

神奈川区まちづくりプラン

横浜市都市計画マスタープラン・神奈川区プラン



平成15年12月
横浜市神奈川区役所・都市計画局

目 次

はじめに		
1 策定のねらい	...	1
2 策定の方法	...	2
第1章 まちづくりの目標		
1 区の特徴	...	3
2 基本的な視点	...	8
3 区の将来像	...	8
4 土地利用方針	...	12
第2章 分野別整備方針		
1 安全で利便性の高いまち		
1-1 だれもが利用しやすい交通基盤の整備	...	14
1-2 安全なまちづくりの推進	...	17
1-3 身近な拠点の充実	...	20
2 快適でうるおいのあるまち		
2-1 居住環境の向上	...	21
2-2 水と緑の環境づくり	...	25
3 安心して楽しみにあふれたまち		
3-1 安心して暮らせる地域づくり	...	28
3-2 地域の歴史や活力を活かしたまちづくり	...	29
第3章 地域別整備方針		
1 臨海部～市民に親しまれる臨海部のまちづくり～	...	31
2 内陸部～安心して住みつづけられる内陸部のまちづくり～	...	36
3 丘陵部～農のある丘陵部のまちづくり～	...	44
第4章 神奈川区まちづくりプランの実現に向けて		
1 まちづくりの主体と役割	...	47
2 まちづくりプランの推進に向けて	...	48
用語集	...	51
資料編	...	55

はじめに

1 策定のねらい

まちづくりにおいては、行政だけでなく、そのまちの住民、そのまちで事業を営む事業者、そのまちで活動を行っている地域団体・ボランティアグループ・NPOなど様々な人が関わっており、それぞれが共通の目標に向かって進めていくことが大切です。どのようなまちにしていくなかについて、将来の目標、方針を共有していなければ、住環境や景観、あるいは都市活動に支障が生じるばかりでなく、まちに暮らす者同士の信頼関係にも影響を与え、まとまりのないまちになりかねません。

まちづくりは、ひとりひとりの生活と決して縁遠いことではありません。例えば、周囲の環境と調和した災害に強い家やビルを建てることは、実はまちづくりに直接関わることを意味します。また、公共交通機関の利用を心がけること、地域のお年寄りを支える場をつくる、地域全体で子育てを見守る環境をつくるなど、個人としてあるいは団体、事業者としてまちづくりに寄与することもできます。

この「神奈川県まちづくりプラン」は、概ね20年後を見据えた神奈川県におけるまちづくりの方針を示すもので、横浜市都市計画マスタープラン(1)の神奈川県プランです。

このプランは、横浜市が今後、様々な都市計画を定める際の方針となるとともに、

まちの一員であるすべての区民、区内で事業を行うすべての事業者、すべての行政機関がそれぞれの役割を果たしながら、まちづくりを進めていく上で共有する基本的な方針

神奈川県のまちづくりにおいて、本市関係部局や外部の関係機関などと調整していく際の基本的な方針

といった役割を持ちます。

(1) 都市計画マスタープラン

都市計画法第18条の2に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」。

(市町村の都市計画に関する基本的な方針)

都市計画法条文

第18条の2 市町村は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、当該市町村の都市計画に関する基本的な方針(以下この条において「基本方針」という。)を定めるものとする。

2 市町村は、基本方針を定めようとするときは、あらかじめ、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。

3 市町村は、基本方針を定めたときは、遅滞なく、これを公表するとともに、都道府県知事に通知しなければならない。

4 市町村が定める都市計画は、基本方針に即したものでなければならない。

2 策定の方法

神奈川区まちづくりプランを作成するにあたっては、横浜市の総合計画などに即した上で、区民ワークショップや区民意識調査アンケート、地域のつどいなどでまちづくりに対する区民ニーズを把握しながら、区内のさまざまな団体でまちづくりに関する地域活動を進めている方々や学識経験者などで構成する「神奈川区まちづくりプラン検討委員会（以下、検討委員会という）」で素案の検討を進めました。検討委員会の会議概要や資料は神奈川区のホームページに掲載し、広く情報提供を行いました。

その後、原案の概要を神奈川区のホームページや広報よこはま神奈川区版に掲載するなど、多様な方法で内容の広報を行いました。そして、原案に対する区民の皆さんからの意見を伺い、プランとしてとりまとめました。

年度	検討の進め方	
平成 13年度	素案の検討	区民ニーズの把握
素案検討	区まちづくりプラン検討委員会 ・開催期間 6月～3月 ・委員構成 学識経験者、区内のまちづくり活動の関係者など 11名 ・広報・広聴 委員会の資料や会議内容の情報提供など	区民ワークショップ(実施時期 5月～9月) ～わたしたちのまち再発見パート2～ まちづくりの課題や自らできることなどを公募による区民(35名)がテーマ別に議論。
素案策定		区民意識調査アンケート(実施時期 9月) 区民3000人を対象に、まちづくりにおける重要な分野、施策、まちづくりへの参加意向などを調査。
14年度	素案の公表 広報・広聴 神奈川区のホームページや広報よこはま神奈川区版で概要を紹介 説明の場での討論 パブリックコメントなど各種の手法による意見の聴取	地域のつどい(実施時期 12月) 今後のまちづくりを進めていくにあたっての考え方について意見交換。神奈川区民協議会の主催により、区内3か所で開催。
↓	原案の策定	
15年度	原案の公表	
	横浜市都市計画審議会へ付議	
	神奈川区まちづくりプランの確定	

第1章 まちづくりの目標

1 区の特徴

(1) まちの成り立ち

神奈川区は西部に広がる丘陵地、東部に広がる埋立地、また、その間に点在する丘と平地という起伏に富んだ土地となっています。

海に面した神奈川区は、鎌倉時代に神奈川湊が開かれ、江戸時代には東海道の宿場町として栄えるなど、古くから交通の要衝として発展してきました。幕末には開国の舞台となり、各国の領事館や公使館が置かれました。

明治時代後半から海面の埋め立てが始まり、埋立地に大規模な工場や事業所が多数進出し、今日まで続く京浜工業地帯の一角へと発展しました。当時は、現在のJR線や京浜急行線が開通していた沿岸の地域を除くと、大半の地域はまだ農地や山林、原野が占めていました。

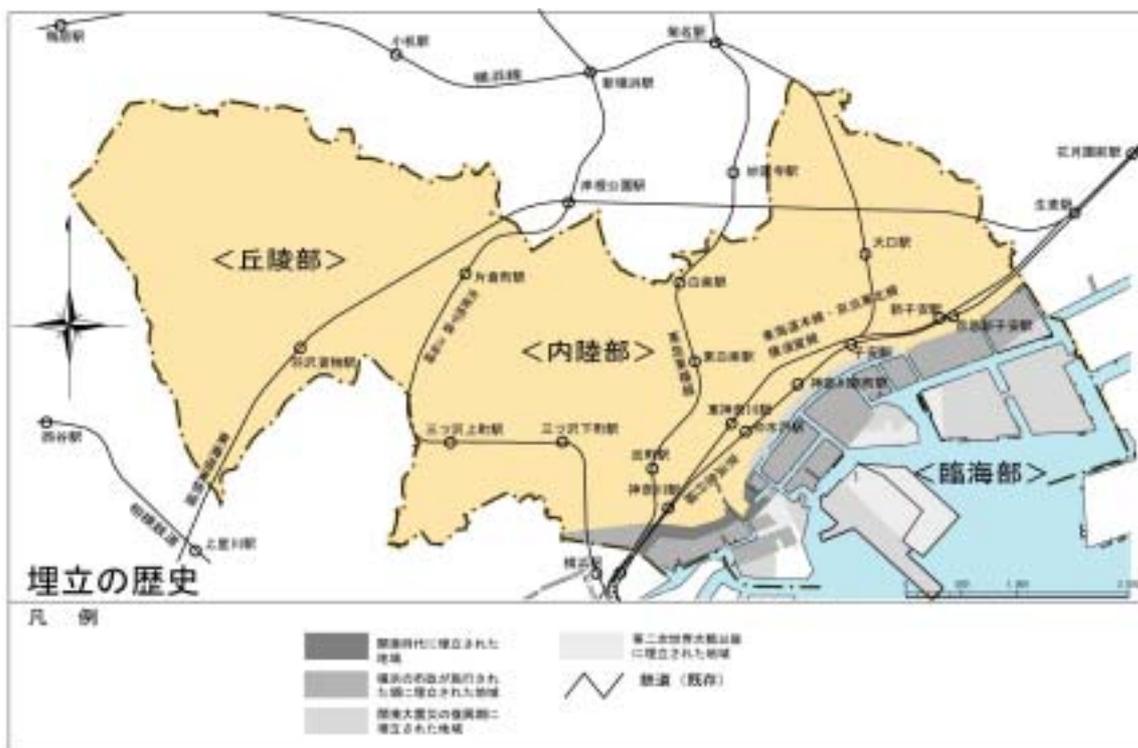
関東大震災により、沿岸の市街地は大きな被害を受け、その復興事業として広幅員の道路や公園、中央卸売市場（本場）などが整備されました。一方、関東大震災後、震災復興の住宅地が区の内陸方面に広がっていきました。こうした動きと、昭和初期の東京と横浜を結ぶ東急東横線の開通、区内と区内方面とを結ぶ市電の開通とがあいまって、横浜都心部近郊の住宅地が形成されるようになりました。

第二次世界大戦後は、戦争による被害の大きかった沿岸の市街地を中心に戦災復興の土地区画整理事業が行われ、整然とした街が整備されましたが、連合軍による接収地が区内に多く残り、その後のまちの復興の障害となりました。一方内陸方面では、戦後の高度経済成長とともに大きく住宅地が広がりましたが、一部の団地開発を除いて小規模な開発が多く、道路の狭い住宅地が多く形成される結果となりました。

この後、駅周辺などで人口減少がみられた時期もありましたが、近年は都心回帰の影響を受け、各駅周辺を中心に集合住宅の建設などが進んでいるほか、沿岸地域の工場、事業所の跡地や企業の所有する土地などで新たな開発が行われるなど、成熟した市街地の再編期を迎え、再び人口が増加する傾向にあります。

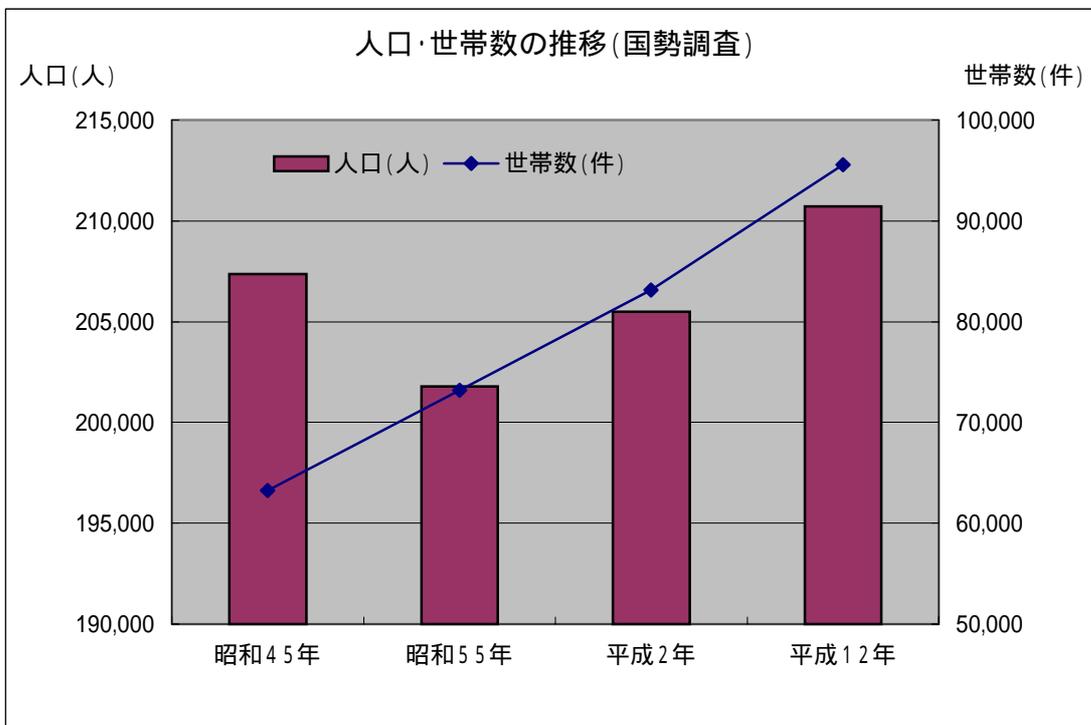
- 神奈川区の変遷 -

神奈川区全体		
江戸時代以前	新田・台場開発 神奈川宿設置 神奈川宿大火 日米和親条約・日米修好通商条約	
明治時代	横浜市誕生 (神奈川町が市に合併) 鉄道開業 新橋 - 横浜間(後の東海道線) 神奈川 - 大江橋間(市電の始め) 品川 - 神奈川間(後の京浜急行)	農業地としての開発
大正時代	関東大震災・震災復興の区画整理 京浜第一国道完成 鉄道開業 丸子多摩川 - 神奈川間 (後の東横線)	山の手・丘の手で洋館や一間洋館建設 別荘などの立地
昭和	戦災、横浜大空襲、接收、戦後復興の区画整理 広台太田町に区役所庁舎完成 横浜市中央卸売市場開設	三ツ沢公園球技場・豊顕寺市民の森・三ツ沢せせらぎ緑道整備 片倉、神大寺、ガーデン山、宮向団地などの開発
平成	コミュニティハウス・地区センター・地域ケアプラザ等開館	入江川せせらぎ緑道整備 神奈川区ビューポイント36景選定 丘陵部での都市計画道路の整備



人口

人口は昭和45年から55年にかけて一度は減少しましたが、その後は着実に増加し、平成12年（国勢調査）には、約21万人となっています。また、世帯数は年々増加しており、平成12年には、約9万5千件となっています。



(国勢調査)

	昭和45年	昭和55年	平成2年	平成12年
人口(人)	207,362	201,794	205,510	210,724
世帯数(件)	63,249	73,184	83,152	95,562

平成14年3月の推計人口は、神奈川区の人口は214,935人、世帯数は98,868件となっている。

(2) 地域の特色と課題

神奈川区は、横浜市のほぼ中央に位置し、横浜市の都心臨海部と新横浜都心の一角を占めており、鉄道・バスなどの公共交通機関にも恵まれ、いずれの都心へもアクセスしやすい好立地にあります。

地形的には、鶴見川水系の大きな広がりを見せる台地、入江川・滝の川水系の複雑な地形をもつ内陸地、ほぼ南北に細長く延びる沿岸低地と埋立地から構成されます。こうした地形的特徴やまちの成り立ちなどから、神奈川区は「臨海部」、「内陸部」、「丘陵部」の大きく3つの地域に分けることができます。次ページの図に示すように臨海部と内陸部の境を主に国道15号、内陸部と丘陵部の境を主に新横浜通りと設定しています。それぞれの地域では次に示すような特色や課題を持っています。

- 臨海部...
- ・埋立地には京浜工業地帯の一角をなす大規模工場や流通施設などが立地する一方、旧海岸線の低地には木造住宅や中小の工場が密集しています。
 - ・京浜工業地帯は生産機能の海外移転や長引く景気低迷により、土地の遊休化が進んでおり、社会経済状況の変化に対応した適切な機能転換や再整備が必要となっています。
 - ・運河や河川などの水際線では、水辺に親しめる公共空間が少なく、公園などを除くとまとまった緑がありません。
 - ・京浜東北線や京浜急行線の駅に近隣しており、公共交通機関の利便性は比較的良いと言えます。
- 内陸部...
- ・古くから市街化が進んだため、狭くて入り組んだ道路に小規模の住宅が密集した地域もあり、防災上の課題があります。
 - ・神奈川区には鉄道が5路線・14駅あり、その大半が内陸部に集中しており、鉄道交通の利便性が高いと言えます。ほとんどの地域は駅から1km圏内にありますが、地形的に坂道が多いことから、バスが通ることのできる道が限られています。
 - ・地域の生活を支えてきた商店街がありますが、交通事情や消費者動向の変化などにより、従来のにぎわいが薄れつつあります。
 - ・樹林地や畑地などもありますが、公園等を除き、まとまった緑地はあまり見られません。
- 丘陵部...
- ・多くの市街化調整区域があるため、緑地や農地が多く残り、農業専用地区を中心に特産のキャベツなどが栽培されています。
 - ・一部は住宅地として整備されていますが、最寄り駅まで15分で到達できない地域があり、公共交通の利便性向上が課題となっています。
 - ・区域内を市内各地と連絡する環状2号線が通るほか、新しい鉄道の整備や東海道貨物線の旅客駅設置なども検討されています。
 - ・今後は豊かな農業・緑地環境と市街化との共存を図り、調和したまちづくりを進めていく必要があります。

