

横浜市都市計画マスタープラン 西区プラン
西区まちづくり方針
[改定原案]

平成28年 1月

横浜市西区役所
都市整備局

目次

はじめに ————— 3

1. 西区まちづくり方針について ————— 4
2. 西区まちづくり方針の構成 ————— 5
3. 改定の背景と経緯 ————— 7
- 用語解説《はじめに》 ————— 8

第1章 まちづくりの目標 ————— 9

- 1-1. 西区の成り立ちと特色 ————— 10
- 1-2. まちづくりの課題 ————— 24
- 1-3. まちづくりの目標 ————— 30
- 用語解説《第1章》 ————— 35

第2章 テーマ別方針 ————— 39

- 2-1. 多様な暮らしと都心の魅力が調和するまちづくり（土地利用に関する方針） ————— 40
- 2-2. 誰もが安心して暮らせるまちづくり（生活環境に関する方針） ————— 43
- 2-3. 活気あるコミュニティづくり（コミュニティに関する方針） ————— 46
- 2-4. 災害に強い安全なまちづくり（防災に関する方針） ————— 49
- 2-5. 円滑な交通ネットワークづくり（交通に関する方針） ————— 53
- 2-6. 地域資源を生かしたまちづくり（都市の魅力に関する方針） ————— 56
- 2-7. 環境にやさしいまちづくり（都市の環境に関する方針） ————— 59
- 2-8. 活力にみちたまちづくり（都市の活力に関する方針） ————— 62
- 用語解説《第2章》 ————— 65

第3章 地区別方針 ————— 69

- 3-1. 地区の区分 ————— 70
- 3-2. 地区別方針 ————— 72
- (1) 北部地区 ————— 72
- (2) 中部地区 ————— 75
- (3) 南部地区 ————— 78
- (4) 横浜駅周辺地区 ————— 81
- (5) みなとみらい21地区 ————— 85
- 用語解説《第3章》 ————— 89

第4章 まちづくりの推進	91
4-1. まちづくりの主体	92
4-2. 区役所の役割	95
4-3. 西区まちづくり方針の充実	96

はじめに

1. 西区まちづくり方針について
2. 西区まちづくり方針の構成
3. 改定の背景と経緯

1. 西区まちづくり方針について

横浜市では、都市計画に関する長期的な基本方針を示す「横浜市都市計画マスタープラン」を定めています。横浜市都市計画マスタープランの構成は、「全体構想」と「地域別構想」を基本としています。全体構想は、平成12（2000）年1月に策定され、その後の社会経済状況の変化などを踏まえ、平成25（2013）年3月に改定が行われました。地域別構想は、市民に近い行政単位である区の将来像等を示し、市民と協働でまちづくりを進めていく上での基本的方針を示した「区プラン」と、具体的なまちづくりを進めるに当たり、より詳細な都市計画の方針を示す必要がある地区において、地区の実状に応じて定めていくツールの一つとなる「地区プラン」の二種類を設けています。

横浜市都市計画マスタープラン西区プラン「西区まちづくり方針」（以下、まちづくり方針）は、おおむね20年後の西区の将来を見据えた、まちづくりの方向性やあり方などについて定めたもので、横浜市都市計画マスタープランにおける地域別構想の区プランに当たります。

まちづくり方針は、区民意見募集や地域懇談会など様々な場面で寄せられた、区民の意見や提案などを踏まえてまとめたものであり、区民、事業者、行政が共有し、具体的にまちづくりを進めていく指針として活用するものです。

《参考》横浜市都市計画マスタープランについて（全体構想抜粋）

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、横浜市の都市計画に関する長期的な基本方針であり、都市計画法第18条の2に規定されている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として位置付けられます。

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）」及び「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ます。

横浜市都市計画マスタープランに求められる役割

- ① 都市づくり*注1の基本理念や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します。
- 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、市民にお知らせします。
- 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*注2に多様な主体が参画する機会を促します。

2. 西区まちづくり方針の構成

まちづくり方針は、次の内容で構成します。

第1章 まちづくりの目標

西区の特色と成り立ち、まちづくりの課題を明らかにした上で、まちづくりの目標を定め、区の将来都市構造を示します。

- 1-1. 西区の成り立ちと特色
- 1-2. まちづくりの課題
- 1-3. まちづくりの目標

第2章 テーマ別方針

まちづくりの目標を達成する上で、基本となる8つのテーマ別にまちづくりの方針を定めます。

- 2-1. 多様な暮らしと都心の魅力が調和するまちづくり（土地利用に関する方針）
- 2-2. 誰もが安心して暮らせるまちづくり（生活環境に関する方針）
- 2-3. 活気あるコミュニティづくり（コミュニティに関する方針）
- 2-4. 災害に強い安全なまちづくり（防災に関する方針）
- 2-5. 円滑な交通ネットワークづくり（交通に関する方針）
- 2-6. 地域資源を生かしたまちづくり（都市の魅力に関する方針）
- 2-7. 環境にやさしいまちづくり（都市の環境に関する方針）
- 2-8. 活力にみちたまちづくり（都市の活力に関する方針）

第3章 地区別方針

西区内を5つの地区に区分し、各地区の特性や課題などを踏まえて、まちづくりの目標と方針を定めます。

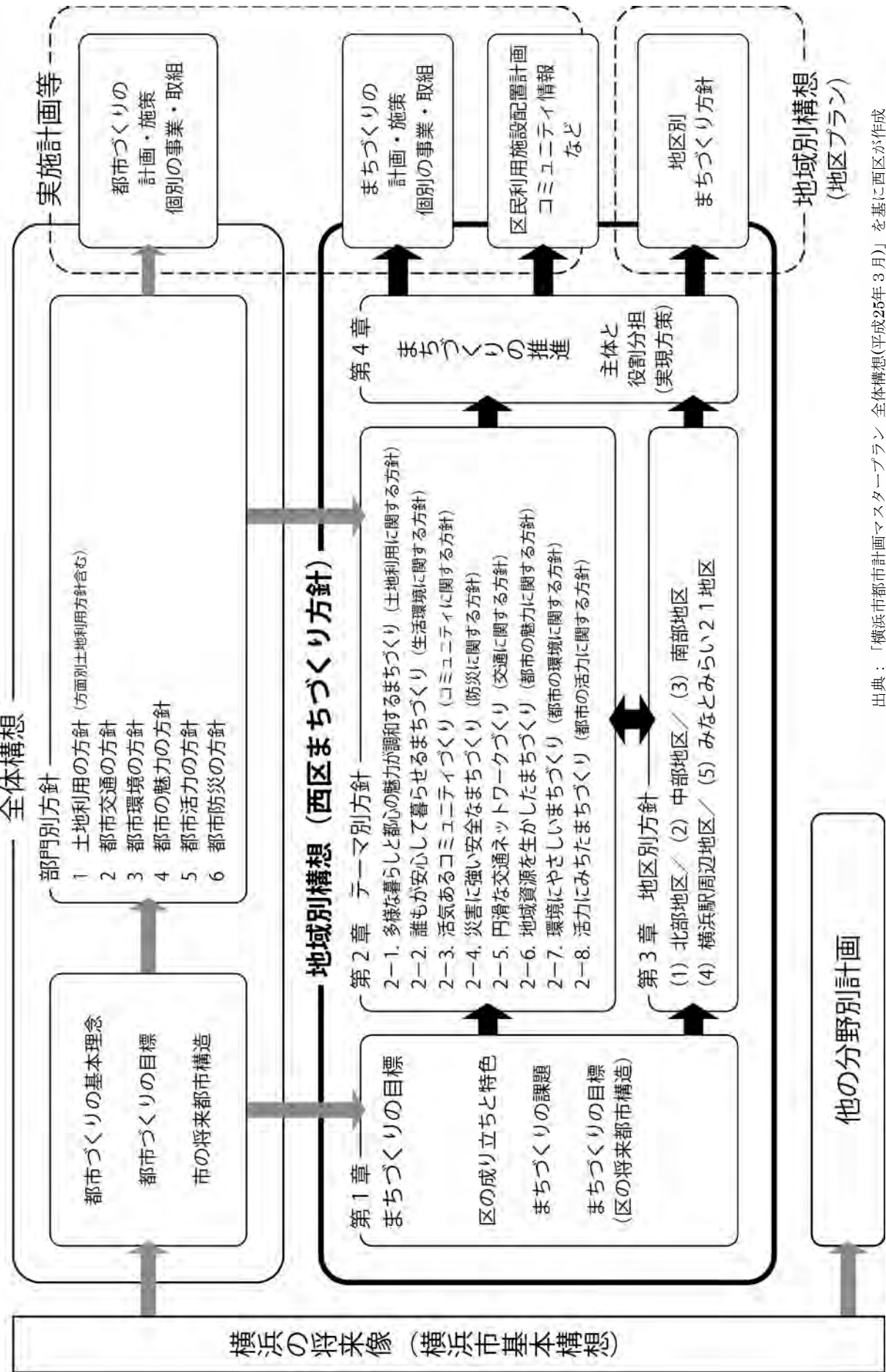
- 3-1. 地区の区分
- 3-2. 地区別方針
 - (1) 北部地区
 - (2) 中部地区
 - (3) 南部地区
 - (4) 横浜駅周辺地区
 - (5) みなとみらい21地区

第4章 まちづくりの推進

まちづくりを具体的に推進していく主体と役割分担などについて示します。

- 4-1. まちづくりの主体
- 4-2. 区役所の役割
- 4-3. 西区まちづくり方針の充実

《図》 全体構想と西区まちづくり方針の関連性及び位置付け



出典：「横浜都市計画マスタープラン 全体構想(平成25年3月)」を基に西区が作成

3. 改定の背景と経緯

(1) 改定の背景

まちづくり方針は、多くの区民の意見及び提案を反映して、平成15（2003）年に策定しました（旧まちづくり方針）。その後、10年が経過する中で、横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区といった横浜都心^{注3}における整備や施策の進展が見られるほか、福祉やコミュニティに関わる計画づくり、地域資源の保全活用をテーマとした区民が主体となった新たな取組など、まちづくり方針に示された方向性が着実に実現しています。

また、平成23（2011）年の東日本大震災を経て、改めて都市防災の重要性が増しているほか、全国的な少子高齢化、人口減少時代の到来によって、西区及び横浜市の置かれた社会経済情勢は大きく変化しており、まちづくりに関わる様々な事業や施策が進む中で、新たな課題なども生じてきています。

こうした背景を踏まえて、まちづくり方針も将来に向けた展望を柔軟に見直す必要があります。それらの変化に対応した改定を行うことで、これから20年後となる平成48（2036）年を目標とするまちづくり方針を示すこととします。

(2) 改定のポイント

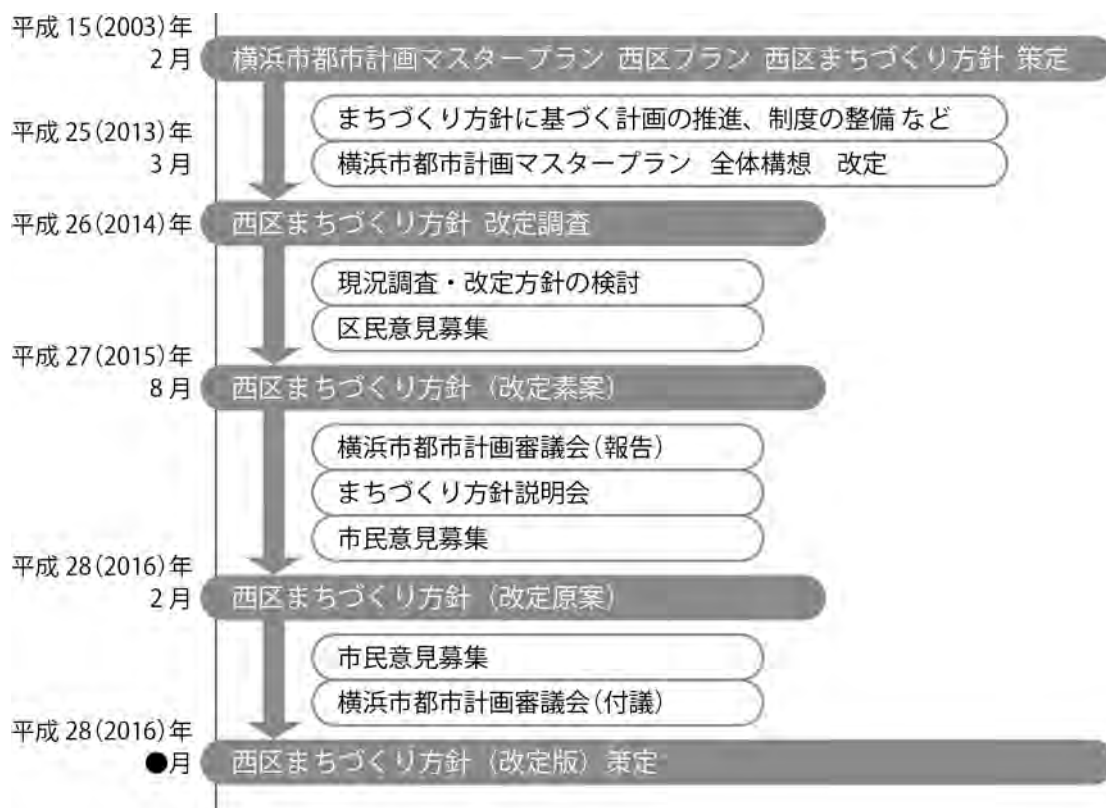
- ① 区の特徴と成り立ちにおける現況を把握した上で、まちづくりの課題について近年の動向を踏まえ、かつ将来を見据えた整理を行い、テーマ別方針に反映しました。また、「土地利用の方針」については、旧まちづくり方針で「まちづくりの目標」に含まれていたものを、「テーマ別方針」の一つとして記載しました。
- ② 「まちづくりの目標」において、現況の把握及びまちづくりの課題を踏まえ、「将来都市構造」を示すこととしました。
- ③ 地区別方針の区分について、旧まちづくり方針では「北部地区」、「南部地区」、「横浜駅周辺地区」、「みなとみらい21地区」の4地区であったものを、区民主体のまちづくりを進めやすくするため、区民に身近なコミュニティの基盤である連合町内会区域に即して「北部地区」、「中部地区」、「南部地区」、「横浜駅周辺地区」及び「みなとみらい21地区」の5地区としました。
- ④ 区民が主体となって進めているまちづくり活動等について、関連する方針等の中で「まちのトピックス」として紹介しています。

(3) 改定の流れ

まちづくり方針の改定にあたっては、平成 15（2003）年の策定時と同様に、より多くの市民の意見や提案を可能な限り反映できるように心がけました。

平成 25（2013）年、平成 26（2014）年には、まちづくり方針に関する区民意見募集を実施し、改定素案の作成を行いました。さらに、平成 27（2015）年には、改定素案の概要版の区内全戸配布、ホームページによる周知を行い、市民を対象とした説明会（計 2 回）を実施しました。それらに伴って郵送、電子メールなどにより頂いた意見や提案を反映させ、原案を作成した後、横浜市都市計画審議会の審議を経て、平成●（●）年●月に改定版を策定しました。

《図》 西区まちづくり方針(改定版)策定の流れ



用語解説 《はじめに》

*注 1 都市づくり（としづくり）

全市的な取組、またはその取組が全市に関連する取組。

*注 2 まちづくり

地域的な取組。

*注 3 横浜都心（よこはまとしん）

高次の業務、商業、文化、観光、交流など更なる機能集積を図るとともに、一定のルールのもと、業務機能等を中心に地域の実状に応じた機能強化と合わせ、都市型住宅の誘導等も図り、魅力と活気あふれる拠点地区として、横浜駅周辺地区、みなとみらい 21 地区、北仲通地区及び関内・関外地区等が位置付けられています。

第1章 まちづくりの目標

1-1. 西区の成り立ちと特色

1-2. まちづくりの課題

1-3. まちづくりの目標

1-1. 西区の成り立ちと特色

(1) 西区の成り立ち

西区は、横浜都心を形成する区の一つとして大きく発展してきました。その発展の基礎としては、江戸後期から始まった新田開発や横浜開港に伴う横浜道の建設、鉄道の開通などを挙げることができます。また、震災や戦災により深刻な被害を受けましたが、その苦難を乗り越えて今日の発展を築き上げてきました。ここでは、こうした歴史的経緯について振り返ります。

①江戸～幕末

《新田開発》

江戸時代の西区には、「東海道」の景勝地である「袖ヶ浦」という入り海を挟んで、芝生村（現在の浅間町付近）と戸部村があり、主に農業や漁業が営まれていました。戸部村と保土ヶ谷宿は「保土ヶ谷道」によって結ばれ、人や物の往来がありました。江戸時代の後半になると新田開発が盛んに行われ、袖ヶ浦は埋め立てられて両村は陸続きとなりました。

《横浜の開港》

安政元（1854）年に日本は開国し、安政5（1858）年の日米修好通商条約の締結により、横浜の開港が決まりました。開港を直前にひかえて、東海道から戸部を抜けて開港場（横浜村、現在の関内付近）まで一直線に連絡する「横浜道」が突貫工事で建設されました。また、開港場の事務などを取り扱う役所として、神奈川奉行所が戸部（現在の県立図書館付近）に設けられ、安政6（1859）年の横浜開港を迎えました。

②明治～戦前

《鉄道の開通》

明治5（1872）年、横浜（現在の桜木町駅）～新橋間で日本初の鉄道が開通しました。当時、神奈川区青木町付近から横浜駅との間は、築堤が設けられ、海を渡って結ばれていました。その後、横浜駅は大正4（1915）年に高島町に移転しましたが、大正12（1923）年の関東大震災で焼失したため、昭和3（1928）年に現在地に移転しました。

《工場の進出》

明治以降も袖ヶ浦の残りの部分や臨海部が次々に埋め立てられました。こうした埋立地には、明治の中頃から昭和の初めにかけて、横浜船渠（後の三菱重工業横浜造船所）をはじめ、横浜電線（後の古河電気工業）など多くの工場が進出してきました。



江戸時代



慶応元(1865)年



明治14(1881)年

また、明治20（1887）年には相模川から野毛山配水池まで導水管が敷設され、日本初の近代水道が誕生し、市街地の発展に大きく貢献しました。現在も「水道道」の名で、その軌道をたどることができます。

《震災復興》

大正12（1923）年に関東南部を襲った関東大震災により、西区もたいへん大きな被害を受けました。特に地盤の軟弱な新田や埋立地で被害が大きく、震災の復興事業として、中央、戸部本町、平沼、西平沼において土地区画整理事業*注1-1 が施行されました。

《西区の誕生》

昭和19（1944）年4月1日、西区は市内で九番目の区として、中区から分区して誕生しました。当時の面積は5.04 平方キロメートル、人口は113,062 人でした。

《横浜大空襲》

昭和20（1945）年の横浜大空襲により、西区は丘陵部の一部などを除き、爆撃の中心であった平沼橋周辺を中心に大半の地域が焼失しました。

③戦後～昭和末期

《戦災復興》

戦後、中区の関内地区一帯が米軍の接收地となりましたが、西区でも横浜駅周辺や横浜ドック（三菱重工業(株)横浜造船所）などが接收されました。焼失した市街地の復興は、岡野、浅間、藤棚などで土地区画整理事業が施行されましたが、基盤が整うまでにおよそ20～30年を要しました。

《住宅開発》

南北の丘陵部は、都心に近い住宅地として市内でも早くから市街化が進みました。このため、木造住宅が密集した古くからの住宅地が今も多くみられます。また、昭和30年代頃から比較的規模の大きな開発が進められ、団地や社宅などが建設されました。

《横浜駅周辺地区の整備》

横浜駅周辺地区は、昭和27（1952）年に西口周辺の接收解除が始まり、昭和30年代には西口広場や周辺道路などの基盤が整備されました。その後、地下街の完成や大型店の進出など業務・商業施設の集積が急速に進みました。また、昭和55（1980）年の東西自由通路や東口地下街などの完成により、東口地区の開発も大きく進展しました。



明治 39(1906)年



大正 11(1922)年



昭和 4(1929)年

《みなとみらい21地区の誕生》

昭和58（1983）年、横浜市六大事業*注1-2 の一つであるみなとみらい21事業の開発に着手し、新しいまちづくりが始まりました。この事業によって、臨海部に立地していた横浜ドックを本牧、金沢に移転し、その跡地周辺を埋立て、開発することで、横浜駅周辺地区と関内地区を一体化し、都心機能の一層の強化が図られました。

④平成初期～現在

《横浜都心としての発展》

現在、横浜駅周辺地区は数多くの業務・商業施設が集積し、主要な鉄道やバス路線が集中する市内最大の交通結節点となりました。

また、みなとみらい21地区では昭和60（1985）年に日本丸メモリアルパークが一部オープンし、平成元（1989）年3月から10月にかけて横浜博覧会を開催、平成3（1991）年にはパシフィコ横浜、平成5（1993）年には横浜ランドマークタワーがオープンするなど、大型の業務・商業施設の立地が進みました。

平成16（2004）年、みなとみらい線が開通、平成25（2013）年にはみなとみらい線、東急東横線、東京メトロ副都心線等の5社相互直通運転が開始され、横浜駅周辺地区及びみなとみらい21地区を中心とした横浜都心と首都圏との連結はより一層強まりました。



昭和 48(1973)年



昭和 56(1981)年～現在

ベースマップ（出典）港町／横浜の都市形成史横浜市企画調整局（昭和56年3月）

《表》西区の歩み(略年表)

年代	できごと	西区の人口	横浜市の人口
安政5(1858)年	●日米修好通商条約 締結		
安政6(1859)年	●横浜開港		
明治元(1868)年	●神奈川県を神奈川県に名称変更(神奈川県誕生)		
明治3(1870)年	●伊勢山皇大神宮、横浜総鎮守として野毛山に遷座		
明治5(1872)年	●官設鉄道 新橋～横浜(現在の桜木町駅)間 開業		
	●紅葉坂、紅葉橋 命名		
明治10(1877)年	●高島町にガス灯 点火		
明治20(1887)年	●野毛山貯水池より市内に配水開始		
明治22(1889)年	●横浜市制 施行(横浜市誕生)	—	116,193人
明治25(1901)年	●平沼駅 開業		
明治33(1909)年	●井伊掃部守銅像 除幕式		
大正3(1914)年	●高島町駅 開業		
大正4(1915)年	●横浜駅(二代目)開業/横浜駅(初代)は桜木町駅に改名/平沼駅 廃止		
大正7(1918)年	●横浜～桜木町間 高架軌道 完成		
大正12(1923)年	●関東大震災		
昭和2(1927)年	●区制 施行(鶴見・神奈川・中・保土ヶ谷・磯子の5区が誕生)		
昭和3(1928)年	●横浜駅が現在位置に移転		
	●東京横浜電鉄(現在の東急東横線)、渋谷～横浜間 開業		
	●横浜市営バス 運行開始		
昭和4(1929)年	●京浜電気鉄道線(現在の京急本線)開業		
昭和5(1930)年	●野毛山公園 開園		
昭和7(1932)年	●東京横浜電鉄、横浜～桜木町間 開通		
昭和8(1933)年	●神中鉄道線(現在の相鉄本線)開業		
昭和19(1944)年	●中区域を変更、43か町をもって西区が誕生/区庁舎を桜木町7丁目41番地に移転	113,062人	1,018,839人
昭和20(1945)年	●横浜大空襲	43,367人	624,994人
昭和25(1950)年		85,292人	955,957人
昭和26(1951)年	●野毛山動物園 開園		
昭和27(1952)年	●区庁舎を杉山町(現在の中央)に移転		
	●横浜市電 浅間町車庫 開設(現在は市営バス浅間町営業所)		
昭和29(1954)年	●県立図書館、音楽堂 竣工		
昭和30(1955)年		100,446人	1,140,418人
昭和31(1956)年	●横浜市が政令指定都市に指定		
	●横浜駅西口名店街 オープン		
昭和33(1958)年	●開港100年祭記念式典		
昭和34(1959)年	●横浜高島屋 オープン		
昭和35(1960)年		104,173人	1,355,816人
昭和37(1962)年		105,403人	1,514,444人
昭和39(1964)年	●横浜駅西口地下街 オープン		
昭和40(1965)年		104,255人	1,758,662人
昭和45(1970)年		97,906人	2,237,513人
昭和46(1971)年	●横浜市東口開発公社 発足		
	●休日急患診療所(横浜市初) オープン		
昭和47(1972)年	●西区総合庁舎、現在の場所に完成		
	●横浜市電、トロリーバス 全廃		
昭和49(1974)年	●区制施行30周年記念式典/区シンボルマーク制定		
昭和50(1975)年		89,015人	2,613,819人
昭和51(1976)年	●横浜市営地下鉄(現通称ブルーライン)、上永谷～横浜間 開業		
	●第一回西区民まつり 開催		
昭和55(1980)年		80,539人	2,793,066人

昭和57(1982)年	●西センター(公会堂・地区センター)開館		
昭和58(1983)年	●三菱重工業横浜造船所、本牧・金沢へ移転完了 ●みなとみらい21事業 起工式		
昭和59(1984)年	●区制施行40周年記念、区の木「もくせい」、区の花「すいせん」を選定	78,858人	2,992,644人
昭和60(1985)年	●横浜そごう オープン ●帆船日本丸 公開開始		
昭和62(1987)年	●NICE'88(市制100周年記念事業西区地域イベント) オープニングフェア 開催		
平成元(1989)年	●横浜美術館 オープン ●横浜博覧会YES'89 開催 ●横浜ベイブリッジ 開通		
平成2(1990)年	●よこはまコスモワールド オープン	76,978人	3,220,350人
平成3(1991)年	●首都高速みなとみらいランプ 開所式 ●横浜国際平和会議場(パシフィコ横浜) オープニング記念式典		
平成4(1992)年	●みなとみらい線 起工式		
平成5(1993)年	●横浜ランドマークタワー オープン ●横浜市野毛山荘 開館		
平成6(1994)年	●横浜中央図書館 開館 ●国立横浜国際会議場 オープン ●区制施行50周年 ●西区総合庁舎前コミュニティー広場 完成		
平成7(1995)年	●JR貨物高島駅 廃止 ●西区史 刊行	75,758人	3,250,887人
平成8(1996)年	●けいゆう病院 オープン/横浜能楽堂 オープン		
平成9(1997)年	●藤棚地区センター開館/西スポーツセンター開館 ●クイーンズスクエア横浜 オープン ●横浜みなとみらいホール オープン		
平成10(1998)年		78,320人	3,307,136人
平成12(2000)年			
平成13(2001)年	●横浜トリエンナーレ2001 開催		
平成16(2004)年	●みなとみらい線 開通 ●区制施行60周年		
平成17(2005)年	●帷子川水位情報伝達スピーカー運用開始 ●横浜トリエンナーレ2005 開催	84,944人	3,579,133人
平成19(2007)年	●西区福祉保健活動運用拠点 オープン		
平成20(2008)年	●第4回アフリカ開発会議 開催 ●横浜トリエンナーレ2008 開催		
平成21(2009)年	●開港150周年記念事業 Y150 開催 ●法人型障害者地域活動ホーム「ガッツ・ビーと西」オープン ●日産自動車グローバル本社 オープン		
平成22(2010)年	●西区地域子育て拠点「スマイル・ポート」オープン ●富士ゼロックスR&Dスクエア オープン ●APEC首脳会議 開催	94,867人	3,688,773人
平成23(2011)年	●東日本大震災 ●ヨコハマトリエンナーレ2011 開催 ●みなとみらい21中央地区土地区画整理事業 完了		
平成25(2013)年	●第5回アフリカ開発会議 開催 ●みなとみらい線、東急東横線、東京メトロ副都心線等の5社相互直通運転開始 ●MARK IS みなとみらい オープン	96,956人	3,702,551人
平成26(2014)年	●ヨコハマトリエンナーレ2014 開催 ●区制施行70周年		

西区の人口/横浜市の人口(出典)横浜市統計ポータルサイト「人口ニュース」より10月1日現在のものを使用

②人口

増加傾向にある人口 西区の人口は、平成26（2014）年10月1日現在で97,684人です。18区中で最も人口の少ない区ですが《図1-3》、人口は増加傾向にあり、増加指数では平成17（2005）年頃から全市の増加指数を大きく上回っています《図1-4》。また、世帯数も増加していますが、1世帯当たり人員は減少する傾向にあり、平成26（2014）年では1.9人と全市の平均2.3人を下回っています《図1-5、6》。総人口に対する65歳以上の割合は、平成26（2014）年では19.3%と全市の平均22.1%を下回っており、比較的若い世代の割合が**大きい**ことが分かります《図1-7》。

