



横浜市都市計画マスタープラン・中区プラン  
中区まちづくり方針

平成17年7月  
横浜市中区・都市整備局

## 目 次

---

はじめに	1
1．中区の現況	4
2．まちづくりの課題	19
3．まちづくりの目標	21
4．将来都市構造	22
5．分野別まちづくりの方針	26
(1) 様々な産業が活力を持ち 活気とにぎわいのあるまちづくり	26
(2) 歴史・文化・芸術を活かし、 観光交流を推進するまちづくり	29
(3) 港や海、河川の魅力を 活かしたまちづくり	31
(4) 環境にやさしい緑と共生した まちづくり	34
(5) 安心してらせるまちづくり	37
(6) 公共交通や道路、歩行者ネットワーク などの交通ネットワークづくり	40
6．地区別まちづくりの方針	43
(1) 関内・関外地区	44
(2) 新山下地区	49
(3) 山手地区	53
(4) 本牧・根岸地区	57
(5) 港湾・臨海地区	61
7．中区プランの実現に向けて	64

# はじめに

## (1) 都市計画マスタープラン・中区プランの位置付け

### 1) 都市計画マスタープランとは

「都市計画」とは、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため、土地の使い方や個々の建物の建て方をはじめ、道路や公園などの都市施設、都市の再開発などについて定める計画のことです。

「都市計画マスタープラン」は、都市計画法に位置付けられた計画であり、市町村の都市計画に関する基本的な方針となるものです。

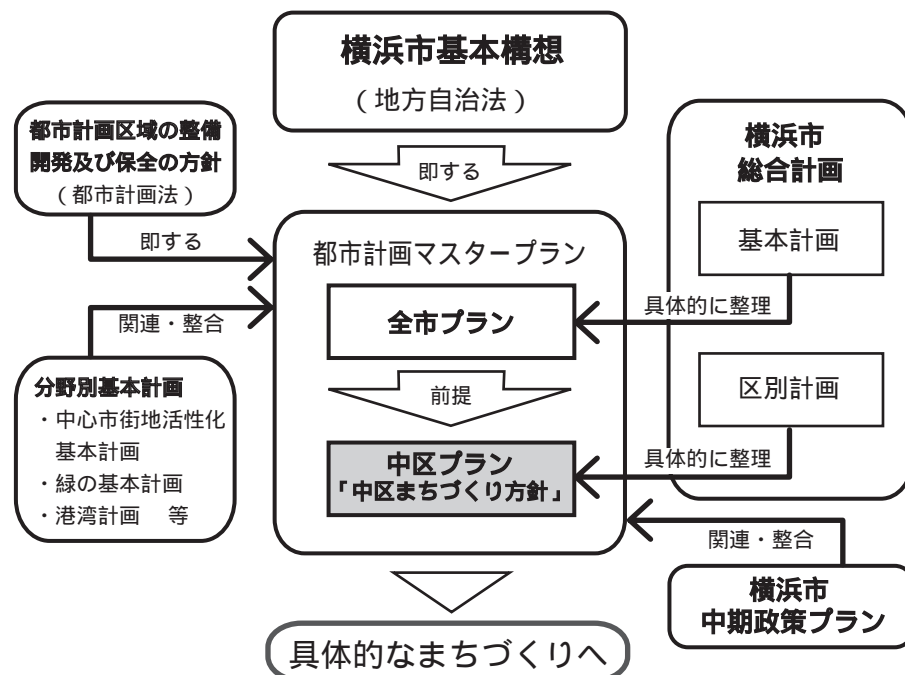
### 2) 中区プランとは

都市計画についての横浜市の全体計画「都市計画マスタープラン全市プラン（以下全市プラン）」は、平成12年に策定されています。

今回、中区が策定する「都市計画マスタープラン・中区プラン「中区まちづくり方針」（以下中区プラン）」は、全市プランの中の「地域別構想」にあたるものであり、中区の概ね20年後の将来を見据えた都市計画の基本的な方針となるものです。

中区プランは、上位・関連計画と整合を図るとともに、区民の皆さんや関係機関・団体等の意見を取り入れながら策定しており、策定後は区民と事業者、行政などのまちづくりの共通の指針として活用していきます。

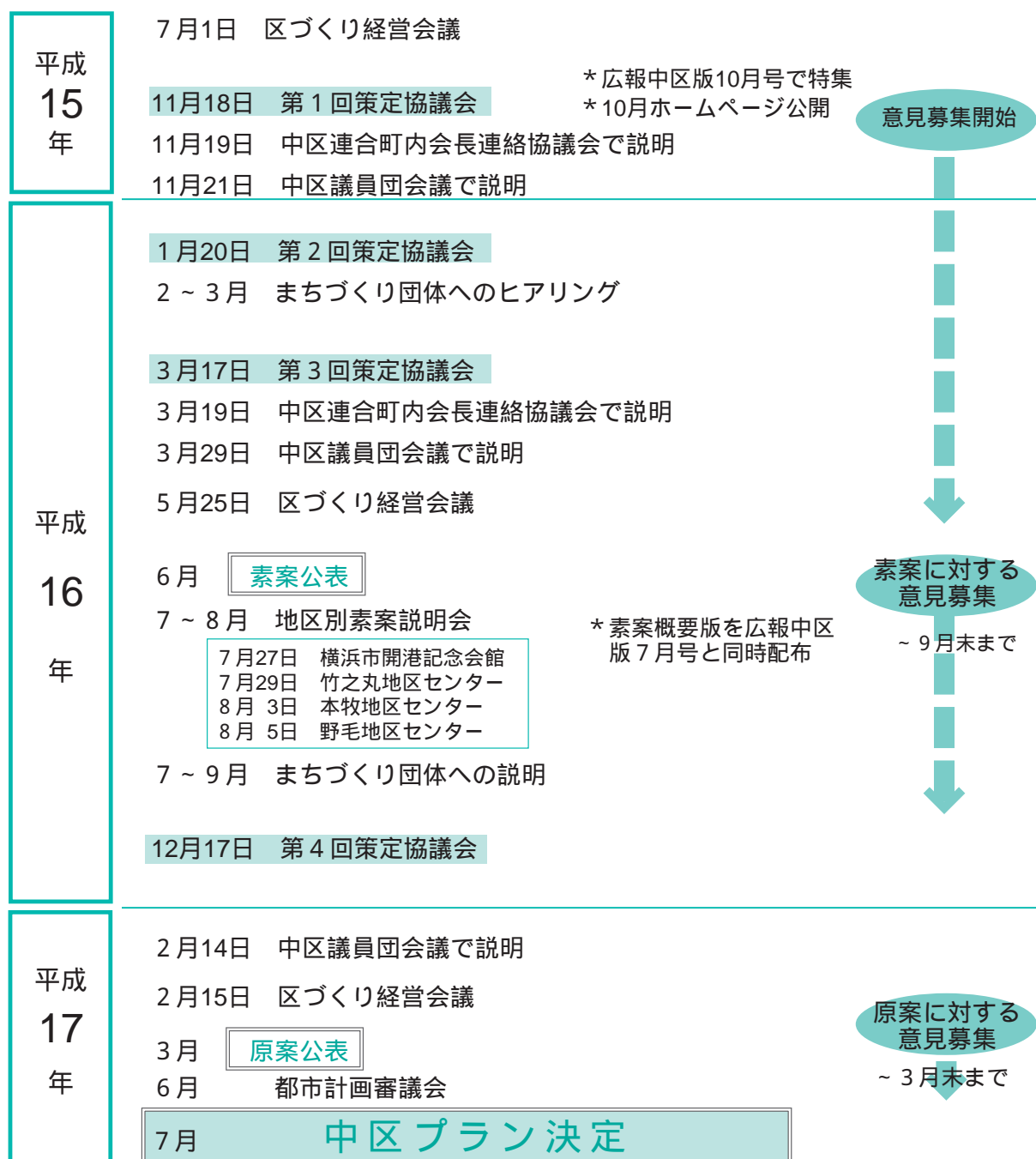
図 都市計画マスタープラン・中区プランの位置付け



## (2) 策定の経緯

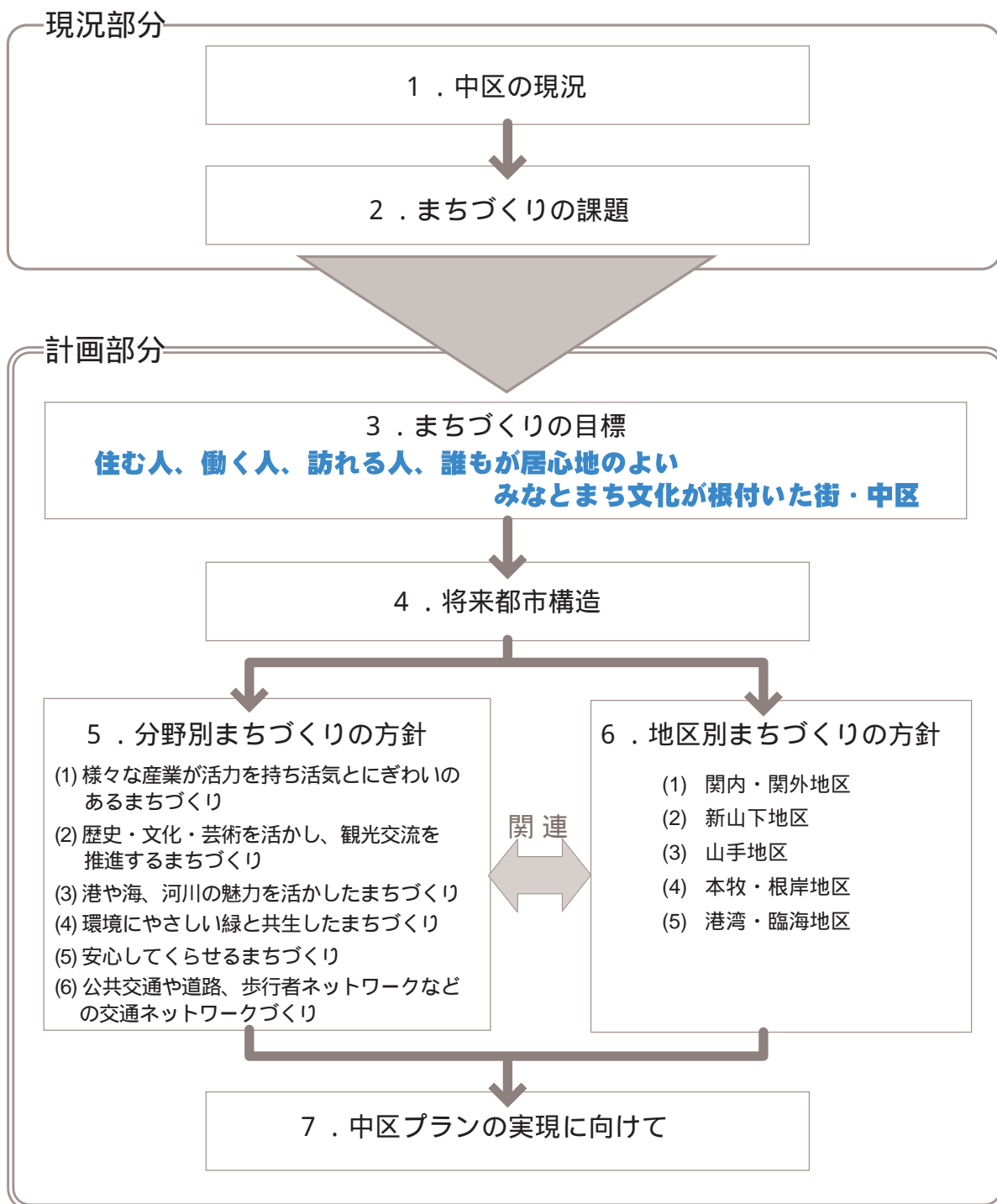
中区プランの策定にあたっては、地域住民や事業者の意見を反映させるため、中区連合町内会長をはじめ、商業や福祉などの各分野の代表者や学識経験者などから構成される「都市計画マスタープラン中区プラン策定協議会」を設置し、協議会での様々な意見を踏まえながら策定を進めました。

また、地区別の素案説明会をはじめ、中区プランのホームページや広報よこはま中区版での意見募集、関係団体へのヒアリングの実施などにより、幅広く意見収集を行いました。



### ( 3 ) 中区プランの構成

中区プランは、下図のような構成になっています。



# 1 . 中区の現況

## ( 1 ) 歴史

### 1 ) 沿革

#### 開港以前期【1858 ( 安政5年 ) 以前】

中区は、1859年の開港以前には、一寒村である横浜村、吉田・太田屋新田の埋立地、その周辺にある半農半漁の本牧・根岸の村々という静かな風景を見せていました。当時は江戸への交通が不便であり、商品生産としての農業が発達しなかったことから、商品の流通地としては発展していませんでした。



開港前の横浜村真景 ( 資料 : 港町横浜の都市形成史 )

1853年、ペリーが浦賀に来航し開国を要求すると、翌1854年には幕府が横浜に応接所を設けて日米和親条約が結ばれ、1858年には幕府と米国日本駐在総領事ハリスとの間に日米修好通商条約が結ばれました。こうして200年余り続いた鎖国は解かれ、神奈川 ( 横浜 ) は長崎、兵庫、新潟、函館とともに1859年に開港されることとなりました。

#### 開港場整備期【1859 ( 安政6年 ) ~ 1867 ( 慶応3年 )】

日米修好通商条約では、開港場は「神奈川」とだけ記されており、横浜を含む神奈川湾の意であるとして横浜開港を主張する幕府と、神奈川開港を主張する外国側で紛糾となりました。しかし、外国側があくまで神奈川開港を主張する中、幕府側は横浜開港の準備を着々と進めていました。まず、東海道筋から横浜への交通は極めて不便だったため、東海道の芝生 ( 現在の浅間下 ) から戸部村まで一直線の「横浜道」を開き、野毛浦と吉田新田の間に野毛橋 ( 現・都橋 )、吉田新田から太田屋新田西端に吉田橋を架けました。また、横浜村の住人を本村 ( 現在の元町 ) に立ち退かせ、横浜村の中央 ( 現在の県庁の位置 ) に神奈川運上所を建設し、これを境に西を日本人居住地、東を外国人居住地としました。さらに、運上所の北の海岸に波止場 2ヶ所と輸出入品の検査を行う「改所」を建設するとともに、外国人を横浜にひきつけ、横浜の繁栄を図るために、遊郭を日本人町の東南港崎町 ( 現在の横浜公園 ) に設けました。国内商人を開港場に移住させるためには、市街地の地租免除などを行い、移住商人用に貸長屋を建てました。

このような幕府の開港場建設の実績と、錨地として優れ、後背地に十分な拡張余地がある地形的な優位さにより、外国商人は続々と横浜の居留地に土地借用、家屋建築の申請を行いました。

こうした既成事実により、あくまで神奈川開港を主張していた外国側も当初の意向を変えざるを得なくなり、1860年に横浜居留地は正式に外国側に承認されることになりました。



横浜本町並港崎町細見全図（資料：港町横浜の都市形成史）

開港当時、横浜に設定された外国人居留地は狭小なものであり、居留地の発展に伴い立地条件の良い土地の分配をめくり、各国間に激しい獲得競争が展開されました。こうした状況の中、1860年8月に英・米・蘭の間で第1回地所規則が調印されました。

第1回地所規則には、土地の分配や借地に関する規定のほか、道路・波止場・下水道の整備・建設・借地人会による自治等に関する規定がありました。しかし、幕府と調印したのではなく、しかも横浜居留地の諸事情を考慮せずに他国のものを模範として作られていたため、実効性がありませんでした。

1861～63年、尊皇攘夷派の行動が激しさを増し、生麦事件、東禅寺事件等の外国人殺傷事件が起こり、幕府、攘夷派による横浜居留地襲撃の風説もしばしば流れました。このため、英・仏両国は居留地警護のために自国軍隊を上陸させることを幕府に要請し、居留地駐兵権を認めさせました（1863年）。その結果、英・仏軍隊は山手の海岸沿いに土地を確保し、山手は外国側の軍事基地化の様相を濃くしていきました。

横浜貿易の拡大につれ、1863年には居留地内に約100の商館が建設され、外国人の数も士官、商人合わせて309人に達していました。このため、居留地内の土地不足やそれに伴う借地権の高騰は深刻な問題となりました。また、幕府は外国側から下水道の整備、塵芥汚物の処理などの関外への移転を緊急に行うよう要請されていました。このような居留地の整備・拡充の気運の高揚と自治権の確立を明文化するため、1864年に第2回地所規則が調印されました。

横浜貿易が盛んになるにつれて日本人居住地も発展しました。商家の増加や人口の流入に伴う日本人居住地の拡大のため、次々と埋立てが行われました。こうして拡大した居住地の中には芝居小屋や角力場、寄席等の娯楽施設もでき、特に本牧通りには、三井等の大店が建ち並び、日本人居住地と外国人居留地とを結ぶメインストリートとして大変なにぎわいを見せました。

1866年11月、末広町の豚肉営業、鉄五郎方より出火した火事（豚屋火事）は、運上所・改所・官舎をはじめ日本人居住地の大部分を焼失し、外国人居留地まで被害が及びました。これによって当時の関内の3分の2近い地域が焼き払われました。そして、この大火を契機として第3回地所規則が締結されました（1866年）。

## 文明開化期【1868（明治元年）～1888（明治21年）】

第3回地所規則に基づき、街の防火を目的とした計画的な道路整備や公園・下水道整備が行われました。1876年には外国人と日本人の相方が利用できる洋式公園として横浜公園が開園し、1879年には防火帯として、幅36mの日本大通りがつくられました。また、山手公園はもっぱら外国人の遊歩観光を目的として1870年に設けられました。そのほか、関内沼地の埋立や大岡川の浚渫、居留地全般にわたる道路・下水道の整備といった様々な工事が着手されました。

1871年に日清修好条規が結ばれるまで、中国とは無条約でありましたが、中国人の往来居住は自由でした。中国人は1877年には1,140人と推定され、その半数は居留地130～160番に集中して居住し、南京街を形成していました。この南京街が現在の中華街です。

明治政府は富国強兵・殖産工業の旗印のもと、欧米の技術導入を図り、主要貿易港で外国との窓口である横浜が文明開化の中心となりました。鉄橋は1869年春、吉田橋を鉄橋に改造する工事がプラントンの設計で着手され、11月に完成しました。ガス灯は1872年、高島嘉右衛門により日本で最初に点火されました。近代街路樹は、1867年に馬車道で各々の店が競って柳と松を連植したことが先駆となりました。鉄道はモレルによって測量が開始され、横浜、神奈川、鶴見などの各駅の諸施設が相次いで完成し、1872年9月に横浜（現・桜木町）～新橋間の運転が開始されました。

商港としての横浜は、鉄道敷設、内外商人の移住、埋立等による宅地造成、商業・金融機能の整備等により順調な発展を見せていましたが、貿易量、出入外航船舶が増加し、港内の各種の整備が間に合いませんでした。横浜商法会議所は、1881年に「横浜港波止場建築の建議」を決定し、県令や税関長らとともに横浜港修築の実現に努力しました。その後、イギリス人技師パーマーに調査・設計を依頼し、1889年に横浜港修築第1期工事が着工しました。

横浜の市街地は大半が埋立地であり、井戸水は飲用に適さず、街の発展とともに深刻な水不足が続いていました。吉田勘兵衛、石川徳右衛門、高島嘉右衛門らはこうした水ききんを見かね、私費で水道事業を始めたいと県に願い出ました。神奈川県は水道会社設立を指導し、1871年に工事許可を与えました。水道は1873年に完成しましたが、木管が腐り、悪臭や漏水がひどくなるなどの欠陥が現れ、給水は行き詰まりました。県は民間では経営は困難だとして引き取り、イギリス人技師パーマーを県の顧問土木技師として招き、1885年に工事を着工しました。その後、1887年に我国初の近代水道が完成しました。

## 港湾整備期【1889（明治22年）～1902（明治35年）】

横浜港の港湾整備は明治政府の財政事情などのために遅れていましたが、1889年、横浜港築港計画案に沿ってようやく第1期工事が着工されました。主要工事は、港内に防波堤と導水堤を設け、幅員12～17m、延長730mの鉄棧橋（大棧橋）を設けることでした。その結果、港内の状態は一新され、船舶錨地は150万坪に及び、面積においては欧米諸港にも劣らないほどになりました。1899年には第2期工事が着工し、8万坪の埋立地（新港ふ頭）、7万5千坪の上屋、倉庫、構内、1万mの鉄道布設、上屋、倉庫沿いの道路、市街地への連絡用の道路の整備などが進められました。開港に伴い急速な人口増加を見せていた横浜は、明治30年代の工業の発展、交通整備（鉄道の整備等）によってその傾向をさらに強めました。このような急激な人口増加に伴い、密集地域の拡大や深刻な水不足、都市施設整備が間に合わないなどの問題が引き起こされました。



## 工業招致期【1903（明治36年）～1922（大正11年）】

このような中、1903年に横浜市長に就任した市原盛宏は「横浜市今後の施設について」を発表し、市民の協力を求め、市政改革の活路を開こうとしました。これを受け、横浜商業会議所は「横浜市経営に関する建議案理由書」を市原市長に提出し、市長の提案の実現を目指しました。その内容は、港湾の改良、道路の改修、教育衛生機関の設備等を主要事業として市原市長の「横浜市今後の施設について」の内容を盛り込んだものでした。中でも港湾改良事業を最も緊急の課題としました。政府は日露戦争により「国費多端の折」を理由に1905年12月をもって港湾工事の無期延期を決めましたが、横浜市は横浜商業会議所とともに港湾整備に関する協議会を設置し、政府に対して港湾工事の早期完成を陳情するとともに、全市をあげて「港湾改良期成委員会」を設置しました。その結果、政府も港湾工事の要望を取り入れ、横浜港の税関埋立地の拡張及び上屋、倉庫、起重機、鉄道など貨物の揚げ降ろし・荷捌きを便利にする陸上設備を完成することを目標に、横浜港湾改築工事を進めました。

市原市長の工場立地策は、1910年の横浜経済協会の発足により具体的な施策として提案されました。その内容は、市埋立地の実費払い下げや工場用地売買賃貸借の斡旋、市水道の低廉供給などでした。また、工場地区を設定し、そこで工場を経営する者は5年間市税を免除するなどの施策が行われました。このような市の工場招致策は、工場地区内への工場立地が少ないなど、必ずしも大きな効果があったわけではありませんが、中区内の埋立地などに立地していた麻真田工業が急速に成長するなどの発展もこの時期に見られました。

## 震災復興期【1923（大正12年）～1940（昭和15年）】

関東大震災による被害は、東京、横浜両市が最も激しいものでしたが、被害世帯の比率で見ると、東京市の73.4%に対し、横浜市はほぼ全滅に近い95.5%でした。横浜市の被害面積は、宅地総面積490万坪の8割に相当する390万坪（家屋の焼失面積280万坪、家屋の倒壊面積110万坪）に及び、残存家屋は99,840戸のうちわずかに4,957戸に過ぎない状況でした。このように被害を大きくしたのは、地震と同時に大火災が発生したため、出火地点は289か所に及び、30余か所に旋風が発生したと言われています。

