

第1章 まちづくりの目標

1 区の成り立ちと特色

1-1 区の成り立ち

神奈川区は、鎌倉時代に内陸部への物資の集積地、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ました。東海道五十三次の日本橋を出て品川、川崎に次ぐ3番目の宿場であり、その地名が県や区の名称となりました。幕末には開国の舞台となるなど歴史の中心として発展してきました。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

《神奈川湊と横浜開港》

海に面した神奈川区には、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。安政5（1858）年に、日米修好通商条約の締結により、神奈川開港が決定すると、各国の領事館などが置かれました。開港場の事務などを取り扱う役所として、神奈川奉行所が設けられ、安政6（1859）年の横浜開港を迎えました。また、万延元（1860）年には松山藩によって神奈川台場が竣工しました。

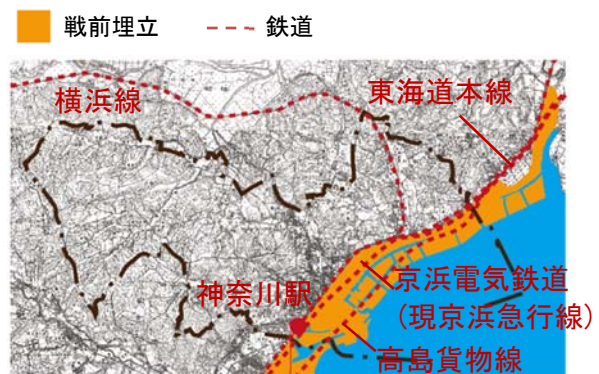


明治15（1882）年 出典：日本図誌体系

②明治～戦前

《京浜工業地帯の発展》

明治5（1872）年、日本で最初に新橋（現汐留）～横浜（現桜木町）間に鉄道が開通しました。この工事に伴い、鉄道をまたいで旧東海道を結ぶ青木橋が架けられました。明治時代後半から海面の埋め立てが始まり、埋立地には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。この当時、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。

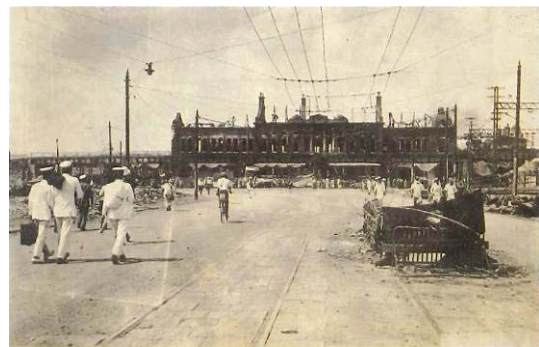


大正11（1922）年 出典：日本図誌体系

神奈川県まちづくりプラン

《関東大震災からの復興》

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内の内陸方面に広がっていきました。こうした動きと、昭和初期における東京と横浜を結ぶ東急東横線の開通や区内と関内方面とを結ぶ市電の開通とがあいまって、鉄道駅周辺の住宅地が形成されるようになりました。



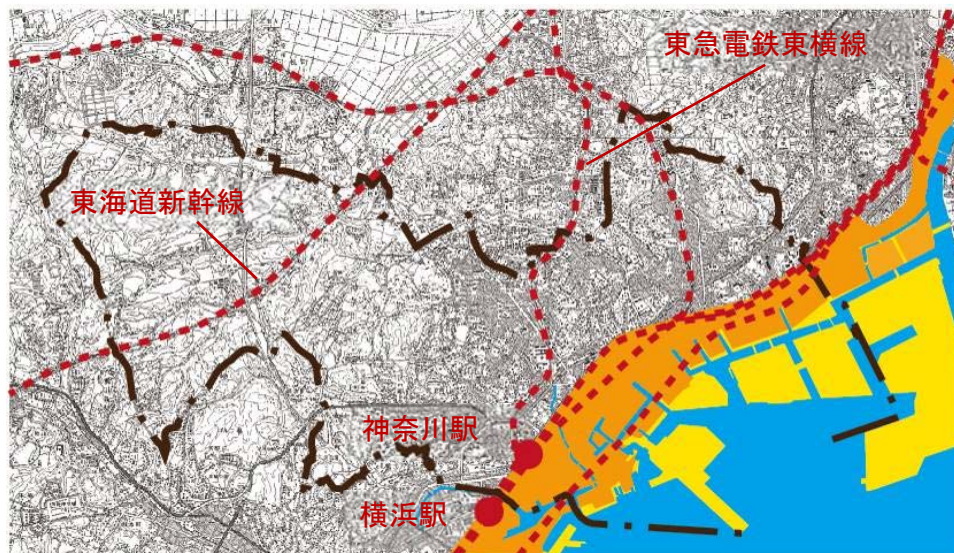
被災した横浜駅周辺の様子

出典：図説【横浜の歴史】（「大正12年9月1日大震災電気鉄道被害状況」横浜開港資料館蔵）

③戦後以降

《戦災からの復興》

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も多く残り、その後のまちの復興に障害となりました。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。また、臨海部では埋立が進み、京浜臨海部が形成されていきました。



昭和41（1966）年

出典：日本図誌体系

■ 戦前埋立

■ 戦後埋立

《高度経済成長と現在》

高度経済成長期以降、ドーナツ化現象により駅周辺などでは人口減少がみられた時期もありましたが、近年で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ます。また、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。

神奈川区まちづくりプラン

神奈川区のあゆみ（年表）

	西暦	和暦	できごと（太字は主要なできごと）
江戸時代以前	1266	文永 3	かながわの地名初見。北条時宗下文に「神奈河」とある
	1601	慶長 6	神奈川宿設置
	1622	元和 8	御殿町に神奈川御殿が造営されたという （神奈川青木町年鑑）
	1655	明暦元	神奈川御殿破却されたという （神奈川青木町年鑑）
	1703	元禄 16	元禄地震
	1786	天明 6	神奈川宿大火、300 軒焼失
	1831	天保 2	神奈川宿大火、荒宿町より出火・青木町へおよび 1200 余焼失
	1854	安政元	幕府、ペリーと日米和親条約（神奈川条約）を締結
	1855	安政 2	安政大地震
	1858	安政 5	幕府、神奈川でハリスと日米修好通商条約を締結
	1859	安政 6	横浜開港
	1860	万延元	神奈川台場完成
	1868	慶応 4 明治元	神奈川宿大火、西ノ町より出火。生麦村へおよび 神奈川県設置
	明治時代	1872	明治 5
1879		明治 12	青木町大火、220 軒焼失
1889		明治 22	横浜市誕生
1901		明治 34	神奈川町が市に合併
1904		明治 37	横浜電気鉄道、神奈川－大江橋間開業 （市電の初め）
1905		明治 38	京浜電気鉄道、品川－神奈川間開通 （後の京浜急行）
大正時代	1908	明治 41	横浜鉄道、東神奈川－八王子間開通 （後のJR横浜線）
	1923	大正 12	関東大震災
昭和	1926	大正 15	東京横浜電鉄、丸子多摩川（現多摩川）－神奈川間開通 （後の東急東横線）
	1927	昭和 2	京浜第一国道完成 神奈川区制施行
	1928	昭和 3	東京横浜電鉄、神奈川－高島間開通（後の東急東横線）
	1929	昭和 4	上無川埋立てられる
	1930	昭和 5	上台橋造られる 神奈川公園開園 横浜専門学校（現神奈川大学）が六角橋に移転
	1931	昭和 6	横浜市中央卸売市場開設
	1945	昭和 20	横浜大空襲 第二次世界大戦終わる
	1947	昭和 22	現JR横浜線、大口駅開業
	1964	昭和 39	区総合庁舎広台太田町に落成 三ツ沢公園球技場完成 東京オリンピック開催
	1965	昭和 40	第三京浜開通
	1967	昭和 42	神奈川区青少年図書館開館（現幸ヶ谷公園コミュニティハウス）
1969	昭和 44	区内の市電廃止	
1970	昭和 45	平沼記念体育館開館	

神奈川区まちづくりプラン

平成	1972	昭和 47	区内のトロリーバス廃止
	1974	昭和 49	第一回区民会議開催
	1975	昭和 50	第一回区民のつどい開催
	1978	昭和 53	神奈川公会堂開館
	1979	昭和 54	東海道貨物線、鶴見－横浜羽沢－戸塚開通
	1981	昭和 56	神大寺地区センター開館 区シンボルマーク制定
	1983	昭和 58	豊顕寺市民の森開園 区マスコットマーク制定
	1984	昭和 59	沢渡中央公園開園
	1985	昭和 60	横浜市営地下鉄、横浜－新横浜間開通
	1986	昭和 61	神奈川地区センター開館
	1987	昭和 62	神奈川図書館開館 うらしま荘開館
	1988	昭和 63	三ツ沢せせらぎ緑道整備完了
	1989	平成元	横浜博覧会開催
	1990	平成 2	区役所別館竣工
	1992	平成 4	浦島丘中学校コミュニティハウス開所 反町在宅支援サービスセンター開館 (現反町地域ケアプラザ) 神之木地区センター開館 (現神之木地域ケアプラザ併設)
	1999	平成 11	はーと友 神奈川・若草開設 幸ヶ谷公園コミュニティハウス開所 菅田地域ケアプラザ開館 菅田地区センター開館
	2000	平成 12	片倉三枚地域ケアプラザ開館 新子安駅西地区第一種市街地再開発事業完了
	2001	平成 13	新子安地域ケアプラザ開館 ヨコハマポートサイド地区第二種市街地再開発事業完了
	2002	平成 14	東神奈川駅東口第一種市街地再開発事業完了
	2003	平成 15	都市計画マスタープラン神奈川区プラン「神奈川区まちづくりプラン」策定
	2004	平成 16	みなとみらい線開通
	2005	平成 17	ヨコハマポートサイドF-1街区第一種市街地再開発事業完了
	2008	平成 20	臨港幹線道路（臨港パーク～瑞穂）開通（コットン大橋以北は暫定供用）
2011	平成 23	東横フラワー緑道全線開通・東急東横線（反町駅）の地下化 横浜市動物愛護センター開設 六角橋地域ケアプラザ開館	
2017	平成 29	高速横浜環状北線開通	

神奈川県まちづくりプラン

1-2 区の特徴

(1) 地勢・地域区分

■地勢

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、区域面積は約 23.59 平方キロメートル、横浜市域の約 5.4%です。鉄道・バスなどの公共交通機関にも恵まれ、横浜都心・新横浜都心のいずれ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、ほぼ南北に細長く伸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。下図が示すように臨海部と内陸部の境を主に国道 15 号線、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。

《図 1-1》標高地形図



凡例

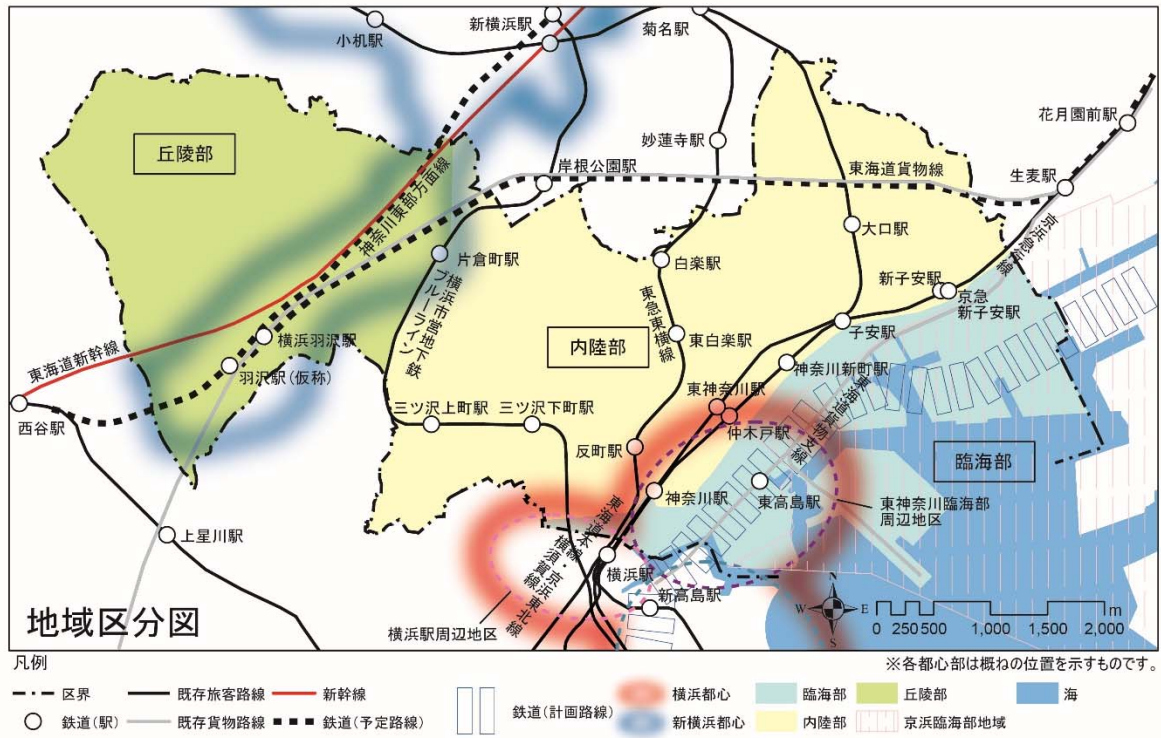
標高10m未満	標高30m以上40m未満	標高60m以上	○ 鉄道(駅)	--- 鉄道(予定路線)	— 新幹線
標高10m以上20m未満	標高40m以上50m未満	--- 区界	— 既存旅客路線	□ 鉄道(計画路線)	■ 海・河川
標高20m以上30m未満	標高50m以上60m未満	●●● 地域区分	— 既存貨物路線	— 国道15号線	— 及び新横浜通り