横浜市中期政策プランの中で、最寄り駅にはおおむね15分以内で到達できるようにするとうたわれている。

2 基本的な視点

まちの成り立ちやまちづくりの課題などを踏まえ、神奈川区まちづくりプランでは、次の2点を今後のまちづくりを進めていく上での基本的視点に位置づけます。

(1) 優れた立地条件やストックを十分に活かしたまちづくりを進める。

神奈川区は、横浜駅及び新横浜駅周辺などの大規模な商業・業務地が近くにあるとともに、おおむね交通アクセスにも恵まれています。

こうした優れた立地条件やストックを活かし、区民の日常生活を支えるさまざまな都市機能の区内における集積をさらに進め、身近な地域で生活を楽しみ、働く場をより充実していくことが必要となります。

(2) それぞれの地域の魅力や個性を生かしながら、成熟した市街地の再編・発展を図るとともに、地域間の連携や一体性に配慮する。

臨海部、内陸部は古くから市街化が進みましたが、近年の社会・経済状況の変化などにより、市街地も再編期を迎えています。丘陵部は比較的良好な自然環境が残っていますが、環状2号線の開通や新しい鉄道線の整備なども検討されており、今後は、農業・緑地環境との共存を図ったまちづくりの新たな方向性が求められることが予想されます。

そうした際に、各地域それぞれの特性を活かすとともに、地域間の連携や一体性に配慮することが必要となります。

3 区の将来像

(1) まちづくりの目標

神奈川区まちづくりプランでは、市の総合計画の区別計画を踏まえて、次の3点をまちづくりの目標として定めます。

安全で利便性の高いまち

横浜駅及び新横浜駅周辺などの大規模な商業地に近い立地条件を活かしつつ、身近な地域での生活利便性の向上をめざします。また、災害に強いまちをめざします。

快適でうるおいのあるまち

住宅地を中心に居住環境の向上を図るとともに、豊かな自然環境の保全や創造、地域の特性を活かした街並みづくりなどにより、快適で住みやすいまちをめざします。

安心で楽しみにあふれたまち

誰もが安心して生活できるように、福祉・保健の環境を充実するとともに、区民が地域に愛着をもてるように、歴史や文化に親しめる魅力あるまちを、区民と協働して作ることをめざします。

(2) 将来都市像

「まちづくりの目標」の実現に向けて、将来都市像を次のように設定します。

都市の構成と連携

「臨海部」、「内陸部」、「丘陵部」で、各地域の特性を活かしたまちづくりを進めます。

これにあわせて地域が相互に連携し、一体性を確保することにより、神奈川区をより深みのあるまちとしていきます。

このため、「臨海部」、「内陸部」、「丘陵部」のそれぞれの結びつきを強化するため、国道1号など南北方向の軸に加え、これを補完する東西方向の交通の円滑化を検討します。

臨海部... 産業の拠点として、操業環境の保全を図るとともに、新たな産業の集積を図ります。また既存市街地と隣接している地域では、業務・商業・研究開発などの複合的な土地利用を図ります。また、木造住宅が密集している地域などでは、災害に強いまちづくりを目指します。さらに、水際線を活かしたレクリエーション空間の創出を促進し、区民の憩いの場の確保を図ります。

内陸部... 住宅地として、居住環境の保全、地域の安全性・交通利便性の向上を図ります。また、各駅周辺において商業・生活サービス機能などを充実し、身近な地域での生活利便性の向上を図ります。また、水と緑に囲まれたうらおいのあるまちづくりを推進します。

丘陵部... 農業専用地区を中心に都市農業の振興を図るとともに、既存の住宅地における居住環境や交通利便性の向上を推進します。また、羽沢貨物駅周辺では、神奈川東部方面線などの整備にあわせて、周辺の自然環境と調和した土地利用を図ります。



都市活動の拠点

神奈川区は、14駅が立地する特性から、地域単位での生活の向上を目指し、身近な生活機能を充実していくため、地域の中心としての地域拠点及び生活拠点の強化を図ります。

地域拠点... 東神奈川駅周辺(仲木戸駅を含む)、新子安駅周辺(京急新子安駅を含む)を「地域拠点」に位置づけ、多様な機能の集積を進めるとともに、周辺地域の生活利便性の向上を図ります。また、臨海部と内陸部とを結ぶ結節点として、周辺地域との連携を強化します。

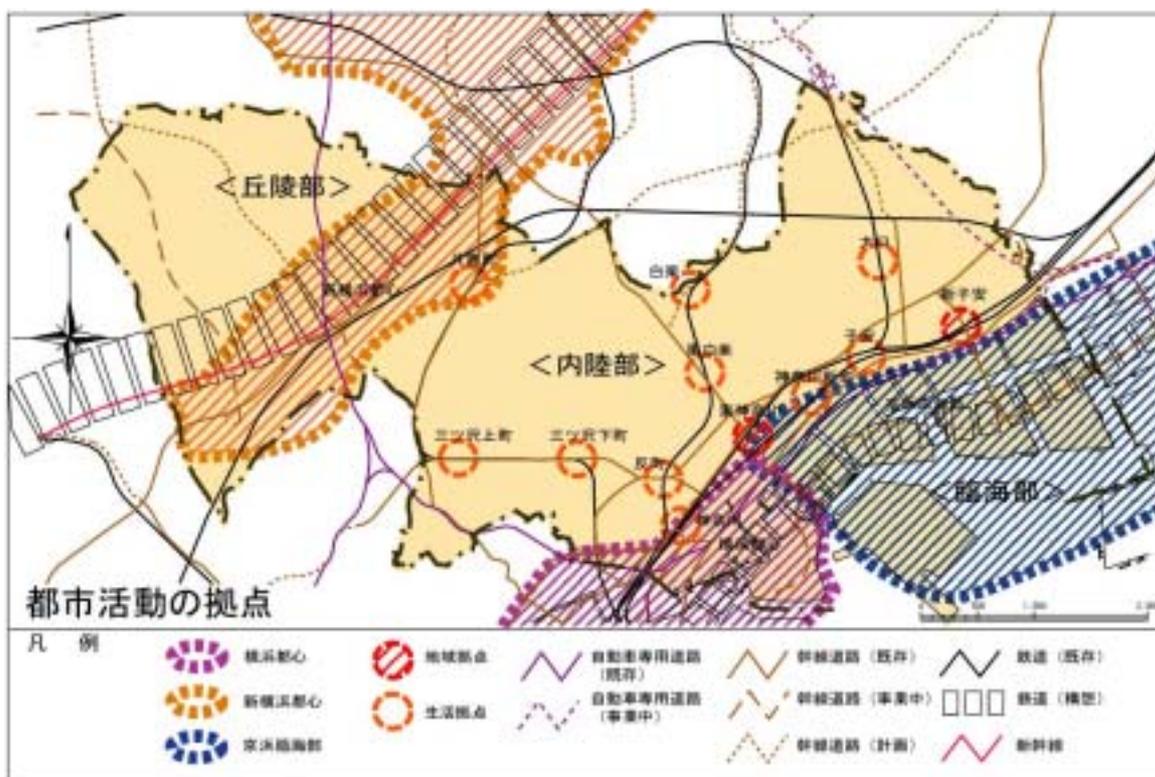
生活拠点... 地域拠点以外の区内のその他の駅(大口駅・子安駅、白楽駅・東白楽駅、反町駅、片倉町駅、神奈川新町駅、神奈川駅、三ツ沢上町・三ツ沢下町駅)周辺を「生活拠点」に位置づけ、身近な地域の生活利便性の向上を図ります。

神奈川区は、商業・業務等の拠点である横浜都心、新横浜都心や産業の拠点としての京浜臨海部の一部に属しています。これらの地域は、おのこの特性を活かした広域圏としての機能の充実を図ります。

横浜都心... 鶴屋町、金港町、ヨコハマポートサイド地区などでは、横浜都心の一角として、商業・業務などターミナル駅である横浜駅の周辺にふさわしい高度な都市機能を強化します。

新横浜都心... 羽沢貨物駅周辺においては、新横浜都心の一角として、神奈川東部方面線などの整備にあわせて、周辺の自然環境と都市機能の調和した土地利用を図ります。

京浜臨海部... 産業の拠点として操業環境を保全するとともに、土地利用転換における再編整備を促進し、業務・研究開発などの新たな産業の集積を図ります。



水と緑の環境

既存の大規模な公園・緑地、農地などを緑の拠点として位置づけ、保全、活用を図るとともに、公共施設や民有地の緑化を促進し、プロムナードや街路樹などで緑の拠点とつなげるにより、緑あふれる環境を創出します。また、水際線の活用などにより区民の憩いの場を形成します。なお、こうした水と緑の環境の保全活用は、より一層区民の参加を得て推進していきます。

臨海部... 水際線を活かしたレクリエーション空間の創出を促進し、区民の憩いの場の確保を図るとともに、事業所や工場内等の緑化を促進します。

内陸部... 三ツ沢公園・豊顕寺市民の森周辺や神の木公園周辺など既存の大規模な公園・緑地などを核として、街路樹や緑のプロムナード、民有の緑地などつなげるにより、身近な緑のネットワーク化を促進します。

丘陵部... 農業専用地区を中心に、農業の振興を図ることにより農地の保全を図るとともに、区民が農業文化にふれあえる機会の提供を促進します。また、緑化重点地区に指定されている砂田川・浄念寺川流域において、多様な手法により緑のオープンスペースの確保を図ります。

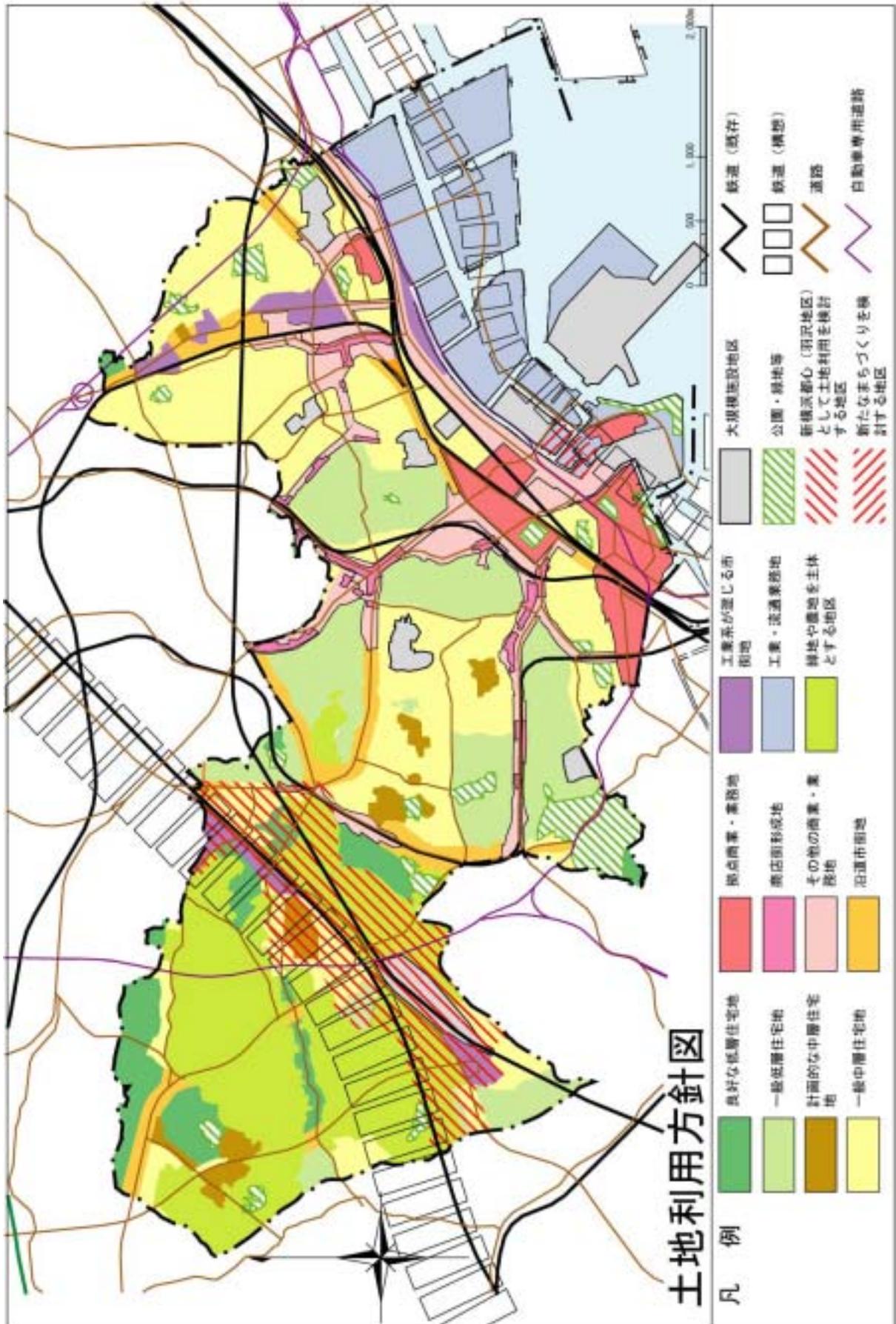


4. 土地利用方針

これまでに示した将来都市像を実現するため、バランスの取れた土地利用を進め、市街地の類型に応じた適切な整備・誘導を図りながら、良好な市街地形成をめざします。また、必要に応じて建築協定や地区計画などのルール化を検討します。

市街化調整区域では基本的に市街化を抑制しますが、人口や産業の動向をふまえて、都市的利用を行う必要がある場合には、総合的な視点から検討を行います。

種 類	およその位置	市街地の状況	整備方針	
低層住宅地	良好な低層住宅地	主として丘陵部の一部	開発による住宅地あるいは農地・樹林地の多い住宅地となっている。	既存の住宅地ではその環境を保全する。低未利用地については、計画的に良好な住宅地を形成する。
	一般低層住宅地	主として内陸部の一部	主として戸建て住宅が密集する住宅地で、道路が狭く、オープンスペースが少ない。老朽化が進む地区もある。	狭あいな道路の拡幅、建物の不燃化、耐震改修などにより災害に強いまちづくりを進める。計画的な再整備を検討する。
中層住宅地	計画的な中層住宅地	内陸部、丘陵部の一部	計画的に開発された中層住宅が立地している。老朽化が進んでいる地区もある。	良好な環境を保全する。建物の長寿命化、バリアフリー化を検討し、更新の際には周辺環境の向上に寄与するよう誘導する。
	一般中層住宅地	主として内陸部の一部	集合住宅と戸建て住宅などが混在する住宅地で、一般に道路が狭く、オープンスペースが少ない。老朽化が進む地区もある。	狭あいな道路の拡幅、建物の不燃化などにより災害に強いまちづくりを進める。更新の際には計画的な再整備を促進する。まとまった中層住宅地については、住環境の保全を検討する。
複合市街地	拠点商業・業務地	都心及び地域拠点	再整備が進み、大規模な商業、業務、行政施設等が集積する一方、木造住宅が集積する地区もある。	市街地の再整備を計画的に進め、商業、業務、文化、行政、住宅などの機能を集積する。高度利用を図り、景観に配慮した街並みを形成する。
	商店街形成地	駅周辺（ただし、拠点商業・業務地周辺を除く）	身近な商店街が形成されているが、一般には低利用であり、住宅との混在も見られる。	景観に配慮しながら高度利用を進めるとともに、商業の振興を図る。
	その他の商業・業務地	拠点商業・業務地周辺、商店街形成地周辺及び幹線道路沿道	商業・業務施設などと木造住宅が混在する。幹線道路が未整備のため、再整備が進まない地区もある。	高度利用を進め、身近な商業、業務、住宅の誘導を図る。計画的な再整備を検討する。
	沿道市街地	その他の商業・業務地以外の幹線道路沿道	幹線道路の整備に伴い、再整備が進みつつある。幹線道路が未整備のため、再整備が進まない地区もある。	高度利用を進め、沿道サービス施設や中高層住宅の立地を図るとともに、幹線道路沿道にふさわしい街並みを形成する。
	工業系が混じる市街地	内陸部、丘陵部の一部	工場、事務所等と、住宅が混在する。	工場などの操業環境を保全し、住宅との共存を図る。土地利用転換に際しては、適切に誘導する。
	工業・流通業務地	臨海部の一部	工場や物流倉庫などが立地する。	工場や物流倉庫など操業環境の維持を図る。土地利用転換に際しては、計画的な再整備を行い、新たな産業の集積を促進する。
緑地や農地を主体とする地区	内陸部、丘陵部の一部	緑地や農地に住宅等が散在する地区	基本的に市街化を抑制する。開発の際には、緑地や農地と共存するまちづくりを検討する。	
大規模施設地区		大規模な公園、学校などが立地する地区	緑の環境やオープンスペースを維持・創造する。	



第2章 分野別整備方針

「まちづくりの目標」の実現に向けて、各分野ごとに今後のまちづくりの整備方針を定めます。

1. 安全で利便性の高いまち

1-1 だれもが利用しやすい交通基盤の整備

身近な公共交通機関を充実するとともに、歩行者や自転車などが安全に移動できる空間を整え、自家用車に頼らなくても目的地に快適に移動できる環境の整備を促進します。また、幹線道路・地区幹線道路ネットワークを整備し、渋滞緩和を図るとともに身近な生活道路の安全性を高めます。これらの交通基盤の整備にあたっては、バリアフリーや環境に対する影響に配慮します。

