

# 第1章．まちの変遷と現状及び課題

## 1-1. 地形とまちの変遷

### (1) 地形

磯子区は市の南東部に位置し、東西約 5.3km、南北約 8.2kmに拡がり、面積は約 19.02km<sup>2</sup>です。南北に長い磯子区は、埋め立てによって造られた臨海部と、円海山を頂点とする丘陵部、その間の平地部で構成されています。

丘陵部と平地部の境には区の景観を特徴づけている斜面緑地が連なっています。

区の南西部は大岡川流域に属し、その源流域は円海山を中心とする広大な緑地となっています。堀割川は、根岸湾と中村川を結ぶ運河として、明治 7(1874)年に開削されてできた人工河川です。



出典：基盤地図情報

### (2) まちの変遷

明治 22(1889)年の市制施行までの磯子区は、久良岐郡の根岸村、屏風浦村、日下村という3つの村からなる交通が不便ながら風光明媚な農村、漁村でした。明治 45(1912)年に横浜電気鉄道が八幡橋まで開通し、その後市電として杉田まで延伸され、平地部の市街化が進みました。昭和 2(1927)年には、横浜市で区制が始まり、他の4区と同時に磯子区が誕生しました。

昭和 5(1930)年に湘南電気鉄道（現京浜急行電鉄）が開通し、臨海部は別荘地、海水浴場、海苔の養殖などで知られるようになりました。

昭和 34(1959)年頃からの根岸湾の埋立てにより、かつての景勝地だった湾内に石油精製、造船、機械などの企業が進出し、京浜工業地帯の一翼を担う地区になりました。昭和 39(1964)年から昭和 48(1973)年には、国鉄（現 JR）根岸線が大船まで延伸され、工業地帯の従業員の住まいを確保するために沿線の宅地造成は加速し、区の人口は昭和 35(1960)年から昭和 50(1975)年で 2.1 倍に急増しました。また、磯子区は関内・関外地区に隣接し、交通の便が良いことから、住宅都市であるとともに、工業都市でもあるなど多様性を持つ区へと発展してきました。

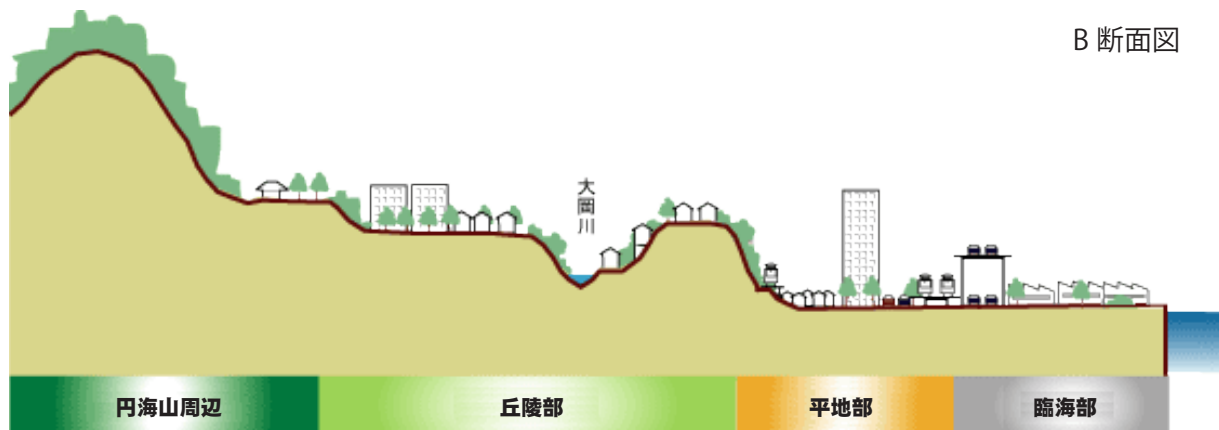
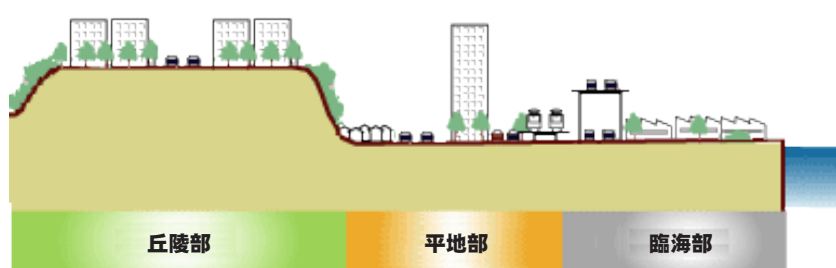
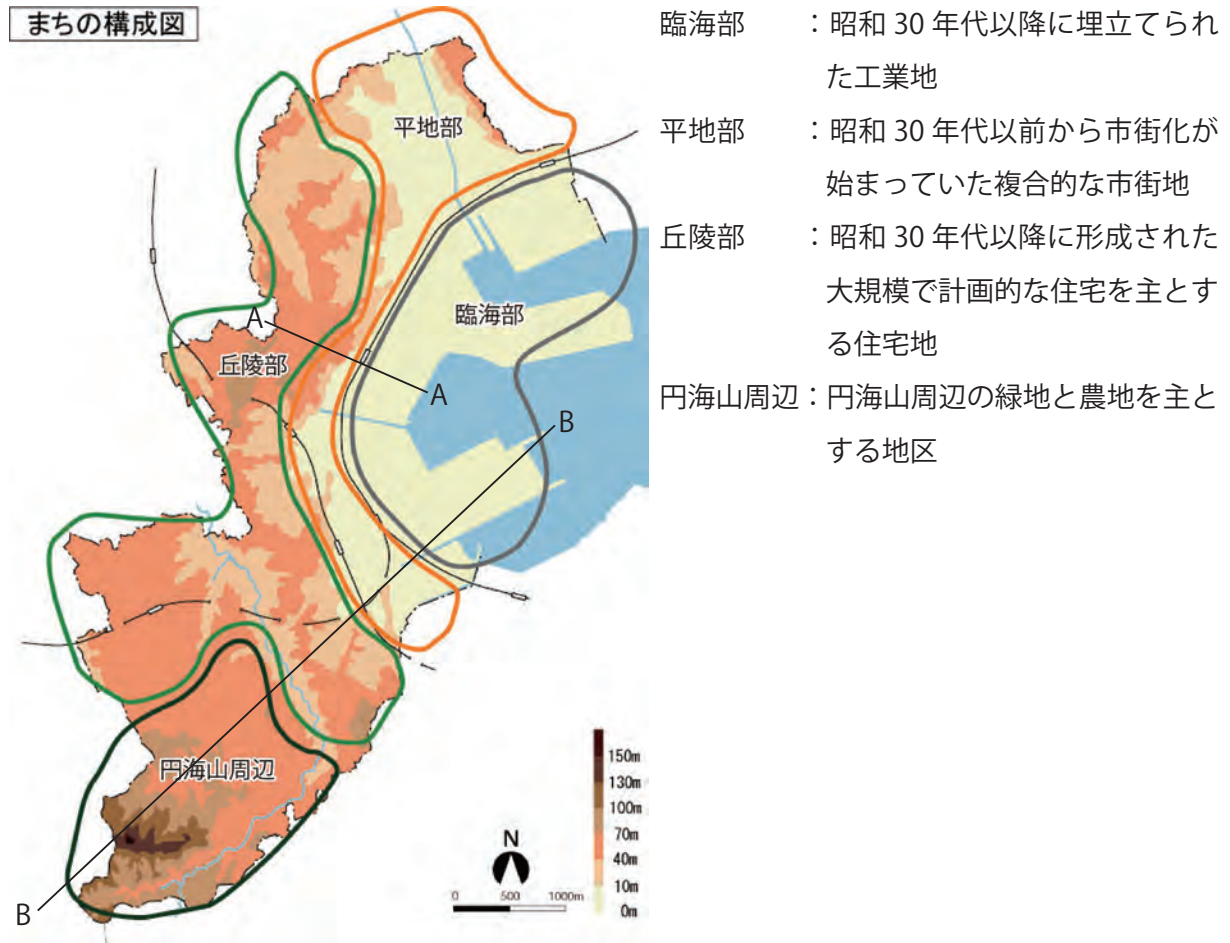


出典：土地分類基本調査（土地履歴調査）

## 1-2. まちの構成

### (1) まちの構成

磯子区は地形と市街地の形成時期ごとに、次の4つに分類することができます。



## (2) まちの構成ごとの特徴

### ①臨海部

1990年代以降、中国や東南アジアの製造業が力をつけたため、日本の製造業の国際競争力が低下し、磯子区内の企業も構造転換を余儀なくされました。この結果、一部では製造から研究などへと業態をシフトしたことや、産業技術の高度化などにより区内の工場等事業所が減少したことに伴い、従業者数は昭和48(1973)年をピークに減少しています。また、海岸線の敷地の多くは企業地のため、区民が海に近づきにくく、海を身近に感じるできません。

### ②平地部

横浜都心である関内・関外地区と根岸地区から連なり、明治期から市街化が進んでいるため、幹線道路を除き多くの道路は狭く、歩行者の安全確保と災害対策が課題となっています。また、緑が少なく、近くにある川や海岸線の魅力資源を最大限に生かしているとはいえません。

一方、鉄道駅周辺では中高層住宅が集積し、その多くは築後40年以上が経過しているため、今後、老朽化への対応やバリアフリー化に向けた検討を必要としています。

古くからの商店街は、消費者のライフスタイルの変化や経営者の高齢化などもあり、活力の低下が見られます。

### ③丘陵部

洋光台や汐見台の大規模開発による住宅地は、道路や公園の都市基盤施設が整い、緑の多い良好な住環境が形成されています。しかし、その中の中層住宅では、設備の老朽化、住戸の狭小化、バリアフリー化への対応などの課題があり、現在のライフスタイルに合わせた改修等の検討が必要となってきています。一部の社員寮の跡地は新たに集合住宅が建てられています。

中小規模の開発住宅地では、住宅地内の都市基盤施設は良好で、建築協定等により住環境が保全されていますが、地区外との道路ネットワークや、バス路線が十分でない場合もあり、近くに商業施設がないため、買い物に不便な状況にあります。

