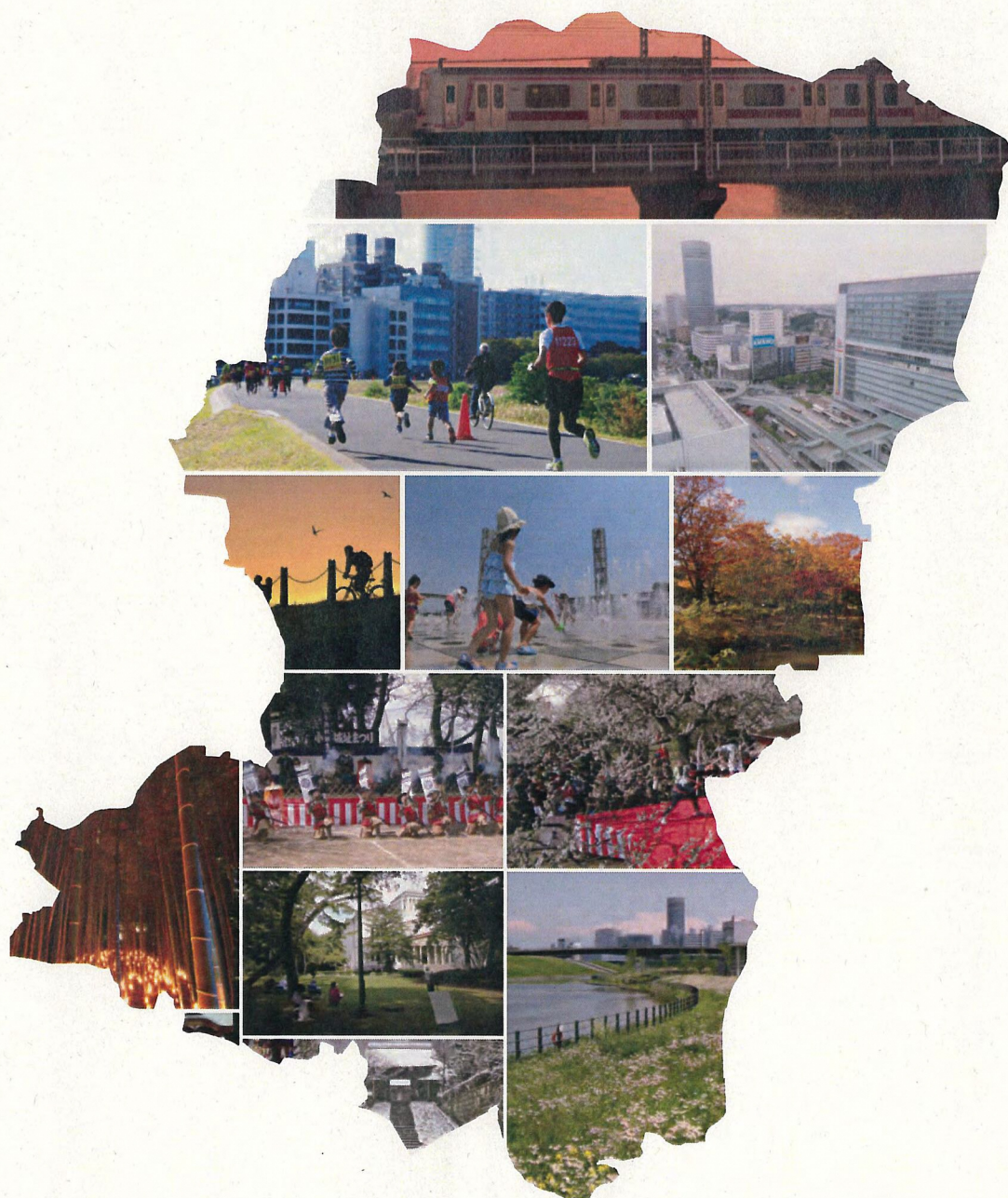


横浜市都市計画マスタープラン

# 港北区プラン



平成27年3月

横浜市港北区役所・都市整備局



# 目次

序	1
1. 港北区プラン改定の背景	1
2. 港北区プランの位置付け	2
I 港北区の現況	5
1. 地形・自然の特徴	5
2. 人口・世帯等の動向	6
コラム：港北区区民意識調査（平成24年度）から	7
3. 土地利用	9
4. 産業	12
5. 交通基盤	13
6. 水・緑、環境	16
7. 港北区の特性・魅力	17
8. 防災	18
9. 福祉関連施設	20
II 港北区の将来都市像	21
1. まちづくりの課題	21
2. 基本理念・将来のまちの構成と骨格	22
III 分野別まちづくり方針	25
目的と構成	25
1. 土地利用の方針	26
2. 都市交通の方針	28
3. 都市環境の方針	32
コラム：港北 水と緑の学校/錦が丘地区の地域緑化/地産地消の推進	35
4. 都市の魅力の方針	36
コラム：地域資源を生かしたイベント①/地域資源を生かしたイベント②/綱島駅周辺の歴史を生かしたまちづくり	37
5. 都市活力の方針	38
コラム：新横浜の集客施設/区民活動の事例①/区民活動の事例②	39
6. 都市防災の方針	40
7. 福祉のまちづくりの方針	43
コラム：ひっとプラン港北/福祉系市民活動団体の活動	44

IV	地域別まちづくり方針	46
	目的と構成	46
	1. 日吉地域	48
	2. 綱島地域	50
	3. 大曽根地域・大倉山地域	52
	4. 樽町地域・師岡地域	54
	5. 菊名地域	56
	6. 篠原地域	58
	7. 城郷地域	60
	8. 新羽地域	62
	9. 新吉田地域・新吉田あすなろ地域	64
	10. 高田地域	66
	■ 新横浜駅周辺のまちづくり	68
V	まちづくりの推進	70
	関連用語解説	74



# 序

## 1. 港北区プラン改定の背景

### (1) 港北区の市街化の歴史

明治 41 年に J R 横浜線が、大正 15 年に東急東横線が開通したことにより、横浜市の内陸部としてはいち早く、港北区は市街化が始まりました。

昭和初期には綱島温泉がにぎわい、昭和 9 年には慶應義塾大学予科が日吉に移転し、東急東横線の各駅周辺で宅地開発が行われました。

戦後初期から高度経済成長期にかけては、農地や樹林地における宅地開発や、農地から工場、倉庫へと土地利用の転換が進みました。特に、鶴見川周辺には工場が集積し、横浜市における内陸工業の一大拠点となりました。

昭和 39 年、東海道新幹線の開通に伴って新横浜駅が開業すると、駅周辺部は横浜駅周辺及び関内・関外地区に次ぐ横浜市の拠点としての整備が始まりました。

昭和 60 年には、市営地下鉄ブルーラインが横浜から新横浜まで延伸しました。その後、平成 5 年にあざみ野まで延伸され、北新横浜駅と新羽駅が開業すると、新羽町では工業地や物流用地から住宅地への転換が見られるようになりました。

平成 20 年には、市営地下鉄グリーンラインが日吉～中山間で開通し、沿線地域を中心に住宅や商業施設の需要が高まりを見せるようになりました。

また、新横浜を中心とした小机、新羽を含む地域は、横浜市の「ゆめはま 2010

プラン（平成 5 年度策定）」において、「新横浜都心」と位置付けられ、基盤の整備や機能の集積が図られてきました。平成 10 年には横浜国際総合競技場（日産スタジアム）がオープンし、平成 14 年には 2002FIFA ワールドカップサッカー大会™の決勝戦が開催されるなど、知名度を高めながら都心機能の集積が着実に進められています。

### (2) 「港北区まちづくり方針」の策定

平成 11 年度に「横浜市都市計画マスタープラン（全市プラン）」が策定されたことを踏まえ、同年度、区の将来像を明らかにし、その実現に向けてまちづくりを誘導するため、「都市計画マスタープラン・港北区プラン 港北区まちづくり方針（以下「旧港北区プラン」という。）」を策定しました。

「旧港北区プラン」の特徴は、より多くの区民の皆様の意見を反映できるよう、区内を 10 地域に区分し、その地域ごとに懇談会を行い、地域別に将来像をまとめたところがありました。

### (3) 改定の背景

「旧港北区プラン」は策定後 10 年余りが経過し、今後も継続すべき方針が多く定められていますが、この間、「横浜市基本構想（長期ビジョン）（平成 18 年度）」が策定され、それに伴い各分野別計画等の策定・改定も進んでいます。

また、今後は人口減少社会の到来が予想されるなど、社会経済状況も変化しているため、それに合わせ平成 24 年度に「横浜市都市計画マスタープラン全市プラン」も「横浜市都市計画マスタープラン全体構想（以下「全体構想」という。）」として、改定されました。

一方、港北区内においては、現状では総人口が増加傾向にあり、神奈川東部方面線や高速横浜環状北線の整備などの今後のまちづくりに大きな影響を与える事業が進行し、工業地及び樹林地・農地から住宅地への土地利用転換がなされているなど、都市基盤や土地利用に変化が生じてきています。また、地域活動がより一層活性化し、区民主体のまちづくりも進んでいます。

今回、これらを踏まえ、将来のまちづくりに対応するため、改定を行いました。

あわせて、名称は「横浜市都市計画マスタープラン港北区プラン（以下「港北区プラン」という。）」と変更しました。

## 2. 港北区プランの位置付け

### (1) 都市計画マスタープランとは

「まちづくり」は区民の生活全般に関わって、自分たちのまちをより良いものにしていくための区民、事業者及び行政の取組です。

また、「都市計画」とは、こうしたまちづくりが目指す、まちの在り方を具体化するために土地利用を規制・誘導することや、道路や公園などの基盤施設としてまちづくりに必要な事項を定めることにより、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るものです。

「都市計画マスタープラン」は、これら都市計画に関する基本的な方針となります。

### (2) 上位計画との関係

横浜市都市計画マスタープランは、上位計画である「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ています。その構成は「全体構想」と「地域別構想」を基本とし、「港北区プラン」は地域別構想に当たります。

「港北区プラン」は、上位計画等に即し、「全体構想」を前提としつつ、各分野別計画と整合を図っています。

(4 ページ参照)

### (3) 区プランの役割と記載内容等

「港北区プラン」は区におけるまちづくりが円滑に進むよう、次の役割を担います。

- ① 区の将来像を示すとともに、地域ごとのまちづくりの目標について基本的な方針を示します。
- ② 区内の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をまとめ、区民に周知します。
- ③ 区のみまちづくりの目標を共有することにより、まちづくりに多様な主体が参加する機会を促します。

「港北区プラン」には、都市計画の長期的な基本方針として、区の将来像や今後の土地利用の方針など、地域ごとの内容を記載しました。

### (4) 目標年次

基本的な目標年次はおおむね 20 年後の 2035 年（平成 47 年）とし、目標や方針を定めます。

なお、人口減少など社会状況が著しく変化すると推測される超長期(2050 年頃)を見据えることとします。

### (5) 改定のポイント

- ① 「港北区の現況」を追加し、区の現況を分かりやすく整理するとともに、近年のまちづくりに関する課題等に合わせ、「分野別まちづくり方針」の追加や変更を行いました。
- ② 「地域別まちづくり方針」の地域区分は、近年地域別に計画を作成した「ひっとプラン港北(港北区地域福祉保健計画・港北区地域福祉活動計画)」に合わせ、区民に身近な区分としました。  
なお、都心としての位置付けがある新横浜駅の周辺を一体的に記述することが望ましいため、別途「新横浜駅周辺のまちづくり」として整理しました。
- ③ まちづくりに関わる区民の様々な地域活動等については、本文とは別にコラムとして取上げ、紹介しました。
- ④ 「港北区まちづくり方針」で検討した「地区プランの策定」の記載事項を地域別方針にそれぞれ書き込みました。

## 〈参考〉横浜市都市計画マスタープランについて

### ① 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の方針であり、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。

### ② 横浜市都市計画マスタープランに求められる役割

新たな都市計画マスタープランに求められる役割は次の内容になります。

- ・都市づくりの基本理念や都市づくりの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なること
- ・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、市民に周知すること
- ・都市づくりの目標等を市民と共有することにより、まちづくりに多様な主体が参加する機会を促すこと

### ③ 上位計画や横浜市の総合的な計画との関係

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）（平成 18 年度）」及び「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成 21 年度）」等に即して定められます。

また、これらと一体になって横浜市基本構想で定めた都市像「市民力と創造力により新しい『横浜らしさ』を生み出す都市」や「横浜市中期 4 か年計画」の「市民生活の姿」の実現を目指しています。

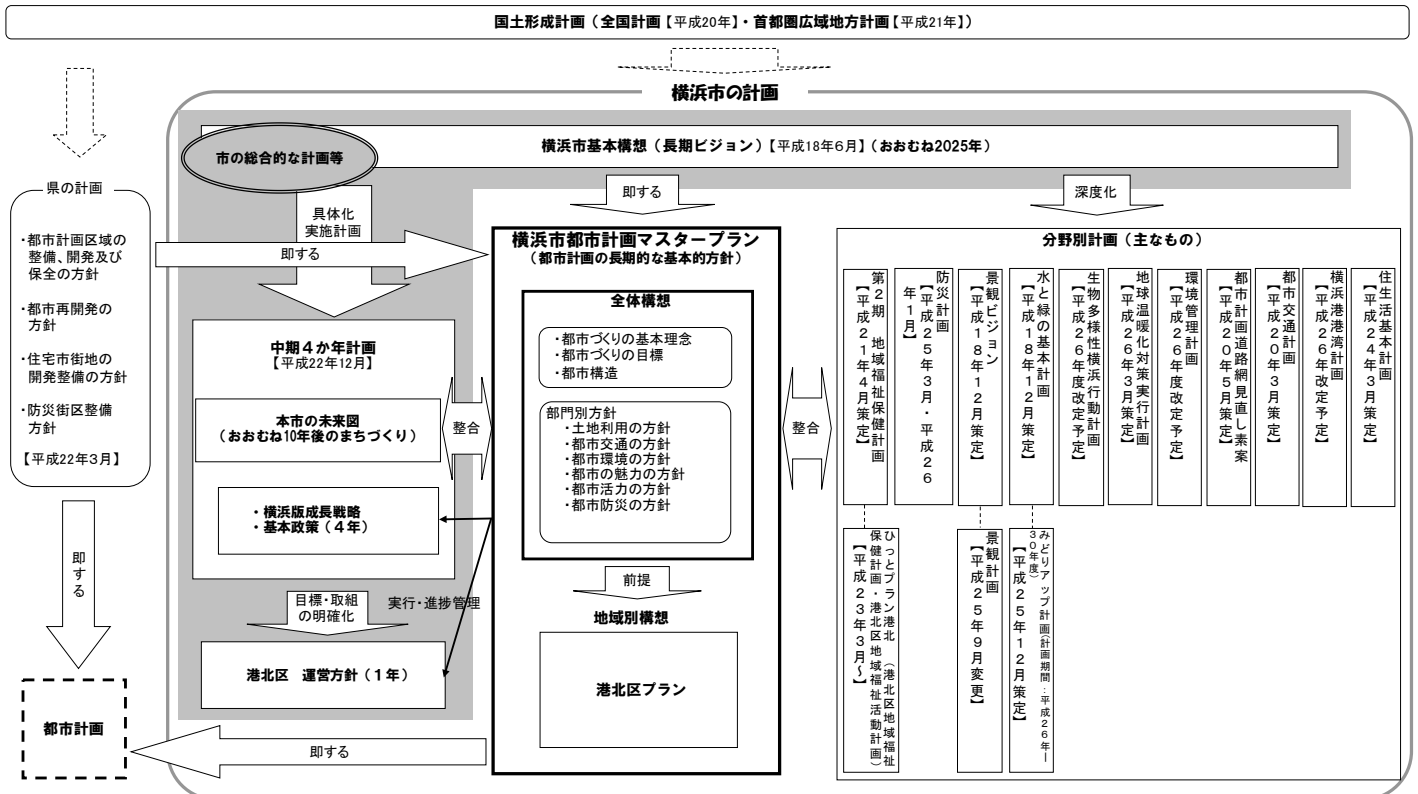
### ④ 横浜市の分野別計画との整合

横浜市都市計画マスタープランは、横浜市の実施計画である「横浜市中期 4 か年計画」のうち「本市の未来図」（おおむね 10 年後のまちづくりの考え方）や横浜市の分野別計画である「横浜市水と緑の基本計画」、「横浜市環境管理計画」、「横浜市住生活基本計画」等と相互に整合を図りながら策定されています。

### ⑤ 都市計画との関係

横浜市が定める都市計画は、横浜市都市計画マスタープランに即しています。

## 横浜市都市計画マスタープラン港北区プランと関連計画との関係





# I 港北区の現況

## 1. 地形・自然の特徴

区の中央部には、鶴見川が、西から東に大きく蛇行して流れています。この蛇行が低地部に大きな氾濫原として平地部を形成する要因となりました。

また、区内で鶴見川へ合流する矢上川、早渕川、鳥山川などの支流により台地の浸食が進み、丘陵地を形成しました。川、平地部、丘陵地が入り組み、多様な地形と自然を生み出しているのが港北区の特徴です。



出典：基盤地図情報数値標高モデル5mメッシュデータ

図 港北区の標高・河川図

## 2. 人口・世帯等の動向

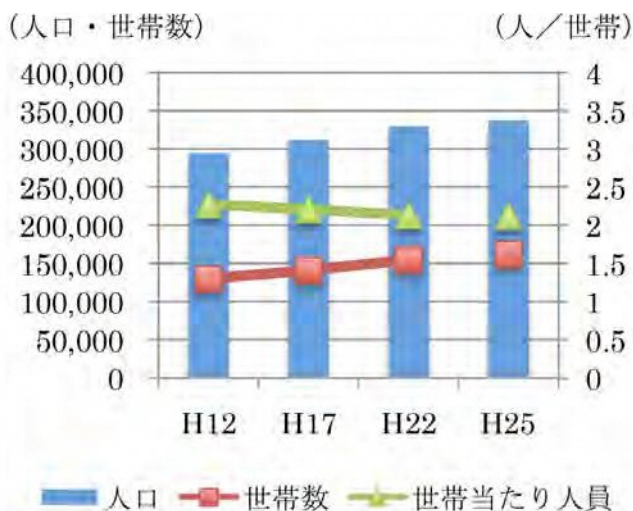
### (1) 人口・世帯数、世帯規模

平成 12 年以降の港北区の総人口は着実に増加を続け、13 年間で約 40,000 人が増加し、平成 25 年には 338,942 人となりました。世帯数の推移も、一貫して増加傾向にあり、平成 25 年には、160,078 世帯となっています。13 年間で約 3 万世帯の増加です。一方、1 世帯あたりの人員の数は減少を続けており、平成 25 年には 1 世帯あたり 2.12 人となっています。

### (2) 年齢 3 区分別人口

平成 22 年の横浜市全体の老年人口（65 歳以上）割合が 20.0%であるのに対して、港北区は 16.6%であり、横浜市の中では高齢化率が低い水準にあります。

しかし、年齢 3 区分別人口数の推移を見ると、各年齢区分とも年々ゆるやかに増加しており、高齢化が少しずつ進みながら、生産人口と年少人口も増えている傾向にあります。



出典：平成 12～22 年は国勢調査。平成 25 年は平成 22 年国勢調査(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た 12 月 1 日現在の推計値。

図 人口及び世帯数の推移

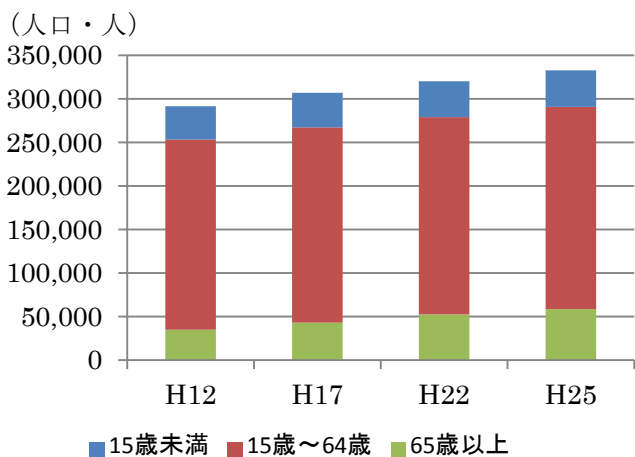


図 年齢 3 区分別人口総数の推移

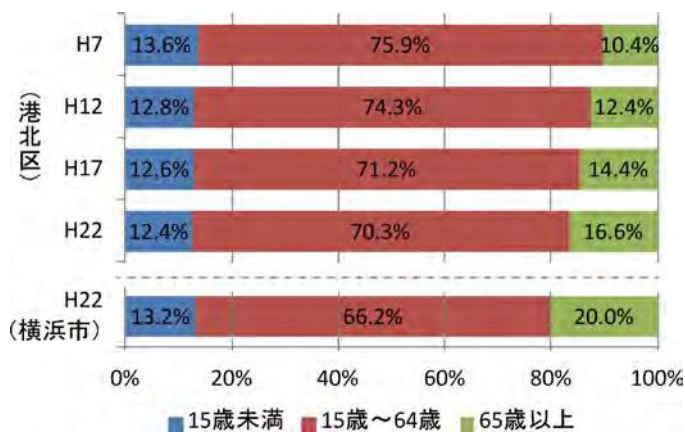
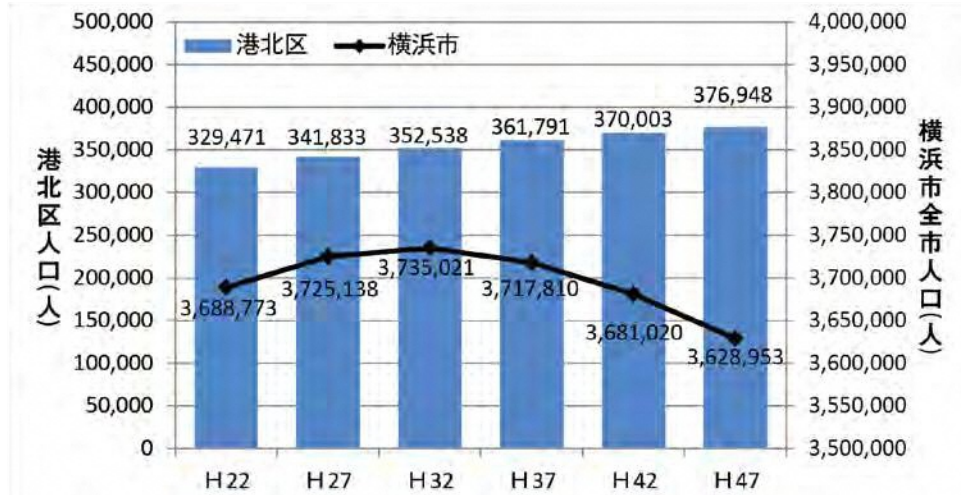


図 年齢 3 区分別人口割合の推移

### (3) 将来人口

横浜市全体の将来人口は、平成 32 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、港北区は平成 32 年以降も増え続け、平成 42 年には 37 万人近い人口になると予想されています。



出典：横浜市将来人口推計

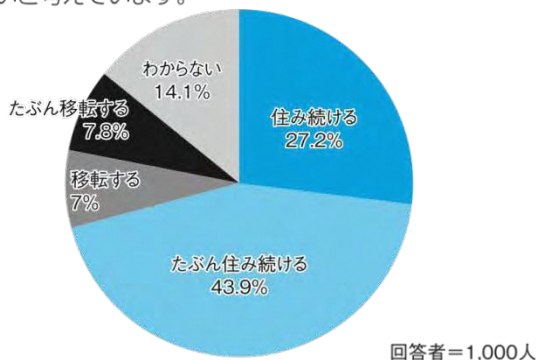
図 港北区、横浜市全体の将来人口の推移

#### コラム：港北区区民意識調査（平成 24 年）から

港北区の区民意識調査を見ると、7割以上の区民が港北区に住み続けたいと考えています。住み続けようと思う理由は「交通が便利だから」67.9%、「住んでいる場所に愛着を感じているから」61.6%、「買い物に便利だから」48.5%などの回答が多く、港北区の利便性が定住したい大きな理由となっています。具体的には鉄道駅が数多くあり、東京都心部にも横浜都心部にもアクセス性が高いことが人気の理由と考えられます。

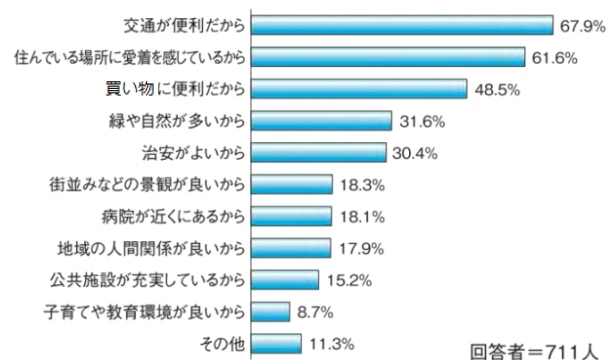
#### 1 これからもずっと港北区内に住み続けようと思っているか（単一回答）

「住み続ける」27.2%、「たぶん住み続ける」43.9%となっており、7割以上の区民が港北区に住み続けたいと考えています。



#### 2 港北区内に住み続けようと思う理由（複数回答）

「交通が便利だから」67.9%、「住んでいる場所に愛着を感じているから」61.6%、「買い物に便利だから」48.5%と港北区の利便性が定住したい大きな理由になっているようです。

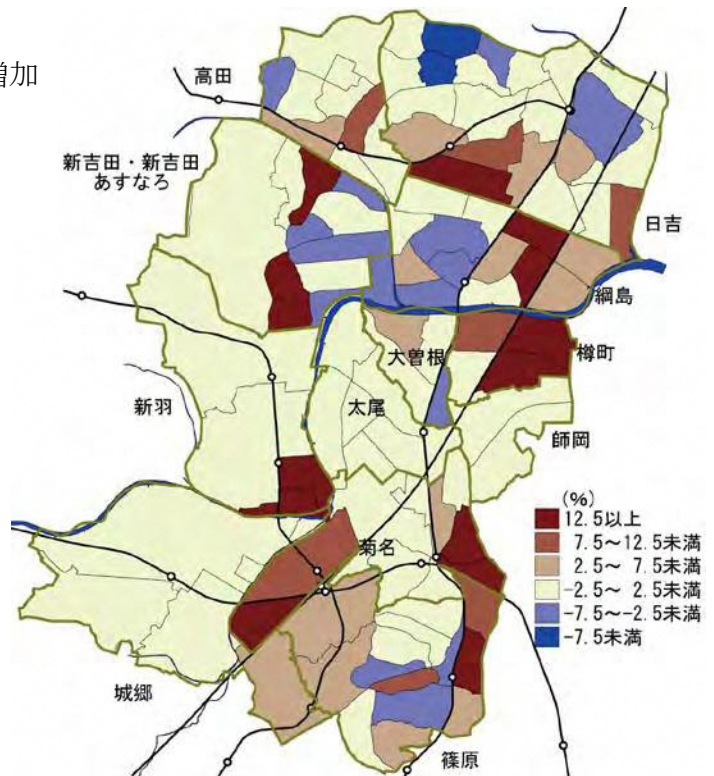




#### (4) 地域別にみた人口の分布

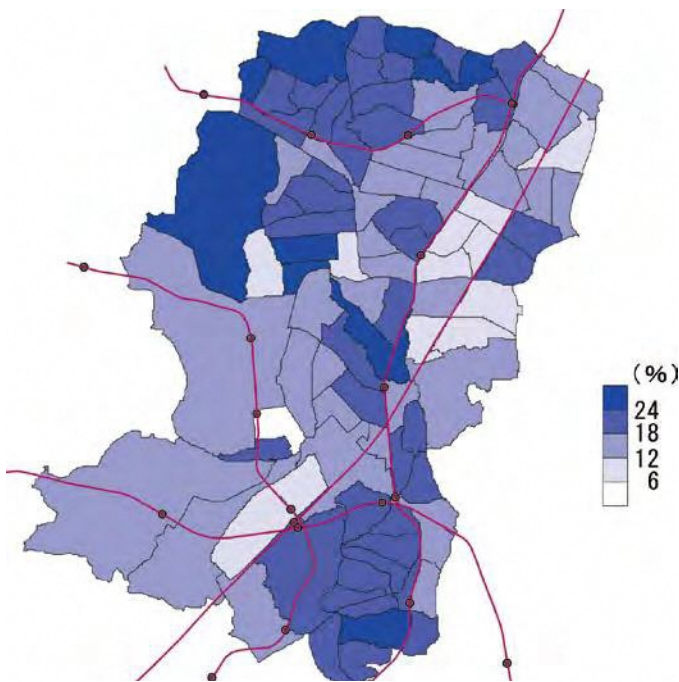
人口増加率の高い地域は年少人口割合の高い地域とほぼ重なります。

一方で、区の北西部及び南部では、人口増加率が低く老年人口割合が高くなっています。



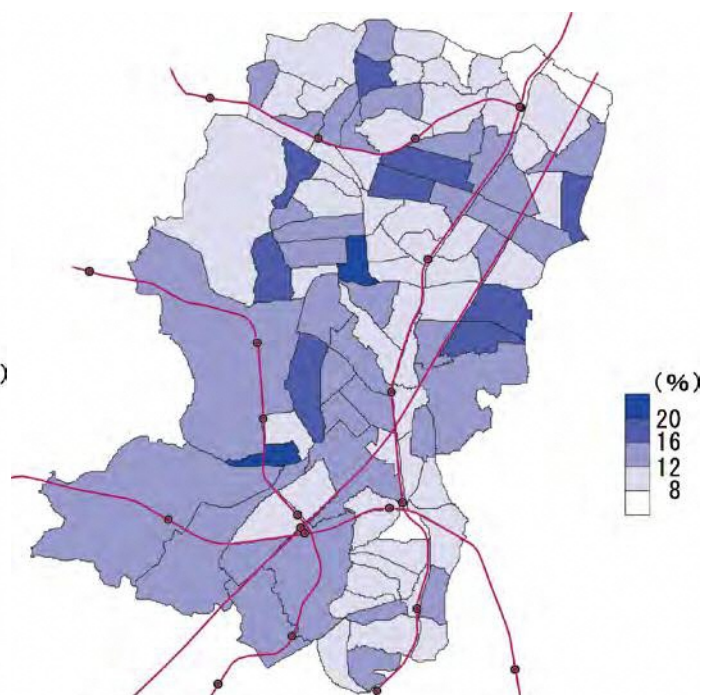
出典：「町丁別世帯と男女別人口」を基に港北区が作成

図 人口増加率（平成19～24年）



出典：平成24年9月末現在登録人口

図 町別老年人口割合



出典：平成24年9月末現在登録人口

図 町別年少人口割合



### 3. 土地利用

#### (1) 土地利用の分布

港北区で最も割合の高い土地利用である住宅地は、主に東急東横線の日吉・綱島駅間の西側一帯に広がっています。東急東横線の駅周辺には商業系の土地利用が見られます。新横浜駅