神奈川県まちづくりプラン

■地域区分

神奈川県の地域区分は、地勢等によって分けられる「臨海部」、「内陸部」、「丘陵部」の3地域に分けられ、さらにその3地域上に横浜都心・新横浜都心が位置づけられた構成となっています。

《図 1-2》地域区分図



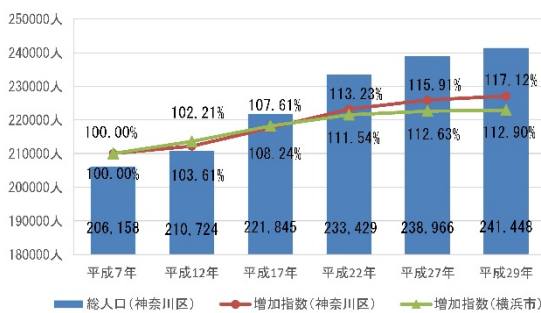
神奈川県まちづくりプラン

(2) 人口・世帯等の動向

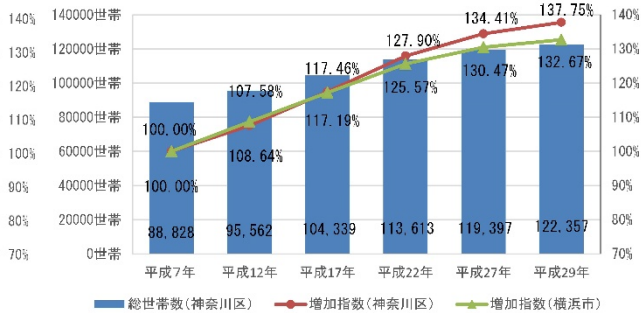
■増加傾向にある人口と高齢化の進展

神奈川区の人口は、平成 29 (2017) 年現在 241,448 人です。人口は増加傾向にあり、増加指数は平成 22 (2010) 年頃から全市の増加指数を上回っています《図 1-3》。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 29 (2017) 年では 1.97 人と全市の 2.23 人を下回っています《図 1-4、1-5》。高齢化率は、区内において平成 29 (2017) 年では 21.4%と全市の 23.8%を下回っていますが、平成 7(1995)年から平成 29(2017)年にかけて高齢化率の上昇が見られます。《図 1-6》

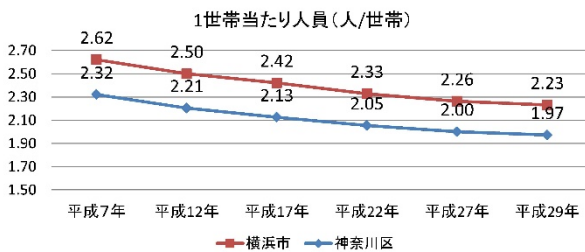
《図 1-3》人口の推移



《図 1-4》世帯数の推移



《図 1-5》1 世帯当たり人員の推移



《図 1-6》年齢 3 区分人口割合の推移

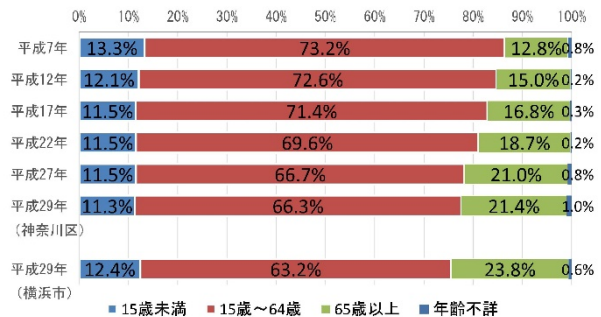


図 1-3, 4, 5, 6 《出典》平成 7(1995)年～平成 27 (2015) 年 国勢調査及び 平成 29 年推計人口 (※) を基に作成
 (※平成 27 年国勢調査結果(確定値)を基礎とし、住民基本台帳法及び戸籍法の定める届出等の増減を加減して推計)

神奈川県まちづくりプラン

■将来人口と高齢化の進展

横浜市全体の将来人口は、平成31（2019）年にピークを迎え、その後、減少に転じることが予想されています。これに対して、神奈川区は平成38（2026）年まで人口が増加し、その後減少に転じる予測となっています。特に、65歳以上の人口が増え、高齢化が進むと予想されます。

《図1-7》将来人口（年齢3区分人口割合）の推移

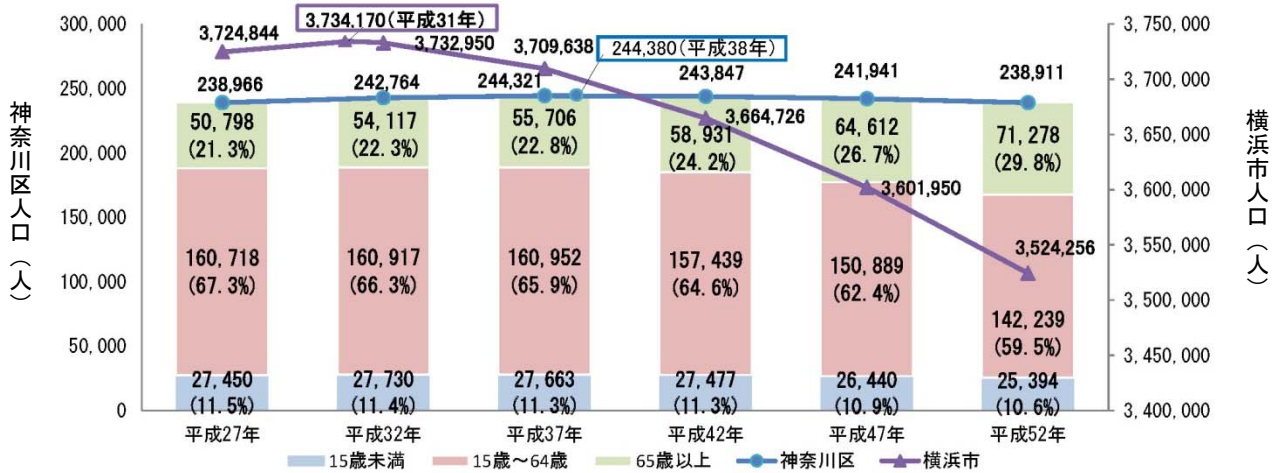


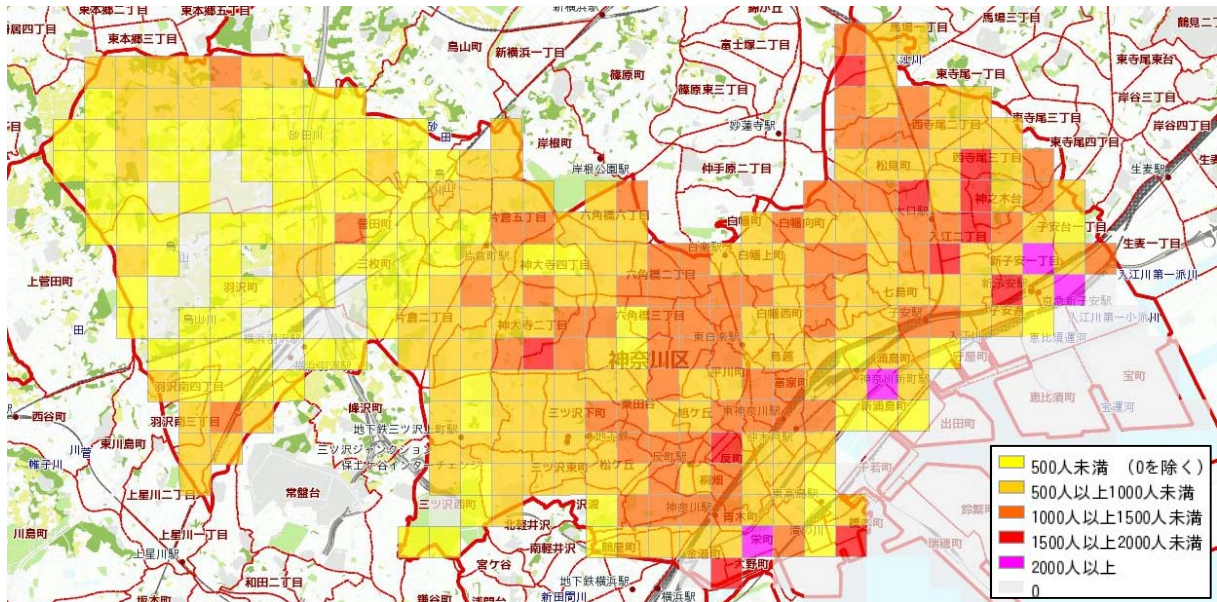
図1-7 〈出典〉横浜市将来人口推計（平成30年3月）を基に作成

神奈川区まちづくりプラン

■人口の推移

神奈川区は、住宅系の土地利用が多い内陸部を中心に人口が多く分布しています《図1-8》。一方で、平成22年から27年の5年間の人口増減を見ると、全体としては人口増加と人口減少のエリアがまだら状に存在しています。鉄道駅周辺や臨海部の再開発等の住宅開発で人口が急激に増加しているエリアがあります。《図1-9》

《図1-8》メッシュ別人口分布(平成27(2015)年時点)



《図1-9》メッシュ別人口増減(平成22(2010)~27(2015)年の人口増減)

