

# 横浜市都市計画マスタープラン改定に向けた提言

平成 23 年 4 月 27 日

横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会

# 目次

はじめに	1
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のあり方	
1 改定の目的と背景	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	3
5 計画期間の考え方	4
6 構成と記載内容等の考え方	4
7 今回の改定後の記載内容の見直しについて	6
第2章 都市づくりの基本理念、目標等について	
1 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	7
(2) 横浜市の現況	10
(3) 超長期(2050(平成62)年頃)の横浜を取り巻く環境の展望	29
(4) 2025(平成37)年に向けた都市づくりの課題	30
2 都市づくりの基本理念	32
3 都市づくりの目標	
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	32
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の推進	33
③ 首都圏全体の発展を牽引するとともに、国際競争力を高めるための基盤づくりの推進	34
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の推進	34
⑤ 誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現	36
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の推進	36
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の推進	37
4 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	
ア 現況	38
イ 基本的考え方	38
ウ 本市におけるコンパクト化の考え方	38
(2) 都市構造の考え方	
ア 首都圏における位置付け	40
イ 周辺都市との連携と広域的な機能連携軸	40
ウ 目指すべき都市構造	42
おわりに	47
参考資料	
○ 横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会の構成	50
○ 横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会の開催経緯	51
○ 横浜市都市計画マスタープラン改定に向けた提言(素案)市民意見募集 概要版リーフレット	52
○ 意見募集の結果	58

## はじめに

都市計画マスタープランとは、市町村の都市計画に関する基本的な方針で、横浜市の都市計画マスタープランは、全市域を対象とした全市プラン、18区の区ごとに策定する区プラン、地域の課題を解決することが必要な地区などを対象とした地区プランの三段階で定められています。

現行の全市プランは、策定から10年が経過し、この間、社会情勢や関連計画の改定など横浜市を取り巻く環境の変化により、改定する必要性が生じています。

このため、横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会では、改定に向けた検討を行い、このたび改定に向けた提言を取りまとめました。

提言をまとめるにあたっては、市民の皆様からの意見募集を行い、短期間にもかかわらず多くの貴重なご意見をいただくことができました。この場を借りてお礼申し上げます。

また、当初、本委員会は、平成22年度末までに提言をまとめ、委員会の任務を終える予定でしたが、3月15日開催予定だった最後の委員会を控え、準備の最中に起こったのが、東日本大震災でした。震災を受け、委員会を4月に延期するとともに、今一度、都市防災に関する事項の検討を行いました。

最後になりますが、震災により被災された皆様に心よりお見舞い申し上げますとともに、被災地の一日も早い復興をお祈り申し上げます。

横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会  
委員長 高見沢 実

# 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のあり方

## 1 改定の目的と背景

現行の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月に策定され、その後10年あまりが経過した。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る。また、本市においても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ることから、それに合わせた改定が必要となっている。

## 2 横浜市都市計画マスタープランが扱う内容

「まちづくり」とは、市民の生活全般に関わって、自分たちのまちをより良いものにしていくための市民と行政の取組みである。

また、「都市計画」とは、こうしたまちづくりが目指す、まちのあり方を具体化するために土地利用を規制・誘導したり、道路や公園など基盤施設を整備するものである。

「横浜市都市計画マスタープラン」は、この都市計画の方針として、「横浜市基本構想(長期ビジョン)」、および「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即し、市民意見を生かしながら定めるものである。

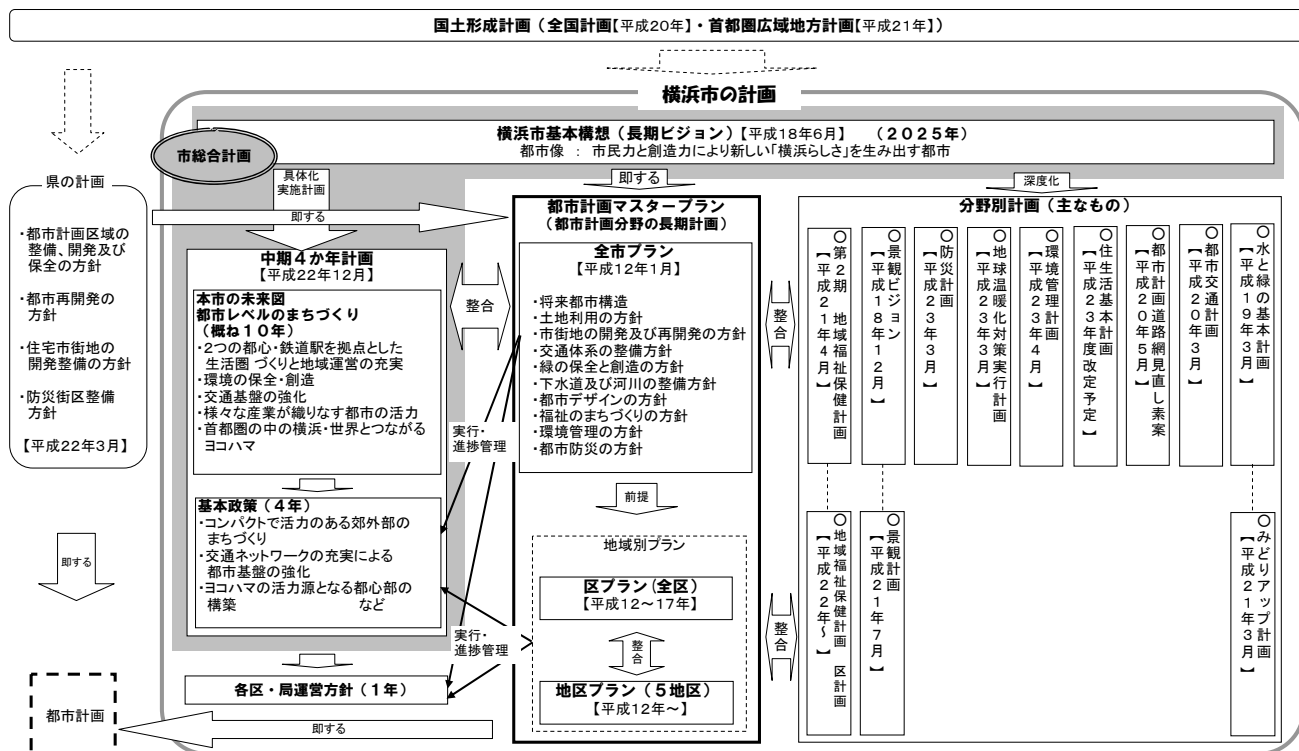
今回の改定では、都市計画に関連する産業や福祉、環境、コミュニティ、防災などの分野についての計画を踏まえたうえで、市民生活全般を視野に入れた検討をするべきと考える。

## 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、「横浜市基本構想(長期ビジョン)」、および「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る、横浜市の都市計画に関する長期的な基本方針である。

横浜市都市計画マスタープランは、市の総合計画である「横浜市中期4か年計画」のうちの概ね10年後のまちづくりの考え方や、分野別計画である「横浜市水と緑の基本計画」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』、「横浜市中期4か年計画」の「市民生活の姿」の実現を目指す。

## 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、あらかじめ長期的な視野にた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あるが、その策定や改定にあ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ある。

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以下のとおりである。

- 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する。
- 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、市民にお知らせする。
- 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)年とする。

### (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年頃)を見据えた上で、目標年次における都市づくりの目標や方針を定める。特に、超長期の人口動向、地球環境問題への対応等の考え方を明らかにする必要がある。また、トレンド型ではなく、理念の具体化・理想の実現といった目標達成のための方針を定めることが望ましい。

## 6 構成と記載内容等の考え方

現行の都市計画マスタープランは、全市プラン、区プラン、地区プランの3段階で策定されている。

全市プランは、わが国最大の政令市である本市の市域全体について、都市計画の基本的な方向を示すということが重要である。

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上での基本の方針を示すということが重要である。

地区プランは、具体的な地域まちづくりの機運が高まった地区において、必要に応じて定めていくツールのひとつである。

以上のように、各プランは各々の重要な意味合いがあるため、都市計画の指針としての内容を充実させるとともに、各プランの位置づけ・役割をより明確にしつつ、引き続き3段階で策定することを基本に検討すべきである。

### (1) 全市プラン

- ・本市全体の都市づくりの目標等について、俯瞰的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、土地利用の方針や交通基盤整備の方針など、全市的に係わる方針を整理し記載する。
- ・他の分野に関する事項については、水と緑、環境、福祉などの分野別の基本構想等のうち、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「部門別都市づくりの方針」としてとりまとめ、記載する。
- ・策定時点で、ある程度見通しが可能な都市づくりに関する施策や事業(「中期4か年計画」や「局運営方針」において位置づけられているものなど)についても、必要に応じて記載する。
- ・都市計画マスタープランの位置づけや求められる役割を記載するとともに、全市プラン、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する。

## (2) 区プラン

- ・全市プランに記載される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。
- ・各区の特徴を踏まえた現行区プランの個性を基本的に尊重しつつも、構成や記載方法等については一定の統一を図る。

なお、改定にあたっては、以下の内容について留意することが必要である。

### ①改定の進め方

- ・ 区のプランに何を記載すべきか、どういうことを配慮すべきか等についての指針をつくり、策定に関わる区民等に示すことにより、区民にもわかりやすい構成等にする必要がある。
- ・ 区界周辺や区を超えたまちづくりも重要であるので、隣接区との調整を適切に行う必要がある。
- ・ 区プラン改定の順序は、各区の状況だけでなく、全市プランの内容等も踏まえ、総合的に検討する必要がある。

### ②記載内容

- ・ 区プランは、区のまちづくりを進める上で、共通に必要なとされる内容を精査し盛り込むとともに、必要に応じて、区ごとの特徴や状況により個別に抱える課題に対応する項目についても、盛り込むこともできるようにするなど、区ごとの違いに配慮する必要がある。

### ③運用

- ・ 土地利用の誘導については、地区計画など地域のルールづくりを推進するとともに、総合的な土地利用の指針として有効に機能するような仕組みづくりについても検討する必要がある。
- ・ 区プランに基づくまちづくりが推進されるように、関連計画、制度等との関係を含め、その位置づけを高めていく必要がある。

### ④区民の関わり方

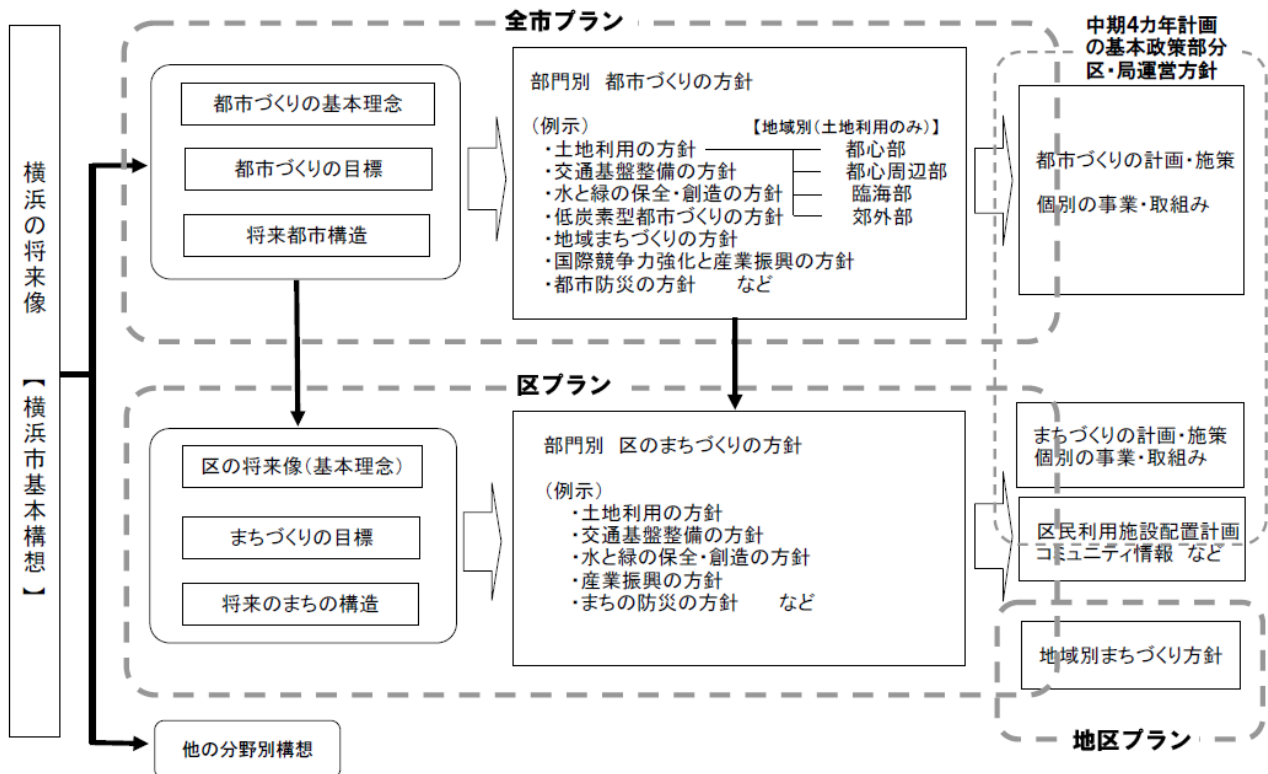
- ・ 区民等による様々な団体が取り組んでいる地域まちづくり活動がまちを創っていくという観点から、区プラン改定を通して、自治会・町内会、企業やNPO法人など多様な主体のまちづくりへの参画を促していくことが重要である。

各区における策定の経緯・背景を踏まえ、かつ現在の社会状況に即して、有効なプランとなることを期待し、実現にあたっては、関係各機関の一層の協力と理解を求める。

### (3) 地区プラン

- ・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、区のまちづくりを進める上で、地域まちづくりの方針として必要とされる事項を記載する。
- ・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、地域まちづくり推進条例に基づくプラン等があり、策定にあたっては、地区の実状に応じて選択する必要がある。

#### 都市計画マスタープランの記載内容の基本的考え方



### 7 今回の改定後の記載内容の見直しについて

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ある。全市プランにおいては、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する。

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」の改定（概ね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、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う。



## 第2章 都市づくりの基本理念、目標等について

### 1 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が広がった。その結果、用途は混在し住環境の悪化もみられた。

これらを解決していくため、昭和40年に6つの基幹的な事業（都心部強化、金沢地先埋立、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る。

また、基幹的な都市基盤の整備に加え、まちづくりの誘導コントロールも行われた。昭和43年の宅地開発指導要綱の制定をはじめとして、市街地環境設計制度の導入、地区計画の手続き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た。

##### イ 現行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1999（平成11）年度に都市計画マスタープラン（全市プラン）を策定した。マスタープランは、おおむね20年後を計画期間とし、次のとおり6つの目標を掲げ、これらに基づき都市づくりがすすめられた。また、全市プラン策定後、順次、区プラン等が策定された。

- 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 現行都市計画マスタープランの概評

現在、計画期間の半分強が経過したが、6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5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、一定程度進められた。

なお、当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ない。

### 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た。しかし、将来土地利用計画図は、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る。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、概ね適正な機能配置が進められた。

### 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、線引きの維持により、まとまった緑地等の保全に一定の効果がでている。また、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、150万本植樹行動をはじめ様々な取り組みが行われてきた。一方で、緑被率は引き続き減少傾向である(※1)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る。

公害や災害、環境への対応に関しては、目標に向けた取り組みを実施し、基本的には成果があがった。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多い(※2)が、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る(※3)。

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る。

また、地球規模の新たな課題である地球温暖化対策(※4)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ない。さらに、近年増加している局地的な大雨(※5)に対しての記載がない。

### 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すすめるなど、目標に沿って整備が進められている。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る。

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ない。

5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た。しかし、副都心に期待された役割のひとつである、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、果たせたとはいえない。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ない(※6)。

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済んだが、西側区間については都市計画手続きには至っていない。(※7)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る(※8)。

#### 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、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、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る。(P21)

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る(※9)。

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はじめとした9地区で策定し、現在も引き続き4地区で策定中である。

また、都市計画マスタープラン策定以降、地域福祉計画、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みが進められており、これらの取組みとの連携や役割分担を図っていく必要がある。

#### ⑥ 世界都市・横浜の実現

国際競争力に関しては、目立った形で国際的な事業活動等が高まったとは言えない。むしろ、中国など東アジア諸国の大都市の台頭により、世界の中での横浜や羽田空港の位置付けは相対的に低下した(※10)。

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(※11)であり、アフリカ国際会議やAPECの開催誘致も果たした。今後、さらなる強化が望まれる。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た。

※1 : P25【図—35 緑被率の推移】

※2 : P27【図—41 大気汚染物質平均濃度の推移】

※3 : P27【図—42 横浜港における COD、全窒素及び全りん的环境基準適合状況推移】

※4 : P14【図—9 横浜市と中小都市の気温の変化】【図—10 熱帯夜の日数の分布】

※5 : P27【図—39 時間 50mm 以上の降雨回数の推移】

※6 : P22【図—26 運輸政策審議会答申】

※7 : P23【図—29 高速道路網図】

※8 : P22【図—27 駅まで15分カバーエリア】

※9 : P26【表—5 横浜市登録歴史的建造物件数】

※10 : P16【図—14 横浜港の取扱コンテナ数】

※11 : P17【図—18 都市別国際会議開催実績】

## (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るが、地域的に見た場合、すでに人口が減少している区がある(図-1,3,図-4(p11)参照)。人口増減率や年齢構成比は、区によって相当ばらつきがある(図-5(p11)参照)。

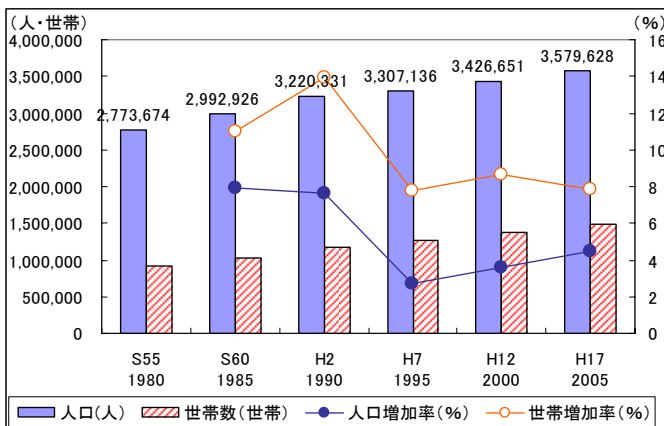
人口ピラミッドでは、年を追うごとに、ボリュームゾーンが上方方向に移動しているが、14歳未満はあまり変化していない(図-6(p11)参照)。年齢構成の推移では、65歳以上は増加しているが、それ以外の人口はあまり変わっていない(図-7(p11)参照)。世帯では、65歳以上がいる世帯が増えている(図-2参照)。