### ④円海山周辺

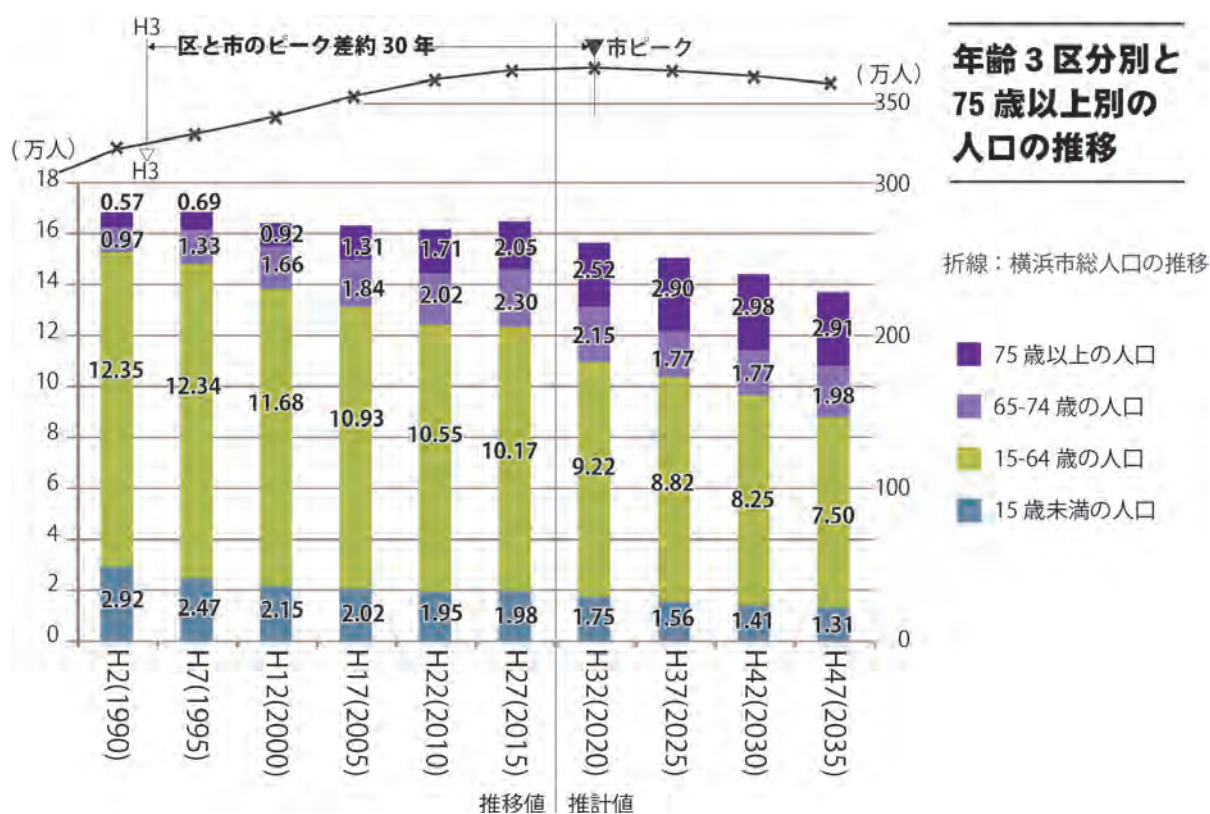
昭和45(1970)年に市街化区域と市街化調整区域の区域区分を行って以来、円海山を中心とする緑地と農地は、円海山近郊緑地特別保全地区や市民の森などとして保全されてきました。しかし、緑地や農地として保全策のない地区では、資材置き場や宅地への転換が進みつつあります。大岡川源流域でもあるため、良好な環境として保全する必要があります。

## 1-3. 人口動態と将来予測

### (1) 人口構造と高齢化

磯子区の総人口は平成3(1991)年にピークに達してから、16万人前後で推移してきましたが、平成2(1990)年から平成27(2015)年までの年齢3区分別の人口推移をみると、65歳以上人口(老年人口)は約1.6万人から約4.4万人と2倍以上に増加しているのに対して、15～64歳人口(生産年齢人口)は約2.2万人、15歳未満人口(年少人口)は約1万人減少し、高齢化が進んでいます。

平成27(2015)年から平成47(2035)年までに総人口は約2.8万人減少し、中でも65歳以上人口が微増する一方、15～64歳人口が約2.7万人減少することが見込まれています。



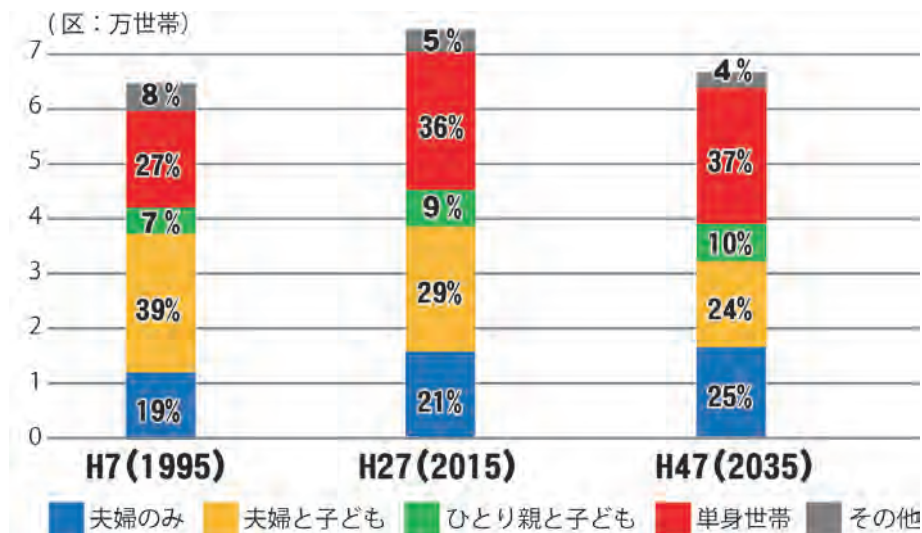
出典：推移値 / H27(2015) 国勢調査

推計値 / 横浜市政策局将来人口推計 (2010年基準)

## (2) 家族構成

磯子区の家族類型は、平成 7(1995) 年は夫婦と子ども世帯が最も多くなっていましたが、平成 27(2015) 年現在、「単身世帯」が最も多い状態です。

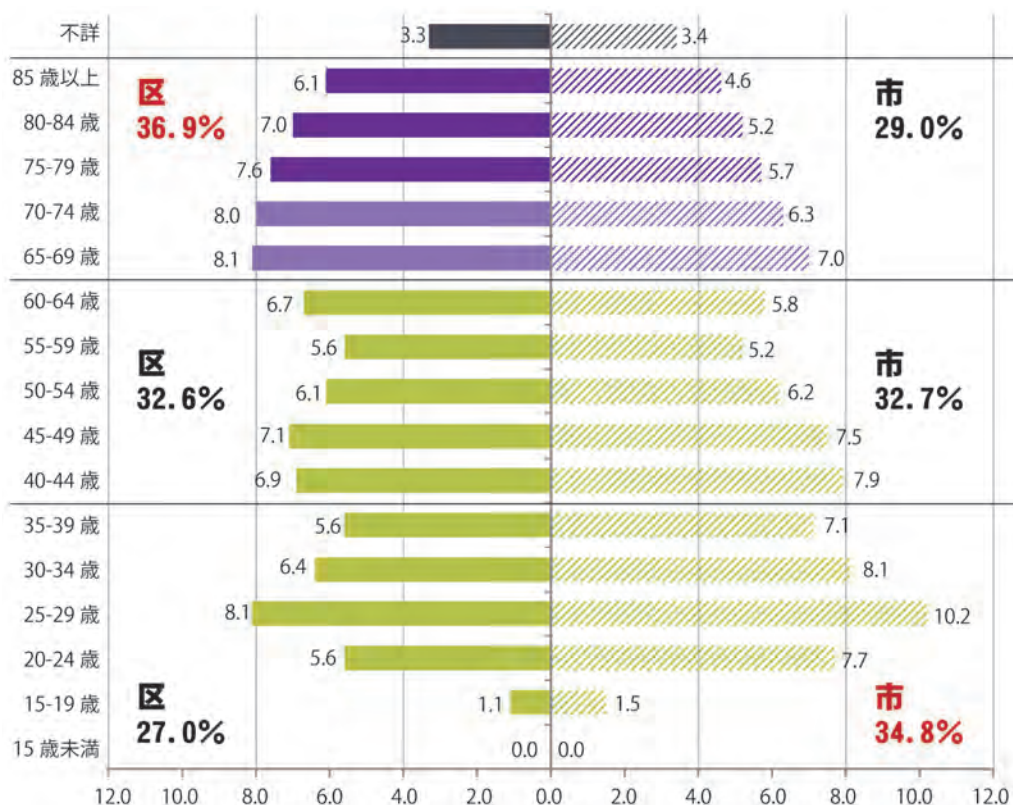
今後も「単身世帯」は増加を続け、「夫婦と子ども世帯」は減少し、20 年後の平成 47(2035) 年には、「夫婦のみの世帯」が「夫婦と子ども世帯」を上回ることが予測されています。



出典：推移値 / H27(2015) 国勢調査 推計値 / 横浜市政務局将来人口推計

## (3) 単身世帯の年齢構成

磯子区の単身世帯の年齢層は、全市の傾向とは異なり、39 歳以下の世帯が少なく、高齢層の単身世帯が多いことが特徴です。今後も高齢化が進展するにつれて、増加することが予想されます。



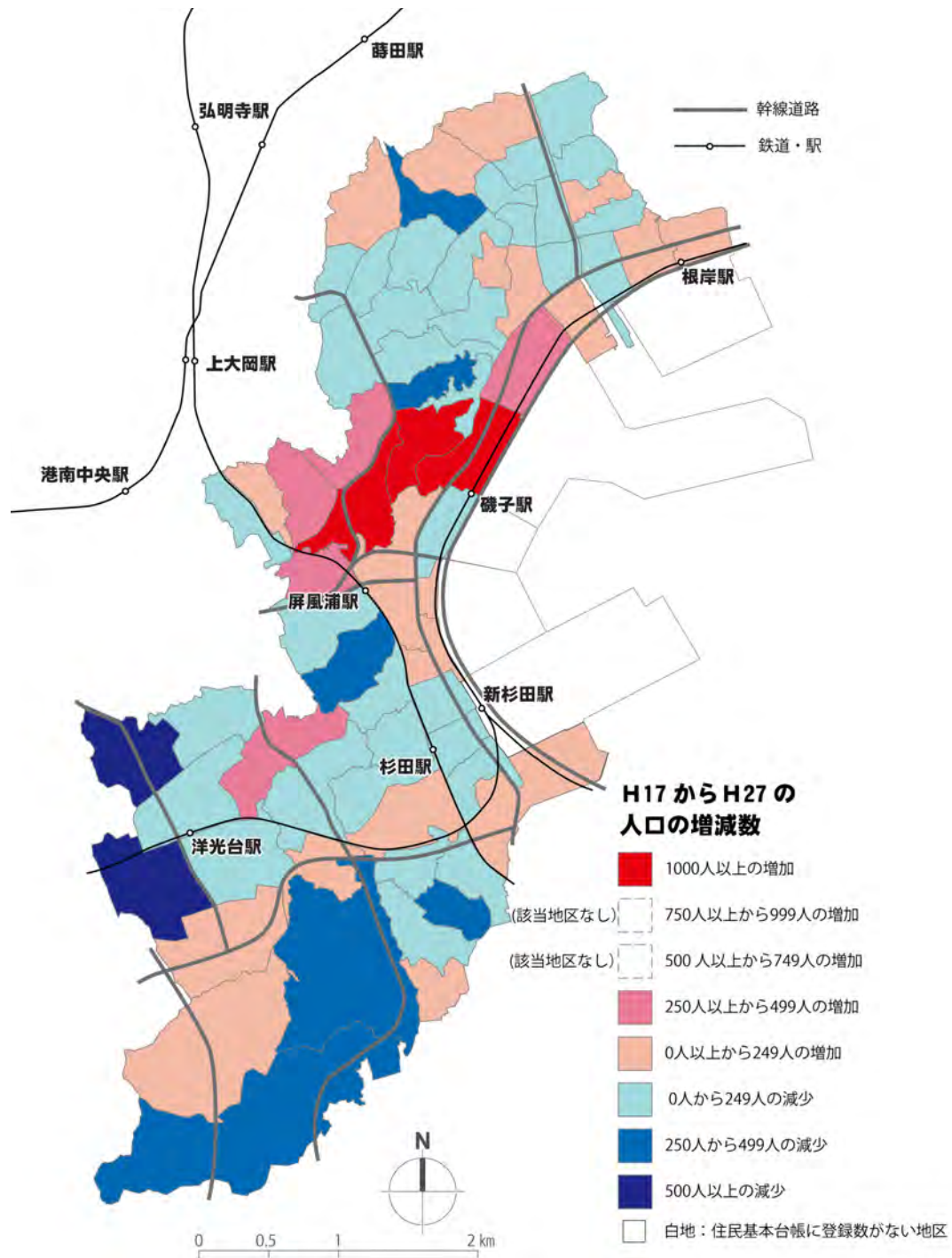
出典：H27(2015) 国勢調査

## 1-4. 居住の傾向

### (1) 人口増減

平成 27(2015) 年と平成 17(2005) 年の人口増減の推移を町丁別で見ると、全体的には人口が減少していますが、比較的駅に近いところでは、人口が増えている地区もあります。