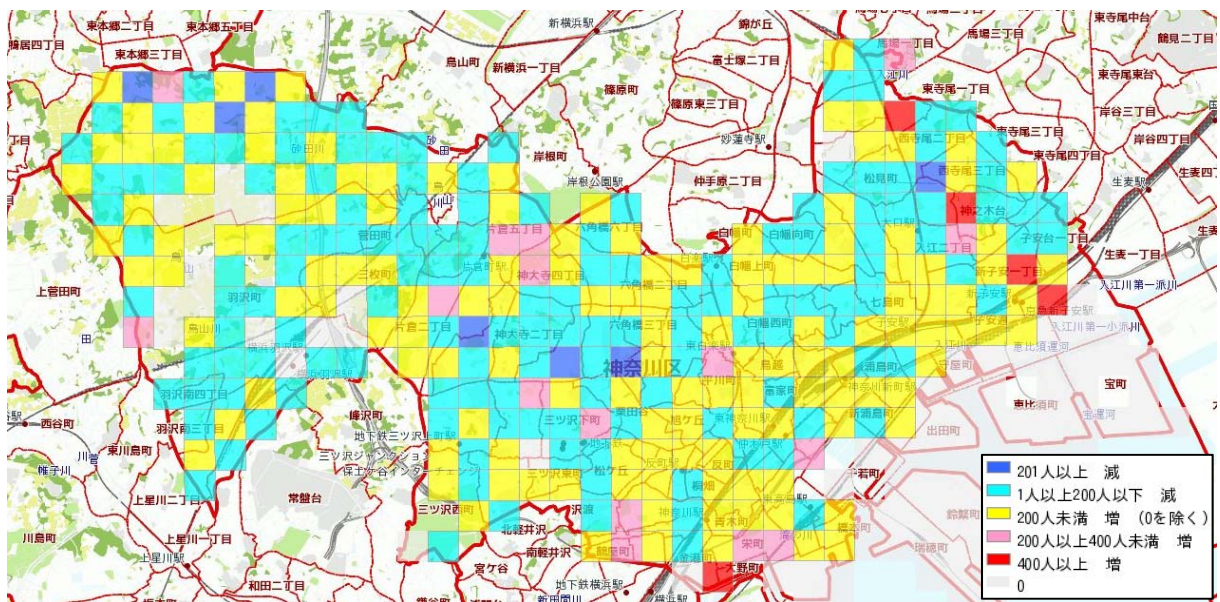


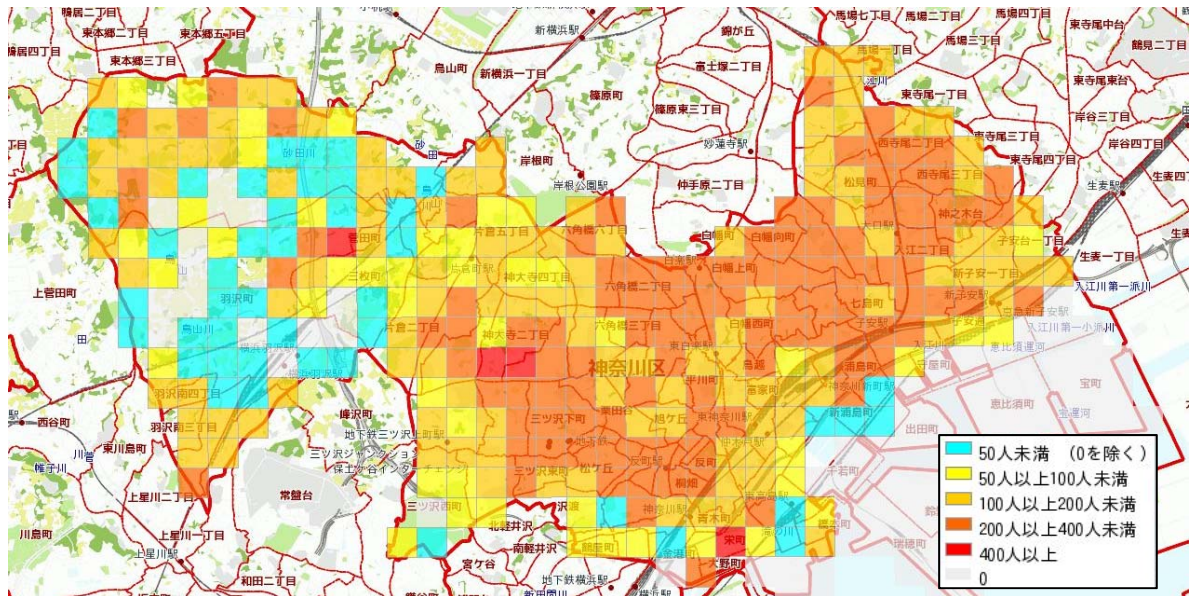
図1-8、9〈出典〉平成22、27年国勢調査を基に500mメッシュで作成

神奈川区まちづくりプラン

■高齢化の進行

神奈川区の65歳以上人口は、他の地域と比較して内陸部を中心に多く分布しています《図1-10》。また、高齢化率を見ると、丘陵部・内陸部共に高齢化が進行しているエリアが多く、特に丘陵部では高齢者施設の立地によって、高齢化率が非常に高くなっているエリアがあります。《図1-11》

《図1-10》メッシュ別65歳以上人口分布(平成27(2015)年時点)



《図1-11》メッシュ別高齢化率分布(平成27(2015)年時点)

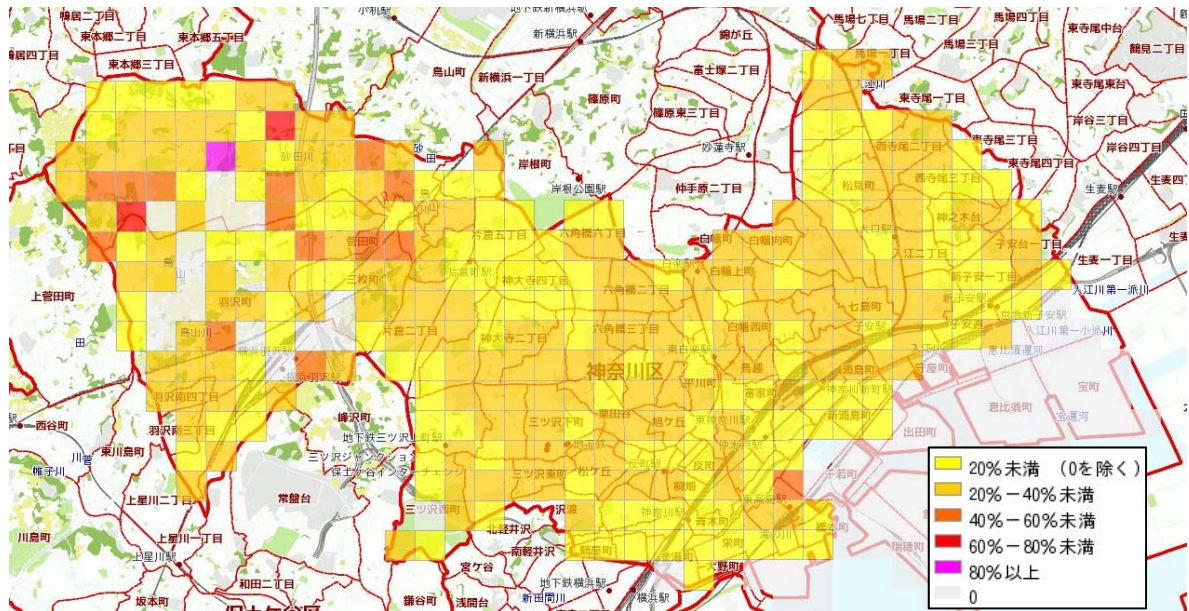


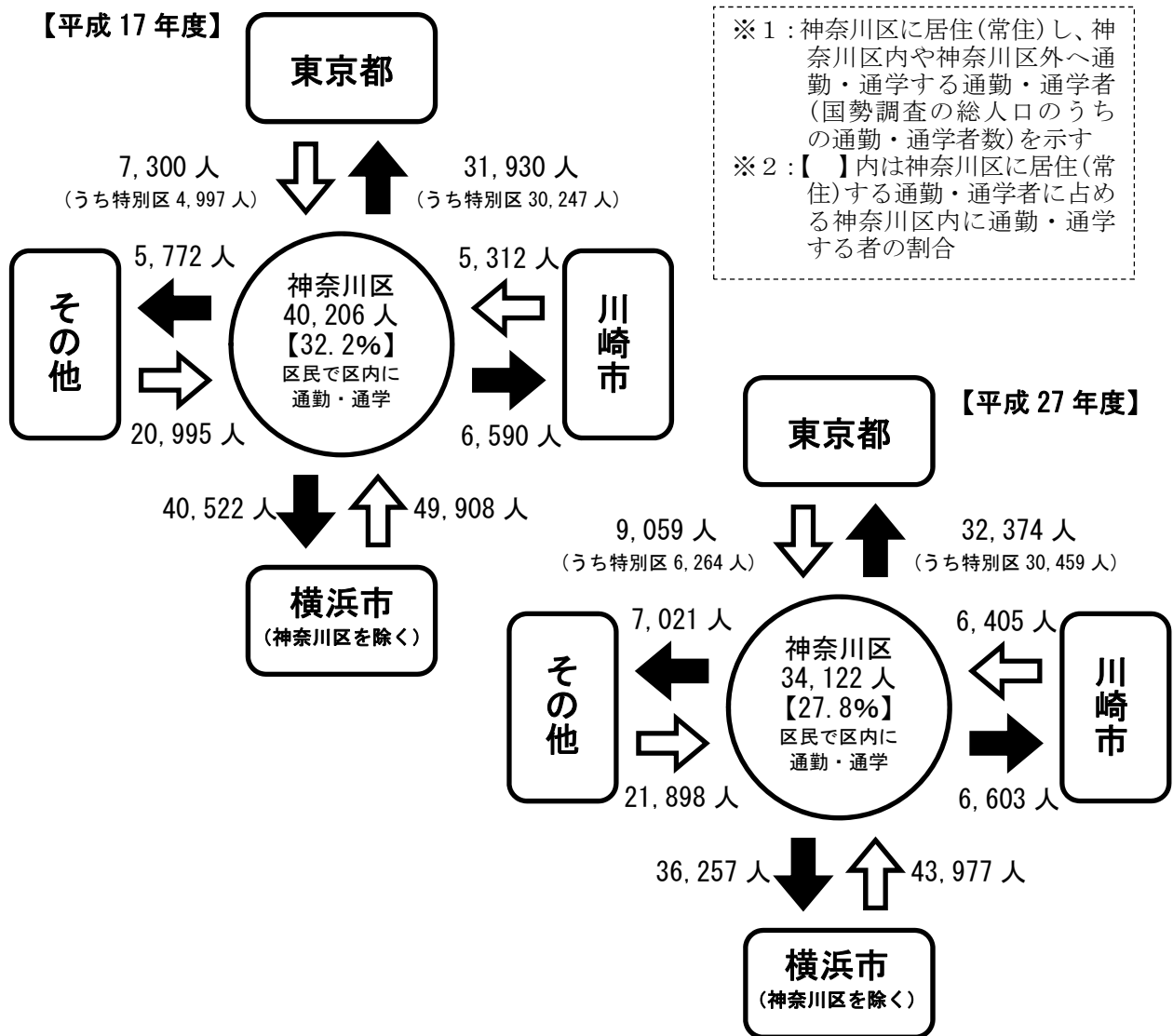
図1-10、11〈出典〉平成27年国勢調査を基に500mメッシュで作成

神奈川県まちづくりプラン

■区内への通勤・通学者の減少傾向

神奈川県民のうち区内に通勤・通学者の割合は、平成 17（2005）年で 32.2% であるのに対し、平成 27（2015）年では 27.8%と減少傾向にあります。区外への流れを見ると、東京都やその他への通勤・通学が増えています。一方で、区外から神奈川県内への通勤・通学者については、東京都や川崎市、その他の地域からの流入が増えています。また、平成 17（2005）年から平成 27（2015）年を比較すると、区民の区外への流出は 2,559 人減少し、区外から区内への流入は 2,176 人減少しています。《図 1-12》

《図 1-12》通勤通学流動図



項目	平成17(2005)年	平成27(2015)年	差
区民で区内に通勤・通学	40,206人	34,122人	-6,084人
東京都・川崎市・横浜市(神奈川県を除く)・その他からの流入計	83,515人	81,339人	-2,176人
東京都・川崎市・横浜市(神奈川県を除く)・その他への流入計	84,814人	82,255人	-2,559人

図 1-12 〈出典〉平成 17（2005）年・平成 27（2015）年 国勢調査を基に作成

神奈川県まちづくりプラン

(3) 土地利用

① 用途別土地利用

■住宅系土地利用の増加

神奈川区の平成4(1992)年から平成25(2013)年までの土地利用構成比率の推移をみると、この期間を通じて住宅系土地利用の割合が最も高く、平成4(1992)年の31.4%から平成25(2013)年の35.8%と上昇傾向にあります。

■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4.0%から平成25(2013)年の4.6%に上昇しています。

■農地・樹林地系土地利用の減少

農地・樹林地系土地利用は、平成4(1992)年の16.4%から平成25(2013)年の12.2%に減少しています。

■全市との比較

平成25(2013)年の全市と神奈川区の土地利用構成比率を比較すると、神奈川区は住宅系土地利用や運輸・倉庫系土地利用の比率が高く、公園緑地及び農地・樹林地の比率が低いことなどが特徴として挙げられます。《図1-13》