《図1-3》 区別人口

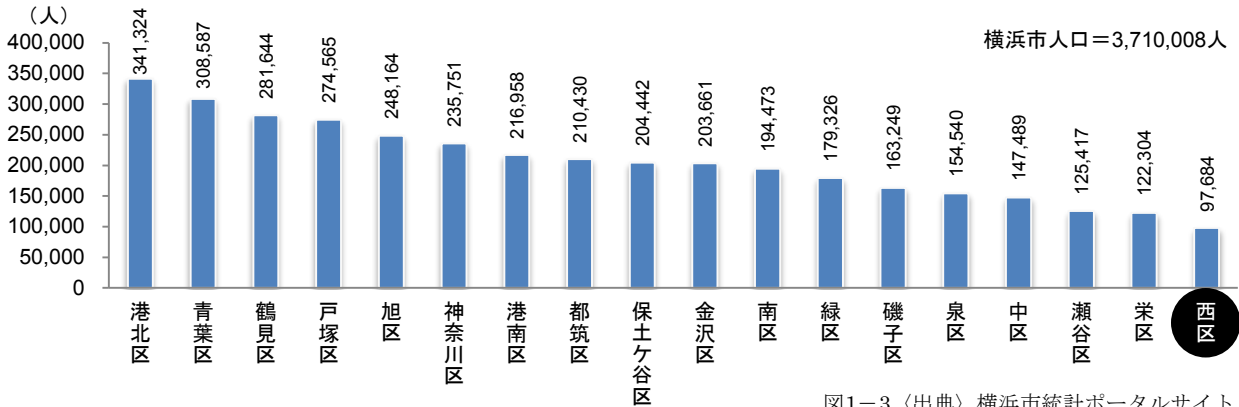


図1-3（出典）横浜市統計ポータルサイト「平成26年人口ニュース（10月1日現在）」より

《図1-4》 人口の推移

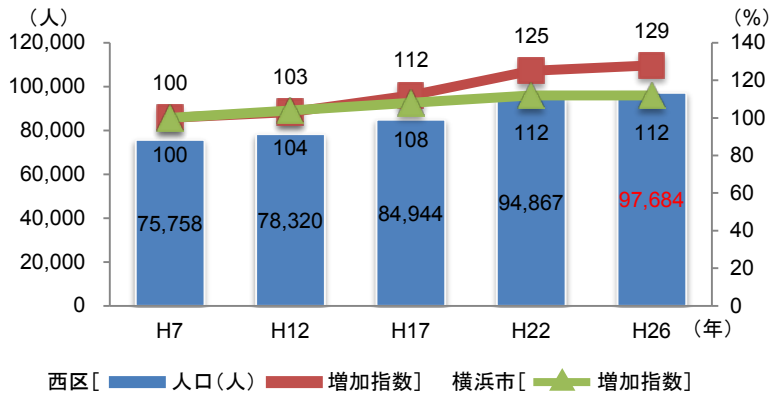
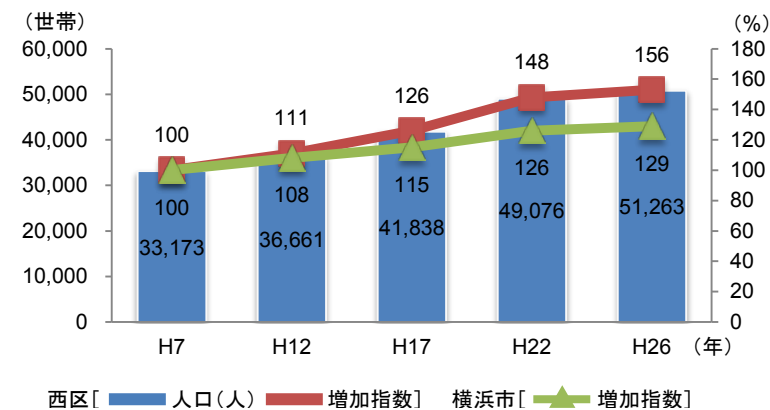


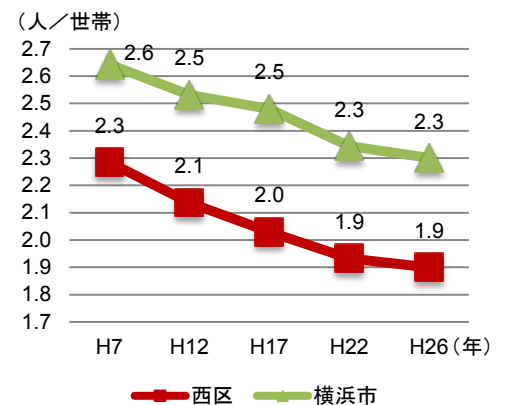
図1-4、5、6、7（出典）平成22（2010）年国勢調査をもとに作成
※平成26（2014）年データのみ、横浜市統計ポータルサイト「平成26年人口ニュース（10月1日現在）」より抽出

※増加指数：平成7年度数値を100%とした場合の増加割合

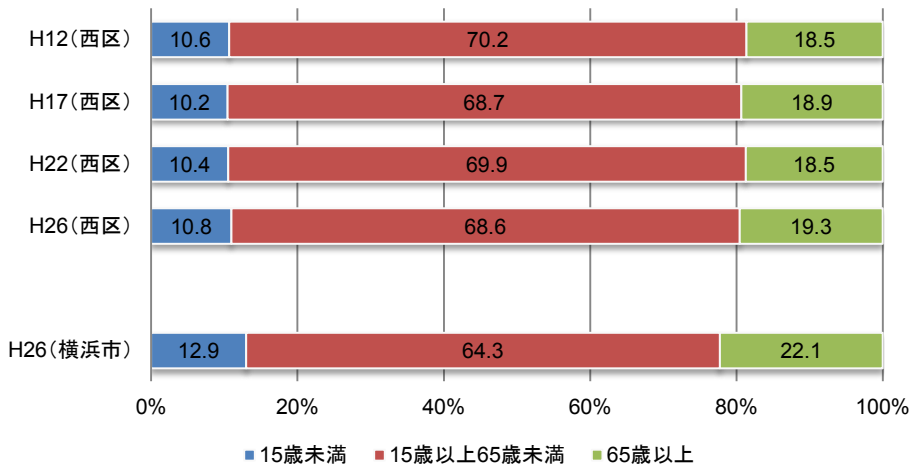
《図1-5》 世帯数の推移



《図1-6》 1世帯当たり人員の推移

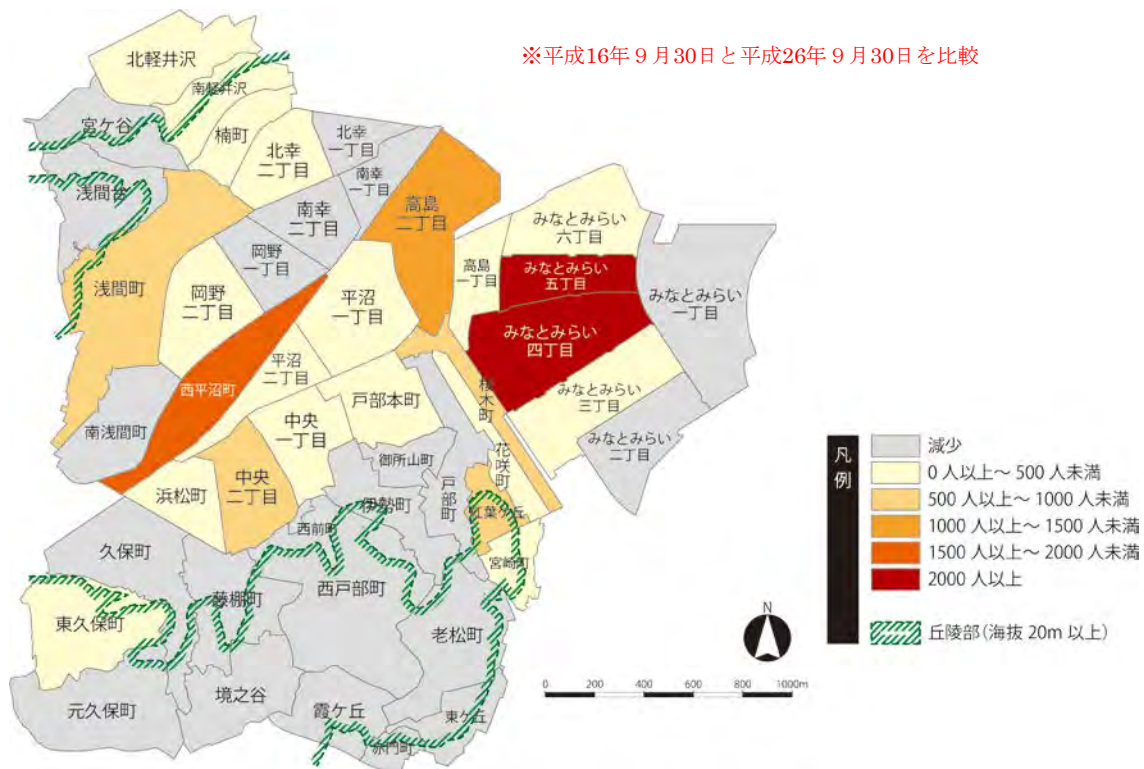


《図1-7》 年齢3区分人口割合の推移



丘陵部における人口減少・高齢化の進行 西区は戦後から人口が急増し、昭和37（1962）年10月1日には105,403人と最も多くなりました。その後、減少に転じましたが、鉄道駅周辺や幹線道路*注1-3沿道を中心に中高層の共同住宅の立地が進んだことや、みなとみらい21地区の住宅開発によって、現在は再び増加に転じています《表 西区の歩み（略年表）参照》。しかし、町丁別人口増加数をみると、鉄道駅に近いなどの比較的利便性の高い地域である平地部やみなとみらい21地区は増加しているものの、高低差が大きい又は住宅の更新が少ない丘陵部などは減少傾向であることが分かります《図1-8》。また、町丁別65歳以上人口割合をみると、人口が減少している丘陵部において高齢化が進行していることが分かります《図1-9》。

《図1-8》 町丁別人口増加数



《図1-9》町丁別65歳以上人口割合

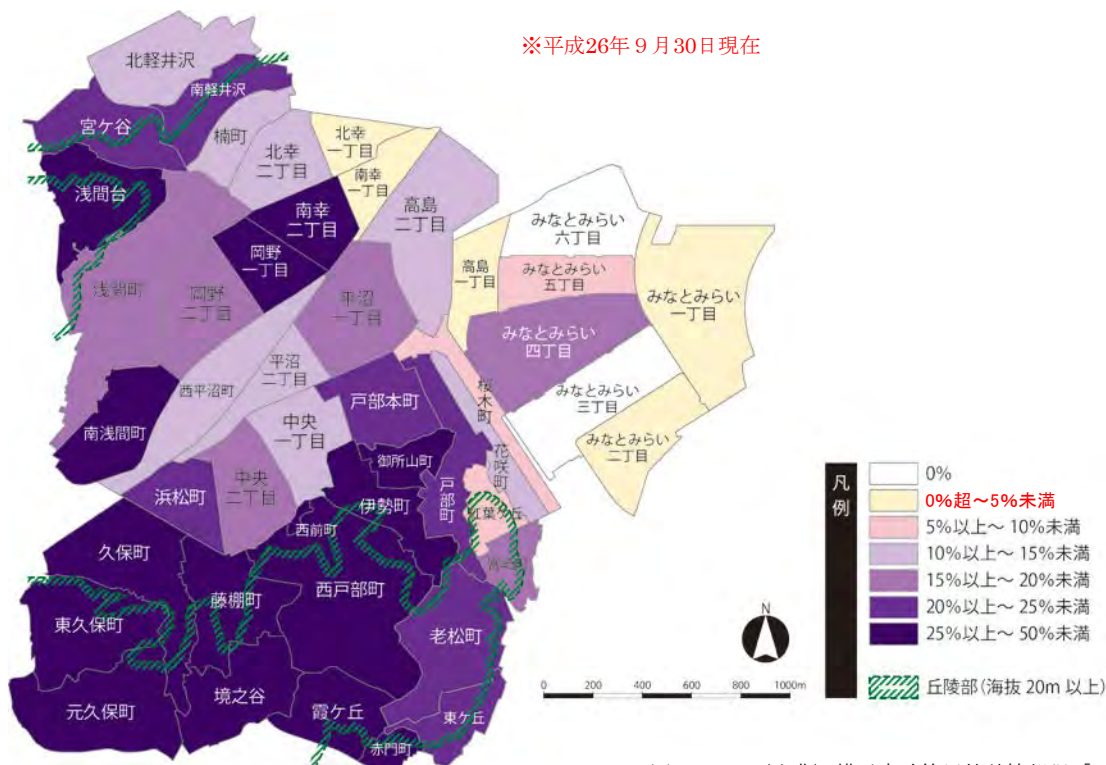


図1-8、9〈出典〉横浜市政策局統計情報課「町別世帯と人口」

将来も人口は増加 平成26（2014）年の5歳階級別男女別人口*注1-4 をみると、30～40代の人口が多く、やや男性の方が多いという状況です。15歳未満の年少人口では、0～4歳の子ども数が増えています《図1-10》。将来人口では、全市の人口が平成32（2020）年の370万人強をピークに減少することに対し、西区はそれ以降も増加すると予想されています。また、平成47（2035）年には65歳以上の人口が27,874人、高齢化率は23.8%になると予想されています《図1-11》。

《図1-10》5歳階級別男女別人口

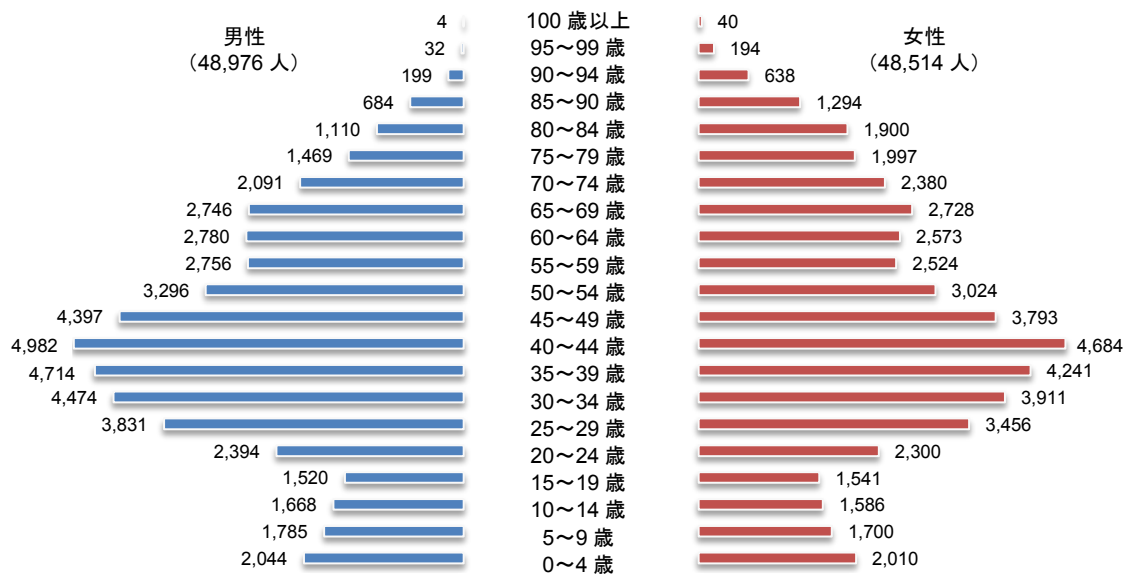


図1-10〈出典〉横浜市政策局情報統計課「行政区・町丁、年齢（各齢）、男女別人口」を基に作成（平成26（2014）年9月30日現在）

《図 1-11》 将来人口推移(年齢3区分別)

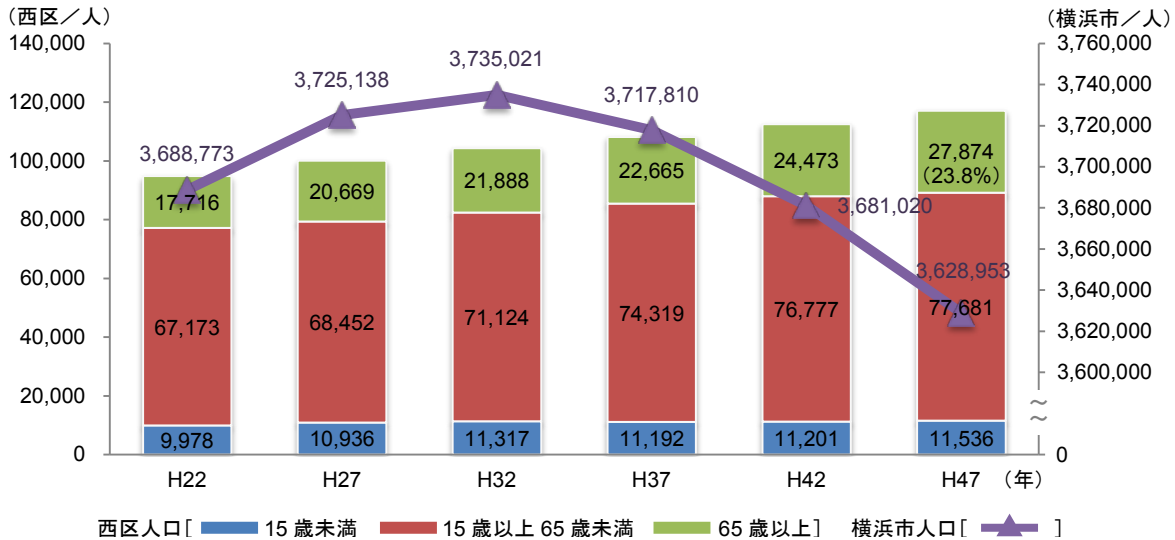


図1-11 (出典) 横浜市将来人口推計

高い流入人口・昼間人口 転入・転出者数を比較すると、転入者の方が多くなっています。その転入元の内訳は市内他区からが最も多く、次いで神奈川県・東京都以外の道府県となっています《図 1-12》。就業者・就学者の流出入の状況をみると、西区へは市内他区からの流入が5割近くを占めており、西区からの流出では区内、市内他区、県外が3割ずつでほぼ同数となっています《図 1-13》。また、昼間人口は企業、事業所が立地する横浜駅周辺地区やみなとみらい21地区で増加傾向にあり、平成22(2010)年の国勢調査では、**昼夜間人口比率(夜間人口100人当たりの昼間人口)**が179.7と、18区中最も高くなっています《図 1-14、15》。

《図1-12》 転入・転出者

	転入(人)	転出(人)
東京	1,227	1,344
市内他区	3,632	3,500
川崎	396	328
県内その他	845	620
その他の道府県	2,099	1,750
国外	600	685
合計	8,799	8,227

《図1-13》 就業者・就学者の状況

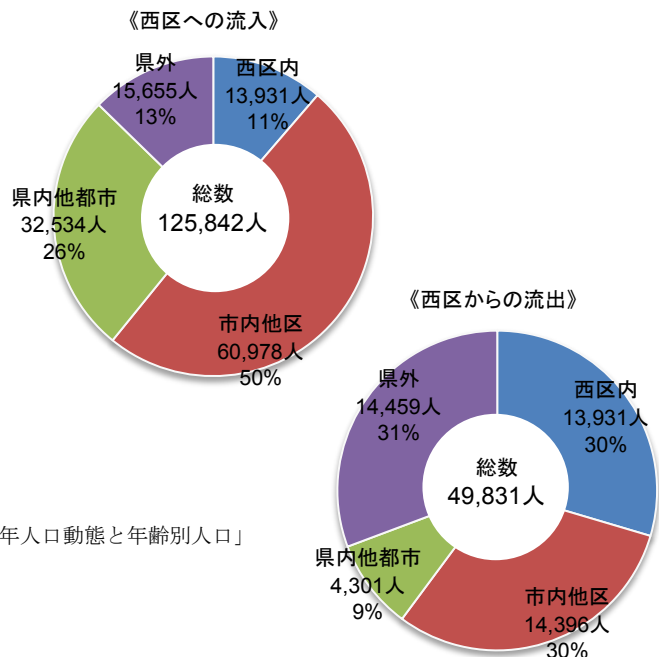
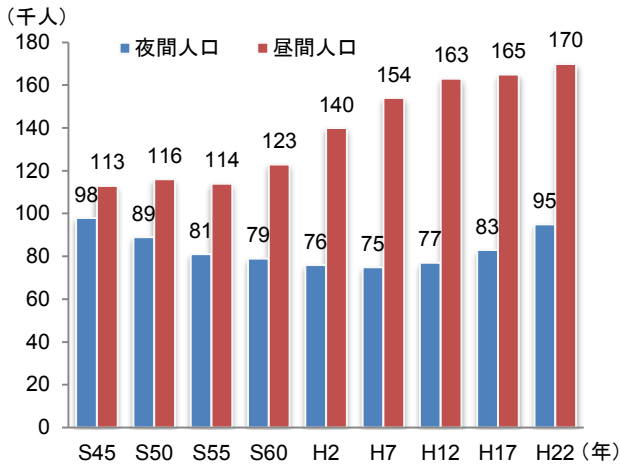


図1-12 (出典) 横浜市統計ポータルサイト「平成24(2012)年人口動態と年齢別人口」

図1-13 (出典) 平成22(2010)年 国勢調査を基に作成

《図1-14》 昼間夜間人口の推移



《図1-15》 区別昼夜間人口比率

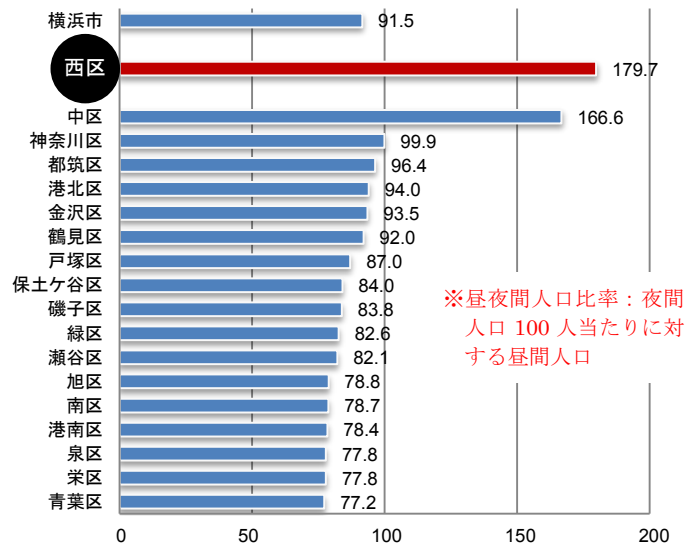
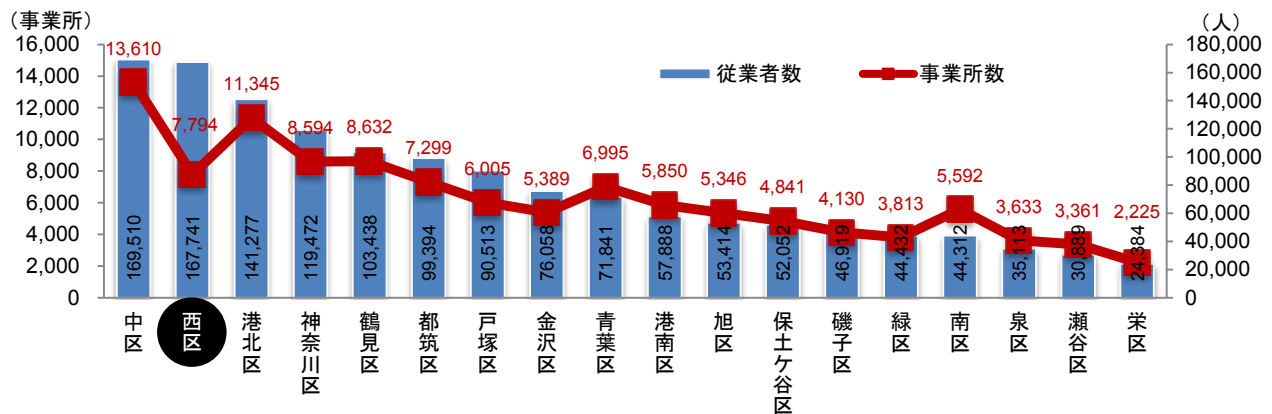


図1-14、15 〈出典〉平成22 (2010) 年 国勢調査を基に作成

③産業

高い事業所数・従業者数 平成24 (2012) 年時点の西区の事業所数は7,794事業所で18区中第5位、従業者数は167,741 人で18区中第2位となっています《図1-16》。事業所数は平成16 (2004) 年以降に増加に転じましたが、平成24 (2012) 年には再び減少しています。また、従業者数は増加する傾向にあり、事業所数との差が大きいため、大型の事業所が多いと考えられます《図1-17》。

《図1-16》 区別事業所数・従業者数



《図1-17》 事業所数・従業者数の推移

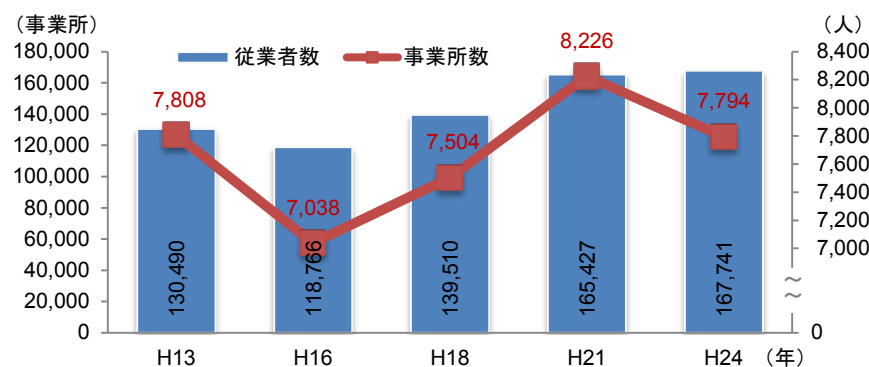


図1-16 〈出典〉平成24 (2012) 年 経済センサス活動調査
図1-17 〈出典〉平成13 (2001) ~平成24 (2012) 年横浜市商業統計ポータルサイトを基に作成

サービス業中心の産業構造 西区の産業はサービス業が最も多く、次いで卸・小売業、不動産業となっています。産業別事業所数の変化をみると、不動産業、運輸・通信業、サービス業が増加しています。特にサービス業は大きく増加しており、現在の中心的産業となっている一方、かつての中心的産業であった卸・小売業は減少傾向にあります。《図1-18》。

《図 1-18》 産業別事業所数の変化

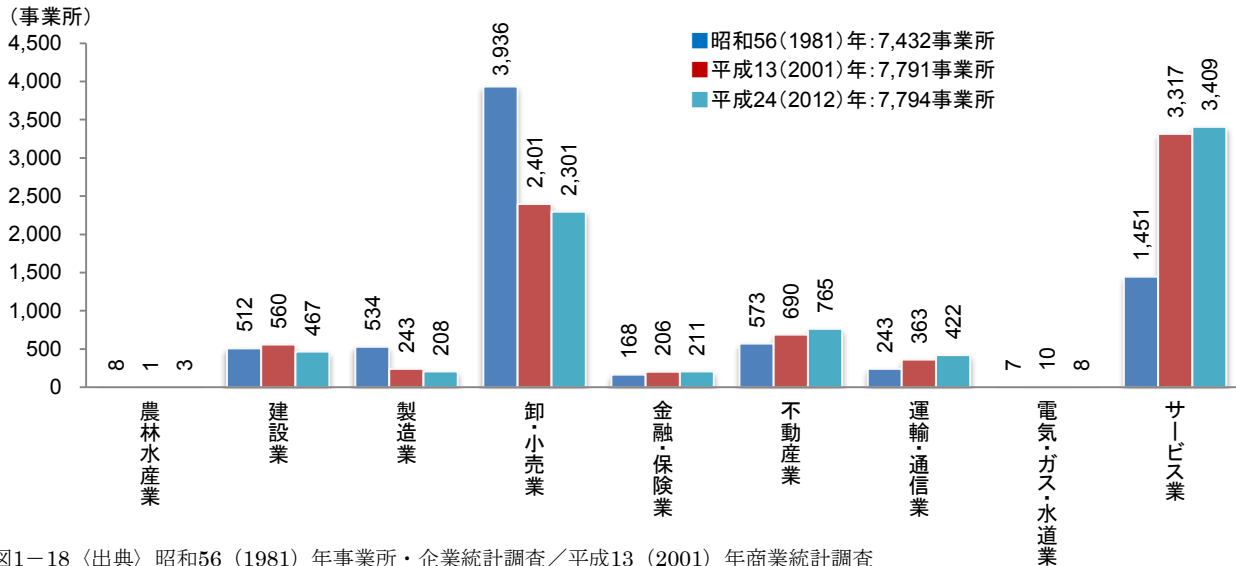


図1-18 〈出典〉 昭和56(1981)年事業所・企業統計調査／平成13(2001)年商業統計調査
平成24(2012)年 経済センサス活動調査

※昭和56(1981)年は、卸・小売業に飲食店を含む。／平成13(2001)年以降、サービス業に飲食店を含む(産業分類変更のため)。

④土地利用

住宅系土地利用の増加 西区の土地利用は、一部の水面を除き市街化区域*注1-5が100%で、市街化調整区域*注1-6はありません。平成4(1992)年から平成20(2008)年までの土地利用構成比率の推移をみると、この期間中を通じて住宅系土地利用が最も高く、かつ、上昇傾向にあり、平成4(1992)年の24.1%から、平成20(2008)年には32.7%となっています。

業務・商業系土地利用の増加 業務・商業系土地利用は、平成4(1992)年の11.2%から平成20(2008)年には16.3%に増加しています。これは、近年の横浜駅周辺地区やみなとみらい21地区での大規模小売店などの出店によるものと考えられます。

交通施設系土地利用の減少 道路や鉄道などの交通施設系土地利用は、平成4(1992)年の32.0%から平成20(2008)年には21.3%に減少しており、鉄道用地などの土地利用転換が要因と考えられます。

全市との比較 平成20(2008)年の全市と西区の土地利用構成比率を比較すると、西区は業務・商業系や道路・交通施設系の比率が高く、公園・緑地と農地・樹林地を合わせた自然系土地利用や、工業施設系土地利用の比率が低いことなどが特徴として挙げられます。また、低未利用地は、その多くを占めていたみなとみらい21地区の開発、整備の進捗によって減少しています《図1-19》。

