性の高い都市を形成します。

(5) 楽しみと個性にあふれ、安心して暮らせる地域環境の創造

地域の歴史的・文化的資産を保全、活用しながら、地域ごとの特性を生かした、楽しみと個性あふれる市民参加のまちづくりを進めます。また、市民が安心して暮らせるよう福祉に配慮したまちづくりを推進し、人へのやさしさがあふれる地域環境を創造します。

(6) 世界都市・横浜の実現

国際的な事業活動や取引活動の機会を提供する機能を強化するほか、横浜と世界とを結ぶ協力と交流の拠点を整備し、世界都市・横浜を実現します。

注1：業務核都市とは、住宅や交通、環境をはじめとする都市問題や震災等の災害に対するぜい弱性の要因となっている東京への一極集中を是正するために設置された、首都圏における5つの自立都市圏の中心となる拠点都市をいいます。

2 将来都市構造

～多心型都市構造の形成～

先に述べた都市計画の目標を実現するためには、都心等の都市機能の強化に努めるとともに、鉄道や道路などを整備して都市機能を支える都市構造を計画的に形成することが必要となります。

また、これら機能と構造の背景となる都市環境の枠組みを定めることも欠かせません。

横浜の都市機能と都市構造についての基本的な考え方は以下のとおりです。

まず都市機能については、首都圏の業務核都市としての役割を担うとともに、市民の就業の場を市内にバランスよく確保するために、都心、新横浜都心、副都心および京浜臨海部を重点的に強化します。

関内・関外やみなとみらい 21、横浜駅周辺地区などの都心地区については、横浜経済を強化し、自立性を確立するための国際業務拠点として機能を強化し、大都市にふさわしい活気ある地区の形成を図ります。

新横浜都心地区では、広域交通ターミナルとしての利便性を生かして多様で広域的な機能集積を図るとともに、新横浜北部地区に加え羽沢地区などの周辺各地区を計画的に関発整備し、総合的な機能を備えた地区として、都心とともに“ツインコア”を形成します。

また、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ため、鶴見駅周辺、港北

ニュータウンセンター、二俣川・鶴ヶ峰駅周辺、戸塚駅周辺、上大岡駅周辺の各地区を副都心として位置づけます。

京浜臨海部は、既存の産業集積を生かした国際産業拠点として再編整備を進めます。

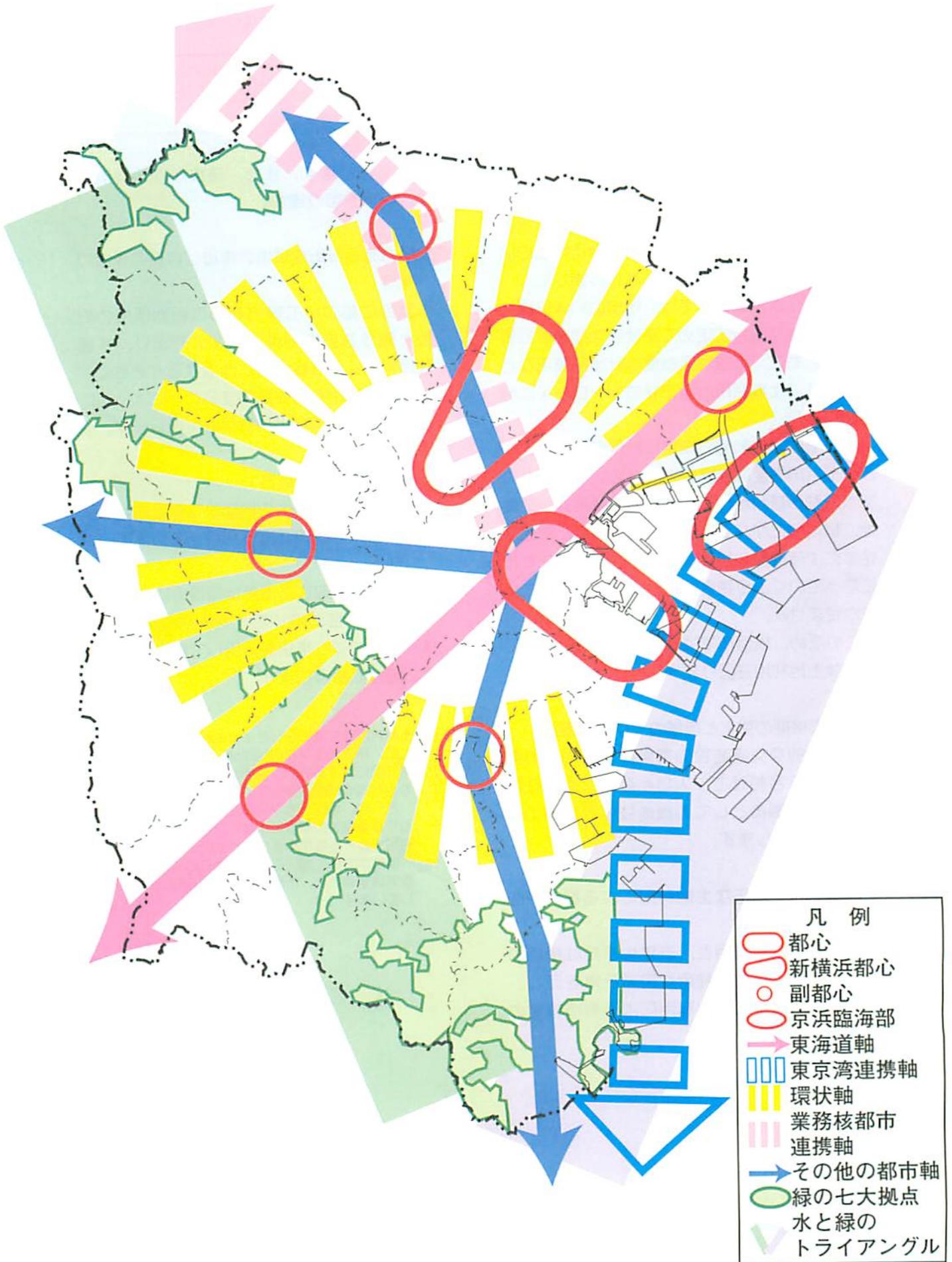
一方、都市構造については、横浜市は広域的には東京都心部を起点とする東海道軸上に位置していますが、業務核都市としての役割を果たすためには、都市間の広域的な連携を図りながら、横浜の都心部を中心にした構造へと是正することが急務となっています。

そこで、広域的なネットワークとして、東海道軸に加え、都心から新横浜都心、港北ニュータウンセンターを経て、東京北西部に向かう新たな都市軸（業務核都市連携軸）の形成を図るとともに、再編の進む京浜臨海部を東京湾連携軸の中に位置づけます。

また、都心を起点としたそのほかの放射軸の強化を図るとともに、副都心相互を連絡する環状軸を形成します。

環境の枠組みとしては、横浜の特色でもある丘、川、海の自然環境を生かすため、緑の七大拠点を中心とする丘の軸、海岸の水際線沿いの海の軸、鶴見川水系に沿った川の軸を「水と緑のトライアングル」として位置づけ、都市と自然とが共生したバランスのとれたまちづくりを目指します。

図2：将来都市構造図



第三章 部門別方針

1 土地利用の方針 (1) 基本方針

～バランスのとれた土地利用～

横浜市では、昭和40年代に郊外部を中心に、一時は年間10万人を超える人口の急増にみまわれ、市街地の縁辺部では道路や下水道などの基盤施設が整わないまま宅地化が進むいわゆるスプロール化の現象も進行しました。

こうした状況に対しては、市域の約4分の1を市街化調整区域に定めて無秩序な開発を抑制するとともに、地域地区制度の計画的運用などによって、土地利用の適正なコントロールに努めました。

現在では人口動態も安定した状況にあります。横浜の健全な発展には、生活や生産などの都市活動の基盤として、住宅地、商業地、工業地、緑地などがバランスよく配置され、市民や企業による建築や開発が地区特性に応じたものになっていくよう誘導していくことが今後とも欠かせません。

このため、横浜市では、次の方針に基づいて適正な土地利用を図ります。

(1) 都市機能の強化と市域の一体化の促進

基幹的な交通施設の整備による都市の骨格形成に合わせて、人口と産業を適正に配置して、都市としての機能強化と市域の一体化を促進します。

(2) 効率的で適正な土地利用による都市機能の向上

土地の有効利用と、遊休化または機能の低下した土地の再利用や用途転換を促し、効率的で適正な土地利用による都市機能の

向上を図ります。また、優良な農地や樹林地の保全を図ります。

(3) 魅力ある市街地環境の創造と自然的環境の保全

計画に基づいて魅力ある市街地環境の創造と豊かな自然的環境の保全を図り、快適な環境づくりを総合的に推進するとともに、機能別に土地利用を誘導することによって、バランスのとれた土地利用を実現します。

(4) 地下空間の利用促進

道路交通の円滑化や機能的な都市活動に資するよう、計画的な地下利用を進めます。

(5) 地区特性に応じた市街地環境の誘導

地区の特性に応じた土地利用を検討し、様々な街づくり手法を活用して市街地環境をきめ細かに誘導します。^{注1)}

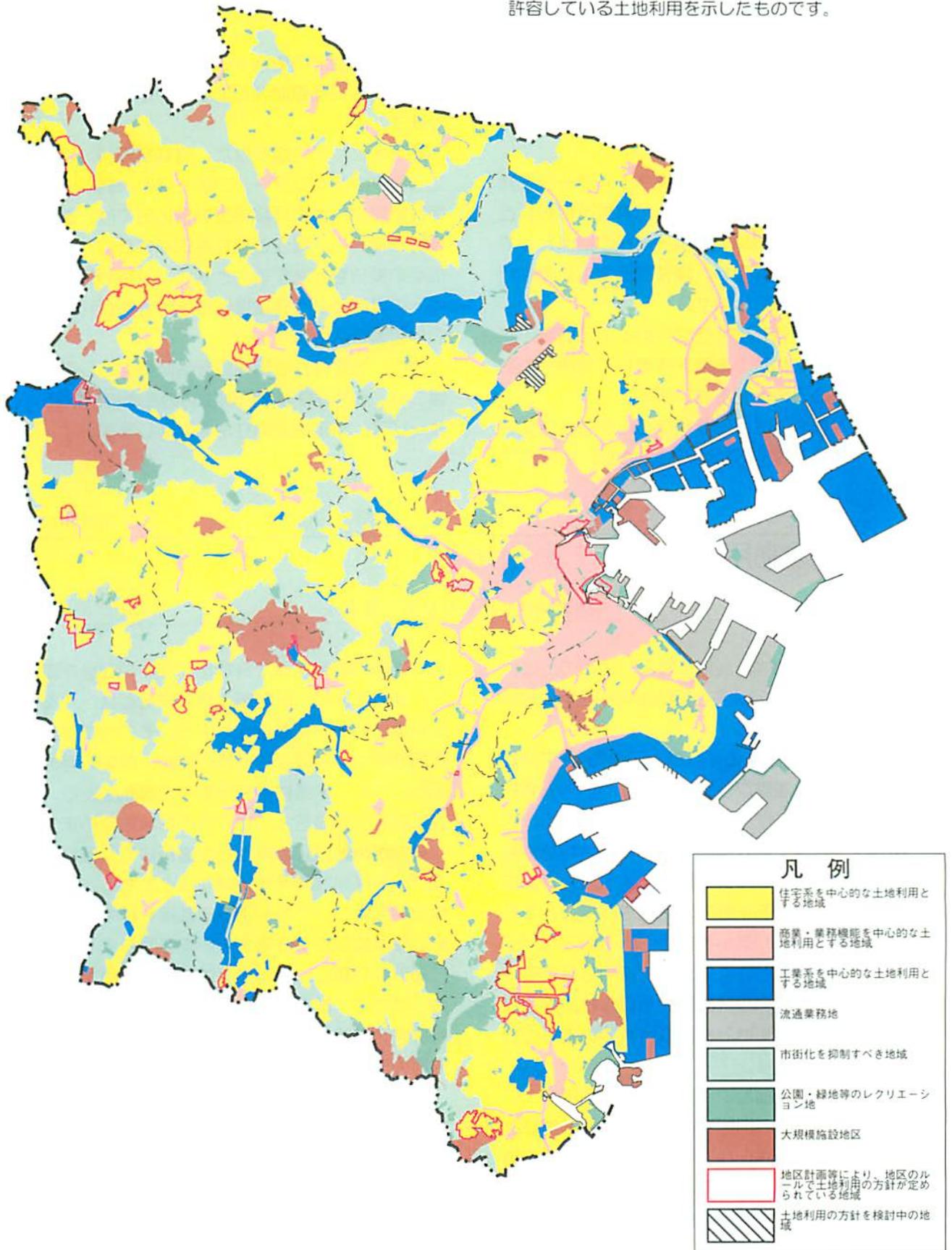
注1：土地利用は次頁に示した土地利用方針の枠組みをもとに、用途地域などの地域地区制度によって土地利用活動に対する規制、誘導を行っていくほか、公園等の整備や緑地の保全等により実現していきます。

