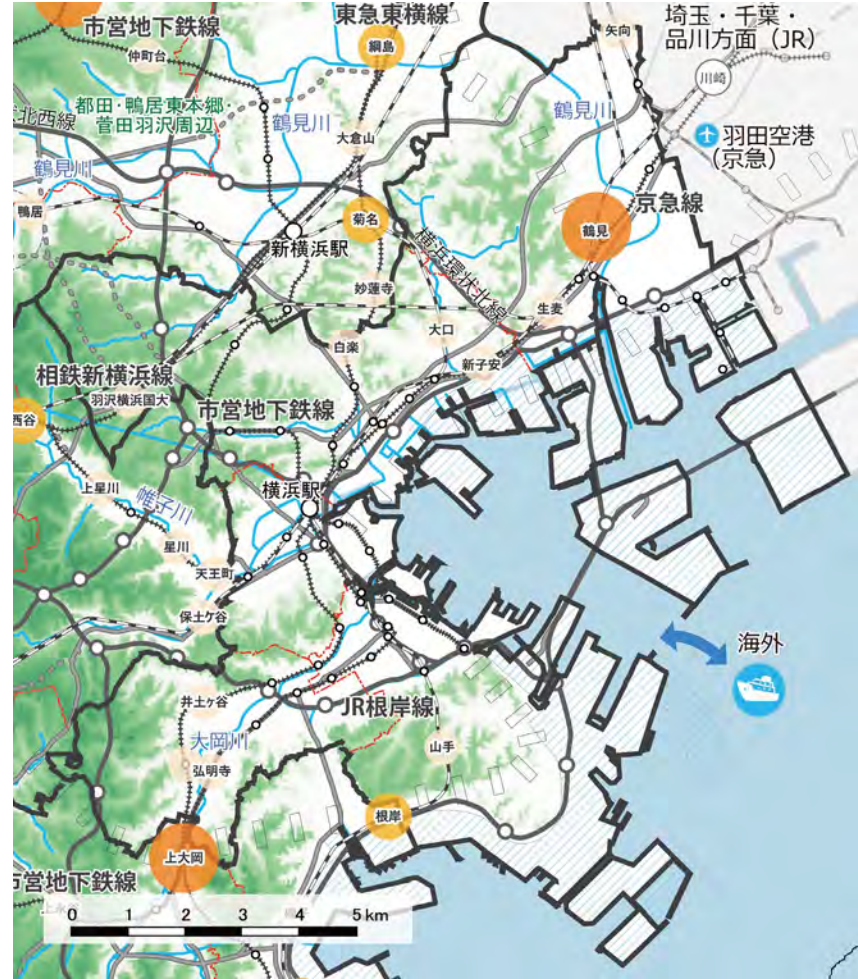


各エリアの概況

【地形図】



<地形>

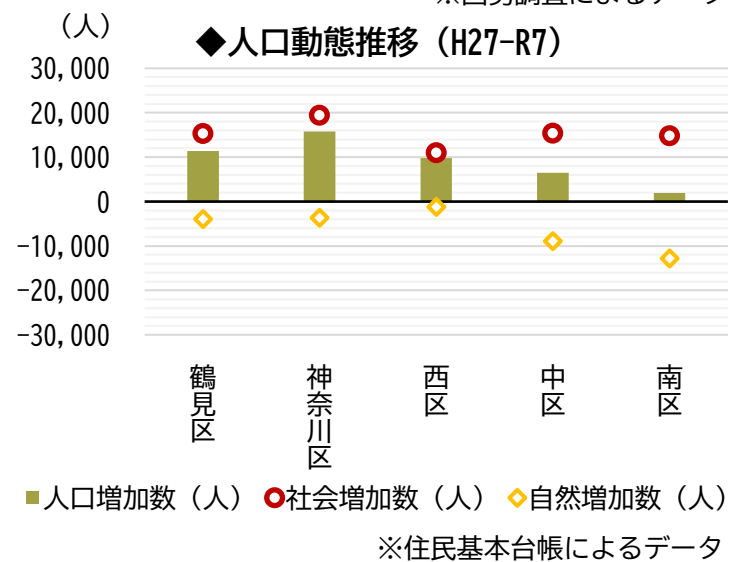
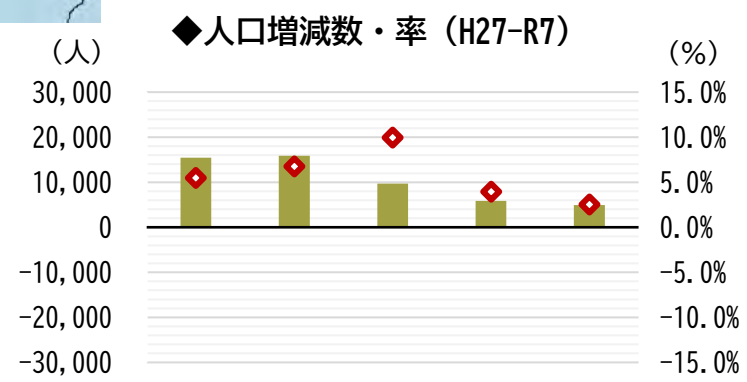
・海を望む丘陵部や鶴見川・帷子川・大岡川・入江川・滝の川流域の低地部、埋立地で構成されています。

<成り立ち>

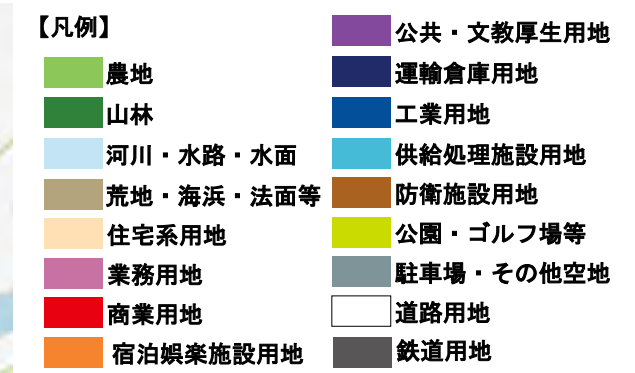
・開港後、港を中心に市街化が進み、臨海部の埋立等により工業が集積し、労働者の居住地も形成されました。
・戦後は、復興事業で、幹線道路などの基盤整備が行われたほか、接收解除に伴い、横浜駅西口の広場整備や業務・商業施設の集積が進みました。
・1983年以降は、みなとみらい21事業により、大型の業務・商業・観光施設の立地が進みました。

<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継続しピークの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。