《図 1-19》土地利用構成比率の推移

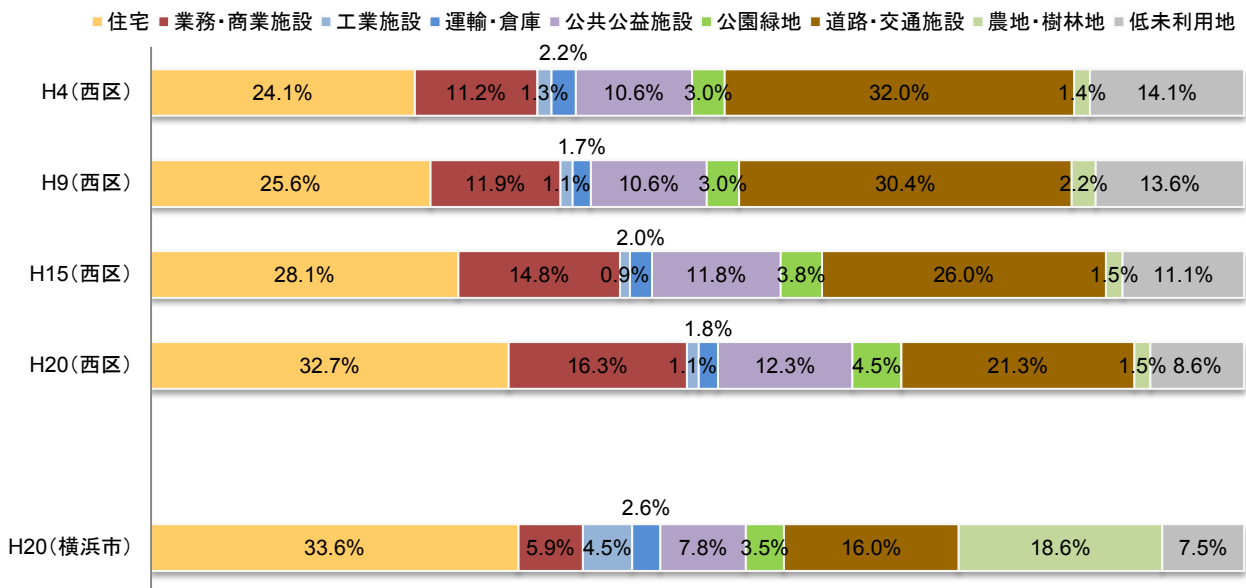


図1-19 〈出典〉平成20（2008）年度 横浜市都市計画基礎調査 ※平成15（2003）年より土地利用分類が変更

空き家の増加 西区は、世帯数の増加に伴い平地部や臨海部では住宅系土地利用が増加していますが、丘陵部では世帯数が減少傾向で空き家が増加しているという状況です。こうした空き家では、樹木の繁茂などによる防犯や衛生上の問題があるほか、建物の腐朽・破損や延焼の危険性、耐震性など、多くの問題が顕在化してきています。区別の空き家の割合をみると、西区は戸建住宅の総数（11,050戸）に対する空き家の割合が9.14%（1,010戸）で、18区中第1位となっています。また、戸建住宅の総数に対する腐朽・破損のある空き家の割合も3.08%（340戸）で、18区中第1位という状況です《図1-20》。

《図 1-20》区別の空き家の割合

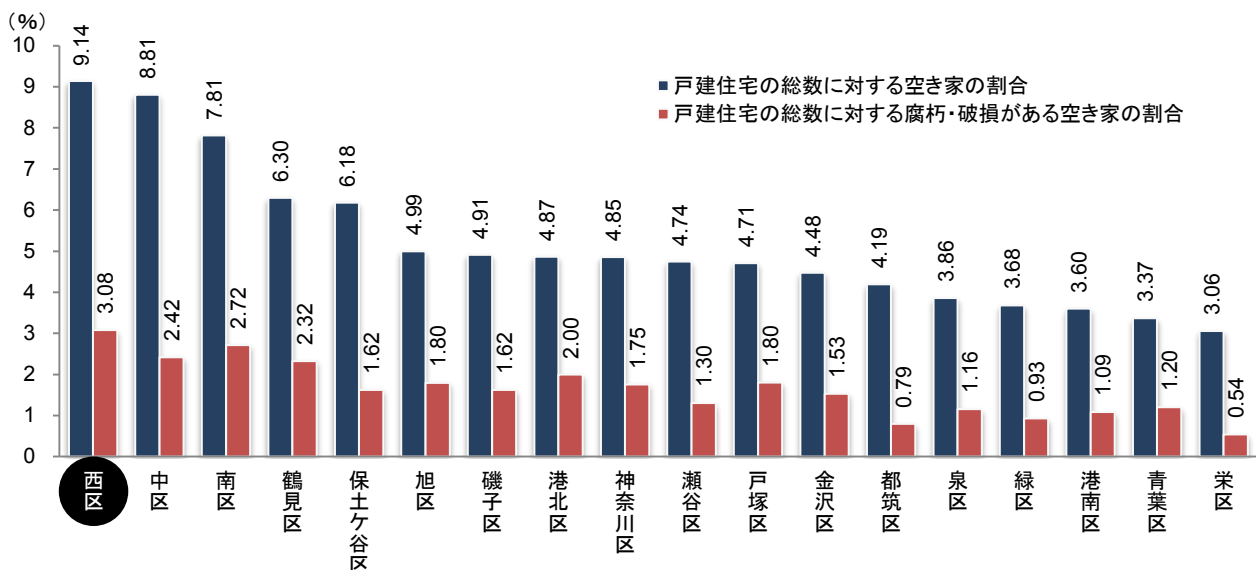


図1-20 〈出典〉住宅土地統計調査（平成25（2013）年度調査／総務省）

緑被率*注1-7 の低さ・公園緑地の増加 西区は18区中最も緑被率の低い区ですが、全市で緑被率が減少傾向にあることに対して、西区は横ばいを示しています。また、自然系土地利用面積の推移をみると、農地・樹林地は減少していますが、みなとみらい21地区を始めとした大規模開発等によって、公園・緑地は増加しています《図1-21、22、23》。

《図1-21》 区別緑被率

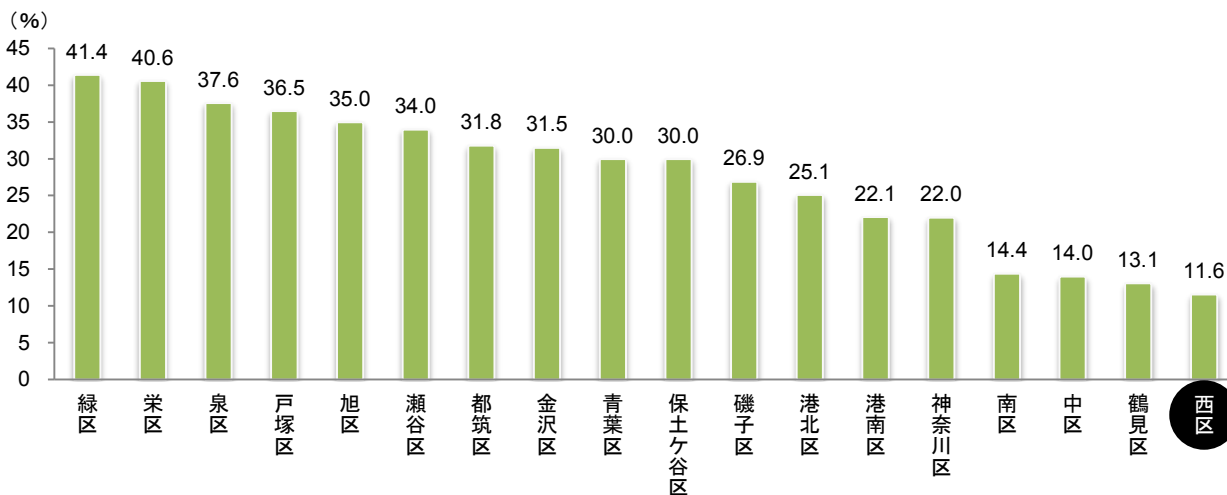


図1-21 〈出典〉平成26（2014）年度 横浜市緑被率調査

《図1-22》 緑被率の推移

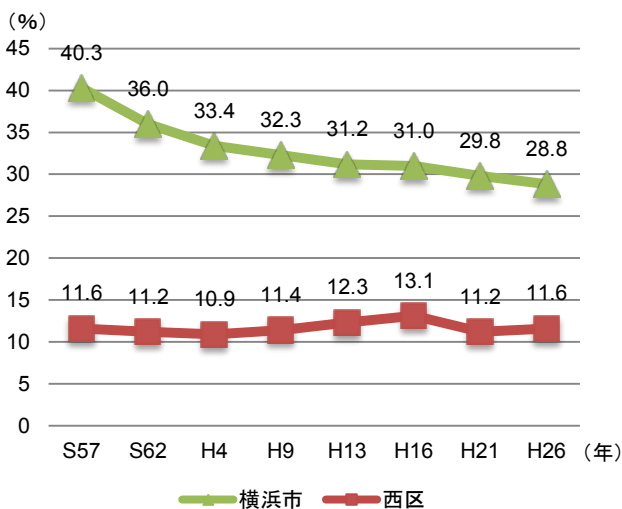


図1-22 〈出典〉横浜市統計ポータルサイト「区別緑被率」を基に作成

※緑被率の推移については、調査年度によって調査手法や精度が異なるため、おおまかな傾向としてとらえるものです。

《図1-23》 自然系土地利用面積の推移

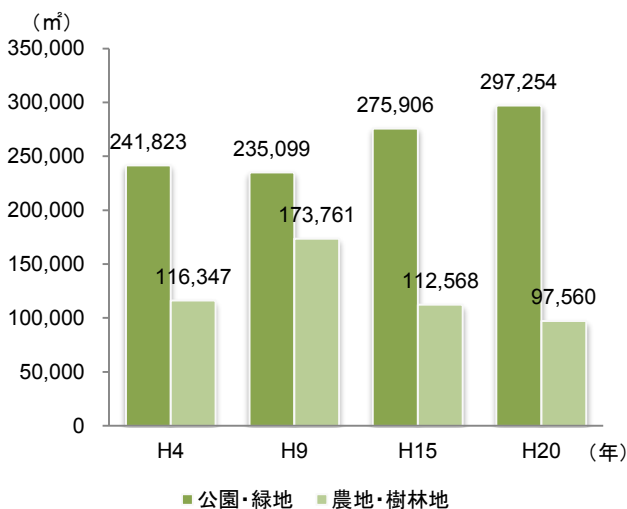


図1-23 〈出典〉横浜市都市計画基礎調査

1-2. まちづくりの課題

(1) 土地利用の変化

西区の土地利用は、住宅や商店が混在する生活と密着した土地利用、鉄道駅周辺や幹線道路沿道の新しい共同住宅や業務・商業施設が混在する土地利用、臨海部にみられる高機能な業務・商業施設が集積する計画的な土地利用など、多様性に富んでいるため、それらの共存、調和を考慮した計画的な土地利用を進める必要があります。

鉄道駅周辺や幹線道路沿道を中心とした中高層の共同住宅の立地や、臨海部における住宅開発など、都心に近く利便性の高い地域での生活需要が高まっています。一方、丘陵部の住宅地では、世帯数の減少とともに空き家の増加が目立ち始めているなど、住宅系土地利用の変化が進んでおり、地域の特性に合った土地利用が課題となっています。

鉄道や河川沿いにまとまった工業系土地利用や低未利用地が立地しており、共同住宅や商業施設などへの土地利用転換が進む可能性があります。また、公園・緑地などの自然系土地利用の少なさも課題となっています。

(2) 新たな人口流入、ライフスタイルの多様化

丘陵部や平地部の一部の住宅地では高齢化の進行や、**独り**暮らしの高齢者が増加しています。こうした地域において、高齢者や障害者が地域の中で自立した生活を送れる環境づくりや、地域における支え合いのあり方などが課題となっています。

平地部の鉄道駅周辺や幹線道路沿道、臨海部では共同住宅の建設が進み、新たな人口流入が見られ、特に子育て世帯の増加が続いています。また、就業形態の多様化等に伴う留守家庭児童*注 1-8 の増加などもあり、児童・生徒数に合わせた学校環境の整備や子どもたちの放課後の過ごし方などについて、きめ細かい対応が必要となっています。

高齢化と子育て世帯の人口動態の流入という二極化が進行する中で、それぞれのライフスタイルも多様化しており、そうした動きに柔軟に対応できる環境づくりが求められています。

《参考》西区地域福祉保健計画

「にこやか しあわせ 暮らしのまちプラン(略称:にこまちプラン)」

横浜市地域福祉保健計画を踏まえた各區別計画として、西区では、区民（個人・団体）、行政、区社会福祉協議会*注 1-9、地域ケアプラザ*注 1-10 など、暮らしに関わる全ての人々が力を合わせて生活課題の解決をはかるとともに、地域の力を維持・向上し、「誰もが にこやかに しあわせに いきいきと暮らし続けること」を目指しています。

介護をはじめとして支援を必要としている方々に対して、地域における限りある人材や資源を生かしていくために、連合地区ごとに各主体が連携しながら取組を広げていくなかで計画実現を目指すP D C A*注 1-11 型プランを進めています。

平成 17 (2005) ~21 (2009) 年度を第 1 期、平成 22 (2010) ~27 (2015) 年度を第 2 期、平成 26 (2014) 年度より第 3 期計画 (平成 28 (2016) ~33 (2020) 年度) の策定作業を開始しました。



《参考》横浜市の放課後児童育成施策

横浜市では放課後児童育成施策として、昭和 38（1963）年度から留守家庭児童を対象とした「放課後児童健全育成事業（学童保育・平成 27 年度より「放課後児童クラブ事業」に名称変更）」を開始しました。また、平成 5（1993）年度からは、すべての児童が通い慣れた学校施設で遊ぶことのできる、安全で健やかな放課後の居場所づくりを目的とした「はまっ子ふれあいスクール事業」を実施しました。平成 16（2004）年度からは、「はまっ子ふれあいスクール事業」が担う遊びの場に加え、増加する留守家庭児童にも対応した生活の場を提供する「放課後キッズクラブ事業」に順次転換し、放課後の居場所の充実を進めています。西区では平成 27（2015）年 4 月現在、5 つの放課後児童クラブがあり、区内小学校のうち 3 校が放課後キッズクラブ事業、5 校がはまっ子ふれあいスクール事業を実施しています。

(3) 地域課題を解決できるコミュニティづくり

西区は、全市でも早くから市街化が進んだことによって、古くから自治会・町内会活動を中心とした地縁によるコミュニティが維持されてきましたが、近年はコミュニティの中心を担う方々の高齢化が進んでおり、地域の担い手の不足が危惧されています。また、共同住宅の立地などによって、若い世代や外国人も含む新たな人口流入をこれからも受け入れていく中で、新たなコミュニティづくりや、生活のルールやマナーの共有などを進めていく必要があります。

西区には、大型の業務・商業施設とともに、商店街を中心として中小の事業所も数多く立地しており、事業者も全ての地域の担い手としてまちづくり活動への参加や貢献が求められています。

こうした地域の中でのコミュニティづくりとともに、活動の担い手の育成や情報共有の場のあり方が課題となっています。

(4) 都市防災の必要性

丘陵部や平地部の一部の住宅地は、道路が狭く古い木造住宅が密集しており、地震などの災害時における家屋の倒壊や延焼の危険性があるとともに、緊急車両等の進入が困難など、防災上大きな課題のある地域があります。

洪水や高潮、地震による津波災害のほか、都市化の影響で市街地の多くの路面がアスファルトやコンクリート等で覆われている状況や、近年の地球温暖化の影響と考えられる異常気象などで、短時間で大量の雨が集中した場合、降雨量が一時的に排水可能な量を超えてしまう内水氾濫*注 1-12 が発生する恐れもあります。特に、平地部の河川沿いなどの海拔が低い地域については、その対策について検討する必要があります。また、丘陵部における崖地については、大雨などによる崩落の危険性を考慮した対策を必要としています。

広域からの不特定多数の避難者、帰宅困難者*注 1-13 の流入が見込まれる横浜駅周辺地区やみなとみらい 21 地区は、都市防災施設の整備や確保が必要です。また、災害時の混乱を想定し、地域及び鉄道事業者をはじめとする事業者など様々な団体や行政が一体となって災害対策に取り組む体制の強化を図る必要があります。

首都直下型地震及び相模トラフ沿いの大規模地震などの災害における被害の発生を想定した上で、その被害を可能な限り低減させるハード上の減災*注 1-14 措置や、防災に関わるソフトの取組の充実も求められています。

《参考》横浜市地震防災戦略における地震火災対策方針(平成 26 年 3 月策定)

平成 24 (2012) 年 10 月に見直しを行った「横浜市地震被害想定」における火災被害が大きいことから、地震による火災被害を軽減するため、平成 26 (2014) 年 3 月に「横浜市地震防災戦略における地震火災対策方針」を策定しました。これにより、全市域において減災・防災力の底上げを図るとともに、施策の対象地域を絞り込んで重点化を図り、出火率の低減や初期消火力の向上等の「地域防災力・消防力向上施策」と火災に強い都市空間の形成に資する「防災まちづくり施策」との両輪で「燃えにくいまち・燃え広がらないまち」の実現に向けた取組を進めています。



(5) 交通環境の変化

横浜駅は 6 社 9 路線が乗り入れる市内最大の交通結節点であり、一日の乗降者数が約 222 万人に上り、多くの市民、来街者の利用があることから、駅を中心とした安全性、交通利便性の一層の向上が求められています。

西区は、東西方向に伸びる鉄道や河川などにより地域が分断されており、区の南北を連絡する交通手段が不足しています。また、みなとみらい 21 地区は、隣接する地区と幹線道路等で分断されており、これを解消する新たな交通手段や回遊性の向上などの施策が求められています。丘陵部では、道路が狭く坂の多い地形のため、高齢者や障害者等の買い物など、日常生活における移動に課題があります。

一方で、多くの来街者が見込まれる臨海部を中心として、コミュニティサイクルやカーシェアリングなどの手軽で身近な交通システムの導入も進みつつあり、こうした交通ニーズや環境の変化に対応した道路、歩行環境、駐車場、自転車駐車場などの整備・改善についても検討する必要があります。

《参考》区内鉄道駅乗降人員数

駅名	横浜駅						合計
	JR 線	市営地下鉄ブルーライン	みなとみらい線	京急本線	相鉄本線	東横線	
(1 日平均)							
乗車人員(人)	406,594	67,179	93,454	155,320	211,708	175,392	2,218,108
降車人員(人)	※406,594	66,952	90,015	155,717	212,923	176,260	
合計(人)	813,188	134,131	183,469	311,037	424,631	351,652	

駅名	高島町駅	新高島駅	みなとみらい駅	戸部駅	平沼橋駅	西横浜駅
	市営地下鉄ブルーライン	みなとみらい線		京急本線	相鉄本線	
(1 日平均)						
乗車人員(人)	4,056	2,126	38,576	7,634	3,725	6,691
降車人員(人)	4,111	2,588	39,421	7,483	3,922	6,885
合計(人)	8,167	4,714	77,997	15,117	7,647	13,576

《出典》横浜市統計書、平成 25 年度データより

※横浜駅の降車人員数については JR 線の降車人員数の公表データがないため、乗車人員数と同数を加算し、1 日合計約 222 万人という数値を算出しています。

《参考》様々な交通システム①

コミュニティサイクル 従来のレンタサイクルとは異なり、街の中に複数のサイクルポート（貸出・返却拠点）を設置し、どここのサイクルポートでも自転車の貸出、返却が行えるシステムで、街の回遊性向上や、環境面での効果が期待されています。



横浜市では「Baybike（ベイバイク）」の呼び名で平成 23（2011）年 4 月から 3 年間の社会実験を経て、平成 26（2014）4 月から本格実施。エリア内には **38 か所（平成 27 年 12 月現在）** のサイクルポートを設置し、さらなる利用の増加と普及に向けて事業を進めています。

《参考》様々な交通システム②

カーシェアリング 会員制で自動車を共同使用する仕組み。レンタカーと比較して短時間で安価に使用できることが特徴。専用の駐車場に自動車が待機され、利用する会員は、インターネットや電話で予約をした上、専用の IC カード等を使用して乗車。サービスによっては、借りる場所と返す場所が異なる「ワンウェイ型」も可能です。



横浜市では日産自動車株式会社と協力して、平成 25（2013）年 10 月より 2 年間、超小型モビリティ（電気自動車）を活用したワンウェイ型カーシェアリング「**チョイモビ ヨコハマ**」の社会実験を実施するなど、様々な低炭素交通の取組を、民間企業と連携しながら実施・推進しています。

(6) 地域資源の保全・活用

区内には、水辺、緑、景観、歴史、史跡、祭礼など様々な地域資源があります。平成 24（2012）年には、2 年後の平成 26（2014）年の区制 70 周年をきっかけとして、区民・就業者・来街者が区内の地域資源や歴史を共有し、その魅力を発信することで地域への愛着を高めることを目的とした「**西区の温故知新！魅力アップ事業**」がスタートしました。この事業では、区民が主体となり、地域資源を活用した様々な取組が行われました。今後も取組の成果を生かし、地域資源を保全・活用することで、継続的に区の魅力と愛着を高めていく必要があります。

《参考》西区の温故知新！ひと・まち交流指針(平成 24 年 8 月策定)

「西区の温故知新！魅力アップ事業」の中で策定したもので、区民・就業者・来街者が楽しみながらまちの魅力を高めていくための具体的な行動目標を定めています。①「まち」の魅力を掘り起こす、②「まち」の空間をつなげる、③「ひと」がつながる「みんな」がつながる、④商店街ににぎわいを生み出す、⑤「ひと」・「まち」の魅力を発信する、の 5 つの目標に基づき、案内サインの制作などのハード面の取組や、まち歩き、情報誌の作成などのソフト面の継続的な取組を提案しています。



(7) 環境負荷の低減

西区は、高速道路や幹線道路が集中している都心にあることから、かつては自動車による大気汚染・騒音などの公害が課題となっていました。近年は様々な規制や移動、輸送手段の変化に伴って、自動車による環境への負荷は低減する傾向にあります。また、区内を流れる河川の水質は、昭和30～40年代の高度経済成長期においては非常に悪く、悪臭が観測されましたが、下水道の整備などが十分に進み、現在では改善されています。

地球温暖化*注 1-15 が進行している現代社会において、環境負荷を可能な限り少なくし、**低炭素型社会***注 1-16、**循環型社会***注 1-17 を実現することは、これからのまちづくりにおいては不可欠な視点であるといえます。また、都市化の影響によるヒートアイランド現象*注 1-18 も深刻化しているほか、生物多様性*注 1-19 に配慮した自然環境の保全なども課題となっています。

横浜市は、国から「環境未来都市」に選定されており、横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区を中心として、大規模な都市開発や土地利用転換が行われることが予想される地域では、環境に配慮したまちづくりの視点は不可欠です。「**横浜市地球温暖化対策実行計画（平成26年3月改定）**」、「**横浜市エネルギーアクションプラン（平成27年3月策定）**」においても、**市民・事業者・行政が一体となった「低炭素まちづくり」**の取組を推進しています。

また、低炭素型社会の実現に向けて、身近な地域や区民一人ひとりの取組も重要です。横浜市ではごみの減量化・資源化について、分別収集とリサイクルの徹底を促す「ヨコハマG30」による一定の成果を経て、発生の抑制（リデュース）*注1-20 を加えた「ヨコハマ3R夢（スリム）」に発展した取組を推進しています。

《参考》環境未来都市 横浜(平成23年12月選定)

国の「新成長戦略」（平成22年6月閣議決定）に位置付けられた21の国家戦略プロジェクトの一つです。環境問題だけに限らず、超高齢化社会に対応し、かつ都市の創造性を発揮して活力を生み出す、バランスのとれた豊かな都市、すなわち「誰もが暮らしたいまち」「誰もが活力あるまち」を作り出すことを目指しています。また、それらの成果を国内外に向けて普及展開することで、経済の活性化につながるかとされています。平成23（2011）年12月、横浜市は国から「環境未来都市」に選定されました。

これを具体化するため、みなとみらい21地区では「**横浜市みなとみらい21地区スマートなまちづくり審議会**」による答申を基に「**みなとみらい2050プロジェクト アクションプラン**」を策定し、環境ショーケースとして様々な取組を分野横断的に推進しています。また、横浜駅周辺地区では「**エキサイト横浜22（横浜駅周辺大改造計画）**」を策定し、まちの魅力と価値の向上と共に、環境にやさしいまちづくりを進めています。

(8) 商店街の活性化、臨海部の発展

早くから市街化が進んだ住宅地を背景として発展してきた商店街は、後継者不足による空き店舗、周辺住宅地における空き家の増加による来店者数の減少や大型商業施設の進出などによって、かつてのような卸・小売業がまとまったエリアの形成を存続していくには厳しい状況にあります。区内人口が鉄道駅に近い平地部に集中することや、住民のライフスタイルが多様化していること

を踏まえた上で、地域に根差した商店街として活性化を図るための課題を地域で共有し、その解決に取り組む必要があります。

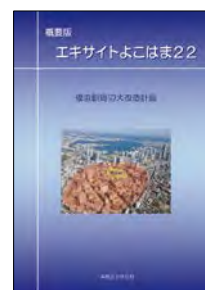
臨海部は、大型の業務・商業施設などの集積によって、多くの就労者や観光客を受け入れ、横浜都心の活力を支えています。横浜駅周辺地区では「エキサイトよこはま22（横浜駅周辺大改造計画）」、みなとみらい21地区では「みなとみらい2050プロジェクト アクションプラン」が策定されています。この地区を中心に、国際会議や見本市、展示会、イベントの開催が可能となる高機能な文化・観光・コンベンション施設が立地しています。また、「横浜市都心臨海部再生マスタープラン」により、それぞれの地区の特長を生かし、相互に連携しながら、まちの魅力と価値を一層高める取組を推進しています。

野毛山公園や、紅葉坂周辺には市内からだけでなく県内からの利用もある文化・観光施設が集積しており、それらを生かし地域の活性化を進めていきます。

《参考》エキサイトよこはま22(横浜駅周辺大改造計画)(平成21年12月策定)

国際化への対応・環境問題・駅としての魅力向上・災害時の安全性確保などの課題を解消し、「国際都市の玄関口としてふさわしいまちづくり」を進めるための指針となる計画として、**おおむね**20年後のあるべき姿を探りながら平成21(2009)年12月に策定されました。

これを具体化させるために、基盤整備を行う上での基本的な方針のほか、民間と行政が連携協働して地区の魅力向上を図るための再開発等におけるルール及び事業者が中心となったエリアマネジメント*注1-21 型まちづくりなどを掲げています。



《参考》みなとみらい2050プロジェクト アクションプラン(平成27年3月策定)

みなとみらい21地区は、事業開始から30年が経過し、この間の社会情勢の変化を踏まえ、地球温暖化対策とBLC P*注1-22 への対応など、新しい時代の要請を取り入れたまちづくりを進めていく転機にあります。

平成26(2014)年にまとめられた「横浜市みなとみらい21地区スマートなまちづくりの方針」の答申を踏まえ、実施計画であるアクションプランを策定し、企業、市民、大学など、あらゆる関係者とともに、スマートなまちづくりを推進することにより、まちの魅力や価値を一層高め、選ばれる都市である「世界を魅了する最もスマートな環境未来都市」の実現を目指しています。

《参考》横浜市都心臨海部再生マスタープラン(平成27年2月策定)

人口減少・超高齢社会の到来、地球温暖化や災害に強いまちづくりへの対応など、社会経済状況が大きく変化する中、横浜市の更なる成長・発展のために、都心部の機能強化が不可欠です。将来にわたり輝き続け、魅力にあふれた“世界都市”の顔としての都心臨海部の形成を目指し、中長期を見据えた都心臨海部の再生を図ります。

横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区、関内・関外地区と、それら従来の横浜都心に隣接し、かつ横浜最大の資源である「港」に面しているなど、都心に必要な新たな機能や施設の受け皿となるポテンシャルを有する山下ふ頭周辺地区と東神奈川臨海部周辺地区を加えた5地区を計画の範囲としています。

1-3. まちづくりの目標

(1) まちづくりの目標

西区は、主として区民の生活の場となっている地域と、臨海部において業務・商業機能などが集積し横浜都心を形成している地域が共存しています。それぞれの地域の特性を生かしたまちづくりを進めるとともに、地域間で相互に連携しながら、調和のとれたまちづくりを進めていくことが重要です。

そこで、区民が安心していきいきと暮らすことができるよう、「人にやさしく活気のあるまちづくり」と、横浜都心にふさわしい区民や来街者など誰にとってもやさしく利便性の高い、「安全で活力にみちたまちづくり」を進めます。また、区域の一体化と地域間の連携・交流を促進することにより、西区全体としてバランスがとれた発展を目指します。

《まちづくりの目標》

人にやさしく活力にみちたまち 西区

(2) テーマ別方針の設定

まちづくりの目標を達成するため、「1-2. まちづくりの課題」で示した8つのまちづくりの課題に対応して、次に掲げる8つのテーマ別方針をもとに、これからのまちづくりを進めていきます。

《まちづくりの課題》

《テーマ別方針》

(1)
土地利用の変化

1. 多様な暮らしと都心の魅力が調和するまちづくり（土地利用に関する方針）
横浜都心ならではの利便性を十分に生かし、多様で魅力ある暮らし方、働き方が共存、調和できるまちをつくります。

(2)
新たな人口流入、ライフスタイルの多様化

2. 誰もが安心して暮らせるまちづくり（生活環境に関する方針）
子どもから高齢者まで、また、障害のある人もない人も、誰もが住み慣れた地域で、安心して暮らすことのできるまちをつくります。

(3)
地域課題を解決できるコミュニティづくり

3. 活気あるコミュニティづくり（コミュニティに関する方針）
区民主体の地域活動への参加の促進や、地域と事業者の連携、区民の活動の場づくりなどを進め、いきいきとした地域社会をつくります。

(4)
都市防災の
必要性

4. 災害に強い安全なまちづくり（防災に関する方針）

まちの防災性の向上を図るとともに、災害に強いまちづくりを推進し、区民や来街者などの安全を守ります。

(5)
交通環境の変化

5. 円滑な交通ネットワークづくり（交通に関する方針）

交通施設の改善、歩行空間・自転車通行空間の確保などを図り、安全で利便性の高い、円滑な交通ネットワークを実現します。

(6)
地域資源の
保全・活用

6. 地域資源を生かしたまちづくり（都市の魅力に関する方針）

水辺や丘の緑、歴史、景観などの地域資源を保全・活用するとともに、新たな魅力を生み出し、潤いとやすらぎのあるまちをつくります。

(7)
環境負荷の低減

7. 環境にやさしいまちづくり（都市の環境に関する方針）

環境負荷の少ない循環型社会、低炭素型社会の実現に向けた取組を推進し、快適に暮らせるまちをつくります。

(8)
商店街の活性化、
臨海部の発展

8. 活力にみちたまちづくり（都市の活力に関する方針）

地域の活性化と横浜都心としての機能強化を図り、活力にみちたまちを目指します。

(3) 区の将来都市構造

将来のまちを構成する「交通ネットワーク」「水・緑・地域資源」「拠点とゾーン」について、その都市構造を明らかにし、まちづくりの目標及びテーマ別方針の実現を目指します。

