



パネル展 開催中!

まちの将来像
について
ご意見を
お聞かせ下さい

～ 都市計画マスタープラン地域別構想（区プラン）を改定します～

横浜市では、まちの将来像を示す「都市計画マスタープラン地域別構想（区プラン）」の改定を進めています。

皆さまのご意見を今後のまちづくりの参考とするため、アンケートを実施しています。ぜひご協力をお願いします。

まちづくりに関する アンケート実施中！

実施期間

令和8年8月31日（月）まで

＼ スマホで回答できます！／



都市計画マスタープランとは

都市計画マスタープランは、都市計画法に基づく、市町村の都市計画に関する基本的な方針です。

市民の皆様など、まちに関わるすべての方々の「横浜をこんなまちにしたい」という思いをまちの将来像として共有し、協働してまちづくりを進めるための指針となるものです。

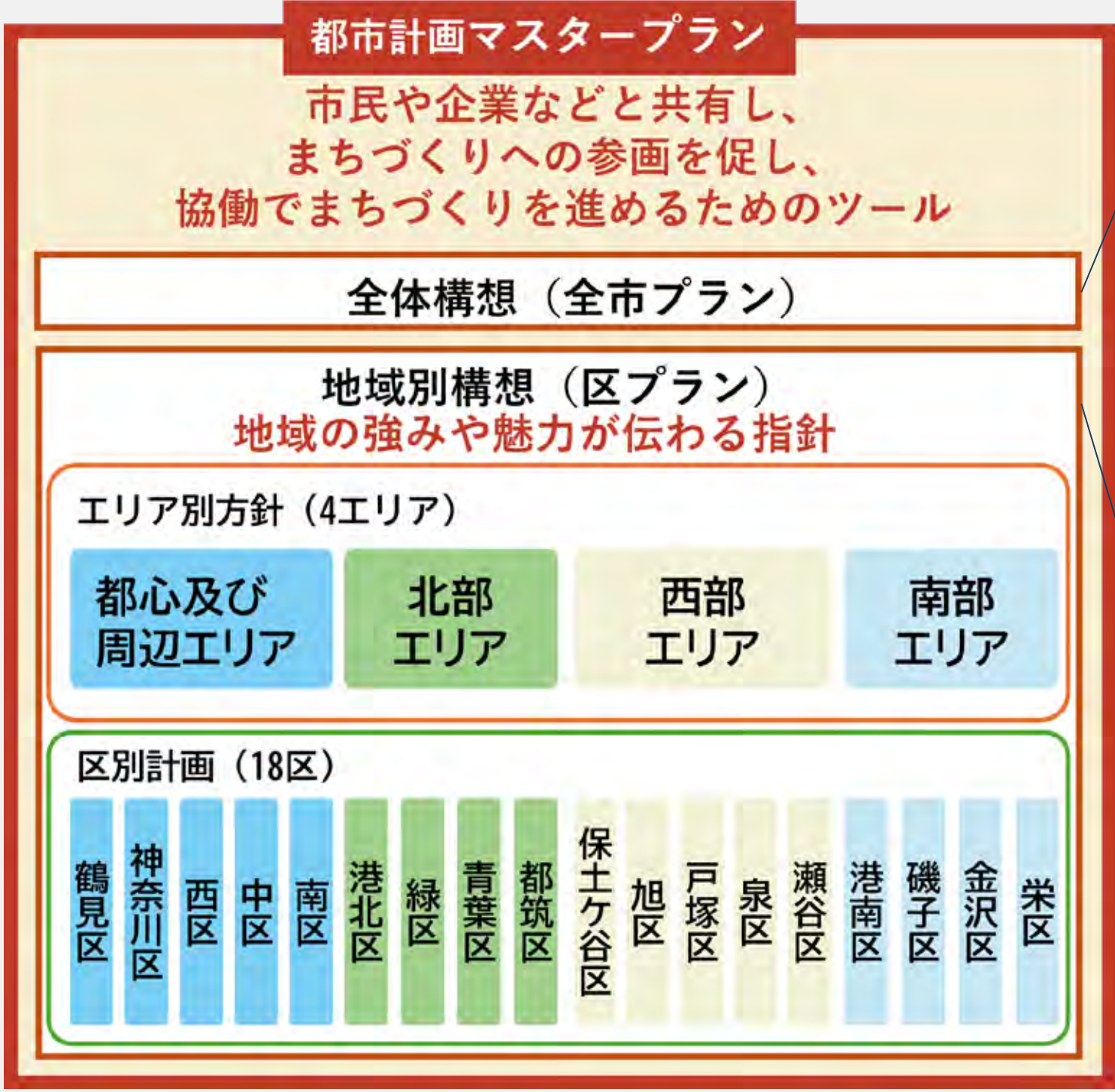
今回改定する都市計画マスタープラン地域別構想（区プラン）は、2040（令和22）年の地域ごとのまちの将来像やまちづくりの方針を示します。



問合せ先：横浜市都市整備局地域まちづくり課（045 - 671 - 2939）

都市計画マスタープラン地域別構想（区プラン）の改定

●都市計画マスタープランの構成



＜改定後の都市計画マスタープランの構成＞

全体構想（全市プラン）

横浜市域全体について、都市計画の基本的な方針を示したものです。横浜
市では令和7年5月に改定しました。



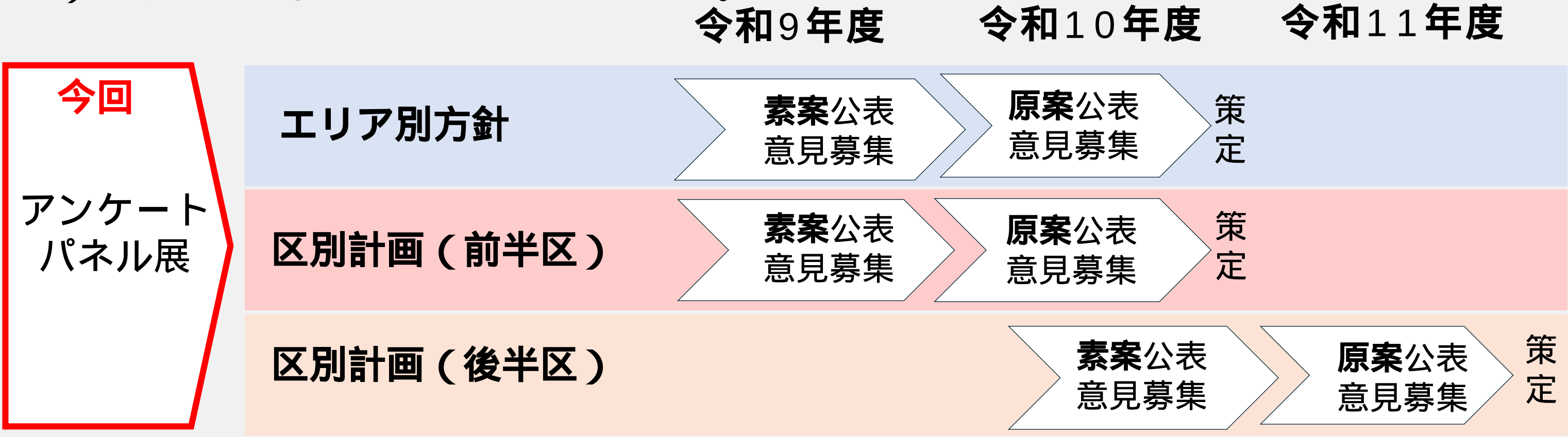
＜改定した全市プラン＞ 地域別構想（区プラン）

地域の強みや魅力が伝わり、地域ごとの課題や特性に応じた具体的なまちづくりの指針です。

現在の区プランは18区ごとに一冊で完結する構成ですが、今回の改定では市域を4エリアに分けたエリア別方針と18の区別計画の2部構成とする構成の見直しを行います。

●スケジュール

エリア別方針は令和10年度の策定を目指します。
区別計画は、前半区（令和10年度策定予定）と後半区（令和11年度策定予定）に分けて策定を進めていきます。



- 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

エリア別方針のエリア設定の考え方

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圏や経済活動ごとに、市域を4つのエリアに分けて改定を進めます。

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号線の環外側を鉄道沿線等の生活圏ごとに分けた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

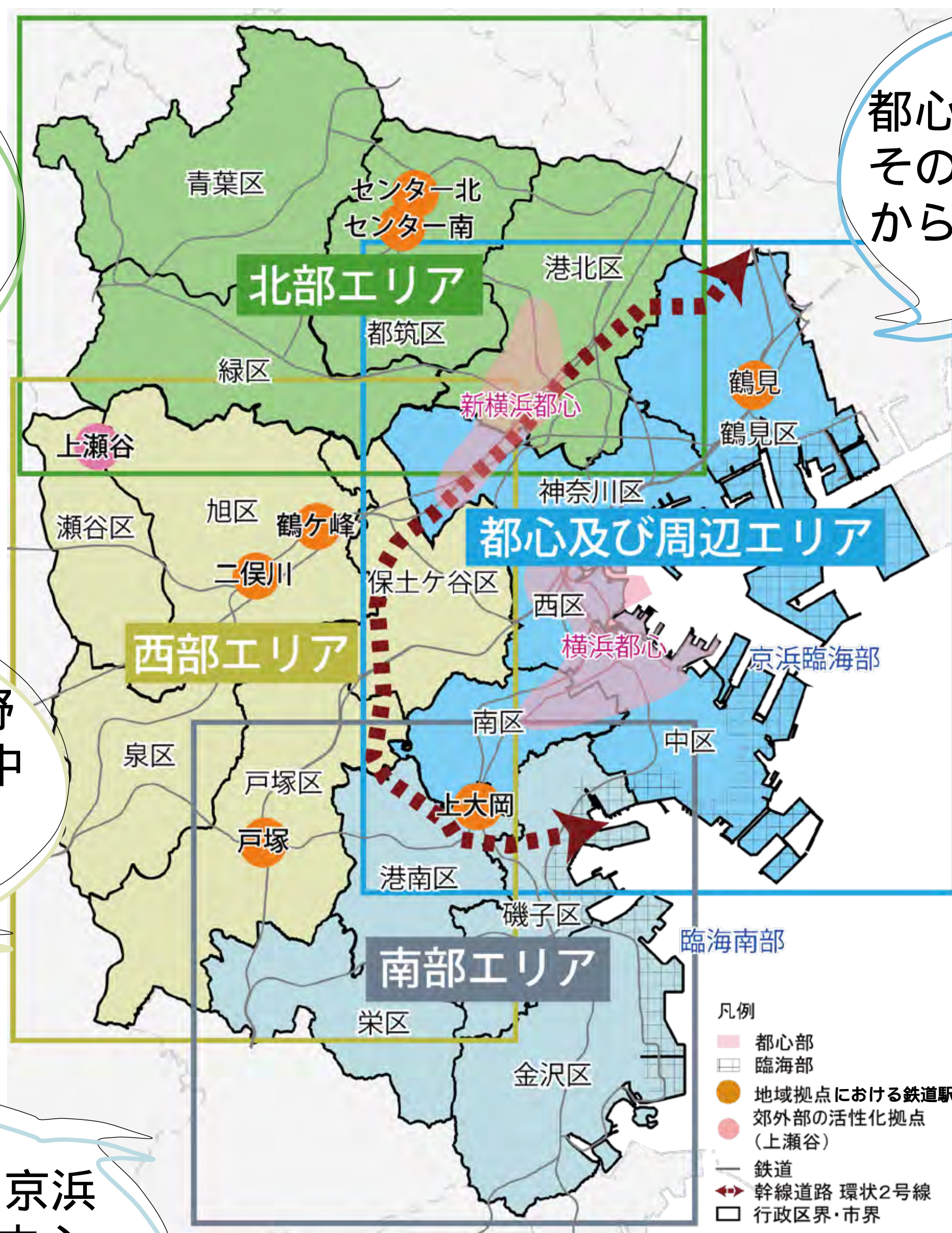
南部エリア 港南区、磯子区、金沢区、栄区

地下鉄3号線、
東急田園都市線・
東横線、JR横浜
線を中心とする
エリア

都心部と臨海部、
その周辺の住宅地
からなるエリア

相鉄本線・いずみ野
線、JR横須賀線を中心とするエリア

JR根岸線、京浜
急行本線を中心
とするエリア

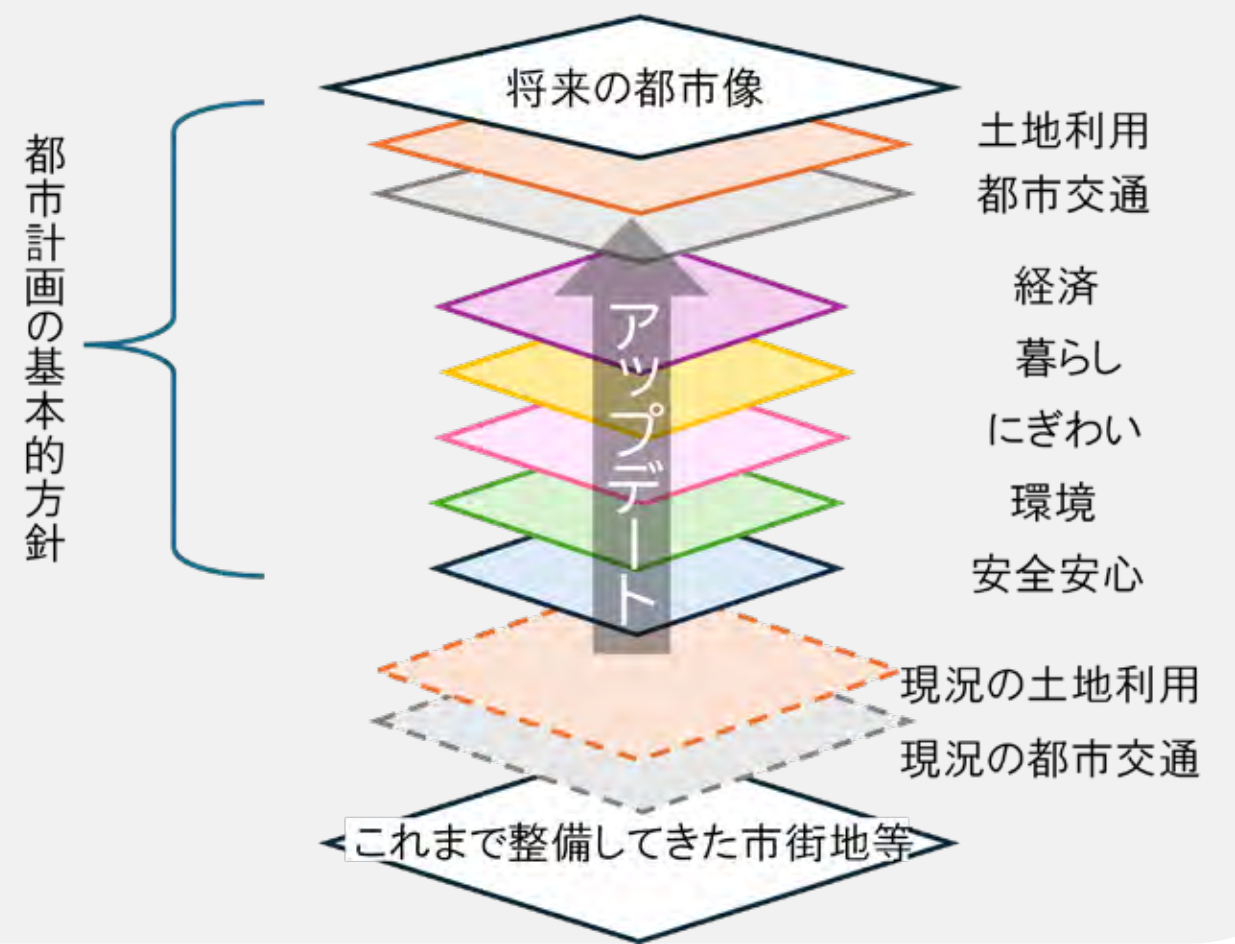


4つのエリアは区の境界で分けていますが、隣接するエリアの拠点や交通網との関係性も踏まえて記載し、各エリアの図も少し広い範囲で図示して隣接エリアとの関係性が分かるようにします。

