

# 横浜市都市計画 マスタープラン

全 体 構 想



平成25年3月  
横 浜 市



横浜市

都市計画マスタープラン  
全体構想

平成25年3月  
横浜市



## 横浜市都市計画マスタープラン（全市プラン）の改定にあたって

本市では、平成 12 年 1 月に、初めて横浜市都市計画マスタープラン（全市プラン）を策定しました。

プラン策定後、10 年余りが経過しましたが、この間、都心部の機能強化、主要な鉄道駅周辺の拠点整備、交通ネットワークの整備や安全で住みよい住宅地の整備などを、プランに基づき着実に進めてきました。一方で、少子高齢化や地球規模の環境問題の深刻化など、社会情勢や本市を取り巻く状況が大きく変化してきたことから、時代の変化に対応したプランとするため、このたび、横浜市都市計画マスタープラン（全市プラン）を全面的に改定します。

昨年末には、横浜市の新たな将来人口推計を公表しましたが、2020（平成 32）年前後に人口のピークを迎え、以後緩やかな人口減少が続く見込みです。人口構成では、生産年齢人口の減少が続く一方で、老年人口が増加し、2025（平成 37）年頃の高齢者数は 100 万人に迫り、2035（平成 47）年には市民のおよそ三人に一人が高齢者になると予測しています。

このような人口動態の様々な変化が見込まれる中で、何も手を打たなければ都市の活力低下が大いに懸念されます。そこでこのたびの改定では、新たな課題に直面しても、それらの課題を克服して、引き続き横浜が自立した大都市、「安心と活力があふれるまち」として、持続・発展していくことを基本的な考え方としました。

また、新たなプランでは、これまで先人たちが取り組んできた都市の活力を高め、就業や居住の場を確保するための施策に引き続き力を注ぐとともに、本市を取り巻く長期的な人口動態などの社会経済状況の展望をしっかりと見据え、持続可能な魅力ある都心部と個性あふれる郊外部の再生に取り組み、誰からも憧れを抱かれる未来の横浜を目指します。

最後になりますが、改定にあたっては、貴重な御意見をお寄せいただいた多くの市民の皆様、多大な御尽力をいただきました横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会委員の皆様ほか関係者の皆様に心より感謝申し上げますとともに、今後の本市の都市づくりに、引き続き御理解・御協力を賜りますようお願い申し上げます。

2013（平成 25）年 3 月



横浜市長 林 文子

## 目次

<b>第1章 横浜市都市計画マスタープランに求められる役割と構成</b> .....	2
1 改定の背景.....	2
2 横浜市都市計画マスタープランが扱う内容.....	2
3 横浜市都市計画マスタープランの位置付け.....	2
4 求められる役割.....	4
5 計画期間の考え方.....	4
(1) 基本的な目標年次.....	4
(2) 超長期的な目標年次.....	4
6 構成と記載内容等の考え方.....	5
(1) 構成.....	5
(2) 記載内容等.....	5
<b>第2章 都市づくりの現況と2025（平成37）年に向けた課題</b> .....	10
1 これまでの都市づくり.....	10
2 横浜市の現況.....	13
3 超長期（2050（平成62）年頃）の横浜を取り巻く環境の展望.....	43
4 2025（平成37）年に向けた都市づくりの課題.....	44
<b>第3章 都市づくりの基本理念と目標</b> .....	50
1 都市づくりの基本理念.....	50
2 都市づくりの目標.....	50
3 都市構造.....	56
(1) 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考え方.....	56
(2) 都市構造の考え方.....	59
<b>第4章 部門別の方針</b> .....	68
1 土地利用の方針.....	69
1-1 土地利用の基本方針.....	70
1-2 区域区分の方針.....	71
1-3 ゾーン別の土地利用の方針.....	73
2 都市交通の方針.....	81
2-1 環境をまもり人にやさしい交通の実現の方針.....	82
2-2 誰もが移動しやすい交通の実現の方針.....	83
3 都市環境の方針.....	89
3-1 低炭素型都市づくりの方針.....	90
3-2 豊かな生物多様性の実現に向けた水と緑の保全と創造の方針.....	93
3-3 資源循環の方針.....	96
3-4 生活環境保全の方針.....	96

4	都市の魅力の方針.....	98
4-1	都市の魅力向上の基本方針.....	99
4-2	都市デザイン及び創造都市の取組による魅力向上の方針.....	99
4-3	市民生活の質や地域にふさわしい魅力向上の方針.....	101
5	都市活力の方針.....	102
5-1	都市活力の基本方針.....	103
5-2	都心部の競争力向上及び活力を支える産業基盤強化の方針.....	103
5-3	MICE・観光の機能強化の方針.....	108
5-4	市民生活の利便性向上の方針.....	108
6	都市防災の方針.....	111
6-1	都市防災の基本方針.....	112
6-2	被害を最小化するための減災都市づくりの方針.....	113
6-3	災害時の都市機能確保の方針.....	115
6-4	復興都市づくりの方針.....	116
6-5	地域の防災・防犯力向上の方針.....	117
<b>第5章 プランの実現に向けて.....</b>		<b>120</b>
1	都市づくりの主体と役割分担.....	120
2	総合的都市・まちづくりの推進.....	121
3	分かりやすい都市計画の推進.....	123
4	今後の横浜市都市計画マスタープランの見直し.....	123
<b>参考資料.....</b>		<b>126</b>
1	用語集.....	126
2	改定までの経緯.....	150
	(1) 改定の経緯.....	150
	(2) 検討の体制.....	151



# 第1章

## 横浜市都市計画マスタープランに 求められる役割と構成

- 1 改定の背景
- 2 横浜市都市計画マスタープランが扱う内容
- 3 横浜市都市計画マスタープランの位置付け
- 4 求められる役割
- 5 計画期間の考え方
- 6 構成と記載内容等の考え方

# 第1章 横浜市都市計画マスタープランに求められる役割と構成

## 1 改定の背景

横浜市都市計画マスタープラン（全市プラン）は2000（平成12）年1月に初めて策定され、その後10年余りが経過しました。この間、横浜市基本構想（長期ビジョン）が策定され、それに伴い各分野別計画等の改定も進んでいます。

また、総務省が発表した2010（平成22）年10月実施の国勢調査の確定値によると、日本人の人口は前回調査2005（平成17）年に比べ37万人減少し、調査で日本人人口が減るのは、日本人と外国人を分けて集計を始めた1970（昭和45）年調査以来初めてで、横浜市においても、今後人口減少社会の到来が予測されるなど、社会経済状況も変化していますので、それに合わせた改定を行いました。

## 2 横浜市都市計画マスタープランが扱う内容

「都市づくり」や「まちづくり」は、市民の生活全般に関わって、自分たちの都市やまちをより良いものにしていくための市民、事業者及び行政の取組です。

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

「都市計画マスタープラン」は、この都市計画の方針ですが、今回の改定では、都市計画に関連する産業や福祉、環境、コミュニティ、防災などの分野についての計画を踏まえたうえで、市民生活全般を視野に入れて作成しました。

※「都市づくり」：全市的な取組、又はその取組が市全体に関連する取組

※「まちづくり」：地域的な取組

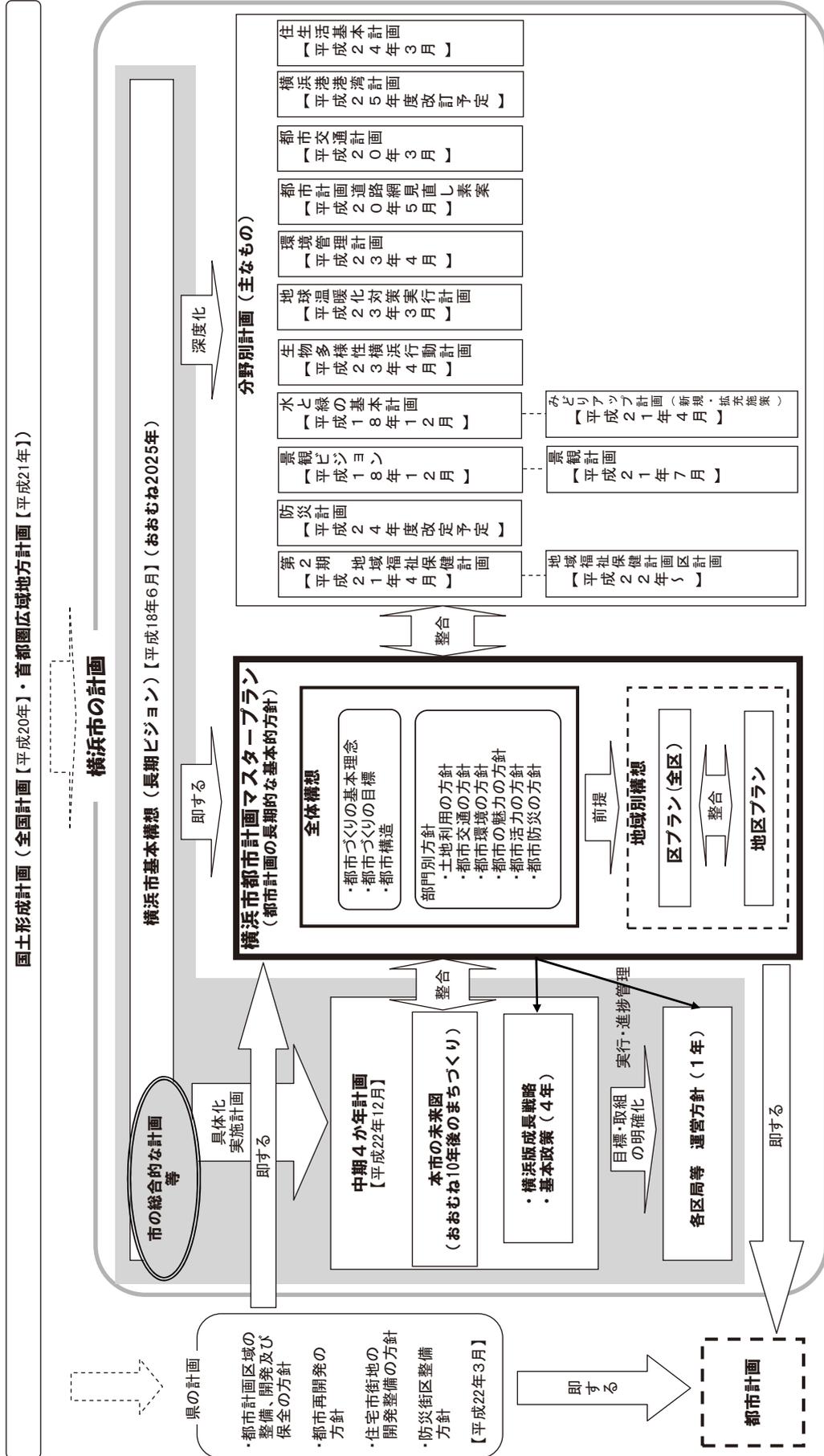
## 3 横浜市都市計画マスタープランの位置付け

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

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

横浜市都市計画マスタープランは、市の実施計画である「横浜市中期4か年計画」のうちの「本市の未来図」（おおむね10年後のまちづくりの考え方）や、市の分野別計画である「横浜市環境管理計画」等と相互に整合を図りながら、これらと一体となって横浜市基本構想で定めた都市像『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』や「横浜市中期4か年計画」の「市民生活の姿」の実現を目指します。

横浜市都市計画マスタープランと関連計画との関係



## 4 求められる役割

都市計画マスタープランは、市民に理解しやすい形で、長期的な視野に立った都市の将来像を明確にし、その実現に向けての大きな道筋を明らかにすることが必要です。さらに、その策定や改定に当たってのプロセスにおいて、都市の将来像や都市づくりの方向性について、市民とともに考えていくことが重要です。

新たな横浜市都市計画マスタープランに求められる基本的な役割は次のとおりです。

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

## 5 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（平成37）年とします。

### (2) 超長期的な目標年次

都市の成長管理の視点のもと、人口減少など社会経済状況が著しく変化すると推測される超長期（2050（平成62）年頃）を見据えたうえで、基本的な目標年次における都市づくりの目標や方針を定めます。

## 6 構成と記載内容等の考え方

### (1) 構成

横浜市都市計画マスタープランの構成は、「全体構想」と「地域別構想」を基本とし、地域別構想として「区プラン」及びより詳細な「地区プラン」の2種類を設けます。

### (2) 記載内容等

#### ア 全体構想

全体構想は、わが国で最も人口の多い指定都市である横浜市の市域全体について、都市計画の基本的な方向を示すことが重要です。

- ・横浜市全体の都市づくりの目標等について、ふかんな視点で骨格的な事項を記載するとともに、これを踏まえ、土地利用の方針や都市交通の方針など、全市的に関わる方針を整理し記載しています。
- ・都市計画以外の分野に関する事項については、環境、防災、福祉などの分野別の基本計画等のうち、市民生活全般を視野に入れたうえで、都市計画に関連する部分を中心に「部門別の方針」として取りまとめ、記載しています。
- ・策定時点で、ある程度見通しが可能な都市づくりやまちづくりに関する施策や事業（「中期4か年計画」や「運営方針」において位置付けられているものなど）についても、必要に応じ記載しています。
- ・都市計画マスタープランの位置付けや求められる役割を記載するとともに全体構想と地域別構想（区プラン、地区プラン）の関係性やそれぞれの役割分担等について記載しています。

#### イ 地域別構想

##### (ア) 区プラン

区プランは、市民に近い行政単位である区の将来像等を示すとともに、市民との協働でまちづくりを進めていくうえでの基本の方針を示すことが重要です。

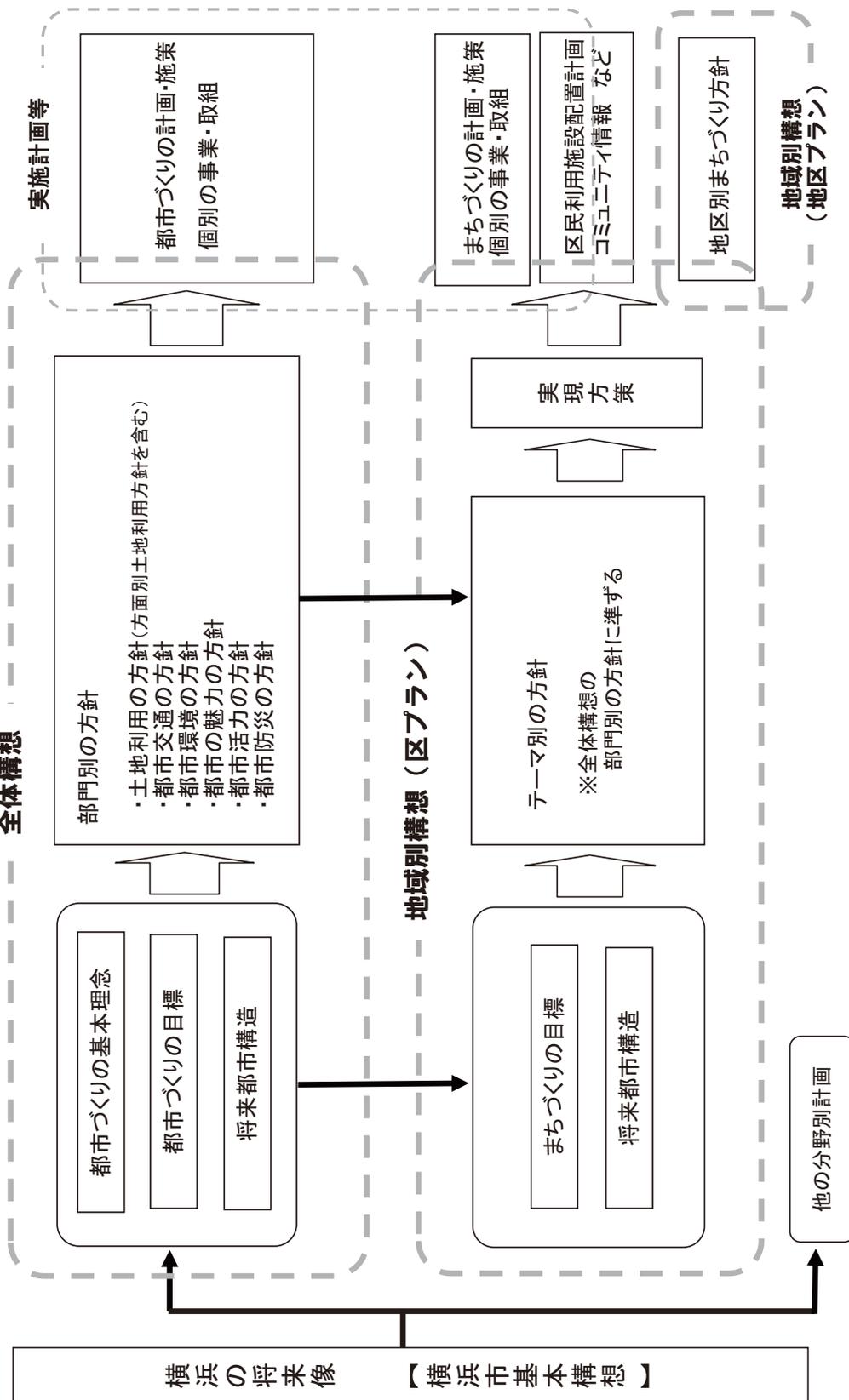
- ・全体構想に記載される横浜市全体の都市計画の指針としての内容を踏まえ、区の将来像やまちづくりの方針、区ごとの土地利用の方針等について、必要な事項を記載することとします。
- ・各区の特徴を踏まえた現行区プラン（2011（平成23）年時点）の個性を基本的に尊重しつつ、横浜市都市計画マスタープランとしての一体性や分かりやすさを向上させるために、構成や記載方法等については一定の統一を図ります。

## (イ) 地区プラン

地区プランは、具体的なまちづくりを進めるに当たり、より詳細な都市計画の方針を示す必要がある地区において、地区の実状に応じて定めていくツールの一つとしての役割があります。

- ・地区プランを定める場合は、都市計画の指針としての内容を維持・充実させるとともに、地区のまちづくりを進めるうえで、地域まちづくりの方針として必要とされる事項を記載します。
- ・地域のまちづくりの方針について、現在は、地区プランのほか、横浜市地域まちづくり推進条例に基づくプラン等があり、策定に当たっては、地区の実状に応じて選択する必要があります。

横浜市都市計画マスタープランの記載内容の基本的考え方





## 第2章

# 都市づくりの現況と 2025（平成37）年に向けた課題

- 1 これまでの都市づくり
- 2 横浜市の現況
- 3 超長期（2050（平成62）年頃）の横浜を取り巻く  
環境の展望
- 4 2025（平成37）年に向けた都市づくりの課題

## 第2章 都市づくりの現況と2025(平成37)年に向けた課題

### 1 これまでの都市づくり

#### ア 基幹的な都市整備とまちづくりの多様な対応

昭和30年代以降の高度成長期の横浜市では、市街地の整備が急激な人口の増加に対応できず、満足な都市基盤施設もない市街地が無秩序に拡大する、いわゆるスプロール化が進行しました。その結果、土地利用の用途が混在し住環境の悪化も見受けられました。

これらを解決していくため、1965(昭和40)年に六つの基幹的な事業(都心部強化、金沢地先埋立て、港北ニュータウン建設、高速鉄道建設、高速道路網建設、ベイブリッジ建設)が提案されました。これらの事業は、それぞれが複合する総合的な都市づくり計画であり、現在では横浜の都市の骨格をなしています。

また、基幹的な都市基盤の整備に加え、まちづくりの誘導等も行われました。1968(昭和43)年の「横浜市宅地開発要綱」の制定を始めとして、「横浜市市街地環境設計制度」の導入、地区計画の手続条例や「歴史を生かしたまちづくり要綱」の制定などにより、総合的なまちづくりや、横浜の特性を生かした個性的なまちづくりが実践されました。

#### イ 都市計画マスタープランの策定

1992(平成4)年の都市計画法改正を受け、横浜市では2000(平成12)年に横浜市都市計画マスタープラン(全市プラン)を策定しました。このプランは、おおむね20年後を計画期間とし、次のとおり六つの目標を掲げ、これらに基づき都市づくりが進められました。また、全市プラン策定後、順次、区プラン等が策定されました。

- ① 市域のバランスある発展
- ② 快適で安全な環境の保全と創造
- ③ 拠点の強化による多心型都市構造への転換
- ④ 市域の一体性の確保と利便性の向上
- 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
- ⑥ 世界都市・横浜の実現

#### ウ 前都市計画マスタープランの概評

現在、前プランは計画期間の半分強が経過しましたが、六つの目標等に基づき、横浜都心部や新横浜都心部の整備、鶴見や戸塚など五つの副都心の整備、鉄道や道路ネットワークの整備、安全で住みよい住宅地の整備等が、厳しい財政状況の中一定程度進められました。

なお、前プラン策定当時においては、当面の間人口増加が続くという予測であったため、人口減少社会の到来が想定されていませんでした。

### ① 市域のバランスある発展

バランスある土地利用に関しては、将来土地利用計画に基づいた計画的で効率的な土地利用がおおむね進められました。しかし、土地利用方針図は、主に策定当時の用途地域に沿った計画となっており、将来に向けた戦略的な計画とは必ずしも言えないという現状がありました。例えば、内陸部の工業地域等において、想定されていなかった商業や住宅への土地利用転換が発生しました。

都市機能の適正な誘導、配置に関しては、都心、副都心、地域拠点等において、おおむね適正な機能配置が進められました。

### ② 快適で安全な環境の保全と創造

自然的環境の保全・創造に関しては、区域区分（線引き制度）の維持によりまとまった緑地等の保全に一定の効果が表れています。また、「横浜市水と緑の基本計画」を策定し、流域ごとに計画を推進するなど新たな視点のもと、150万本植樹行動を始め、様々な取組が行われてきました。

一方で、緑被率は引き続き減少傾向である（図-34（P.36）参照）ことから、横浜みどり税を主たる財源とした「横浜みどりアップ計画（新規・拡充施策）」が平成21年度から実施されています。

公害や災害、環境への対応に関しては、目標に向けた取組を実施し基本的には成果が上がりました。公害に対しては、窒素酸化物などの大気汚染物質や河川汚濁物質など、環境基準に適合しているものが増えています。海域における水質汚濁物質など更なる対策が必要なものもあります（図-42（P.42）、図-43（P.42）参照）。

災害に強いまちづくりについては、都市機能の分散や「いえ・みちまち改善事業」の推進等によって徐々に成果が現れているものの、近年の大災害等の新たな動向も踏まえて、改めてこの分野の方針を見直す必要があります。

また、地球規模の新たな課題である地球温暖化対策や生物多様性の保全への対応等について、都市計画としての目標がありません。加えて、近年増加している局地的な大雨（図-41（P.42）参照）に対する記載もありません。

### ③ 拠点の強化による多心型都市構造への転換

横浜都心に関しては、みなとみらい21地区の基盤整備や機能集積を着実に進めるなど、目標に沿って整備が進められています。横浜駅周辺の再開発構想であるエキサイトよこはま22や、関内・関外地区活性化の推進計画も策定されました。また、インナーハーバーエリアを対象にした超長期的な構想が提言されています。

新横浜都心に関しては、北部地区の機能集積や新羽地区の整備が図られましたが、南部地区、城郷地区、羽沢地区に関しては拠点強化が進んでいません。

五つの副都心に関しては、駅前の開発事業等がおおむね完成し、市域の方面別の核としての基盤整備が図られました。しかし、副都心に期待された役割の

一つである、業務機能の集積による職住近接の実現については、業務需要より住宅需要の高まりを受けた住宅施設中心の再開発が行われた結果、果たせたとはいえません。一方、その他の地域拠点に関しては、ポテンシャルに応じた開発事業が行われ、副都心と同程度の整備水準の拠点も増えました。

#### ④ 市域の一体性の確保と利便性の向上

鉄道整備に関しては、みなとみらい線と市営地下鉄グリーンラインが整備され、神奈川東部方面線の工事が着手されるなど、優先度の高い路線から着実に整備されてきました。一方、高速鉄道3号線の延伸等それ以外の運輸政策審議会答申路線については、計画の具体化に至っていません。

道路整備に関しては、高速道路、幹線道路、地区幹線道路からなる体系的な道路ネットワークの整備が進められました。高速道路については、湾岸線の整備を行い横浜環状南線と北線の工事が着手されました。さらに東名高速道路までつながる北西線は都市計画決定が行われましたが、西側区間については都市計画手続きには至っていません。幹線道路については、3環状10放射を中心に都市計画道路の整備が進められました。地区幹線道路については、駅前広場、駅周辺道路等、公共交通機関の利便性向上につながる路線等の整備が進められ、最寄り駅まで15分で到達できる人口の割合が約9割まで拡大されています（図-27（P.32）参照）。

#### 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

地域のまちづくりに関しては、「横浜市景観計画」、「横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例（景観条例）」が制定され、地域ごとの特性を生かした景観魅力づくりが進められているとともに、「横浜市地域まちづくり推進条例」が制定され、市内各地で地域の特性を生かしたまちづくりが進められています（図-26（P.30）参照）。

また、「歴史を生かしたまちづくり要綱」に基づく歴史的建造物の登録・認定による歴史的資産の保全活用が一層進められています（表-5（P.37）参照）。

福祉のまちづくりに関しては、バリアフリー基本構想を関内駅周辺地区を始めとした12地区で策定し、現在も引き続き3地区で策定中です。また、都市計画マスタープラン策定以降、「横浜市地域福祉保健計画（区計画）」、地域運営（エリアマネジメント）など、あらたな市民との協働による取組が進められており、これらの取組との連携や役割分担を図っていく必要があります。

## ⑥ 世界都市・横浜の実現

国際競争力に関しては、目立った形での国際的な事業活動等が高まったとは言えません。むしろ、中国など東アジア諸国の大都市の台頭により、世界の中での横浜港や羽田空港の位置付けは相対的に低下しました（図-12（P.21）参照）。

コンベンション機能に関しては、パシフィコ横浜の機能強化を行い、国際会議の参加者数では国内トップであり、アフリカ開発会議やAPEC（アジア太平洋経済協力会議）の開催誘致も果たしました（図-16,17（P.22,23）参照）。今後、さらなる強化が望まれます。また、横浜国際総合競技場およびその周辺地区の整備により、2002（平成14）年にはFIFAワールドカップの横浜での決勝戦開催を果たし、横浜の国際的な知名度アップに貢献しました。

## 2 横浜市の現況

### ① 人口変動や高齢化

市全体では人口や世帯数の増加が続いていますが、地域的に見た場合、既に人口が減少している区があります（図-1,3（P.14）、図-4（P.15）参照）。人口増減率や年齢構成比は、区によってばらつきが大きくなっています（図-5（P.15）参照）。

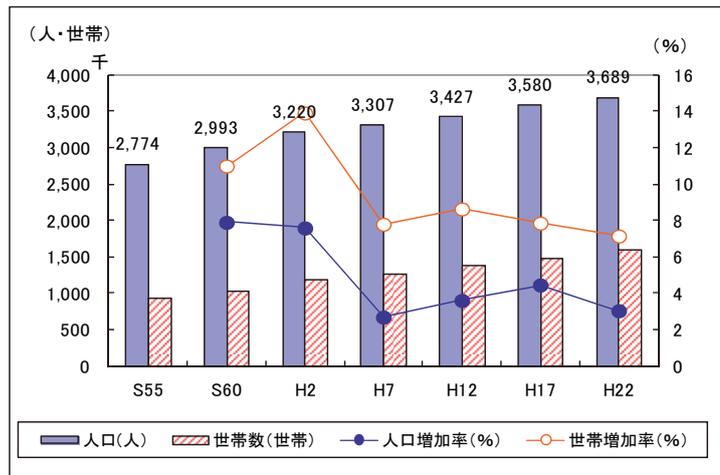
人口ピラミッドでは、年を追うごとに、ボリュームゾーン（人口の多い年齢階層）が上方向に移動していますが、14歳未満はあまり変化していません（図-6（P.15）参照）。年齢構成の推移では、65歳以上は増加していますが、それ以外の人口はあまり変わっていません（図-7（P.15）参照）。世帯では、65歳以上がいる世帯が増えています（図-2（P.14）参照）。

駅からの利便性に応じた区域ごとの増減率をみると、基本的には、駅への利便性が高いほど人口の増加率が高く、駅までバスで15分以上かかる地域においては人口が減少しています。駅への利便性が居住地を選択する場合の大きな要素となっています。しかし、市の南部の駅などでは、駅周辺地区においても、人口が減少している地区もあります。基盤整備時期や住宅の供給時期と賃貸・分譲の別などについても、その地域の人口や高齢化の様相を左右する要因であると考えられます（図-8-1（P.16）参照）。

世帯数の増加率をみると、人口の増減と同様に駅への利便性が高いほど増加率が高くなっています。おおむねどの地域でも増加しており、人口が減少している地域においても、世帯数は増加している地域が多くなっています。世帯分離が進んでいると考えられます（図-8-2（P.16）参照）。

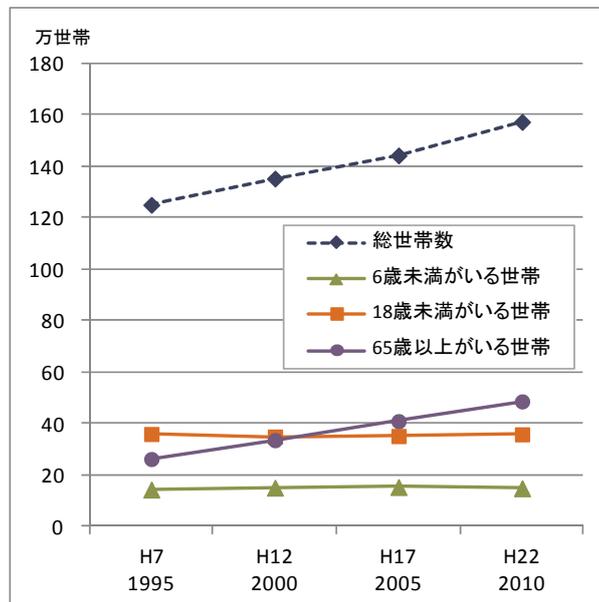
若年層人口の増減率については、市の北部においては20パーセントと大幅に増加しています。また、駅への利便性でみた場合、人口の増減と同様に、利便性が高いほど増加率が高いという傾向がありますが、人口の増減率よりも増減の幅が大きい状況です（図-8-3（P.17）参照）。

【図-1 人口・世帯数推移】



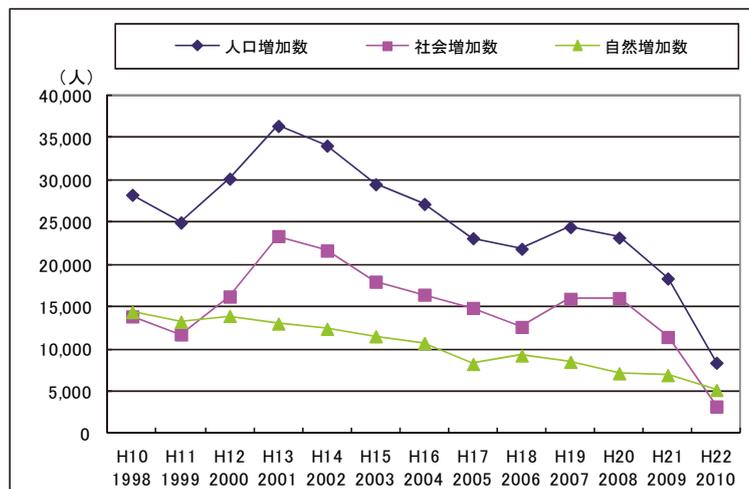
出典：国勢調査

【図-2 高齢者、年少者世帯数の推移】



出典：国勢調査

【図-3 社会増と自然増の割合】



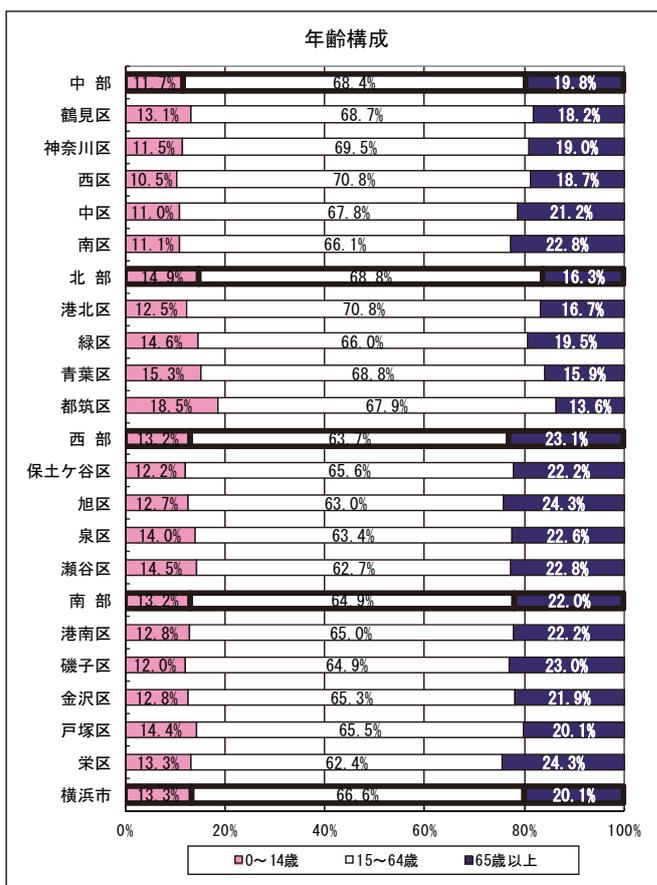
出典：統計ポータルサイト、人口動態と年齢別人口

【図-4 区別人口動態図】



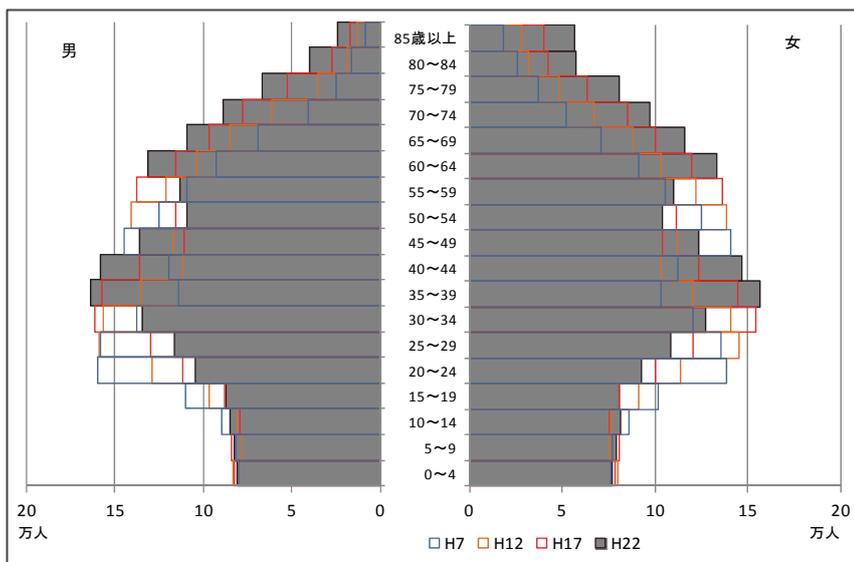
出典：国勢調査

【図-5 区別年齢構成】



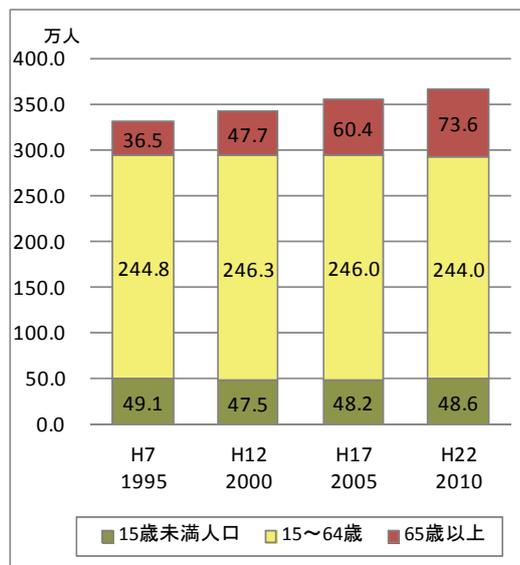
出典：2010（平成22）年国勢調査

【図-6 人口ピラミッド】



出典：国勢調査

【図-7 年齢構成の推移】



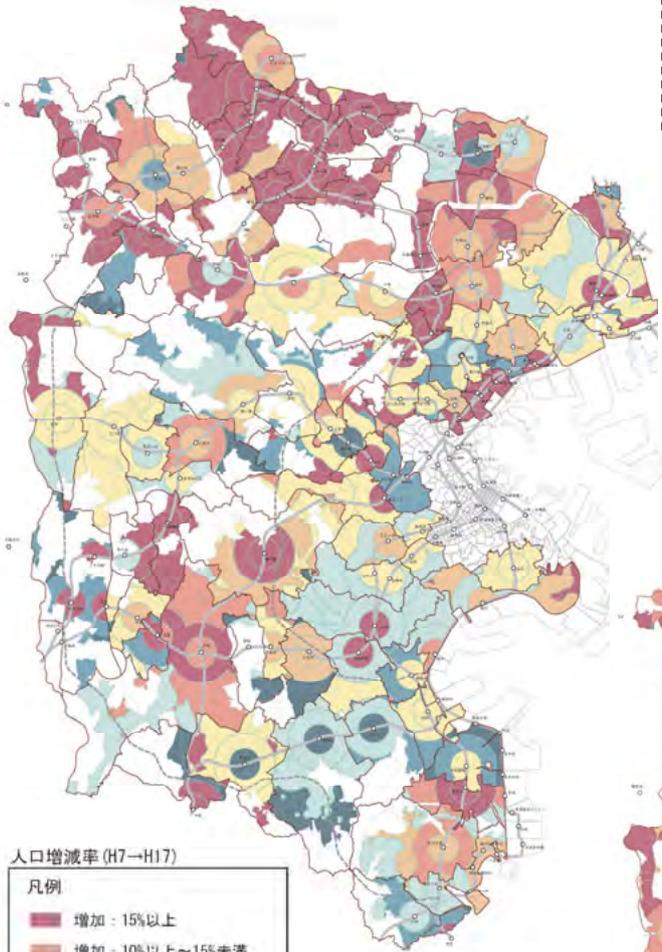
出典：国勢調査

【図-8 駅からの利便性による区分ごとの人口等の増減率】

出典：人口減少等を踏まえた郊外部のまちづくり検討調査（2010（平成22）年3月）横浜市

●図-8-1 人口増減率

(1995(平成7)年⇒2005(平成17)年)



人口増減率 (H7-H17)

凡例

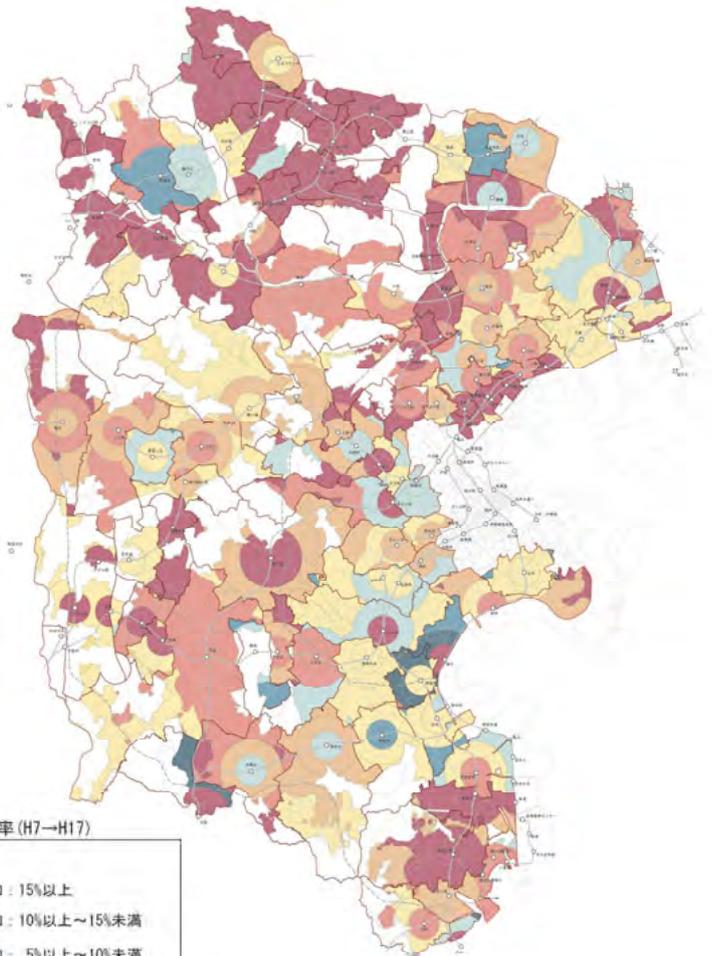
- 増加：15%以上
- 増加：10%以上～15%未満
- 増加：5%以上～10%未満
- 増加：0%以上～5%未満
- 減少：0%以上～5%未満
- 減少：5%以上～10%未満
- 減少：10%以上

- ・ 駅を中心とした生活圏（駅勢圏）を設定（横浜都心部、臨海部、市街化調整区域を除く。）
- ・ 交通利便性により、駅500メートル圏、駅1キロメートル圏、バス15分圏、15分圏外と分類
- ・ 各エリアの1995（平成7）年～2005（平成17）年の人口増減率

	H17年	H7年	(H17/H7)
駅500メートル圏	789,300	711,346	111.0%
駅1キロメートル圏	1,223,939	1,122,301	109.1%
バス15分圏	754,721	722,633	104.4%
バス15分圏外	297,756	302,875	98.3%
郊外部全体	3,065,716	2,859,155	107.2%

●図-8-2 世帯数増減率

(1995(平成7)年⇒2005(平成17)年)



世帯数増減率 (H7-H17)

凡例

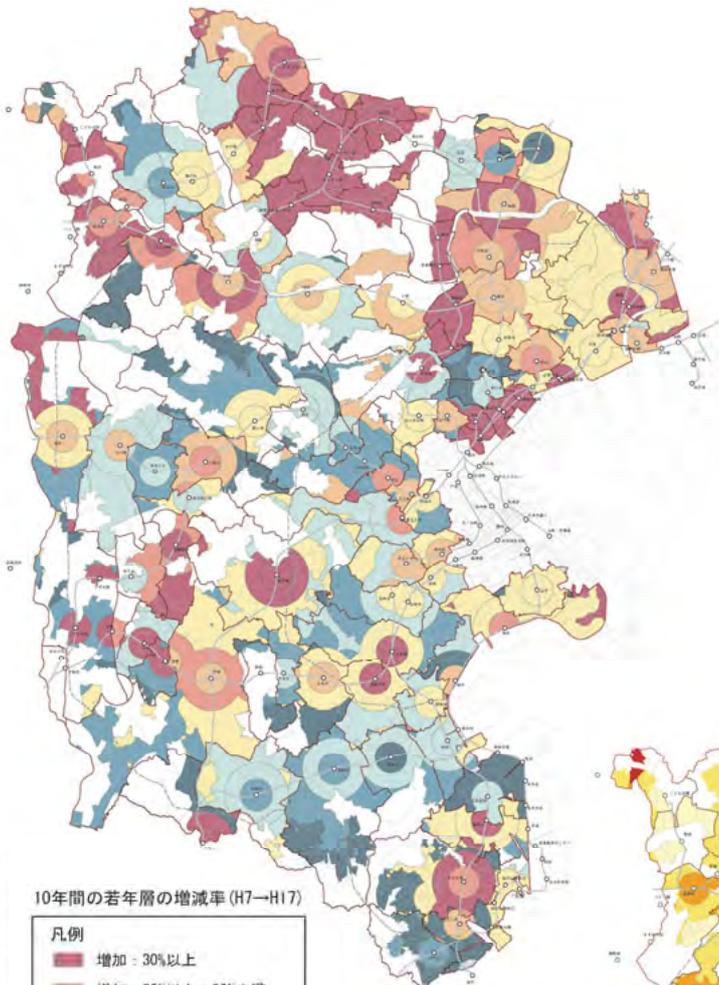
- 増加：15%以上
- 増加：10%以上～15%未満
- 増加：5%以上～10%未満
- 増加：0%以上～5%未満
- 減少：0%以上～5%未満
- 減少：5%以上～10%未満
- 減少：10%以上

●図-8-3 若年層人口増減率

※若年層：25～39歳

(10年間の若年層の増減率

1995(平成7)年⇒2005(平成17)年)

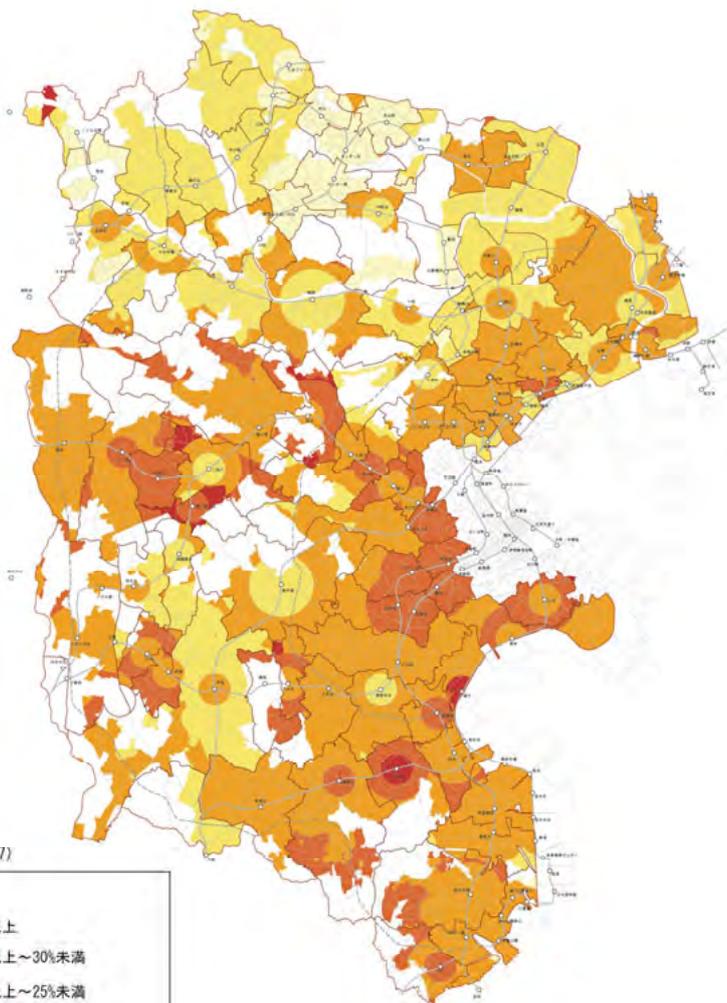


10年間の若年層の増減率 (H7-H17)