北側には業務系用途と商業系用途が集積しています。北新横浜駅から新羽駅にかけての地域、高田駅南側の地域、樽町周辺、綱島駅の東側一帯には工業系用途が分布しています。

区の西部には市街化調整区域が広がり、樹林地や農地が分布しています。また、一部には工場の集積がみられます。

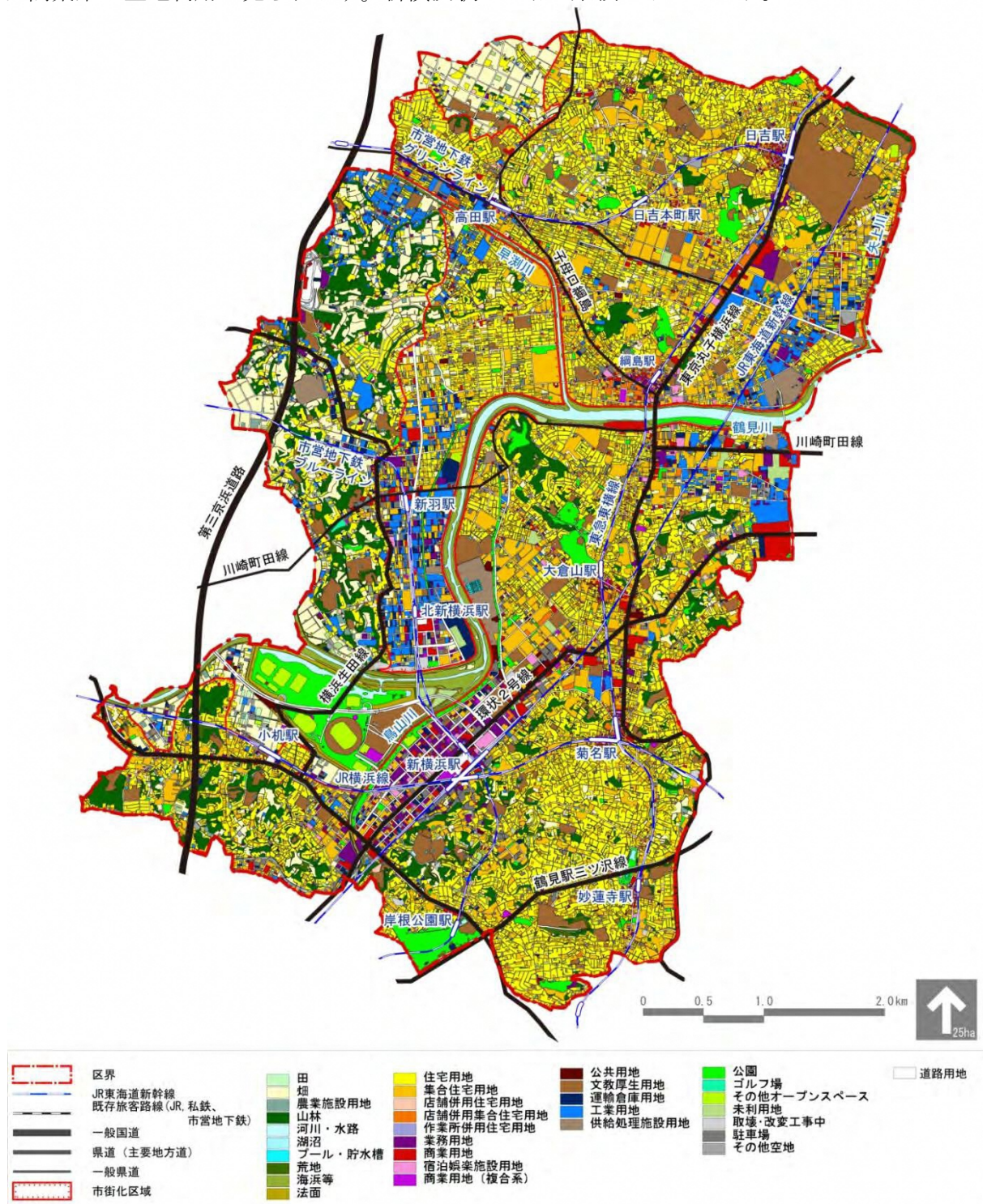


図 土地利用現況図

出典：平成 20 年横浜市都市計画基礎調査

## (2) 土地利用の推移

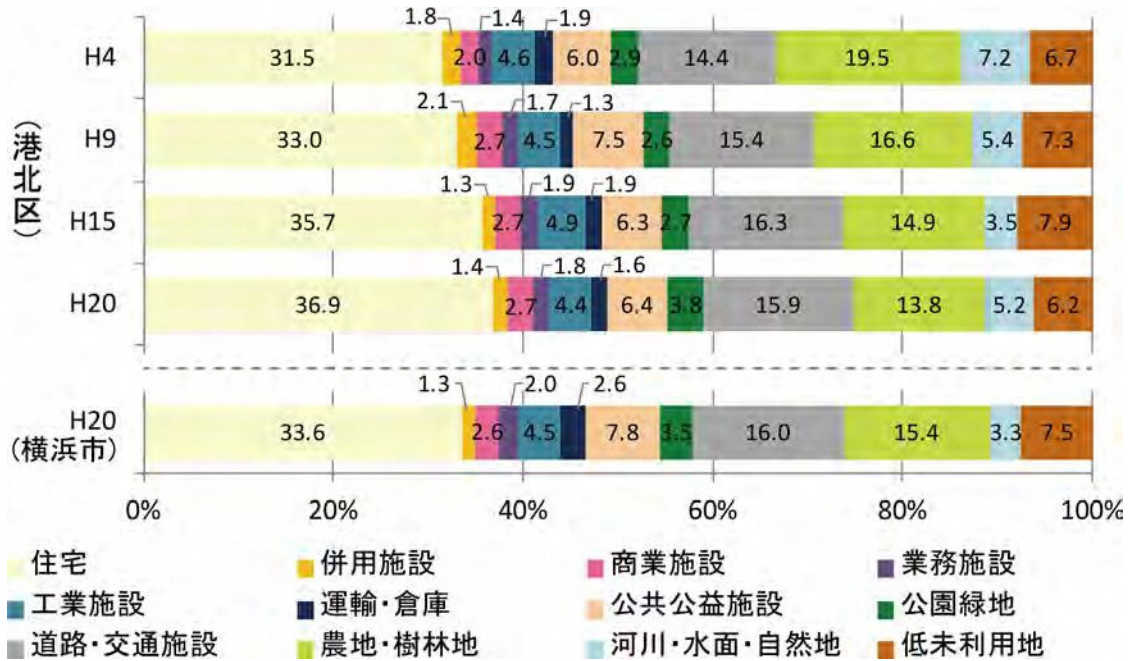
平成4年以降の土地利用の推移を見ると、年々住宅地の割合が増加しているのに対して、農地・樹林地が減少しています。

平成20年の土地利用面積の数値を横浜市全体と比較すると、住宅地の割合（36.9%）は横浜市全体の割合（33.6%）より高く、農地・樹

林地の割合（13.8%）は、横浜市全体の割合（15.4%）より低くなっています。

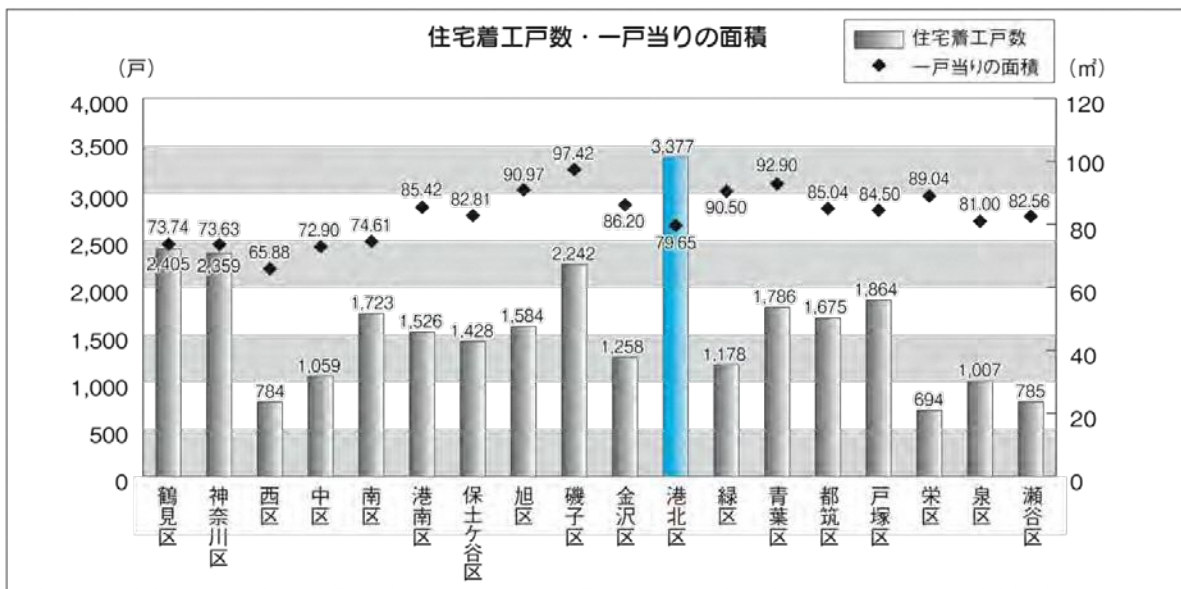
## (3) 住宅地等への土地利用転換

区別の住宅着工戸数を見ると、平成23年度、港北区では3,377戸であり、市内で最も多くなっています。



出典：横浜市都市計画基礎調査

図 土地利用の推移



※住宅着工統計とは、建築基準法第15条第1項の規定により、建築主からの届出を基に国土交通省が集計したものです。

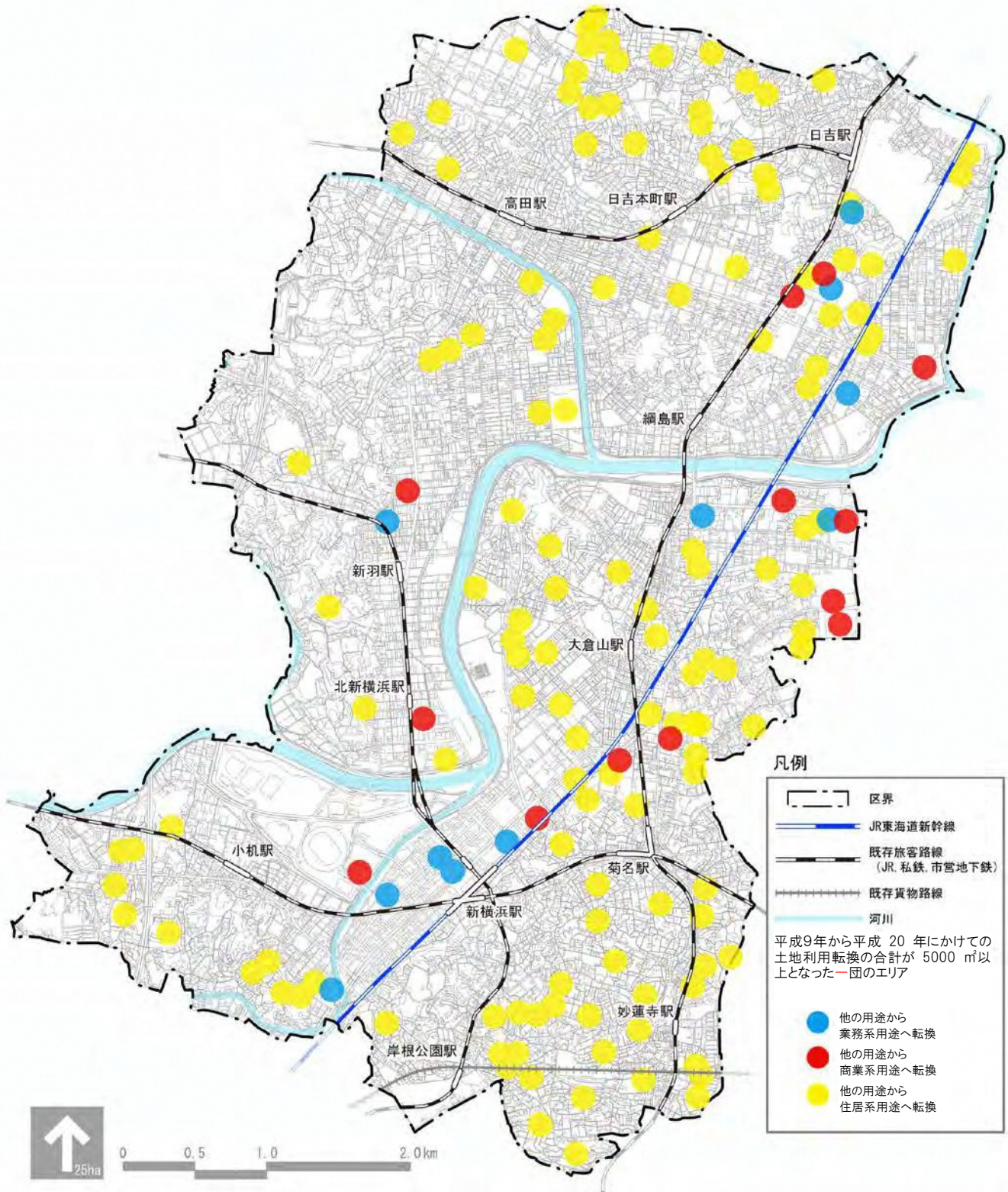
出典：平成23年度住宅着工統計

図 住宅着工戸数・一戸当たりの面積



平成9年から平成20年にかけての土地利用転換をみると、特に住居系用途への転換が鉄道沿線を中心に多く分布し、宅地化が進んできた状況が見られます。

住居系用途に転換したエリアの従前の土地利用（当時の土地利用現況図による）は、未利用地、樹林地、農地、工業地が多く含まれています。



出典：「横浜市都市計画基礎調査」を基に港北区が作成

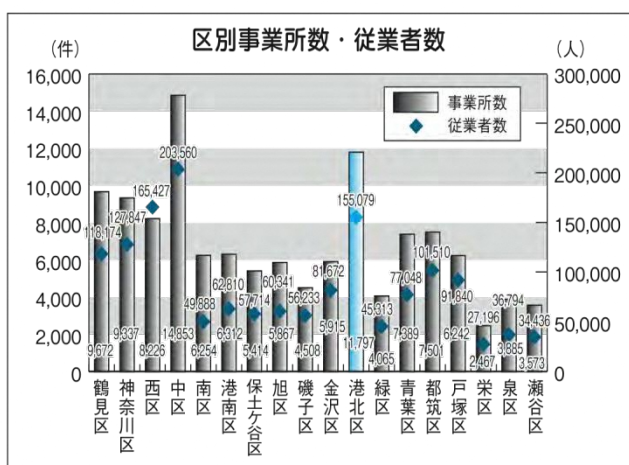
図 平成9年から平成20年にかけての土地利用転換の状況

## 4. 産業

### (1) 事業所数・従業員数

事業所数、従業員数を区別に見ると、港北区は、事業所数では18区中第2位、従業員数では中区、西区に次いで第3位と市内では比較集積しています。

平成16年からの推移をみると、事業所数、従業員数ともに増加傾向にあります。平成21年では、それぞれ11,710事業所、150,717人となっています。



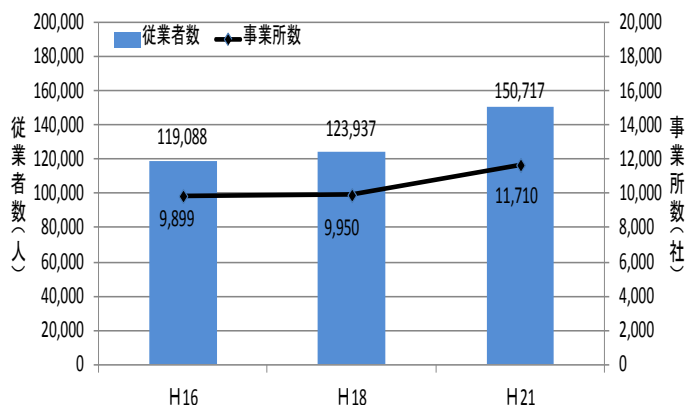
出典：平成21年経済センサス基礎調査

図 区別事業所数・従業員数

### (2) 製造業事業所数・従業員数

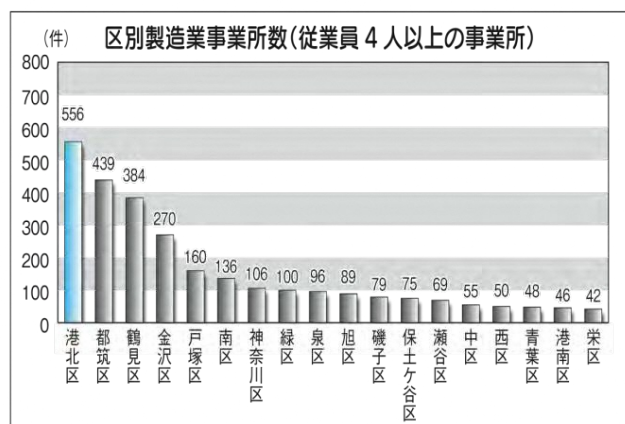
製造業の事業所数を区別で見ると、港北区は市内で第1位、556事業所となっています。

しかし、製造業事業所数及び従業員数の推移を見ると、平成12年には947事業所、21,498人であったのが、平成22年には556事業所、11,617人と10年間で4割程度の減少傾向にあります。



出典：経済センサス基礎調査、事業所・企業統計

図 全事業所数・従業員数（公務を除く）の推移



平成22年12月31日現在

出典：平成22年工業統計調査

図 区別製造業事業所数（従業員4人以上の事業所）



出典：工業統計調査

図 製造業事業所数・従業員数の推移



## 5. 交通基盤

### (1) 幹線道路

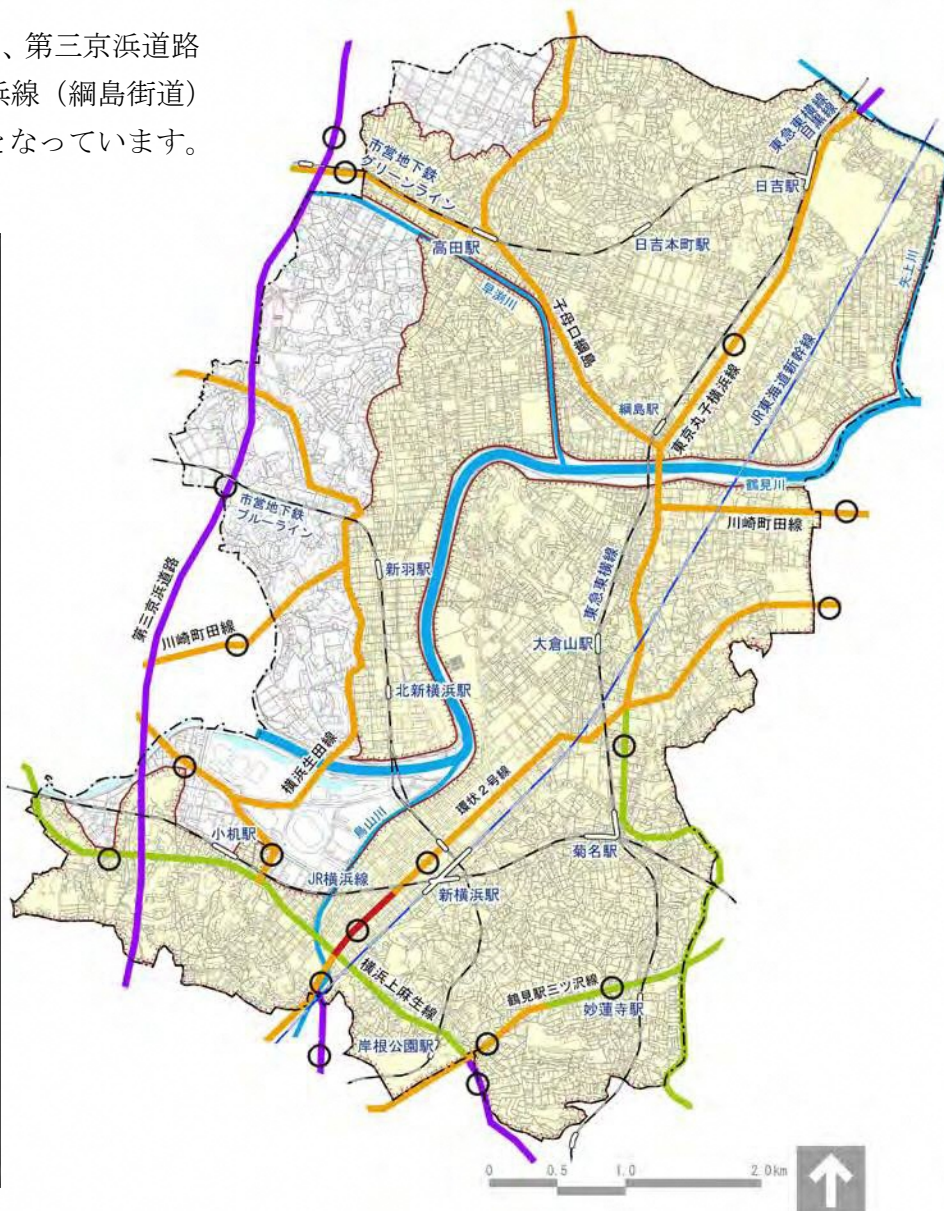
旧港北区プラン策定時に未整備であった都市計画道路のうち、新横浜元石川線、日吉元石川線、宮内新横浜線、川崎町田線、新吉田日吉線などの一部がこれまでに整備され、あるいは事業中となっています。(整備状況は次ページの図「バス路線と運行回数」参照)。しかし、港北区の都市計画道路の整備率は、平成25年度末の時点で42.3%であり、横浜市全体が67.3%であるのに比べると低い水準にとどまっています。

主要な道路の1日の交通量は、第三京浜道路が50,000台以上、東京丸子横浜線(綱島街道)と環状2号線が30,000台以上となっています。

表 都市計画道路整備状況(平成26年3月)  
(自動車専用道路、新交通システムを除く)

	計画延長 (km)	整備延長 (km)	整備率 (%)
港北区	55.14	23.33	42.3
横浜市	676.94	455.5	67.3

出典：横浜市道路局ホームページ



出典：平成22年道路交通センサス

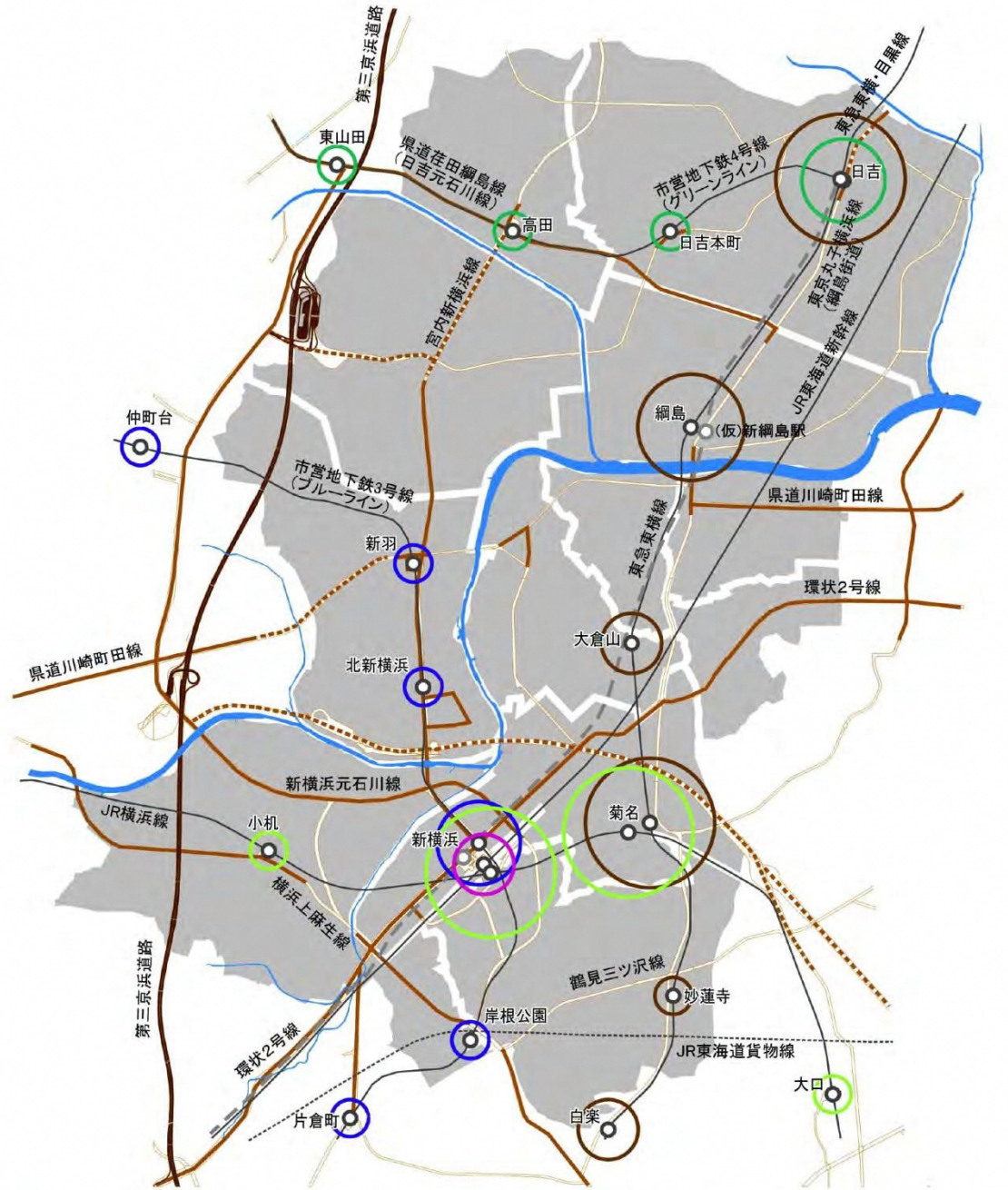
図 港北区の道路の混雑度



## (2) 鉄道

港北区にはJR東海道新幹線、JR横浜線、東急東横線・目黒線、市営地下鉄ブルーライン・グリーンラインの6路線があるため、鉄道

利便性が高いと言えます。乗車人員が比較的多いのは、乗換駅では新横浜駅、日吉駅、菊名駅、乗換のない駅では綱島駅となっています。



\*都市計画道路の決定状況は平成24年4月1日現在  
 \*都市計画道路の整備状況は、横浜市道路局資料による。平成24年3月現在  
 \*鉄道の1日当り乗車人員は横浜市統計書による。平成24年現在(JRは平成23年現在)  
 \*横浜市地形図複製承認番号 平25建都計第9011号

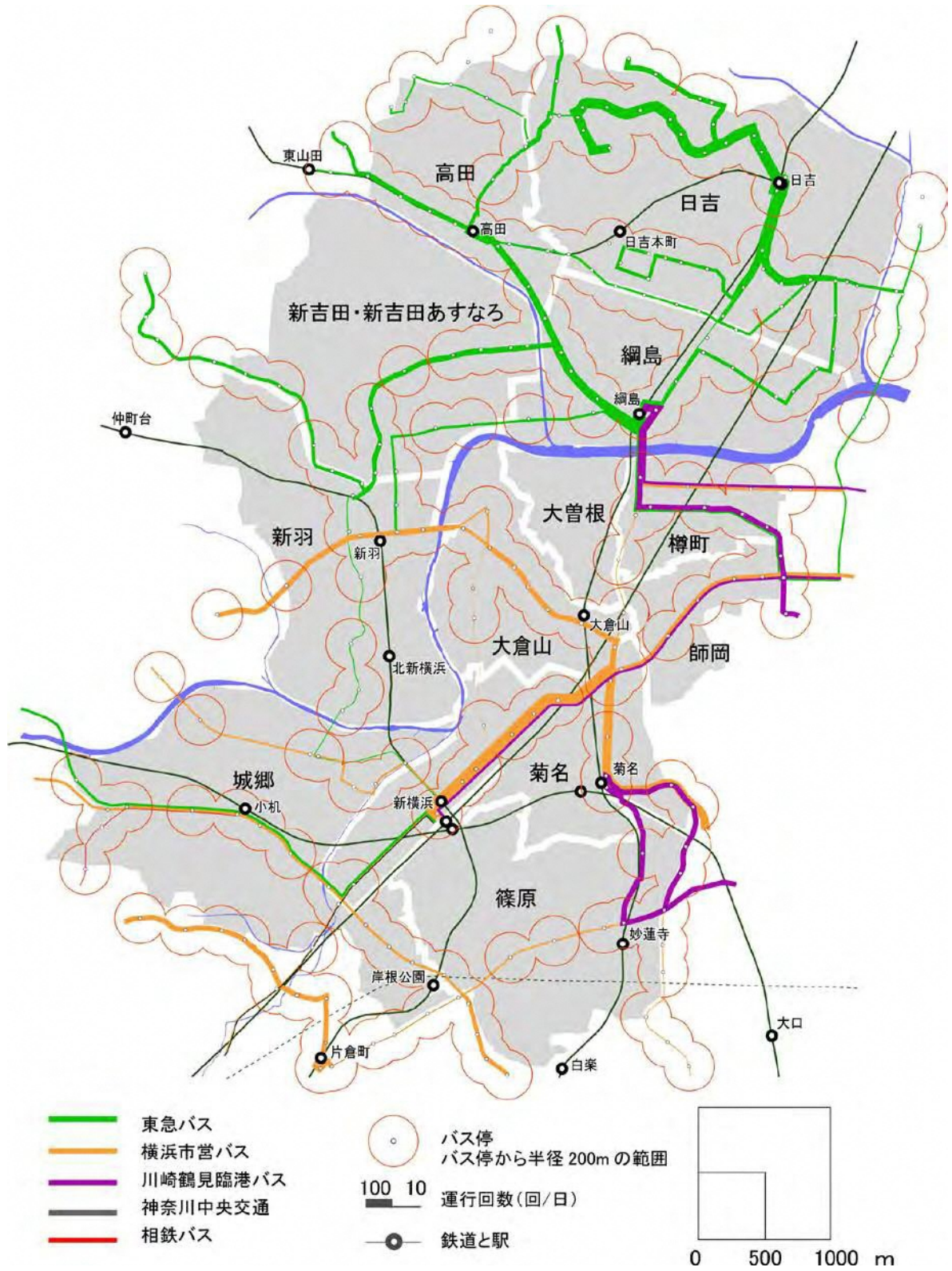
出典：平成25年地域わかりマス 港北区

図 道路・鉄道の現状と計画



### (3) バス交通

路線バスは鉄道を補完しており、特に日吉駅、綱島駅、新横浜駅を起点にした路線は比較的運行回数が多くなっています。



出典：平成 25 年地域わかりマス 港北区

図 バス路線と運行回数

## 6. 水・緑、環境

### (1) 鶴見川水系の生物・生息環境

鶴見川水系では1990年代以降、川と海を往来するアユをはじめ、様々な生物の確認が増加傾向にあります。

### (2) 横浜の緑の移り変わり

横浜市緑被率は年々減少しており、平成21年には約29.8%となっています。

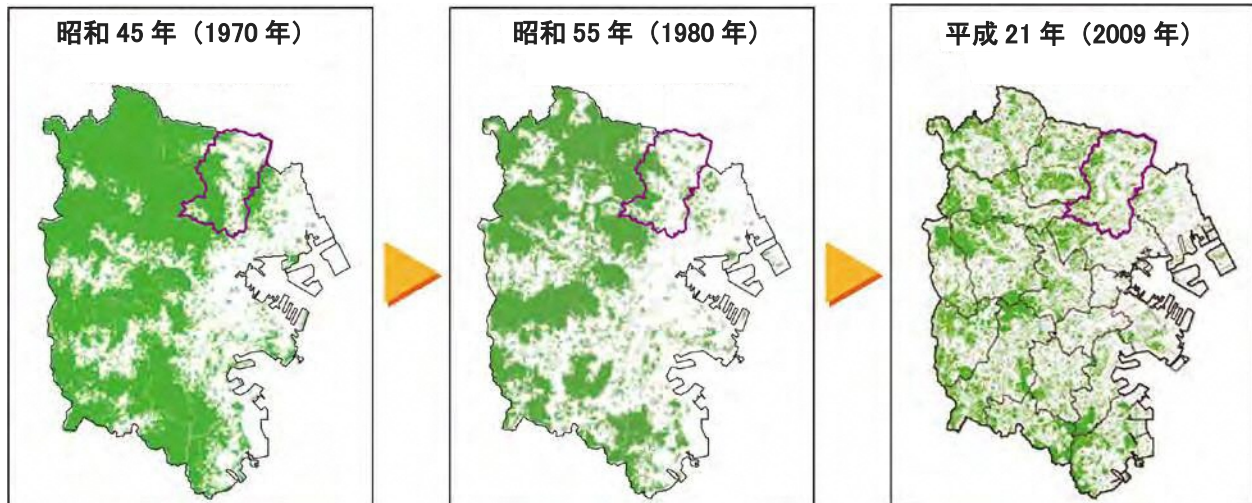
近年の港北区緑被率の推移をみると、横浜市全体と同様に港北区でも減少傾向は止まらず、平成21年の緑被率は26.5%となっています。

