

## 第3回横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会 次第

日時：平成22年11月26日（金）9:30～11:30

場所：松村ガーデンホール

### 1 開会

### 2 議事

(1) 都市づくりの基本理念、目指すべき将来像について

(2) 新たな都市計画マスタープランに求められる役割と構成のあり方について  
・区プランモデルスタディ中間報告

(3) その他  
・市民意見の聴取について

### 3 閉会

資料1 都市づくりの基本理念、目指すべき将来像について（案）

資料2 現行プランの目標・部門別方針と改定プランの目標との関係

資料3 改定プランの骨子の体系（案）

資料4 区プランモデルスタディ中間報告（モデル区：港北区、泉区）

参考資料1 現行プラン策定時の方針

参考資料2 区プラン記載内容の一覧（※前回参考資料6の一部）

参考資料3 都市計画マスタープランの活用（※前回参考資料7）

参考資料4 市民意見の聴取について（案）

参考資料5 第2回横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会 委員意見のまとめ

都市づくりの基本理念、目指すべき将来像について（案）

＜提言（素案）第 2 章にあたるもの＞

平成 22 年 11 月 26 日

第 3 回都市計画マスタープラン改定検討委員会資料

# 目次

|   |    |
|---|----|
| 1 都市づくりの現況と2025年に向けた課題  | 1  |
| (1) これまでの都市づくり  | 1  |
| ア 基幹的な都市整備とまちづくりの多様な対応  | 1  |
| イ 現行都市計画マスタープランの策定  | 1  |
| ウ 現行都市計画マスタープランの概評  | 1  |
| (2) 横浜市の現況  | 4  |
| ① 人口規模や高齢化  | 4  |
| ② 地球温暖化やヒートアイランド現象  | 6  |
| ③ 国際社会における位置づけと産業構造   | 8  |
| ④ 土地利用の状況と地域まちづくり   | 10 |
| ⑤ 交通基盤の整備   | 13 |
| ⑥ 水・緑など自然環境や都市の魅力   | 15 |
| ⑦ 安全・安心のまちづくり   | 17 |
| (3) 超長期（2050年頃）の横浜を取り巻く環境の展望  | 18 |
| (4) 2025年に向けた都市づくりの課題   | 19 |
| ① 人口規模や高齢化への対応  | 19 |
| ② 地球温暖化やヒートアイランド現象への対策  | 19 |
| ③ 国際社会における位置づけの向上と地域の活性化  | 19 |
| ④ 計画的・効率的な土地利用と地域まちづくり  | 19 |
| ⑤ 交通基盤の合理的な整備、更新  | 20 |
| ⑥ 水・緑などの自然環境や都市の魅力の創造   | 20 |
| ⑦ 安全・安心のまちづくりの確保  | 20 |
| 2 都市づくりの基本理念  | 21 |
| 3 都市づくりの目標  | 21 |
| ① 超高齢社会や将来の人口減少社会に対応した、「集約型都市構造」への転換と、<br>人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成 | 21 |
| ② 地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和に向けた、<br>エネルギー効率のよい低炭素な都市づくりの推進                    | 22 |
| ③ 首都圏全体の自立・発展を牽引するとともに、東アジアなど<br>国際社会における役割を発揮するための基盤整備の推進              | 22 |
| ④ 地域特性に応じた、計画的・効率的な土地利用と地域まちづくりの推進                                      | 23 |
| ⑤ 誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現   | 24 |
| ⑥ 横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を活かしたまちづくりの推進                                     | 24 |
| ⑦ 震災や風水害などの自然災害に強い、安全・安心のまちづくりの推進                                       | 25 |
| 4 都市構造  | 26 |
| (1) 本格的な人口減少社会を見据えた市街地のコンパクト化の概念整理                                      | 26 |
| (2) 都市構造の考え方  | 28 |
| ア 首都圏における位置づけ   | 28 |
| イ 周辺都市との連携  | 28 |
| ウ 目指すべき都市構造   | 30 |

## 1 都市づくりの現況と 2025 年に向けた課題

### (1) これまでの都市づくり

#### ア 基幹的な都市整備とまちづくりの多様な対応

高度成長期の横浜では、市街地の整備が急激な人口の増加に対応できず、満足な都市施設もない市街地が無秩序に拡大する、いわゆるスプロールが広がった。その結果、用途は混在し、住環境の悪化もみられた。

これらを解決していくため、昭和 40 年に 6 つの基幹的な事業（都心部強化、金沢地先埋立、港北ニュータウン建設、高速鉄道建設、高速道路網建設、ベイブリッジ建設）が提案された。これらの事業は、それぞれが複合する総合的な都市づくり計画であり、現在では横浜の都市の骨格をなしている。

また、基幹的な都市基盤の整備に加え、まちづくりの誘導コントロールも行われた。昭和 43 年に宅地開発指導要綱の制定をはじめとして、市街地環境設計制度の導入、地区計画の手続き条例や歴史を生かしたまちづくり要綱の制定などにより、総合的なまちづくりや、横浜の特性を生かした個性的なまちづくりが実践された。

#### イ 現行都市計画マスタープランの策定

平成 8 年の都市計画法改正を受け、横浜市では平成 11 年度に都市計画マスタープラン（全市プラン）を策定した。マスタープランは、おおむね 20 年後を計画期間とし、次のとおり 6 つの目標を掲げ、これらに基づき都市づくりがすすめられた。また、全市プラン策定後、順次、区プラン等が策定された。

- ① 市域のバランスある発展
- ② 快適で安全な環境の保全と創造
- ③ 拠点の強化による多心型都市構造への転換
- ④ 市域の一体性の確保と利便性の向上
- ⑤ 楽しみと個性にあふれ、安心して暮らせる地域環境の創造
- ⑥ 世界都市・横浜の実現

#### ウ 現行都市計画マスタープランの概評

現在、計画期間の約半分が経過したが、6 つの目標等に基づき、横浜都心部や新横浜都心部の整備、鶴見や戸塚など 5 つの副都心の整備、鉄道や道路ネットワークの整備、安全で住みよい住宅地の整備等が、厳しい財政状況の中、一定程度進められた。

##### ① 市域のバランスある発展

バランスある土地利用に関しては、将来土地利用計画に基づいた、計画的で効率的な土地利用がおおむね進められた。しかし、将来土地利用計画図は、主に策定当時の用途地域に沿った計画となっており、将来に向けた戦略的な計画とは必ずしも言えないという現状がある。内陸部の工業地域等において、想定されていなかった商業や住宅への土地利用転換が発生した。

そもそも、人口減少社会の到来が想定されていない。

都市機能の適正な誘導、配置に関しては、都心、副都心、地域拠点等において、適正な機能配置が進められた。

## ② 快適で安全な環境の保全と創造

自然的環境の保全・創造に関しては、線引きにより、まとまった緑地等の保全に努められている。また、水と緑の基本計画を策定し、流域ごとに計画を推進するなど、新たな視点のもと、150万本植樹行動をはじめ様々な取り組みが行われてきた。一方で、緑被率は引き続き減少傾向であることから、横浜みどり税を主たる財源とした「横浜みどりアップ計画（新規・拡充施策）」が平成21年度から実施されている。

公害や災害、環境への対応に関しては、目標に向けた取り組みを実施し、基本的には成果があがった。公害に対しては、窒素酸化物などの大気汚染物質や河川汚濁物質など、環境基準に適合しているものもあるが、海域における水質汚濁物質など更なる対策が必要なものもある。

また、地球規模の新たな課題である地球温暖化対策や生物多様性の保全への対応等について、都市計画としての目標が明確でない。さらに、近年増加している局地的な大雨に対しても対応が遅れている。

## ③ 拠点の強化による多心型都市構造への転換

横浜都心に関しては、みなとみらい21地区の基盤整備や機能集積を着実にすすめるなど、目標に沿って整備が進められている。エキサイトよこはま22や、関内・関外地区活性化の推進計画も策定された。また、インナーハーバーエリアを対象にした超長期的な構想が提言されている。

新横浜都心に関しては、北部地区の機能集積や新羽地区の整備が図られたが、南部地区、城郷地区、羽沢地区に関しては、拠点強化が進んでいない。

5つの副都心に関しては、駅前の開発事業等がおおむね完成し、市域の方面別の核としての基盤整備が図られた。しかし、副都心に期待された役割のひとつである、業務機能の集積による職住近接の実現については、業務需要より住宅需要の高まりを受けた、住宅施設中心の再開発が行われた結果、果たせたとはいえない。一方、その他の地域拠点に関しては、ポテンシャルに応じた開発事業が行われ、副都心と同程度の整備水準の拠点も増えた。

## ④ 市域の一体性の確保と利便性の向上

鉄道整備に関しては、みなとみらい線とグリーンラインが整備され、神奈川東部方面線の工事が着手されるなど、優先度の高い路線から着実に整備されてきた。しかし、中山以南の環状鉄道等それ以外の運輸政策審議会答申路線については、計画の具体化に至っていない。

道路整備に関しては、高速道路、幹線道路、地区幹線道路からなる体系的な道路ネットワークの整備が進められた。高速道路については、湾岸線の整備を行い、横浜環状道路南線と北線の工事が着手された。さらに北西線は手続き中であるが、西側区間

については計画の具体化に至っていない。幹線道路については、3環状10放射を中心に都市計画道路の整備が進められた。地区幹線道路については、駅前広場、駅周辺道路等、公共交通機関の利便性向上につながる路線等の整備が進められ、最寄り駅まで15分で到達できる人口の割合が約9割まで拡大されている。

#### ⑤ 楽しみと個性にあふれ、安心して暮らせる地域環境の創造

横浜市景観計画、景観条例が制定され、地域ごとの特性を生かした景観魅力づくりが進められているとともに、地域まちづくり条例が制定され、市内各地で、地域の特性を生かしたまちづくりが進められている。また、歴史を生かしたまちづくり要綱に基づく、歴史的建造物の登録・認定による、歴史的資産の保全活用が一層進められている。

福祉のまちづくりに関しては、バリアフリー基本構想を関内駅周辺地区をはじめとした8地区で策定し、現在も引き続き5地区で策定中である。

また、都市計画マスタープラン策定以降、地域福祉計画、地域運営（エリアマネジメント）など、あらたな市民との協働による取組みが進められており、これらの取組みとの連携や役割分担を図っていく必要がある。

#### ⑥ 世界都市・横浜の実現

目立った形で国際的な事業活動等が高まったとは言えない。むしろ、中国など東アジア諸国の大都市の台頭により、世界の中での横浜の位置づけは相対的に低下した。

コンベンション機能に関しては、パシフィコ横浜の機能強化を行い、国際会議の開催数では国内トップであり、アフリカ国際会議やA P E Cの開催誘致も果たした。さらなる強化が望まれる。

また、横浜国際総合競技場およびその周辺地区の整備により、F I F Aワールドカップの横浜での決勝戦開催を果たし、横浜の国政的な知名度アップに貢献している。

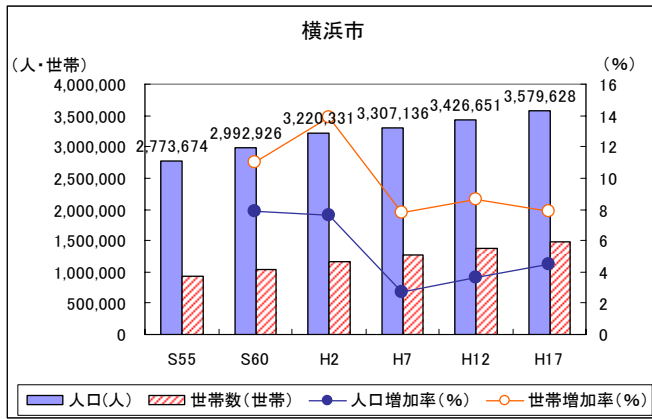
## (2) 横浜市の現況

### ① 人口規模や高齢化

市全体では人口や世帯数の増加が続いているが、地域的に見た場合、すでに人口が減少している区がある。人口増減率や年齢構成比は、区によって相当ばらつきがある。

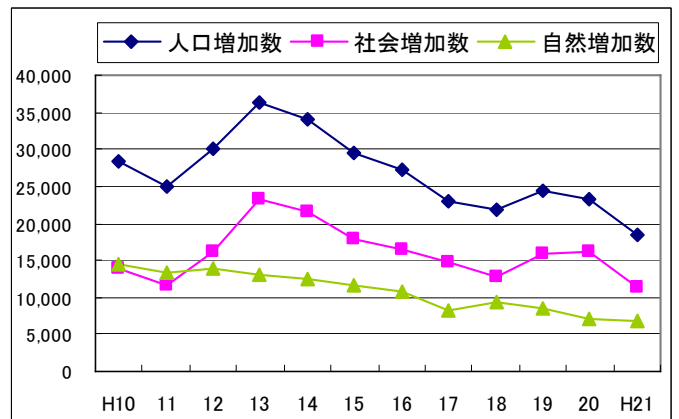
駅からの利便性に応じた区域ごとの増減率をみると、基本的には、駅への利便性が高いほど人口の増加率が高く、駅までバスで15分以上かかる地域においては人口が減少している。駅への利便性が居住地を選択する場合の大きな要素となっていることがわかる。しかし、市域南部の駅などでは、駅周辺地区においても、人口が減少している地区もあり、市街地形成の時期や市街地の類型についても、人口や高齢化の様相を左右する要因であると考えられる。

【人口・世帯数推移】



出典：国勢調査

【社会増と自然増の割合】



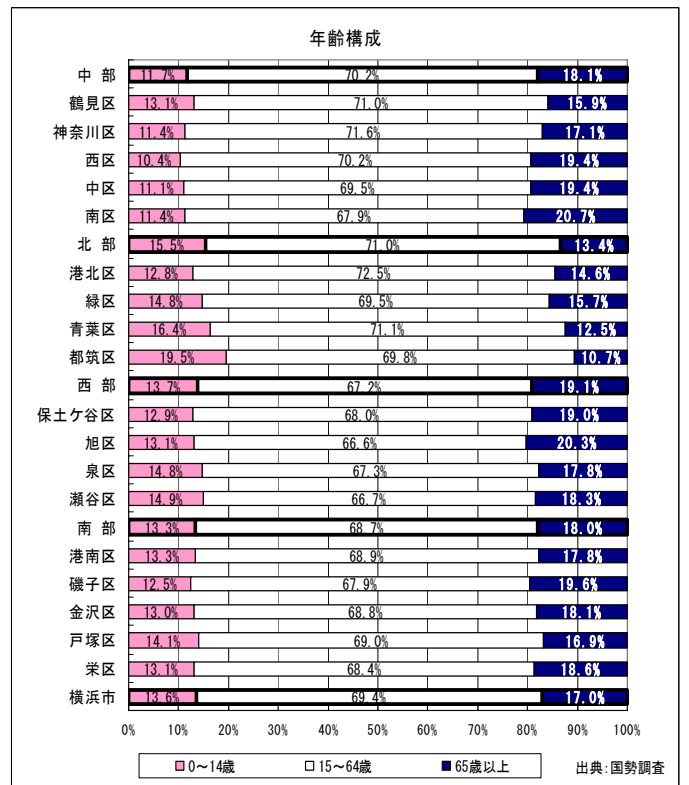
出典：統計ポータルサイト、人口動態と年齢別人口

【区別人口動態図】



出典：統計ポータルサイト、人口動態

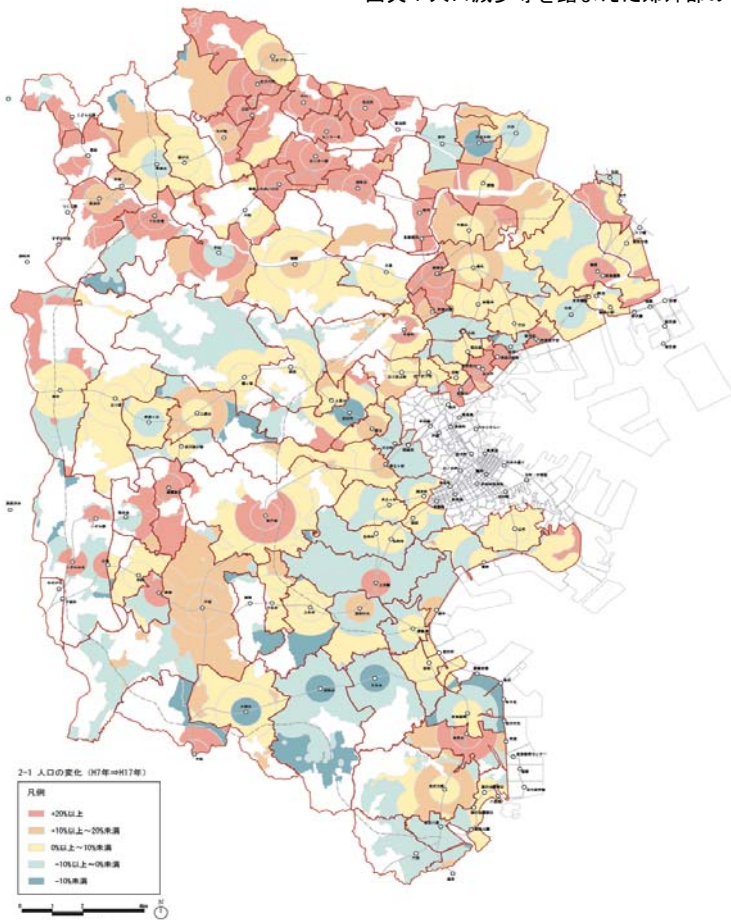
【区別年齢構成】



出典：国勢調査

## 【駅からの利便性による区分ごとの人口の増減率】

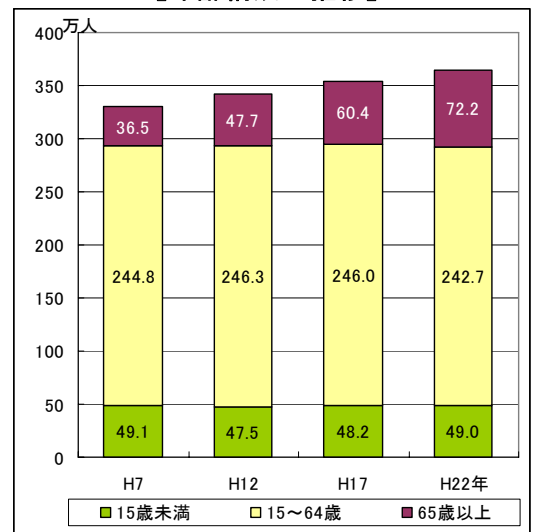
出典：人口減少等を踏まえた郊外部のまちづくり検討調査（平成22年3月）横浜市



- ・ 駅を中心とした生活圏（駅圏）を設定（都心部、臨海部、市街化調整区域を除く）
- ・ 交通利便性により、駅周辺（500m）、徒歩圏（1km）、バス15分圏、15分圏外と分類
- ・ 各エリアのH7～H17の人口増減率

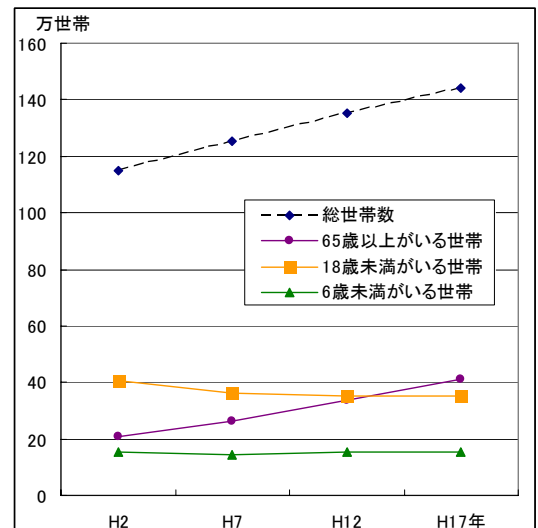
|         | H17年      | H7年       | (H17/H7) |
|---------|-----------|-----------|----------|
| 駅周辺     | 789,300   | 711,346   | 111.0%   |
| 徒歩圏     | 1,223,939 | 1,122,301 | 109.1%   |
| バス15分圏  | 754,721   | 722,633   | 104.4%   |
| バス15分圏外 | 297,756   | 302,875   | 98.3%    |
| 郊外部全体   | 3,065,716 | 2,859,155 | 107.2%   |

## 【年齢構成の推移】



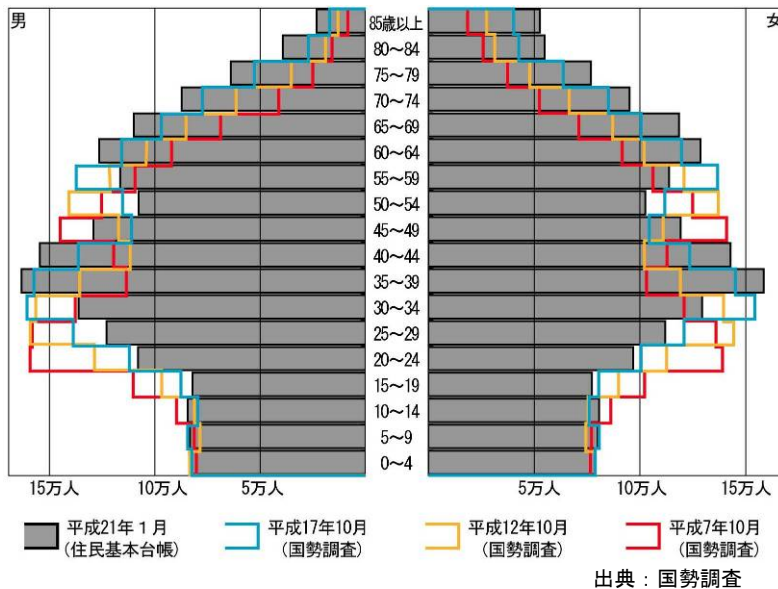
出典：国勢調査、住民基本台帳資料（H22年のみ）

## 【高齢者、年少者世帯数の推移】



出典：国勢調査

## 【人口ピラミッド】



- ・ 人口ピラミッドでは、年を追うごとに、ボリュームゾーンが上方向に移動しているが、14歳未満はあまり変化していない。年齢構成の推移では、65歳以上は増加しているが、それ以外の人口はあまり変わっていない。
- ・ 世帯では、65歳以上がいる世帯が増えている。



## ② 地球温暖化やヒートアイランド現象

横浜市の年平均気温は最近 100 年間で約 2.6℃上昇し、都市化の影響が少ない中小都市の年平均気温の上昇より 1.6℃高い。地球温暖化現象の影響に加え、ヒートアイランド現象の影響もあると考えられる。地域的にみると、環状 2 号線の内側の横浜都心部や、京浜臨海部等において熱帯夜の日数が多い。これらの地域は、既成市街地であり、容積率が高いことや、産業等の都市活動による排熱が多い地域である。一方、市の西部や南部地域のまとまった緑が残されている地域では、熱帯夜日数が少なく、まとまった緑の存在等がヒートアイランド現象に大きく関与することがわかる。

二酸化炭素排出量の部門内訳をみると、家庭部門が最も多く、次いで、運輸、業務部門となっており、この 3 部門で 60%以上を占める。これらの部門は、適切な都市づくりを行うことによる削減効果が期待できる部門である。