エリア別方針の5つのテーマと2つの方針

●エリア別方針で示すこと

エリアごとの将来の都市像と、5つのテーマ（経済・暮らし・にぎわい・環境・安全安心）ごとの都市づくりの方針、その実現に向けた2つの方針（土地利用や都市交通）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

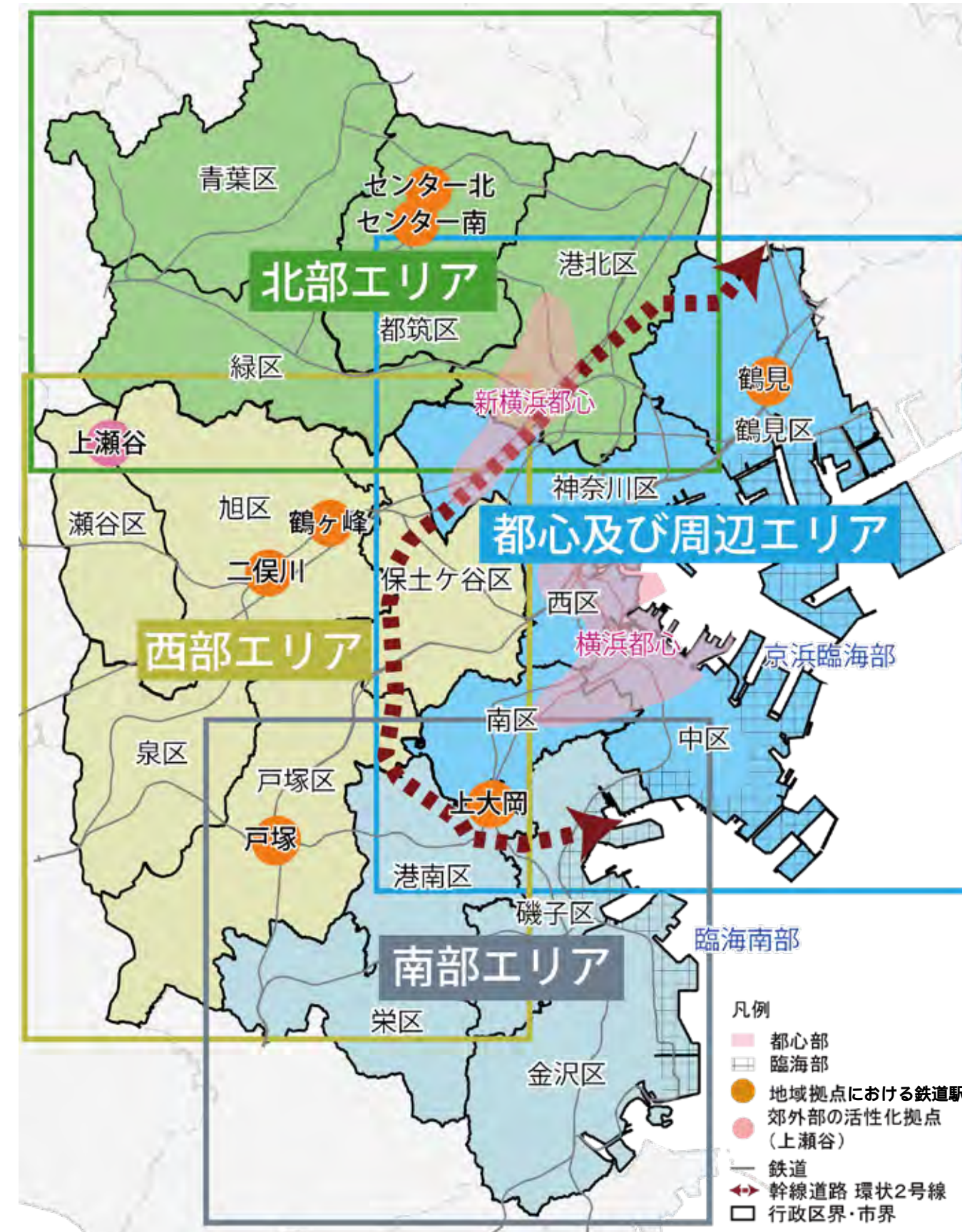
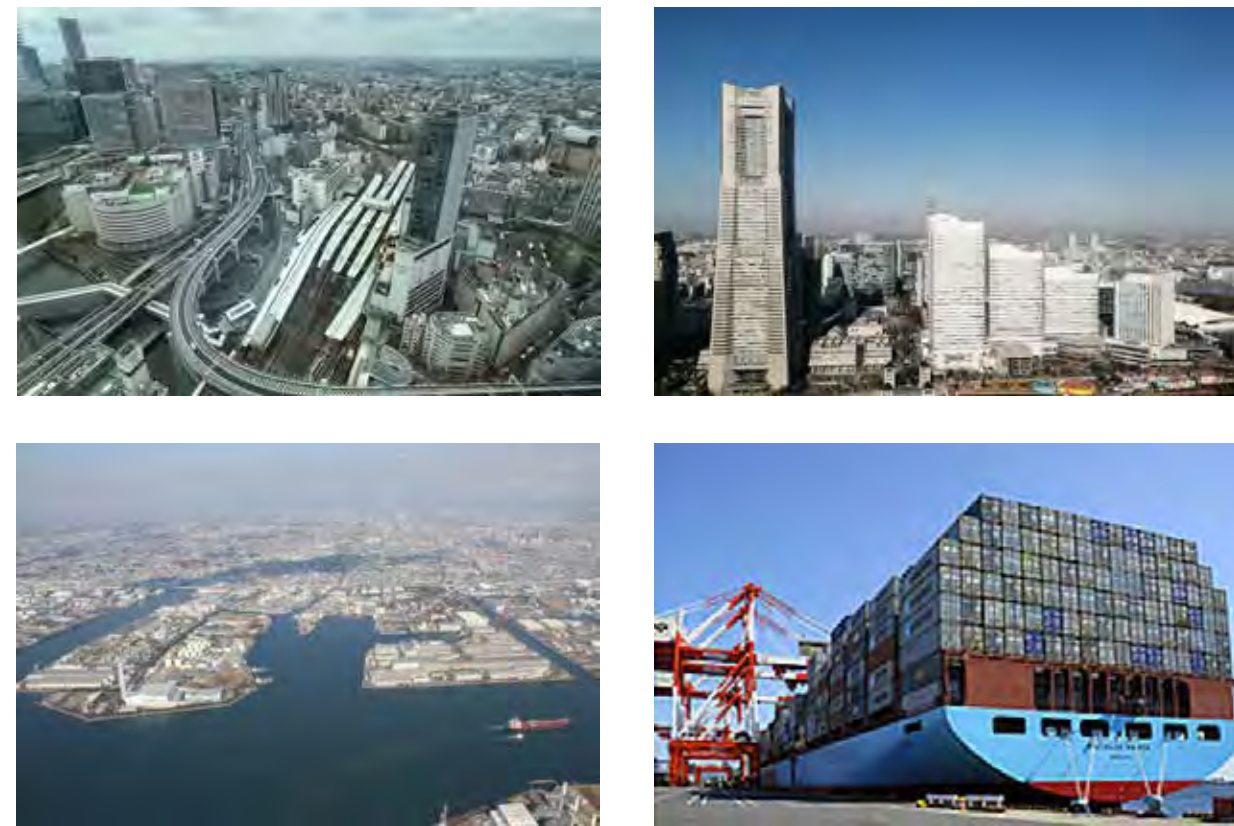
- ・都市構造や地域特性、用途地域等を踏まえ、土地利用の基本的な考え方

都市交通

- ・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

都心及び周辺エリアの概況（鶴見・神奈川・西・中・南）

都心部と**臨海部**、そしてその周辺の**住宅地**からなり、JR線や**東急東横線**や**京浜急行本線**などで、**東京都心へのアクセスが良好なエリア**です。



交通

・JR東海道線・京浜東北線、東急東横線、京浜急行本線、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。

・港湾機能と都心機能が重なることから、首都高速道路や国道1号、16号などの広域的な道路が集積しています。

土地利用

・国道15号や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や研究施設などが広く集積し、神奈川区、西区、中区にまたがって、商業や観光施設が集積しています。

・内陸側は、駅を中心に業務・商業施設等が集積するほか、都心へのアクセスが良い住宅地が高密度に広がっています。



凡例
住宅系用地
業務用地
商業用地
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
令和2年度都市計画基礎調査土地利用現況図より

地形

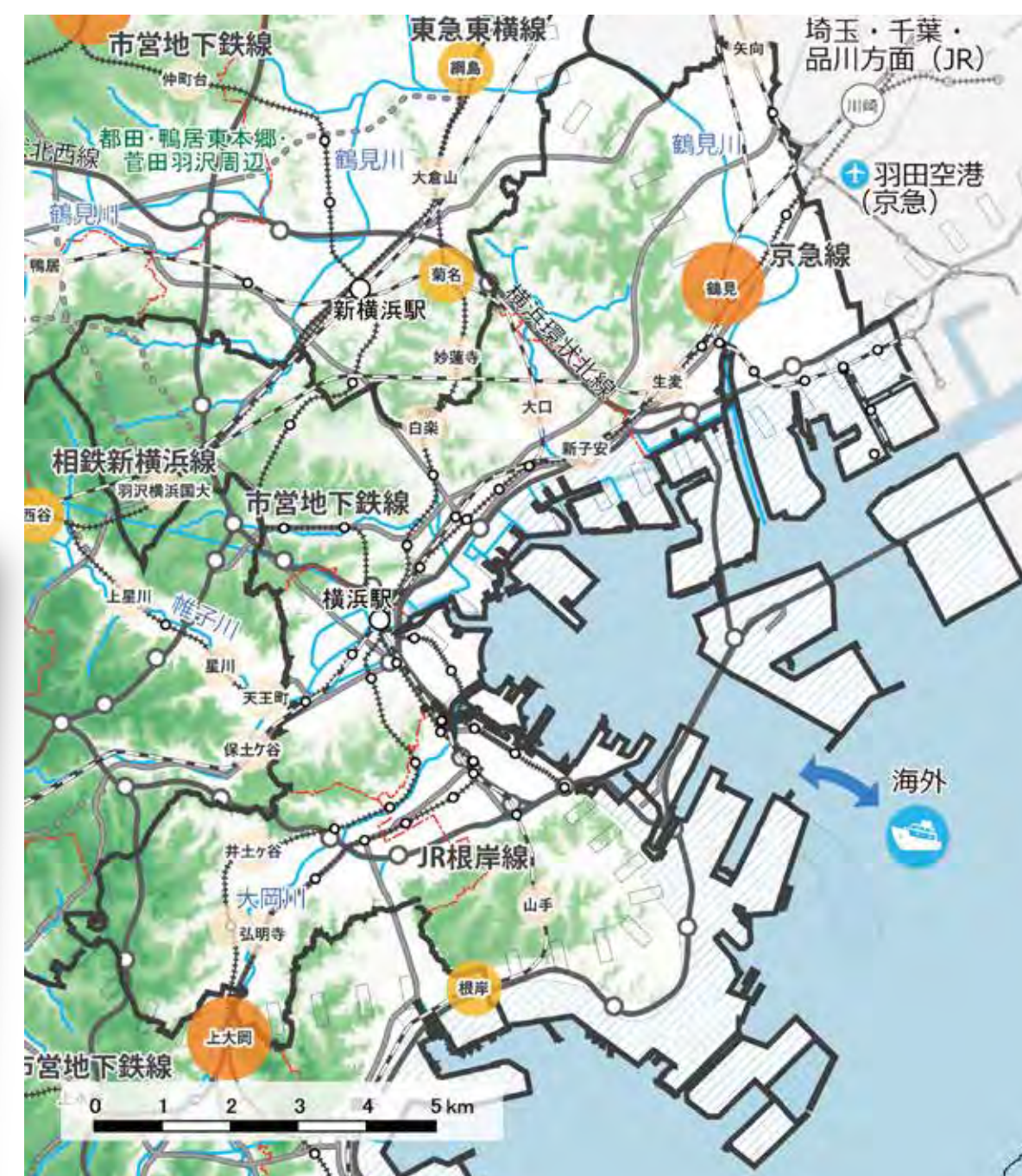
・海を望む丘陵部や鶴見川・帷子川・大岡川・入江川・滝の川流域の低地部、埋立地で構成されています。

成り立ち

・開港後、港を中心に市街化が進み、臨海部の埋立等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、復興事業で、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。