### (3) 都市公園の整備事業

新横浜公園などの大規模な公園から身近な公園まで、都市公園の整備が進んでいます。平成24年度末における区内の都市公園の数は164箇所、面積で129.3haとなっており、区の土地利用面積の4.1%にあたります。

### (4) ヒートアイランド現象

緑の減少などにより、都市部では平均気温が上昇する、いわゆるヒートアイランド現象が起こっています。都市化の進行に伴い港北区でも、その傾向がより顕著に見られます。



※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 緑被率の推移

出典：環境創造局資料を基に港北区が作成

表 港北区の緑被率（平成13～21年）

	平成13年	平成16年	平成21年
港北区	28.2%	27.8%	26.5%

出典：環境創造局資料

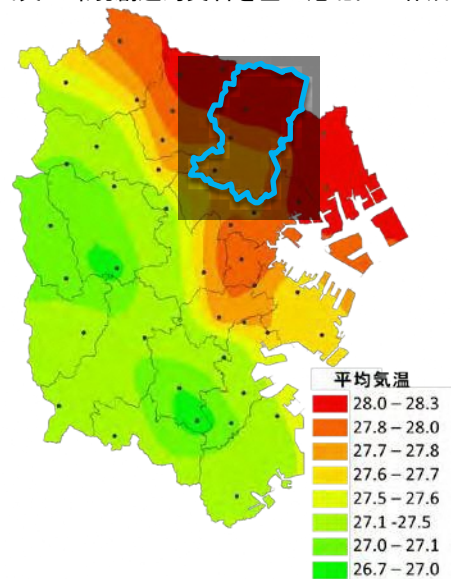
表 鶴見川水系（\*1）の生物確認の経年変化

	平成2年	平成5年	平成8年	平成11年	平成14年	平成17年	平成20年	平成23年
アユの確認 個体数	0	4	5	1	13	1	7	31
ゲンジボタル の確認(*2)	あり	あり	あり	なし	なし	あり	あり	あり
水草の確認 種類数	3	2	5	5	6	8	3	7

(\*1) 港北区に限定したエリアではありません

(\*2) 2地点の調査結果に基づく

出典：横浜の川と海の生物 第13報河川編をもとに港北区が作成



出典：環境創造局資料を基に港北区が作成

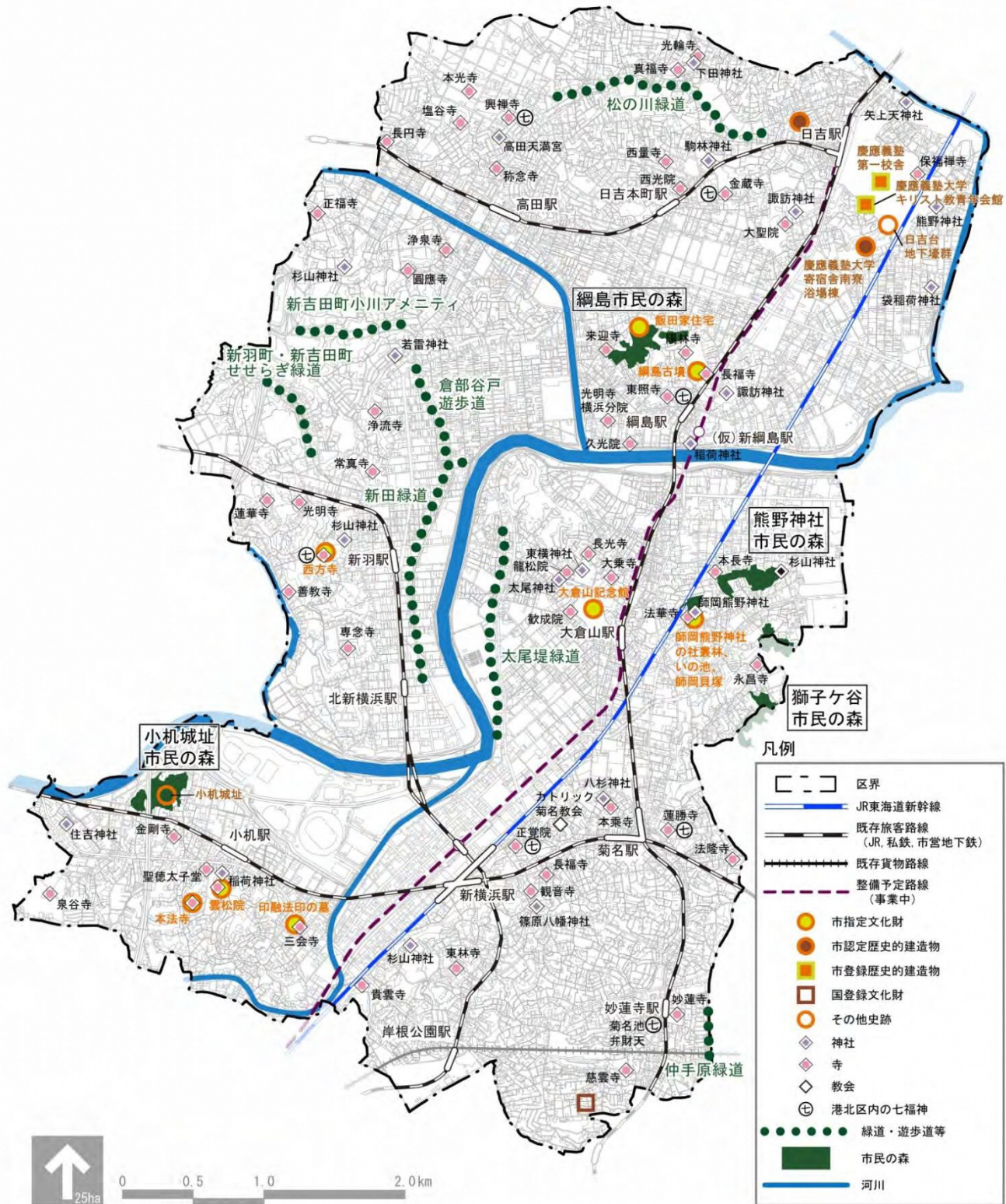
図 夏期の平均気温（平成25年7～8月）



## 7. 港北区の特性・魅力

港北区には、古墳や貝塚、城址などの史跡、熊野神社などの寺社、古民家や大倉山記念館などの歴史的・文化的に価値の高い資源が数多く

存在します。また、鶴見川をはじめとする河川や水路、丘陵地の緑など、港北区の特性である自然環境を活用した緑道・遊歩道、市民の森等が、区民の憩いの場をつくり出しています。



出典：港北区資料

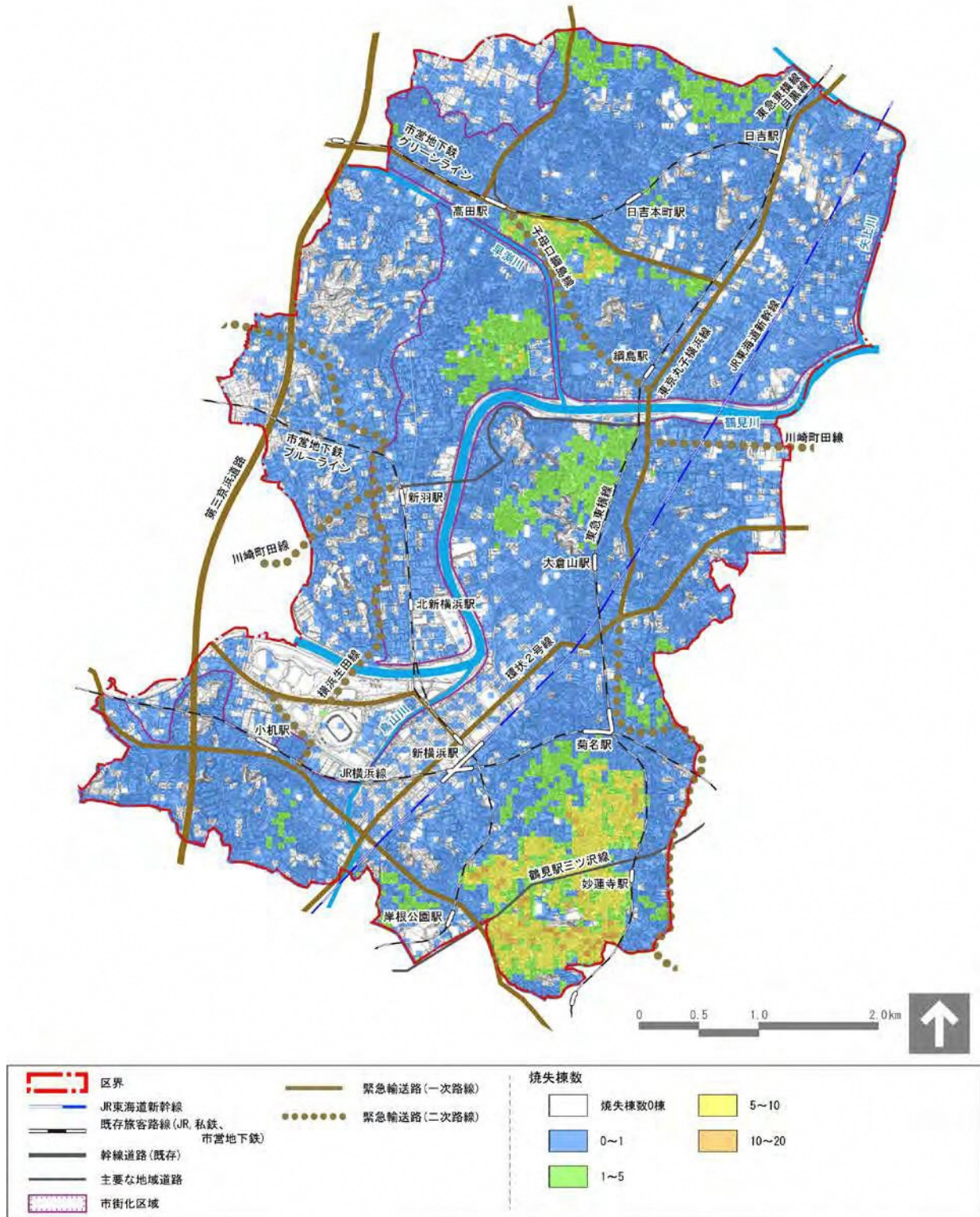
図 魅力資源の分布



## 8. 防災

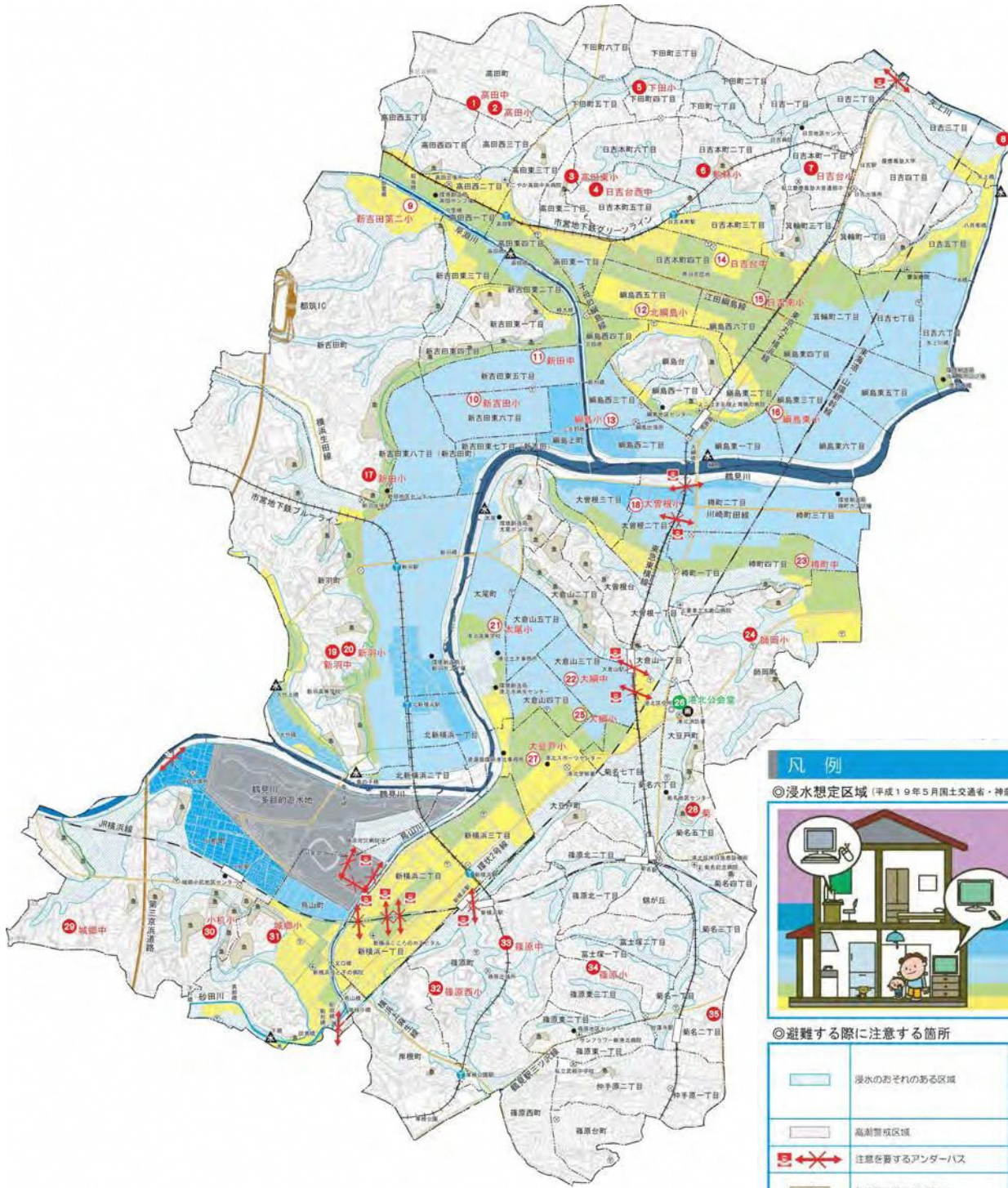
元禄型関東地震被害想定では、50mメッシュでの焼失棟数 10 棟以上の区域が、区の南部に多く分布しています。

概ね 150 年に 1 回程度降るとされている降雨（2 日間で約 405mm の大雨）による浸水想定区域は、鶴見川を中心に広がっています。



出典：「横浜市防災計画」をもとに港北区が作成  
 図 元禄型関東地震被害想定 焼失棟数マップ





### 凡例

◎浸水想定区域 (平成19年5月国土交通省・神奈川県指定 裏面①参照)

4.0m 2階の軒下までつかると想定  
3.0m  
2.0m 1階の軒下までつかると想定  
1.0m おとなの腰までつかると想定  
0.5m おとなのひざまでつかると想定

◎避難する際に注意する箇所

	浸水のおそれのある区域	河川沿いの低地、台地の谷戸など地形要因から浸水のおそれのある地域 ※地図上に表現するにあたり詳細に表現をすることができず、一部の地域に地盤の高いところが含まれている場合がありますのであらかじめご了承ください。
	高潮警戒区域	伊勢湾台風規模の台風による高潮によって陸地に影響を及ぼすおそれのある区域
	注意を要するアンダーパス	大雨時に水がたまりやすく、通行止めになる可能性がある箇所
	急傾斜地崩壊危険区域	がけの高さが5m以上、人家などに被害を与えるおそれのある区域で、市域からの避難に基づき神奈川県が指定する区域 (平成19年3月現在)
	鶴見川多目的治水地 (国土交通省管理)	鶴見川が洪水となった場合に一路に川の水を貯めて河川のはん水を防ぐ施設 平常時は公園などとして利用されます。(洪水時には川の水が流入するので注意が必要です。)
	一級河川 (国土交通省管理区域) 浸水想定区域作成対象河川 (鶴見川、矢上川、早瀬川、鶴山川)	河川法準用河川 (横浜市管理)
	一級河川 (神奈川県管理指定区域) 浸水想定区域作成対象河川 (鶴見川、早瀬川、大瀬川、墨田川)	その他の河川 (横浜市管理) ※市街化区域のみ
	一級河川 (横浜市管理区域) 浸水想定区域作成対象河川 (鶴山川、砂田川、梅田川)	
	区界	主要道路 (国道・県道)
	町丁目界	避難所
	JR線・駅	測量観測所 (裏面②参照)
	私鉄線・駅	水位観測所 (裏面②参照)
	市営地下鉄線・駅	河川監視カメラ (裏面②参照)
	高志道路	

出典：「港北区洪水ハザードマップ (平成21年4月)」をもとに港北区が作成  
 図 洪水浸水想定区域 (平成19年4月国土交通省と神奈川県より公表)





## Ⅱ 港北区の将来都市像

### 1. まちづくりの課題

前章の港北区の現況や、昨今の社会経済状況の変化、目標年次である 20 年後の展望等を踏まえると、現時点のまちづくりの課題は次のとおりと考えます。

#### (1) 土地利用の調整

工業地から住宅地への転換がなされており、特に大規模な土地利用転換の場合、周辺地域と調和のとれた適正な誘導を図る必要があります。

また、丘陵部等における樹林地や農地の宅地開発が一部進むほか、市街化調整区域で土地利用の混在が一部見られ、樹林地や農地の保全と住宅地開発等のバランスを図る必要があります。

#### (2) 交通基盤の整備

区内の道路の混雑度は主要な道路を中心に高い傾向にあるため、安全に配慮した地域道路の整備と歩行者対策を行いつつ、未整備の都市計画道路整備を行う必要があります。

鉄道は神奈川東部方面線の整備により、区内の鉄道網が強化されることに伴い、駅前広場など誰もが楽しく快適・安全に移動できる歩行者空間を確保する必要があります。

#### (3) 水と緑環境の保全・地球温暖化への対応

鶴見川等の河川や丘陵地等におけるまとまった樹林地や農地、市街地に点在する小規模な緑地など、身近に触れることのできる自然環境が豊かなことは港北区の大きな特徴であり、これらの保全を図っていく必要があります。

また、自然環境の保全を中心に、ヒートアイランド現象や地球温暖化への対策を進める必要があります。

#### (4) 自然や歴史的資源を生かした魅力づくり

鶴見川等の自然的資源及び地域に残る寺社や古民家・洋館付き住宅等の歴史的資源を保全し、これらを生かした魅力あるまちづくりを進める必要があります。

#### (5) 活力の維持・創出

区内の様々な事業所、製造業においては、操業環境の保全を図る必要があります。

また、鉄道駅を拠点とした圏域形成を図る必要がありますが、特に新横浜都心は全国につながる広域交通ネットワーク拠点としての特徴を生かし、活力の拠点として更なる機能強化を図る必要もあります。

#### (6) 防災・減災の推進

地震対策、治水対策等による更なる防災性と、災害被害を最小化する減災性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進める必要があります。

#### (7) 生活のしやすさへの対応

総人口は現在のところ増加傾向にあり、年少人口も年々増えています。また、一方で地域によっては高齢化も進んでいるため、子育てしやすい環境づくりと高齢化への環境配慮を進め、誰もが生活しやすいまちづくりを行う必要があります。

## 2. 基本理念・将来のまちの構成と骨格

### (1) 基本理念

「全体構想」の基本理念や、区の現況・課題を踏まえて、まちづくりの基本理念を次のとおりにします。

**都市と自然が調和し、活力にあふれ  
安心して快適に暮らせるまちづくり**

### (2) 将来のまちの構成と骨格

まちづくりの基本理念を実現するため、将来のまちを構成する「新横浜都心と生活拠点」「鉄道」「道路」「水と緑の軸、緑の拠点」について、その骨格を明確にします。

#### ■新横浜都心と生活拠点

「全体構想」では、目指すべき都市構造として、横浜都心、新横浜都心の二つの都心の機能強化を図るとともに、郊外部では鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地形成を掲げています。港北区では、新横浜都心と生活拠点（新横浜都心エリア以外の鉄道駅）を次のように位置付けます。

##### □新横浜都心

新横浜、北新横浜、新羽、小机にまたがる新横浜都心においては、市の中核としての基盤整備を行うとともに、J R 東海道新幹線などによる広域交通ネットワークを生かした、商業・業務機能のほか、医療、福祉機能、大規模集客施設などを生かした交流機能など、多様な機能集積を図ります。

また、良好な住環境を維持し、自然環境を保全・創出します。

##### □生活拠点

各生活拠点では、駅を中心として、圏域の人口規模や構成に応じた、商業、生活サービス、福祉等の機能集積や基盤整備、地域交通の維持・充実を図り、効率的で利便性の高い市街地を形成します。

#### ■鉄道

区内の鉄道は、東急東横線・目黒線、J R 東海道新幹線、J R 横浜線、市営地下鉄ブルーライン、市営地下鉄グリーンラインで構成されています。更に、神奈川東部方面線の整備が行われており、横浜市西部方面や東京都心などとのアクセスの向上が図られます。

#### ■道路

幹線道路が区内の交通の骨格となる道路です。更に、高速横浜環状北線、高速横浜環状北西線により都心部・臨海部や東名高速道路との連絡が強化されます。混雑緩和及びさらなる広域的なアクセスの改善を図るため、幹線道路の整備を進めます。

#### ■水と緑の軸、緑の拠点

鶴見川等の河川と周辺の緑が一体となった「水と緑の軸」を中心に、水辺空間の魅力や生物多様性の向上を図ります。

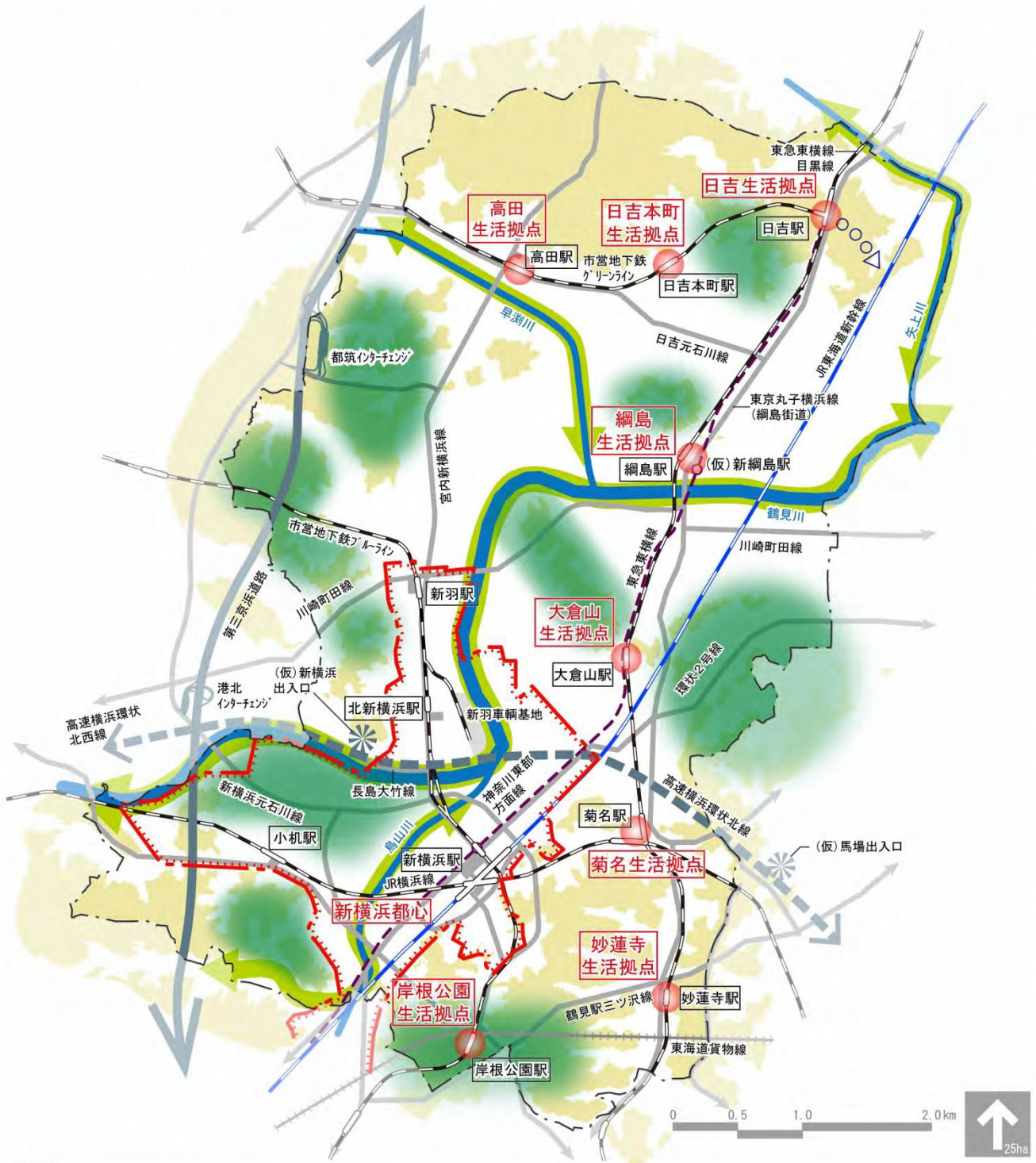
丘陵部や河川沿いに残る樹林地や農地は、そのまともりごとに「緑のゾーン」として保全・活用するとともに、周辺の自然環境とのつながりを確保します。

#### ■将来のまちの構成と骨格

以上を総合すると「将来のまちの構成と骨格」は次ページのようになります。



# 将来のまちの構成と骨格



## 凡例

鉄道		道路		都心と拠点		その他	
	JR東海道新幹線		高速道路 (既存)		新横浜都心		区界
	既存旅客路線 (JR、私鉄、市営地下鉄)		高速道路 (整備予定)		生活拠点		緑のゾーン
	既存貨物路線		高速道路出入口 (整備予定)				水と緑の軸
	整備予定路線 (事業中)		幹線道路				標高20m以上の丘
	鉄道 (計画路線)						



# Ⅲ 分野別まちづくり方針

## 目的と構成

### (1) 目的

この章は、前章までを踏まえ、まちづくりを構成する主要な分野ごとに方針をまとめていきます。

分野別まちづくり方針は、港北区全域を対象として、土地利用、交通、環境に加え都市の魅力や活力の新しい視点のテーマ分けを行い、それぞれ体系的にまちづくりの方針をまとめていきます。

分野別まちづくり方針を縦糸とするならば、次章の地域別まちづくり方針は横糸であり、両者が相まってまちづくりの方針を示します。

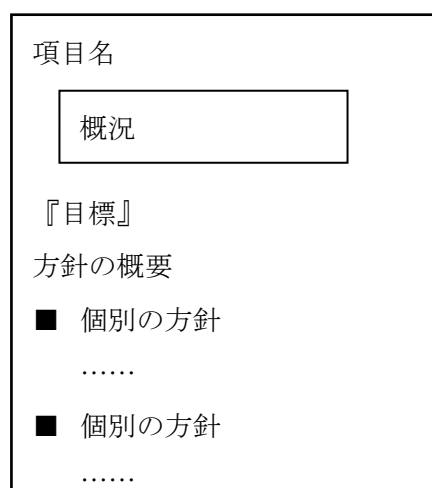
### (2) 構成

まちづくりの分野として次の項目に分けて次ページ以降、その方針を述べています。

1. 土地利用の方針
2. 都市交通の方針
3. 都市環境の方針
4. 都市の魅力の方針
5. 都市活力の方針
6. 都市防災の方針
7. 福祉のまちづくりの方針

これらの項目は関連し合い、明確に分類できるものではありませんので、重複して述べられていることもあります。

各項目の構成としては、まず概況と目標を掲げ、以下、方針の概要、個別の方針を述べていきます。(下図参照)



更に、「土地利用の方針」「都市交通の方針」「都市環境の方針」「都市防災の方針」については、本文に加え図示による説明として方針図を掲載しています。

# 1. 土地利用の方針

- ◎区内は、西側の市街化調整区域を除き、平地部、丘陵部とともに住居系の土地利用が主体となっていますが、JR横浜線、東急東横線の各駅周辺には商業系の、新横浜北部地区は業務系の土地利用が見られます。
- ◎平地部の新羽町、樽町などは工業系の土地利用となっていますが、住宅や店舗等の立地がなされつつあります。
- ◎西側の市街化調整区域では、農地が見られるほか、丘陵地に多くの緑が残されていますが、一部に土地利用の混在が見られます。

## 『機能的で秩序ある快適なまち』

港北区は、住居系を中心に様々な土地利用がなされています。住宅地、商業地、工業地、樹林地、農地、公園等が適切に配置された、機能的で秩序ある土地利用を実現します。

### ■住居系土地利用

- ・丘陵部では身近にある緑の保全と開発のバランスを図り、主に戸建て低層住宅を中心とした良好な環境となるよう誘導します。
- ・平地部では、戸建て住宅や良好な集合住宅を中心とした土地利用を進めるとともに、市街化区域における幹線道路沿道等では店舗、事務所等が住宅と共存した土地利用を進めます。

### ■商業・業務系土地利用

- ・新横浜都心では、広域交通ネットワークの拠点としての特性を生かし、業務、商業、交流、観光機能等、都心として多様な機能を集積するとともに、都市型住宅等と調和のとれた土地利用を進めます。
- ・各生活拠点では、駅勢圏の規模や地域特性に合わせて、商業・業務機能や、日常生活を支える生活・サービス機能等を集積し、住宅地との共存を図ります。

### ■工業系土地利用

- ・区東部の鶴見川沿いでは、工場などの操業環境を保全し、工業を中心とした土地利用を図ります。
- ・鶴見川、早渕川、鳥山川沿いの平地部では、中小規模の工場と戸建て住宅、集合住宅、店

舗等が混在しています。これらの地域については、工場の操業環境の保全を図ります。

- ・土地利用の転換に際しては、周辺地域への影響や、インフラ・公共施設等の状況を踏まえ、用途地域の変更や地区計画等の策定により、調和のとれた適正な土地利用を誘導します。また、土地利用転換後の地域の実状に応じて、適切な教育環境の整備に努めます。

