

報告事項 2

横浜市都市計画マスタープラン 地域別構想（区プラン）の改定の方向性 について

1 地域別構想の改定について

2 エリア別方針について

3 区別計画について

4 改定の流れ

5 エリア別方針各エリアの概況

1 地域別構想の改定について

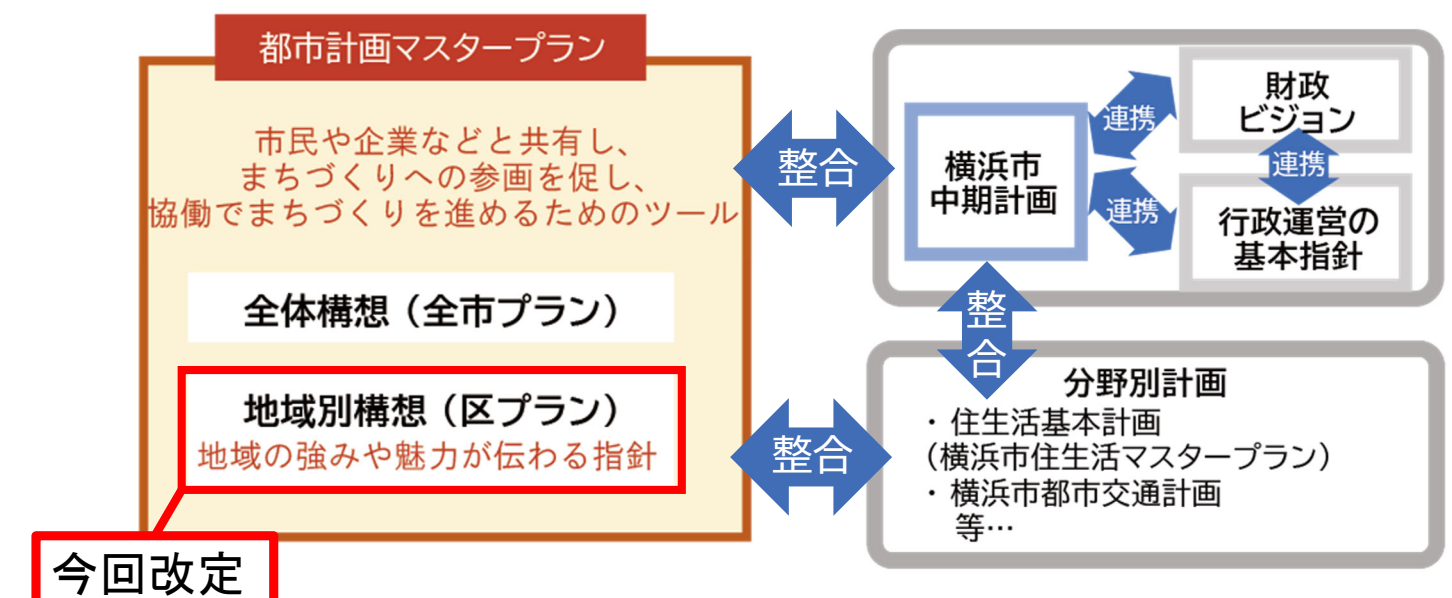
2 エリア別方針について

3 区別計画について

4 改定の流れ

5 エリア別方針各エリアの概況

「都市計画マスタープラン」は、都市計画法第18条の2に規定されている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として位置付けられています。

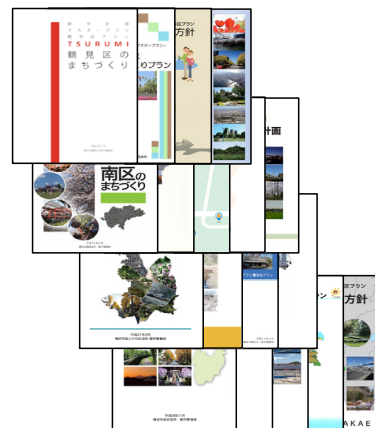


令和7年5月の全市プラン改定を踏まえ、計画の目標年次を全市プランと同様の2040年とした、地域別構想（区プラン）の改定を進めます。

18区ごとに作成していたこれまでの構成を見直し、市域を4エリアに分けた「エリア別方針」と、18の「区別計画」の2部構成とします。

現在

●区プラン(18区)



改定後

●エリア別方針(4エリア)

都心及び周辺エリア 北部エリア 西部エリア 南部エリア

●区別計画(18区)

鶴見区 神奈川区 西区 中区 南区 港北区 緑区 青葉区 都筑区 保土ヶ谷区 旭区 戸塚区 泉区 瀬谷区 港南区 磯子区 金沢区 栄区

1 地域別構想の改定について

2 エリア別方針について

3 区別計画について

4 改定の流れ

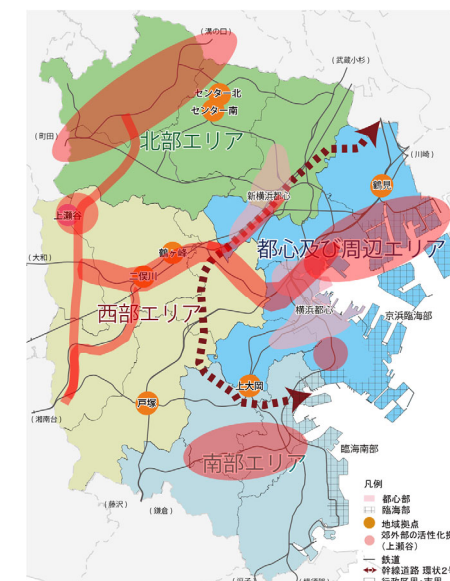
5 エリア別方針各エリアの概況

エリア別方針

複数区にまたがる取組や地域課題を踏まえ、民間開発等を適切に誘導することを目的に、市街地開発事業や都市施設の整備などの都市計画に関する方針等を示します。

[複数区にまたがる取組の例]

- ・京浜臨海部における産業機能の更新・拠点形成
- ・東急田園都市線沿線での鉄道事業者等との連携
- ・上瀬谷地区開発を契機とした相鉄線沿線の連鎖的なまちづくり
- ・JR根岸線沿線における郊外住宅地再生など



区別計画

区ごとの現状や課題、緑・歴史といった特徴や魅力等を踏まえ、きめ細やかなまちづくりの取組を様々な主体とともに展開することを目指し、将来像や重点的な取組、都市計画に関する方針等を示します。