凡例	
■	増加：30%以上
■	増加：20%以上～30%未満
■	増加：10%以上～20%未満
■	増加：0%以上～10%未満
■	減少：0%以上～10%未満
■	減少：10%以上～20%未満
■	減少：20%以上

●図-8-4 高齢化率の状況

(2005(平成17)年)



高齢化率 (H17)

凡例	
■	30%以上
■	25%以上～30%未満
■	20%以上～25%未満
■	15%以上～20%未満
■	10%以上～15%未満
■	10%未満

## ② 地球温暖化やヒートアイランド現象

横浜市の平均気温は長期的に上昇傾向にあります（図－9 参照）。気象庁のヒートアイランド監視報告（2010（平成 22）年）によると、年平均気温の100年当たりの上昇率<sup>\*1</sup>は、横浜<sup>\*2</sup>では2.8度であり、都市化の影響が少ない中小都市17地点<sup>\*3</sup>平均における1.5度に比べて大きいことが報告されています。これは、地球温暖化現象の影響に加えて、ヒートアイランド現象の影響もあるものと考えられます。

地域的にみると、横浜都心部や臨海部等において熱帯夜日数が多い状況です。これらの地域は、容積率が高く建物が密集している地域や産業等の都市活動による排熱が多い地域です。一方、市の南西部では熱帯夜日数が少なくなっています（図－10（P.19）参照）。

二酸化炭素排出量の部門内訳をみると、家庭部門が最も多く、次いで、運輸部門となっており、これに業務部門を加えた3部門で60パーセント以上を占めています（図－11（P.19）参照）。これらの部門は、適切な都市づくり等による削減効果が期待できる部門です。

（※1：統計期間1931年から2010年をもとに算出した長期変化傾向、※2：横浜地方気象台、

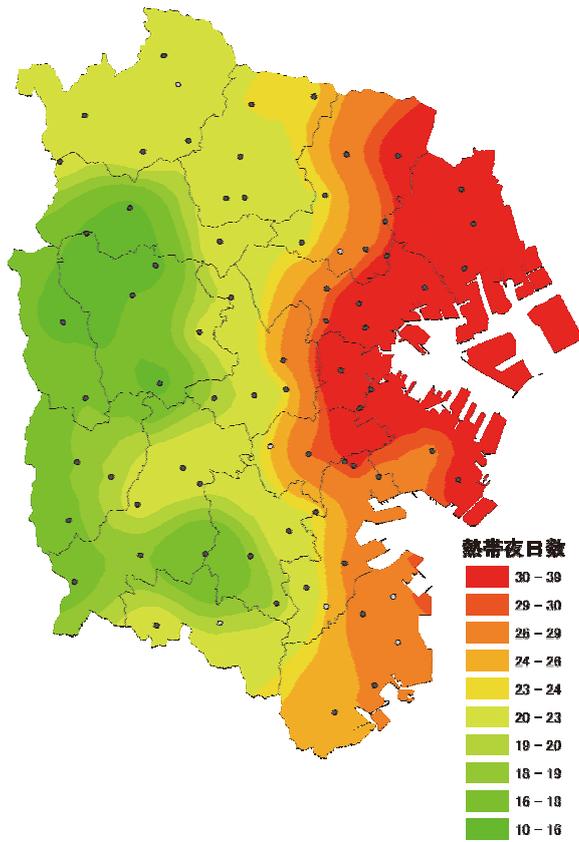
※3：網走、根室、寿都、山形、石巻、伏木（高岡市）、長野、水戸、飯田、銚子、境、浜田、彦根、宮崎、多度津、名瀬、石垣島の地上気象観測所）

【図－9 横浜市における年平均気温の経年変化】



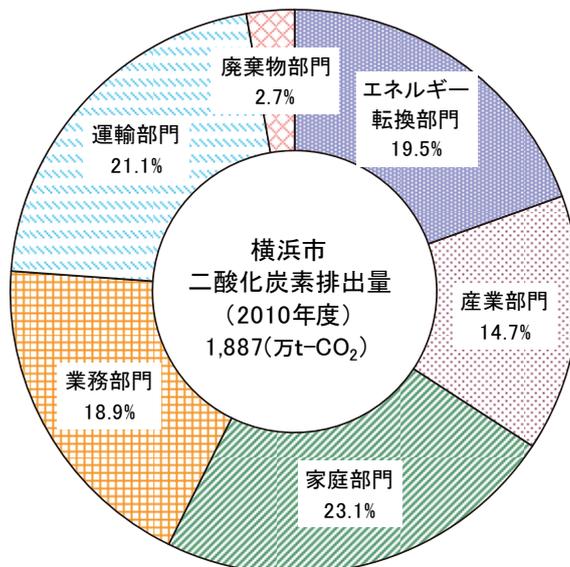
出典：横浜市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）（平成 22 年度）

【図-10 熱帯夜の日数の分布】



出典：平成23年度夏の気温観測結果（環境創造局資料）

【図-11 二酸化炭素排出量の部門内訳(2010(平成22)年度)】



エネルギー転換部門：  
石油、石炭等の一次エネルギーを他の部門で消費される最終エネルギーに転換する部門（発電、石油精製等）

出典：温室効果ガス排出量の推計結果  
横浜市記者発表資料(2012（平成24）年6月21日)

### ③ 国際社会における位置付けと産業構造

アジア諸港の急速な発展により、わが国港湾の競争力が相対的に低下しており、横浜港も例外ではありません（図-12（P.21）参照）。羽田空港が国際化され、それに合わせて、横浜駅から羽田空港までの鉄道やバスでのアクセスも利便性が向上しつつあります（図-13（P.21）参照）。わが国においては、今後、リニア中央新幹線の構想もあり、その横浜市に対する影響も踏まえて、陸・海・空のゲート整備やゲートまでの高速道路や鉄道などのアクセス強化を行うことにより、横浜市の国際競争力を高めるための基本的な基盤が整うものと考えられます。

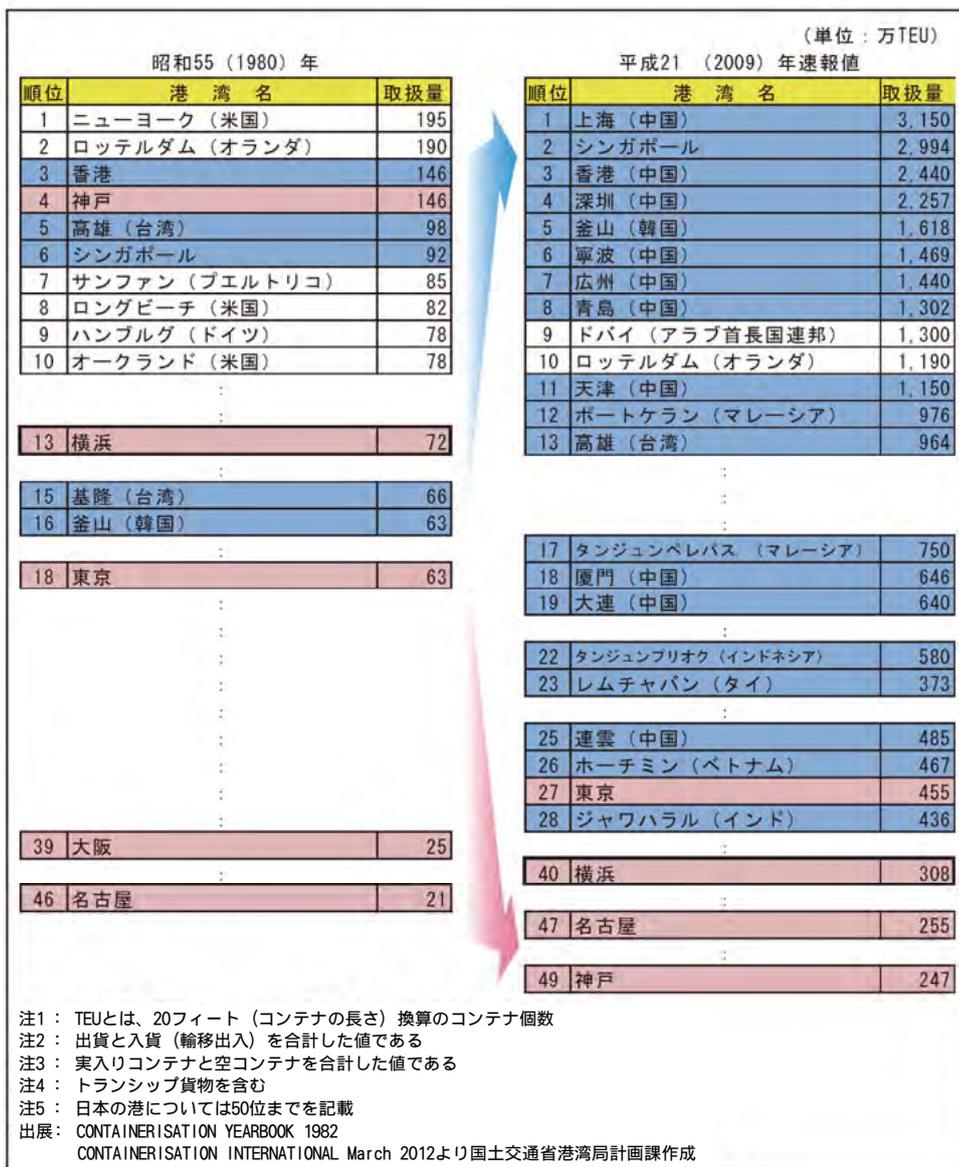
外国人登録者数は、指定都市の中で、大阪市に次いで2番目に多く、国別でみた場合、中国を筆頭にアジア系諸国が多い状況です（図-15（P.22）参照）。

2008（平成20）年5月にアフリカ開発会議、2010（平成22）年11月には、最高難易度のAPEC首脳会議を安全かつ円滑に開催できたことで、MICE開催都市としての実力を世界に示すことができました。都市別国際会議開催件数は、世界第34位（2009（平成21）年）から第24位（2010（平成22）年）、アジア第8位から第5位と躍進しています（図-17（P.23）参照）。また、中・大型国際会議件数は、東京と4件差の第2位（2010（平成22）年）を維持しています（図-16（P.22）参照）。

京浜臨海部は、環境・エネルギー、医療・健康分野などの成長産業拠点を形成するとともに、わが国の経済を支えてきた高度なものづくり技術を有する企業やエネルギー企業が集積しています。しかし、近年、物流などの業態に変化している傾向もあります。

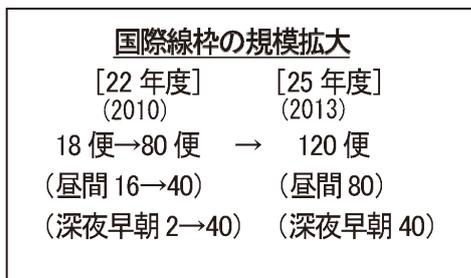
市内の産業については、商業従業員数は1999（平成11）年以降、緩やかな減少傾向、年間商品販売額は2002（平成14）年以降緩やかな増加傾向にあります。工業従業員数、製造品等出荷額は、ともに過去10年で減少傾向です（図-19,20（P.24）参照）。企業の本社機能については、近年、事業所数が減少しており、川崎市、神奈川県をはじめ、隣接自治体でも同様の傾向を示しています（図-18（P.23）参照）。一方、みなとみらい21地区を中心に、新たに本社を立地させるなど、県内の研究開発機能を統合する等の動きも出てきています。

【図-12 世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】



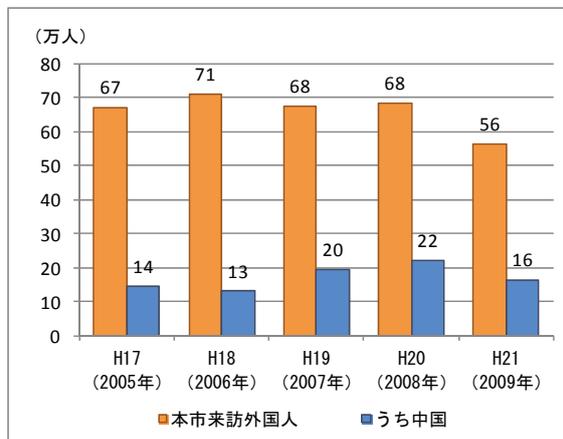
出典：国土交通省ホームページ  
 (関東地方整備局東京港湾事務所)

【図-13 羽田国際線発着便数の推移】



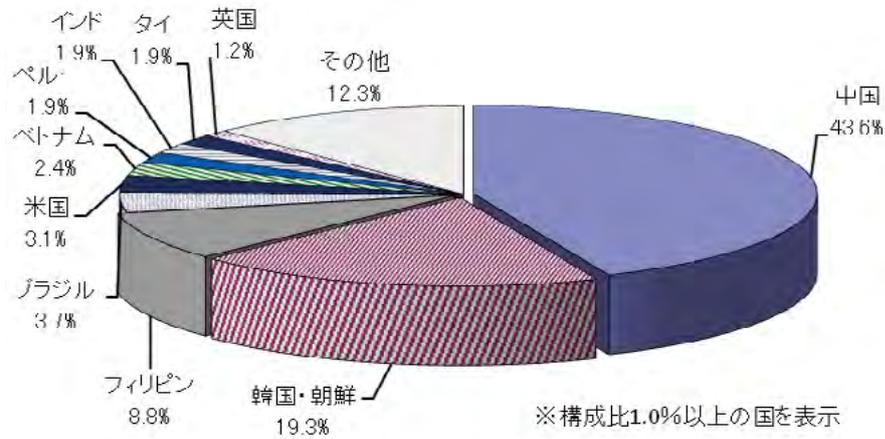
出典：横浜市中期4か年計画

【図-14 横浜市来訪外国人数推移】



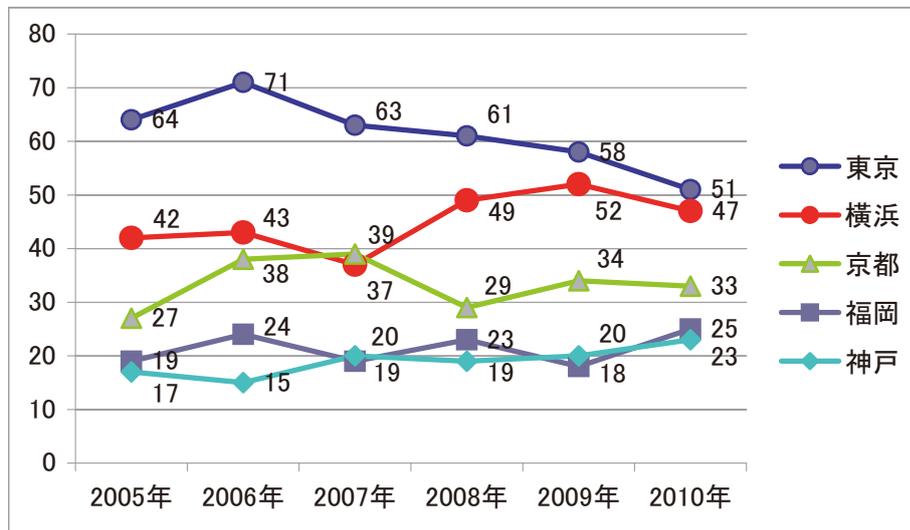
出典：横浜市中期4か年計画

【図-15 主な国籍別外国人登録者数の比率 2009(平成 21)年3月】



出典：統計ポータルサイト、地域、国籍別外国人登録人口

【図-16 中・大型国際会議開催件数  
2005(平成 17)～2010(平成 22)年 国内上位5都市】



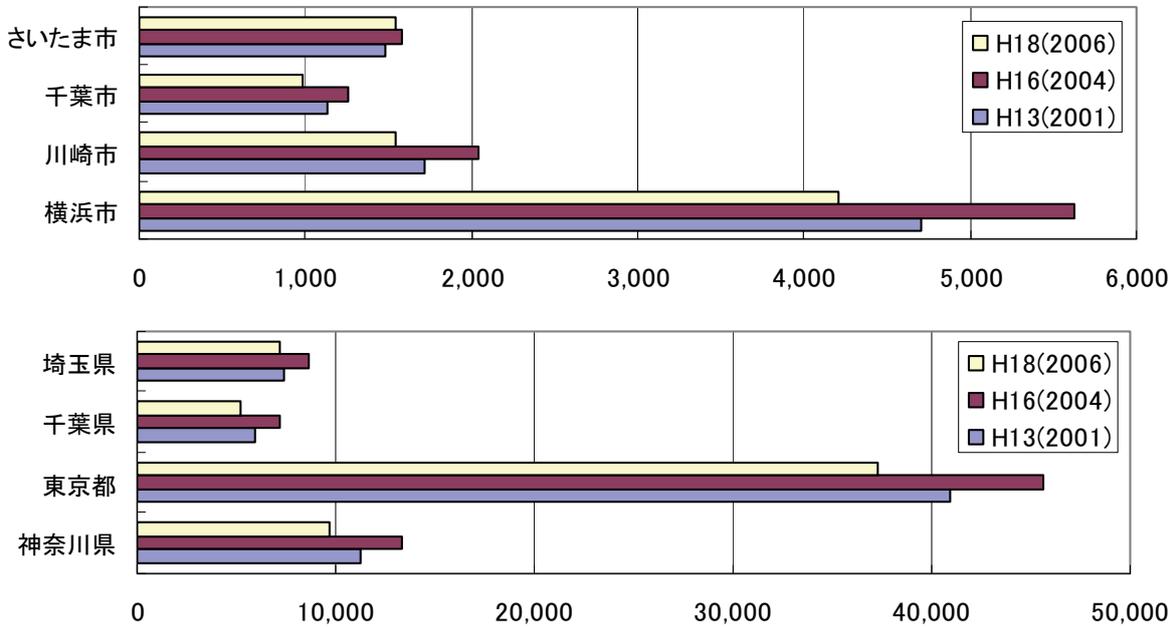
出典：横浜コンベンション・ビューロー 記者発表資料(2011 (平成23)年12月6日)

【図-17 国際会議開催件数都市別ランキング】

2010年					2009年				
順位			都市	件数	順位			都市	件数
世界	アジア	国内			世界	アジア	国内		
1	1		シンガポール	725	1	1		シンガポール	689
5	2		ソウル	201	9	2		ソウル	151
7	3	1	東京	190	11	3	1	東京	134
17	4		釜山	93	21	4		バンコク	81
24	5	2	横浜	82	23	5		北京	80
25	6		北京	79	30	6		済州	61
31	7		済州	67	32	7		ニューデリー	57
36	8		上海	63	34	8	2	横浜	54
38	9		バンコク	61	36	9		クアラルンプール	49
38	9		クアラルンプール	61	45	10		釜山	42
38	9	3	京都	61	-	-	3	京都	40
41	12		ニューデリー	57	-	-	4	神戸	39

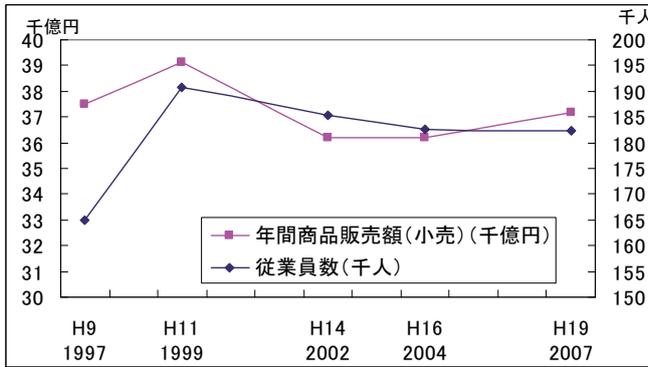
出典：横浜コンベンション・ビューロー 記者発表資料(2011（平成23）年12月6日)

【図-18 本社数の推移】



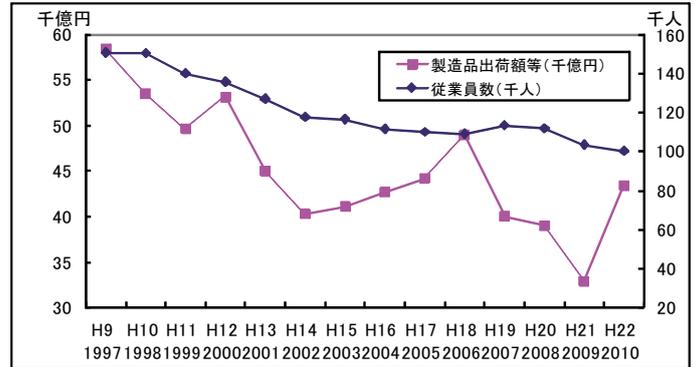
出典：事業所・企業統計調査

【図-19 商業の推移】



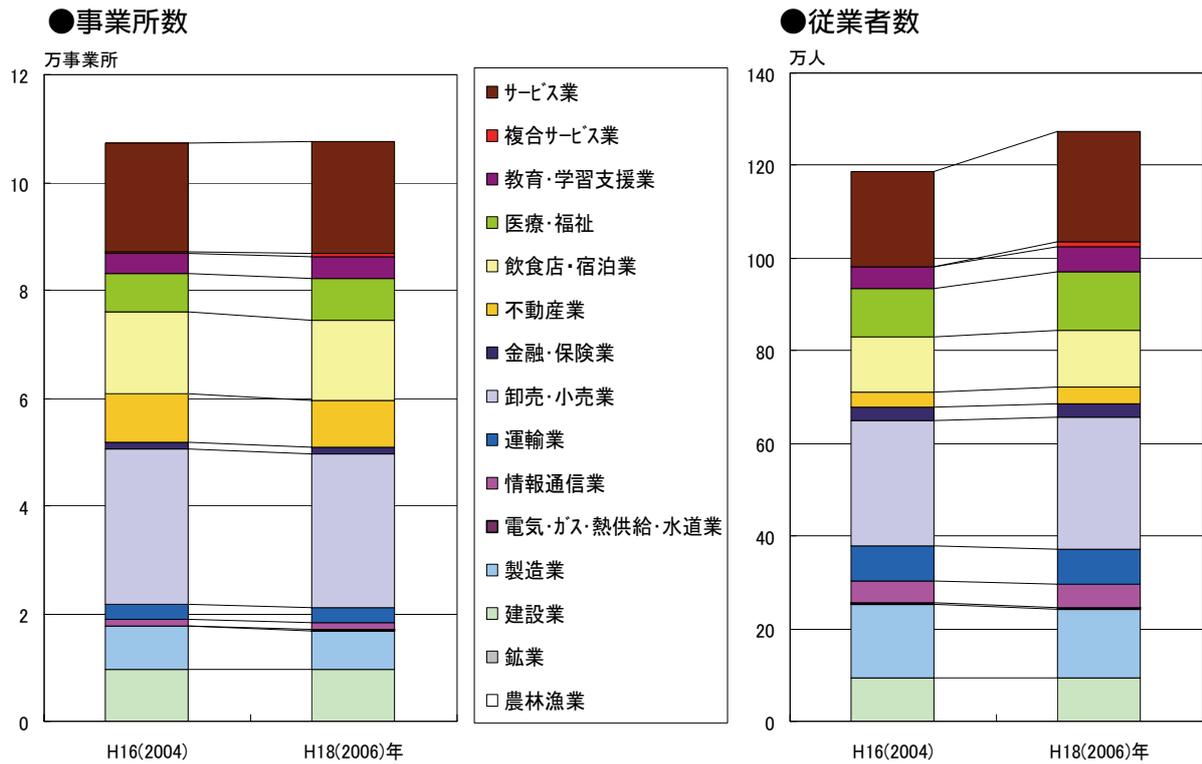
出典：商業統計調査

【図-20 工業の推移】



出典：工業統計調査

【図-21 業種別事業所数、従業者数】



■ 2004 (平成16)～2006 (平成18)年の変化

- ・ 事業所数は微増、従業者数は約7パーセント増加している。
- ・ 事業所数、従業者数ともにサービス業、卸売・小売業の割合が高い。
- ・ 事業所数増加率では、複合サービス業、情報通信業、医療・福祉が、従業者増加率では、複合サービス業、教育・学習支援業、医療・福祉、サービス業が10パーセント以上の伸びを示している。

出典：事業所・企業統計調査

#### ④ 土地利用の状況と地域まちづくり

横浜市の市街地の拡がりを、D I D（人口集中地区）の拡大状況から見ると、都心及び臨海部の周辺地域では、おおむね1960（昭和35）年までに市街地が形成されてきました。

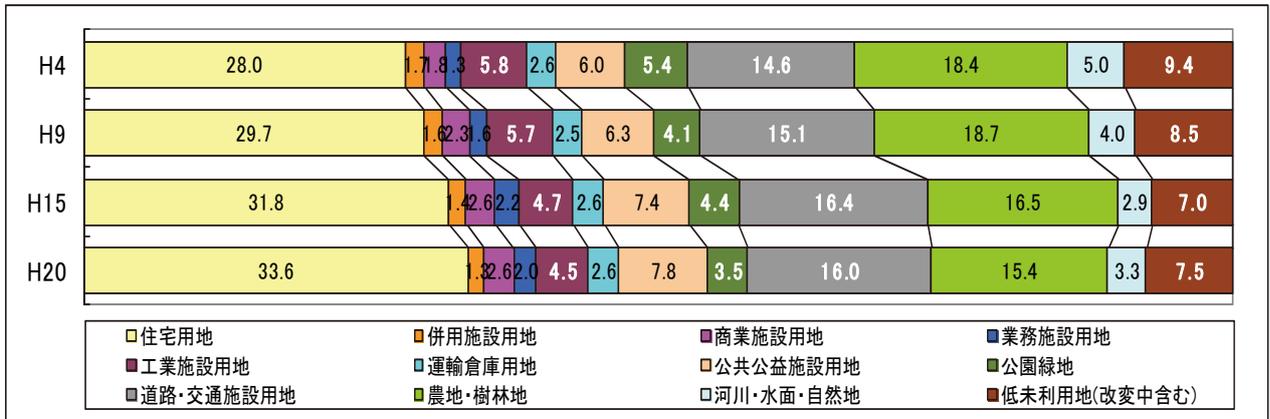
また、郊外部は首都圏全体の中であって、主に、昭和30から昭和40年代の高度成長時代に市街地が急速に広がる中で、拡大をコントロールしつつ、道路や公園などの公共施設などを整備しながら形成されてきました（図-23（P.27））。

横浜市の2008（平成20）年時の土地利用構成比は、住宅用地が33.6パーセントで最も高く、次いで道路・交通施設用地が16.0パーセント、農地・樹林地が15.4パーセントとなっています。土地利用構成の推移は、横浜市全体では住宅用地、商業用地及び公共施設用地の比率が増加し、工業用地、農地・樹林地の比率が減少しています。特に、大規模な敷地を要する工業施設については、施設の合理化や市外への転出が近年多く、その跡地が集合住宅や大規模店舗になるケースが増えており、地域における公共インフラ等に影響を与える場合があります（図-22（P.26）、図-25（P.29）参照）。また、人口構成や分布の変化に伴い、小学校など公共施設の土地利用転換も近年進んでいます（表-1（P.26）参照）。さらに、地域の商店街の空洞化や駅から離れた郊外住宅地における空き家や空き地の増加による、防犯性の低下などが懸念されます。

地域まちづくりについては、市民等との協働によるまちづくりを推進するため、2005（平成17）年に制定された横浜市地域まちづくり推進条例に基づき、市内全域で様々なテーマで地域まちづくりが展開されており、地域まちづくりを行う活動団体は139グループ、まちづくり組織の認定数は22となっています（図-26（P.30）参照）。

2002（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（都市計画提案制度）に基づき、2011（平成23）年度末までに、地区計画、用途地域等の都市計画決定・変更を6件行いました（表-2（P.29）参照）。

【図-22 土地利用の推移】



出典：都市計画基礎調査

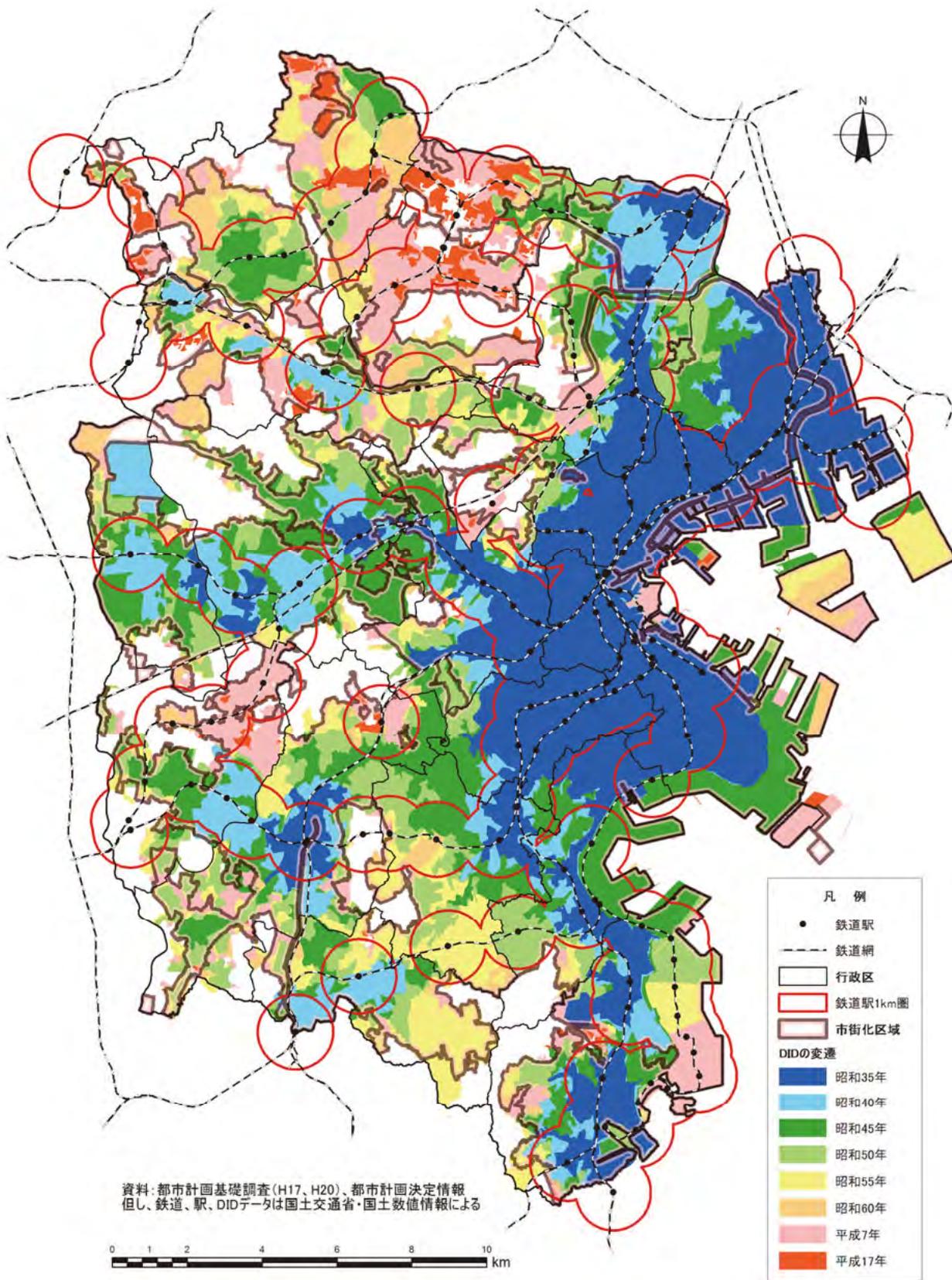
【表-1 学校の用途廃止後の利用進捗状況】

旧学校名	廃止年度	後利用検討状況
霧が丘第一小	18(2006)	公募売却・貸付【再公募検討中】
霧が丘第三小	18(2006)	地域ケアプラザ【H20(2008)年4月開所】 コミュニティハウス インド系インターナショナルスクール【H21(2009)年4月開所】
並木第三小	18(2006)	公募売却・貸付【H21(2009)年度 事業提案公募実施】
野七里小	18(2006)	埋蔵文化財センター【H21(2009)年11月開所】
矢沢小	18(2006)	コミュニティハウス【決定】 スポーツ需要に応じた公園【決定】
若葉台東小	19(2007)	新治特別支援学校の移転【決定】
若葉台西小	19(2007)	公募売却・貸付【事業予定者決定】
若葉台西中	19(2007)	市民スポーツ活動拠点【決定】
氷取沢小	19(2007)	地域ケアプラザ【H23(2011)年4月開所】 特別養護老人ホーム【H23(2011)年4月開所】 公園【決定】
野庭小	20(2008)	地域療育センター【決定】 母子生活支援施設【決定】 養護老人ホーム【決定】 消防訓練場【決定】

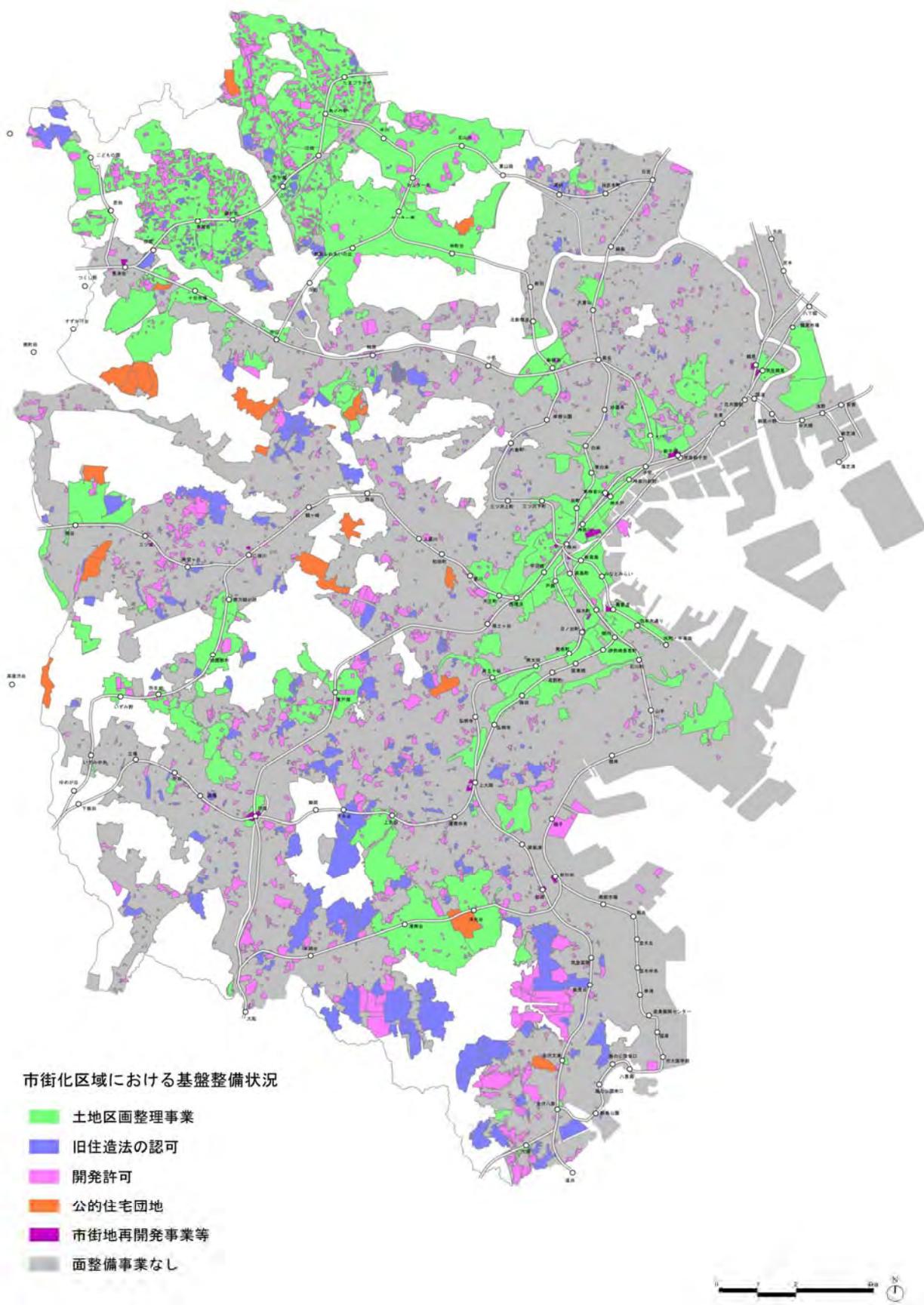
出典：横浜市資産活用基本方針（平成22(2010)年3月）

【図-23 横浜市の市街地の拡大の状況(人口集中地区(DID※)に編入された年度別)】

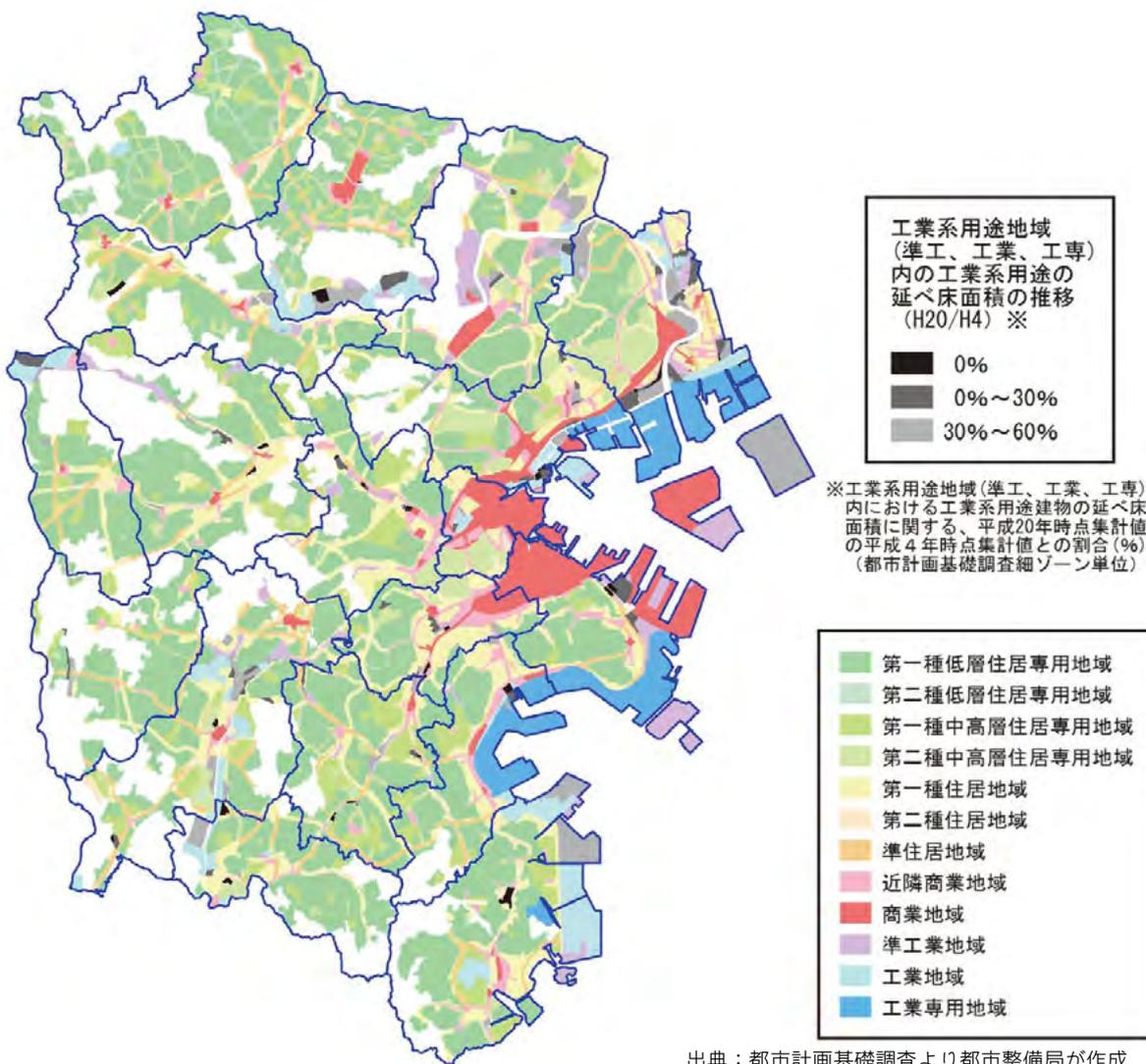
※DID:人口集中地区(Densely Inhabited District)の略  
 国勢調査の単位区ごとに人口密度4,000人/km<sup>2</sup>以上が隣接し、人口が5,000人以上の地区



【図-24 市街化区域における市街地整備の状況図】



【図-25 工業系用途地域内の工業系用途の延べ床面積の推移】



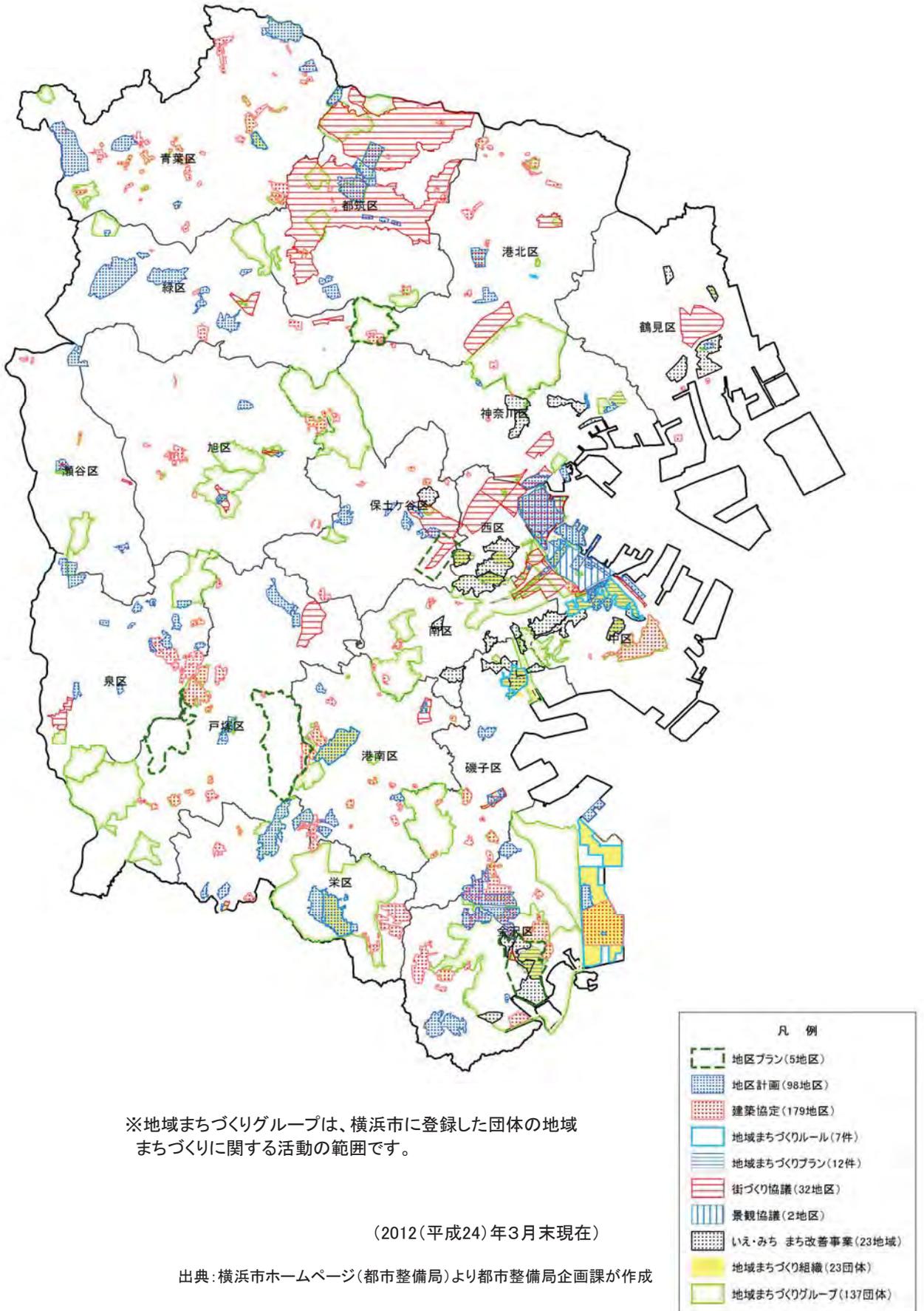
出典：都市計画基礎調査より都市整備局が作成

【表-2 都市計画提案制度に基づき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	栄区笠間町二丁目地区 (用途地域・高度地区・防火及び準防火地域の変更)	2003(平成15)年 7月4日
	旭区二俣川一丁目地区 (用途地域・高度地区・防火及び準防火地域の変更)	2003(平成15)年 9月12日
	都筑区池辺町上藪根地区 (用途地域・防火及び準防火地域の変更、地区計画の決定)	2004(平成16)年 12月15日
	泉区西が岡一丁目地区 (用途地域の変更、地区計画の決定)	2005(平成17)年 6月9日
	戸塚区東戸塚西地区 (地区計画の変更)	2005(平成17)年 6月20日
	磯子区磯子三丁目地区 (地区計画の決定)	2009(平成21)年 3月27日
都市計画決定 又は変更を行 わなかった計 画提案	瀬谷区二ツ橋町地区及び旭区上川井町地区(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)	2006(平成18)年 6月20日
	磯子区磯子三丁目地区 (用途地域・高度地区・風致地区の変更、地区計画の決定)	2007(平成19)年 10月18日取下げ
	栄区上郷町地区 (用途地域・高度地区の変更、地区計画の決定など)	2007(平成19)年 12月28日