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る。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ることがわかる。しかし、市域南部の駅などでは、駅周辺地区においても、人口が減少している地区もある。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る(図-8-1(p12)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い。概ねの地域で増加しており、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い。世帯分離が進んでいると考えられる(図-8-2(p12)参照)。

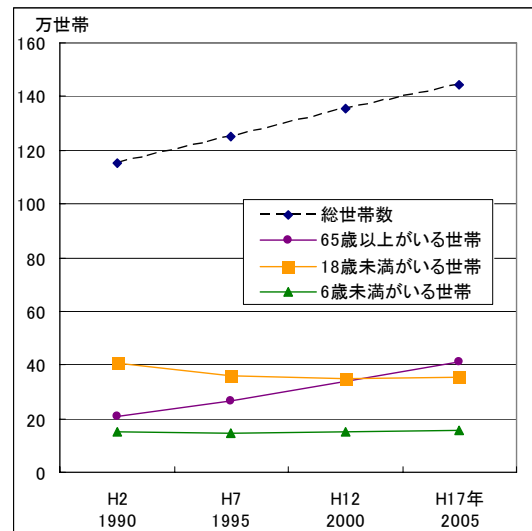
若年層人口の増減率については、方面別にみた場合、市北部において20%と大幅に増加している。また、駅への利便性でみた場合、人口の増減と同様に、利便性が高いほど増加率が高いという傾向があるが、人口の増減率よりも増減の幅が大きい(図-8-3(p13)参照)。

【図-1 人口・世帯数推移】



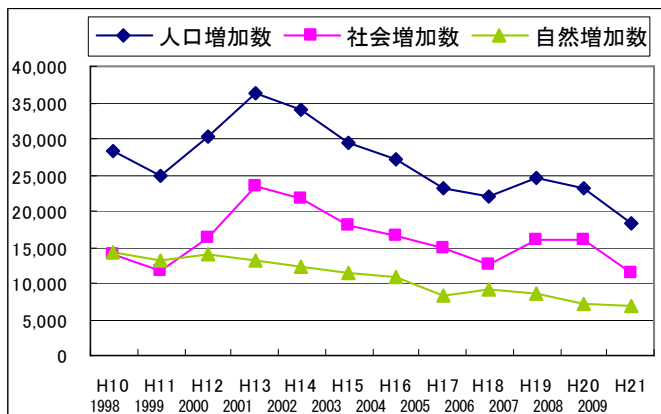
出典：国勢調査

【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

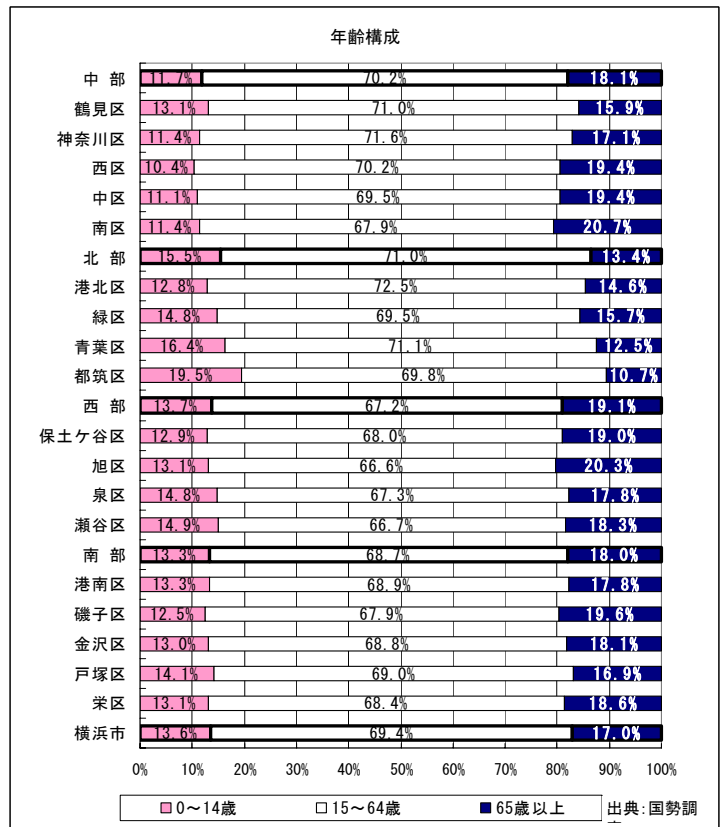
【図-4 区別人口動態図】



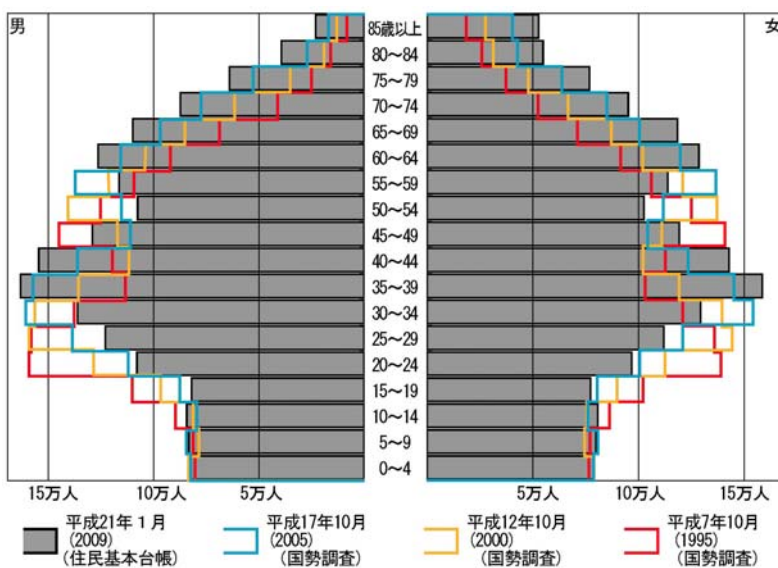
※H17(2005)年からH22(2010)年の人口増加数/H17(2005)年人口総数  
人口は1月1日現在

出典：統計ポータルサイト、人口動態

【図-5 区別年齢構成】

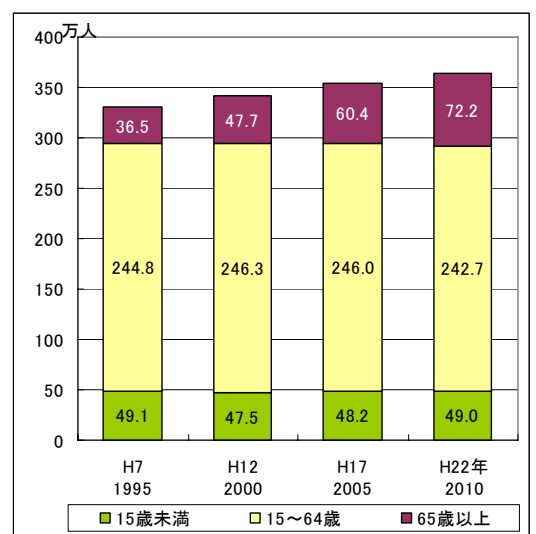


【図-6 人口ピラミッド】



出典：国勢調査

【図-7 年齢構成の推移】



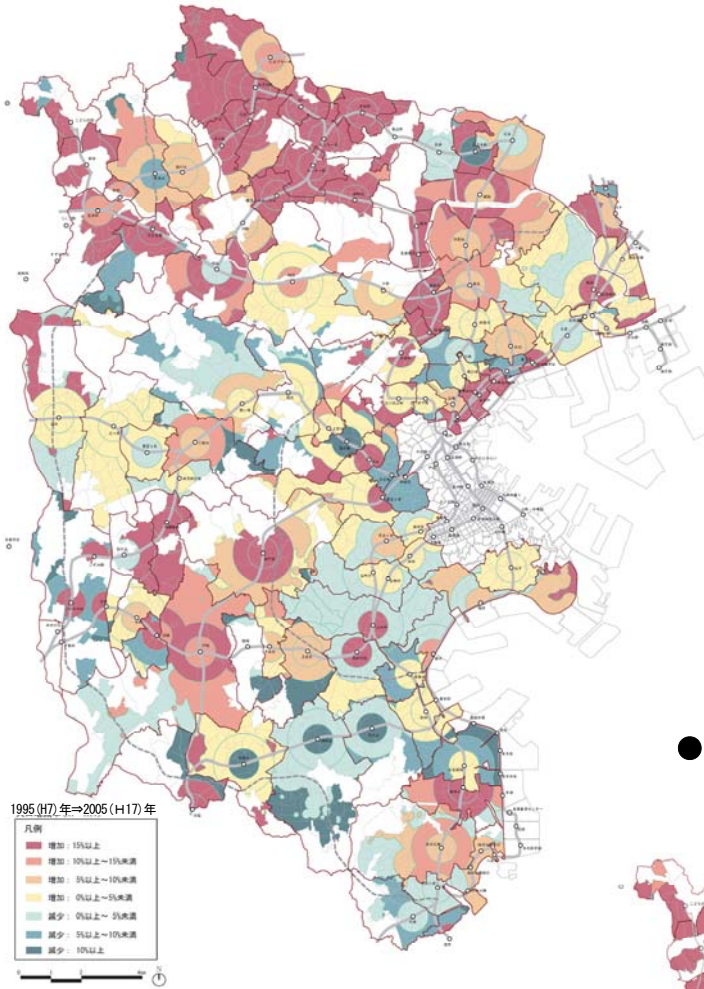
出典：国勢調査、住民基本台帳資料(2010 (H22)年のみ)



## 【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

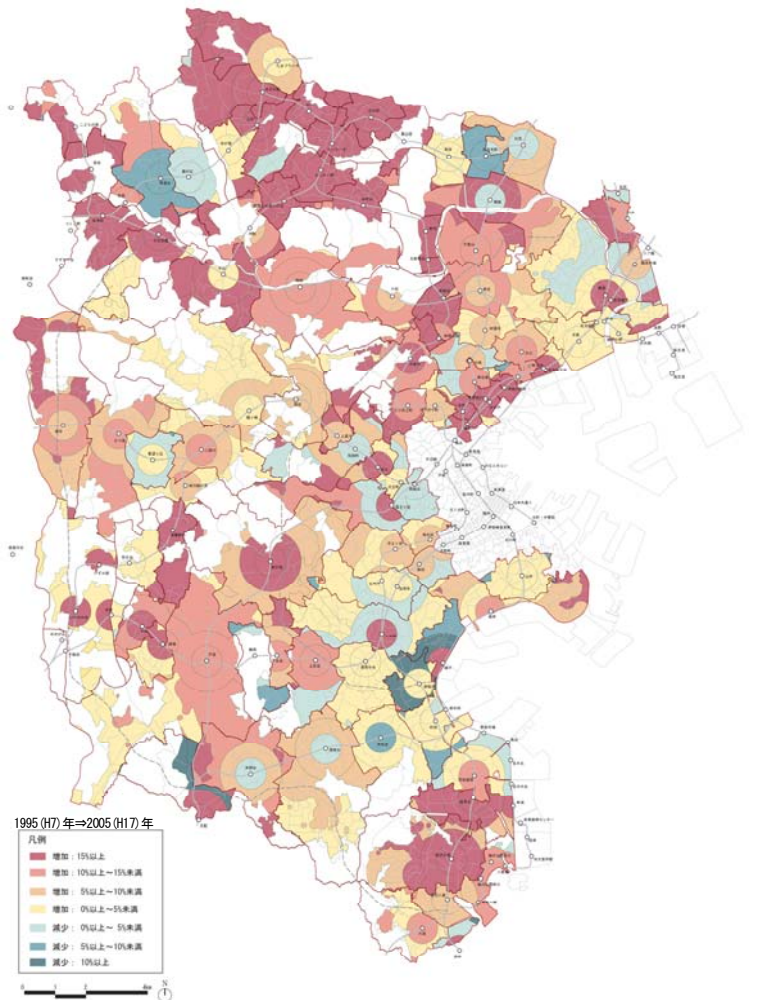
### ●図-8-1 人口増減率



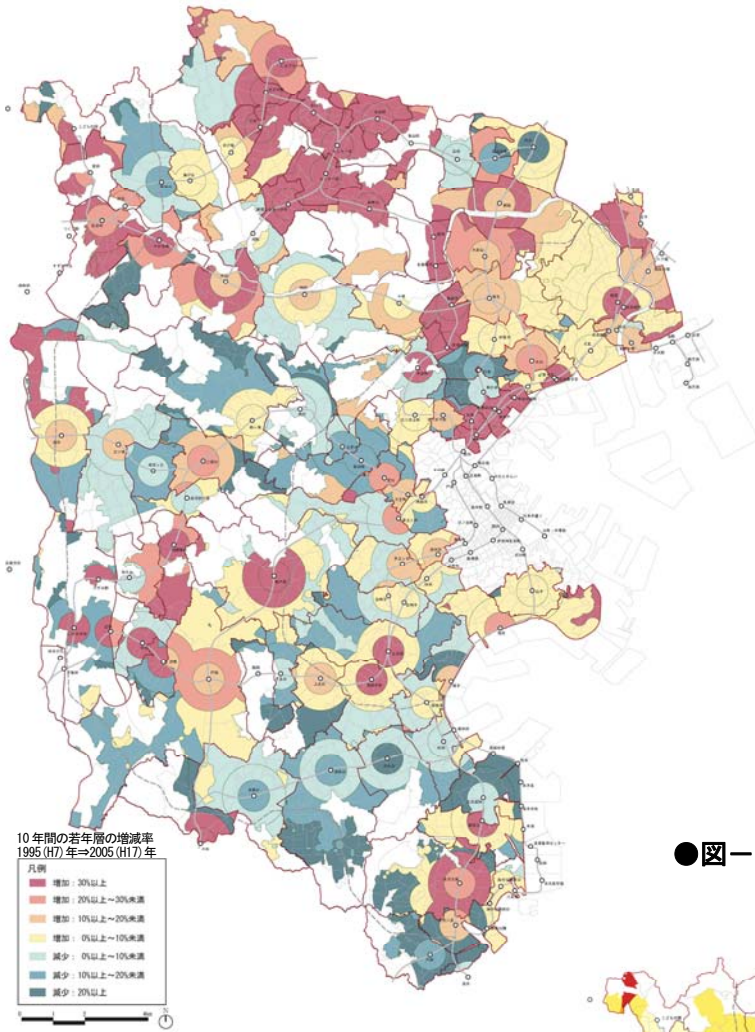
- ・ 駅を中心とした生活圏（駅勢圏）を設定（都心部、臨海部、市街化調整区域を除く）
- ・ 交通利便性により、駅周辺（500m）、徒歩圏（1km）、バス15分圏、15分圏外と分類
- ・ 各エリアのH7～H17の人口増減率

	H17年	H7年	(H17/H7)
駅周辺	789,300	711,346	111.0%
徒歩圏	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%

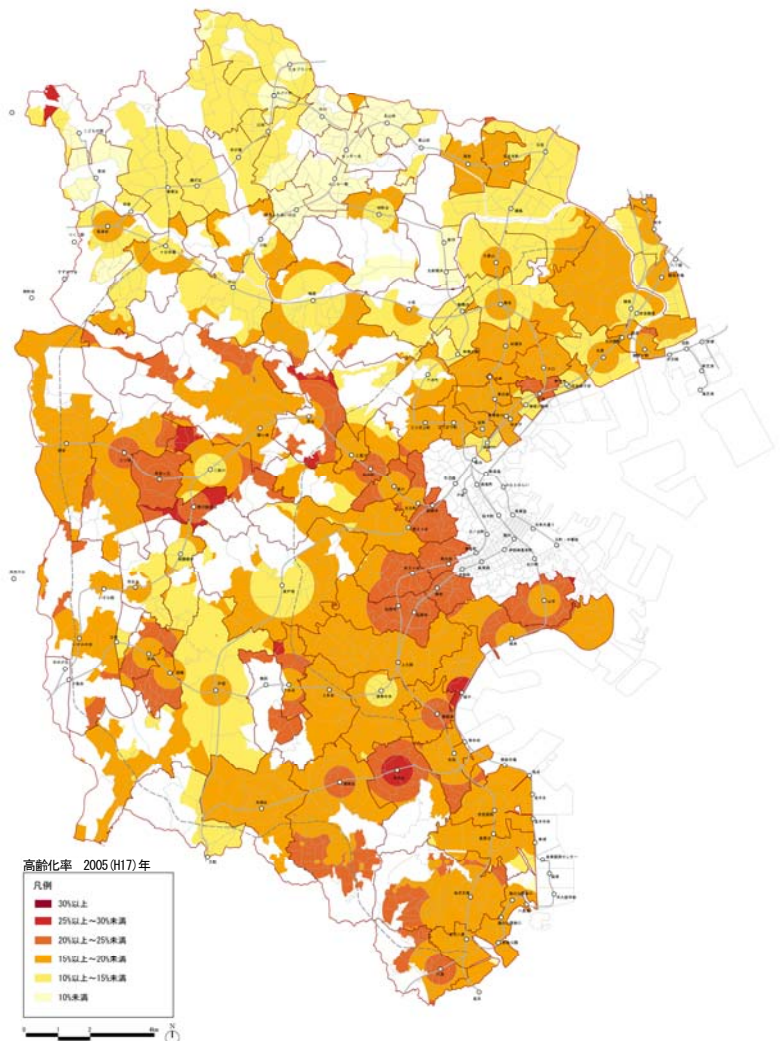
### ●図-8-2 世帯数増減率



●図-8-3 若年層人口増減率 ※若年層 : 25～39 歳



●図-8-4 高齢化率の状況



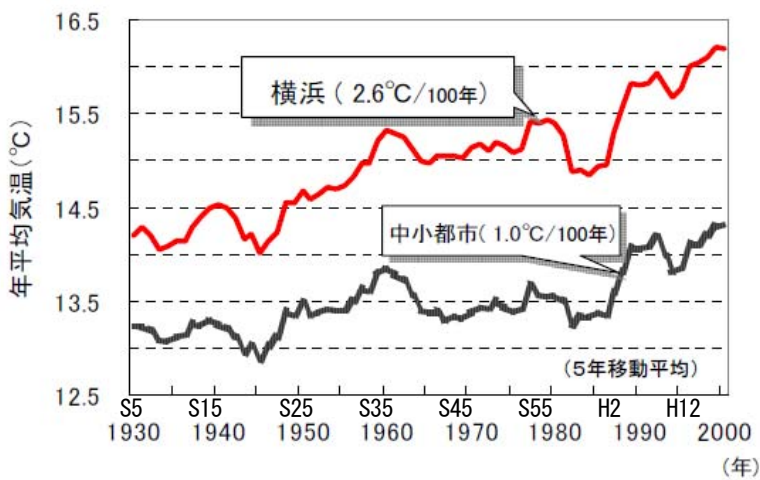


## ② 地球温暖化やヒートアイランド現象

横浜市の年平均気温は最近 100 年間で約 2.6℃上昇し、都市化の影響が少ない中小都市の年平均気温の上昇より 1.6℃高い(図-9 参照)。これは、地球温暖化現象の影響に加え、ヒートアイランド現象の影響もあると考えられる。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。これらの地域は既成市街地であり、容積率が高いことや産業等の都市活動による排熱が多い地域である(図-12(p15)参照)。一方、市の南西部では熱帯夜日数が少なくなっている(図-10 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、業務部門となっており、この 3 部門で 60%以上を占める(図-11 参照)。これらの部門は、適切な都市づくりを行うことによる削減効果が期待できる部門である。