復興事業では、区画整理事業や港湾整備事業などが施行され、都市機能の整備及び市営住宅の建設が行われ、昭和4年にほぼ完了しました。また、震災時に多くの人命を救った公園の機能が注目され、倒壊した建物等のガレキの処分を兼ねて、山下公園がつくられました。また、既設の横浜公園に運動場、体育館及び音楽堂等の施設が設けられました。そのほか、元町公園もこの時期に新設されました。このような復興途上の中、昭和2年の区政施行により中区は誕生しました。



港町・市役所付近の街路  
（資料：港町横浜の都市形成史）

## 戦時体制期【1941（昭和16年）～1945（昭和20年）】

横浜の戦時体制下における都市計画事業は、主に空襲の被害を最小限に抑えるための人口・建物の疎開及び防空緑地造りでした。昭和15年頃から内務省は町内会を組織的に整備し、「隣組制度」を発足させるとともに、市内の公園・ゴルフ場・球場及び私有地等の空閑地は食糧増産のために開墾されました。

また、昭和16年には、当時としては積極的な都市計画であった、自然に恵まれた景勝地を生かす風致地区の指定が行われ、山手風致地区や本牧根岸風致地区等が指定されました。

京浜工業地帯は、昭和15年には阪神工業地帯を生産額、従業員数の両面でしのぎ、戦時体制を支える日本最大の工業地帯となっていました。その結果、戦時労働者の工業地帯への流入が起こり、住宅不足や住宅地の過密化が進行しました。



防空壕（資料：港町横浜の都市形成史）

## 戦災復興期【1945（昭和20年）～1960（昭和35年）】

昭和20年の横浜大空襲では、市街地全域にわたり176か所が被爆するなど、横浜の惨状は悲惨なものでした。当時、横浜市市の市街地は、約5,390haでしたが、その42%の面積、建築物1万1,900棟余りが焼失、総人口の45%に当たる約40万人が被災し、死傷者は約19,000人にのぼりました。最も被害の大きかったのは、都市部の商業、住居地域、及び内陸部の中小工業地域で、港湾施設や臨海部の大工場の被害は比較的僅かでした。開港以来の中心市街地のあった官公庁、商業業務施設をはじめ、鉄道、橋梁などは、壊滅的な打撃を受け、都市機能は完全に麻痺していました。また、住宅は約10万戸が被災していましたが、応急対策は進まず、市民の居住状態は極度に悪化していました。



戦災直後の野毛（資料：港町横浜の都市形成史）

昭和20年8月15日に終戦し、その直後から土地及び各種施設の接收が始まりました。横浜の生命線である港湾施設は、兵器輸送基地として重視され、90%が接收されました。中区は横浜市の中心市街地であるため、区域面積の74%が接收されました。

接收解除は、昭和22年2月の大榎橋の接收解除を皮切りに、同年3月には横浜港海面及び新港ふ頭第3・4号岸壁が解除されました。これにより横浜港の諸施設の大部分の接收解除が実現しました。同年4月には横浜港の一部が解除され、11月には横浜市の中枢であった関内地区が解除されました。

復興事業は、昭和21年に作成された横浜市復興計画に基づいて行われましたが、戦後の経済疲弊、財政悪化に伴う事業費不足、資材不足などにより進展しませんでした。その結果、横浜市の道路整備は遅れ、再び雑然とした市街地の形成を許す結果となりました。

横浜の復興で特徴的なものは、昭和27年の耐火建築促進法に基づく「防火建築帯」の指定と共同建築の推進です。横浜市では、幅員8m以上の道路沿いに防火建築帯を指定し、民間の3階以上の耐火建築に対し、政府の補助金のほかに「横浜市建築助成公社」を設立し、融資を行いました。これにより、特に戦災復興の遅れた横浜の関内・関外地区を中心に、約10年間で防火建築帯が造られました。これは当時、全国の防火建築帯の15%にあたるものでした。

昭和26年4月に平沼市長は、既成市街地の整備に着手すると同時に、「港湾整備拡充」と「工業生産力の発展」を基本方針として市政を推し進めました。昭和31年には、政府によって策定された横浜港港湾計画が決定されるとともに、根岸湾埋立計画が決定し、山下ふ頭などの港湾施設の整備が大きく拡張されることとなりました。昭和32年には、工業地帯造成に伴う物流に対処するため、根岸線の延伸が決定され、同時に工業用水道の建設も開始されました。昭和34年には、第1期根岸湾埋立工事が着工されました。

横浜市の人口は、昭和32年に120万人を突破しました。この年、横浜港の貿易貨物取扱高は戦前の水準を超え、工業生産高も急速な増加を示しました。また、横浜駅のターミナル化や郊外地の沿線開発によって商業施設の需要も高まり、急激な商業施設の増加が始まりました。一方で、生活基盤整備は著しく遅れたままでした。敗戦直後の住宅地は、そのまま中心市街地の無秩序な密集市街地を生み出し、郊外においては人口の急増に追いつけぬまま、学校、道路及び公園の不足や下水道整備の遅れを招きました。

中区においては、戦前には別荘やお屋敷町の雰囲気があった野毛がヤミ市の立つ街に一変し、山手周辺の丘陵地は宅地化が進みました。

## 都市成長期【1961（昭和36年）以降】

昭和35年12月、池田内閣によって所得倍増計画が策定され、横浜市は政府の施策に呼応して工業開発を積極的に推進しました。同時に港湾施設整備にも力を入れ、山下ふ頭、本牧ふ頭などを整備するとともに、臨港鉄道（新港ふ頭～山下ふ頭）や根岸線の延伸などにも着手しました。

市内の自動車交通が増加する中で、幹線道路網の整備が遅れ、市街地の交通混雑が激しくなり、市街地内を走る市電は能率的な運行が困難になりました。市電は昭和44年以後次々と廃止され、昭和47年を最後に全廃されました。

一方で、市営地下鉄1号線は昭和47年に上大岡～伊勢佐木長者町間が完成し、昭和51年に横浜駅まで延伸されました。郊外では宅地開発が進められ、昼間人口が夜間人口を下回るベッドタウン化が進むのに対し、中区では昼間人口が増加し、都心部は業務・商業地区として成長を遂げました。

近年は、鉄道ではみなとみらい線の横浜～元町・中華街間が開通し、道路では横浜ベイブリッジや首都高速道路横浜羽田線、狩場線、湾岸線などが開通しました。また、大さん橋国際客船ターミナルや赤レンガ横浜中心部（資料：港町横浜の都市形成史）パークなどが整備されました。現在はみなとみらい21地区や南本牧ふ頭の整備などが行われています。



横浜中心部（資料：港町横浜の都市形成史）パークなどが整備されました。現在はみなとみらい21地区や南本牧ふ頭の整備などが行われています。

## 2) 中区の発祥文化

中区は開港以来、西洋文明を取り入れ、食べ物、衣類、インテリア、音楽、通信、演劇、スポーツ、上下水道など数々の近代文化が生まれ、横浜の中心として、日本の近代文化の礎を築いてきました。

### 中区の発祥文化

時 期	内 容
1862年	近代日本最初の教会「横浜天主堂（現・カトリック山手教会）」が設立される 日本初のパンが「ヨコハマベーカリー」で販売される
1866年	日本初の洋品店が開業（馬車道）
1869年	日本初のアイスクリーム「あいすくりん」が販売される（馬車道） 日本初の鉄の橋「吉田橋」が造られる（関外） フェントンによって日本に初めて吹奏楽が伝えられる（妙香寺）
1869年	横浜灯明台役所～横浜裁判所にかけて、日本で初めて電信の取扱いが行われる
1870年	日本初の新聞「横浜毎日新聞」が創刊される 日本初の本格的劇場「ゲーテ座」が建設される（山手）
1872年	日本初のガス灯が点火される（大江橋～馬車道～本通り）
1876年	日本初のローンテニスが行われる（山手公園）
1881年	日本初の近代下水道が建設される（神奈川県庁前で発掘）
1883年	日本で初めて洋家具の製造・販売が始まる（元町）
1887年	日本初の近代水道が完成する（相模川～野毛貯水池）

## 3) 歴史的建造物

中区には、開港以来の近代建築物、西洋館、土木遺産など、様々な歴史的建造物があります。

開港以来の建築物には、旧横浜正金銀行本店本館（県立歴史博物館）、旧開港記念横浜会館（横浜市開港記念会館）、神奈川県庁、外交官の家、旧横浜居留地煉瓦造下水道マンホール、横浜市立港中学校門柱、ジェラルル水屋敷地下貯水槽などがあります。

開港以前の建築物には、三溪園などがあります。

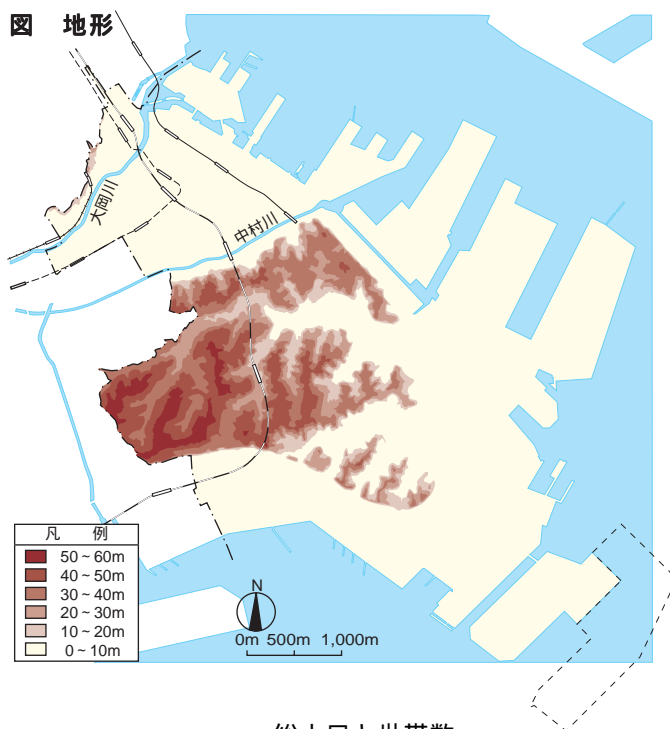
### 文化財及び横浜市認定歴史的建造物（平成16年11月現在）

	近代建築物	西洋館	土木産業遺構	古民家等
国指定重要文化財	・旧横浜正金銀行本店本館 ・横浜市開港記念会館	・外交官の家		・三溪園（臨春閣など）
国登録有形文化財	・神奈川県庁本庁舎		・旧横浜居留地煉瓦造下水道マンホール ・横浜市立港中学校門柱 ・ジェラルル水屋敷地下貯水槽	
県指定重要文化財	・旧横浜居留地48番館			
市指定文化財	・横浜共立学園本校舎 ・地藏王廟 ・横浜開港資料館旧館	・横浜市イギリス館 ・山手214番館 ・山手111番館	・氷川丸	・三溪園（白雲邸など）
市認定歴史的建造物	・日本興亜馬車道ビル ・横浜指路教会 ・カトリック山手教会聖堂 ・横浜海岸教会 ・横浜山手聖公会 ・横浜第2合同庁舎 ・ホテルニューグランド本館 ・綜通横浜ビル ・横浜情報文化センター ・横浜地方・簡易裁判所 ・横浜税関本関庁舎 ・旧英国7番館 ・赤レンガ倉庫 ・馬車道大津ビル ・旧横浜市外電話局 ・旧富士銀行横浜支店（元安田銀行横浜支店） ・旧横浜銀行本店別館（元第一銀行横浜支店） ・旧東京三菱銀行横浜中央支店 ・横浜松坂屋本館 ・旧横浜松坂屋西館	・岩田健夫邸 ・石橋邸 ・宇田川邸 ・エリスマン邸 ・ブラフ18番館 ・BEATTY邸 ・松原邸 ・カトリック横浜司教館別館 ・カトリック横浜司教館 ・岡田邸 ・山手234番館 ・山手資料館 ・ベーリック・ホール ・山手76番館	・山手隧道 ・打越橋 ・旧居留地消防隊地下貯水槽 ・桜道橋 ・新港橋梁 ・港一号橋梁、港二号橋梁、港三号橋梁、旧臨港線護岸	・旧新井家住宅主屋〔八巻家〕



## (2) 地形

根岸地区にはまとまった丘陵地が見られますが、他の地域は埋立地を含め平地となっています。また、区内には、大岡川と中村川が流れています。

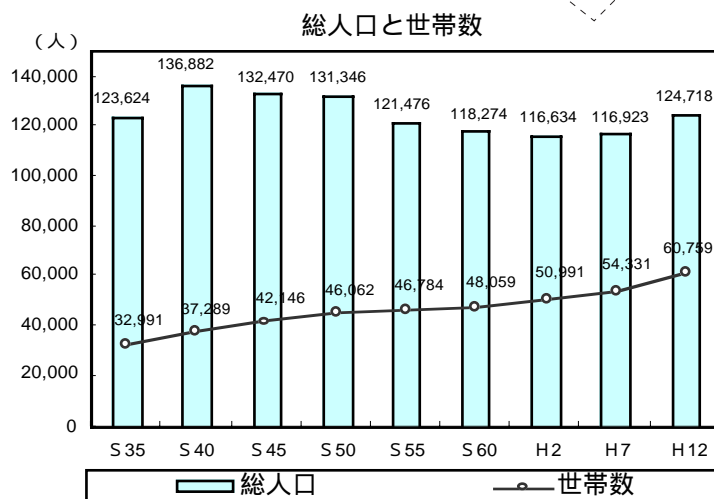


## (3) 人口・世帯

### 1) 総人口と世帯数

総人口は、昭和40年の136,882人をピークとして、平成2年までは緩やかに減少しましたが、その後増加し、平成12年では124,718人となっています。

世帯数は年々増加し、平成12年現在では60,759世帯となっています。



### 2) 年齢別人口割合

平成12年の0～14歳人口は、平成2年に比べて1.9ポイントの減、平成12年の65歳以上人口は、平成2年に比べて5.6ポイントの増となっており、少子高齢化が進んでいます。

横浜市全体と比較すると、平成12年では0～14歳人口割合が2.4ポイント低く、65歳以上人口割合が4.1ポイント高くなっており、少子高齢化の傾向が強いと言えます。

資料：国勢調査

[参考] 平成15年10月1日現在

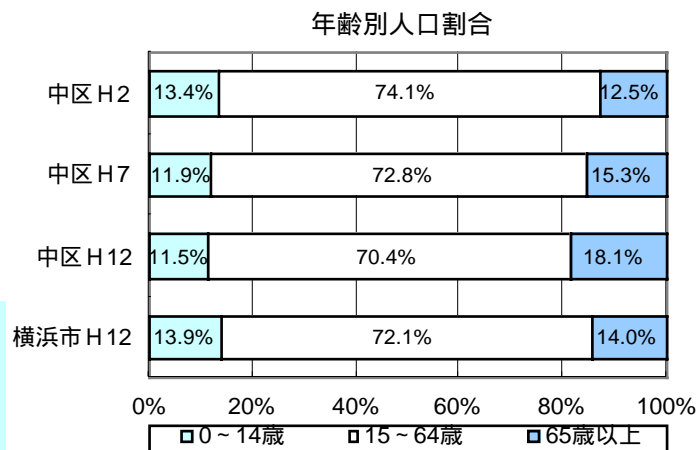
総人口 133,526人  
世帯数 68,201世帯

資料：総務局

[参考] 平成15年9月30日現在

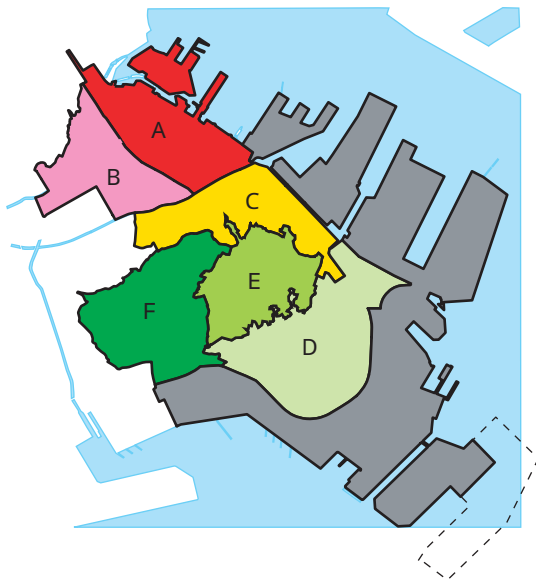
0-14歳 11.4%  
15-64歳 70.3%  
65歳以上 18.3%

資料：総務局

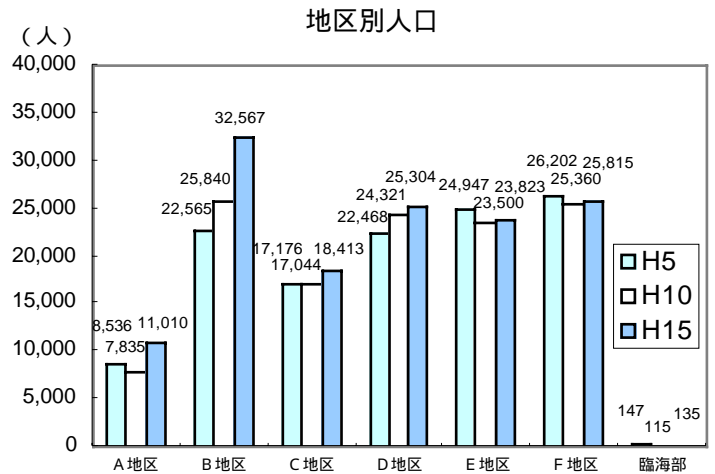


### 3) 地区別人口

平成5年から平成15年までの10年間では、B地区で急激に人口が増加しています。



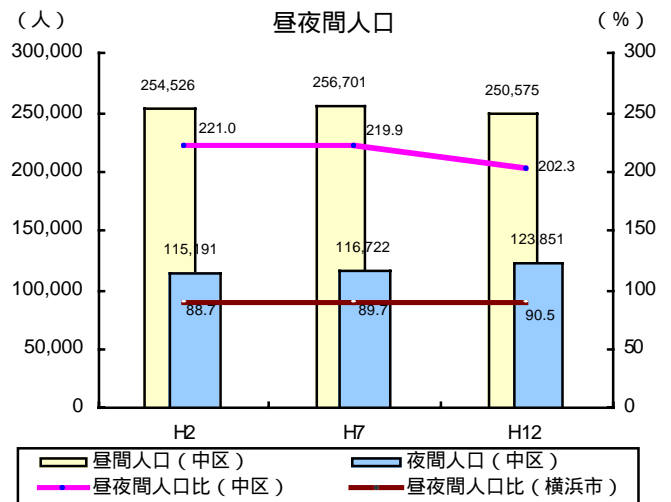
地区区分は中区まちづくり基礎調査による



資料：住民基本台帳（各年9月30日現在）

### 5) 昼夜間人口

平成12年現在の昼夜間人口比は202.3%であり、横浜市全体の平均（90.5%）と比べると、圧倒的に昼間人口が多いことがわかります。また、これは西区に次いで2番目となっています。

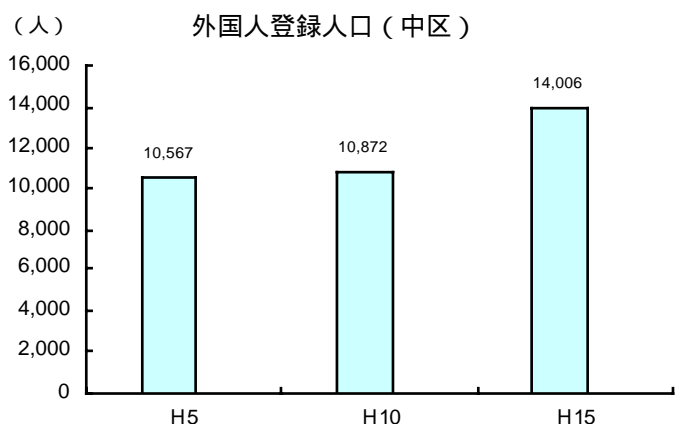


資料：国勢調査

### 6) 外国人登録人口

中区の外国人登録人口は、平成10年から平成15年の5年間で約3,000人増加しています。

平成15年には、総人口の約1割が外国人となっています。



資料：市民局（各年9月30日現在）

## (4) 暮らし

### 1) 公共交通

区内には、JR根岸線、市営地下鉄線、京浜急行線、みなとみらい線の4本の鉄道とともに、幹線道路を中心としたバスが運行されています。また、水上交通としてシーバスと水上バスが運行されています。