### 【横浜市と中小都市の気温の変化】

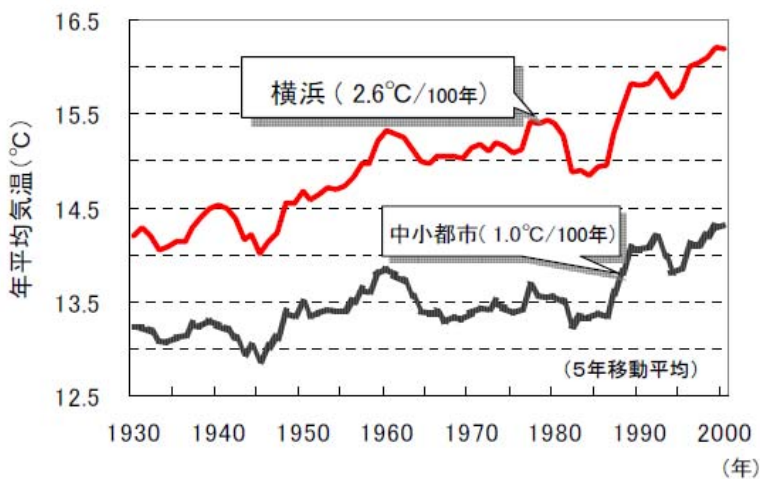


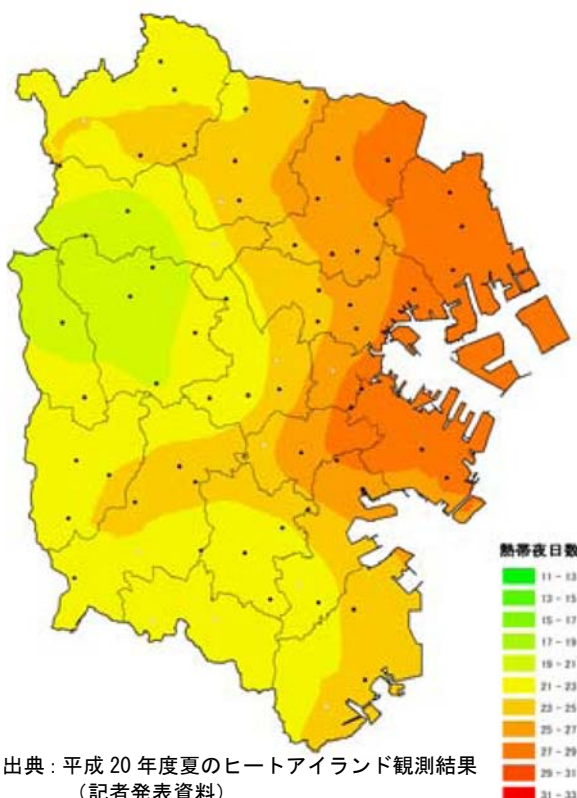
図2-5 横浜市と中小都市の年平均気温の経年変化(気象庁データより作成)

備考1) 中小都市の平均気温は、都市化の影響が少ない17地点のデータから算出した(気象庁)。

備考2) 横浜市の平均気温は、現在の観測所(山手町)で測定を開始した1928年から2000年までのデータを用い、100年間の気温上昇量は、そのデータから回帰直線を求め算出した。

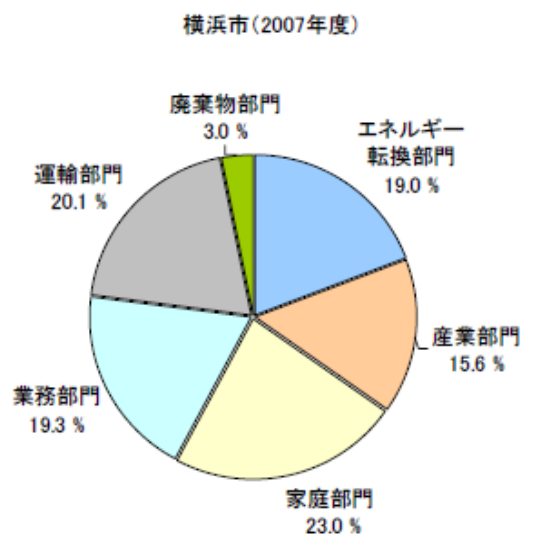
出典：横浜市ヒートアイランド対策取組方針(平成18年3月)

### 【熱帯夜の日数の分布】



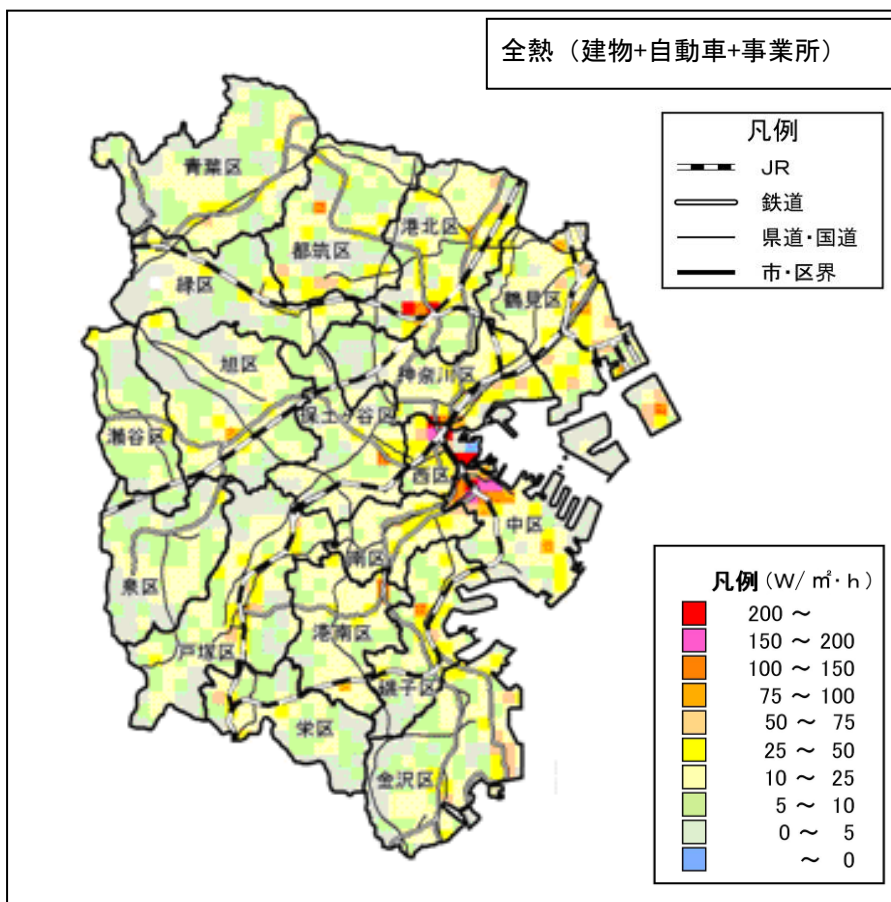
出典：平成20年度夏のヒートアイランド観測結果(記者発表資料)

### 【二酸化炭素排出量の部門内訳】



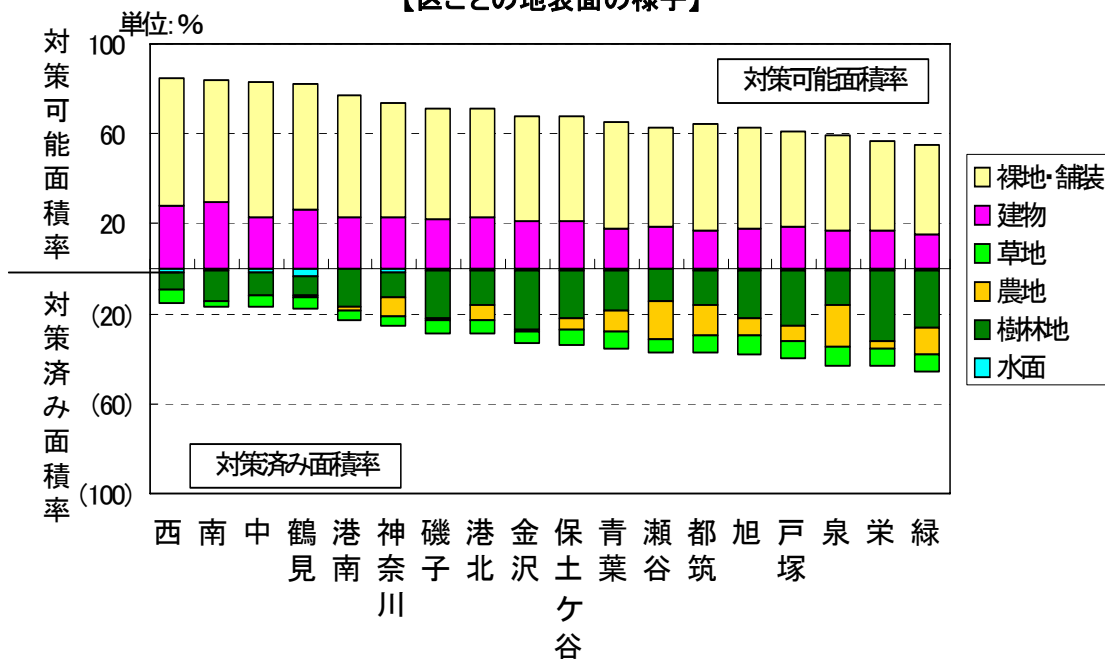
出典：横浜市温室効果ガス排出状況報告書(平成22年3月)

### 【人工排熱の排出状況】



出典：横浜市ヒートアイランド対策取組方針（平成17年度）

### 【区ごとの地表面の様子】



出典：横浜市ヒートアイランド対策アクションプラン～行動計画策定の手引き～（平成20年3月）

### ③ 国際社会における位置づけと産業構造

アジア諸港の急速な発展により、わが国港湾の競争力が相対的に低下しており、横浜港も例外ではない。羽田空港が国際化され、それにあわせて、横浜駅から羽田空港までの鉄道やバスでのアクセスも若干の利便性向上が図られている。わが国においては、今後、中央リニア新幹線の構想もあり、それを含めた、陸・海・空のゲート整備やゲートまでの高速道路や鉄道などのアクセス強化をおこなうことにより、横浜市の国際競争力を高めるための基本的な基盤が整うものと考えられる。

外国人登録者数は、政令市のなかで、大阪市に次いで2番目に多く、国別でみた場合、中国を筆頭にアジア系諸国が多い。

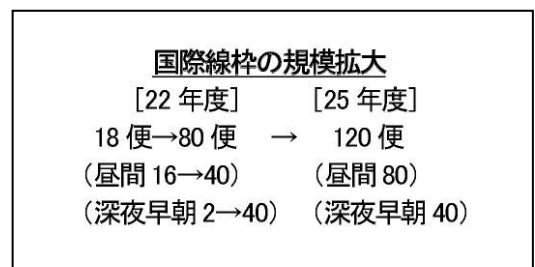
京浜臨海部は、ライフサイエンス・環境分野などの成長産業拠点を形成するとともに、わが国の経済を支えてきた高度なものづくり技術を有する企業やエネルギー企業が集積しているが、近年、物流などの業態に変化している傾向もある。

市内の産業については、商業従業員数は1999年以降緩やかな減少傾向、年間商品販売額は2002年以降緩やかな増加傾向。工業従業員数、製造品等出荷額は、ともに過去10年で減少傾向である。企業の本社機能については、近年、事業所数が減少しており、川崎市、神奈川県をはじめ、隣接自治体でも同様の傾向を示している。

【横浜港の取扱コンテナ数】

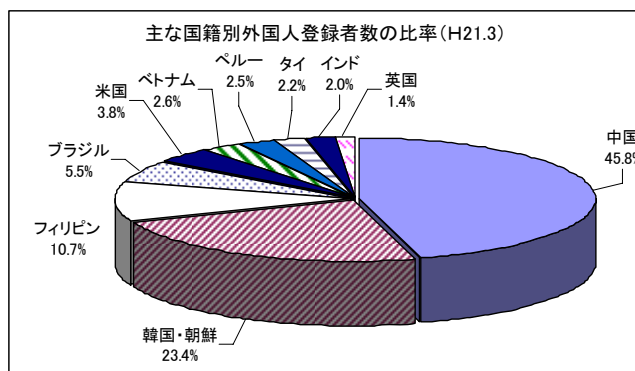
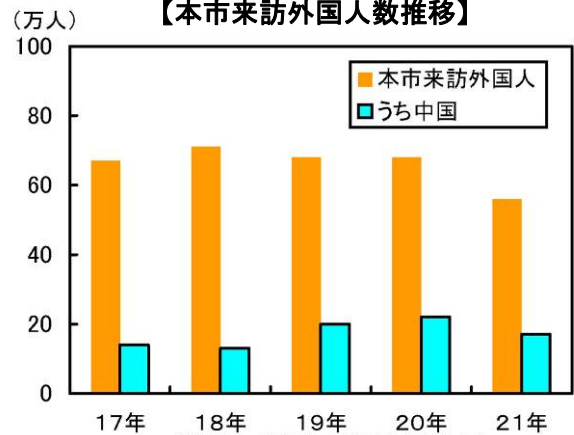


【羽田国際線発着便数の推移】



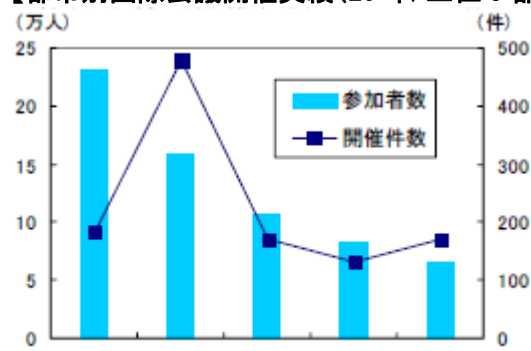
出典: 横浜市中期4か年計画 (原案)

【本市来訪外国人数推移】



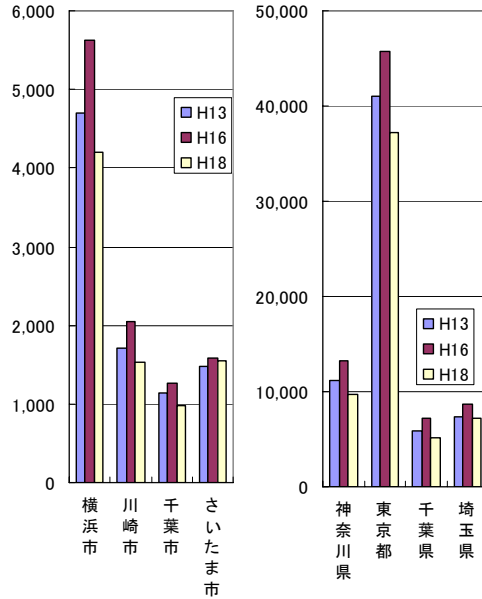
出典: 統計ポータルサイト、地域、国籍別外国人登録人口

【都市別国際会議開催実績(20年/上位5都市)】



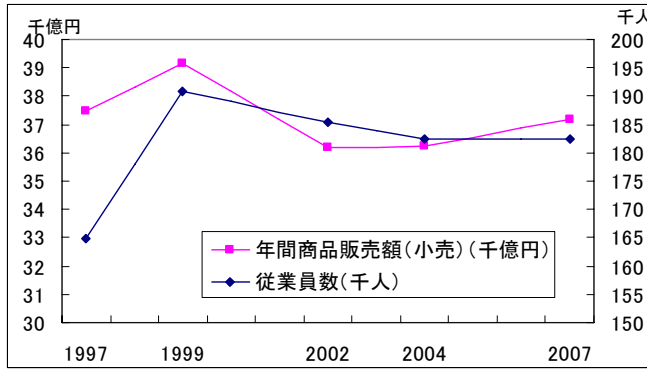
資料: 日本政府観光局 (JNTO)  
 出典: 横浜市中期4か年計画 (原案)

### 【本社数の推移】



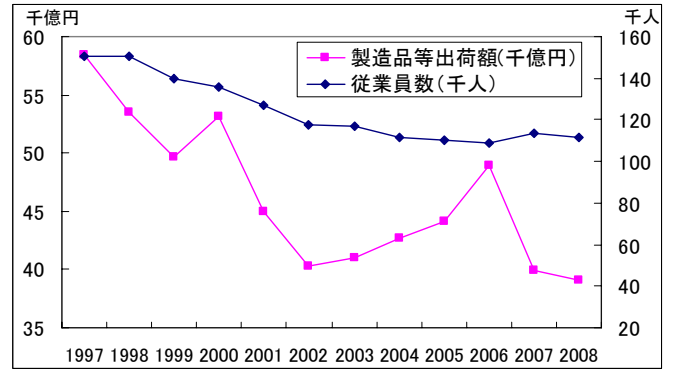
出典：事業所・企業統計調査

### 【商業の推移】



出典：商業統計調査

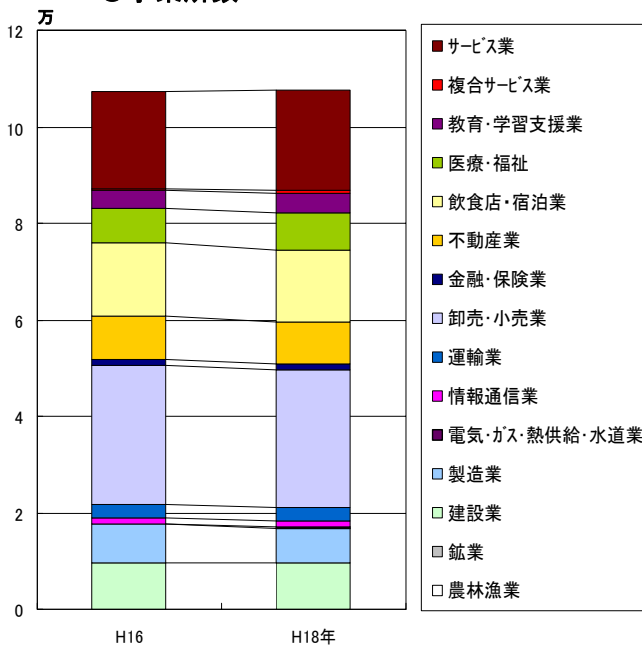
### 【工業の推移】



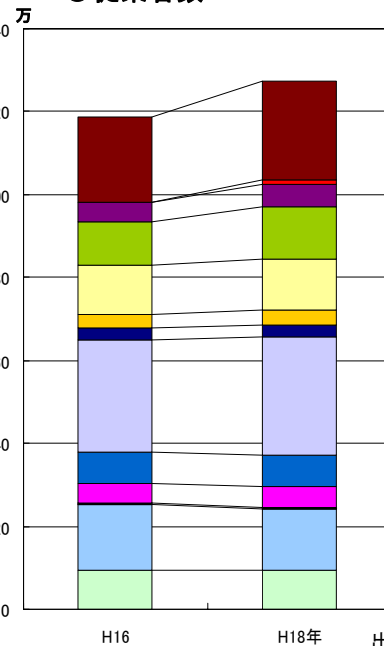
出典：工業統計調査

### 【業種別事業所数、従業者数】

#### ●事業所数



#### ●従業者数



■平成16～18年の変化  
 ・事業所数は微増、従業者数は約7%増加している。  
 ・事業所数、従業者数ともにサービス業、卸売・小売業の割合が高い。  
 ・事業所数増加率では、複合サービス業、情報通信業、医療・福祉が、従業者増加率では、複合サービス業、教育・学習支援業、医療・福祉、サービス業が10%以上の伸びを示している。

出典：事業所・企業統計調査



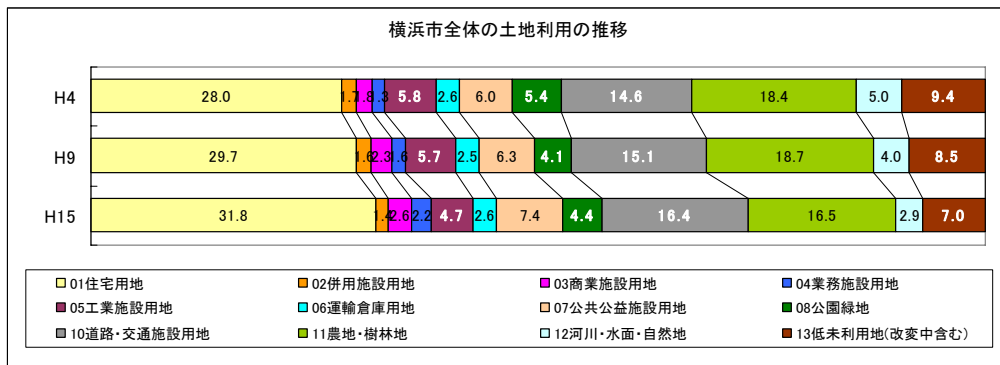
#### ④ 土地利用の状況と地域まちづくり

横浜市の土地利用構成比は、住宅用地が 31.8%で最も高く、次いで農地・樹林地が 16.5%、道路交通施設用地が 16.4%となっている。土地利用構成の推移は、横浜市全体では住宅用地、商業用地、業務用地、公共施設用地の比率が増加し、工業用地、公園緑地、農地・樹林地、低未利用地の比率が減少している。特に、大規模な敷地を要する工業施設については、施設の合理化や市外への転出が近年多く、その跡地が集合住宅や大規模店舗になるケースが増えている。また、人口構成の変化に伴い、小学校など公共施設の土地利用転換も近年進んでいる。

地域まちづくりについては、市民等との協働によるまちづくりを推進するため、平成 17 年に制定された地域まちづくり推進条例に基づき、市内全域で様々なテーマで地域まちづくりが展開されており、地域まちづくりを行う活動団体は 141 グループ、まちづくり組織の認定数は 20 となっている。

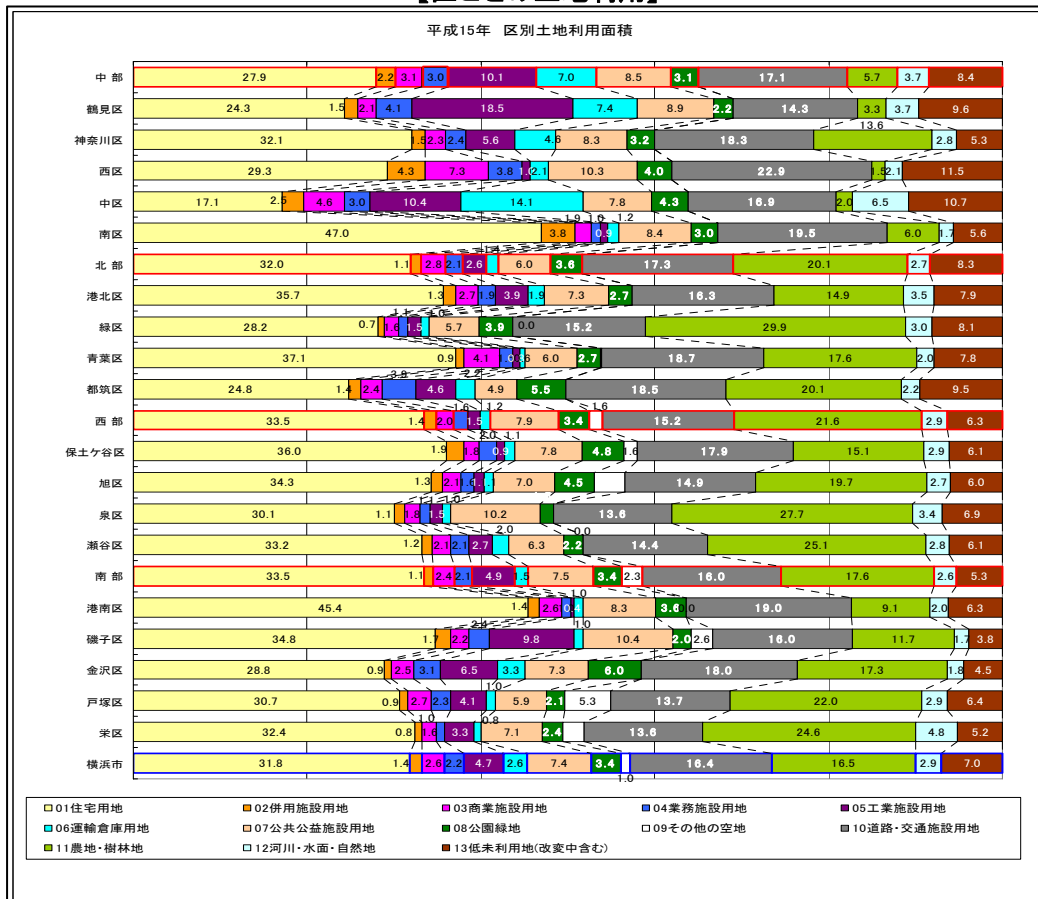
平成 14 年の都市計画法の改正により創設された、地方公共団体に都市計画の提案ができる制度に基づき、これまでに、地区計画、用途地域等の都市計画決定・変更を 6 件行っている。