さらに、地区の方々の意見がまとまれば、地区計画や建築協定の制度によって、よりきめ細かな土地利用のルールを定めることができます。

横浜市では、地区ごとの特性に応じた市街地環境を実現するため、市民の自発的なまちづくりを支援しています。

図3：土地利用方針図

この土地利用方針図は、土地利用の方針の大枠を示したものであり、凡例の内容は、その地域の中で想定している中心的な土地利用及びその地域の中で許容している土地利用を示したものです。



1 土地利用の方針 (2) 商業・業務系

～利便性と快適性～

首都圏の業務核都市として、横浜経済の活力向上を図り、様々な市民が利便性や快適性を享受できる都市づくりを進めるために、商業・業務地を計画的に配置します。

具体的には、市全体の交通ネットワークを充実させながら、都心部（都心、新横浜都心）と5つの副都心について商業・業務の拠点として重点的に機能を強化し、職住が近接した多心型の都市構造を形成します。

都心では、首都機能をはじめとする高次の商業・業務、文化等の集積を誘導して利便性の高い活気のある地区を形成します。

新横浜都心では、新幹線などによる広域交通ターミナルとしての利便性を生かし、広域的な

商業・業務機能の集積を図るとともに、周辺地区を計画的に整備開発して業務機能の集積を図ります。

副都心として位置づけた、鶴見駅周辺、港北ニュータウンセンター、二俣川・鶴ヶ峰駅周辺、戸塚駅周辺、上大岡駅周辺の各地区では、都心機能を補完し、職住近接を実現するため、業務機能の集積を促進するとともに、日常の利便性向上に資するよう商業施設の集積や市民利用施設の整備を進めます。

また、主要な鉄道駅周辺を地域拠点として位置づけ、市民の身近な日常生活のために、商業、サービス、文化機能の立地を促進します。

Ⅲ 部門別方針

1 土地利用の方針 (3) 住宅系

～地域特性に応じた整備と保全～

横浜の住宅地は、起伏に富んだ地形の上に、歴史的な経過に起因する多様な特性を持つ地域から構成されています。

例えば、開港以来の都心部とその周辺部では、全体的に狭い道路が多く、住宅についても老朽化した木造住宅が少なくありません。一方、昭和30年代までに鉄道の沿線で開発された住宅地では、スプロール的な開発によって、道路などの基盤整備が不十分で、無秩序な街並みを形成している地区が見られます。その後、昭和40年代以降に、主として郊外部で進められた宅地開発では、大規模な計画開発も行われ、良好な住環境や美しい街並みが形成されているものが多くなっています。

したがって、横浜の住宅地の土地利用については、穏やかな人口増や定住化志向の漸増など近年の傾向に配慮しながら、こうした地区の特性別に方針を立てる必要があります。

既成市街地の住宅地のうち、都心部では公共

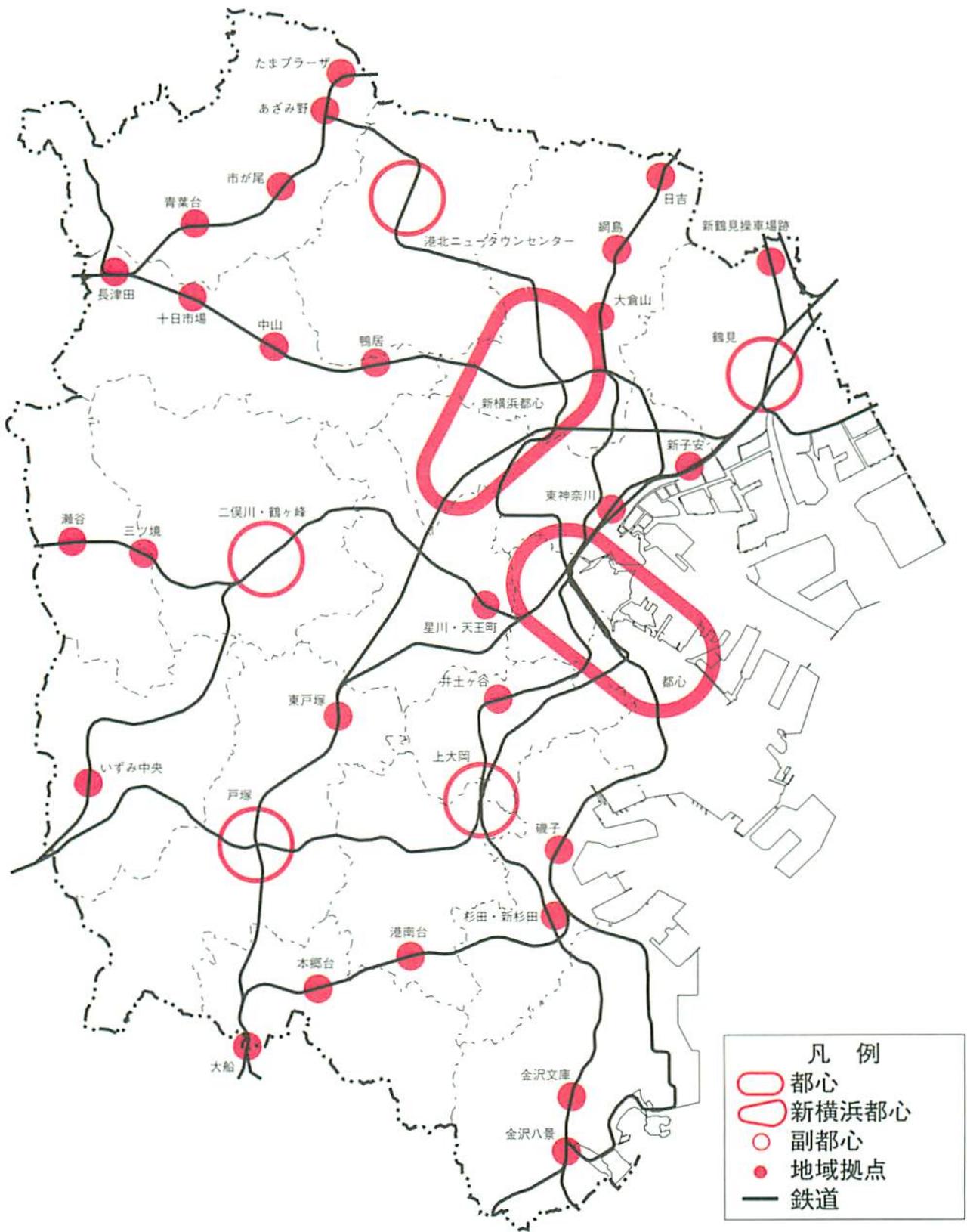
公益施設の整備水準に合わせて住宅の立地を図り、特に臨海部では商業・業務機能と共存する都心型住宅の立地を誘導します。その他の既成市街地では、良好な住宅地の維持・保全に努めるとともに、木造住宅密集地等の改善を図り、適正な居住環境をもつ住宅地の形成に努めます。

既成市街地周辺の宅地化が進行している地区では、無秩序な開発を抑制するとともに、小規模な開発についても計画的な整備を誘導し、良好な住環境をもつ住宅地の形成を図ります。

郊外部の新しい市街地では、自然的環境に配慮しながら、都市基盤施設と一体となった計画的な開発を誘導し、良好な居住環境を備えた住宅地の形成を図ります。

幹線、地区幹線の沿道では、住宅と共存させながら、自動車による利用を目的とした施設や周辺住民のための利便施設などの立地を誘導します。

図4： 主要商業・業務地配置方針図



1 土地利用の方針 (4) 工業系

～活力ある工業地の形成と操業環境の確保～

横浜の臨海部は、京浜工業地帯の一翼を担い、日本の高度成長を支えてきました。しかし、東南アジアをはじめとする他国の工業化や一時の円高の影響を受けて、日本では製造業の海外移転が進んでおり、多くの市民が就業の場としていた臨海部でも、製造業中心だった土地利用を再編し、工業の高度化に対応すべき時期にきているといえます。

京浜臨海部では、首都圏という地の利と人材の厚み、産業の集積というポテンシャルを生かしながら、産学交流により生産機能と連携した研究開発機能の強化を図って既存産業の高度化や新産業の創出を促し、国際競争力のある産業拠点を計画的に形成します。また、遊休地等が発生した場合は、工場の再編整備や土地の有効利用を図っていきます。

中区、磯子区の根岸湾周辺の埋立地に形成された工業地では、高速湾岸線の整備に対応して引き続き保全・育成を図ります。

金沢区の臨海部埋立地の工業地では、工業の高度化に対応する良好な生産環境をもつ魅力ある新工業地の保全・形成に努めます。

また、内陸部の工業地域は、電機、機械産業等を中心に横浜経済の発展を支えてきましたが、周辺で宅地開発が進んだことや工場跡地を集合住宅へと利用の転換を図る例が増加してきたことによって、操業環境を維持あるいは保全する必要が生じています。そのため、今までに形成された産業集積を生かしつつ、研究開発、試作、生産機能をはじめとする産業の高度化を図るとともに、操業環境の整備と用途混在の防止に努めます。

1 土地利用の方針 (5) 流通業務系

～広域交通体系の整備に対応した機能強化と集約再編～

物流は、市民生活にとっても企業活動にとっても欠かせません。また、横浜の歴史が港とともに歩んできたことからわかるように、市内の経済活動にとっても流通は大きな役割を果たしています。

横浜の物流機能は市内だけでなく、北部地域は東京や川崎、南部地域は県内と結びついて、主に臨海部と都市間道路のインターチェンジを中心に集積してきましたが、近年、宅配便やコンビニエンスストアの普及に伴う物流の小口化が進み、市内住宅市街地での物流需要が増加する傾向にあります。

一方、物流交通が道路混雑の一因にもなっており、排気ガスが与える環境への影響や、災害時における交通混雑が懸念されます。

横浜市では、こうした社会的背景を踏まえた上で、首都圏の業務核都市として広域交通体系

の整備に対応した物流機能の充実強化と集約再編を図るとともに、物流の効率化と体系化のため新たな流通業務地の形成を計画的に進めます。

港湾関連の流通業務地では、時代に即した物流需要に対応して、ふ頭や物流関連施設を整備し、海陸空の総合ターミナルとして、国際港にふさわしい機能強化を図り、国際貿易の振興を図ります。また、臨海部における多様なニーズに対応し、物流機能と工業、商業、市民利用等諸機能との調和を図りつつ、市民に親しまれる快適なウォーターフロントの形成を図ります。

卸売流通業務地では、既存の物流施設の拡充と新たな埋立地の利用促進を図るとともに、高速道路のインターチェンジ周辺などの交通利便性の高い地区で、倉庫や配送センター等の卸売流通業務地の形成を図ります。

1 土地利用の方針 (6) 市街化調整区域

～無秩序な市街化の抑制と計画的な市街地整備～

横浜市では、昭和45年の市街化区域と市街化調整区域の指定にあたって、市域の約4分の1を市街化調整区域に指定し、開発を抑制してきました。

この結果、市街化調整区域は現在、都市にうるおいを与える貴重なオープンスペースであったり、市民に新鮮な野菜等を供給するための農業生産の場などになっています。

こうした樹林地や農地などについては、今後基本的には開発を抑制し、積極的に保全するとともに、市民が自然に親しみ、レクリエーションを楽しむ場として、利活用を図ります。

また、この区域における鉄道や幹線道路などの骨格的な都市基盤施設などの整備にあたっては、無秩序な市街化を防止しながら、周辺の土地利用について計画的な保全や誘導を行います。

(1) 優良な農地の保全

優良な農地を保全するため、農業振興地域、

農用区域、農業専用地区を拡大します。

(2) 防災的観点からの保全

浸水等の災害を防止するため、保水・遊水機能をもつ地域の保全に努めます。

(3) 自然的環境の保全

まとまりある樹林地などを緑地保全地区や市民の森、公園などにより保全し、市民の散策や憩いの場とするほか、環境学習や自然体験、ボランティア活動の場として活用します。

(4) 計画的な市街地整備の見通しのある区域の市街化区域への編入

都市計画の観点から必要と考えられる市街地の整備を行う区域(埋立地を含む。)では、多角的広域的な視点から検討を行い、関係する産業との調整を行った上で、必要な範囲で市街化区域に編入します。