### 2) 防災

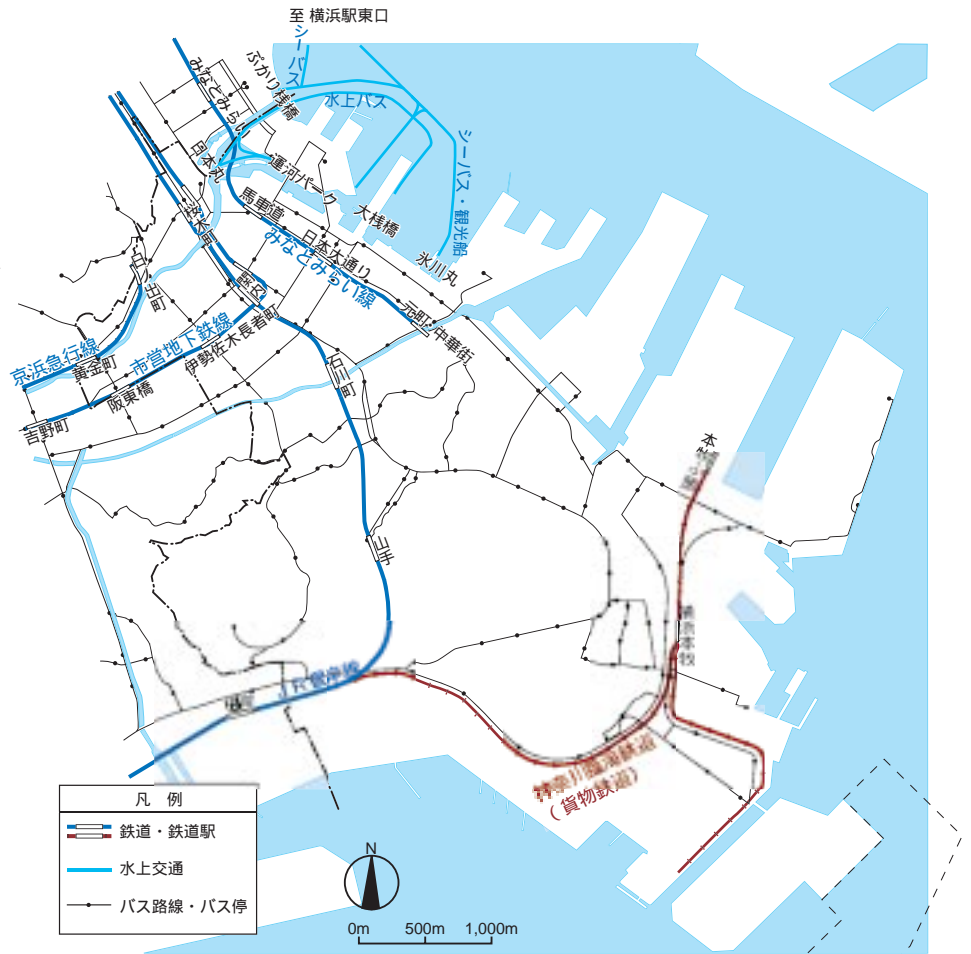
区内には、6か所の広域避難場所と14か所の震災時避難場所があります。

また、地域の防災性の向上と住環境の改善を図る「いえ・みち まち改善事業」の対象地区が3か所あります。

### 3) 福祉

区内には、地域ケアプラザが6施設、特別養護老人ホームが2施設、保育園が公私立併せて8施設あります。

図 公共交通（平成16年12月現在）



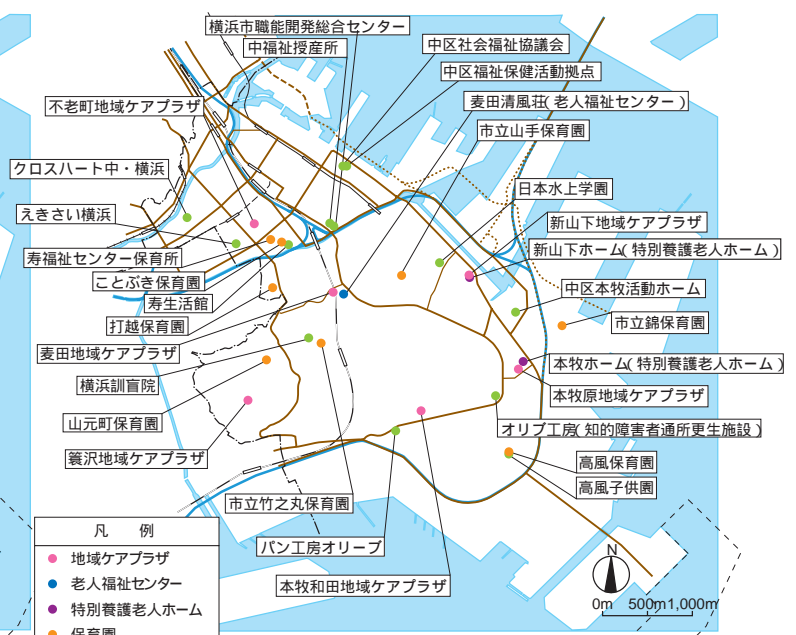
資料：区民生活マップ

図 避難場所、いえ・みち まち改善事業対象地区



資料：中区防災マップ、いえ・みち まち改善事業の概要

図 福祉施設（平成16年12月現在）



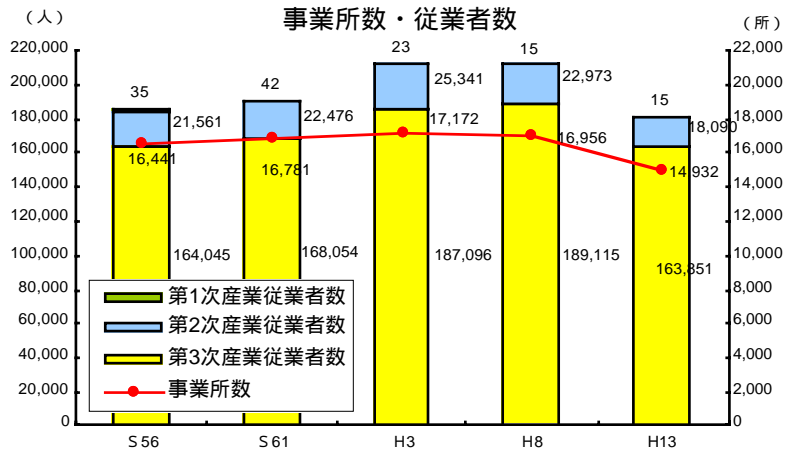
資料：区民生活マップ



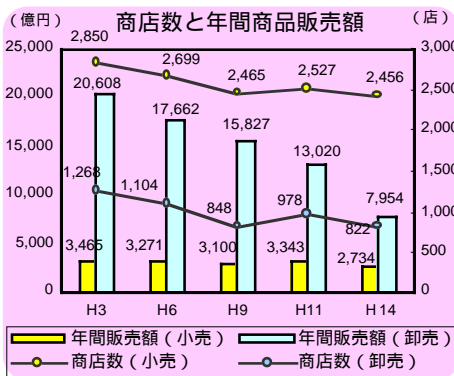
## (5) 産業

事業所数及び従業者数は、平成3年までは増加傾向にありましたが、平成8年に若干減少し、平成13年では大きく減少しています。また、近年は商業販売額や製造品出荷額等が減少傾向となっています。

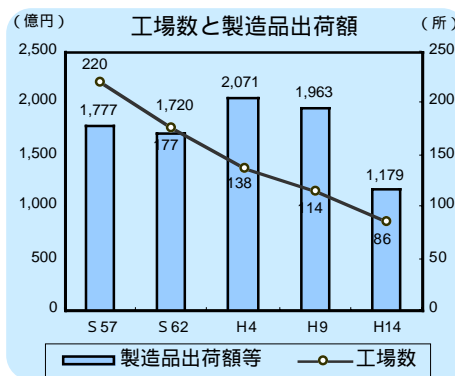
中区には、県内有数の文化施設や赤レンガ倉庫、横浜スタジアムなどの集客施設、元町や中華街、イセザキモールなどの商店街があります。



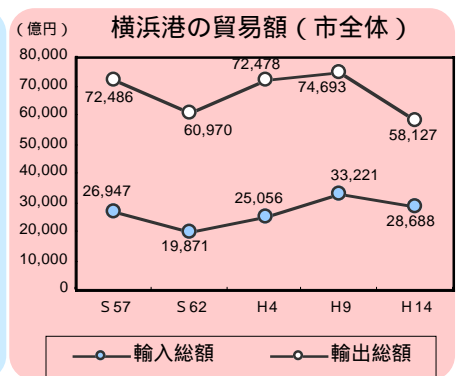
資料：事業所統計



資料：商業統計

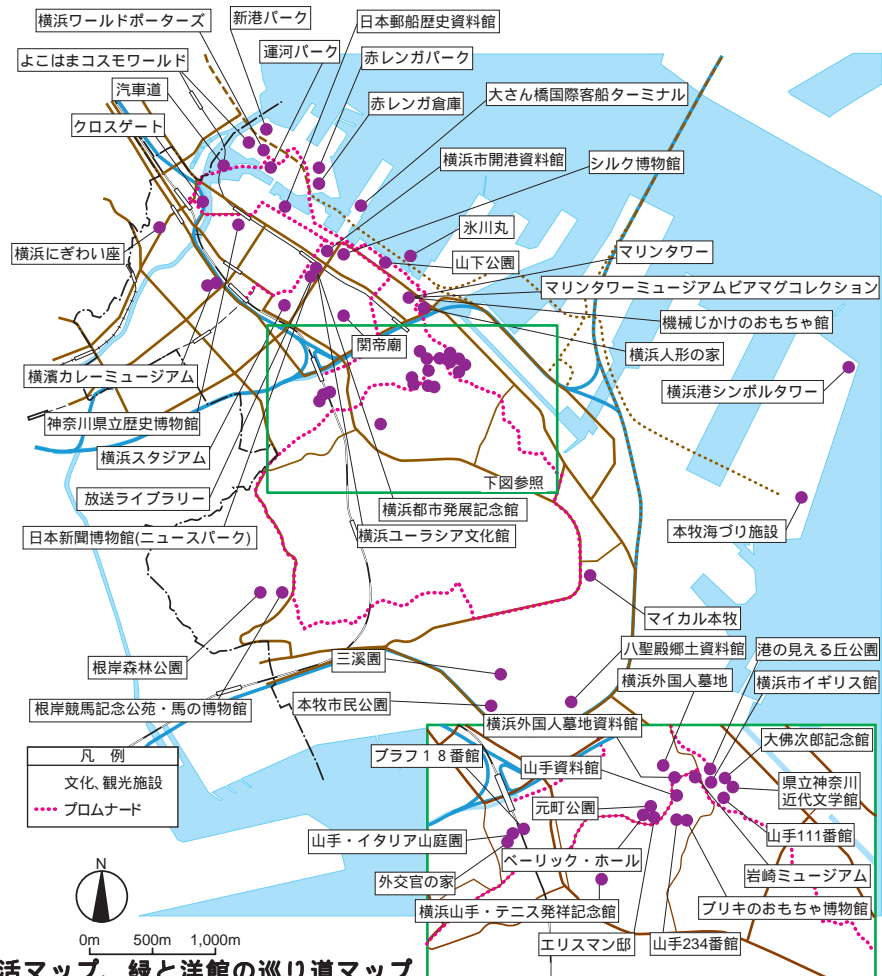


資料：工業統計



資料：横浜税関

図 文化・観光施設 (平成16年12月現在)



資料：区民生活マップ、緑と洋館の巡り道マップ

## (6) 都市計画等

中区は、埋立事業中の箇所を除いて全て市街化区域となっており、以下のような用途地域を指定しています。また、区域の4割強に指定されている臨港地区では、4種類の分区を設け、それぞれの分区の目的に応じて、そこに建設される構築物の用途を規制し、港湾機能の維持、環境保全、安全確保を図っています。

用途地域（平成15年3月31日現在）

種別	中 区		横浜市
	面積(ha)	割合(%)	割合(%)
住居系地域	713	35.2	74.2
低層住居地域合計	462	22.8	41.5
中高層住居地域合計	47	2.3	13.3
住居地域合計	204	10.1	19.4
商業系地域	742	36.7	10.1
工業系地域	570	28.1	15.7
合計	2,025	100.0	100.0

資料：まちづくり調整局

臨港地区（平成15年4月1日現在）

	中区 (ha)
商港区	484.6
工業港区	327.5
修景厚生港区	43.4
分区指定なし	14.4
合計	869.9

資料：港湾局

中区は、関東大震災や戦災復興による土地区画整理事業や埋立がほぼ全域に亘って行われています。

区内には地区計画が10地区、建築協定が2地区、街づくり協議地区等が12地区あります。また、山手地区では歴史的な景観を保全し、文化的環境を活かした個性的なまちづくりを進めています。

図 区画整理状況（平成11年4月1日現在）

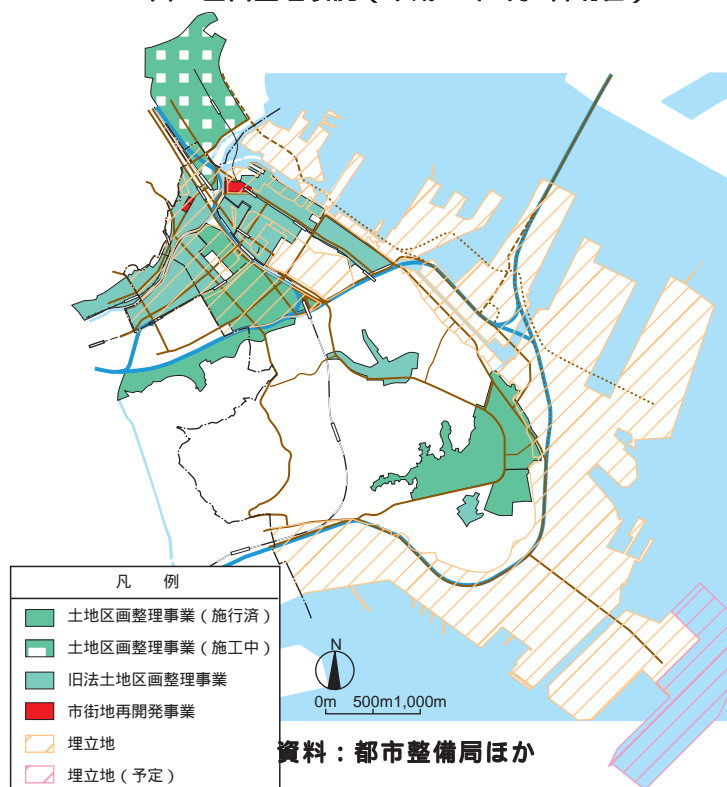


図 地区計画・建築協定（平成16年12月現在）



都市計画道路整備率（平成15年4月1日現在）

	計画延長 (km)	整備延長 (km)	整備率 (%)
中区	41.15	34.86	84.7
横浜市	682.61	408.065	59.8

資料：道路局

公園・緑地の概要（緑被率のみ平成13年9月現在、それ以外は平成16年3月25日現在）

	中区	横浜市
都市公園数	80	2,451
公園面積 (ha)	93.1	1,601
一人あたり公園面積 (m <sup>2</sup> )	6.9	4.5
緑被率 (%)	14.8	31.2

出典：環境創造局

## (7) 港湾計画

中区の臨海部は横浜港として様々な機能を有していますが、横浜港では計画的に開発・利用・管理などを行うために、「横浜港港湾計画（平成9年3月改訂）」で以下のような方針や土地利用ゾーニングを示しています。（本港湾計画は、平成17年度に改訂予定）

### 港湾計画の方針

中枢国際港湾としての機能の充実・強化	大水深バース（本牧ふ頭，大黒ふ頭，南本牧ふ頭）の整備等
臨港交通体系の充実	臨港幹線道路の整備等
海洋性レクリエーションに対応した水域利用	横浜ベイサイドマリーナ地区整備，八景島等
自然環境と共生していく港湾環境の創造	港湾緑地整備，人工海浜，海釣り施設等
首都圏の業務核都市としての管理中枢機能の強化	みなとみらい21地区等の都心臨海部の整備
歴史的資産や港の持つ特質を活用した親しみやすい空間の確保	赤レンガパーク，臨港パーク，自動車・運河パーク等
新たな産業拠点としての再生の誘導	京浜臨海部再編整備
安全で災害に強い港づくりの推進	大規模地震対策（耐震強化岸壁，避難緑地の整備等）

### 港湾利用ゾーニング みなとの使い方

**内港地区：**主として港湾管理中枢機能、業務・商業機能等の集積や、歴史的資産を活用した水際線の整備を図る、交流拠点及び港湾関連業務、都市機能ゾーン

**山下ふ頭地区、新山下地区：**在来貨物取扱機能及び保管・流通機能を集積する物流ゾーンとするとともに、その一部において業務・商業、レクリエーション機能や水際線を活用した空間として、複合的な利用を図るゾーン

**本牧ふ頭地区、大黒ふ頭地区、南本牧ふ頭地区：**コンテナ取扱施設を中心に、先進的港湾物流施設を集積する物流ゾーン

**本牧地区、（磯子地区）：**主として生産機能、エネルギー供給機能を集積する工業ゾーン

図 港湾利用ゾーニング



## ( 8 ) 区民意識

区民のくらしの概況や生活環境に対する意識、これからの中区に対する考えなどについて、「中区まちづくりに関する区民意識調査（平成15年3月）」の結果から整理しました。

### 1 ) 中区への愛着

中区へ愛着を持っていると回答した人が86.6%です。

愛着を持っている点

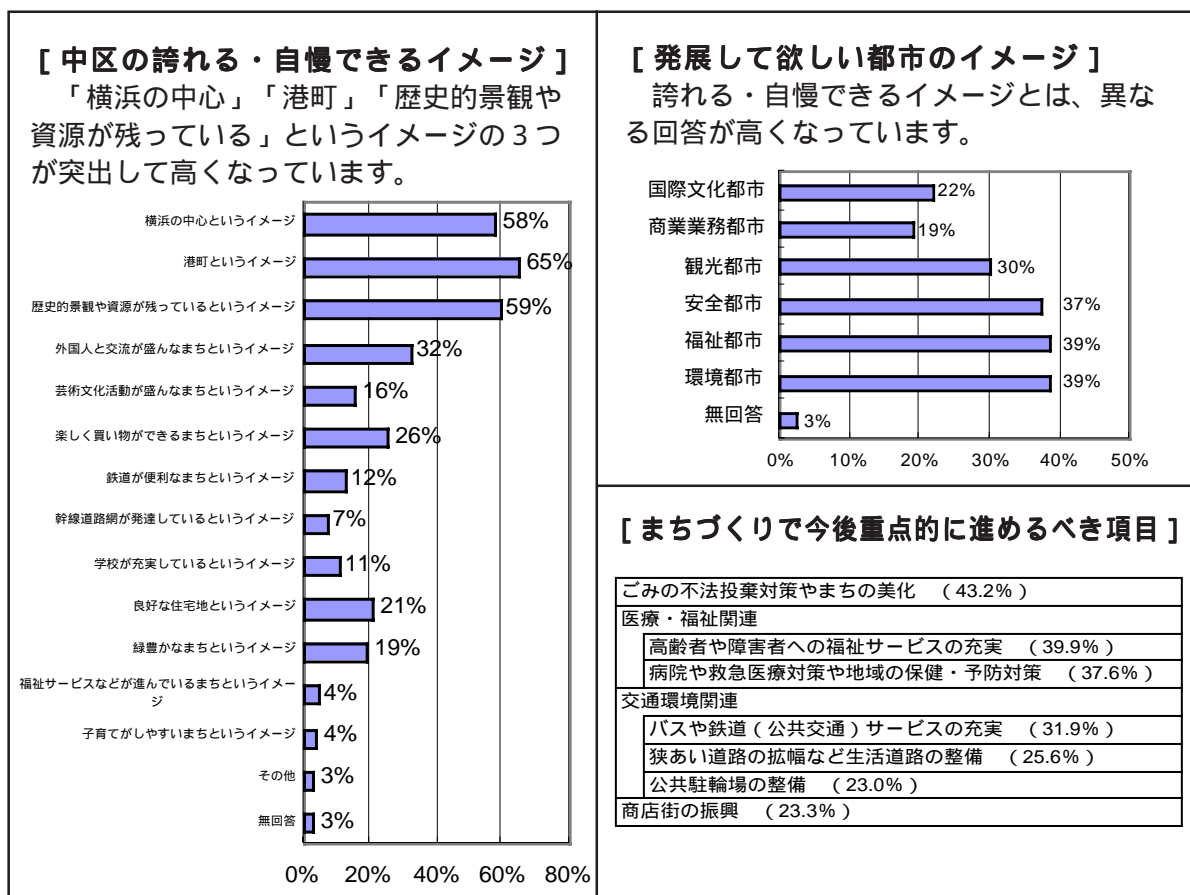
生活に便利だから（25.6%）  
 生まれた、育ったところだから（20.9%）  
 なんとなく、住み慣れているから（19.4%）

### 2 ) 身近な環境に対する意識

「生活の利便性の高さ」や「自然的環境や景観の豊かさ」に対して満足度が高く、「生活環境における安全性・安心」に対して、満足度が低くなっています。

[ 満足の選択が高い項目 ]		[ 不満の選択が高い項目 ]
<b>生活の利便性の高さ</b> 買物の便利さ（37.1%） 鉄道による移動の便利さ（34.4%） 通勤・通学の便利さ（29.2%）	<b>自然的環境や景観の豊かさ</b> 緑とふれあえる自然環境（30.8%） 街並み・景観の美しさ（28.0%） 川や港とふれあえる環境（26.4%） 公園や広場の整備状況（25.7%）	<b>生活環境における安全性・安心</b> 治安・防犯面への安全性（31.7%） 自転車による移動の安全性（28.4%） 自宅周辺の生活道路の整備状況・安全性（27.0%）

### 3 ) これからの中区のまちづくり



## 2. まちづくりの課題

中区の現況や区民意識調査の結果から、まちづくりを進める上での課題として、以下のよう  
に整理されます。

### これまでに築いてきた歴史や文化などの保全・活用

中区は開港以来、日本の近代文化の礎を築いてきた街であり、街の中には、歴史的建造物や街並み、公園など中区の歴史・文化を表す地域資源が数多くあります。これらの地域資源や中区の持つ文化を、今後まちづくりを進める上で、どのように保全・活用するかの検討が必要です。

### 都心地区や産業の活性化への取り組み

#### [ 中心市街地の活性化 ]

関内・関外地区はみなとみらい21地区や横浜駅周辺地区などとともに都心地区として横浜経済を牽引する役割を担っていますが、近年、商業・業務など伸び悩みの状況が続いています。平成16年2月にはみなとみらい線が開通し、街の活性化が期待されますが、中区及び横浜市全体の活力創出に向け、さらなる関内・関外地区の活性化が不可欠です。

#### [ 中区にある様々な産業の振興 ]

中区には商業・業務や工業、流通業、観光業など様々な産業がありますが、全体的に停滞傾向にあります。中区全体の活気や活力を持った街を形成するためには、横浜港を背景とする国際物流や臨海部のものづくり産業などの活性化が重要となります。これらの産業振興に向け、都市整備やまちづくりの面から支援ができるよう、連携した取り組みが求められます。

### 生活環境における安心感や安全性の向上

区民意識調査では、「治安・防犯面への安全性」や「自転車による移動の安全性」、「自宅周辺の生活道路の整備状況」など『生活環境における安心・安全性』に対する満足度が低いという結果が出ています。

#### [ 住環境における安心感やうるおいなどの向上 ]

区内には防災性の向上と住環境の改善が必要な「いえ・みち まち改善事業」対象地区が3か所あり、また、身近な公園が不足している地区もあることから、安心してくらせる都市整備やまちづくりへの取り組みが必要です。

#### [ 治安や防犯性の向上にむけた取り組み ]

社会全般に犯罪が増加しており、区内でも特に治安の向上が必要な地区もあることから、治安・防犯面における安全性の向上に向けた取り組みが求められます。

#### [ 働く場としての快適性の向上 ]

就業者が多い中区では、居住環境とともに就業環境も含めて生活環境ととらえ、向上を図る必要があります。

## 社会状況に対応したまちづくりへの取り組み

### 〔都心地区のまちづくり〕

近年、マンション建設などにより関内・関外地区では居住者が増加しています。これまで商業・業務地区として発展してきた関内地区などで、今後も増加が続くと、公園や小学校の教室、保育所など生活を支える都市施設の不足や土地利用混在によるトラブルなどが懸念されます。また、高層マンションが立地することで、関内地区の街並みや景観が変化しつつあります。今後、これらの地区でどのようなまちづくりを進めるか、検討が必要です。

### 〔少子高齢化や国際化などへの対応〕

中区では、国勢調査によると平成12年に65歳以上の人口が18%を超え徐々に高齢化が進んでいます。また外国人の居住者も増加しています。今後も少子高齢化や国際化の進展などが予想されます。高齢者が多い地区などでのコミュニティの充実や区全体におけるバリアフリーへの取り組みなどが求められます。

### 〔地球環境、自然的環境に対応した取り組み〕

地球温暖化などが進んでおり、環境負荷の軽減、循環型社会の形成が不可欠となってきています。一方で、中区では区民1人あたりの公園面積は市内で3番目に多いのに対し、緑被率は14.8%と市内で2番目に低い状況となっています。自然的環境や地球環境に対する区民意識も高まっており、水や緑などの自然的環境との共生や環境にやさしい暮らしへの取り組みが必要です。

## 区域を超えたまちづくり施策と連携する取り組み

### 〔市民に親しまれる臨海部のまちづくり〕

かつて横浜港臨海部は、区民が利用できる場所が少ない地区でしたが、近年では、みなとみらい21地区や大さん橋国際客船ターミナルなどをはじめとした、区民（市民）にも親しまれる空間が整備されてきています。また一部では、商業や業務、レクリエーション機能がバランス良く配置された、港と街が一体となったまちづくりも進められつつあります。今後も港の再整備などとあわせて、区民（市民）に親しまれる臨海部のまちづくりへの取り組みが求められます。