【図-9 横浜市と中小都市の気温の変化】

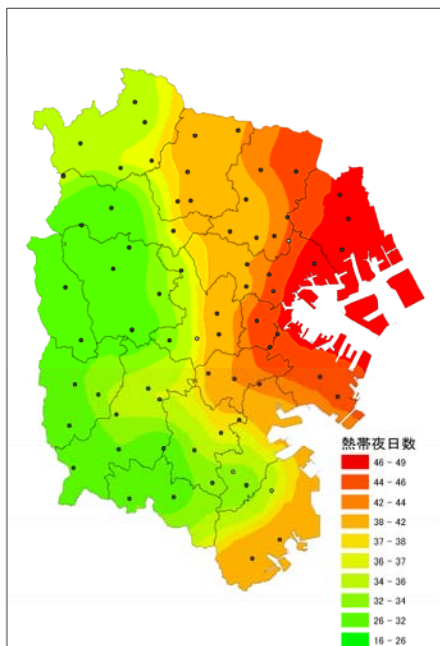


備考1) 中小都市の平均気温は、都市化の影響が少ない17地点のデータから算出した(気象庁)。

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

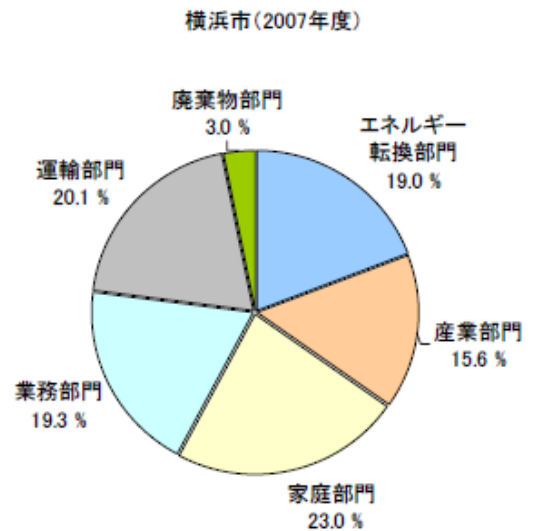
出典：横浜市ヒートアイランド対策取組方針(2005(平成17)年度)

【図-10 熱帯夜の日数の分布】



出典：2010(平成22)年度夏の気温観測結果(環境創造局環境科学研究所 記者発表資料)

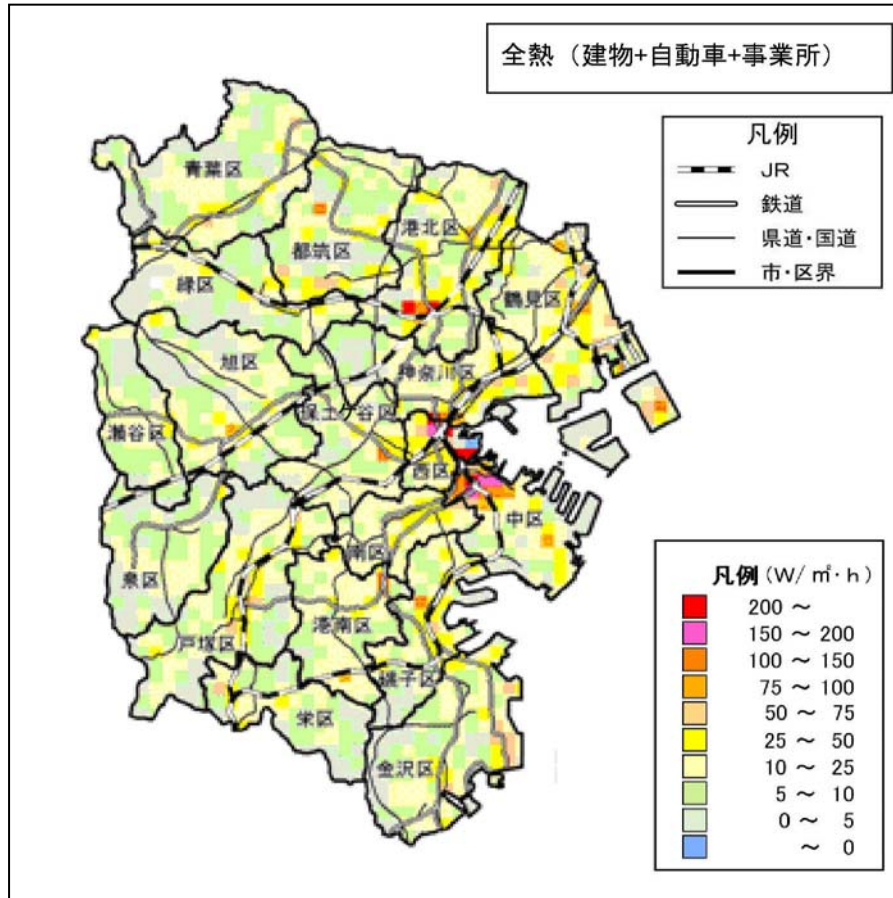
【図-11 二酸化炭素排出量の部門内訳】



出典：横浜市温室効果ガス排出状況報告書(2010(平成22)年3月)

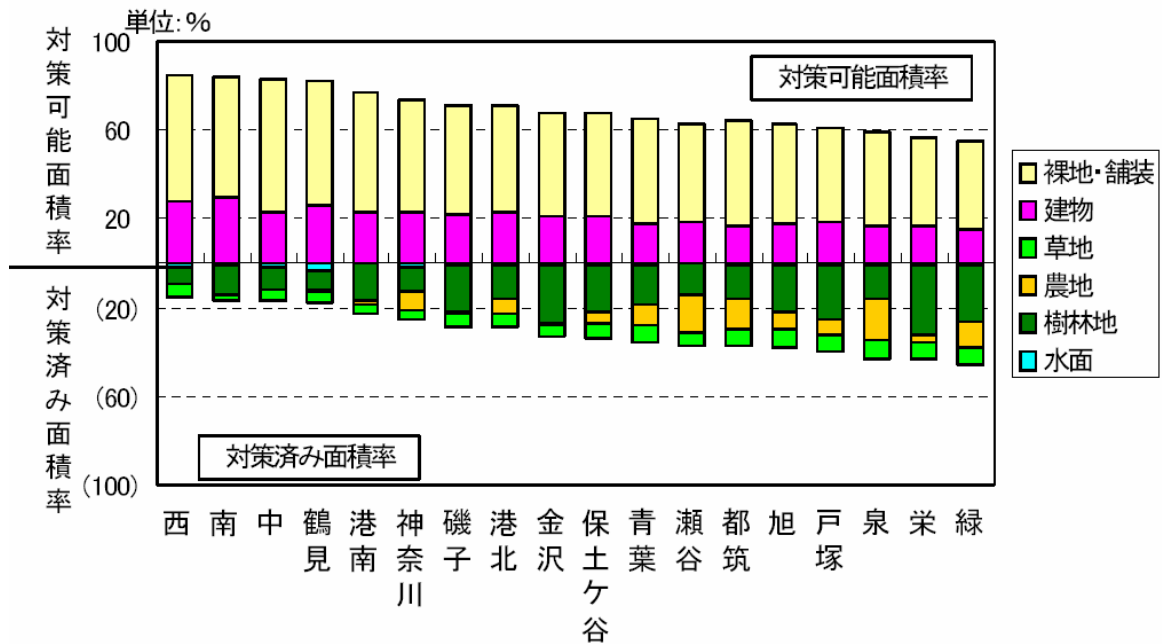


【図-12 人工排熱の排出状況】



出典：横浜市ヒートアイランド対策取組方針（2005（平成17）年度）

【図-13 区ごとの地表面の様子】



出典：横浜市ヒートアイランド対策アクションプラン～行動計画策定の手引き～（2008（平成20）年3月）

### 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、横浜港も例外ではない(図-14 参照)。羽田空港が国際化され、それにあわせて、横浜駅から羽田空港までの鉄道やバスでのアクセスも若干の利便性向上が図られている(図-15 参照)。わが国においては、今後、中央リニア新幹線の構想もあり、その本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おこなうことにより、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る。

外国人登録者数は、政令市のなかで、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(図-17(p17)参照)。

京浜臨海部は、ライフサイエンス・環境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るが、近年、物流などの業態に変化している傾向もある。

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年以降緩やかな増加傾向(図-20(p17)参照)。工業従業員数、製造品等出荷額は、ともに過去10年で減少傾向である(図-21,22(p17)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る(図-19(p17)参照)。一方、みなとみらい21地区を中心に、あらたに本社を立地させるなど、県内の研究機能を統合する等の動きも出てきている。

【図-14 横浜港の取扱コンテナ数】

昭和55(1980)年			平成21(2009)年速報値		
港名	取扱量		港名	取扱量	
1 ニューヨーク/ニューヨーク	195		1 (1) シンガポール	2587	
2 ロッテルダム	190		2 (2) 上海	2500	
3 香港	146		3 (3) 香港	2098	
4 神戸	146		4 (4) 深圳	1,825	
5 高雄	98		5 (5) 釜山	1,195	
6 シンガポール	92		6 (6) 広州	1,119	
7 サンファン	85		7 (6) ドバイ	1,112	
8 ロングビーチ	83		8 (7) 寧波	1,050	
9 ハンブルク	78		9 (10) 青島	1,026	
10 オークランド	78		10 (9) ロッテルダム	974	
12 横浜	72		26(24) 東京	374	
16 釜山	63		36(29) 横浜	280	
18 東京	63		-(39) 名古屋	※ 282	
39 大阪	25		-(44) 神戸	※ 256	
46 名古屋	21		-(50) 大阪	※ 224	

注1: TEUとは、20フィート(コンテナの長さ)換算のコンテナ個数。  
 注2: ( )内は2008年の順位。  
 注3: ※印の取扱量は2008年値。  
 出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK 1982、2010  
 March 2010 CONTAINERISATION INTERNATIONALをもとに国土交通省港湾局作成

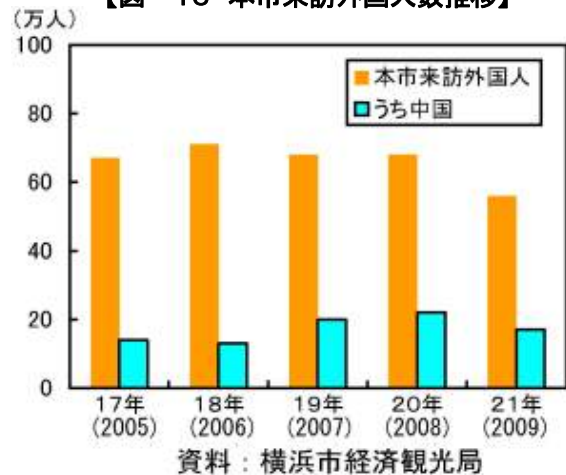
出典: 国土交通省ホームページ(関東地方整備局東京港湾事務所)

【図-15 羽田国際線発着便数の推移】

国際線枠の規模拡大	
[22年度] (2010)	[25年度] (2013)
18便 → 80便	→ 120便
(昼間16 → 40)	(昼間80)
(深夜早朝2 → 40)	(深夜早朝40)

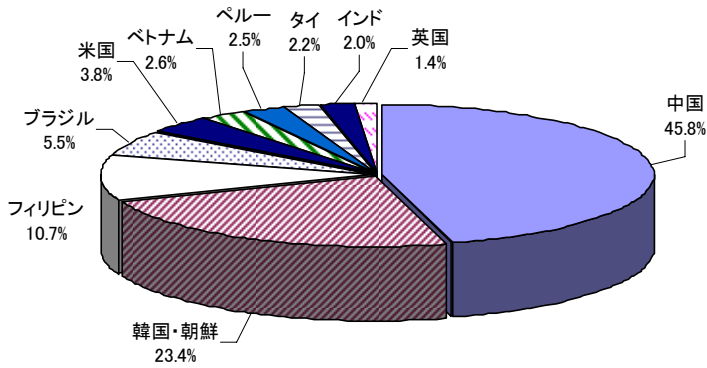
出典: 横浜市中期4か年計画

【図-16 本市来訪外国人人数推移】



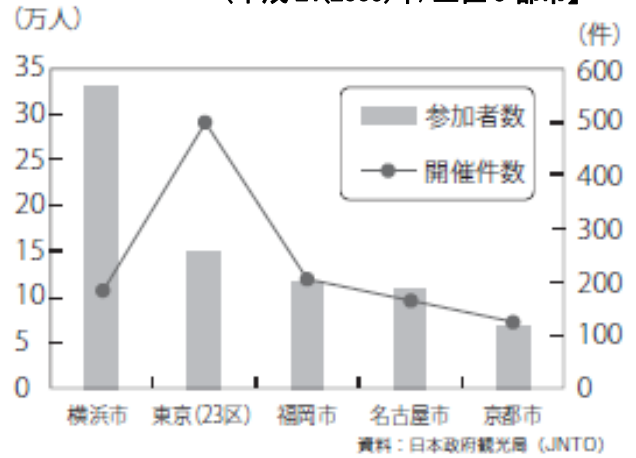
出典: 横浜市中期4か年計画

【図-17 主な国籍別外国人登録者数の比率(H21.3)】



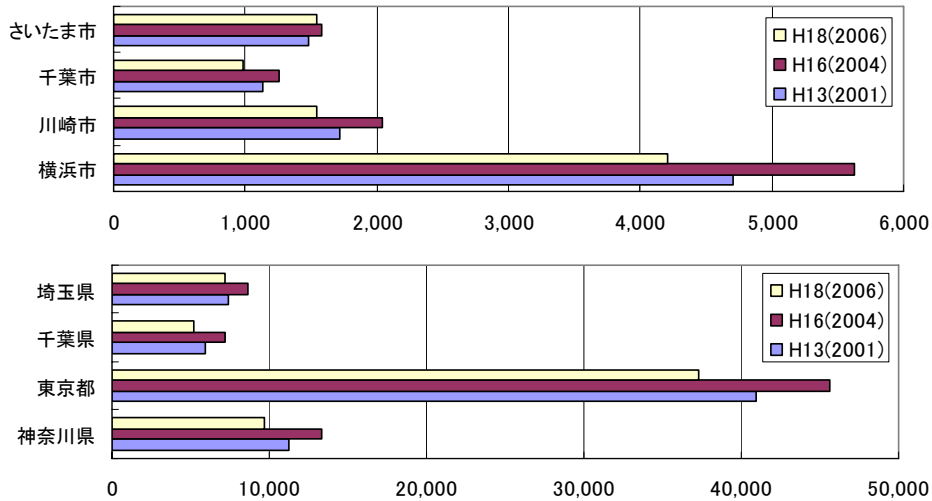
出典：統計ポータルサイト、地域、国籍別外国人登録人口

【図-18 都市別国際会議開催実績  
(平成 21(2009)年/上位 5 都市)】



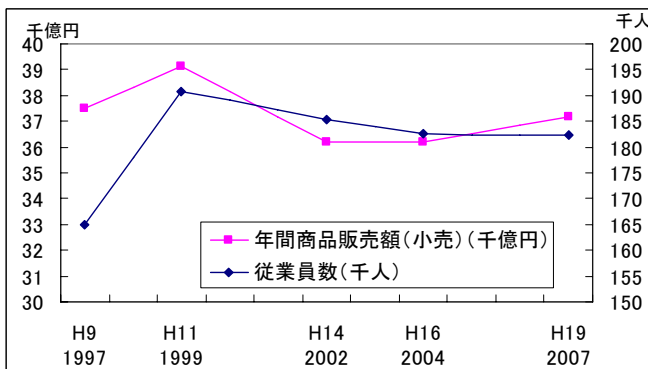
出典：横浜市中期4か年計画

【図-19 本社数の推移】



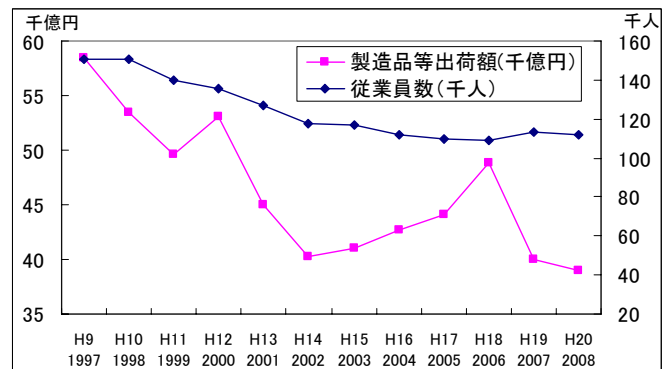
出典：事業所・企業統計調査

【図-20 商業の推移】



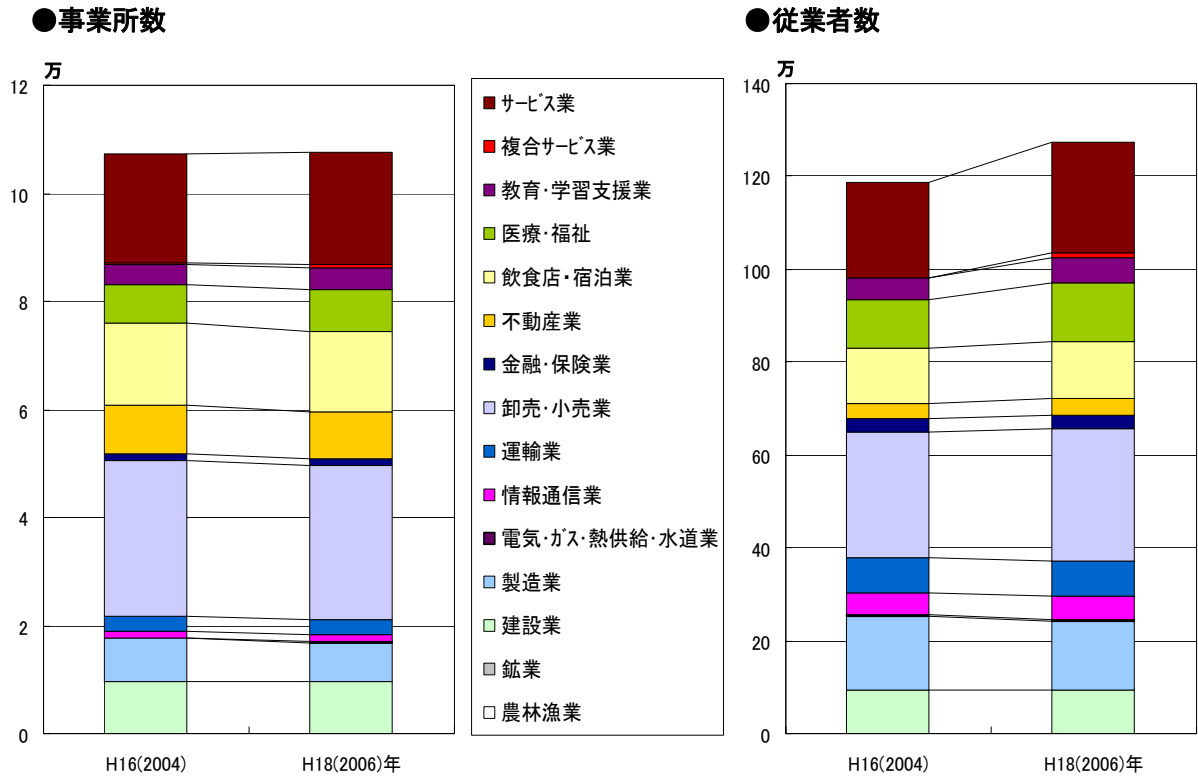
出典：商業統計調査

【図-21 工業の推移】



出典：工業統計調査

【図-22 業種別事業所数、従業者数】



出典：事業所・企業統計調査

■平成16(2004)～18(2006)年の変化

- ・事業所数は微増、従業者数は約7%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%以上の伸びを示している。