出典：横浜市ホームページ（建築局都市計画課）  
(2011(平成23)年3月31日現在)

【図-26 まちづくりの推進地区】



### ⑤ 交通基盤の整備

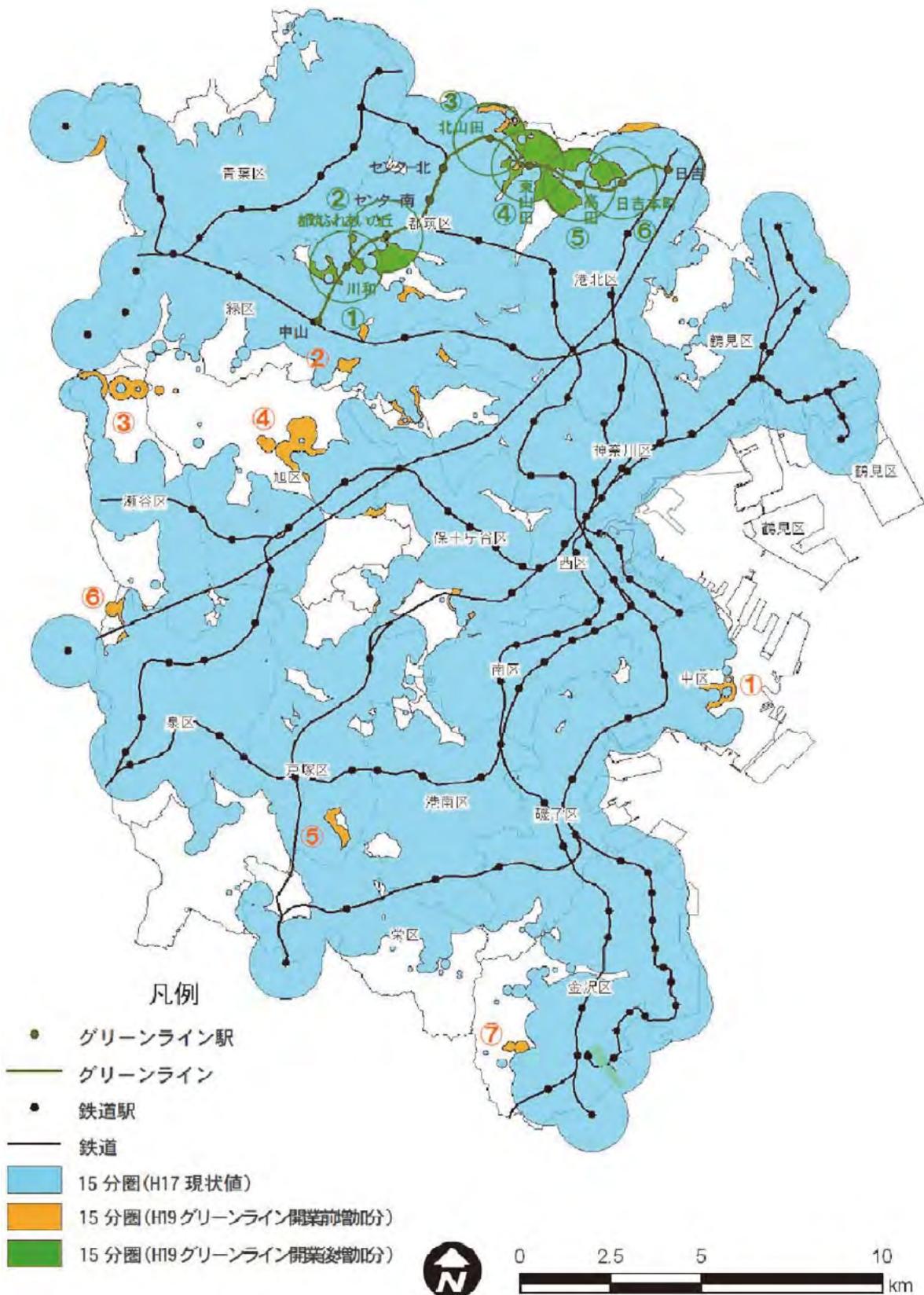
鉄道については、こどもの国線の通勤線化や、みなとみらい線、市営地下鉄グリーンラインが開業するとともに、道路や駅前広場の整備などにより、最寄駅まで15分で到達できる人口の割合が約9割まで拡大されています（図-27（P.32）参照）。パーソントリップ調査における、代表交通手段の分担率をみると、横浜市の公共交通（鉄道・バス）利用率は、東京区部に次いで高く、一定程度の公共交通が利用しやすい交通体系となっていると考えられます（図-28（P.33）参照）。

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、2011（平成23）年度末で、約681キロメートルであり、整備率は約66パーセントです。整備率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ます（図-29（P.33）参照）。さらに、平日の混雑時旅行速度は、全国平均に比べ大幅に遅く（図-31（P.34）参照）、横浜市内の道路の整備状況は著しく立ち遅れており、自動車走行のみならず、バスなど公共交通や自転車の円滑な走行にも影響があります。

歩道の整備率については、主な都市の中では高い水準とはいえません（図-33（P.34）参照）。都市計画道路の整備率と同様に、区ごとの格差が大きい状況です（図-30（P.33）、図-32（P.34）参照）。

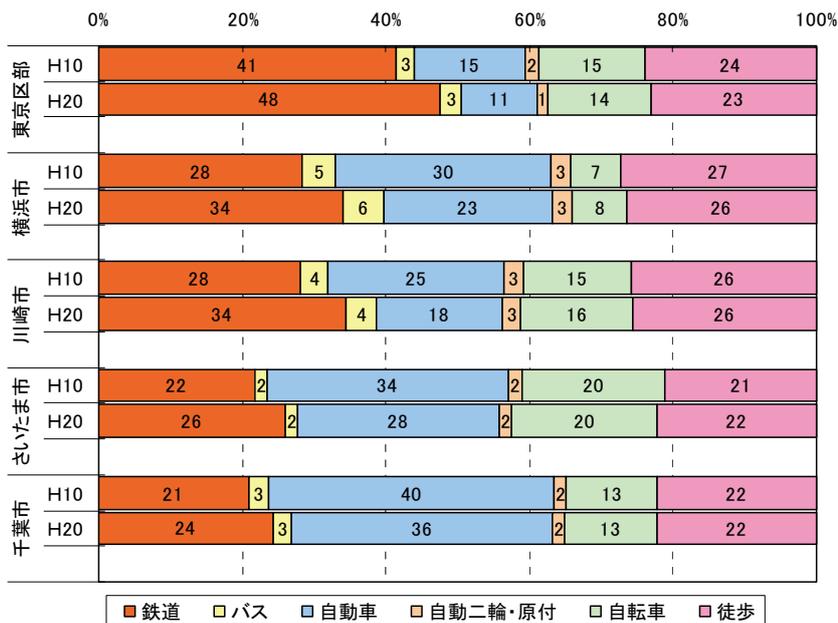
今後、築造後50年を経過する道路橋りょうの数が急激に増加することから、架け替えや補修の費用が非常に増加することが予想されます（表-3（P.34）参照）。

【図-27 市内鉄軌道路線図・駅まで15分カバーエリア】



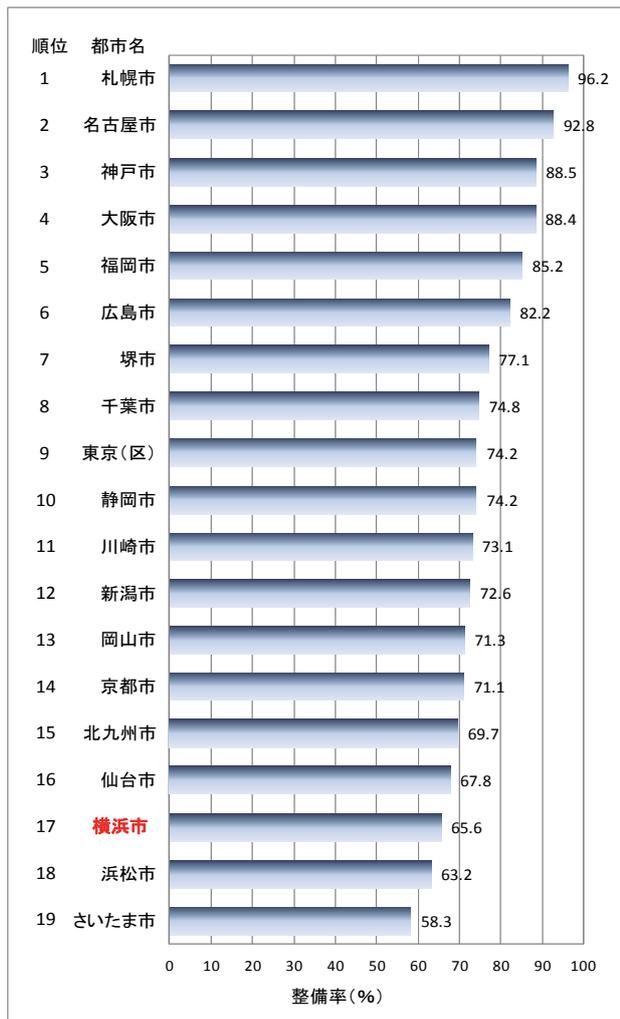
(2008(平成20)年3月現在)  
出典：道路局資料

【図-28 代表交通手段分担率】



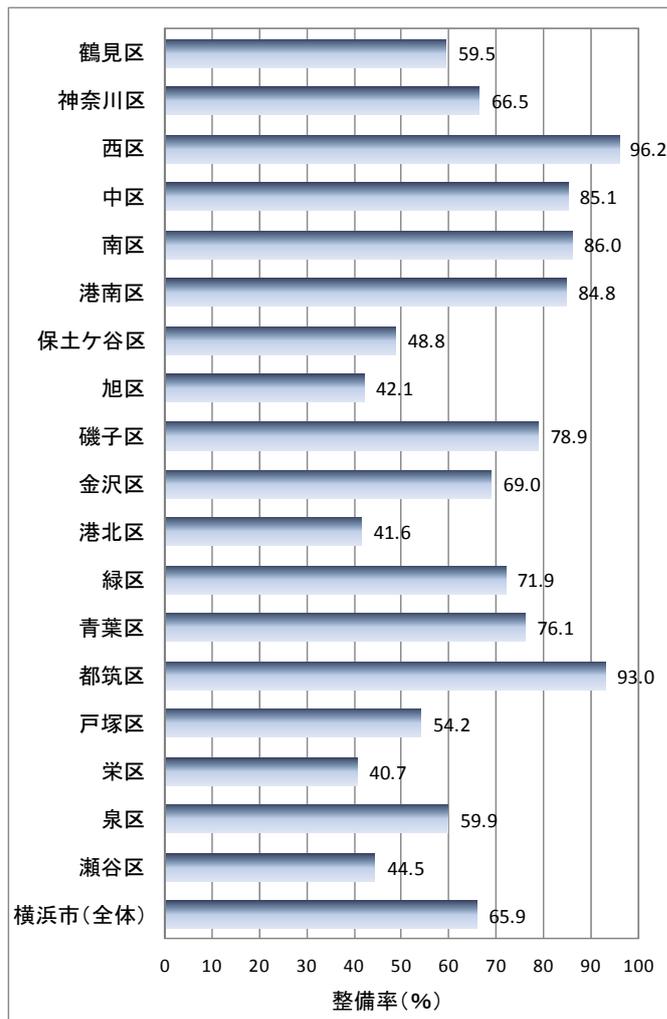
出典：国土交通省関東地方整備局記者発表資料「第5回東京都市圏パーソントリップ調査の集計結果について」より作成

【図-29 大都市 都市計画道路整備状況】



出典：2010(平成22)年都市計画年報（自動車専用道路、新交通システムを除く）より作成

【図-30 区ごとの都市計画道路整備率】



(2012(平成24)年3月31日現在)  
出典：道路局資料を用いて作成

【表-3 道路橋りょうの築造年代】

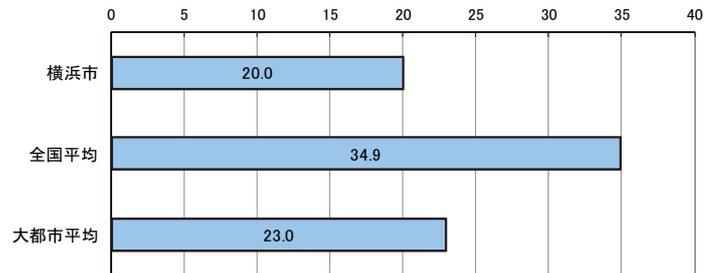
年代	橋りょう数	年代	橋りょう数
～1920(大正9)年	1	1961(昭和36)～1970(昭和45)年	284
1921(大正10)～1930(昭和5)年	62	1971(昭和41)～1980(昭和55)年	412
1931(昭和6)～1940(昭和15)年	58	1981(昭和56)～1990(平成2)年	479
1941(昭和16)～1950(昭和25)年	15	1991(平成3)～2000(平成12)年	215
1951(昭和26)～1960(昭和35)年	78	2001(平成13)年～	83

※ 築造年不明 12 橋

(2010(平成 22)年 4 月 1 日現在)

出典：道路局資料

【図-31 平日の混雑時旅行速度  
(キロメートル/時)】



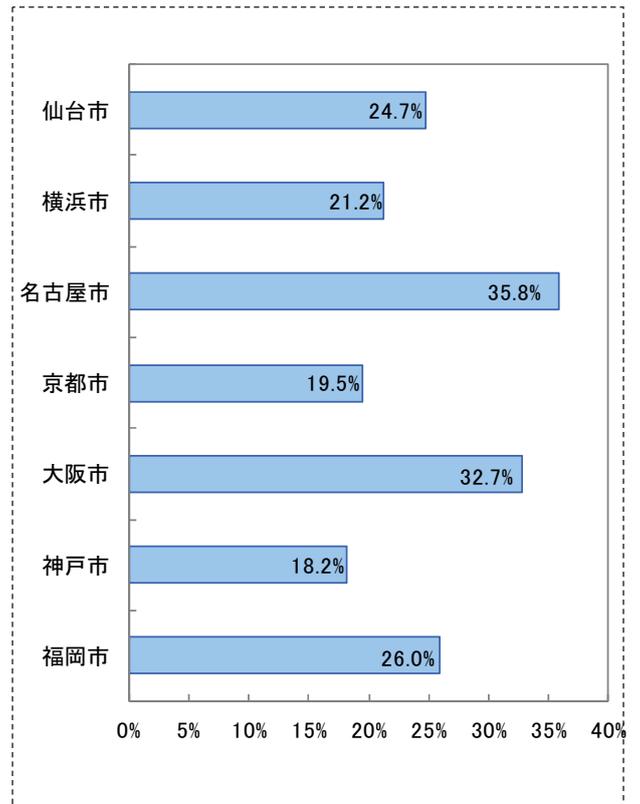
出典：2010 (平成 22)年度道路交通センサス

【図-32 区ごとの歩道整備率】



(2011 (平成 23)年 4 月 1 日現在) ※延長は横浜市が管理している道路の数値  
出典：道路局資料

【図-33 主な都市の歩道整備率】



出典：道路統計年報 2011 (平成 23) 年を用いて作成

## ⑥ 水・緑など自然環境や都市の魅力

横浜市内には、「緑の10大拠点」を中心に、郊外部にはまとまった緑地・農地があり、これらを源流とする幾筋もの河川が市街地を縫うように流れ、海までつながっています。これらの緑地・農地の緑は、市域面積の約4分の1に相当する市街化調整区域を中心に、市街化区域に入り込むように、河川を軸として、森、丘、海へと連なる流域の中で、魅力ある水・緑環境が市民生活の身近な場所にあることが、横浜の水と緑の特徴となっています。

1970（昭和45）年には市域面積の約50.0パーセントであった緑被率は、2009（平成21）年度には、29.8パーセントまで減少しており、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ます（図-34（P.36）参照）。また、都市化の進展に伴い、山林や農地も失われています（図-35（P.36）参照）。結果として、健全な水循環も失われつつあります。この間、市街化区域と市街化調整区域の面積割合には、さほど変化がないことから、市街化区域の身近な緑が失われたことや市街化調整区域における土地利用転換が緑地減少の要因と考えられます。

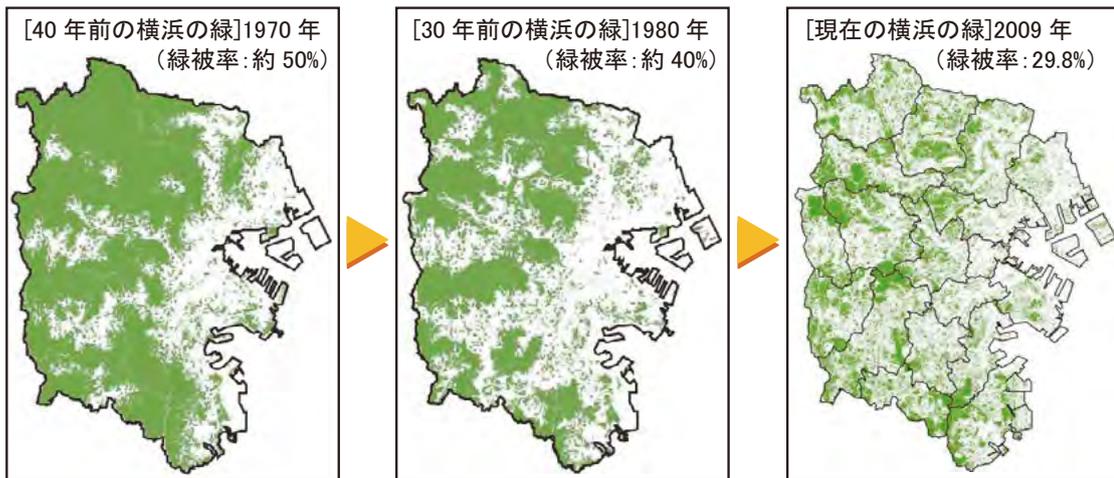
生物多様性の喪失が地球規模の環境問題となっていますが、横浜でも水・緑など豊かな自然環境の減少が、生き物の生息・生育環境に影響を与え、横浜で失われてしまった種や近い将来失われる危険性が高い種が増加しています（表-4（P.36）参照）。種の多様性の低下の一因として、かつては人の生産と生活の場として、継続的に利用されてきた里地里山空間が失われたことなどが指摘されています。

身近な緑の保全・創造に関する市民のニーズは高まっており、市民アンケートでは、横浜市内の緑の総量について98パーセント以上の市民が「増やしてほしい」、「維持してほしい」と答えています（図-36（P.36）参照）。

地域ごとの特性を生かした魅力づくりとして、郊外部においては、河川空間の魅力づくりや個性的な公園づくりなど水と緑を生かしたまちづくりが進められています（図-37（P.37）参照）。一方、都心部、臨海部においては、歩行者空間や美しい街並みの整備とともに、歴史的建造物や倉庫の保全・活用等が進められ、歴史性と現代性、多様性、地域性が感じられる港町の魅力形成が進められています。

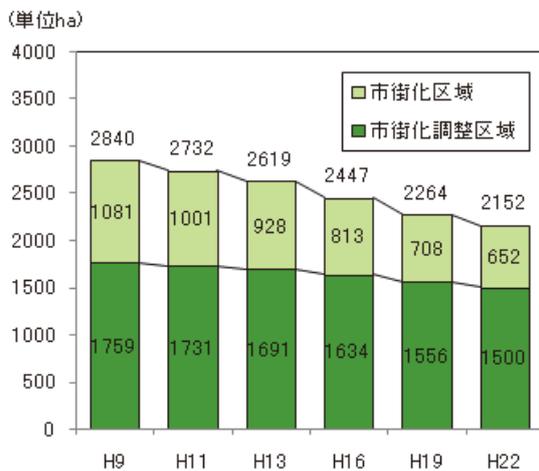
また、都心部に残されている近代建築や西洋館、郊外部に残されている古民家などを対象に、「歴史を生かしたまちづくり要綱」に基づく歴史的建造物の登録も進んでいます（表-5（P.37）参照）。

【図-34 緑被率の推移】



※緑被率は、調査年度によって調査手法や精度が異なるため、おおむねの傾向を示したものです。  
出典：環境創造局資料

【図-35 山林・農地の面積推移】



山林の面積推移



農地の面積推移

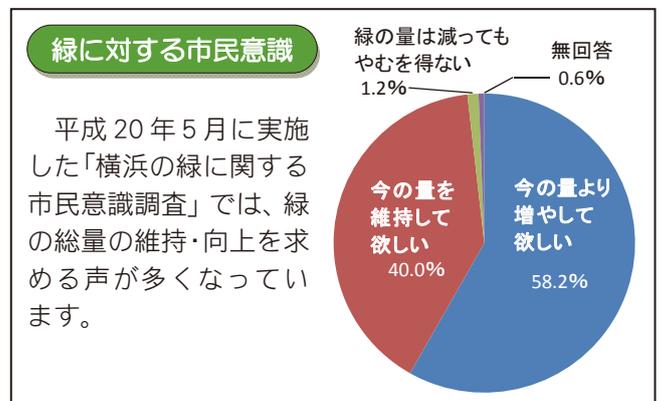
※固定資産概要調書等をもとに集計（農地については生産緑地地区・市街化調整区域内の農地を対象に集計）

【表-4 横浜で失われた生物】

横浜で失われてしまった生き物たち	横浜で失われつつある生き物たち
スナヤツメ、ギバチ ミヤコタナゴ(野生)など	キンブナ、ギンブナ、 ドジョウ、カマツカ、 シマドジョウなど
横浜で失われてしまった昆虫たち	横浜で失われつつある昆虫たち
ヒメシロチョウなどのチョウ類	オオムラサキ、 ミヤマクワガタなど

出典：横浜市生物多様性保全再生指針（2009（平成21）年3月）

【図-36 市民アンケート結果】





## ⑦ 安全・安心のまちづくり

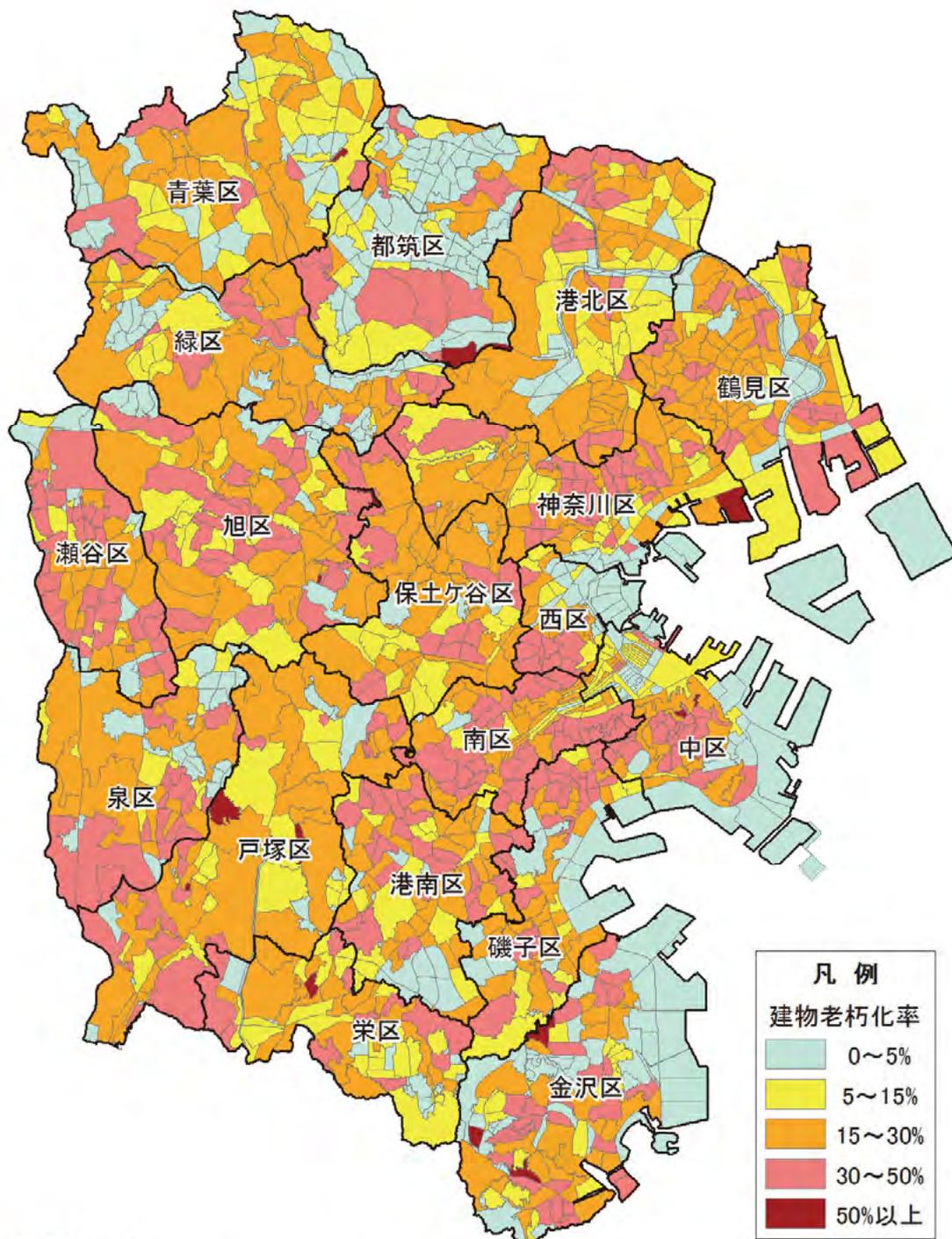
地震等への対応については、既成市街地を中心として、建物老朽化率の高い地域があるため地震やそれに伴う火災が発生した際には、大きな被害が出るのが危惧されます（図-38（P.39）参照）。特に、住宅戸数密度や倒壊危険条件などの客観的基準により選定した防災上課題のある密集住宅市街地は、23地域（660ヘクタール）あり、現在、11地区（235.8ヘクタール）において、地域住民とまちづくり支援団体（NPO等）の協働、更に行政との協働により、防災まちづくり計画の策定などが進められています（図-39（P.40）参照）。

一方で、東日本大震災では、これまでの想定をはるかに超えた巨大な地震・津波が発生したことから、発生頻度は低くとも発生すれば甚大な被害をもたらす最大クラスの津波についても想定し今後の避難対策について検証することが求められています（図-40（P.41）参照）。

また、浸水への対応については、1時間に50ミリメートル以上の降雨観測回数が近年増加しており、このような局地的大雨が降った場合、浸水による被害が想定される地盤の低い地域では浸水対策の取組の必要性が高まっています（図-41（P.42）参照）。

さらに、大気や水質の汚染物質への対応については、ディーゼル車対策等により、大気環境の改善はみられますが、横浜港の水質改善などには課題があります（図-42、43（P.42）参照）。

【図-38 建物老朽化率の分布】



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

出典：都市計画基礎調査（2008（平成20）年時点）

【図-39 いえ・みち まち改善事業】

■ いえ・みち まち改善事業対象地域と協議会活動地区

区	地域名	面積 (ha)	協議会活動地区	面積 (ha)
鶴見	① 市場西中町	6.1	市場西中町	6.1
	② 下末吉四丁目	9.1		
	③ 潮田・本町通	53.1	潮田・本町通	20.0
	④ 生麦四・五丁目	25.0		
神奈川	⑤ 子安通・浦島	7.4	浦島町	1.1
	⑥ 白幡仲町・七島町	28.3		
	⑦ 斎藤分町	21.9		
西	⑧ 六角橋一・二丁目	23.3	西戸部町	18.2
			東久保町	20.4
保土ヶ谷	⑩ 峰岡町2丁目	22.3		
南	⑪ 中村	45.2	唐沢・平楽・八幡町	40.2
	⑫ 堀ノ内町2丁目	11.8	中村町5丁目	3.2
	⑬ 庚台・清水ヶ丘・三春台・伏見町	58.7	三春台	22.7
	⑭ 井土ヶ谷上町	7.5		
	⑮ 大岡三丁目	21.6		
中	⑯ 山元町・柏葉	27.3		
	⑰ 北方町	8.0		
磯子	⑱ 本郷町3丁目	16.1	本郷町3丁目	17.4
	⑲ 下町	7.5		
	⑳ 上町	7.7		
磯子	㉑ 滝頭・磯子	52.9	滝頭・磯子	38.9
	㉒ 寺前一丁目・町屋町・谷津町	94.9	金沢南部	47.6
金沢	㉓ 六浦四丁目	13.4		
	対象地域面積	660.0	協議会活動地区 (11地区) 面積	235.8

■ 客観的基準に基づく地域の選定



■ 協議会活動地区の状況

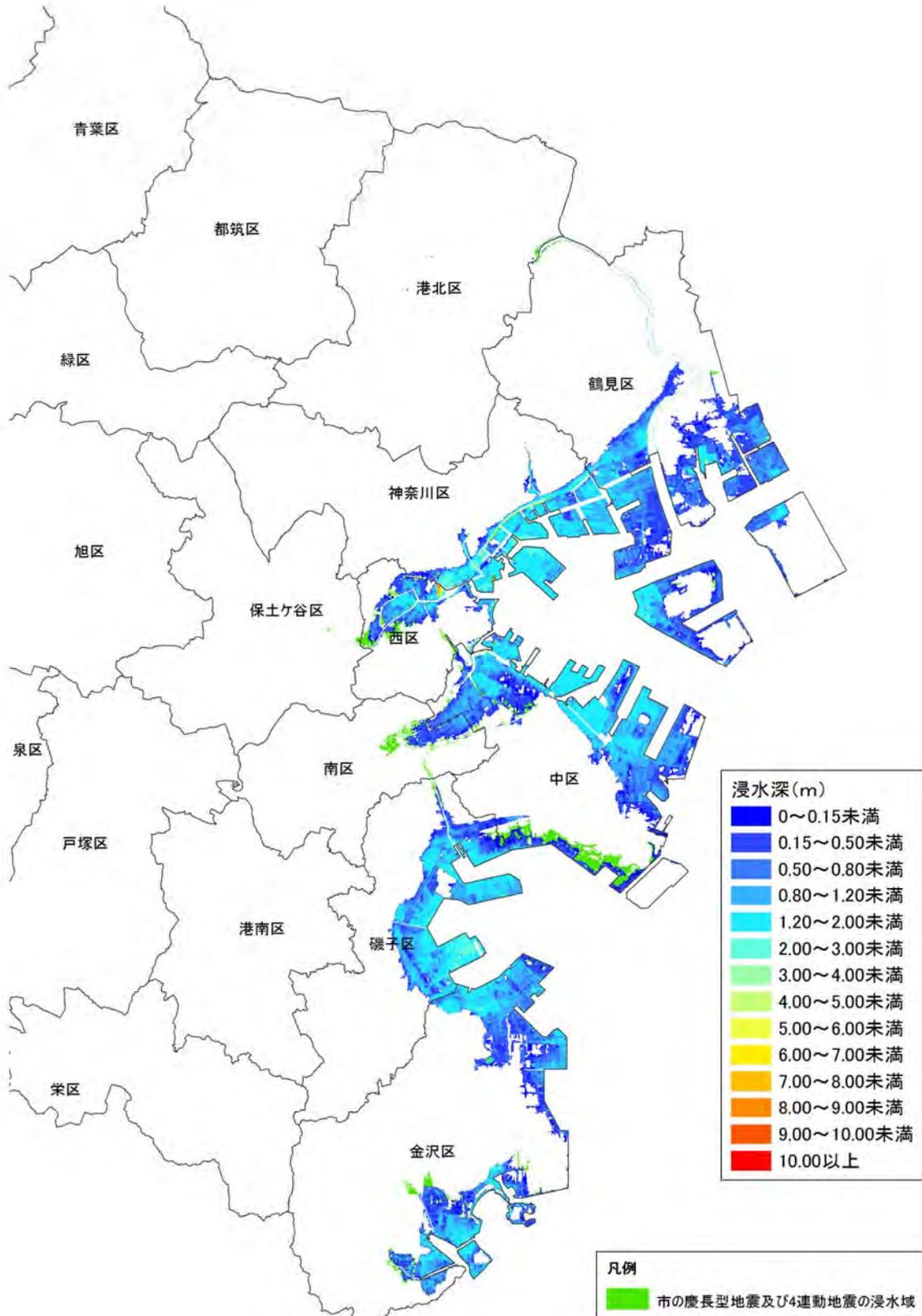
協議会活動地区	地区名	活動状況						
		勉強会開始	協議会設立	グループ登録	組織認定	計画策定	プラン認定	住宅市街地総合整備事業
鶴見区 (図注①)	1 滝頭・磯子	H15.10	H17.6	H17.10	H18.5	H19.6	H19.10	H20年度より
	2 市場西中町	H15.11	H16.11	H17.11	H18.1	H19.7	H20.1	H20年度より
	3 東久保町	H15.12	H17.7	H17.10	H18.10	H19.12	H20.4	H20年度より
	4 西戸部町	H16.7	H18.6	H18.6	H20.8	H20.7	H20.8	H21年度より
	5 本郷町3丁目	H17.3	H18.11	H18.11	H20.12	H20.3	H20.12	H21年度より
	6 浦島町	H15.12	H17.12	H18.2	H21.11	H21.9	H21.11	H23年度より
	7 三春台	H16.7	H20.11	H18.10	H21.3	H22.2	H22.3	H23年度より
	8 金沢南部	H15.10	H20.8	H20.6	H22.11	H22.9	H22.11	H23年度より
磯子区 (図注②)	1 潮田・本町通	—	H 9.6	—	—	H12.1	—	H 5年度より
	2 唐沢・平楽・八幡町	H15.7	H15.8	—	—	H16.2	—	H16年度より
	3 中村町5丁目	—	H15.8	—	—	H16.1	—	H16年度より

\*1 防災まちづくり計画を策定し、条例に基づくプラン認定を受けた地区 \*2 いえ・みち まち改善事業以前から取組を実施している地区

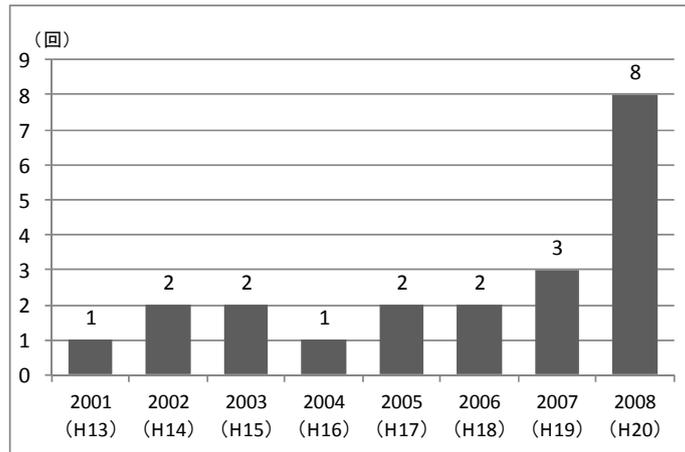
(2012 (平成24) 年3月末現在)

出典：いえ・みち まち改善事業 事例記録集をもとに都市整備局が作成

【図-40 慶長型地震津波(神奈川県と横浜市)及び4連動地震(横浜市)の浸水深分布図】



【図-41 時間 50mm 以上の降雨回数の推移】



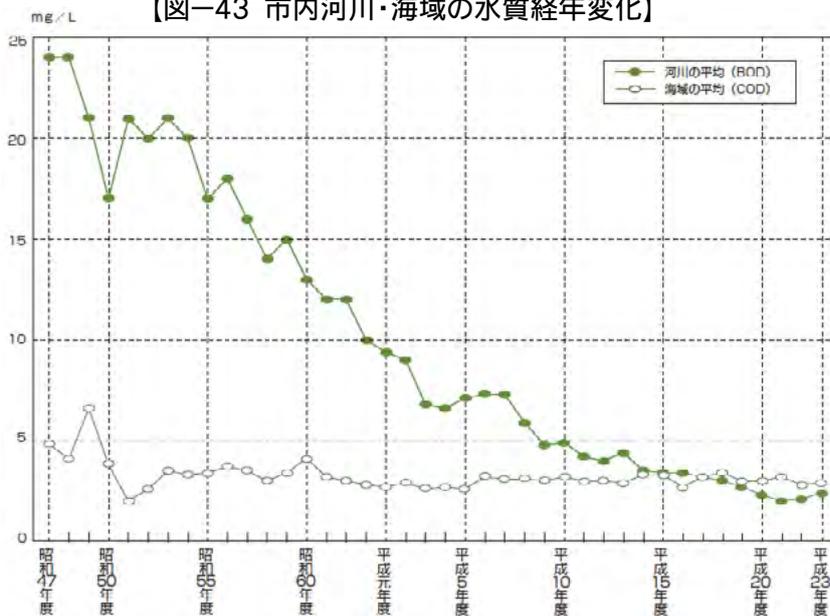
出典：安全管理局(現 消防局)雨量観測データ 2008(平成20)年

【図-42 大気汚染物質の年平均値の推移】



出典：環境創造局資料

【図-43 市内河川・海域の水質経年変化】



出典：環境創造局資料

### 3 超長期（2050（平成62）年頃）の横浜を取り巻く環境の展望

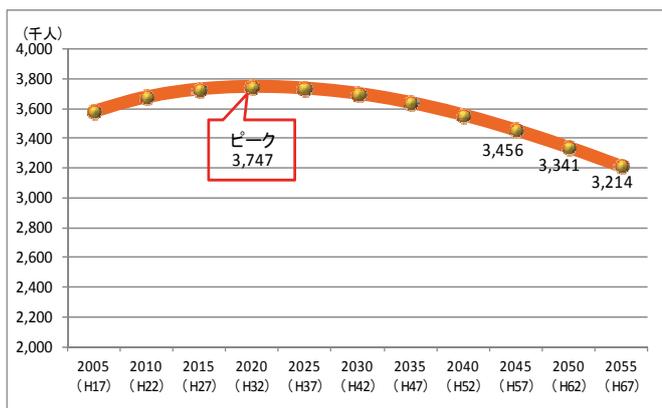
2050年の横浜は、人口が334万人に減少するとともに高齢化率も約40パーセントに上がることが予測されています（図-44、45参照）。一方、横浜市 of 財政状況は、高齢化や社会的経済状況から減収とならざるを得なくなり、さらに、これまでに蓄積された都市基盤施設や公共建築物の経年劣化が進むことから、維持保全及び更新費用が増大します。そのような社会においては、人口規模・構成に見合った都市づくり、効率的な都市基盤の維持、整備が必要であり、今の時点から検討していく必要があります。

情報化社会が一段と進むことが予想され、情報インフラの整備等により、市民生活における人や物の移動の状況が変化する可能性があります。

地球温暖化や生物多様性の喪失など、地球環境問題は、全世界で危機感を持って緊急的に取り組むべき課題です。超長期における深刻な影響を回避するためには、二酸化炭素の排出や生物多様性の保全・再生・創造に関し、これまでの延長線上ではない新たな取組が必要であり、都市としてそれらに対応する責務が一段と増大します。

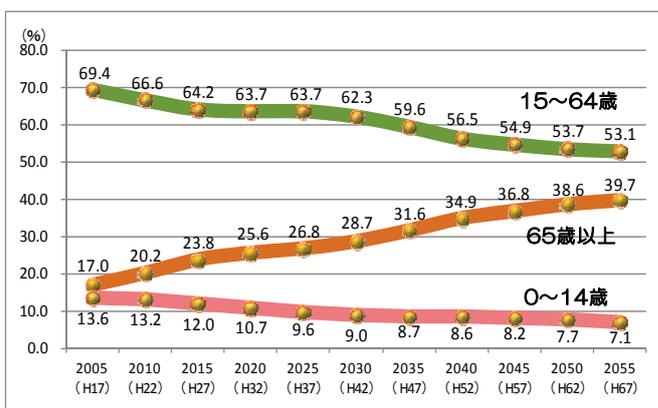
また、国際社会において、世界の人々の往来は更に活発化し、とりわけアジアが世界をリードする存在になっている可能性が強いと考えられます。交流拠点都市としての横浜は、国際的な拠点としてのアクセス性を更に強化し、外国人の居住や往来が増えることから、それにふさわしい都市整備が必要となります。国内においても、リニア中央新幹線が整備されることから、人の往来の様子が変化する可能性があります。

【図-44 人口の超長期予測（中位・中位推計）】



出典：横浜市将来人口推計 2005（平成17）年度より作成

【図-45 年齢構成の超長期予測】



出典：横浜市将来人口推計 2005（平成17）年度より作成

※ 上記推計は、基準人口に2005（平成17）年国勢調査の男女別年齢各歳別人口を用い、将来の出生率、将来の生存率、将来の社会移動率（転入率及び転出率）には、過去の実績を踏まえて仮定値を設定して行っています。なお、将来の出生及び死亡の推移については、いずれも中位の仮定としています。

## 4 2025（平成37）年に向けた都市づくりの課題

2025（平成37）年に向けて考えられる都市づくりの課題及びその対策を次のとおりとなっています。

### ① 人口変動や高齢化への対応

- 急激な人口減少や高齢化が見込まれることから、それぞれの地域特性を生かした持続可能な都市づくりを進めていく必要があります。特に、市民のライフサイクルを考慮し、就職・結婚・子育てなど、ライフステージが変わっても、住み続けられる横浜となるような都市づくりを行う必要があります。
- 将来の人口減少の進展や人口構成の変化を踏まえた効率的な土地利用と都市基盤整備を行う必要があります。
- 高齢者を含め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ります。
- 情報化社会に対応した都市基盤整備を行う必要があるとともに、フェイスツーフェイスのコミュニケーションも容易にできる都市づくりを行う必要があります。

### ② 地球温暖化やヒートアイランド現象への対策

- 環境に配慮した都市づくりや環境にやさしいライフスタイルを支えるまちづくりを行う必要があります。
- 温室効果ガスである二酸化炭素の排出を抑制するため、エネルギー効率の高い、循環型、集約型の市街地を形成する必要があります。また、再生可能エネルギーや未利用エネルギーを地域で活用する必要があります。さらに、二酸化炭素の排出が少ない交通を支える施設の整備や普及促進を行うなど、過度な自動車利用を減らす取組やごみ処理においてごみの発生そのものを抑制するリデュースの取組を一層進める必要があります。
- ヒートアイランド現象を緩和するため、郊外部の大規模な緑地や農地、市街地に残る緑の保全や創造を行う必要があるとともに、都市部を中心に地表面・建物外壁等の改良や排熱の抑制を行う必要があります。また、温度の高い地域を冷却する風を考慮したまちづくりを行う必要があります。

### ③ 国際社会における位置付けの向上と地域の活性化

- 横浜港の国際競争力を強化し、ハブポート化を進める必要があります。
- 羽田空港国際化を契機に、横浜都心や京浜臨海部を中心として、国際競争力や地域力の強化・向上を図る必要があります、そのための基盤づくりを行う必要があります。
- 全国への新幹線ネットワークの市内拠点である新横浜都心の機能強化とアクセス性の向上を図る必要があります。
- 空港や港、国土軸にアクセスする鉄道や道路の整備を進め、広域交通ネット

ワークの形成を図る必要があります。

- 成長産業拠点として強化が図れるよう京浜臨海部の再編や内陸部の産業拠点の再整備を進める必要があります。
- 交流人口の増加や海外からの観光客誘致は、今後の横浜経済活性化に向けた重要な柱であり、MICEや観光に関する更なる基盤づくりを行う必要があります。

#### ④ 計画的・効率的な土地利用と地域まちづくり

- 都心部、臨海部、都心や臨海部の周辺、郊外部など、それぞれの地域の現状や特性に応じるとともに、都市基盤などの整備に合わせたバランスとめりはりのある土地利用を誘導する必要があります。
- 国際競争力強化や市民生活利便性向上のための市街地開発・拠点整備を進める必要があります。
- 今ある緑地や農地、河川などの自然的環境を保全するとともに、既成市街地においても緑地などの魅力ある市街地環境を創出する必要があります。
- 市街化区域、市街化調整区域については、それぞれの特性に基づき、区域区分を設定する必要があります。
- 既成概念にとらわれない、柔軟な市街地整備の手法により、まちづくりを行う必要があります。
- 郊外部の駅周辺の生活拠点においては、利用者の圏域の規模に応じた機能の集積・充実を図るとともに、郊外住宅地においては、地域の個性や特色に応じた良質で持続可能な住環境を整備・維持する必要があります。
- 郊外住宅地の商店街における売上げ・来街者の減少などの課題や郊外住宅地における空き家の発生等に起因する防犯やコミュニティ維持に関する懸念に対応する必要があります。
- 地域の個性や特色を生かし、市民との協働による地域まちづくりを推進する必要があります。

#### ⑤ 交通基盤の合理的な整備、更新

- 誰もが移動しやすい交通の実現に向けて、道路や鉄道の交通ネットワークなどを整備する必要があります。また、持続可能な地域交通施策を推進する必要があります。
- 今後の人口減少や高齢化の進展に対応した、合理的できめ細かい交通施設の整備を行い、交通の質や快適性・安全性の向上を図る必要があります。
- 過度なマイカー利用を抑制し、徒歩、自転車、バス・鉄道などの公共交通によって円滑に移動できるまちづくりを行い、公共交通の利用促進を図る必要があります。
- 各々の都市基盤の更新時期等の機会を捉え、都市基盤を環境配慮型のものに適切に整備していくなど、環境負荷の低減につながる交通施策を展開する必

要があります。

- 誰もが楽しく快適・安全に移動できる交通環境を整備する必要があります。
- 既存ストックの適正管理と有効活用を進める必要があります。
- 国際競争力強化に資する陸・海・空それぞれの広域交通ネットワークを形成する必要があります。

## ⑥ 水・緑などの自然的環境や都市の魅力の創造

- 親水性の高い水辺環境や、緑豊かな環境の保全と創造を行う必要があります。また、健全な水循環を回復する必要があります。
- 生き物にやさしい水・緑環境を創出し、生物多様性の保全・再生・創造に向けた環境づくりを進める必要があります。
- 横浜の遺産、風景、歴史を保存継承しながら、市民の創造性を発揮できる機会や場を提供し、横浜として活気ある都市空間を形成する必要があります。
- 都市の魅力づくりや経済やまちの活性化をより一層進めるため、横浜都心を中心に進めてきた創造都市の取組の継承・発展が必要です。
- 水辺や豊かな自然を生かした景観形成など、地域資源を生かした地区ごとの魅力向上を図る必要があります。
- 都市の魅力づくり、経済やまちの活性化をより一層進めるため、文化芸術や創造産業の集積を通して都心部の魅力を向上させる必要があります。
- 地域まちづくり活動を通じて、横浜の地域性や歴史性を生かした景観形成や良好な住環境整備を進める必要があります。