### 〔広域的なまちづくりと中区のまちづくりの連携〕

首都圏をネットワークする幹線道路の整備や米軍施設など、国や県、他都市と連携した広域にまたがるまちづくりがあり、緊密な連携や調整が求められています。

## 様々な主体が連携したまちづくりへの取り組み

### 〔区民によるまちづくり活動への取り組み〕

まちづくりに対し、人々の意識が高まりつつある中で、区民が主体となった、まちづくりへの取り組みが増えてきています。特に中区では、地区計画や建築協定、街づくり協議地区などのまちづくりルールを取り入れた、地区ごとのまちづくりが積極的に進められています。

今後さらに、区民のまちづくり等への関心や関わりが増加することが予想され、より区民が参加しやすい仕組みづくりが求められます。

### 〔様々な主体との連携〕

少子高齢化など社会状況が変化し、一方でまちづくりや環境問題などに対する区民意識が変化しています。また、厳しい財政状況の中で、暮らしの利便性向上や活力創出を図るには、効率的・効果的な整備や取り組みが必要となります。そのために、中区プランで描く将来像を実現するためには、事業者や区民、市民活動団体、行政などの様々な主体の連携が不可欠です。

### 3 . まちづくりの目標

#### ( 1 ) 将来都市像

#### 住む人、働く人、訪れる人、誰もが居心地のよい みなとまち文化が根付いた街・中区

中区は、横浜港開港以来の歴史・文化を育み、  
そして横浜の都心として、活力のある街を形成してきました。  
これからもこれらの歴史・文化を継承しつつ、  
住む人、働く人、訪れる人が安心して、快適に過ごせ、  
刺激と活気を与えるような進化を続ける風格を持った街の形成をめざします。

#### ( 2 ) まちづくりの目標

##### 世界中から人・もの・情報が集まり、活力が生まれる街

- ・横浜都心にふさわしい人・もの・情報が集まる拠点の形成
- ・地域ごとに異なる国際色を持ったまちづくり
- ・国際貿易港としての機能強化をはじめとする、様々な区内産業の活性化

##### 街とくらしを楽しめる 快適さと安心、ゆとりのある街

- ・都市サービスや交通の充実
- ・地域の特性・特色を活かしたまちづくり
- ・緑豊かな環境、美しい景観、豊かなコミュニティなど地域ごとの特性・特色を活かした、文化とゆとりのあるくらし
- ・治安の維持・向上や災害に強いまちづくりによる安心・安全の確保

##### 港と丘に育まれたみなとまち・ヨコハマの文化を受け継ぐ街

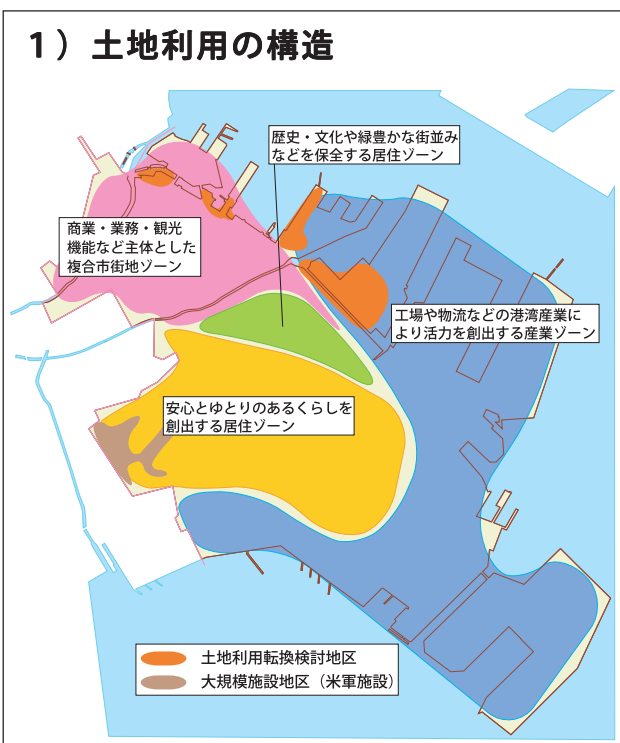
- ・横浜らしいみなとまち文化の形成
- ・歴史のある建造物や空間、文化の保全とともに、時代に対応した活用
- ・港と3つの丘をつなぐ水と緑のネットワーク
- ・一体感、連続性のある美しい景観形成
- ・多くの人が訪れたい交流（観光）の振興

# 4. 将来都市構造

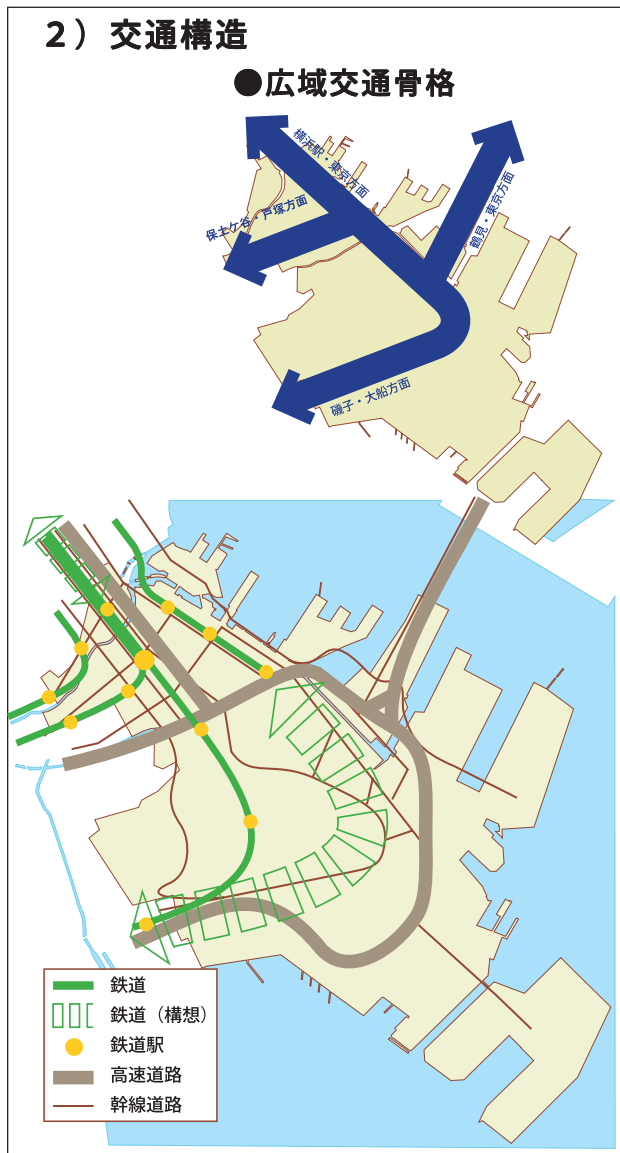
## (1) 将来都市構造

「土地利用」「交通」「歴史・文化・水・緑」「交流」の4つの視点ごとに、中区がめざす将来の都市構造を示します。

### 1) 土地利用の構造



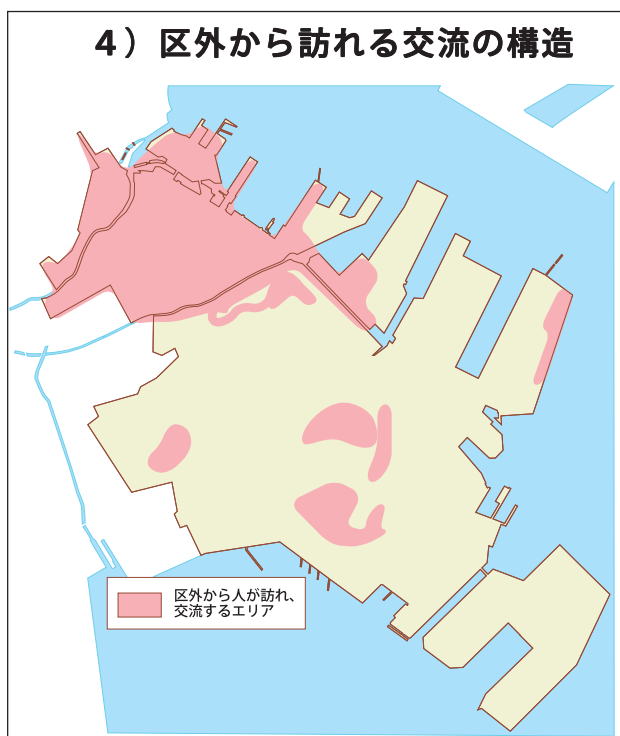
### 2) 交通構造



### 3) 歴史・文化・水・緑の構造



### 4) 区外から訪れる交流の構造





## 5) 将来都市構造 [ 総括 ]



## ( 2 ) 土地利用の方針

現在の土地利用を基本に市街地の適切な整備・開発及び保全を図り、住宅系・商業系・工業系のバランスの取れた土地利用の誘導を進めます。














また、土地利用を転換する場合には、地域の意向や地域特性に配慮するとともに、周辺環境との調和を図り、適切な土地利用の誘導を進めます。

### 類型別土地利用整備方針

分 類	内 容
低層住宅地	低層住宅を中心とした地区です。 狭あいな道路の拡幅などを図りながら、良好な住環境を有する住宅地を形成します。
中高層住宅地	中高層住宅を中心とした地区です。 狭あいな道路の拡幅を図るとともに、建替えの際などには、周辺環境と調和した整備により良好な住宅地を形成します。
沿道系市街地	中高層住宅と商業施設の共存する幹線道路沿道の地区です。 商業・業務施設などと住宅が共存した土地利用の形成を図ります。
商業・業務地	商業・業務施設の集積する地区です。 建物の高度利用を進め、商業や業務施設などを誘導し、都心機能充実を図るとともに、周辺居住者等の生活を支える都市サービス機能の充実を図ります。駅前や歩道などにおいては、魅力的な歩行者空間の整備を図ります。また、居住者に対する生活基盤が不足している地区では、その充実を図ります。
工業・流通業務地	工場や物流倉庫などの工業・流通関連施設の集積する地区です。 南本牧ふ頭や高速湾岸線の整備と合わせて、工業・流通業務機能の維持・増進を図ります。また、土地利用の転換にあたっては、計画的な整備と新たな機能集積を促進します。
土地利用転換検討地区	周辺の状況を踏まえ、整合した土地利用を検討する地区です。 区民（市民）が交流できる空間形成を図りつつ、横浜港と街が連携したまちづくりをめざします。
大規模施設地区 （米軍施設）	根岸住宅地区の返還後の跡地については、公園としての利用を含め総合的に検討し、有効利用を図ります。

# 土地利用方針図



 低層住宅地	 土地利用転換検討地区	 高速道路
 中高層住宅地	 大規模施設地区(米軍施設)	 幹線道路
 沿道系市街地	 公園・港湾緑地等	 地区幹線道路
 商業・業務地	 海・河川	 鉄道(既存)
 工業・流通業務地		

幹線道路：都市間や市内の各地域間を結ぶ道路  
 地区幹線道路：幹線道路間を結ぶ道路

## 5 . 分野別まちづくりの方針

### ( 1 ) 様々な産業が活力を持ち活気とにぎわいのあるまちづくり

#### [ 概況 ]

- ・ 関内地区は行政・業務機能や商業機能、観光機能などが集積し、横浜都心を牽引する都心拠点の一つとしての役割を担っています。みなとみらい線の開業を契機とし、更に新たな交流、活力の創出が期待されています。
- ・ 早い段階から業務・商業機能が集積をしている関内地区では、IT化への対応や快適な就業空間の形成、環境負荷軽減をめざしたシステムの導入が遅れているなどの課題を抱えています。
- ・ 異なる特色を持った商店街では、横浜の代表的な観光地の役割も担っており、近接するみなとみらい21地区などとの回遊性の向上、連携の強化に向けた取り組みが進められています。
- ・ 国際貿易港横浜の中心的地域として、国際物流機能の強化や臨海部の産業活性化が求められています。

#### [ 基本的な考え方 ]

横浜市の都心部としての都市機能集積を図るとともに、国際物流港、客船寄港地としての機能を持つ横浜港のある街として、世界からの玄関口にふさわしい活力とにぎわいのあるまちづくりを進めます。

臨海部における産業や商業・業務機能の充実による活性化、関内・関外地区での新たなビジネス育成など、多様な産業の振興により、区全体、市全体に活力が生まれるまちづくりをめざします。

#### [ 方針 ]

##### 1 ) 関内地区における業務機能などの集積に向けた取り組み

###### 商業・業務を主体としたまちづくり

行政・業務機能や商業機能、観光機能などが集積している関内地区では、みなとみらい線の開通によって、より利便性が向上し、多くの人々が訪れ交流する機会が増加しています。このような状況を活かし、今後も多くの人々が訪れ交流することを前提とした、商業・業務地の役割を主体としたまちづくりを進めます。

###### IT化に対応した情報基盤やサービスなどの充実

民間活力を活用しながら、各業務ビルにおけるIT化への取り組みを進めるとともに、地区全体での情報基盤の充実などの新たな取り組みを積極的に進めます。

IT関連産業やベンチャー企業などの集積促進に向け、支援の充実を図ります。

##### 2 ) 異なる魅力を持った特色ある商業地区づくり

###### 特色を明確に打ち出した商店街づくり

主要な商店街ごとに、特色を明確にし、まちづくりやイベントを行うほか、街の特性に合った空きビルや空き店舗の活用などを図ります。また、商店街活性化に向け、地区計画や建築協定などのまちのルールづくりを進めます。

### **商店街基盤の整備支援**

各商店街が持つ特色を活かした空間形成に向け、魅力的な歩行者空間を中心とした整備を進めます。また、商店や商店街のバリアフリー化を進めます。

### **商店街相互のネットワークや連携**

集客・販売促進に向け、異なる特色を持った商店街が連携し、商業地区全体でみなとまちヨコハマらしいにぎわいと個性を発揮できる、イベント開催や回遊する仕組みづくりなどを検討します。

## **3) 臨海部産業の活性化、支援策の推進**

### **横浜港の国際物流機能の強化**

コンテナ船の大型化に対応した高規格ふ頭の整備や、港と背後圏とのアクセス強化などにより、国内外の貨物が集積する総合物流拠点形成をめざします。

### **世界各地から人々が訪れる多様な活動拠点の形成**

横浜市の玄関口として世界各地からビジネスや研究開発、研修、情報収集、観光に訪れる人々のために、港と街とが連携しながら、必要となる研修施設の整備や交流拠点の形成などを進めます。

国内及び世界各地からビジネスや研究のために滞在したり、居住する人々が快適に生活できるような居住環境や都市サービスの充実を図ります。

## **4) TMO\* (タウンマネ - ジメント機関) など様々な主体との連携による**

### **活性化への取り組み**

#### **事業者や行政などの適切な役割分担による活力創出**

様々な産業の振興や中心市街地などの活性化に向け、事業者やNPO、行政などの適切な役割分担のもと、まちづくりを進めます。

特に商業地区では、様々な主体による多岐にわたる活動を連携し、効率的なまちづくりを進めるために、TMO\*を活用したり、まちづくり会社などの組織づくりなどにより、商業地区の充実を図ります。

\*TMO：「タウン・マネージメント・オーガニゼーション」の略称。中心市街地活性化法により、中心市街地のまちづくりと商業等の活性化を推進する機関で、横浜市が認定した者（横浜商工会議所）をいいます。

# 様々な産業が活力を持ち活気とにぎわいのあるまちづくり方針図



幹線道路：都市間や市内の各地域間を結ぶ道路  
 地区幹線道路：幹線道路間を結ぶ道路

## (2) 歴史・文化・芸術を活かし、観光交流を推進するまちづくり

### [ 概況 ]

- ・中区には、関内地区などにある近代建築物や山手の西洋館、三溪園、新港ふ頭にある赤レンガ倉庫など歴史的資源やそれらを含めた街並みが残されています。また、これらの歴史的資源を育んだ文化が根付き、時代とともに進化してきています。
- ・国際色豊かな食の文化や、元町・山手で生まれたハマトラに代表されるファッションなど特色のある文化が育まれています。
- ・花火大会や開港行事、中華街の春節、横浜ジャズプロムナード、野毛大道芸など区内では様々なイベントが開催されています。
- ・2009年の羽田空港の再拡張・国際化に伴い、国内外からのより多くの集客が期待されます。

### [ 基本的な考え方 ]

開港都市としての歴史や文化、また、ウォーターフロントや歴史的建造物などの地域資源を活用して「文化芸術創造都市」の形成を目指し、観光振興などによる都心部の活性化を図ります。

### [ 方針 ]

#### 1) 横浜らしいまちづくりの推進

##### 横浜らしいまちづくりのためのルールづくり

個性的な街並みを有する地区では、新旧が調和した横浜らしい景観・街並づくりを進めます。そのため、市民、事業者や専門家の意見を聞きながら、都市計画などの制度的対応を行うとともに、景観法等も有効に活用した横浜らしい新しい景観形成の仕組みやルールづくりを行っていきます。

##### 回遊性の充実

みなとみらい2 1地区と関内地区との回遊性の充実に加えて、今後は開港シンボルゾーンである日本大通り・大通り公園方面や馬車道・伊勢佐木町方面、元町や中華街など内陸部への歩行者ネットワークの拡充を推進します。また、水上交通や自転車など多様な交通手段により、都心部の回遊性の向上を図ります。

さらに、都心部と山手地区、山手地区と根岸や本牧方面を結ぶ広域的な回遊性の向上を図ります。

##### 電線類の地中化

横浜らしい景観を保ち、安全なまちづくりに資するよう区民や事業者、行政などが連携して電線類の地中化を推進します。

#### 2) 歴史的建造物など魅力ある地域資源の活用や魅力的な景観の形成

発祥の由来を示す記念碑や史跡などの活用、三溪園内の建物や近代建築など、横浜らしい歴史的建造物の保全活用などを進めます。特に歴史的建造物である銀行建築や臨海部の倉庫などを活用して文化芸術活動の場として利用したり、空きオフィスをアトリエやスタジオに用途変更するなど、創造的活動に寄与するよう検討を進めます。

港を囲む魅力的な都市景観を保全するとともに、市街地や港を望む眺望点などからの景観の保全を図ります。

### 3) 文化観光交流の推進

#### 集客や交流の推進

国内外からの観光客など集客や交流を推進するために、開港以来の歴史的な街並みの保全や、景観を重視したまちづくり、バリアフリーのまちづくりなど、区民や来街者にとって快適で魅力的なまちづくりを進めます。

#### 国際性を活かしたまちづくり

開国・開港の地であるとともに、区民の約1割が外国人であり、中華街を抱えるなどの国際性を活かし、異国情緒あふれる新しい文化や国際人をはぐくむ魅力的なまちづくりを進めます。

#### 象の鼻地区・大さん橋基部の再整備

横浜港発祥の地として、シンボリックな地区であると同時に都心臨海部の歩行者ネットワークの結節点でもある象の鼻地区・大さん橋基部において、この地区の持つ歴史性を最大限に活かすとともに、国際的な文化・観光・交流の視点を取り入れながら整備を推進します。

#### 観光客受け入れ体制の充実

観光振興、交流促進などに向け、国内外から、より多くの人々が快適に訪れられるよう、観光バスの受け入れ体制や観光案内の充実などを進めます。

### 4) 文化・芸術関連イベントの振興と創造的産業の誘致・支援等

#### イベントの積極的な展開

花火大会や開港行事、中華街の春節、横浜ジャズプロムナード、野毛大道芸などの既存イベントを含めて、映像文化関連イベントなどの積極的な展開が進むよう、様々な支援策を充実します。

#### 文化・芸術関連産業の誘致

映画、ビデオ、ゲーム、アニメなどの文化・芸術に関する制作関連企業などの誘致を進めるため、様々な支援策を検討します。

#### シティセールスの推進

国内外との文化交流、横浜への来街者の増加などを実現するために、横浜の特色ある食文化やファッション文化、その他文化・芸術関連の情報を戦略的に情報発信し、シティセールスを推進します。また、開港150周年(2009年)など節目の年に向けて観光に寄与するイベントを継続的に行い、イベント相互の関連付けや広報を充実するなど、事業者や区民、各種団体、行政などが連携して集客促進に取り組みます。



## (3) 港や海、河川の魅力を活かしたまちづくり

### [ 概況 ]

- ・中区は横浜港の中心部に位置しています。
- ・横浜港では時代にあわせた港づくりが進められ、部分的に市民が憩う緑地整備など交流機能を持った土地利用転換が進められています。
- ・区域北部には、関内・関外地区を囲むように大岡川と中村川が流れています。
- ・区内の大岡川・中村川を対象に、大岡川河川再生計画を定めて河川環境の再生が進められています。

### [ 基本的な考え方 ]

港の景観を活かし、街と一体感を持った、みなとまち・ヨコハマらしい風格のあるまちづくりを進めます。

港を楽しみ、身近に感じられるまちづくりを進めます。

### [ 方針 ]

#### 1) 港と街が一体となったまちづくり

##### みなとまち・ヨコハマらしさを活かしたまちづくり

みなとまちの歴史を物語る建造物などを維持・活用し、みなとまち・ヨコハマらしい風格を持ったまちの形成をめざします。

##### 海から山の手まで連続性のあるまちづくり

港と街が空間的、機能的に連携したまちづくりを進めます。また、景観的な連続性を持った空間形成を図ります。

##### 海からの景観に配慮した横浜港の顔となる空間形成

船上やスカイウォークからの「海から見た景観」や街との調和に配慮したまちづくりを進めるために、港内にある倉庫へ「みなと色彩計画」を適用するなど、建物の形態や色彩などに工夫や演出をして、横浜港の玄関口にふさわしい空間形成を図ります。

##### 海辺の景観を活かしたまちづくり

臨海部において土地利用転換を検討する地区では、港や海辺の立地を活かして、区民や来街者が憩い、楽しめるまちづくりを進めます。

#### 2) 港や海を楽しむまちづくり

##### 区民や来街者が港や海の景観を楽しみ、憩える空間の充実

臨海部における商業施設や緑地とともに、港の見える丘公園などの港を望む丘陵に立地する公園やレストランなどでは、区民や来街者などが港の景観を楽しみながら憩い、利用できる空間形成を図ります。

また、ウォーターフロント軸や開港シンボル軸では、歩行者空間やオープンスペースの整備、歴史的建造物を中心とした街並み誘導などにより、みなとまち・ヨコハマらしい魅力の顕在化を図ります。

### **海辺や港沿いを回遊できるネットワークの充実**

海や港の景観などの水辺空間を楽しみながら、区内の観光スポットなどを回遊するプログラムなどの充実を図るとともに、ウォーターフロント軸や開港シンボル軸などを歩きながら、みなとまち・ヨコハマの風情を楽しめる空間形成などを進めます。

### **海辺の立地を活かしたレクリエーション機能の充実**

遊覧船などの海上交通やカヌー教室などのマリンスポーツ、海に面したレストランなど海辺ならではの立地を活かしたレクリエーション機能の充実を図ります。また、横浜港に來航するプレジャーボートの一時係留施設や市民が海とふれあえる場の整備について検討します。