2 市街地の開発及び再開発の方針 (1) 基本方針

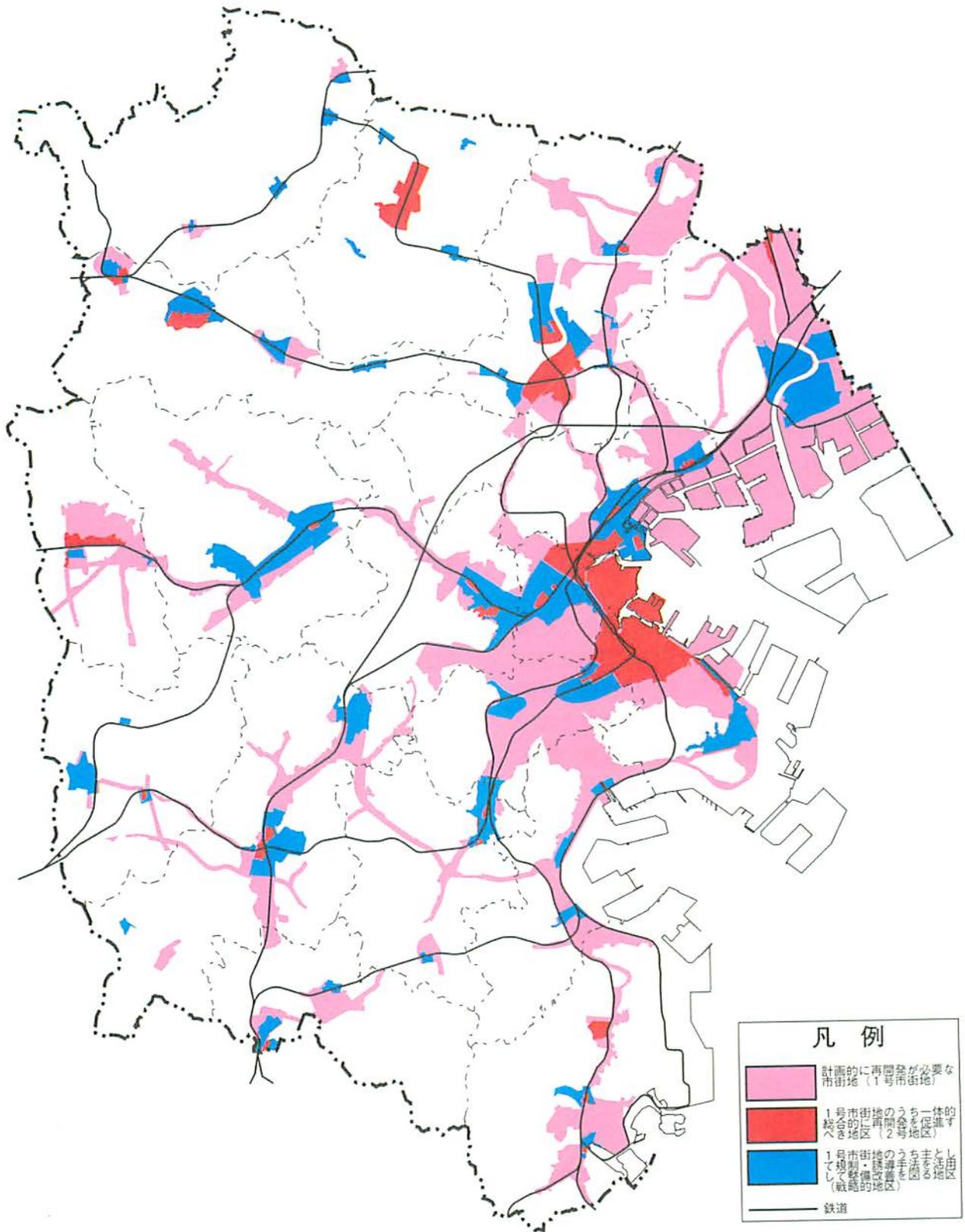
～業務核都市としての機能強化とバランスある市域の発展～

横浜市では、330万人を超える人口を擁するにふさわしい都市機能の強化と自立性の向上をめざして、市街地における開発と再開発を進めてきました。

今後も、市域のバランスある発展を図ることによって、首都圏における業務核都市としての役割を担い、職住が近接したゆとりある都市生活を市民の方々が享受できるようにするとともに、災害に強く、良好な環境をもつ都市を実現するため、以下の点を基本方針として市街地の整備を進めます。

- (1) 業務核都市として都市機能の強化を図るために、新たな市街地の開発と既成市街地の再開発を進めます。
- (2) 職住が近接した多心型都市構造を形成するために、都心、新横浜都心、副都心、地域拠点について重点的な再開発を進めます。
- (3) 都市機能の向上や更新、環境の保全、防災性の向上、住環境の改善を図るために、既存の都市資源を活用しながら既成市街地の再編整備を進めるとともに、良好な環境を持つ地区についてはその保全を図ります。
- (4) 市街化が進みつつある地域では無秩序な市街化を抑制して計画的な土地利用を図るとともに、宅地化の進んでいない新たな市街地では都市施設の整備と一体となった計画開発を推進します。
- (5) 市街化区域内にある未利用地等については、周辺の土地利用との調和を図りながら市街地としての整備を誘導するとともに、優良な農地や山林については保全を図ります。
- (6) 市民参加のもとで、地域の歴史や文化資源、自然的環境を保全あるいは活用し、個性と魅力にあふれた地域のまちづくりを展開します。
- (7) 市街地の開発や再開発を円滑に進めるために、各種規制・誘導・開発手法を連携、活用します。
- (8) 市街地の整備にあたっては、民間活力を活用し、事業の総合化と効率化に努めます。
- (9) 環境への負荷の低減に十分配慮したまちづくりを進めます。
- (10) 市街地の整備にあたっては、市民が安心して暮らせるような福祉に配慮した人にやさしいまちづくりを進めます。

図5：市街地整備の方針図



2 市街地の開発及び再開発の方針 (2) 住宅市街地の開発整備の方針

～利便性の向上と自然環境への配慮、主体的まちづくり活動への支援、すべての人が安心できるまちづくり～

横浜市では、総合的な機能を持ち自立性の高い都市を目指すとともに、市民のゆとりと産業の活力が広がる職住が近接した都市の実現を目指しています。

このため、都心、副都心、地域拠点について機能強化を図ると同時に、都心部、都心周辺部、郊外部など各地域特性に応じて、利便性と自然的環境を考慮した特色ある住宅市街地の形成を目指しています。

住環境を総合的に向上させていくために、道路や下水道、公園緑地など生活基盤の整備を進め、公共施設等の整備を図るとともに、建築物の用途や形態、密度等に対する適切な誘導による調和のとれた街並みの形成を図ります。

また、地域住民による主体的な活動を支援して良好な住環境の形成や維持保全を促進するとともに、子ども、高齢者、障害者等すべての人々が安心して住むことのできる住宅地をつくります。

市街地の類型別に方針を示すと、都心や新横浜都心のうち、商業・業務地では、面的なプロジェクトとも連携して良質な都心型住宅を供給し、住宅と商業機能が併存している地域では、老朽化した建物の建替えを推進し、商業の活性

化と良質な住宅の供給を図ります。

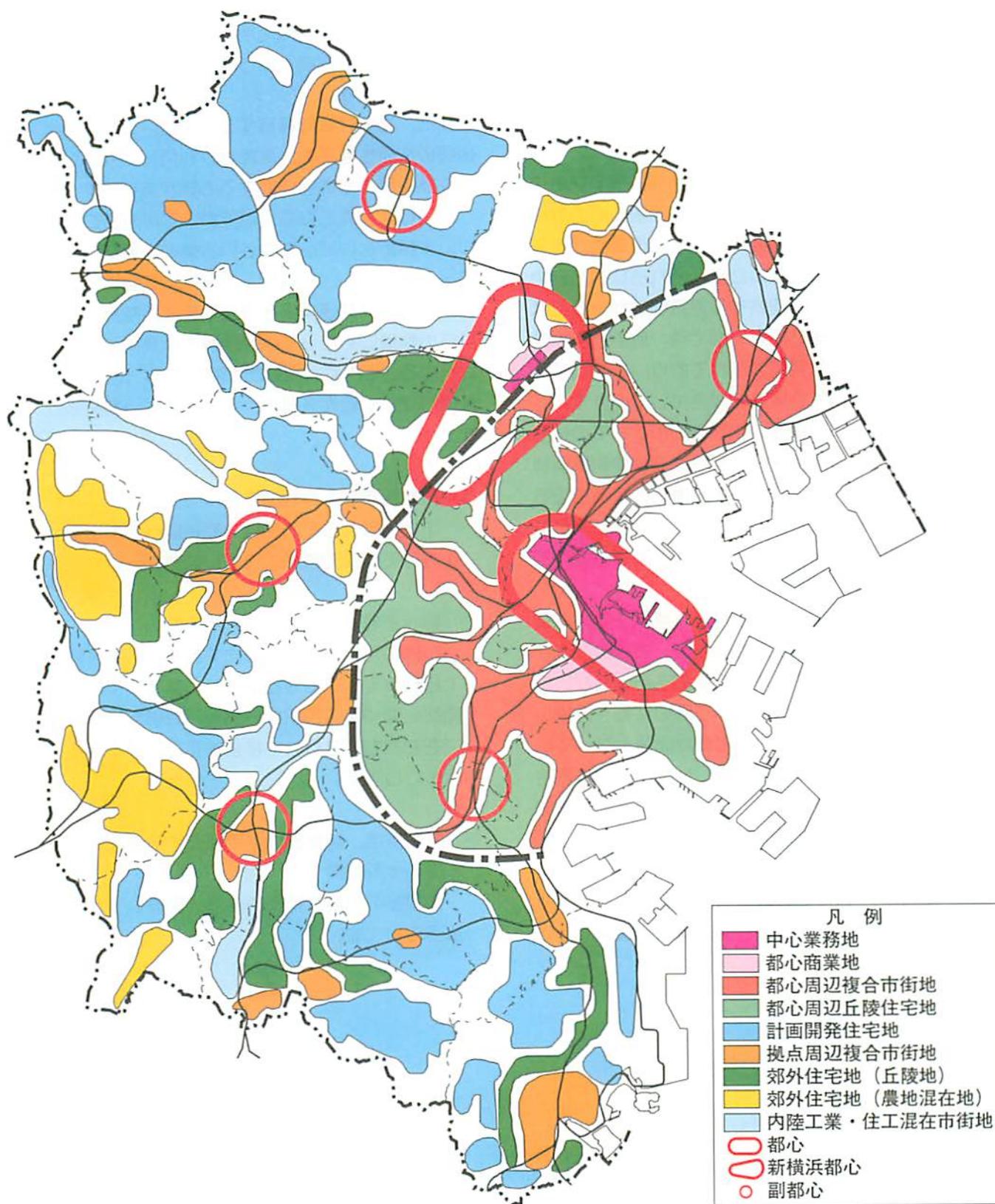
都心周辺で住宅と商業機能が併存している地域では、市街地の整備とも合わせて居住水準の向上を図り、その他の主として都心周辺の丘陵部の住宅地では、生活基盤施設等の整備を進めながら、良好な住環境の保全・育成に努めます。

郊外部では、副都心や地域拠点で再開発等と連携した都市型住宅の供給を図ります。計画的に開発された住宅地では、建築協定や地区計画等の制度を活用し、良好な住環境を守ります。

その他の郊外住宅地のうち、農地と混在している地域では、生産緑地の保全を図りながら、計画的な基盤整備と宅地化農地の誘導によって良好な住宅市街地の形成に努め、その他の主として斜面地に広がる一般住宅地では、道路や公園緑地など生活基盤施設の充実に努めます。

なお、既成市街地の中で、老朽化した狭小な住宅が密集している地域では、計画的な建替えを促進し、また、低・未利用地のうち住宅としての利用に適するものについては、土地利用転換に合わせて、周辺の環境との調和を図りながら、計画的開発の誘導によって良好な住宅市街地の形成に努めます。

図6：住宅市街地類型別整備方針図



3 交通体系の整備方針 (1) 基本方針

～快適性、速達性、安全性、信頼性～

横浜市の鉄道網は、東京方面と連絡する広域機能をもつ鉄道と、横浜駅を中心とする放射型鉄道から構成されています。駅の配置をみると、郊外部では都心部と比較して密度が低くなっています。

道路網については、関内、関外、横浜駅周辺地区などの都心部を中心とした放射方向の幹線道路や東京と県央、湘南方向を結ぶ道路が街道として発達してきましたが、それら放射方向の道路を環状方向に連絡する道路整備が十分ではありません。また、郊外部では、放射方向の幹線道路でさえも整備が遅れており、市内の多くの箇所において交通渋滞が発生しています。

横浜市は、首都圏の業務核都市としての役割を担うことが期待されており、都心や新横浜都心、副都心などについて業務機能の集積を図るため、首都圏の主要な都市等との連絡を強化する広域交通ネットワークの形成を図る必要があります。

市内においては、さまざまな需要を支える交通サービスを提供するとともに、市域の一体性や内陸部と臨海部の連絡を強化する必要があり、特に都市の骨格として環状方向の移動を重視した交通ネットワークの形成が課題となっています。また、防災面からも、地震などの災害時に代替経路の確保など、緊急時に対応できる放射・環状型交通ネットワークへと改編することが求められています。

さらに、近年の社会経済情勢の変化と環境問題への関心の高まりは、交通体系の整備にあた

って、既存施設の有効活用や環境への負荷の少ない都市構造の形成という課題に対応することを求めています。

また、高齢社会に移行する中では、公共交通機関の利便性を高め、高齢者が利用しやすい公共交通機関の整備を促進する必要があります。

こうした観点に立ち、以下の3つの方針により、大都市としてふさわしい水準の交通ネットワークを形成し、快適性、速達性、安全性及び信頼性の高い交通体系を確立します。なお、これらの整備にあたっては、環境への負荷の低減に努めるとともに、市民の生活環境等に配慮し、地域の魅力や個性を維持、育成するよう努めます。