### ■公園緑地等

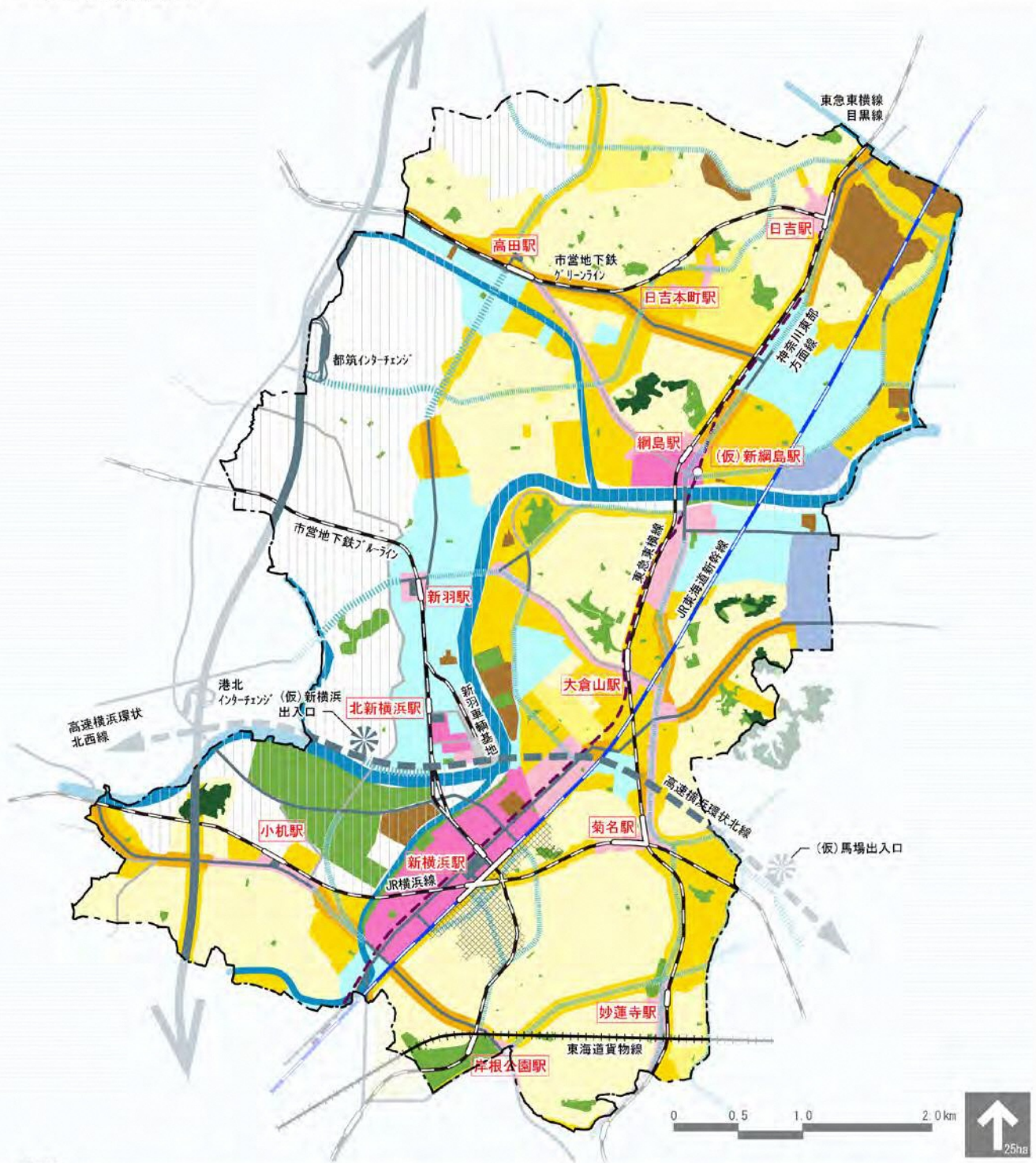
- ・都市公園については、それぞれの地域特性に配慮しながら整備します。
- ・区民が市街地で身近に触れることのできる緑地のほか、川沿いや郊外部などのまとまった緑地、西部から北西部にかけての農地、区内各地に点在する樹林地などを保全します。

### ■市街化調整区域の土地利用

- ・西部から北西部にかけての市街化調整区域では、市街化を抑制し、特別緑地保全地区等による樹林地の保全や、農業振興地域や農業専用地区等における優良な農地の保全を図ります。
- ・インフラ整備の状況を踏まえ、無秩序な市街化を抑制しつつ、既存の工場等が立地する地区においては、適切な土地利用を検討していきます。



# 土地利用方針図



## 凡例

鉄道	道路	住居系	商業系	緑地系
<ul style="list-style-type: none"> <li>JR東海道新幹線</li> <li>既存旅客路線 (JR, 私鉄)</li> <li>市営地下鉄</li> <li>既存貨物路線</li> <li>整備予定路線 (事業中)</li> <li>区界</li> <li>河川</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路 (既存)</li> <li>高速道路 (整備予定)</li> <li>高速道路出入口 (整備予定)</li> <li>幹線道路 (既存)</li> <li>幹線道路 (整備予定)</li> <li>幹線道路 (計画等)</li> <li>主要な地域道路</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>戸建て低層住宅を中心的な土地利用とする地域</li> <li>中高層集合住宅 (団地、マンション等) を中心的な土地利用とする地域</li> <li>戸建て住宅と集合住宅及び小規模な店舗等が共存する地域</li> <li>幹線道路沿道で、自転車による利用を目的とした施設を中心に、住宅等が共存する地域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業、業務機能と、高度利用された住宅とが複合・共存する地域</li> <li>商業、業務機能を中心的な土地利用とし、住宅等が共存する地域</li> <li>工業系</li> <li>中小規模の工場と戸建て住宅、集合住宅、商店等が共存する地域</li> <li>工場、倉庫等を中心的な土地利用とする地域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公園、緑地等</li> <li>市民の森</li> <li>その他</li> <li>市街化を抑制すべき地域</li> <li>大規模公共施設・大学等</li> <li>土地利用の方針を検討中の地域</li> </ul>

## 2. 都市交通の方針

### ◎公共交通

- ・鉄道については、東急東横線・目黒線は日吉駅までの複々線化によって混雑が緩和され、更にみなとみらい線や地下鉄副都心線との相互乗り入れによって、利便性が高まりました。また、神奈川東部方面線の整備の推進によって、新横浜都心から東京都心方面や、横浜西部方面へのさらなるアクセスの向上が図られます。
- ・区内には急な坂等によってアクセスが困難な地域や、バス路線が不十分な地域も一部残っています。

### ◎道路

- ・区内の都市計画道路の整備が十分でないため、既存の幹線道路や東京丸子横浜線（綱島街道）などに交通が集中する結果、地域道路に通過交通が流入しています。
- ・東急東横線各駅周辺では、周辺道路が渋滞し、バスなどの運行に支障が生じています。
- ・高速横浜環状北線、高速横浜環状北西線の整備により、広域的な交通の利便性が向上します。

### 『生活と産業を支える利便性の高いまち』

公共交通や道路網の充実により、快適で速く安全に移動できる便利な区民生活を達成するとともに、広域ネットワークを生かして産業の競争力を支えます。

交通施設の整備にあたっては、歩行者空間の確保や環境負荷の低減など、区民生活に配慮して推進します。

### ■公共交通の整備推進・検討

#### ① 鉄道

- ・東京都心方面と横浜西部方面への利便性を向上させるため、神奈川東部方面線の整備を進めます。
- ・市域の主要な生活拠点へのアクセス向上が期待される横浜環状鉄道（日吉～鶴見間）について事業化を検討します。

#### ② バス

- ・最寄りの駅まで15分で到達できる交通体系を基本に、身近な生活交通として必要なバス路線を維持します。また、鉄道や幹線道路の整備を踏まえつつ、新たな交通手段確保に向けた地域活動へのサポートを行います。

### ■道路網の整備推進・検討

- ・高速道路、幹線道路、主要な地域道路の整備を進め、安全、快適に目的地に到達できるとともに、人と車が共存できる道路網の形成を図ります。

#### ① 高速道路

- ・高速横浜環状北線本線及び高速横浜環状北西線、港北ジャンクション（仮称）、新横浜出入口（仮称）、馬場出入口（仮称）の整備を進め、新横浜都心や各生活拠点と京浜臨海部、羽田空港方面をはじめとした広域的な交通利便性の向上を図ります。

#### ② 幹線道路

- ・区の南北を縦断する東京丸子横浜線（綱島街道）、宮内新横浜線及び東西を横断する川崎町田線、太尾線、菊名線、長島大竹線、大田神奈川線については、区内外の主要な拠点を結び市域の一体的なネットワークを構築するとともに、地域道路等への車の流入を減少させ、安全な交通環境を確保することを目的として、道路網の整備・形成を進めます。
- ・東京丸子横浜線（綱島街道）は、駅周辺の交通の円滑化や交差点の改善に伴う渋滞の解消及び安全な歩行者空間の確保に向けて整備します。
- ・高田日吉線は、日吉駅へのバス運行の円滑化及び歩行者の安全確保に向け整備を図ります。
- ・鳥山線は、鉄道による地域分断の解消を図ることを目的として、また、鳥山線と接続する横浜上麻生線は、駅周辺の交通の円滑化を目的として整備を図ります。

- ・新横浜駅周辺の都心整備に伴う人や車の集中に対応する新横浜元石川線、新横浜南口線、新横浜篠原線の整備については、まちづくりの進捗に合わせて取扱いを検討します。

### ③ 主要な地域道路、生活道路

- ・主要な地域道路と地区内の道路である生活道路については、交差点改良や自動車を減速させるための路面表示の工夫、電柱の移設等を行い、人と車が互いにより安全に通行できるよう整備を進めます。幅員4m未満の狭あい道路整備促進路線の拡幅整備を進めます。

#### ■歩行者空間の確保

- ・幅員が狭いなど歩行者空間が十分でない箇所では、地区計画、建築協定、街づくり協議指針等による壁面後退により歩行者空間の確保を進めます。特に、駅周辺、小学校周辺、バス通りを中心とした歩行者ネットワークを検討し、歩行者の安全を確保します。

- ・駅前駐輪場の整備や違法駐輪の対策などの自転車利用が円滑に行われる環境づくりなど、安全で快適な利用環境について整備を進めます。
- ・駅周辺については、違法駐車・放置自転車対策、違反広告物の撤去を進め、障害物のない歩行者空間を確保します。
- ・綱島駅東口周辺では、神奈川東部方面線の(仮称)新綱島駅の整備に合わせて、安全で快適な歩行者環境を形成します。

#### ■環境にやさしい交通施策の展開

- ・環境への負荷を低減し、低炭素型の都市づくりを実現するため、鉄道・バスなどの公共交通の更なる充実・利用促進や、徒歩や自転車で円滑に移動できるまちづくりを進め、過度なマイカー利用を抑制します。

#### ■バリアフリー化の推進

- ・高齢者、障害者をはじめ、誰もが移動しやすい社会を実現するため、公共交通や道路のバリアフリー化を推進します。





### 横浜市の鉄道ネットワークと港北区

横浜市の将来の鉄道ネットワークは右図のように計画されています。

横浜市の北部に位置する港北区は、東急東横線・目黒線、JR横浜線、市営地下鉄ブルーラインにより横浜都心と結ばれており、JR東海道新幹線により広域と連絡しています。また、現在事業中の神奈川東部方面線や計画路線である横浜環状鉄道の整備により市内各地との連携が強化されます。



出典：  
横浜市都市計画マスタープラン 全体構想  
平成25年3月  
都市交通の方針図(鉄軌道)

### 横浜市の主要道路網と港北区

横浜市の将来の主要な道路網は右図のように計画されています。

横浜市の北部に位置する港北区は、第三京浜道路によって都心や東京と結ばれているとともに、環状2号線や横浜環状道路によって市内各地域と連絡することになります。



出典：  
横浜市都市計画マスタープラン 全体構想  
平成25年3月  
都市交通の方針図(高速道路)



### 3. 都市環境の方針

- ◎鶴見川等の河川が作り出す水辺空間と川沿いの平地部、そして丘陵部からなっており、それぞれ特徴的な自然環境を有しています。
- ◎水辺空間は、区民のやすらぎと潤いを高める場所として、更には、豊かな生物多様性を育む場所として、大切な資源となっています。
- ◎平地部では、市街化が進み、緑は少ない状態にあります。丘陵部には、斜面緑地をはじめとする樹林地や農地が分布しています。樹林地は一部が公園や市民の森などとして活用されていますが、市街化の進行により減少する傾向にあります。また、農地は主として区北西部に分布し、一部は、まとまりのある農地として農業振興地域に指定されています。
- ◎ごみの不法投棄などは関係者の努力により改善が図られたものの、引き続き快適な空間づくりの取組が必要です。

#### 『水と緑にふれあえる潤いのまち』

人と自然が共生する、潤いある快適環境のまちをつくるため、自然環境の保全・再生・創造を進めます。このため、鶴見川をはじめとする水辺空間の魅力化を図るとともに、残された緑を様々な方策により保全・活用します。また、市街地の緑化を進め、水と緑の軸を形成します。

#### ■水と緑の軸を大切にした生物多様性の実現をめざす鶴見川を生かしたまちづくり

- ・河川敷を利用し、憩いの場として活用するとともに、周辺に位置する公園等のレクリエーション施設とを結ぶネットワークの形成を図ります。
- ・水と緑の軸となる鶴見川、鳥山川、早渕川、矢上川の親水性を高めるとともに、菊名池、白幡池、篠原池、いの池等の池とその周辺を一体として保全し、生物多様性の豊かな環境としていきます。
- ・生き物の生息・生育環境に適した、まとまりのある緑地や水辺を保全します。

#### ■緑のゾーン、緑の保全・活用

- ・残された緑をできる限り保全するとともに、区民のレクリエーションの場となる運動公園、地区公園、近隣公園をその地域・地形に合わせて特色ある公園として整備します。また、街区公園の適正配置を進めます。
- ・区内の主な公園や残っている貴重な樹林地等を中心とする一帯を緑のゾーンとして位置

付け、周辺の緑や水辺などの資源を生かして、生物多様性にも配慮しながら、一体的に保全・活用します。

- ・樹林地については、特別緑地保全地区、市民の森、緑地保存地区、源流の森保存地区等、多様な緑地保全施策による保全に努めます。
- ・師岡町公園から岸根公園にかけての一带は横浜市水と緑の基本計画において「市街地をのぞむ7つの丘」に位置付けられており、多様な緑地保全施策により樹林地の保全に努め、平地部から見た丘の緑の景観を形成します。

#### ■農地の保全・活用

- ・農業振興地域内の農用地区域を保全し、農業専用地区の指定を進めます。
- ・区民の憩いと農体験の拠点となる農園付公園を整備します。
- ・共同直売所や果物を収穫体験できる農園などの整備を支援し、地産地消の推進による農業振興を図ります。

#### ■まちの緑化/ヒートアイランド対策

- ・区民、事業者、行政それぞれが少しずつ緑を生み出していくことによって、区全体が花や緑に包まれ、歩いていて楽しいまちを目指します。
- ・区民に身近な花や緑の空間を地域の魅力として発信し、区民と行政が一体となってまちの緑化を推進する施策を行います。



- ・道路や駅周辺等の緑化、公園の適正な整備を進めるほか、学校等の教育施設では、花や木を増やし、緑のオープンスペースとして地域に開放された空間を目指します。
- ・大規模な開発事業が行われる際には、既存の緑の保全、活用を図るとともに、緑の空間を創造するよう誘導します。
- ・建築計画における緑化の推進や、道路のすず風舗装（保水性舗装と遮熱性舗装）の導入を促進します。

#### ■環境にやさしい交通体系の形成

- ・低炭素型の都市を形成するために、神奈川東部方面線などの整備や横浜環状道路、幹線道路等による体系的な道路網を整備し、公共交通の利便性を高めることにより、環境負荷を低減します。
- ・燃料電池自動車や電気自動車等の次世代自動車の普及促進を図ります。
- ・歩行者ネットワークの整備や自転車による快適な交通環境の整備に努めます。

#### ■効率的なエネルギー利用の推進

- ・東日本大震災以降、エネルギー効率の良い都市施設、建築物、設備への転換が求められていることから、開発事業の際には、再生可能

エネルギーやコージェネレーションシステム等の導入や「CASBEE横浜」（横浜市建築物環境配慮制度）の普及などにより、効率的なエネルギー利用を推進します。

- ・道路、上下水道については、施設更新に際して、エネルギー効率の高い資材、設備の導入を進めます。
- ・住宅地開発に際しては、スマートシティの推進を誘導します。

#### ■資源循環型都市の形成

- ・資源を効率的に循環させるため、廃棄物の3R（リデュース：発生抑制、リユース：再使用、リサイクル：再生利用）、雨水や下水処理水の再利用を進めます。

#### ■生活環境保全取組の推進「快適空間・港北」

- ・大気汚染対策、水質汚濁対策、化学物質対策、騒音・振動対策などを進めます。区民の協力により、不法投棄対策が成果をあげた地域や違反広告物の撤去に取り組みつつある地域がありますが、引き続き区民の協力により、不法投棄防止対策や、違法駐車・放置自転車等のないまちづくり、違反広告物の撤去やポイ捨ての防止運動を推進します。

# 都市環境方針図



## 凡例

	緑のゾーン		市民の森		農業専用地区		JR東海道新幹線		高速道路 (既存)		幹線道路 (計画等)
	水と緑の軸		風致地区		市街地をのぞむ7つの丘		既存旅客路線 (JR, 私鉄, 市営地下鉄)		高速道路 (整備予定)		主要な地域道路
	標高20m以上の丘		特別緑地保全地区		農業振興地域		既存貨物路線		高速道路 出入口 (整備予定)		幹線道路 (既存)
	緑道		農業振興地域		整備予定路線 (事業中)		高速道路 出入口 (整備予定)		幹線道路 (整備予定)		区界
	公園		農用地区域		河川						



### コラム：港北 水と緑の学校

「港北 水と緑の学校」では小学校ごとに参加する「環境学習講座」のほか、親子で参加できる「地域交流会」、またこれらの活動を報告する「展示会」を行っています。

平成 16 年の事業開始以降、年々参加を希望する学校が増え、参加者数は 1,500 人を超えるようになりました。

講座前の鶴見川や早瀬川などに対するイメージは、「汚れている」、「ごみが多い」、「生きものが少なそう」といったものがほとんどですが、参加した子どもたちからは「意外と水がきれいで、生きものもいっぱいいてびっくりした」という感想もあり、その驚きと楽しさが伝わります。



### コラム：錦が丘地区の地域緑化

菊名駅に近接した「錦が丘地区」は、大正 15 年に東急東横線が開通したことに伴い開発された住宅地です。昭和 9 年に皇太子の誕生を祝って、区民が桜 335 本と楓 100 本の街路樹を植えました。

その街路樹の保全をきっかけに、地域の緑化への意識が高まり、緑あふれる潤いのあるまちへ育て、豊かな魅力として次世代に伝えることを目標に、平成 20 年から区民による緑化活動が行われています。平成 22 年には「錦が丘地区地域緑のまちづくり会」が設立され、市の「地域緑のまちづくり事業」により「錦が丘地域緑化計画」を策定するなど、緑を生かした住環境を保全する体制がさらに整ってきました。



### コラム：地産地消の推進—高田地域ケアプラザ直売所

区内では様々な地域で直売所を通じた地産地消の取組が行われています。その中で、高田地域ではケアプラザを直売所として活用し、地産地消を推進しています。

その他にも、農産物収穫付き料理教室の開催やトレッサ横浜での直売所の開設支援、さらに農家と保育園の連携（南日吉保育園・大倉山保育園）、平成 20 年から農業再発見マップ「ほくほく港北」や「港北エコアクション通信」を発行し、区内で栽培されている野菜や果物、花情報の他、生産者へのインタビューや直売所情報などを掲載するなど、地産地消の取組が推進されています。





## 4. 都市の魅力の方針

- ◎中心部を流れる鶴見川は、古くから地域の暮らしと関わっており、今も「鶴見川と関わりがある」と感じている区民が7割に達しています。大きく蛇行する鶴見川や矢上川などの支流、丘陵部、谷戸、平地部が入り組んだ多様な自然環境を作り出しています。これらの景観や見晴らしの良い場所、古民家・寺社・近代建築などの歴史的建造物などが、区を特徴付ける地域資源となっています。
- ◎港北区の魅力を高める要素として、まちの見え方（景観）があります。周辺の景観に配慮した建築物や、自主的に定めたルールに基づいて街並みをつくり出している地区も多いとは言えず、景観の魅力づくりが望まれます。

### 『港北区らしい個性と魅力があふれるまち』

区を特徴付ける地域資源である鶴見川を生かした魅力づくりを進めます。鶴見川と周辺環境が織りなす自然環境、見晴らしの良い場所、歴史的建造物などの地域資源を活用して魅力づくりを図ります。

#### ■鶴見川を生かした魅力づくり

- ・区のシンボリックな空間である鶴見川及びその支流において、川やオープンスペースを生かした良好な景観形成を進めます。
- ・川沿いのポケットパークなど、まちと川をつなぎ、市民が川に親しむことのできる空間を整備します。
- ・鶴見川沿いの散策路から、既存の緑道、区内の歴史的資源や自然的資源、見晴らしの良い場所を巡る散歩道の整備などにより、区民が魅力スポットにアクセスしやすくします。

#### ■歴史的・文化的資源を生かした魅力づくり

- ・区内には、貝塚や城址などの遺跡や史跡、江戸時代以前からの寺社や古民家、蔵、土木構造物のほか、大倉山記念館をはじめとする近代建築や洋館付き住宅などの歴史的な建造物が多く残されています。また、慶應義塾大学や大倉山梅林などの文化的資源もあります。まちの中に残るこれらの歴史的・文化的資源の保全や周辺環境の整備を図りながら、後世に継承できる魅力的な景観づくりに努めていきます。
- ・これら市民が支える貴重な資源を様々な形で

周知するとともに、個人住宅など非公開の施設を一時的に公開するイベント、施設巡りのツアーなどの開催による活用を図ります。

#### ■見晴らし、眺望点の発掘、活用

- ・区民の協力により、地域の資源として活用できる見晴らしの良い場所（眺望点＝ビューポイント）を発掘し、活用する方法について検討します。
- ・区の特徴となっている平地部から望む丘の景観については、樹林を保全・育成することにより、その魅力を維持します。

#### ■都市デザインによる魅力づくり

- ・住宅地や商店街において、魅力的な街並みづくりを区民とともに進めるため、地区計画や建築協定、地域まちづくりルール、景観協定等によるルール化を図ります。
- ・駅周辺は積極的に緑化するとともに、公共空間や建築物などのデザインにより魅力的な景観づくりを進めます。
- ・道路や鉄道、橋梁等の都市施設の整備に際しては、周囲の環境との調和を考え、景観を損なわないよう配慮します。
- ・自然的資源を生かし、港北区らしい季節感豊かな魅力ある景観づくりに努めていきます。

## コラム：地域資源を生かしたイベント①

### 小机城址まつり

小机城址まつりは、区内の歴史的資源である小机城址の由来・歴史について広く区民に理解してもらうとともに、「スポーツ・健康・福祉」が融合した魅力ある街づくりを推進し、地域の観光振興を図ることを目的として、毎年春に開催しています。

小机城址まつりの武者行列・パレードでは、区内の小中学生による少年少女武者隊・小机小マーチングバンド・城郷小子供神輿・鳥山囃子・消防音楽隊をはじめ約 500 人が参加しています。また舞台では、小机城址太鼓・「武者」出陣式・城郷中吹奏楽ほか盛りだくさんの催しが見られます。



## コラム：地域資源を生かしたイベント②

### 大倉山記念館と大倉山公園梅まつり

横浜市大倉山記念館は、実業家の大倉邦彦により昭和 7 年に大倉精神文化研究所の本館として建設されました。昭和 56 年に横浜市が寄贈を受け、保存改修を行い、音楽ホールやギャラリーをもつ文化的施設として生まれ変わりました。平成 3 年には横浜市指定文化財に指定され、地域に密着した多様な芸術・文化の催し物が多数行われる文化施設として市民に親しまれています。

大倉山記念館の周辺に大倉山公園の梅林があります。ここで昭和 6 年に梅祭りが始まり、現在も春の観梅会を中心ににぎわいが続いています。面積 1.1 ヘクタールの敷地に、32 種類約 200 本の梅が植えられています。



横浜市大倉山記念館



大倉山観梅会

## コラム：綱島駅周辺の歴史を生かしたまちづくり

綱島地域では昭和初期に「日月桃（じつげつとう）」という桃の生産が盛んに行われました。その後、鶴見川の氾濫や戦争の影響により生産は衰退しましたが、「日月桃」を使った地ビールの生産を通じて、歴史を生かした地域ブランドの開発が行なわれています。

飯田家住宅は江戸前期から綱島地域の北部の名主を務めた屋敷で、茅葺の主屋と長屋門、背景の森や屋敷内の墓地、掘割の一部などが、所有者の手により保全されています。横浜市指定文化財に指定され、歴史を生かした取組などを通じ、地域の歴史を伝えています。



日月桃と綱島桃エール（ビール）



飯田家住宅 長屋門

## 5. 都市活力の方針

- ◎神奈川東部方面線の整備によって、相鉄線沿線から（仮称）羽沢駅を經由し新横浜駅から東急東横線・目黒線日吉駅へ連絡することから、東京方面や横浜西部とのつながりが強くなり、さらに高速横浜環状北線、高速横浜環状北西線により、都心部・臨海部や東名高速道路との連絡が強化されます。
- ◎新羽、綱島東部、樽町に工場などの産業施設が立地していますが、近年、住宅地等への土地利用の転換がなされています。
- ◎商業機能は新横浜都心と東急東横線沿線の拠点駅や幹線道路の沿道を中心に、大型商業施設や商店街が立地し、にぎわいを見せています。
- ◎新横浜駅を中心とした地区は、新横浜都心として位置付けられ、業務、商業、文化、スポーツ等の施設が集積し、横浜市の広域拠点として機能しています。

### 『未来への活力を生み出すまち』

新横浜都心を中心に業務・商業施設や観光施設等の集積及び機能強化を図り、雇用やにぎわいを創出します。鶴見川沿いの準工業地域等においても、都市型工業等による活力を維持します。

#### ■新横浜都心

- ・新羽、羽沢地区を含む新横浜都心は、東海道新幹線の新横浜駅をはじめとして、市営地下鉄ブルーライン、JR横浜線が運行しており、更に神奈川東部方面線の整備によって、交通の拠点性がこれまで以上に高まります。
- ・道路は、環状2号線をはじめとして、第三京浜道路の港北インターチェンジ、高速横浜環状北線の整備により、都心部・臨海部や東名高速道路との連絡が強化されます。これらの整備により、一層の活性化が期待されます。
- ・新たな産業系業務施設や高次都市機能施設の集積を図り、集客人口の多い、区及び市の活力拠点として機能強化を図ります。
- ・新横浜駅南部地区の整備については、駅周辺の回遊性や道路交通のネットワークを考慮し、駅周辺の基盤整備を進めていきます。

#### ■産業機能強化

##### ① 工業

- ・東京都心、横浜都心に近く、道路・鉄道などの広域的な交通ネットワークが整備されています。この交通利便性を生かして、区内には工場や事業所が数多く立地しており、ITや技

術集約型産業の集積を図ります。

- ・新羽、綱島東部、樽町の鶴見川沿い等には、工場が集積し、優れた技術力を有しています。このことを地域の魅力として発信する等、区民が製造業とふれあえる施策を進め、製造業の活力の維持を図ります。

##### ② 商業

- ・各鉄道駅の商業施設や商店街を中心に、それぞれ駅ごとに個性ある商業拠点形成を図ります。
- ・大規模商業施設については、周辺地域への環境や交通状況等への影響等を考慮しながら、調和のとれた適正な施設の誘導を図ります。

##### ③ MICE・観光

- ・新横浜都心は、全国につながる広域交通ターミナルや道路ネットワークの特性を生かし、横浜国際総合競技場、横浜アリーナ、テーマパーク等の様々な観光資源や都市型ホテル等を活用して、MICE・観光の役割も担います。

#### ■区民活動活性化

- ・町内会などの地域組織の活動や、子育てや環境などのテーマに即した区民の活動を支援しながら、地域の活力を高めていきます。
- ・区民の身近な文化活動の拠点となる施設として区民文化センターの整備を進めるほか、それ以外の区民利用施設は必要に応じて整備・充実を図ります。



### コラム：新横浜の集客施設

横浜国際総合競技場は収容人数 72,000 人で、平成 14 年の FIFA ワールドカップサッカー大会™の決勝戦が行われました。会場はサッカーだけでなく多様なイベントも開催されています。

横浜アリーナは 17,000 人収容のイベントスペースです。横浜市の成人式もここで行われ、集客ゾーンとしても機能しています。

新横浜スケートセンターは 2,500 人の収容で、アイスホッケーやフィギュアスケートのイベント等が開催されています。

新横浜ラーメン博物館はフードテーマパークのパイオニアとして平成 5 年に開設され、年間約 90 万人の集客力を維持し、近年はさらに海外から集客の増加も目指しています。



横浜国際総合競技場



横浜アリーナ



新横浜ラーメン博物館

### コラム：区民活動の事例①

#### 新羽駅周辺街づくり協議会の活動

新羽の新駅開業前の平成 4 年に、地権者、事業者、区民が協議会を設立し、駅周辺の街のルールづくりに基づくまちづくり活動を進めています。

平成 8 年に建築協定、平成 13 年に地区計画とまちづくり協定を策定しました。平成 19 年には「ヨコハマ市民まち普請事業」により「アートウォーク」と道路用地の暫定利用広場「ポケットパーク」を完成させました。また、平成 25 年には違法駐輪対策として、新羽小学校や新羽連合町内会と協働して歩道上に小学校児童の絵画の貼り付けを行い、放置自転車防止に精力的に取り組んでいます。



新羽アートウォーク



歩道へ絵の貼り付け

### コラム：区民活動の事例②

#### 街カフェ大倉山ミエル・大倉山おへそ・まめど SPACE 結の活動

「街カフェ大倉山ミエル」は、大倉山エルム通り商店会の発意により、平成 22 年に誕生して以来、市民グループの交流の場として様々な活動を生み出してきました。平成 26 年に活動の拠点を「まめど SPACE 結」に移し、更なる活動の広がりが期待されています。

「まめど SPACE 結」は、地域活動拠点として地域に貸し出しを行い、料理教室や茶話会などの開催を通じ、区民の交流を広げています。

平成 26 年には、「ヨコハマ市民まち普請事業」により、地域の情報発信・交流拠点「大倉山おへそ」が商店街との協働により生まれました。子育て世代のネットワーク拠点、商店街のイベントのサポート等新しいコミュニティビジネスの芽が期待できる活動拠点として、様々な活動が始まっています。