### **港を活かしたイベントと街の商業・観光機能が連携したにぎわいづくり**

港で開催される花火大会や開港行事など横浜港で開催されるイベントと街の商業・観光地区などが連携し、中区全体のイベントへと広がるにぎわいづくりを図ります。

## **3) 大岡川・中村川の再生**

### **水質浄化施設の整備や水生生物の保全**

自然浄化機能を再生補強して川の水を美しく保つとともに、水生生物を保全します。

### **河川に関連する歴史的資産の保全活用**

古い橋梁や護岸など歴史的資産や川沿いに点在する史跡などは横浜を物語る大切な財産です。この財産を積極的に保全・活用することにより魅力と個性ある川をつくります。

### **河川の景観整備**

川沿いの景観を美しく整え、水面・緑陰・紅葉・魚影など河川の風情を楽しみ憩う場をつくります。

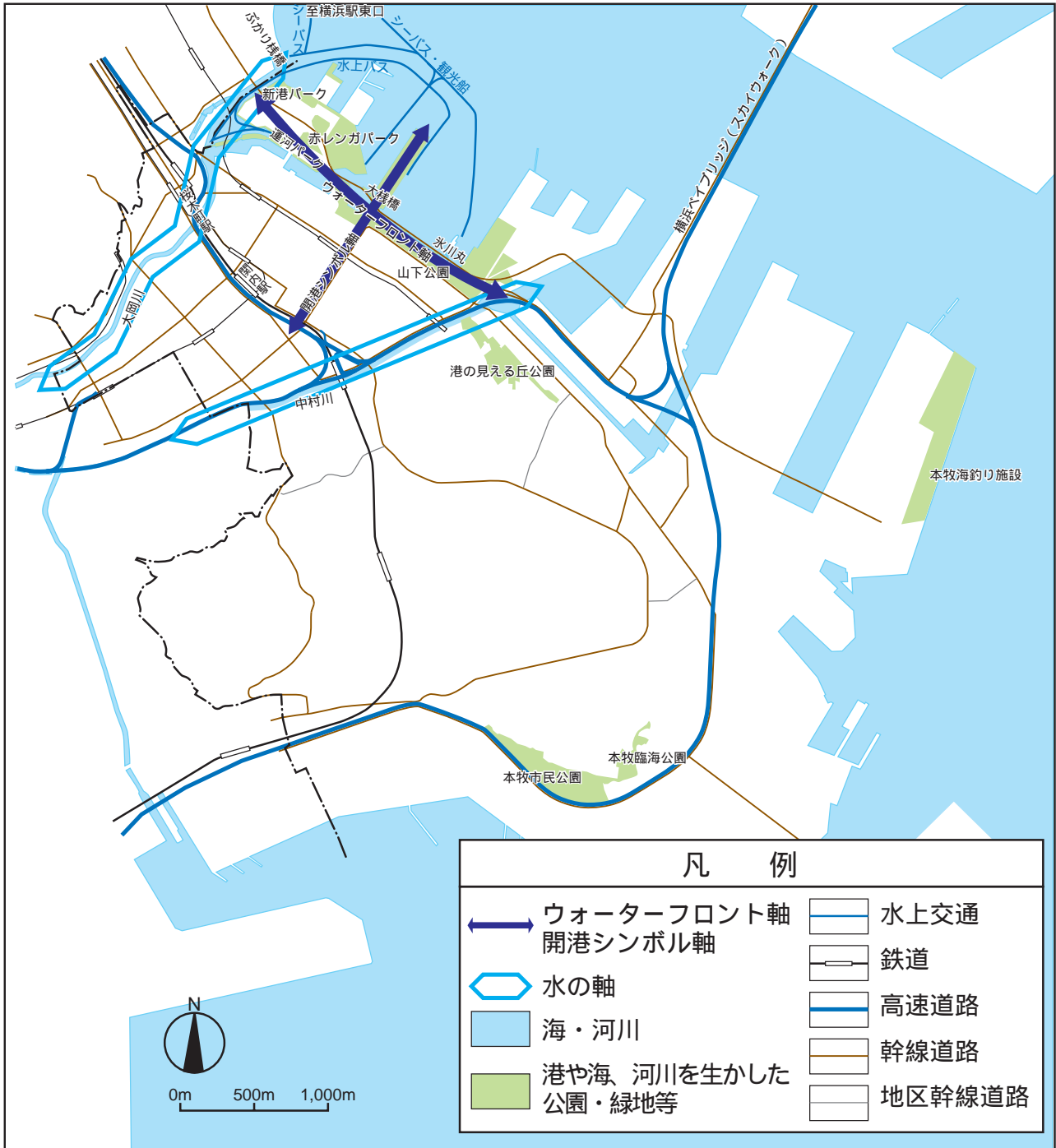
### **親水施設・多目的棧橋等の整備**

子どもが水とふれあいながら遊び学ぶ場所や、水上のレクリエーション活動の拠点をつくります。また、災害時の防災拠点としても利用できるように配慮した施設づくりを目指します。

### **川沿いの遊歩道整備**

大岡川・中村川を美しく魅力的に再生し、多くの人々が訪れるよう、水辺の散歩道を整備します。また、利便性や安全性に配慮した生活動線としても利用できるようにします。

# 港や海、河川の魅力を生かしたまちづくり方針図



幹線道路：都市間や市内の各地域間を結ぶ道路  
 地区幹線道路：幹線道路間を結ぶ道路

## (4) 環境にやさしい緑と共生したまちづくり

### [ 概況 ]

- ・ 中区は、横浜市の中で緑被率が2番目に低い区です。
- ・ 区域の多くが港に面し、大岡川や中村川が流れるなど、水辺環境が非常に多くあります。
- ・ プロムナードが多く整備されていますが、宅地などでの緑化が少ない地区があります。また、街区公園や近隣公園など身近に利用する公園が十分ではない地区があります。
- ・ 丘陵部には本牧山頂公園や根岸森林公園など、自然的環境が多く残された規模の大きい公園が整備されています。
- ・ 宅地開発などにより、緑地が減少しています。
- ・ 商業・業務地が多く、また、臨海部には流通業、工場などが立地していることから、今後も環境負荷軽減への取り組みが必要とされています。
- ・ 区内には高速道路などの幹線道路が多く整備されています。

### [ 基本的な考え方 ]

道路や宅地など身近な施設の緑化を区民、事業者一人ひとりができることを行ない、それらを繋ぐことで、区全体が緑あふれるまちづくりを図ります。  
住民や事業者が行政と連携し、省資源・循環型の都市システムや地球環境に配慮したまちづくりを進めます。

### [ 方針 ]

#### 1) 自然的環境の保全・緑の創出

##### 区民や事業者による住宅や事業所の緑化

区民や事業者は、様々な場所、機会をとらえて緑化に努めます。戸建て住宅が主体の地域では緑地協定の締結、商業・業務が中心の地域では屋上緑化や壁面緑化の活用など、様々な手法により緑豊かなまちづくりを進めます。

##### 道路や公共公益施設などの緑化推進

道路や教育施設、文化施設など公共公益施設の緑地では、維持・管理を区民や事業者が担うなど、協働により積極的に緑化を進めます。

また、プロムナードを活用し、緑に触れながら回遊できるまちづくりを進めます。

##### 身近な公園の整備・公園の良好な維持・管理の推進

緑に親しみ、憩い、楽しむ空間として、生活に身近な街区公園や近隣公園を区民と行政の協働により整備します。

また、行政主体の管理から、地域の主体的な管理・活用をめざします。

##### 臨海部における水辺環境の再生と憩いの場の創出

生態系や地球環境に配慮し水辺環境の保全・再生を図りつつ、誰もが水や港に親しみ、身近に感じられる場の形成を進めます。

また、区民(市民)の憩いの場として、臨海部に港に親しめるような緑地などの空間創出を図ります。

## 公園や緑地などの利用促進

公園や臨海部の緑地などでは、より多くの人に憩い、楽しんでもらえるよう、機能充実やPRを進めます。各公園などの特性を活かした利用促進に向け、区民や事業者、行政が協働し取り組みます。

## 河川や緑地などの自然的環境の保全

河川の水質改善と水辺環境の保全を図ります。また、良好な緑地については、安全を確保しながら保全に努めます。

環境にやさしい緑と共生したまちづくり参考図



## 2) 環境に配慮したまちづくり

### 道路環境の整備

幹線道路沿いでは、低騒音舗装や植栽、遮音壁の設置など住環境を保全するための総合的な取り組みをすすめます。また、都心部を中心にヒートアイランド現象の抑制のため舗装表面の温度低下に効果がある保水性舗装等の道路舗装を推進します。

### 環境保全対策の推進

自動車利用による排気ガス、騒音などの環境対策として、自動車公害防止計画などに基づいた公共交通機関の整備や利用促進による自家用車利用の抑制やディーゼル車の粒子状物質減少装置の普及などを推進していきます。また、工場や事業所の騒音・振動などについて法令等に基づく規制指導を進めます。

## 3) 省資源型・循環型社会に向けた取り組み

### 事業所や区民、行政が一体となった循環型システム形成の促進

事業所や区民、行政が一体となって、廃棄物の発生抑制、再使用、再生利用に取り組むなど、資源を循環させる循環システムの形成に向け検討を行ないます。

また、観光客などの来街者も参加できるような仕組みを検討します。

### 資源・エネルギーが循環する港の形成に向けた取り組み

臨海部のエネルギー・産業や製造業などが集積している地区では、地域の事業者の協力を得ながら、太陽光・風力などのクリーンエネルギーやリサイクル資源の活用に取り組めます。

### 「ヨコハマはG30」の推進

区内でくらす区民や事業者など誰もが、ごみの発生抑制、再使用、再生利用の取り組みを行ない、平成22年度における全市のごみ排出量を13年度に比べ30%削減する「横浜G30プラン」の目標達成をめざします。

### **街の美化やごみの不法投棄をさせない地区ぐるみの取り組み**

地区の美化は防犯・防災に繋がります。ごみの不法投棄のないまちをめざし、意識醸成を図るとともに、見回りを行なうなどの取り組みを進めます。

### **南本牧ふ頭内に新たな廃棄物最終処分場を確保**

「横浜G30プラン」により徹底的なごみの減量・リサイクルを推進しても、なお残る廃棄物を長期安定的に埋立処分していくために、南本牧ふ頭では既設の廃棄物最終処分場を活用していくほか、新たな廃棄物最終処分場を設置します。

## (5) 安心してらせるまちづくり

### [ 概況 ]

- ・中区では、関内・関外地区の商業・業務機能が集積する地区と山手や根岸、本牧地区などの居住を中心とする地区に、大きく分かれています。
- ・近年、関内・関外地区では高層マンションなどが建設され、居住人口が増加傾向にあります。
- ・住宅地が中心の山手や根岸、本牧などの地区は、場所によっては狭あい道路が多いなどの課題があります。

### [ 基本的な考え方 ]

区民や働く人、学ぶ人、訪れる人なども含め、子どもから高齢者、障害者、外国人など誰もが、日頃から安心して生活したり、過ごせるまちづくりを進めます。

### [ 方針 ]

#### 1) 地区特性を生かした住環境の維持・向上

##### 区民発意による地区計画や建築協定などを取り入れたまちづくり

居住環境の維持・改善に向け、区民が主体となって話し合いながら、地区の特性にあわせて地区計画や建築協定などのまちづくりルールを選択して取り入れ、地区のまちづくりを進めます。

##### まちのルールづくり相談センターなどの活用

地区のまちづくりを検討、進める際には、まちのルールづくり相談センターや区役所のまちのルールづくり相談コーナーなどを積極的に活用します。

##### 都心にふさわしいまちづくり

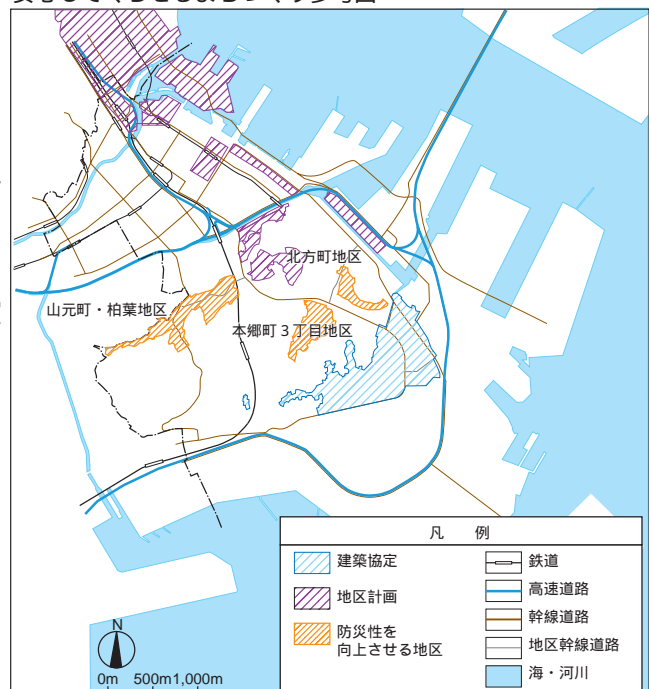
都心としての特性や、公共施設の整備状況を踏まえ、特別用途地区や地区計画、市街地環境設計制度などの手法を活用し、商業や業務、住宅など土地利用のバランスのとれたまちづくりを進めます。

#### 2) 災害に強いまちづくり

##### 災害に強い居住環境整備の促進

狭あい道路が多いなど、防災性の向上が必要な地区では、区民が主体となって住環境向上の計画づくりを検討するとともに、狭あい道路の拡幅や建物の耐震化、不燃化など災害に強いまちづくりの推進を図ります。

安心してらせるまちづくり参考図



幹線道路：都市間や市内の各地域間を結ぶ道路  
地区幹線道路：幹線道路間を結ぶ道路

## **防災体制の充実**

横浜市防災計画に基づき、地域防災拠点（震災時避難場所）などに災害対策物資の備蓄を行ないます。

また、地区における防災組織の育成、防災訓練を行なうとともに、災害時に地域が連携できるようなコミュニティづくりを進めます。特に子どもや高齢者、障害者、外国人など災害弱者になりやすい人々も安心してらせるよう、地域などでの防災への取り組みを図ります。

## **急傾斜地などへの安全対策の推進**

区内に多く指定されている急傾斜地崩壊危険区域のうち、対策が遅れている箇所は崖崩れ防止対策を進めます。また、その他の斜面などについても、各種の助成・融資制度を活用した危険箇所改善などを進めます。

## **ライフラインの防災対策の推進**

上下水道やガス、電気、通信などの生活を支えるライフラインの耐震化を図るとともに、被災時における早期復旧が可能となる体制強化を進めます。

また、被災時に緊急物資の輸送路となる橋など道路施設の耐震化を進めます。

## **水害に強いまちづくりの推進**

自然の保水力を活用した洪水対策や高潮対策など、総合的な対策を進めます。

## **災害に備えた避難情報などの提供**

災害時や緊急時などに、区内でくらす人々とともに、居合わせた観光客など来街者が、必要となる情報を得られるよう、案内サインなど情報提供の充実を図ります。

# **3) 福祉のまちづくり**

## **バリアフリー化の促進**

公共交通機関や公共公益施設、不特定多数の人が利用する施設などでは、交通バリアフリー法（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）やハートビル法（高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律）、横浜市福祉のまちづくり条例などに基づき、バリアフリー化を進めます。

## **福祉サービスの充実**

高齢者や障害者などが自立し、人々が支え合い、安心して生活できる地域にするため、中区の地域特性を踏まえた福祉保健に関する要望をまちづくりに反映するとともに、福祉保健サービスの充実を図り、今後の高齢者数の増加に応じた福祉保健サービスの供給をめざします。

## **地域における子育て支援のシステムの充実**

多様なライフスタイルに対応し、安心して子育てができるよう保育所の設置などを進めるとともに「次世代育成支援行動計画」に基づき、子どもたちが健やかに生まれ育つ環境の整備を図ります。



### **福祉に関わるボランティアやNPO活動への支援**

福祉に携わる区民ボランティアやNPO団体が、活発に活動できるように福祉保健活動拠点の機能拡充を図っていきます。またこれらの活動を、行政、企業などとの連携により支援します。

## **4) 治安維持に向けた取り組み**

### **コミュニティの充実**

活発なコミュニティを形成することで、防犯性を高めます。また緊急時には互いに助け合えるような、安心して生活できる環境づくりをめざします。

### **犯罪がおこりにくいまちづくりの推進**

治安の維持・向上に向け、窃盗や放火などの犯罪がおこりにくい空間整備の推進とともに、事業者や区民、行政が連携して取り組みを進めます。

## ( 6 ) 公共交通や道路、歩行者ネットワークなどの交通ネットワークづくり

### [ 概況 ]

- ・みなとみらい線の開業により、関内地区などでは公共交通の利便性が向上しました。一方根岸や本牧など区南西部は最寄り駅まで離れているとともに丘陵となっており、区内の公共交通の利便性格差が広がっています。
- ・区内の鉄道駅及びその周辺では、使いやすい施設をめざし、サイン表示の充実やバリアフリー化を図っていますが、まだ整備が不十分な駅などもあります。
- ・区内の都市計画道路は整備率が約84.7%（H15.4.1.現在）と、概ね整備が完了しています。
- ・住宅地である丘陵部には、狭あい道路などが多い地区があります。
- ・中区では、大型トラックなどの物流交通と市街地交通が輻輳しており、その解消をめざし、臨港幹線道路の整備が計画・推進されています。

### [ 基本的な考え方 ]

広域交通を強化し、交通ネットワークの充実をめざします。

子どもから高齢者、障害者、外国人など誰もが安心して利用でき、区民や働く人など区内でくらす人々や観光やビジネスなどで中区を訪れる人々に使いやすく、快適に移動できる交通環境の形成をめざします。

横浜港と背後圏との交通アクセス強化に向けて、道路ネットワークの充実や鉄道による貨物輸送を促進します。

交通ネットワークの計画・整備にあたっては、区民をはじめ、関係者との調整や情報提供などに取り組みます。

### [ 方針 ]

#### 1) 公共交通の充実

##### 横浜環状鉄道構想等

誰もが移動しやすい交通体系の形成に向け、横浜環状鉄道構想に位置付けられた元町～根岸間の鉄道整備を総合的に検討します。また、桜木町駅を起点とした、東海道貨物支線の貨客併用化について検討を進めます。

##### 鉄道駅及び周辺のバリアフリー化

鉄道駅及びその周辺では、交通バリアフリー法に基づき、バリアフリーを促進します。

##### 人にやさしく、安心して利用できるバスネットワークの充実

人にやさしく、誰もが安心して利用できるよう、ノンステップバスの導入や高齢者などが日常的な移動手段として利用できるコミュニティバスの導入を検討します。

また、バスが円滑に、きめ細やかに運行できるようバス走行環境の改善に向け、道路の整備などを進めます。

##### 鉄道貨物輸送の促進

臨海部の貨物鉄道を活用し、横浜港で取り扱う貨物を効率的に輸送します。

## **港や川の景観などを楽しみながらアクセスする水上交通の充実**

横浜港や河川から横浜の姿などを楽しみながら利用でき、臨海部を連絡する水上交通の形成に向け、水上交通ルートの充実や乗船さん橋整備などを検討します。

## **2) 道路ネットワークの形成**

### **高速道路の整備促進**

横浜港の機能強化や市内経済の活性化、交通利便性の向上を図るため、高速道路の整備を促進します。

また、石川町出口（仮称）新設を事業化し、関内・関外地区の利便性の向上や活性化につなげます。

### **幹線道路などの整備推進**

港湾関連交通をはじめ、臨海部の交通円滑化を図るために、臨港幹線道路や国道357号など幹線道路の整備を進めます。

また、住宅地と最寄りの駅や幹線道路などを連絡する道路の整備を進めます。

### **区民が主体となった狭あい道路拡幅の推進**

狭あい道路がある住宅地では、区民と行政が協働しながら、狭あい道路拡幅整備事業を活用した拡幅整備を進めます。

## **3) 快適に利用するための交通システムの充実**

### **快適な歩行空間ネットワークの充実**

区民や来街者など誰もが文化施設や公園、商店街などの観光スポットを回遊できるよう、また、区内の街並みなどを楽しめるよう、歩道の拡幅や段差の改善、わかりやすい案内サインの設置、沿道緑化などを進め、歩行者空間ネットワークの充実を図ります。

### **区民や来街者が快適に利用できる案内提供**

区民だけでなく来街者も含め、子どもから高齢者、障害者、外国人など、誰もが安心、安全、快適に様々な交通機関を利用できるよう、案内サインやITを活用した情報システムなどを活用し、情報提供を図ります。

### **自転車利用環境の向上**

利便性の向上や環境負荷軽減に向け、自転車の利用環境の向上を図るため、鉄道駅や公共施設で駐輪場整備を進めます。

また、東急東横線廃線区間を「自転車も通れる遊歩道や駐輪場」などとして整備するなど、自転車走行環境改善を進めます。

# 公共交通や道路、歩行者ネットワークなどの交通ネットワークづくり方針図



幹線道路：都市間や市内の各地域間を結ぶ道路  
 地区幹線道路：幹線道路間を結ぶ道路

## 6 . 地区別まちづくりの方針

### 基本的な考え方

地区別まちづくりの地区区分は、これまで進められてきたまちづくりを継承し、『中区計画』のゾーニングをベースにしつつ、地域の特性や新たなまちづくりを図る地区などの状況を加味し、5区分とします。これらの5地区について、まちづくりの基本的な考え方を示します。

**関内・関外地区** 歴史・文化を保全・活用し、業務・商業機能を中心としながら、中心市街地として、住む人や働く人、訪れる人が共存するまちをめざします。

**新山下地区** 土地利用転換を進め、商業や物流、居住機能がバランスよく配置されたまちをめざします。

**山手地区** 歴史・文化を保全・活用しながら、ゆとりのある居住環境のあるまちをめざします。

**本牧・根岸地区** 安心してくらすことができ、また利便性の高い居住環境のまちをめざします。

**港湾・臨海地区** 国際物流など臨海部の産業の発展に取り組みながら、活力を創出するまちをめざします。

### 地区区分ゾーニング図



## ( 1 ) 関内・関外地区

### 概況

- ・商業・業務を主体とした地区であり、就業者や観光客など多様な来街者が交流する地区です。
- ・多くの歴史・文化のある建造物や街並みが保全・活用されています。
- ・地区内には、中華街や元町、伊勢佐木町、馬車道、野毛、日本大通周辺、海岸通周辺など、各々異なる特性を持った商業・業務地が形成されていますが、近年、年間販売額が減少していたり空きビルもあることから、新たな活力創出に向けた産業振興が求められ、検討が行なわれています。
- ・近年、業務・商業などの従来から誘導してきた都心機能が低下する一方、マンション建設が増加しており、人口の増加が続いています。そのため、街並み景観の混乱や商住混在による地域の摩擦、居住者に対する都市サービスの不足などが懸念されます。
- ・みなとみらい線の開通に伴い注目も高まっており、多くの観光客などで賑わっています。
- ・関内駅や横浜公園、大通り公園周辺以外では緑被率が5%未満となっており、緑が少ない街並みとなっています。
- ・近年、犯罪が増加傾向にあり、安心して暮らし、訪れられるように、治安の維持・向上に向けた取り組みが求められています。
- ・多くの人が集い交流する横浜の都心にふさわしいまちづくりが求められています。
- ・地区内ではバリアフリー化が進められておりますが、まだバリアフリー化していない施設などもあります。多くの人が集い交流する横浜の都心にふさわしいまちづくりが求められています。