①交通ネットワークの考え方

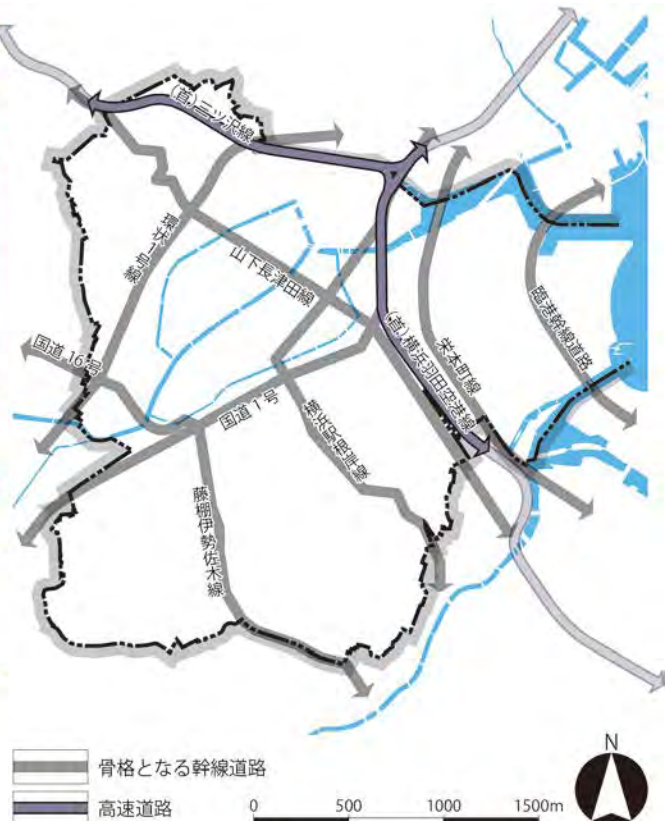
鉄道ネットワークは、JR東海道線・横須賀線、JR京浜東北線・根岸線、東急東横線、京急本線、相鉄本線、市営地下鉄ブルーライン、みなとみらい線の6社9路線で構成し、結節点である横浜駅の機能強化を図ります。また、**羽田空港や東京方面と横浜都心臨海部との連絡強化を図るため、東海道貨物支線の旅客線化等（京浜臨海線）の検討を進めます。**

道路ネットワークは、首都高速道路横浜羽田空港線・三ツ沢線、国道1号、環状1号線、国道16号、山下長津田線、横浜根岸線、藤棚伊勢佐木線、栄本町線、臨港幹線道路などの骨格となる幹線道路により、市内各地や東京をはじめ県外を結ぶ広域交通を担います。また、地域内交通を担う、住宅地と最寄り駅や幹線道路を連絡する主要な地域道路*注1-23 における歩行者環境の向上などを進め、円滑な道路ネットワークの構築を目指します。

《図1-24》交通ネットワーク
(鉄道ネットワーク)



《図1-25》交通ネットワーク
(道路ネットワーク)



②水・緑・地域資源の考え方

丘陵部の公園や斜面緑地、臨海部における公園・緑地など、都市に潤いをもたらす緑の維持・保全を図るとともに、帷子川とその支流や臨海部の水際線などを「水辺の軸」として位置付け、水・緑を感じられる環境づくりを進めます。横浜駅側から臨港パークを結ぶ歩行者ネットワークである「キング軸」には、象徴性や独創性が感じられる緑化を進め、緑の主軸を形成していきます。

また、区内には「旧東海道」「横浜道」「保土ヶ谷道」という三つの古道と「水道道」があり、その周辺には区の歴史や文化にまつわる数多くの地域資源が点在しています。これらを「歴史の軸」として位置付け、周辺の地域資源を活用することで、西区への愛着や魅力の向上を目指します。

《図 1-26》水・緑・地域資源



③拠点とゾーンの考え方

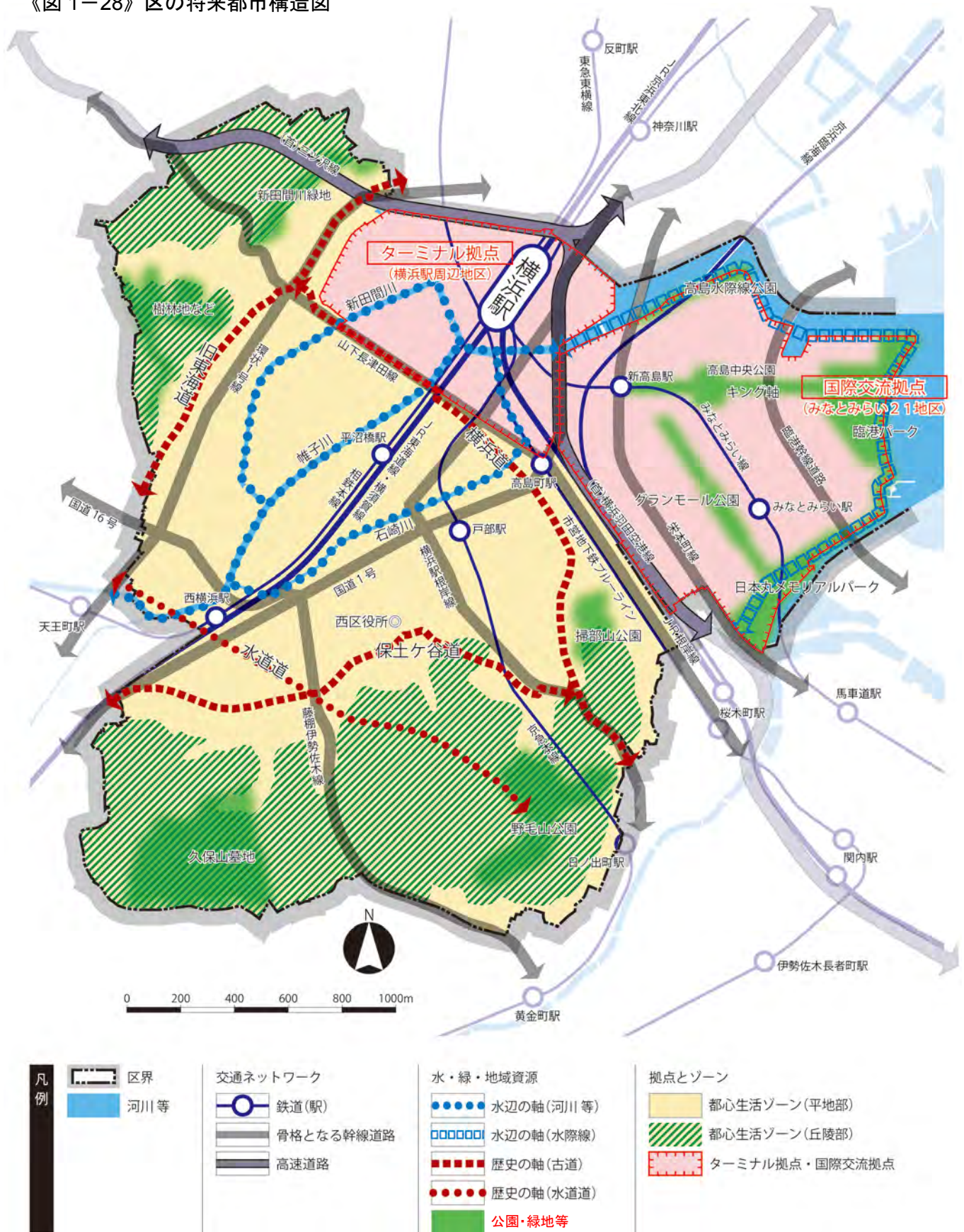
横浜最大のターミナル拠点である横浜駅周辺地区と、横浜を世界に発信する国際交流拠点であるみなとみらい21地区を、臨海部における多様な都市機能の集積と強化を図る拠点地区として位置付けます。

また、都心に近接する生活圏域を「都心生活ゾーン」として位置付け、幹線道路や鉄道の発達した「平地部」と、おおむね海拔20メートル以上を基準とした「丘陵部」に区分し、地形によってライフスタイルや課題の異なる地域ごとに、その特性に応じた生活環境や利便性の向上を図ります。

《図 1-27》拠点とゾーン



《図 1-28》区の将来都市構造図



用語解説《第1章》

*注 1-1 土地区画整理事業（とちくかくせいりじぎょう）

道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。公共施設が不十分な区域では、地権者からその権利に応じて少しずつ土地を提供してもらい（減歩）、この土地を道路・公園などの公共用地が増える分に充てるほか、その一部を売却し事業資金の一部に充てる事業制度。

*注 1-2 横浜市六大事業（よこはましろくだいじぎょう）

昭和 40（1965）年、横浜市の市街地再生と活性化を目的とした複数からなる事業で、現在の横浜市の骨格を形成したと言われています。①都心部強化事業、②金沢地先埋立事業、③港北ニュータウン建設事業、④都心部と郊外部のアクセス強化を目的とした高速鉄道（地下鉄）建設事業、⑤高速道路網建設事業、⑥横浜港ベイブリッジ建設事業の6つを指します。

*注 1-3 幹線道路（かんせんどうろ）

自動車専用道路以外の道路で、主に都市間や地域間を結ぶ広域的な交通を担う、都市計画道路や国道、県道で幅員 18メートル以上の道路。

*注 1-4 5歳階級別男女人口（ごさいかいきゅうべつだんじょじんこう）

男女別に年齢ごとの人口を表したグラフ。通常は、出生数が多く、年齢を重ねていくうちに人口が少なくなり、三角形のピラミッド状の形になることから「人口ピラミッド」とも呼ばれます。ただし、日本をはじめとした先進諸国では、医療の発達や少子化の影響により三角形型にならず、つぼ状になる傾向が見られます。

*注 1-5 市街化区域（しがいかくいき）

都市計画法（昭和 43（1968）年）及び関連法令の規制を受けるべき土地として指定される「都市計画区域」のうち、既に市街地を形成している区域か、おおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。市街化区域内には、住居専用地域、商業地域、工業地域などの地域地区（用途地域）が定められています。都道府県（政令市においては政令市）は、都市計画区域に無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため必要があるときは、都市計画に「市街化区域」と「市街化調整区域」を定めることができるかとされています。

*注 1-6 市街化調整区域（しがいかちょうせいいくいき）

都市計画法（昭和 43（1968）年）及び関連法令の規制を受けるべき土地として指定される「都市計画区域」のうち、市街化を抑制すべき区域。したがって、市街化拡大の恐れのない開発が特例として認められる以外、原則として開発は認められません。また、区画形質の変更を伴わないような建築行為も都道府県知事の許可が必要とされています。

*注 1-7 緑被率（りよくひりつ）

航空写真から 300 平方メートル以上のまとまりのある緑を目視判読し、市域面積に占める割合を算定したもの。

*注 1-8 留守家庭児童（るすかていじどう）

放課後児童が帰宅したとき、又は学校が長期休業中に、同居している両親又はこれに代わる成人の保護者（祖父母、兄弟等）が1週間のうち3日以上不在の状態が**おおむね**6か月以上継続しているか、あるいは継続すると見込まれる家庭の児童のことを示します。

***注 1-9 社会福祉協議会（しゃかいふくしきょうぎかい）**

社会福祉法第109条にもとづき、社会福祉の増進を図ることを目的に全国・都道府県・市区町村のそれぞれに組織されています。地域住民や社会福祉関係者等の参加・協力を得ながら活動することを特長とし、民間としての「自主性」と広く住民や社会福祉関係者に支えられる「公共性」という二つの側面を併せ持った組織です。横浜市では区ごとに拠点があり、それぞれが地域の状況に応じた様々な福祉保健活動を行っています。

***注 1-10 地域ケアプラザ（ちいきけあぷらざ）**

誰もが住みなれたまちで、安心して暮らせる地域をつくっていくための身近な福祉保健の相談窓口、活動拠点。横浜市では、**おおむね**中学校区域に一か所を設置しており、西区内には四か所（浅間台、藤棚、宮崎、戸部本町）に設置されています。

***注 1-11 PDCA／サイクル（ピー・でいー・しー・えー／さいくる）**

事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法の一つ。Plan（計画）→ Do（実行）→ Check（評価）→ Act（改善）の四段階をサイクルとして繰り返すことによって計画を継続的に改善しようとする考え方です。

***注 1-12 内水氾濫（ないすいはんらん）**

市街地において雨水を河川へ排水できないことにより、下水道のマンホールや排水施設などから雨水があふれて、家屋や耕地などが浸水することを「内水氾濫」といいます。また、河川からの水があふれて浸水することを「外水氾濫」といいます。なお、内水・外水の区分は、堤防から家屋側の敷地を「堤内地」、河川側の敷地を「堤外地」と呼ぶことに由来しています。

***注 1-13 帰宅困難者（きたくこんなんしゃ）**

勤務先や外出先等に於いて地震などの自然災害に遭遇し、自宅への帰還が困難になった者。特に首都圏下での大規模な地震が発生した場合は、鉄道駅を中心として大量の帰宅困難者が出現することが懸念されています。帰宅距離10キロメートル以内は全員「帰宅可能」、10キロメートルを超えると「帰宅困難者」が現れ、20キロメートルまで1キロメートルに10%ずつ増加、20キロメートル以上は全員「帰宅困難」とされています。

***注 1-14 減災（げんさい）**

「防災」が被害を出さないことを目指す総合的な取り組みであるのに対して、「減災」とは予測できる最大の被害の発生を想定した上で、その被害を可能な限り低減させていこうという考え方です。

***注 1-15 地球温暖化（ちきゅうおんだんか）**

地球表面の気や海洋の平均温度が長期的に上昇し、主に二酸化炭素などの温室効果ガスが原因で起こる現象。環境省では「第4次環境基本計画」において「低炭素」「循環」「自然共生」を掲げ、温室効果ガスの排出量削減等を行う「緩和策」と、深刻化する局地的な豪雨や洪水、渇水・土砂災害等に対処する「適応策」を進めています。

***注 1-16 低炭素型社会（ていたんそがたしゃかい）**

地球温暖化を防ぐため、二酸化炭素やメタンなどの温暖化ガスをできる限り排出しない社会。石油などの化石燃料に頼らず、自然エネルギーを活用し、大量生産・大量消費社会から循環型社会へ脱却することを意味しています。

***注 1-17 循環型社会（じゅんかんがたしゃかい）**

雨水の地中かん養や中水利用などの水の循環への配慮、生ごみの堆肥化、古紙や缶のリサイクルなど資源の循環などの仕組みや設備を備えたり、大気循環を促す風の通り道や緑地の配置に配慮した都市構造を有する社会を指しています。

*注 1-18 ヒートアイランド／現象（ひーとあいらんど／げんしょう）

都市部の気温が郊外に比べ高くなる現象。等温線を描くと温度の高いところが「島」のように見えることから、ヒートアイランド（熱の島）と呼ばれています。

*注 1-19 生物多様性（せいぶつたようせい）

生物の間にみられる変異を総合的に指す言葉。様々な生物の相互作用から構成される様々な生態系の存在「生態系の多様性」、様々な生物種が存在する「種の多様性」、種は同じでも持っている遺伝子が異なる「遺伝的多様性」からなる3つのレベルの多様性により捉えられます。

*注 1-20 リデュース／発生抑制（りでゅーす／はっせいよくせい）

生産工程で出るごみを減らしたり、使用済み製品の発生量を減らすこと。

*注 1-21 エリアマネジメント（えりあまねじめんと）

地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組。「新たな担い手による地域管理のあり方検討員会（委員長:小林重敬横浜国立大学大学院教授／平成 18（2006）年度）」報告書においては、「一定の地域（エリア）における良好な居住環境等の形成・管理を実現していくための地域住民・地権者による様々な自主的取組（合意形成、財産管理、事業・イベント等の実施、公・民の連携等の取組を指し、専門家や支援団体の支援等を含む）」と定義されています。

*注 1-22 B L C P（びー・える・しー・ぴー）

Business Living Continuity Planning の略。災害や事故に対して、最低限の事業活動や生活の継続を図るための危機管理に関する行動計画のこと。

*注 1-23 主要な地域道路（しゅようなちいきどうろ）

高速道路及び幹線道路を除く道路（地域道路）のうち、バス通りや駅と住宅地、また、幹線道路どうしを結ぶ道路のことです。

第2章 テーマ別方針

- 2-1. 多様な暮らしと都心の魅力が調和するまちづくり(土地利用に関する方針)
- 2-2. 誰もが安心して暮らせるまちづくり(生活環境に関する方針)
- 2-3. 活気あるコミュニティづくり(コミュニティに関する方針)
- 2-4. 災害に強い安全なまちづくり(防災に関する方針)
- 2-5. 円滑な交通ネットワークづくり(交通に関する方針)
- 2-6. 地域資源を生かしたまちづくり(都市の魅力に関する方針)
- 2-7. 環境にやさしいまちづくり(都市の環境に関する方針)
- 2-8. 活力にみちたまちづくり(都市の活力に関する方針)

《背景》

- ◇住居系土地利用は、平地部や臨海部の都心に近く利便性の高い地域での生活への需要の高まりから、人口は増加傾向にあります。一方で、区の南北にそれぞれ位置する丘陵部は、戸建住宅を中心とした閑静な住宅地を形成していますが、人口の減少や高齢化の進行などにより、空き家も増加しています。また、最寄り駅やバス停までの距離が遠い、高低差による移動が不便、古い木造住宅が密集していることによる災害時の建物の倒壊や延焼の危険性が高い、狭あい道路による緊急車両の進入が困難など、日常生活や緊急時の防災面における課題があります。
- ◇業務・商業系土地利用は、平地部の鉄道駅周辺や幹線道路沿道の新しい共同住宅に業務・商業施設が混在する土地利用のほか、臨海部では高機能な業務・商業施設が集積する計画的な土地利用が見られます。
- ◇工業系土地利用は、鉄道や河川沿いにまとまった工業系土地利用や低未利用地が立地しており、共同住宅や商業施設などへの土地利用転換が進む可能性があります。
- ◇公園・緑地などの自然系土地利用の少なさが課題となっていますが、丘陵部のまとまった斜面緑地や公園・緑地、臨海部の計画的な公園・緑地などの地域資源が点在しています。

《土地利用に関する方針》

中層住居系土地利用








戸建住宅や中層の共同住宅などを中心とした土地利用とします。また、建物の不燃化や狭あい道路の拡幅、敷地の共同化などによるオープンスペースの確保などによって、災害への対応や生活環境の改善を進めます。

低層住居系土地利用

戸建住宅を中心とした良好な住環境を担保する土地利用とします。また、建物の更新に伴う狭あい道路の拡幅などを進め、良好な環境と生活利便の維持、向上を図ります。

業務・商業・住居系土地利用

業務・商業や住宅などを中心とした土地利用とします。また、防災性に配慮しながら市街地の更新を図り、都市型住宅*注 2-1 を誘導します。

凡例		区界		中層住居系土地利用		沿道型商業系土地利用		複合系土地利用
		河川等		低層住居系土地利用		都心周辺商業系土地利用		都心生活緑地系土地利用
		鉄道(駅)		業務・商業・住居系土地利用		都心業務系土地利用		保全緑地系土地利用
		幹線道路		地区計画区域		エキサイトよこはま22事業エリア		ウォーターフロント緑地系土地利用
	高速道路							

沿道型商業系土地利用

幹線道路沿道の業務・商業や中高層の共同住宅を中心とした土地利用とします。また、業務・商業機能と都市型住宅の共存、調和を図り、生活利便性の高いまちづくりを目指します。

都心周辺商業系土地利用

下町らしい親しみある商店街を軸として、業務・商業などを中心とした土地利用とします。また、建物の共同化などによる市街地の更新を進めつつ、商店街の発展を目指します。

都心業務系土地利用

地区計画*注 2-2 をはじめとした一定のルールに基づき、計画的な街並みを誘導し、業務・商業、文化施設などを中心とした土地利用とします。また、一定のルールの下に都市型住宅も共存、調和できるまちづくりを目指します。

複合系土地利用

鉄道軌道や河川沿いに位置する業務・工業などを中心とした土地利用とします。将来的に大規模な土地利用の転換に際しては、周辺的生活環境との共存、調和を配慮した業務・商業、都市型住宅などの計画的な誘導を図り、必要に応じた基盤整備を行います。

都心生活緑地系土地利用

生活に身近な公園などのオープンスペースを、生活に潤いを与える地域資源として整備、維持、活用します。

保全緑地系土地利用

野毛山周辺、紅葉ヶ丘周辺、久保山墓地などのまとまった緑、オープンスペースと、文化施設などの一体的な維持、保全を図ります。また、丘陵部に多く分布する斜面緑地などの維持、保全を図ります。

ウォーターフロント緑地系土地利用

臨海部には、水際線緑地や公園、連続するオープンスペースによって形づくられたウォーターフロント緑地が計画的に配置されています。都心の大きな魅力であるこうした空間を、区の貴重な地域資源として整備、維持、活用します。

2-2. 誰もが安心して暮らせるまちづくり

(生活環境に関する方針)

《目標》

子どもから高齢者まで、また、障害のある人もない人も、誰もが住み慣れた地域で、安心して暮らすことのできるまちをつくります。

《背景》

- ◇丘陵部では高齢化率が 30～40%と進行しており、**独り**暮らしの高齢者や高齢者夫婦の世帯が増えています。また、こうした地域においては、空き家が増加する傾向にあり、防犯や防災上の課題も顕在化しています。
- ◇高齢者や障害者をはじめ、誰もが安全で快適な生活を送れるよう、道路や公共交通機関、市民利用施設のバリアフリー*注2-3 化について、より一層の取組強化が必要です。
- ◇地域によっては子どもの数が減り、子ども会などが成立しないところがある一方、平地部の鉄道駅周辺や幹線道路沿道、臨海部では新たな人口流入が見られ、子どもの数が急激に増加しています。児童・生徒数に合わせた学校環境の整備や子どもたちの放課後の過ごし方などについて、きめ細かい対応が必要となっています。
- ◇西区では、西区地域福祉保健計画「にこやか しあわせ 暮らしのまちプラン（略称：にこまちプラン）」等、区民と行政の協働による福祉のまちづくりの取組が進められており、これらの取組との連携や役割分担を図ります。

《方針 1》誰もが安心して生活できる環境づくり

- 住宅のバリアフリー化の支援などのほか、高齢者向け住宅や障害者向け住宅の供給などを進め、高齢者や障害者が安心して元気に生活できる環境づくりを進めます。
- 自治会・町内会、商店街、学校や警察署等の連携を通じて、防犯灯や「こども110番」などの取組を進め、防犯に留意した安全なまちを実現します。
- 道路や鉄道駅、**バス停**などの公共交通機関のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するとともに、市民利用施設、民間の集客施設などのバリアフリー化を促進します。車いすやベビーカーなどを利用する区民が、日常生活において不便を感じない快適な環境づくりを進めます。

《方針2》 高齢者や障害者が自分らしく生活を送れる環境づくり

- 地域ケアプラザ、障害者地域活動ホーム*注2-4、精神障害者生活支援センター*注2-5 など各関係施設間の連携を強め、高齢者や障害者が地域の中で自分らしい日常生活を送れる環境づくりを進めます。

《方針3》 子育てしやすい環境づくり

- 子育てしやすい環境、子育てと仕事の両立支援などを実現するために、子ども連れに向けたサービスの充実や、共同住宅等の立地が見込まれる地域を中心とした保育所の増設など、多様な保育ニーズに対応した機能の充実を図ります。
- 地区センター*注2-6 やコミュニティハウス*注2-7 などの市民利用施設を、子ども連れも利用しやすいよう、設備面や運営面などの改善を進めます。

《方針4》 子どもが健やかに育つ環境づくり

- みなとみらい21地区への小学校の設置（平成30（2018）年4月1日から10年間）など、児童・生徒数に応じた学校環境の整備を進めます。
- 児童や青少年が身近で安心して活動できる場、身近な自然とふれあう場として、公園や広場などの整備を進めるほか、自治会・町内会等と協力して通学路の安全性を高めます。

♪まちのトピックス

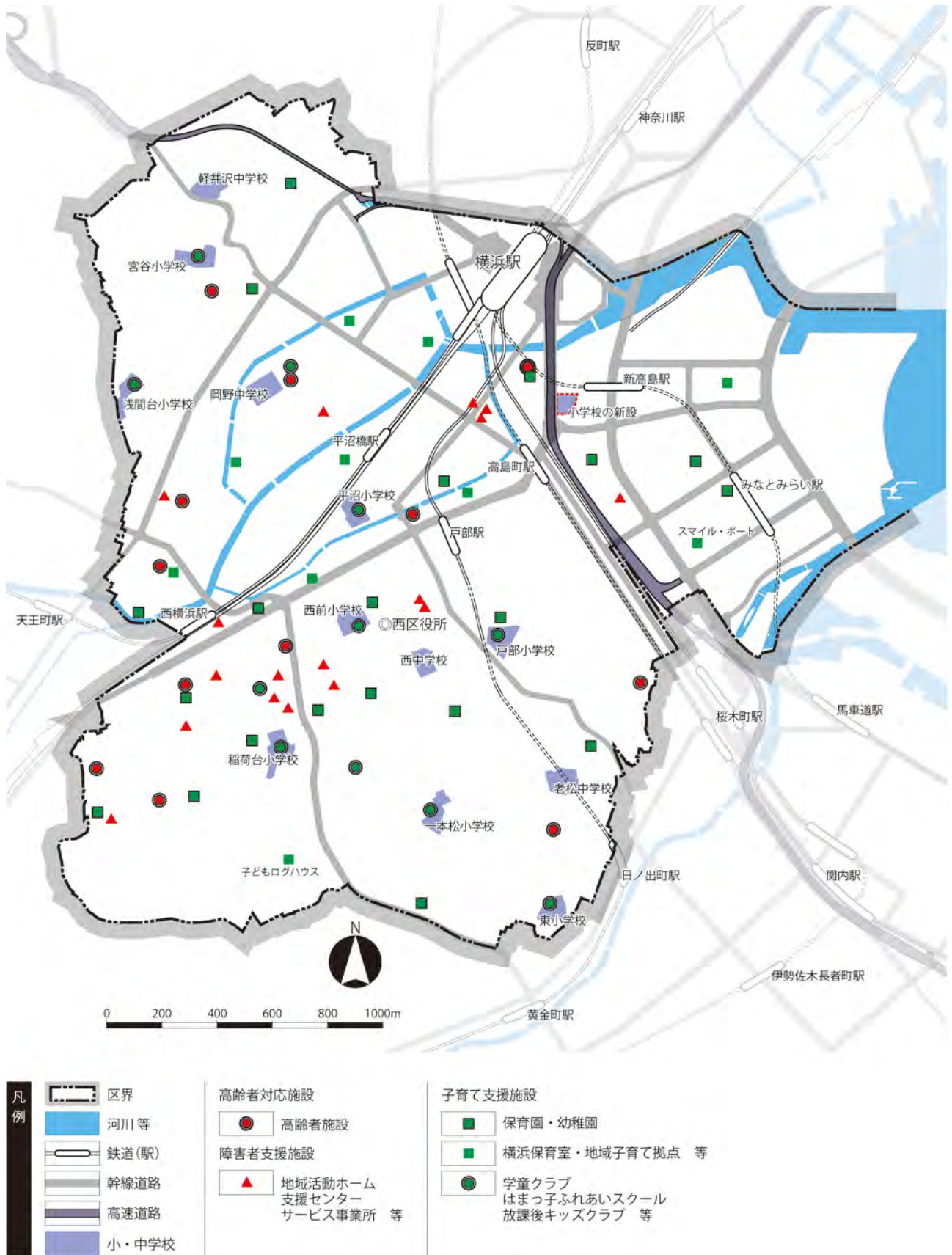
切れ目のない子育て支援を行う複合施設 —なかまの杜(浜松町)

乳幼児期から学齢期まで障害の有無に関わらず、**全ての**子育て家庭が安心して利用することができる「子ども子育て支援福祉複合施設『なかまの杜』」（運営：NPO法人ムーミンの会）が平成27（2015）年4月にオープンしました。

なかまの杜は、認可保育所・放課後児童クラブ・児童発達支援・放課後等デイサービスの4つの事業が連携・協力しながら、子ども一人ひとりの発達状況に応じた支援を行うことができる政令市初の施設です。



《図2-2》高齢者・障害者・子育て関連施設分布図



2-3. 活気あるコミュニティづくり

(コミュニティに関する方針)

《目標》

区民主体の地域活動への参加の促進や、地域と事業者の連携、区民の活動の場づくりなどを進め、いきいきとした地域社会をつくります。

《背景》

- ◇古くから自治会・町内会活動を中心とした地縁によるコミュニティが維持されてきましたが、近年はコミュニティの中心を担う方々の高齢化が進んでおり、地域の担い手の不足が危惧されています。
- ◇共同住宅の立地などによる新たな人口流入をこれからも受け入れていく中で、新たなコミュニティづくりや、生活のルールやマナーの共有などを進めていく必要があります。
- ◇西区には、大型の業務・商業施設とともに、商店街を中心として中小の事業所も数多く立地しており、事業者も全てまちづくりの担い手として、地域活動への参加や貢献が求められています。
- ◇地域活動を支える地区センターやコミュニティハウスなどの施設は充足していると言えますが、区民がまちづくり活動を進める上で、必要とされる情報の発信や交換の場、支援のための仕組みなどが求められています。

《方針1》 地域の中での交流促進と事業者との連携

- 区民や来街者の地域活動への参加や協力の働きかけを促進し、地域の中での交流や支えあいの拡充に努めます。
- イベントや美化活動、福祉活動を共同で実施するなど、事業者のまちづくり活動への参加を促進し、地域とNPO、事業者などが協力しあう体制づくりを進め、連携を深めます。

《方針2》 地域活動の場づくり

- 地区センターやコミュニティハウス、地域ケアプラザなどの活用を促進し、区民による文化活動や地域活動の拠点の充実を図ります。また、子ども連れや高齢者、障害者など、誰もが利用しやすい環境を整えます。
- 空き家、空き店舗などのストックを地域で利用しやすい仕組みの整備などに取り組み、身近な生涯学習や地域活動の場づくりを進めます。
- 土地利用転換などの機会を捉えることによって、身近な公園等の整備を進めるほか、そうした公園等を地域活動の場として積極的に活用します。