大倉山ミエルの活動の様子



まめど SPACE 結

## 6. 都市防災の方針

- ◎かつて鶴見川の中流域に属する港北区では、上流域の宅地開発による保水・遊水機能の低下に伴い、河川の氾濫が頻繁にありました。その後、総合治水対策が進み、平成 15 年より鶴見川多目的遊水地の運用が開始され、洪水に対する安全性が高まりました。
- ◎東日本大震災及び阪神淡路大震災の教訓を受け、災害に強いまちづくりが急務とされています。平成 24 年 10 月に公表された新たな被害想定によると、港北区では、揺れによる建物被害、液状化による建物被害、急傾斜地による建物被害等の件数が、市内 18 区の中でも比較的大きいと予想されています。
- ◎小中学校のうち 28 か所を地域防災拠点に指定し、震災時の避難場所のほか、在宅被災者支援のための情報発信拠点、住民による救助・救護活動拠点及び他都市からの救援物資などの配布場所としての機能を備えています。
- ◎洪水被害や内水被害、崖崩れなど予想される地域があります。各情報については、区役所で作成している「防災マップ」のほか、「洪水ハザードマップ」、「内水ハザードマップ」「土砂災害ハザードマップ」等により災害警戒区域が確認できます。

### 『安心して暮らせる災害に強いまち』

区民の誰もが安心して日常生活を送ることができるよう、災害が発生しても区民の安全が守られ、被害を最小化する減災の取組を進め、早期に都市機能が復旧する、災害に強いまちづくりを進めます。

#### ■地震に強いまちづくり

- ・災害対策本部となる区庁舎、地域防災拠点となる学校施設、福祉施設や病院などの計画的な耐震化整備を進めます。
- ・橋梁等の補強を行い耐震性の向上に努めます。また、災害時に上下水道、ガス、電気などのライフラインを早期復旧するため、事業者と連携し耐震化を進めます。
- ・緊急輸送路、緊急交通路及び災害発生時に拠点となる施設からこれらに至るまでの路線（災害時重要拠点アクセス路）について、沿道の建築物の耐震化を図り、救急・物資輸送を支えるネットワークを強化します。
- ・地域住民による身近な公園、農地等を活用した「いっとき避難場所」の選定を支援し、地域防災力の強化を図ります。

#### ■火災に強いまちづくり

- ・火災・救急などの緊急活動等に支障となる幅員 4 m 未満の狭あい道路について、整備促進路線を重点的に拡幅整備します。
- ・消火栓使用不能時の有効な消防水利確保策と

して、防火水槽を計画的に整備するほか、プール、河川などの水を消防水利として利用します。

- ・緑地には、延焼を防止する緩衝帯や避難路としての機能があります。住宅の緑や街路樹など市街地の緑を充実させ、防災機能の向上を図ります。

#### ■風水害に強いまちづくり

- ・河川改修、下水道施設の整備、雨水を蓄える農地・山林の保全など、総合的な治水対策を進めます。
- ・区内の鶴見川の堤防は、洪水防止のため浸透対策を進めます。
- ・危険性の高い崖について、助成金制度の活用により、崖地の改善を図ります。

#### ■地域防災拠点を中心とした防災まちづくり

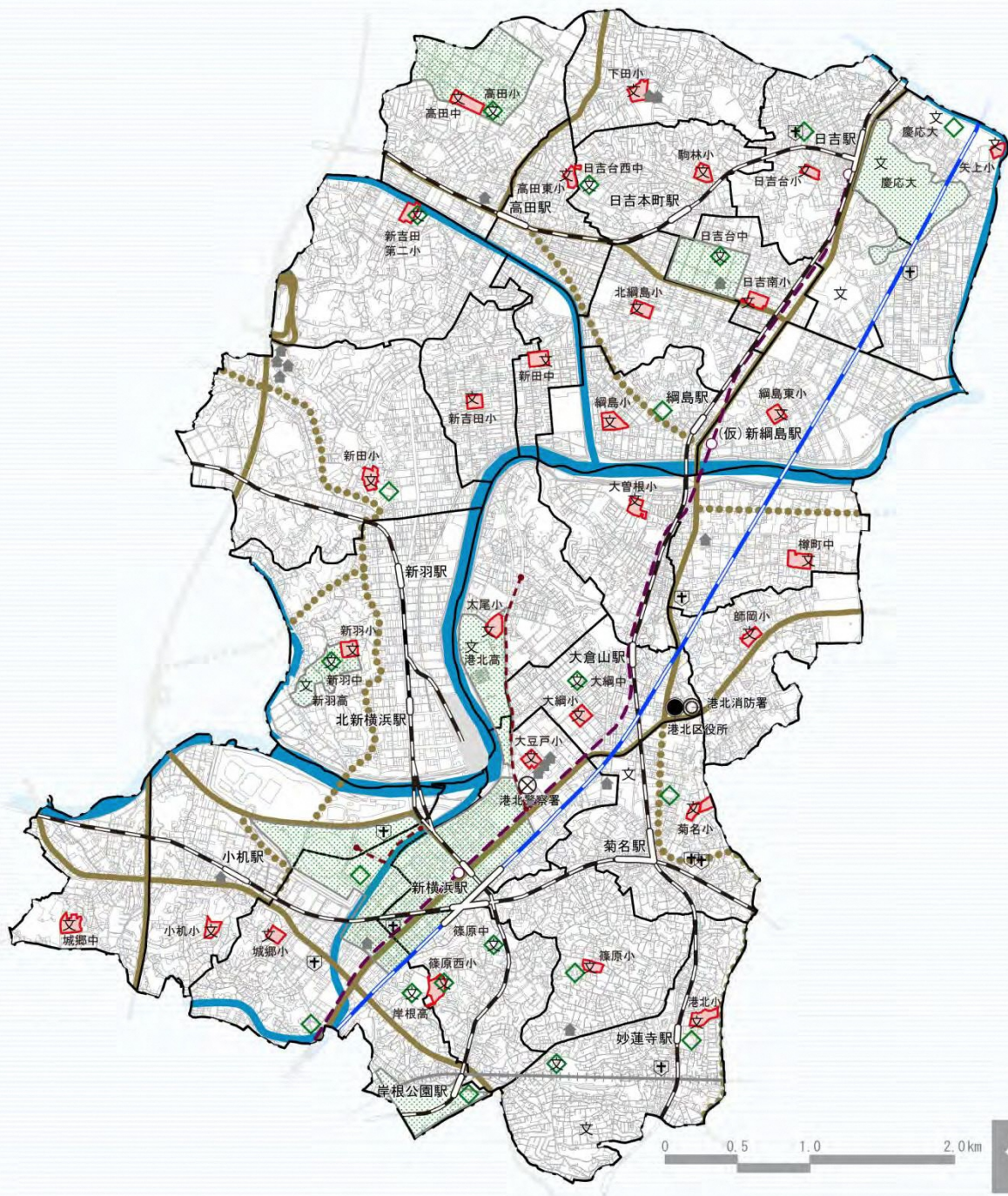
- ・地域防災拠点を中心とした、防災の取組支援を進める中で、地域防災力の更なる強化を図ります。
- ・住民参加による災害に強いまちづくりを進めるために、地域防災に関する情報をより一層提供します。
- ・地域防災拠点への避難路の確保など、災害発生時に、より早期に共助が行われるまちづくりを進めます。

## ■生活拠点及び新横浜駅周辺の発災時の対策強化

- ・区内の各駅を中心とした生活拠点では、拠点毎の特性に応じた防災機能の強化を図り、各生活拠点の連携によって、災害にも対応できる都市構造を目指します。
- ・大規模地震発生時における帰宅困難者の集中による混乱を回避するため、鉄道事業者等と連携し、安全対策の強化を図ります。特に新横浜駅周辺では、周辺の事業者との相互の連携のもと、発災時の対策強化を図ります。



# 都市防災方針図



	区界		地域防災拠点	文	学校		震災時避難区域
	河川		広域避難場所	+	病院		
	JR東海道新幹線		特別避難場所				
	既存旅客路線 (JR、私鉄、市営地下鉄)		補充的避難場所				
	既存貨物路線		緊急輸送路(一次路線)				
	整備予定路線 (事業中)		緊急輸送路(二次路線)				
			災害時重要拠点アクセス路				

## 7. 福祉のまちづくりの方針

◎平成5～7年度、新横浜駅周辺を福祉のまちづくり重点整備地区として指定し、バリアフリー整備を進めてきました。  
◎平成9年4月に施行された横浜市福祉のまちづくり条例は、平成24年12月に全面的に改正（公布）されました。この改正で、建築物バリアフリー条例との一本化によりソフト・ハードの両輪の取組が明確になり、整備基準が社会環境の変化や技術の進展等に迅速に対応できるような内容になるなど、今まで以上に福祉のまちづくりへの取組が強化されました。

### 『誰もが生活しやすい福祉のまち』

高齢者、障害者、子どもなど、誰もが生活しやすく、楽しく健康的に交流がもてる福祉の観点から建築物や道路、公園、公共交通機関の施設などの整備を行います。

また、区民が自ら「健康づくり」ができるよう、鶴見川等の自然環境を生かし、暮らすことで健康づくりにつながる施設整備を推進します。

### ■誰もが利用しやすい施設の整備

- ・官公庁舎や福祉・医療・教育・文化・集会施設、公共交通機関の施設について、エレベーター・身障者用トイレ・手摺の設置、段差の解消等を施設所有者又は管理者に求めています。特に菊名駅については、西口及びJR改札内にエレベーターを設置し、駅舎のバリアフリー化を図るとともに、JR新駅舎の建設により乗り換え通路の改善を図ります。
- ・鉄道やバスなどについて、誰もが安全かつ円滑に利用できる施設を整備するよう、交通事業者に働きかけていきます。
- ・集合住宅の建設にあたっては、高齢者や障害者等も安全に利用できるように配慮して整備するよう、事業者に対して働きかけていきます。
- ・道路は、歩道の十分な幅員の確保に努めるほか、視覚障害者誘導用のブロックや信号機等を整備していきます。

### ■健康づくりにつながる施設の整備

- ・歩きやすく、外出しやすくすることで健康づくりにつながるよう施設の整備を進めます。
- ・遊歩道や緑道、急な坂道や道路内の階段に歩行

者が休憩できるようなベンチを、あわせて階段には手摺をそれぞれ必要に応じて設けます。

- ・公園は、地形などの特性を踏まえながら、入口・園路・附帯施設について、幅員の確保や勾配の緩和、段差の解消に努めます。
- ・河川敷と周辺の歩道や緑道について段差の解消等を進めることにより、川を中心とする回遊性の向上とバリアフリーのネットワーク化を図り、高齢者や障害者等、誰もが川に親しめる「福祉の川づくり」を検討していきます。

### ■福祉のまちづくりの推進

- ・福祉・保健・医療施設が集積している新横浜駅周辺や、今後まちづくりを行う神奈川東部方面線（仮称）新綱島駅周辺等では、関係者の連携等により、福祉のまちづくりを進めます。
- ・保育所は東急東横線沿線を中心に、ニーズの高いエリアでの整備を進めます。また、子育て世代の交流・支援施設の整備を促進するとともに、福祉施設等の高齢者や障害者のための居場所づくりを進め、誰もが暮らしやすいまちづくりを進めます。
- ・「ひっとプラン港北（港北区地域福祉保健計画・港北区地域福祉活動計画）」等、区民と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。

### ■情報の提供

- ・福祉のまちづくりについての情報を収集・提供するほか、横浜市が進める福祉のまちづくりやユニバーサルデザインに対する市民や事業者の理解がより深まるよう努めます。



## コラム：ひっとプラン港北

港北区では平成 18 年 3 月に地域福祉保健計画「港北 FFF」を策定し、地域の課題解決に取り組んできました。平成 23 年度から次期計画として、港北区の「港北区地域福祉保健計画」、港北区社会福祉協議会の「地域福祉活動計画」を一つにし、地域の福祉保健の向上を目指す「ひっとプラン港北」ができました。「ひっとプラン港北」は 5 か年計画で、1 年ごとに達成状況を確認し、計画を見直して地域の実情を反映しています。

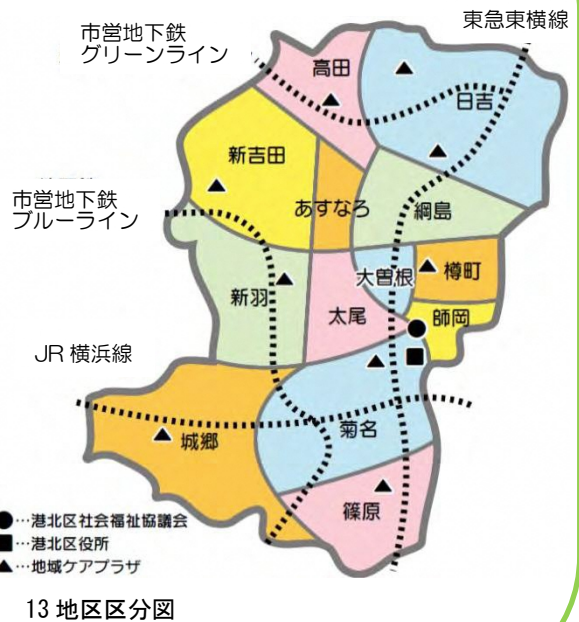
### 【推進の 3 つの柱】

**ひろがる**：担い手がひろがる、理解がひろがる

**つながる**：まちを知る、人を知る、活動がつながる

**とどく**：支援の手がとどく、早期発見ができる、  
情報・サービスがとどく

「ひっとプラン港北」は 13 の地区の連合町内会エリアを単位とした地区別地区委員会を設置し、地区別計画を策定しました。地域区分は右図のとおりです。



## コラム：福祉系市民活動団体（かれん、びーのびーの）の活動

「社会福祉法人かれん」は、ハンディのある人たちがまちで働き、まちで暮らすことを目標に、大倉山駅の近くに平成 5 年「みんなのお店」をオープンしました。その後、平成 9 年に地域作業所「かれん」を、平成 12 年には「モアかれん」を設立し、軽食、喫茶、自然食材の販売、製菓などにより、社会参加と自立を支援しています。さらに、平成 14 年に「アートかれん」を開業し、大倉山にアートを通じての出会いと憩いの場を提供しています。

「NPO 法人びーのびーの」は、乳幼児と母親のための子育て支援拠点として、地域のシニアボランティアにより、地域の子育て支援活動が行われています。さらに親子で参加する「子育て広場インターンシップ事業」や学生ボランティアへの拡大等、先駆的試みもなされています。



アートかれん



びーのびーの





# IV 地域別まちづくり方針

## 目的と構成

### (1) 目的

地域別まちづくり方針では、区民がまちづくりに積極的に参加できるよう、生活を身近に感じることのできる範囲で方針をまとめます。

分野別まちづくり方針では扱うことのできない、生活に身近な計画を明らかにしながら、一つのまとまった地域として総合的な将来像を描くことを目的としています。

### (2) 地域区分

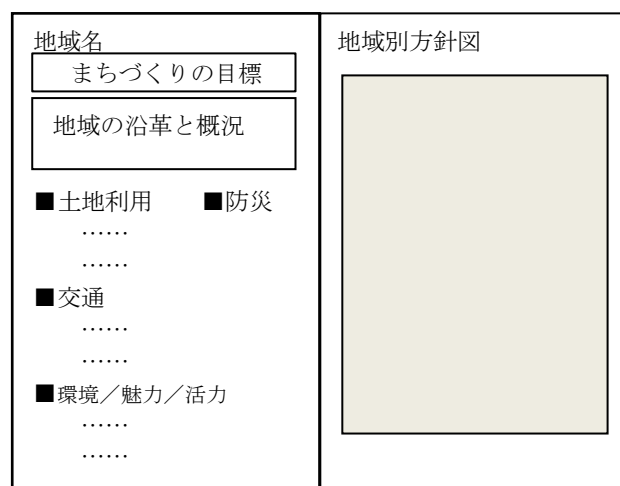
生活圏や地勢を考慮して、計画単位としての地域を 10 地区に区分しています。区分は以下のとおりです。

- |            |                |
|------------|----------------|
| 1. 日吉      | 6. 篠原          |
| 2. 綱島      | 7. 城郷          |
| 3. 大曾根・大倉山 | 8. 新羽          |
| 4. 樽町・師岡   | 9. 新吉田・新吉田あすなろ |
| 5. 菊名      | 10. 高田         |

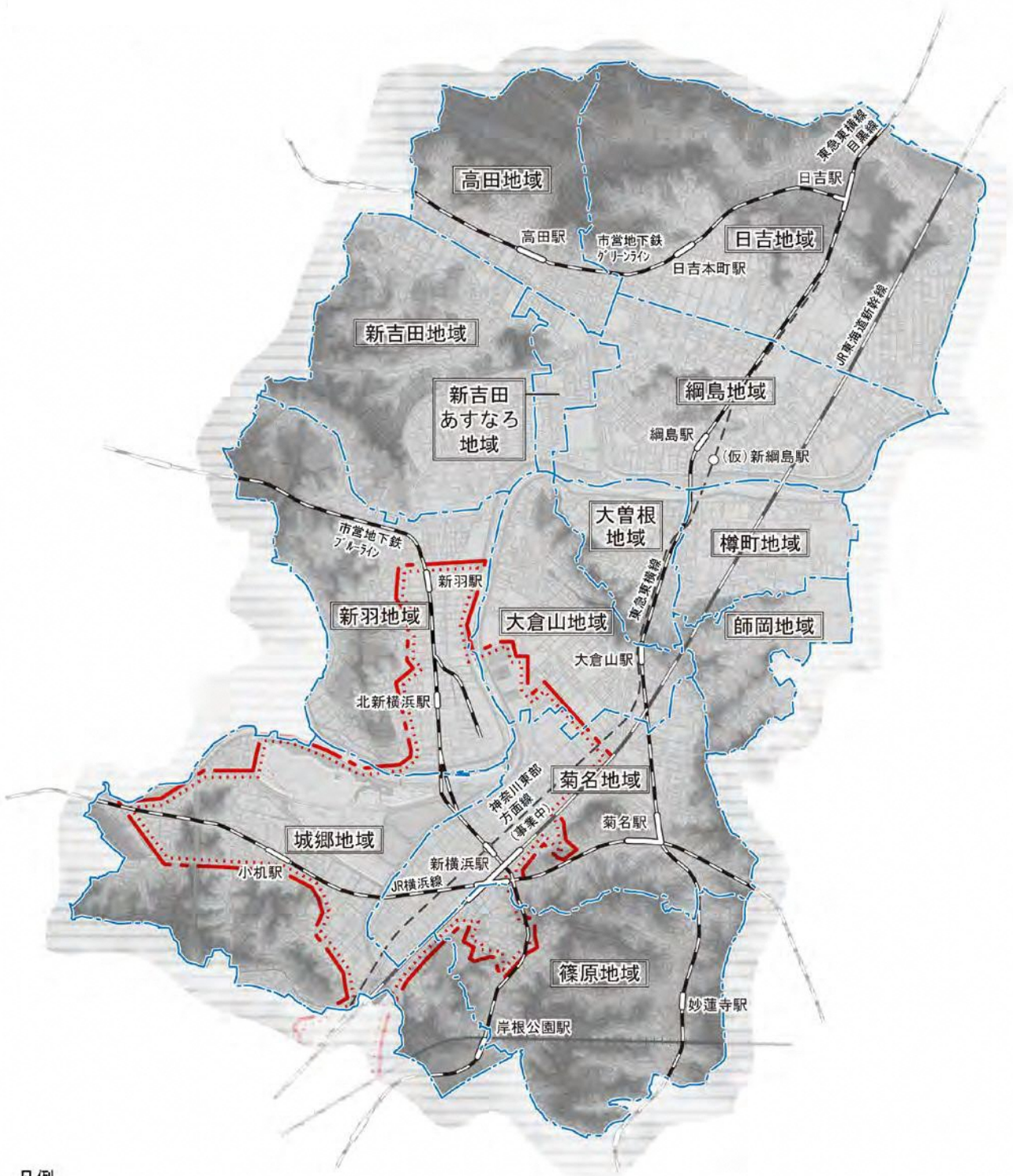
なお、新横浜駅を中心とするエリアは、別途「新横浜駅周辺のまちづくり」として整理しました。

### (3) 構成

まず冒頭にまちづくりの目標を掲げ、次に地域の沿革や概況、課題等を述べています。以下、分野別の方針に沿って、土地利用、交通などの方針を示しています。更に、方針図は分野別の方針を重ねるとともに、地域内の主要な施設等の状況もあわせて示しています。

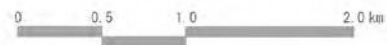


# 地域区分図



## 凡例

鉄道			
	JR東海道新幹線		地域区分界
	既存旅客路線 (JR, 私鉄, 市営地下鉄)		新横浜都心
	既存貨物路線		標高
	整備予定路線 (事業中)		





## 1. 日吉地域

# 大学と緑と豊かな生活のまち

- ◎大正 15 年に現在の東急東横線日吉駅が開業し、同時期に西口で市街地開発、東口で慶應義塾大学が設置され、まちの中核ができあがりました。また平成 18 年には東急東横線の日吉～武蔵小杉間で複々線化の整備が完了し、更に平成 20 年の市営地下鉄グリーンライン(日吉～中山間)開通により、交通結節点としての重要性が高まりました。また、日吉駅には大型商業施設の駅ビルが建設され、地域の拠点性が増し、にぎわいを見せています。
- ◎市営地下鉄グリーンライン日吉本町駅が平成 20 年に開設、近接する集合住宅(コンフォール南日吉)は独立行政法人都市再生機構の団地再生のモデルとして建設され、新たな住宅地が展開されています。
- ◎地域全体で市街化がほぼ成熟状態にある現在、居住環境の保全、大学や箕輪町周辺に残る樹林の保全、日吉駅前の交通渋滞の緩和が重要な課題となっています。

### ■土地利用

良好な居住環境を保全します。

東京丸子横浜線(綱島街道)東側の準工業地域は、工場の操業環境を保全しながら、住宅との共存を図ります。

日吉本町駅周辺は、駅周辺にふさわしい土地利用を誘導し、豊かな住環境形成に努めます。

また、大規模土地利用の転換に際しては、周辺地域への影響やインフラ・公共施設等の状況を考慮しながら、地区計画等のまちづくりのルール化を図り、調和のとれた適正な土地利用を誘導します。

### ■交通

都市計画道路は日吉元石川線が整備されましたが、その他は整備が完了していないため、地域道路へ通過交通が入り込んでいます。

このため、東京丸子横浜線(綱島街道)の整備を進め、幹線道路の交通を円滑化し、地域道路への通過交通を抑制します。

また、駅周辺、小学校周辺、幹線道路や主要な地域道路を中心として歩行者ネットワークを検討し、歩行者の安全を確保します。

一方、神奈川東部方面線の整備を進め、新横浜都心や、横浜西部方面とのアクセス性をさらに高めます。

### ■環境／魅力／活力

地域全体で市街化が進み、まとまった緑が極めて少なくなっています。そこで、残された資源を保全、活用するため、矢上川の親水性、生物多様性を向上させるとともに、風致

地区における規制・誘導、特別緑地保全地区等の緑地保全施策の活用により緑の保全を図ります。また、大学・寺社等に緑の保全のため協力を求めています。

街区公園をはじめとした公園の適正配置、道路や駅周辺等の緑化を進め、身近な緑を増やすよう努めます。

慶應義塾大学は経済、環境、文化など広範囲にわたって地域に大きな影響を与えてきました。今後とも区民と大学との協働により、区民と学生との交流がある魅力豊かなまちをつくり、文化を育てていきます。

日吉駅は市営地下鉄グリーンラインの開通により乗降客が増加し、にぎわいを見せています。そのため、日吉駅周辺の商店街等において、駅前の交通環境の改善、違法駐車や放置自転車対策など一層取り組むことで、歩きやすい空間をつくりま

### ■防災

狭あい道路整備促進路線の拡幅整備を進めます。

また、災害時には主な避難場所となる慶應義塾大学日吉キャンパス、コンフォール南日吉といった広域避難場所や、矢上小学校、日吉台小学校、下田小学校、駒林小学校、日吉南小学校といった地域防災拠点について、防災性の向上及び機能の強化を図っていきます。

地域別方針図－日吉地域



凡例

<p><b>住居系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>戸建て低層住宅を中心的な土地利用とする地域</li> <li>中高層集合住宅(団地、マンション等)を中心的な土地利用とする地域</li> <li>戸建て住宅と集合住宅及び小規模な店舗等が共存する地域</li> <li>幹線道路沿道で、自動車による利用を目的とした施設を中心に、住宅等が共存する地域</li> </ul>	<p><b>鉄道</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JR東海道新幹線</li> <li>既存旅客路線 (JR、私鉄、市営地下鉄)</li> <li>整備予定路線 (事業中)</li> <li>鉄道 (計画路線)</li> </ul>	<p>特別緑地保全地区</p> <p>農用地区域</p> <p>農業振興地域</p>
<p><b>商業系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>商業、業務機能と、高度利用された住宅とが複合・共存する地域</li> <li>商業、業務機能を中心的な土地利用とし、住宅等が共存する地域</li> </ul>	<p><b>道路</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>幹線道路(既存)</li> <li>幹線道路(計画等)</li> <li>主要な地域道路</li> <li>狭あい道路整備促進路線</li> </ul>	<p>建築協定</p>
<p><b>工業系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中小規模の工場と戸建て住宅、集合住宅、商店等が共存する地域</li> <li>工場、倉庫等を中心的な土地利用とする地域</li> </ul>	<p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域区分界</li> <li>河川</li> <li>緑道等</li> <li>風致地区</li> </ul>	<p>生活拠点</p> <p>中学校</p> <p>小学校</p> <p>地区センター</p> <p>地域ケアプラザ</p> <p>コミュニティハウス</p> <p>コミュニティスクール</p> <p>行政サービスコーナー</p> <p>寺・神社等</p>
<p><b>緑地系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公園、緑地等</li> </ul>		
<p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市街化を抑制すべき地域</li> <li>大規模公共公益施設・大学等</li> </ul>		

## 2. 綱島地域

### 新旧の顔の見えるまち

- ◎大正 15 年には現在の東急東横線綱島駅の開業にあわせて、綱島温泉を中心に駅周辺の開発が進み、昭和初期にかけて観光地として繁栄しました。
- ◎神奈川東部方面線の（仮称）新綱島駅の設置が計画されていることから、東部では今後農地や工業地から住宅地等への土地利用の転換がなされる可能性があり、工場操業環境の維持、残された緑の保全が課題になっています。
- ◎西部では、大学グラウンド跡地が大規模集合住宅へと土地利用転換がなされました。
- ◎綱島駅東口は、駅利用者の需要に見合ったバス、タクシーの乗降場や自動車通行動線の整備、歩行者の安全性の確保のための歩行者通行動線の整備が重要な課題となっています。

#### ■土地利用

工業地などが、住宅地等へ転換されつつあります。東京丸子横浜線（綱島街道）東側の準工業地域では工場の操業環境を保全しながら住宅との共存を図ります。

特に、大規模土地利用の転換に際しては、周辺地域への影響やインフラ・公共施設等の状況を考慮しながら、地区計画等のまちづくりのルール化を図り、調和のとれた適正な土地利用を誘導します。

綱島駅東口周辺では、新駅の整備を契機として、駅周辺のポテンシャルを生かした駅前におもしろい土地利用を誘導します。

#### ■交通

都市計画道路の整備が十分ではなく、駅周辺の混雑や、地域道路への通過交通の流入が頻繁に見られます。このため東京丸子横浜線（綱島街道）を拡幅し、幹線道路の交通を円滑化することによって地域道路への通過交通を抑制します。

駅周辺、小学校周辺、幹線道路や主要な地域道路を中心として歩行者の安全を確保します。特に綱島街道の横断についての安全性を高める対策を検討します。

綱島駅東口周辺は、新駅の整備を契機として、バスやタクシーの乗降場を再編し、自動車が円滑に通行できる環境を形成するとともに、自転車利用者の需要に見合った駐輪場の整備を進めます。

神奈川東部方面線の整備により、新横浜都心や横浜西部方面とのアクセス性の向上を図ります。

#### ■環境／魅力／活力

綱島は時代とともにその姿を変えてきましたが、歴史的な資産と丘の緑、川の自然が残されています。

そこで綱島公園及び特別緑地保全地区として指定された綱島市民の森をはじめとする丘陵地の緑を保全するとともに、鶴見川の親水性、生物多様性を向上させます。更に、鶴見川の河川敷を地域の憩いの場として活用します。

また、周辺の市街地では、これらの自然と一体性をもたせ、街区公園をはじめとした公園の適正配置、道路や駅周辺等の緑化を進めます。

歴史的建造物として横浜市指定文化財の飯田家住宅や、綱島発祥の日月桃を栽培している農地などの資源の保全や、周辺環境の整備を図りながら、魅力的な景観づくりを進めていきます。

新駅周辺は歴史的資源を生かし、綱島らしい歴史を感じられるまちづくりを進めます。

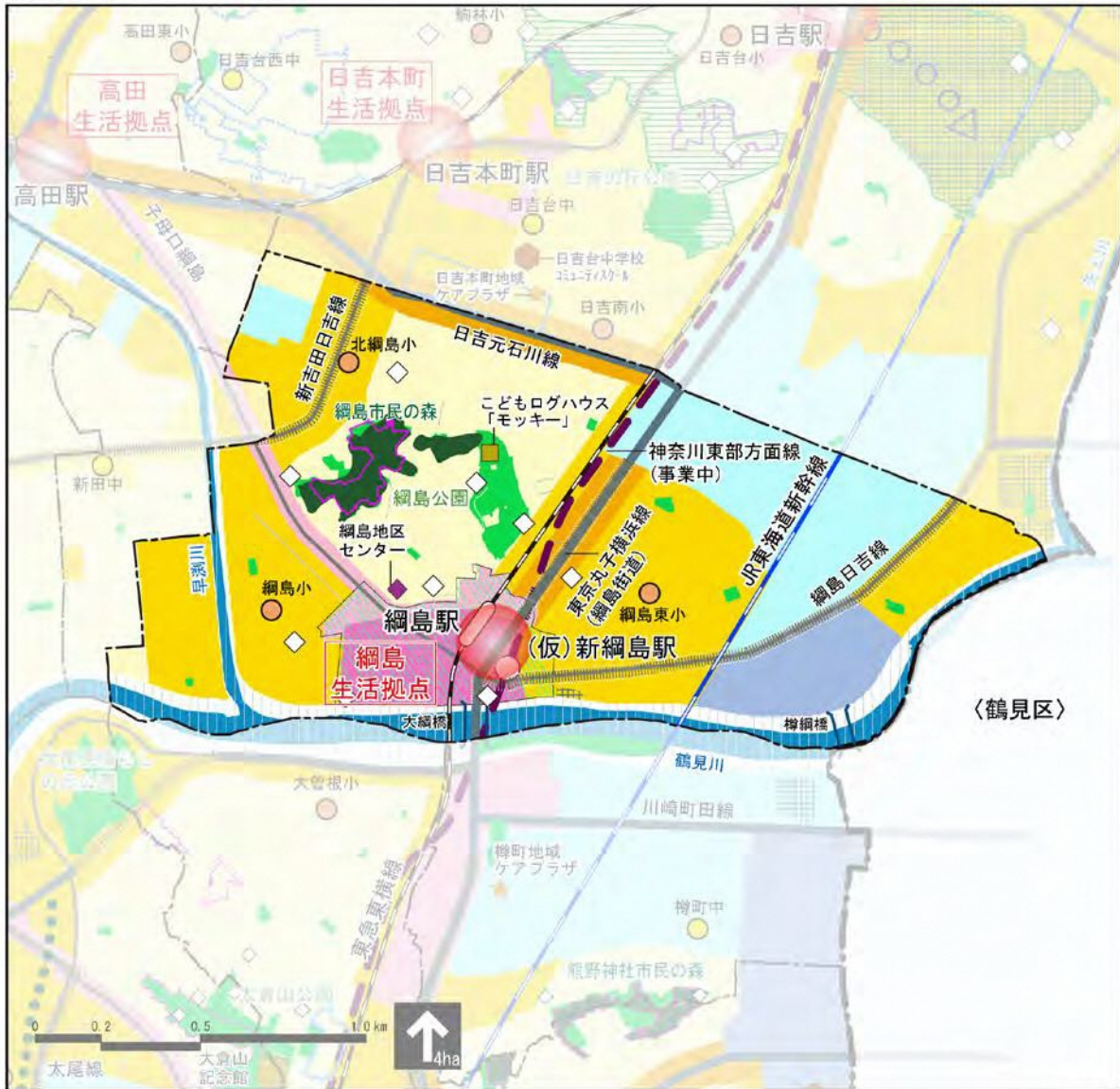
綱島駅周辺の商店街エリアでは、活力やにぎわいのある商店街の形成をめざして商業・業務機能の集積や、壁面後退による歩行者空間の確保ができるよう、引き続き街づくり協議指針等を運用していきます。また、違法駐車や放置自転車対策等により、歩きやすい空間をつくりま