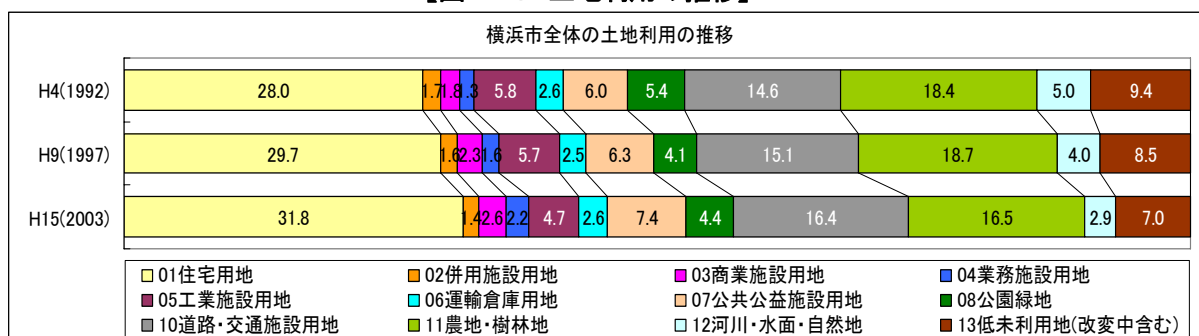
#### ④ 土地利用の状況と地域まちづくり

横浜市の土地利用構成比は、住宅用地が 31.8%で最も高く、次いで農地・樹林地が 16.5%、道路交通施設用地が 16.4%となっている。土地利用構成の推移は、横浜市全体では住宅用地、商業用地、業務用地、公共施設用地の比率が増加し、工業用地、公園緑地、農地・樹林地、低未利用地の比率が減少している。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いる(図-23、図-24(p20)参照)。また、人口構成の変化に伴い、小学校など公共施設の土地利用転換も近年進んでいる(表-1 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家や空地の増加による、防犯性の低下などが懸念される。

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、平成 17 年に制定された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 141 グループ、まちづくり組織の認定数は 20 となっている(図-25(p21)参照)。

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に基づき、これまでに、地区計画、用途地域等の都市計画決定・変更を 6 件行っている(表-2(p20)参照)。

【図-23 土地利用の推移】



出典：都市計画基礎調査

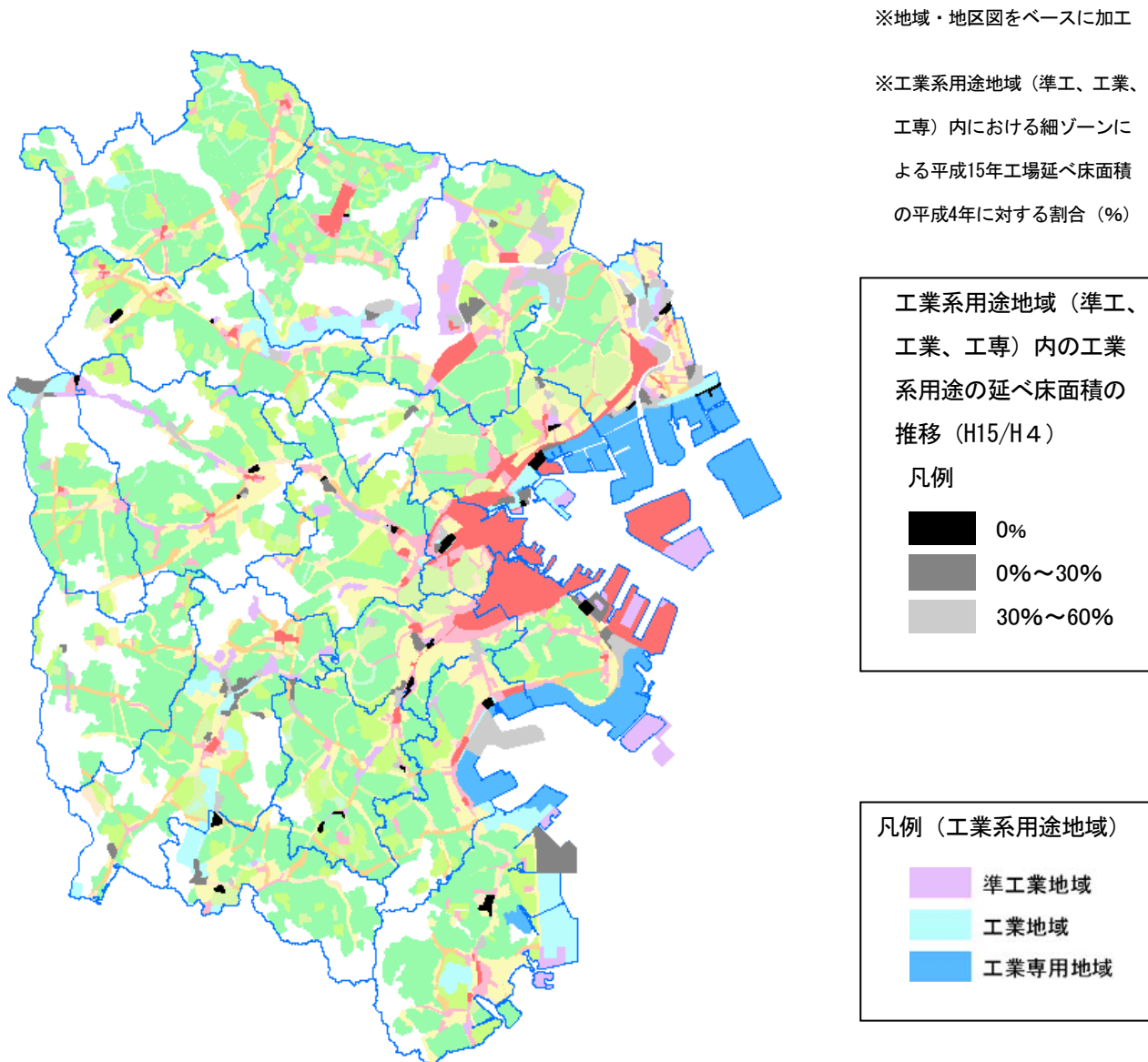
【表-1 学校の用途廃止後の利用進捗状況】

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【事業者決定】
若葉台西中	19(2007)	市民文化スポーツ活動拠点【決定】
氷取沢小	19(2007)	地域ケアプラザ【事業者決定】 特別養護老人ホーム【事業者決定】 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-24 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建築局都市計画課が作成

【表-2 都市計画提案制度にのっとり横浜市に提出された計画一覧】

	件名	受理日
都市計画決定 又は変更を行 った計画提案	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)	H15.7.4 (2003)
	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、地区計画の決定)	H15.9.12 (2003)
	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)	H16.12.15 (2004)
	泉西が岡一丁目地区 (用途地域の変更、地区計画の決定)	H17.6.9 (2005)
	東戸塚西地区 (地区計画の変更)	H17.6.20 (2005)
	磯子区磯子三丁目地区 (地区計画の決定)	H21.3.27 (2009)
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)	H18.6.20 (2006)
	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)	H19.10.18 (2007)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)	H19.12.28 (2007)

出典：横浜市ホームページ（建築局都市計画課）



## ⑤ 交通基盤の整備

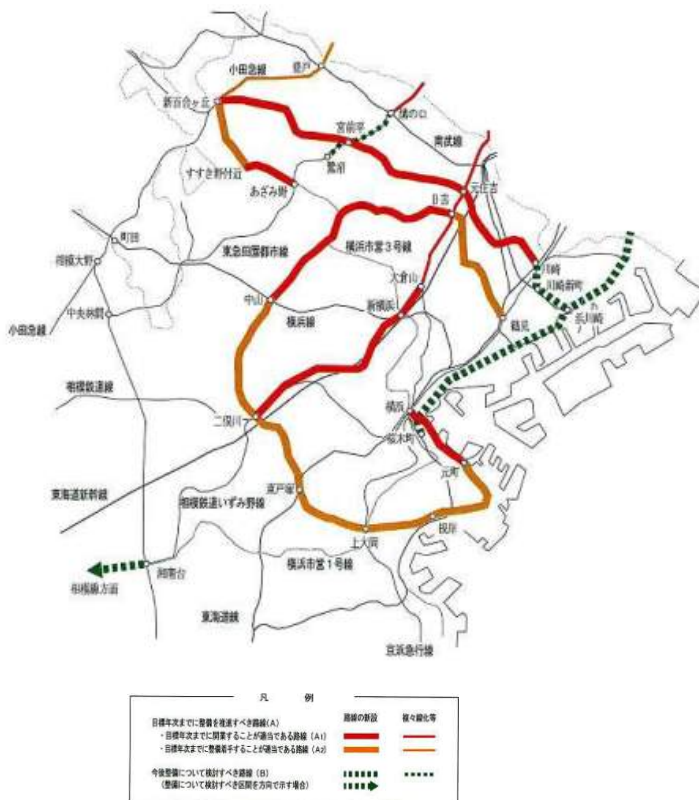
鉄道については、運輸政策審議会答申路線(図-26 参照)のうち、優先度の高い路線から着実に整備をすすめるとともに、地区幹線道路や駅前広場の整備などにより、最寄り駅まで15分で到達できる人口の割合が約9割まで拡大されている(図-27 参照)。パーソントリップ調査における、代表交通手段の分担率をみると、横浜市の公共交通(鉄道・バス)利用率は、東京区部に次いで高く、一定程度の公共交通が利用しやすい交通体系となっていると考えられる(図-28(p23)参照)。

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、平成21年度末で、約685kmであり、このうち、整備済みが約66%、事業中等が約7%である。残る約28%の延長約191kmが未着手である。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、道路密度についても低い水準である(図-30(p23)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-32(p24)参照)、横浜市内の道路の整備状況は劣悪であり、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る。

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ない。区ごとにみた場合、西区や中区が高い一方で、泉区等は低い状況で、都市計画道路の整備率と同様に、区ごとの格差が大きい(図-33(p24)参照)。

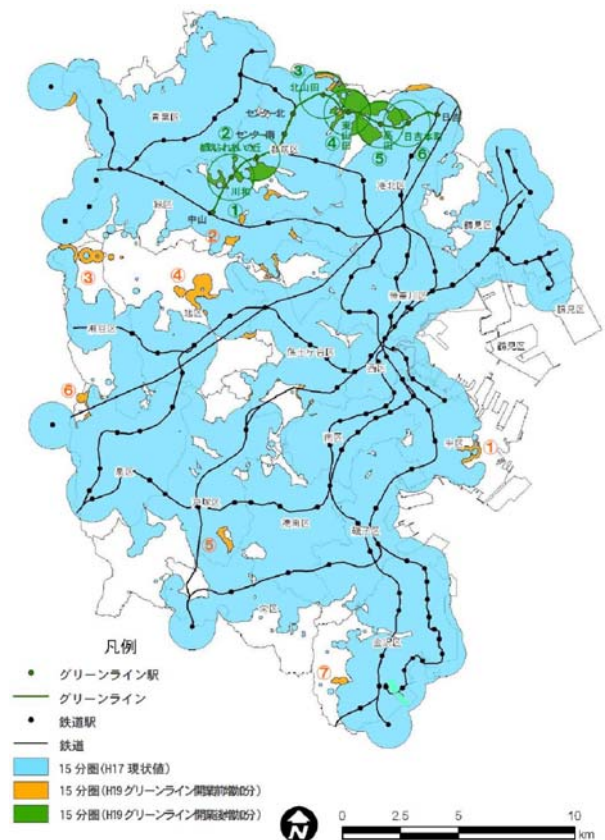
今後、築造後50年を経過する道路橋梁の数が急激に増加することから、架け替えや補修の費用が非常に増加することが予想される(表-3(p24)参照)。

【図-26 運輸政策審議会答申】



出典：国土交通省ホームページ

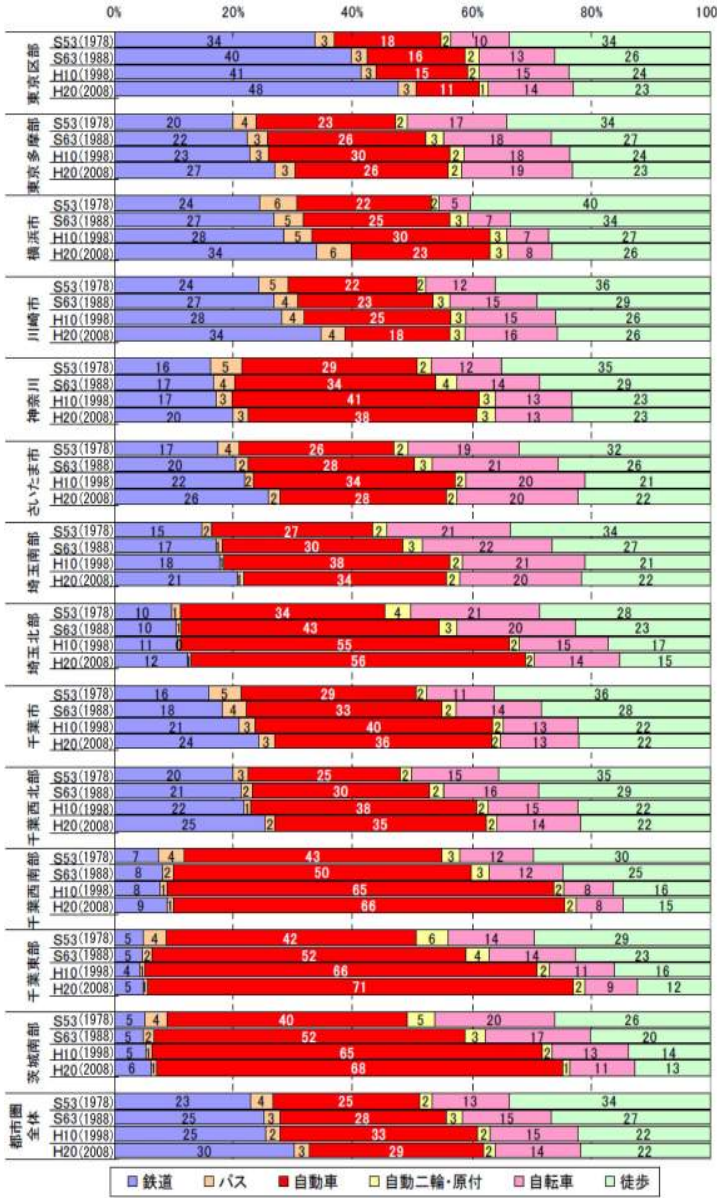
【図-27 駅まで15分カバーエリア】



出典：道路局資料

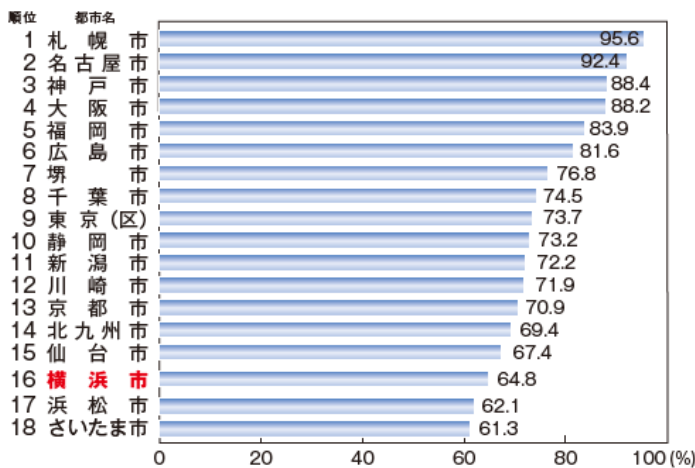


【図-28 代表交通手段分担率】



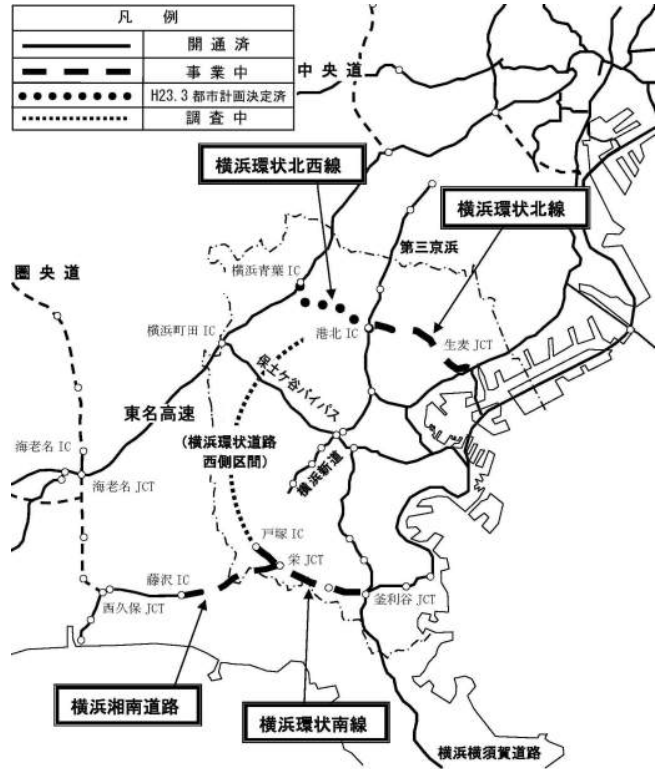
出典：横浜市ホームページ（都市整備局都市交通課）  
（東京都圏パーソントリップ調査独自集計）