#### 【土地利用の推移】



出典：都市計画基礎調査

#### 【区ごとの土地利用】



出典：都市計画基礎調査

【学校の用途廃止後の利用進捗状況】

| 旧学校名   | 廃止年度 | 後利用検討状況   |
|--------|------|---|
| 霧が丘第一小 | 18   | 公募売却・貸付 【再公募検討中】  |
| 霧が丘第三小 | 18   | 地域ケアプラザ【H20年4月開所】<br>コミュニティハウス【H20年4月開所】<br>インド系インターナショナルスクール【H21年4月開所】 |
| 並木第三小  | 18   | 公募売却・貸付【H21年度 事業提案公募実施】   |
| 野七里小   | 18   | 埋蔵文化財センター【平成21年11月開所】   |
| 矢沢小    | 18   | コミュニティハウス【決定】<br>スポーツ需要に応じた公園【決定】                                       |
| 若葉台東小  | 19   | 新治特別支援学校の移転【決定】   |
| 若葉台西小  | 19   | 公募売却・貸付【事業予定者決定】  |
| 若葉台西中  | 19   | 市民文化スポーツ活動拠点【決定】  |
| 氷取沢小   | 19   | 地域ケアプラザ【事業者決定】<br>特別養護老人ホーム【事業者決定】<br>公園【決定】                            |
| 野庭小    | 20   | 地域療育センター【決定】<br>母子生活支援施設【決定】<br>養護老人ホーム【決定】<br>消防訓練場【決定】                |

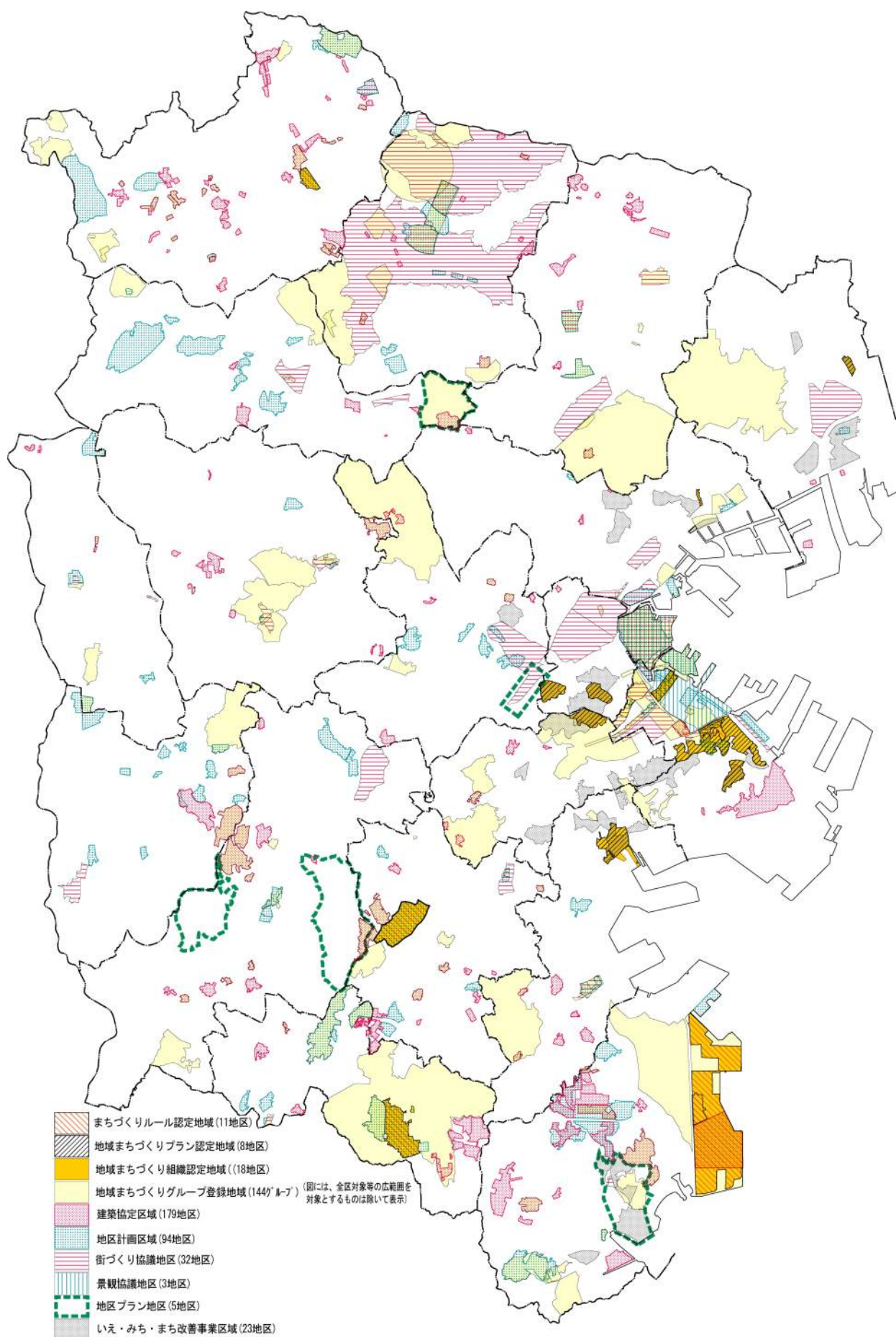
出典：横浜市資産活用基本方針(平成22年3月)

【都市計画提案制度にのっとり横浜市に提出された計画一覧】

|                       | 件名  | 受理日              |
|-----------------------|---|------------------|
| 都市計画決定又は変更を行った計画提案    | 栄区笠間町二丁目地区<br>(用途地域・高度地区・防火及び準防火地域の変更)                            | H15.7.4          |
|                       | 旭区二俣川一丁目地区<br>(用途地域・高度地区・防火及び準防火地域の変更、地区計画の決定)                    | H15.9.12         |
|                       | 都筑区池辺町上藪根地区<br>(用途地域・防火及び準防火地域の変更、地区計画の決定)                        | H16.12.15        |
|                       | 泉西が岡一丁目地区<br>(用途地域の変更、地区計画の決定)                                    | H17.6.9          |
|                       | 東戸塚西地区<br>(地区計画の変更)   | H17.6.20         |
|                       | 磯子区磯子三丁目地区<br>(地区計画の決定)   | H21.3.27         |
| 都市計画決定又は変更を行わなかった計画提案 | 瀬谷区二ツ橋町地区及び旭区上川井町地区(用途地域・高度地区・防火及び準防火地域・風致地区の変更、地区計画・特別緑地保全地区の決定) | H18.6.20         |
|                       | 磯子区磯子三丁目地区<br>(用途地域・高度地区・風致地区の変更、地区計画の決定)                         | H19.10.18<br>取下げ |
|                       | 栄区上郷町地区<br>(用途地域・高度地区の変更、地区計画の決定など)                               | H19.12.28        |

出典：横浜市ホームページ（建築局都市計画課）

【まちづくりの推進地区】



出典：横浜市ホームページ（都市整備局）より都市整備局企画課が作成



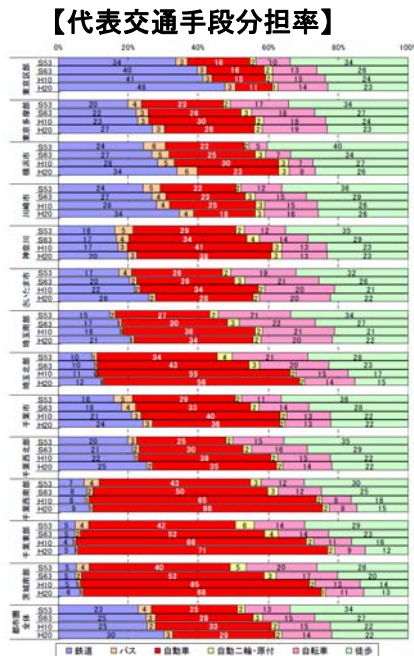
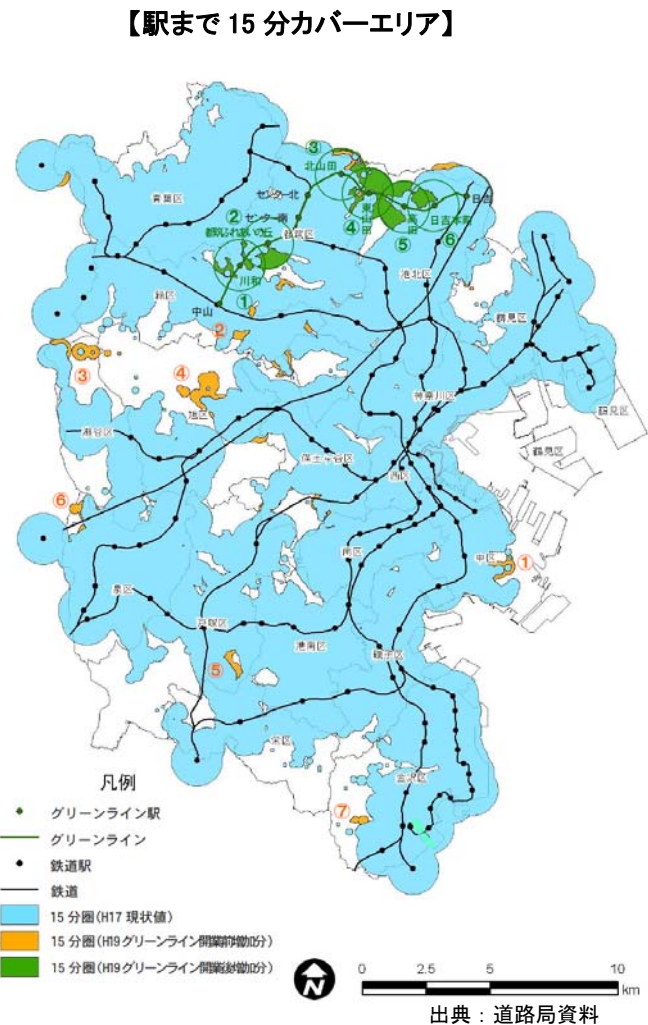
## ⑤ 交通基盤の整備

鉄道については、運輸政策審議会答申路線のうち、未整備路線が多くある状況であるが、最寄り駅まで15分で到達できる人口の割合については、地区幹線道路や駅前広場の整備などにより、約9割まで拡大されている。パーソントリップ調査における、代表交通手段の分担率をみると、横浜市の公共交通（鉄道・バス）利用率は、東京区部に次いで高く、一定程度の公共交通が利用しやすい交通体系となっていると考えられる。

横浜市内の都市計画道路（自動車専用道路、新交通システムを除く）の延長は、平成21年度末で、約685kmであり、このうち、整備済みが約66%、事業中等が約7%である。残る約28%の延長約191kmが未着手である。整備率を他の大都市と比較してみると、整備が非常に遅れている状況にあり、道路密度についても低い水準である。また、平日の混雑時旅行速度は、全国平均に比べ大幅に遅く、横浜市内の道路の混雑状況は劣悪であり、バスなど公共交通や自転車の円滑な走行にも影響がある。

歩道の整備率については、主な都市の中では高い水準とはいえない。区ごとにみた場合、西区や中区が高い一方で、泉区等は低い状況で、都市計画道路の整備率と同様に、区ごとの格差が大きい。

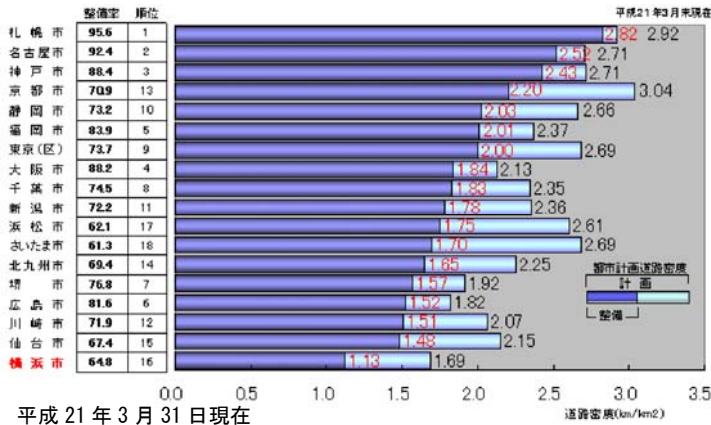
都心部今後、築造後50年を経過する道路橋梁の数が急激に増加することから、架け替えや補修の費用が非常に増加することが予想される。



出典：横浜市ホームページ (都市整備局都市交通課)  
(東京都圏パーソントリップ調査独自集計)



### 【都市計画道路大都市比較】



平成 21 年 3 月 31 日現在  
出典：平成 21 年都市計画年報（自動車専用道路、新交通システムを除く）

### 【区ごとの都市計画道路整備率】



平成 22 年 3 月 31 日現在 出典：横浜市道路局資料

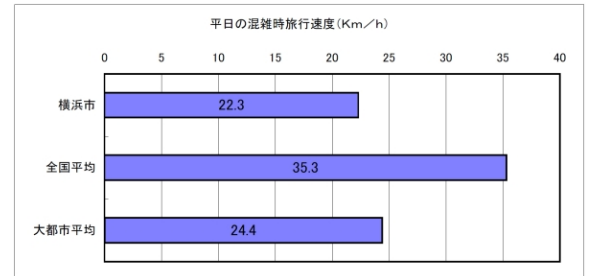
### 【道路橋梁の築造年代】

- ・築造後 50 年を経て老朽化が目立つ橋りょうの架替を進めている。架替に伴って、新しい橋は現在の道路橋の基準に適合したものとなり、地震への安全性が向上するとともに、歩行者・自転車にも配慮された構造となる。
- ・耐震補強工事も順次進められている。

| 年代         | 橋梁数 | 年代         | 橋梁数 |
|------------|-----|------------|-----|
| ～1920年     | 1   | 1961～1970年 | 284 |
| 1921～1930年 | 62  | 1971～1980年 | 412 |
| 1931～1940年 | 58  | 1981～1990年 | 479 |
| 1941～1950年 | 15  | 1991～2000年 | 215 |
| 1951～1960年 | 78  | 2000年～     | 83  |

※：築造年不明 12 橋

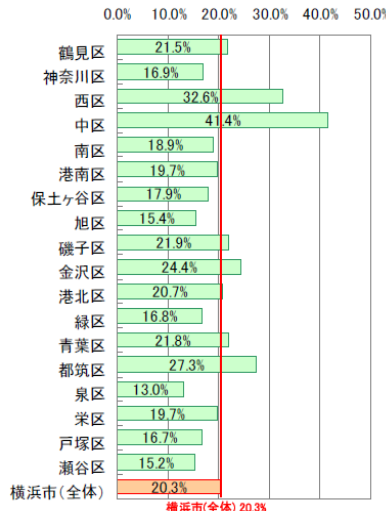
平成 22 年 4 月 1 日現在 出典：横浜市道路局資料



出典：平成 17 年度道路交通センサス

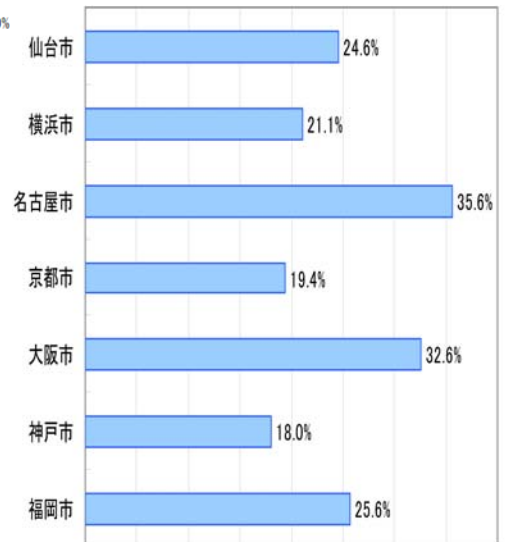
### 【区ごとの歩道整備率】

| 区       | 道路延長 (km) | 歩道設置道路延長(km) | 歩道設置割合 (%) |
|---------|-----------|--------------|------------|
| 鶴見区     | 392.1     | 84.5         | 21.5%      |
| 神奈川区    | 403.3     | 68.0         | 16.9%      |
| 西区      | 126.1     | 41.1         | 32.6%      |
| 中区      | 236.9     | 98.0         | 41.4%      |
| 南区      | 286.0     | 54.0         | 18.9%      |
| 港南区     | 436.6     | 85.9         | 19.7%      |
| 保土ヶ谷区   | 344.7     | 61.6         | 17.9%      |
| 旭区      | 571.4     | 88.1         | 15.4%      |
| 磯子区     | 277.5     | 60.8         | 21.9%      |
| 金沢区     | 462.5     | 112.9        | 24.4%      |
| 港北区     | 570.9     | 118.1        | 20.7%      |
| 緑区      | 441.5     | 74.0         | 16.8%      |
| 青葉区     | 719.2     | 157.1        | 21.8%      |
| 都筑区     | 556.3     | 151.9        | 27.3%      |
| 泉区      | 425.0     | 55.1         | 13.0%      |
| 栄区      | 335.3     | 65.9         | 19.7%      |
| 戸塚区     | 607.9     | 101.3        | 16.7%      |
| 瀬谷区     | 299.5     | 45.4         | 15.2%      |
| 横浜市(全体) | 7,492.6   | 1,523.7      | 20.3%      |



出典：横浜市道路局 横浜市道路現況(平成19年4月1日現在)

### 【主な都市の歩道整備率】



0% 5% 10% 15% 20% 25% 30% 35% 40%

出典 道路統計年報2009

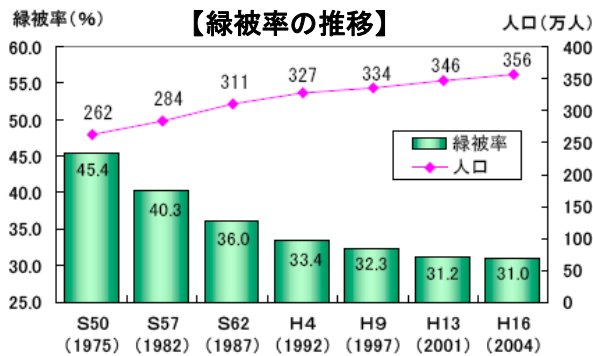
## ⑥ 水・緑など自然環境や都市の魅力

昭和50年には市域面積の45.4%であった緑被率は、平成16年には31.0%、平成21年度には、29.8%まで減少しており、まとまりのある樹林地や農地、斜面緑地が分断され、孤立化が進行している。結果として、健全な水循環も失われつつある。この間、市街化区域と市街化調整区域の面積割合には、さほど変化がないことから、市街化区域内の身近な緑が失われたことや調整区域内における土地利用転換が要因と考えられる。

一方で、身近な緑の保全・創造に関する市民のニーズは高まっている。市民アンケートによると、身近な場所にあったらよいと思う水と緑の空間は、「緑豊かで芝生が広がる広場や森林公園」や「花や緑であふれた散歩道がある水辺」、「噴水やせせらぎなど水辺がある公園」などがあげられている。

生物多様性の喪失が地球規模の環境問題となっているが、横浜でも、失われてしまった種や近い将来失われる危険性が高い種が増加している。種の多様性の低下の一因として、かつては人の生産と生活の場として、継続的に利用されてきた里地里山空間が失われたことが指摘されている。

■図 横浜市の人口と緑被率の推移



出典：横浜市水と緑の基本計画（平成18年12月）

平成21年度の緑被率  
↓  
29.8%

### ※緑被率

航空写真によって上空から緑の割合をとらえる方法。市内の緑被（樹林地や農地、草地に覆われた）面積を抽出し、市域面積に占める割合を示したもの。

【区別の緑被率】



※資料：環境創造局 総合企画部 環境政策課

【横浜で失われた生物】

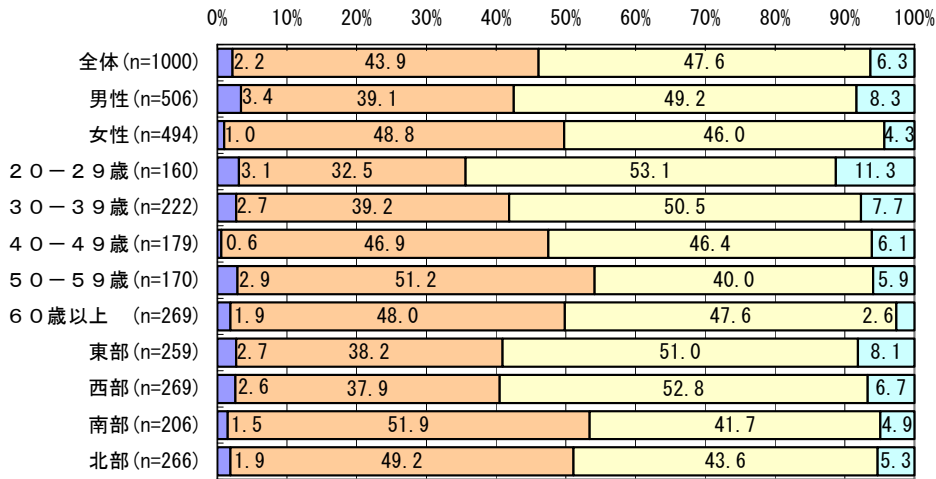
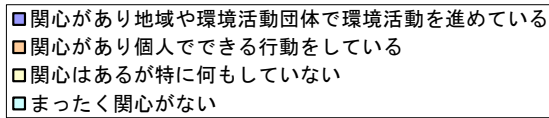
| 横浜で失われてしまった生き物たち           | 横浜で失われつつある生き物たち                     |
|----------------------------|-------------------------------------|
| スナヤツメ、ギバチ*<br>ミヤコタナゴ（野生）など | キンブナ、ギンブナ<br>ドジョウ、カマツカ、<br>シマドジョウなど |

| 横浜で失われてしまった昆虫たち | 横浜で失われつつある昆虫たち       |
|-----------------|----------------------|
| ヒメシロチョウなどのチョウ類  | オオムラサキ、<br>ミヤマクワガタなど |