土地利用の特徴や、暮らしの実感に基づく鉄道沿線等の生活圈や経済活動ごとに、市域を4つのエリアに分けてまちづくりの方向性を示します。

主に環状2号線の環内側の既成市街地に位置するエリア

▶ 都心及び周辺エリア

鶴見区・神奈川区・西区・中区・南区

主に環状2号線の環外側に広がる郊外部を鉄道沿線等の生活圈や経済活動の実態ごとに分けた3エリア

▶ 北部エリア

港北区、緑区、青葉区、都筑区

▶ 西部エリア

保土ヶ谷区、旭区、戸塚区、泉区、瀬谷区

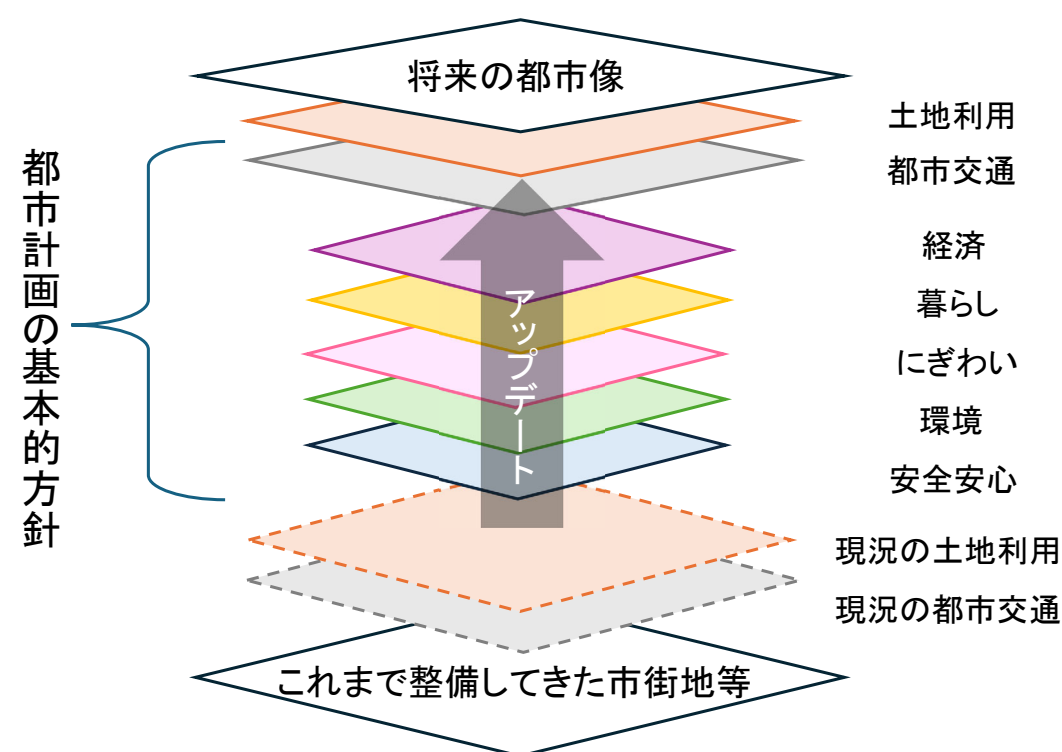
▶ 南部エリア

港南区、磯子区、金沢区、栄区



■■■ 環状2号線

全市プランの改定を踏まえ、エリアごとに将来の都市像と「経済・暮らし・にぎわい・環境・安全安心」の5つのテーマ毎の都市づくりの方針と、その実現に向けた土地利用や都市交通の方針を示します。