【図-30 18大都市 都市計画道路整備状況】



出典：2009(平成21)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-29 高速道路網図】



出典：横浜市道路局資料

【図-31 区ごとの都市計画道路整備率】



2010(平成22)年3月31日現在  
出典：道路局資料を用いて作成

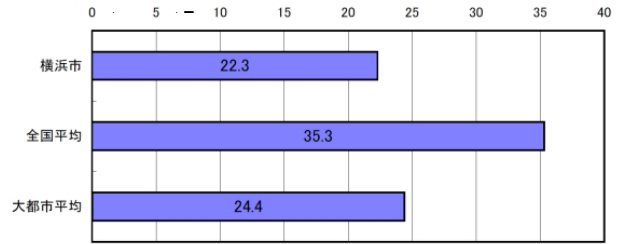
【表-3 道路橋梁の築造年代】

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

年代	橋梁数	年代	橋梁数
～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46)～1980(昭和55)年	412
1931(昭和6)～1940(昭和15)年	58	1971(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：横浜市道路局資料

【図-32 平日の混雑時旅行速度】

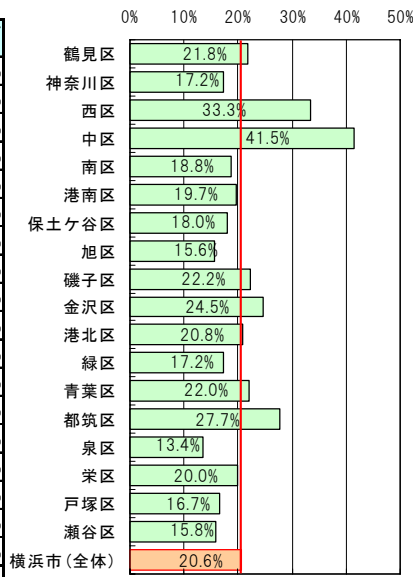


出典：2005(平成 17)年度道路交通センサス

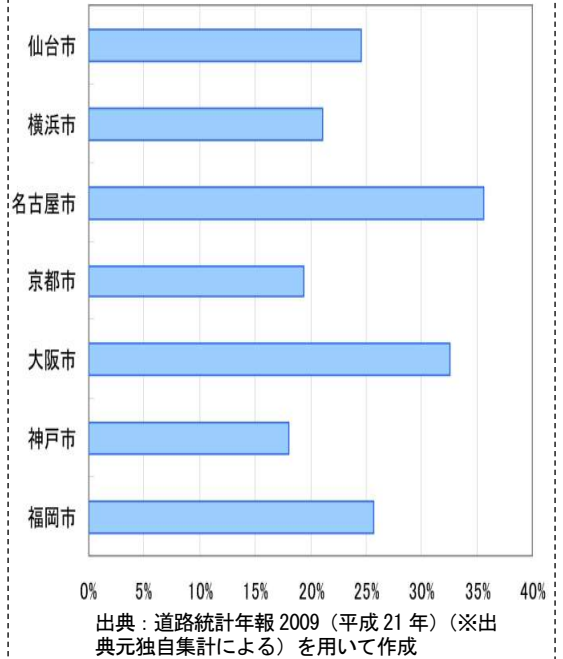
【図-33 区ごとの歩道整備率】

区	道路延長 (m)	歩道設置道路延長 (m)	歩道設置割合 (%)
鶴見区	395,656	86,261	21.8%
神奈川区	405,314	69,825	17.2%
西区	128,613	42,830	33.3%
中区	237,970	98,639	41.5%
南区	288,136	54,223	18.8%
港南区	437,795	86,154	19.7%
保土ヶ谷区	349,999	63,048	18.0%
旭区	576,010	90,116	15.6%
磯子区	279,029	62,014	22.2%
金沢区	466,539	114,431	24.5%
港北区	572,729	119,302	20.8%
緑区	445,099	76,602	17.2%
青葉区	722,463	158,910	22.0%
都筑区	559,976	155,307	27.7%
泉区	427,714	57,389	13.4%
栄区	338,810	67,609	20.0%
戸塚区	613,852	102,495	16.7%
瀬谷区	301,899	47,605	15.8%
横浜市(全体)	7,547,603	1,552,760	20.6%

2010(平成 22)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：横浜市道路現況



＜参考＞図-34 主な都市の歩道整備率



## ⑥ 水・緑など自然環境や都市の魅力

1975（昭和50）年には市域面積の45.4%であった緑被率は、2004（平成16）年には31.0%、2009（平成21）年度には、29.8%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る（図-35 参照）。結果として、健全な水循環も失われつつある。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、市街化区域内の身近な緑が失われたことや調整区域内においての土地利用転換が要因と考えられる。

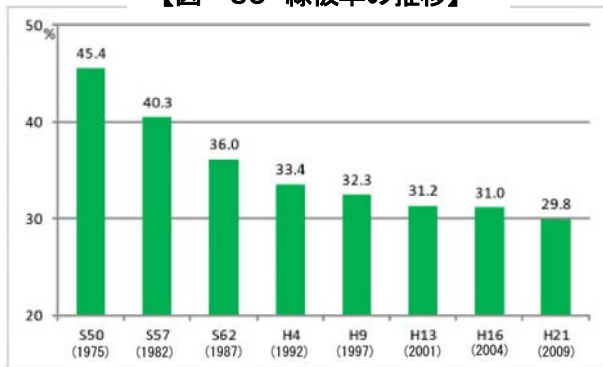
一方で、身近な緑の保全・創造に関する市民のニーズは高まっており、市民アンケートでは、横浜市内の緑の総量について98%以上の市民が「増やしてほしい」、「維持してほしい」としている（図-37参照）。

生物多様性の喪失が地球規模の環境問題となっているが、横浜でも、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る（表-4参照）。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が指摘されている。

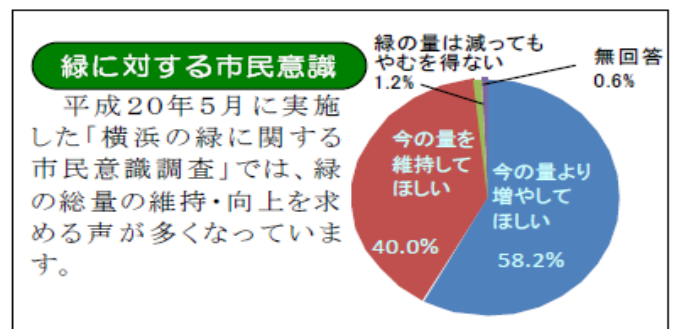
地域ごとの特性を生かした景観魅力づくりが進められている。都心部、臨海部においては、歩行者空間整備等が進められ、歴史性と現代性、多様性が感じられる港町の魅力形成が進められている。郊外部においては、河川空間の魅力づくりや個性的な公園づくりなど水と緑を生かしたまちづくりが進められている（図-38(p26)参照）。

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る（表-5(p26)参照）。

【図-35 緑被率の推移】



【図-37 市民アンケート結果】



【図-36 区別の緑被率】

(2009(平成21)年度現在)



【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-38 都市デザインマップ】

■郊外区の魅力づくり

- 寺家ふるさと村
- 港北ニュータウン
- 倉部谷戸遊歩道
- 新田緑道
- 太尾緑道
- 大倉山プロムナード
- 十日市場駅前広場
- 中山駅ペDESTリアンデッキ
- 緑の尾根プロムナード
- 新横浜周辺地区**  
駅前広場/日産スタジアム/歩行者  
案内サイン/ストリートファニチャー
- 帷子川親水公園
- 鎌倉道プロムナード
- 長屋門公園
- 東戸塚西口広場
- 和泉川親水公園
- 天王森泉公園
- 柏尾川プロムナード
- 栄区区心部文化ゾーン
- 狹川プロムナード
- 小雀浄水場親水公園
- 戸塚駅周辺地区**  
駅前広場/再開発ビル/東海道



- 区の魅力づくり**  
**保土ヶ谷区の魅力づくり**  
西谷浄水場プロムナード/水道道プロムナード/保土ヶ谷歴史の道/川辺公園親水広場と帷子川プロムナード
- 神奈川区の魅力づくり**  
三ツ沢せせらぎ緑道/神奈川宿歴史の道/東神奈川公園
- 鶴見区の魅力づくり**  
歴史と緑の散歩道/鶴見駅東口広場/情報の道/かこ山公園
- 臨海部の魅力づくり**  
みなと色彩計画
- 都心部周辺の魅力づくり**  
**ポートサイド地区**  
**横浜駅周辺地区**  
東口広場/東口地下街/西口広場  
ハマウイング (風力発電施設)
- みなとみらい21地区**
- 関内・山手地区 (別図)**
- 新本牧地区  
根岸森林公園
- 南区の魅力づくり**  
大岡川プロムナード/弘明寺街道/丘と川のジョイントプロムナード/南太田二丁目フレンド公園/大原がい道/時田公園
- 上大岡駅周辺地区
- 磯子区の魅力づくり**  
海づり施設/磯子アベニュー/根岸駅前広場/洋光台駅前広場/坪呑金沢道
- 港南区の魅力づくり**  
桜道プロムナード/大岡川環境整備/下永谷駅階段
- 金沢シーサイドタウン
- 金沢区庁舎周辺地区**  
称名寺参道/金沢歴史の道/泥亀公園/夕照橋/走川プロムナード

出典：2010（平成22）年度 都市整備局事業概要データ

【表-5 横浜市登録歴史的建造物件数】(2010(平成22)年4月現在)

分類	社寺	古民家	近代建築	西洋館	近代和風	土木遺構	合計
件数	23	31	51	34	2	43	184

出典：都市整備局ホームページ

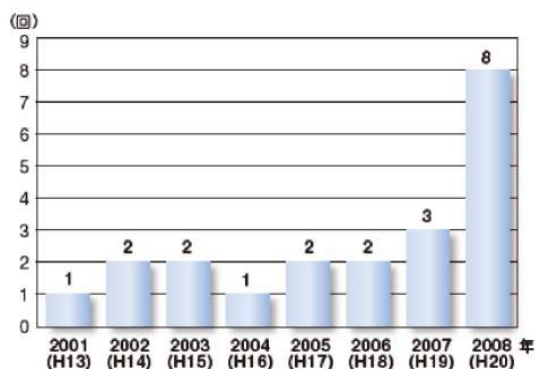
## ⑦ 安全・安心のまちづくり

浸水への対応については、1時間に50mm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エリアでは特に注意を要する(図-39 参照)。

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る(図-40 参照)。特に、住宅戸数密度や道路公園などの基盤条件など客観的基準により選定された防災上課題がある密集市街地は、23地区(660ha)あり、現在、11地区(285ha)において、住民とNPO、行政の協働により防災まちづくり計画の策定などが行われている(図-43(p28)参照)。

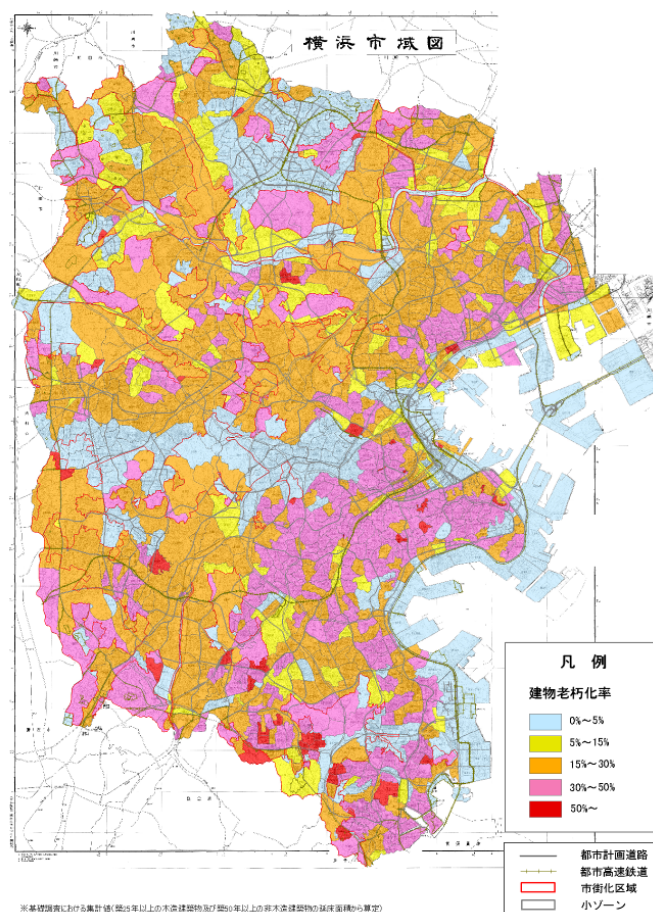
大気や水質の汚染物質への対応については、ディーゼル車対策等により、大気環境の改善はみられるが、横浜港の水質改善などには課題がある(図-41,42 参照)。

【図-39 時間50mm以上の降雨回数の推移】

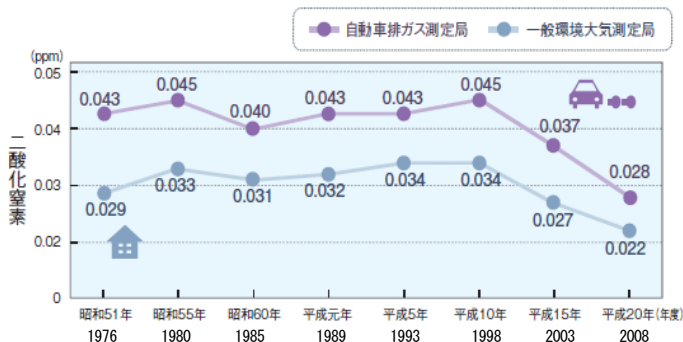


出典：安全管理局(現：消防局)雨量観測データ 2008(平成20)年

【図-40 建物老朽化率の分布】

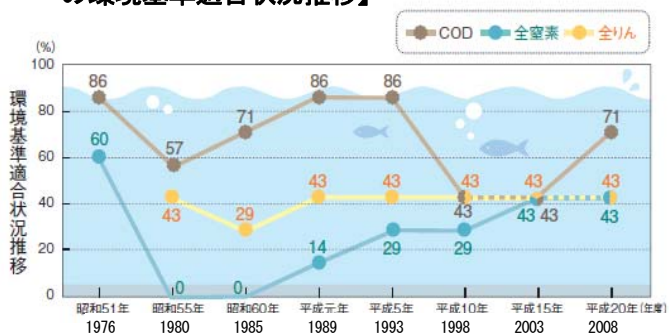


【図-41 大気汚染物質平均濃度の推移】



出典：横浜の環境 2010 (平成22年10月)

【図-42 横浜港におけるCOD、全窒素及び全りん  
の環境基準適合状況推移】



出典：横浜の環境 2010 (平成22年10月)

出典：都市計画基礎調査

【図-43 いえ・みち まち改善事業】

■ いえ・みち まち改善事業対象地区

区	地区名	面積 (ha)	協議会活動地区	面積 (ha)
鶴見	① 市場西中町地区	6.1	市場西中町地区	6.1
	② 下末吉四丁目地区	9.1		
	③ 潮田・本町通地区	53.1	潮田・本町通地区	53.1
	④ 生麦四・五丁目地区	25.0		
神奈川	⑤ 子安通・浦島地区	7.4	浦島町地区	1.1
	⑥ 白幡仲町・七島町地区	28.3		
	⑦ 斎藤分町地区	21.9		
	⑧ 六角橋一・二丁目地区	23.3		
西	⑨ 西戸部町・東久保町地区	90.9	西戸部町地区	18.2
			東久保町地区	20.4
保土ヶ谷	⑩ 峰岡町2丁目地区	22.3		
南	⑪ 中村地区	45.2	唐沢・平楽・八幡町地区	40.2
			中村町5丁目地区	4.5
	⑫ 堀ノ内町2丁目地区	11.8		
	⑬ 庚台・清水ヶ丘・三春台・伏見町地区	58.7	三春台地区	22.8
	⑭ 井土ヶ谷上町地区	7.5		
中	⑮ 大岡三丁目地区	21.6		
	⑯ 山元町・柏葉地区	27.3		
	⑰ 北方町地区	8.0		
磯子	⑱ 本郷町3丁目地区	16.1	本郷町3丁目地区	17.4
	⑲ 下町地区	7.5		
	⑳ 上町地区	7.7		
	㉑ 滝頭・磯子地区	52.9	滝頭・磯子地区	38.9
金沢	㉒ 寺前一丁目・町屋町・谷津町地区	94.9	金沢南部地区	61.7
	㉓ 六浦四丁目地区	13.4		
対象地区面積		660.0	協議会活動地区 (11地区) 面積	285.0

■ 客観的基準に基づく地区の選定



出典：都市整備局 いえ・みち まち改善事業 事例記録集（2009（平成21）年11月）



### (3) 超長期（2050（平成62）年頃）の横浜を取り巻く環境の展望

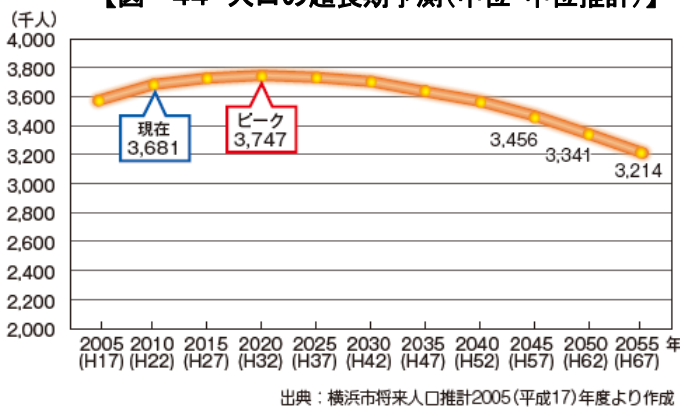
2050年の横浜は、人口が334万人に減少するとともに高齢化率も約40%に上ることが予測されている(図-44,45参照)。一方、市の財政状況は、高齢化や社会的経済状況から減収とならざるを得なくなり、さらに、これまでに蓄積された都市基盤施設や公共建築物の老朽化が進むことから、維持保全および更新費用が増大する。そのような社会においては、人口規模・構成に見合った都市づくり、効率的な基盤整備の運営が必要であり、いまの時点から検討する必要がある。