出典：横浜市生物多様性保全再生指針（平成21年3月）

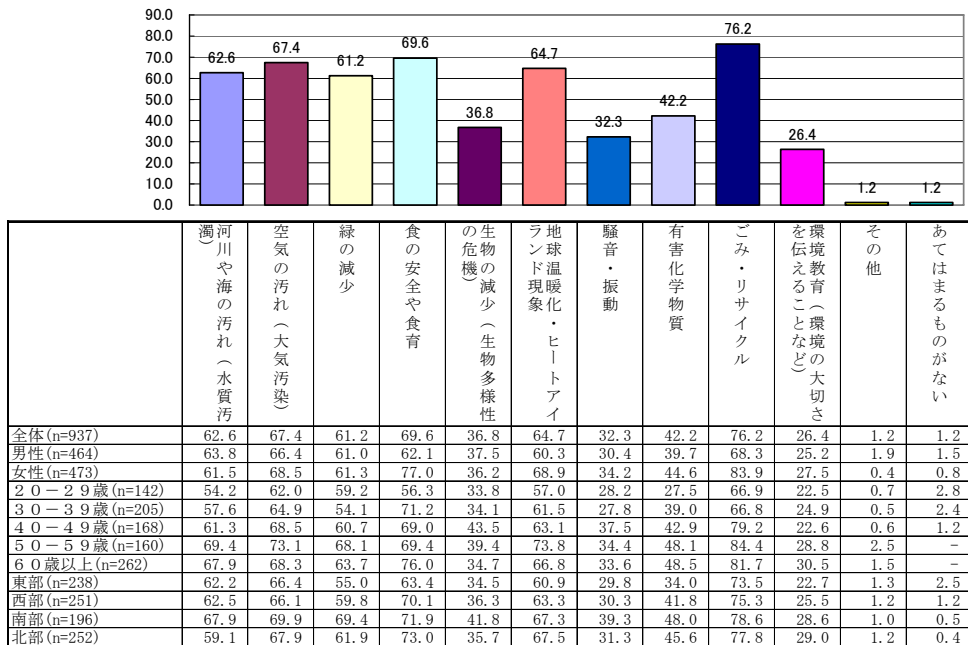
## 【市民アンケート結果】

### □ 環境に対する関心や行動について



- ・環境に対する関心や行動について、90%以上の人が関心ある。
- ・しかし、環境活動を進めている人や、個人でできる行動をしている人は、50%に満たない世代が多く、関心があるが実際に行動をしていない人が多いことがわかる。

### □ 環境問題や環境活動について、関心のあるものについて



- ・緑の減少について関心がある人は、61.2%となっており、半数以上の人が関心がある。
- ・特に、南部（港南区、磯子区、金沢区、栄区）の人が関心が高い。

出典：『環境に関するアンケート調査』環境創造局（平成22年3月）

## ⑦ 安全・安心のまちづくり

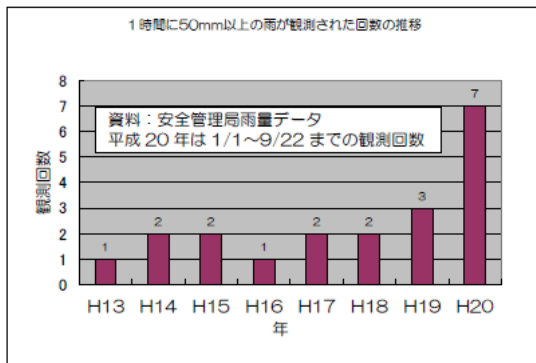
浸水については、1時間に50mm以上の降雨観測回数が近年増加しており、このような局地的大雨が降った場合、浸水による被害が想定される地盤の低いエリアでは特に注意を要する。

既成市街地を中心として、建物老朽化率の高い地域があるため、地震やそれに伴う火災が発生した際には、大きな被害が出るのが危惧される。

ディーゼル車対策等により、大気環境の改善はみられるが、横浜港の水質改善などには課題がある。

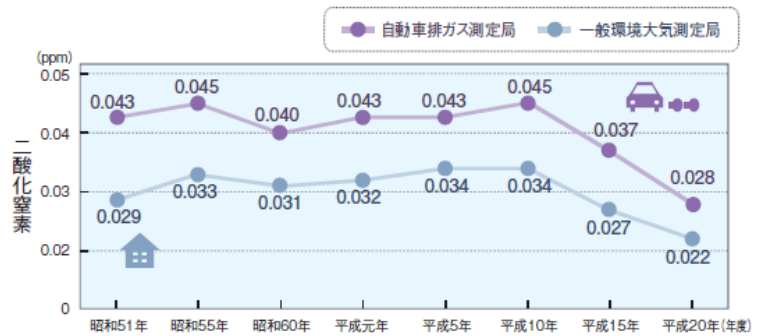
### 【時間 50mm 以上の降雨回数の推移】

1時間に50mm以上の降雨観測回数（安全管理局雨量観測データ）



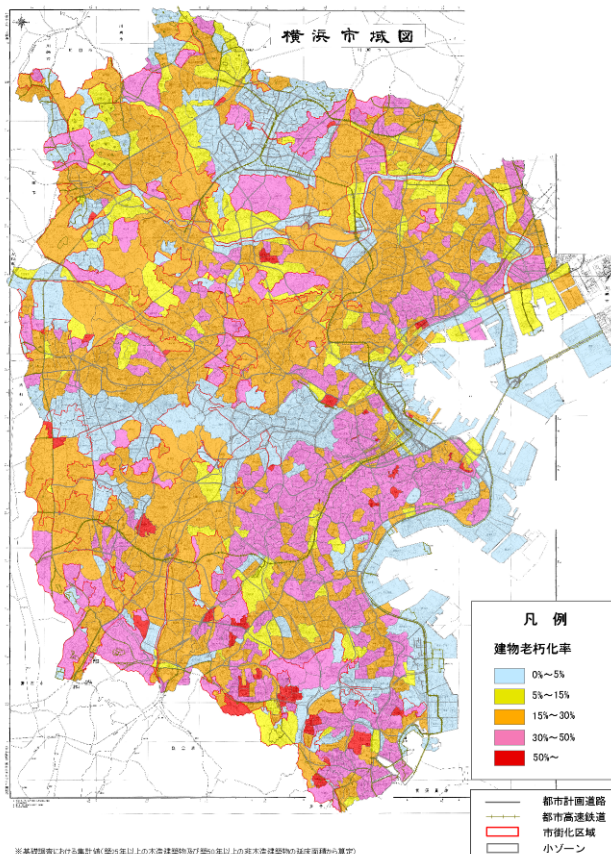
出典：ゲリラ豪雨対策報告書（平成20年10月）

### 【大気汚染物質平均濃度の推移】



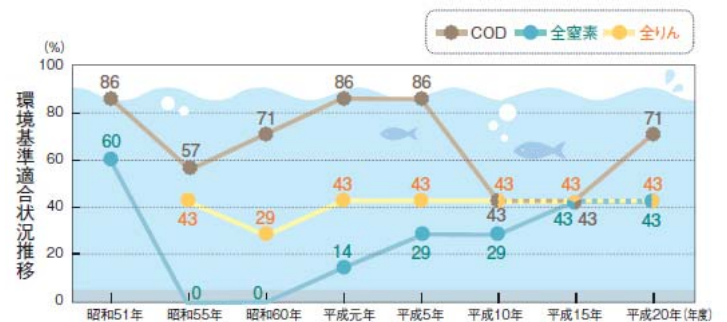
出典：横浜の環境 2010（平成22年10月）

### 【建物老朽化率の分布】



出典：都市計画基礎調査

### 【横浜港における COD、全窒素及び全りん的环境基準適合状況推移】



出典：横浜の環境 2010（平成22年10月）



### (3) 超長期（2050年頃）の横浜を取り巻く環境の展望

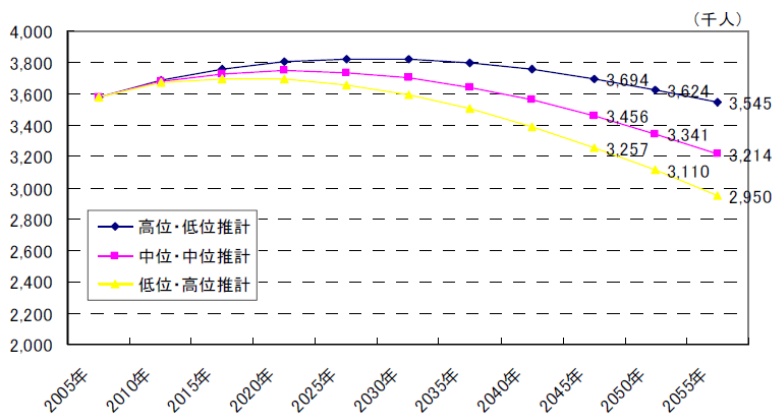
2050年の横浜は、人口が334万人に減少するとともに高齢化率も約40%に上ることが予測されている。一方、市の財政状況は、高齢化や社会的経済状況から大幅な増収は見込めず、さらに、これまでに蓄積された都市基盤施設や公共建築物の老朽化が進むことから、維持保全および更新費用が増大する。そのような社会においては、人口規模・構成に見合った都市づくり、効率的な基盤整備の運営が必要であり、いまの時点から検討する必要がある。

情報化社会が一段と進むことが予想され、情報インフラの整備等により、市民生活における人や物の移動の状況が変化する可能性がある。

地球温暖化や生物多様性の喪失など、地球環境問題は、全世界で危機感を持って緊急的に取り組むべき課題であり、超長期における深刻な影響を回避するためには、二酸化炭素の排出や生物多様性の保全・再生・創造に関し、これまでの延長線上ではない新たな取組が必要であり、都市としてそれらに対応する責務が一段と増大する。

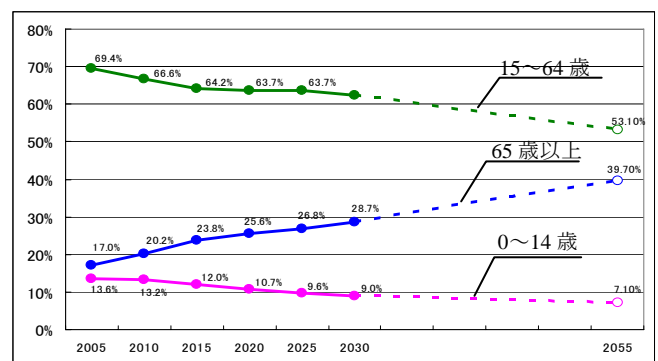
また、国際社会において、世界の人々の往来はさらに活発化し、とりわけアジアが世界をリードする存在になっている可能性が強く、国際交流都市としての横浜は、国際的な拠点としてのアクセス性をさらに強化し、外国人の居住や往来が増えることから、それにふさわしい都市整備が必要となる。国内においても、リニア中央新幹線が整備されることから、人の往来の様子が変化する可能性がある。

【人口の超長期予測】



出典：横浜市将来人口推計（平成17年度）より作成

【年齢構成の超長期予測】



出典：横浜市将来人口推計（平成17年度）より作成

#### (4) 2025年に向けた都市づくりの課題

##### ①人口規模や高齢化への対応

- ・ 急激な人口減少や高齢化を防止するとともに、それぞれの地域特性を生かした持続可能な都市づくりを行う必要がある。
- ・ 将来の人口減少の進展や人口構成の変化を踏まえた効率的な土地利用と都市基盤整備を行う必要がある。
- ・ 高齢者、障害者も含め誰もが快適に暮らすことができ、自由に社会参加できる都市づくりを行う必要がある。
- ・ 情報化社会に対応したインフラ整備を行う必要があるとともに、フェイスTOフェイスも容易にできるまちづくりを行う必要がある。

##### ②地球温暖化やヒートアイランド現象への対策

- ・ 化石燃料に過度に依存しないライフスタイル・まちづくりへの転換を図る必要がある。
- ・ 温室効果ガスである二酸化炭素の排出を抑制するため、エネルギー効率の高い、循環型、集約的な市街地を形成する必要がある。また、再生可能エネルギーや未利用エネルギーを地域で活用する必要がある。さらに、二酸化炭素の排出が少ない交通施設の整備や普及促進を行う必要がある。
- ・ ヒートアイランド現象を緩和するため、郊外部の大規模な緑や農地、市街地に残る緑を保全や創造を行う必要があるとともに、都市部を中心に地表面・建物外壁等の改良や排熱の抑制を行う必要がある。また、温度の高い地域を冷却する風を考慮したまちづくりを行う必要がある。

##### ③国際社会における位置づけの向上と地域の活性化

- ・ 横浜港の国際競争力を強化し、ハブポート化を進める必要がある。
- ・ 羽田空港国際化を契機に、横浜都心や京浜臨海部を中心として、国際競争力や地域力の強化・向上を図る必要がある。そのための基盤整備を行う必要がある。
- ・ 空港や港にアクセスする鉄道や道路の整備を進める必要がある。
- ・ 成長産業拠点として強化が図れるよう京浜臨海部の再編を進める必要がある。
- ・ MICEや観光に関するさらなる基盤整備を行う必要がある。

##### ④計画的・効率的な土地利用と地域まちづくり

- ・ 都心部、都心周辺部、臨海部、郊外部、市街化調整区域など、それぞれの地域特性に応じた計画的・効率的で戦略的な土地利用を推進する必要がある
- ・ 既成概念にとらわれない、柔軟な市街地整備の手法により、まちづくりを行う必要がある。
- ・ 地域の個性や特色を活かした、気持ちよく暮らせる、さらなる市民本位の地域まちづくりを行う必要がある。

#### ⑤交通基盤の合理的な整備、更新

- ・ 今後の人口減少や高齢化の進展に対応した、合理的できめ細かい交通施設の整備を行い、交通の質や快適性・安全性の向上を図る必要がある。
- ・ バスや自転車などに配慮した基盤整備を行う必要がある。
- ・ 既存ストックの適正管理と有効活用を進める必要がある。
- ・ 各々のインフラ整備の更新時期等の機会を捉え、インフラを適切に環境配慮型のものに整備、誘導していく必要がある。また、整備されたインフラを活用した一層の公共交通利用促進を進める必要がある。

#### ⑥水・緑などの自然環境や都市の魅力の創造

- ・ 親水性の高い水辺環境や、緑豊かな環境の保全と創造を行う必要がある。また、健全な水循環を回復する必要がある。
- ・ いきものにやさしい水・緑環境を創出し、生物多様性の保全と再生にむけた環境づくりを進める必要がある。
- ・ 質の高い都市空間形成により都市の魅力を高め、その魅力を生かした国際的な都市形成を行う必要がある。
- ・ 地域まちづくり活動を通じて、横浜の地域性や歴史性を生かした景観形成を進める必要がある。

#### ⑦安全・安心のまちづくりの確保

- ・ 災害時にも対応できる都市基盤を形成する必要がある。
- ・ 南関東地震など将来発生が想定されている大規模地震に備え、都市基盤施設の地震対策が必要である。
- ・ 局地的な大雨など水害への対策が必要である。
- ・ 木造密集市街地等の既成市街地を改善する必要がある。
- ・ 海域における水質汚濁物質などへの対策が必要である。

## 2 都市づくりの基本理念

### ～新しい横浜らしさの創造と持続を支える都市づくり～

超高齢社会や将来の人口減少社会の到来を見据え、環境に配慮した持続可能な都市の構築  
港や水・緑、歴史や文化など横浜の持つ資産をいかした魅力向上と国際競争力の強化

## 3 都市づくりの目標

上記の「都市づくりの基本理念」のもと、次のとおり7つの「都市づくりの目標」を設定する。それぞれの目標は、ひとつひとつ独立して達成されればよいものではなく、相互に連携・補完するという関係性を持つものである。

### ① 超高齢社会や将来の人口減少社会に対応した、「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成

都心部においては、ヨコハマブランドの牽引役として、また市域の活力源として都心機能をさらに集積するとともに、居住立地の適正化を図り、活力ある都市の形成を図る。

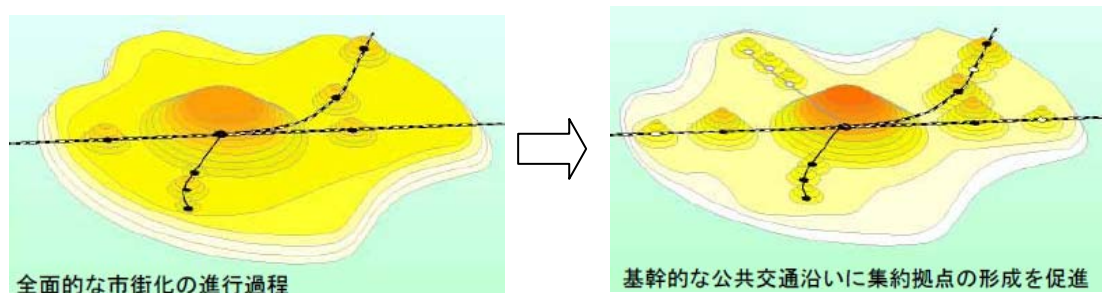
郊外部においては、市街地の過度な拡散を抑制し、既存の都市インフラを生かしつつ、鉄道駅を中心に特性に応じた機能を集積し、高齢者や障害者も含め誰もが支障なく快適で暮らしやすいコンパクトな市街地の形成を図る。

環境配慮住宅など魅力ある多様な住宅の供給・誘導により、人口の定着化等を推進し、人口の急激な変化を防止する。

誰もが移動しやすい交通の実現のため、鉄道や道路などの交通施設を整備するとともに、路線バス、タクシー、自転車など役割に応じたきめ細かい地域交通サービスの確保を図る。

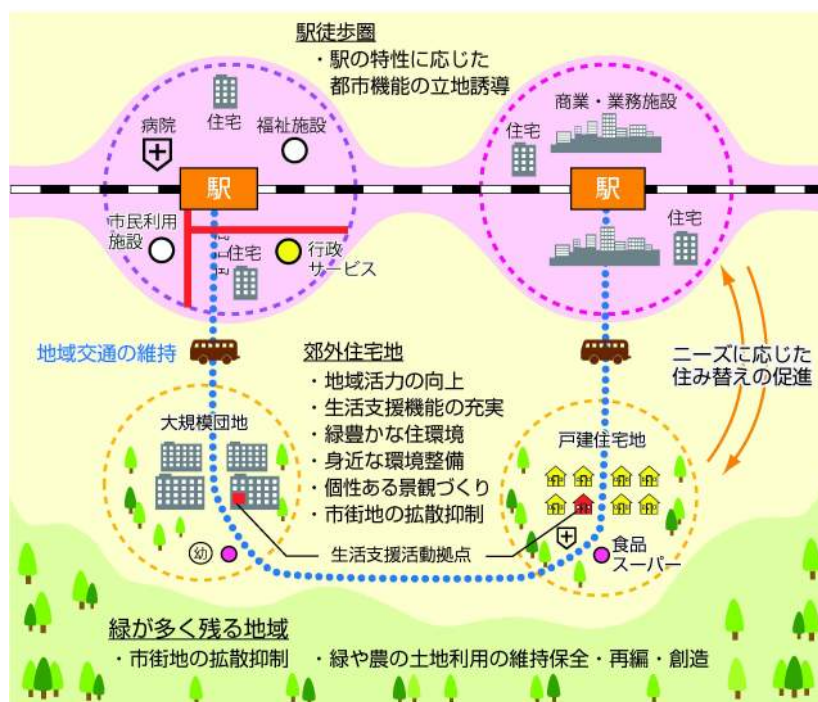
上記のとおり、市域全体において総合的なまちづくりを行うことにより、超高齢社会や将来の人口減少社会に対応した集約型の都市を実現する。

#### 【集約型の都市の概念図】





## 【駅を中心としたコンパクトな市街地イメージ（郊外部の地域構造）】



出典：中期4か年計画（原案）

## ② 地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和に向けた、エネルギー効率のよい低炭素型の都市づくりの推進

集約型都市構造に転換することにより、エネルギーの効率的な利用を促進し、環境負荷の少ないまちづくりと活発な都市活動を調和させることによって、持続可能な都市の実現を図る。

省エネルギーの促進や再生可能エネルギーや未利用エネルギーの大量導入が可能なスマートグリッドの構築や地域冷暖房の推進などの地域エネルギーインフラの整備を図る。

渋滞緩和などスムーズな交通環境を整備するとともに、過度な自動車利用から鉄道・バス等の公共交通への転換を促進するための公共交通サービス水準や利便性の向上を図る。施設更新時期等を捉え、都市施設を環境配慮型のものに整備・誘導する。また、次世代自動車の普及拡大に向けたインフラの整備を図る。

豊かな水・緑環境を次世代に引き継いでいくため、郊外部のまとまりのある樹林地や市街地に残る貴重な斜面緑地の保全等を図る。また、地表面や建物外壁等の改良や緑化、排熱の抑制など地域特性に応じたヒートアイランド緩和策を図る。

## ③ 首都圏全体の自立・発展を牽引するとともに、東アジアなど国際社会における役割を發揮するための基盤整備の推進

世界の知が集まる交流拠点都市や国内外の企業や、人に新たな活躍の場を開拓する活力創造都市を目指し、首都圏全体の自立・発展をけん引するなど国内の役割を

果たすだけでなく、東アジアなど国際社会における役割を視野に入れた都市づくりを行う。

横浜港の国際競争力を強化し、釜山港等に対峙する国際拠点港湾、航路特性を活かした国際ハブポートの実現を図るとともに、物流等を支える高速道路など基盤整備を図る。また、羽田空港のアクセス強化を図るなど、横浜と世界を結ぶ交通基盤の整備を図る。

横浜駅周辺やみなとみらい21地区などの横浜都心を中心に、グローバル企業の受け皿となる開発促進や外国人の生活環境の整備、文化芸術など都市の魅力向上を図る。

京浜臨海部については、産業集積を活かし、わが国の経済を牽引する世界最高水準の研究開発拠点を形成し、高付加価値型企業の立地誘導、新産業創造による経済成長の牽引を図る。

MICEや観光を推進するための基盤整備を図る。

#### ④ 地域特性に応じた、計画的・効率的な土地利用と地域まちづくりの推進

都心部(横浜都心、新横浜都心)、都心周辺部、臨海部(京浜臨海部、インナーハーバーエリア、その他臨海部)、郊外部(鉄道駅周辺、郊外住宅地、内陸産業地)、市街化調整区域などそれぞれの地域特性に応じた計画的・効率的な土地利用を実現するため、土地利用方針の明確化を図るとともに、土地利用規制・誘導方策の検討を実施する。

地域の個性や特色を活かした、地域まちづくりを推進するとともに、地域の発意によるエリアマネジメントを推進し、快適で質の高い環境を形成することにより、地域の価値を高め都市の魅力の向上を図る。

##### ○都心部

横浜都心においては、業務・商業・文化・観光・交流などの機能を強化するとともに、一定のルールのもと、業務機能等と合わせて都市型住宅の誘導等を図り、魅力と活気あふれる拠点地区とする。

新横浜都心においては、広域交通ターミナルとしての拠点性を一層高め、その利便性を活かした多様で広域的な機能集積を図る。

##### ○都心周辺部

生活支援機能と合わせた都市型住宅の誘導など住宅機能の強化を図り、職住近接を実現する。また、建築物が密集している地域においては、建築物の不燃化・耐震化、狭あい道路の拡幅・オープンスペースの確保などによる市街地環境の改善を図る。

##### ○臨海部

京浜臨海部においては、国際的な産業、研究開発拠点として再編整備をすすめる。インナーハーバーエリアにおいては、都心部における機能を一部分担しながら、土地利用の再編を進める。