### まちづくりの基本的な考え方

横浜都心部にふさわしい活力と活気のあるまちづくりを進めます。

みなとまちの歴史・文化を活かしながら、新たな文化とにぎわいを生み出し、国際性豊かな多文化交流のあるまちづくりを進めます。

様々な人々が居心地の良いまちづくりを進めます。

### まちづくりの方針

#### 商業・業務・観光などにより多くの人を訪れ、交流するまちづくり

- ・商業・業務地としての役割を主体としながら、横浜の都心にふさわしい多様な都市機能が集積するバランスのとれたまちづくりをめざします。
- ・多くの人を訪れ交流するにぎわいの中心となるよう、商業・観光の軸として、イセザキ・馬車道軸や山下・中華街・元町軸の形成をめざしたまちづくりを進めます。
- ・馬車道や横浜公園、中華街、元町などをネットワークする歩行者空間の拡充を図ります。

### **横浜都心を支える商業・業務の活性化**

- ・民間活力を活用しながら、地区全体での情報基盤の充実や各業務ビルでのIT化への取り組みなど、新たな取り組みを積極的に進めます。
- ・コンテンツ産業などの創造的産業やIT関連産業など、新たな分野の集積促進を図ります。
- ・地区内にある異なる魅力を持つ商店街が、空間形成やイベントなどの様々なまちづくりの取り組みを通じ、さらに特色を明確に打ち出した商店街づくりを進めます。
- ・各商店街が持つ特色を活かした空間形成に向け、魅力的な歩行者空間などの整備を協働により進めます。また、商店及び商店街のバリアフリー化を進めます。

### **みなとまちの歴史・文化を活かし、新たな文化やにぎわいの創出**

- ・発祥の由来を示す記念碑などの史跡の保全や、銀行建築などの歴史的建造物を文化・芸術活動などの創造的活動に活用するなど、横浜らしい歴史的建造物の活用を図ります。
- ・横浜の都市の活性化に向けた戦略的なシティセールスを進める中で、中核的な役割を担える文化や魅力を持ったまちをめざし、みなとまちとしての歴史を物語る建造物などを保全・活用しながら、新たな文化を創出する横浜らしい風格を持ったまちの形成を図ります。
- ・横浜の玄関口にふさわしい空間形成に向け、船上やスカイウォークからの「海から見た景観」などへ配慮するとともに、港を囲む魅力的な都市景観の保全・創出や港と街の空間的、機能的な連携など、港と街が一体となったまちづくりを進めます。また、この実現に向け、景観のルールづくりに地区で取り組みます。
- ・横浜港発祥の地として、シンボリックな地区であると同時に都心臨海部の歩行者ネットワークの結節点でもある象の鼻地区・大さん橋基部において、この地区の持つ歴史性を最大限に活かすとともに、国際的な文化・観光・交流の視点を取り入れながら整備を推進します。
- ・港で開催される花火大会や開港行事、中華街の春節などイベントと街の商業・観光地区などが連携し、中区全体のイベントへと広がるにぎわいづくりを図ります。また、横浜トリエンナーレや野毛大道芸などとともに、映像文化関連イベントを開催するなど文化芸術関連産業の振興を図るとともに、地区内にある横浜の特色ある食文化やファッション文化、その他文化・芸術関連の情報などを戦略的に情報発信するなどシティセールスを推進しながら、新たな横浜らしい文化創出を図ります。

### **様々な交流が可能となる回遊性の向上**

- ・区民や来街者など誰もが、文化施設や公園、商店街などの観光スポットを回遊でき、区内の街並みなどを楽しめるよう、快適な歩行空間ネットワークの充実を図ります。

- ・子どもから高齢者、障害者、外国人など、誰もが安心、安全、快適に様々な交通機関を利用できるよう、バスや鉄道、交通結節点のバリアフリー化を進めます。また、案内サインやITを活用した情報システムなどを活用し、情報提供を図ります。
- ・地区外との連携強化や地区内の交通問題解消に向け、臨港幹線道路の整備を図ります。
- ・観光客などが楽しみながら訪れられるよう、水上交通などのアクセスの多様化を図ります。

### **親しみやすい水辺と街を彩る緑によるうるおいの創出**

- ・海や港の景観などの水辺空間を楽しみながら、回遊できるネットワークや河川沿いの水辺の散歩道づくりを図り、みなとまち・ヨコハマの風情を楽しめるウォーターフロント軸や開港シンボル軸の形成などを進めます。
- ・臨海部では、緑地など海辺や港の景観を楽しみながら憩い、利用できる空間形成を図ります。
- ・遊覧船などの海上交通やカヌー教室などのマリンスポーツ、海に面したレストランなどのレクリエーション機能など、海辺ならではの立地を活かし、楽しめる施設やソフトの充実を図ります。
- ・区民や訪れる人に親しまれ、海へと繋がる魅力ある河川空間として水と緑の軸の形成をめざします。大岡川や中村川沿いにある古い橋梁や護岸などの歴史的資産や史跡などの保全・活用を図るとともに、河川の風情を楽しめる景観形成や水とふれあいながら、遊び学べる親水施設や水辺の散歩道づくりなど進めます。
- ・街のうるおいや横浜都心部にふさわしい景観に必要な緑の創出を進めます。事業者や住民、行政が各々主体的に建物の屋上・壁面緑化を進めるなど、協働による緑の創出や維持・管理などに取り組みます。

### **居心地の良い都心部の形成**

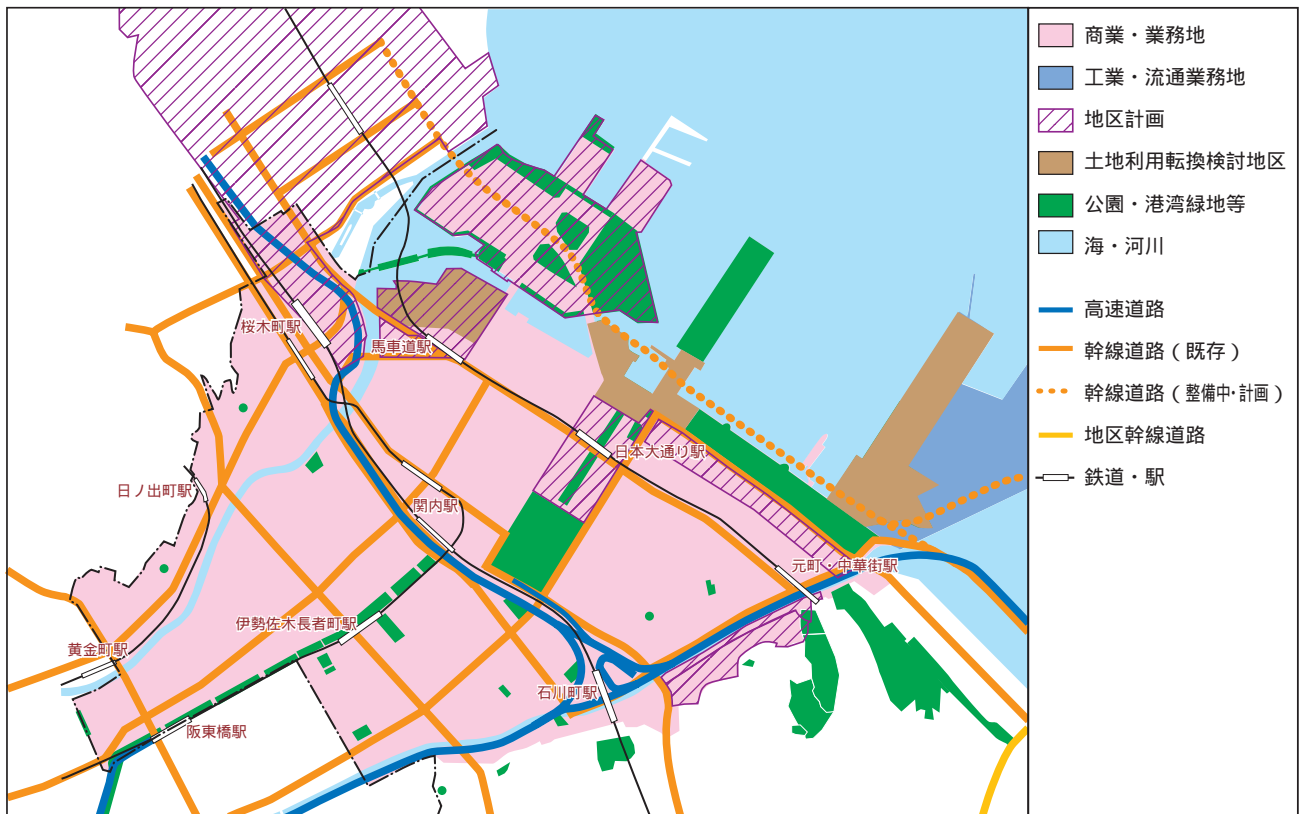
- ・居住者や就業者などの生活を支える都市施設や都市サービスについて、必要な対応を進め、快適に過ごすための生活環境の充実を図ります。
- ・災害に備え、居住環境整備を促進します。就業者や観光客など含めた防災体制や情報提供の充実を図ります。
- ・治安の維持・向上に向け、犯罪がおこりにくい空間整備の推進や街の美化など、事業者や区民、行政が連携した取り組みを進めます。
- ・就業者なども視野に入れた、都心部にふさわしい子育て支援システムや福祉サービスの充実を進めます。
- ・福祉に携わる区民ボランティアやNPO団体が、活発に活動できるように福祉保健活動拠点を整備します。またこれらの活動を、行政、企業などとの連携により支援します。
- ・都心部における居住のあり方について検討し、業務・商業などの都心機能と住宅のバランスある誘導について、新たな基準を定め、その実現を図ります。



## 民の力を活用した、様々な主体との協働によるまちづくりの推進

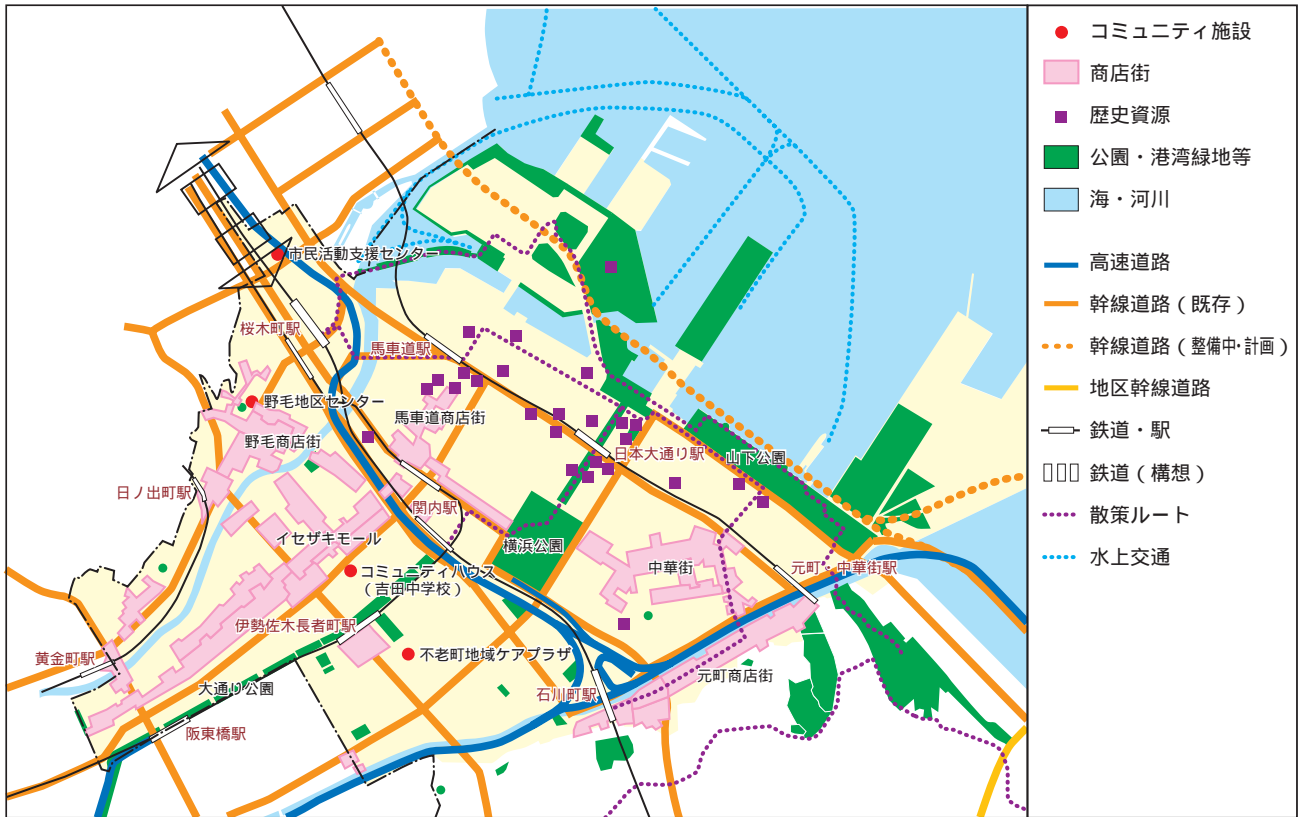
- ・横浜都心部の活性化を図るため、事業者やNPO、行政の適切な役割分担のもと、まちづくりを進めます。様々な主体による多岐にわたる活動の連携を図り、効率的なまちづくりを進めるために、TMOを活用したり、まちづくり会社などの組織づくりを積極的に行ないます。
- ・中華街、元町、伊勢佐木町、馬車道などでは、国際性や歴史・文化などそれぞれの特性を活かしたまちづくりを進めるため、事業者、区民、行政などが連携し、地区計画や建築協定などのまちのルールづくりを進めます。
- ・山下公園通り会や元町SS会、中華街の連携（セントラルベイYMC）など、商業地区相互の協力により、みなとまち・ヨコハマらしい賑わいと個性を発揮できる取り組みを進め、特色ある商業地区づくりを図ります。

### 関内・関外地区土地利用方針図

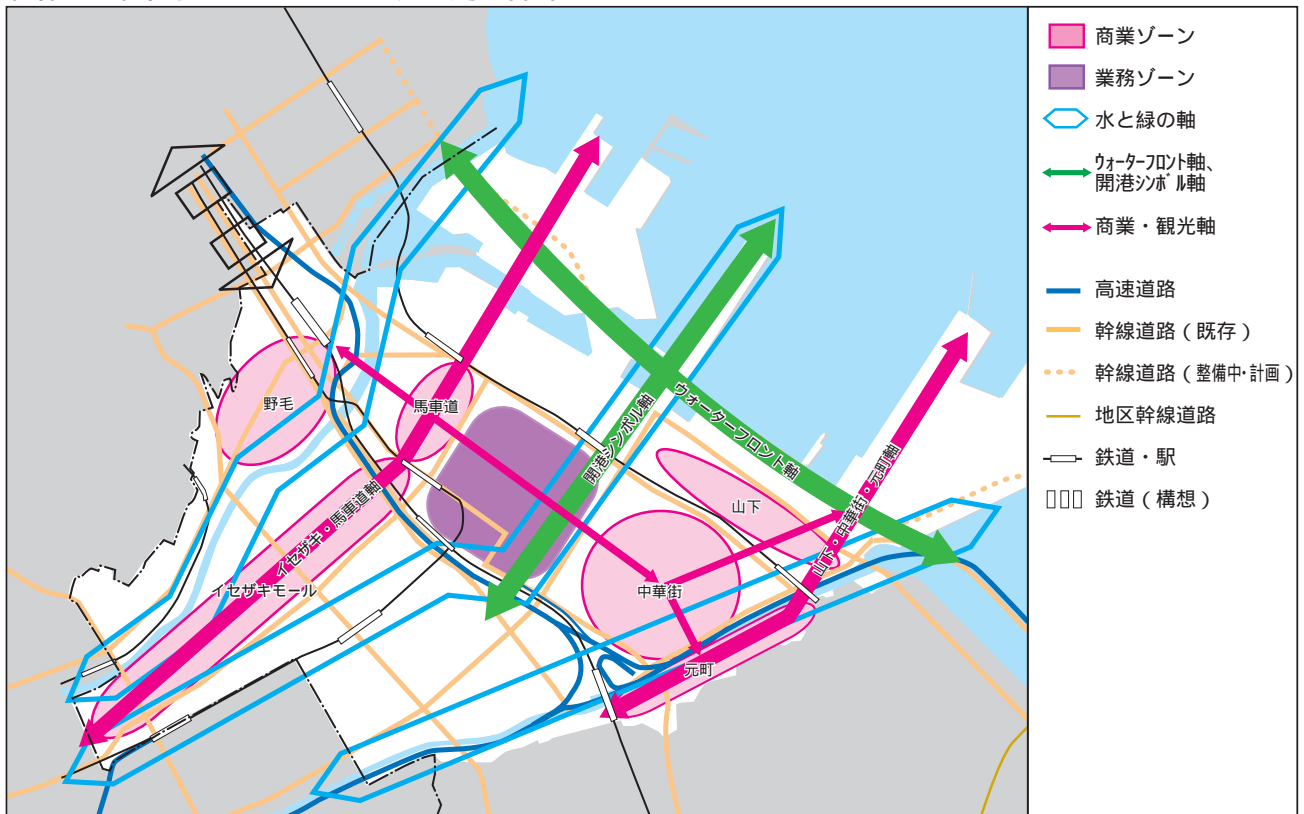


幹線道路：都市間や市内の各地域間を結ぶ道路  
 地区幹線道路：幹線道路間を結ぶ道路

# 関内・関外地区都市施設図



# 関内・関外地区まちづくり方針図



## ( 2 ) 新山下地区

### 概況

- ・新山下地区では、物流を中心とする土地利用をしていましたが、貯木場の埋め立てを契機として、土地利用転換が進みつつあり、これまで新山下運河を挟んで港湾部と市街地に分かれていた地区を一体にとらえたまちづくりが求められます。
- ・新山下運河を挟んだ山側の地域では、商業・業務地と住宅地が形成されています。山下公園などに近い一部では、古くから形成されている住宅地があります。また、近年では、山下本牧磯子線を中心に、新たな商業施設やマンションの立地が進んでいます。
- ・みなとみらい線の開通により、利便性が向上した地区であり、今後、区民や多くの人が訪れるにぎわいづくりをめざし、土地利用転換などによる新たなまちづくりが進みつつあります。
- ・大型車の通行量が多く、時間帯によっては混雑が発生することから、交通の円滑化が求められています。
- ・港の眺望を楽しめるとともに、山手地区からの景観にも配慮した景観形成が求められます。

### まちづくりの基本的な考え方

商業・業務、物流、居住、レクリエーション機能がバランスよく配置された、新たなにぎわいを創出するまちづくりを進めます。

地区が持つ歴史・文化などの特性を活かし、計画的な機能配置を図ります。

### まちづくりの方針

#### 商業・業務と居住機能などをバランスよく配置したまちづくり

- ・開発事業者や居住者、行政などが連携しながら、商業・業務、居住、レクリエーションなどの各機能がバランスよく配置された新たなまちづくりを進めます。

#### 安全性や快適性、機能性に配慮したまちづくり

- ・港湾物流をはじめとする港湾活動の空間と区民や来街者がにぎわう交流空間、居住空間が隣接し、多くの車輛が地区内を通行することから、新たなまちづくりを進める上で、土地利用や交通などの安全性や快適性に配慮したまちづくりを進めます。

### **様々な水辺を活かした、土地利用転換による新たなにぎわいの創出**

- ・新山下運河や旧筏（いかだ）だまり、中村川河口など様々な水辺空間や水際線を活かしながら、新たな土地利用によるまちづくりを進めます。
- ・水際ゾーンでは、筏だまりであった静穏で開放的な水辺と連携し、閘門（こうもん）など貯木場の歴史や横浜ベイブリッジの眺望などの特性を十分に活かしながら、レクリエーション機能など新たなにぎわいを創出する土地利用を進めます。
- ・新山下運河沿いのゾーンでは、医療拠点であるみなと赤十字病院や商業・業務機能、居住機能などが整った複合市街地の形成をめざします。運河を活かした水際線プロムナードなどを設けるとともに、対岸と調和した空間形成を図ります。

### **安心してらせる居住環境の形成**

- ・主要地方道山下本牧磯子線の南側の居住ゾーンでは、居住環境の充実を図ります。居住ゾーン内の小港町側では、近接する複合市街地ゾーンとの連携により、くらしやすさの向上をめざします。
- ・居住ゾーン内の山下公園側では、古くからの戸建て住宅地があり、建物の耐震化、不燃化などにより災害に強いまちづくりを進めます。また、高齢者などの災害弱者が把握できるようコミュニティづくりなどを通じた防災体制の強化を図ります。

### **港湾物流など多様な施設需要に対応した物流集積の促進**

- ・物流ゾーンは横浜港の中核である本牧ふ頭の基部に位置し、また高速道路ネットワークと直結した地区特性を活かし、港湾物流や多様な施設需要に対応した物流施設の集積を図ります。