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る。

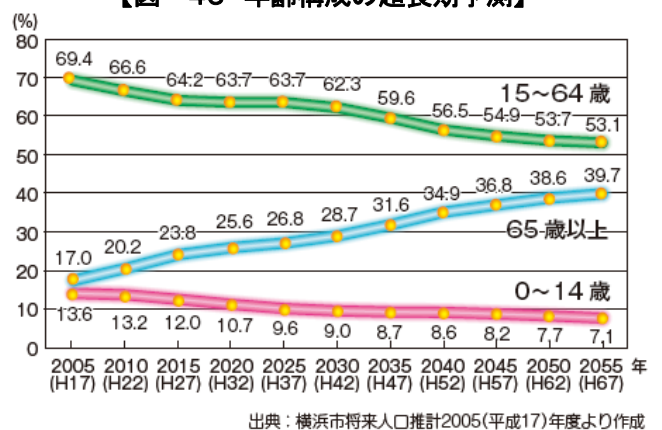
地球温暖化や生物多様性の喪失など、地球環境問題は、全世界で危機感を持って緊急に取り組むべき課題であり、超長期における深刻な影響を回避するためには、二酸化炭素の排出や生物多様性の保全・再生・創造に関し、これまでの延長線上ではない新たな取組が必要であり、都市としてそれらに対応する責務が一段と増大する。

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

【図-44 人口の超長期予測(中位・中位推計)】



【図-45 年齢構成の超長期予測】



※ 上記推計は、基準人口に平成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る。

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る。

## (4) 2025（平成37）年に向けた都市づくりの課題

### ①人口変動や高齢化への対応

- ・ 急激な人口減少や高齢化を緩和するとともに、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行う必要がある。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る。
- ・ 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る。
- ・ 高齢者、障害者も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る。
- ・ 情報化社会に対応したインフラ整備を行う必要があるとともに、フェイスTOフェイスのコミュニケーションも容易にできるまちづくりを行う必要がある。

### ②地球温暖化やヒートアイランド現象への対策

- ・ 環境にやさしく低炭素型のライフスタイル・まちづくりへの転換を図る必要がある。
- ・ 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、集約的な市街地を形成する必要がある。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る。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、過度な自動車依存を減らす必要がある。
- ・ 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や農地、市街地に残る緑を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る。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る。

### 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る。
- ・ 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る。そのための基盤づくりを行う必要がある。
- ・ 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る必要がある。
- ・ 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を進める必要がある。
- ・ MICE（多くの集客交流が見込まれるビジネスイベント等）や観光に関するさらなる基盤づくりを行う必要がある。

### ④計画的・効率的な土地利用と地域まちづくり

- ・ 都心部、都心周辺部、臨海部、郊外部、市街化調整区域など、それぞれの地域特性に応じた計画的・効率的で戦略的な土地利用を推進する必要がある。
- ・ 郊外部の商店街における売上・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る。
- ・ 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る。



ある。

- ・地域の個性や特色を生かした、気持ちよく暮らせる、さらなる市民本位の地域まちづくりを行う必要がある。

#### ⑤交通基盤の合理的な整備、更新

- ・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る。
- ・過度なマイカー依存を抑制し、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や基盤整備が必要である。
- ・既存ストックの適正管理と有効活用を進める必要がある。
- ・各々のインフラ整備の更新時期等の機会を捉え、インフラを環境配慮型のものに適切に整備していく必要がある。

#### ⑥水・緑などの自然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る。また、健全な水循環を回復する必要がある。
- ・いきものにやさしい水・緑環境を創出し、生物多様性の保全と再生にむけた環境づくりを進める必要がある。
- ・質の高い都市空間形成により都市の魅力を高め、その魅力を生かした国際的な都市形成を行う必要がある。
- ・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を進める必要がある。

#### ⑦安全・安心のまちづくりの確保

- ・災害時にも対応できる都市基盤を形成する必要がある。
- ・局地的な大雨など水害への対策が必要である。
- ・木造密集市街地等の既成市街地を引き続き改善する必要がある。
- ・主要な高速道路や幹線道路を整備することなどにより、避難機能や輸送機能を確保する必要がある。
- ・南関東地震など将来発生が想定されている大規模地震に備え、都市基盤施設の地震及び津波対策をはじめ、新たな視点も含めた総合的な対策を、他分野との連携も含めて進める必要がある。また、崖地や造成地等の防災対策を検討する必要がある。
- ・臨海部においては、既成市街地に対する防災遮断機能の向上を図るほか、工場の防災性向上等を図る必要がある。
- ・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、護岸対策、防潮対策の再点検等を進める必要がある。
- ・被災により工場で爆発等が発生した時に備え、個々の工場及び臨海地帯全体の防災対策について再検討する必要がある。
- ・海域における水質汚濁物質などへの対策が必要である。

## 2 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
- ・ 港や水・緑、歴史や文化など、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

## 3 都市づくりの目標

「都市づくりの基本理念」のもと、次のとおり7つの「都市づくりの目標」を設定する。それぞれの目標は、ひと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ある。

### 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、さら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老朽化も進み維持保全および更新費用の増大が見込まれている。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る。

都心部においては、ヨコハマブランドの牽引役として、また市域の活力源として都心機能をさら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る。

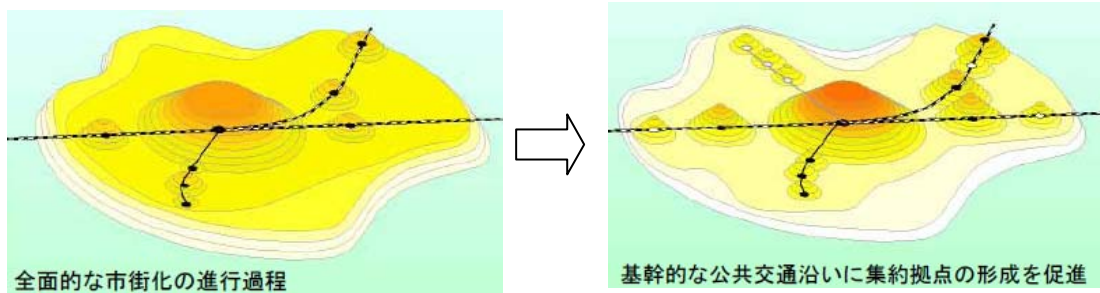
郊外部においては、市街地の拡散を抑制するとともに、既存の都市基盤を生かしつつ、鉄道駅を中心に地域特性に応じた機能を集積することにより、高齢者や障害者も含め誰もが支障なく快適で暮らしやすい街を実現する。このため、駅を中心としたコンパクトな市街地の形成を進める。

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、安心して子どもを生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する。

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る。また、情報インフラの整備を図る。

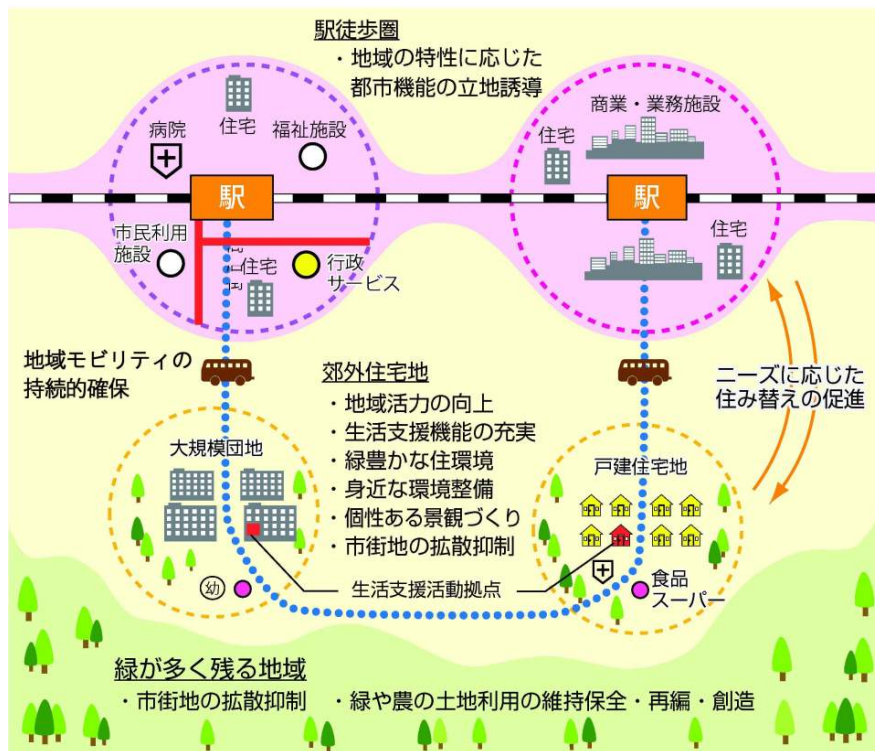
上記のとおり、市域全体において総合的な都市づくりを行うことにより、超高齢社会や将来の人口減少社会に対応した集約型の都市構造を実現する。

【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）】



中期4か年計画をもとに作成

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の推進

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る。

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グリッドの構築、地域冷暖房の推進などの地域エネルギーインフラの整備を図る。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・誘導する。

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、自動車利用に抑制策の検討も含め、自転車・徒歩での移動がしやすい環境づくりを行う。また、渋滞緩和などスムーズな交通環境を整備する。さらに、次世代自動車の普及拡大に向けた基盤条件を整備する。

郊外部のまとまりのある樹林地や市街地に残る貴重な斜面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緩和策を図る。

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

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するなど国内の役割を果たすだけでなく、東アジアの諸都市とも対峙・共存するため、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、基盤づくりを行う。

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、釜山港等と対峙・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る。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う。

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け皿となる開発促進や外国人の生活環境の整備、文化芸術など都市の魅力向上を図る。

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、ライフサイエンスや環境分野など、わが国の経済を牽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牽引を図る。

中・大型の国際コンベンションを軸にMICE全般の誘致を行うため必要な基盤づくりを行う。また、観光を新たな成長分野として位置づけ、都心部の歴史的建造物や港の景観、産業観光など、本市の強みをいかし、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必要な基盤づくりを行う。

### 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の推進

都心部(横浜都心、新横浜都心)、都心周辺部、臨海部(京浜臨海部、インナーハーバーエリア、その他臨海部)、郊外部(駅周辺の生活拠点、郊外住宅地、内陸産業地)、市街化調整区域などそれぞれの地域特性に応じた計画的・効率的な土地利用を実現するため、土地利用方針の明確化を図るとともに、土地利用規制・誘導方策の検討を実施する。

地区計画等の法令に基づく制度に加え、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するとともに、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る。

## ○都心部

横浜都心においては、業務・商業・文化・観光・交流などの機能を強化するとともに、一定のルールのもと、業務機能等と合わせて都市型住宅の誘導等を図り、魅力と活気あふれる拠点地区とする。特に、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い回りの場としての位置づけを高める。

広域交通ネットワークの拠点である新横浜都心においては、その利便性を生かした多様で広域的な機能集積を図る。

## ○都心周辺部

生活支援機能と合わせた都市型住宅の誘導など住宅機能の強化を図り、職住近接を実現する。また、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、狭あい道路の拡幅・オープンスペースの確保などによる市街地環境の改善を図る。

## ○臨海部

京浜臨海部においては、世界の最先端をいく産業・業務・研究開発・物流の拠点として再編整備をすすめる。

インナーハーバーエリアにおいては、都心部における機能を一部分担しながら、土地利用の再編を進める。

その他の臨海部においては、既存集積を生かした産業拠点として整備する。

## ○郊外部

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おきつつ、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・充実を図る。

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・充実を図る。

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する。住宅地の中にある商店街では、身近な買い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みを行う。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みを多様な主体が協働して行う。

内陸部の産業集積地等においては、企業立地の促進等を図り、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する。

## ○市街化調整区域

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するなど、より開発を抑制し、市街化調整区域の地域特性に応じた土地利用を実現する。

## ⑤ 誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現

交通体系の整備にあたっては、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めざす。また、都心部、臨海部などに集積する産業拠点・業務拠点などの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する。

鉄道においては、運輸政策審議会答申に位置づ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つつ、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、バスとの円滑な乗り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る。

バス等地域の足となる公共交通については、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、そのために必要な道路改良や沿道施設整備、市民、行政、運輸事業者の連携体制の確立を図る。

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侵入させないように、必要な幹線道路整備、交差点改良の推進と、住宅地区内の速度抑制を目指した地区交通管理策の検討をすすめ、地区内の交通事故削減、住環境向上を目指す。

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ネットワークを形成する。幹線道路については、市内を環状方向に連絡し、市域の一体性を図るため、3環状10放射を中心に都市計画道路の整備を進める。地区幹線道路については、駅前広場や駅周辺道路等、公共交通機関の利便性向上につながる路線の整備等を進める。

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する。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・活性化方策を推進する。

次世代に良好な都市基盤を継承していくため、橋梁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・更新を図る。

## 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の推進

かけがえのない水と緑をまもり、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る。また、残された生物多様性が保全され、さらに再生・創造が図れるよう、自然と共存したまちづくりを進める。

公園などの整備を進め、「市街地の緑の拠点」をつくるとともに、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る。

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」を実現する。

都市デザイン活動の推進、景観法や景観条例の活用、歴史的建造物の保全活用の推進等により、市民が誇れる横浜らしい個性と魅力あふれる質の高い都市空間を形成し、都市の強みとして活用していくことで、都市間競争力を向上させ、国際都市としての魅力をさらに高めていく。



多くの市民に親しまれている樹林地・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、さらに高めていく。

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っていく。

良好な景観をつくることが、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る。

また、国際的な都市の観光需要にも積極的に対応する。

## 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の推進

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、ライフラインや下水道施設等の都市基盤施設の計画的な改修・更新を図る。また、供給ルートのほか、電気やガスなど異なったエネルギー源の確保など、エネルギー供給の多重化を促進するとともに、防火・準防火地域等の指定により耐火建築物を誘導して市街地の不燃化を促進し、災害に強い都市の形成を図る。

地震や火災等の災害時の危険性の高い木造密集市街地等の既成市街地においては、建築物の不燃化・耐震化、狭あい道路の拡幅・オープンスペースの確保を進め、災害に強い市街地の形成に向けた改善を図る。

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、国土軸の東名高速と市街地を結ぶ等、複数のルートを確認する。幹線道路沿道の不燃化や耐震化を促進し、災害時等の延焼拡大防止と倒壊防止を図り、避難機能及び輸送機能を確保する。さらに、津波対策として護岸等の点検、整備を進めるとともに、主要駅周辺等における避難移動需要の集中による混乱防止対策の観点からも、一時的な避難施設の安全性や配置のあり方を検討する。併せて、崖地や造成地等の防災対策を検討する。

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る。また、工場施設等の耐震性の強化・不燃化を図り、工業地帯全体の防災性の向上を図るとともに、河川・運河に架けられた老朽化した橋梁などの改修を進め、耐震性の強化を図る。

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、防潮対策を再点検し必要に応じた整備を進めるとともに、被災により工場で爆発、火災、原材料流出等が発生した時に備え、個々の工場及び臨海地帯全体の防災対策について、都市整備の観点から再検討する。

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する。

地域で住民が互いに協力し合って防犯・防災活動や交通安全などに取り組むことができ、安心して暮らせるまちづくりを目指す。

## 4 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都市構造を明確にしていくが、その際、特に重要な概念となる「コンパクトな市街地の形成」に関する考え方を整理する。

#### ア 現況

- ・本市は、市全体での人口密度が 84 人/ha で、全国的にみても集約された区域の中で都市活動が営まれており、現在においても十分に効率的な都市であると言える。
- ・一部、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存在する。
- ・人口は当面は増加傾向であるが、すでに減少傾向にある地域も存在する。

#### 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みは、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。しかし人口増加が進む当面の間に、本市が目指そうとしているコンパクトな市街地形成の目的としては、次の観点に重点を置くべきである。
- ・交通の円滑化や生活圏の中心である駅周辺的生活機能充実などの「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」を目指すとともに、過度に自動車に依存せず、都市活動における移動のエネルギー効率化を図ることにより「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する。
- ・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ると考える。
- ・また、将来の人口減少は避けて通れないため、本格的な人口減少社会の到来時には、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ある。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みを始めるものとする。

#### ウ 本市におけるコンパクト化の考え方

考え方	主な効果	施策の例
アクセス性を向上させる	<ul style="list-style-type: none"><li>・生活利便性の向上</li><li>・職住近接の実現</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・鉄道整備及びそれに伴う新駅設置</li><li>・駅前広場や駅にアクセスする道路等の整備</li><li>・地域モビリティの持続的確保</li></ul>
コンパクトな立地を促す	<ul style="list-style-type: none"><li>・移動エネルギー効率化 (CO2 の削減)</li><li>・都市経営の効率化</li><li>・災害時の自立性向上</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・市街地の拡散抑制</li><li>・駅周辺へ商業、利便施設の立地誘導</li><li>・住み替え促進</li><li>・郊外市街地での適切な管理・活用</li><li>・必要に応じた市民生活拠点の整備</li><li>・減築、ダウンゾーニング、逆線引き</li></ul>



### ○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、多様な生活機能が集積した魅力的な拠点的形成する。また、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を推進する。
- ・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。

### ○郊外住宅地の低密度化や縮退に関して（図-48 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、空地や空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る。
- ・こうしたことが生じないよう、空地等の適切な管理・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るが、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べきである。
- ・具体的には、空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である。

【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】



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(p41)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ある。
- ・ 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る。
- ・ 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る。
- ・ 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果たしていく。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、豊かで多様な居住地環境、陸・海・空の3つのゲートへのアクセス性などの優位性があり、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めざす。