(1) 最寄駅まで15分の交通体系整備

市内のほとんどの地域で最寄駅へおおむね15分で到達できるようにします。

(2) 都心まで30分の交通体系整備

市内の各地域から都心までおおむね30分で自動車で到達できるようにします。また、副都心間や市内各駅から都心、新横浜都心までをおおむね30分で移動することができるようにします。

(3) 全国各地、首都圏の主要都市や空港を結ぶ交通体系整備

首都圏の主要な都市や空港に到達しやすいようにします。

3 交通体系の整備方針 (2) 道路の整備方針

～放射・環状型の体系的な道路ネットワークの形成～

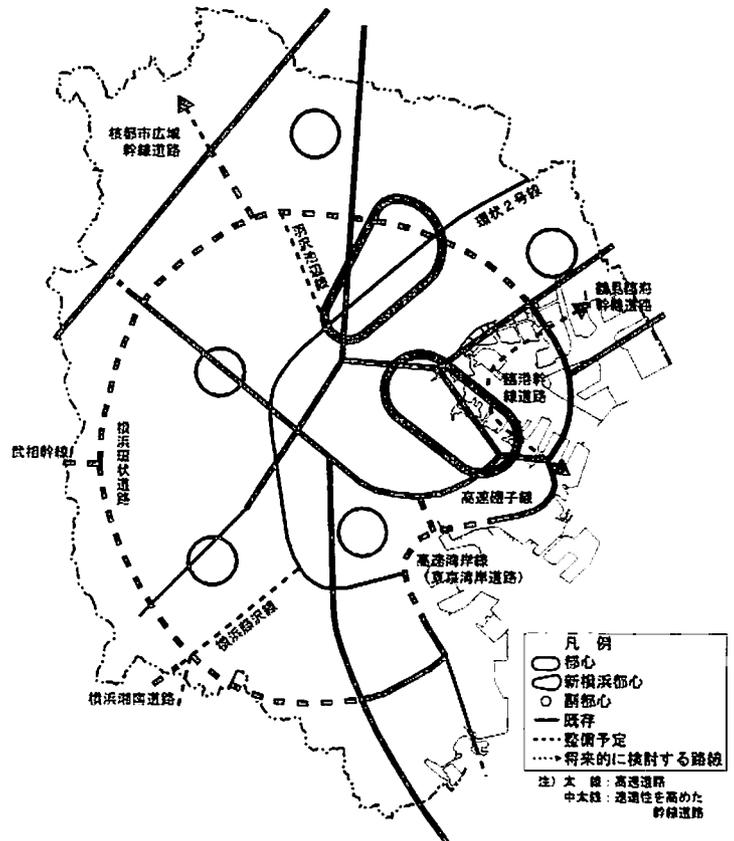
横浜市では、都市計画道路を中心に道路整備が遅れており、市内各所で交通渋滞が生じています。そのため、生活道路への通過交通の流入やバス交通の定時性が確保されないなど、さまざまな課題を抱えています。円滑な交通流を確保し、これらの課題を解決するために、高速道路、幹線道路、地区幹線道路などからなる体系的な道路ネットワークの形成を図ります。

高速道路については、市内各地域の結びつきを強め、首都圏や全国の主要都市との間の利便性を高めるために、横浜環状道路や横浜湘南道路、横浜湾岸線などの整備を進め、放射・環状型の高速道路のネットワークを形成します。

幹線道路については、市域の一体性を図るため、環状2号線、3号線、4号線、横浜藤沢線、羽沢池辺線など、3環状10放射道路を中心に整備を進めます。

また、住宅地と最寄駅や幹線道路を連絡する地区幹線道路の整備を進め、高速道路、幹線道路とともに、体系的な道路ネットワークを形成します。

図7：主要道路整備方針図



3 交通体系の整備方針 (3) 都市高速鉄道等の整備方針

～放射・環状網の整備と既存線の活用～

基本方針の項で述べた考え方に沿って、都心地区を強化するみなとみらい21線の完成を図ります。環状方向の鉄道として、副都心の間を結ぶ横浜環状鉄道(シティループ)の日吉～中山間について整備を進めるとともに、他の区間について計画の具体化を図ります。また、二俣川・鶴ヶ峰副都心から新横浜都心を経て大倉山及び川崎方面に至る神奈川東部方面線の計画の具体化を図ります。交通需要に対応して、郊外部連絡線の具体化に向けて調整を進めます。

また、既存の鉄道の輸送力強化を図るため、

東京急行東横線の複々線化の早期完成を促進します。

さらに、JR東日本東海道貨物線の旅客駅の設置、こどもの国線の通勤線化、ドリームランド線の運行再開など既存線の有効利用による公共交通ネットワークの強化を図るとともに、横浜市の将来都市構造における東京湾連携軸や業務核都市連携軸を強化する路線として、京浜臨海線や高速鉄道3号線のあざみ野以北の延伸について計画の具体化を進めます。

図8：幹線道路整備方針図

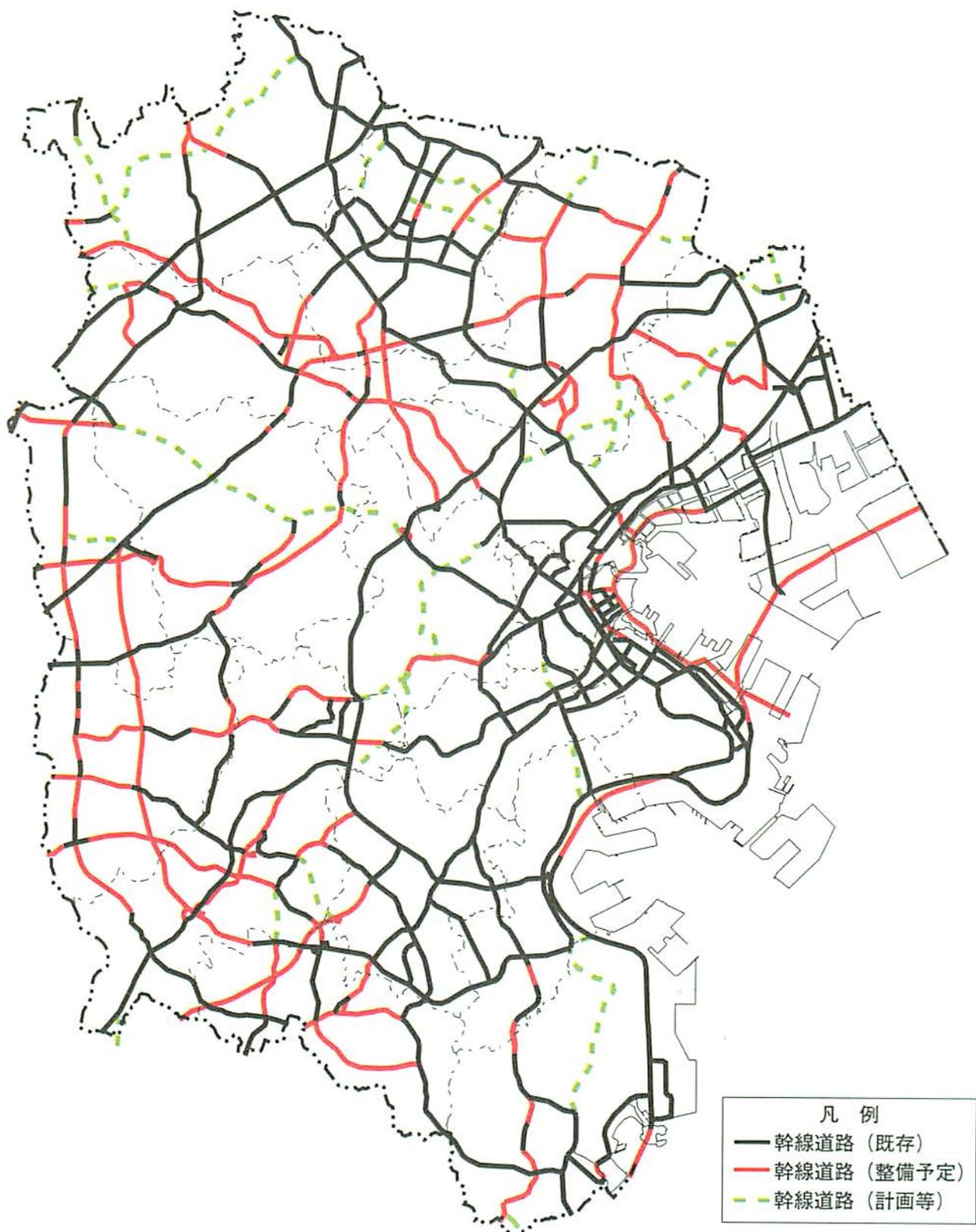
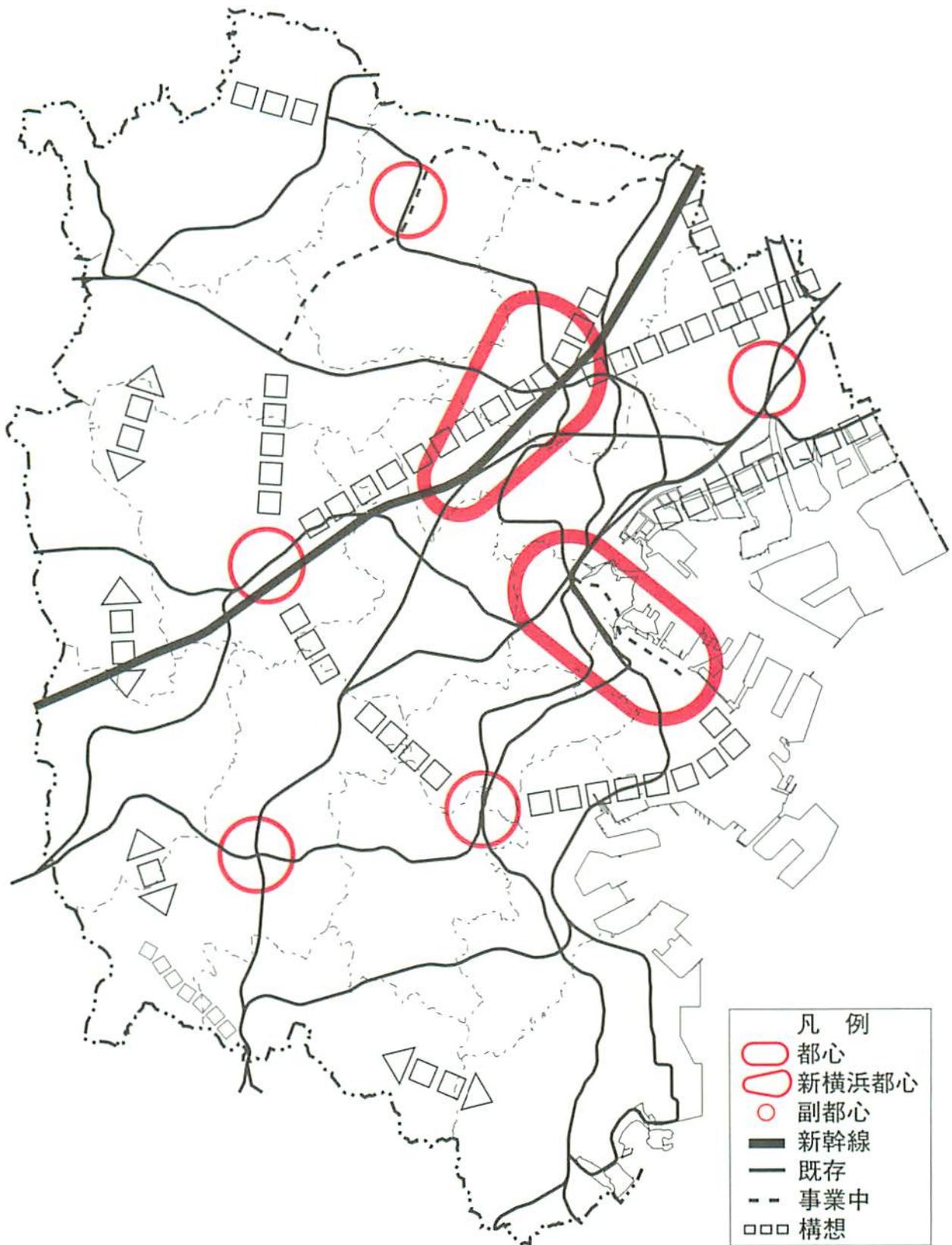


図9：都市高速鉄道等整備方針図



4 緑の保全と創造の方針

～緑あふれる環境づくりと恵み豊かなふるさとづくり～

樹林地や農地、公園などの緑は都市にうるおいとやすらぎを与え、豊かな市民生活をおくる上で必要不可欠な都市の要素といえます。

このうち樹林地は、様々な制度や土地所有者の協力により残されているものもありますが、多くは所有者の意向により開発などの可能性があるものとなっています。

また、自然的環境の維持や防災・治水などの機能を持つ農地についても、多様な農業振興策により保全されていますが、農業者の高齢化や後継者不足などから不耕作農地が増加し、転用も続いています。