## ⑦ 安全・安心のまちづくりの確保

- 市民の生命を守り、経済的・物的な被害を最小化する減災に向けた都市づくりを進めるため、災害時にも対応できる都市構造を構築するとともに、地域の特性に対応した災害対策を強化する必要があります。
- 密集住宅市街地の整備・改善等により既成市街地の防災性を向上させる必要があります。
- 大規模地震の際の臨海工業地帯の防災性向上等を図る必要があります。
- 建築物などの耐震化を促進する必要があります。
- がけ地や造成地等の防災対策を検討する必要があります。
- 局地的な大雨などによる水害への対策を行う必要があります。
- 主要な高速道路、幹線道路の整備や横浜港の港湾機能の確保などにより、災害時における輸送機能等を確保する必要があります。
- 被災後の円滑な復興都市づくりのため、地震災害を想定した復興基本計画や市街地復興計画などの作成、市民の防災や耐震化への意識の醸成など、復興都市づくりに向けた事前の備えを充実する必要があります。
- 地域の防災・防犯力向上に向けて、地域住民が主体となった安全・安心のまちづくりを進めるとともに、建築物や宅地開発における計画時点での防犯対策を充実させる必要があります。

- 海域における水質汚濁物質などへの対策を行う必要があります。
- 公害防止に向けた取組や地域でのまちづくり活動への支援を通して、市民の生活環境の保全や改善を図る必要があります。
- 公共事業の安定的な推進、発生土の適切な処理の観点から、発生土抑制対策に取り組むとともに、継続的な処分地を確保する必要があります。
- 臨海部において、津波対策を検討する必要があります。



# 第3章

## 都市づくりの基本理念と目標

- 1 都市づくりの基本理念
- 2 都市づくりの目標
- 3 都市構造

## 第3章 都市づくりの基本理念と目標

### 1 都市づくりの基本理念

#### ～新しい横浜らしさの創造と持続を支える都市づくり～

- 超高齢社会や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、水・緑、歴史、文化など、横浜の持つ資産や環境を生かしたまちづくり
- 市民生活の利便と安全安心を支えるとともに、国際競争力の強化を図るための基盤づくり

### 2 都市づくりの目標

「都市づくりの基本理念」のもと、都市づくりの課題に対応するため、次のとおり七つの「都市づくりの目標」を設定します。それぞれの目標は、一つひとつ独立して達成されればよいものではなく、相互に連携・補完するという関係性を持つものです。

#### ① 超高齢社会や将来の人口減少社会に対応できる「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成

今後、更なる高齢化や人口減少が予測されている中で、これまでに蓄積された都市基盤施設等の経年劣化も進み維持保全及び更新費用の増大が見込まれています。そのような社会においては、人口規模・構成に見合った効率的な基盤整備や機能集約を行い、都心部や郊外部など地域の特性を生かした活力ある持続可能な都市づくりを行う必要があります。

都心部においては、ヨコハマブランドのけん引役として、また市域の活力源である都心として必要な機能を更に集積するとともに、居住立地の適正化を図り、活力ある都市の形成を図ります。

また、都心周辺部においては、都心との近接性を生かし、都市型住宅の整備など、機能強化を図ります。

郊外部においては、市街地の拡散を抑制するとともに、既存の都市基盤を生かしつつ、鉄道駅を中心に地域特性に応じた機能を集積することにより、高齢者も含め誰もが支障なく快適で暮らしやすい街を実現します。このため、駅を中心としたコンパクトな市街地の形成を進めます。

環境配慮住宅など魅力ある多様な住宅の供給・誘導により、ライフステージが変わっても住み続けられる横浜の実現を図るとともに、加えて、安心して子どもを産み育てられる環境を整備することにより、子育て世代の人口流入等を推進し、人口の急激な変化を防止します。

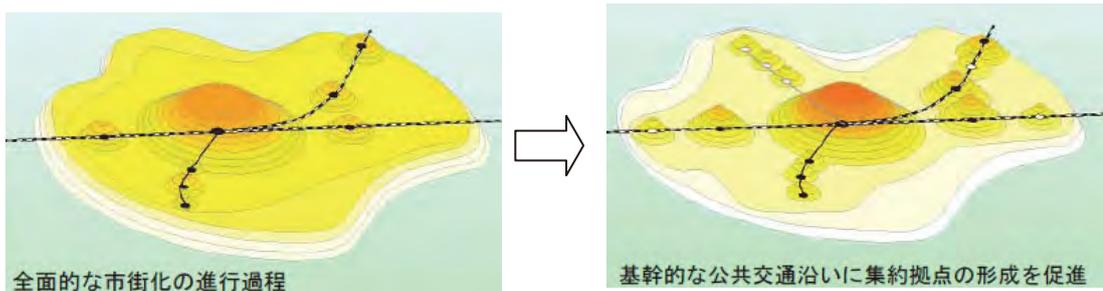
鉄道や道路などの交通施設を整備するとともに、路線バス、タクシー、自転

車など役割に応じたきめ細かい地域交通サービスを確保することにより、誰もが移動しやすい交通の実現を図ります。

また、高齢者も含め、社会全体で、高度情報化への対応が求められているため、情報インフラの整備を図ります。

上記のとおり、市域全体において総合的な都市づくりを行うことにより、超高齢社会や将来の人口減少社会に対応した集約型の都市構造を実現します。

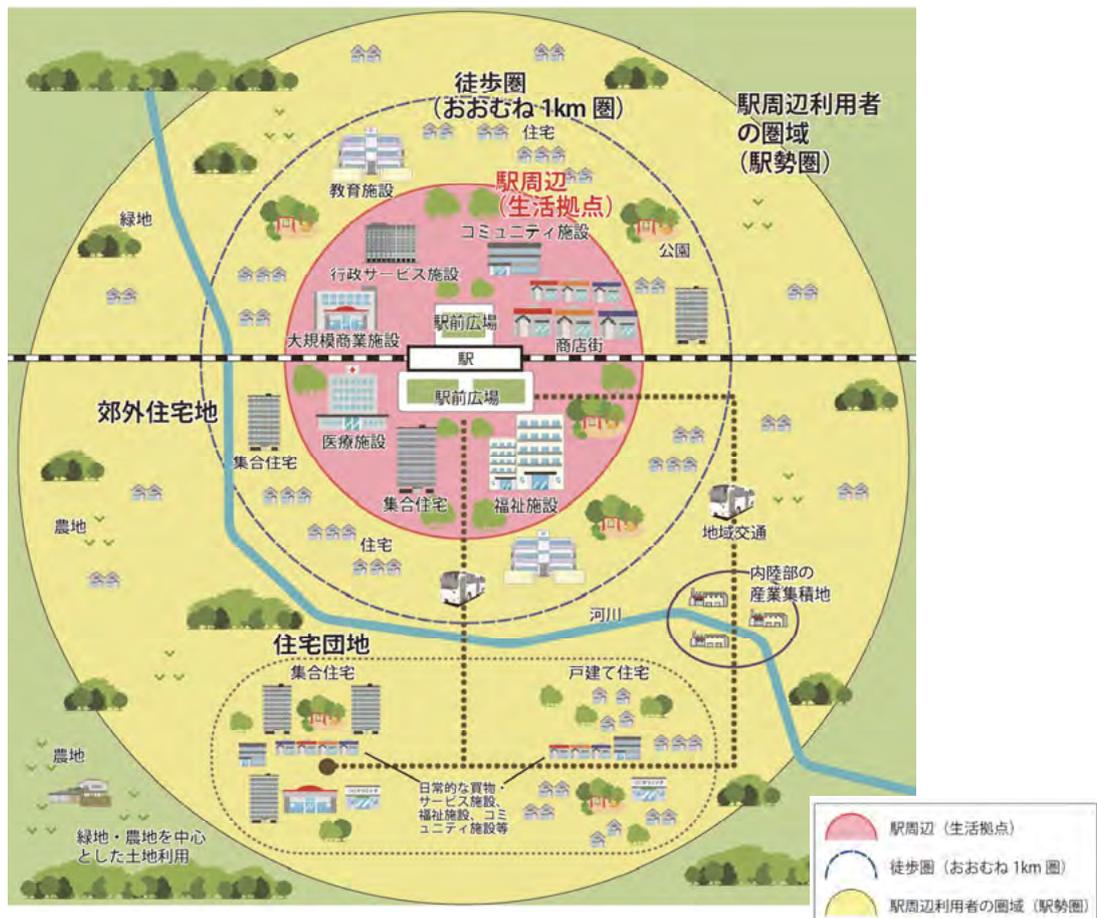
【図-46 集約型の都市構造の概念図】



出典：社会資本整備審議会資料

【図-47 駅を中心としたコンパクトな市街地イメージ（郊外部の地域構造）】

主要な生活拠点及び駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点周辺の市街地の場合  
(P.80 土地利用方針図参照)



## ② 地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和に向けた、エネルギー効率のよい低炭素型の都市づくり

集約型都市構造に転換することにより、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ります。

省エネルギーの促進や再生可能エネルギー・未利用エネルギーの大量導入が可能なスマートコミュニティの構築、地域冷暖房の推進などの地域エネルギー基盤の整備を図ります。施設更新時期等を捉え、都市施設を環境配慮型のものに整備・誘導します。

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とともに、自動車利用の抑制策の検討も含め、自転車・徒歩での移動がしやすい交通環境づくりを行います。また、渋滞緩和などを進め、スムーズな交通環境を整備します。さらに、環境負荷の低減につながる交通施策として、燃料電池自動車、電気自動車、天然ガス自動車、ハイブリット車等の低公害車の普及拡大に向けた基盤を整備します。

郊外部のまとまりのある緑地や市街地に残る貴重な緑地の保全等を図るとともに、地表面や建物外壁等の改良や緑化、排熱の抑制、地域を冷却する風の利用など地域特性に応じたヒートアイランド現象緩和策を図ります。

## ③ 首都圏全体の発展をけん引するとともに、国際競争力を高めるための基盤づくり

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、首都圏全体の発展をけん引します。また、それだけではなく、東アジアの諸都市とも共存し、時に競争するため、産業の創造と革新の更なる促進と、それを効率よく実現するハード、ソフトにわたる国際競争力を高める事業環境の充実など、基盤づくりを行います。

横浜港については、大規模コンテナターミナルの集中整備など、国際競争力を強化し、釜山港等と対じ・補完し合う国際拠点港湾、航路特性を生かした国際ハブポートの実現を図るとともに、物流等を支える高速道路など基盤整備を図ります。また、羽田空港とのアクセス強化など、横浜と世界を結ぶ基盤づくりを行います。

横浜駅周辺やみなとみらい21地区などの横浜都心を中心に、グローバル企業の受皿となる開発促進や外国人の生活・就業環境などの整備、市域全体での文化芸術などにより都市の魅力向上を図ります。

京浜臨海部などの産業拠点については、これまでの産業等の集積を生かし、環境・エネルギー、医療・健康分野など、わが国の経済をけん引する世界最高水準の研究開発機能の強化等を図るとともに、高付加価値型企業の立地誘導、新産業創造による経済成長のけん引を図ります。

MICE・観光・創造都市を新たな成長分野と位置付け、重点的に取り組んでいきます。

MICEにおいては、羽田空港が国際化されたことや、今後アジアを中心に

国際会議の増加が見込まれていることから、中・大型の国際コンベンションを軸にMICE全般の誘致・開催支援を行うため必要な基盤づくりを行います。

観光においては、歴史的建造物や港の景観、産業観光、先進的な環境への取組など、横浜市の強みを生かし、成長著しいアジア地域等からの観光需要を取り込むための基盤づくり及び個人やグループで周遊しやすい環境づくりを行います。

創造都市においては、アジアにおける文化芸術活動に関わる人、モノ、情報の拠点都市を目指し、創造産業の集積等を進めるとともに、アーティストやクリエイター等による創造的な活動を発信する拠点間のネットワークを構築します。

#### ④ 地域特性に応じた、計画的・効率的な土地利用と地域まちづくり

これまでの地域ごとの土地利用をベースとしたうえで、今後の人口減少社会や高齢化の進展に備え、利便性が高く効率的な市街地形成に向けた土地利用を推進します。また、国際競争力強化や市民生活の利便性向上のための拠点整備、自然的環境の保全と魅力ある市街地環境の創造に向けた土地利用を推進します。このため、市域を都心部（横浜都心、新横浜都心）、臨海部、都心・臨海周辺部及び郊外部（北部方面、西部方面、南部方面）に区分し、それぞれの地域特性に応じたバランスとめりありある土地利用の方針を策定します。

地区計画等の法令に基づく制度に加え、横浜市地域まちづくり推進条例、ヨコハマ市民まち普請事業など横浜独自の多様な手法を活用し、地域の個性や特色を生かした地域まちづくりを推進します。それとともに、地域の発意によるエリアマネジメントを推進し、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ります。

#### ⑤ 誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現

高齢者、障害者も含め誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現を目指します。また、都心部、臨海部などに集積するモノとヒトの移動の利便性をより高めるための交通体系を整備します。

鉄道においては、運輸政策審議会答申に位置付けられた市内外拠点間の連絡強化のための鉄道整備を基本とします。それ以外にも費用対効果が高く、大きなネットワーク効果が発揮できる連絡線の整備や、バスとの円滑な乗継ぎを可能とする駅の移動のシームレス化等、既存の鉄道路線の有効活用や合理的な運用により利便性の増進を図ります。

バス等地域の足となる公共交通については、適切な役割分担のもと、相互に補完しながら、地域にとって効果的かつ効率的となる持続的なシステムの構築を目指します。そのために必要な道路改良や沿道施設整備、市民、行政及び運輸事業者の連携体制の確立を図ります。

道路については、住環境を保持するべき地区内に通過交通が進入しないよう、必要な幹線道路整備、駅前広場の整備、交差点改良や、住宅地内の速度抑制等

を目指した地区交通管理策の検討を進め、住宅地内の交通事故削減、住環境向上を目指します。

高速道路においては、国土軸や周辺都市への連絡強化を重視した横浜環状道路などのネットワークを形成します。幹線道路については、放射道路や、市内を環状方向に連絡し、市域の一体性を図る環状道路など、都市計画道路等の整備を進めます。生活に密着した地域道路については、歩道の設置や交差点改良等、公共交通機関の利便性向上につながる路線の整備等を進めます。

さらに、高齢者など誰もが安全に安心して移動できる空間を形成するため、バリアフリー対策や交通安全対策を推進します。また、過度なマイカー利用を抑制し、徒歩・自転車や公共交通を中心とした移動が可能となるよう、道路基盤の整備や公共交通の維持・活性化方策を推進します。

次世代に良好な都市基盤を継承していくため、橋りょうの予防保全を進める等、都市基盤施設の計画的な機能維持・更新を図ります。

## ⑥ 横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくり

かけがえのない水と緑を守り、豊かな水・緑環境を創造するとともに、市街地における緑の保全・創造を図り、身近な緑と水循環を体感できるまちづくりを進めます。また、生物多様性の保全・再生・創造が図れるよう、自然と共存したまちづくりを進めます。

平常時は市民の憩いの場であり、災害時には避難場所や支援拠点、雨水流出抑制による浸水被害の軽減、延焼防止など、防災・減災につながる機能もある公園や緑地などの整備や保全を進めます。

新鮮な農産物の供給や農体験・食農教育の場、雨水を浸透する機能など多面的な機能を有する農地の保全と活用を図ります。

海域への負荷の低減や浅海域での生物浄化を活用した、健全で豊かな港湾環境「きれいな海づくり」を実現します。

歴史的建造物や美しい街並み、海辺の倉庫等といった横浜特有の地域資源を生かした都市空間の保全・整備といった都市デザインによる魅力あふれる都市空間の形成を継続します。それとともに、それらの空間をアーティストやクリエイター等による創造的活動の拠点として活用するといった創造都市の取組を推進し、交流拠点都市としての魅力を更に高めます。

多くの市民に親しまれている緑地・農地や古民家などの地域資源を生かし、各地域が持っている魅力的な景観を今後とも維持保全し、更に高めます。

臨海部などにおける産業遺構や工業施設が織り成すダイナミックな景観の活用、郊外部などにおける河川や幹線道路の周辺の景観形成などにより、多様性を感じさせる景観の形成を図ります。

良好な景観をつくることで、豊かな市民生活の質を高め、都市に新たな活力を創出しコミュニティを育むことから、市民と協働で地区ごとの魅力を生かした景観魅力づくりを進めます。

また、国際的な都市の観光需要にも積極的に対応します。

### ⑦ 震災や風水害などの自然災害に強い、安全安心のまちづくり

震災や局地的大雨による都市型水害などの自然災害から横浜で住み働く人々の生命・財産を守るため、都市基盤施設及びライフラインの計画的な改修・更新を図るほか、エネルギー供給の多重化を促進します。

建築物や都市基盤施設及びライフラインの耐震化を進めるほか、防火及び準防火地域等の指定による市街地の不燃化を促進します。また、防災上課題のある密集住宅市街地における老朽化した建築物の建替えや、狭あい道路の拡幅整備などを進めることにより、災害に強い市街地の形成に向けた改善を図ります。また、併せて、がけ地や造成地等の防災対策を検討します。

災害発生時初期における人命救助や支援物資の輸送、また、復興に向けた作業において、輸送路の確保の観点から、主要な高速道路、幹線道路を整備し、複数のルートを確保します。それとともに、幹線道路沿道の不燃化や耐震化を促進し、輸送機能等を確保します。また、主要駅周辺等における一時的な避難施設の安全性や配置の在り方を検討します。

臨海部においては、既成市街地に隣接する部分において、防災遮断帯としての機能を構築するとともに、防災拠点の整備や災害時に活用可能なオープンスペースの確保を進めます。また、津波対策や工業施設等の耐震性の強化・不燃化を進め、防災性の向上を図ります。

流域全体を視野に入れた海域への負荷低減や浅海域での生物浄化を活用し、健全で豊かな海を実現することを通して、自然と共生する安全な都市づくりの意識を醸成します。

生活環境の保全・改善や防犯・防災などに取り組むことにより、地域で住民が互いに協力し合って安心して暮らせるまちづくりを目指します。

### 3 都市構造

#### (1) 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考え方

都市づくりの基本理念や目標を踏まえた都市構造を検討する際、特に重要な概念となる「コンパクトな市街地の形成」に関する考え方を次のとおり整理します。

##### ア 現況

- 横浜市は、市全体での人口密度が1ヘクタール当たり84人で、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す。
- 一部、過去の急速な市街化により、公共交通が利用しにくい地域もあります。
- 人口は当面は増加傾向ですが、既に減少傾向にある地域もあります。

##### イ 基本的考え方

現在、わが国の地方中小都市において進められているコンパクトシティに関する取組は、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行われている場合が多いと考えられます。しかし人口増加が進む当面の間、横浜市が目指すコンパクトな市街地形成に向けては、次の観点に重点を置きます。

- 交通の円滑化や生活圏の中心である駅周辺の商業・サービス機能充実などの「市民の生活利便性の向上」及び都心やその周辺部等への居住機能の誘導による「職住近接」や集約化による業務・家庭部門のエネルギー効率化を促すとともに、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を図ることにより「低炭素社会」を目指すという観点を重視したコンパクト化を推進します。併せて、これらにより、災害時にも自立性の高い地域を形成することが可能となります。
- 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、都市経営上の観点から、人口減少分に応じた市街地の縮退が必要です。このため、今の時点から、将来の市街地の縮退を想定した取組に着手します。

## ウ 横浜市におけるコンパクト化の考え方

考え方	主な効果	施策展開時期のイメージ	施策の例
アクセス性を向上させる (時間的なコンパクト化)	・生活利便性の向上 ・職住近接の実現	人口増加～停滞期	・鉄道整備、それに伴う新駅設置 ・駅前広場や駅にアクセスする道路等の整備 ・地域モビリティの持続的確保
コンパクトな立地を促す (空間的なコンパクト化)	・エネルギー効率化(CO2の削減) ・災害時の自立性向上 ・都市経営の効率化		・市街地の拡散抑制 ・駅周辺への機能集積 ・住替えの促進 ・必要に応じた日常的な買物、サービス施設等の整備
		本格的な人口減少期	・郊外住宅地での低密度化に見合った適切な管理、活用 ・郊外部の縮退(減築、ダウンゾーニング等)

## エ 横浜市におけるコンパクト化を進める上での特に重要な視点

## ○駅周辺への機能集積に関して

- 交通施策と連携しつつ、都心につながる鉄道軸上の駅周辺地区において、商業やサービスなど多様な日常生活を支える機能が集積した魅力的な拠点を形成することが大切です。それとともに、駅から歩いて移動できる範囲を中心に、都市型住宅等を整備・誘導し、多様な世代が暮らす利便性のよいまちづくりが必要です。
- また、駅周辺は、駅から離れた住宅市街地から駅までのアクセス性向上のため、駅前広場などを整備する必要があります。
- このため、鉄道駅周辺地区においては、計画的に基盤整備を行うとともに、既存ストックや低・未利用地の活用など、地区の特性に応じた機能集積を図り、生活利便性の向上を図る必要があります。
- また、駅徒歩圏(おおむね1キロメートル圏)については、駅周辺(生活拠点)への利便性を生かした良好な住宅市街地を形成するなど、土地の有効活用を図るため、市民ニーズに応じた住替えの促進等が必要と考えられます。

## ○郊外住宅地の低密度化や縮退に関して (図-48 (P.58) 参照)

- 市街地が縮退する過程において、適切な施策を実施しない場合、空き地や空き家の発生による防犯性の低下、ごみの不法投棄等による生活環境の悪化等が懸念されます。
- こうしたことが生じないように、空き地等の適切な管理・活用や市街地整備手法による敷地の統合・集約化などを行う必要がありますが、これらの郊外住宅地の低密度化等を地域のメリットとして捉えることもできます。

- 具体的には、空き地の市民農園への活用や集約化による公園や緑地の創出などが考えられ、それにより、魅力ある郊外の市街地を形成することが可能と考えられます。

【図-48 郊外住宅地の低密度化に際しての管理活用のイメージ】

■ 郊外市街地での適切な管理・活用のイメージ



出典：社会資本整備審議会資料

## (2) 都市構造の考え方

### ～生活圏を基盤とした集約型都市構造～

市民生活の向上と経済活性化に向けた、都心部等の機能強化と郊外部の持続可能なまちづくり

#### ア 首都圏における位置付け (図-49 (P.60) 参照)

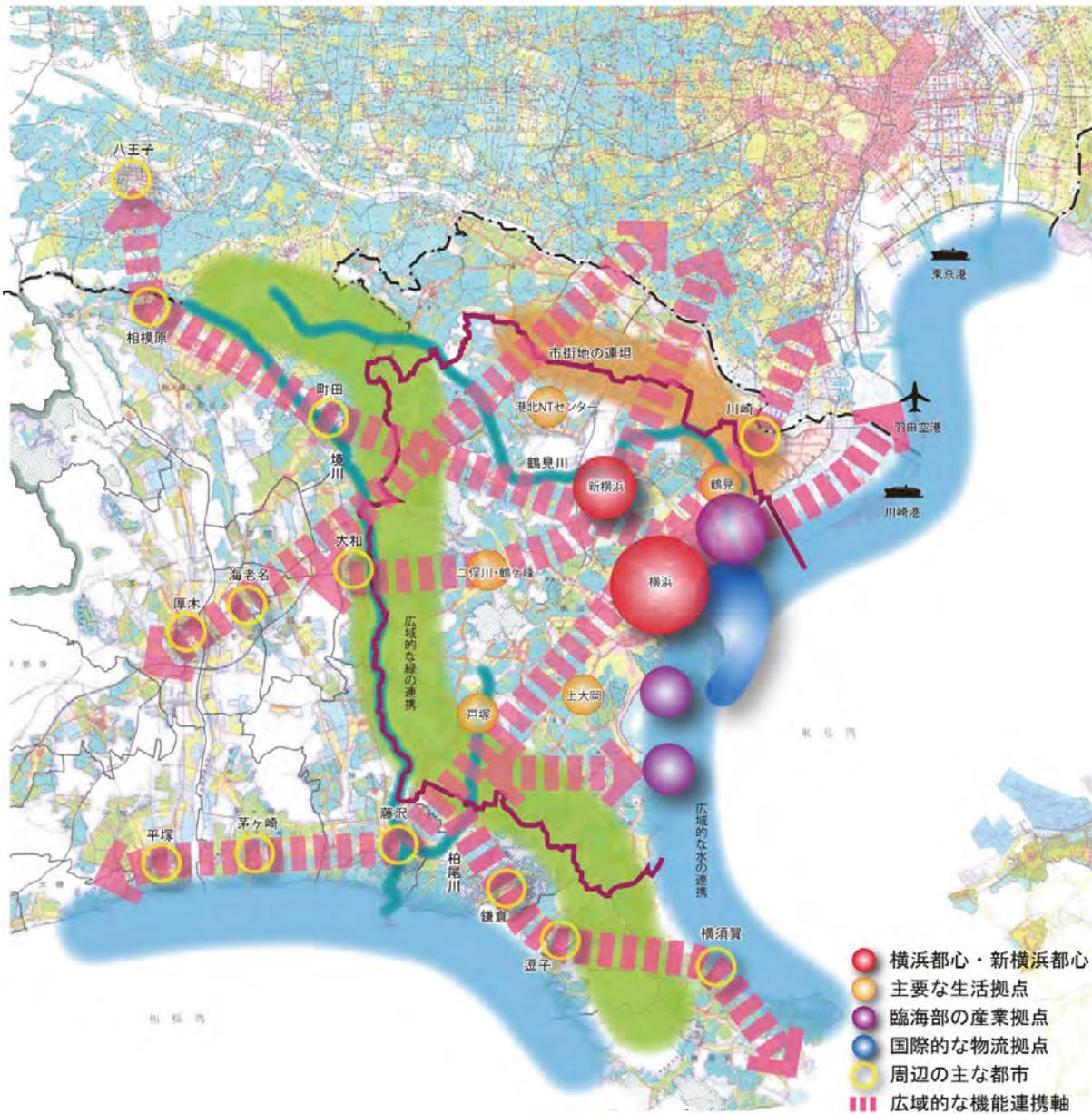
- 首都圏は、一国に相当する人口や経済規模を持つ巨大広域ブロックです。
- 首都圏は、そこに暮らす多くの人々の生活の場であるとともに、都市、産業、流通、文化、情報など、様々な機能やサービスが集積し、国内外から集まる個人や企業などの様々な主体が活動しており、今後も質の高い生活や活動の場として発展していくことが求められています。
- また、経済のグローバル化や東アジアの発展に対応した政治、経済、金融などの国際機能の充実など、首都機能を有する圏域として、わが国、東アジア、世界の発展に積極的に貢献する役割があります。
- 横浜は、首都圏の中で首都東京との近接性を生かし、圏域の主たる一員としての役割を果たしていきます。横浜は、東京と比較した場合、自らの持つ歴史や文化・交流、ウォーターフロントから大規模緑地までを有する地理的特性や環境性、豊かで多様な住環境、陸・海・空の三つのゲートへのアクセス性などの優位性があります。この点を生かして自治体としての自律性を高めつつ、東京と機能分担をしながら圏域全体としての発展を目指します。

#### イ 周辺都市との連携と広域的な機能連携軸 (図-50 (P.61) 参照)

- 横浜は、神奈川県の一部に位置し、川崎市、町田市、大和市、藤沢市、鎌倉市、逗子市及び横須賀市に接しています。市域の東側は、東京湾に面しています。また、首都圏南西部の拠点都市である相模原市や厚木市、八王子市に近接しています。
- 広域的な交通インフラや連担するまとまった緑地、海・川などの連続性のある水辺は、一市だけにおいてその機能を活用するものではないとともに、それらの保全等も行うことができません。また、その地域に住む市民や経済活動をしている事業者等にとって、不可欠な都市基盤の連続性が確保されない場合、大きな障害となります。したがって、周辺都市との連携を十分に踏まえた都市づくりを行う必要があります。
- 羽田空港に連絡するとともにわが国の国土形成の骨格を成す東海道軸や、県央方面につながる軸、将来のリニア中央新幹線の駅とのアクセスも意識した首都圏南西部の都市等を結ぶ軸など、市内の産業拠点や物流拠点を支える、鉄道や高速道路等による広域的な機能連携軸を形成し、国内外から横浜へのアクセス性向上を図ります。



【図-50 周辺都市との連携と広域的な機能連携軸】



## ウ 目指すべき都市構造 (図-51 (P.65)、図-52 (P.66) 参照)

今後の人口減少や一層進展する高齢化の状況を踏まえると、市街地の拡大を抑制するとともに、これまで整備されてきた基盤等を生かし、活力ある拠点形成、効率よい土地利用、利便性の高い交通基盤が必要です。このため、市域のバランスを考慮しつつ、拠点間を効果的に連絡する交通施設を基本とした集約型の都市構造への転換とコンパクトな市街地形成が必要です。また、エネルギー効率の良い低炭素型の都市を実現するためにも、集約型の都市構造と郊外部のコンパクトな市街地形成が必要です。

上記に加え、鉄道駅周辺ごとに生活拠点を配置していくことにより、災害時にも自立性の高い都市となります。

これらを踏まえたうえで、都市づくりの目標を実現するためには、まず、横浜都心と新横浜都心の二つの都心の機能強化を更に図るとともに、それに連絡する郊外部の鉄道駅周辺を生活拠点にしたコンパクトな市街地を計画的に形成することが必要です。

特に、横浜都心の機能強化は、市域の南部方面や西部方面の市民を対象とした就業の場や買回りの場としての位置付けを高めることとなるため重要です。

郊外部においては、これまでの商業等のストックを有し、交通ネットワークの主要な拠点での更なる機能集積等を図ります。それとともに、各々の鉄道駅周辺を生活拠点としつつ、住宅市街地では地域の特色や必要に応じた日常的な買物・サービス施設等の整備を行うことにより、誰もが安心して暮らし続けることができる都市の実現を図り、市域全体の発展や活力の維持を実現します。

また、横浜市が首都圏の主たる一員として機能するとともに、アジア諸都市と共存し、時に競争していくためには、都心部や臨海部において、世界の最先端をいく産業・業務・研究開発・物流の拠点を育成していく必要があります。またそこから市内・首都圏・日本各地へと円滑に連絡する道路などの交通ネットワークの充実が必要です。

さらに、都市に潤いを与える貴重な緑地や農地は、今あるストックを中心に保全・創造を進めることが必要です。

### ① 二つの都心の機能強化と、それにつながる鉄道を軸とした集約型都市構造

- 横浜都心と新横浜都心においては、市の中核としての基盤整備や高次の業務、商業、文化、観光、交流など更なる機能集積を図り、互いに機能補完をしながら地区特性に応じた都心部を形成します。都心周辺は、都心との近接性を生かした市街地を形成します。
- 二つの都心につながる放射状の鉄道を軸に交通ネットワークを形成し、その軸上の鉄道駅周辺地区に拠点を配置することにより、将来の人口減少や超高齢社会に対応した合理的で利便性のよい都市構造を形成します。
- また、鉄道軸上の駅周辺を拠点とし、公共交通で移動しやすい都市に転換することにより、環境にやさしい低炭素型の都市を形成します。

## ② 郊外部の鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地を基本とした地域構造

- 郊外部の鉄道駅を中心として、郊外住宅地の都市基盤や地域交通、地形の状況など、地域特性に応じた圏域を形成します。そのうえで、鉄道駅周辺において、圏域の人口規模や人口構成等に応じた機能集積（商業・業務施設、行政サービス施設、福祉施設、医療施設、集合住宅等）と基盤整備を図り、個性ある生活拠点を形成します。
- 駅徒歩圏（おおむね1キロメートル圏）については、現状の土地利用を踏まえつつ、駅周辺（生活拠点）への利便性を生かした良好な住宅市街地を形成するなど、土地の有効活用を図ります。
- 駅から離れた郊外住宅地は、緑豊かな自然環境を生かしつつ、土地利用の整序・転換、地域の公共交通維持・活性化、日常的な買物・サービス施設等の整備・誘導を図り、豊かな住宅市街地を形成します。
- なお、郊外部の駅周辺の生活拠点は、大きく次の三つに分類できます。（図-52（P.66）参照）

### ◆主要な生活拠点

これまでの商業等のストックを有し、交通ネットワークの主要な拠点

### ◆駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点

駅を中心としたバスなどの地域交通ネットワークを有し、駅周辺利用者の圏域（駅勢圏）が比較的大きい郊外部の生活拠点

### ◆駅勢圏が小さい郊外部の生活拠点

駅周辺利用者の多くが徒歩や自転車でアクセスしている駅周辺利用者の圏域（駅勢圏）が比較的小さい郊外部の生活拠点

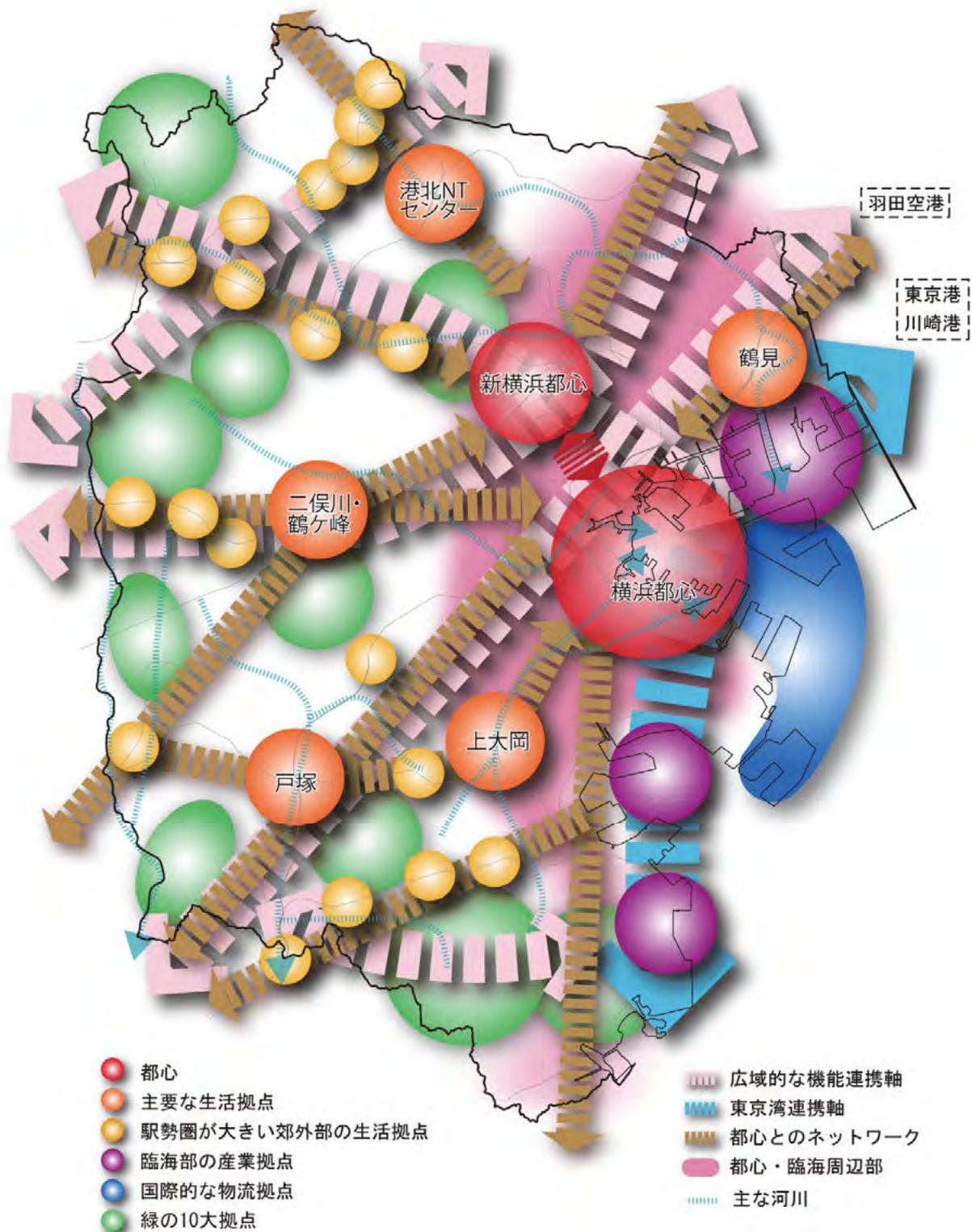
- 鉄道駅周辺と駅から離れた郊外住宅地を連絡する、地域交通ネットワークを形成します。
- 鉄道沿線ごとに近接する圏域においては、その連携や機能分担についても考慮します。

## ③ 首都圏やアジア諸都市と適切に役割分担できる「臨海部産業拠点と国際的なハブポートの形成」

- 京浜臨海部、根岸・金沢臨海部の産業拠点を形成するとともに、これらの産業拠点を結び、川崎方面、横須賀方面の臨海部の産業拠点と連携する東京湾連携軸を形成します。
- 横浜港の国際競争力強化を図り、ハブポートを形成するとともに、港湾と後背圏とを連絡する高速道路等のネットワークを形成します。

- ④ 産業拠点や物流拠点を支える「鉄道や高速道路等による広域的な機能連携軸」
- 羽田空港に連絡するとともに、わが国の国土形成の骨格を成す東海道の連携軸を形成します。
  - 鉄道や高速道路等により、東京方面や県央方面につながる連携軸を形成します。
  - 将来のリニア中央新幹線の駅とのアクセスも意識し、首都圏南西部の都市等を結ぶ連携軸を形成します。
- ⑤ 都市に潤いを与える「緑の10大拠点」
- 主に市域の西部から南部に位置する、緑の10大拠点を中心としたまとまりのある緑地や農地を保全します。このことにより、生物多様性の保全・再生・創造にも取り組みます。
  - 河川及びその周辺地域は、水系ごとにその特徴を生かした魅力ある空間を形成します。
  - これらにより大地震等の災害時にも、火災の延焼防止など防災機能を発揮できるように、自然と共生する持続的な都市を目指します。

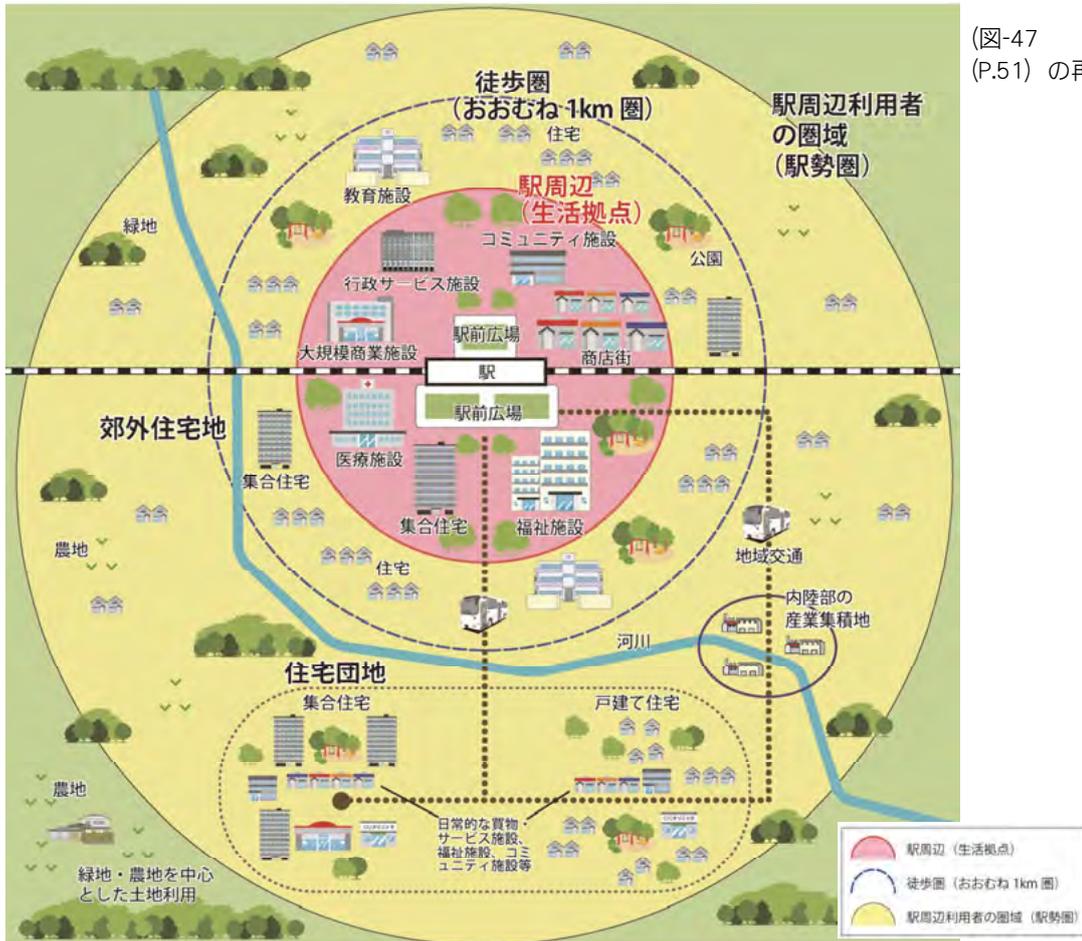
【図-51 都市構造図】



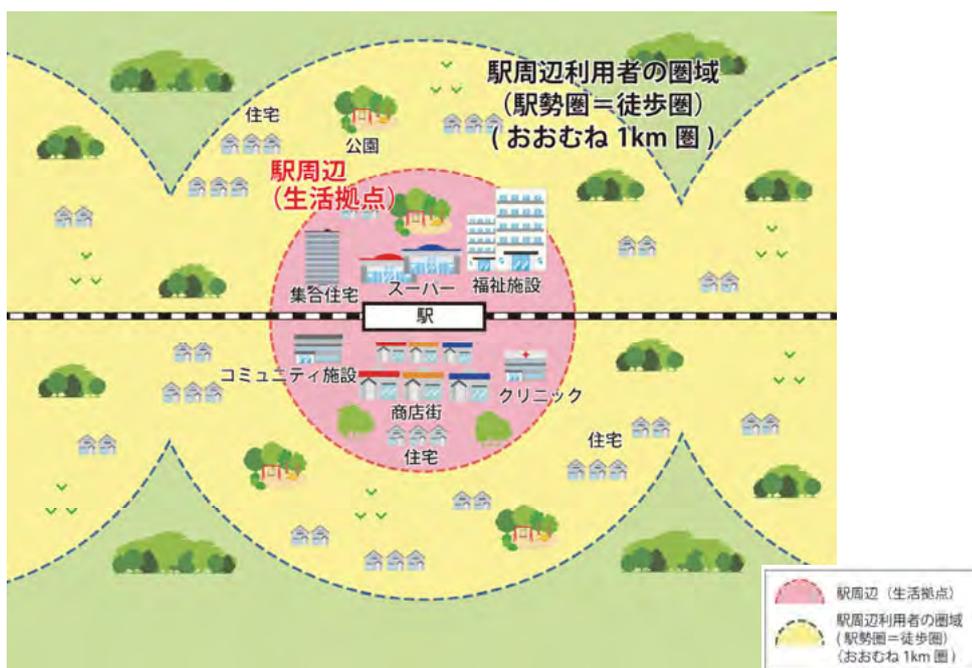
注) 駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点：郊外部の1日の乗降客数が3万人以上の駅  
(乗降客数は平成23年度横浜市都市整備局事業概要に基づく)

【図-52 駅を中心としたコンパクトな市街地イメージ（郊外部の地域構造）】

主要な生活拠点及び駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点周辺の市街地の場合  
(P.80 土地利用方針図参照)



駅勢圏が小さい郊外部の生活拠点周辺の市街地の場合



# 第4章

## 部門別の方針

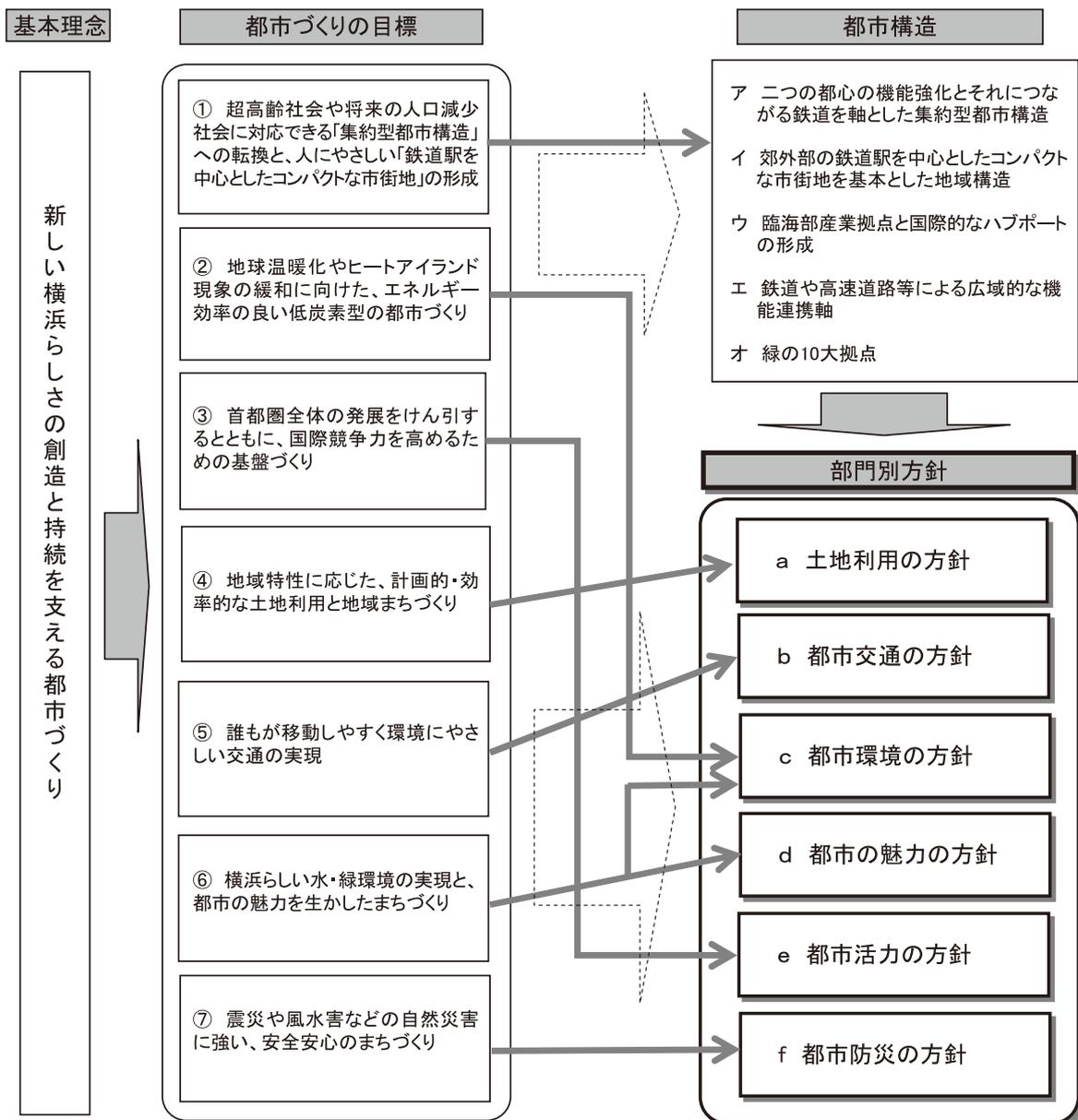
- 1 土地利用の方針
- 2 都市交通の方針
- 3 都市環境の方針
- 4 都市の魅力の方針
- 5 都市活力の方針
- 6 都市防災の方針