【現状と課題】

- ・臨海部・内陸部には、鉄道駅が14駅あり、市内各地や東京都心方面にアクセスしやすい好立地となっています。一方丘陵部では、バス等を利用しても最寄り駅まで概ね15分で到達できない地域があり、公共交通の利便性の向上が課題となっています。
- ・首都高速横浜羽田空港線、三ツ沢線、第三京浜道路などにより広域にアクセスしやすい立地条件にあります。また、幹線道路等は区内の南北方向では整備が進んでいますが、東西方向にはあまり進んでおらず、交通の円滑化が課題となっています。
- ・歩行者や自転車などで身近な地域内や地域拠点・生活拠点などにアクセスしやすい空間整備が課題となっています。

【まちづくりの方針】

(1) 公共交通機関

バス

地形の起伏などのため、バス停まで距離のある地域は、小型バスの導入などを含めて路線の新設・再編を検討します。

丘陵部では、片倉町駅など周辺の各駅を結ぶ路線の充実を図るとともに、区役所などの公共施設が多く立地する東神奈川駅周辺への交通アクセスの改善を図ります。

鉄道

神奈川東部方面線の整備や東海道貨物線羽沢貨物駅などへの旅客駅設置により、丘陵部における鉄道交通の利便性を向上します。また、通勤時間帯における既存の鉄道の混雑を緩和するとともに、京浜臨海部における産業立地や再編整備を進めるため、京浜臨海線（東海道貨物支線の貨客併用化）の検討を進めます。

水上交通

臨海部の交通利便性を向上させるとともに、魅力スポットめぐりや災害時における交通の手段として、京浜臨海部の再編整備にあわせて、臨海部を結ぶ水上交通の検討を行います。

(2) 道路

幹線道路

大田神奈川線、臨港幹線道路、山下長津田線、羽沢池辺線、横浜上麻生線など幹線道路の整備を進め、区の骨格となる道路網を整備します。また、国道1号、国道15号の拡幅を促進し交通渋滞の緩和を図ります。

地区幹線道路

住宅地と最寄り駅や幹線道路を結ぶ地区幹線道路については、交差点改良やバスベ이의整備などを進めて、バス交通の円滑化を図るとともに、可能な限り歩行者空間を確保し安全性の向上を図ります。また、既存の道路を活用して、区東西方向の交通の円滑化を図ります。

高速道路

広域的な幹線として横浜環状北線を整備し、区内の一般道路への通過交通の流入を抑制するとともに、臨海部と内陸部をつなぐことにより広域的な交通利便性を向上させます。

(3) 歩行者空間・自転車を利用しやすい空間など

歩行者空間

高齢者や障害者、子どもや子育て世代など、あらゆる歩行者が安心して利用できる空間を確保するために、幹線道路・地区幹線道路においては歩道の整備を推進します。

生活道路は歩行者優先の空間と位置づけ、通過交通の排除など歩行者の安全確保を図るとともに、安全で快適に歩けるプロムナードの整備を進めます。また、一方通行規制などの導入により歩行者空間の確保を図ります。

さらに、歩道の段差解消、歩道橋へのエレベーター設置など、バリアフリー化を進めます。

自転車

駅や商店街など利用ニーズの高い場所へのアクセスを向上するため、車道・歩道幅員の見直しなどの検討を含め自転車が通行できる空間や駐輪場の確保を進めます。また、京浜臨海部の再編整備にあわせて、水際線を活かした歩行者空間や自転車道の整備を検討します。

(4) 環境に配慮した交通システム

電気自動車など低公害車の普及促進を図るとともに、自動車の共同利用システムの導入を検討します。

主要幹線道路沿道の騒音、振動、排気ガス対策など環境に配慮した交通環境づくりを推進します。

1 - 2 安全なまちづくりの推進

地震、火災、風水害など様々な災害に強いまちづくりを進めるとともに、万が一災害が生じて、被害を最小限に止め早期に復旧できる体制を強化します。

また、犯罪の起こりにくいまちづくりへの取り組みを進めます。

【現状と課題】

- ・早くから市街化が進んだために、防災上の課題がある地域があります。
- ・木造老朽住宅が密集している地域では、大地震時には火災による延焼や住宅の倒壊などの被害が予想されます。
- ・河川の氾濫や臨海部における高潮などに対する浸水対策が必要となっています。
- ・震災時の避難場所として、地域防災拠点や地域医療救護拠点が設定されています。
- ・区内においては犯罪の発生件数が増加傾向にあります。

【まちづくりの方針】

(1) 地震

地震による家屋の倒壊やその後の火災を防ぐため、家屋の耐震化など防災性の改善を図ります。

主たる道路の補強・拡幅等耐震対策を促進し災害時の輸送路を確保するとともに、電気、ガス、上下水道、通信施設などのライフライン施設の耐震化を図ります。また、災害時の情報通信や救援物資の輸送、迅速な復旧のために、事業者などとの協力体制を強化します。

震災時に避難空間や仮設住宅建設用地などに活用できる、防災協力農地の指定を促進し、防災空間の確保に努めます。

臨海部においては、民間事業者の協力を得ながら埋立地の液状化対策や老朽護岸・工場の耐震性の強化を進めます。

(2) 火災

木造住宅が密集する地域では、狭い道路の拡幅を図るとともに、さらに、建物の共同化・不燃化、広場の設置などによるオープンスペースの確保などを促進し、火災に強いまちづくりを進めます。

主な幹線道路沿道を不燃化し、延焼遮断帯としての役割を担うようにします。

水槽付き消防ポンプ車を整備するとともに、防火水槽の計画的な設置を進めます。

(3) 風水害

集中豪雨による浸水災害を防止するために、雨水幹線などの雨水排水施設や雨水貯留施設などの整備を進めるとともに、透水性舗装や雨水浸透施設などの設置を促進します。また、臨海部においては高潮などの浸水災害を防止するために、護岸改修など災害に強いまちづくりを進めます。

がけ崩れ等のおそれのある危険な斜面地においては、改善を促進します。

(4) 地域防災拠点・地域医療救護拠点など

震災時における避難場所である地域防災拠点の機能を強化し、情報提供や防災資機材の備蓄を充実します。また、地域医療救護拠点における医療用資機材の備蓄を充実するとともに、医療関係者とのネットワークを強化します。さらに、地域防災拠点を中心として防災訓練を実施するなど、地域の防災力を強化します。

(5) 防犯のまちづくり

犯罪の発生を未然に防ぎ、安心して生活できるまちの実現に向け、道路・公園・建物を整備する際には、死角となる場所を作らないなど、犯罪の抑止という視点を考慮していきます。

また、犯罪の発生防止に向け、区民、事業者、行政が一体となった地域の防犯体制の強化を図ります。

1 - 3 身近な拠点の充実

日常生活の中心となる地域拠点（東神奈川駅周辺、新子安駅周辺）や生活拠点などについては、地域の特性や周辺地区との一体性を確保しながら機能充実を図り、身近な地域での生活利便性の向上を図ります。

【現状と課題】

- ・ 駅周辺は、地域の特徴を活かしながら日常生活に伴う機能を強化することが必要です。
- ・ 空き店舗が増えている各商店街では、賑わいを創造するために商店街の活性化が必要です。

【まちづくりの方針】

「地域拠点」として東神奈川駅、新子安駅周辺を位置づけ、多様な機能の集積を進めるとともに、駅舎のバリアフリー化、交通ターミナル機能の拡充等により周辺地域の生活利便性の向上を図ります。

- ・ 東神奈川駅周辺では、駅東西をつなぐ歩行者空間の拡充、周辺のプロムナードとのネットワーク化、道路の整備による臨海部と内陸部との連絡強化も促進します。
- ・ 新子安駅周辺では、新子安駅南側の国道沿道地区における、道路の拡幅とあわせた土地の高度利用の促進、新子安駅西口交通広場を活用した他地域との連携を図ります。地域拠点以外の駅周辺を「生活拠点」に位置づけ、身近な地域での生活利便性の向上を図ります。



2 快適でうるおいのあるまち

2 - 1 居住環境の向上

快適で住みやすい居住環境を形成するため、土地利用方針における市街地の類型（12ページ参照）に応じて適切な規制・誘導を図るとともに、周辺と調和した質の高いまちなみづくりを進めます。また、必要に応じて、まちのルールづくり相談センターなどを活用し、地区計画・建築協定などのルール化を促進します。

【現状と課題】

- ・低層住宅が立地する地区では、計画的に整備され良好な居住環境を保っている地区もありますが、早くから市街化の進んだ地域では、再編期を迎えています。またそのなかでも、中層住宅が立地可能な地区では住民の合意を基本として、適切な市街地整備を進めていく必要があります。
- ・近年では、都心回帰の影響を受け、交通利便性の高い駅周辺を中心に中高層の住宅が多く供給されているほか、臨海部の一部では、工場・事業所等の跡地における土地利用転換により、住宅の建設が進められています。

【まちづくりの方針】

(1) 低層住宅地

良好な戸建て住宅地の形成

低層住宅地では、良好な戸建て住宅や低層集合住宅の整備を促進します。整備にあたっては、空地をできる限り確保するとともに、敷地の細分化を極力避ける合意づくりなど地区計画や建築協定を活用し、ゆとりある住宅地の形成を進めます。

防災対策の充実

狭あいな道路の拡幅や耐震改修を図るとともに、さらに、建物の共同化・不燃化、広場の設置などによるオープンスペースの確保を促進し、災害に強いまちをつくりま

魅力あるまちなみづくり

建物の色や形態、建て方などが周囲の環境と調和のとれたものとなるよう、地区計画・建築協定などの手法の導入を促進し、住宅地における魅力あるまちなみづくりを進めます。また、生け垣の設置や宅地内の緑化を促進するとともに、緑地協定を導入するなど緑の環境を維持・創出します。

(2) 中層住宅地

ゆとりある集合住宅地の形成

中層住宅地では、規模にゆとりのある中層の集合住宅を中心とした整備を促進します。良好な居住環境をつくるため、緑地協定の締結を進めます。新たに住宅開発を行う場合には、日照等周辺の住環境への影響を極力少なくするように配慮するとともに、

敷地内の緑化や道路・駐車場の整備等、良好な居住環境の形成を誘導し、地域の環境の保全・向上を図ります。

また、地区幹線道路等の沿道では、前面道路の幅員や歩道の整備状況に応じて、道路沿いに歩道状の空地を確保し、歩行者の安全性を高めます。

戸建て住宅が、まとまって建ち並ぶ地区においては、地区計画・建築協定などの手法の導入も含め、現在の住環境の保全に向けて検討を進めます。

防災対策の充実

建物の不燃化を促進するとともに、狭い道路の拡幅などを促進し、災害に強いまちづくりを進めます。

既存の団地における居住環境の維持・向上

既存の団地については、計画的な管理・修繕による建物の長寿命化や、居住者の高齢化に対応したバリアフリー化を促進します。また、団地内の緑地は、住宅地内の貴重な緑として、住民の参加を得て保全していきます。さらに、これらの緑地を、街路樹やプロムナード、公園、民有地の緑などつなげることにより、住宅地内の緑のネットワークを形成します。

周囲との調和のとれた景観づくり

建物の形態や高さ、色については、周囲の環境と調和のとれた整備を図るとともに、地区の特色を取り入れたまちづくりを進めます。

(3) 複合市街地

中高層の都市型住宅地の形成

複合市街地では、質の高い中高層の都市型集合住宅の整備を促進します。特に駅周辺や幹線道路等の沿道では、低層階に店舗や事務所等を導入するなど多様な機能の集積をはかることにより、区民の生活利便性を向上させるとともにまちのにぎわいづくりを図ります。

また、土地の高度利用が進んでいない地区については、防災上の配慮をしながら高度利用へと誘導します。

建物の不燃化の促進

火災の被害を最小限とするため、延焼遮断帯に指定されている道路や拠点商業業務地を中心に、建物の不燃化を促進します。

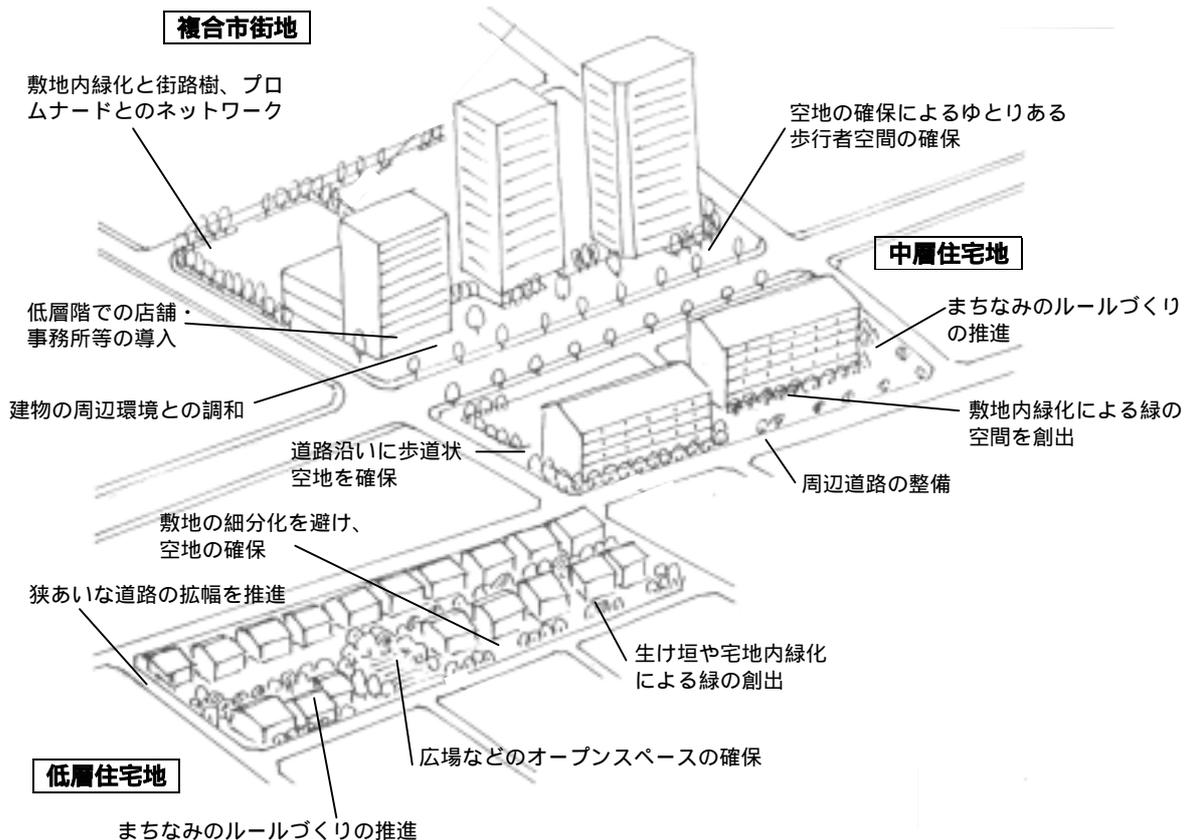
空地の確保と緑化の推進

建物の周りにできる限り空地を確保し、道路に面した部分ではよりゆとりのある歩行者空間とするとともに、できる限り緑化を進め、公園や街路樹、プロムナード、民有地の緑などつなげることにより、まちの中に緑の空間を創出します。

魅力あるまちなみづくり

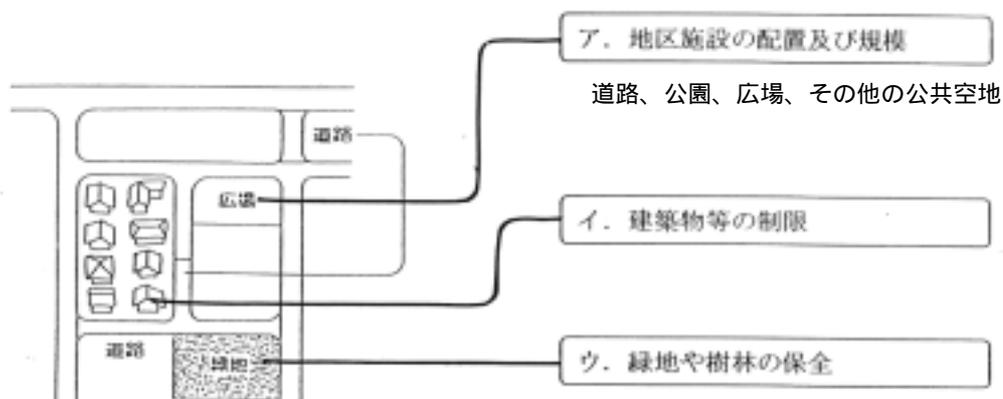
店舗、事務所等の看板を含めた建物の色や形態などは、周囲の環境と調和のとれた整備を促進するとともに、地区の特色を取り入れたまちなみづくりを進めます。