【土地利用現況図】



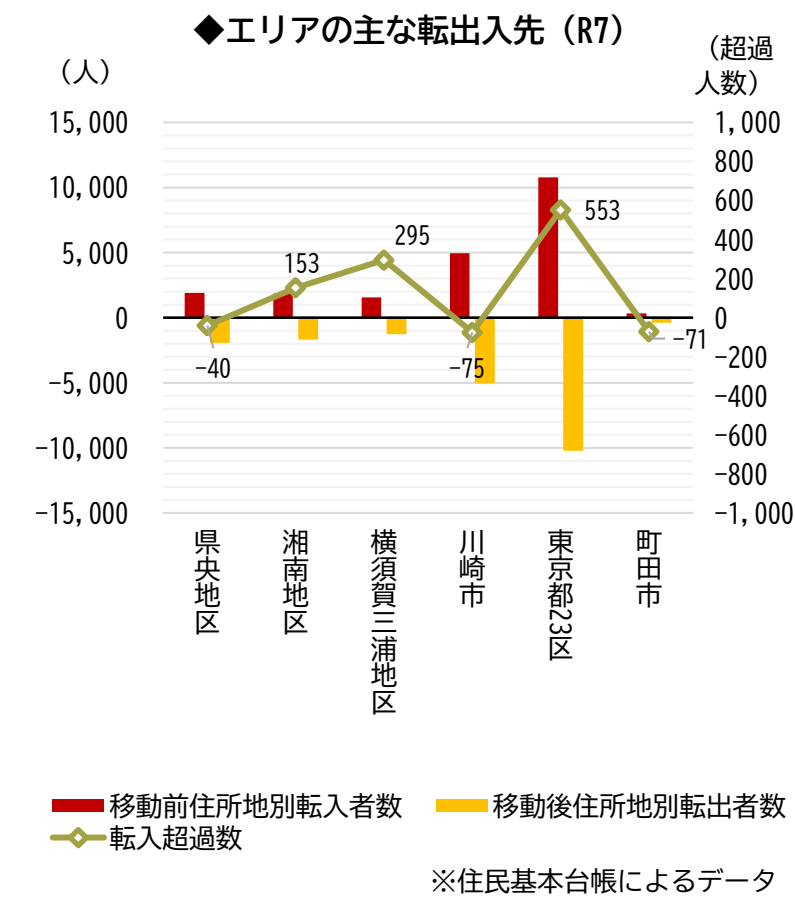
<土地利用>

・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。

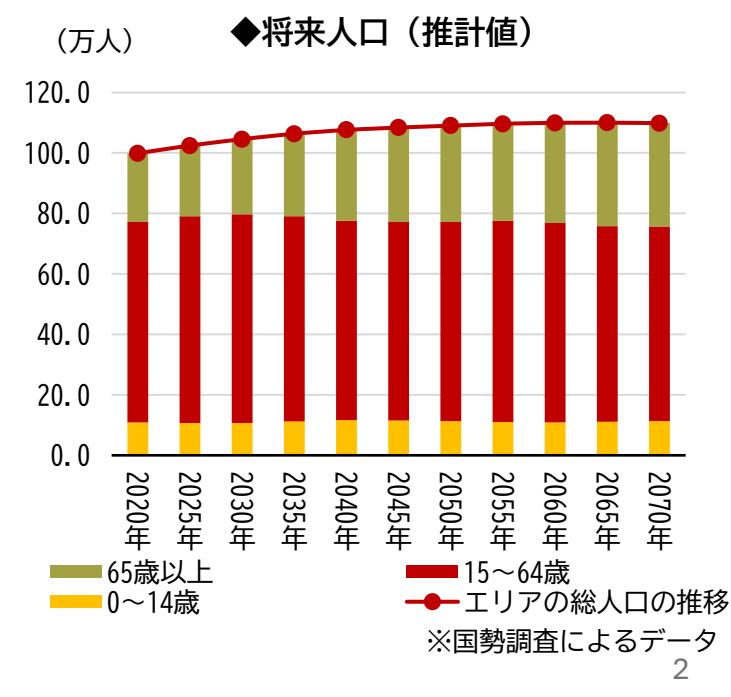
<交通>

・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。

※令和2年度都市計画基礎調査土地利用現況図より



※住民基本台帳によるデータ



※国勢調査によるデータ

横浜都心と新横浜都心（羽沢地区）の2つの都心部と臨海部、そしてその周辺の住宅地からなり、JR線や東急東横線、京浜急行本線などにより、東京都心へのアクセスが良好なエリアです。

＜横浜都心＞

横浜駅周辺地区は日本有数のターミナル駅を中心とした地区であり、商業・業務機能等が高度に集積しています。国際都市横浜の玄関口として、国際競争力の強化を図るための取組を進める必要があります。

みなとみらい21地区は、業務・商業・音楽施設などの機能が集積し、地区内の開発が概成し、次の時代のまちづくりのビジョンが必要です。

関内・関外地区は、開港以来の歴史と文化や個性豊かな商店街など、地区ごとの特徴を活かしたまちづくりが重要です。また、関内駅周辺地区では「国際的な産学連携」や「観光・集客」をまちづくりのテーマに掲げた取組が進められています。

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、東神奈川臨海部周辺地区や山下ふ頭周辺地区も含めた、各地区の特性に応じた商業・文化・観光機能等の集積や、業務・商業機能等の強化、歴史や文化資源、港や水際線が身近に感じられる横浜らしい街並みを活かした更なる魅力向上が必要です。

＜主要駅周辺＞

地域拠点である鶴見駅周辺は、業務・商業施設や公共施設等が集積しており、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。

その他の主要駅周辺においても業務・商業機能が集積しており、個性的な商店街など地域の個性や特色を活かした機能の充実・にぎわいの形成に加えて、歩行者空間の確保やバリアフリー化など、地域課題等に応じた基盤整備も重要です。

＜新横浜都心（羽沢地区）＞

羽沢横浜国大駅周辺には、農地や住宅地、大学などが立地し、相鉄・JR直通線及び相鉄新横浜線が通り、インターチェンジが近接する交通利便性の高いエリアです。これらの立地ポテンシャルを活かした取組を進める必要があります。

＜周辺エリア・住宅地＞

都心周辺や鶴見駅周辺には戦後高度成長期までに拡大した、古くからの既成市街地が広がっています。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があり、利便性も高いエリアです。一方、木造密集市街地など、防災面で課題のある地区もあり、建物の不燃化や、狭あい道路の整備などが必要です。

駅やバス停から遠い、坂が多い、高齢化が進んでいる等の住宅地では、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。

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。

＜水・緑環境＞

樹林地や農地が点在する地区がある一方で、緑が少なく、その効果や魅力を実感しづらい地区もあります。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での緑化を進め、都市環境の改善や景観の向上につなげることが求められます。

新横浜都心周辺には、「都田・鴨居東本郷・菅田羽沢周辺地区」など緑の10大拠点に位置付けられたまとまった農地や樹林地が広がっており、良好な緑地・農景観の保全や、農とふれあう場づくりなどが重要です。

臨港パークから山下公園、山下ふ頭へとつながる水際線には、多彩で横浜らしい魅力が集積しており、更なる魅力の磨き上げが必要です。

鶴見川では、市民の憩いの場や活動の拠点、大岡川等ではプロムナードの整備や水上交通・水上アクティビティの取組が進められ、自然を身近に感じられる環境があります。

都市構造図

※全市プランを参考に作成



みなとみらい21地区



横浜駅周辺地区



南本牧ふ頭



- 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

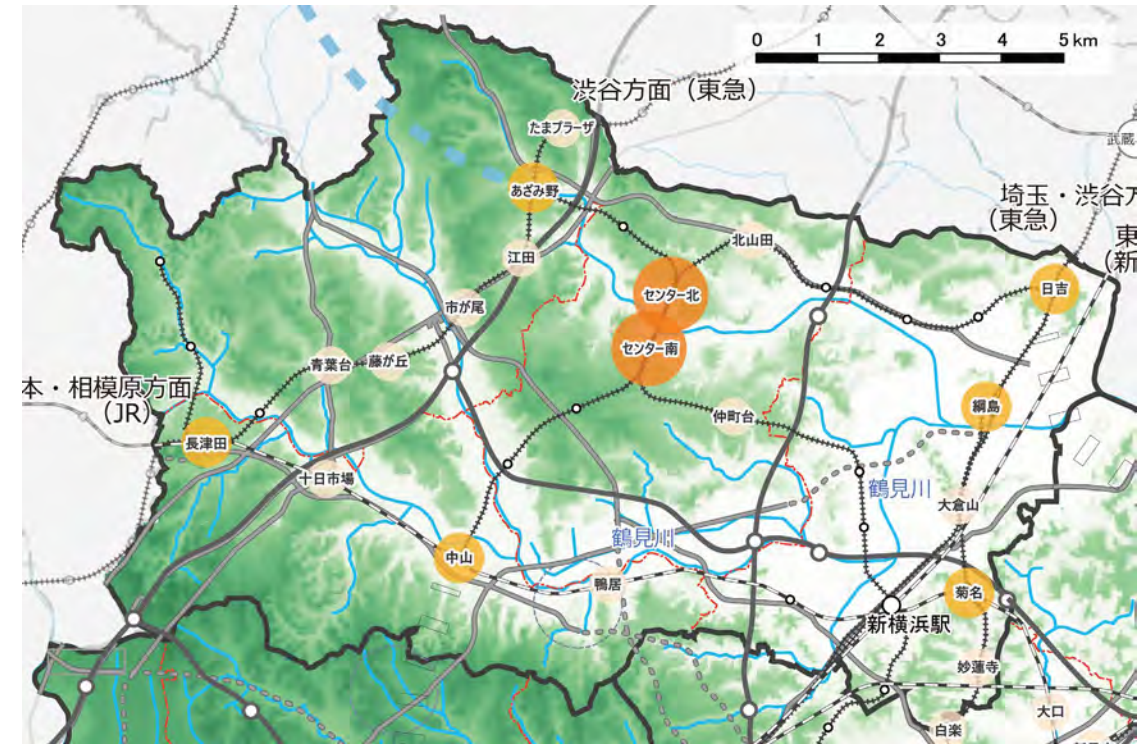
＜産業環境＞

京浜臨海部は、交通利便性が高く、高度な産業や人材が集積しています。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民間投資の誘導とともに、魅力的で快適な都市環境の形成が必要です。また、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。