《方針3》暮らしやすい地域社会づくり

- 放置自転車や**放置**バイク、違法駐車、路上での商品の陳列や自動販売機の設置、違法看板、ポイ捨てなどの一掃を目指して、自治会・町内会、商店街、事業者、警察署等の連携による啓発活動を行います。また、指導・撤去などを推進し、決められたルールやマナーを誰もが守る、安全で暮らしやすい地域社会をつくりまします。

《方針4》地域活動を支える情報発信窓口の充実

- 区内の様々な市民利用施設において、地域における課題やニーズに迅速に対応し、地域活動を支える様々な情報を発信、交換できる窓口機能の充実を図ります。

♪まちのトピックス

コミュニティづくりにもつながった地域の取組 —東久保町夢やさい(東久保町)

東久保町は、丘陵地にあり木造住宅が密集するなど、防災上の課題を多く抱えているため、三町会合同で「東久保町夢まちづくり協議会」を設立し、災害に強いまちづくりを進めています。行政からの助成の他に、自前のまちづくり事業資金を確保するため、平成18(2006)年4月から、農産物や果物の直売事業「夢やさい」の取組を始めました。市場等から仕入れた野菜や卵・果物などを販売し、その売り上げを雨水タンクやかまどベンチ、井戸ポンプ等の整備費用の一部に充当するなど、まちづくり事業に活用しています。「夢やさい」は、毎月一回、町内三か所で開催し、今ではすっかり地域に定着しています。この場をとおして協議会活動のPRを行うだけでなく、東久保町に住む高齢者の買い物支援や見守りの場、地域の情報交換の場となるなど、資金づくりにとどまらない様々な意義・効果を発揮しています。



多世代・多国籍が集まる交流スペース —カサコプロジェクト(東ヶ丘)

カサコは、築60年の民家を利用し、多世代・多国籍の人々が気軽に交流し、様々なつながりが生まれる場を目指し、NPO法人「コネクション・オブ・ザ・チルドレン(CoC)」により企画・運営されています。

地域住民や海外からの旅行者の交流の場として、また、地域の子育て世代の情報交換の場として活用することで、多種多様な価値観を学び合う寺子屋のような役割を果たしています。



2-4. 災害に強い安全なまちづくり

(防災に関する方針)

《目標》

まちの防災性の向上を図るとともに、災害に強いまちづくりを推進し、区民や来街者などの安全を守ります。

《背景》

- ◇丘陵部や平地部の一部の住宅地は、道路が狭く古い木造住宅が密集しており、地震などの災害時における家屋の倒壊や延焼の危険性があるとともに、緊急車両等の進入が困難など、防災上大きな課題のある地域があり、横浜市地震防災戦略における地震火災対策方針の対象地域となっています。対象地域は、地域の状況に応じて「重点対策地域（不燃化推進地域）」が指定されています。
- ◇横浜駅周辺地区から帷子川周辺の平地部一帯は、洪水浸水想定区域*注2-8、高潮警戒区域*注2-9や津波避難対象区域*注2-10となっており、洪水・高潮、地震による津波災害の危険性や内水氾濫が発生する恐れもあります。
- ◇丘陵部は、急傾斜地崩壊危険区域*注2-11や、土砂災害警戒区域*注2-12が分布しており、大雨などによる崩落の危険性を考慮した対策を必要としています。
- ◇広域からの不特定多数の避難者、帰宅困難者の流入が見込まれる横浜駅周辺地区やみなとみらい21地区は、都市防災施設の整備や確保のほか、災害時の混乱を想定し、地域及び事業者、鉄道事業者や行政が一体となって災害対策に取り組む体制の強化を図る必要があります。

《方針1》地震・火災・津波に強いまちづくり

- 古い木造住宅の耐震診断・耐震改修や狭あい道路*注2-13の拡幅等の防災性の向上に資する取組を進めます。また、地震火災対策方針の対象地域では、出火率の低減や初期消火力の向上等につながる取組を強化します。さらに地震火災対策方針の「重点対策地域（不燃化推進地域）」では、「横浜市不燃化推進地域における建築物の不燃化の推進に関する条例」による耐火性能強化の義務付けなどにより、建築物の不燃化を促進します。
- 消防水利（消火栓、防火水槽など）の確保など、地域の消防力の強化に努めます。
- 幹線道路沿道の建物の不燃化や街路樹の整備などを進め、延焼遮断帯*注2-14の形成、避難路・緊急輸送路*注2-15の確保を図ります。
- デパートや地下街、雑居ビルなど不特定多数の人々が集まる施設に対して、消防用設備の点検整備や避難経路の確保、防災訓練の実施などについて、指導・啓発を徹底します。また、地下街火災や高層ビル火災など大規模火災に対する防火体制の充実・強化を図ります。
- 緊急輸送路となる道路の確保と、その沿道の建物、公共建築物などの耐震補強を進めます。また、公園や緑地、広場などオープンスペースの確保に努めます。
- 上下水道・ガス・電気・通信などのライフライン*注2-16については、事業者と連携しながら、耐震性の向上や早期復旧体制の確立を図ります。

- 津波避難対象区域及びその周辺において、一定規模以上の共同住宅や業務・商業施設等と協定を締結し、いざという時に避難できる場所の確保を進めます。

《方針2》 風水害に強いまちづくり

- 帷子川などの護岸改修、しゅんせつ*注2-17等を促進します。また、排水施設の点検や改善などを進め、大雨などによる洪水や高潮などの風水害の対策を図ります。
- 雨水ポンプ場*注2-18や雨水幹線*注2-19、雨水貯留管*注2-20、雨水浸透ます*注2-21の整備などのハード整備に加え、内水ハザードマップ*注2-22等による防災情報の発信を行うなどのソフト対策と合わせた総合的な浸水対策を進めます。特に横浜駅周辺地区では不特定多数の人々が集まる地下施設が集積しているため、今後の開発に伴う計画地盤の設定や、必要に応じて止水板*注2-23の設置などを働きかけるなど、防災性能の一層の向上を図ります。また、横浜駅周辺地区の治水安全度向上に向けて、駅周辺に近年最も甚大な浸水被害を起こした、平成16(2004)年10月の台風22号と同等の時間降雨量74ミリメートルに対応した下水道整備（横浜駅周辺を避けて雨水を河川や海域に排水する下水道管や貯留施設の設置等）に取り組みます。
- 崖崩れによる災害を防ぐため、急傾斜地崩壊防止工事を進めます。

《方針3》 災害に強い体制づくり

- 災害発生時などにおける迅速・的確な情報の収集・伝達を図るための仕組みを強化します。また、あらゆる災害に対しても対応できるよう、関係機関や地域と連携を取りながら危機管理体制を強化し、減災に向けた取組の充実を図ります。
- 町の防災組織による、高齢者や障害者をはじめとして誰もが安全に避難できるルートの確保や災害時に利用できる施設等の確認、防災リーダーや防災・減災推進員の育成などを進めるなど、地域の防災力を高めます。また、地域防災拠点*注2-24を中心とした防災訓練の実施や防災備蓄庫*注2-25の充実を図ります。さらに、地域と連携して、災害時に援護が必要な高齢者や障害者などへの支援策の充実を図ります。
- 横浜駅周辺地区やみなとみらい21地区など、多くの避難者、帰宅困難者等が想定される地域では、行政、事業者、鉄道事業者、地域まちづくり組織などが一体となって、災害時に適切かつ迅速な情報伝達や避難誘導が行える体制づくりを進めます。

♪まちのトピックス

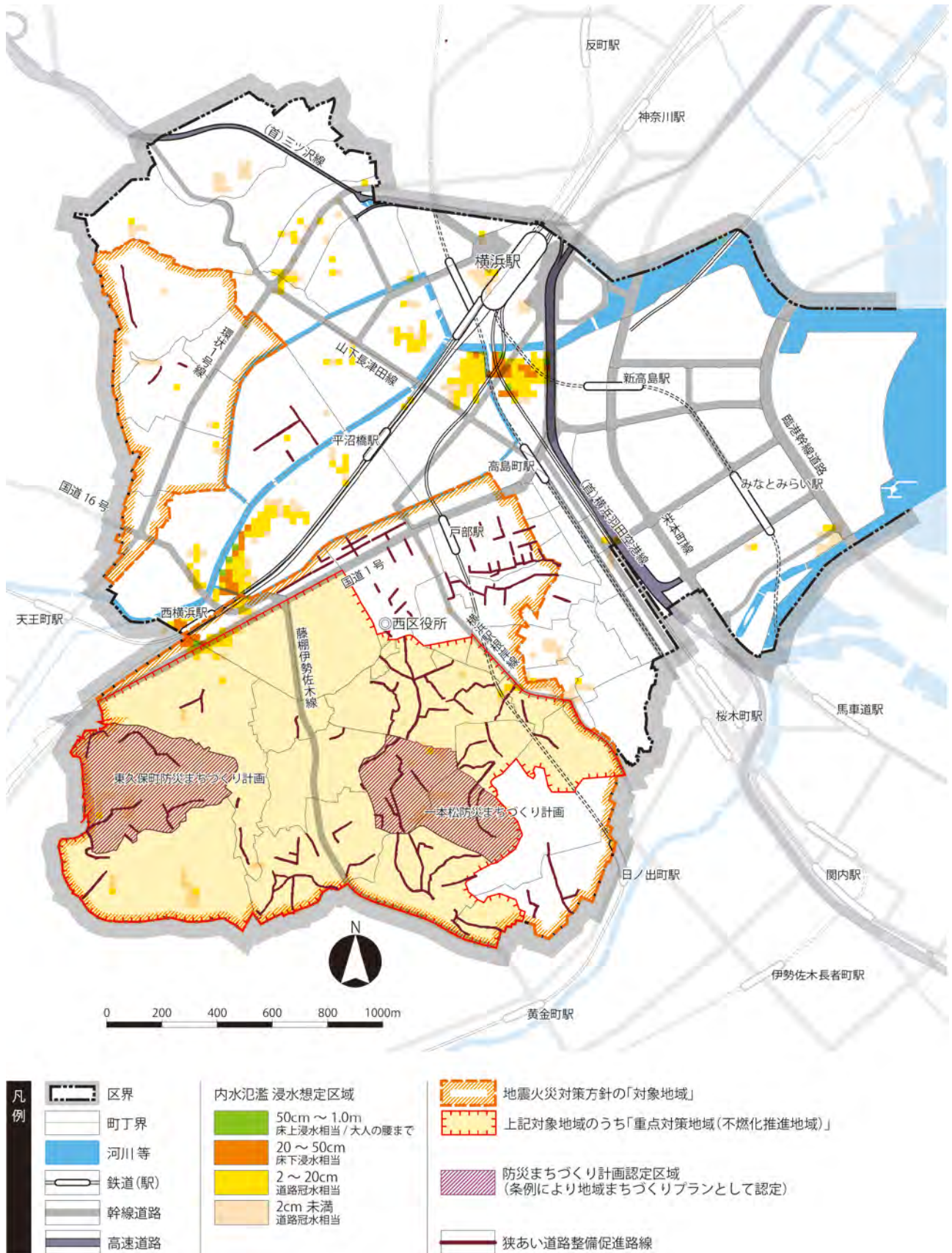
避難マップの作成が進んでいます。

—津波浸水予測区域内及び木造住宅密集地域の各自治会・町内会

「津波から逃げるときは時間がないこともある。その時何をすべきか、どこへ逃げるかは考えておかないと」「広域避難場所の方向に火事が見えたら、別の方向へ逃げたほうがよさそうだ」平成25(2013)年度から、震災時、津波や延焼火災からどう逃げるかをテーマに、区役所の総務課防災担当を中心とした職員や自治会・町内会の皆さんと一緒に検討、まち歩きし「自分で完成させる避難マップ」を作成しています。マップエリア内の各ご家庭や自治会・町内会がマップを完成させるためのまち歩きを実施するなど、地域の防災活動に役立てていただいています。



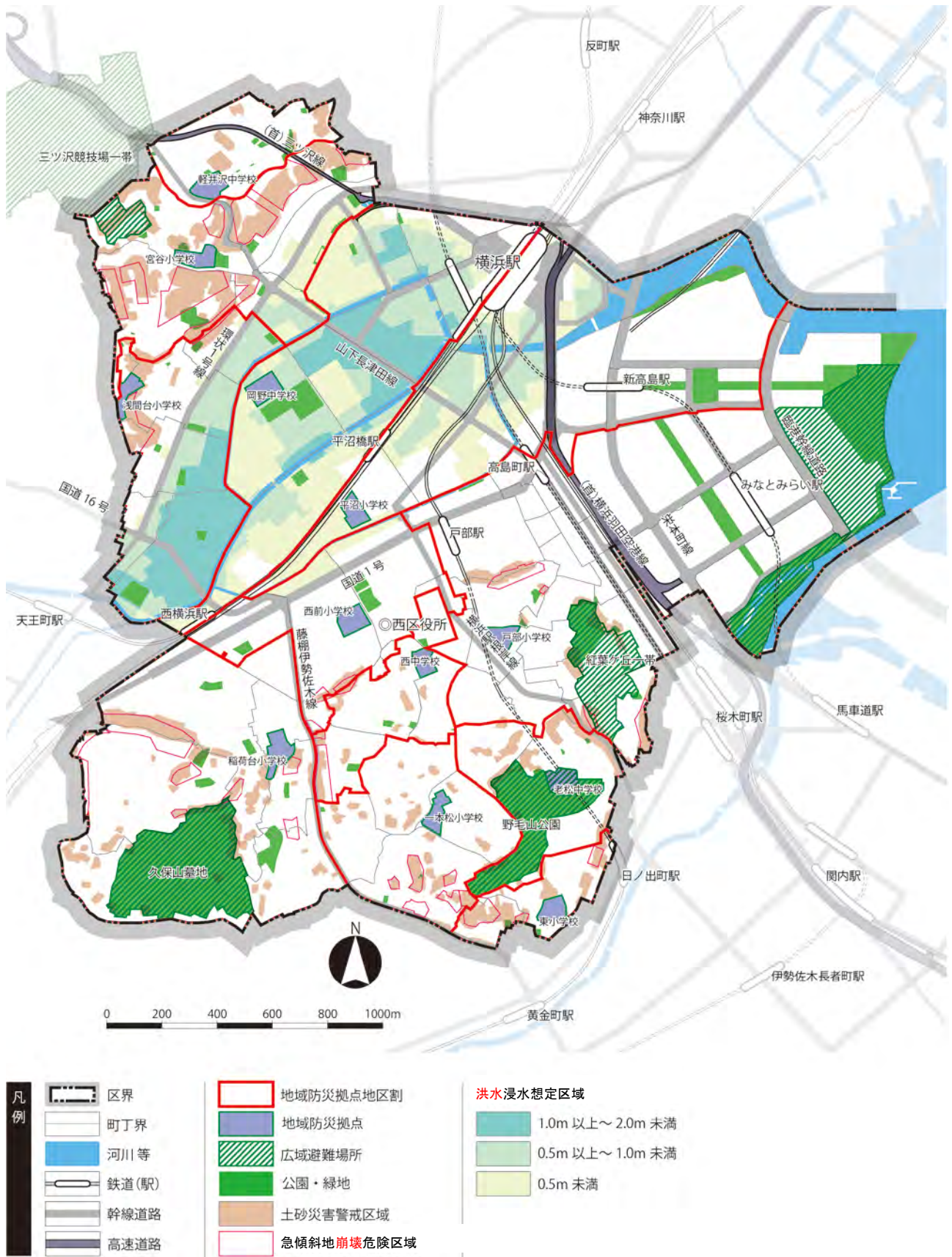
《図 2-4-1》内水ハザードマップ・横浜市地震防災戦略における地震火災対策方針図



※内水氾濫の想定条件：1時間に76.5ミリメートルの降雨（30年に1回降ると想定される雨）

※内水氾濫浸水想定区域は、平成22年度末の河川や下水道施設等の整備状況を反映して、横浜市環境創造局が作成したものです（平成26年）。雨の降り方によっては、浸水区域や浸水深さがこの区域と異なることがあります。

《図 2-4-2》洪水・土砂災害ハザードマップ



※防災関連の情報は、「西区防災マップ（平成 26 年発行）」を基に作成。

2-5. 円滑な交通ネットワークづくり

(交通に関する方針)

《目標》

交通施設の改善、歩行空間・自転車通行空間の確保などを図り、安全で利便性の高い、円滑な交通ネットワークを実現します。

《背景》

- ◇横浜駅は6社9路線が乗り入れる市内最大の交通結節点であり、一日の乗降者数が約222万人に上り、多くの市民、来街者の利用があります。駅を中心とした安全性、交通利便性の一層の向上を目指し、エキサイトよこはま 2 2（横浜駅周辺大改造計画）に基づいた駅周辺の整備が進められています。
- ◇西区は、東西方向に伸びる鉄道や河川などにより地域が分断されており、区の南北を連絡する交通手段が不足しています。また、みなとみらい 2 1 地区は、隣接する地区と幹線道路等で分断されており、これを解消する新たな交通手段や回遊性の向上などの施策が求められています。丘陵部では、道路が狭く坂の多い地形のため、高齢者や障害者等の買い物など、日常生活における移動に課題があります。
- ◇コミュニティサイクルやカーシェアリングなどの手軽で身近な交通システムの導入や、新たな交通ニーズや環境の変化に対応した道路、歩行環境、駐車場、自転車駐車場などの整備・改善についても検討する必要があります。
- ◇都市計画道路及び拡幅が必要な幹線道路について、西区内の整備はおおむね完了しています。

《方針1》 鉄道及び関連施設の整備

- 横浜駅では、駅東西が一体となった回遊性を創出するとともに、鉄道、バスの利便性を高めるために、交通結節機能の強化や公共交通の走行環境の向上を進めます。
- 区内各駅のバリアフリー化などの利用者の安全性の向上に加えて、案内サインの多言語化や、わかりやすい地域情報、案内情報の提供など、国際社会に対応した横浜の玄関口にふさわしい施設の充実を図ります。
- 羽田空港や東京方面と横浜都心臨海部との連絡強化を図るため、東海道貨物支線の旅客線化等（京浜臨海線）の検討を進めます。
- みなとみらい 2 1 地区を中心として、都心の回遊性を高める新たな交通システムの導入を検討します。

《方針2》 区民や来街者の足としてきめ細かい交通システムの充実

- ノンステップバス*注2-26 の導入、バス停のバリアフリー化、運行情報を提供する手段の充実を進め、バス利用者の利便性を高めます。
- 交通手段が不足している区の南北間や、北部地区や南部地区から最寄り駅へのアクセスなど、

区民の生活に必要な移動について、地域のニーズや事業性、維持管理の手法などを考慮しながら、コミュニティサイクルやカーシェアリングなどの手軽で身近な交通システムの導入を検討します。また、岡野・西平沼周辺における将来の大規模土地利用転換に合わせて、交通環境の改善を検討します。

- 市民や来街者のための身近な移動手段として、都心の回遊性を高める水上交通ルートと乗り場の整備を検討します。

《方針3》 歩行空間・自転車通行空間の整備

- 歩道や歩道橋等のバリアフリー化を進め、誰もが安全で快適に移動できる歩行空間の充実を図ります。
- 自転車利用の状況に応じて自転車専用通行帯*注2-27の整備を推進するなど、環境にやさしく、日常生活における身近な移動手段である自転車の利用環境を改善します。また、再開発事業など面整備を行う際には、歩行者や自転車利用者に配慮した施設整備、自転車駐車場の整備について、関係機関や事業者に対して働きかけます。
- 東急東横線（横浜駅～桜木町駅間）の跡地を遊歩道として整備するなど、隣接する地域間の回遊性の向上を図ります。

《方針4》 身近な道路空間の整備

- 幹線道路と住宅地あるいは最寄り駅などをつなぐ主要な地域道路の利便性や安全性の確保のために、高齢者や障害者をはじめとして誰もが安全に歩ける歩行空間の整備を推進します。
- 丘陵部の住宅地などに多い狭あい道路は、沿道住宅の更新に合わせて拡幅整備を推進します。

♪まちのトピックス

横浜駅周辺の水上交通について —横浜市(横浜駅周辺地区)

エキサイトよこはま 22（横浜駅周辺大改造計画）では、横浜駅周辺の貴重な資源である水辺を活用するため、魅力溢れる親水空間のネットワークの形成を目指しています。

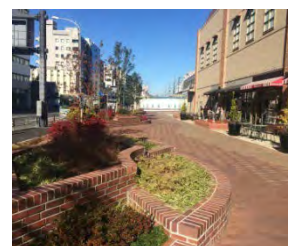
平成25（2013）年10月には、横浜駅周辺地区、みなとみらい 21地区、関内・関外地区の水辺空間において、港の魅力を生かし、回遊性強化を図るため河川や内港地区を活用した水上交通社会実験を実施しました。実験では、環境にやさしい電池推進船（東京海洋大学・らいちょう I）を使用しました。



東急東横線跡地利用について —横浜市(桜木町駅周辺地区)

東横線廃線跡地は、横浜都心における回遊性の向上と地域を活性化するため、歩行者専用の「遊歩道」として検討及び整備を進めています。

平成26（2014）年7月に、横浜らしさや鉄道の記憶を感じさせる、にぎわいや憩いのための魅力ある空間として桜木町駅西口広場をオープンしました。平成28（2016）年度末には桜木町駅から紅葉坂交差点までの区間を開通し、横浜駅までの区間の一日も早い完成を目指し、整備していきます。



《図2-5》交通ネットワーク方針図



※自転車ネットワーク計画路線：自転車の利用しやすい環境を整えるための「横浜自転車道ネットワーク整備指針（平成18年策定、平成25年改訂）」において、自転車ネットワーク計画図に位置付けられている路線。

2-6. 地域資源を生かしたまちづくり

(都市の魅力に関する方針)

《目標》

水辺や丘の緑、歴史などの地域資源を保全・活用するとともに、新たな魅力を生み出し、潤いとやすらぎのあるまちをつくります。

《背景》

- ◇平地部を流れる河川は、魚や水鳥が生息し、川辺には桜などの街路樹が植えられ、生活に身近で貴重な水辺空間となっています。また、臨海部には水際線緑地や公園、連続するオープンスペースによって形づくられた計画的な緑地が、区民や来街者の憩いの場となっています。
- ◇市街化の進展により区内の緑は次第に失われてきていますが、野毛山公園・掃部山公園周辺、久保山墓地周辺などの緑や丘陵部の斜面緑地などは、身近に緑を感じることのできる貴重な空間であると同時に、貴重な景観として残っています。
- ◇西区は「旧東海道」「横浜道」「保土ヶ谷道」の三つの古道の結節点であり、古道の周辺には浅間神社や伊勢山皇大神宮、横浜開港にちなんだ史跡など、歴史的資源が数多く残されています。

《方針1》 水に親しめる場づくり

- 帷子川とその支流である河川沿いや臨海部の水際線などを「水辺の軸」として位置付け、水・緑を感じられる環境づくりを進めます。
- 河川沿いを楽しく散策できるよう、植栽などによる緑化を進めるほか、河川沿いプロムナードや休憩スポットなど、区民や来街者が水に親しめる空間の充実を図ります。
- 臨海部では、水際線緑地や観光拠点などを結び、内水域（インナーハーバー）を活用したイベントの開催など、海辺の資源を活用し、海に親しむ場づくりを進めます。

《方針2》 緑豊かな都市空間づくり

- 野毛山公園・掃部山公園周辺、久保山墓地周辺の緑、丘陵部の斜面緑地などは、区内に残された貴重な自然資源であり、土地所有者の理解と協力を得て保全に努めます。
- 道路や駅前広場、公共施設などで、地域や施設の特性に合わせた季節感ある緑や花による空間づくりを進めます。また、区民や事業者が主体となった公園愛護会*注2-28 やハマロード・サポーター*注2-29 による公園や道路などの公共空間の緑の維持管理、住宅やビルなどでの民有地緑化を促進し、公開性や視認性の高い場所での緑化による緑豊かな都市空間の実現を目指します。
- 多くの来街者がある臨海部では、緑や花による街の魅力やにぎわいづくりを進めます。また、横浜駅側から臨港パークを結ぶ歩行者ネットワークである「キング軸」には、象徴性や独創性が感じられる緑化を進め、緑の主軸を形成していきます。

《方針3》 歴史資源の保全・活用

- 「旧東海道」「横浜道」「保土ヶ谷道」三つの古道と「水道道」を「歴史の軸」として位置付け、その周辺に点在する区の歴史や文化に根差した史跡や行事などを区の魅力スポットとして保全し、地区ごとの個性と愛着を深め、一層の魅力アップを図ります。

《方針4》 地域資源の魅力発信

- 平成23年度「西区の温故知新！魅力アップ検討事業」の中で実施した区内調査で、西区の地域資源と位置付けた建造物、坂道、橋などを生かし、案内サインの設置やガイドマップの作成、水と緑と歴史を訪ね歩くイベントの開催や、それらをつなぐ回遊ルートの創出などによって、区の一層の魅力発信を図ります。
- 区独自の歴史や文化を語り継いでいくため、養成講座や実践ガイド講座の開催などを通して、案内ボランティアなどの育成を促進します。
- 地域が主体となって実施するイベントなども地域資源として捉え、それらを区全体の魅力として発信します。

♪まちのトピックス

案内サインによる新旧市街地の回遊 —散策ルート「温故知新のみち」(区内各所)

平成26（2014）年の西区制70周年をきっかけに、歴史ある西区の魅力を再発見できる散策ルート「温故知新のみち」を設定しました。ルート上には、昔のまちの様子や魅力ある資源を、写真や図で紹介した総合案内サインを設置し、新旧市街地を楽しみながら回遊できるようになっています。サイン制作にあたっては、地域の方々と行政が一緒に地域資源を整理し、表示内容の検討を行いました。



「温故知新のみち」の内容・ルート等については、西区ホームページでご案内しています。

公民連携による歴史的建造物の活用 —BUKATSUDO(ドックヤードガーデン)

ドックヤードガーデンは、横浜ランドマークタワーの足元に位置し、日本に現存する最古の商船用石造りドックを復元した横浜を代表する文化資産です。その一画を公益財団法人横浜市芸術文化振興財団が三菱地所株式会社より賃借して活用事業者を公募し、公募で選定された活用事業者が街のシェアスペース「BUKATSUDO」として運営を行っています。運営に際しては、横浜市を含めた関係団体※が協議会を設置しサポートしています。



平成25（2013）年9月に公募が行われ、平成26（2014）年6月には、オフィスワーカーや居住者、横浜に集うクリエイター等が気軽に立ち寄って自由に活動できるキッチンやスタジオ、アトリエ、ミーティングルームなどを備えてオープンしました。

※横浜市、公益財団法人横浜市芸術文化振興財団、三菱地所株式会社、三菱地所プロパティマネジメント株式会社

2-7. 環境にやさしいまちづくり

(都市の環境に関する方針)

《目標》

環境負荷の小さい循環型社会、低炭素型社会の実現に向けた取組を推進し、快適に暮らせるまちをつくります。

《背景》

- ◇高速道路や幹線道路が集中している都心にあることから、かつては自動車による大気汚染・騒音などの公害が課題となっていました。近年は様々な規制や技術の進歩、移動、輸送手段の変化に伴って、自動車による環境への負荷は低減する傾向にあります。
- ◇区内を流れる河川の水質は、昭和30～40年代の高度経済成長期においては非常に悪く、悪臭がありました。下水道の整備などが進み、現在では改善されています。
- ◇都市化の影響によるヒートアイランド現象が深刻化しているほか、生物多様性に配慮した自然環境の保全なども課題となっています。
- ◇大規模な都市開発や土地利用転換が行われることが予想される地域では、その際に環境に配慮したまちづくりの視点は不可欠です。
- ◇循環型社会、低炭素型社会の実現に向けて、身近な地域や区民一人ひとりの取組も重要です。

《方針1》 自然環境の保全と創造

- 横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区におけるウォーターフロント緑地、掃部山公園、野毛山公園、久保山墓地や丘陵部のまとまった斜面緑地、身近な公園や緑地など、区内における緑の保全に努めます。
- 街路樹や公共施設等における公共緑化を進めるとともに、区民や事業者の協力を得ながら、ヒートアイランド現象の抑制・緩和や、生物多様性に配慮した自然環境の保全を目的とした、民有地の緑化を促進します。
- 河川や海の水質改善をより一層進め、きれいで豊かな水辺環境づくりと身近な生き物の生息環境の保全と創造を図ります。

《方針2》 循環型社会に向けた取組

- 限りある資源を大切に使い、廃棄物による環境への負荷を減らすため、区民と事業者、行政が一体となって、廃棄物の発生を抑制します。また、排出された廃棄物の資源化を一層推進します。
- 区民や事業者の主体的な取組による、まちの美化などの活動を支援します。

《方針3》 低炭素まちづくりの推進

- 区民と事業者、行政が協力してエネルギー利用の効率化を図り、二酸化炭素など温室効果ガスの排出を抑制するとともに、建物の屋上や壁面の緑化、再生可能エネルギー・未利用エネルギーの活用と併せて自立分散型エネルギー*注2-30 の導入を促進するなど、地球温暖化やヒートアイランドの抑制策を進めます。
- 開発事業や都市施設の整備などを進める際には、環境への負荷の少ない、自然に配慮した整備を行います。横浜駅周辺地区とみなとみらい21地区では、開発状況に応じた地域冷暖房システム*注2-31 の再編など、エネルギーの効率的な活用を検討します。
- 太陽光、太陽熱、風力などの再生可能エネルギーや、工場排熱等の未利用エネルギーの利用など、低炭素化に向けた区民や事業者が主体となった身近な取組を発信し、支援する仕組みを検討します。
- 交通量の多い交差点や路面の改良、街路樹や植栽などによって、大気汚染や騒音の軽減を図ります。また、市営バス・ごみ収集車などの公用車に、環境への負荷が少ない低公害車の導入を進めるとともに、民間の保有車両についても普及を促進します。