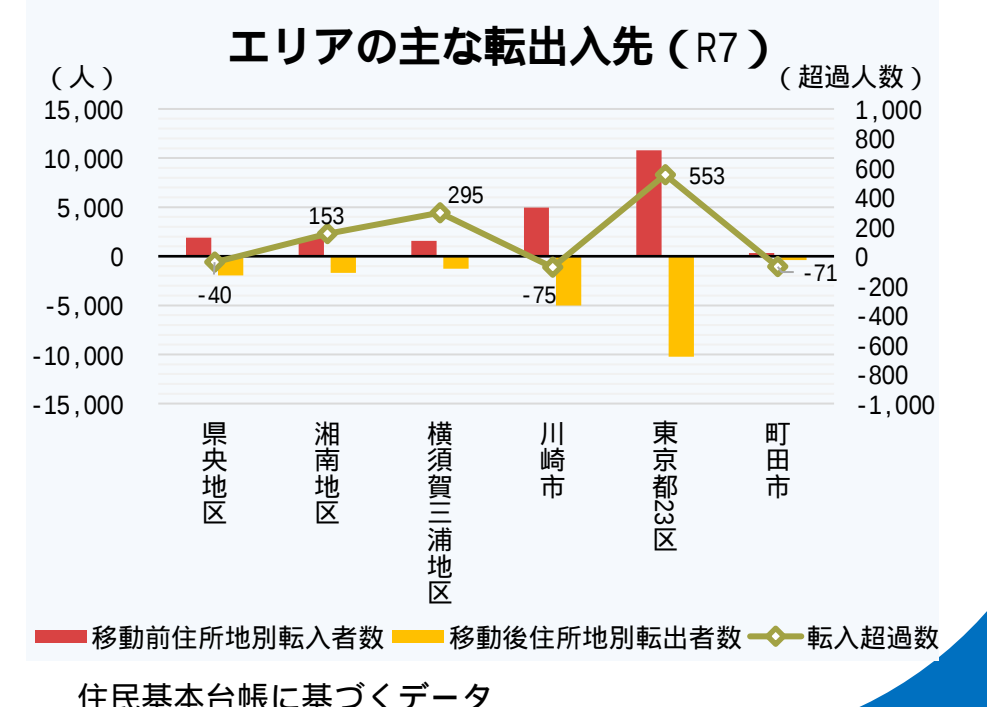
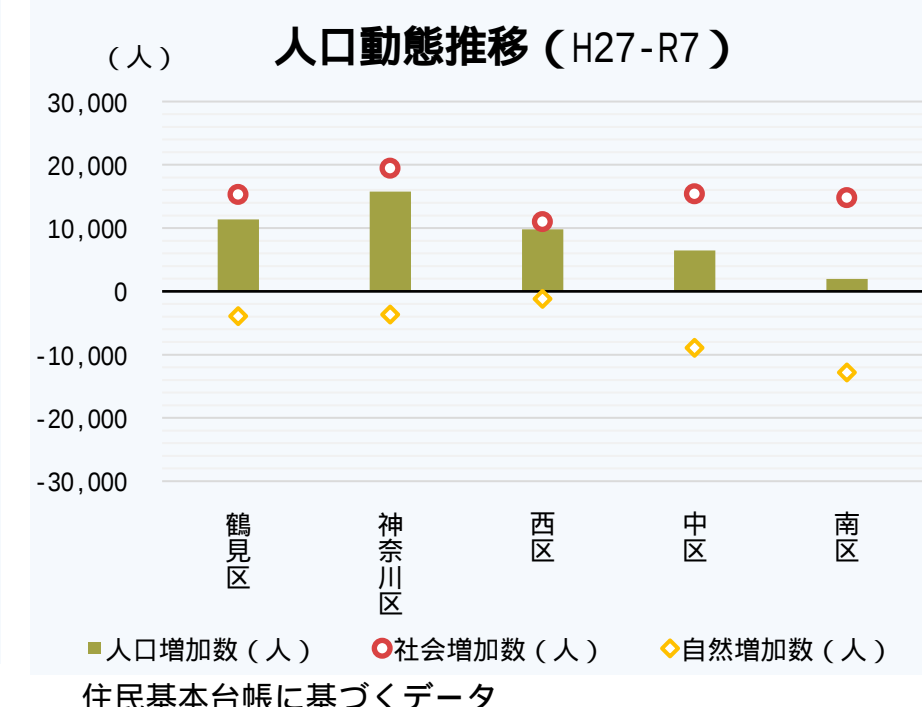
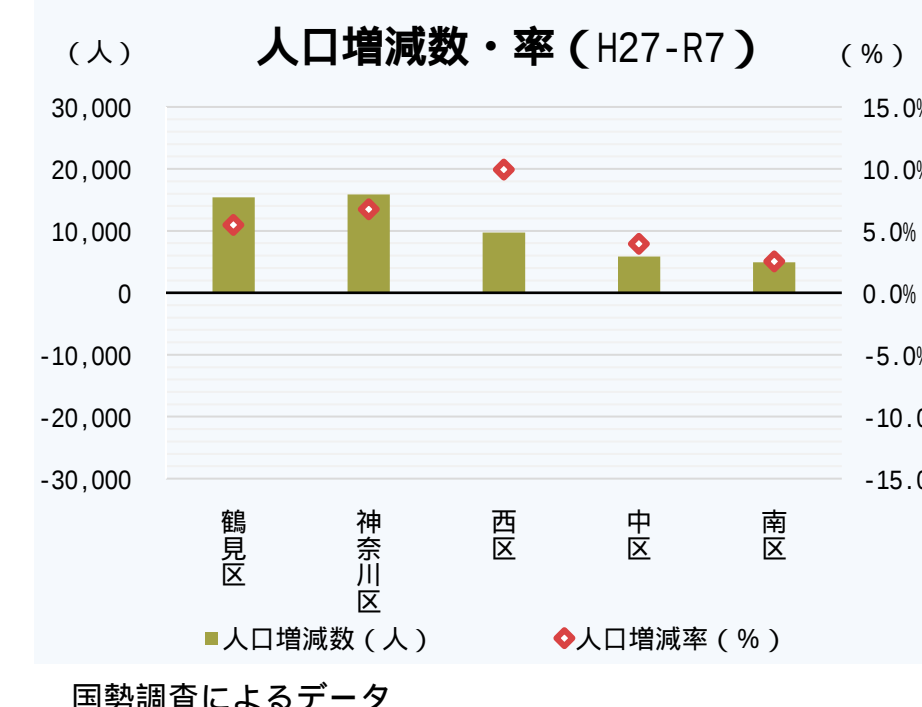
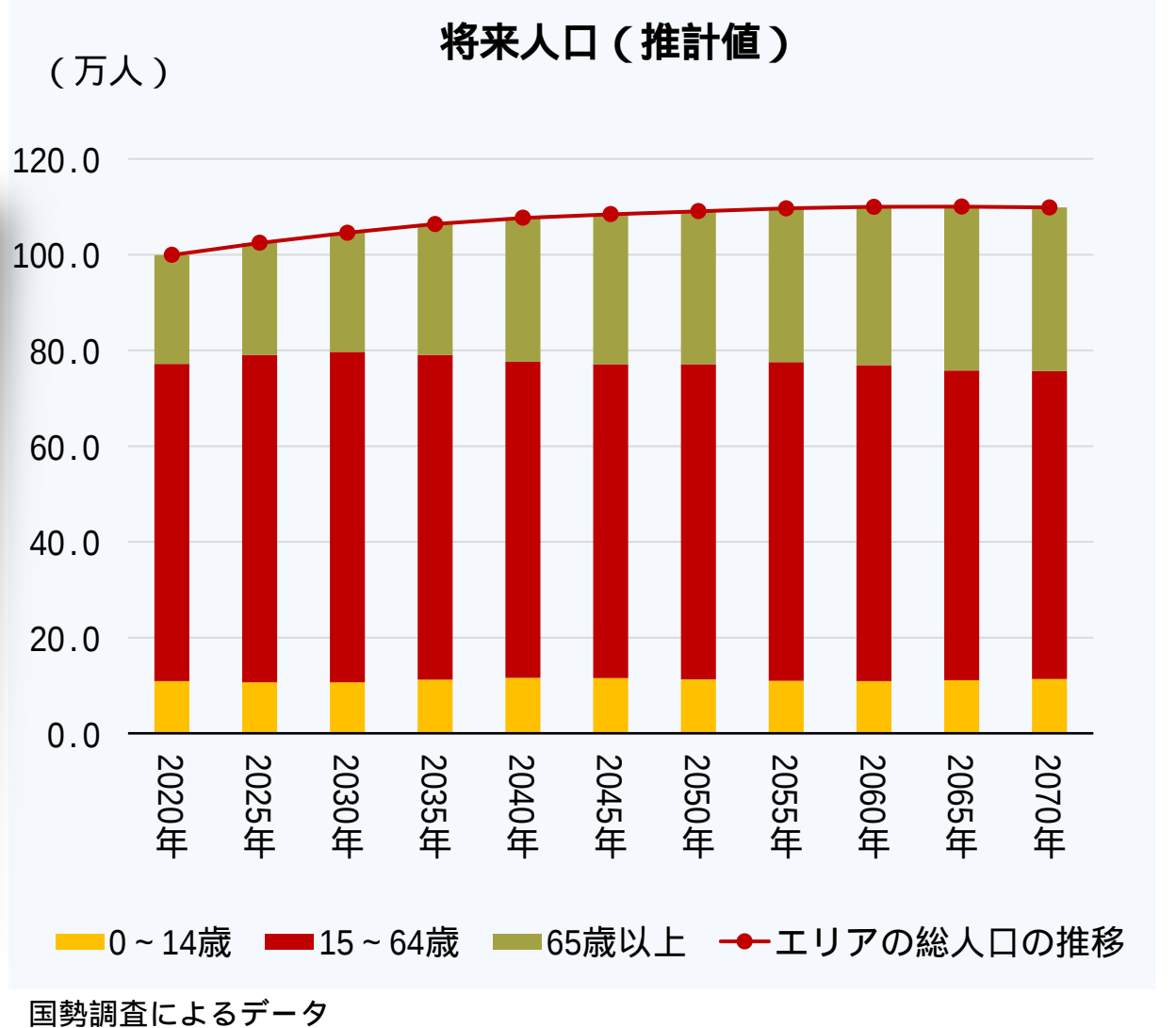
・1983年以降は、みなとみらい21事業により、大型の業務・商業・観光施設の立地が進みました。



凡例
主要駅 / 地域拠点における鉄道駅
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(JR)
＝○＝ 鉄道(私鉄・地下鉄)
＝○＝ 鉄道(構想中)
＝○＝ 丘陵地・低地
高速道路
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
臨海部
行政区界
エリア境界

人口動態

・東京都23区等からの転入により増加しています。都心及び周辺エリアは今後も緩やかな人口増加が続きピークの2065年には、2020年よりも人口が約10%増加する見込みです。市全体と比較して高齢者層の増加は緩やかで、2070年でも高齢化率は約31%と想定されています。



都心及び周辺エリアの概況（鶴見・神奈川・西・中・南）

・駅やバス停から遠い、坂が多い、高齢化が進んでいる等の住宅地では、日常的な移動手段の確保や買い物の利便性の向上などが求められます。

・**羽沢横浜国大駅周辺**は、交通利便性の高いエリアであり、その立地ポテンシャルを生かした取組を進める必要があります。

・まとまった農地や樹林地もあり、良好な緑地・農景観の保全や農とふれあう場づくりが求められています。

・主要駅周辺では、業務や商業機能が集まっており、個性的な商店街など地域の特色を活かしたにぎわいづくりや、歩行者空間やバリアフリーなどの整備が求められています。

・**鶴見川**や**大岡川**等では、市民の憩いの場など、水辺の整備が進み、人々が活動しながら自然を身近に感じられる環境が形成されています。

・緑が少ない地区もあるため、残された緑地を保全すると同時に、公園の再整備や市街地の緑化を進め、都市環境や景観の向上が求められています。

・**米軍根岸住宅地区**の返還を契機としたまちづくりを進める必要があります。

・**内陸の工業が集積する地域**では、産業の維持・強化を図りながら、住環境との調和を考えた土地利用が求められています。

・古くからある住宅地は、利便性が高い一方で、密集エリアもあり、防災性を高める取組が必要です。

・**鶴見駅周辺**は、業務や商業、公共施設が集積するほか、交通の拠点となっています。地域のポテンシャルに応じた機能の充実が求められています。

・**東神奈川臨海部**や**山下ふ頭周辺**を含め、それぞれの地域の特徴を活かして発展させるとともに、横浜らしい景観を活かして、さらに魅力を高める必要があります。

・**京浜臨海部**は、空港にも近く、製造や研究などの企業が集まる地域です。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投資を誘導するとともに、魅力的で快適な都市環境や、緑・水辺を活かした魅力ある環境づくりが必要です。

・**横浜駅周辺**は、駅を中心にお店やオフィスが集まる地域で、横浜の玄関口として、今後さらに魅力を高めていく必要があります。

・**みなとみらい21地区**は、仕事や買い物、観光、音楽などの施設がそろった成熟した地域です。これからの新しいまちづくりのビジョンが必要です。

・**臨港パーク**から**山下公園**、**山下ふ頭**へと**続く水際線**には、横浜らしい多彩な魅力が集まっており、さらなる魅力向上が必要です。

・**関内・関外地区**は、開港以来の歴史や文化、商店街などが魅力の地域です。**関内駅周辺地区**では、観光や国際的な産学連携の取組が進められています。

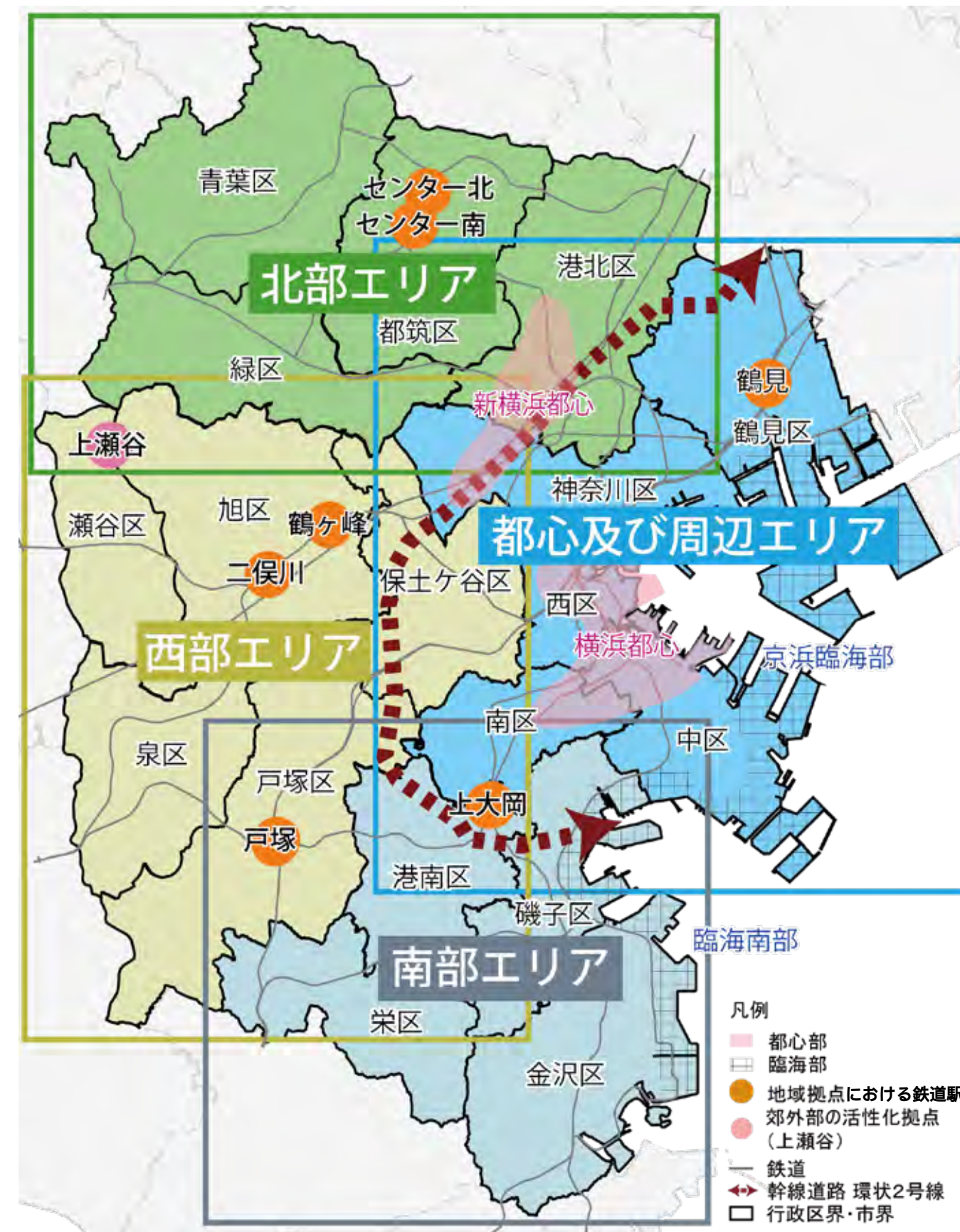


- 凡例
- 横浜都心・新横浜都心
 - 横浜駅周辺地区
 - 主要駅 / 地域拠点における鉄道駅
 - 主要駅 / 交通結節機能の高い拠点駅
 - 主要駅 / 利便性の高い鉄道駅
 - 鉄道(JR)
 - 鉄道(私鉄・地下鉄)
 - 鉄道(構想中)
 - 高速道路
 - 幹線道路(3環10放+国道)
 - 幹線道路(3環10放+国道)(未整備)
 - 河川
 - 内陸工業集積地域
 - 臨海部
 - 緑の10大拠点
 - 市街化調整区域
 - 行政区界
 - エリア境界