・市街地類型別まちづくりの方針



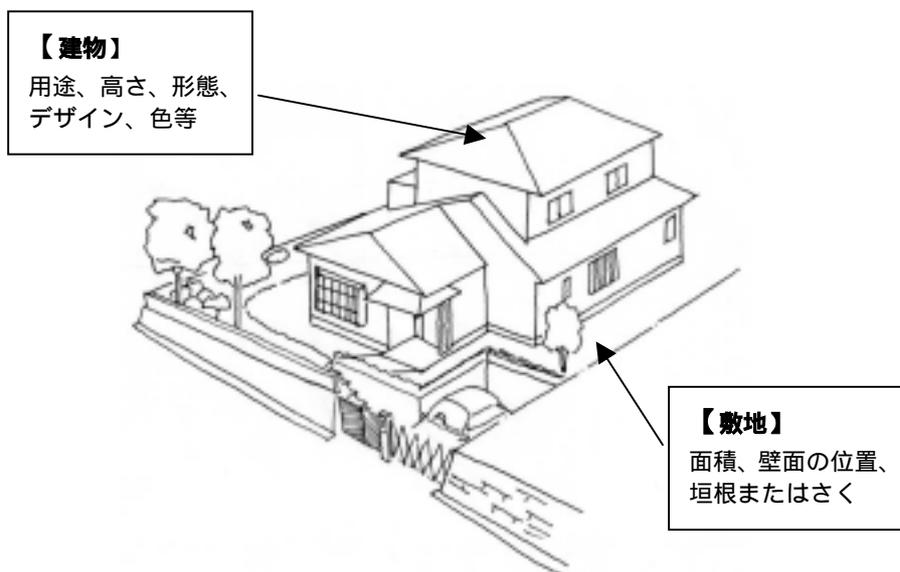
地区計画

地区の特性にふさわしい良好な環境の街区を整備、保全するために、都市計画法に定められた制度。道路・公園等の地区施設の配置及び規模、建物の用途や形態などの建築物等の制限、緑地や樹林の保全などについて、地区住民の皆さんの意向を反映させながら、その地区に応じたきめ細かなルールを横浜市が都市計画として定めます。具体的に地区整備計画を定めた場合には、建築物の建築などの際に内容に相違ないように規制・誘導します。



建築協定

地区の環境を維持増進、または改善するために、地権者等の話し合いにより、建築物の用途や高さ、形態、デザイン、色、敷地等に関するルールを定め、それを市長が認める（認可）ことにより皆さんで守りあっていくという制度で、建築基準法に定められています。有効期間（一般的には10年）を自由に定めることができ、協定の更新時に制限の内容を見直すことができるという特徴があります。



2 - 2 水と緑の環境づくり

大規模な公園や緑地、農地などを緑の拠点として位置付け、保全・活用を図るとともに、街路樹やプロムナードなどをつなげて身近な緑などを増やします。緑化の推進や水辺の親水性向上などを進めます。また、廃棄物の減量・リサイクルに取り組み、循環型社会の実現をめざします。

【現状と課題】

- ・臨海部や内陸部などの既成市街地では、公園などを除くとまとまった緑地が少なく、丘陵部も農地や樹林地が広がり緑化重点地区にも指定されていますが、減少傾向にあります。
- ・臨海部の運河や河川では、水辺に親しめる空間がありません。
- ・自然に親しみ、やすらぎのある豊かな生活環境とするために、身近な自然環境を生態系に配慮してネットワークさせ、維持・発展させていくことが必要です。

【まちづくりの方針】

(1) 水と緑の保全・創造

臨海部、内陸部、丘陵部それぞれの自然を活かし、生物生息環境を保全するとともに自然に親しめる環境づくりを行い、水と緑の環境を保全・創造します。また、区の木(こぶし)・区の花(チューリップ)の普及啓発を行い花と緑のまちづくりを進めます。

臨海部

海や河川の水質の向上を図るとともに、臨海部の再整備とあわせて水際線などを活かしたプロムナードや緑地などの整備を進め、区民の憩いの場としていきます。

また、工場・事業所などの敷地内において、緑化を促進します。

内陸部

大規模な公園や緑地などを核として、これにさまざまな緑の空間をつなげていくことにより、身近な緑の空間を増やしていきます。

宅地内の生け垣や樹木の育成などのほか、公園・学校などの公共施設、駅周辺や幹線道路、商店街などの緑化を進めます。また、土地所有者の協力を得ながら、斜面緑地を始めとする安定し優良な樹林地、社寺林などの保全を図り、賑わいの中に潤いをもたらします。

開発や建て替えに伴い、オープンスペースを生みだし、緑化が行われるように誘導します。

三ツ沢・滝の川などのせせらぎ緑道について東急東横線地下化後の跡地を結節点としたネットワーク化を進めながら、身近に緑と親しめる環境づくりを推進します。

丘陵部

農業専用地区を中心に、農業の振興を図ることにより、農地の保全などを促進します。また、区民が体験などを通して、農業文化にふれあえる場づくりを促進します。

緑化重点地区に指定されている砂田川・浄念寺川流域において、多様な手法により緑のオープンスペースを確保します。

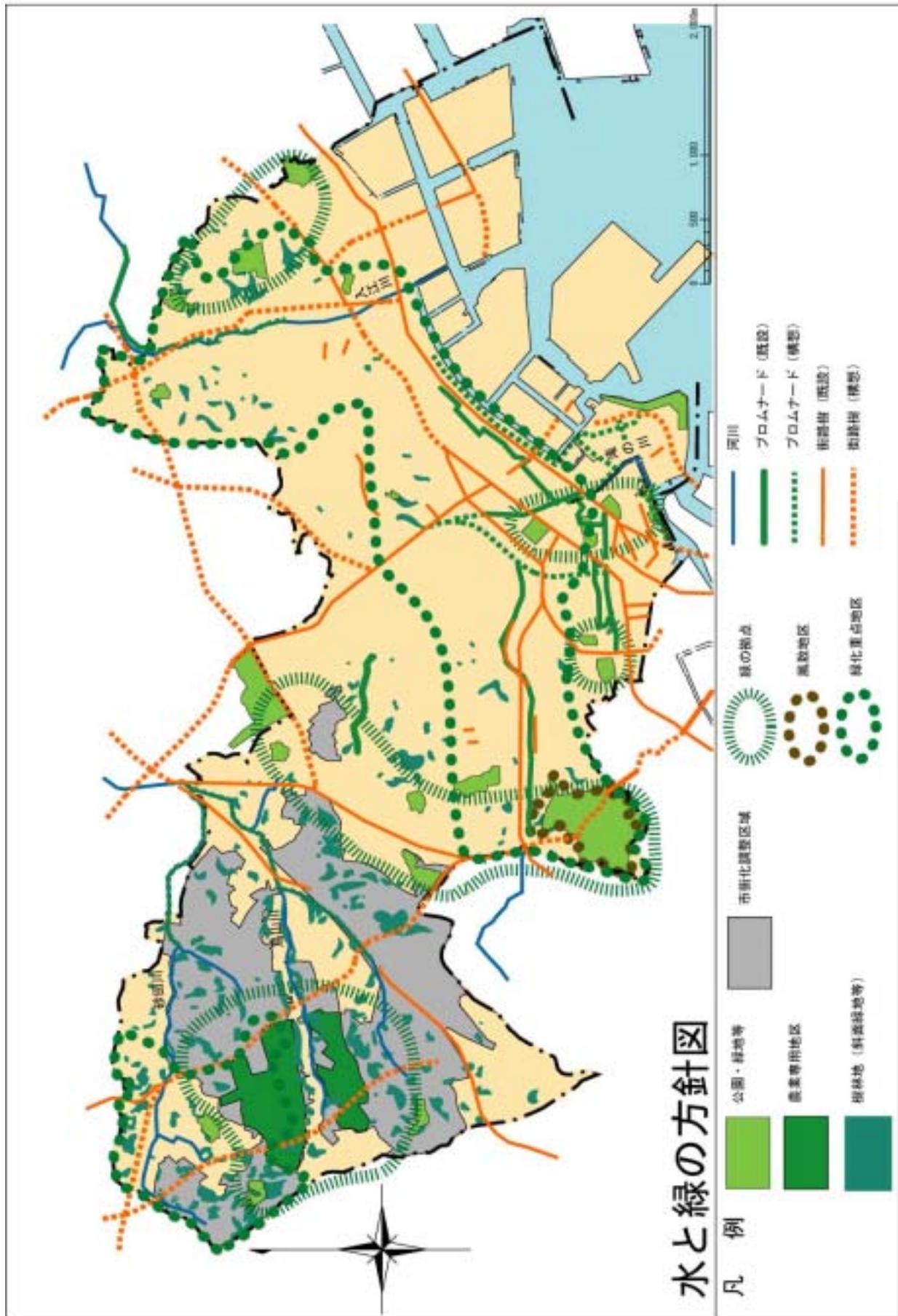
羽沢地区においては、大規模な緑地・公園の保全・整備など、自然と調和した緑豊かな市街地として整備します。

(2) 水と緑の活用・管理

水と緑を活かした活動や維持管理について、区民の自主的な参加や管理をより一層促進します。

(3) 環境への負荷が少ないまちづくり

循環型社会の実現をめざし、住宅や公共施設などにおける、建築物の長寿命化（建築廃材の発生抑制）、生ごみなどの資源化、まちづくりにおける再生品・リサイクル材の活用（グリーン調達）の促進や、雨水利用などを進めます。また、太陽熱など自然エネルギーの活用や省エネルギーの普及に取り組みます。



3. 安心して楽しみにあふれたまち

3-1 安心して暮らせる地域づくり

誰もが安心して生活できるように、駅や公共施設など身近な生活空間のバリアフリー化を幅広く進めるとともに、高齢者や障害者、子育て世代などを身近な地域で支援する環境づくりを進めます。

【現状と課題】

- ・駅や公共施設など多くの人が集まる場所においてはバリアフリー化が進み始めていますが、引き続き整備を促進する必要があります。
- ・区内には、内陸部を中心に道幅の狭い坂や階段が続く住宅地が少なくなく、特に高齢者や障害者、子どもや子育て世代にとっては、歩きにくい環境にあります。
- ・高齢者・障害者の日常生活や“子育て”に対して地域全体で支えあう取り組みが始まっています。

【まちづくりの方針】

(1) バリアフリー化の推進

駅舎や駅周辺、集客施設、公共施設などにおいては、エレベーターや点字ブロックの設置、音声誘導設備等の導入を積極的に促進します。また、通行の障壁となる電柱の移設や電線類の地中化、看板・放置自転車などの排除にも努めます。

身近な公共交通機関であるバスについては、ノンステップバスなどの導入を進めます。

幹線・地区幹線道路では、可能な限り幅員の広い歩道を確保するとともに、車道との段差や傾斜の少ない歩行者空間を整備します。また身近な生活道路では、電柱の宅内化を進めるほか、必要に応じて坂道や階段へ手すりを設置します。

(2) 支えあいの場とシステムづくり

ニーズに即した地域ケア施設や駅前などの利用しやすい場所に保育施設の整備を促進します。また、各福祉施設の役割分担や連携を図るとともに、利用時間の延長など福祉サービスの向上を図ります。

地域のボランティアグループ活動の活性化を図り、高齢者・障害者への配食や子育て支援、子どもと高齢者が触れあう機会の充実など、地域全体で支えあう場づくりやシステムづくりの支援などを進めます。

3 - 2 地域の歴史や活力を活かしたまちづくり

楽しみにあふれた活力のあるまちをめざして、区民、事業者と行政との協働により地域の貴重な歴史資源を保全・活用するとともに、区民が主体となったまちづくりの活動が活発に行われるような環境づくりを進めます。

【現状と課題】

- ・区内には、神奈川宿や開港以来の史跡、近代化遺産などの歴史的資産が数多くあり、まちの成り立ちを受け継ぎ、次世代に伝えていくうえで、これらを保全するとともに、今後のまちづくりに活かしていくことが必要です。
- ・生涯学習活動などを契機として、地域の歴史や環境など多様な分野において、区民による自主的なまちづくり活動が盛んに行われており、それらの活動に対する適切な支援が必要です。
- ・人々のニーズや考え方が多様になってきている中で、行政情報をはじめとして地域情報やボランティア情報など幅広い情報を、区民と行政のネットワークの中での確かつ有効に収集し伝える必要があります。

【まちづくりの方針】

(1) 歴史的資産の保全活用

地域に対してより愛着が増すように、区民、事業者、行政との協働により、歴史的資産を保全するとともに、これらを活用したまちづくりを進めます。

「神奈川宿歴史の道」の沿道周辺では、建築物のルールづくりなども含め、魅力ある街並みづくりの実現を図ります。

(2) まちの魅力の活用

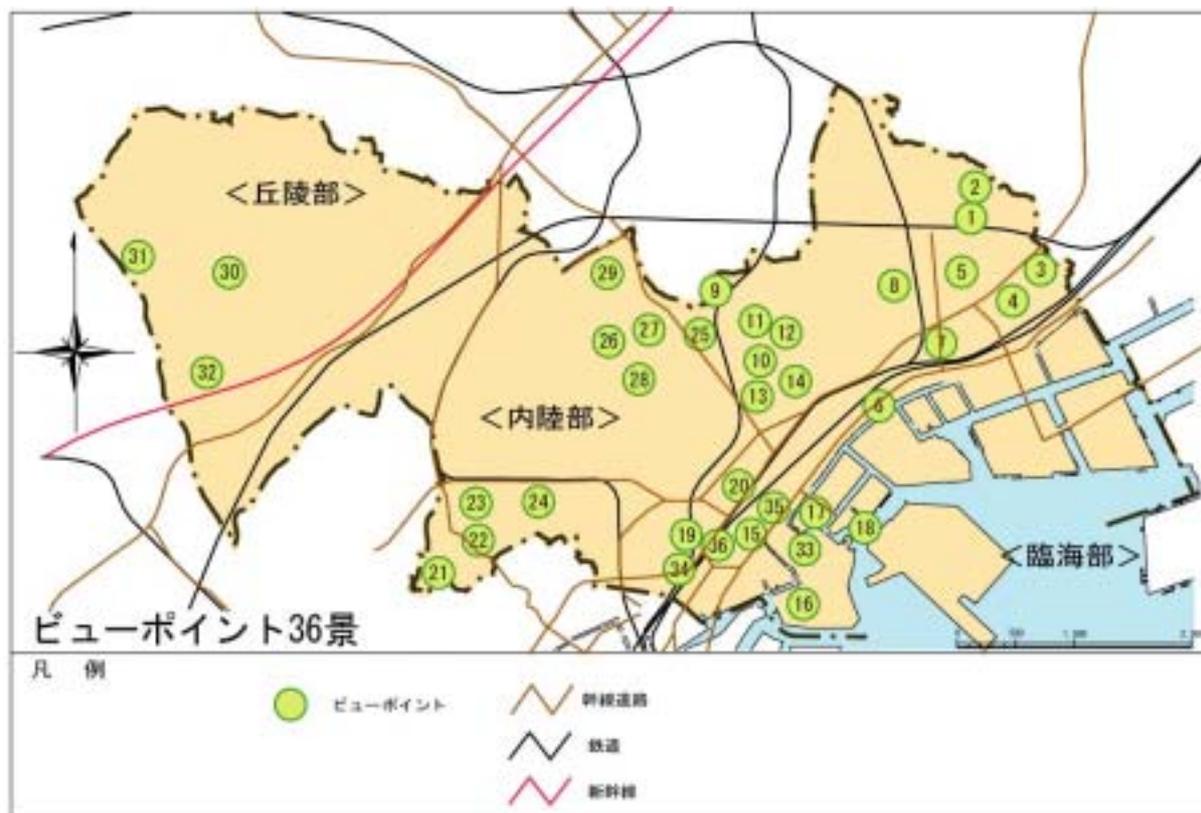
「かながわビューポイント36景」については、制定から10年が経過し当初の状況と変化が見られることから、区民と行政との協働により内容の見直しや今後のまちづくりへの活用について検討します。

(3) 多様なまちづくりの推進

コミュニティハウスなど身近な区民利用施設を計画的に整備するとともに、既存施設の機能転換や小中学校の開放の推進、空き店舗などの積極的な活用を検討します。また、各施設間の情報ネットワーク化を進めます。

高度な情報通信技術を積極的に活用するとともに、情報通信基盤の充実を図るなど、区民の誰もが必要な情報を入手しやすい環境づくりを促進します。また、生涯学習やまちづくり、福祉・保健などの各種ボランティア活動に関する情報のほか、商店街などの地域に密着した情報をまちの活力源として発信していくとともに、活用していきます。