♪まちのトピックス

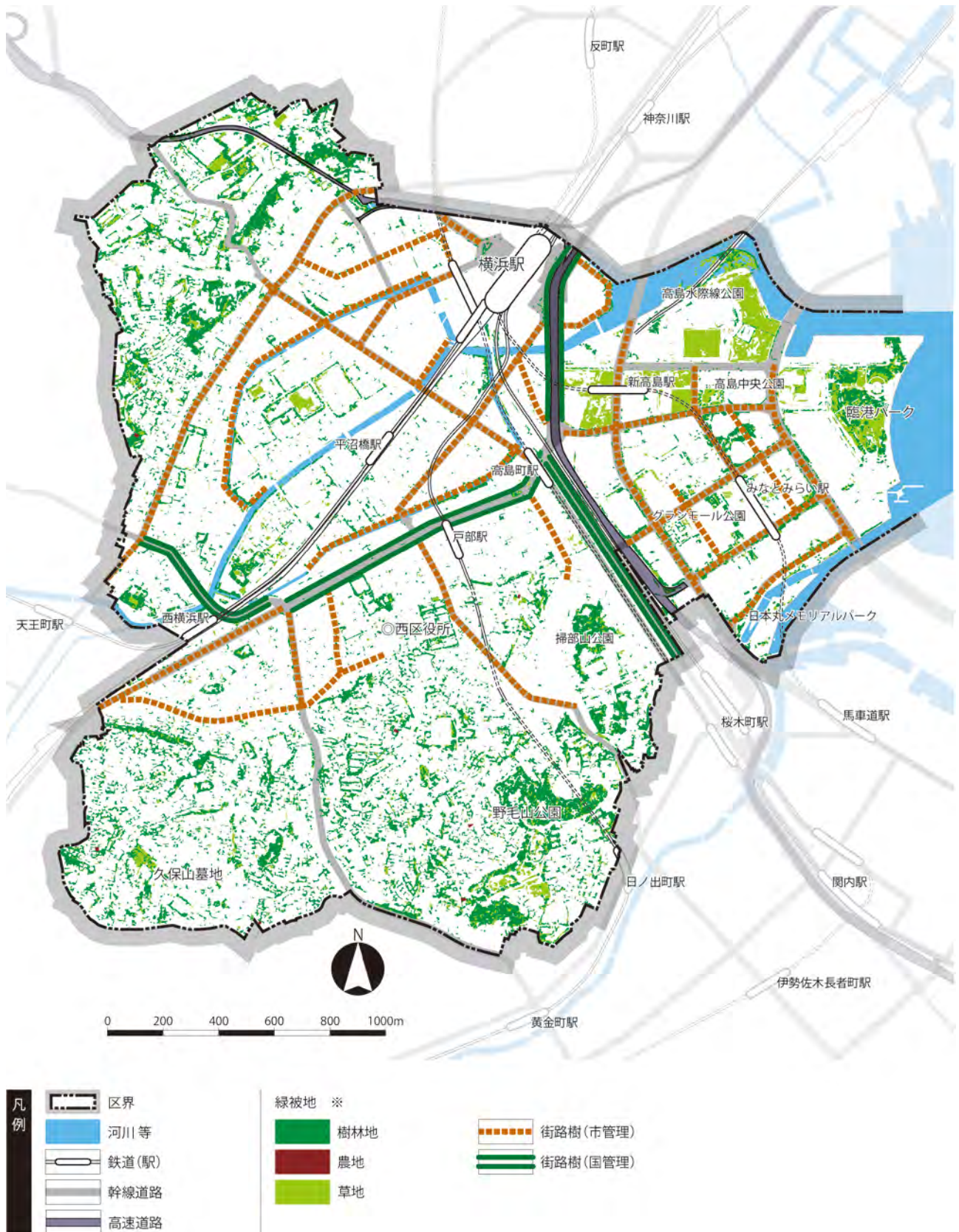
企業による省エネルギーの取組 —みなとみらい21地区

みなとみらい21地区では、地域冷暖房システムを導入するなど、地区全体で省エネルギーに向けた取組を進めています。

また、地区内の企業が、太陽光発電、風力発電などの自然エネルギーの活用を行うほか、電力・空調の使用量の見える化や、高性能光センサーで太陽を自動に追いかけ、吹き抜け部分に太陽からの自然光を建物内に取り入れ照明電力を削減する採光システム、ブラインドの角度を自動制御して、空調の無駄を最小限に抑えて効率的に熱負荷を軽減する太陽追尾型自動ブラインドなどの環境技術を取り入れる等、先進的な環境づくりに取り組んでいます。



《図 2-7》緑被地、街路樹等分布図



※緑被地の分布は、第 10 次緑地環境診断調査（平成 26 年）の GIS データを基に作成。

2-8. 活力にみちたまちづくり

(都市の活力に関する方針)

《目標》

地域の活性化と横浜都心としての機能強化を図り、活力にみちたまちを目指します。

《背景》

- ◇後継者不足による空き店舗、周辺住宅地における空き家の増加による来店者数の減少や大型商業施設の進出などによって、商店街を取り巻く環境は大きく変化しています。
- ◇臨海部は、大型の業務・商業施設の集積によって、多くの就労者や観光客を受け入れ、横浜都心の活力を支えています。横浜駅周辺地区では「エキサイトよこはま22（横浜駅周辺大改造計画）」、みなとみらい21地区では「みなとみらい2050プロジェクト アクションプラン」が策定され、それぞれの地区が特長を生かし、相互に連携しながら、まちの魅力と価値を一層高める取組を推進しています。
- ◇みなとみらい21地区を中心に、国際会議や見本市、展示会等のイベントが開催できる高機能な文化・観光・コンベンション施設が立地しています。
- ◇野毛山公園周辺や紅葉坂周辺には市内からだけでなく市外からの利用もある文化・観光施設が集積しています。
- ◇岡野・西平沼周辺では大規模な工場が立地し、一部暫定的な利用もみられます。

《方針1》 地域との結びつきによる身近な商店街の活性化

- 魅力と活気ある商業空間を目指し、区民の生活に身近な商店街の独自で主体的な取組を支援します。
- 子育てや若い世代の育成、高齢者の社会参加や生きがいづくりなど、地域と商店街の結びつきを深める取組を促進します。
- 空き家や空き店舗などの適正管理や利活用など、地域のストックを活用することで、新たなサービスや起業あるいは雇用の場を創出し、都心に近い利便性を最大限に生かし、区民の生活を支える商店街の活性化を図ります。

《方針2》 都心機能の強化

- 横浜駅周辺地区及びみなとみらい21地区は、業務、商業、文化、観光、交流などに関連する高密度な機能集積を強化しながら、区民や来街者、就業者の利便性、快適性、安全性を高める都市基盤の整備を進めます。
- 都心の活力を一層向上するために、臨海部における業務・商業などの機能集積に合わせ、効率的で高い利便性が期待できるその周辺地域においても、都市型住宅を誘導し職住近接を進める

ことで、地域活力の維持・向上と魅力的で持続可能なまちづくりを進めます。

《方針3》文化・観光・コンベンション機能の充実

- 区内にはみなとみらい21地区を中心に文化、観光、コンベンション施設が数多く集積している特性を生かし、MICE*注2-32の開催、誘致などによる国際交流を進めます。また、区民と来街者、就業者が交流する、横浜都心ならではの新しい文化が生まれるまちづくりを推進します。
- MICE機能の更なる拡充を図るために、みなとみらい21地区の20街区に多目的ホールや会議室等を整備します。
- 臨海部を中心として海外からの来街者が多いため、区内の市民利用施設や鉄道駅などにおける観光案内サービスや案内サインの多言語化など、西区のホスピタリティをより一層高める施策の充実を図ります。
- 野毛山公園周辺や紅葉坂周辺における文化・観光施設の集積を生かし、区民が日常的に文化・芸術にふれられる魅力ある文化ゾーンの形成を図ります。

《方針4》大規模土地利用転換の計画的な誘導

- 岡野・西平沼周辺で大規模な土地利用転換がある場合は、その地域性に配慮し、市立小・中学校への影響、利便性及び防災上の安全性などを考慮しつつ、業務・商業、都市型住宅等の計画的な土地利用の誘導を図るとともに、緑の創出や公園整備を図ります。

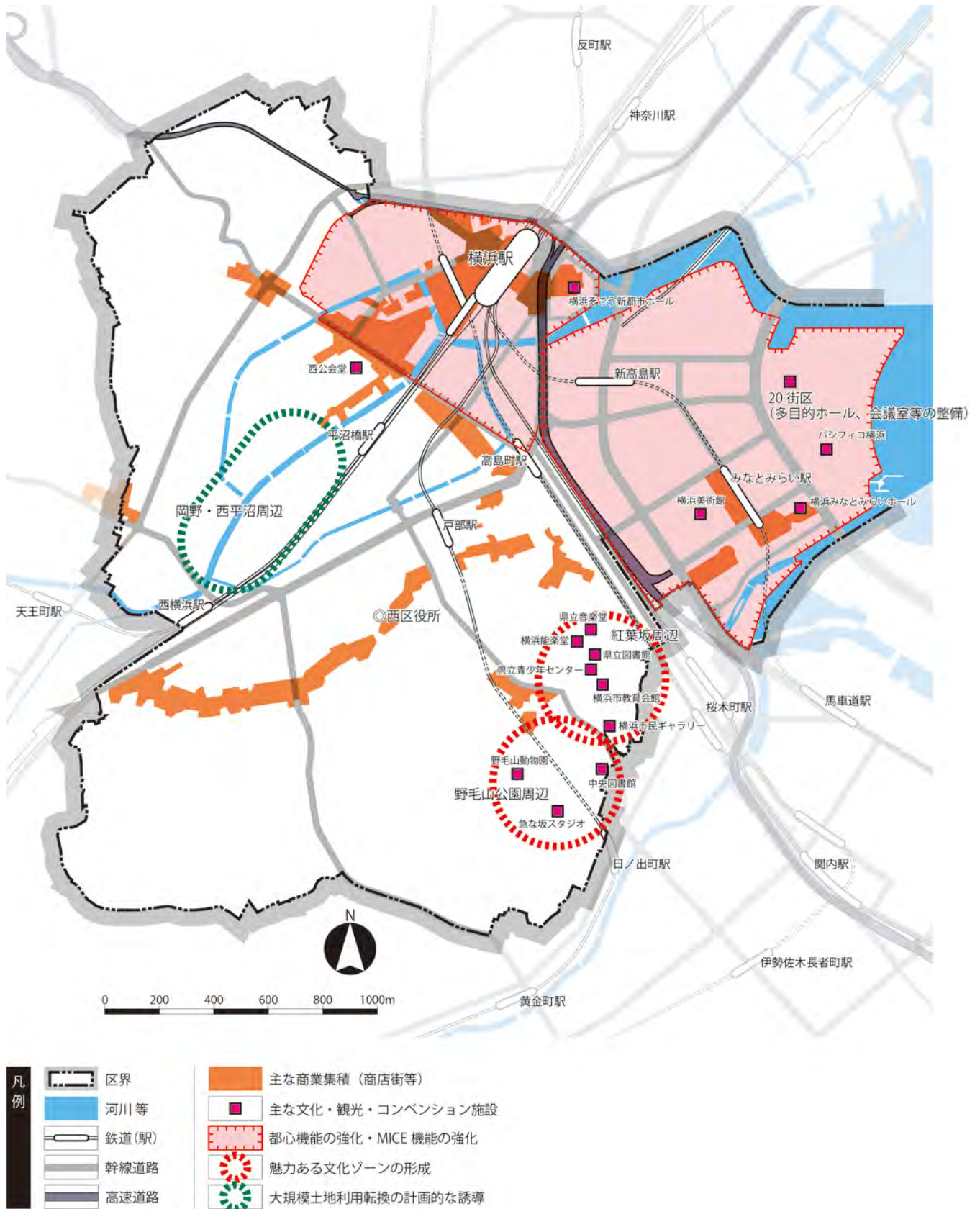
♪まちのトピックス

空き店舗の活用による地域貢献型ビジネスモデル —ディアナ横濱(浅間町3丁目)

メイク、ネイル、フラワーアレンジメントなどの技術を持った女性たちが運営するサロン。「女性の笑顔で地域を元気にしたい」という思いから、女性向けのサービス活動を自主的に開始。平成25(2013)年、「ヨコハマ市民まち普請事業」に応募し、提案の過程の中で町内会や近隣商店などの協力体制を構築し、その取組のユニークさと地域貢献への期待が評価されて、コンテストを通過。翌年度にはその助成金によって、浅間町3丁目に立地する空き店舗を近隣事業者の協力も得ながら自ら整備しました。現在は、様々な女性向けサービスの体験や発表の他、近隣住民のための休憩や談話スペースとして運営されています。



《図2-8》活力にみちたまちづくり方針図



用語解説《第2章》

*注 2-1 都市型住宅（としがたじゅうたく）

敷地を有効に活用した中高層の共同住宅。店舗やオフィスとの複合的な共同住宅など、都心に近い立地で、職住の近接や高度の文化的な生活など多様な居住ニーズに対応しようとする住宅。

*注 2-2 地区計画（ちくけいかく）

都市計画法に基づいて定める特定の地区・街区レベルの都市計画。まちづくりの方針や目標、道路・広場などの公共的施設（地区施設）、建築物等の用途、規模、形態などの制限をきめ細かく定めるもの。横浜市では、地区計画における建築物等の制限内容等について、建築基準法、都市緑地法及び景観法に基づき、条例（地区計画の区域内における建築物等の制限に関する条例）を定めています。

*注 2-3 バリアフリー／化（ばりあふりー／か）

高齢者、障害者等が生活するうえで、行動の妨げになる障壁を取り去り、高齢者、障害者等にやさしい生活空間を作りあげること（歩道の段差解消など）をいいます。また、物理的な障壁ばかりでなく、高齢者、障害者等が社会参加をするうえで、精神的にも障壁がないことも意図しています。

*注 2-4 障害者地域活動ホーム（しょうがいしゃちいきかつどうほむ）

地域で暮らす障害児者やその家族の地域生活を支援するための拠点施設。

*注 2-5 精神障害者生活支援センター（せいしんしょうがいしゃせいかつしえんせんたー）

精神障害者が地域で自立した生活を送るために、精神保健福祉士などによる相談支援や、生活維持のためのサービス（食事、入浴、洗濯等）、生活情報の提供、地域との交流の促進等を行う施設。

*注 2-6 地区センター（ちくせんたー）

*注 2-7 コミュニティハウス（こみゅにていはうす）

地域住民が、自らの生活環境の向上のために自主的に活動し、スポーツ、レクリエーション、クラブ活動等を通じて相互の交流を深めることのできる場として設置しています。

*注 2-8 洪水浸水想定区域（こうずいしんすいそうていくいき）

おおむね 100 年に 1 回降ると想定される大雨（1 時間に約 90 ミリメートル）の際に、河川の洪水氾濫により浸水が想定される地域を示した洪水の浸水想定区域（神奈川県が指定）と、1 時間に 76.5 ミリメートルの降雨の際に、下水道や水路等の内水氾濫により浸水が想定される区域を示した内水の浸水想定区域（横浜市が指定）があります。

*注 2-9 高潮警戒区域（たかしおけいかいくいき）

高潮の規模を東京湾平均海面上+2.3 メートルで想定し、これにより地盤が浸水の**おそれ**がある区域。**西区では、帷子川河口部が該当します。**

*注 2-10 津波避難対象区域（つなみひなんたいしょうくいき）

「津波からの避難に関するガイドライン」（平成 23 年 8 月／横浜市危機管理対策室）に基づき、次に該当する区域が避難対象区域に定められています。①神奈川県が想定した慶長型地震の津波による浸水予測区域、②河川遡上による影響を詳細に把握するため、横浜市が実施した検証において、浸水の可能性があるとした区域。西区では、浸水想定区域のほぼ全域と、みなとみらい 2 1 地区の沿岸部、桜木町駅～高島町駅区間の鉄道沿いなどが該当します（詳細は、西区防災マップを参照）。

*注 2-11 急傾斜地崩壊危険区域（きゅうけいしゃちほうかいきけんくいき）

急傾斜地の崩壊により相当数の居住者等に被害が生ずる地域及び崩壊を助長、誘発するおそれのある地域を市長の意見を聞いて神奈川県が指定する区域。

***注 2-12 土砂災害警戒区域（どしゃさいがいけいかいくいき）**

がけの形状、土地質、崩落経歴、被害家屋の有無等について調査し、台風、集中豪雨又は地震によってがけ崩れが発生するおそれがあるとして、神奈川県が定めた区域（ただし、急傾斜地崩壊危険区域は除きます）。

***注 2-13 狭あい道路（きょうあいどうろ）**

幅員4メートル未満の道路で、一般の用に供されている道路のこと。狭あい道路は通行上、環境衛生上の課題があるばかりでなく、地震や火災などの災害時には消防、救急活動にも支障をきたす恐れがあるため、市民の方々と行政が協力し合って拡幅整備することにより、安全で快適な災害に強いまちづくりを進めていくことが重要です。

***注 2-14 延焼遮断帯（えんしょうしゃだんたい）**

市街地で火災の延焼を防ぐ機能を果たす、道路、河川、鉄道、公園等の都市施設と、それらの沿線の一定範囲に建つ耐火建築物により構築される帯状の不燃空間を示します。

***注 2-15 緊急輸送路（きんきゅうゆそうろ）**

災害時の応急対策の実施に必要な物資、資機材、要員等を輸送する緊急車両が通行する道路。横浜市では、高速道路や幹線道路を対象に指定しています。

***注 2-16 ライフライン**

人間の生活を支える施設あるいは設備。電気、ガス、上水道等の供給施設。広くは地域冷暖房、上水道の供給系施設、廃棄物処理施設、電信・電話等の情報通信施設及び道路、鉄道、水路等の交通運輸施設も含まれます。

***注 2-17 しゅんせつ**

河川・港湾・運河などにおいて、流量や船舶の航路を確保するために、底面の土砂などを取り去る土木工事。

***注 2-18 雨水ポンプ場（うすいぼんぷじょう）**

地盤が河川や海より低い地域から流れてきた雨水をポンプで揚水して、河川などに放流できるようにする施設。

***注 2-19 雨水幹線（うすいかんせん）**

下水道の雨水管の幹線となる主要な管きよ。

***注 2-20 雨水貯留管（うすいちよりゅうかん）**

下流側にある河川や水路の流下能力に見合うように、雨水を一時貯留（ピークカット）し、流出量を抑制する管きよ。

***注 2-21 雨水浸透ます（うすいしんとうます）**

雨水桝の底部に穴を開け、その周囲に砂利を充填したもので、雨水を地中にしみ込みやすくすることで、河川への雨水の流出を抑えて洪水を防ぐ。

***注 2-22 内水ハザードマップ（ないすいはざーどまっぷ）**

大雨時に想定される下水道や水路に起因した浸水区域や水深などの様々な情報をまとめた**地図**。

***注 2-23 止水板（しすいばん）**

緊急時、建物の開口部に水を防ぐ板を建てるなど、地下室や地下街への浸水を防ぐために用いられる浸水対策。

***注 2-24 地域防災拠点（ちいきぼうさいきょてん）**

横浜市**防災**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。

***注 2-25 防災備蓄倉庫（ぼうさいびちくそうこ）**

発災時の救助・救出活動や避難生活の維持等のための備蓄品を収納する倉庫。地域防災拠点などの避難場所となっている場所に設置されています。

***注 2-26 ノンステップバス**

車両の床面を下げ歩道の高さと同じにし、乗降時の障害となる段差をなくしたバス。ニーリング・システム（車高調整装置）と車体に装備されたスロープ板により車いす使用者をはじめ、だれもが乗降しやすい構造になっています。

***注 2-27 自転車専用通行帯（じてんしゃせんようつうこうたい）**

道路交通法第20条第2項の道路標識等により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならないと指定された車両通行帯をいいます。

***注 2-28 公園愛護会（こうえんあいごかい）**

地域住民を中心にボランティアの団体を結成し、横浜市が整備した公園の清掃・除草等の日常的な管理を行う制度。主に町内会や老人会、子ども会などが主体となっています。

***注 2-29 ハマロード・サポーター**

地域の身近な道路を対象に、地域のボランティア団体と行政が協働して、身近な道路の美化や清掃等を行う横浜市の制度。主に町内会や商店街などが主体となっています。

***注 2-30 自立分散型エネルギー（じりつぶんさんがたえねるぎー）**

既存の電力システムを活用しつつも、再生可能エネルギー等の供給や地域コミュニティでの効率的な電力・熱融通を実現することで、災害時に電力供給が停止した場合においても、地域で自立的にエネルギーを確保できるシステム。

***注 2-31 地域冷暖房システム（ちいきれいだんぼうしすてむ）**

地域内の複数の建物に対して一元的に冷暖房や給湯を行うシステム。個別に冷暖房を行う場合よりもエネルギーの利用効率が高く、経済性や環境保全の面で有利になります。

***注 2-32 MICE（まいす）**

Meeting（企業等の会議）、**Incentive tour**（企業等が行う報奨・研修旅行）、**Convention**（国際機関、学会等が主催する総会、学術会議等）、**Exhibition**（イベント・展示会・見本市）の頭文字で、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントの総称。

第3章 地区別方針

3-1. 地区の区分

3-2. 地区別方針

- (1) 北部地区
- (2) 中部地区
- (3) 南部地区
- (4) 横浜駅周辺地区
- (5) みなとみらい21地区

3-1. 地区の区分

前章では、第1章に示した区の将来都市構造を基に、テーマ別方針をまとめています。地区別方針では、将来都市構造を基にしつつ、区民の生活に身近な範囲である連合町内会区域を基に方針をまとめます。これにより、区民が積極的に自らの地区のまちづくりに参加できるよう、分野別方針をよりきめ細かく補完します。

西区は、都心に近接する生活圏域である都心生活ゾーンと、横浜都心を形成する二つの拠点により構成されています。都心生活ゾーンをコミュニティの単位である連合町内会区域で見た場合、旧東海道と帷子川などの河川を軸とした平地部と区北側の丘陵部を有する「北部地区」と、商店街が連担し下町的な風情の残る「中部地区」、区南側の丘陵部に広がる住宅地である「南部地区」の三つの地区に区分できます。これに「横浜駅周辺地区」と「みなとみらい21地区」を加えて、区内を5つの地区に区分します。

5つの地区では、それぞれ「目標」を掲げ、地区の特徴や課題となる「背景」を述べた後、それに沿った「方針」をまとめています。

北部地区

《目標》 都心に近く便利で暮らしやすいまち

中部地区

《目標》 多様な住まい方と下町人情がふれあう、活気あるまち

南部地区

《目標》 生活と文化が息づく、安心して暮らせるまち

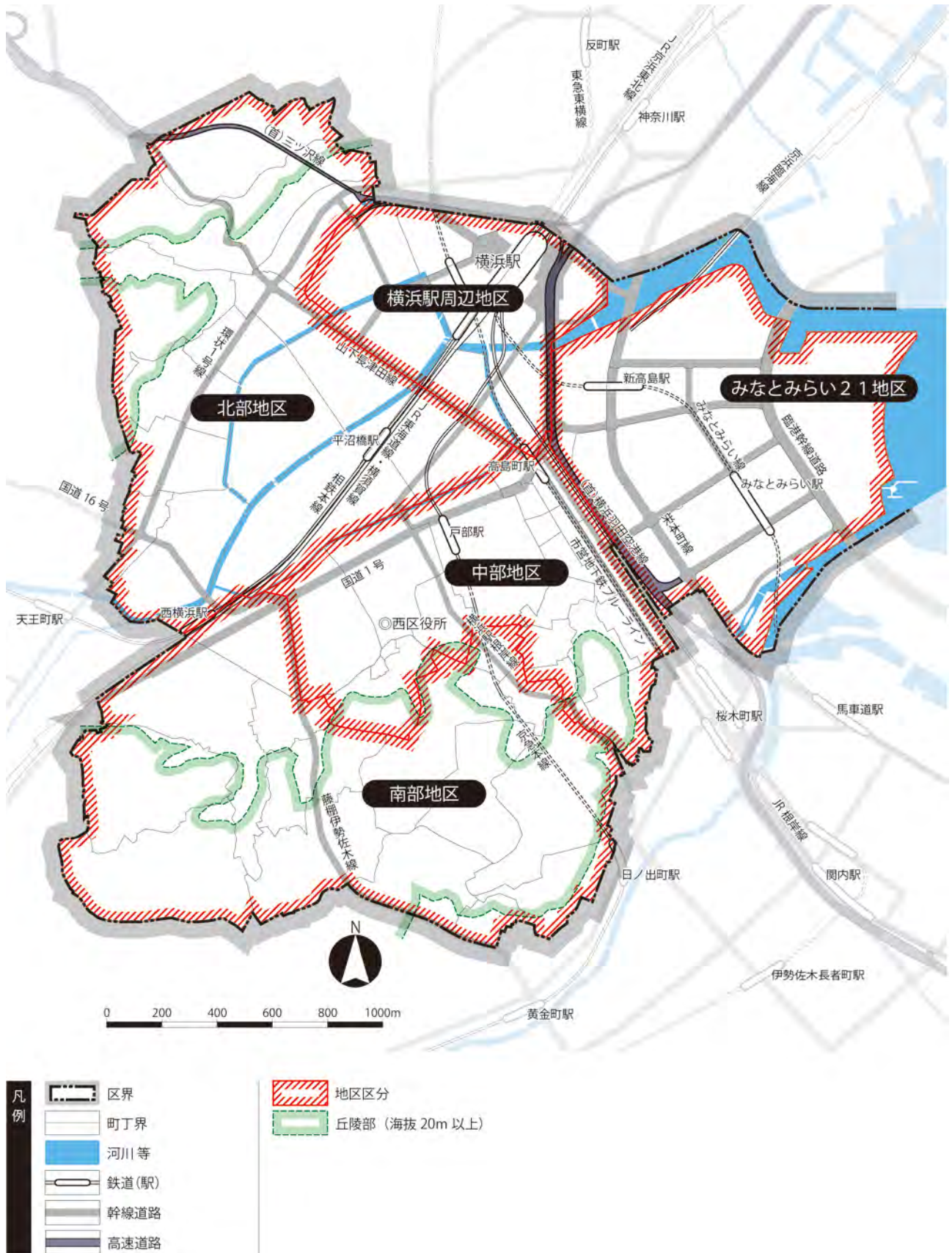
横浜駅周辺地区

《目標》 横浜の玄関口、魅力に満ちた安全で誇れるまち

みなとみらい21地区

《目標》 横浜の顔、世界を魅了するスマートなまち

《図 3-1》地区の区分



3-2. 地区別方針

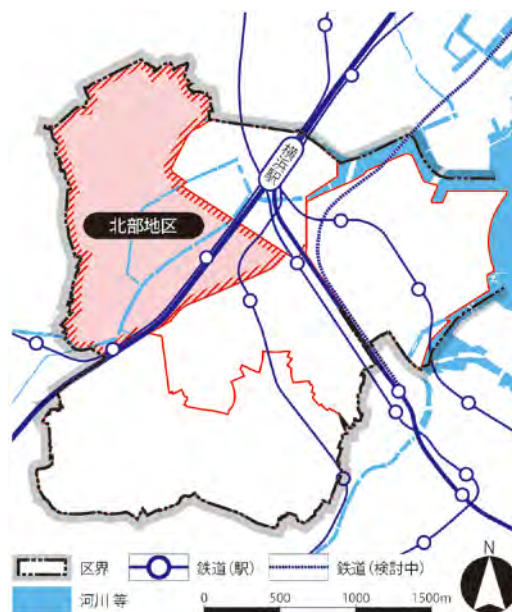
(1) 北部地区

《目標》 都心に近く、便利で暮らしやすいまち

《背景》

◇北部地区は、地区を東西に貫く旧東海道を軸として、南側の帷子川周辺に広がる平地部と、北側の急傾斜地の多い丘陵部で構成されています。

◇平地部は、新田間川、帷子川、石崎川などの河川と、JR線、相鉄線などの鉄道が地区を縦断しています。幹線道路沿道を中心に中高層の共同住宅などの立地が著しく、若い世代や子育て世帯の流入が進む一方、古くから住み続ける住民も多い地域です。鉄道軌道に沿って大規模な工場が複数立地しており、そこを含む河川に囲まれた低地は、集中豪雨による浸水や津波などの災害について課題が残っています。



◇丘陵部は、豊かな斜面緑地を残す見晴らしの良い住宅地です。横浜駅に近く利便性は高いと言えますが、急坂や狭い道路も多く、高齢化が進む中で、日常生活における移動や災害時の避難などに課題があります。丘陵部の一部は、地震火災対策方針の「対象地域」に定められています。

◇旧東海道沿道には、浅間神社とその社寺林や丘陵部に連なる斜面緑地など、歴史や緑の地域資源が点在しています。

《方針1》 丘陵部における生活環境の維持・向上

①木造住宅密集市街地の生活環境の維持・向上

- 古い木造住宅の耐震診断・耐震改修や狭い道路の拡幅等の防災性の向上に資する取組を進めます。また、地震火災対策方針の対象地域では、出火率の低減や初期消火力の向上等につながる取組を強化します。
- 斜面緑地の保全を図りつつ、集中豪雨や震災時の懸念とされる崖崩れの防止対策などを進めます。また、その際の避難路の確保や訓練等についても、地域が主体となって実施する体制づくりを進めます。

②交通環境の改善

- 主要な地域道路において、歩道の整備やバリアフリー化などを進め、安全で快適な歩行者空間の充実を図ります。
- 自転車などの環境にやさしい交通システムにも対応した道路環境の整備を図り、丘陵部と平地部や地区の南北とのアクセスを強化します。

《方針2》大規模土地利用転換の計画的誘導と都市型住宅の共存

①岡野・西平沼周辺の都市基盤整備及び大規模土地利用転換の計画的誘導調整

- 河川や下水道施設の見直しや改修など、洪水・高潮、地震による津波災害、台風や集中豪雨による内水氾濫などの災害への対応を十分に考慮した計画を推進します。
- 将来的に大規模な土地利用転換が起こる場合は、周辺の生活環境との調和、共存を考慮し、道路や公園など基盤施設の整備や、業務・商業機能及び都市型住宅等の計画的な誘導を図ります。