・港湾エリアでは、ふ頭の整備・再編により物流機能の強化を図るとともに、臨海部における津波や高潮への防災対策が求められています。

北部エリアの概況（港北・緑・青葉・都筑）

新横浜都心（新横浜地区、新羽地区、城郷地区）や**センター北・センター南駅周辺**を拠点とし、**鉄道での東京都心・新横浜方面へのアクセスも良好なエリア**です。



交通

・東急田園都市線・東横線での東京都心へのアクセスがよく、JR横浜線、横浜市営地下鉄線での新横浜方面へのアクセスも良好です。

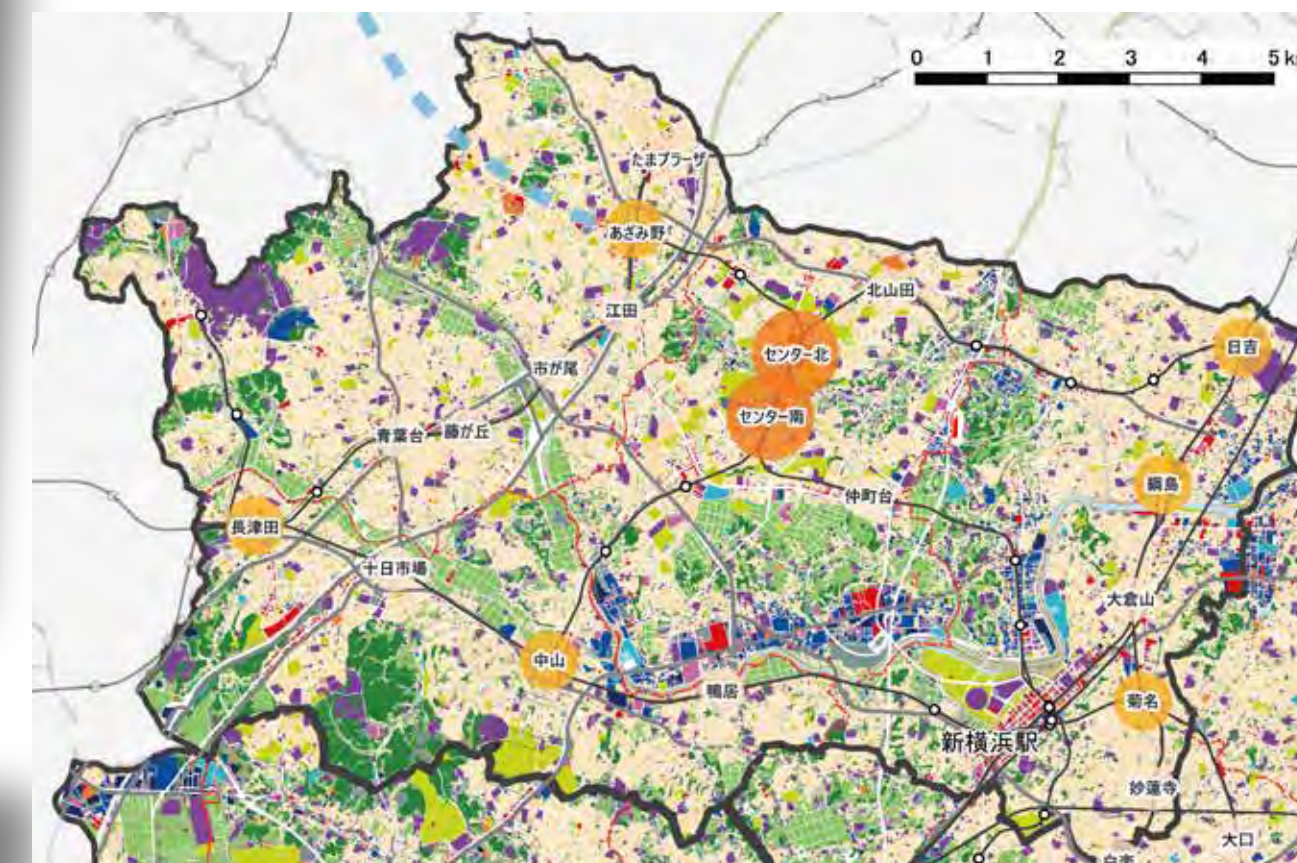
・東名高速道路や横浜環状北西線などにより、東京方面や臨海部へのアクセスが良好です。

・新横浜都心や、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。

土地利用

・その他の駅周辺には、商業や集合住宅が、丘陵部と低地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、自然的土地利用も多いエリアです。

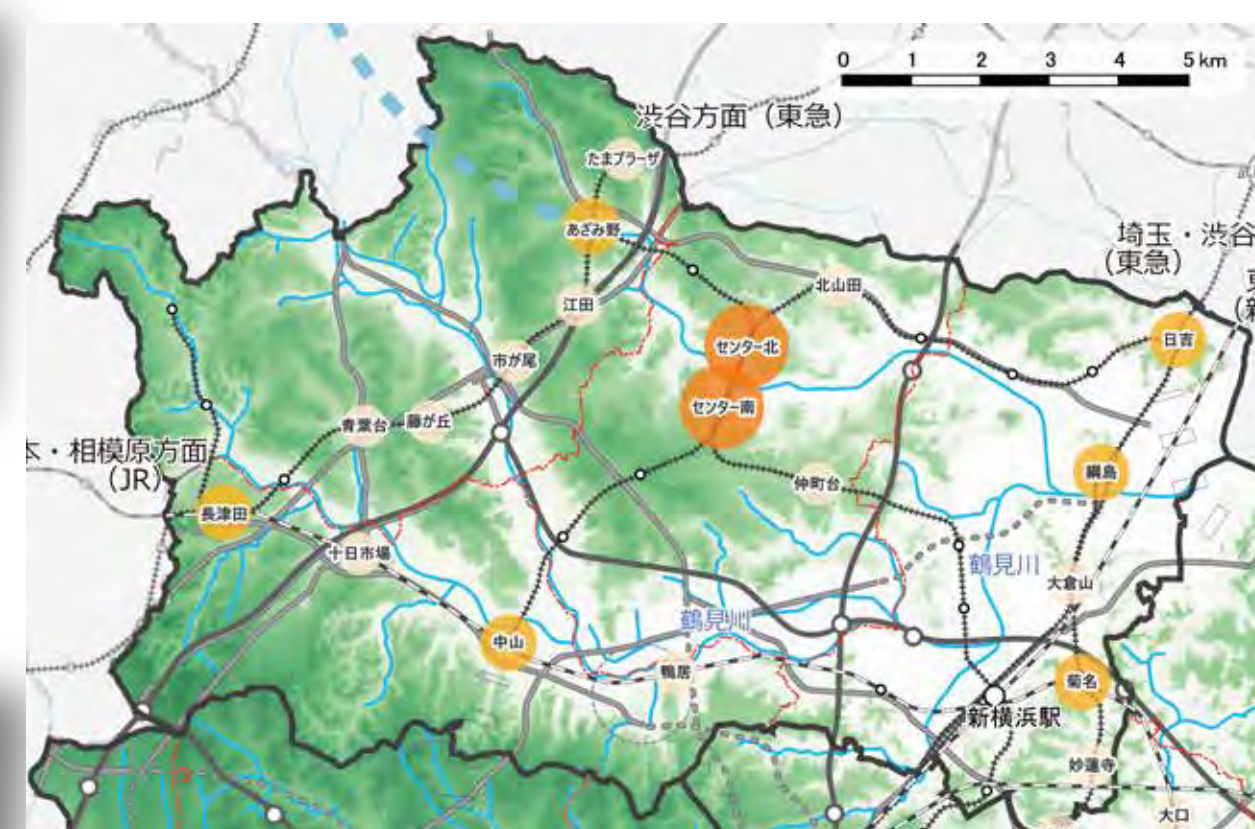


凡例
農地
山林
河川・水路・水面
荒地・海浜・法面等
住宅系用地
業務用地
商業用地
宿泊娯楽施設用地
公共・文教厚生用地
運輸倉庫用地
工業用地
供給処理施設用地
防衛施設用地
公園・ゴルフ場等
駐車場・その他空地
道路用地
鉄道用地