特に集合住宅の開発のあった磯子駅周辺では、10 年間で 1,000 人以上増加しています。



出典：H17(2005)とH27(2015)年9月 住民基本台帳人口

## (2) 住宅の種類と所有

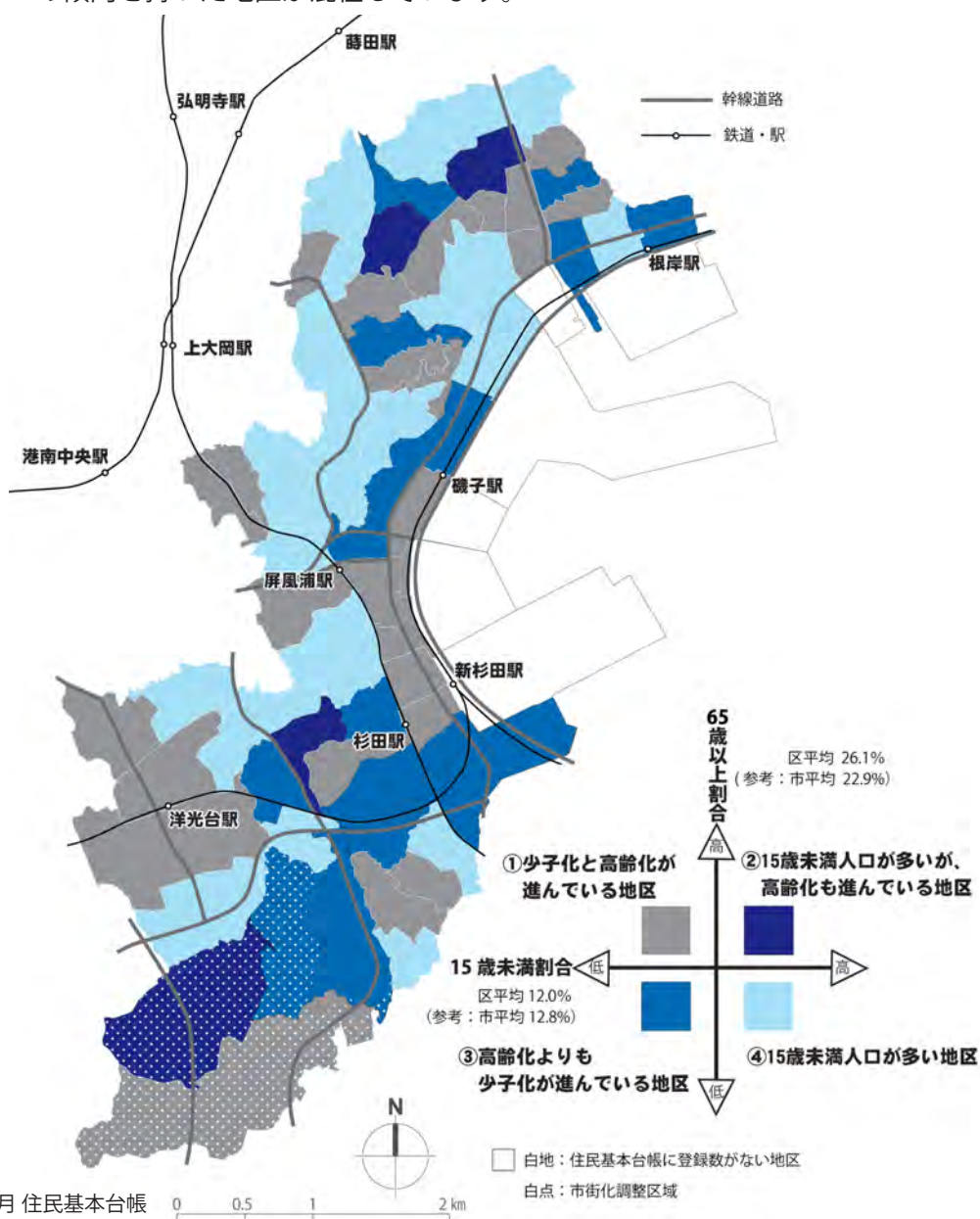
平成 27(2015) 年の国勢調査によると、磯子区は戸建住宅よりも集合住宅に住む世帯割合が多く、全体の 63.3%を占めます。

持ち家世帯率 65.4%は、全市値 60.4%よりも約 5 %高くなっています。

平成 27(2015) 年の国勢調査によると、借家居住世帯のうち、公営の借家は約 28.4%で、公営住宅戸数は 7,300 戸 ( 出典：H27 横浜市公的賃貸住宅管理戸数 ) です。そのうち、主に洋光台駅前の都市再生機構の賃貸住宅が約 58.9% ( 約 4,300 戸 ) を占めています。

## (3) 少子化と高齢化の傾向

平成 27(2015) 年時点で、①少子化と高齢化が進んでいる地区、② 15 歳未満人口が多いが、高齢化も進んでいる地区、③高齢化よりも少子化が進んでいる地区、④ 15 歳未満人口が多い地区と、4 つの傾向を持った地区が混在しています。



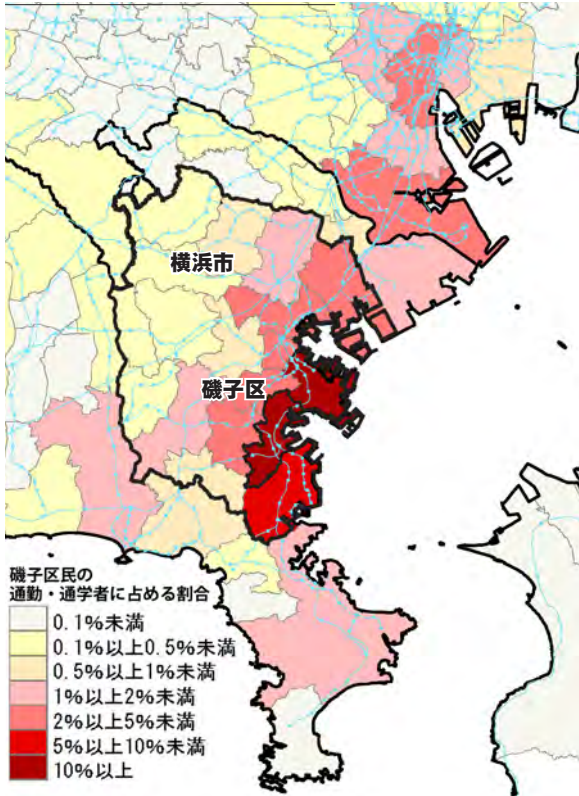
出典：H27(2015) 年 9 月 住民基本台帳

## (5) 通勤通学の実態と市民意識

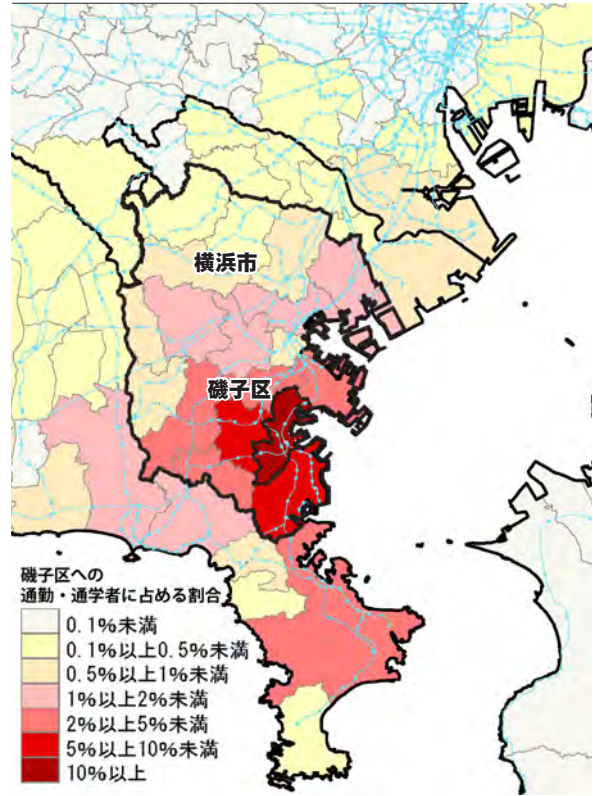
### ① 通勤通学先

磯子区民の通勤・通学者は減少していますが、区外、市外から磯子区への通勤・通学者は微増しています。磯子区民の通勤・通学先で多いのが隣接する中区と金沢区です。また、磯子区への通勤・通学者の居住地で最も多いのが、隣接する港南区と金沢区です。