経済

- ・臨海部、内陸工業集積地域の機能維持・強化
- ・立地特性を活かした新たな成長産業の拠点形成 など

暮らし

- ・駅周辺や郊外住宅地等での生活利便施設など多様な機能の充実
- ・地域交流や活動の場づくり など

にぎわい

- ・地域ごとの歴史や個性を活かしたにぎわいづくり
- ・多くの来街者が訪れる商業・文化・観光機能などの集積 など

環境

- ・樹林地や農地、海や河川など自然が身近に感じられる環境づくり
- ・生物多様性に配慮した自然環境の保全・創出 など

安全安心

- ・地域の特性に応じた、地震や火災、風水害への対策
- ・インフラの強靱化や広域的な防災拠点の整備 など

土地利用

- ・都市構造や地域特性、用途地域等を踏まえ、土地利用の基本的な考え方や方針を示します。

都市交通

- ・土地利用と整合を図りながら、道路や鉄道等の各交通手段の特性を踏まえ、交通体系の基本的な考え方や方針を示します。

1 はじめに

- ・横浜市都市計画マスタープランの位置づけや構成
- ・改定の背景
- ・エリア設定の考え方
- ・エリア別方針の役割
- ・5つのテーマと2つの方針

2 現況と課題

3 将来像

現況と課題をふまえた、将来の都市像

4 5つのテーマと2つの方針

経済・暮らし・にぎわい・環境・安全安心 / 土地利用・都市交通
の各方針と方針図等

5 まちづくりの実現に向けて

まちづくりを推進していくための具体的な主体との連携

1 地域別構想の改定について

2 エリア別方針について

3 区別計画について

4 改定の流れ

5 エリア別方針各エリアの概況

1 区の概況

地勢、人口動態、等

2 区の特徴・魅力

例) 良好な住宅地の広がり、豊かなみどりや農地が残る自然環境
地域に根差した多様な歴史的資源、
拠点駅を中心とした都市機能の集積など

3 現況と課題

4 まちづくりの基本方針

特徴・魅力、課題などを踏まえた区の将来像等

5 区の特徴を活かしたまちづくり

区のまちづくりの重点取組や方針、取組を進める地区等

例) 緑地や農地などの資源を活用したまちづくり、
歴史的資源の活用とにぎわい創出、拠点駅周辺の機能強化・充実

1 地域別構想の改定について

2 エリア別方針について

3 区別計画について

4 改定の流れ

5 エリア別方針各エリアの概況

4 改定の流れ | 改定までのプロセス

エリア別方針・区別計画ともに、市民の皆様等から事前に意見聴取を行ったうえで素案を作成します。

その後、素案・原案の意見募集の結果等を反映し、改定します。

<意見聴取方法>

生活圏や経済活動を行う場所等の課題や将来像に関する様々なご意見をいただけるよう、エリアごとの概況をお示ししながら、

- ・エリアや区の魅力、特に力を入れるべきまちづくりの取組等に関する市民アンケート
- ・市区庁舎でのパネル展

エリア別方針の意見聴取方法

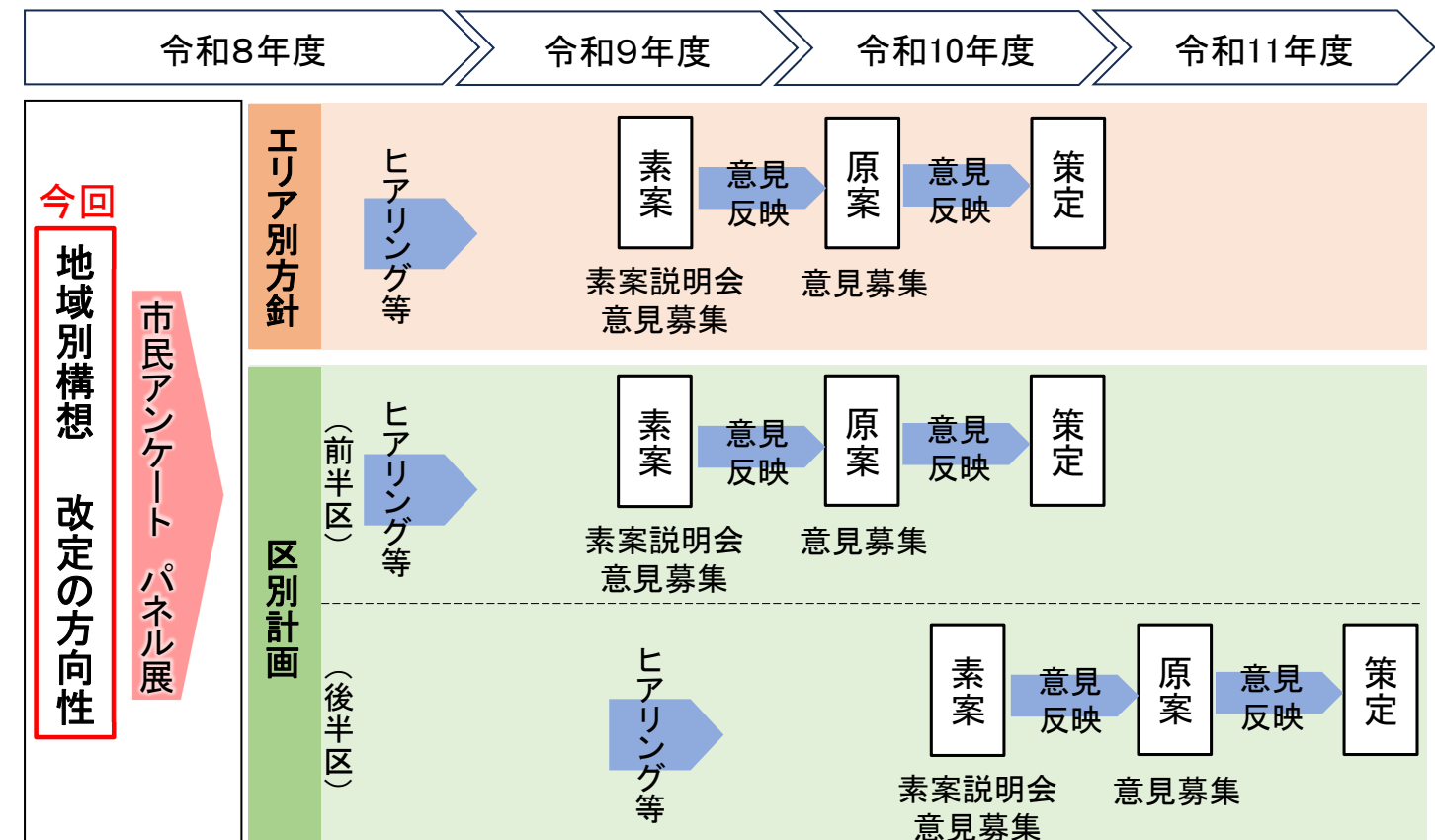
- ・鉄道事業者や公的住宅供給団体等の関係団体へのヒアリング 等

区別計画の意見聴取方法

各区の状況に応じて、

- ・自治会町内会・商店会などの関係団体等へのヒアリング
- ・意見募集 等

4 改定の流れ | 改定スケジュール



前半区(8区):西区、金沢区、港北区、緑区、青葉区、都筑区、戸塚区、泉区

後半区(10区):鶴見区、神奈川区、中区、南区、港南区、保土ヶ谷区、旭区、磯子区、栄区、瀬谷区

1 地域別構想の改定について

2 エリア別方針について

3 区別計画について

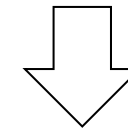
4 改定の流れ

5 エリア別方針各エリアの概況

5 エリア別方針各エリアの概況

・市民や事業者の皆様にとってわかりやすい地域別構想とするため

・生活圈や経済活動を行う場所等の課題や将来像に関する様々なご意見をいただくため

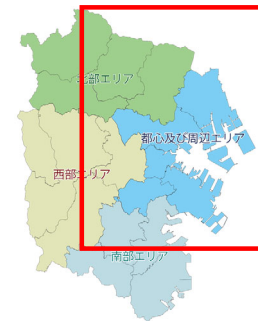


意見聴取にあたり、4つのエリアごとの概況をお示します。



5 エリア別方針各エリアの概況 | 都心及び周辺エリア

横浜都心と新横浜都心の2つの都心部と臨海部、その周辺の住宅地からなり、東急東横線や京浜急行線などにより、東京都心へのアクセスが良好なエリア



5 エリア別方針各エリアの概況 | 都心及び周辺エリア

<地形>

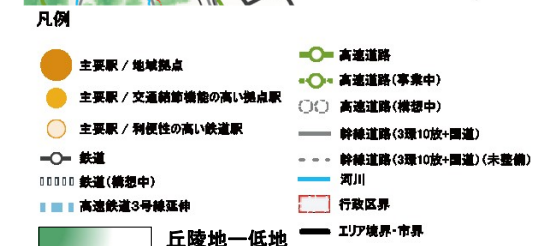
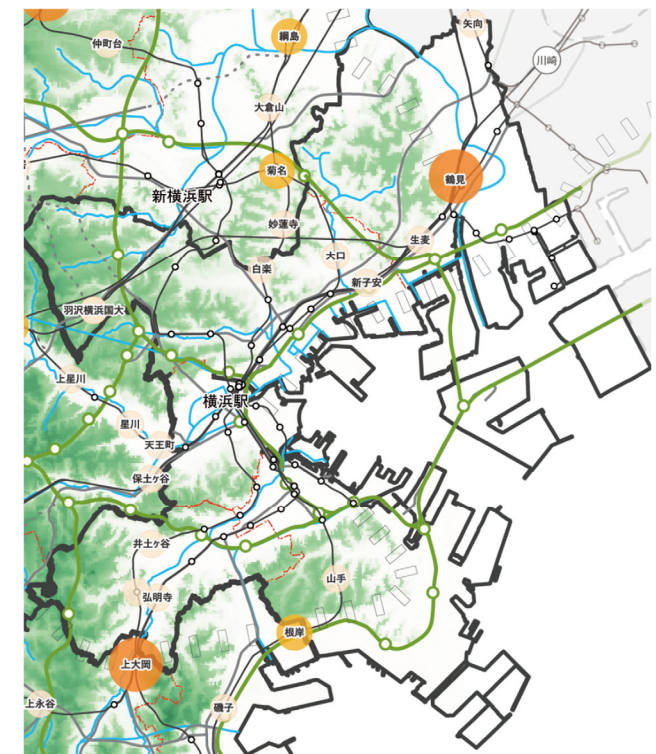
・鶴見区・神奈川区・西区・中区・南区は、丘陵部と鶴見川・帷子川・大岡川・入江川・滝の川流域の低地部、埋立地で構成されています。

<成り立ち>

・開港後、市街化が進み、臨海部では、埋立てにより工業が集積し、労働者の居住地も形成されました。

・戦後は、復興事業により、幹線道路などの基盤整備が行われたほか、接收解除に伴い、横浜駅西口の広場整備や業務・商業施設の集積が進みました。

・1983年以降は、みなとみらい21事業により、大型の業務・商業・観光施設の立地が進みました。

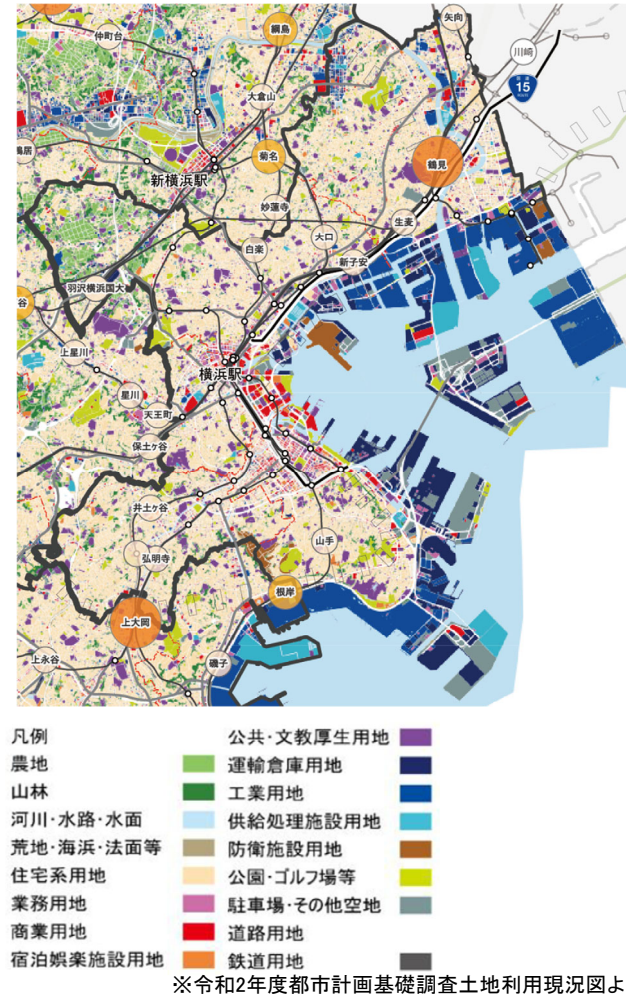


＜交通＞

- ・JR東海道線・京浜東北線、東急東横線、京浜急行線、横浜市営地下鉄線などの鉄道網で、東京都心や市内各方面につながっています。
- ・高速道路や幹線道路も集積し、東京方面や臨海部、内陸部を結ぶ多方向の道路網が形成されています。