令和2年度都市計画基礎調査土地利用現況図より

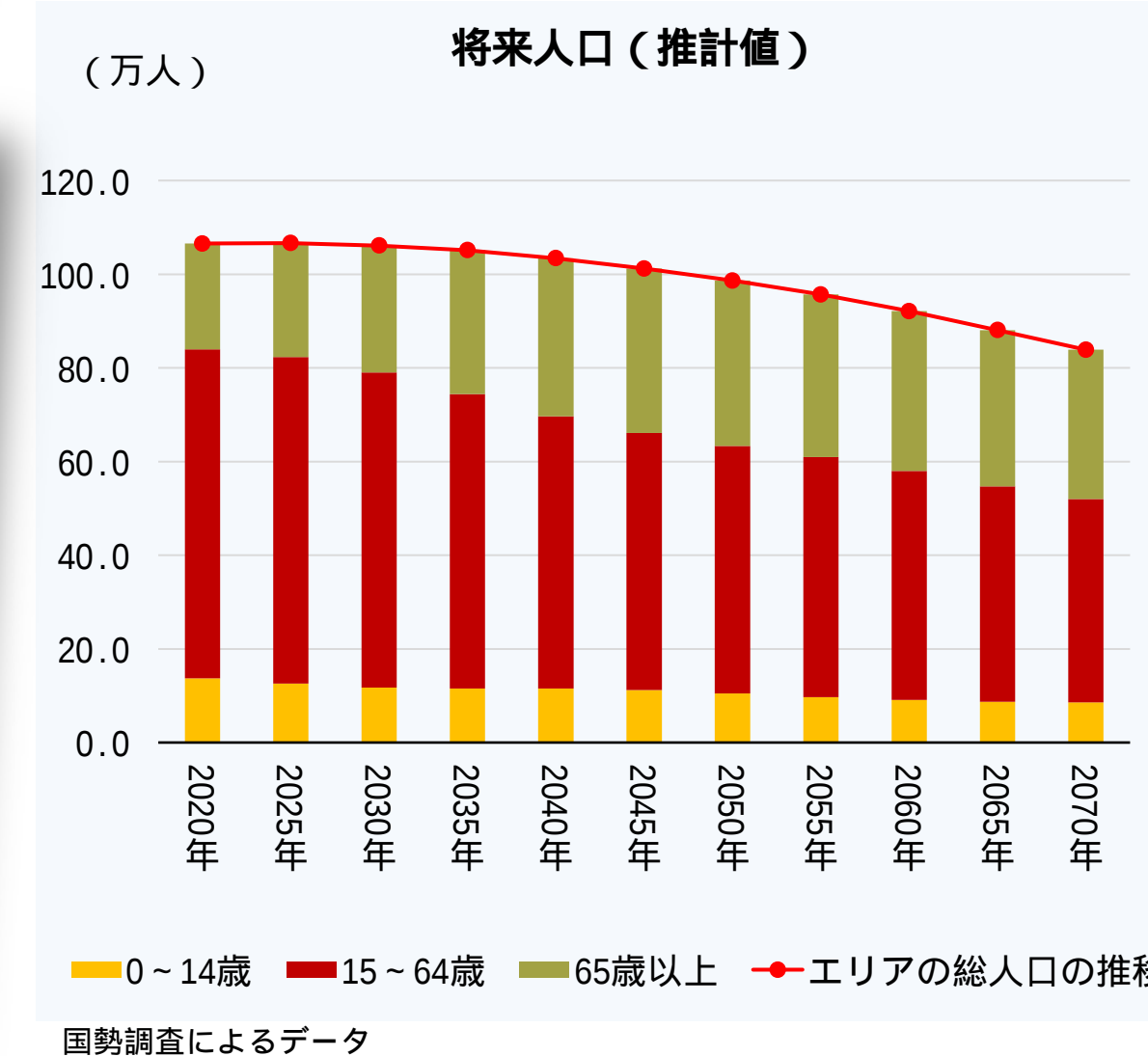
地形

・丘陵部の台地や斜面地、鶴見川流域に細長く広がる低地部で構成されています。



人口動態

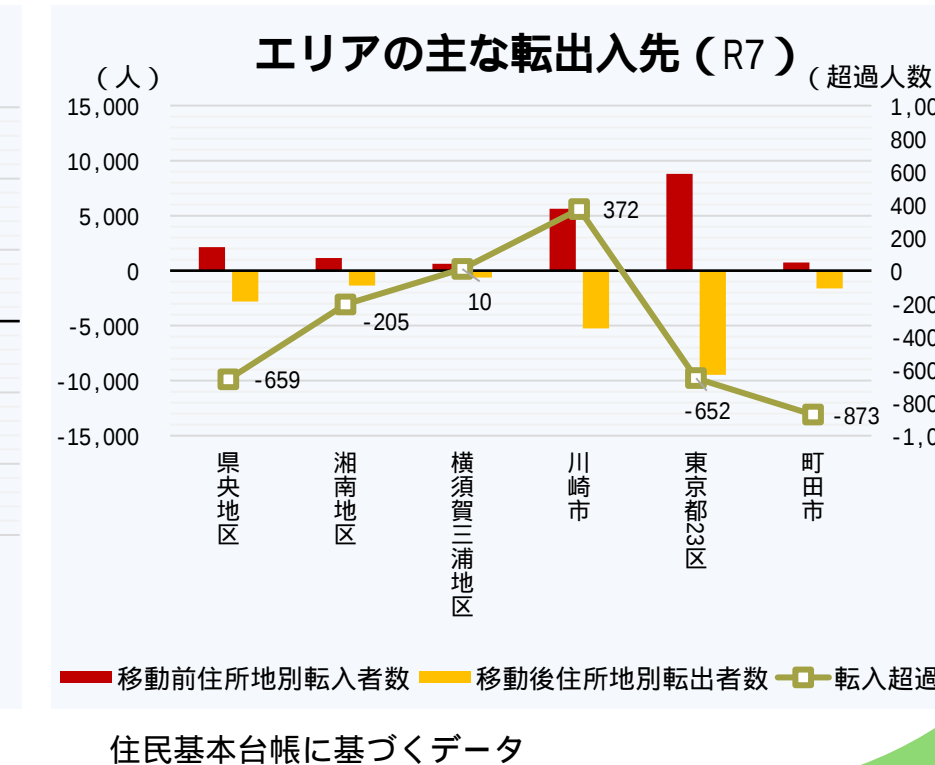
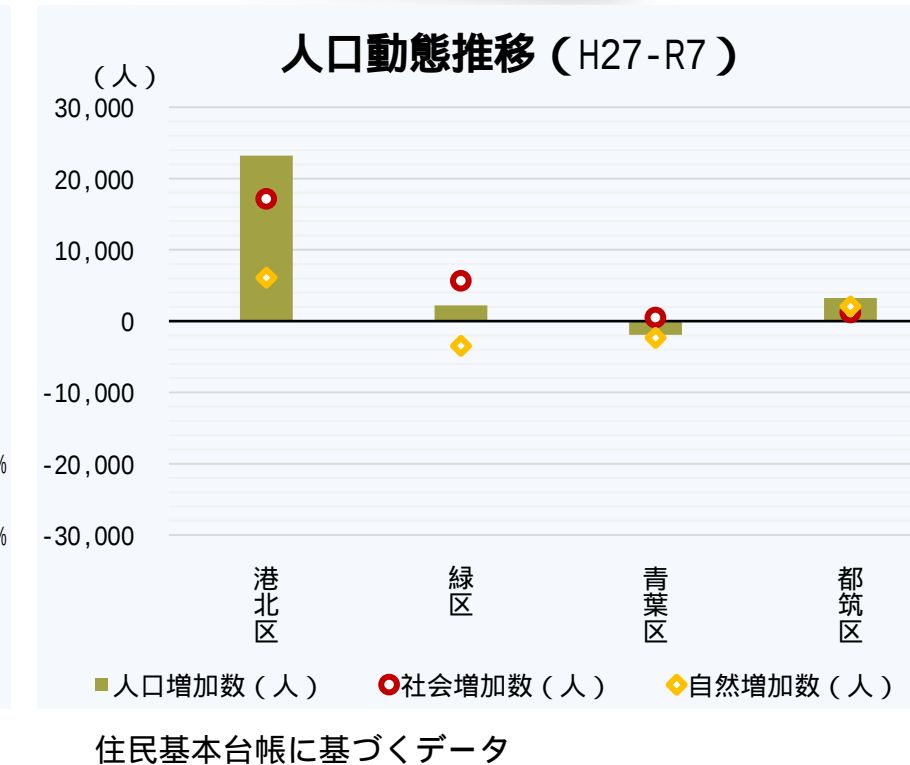
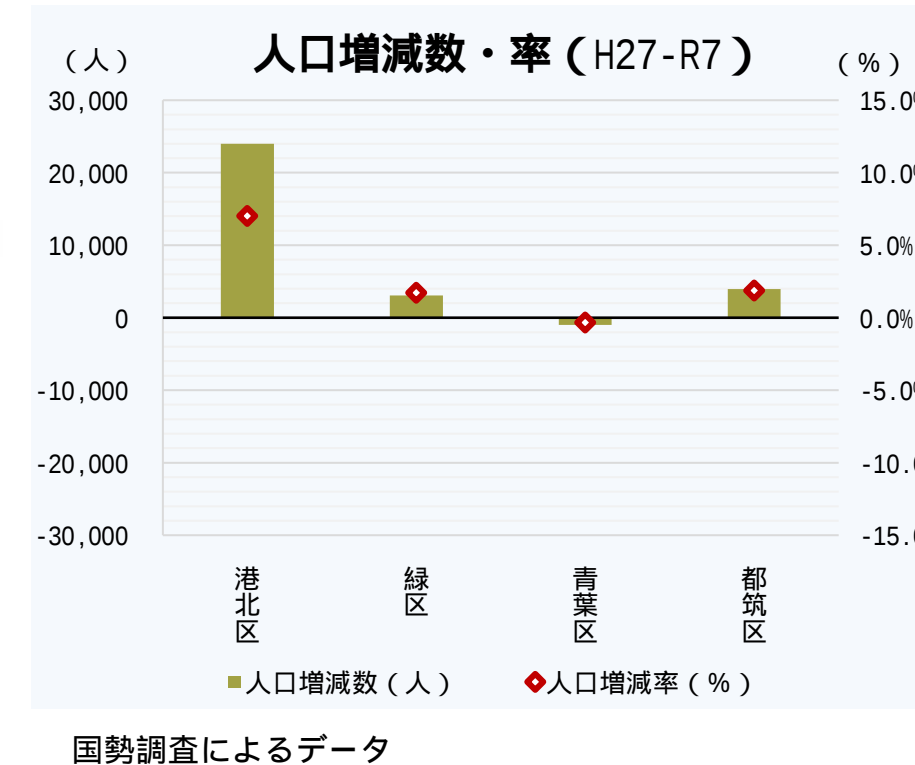
・川崎市等からの転入が超過し、東京都23区へは転出が超過しています。過去10年間でエリア内の人口は増加していますが、将来人口の推移によると、減少局面に入りつつあります。今後は減少がさらに進み、2070年には2020年と比べて人口が約2割減り、高齢者の割合も約4割に増える見込みです。



成り立ち

・1908年の鉄道の開通（東神奈川・八王子間）等を契機に、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。



北部エリアの概況（港北・緑・青葉・都筑）

・横浜市営地下鉄ブルーライン（横浜市高速鉄道3号線）の延伸は早期実現に向けて検討が進めています。広域的な交通ネットワークの強化や地域の活性化が期待されています。また、新駅周辺のまちづくりの検討が求められています。

・駅やバス停から遠い、坂が多い、高齢化が進んでいる等のエリアでは、日常的な移動手段の確保や買い物利便性の向上などが求められています。

・身近な自然環境をまちの魅力として発信できるよう、緑地の保全や、市民が楽しめる場としての活用が求められています。

・環状4号線を活用した複数の鉄道路線とつながる公共交通ネットワークの強化等により、移動しやすいまちの実現が期待されます。

・寺家ふるさと村や新治市民の森などでは、里山や水田の景観をはじめとした豊かな自然や農地が広がり、良好な景観が保たれています。

・センター北・センター南駅周辺は、商業や公共施設などが集まるエリアであり、社会の変化に応じた新たな土地利用や機能の誘導が求められています。

・計画的に整備された住宅地では、住民の高齢化や住宅の老朽化が進み、建替えなどが進められています。

・新横浜駅周辺は、新幹線を含む複数路線が利用できる広域交通結節点であり、業務・商業機能のさらなる集積や、にぎわいの創出と滞留・回遊性の向上を目指したまちづくりが求められています。

・城郷地区では、新横浜公園や大規模集客施設のにぎわいを活かしながら、多様な都市機能の集積や周辺地域との回遊性の向上等のまちづくりを進める必要があります。

・新羽地区では、職住近接したもののづくりの拠点の一つとして、技術発展と新たなビジネス機会を促進するまちづくりを進める必要があります。

・横浜環状北線や北西線の整備により交通便利性が向上し、地域の活力向上が期待されています。

・内陸の工業が集積する地域では、産業の維持・強化を図りながら、住環境との調和を考えた土地利用が求められています。

・新たな成長産業の立地を促進するとともに、大学などと連携した機能強化が求められています。

・交通結節機能の高い拠点駅などでは、業務や商業機能が集まっており、交通結節点となる駅などでは、インフラの再整備や歩行者空間のバリアフリー化などが求められています。

・住宅地では、多様な世帯が住みやすい環境づくりに向けて、生活利便施設の誘導や、ニーズの変化に応じたまちのルール作り等の取組が求められています。

・緑の10大拠点には、まとまった緑地が広がっています。市街地の中にも樹林地や農地などが点在しています。

・鶴見川流域では、水や緑の環境の保全・活用とともに、洪水対策など安全性の向上が必要です。

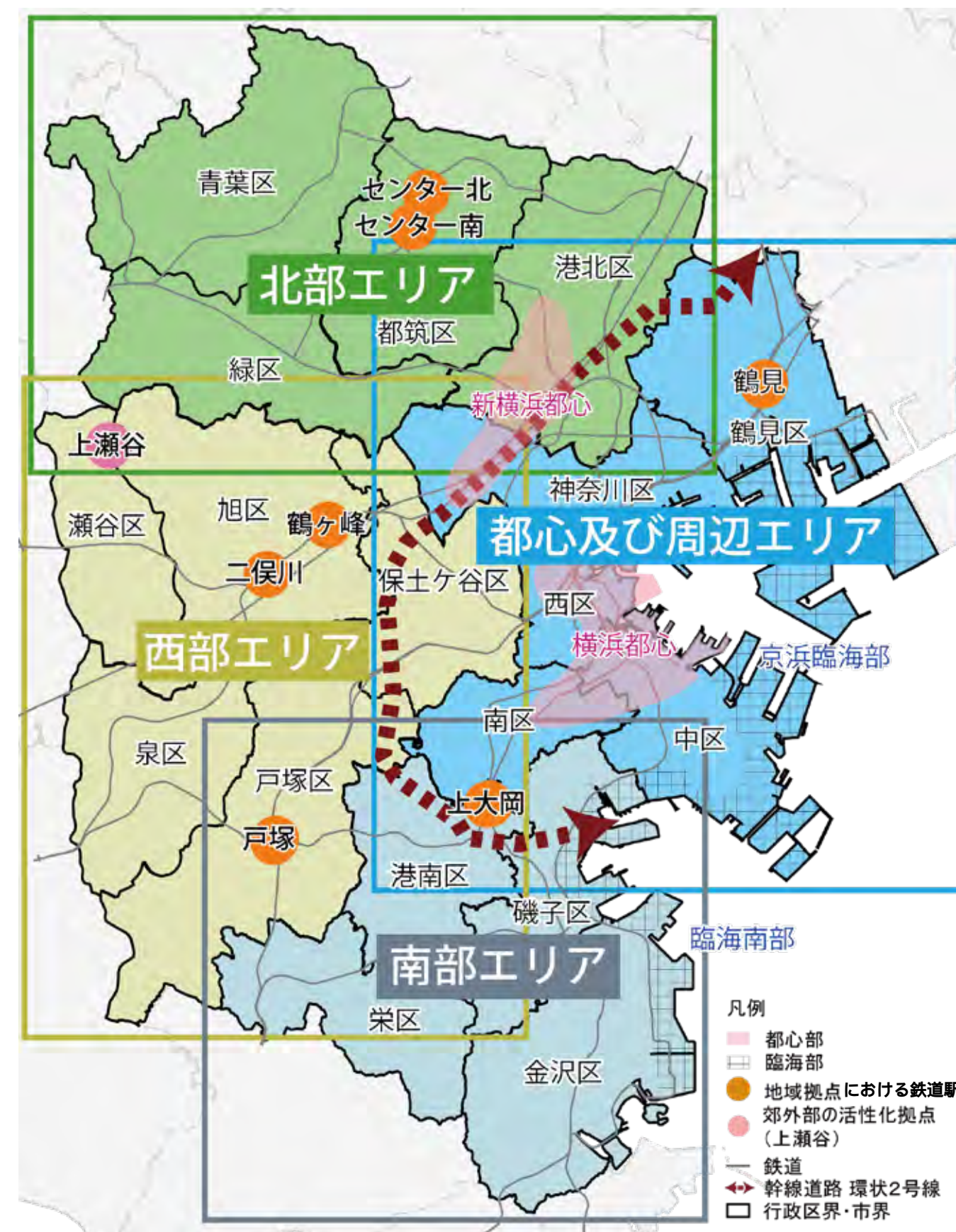
- 凡例
- 横浜都心・新横浜都心
 - 主要駅 / 地域拠点における鉄道路
 - 主要駅 / 交通結節機能の高い拠点駅
 - 主要駅 / 利便性の高い鉄道路
 - 郊外部の活性化拠点
 - 鉄道(JR)
 - 鉄道(私鉄・地下鉄)
 - 鉄道(構想中)
 - 市営地下鉄ブルーライン延伸
 - 高速道路
 - 高速道路(構想中)
 - 幹線道路(3環10放+国道)
 - 幹線道路(3環10放+国道)(未整備)
 - 河川
 - 内陸工業集積地域
 - 臨海部
 - 緑の10大拠点
 - 市街化調整区域
 - 行政区界
 - エリア境界



0 1 2 3 4 5 km

西部エリアの概況（保土ケ谷・旭・戸塚・泉・瀬谷）

豊かな自然に恵まれた住宅地が広がり、新幹線へのアクセスや東京都心、**県央・県西への広域利便性の高いエリア**です。



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。

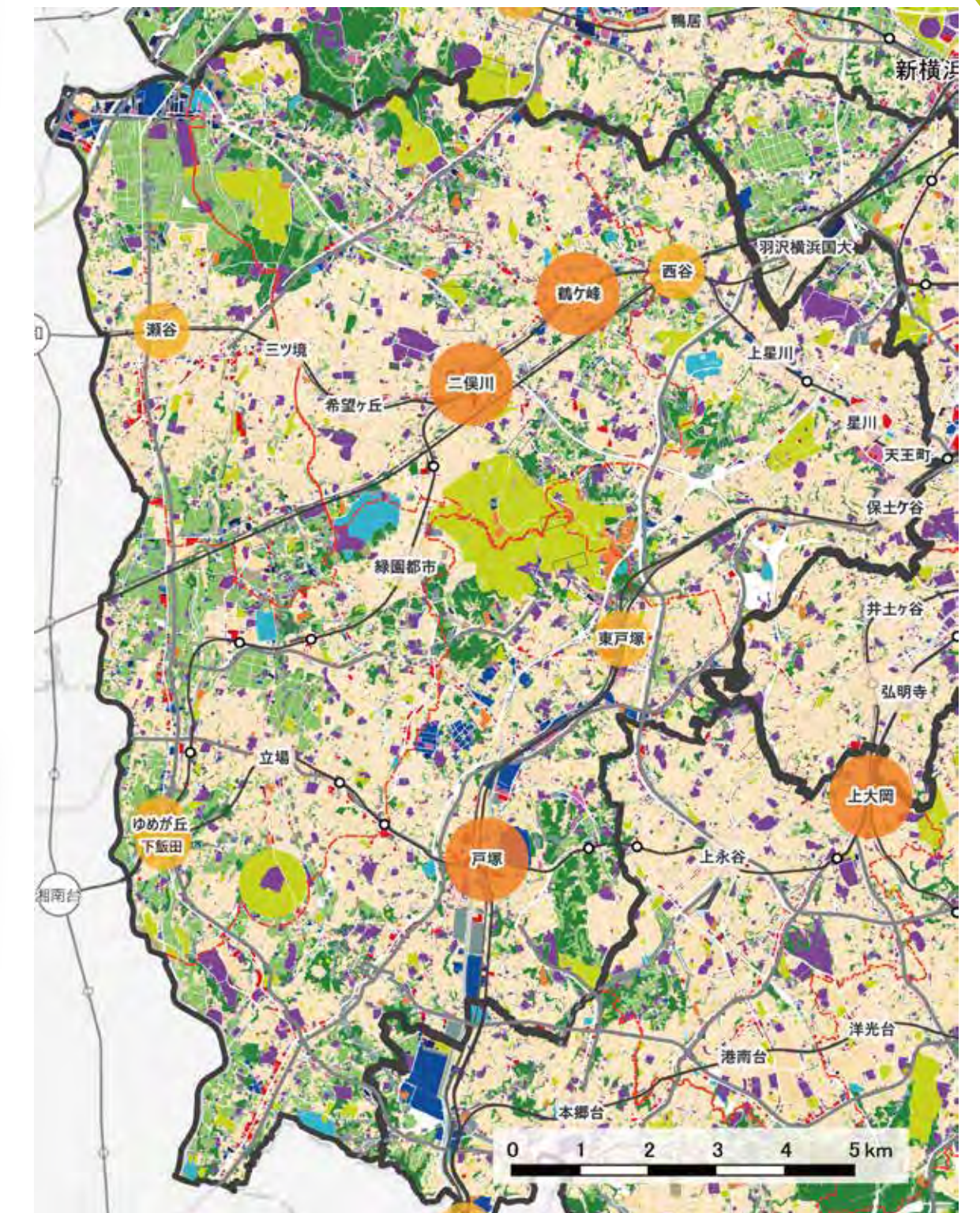
・国道16号は東西方向を、環状4号線は市内の郊外部同士をつなぎ、地域間の連携を強化しています。