その他の臨海部においては、既存集積を活かした産業拠点として整備する。

### ○郊外部

鉄道駅周辺においては、地域の持つ資源や特性などに応じた個性的で魅力的な地区を形成することに重点をおきつつ、個性ある拠点として、働く、学ぶ、楽しむ、買う、憩うといった機能の充実を図る。

郊外住宅地においては、地域の個性や特色に応じた魅力的な居住を実現し、豊かさを実感できる良質で持続可能な居住環境を確保する。

内陸部の産業集積地等においては、企業立地の促進等を図り、経済活性化に寄与するとともに、市民の身近な勤務地として職住近接を実現する。

### ○市街化調整区域

都市に潤いを与える貴重な緑地や農地を中心に保全し、市民が自然に親しみ、レクリエーションの場として利活用するなど、開発を基本的に抑制し、市街化調整区域の地域特性に応じた土地利用を実現する。

## ⑤ 誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現

交通体系の整備にあたっては、高齢者、障害者も含め誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現をめざす。

鉄道においては、市内拠点間の連絡強化のための鉄道整備を基本としつつ、費用対効果が高く大きなネットワーク効果が発揮できる連絡線の整備や移動のシームレス化など、既存の鉄道路線の有効活用や合理的な運用により利便性の増進を図る。

高速道路においては、国土軸や周辺都市への連絡強化を重視したネットワークを形成する。幹線道路については、市内を環状方向に連絡し、市域の一体性を図るため、3環状10放射を中心に都市計画道路の整備を進める。

地区幹線道路については、駅前広場や駅周辺道路等、公共交通機関の利便性向上につながる路線の整備等を進める。さらに、誰もが安全に安心して移動できる空間を形成するため、バリアフリー対策や交通安全対策を推進する。また、過度なマイカー利用を抑制し、徒歩や公共交通を中心とした移動が可能となるよう、道路基盤の整備や公共交通の維持・活性化方策を推進する。

次世代に良好な都市基盤を継承していくため、橋梁の予防保全を進める等、都市基盤施設の計画的な機能維持・更新を図る。

## ⑥ 横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を活かしたまちづくりの推進

かけがえのない水と緑をまもり、豊かな水・緑環境を創造するとともに、市街地における緑の保全・創造を図り、身近な緑と水循環を体感できるまちづくりを進める。

また、残された生物多様性が保全され、さらに再生・創造が図れるよう、自然と共存したまちづくりを進める。

公園などの整備を進め「市街地の緑の拠点」をつくとともに、多面的な機能を有する農地の保全と活用を図る。

海域への負荷の低減や浅海域での生物浄化を活用した、健全で豊かな港湾環境「きれいな海づくり」を実現する。

市民が誇れる横浜らしい個性と魅力あふれる質の高い都市空間を形成し、都市の強みとして活用していくことで、都市間競争力を向上させ、国際都市としての魅力をさらに高めていく。

良好な景観をつくることで、豊かな市民生活の質を高め、都市に新たな活力を創出しコミュニティを育むことから、市民と協働で地域ごとの魅力を生かした景観づくりを進める。

歴史的建造物の保全活用を積極的に進めることにより、横浜らしい魅力あふれる個性的な都市づくりを進める。

#### ⑦ 震災や風水害などの自然災害に強い、安全安心のまちづくりの推進

震災や局地的大雨など近年顕著となった都市部の水害などの自然災害から横浜で住まい・働く人の生命・財産を守るため、ライフライン等の都市基盤施設の計画的な改修や更新を行い、災害に強い都市の形成を図る。

密集市街地においては、建築物の不燃化・耐震化、狭あい道路の拡幅・オープンスペースの確保を進め、災害に強い市街地の形成に向けた改善を図る。

流域全体を視野に入れた海域への負荷低減や浅海域での生物浄化を活用し、健全で豊かな海を実現する。

## 4 都市構造

### (1) 本格的な人口減少社会を見据えた市街地のコンパクト化の概念整理

都市づくりの基本理念や目標を踏まえ都市構造を明確にしていくが、その際、特に重要となるテーマの「コンパクトな市街地の形成」に関する考え方を整理する。

#### ア 現況

- ・本市は、市全体での人口密度が 84 人/ha で、全国的にみても集約された区域の中で都市活動が営まれており、現在においても十分に効率的な都市であると言える。
- ・一部、過去の急速な市街化により、公共交通が利用しにくい地域も存在する。
- ・人口は当面は増加傾向であるが、すでに減少傾向にある地域も存在する。

#### イ 基本的考え方

- ・現在、わが国の地方中小都市において進められているコンパクトシティに関する取り組みは、主に人口の広範囲の分布による都市経営上の課題に対応するために行われている場合が多いが、本市が当面の間、目指そうとしているコンパクトな市街地形成とはその主たる目的が異なる。
- ・本市においては、当面の間、交通不便解消や生活圏の中心である駅周辺的生活機能充実などの「市民の生活利便性の向上」、及び都心やその周辺部等への居住機能の誘導による「職住近接」を目指すとともに、過度に自動車に依存せず、都市活動における移動のエネルギー効率化など「低炭素社会」を目指すという観点から、市街地のコンパクト化を推進する。
- ・また、将来の人口減少は避けて通れないため、本格的な人口減少社会の到来時には、都市経営上の観点から、人口減少分に応じた市街地の縮退が必要である。
- ・すでに人口減少が始まっている地域も存在するが、当面は、生活利便性の向上等を図ることにより若年層等の流入を促進し、持続可能なまちづくりを行う。

#### ウ 本市におけるコンパクト化の概念

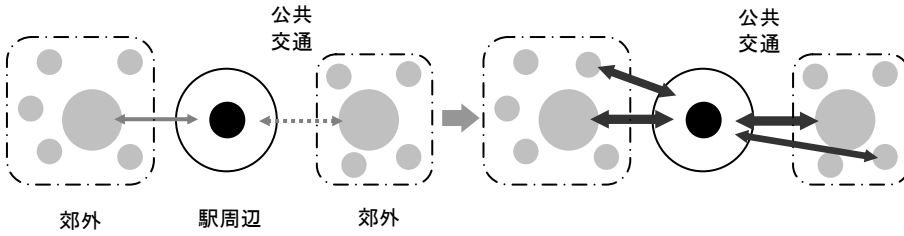
次のとおり、3種類の概念がある

| コンパクトの概念 | 主な適用期間   | 施策の例   |
|----------|----------|--|
| 時間的      | 人口増加～停滞期 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道整備、新駅設置</li> <li>・駅前広場や駅まで 15 分道路の整備</li> <li>・地域の公共交通維持・活性化</li> <li>・市街地の拡散抑制</li> </ul> |
| 機能的      | 人口増加～減少期 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模集客施設の立地誘導</li> <li>・必要に応じた市民生活拠点の整備</li> <li>・駅周辺へ商業、利便施設の立地誘導</li> </ul>                 |



|     |           |  |
|-----|-----------|--|
| 空間的 | 本格的な人口減少期 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅遠方の減築、ダウンゾーニング</li> <li>・逆線引き、市街地の縮退</li> </ul> |
|-----|-----------|--|

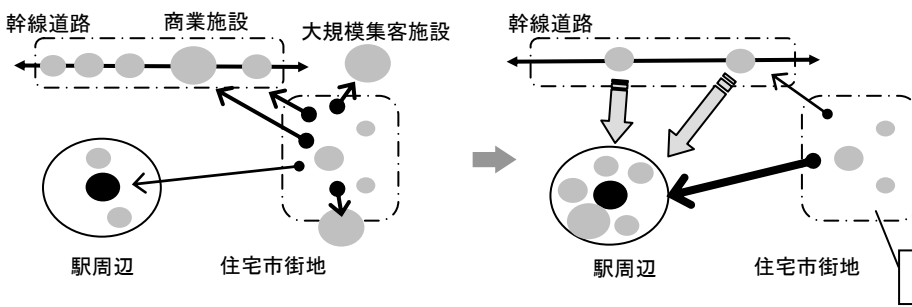
### 時間的コンパクト



適用期間 人口増加～停滞期

- ・ 鉄道新線、新駅設置
- ・ 駅前広場や15分道路の整備
- ・ 地域の公共交通維持・活性化
- ・ 市街地の拡散抑制

### 機能的コンパクト

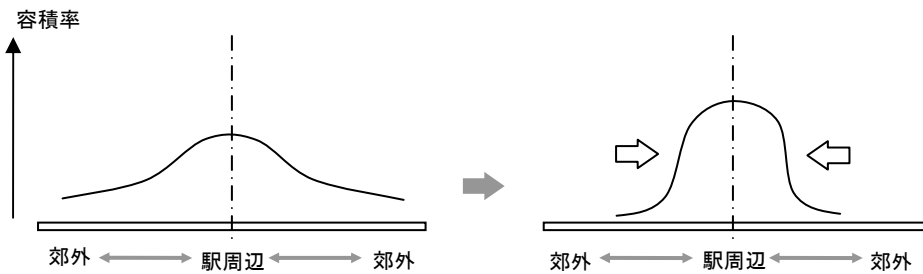


適用期間 人口増加～人口減少期

- ・ 大規模集客施設の立地誘導
- ・ 駅周辺への商業、利便施設の立地誘導

必要に応じた市民生活拠点

### 空間的コンパクト



適用期間 本格的な人口減少期

- ・ 減築、ダウンゾーニング
- ・ 逆線引き、市街地の縮退

## (2) 都市構造の考え方

～生活圏を基盤とした集約型都市構造～

都心部の重層的機能強化と郊外部の持続可能なまちづくり

### ア 首都圏における位置づけ

- ・ 首都圏は、一国に相当する人口や経済規模を持つ巨大広域ブロックである。
- ・ 首都圏は、そこに暮らす多くの人々の生活の場であるとともに、都市、産業、流通、文化、情報など、様々な機能やサービスが集積し、国内外から集まる個人や企業などの様々な主体が活動しており、今後も質の高い生活や活動の場として発展していくことが求められている。
- ・ また、経済のグローバル化や東アジアの発展に対応した政治、経済、金融などの国際機能の充実など、首都機能を有する圏域として、わが国、東アジア、世界の発展に積極的に貢献する役割がある。
- ・ 横浜は、首都圏の中で首都東京との近接性を活かし、圏域の主たる一員としての役割果たしていく。横浜は、東京と比較した場合、自らの持つ歴史や文化・交流、ウォーターフロントから大規模緑地までを有する地理的特性や環境性、豊かで多様な居住地環境、陸・海・空の3つのゲートへのアクセス性などの優位性があり、この点を活かして東京と機能分担をしながら圏域全体としての発展をめざす。

### イ 周辺都市との連携

- ・ 横浜は、神奈川県東部に位置し、川崎市、町田市、大和市、藤沢市、鎌倉市、横須賀市に接している。市域の東側は、東京湾に面している。また、核都市である相模原市や厚木市、八王子市に近接している。
- ・ 連担するまとまった緑地や、海・川などの連続性のある水辺は、一市だけにおいてその機能が活用されるものではないとともに、それらの保全等もすることはできない。また、市街地に関しても、市境周辺において、その地域に住まう市民や経済活動をしている事業者等にとって、不可欠な都市基盤の連続性が確保されない場合、大きな障害となる。したがって、周辺都市との連携を十分に踏まえた都市づくりを行う必要がある。



### 首都圏における横浜市の位置づけ



### 周辺都市との連携





## ウ 目指すべき都市構造

### ① 2つの都心と、それにつながる鉄道を軸とした集約型都市構造

- ・ インナーハーバーエリアを含む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業務・商業・住居など重層的な機能集積を行い、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する。
- ・ 2つの都心につながる放射状の鉄道を軸に交通ネットワークを形成し、その軸上の鉄道駅周辺地区に拠点を配置することにより、将来の人口減少や超高齢社会に対応した合理的で利便性のよい都市構造を形成する。
- ・ また、鉄道軸上の駅周辺を拠点とし、公共交通で人と物が移動しやすい都市に転換することにより、環境にやさしい低炭素型の都市を形成する。

### ② 鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地を基本とした地域構造

- ・ 鉄道駅を中心として、周辺地区の都市基盤や地域交通、地形の状況など、地域特性に応じた圏域(駅勢圏)を形成する。その上で、鉄道駅周辺地区において、圏域の人口規模や人口構成等に応じた機能集積等を図り、拠点を形成する。
- ・ 駅から離れた地区においては、緑などの環境を活かしつつ、土地利用の整除・転換、地域の公共交通維持・活性化、必要に応じた市民生活拠点等の整備を図り、豊かな住宅市街地を形成する。
- ・ 鉄道沿線ごとに近接する圏域においては、その連携や機能分担についても考慮する。

### ③ 鉄道や高速道路等による広域的な機能連携軸

- ・ 羽田空港に連絡するとともに、わが国の国土形成の骨格を成す東海道の連携軸を形成する。
- ・ 鉄道や高速道路等により、東京方面や県央方面につながる連携軸を形成する。
- ・ 将来の中央リニア新幹線の駅とのアクセスも意識し、首都圏南西部の都市等を結ぶ連携軸を形成する。

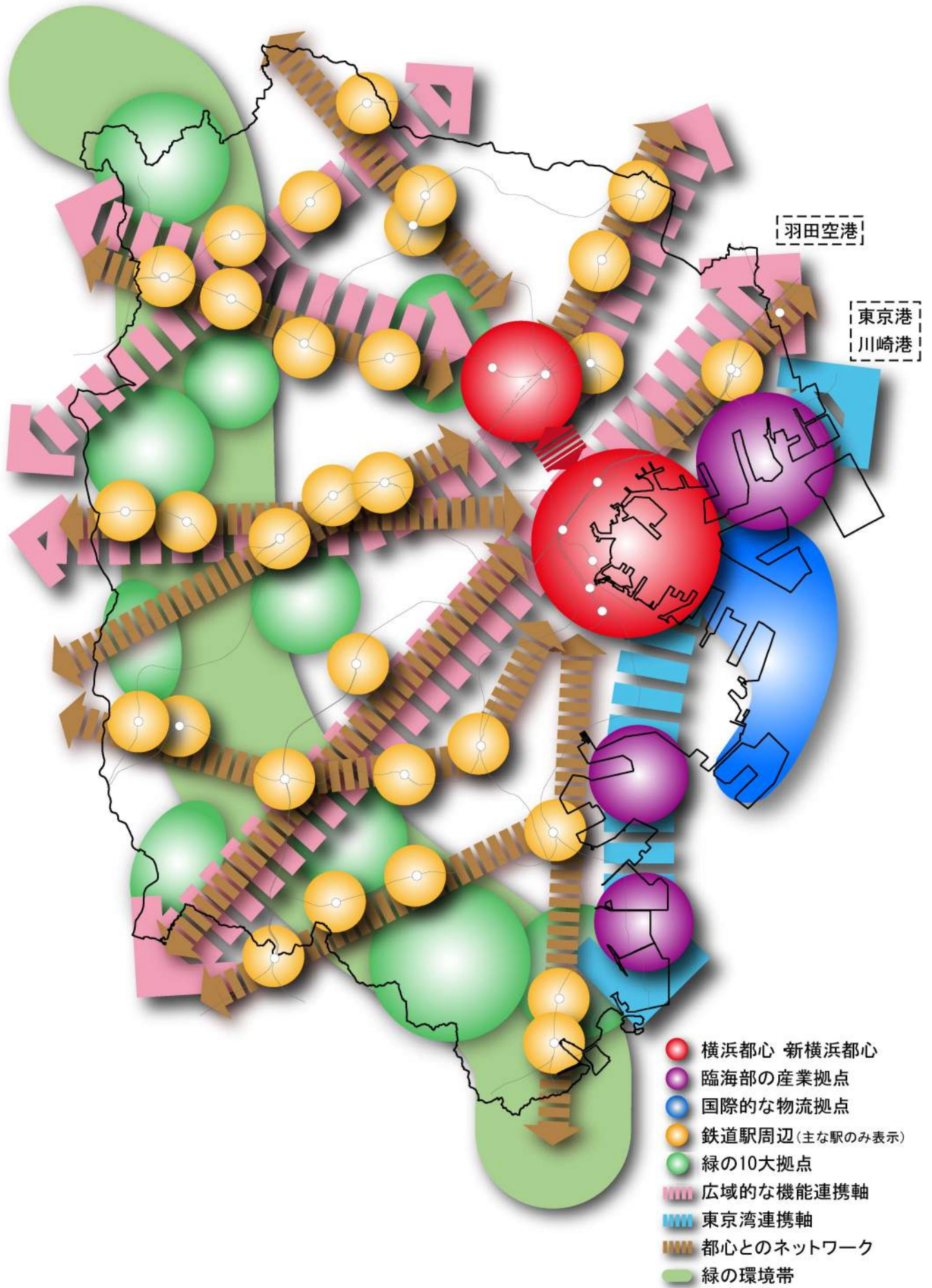
### ④ 臨海部産業拠点と国際的なハブポートの形成

- ・ 京浜臨海部、根岸・金沢臨海部の産業拠点を形成するとともに、これらの産業拠点を結び、川崎方面、横須賀方面の臨海部産業拠点と連携する東京湾連携軸を形成する。
- ・ 横浜港の国際競争力強化を図り、ハブポートを形成するとともに、港湾と后背圏とを連絡する高速道路等のネットワークを形成する。

### ⑤ 緑の10大拠点と緑と農の環境帯

- ・ 市域の西部から南部を中心として、緑の10大拠点のまとまりのある樹林地や農地を保全するとともに、周辺都市にもつながる緑と農の環境帯を形成する。このことにより、生物多様性の保全・創造にも取り組む。

# 【都市構造図】





現行プランの目標・部門別方針と改定プランの目標との関係

資料 2

現行都市マスタープラン

改定都市マスタープラン (案)

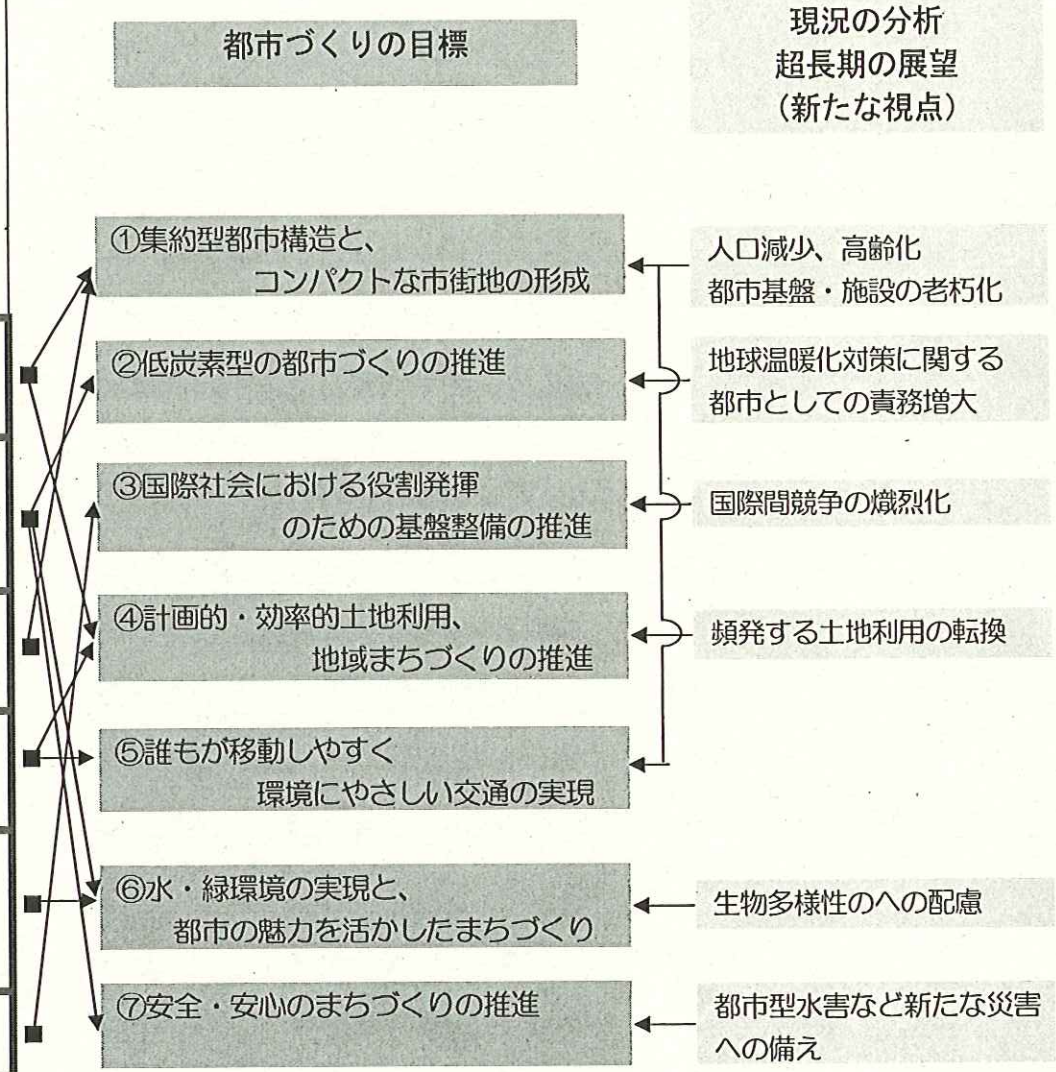
| 目標   | 部門別方針 |             |         |         |         |        |          |      |      |
|--|-------|-------------|---------|---------|---------|--------|----------|------|------|
|  | 1     | 2           | 3       | 4       | 5       | 6      | 7        | 8    | 9    |
|  | 土地利用  | 市街地の開発及び再開発 | 交通体系の整備 | 緑の保全と創造 | 下水道及び河川 | 都市デザイン | 福祉のまちづくり | 環境管理 | 都市防災 |
| (1) 市域のバランスある発展<br>・計画的で効率的な土地利用<br>・都市機能を適正に誘導、配置   | ●     | ●           | ●       |         |         |        |          |      |      |
| (2) 快適で安全な環境の保全と創造<br>・自然的環境を保全・創造し、快適な環境を確保<br>・環境負荷の少ない都市構造・循環型社会システム<br>・公害や災害を防止、安全で住みよい都市環境 | ●     |             |         | ●       | ●       |        |          | ●    | ●    |
| (3) 拠点強化による多心型都市構造への転換<br>・拠点地区の業務機能強化、職住近接を目指す<br>・業務核都市にふさわしい活力ある都市の形成                         | ●     | ●           |         |         |         |        |          |      |      |
| (4) 市域の一体性の確保と利便性の向上<br>・交通施設などの都市施設を充実させ、利便性の高い都市を形成  |       |             | ●       |         |         |        |          |      |      |
| (5) 楽しみと個性にあふれ、<br>安心して暮らせる地域環境の創造<br>・歴史的・文化的資産を保全活用<br>・市民参加、福祉に配慮したまちづくりの推進                   |       |             |         |         |         | ●      | ●        |      |      |
| (6) 世界都市・横浜の実現<br>・世界との協力と交流の拠点を整備   | ○     | ○           |         |         |         |        |          |      |      |

都市づくりの目標

現況の分析  
超長期の展望  
(新たな視点)

- ① 集約型都市構造と、コンパクトな市街地の形成
- ② 低炭素型の都市づくりの推進
- ③ 国際社会における役割発揮のための基盤整備の推進
- ④ 計画的・効率的土地利用、地域まちづくりの推進
- ⑤ 誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現
- ⑥ 水・緑環境の実現と、都市の魅力を活かしたまちづくり
- ⑦ 安全・安心のまちづくりの推進