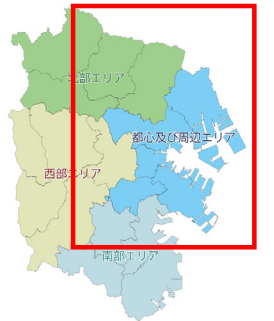
＜土地利用＞

- ・国道15号線やJR線より海側の臨海エリアでは、鶴見区、神奈川区にまたがって製造、研究施設などが広く集積し、神奈川区、西区、中区にかけては、商業や観光施設が集積しています。
- ・一方、内陸側は、駅を中心に業務・商業施設等が集積するほか、高密度に住宅地が広がっています。



＜人口動態＞

- ・いずれの区も、東京都23区等からの転入により増加しています。今後も緩やかに増加し、2065年頃にピークを迎えると想定されています。
- ・また、高齢者層の増加は比較的緩やかですが、高齢化率は2070年に約31%に達する見込みです。



◆人口増減の推移 (H27～R7) ※国勢調査による

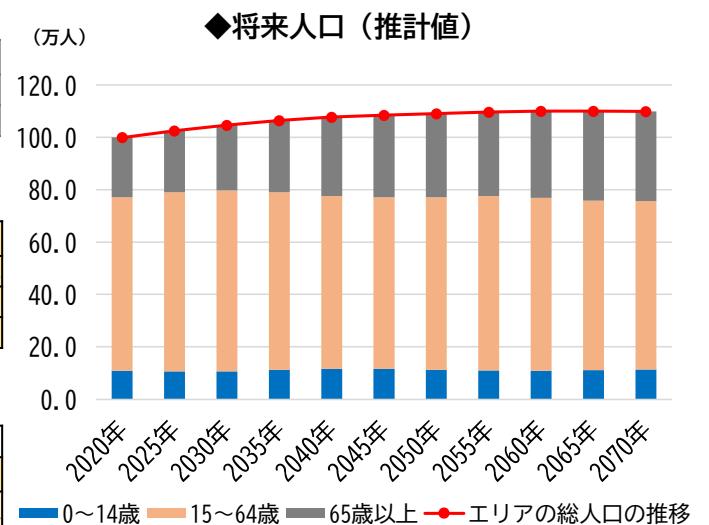
	鶴見区	神奈川区	西区	中区	南区	合計
人口増減数 (人)	15,427	15,882	9,709	5,841	4,907	51,766
人口増減率 (%)	5.5%	6.7%	9.9%	4.0%	2.5%	5.4%

◆人口動態の推移 (H27～R7) ※住民基本台帳による

	鶴見区	神奈川区	西区	中区	南区	合計
人口増加数 (人)	11,393	15,776	9,819	6,464	1,952	45,404
社会増加数 (人)	15,306	19,426	10,994	15,385	14,785	75,896
自然増加数 (人)	-3,913	-3,650	-1,175	-8,921	-12,833	-30,492

◆エリアの主な転出入先 (R7) ※住民基本台帳による

	転入元	転入数 (人)	転出先	転出数 (人)
1位	東京都23区	10,775	東京都23区	10,222
2位	川崎市	4,949	川崎市	5,024



＜横浜都心＞

- ・国内外からの更なる誘客の促進や、地域経済と産業の活性化を図るため、各地区の特性に応じた一層の機能集積や機能強化、更なる魅力向上が必要です。
- ・横浜駅周辺は日本有数のターミナル駅を中心とした業務・商業機能等が高度に集積しています。
- ・関内・関外は、開港以来の歴史と文化や個性豊かな商店街など、独自の魅力を有し、「国際的な産学連携」「観光・集客」をまちづくりのテーマに掲げた取組も進められています。
- ・臨港パークから山下公園、山下ふ頭へとつながる水際線は、市民や来街者にとって貴重な親水空間です。居心地が良い歩行者空間の創出や、公共空間を活用したにぎわいづくりなどを通じて、更なる魅力の向上を図ることが必要です。



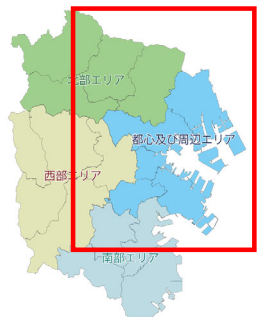
▶横浜駅周辺



▶赤レンガ倉庫周辺の水際線

＜主要駅周辺＞

- ・地域拠点である鶴見駅周辺は、業務・商業機能や公共施設等が集積しています。交通ネットワークの拠点として、地域特性に応じた拠点機能の充実を図ることが必要です。



＜周辺エリア・住宅地＞

- ・都心周辺や鶴見駅周辺には、丘陵地から港を臨む横浜らしい景観を持つ住宅地や、下町らしい温かみが残る住宅地、利便性の高いエリアがある一方で、木造密集市街地などでは、建物の不燃化や、狭い道路の拡幅整備などが必要です。



▶木造密集市街地

<水・緑環境>

- ・緑が少なく、その効果や魅力を実感しにくい地区も存在し、公園の再整備や市街地での緑化を進める必要があります。



<産業環境>

- ・京浜臨海部は、羽田空港への交通利便性が高く、高度な産業や人材が集積しています。また、土地利用転換が進むエリアもあり、ポテンシャルを活かした新たな企業立地や民間投資の誘導が必要です。
- ・就業者や来街者が潤いを感じることができる魅力的な緑や水辺環境の整備が必要です。



▶京浜臨海部末広町地区

新横浜都心やセンター北・センター南駅周辺を拠点とし、東急田園都市線や東急東横線、JR横浜線、横浜市営地下鉄3号線により、東京都心・新横浜方面へのアクセスが良好なエリア

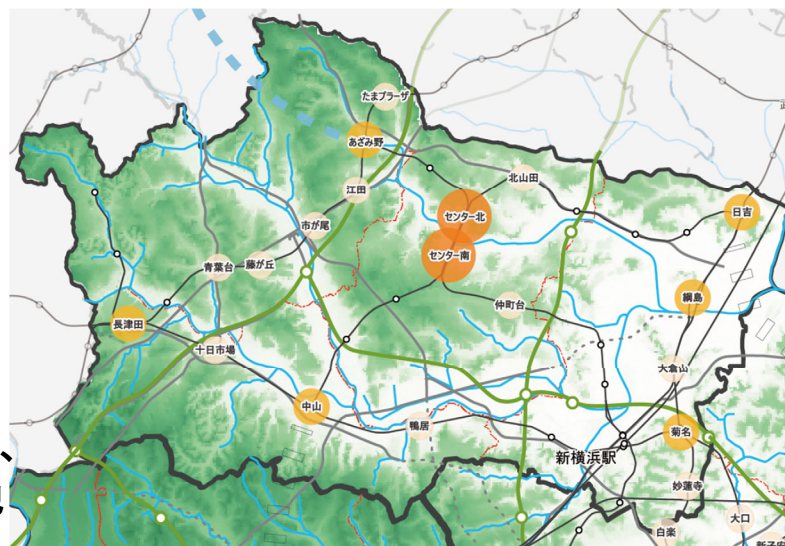


<地形>

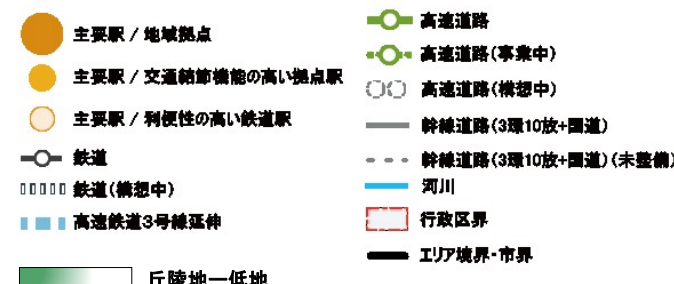
- ・港北区・緑区・青葉区・都筑区は、丘陵部と鶴見川水系流域の低地部で構成されています。