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。

・柏尾川沿いをはじめ、工業機能も集積され、住宅や自然と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

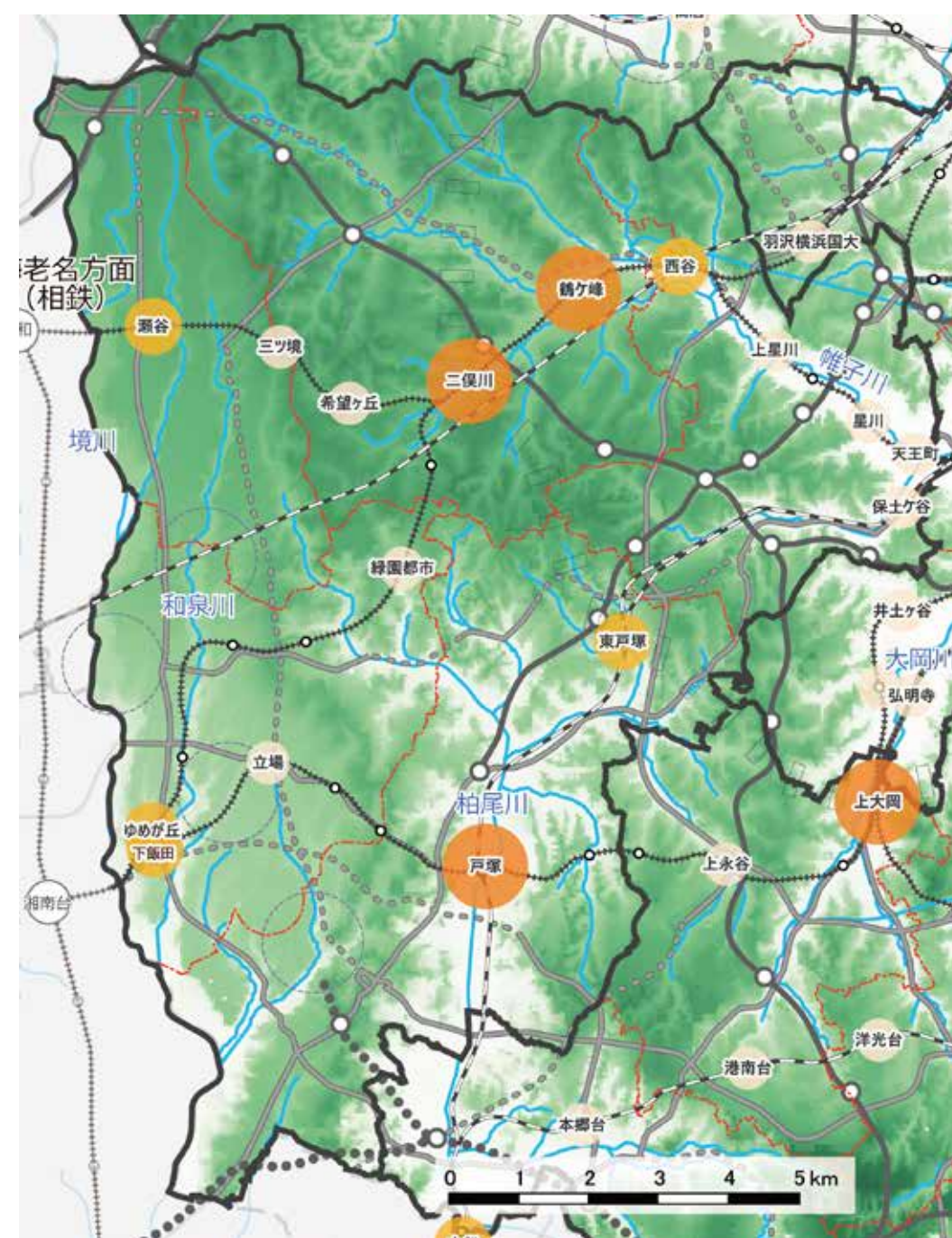
地形

・丘陵部と帷子川・柏尾川・境川流域の中小河川により、谷戸が形成されています。

成り立ち

・JR東海道本線の開通で、東京へのアクセスが向上し、戸塚駅は行政・商業機能が集積する地域拠点となっています。相鉄線の二俣川駅は、いずみ野線の開通などにより、再開発が進み、地域拠点として発展しました。

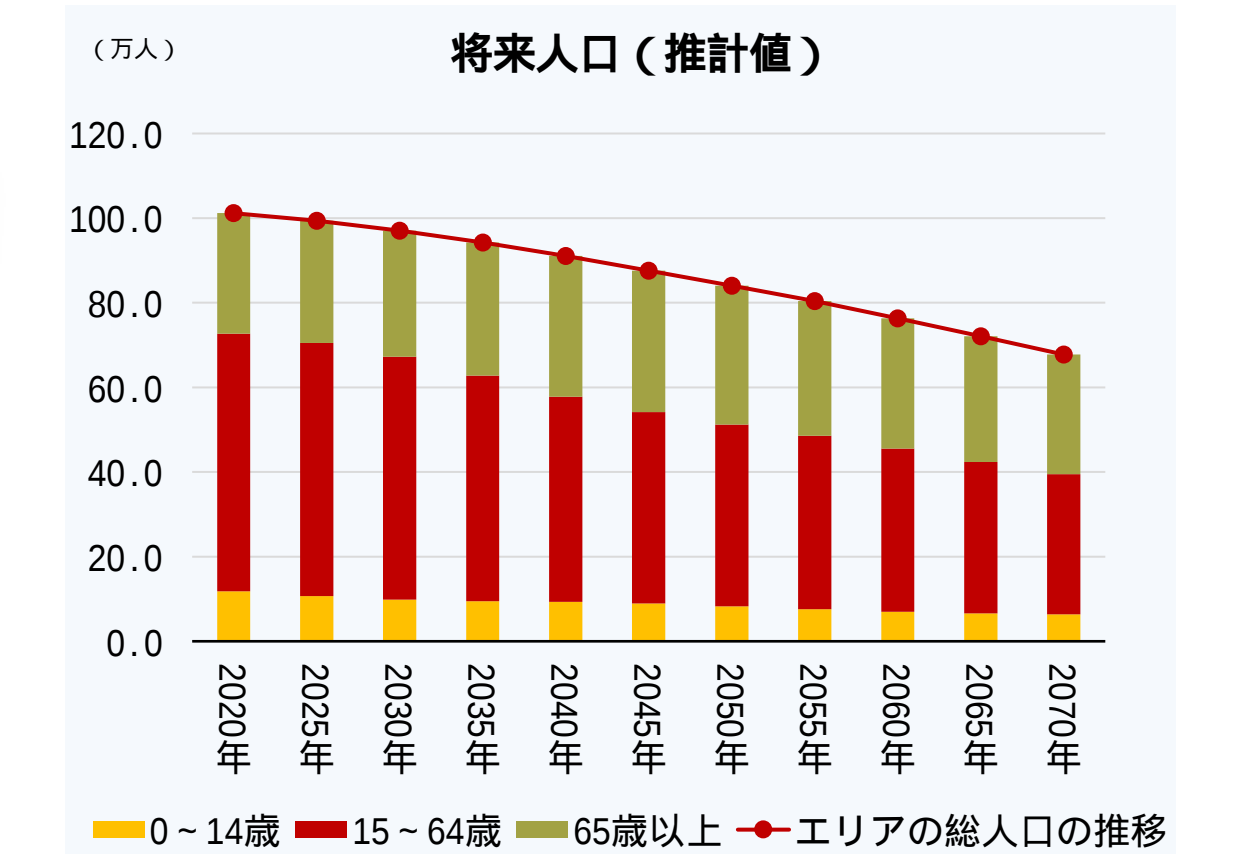
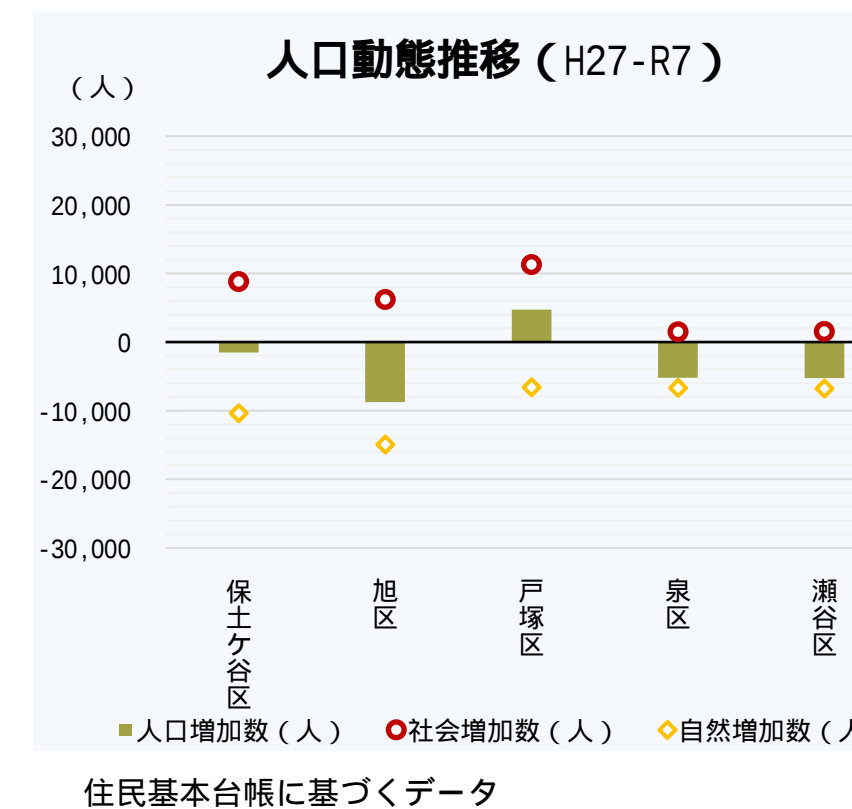
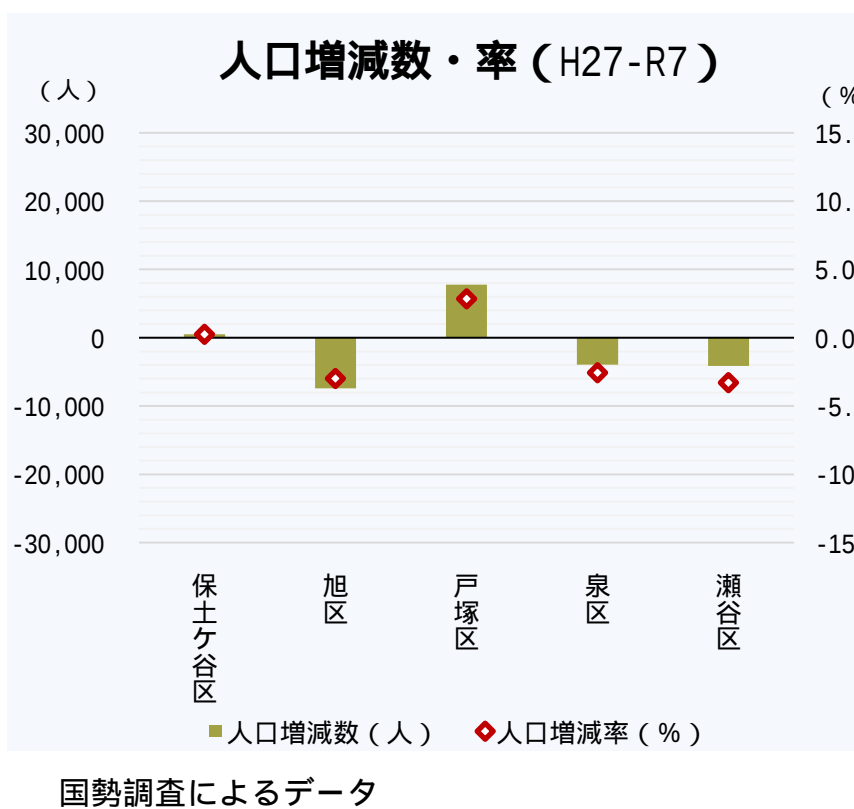
・戦後には公営住宅の建設が開始され、高度経済成長期には、人口急増に伴い、大規模住宅団地や戸建分譲住宅地の開発も進みました。



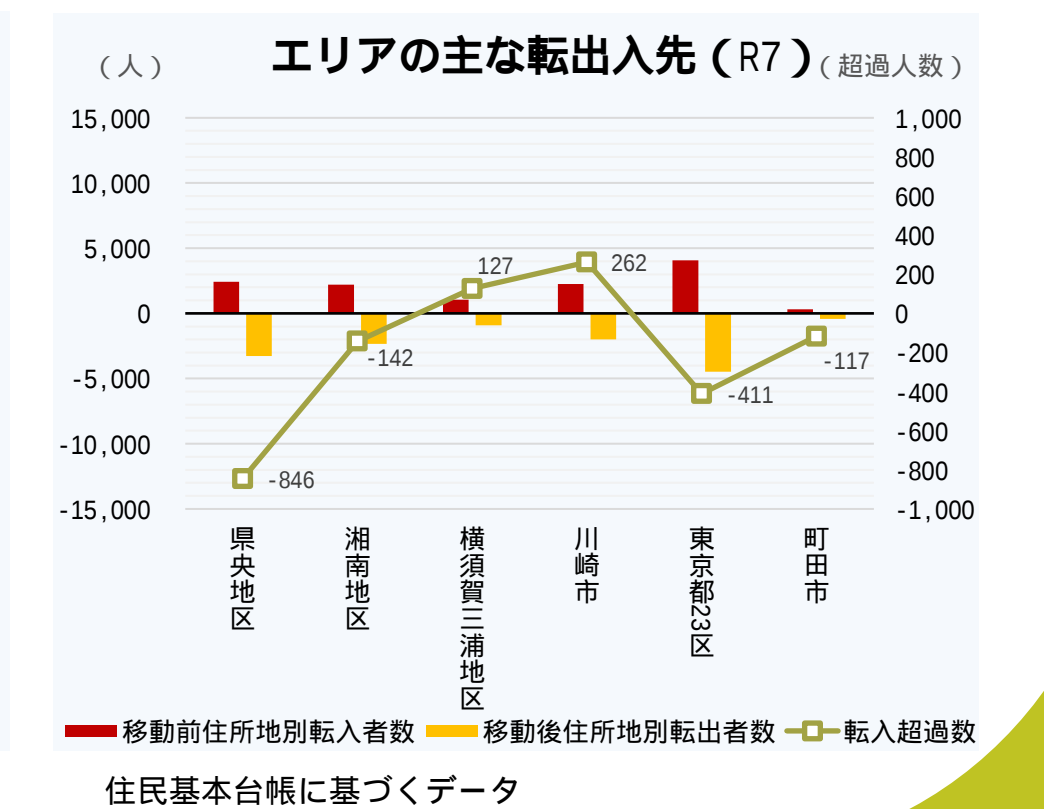
人口動態

・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年代から人口減少が加速し、2070年の人口は2020年と比較して約33%減少する見込みです。