#### イ 周辺都市との連携と広域的な機能連携軸(図-50(p41)参照)

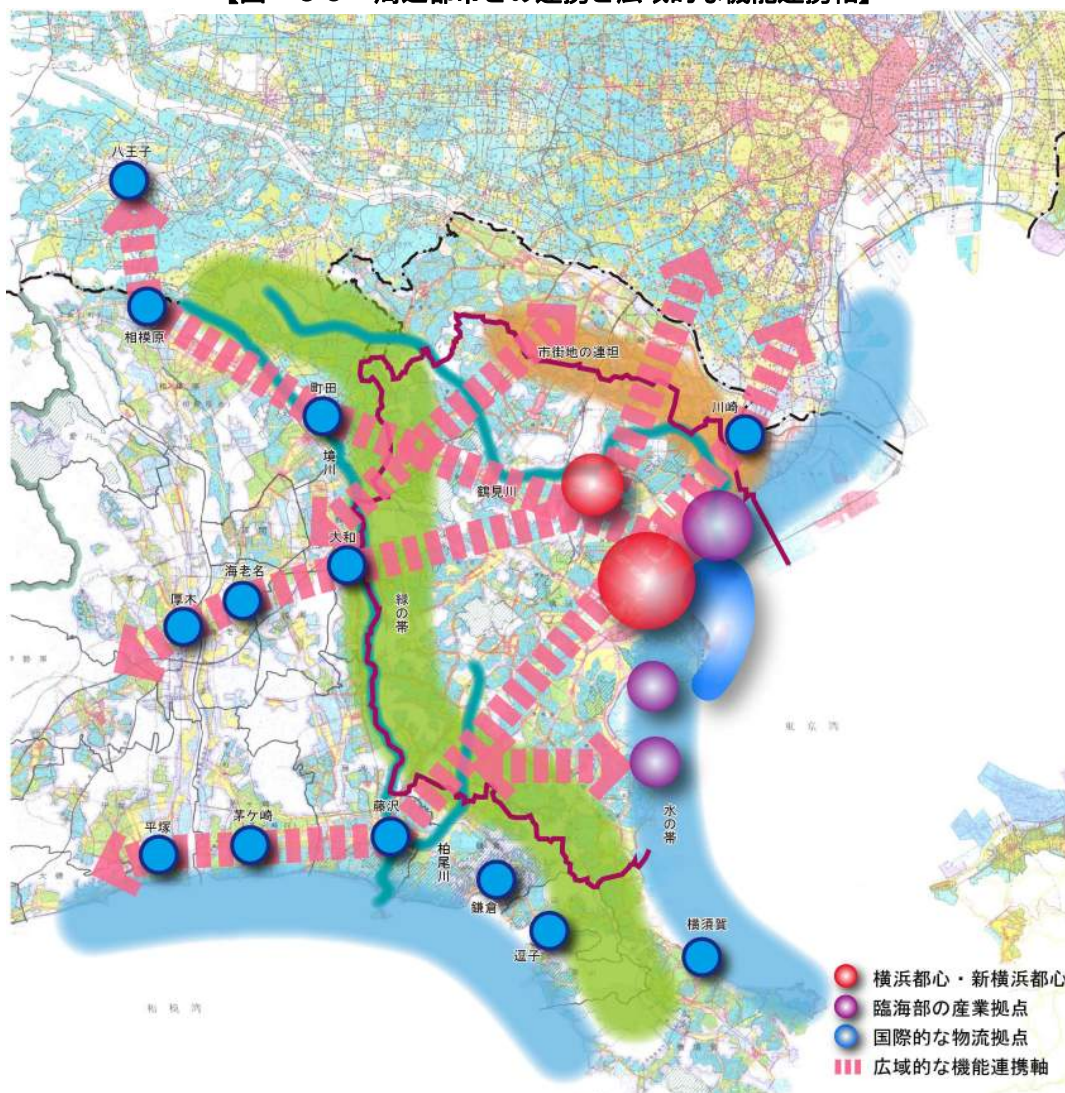
- ・ 横浜は、神奈川県東部に位置し、川崎市、町田市、大和市、藤沢市、鎌倉市、横須賀市に接している。市域の東側は、東京湾に面している。また、首都圏南西部の拠点都市である相模原市や厚木市、八王子市に近接している。
- ・ 広域的な交通インフラや連担するまとまった緑地、海・川などの連続性のある水辺は、一市だけにおいてその機能が活用されるものではないとともに、それらの保全等も行うことはできない。また、市街地に関しても、市境周辺において、その地域に住まう市民や経済活動をしている事業者等にとって、不可欠な都市基盤の連続性が確保されない場合、大きな障害となる。したがって、周辺都市との連携を十分に踏まえた都市づくりを行う必要がある。
- ・ 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、将来の中央リニア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る。

【図-49 首都圏における横浜市の位置付け】



参考：国土形成計画、首都圏広域地方計画、  
 かながわ都市マスタープラン

【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(p44)、図-52(p45)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、一定の市街地の中で活力ある拠点形成、効率よい土地利用と利便性の高い交通基盤が必要である。このため、市域のバランスを考慮しつつ、メリハリある拠点の配置と、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ある。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ある。

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る。

これらを踏まえた上で、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さらに図るとともに、それに連絡する郊外部の鉄道の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し、誰もが支障なく快適で暮らしやすい横浜を実現していくことが必要である。

特に、横浜都心の機能強化は、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い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ある。

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るとともに、各々の鉄道駅周辺を生活拠点としつつ、住宅地では地域の特色や必要に応じた生活支援活動拠点整備を行うことにより、誰もが安心して暮らし続けられ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する。

また、本市が首都圏の主たる一員として機能するとともに、アジア諸都市と対峙・共存していくためには、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ある。

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ある。

### 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

- ・ インナーハーバーエリアを含む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業務・商業・住居など更なる機能集積を行い、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する。
- ・ 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する。
- ・ 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する。

### 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

- ・ 鉄道駅を中心として、周辺地区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する。その上で、鉄道駅周辺地区において、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、市民利用施設、福祉施設、病院、都市型住宅等）と基盤整備を図り、個性ある生活拠点形成する。

- ・ 駅から離れた郊外住宅地は、緑などの環境を生かしつつ、土地利用の整除・転換、地域の公共交通維持・活性化、必要に応じた市民生活拠点等の整備を図り、豊かな住宅市街地を形成する。
- ・ 鉄道駅周辺と駅から離れた郊外住宅地を連絡する、バス交通ネットワークを形成する。
- ・ 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する。

### 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産業拠点と連携する東京湾連携軸を形成する。
- ・ 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する。

### 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」

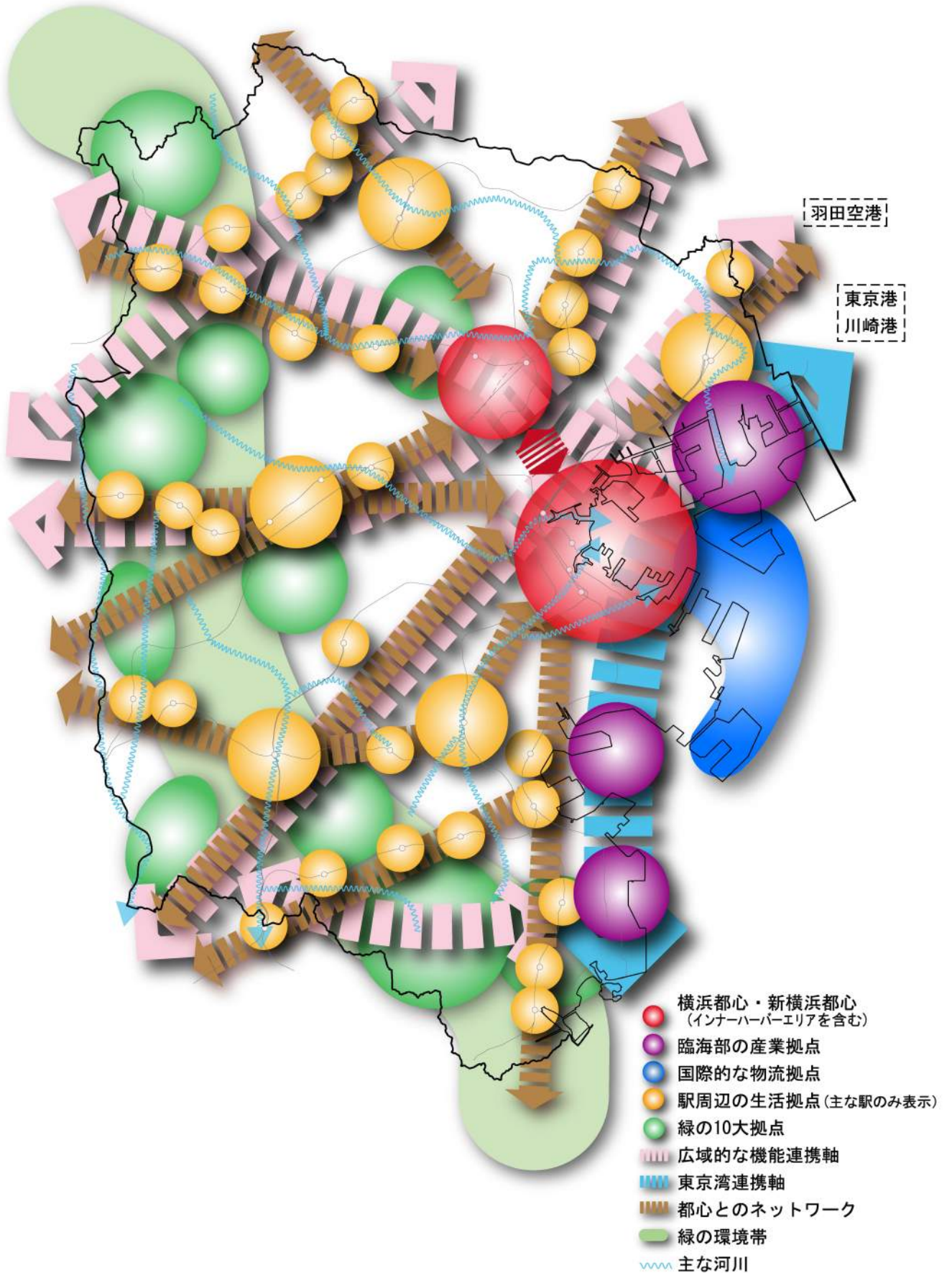
- ・ 羽田空港に連絡するとともに、わが国の国土形成の骨格を成す東海道の連携軸を形成する。
- ・ 鉄道や高速道路等により、東京方面や県央方面につながる連携軸を形成する。
- ・ 将来の中央リニア新幹線の駅とのアクセスも意識し、首都圏南西部の都市等を結ぶ連携軸を形成する。

### ⑤ 都市に潤いを与える「緑の10大拠点と緑と農の環境帯」

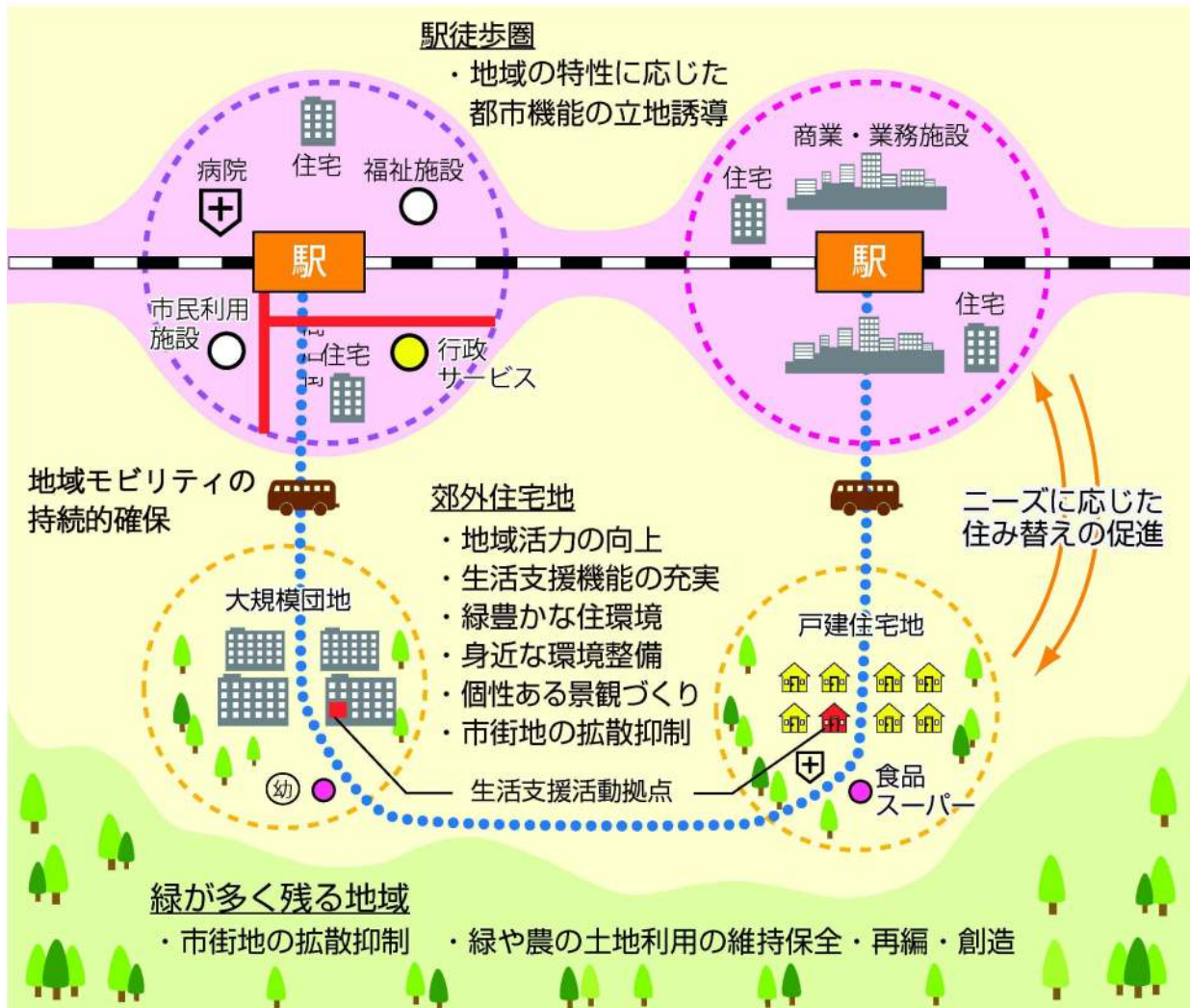
- ・ 市域の西部から南部を中心として、緑の10大拠点のまとまりのある樹林地や農地を保全するとともに、周辺都市にもつながる緑と農の環境帯を形成する。このことにより、生物多様性の保全・創造にも取り組む。
- ・ 主に、緑と農の環境帯から源を発する河川及びその周辺地域は、水系ごとにその特徴をいかした魅力ある空間形成を図る。
- ・ これらにより大地震等の災害時にも、火災の延焼防止など防災機能を発揮できるよう、自然と共生する持続的な都市をめざす。



【図-5 1 都市構造図】



【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）】



(図 (P33) の再掲)





## おわりに

昨年7月に始まった横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会も、先日4月19日の第5回委員会をもって審議を終えました。

委員会では、新たなプランの基本理念や目標など、骨子となる部分について検討を行い、市民の皆様の意見も踏まえた提言として取りまとめることができました。

しかし、我が国最大の政令市である横浜市の今後の都市づくりの方向性を議論するには、十分に時間をかけるべきであり、今後、さらに市や市民の皆様が協力して検討していくべき事項があると考えております。

現行のプランは、人口増の予測のもと、市域のバランスある発展を目指し、多心型都市構造の形成を推進しました。しかし、これからの横浜は、超高齢社会と将来の人口減少社会の到来を見据え、環境に配慮した持続可能な都市の構築を目指し、地域ごとの「生活圏を基盤とした集約型都市構造」を目指すべきだと考えました。本提言におきましては、横浜型とも言える集約型都市構造についての考え方を示しましたが、駅周辺の市街地の具体的な有りようについては、それぞれの地域特性に応じて規模や機能の違いを考慮するなど、今後の部門別方針等において、検討を深めてほしいと考えます。

また、第5回委員会においては、東日本大震災を受けて、主に都市防災や安全安心のまちづくりについて検討しました。検討の中では、水・緑などの自然環境について、都市に潤いを与えるだけでなく、市民生活や防災に直結する機能を併せ持つことに着目し、いくらかは提言に盛り込みましたが、具体的な施策については、より深い検討が必要です。

このたびの震災による被害は甚大で、今現在、全容は明らかにはなっていません。今後の具体的な検証結果を待つ必要があります。それと並行して私たちも、自然災害を防ぎ被害を最小限のものにするためのまちづくりとはどのようなものなのか、いざという時にも日常生活への支障が最小限にとどまりうる自律的な都市・地域の姿はどのようなものなのかを真剣に考え、線引き制度や土地利用規制をはじめとする都市計画の諸制度・施策を通して何ができるのか、何を変える必要があるのか、何が足りないのか等について、原点に立ち返り点検・検討する必要があります。

今後はこの提言をもとに、市において、部門別方針の検討や区プランの点検等の改定作業を円滑にすすめていただきたいと思います。その際には、災害に強いまちづくりについて、より一層の検討を行い、新たな視点も含めた総合的な対策を他分野との連携も含めて進めるよう強く願います。



## 参 考 资 料

## 横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会の構成

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	横浜市立大学大学院（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

（平成23年4月1日現在）

# 横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会の開催経緯

## ●平成 22 年 6 月 24 日

横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会設置

## ●平成 22 年 7 月 21 日 第 1 回検討委員会開催

- 議事 (1) 委員会の進め方について  
(2) 都市づくりの課題について  
(3) 都市づくりの基本理念と目標等について

## ●平成 22 年 9 月 16 日 第 2 回検討委員会開催

- 議事 (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しての取組状況等  
(2) 改定に当たっての方向性について

## ●平成 22 年 11 月 26 日 第 3 回検討委員会開催

- 議事 (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

## ●平成 23 年 1 月 20 日 第 4 回検討委員会開催

- 議事 (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

## ●平成 23 年 2 月 7 日～2 月 28 日 意見募集実施

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  
自由意見募集

## ●平成 23 年 3 月 15 日 第 5 回検討委員会 <東日本大震災により延期>

## ●平成 23 年 4 月 19 日 第 5 回検討委員会開催

- 議事 (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



# 横浜市都市計画マスタープラン 改定に向けた提言(素案) 市民意見募集



## 皆様のご意見を募集します！

平成23年2月7日(月)から2月28日(月)まで

### 都市計画マスタープランとは

「都市計画」とは、暮らしやすいまちにするための、土地の使い方や道路など、まちを構成する要素について定める計画です。暮らしやすいまちにするためには、まちづくりの方向性を定めることが必要です。その際、まちを構成する要素（道路や公園、河川、住宅…など）について、見取り図があると、考えやすくなります。将来のまちの姿を示すこの見取り図のことを「都市計画マスタープラン」といいます。

都市計画マスタープランとは、市町村の都市計画に関する基本的な方針で、横浜市の都市計画マスタープランは、全市プラン、区プラン、地区プランの3段階で定められています。

現行の全市プランは、策定から10年が経過し、この間、社会情勢や関連計画の改定など横浜市を取り巻く環境の変化により、改定する必要が生じています。

今年度、横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会では、改定に向けた検討を行い、このたび改定に向けた提言(素案)を取りまとめました。