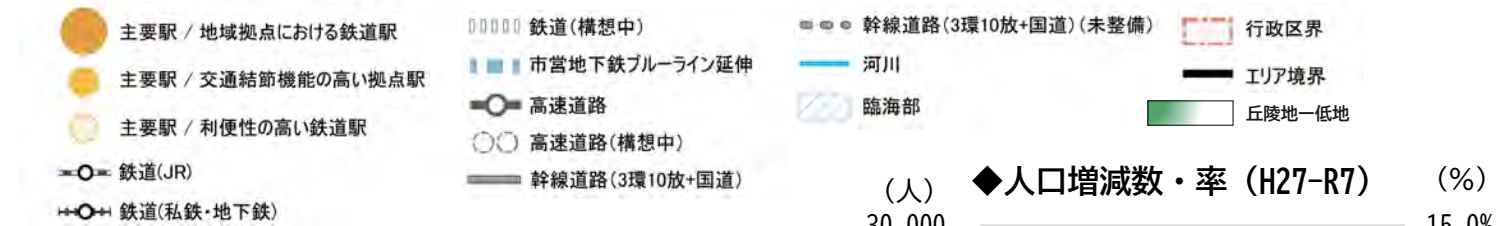
港湾エリアでは、ふ頭の整備・再編によって、横浜港の物流機能を強化する必要があります。また、港湾機能や産業機能が集積する臨海部では、津波や高潮などへの備えも求められます。

内陸工業集積地域は、住宅や商業系用途への土地利用転換もみられ、都心と近接したアクセス性を活かした産業集積の促進、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。

【地形図】



【凡例】



<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

<成り立ち>

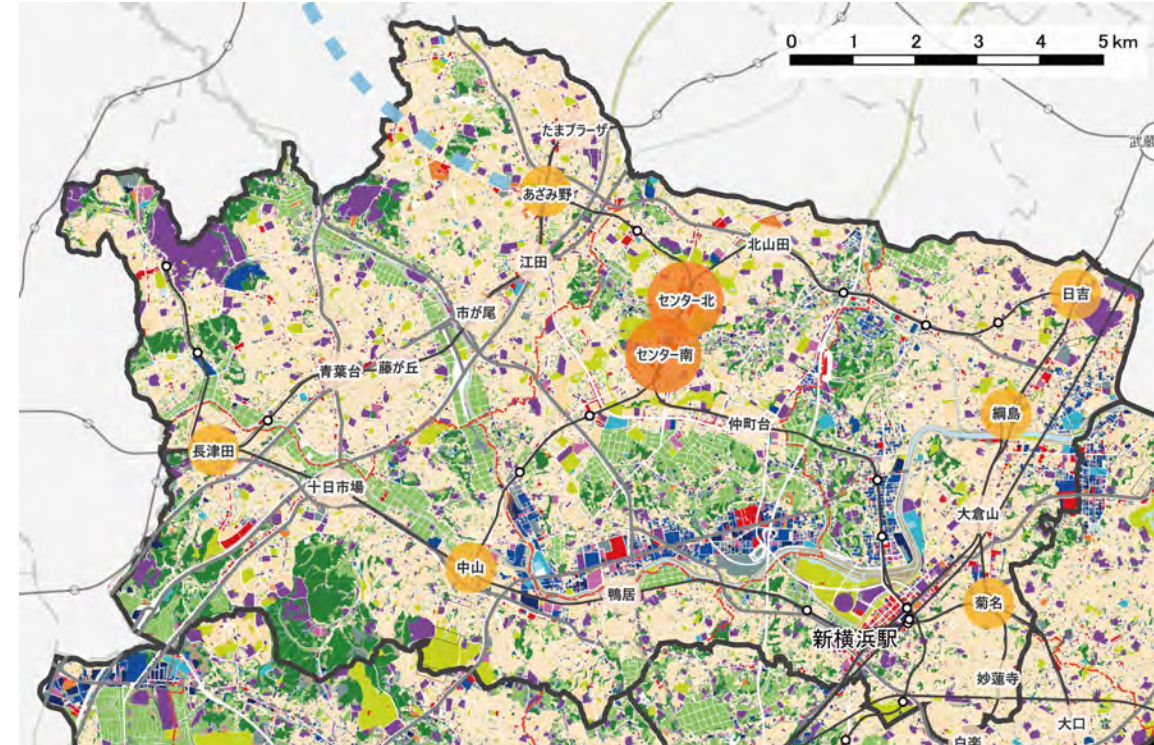
・1908年の鉄道の開通（東神奈川-八王子間）等を契機に、鉄道沿線や河川沿いで市街地の形成や工業の集積が始まりました。
・高度経済成長期には、土地区画整理事業による大規模な住宅地開発が各所で行われ、新横浜駅周辺では新幹線開通に伴い、市の新たな拠点としての整備が進みました。

<人口動態>

・川崎市等からは転入超過していますが、東京都23区への転出が超過しています。港北区は2040年ごろまで人口が増える見込みですが、エリア全体ではすでに人口が減り始めています。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21%減少し、高齢化率も約38%に達する見込みです。



【土地利用現況図】



【凡例】



※令和2年度都市計画基礎調査土地利用現況図より

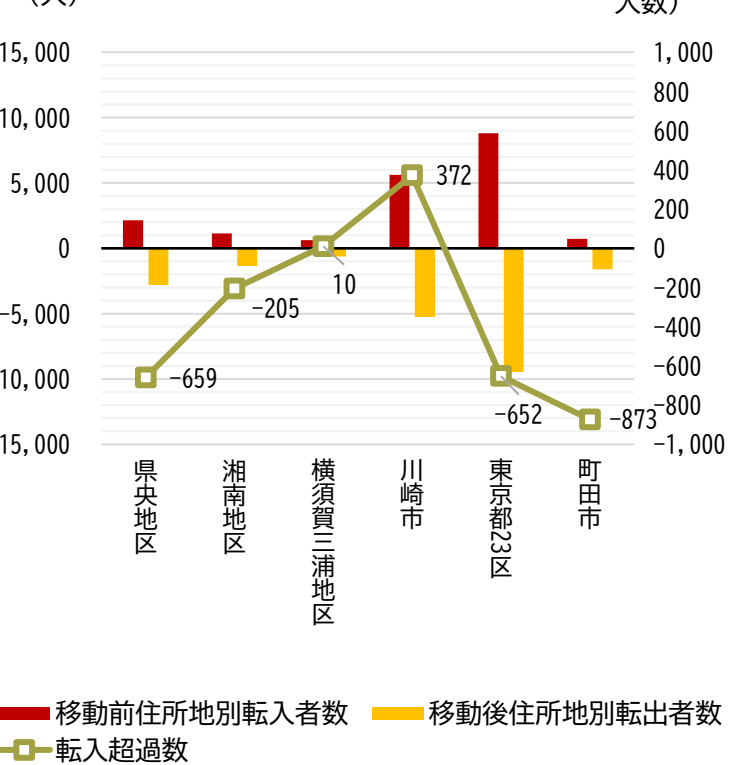
<土地利用>

・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。
・その他の駅周辺には、商業や集合住宅が、丘陵部など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、まとまった農地や樹林地が広がっており、自然的土地利用も多いエリアです。

<交通>

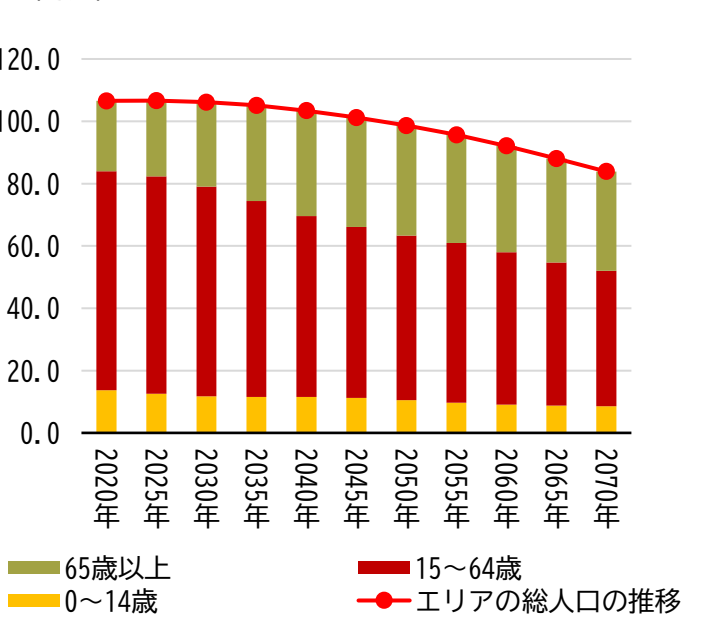
・東急田園都市線・東横線での東京都心へのアクセスがよく、JR横浜線、横浜市営地下鉄線での新横浜方面へのアクセスも良好です。
・東名高速道路や横浜環状北西線などにより、東京方面や臨海部へのアクセスが良好です。