<成り立ち>

- ・1908年の鉄道の開通を契機に、鉄道沿線や河川沿いで市街地の形成や工業の集積が始まりました。
- ・高度経済成長期には、土地区画整理事業による大規模な住宅地開発が各所で行われ、新横浜駅周辺では新幹線開通に伴い、市の新たな拠点としての整備が進みました。



凡例

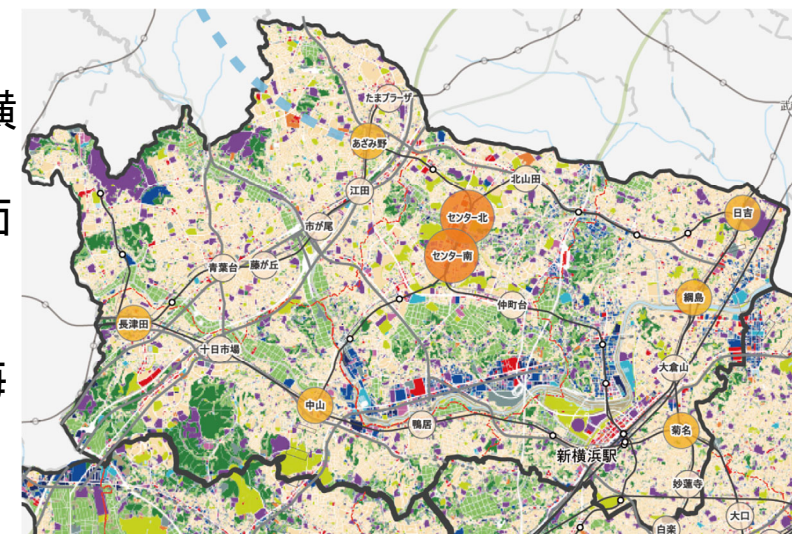


<交通>

- ・東急田園都市線・東横線、JR横浜線、横浜市営地下鉄線の鉄道網で、東京都心・新横浜方面につながっています。
- ・東名高速道路や横浜環状北西線などにより、東京方面や臨海部への道路網が形成されています。

<土地利用>

- ・地域拠点であるセンター北・南には、大規模な業務・商業施設が多数立地しています。
- ・その他の駅周辺には商業や集合住宅が、丘陵部には戸建て住宅を中心とした住宅地も広がっています。
- ・鶴見川流域沿いを中心に、工業・物流施設等が多数立地しているほか、まとまった農地や緑が広がっており、自然的土地利用も比較的多いエリアです。

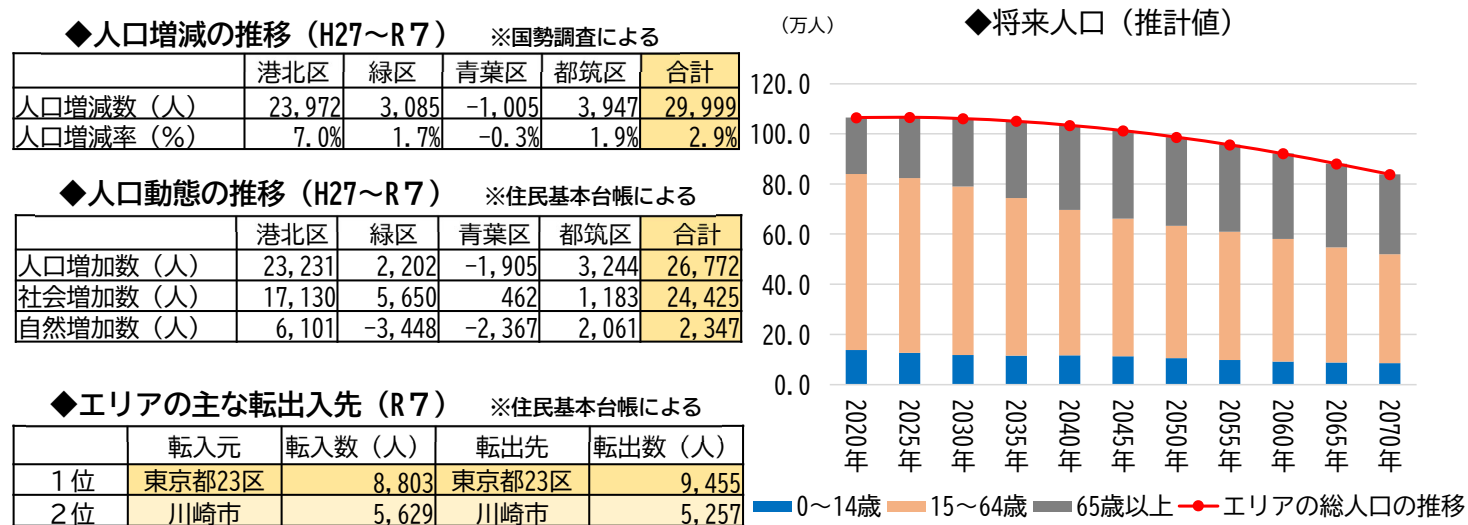


※令和2年度都市計画基礎調査土地利用現況図より



＜人口動態＞

- ・川崎市等からの転入超過により増加していますが、東京都23区への転出が超過し、エリア全体では減少局面に入りつつあります。港北区が人口のピークを迎える2040年以降は減少のペースが速まり、2070年には2020年比で約21%減少すると想定されています。
- ・高齢化率は2070年に約38%に達する見込みです。



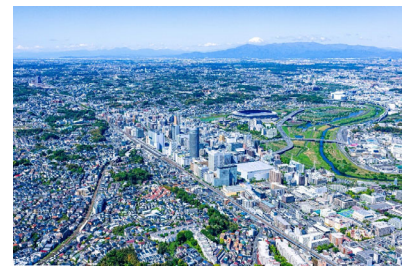
＜新横浜都心＞

- ・新横浜駅は、東急新横浜線、相鉄新横浜線が開通し、交通結節点としての機能がさらに強化され、駅周辺は業務機能が集積しています。
- ・新横浜地区は、自然豊かな就業環境を活かしたさらなる企業立地や、交流・滞留機能の誘導、回遊性の創出などを一体的に推進する必要があります。
- ・城郷地区や新羽地区、羽沢地区は、歴史・自然、工業、大学など、各地区の特徴を活かした取組を進める必要があります。



＜主要駅周辺等＞

- ・センター北、センター南駅周辺は、横浜市営地下鉄ブルーラインとグリーンラインが交差し、交通利便性が高い地域拠点です。
- ・大規模商業施設や公共施設、業務機能などが集積しています。社会情勢や地域のニーズの変化に対応し、新たな土地利用や機能誘導が求められます。