一方、開発にともなう提供や計画的配置による公園整備、公共施設や民有地の緑化を進めています。緑の総量を維持・回復するためには、より一層の取組が必要となっています。

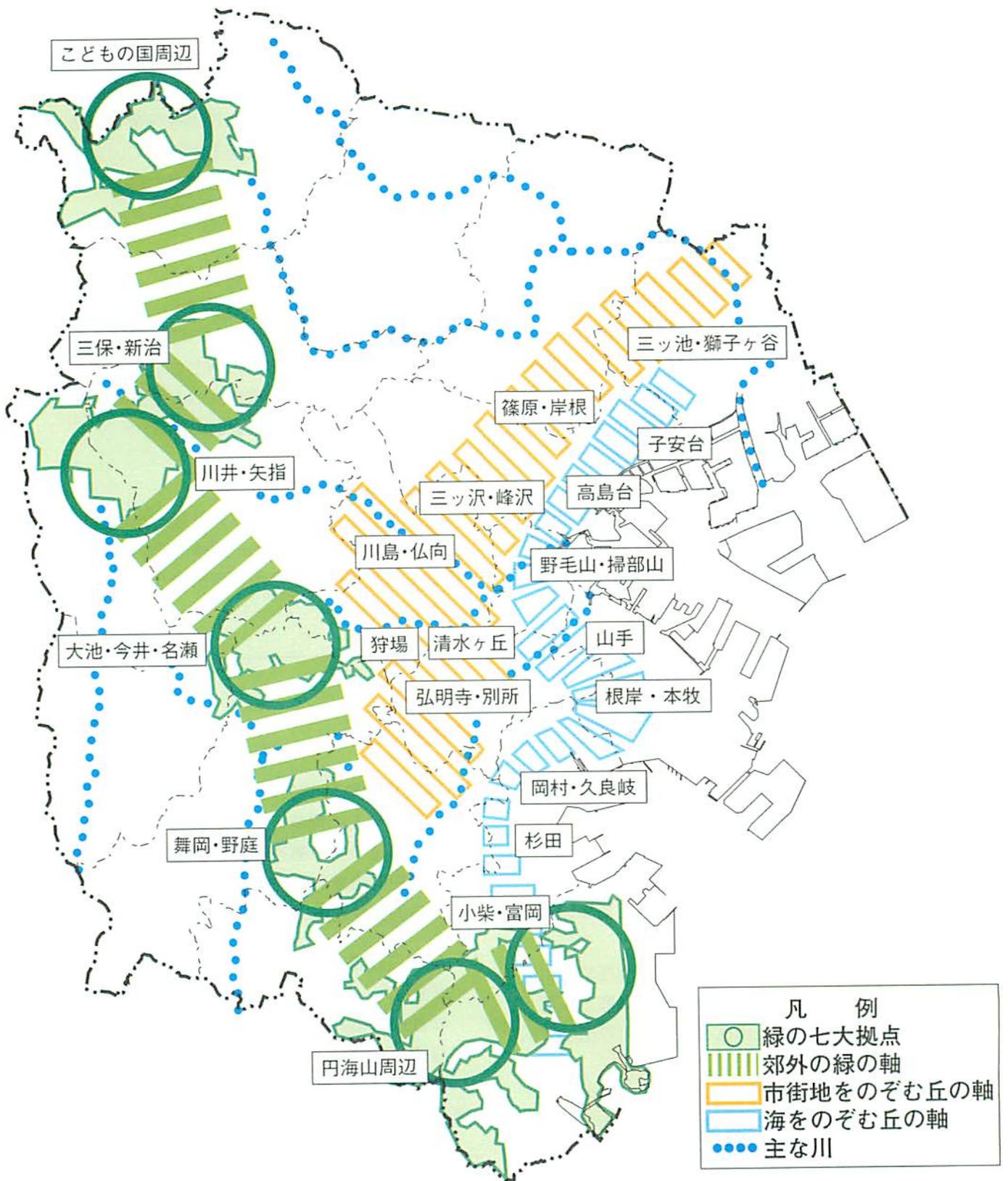
このため、樹林地や農地の保全と活用、公園整備、緑化の推進により緑のオープンスペースを計画的に確保し、緑あふれる環境づくりを進めるとともに、農業者や農協、市民と連携しながら、恵み豊かなふるさとづくりを進めるため、次の基本方針により具体的な施策を展開していきます。

(1) 郊外部に連なる緑の七大拠点や市街地のまとまりのある樹林地、斜面緑地、社寺

林、名木古木等を保全するとともに、市街地の再開発等に合わせて新しい緑の空間を創造します。

- (2) 生産緑地の指定や市街化調整区域にある優良な農地の保全を進めるとともに、多様な市民利用型の農園の整備、良好な田園景観をもつ地域での市民の憩いと農体験の場の整備を進めます。
- (3) 水辺の生物生息環境を維持回復するとともに、市民が親しめる水辺空間として公園や水際線緑地の整備を進めます。
- (4) スポーツ・レクリエーション、防災など市民の様々なニーズと地域の歴史や自然的環境などの特性を生かした特色ある公園を計画的に整備します。
- (5) 道路、河川、公共施設の緑化や民有地緑化を進め、花と緑の美しい街をつくりまします。
- (6) 市民や企業を主体とした緑を守り育てる活動を支援し、緑に関する人と情報のネットワークを広げます。

図 10：緑の将来像図



5 下水道及び河川の整備方針

～快適な水環境の保全・創造と安全な市民生活の推進～

横浜市では、かつては農耕地や丘陵の樹林地であった郊外部が無秩序かつ急速に宅地化されたため、土地の遊水保水機能が低下し、わずかな降雨によっても浸水等の被害が生じるようになりました。また、下水道の整備が遅れたまま、工場群の建設と宅地化が進行したことにより、河川や海域の汚染が進みました。

そこで、市内全域において下水道整備の積極的な推進を図り、公共用水域の水質浄化や浸水対策に努めてきました。また、河川についてもその改修を進めるとともに、流域において河川への流出抑制を行い、下水道整備と連携した総合的治水対策を進めてきました。

この結果、昭和40年代と比較して浸水被害は大きく減少し、多くの市民が下水道サービスを受けられるようになりました。

しかし、身近な住環境に対する市民の関心が高まるにつれ、水路や河川は市民が親しめる空間へと活用することが求められるようになりました。

した。

このため、今後は下水道と河川の両事業がより密接な連携を図り、市民生活の安全性を向上しながら、市民が親しめる水環境を保全し創造するといった視点が必要であると考えています。

そこで、以下の点を基本的な方針として、下水道と河川の整備を進めていきます。

(1) 快適な水環境の保全と創造

水洗化事業の早期完成に向けて、下水道施設の整備をさらに進めるとともに、河川や水路などについては、水質の向上と水害の確保を図りながら、都市景観や水辺の生態系等も考慮した水辺空間の整備を進めます。

(2) 安全な市民生活の推進

河川・下水道・流域が一体となった総合的治水対策を段階的に進め、浸水のない安全な市民生活が確保できるよう努めます。

6 都市デザインの方針

～都市デザイン活動の展開～

横浜市では、他都市に先駆けて魅力あるまちづくりを進めるため、都市デザイン活動に取り組んできました。

これは、機能性や利便性の向上だけでは快適な市民生活は得られないという考えに基づいたものです。

都市デザインは、都市や各地域に個性や文化的特色をもたらし、市民が守るべき資産としての質の高い都市空間を市民とともに創り出していくことに目的があります。

緑や川などの自然の保全、歴史資産を生かした新しいまちづくり、憩いの空間を持つ活気ある商業地づくり、港と市民が接することのできる水際線づくり、新しい住宅地の街並み景観整備などを行ってきましたが、今後も以下の方針に沿って魅力ある地域空間形成に努めていきます。

(1) 歴史や自然などの地域の資源を生かした個性と魅力の育成

横浜の持つ特徴ある風景や都市の自然的環境、歴史的資源などの保全、活用を図り、横浜独自の個性と魅力あるまちをつくります。

(2) 地域にふさわしい快適で豊かな都市空間の創造

ゆとりある歩行者空間の確保、うるおいある緑やオープンスペースの創造、都市の賑わいの演出など、地域の特性に合わせた魅力ある都市空間を創造します。

(3) 市民、企業、行政が一体となったまちづくり

市民、企業とともにまちづくりの目標を共有し、地域の個性と魅力あるまちづくりを推進します。

7 福祉のまちづくりの方針

～だれにもやさしいまちづくり～

横浜市では、平成9年4月に「横浜市福祉のまちづくり条例」を施行しました。

これは、障害者や高齢者等にとって暮らしやすいまち、すべての人に暮らしやすいまちである、という基本的な考え方のもとに、市民のだれもが安心して生活し、様々な活動に参加できるよう、市民・事業者・市が一体となってまちづくりを進めていくための基本となるものです。

今後、以下の点を基本的な方針として福祉のまちづくりを進めていきます。

(1) 人間性豊かな福祉都市の実現

すべての人が自らの意思で自由に行動でき、さまざまな活動に参加することができるよう福祉のまちづくりを進めます。

(2) 市、事業者、市民の協力、連携によるまちづくり

市民が暮らしやすい地域に着目し、地域を構成する人たちと連携し、地域で支え合う仕組みづくりや建築物等の施設整備を一体とした、だれにもやさしいまちづくりを進めます。

8 環境管理の方針

～人と自然が共生する環境にやさしいまちづくり～

横浜市では、高度成長期のいわゆる産業型公害に対して、公害防止協定の締結など、市民や事業者との連携にもとづく先進的な取組により、大幅な改善を図ってきました。

しかし、今日なお、自動車公害など都市・生活型公害の改善が課題となっており、廃棄物による環境への負荷の増大や有害な化学物質による新たな環境汚染が懸念され、また、身近な緑や水辺の減少により生態系の多様性が失われつつあります。さらに、エネルギーの大量消費による地球の温暖化など地球環境問題への対応も重要な課題となっています。

こうした環境問題を解決するためには、市民一人ひとりが認識を深めるとともに、行政・事業者・市民が連携して、これまでの経済システムやライフスタイルを見直し、環境への負荷の少ないうるおいとやすらぎのある都市づくりが必要になっています。

そのため、以下の点を方針として、「人と自然が共生する環境にやさしいまちづくり」を目指します。

- (1) 大気汚染や水質汚濁等の産業型公害や自動車公害等都市・生活型公害などの改善を進めるとともに、有害化学物質などによる新たな環境汚染を未然に防止します。

- (2) 自然とふれあえるうるおいとやすらぎのある都市を実現するため、都市の緑化や水質の向上、水辺の整備などを進めるとともに、緑地、河川、沿岸域、さらに流域を単位とした生物の生息空間の保全や創造を図ります。

- (3) 環境への負荷の少ない都市構造や循環型の社会システムが形成されている都市を実現するため、公共交通網の整備や地域冷暖房の導入等エネルギーの合理的・効率的利用を推進します。また、廃棄物の減量化・資源化を進め、リサイクル型の社会経済システムとライフスタイルの確立を図ります。

- (4) 地球規模の環境問題に対し、地域からの取組が進められている都市を実現するため、地球温暖化防止対策など地球規模の環境の保全にも資する持続的発展が可能なまちづくりを進めます。

- (5) 開発事業等の計画立案にあたっては環境への配慮を促し、環境への負荷の少ない、自然の持つ機能を生かした都市の形成を進めます。

9 都市防災の方針

～災害に強いまちづくり～

総合的な防災対策を推進するため、市民の誰もが安心して日常生活を送り、災害が発生しても市民の安全が守られ、早期に都市機能が復旧する、災害に強いまちづくりを進めます。

このため、防災体制の強化を図るとともに、次の方針に基づき、都市基盤の整備や建築物の不燃化等を、市民や企業との連携のもとに進めます。

- (1) 都心、新横浜都心、副都心等を整備することによって、都市機能の強化・分散を図り、災害に強い多心型都市構造を形成します。
- (2) 防火・準防火地域等の地域地区や地区計画など都市計画の法制度を活用して、災害に強いまちづくりを計画的に推進します。
- (3) 木造建築物の密集する市街地などで、市民とも連携して、防災的機能を持つ道路、公園等のオープンスペースを確保するとともに、建築物の不燃化や狭あい道路の拡幅等を促進するなど、市街地の修復による防災性の向上に努めます。また、防災再開発促進地区の指定や防災街区整備地区計画の策定により、建替えの支援を行うとともに、必要に応じて、土地区画整理事業や市街地再開発事業など面的な市街地開発事業を推進し、都市の防災性を高めます。
- (4) 災害時の都市機能の速やかな復旧と延焼の防止を図るため、主要道路の耐震化や沿道の不燃化を進め、都市の防災骨格の形成を促進します。

第Ⅳ章 計画の実現に向けて

～パートナーシップによるまちづくり～

横浜市都市計画マスタープラン全市プランは、今後地域別に定める、より具体的な区プラン及び地区プランの指針となり、それらが示す将来像に向けて、まちづくりに関わる主体がそれぞれの役割を果たすことによって、まちづくりが展開されます。