《図1-13》土地利用の推移

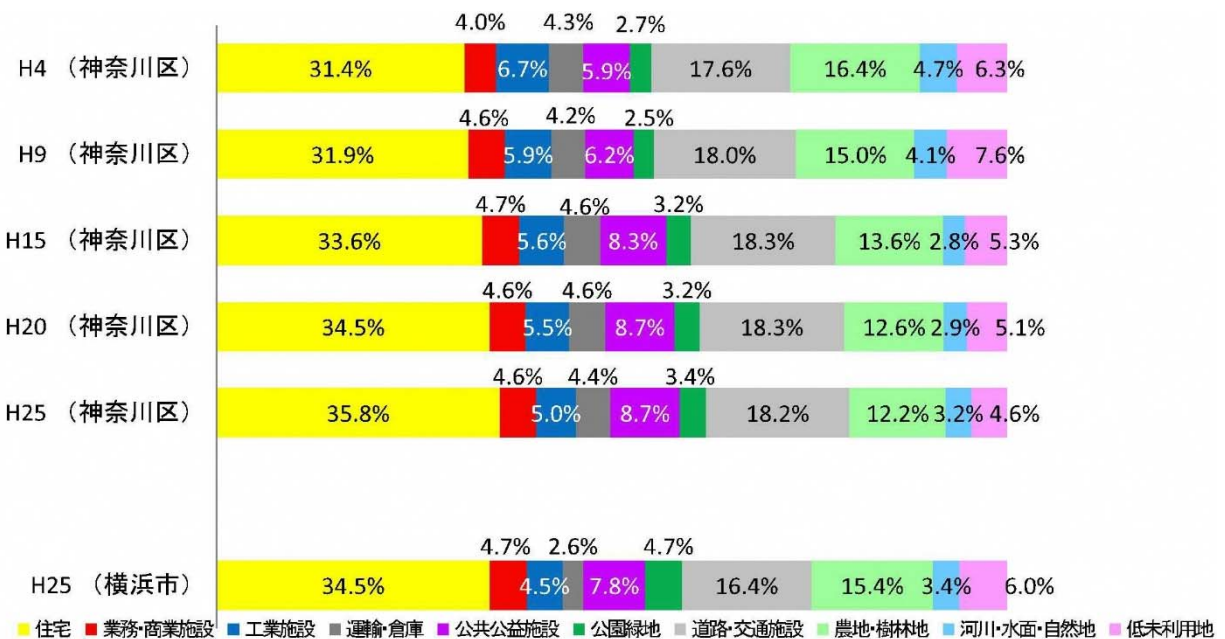


図1-13 〈出典〉平成4年、9年、15年、20年、25年横浜市都市計画基礎調査を基に作成

神奈川県まちづくりプラン

② 地域別土地利用

■臨海部：工業系及び運輸・倉庫系土地利用の比率が高い

区内の臨海部では、工業施設系土地利用の割合が最も高く、次いで公共公益施設土地利用、運輸・倉庫系土地利用の比率が高いです。工業施設系土地利用と運輸・倉庫系土地利用は合わせて38.53%となっており、埋立地には京浜工業地帯の一角をなす大規模工場や中小の工場が密集しています。公園緑地の比率が低く、水辺に親しめる公共空間が少なくなっています。道路・交通施設系土地利用の比率が高く、京浜東北線や京浜急行線の駅に近接しており、公共交通機関の利便性は比較的良いと言えます。

■内陸部：住宅系土地利用の比率が高い

区内の内陸部では、住宅系土地利用の比率が高く、住宅系・集合住宅系土地利用を合わせて52.87%となっています。古くから市街化が進んだため、狭あい道路に住宅が密集した地域もあり、防災上の課題があります。

■丘陵部：農地・樹林地系土地利用の比率が高い

区内の丘陵部では、農地・樹林地系土地利用の比率が高く、33.65%となっています。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。住宅系・集合住宅系土地利用は合わせて27.72%となっています。《図 1-14、15》

《図 1-14》地域別の土地利用現況

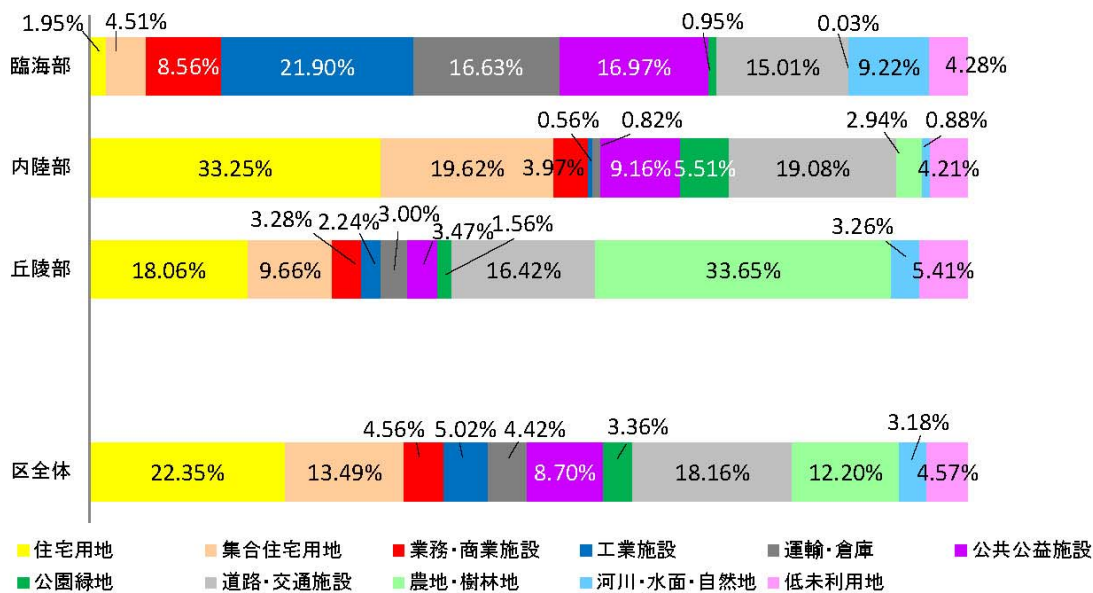


図 1-14 〈出典〉平成 25 年横浜市都市計画基礎調査を基に作成

《図 1-15》土地利用現況図

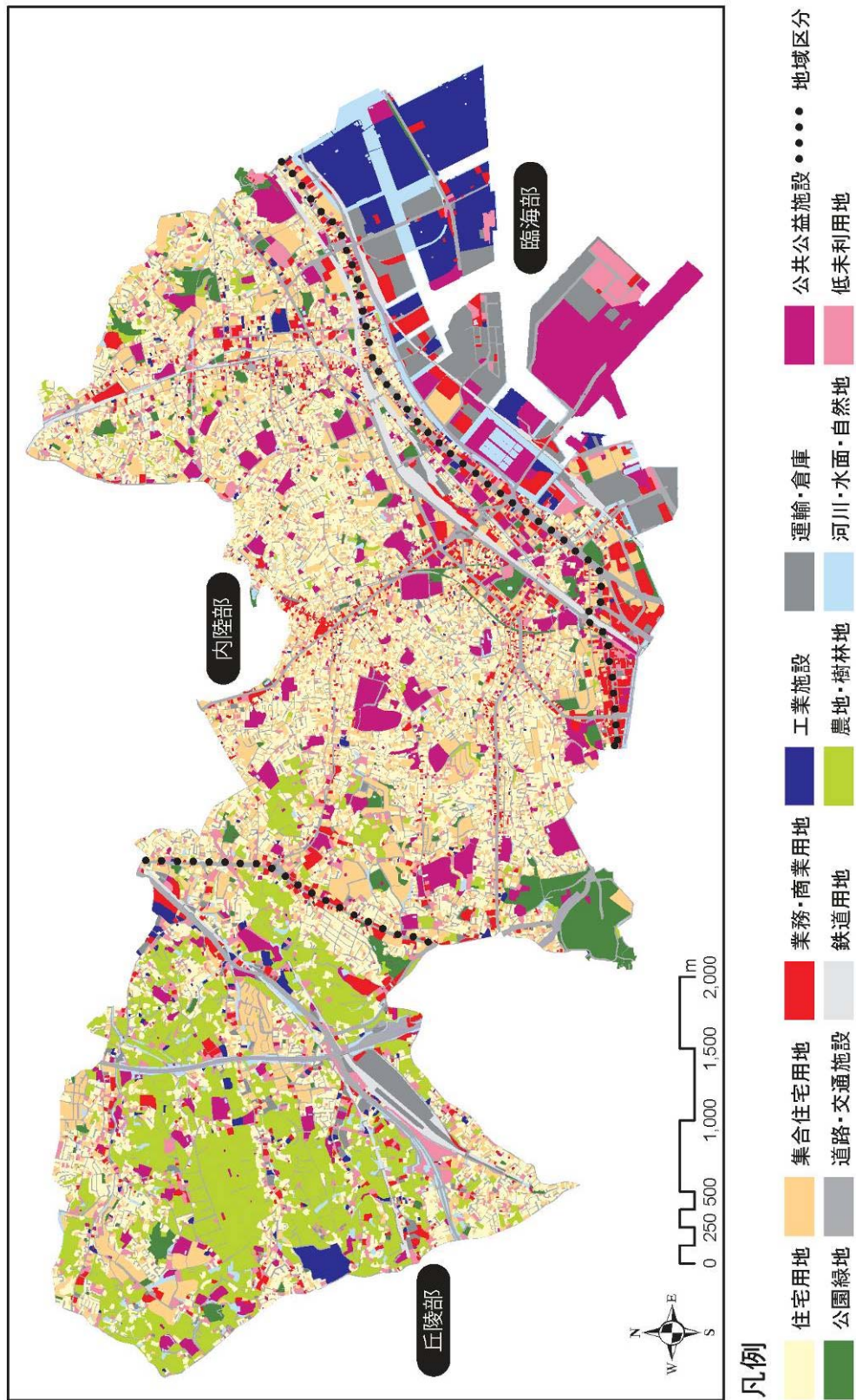


図 1-15 〈出典〉平成 25 年横浜市都市計画基礎調査を基に作成

神奈川県まちづくりプラン

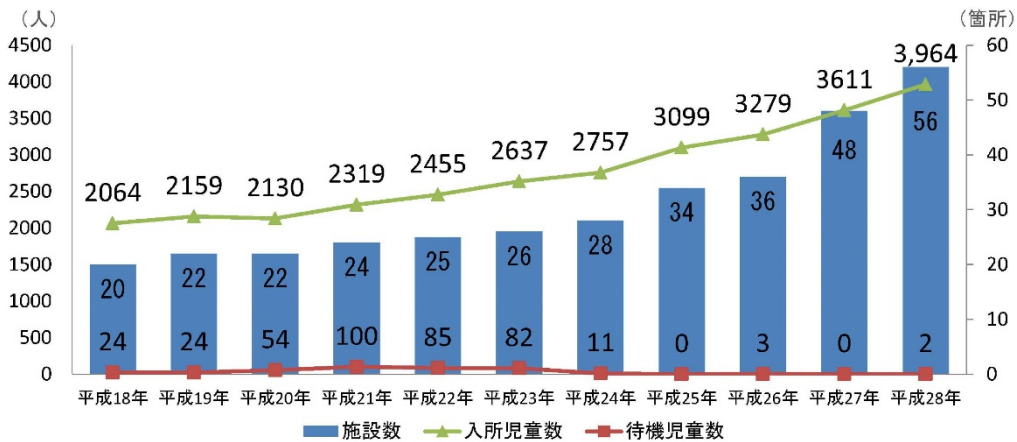
■保育所、小中学校の推移

神奈川区の保育所は、平成 25 (2013) 以降は待機児童数がほぼゼロになっていますが、近年 10 年間で入所児童数が増加傾向にあり、今後も保育所を利用する世帯は増加すると予想されます。《図 1-16》

共同住宅等の大規模な宅地開発や土地利用転換等によって、ファミリー世帯が急激に増加した場合、保育所が大幅に不足する可能性があります。

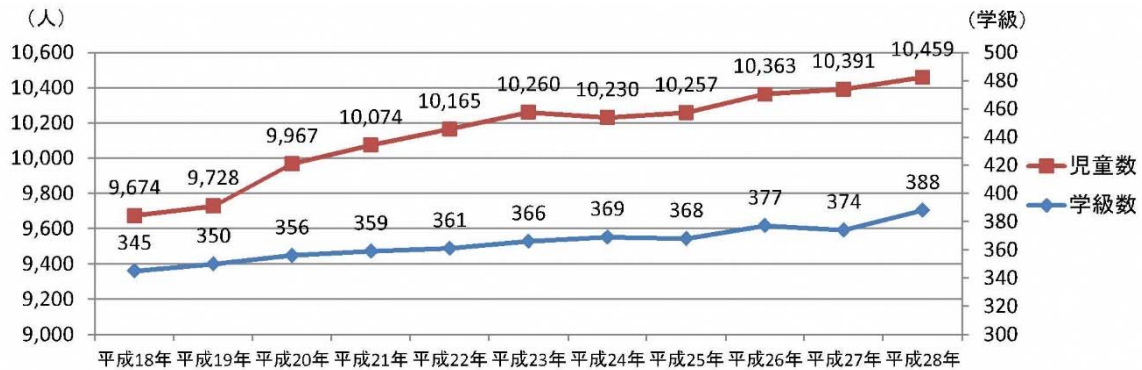
平成 18(2006)年度以降の小中学校の児童数・生徒数も増加傾向にあり、これに伴い学級数も増加傾向となっています。なお、中学校の生徒数については平成 26(2014)年度以降、横ばい傾向にあります。《図 1-17、18》