◆エリアの主な転出入先 (R7)



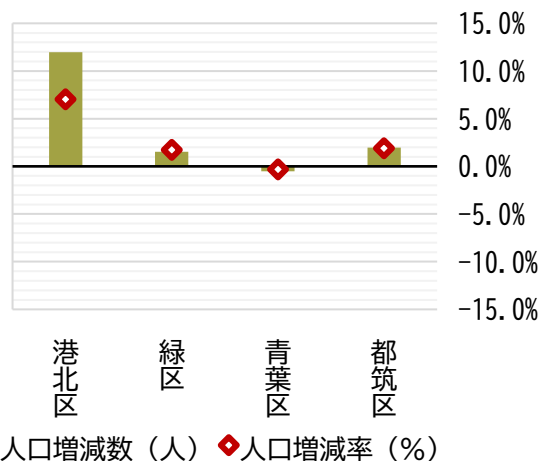
※住民基本台帳によるデータ

◆将来人口 (推計値)



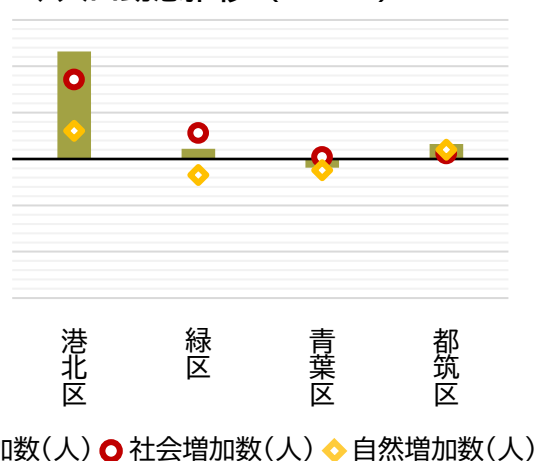
※国勢調査によるデータ

◆人口増減数・率 (H27-R7)



※国勢調査によるデータ

◆人口動態推移 (H27-R7)



※住民基本台帳によるデータ

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、東急田園都市線や東急東横線、JR横浜線、横浜市営地下鉄ブルーライン・グリーンラインにより、東京都心・新横浜方面へのアクセスが良好なエリアです。

<新横浜都心>

新横浜駅は、東海道新幹線をはじめとする5路線が乗り入れる広域交通結節点です。駅周辺では、業務・商業など多様な都市機能の更なる集積を図り、新横浜都心の中心として、にぎわいの創出や滞留・回遊性の向上等の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が有するにぎわいや憩いを生かし、多様な都市機能の集積と周辺地区を含めた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。

<主要駅周辺>

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。

その他の主要駅周辺においても業務・商業機能が集積しており、地域の個性や特色を活かした機能の充実・にぎわいの形成に加えて、交通結節機能の高い拠点駅などでは、インフラの再整備や歩行者空間の確保やバリアフリー化など、地域課題等に応じた基盤整備も重要です。

<住宅地>

昭和30年代から50年代の土地区画整理事業により計画的に開発された住宅地では、建築協定等により良好な街並みが形成されています。居住者の高齢化や、住宅の老朽化による建替え等が進んでおり、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・利便性向上、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必要です。

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。

<産業環境>

内陸工業集積地域など、産業機能が集積しているエリアでは、住宅や商業系用途への土地利用転換もみられ、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。また、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ます。

<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。また、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。さらに、市街地の中にも樹林地や農地などが点在しています。

身近に感じられる自然環境をまちの魅力としても発信できるように、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。

鶴見川流域の水・緑環境の保全・創出・育成や、治水安全度の向上などは今後も重要な取組です。

都市構造図

※全市プランを参考に作成



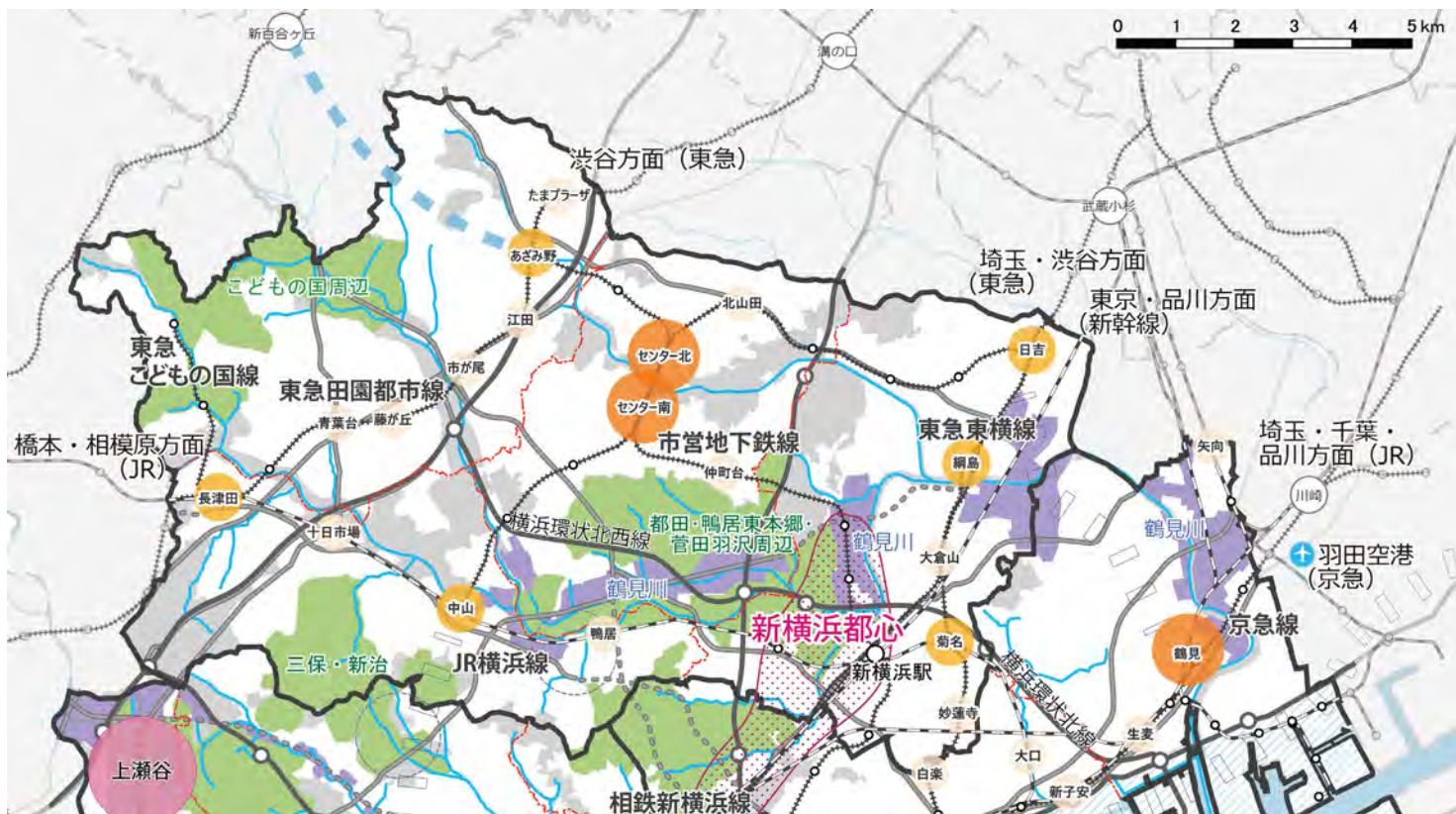
センター北駅広場



日産スタジアム



新治市民の森



【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
- 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