さらに、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。



国勢調査によるデータ



住民基本台帳に基づくデータ

西部エリアの概況（保土ヶ谷・旭・戸塚・泉・瀬谷）

・西部エリアでは東西方向の鉄道は整備されている一方、鉄道路線間を結ぶ南北方向の移動手段が不足しており、公共交通ネットワークの強化や新たな輸送システムの導入により、移動しやすいまちの実現が期待されます。

・東名高速道路や保土ヶ谷バイパスに近接している上瀬谷地区では、交通利便性を活かし、地域活性化の拠点として、防災や公園、農業、観光、にぎわい、物流などを組み合わせたまちづくりが進められています。

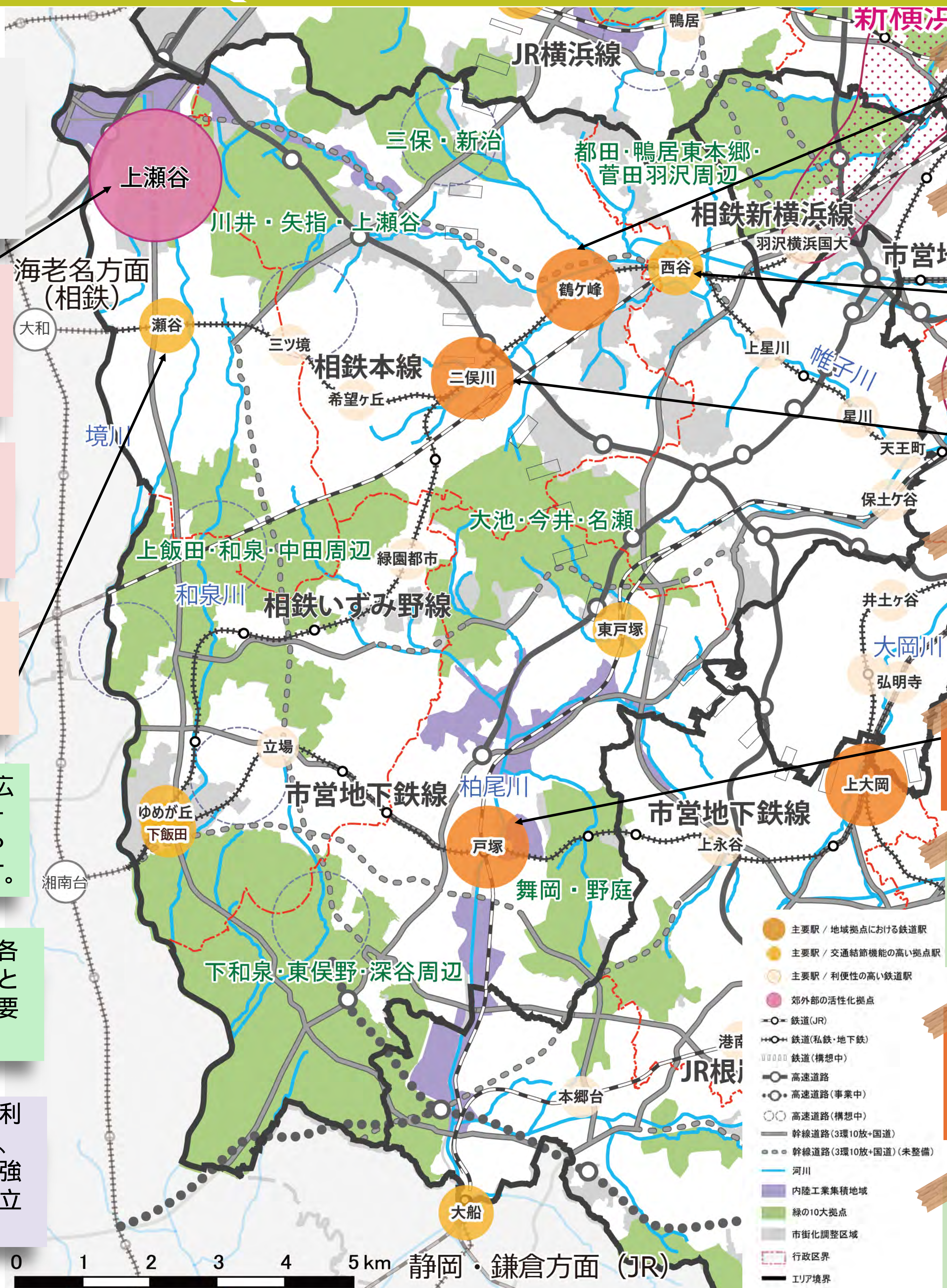
・上瀬谷地区のまちづくりにより新たに発生するニーズに応じ、周辺の鉄道沿線や幹線道路沿道について適切な機能誘導を図る必要があります。

・瀬谷駅周辺は、交通結節機能の高い拠点駅として、駅周辺の生活拠点の形成や上瀬谷地区の具体化と連携したまちづくりを進める必要があります。

・緑の10大拠点には、まとまった緑地が広がり、市街地にも自然が点在しており、その魅力を活かすため、引き続き緑の保全や市民が親しめる活用等が求められています。

・帷子川、境川、柏尾川、和泉川などの各河川では、水や緑の環境の保全・活用とともに、洪水対策などの安全性の向上が必要です。

・内陸の工業が集積する地域では、交通利便性を活かして産業が集積している一方、土地利用の変化もみられ、産業の維持・強化と住環境との共存、さらに新たな産業立地の促進が必要です。



・鶴ヶ峰駅周辺は、利便性向上に向けた基盤整備や、駅前にふさわしい土地の有効活用が求められています。

・西谷駅周辺は、鉄道開業により交通利便性が高まっており、拠点駅としてのまちづくりが求められています。また、保土ヶ谷駅周辺でも、まちの玄関口として機能の充実が必要とされています。

・二俣川駅周辺は、相鉄線本線といずみ野線が分岐する交通の要所として多様な都市機能を誘導していくことが必要です。

・相鉄本線沿線では、既成市街地が広がり、いずみ野線沿線では、計画的に整備された市街地が形成されており、特にいずみ野線沿線では関係者が連携した郊外住宅地再生の取組が進められています。

・戸塚駅周辺は、重要な交通結節拠点として、多様な機能の集積や都市基盤・商業機能の強化が進められています。

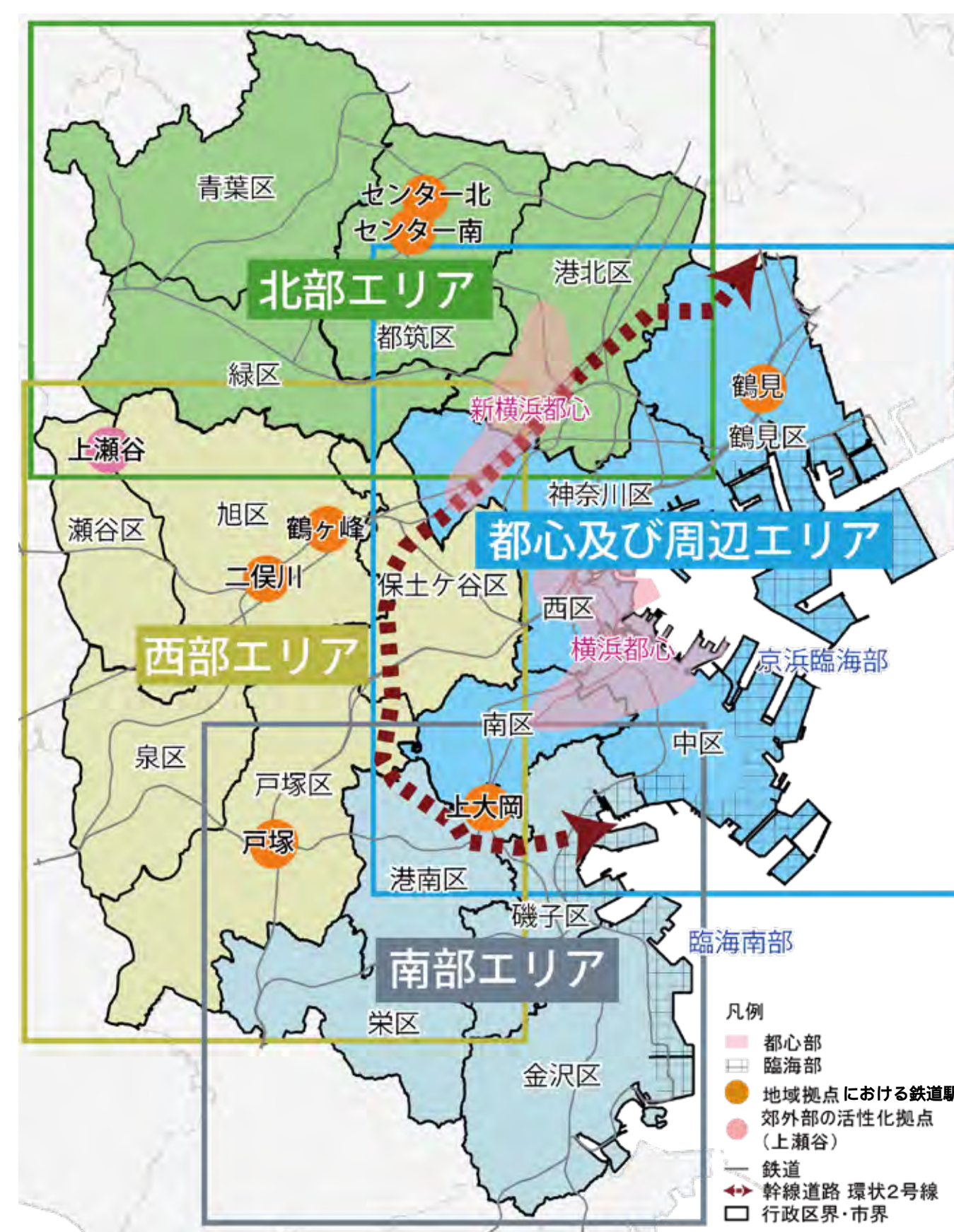
・大規模団地では、地域コミュニティの維持・強化や、多様な世帯が住みやすい住環境の形成に向けて、住機能だけでなく暮らしの拠点となるための取組が必要です。

・主要駅周辺では、業務や商業機能が集まっており、地域の特色を活かしたにぎわいづくりや、歩行者空間やバリアフリーなどの整備が重要です。

・駅やバス停から遠い、坂が多い、高齢化が進んでいる等のエリアでは、日常的な移動手段の確保や買い物利便性の向上などが求められています。

南部エリアの概況（港南・磯子・金沢・栄）

京浜急行本線やＪＲ根岸線により、鎌倉市や横須賀・三浦方面へのアクセス、**まとまりのある緑地等の豊かな自然、歴史的資産、海辺のレクリエーション施設**など、**多様な魅力を持つエリア**です。駅から離れたエリアにも戸建て住宅地が広がっています。



交通

・京浜急行本線や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。

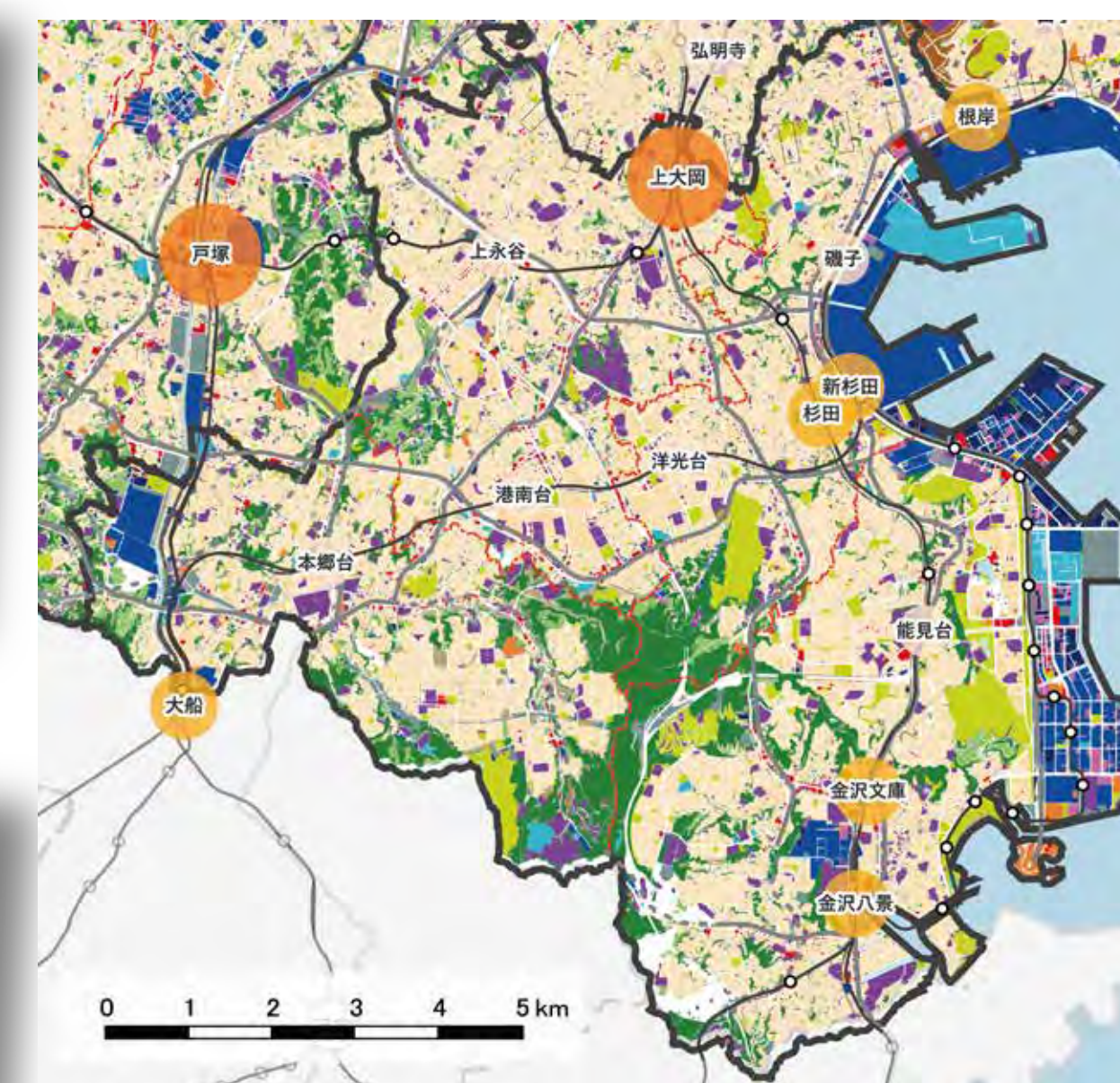
・国道16号を骨格に、通勤・観光・物流交通が集中しています。そのほか、横浜鎌倉線（鎌倉街道）、環状2号・3号線が通っています。