よりよい提言となるよう市民の皆様のご意見をお寄せください。

横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会  
委員長 高見沢 実

### 横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会

横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会は、横浜市が横浜市都市計画マスタープラン改定の基本方針を策定するにあたり、広く専門知識を有する学識経験者等から意見を聴き、検討を深めることを目的に設置されました。

#### 【委員会メンバー】

委員長：高見沢実（横浜国立大学大学院教授）

委員：金子忠一（東京農業大学大学院教授）、小泉秀樹（東京大学大学院准教授）、

中村文彦（横浜国立大学大学院教授）、真野博司（(株)産業立地研究所代表取締役社長）、

三輪律江（横浜国立大学非常勤講師）、村木美貴（千葉大学大学院准教授）、

吉田洋子（吉田洋子まちづくり計画室）

なお、委員会の詳細については、次のホームページをご覧ください。

**Web** <http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/kikaku/cityplan/master/kaitei/iinkai/>



# 現行の都市計画マスタープラン

## 基本理念

市民生活のすべてにわたり豊かさを実現する

## 目標

- 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

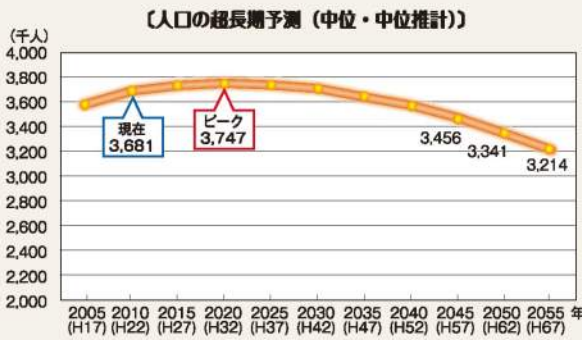


# 新たな都市計画マスタープラン(案)

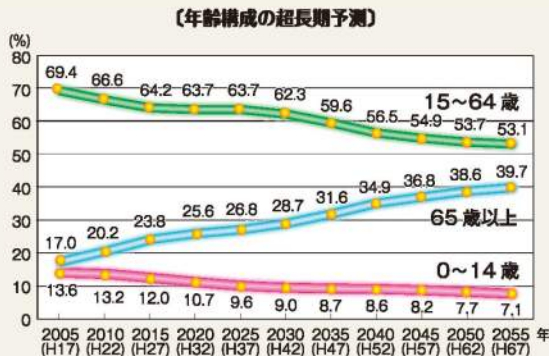
## 1 横浜市の現況等と2025(平成37)年に向けた都市づくりの課題

### 1. 人口規模や高齢化

人口は2020(平成32)年頃をピークに減少し、2050(平成62)年には65歳以上の高齢化率が約40%になると予測されています。



出典：横浜市将来人口推計2005(平成17)年度より作成



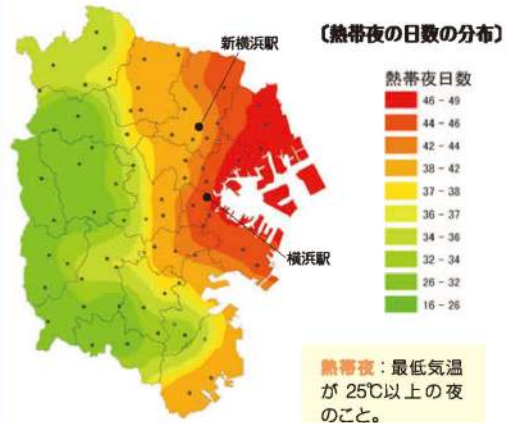
出典：横浜市将来人口推計2005(平成17)年度より作成

新たなプランにおける基本的な目標年次は横浜市基本構想(長期ビジョン)と合わせ、2025年(概ね15年後)としています。

また、人口減少や高齢化比率が顕著となる超長期(2050(平成62)年頃)を見据えた上で、目標年次における都市像、都市づくりの方針を描きます。

### 2. 地球温暖化やヒートアイランド現象

横浜市の年平均気温は最近100年間で約2.6℃上昇し、地球温暖化現象の影響に加え、ヒートアイランド現象の影響があると考えられます。



出典：2010(平成22)年度夏の気温観測結果(環境創造局環境科学研究所 記者発表資料)



### 3. 国際社会における位置づけと産業構造

アジア諸港の急速な発展により、横浜港の競争力は相対的に低下しています。一方で、羽田空港の国際化により、来街者の増加が予想されます。今後、陸・海・空のゲート整備やゲートまでのアクセス強化など国際競争力を高めるための基盤整備が必要です。

【横浜港の取扱コンテナ数】

1980年		2009年速報値	
港名	取扱量	港名	取扱量
1 ニューヨーク/ニュージャージー	195	1(1) シンガポール	2,587
2 ロッテルダム	190	2(2) 上海	2,500
3 香港	146	3(3) 香港	2,098
4 神戸	146	4(4) 深圳	1,825
5 高雄	98	5(5) 釜山	1,195
6 シンガポール	92	6(6) 広州	1,119
7 サンファン	85	7(6) ドバイ	1,112
8 ロングビーチ	83	8(7) 寧波	1,050
9 ハンブルク	78	9(10) 青島	1,026
10 オークランド	78	10(9) ロッテルダム	974
12 横浜	72	26(24) 東京	374
16 釜山	63	36(29) 横浜	280
18 東京	63	—(39) 名古屋	※282
39 大阪	25	—(44) 神戸	※256
46 名古屋	21	—(50) 大阪	※224

注1: TEUとは、20フィート(コンテナの長さ)換算のコンテナ個数  
 注2: ( )内は2008年の順位  
 注3: ※印の取扱量は2008年値  
 出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK 1982, 2010  
 March 2010 CONTAINERISATION INTERNATIONAL をもとに国土交通省港湾局作成  
 出典: 国土交通省関東地方整備局東京港湾事務所ホームページ

### 5. 交通基盤の整備

最寄り駅まで15分まで到達できる人口の割合については、約9割まで拡大されています。また、都市計画道路整備率は約6割と他の大都市に比べて非常に低い水準にあります。

【18大都市 都市計画道路整備状況】



出典: 2009(平成21)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

### 7. 安全・安心のまちづくり

1時間に50ミリメートル以上の降雨回数が増加し、局地的大雨の場合の浸水等の被害に注意する必要があります。また、既成市街地を中心に防災上課題のある密集市街地があります。



### 4. 土地利用の状況と地域まちづくり

市全体では住宅用地、商業用地等の比率が増加し、工業用地の比率が減少しています。公園緑地、農地・樹林地の比率も1992(平成4)年に比べると2003(平成15)年では減少しています。また、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の地域まちづくりが展開されています。

【土地利用の推移】



出典: 横浜市都市計画基礎調査より作成

### 6. 水・緑など自然環境や都市の魅力

緑被率は、2009(平成21)年度には、29.8パーセントまで減少し、まとまった樹林地や農地、斜面緑地の分断、孤立化が進行しています。また、生物多様性について、横浜でも、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。

緑被率: 緑の総量を把握する方法の一つで、航空写真によって上空から見たときの緑におおわれている土地の割合。

【緑被率の推移】



出典: 環境創造局ホームページ

【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

## ② 新しいプランの都市づくりの基本理念、目標、都市構造

「① 横浜市の現況等と2025(平成37)年に向けた都市づくりの課題」を踏まえ、新しいプランの目指すべき都市づくりの基本理念、目標、都市構造を以下のとおり検討しています。

### 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
- ・ 港や水・緑、歴史や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



### 7つの目標

- 1 超高齢社会や将来の人口減少社会に対応した、「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
- 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の推進
- 3 首都圏全体の発展を牽引するとともに、国際競争力を高めるための基盤づくりの推進
- 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の推進
- 5 誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現
- 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の推進
- 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の推進

キリトリ線

横浜市都市計画マスタープラン  
改定に向けた提言(素案)の詳細  
については

都市整備局ホームページ  
<http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/kikaku/cityplan/master/kaitei/linkai/soan/soan.pdf>  
をご覧ください。

都市整備局企画課・地域まちづくり  
課(市庁舎6階)、市民情報センター  
(市庁舎1階)、各区役所区政推進課  
企画調整係窓口でも閲覧できます。

※ご記入いただいた内容については、意見募集の用途以外には使用いたしません。  
ご協力ありがとうございました。

②その他

以下の項目について、ご意見をお書きください。  
①新しいプランの都市づくりの基本理念、目標、  
都市構造について



## 都市構造

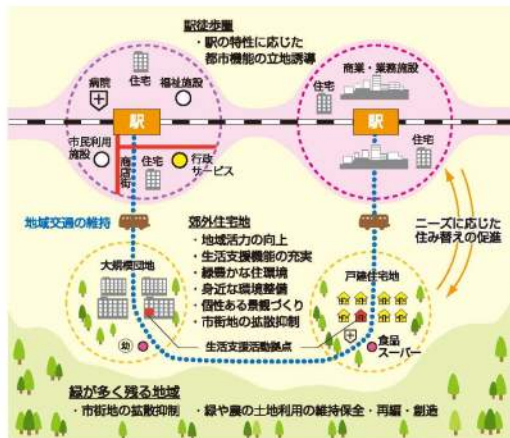
### ～生活圏を基盤とした集約型都市構造～

都心部等の機能強化と郊外部の持続可能なまちづくり

### 〈目指すべき都市構造〉

- 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
- 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

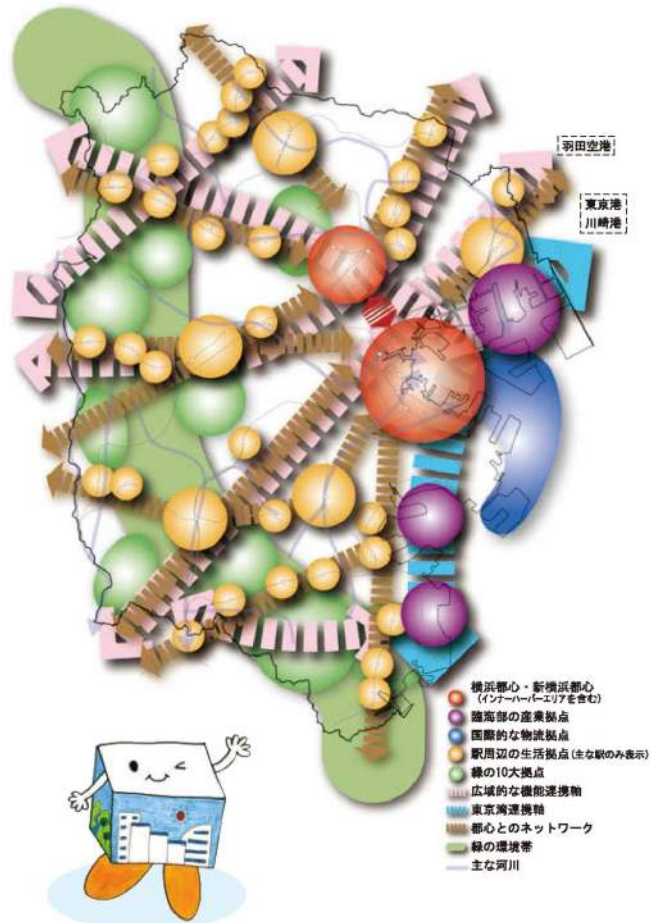
【駅を中心としたコンパクトな市街地イメージ】  
（郊外部の地域構造）



出典：横浜市中期4か年計画

- 3 首都圏やアジア諸都市と対峙していくための「臨海部産業拠点と国際的なハブポートの形成」
- 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」
- 5 都市に潤いを与える「緑の10大拠点と緑と農の環境帯」

### 将来都市構造図（見取り図）



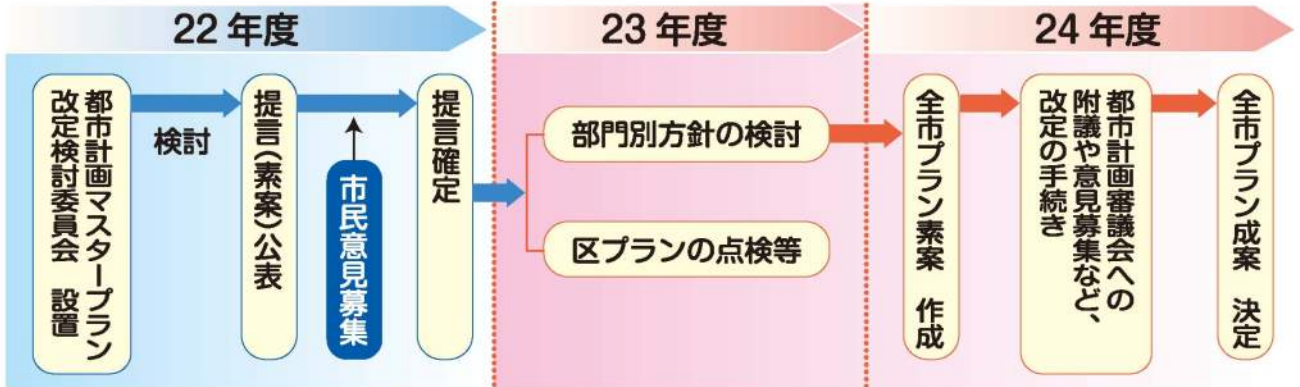
## ③ 区プランについて

全市プランのほか、皆様に身近なまちづくりについて「まちづくりの目標」などを共有するためのプランとして、区ごとに区プランが策定されています。身近なまちづくりについて、皆様によりわかりやすくお伝えできるよう、全市プランと併せて区プランについても検討しました。

- 全市プランに記載される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。
- 各区の特徴を踏まえた現行区プランの個性を基本的に尊重しつつも、構成や記載方法等については一定の統一を図る。



## 4 これまでの検討の経緯と今後のスケジュール



### この素案に対するご意見をお寄せください

- 意見募集期間 平成23年2月7日(月)から平成23年2月28日(月)まで **消印有効**
- 提出方法 次のいずれかの方法で提出してください。
  - ①郵送(下のはがきをはさみで切り取り、ご使用ください。切手不要)
  - ②ファクシミリ/045-664-4539
  - ③電子メール/tb-shigaichi@city.yokohama.jp



- お寄せいただいたご意見については、改定検討委員会の考え方と併せてホームページで公表します。
- 「電話でのご意見の受付」及び「ご意見への個別の回答」はいたしませんので、あらかじめご了承ください。
- お寄せいただいた情報については、意見募集の用途以外には使用いたしません。

### ●横浜市都市計画マスタープラン改定に向けた提言(素案)の閲覧場所

- 都市整備局ホームページ <http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/kikaku/cityplan/master/kaitei/iinkai/soan/soan.pdf>
- 都市整備局企画課・地域まちづくり課(市庁舎6階)、市民情報センター(市庁舎1階)、各区役所区政推進課企画調整係

キリトリ線

郵便はがき

231-8790

017

横浜市中央区港町1-1

横浜市都市整備局企画課  
都市計画マスタープラン  
改定検討委員会事務局 行



■あなたの情報をご記入ください。

〈住所〉 横浜市 市外( )  
 〈性別〉 男 女  (年齢) ( )歳代

### 問い合わせ先

都市整備局 企画課

TEL : 045-671-3511

FAX : 045-664-4539

E-mail [tb-shigaichi@city.yokohama.jp](mailto:tb-shigaichi@city.yokohama.jp)



スローガン(OPEN YOKOHAMA)は、開放的で自由な横浜らしさを表し、ロゴマークは、横浜に吹く自由で開放的な風をイメージし、風車の羽をモチーフにYOKOHAMAの「Y」を表したものです。

## 意見募集の結果

### <意見募集の概要>

- 意見募集期間

平成23年2月7日（月）から2月28日（月）まで

（※ 郵送の場合は、2月28日（月）の消印有効）

- 意見提出方法

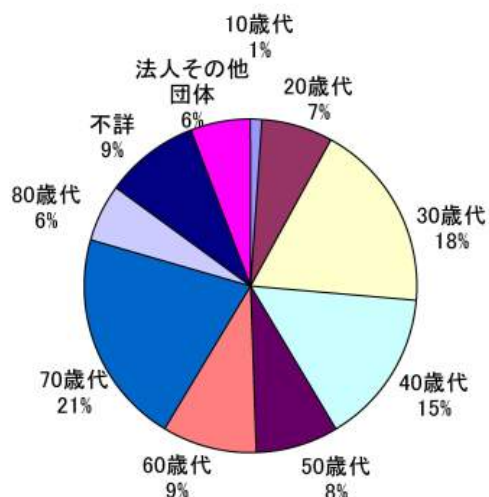
郵送、ファクシミリ、電子メール

### <実施結果>

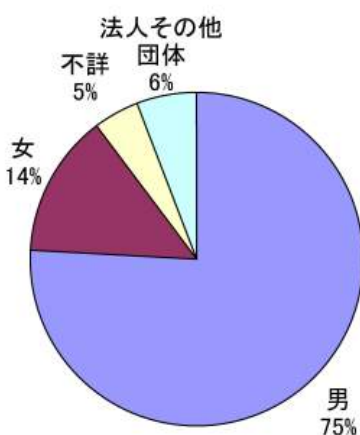
#### ■回答者数と意見数(区別)

(回答者数)		(意見数)	
01鶴見	6	01鶴見	8
02神奈川	3	02神奈川	5
03西	2	03西	3
04中	3	04中	5
05南	3	05南	9
06港南	9	06港南	15
07保土ヶ谷	2	07保土ヶ谷	3
08旭	4	08旭	5
09磯子	0	09磯子	0
10金沢	3	10金沢	3
11港北	7	11港北	24
12緑	2	12緑	6
13青葉	6	13青葉	10
14都筑	2	14都筑	2
15戸塚	3	15戸塚	5
16栄	9	16栄	38
17泉	3	17泉	7
18瀬谷	3	18瀬谷	11
19市外	6	19市外	15
20不明	7	20不明	10
21法人その他団体	4	21法人その他団体	21
合計	87	合計	205

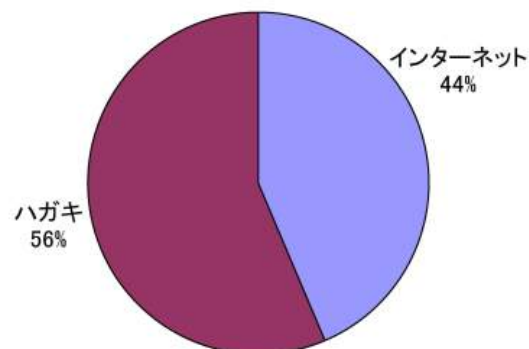
#### ■回答者属性(年齢) (回答者数)



#### ■回答者属性(性別) (回答者数)



#### ■媒体 (回答者数)



## ■分類（意見数）