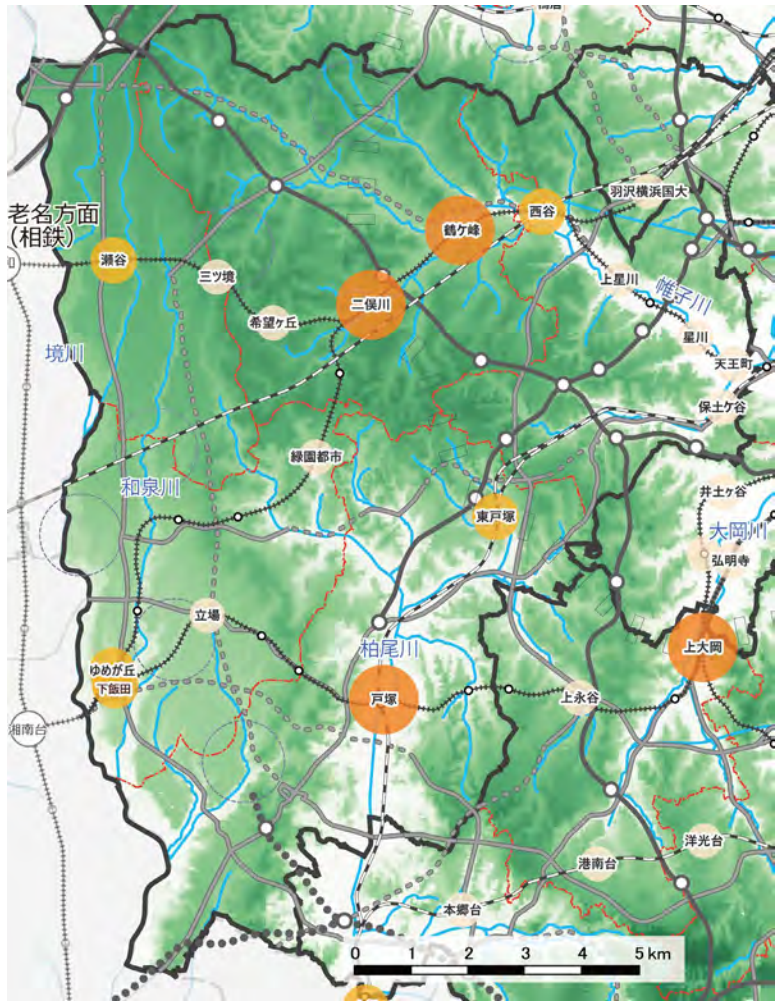
<交通ネットワーク>

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が進められています。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が期待され、新駅を中心とした駅周辺のまちづくりの検討も必要です。

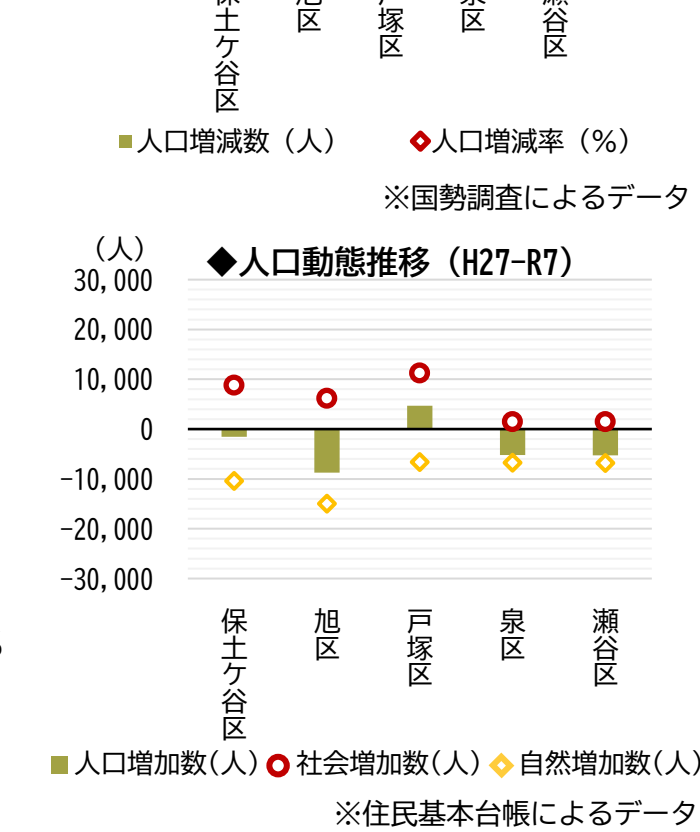
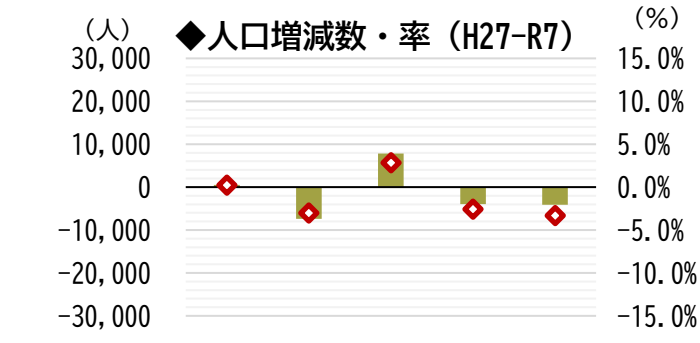
横浜環状北線や横浜環状北西線の整備により広域的な交通利便性が向上し、地域の活力向上が期待されます。