《図 1-16》神奈川区の保育所の施設数と入所児童数及び待機児童数の推移

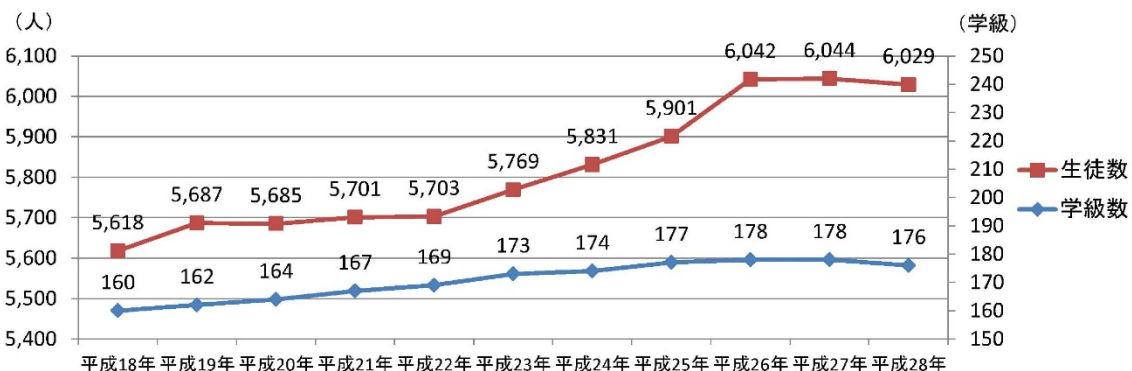


※平成 27 年4月から保育所・幼保連携型認定こども園のほか、地域型保育(家庭的保育、小規模保育、事業所内保育)を含む

《図 1-17》神奈川区の小学校の児童数と学級数の推移



《図 1-18》神奈川区の中学校の生徒数と学級数の推移



神奈川県まちづくりプラン

■ 神奈川県内の中高層建築物等*の開発の分布傾向

平成 25 (2013) 年度から平成 29 (2017) 年度までの 5 年間の中高層建築物条例標識設置届出件数を見ると、神奈川県内で行われた中高層建築物等の建築は特に臨海部寄りの駅周辺で多くなっています。《図 1-19》

*中高層建築物等・・・ここでは、横浜市中高層建築物等の建築及び開発事業に係る住環境の保全等に関する条例（中高層建築物条例といいます。）に基づく対象建築物を指します

《図 1-19》神奈川県内の中高層建築物等の開発の町丁目別分布傾向(平成 25(2013)～29(2017)年度)

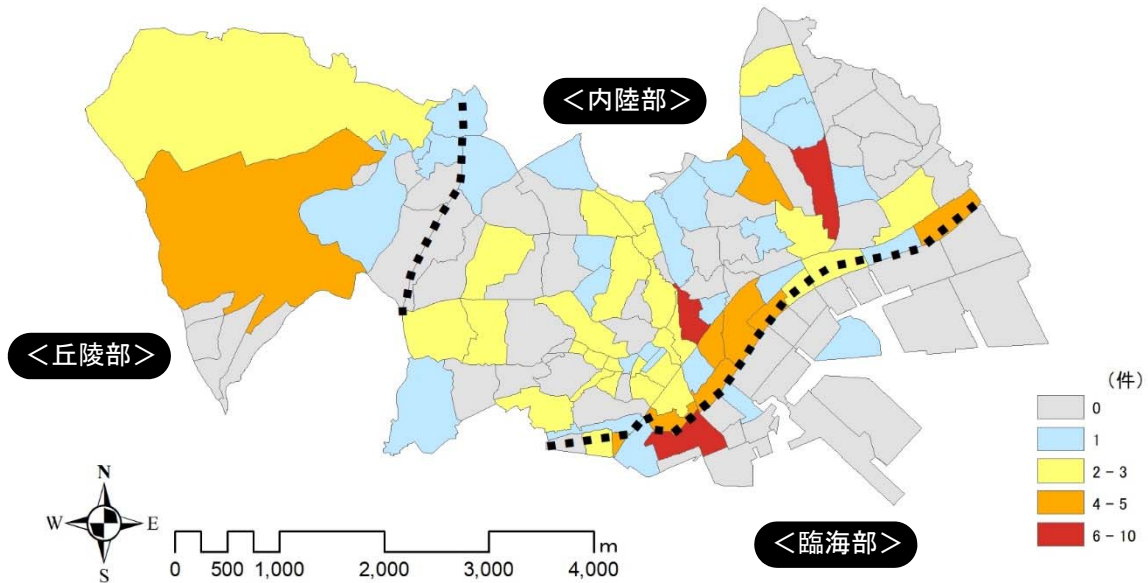


図 1-19 〈出典〉 中高層建築物条例標識設置届出件数（平成 25(2013)～平成 29 (2017)年度）を基に作成

神奈川県まちづくりプラン

■臨海部の中高層建築物等の開発の状況

臨海部では、平均住戸面積（延べ床面積を住戸数で割った数）が50㎡未満の共同住宅が307戸、70㎡以上の共同住宅が165戸供給されています。《図1-20》

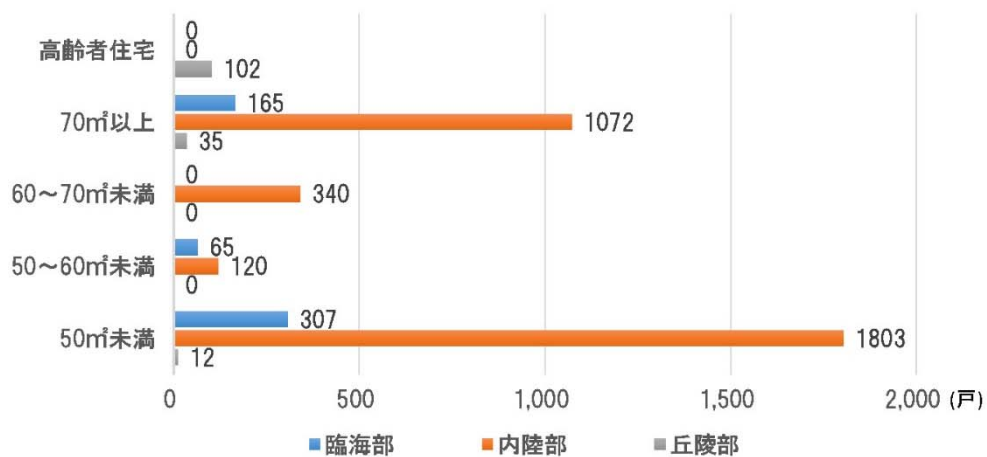
■内陸部の中高層建築物等の開発の状況

内陸部では、平均住戸面積50㎡未満の共同住宅が1,803戸、70㎡以上の共同住宅が1,072戸供給されています。《図1-20》

■丘陵部の中高層建築物等の開発の状況

丘陵部では高齢者住宅が比較的多く建設されています。《図1-20》

《図1-20 地域別中高層建築物等の共同住宅開発状況（平成25(2013)～29(2017)年）



※表中の住戸面積は、平均住戸面積（延べ床面積を住戸数で割った数）を指します。

図1-20〈出典〉中高層建築条例標識設置数（平成25(2013)～平成29(2017)年度）を基に作成

神奈川県まちづくりプラン

■神奈川区内の建物老朽化率、空き家、密集市街地の分布

区内の建物は、木造建築物の棟数が 34,653 棟と最も多く、そのうち 18,031 棟が昭和 56（1981）年 5 月以前の旧耐震基準により建築されています。また、非木造の建物は 19,022 棟存在し、そのうち 10,519 棟が旧耐震基準による建物です。《図 1-21》。

特に内陸部では建物老朽化率が高く、狭あい道路が多く分布しており、焼失棟数も多い予測です。《図 1-22、24》

また、神奈川区の住宅総数に対する「空き家の総数」の割合は平成 10（1998）年に 11.8%、平成 15（2003）年に 8.7%、平成 20（2008）年に 9.4%、平成 25（2013）年に 12.2%と推移しており、一時は横浜市全体の割合よりも低くなっています。《図 1-23》

《図 1-21》 神奈川区内の建物構造別棟数の比較

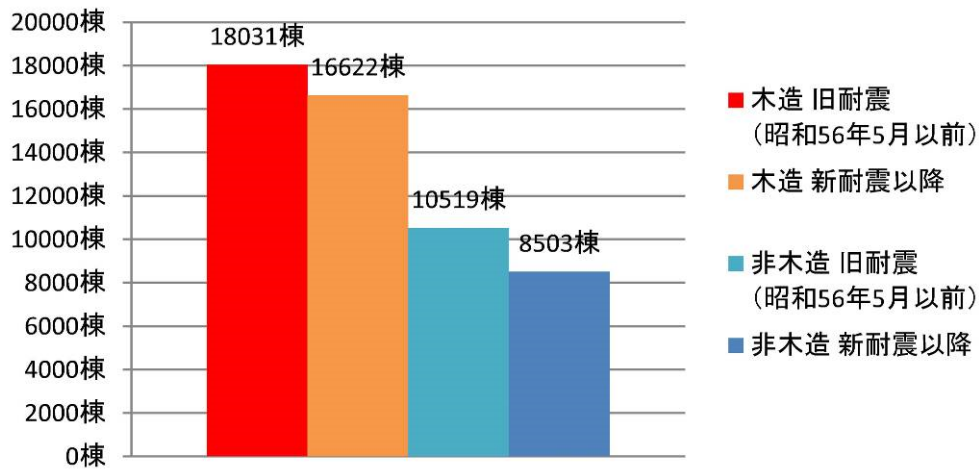
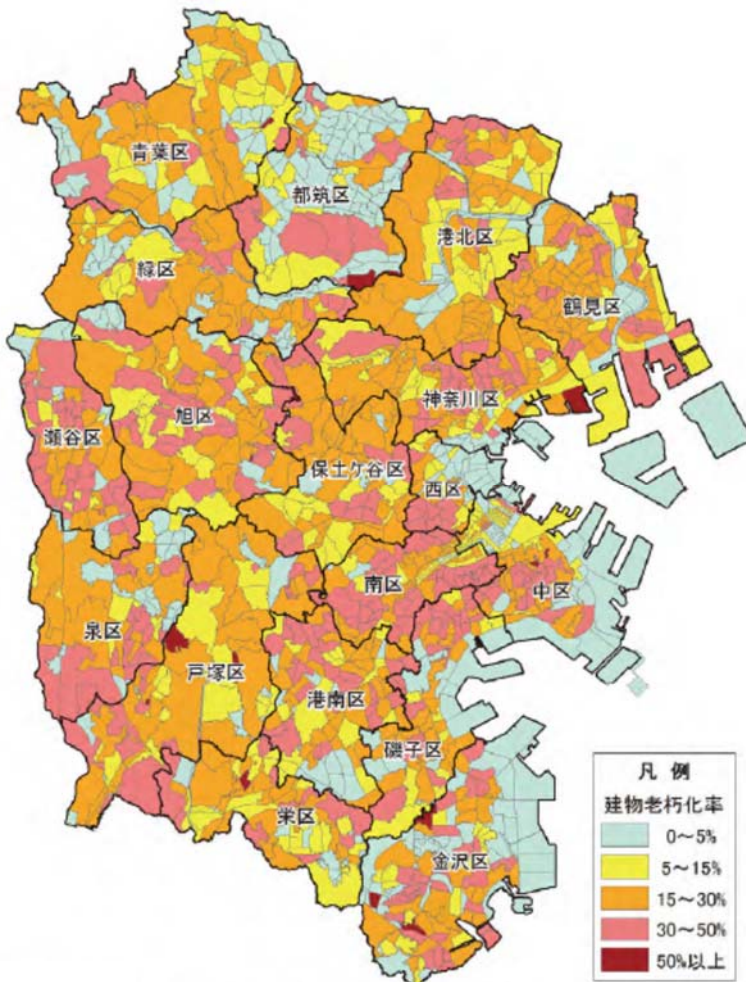