(1) 区プラン、地区プランの策定

全市プランの内容は、地域別の方針である区プラン、地区プランによってより具体的に記述され、まちづくりへの動きにつながっていくこととなります。

① 区プラン

区プランは、地域の視点を反映させながら各分野の計画を区の単位で相互に調整し、ゆめはま 2010 プラン区別計画をより具体的、詳細に整理するもので、区役所が主体となって策定します。

横浜市では、平成9年度からプランの策定作業に着手しており、その後も順次策定します。

② 地区プラン

地区プランは、区のまちづくりを進めるために必要な地区を対象とするもので、主として区役所が主体となって策定します。いろいろなまちづくりへの動きにつなげていくことをねらいに、素案の作成段階から市民の方とのパートナーシップによって策定作業を進めます。

区プランと同様、平成9年度から策定作業を行っています。

(2) まちづくりの主体と役割分担

都市計画マスタープランの内容を実現するためには、まちづくりにかかわる主体がおのの役割を分担することが必要です。

行政の役割としては、①道路や公園の整備などの事業を実施する、②事業を規制・誘導する、③市民の活動を支援し、必要な情報の提供と調整を行う、などがあげられます。

再開発などについては、企業をはじめとする事業者が行政の支援のもとに事業を実施することになります。

市民の役割としては、個々人として、あるいはグループとして、身近な住環境の保全・向上のためのルールづくりなどの活動、行政の実施する施策への参加や提案などがあげられるでしょう。

よりよいまちづくりのためには、市民、企業、行政が共通の指針のもとにパートナーシップを組みながら、役割を担い、責任をもつことがよりよいまちづくりのために不可欠なことだといえます。

(3) 都市計画マスタープランの見直し

都市計画マスタープランは、計画期間が中長期にわたることから、社会経済状況の変化や市民意識の変化などによって、見直すことが必要になります。

こうした見直しは、都市計画法にもとづいて策定される市街化区域及び市街化調整区域の整備、開発又は保全の方針や市の総合計画の見直しとも連動しながら行われます。

横浜市都市計画マスタープラン・全市プラン

2000（平成12）年1月

発行 横浜市都市計画局都市計画部都市計画課

〒231-0017 横浜市中区港町1-1

TEL 045-671-2658 FAX 045-663-8641

横浜市広報印刷物登録 第110510号

類別・分類 B-JA060



古紙配合率70%再生紙を使用しています

横浜市基本構想

(長期ビジョン)

平成18年6月23日策定

横浜市

はじめに

横浜は1859年（安政6年）の開港以来、日本近代化の窓口として栄え、国内外から進取の気風に富む人々が集まり、夢と希望に燃えて新しいまちづくりを進める一方、先駆的な日本人や伝統的な日本文化が横浜から海を渡りました。

昭和30年代から40年代にかけて、わが国の経済が大きく成長し、都市に産業が集中するなかで、横浜の人口は急増し、公害や都市基盤整備の遅れなどの新たな都市問題に直面しました。

このような都市化の波のなかで、1973年（昭和48年）に「横浜市基本構想（旧）」を制定し、その後約30年間にわたり、市民、団体、企業や行政などが力をあわせ、今日の大都市横浜を築いてきました。

現在、少子高齢社会の進行や人口減少社会の到来とともに、社会経済のグローバル化が進むなど、社会の大きな転換期を迎え、市民の将来への不安が高まりつつあります。

こうしたなかで、厳しい現実を直視し、的確な時代認識を共有しながら、誰もが希望を持って生活できる新しい仕組みを創りあげる必要があります。

先人からこの歴史あるまちを受け継いだ私たちは、2009年（平成21年）に、開港150周年、市政120周年を迎えるという節目をとらえ、新しい横浜の魅力や活力を創造し、世界に発信しながら、夢や希望にあふれるまちの礎をつくらなければなりません。

そこで、これからの概ね20年間（2025年頃まで）を展望し、横浜を支えるすべての人々が、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、新しい「横浜市基本構想（長期ビジョン）」を策定しました。

「横浜市基本構想（長期ビジョン）」は、地方自治法に規定される横浜市の「基本構想」に位置づけられるものであり、市政運営の基本理念でもあります。

平成 18 年 6 月 23 日

横浜市長 中田 宏

目次

ページ

1 横浜の都市像	1
(1) 市民力（市民の活力と知恵の結集）	
(2) 創造力（地域の魅力と創造性の発揮）	
2 都市像を支える5つの柱	2
(1) 世界の知が集まる交流拠点都市	
(2) 新たな活躍の場を開拓する活力創造都市	
(3) 多様な働き方や暮らしができる生活快適都市	
(4) 市民の知恵がつくる環境行動都市	
(5) いつまでも安心して暮らせる安全安心都市	
3 実現の方向性と取組	4
(1) 多様な文化を持つ人々と共に生きよう	
(2) 充実した学びにより豊かな人生を送ろう	
(3) 子どもを温かく見守りのびのびと育てよう	
(4) 横浜ならではの魅力を創造し都市の活力を高めよう	
(5) 活発な情報交流により新たな可能性を創造していこう	
(6) 個性を生かして働ける社会をつくろう	
(7) 暮らしやすい快適なまちづくりをしよう	
(8) 地球にやさしい都市環境を未来へ引き継ごう	
(9) 住み続けたいと感じられる魅力をつくろう	
(10) ゆとりをもって安心して暮らそう	
4 実現のための基本姿勢	9
(1) 市民力の発揮（新しい公共の創造）	
(2) 行政の役割（自律と分権の地方自治を目指して）	

1 横浜の都市像

都市像

市民力と創造力により新しい「横浜らしさ」を生み出す都市

横浜は、平和や人権の尊重を基調として、世界との窓口として歴史的に果たしてきた役割を常に認識しながら、知恵と活力を最大限に発揮し、市民が生き生きと暮らせる魅力あふれる都市であり続けます。

また、年齢や性別、障害の有無や国籍にとらわれることなく、多様な個性を尊重し、市民自らが多様な力を地域社会で発揮します。

市民の意識と行動が、これからの横浜を形づくりします。新しい「横浜らしさ」を生み出し世界に発信することで、横浜は常に新たな魅力と活力を創造し続けます。

(1) 市民力（市民の活力と知恵の結集）

横浜の特徴であり最大の活力の源は、多様で豊富な人材と、活発な市民活動です。市民が生活を営んでいく上で、地域において様々な課題が発生しますが、「横浜らしさ」である豊かな市民の力を最大限に発揮し、解決に取り組みます。

また、世代間で互いに助け合い、連携しながら、柔軟性と新しい発想を生み出す地域づくりを進め、安全と安心の中で充実した暮らしを送ることができるまちをつくりあげます。

そのために、市民一人ひとりが広い視野と責任感を持って自発的に地域や社会活動に参画し、知恵と行動を結集することにより、生き生きと暮らせる都市の魅力と活力をつくりあげていきます。

(2) 創造力（地域の魅力と創造性の発揮）

横浜の特徴であり最大の魅力は、豊かな水・緑と歴史的建造物や先進的な都市景観に加え、多様な文化や人々を分け隔てなく迎え、受け入れてきた開放性と、常に新しい技術や文化に目を向け積極的に取り入れていく進取の気風です。

社会経済のグローバル化や情報化が進み、ますます世界が身近になる中で、世界の中の横浜としての役割を担っていくために、横浜ならではの魅力「横浜らしさ」を、誇りを持って世界に発信します。

国内外から人や企業、国際機関などが集まり、それぞれの知恵や文化の融合により新たな魅力を創造し、世界で活躍する人をはぐくむ、躍動する創造的都市をつくりあげていきます。

2 都市像を支える5つの柱

(1) 世界の知が集まる交流拠点都市

横浜は、開港期以来、国内外から多くの意欲と才能あふれる人々が集まり、常に時代を先取りしながら、国際港都として新たな魅力と活力を生み出してきました。

知的財産や活動の重要性が高まる中で、国内外の知識や人が集まる場を豊富に提供するとともに、次代を担う子どもたちを社会で温かく見守り、充実した教育環境の下、世界で活躍する人々をはぐくみます。

国際機関や研究活動の場が集まる横浜で、私たちと、世界から集まる多様な文化や技術を持つ人々が交流し、互いに切磋琢磨することにより、新しい文化芸術や先進的技術を生み出し、特色ある都市の創造性を発信することで、横浜は世界の知識と知恵の拠点を目指します。

(2) 新たな活躍の場を開拓する活力創造都市

横浜は、その立地条件や港の存在を基に、時代に応じた産業が生まれ、集積しながら発展し、都市の活力を生み出してきました。

社会経済のグローバル化や情報化が進み、都市間競争が激しくなる中で、横浜から新たなビジネスチャンスと企業活動を生み出すことにより、国内外から企業の集積を進め、多くの人に活躍の場を提供していきます。

高度な技術や人の集積による都市の創造力と、新しい就業の場の創出により、横浜は人も企業も躍動する活力あふれる都市を目指します。

(3) 多様な働き方や暮らしができる生活快適都市

横浜は、東京への一極集中に伴い、急速に住宅地が拡大する中で、産業の集積を図るとともに、魅力的な都心部を形成することにより、多くの人々が訪れ、生活し、就業する大都市となりました。

働き方が多様化し、年齢や性別による固定的な役割が変化する中で、個人の価値観に応じて、働きながら地域や家庭で心豊かな生活を送ることができるような、高齢者や女性も生き生き暮らせるライフスタイルを実現していきます。

また、自然環境や都市景観など地域の特性に応じたまちづくりを市民自らが愛着を持って行うことにより、横浜は豊かな生活環境のある快適で暮らしやすい都市を目指します。

(4)

市民の知恵がつくる環境行動都市

私たちの日々の生活や活動は、地球環境に影響を及ぼしており、環境に対する配慮を常に意識し、行動することが求められています。

地球規模での環境問題がより深刻化する中で、身近なところで積極的に環境を守り、質の高い環境を創造していく行動を積み重ね、世界の一員としての役割を果たします。

世界から環境に関する情報や技術、人が集まり、その交流の中から新たな環境技術や取組を生み出すとともに、人と自然が共生し、環境と経済の好循環を実現する都市の姿を世界に発信することで、横浜は環境の港を目指します。

(5)

いつまでも安心して暮らせる安全安心都市

私たちが安心して暮らしていくためには、災害や犯罪、病気などの不安に備えることが必要です。

少子高齢社会の進行や人口の減少により、地域コミュニティが変化しても、そこで生活する人々が、人と人とのつながりを大切にし、互いに支え合うことができれば、暮らしの安全と安心が生まれます。

横浜は、一人ひとりの知恵と行動力を結集しつつ、セーフティネットの行き届いた社会の仕組みをつくりあげていくことにより、いつまでも心豊かに暮らせる都市を目指します。

3 実現の方向性と取組

(1) 多様な文化を持つ人々と共に生きよう

横浜が、世界との窓口としての役割を果たしていくためには、世界で活躍する人々を豊富に輩出するとともに、多様な文化を持つ人々が集い、生き生きと暮らすことができる都市づくりが重要です。

- ア 日本や横浜の歴史と文化を理解し、世界の人々とコミュニケーションがとれる国際性豊かな人を育てましょう。
- イ 国籍にかかわらず、人と人とのつながりを大切にし、多様な文化が共生するまちを目指しましょう。
- ウ 横浜の技術力や市民の多様な力を生かし、アジアとの交流や貢献を重点としつつ世界の都市との連携を活発に展開し、アジアと世界を結ぶ架け橋の役割を担っていきましょう。

(2) 充実した学びにより豊かな人生を送ろう

一人ひとりが将来を展望し、充実した暮らしを送るとともに、国内外で活躍する人々を育てていくためには、子どもから高齢者まで生涯にわたる多様な学びの機会を充実させることが重要です。

- ア 多様な個性やニーズに応じた充実した学びと、再挑戦できる教育システムが整った、教育が充実したまちを目指しましょう。
- イ 学校と家庭や地域が連携し、共に人を育てるとともに、青少年の自立を支援するまちを目指しましょう。
- ウ 地域コミュニティを支える人々が育ち、地域の課題解決に向けて技術や能力を生かせるまちを目指しましょう。

(3) 子どもを温かく見守りのびのびと育てよう

次代を担う子どもたちの健全な成長は、未来への希望あふれる都市づくりの根本です。ライフスタイルが多様化する中で、誰もが暮らしやすく、子どもたちがのびのび育つまちを実現していくためには、子どもが成長する喜びを社会全体で共有し、見守っていくことが重要です。

- ア 社会全体で子育てを支援することにより、子育てに関する様々な不安や負担を解消して、子どもと夢を共有できるゆとりある生活を実現しましょう。
- イ 子育てしやすい住環境や、子どもたちがのびのびと遊び、学べる安全な地域と親子の居場所づくり、医療の充実など、子育てバリアフリーが徹底された生活環境の整ったまちを目指しましょう。
- ウ 青少年が積極的に地域社会へ参画するとともに、世代間で互いに助け合い連携して子育てを支援する地域コミュニティを実現しましょう。

(4) 横浜ならではの魅力を創造し都市の活力を高めよう

横浜の活力を高めていくためには、活発な文化芸術活動や国際機関などの集積により、多様な人々が集まり、交流することで、横浜ならではの魅力と可能性を創造することが重要です。