環状4号線等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。

【地形図】

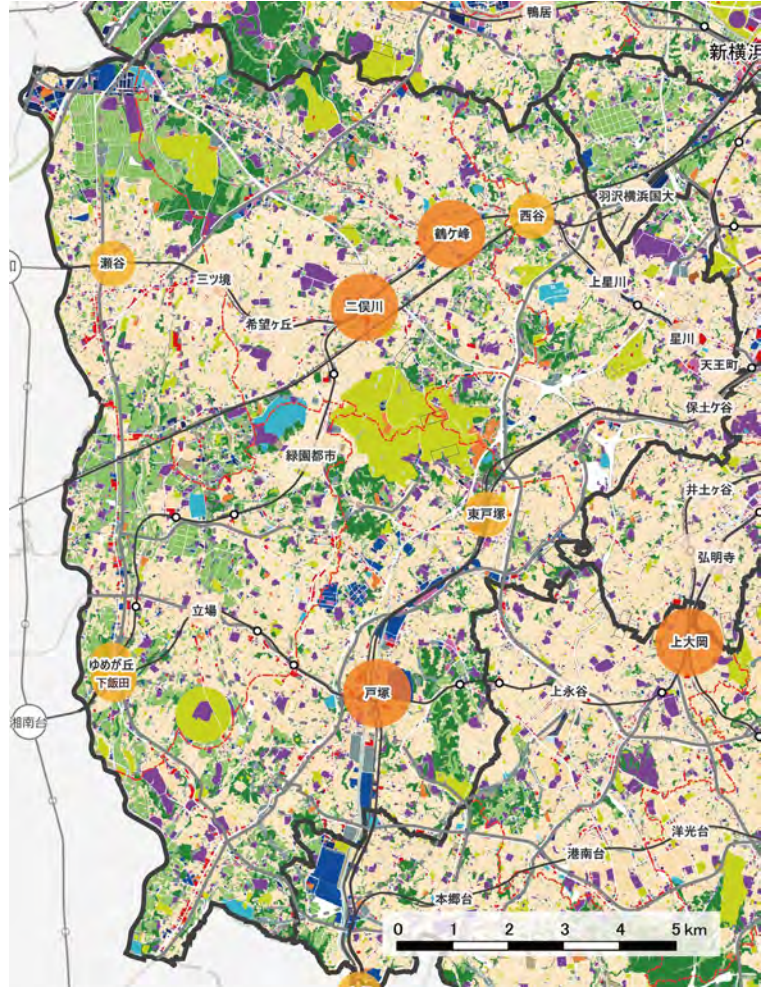


【凡例】

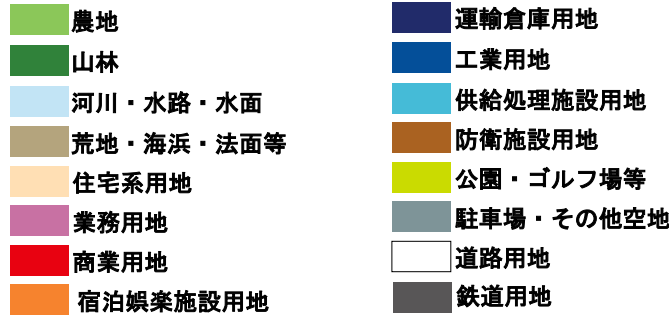


※住民基本台帳によるデータ

【土地利用現況図】



【凡例】



<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樹林地が分布しています。

・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。

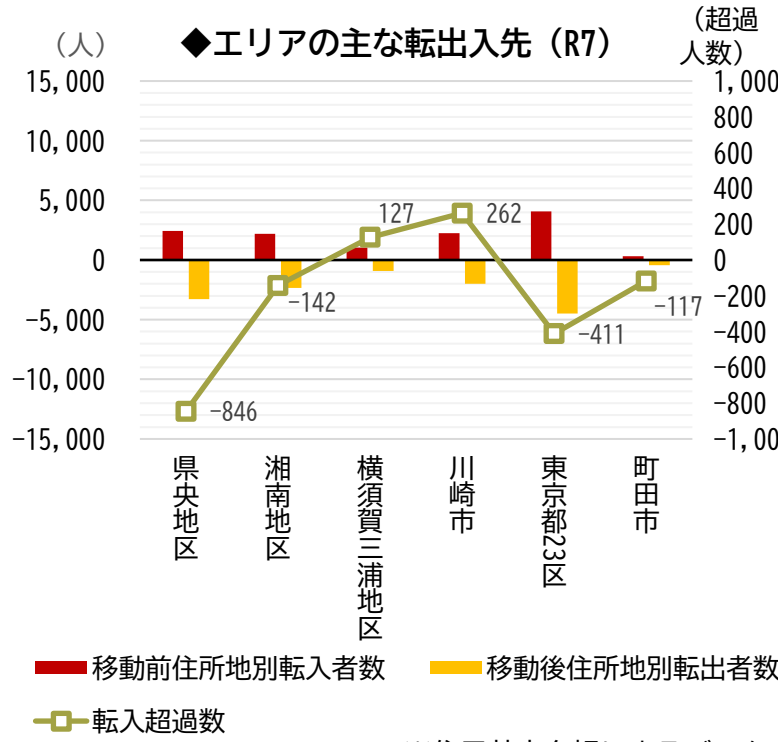
・柏尾川沿いをはじめ、工業機能が集積され、住宅と自然が共存する土地利用が形成されています。

<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。

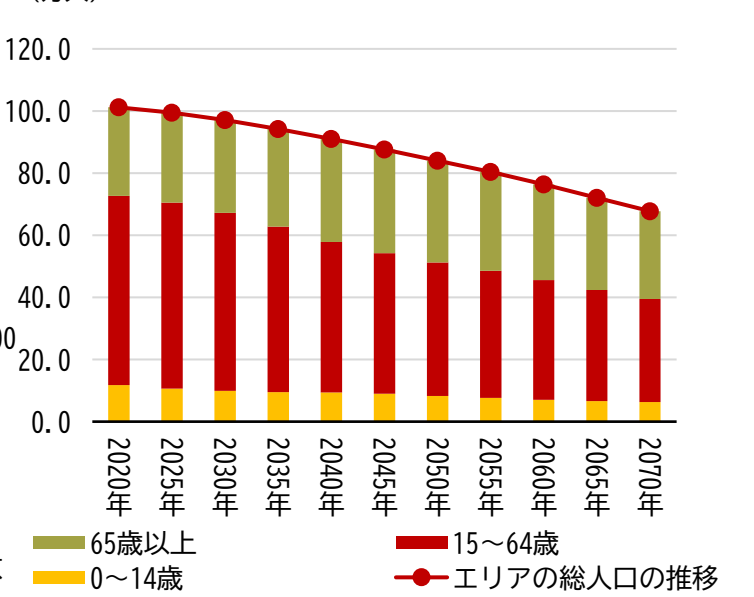
・国道16号で東西方向、環状4号線は本市郊外部同士をつなぎ、地域間連携を強化しています。

※令和2年度都市計画基礎調査土地利用現況図より



※住民基本台帳によるデータ

◆将来人口（推計値）



※国勢調査によるデータ

<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。

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、相鉄線・横浜市営地下鉄線により、県央・県西とつながる広域利便性の高いエリアです。

<主要駅周辺>

地域拠点である二俣川・鶴ヶ峰のうち、二俣川駅は、相鉄線本線といずみ野線が分岐する交通の要所であり、多様な都市機能を誘導していくことが必要です。

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。

戸塚駅は主要な交通結節拠点であることから、多様な機能集積とともに都市基盤や商業施設などの機能強化が進められています。

西谷駅周辺は、相鉄新横浜線の開業により交通利便性が高まっていることを踏まえ、拠点駅にふさわしいまちづくりを進めていくことが求められています。また、JR保土ヶ谷駅周辺においてもまちの玄関として、施設の更新等と合わせた機能誘導を検討していく必要があります。

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。

その他の主要駅周辺においても業務・商業機能が集積しており、地域の個性や特色を活かした機能の充実・にぎわいの形成に加えて、歩行者空間の確保やバリアフリー化など地域課題等に応じた基盤整備も重要です。

<住宅地>

相鉄本線沿線においては古くからの既成市街地が、相鉄いずみ野線沿線には、土地区画整理事業等により計画的に整備された市街地が広がっています。相鉄いずみ野線沿線では、地域住民、事業者、大学等と連携した郊外住宅地再生の取組が進められています。

大規模団地や、既成市街地も含め、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、生活利便施設の誘導や住宅地の魅力・利便性の向上、ニーズの変化に応じた取組が必要です。

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。

<水・緑環境>

「下和泉・東俣野・深谷周辺地区」などの緑の10大拠点に位置付けられたまとまった緑地や農地が多く広がっています。また、市街地の中にも樹林地や農地などが点在しており、身近に感じられる自然環境をまちの魅力としても発信できるように、緑地等の保全・育成や、市民が親しみ楽しめる場として、引き続き活用等が必要です。

帷子川、境川、柏尾川、和泉川などの流域ごとの水・緑環境の保全・創出・育成や、各流域における治水安全度の向上などは今後も重要な取組です。

<産業環境>

内陸工業集積地域は、鉄道や幹線道路などにより広域的な交通利便性が高く、産業機能が集積しています。一方で、住宅や商業系用途への土地利用転換がみられるエリアもあり、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。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必要です。

<郊外部の活性化拠点>

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、新たな郊外部の活性化拠点の形成に向け、防災・公園、農業振興、観光・賑わい、物流の土地利用による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。