## 第4章 部門別の方針

七つの「都市づくりの目標」と、それらの目標を実現するための「都市構造」と「部門別方針」の関係性は下の図のとおりです。

目標から都市構造や部門別方針につながる矢印は、「関連性が強いもの」のみを表示しています。七つの目標を実現するためには、六つの部門別方針を総合的に進めていく必要があります。

また、各部門別方針では、公共交通の整備（都市交通の方針）が地球温暖化対策（都市環境の方針）につながることや、国際競争力強化を図る（都市活力の方針）ためには、都心臨海部の土地利用転換（土地利用の方針）を進める必要がある等、複数の部門からアプローチすべき「方針」や「施策」があります。これらについては、それぞれの部門で再掲する形としました。



# 1 土地利用の方針

## ■方針の体系

### 1-1 土地利用の基本方針

### 1-2 区域区分の方針

- (1) 区域区分設定の基本的考え方
- (2) 市街化調整区域の土地利用の方針

### 1-3 ゾーン別の土地利用の方針

#### (1) 都心部

- ① 横浜都心
- ② 新横浜都心

#### (2) 臨海部

- ① 工業地
- ② 横浜都心とつながる内港地域
- ③ 港湾物流地域

#### (3) 都心・臨海周辺部

#### (4) 郊外部

- ① 郊外部の土地利用の基本方針（共通事項）
- ② 北部方面
- ③ 西部方面
- ④ 南部方面

## 1-1 土地利用の基本方針

### ○ バランスとめりはりのある土地利用の誘導

横浜都心では、高次の業務・商業・文化・観光・交流など更なる機能集積を図ることにより、都心の魅力・活力を増大させるとともに、鉄道駅周辺では、行政サービス施設やコミュニティ施設などの機能を集約的に配置し、住宅地での生活支援機能の充実なども進めるなど、市域のバランスを考慮しつつ、めりはりのある土地利用を推進します。

そのため引き続き、市域全体を都市計画区域として、市街化区域を中心に用途地域をはじめとした地域地区を設定し、地域特性に応じた用途の誘導や見直し、建築物の形態規制等を行います。更に大規模な土地利用転換が生じた場合等は、地域における公共インフラ等の状況も踏まえ、地区計画等様々な都市計画の手法等を活用して、きめ細かな土地利用を誘導します。

### ○ 地域の現状を踏まえたゾーンごとの土地利用方針の策定

これまで、横浜市域においては、骨格的な都市基盤整備とともに、時代の要請に応じた土地利用計画のもと、市街地の整備が図られてきました。現在の人口動態や今後の予測を踏まえると、今後は、高度経済成長期等に行われたような大幅な土地利用変更の必要はないと考えられます。

このため、今後の土地利用の基本方針としては、これまでの地域ごとの土地利用の姿をベースとしたうえで、今後の人口減少社会や高齢化の進展に備え、利便性が高く効率的で質の高い市街地形成に向けて、機能集積や自然的環境の保全創出などを図っていきます。

### ○ 国際競争力強化や市民生活利便性向上のための市街地開発・拠点整備

横浜が引き続き、わが国の都市の中で中心的な役割を果たし魅力ある都市であり続けるとともに、今後の国際化進展のなかで東アジアの拠点都市となるためには、都心部や臨海部の更なる機能強化や土地利用の再編等が不可欠です。

このため、あらゆる手法を活用しながら、民間事業者と協働して市街地開発等を進め、高度な土地利用のもと機能の重層化などを進めます。

また、郊外部の鉄道駅周辺は、市民の生活利便性向上のための貴重な土地です。このため、駅前広場など十分な基盤が整備されている駅周辺において、土地利用の適正な高度利用を図ります。そのほか、駅周辺の利用者の規模に見合った基盤整備がなされていない駅周辺については、市街地開発の手法を活用して生活拠点整備を進めます。

### ○ 自然的環境の保全と魅力ある市街地環境の創造

緑地や農地、河川などの自然的土地利用については、低炭素型都市の実現、生物多様性への配慮、防災性・居住環境の向上などを踏まえて、市街地整備とのバランスを取りながら量的な維持に努めます。それとともに、自然的環境の質の向上を図っていきます。また、既成市街地においても、市街地の再整備などに合わせた緑地・オープンスペースの創出を積極的に行います。

## 1-2 区域区分の方針

### (1) 区域区分設定の基本的考え方

区域区分設定の基本的な考え方は次のとおりとします。

市街化区域の規模は、地域特性、市街化動向等に配慮しつつ、適正に想定された人口等を適切に収容し得るものとしします。

なお、少子高齢社会の更なる進展や、低炭素社会、集約型都市構造などの新たな政策課題に対応していくため、区域区分の制度を活用し、豊かな自然環境を包含した活力ある都市の実現を図る必要があります。

市街化区域においては、計画的な開発・再開発を誘導しつつ、都市基盤の整備を図ることとします。また、緑地・農地等については、貴重なオープンスペースとして保全・活用を図ります。これらの緑地・農地等が都市的土地利用に転換される場合には、周辺土地利用と調和が図られるようにします。

市街化調整区域においては、緑地の保全・創出と都市農業の振興を基本とします。

市街化調整区域から市街化区域への編入については、コンパクトな市街地形成を目指すために、都市の成長や活性化など、横浜市の施策に資する計画的な市街地整備が確実な区域や既に市街化区域と同等の水準で開発・整備されている区域等について行うこととします。

一方、緑地や農地で長期にわたり存続すると見込まれ、市街化区域の整備に支障のないものは、積極的に市街化調整区域への編入に努めるものとしします。

### (2) 市街化調整区域の土地利用の方針

都市に潤いを与える貴重な緑地や農地を中心に保全し、市民が自然に親しみ、レクリエーションの場として利活用を図るなど、開発を基本的に抑制し、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を実現します。また、骨格的な都市基盤施設等の整備に当たっては、無秩序な市街化を防止しつつ、周辺土地利用の計画的な保全、誘導を行います。

#### ア 優良な農地との健全な調和に関する方針

優良な農地は、農業振興地域、農業専用地区等に指定するなど、その保全に努めます。

#### イ 災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

浸水等の災害を防止するため、河川流域内の保水・遊水機能を有する地域の保全に努めます。

#### ウ 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

良好な自然的環境を形成する緑地等は、特別緑地保全地区、市民の森、公園等によりその保全に努め、市民の散策や憩いの場とするほか、環境学習や自然体験等の場として活用を図ります。

#### エ その他の土地利用に関する方針

上記以外の土地利用については、各地域の実状を踏まえて、緑地や農地等の保全と調和した土地利用を図るものとします。

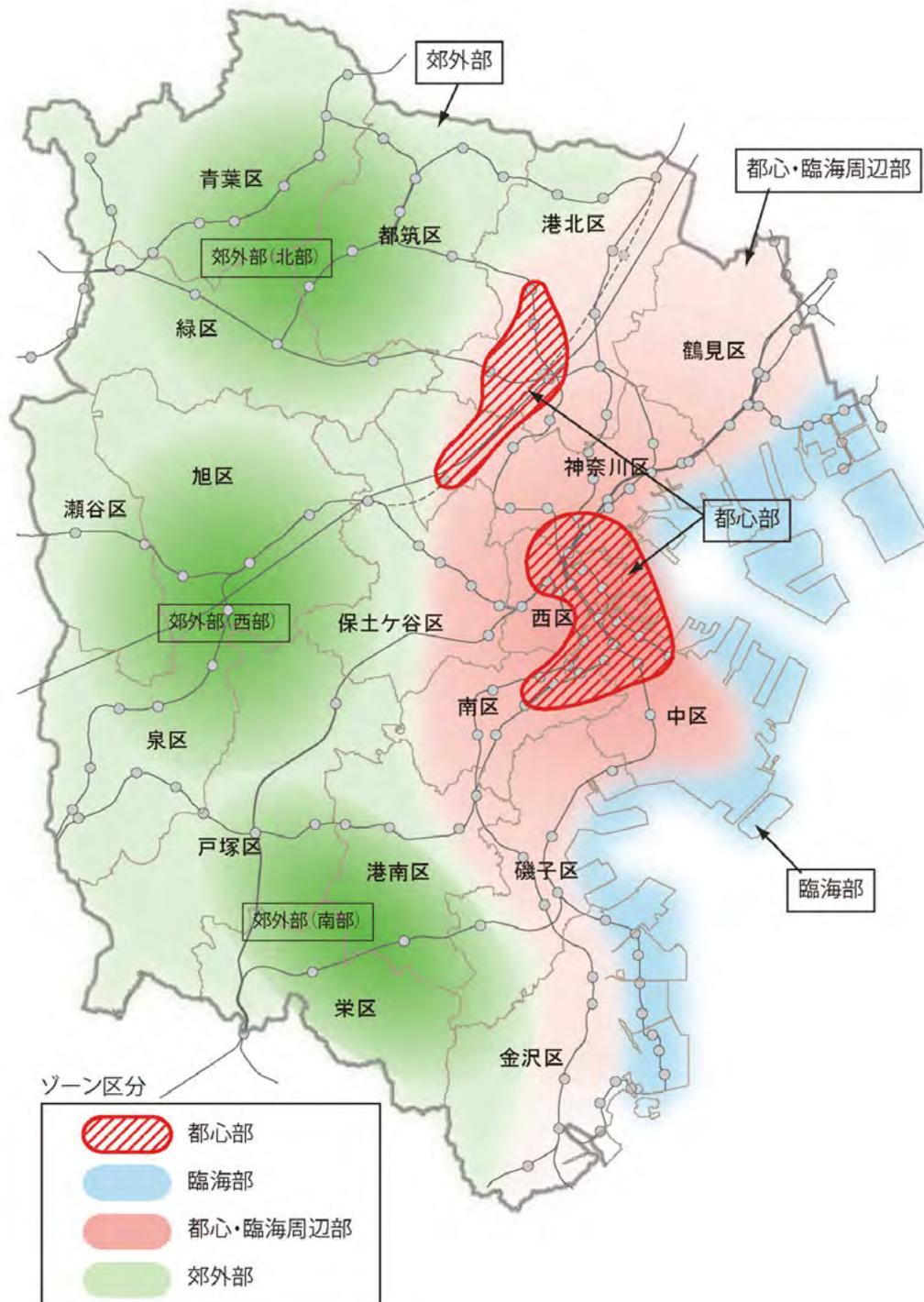
なお、市街化調整区域から市街化区域への編入については、（１）の区域区分設定の基本的な考え方に従って行います。

## 1-3 ゾーン別の土地利用の方針

ゾーン別の土地利用方針は次のとおりです。

- 都心部（横浜都心、新横浜都心）
- 臨海部
- 都心・臨海周辺部
- 郊外部（北部方面、西部方面、南部方面）

ゾーン図



## (1) 都心部

### ① 横浜都心

高次の業務、商業、文化、観光、交流など更なる機能集積を図るとともに、一定のルールのもと、業務機能等を中心に地域の実状に応じた機能強化と合わせ、都市型住宅の誘導等も図り、魅力と活気あふれる拠点地区とします。また、市域の南部地域や西部地域の市民を対象とした就業の場や買回りの場等としての位置付けを高めることにより、目指すべき都市構造を実現します。

なお、商業・業務地における建築物の密度については、高密度を基本とし、地域特性に応じた適正な利用を図ります。

また、都市機能の強化とともに、水や緑環境を創出するなど、都心の街並みと海・川を生かした豊かな環境整備を進めます。

横浜駅周辺地区については、首都圏有数の乗降客数や駅前の商業集積などのポテンシャルと、国際化した羽田空港との近接性等を最大限に活用し、国際競争力を持ったアジアの交流センターに相応しい観光、交流機能の強化に向けた土地利用を図ります。

みなとみらい21地区については、コンベンション機能を備えた国際交流拠点として、オフィス、文化施設、商業施設、都市型住宅など、様々な機能の有機的な結合に向けた土地利用を図ります。

北仲通地区については、業務機能、魅力的な文化、商業等の機能や居住機能等の導入による多機能な国際交流拠点を形成します。

関内・関外地区については、横浜都心発展の礎である中心市街地として、歴史の蓄積を生かしつつ、業務・商業・文化・観光・交流・居住など様々な機能の充実に向けた土地利用を図ります。

### ② 新横浜都心

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

羽沢駅周辺地区については、新駅設置にともない、駅前の基盤整備や商業・業務機能の集積、流通機能の維持など計画的な市街地開発を促進するとともに、その周辺の農地、樹林地などの恵まれた自然的環境と共生するバランスのあるまちづくりを進めます。

新羽駅や北新横浜駅周辺の産業集積地等については、操業環境の保全や機能の更新・高度化を図り、経済活性化に寄与するとともに、市民の身近な勤務地として職住近接を実現します。

新横浜駅南部地区については、駅へのアクセス向上を図るため駅前広場や道路などの基盤整備を促進するとともに、駅前には都心にふさわしい商業・業務

などの機能を集積し、その周辺は現在の良好な住環境を維持します。

城郷地区については、鶴見川や鳥山川に囲まれ、横浜国際総合競技場などが立地する新横浜公園や、小机城址市民の森などの歴史や豊かな自然環境を生かした交流機能の充実を図ります。また、駅周辺については、駅前広場等の都市基盤施設の整備や駅前にふさわしい土地利用の検討を行います。

## (2) 臨海部

### ① 工業地

臨海部工業地は、近年、生産拠点の移転・集約化等に伴う空洞化の進行や、工場以外の用途への土地利用転換に伴う操業環境への影響が懸念されています。このため、既存産業の立地継続と機能更新・高度化を促進するとともに、事業所の再編整備に合わせた新たな産業の立地誘導等を図ることにより、世界最先端の生産・研究開発拠点としての機能維持・向上を図ります。

京浜地区では、従来の産業集積に加え、環境・エネルギー、医療・健康分野など新たな成長分野における研究機関や企業の立地も進んできていることから、既存産業と新たな産業の連携促進を図ることにより国際競争力のある産業拠点形成を図ります。

また、物流施設など工場以外の用途の増加に伴う交通量の増加等を踏まえ、引き続き必要な基盤の整備を図ります。

根岸・金沢地区では、工業地として整備された経緯を踏まえた土地利用を誘導し、既存産業の高度化を図るとともに、良好な生産環境を有した魅力ある工業地の維持・向上を図ります。

また、環境・エネルギー、教育・研究機関と連携した医療・健康分野など、新たな産業の創出を促します。

なお、金沢地区の南部において、レクリエーション機能の充実を図ります。

臨海部工業地での海や河川、運河などの水辺を活用するとともに、京浜地区では事業者との連携による「京浜の森づくり」を進めるなど、豊かな水・緑環境をつくります。

### ② 横浜都心とつながる内港地域

横浜都心とつながる内港地域については、都心における機能を一部分担しながら、長期的な視点をもちつつ、土地利用の再編を進めます。

山下ふ頭において、港湾機能の強化を果たすうえでの役割、横浜都心・臨海部のまちづくり、創造都市・横浜の形成など、様々な視点から、土地利用の在り方について検討し、長期的な土地利用方針を策定します。

また、瑞穂ふ頭において、接収解除に向けた働きかけを引き続き行います。

### ③ 港湾物流地域

大黒ふ頭において、倉庫などの集積を生かした物流拠点として、機能の拡充を図ります。また、本牧地区においては、本牧ふ頭の再整備や南本牧ふ頭の整備と合わせ、ふ頭周辺の土地利用の再編を進め、横浜港のハブポート化を実現するため、ふ頭の機能強化を図ります。

## (3) 都心・臨海周辺部

都心・臨海周辺部は、都心及び臨海部の周辺に位置しており、おおむね1960（昭和35）年までに市街地が形成され、都心等へのアクセス性が高いという特徴を有しています。また、市街地をのぞむ丘、海をのぞむ丘といった緑がある一方、住戸密度が高く、木造建築物が密集した防災性に課題がある地区が点在しています。

このため、道路や広場などの都市基盤施設や、地域の実状に応じた生活支援機能の拡充と合わせた都市型住宅の整備など、居住機能の強化を図ることなどにより、職住近接を実現します。これまでの商業等のストックを有し、交通ネットワークの主要な拠点（鶴見駅周辺、上大岡駅周辺）においては、様々な市民が利便性や快適性を享受できるよう、都心・臨海周辺部全体及び郊外部からのアクセスも想定し、そのストックの活用を図るとともに、更なる機能集積・充実を図ります。

また、その他の駅周辺についても駅利用者の圏域の規模に応じた機能集積・充実を図ります。

なお、商業・業務地における鉄道駅周辺の建築物の密度については、高・中密度を基本とし、地域特性に応じた適正な利用を図ります。

都心・臨海周辺部にある貴重な水や緑は、市民の憩いの場であるとともに、生物の生息、生育環境としても貴重な役割を果たしていることから、緑地・農地の保全施策や公園整備等による活用を進めます。

木造建築物が密集している地域においては、建築物の不燃化・耐震化を推進し、狭あい道路の拡幅・オープンスペースの確保などにより良好な環境を備えた住宅地への整備・誘導を図り、市街地環境の改善を図ります。

鶴見川に沿った内陸部の産業集積地等では、操業環境の保全や機能の更新・高度化を図り、経済活性化に寄与するとともに、市民の身近な勤務地として職住近接を実現します。

なお、大規模な土地利用転換が見込まれる場合には、地域における公共インフラ等の状況も踏まえ、必要な機能の導入が図られるよう誘導します。

## (4) 郊外部

### ① 郊外部の土地利用の基本方針（共通事項）

駅周辺の生活拠点においては、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置きつつ、個性ある生活拠点として、働く、楽しむ、買うなどの機能について、駅周辺の利用者の圏域の規模に応じた集積・充実を図ります。

また、駅周辺の生活拠点のうち、これまでの商業等のストックを有し、交通ネットワークの主要な拠点（戸塚駅周辺、港北ニュータウンセンター、二俣川駅周辺、鶴ヶ峰駅周辺など）においては、その沿線地域なども含め、通常の圏域を超えたところからのアクセスも想定し、そのストックの活用を図るとともに更なる機能集積・充実を図ります。

なお、商業・業務地における鉄道駅周辺の建築物の密度については、高・中密度を基本とし、高密度な土地利用に際しては駅前にふさわしい緑化を図るなど、地域特性に応じた適正な利用を図ります。

郊外住宅地においては、地域の個性や特色に応じた魅力的な居住を実現し、豊かさを実感できる良質で持続可能な居住環境を確保します。住宅地の中にある商店街では、身近な買物の場であるとともに、地域の交流の場としての再生に向けた取組を行います。特に人口減少が進むと予想される地域においては、従来の発想や方法にとらわれないソーシャルビジネスを含めた新たな仕組みづくりや取組を、NPOを含め多様な主体が協働して行います。また、駅から離れた住宅団地などでは、生活圏における日常的な買物や生活サービスなどの機能の充実や、複合的な土地利用が可能となるよう生活支援機能の誘導を図ります。

産業・流通業務地においては、操業環境の保全や機能の更新・高度化を図り、経済活性化に寄与するとともに、市民の身近な勤務地として職住近接を実現します。

なお、大規模な土地利用転換があった場合には、地域における公共インフラ等の状況も踏まえ、必要な機能の導入が図られるよう誘導します。

さらに、郊外部の緑地や農地を生かし、良好な自然環境や景観を保全・活用した緑豊かなまちづくりを推進します。

### ② 北部方面

北部方面は、東急田園都市線沿線や港北ニュータウンを中心とした土地区画整理事業等により計画的に基盤整備されています。そして、現在も住宅開発等が進行中である市街地と、JR横浜線沿線などの既成市街地で計画的な面整備が行われていない市街地に大別されます。

市街地の状況により人口の増減や高齢化の状況など動向は異なりますが、郊外部の三つの方面の中では人口増加が最も多く、若年層の流入が多い方面であり、当面の間、人口増加が進む地域が多いと考えられます。

計画的に面整備された市街地では、これまで整備されてきた都市基盤を生かしつつ、活力ある駅周辺形成に向けた土地利用の誘導、良好な住環境の維持等の取組を進めます。住宅地においては、豊かさを実感できる良質な居住環境を継続的に維持・確保するため、建築協定や地区計画等を活用した土地利用を進めます。また、高経年化した大規模住宅団地等の建替えを進めます。さらに、居住者の多世代化、多様化が進み、介護や子育てなど居住者が求めるニーズも多様化しているため、新たな需要に応じた住宅の供給や、見守りや生活の支援など地域で支えあうコミュニティの形成など、住み慣れた地域で住み続けるための手法等の検討を進めます。

計画的な面整備が行われていない市街地では、駅周辺において再開発事業等による駅前広場など基盤整備に合わせ、駅前にふさわしい機能集積を進めます。また、地域の個性や実状に合わせた良好な住環境を整備します。

また、緑の10大拠点（こどもの国周辺地区、都田・鴨居東本郷・菅田羽沢周辺地区、三保・新治地区）を中心としたまとまりのある緑を保全し、自然観察の場や田園景観等として緑豊かなまちづくりを推進します。

### ③ 西部方面

西部方面は、相模鉄道本線沿線を中心とした計画的な面整備が行われていない市街地と相模鉄道いずみ野線沿線の土地区画整理事業等により、計画的に基盤整備や住宅開発が行われた市街地が広がっています。また、駅から離れた地域では、まとまった緑が残されていることも特徴の一つです。今後は、神奈川東部方面線の開通や二俣川駅の再開発事業に伴い、沿線の活性化が見込まれます。

人口の増減については微増の状況ですが、高齢化は、郊外部の三つの方面の中で、最も進んでいます。

計画的な面整備が行われていない市街地では、駅周辺において再開発事業等により駅前広場など基盤整備に合わせ駅前にふさわしい機能集積を進めます。また、地域の個性や実状に合わせた良好な住環境を整備します。なお、小規模な宅地開発が進んだ既成市街地については、住環境や防災性を高めるため、地域と協力して地域特性にも配慮しつつ、狭あい道路の拡幅など住環境の改善を推進します。

計画的に面整備された市街地では、これまで整備されてきた都市基盤を生かしつつ、活力ある駅周辺形成に向けた土地利用の誘導、良好な住環境の維持等の取組を進めます。また、泉ゆめが丘地区においては、土地区画整理事業による計画的な市街地形成を図ります。

神奈川東部方面線の開通に伴い、新たに開発が見込まれる住宅地等においては、良好な住環境となるよう誘導します。

また、緑の10大拠点（川井・矢指・上瀬谷地区、大池・今井・名瀬地区、上飯田・和泉・中田周辺地区）を中心としたまとまりのある緑を保全し、公園・緑地や農体験の場等として緑豊かなまちづくりを推進します。

#### ④ 南部方面

南部方面は、JR根岸線沿線の駅周辺など土地区画整理事業及び公的住宅団地整備によって市街地が形成された地域や、旧住宅地造成事業に関する法律の認可や民間の大規模開発によって計画的に面整備が行われた戸建て住宅地が多くある方面です。また、市営地下鉄線沿線などでは、計画的な面整備が行われていない市街地があります。

人口の増減については、方面全体としては横ばいですが、地域的にみた場合、既に人口減少している地域が多くあり、高齢化も進んでいます。

計画的に面整備された市街地では、これまで整備されてきた都市基盤を生かしつつ、活力ある駅周辺形成に向けた土地利用の誘導、良好な住環境の維持等の取組を進めます。駅周辺等の高経年化した公的住宅団地は、計画的に住戸改善や住棟の長寿命化を行い、再生を順次進めるとともに、建替えに際しては、近隣も含めた地域の福祉やコミュニティ活動の拠点となる施設の導入を誘導します。

民間の大規模開発等によって計画的に面整備が行われた戸建て住宅が多くある地域では、身近な買物の場が整備できるような土地利用転換や仕組みづくりを進めます。

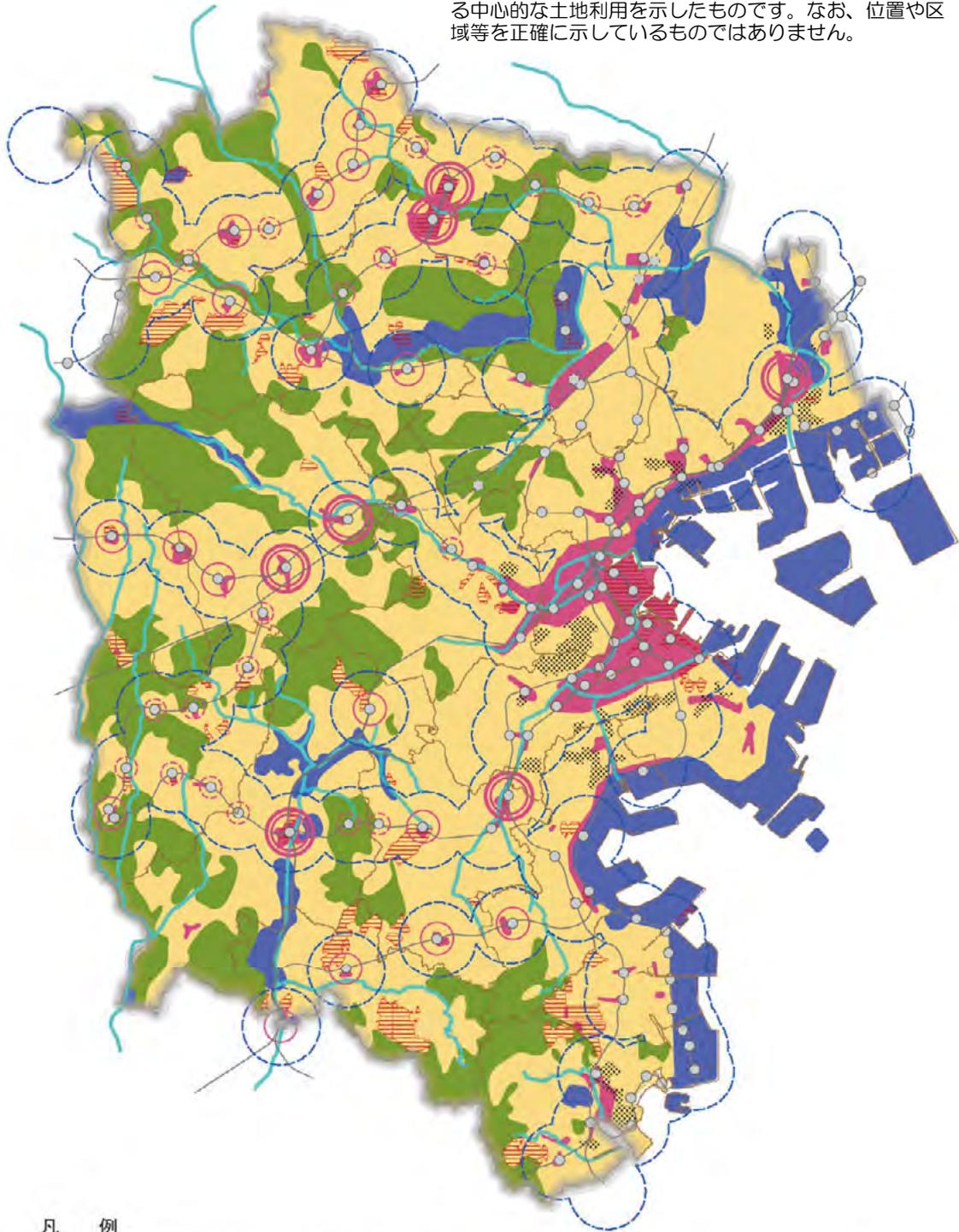
さらに、地域の実状に見合ったまちのルール誘導や、住替えの支援等によって多様な年齢層が住まう活力あるまちへの再生を目指します。

計画的な面整備が行われていない市街地においては、駅周辺を中心として、土地利用の高度化を図ることなどにより、日常の買物や行政サービスなど生活利便施設の集積を促進し、沿線住民の利便性向上を図ります。また、地域の個性や実状に合わせた良好な住環境を整備します。

また、緑の10大拠点（舞岡・野庭地区、円海山周辺地区、下和泉・東俣野・深谷周辺地区、小柴・富岡地区）を中心としたまとまりのある緑を保全し、自然観察や農体験の場等として緑豊かなまちづくりを推進します。

## 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を示したものです。なお、位置や区域等を正確に示しているものではありません。



### 凡 例

業務・商業を中心とする土地利用	主要な生活拠点	河川
住宅を中心とする土地利用	駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点	鉄道(駅)
産業・流通業務を中心とする土地利用	駅勢圏が小さい郊外部の生活拠点	地区計画区域
緑地・農地を中心とする土地利用	駅から1km圏	密集市街地
		市境
		区界

## 2 都市交通の方針

### ■方針の体系

#### 2-1 環境をまもり人にやさしい交通の実現の方針

##### (1) 公共交通の利用促進

- ①公共交通の利用環境の改善
- ②過度なマイカー交通の抑制
- ③交通行動の転換を促すための啓発活動

##### (2) 環境負荷の低減につながる交通施策の展開

- ①公共交通の利用促進
- ②自動車交通の円滑化・需要の抑制
- ③低公害車の普及促進
- ④環境と調和した交通施策の推進
- ⑤環境に優しい交通行動の啓発

##### (3) 誰もが楽しく快適・安全に移動できる交通環境の整備

- ①横浜都心での回遊性の向上
- ②駅周辺での歩行環境・自転車走行環境の整備
- ③住宅地における安全に移動できる環境の整備

#### 2-2 誰もが移動しやすい交通の実現の方針

##### (1) 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの整備

- ①道路ネットワークの整備推進
- ②地域特性に応じた駐車場の整備と活用
- ③鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強
- ④交通基盤の有効活用と適切な維持管理

##### (2) 競争力強化に資する広域交通ネットワークの形成

- ①広域的な幹線道路網の整備
- ②東アジアのハブポートとしての横浜港の機能強化
- ③国際ビジネスの交流基盤としての航空機能の強化

##### (3) 駅を中心としたコンパクトな市街地形成に向けた地域交通施策の展開

- ①地域の足としての路線バスの維持・充実
- ②地域の特性やニーズに合った交通サービスへの支援

## 2-1 環境をまもり人にやさしい交通の実現の方針

### (1) 公共交通の利用促進

#### ① 公共交通の利用環境の改善

地域において最も身近な移動手段となる路線バスや鉄道などの公共交通機関をより一層利用しやすくするために、駅前広場等、駅を中心とした公共交通の利用環境を整備します。それとともに、公共交通相互の乗継ぎの利便性の向上、バス定時性の向上、地域の特性や交通ニーズを踏まえた地域交通サポートをはじめとする生活に密着した交通手段の導入の支援など、公共交通利用を促進するソフト施策を推進します。

#### ② 過度なマイカー交通の抑制

過度なマイカー利用をできる限り抑制するため、自転車施策や駐車場施策との連携などの新たな仕組みづくりについて、関係者と連携・調整しながら検討を進め、実現を図ります。

#### ③ 交通行動の転換を促すための啓発活動

マイカーの節度ある利用や公共交通機関の利用を促す啓発を進めるとともに、自発的な交通行動の転換を促すためのモビリティマネジメントを推進します。

### (2) 環境負荷の低減につながる交通施策の展開

#### ① 公共交通の利用促進

公共交通相互の乗継ぎの利便性の向上、バスの走行環境の改善、公共交通の運行情報の提供など、総合的な公共交通の利用促進策の推進により環境負荷を低減します。

#### ② 自動車交通の円滑化・需要の抑制

渋滞を解消し、交通環境の改善を図るため、横浜環状道路、幹線道路等による体系的な道路ネットワークの整備を推進します。それとともに、市民生活の利便性向上等を図るため、歩道の設置や交差点の改良等、生活に密着した地域道路の整備や、交通量の平準化を促すリアルタイム交通情報の提供を推進します。また、自動車交通の需要の抑制を図るため、コンテナ貨物のモーダルシフトの推進等を進めます。

#### ③ 低公害車の普及促進

公共及び民間における低公害車の導入、低公害車利用者に対する優遇策の創設など、低公害車の普及促進を進めます。

#### ④ 環境と調和した交通施策の推進

環境と調和した交通施策を推進するため、神奈川東部方面線の整備や、高速鉄道3号線の延伸など運輸政策審議会答申路線についての事業化の検討を進めます。また、鉄道・バス等次世代を見据えた総合的な交通体系の構築やITS技術を活用した施策について、それぞれ検討を進めます。

その他、ヒートアイランド現象の緩和に向けた路面舗装の切替えや道路緑化を推進します。

#### ⑤ 環境に優しい交通行動の啓発

エコドライブの普及啓発、モビリティマネジメントの推進などにより、環境に優しい交通行動の啓発を進めます。

### (3) 誰もが楽しく快適・安全に移動できる交通環境の整備

#### ① 横浜都心での回遊性の向上

歩行環境と自転車走行環境の整備、コミュニティサイクルの普及、新たな都市型観光交通の検討、交通に関する情報提供の推進、都心部の回遊性を高めるソフト施策の推進などにより、横浜都心における徒歩や自転車などによる回遊性の向上を図ります。

また、道路の円滑な走行環境を整え、路線バスなどの公共交通の定時性と回遊性を確保するために、過度な自動車交通を抑制する仕組みを検討します。

#### ② 駅周辺での歩行環境・自転車走行環境の整備

横浜都心を含めた市内の駅周辺で、公共施設までの主な経路における歩行環境の整備、歩行者や自転車の安全で快適な利用環境について検討を進めます。

#### ③ 住宅地における安全に移動できる環境の整備

踏切内や交通事故多発地域での安全性の向上、歩道と車道の空間分離、自転車走行環境の整備、自動車の速度抑制を目指した検討などにより、安全に移動できる環境を整備します。

## 2-2 誰もが移動しやすい交通の実現の方針

### (1) 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの整備

#### ① 道路ネットワークの整備推進

自動車交通を円滑化するための対策として、横浜環状道路、幹線道路等による体系的な道路ネットワークの整備を推進するとともに、市民生活の利便性向上等を図るため、生活に密着した地域道路の整備を進めます。

高速道路については、国土軸や周辺都市への連絡強化を重視した横浜環状道路などのネットワークを形成します。

幹線道路については、社会情勢の変化などを見据え実施した都市計画道路網の全市的な見直しを踏まえ、放射道路や、市内を環状方向に連絡し、市域の一体性を図る環状道路など、都市計画道路等の整備を進めます。

生活に密着した地域道路については、歩道の設置や交差点の改良等、公共交通の利用環境の改善につながる整備を進めます。

また、道路網の整備に当たっては、地域的なバランスに配慮しつつ、事業効果が早期に現れるよう事業を推進します。

## ② 地域特性に応じた駐車場の整備と活用

地域ごとの特性を踏まえ、民間主導による駐車場の整備を進めるとともに、既設駐車場での自動二輪車の受入れなど、有効活用を推進します。

## ③ 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強

神奈川東部方面線の整備や、高速鉄道3号線の延伸など運輸政策審議会答申路線についての事業化の検討、バスとの円滑な乗継ぎを可能とする駅の移動のシームレス化を進めるとともに、リニア中央新幹線の具体化を踏まえつつ、必要に応じて車両編成の拡大など輸送力増強に向けた事業者への働きかけを進めます。

## ④ 交通基盤の有効活用と適切な維持管理

ボトルネック交差点の改良、効果的な右折レーン、バスベイの整備など渋滞解消効果の高い取組や駅舎及び道路のバリアフリー化を進めます。それとともに、市民ボランティアによる道路施設の維持管理、橋りょうをはじめとする都市施設の耐震化などを含めた維持管理の効率化・負担の平準化など、既存ストックを有効に活用し適切に維持管理します。

## (2) 競争力強化に資する広域交通ネットワークの形成

### ① 広域的な幹線道路網の整備

横浜港や羽田空港を拠点とする産業拠点に発生・集中するモノの流れを円滑化するため、横浜の臨海部と国土軸である東名高速道路とのアクセス強化や、首都圏全体への連絡強化を図る横浜環状道路を始めとする広域的な幹線道路網の整備を推進します。

### ② 東アジアのハブポートとしての横浜港の機能強化

既存コンテナターミナルの再編や南本牧ふ頭など高規格コンテナターミナルの整備を進めるとともに、ふ頭間の物流を支える臨港幹線道路等や背後圏を結ぶ道路網の整備を進め、横浜港の機能強化を図ります。

### ③ 国際ビジネスの交流基盤としての航空機能の強化

羽田空港再拡張による国際競争力の強化を図るため、羽田空港と成田空港の役割分担のもと、羽田空港からの国際旅客定期便が、少なくともASEAN諸国を含む東アジア主要都市をカバーできるよう、更なる国際化に向けた取組を進めます。

また、羽田空港の国際化に対応し、横浜から羽田・成田両空港との鉄道等による一層のアクセス強化を図ります。

## (3) 駅を中心としたコンパクトな市街地形成に向けた地域交通施策の展開

### ① 地域の足としての路線バスの維持・充実

地域にとって効果的かつ効率的となる持続可能なシステムの構築を目指し、そのために必要な道路改良や沿道施設整備、市民・行政・交通事業者の連携体制の確立を図ります。

また、最寄駅まで15分の交通体系を基本に、市民の生活交通として必要なバス路線を維持します。それとともに、駅と郊外住宅地との連絡など、駅を中心とした身近な地域交通サービスの実現を図るため、交通事業者等と連携しながら、サービス方策や実現に向けた仕組みについて検討します。

### ② 地域の特性やニーズに合った交通サービスへの支援

地域の交通手段を地域の力で実現する取組に対して、まちづくりや交通計画に関する専門的な知識を有する人材派遣や、実証実験に対する支援、新たな交通手段確保に向けた地域組織への支援など、地域へのサポートを積極的に進めていきます。

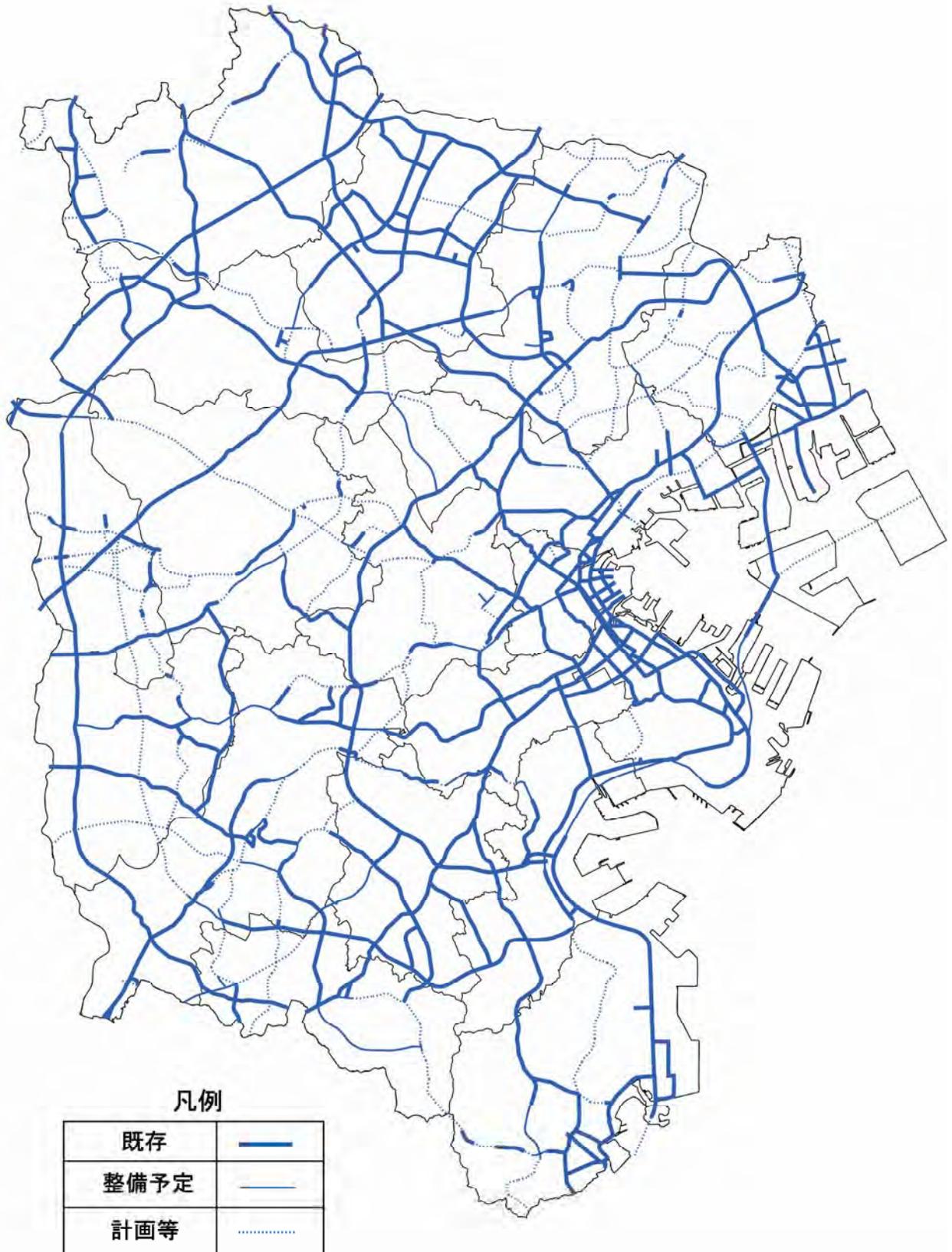
都市交通の方針図（高速道路）



※1：完成時期については、今後の国の動向等により変更の可能性があります。

※2：名称は仮称です。

## 都市交通の方針図（幹線道路※）



※市内の都市計画道路等を記載

都市交通の方針図（鉄軌道）



凡 例	
	整備予定路線 (神奈川東部方面線)
	計画路線 (運輸政策審議会 第18号答申路線)
	J R東海道新幹線
	既存旅客路線 (J R・私鉄・地下鉄 新交通システム)
	既存貨物路線

## 3 都市環境の方針

### ■方針の体系

#### 3-1 低炭素型都市づくりの方針

- (1) 集約型都市構造と駅を中心としたコンパクトなまちづくりへの転換
- (2) 環境にやさしい交通体系の形成
  - ① 交通ネットワークの整備等による環境負荷低減
  - ② 電気自動車等の低公害車の普及・促進
  - ③ 徒歩や自転車による快適な交通環境の整備
- (3) 効率的なエネルギー利用の推進
  - ① 地域での効率的なエネルギー利用の推進
  - ② エネルギー効率のよい都市施設・建築物・設備への転換
- (4) 再生可能エネルギー・未利用エネルギーの普及・拡大
  - ① 都市施設等への導入
  - ② 住宅等への普及促進
- (5) ヒートアイランド対策の推進
  - ① 排熱の抑制
  - ② 緑地の保全・整備と地表面の改良
  - ③ 都市形態の改善

#### 3-2 豊かな生物多様性の実現に向けた水と緑の保全と創造の方針

- (1) 水と緑をまもる
  - ① 樹林地・農地・谷戸等の保全
  - ② 河川・海域の保全
- (2) 水と緑をつくる
  - ① 公園や緑地の整備
  - ② 緑化の推進
  - ③ 魅力ある水辺空間の創出
  - ④ 健全な水循環の回復
- (3) 水と緑をつなぐ
  - ① 「つながりの森」の取組の推進
  - ② 「きれいな海づくり」の取組の推進
  - ③ 市民のライフスタイルの変革や市民協働の取組の推進

#### 3-3 資源循環の方針

- (1) 3Rの推進
- (2) 廃棄物処理施設
- (3) 建設発生土の再生利用の推進

#### 3-4 生活環境保全の方針

- (1) 公害防止に向けた取組の推進
- (2) 身近な生活環境の改善に向けた取組

### 3-1 低炭素型都市づくりの方針

#### (1) 集約型都市構造と駅を中心としたコンパクトなまちづくりへの転換

低炭素型都市づくりを行うために、エネルギー効率のよい集約型の都市構造への転換を推進します。

このため、郊外部においては、コンパクトなまちづくりに向けて、市街地の拡散抑制を視野に入れた、土地利用の誘導を図ります。また、鉄道駅周辺については、地域の拠点として、駅前広場や歩行者空間などの整備や、商業施設等の生活利便施設の整備などの機能集積を進めるとともに、緑化空間などの快適な環境の整備を進めます。

#### (2) 環境にやさしい交通体系の形成

##### ① 交通ネットワークの整備等による環境負荷低減

公共交通の利便性を高め、利用促進を図るため、神奈川東部方面線の整備を推進するとともに、高速鉄道3号線の延伸など運輸政策審議会答申路線についての事業化の検討を進めます。

道路については、横浜環状道路、幹線道路等による体系的な道路ネットワークの整備を推進するとともに、駅までのバス路線等の整備や、交差点改良を進め、バスの走行環境の向上や渋滞の解消を図ります。