- ア 横浜の立地条件を生かし、空港、港、道路、鉄道が一体的に機能するまちをつくり、活力ある産業の集積とともに、新たな産業や観光資源の創出と活用に積極的に挑戦し、活力と競争力のあるまちを目指しましょう。
- イ 横浜の活力の源である港の魅力を高めるために、アジアや世界に貢献する物流機能の強化とともに、海に親しめる憩いの機能も高めていきましょう。
- ウ 環境に配慮した事業活動や技術開発、消費が活発に行われるとともに、豊かな自然環境と、都市活動が持続的に共存できるまちを目指しましょう。
- エ 横浜の食を支える農業と都市生活を共存させ、大きな消費地を背景とした地産地消を積極的に進めるとともに、安全で新鮮な農産物を生み出す都市農業が活発に行われるまちを目指しましょう。

(5) 活発な情報交流により新たな可能性を創造していこう

情報通信技術の飛躍的な進歩により、時間と距離を超えて自由に情報を発信し、受信することが可能となってきています。すべての人々が、自由に、かつ、容易に情報通信技術を利用できる社会を築き、情報交流を活発に行うことにより、新たな可能性を創造していくことが重要です。

- ア 横浜の知恵や創造力を生かした先駆的な情報を創出し、世界へ発信していきましょう。
- イ 世界の多様な人々との情報交流を活発に行い、新たな発想や技術、ビジネスチャンスなどの創出につなげていきましょう。
- ウ 情報通信技術を積極的に活用し、地域社会における合意形成や防災・防犯など、様々な課題の解決や利便性、効率性の向上につなげていきましょう。
- エ 個人情報 を適正に管理するとともに、情報を活用するための知識と技術、マナーを身につけ、活発な情報交流を行いましょ う。

(6) 個性を生かして働ける社会をつくろう

将来への希望を持ちながら生き生きと暮らしていくためには、「働く」ことの大切さや意義を誰もがしっかりと認識し、働く意欲や努力が報われる社会を実現していくことが重要です。

- ア 年齢や性別、障害の有無や国籍などにとらわれずに、個性や能力に応じた多様な職業や働き方を選択できるまちを目指しましょう。
- イ 子育てや介護など、生活環境が変わっても、働き続ける選択もできる柔軟な労働環境をつくりましょう。
- ウ 知識や技能を修得し、向上する機会が豊富にある中で、一人ひとりの能力を生かして挑戦でき、また、挑戦する人を応援する気風にあふれるまちを目指しましょう。

(7) 暮らしやすい快適なまちづくりをしよう

高齢社会や人口減少社会の中で、誰もが快適に暮らしていくためには、ライフスタイルや地域の特性に応じた住環境の中で生活し、身近な地域で様々な活動ができることが重要です。

- ア 多様化するライフスタイルや、地域の特性に応じた質の高い住環境と効率的な交通体系が備わったまちを目指しましょう。
- イ 誰もが働きやすい就業の場と居住の場のほか、楽しみ、学び、憩いの場などが駅を中心に近接するコンパクトなまちを目指しましょう。
- ウ 歴史的建造物や水・緑・文化などの地域の特性を反映しながら、都市の景観を守り、住民自らが活発なまちづくりを展開しましょう。

(8) 地球にやさしい都市環境を未来へ引き継ごう

地球環境に配慮した質の高い都市環境を創造し、未来へ引き継いでいくためには、一人ひとりが環境問題を考え、行動するとともに、様々な主体が協働して取り組むことが重要です。

- ア 廃棄物の発生抑制、再使用、再生利用を進め、持続可能な循環型社会を目指しましょう。
- イ ヒートアイランド現象や地球温暖化などの環境問題に対して、省エネルギー行動や、環境負荷の小さい新エネルギーの普及に向けた技術の開発と利用を進めましょう。
- ウ 海や川、緑地や公園などの水と緑に加え、多様な生物が生息できる豊かな自然環境が身近にある、潤いのあるまちを目指しましょう。
- エ 農地を、農業生産の場として認識するとともに、防災、景観の保全、学習の場や、自然環境の一部として多面的に活用しましょう。

(9) 住み続けたいと感じられる魅力をつくろう

横浜に住むことに魅力を感じるためには、それぞれのライフステージの中で、住み続けたいと感じられる生活満足度の高いまちを実現していく必要があります。特に、若者に対する魅力づくりは、都市の活力を維持していく上でも重要です。

- ア 新たに横浜に住む人々も温かく受け入れられ、地域の一員として活躍できるまちを目指しましょう。
- イ 就職や就学などで生活環境が変化しても、自己実現を図ることができるなど充実した生活を送りながら住み続けることができるまちを目指しましょう。
- ウ 多様な仕事を選択できる就業環境や、それぞれのライフスタイルに応じた住環境と楽しみがある、若者や子育て世帯に魅力ある地域づくりを進めましょう。
- エ 世代間交流や市民活動などにより地域の人々が支え合い、障害者や高齢者などが地域の中で生き生きと暮らしていけるまちを目指しましょう。

(10) ゆとりをもって安心して暮らそう

障害者や高齢者はもとより、誰もが地域で安心して生活していくためには、将来にわたる安全と安心が確保され、ゆとりをもって心豊かに暮らせる社会を実現していくことが重要です。

- ア 個人の尊厳を尊重した福祉や医療の仕組みが整備され、バリアフリーが行き届いた、誰もが生活しやすいまちを目指しましょう。
- イ 救急医療や健康危機管理への備えを行うとともに、主体的な心と体の健康づくりを社会全体で支援し、健康で安心できる暮らしを目指しましょう。
- ウ 災害発生時における避難や救援などの応急態勢や防犯に対する取組など、安全と安心を支える充実した機能をもつ地域を目指しましょう。

4 実現のための基本姿勢

人口減少社会における、少子高齢化や社会経済のグローバル化などの進行は、新たな行政需要を生み、経営資源の制約を招きます。

社会経済情勢の変化に柔軟に対応しながら、都市像を実現していくためには、限られた経営資源を有効に活用し、効果的に取り組まなければなりません。

横浜を支える市民と行政がそれぞれの役割と責任を認識し、協力して都市の魅力や活力をつくとともに、安心して生き生きと暮らせる社会を実現します。

(1) 市民力の発揮（新しい公共の創造）

社会経済情勢の変化に伴い、市民や行政が単独で対応することが難しい新たな課題が増加し、解決に向けて柔軟かつ多様な取組を行う必要があります。

横浜には、多様で豊富な人材が集まり、活発な市民活動が展開されています。この豊かな市民力を最大限に発揮し、互いに助け合いながら自らが主体的に取り組むとともに、市民と行政が互いを理解し、尊重しながら協働して取り組みます。

ア 市民主体の取組

自らできることは自らが行うことを基本とし、世代間で互いに助け合い、連携しながら、市民が主体となって自主的に知恵と行動を結集し、取り組みます。

- (ア) 地域や社会活動に自発的に参画し、持てる力を発揮します。
- (イ) 自治会・町内会や市民公益活動団体などが、それぞれの特徴を生かし、互いに補いながら地域課題を解決できるコミュニティを形成します。
- (ウ) 企業の社会的責任に基づく地域活動を尊重し、社会に貢献する文化をはぐくみます。

イ 協働による取組

市民と行政が互いに特性を生かし、地域課題や社会的な課題に協働して取り組み、多様なニーズへきめ細かく対応することで、市民生活の質の向上を目指します。

- (ア) 市民と行政は対等の立場に立ち、活動目的や課題などの情報を共有し、相互理解を深めます。
- (イ) 地域の特性に応じて、市民や企業、行政などの地域を支える様々な主体が議論し、合意を形成しながら課題に対応します。
- (ウ) 社会の変化やニーズに応じて、協働にふさわしい領域を柔軟にとらえて取り組みます。

(2) 行政の役割（自律と分権の地方自治を目指して）

地方分権の流れの中で、特色ある「横浜らしさ」を発信し、新たな魅力と活力を創造するためには、市民との協働による「自治」と「経営」を進めるとともに、行財政改革に取り組み、持続可能な行財政運営を行い、市民満足度の高い自主的・自律的な大都市運営を目指します。

- ア 市民が自発的に地域や社会活動に参加できるよう、情報提供を進めるとともに、市民の活動を支援する仕組みを整えます。
- イ 地域の身近な課題に迅速かつ的確に対応できるよう、地域コミュニティを支援する仕組みや体制を整えます。
- ウ 他の自治体と連携し、防災や環境問題などの市域を越えた広域的な課題に対応します。
- エ 地域のニーズを客観的かつ的確に把握・分析し、自律的な政策形成能力を高めます。

IV 中長期的な都市づくりの方向性

IV項では、横浜市基本構想(長期ビジョン)で示された「市民力」「創造力」及び「都市像を支える5つの柱」の実現を目標に、今後概ね10年先を見据えた横浜の

都市づくりの方向性を、「地域レベルのまちづくり」「都市レベルのまちづくり」「交通ネットワーク」「水と緑の回廊形成」という観点から示します。

1 背景

■非「成長・拡大」時代を踏まえた都市づくり

- 横浜市の従来の都市づくりは、人口急増に伴う市街地の拡大をコントロールしつつ、拡大に見合った都市基盤を整備する形で進められてきました。しかしながら、経済・人口の非「成長・拡大」時代を迎え、今後の都市づくりは、道路や公共施設など今まで整備してきた施設のストックを有効に活用したコンパクトな市街地をつくっていくことや、暮らしに潤いを与える緑や美しい景観など次世代に継承できる新たなストックを育てていく方向に転換していく必要があります。
- 今後概ね10年間、全市レベルでは人口は増加傾向が続くと予測されていますが、地域レベルで見ると、高齢化が進む人口減少地域と若年ファミリー層の多い人口増加地域が「まだら模様」で存在し、既に前者では、空地・空家の拡大による地域活力の低下などの課題が生じつつあります。今後の都市づくりは、地域の特性に応じた課題にきめ細かく対応していく必要があります。

■地域の個性や特色を活かした都市づくり

- 高齢化の進展により、住宅地における屋間人口が増加し、地域と関わりをもてる市民が増えてくると予測されます。一方、市民のライフスタイルや生活行動パターンの多様化に伴い、都市づくりに対するニーズも多種多様になるものと考えられます。「行政が中心となって、一定圏域ごとに市民利用施設を分散配置し、地域間の公平性を第一に整備を進める」という従来の施策から、「地域住民と行政が協働でまちの将来像を考え、地域の個性や特色を活かした都市づくりを進める」方向への転換が必要となっています。

■世界を視野に入れた都市づくり

- 社会経済のグローバル化や情報化の進展に伴い、横浜は、世界の知が集まる交流拠点都市や、国内外の企業や人に新たな活躍の場を開拓する活力創造都市を目指していきます。また、地球規模での環境問題がより深刻化するなかで、世界の一員として質の高い環境を創造する行動を進めていくことが求められています。そのため、今まで以上に、国内だけでなく東アジアなど国際社会における役割を視野に入れた都市づくりが必要となっています。

2 地域レベルのまちづくり

市民利用施設や都市基盤整備が一定程度充足されてきた現況を踏まえ、今後の横浜のまちづくりは、市民一人ひとりにとって実感のある生活圏の充実を今まで以上に図っていくことに力を注いでいきます。

一人ひとりの考える生活圏は様々ですが、緑地や河川、鉄道や道路、歴史や文化、日頃の生活や活動などの要素によって、共通の圏域として認識できる一定のまとまり(=地域)を設定することができます。この「地域」は、行政が計画的に決めたものが定着した場合もありますが、本来、地勢や道路などによるまとまりなどから、住民が主体となって感じ、設定するもので、大きさがまちまちであり、時間とともに隣の地域と関係を深めたり薄めたり、形を変えたりします。

横浜市ではこれまで、特定テーマに対して意見を伺う「住民参加によるまちづくり」を進めてきましたが、最近ではこれに加えて、市民と行政の協働による「住民が主体となった」まちづくりを進めています。「地域」レベルのまちづくりでは、この取組をさらに充実させ、市民の活力と知恵の結集による地域の魅力と創造力の発揮を図っていきます。

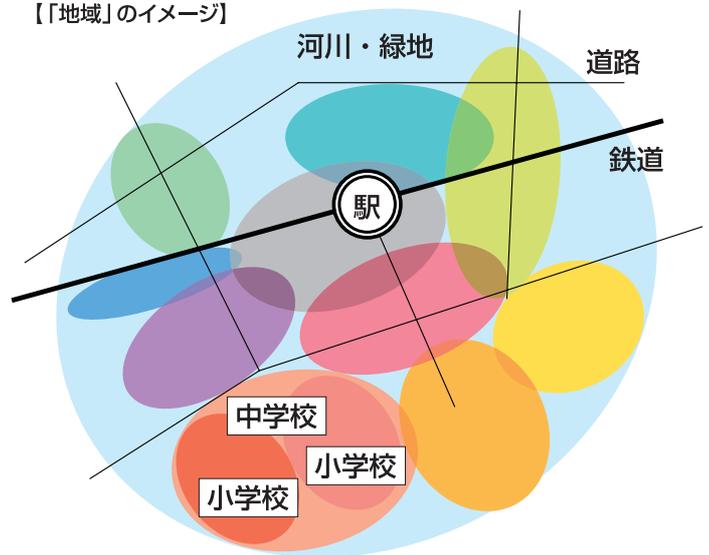
「地域」に関わる人々同士が話し合い、まちの将来像を共有し、地域施設の整備に取り組んだり維持・管理を担っていく、といった様々な活動を通して、住民自らが広い分野にわたり積極的かつ継続的にまちづくりを進められるよう、横浜市は、パートナーとして、これらの活動に関わっていきます。