都市構造図

※全市プランを参考に作成



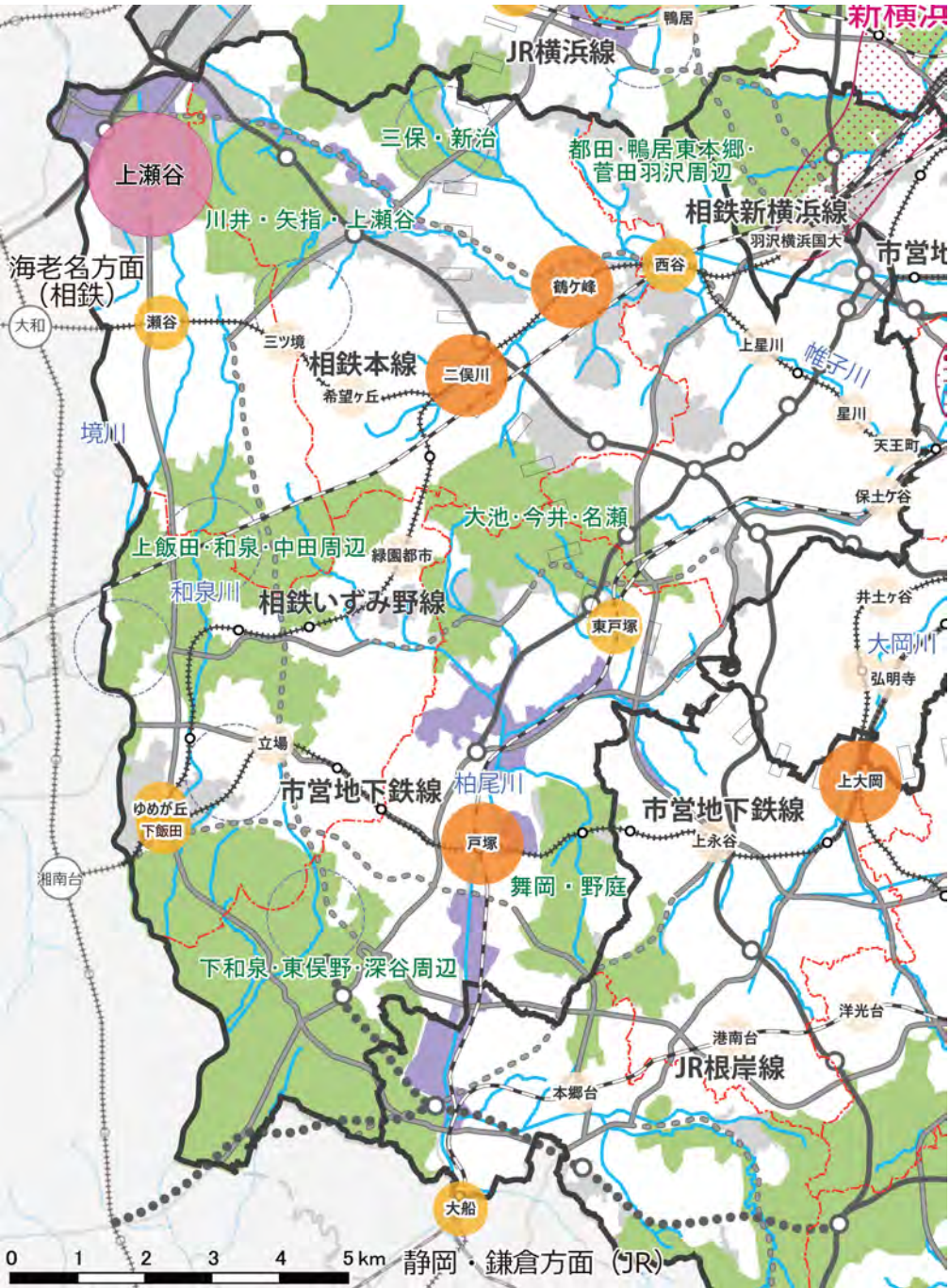
戸塚駅



大規模団地



旧上瀬谷通信施設地区土地利用計画図



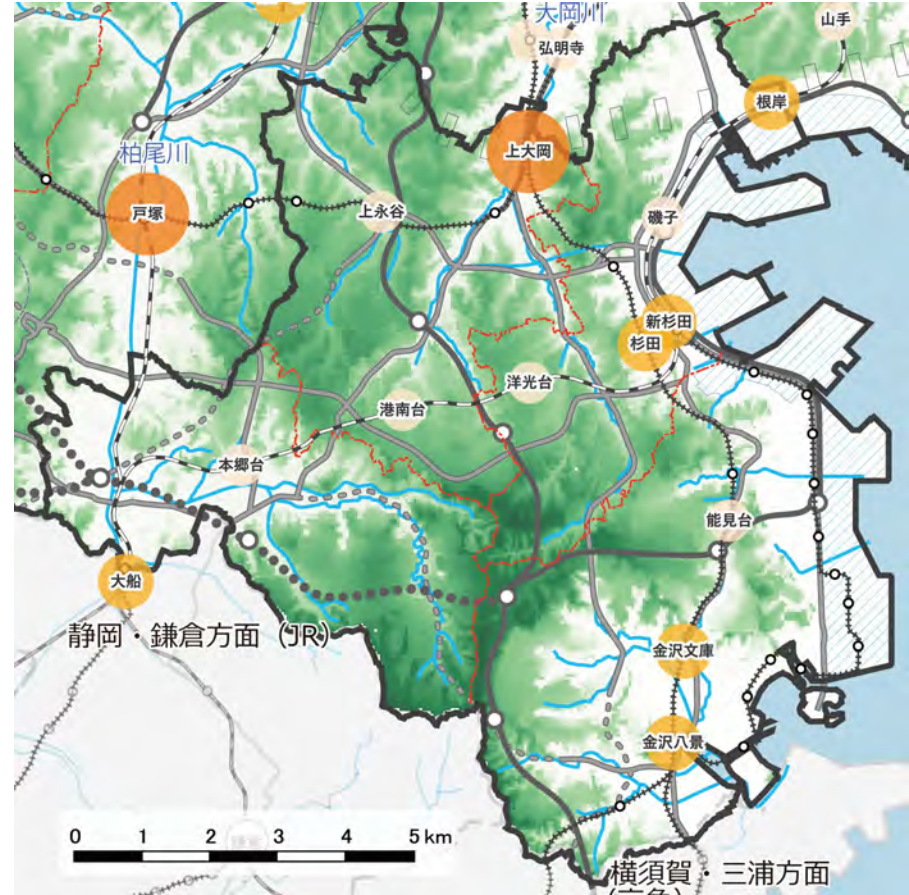
【凡例】

- 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
- 郊外部の活性化拠点
- 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
- +— 緑の10大拠点
- +— 市街化調整区域
- +— 行政区界
- +— エリア境界

<交通ネットワーク>

西部エリアには鉄道路線が東西方向に整備されていますが、鉄道路線間を結ぶ南北方向への移動手段が少ないことから、環状4号線等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構築や、瀬谷・上瀬谷間の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。

【地形図】



<地形>

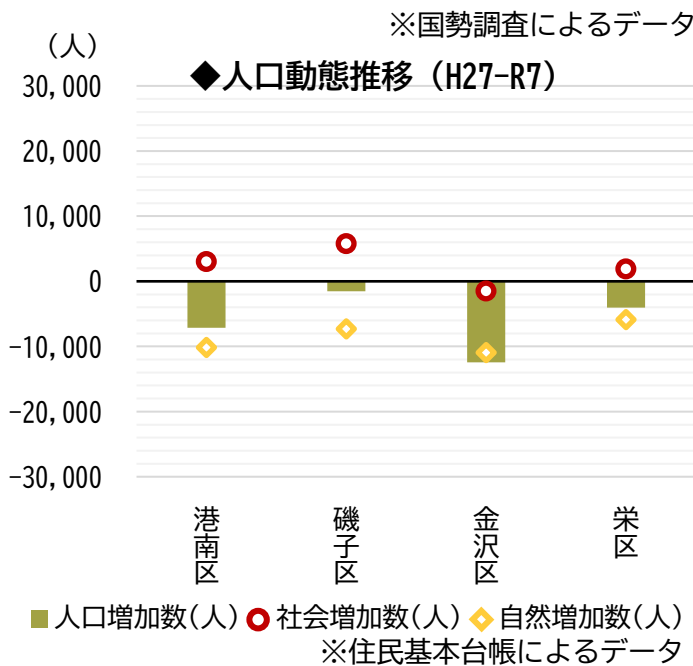
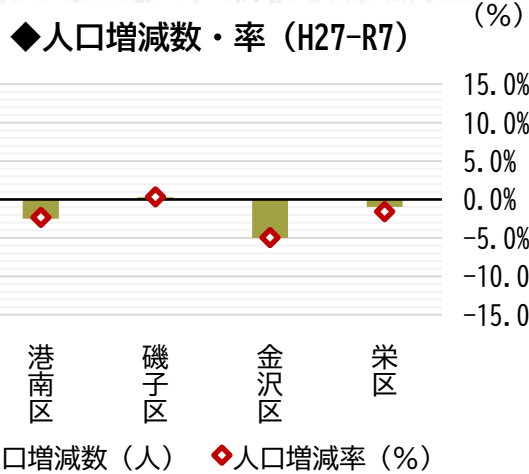
- ・見晴らしの良い住宅地が広がる丘陵部と斜面緑地や大岡川・宮川・侍従川・柏尾川流域の低地部、埋立地で構成されています。