図 1-21 〈出典〉：平成 25 年 横浜市都市計画基礎調査

神奈川県まちづくりプラン

《図 1-22》建物老朽化率の分布



*建物老朽率＝
 (築 25 年以上の木造建築物延べ床面積＋築 50 年以上の非木造建築物延べ床面積) ÷ 全建物延べ床面積

図 1-22 〈出典〉：平成 20 年横浜市都市計画基礎調査

《図 1-23》空き家の状況

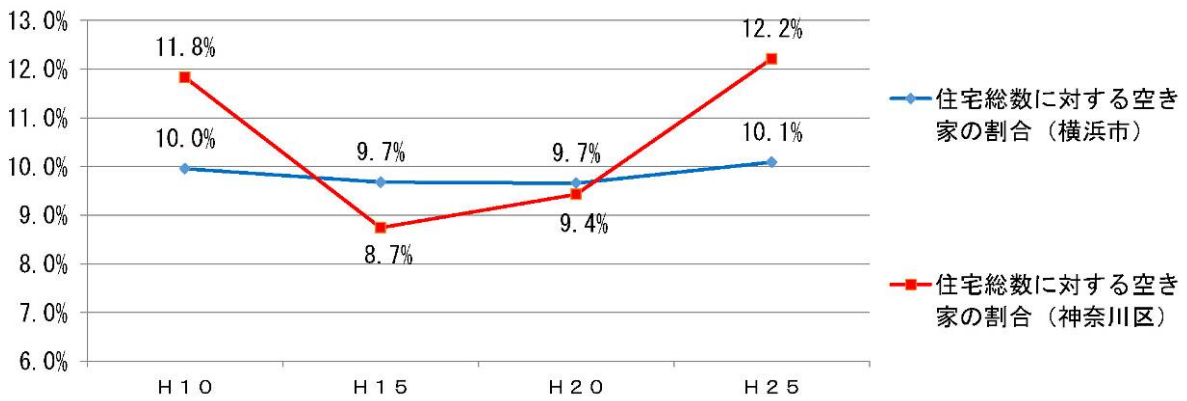


図 1-23 〈出典〉：平成 10～25 年 住宅・土地統計調査

神奈川区まちづくりプラン

《図 1-24》神奈川区内の狭い道路及び焼失棟数の分布

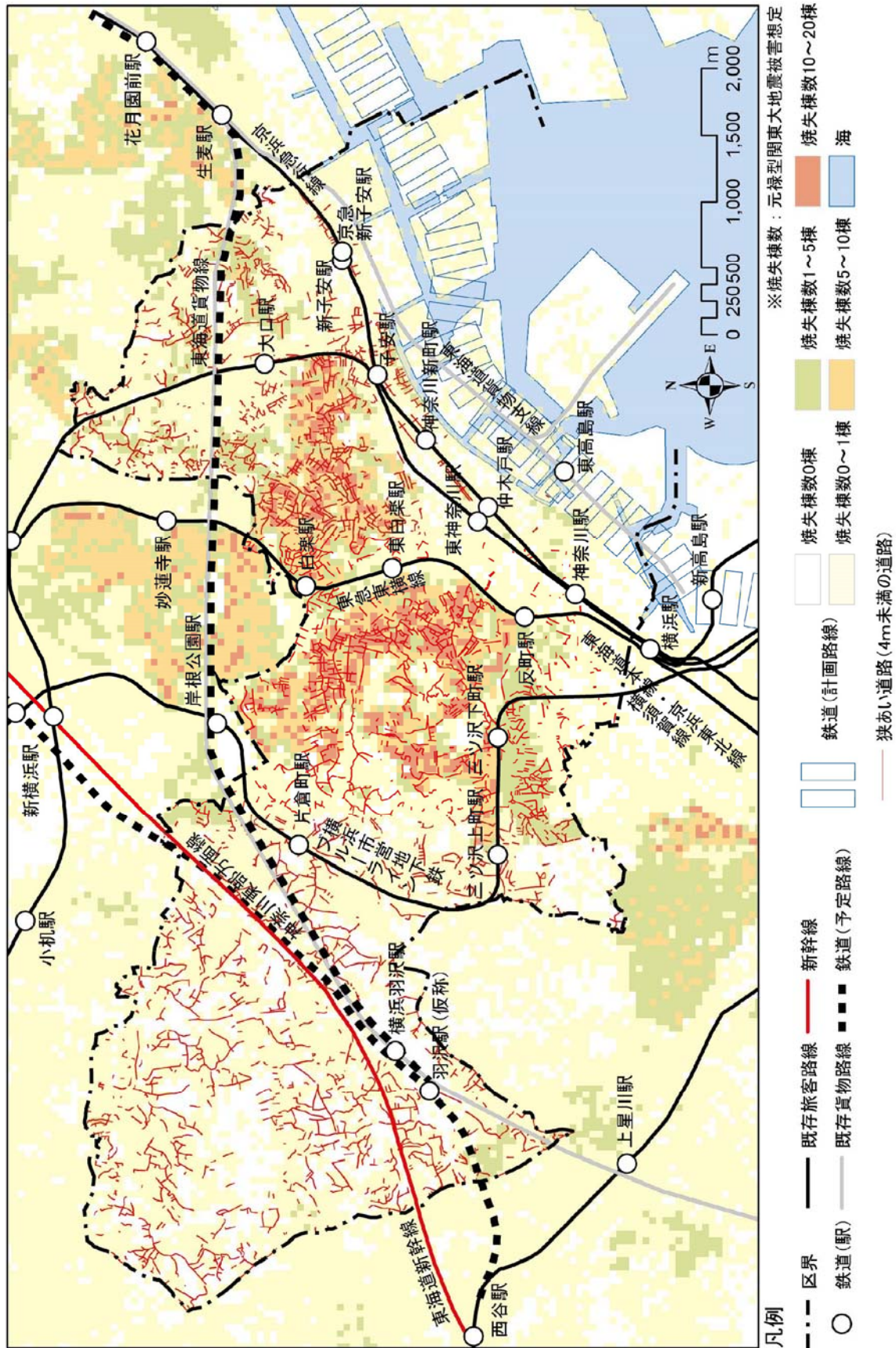


図 1-24 《出典》：平成 25 年横浜市都市計画基礎調査、横浜市地震被害想定調査報告書(平成 24 年 10 月)

神奈川県まちづくりプラン

■市街化調整区域の土地利用の推移

市街化調整区域内の土地利用状況は、農地・樹林地が最も広く、次いで道路・交通施設用地、住宅地で占めています。平成4（1992）年から平成25（2013）年にかけて、特に農地・樹林地の減少がみられます。《図1-25、26》