②新たなコミュニティの形成と地域の中での交流促進

- 都市型住宅の立地が進む中で、まちづくり活動に転入者が参加できるようにすることによって、地域の中での多世代の交流や支え合いを促進し、地域の連帯感や一体感を高めます。

《方針3》旧東海道を軸とした地域資源を生かした魅力づくり

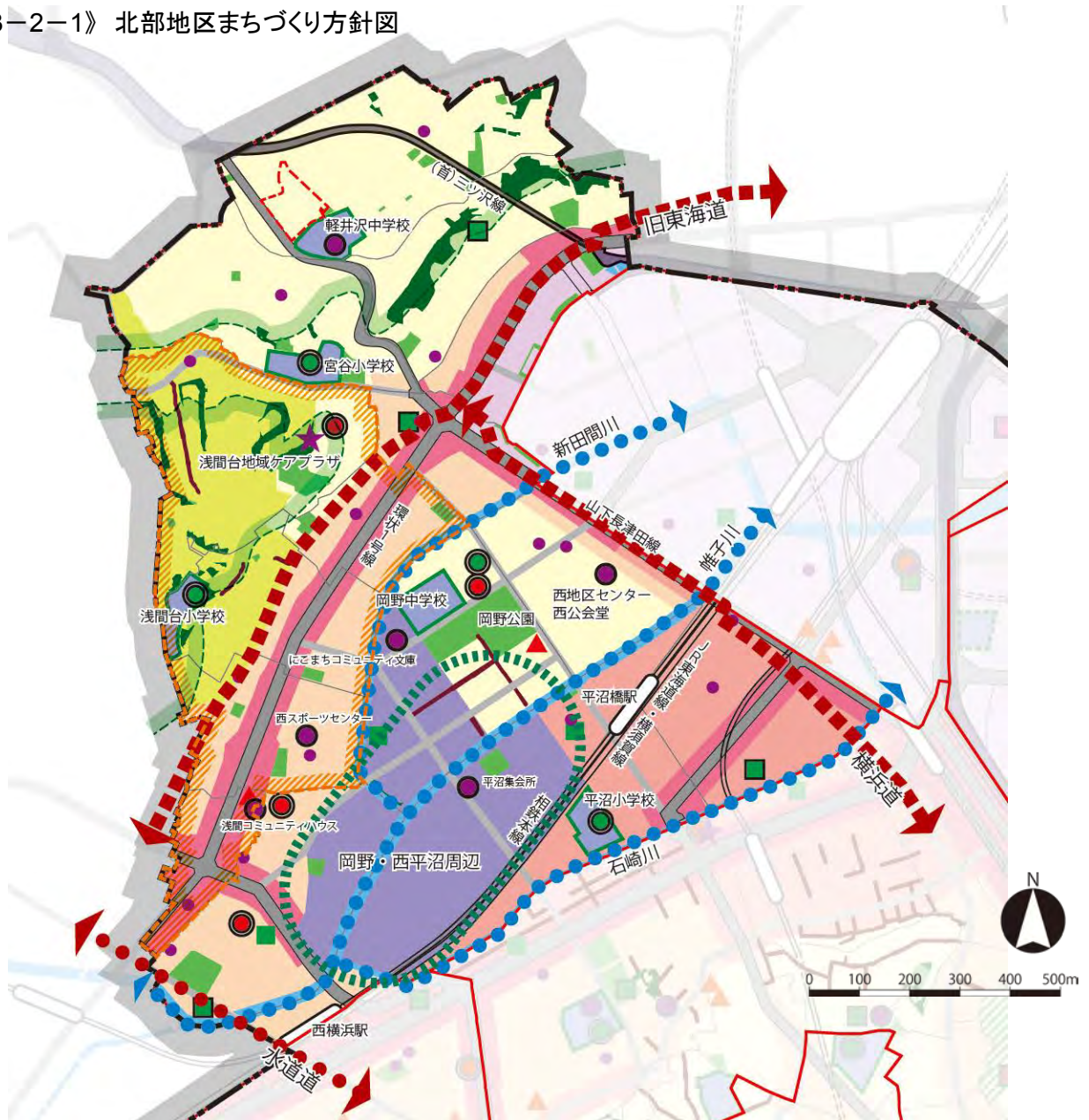
①自然環境の保全と活用

- 旧東海道に沿った丘陵部に残る斜面緑地や社寺林などの保全に努めます。また、道路や公共施設などの緑の維持保全に努めるとともに、区民や事業者などの協力を得ながら民有地緑化を促進します。
- 河川のしゅんせつや清掃などを行い、水質改善を進めます。また、河川沿いを楽しく散策できるよう、街路樹などによる緑の維持保全に努めるほか、河川沿いプロムナードや休憩スポットなど、水に親しめる歩行空間の充実を図ります。

②歴史を感じられる散策ルートづくり

- 旧東海道と横浜道及び周辺に点在する歴史資源の活用を図るため、案内サインの設置などを行います。また、地域の歴史を楽しめる散策ルートの策定を進めます。

《図 3-2-1》北部地区まちづくり方針図



(2) 中部地区

《目標》 多様な住まい方と下町人情がふれあう、活気あるまち

《背景》

- ◇中部地区は、幹線道路沿道や商店街が連担する主要な地域道路を中心に、中高層の共同住宅や低層の戸建住宅が混在し、下町の雰囲気が今も色濃く残る地区です。
- ◇国道1号をはじめとして幹線道路沿道には中高層の共同住宅が多く立地し、若い世代や子育て世帯の流入が増加しており、戸建住宅と共同住宅、店舗やオフィスとの併設など、新旧住民による多様な住まい方の混在がみられます。
- ◇地区内は防災上課題のある市街地が多く、地震火災対策方針の「対象地域」となっており、さらにその一部は「重点対策地域（不燃化推進地域）」に定められています。
- ◇横浜駅周辺地区やみなとみらい21地区に近接し、利便性の高い地区である一方で、住民の生活を支える商店街は空き店舗の増加や後継者不足などの課題があります。
- ◇みなとみらい21地区とは幹線道路を挟んで隣接しており、紅葉坂周辺には文化・芸術に関連する施設の集積もあることから、住民だけでなく来街者による往来のニーズは高いと考えられます。しかし、幹線道路や高架線路によって分断されており、地区間の回遊性には課題が残っています。



《方針1》 都市機能の改善による豊かな生活環境の創造

① 住み続けられる環境の実現

- ・古い木造住宅の耐震診断・耐震改修や狭あい道路の拡幅等の防災性の向上に資する取組を進めます。また、地震火災対策方針の対象地域では、出火率の低減や初期消火力の向上等につながる取組を強化します。さらに地震火災対策方針の「重点対策地域（不燃化推進地域）」では、「横浜市不燃化推進地域における建築物の不燃化の推進に関する条例」による耐火性能強化の義務付けなどにより、建築物の不燃化を促進します。

②隣接地区との回遊性の強化

- ・東急東横線（横浜駅～桜木町駅間）の跡地を遊歩道として整備するなど、みなとみらい21地区や横浜駅周辺地区との連絡を強化します。
- ・主要な地域道路における歩道の整備やバリアフリー化などを進めます。
- ・自転車などの環境にやさしい交通システムにも対応した道路環境の整備を図り、最寄り駅や隣接地区とのアクセスを強化します。

③魅力ある文化ゾーンの形成

- ・紅葉坂周辺には、横浜能楽堂、横浜市民ギャラリー、県立図書館、県立音楽堂などの文化・芸術に関連する施設が立地しています。こうした施設を**生**かし、多様化する文化・芸術や学習ニーズに対応したサービスの充実や機能の拡充を図り、魅力ある文化ゾーンを形成します。

《方針2》 地域の中での交流促進と多様な住まい方の共存

①新旧住民の交流促進

- ・新たに暮らし始めた**住民**に対して、自治会・町内会や地域の**まつり**・イベントなどのほか、子育てや福祉などの地域活動への参加や協力の働きかけを積極的に進め、新旧住民の交流を促進します。
- ・コミュニティハウスや地区センターなどの既存施設に加えて、学校開放の推進や空き家、空き店舗の活用などによって、住民が気軽に集える場、活動の場、憩いの場づくりを進めます。

②多様な住まい方の共存

- ・住宅と商店街が近接する利便性の高い地区の特性を**生**かして、高齢者や若い世代、子育て世帯などの多様な住まい方を受け入れながら、将来のまちづくりの担い手の発掘や育成に努めます。

《方針3》 地域との結びつきによる身近な商店街の活性化

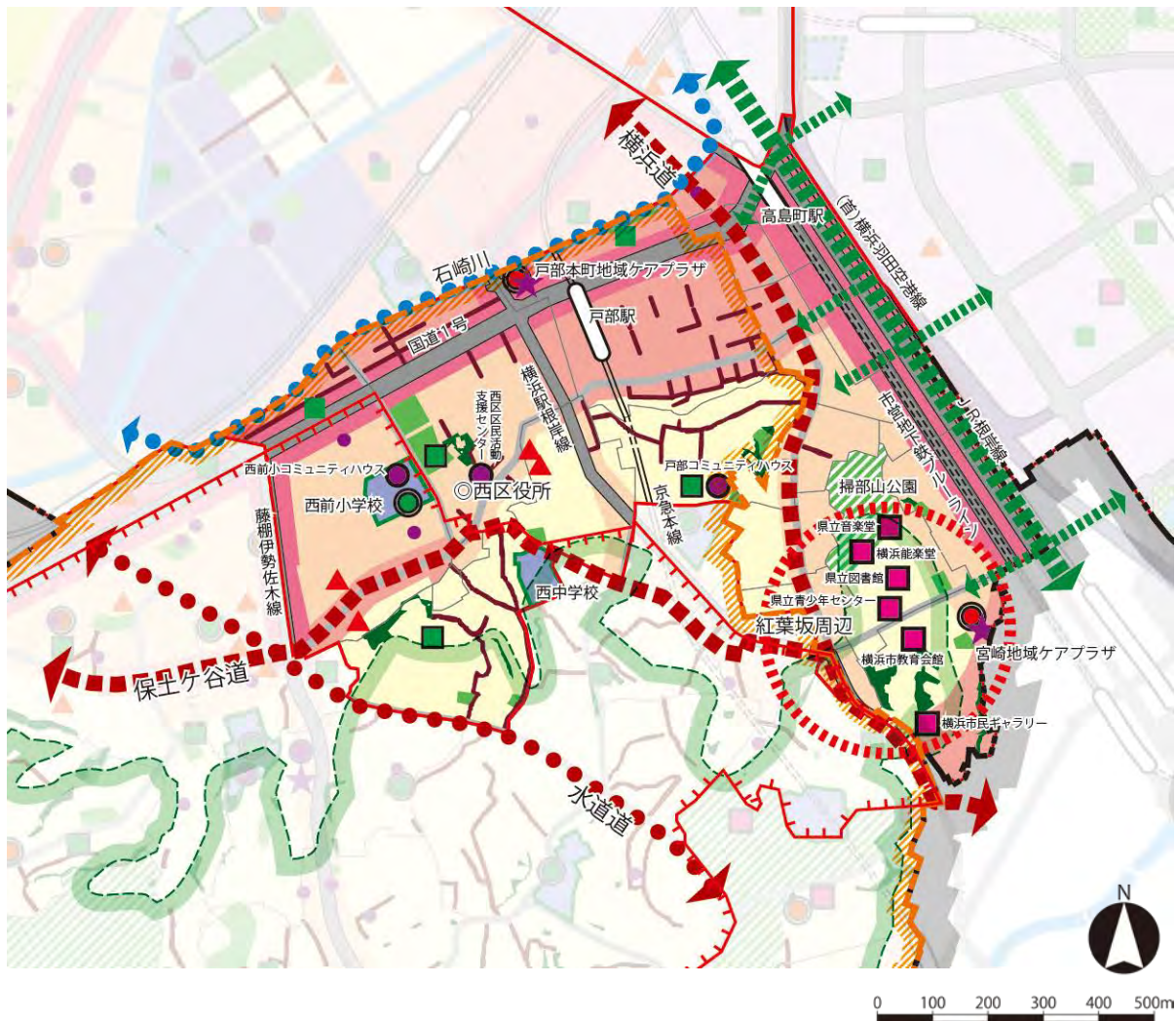
①地域と商店街のコミュニケーションの促進

- ・子育てサービスや高齢者の社会参加や生きがいづくり、若い世代の育成など、地域における課題やニーズに応えるため、区民と商店街の協働による取組を促進します。また、このことで地域と商店街の結びつきを深めます。

②地域における商店街の役割

- ・空き家や空き店舗などの適正管理と利活用など、地域におけるストックを上手に活用することで、新たなサービスや起業あるいは雇用の場を創出し、横浜都心としての利便性を**生**かして区民の生活に根差した商店街の活性化を図ります。

《図 3-2-2》中部地区まちづくり方針図



凡例		区界		都心周辺商業系土地利用	中部地区まちづくり方針 地震火災対策方針の「対象地域」 上記対象地域のうち「重点対策地域(不燃化推進地域)」 狭あい道路拡幅整備の推進 歴史の軸(古道) } 歴史を感じられる散策ルートづくり 歴史の軸(水道道) } 水辺の軸(河川) 水に親しめる歩行者空間の整備 東急東横線跡地の整備とみなとみらい21地区との回遊性強化 魅力ある文化ゾーンの形成	
		地区区分		都心生活緑地系土地利用		
		町丁界		保全緑地系土地利用		
		河川等	高齢者対応施設		高齢者対応施設	
		鉄道(駅)	障害者支援施設		地域活動ホーム 支援センター サービス事業所 等	
		幹線道路	子育て支援施設		保育園・幼稚園	
		主要な地域道路		横浜保育室・ 地域子育て拠点 等		
		高速道路		学童クラブ はまっ子ふれあいスクール 放課後キッズクラブ 等		
		小・中学校	土地利用		中層住居系土地利用	コミュニティ関連施設 自治会館・町内会館 コミュニティハウス・ 地区センター 地域ケアプラザ
		丘陵部(海拔 20m 以上)		業務・商業・住居系土地利用	文化・観光・コンベンション施設 主な文化・観光・ コンベンション施設	
	中層住居系土地利用		沿道型商業系土地利用			

(3) 南部地区

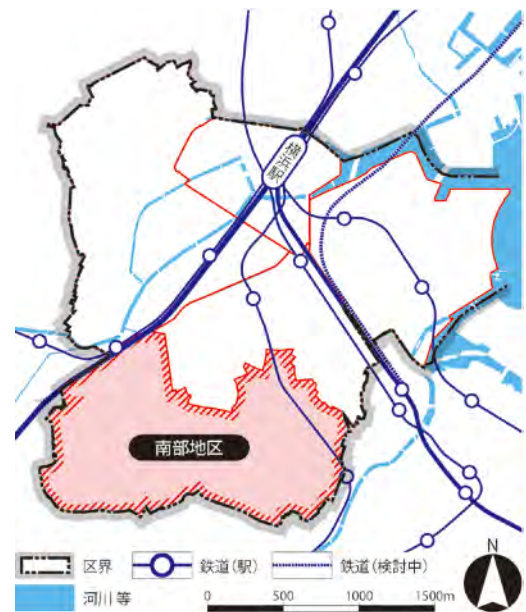
《目標》 生活と文化が息づく、安心して暮らせるまち

《背景》

◇南部地区は、藤棚商店街エリアを中心とした平地部が一部あるほかは、高低差の大きい丘陵部の住宅地と野毛山公園、久保山墓地などのまとまった公園、緑地で構成されています。

◇丘陵部の住宅地は、斜面に沿って古くからの戸建住宅が建ち並ぶ木造住宅密集市街地です。坂道や階段が多い上に道も狭く、緊急車両の通行が困難な場所があるなど、防災面で非常に多くの課題が残っており、地震火災対策方針の「対象地域」となっており、さらにその大部分が「重点対策地域（不燃化推進地域）」に定められています。東久保町、西戸部町では地域主体の防災まちづくり計画が定められ、地域と行政の協働による防災まちづくりが進んでいます。また、集中豪雨や震災時における崖崩れについても課題があります。

◇地区全域に渡って高齢化が進行しており、移動や買い物などの日常生活の維持や、単身高齢者世帯、高齢者のみの世帯に対する日頃の見守りや、災害・緊急時の避難や安否確認などが課題となっています。



《方針1》 誰もが健康で安心して暮らせるまち

①木造住宅密集市街地の生活環境の維持・向上

- 古い木造住宅の耐震診断・耐震改修や狭あい道路の拡幅等の防災性の向上に資する取組を進めます。また、地震火災対策方針の対象地域では、出火率の低減や初期消火力の向上等につながる取組を強化します。さらに地震火災対策方針の「重点対策地域（不燃化推進地域）」では、「横浜市不燃化推進地域における建築物の不燃化の推進に関する条例」による耐火性能強化の義務付けなどにより、建築物の不燃化を促進します。
- 集中豪雨や震災時の懸念とされる崖崩れの防止対策などを進めます。またその際の避難路の確保や訓練等についても、地域住民が主体となって実施する体制づくりを進めます。

②一人ひとりの健康とコミュニティに根差した助け合い、支え合い

- 健康でいきいきと自立した生活を送れるよう、生きがいとなる地域活動やボランティア活動への参加の支援、就労の機会づくりなどを進めます。
- 単身高齢者世帯など、支援を要する世帯の見守りや訪問活動、散歩や買い物などの日常生活での助け合いなど、地域の中で高齢者や障害者を支え合う仕組みづくりを一層進めます。

《方針2》 交通利便性の向上

①きめ細かい移動システムの検討

- ・ 自転車などの環境にやさしい交通システムにも対応した道路環境の整備を図り、丘陵部と平地部や最寄駅、隣接地区とのアクセスを強化します。

②身近な交通環境の改善

- ・ 狭あい道路の拡幅整備や主要な地域道路における段差の解消などを進め、身近な交通環境の改善を図ります。

《方針3》 地域の生活を支える商店街の活性化

①地域と商店街のコミュニケーションの促進

- ・ 高齢者の社会参加や生きがいがづくりなど、地域の生活を支えるための区民と商店街の協働による取組を促進し、地域と商店街の結びつきを深めます。

②地域における商店街の役割

- ・ 空き家や空き店舗などの適正管理と利活用など、地域におけるストックを上手に活用することで、新たなサービスや起業あるいは雇用の場を創出し、区民の生活に根差した商店街の活性化を図ります。

《方針4》 自然・歴史・文化にふれられる場の創造

①自然環境の保全と創造

- ・ 野毛山公園や久保山墓地周辺に広がる緑や丘陵部に残る斜面緑地などについて、安全性を確保しつつ保全に努めます。また、道路や公共施設などの緑の維持・保全に努めるほか、区民や事業者の協力を得ながら、民有地の緑化を促進し、緑が連続することで、身近に自然を感じられ、散策が楽しめる環境をつくります。

②地域資源の活用

- ・ 横浜道と保土ヶ谷道、水道道周辺に数多く残る寺社や、横浜開港にちなんだ史跡などの歴史資源を活用して、案内サインを設置するなど、地域の歴史を楽しめる散策ルートづくりを進めます。

《図 3-2-3》南部地区まちづくり方針図



(4) 横浜駅周辺地区

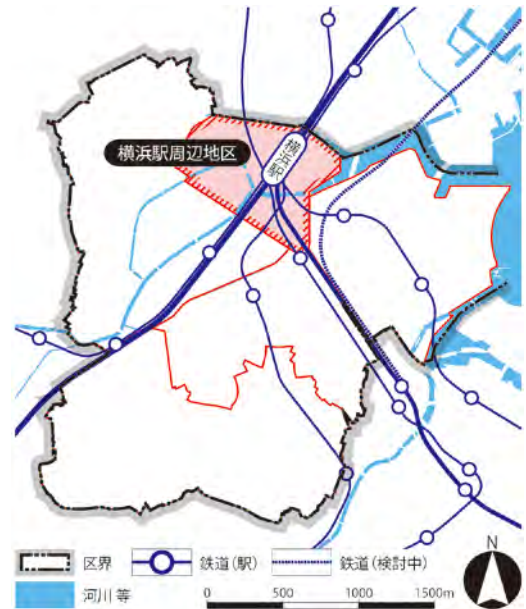
《目標》 横浜の玄関口、魅力にみちた安全で誇れるまち

《背景》

◇横浜駅周辺地区は、鉄道やバスなどの公共交通機関が集中する横浜最大のターミナル拠点です。また、東京や国際化した羽田空港とも直結する、横浜の玄関口といえる地区です。

◇大型の業務・商業施設が集積し、多くの市民、来街者が集まる地区であることから、横浜駅を中心にまちの魅力を一層向上するとともに、防災や防犯面での安全性の向上、環境に配慮した開発などを推進していく必要があります。

◇エキサイトよこはま 2 2（横浜駅周辺大改造計画※P31 参照）では、こうした課題に対応しながら「世界の人々の交流拠点となり、国際都市の玄関口にふさわしい魅力にみちた、安全で誇れるまち」を実現するための指針を定めています。



《方針1》 ターミナル機能と駅を中心とした回遊性の強化

① 駅東西が一体となった回遊性の創出

- ・横浜駅を中心に、線路上空ペDESTリアンデッキ・東西自由通路の整備など、駅東西を円滑につなぐ歩行空間を創出します。
- ・民間の建物内や敷地内での歩行空間の確保と、行政による広場や歩道等の公共空間整備の連携により、多層的な歩行者ネットワークを形成します。
- ・案内サインの多言語化や、わかりやすい地域情報・案内情報の提供、バリアフリー化などの安全性の向上により、誰もが利用しやすい歩行空間を創出します。

② 総合的な交通結節機能の強化

- ・横浜駅における交通結節機能の強化や公共交通の走行環境を向上し、鉄道・バスの利便性を向上します。
- ・幹線道路の整備促進による横浜駅周辺地区の通過交通の転換や、駅周辺の骨格となる道路の機能強化により、人や自動車が集まる地区内の交通を円滑化します。
- ・自転車などの環境にやさしい交通システムにも対応した道路環境の整備を図ります。また、再開発事業など面整備を行う際には、**歩行者や自転車利用者に配慮した施設整備、自転車駐車場の整備について、関係機関や事業者に対して働きかけます。**
- ・羽田空港や成田空港など国外へつながる拠点へのアクセスや、国内主要拠点への中継地となる新横浜へのアクセスなどを強化するとともに、広域的な商業、宿泊、文化・交流、業務など交

通の拠点として、高度で多様な都市機能を集積し、ユニバーサルデザインに配慮した円滑な移動動線の整備を推進します。

③都心の回遊性の向上

- ・ 東急東横線（横浜駅～桜木町駅）の跡地を遊歩道として整備し、みなとみらい21地区などの隣接地区との回遊性を強化します。
- ・ 都心の回遊性を向上する新たな交通システムや、水上交通などの導入を検討します。

《方針2》 企業や市民の活動を支える都市機能の充実

①企業活動の場、ビジネスを支える機能の充実

- ・ 建築計画や再開発計画等を適正に誘導することで、業務・商業機能の集積を促進し、企業活動の場、ビジネスを支える機能の充実を図ります。

②市民の豊かな生活を支える生活・文化の拠点づくり

- ・ 快適な広場や歩行者空間の確保や土地利用の高度化などにより、市民の生活や文化活動をサポートする機能の充実を図ります。
- ・ 行政サービスコーナーや観光案内所機能の充実を図り、区民や来街者、就業者の利便性を向上します。

《方針3》 横浜らしさを感じることができる都市景観の形成

①横浜の玄関口にふさわしい都市景観の創出

- ・ 横浜駅を中心とした建築物や駅前広場、橋梁等の公共施設は、横浜の玄関口として印象的で緑も豊かな魅力あふれる都市景観の形成を目指します。
- ・ みなとみらい21地区等との関係において、それぞれの景観的特徴を尊重しつつ、都心全体の魅力が高まるよう、互いのつながりや連携に配慮した都市景観を誘導します。

②河川や通りの個性を生かした都市景観の形成

- ・ 河川に顔を向けた建物整備や、壁面後退、水上交通の導入などによる、にぎわいのある親水空間を形成します。
- ・ 業務・商業機能が集積する通りなど、地区の個性を生かし、横浜の特徴となる場所への視認性にも配慮した見通し景観を形成します。また、各地区や、海側と陸側、横浜駅とその周辺など、それぞれの特徴を生かし、その連携や文化・歴史性にも配慮した景観づくりを推進します。

《方針4》 安全で環境にやさしいまちの創造

①誰もが安心して集えるまちづくり

- ・ 高潮や内水氾濫、地震による津波などの災害を想定し、周辺のまちづくりに合わせ、段階的に高潮堤防の高さ（海拔3.1メートル）以上の地盤面高さ又は出入り口の高さを確保するとともに、計画に応じて止水板の設置などを働きかけます。
- ・ 建物の更新等により整備されたセットバック空間や建物内空間、公共空間等を連携させた滞留スペースの確保や、情報伝達システムの整備など、事業者と行政の協働による防災インフラの整備を行います。

- 地下街や商業施設等が集積する横浜駅周辺において、公共下水道の整備や民間開発に合わせた敷地内雨水貯留施設の設置等に官民連携して取り組むことにより、治水安全度の向上を図ります。
- 多くの市民や来街者が集う地区の特性から、防災に関わる情報を地区内外に周知するとともに、避難経路及び場所の確保や訓練の実施などの指導・啓発を徹底します。また、災害時における行政、事業者及び地区内の住民などを含めた連携・協力体制によって、まち全体で来街者に安心安全を提供できる体制を整えます。

②世界をリードする環境共生型のまちづくり

- 河川や鉄道駅、業務・商業施設、近接する住宅地などの地区特性を生かした再生可能エネルギー・未利用エネルギーの積極的な利用や自立分散型エネルギーの導入、効率的なエネルギー使用、建物・地区間のエネルギーネットワーク化を検討します。
- 環境への取組が全市や首都圏へ波及するための原動力となるような、環境に関する情報発信の場や起業支援のための施設を整備します。
- 水・緑・風などの自然要素を活用した潤いのある都市空間を形成し、ヒートアイランド現象を緩和します。
- 歩行者空間や公共施設における飾花や緑化を推進し、生物多様性にも配慮した緑に親しめる憩いの空間を創造します。また、事業者の協力を得て、業務・商業施設の壁面緑化や屋上緑化などを促進します。
- 脱温暖化のまちづくりのため、環境負荷の少ない公共交通の利用や次世代自動車*注3-1の普及促進を図ります。また、山間部や郊外部など他地区との連携により、間伐材等の資源利用や近隣農作物の販売・消費など、広域的で包括的な環境行動を実施します。

《方針5》 まちの価値向上を図るエリアマネジメント

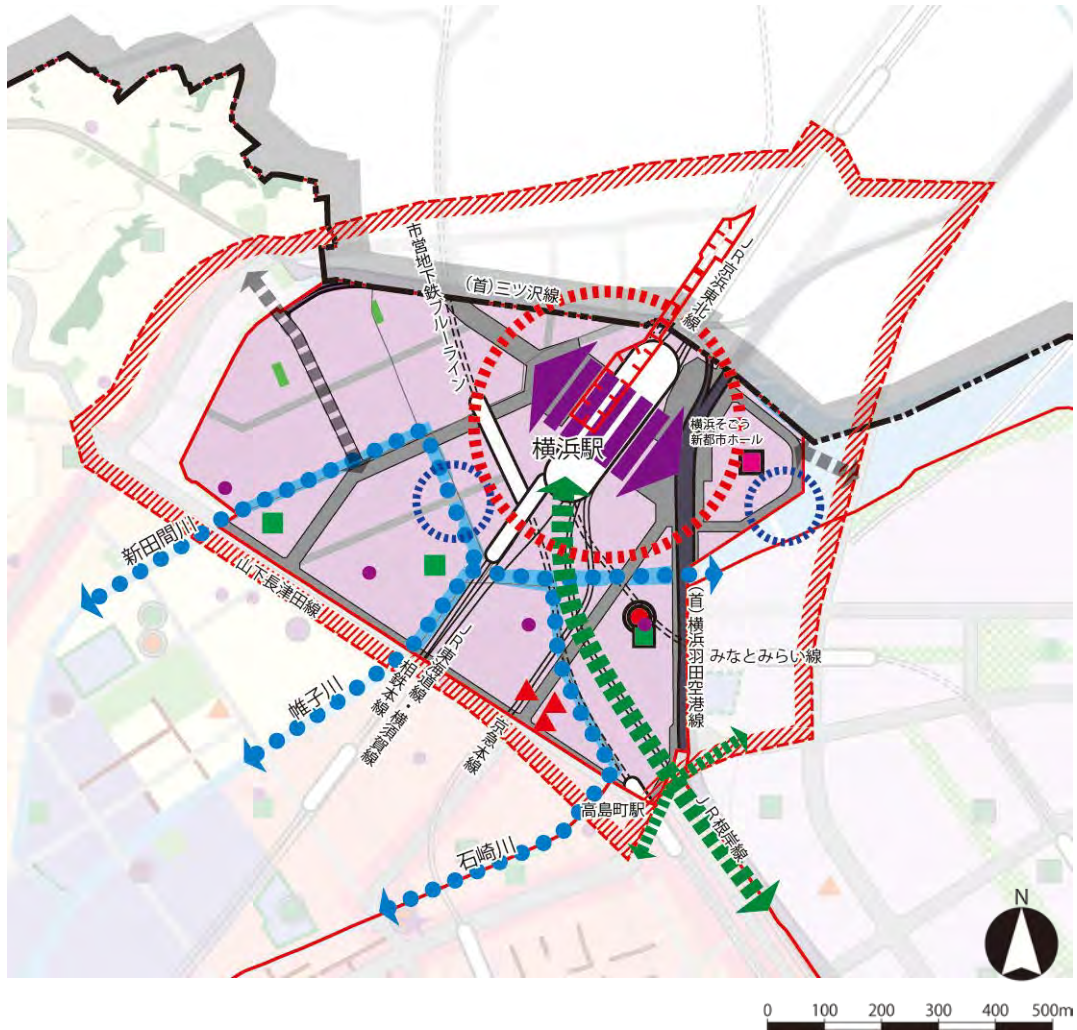
①まちづくりのルール、マネジメントの体制づくり

- 適正な業務・商業活動と美しい街並みの実現を目指し、区民や事業者、行政の協働によって、魅力ある都市景観の誘導、街の風紀、美化の向上、防災活動などを推進するためのルールやマネジメントの体制づくりを目指します。