土地利用

・臨海部や柏尾川沿いに、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、駅から離れた地域などには、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、豊かな緑に恵まれたエリアです。



令和2年度都市計画基礎調査土地利用現況図より

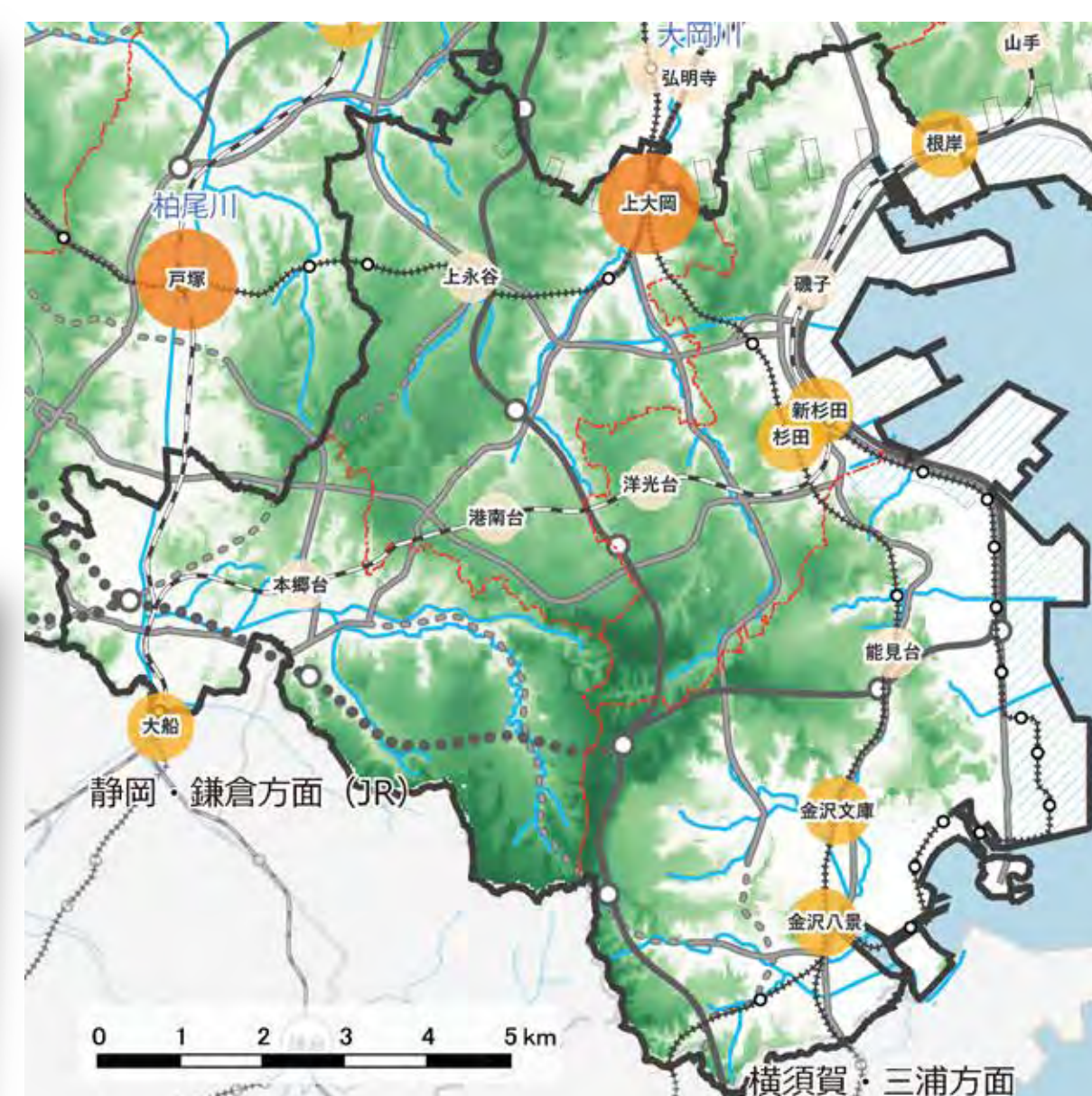
地形

・見晴らしの良い住宅地が広がる丘陵部と斜面緑地や大岡川・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

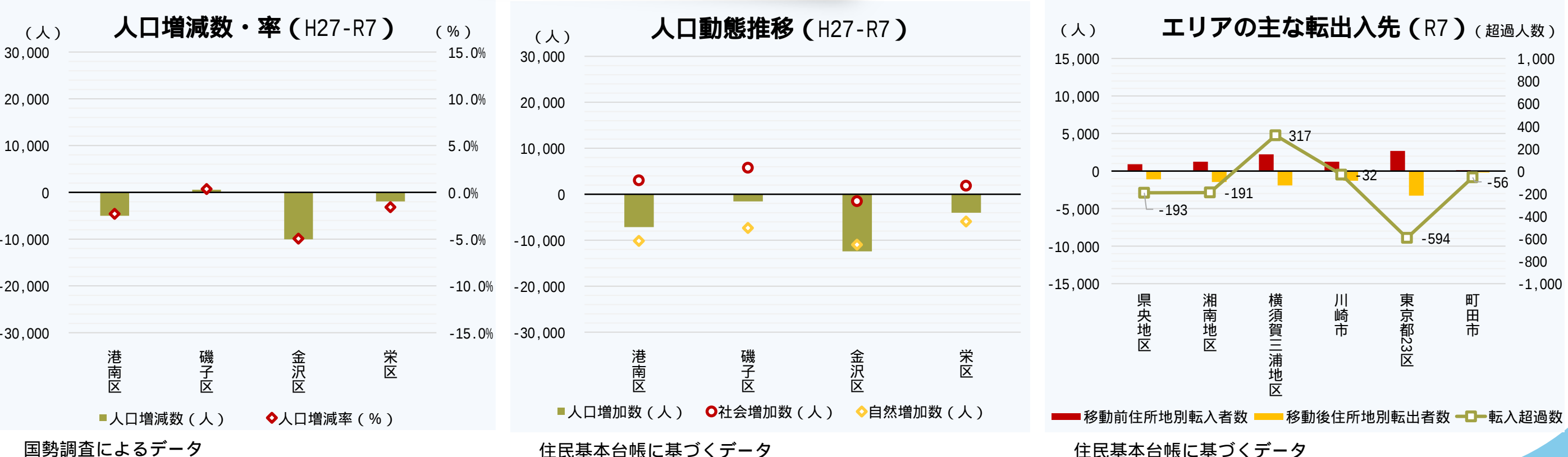
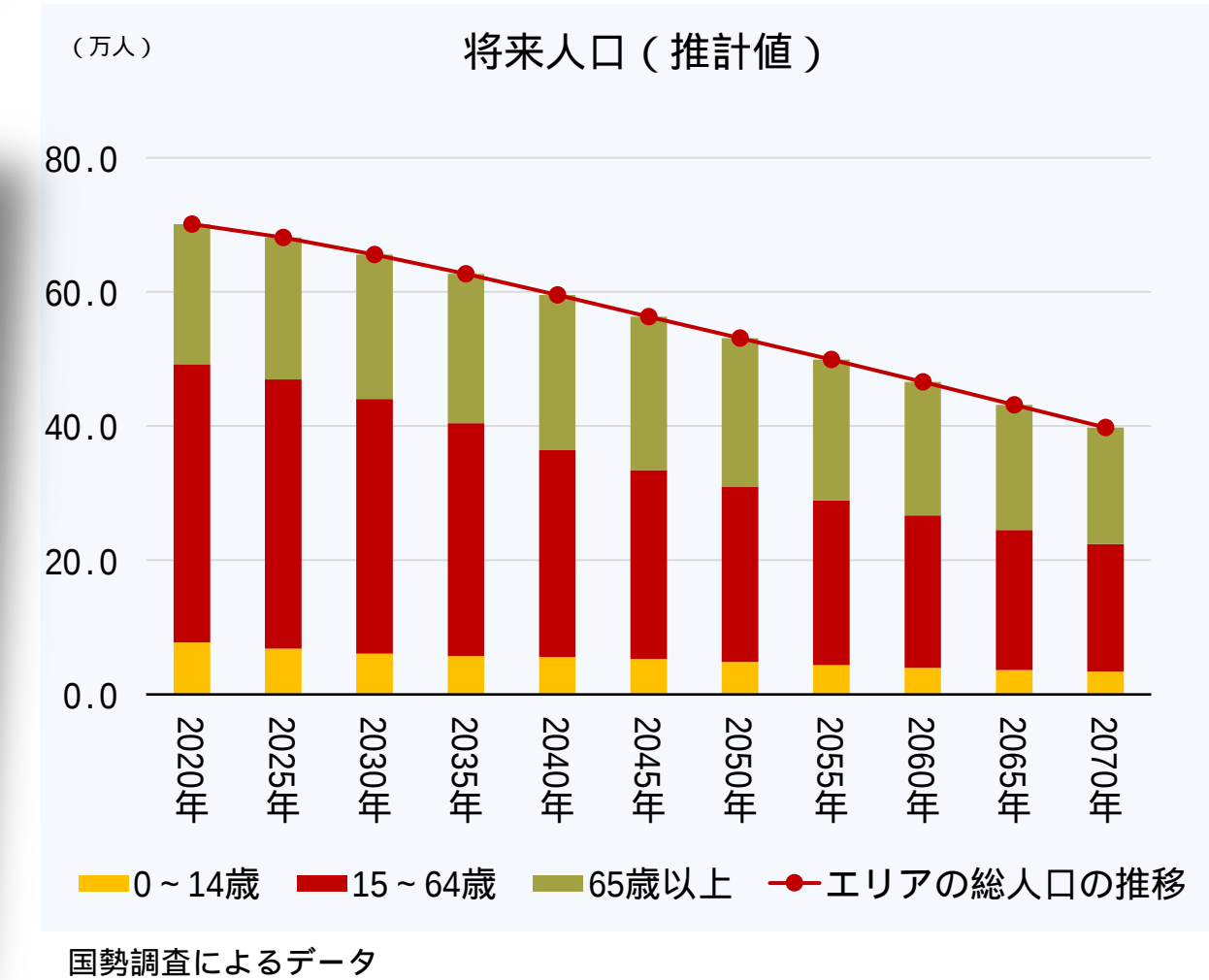
・京浜急行本線、横浜市営地下鉄線、JR根岸線の開業を契機とし、道路や公園などの都市基盤施設に合わせて大規模な集合住宅団地や戸建て住宅団地が形成されました。

・根岸湾や金沢地先の埋立事業にともない、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。



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局面に入っており、2070年の人口は2020年と比較して約43%減少すると見込まれています。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。



南部エリアの概況（港南・磯子・金沢・栄）

・**内陸の工業が集積する地域**では、産業の維持・強化や操業環境の保全を進めるとともに、住環境との調和が必要です。

・既成市街地には、利便性の高い地域がある一方で、防災面に課題のある地区もあり、建物の不燃化や道路整備が必要です。

・**上大岡駅周辺**は、再開発により商業や業務機能が集まるエリアとなっており、交通拠点として地域特性に応じた機能強化が求められています。

・主要駅周辺では、生活利便施設の充実や、歩行者空間やバリアフリーなどの整備が重要です。

・計画的に整備された住宅地では建築協定等により良好な街並みが保たれている一方で、高齢化や住宅の老朽化が進んでおり、多様な世帯が住みやすい環境づくりに向けて、生活利便施設の誘導や、魅力や利便性の向上が必要です。

・**臨海部**では、工業が集積し多くの企業が立地していますが、企業の入替わりや人材の高齢化などの課題があり、持続的な産業発展への取組とともに、津波や高潮への防災対策が必要です。

・**J R根岸線の洋光台・港南台・本郷台駅周辺**や並木団地など、駅周辺には大規模団地が立地しているほか、野庭団地など駅から離れた地域にも大規模団地が多くあります。一方で、高齢化や住宅の老朽化が進んでおり、建替えや団地再生など住みやすさ向上の取組が必要です。

・**米軍根岸住宅地区**の返還を契機としたまちづくりを進める必要があります。

・駅やバス停から遠い、坂が多い、高齢化が進んでいる等のエリアでは、日常的な移動手段の確保や買い物利便性の向上などが求められます。

・**緑の10大拠点**には、まとまった緑地が広がり、市街地にも自然が点在しており、その魅力を活かすため、引き続き緑の保全や市民が親しめる活用等が必要です。

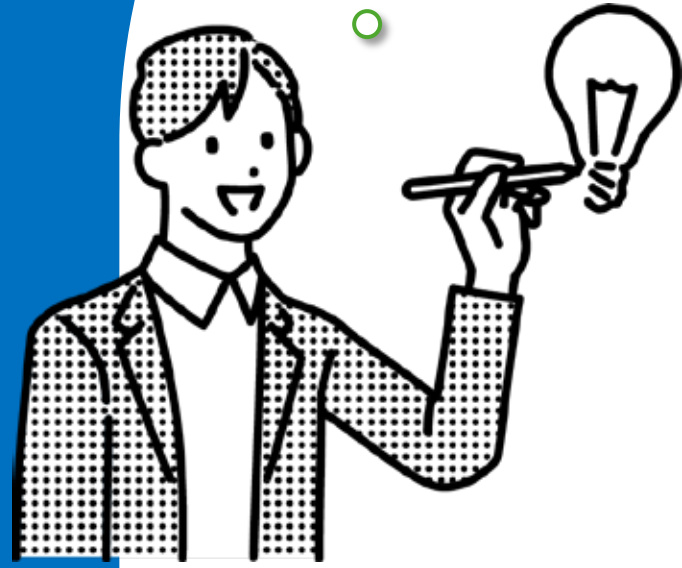
・海岸線や水辺空間、河川沿いのプロムナード等を活用したにぎわいの創出の取組や生物多様性や景観に配慮した河川整備などが行われています。

・**横浜環状南線**や**横浜湘南道路**の整備により、広域的な交通ネットワークの形成や周辺の渋滞緩和が期待されます。

- 凡例
- 横浜都心・新横浜都心
 - 主要駅 / 地域拠点における鉄道駅
 - 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(JR)
 - 鉄道(私鉄・地下鉄)
 - 鉄道(構想中)
 - 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
 - 内陸工業集積地域
 - 臨海部
 - 緑の10大拠点
 - 市街化調整区域
 - 行政区界
 - エリア境界



区のみいよくはなんだろう？



- ・あなたが「区の魅力」と感じるものは何ですか？
あてはまる項目にシールを貼ってください。
- ・魅力を感じる具体的な場所があれば、項目欄内へ付箋に記入して貼ってください。

[illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible]

- ・その他普段感じる区の魅力や、魅力を感じる具体的な場所があれば、付箋に記入して貼ってください。