- 人口減少、高齢化  
都市基盤・施設の老朽化
- 地球温暖化対策に関する都市としての責務増大
- 国際間競争の熾烈化
- 頻発する土地利用の転換
- 生物多様性のへの配慮
- 都市型水害など新たな災害への備え



改定プランの骨子の体系（案）

| テーマ             | 現行プランの目標と評価   | 現況の分析 と 超長期の展望  | 都市づくりの課題   | 都市づくりの目標   |
|-----------------|---|---|--|--|
| 人口減少や高齢化に対応した都市 | <p>(1) 市域のバランスある発展</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>計画的で効率的な土地利用を図り、都市機能を適性に誘導・配置</li> </ul> <p>(3) 拠点の強化による多心型都市構造への転換</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>拠点地区の業務機能を強化し、職住近接を目指す</li> <li>首都圏の業務核都市にふさわしい都市を形成</li> </ul> <p>→ 人口減少社会の到来が想定されていない</p> <p>→ 5つの副都心の駅前整備が概ね完成。しかし業務機能の強化については限定的</p>     | <p>○市全体では人口増加だが、地域的には減少地区も存在。高齢化率も地域で大きく相違</p> <p>○駅への利便性が高いほど人口増加率が高く、駅までバスで15分以上の地域は人口減少</p> <p>→ 駅への利便性が居住地選択の大きな要素</p> <p>○2020年ころをピークに人口減少。2050年には、人口334万人、高齢化率40%と予測</p> <p>○今後のさらなる情報化社会の進展を予測</p> | <p>○急激な人口減少や高齢化を防止し、地域特性を生かした、持続可能な都市づくり</p> <p>○将来の人口減少の進展や人口構成の変化を踏まえた効率的な市街地形成と基盤整備</p> <p>○高齢者など、誰もが快適に暮らすことができ、移動しやすい都市づくり</p> <p>○情報基盤の整備とともに、フェイスTOフェイスが容易なまちづくり</p>      | <p><b>超高齢社会や将来の人口減少社会に対応した、「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成</b></p> <p>○2つの都心部とそこにつながる放射状の鉄道の駅周辺地区を拠点とした、集約型都市構造の形成</p> <p>○郊外部においては、都市の過度な拡散を抑制し、鉄道駅を中心に特性に応じた機能を集積し、誰もが支障なく快適で暮らしやすいコンパクトな市街地の形成を図る。</p> <p>○環境配慮住宅など、魅力ある多様な住宅供給・誘導により人口の急激な変化を防止</p> <p>○移動に制約のある高齢者や障害者も含めた誰もが移動しやすい交通環境の整備</p> |
| 地球温暖化対策など環境配慮   | <p>(2) 快適で安全な環境の保全と創造</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自然的環境を保全創造し、快適な都市環境を確保</li> <li>環境への負荷の少ない都市構造や循環型社会システムを構築</li> </ul> <p>→ 地球温暖化やヒートアイランド現象の都市整備としての対応目標が明確でない</p>  | <p>○市の年平均気温は、最近100年間で2.6℃上昇</p> <p>○CO2排出は、家庭、運輸、業務部門が多い</p> <p>→ これらの部門は、適切な都市づくりを行うことによる削減効果が期待できる</p> <p>○地球温暖化に加え、ヒートアイランド現象も顕著</p> <p>○まとまった緑が、ヒートアイランド現象を緩和</p> <p>○今後も長期にわたりCO2の大幅な削減が必要</p>       | <p>○化石燃料に過度に依存しないまちづくり</p> <p>○再生可能・未利用エネルギーを地域で活用</p> <p>○公共交通利用促進、次世代車の普及促進</p> <p>○ヒートアイランド現象を緩和するため、郊外部の大規模な緑や農地、市街地に残る緑を保全</p> <p>○都市部を中心に地表面や建物外壁の改良や排熱の抑制、風を考慮したまちづくり</p> | <p><b>地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和に向けた、エネルギー効率のよい低炭素型の都市づくりの推進</b></p> <p>○集約型都市構造に転換することにより、エネルギーの効率的な利用を促進し、低炭素都市を実現</p> <p>○環境負荷の少ないまちづくりと活発な都市活動の調和による、持続可能な都市を実現</p> <p>○公共交通サービス水準や利便性の向上。次世代自動車のインフラ整備</p> <p>○地域冷暖房やスマートグリッドなどの地域エネルギーインフラの整備を図る</p> <p>○郊外部の大規模な緑や市街地の身近な緑の保全。地表面や建物外壁の改良、排熱の抑制</p>              |
| 国際社会における位置づけ    | <p>(6) 世界都市・横浜の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際的事業活動等の機会を提供する機能を強化</li> <li>横浜と世界を結ぶ協力と交流の拠点を整備</li> </ul> <p>→ コンベンション機能は、一定程度整備され、国際会議等が行われているが、一層の機能強化が必要</p> <p>→ 国際的な事業活動は、高まったとは言えない。アジア諸国の都市が台頭している</p>  | <p>○アジア諸港が飛躍的な発展を遂げる中、横浜港は、相対的な地位が低下</p> <p>○羽田空港の国際化により観光も含めた来街者の増加が予想される</p> <p>○中央リニア新幹線の整備が予定されている</p> <p>○京浜臨海部は、近年、ライフサイエンスや物流などの業態に変化している傾向がある。</p> <p>○本社機能は、首都圏の政令市の中では高水準</p>                   | <p>○横浜港の国際競争力の強化</p> <p>○羽田空港国際化を契機とした、更なる国際競争力強化や地域力の向上</p> <p>○空港や港にアクセスする鉄道や道路の整備</p> <p>○京浜臨海部の再編</p> <p>○国内外の企業誘致のための基盤整備</p> <p>○MICEや観光に関する基盤整備</p>                       | <p><b>首都圏全体の自立・発展を牽引するとともに、東アジアなど国際社会における役割を発揮するための基盤整備の推進</b></p> <p>○国際拠点港湾、航路特性を活かした国際ハブポート化の実現</p> <p>○物流を支える高速道路など、横浜と世界を結ぶ交通基盤を整備を図る</p> <p>○横浜都心を中心に、グローバル企業の受け皿となる開発促進や外国人の生活環境の整備、文化芸術など都市の魅力向上を図る。またMICEや観光の基盤を整備する</p> <p>○京浜臨海部は、高付加価値型企業の立地誘導、新産業創造による経済成長牽引</p>                                    |
| 土地利用計画と地域まちづくり  | <p>(1) 市域のバランスある発展</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>計画的で効率的な土地利用を図る</li> </ul> <p>(5) 楽しみと個性にあふれ安心して暮らせる地域環境の創造</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域資産を保全等しながら、地域特性をいかした市民参加のまちづくりや、福祉に配慮したまちづくりを推進</li> </ul> <p>→ 工業系地域等において、想定していない大規模な住宅系や商業系への土地利用転換が頻繁に発生</p> <p>→ 地域まちづくり条例が制定され、まちづくり活動は盛ん</p> | <p>○住宅用地、商業用地、業務用地等が増加し、工業用地、緑地、農地・樹林地等が減少</p> <p>○工業跡地が地域のニーズに対応した集合住宅や大規模店舗になるケースや、人口構成変化に伴い、小学校などの土地利用転換も増加</p> <p>○調整区域の土地利用ニーズの多様化</p> <p>→ 今後も社会状況やニーズに応じた土地利用転換が進む</p>                             | <p>○将来ニーズや地域特性に応じた計画的・効率的で戦略的な土地利用</p> <p>○市街化調整区域の地域特性に応じた土地利用の実現</p> <p>○既存概念にとらわれない、柔軟な市街地整備</p> <p>○地域の個性や特色を活かした、気持ちよく暮らせる、さらなる市民本位の地域まちづくり</p>                             | <p><b>地域特性やニーズに応じた、計画的・効率的な土地利用と地域まちづくりの推進</b></p> <p>○都心部(横浜都心、新横浜都心)、都心周辺部、臨海部(京浜臨海部、インナーハーバーエリアその他臨海部)、郊外部(鉄道駅周辺、郊外住宅地、内陸産業地)、市街化調整区域等、地域特性に応じた計画的・効率的な土地利用を実現</p> <p>○地域の個性や特色を活かした、地域まちづくりを推進する。また福祉のまちづくりを推進する。</p> <p>○地域の発意によるエリアマネジメントを推進し、快適で質の高い環境を形成</p>   |
| 交通基盤の整備・活用      | <p>(4) 市域の一体性の確保と利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>拠点の強化に合わせて交通施設等を充実させ、市域の一体性を確保し、利便性の高い都市を形成</li> </ul> <p>→ MM線とグリーンラインを整備、東部方面線に着手した中山以南の環状鉄道は具体化に至っていない</p> <p>→ 横浜環状道路は、南線、北線が整備中、北西線が手続き中である。西側区間は具体化に至っていない</p>   | <p>○運政審答申路線は優先度の高い路線から着実に整備</p> <p>○駅まで15分交通ネットワーク整備については、人口ベースで90%以上達成</p> <p>○公共交通利用率は、東京区部に次いで高い</p> <p>○都市計画道路整備率は約6割と非常に低い</p> <p>○今後、築造後50年を経過する道路橋梁の数が急激に増加</p>                                    | <p>○今後の人口減少や高齢化を踏まえた、合理的で、きめ細かい交通施設の整備(質や快適性・安全性の向上)</p> <p>○バスや自転車などに配慮した基盤整備</p> <p>○既存ストックの適正管理と有効活用</p> <p>○環境に配慮したストック形成と公共交通利用促進</p>                                       | <p><b>誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現</b></p> <p>○高齢者、障害者も含め誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現</p> <p>○鉄道においては、市内拠点間の連絡強化を基本とし、費用対効果が大きなネットワークを構築</p> <p>○高速道路においては、国土軸や周辺核都市への連絡強化を重視したネットワークの形成</p> <p>○幹線道路は3環状10放射を基本に、地区幹線道路も公共交通利便性向上を基本に整備</p> <p>○バスや自転車などに配慮した基盤整備。公共交通の維持・活性化</p> <p>○次世代に良好な基盤を継承するための、計画的な機能維持更新</p>        |
| 水緑などの自然環境と都市の魅力 | <p>(2) 快適で安全な環境の保全と創造</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自然的環境を保全創造し、快適な都市環境を確保</li> </ul> <p>(5) 楽しみと個性にあふれ安心して暮らせる地域環境の創造</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域資産を保全・活用しながら、地域特性をいかしたまちづくりを推進</li> </ul> <p>→ 緑に関しては、種々の計画や行動を実施するも、緑被率は減少</p> <p>→ 歴史的・文化的資産の保全活用は積極的に進んだ</p>                          | <p>○緑被率は、21年度には、29.8%まで減少。まとまった樹林地や農地、斜面緑地が分断、孤立化</p> <p>→ 市街化区域内の身近な緑の喪失や調整区域内の土地利用転換が要因</p> <p>○横浜では、失われてしまった種や近い将来失われる危険性が高い種が増加</p> <p>○市民アンケートでは、緑の増加や維持を望む声や魅力創出の要望が高い</p>                          | <p>○親水性の高い水辺環境や、緑豊かな環境の保全と創造。健全な水循環の回復。</p> <p>○いきものにやさしい水・緑環境を創出し、生物多様性の保全と再生にむけた環境づくり</p> <p>○質の高い都市空間の形成、都市の魅力向上</p> <p>○地域性や歴史性を生かした景観形成</p>                                 | <p><b>横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を活かしたまちづくりの推進</b></p> <p>○かけがえのない水と緑をまもり、豊かな水・緑環境を創造、生物多様性の保存、さらに再生・創造</p> <p>○市街地における緑の創造をすすめるとともに、多面的な機能を有する農地の保全と活用を図る</p> <p>○海域への負荷の低減などによる健全で豊かな港湾環境「きれいな海づくり」</p> <p>○横浜らしい個性と魅力あふれる質の高い都市空間の形成</p> <p>○地域ごとの魅力を生かした景観づくりと、歴史的建造物の保全活用</p>                                      |
| 安全・安心のまちづくり     | <p>(2) 快適で安全な環境の保全と創造</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公害や災害を防止し、安全で住みよい都市環境をつくる</li> </ul> <p>→ 大気汚染は、環境基準の適合など改善状況がみられる</p> <p>→ 都市型水害など、新たな都市災害に対応しきれていない</p> <p>→ 密集住宅地への対応を積極的に進めているが、十分な対策が完了するまでには時間を要す</p>  | <p>○1時間に50mm以上の降雨回数が近年増加</p> <p>→ 浸水等の被害に注意を要する。</p> <p>○既存市街地を中心として、老朽化率の高い地域がある</p> <p>○面する海域の水質が悪い</p>   | <p>○災害時にも対応できる都市基盤の形成</p> <p>○局地的な大雨などの水害への対策</p> <p>○南関東地震など将来発生が想定されている大規模地震に備えた対策</p> <p>○木造密集市街地等の既存市街地の改善</p> <p>○海域の水質改善</p>   | <p><b>震災や風水害などの自然災害に強い、安全・安心のまちづくりの推進</b></p> <p>○都市基盤施設(ライフライン等)の計画的な改修や更新による、災害に強い都市の形成</p> <p>○密集市街地において、建築物の不燃化・耐震化、狭あい道路の拡幅・オープンスペースの確保などによる居住環境の整備</p> <p>○流域全体を視野に入れた、海域への負担軽減、生物浄化の活用</p>  |



■区プランモデルスタディ中間報告（モデル区：港北区、泉区）

【当初策定時の基本的考え方】

- 都市規模を勘案するとともに、区役所を中心に計画や協議、総合調整など地域まちづくりを推進するため、地域別構想として、地区レベルのプランとともに、区レベルのプランを策定する。

|        |   |                            |  |
|--------|---|----------------------------|--|
| 現<br>状 | <p><b>策定状況について</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 歴史や特長について記載している区が多く、方針を定めている分野や各方針の詳細度、分野の並べ方等は様々である</li> <li>● 住民意見に基づいたプロジェクトが多く盛り込まれ、計画内容が全体的にふくらんでいる</li> <li>● 都市計画に関する方針のみならず、広い意味でのまちづくりとして、「福祉」「コミュニティ」について記載されている</li> <li>● 土地利用方針図は全市プランからほぼ引用されたものである</li> <li>● 実現方策として地区プランの検討や先導プロジェクト等を示す場合がある</li> </ul> | 運<br>用<br>上<br>の<br>課<br>題 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● まちづくりの上位計画であるにもかかわらず、都市計画決定・変更を伴わない土地利用に対して拘束力を持つものではないため、方針図に整合しない行為を制限できない。</li> <li>● 区プランの土地利用方針図は、個別具体的な都市計画の対応方針や土地利用転換への対応等が定まってないことや、土地所有者への影響を考えると、詳細化には限界がある。</li> <li>● プランに基づくまちづくりの進め方やその成果が市民にわかりにくい。</li> <li>● 区プラン策定時と現況に乖離が生じている。策定時からの土地利用の変化や新たな事業や計画見直しなどにより内容に不整合が生じている。</li> </ul> |
|        | <p><b>活用について</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市計画の方針として活用（決定・変更、提案評価等）</li> <li>● 開発計画等の照会に対する回答にあたって参考になっている</li> <li>● 区政運営方針の策定や事業検討にあたって参考になっている</li> <li>● 区のまちづくりの根拠として予算説明や事業策定時に活用</li> <li>● 関連施策・事業の整合性の確認や区のまちづくりにおける位置づけを確認</li> <li>● 区のまちづくり情報提供ツールとして活用</li> </ul>  |                            |  |

<参考：市政全般の動向>

- 基本構想の実現は総合計画を策定し進めており、平成5年度の策定時には区別計画を策定しているが、平成18年度に基本構想と総合計画を見直した際には、区別計画を策定していない。
- 市民とつながる市役所となるために、新たな大都市制度の創設を目指している。
- 市の財政状況は、中長期的に大変厳しい状況が見込まれている。

|  |  |
|--|--|
| <p>スタディ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 視点 1 社会状況の変化に対応するプランであるかどうか。</li> <li>◇ 視点 2 区プランが、現状に即した区のまちづくりの指針・目標として成り立っているかどうか。</li> </ul>  |  |
| <p><b>[スタディ 1] 区プラン記載の個別方針や事業の実施状況等についての確認（資料4-1）</b></p> <p>■手法：区プラン記載の個別方針や事業の実現状況等についての確認</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 達成目標が示されている事業等、示されていない事業等の双方について確認</li> <li>② 策定当時と比較して、今日的視点で見ると、他の実現手段が想定される事業等を確認</li> <li>③ 上位・関連計画の見直し等による方針修正の必要性の確認</li> <li>④ 分野別方針の内容について区プランへの記載の妥当性の検討</li> </ol> <p>■考察：上位計画や関連計画の見直し等により、目標・方針レベルを含めた見直しが必要になっている</p> | <p><b>[スタディ 2] 工業系の土地利用方針の比較と土地利用の変化（資料4-2）</b></p> <p>■手法：区毎に方針や表現に最も差異がある工業系土地利用について、各区の方針を比較するとともに、産業構造の変化に伴う土地利用等の状況変化を確認</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 区毎の工業系土地利用方針を比較（18区）</li> <li>② 臨海部・住工混在・内陸部、それぞれの特徴別に比較（18区）</li> <li>③ 港北区・泉区のGISデータにより、プラン策定時と現状の比較を行い、方針内容との差異について確認</li> </ol> <p>■考察：集合住宅等への土地利用の転換が進んでおり、一部では方針と乖離する実態が見られる。</p> |

★スタディ結果（中間報告）、活用状況等を元に、検討の方向性としては、以下のとおり考えられる。

- ◎ 都市計画の指針としての内容を維持・充実させるとともに、全市プランとの関係性や区のまちづくりにおける指針・目標としての位置づけ・役割を明確にする。
- ◎ ある程度の構成は統一しつつ、各区の特徴を踏まえた現行区プランの個性を基本的に尊重する。

## 【スタディ 1】区プラン記載の個別方針や事業の実施状況等についての確認

- 港北区と泉区の現行の区プランについて、各方針・計画等との不整合や今後の区プランの見直しにあたって留意すべき点を確認したところ、以下のような内容が挙げられる。
- 全市プランでの記載に関わる内容もあるが、現時点ではケーススタディ区プランの記述に対してのみの確認である。

### ■目標・方針の見直しや表現の工夫等の検討が必要なもの（例）

#### ○大きな目標や方針の見直し

- ・昨今の社会情勢や横浜市基本構想の策定を受けて、『コンパクトシティ』や『集約型都市構造』などの考え方の反映

#### ○各局の新たな取り組みの反映

- ・「横浜スマートシティプロジェクト」
- ・「横浜グリーンバレー構想」
- ・「バリアフリー基本構想」
- ・鶴見川・境川の水害対策の推進、がけ地の土砂災害対策の推進、耐震化促進

#### ○土地利用方針の表現の工夫

- ・(港北区土地利用方針・方針図)  
⇒「横浜市における工業集積地域に所在する土地の取引に係る事前手続きに関する要綱」に基づく「工業集積地域」の指定を踏まえた方針の提示
- ・(泉区土地利用方針・方針図)  
⇒「市街地として開発を検討する地区」について、特定保留区域の決定と周辺農地における農業振興の方針を踏まえた方針の提示
- ・土地利用転換が進みつつある地域で適切な土地利用が誘導できるような方針の表現の検討(「土地利用転換が行われる場合は、○○などに配慮しつつ、△△などの機能を計画的に誘導することを検討する」といった柔軟な表現など)
- ・開発調整会議等で土地利用方針図を活用する際に該当箇所が判別しやすいよう、できれば道路や町界等が表示されていることが望ましい。

など

- 社会情勢の変化や上位・関連計画の改定等により、大きな目標・方針の見直しが必要になっている可能性がある。
- 土地利用方針等については、土地利用転換を想定し、内容の充実や表現方法の工夫が必要である。

### ■個別事業の記述の削除や修正等が必要なもの（例）

#### ○達成目標の実現や計画の変更等による削除

- ・(港北区交通施設整備方針)「横浜環状鉄道日吉～中山間(高速鉄道4号線)を整備し、最寄り駅まで15分以内に到達できる地域を拡大します。」  
⇒グリーンライン(高速鉄道4号線)の整備完了により方針の削除が必要

- ・(港北区交通施設整備方針)「東急東横線日吉～大倉山間の複々線化により、輸送力を増強し、混雑緩和を図ります。」  
⇒東急東横線日吉～大倉山間の複々線化は行わないため、方針の削除が必要

#### ○計画や実現手法の見直し等による修正

- ・都市計画道路の名称・延長・代表幅員の変更といった事業内容変更の反映
- ・(港北区交通施設整備方針)「自動車を減速させるための路面舗装改良、…等により、…人と車が共存できるように整備を進めます。」  
⇒「路面舗装改良」は周辺状況等を考慮すると事業の実施が極めて困難なため、実施が可能な「路面標示等」に変更
- ・(泉区交通ネットワーク方針)「誰もが安心して歩けるコミュニティゾーンを整備」  
⇒コミュニティゾーン形成事業や魅力ある道路づくり事業等の事業制度は終了しているが、同様の取組が存続しているため記載方法の検討が必要

#### ○実現手法の妥当性についての検討

- ・(泉区土地利用方針)「居住環境の維持・保全を図るために、土地利用を転換すべきではないと判断した土地については、買い取りなども視野に入れた方策の検討を進めます。」  
⇒実施状況や実現可能性の確認が必要

#### ○単純な字句訂正等

- ・用語や表現の整理、統一

など

- 実現手法や達成目標が明記されている方針については、必ず時点修正が必要になることから、見直しの程度に応じた改定方法を明確にしておく必要がある。
- 区プランに実現手法や達成目標を記載する場合には、実現性担保の観点から、関係各局の計画・方針と十分に調整した内容とすることが必要である。

### ■区プランへの記載の妥当性を検討すべきもの（例）

#### ○都市計画との関連性が低いもの

- ・(泉区環境保全方針)「農産物の生産において、環境負荷の少ない環境保全型農業の振興を推進します。」
- ・(泉区防災・防犯方針)「災害応急用井戸として指定されている井戸水や湧水を、地域資源として保全するとともに、災害時に生活用水(飲用以外)として有効活用できるよう、日頃から管理を行ないます。」
- ・(港北区区民利用施設等整備方針)「小学校25校、中学校9校では、地域により身近な施設として、特別教室や体育館、校庭などを開放するとともに、防災拠点としての整備や、はまっ子ふれあいスクールとしての利用を進めます。また、学校施設の更なる多目的利用について検討していきます。」
- ・(港北区区民利用施設等整備方針)「特別養護老人ホーム、老人保健施設、グループホームなどの整備を支援します。」