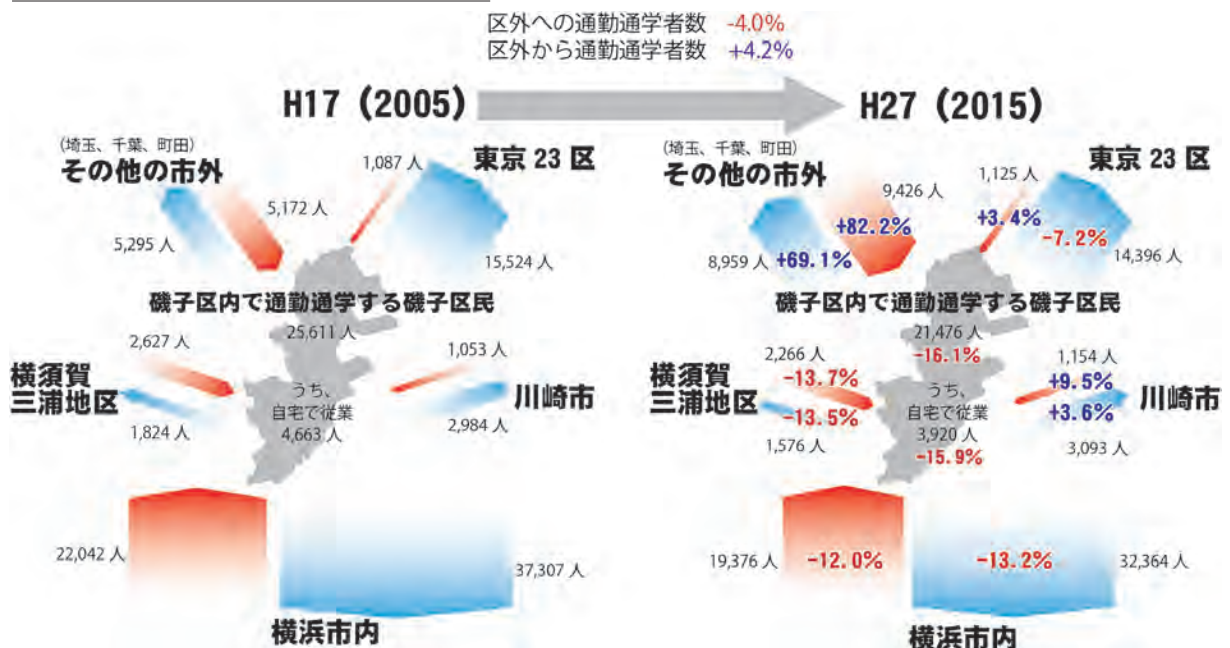
磯子区民の通勤・通学先



磯子区への通勤・通学者の居住地



通勤通学者数の流出入先の10年比較

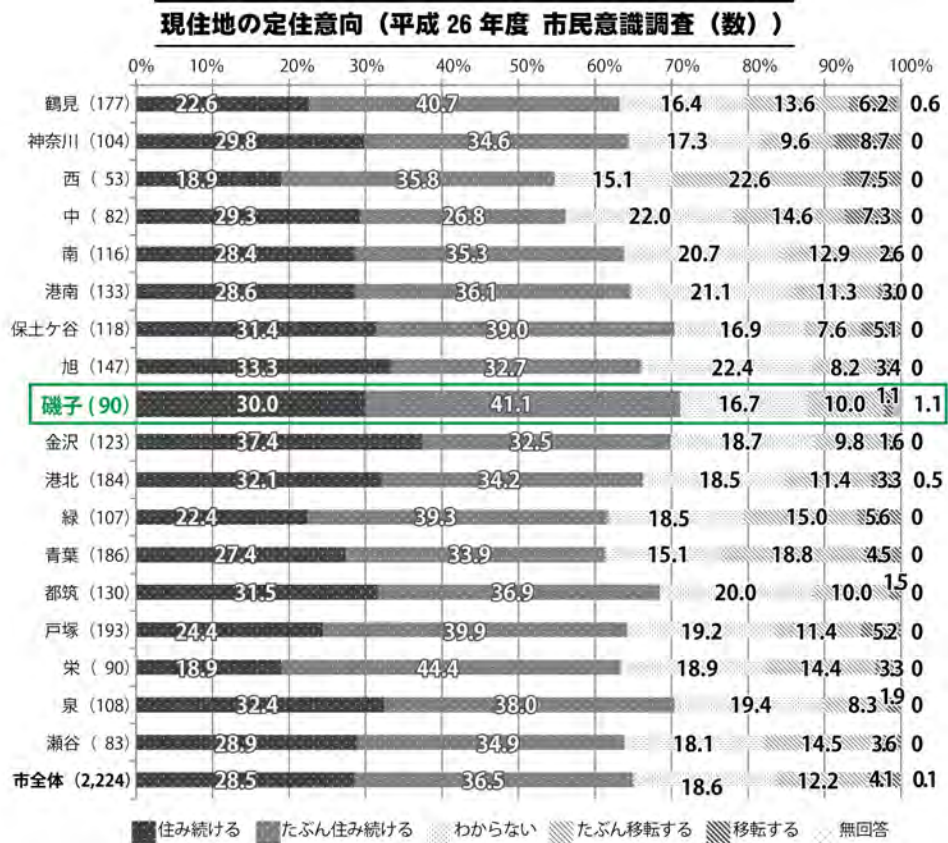


出典：H17(2005)、H27(2015) 年国勢調査

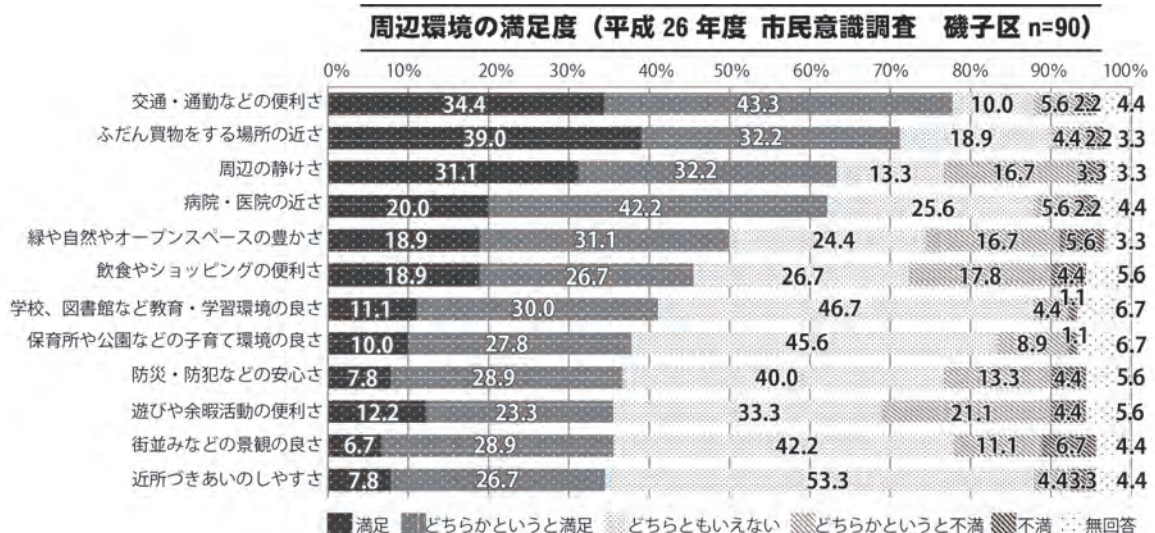


## ②市民意識調査

平成 26 年度実施の市民意識調査によると、磯子区民の現住地の定住意向は「住み続ける」と「たぶん住み続ける」を合わせて 71.1%、移転意向は「移転する」と「たぶん移転する」を合わせて 11.1%となっており、全市の中でも磯子区は、定住意向が高くなっています。



磯子区民の周辺環境の評価のうち、「満足」と「どちらかという満足」を合わせた満足度が高いのは、「交通・通勤などの便利さ」、「ふだん買物をする場所の近さ」と「周辺の静けさ」です。その一方で、「遊びや余暇活動の便利さ」、「飲食やショッピングの便利さ」や「緑や自然やオープンスペースの豊かさ」では、「不満」と「どちらかという不満」を合わせた不満度が高くなっています。



## 1-5. 市街地の状況

### (1) 市街地の状況

#### ① 土地と建物の利用状況

区域の大半が市街化されており、昭和30年代以前からの住居系と商業系の用途が複合する市街地である平地部には約48%の世帯が居住し、昭和30年代以降に開発された丘陵部（低層住居・中高層住居専用地域）には、約47%の世帯が居住しています。

土地利用は住宅が最も多く、次に道路・鉄道、工業となっています。土地利用からみても、磯子区は住宅都市と工業都市の特徴を持っているといえます。

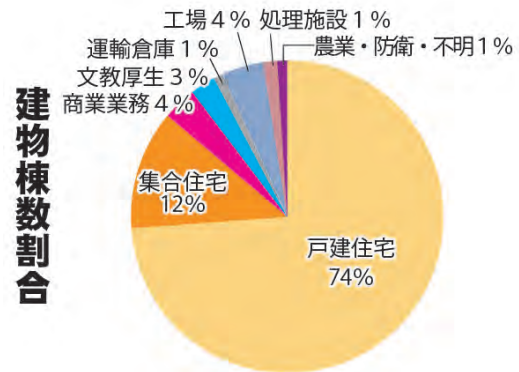
磯子区の建物は、戸建住宅が最も多く、区内の住宅の約66.7%が駅まで半径1km圏内に分布しています。

平成25(2013)年の住宅土地統計調査によると、住宅数78,970戸に対し、同年1月の総世帯数は76,397世帯で、既に住宅戸数が総世帯数を上回っており、居住していない住宅（賃貸住宅、売却用住宅、二次的住宅等を除くその他の住宅）の磯子区の空家率は約3.2%（880棟）となっています。

戸建住宅と集合住宅は、築後35年以上が経過しているものが約半数あり、特に集合住宅は老朽化への対応が必要です。

今後の大きな土地利用の転換として、公有地と民有地が混在する米軍根岸住宅地区の返還方針が合意されています。

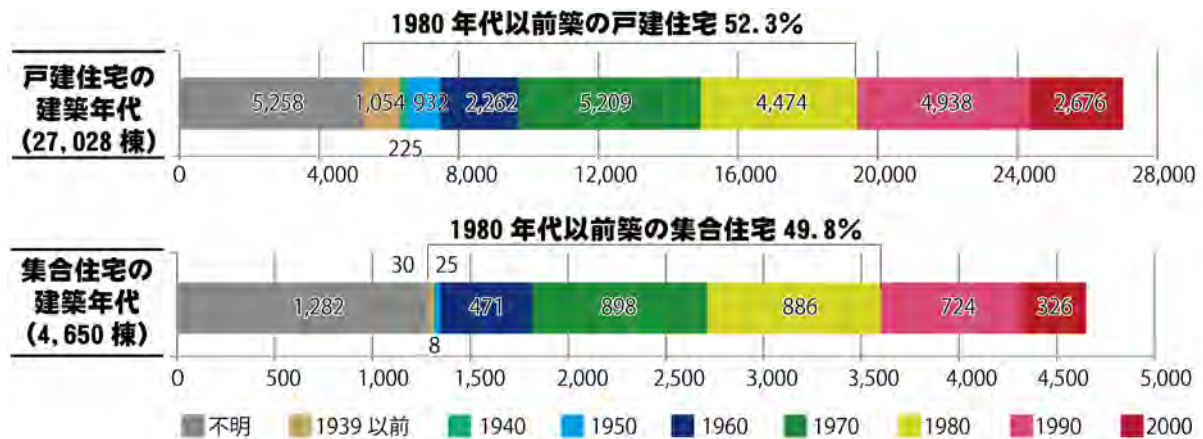
区内の建物棟数割合



出典：H25(2013) 都市計画基礎調査

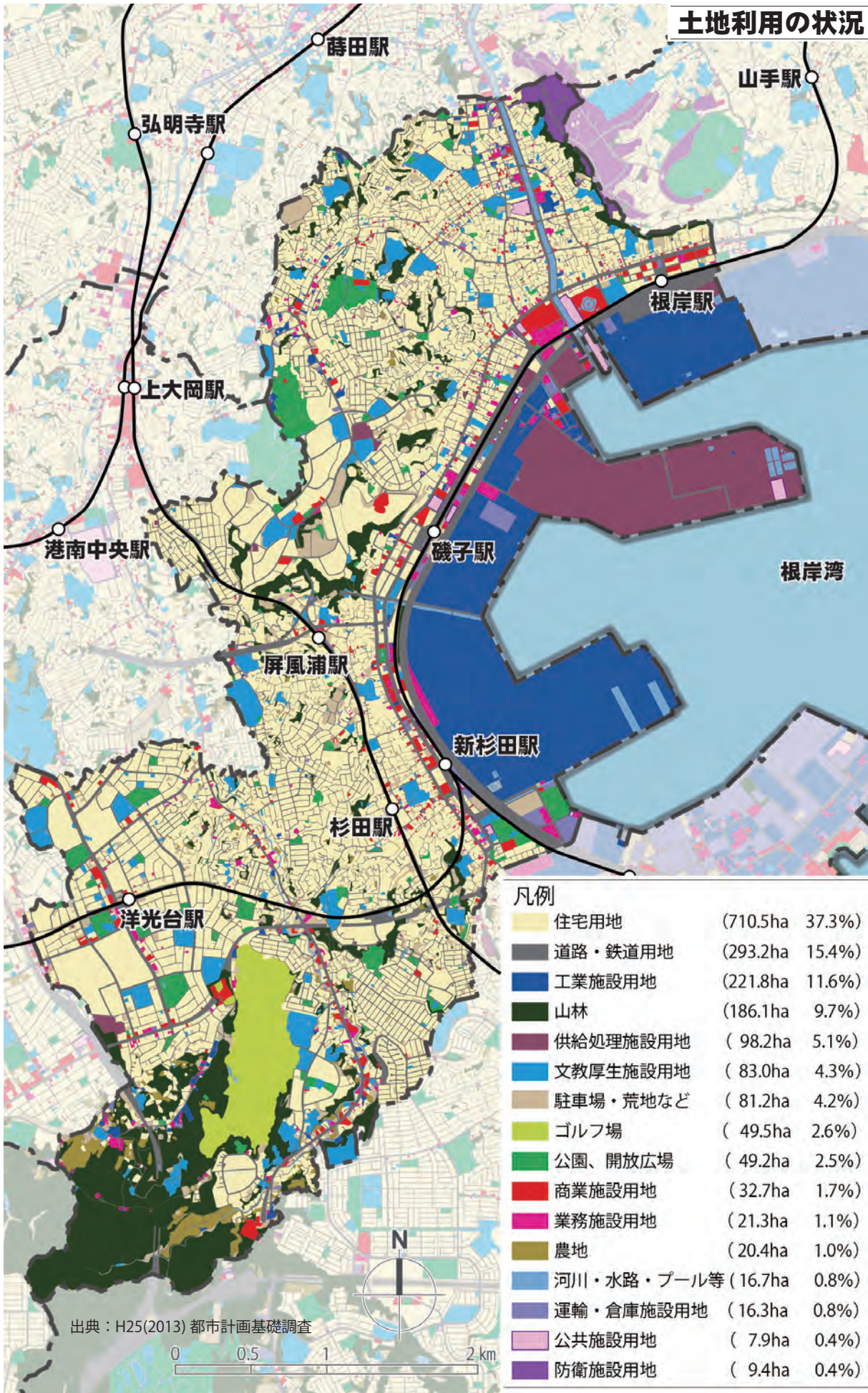
空家率の推移 ※一戸建ての住宅総数に対する一戸建ての空家率と空家数	H20(2008)	H25(2013)
磯子区	約3.3% (840棟)	約3.2% (880棟)
横浜市	約2.8% (15,970棟)	約3.4% (20,760棟)