▶新横浜駅周辺

＜住宅地＞

- ・昭和30年代～50年代の土地区画整理事業により計画的に整備された住宅地は、建替えの時期を迎えています。
- ・既成市街地も含め、多様な世帯が住みやすい住環境の形成に向けて、住宅地の魅力・利便性の向上や、まちのルールの見直しなど、ニーズの変化に応じた取組が必要です。



＜交通ネットワーク＞

- ・横浜市営地下鉄ブルーライン(横浜市高速鉄道3号線)の延伸(あざみ野～新百合ヶ丘)については、早期実現に向けた取組を進めており、川崎市北部、多摩地域への広域的なネットワーク形成や沿線地域の活性化、新駅を中心とした駅周辺のまちづくりの検討が必要です。



▶土地区画整理事業により整備された住宅地

＜水・緑環境＞

- ・こどもの国周辺地区など緑の10大拠点に位置付けられたまとまった緑地が広がっています。
- ・寺家ふるさと村や新治市民の森に代表される水田景観や里山環境など豊かな自然や農空間が広がり、良好な自然環境や風致・景観が形成されています。まちの魅力としても発信できるよう、緑地等の保全・育成、市民が親しみ楽しめる場としての活用等が必要です。



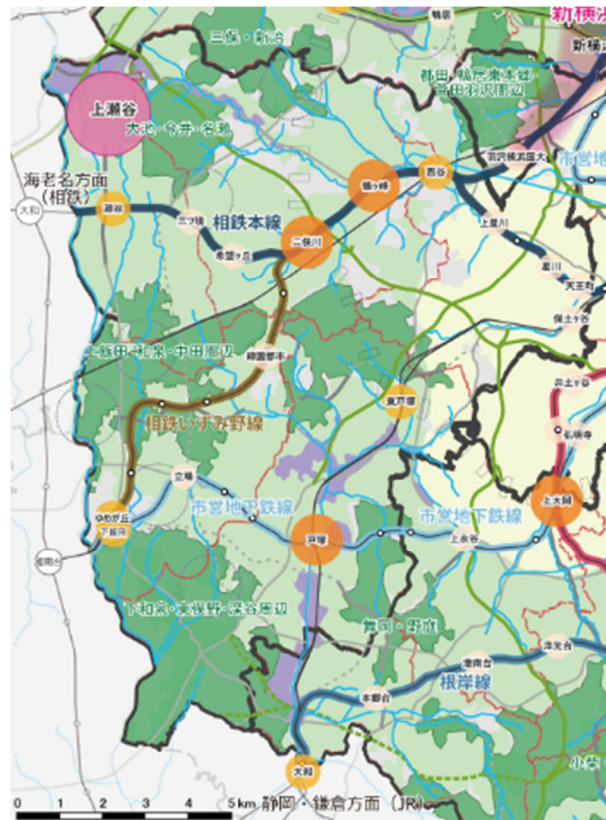
＜産業環境＞

- ・内陸工業集積地域など、産業機能が集積するエリアでは、既存の産業の維持・強化、操業環境の保全とともに、住環境との共存も必要です。
- ・新たな成長産業の立地促進や、大学等の知的資源との連携による産業機能の強化が求められています。



▶新治市民の森

豊かな自然と大規模な住宅地が共存し、相鉄線とJR線、東急東横線との相互直通運転により、新幹線や東京都心へのアクセス性が高く、県央・県西とつながる広域利便性の高いエリア

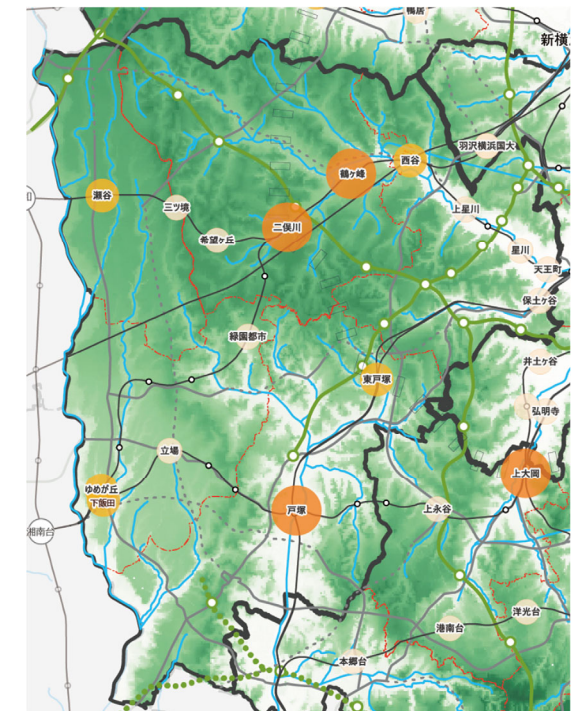


<地形>

・保土ヶ谷区・旭区・戸塚区・泉区・瀬谷区は、丘陵部と帷子川・柏尾川・境川流域の低地で構成されています。

<成り立ち>

- ・JR東海道本線や相鉄線の開業を契機に、工業や商業、住宅の立地が進みました。
- ・戦後には公営住宅の建設が開始され、高度経済成長期には、人口急増に伴い、大規模住宅団地や戸建分譲住宅地の開発も進みました。
- ・1980年以降は、東戸塚駅や横浜市営地下鉄の開業を契機に、駅周辺での市街地再開発事業が行われました。



凡例

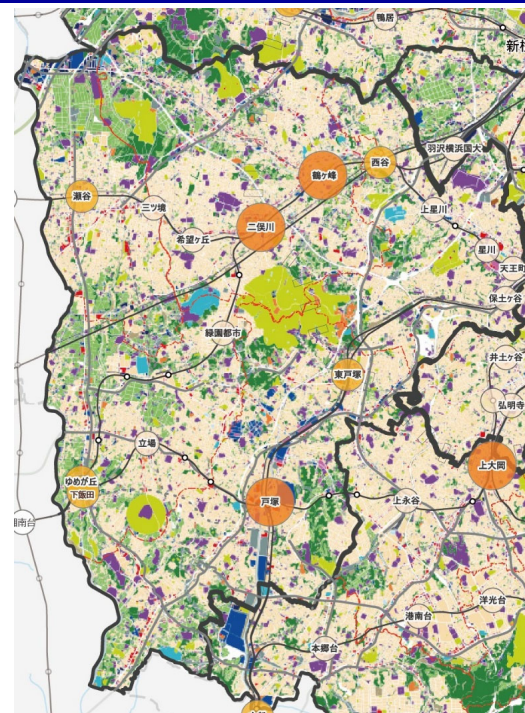
- 主要駅 / 地域拠点
- 主要駅 / 交通結節機能の高い拠点駅
- 主要駅 / 利便性の高い鉄道駅
- 鉄道
- 鉄道(構想中)
- 高速鉄道3号線延伸
- 丘陵地一低地
- 高速道路
- 高速道路(事業中)
- 高速道路(構想中)
- 幹線道路(3環10放+国道)
- - 幹線道路(3環10放+国道)(未整備)
- 河川
- 行政区界
- エリア境界・市界

<交通>

- ・相鉄線とJR線、東急東横線との相互直通運転や横浜市営地下鉄線の鉄道網により、新幹線や東京都心、県央・県西とつながっています。
- ・国道16号線で東西方向、環状4号線で南北方向の道路網が形成されています。