#### ■防災

広域避難場所の検討・整備を進めます。また、災害時に主な避難場所となる北綱島小学校、綱島小学校、綱島東小学校といった地域防災拠点について、防災性の向上及び機能の強化を図っていきます。狭あい道路整備促進路線を拡幅整備し、災害に強いまちづくりを進めます。



# 地域別方針図－網島地域



## 凡例

<p><b>住居系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>戸建て低層住宅を中心的な土地利用とする地域</li> <li>中高層集合住宅(団地、マンション等)を中心的な土地利用とする地域</li> <li>戸建て住宅と集合住宅及び小規模な店舗等が共存する地域</li> <li>幹線道路沿道で、自動車による利用を目的とした施設を中心に、住宅等が共存する地域</li> </ul> <p><b>商業系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>商業、業務機能と、高度利用された住宅とが複合・共存する地域</li> <li>商業、業務機能を中心的な土地利用とし、住宅等が共存する地域</li> </ul> <p><b>工業系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中小規模の工場と戸建て住宅、集合住宅、商店等が共存する地域</li> <li>工場、倉庫等を中心的な土地利用とする地域</li> </ul> <p><b>緑地系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公園、緑地等</li> <li>市民の森</li> </ul> <p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市街化を抑制すべき地域</li> </ul>	<p><b>鉄道</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JR東海道新幹線</li> <li>既存旅客路線 (JR、私鉄、市営地下鉄)</li> <li>整備予定路線 (事業中)</li> </ul> <p><b>道路</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>幹線道路(既存)</li> <li>幹線道路(計画等)</li> <li>主要な地域道路</li> <li>狭あい道路整備促進路線</li> </ul> <p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域区分界</li> <li>河川</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特別緑地保全地区</li> <li>街づくり協議地区</li> <li>生活拠点</li> <li>中学校</li> <li>小学校</li> <li>地区センター</li> <li>地域ケアプラザ</li> <li>コミュニティハウス</li> <li>コミュニティスクール</li> <li>その他の施設</li> <li>寺・神社等</li> </ul>
--	--	---

### 3. 大曽根地域・大倉山地域

## 自然と文化とともに暮らすまち

- ◎大倉山地域は大正15年に東急東横線大倉山駅が開業し、昭和7年には大倉山記念館が建設されました。
- ◎東急東横線沿線の開発に伴い、大曽根・大倉山・菊名地域は同時期に市街化が進み、昭和40年頃までには既に住宅地としての性格が色濃くなりました。
- ◎昭和53年の港北区総合庁舎移転と大倉山エルム通り、レモンロードの形成を機に商店街の活性化が進みました。
- ◎大曽根地域の大曽根南台において、地域住民が主体となってルールを検討や合意形成を行い、港北区ではじめて住環境の保全に向けた地区計画を都市計画決定しました。
- ◎大曽根地域と大倉山地域の間に連なる丘陵地にある大倉山公園や太尾見晴らしの丘公園は、緑豊かな環境を形成しています。

#### ■土地利用

大倉山地域の中央に位置する準工業地域では土地利用転換により、一部工業地が残るものの、多くが中層の集合住宅地となっています。今後、適切な土地利用を検討し、地区計画、建築協定等の活用により、良好な環境へと誘導していきます。大曽根地域は戸建て住宅を中心に良好な住環境の整備を誘導します。

#### ■交通

大倉山地域は、大倉山駅周辺で車の混雑が見られます。市道新吉田第441号線(エルム通り、レモンロード)を拡幅して歩道を整備するほか、違法駐車や放置自転車対策などにより、駅までの歩行者の安全を図ります。

大曽根地域は川崎町田線の整備を促進し、地域道路への通過交通を抑制します。

両地域共通で、駅周辺、小学校周辺、幹線道路や主要な地域道路を中心として、歩行者ネットワークを検討し、歩行者の安全を確保します。

鶴見川をはさむ、大曽根・大倉山と新羽地域間のアクセス向上については、骨格となる周辺の幹線道路整備の進展などを勘案しながら、整備方法を検討します。

#### ■環境／魅力／活力

太尾見晴らしの丘公園や特別緑地保全地区の指定等による緑地の保全など、様々な緑地保全施策の活用により丘陵地の緑を保全します。

また、平地部については住宅地や駅周辺、商店街等の緑化を進めるなど、身近な緑を増やしていきます。

更に、鶴見川周辺に隣接する太尾堤緑道の延伸を図り、太尾南公園と合わせ歩行回遊性のある環境を整備し、親水性、生物多様性を向上させるとともに、河川敷を地域の憩いの場として活用します。

丘陵地、鶴見川などの自然を生かした景観形成を進めます。

大倉山公園内の横浜市指定文化財である大倉山記念館は、区民文化活動の身近な拠点として、今後も活用します。同公園内の大倉山梅林も区民に親しまれている魅力資源であり、今後とも保全活用します。

また、大倉山エルム通り商店街は、大倉山記念館にちなむプレヘレニズム様式のデザインを生かした景観形成を今後も継続し、より一層魅力を高めていきます。地域内には大型商業施設も立地していますが、大倉山商店街とのバランスを図りながら地域の活性化を推進していきます。

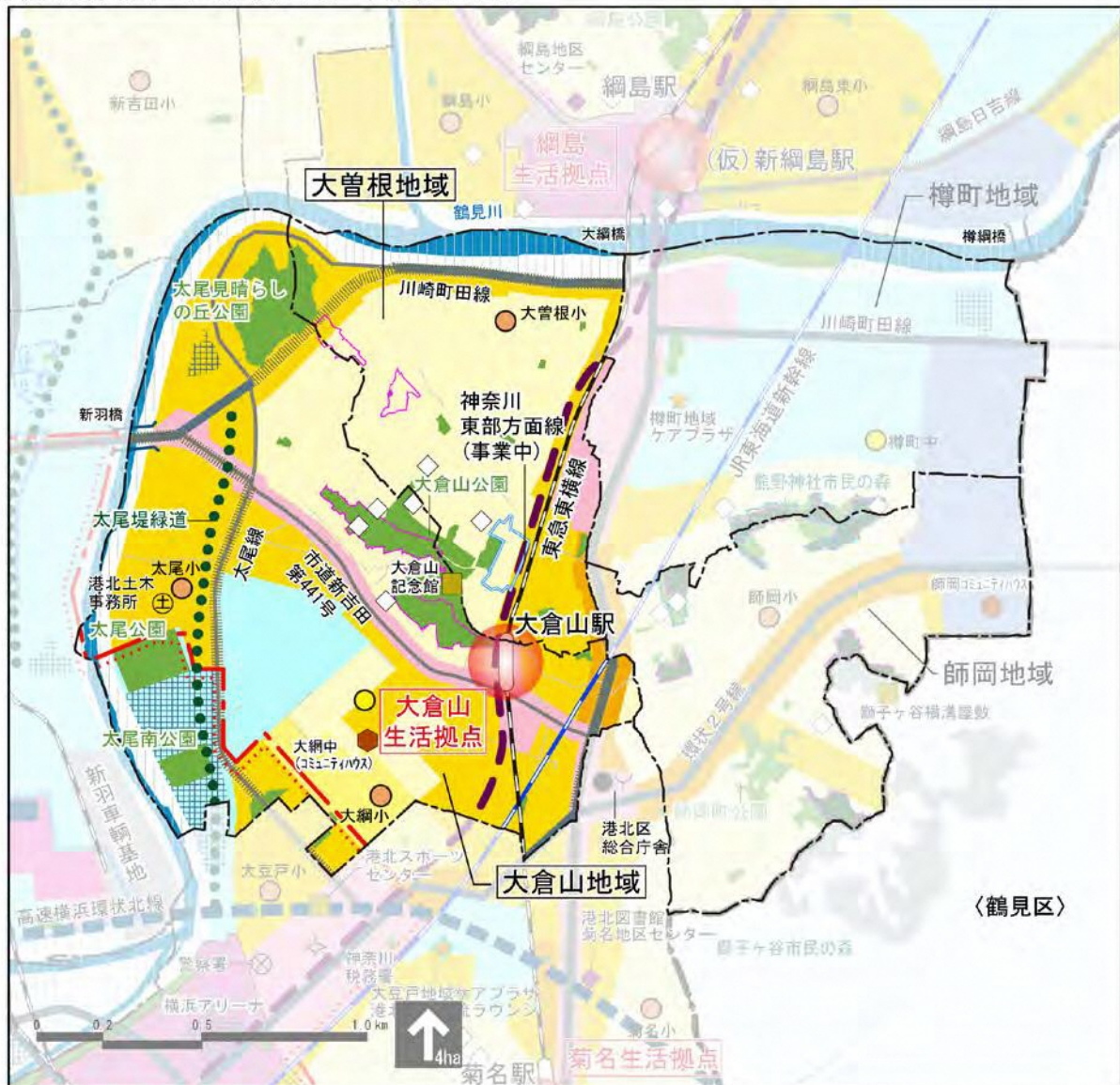
大曽根商店街は、周辺の高齢者の生活を支える役割も担える地域コミュニティの中心として活性化を図ります。

#### ■防災

地域独自の活動拠点などの取組を支援するとともに、港北高校一帯の広域避難場所や、太尾小学校、大綱小学校、大曽根小学校といった地域防災拠点における防災性の向上及び機能の強化を図ります。



# 地域別方針図—大曽根地域・大倉山地域



## 凡例

<p><b>住居系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>戸建て低層住宅を中心的な土地利用とする地域</li> <li>中高層集合住宅(団地、マンション等)を中心的な土地利用とする地域</li> <li>戸建て住宅と集合住宅及び小規模な店舗等が共存する地域</li> <li>幹線道路沿道で、自動車による利用を目的とした施設を中心に、住宅等が共存する地域</li> </ul> <p><b>商業系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>商業、業務機能と、高度利用された住宅とが複合・共存する地域</li> <li>商業、業務機能を中心とした土地利用とし、住宅等が共存する地域</li> </ul> <p><b>工業系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中小規模の工場と戸建て住宅、集合住宅、商店等が共存する地域</li> <li>工場、倉庫等を中心的な土地利用とする地域</li> </ul> <p><b>緑地系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公園、緑地等</li> </ul> <p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市街化を抑制すべき地域</li> <li>大規模公共公益施設・大学等</li> </ul>	<p><b>鉄道</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JR東海道新幹線</li> <li>既存旅客路線 (JR、私鉄、地下鉄)</li> <li>整備予定路線 (事業中)</li> </ul> <p><b>道路</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路(整備予定)</li> <li>幹線道路(既存)</li> <li>幹線道路(計画等)</li> <li>主要な地域道路</li> <li>狭あい道路整備促進路線</li> </ul> <p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域区分界</li> <li>河川</li> <li>緑道等</li> <li>新横浜都心</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特別緑地保全地区</li> <li>地区計画</li> <li>生活拠点</li> <li>中学校</li> <li>小学校</li> <li>コミュニティハウス コミュニティスクール</li> <li>その他の施設</li> <li>寺・神社等</li> </ul>
--	--	---



## 4. 樽町地域・師岡地域

### 住工商が共存し、自然と共に暮らすまち

- ◎大正 15 年には東急東横線綱島駅と大倉山駅が開業しましたが、樽町は綱島駅に近接し、当時は田園風景が広がる地域でした。
- ◎樽町地域は、鶴見川沿いの平坦な地域で、綱島駅、大倉山駅が徒歩圏内にあり、大型商業施設や病院なども立地しています。準工業地域において工業地から住宅地等への土地利用の転換がされつつあります。また、川崎町田線沿いには工場や大規模商業施設が立地しています。
- ◎師岡地域は、丘陵地が入り組んだ起伏の多い地域で、近年丘陵地に集合住宅の開発が多く見られます。環状 2 号線が地域の中央を通り、新横浜都心へのアクセス性が良い地域です。この沿道に大型商業施設が立地しています。

#### ■土地利用

樽町の準工業地域については、工場の操業環境の保全を図ります。一方、これらの一部においては住宅地へ転換され、また、川崎町田線の沿道では、大規模商業施設への土地利用転換も見られます。このため、工場、商業施設及び住宅との共存を図ります。

師岡地域東部の工業地域に立地する大規模商業施設の周辺では、工場の操業環境の保全を図ります。

さらに丘陵地の農地・樹林地は保全と開発のバランスを図り、宅地化にあたっては良好な環境へ誘導します。

#### ■交通

地域内の幹線道路の整備が完了していないため、地域道路への通過交通の流入が見られます。このため、東京丸子横浜線(綱島街道)の拡幅を行い幹線道路の交通を円滑化することにより、地域道路への通過交通を抑制します。

そのほか、師岡小学校周辺や綱島方面へのアクセスなどを中心として、歩行者ネットワークを検討し、歩行者の安全を確保します。

#### ■環境／魅力／活力

熊野神社市民の森には、まとまった緑が残っています。これらの緑を様々な方策で保全するとともに、平地部については、身近な緑を増やしていきます。また、鶴見川の親水性、生物多様性を向上させるとともに、河川敷を地域の憩いの場として活用します。

師岡地域の環状 2 号線南側に残る丘陵地は獅子ヶ谷市民の森との連続性を生かし、農園付公園等を整備し、保全活用します。

この地域の特徴である平地部から見た丘の緑の景観を大切にします。特に、熊野神社市民の森の自然を生かし、緑豊かな景観の形成に努めます。また、市指定地域史跡である、いの池や師岡貝塚などの周辺環境の保全・整備を図りながら魅力的な景観づくりを進めます。

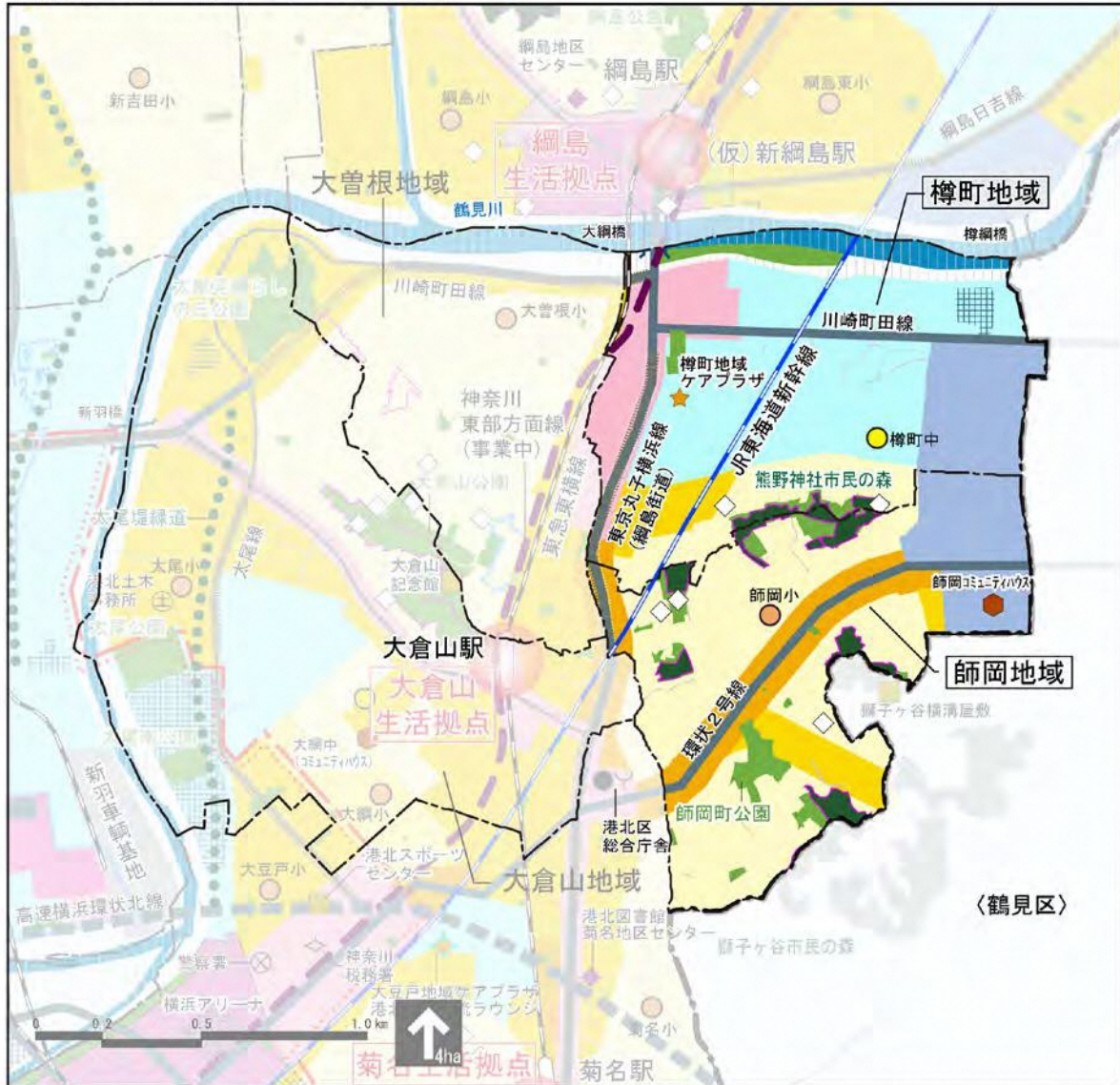
環状 2 号線沿いの大規模商業施設内の一部を活用しながら、地域の活力づくりを進めます。

#### ■防災

師岡地域は、地域と大型商業施設内の一部と連携した取組を支援するとともに、地域防災拠点である、樽町中学校、師岡小学校等について、防災性の向上及び機能の強化を図ります。

狭あい道路整備促進路線の拡幅等により、災害に強いまちづくりを進めます。

# 地域別方針図－樽町地域・師岡地域



## 凡例

<p><b>住居系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>戸建て低層住宅を中心的な土地利用とする地域</li> <li>中高層集合住宅(団地、マンション等)を中心的な土地利用とする地域</li> <li>戸建て住宅と集合住宅及び小規模な店舗等が共存する地域</li> <li>幹線道路沿道で、自動車による利用を目的とした施設を中心に、住宅等が共存する地域</li> </ul>	<p><b>鉄道</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JR東海道新幹線</li> <li>既存旅客路線 (JR、私鉄、市営地下鉄)</li> <li>整備予定路線 (事業中)</li> </ul>	<p>特別緑地保全地区</p>
<p><b>商業系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>商業、業務機能と、高度利用された住宅とが複合・共存する地域</li> <li>商業、業務機能を中心的な土地利用とし、住宅等が共存する地域</li> </ul>	<p><b>道路</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路(整備予定)</li> <li>幹線道路(既存)</li> <li>幹線道路(計画等)</li> <li>主要な地域道路</li> <li>狭あい道路整備促進路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活拠点</li> <li>中学校</li> <li>小学校</li> </ul>
<p><b>工業系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中小規模の工場と戸建て住宅、集合住宅、商店等が共存する地域</li> <li>工場、倉庫等を中心的な土地利用とする地域</li> </ul>	<p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域区分界</li> <li>河川</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域ケアプラザ</li> <li>コミュニティハウス</li> <li>コミュニティスクール</li> <li>その他の施設</li> </ul>
<p><b>緑地系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公園、緑地等</li> <li>市民の森</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>寺・神社等</li> </ul>
<p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市街化を抑制すべき地域</li> <li>大規模公共公益施設・大学等</li> </ul>		

## 5. 菊名地域

### 散歩の楽しいまち

- ◎大正 15 年に東急東横線菊名駅、J R 横浜線菊名駅が開業し、錦が丘などの市街地開発が行われました。
- ◎昭和 39 年に J R 東海道新幹線・J R 横浜線新横浜駅が、昭和 60 年に市営地下鉄ブルーライン新横浜駅が開業しました。新横浜駅北部地区土地区画整理事業が昭和 50 年に完了し、以後商業・業務系施設の集積が進んでいます。
- ◎現在、市街化はほぼ全域にわたり成熟状態にあります。菊名駅周辺の道路や広場等の基盤の充実・強化、住宅地の居住環境の保全が課題となっています。
- ◎新横浜駅以北の環状 2 号線沿道に、区役所を始めとする公共施設が集積しています。
- ◎平成 31 年には、神奈川東部方面線の開業が見込まれ、新横浜駅の拠点性はさらに高まります。

#### ■土地利用

菊名駅周辺及び大豆戸町の住宅地では建築協定、地区計画等の活用により、良好な環境へと誘導していきます。

また、丘陵地の樹林地は保全と開発のバランスを図り、宅地化にあたっては将来の良好な環境へと誘導します。

#### ■交通

都市計画道路の整備が完了していないこと等により、地域道路への通過交通の流入が見られます。また、高速横浜環状北線の馬場出入口（仮称）の整備により、周辺道路の交通量が増加することが予想されます。このため、大田神奈川線、東京丸子横浜線（綱島街道）、菊名線を拡幅整備し、幹線道路の交通を円滑化することにより、地域道路への通過交通の流入を抑制します。

菊名駅は J R 横浜線と東急東横線との乗換駅ですが、バス便も多く、狭い駅前空間に人と車が集中しています。そこで、歩行者空間を整備し、歩行者の安全を図ります。また、安全に買い物・通勤通学ができるよう、駅前のまちづくりの検討を進めていきます。

菊名駅の駅舎については、エレベーター等の設置、J R 新駅舎の建設によるバリアフリー化を図ります。

#### ■環境／魅力／活力

菊名駅周辺では市街化が進み、まとまった緑が少なくなっていますが、錦が丘の街路樹をはじめ、住宅地の植栽や斜面緑地が緑の資産となっています。そこで、公園や学校のほか、住宅地などで身近な緑を増やしていきます。また、街区公園をはじめとした公園の適正配置、道路や駅周辺等の緑化、様々な緑地保全施策の活用により樹林地の保全を図り、生物多様性の保全にも貢献します。

地域に残る古道や寺社、篠原城址緑地などの資源を保全・活用し、歩いて楽しいみちをつくり出していきます。斜面緑地などの身近な緑を保全し、平野部から見た丘陵地の景観を形成します。

菊名駅は乗換駅であり、駅周辺は生活拠点でもあることから、既存の商業・サービス機能を生かし活力を高めます。

#### ■防災

区役所をはじめ、警察署、地域ケアプラザ、港北図書館、港北スポーツセンター、港北区休日急患診療所などの施設が集積していることを生かし、災害時の機能の強化を図ります。

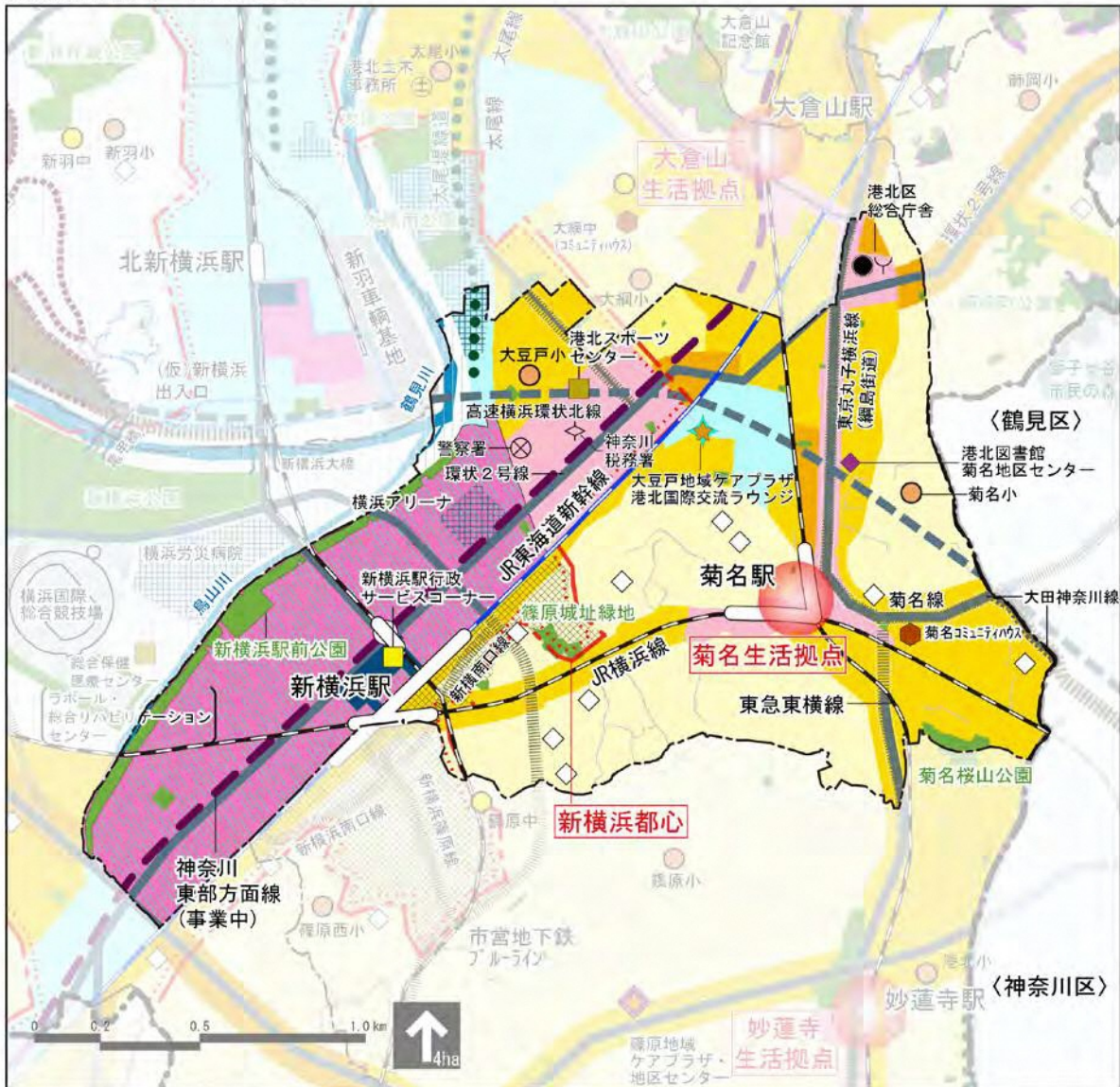
災害時に主な避難場所となる菊名小学校、大豆戸小学校について、地域防災拠点における防災性の向上と機能強化を図っていきます。

また、狭あい道路整備促進路線の拡幅整備を行い、災害に強いまちづくりを進めます。

\*新横浜駅を中心とするエリアのまちづくりの方針は、68-69 ページに別途記載しています。



# 地域別方針図－菊名地域



## 凡例

<p><b>住居系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>戸建て低層住宅を中心的な土地利用とする地域</li> <li>中高層集合住宅(団地、マンション等)を中心的な土地利用とする地域</li> <li>戸建て住宅と集合住宅及び小規模な店舗等が共存する地域</li> <li>幹線道路沿道で、自動車による利用を目的とした施設を中心に、住宅等が共存する地域</li> </ul> <p><b>商業系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>商業、業務機能と、高度利用された住宅とが複合・共存する地域</li> <li>商業、業務機能を中心的な土地利用とし、住宅等が共存する地域</li> </ul> <p><b>工業系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中小規模の工場と戸建て住宅、集合住宅、商店等が共存する地域</li> <li>工場、倉庫等を中心的な土地利用とする地域</li> </ul> <p><b>緑地系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公園、緑地等</li> </ul> <p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市街化を抑制すべき地域</li> <li>大規模公共公益施設・大学等</li> <li>土地利用の方針を検討中の地域</li> </ul>	<p><b>鉄道</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JR東海道新幹線</li> <li>既存旅客路線 (JR、私鉄、市営地下鉄)</li> <li>整備予定路線 (事業中)</li> </ul> <p><b>道路</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路(整備予定)</li> <li>高速道路出入口(整備予定)</li> <li>幹線道路(既存)</li> <li>幹線道路(整備予定)</li> <li>幹線道路(計画等)</li> <li>主要な地域道路</li> <li>狭あい道路整備促進道路線</li> </ul> <p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域区分界</li> <li>河川</li> <li>緑道等</li> <li>新横浜都心</li> </ul>	<p>街づくり協議地区</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>生活拠点</li> <li>中学校</li> <li>小学校</li> <li>地区センター</li> <li>地域ケアプラザ</li> <li>コミュニティハウス</li> <li>コミュニティスクール</li> <li>その他の施設</li> <li>行政サービスコーナー</li> <li>寺・神社等</li> </ul>
---	--	---

## 6. 篠原地域

### 緑とやすらぎのまち

- ◎大正 15 年に東急東横線菊名駅、妙蓮寺駅、白楽駅が開業し、昭和初期から閑静な住宅街として市街化が始まりました。昭和 39 年に J R 東海道新幹線・J R 横浜線新横浜駅、昭和 60 年には市営地下鉄ブルーライン岸根公園駅、新横浜駅が開業しました。
- ◎丘陵地と谷戸が連続する地形であることと、鉄道駅が周辺に 5 駅あることで、それぞれの駅勢圏ごとの特徴が多様な地域です。
- ◎市街化はほぼ成熟段階にあります。良好な居住環境の保全、残された緑の保全、防災・減災の強化が課題となっています。
- ◎新横浜駅南部地区は都市基盤整備の遅れが課題となっています。平成 22 年に「新たなまちづくりの考え方」をとりまとめ、まちづくり計画の策定を進めています。

#### ■土地利用

宅地開発により市街化が比較的早く進み、丘陵地には良好で閑静な住宅地が形成されています。そこで、建築協定、地区計画等の活用により、良好な住宅地の環境の保全を図ります。

#### ■交通

駅周辺、小学校周辺、幹線道路や主要な地域道路を中心として歩行者ネットワークを検討し、歩行者の安全を確保します。

妙蓮寺駅は、横浜市立盲特別支援学校の最寄り駅の一つです。駅や道路、公園などにおいてバリアフリー化を進める際には、視覚障害者に十分配慮していきます。

#### ■環境／魅力／活力

市街化が進み、まとまった緑が極めて少なくなっていますが、住宅地の植栽や小規模な斜面緑地が緑の資産となっています。そこで、まとまった緑として残る岸根公園、菊名池公園、県立篠原園地及び白幡池の自然環境の保全を図れるようにするとともに、生物多様性の向上を図ります。