出典：H20(2008) と H25(2013) 住宅・土地統計



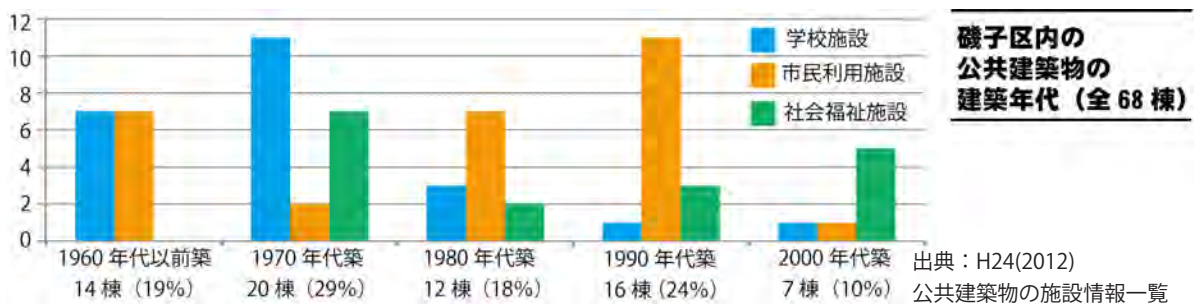
出典：H25(2013) 都市計画基礎調査

# 土地利用の状況



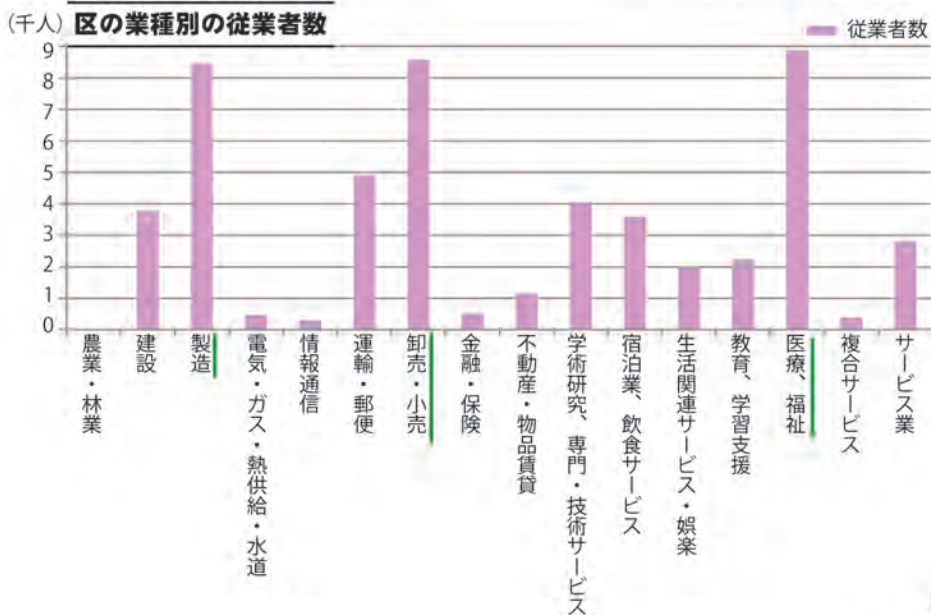
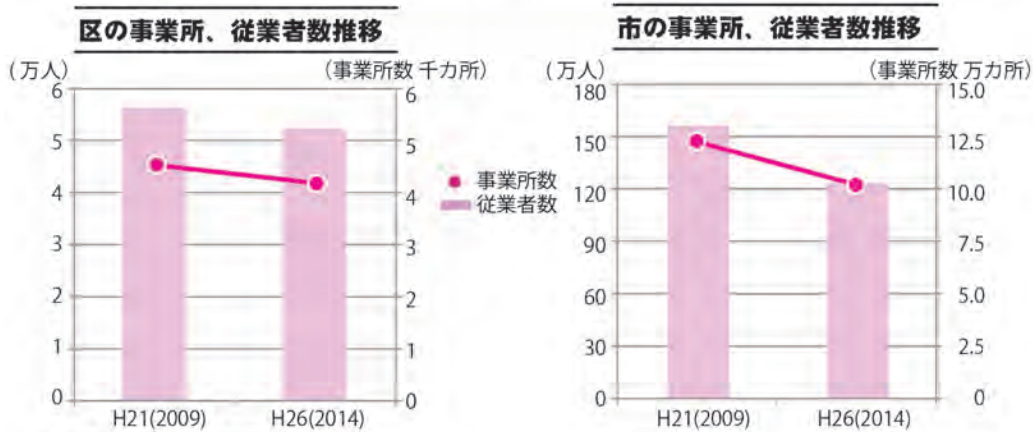
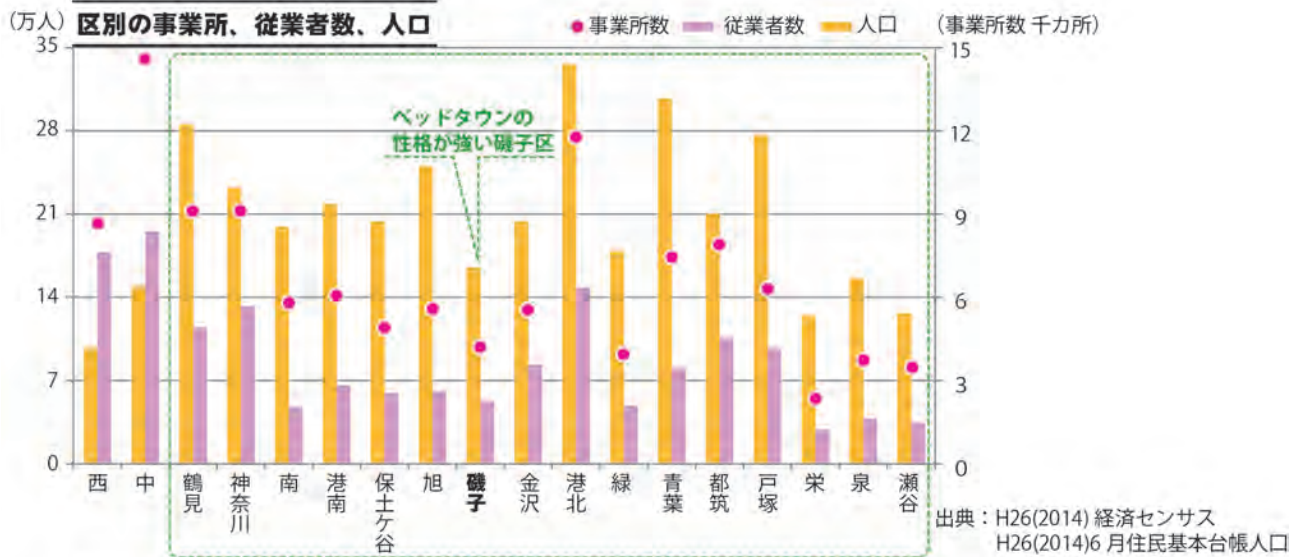
## ②生活便利施設・公共建築物

区民利用施設と商業・業務施設の配置は地理的要因や用途地域により利便性に差があります。高齢化が進展するにつれ、徒歩による生活サービス施設へのアクセスが求められることが想定されます。公共建築物は、築後 35 年以上が経過している建物が約 6 割あり、そのうちの約 8 割が学校施設と地区センターや公園プールなどの市民利用施設が占めています。今後は、学校施設と市民利用施設の建替え等による動きなど適切なタイミングを捉えて、地域特性に合った施設の複合化や多目的化が必要となることが想定されます。



### ③経済と産業

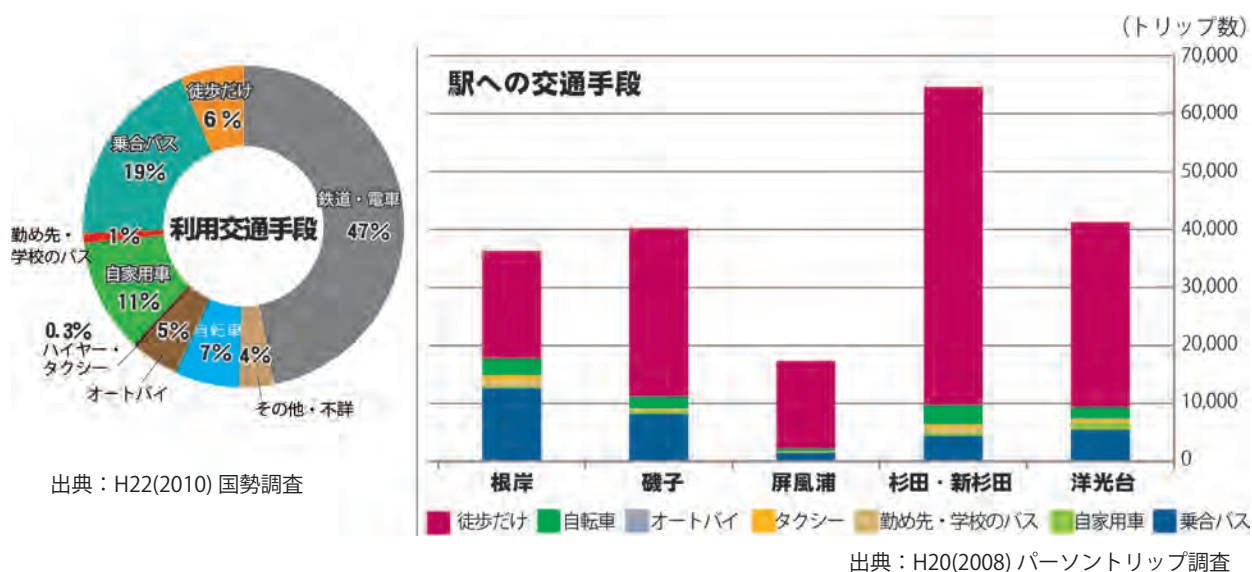
磯子区では、人口数に対して、区内事業所数と従業者数が少なく、他の郊外区と同じようにベッドタウンであるといえます。事業所数と従業者数は、市全体の傾向とともに減少傾向にあります。従業者数が区内で最も多いのは「医療・福祉」、次に「卸売業・小売業」と「製造業」です。