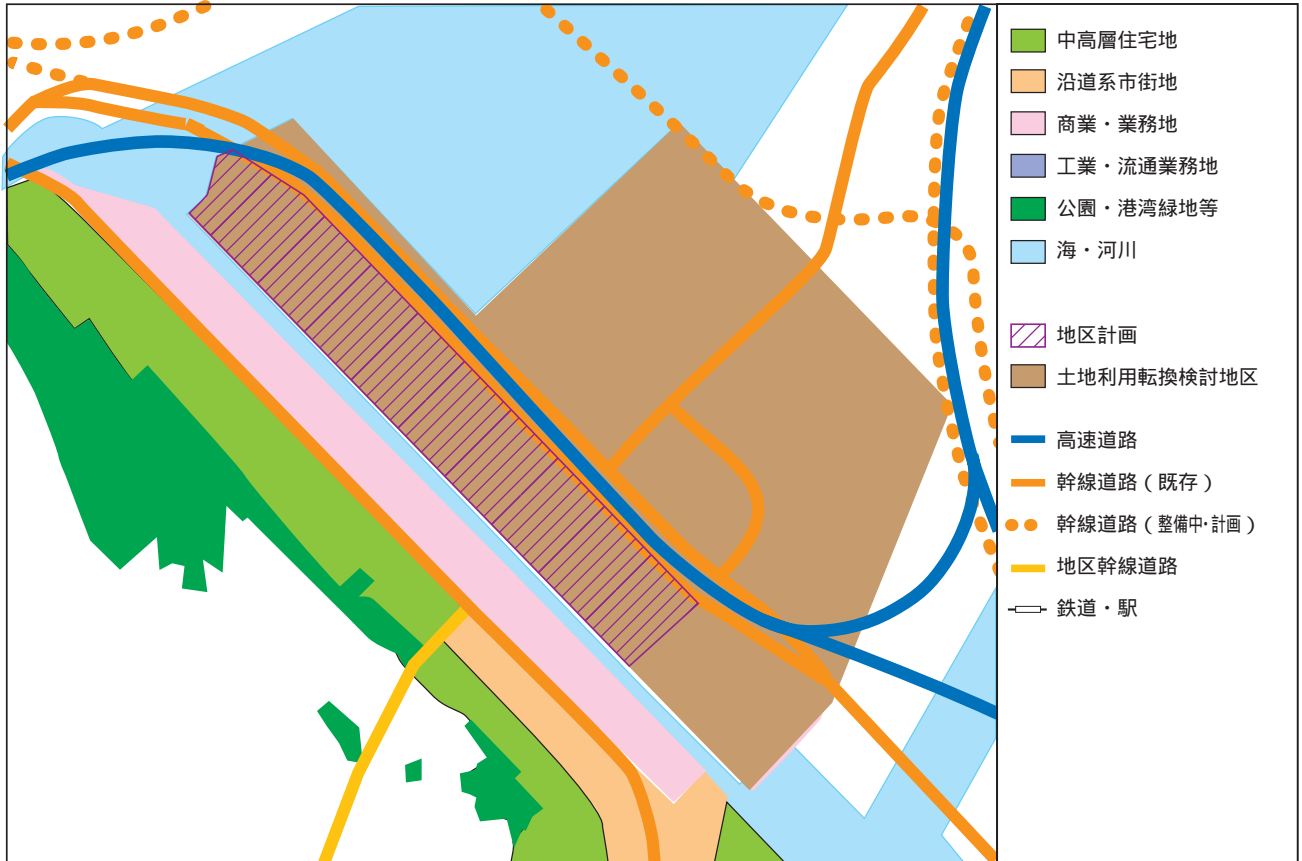
### **他地区と連携したまちづくり**

- ・元町や山下公園などの隣接する地区との間を水辺や景観などを楽しみながら、安全に移動できるよう、歩行者ネットワークの充実などを進めます。

### **景観形成への取り組み**

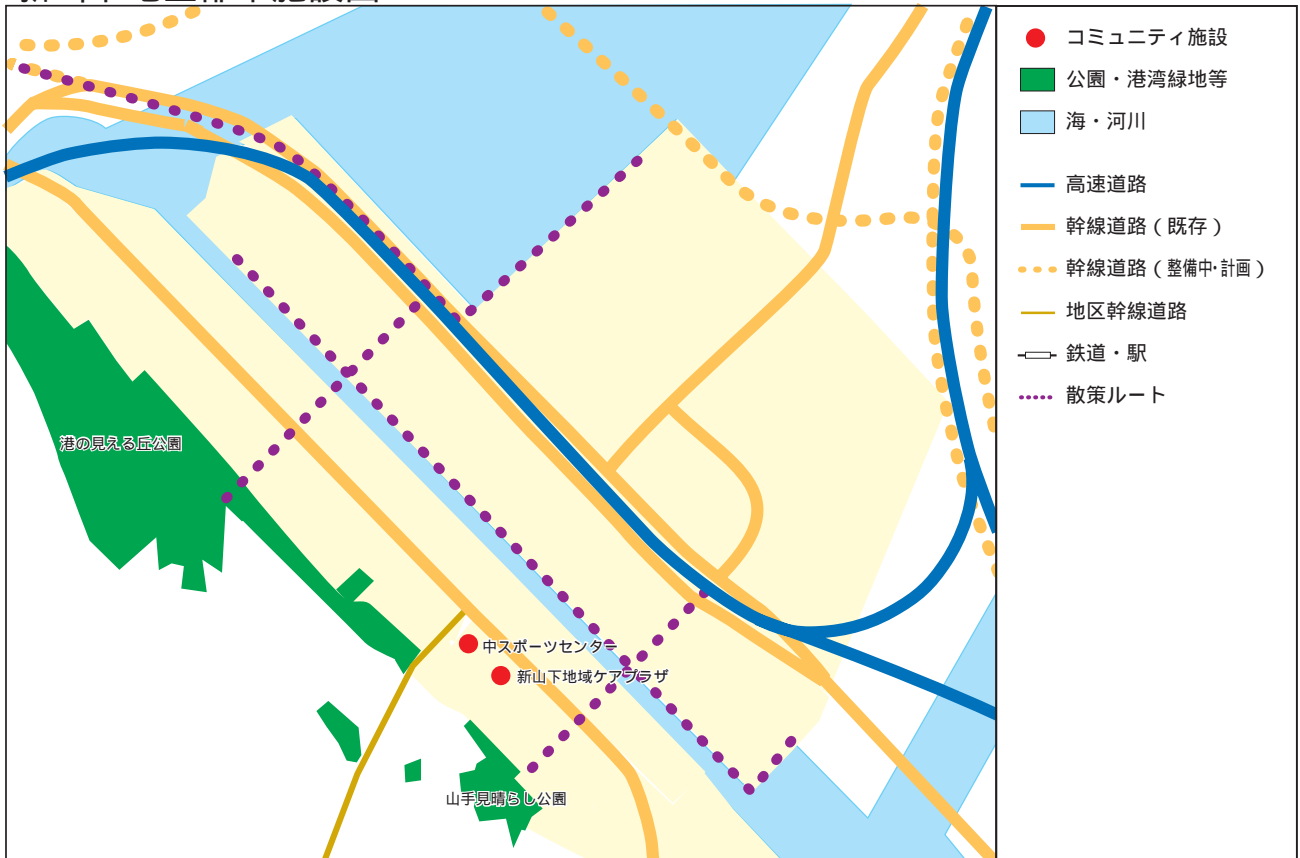
- ・横浜港や海、運河などを身近に眺め、楽しめる空間形成を図るとともに、横浜ベイブリッジから横浜の都心方面へ訪れる際に、最初に見える市街地としてふさわしい景観形成を地区全体で進めます。
- ・港の見える丘公園からの眺望に配慮したまちづくりを進めます。

## 新山下地区土地利用方針図

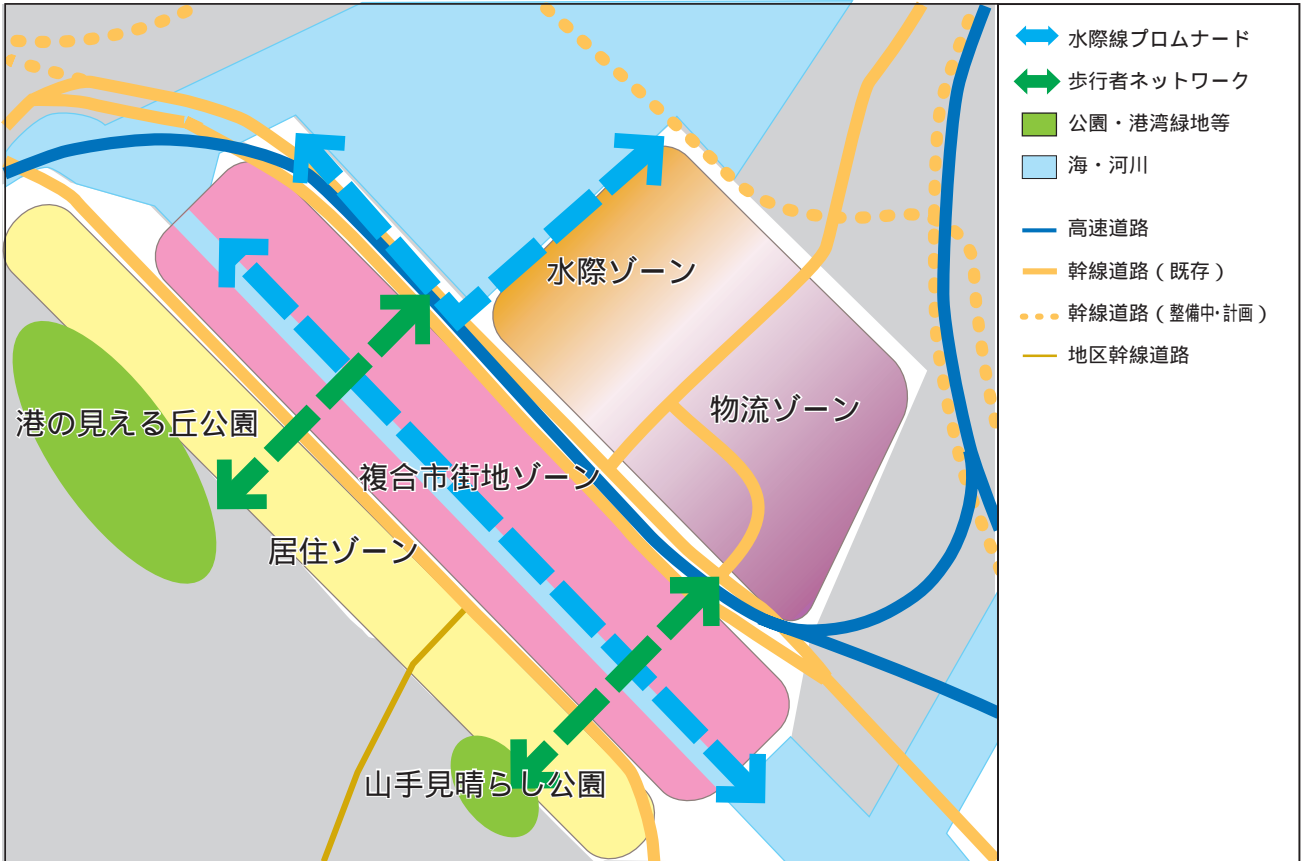


幹線道路：都市間や市内の各地域間を結ぶ道路  
 地区幹線道路：幹線道路間を結ぶ道路

## 新山下地区都市施設図



# 新山下地区まちづくり方針図



## ( 3 ) 山手地区

### 概況

- ・西洋館や外国人墓地などの歴史・文化資源や文教施設などが多くあり、緑に囲まれたうるおいのある街並みが形成されています。
- ・港の見える丘公園など、港や海の眺望が楽しめる場所が多くあります。また、山手公園は日本初の西洋式公園として、国指定の名勝となっています。
- ・長い年月をかけて形成された、歴史・文化がある、緑豊かな街並みの維持に向け、継続的に取り組みを行なっています。
- ・地区内は、歴史的な景観を保全し、文化的な環境を活かしたまちづくりを進めるために、風致地区の指定に加え、山手地区景観風致保全区域に指定されています。
- ・観光客など多くの来街者が訪れる山手本通り周辺と、閑静な住宅地とが共存できるようまちづくりを進めています。
- ・まちの基本構造を示す「まちづくりプラン」やまちづくりの基本理念となる「山手まちづくり憲章」を制定したほか、住民発意型の地区計画や、まちづくり協定の締結など、地域による積極的な取り組みが行なわれています。

### まちづくりの基本的な考え方

開港以来、育んできた歴史や国際性などの山手の文化と、港に面する丘からの眺望を保全・活用しながら、山手を訪れる人にも快適で魅力的なまちをめざします。

住宅地として良好な居住環境を保全しながら、文化を発信し、住宅・文教地区としてのまちづくりを進めます。

### まちづくりの方針

#### 来街者も歩いて楽しめる山手本通りと良好な住宅地との共存

- ・公園や文化文教施設、サービス機能など来街者も歩いて楽しめる山手本通りと、良好な居住環境を保全する住宅地区との共存が図られるよう、機能分担を進めます。

#### 山手本通りを軸とした歩いて楽しめる空間の形成

- ・山手本通りでは、山手の街の骨格軸として、沿道の歴史的建造物や大木・古木の保全、宅地内緑化などにより、山手を代表する景観の保全・形成を図ります。
- ・公開している西洋館を中心に公園や文化施設などの集客施設を山手本通りに配置するとともに、来街者にも快適な環境形成を図ります。

#### 住宅地の良好な環境の保全

- ・山手らしい景観や風致の保全に向け、高さ制限や壁面後退、勾配のある屋根の誘導などによる低層・低密のゆとりのある住宅地の形成を図ります。
- ・住宅地内は、豊かな緑と閑静な居住環境の街並みを保全します。

### **山手の歴史的資産の活用**

- ・山手を特徴づける歴史的建造物の保全を図り、山手らしい景観形成を図るとともに、それらの歴史的建造物を活用することで山手らしさの維持を図ります。
- ・歴史的建造物は、歴史・文化の発信や市民交流、散策の拠点となるような活用を図ります。

### **公園・緑地など豊かな緑の保全育成や港や市街地への眺望の活用**

- ・港の見える丘公園や元町公園など公園の特性を活かした魅力づくりを進めるとともに、緑が多く感じられる安全な斜面緑地の保全を図ります。また、敷地内の緑化促進とともに、景観のポイントとなるヒマラヤ杉や大木、古木の保全を図ります。
- ・眺望の良さや景観に対する認識を高めるとともに、港や市街地への眺望を楽しめるまちづくりを進めます。

### **文化・文教の香りが高いまちの形成**

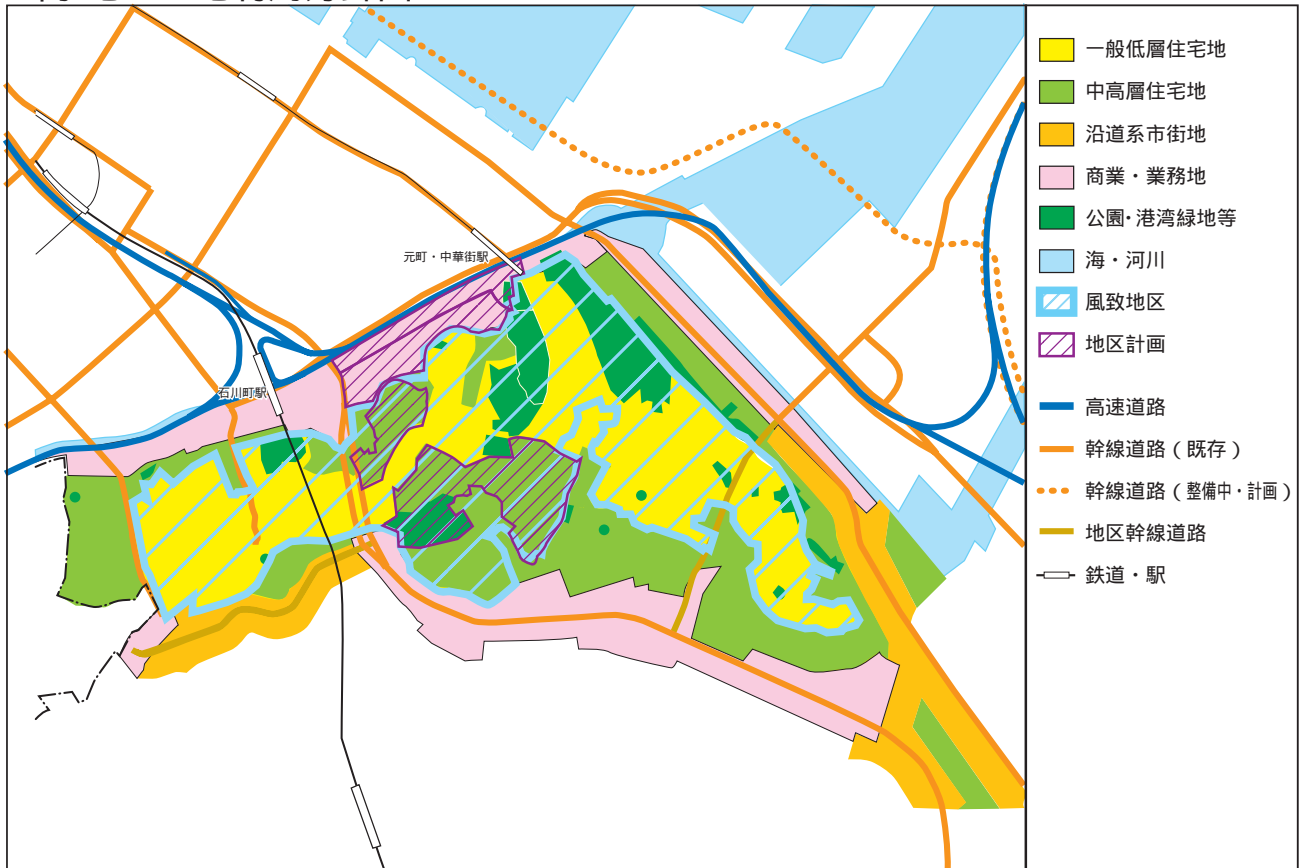
- ・学校や教会、博物館などの歴史性のある文教的環境の保全に取り組みます。
- ・学校や歴史的建造物を活用したイベント開催などにより文化活動や地域活動の活性化を図り、それらを通じて、まちづくりなど様々な活動の連携をめざします。

### **居住者や行政など様々な人々による協働の推進**

- ・居住者や山手で活動する人、行政など関係者が、まちづくりの目標を共有し、方針や計画、景観のルールづくり、街並みの保全を進めます。
- ・まちづくりの充実に向け、まちづくり協議会を充実するとともに、山手に関わる様々な立場の人々が協議、交流できるような場づくりを進めます。

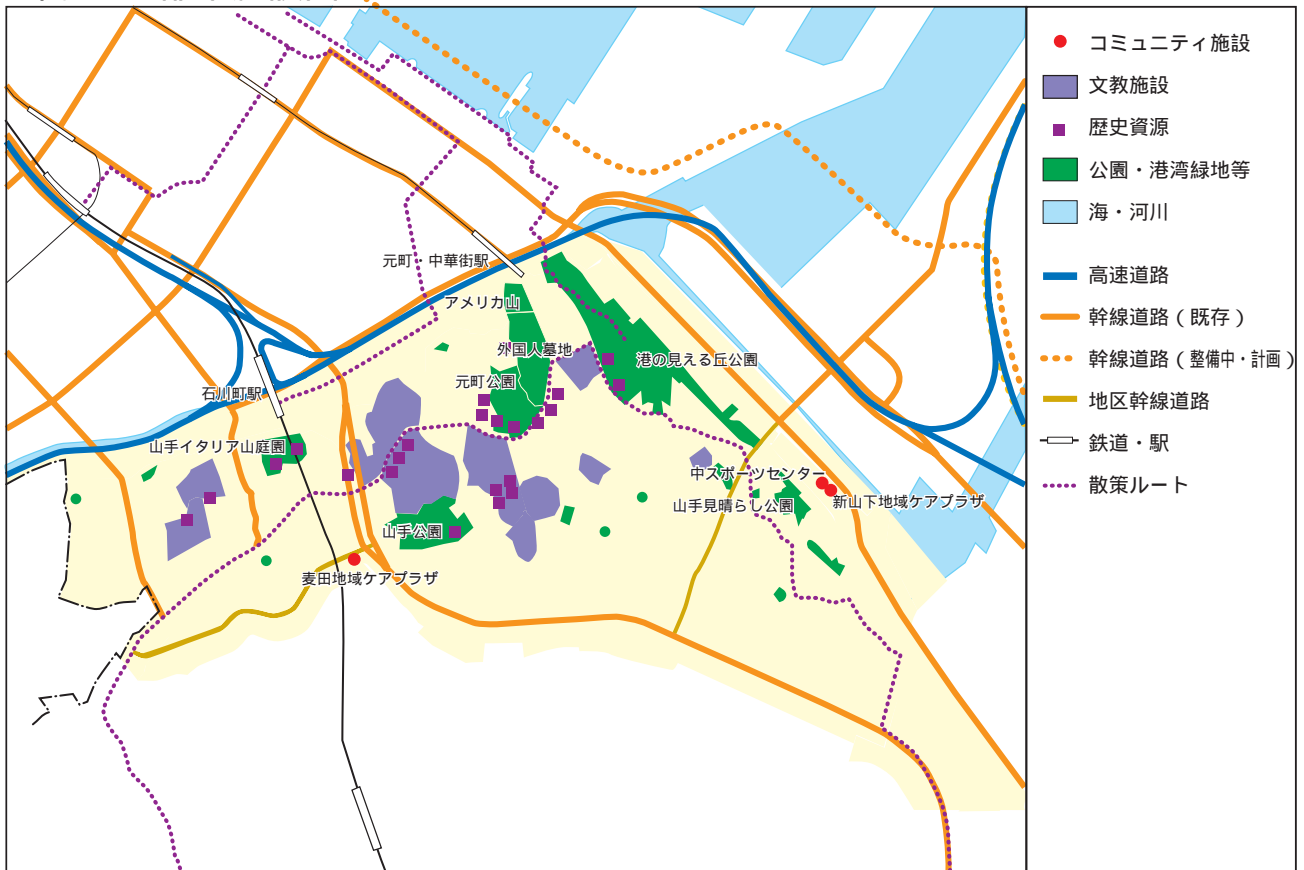


# 山手地区土地利用方針図

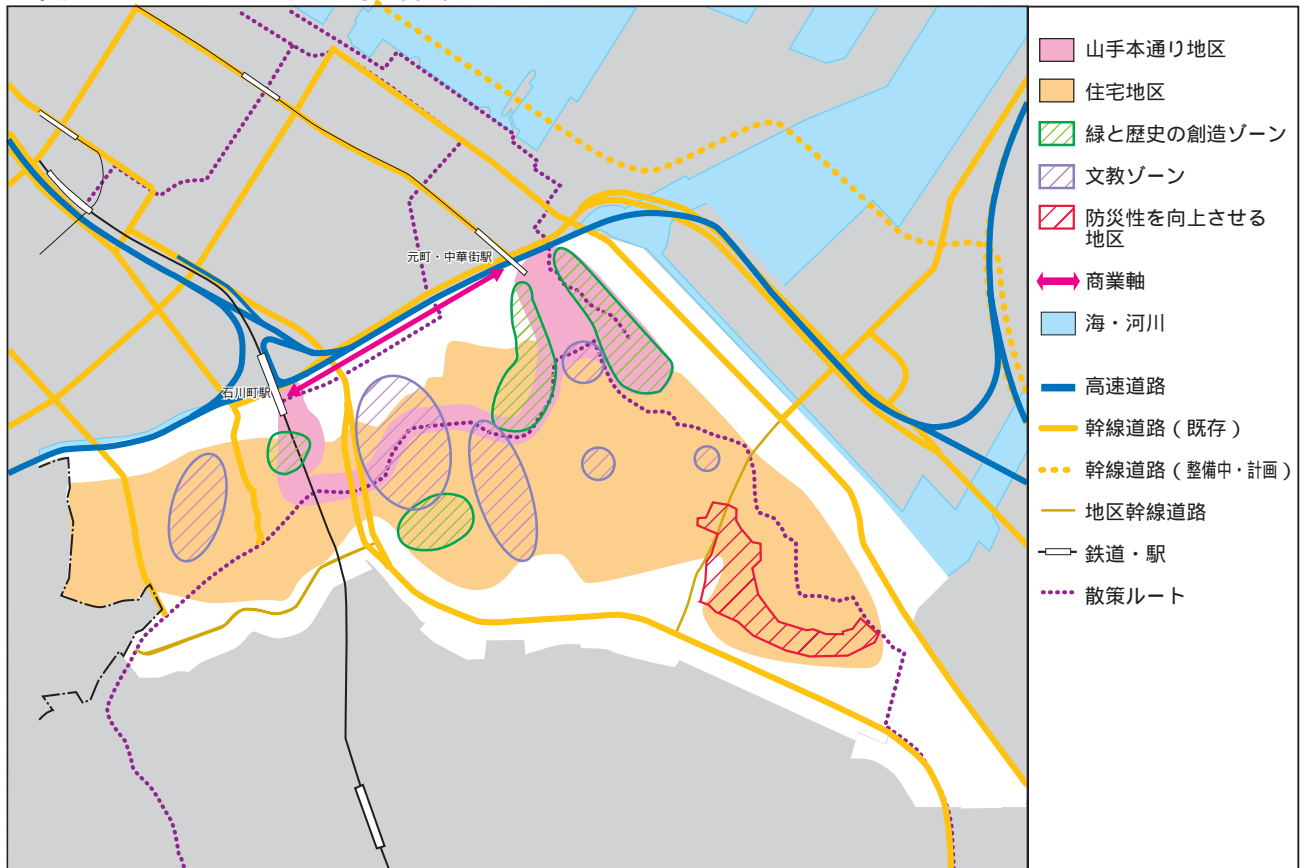


幹線道路：都市間や市内の各地域間を結ぶ道路  
 地区幹線道路：幹線道路間を結ぶ道路

# 山手地区都市施設図



# 山手地区まちづくり方針図



## ( 4 ) 本牧・根岸地区

### 概況

- ・住宅地が主体の地区であり、図書館や地区センター、地域ケアプラザ、コミュニティハウスなどの公共施設が多く立地しています。
- ・多くの狭あい道路があり、基盤整備が不十分な地域もあることから、居住環境の向上を図るとともに、安心してくらすせるよう防災性の向上への取り組みが必要です。
- ・主要地方道山下本牧磯子線沿いでは商業系用途地域に指定されており、商店街が形成されるとともに、マンションが多く立地しています。
- ・大正や昭和初期に建築された近代建築物なども残っている本牧・根岸地区の根岸森林公園や、三溪園、本牧山頂公園などは、地区における緑の拠点であるとともに、歴史・文化的な地域資源となっています。特に、三溪園では重要文化財を含む貴重な歴史的建造物などを保存しています。
- ・本牧市民公園・三溪園を含む本牧風致地区と根岸森林公園を含む根岸風致地区が指定されており、地区内で多くの緑豊かな環境の保全・形成に向けた取り組みが行なわれています。
- ・地区全体が丘陵部であることから、急傾斜地崩壊危険区域に指定されている箇所がありますが、概ね対策がとられています。
- ・斜面が多い地形であり、鉄道駅から離れた地域もあることから、高齢者や障害者などにも便利な公共交通の充実や歩きやすい道路空間の整備が求められています。
- ・建築協定は新本牧地区とハイタウン豆口台団地の2地区あります。
- ・地区内には米軍施設である根岸住宅地区が含まれています。