また、街区公園をはじめとした公園の適正配置、道路や駅周辺等の緑化を進めるほか、各住

宅の敷地内の緑化等を推進し、歩いて緑が感じられる住宅地を目指します。

下水道未整備地域の下水道施設整備を進めます。

洋館付き住宅等の歴史的建造物が多く見られるエリアがあり、街並み形成のルールづくりなどにより、地域の顔としての魅力的な景観づくりを進めます。また、地域に残る古道や寺社などの資源を保全・活用し、歩いて楽しいみちをつくりだしていきます。

様々な緑地保全施策の活用により現存する樹林地の保全に努め、平野部から見た丘陵地の緑の景観を形成します。

駅勢圏ごとの特徴を生かしながら活力を高めていきます。

#### ■防災

災害時に主な避難場所となる港北小学校、篠原小学校、篠原西小学校の地域防災拠点及び広域避難場所である岸根公園について、防災性の向上及び機能の強化を図っていきます。

また、狭あい道路整備促進路線の拡幅整備や消防活動拠点を中心とする延焼防止対策など、火災に強いまちづくりを進めます。

\*新横浜駅を中心とするエリアのまちづくりの方針は、68-69 ページに別途記載しています。



地域別方針図－篠原地域



凡例

<p><b>住居系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>戸建て低層住宅を中心的な土地利用とする地域</li> <li>中高層集合住宅(団地、マンション等)を中心的な土地利用とする地域</li> <li>戸建て住宅と集合住宅及び小規模な店舗等が共存する地域</li> <li>幹線道路沿道で、自動車による利用を目的とした施設を中心に、住宅等が共存する地域</li> </ul> <p><b>商業系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>商業、業務機能と、高度利用された住宅とが複合・共存する地域</li> <li>商業、業務機能を中心に土地利用とし、住宅等が共存する地域</li> </ul> <p><b>工業系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中小規模の工場と戸建て住宅、集合住宅、商店等が共存する地域</li> <li>工場、倉庫等を中心的な土地利用とする地域</li> </ul> <p><b>緑地系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>緑地</li> </ul> <p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市街化を抑制すべき地域</li> <li>土地利用の方針を検討中の地域</li> </ul>	<p><b>鉄道</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JR東海道新幹線</li> <li>既存旅客路線 (JR、私鉄、市営地下鉄)</li> <li>既存貨物路線</li> </ul> <p><b>道路</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路(整備予定)</li> <li>高速道路出入口(整備予定)</li> <li>幹線道路(既存)</li> <li>幹線道路(整備予定)</li> <li>幹線道路(計画等)</li> <li>狭あい道路整備促進路線</li> </ul> <p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域区分界</li> <li>河川</li> <li>緑道等</li> <li>新横浜都心</li> </ul>	<p>建築協定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>生活拠点</li> <li>中学校</li> <li>小学校</li> <li>地区センター</li> <li>地域ケアプラザ</li> <li>その他の施設</li> <li>寺・神社等</li> </ul>
---	--	--



## 7. 城郷地域

### 歴史と自然を活かしたゆったりとしたまち

- ◎明治41年、区内で最初の鉄道駅として、JR横浜線小机駅が開業し、徐々に市街化が進行しました。昭和60年には市営地下鉄ブルーライン岸根公園駅が開業しました。
- ◎小机駅南部周辺での市街化はほぼ成熟段階にあります。それ以外では、まとまった樹林地が残っています。岸根公園駅周辺も、住宅地と樹林地が混在しています。良好な居住環境の保全、残された緑の保全、防災・減災の強化、新横浜都心としてのまちづくりが課題となっています。
- ◎小机駅は横浜国際総合競技場の最寄り駅の一つですが、歩行者動線の確保、周辺環境の基盤整備が課題です。

#### ■土地利用

地域の南部は、戸建て住宅を中心とした住宅地としての環境の保全を図ります。また、小机駅周辺については、駅前整備と農地保全のバランスを図った土地利用を進めます。小机駅南地区は必要に応じて面的整備手法の導入を検討し、商業施設、都市型住宅を主体とした市街地の形成を図ります。

丘陵地の農地・樹林地は保全と開発のバランスを図り、将来の良好な環境へ誘導します。

#### ■交通

横浜生田線、横浜上麻生線の整備を進めます。

また、駅周辺、小学校周辺、幹線道路や主要な地域道路を中心として歩行者ネットワークを検討し、歩行者の安全を確保します。

横浜国際総合競技場周辺については違法駐車対策などを行います。

#### ■環境／魅力／活力

鶴見川・鳥山川・砂田川があり、比較的まとまった樹林地も残っています。このため、鶴見川多目的遊水地も利用して、鶴見川・鳥山川の親水性、生物多様性を向上させるとともに、河川敷を憩いの場として活用します。

また、小机城址や寺社の林などのまとまった樹林地については、市民の森等の緑地保全施策の活用により保全に努め、鶴見川や新横浜公園との回遊性を持たせます。

駅周辺や住宅地では、店舗や住宅などの緑化を進めるとともに、街区公園をはじめとした公園の適正配置、道路等の緑化を行い、身近な緑を増やしていきます。

小机城址や寺社に代表される歴史的資源を生かしたまちづくりを検討します。

また、鶴見川、鳥山川、砂田川や樹林地等の自然を生かした景観の魅力を高めます。

小机駅周辺については、横浜国際総合競技場の最寄り駅として、また、地域の生活拠点としての機能強化が求められています。面的整備手法の導入等による駅前整備にあわせて、商業機能・サービス機能の導入を検討します。

#### ■防災

災害時に主な避難場所となる城郷小学校、小机小学校について、地域防災拠点における防災性の向上及び機能の強化を図っていきます。

また、狭あい道路整備促進路線の拡幅整備により、災害に強いまちづくりを進めます。

\*新横浜駅を中心とするエリアのまちづくりの方針は、68-69ページに別途記載しています。

# 地域別方針図－城郷地域



## 凡例

<p><b>住居系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・戸建て低層住宅を中心的な土地利用とする地域</li> <li>・中高層集合住宅(団地、マンション等)を中心的な土地利用とする地域</li> <li>・戸建て住宅と集合住宅及び小規模な店舗等が共存する地域</li> <li>・幹線道路沿道で、自動車による利用を目的とした施設を中心に、住宅等が共存する地域</li> </ul>	<p><b>商業系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・商業、業務機能と、高度利用された住宅とが複合・共存する地域</li> <li>・商業、業務機能を中心的な土地利用とし、住宅等が共存する地域</li> </ul>	<p><b>工業系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中小規模の工場と戸建て住宅、集合住宅、商店等が共存する地域</li> <li>・工場、倉庫等を中心的な土地利用とする地域</li> </ul>	<p><b>緑地系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公園、緑地等</li> <li>・市民の森</li> </ul>	<p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街化を抑制すべき地域</li> <li>・大規模公共公益施設・大学等</li> <li>・2号再開発促進地区</li> </ul>	<p><b>鉄道</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JR東海道新幹線</li> <li>既存旅客路線 (JR 私鉄、市営地下鉄)</li> <li>既存貨物路線</li> <li>整備予定路線 (事業中)</li> </ul>	<p><b>道路</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路(整備予定)</li> <li>高速道路出入口(整備予定)</li> <li>幹線道路(既存)</li> <li>幹線道路(整備予定)</li> <li>幹線道路(計画等)</li> <li>主要な地域道路</li> <li>狭あい道路整備促進路線</li> </ul>	<p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域区分界</li> <li>河川</li> <li>新横浜都心</li> </ul>	<p><b>特別緑地保全地区</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>建築協定</li> <li>生活拠点</li> <li>中学校</li> <li>小学校</li> <li>地区センター</li> <li>地域ケアプラザ</li> <li>その他の施設</li> <li>寺・神社等</li> </ul>
--	--	---	--	--	---	---	--	---

## 8. 新羽地域

### 農・工・商・住が共存する賑わいのあるまち

- ◎高度経済成長期以来、東部の農地には工場や倉庫が集中し、横浜の内陸型工業の一大拠点となっています。
- ◎平成5年に市営地下鉄ブルーライン北新横浜駅、新羽駅が開業し、これに伴って、工業地から住宅地への転換がされつつあります。
- ◎平成13年に新羽駅周辺地区は地区計画が策定され、準工業地域から近隣商業地域に用途地域が変更されました。さらに南部の北新横浜駅の長島地区の土地区画整理事業によるまちづくりは、新横浜都心を支える都市基盤整備を担いつつ、新たな市街地を形成してきました。
- ◎地域の東部が新横浜都心と位置付けられ、都心としての機能強化、工場操業環境の向上、居住環境の向上が課題となっています。一方、西部は市街化調整区域となり、区内でもまとまった樹林地が多く残された地域です。

#### ■土地利用

地域の東部が新横浜都心と位置付けられています。このため、北新横浜駅周辺には商業・業務機能の集積を図るとともに、新羽車輛基地の上部の活用を検討します。

工業等の集積地である地域東部の準工業地域は、近年、工業地から住宅地への転換がされつつあり、工場の操業環境を保全しながら住宅との共存を図ります。

#### ■交通

新横浜都心にふさわしい都市基盤を整備するため、高速横浜環状北線とその関連街路である長島大竹線や川崎町田線の整備を進めます。なお、高速横浜環状北線の整備と並行して、沿道のまちづくりを検討します。

また、歩行者の安全確保のために、東西方向の道路ネットワークを強化するとともに、駅周辺、小学校周辺、幹線道路や主要な地域道路を中心として、歩行者ネットワークを検討します。

鶴見川をはさむ、新羽と大曾根・大倉山地域間のアクセス向上については、骨格となる周辺の幹線道路整備の進捗などを勘案しながら、整備方法を検討します。

#### ■環境／魅力／活力

地域の西部は、市街化を抑制し、農業振興地域内の農用地等の緑地を保全するとともに、農

業専用地区の農業振興を図ります。一方、東部は緑の少ない地域になっています。そこで街区公園をはじめとした公園の適正配置、住宅や工場などの緑化、道路や駅周辺等の緑化を進め、身近な花や緑を増やします。

また、鶴見川の親水性、生物多様性を向上させるとともに、河川敷を地域の憩いの場として活用します。

新羽丘陵地は、新羽丘陵公園を中心とした、寺や神社、蔵等の歴史的資産を保全するとともに、花の里づくりを行っている地域の活動を支援し、地域の魅力を高めます。

鶴見川の河川敷や緑道のネットワーク化を図り、地域の魅力を高めます。

地域東部の準工業地域の工場等については、区民が製造業とふれあえる施策を進め、活力を維持します。

新羽駅や北新横浜駅周辺では、商業・業務機能の集積を図ります。

#### ■防災

災害時に主な避難場所となる新羽小学校について、地域防災拠点における防災性の向上及び機能の強化を図っていきます。

都市計画道路の整備を進めるとともに、狭あい道路整備促進路線の拡幅整備により、災害に強いまちづくりを進めます。





## 9. 新吉田地域・新吉田あすなる地域

### 四季が感じられる静かなまち

- ◎高度経済成長期に、東部では農地から住宅地への転換が、南部では農地から工場への転換が進みました。
- ◎平成7年の都筑インターチェンジの完成、平成20年度の市営地下鉄グリーンライン(日吉～中山間)の開通により、地域のアクセス性が向上しました。
- ◎西部の市街化調整区域では、宮内新横浜線の整備により利便性が高まることで、将来、市街化が進む可能性があります。
- ◎区内でもまとまった緑地が多く残され、土地利用の混在による緑地の減少を抑制する必要があります。

#### ■土地利用

新吉田線や宮内新横浜線の都市計画道路の整備によって、今後、北部の市街化区域内に点在する農地や準工業地域の工業地などが住宅地へ転換される可能性があります。その際には、建築協定、地区計画等の活用により、良好な環境へと誘導していきます。

早淵川南側の市街化調整区域では、土地利用の混在が見られるため、インフラ整備の状況を踏まえ、適切な土地利用を検討します。

#### ■交通

地域道路へ通過交通の流入が増加しています。このため、宮内新横浜線、新吉田線を整備し、幹線道路の交通を円滑化することにより、地域道路への通過交通を抑制します。

歩行者の安全確保のため、小学校周辺や、幹線道路や主要な地域道路を中心として歩行者ネットワークを検討します。

#### ■環境／魅力／活力

遊歩道や緑道等を、誰もが利用しやすい健康づくりのための施設として再整備を検討し、魅力を高めます。

農のあるまちづくり、街区公園をはじめとした公園の適正配置、道路や駅周辺等の緑化を図り、更に河川の親水環境と連携しながら、自然環境豊かな地域を目指します。

西部の市街化調整区域のまとまった自然的な景観を持つ地域は、引き続き市街化を抑制するとともに、特別緑地保全地区や源流の森保存地区等の緑地保全施策の活用により樹林地の保全に努めます。

また、地域の東側を流れる鶴見川、北側の早淵川については、親水性、生物多様性を向上させるとともに、河川敷を地域の憩いの場として活用し、都市の魅力を高めます。

地域内に立地する工場等については、区民が製造業とふれあえる施策を進め、活力を維持します。

#### ■防災

災害時に主な避難場所となる新田小学校、新吉田小学校、新吉田第二小学校、新田中学校について、地域防災拠点における防災性の向上及び機能の強化を図っていきます。

都市計画道路の整備を進めるとともに、狭あい道路整備促進路線を拡幅整備し、災害に強いまちづくりを進めます。



地域別方針図－新吉田・新吉田あすなろ地域



凡例

<p><b>住居系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・戸建て低層住宅を中心的な土地利用とする地域</li> <li>・中高層集合住宅(団地、マンション等)を中心的な土地利用とする地域</li> <li>・戸建て住宅と集合住宅及び小規模な店舗等が共存する地域</li> <li>・幹線道路沿道で、自動車による利用を目的とした施設を中心に、住宅等が共存する地域</li> </ul>	<p><b>商業系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・商業、業務機能と、高度利用された住宅とが複合・共存する地域</li> <li>・商業、業務機能を中心的な土地利用とし、住宅等が共存する地域</li> </ul>	<p><b>工業系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中小規模の工場と戸建て住宅、集合住宅、商店等が共存する地域</li> <li>・工場、倉庫等を中心的な土地利用とする地域</li> </ul>	<p><b>緑地系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公園、緑地等</li> </ul>	<p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街化を抑制すべき地域</li> <li>・大規模公共公益施設・大学等</li> </ul>	<p><b>鉄道</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存旅客路線 (JR、私鉄、市営地下鉄)</li> </ul>	<p><b>道路</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>幹線道路(既存)</li> <li>幹線道路(整備予定)</li> <li>幹線道路(計画等)</li> <li>主要な地域道路</li> <li>狭あい道路整備促進路線</li> </ul>	<p><b>特別緑地保全地区</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特別緑地保全地区</li> </ul>	<p><b>建築協定</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>建築協定</li> </ul>	<p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域区分界</li> <li>河川</li> <li>緑道等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中学校</li> <li>小学校</li> <li>地区センター</li> <li>地域ケアプラザ</li> <li>寺・神社等</li> </ul>
--	--	---	---	--	---	--	---	---	--	--



## 10. 高田地域

### 自然を享受し心地よく暮らせるまち

- ◎高度経済成長期から、南部では農地から住宅への転換が進みました。
- ◎地域内の市街化区域では、平成20年、市営地下鉄グリーンライン高田駅の開業等に伴い、交通の利便性が高まり、工業地から住宅地や商業地への土地利用転換が見られます。住工混在への対応、残された緑の保全が課題になっています。

#### ■土地利用

早淵川と日吉元石川線に挟まれた準工業地域は、一部に住宅、工場、商業施設の混在が見られるため、建築協定、地区計画等の活用により、良好な環境へと誘導していきます。

#### ■交通

日吉元石川線の整備により、東西方向の他の地域への交通アクセス性が高まりました。今後、宮内新横浜線の整備を促進し、南北方向の交通アクセスの向上に努めます。

また、歩行者の安全を確保するため、高田駅周辺や幹線道路の歩道を整備するとともに、小学校周辺、幹線道路や主要な地域道路を中心として歩行者ネットワークを検討します。

#### ■環境／魅力／活力

地域北部の農業振興地域はまとまった緑地を含んでおり、今後も緑の保全に努めます。特に、農業振興地域内の農用地区域を保全し、

農業を振興します。住宅地は、緑の保全及び高台からの景観や歴史的資源の活用に努めます。

早淵川は親水性、生物多様性を向上させるとともに、河川敷を地域の憩いの場として活用します。

住宅や工場などの緑化や、街区公園をはじめとした公園の適正配置、道路や駅周辺等の緑化を進め、身近な花や緑を増やします。

区民の協力により、地域北部の農業振興地域や早淵川付近の不法投棄対策を行います。

#### ■防災

災害時に主な避難場所となる高田東小学校、高田中学校について、地域防災拠点における防災性の向上及び機能の強化を図っていきます。

狭あい道路整備促進路線の拡幅整備、がけ崩れ防止対策を行い、災害に強いまちづくりを進めます。

# 地域別方針図－高田地域



## 凡例

<p><b>住居系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>戸建て低層住宅を中心的な土地利用とする地域</li> <li>中高層集合住宅(団地、マンション等)を中心的な土地利用とする地域</li> <li>戸建て住宅と集合住宅及び小規模な店舗等が共存する地域</li> <li>幹線道路沿道で、自動車による利用を目的とした施設を中心に、住宅等が共存する地域</li> </ul>	<p><b>商業系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>商業、業務機能と、高度利用された住宅とが複合・共存する地域</li> <li>商業、業務機能を中心に土地利用とし、住宅等が共存する地域</li> </ul>	<p><b>工業系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中小規模の工場と戸建て住宅、集合住宅、商店等が共存する地域</li> <li>工場、倉庫等を中心的な土地利用とする地域</li> </ul>	<p><b>緑地系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公園、緑地等</li> </ul>	<p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市街化を抑制すべき地域</li> </ul>	<p><b>鉄道</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存旅客路線 (JR、私鉄、市営地下鉄)</li> </ul>	<p><b>道路</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>幹線道路(既存)</li> <li>幹線道路(整備予定)</li> <li>幹線道路(計画等)</li> <li>主要な地域道路</li> <li>狭あい道路整備促進路線</li> </ul>	<p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域区分界</li> <li>河川</li> <li>緑道等</li> </ul>	<p><b>農用地区域</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>農業振興地域</li> </ul>	<p><b>建築協定</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>建築協定</li> </ul>	<p><b>生活拠点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>生活拠点</li> <li>中学校</li> <li>小学校</li> </ul>	<p><b>地域ケアプラザ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域ケアプラザ</li> </ul>	<p><b>寺・神社等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>寺・神社等</li> </ul>
--	---	---	--	---	---	--	--	--	---	---	---	---

## ■ 新横浜駅周辺のまちづくり

### 都心としての機能と景観の整ったまち

- ◎昭和39年にJR東海道新幹線・JR横浜線新横浜駅が、昭和60年に市営地下鉄ブルーライン新横浜駅が開業しました。新横浜駅北部地区土地区画整理事業が昭和50年に完了し、商業・業務系ビルの集積が続いています。
- ◎平成元年には、17,000人収容の横浜アリーナ、平成3年には、総合保健医療センター（横浜ラポール、総合リハビリセンター等）、横浜労災病院、平成9年には国内最大の収容人数72,000人の横浜国際総合競技場が整備され、都市型ホテルの立地も進む等、新横浜都心としての高次都市機能が集積しつつあります。
- ◎周辺部を合わせ、新横浜都心と位置付けられ、その中心として整備されてきています。
- ◎神奈川東部方面線が整備され、新横浜駅の拠点性はさらに高まる見込みです。
- ◎新横浜駅南部地区は都市基盤整備の遅れが課題となっています。平成22年に「新たなまちづくりの考え方」をとりまとめ、まちづくり計画の策定を進めています。

#### ■ 土地利用

新横浜北部地区は商業・業務機能、文化施設、更に住宅等の多様な都市機能が集積し、新横浜都心にふさわしい土地利用が進展した市街地が展開しています。この地区では、新横浜北部地区街づくり協議等による土地利用の誘導を行っていきます。

新横浜駅南部地区は、都市基盤整備や駅周辺の回遊性などの課題があります。このため、新横浜南口線、新横浜篠原線の計画の見直し、新横浜駅南北のバランスのとれた土地利用を図っていきます。

#### ■ 交通

神奈川東部方面線の整備により、横浜西部方面や東京都心方面とのアクセス性を高めます。

新横浜駅南北の一体性を高めるため、新横浜元石川線、新横浜南口線、新横浜篠原線の整備については、まちづくりの進捗に合わせて取扱いを検討します。また、高速横浜環状北線の整備により、京浜臨海部や羽田空港等とのアクセスを強化します。

#### ■ 環境／魅力／活力

周辺環境と調和した景観や、自然を取り入れた都市的景観をつくり出すため、街づくり協議等による建物の外観や屋外広告物等の工夫、街路樹の育成や積極的な緑化を行い、新横浜駅前公園、太尾堤緑道の活用を図るとともに、鳥山川の親水性・生物多様性を向上させます。

高層ビルを含めて、都心としての特徴を生かした景観をつくり出し、魅力を高めていきます。

また、歩行者ネットワークの整備により、歩いて楽しい都心形成を図ります。

鳥山川を挟んで、横浜国際総合競技場や、総合保健医療センター（横浜ラポール、総合リハビリテーションセンター）、横浜労災病院をはじめとする福祉・保健・医療施設など、広域的な施設が集積しています。そこで、歩行者空間などを整備するほか、事業者の協力のもと、さらに福祉のまちづくりを推進し、誰もが活動しやすいバリアフリーのまちをつくっていきます。また、オリンピック等の大規模な国際競技大会の開催に備え、案内サインの多言語表示についても配慮を行っていきます。

新横浜北部地区には、横浜国際総合競技場や横浜アリーナ、テーマパーク等の様々な観光資源や都市型ホテル等が多く立地しています。

これらを活用して、MICE・観光の役割を担う取組を推進します。

既に進出が見られる先端医療産業をはじめとする新たな産業を誘致し、都市の活力を担う施設の一層の集積を図ります。

#### ■ 防災

新横浜北部地区と横浜国際総合競技場周辺は、広域避難場所となっています。福祉・保健・医療施設も充実しているため、多様な機能を果たすことが期待されています。

大規模地震発生時に想定される帰宅困難者の集中による混乱を回避するため、鉄道事業者と連携し、安全対策の強化を図ります。また、周辺の事業者との相互の連携のもと、発災時の対策強化を図ります。



# 新横浜駅周辺のまちづくり



## 凡例

<p><b>住居系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・戸建て低層住宅を中心的な土地利用とする地域</li> <li>・中高層集合住宅(団地、マンション等)を中心的な土地利用とする地域</li> <li>・戸建て住宅と集合住宅及び小規模な店舗等が共存する地域</li> <li>・幹線道路沿道で、自動車による利用を目的とした施設を中心に、住宅等が共存する地域</li> </ul>	<p><b>商業系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・商業、業務機能と、高度利用された住宅とが複合・共存する地域</li> <li>・商業、業務機能を中心的な土地利用とし、住宅等が共存する地域</li> </ul>	<p><b>工業系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中小規模の工場と戸建て住宅、集合住宅、商店等が共存する地域</li> <li>・工場、倉庫等を中心的な土地利用とする地域</li> </ul>	<p><b>緑地系</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公園、緑地等</li> </ul>	<p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街化を抑制すべき地域</li> <li>・大規模公共公益施設・大学等</li> <li>・土地利用の方針を検討中の地域</li> </ul>	<p><b>鉄道</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● JR東海道新幹線</li> <li>— 既存旅客路線 (JR、私鉄、市営地下鉄)</li> <li>- - - 整備予定路線 (事業中)</li> </ul>	<p><b>道路</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 高速道路(整備予定)</li> <li>■ 高速道路出入口(整備予定)</li> <li>— 幹線道路(既存)</li> <li>— 幹線道路(整備予定)</li> <li>— 幹線道路(計画等)</li> <li>— 主要な地域道路</li> <li>— 狭あい道路整備促進路線</li> </ul>	<p><b>街づくり協議地区</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 建築協定</li> <li>■ 地区計画</li> </ul>	<p><b>生活拠点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 生活拠点</li> <li>● 中学校</li> <li>● 小学校</li> </ul>	<p><b>その他</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ その他の施設</li> <li>■ 行政サービスコーナー</li> <li>◇ 寺・神社等</li> </ul>
--	--	---	---	---	---	---	---	---	---

# V まちづくりの推進

港北区の将来都市像を実現するためには、法律・条例等による規制・誘導や、都市計画事業、横浜市独自の事業等の実施、区民による自主的なまちづくり活動等、様々な方法が考えられます。

この章では、まちづくりを推進していくにあたっての基本的な考え方について記述します。

## (1) まちづくりの主体と役割分担

今後の港北区のまちづくりは、港北区プランに基づいて、各々のまちづくりの主体が役割を分担しながら推進することによって進められます。

行政の役割としては、①事業を実施する、②事業を規制・誘導する、③活動を支援・調整する、などが挙げられます。

公園や道路、区民利用施設の整備など横浜市が実施する事業については区民にお知らせし、必要に応じて区民の意見を反映させながら事業を進めます。また、現在の環境を保全し、計画的なまちづくりを進めるため、法律や条例により建築行為や開発行為を規制・誘導します。さらに、区民が主体となるまちづくりについては、助成や情報提供、コーディネーターの派遣などを通して支援していきます。

区民の役割としては、個人として、あるいはグループとして行う身近なまちづくりに関する活動、行政等の実施する施策・事業に対する参加、提案等が挙げられます。

事業者の役割としては、地域社会の一員として、横浜市の都市づくりや関連する計画、そして本プランを理解し、それらに基づく施策や区民主体のまちづくり活動等へ協力するとともに、事業者の持つ専門性を生かし、魅力あるまちづくりに貢献することが期待されています。

## (2) 区役所の役割

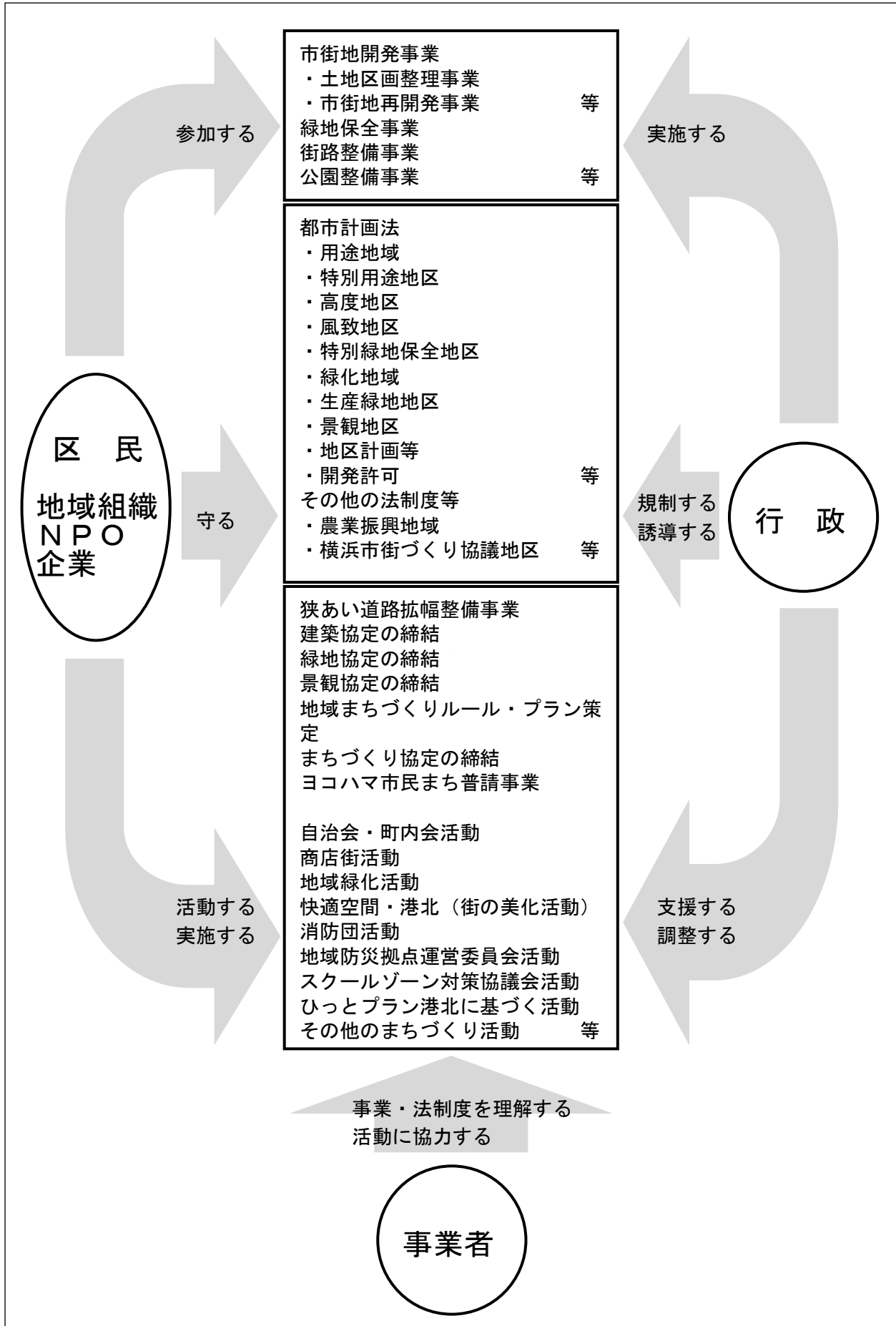
区役所の果たすべき役割は次のように考えます。

- ① 港北区プランに即してまちづくりが進められているかどうかを確認し、必要な場合に調整すること。
- ② 行政の実施する施策への区民参加を促進すること。
- ③ 市の制度・事業と補完しあいながら、区民のまちづくり活動を支援すること。
- ④ まちづくりに関する情報を集め、情報提供や相談・調整を行うこと。

## (3) 「港北区プラン」の実現と今後の見直し

- ① 「港北区プラン」の実現に向けて  
「港北区プラン」は、まちづくりの理念を掲げ、そのための方針とおおむねの方策を示しています。実現にあたっては、必要に応じて区民参加を促しながら、地区計画、建築協定、地域まちづくりルール等の制度を活用することで、より具体的なものとしていく必要があります。
- ② 「港北区プラン」の見直し  
都市計画マスタープランは、計画期間が長期にわたることから、上位計画である「横浜市基本構想（長期ビジョン）」の改定や「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」等の改定が行われた際には、社会状況の変化、まちづくりに大きな影響を与える事業の進展や区民意識の変化等も踏まえ、本プランの記載内容等を点検し、必要な修正や改定を行います。