まちづくり活動グループの活動を支援し、パートナーシップによるまちづくりを進めていきます。また、こうした活動と学校教育との連携を促進します。



1 神之木公園と斜面緑地	13 孝道山と周辺	25 六角橋商店街
2 駒形天満宮	14 神奈川図書館と周辺	26 六角橋緑の小径
3 子安台公園	15 幸ヶ谷公園	27 杉山大神
4 浅野学園と周辺	16 中央卸売市場本場	28 神奈川大学
5 神奈川県青少年総合研修センターの丘	17 運河と船のある風景	29 交通安全センター
6 子安浜と漁船	18 瑞穂橋付近	30 菅田羽沢の農業地域
7 一之宮神社	19 高島山公園と周辺	31 菅田いでと公園
8 大口通商店街	20 反町公園	32 牧場
9 白幡池公園	21 三ツ沢公園	33 神奈川の台場跡
10 白幡西町の緑地	22 横浜市戦没者慰霊塔	34 神奈川宿歴史の道
11 白幡周辺の住宅地	23 豊顕寺市民の森	35 神奈川地区センター
12 八幡神社	24 三ツ沢せせらぎ緑道	36 青木橋付近

神奈川区ビューポイント36景とは

平成2年度に、「ふるさと神奈川区」を再発見し地域への理解と愛着を深めてもらうため、地域に親しまれている風景や魅力ある眺望点などについて、区民の皆さんからの投票により選定したものです。

第3章 地域別整備方針

各地域の特徴をいかしたまちづくりを進めます。

1. 臨海部 ～市民に親しまれる臨海部のまちづくり～

臨海部の東神奈川駅周辺から横浜駅周辺一帯では、様々なプロジェクトが展開・予定されています。しかし、それらが相互の連携を図らずに進んでいくと、商業・業務・住宅・生産・物流・港湾等の各機能が意図無く混在する一体性のないまちになるおそれがあります。京浜臨海部と都心臨海部の接点に位置し、交通の要地でもあるこの地区が、その高いポテンシャルを十分に発揮するためには、東神奈川駅周辺、横浜駅周辺のそれぞれの拠点整備とあわせ、各プロジェクトが相互の整合性や連携を図ることにより、地区全体としてまとまりある一体的な魅力づくりを進めていくことが重要です。

1 - 1 都市部や内陸部など他地域との交流機能の強化

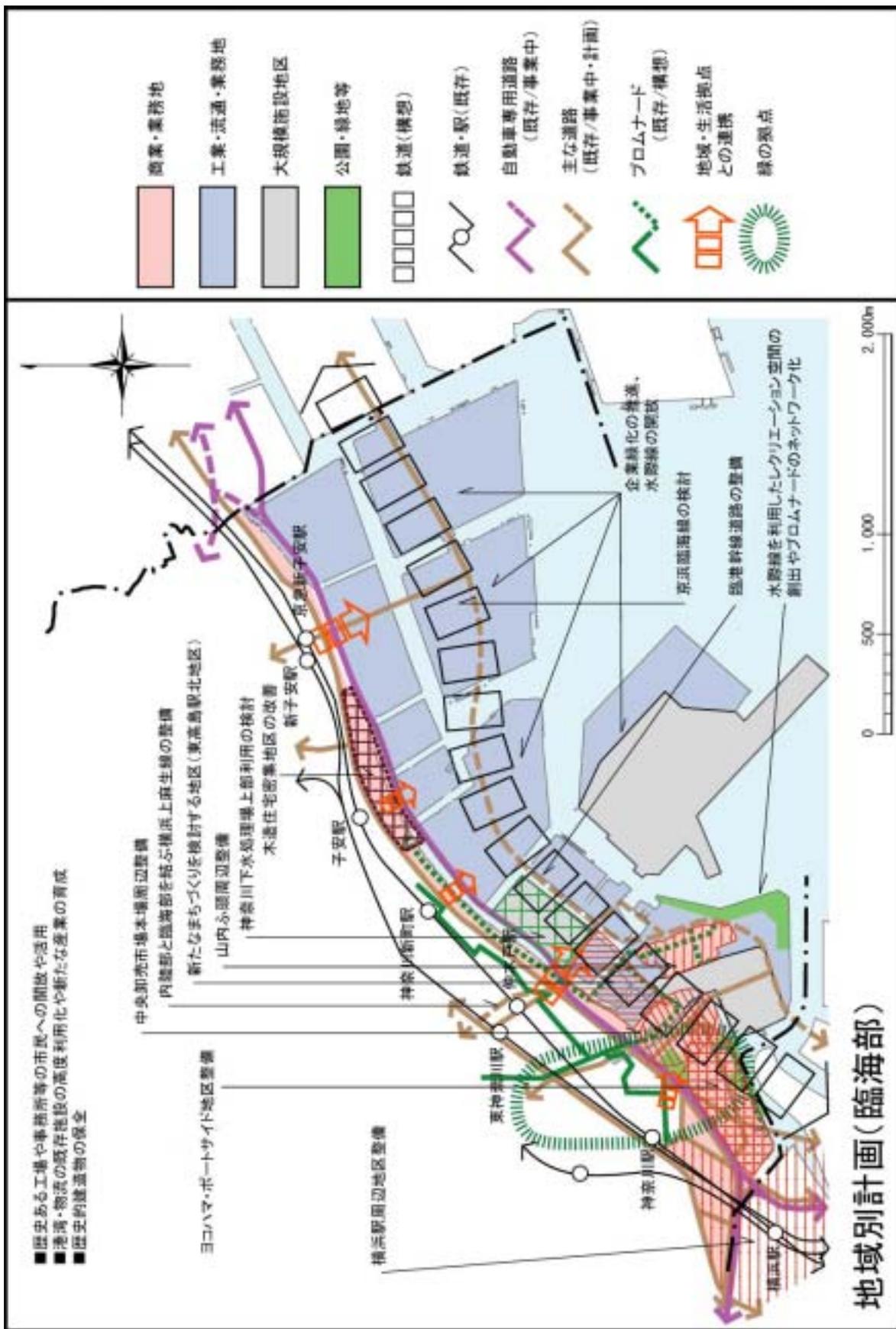
- ・ 臨海部と他地域との連絡強化を目指して、臨港幹線道路の整備を進めます。また、京浜臨海線（東海道貨物支線の貨客併用化）の検討を進めます。
- ・ 内陸部と臨海部を結ぶ都市計画道路横浜上麻生線の整備を推進します。
- ・ 東神奈川駅周辺を中心に、京浜臨海部の玄関口としての駅前のにぎわい形成、利便性の創出などを目指して、地域拠点としての整備を進めます。
- ・ それぞれの地域拠点（東神奈川駅、新子安駅）や生活拠点（その他各駅）から臨海部へとつながる快適で安全な歩行者空間の確保を目指します。
- ・ 古くからある住宅地では、狭あいな道路の拡幅や耐震改修を図るとともに、さらに、建物の共同化・不燃化、広場の設置などによるオープンスペースの確保などを促進し、災害に強いまちづくりを目指します。

1 - 2 業務・商業・住宅など複合的な機能を集積した都市空間の形成

- ・ 他地域との交流機能を強化するとともに、業務・商業・文化・住宅などの新たな機能を集積した、複合的な都市空間の形成を促進し、併せて既存周辺環境との調和や生活関連施設の整備を図ります。
- ・ 新たな産業の育成・集積を進めるとともに、港湾・物流といった既存の機能のさらなる集積・高度化を図り、新たな産業との連携を促進します。
- ・ 近代工業を支えた歴史ある工場や事務所等を活用し、市民への開放・活用を促進します。
- ・ 中央卸売市場本場周辺や山内ふ頭地区周辺の整備を進めるとともに、神奈川下水処理場の上部利用の検討を進めます。

1 - 3 水際線をいかしたまちづくり

- ・ 水際線の市民開放に向けた働きかけを進めるとともに、埋立地や事業所・工場等の企業敷地内の緑化を促進し、緑の創出を図ります。
- ・ 京浜臨海部の再編整備にあわせて、水際線を活かした歩行者空間や自転車道の整備を進めます。さらに、水際線を活かしたレクリエーション空間の創出を促進し、区民の憩いの場の確保を図ります。
- ・ 内陸部から臨海部へとつながる快適で安全な歩行者空間を確保するとともに、神奈川宿歴史の道や滝の川せせらぎ緑道など内陸部の既存のプロムナードと水際線のネットワーク化を図ります。
- ・ 水際線の埋立地や、空地の多い企業敷地等を活用して、災害時の防災拠点としての活用や、防災時の協力体制の検討を進めます。
- ・ 水際線の多様な生物が生息できる環境を保全するとともに、自然に親しめる環境づくりを進め、区民にとっての親水空間の確保を図ります。
- ・ 運河（派川）にかかる橋や、台場等の近代土木構造物等の保全を考慮したまちづくりを進めます。



【地区ごとのまちづくりの方向性】

横浜駅周辺	横浜駅北部東西自由通路の整備にあわせて、周辺の道路や歩行者動線の整備などを進め、鶴屋町地区や金港町地区等の利便性の向上を図ります。
ヨコハマ・ポートサイド地区	「アート&デザインの街」として都心臨海部における複合市街地の形成をめざし、都心型住宅を中心に業務・商業等の機能集積を図るとともに、貴重な水際線を活用して親水空間を確保します。
中央卸売市場本場周辺	中央卸売市場本場と隣接する市場大通り周辺では防災性の向上に配慮しつつ、地区の特性を生かしたまちづくりを促進します。
山内ふ頭周辺地区	東神奈川駅周辺や横浜駅周辺地区とのアクセスを改善するとともに、業務・商業・居住などの新たな機能を集積した複合的な都市空間の形成を促進します。また、水際線は、区民の憩いの場となる緑地としての整備を図ります。
東高島駅北地区	地区を強化し都市再生に寄与する地域拠点（東神奈川駅周辺）及び臨海部につながるまちづくりを目指します。整備にあたっては地区や周辺の環境資源を活かすまちづくりを図ると共に、周辺の開発に連動した段階的なまちづくりを進めます。
その他	<p>神奈川下水処理場周辺一帯では、水際線に立地する特性を活かした区民の憩いの場所として、プロムナードの整備や処理場の一部を上部利用するなどの検討を進めます。</p> <p>神奈川台場については、保存のあり方を検討します。</p> <p>新浦島町一帯では、地区周辺の道路や橋などの基盤整備を進めながら、複合的な都市空間の形成を進めます。</p>

魅力ある拠点づくり



2. 内陸部 …安心して住み続けられる内陸部のまちづくり…

内陸部には古くから市街化が進んだ地域が多くあり、道幅が狭く戸建て住宅が建て込んである木造住宅密集地区が多く存在しています。また、生活拠点となる駅が数多く存在するものの、地形などにより交通の利便性が低い地域があります。内陸部では、地域でこれまで培われてきたコミュニティを活かし、安全で快適に暮らせるまちをめざして、地域住民が主体となって、区民と行政とのパートナーシップにより良好な住環境づくりを進めていくことが重要です。

2 - 1 安全で暮らしやすいまちづくり

- ・ 狭あいな道路の拡幅の促進や耐震改修を図るとともに、さらに、建物の共同化・不燃化、広場の設置などによるオープンスペースの確保などを促進し、災害に強いまちづくりを目指します。
- ・ 良好な住宅地の環境を保全するとともに、建物の色や形態、建て方などが周囲の環境と調和のとれたものとなるよう、まちのルールづくり相談センターを活用し、住民の発意による地区計画・建築協定などの導入など、住環境の保全・向上を支援します。
- ・ 既存の団地については、計画的な管理・修繕による建物の長寿命化や、居住者の高齢化に対応したバリアフリー化について、情報提供などの支援を検討します。また、再生や建て替え等にあたっては、周辺住民へ配慮した整備を進めるとともに、オープンスペースの確保や、緑化の推進を図ります。
- ・ 水と緑を保全するため、区民による自主的な活動や、公園愛護会活動など維持管理への協力活動の促進を図ります。

2 - 2 利便性をより高めたまちづくり

- ・ 入り込んだ地形などにより交通の利便性の低い地域については、小型バス等の交通ネットワークの検討を行います。
- ・ 駅舎や駅周辺地区については、エレベーターや点字ブロックの設置、段差の解消等によるバリアフリー化を積極的に促進して、地域拠点・生活拠点としての利便性を高めます。
- ・ 駅周辺地区以外においても、歩道の拡幅やバリアフリー化を推進し、歩きやすい空間の整備を図ります。

2 - 3 地域資源をいかした魅力づくり

- ・ 旧東海道神奈川宿周辺の地域では、まちの景観、社寺仏閣、公共施設等を活かしたまちづくりとネットワーク化を推進し、地域資源をいかした魅力づくりを図ります。
- ・ 街路樹や緑のプロムナードの整備、公共施設用地や民有地の緑化を推進し、既存の公園・緑地（斜面緑地）・社寺林などをつなぐ、身近な緑のネットワーク化を推進します。
- ・ 神奈川宿歴史の道の沿道周辺では、建物外観の統一など建築物のルールづくりなど

も含め、魅力あるまちなみづくりの実現を図ります。また、歴史を活かしたまちの賑わいづくりを図ります。

- ・それぞれの地域拠点（東神奈川駅・新子安駅）や生活拠点（駅・商店街）では、地域住民とともにまちづくりを進め、活性化を図ります。

【地区ごとのまちづくりの方向性】

【地域拠点】
東神奈川駅周辺
(仲木戸駅を含む)

駅東西の駅前地区では、商業・業務・文化・スポーツなど地域拠点にふさわしい多様な機能の集積を進めます。また、周辺地区では土地の高度利用を図るため、面的な再整備を促進します。

西口のJR跨線橋と歩道橋については改修を促進し、東口の歩行者デッキと連なる快適な歩行者空間を整備するとともに、公会堂や区民文化センター、周辺の病院、商業施設等への動線を強化します。

臨海部へとつながる快適な歩行者空間を確保するとともに、既存の神奈川宿歴史の道や滝の川せせらぎ緑道など周辺のプロムナードとのネットワーク化を図ります。

東神奈川駅、仲木戸駅においては、ホームから改札口までに至る車椅子対応のエレベータの整備を進めるなど、駅施設のバリアフリー化を促進します。

都市計画道路横浜上麻生線のJR線との立体交差部分の整備を進め、内陸部と臨海部との交通の円滑化を図るとともに、東口駅前広場の交通混雑の軽減を図ります。

交通ターミナル機能の拡充を図るため、西口については、国道1号を渡る歩道橋の架け替えにあわせて、バスやタクシー乗り場の再配置やバリアフリー化を進め、駅との乗り換え利便性を向上させます。東口については、市街地再開発事業により整備されたバス乗り場を活用して、臨海部への新たな路線の導入を促進します。



【生活拠点】

地域拠点以外の各駅周辺についても、商店街の活性化や公共交通機関とのアクセス向上など、日常生活を支える機能の充実に向け、各駅の特성에応じて整備を促進します。また、駅施設や駅周辺のバリアフリー化の促進、鉄道によって駅周辺が分断されている地域での移動の円滑化などを促進し、利用しやすい駅を目指します。駅周辺の低未利用地などについては、必要に応じて計画的な整備を検討します。

反町駅周辺

東急東横線の地下化に伴い、駅の改良や周辺の商店街の活性化を図り、生活拠点としての機能の向上を目指します。

駅周辺の道路については、車道・歩道幅員の見直しなども含め快適な歩行者空間を確保するとともに、バスベイや駐輪場などを駅至近に適切に配置するなど、周辺地域と駅とのアクセスの改善を図ります。また、駅施設および駅周辺でのバリアフリー化を推進します。東急東横線跡地については、快適で安全なプロムナードとして整備します。また、「三ツ沢せせらぎ緑道」などと結びことにより、周辺地域との歩行者空間のネットワーク化を図り、駅周辺の魅力を高めます。