など

- 区プランは区のまちづくりの指針・目標であるとすれば、他分野の内容で空間計画として受けにくいもの等については、分化する等の対応が必要であると考えられる。

【スタディ 2】工業系の土地利用方針の比較と土地利用の変化

■各区の工業地の概況と区プランの方針

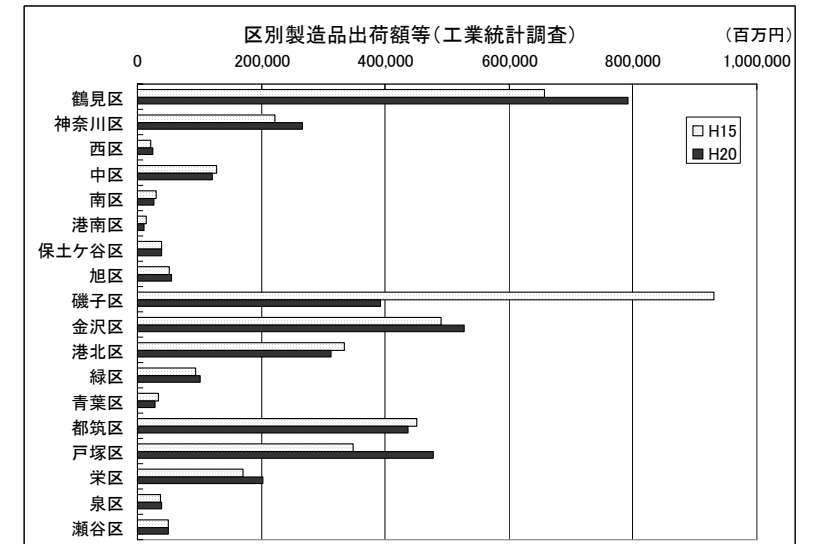
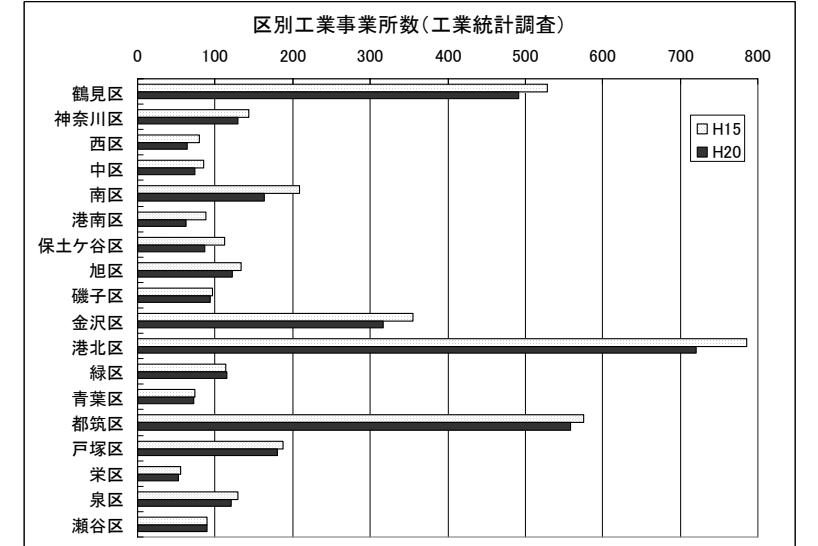
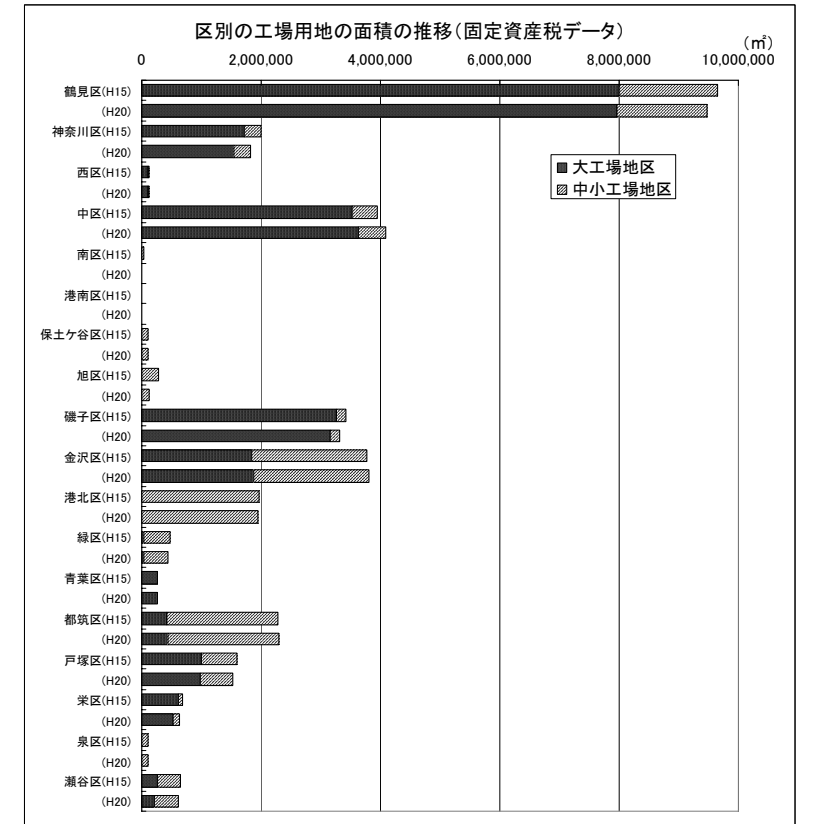
区プランの工業系用途地域の方針

| 区    | 工業地の概要                                  | 市街化区域面積に占める工業系用途地域面積の割合 (%) (H22.4.1) | 土地利用方針等                 |                      |                       |           |                                |         |         |                 |         |          | 工業地の方針が示されているその他の分野別方針等 |        |            |          |            |     |
|------|---|---------------------------------------|-------------------------|----------------------|-----------------------|-----------|--------------------------------|---------|---------|-----------------|---------|----------|-------------------------|--------|------------|----------|------------|-----|
|      |   |                                       | 方針名                     | 場所                   | 用途地域等 (現行区プラン策定時)     | 政策地域※     | 凡例区分・見出し                       | 産業機能の強化 | 基盤施設の整備 | 新たな産業機能の育成・転業機能 | 操業環境の保全 | 周辺環境との調和 |                         | 住工等の共存 | 土地利用の適切な誘導 | 商業業務への転換 | 用途変更の検討    | その他 |
| 鶴見   | 臨海部の埋立地は大規模工業地帯、鶴見川沿いは中小規模の工場と住宅、商業の混在地 | 45.4                                  | 将来の土地利用の方向              | 臨海部(末広町等)            | 工業、一部工業               | 臨海部       | 臨海工業地                          | ○       | ○       | ○               | ○       | ○        | ○                       | ○      | ○          | ○        | 住環境／産業／地域別 |     |
|      |   |                                       |                         | 臨海部(末広町等)            | 工業                    | 臨海部       | 臨海研究業務地                        | ○       | ○       | ○               | ○       | ○        | ○                       | ○      | ○          | ○        |            |     |
|      |   |                                       |                         | 安善町                  | 工業                    | 臨海部       | 住工共存地C                         |         |         |                 |         |          |                         |        |            |          |            |     |
|      |   |                                       |                         | 鶴見中央等                | 準工業                   | 集積地       | 住工共存地A                         |         |         |                 |         |          |                         |        |            |          |            |     |
|      |   |                                       |                         | 分散(尻手等)              | 準工業                   | 集積地、その他   | 住工共存地B                         |         |         |                 |         |          |                         |        |            |          |            |     |
|      |   |                                       |                         | 鶴見川沿い(矢向等)           | 工業                    | 集積地       | 住工共存地C                         |         |         |                 |         |          |                         |        |            |          |            |     |
|      |   |                                       |                         | 大黒ふ頭                 | 準工業、商業                | 臨海部       | 臨海流通業務地                        | ○       | ○       | ○               | ○       | ○        | ○                       | ○      | ○          | ○        |            | ○   |
| 神奈川  | 臨海部は大規模工業地帯、内陸部に若干の住工混在                 | 18.7                                  | 土地利用方針                  | 臨海部(宝町等)             | 工業、工業、準工業、商業          | 臨海部、その他   | 工業・流通業務地                       |         |         |                 |         |          |                         |        |            | 地域別      |            |     |
|      |   |                                       |                         | 分散(入江等)              | 準工業                   | その他       | 工業系が混じる市街地                     |         |         |                 |         |          |                         |        |            |          |            |     |
| 西    | 工業地一箇所のみ                                | 4.3                                   | 土地利用の方針                 | 岡野・西平沼周辺             | 工業、準工業                | その他       | 工業系                            |         |         |                 |         |          |                         |        |            | 産業／地区別   |            |     |
| 中    | 臨海部は大規模工業・流通地帯                          | 29.6                                  | 土地利用の方針                 | 臨海部(錦町等)             | 工業、準工業、商業             | 臨海部、その他   | 工業・流通業務地                       | ○       | ○       | ○               | ○       | ○        | ○                       | ○      | ○          | 産業／地区別   |            |     |
| 南    | 小規模な住工混在が分散                             | 3.2                                   | 土地利用の基本方針               | 河川沿いに分散(井土ヶ谷中町等)     | 準工業                   | その他       | 工業系土地利用                        |         |         |                 |         |          |                         |        |            |          |            |     |
| 港南   | 小規模な住工混在が分散                             | 3.7                                   | 土地利用の方針                 | 河川沿いに分散(日野等)         | 準工業                   | その他、一部集積地 | 商業・工業系土地利用                     |         |         |                 |         |          |                         |        |            | 拠点・住環境   |            |     |
| 保土ヶ谷 | 小規模な住工混在が分散                             | 4.3                                   | 土地利用                    | 帷子川、今井川沿い(仏向町等)      | 準工業                   | その他       | 工場と住宅が共存する地域                   |         |         |                 |         |          |                         |        |            | 市街地環境    |            |     |
| 旭    | 河川沿いに中小規模の工場が連担                         | 5.5                                   | 土地利用の基本考え方              | 河川沿いに分散(川井本町等)       | 準工業                   | 集積地、その他   | 工業系を中心に、住宅等とのバランスがとれた土地利用とする地域 |         |         |                 |         |          |                         |        |            | 住環境      |            |     |
| 磯子   | 臨海部は大規模工業地帯、丘陵部等に若干の住工混在                | 25.0                                  | 住宅地づくり方針                | 臨海部(新磯子町等)           | 工業、一部工業               | 臨海部       | 工業を中心とする地区                     | ○       | ○       | ○               | ○       | ○        | ○                       | ○      | ○          | 拠点／地区別   |            |     |
|      |   |                                       |                         | 国道357号と根岸線の間         | 工業                    | 臨海部       | 住工共存地                          |         |         |                 |         |          |                         |        |            |          |            |     |
|      |   |                                       |                         | 磯子一丁目                | 工業                    | 臨海部       | 沿道市街地                          |         |         |                 |         |          |                         |        |            |          |            |     |
|      |   |                                       |                         | 丸山一丁目付近              | 準工業                   | その他       | 住工共存地                          |         |         |                 |         |          |                         |        |            |          |            |     |
| 金沢   | 臨海部は大規模工業地帯、内陸部は大規模工業地1箇所と小規模な住工混在が分散   | 28.1                                  | 土地利用に関する方針              | 臨海部(福浦等)             | 工業(一部特別工業地区)、一部工業、準工業 | 臨海部       | 臨海部                            |         |         |                 |         |          |                         |        |            | ○        |            |     |
|      |   |                                       |                         | 大川、六浦、谷津町            | 工業、準工業                | その他       | 内陸工業地                          |         |         |                 |         |          |                         |        |            |          |            |     |
|      |   |                                       |                         | 能見台東                 | 工業                    | その他       | 商業地                            |         |         |                 |         |          |                         |        |            |          |            |     |
| 港北   | 中小規模の工場と住宅、商業の混在がまとまった規模で分布             | 14.9                                  | 土地利用の方針                 | 区東部の鶴見川沿い(大倉山等)      | 工業                    | 集積地       | 工場、倉庫等を中心的な土地利用とする地域           |         |         |                 |         |          |                         |        |            | 地域別      |            |     |
|      |   |                                       |                         | 鶴見川、早瀬川、鳥山川沿い(新羽町等)  | 準工業                   | 集積地、その他   | 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  |         |         |                 |         |          |                         |        |            |          |            |     |
| 緑    | 中小規模の工場と住宅、商業の混在                        | 5.3                                   | 土地利用                    | 鶴見川、恩田川沿いを中心に分散(上山等) | 工業、準工業                | 集積地、その他   | 工場、倉庫等を中心に、住宅、商店等が共存する地域       |         |         |                 |         |          |                         |        |            | 拠点／住環境   |            |     |
| 青葉   | 鶴見川沿いの低地に工場が集積、港北NT内にも小規模な工業地が分散        | 0.8                                   |                         |                      | 工業系無し                 |           |                                |         |         |                 |         |          |                         |        |            |          |            |     |
| 都筑   | 鶴見川沿いの低地に工場が集積、港北NT内にも小規模な工業地が分散        | 18.5                                  | バランスの取れた土地利用の実現と都市機能の充実 | 港北IC、鶴見川周辺(池辺町等)     | 工業、一部準工業              | 内陸部       | 工場・倉庫等を中心とし、住宅、商店等が共存する地域      | ○       | ○       | ○               | ○       | ○        | ○                       | ○      | ○          | 産業       |            |     |
|      |   |                                       |                         | 港北NT内に分散(東山田等)       | 準工業                   | その他       |                                |         |         |                 |         |          |                         |        |            |          |            |     |
| 戸塚   | 柏尾川沿い等に工場が集積                            | 14.9                                  | 土地利用                    | 上矢部、柏尾川沿い(上倉田町等)等    | 工業、準工業                | 内陸部、一部その他 | 産業集積地区                         | ○       | ○       | ○               | ○       | ○        | ○                       | ○      | 産業／先導的取り組み |          |            |     |
| 栄    | 柏尾川沿いに工場が集積                             | 9.3                                   | 土地利用の方針                 | 柏尾川沿い(金井町等)等         | 工業、一部準工業              | 内陸部、一部その他 | 工業を中心とした土地利用                   |         |         |                 |         |          |                         |        |            |          |            |     |
| 泉    | 環状4号線沿いに住・工・商の混在                        | 1.7                                   | 土地利用の方針                 | 環状4号線沿い(和泉町等)        | 準工業                   | その他       | 工業系                            |         |         |                 |         |          |                         |        | 住環境        |          |            |     |
| 瀬谷   | 北部に工場の集積地                               | 11.0                                  | 土地利用の方針                 | 五貫目町、北町              | 工業、一部準工業              | 集積地       | 産業流通地区                         |         |         |                 |         |          |                         |        |            | 市街地環境／産業 |            |     |
|      |   |                                       |                         | 本郷2                  | 準工業                   | その他       | 沿道市街地Ⅱ(郊外地区)                   |         |         |                 |         |          |                         |        |            |          |            |     |

※政策地域の分類  
 臨海部、内陸部 : 「企業立地促進条例」の対象地域。下記の「工業集積地域」にも位置づけられている。  
 集積地 : 「横浜市における工業集積地域に所在する土地の取引に係る事前手続に関する要綱」の対象となる「工業集積地域」  
 その他 : 「企業立地促進条例」対象地域、「工業集積地域」のいずれにも属さない工業系用途地域

【土地利用の方針の例】

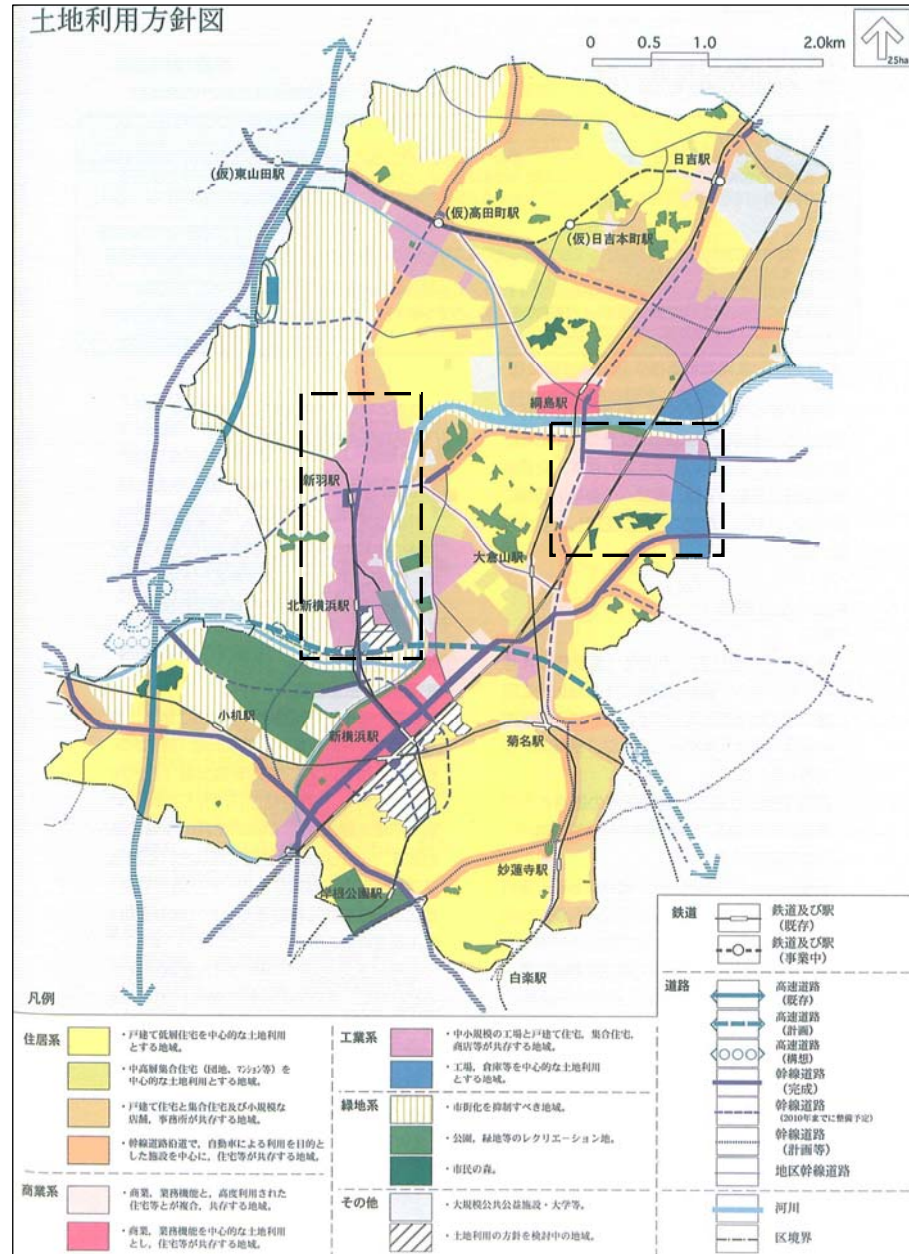
- 鶴見区「臨海工業地」: 工場の高度利用を図りながら、製造業等の操業環境を保全する。緑地の確保に努める。土地利用の転換の際には、臨海研究業務地等へ計画的に誘導する。
- 緑区「工場、倉庫等を中心に住居、商店等が共存する地域」:  
 ・川のまちは、農地あるいは工業地として、それぞれの環境の維持・向上に努めます。工場が住宅に土地利用転換される場合には、工場と共存するよう誘導します。  
 ・工業系の用途地域において、工場の需要が見込まれない場合、あるいはまとまって非工業系の土地利用が行われている場合には、用途地域の見直しを検討します。
- 神奈川区「工業系が混じる市街地」: 工場などの操業環境を保全し、住宅との共存を図る。土地利用転換に際しては、適切に誘導する。





# 港北区の工業地の方針と土地利用の変化の状況

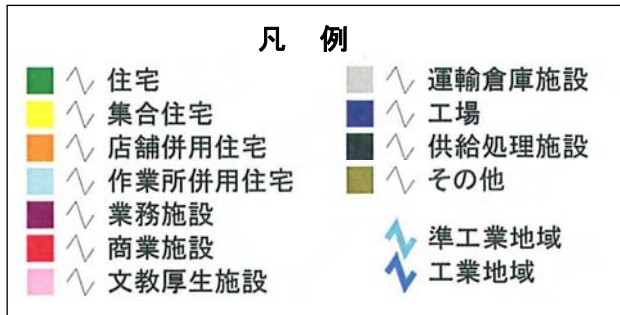
## 港北区の土地利用方針



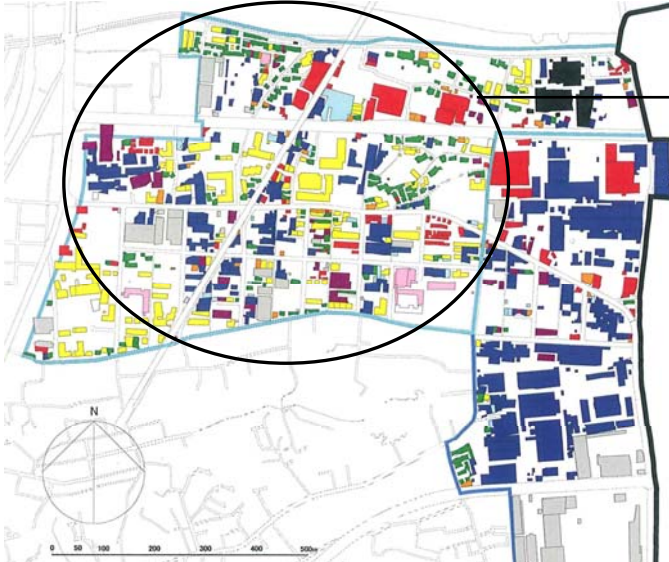
**工業系の土地利用方針**

- 鶴見川、早瀬川、鳥山川の沿岸の平地部では、中小規模の工場と戸建て住宅、集合住宅、商店等が共存した土地利用を図ります。
- 区の東部の鶴見川沿岸では、工場、倉庫等を中心とした土地利用を図ります。

出典：港北区まちづくり方針



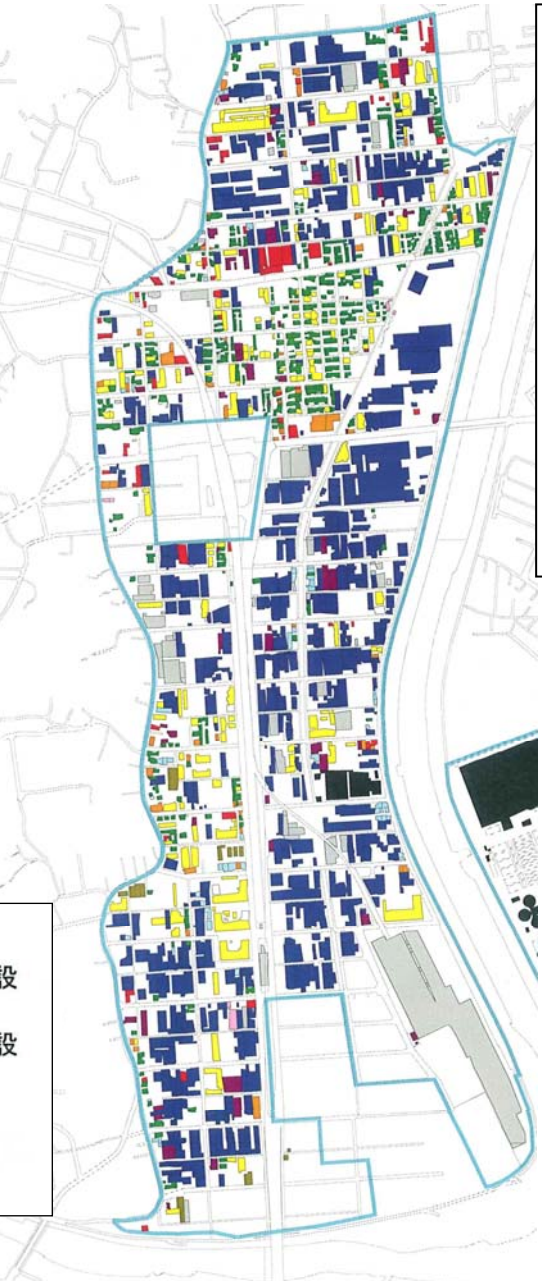
## 大倉山地域(樽町一～四丁目、師岡町)の3まちづくり方針と平成9年の建物利用