## (2) 公共交通網と道路網

磯子区には2つの鉄道路線と新交通システムがあり、7つの駅があります。平成27(2015)年の乗車客数は、JR新杉田駅が約3.8万人と最も多く、シーサイドライン新杉田駅、京浜急行線の杉田駅と合わせると1日あたり約7.2万人となっています。根岸駅、磯子駅、洋光台駅は1日あたり約2.1万人で、屏風浦駅は1日あたり約0.9万人です。また、隣接区の上大岡駅、弘明寺駅、蒔田駅の駅から半径1km圏内に一部の地区も入るため、隣接区から区内に通勤・通学する人が多いことが特徴です。

各駅までの交通手段は、「徒歩」が高い割合を占めているため、駅周辺では、安全で快適な歩行環境を確保する必要があります。

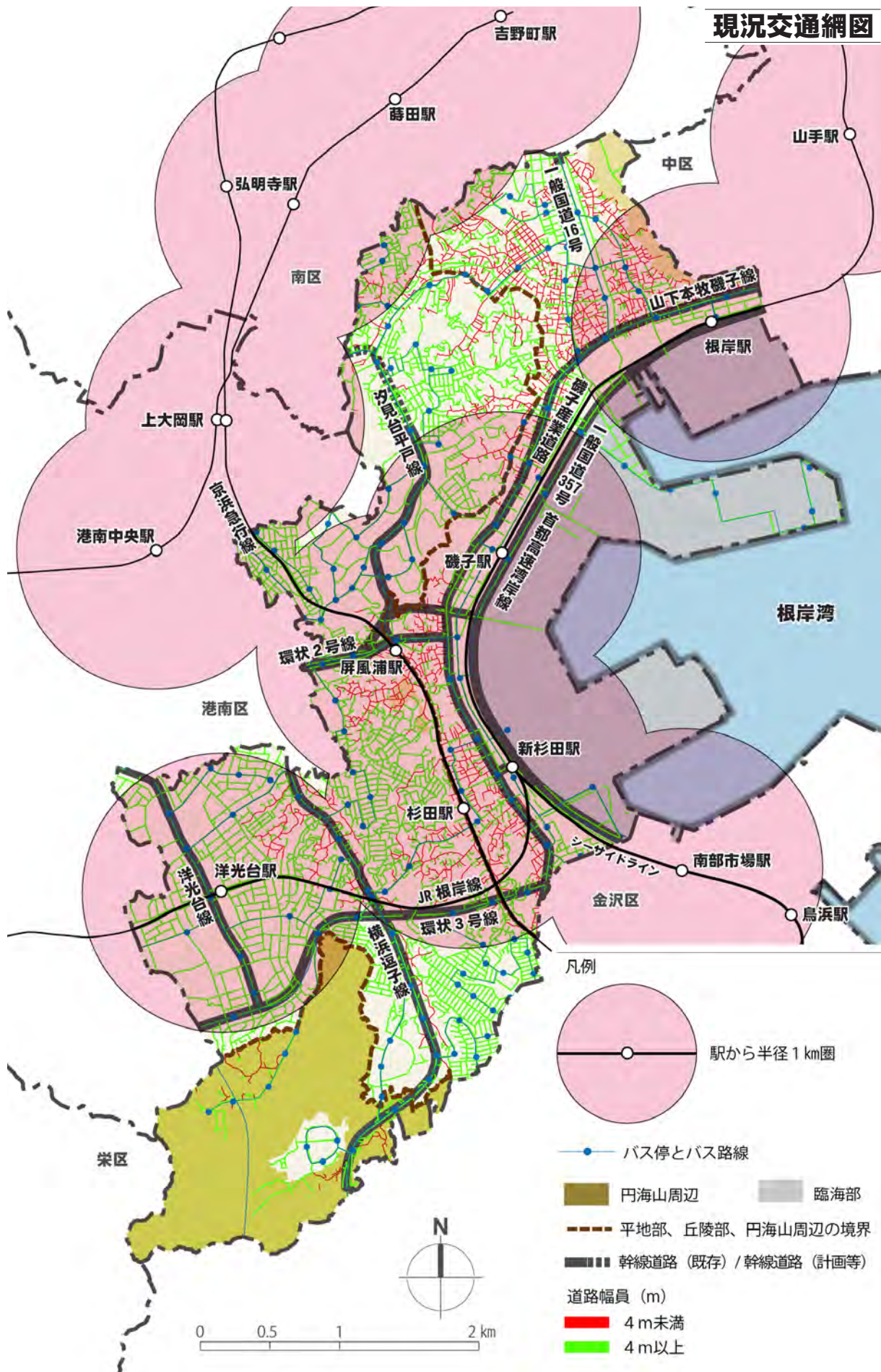


臨海部を除く市街化区域は、駅から1km圏内又はバス停から半径300m圏内にあり、公共交通網はほぼ網羅されています。平成27年の区民意識調査からも、公共交通への満足度が高くなっていますが、今後は、人口減少に伴いバス路線の維持が課題となってきます。

磯子区には、国道16号、国道357号、産業道路、横浜逗子線等の市中心部へ向かう道路と、環状2号線、環状3号線のような市中心部を迂回し内陸の郊外区を連絡する道路があります。また、区内の都市計画道路は総延長23.93kmが計画されています。平成29(2017)年3月現在の整備率は93.5%とほぼ整備されていますが、生活道路への通過交通の流入や歩行者の安全確保、ボトルネックとなっている幹線道路の交差点の渋滞が課題です。

その一方で、高度成長期に計画的に開発された丘陵部の住宅市街地を除く、戦災を免れた市街地では、戦前からの生活基盤がそのまま引き継がれ、住宅・商店・小規模工場が混在する中に幅員4m未満の狭い道路が集中しており、住環境の向上、災害時の避難路の確保が求められています。また、緊急輸送路の確保も重要です。

# 現況交通網図

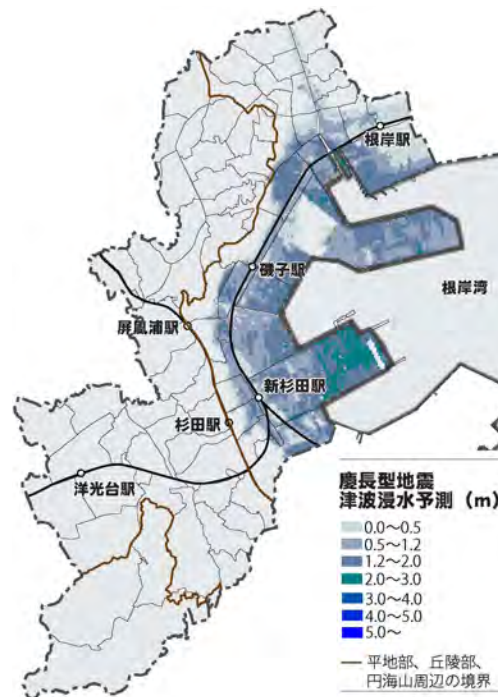
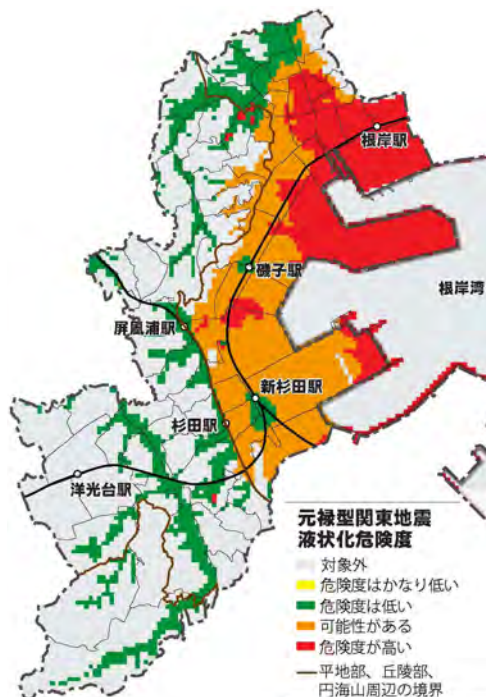
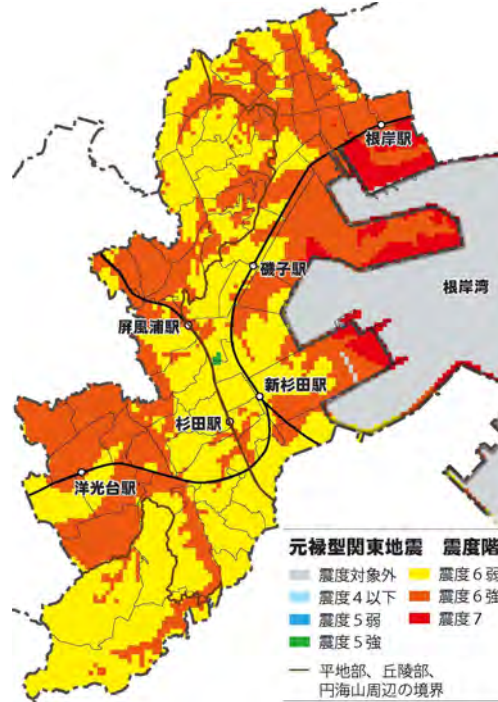
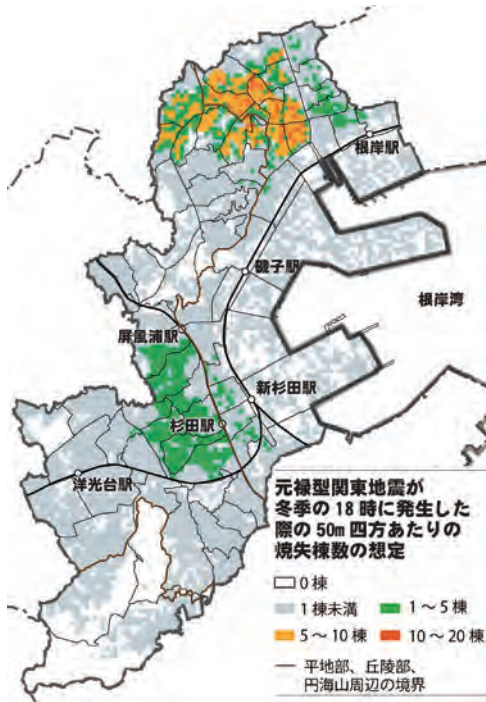


出典：H29(2017) 道路種別 / H22(2010) 国土数値情報

### (3) 地震被害と風水害

#### ①地震被害の想定

巨大地震が発生した場合、区内では震度4～7の揺れが想定されています。木造住宅が密集した地区では、地震時の火災による延焼被害への対策が必要です。また、最も大きい揺れが予測される元禄型関東地震が起きた場合、平地部と臨海部では広範囲に渡って液状化が想定されます。慶長型地震が発生した場合には、臨海部の埋立地は津波浸水が予測されるため、避難への対応が重要です。



※元禄型関東地震

元禄16(1703)年に関東地方を襲った巨大地震。大正関東地震と類似のタイプだが、地殻変動は大正関東地震より大きく、現在想定されている地震の中では最も巨大な地震。