駅周辺における生活拠点づくり

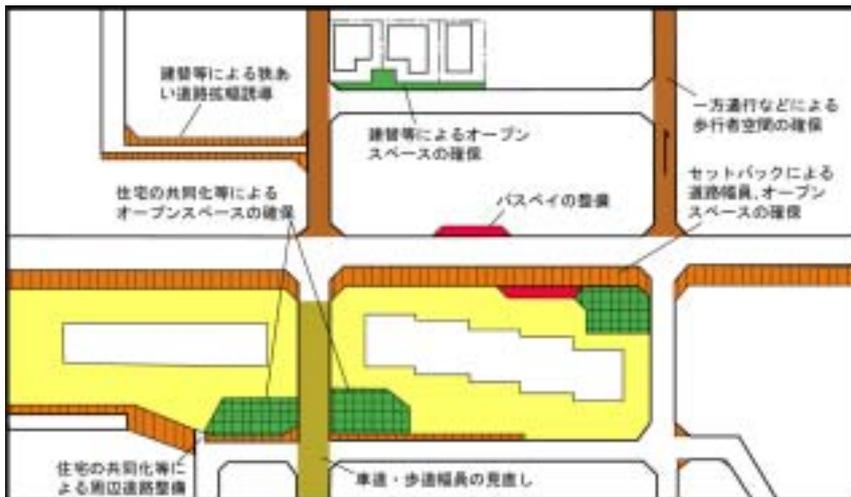


- 大口駅・子安駅周辺** 大口駅東口については、歩行者の安全に配慮しつつ、周辺の環境整備を行うことにより駅前へのバスの乗り入れを検討するとともに、入江川沿いの公園や道路を活用して、安心して快適に歩ける歩行者空間を確保を進めます。
大口駅西口から商店街につながる地区のにぎわいを高めるとともに、周辺商店街の活性化を図ります。
子安駅については、鉄道により分断されている駅北側方向、商店街方向への移動の円滑化を促進します。
さらに、両駅ともにエレベータの整備など、駅施設や駅周辺のバリアフリー化を促進します。
- 白楽駅・東白楽駅周辺** 駅施設及び駅周辺のバリアフリー化を促進するとともに、駐輪場の設置やバス停の配置を改良するなど、より利用しやすい駅を目指します。
両駅に近接する六角橋の商店街については、地元の神奈川大学との連携などにより、活性化を図るとともに、地区内を通る予定の都市計画道路整備の進め方について検討します
- 片倉町駅周辺** 丘陵部からの通勤・通学の結節点としての特性を活かして、駅周辺に商業やサービス機能の集積をはかります。また、駅につながる道路を整備し、バスによる駅へのアクセスを向上させます。
駅周辺の低未利用地などについては、必要に応じて計画的な整備を検討します。
- 神奈川新町駅周辺** 駅から臨海部への快適で安全な歩行者空間の確保を促進します。駅周辺は「神奈川宿歴史の道」の北の玄関口であり、より利用しやすい駅を目指して、駅施設や駅周辺のバリアフリー化を促進するとともに、駅周辺に不足している商業・サービス機能の集積を図ります。
駅北側に広がるミルクプラントの跡地については、公園等の公共的な利用を図ります。
- 三ツ沢下町駅・三ツ沢上町駅周辺** 地下鉄・バスの運行状況についての情報提供などを進めることにより、地下鉄とバスの乗り換えの利便性を向上させます。
周辺の商店街の活性化を図るとともに、幹線道路の沿道にふさわしい店舗や事務所の立地を目指します。
また、区民にとって貴重なうるおいの空間である「三ツ沢せせらぎ緑道」を活用したまちづくりを検討します。
- 神奈川駅周辺** 「神奈川宿歴史の道」への玄関口の一つとして、より利用しやすい駅を目指して、駅施設及び駅周辺のバリアフリー化を促進するとともに、歴史を活かしたまちのにぎわいと商店街の活性化を図ります。

安全・快適な住環境づくり

戸建住宅を中心とした古くから市街化が進んだ地区には、木造住宅が密集する地区もあり、このような地区では、狭あいな道路の拡幅や耐震改修を図るとともに、さらに、建物の共同化・不燃化、広場の設置などによるオープンスペースの確保などを促進し、災害に強いまちづくりを目指します。

また、車道・歩道幅員の見直しや一方通行化、バス停周辺の道路整備などにより、駅、バス停や各種施設への安全な歩行者空間の確保を促進します。



河川などでは、川の魅力を活かしたプロムナード整備などにより親水性を高め、地域に開かれたうるおいの空間の確保を目指します。緑あふれる住宅地を形成するため、残り少なくなった緑地の保全や公共施設用地の緑化を推進するとともに、起伏ある地形の特徴を活かして、より多くの緑が見られるように、民有地の緑化を促進します。



3. 丘陵部 ...農のある丘陵部のまちづくり...

丘陵部には、多くの市街化調整区域があり、また、約60haにわたる農業専用地区を中心に都市農業が盛んに営まれています。丘陵部では農業専用地区の保全や区民が農業文化にふれあえる機会の提供など、農業を継続できる環境づくりを進めていくことが必要です。また、丘陵部には交通の利便性の低い地域も存在していますが、一方で、新横浜都心の一角としての土地利用も検討されています。今後は農業・緑地環境と市街化との共存を図り、地区全体としてまとまりのある整備を進めていくことが重要です。

3-1. 農業と共存したまちづくり

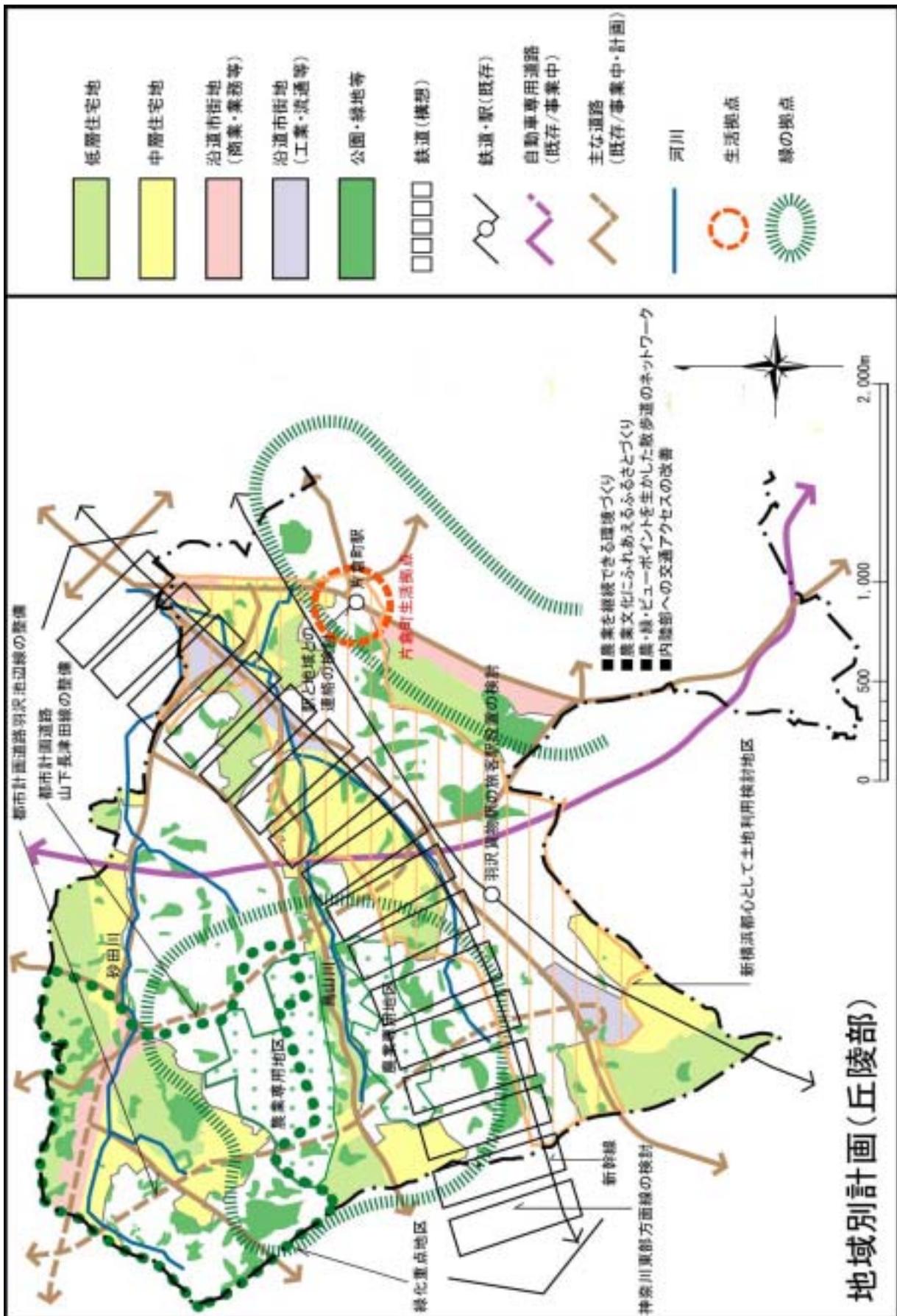
- ・ 農業専用地区を中心に、都市農業の振興を図ることにより、区民が農業文化にふれあえる機会の提供を促進します。
- ・ 農業専用地区の保全を図るため、産業廃棄物等の不法投棄への対策を促進します。
- ・ 広大なオープンスペースをいかした防災協力農地の促進を図ります。

3-2. 水と緑と農地をいかしたまちづくり

- ・ 区内では少なくなった安定し優良な斜面緑地の保全を図ります。また、羽沢地区においては、緑地・公園の保全・整備など、自然と調和した緑豊かな市街地として整備します。
- ・ 農業専用地区や緑の拠点等を中心とした農地、公園、緑地や丘陵部の神奈川区ビューポイント等をネットワーク化する散歩道の整備を検討します。
- ・ 緑化重点地区に指定されている砂田川・浄念寺川流域において、多様な手法により緑のオープンスペースを確保し、河川環境を活かした整備を行います。

3-3. 交通利便性の向上を目指したまちづくり

- ・ 片倉町駅など周辺の各駅と内陸部を結ぶバス路線の充実を図るとともに、区役所などの公共施設が多く立地する東神奈川駅周辺への交通アクセスの改善を検討します。また、駅につながる道路の整備を進め、バスによる駅へのアクセスを向上させます。
- ・ 丘陵部を南北に縦断する都市計画道路羽沢池辺線及び山下長津田線の整備を促進し、交通利便性の向上を推進します。
- ・ 鉄道交通の利便性を高めるため、東海道貨物線羽沢駅の旅客駅設置の推進を図ります。また、神奈川東部方面線の事業化について検討します。

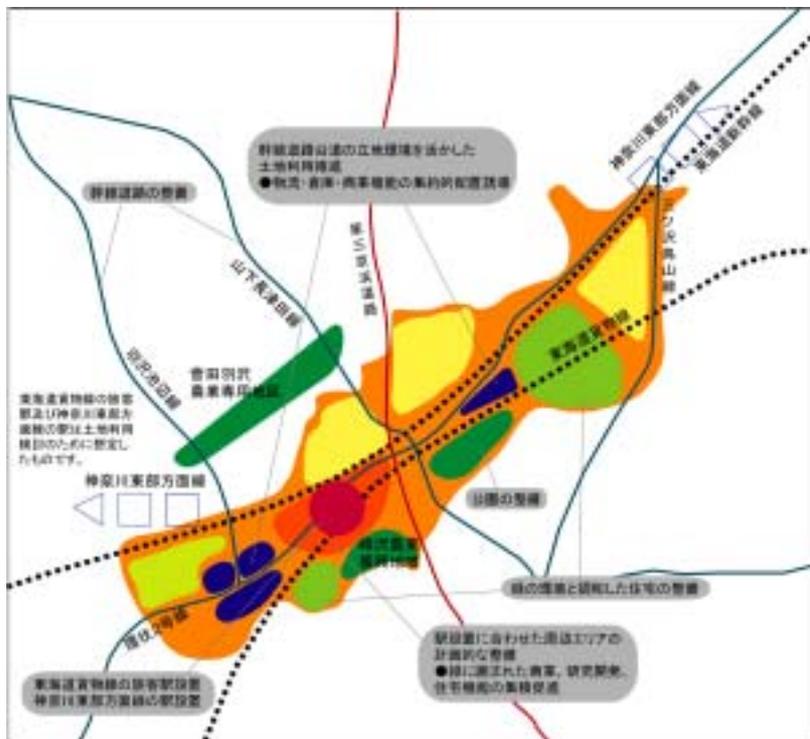


【地区ごとのまちづくりの方向性】

新横浜都心(羽沢地区)として土地利用を検討する地区

現在、羽沢地区の多くは市街化調整区域として樹林地や農地を有する一方、環状2号線や東海道貨物線が通り、また神奈川東部方面線が構想されています。また、現在でも羽沢貨物駅を中心とする物流拠点となっており、都市計画道路羽沢池辺線の整備によりさらにその機能が拡充されると予想されます。

そこで、新横浜都心の一角として、神奈川東部方面線の整備に伴う駅の設置や東海道貨物線の旅客駅設置をきっかけに、駅周辺において地域の拠点となる機能を配置するとともに、その周辺においては現在ある自然資源を大切にしながら、自然と共生した新たな市街地環境を整備することを検討します。また同時に、交通利便性を生かして物流機能の向上を図ることを検討します。



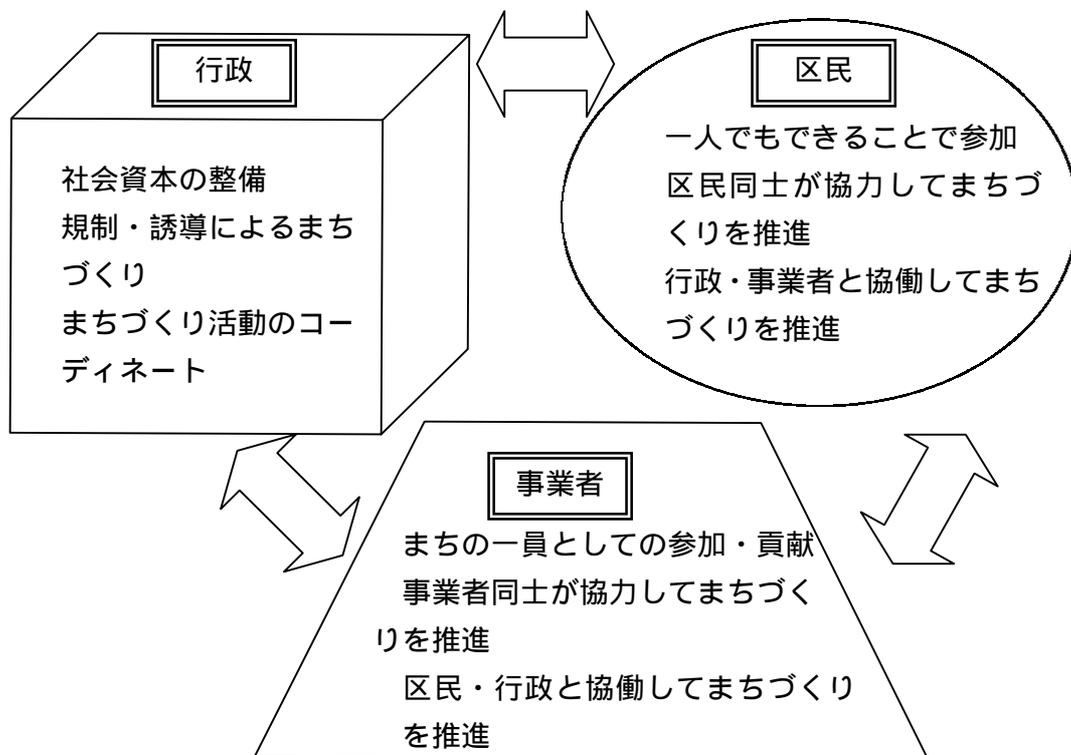
「新横浜都心整備基本構想」より

神奈川東部方面線に関しては、事業化について現在検討を行っているところです。

第4章 神奈川県まちづくりプランの 実現に向けて

1 まちづくりの主体と役割

まちづくりプランの実現に向けては、区民・事業者・行政が、このプランを今後20年間のまちづくりにおける共通の指針として共有し、それぞれの求められる役割を果たしていくことが求められます。



(1) 区民の役割

地域のまちづくりを進めていくには、まず住民が「自分はまちの一員である」という意識を持って、一人でもできるまちづくり活動を実践することが重要です。例えば、家を建てる時の生け垣や庭づくりが、まち全体の環境に寄与するという認識を持ってもらうことは大切です。

次に、地域のまちづくりは地域が担うという認識のもと、住民発意による自主的なまちづくりを進めていくことが重要です。この場合、既存の地域団体やまちづくり活動団体のほか、今後はNPOなどが、地域の取り組みを支援し、区民と事業者、行政とをつなぐ役割を果たすなど、幅広くまちづくりに関わっていくことも期待されます。

いまや、地域のまちづくりや福祉保健活動、ごみ、環境問題への取り組みなど、区民や事業者などが、行政とともに公的サービスを担う時代となっています。区民と事業者の発想と意欲がいかされるためには、区民、事業者と行政が、相互信頼と協働に根ざし

たまちづくりを推進していくことが重要です。

今後は、区民自らが主体的・積極的に、地域の問題の共有と解決策の策定や、福祉や環境などのさまざまな公的な活動、公的な施設の運営・活用や維持管理などに参画していくことが期待されます。

(2) 事業者の役割

事業者は、事業活動が区民生活や行政運営と直接的また間接的に関わっており、地域のまちづくりに重要な影響力をもっています。このため、事業者もまちの一員であることを認識し、「神奈川区まちづくりプラン」で示された目標の実現に向けて、事業者が有する人材や施設・用地などの地域のまちづくり活動への活用や、防災・文化・福祉などさまざまな分野でのまちづくり活動への貢献が期待されます。

また、商店街におけるまちづくりや、地域拠点・生活拠点周辺のバリアフリー化の推進などにおいては、事業者が積極的に協力して効果的な整備を行うことが望まれます。

いまや、事業者が、社会資本の整備や公的サービスの提供の重要な担い手となってきました。社会資本の整備・改修や運営にあたっては、PFIなどの手法を幅広く検討していきます。