〈参考〉まちづくりの主体と役割分担

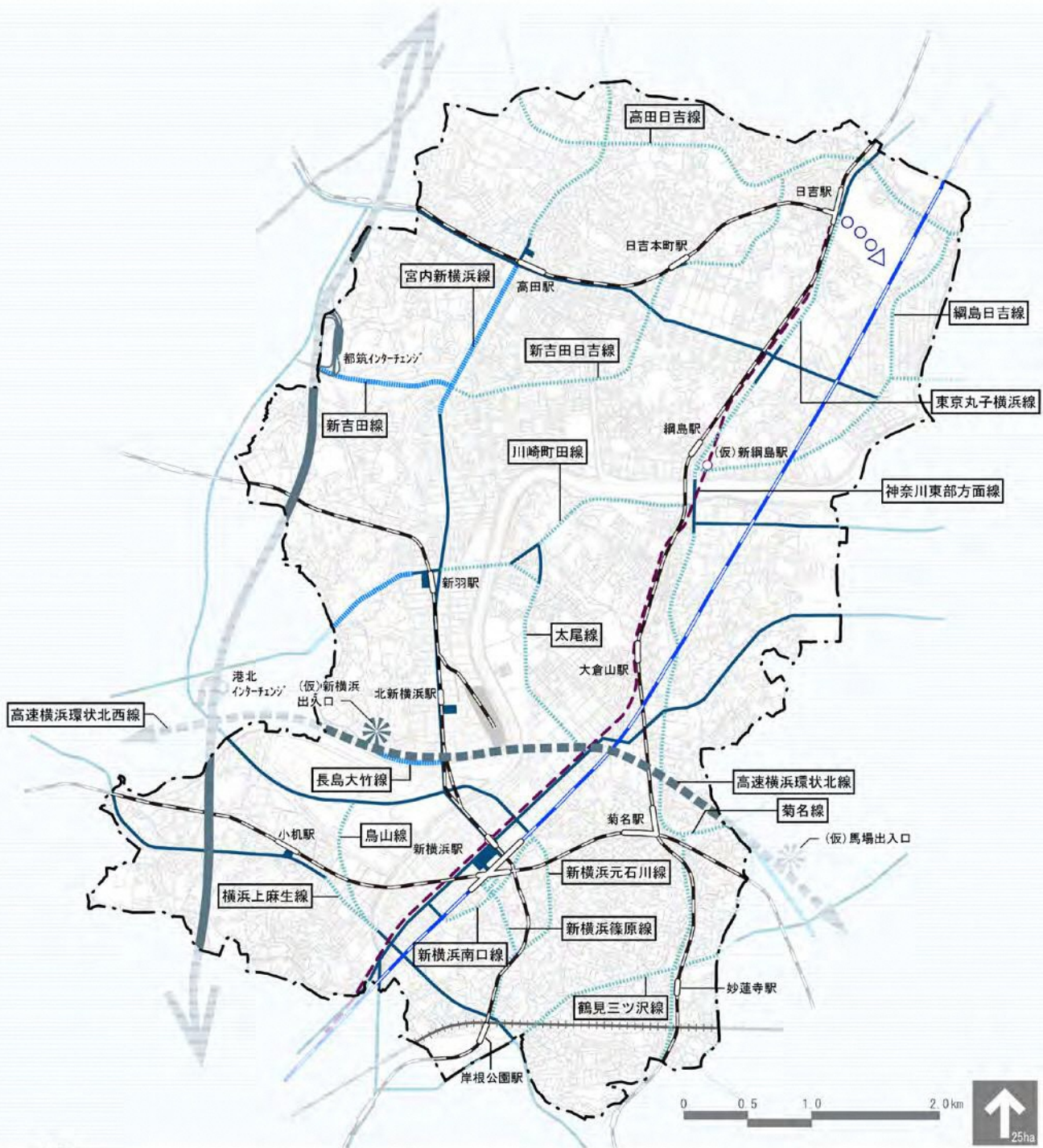




〈参考〉

区で行われている主な事業（道路・鉄道）

平成26年11月時点



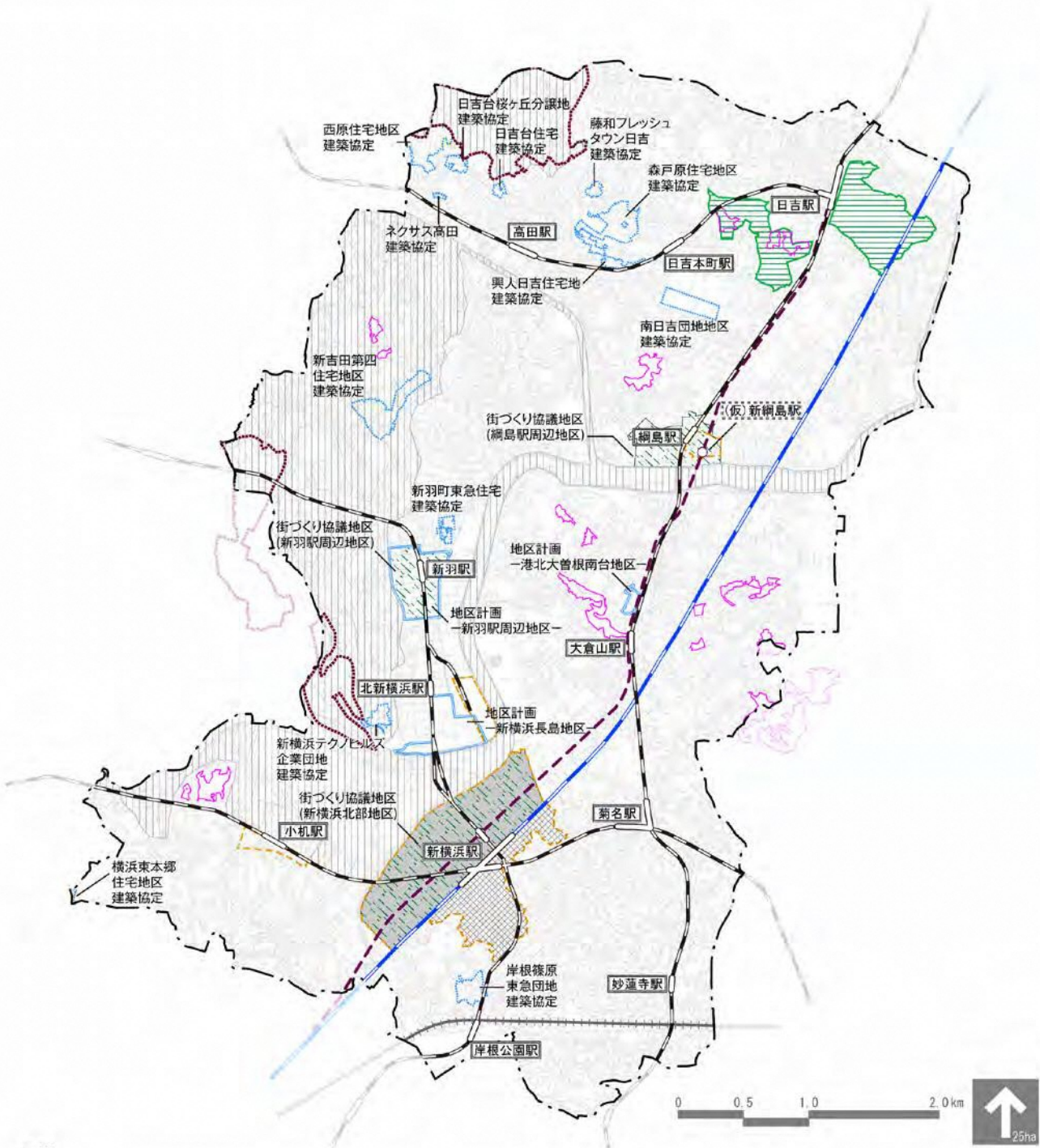
凡例

鉄道	道路	その他
JR東海道新幹線	高速道路（既存）	幹線道路（既存）
既存旅客路線（JR、私鉄、市営地下鉄）	高速道路（整備予定）	幹線道路（整備予定）
既存貨物路線	高速道路出入口（整備予定）	幹線道路（計画等）
整備予定路線（事業中）		行政区（区界）
鉄道（計画路線）		



〈参考〉

まちづくりの取組状況図（法律・条例等に基づく規制・誘導によるもの） 平成 26 年 11 月時点



凡例

	1号市街地		建築協定地区		農業振興地域		JR東海道新幹線
	2号再開発促進地区		土地利用の方針を 検討中の地域		駐車場整備地区		既存旅客路線 (JR、私鉄、市営地下鉄)
	市街化調整区域		風致地区		地区計画		既存貨物路線
	横浜市街づくり 協議地区		特別緑地保全地区				整備予定路線 (事業中)
							行政界 (区界)

# 関連用語解説

## 【ア行】

### インフラ

インフラストラクチャー(infrastructure)の略。社会、経済、産業などの都市活動を維持し、発展を支える基盤のことであり、都市構造の基幹的部分を指す。都市計画においては道路、公園・緑地、上下水道、河川などが該当する。（「横浜市都市計画マスタープラン全体構想（平成25年3月）」から引用）

### 運輸政策審議会（現在は交通政策審議会となっている）

旧運輸省内に設置された審議会。運輸大臣の諮問を受け、2000年（平成12年）1月27日に運輸政策審議会答申第18号「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」を答申した。（「横浜市都市計画マスタープラン全体構想（平成25年3月）」から引用）

## 【カ行】

### 神奈川東部方面線

相模鉄道西谷駅からJR東海道貨物線横浜羽沢駅付近を経て、東京急行電鉄日吉駅に至る路線で、西谷から羽沢間を相鉄・JR直通線、羽沢から日吉間を相鉄・東急直通線として整備し、相模鉄道線とJR線、東京急行電鉄線との直通運転を行う。（「横浜市都市計画マスタープラン全体構想（平成25年3月）」から引用）

### 幹線道路

高速道路等を除く都市計画道路及び4車線以上の国道・県道。都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路。（横浜市道路局資料を基に港北区が編集）

## CASBEE（キャスビー）

「Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency」の頭文字をとったもの。地球環境・周辺環境にいかに対応しているか、ランニングコストに無駄がないか、利用者にとって快適か等の性能を客観的に評価・表示するために開発された建築物の環境性能評価システム。横浜市建築物環境配慮制度は、建築主がその建築物の「建築物環境配慮計画」を作成することによって、建築物の省エネルギー対策や長寿命化対策、周辺のまちなみとの調和、緑化対策などを項目ごとに評価し、総合的な環境配慮の取組を進めるもので、届出制度と認証制度の2段構成になっている。建築物環境配慮計画は、「CASBEE-新築（簡易版）」を基本として、横浜市の制度用に編集した「CASBEE横浜」を用いて作成。戸建住宅については、「CASBEE横浜[戸建]」を使用。（横浜市建築局資料参考）

## 急傾斜地崩壊危険区域

急傾斜地の崩壊による災害を防止するため、一定の基準に該当する場合は、「急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律」に基づき、神奈川県が急傾斜地崩壊危険区域を指のうえ、崩壊防止工事を行う。（建築局ウェブページ参考）

## 狭あい道路

幅員4m未満の道で、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、環境衛生上の問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ある。横浜市では、狭あい道路の整備を進めやすくするため、整備費用の助成を行う「狭あい道路拡幅整備事業」を実施している。（「横浜市都市計画マスタープラン全体構想（平成25年3月）」から引用）

### 緊急交通路指定想定路線

災害時における多数の者の円滑な避難、救急・消防活動の実施、避難者への緊急物資の輸送等を確保する必要があるとして、神奈川県公安委員会が指定。（「横浜市耐震改修促進計画（平成25年11月変更）」参考）

### 緊急輸送路

震災が発生した場合、市内の災害応急対策活動に必要となる物資や機材、人員などを市内外から広域的に運ぶために、他の都市と市内の防災拠点等を有機的に結びつける必要から、次の路線を緊急輸送路として指定している。①緊急輸送路第一次路線：規模の大きい幹線道路や一般国道からなる広域的ネットワークの重要路線で、輸送の骨格をなす道路。②緊急輸送路第二次路線：緊急輸送路第一次路線を補完し、地域内での災害救助活動に使用する道路。（「横浜市防災計画 震災対策編（平成25年3月）」参考）

### 景観協定

良好な景観の形成を図るため、土地所有者等が全員の合意によって地区の景観に関するルールを定める制度。建築物の敷地、位置、構造、用途、意匠等に加え、緑地の保存や、景観に関する取組等も定めることができる。（横浜市都市整備局資料から引用）

### 源流の森保存地区

緑豊かな都市景観を形成し、市民生活に潤いと安らぎを与えているとともに、保水・治水機能の保全と河川の水量の確保に寄与している郊外部の良好な樹林地について、土地所有者の方にご協力いただき指定することにより、樹林地の保存を図る制度。（横浜市環境創造局ウェブページ参考）

### 建築協定

各地域で望ましい建物の建て方等について、土地の所有者等が「約束（協定）」を互いに取り決め、地域で「協定運営委員会」を組織して守りあっていくもの。横浜市長の認可公告を受けることにより、建築協定区域内で土地の所有者等が変わっても協定の効力が引き継がれる。（「いちからつくる建築協定」参考）

### 高次都市機能

都市機能のうち、日常生活圏域を越えた広域圏を対象とする施設などにより、多くの人々に教育、文化、医療、行政、産業、交通、情報等について質の高いサービスを提供できる機能のこと。（「沖縄県交通政策課用語集」等を基に港北区が編集）

### 高速道路

都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等専ら自動車の交通の用に供する道路。（横浜市道路局資料を基に港北区が編集）

### 高速横浜環状北線

横浜市の交通ネットワークの骨格を形成する「横浜環状道路」の北側区間で、都筑区の第三京浜道路「港北インターチェンジ」から鶴見区の首都高速道路横浜羽田空港線「生麦ジャンクション」を結ぶ、延長約8.2kmの自動車専用道路。（横浜市道路局ウェブページ参考）

### コージェネレーションシステム

発電をしながら、同時に発生する熱を冷房・暖房・給湯・蒸気などに有効利用するシステム。一般に、燃料を燃やす火力発電所のエネルギー効率は40%程度だが、コージェネレーションシステムでは電気と熱利用をあわせた総合効率は80%近くになり、省エネルギー、CO2削減効果がある。また、電力需要のピーク時に稼働させることによって、電力会社から供給される商用電力の負荷を平準化させることができる。

さらに、コージェネレーションと商用電力が連系することで、電源の二重化・安定化によるエネルギーセキュリティの向上を図ることができる。(コージェネ財団ウェブページを参考に横浜市温暖化対策統括本部が編集)

### コンパクトな市街地

市街地の拡散を抑制するとともに、既存の都市基盤を生かしつつ、鉄道駅等を中心に地域特性に応じた機能を集積することにより、高齢者を含め誰もが支障なく快適で暮らしやすい街。(「横浜市都市計画マスタープラン全体構想(平成25年3月)」から引用)

## 【サ行】

### 市街化区域

都市計画法第7条に規定される区域。すでに市街地を形成している区域及びおおむね十年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のこと。(建築局ウェブページ参考)

### 市街化調整区域

都市計画法第7条に規定される区域。市街化を抑制すべき区域のこと。(建築局ホームページ参考)

### 市街地をのぞむ七つの丘

都心部、都心周辺部との間の丘陵地に点在する公園や樹林地、農地と、丘陵の縁に広がる斜面緑地が一体となった丘の緑が

あり、これらが一体となって市街地をのぞむ丘の緑となっている。この緑は、市民の身近なレクリエーションの場であるとともに、生物の生息環境としても貴重な役割を果たしていることから、樹林地・農地の保全施策や公園整備等による活用を進める。(「横浜市水と緑の基本計画(平成18年12月)」参考)

### 市民の森

「緑の環境をつくり育てる条例」及び「横浜市市民の森設置事業実施要綱」に基づき、おおむね2ha以上のまとまりのある樹林地などを対象に、土地所有者と原則10年間以上の市民の森契約を結び、市民に憩いの場を提供する制度。清掃や巡視等については、地域の「市民の森愛護会」にお願いしています。(横浜市環境創造局ウェブページ参考)

### 消防活動拠点

地震被害想定に基づく延焼被害が大きい地域における延焼火災対策として、震災時でも断水リスクが低く一定量の消火用水が確保できる、新たな消火栓や延焼拡大時の区民の避難路確保のためのウォーターカーテンホース等を格納した倉庫を備えた火災対策・消防活動時の拠点。(横浜市港北区資料参考)

### すず風舗装(保水性舗装、遮熱性舗装)

保水性舗装は、アスファルト舗装の表面が“雷おこし”のように粗く、すき間に水分を蓄えておくことのできる白っぽい材料(保水材)をしみ込ませた舗装。遮熱性舗装は、舗装の表面に熱反射塗料等を塗布することで、舗装路面の温度上昇を抑制する舗装。(横浜市道路局資料参考)

### スマートシティ

スマートシティ/スマートコミュニティとは、市民の生活の質を高めながら、健

全な経済活動をうながし、環境負荷を抑えながら継続して成長を続けられる、新しい都市の姿である。2011年3月11日起こった東日本大震災と、それに続く原子力発電所の事故の後にはさらに、「レジリエント（回復力のある）」も求められるようになった。

都市が抱える課題（環境負荷の軽減等）を解決しながら、市民の生活の質や企業の経済活動を活発化させるため、スマートシティではICT（情報・通信技術）に代表されるテクノロジーを積極的に採り入れながら、新しい都市の姿を実現する。（「Japan Smart City Portal」参考）

横浜市では、2010（平成22）年4月に経済産業省の「次世代エネルギー・社会システム実証地域」に選定され、平成26年度まで横浜スマートシティプロジェクトを実施した。（「横浜スマートシティプロジェクト（YSCP）」参考）

## 生物多様性

生物の間に見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」、主は同じでも持っている遺伝子が異なる「遺伝的多様性」からなる三つのレベルの多様性により捉えられる。（「横浜市水と緑の基本計画（平成18年12月）」から引用）

## 【夕行】

### 地域道路

高速道路及び幹線道路以外の全ての道路。「主要な地域道路」とは、地域道路のうち、地区内と幹線道路を連絡する機能やバス交通を主に担う道路。「生活道路」とは、地域道路のうち、幹線道路、主要な地域道路に囲まれた地区内の道路をいう。（横浜市道路局資料を基に港北区が編集）

## 地域防災拠点

震災により住家を失い又は破損等により居住することができなくなった地域の住民が避難し、一定期間生活する震災時避難場所として、港北区では、区民に身近な小中学校のうち、28か所を指定している。また、地域防災拠点は、在宅被災者支援のための情報発信拠点、住民による救助・救護活動拠点、及び他都市からの救援物資などの配布場所としての機能を備えている。（「港北区防災計画 震災対策編（平成25年9月）」参考）

## 地域まちづくりルール

建物や土地利用などについて、地域まちづくり組織（地域が主体となって地域まちづくりを推進できるよう、その推進母体となる地域の組織。）が地域住民等の理解や支持を得ながら、自主的に定めたルールを、市長が認定する制度。認定を受けた地域まちづくりルールの対象地域において、地域まちづくりルールに係る建築等を行う場合には、地域まちづくり組織との協議や市長への届出が必要となり、地域まちづくり組織と市が連携して建築行為等を誘導している。（横浜市都市整備局資料参考）

## 地球温暖化対策（緩和策・適応策）

地球温暖化対策には、「緩和策」と「適応策」の2種類がある。緩和策とは、省エネルギーの推進や再生可能エネルギーの利用などにより地球温暖化の原因となる温室効果ガスの排出を抑制したり、樹林地の保全を通じて温室効果ガスを吸収させる対策。適応策とは、昨今の異常気象など既に起こりつつある地球温暖化の影響に対して、自然や社会のあり方を調整して避けられない影響を軽減する対策。ハード面では、大雨による浸水対策の下水道整備などが、ソフト対策では、猛暑による熱中症の予防情報の提供などがあたる。（横浜市温



暖化対策統括本部資料から引用)

## 地区計画

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、地区計画に於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）に定めることができる。（横浜市都市整備局資料参考）

## 低炭素型都市づくり

地球温暖化対策の観点から、中長期の温室効果ガス排出量を大幅に削減するための対策を講ずる都市づくりのこと。そのためには、我が国の経済社会構造を変革し、低炭素社会を実現することが必要である。

都市・地域においても、公共交通の利用促進によるコンパクトシティへの取組や、未利用エネルギーの活用、緑地の保全や風の通り道の確保などの自然資本の活用等、都市・地域の構造そのものに影響を与える面的な対策を実施することにより、それぞれの地域の特色を生かした低炭素型の地域づくりを進めることが求められている。（「横浜市都市計画マスタープラン全体構想（平成25年3月）」から引用）

## 特別緑地保全地区

「都市緑地法」に基づき、都市における良好な自然環境となる緑地において、建築行為など一定の行為の制限などにより現状凍結的に保全し、都市計画に位置付ける地域地区。（「横浜市水と緑の基本計画（平

成18年12月）」参考）

## 都市型住宅

敷地を有効に活用した中高層集合住宅。店舗やオフィスとの複合的な集合住宅など、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。（「横浜市都市計画マスタープラン全体構想（平成25年3月）」から引用）

## 都市型工業

従来「都市型」産業として定義されてきた産業群は、「都市の資源的制約、活動環境に負担をかけない省資源型・低公害型の産業」など、「都市に存在することを許される」消極的な枠組みをもった産業であったが、近年は「大都市がもつ特有な市場及び経営資源によって、大都市に立地することが比較的優位となる産業」ととらえられている。横浜にとって望ましい「都市型工業」には研究開発機能、高技術生産機能、情報機能が重要であり、具体的にはコンピュータ、メカトロニクス、バイオテクノロジー、新素材などの先端技術産業があげられる。（「調査季報75号（横浜市政策局政策課）」を基に港北区が編集）

## 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

一体の都市として整備、開発及び保全すべき区域として定められる都市計画区域全域を対象として、長期的視点に立った都市の将来像を明確にするとともにその実現に向けて、次のような都市計画の基本的な方針を定めるものです。（神奈川県 県土整備局ウェブページから引用（根拠条文：都市計画法第6条の2））

## 都市計画道路

都市計画決定された道路。（横浜市建築

局ウェブページ参考)

## 都市施設

都市計画に定めることができる、都市計画法第 11 条第 1 項各号に掲げる以下の施設のこと。1. 道路、都市高速鉄道、駐車場、自動車ターミナルその他の交通施設 2. 公園、緑地、広場、墓園その他の公共空地 3. 水道、電気供給施設、ガス供給施設、下水道、汚物処理場、ごみ焼却場その他の供給施設又は処理施設 4. 河川、運河その他の水路 5. 学校、図書館、研究施設その他の教育文化施設 6. 病院、保育所その他の医療施設又は社会福祉施設 7. 市場、と畜場又は火葬場 8. 一団地の住宅施設 9. 一団地の官公庁施設 10. 流通業務団地 11. 一団地の津波防災拠点市街地形成施設 12. 一団地の復興拠点市街地形成施設 13. その他政令で定める施設。(横浜市建築局ウェブページ参考)

## 土砂災害警戒区域

斜面の崩壊などが発生した場合に、市民の生命身体に危害が生じる恐れがあると認められる区域。神奈川県が「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」に基づいて調査を行い、指定・告示する。(「横浜市都市計画マスタープラン全体構想(平成 25 年 3 月)」から引用)

## 土地区画整理事業

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。(「横浜市都市計

画マスタープラン全体構想(平成 25 年 3 月)」から引用)

## 【ナ行】

### 2号再開発促進地区

1号市街地(既成市街地のうち、良好な環境を有している第1種・第2種低層住居専用地域及び第1種・第2種中高層住居専用地域等を除いた区域を中心に、指定された市街地)のうち、都市構造の強化・再編成を実現するため、適正な都市機能を配置し、土地の高度利用を図る必要のある地区、道路の不足・木造住宅密集等の課題を改善し、良好な環境を形成すべき地区、幹線道路・高速鉄道等交通基盤施設の整備にあわせて改善を進める必要のある地区及びその沿道・沿線とその結節部、駅等の重点的に整備を図る必要のある地区、商業系地域等で土地の合理的な高度利用を図るべき地区、有効活用すべき工場移転跡地や遊休地等を含む地区等については、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区。(「横浜市国際港都建設計画 都市再開発の方針(平成22年3月)」参考)

### 農業振興地域

「農業振興地域の整備に関する法律」に基づき、今後とも農業の振興を図るべき地域として、知事が指定する地域。(「横浜市水と緑の基本計画(平成18年12月)」から引用)

### 農業専用地区

まとまりのある優良な農地の確保により、都市農業の確立と都市環境を保全することを目的として、本市独自の制度として市長が指定した地区。農業振興地域内で、農業生産性の向上及び地域農業の健全な発展が見込まれる面積 10ヘクタール以上

の地区を指定。（「横浜市水と緑の基本計画（平成18年12月）」から引用）

## 農用地区域

農業振興地域内の土地で、今後長期間にわたり農業上の利用を図るべき土地の区域。農業振興地域の指定を受けた市町村が作成する「農業振興地域整備基本計画」で定められる。（「横浜市水と緑の基本計画（平成18年12月）」から引用）

## 【八行】

### バリアフリー化

高齢者、障害者等が生活する上で、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）をいう。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上で、精神的にも障壁がないことも意図する。（「横浜市交通計画（平成20年3月）」から引用）

### ヒートアイランド現象

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）と呼ばれる。（「横浜市水と緑の基本計画（平成18年12月）」から引用）

### 風致地区

緑豊かな生活環境が形成されることをめざし、都市の風致を維持するため定める地区。横浜市では、昭和16年に10地区2,847haを風致地区に指定したのをはじめとして、昭和45年に横浜市風致地区条例を制定し、昭和48年に16地区を指定し、現在、区域総面積3,710haを指定している。指定に当たっては、良好な自然景観、歴史的景観を保持している地域や、文化財、社寺等のある

区域、良好な住環境を維持している地域などを、都市計画法に基づいて指定している。（「風致地区の手引き（平成25年4月）」参考）

### 複合市街地

近年の都市では、業務、商業、文化、交流、居住など多様な機能が適切に集積し、利便性と快適性を備えた複合的都市空間。従来の無秩序な混在とは異なる多様な機能の計画的集積を積極的に評価して複合市街地を計画的に位置付ける動きがある。（「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針（東京都）」を基に港北区が編集）

## 【マ行】

### MICE（マイルス）

Meeting（企業等の会議）、Incentive Travel（企業等の行う報奨・研修旅行）、Convention（国際機関・学会等が主催する総会、学術会議等）、Event あるいは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等の総称。（「国際観光・MICE 都市の実現に向けたアクションプラン（平成23年1月）」から引用）

### 街づくり協議地区

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」を定めている。協議地区の区域内において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、調査・企画段階等のできる限り早い時期から、協議指針に基づき、より安全で快適な街づくりのために、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る。(横浜市都市整備局資料参考)

## 【ヤ行】

### ユニバーサルデザイン

ユニバーサルデザインとは、「ユニバーサル(すべての、普遍的な)」と「デザイン(計画、設計)」という二つを組み合わせた言葉で、「あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方(障害者基本計画【平成14年12月24日閣議決定】より)」。アメリカの建築家であり工業デザイナーであったロナルド・メイスにより1985年に提唱された。(「横浜市福祉のまちづくり推進指針(改訂版)平成23年度~27年度」参考)

### 洋館付き住宅

大正から昭和初期にかけて建てられた、洋風生活へのあこがれを和の住空間に取り入れたスタイルの住宅。主に、趣ある和風住宅の玄関脇に、一間の小さい洋館(洋間・洋室)がついた和様折衷の外観で、急勾配の屋根や瓦、壁の仕上げや窓の形などに、それぞれ個性的な特徴がある。港北区内では東急東横線沿線に、同線の開通(大正15年)に伴う宅地開発で建てられた洋館付き住宅が数多く現存している。(「洋館付き住宅の魅力がわかる本(よこはま洋館付き住宅を考える会)」を基に港北区が編集)

### 横浜環状鉄道(日吉~鶴見間)

運輸政策審議会答申第18号に「横浜環状鉄道(仮称)の新設」として位置付けられている路線のうち、市営地下鉄グリーンライン(中山~日吉間)と接続する日吉~

鶴見間の路線。(横浜市都市整備局資料参考)

### 横浜市環境管理計画

「横浜市環境の保全及び創造に関する基本条例」に位置付けられている環境行政の総合計画。(「新たな「横浜市環境管理計画」(平成23年4月)」から引用)

### 横浜市基本構想(長期ビジョン)

市民全体で共有する横浜市の将来像であり、その実現に向けて、横浜市を支える全ての個人や団体、企業、行政などが、課題を共有しながら取り組んでいくための基本的な指針となるもの。横浜市が人口減少時代に突入する21世紀最初の四半世紀(おおむね2025(平成37)年頃、現在から約20年間)を展望し、横浜市の目指すべき都市像や、それを実現するための施策の基本方向などを規定している。横浜市の行政計画は、すべてこの長期ビジョンの理念に基づき策定され、様々な計画の最上位に位置づけられる指針となる。(「横浜市基本構想(長期ビジョン)平成18年6月23日」から引用)

### 横浜市市街地環境設計制度

敷地内に歩道や広場(公開空地)を設けるなど、総合的な地域貢献を図ることを条件に、建築物の高さや容積率を緩和することで、良好な市街地環境の形成を誘導する制度。(横浜市建築局ウェブページ参考)

### 横浜市住生活基本計画

横浜市住宅政策審議会答申(平成23年12月)及び住生活基本法(平成18年制定)の趣旨を踏まえ、「横浜市基本構想(長期ビジョン)」を上位計画とする、住まい・住環境についての基本的な方向性を示した住宅部門の基本計画。(「横浜市住生活

基本計画（平成 24 年 3 月）」から引用)

### 横浜市地域まちづくり推進条例

市民と市が協働して安全で快適な魅力あるまちを実現していくことを目的とした横浜市独自の条例。地域が主体的に地域まちづくりを推進すること、その取組に対して市は支援するよう努めるといった責務を盛り込んでいる。また、地域が主体となって地域まちづくりを推進できるよう、その推進母体となる地域の組織（「地域まちづくり組織」）や、その組織が策定した「地域まちづくりプラン」及び「地域まちづくりルール」について、市長が認定する制度を設けている。(横浜市都市整備局資料参考)

### 横浜市中期4か年計画

2006（平成 18）年 6 月に策定した、20 年（おおむね 2025 年）を展望する指針である「横浜市基本構想」（長期ビジョン）が掲げている目指すべき都市像の実現に向けて政策や工程を具体化した、2013（平成 25）年度までの 4 か年計画。（「横浜市中期 4 か年計画」から引用)

### 横浜市水と緑の基本計画

水・緑環境の保全と創造に向けた総合的な施策展開を図るとともに、横浜市基本構想（長期ビジョン）を踏まえて「横浜らしい水・緑環境の実現」を目指す計画。横浜市中期計画に位置づけられた、水・緑環境に関する基本施策と本計画の推進施策を連動させている。(横浜市環境創造局ウェブページ参考)

### ヨコハマ市民まち普請事業

市民の発意とアイデアによる地域課題の解決に資する施設（ハード）を、身近な地域の公共空間や私有地などに整備する提案を募集し、2 回の公開コンテストによ

り選考された提案に対して最高 500 万円の整備助成金等を交付する事業。(横浜市都市整備局資料参考)

### 【うり】

#### 緑地保存地区

「緑の環境をつくり育てる条例」及び「横浜市緑地保存事業実施要綱」に基づき、市街化区域内の 500 m<sup>2</sup>以上の身近な樹林地を対象に、土地所有者と原則 10 年以上の緑地保存契約を結び、樹林地を保全する制度。(横浜市環境創造局ウェブページ参考)

#### 緑被率

緑の現状を量的に示す指標の一つ。航空写真によって、空から緑の量をとらえる方法で、おおよその緑の量が把握できる。(「新たな「横浜市環境管理計画」（平成 23 年 4 月）」から引用)





平成 27 年 3 月発行

編集・発行 横浜市港北区区政推進課

〒222-0032 横浜市港北区大豆戸町 26- 1

TEL : 045-540-2230 FAX : 045-540-2209

ホームページ :

<http://www.city.yokohama.lg.jp/kohoku/suisin/kikaku/housin/hajimeni.html>