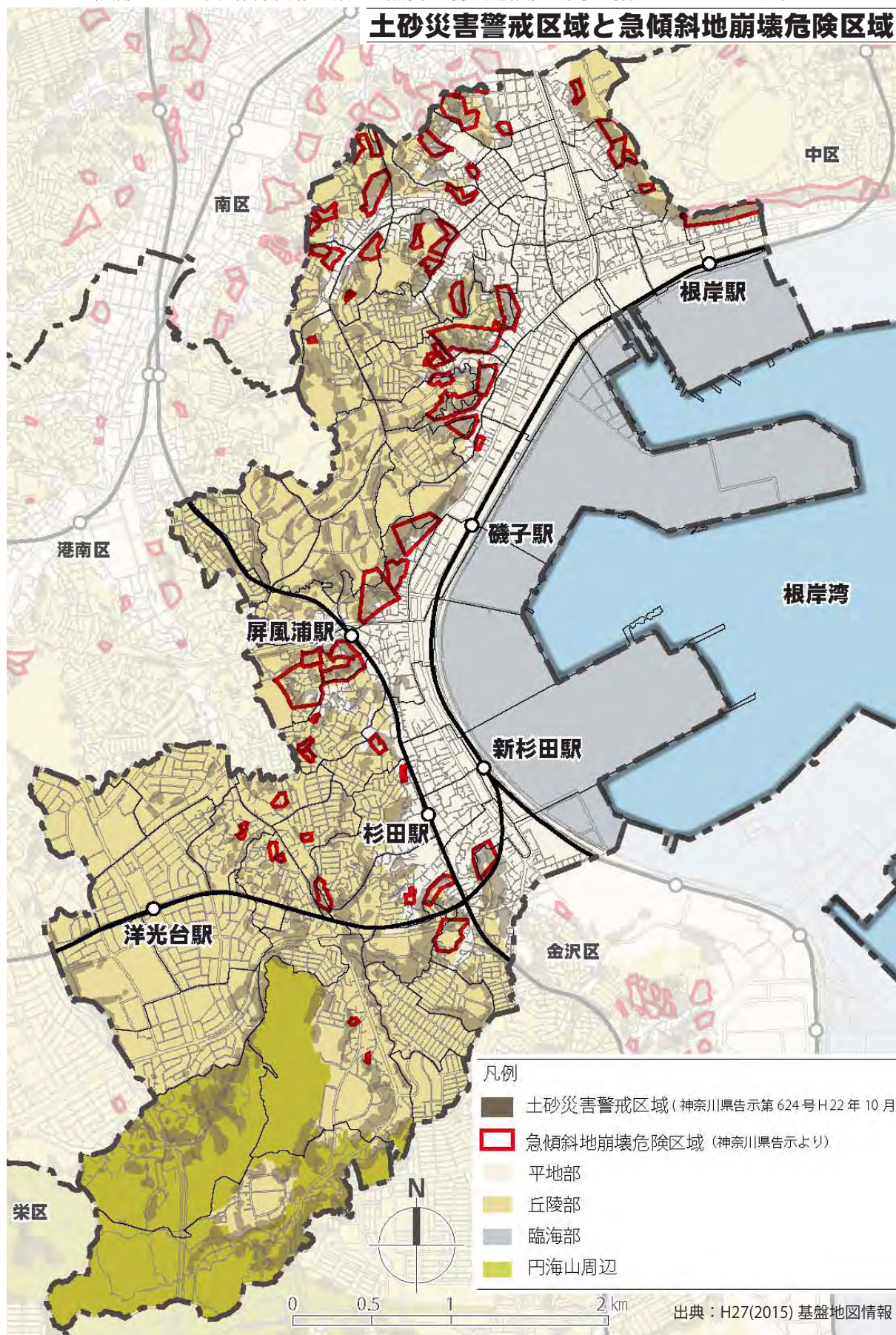
※慶長型地震

慶長9(1605)年に発生した慶長地震は地震の揺れはあまり大きくなくても津波が大きい地震(津波地震)として知られおり、県の津波浸水予測で想定されているモデルの一つ。



## ②風水害による被害想定

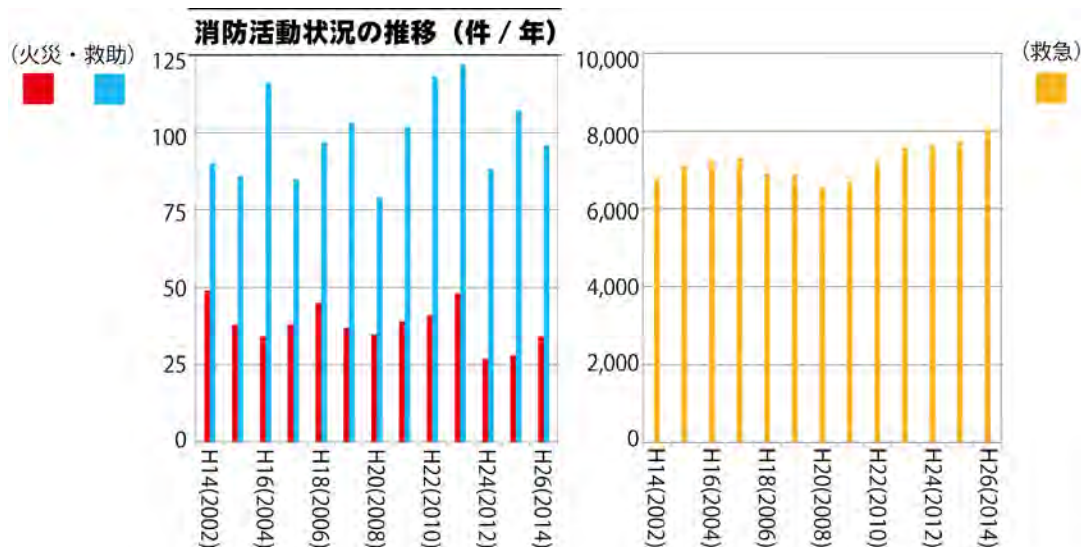
丘陵部は、土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域等に指定されています。



## (4) 消防と警察の出動状況

### ① 消防出動の状況

平成 14(2002) 年以降、区内の火災による消防の出動件数は、年間に 50 件以下で推移しています。救急の出動件数は、高齢化の進展の影響もあり年々増加傾向です。

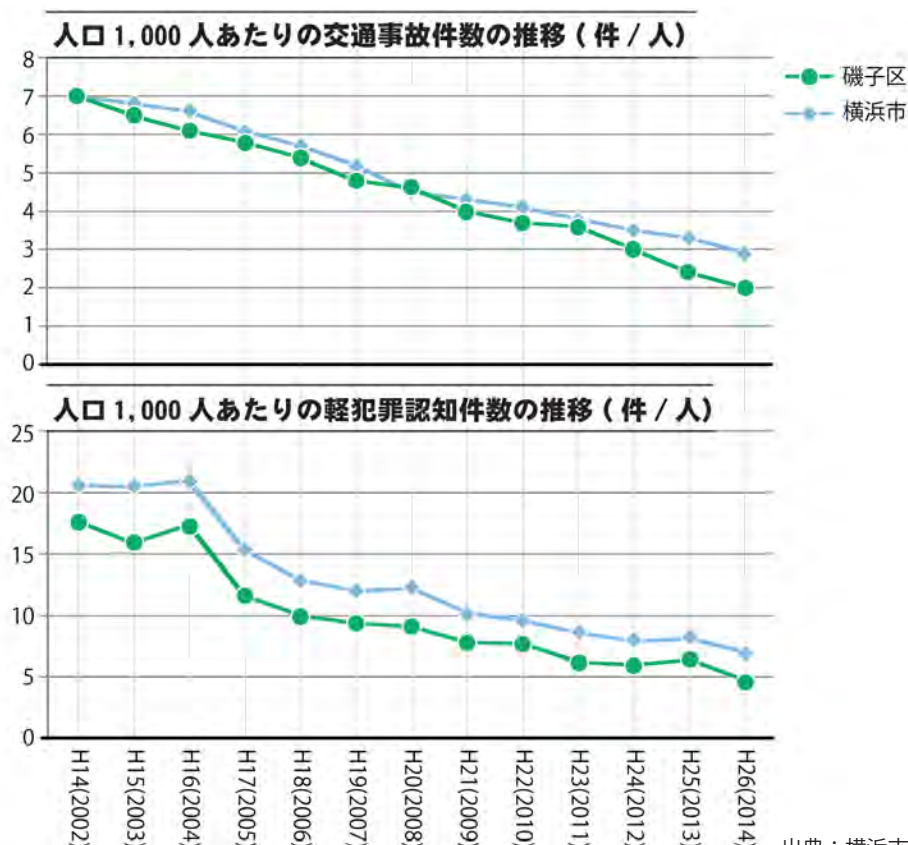


出典：横浜市統計書

### ② 警察出動の状況

平成 14(2002) 年以降、区内の交通事故の発生件数割合は、減少傾向にあります。軽犯罪の認知件数割合も、同様に減少傾向にあります。

区内の交通事故の発生状況と防犯状況は市全体の傾向と同様に、年々、改善されつつあるといえます。



出典：横浜市統計書

## (5) 環境問題の状況

### ①ごみ

平成 13(2001) 年度から、「横浜 G 30 プラン」に基づくごみの減量・リサイクルに取り組んでおり、当初目標の平成 22 年度より 5 年前倒しでごみ減量 30% を達成しました。平成 22(2010) 年度からは、新たに「ヨコハマ 3 R 夢プラン」としてごみの 3 R (リデュース、リユース、リサイクル) にも取り組み、温暖化対策と CO<sub>2</sub> の削減を目指しています。

平成 21(2009) 年度に対する平成 27 (2015) 年度の区民 1 人 1 日あたりのごみと資源の削減総量は、全市の中で磯子区がトップとなっています。

### ②公害の状況

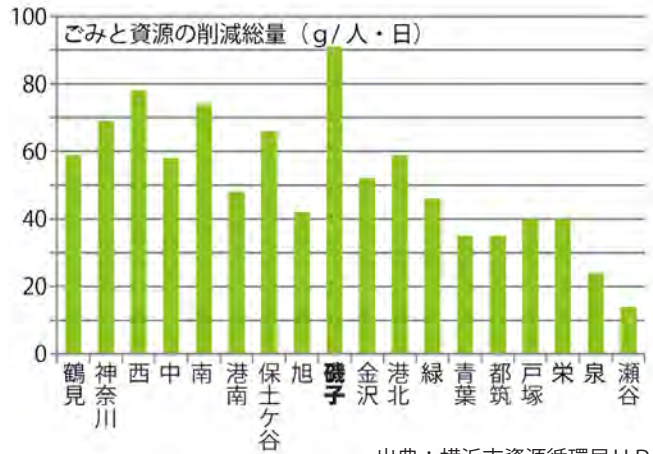
自動車の排気ガスや工場等の煙に含まれる大気汚染物質は、年々減少しています。

### ③夏の気温観測から見る

#### ヒートアイランドの状況

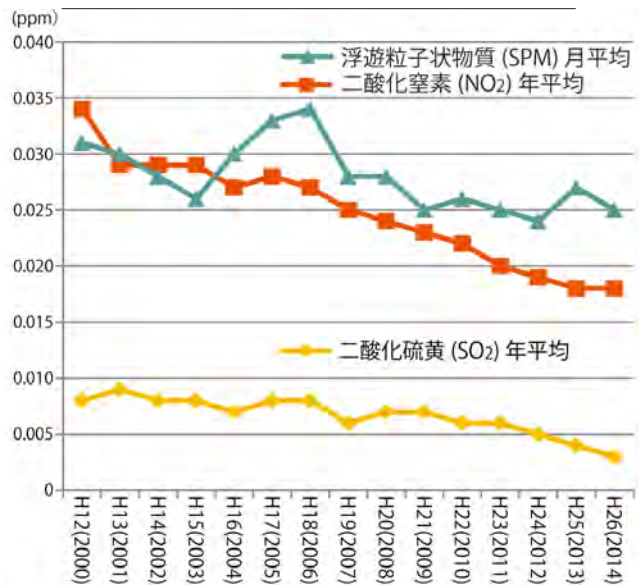
平成 28 年夏の市内の気温観測結果によると、平均気温は市内東部（横浜港周辺）で高温となり、市内西部の大規模な緑地がある地域では低温となる傾向が見られました。また、磯子区においても平均気温は地域によって最大 1.2℃ の差がありました。