### まちづくりの基本的な考え方

根岸森林公園などの地区内に多く維持されている緑などを活かし、うるおいがあり、安心してくらすせる住宅地を中心としたまちをめざします。

歴史・文化資源である三溪園に全国から訪れる人々が三溪園周辺で楽しめるまちをめざすとともに、地区の活気づくりへと繋がるまちをめざします。

### まちづくりの方針

#### 区民が主体となった、安心してくらすせるまちづくりの推進

- ・安心してくらすせる住宅地を形成するために、居住者が主体となり、行政などと連携しながら、居住環境の向上を進めます。また、本牧・根岸地区の歴史・文化や多くの保全された緑を活かし、うるおいを育むまちづくりを進めます。

### **横浜環状鉄道の整備促進などの公共交通の充実**

- ・ 鉄道網の充実をめざし、横浜環状鉄道構想に位置付けられた元町～根岸間の鉄道整備を検討します。
- ・ 本牧・根岸地区は斜面の多い地形であり、徒歩圏に鉄道駅がない住宅地もあることから、高齢化社会への対応を踏まえた、きめ細やかに運行できる小型バスなどの導入について、住民や行政などが協働して検討します。

### **防災性向上に向けた基盤整備などの推進**

- ・ 防災上課題のある密集市街地では、住民と行政の協働により、耐震改修や狭あい道路の解消を図ります。また、住宅の建替や小広場の整備などを進め、防災性と住環境の改善を図ります。
- ・ 木造住宅や分譲マンションなど耐震診断を行ない、耐震改修などの防災対策を図るなど、居住者が主体となり、災害に強いまちづくりを図ります。
- ・ 急傾斜地崩壊危険区域のうち、対策が遅れている箇所は崖崩れ防止対策を進めます。また、その他の斜面などについても、各種の助成・融資制度を活用した危険箇所改善などを進めます。

### **全国から集客する三溪園などを活かした商業の活性化**

- ・ 歴史・文化資源である三溪園の集客力を活かしながら、商業の活性化を図ります。全国から訪れる人々が三溪園周辺で楽しめるように、商店街などを主体として、地区での取り組みを進めます。

### **歴史・文化、自然的環境、スポーツなどの多様な拠点と緑豊かな環境の充実**

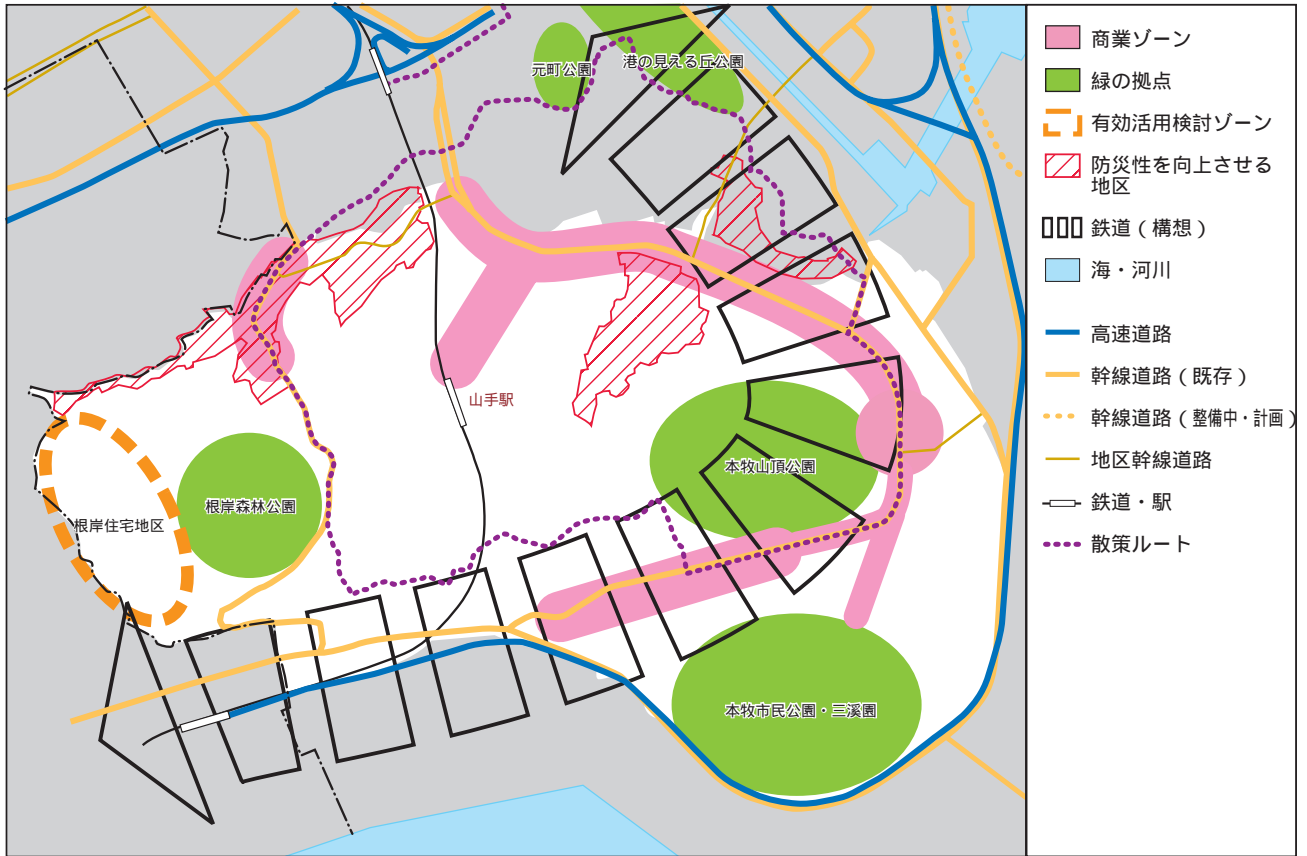
- ・ 歴史・文化資源である三溪園やテニスコートや運動広場のある本牧市民公園、自然的環境が豊かな本牧山頂公園、根岸森林公園を緑の拠点として保全するとともに、地区内の歴史的景観について保全を図ります。また、地区内の緑の拠点と港の見える丘公園などを回遊や散策ができる遊歩道の充実を図ります。
- ・ 住宅地のうるおいや防災性の向上の視点から、宅地内緑化の推進や公共施設などの緑化を、居住者や事業者などが主体となり、取り組みます。

### **根岸住宅地区の検討**

- ・ 根岸住宅地区の返還後の跡地については、公園としての利用を含め総合的に検討し、有効利用を図ります。



# 本牧・根岸地区まちづくり方針図



## ( 5 ) 港湾・臨海地区

### 概況

- ・横浜港の中心的な役割を担っている地区です。
- ・近年、中区の工業製品出荷額は減少傾向にあります。
- ・横浜港におけるコンテナ取扱い貨物量は、ここ5年間でみると、平均で約4%増加しています。一方、コンテナ貨物も含めた横浜港全体の貿易額は、概ね横ばいとなっています。
- ・新山下地区などでは、一部において業務・商業機能や水際線を活用した空間を形成するなど、複合的な土地利用を図ることが検討されています。
- ・横浜港では、港湾物流機能の強化や臨海部の産業支援、都市整備との連携などの取り組みが進められています。また、水辺空間の整備や水域の環境改善活動などへの市民参加や協働の推進といった、市民と連携した取り組みも求められています。
- ・多くの産業が集積する臨海部においても、太陽光や風力といったクリーンエネルギーの活用など、地球環境や自然環境への取り組みが不可欠となってきています。
- ・南本牧ふ頭の一部では、市内から発生する廃棄物の最終処分場として埋立てが行なわれています。

### まちづくりの基本的な考え方

港とともに発展してきた横浜市の経済基盤として、国際物流や生産分野における競争力強化を図ります。

地球環境にやさしい取り組みを進めるとともに、区民が身近に感じられ、交流できる港湾・臨海地区をめざします。

### まちづくりの方針

#### 区民に身近な港づくり、市民参加への取り組み

- ・港を見て触れて楽しめるような、緑地やスポーツレクリエーション施設の整備など、区民などが身近に感じられる空間形成を図ります。
- ・水辺空間の整備や水域の環境改善活動などへの市民参加や協働を推進し、区民や事業者、行政などが連携した港づくりを進めます。

#### 港の景観づくり

- ・区の高台やスカイウォークなどの眺望施設、水上などから、横浜港にふさわしい景観が眺められるよう、事業者や行政などが協働しながら、港の景観づくりに取り組みます。
- ・近接する市街地への配慮と海側からの景観の向上を図るため、臨海工業地帯では工場緑化などを進めます。

### **横浜港の国際物流機能の強化**

- ・コンテナ船の大型化に対応した高規格ふ頭の整備や効率的な利用、さらに港と背後圏とのアクセス強化などにより、国内外の貨物が集積する総合物流拠点の形成をめざします。

### **港湾物流などを支える交通の充実**

- ・貨物輸送車輛をはじめとする、臨海部の交通円滑化を図るために、臨港幹線道路や国道357号など幹線道路の整備を進めます。
- ・鉄道貨物輸送の促進に向け、臨海部の貨物鉄道を活用し、横浜港で取り扱う貨物を効率的に輸送します。

### **資源・エネルギーが循環する港の形成に向けた取り組み**

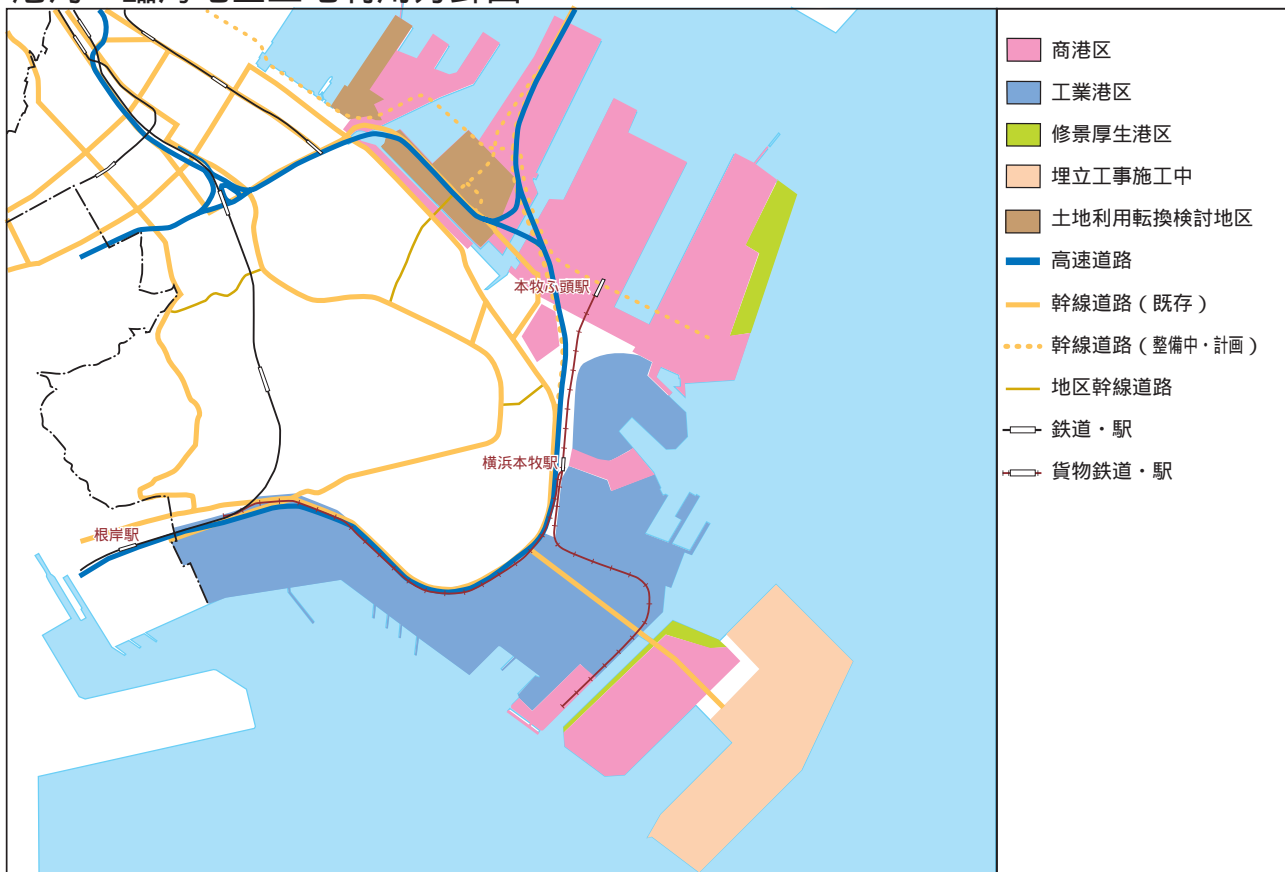
- ・臨海部のエネルギー - 産業や製造業などが集積している地区においても、地域の事業者の協力を得ながら、太陽光・風力などのクリーンエネルギーやリサイクル資源の活用に取り組みます。

### **南本牧ふ頭内に新たな廃棄物最終処分場を確保**

- 「横浜G30プラン」により徹底的なごみの減量・リサイクルを推進しても、なお残る廃棄物を長期安定的に埋立処分していくために、南本牧ふ頭に、新たな廃棄物最終処分場を設置します。



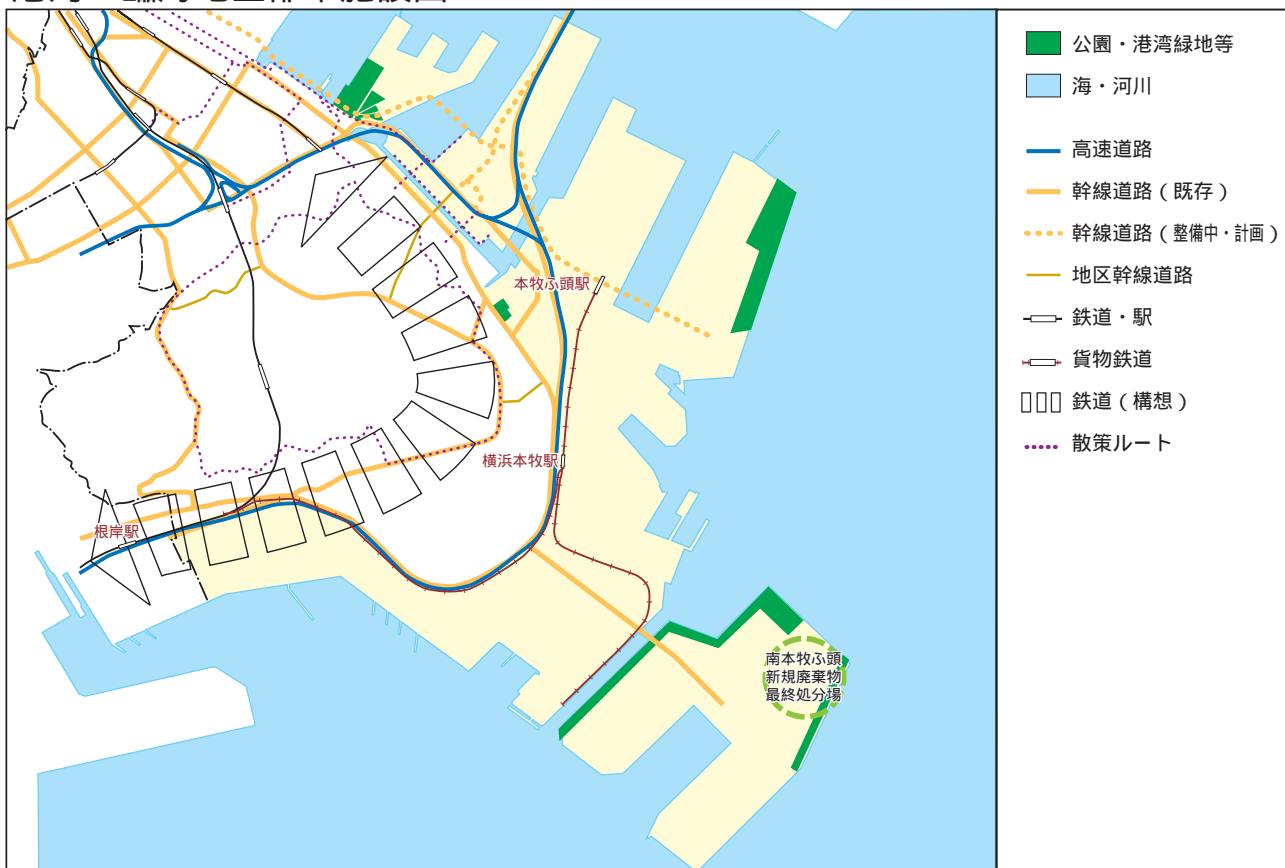
## 港湾・臨海地区土地利用方針図



- 商港区
- 工業港区
- 修景厚生港区
- 埋立工事施工中
- 土地利用転換検討地区
- 高速道路
- 幹線道路（既存）
- 幹線道路（整備中・計画）
- 地区幹線道路
- 鉄道・駅
- 貨物鉄道・駅

幹線道路：都市間や市内の各地域間を結ぶ道路  
 地区幹線道路：幹線道路間を結ぶ道路

## 港湾・臨海地区都市施設図



- 公園・港湾緑地等
- 海・河川
- 高速道路
- 幹線道路（既存）
- 幹線道路（整備中・計画）
- 地区幹線道路
- 鉄道・駅
- 貨物鉄道
- 鉄道（構想）
- 散策ルート

南本牧ふ頭  
 新規廃棄物  
 最終処分場

## 7 . 中区プランの実現に向けて

中区プランで示している将来都市像の実現に向けて、次のような考え方でまちづくりを進めます。

### ( 1 ) 区民や事業者、行政などの協働によるまちづくりの推進

中区プランの実現に向け、区民や事業者、行政などによる協働を基本としたまちづくりを進めます。

中区の協働によるまちづくりでは、区民や事業者、行政などが相互に連携しながら、各々の役割を担い、主体的にまちづくりに参画することが不可欠です。

#### 1 ) 主体となる区民や事業者、行政の役割の明確化

協働によるまちづくりの推進に向け、まちづくりの主体となる区民や事業者、行政が各々役割を担いながら、主体的にまちづくりを進めます。

#### 2 ) 区役所の機能強化

中区プランの実現に向けて、これからのまちづくりでは、区役所が身近な総合行政機関としての機能を強化し、まちづくりを進めます。

まちづくりに関する相談・調整、まちづくり活動などへの支援の充実  
横浜市各局区や県などの様々な事業主体の調整役として、また区民意向や地域  
状況などを把握し、反映する立場として、各種事業の実施や総合調整  
地区の状況の把握や、まちづくりに関する情報の収集、及び適切な情報提供の  
実施

#### 3 ) 協働によるまちづくりに向けた仕組みづくり

協働によるまちづくりの実現に向けて、様々な主体が連携できるネットワークや協議する場づくりを進めます。

地区におけるまちづくりでは、必要に応じて組織づくりを支援するとともに、区民や事業者による様々なまちづくりの活動を支援します。

また、様々な主体におけるまちづくりに関する意識の醸成や主体的な参画促進に向け、情報提供の充実などを図ります。

#### 4 ) ビジョンの共有化と周知

策定された中区プランは、中区のまちづくりにおける共通の方針として、周知・普及に向けた広報を行いながら、区民や事業者、行政が共有化を図ります。

また、新たに中区のまちづくりに関わる事業者や区民などにも適切かつ十分な情報提供を行ない、共有化が図れるよう取り組みます。

## **( 2 ) 中区プランの進行管理と充実・見直し**

### **1 ) 進行管理**

中区プランが適正に進行し、実現化しているかを確認する進行管理を、定期的に行ないます。

### **2 ) 充実と見直し**

上位計画や関連計画の変更や、社会経済情勢の大きな変化が生じた場合には、中区プランの見直しを行ないます。また進行管理を行なう中で、進捗状況を踏まえつつ内容を検討し、必要が生じた場合には見直しを行ないます。



横浜市都市計画マスタープラン・中区プラン  
中区まちづくり方針

平成17年7月

横浜市中区区政推進課

〒23 1 - 002 1 横浜市中区日本大通35  
電話 045 - 224 - 8 128 F A X 045 - 224 - 8 109

横浜市都市整備局都市計画課

〒23 1 - 0017 横浜市中区港町1 -1  
電話 045 - 671 - 2558 F A X 045 - 66 3 - 86 4 1

横浜市広報印刷物登録 第160199号 類別・分類 A QA040