(3) 行政の役割

行政の役割には、社会資本の整備や公共サービスの提供を充実すること(公的施設・区民利用施設の整備、管理運営など)、規制・誘導により良好なまちづくりを促進すること(都市計画、地区計画、建築協定など)、区民、事業者らによるまちづくりを支援・コーディネートすること(情報の集積・共有の促進、場の提供など)があります。

社会資本の整備や、規制・誘導によるまちづくりにおいては、区民や事業者の発想と意欲がいかされるように、相互信頼と協働に基づいたまちづくりの推進が不可欠です。また、区民や事業者が自主的に取り組むまちづくり活動に対して、行政がコーディネーター役として適切な助言・調整を行うとともに、情報の集積や共有の促進、場の提供などの支援がますます重要になります。地域の問題は地域で解決する「顔の見える区政」の実現のためには、区民ニーズと協働を基準とした、区民主体のコーディネート型の区政運営が不可欠です。

2 まちづくりの推進に向けて

(1) まちづくり情報の集積・共有と活用

まちづくり情報の積極的な公開

行政の各機関には、地域のまちづくり活動を推進するうえで貴重な情報が豊富にあります。身近なサービス拠点である区が、こうした情報を集積し、区民に分かりやすく、繰り返し発信していくことが重要です。そのために、区職員がまちづくり活動の現場に出向いて、情報提供や区民意見の収集を行うなどの取り組みや、行政機関同士の連携を図ります。

まちづくり情報の活用に向けた相談・支援機能の充実

区民、事業者と行政が協働してまちづくりを進めていくためには、地域の課題や区民のニーズ、地域のまちづくり活動に関する情報を、地域レベルや区レベルで集積し、その情報を共有し、いつでも活用できるような体制を整えることが重要です。

区民は、さまざまな情報を積極的に収集し、自分たちの生活に即した問題解決に活用していくことが求められます。区民がこうした情報収集力や分析力をはじめ、まちづくり特有の専門的知識や技術を培っていくために、NPOのサポートの促進や、行政の相談・支援機能の充実を図ります。

新たな情報手段を活用した議論の場づくり

情報の集積や共有を促進するため、従来の広報紙の配布や、ワークショップや説明会等の活用をはじめとした広報・広聴活動にくわえて、インターネット・Eメール・電子掲示板など新たな情報手段を活用した、区民と行政、または区民同士の意見交換等の仕組みづくりを進めます。新たな情報手段を活用した議論の場づくりを進めることによって、今までまちづくり活動に参画できなかった区民の活動を促進し、区民の主体性を高めるまちづくりを目指していきます。

(2) 住民主体のまちづくりの推進

地域の実情に応じた戦略の策定

区民・事業者と行政が協働したまちづくり活動の推進にあたっては、それぞれの地域の特性や、まちづくり活動の現況、住民のマンパワーなど、現状を十分に把握し、それぞれの地域の実状に応じた戦略の立案が重要です。

スタートアップとしては、従来の行政による広報・広聴活動に加えて、まちのルールづくりに関する説明会や、各種まちづくり講座などを積極的に実施し、それぞれの地域におけるまちづくり活動の機運を高めていく等の働きかけを進めます。

また、区民らによる自主的なまちづくり活動の機運が育ちつつある地域については、区民・事業者と行政がともに地域の問題を把握し、問題解決に向けてそれぞれの役割を踏まえた戦略づくりを行う機会を設けたり、具体的なモデル事業を展開し、事業の効果を検証したうえで、他の地域への汎用などを検討していきます。

住民発意のまちづくりの推進

地区レベルで、より詳細な方針を定めてまちづくりを進めることが望ましい地区では「神奈川区まちづくりプラン」に基づきながら、適宜地区プランの策定を目指していきます。地区プランは、駅周辺のまちづくり、住環境の保全など、地域の特性を反映した身近なテーマについて、必要などころから、区民の参加を得て策定していきます。

また、まちのルールづくり相談センターを活用して、区民主体となった地区計画・建築協定などの導入や策定、新たに制度化された都市計画提案制度の活用などを検討します。

まちづくり活動のネットワーク化

それぞれの地域で育まれたまちづくり活動の機運を、地域の点から線へ、線から面へと発展させていくためには、まちづくり活動に携わる区民・事業者と行政が、相互に活

動状況を把握したり、意見交換を行うなど連携が必要です。神奈川県全体として、まちづくり活動がゆるやかに連携し、ネットワーク化されていくことを目指して、共有の活動拠点の設置などを検討します。

(3) まちづくりプランの評価・見直し

まちづくりプランの進行状況を管理しながら適切な評価を行い、まちづくりプランへフィードバックすることにより、プランをより一層充実させていきます。また、社会経済情勢の変化や今後のまちづくりの動向などをふまえ、必要に応じてまちづくりプランの内容を見直します。

評価や見直しにあたっては、区民・事業者と行政が情報を共有しつつ、協働して進めていきます。

用語集

【う】

雨水幹線

側溝や街渠等に集水した雨水を流す主要な下水管渠

雨水浸透施設

雨水を地中へ浸透させることにより、雨水流出総量そのものを減少させる効果のある施設

【え】

NPO

Non-Profit Organization の略。様々な分野の公益的サービスを担う民間非営利組織

延焼遮断帯

火災時に、延焼拡大する市街地大火を阻止する、道路、河川、鉄道、公園等の都市施設とその沿線の不燃化された建築物による、帯状の不燃空間

沿道サービス施設

主に自動車による利用を目的とした商業施設やサービス施設等

【お】

オープンスペース

[open space] 都市やそれぞれの敷地内で、建物の建っていない土地や空き地のことをいう

【か】

幹線道路

都市間や市内の各地域間の交通を主に

担う道路で、高速道路や地区幹線道路などとともに体系的に組み合わせて整備され、市内の道路ネットワークを形成する

【き】

拠点商業・業務地

主要駅周辺や再開発等を行った地区など商業施設や業務施設が集積している地区

【け】

建築協定

住宅地としての環境や商店街としての利便を維持増進し、また、地域の環境を改善することを目的として、土地所有者などがその全員の合意によって、建築物の敷地、位置、構造、用途、形態、意匠等に関する基準を定める制度

【こ】

コミュニティハウス

横浜市の生涯学習事業のひとつで、小・中学校や既存施設を活用した学習施設。研修室や和室などがありグループ活動などに利用できる

コミュニティビジネス

地域のニーズ、課題に対応し、事業を通して地域に貢献することを目的とするビジネス

コーディネーター

まちづくりに際して、関係者の間に立ち、利害関係等の調整を行うなど事業を円

滑化させる人

【し】

市街化調整区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域。市街化調整区域内では、農林漁業用の建物や一定規模以上の計画的開発を除き、開発行為は抑制されている

市街地再開発事業

都市再開発法に基づき行われる、建築物及び建築敷地の整備並びに公共施設の整備に関する事業をいう。低層の木造建築物などが密集し、災害の危険がある地区等において、新たに土地を高度利用した不燃建築物を建築するとともに、道路、広場などの公共施設の整備を行う

生涯学習活動

学習者の自由な意思に基づいて、それぞれにあった方法で生涯にわたって学習していくこと。平成 2(1990)年、生涯学習振興法で法制化された

情報通信基盤

ケーブル伝送路や情報中継拠点、通信用衛生など高度情報化社会の都市活動の基幹施設

親水性

水面への直接の接近性を高め、じかに水に触れるようにするなど、様々なかたちで水に親しめる空間の性質をいう

新横浜都心

ゆめはま 2010 プランでは、羽沢のほか、港北区の新横浜駅北部・南部、新羽、小机にまたがる地域を新横浜都心と位置づけている。交通拠点性を高める駅機能の強化と、既に施設立地がすすんだ新横

浜北部地区に加え周辺地区を計画的に開発整備し、総合的な機能を備えた都心と育成することにより、横浜駅周辺地区、みなとみらい 21 地区、関内・関外を含む都心と共にツインコアを形成することを目指す

【せ】

セットバック

建物を道路から離して建てること。1 階部分だけ道路から離す場合もある

【た】

大規模施設地区

教育施設や病院、大規模公園、下水処理施設など永続的に大規模な施設が立地している地区

【ち】

地域医療救護拠点

震災時避難場所の機能に加え、災害時の応急医療体制を充実するため中学校区に 1 ヶ所整備する医療救護の拠点

地域拠点

主要な鉄道駅の周辺を、市民の日常生活の身近な拠点として機能強化し、商業、サービス、文化機能などの立地を促進する。全市で 27 ヶ所、神奈川区では東神奈川と新子安の 2 ヶ所が位置づけられている

地域防災拠点

横浜市総合計画に基づき、身近な小・中学校を震災時の避難場所と指定し、情報受伝達、防災資機材等の備蓄などの機能を備えた拠点

地区幹線道路

住宅地と最寄り駅や幹線道路とを連絡する道路であり、通勤通学やバス交通を主に担う道路。地区幹線道路は、高速道路や幹線道路とあわせて体系的な道路ネットワークを形成する。

地区計画

地区の特性にふさわしい良好な環境の街区を整備、保全するために、建築物の敷地、位置、構造、用途、形態及び道路や公園の配置などについて、区域内利害関係者の意向を反映させ、市町村が都市計画として定める計画

【と】

都市計画道路

都市計画において定められる道路。一般の国道、及び高速道路をのぞくすべての道路の計画は、横浜市が定めることになっている

都市計画法

都市計画を実施するための具体的な法律

都市計画マスタープラン

「市町村の都市計画に関する基本的な方針」をいい、略称を「都市マス」ともいう。都市を計画するためには、道路や公園、河川、住宅、店舗などさまざまな要素についてお互いの関係がわかるような見取り図があると理解しやすいが、この将来の都市の姿を示す見取り図のことを「マスタープラン」と呼んでいる

土地区画整理事業

都市計画区域内の土地について、公共施設の整備改善及び宅地の利用増進を図るため、土地の区画形質を整えとともに、土地の活用に必要な道路や公園等の

都市基盤施設の整備を行う事業

【は】

バスベイ

車線上におけるバスの停車による交通渋滞を防止するため、歩道側に切れ込んで設置されたバスの停留所

パートナーシップ

公共団体と民間事業者がまちづくりや都市開発プロジェクトについて協議し、相互の合意のうえで共通目標と計画を設定し、実現していく協力関係

パブリックコメント

政策等に対する市民の理解と信頼を深めるため、政策決定プロセスにおける情報を積極的に提供することで得られた、市民の政策に対する意見や提案のこと。寄せられた意見等に対する実施機関の考え方を明らかにするとともに、有益な意見等を考慮して実施機関としての意志決定を行っていく

バリアフリー化

障害者や高齢者といった身体的機能の低下した人にとって階段、段差、狭い通路は障害(Barrier)となりやすいが、そのような障害のない設計やデザインとすること

【ひ】

P F I

社会資本の整備や公共サービスの提供において、民間の資金やノウハウを導入する方式。平成11年9月に「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」(通称PFI法)が成立した

【い】

複合市街地

住宅や商業施設、業務施設、工場や緑地など複数の用途の土地利用が複合している市街地

プロムナード

[promnade] 歩行者用の公共空間で、散策回遊することができる空間

【へ】

ベンチャービジネス

[和製英語 venture+business] 新技術や高度な知識を軸に、大企業では実施しにくい創造的・革新的な経営を展開する小企業のこと

【ほ】

ポケットパーク

都市環境を改善するために設けられた、公開空地や密集住宅地の中に設けられた小公園等のこと

【ま】

まちづくりコーディネーター派遣制度

横浜市が実施している建築・都市計画の専門家を派遣する制度

まちのルールづくり相談センター

地区計画や建築協定などまちのルールづくりについて、市の職員、まちづくりコーディネーターに相談できるセンター（平成 14 年方面別建築事務所に開設）

【ゆ】

遊休化

本来、建築物等が建てられその土地にふ

さわしい利用がなされるべきと考えられる土地において、そのような利用がなされていない状態

【よ】

用途地域

都市計画法に基づく、地域地区の一つで市街地の建物用途の現状や目指すべき市街地像に応じて 12 に分類されている。また、12 種類の用途地域ごとに容積率を都市計画で定めている。

容積率

建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合をいう。延べ面積とは、建築物の各階などで、壁その他の区画の中心線で囲まれた部分の水平投影面積であるところの床面積の合計をいう

【ら】

ライフライン施設

都市生活や都市活動を支えるための基幹施設（電気、ガス、上下水道、電話、通信等）

【り】

緑化重点地区

横浜市が策定する都市緑地保全法に基づく、緑の基本計画に定める緑化の推進を重点的に図るべき地区

資料編

1. 神奈川区の概要

	神奈川区	横浜市	基準日
面積	23.59 k m ² (市内第9位)	434.95 k m ²	H15.6.1
人口	218,766人 (市内第7位)	3,521,543人	
人口密度	9,274人/k m ² (市内第6位)	8,096人/k m ²	
世帯数	102,274世帯 (市内第4位)	1,456,202世帯	
世帯あたり人員	2.14人	2.42人	
高齢化率	16.6% (市内第7位)	15.3%	H15.3.31

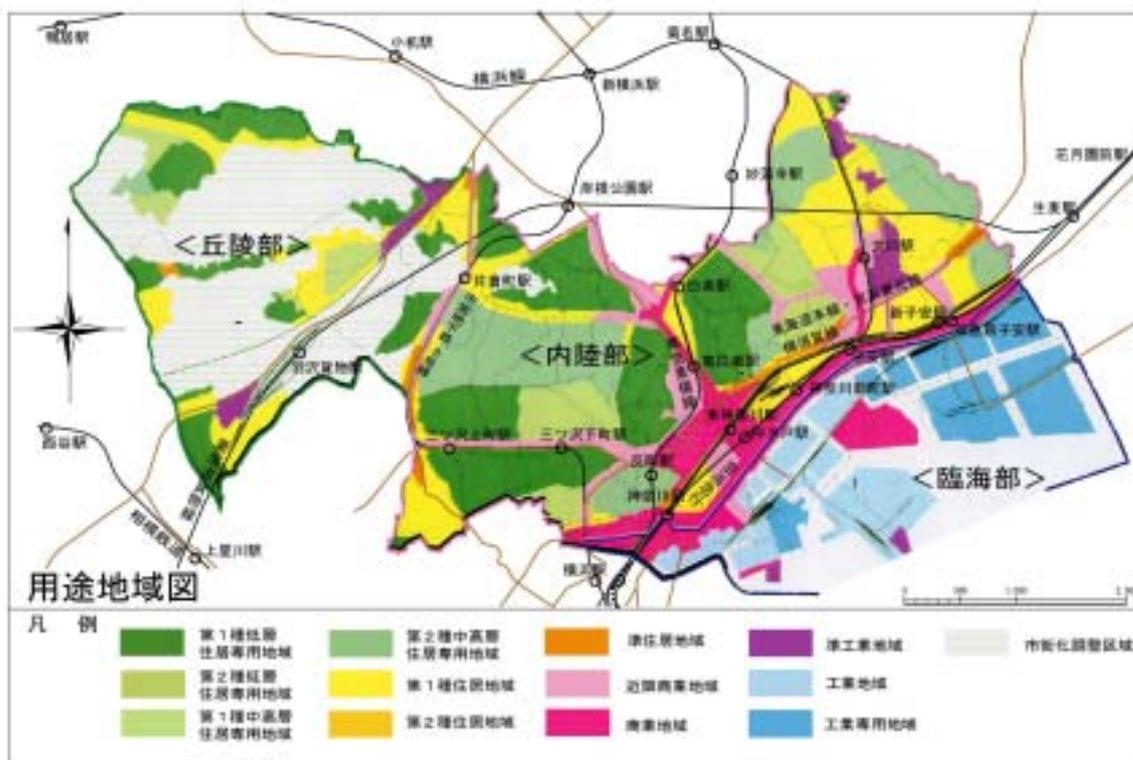
2. 土地利用

(1) 市街化区域及び市街化調整区域

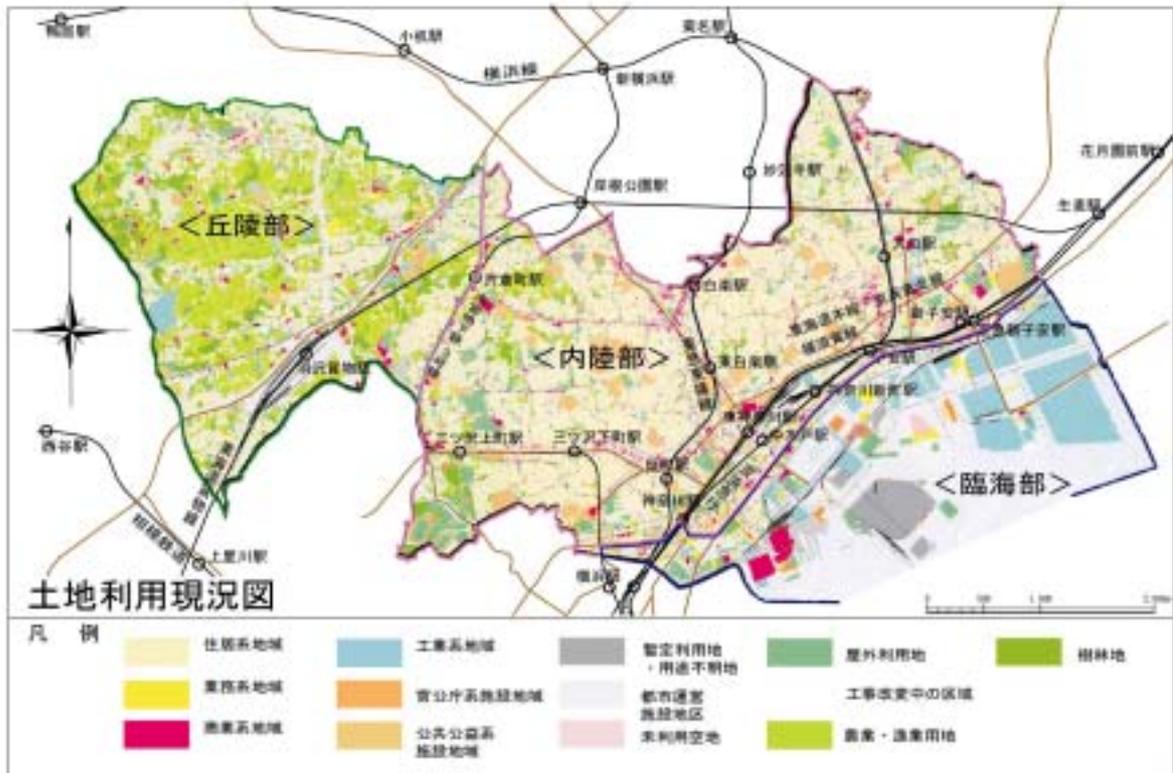
区域別	面積 (ha)	対区面積割合 (%)
市街化区域	1,885	80.5
市街化調整区域	458	19.5
合計	2,343	100.0