また、路線バス、鉄道など公共交通機関をより一層利用しやすくするために、鉄道駅を中心とした公共交通の利用環境を整備するとともに、公共交通相互の乗継ぎ利便性やバス定時性の向上、公共交通の運行情報の提供など、公共交通利用を促進するソフト施策を推進します。その他、鉄道・バス等次世代を見据えた総合的な交通体系の構築やITS技術を活用した施策について、それぞれ検討を進めます。

さらに、過度に自家用車に依存するライフスタイルを見直し、徒歩や自転車、公共交通を中心とした移動を促進するモビリティマネジメントを推進します。また、公共交通の利便性を高めるため、地域の特性や交通ニーズを踏まえた、生活に密着した交通手段の導入に向けた、地域の主体的な取組を支援する地域交通サポートを推進します。

物流については、海上輸送、鉄道輸送による環境にやさしい物流の拡充により、道路渋滞の緩和や省エネルギーの促進を図ります。

##### ② 電気自動車等の低公害車の普及・促進

自動車からの大気汚染物質の排出量を削減するため、電気自動車等の低公害車の普及・促進に取り組みます。

そのため、電気自動車等の本格的な普及拡大に向けた、充電環境の整備や購入しやすい補助制度の充実を図ります。また、公用車を電気自動車等に転換するとともに、区役所や公共駐車場に充電設備を設置します。

### ③ 徒歩や自転車による快適な交通環境の整備

鉄道駅周辺を中心に、公共施設までの主な経路における歩行環境の整備、歩道と車道の空間分離や自転車走行環境の整備などを行うことにより、誰もが安全に、そして快適に移動できる歩行者空間を創出します。

また、街の回遊性向上や環境負荷の低減のため、自転車を共有する仕組みづくりを検討します。

## (3) 効率的なエネルギー利用の推進

### ① 地域での効率的なエネルギー利用の推進

都心部や鉄道駅周辺における地域冷暖房システムの導入など地域エネルギー基盤の整備を図ります。

また、低炭素型の都市づくりを目指し、市民・民間企業と連携し、みなとみらい21地区・港北ニュータウン地区・金沢区を中心として、再生可能エネルギーの大規模導入や、HEMS、BEMS及び蓄電池等を連系し、地域エネルギーマネジメントを実施します。それとともに、金沢区で環境関連産業の育成や環境啓発拠点の形成に市民・事業者と協働して取り組みます。

さらに、市街地再開発などを契機として、スマートコミュニティの構築を図り、低炭素技術の導入を推進するとともに、新技術を導入してまちづくりを進めるための制度的な支援などの構築を図ります。

### ② エネルギー効率のよい都市施設・建築物・設備への転換

道路、上下水道等の施設については、既存ストックの長寿命化を図るとともに、施設更新時期等を捉え、環境配慮型施設への転換を進めます。公園の施設については、環境に配慮した施設、設備の導入を図ります。

また、「CASBE横浜」（横浜市建築物環境配慮制度）の普及をはじめ、民間の力を生かした断熱性・気密性に優れたエネルギー効率のよい長寿命な住宅を誘導するとともに、既存住宅の省エネルギー改修促進に向けた市民相談等を充実します。

その他、省エネルギー機器の導入等により公共建築物の省エネルギー化を推進します。

## (4) 再生可能エネルギー・未利用エネルギーの普及・拡大

### ① 都市施設等への導入

公共施設や市街地の整備において、再生可能エネルギーの導入を促進します。また、工場排熱など未利用エネルギー導入に向けて、地域特性を踏まえた取組を進めます。

下水道事業においては、焼却炉や発電機の燃料として、消化ガスの活用を推進するとともに、汚泥の燃料化、焼却工場で発生した電力の利用などを下水処

理施設で進めます。

その他、水道管路内を流れる水の力を利用した小水力発電や浄水場内に設置した太陽光発電による再生可能エネルギーを引き続き利用します。

## ② 住宅等への普及促進

再生可能エネルギー利用の普及拡大を図るため、一般家庭への住宅用太陽光発電システムや太陽熱利用システムの導入支援等を行うとともに、H E M S 等の導入についても支援をします。また、民間企業との連携による普及促進に取り組みます。

## (5) ヒートアイランド対策の推進

### ① 排熱の抑制

エネルギー消費機器等の高効率化、建築物における外壁の断熱性向上や緑化、未利用エネルギーや再生可能エネルギーの利用等により、エネルギー消費量の削減を図ります。

### ② 緑地の保全・整備と地表面の改良

既存の大規模な樹林地などの緑地をクールスポットとして維持・保全するとともに、公園や緑地の整備、街路樹等による緑の確保、屋上・壁面の緑化やすず風舗装（保水性舗装と遮熱性舗装）などの対策の導入を促進します。

### ③ 都市形態の改善

地域を冷却する風の道を確保する観点から、建築物及び市街地の形態を配慮した街並みの形成を行います。

また、横浜駅周辺地区やみなとみらい21地区など、都心部における、水と緑を生かしたまちづくりなどの環境への取組を継続して推進します。

### 3-2 豊かな生物多様性の実現に向けた水と緑の保全と創造の方針

#### (1) 水と緑をまもる

河川の源流域にはまとまった緑として、「緑の七大拠点」が、また、鶴見川や境川の中流域には「河川沿いのまとまりのある農地・樹林地の拠点」が3か所あり、「緑の10大拠点」が形成されています。さらに、これらを源流とする河川が丘を縫うように流れ、その流域の中では、森・丘・海と連続した良好な景観を有しています。

これらの豊かな水と緑の環境を守り、増やすために、「緑の10大拠点」などの郊外部の大規模な緑や、「市街地をのぞむ丘」や「海をのぞむ丘」など市街地に残る貴重な拠点となる緑、特徴のある緑を保全し、緑の総量を維持します。

また、河川流域ごとに、下水道の整備や排水対策による河川の水質改善や海域への流入負荷の削減にも取り組みます。

その他、生物生息状況の基礎情報を収集し、データベース化するとともに、市民参加による生き物調査を展開します。

#### ① 樹林地・農地・谷戸等の保全

##### 【樹林地】

樹林地を守るため、緑地保全制度等による指定を進め、継続保有のための支援をし、不測の事態が発生した場合には、樹林地の買取りを図ります。

また、市民の森等の樹林地において、市民の安全で快適な利用の確保と、生物に配慮した空間の創出を両立するため、保全管理計画を市民との協働により策定し、維持管理を推進するほか、市民ニーズに応じた利活用も図ります。

##### 【農地】

農地が持つ、遊水機能、水源かん養機能、ヒートアイランド緩和機能などの多面的機能を評価し、景観の保全や、農地の有効利用等を図ります。また、減少する水田を保全するために、支援を行うとともに、規模拡大を希望する農家や、農業への参入を希望する個人や法人が安定的に農地を借りることができるよう、農地所有者に働きかけます。

さらに、農業用の水利施設等農業基盤の整備により、生産性を向上させるとともに、多様なニーズに応えられる市民利用型農園や収穫体験農園を増設し、農あるライフスタイルを支援します。

##### 【谷戸】

水田、水路、ため池、二次林の雑木林などで構成される谷戸は、多様な環境が繋がって形成されており、生き物にとって重要な生息・生育エリアとなっているため、その保全に努めます。

#### ② 河川・海域の保全

横浜港の浅海域などを活用し、海域生物による水質浄化の活動を市民協働により展開します。

また、民間事業所への規制指導や、東京湾流域の下水処理施設の高度処理化や合流式下水道の改善によって、放流水質を向上します。

さらに、東京湾の水質改善に向けて、水質一斉調査や赤潮に関するモニタリング等の取組を流域自治体と連携して、効果的に進めます。

## (2) 水と緑をつくる

安心して遊び、くつろげる市民生活に身近な公園などの市街地における緑の拠点の整備や、河川・海辺などの環境整備、街路・公共施設の緑化、更には、個々の住宅や建築物などの民有地緑化を多様な手法で進めることにより、水と緑のネットワークを形成し、市民が身近に水や緑を体感できる機会を増やします。

また、水源となる緑地・農地の保全や公園の整備、雨水の地下浸透施設の設置などにより、雨水の地下浸透能力を高めることで、まちに豊かな水の流れを呼び戻す自然な水循環を回復させます。

さらに、横浜の特徴である“港”の魅力を生かした、都心部や臨海部の水・緑づくりを進めます。

### ① 公園や緑地の整備

市民のニーズや地域特性に配慮しながら、子育て支援や健康づくり、地域の活性化に貢献する場として、緑豊かな公園や緑地の整備を推進します。

また、米軍基地跡地を対象として、土地利用計画と整合を図りながら、多様なレクリエーション活動を楽しめる自然を生かした公園などの整備についての検討を進めます。

その他、大規模開発における緑地の整備に当たっては、周辺の自然環境に配慮するよう誘導します。

### ② 緑化の推進

それぞれの地域にふさわしい緑化を地域ぐるみで進め、まちに緑を増やします。

市民に身近な公共公益施設に緑を率先して創出するとともに、良好な都市環境の形成のため、緑化地域制度により一定の緑化を義務付け、建築物の更新と合わせて緑を着実に創出します。

都心部など、土地の高度利用を図る必要がある地域においては、緑を立体的に演出するなど効果的な緑化を推進します。

また、京浜臨海部では、事業者等と協働して、市民に身近な水・緑の環境づくりとして京浜の森づくりを進めます。

なお、これらの創出された緑を、適切に維持管理することで、緑の質を高め、美しい都市景観づくりに取り組みます。

### ③ 魅力ある水辺空間の創出

緑の配置や、市民に海辺空間を開放するなど、親しまれるオープンスペースの形成を目指します。

また、市民の憩いの場や活動の拠点としての水辺環境整備を進めるとともに、周辺環境との調和に配慮した「多自然川づくり」の取組を進めます。

### ④ 健全な水循環の回復

地域での緑化活動、宅地内の緑や浸透ます等の普及啓発によるエコな庭づくりや、湧き水調査など、まちづくりによる水循環再生の活動を促進します。

また、下水管の交換時期に合わせて、道路への雨水浸透ますの設置を進めるとともに、公園整備や歩道部の透水性舗装を進めます。

市民に雨水浸透機能の重要性をアピールするとともに雨水浸透ますの導入を促進し、雨水浸透機能の回復を図ります。

## (3) 水と緑をつなぐ

### ① 「つながりの森」の取組の推進

円海山の周辺地区は、多摩丘陵と三浦半島のつなぎ目に位置し、市内最大の連続した緑地となっています。生物多様性の宝庫といえるこの地区を「つながりの森」と位置付け、構想を策定し、市民全体で、体感、感動し、次代、次々代につなげていく取組について、利用と保全のバランスを重視しながら推進します。

### ② 「きれいな海づくり」の取組の推進

臨海部において、周辺のまちづくりと連携して、浅海域を利用した海づくりを推進します。

### ③ 市民のライフスタイルの変革や市民協働の取組の推進

誰もが生活の中で自然や生き物に親しむライフスタイルの実践を目指し、「b-プロモーション」（生物多様性プロモーション）を展開します。

また、「市民・企業の主体的行動が支える豊かな生物多様性」が横浜の都市のイメージとして定着するよう、市民や事業者等と協働、連携した取組を推進します。

### 3-3 資源循環の方針

#### (1) 3Rの推進

循環型社会の実現を目指して、廃棄物のリデュース（発生抑制）、リユース（再使用）、リサイクル（再生利用）の三つのRを推進します。とりわけ、最も環境にやさしいリデュース（発生抑制）の取組を“分別・リサイクル”に続く新たなステージとして、市民・事業者と連携して行うことにより、ごみと資源の総量を削減します。それとともに、温室効果ガスの削減に取り組み、環境負荷の更なる低減を図ります。

#### (2) 廃棄物処理施設

資源の再生利用による循環型社会の構築や適正処理を推進するため、民間事業者による廃棄物処理施設が必要であり、その設置に当たっては、周辺環境への影響や施設の特性等を踏まえ、適正な立地を推進します。

#### (3) 建設発生土の再生利用の推進

継続的な建設発生土の再利用を推進するため、建設発生土の安定的な受入先を確保し、都市環境の保全を図ります。

### 3-4 生活環境保全の方針

#### (1) 公害防止に向けた取組の推進

大気汚染対策、水質汚濁対策、地盤沈下・土壌汚染・地下水の水質汚濁等の地盤環境対策、ダイオキシン類・アスベスト等を含む化学物質対策、騒音・振動対策など、公害防止に向けた取組を推進します。

#### (2) 身近な生活環境の改善に向けた取組

地域での騒音やごみ問題など、身近な生活環境への対応に関しては、地域ぐるみでの活動やコミュニティの醸成が重要です。このため、地域人材の育成や地域活動の助成など多様な地域支援を行い、問題解決に向けた組織づくりや自主的な取組を推進します。

都市環境の方針図



凡 例	
	緑の七大拠点
	河川沿いのまとまりのある農地・樹林地の拠点
	市街地をのぞむ丘
	海をのぞむ丘
	市街地をのぞむ丘の軸
	海をのぞむ丘の軸
	河川・海
	流域界
	市境
	市街化調整区域

## 4 都市の魅力の方針

### ■方針の体系

#### 4-1 都市の魅力向上の基本方針

#### 4-2 都市デザイン及び創造都市の取組による魅力向上の方針

##### (1) 横浜の個性を生かした都市空間の形成

- ①魅力づくりの推進
- ②歴史的建造物の保全、活用の推進
- ③公共空間のデザイン演出

##### (2) 臨海部の水辺空間を生かした魅力向上

- ①市民に開放された水辺空間の形成
- ②水辺における多様な活動の推進
- ③美しい港の景観形成

#### 4-3 市民生活の質や地域にふさわしい魅力向上の方針

##### (1) 多様性を感じさせる景観形成

- ①河川周辺における景観形成
- ②幹線道路周辺における景観形成
- ③まとまった樹林地・農地、里山、谷戸、大規模公園等の景観形成

##### (2) 地域の歴史や個性を生かしたまちづくりの推進

##### (3) 市民・事業者・行政の協働によるまちづくりの推進

## 4-1 都市の魅力向上の基本方針

横浜市の魅力である“海”や“港”、人々に安らぎと潤いを与える貴重な景観要素など、また文化資源を生かし、都市景観形成と都市文化形成による「横浜の顔づくり」を進め、都市の魅力を確立します。

具体的には、次の四つの基本方針により、人々が交流し、都市に誇りを持ち、都市間競争力向上や新たな価値を創造する国際都市としての魅力の向上、市民生活の質を高め、地域資源を生かした地区ごとの魅力の向上を目指します。

- 港を代表とする横浜の持つ特徴ある景観や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づくり
- 潤いある緑やオープンスペースの形成、都市の賑わいの演出など、都市の特性に合わせた魅力ある都市空間の形成
- 「横浜市景観ビジョン」に示す、テーマごと、地区ごとの良好な景観形成の方針による個性と魅力あるまちづくりを進め、さらに、
- アジアにおける文化芸術活動に関わる人、モノ、情報の場としていくこと

## 4-2 都市デザイン及び創造都市の取組による魅力向上の方針

### (1) 横浜の個性を生かした都市空間の形成

#### ① 魅力づくりの推進

環境や生活文化を踏まえたデザインで新しい都市デザインを提案していきます。

公共施設の建設等公共空間に影響を与える事業について、地区の特性を踏まえて、周辺の景観に調和し、良好な景観形成に資するものとなるようデザインの調整を行います。

関内・関外地区及びその周辺地区において既存文化施設が集中するエリア、文化芸術的活動を展開する可能性が高い空間が集中しているエリアなどについて、民間による創造的な活動や拠点形成の誘導を図ります。

ライトアップや色彩の工夫などにより建造物等が持つ形態の魅力を一層引立せる取組や、都心部・臨海部の公共空間において、LEDなどの省電力技術とアートの力を融合した光による街並みの魅力づくりなど、都市景観の演出を展開します。

## ② 歴史的建造物の保全、活用の推進

歴史的、文化的、景観的価値の高い建造物等の景観資源の保全と活用を図り、個性と魅力ある街を目指します。

都心部のみならず市内全域において、歴史的建造物との調和を誘導し、歴史的景観の保全等に資する良好な景観形成を図ります。

歴史的建造物の保全活用が円滑に図れるよう仕組みづくりを進めます。特に、都心部の歴史的建造物については、特徴ある空間を文化芸術・観光振興の視点から活用し、創造産業の集積及び都心部の活性化を目指します。

## ③ 公共空間のデザイン演出

都心部を中心に、歩道の拡幅や段差の解消、電線類の地中化などを進め、誰もが安全で快適に移動できる歩行者空間ネットワークを整備します。

公共サインの表示について、市民や来訪者の往来が円滑になり活気あふれる都市づくりにつながるよう、多言語化対応の歩行者用案内地図や案内サインを充実させます。

民間事業者の設置する観光施設・宿泊施設などのサインについても、多言語化対応の協力を呼びかけていきます。

## (2) 臨海部の水辺空間を生かした魅力向上

### ① 市民に開放された水辺空間の形成

市民に水辺空間を開放するなど、親しまれるオープンスペース形成を目指します。

### ② 水辺における多様な活動の推進

市民が水に親しみ楽しめる、また水辺が市民の足として活用されるような環境を整えるとともに、にぎわいの創出につながるような水辺空間の活性化策について実用化に向けた実験的な取組を行います。

### ③ 美しい港の景観形成

余暇活動を過ごす市民や来街観光客が、安らぎを感じることができる空間づくりを推進するとともに、世界に誇れる美しい港の景観を形成していきます。その中で、海上（船上）や、今後市民利用される海辺に新たな視点場を設定し、横浜らしい港の景観や、陸域の景観形成を進めるための、高さや色彩の調和を図ります。

山下ふ頭、山内ふ頭、瑞穂ふ頭について、利用形態の長期的変容を考慮した良好な景観形成を図ります。

臨海部の産業遺構や、工業施設を景観資源として活用を図ります。

### 4-3 市民生活の質や地域にふさわしい魅力向上の方針

#### (1) 多様性を感じさせる景観形成

##### ① 河川周辺における景観形成

連続したオープンスペース等を地域資源として生かせるよう、河川周辺部を含めて良好な景観形成を目指します。

##### ② 幹線道路周辺における景観形成

過度に目立ちすぎる、道路沿いの大型店舗の色彩や屋外広告物について、周辺環境に配慮された景観形成を目指します。

##### ③ まとまった樹林地・農地、里山、谷戸、大規模公園等の景観形成

まとまった樹林地・農地、里山、谷戸、大規模公園等、人々に潤いと安らぎを与える貴重な景観要素の役割を生かし、潤いと安らぎをもたらす景観形成を目指します。

#### (2) 地域の歴史や個性を生かしたまちづくりの推進

多くの市民に親しまれている個性的な景観を持つ地区の樹林地・農地や古民家等の歴史的資産などの地域資源を生かすことにより、魅力的な景観を維持保全し、更なる景観形成を図ります。

#### (3) 市民・事業者・行政の協働によるまちづくりの推進

市民主体の地域運営や地域まちづくりが進展し、様々な主体が連携し、市民・事業者・行政の協働により、地区特性に応じた個性ある景観形成や良好な住環境の整備を推進します。

## 5 都市活力の方針

### ■方針の体系

#### 5-1 都市活力の基本方針

#### 5-2 都心部の競争力向上及び活力を支える産業基盤強化の方針

##### (1) 都心部の活力、競争力の向上

- ① 横浜駅周辺地区の開発促進
- ② みなとみらい21地区の開発促進
- ③ 関内・関外地区の活性化の推進
- ④ 横浜都心とつながる内港地域の活性化の推進
- ⑤ 新横浜都心の機能強化

##### (2) 技術・経営革新（イノベーション）の促進による産業の活性化

- ① 中小企業の競争力強化による成長支援
- ② 成長分野における産業の振興・拠点の形成
- ③ 国内外からの企業誘致の推進

##### (3) 国際競争力強化と産業イノベーションを支える交通基盤等の構築

- ① 空港へのアクセス強化
- ② 産業拠点から国土軸、首都圏全体へのアクセス強化
- ③ 港湾の機能強化と背後地とのアクセス強化
- ④ 市場の再編と機能強化
- ⑤ 高度情報化社会への対応
- ⑥ 次世代型都市インフラの構築

#### 5-3 MICE・観光の機能強化の方針

- (1) MICE誘致・開催支援促進のための機能強化
- (2) 観光資源の活用と機能強化

#### 5-4 市民生活の利便性向上の方針

- (1) 鉄道駅周辺地区整備の推進
- (2) 住宅市街地の活性化

## 5-1 都市活力の基本方針

横浜市においても、少子高齢化は急速に進み、社会経済構造に大きく影響を与えることが予測されます。また、グローバル化の進展、情報通信技術の発達、従来の経済社会構造を変貌させるとともに、地球温暖化への対応等も求められる中で、人々のライフスタイルも大きく変わっていきます。

このような大きな時代の潮流に的確に対応しつつ、昨今の経済や雇用の厳しい状況等乗り越え、都市の国際競争力強化、交流人口増加、生活や活動の場としての質の向上等の視点で都市づくりを行い、都市の活力の維持・向上を図ります。

## 5-2 都心部の競争力向上及び活力を支える産業基盤強化の方針

都心部では、高次の業務・商業等の機能を有する特性を生かすとともに、国の都市再生制度も活用して、更なる機能の集積や既存機能の強化・再生を促進し、都心部の活力、競争力の向上を図ります。

京浜臨海部等の産業拠点では、製造業等の生産機能のグローバル化が進む中で、技術・経営の革新を進め、連続的なイノベーションの創出を推進し、産業の活性化を図ります。

都心部、市内産業拠点、港から首都圏全体をつなぐ広域道路ネットワークへのアクセスや空港へのアクセスを鉄道・高速道路網等の整備・強化により向上させ、都心部の活力、競争力の向上や産業の活性化を支えます。

### (1) 都心部の活力、競争力の向上

#### ① 横浜駅周辺地区の開発促進

国際都市横浜の玄関口にふさわしい魅力とにぎわいのある都市空間を形成するために、横浜駅周辺地区において、エキサイトよこはま22を推進します。その中で、老朽化した建築物の建替えや都市の基盤整備等の更新など既成市街地の再構築により、都心の一体化や交通結節機能の強化を行いつつ、国際的、広域的な業務・商業・サービス機能等多様な機能の集積を進めます。

#### ② みなとみらい21地区の開発促進

横浜駅周辺地区と関内・関外地区の間に位置する立地から、横浜都心部の一体化に向け、港横浜の都市の魅力を生かしつつ、業務機能を中心に、商業、文化、居住機能等による多機能な国際交流拠点を形成します。

積極的な企業誘致や緑化等の環境整備に取り組むとともに、横浜スマートシティプロジェクトなどの環境施策等とも連携し、働く人、住む人にとって快適なまちづくりを推進します。また、創造都市施策や観光・MICE施策によるにぎわいづくりを推進します。

### ③ 関内・関外地区の活性化の推進

都心の魅力により人が集まり、人々の滞在・交流を増やしていくことで、業務・商業・文化・生活など、様々な機能を強化することを目指し、地区の活性化を持続的に図るための取組を推進します。

「文化・観光」「創造都市」「回遊性」の視点を掲げ、国の地域活性化施策の活用により、地元主体による地域力を生かしたまちづくり事業を促進して、中心市街地としての魅力再生と活力向上を図ります。

民間の空きビルのリノベーション等による、アーティスト・クリエイター・起業家等が活動できる受皿の整備に併せ、創造産業の集積を進めるとともに、アーティスト・クリエイター・起業家等の活動支援を推進します。

JR関内駅北口について、駅のバリアフリー化に併せ、関内・関外地区の玄関口にふさわしい魅力的な空間を創出します。

大通り公園及び日本大通り等の公共空間について、にぎわい創出の拠点施設としても活用します。

北仲通地区については、みなとみらい21地区と関内地区の結節点である立地特性を生かし、土地の合理的かつ健全な高度利用と機能強化に向け、業務機能、商業機能、居住機能等の導入やまちの魅力を高める文化芸術・産業創造の場づくりによる多機能な国際交流拠点を形成します。

違法な特殊飲食店が多数立地していた初黄・日ノ出町地区について、安全・安心と文化芸術を核とした新たなまちへの再生を図るため、当地区を創造都市施策における創造界隈の一つとして位置付け、地域・行政・警察が一体となって、大岡川沿いのプロムナード、京浜急行電鉄の高架下空間や小規模店舗の活用等を進めるとともに、にぎわい形成など新たなまちづくりの展開を図るため、地域経済活性化や良質な住宅の誘導にも取り組みます。

### ④ 横浜都心とつながる内港地域の活性化の推進

山下ふ頭について、港湾機能の強化を果たすうえでの役割、横浜都心・臨海部のまちづくり、創造都市・横浜の形成など、様々な視点から検討し、長期的なまちづくりの方針を策定します。

山内ふ頭については、市場の再整備動向も見つつ、また、瑞穂ふ頭については、ふ頭の返還の時期を注視しつつ、まちづくりの方針の検討に着手します。

また、外国人が自由に居住、生活、仕事、研究がしやすい環境の充実に取り組みます。

### ⑤ 新横浜都心の機能強化

広域交通ターミナルとしての利便性を生かし、業務・商業等多様で広域的な機能集積を図ります。

横浜国際総合競技場や横浜アリーナなどの多様な施設と、周辺の民間事業者主体の取組により、観光・MICEを推進していきます。

新羽駅周辺や北新横浜駅周辺の産業集積地等においては、操業環境の保全と機能の更新、高度化を図り、経済活性化に寄与するとともに、市民の身近な勤務地として職住近接を実現します。

神奈川東部方面線の整備により東京都心部と直結し、利用者の利便性と速達性を向上します。また、横浜環状道路、幹線道路及びインターチェンジ等の整備を進め、体系的な道路ネットワークの形成によるアクセス強化を図ります。さらに、新横浜都心は東京と中京圏の間に位置することから、リニア中央新幹線の具体化を踏まえつつ、東海道新幹線等の広域鉄道ネットワークとの連携強化を推進します。

## (2) 技術・経営革新（イノベーション）の促進による産業の活性化

### ① 中小企業の競争力強化による成長支援

高い技術力を持つ市内中小企業の強みなどを生かし、「環境・エネルギー・医療・健康分野などの成長分野」への進出、新技術・新製品開発や起業・創業などに取り組む企業等について、経営基盤の強化といった基礎的支援や研究開発・設備投資の支援を行い、全市的な産業活性化を図ります。

### ② 成長分野における産業の振興・拠点の形成

産業拠点では、産業の集積を生かし、既存産業の生産機能と研究開発機能の高度化、国際競争力のある生産拠点としての機能強化を図ります。

さらに、京浜臨海部に集積するバイオ関連企業や新横浜等に集積するIT関連企業の立地環境を生かし、環境・エネルギー・医療・健康分野で社会実験等を通して新産業の振興を加速します。

また、みなとみらい21地区や郊外部・金沢臨海部において、スマートグリッド等次世代インフラの構築に向けた社会実証実験等をはじめ、産学官の連携や企業の多角化、新分野への投資の促進など、積極的に展開・発信します。

### ③ 国内外からの企業誘致の推進

中長期的に市内経済を支える企業集積が重要であり、羽田空港の国際化によるアクセス向上などの横浜市の強みや魅力を生かし、グローバル企業のアジア拠点など国内外の企業誘致を積極的に進めます。

これらの推進に当たっては、国の環境未来都市や国際戦略総合特区制度等も活用して、規制緩和などの特例措置を受けながら進めます。

### (3) 国際競争力強化と産業イノベーションを支える交通基盤等の構築

#### ① 空港へのアクセス強化

羽田空港の国際化に対応し、横浜から羽田・成田両空港との鉄道等による一層のアクセス強化を図るため、ハードとソフト施策両面の取組を公民で連携しながら進めていきます。

#### ② 産業拠点から国土軸、首都圏全体へのアクセス強化

産業拠点に発生・集中するモノの流れを円滑化し、産業活動の活性化を図るため、基盤となる道路交通体系の整備・充実を図ります。特に、横浜環状道路、横浜湘南道路などの整備による体系的な道路ネットワークの形成やインターチェンジ周辺の土地利用展開により、国土軸、首都圏全体へのアクセス強化とともに産業拠点の活性化を図ります。

また、リニア中央新幹線を想定した連携軸や国土軸としての東海道軸との連携など、広域レベルでの機能強化により、産業の活性化を図ります。

#### ③ 港湾の機能強化と背後地とのアクセス強化

南本牧ふ頭について、国際海上輸送網の拠点となる世界最大級の水深 20メートル岸壁を有する高規格コンテナターミナルを整備し、本牧ふ頭、大黒ふ頭については、コンテナターミナルの再整備を進めます。そして、護岸の改修などの機会をとらえた防災性の向上に努めます。

横浜港の物流機能を支えるため、横浜環状道路、国道 357 号などの港と背後地を結ぶ広域道路ネットワークと、南本牧ふ頭連絡臨港道路などのふ頭間を結ぶ臨港道路の整備を両輪で推進します。

#### ④ 市場の再編と機能強化

中央卸売市場は、横浜市民へ迅速かつ安定的に生鮮食料品を供給する流通拠点としての役割を担っており、卸売業者をはじめ多くの市場関係者が事業を行っています。今後は、流通の変化や消費者等の食の安全・安心へのニーズに対応するため、本場を改修整備します。一方、南部市場は、本場を補完する加工・配送、流通の場として転換を図るなど、市場の再編・機能強化を推進します。

#### ⑤ 高度情報化社会への対応

高度情報社会に対応するため、成長産業としての情報・通信産業への対応についての検討及び情報通信技術の進展にて適合した情報インフラ整備を進めます。

## ⑥ 次世代型都市インフラの構築

エネルギーコストの高騰やエネルギー需給の変動に伴う市民生活への影響を可能な限りなくし、地球温暖化防止に向けた低炭素社会への移行のためには、新しい技術・手法の導入推進が必要不可欠です。

そのため、再生可能エネルギーへの転換、需要側も参加する双方向の電力・情報網への転換を可能にする次世代型都市インフラを導入し、持続可能な生活環境を実現します。

### 5-3 MICE・観光の機能強化の方針

#### (1) MICE誘致・開催支援促進のための機能強化

交流人口を増加させ、今後の横浜経済活性化を図るために、MICE誘致・開催支援を促進するとともに、パシフィコ横浜をMICE拠点として機能強化を進めます。

加えて、羽田空港が国際化されたことや、今後、アジアを中心に国際会議の増加が見込まれていることから、市内の都市計画道路網の整備、羽田空港へのアクセスの改善、鉄道ネットワークの整備、港湾施設の整備に加え、リニア中央新幹線の具体化を踏まえつつ、都心部とのアクセス強化などを図ります。

また、横浜らしいアフターコンベンションの充実のために、市内移動の円滑化や、回遊性の向上を図るとともに、多様なニーズに対応した観光施設等の充実も図ります。

#### (2) 観光資源の活用と機能強化

歴史的建造物や港の景観、産業観光、先進的な環境への取組など横浜市の強みを観光面で活用するニューツーリズムの実現に必要な基盤づくりや、旧東海道や称名寺（しょうみょうじ）・朝夷奈切通（あさいなきりどおし）など歴史や地域資源を活用し、周辺の魅力づくりに取り組みます。

また、成長著しいアジア地域等からの観光需要を取り込むため、空港とのアクセス強化、案内サインの多言語化対応、観光バス用のバスベイやトイレの整備、情報インフラなどの基盤づくり及び個人やグループで周遊しやすい環境づくりを進めます。

### 5-4 市民生活の利便性向上の方針

#### (1) 鉄道駅周辺地区整備の推進

今後の人口減少や一層進展する高齢化の状況等を踏まえ、既存のストックを有効に活用したコンパクトな市街地の形成及び災害に強い都市の実現を図るため、緑の保全・創造や良好な景観形成、環境負荷低減、福祉等に配慮しつつ、地域の持つ資源や特性などに応じた個性的で魅力的な拠点を形成することに重点を置き、駅周辺の働く、学ぶ、楽しむ、買う、憩うといった機能の充実化を図ります。

また、駅前広場等、一層の機能の充実化を進めるための基盤整備や、土地の有効利用を図るため、駅前にふさわしい土地利用転換を進めます。そして、開発・再開発を円滑に進めるため、土地区画整理事業、市街地再開発事業の事業手法と地区計画、横浜市市街地環境設計制度（総合設計制度）等の規制・誘導・開発手法を連携させます。

## (2) 住宅市街地の活性化

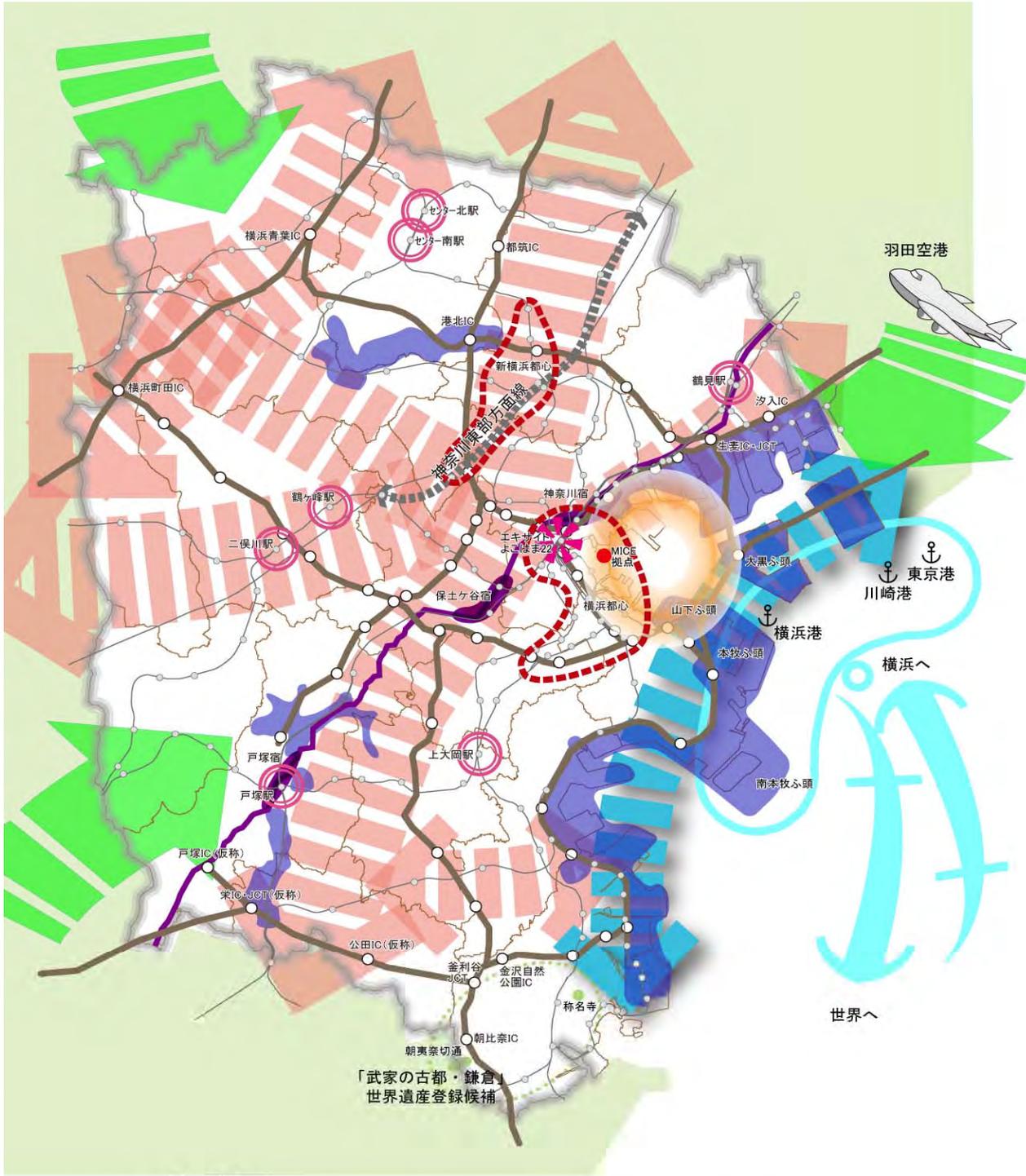
地域の特性にふさわしい建築を誘導しつつ、機能性、利便性に優れた良質な住宅ストックの形成を図り、持続可能な住環境に取り組みます。

都心部や郊外部の駅周辺においては、高い利便性と職住近接を実現するため、業務・商業などの機能の集積に合わせ、都心居住の適正な誘導と、郊外部の駅周辺などへの居住の推進を図ります。そのため、都心やその周辺、郊外部駅周辺において、都市型住宅の供給、バリアフリー仕様の高齢者向け住宅、介護・医療と連携したサービス付き高齢者向け住宅及び保育施設などの子育て支援施設等と一体となった住宅等の供給により、高齢世帯や子育て世帯が安心して生活できる良質で多様な住宅を誘導します。

高齢化や人口減少により、空き家・空き地の増加や地域の活力低下が見られる又は予測される郊外部の住宅市街地においては、良好な住環境の維持・向上を図ります。それとともに、生活利便性や交通利便性の状況等を踏まえ、身近な場所での商業・サービス機能の充実や住宅市街地内の商店街の活性化、交通基盤の整備等に取り組めます。また、地域コミュニティの醸成を図るとともに、従来の発想や方法にとらわれないコミュニティビジネス、ソーシャルビジネスに取り組むための活動の場や支援策の充実及び緑地や農地を生かした自然と近接性の高い環境形成を図ります。それにより、地域の活力の維持・向上及び魅力的で持続可能なまちづくりを進めます。

また、駅周辺等の利便性の高い地区への住替えを希望する高齢者世帯と、郊外の広々とした住環境での子育てを希望する若い世代との住替えを支援するなどの仕組みを構築します。

# 都市活力の方針図



	横浜都心とつながる内港地域		旧東海道		宿場
	都心部		鉄道		鉄道駅
	主要な生活拠点		高速道路		インターチェンジ (IC)
	産業拠点 (工業系・物流系)		市境		区界
	広域的な機能連携軸				
	東京湾連携軸				
	他都市・他地域からの誘客・誘致				

## 6 都市防災の方針

### ■方針の体系

#### 6-1 都市防災の基本方針

- (1) 市民の生命を守る減災に向けた都市づくり
- (2) 大規模災害に対応できる都市構造の構築
- (3) 地域の特性に対応した災害対策の強化
  - ① 都心部
  - ② 都心・臨海周辺部及び郊外部
  - ③ 臨海部

#### 6-2 被害を最小化するための減災都市づくりの方針

- (1) 既成市街地等の防災性の強化
  - ① 密集住宅市街地の整備・改善
  - ② 市街地の不燃化促進
  - ③ 臨海部の防災対策の強化
- (2) 都市の耐震化の促進
  - ① 建築物の耐震化促進
  - ② 都市基盤施設及びライフラインの耐震化
  - ③ 造成地における大規模盛土への対応
- (3) 大規模地震に伴う液状化や津波への対応
  - ① 液状化対策
  - ② 津波対策
- (4) 水害等への対策の推進
  - ① 水害への対策の推進
  - ② がけ崩れ災害対策の推進

#### 6-3 災害時の都市機能確保の方針

- (1) 救援活動や緊急輸送のための道路機能の確保
- (2) 海上輸送の拠点となる港湾機能の確保
- (3) 災害時におけるライフラインの確保

#### 6-4 復興都市づくりの方針

- (1) 被災市街地の復興の方針
- (2) 復興まちづくりに向けた事前の備え

#### 6-5 地域の防災・防犯力向上の方針

- (1) 地域住民が主体となり、協働で進める安全・安心のまちづくり
- (2) 建築物や宅地開発における計画時点での防犯対策の充実

## 6-1 都市防災の基本方針

### (1) 市民の生命を守る減災に向けた都市づくり

東日本大震災を教訓として市民の生命を守ることを最優先とし、併せて経済的・物的な被害を最小化する減災に向けた都市づくりを目指します。特に、都市基盤施設や建築物の耐震化の促進に加え、発生が高い確率で危惧されている大規模地震に備えた、津波、液状化、大規模盛土造成地の地盤対策、エネルギー対策等の強化を図ります。

また、近年の気候変動に伴い多発する傾向にある局地的な大雨や、大型化する台風などの風水害への対応の強化・充実に努めます。

さらに、発災時の応急対策においては、市民相互の助け合いや民間企業等の協力により要援護者に配慮した被災者への救援、支援活動などが重要です。災害に関する事前の備えを進めるため、コミュニティの醸成、企業との協定等による災害対応力の強化を図ります。

これらの実現に向けて、具体的な対策は横浜市防災計画に位置付けます。

### (2) 大規模災害に対応できる都市構造の構築

横浜、新横浜都心の機能強化、駅を中心とした生活拠点の機能強化等を進め、拠点ごとの機能分担を図ることにより、集約型のコンパクトな市街地を形成するとともに、災害にも対応できる都市構造を目指します。

また、大規模災害に対応できる都市の骨格を形成するため、横浜環状道路、幹線道路等による体系的な道路ネットワークの整備を進めます。

さらに、東京都心や横浜都心が被災した際の都市機能の代替性を確保し、補完できる受皿とするため、新横浜都心等の防災対策上の在り方を検討するとともに、そのための都心機能や交通機能の充実・整備を図ります。

### (3) 地域の特性に対応した災害対策の強化

各地域の人口や諸機能の集積状況、地形や自然等の立地条件、土地利用状況等の特性により、想定される災害に応じて特に充実すべき対策の強化を図ります。

#### ① 都心部

都心部は最も人口や都市機能が集中している地域であり、災害時においても災害対策、救急・救援活動等の中心となるべき機能が集中しています。したがって、主要な公共施設や災害時に重要な役割を担う民間の施設などの耐震化を進めます。

また、人口や諸機能の集中した都心部では災害時の被害も甚大なものとなることが予想されるため、都心特有の地下街、高層ビル、不特定多数の人が集ま

る施設等に対する都市型災害への対応策の強化を図ります。

大規模災害時における大量の帰宅困難者が集中することにより生じる救急、救援活動の阻害、避難の際の混乱などを回避することなども含め、鉄道事業者と連携し、安全対策の強化を図ります。

## ② 都心・臨海周辺部及び郊外部

都心・臨海周辺部や郊外部においては、密集住宅市街地等の既成市街地における建物の建替え、共同化による不燃化・耐震化、狭あい道路の拡幅整備等による防災性強化を促進します。それとともに、住宅市街地としての特性を考慮し、地域コミュニティの醸成による防災力の強化・充実を図ります。

丘陵地には急傾斜のがけ地が多く存在するため、これらの防災対策を強化するとともに、災害時の避難場所や仮設住宅用地、救援活動、復旧・復興事業のための用地確保等、防災の観点にたった空き地・未利用地、農地の活用を図ります。

## ③ 臨海部

臨海部は港湾機能の他、工場地帯として石油コンビナートが立地し、危険物等も貯蔵されていることから、地震や津波による工場の被災、石油タンクの倒壊、流出などを回避するため、工場や石油コンビナートの防災対策や液状化対策を促します。

また、災害時の救援活動や、物資の輸送の拠点となる港湾機能を確保するための岸壁等の港湾施設の耐震性強化及び津波対策の強化を図ります。

## 6-2 被害を最小化するための減災都市づくりの方針

### (1) 既成市街地等の防災性の強化

#### ① 密集住宅市街地の整備・改善

震災時の建築物の倒壊や延焼等の被害が懸念される密集住宅市街地においては、老朽化した建築物の建替えや共同化による不燃化・耐震化、狭あい道路の拡幅整備や公園などの整備を目指します。そのため、地域住民等と協働して、「いえ・みち まち改善事業」等を活用した防災まちづくりを推進します。

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活用、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の推進により、災害に強い市街地の整備を促進します。

## ② 市街地の不燃化促進

大規模な火災の延焼防止や震災時の避難及び緊急物資輸送機能を確保するため、防災再開発促進地区、防火・準防火地域等の地域地区や地区計画、不燃化促進区域の指定により、既成市街地の不燃化を進めます。

## ③ 臨海部の防災対策の強化

工場施設等の安全性の強化を促すなど、工業地帯全体の防災性の向上を図ります。

また、既成市街地に隣接する部分における防災遮断帯機能を構築するとともに、防災拠点の整備や災害時に活用可能なオープンスペースの確保を図ります。

大規模地震の際の臨海工業地帯の工場群に及ぼす被災を防止するため、岸壁（公共・専用）の防災対策、防潮対策の再点検と必要に応じた整備等を進めます。

## (2) 都市の耐震化の促進

### ① 建築物の耐震化促進

災害対策本部等となる区庁舎、避難場所となる学校施設、さらに福祉施設や病院など災害時に重要な機能を果たす公共施設や民間施設について、耐震診断や耐震改修を促進し耐震性を確保します。

また、帰宅困難者が集中するターミナル駅周辺の建築物について、耐震化等による防災性の向上を図ります。

木造住宅やマンション、多数の人が利用する特定建築物等に対し、耐震診断や耐震改修工事に要する費用の助成等を通じ耐震化を促進します。

### ② 都市基盤施設及びライフラインの耐震化

道路、橋りょう、河川、港湾、公園、鉄道等の都市の基盤となる施設については、避難路（避難場所）、緊急物資の輸送、火災の延焼防止機能等を有します。また、災害応急対策や復旧対策のほか、市民生活や経済活動にも大きな影響を及ぼすため、耐震性を強化するなど安全性の向上を図ります。

電気・ガス・上下水道、電話等のライフラインは、地震等による被害を受けた場合、市民生活や経済活動に多大な影響を及ぼすため、震災時にも機能が十分に確保できるよう耐震対策を推進します。

### ③ 造成地における大規模盛土への対応

地震時における大規模盛土造成地の被害が注目されるようになっており、大規模盛土造成地の分布状況調査の結果公表等による周知や、災害防止対策の実施など、必要な対策について検討します。

### (3) 大規模地震に伴う液状化や津波への対応

#### ① 液状化対策

液状化マップの情報の充実等により市民への周知を図るなど、必要な対策について検討します。

#### ② 津波対策

最大クラスの津波による被害が想定される沿岸部においては、市民の生命を守るために、迅速な情報伝達のための津波警報伝達システムの整備や、公共・民間施設を活用した津波避難施設の指定など避難場所の確保を図ります。