《図1-25》市街化調整区域の土地利用分布

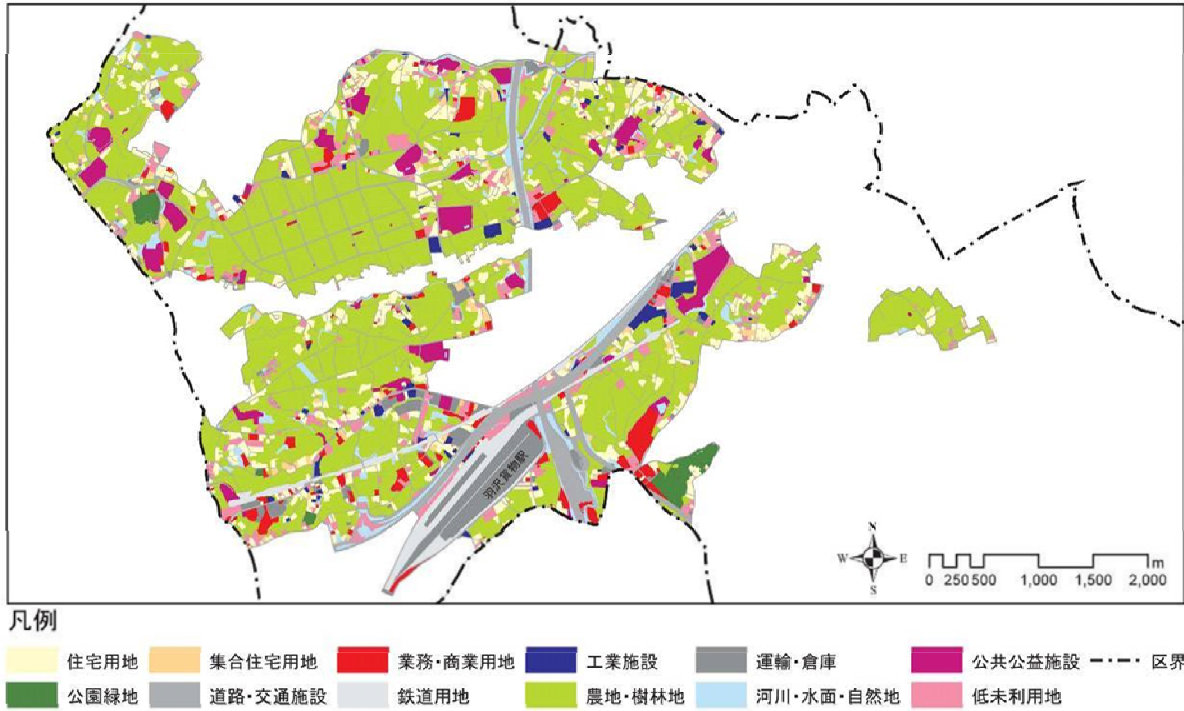


図1-25 〈出典〉：平成25年 横浜市都市計画基礎調査

《図1-26》市街化調整区域における土地利用の推移

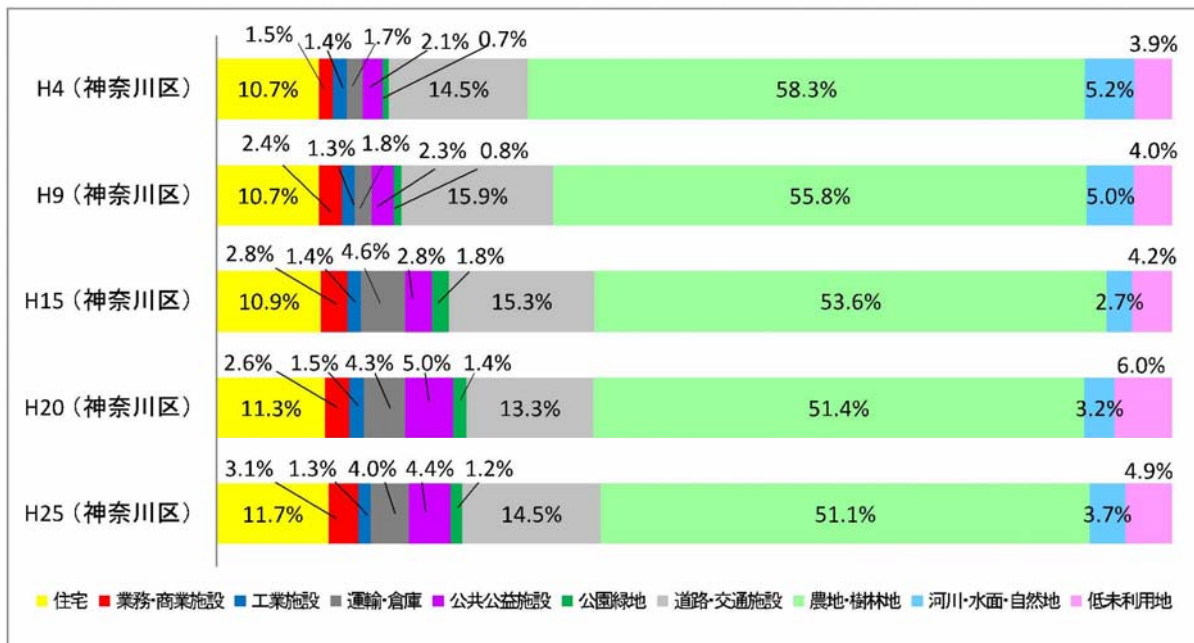


図1-26 〈出典〉：平成4、9、15、20、25年 横浜市都市計画基礎調査

神奈川区まちづくりプラン

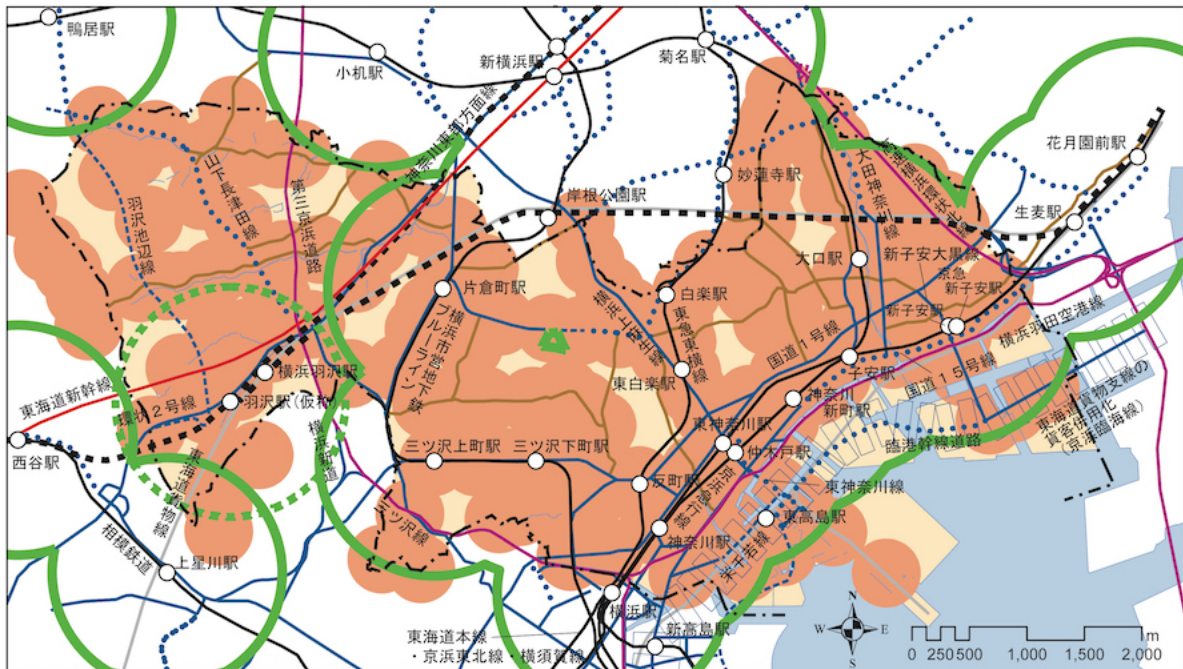
(4) 交通基盤

■鉄道駅から1kmのエリア及びバス停から300mのエリアの分布

神奈川区には鉄道路線として、JR 横浜線、JR 東海道本線・京浜東北線・横須賀線、JR 貨物線、京浜急行線、東急東横線、横浜市営地下鉄ブルーライン、東海道新幹線が通っており、旅客駅は14駅存在します。さらに神奈川東部方面線羽沢駅（仮称）が平成31(2019)年度に開業予定となっています。また、東海道貨物支線の貨客併用化（京浜臨海線）が計画路線として位置付けられています。

羽沢駅（仮称）が開業しても、区の西部では駅から1kmのエリアに含まれていない地域が存在します。また、バス停から300mのエリアに含まれていないエリアが点在しています。《図1-27》

《図1-27》交通網及び鉄道駅から1kmのエリア・バス停から300mのエリアの分布



凡例

- 区界
- 鉄道(駅)
- 既存旅客路線
- 既存貨物路線
- 鉄道(予定路線)
- 鉄道(計画路線)
- 新幹線
- 高速道路(既存)
- 高速道路(整備予定)
- 幹線道路(既存)
- 幹線道路(整備予定)
- 主要な地域道路(既存)
- 幹線道路(計画等)
- 海・河川
- 鉄道駅から1kmのエリア
- バス停から300mのエリア

神奈川区まちづくりプラン

(5) 産業

■従業者数の増加

平成 26(2014)年時点の神奈川区の事業所数は 9,041 事業所となっており、平成 11(1999)年からは約 8,500~約 9,300 事業所の間を推移しています。一方で、平成 26(2014)年時点の従業者数は 128,847 人となっており、平成 11(1999)年の 100,714 人から増加傾向にあります。《図 1-28》

《図 1-28》事業所数・従業者数の推移

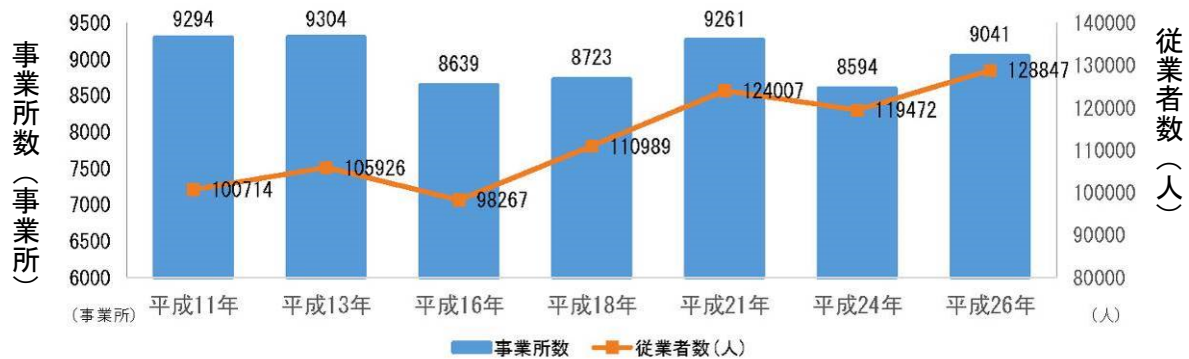


図 1-28 〈出典〉平成 11(1999)年～平成 26(2014)年 経済センサス及び事業所・企業統計調査を基に作成

■農地・農家の減少

平成 27(2015)年時点の神奈川区の経営耕地総面積は 131ha となっており、平成 17(2005)年に大きく減少してから、緩やかに減少傾向にあります。総農家数・販売農家数も同様に平成 17(2005)年に大きく減少していますが、平成 27年時点では総農家数が増加している一方で、販売農家数が大きく減少しています。《図 1-29》

《図 1-29》経営耕地総面積・総農家数・販売農家数の推移

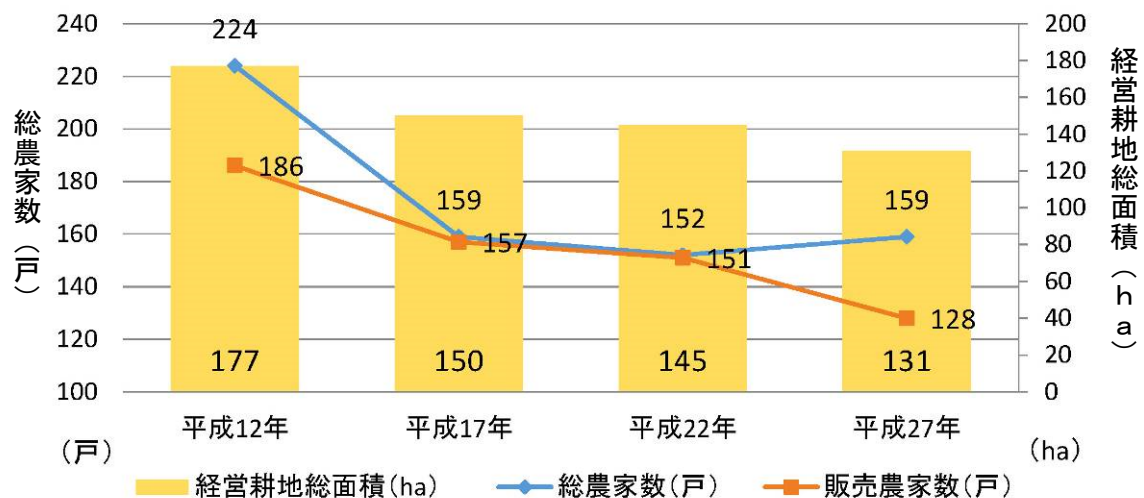


図 1-29 〈出典〉平成 12(2000)年～平成 27(2015)年 農業センサスを基に作成

神奈川県まちづくりプラン

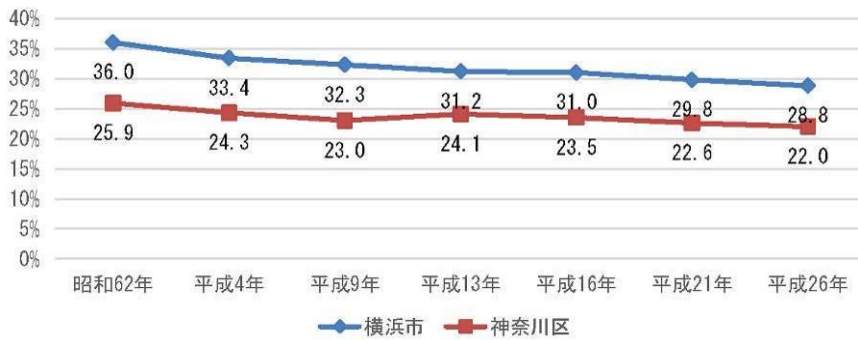
(6) 水、緑、環境

■緑被率の低下とヒートアイランド現象

平成 26(2014)年時点の神奈川区の緑被率は 22.0%となっており、約 30 年前の昭和 62(1987)年時点の 25.9%から緩やかに低下しています。《図 1-30》。また、樹林地や農地は丘陵部にまとまって存在しています《図 1-32》。

神奈川区内の熱帯夜日数は、臨海部を中心に多くなっており、ヒートアイランド現象が影響していると考えられます《図 1-31》。

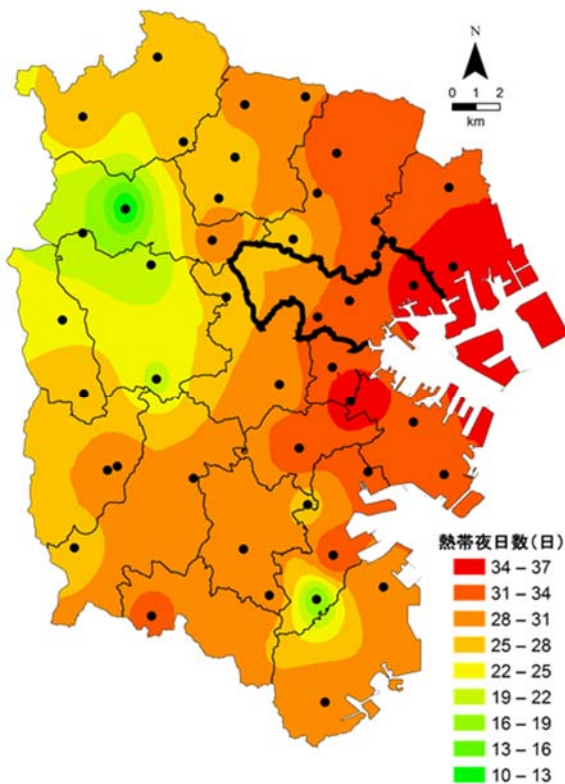
《図 1-30》緑被率の推移



※緑被率は調査年度によって調査方法や精度が異なるため、おおむねの傾向を示したものです。

図 1-30 〈出典〉横浜市統計書「行政区緑被率」を基に作成

《図 1-31》熱帯夜日数の分布(平成 29(2017)年 7~8 月)



神奈川区まちづくりプラン

《図 1-32》緑被分布図(平成 26(2014)年度)