②都心の魅力を実感できるまちづくり

- 鉄道駅と水辺の組合せなど**特長**ある都市空間を活用し、区民や事業者、行政の協働によるイベントや横浜らしさの創造を図り、新たな魅力の開発や情報発信を促進し、区民や来街者が都心の魅力を実感できるまちづくりを目指します。

《図 3-2-4》 横浜駅周辺地区まちづくり方針図



凡例		高齢者対応施設		横浜駅周辺地区まちづくり方針	
	区界		高齢者対応施設		駅東西が一体となった回遊性の創出(線路上空デッキ、東西自由通路)
	地区区分		障害者支援施設		総合的な交通結節機能(ターミナル機能)の強化
	町丁界		地域活動ホーム 支援センター サービス事業所 等		地区内交通の円滑化(アクセス道路の整備)
	河川等		子育て支援施設		東急東横線跡地の整備と隣接地区との回遊性強化
	鉄道(駅)		保育園・幼稚園		水上交通などの導入検討
	幹線道路		横浜保育室・ 地域子育て拠点 等		水辺の軸(河川)にぎわいのある親水空間の形成
	主要な地域道路		コミュニティ関連施設		エキサイトよこはま 2 2 事業エリア 横浜の玄関口にふさわしい都市景観の形成 安全で環境にやさしいまちの創造・まちの価値向上を図るエリアマネジメント
	高速道路		文化・観光・コンベンション施設		エキサイトよこはま 2 2 横浜駅西口駅前・鶴屋町地区地区計画
	都心業務系土地利用		主な文化・観光・ コンベンション施設		
	都心生活緑地系土地利用				

(5) みなとみらい21地区

《目標》横浜の顔、世界を魅了するスマートなまち

《背景》

◇みなとみらい21地区は、高密度の業務・商業施設が集積し、国際会議等も可能な高機能の文化・観光・コンベンション施設や宿泊施設も立地する国際交流拠点です。広幅員の歩行者空間や、横浜ならではのウォーターフロントの景観など、横浜の顔と言える都市空間を形成しています。

◇事業開始から30年以上が経過し、業務・商業施設が集積が進んでいるほか、高層の共同住宅などの立地も見られ、事業者だけでなく住民による自治や地域活動も進められています。

◇隣接する地区とは幹線道路等で分断されており、回遊性の向上が求められています。

◇地区内には、熱エネルギーを効率的に活用できる地域冷暖房システム、ライフラインを地下に收容する共同溝や、緊急時の避難と物資の供給に対応できる内質バース*注3-2、災害時に飲料水が確保できる耐震型循環式地下貯水槽*注3-3などによって、電力、熱の融通、災害への対応も含めた環境性に優れた都市基盤が整備されています。

◇「みなとみらい2050プロジェクト」アクションプランでは、事業者、市民、大学など、あらゆる関係者と共にスマートなまちづくりを推進することにより、まちの魅力や価値を一層高め、選ばれる都市である「世界を魅了する最もスマートな環境未来都市」を目指しています。



《方針1》国際交流拠点にふさわしい都市機能の充実

①観光・エンターテイメント・MICE機能の充実

- ・首都圏や羽田空港などからの高いアクセス性によって、国内外から来街者を呼び込めるポテンシャルを**生**かし、文化・観光・コンベンション施設の整備・充実や良質なエンターテイメント施設の立地によって、様々な人々が学び、楽しみ、交流できるまちづくりを推進します。
- ・高機能の文化・観光・コンベンション施設を十分に活用し、国際会議や見本市、展示会、イベントなどの誘致を積極的に進めます。
- ・MICE開催等を支えるための宿泊施設や飲食、観光などの国内外からの来街者を受け入れる産業の充実を図ります。
- ・公共空間における大容量・高速通信が可能な通信基盤の整備を進めるほか、多言語案内表示やボランティアガイドの育成など、国際的な企業活動や訪日外国人の滞在環境の向上を図ります。

②国際的な競争力のある業務・商業機能の集積促進

- 企業の本社機能や外資系企業、大型商業施設などの集積を促進し、国際的な競争力のあるまちとしての魅力や価値の向上を図ります。

《方針2》 世界に誇れる都市空間の創造

①象徴的な歩行者空間の創造

- 地区内の開発誘導を進める中で、ペDESTリアンデッキや公開空地の連担などによって、横浜駅側から臨港パークを結ぶ「キング軸」、横浜ランドマークタワー側からパシフィコ横浜へ連なる「クイーン軸」、二つを結ぶ形で交差する「グランモール軸」の形成を進め、象徴的な歩行者空間を創造します。

②憩いとにぎわいの空間づくり

- 歩行者空間や公共施設における飾花や緑化を推進し、生物多様性にも配慮した水と緑に親しめる憩いの空間を創造します。また、事業者の協力を得て、業務・商業施設の壁面緑化や屋上緑化などを促進します。「キング軸」では象徴性や独創性が感じられる緑化を進め、緑の主軸を形成していきます。
- 地区内のオープンスペースや水際線、水面などの横浜ならではの魅力ある都市空間を活用し、事業者、市民、大学等が協力して実施するイベントや美化活動など、地域が主体となって互いの連携を深める取組を進めます。
- 横浜ならではの魅力ある都市空間を活用した国際的な文化・芸術事業を展開し、新たな魅力の創出による文化・芸術の創造・発信を図ります。
- 東急東横線（横浜駅～桜木町駅）の跡地の高架下を、新たなにぎわいづくりの場となるよう、有効活用を進めます。

《方針3》 安全性・環境性に優れたスマートなまちの創造

① 災害への対応にも配慮したエネルギーインフラの形成

- 環境性に優れた既存の都市基盤を活用しつつ、施設ごとの自立分散型電源の導入などによって、地区全体のエネルギーコストを削減する自立分散型エネルギーインフラの形成を目指します。
- 平常時だけでなく、災害時にも適切にエネルギーを供給できるシステムの導入と、そのマネジメントの体制づくりを進めます。

②防災情報の周知・徹底

- 多くの市民や来街者が集う地区の特性から、防災に関わる情報を地区内外に周知するとともに、避難経路の確保や訓練の実施などの指導・啓発を徹底します。また、災害時における行政、事業者及び地区内の住民などを含めた連携・協力体制によって、まち全体で来街者に安心安全を提供できる体制を整えます。

《方針4》 自由な移動を確保する交通環境の充実

①都心へのアクセス性の向上

- 羽田空港や東京方面と横浜都心臨海部との連絡強化を図るため、東海道貨物支線の旅客線化等（京浜臨海線）の検討を進めます。

②多様な交通手段に対応した交通環境の充実

- 東急東横線（横浜駅～桜木町駅）の跡地を遊歩道として整備するなど、横浜駅周辺地区や中部地区などの隣接地区との回遊性を強化します。
- 横浜駅周辺地区や関内地区との連携による水上交通の充実を図るほか、都心の回遊性を向上する新たな交通システムの導入を検討します。
- 自転車などの環境にやさしい交通システムにも対応した道路環境の整備を図ります。

《方針5》 多様なアクティビティが共存できるエリアマネジメント

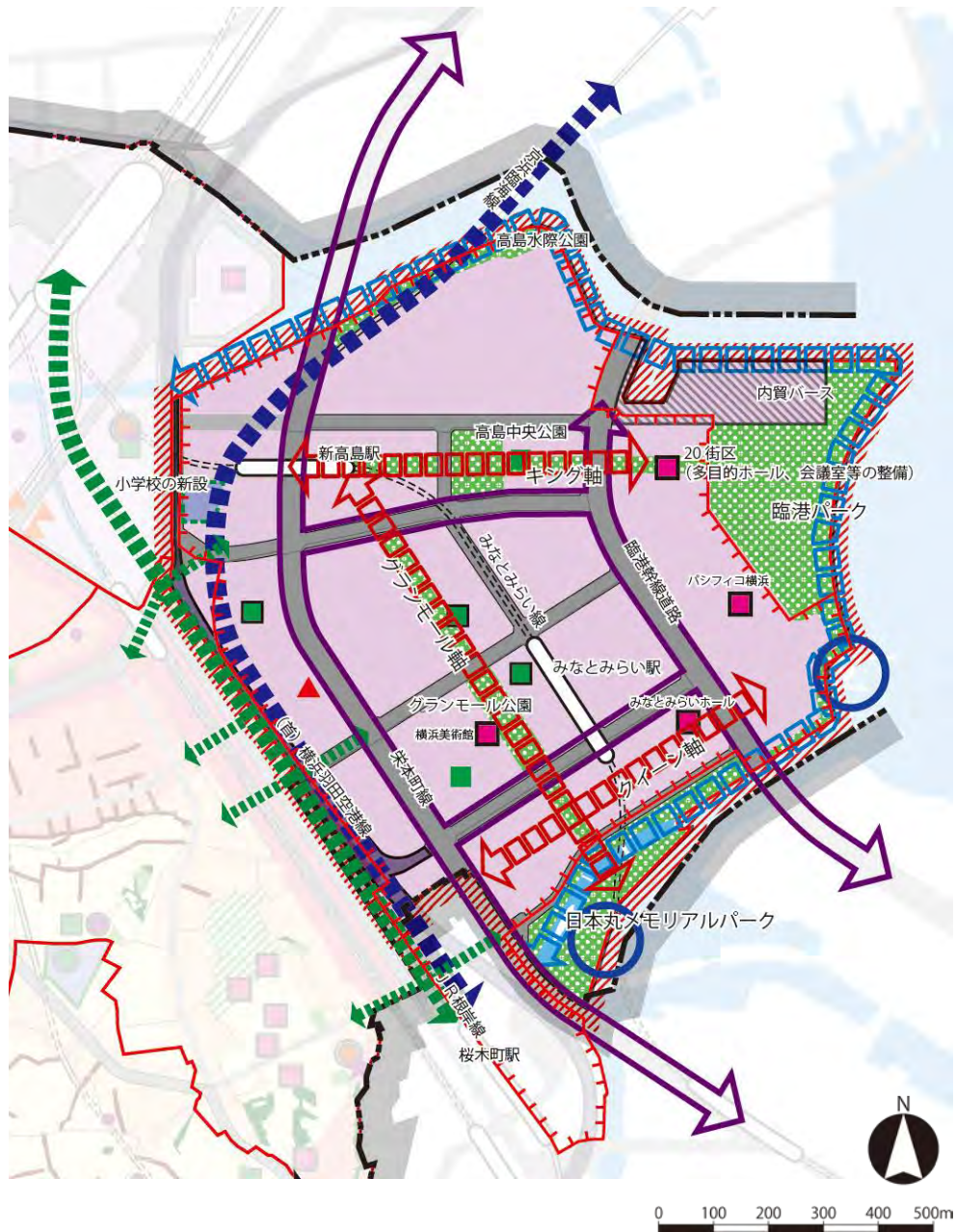
①計画的な街並みの誘導

- 地区にふさわしい土地利用や建物、都市景観の形成などを推進する上で、みなとみらい21街づくり基本協定、地区計画、景観計画、都市景観協議地区等に基づき、計画的な街並みの誘導を進めます。

②事業者、市民、大学、行政の協働によるマネジメント体制づくり

- 市民、来街者による様々な地域活動や事業者による企業活動のほか、国際的な文化・観光・コンベンションなど、多様なアクティビティが共存するまちとして、その魅力と価値を一層高めていくために、事業者、市民、大学と行政の協働によるマネジメント体制を構築します。また、住民による自治体制の構築によって、事業者とも共有できるルールやマネジメントの体制を目指します。

《図 3-2-5》 みなとみらい21地区まちづくり方針図



凡例	<ul style="list-style-type: none"> 区界 地区区分 町丁界 河川等 鉄道(駅) 幹線道路 主要な地域道路 高速道路 小・中学校 内貿パース 	<p>土地利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 都心業務系土地利用 ウォーターフロント緑地系土地利用 <p>障害者支援施設</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域活動ホーム 支援センター サービス事業所 等 <p>子育て支援施設</p> <ul style="list-style-type: none"> 保育園・幼稚園 横浜保育室・地域子育て拠点 等 <p>文化・観光・コンベンション施設</p> <ul style="list-style-type: none"> 主な文化・観光・コンベンション施設 	<p>みなとみらい21地区まちづくり方針</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際交流拠点にふさわしい都市機能の充実 安全性・環境性に優れたスマートなまちの創造 多様なアクティビティが共存できるエリアマネジメント みなとみらい21中央地区地区計画 象徴的な歩行者空間の創造 (キング軸・クイーン軸・グランモール軸) (水辺の軸/水際線)水際線・水面など魅力ある都市空間の活用 東海道貨物支線の旅客線化等(京浜臨海線)の検討 東急東横線跡地の整備と隣接地区との回遊性強化 水上交通(発着場)(既設) 自転車ネットワーク計画路線
----	--	--	---

用語解説《第3章》

*注 3-1 次世代自動車（じせだいじどうしゃ）

「横浜市中期4か年計画2014～2017」（平成26年12月策定）において、「電気自動車、プラグインハイブリッド車（外部充電が可能で、エンジンと電気モーターの二つの動力源を持つ自動車）、燃料電池自動車」と定義されています。

*注 3-2 内貿バース（ないぼうばーす）

国内で取り扱われる貨物（内貿貨物）を運搬する船舶が係留できる所定の停泊場所。

*注 3-3 耐震型循環式地下貯水槽災害（たいしんがたじゅんかんしきちかちよすいそう）

災害などの非常時に必要となる飲料水を貯留するための施設。ここでの貯水槽は、水道管の途中に接続してあるので、常時水道水がその中を流れ、貯水する仕組みになっています。災害時には50万人分の飲料水の三日間分が確保されています。

第4章 まちづくりの推進

- 4-1. まちづくりの主体
- 4-2. 区役所の役割
- 4-3. 西区まちづくり方針の充実

4-1. まちづくりの主体

西区のまちづくりは、まちづくり方針に基づいて、まちづくりの主体である区民や事業者、行政が相互に協力・連携を図りながら、それぞれが主体的に役割を果たしていく必要があります。

(1) 区民

区民はまちづくりの主役です。自分たちの生活の場である、自分たちの住むまちを、自分たちの手でより良くするという意識・意欲と、身の回りの日常的な改善の取組の積み重ねが、まち全体をより良く変えていくことにつながります。

また、地域内外での交流や連携を深めるとともに、地域における様々な活動や行政などが実施するまちづくりの場に、積極的に参加や提案を行っていくことが、地域の持続や発展のためには不可欠です。さらに、地域における様々な課題について、住民間で合意形成を図り、地域のまちづくりプランやルールをつくるなど、区民が自主的にまちづくり活動を展開していくことが期待されます。

(2) 事業者

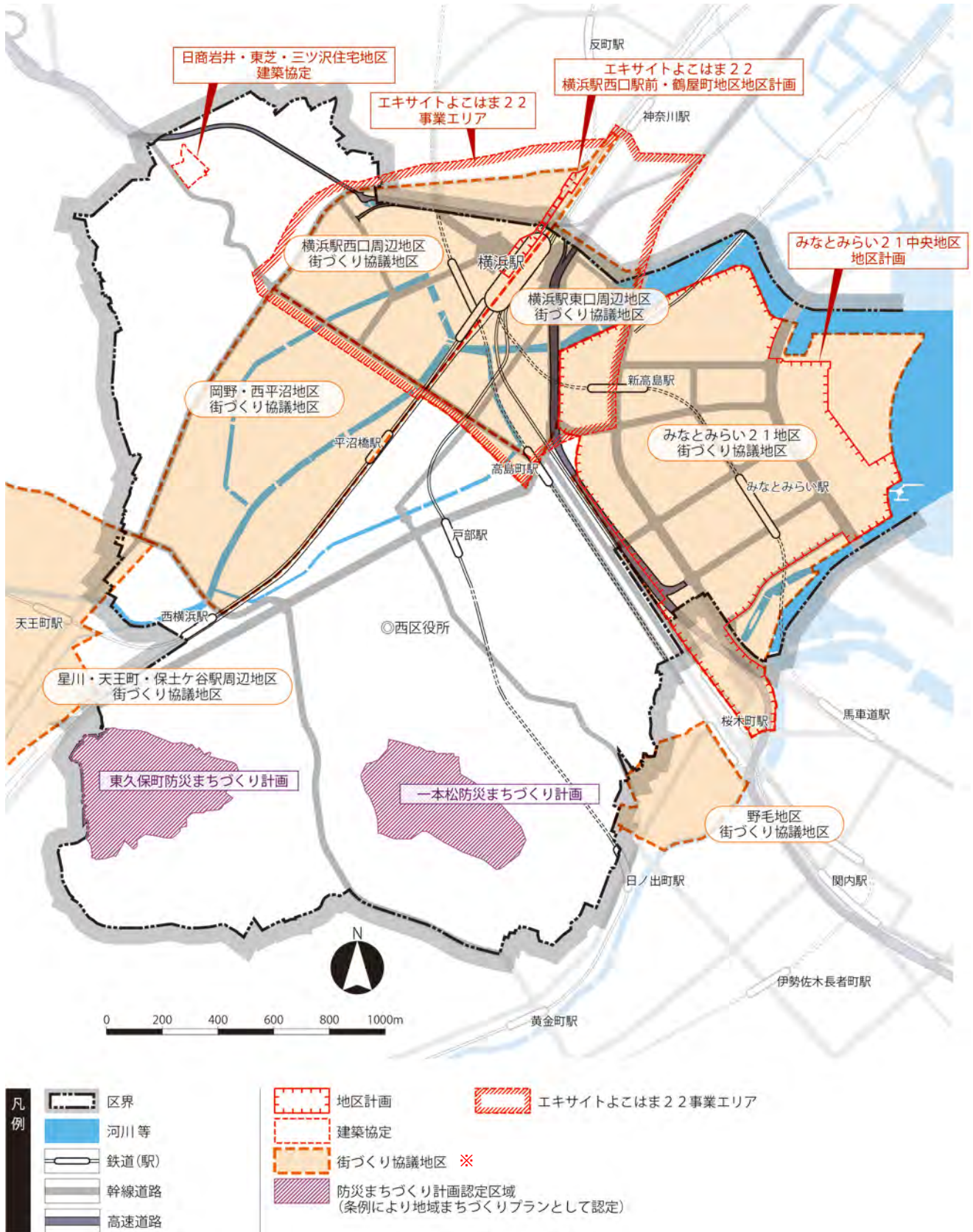
横浜駅周辺地区やみなとみらい21地区を中心に数多く集積する企業や、商店街における事業活動のほか、地域ニーズやテーマに即した活動を行っているNPOなど、西区には多くの事業者や団体がそれぞれの活動を行いながら、まちづくりに重要な役割を果たしています。

こうした事業者や団体は、地域の一員であることを十分に認識し、区民、行政と協力・連携し合う関係を一層深めていく必要があります。さらに資金面、人材面、技術面、情報面など事業者や団体の持てる力を生かして、まちづくりに積極的に参画・貢献することが期待されます。また、事業活動を展開する際にも、共有するまちづくり方針が示す目標及び方針を理解し、その実現に寄与することが求められます。

(3) 行政

行政は、①公共施設の整備などのまちづくりに関連する事業を実施する、②まちづくりに関連する法制度により規制・誘導をする、③まちづくりに関連する情報提供や、コーディネーターの派遣、活動費用の補助などにより、区民や事業者が主体的に進めるまちづくり活動を支援・調整するなどの役割を担っています。

《図4-1》地域主体のまちづくり活動分布図



※街づくり協議地区(まちづくりきょうぎちく)

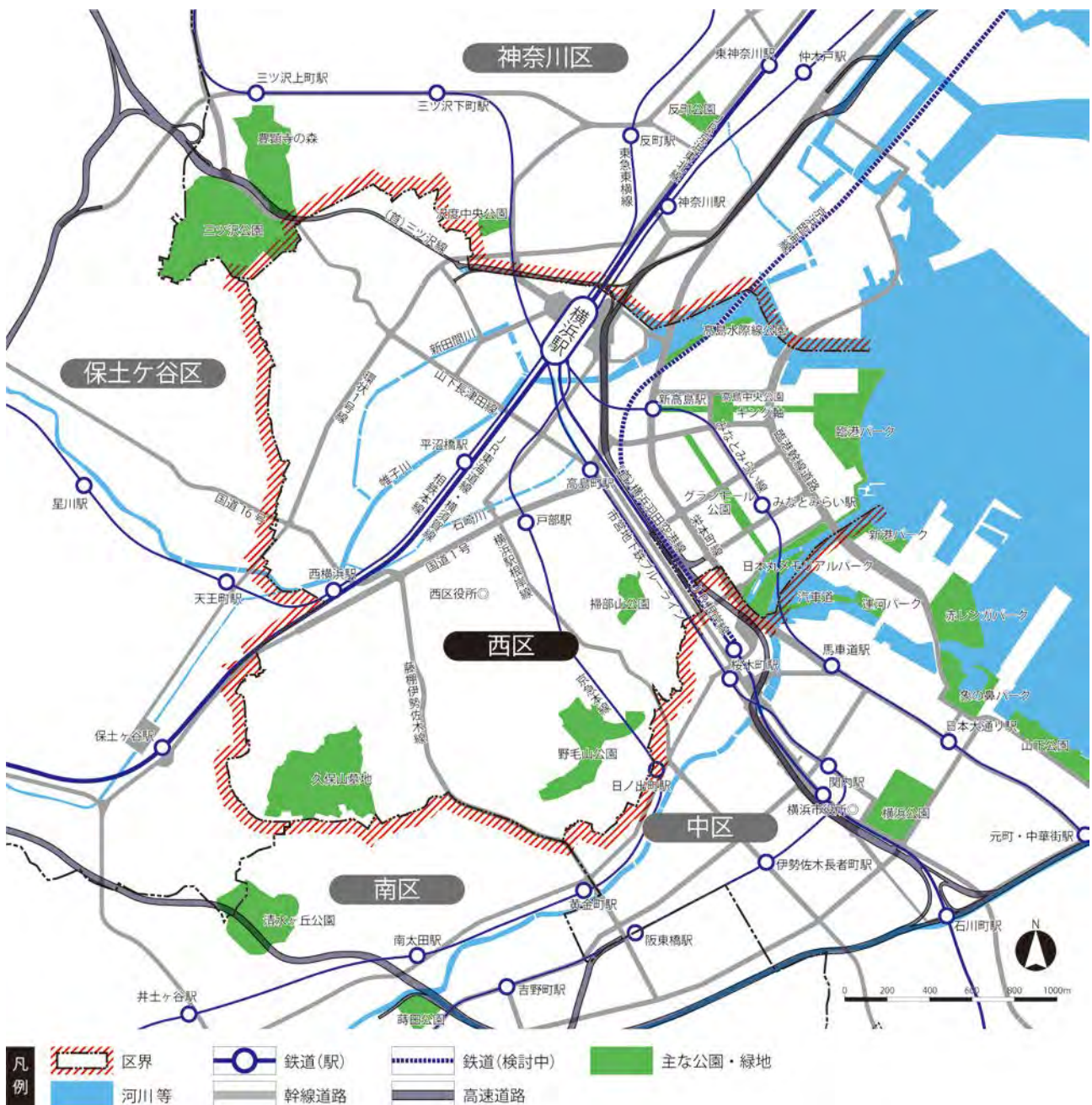
横浜市では、業務、商業等の都市機能の集積を図る地区、適正な土地利用の誘導を図る地区や良好な街並みの誘導を図る地区など、建築物等について街づくりに関する協議が必要と認めた地区を、「街づくり協議地区」に指定し、地区別に「街づくり協議指針」を定めています。建築確認申請等又は屋外広告物許可申請を行おうとする場合、建築物や敷地の共同化の推進、壁面後退、建物用途、景観、緑化の推進などについて、横浜市との協議をお願いしています。

(4) 区外**周辺**地域・来街者等

西区は、横浜都心を形成する区の一つであり、鉄道駅、学校、市民利用施設、災害時避難場所などの利用に関連する生活圏や、商業・業務施設、商店街などの商圈は、区内に限定されるものではなく、市域あるいは県域を越えた広域となっています。まちづくり方針に基づく計画や施策を検討する際には、全市あるいは区外**周辺**地域との連携も視野に入れたものとしていく必要があります。

特に、横浜駅周辺地区やみなとみらい21地区は、広域からの就労者や観光客などの来街者をこれからも一層呼び入れていく中で、来街者に対してまちづくりに関連する情報発信及び情報共有を進め、必要に応じてまちづくりへの協力を求めています。

《図 4-2》西区を中心とした**周辺**地域図

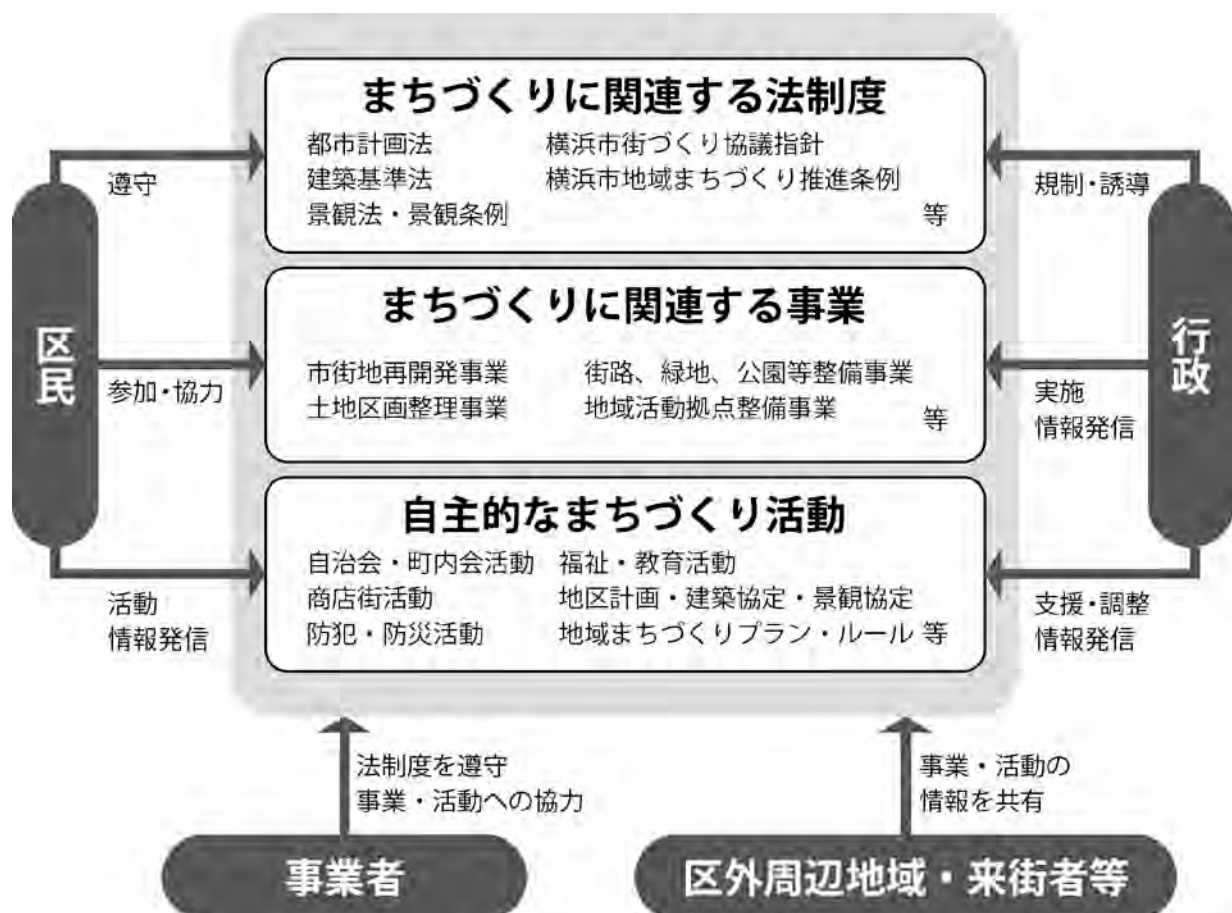


4-2. 区役所の役割

区役所は、区民にとって最も身近な総合行政機関として、まちづくりにおいて果たすべき役割はますます大きくなってきています。区役所が担う主な役割は次のとおりです。

- ① まちづくり方針の実現に向けて、施策の企画や事業の実施などを行います。また、住民参加によるまちづくりの推進、区民や事業者が自主的に行うまちづくり活動の支援などを行います。
- ② 横浜市の各局や県など様々な事業主体が、区内で事業を進めるにあたっては、区役所は行政側のまとめ役として、区民の意見や地域の状況などに配慮しながら各種事業の総合調整を行います。
- ③ 日頃から地域の意向や状況を十分に把握し、施策への反映に努めるとともに、まちづくりに関する情報を幅広く収集し、広報や説明会などにより、適切かつ十分な情報提供を行います。また、まちづくりの相談窓口としての機能を高めます。

《図4-3》まちづくりの主体とそれぞれの関係



4-3. 西区まちづくり方針の充実

このまちづくり方針は、区全体のまちづくりを進めていくための指針として、平成15（2003）年に区民との協働で作成した方針を、全体構想等の上位計画の改定や社会経済状況の変化を踏まえて改定したものです。これからも、社会情勢の変化や技術革新、区民の意識の変化などが生じた際には、必要に応じて見直しを行うなど、まちづくり方針の充実を図っていきます。

また、より身近な地域において、詳細にまちづくりの方針を定める必要が生じた場合には、地域住民の参加を得ながら「地区プラン」を策定します。

横浜市都市計画マスタープラン 西区プラン

西区まちづくり方針

[改定原案]

平成28年 1月

横浜市西区役所

都市整備局