<土地利用>

- ・鉄道沿線を中心に、丘陵部を含めて住宅地が広がる一方で、境川や帷子川、柏尾川流域沿いを中心に農地や山林が分布しています。
- ・地域拠点である二俣川・鶴ヶ峰、戸塚には、大規模な業務・商業施設が高度に集積し、その他の駅周辺には商業や集合住宅が広がっています。
- ・柏尾川沿いを中心に工業機能も集積され、住宅と自然が共存する土地利用が形成されています。



※令和2年度都市計画基礎調査土地利用現況図より

- 凡例
- 公共・文教厚生用地
- 運輸倉庫用地
- 工業用地
- 供給処理施設用地
- 防衛施設用地
- 公園・ゴルフ場等
- 駐車場・その他空地
- 道路用地
- 鉄道用地
- 農地
- 山林
- 河川・水路・水面
- 荒地・海浜・法面等
- 住宅系用地
- 業務用地
- 商業用地
- 宿泊娯楽施設用地

<人口動態>

- ・一部地域では増加しているものの、エリア全体では減少しています。
- ・2030年代から減少が加速し、2070年には2020年比で、約33%減少すると想定されています。
- ・高齢化率は、2040年には約36%、2070年には約41%に達する見込みです。



◆人口増減の推移 (H27~R7) ※国勢調査による

	保土ヶ谷区	旭区	戸塚区	泉区	瀬谷区	合計
人口増減数(人)	492	-7,406	7,792	-3,964	-4,126	-7,212
人口増減率(%)	0.2%	-3.0%	2.8%	-2.6%	-3.3%	-0.7%

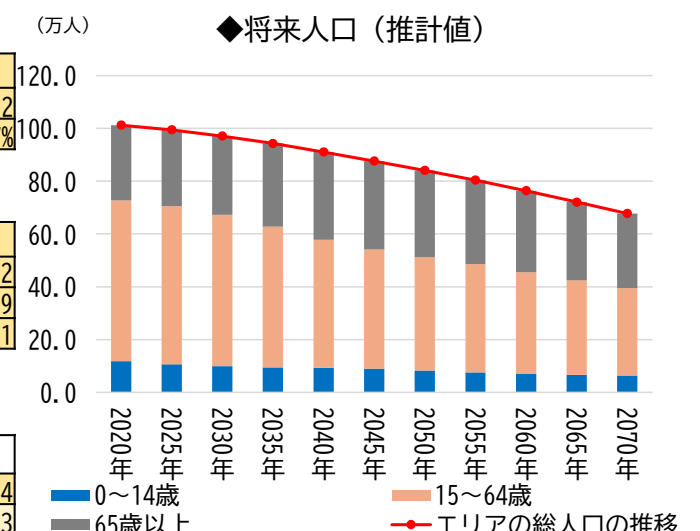
◆人口動態の推移 (H27~R7) ※住民基本台帳による

	保土ヶ谷区	旭区	戸塚区	泉区	瀬谷区	合計
人口増加数(人)	-1,545	-8,737	4,708	-5,201	-5,247	-16,022
社会増加数(人)	8,809	6,194	11,302	1,490	1,534	29,329
自然増加数(人)	-10,354	-14,931	-6,594	-6,691	-6,781	-45,351

◆エリアの主な転出入先 (R7) ※住民基本台帳による

	転入元	転入数(人)	転出先	転出数(人)
1位	東京都23区	4,073	東京都23区	4,484
2位	県央地区	2,427	県央地区	3,273

◆将来人口(推計値)



<主要駅周辺>

・二俣川駅では、多様な都市機能の誘導、鶴ヶ峰駅は、市民の利便性向上に寄与する都市基盤整備や駅前にふさわしい土地の高度利用を図ることが求められます。

<住宅地>

- ・相鉄本線沿線には既成市街地が、いずみ野線沿線には計画的に整備された市街地が広がっています。
- ・大規模団地も存在し、多様な世帯が住みやすい住環境の形成に向けて、ニーズの変化に応じた取組が必要です。

<産業環境>

- ・内陸工業集積地域では、交通利便性を背景に産業機能が集積する一方、住宅や商業用途への土地利用転換も見られ、既存産業の維持・強化と操業環境の保全とともに、住環境との共存も必要です。また、土地利用転換の機会を捉えた新たな成長産業の立地促進が期待されています。



▶大規模団地



<水・緑環境>

- ・まとまった緑地や農地に加え、市街地にも樹林地や農地が点在しており、これらの保全・育成とあわせて、市民が親しみ楽しめる場としての活用等が必要です。

<郊外部の活性化拠点>

- ・上瀬谷地区のまちづくりに伴う新たなニーズに対応するため、周辺鉄道沿線や幹線道路沿道での適切な機能誘導を図る必要があります。

<交通ネットワーク>

- ・駅間を結ぶ南北方向の移動手段が少ないことから、環状4号線等を活用したバス交通ネットワークの新たな構築や新たな輸送システムの導入による、移動しやすいまちの実現が期待されます。



▶舞岡ふるさとの森



京浜急行線やJR根岸線により鎌倉市や横須賀・三浦方面につながり、豊かな自然や、歴史的資産、海辺のレクリエーション施設など、多様な魅力を持ち、駅から離れた郊外部には戸建て住宅地が広がるエリア

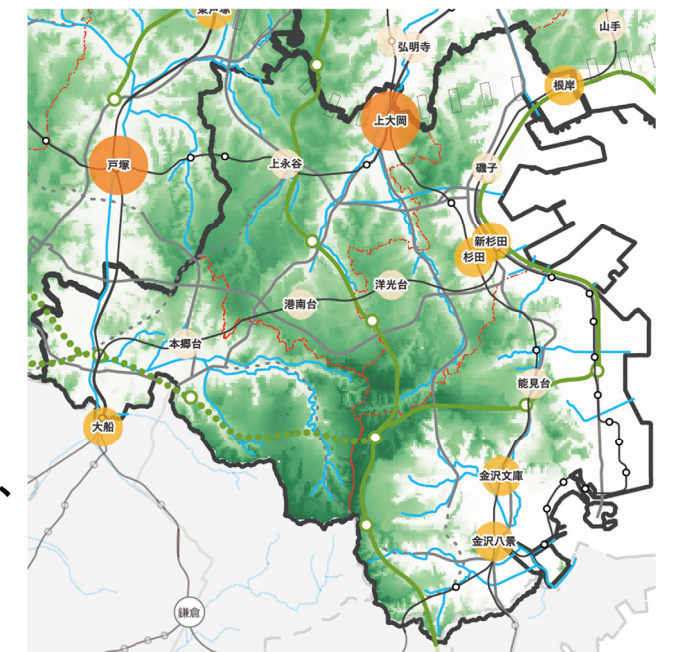


<地形>

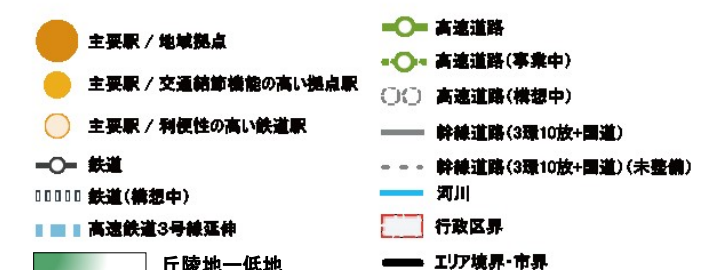
- ・港南区・磯子区・金沢区・栄区は、丘陵部と大岡川・宮川・侍従川・柏尾川流域の低地部、埋立地で構成されています。