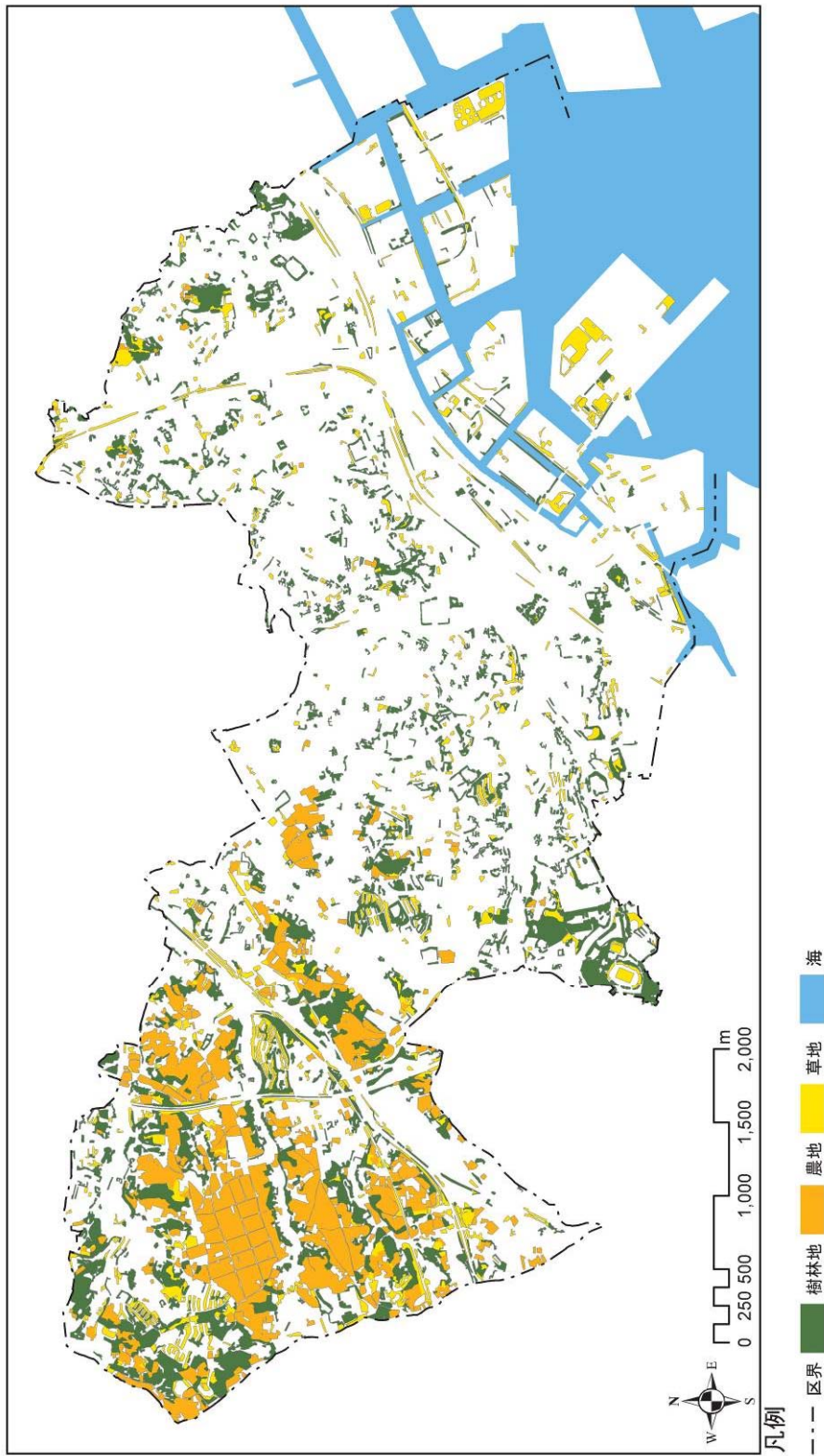


図 1-32《出典》:横浜市第 10 次緑地環境診断調査(平成 26 年度)

神奈川県まちづくりプラン

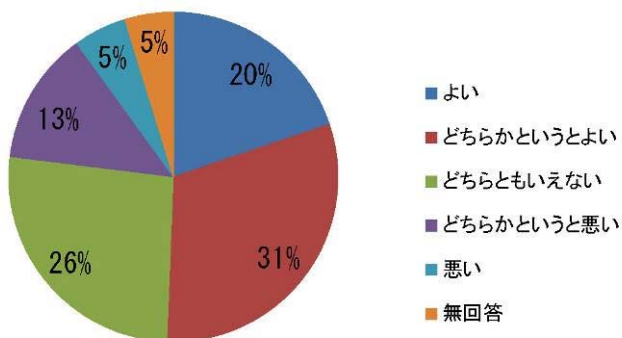
■区民意識調査

平成28(2016)年度神奈川県民意識調査によると、現在のお住まいの周辺環境の緑や自然、オープンスペースの豊かさについて、区全体で「よい」、「どちらかというといよい」の回答者が51%で約半数となっています。また、以前と比べて「よくなった」が9%、「かわらない」とする回答者が61%となっている一方で、13%の回答者が「悪くなった」と回答しています。

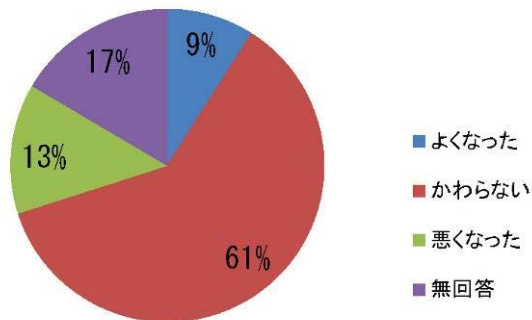
さらに、居住地区別に神奈川区の行政サービスの満足度を集計すると、「片倉三枚」、「菅田」、「神大寺」で50%以上の回答者が「緑の保全と緑化の推進」について満足していると回答しており、緑が多い地域では「緑の保全と緑化の推進」に関する満足度が高くなっていることがわかります《図1-33》。

《図1-33》区民意識調査(平成28年度)

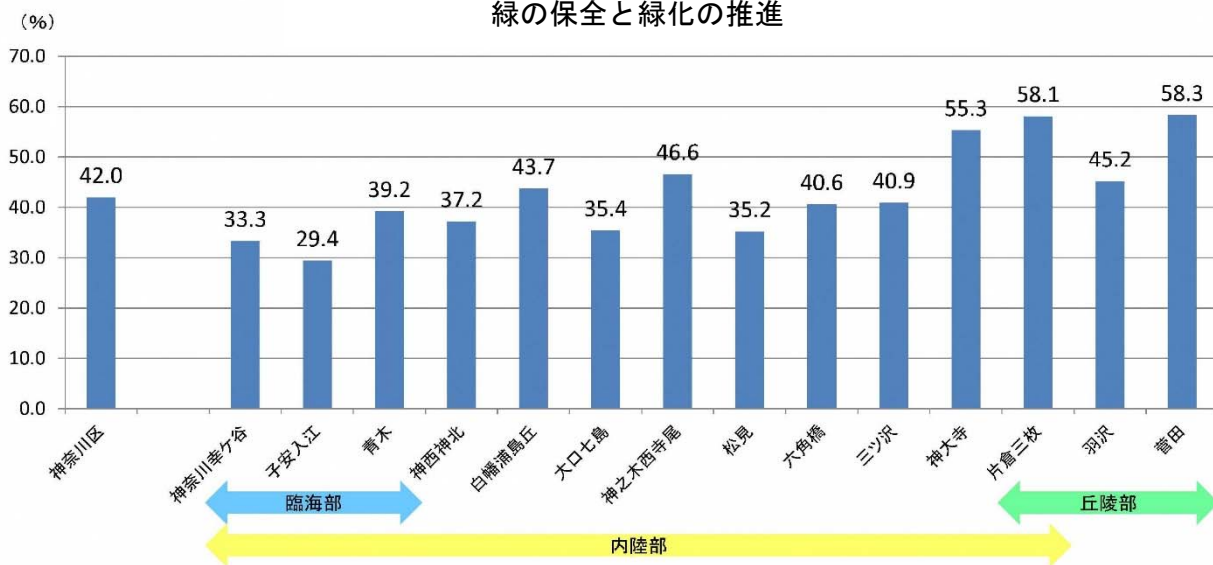
緑や自然、オープンスペースの豊かさ



緑や自然、オープンスペースの豊かさ
(以前と比べて)



あなたが満足しているサービス[居住地区別]
緑の保全と緑化の推進



神奈川区まちづくりプラン

2 改定にあたっての基本的な視点

(1) 集約型都市構造・鉄道駅を中心とした市街地形成への対応

「全体構想」では、超高齢化社会や将来の人口減少社会に対応できる「集約型都市構造」への転換と、「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地形成」を目標に掲げています。

都心部では、都心として必要な機能の更なる集積や、居住立地の適正により活力ある都市の形成を図ることが示されています。また、鉄道駅周辺では、地域特性に応じた機能集積が必要です。

さらに、新設される羽沢駅（仮称）を生かしたまちづくりが必要です。

(2) 土地利用の変化への対応

神奈川区では、近年の人口動向や将来予測から、住宅開発や土地利用転換が当面の間は進むと予想されることから、各地域の特性に沿った土地利用の誘導が必要です。また、土地利用転換の際には、人口流入等によって必要なインフラの不足や周辺との調和が図れなくなる可能性が生じるなどの課題への対応が必要となります。

(3) 都市防災への取り組み

地震対策、治水対策等被害を最小化する取組による更なる防災力と減災力の向上を目指すとともに、地域防災拠点を中心とした共助が行われやすいまちづくりを目指します。

(4) 温暖化対策やヒートアイランド現象の緩和への取り組み（低炭素型都市づくりへの対応）

地球温暖化の影響に加えヒートアイランド現象の影響もあり、横浜市の平均気温は長期的に上昇傾向にあります。また、神奈川区内の熱帯夜日数は、臨海部を中心に多くなっています。そのため、低炭素型都市づくり等の温暖化対策の緩和策と、気候変動の影響に対する適応策を推進します。

3 区の将来像

3-1 まちづくりの目標

神奈川県まちづくりプランでは、次の3点をまちづくりの目標として定めます。

① 安全で利便性の高いまち

区域に横浜都心や新横浜都心を抱え、交通が便利な特性を踏まえ、身近な地域での生活の利便性をより一層向上させるとともに、各種の災害にも強い暮らしやすいまちを目指します。

② 快適でうるおいのあるまち

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、地域の特性を生かしたまちづくりなどにより、快適で住みやすいまちを目指します。

③ 安心で楽しみにあふれた活力あるまち

誰もが安心して生活できるように、福祉・保健の環境を充実させるとともに、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目指します。また、地域の活性化とともに、都心としての機能強化を図り、活力に満ちたまちを目指します。

3-2 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。

(1) 都市の構成と連携

「臨海部」、「内陸部」、「丘陵部」と、この3地域上に位置する「都心部（横浜都心、新横浜都心）」で、各地域の特性を生かしたまちづくりを進め、併せて、各地域が相互に連携を深め、調和のとれたまちづくりを進めます。「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、これを補完する交通の円滑化を検討します。

1 地域別

【臨海部】

京浜臨海部では、産業の拠点として操業環境を保全するとともに、遊休化している用地等については、適切な土地利用転換による再整備を進め、新たな産業の集積を促進します。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進めます。併せて、水際線を生かした緑の環境づくり等をはじめとした、地域資源を生かしたまちづくりを推進します。

【内陸部】

住宅地として、居住環境の保全、地区の安全性・交通利便性の向上を図ります。また、各駅周辺では、生活の拠点として、商業・生活サービス機能などを充実させ、生活利便性の高いコンパクトな市街地を形成します。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進めます。水と緑に囲まれたうるおいのあるまちづくりを推進します。

神奈川県まちづくりプラン

【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水と緑を生かしたまちづくりを進め、併せて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。

② 都心部（横浜都心、新横浜都心）

横浜都心と新横浜都心においては、市の中核としての基盤整備や高次の業務、商業、文化、観光、交流など更なる機能集積を図り、互いに機能補完をしながら地区特性に応じた都心部を形成します。都心周辺は、都心との近接性を生かした市街地を形成します。

【横浜都心】

横浜都心では、「世界が注目し、横浜が目的地となる新しい都心」の実現に向け、3つの基本戦略（「次の時代の横浜の活力をけん引するビジネス・産業づくり」、「豊かな創造力・市民力が息づく横浜スタイルの暮らしづくり」及び「個性豊かなまちの魅力をつなぎ港と共に発展するまちづくり」）を推進していきます。

【新横浜都心】

新横浜都心では、交流・多彩・悠々（ターミナルが生む人々の交流・多機能集積・自然環境との共生）の3つをテーマに、個性ある地区が刺激しあった新たな都心の創造を図ります。

羽沢駅（仮称）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。

神奈川区まちづくりプラン

③ 鉄道駅周辺のまちづくり

各駅（東神奈川駅・仲木戸駅、新子安駅・京急新子安駅、白楽駅、大口駅、子安駅、東白楽駅、反町駅、片倉町駅、神奈川新町駅、三ツ沢上町駅、三ツ沢下町駅、神奈川駅、羽沢駅（仮称））周辺において、人口規模や人口構成等に応じた機能集積（商業・業務施設、公益施設、福祉施設、医療施設、集合住宅等）を図り、生活利便性の高いコンパクトな市街地を形成します。

(2) 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進め、プロムナードや街路樹などで緑の拠点とつなげることにより、緑あふれる環境を創出し、生物多様性の保全・再生・創造を図ります。なお、こうした水と緑の環境の保全活用は、区民の参加を得てより一層推進していきます。

【臨海部】

水際線を生かしたレクリエーション空間を創出し、区民の憩いの場としていくとともに、事業所や工場内の緑化を推進します。

【内陸部】

三ツ沢公園・豊頭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ことにより、身近な緑を増やしていきます。

【丘陵部】

緑の10大拠点の一つである「都田・鴨居東本郷・菅田羽沢周辺地区」や農業専用地区があることから、市内有数の農畜産物の産地である特徴を生かしながら、樹林地や農地の保全・活用を図り、農業振興や区民が体験などを通して農業文化に触れあえる環境づくりを進めます。

神奈川区まちづくりプランの構成