### 平成 21 年度実績に対する平成 27 年度の削減実績



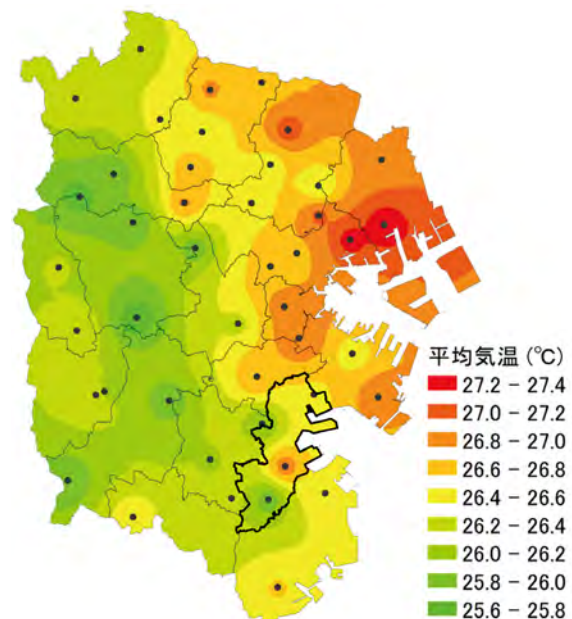
出典：横浜市資源循環局 H P

### 大気汚染の推移 (観測点：区総合庁舎)



出典：横浜市統計書

### 平成 28(2016) 年夏 (7 ~ 8 月) の気温観測結果



出典：環境創造局環境科学研究所

## (6) 水と緑の分布

磯子区の水と緑の自然的環境は、横浜市の緑の10大拠点の一つである円海山周辺と、ここを源流域とする大岡川、人工河川である堀割川、斜面緑地、宅地内の身近な緑等で構成されています。

### ①水辺の状況

磯子区は臨海部が企業地のため、区民が海に近づきにくく、海を身近に感じることができる場所が限られています。また、堀割川は、不法係留船舶への対応や親水化が求められています。これらの川や海辺の魅力資源を活かしきれていないため、今後は堀割川や聖天川河口の水辺の魅力資源等を活かした区民の憩いやスポーツレクリエーションの場の創出と充実が必要です。

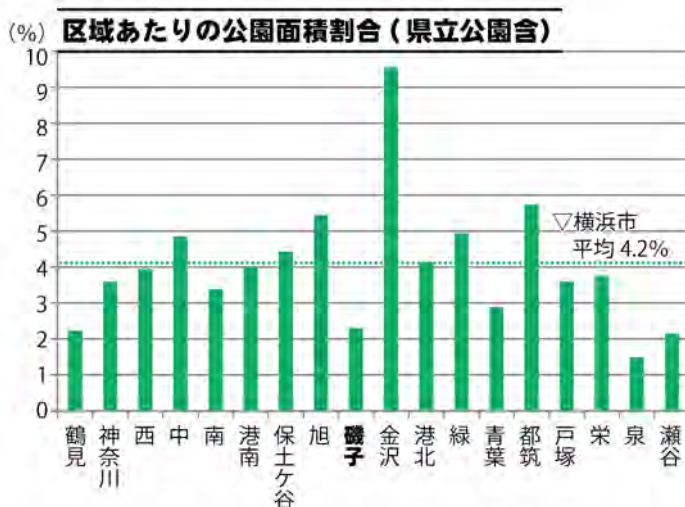
### ②公園の状況

磯子区全域に対する公園の面積率2.3%は全市域に対する面積率4.2%を下回る状況です。しかし、新たな公園整備が難しいため、特に緑が不足している平地部の市街地では、公園整備だけに頼らない緑やオープンスペースの創出が重要です。

### ③緑地の分布状況

横浜市では、おおむね5年ごとに、300㎡以上のまとまりのある緑を対象とした緑被率を調査しています。参考値として、画像解析等による10㎡以上の緑被の状況も集計しており、その調査結果によると、第一種・第二種中高層住居専用地域については、磯子区では36.0%であり、全市の30.9%を5ポイント上回っていますが、その他の市街化区域の用途地域については、全市よりも下回っており、緑の創出が求められています。

H26(2014)年度横浜市第10次緑地環境診断調査を基に作成  
赤文字：全市値よりも少ない区の値



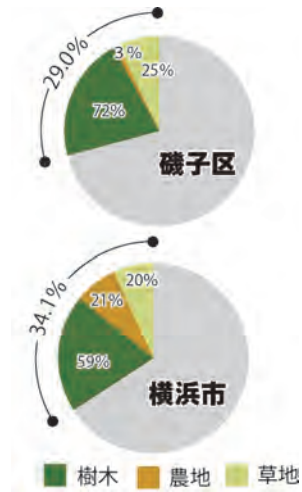
10㎡以上の緑被 (%) (※参考値)

	磯子区	横浜市
市街化区域	21.9	23.7
市街化調整区域	78.6	66.9
<b>合計</b>	<b>29.0</b>	<b>34.1</b>
第一種低層住居専用地域	28.7	29.2
第一種・第二種中高層住居専用地域	36.0	30.9
その他住居系用途地域	19.6	22.6
商業系用途地域	6.9	8.2
工業系用途地域	13.3	16.5

緑被率 (%)

	磯子区	横浜市
市街化区域	19.1	17.6
市街化調整区域	81.5	63.9
<b>合計</b>	<b>26.9</b>	<b>28.8</b>

10 m<sup>2</sup>以上の緑被の内訳



10 m<sup>2</sup>以上の緑被と地域地区指定

※参考値として画像解析等により集計



H26(2014) 横浜市第10次緑地環境診断調査 / 都市計画決定データを基に作成

## (7) 歴史・魅力資源の状況

### ① 歴史資源

磯子区には、三殿台遺跡のほか、鎌倉時代を発祥とする岡村天満宮、根岸八幡神社、東漸寺などの寺社があり、周辺の緑地や道筋、例祭などに歴史の名残をとどめています。また、人工河川として開削された堀割川は、平成 22(2010) 年度に土木学会選奨土木遺産に認定されています。まちの歴史を知ること、まちの魅力を再発見することができます。

### ② 魅力資源

四季を通して、まちを楽しみながら歩ける 10 のコースを「磯子みどころガイド（平成 27(2015) 年 2 月発行）」で紹介しています。

地域で愛されている名店、臨海部の工場見学などの情報があり、普段何気なく見ているまちを違った視点で楽しめます。

#### ● 「磯子みどころガイド」で紹介されている歴史資源と魅力資源の概要

- コース 1：磯子の海を楽しもう（根岸湾の風を感じて臨海部のスポーツ・レクリエーションスポットを歩くコース）
- コース 2：根岸に昔日の面影を探して（幕末に建設された外国人遊歩道や根岸競馬場（根岸森林公園）など、開港後に外国人を迎えてきた歴史の名残をたどるコース）
- コース 3：歴史のかおり漂う岡村・滝頭を歩く（戦前からの下町らしい懐かしさの中、市電保存館や細い路地、太古の三殿台遺跡などに立ち寄るコース）
- コース 4：磯子七福神をめぐる（古くから庶民の支持を受けてきている七福神を巡る健脚コース）
- コース 5：昔に想いを馳せながら、海の眺めや小道を楽しむ（山すその寺院や旧東伏見邦英伯爵別邸からの根岸湾への眺望、磯子アベニューなど磯子の新旧の街並みの中を歩くことができるコース）
- コース 6：閑静なまち並みを抜けて自然豊かな久良岐公園へ（久良岐公園を中心に根岸湾や富士山の景色を楽しみながら歩くことができるコース）
- コース 7：歴史あり、景勝あり、にぎわいありの杉田の魅力スポット（にぎやかな商店街と切通しのある古道や高台からの街並みや富士山を望むことができるコース）
- コース 8：梅の香に誘われて古寺へそして海へと杉田を散策（杉田梅林の名残や推定樹齢 600 年の大木、臨海部の広い緑地など表情豊かな緑をつたうコース）
- コース 9：洋光台のまちを抜け、峯市民の森を歩こう（大規模な集合住宅団地内の街路樹が里山の風情が残る緑地へ誘うコース）
- コース 10：氷取沢市民の森の木漏れ日の中へ（四季折々の緑豊かな表情を満喫することができる森を散策する山道のあるコース）

## 歴史資源の分布とみどころガイドコース



## 1-6. まちづくりの課題のまとめ

### (1) 課題の総括

磯子区の現況を分析した結果、少子高齢化や災害への対応、緑被率の向上等の課題があります。これらの課題に対応するまちづくりの方針を定め、20年後を見据えたまちづくりを推進します。

項目	まちづくりの現況と課題
人口構造	区の総人口は平成 27(2015)年から平成 47(2035)年で約 2.8 万人が減少する。
	区の生産年齢人口は平成 27(2015)年から平成 47(2035)年で約 2.7 万人が減少する。
	平成 2(1990)年から平成 27(2015)年で高齢者は 2 倍以上に増加。高齢化が進んでいる。
	高齢の単身世帯が多く、今後も増加が予測される。
社会構造	戸建住宅よりも集合住宅に住む世帯割合が高い。
	高齢化に伴い、徒歩による生活サービス施設へのアクセスが低下する。
都市構造	公共建築物は築後 35 年以上を経過している建物が約 6 割ある。
	空家が増加している。
	築後 35 年以上を経過している住宅が約半数ある。
	米軍根岸住宅地区が返還予定となっている。
交通利便性	人口減少に伴い、バス路線の維持が課題となることが予想される。
道路	4 m 未満の狭あい道路が多く残っている。
	安全で快適な歩行空間の確保が必要である。
緑	身近な緑（10㎡程度）が少ない。
	区民意識調査では、緑や自然の豊かさの評価が低い。
水辺	海を身近に感じるできない。
	堀割川や海辺の魅力資源を活かしきれていない。
防災	木造住宅が密集する地区の災害対策が必要である。
	幅員 4 m 未満の狭あい道路が多く、災害時の避難経路の確保ができない恐れがある。
	平地部や臨海部では、液状化被害の恐れがある。
	国道 16 号より臨海部の埋立地は、津波被害が予想される。
	災害時の緊急輸送路の通行確保ができない恐れがある。
防犯 救急	空家が増加している。
	軽犯罪は減少しているが、救急の出動件数が年々増加している。



具体的な考え方	分野別まちづくり方針
人口が減少しても暮らしやすさを維持できるような土地利用を目指す。	<p style="text-align: center;"><b>土地利用の方針</b></p> <p style="text-align: center;"><b>都市環境と活力の方針</b></p>
地域コミュニティの機会創出、活動を支援する。	
集合住宅の建替え検討時には、地域特性や立地環境を考慮する。	
生活拠点の強化を目指す。	
更新時は、地域の活力向上につながる生活サービスの向上等を検討する。	
空家対策を推進する。	
大規模な土地利用転換時は、周辺環境に配慮した計画となるよう誘導する。	
土地所有者等と土地利用の検討を進める。	
地域主体の公共交通サービスの導入を検討する。	<p style="text-align: center;"><b>都市交通の方針</b></p>
狭あい道路整備促進路線の拡幅整備を進める。	
駅周辺を中心として道路のバリアフリー化を検討する。	
宅地内や区民利用施設等に身近な緑の創出を目指す。	<p style="text-align: center;"><b>歴史を生かした 水と緑の方針</b></p>
杉田臨海緑地の水の拠点の整備を進める。	
区民の憩いの場やスポーツ・レクリエーションが楽しめる拠点に位置付ける。	
建築物の不燃化や耐震化（災害対策）を促進する。	<p style="text-align: center;"><b>都市防災・防犯の方針</b></p>
整備促進路線を中心とした狭あい道路の拡幅を進める。	
液状化マップ等により液状化が想定される地域への周知を図る。	
津波対策の推進と防災訓練、津波警報伝達システム等による情報発信を拡充する。	
建築物の耐震化を促進する。	
空家対策を推進する。	
地域の見守り活動や連携を充足する。	