また、発生頻度の高い津波に対しては、臨海部、河川沿岸部の護岸等の改修、補強等の具体的な対策等の検討を進めます。

### (4) 水害等への対策の推進

#### ① 水害への対策の推進

国、神奈川県による一、二級河川の改修とともに、横浜市が管理する一、二級河川の一部、及び準用河川の内、特に治水機能上重要な河川の改修を進め、また、河川の流域において雨水を一時貯留・浸透させるなどにより保水・遊水機能の確保を図ります。

下水道事業では、雨水排水施設の整備を着実に進めるほか、雨水貯留施設や雨水浸透施設による流出抑制対策を推進し、また、浸水や避難の情報を提供するための内水ハザードマップの整備などを組み合わせ、総合的な浸水対策を進めます。

#### ② がけ崩れ災害対策の推進

急傾斜地崩壊危険区域の指定について、神奈川県に働きかけ、がけ崩れ防災対策を進めるとともに、助成金制度の活用により、がけ地の改善を図ります。また、神奈川県の上砂災害警戒区域の指定に伴い、警戒避難体制の整備を図ります。

## 6-3 災害時の都市機能確保の方針

### (1) 救援活動や緊急輸送のための道路機能の確保

災害発生時の人命救助や支援物資の輸送、復旧活動や復興に向けた活動に対する交通路・輸送路の確保のため、主要な高速道路や幹線道路の整備を進めます。また、国土軸である東名高速道路と市街地を結ぶ道路等複数のルート確保により、災害時の代替性をもった道路ネットワークの整備を図ります。

緊急輸送路における橋りょうや人道橋の耐震化、震災時の緊急車両の通行の確保を図るため、緊急交通路想定道路の沿道の建築物等の耐震化を促進します。

## (2) 海上輸送の拠点となる港湾機能の確保

横浜港は広域的な海上輸送の拠点機能を有し、災害時の救援・復旧においては首都圏や東日本における重要な役割を担うこととなります。そのため、緊急物資の輸送、市民生活や経済活動の復旧復興支援の拠点として、耐震性強化や津波対策の充実などによる港湾機能の確保を図ります。

災害時にも物資の輸送機能を確保できるよう、港湾施設や物流拠点を連絡する緊急輸送路のネットワークを強化します。

## (3) 災害時におけるライフラインの確保

上下水道、電気、ガス、電話等のライフラインについては、計画的な維持管理と更新により震災時の被害を最小化する耐震性を確保します。それとともに、被害を受けた場合の復旧の容易さを考慮した設備、工法等を取り入れた改修・更新を推進します。

沿岸部に立地する施設は、津波被害を受けた場合に復旧までに長時間を要するため、下水処理施設では速やかな排水や、簡易沈殿処理などの検討を進めます。また、電気、ガス等のエネルギー供給事業では、ルート多重化を図り、代替性を確保するとともに、公共施設や民間施設での再生可能エネルギーの利用を促進し、分散型の多様なエネルギー源を確保するなど、必要となる対策を推進します。

## 6-4 復興都市づくりの方針

### (1) 被災市街地の復興の方針

市街地が面的に特に大きな被害を受けた場合は、迅速かつ計画的な復興を円滑に行うため、被災した地区の被災状況及び周辺地域も含めた地形や都市基盤整備状況など地区の特性を踏まえ、必要に応じ、建築制限区域等の指定を行います。建築制限区域等に指定した地区においては、土地区画整理事業などの面的整備を基本とした市街地復興計画の検討等を行います。

また、上記のほか、被災した市街地については、計画的な復興を促進するため、建築の規制・誘導策の検討を行うとともに、自主再建に向けた支援制度の拡充などを検討します。

## (2) 復興まちづくりに向けた事前の備え

復興が円滑に進められるよう、防災や耐震化に対する市民の意識を醸成するとともに被災後の復興まちづくりへの備えを充実させるほか、復興まちづくりの主体として機能するよう市民の自主的な組織化を促進します。

市街地復興を円滑に実施するためには、建築制限区域指定の判断基準、復興整備に関する条例の考え方や基準、被災市街地復興特別措置法に基づく被災市街地復興推進地域の決定の考え方など、事前の検討を進めていきます。

### 6-5 地域の防災・防犯力向上の方針

#### (1) 地域住民が主体となり、協働で進める安全・安心のまちづくり

地域における住民等や行政との協働による防災まちづくりの一層の推進を図ります。

また、学校や自治会、地域のNPO等と協働で行う防災・防犯活動や交通安全の取組など、地域で安心して暮らせるまちづくりのための支援を行います。さらに、地域での防災の担い手となる、防災まちづくりのリーダーの育成を推進します。これらの取組により、地域の自助・共助体制の強化を図ります。

#### (2) 建築物や宅地開発における計画時点での防犯対策の充実

建物の配置の検討や、個々の建築物の設計などを行う際、計画初期の段階から防犯の観点を取り入れた検討を行うなど、地域の防犯力向上に資するまちづくりを推進します。

都市防災方針図



※津波浸水予測区域は、神奈川県による「慶長型地震」の津波による浸水予測区域及び津波の河川遡上について本市が実施した検証により、浸水する区域である。  
 ※液状化危険区域は、南関東地震、東海地震、横浜直下型地震を想定した液状化の危険度が極めて高い、あるいは高いと想定される区域である。  
 ※浸水想定区域は、神奈川県県土整備局流域海岸企画課による平成21年10月6日時点で公表されている河川について表示している。  
 ※大規模盛土造成地は、横浜市建築局指導部宅地企画課による「大規模盛土造成地の分布調査」による。  
 ※密集市街地は、「いえ・みちまち改善事業」対象地域

凡 例

	津波浸水予測区域		津波避難対策の必要なエリア		密集市街地
	液状化危険区域		液状化対策の必要なエリア		大規模盛土造成地
	浸水想定区域		緊急輸送路（一次路線）		河川
	高潮警戒区域		緊急輸送路（二次路線）		市街化区域
			沿道の耐震化を促進すべき路線 (緊急交通路指定想定路線)		行政界
					区界

# 第5章

## プランの実現に向けて

- 1 都市づくりの主体と役割分担
- 2 総合的都市・まちづくりの推進
- 3 分かりやすい都市計画の推進
- 4 今後の横浜市都市計画マスタープランの見直し

## 第5章 プランの実現に向けて

### 1 都市づくりの主体と役割分担

横浜市都市計画マスタープランが扱う内容を踏まえて、都市づくりの基本理念～新しい横浜らしさの創造と持続を支える都市づくり～をもとに、七つの「都市づくりの目標」を設定しています。それを実現するための「都市構造」（集約型都市構造等）と「部門別方針」を進めていくには、「都市づくり」、「まちづくり」の主体である市民・事業者・行政等が、各々の役割分担を担っていくことが必要です。

併せて、魅力的でよりよい都市づくり、まちづくりを進めるためには、本プランを共通の指針として、個々の市民、事業者や行政のみならず、自治会町内会・NPO法人など様々な主体が自らの特性を生かし、相互理解と協働により、各自の責務を果たしながら、都市づくり、まちづくりを担うことが重要です。

※「都市づくり」：全市的な取組、又はその取組が市全体に関連する取組

※「まちづくり」：地域的な取組

#### (1) 市民の役割

都市づくりに関心を持ち、都市の将来像や都市づくりの方法について、行政の実施する都市づくりの施策への参加や提案などを通して、理解や知識を深めます。

特に、地域のまちづくりにおいては、その主体として、市民相互が協力して創意工夫のもと、地域の個性や特色を生かした取組を推進します。また、自分たちのまちを安全で快適な魅力あるまちにしていくため、地域の課題について、解決に向けた話し合いや取組を積極的に行う必要があります。

このような取組を行うに当たり、自治会町内会などは、地域の最小単位としてまちの美化活動や親睦・交流などを通じて、コミュニティの醸成を図り、自らのまちに関わってきた経験や知識の蓄積を進めることが望まれます。さらに、まちづくりに関わるNPO法人等は、まちづくりに関するノウハウを生かして、地域と行政等との間に立って、まちづくり活動を支援することが期待されます。

#### (2) 事業者の役割

事業者は地域社会の一員として、横浜市の都市づくり、本プランや都市づくりに関連する計画等を理解し、それらに基づく施策への協力や市民主体の地域まちづくり活動等に協力するとともに、事業者の持つ専門性を生かし、魅力ある都市づくりに貢献することが期待されます。

### (3) 行政の役割

本プランの内容について周知を図るとともに、都市計画マスタープランや都市づくりに関連する計画に基づいた施策を推進します。

都市づくりに関する情報提供に努め、市民や事業者など、様々な主体が都市づくりに参画する仕組みや機会を提供します。

市民主体のまちづくり活動を支援し、事業者に都市づくりの施策への理解と協力を要請するとともに、都市づくり全体の調整役を担います。

## 2 総合的都市・まちづくりの推進

一定の都市基盤整備が終わり、成熟期を迎えた今後の都市づくりにおいては、第2章3で述べたように、人口規模・構成に見合った都市を構築する必要があります。そのためには、様々な都市計画手法を積極的かつ総合的に活用し、効率的な都市づくりを進めていくことが必要です。

また、身近な住環境の維持のほか、良好な景観づくり、地域交通システムの維持や、特に人口減少が進むと予想される地域におけるコミュニティビジネス・ソーシャルビジネスなど、市民・事業者・行政が役割分担をしながら、協働で持続可能なまちづくり活動を行うことがますます重要になります。

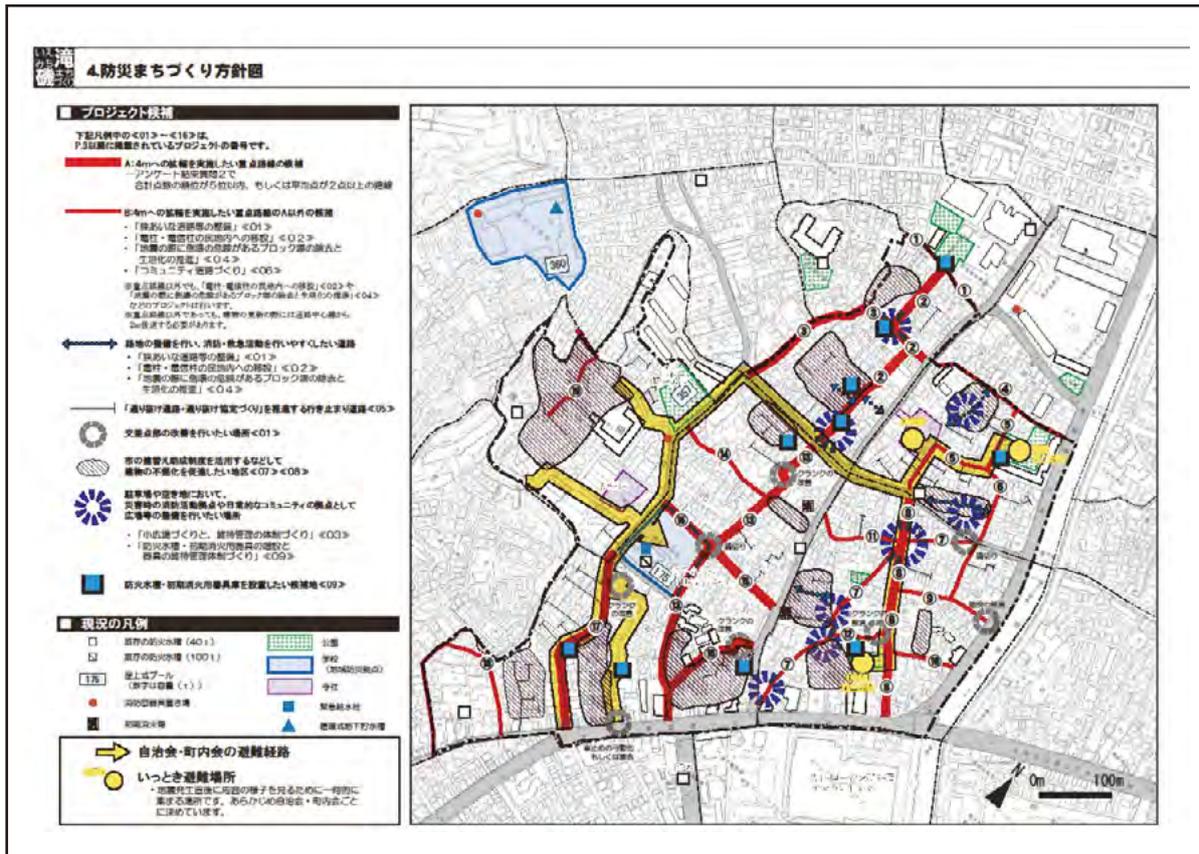
このような、持続可能な都市づくり活動を行うためには、本プランの位置付けのとおり、市の総合計画や市の分野別計画と相互に調整を図りながら、総合的な都市・まちづくりを進める必要があります。本プランでは、総合的な都市・まちづくりの推進のため、都市の将来像を明らかにして都市計画を定めるための指針とすること等を役割としています。

また、身近な地域の課題を解決するために市民主体で取り組む地域のまちづくりは、エリアマネジメントの推進により快適で質の高い環境を形成することができ、地域の価値を高め都市の魅力を向上していくうえで重要度を増しています。そのため、地区計画や、景観法に基づく景観計画などのまちのルールづくりを推進するとともに、横浜市独自の制度である「横浜市地域まちづくり推進条例」に基づく支援等の充実を図ります。

<地域のまちづくりの推進事例（地区計画）>



<地域のまちづくりの推進事例（地域まちづくりプラン）>



さらに、都市交通については、市民・事業者・行政と交通事業者が理念や目標を共有化し、責任と役割分担のもと主体的に取り組を進めていきます。市民や事業者は、交通サービスを受けるだけでなく公共交通を支える主体としての役割があります。交通事業者は、採算性の確保とともに地域貢献を展開しながら交通サービスを安定的に提供する役割、行政は、計画策定・基盤整備のほか施策のコーディネートをする役割を担うことを基本とします。

### 3 分かりやすい都市計画の推進

都市計画マスタープランは、都市の将来像を明らかにして都市計画を定めるための指針とすること等を役割としています。都市計画マスタープランを踏まえた都市づくりを実現するためには、都市計画に関する情報発信を積極的に行い、市民に分かりやすく伝えることが必要です。それとともに、具体的な都市計画を定める際にも、その手続の中で、その内容を、一般の市民が分かりやすく理解できるように努めていくことが望まれます。

### 4 今後の横浜市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しを行うことが必要です。横浜市都市計画マスタープラン全体構想においては、地域別構想（区プラン）の改定状況などにより、必要に応じて見直しを検討します。

また、上位計画である「横浜市基本構想（長期ビジョン）」の改定や「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」等の改定（おおむね5年ごと）が行われた際には、社会経済状況の変化等も踏まえ、本プランの記載内容や進捗状況を点検し、必要な修正や改定を行います。



## 参考資料

- 1 用語集
- 2 改定までの経緯

## 参考資料

### 1 用語集

#### 【ア行】

##### 赤潮

海域で特定のプランクトンが大量に発生し、かつ水面近くに集積することによって海水が変色する現象。海水中の窒素、りん等の栄養塩類濃度、自然条件の諸要因が相互に関連して発生すると考えられている。東京湾では、春から夏にかけて水温が上昇し日照時間が長くなると植物プランクトンが増殖し、赤潮が発生しやすい。(新たな「横浜市環境管理計画(2011(平成23)年4月)」(横浜市環境創造局政策課))

##### アスベスト

天然に産する繊維状けい酸塩鉱物で「せきめん」「いしわた」と呼ばれる。以前はビル等の建築工事において、保温断熱の目的で石綿を吹き付ける作業が行われていたが、1975(昭和50)年に原則禁止された。その後も、スレート材、ブレーキライニングやブレーキパッド、防音材、断熱材、保温材などで使用されてきたが、現在では、原則として製造等が禁止されている。石綿は、飛び散ること、吸い込むことが問題となるため、労働安全衛生法や大気汚染防止法、廃棄物の処理及び清掃に関する法律などで予防や飛散防止等が図られている。石綿(アスベスト)の繊維は、肺繊維症(じん肺)、悪性中皮腫の原因になるといわれ、肺がんを起こす可能性があることが知られている。(首相官邸ホームページ「アスベストについてのQ&A」より)

##### アフターコンベンション

会議日程終了後、または会議時間終了後に引き続いて行われる各種の行事。自由参加による周辺地域のショッピング、娯楽等の活動。(2009(平成21)年1月観光庁「国際会議誘致ガイドブック」)

##### いえ・みち まち改善事業

防災上課題のある密集住宅市街地における、防災性の向上と住環境の改善を図り、住民と行政だけでなく、専門家やNPO等も交えた三者協働で取り組む、横浜市独自の事業。地域が目指すまちづくりを「防災まちづくり計画」として取りまとめ、その実現のために、国の住宅市街地総合整備事業の導入のほか、地域まちづくり支援制度や既存の制度を活用する。さらに、地域の合意形成に応じて、地区計画などのまちづくりのルールについても検討する。(「いえ・みち まち改善事業」(横浜市都市整備局地域まちづくり課))

##### 一級河川

国土の保全、国民の経済にとって特に重要な水系に関わる河川で国土交通大臣が指定する。横浜市内では、鶴見川水系の各河川(鶴見川、恩田川、矢上川、早瀬川、大熊川、砂田川、鳥山川、梅田川、鴨居川)が指定されている。(「河川の基礎知識」(横浜市道路局河川計画課))

##### イノベーション

Innovation。オーストリアの経済学者シュンペーター(Schumpeter)によって、その著書「経済発展の理論」の中で、初めて定義された概念。イノベーションとは新しいものを生産する、あるいは既存のものを新しい方法で生産することであり、生産とはものや力を結合することと述べており、イノベーションの例として、①創造的活動による新製品開発、②新生産方法の導入、③新マーケットの開拓、④新たな資源(の供給源)の獲得、⑤組織の改革などを挙げている。また、いわゆる企業家(アントレプレナー)が、既存の価値を破壊して新

しい価値を創造していくこと（創造的破壊）が経済成長の源泉であると述べている。（文部科学省ホームページ「2006（平成18）年度科学技術白書」）

### インナーハーバー地区

内港地域（おおむねベイブリッジの内側、JR京浜東北線・根岸線より海側の地域）を対象としている。

横浜の都心臨海部・インナーハーバーエリアにおける50年後の理想の姿を展望し、横浜の魅力と価値を向上させるための整備構想。（「都心臨海部・インナーハーバー整備構想中間的取組方針（2011（平成23）年3月）」（横浜市都市整備局都市デザイン室））

### インフラ

インフラストラクチャー（infrastructure）の略。社会、経済、産業などの都市活動を維持し、発展を支える基盤のことであり、都市構造の基幹的部分を指す。都市計画においては道路、公園・緑地、上下水道、河川などが該当する。

### ウォーターフロント

water front. 海・川・湖などの水際地帯、又は大都市周辺部の水辺地区のこと。（三省堂weblio「造園カタカナ用語辞典」（社団法人日本造園組合連合会））

### 雨水浸透施設

都市化の進展による雨水流出量の増加、良好な水辺の喪失、局地的大雨の頻発といった水循環系の変化に対し、横浜市では水循環系再生に向け、積極的な雨水浸透機能強化を図ることとしている。雨水浸透施設として代表的なものに、浸透ます、浸透管（浸透トレンチ）のほか、浸透側溝、透水性舗装（浸透性平板も含む。）等がある。（「雨水浸透施設設置基準（2011（平成23）年4月）他」（横浜市環境創造局下水道事業調整課））

### 雨水浸透ます

雨水ますの底部に穴を開け、その周囲に砂利を充填したもので、雨水を地中にしみ込みやすくする。（新たな「横浜市環境管理計画（2011（平成23）年4月）」（横浜市環境創造局政策課））

### 雨水貯留施設

公園、校庭、集合住宅の棟間等の空き地を、本来の土地利用機能を損なうことがないように、比較的浅い水深の雨水を一時的に貯留することにより、雨水の流出抑制を図る施設をいう。建築物の地下を利用し、設置する貯留槽も含む。近年は、小規模なタンク等を設置する各戸貯留施設も普及している。（「東京都雨水貯留・浸透施設技術指針（2009（平成21）年2月）」（東京都総合治水対策協議会））

### 運輸政策審議会

旧運輸省内に設置された審議会。運輸大臣の諮問を受け、2000（平成12）年1月27日に運輸政策審議会答申第18号「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」を答申した。

### エキサイトよこはま22

横浜駅周辺大改造計画。更なる国際化への対応・環境問題・駅の魅力向上・災害時の安全確保などの課題を解消し「国際都市の玄関口としてふさわしいまちづくり」を推進するための指針となる計画。（「エキサイト横浜22（横浜駅周辺大改造計画）（2009（平成21）年12月）」（横浜市都市整備局都市再生推進課））

## 液状化

地震の際に地下水位の高い砂地盤が、振動により液体状になる現象。これにより比重の大きい構造物が埋もれ、倒れたり、地中の比重の軽い構造物（下水管等）が浮き上がったりする。（「横浜市住生活基本計画（2012（平成24）年3月）」（横浜市建築局住宅計画課））

## エコドライブ

急発進や急加速をしない、アイドリングストップの励行など環境に配慮した運転方法のこと。地球温暖化の原因とされる二酸化炭素や自動車から排出される排気ガスを抑制する等の環境改善効果があり、また、燃料代の節約効果もある。さらに、エコドライブはおだやかな運転につながり、事故防止の効果も期待できることから、一石三鳥の取組といえる。（「エコドライブしませんか」（横浜市環境創造局交通環境対策課））

## エリアマネジメント

地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組。（国交省「エリアマネジメント推進マニュアル」）

また、「新たな担い手による地域管理のあり方検討委員会（委員長：小林重敬横浜国立大学大学院教授；2006（平成18）年度）」報告書においては、『一定の地域（エリア）における良好な居住環境等の形成・管理を実現していくための地域住民・地権者による様々な自主的取組（合意形成、財産管理、事業・イベント等の実施、公・民の連携等の取組を指し、専門家や支援団体の支援等を含む。）』と定義されている。

## オープンスペース

建築物のない一定の地域的広がり。植生や水面などの状態から、環境の質的向上や住民のレクリエーションの需要に応えるもの。（三省堂 weblio「造園カタカナ用語辞典」（社団法人日本造園組合連合会））

## 温室効果ガス

地球温暖化の原因となる温室効果を持つ気体のこと。大気を構成する気体であって、赤外線を吸収し再放出する気体。京都議定書では、二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、ハイドロフルオロカーボン、パーフルオロカーボン、六フッ化硫黄の6物質が温室効果ガスとして削減対象となっている。（新たな「横浜市環境管理計画（2011（平成23）年4月）」（横浜市環境創造局政策課））

## 【カ行】

### 神奈川東部方面線

相模鉄道西谷駅からJR東海道貨物線横浜羽沢駅付近を経て、東京急行電鉄日吉駅に至る路線で、西谷から羽沢間を相鉄・JR直通線、羽沢から日吉間を相鉄・東急直通線として整備し、相模鉄道線とJR線、東京急行電鉄線との直通運転を行う。（横浜市都市整備局都市交通課）

### 簡易沈殿処理

下水道施設は大部分が地下に築造されているため、地震の被害を受けるとその復旧に長時間を要し、一旦、機能が停止するとトイレが使用できなくなったり、未処理の下水が川や海に流出するなどして、市民の衛生的な生活環境や社会経済活動に甚大な影響を及ぼす可能性がある。横浜市では、大規模地震による被災時においても、通常時と同程度の流入下水水量に対して、全量簡易処理（沈殿・消毒処理）を実施することを目指し耐震化を進めている。（「下水道施設の地震対策」（横浜市環境創造局下水道施設整備課））

## 環境学習

各主体の環境に対する共通の理解を深め、意識を向上させ、問題解決能力を育成し、各主体の取組の基礎と動機を形成することにより、各主体の行動への環境配慮を促進するもの。  
(「横浜市水と緑の基本計画(2007(平成19)年1月)」(横浜市環境創造局政策課))

## 環境配慮住宅

環境に配慮した住宅、環境共生住宅と同義。「環境共生住宅」とは、地球温暖化防止等の地球環境保全を促進する観点から、地域の特性に応じ、エネルギー・資源・廃棄物等の面で適切な配慮がなされるとともに、周辺環境と調和し、健康で快適に生活できるよう工夫された住宅及び住環境のことをいう。(国土交通省ホームページ「環境共生住宅について」)

## 環境負荷

人が環境に与える負担のこと。単独では環境への悪影響を及ぼさないが、集積することで悪影響を及ぼすものも含む。環境基本法では、環境への負荷を「人の活動により、環境に加えられる影響であって、環境の保全上の支障の原因となるおそれのあるものをいう。」としている。(EIC ネット「環境用語集」(一財)環境情報センター)

## 急傾斜地崩壊危険区域

急傾斜地の崩壊による災害を防止するため、一定の基準に該当する場合は、「急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律」に基づき、神奈川県が急傾斜地崩壊危険区域を指定し、崩壊防止工事を行う。(「急傾斜地崩壊対策事業について」(横浜市建築局宅地企画課))

## 狭あい道路

幅員4メートル未満の道で、一般の用に供されている道路のこと。狭あい道路は、通行上、環境衛生上の問題があるばかりでなく、地震や火災などの災害時には消防、救急活動にも支障をきたす恐れがあるため、市民の方々と行政が協力し合って拡幅整備することにより、安全で快適な災害に強いまちづくりを進めていくことが重要である。横浜市では、狭あい道路の拡幅整備を進めやすくするため、整備費用の助成を行う「狭あい道路拡幅整備事業」を実施している。(「狭あい道路拡幅整備事業の概要」(横浜市建築局建築道路課))

## 緊急交通路想定道路

都道府県公安委員会が各道路管理者と協議により指定する道路で、大地震発生時に被災者の避難、救出・救助及び消火活動等に使用される緊急車両及びこの活動を支援する車両と災害応急対策に従事する緊急通行車両のみの通行に限定される道路。横浜市内には20路線ある。(「2011(平成23)年版 横浜市特定建築物耐震改修等事業ご案内」(横浜市建築局建築企画課))

## 区域区分

区域区分制度は、道路・公園・下水道などの基盤整備についての公共投資を効率的に行いつつ、良質な市街地の形成を図る目的で、都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域とに区分するもの。(国土交通省パンフレット「みらいに向けたまちづくりのためにー都市計画の土地利用計画制度の仕組みー」)

## クリエイター

Creator。創造者、創作者、創設者(三省堂 weblio)。横浜市では「港の囲む独自の歴史や文化」を活用し、芸術や文化のもつ「創造性」を生かして、都市の新しい価値や魅力を生み出す都市づくりを進めている。(「創造都市」(横浜市文化観光局創造都市推進課))

## クールスポット

樹木の下など周辺より気温が低い場所のことをいう。クールスポットを創設すると、周辺のヒートアイランド現象を緩和するといわれている。（「環境創造局事業概要」（横浜市環境創造局政策課））

## グローバル

global。「地球規模の」「球状の」などを表す英語から来ている。「国境を越えて地球全体に関わるさま」を表し、「世界的規模の」という意味でも使われる。（「三省堂ワードワイズ・ウェブ」）

## 形態規制

都市計画法によって定められた用途地域ごとに、建ぺい率（建築面積の敷地面積に対する割合）、容積率（延べ面積の敷地面積に対する割合）、敷地境界や道路からの外壁の距離、建物の高さなどの建物の建て方に制限が決められている。この建物の建て方の制限のことを形態規制という。（「健全なまちづくりのための基準」（横浜市建築局建築企画課））

## 減災

災害後の対応よりも事前の対応を重視し、できることから計画的に取り組んで、少しでも被害の軽減を図るようにすること。（「減災のてびき（平成 21 年 3 月）」（内閣府））

東日本大震災後の復興構想会議（議長・五百旗頭〈いおきべ〉真防衛大学校長）が、津波などの自然災害への向き合い方として「完全に封じる」との発想を転換し、被害を最小限に抑える「減災」の理念を打ち出した。

## 建設発生土

建築工事及び土木工事による建設副産物として発生する土。横浜市の公共工事から発生する建設発生土の大部分は、指定処分地である輸送中継所（ストックヤード兼積出基地）へ搬入するほか、本市の局間での工事間利用や土質改良施設で良質土に改良し、埋戻材として利用するなど再利用を行っている。（「横浜環境白書（2004（平成 16）年版）」（横浜市環境創造局政策課））

## 減築

建物の増築の逆で、不要な部分を取り壊して建物を縮小しながら機能を更新する手法。子どもが独立した老後の住宅で行ったり、住民の減った団地で建物全体の階数を減らすなどの実例がある。（「現代用語の基礎知識 2012」（自由国民社））

## 建築制限区域

建築基準法 84 条に基づき、市街地に災害があった場合において、都市計画又は土地区画整理法による土地区画整理事業のため必要があると認める場合は、特定行政庁が区域を指定して、災害発生日から 1 か月以内の期間、建築物の建築を制限し、又は禁止することができる。当該期間については、更に 1 か月を超えない範囲で延長できる。（「建築基準法」）

## 高速鉄道 3 号線

市営地下鉄ブルーラインの関内～あざみ野間を指す。運輸政策審議会答申第 18 号（2000（平成 12）年 1 月 27 日答申）において、あざみ野～新百合ヶ丘の延伸が位置付けられた。

## 高付加価値型企業

経済における「付加価値」とは、企業による事業の結果として生み出された製品・サービスなどの価値の中で、それぞれの会社がその活動自体から生み出し、付け加えた価値のこと。事業活動により生み出す価値が高い企業のことをいう。

## 交流拠点都市

横浜市基本構想（長期ビジョン）では、“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”を都市像として、これを支える五つの柱の一つに、“世界の知が集まる交流拠点都市”を掲げ、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すとしている。（「横浜市基本構想（長期ビジョン）2006（平成18）年6月23日」（横浜市政策局政策課））

## 高齢化率

65歳以上の高齢者人口の総人口に占める割合。（「2011（平成23）年版 高齢社会白書」（内閣府））

## 国際交流拠点

横浜市では、横浜都心・臨海地域の国際競争力の向上を図るため、横浜みなとみらい地区を、港横浜の特性を生かしつつ、業務機能を中心に、商業、文化、居住機能等の導入による多機能な国際交流拠点を形成するものとし、また、北仲通地区を、横浜みなとみらい地区と関内地区の結節点である立地特性を生かし、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の増進に向け、業務機能、魅力的な文化、商業等の機能や居住機能の導入による多機能な国際交流拠点を形成するものとしている。（「横浜市の都市再生の取組について」（横浜市都市整備局企画課））

## コミュニティサイクル

誰もが手軽に利用しやすい都市型の自転車のレンタルシステム。IT技術を活用したセルフ方式の貸出し返却システムを採用したレンタル拠点がきめ細かにあり、様々な人が手軽に低料金で利用できる仕組み。ヨーロッパでは大都市から中小に至る都市で展開されており、世界各地でその取組は注目されている。（「横浜都市交通計画（2008（平成20）年3月）」（横浜市都市整備局都市交通課））

## コミュニティビジネス

地域資源を生かしながら地域課題の解決を「ビジネス」の手法で取り組むものであり、地域の人材やノウハウ、施設、資金を活用することにより、地域における新たな創業や雇用の創出、働きがい、生きがいを生み出し、地域コミュニティの活性化に寄与するものと期待されている。（経済産業省関東経済産業局ホームページ）

## 混雑時旅行速度

道路交通センサスにおける、朝、または夕方（午前7時～9時又は午後5時～7時）の混雑時に調査した旅行速度。平均旅行速度は、各調査区間について旅行速度と延長より走行時間を算出し、それらの区間延長の合計を走行時間の合計で割ったもの。混雑時平均旅行速度＝区間延長の合計／走行時間の合計（「2010（平成22）年度道路交通センサス 横浜市的一般交通量調査結果の概要について」より（横浜市道路局企画課））

## コンテナターミナル

Container Terminal。海上コンテナ輸送のための中核的港湾施設で、トレーラーで陸送されたコンテナを船積みし、あるいは、陸送のために船から降ろされたコンテナをトレーラーに載せる施設のこと。コンテナ埠頭とも呼ばれている。（物流道ホームページ「物流用語」）

## コンパクトシティ

徒歩による移動性を重視し、様々な機能が比較的小さなエリアに高密度に詰まっている都市形態のこと。コンパクトシティを形作る要素としては、徒歩による移動性の確保、職住近接・

建物の混合利用・複合土地利用といった様々な都市機能の混合化、建物の中高層化による都市の高密化、はっきりとした都市の境界や独自性を有すること等が挙げられる。

コンパクトシティを目指した取組例としては、コレクティブ住宅やコーポラティブ住宅等の街なか居住や、再開発事業・区画整理事業と連動した公共公益施設等生活拠点整備、都心循環バスやタウンモビリティ、路面電車（LRT）、TDM施策の導入等の都市交通施策、都市と農村の交流や共生を含む土地利用施策、都市観光や街の財産を活用した地域の活性化、都市マスタープランの策定におけるコンパクトシティビジョンの展開などが挙げられる。コンパクトシティの実現に向けて移動そのものの需要抑制や自動車依存からの脱却、土地利用の効率化等を図ることにより、環境負荷の低い都市の実現が期待される。（独立行政法人環境保全再生機構ホームページ「環境用語集」）

## コンベンション

Convention。会議形式で行うイベント。シンポジウム、講演会、大会などのスタイルがある。

横浜市は、都市別コンベンション参加者総数が、2007（平成19）年から3年連続 全国第1位（日本政府観光局「国際会議統計」より）。2010（平成22）年11月のアジア太平洋経済協力（APEC）首脳会議など、世界各地から8,000名が来日し、実力、実績ともに世界が認めた国際コンベンション都市である。（「横浜観光情報」（公益財団法人 横浜観光コンベンション・ビューロー））

## 【サ行】

### 再生可能エネルギー

太陽光、風力その他非化石エネルギー源のうち、エネルギー源として永続的に利用することができるものと認められるもの。化石燃料と違い、エネルギー源が絶えず再生、供給され、地球環境への負荷が少ない。具体的には、太陽光、太陽熱、水力、風力、地熱、大気熱、バイオマス、などが挙げられる。（新たな「横浜市環境管理計画（2011（平成23）年4月）」（横浜市環境創造局政策課））

### サービス付き高齢者向け住宅

介護・医療と連携し、高齢者の安心を支えるサービスを提供するバリアフリー構造の高齢者向け住宅。一定の面積と設備、バリアフリー構造を備え、ケアの専門家による安否確認や生活相談サービス等を提供する。高齢者住まい法の改正により創設され、都道府県・指定都市・中核市が登録を行う。（「横浜市住生活基本計画（2012（平成24）年3月）」（横浜市建築局住宅計画課））

## 3R

廃棄物処理とリサイクルにおける優先順位を表す言葉の頭文字を取った造語である。①廃棄物の発生抑制（Reduce：リデュース）、②資源や製品の再使用（Reuse：リユース）、③再生利用（Recycle：リサイクル）の順で、リサイクルよりもリデュースを優先する。3Rに、不要なものをもらわない・買わない（Refuse：リフューズ）、修理して使う（Repair：リペア）を加えて4Rや5Rと呼ぶこともある。（「横浜市一般廃棄物処理基本計画～ヨコハマ 3R夢（スリム）プラン～」）（2011（平成23）年1月）（横浜市資源循環局資源政策課）

### 産業遺構

ある時代にその地域に根付いていた産業の姿を伝える遺物や遺跡。横浜には、開港以来の近代建築や西洋館、土木遺産が残されている。また、郊外部には農村の風情を伝える古民家

や社寺が残されている。これらの歴史的資産を再評価し、街づくりの資源として位置付け、その保全と活用を積極的に図っていくため、1988（昭和 63）年に「歴史を生かしたまちづくり要綱」を施行し、所有者の協力を得て、主に建築物の外観を保全しながら活用を図っている。（「歴史を生かしたまちづくり」（横浜市都市整備局都市デザイン室））

### 産業観光

歴史的文化的に価値のある産業文化財（工場遺跡や古い機械器具など）、稼働中の生産現場（工場や工房など）、そこでの生産物（工業製品や工芸品、民芸品など）などを通して、モノづくりの心や地域の歴史にふれる観光活動をいう。（三省堂 weblio「産業・観光キーワード」（財団法人経済広報センター））

### 市街化区域

都市計画法（1968（昭和 43）年）及び関連法令の規制を受けるべき土地として指定される「都市計画区域」のうち、既に市街地を形成している区域か、おおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。市街化区域内には、住居専用地域、商業地域、工業地域などの地域地区（用途地域）が定められることが多い。都道府県は、都市計画区域に無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため必要があるときは、都市計画に「市街化区域」と「市街化調整区域」との区分を定めることができるとされている（都市計画法第 7 条）。（独立行政法人環境保全再生機構ホームページ「環境用語集」）

### 市街化調整区域

都市計画法（1968（昭和 43）年）及び関連法令の規制を受けるべき土地として指定される「都市計画区域」のうち、市街化を抑制すべき区域。したがって、市街化拡大の恐れのない開発が特例として認められる以外、原則として開発は認められない。また、区画形質の変更を伴わないような建築行為も都道府県知事等の許可が必要とされている（都市計画法第 7 条）。（独立行政法人環境保全再生機構ホームページ「環境用語集」）

### 市街地の縮退

郊外市街地などにおいて、高齢化や人口減少に伴い空き地や空き家等が発生し、急速な低密度化とこれに伴う市街地の荒廃化が進むこと。低密度化が進む市街地について、荒廃化を招くことのないよう、一定程度の都市サービス機能は維持しつつ、樹林地等の「みどり」や、耕作地・市民農園等の「農地」に、あるいは二地域居住等に対応した新たな郊外住宅地等の「住まい」への土地利用転換を誘導していくなど、上手に縮退していく（スマートシュリンク）方策が必要とされる。（国土交通省ホームページ「今後の市街地整備の目指すべき方向」）

### 次世代インフラ

再生可能エネルギーの導入・普及と効率的な活用を図り、電力利用の効率化を実現するために、情報通信技術を活用して効率的に需給バランスをとり、電力の安定供給を実現するための電力送配電網が「スマートグリッド」である。一方で、エネルギーの有効利用という観点からは、電力だけでなく、熱エネルギーや交通システムも含め、「スマートコミュニティ」ともいうべき、人々のライフスタイル全体を視野に入れた社会システムの在り方の検討が必要とされており、これらの新しい次世代のエネルギー・社会システムのことをいう。（経済産業省ホームページ「スマートグリッド・スマートコミュニティについて」）

### 次世代型都市インフラ

次世代インフラと同義。

### 持続可能な都市づくり（まちづくり）

「持続可能な開発（発展）」とは、環境と開発は不可分の関係にあり、開発は環境や資源という土台の上に成り立つものであって、持続的な発展のためには、環境の保全が必要不可欠

であるとする考え方を示すもの。1980（昭和 55）年に国際自然保護連盟（IUCN）、国連環境計画（UNEP）などが取りまとめた「世界保全戦略」に初出した概念。1992（平成 4）年のリオ会議では中心的な考え方として、「環境と開発に関するリオ宣言」や「アジェンダ 21」に具体化されるなど、今日の地球環境問題に関する世界的な取組に大きな影響を与えるものとなった。日本の環境基本法の第 4 条等における循環型社会の考え方の基礎となっている。このような概念に基づく都市づくり、まちづくりのこと。（独立行政法人環境保全再生機構ホームページ「環境用語集」）

### 視点場

視点場（ビューポイント）とは、ある景観を眺める立ち位置である。駅や大通りなど多くの人から見られる場所。また、丘の上や橋りょう上など、良好な景観の得られる場所が一般に視点場として捉えられる視点場からの景観は、地域の中で良好な景観を味わう場所を創出・保持していこうとするもので、景観の公共性を高めるものである。（UR 都市再生機構ホームページ「都市デザインポータルサイト」）

### 市民の森

「緑の環境をつくり育てる条例」及び「市民の森設置事業実施要綱」に基づき、おおむね 2ヘクタール以上のまとまりのある樹林地などを対象に、土地所有者と原則 10 年間以上の市民の森契約を結び、広場、散歩道、ベンチなど簡易な施設整備を行い、市民に憩いの場を提供するもの。散策路や広場の草刈り、清掃、パトロールなど通常の管理は、地域の「市民の森愛護会」に委託し、所有者には奨励金を交付している。（「横浜市水と緑の基本計画（2007（平成 19）年 1 月）」（横浜市環境創造局政策課））

### シームレス化

公共交通機関などの利用者が、複数の交通サービスを乗換えなどの抵抗がなく円滑に利用できることをいう。（「横浜都市交通計画（2008（平成 20）年 3 月）」（横浜市都市整備局都市交通課））

### 社会増、自然増

一定の期間内に生まれた子供と死亡した人の数の差が自然増減。死亡した人数より生まれた人数の方が多い場合はそれだけ人口が増加し、これを自然増という。同様に一定の期間内に流入した人と流出していった人の差が社会増減。流入した人数の方が多い場合、これを社会増という。社会増減は、主に転勤、転職、就職、就学、結婚、住宅事情などの社会的事情による転居によって起こる。自然増減と社会増減の二つを合わせたものが、全体として人口の増減となる。（「横浜の住宅事情」（横浜市建築局住宅計画課））

### 遮熱性舗装

太陽光を反射し、舗装が吸収する熱量を少なくすることにより、舗装の温度上昇を抑制する舗装。（新たな「横浜市環境管理計画（2011（平成 23）年 4 月）」（横浜市環境創造局政策課））

### 循環型社会

雨水の地中かん養や中水利用などの水の循環への配慮、生ごみの堆肥化、古紙や缶のリサイクルなど資源の循環などの仕組みや設備を備えたり、大気循環を促す風の通り道や緑地の配置に配慮した都市構造を有する社会を指している。（新たな「横浜市環境管理計画（2011（平成 23）年 4 月）」（横浜市環境創造局政策課））

### 準用河川

一級河川、二級河川以外の河川のうち、市町村長が公共性の観点から重要と考え指定した河川。河川法に基づき、二級河川における規定の一部が準用されることから準用河川と呼ば

れる。横浜市内には 25 の準用河川がある。（「河川の基礎知識」（横浜市道路局河川計画課））

## 情報インフラ

情報通信基盤。光ファイバー網などのブロードバンドネットワークやインターネット環境。最近では I T（Information Technology）から I C T（Information Communication Technology）といわれるようになった。国の政策も I C T インフラの整備から I C T の利活用に主眼がおかれるようになってきている。

## 集約型都市構造（集約型の都市構造）

人口減少・超高齢社会の到来、地球環境問題の高まり、厳しい財政的制約などの都市を取り巻く社会経済情勢の変化に応じ、都市の無秩序な拡散を抑制し、都市機能の集積を促進する集約拠点とその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携させる都市の構造。これにより、にぎわいがあり、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりを推進し、環境負荷低減型の都市活動、効率的かつ効果的な都市整備を実現することを目標とする。（「2007（平成 19）年度版国土交通白書」（国土交通省））

## 循環型都市づくり

環境負荷への影響を少なくし、資源循環に配慮した都市づくり。

## 人口指標

市街化区域の都市計画変更に際し、将来の市街化区域規模の設定は将来人口をもとに想定するものとされ、市街化区域の規模の指標を人口指標といっている。

「都市計画運用指針」（国土交通省）によると「市街化区域の設定は、都市計画区域マスタープランにおける区域区分の方針において、人口を最も重要な市街地規模の算定根拠としつつ、これに世帯数や産業活動の将来の見通しを加え、市街地として必要と見込まれる面積（以下単に「フレーム」という。）をそのまま即地的に割り付ける方式（いわゆる人口フレーム方式）を基本とすべきである。」とされ、市街化区域の設定は人口規模が指標とされる。

## 食農教育

生きることの最も基本的な要素である「食」と、それを支える「農（農業）」について、学び体験すること。食と農とともに、環境問題について考え、身近に感じ、行動することを促すことが重要視される。（「横浜市水と緑の基本計画（2007（平成 19）年 1 月）」（横浜市環境創造局政策課））

## スプロール

Sprawl。都市が急速に発展し、周辺へ無秩序に市街地が広がる現象をいう。道路、上下水道、電話その他の都市施設が整備されず、市街地化が進むため都市問題を激化させることになる。（朝日新聞社 kotobank 「世界大百科事典第 2 版」（平凡社））

## スマートグリッド

smart grid。情報通信技術（ICT）を駆使した高度な電力供給網（grid）。または、そのような電力供給網を実現する「スマート化」構想のこと。米国で提唱され、日本でも検討が推進されている。（三省堂 weblio 「新語時事用語辞典」）

## スマートコミュニティ

smart community。スマートグリッドやホームエネルギーマネジメントシステム（HEMS）による消費エネルギーの最適化をはじめ、公共交通システムや公共サービスなど、あらゆる側面から社会的インフラおよび社会システムを統合的に管理・制御するという概念。および、そのような管理制御が実現されたコミュニティのこと。（三省堂 weblio 「新語時事用語辞典」）

## 生物浄化

細菌などの微生物の自然分解能力を利用して環境汚染を浄化、無害化すること。(独立行政法人環境保全再生機構ホームページ「環境用語集」)

## 生物多様性

生物の間に見られる変異を総合的に指す言葉。様々な生物の相互作用から構成される様々な生態系の存在「生態系の多様性」、様々な生物種が存在する「種の多様性」、種は同じでも持っている遺伝子が異なる「遺伝的多様性」からなる三つのレベルの多様性により捉えられる。(「横浜市水と緑の基本計画(2007(平成19)年1月)」(横浜市環境創造局政策課))

## 生物多様性プロモーション (b-プロモーション)

生物多様性の考え方を市民生活に浸透させていくための、「ヨコハマbプラン」の重点推進施策の一つとして、子どもたちと地域社会、活動団体とのつながりを強める取組。そのため、子どもたちの生きもの体験の場の提供、野鳥をみつけて地域の自然を知るための活動、横浜の生物多様性を映像化するなどのプロジェクトを実施する。(「生物多様性プロモーション始動!(2011(平成23)年5月)」(横浜市環境創造局政策課))