例えば、小学校や中学校で結び付けられる「地域」では、

暮らしの主役である住民が、個人、グループ、自治会町内会あるいは学校・企業などと連携して、安全・便利・快適な暮らしのための課題を抽出、対策を検討し、自らあるいは行政と協働で解決を図る取組を推進していくことが考えられます。

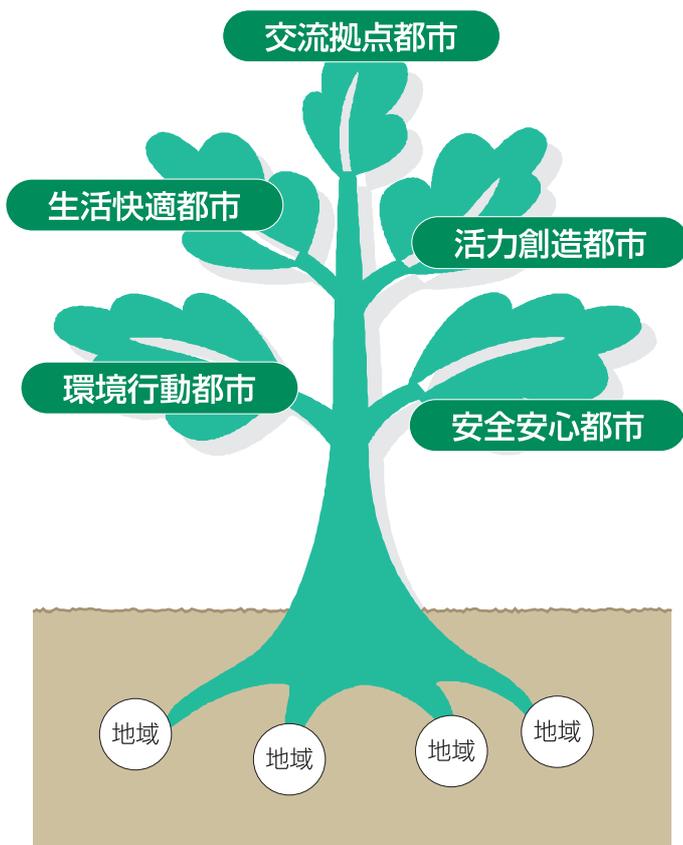
少子高齢化が進む地域社会で、誰もが安心して暮らすことのできる質の高い生活環境を築くために、学校・家庭・地域の連携によって、子供たちの安全の確保や青少年の健全な育成に取り組んだり、高齢者や障害者が最寄り駅や地域の施設に安全・快適に行けるよう、福祉のまちづくりを進めていくことが考えられます。

【「地域」のイメージ】



また、鉄道駅を中心とした「地域」では、駅周辺の空き店舗や公共施設などの既存ストックをまちづくりに有効活用し、商店街の再生やコミュニティ機能の導入を進めたり、駅を中心とした身近な地域の交通サービスの充実を図ったり、まちなかへの住み替えを希望する人々のための住宅地を整備する一方で、外縁部に生じた空闲地の緑化を図るなど、住宅地と商店街、駅や水・緑を市民の多様な暮らし方を支える場として有機的に結び付け、コンパクトで持続可能なまちづくりを進めていくことが考えられます。

地域レベルのまちづくりは、市民生活の根幹となり、大地に伸びる根のようなものであり、各々の根がお互いからみあいながら広く深く伸びることによって、横浜市という大樹に枝をはり葉を繁らせ花を咲かせることにつながっていきます。



3 都市レベルのまちづくり

地域レベルで、市民力と創造力を生かしたまちづくりを進めていく一方、首都圏や世界に向けて誇れる「都市」としての戦略的なまちづくりを次の視点で進めていきます。

1. 横浜都心（横浜駅周辺～みなとみらい21～関内・関外）

首都圏・全国・東アジア圏を視野に入れた業務・商業・文化・観光などの機能を強化し、魅力と活気あふれる拠点地区として整備を進めます。

横浜駅周辺、みなとみらい21、関内・関外の3地区の結節

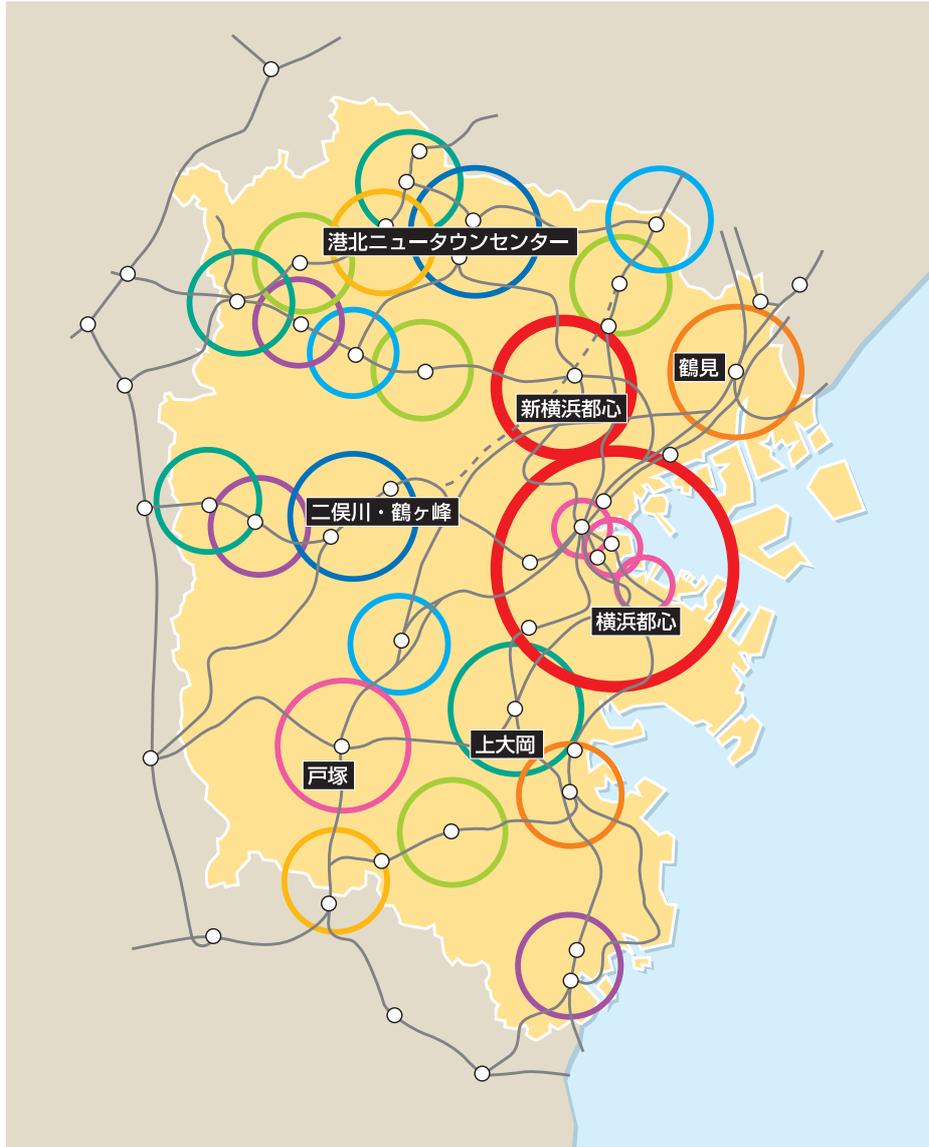
点等でプロジェクトを進め、3地区を一体化し、各地区の魅力が重層的に発揮され、世界にアピールする横浜の顔づくりを進めていきます。



[将来都市構造イメージ (首都圏レベル)]

2. 新横浜都心

神奈川東部方面線の整備により、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、横浜駅周辺～関内・関外の都心部とともに「ツインコア（二つの核）」を形成していきます。



【将来都市構造イメージ（市域レベル）】

3. 鉄道駅周辺

各鉄道駅の周辺地区については、地域の特性を活かした個性ある拠点として、基盤整備を進め、働く、学ぶ、楽しむ、買う、憩うといった機能の充実を図っていきます。ただし、各機能はすべての地区で必ずしも均等に発展させる必要はなく、地域の持つ資源や特性などに応じた個性的で魅力的な地区を形成することに重点をおきます。

整備は、地域に関わる市民・企業や横浜市がまちの将来像を共有化し、お互いの役割分担を明確化できた地区について総合的・重点的に行い、各地区が刺激しあいながら魅力と活力あるまちづくりを進めていきます。

4. 産業拠点ゾーン

京浜臨海部については、国際的な産業、研究開発拠点として再編整備を進めていきます。また、臨海南部、内陸北部、内陸南部についても、既存集積を生かした産業拠点として環境を整え、企業立地を進めていきます。

港湾関連の流通業務地では、ふ頭や物流関連施設を整備し、海陸空の総合ターミナルとして、国際港にふさわしい機能強化を図り、スーパー中枢港湾として国際貿易の振興を図ります。

4 交通ネットワーク

1. 基本方針

「誰もが移動しやすい交通の実現」を基本理念に、「最寄り駅まで15分の交通体系」「全国や世界を結ぶ交通体系」を目指します。そのため、空港や港湾など横浜と世界を結ぶ交流基盤を整備するとともに、鉄道や道路などの交通施設

をまちづくりや環境に調和させながら整備を進めます。また、鉄道、自動車、バスなどの交通機関が効率的に利用されるよう、移動の円滑化に資する交通の運営・管理を進めます。

2. 空 港

羽田空港の再拡張・国際化により、全国各地への路線網が充実するとともに、近距離国際線が就航することとなります。平成21(2009)年中の完成を目標に国が進める再拡張事業に対して支援を行うとともに、国際旅客定期便の就航範囲

がASEAN諸国を含む東アジア主要都市となるよう、様々な取組を推進し、市民の海外渡航の利便性向上、横浜の国際競争力強化に繋げていきます。

3. 港 湾

国際コンテナ貨物の着実な増加やコンテナ船の超大型化などが進んでいる中で、横浜港が将来にわたって国際基幹航路網の拠点となるために、スーパー中核港湾の基幹施設である南本牧ふ頭の整備を推進します。また、高規格コンテナ

ターミナルとして本牧ふ頭の一層の機能強化や、各ふ頭間や背後圏域との連絡強化に向けた臨港道路の整備などを引き続き進めていきます。さらに、客船の寄港を促進するとともに、水上交通ネットワークについても強化していきます。



5 水と緑の回廊形成

横浜の水・緑環境は、360万市民を擁する大都市でありながら、市民生活の身近な場所に樹林地や農地、公園、せせらぎなど、変化に富んだ豊かな自然を有しています。また、これらの自然資源が河川を軸とした流域の中で、森、丘、海と連続した良好な景観を有していることも特徴であり、人や生物にとって無くてはならない重要な「市民共有の財産」となっています。

これらの環境は都市活動によって年々変化しており、特に樹林地や農地といった緑の総量が年々減少を続けていることから、緑の総量の維持・向上に向けた仕組みの導入や取組

を積極的にすすめていくとともに、良好な水・緑環境を保全・創造するために、市全域における水と緑の回廊を形成していきます。

また、首都圏に残された貴重な自然資源である米軍施設の返還跡地については、首都圏全体の財産として、緑を軸とした跡地利用の具体化を図っていきます。

水と緑が一体となった「安らぎ」「憩い」「潤い」のある生活環境を創造するとともに、「安全・安心」につながる健全な水循環の回復を進め、横浜らしい水・緑環境を未来に継承することを目指して、市民とともに次の取組を進めます。

1. 豊かな水・緑環境をまもり・ふやす

緑の七大拠点や河川沿いに広がる樹林地や農地、そして市街地の斜面緑地などを保全し、米軍施設の返還跡地を活用した公園や開港150周年の森などの整備等を進めていくことなどにより、郊外部の大規模な緑や市街地に残る貴重な緑をまもり・ふやし、緑の総量を維持・向上させていきます。

さらに、きれいで豊かな水の流れを回復します。

2. 身近な水・緑環境をつくり・高める

身近な公園の整備や、河川・海辺・水路の環境整備等により、水と緑の回廊の形成を進め、市民が身近に水や緑を体感できる度合いを高めるとともに、ヒートアイランド現象の緩和や都市景観形成を進め、多様な生物が生息できる水・緑環境を充実します。

3. 市民とともにつくる水・緑環境

150万本植樹行動等の緑化推進や環境活動の推進を通じて市民、団体、企業と連携・協働を進め、豊かな水・緑環境を地域から実現します。



※返還施設跡地:「米軍施設返還跡地利用指針」の対象施設