(2) 用途地域

種別	第1種 低層	第2種 低層	第1種 中高層	第2種 中高層	第1種 住居	第2種 住居	準住居	近隣 商業	商業	準工業	工業 専用	工業	合計
面積 (ha)	420	-	136	251	360	2	27	136	180	56	132	155	1,855
用途別 割合 (%)	22.7	-	7.3	13.5	19.4	0.1	1.5	7.3	9.7	3.0	7.1	8.4	100
類似用途 別割合 %	22.7		20.8		21.0			17.0		18.5			100

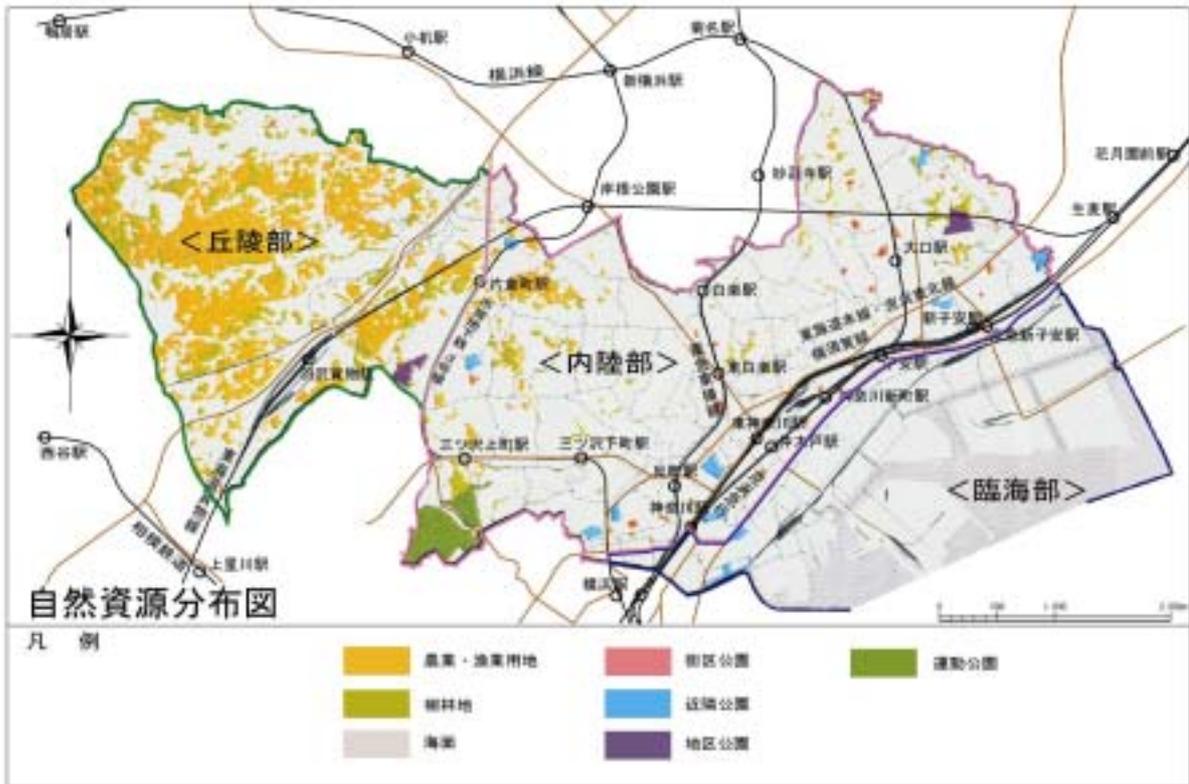


(3) 土地利用現況



3. 自然環境

臨海部は入江川派川などの水辺に接しています。内陸部には樹林地や畑地などもありますが、主に市街化調整区域にあり、臨海部とともに、公園等を除き、まとまった緑地はあまり見られません。丘陵部では、農業専用地区を中心に樹林地や畑地が比較的多く広がっています。なお、区内全域の緑被率は23%となっています。



神奈川区内には139か所、781,517㎡の公園があり、区の面積のおよそ3%を占め、市内第9位です。また、区民1人当たりの公園面積は約3.6㎡(全市第8位)で、全市の市民1人当たりの公園面積と比べるとやや少なくなっています。緑被率については、全市的には減少傾向にあり、神奈川区でも徐々に減少していますが、その推移は全市と比較すると緩やかな傾向にあります。

公開公園の状況(県立公園含む、平成15年3月31日現在)

	公園数	面積 (㎡)	区域に占める公園面積の割合(%)
神奈川区	139	781,517	3.31
横浜市	2,424	15,734,073	3.62

緑被率の推移

単位：%

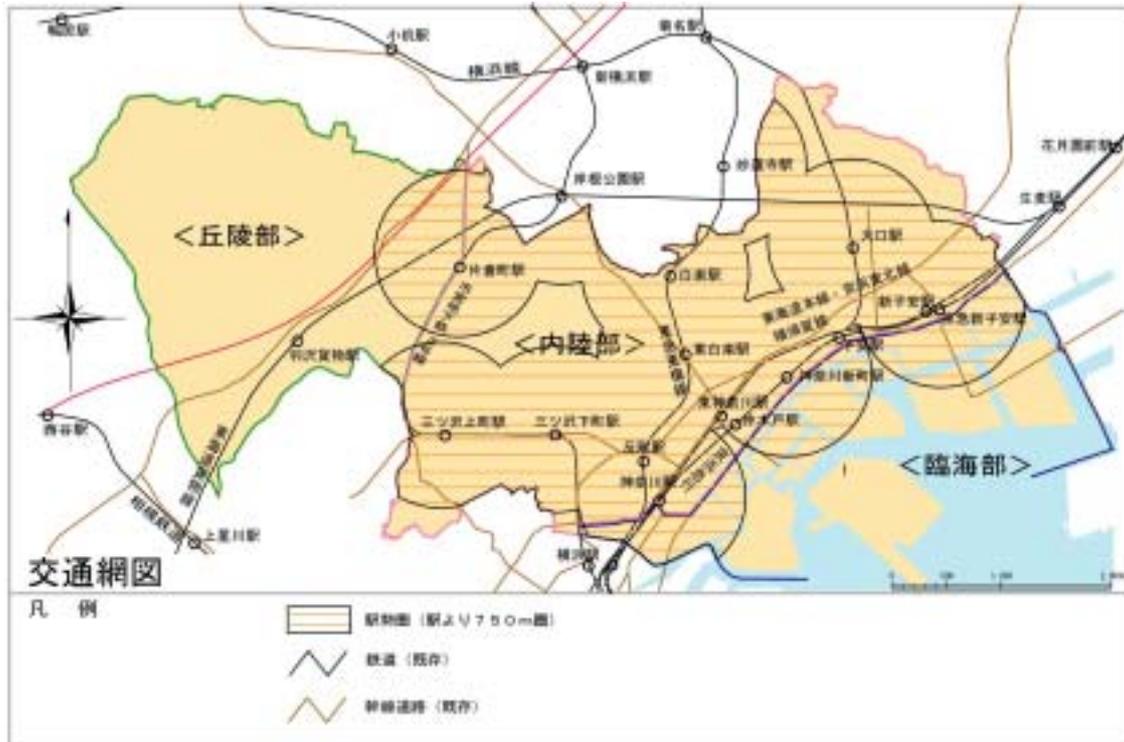
	昭和57年	平成4年	平成13年
神奈川区	26.2	24.3	24.1
横浜市	40.3	33.4	31.2

緑被率：山林や公園の緑、畑、果樹園、草地などが区の面積に占める割合

4. 交通

(1) 鉄道

区内には、JR 2 路線（3 駅）、私鉄 2 路線（8 駅）、市営地下鉄 1 路線（3 駅）が通り、計 14 の駅があって、また、バスは 3 6 路線が運行されており、臨海部、内陸部では公共交通の利便性がよいといえます。丘陵部には最寄り駅まで 15 分で到達できない地域があります。



区内各駅の乗車人員（平成 13 年度）

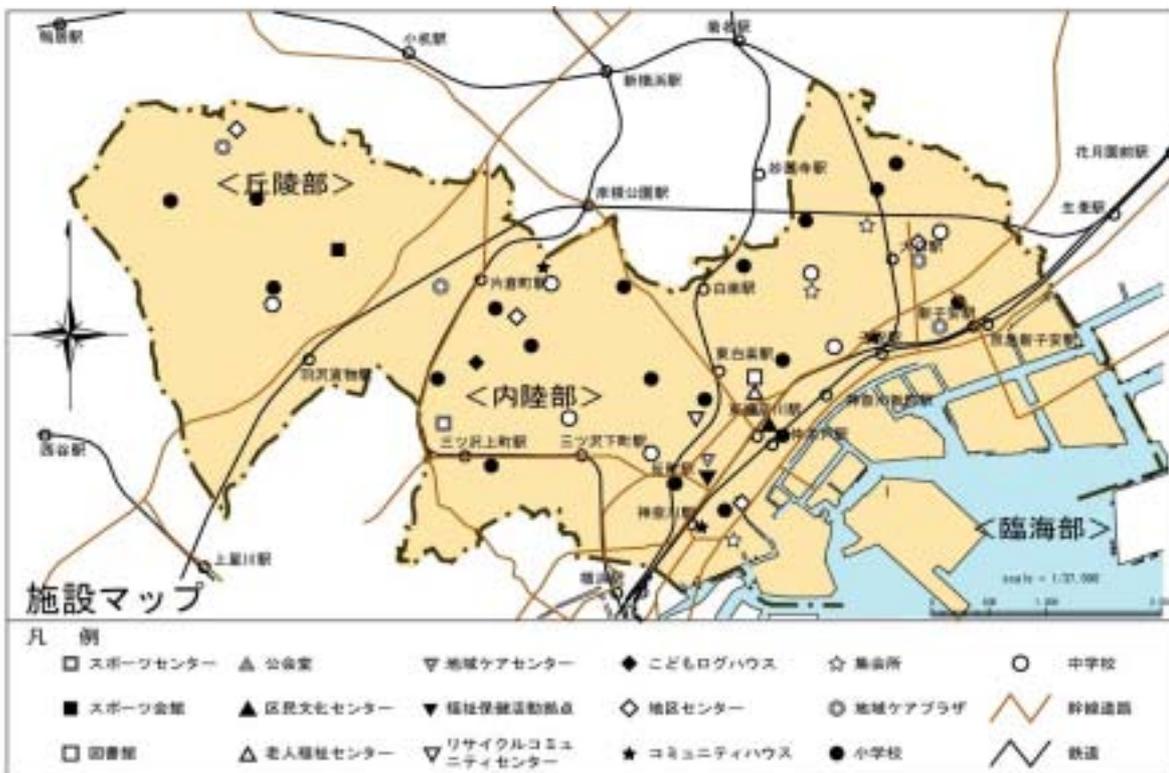
単位：千人

乗車人員		乗車人員	
市営地下鉄		東急東横線	
三ツ沢下町駅	1,635	反町駅	3,279
三ツ沢上町駅	2,317	東白楽駅	2,674
片倉町駅	3,041	白楽駅	6,975
JR		京浜急行	
東神奈川駅	8,846	神奈川駅	1,004
大口駅	5,840	仲木戸駅	1,566
新子安駅	7,326	神奈川新町駅	2,865
		子安駅	1,602
		京急新子安駅	1,294

(2) 道路

区内には、広域と連絡する道路として、首都高速道路（横浜羽田空港線、三ツ沢線）、第三京浜道路、国道 1 号や 15 号、市内他区と連絡する主要な道路として、環状 2 号や横浜上麻生線などが通っています。

5. 施設



主な区民利用施設の整備状況

施設	名称	整備状況
公会堂	神奈川公会堂（富家町）	1館
区民文化センター	東神奈川駅東口（整備予定）	0 / 1
地区センター	神大寺、神奈川、神之木、菅田	4 / 5
集会所	松見、幸ヶ谷	2館
リサイクルコミュニティセンター	エコライフかながわ（平川町）	1 / 1
コミュニティハウス	浦島丘中学、六角橋中学、幸ヶ谷公園、神奈川中学	4 / 7
こどもログハウス	神大寺中央公園こどもログハウス	1館
図書館	神奈川図書館（立町）	1 / 1
スポーツセンター	神奈川スポーツセンター（三ツ沢上町）	1 / 1
スポーツ会館	羽沢スポーツ会館	1館
地域ケアプラザ	反町、神之木、菅田、片倉三枚、新子安	5 / 7
老人福祉センター	うらしま荘（立町）	1館
福祉機器サービス拠点 民間福祉保健活動拠点 生活支援センター	はーと友 神奈川（反町）	1 / 1
小学校	青木、池上、浦島、大口台、神奈川、神橋、神大寺、幸ヶ谷、子安、斎藤分、白幡、菅田、中丸、西寺尾、西寺尾第二、羽沢、二ツ谷、三ツ沢、南神大寺	19校
中学校	浦島丘、神奈川、栗田谷、菅田、錦台、松本、六角橋	7校

6. 産業

(1) 商業 (資料：平成9年横浜市の商業)

神奈川区は、商店数、従業員数ともに横浜市18区中の上位に位置しています。

卸売業に関しては、商店数、従業員数ともに横浜市18区中2位となっていますが、飲食料品の比率が高く、中央卸売市場の周辺に集積しています。また、小売業でも飲食料品の比率が高く、地域に密着した商店が多くあると言えます。

	(商店数)	(単位：店)
	卸売業	小売業
神奈川区	781	1,789
山内町	175	大口通商店街 173
栄町	58	六角橋商店街 166
鶴屋町	37	松本町商店街 100
横浜市	6,694	24,473

(2) 工業 (資料：平成12年度横浜市の工業、従業者4人以上の事業所が対象)

神奈川区の製造品出荷額等は、減少を続けていきましたが、12年には増加に転じました。従業員数は10、11年と微増していましたが、12年は再び減少しています。業種としては、輸送機、電機などを含めた機械、食料、印刷などが多くなっています。

製造品出荷額等の推移 (単位：百万円) 従業者数の推移 (単位：人)

	神奈川区	横浜市
平成7年	384,658	5,448,431
8年	261,615	5,522,674
9年	249,494	5,841,668
10年	237,241	5,346,232
11年	224,420	4,961,579
12年	229,278	5,313,025

	神奈川区	横浜市
平成7年	11,118	161,480
8年	7,356	154,288
9年	7,314	150,737
10年	7,440	150,348
11年	7,487	139,935
12年	6,757	135,667

(3) 農業 (資料：農業：2000農業センサス(平成12年2月1日現在))

神奈川区には224戸の農家があり、市内第9位です。農地は丘陵部多く、畑作が中心で、野菜や花き類・花木などが栽培されています。特に、キャベツの作付面積は市内第1位で、県内でも三浦市、横須賀市に次いで第3位となっています。

農家数、経営耕作総面積、農業人口

	神奈川区	横浜市
農家数(戸)	224	4,693
経営耕作面積(a)	17,703	251,865
農業人口(人)	1,053	22,366

(4) 漁業

神奈川区には漁業経営体が42体あり、金沢区に次いで市内2位となっています。