<成り立ち>

- ・京浜急行電鉄線、横浜市営地下鉄線、JR根岸線の開業に伴い、道路や公園などの都市基盤施設に合わせて大規模な集合住宅団地や戸建住宅団地が形成されました。
- ・根岸湾や金沢地先の埋立事業により、臨海部には石油精製や造船・製造などの企業が進出したことにより、従業員の居住地として鉄道沿線の住宅地開発が進みました。

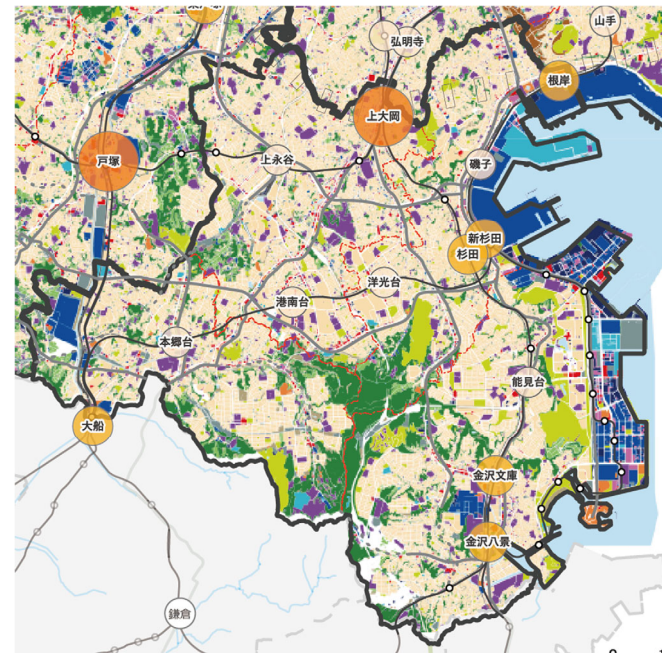


凡例



＜交通＞

- ・京浜急行線やJR根岸線等の鉄道網により横浜都心や鎌倉方面、横須賀・三浦方面とつながっています。
- ・鎌倉街道などの幹線道路により横浜都心方面への道路網が形成されています。



※令和2年度都市計画基礎調査土地利用現況図より

- 凡例
- 公共・文教厚生用地
 - 農地
 - 山林
 - 河川・水路・水面
 - 荒地・海浜・法面等
 - 住宅系用地
 - 業務用地
 - 商業用地
 - 宿泊娯楽施設用地
 - 運輸倉庫用地
 - 工業用地
 - 供給処理施設用地
 - 防衛施設用地
 - 公園・ゴルフ場等
 - 駐車場・その他空地
 - 道路用地
 - 鉄道用地

＜土地利用＞

- ・臨海部を中心に、製造業や物流などの工業施設が多数集積しています。
- ・地域拠点である上大岡には大規模な業務・商業施設が高度に集積し、その他の駅周辺などには商業や大規模な集合住宅団地、戸建て住宅地が広がっています。
- ・円海山周辺や大規模な公園など、まとまった緑が点在しています。

＜人口動態＞

- ・横須賀三浦地区からの転入は超過していますが、南部エリア全体では人口が減少しており、2070年には2020年比で約43%減と、大幅な減少が想定されています。
- ・高齢化率は2035年に約35%、2070年には約43%に達する見込みです。



◆人口増減の推移 (H27～R7) ※国勢調査による

	港南区	磯子区	金沢区	米区	合計
人口増減数 (人)	-5,004	574	-10,046	-1,943	-16,419
人口増減率 (%)	-2.3%	0.4%	-4.9%	-1.6%	-2.3%

◆人口動態の推移 (H27～R7) ※住民基本台帳による

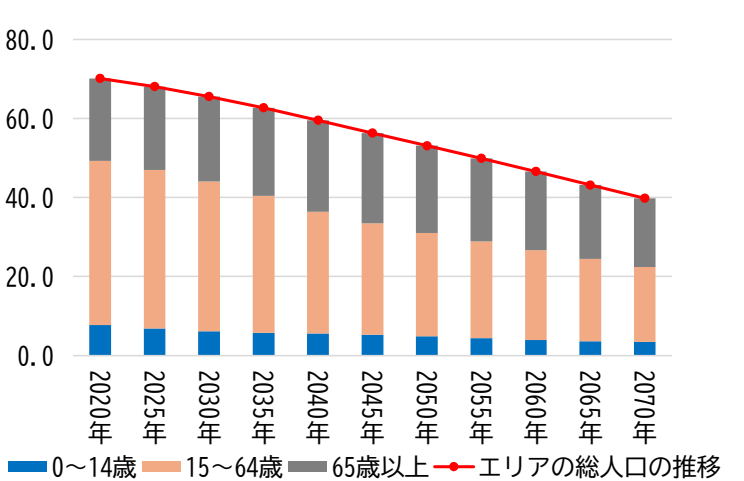
	港南区	磯子区	金沢区	米区	合計
人口増加数 (人)	-7,126	-1,545	-12,437	-4,025	-25,133
社会増加数 (人)	3,022	5,781	-1,484	1,871	9,190
自然増加数 (人)	-10,148	-7,326	-10,953	-5,896	-34,323

◆エリアの主な転出入 (R7) ※住民基本台帳による

	転入元	転入数 (人)	転出先	転出数 (人)
1位	東京都23区	2,675	東京都23区	3,269
2位	横須賀三浦地区	2,228	横須賀三浦地区	1,911

(万人)

◆将来人口 (推計値)



＜主要駅周辺＞

- ・上大岡駅周辺は、市街地再開発事業により、商業・業務機能等の集積が進んでおり、交通ネットワークの拠点として、地域特性に応じた機能強化が求められます。



＜住宅地＞

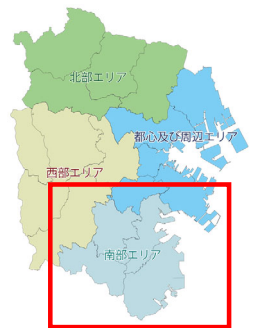
- ・昭和30年代を中心に開発された計画的な住宅地では、地区計画等の良好な住環境を維持するためのまのルールが多く策定されています。
- ・JR根岸線の洋光台・港南台・本郷台駅周辺などの大規模団地では、居住者の高齢化や住宅の老朽化等の課題に対応するため、建替えや団地再生の取組が進められています。
- ・多様な世帯が住みやすい住環境の形成に向けて、ニーズの変化に応じた取組が必要です。



▶上大岡駅周辺

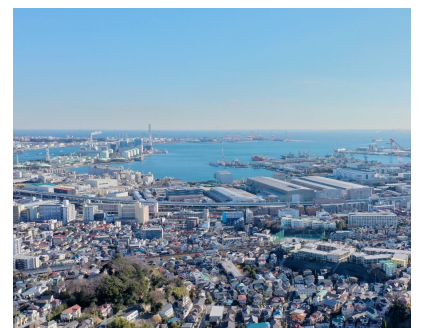
＜産業環境＞

- ・臨海部の産業集積地は多くの企業・事業所が立地していますが、企業の入れ替わりに伴う土地利用転換を踏まえた持続的な発展に向けた取組や、津波や高潮などの災害リスクへの備えが求められています。



＜水・緑環境＞

- ・円海山周辺地区などの緑の10大拠点に代表されるまとまりのある緑地や、市街地の中に点在する樹林地や農地など、まちの魅力としても発信できるよう、緑地等の保全・育成や、市民が親しみ楽しめる場としての活用等が必要です。



▶臨海部の産業集積地

＜交通ネットワーク＞

- ・横浜環状南線及び横浜湘南道路の整備が進められ、藤沢市や横浜市西部への広域的なネットワークの形成や周辺市街地の渋滞緩和が期待されます。