## 浅海域

海岸線から大陸棚の外縁までの間であって、大陸棚上の大部分を占める海域のこと。(「生物多様性横浜行動計画(2011(平成23)年4月)」(横浜市環境創造局政策課))

## 全窒素

アンモニア性窒素などの無機性窒素とたんぱく質などに含まれる有機性窒素の総量。(新たな「横浜市環境管理計画(2011(平成23)年4月)」(横浜市環境創造局政策課))

## 全りん

りん酸やその化合物に含まれるりんの総量。(新たな「横浜市環境管理計画(2011(平成23)年4月)」(横浜市環境創造局政策課))

## 創造産業

デザイン・映画・映像・音楽・コンピュータソフト等を「創造的産業」としている。横浜では創造都市を形成するため、これらの産業の集積を進め、経済活性化を図るものとしている。(「創造都市～アートを通じたまちづくり～」(横浜市文化観光局創造都市推進課))

## 創造都市

横浜市では、市民生活の豊かさを追求しつつ、都市の自立的発展を目指すためには、横浜の最大の強みである「港を囲む独自の歴史や文化」を活用し、芸術や文化のもつ「創造性」を生かして、都市の新しい価値や魅力を生み出す都市づくりを進めるものとしている。(「創造都市～アートを通じたまちづくり～」(横浜市文化観光局都市推進課))

## ソーシャルビジネス

Social business。環境や貧困問題など様々な社会的課題に向き合い、ビジネスを通じて解決していこうとする活動の総称。「ソーシャルビジネス研究会報告書(2008(平成20)年4月)」(経済産業省)によると、ソーシャルビジネスの捉え方として、①現在解決が求められる社会的課題に取り組むことを事業活動のミッションとすること、②ミッションをビジネスの形に表し、継続的に事業活動を進めていくこと、③新しい社会的商品・サービスや、それを提供するための仕組みを開発したり、活用したりすること。また、その活動が社会に広がることを通して、新しい社会的価値を創出することとしている。(「ソーシャル・ポート・ヨコハマ」(横浜市経済局経営・創業支援課))

## 【タ行】

### ダイオキシン類

塩素を含む有機化学物質の一種で、「ダイオキシン類対策特別措置法」(平成12年1月15日施行)により、ポリ塩化ジベンゾ-パラ-ジオキシン(PCDD)、ポリ塩化ジベンゾフラン(PCDF)、コプラナーポリ塩化ビフェニル(Co-PCB)の3物質群と定義されている(単一の物質でないため、「物質群」としている)。ダイオキシン類の現在の主な発生源は、ごみ焼却による燃焼、製鋼用電気炉、たばこの煙、自動車排出ガスなどの様々な発生源が挙げられている。水に溶けにくく、油や溶剤には溶けやすい。また、常温では安定しているが、高温(摂氏800度以上)ではほとんど分解する。(新たな「横浜市環境管理計画(2011(平成23)年4月)」(横浜市環境創造局政策課))

### 大気汚染物質

地球を取り巻いている大気は、窒素と酸素を主成分にしてこれに数多くのガス状、粒子状等の微量成分が含まれている。大気汚染物質とは、この微量成分の中で、人、動植物、生活環境にとって好ましくない影響を与えるものといえる。大気中での化学変化の有無による一次汚染物質・二次汚染物質、発生形態による人為汚染物質・自然由来物質、物理的性状による粒子状物質・ガス状物質、行政的対応の有無による規制物質・未規制物質など、さまざまな観点から分類がなされている。具体的な大気汚染物質には、環境基準が定められている二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、光化学オキシダント、トリクロロエチレン等がある。このほか、大気汚染防止法(1968(昭和43)年)により固定発生源からの排出が規制されている硫黄酸化物、窒素酸化物、ばいじん、カドミウム、塩素、鉛、塩化水素、フッ化水素等の「ばい煙」、鉱物等の堆積場から飛散する「一般粉じん」、「特定粉じん」であるアスベスト、「特定物質」として定められているベンゼンなどが該当する。また、移動発生源からの排出が規制されている一酸化炭素、炭化水素、粒子状物質なども該当する。悪臭は大気汚染の一形態と考えることもでき、その原因物質もまた大気汚染物質と位置付けることもできる。(EIC ネット「環境用語集」(一財)環境情報センター)

### ダウンゾーニング

一定地域を対象に建築物の指定容積率を引き下げ、無秩序な開発の規制を図ること。アメリカの大都市では1980(昭和55)年代以来、容積率の引下げと合わせて優良な開発計画に対しては元の容積率や緩和した容積率を認め、地域の改善を誘導しようとする施策が行われてきたが、これをダウンゾーニングという。日本も1992(平成4)年6月に誘導容積制度という類似の制度を導入した。(朝日新聞社 kotobank「デジタル大辞泉」(小学館))

### 多自然川づくり

河川全体の自然の営みを視野に入れ、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮し、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境、及び多様な河川風景を保全あるいは創出するために、河川の管理を行うこと。(「横浜市水と緑の基本計画(2007(平成19)年1月)」(横浜市環境創造局政策課))

### 地域エネルギーマネジメント

住宅やビル、電気自動車等の様々な需要対象を取り込み、エネルギー利用状況の集約・可視化、需要制御等の機能を持ち、適切に地域全体のエネルギーマネジメントを行うこと。出力調整困難な再生可能エネルギー(=太陽光や風力等の自然エネルギー)を最大限活用することで、二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量の削減を達成する(エネルギーの効率的利用)ことを目的とする。(一般財団法人日本情報経済社会推進協会ホームページ)

## 地域交通サポート事業

坂道が多い横浜では、既存バス路線がない地域などで、住民の方々が集まり、生活に密着した交通手段の導入に向けて取組を行っているケースが多く見られる。このような地域の主体的な取組がスムーズに進むように、運行に至るまでの事業の立上げに対して支援を行う事業であり、通院、買い物、通勤、通学等様々な目的の方が一緒に乗りあって移動できる公共交通の実現を目指すもの。

## 地域地区

都市計画法（1968（昭和 43）年）の第 8 条の規定により、都市計画として定められる各種の地域、地区、又は街区の総称。定められる地域、地区等としては第一種住居地域、商業地域、工業地域など土地利用の方向を規定した各種の地域（用途地域という）、美観地区、風致地区、緑地保全地区、生産緑地地区などがある。（EIC ネット「環境用語集」（一財）環境情報センター）

## 地域モビリティ

移動の利便性、移動のしやすさ。地域のモビリティの確保は、一人ひとりのアクティビティ（活動の質と量）を向上・拡大し、交流と連携を活性化することにより、「自立的な地域の形成」にもつながる。人口が減り高齢化が進んでも、より多くの人々が容易に移動でき、街を出歩いたり社会参加することで人の活動がより活発になれば、地域の活力を維持することができ、病院などへのアクセスが容易になれば、より安心な社会が実現できる。このように「モビリティの確保」は、住民一人ひとりの社会参加の機会を増やし、安心して生き生きとした社会の形成のために必要かつ有効な施策の一つである。（国土交通省ホームページ「地域のモビリティ総合サイト」）

## 地域冷暖房システム

地域内の複数の建物に対して一元的に冷暖房や給湯を行うシステム。個別に冷暖房を行う場合よりもエネルギーの利用効率が高く、経済性や環境保全の面で有利になる。（朝日新聞社 kotobank「デジタル大辞泉」（小学館））

## 地区計画

都市計画法に基づいて定める特定の地区・街区レベルの都市計画。まちづくりの方針や目標、道路・広場などの公共的施設（地区施設）、建築物等の用途、規模、形態などの制限をきめ細かく定めるもの。横浜市では、地区計画における建築物等の制限内容等について、建築基準法、都市緑地法及び景観法に基づき、条例（地区計画の区域内における建築物等の制限に関する条例に定めている。（「地域まちづくりの推進」（横浜市都市整備局地域まちづくり課））

## 地区計画の手続条例

「横浜市地区計画等の案の作成手続に関する条例（1982（昭和 57）年 10 月 5 日）」。都市計画法第 16 条第 2 項の規定にもとづき、地区計画案の提示や意見の提出方法等に関する必要な事項を条例で定めるものとされており、手続条例が制定されていないと地区計画の決定ができない。（「横浜市地区計画等の案の作成手続に関する条例」（横浜市建築局都市計画課））

## 超高齢社会

65 歳以上の高齢者の占める割合が全人口の 21 パーセントを超えた社会。日本が超高齢社会となるのは時間の問題といわれている。また、65 歳以上の高齢者の占める割合が全人口の 7 パーセントを超えた社会は「高齢化社会」、14 パーセントを超えた社会は「高齢社会」と呼ばれる。（三省堂 weblio「介護用語集」（あったかタウン））。

## 長寿命化

横浜市では、これまで人口急増時に対応して、集中的に整備してきた公共建築物が、今後大量かつ集中的に老朽化の時期を迎え、劣化した部材や設備機器の維持管理や改修に伴う財政負担が大きな課題となっている。これら老朽化した施設の維持保全対策を効率的に進めるため、長寿命化対策事業として劣化調査を基に作成した公共建築物保全データベースを活用し、個々の建物の個別保全計画を作成し、緊急的に修繕が必要とされたものから長寿命化対策工事を実施することとしている。「(公共建築物の長寿命化を推進します)」(横浜市建築局保全推進課)

## 津波警報伝達システム

鶴見、神奈川、西、中、磯子及び金沢区の沿岸6区において、元禄型関東地震で浸水が予測される区域に対し、津波警報、避難勧告・指示等の緊急情報を迅速かつ確実に伝達するシステム(「2011(平成23)年度横浜市一般会計補正予算資料」(担当:横浜市消防局危機対処計画課))

## 低公害車

自動車から出る大気汚染物質の排出量が少ない、又はまったく排出されない自動車を指す。最近では燃費性能の優れた自動車を含め、環境負荷の少ない自動車を総称している。燃料電池自動車、電気自動車、天然ガス(CNG)自動車、ハイブリッド車が一般的には知られている。(九都県市あおぞらネットワークホームページ「低公害車について」)

## 低炭素型都市づくり

地球温暖化対策の観点から、中長期の温室効果ガス排出量を大幅に削減するための対策を講ずる都市づくりのこと。そのためには、我が国の経済社会構造を変革し、低炭素社会を実現することが必要である。都市・地域においても、公共交通の利用促進によるコンパクトシティへの取組や、未利用エネルギーの活用、緑地の保全や風の通り道の確保などの自然資本の活用等、都市・地域の構造そのものに影響を与える面的な対策を実施することにより、それぞれの地域の特色を生かした低炭素型の地域づくりを進めることが求められている。(環境省ホームページ「低炭素地域づくり面的対策推進事業」)

## 低炭素技術

二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出を削減し、低炭素社会へ移行していくための技術。そのためには、省エネルギー対策、既存の低炭素技術の利用などを推進するとともに、長期的な視野に立った技術革新への取組が不可欠である。(環境省ホームページ「世界低炭素成長ビジョンー日本の提言」)

## 低炭素社会

地球温暖化を防ぐため、二酸化炭素やメタンなどの温暖化ガスをできる限り排出しない社会。石油などの化石燃料に過度に頼らず、自然エネルギーを活用し、大量生産・大量消費社会から循環型社会へ脱却することを意味する。(新たな「横浜市環境管理計画(2011(平成23)年4月)」(横浜市環境創造局政策課))

## 透水性舗装

雨水を積極的に地中に浸透させることを目的とした舗装。水をそのまま地下に浸透させるため、設計許容量を超えた豪雨時などに起こる下水や河川の氾濫の防止、植生や地中生態の改善、地下水のかん養等の効果がある。(新たな「横浜市環境管理計画(2011(平成23)年4月)」(横浜市環境創造局政策課))

## 道路交通センサス

正式名称は全国道路・街路交通情勢調査。道路が現在どのように使われているか、道路整

備の現状はどのようになっているのか等について全国規模で調査することにより、将来における道路交通計画を策定するための基礎資料を得ることを目的として、おおむね5年ごとに全国一斉に実施している調査。調査内容は、2種類あり、自動車がどこからどこへ移動しているのかを調べる「OD調査」と、道路の交通状況や施設状況を把握する「一般交通量調査」を行っている。

### 特別緑地保全地区

「都市緑地法」に基づき、都市における良好な自然環境となる緑地において、建築行為など一定の行為の制限などにより現状凍結的に保全し、都市計画に位置付ける地域地区。（「横浜市水と緑の基本計画（2007（平成19）年1月）」（横浜市環境創造局政策課））

### 都市型住宅

敷地を有効に活用した中高層集合住宅。店舗やオフィスとの複合的な集合住宅など、都心に近い立地で、職住の近接や高度の文化的な生活など多様な居住ニーズに対応しようとする住宅。

不動産業界では、「都市部の比較的密集した敷地条件に対応して、外部に対して閉じ、内部に対して開くという構造で、周囲からのプライバシーを守り、採光や防犯を最大限に考慮した住宅。」という定義付けもなされているが、本マスタープランでは前述のような意味で使っている。

### 都市型水害

都市部で、中小河川や下水道の処理能力を超えた水量が流れ込むことで起こる水害。地下街、地下鉄、道路、住宅の浸水を引き起こし、交通機関などの都市機能を麻痺させることもある。都市型水害が起こる理由は、近年都市部で増加している豪雨の影響と都市構造の二つが挙げられる。豪雨が起きるのはヒートアイランド現象、温暖化が一因とみられており、また、地表がアスファルトに覆われた都市構造であるために、流域の保水機能、遊水機能の低下していることが考えられている。（交通辞典 t-word ホームページ）

### 都市機能

都市（政治、経済、文化等の中心地で人の多いところ）としての機能。業務、商業、文化、観光、交流などの機能（の一つ又は複数）を有する。

### 都市計画基礎調査

都市計画法第6条に基づき、都市政策の企画、立案及び都市計画の運用に資するため、土地利用現況、建物現況、都市施設、市街地整備の状況について調査し、都市の現況及び動向を把握することを目的として、おおむね5年ごとに都道府県が都市計画区域について実施する調査。（「都市計画基礎調査の手引き（2006（平成18）年3月）」（神奈川県県土整備部都市計画課（当時）））

### 都市計画区域

一体の都市として総合的に整備し、開発し及び保全する必要がある区域、又は首都圏整備法（1956（昭和31）年）・近畿圏整備法（1963（昭和38）年）による都市開発区域など新たに都市として開発し及び保全する必要がある区域で、都道府県が都市計画法（1968（昭和43）年）に基づき指定した区域。区域が指定されると当該区域を対象として都市計画が策定される。（独立行政法人環境保全再生機構ホームページ「環境用語集」）

### 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

都市計画区域を対象として、長期的視点に立った都市の将来像を明確にするとともにその実現に向けて、都市計画の目標などの都市計画の基本的な方針を定めるもの。神奈川県は、横浜市全域を都市計画区域に指定し、都市計画法第6条の2に規定されている「都市計画区

域の整備、開発及び保全の方針」の他、都市計画法第7条の2に規定されている「都市再開発の方針」、「住宅市街地の開発整備の方針」及び「防災街区整備方針」について、本市から案の申出を受け策定している。（「2010（平成22）年度都市整備局事業概要」（横浜市都市整備局企画課））

### 都市計画提案制度

2002（平成14）年の都市計画法の改正（2003（平成15）年1月1日施行）により創設され、住民等がより主体的かつ積極的に都市計画に関わっていくことを可能とするための制度。土地所有者、まちづくりNPO等が、一定の条件を満たしたうえで、地方公共団体に都市計画の提案ができるというものである。（「都市計画提案制度」（横浜市建築局都市計画課））

### 土砂災害警戒区域

斜面の崩壊などが発生した場合に、市民の生命身体に危害が生じる恐れがあると認められる区域。神奈川県が「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」に基づいて調査を行い、指定・告示する。（「土砂災害対応マニュアル作成の手引き」（横浜市消防局危機対処計画課））

### 都心機能

都心（高次の業務、商業、文化、観光、交流などの機能が集積される場所）としての機能。

### 都心居住

利便性の高い都心部に住むこと。大都市における人口の都心回帰が顕著になり、また地上20階を超える超高層マンションの建設ラッシュが起きていることから最近注目されている。地価下落、容積率等の規制緩和、企業による土地売却の増加等が背景にある。（小林秀樹千葉大学教授）（朝日新聞社 kotobank 「知恵蔵2011の解説」）

### 土地区画整理事業

道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。公共施設が不十分な区域では、地権者からその権利に応じて少しずつ土地を提供してもらい（減歩）、この土地を道路・公園などの公共用地が増える分に充てるほか、その一部を売却し事業資金の一部に充てる事業制度。（国土交通ホームページ「市街地整備手法の紹介」）

## 【ナ行】

### 二級河川

河川法で定められ、二級河川水系に係わる都道府県知事指定の河川。二級河川水系とは、一級水系以外の水系で公共の利害に重要な水系として都道府県知事が指定する水系のこと。横浜市内には、二級河川の水系としては、境川、帷子川、大岡川、宮川及び侍従川がある。（「河川の基礎知識」（横浜市道路局河川計画課））

### 二酸化窒素

大気中の窒素酸化物の構成成分で、発生源はボイラーなどの固定発生源や自動車などの移動発生源のような燃焼過程、硝酸製造等の工程などがある。燃焼過程からはほとんどが一酸化窒素として排出され、大気中で酸化され二酸化窒素となる。二酸化窒素は、呼吸とともに人体に取り込まれ、呼吸器疾患の原因となることが知られており、環境基準が設定されている。二酸化窒素そのものが大気汚染物質であるが、光化学オキシダントの原因物質でもある。（新たな「横浜市環境管理計画（2011（平成23）年4月）」（横浜市環境創造局政策課））

## 二次林

自然林（一次林）が伐採、山火事などによって失われた後、自然に又は人為的に再生した林。（「生物多様性横浜行動計画（2011（平成23）年4月）」（横浜市環境創造局政策課））

## ニューツーリズム

テーマ性が強く、体験型・交流型の要素を取り入れた新しい形態の旅行を指す。テーマとしては産業観光、エコツーリズム、グリーン・ツーリズム、ヘルスツーリズム、ロングステイ等が挙げられる。（国土交通省観光庁ホームページ「ニューツーリズム創出・流通事業」）

## 熱帯夜

夜間の最低気温が25度以上の日のことである。（新たな「横浜市環境管理計画（2011（平成23）年4月）」（横浜市環境創造局政策課））

## 農業振興地域

「農業振興地域の整備に関する法律」に基づき、今後とも農業の振興を図るべき地域として、知事が指定する地域。（「横浜市水と緑の基本計画（2007（平成19）年1月）」（横浜市環境創造局政策課））

## 農業専用地区

まとまりのある優良な農地の確保により、都市農業の確立と都市環境を保全することを目的として、本市独自の制度として市長が指定した地区。農業振興地域内で、農業生産性の向上及び地域農業の健全な発展が見込まれる面積10ヘクタール以上の地区を指定。（「横浜市水と緑の基本計画（2007（平成19）年1月）」（横浜市環境創造局政策課））

## 【八行】

### バイオ関連企業

バイオテクノロジーによる新しく高度な知識・技術を応用して、新薬や新しい治療技術の研究開発に従事する企業。

バイオテクノロジー【biotechnology】とは、生物の行う化学反応、あるいはその機能を工業的に利用・応用する技術。遺伝子の組換え、細胞融合や酵素を扱う技術が含まれ、発酵・新品種育成・環境浄化などに利用。生命工学。生物工学。（朝日新聞社 kotobank「デジタル大辞泉」（小学館））

### ハザードマップ

洪水や津波、火山噴火など災害発生時に、住民が安全に避難できるよう被害の予想区域や程度、避難場所などを示した地図。自治体が作製し、避難勧告を出す際の重要な指針となる。

（朝日新聞社 kotobank「朝日新聞掲載「キーワード」の解説」（2008-11-05 朝日新聞朝刊3社会））

### バスベイ

バスの停車所又はバス停車帯。バスの乗降客のために、本線車道から分離し、停車のために専用にする地帯。

### パーソントリップ調査

「人（Person）の動き（Trip）」から都市を分析していく調査（PT調査ともいう。）で、「どのような人が」「どのような目的で・交通手段で」「どこからどこへ」移動したかなどを調べるもの。鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。東京都市圏においては、日常的に一体的な経済、社会活動が行われている圏域と

して、東京を中心とした通勤交通圏域を一つのまとまりある都市圏として、1968（昭和43）年以降、10年ごとに実施している。（東京都市圏交通計画協議会ホームページ）

## ハブポート

Hub Port。海運の拠点となる国際的な港。自転車の車輪の軸（ハブ）からタイヤに向かってスポークが延びるように、世界各地へ航路が結ばれている港のこと。

## バリアフリー化

高齢者、障害者等が生活するうえで、行動の妨げになる障壁を取り去り、高齢者、障害者等にやさしい生活空間を作りあげること（歩道の段差解消など）をいう。また、物理的な障壁ばかりでなく、高齢者、障害者等が社会参加をするうえで、精神的にも障壁がないことも意図する。（「横浜都市交通計画（2008（平成20）年3月）」（横浜市都市整備局都市交通課））

## 被災市街地復興推進地域

大規模な火災、震災その他の災害を受けた市街地について緊急かつ健全な復興を図るため、市街地の計画的な整備改善並びに市街地の復興に必要な住宅の供給を行うことを目的として定める地域。1995（平成7）年に制定された被災市街地復興特別措置法に基づいて市町村が指定する。

## ビジネスイベント

MICEの項を参照。

## ヒートアイランド現象

都市部の気温が郊外に比べ高くなる現象。等温線を描くと温度の高いところが「島」のように見えることから、ヒートアイランド（熱の島）と呼ばれる。（「横浜水と緑の基本計画（2007（平成19）年1月）」（横浜市環境創造局政策課））

## フェイス ツー フェイス

Face to face。面と向かうという意味で、直接人と対面して関係を持つことをいう。

## 不燃化促進区域

大規模な地震等に伴い発生する火災に対して、住民の避難の安全性の確保と市街地における大規模な延焼の遮断・遅延を図ることを目的として指定する、避難地、避難路、延焼遮断帯周辺等の一定の区域。不燃化促進区域内で建築する耐火建築物又は準耐火建築物に対して助成を行う。（国土交通省ホームページ「都市防災総合推進事業」）

## 防火及び準防火地域

都市計画法第8条第1項第5号に規定する地域地区の一つであり、市街地における火災の危険を防除するため定めるものとされている。これらの地域内における建築物やその他の工作物に関する制限については建築基準法第3章第5節（第61条から第67条）に規定が設けられている。

## 防災街区整備地区計画

「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」に基づき、災害時における延焼防止、避難路確保のため必要な道路及び建築物等を総合的に整備する必要がある区域において、防災機能の確保を図り安全な市街地形成を目的として定める地区計画。（国土交通省ホームページ「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律について」）

## 防災再開発促進地区

「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」に基づき、密集市街地のうち、特に一体的にかつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区を定める。都市計画

法第7条の2「都市再開発方針等」の規定に基づき、防災再開発方針において、地区とその整備又は開発計画の概要を定めるものとしている。(国土交通省ホームページ「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律について」)

### 防災遮断帯

京浜臨海部における工業地帯において、将来的に予測される大地震を始めとした災害発生時に、工業地帯に隣接する市街地への被害拡大を防ぐことを目的として形成することが必要とされる遮断帯。

### 保水性舗装

舗装体内に保水された水分が蒸発し、水の気化熱により路面温度の上昇を抑制する性能を持つ舗装(新たな「横浜市環境管理計画(2011(平成23)年4月)」(横浜市環境創造局政策課))

### ポテンシャル

潜在的な力。可能性としての力(朝日新聞社 kotobank「デジタル大辞泉」(小学館))

### ボトルネック

車線数が減少する場所や交差点など、交通混雑を引き起こす要因となるような場所をいう。(「横浜都市交通計画(2008(平成20)年3月)」(横浜市都市整備局都市交通課))

## 【マ行】

### 緑の10大拠点

横浜みどりアップ計画では、市内におけるまとまった緑として、河川の源流域には「緑の七大拠点」が、また、鶴見川や境川の中流域には「河川沿いのまとまりのある農地・樹林地の拠点」が三箇所あり、これらを合わせて緑の10大拠点として位置付けている。(「横浜みどりアップ計画(新規・拡充施策)(2009(平成21)年4月)」(横浜市環境創造局政策課))

### 未利用エネルギー

河川水・下水等の温度差エネルギーや、工場等の排熱といった、今まで利用されていなかったエネルギーのことをいう。これらの未利用エネルギーを、地域の特性に応じつつ、ヒートポンプ技術等を活用し利用する等、高温域から低温域にわたる各段階において無駄なく組み合わせるエネルギー・システムを整備することにより、民生用の熱需要に対応させることが近年可能となった。具体的な未利用エネルギーの種類としては、①生活排水や中・下水・下水処理水の熱、②清掃工場の排熱、③変電所の排熱、④河川水・海水・地下水の熱、⑤工場排熱、⑥地下鉄や地下街の冷暖房排熱、⑦雪氷熱、等がある。(「エネルギー白書2011」より(経済産業省資源エネルギー庁))

### モビリティマネジメント

一人ひとりの移動を対象としつつ、それらが社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを期待する施策であり、「過度な自動車利用の状態から、公共交通や自転車等を適切に利用する状態」に少しずつ変えていくための取組。(「横浜都市交通計画(2008(平成20)年3月)」(横浜市都市整備局都市交通課))

### モーダルシフト

輸送手段を変更するという意味合いの言葉であるが、交通に関連する環境保全対策の分野では、より環境負荷の小さい手段に切り替える対策を総称してこのように呼んでいる。運輸部門の二酸化炭素発生量の大半は自動車によるため、狭義には二酸化炭素発生量の削減を目

的とした、トラックによる貨物輸送から、鉄道や船舶に転換することを指すこともある。大量の幹線貨物輸送をモーダルシフトした場合、エネルギー節減、二酸化炭素、窒素酸化物の排出抑制、道路交通騒音の低減、労働力不足の解消などのメリットが期待される。一方、コンテナ列車、コンテナ船の増強、ターミナル駅、港湾の整備などが必要となってくる。(独立行政法人環境再生保全機構ホームページ「環境用語集」)

## 【ヤ行】

### 容積率

[建築物の延べ床面積]÷[敷地面積]で表される割合のこと。建築基準法では、環境保持の面から用途地域並びに前面道路の幅員に応じて容積率を制限している。(朝日新聞社 kotobank「不動産用語辞典の解説」(不動産売買サイト【住友不動産販売】))

### 用途地域

都市計画法により、都市の環境保全や利便の増進のために、地域における建物の用途に一定の制限を行うことを目的として指定する地域地区の一つ。住居系(第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域)、商業系(近隣商業地域、商業地域)、工業系(準工業地域、工業地域、工業専用地域)の12種類がある。(朝日新聞社 kotobank「デジタル大辞泉」(小学館))

### 横浜市環境管理計画

横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例に基づき策定する環境の総合計画。現在の計画は、環境を取り巻く様々な状況の変化に対応した新しい環境行政を推進するため、「新たな『横浜市環境管理計画』」として2011(平成23)年4月に策定。「地球温暖化対策、生物多様性問題を重視し、市民生活(子育て・健康福祉・地域社会等)、経済、まちづくりなどあらゆる分野との連携により、総合的に施策を推進すること」「環境行政のさらなる推進に向け、プロセス管理に基軸を据えるとともに、環境プロモーションの展開により、『選ばれる都市』を目指すこと」を計画のポイントとしている。(新たな「横浜市環境管理計画(2011(平成23)年4月)」(横浜市環境創造局政策課))

### 横浜市基本構想(長期ビジョン)

市民全体で共有する横浜市の将来像であり、その実現に向けて、横浜市を支える全ての個人や団体、企業、行政などが、課題を共有しながら取り組んでいくための基本的な指針となるもの。横浜市が人口減少時代に突入する21世紀最初の四半世紀(おおむね2025(平成37)年頃、現在から約20年間)を展望し、横浜市の目指すべき都市像や、それを実現するための施策の基本方向などを規定している。横浜市の行政計画は、すべてこの長期ビジョンの理念に基づき策定され、様々な計画の最上位に位置づけられる指針となる。「地方自治法」に規定される、その地域における総合的かつ計画的な行政を運営するための基本構想に位置付けられるものであり、横浜国際港都建設法の理念である「横浜市が日本の代表的国際港都として十分に機能を発揮する」ことに寄与する指針。(「横浜市基本構想(長期ビジョン)2006(平成18)年6月23日」(横浜市政策局政策課))

### 横浜市市街地環境設計制度

敷地内に歩道や広場(公開空地)を設けるなど、総合的な地域貢献を図ることを条件に、建築物の高さや容積率を緩和することで、良好な市街地環境の形成を誘導する制度。1973(昭和48)年に制度を導入して以来、これまでに制度を活用した約500件の建築計画は、それ

それぞれの立地特性に応じた地域のまちづくりに貢献してきた。（「横浜市市街地環境設計制度」  
（横浜市建築局建築環境課））

### 横浜市宅地開発要綱

横浜市では、総合的なまちづくりを推進するため、1968（昭和 43）年に制定。都市計画法等の開発関連法令と併せて、良好な住環境の形成・保全に成果を挙げてきた。しかし、制定後 30 年あまりが経過し、開発事業をめぐる社会状況の変化に対応するとともに、市民・事業者・横浜市との協働による良好な都市環境の形成を目指し、宅地開発要綱等について、適用対象を拡大し、公共公益施設の整備基準を見直し、横浜市開発事業の調整等に関する条例を 2004（平成 16）年に制定した。（「横浜市開発事業の調整等に関する条例の概要」（横浜市建築局宅地企画課））

### 横浜市地域まちづくり推進条例

市民と市が協働して行う地域まちづくりの理念や市民と横浜市のそれぞれの責務を明らかにするとともに、地域まちづくりに関して、組織づくり、プランやルールづくりなどの市民参画の方法・手続や、市民主体のまちづくり活動への支援策といった基本的な事項を定めた条例。2005（平成 17）年 2 月 25 日公布、2005（平成 17）年 10 月 1 日施行。（「地域まちづくり推進条例」（横浜市都市整備局地域まちづくり課））

### 横浜市中期 4 か年計画

2006（平成 18）年 6 月に策定した横浜の 20 年（おおむね 2025 年）を展望した市政の根本となる指針である「横浜市基本構想」（長期ビジョン）が掲げる目指すべき都市像の実現に向けた政策や工程を具体化する、2013（平成 25）年度までの 4 か年計画。（「横浜市中期 4 か年計画」（横浜市政策局政策課））

### ヨコハマ市民まち普請事業

市民が地域の特性を生かした身近な生活環境の整備（施設整備）を、自ら主体となって発意し実施することを目的として、身近なまちのハード整備に関する提案を募集し、2 段階の公開コンテストで選考された提案に対して最高 500 万円の整備助成金を交付するなど、市民が主体となった整備の支援を行う事業。（「ヨコハマ市民まち普請事業」（横浜市都市整備局地域まちづくり課））

### 横浜スマートシティプロジェクト

日本型スマートグリッドの構築や海外展開を実現するための取組みとして、2010（平成 22）年 4 月に経済産業省の「次世代エネルギー・社会システム実証地域」に選定されたプロジェクトである。本市と民間企業が協働し、再生可能エネルギーや未利用エネルギーの導入、一般世帯・事業者・地域でのエネルギーマネジメント、次世代交通システム等の各プロジェクトに取り組んでいる。（「横浜スマートシティプロジェクト（YSCP）」（横浜市温暖化対策統括本部プロジェクト推進課））

## 【ラ行】

### ライトアップ

横浜の個性的な景観を形成している歴史的建造物等、各種都市施設に、夜間の光による夜景演出（ライトアップ）を行い、その夜景の魅力を市民、観光客にアピールするとともに、ヨコハマの街の活性化を図っている。ライトアップについては、市民と企業と協働で推進するため、「ヨコハマ夜景演出事業推進協議会」を設立し、さまざまなイベントと連携した投光実験の実施や、投光器の常設化を進め、これまでに、開港記念会館（ジャック）、横浜税関（クイーン）、

神奈川県庁（キング）、日本郵船横浜ビル等、約 50 の施設のライトアップを推進してきた。（「ヨコハマ都市空間演出事業（ライトアップ）」（横浜市都市整備局都市デザイン室）

### ライフサイクル

Life cycle。人間の一生をいくつかの過程に分けたもの。（朝日新聞社 kotobank 「デジタル大辞泉」（小学館）

### ライフステージ

人間の一生において節目となる出来事（出生、入学、卒業、就職、結婚、出産、子育て、退職等）によって区分される生活環境の段階のことをいう。（「横浜市住生活基本計画（2012（平成 24）年 3 月）」（横浜市建築局住宅計画課）

### ライフライン

Life line。人間の生活を支える施設あるいは設備。電気、ガス、上水道等の供給施設。広くは地域冷暖房、上水道の供給系施設、廃棄物処理施設、電信・電話等の情報通信施設及び道路、鉄道、水路等の交通運輸施設も含まれる。

### リサイクル

再生利用。ごみを原料（資源）として再利用すること。「再資源化」とも言う。（「横浜市一般廃棄物処理基本計画～ヨコハマ 3 R 夢（スリム）プラン～」）（2011（平成 23）年 1 月）」（横浜市資源循環局資源政策課）

### リデュース

発生抑制。生産工程で出るごみを減らしたり、使用済み製品の発生量を減らすこと。（「横浜市一般廃棄物処理基本計画～ヨコハマ 3 R 夢（スリム）プラン～」）（2011（平成 23）年 1 月）」（横浜市資源循環局資源政策課）

### リニア中央新幹線

「中央新幹線」は、全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画が決定されている路線であり、東京都を起点として、甲府市付近、名古屋市付近及び奈良市付近を経て、大阪市を終点とする延長約 500 キロメートルの新幹線。この路線に時速 500 キロメートルで走行する超伝導磁気浮上式リニアモーターカーを導入し、東京・大阪間を約 1 時間で結ぶのが「リニア中央新幹線」である。（神奈川県ホームページ「リニア中央新幹線の概要」（神奈川県県土整備局環境共生都市部交通企画課）

### リノベーション

renovation。リフォームよりも大規模な改修工事のこと。既存の骨格（構造）だけを残し、用途や機能を変更して性能を向上させたり価値を高めたりする。具体的には、耐震性や防火安全性を確保し、耐久性を向上させたり、冷暖房費などのエネルギー節約のため、I T 化など変化する建築機能の対応・向上のために行われる。（朝日新聞社 kotobank ホームページ「リフォーム用語集の解説」（リフォームホームプロ）

### 流域

河川に流れ込む雨水（冰雪水も含む。）が降り集まる地域のこと。集水域又は排水域ともいう。（新たな「横浜市環境管理計画（2011（平成 23）年 4 月）」（横浜市環境創造局政策課）

### リユース

再使用。一度使用し、不要になったものをそのままの形でもう一度使うこと。（「横浜市一般廃棄物処理基本計画～ヨコハマ 3 R 夢（スリム）プラン～」）（2011（平成 23）年 1 月）」（横浜市資源循環局資源政策課）

## 緑化地域制度

緑が不足している市街地などにおいて、一定規模以上の建築物の新築や増築を行う場合に、敷地面積の一定割合以上の緑化を義務付ける「都市緑地法」に基づく制度。「都市計画法」における地域地区として市町村が計画決定を行う。（「横浜市水と緑の基本計画（2007（平成19）年1月）」（横浜市環境創造局政策課）

## 緑被率

緑の現状を量的に示す指標の一つ。航空写真によって、空から緑の量をとらえる方法で、おおよその緑の量が把握できる。（新たな「横浜市環境管理計画（2011（平成23）年4月）」（横浜市環境創造局政策課）

## 歴史を生かしたまちづくり要綱

横浜市に残る歴史的資産を再評価し、街づくりの資源として位置付け、その保全と活用を積極的に図っていくため、1988（昭和63）年に施行。所有者の協力を得て、主に建築物の外観を保全しながら活用を図ることを目的とし、要綱に基づいて「登録」「認定」を進め、認定を受けた歴史的建造物については、外観の保全改修や維持管理に対する助成や耐震改修に対する助成がある。また、可能な場合には、横浜市が歴史的建造物を取得し、市民利用施設として整備公開を図る。（「歴史を生かしたまちづくり」（横浜市都市整備局都市デザイン室）

## 【アルファベット】

### A P E C

Asia-Pacific Economic Cooperation. アジア太平洋経済協力。アジア太平洋経済協力会議。アジア太平洋地域の持続可能な発展を目的とする地域協力の枠組み（フォーラム）。協力地域の自由貿易拡大、経済・技術協力、人材開発などを推進。1989（平成元）年の設立時には、日本、アメリカ、カナダ、オーストラリア、ニュージーランド、韓国、タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、ブルネイが参加。その後、中国、台湾、香港（ホンコン）、メキシコ、パプアニューギニア、チリ、ロシア、ペルー、ベトナムが加盟した。なお、APECでは加盟した国や地域をメンバーエコノミーと称する。（朝日新聞社 kotobank「デジタル大辞泉」（小学館）

### A S E A N

Association of Southeast Asian Nations. 東南アジア諸国連合。1967（昭和42）年、タイ・インドネシア・マレーシア・フィリピン・シンガポールの5か国によって設立された地域協力機構。1984（昭和59）年にブルネイが、1995（平成7）年にベトナム、1997（平成9）年にラオス、ミャンマー、1999（平成11）年にカンボジアが加盟。本部はジャカルタ（朝日新聞社 kotobank「デジタル大辞泉」（小学館）

### B E M S

Building Energy Management System. 業務用ビルや工場などの建物において、建物全体のエネルギー設備を統合的に監視し、自動制御することにより、省エネルギー化や運用の最適化を行う管理システム。空調設備や照明設備などをネットワークに接続して一元管理する。いわゆるスマートビルの中心となる技術である。（三省堂 weblio「新語時事用語辞典」

### C A S B E E

「Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency」の頭文字をとったもの。地球環境・周辺環境にいかにか配慮しているか、ランニングコストに無駄がないか、利用者にとって快適か等の性能を客観的に評価・表示するために開発された建築物の環境性

能評価システム。横浜市建築物環境配慮制度は、「CASBEE－新築（簡易版）」を基本として、横浜市の制度用に編集した「CASBEE横浜」を用い、建築主がその建物の「建築物環境配慮計画」を作成することによって、建築物の省エネルギー対策や長寿命化、周辺の街並みとの調和、緑化対策などを項目ごとに評価し、総合的な環境配慮の取組を進める。届出制度と認証制度の2段構成になっている。（「横浜市住生活基本計画（2012（平成24）年3月）」（横浜市建築局住宅計画課））

## COD

化学的酸素要求量（Chemical Oxygen Demand）。有機物による汚れの指標で、有機物を酸化剤で化学的に分解（酸化）するとき消費される酸化剤に対応する酸素の量。有機性汚濁物が多くなると値は高くなる。海域や湖沼における有機物による水質汚濁の指標として用いられている。（「横浜市水と緑の基本計画（2007（平成19）年1月）」（横浜市環境創造局政策課））

## HEMS

Home Energy Management System。情報通信技術（ICT）を活用した、家庭におけるエネルギー管理（省エネ行動）を支援するシステム。住宅内のエネルギー消費機器をネットワークで接続し、稼動状況やエネルギー消費状況の監視、遠隔操作や自動制御などを可能にする。スマートハウスの中核技術として研究開発が進められている。（三省堂 weblio 「新語時事用語辞典」）

## ITS

Intelligent Transport Systems。高度道路交通システムと呼ばれる。道路交通に関する総合的な情報通信システムであり、交通渋滞の軽減、交通事故の減少、輸送の効率化、地球環境との調和等の国民生活に身近な道路交通問題解決の切り札と考えられている。さらには、経済的、社会的にも期待が寄せられており、その実現に当たっては、多様な分野に利用可能な、より一層利用者に魅力ある情報通信システムとなることが期待されている。（総務省東海総合通信局ホームページ）

## LED

light emitting diode（発光ダイオード）。電流を流すと光を発する半導体素子。電気信号を光信号に変える機能がある。高輝度で電球に比べて発光量あたりの消費電力も少ない。発光色は、赤やオレンジ、緑などの他、青色発光のLEDも登場している。振動にも強く、寿命も長いので屋外の装飾用サインなどに利用されている。（朝日新聞社 kotobank 「ASCII.jp デジタル用語辞典」）

## MICE

Meeting（企業等の会議）、Incentive Travel（企業等の行う報奨・研修旅行）、Convention（国際機関・学会等が主催する総会、学術会議等）、EventあるいはExhibition（イベント・展示会・見本市）の頭文字で、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベント等の総称。（「国際観光・MICE都市の実現に向けたアクションプラン（2011（平成23）年1月）」（横浜市文化観光局観光振興課））

## NPO

Nonprofit Organization。営利を目的としない活動のできる市民団体を指し、民間非営利組織などと訳される。1998（平成10）年3月に「特定非営利活動促進法（NPO法）」が成立し、まちづくりの推進等17分野の活動に該当する活動を行い、同法の要件を満たす団体は、特定非営利活動法人として法人格を取得できるようになった。（「横浜市住生活基本計画（2012（平成24）年3月）」（横浜市建築局住宅計画課））

## 2 改定までの経緯

### (1) 改定の経緯

年度	検討・策定内容
2009(平成21)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・横浜市の現況及び課題を整理(基礎調査)</li> <li>・庁内の検討会議の設置</li> </ul>
2010(平成22)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・庁内検討会議での検討</li> <li>・横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会の設置及び開催</li> </ul> <p style="border: 1px dashed black; padding: 5px; text-align: center;">横浜市都市計画マスタープラン改定に向けた提言(素案)を公表</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会が、提言(素案)について意見募集を実施 ※87名・団体から、総数で206件の意見が提出されました。</li> </ul>
2011(平成23)	<p style="border: 1px dashed black; padding: 5px; text-align: center;">横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会が「横浜市都市計画マスタープラン改定に向けた提言」を横浜市に提出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・部門別方針の庁内検討</li> </ul>
2012(平成24)	<p style="border: 1px dashed black; padding: 5px; text-align: center;">改定プラン(素案)を公表</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・改定プラン(素案)説明会開催(4箇所)</li> <li>・改定プラン(素案)閲覧及びパブリックコメントを実施 ※159名・団体から、総数で302件の意見が提出されました。</li> </ul> <p style="border: 1px dashed black; padding: 5px; text-align: center;">改定プラン(原案)を公表</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・改定プラン(原案)閲覧及び意見書受付 ※賛成0通、反対0通、その他1通の意見書が提出されました。</li> <li>・都市計画審議会に付議</li> </ul> <p style="border: 1px dashed black; padding: 5px; text-align: center;">改定プラン告示(改定)</p>

## (2) 検討の体制

### ア 学識経験者等による検討会議

学識経験者等により構成された「横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会」を設置し、様々な分野の専門的立場からの御意見とともに、「横浜市都市計画マスタープラン改定に向けた提言」をいただきました。

#### (ア) 横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会設置

2010（平成22）年6月24日

#### (イ) 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・順不同）

委員名	所属等
委員長 高見沢 実	横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院 教授
金子 忠一	東京農業大学 地域環境科学部 造園科学科 教授
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
中村 文彦	横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院 教授
真野 博司	株式会社 産業立地研究所 代表取締役社長（所長）
三輪 律江	横浜市立大学学術院（国際総合科学群）准教授
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
吉田 洋子	第7期 横浜市まちづくりコーディネーター 吉田洋子まちづくり計画室

（2011（平成23）年4月現在）

(ウ) 横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会開催日程・議事内容

	開催日・場所	議題
第1回	平成22年7月21日(水) 於：市庁舎5階関係機関執務室	(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
第2回	平成22年9月16日(木) 於：松村ガーデンホール	(1) 前回の指摘事項について ・検討委員会の進め方 ・現行の都市計画マスタープラン(全市プラン)における目標や方針に対する取組状況等 (2) 改定に当たっての方向性について
第3回	平成22年11月26日(金) 於：松村ガーデンホール	(1) 都市づくりの基本理念、目指すべき将来像について (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について ・区プランモデルスタディ中間報告 (3) その他 ・市民意見の聴取について
第4回	平成23年1月20日(水) 於：松村ガーデンホール	(1) 横浜市都市計画マスタープラン改定に向けた提言(素案)(案)について (2) その他 ・市民意見募集について
意見募集	平成23年2月7日(月)～ 2月28日(月)	横浜市都市計画マスタープラン改定に向けた提言(素案)及び概要版リーフレットへの意見募集 ＜委員会にて実施＞
第5回	平成23年4月19日(火) 於：マツ・ムラホール	(1) 意見募集の実施結果について (2) 横浜市都市計画マスタープラン改定に向けた提言(案)について (3) その他

## イ 庁内検討会議

庁内の関係各課による庁内検討会議を開催し、関連する分野別計画や関連事業との調整を図りながら、検討を行いました。

区・局	部	課
鶴見区	総務部	区政推進課
港北区	総務部	区政推進課
青葉区	総務部	区政推進課
栄区	総務部	区政推進課
温暖化対策統括本部	企画調整部	調整課
政策局	政策部	政策課
文化観光局	創造都市推進部	創造都市推進課
経済局	成長戦略推進部	産業立地調整課
健康福祉局	企画部	企画課
環境創造局	政策調整部	政策課
環境創造局	下水道計画調整部	下水道事業調整課
建築局	企画部	企画課
建築局	企画部	都市計画課
建築局	住宅部	住宅計画課
道路局	計画調整部	企画課
港湾局	企画調整部	企画調整課
消防局	危機管理室	危機対処計画課
都市整備局	都市交通部	都市交通課
都市整備局	都心整備・みなとみらい21 推進部	都市再生推進課
都市整備局	都市づくり部	地域まちづくり課
都市整備局	都市づくり部	都市デザイン室
都市整備局	市街地整備部	市街地整備調整課
都市整備局	企画部	企画課
<オブザーバー> 資源循環局	総務部	資源政策課

(2013(平成 25)年 3 月末現在)

平成 25 年 3 月発行

編集・発行 横浜市 都市整備局 企画部 企画課

〒231-0017 横浜市中区港町 1 丁目 1 番地

TEL : 045-671-3511

FAX : 045-664-4539

ホームページ : <http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/kikaku/cityplan/master/kaitei/>





OPEN  
YOKOHAMA