<成り立ち>

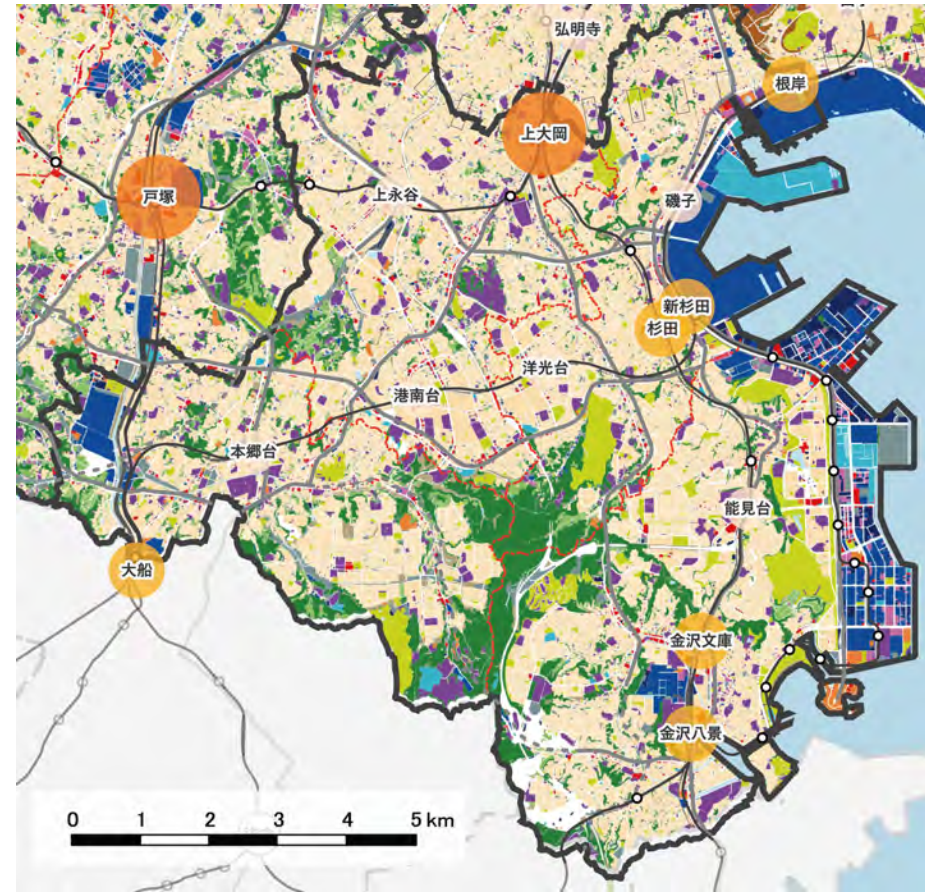
- ・京浜急行本線、横浜市営地下鉄線、JR根岸線の開業を契機とし、道路や公園などの都市基盤施設に合わせて大規模な集合住宅団地や戸建て住宅団地が形成されました。
- ・根岸湾や金沢地先の埋立事業にともない、臨海部には石油精製や造船・製造などの企業が進出したことにより、従業員の居住地として鉄道沿線の住宅地開発が進みました。

<人口動態>

- ・横須賀三浦地区からの転入は超過しています。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。

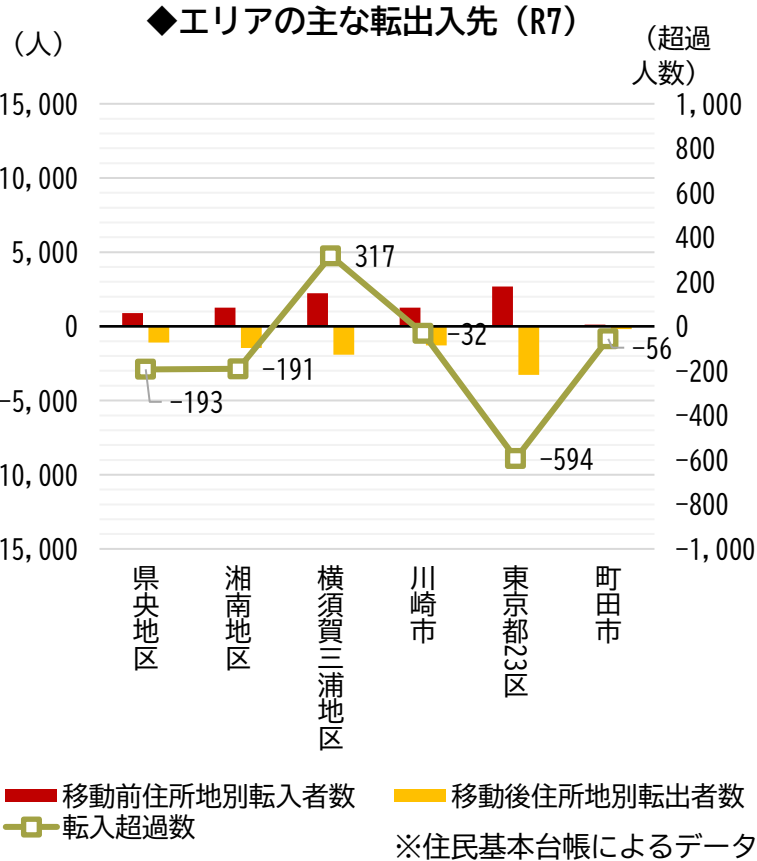


【土地利用現況図】



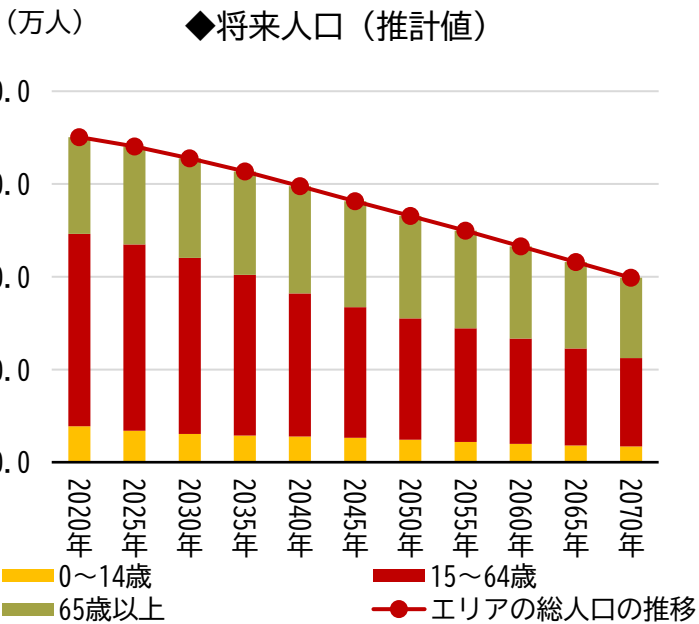
<土地利用>

- ・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。



<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。



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。

＜主要駅周辺＞

地域拠点である上大岡駅周辺は、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。その他の主要駅周辺においても地域の個性や特色を活かした機能の充実・にぎわいの形成に加えて、生活利便施設の充実や歩行者空間の確保やバリアフリー化など、地域課題等に応じた基盤整備も重要です。

＜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、建築協定等により良好な街並みが形成されています。居住者の高齢化や住宅の老朽化による建替え等が進んでおり、多様な世帯が住みやすい住環境の形成に向けて、生活利便施設の誘導や住宅地の魅力・利便性向上、ニーズの変化に応じた取組が必要です。

JR根岸線の洋光台駅、港南台駅、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。ゆとりある良好な住環境が形成されている一方で、居住者の高齢化や住宅の老朽化等の課題から、建替えや団地再生の取組が進められています。引き続き、多様な世帯が住みやすい住環境の形成に向けた取組が必要です。

駅やバス停から遠い、高低差が大きいエリアや高齢化等が進むエリアでは、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。

古くからある既成市街地は、都心等へのアクセス性が高い地区がある一方、木造密集市街地など、防災面で課題のある地区もあり、建物の不燃化や、狭あい道路の整備などが必要です。

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。

＜産業環境＞

臨海部には、長年にわたり形成されてきた産業集積があり、市内でも有数の工業拠点として多くの企業・事業所が立地しています。立地企業の入れ替わりや従業員の高齢化等の課題に対し、持続的な産業発展への取組が求められます。港湾機能や産業機能が集積する臨海部では、今後も津波や高潮などへの備えが必要です。

内陸工業集積地域など、産業機能が集積しているエリアでは、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。

＜水・緑環境＞

「円海山周辺地区」などの緑の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。また、市街地の中にも樹林地や農地などが点在しており、身近に感じられる自然環境をまちの魅力としても発信できるように、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。

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。

都市構造図



臨海部の産業集積地



戸建て住宅地



氷取沢市民の森



＜交通ネットワーク＞

横浜環状南線及び横浜湘南道路等の整備が進められ、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。