**まちづくり方針**

樽町の準工業地域については、工場の操業環境の維持を図るとともに、居住環境の向上を検討していきます。

## 新羽地域(新羽町、新吉田東七・八丁目、北新横浜一・二丁目)のまちづくり方針と平成9年の建物利用



**まちづくり方針**

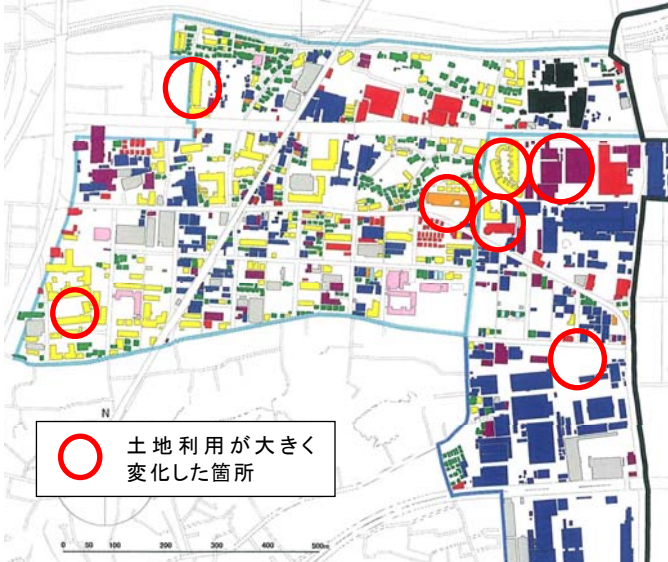
近年、工場・倉庫から集合住宅の転換が進み、工場の操業環境の悪化が課題になりつつあります。このため、地区計画、建築協定等の活用により、工場、商店、住宅などが無秩序に立地するのを抑制し、工場と住宅の良好な関係を創出するための環境整備について検討していきます。

**新羽駅周辺地区地区計画**

- H13.1 地区計画決定及び用途地域等の変更
- H16.3 地区計画の区域拡大

資料：平成9年土地利用現況調査

## 大倉山地域(樽町一～四丁目、師岡町)の平成15年の建物利用



**平成9～15年の変化**

- 工場、運輸倉庫施設から主として集合住宅に変わっている。
- 南東側の工業地域で、大規模な土地利用転換が起きている。

## 新羽地域(新羽町、新吉田東七・八丁目、北新横浜一・二丁目)の平成15年の建物利用



**平成9～15年の変化**

- 比較的小規模な土地利用の変化が多い。
- 平成15年時点で空き地化した場所は、現在、集合住宅、商業施設、駐車場として利用されている。
- H12.1の区プラン策定後、2箇所で地区計画の決定と用途地域の変更が行われた。土地利用方針図で「土地利用の方針を検討中の地域」に位置づけられている新横浜長島地区は、すでに地区計画のルールに沿って土地利用がなされている。

○ 土地利用が大きく変化した箇所

**新横浜長島地区地区計画**

- H14.11 地区計画決定及び用途地域等の変更

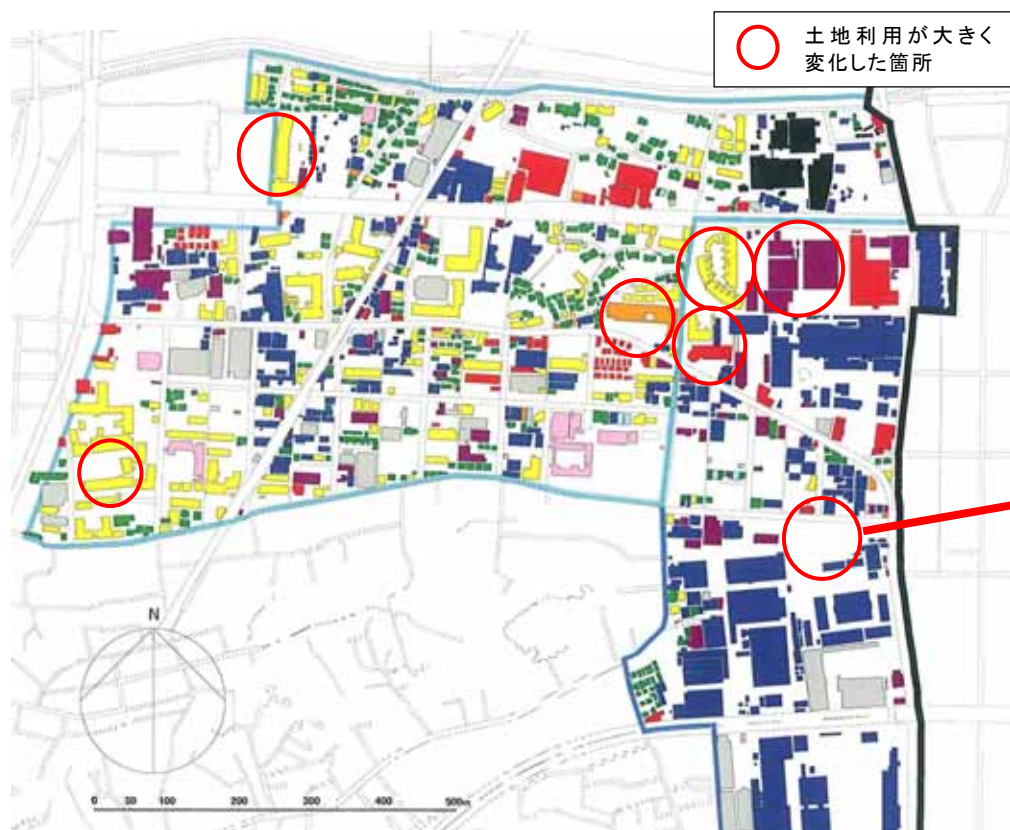
資料：平成15年土地利用現況調査



港北区の工業地における平成 15 年当時の空地の、その後の土地利用について

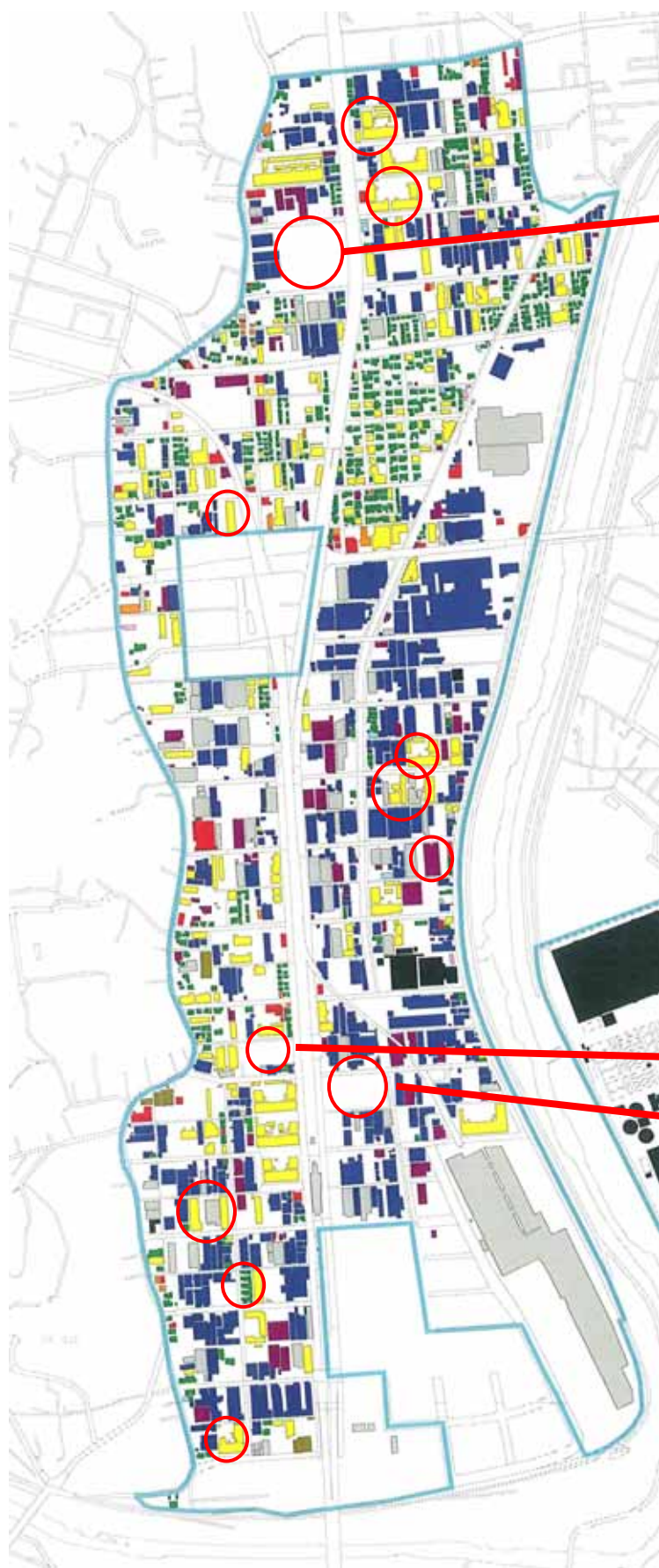
大倉山地域の平成 15 年の建物利用

平成 21 年の住宅地図

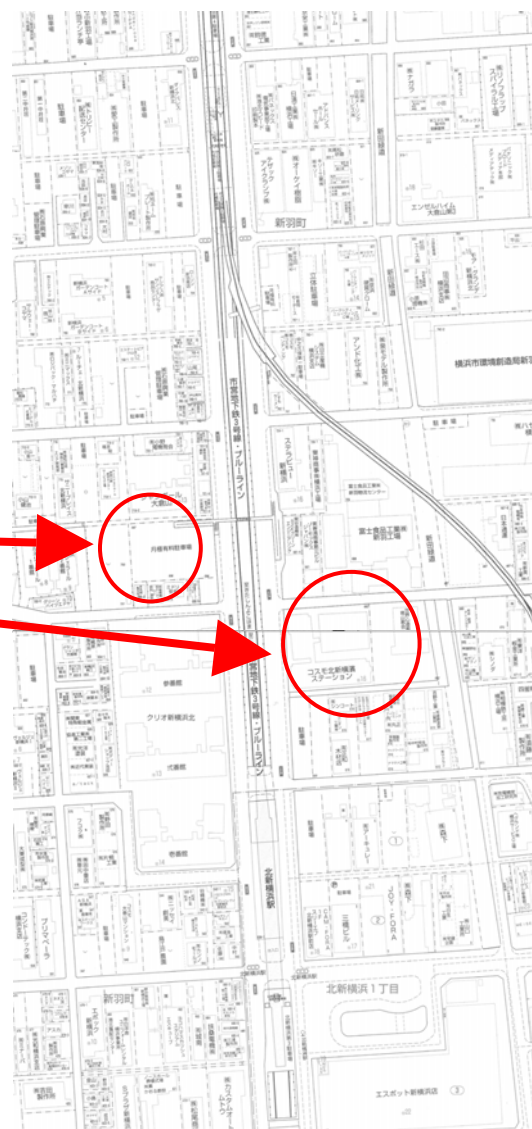


駐車場として  
利用されている

新羽地域の平成 15 年の建物利用



大規模商業施設  
が建設されてい  
る



北西側は駐車場  
として利用され  
ている

南東側は集合住  
宅が建設されて  
いる

## ■工業地のスタディによる検証

### 1. 横浜市の工業地の概況

- 区における市街化区域に占める工業系用途面積は、過半を占める区からほとんど所在しない区まで、様々な状況である。
- ほぼ全区で工場の面積、数が減少する傾向にあり、土地利用転換が進んでいることが推測される。工場数の減少が多かったのは、港北区、南区、鶴見区、金沢区等である。
- 製造品出荷額は、鶴見区、戸塚区、神奈川区など増加している区も多い。

### 2. 区プランの土地利用方針の比較

- 工業系用途地域を細区分化し方針を定めている区もあるが、大半区は用途地域と方針の区分がほぼ一致、または複数の用途を一つの区分に束ねている。
- 工業専用地域または工業地域指定で、産業立地促進条例（以下「促進条例」と言う。）の対象地域では、「操業環境の保全」や「産業機能の強化」などを方針とする傾向である。
- 条例対象外で工業集積地域指定（以下「集積地域指定」と言う。）されている地域では、「操業環境の保全」を基本とし、合わせて「住工の共存」を方針とする傾向を示す。
- 工業集積地域の指定外地域では、「住工の共存」等のみを方針とするものも多い。
- 上記政策的な地域区分と土地利用方針の区分は必ずしも一致していない。概ねの区で、促進条例対象地域や集積地域指定が区プラン策定後であるためと考えられる。
- 土地利用転換の多さを反映し「土地利用転換時の適切な誘導」を入れた方針も多い。
- 工業系用途地域の指定地区を、住宅系、商業系、沿道系等の区分に位置づけているものや、住居系への転換が著しく進行した場合などに、用途地域の変更を検討することを明記している方針も見られる。

### 3. 工業地の土地利用の変化と方針との関係

#### ①港北区

- 工場や倉庫が集合住宅や空き地等に急速に変化している。
- 工業地域について「工場、倉庫等を中心とした土地利用を図ります」としているが、集合住宅等への転換が盛んに行われており、方針と実態との間に乖離が見られる。
- 準工業地域については「中小規模の工場と戸建て住宅、集合住宅、商店等が共存した土地利用を図ります」とし、地域別まちづくり方針では「工場の操業環境の維持を図るとともに、居住環境の向上を検討」するなど、方針と実態との間に大きな矛盾はない。
- 住宅地化が著しく進み、工業系の市街地とは言いにくい場所もある。
- スタディ地区は何れも集積地域指定であり、特に準工業地域の方針との関係整理を要す。

#### ②泉区

- 泉区の工場の集積はそれ程大きくなく、また土地利用転換もあまり活発ではない。

### 4. 考察

- 工業系用途地域の土地利用転換が確実に進んでおり、土地利用転換を踏まえた方針のあり方について検討が必要。
- 同じ土地利用区分の位置付けでも、市街地の実態が異なる場合があり、方針細区分の方法について検討が必要。
- 促進条例対象地域や集積地域指定を方針に反映させる方法について検討が必要。



## 都市計画マスタープランに関する方針

平成11年3月31日決裁

平成4年12月の都市計画法の改正によって市町村が策定を義務づけられた都市計画マスタープラン（市町村の都市計画に関する基本的な方針）については、平成5年度から策定手法の検討及び課題の整理等を行い、さらに、平成9年度から2区及び2地区においてモデル的に素案の作成作業を行ってきたところです。これらの結果を踏まえて、平成11年度からは以下の方針に基づいて策定作業を進めることとします。

### 1 都市計画マスタープランの基本的な考え方

- (1) 将来にわたって住民の自主的なまちづくり活動を促進するための契機としてとらえる。
- (2) 区役所を中心に計画や協議、総合調整など地域のまちづくりを推進するために都市計画マスタープランを活用する。
- (3) パートナーシップ型のまちづくりとして、特に地区プランに重点を置いて進める。

### 2 プラン策定の方針

#### (1) プランの意義

全体構想としての全市プラン、地域別構想としての区プラン、地区プランのレベルで作成する。

ア 全市プランは、市域の都市計画に関する情報を具体的に整理し、目指すべき都市像を明らかにするとともに、区プラン及び地区プランの作成にあたっての前提とする。

イ 区プランは、各区の都市計画に関する情報を区の視点で具体的に整理して、住民に周知を図るとともに、局区間の調整の指針とする。

ウ 地区プランは、全市プランと区プランに即して、市が住民とともにその地区の将来像を明らかにし、パートナーシップ型のまちづくりを進める契機とする。

#### (2) 作業主体

ア 全市プランは、都市計画局都市計画課が原案を作成する。

イ 区プラン及び地区プランは、区役所区政推進課が原案を作成する。

ウ 都心、新横浜都心、副都心及び地域拠点等、都市計画局が街づくりを推進している地区において、その内容を地区プランとして位置づける場合は、原則として、都市計画局が中心となって原案を作成する。

#### (3) プランの内容

ア ゆめはま2010プランとの関係

- (ア) 全市プラン及び区プランは、ゆめはま2010プラン基本計画及び区別計画の都市計画

部分を図面等により具体的に整理したものとする。また、事業については、ゆめはま2010プランに基づいて位置づける。

- (イ) 地区プランは、ゆめはま2010プラン基本計画及び区別計画を前提として作成する。また、事業については、ゆめはま2010プランに定める事業を具体的かつ地域に即して位置づける。

イ 「市街化区域及び市街化調整区域の整備，開発又は保全の方針」との関係

都市計画マスタープランは、「市街化区域及び市街化調整区域の整備，開発又は保全の方針」に即して作成する。

ウ 分野別基本計画との関係

- (ア) 都市計画マスタープランと分野別基本計画とは、分野別基本計画の基本的考え方を都市計画マスタープランにおいて記述することによって、相互の整合を図るものとする。

- (イ) 区プランは、必要に応じて、分野別基本計画の区版という性格を持たせる。

エ 目標年次

都市計画マスタープランに位置づける事業は目標年次を2010年とするが、区プラン及び地区プランにおける規制・誘導の方針などの施策の方向は、策定後概ね20年後を見ずえたものとする。

#### (4) 住民意見の反映方法

ア 全市プランにおける住民意見の反映は、ゆめはま2010プランに即して作成することによって担保する。

イ 区プランにおける住民意見の反映は、基本的にはゆめはま2010プランに即して作成することによって担保するが、各区の状況等に応じて、そのための機会を別途設けることを検討するものとする。

ウ 地区プランにおいては、住民とのパートナーシップによってプランを作成するものとし、地域の課題や特性に応じた参加手法を工夫しながら、住民意見の反映に努めるものとする。

#### (5) プランの確定

都市計画マスタープランは、原案作成後速やかに横浜市都市計画審議会の承認を得た上で、確定する。

#### (6) プランの実現方策

ア 都市計画マスタープランの内容は、ゆめはま2010プランのプログラムに沿った事業の実施、地区計画等や建築協定などの規制誘導手法の活用及び住民の自主的活動の支援等によって、実現を図るものとする。

イ 都市計画マスタープランの内容は、様々な機会と媒体を通じて、住民及び事業者等に情報を提供し、周知を図るものとする。

ウ 区プラン及び地区プランをまちづくりの方針及び局区調整の指針として活用するための仕組みは、別途検討するものとする。

(7) プランの更新及び改定の考え方

ア 都市計画マスタープランは、ゆめはま2010プラン及び「市街化区域及び市街化調整区域の整備，開発又は保全の方針」の改定時に更新する。

イ 内容の要素に関わる変更があるときには，必要に応じて改定する。

ウ 更新あるいは改定の手続きは，軽微な変更を除き，原則として策定時の手続きに準じるものとする。

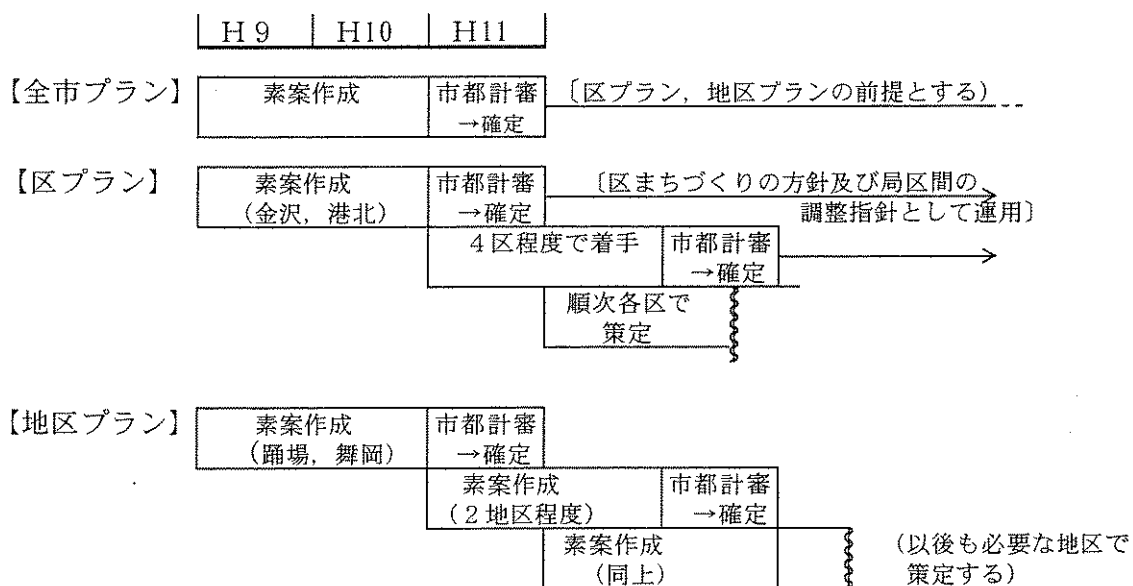
(8) スケジュール

ア 全市プランは，平成11年度中に確定する。

イ 区プランは，平成11年度以降，各年度4区程度で作業に着手する。1区あたりの作成期間は，基本的には2年間とする。

ウ 地区プランは，平成11年度以降，住民とのパートナーシップによって地域の課題を解決することが必要な地区を対象に作成する。

エ 平成9年度から作成作業を行っている区プラン（金沢区，港北区）及び地区プラン（踊場地区，舞岡地区）については，平成11年度中に確定する。



(9) その他

ア 地区プランは，区の自主事業として策定を進めるものとする。



参考1：策定の方針（まとめ）

|                                 | 全市プラン  | 区プラン   | 地区プラン   |
|---------------------------------|--|--|---|
| 意義                              | 都市計画に関する情報を具体的に整理し、目指すべき都市像を明らかにする。<br>→区プラン、地区プラン策定にあたっての前提とする  | 都市計画に関する情報を区の視点で具体的に整理して、住民に周知を図るとともに、局区間の調整の指針とする                       | 住民とともにその地区の将来像を明らかにし、パートナーシップ型のまちづくりを進める契機とする。  |
| 計画・事業の説明                        | ○  | ○  | —   |
| 内部管理                            | —  | ○  | ○   |
| 住民参加                            | —  | △  | ○   |
| ゆめはま2010プランとの関係                 | 基本計画の都市計画部分を図面等により具体的に整理する   | 区別計画の都市計画部分を図面等により具体的に整理する   | ゆめはま2010プラン基本計画及び区別計画を前提として作成する   |
| ゆめはま2010プランに定める事業との関係           | ゆめはま2010プランに基づいて事業を位置づける   |  | ゆめはま2010プランに定める事業を具体的かつ地域に即して位置づける  |
| 目標年次                            | 事業については2010年とする。規制・誘導の方針などの施策の方向としては、概ね20年後をも見据えたものとする。  |  |   |
| 分野別基本計画との関係<br>(緑の基本計画、住宅基本計画等) | 基本的考え方を記述して整合を図る   | 整合を図るとともに、必要に応じて分野別基本計画の区版という性格を持たせる                                     | —   |
| 住民意見の反映                         | ゆめはま2010プランに即して作成することによって担保する  | 原則としてゆめはま2010プランに即して作成することによって担保するが、各区の状況等に応じて、住民意見反映のための機会を別途設けることを検討する | 住民とのパートナーシップにより作成するものとし、地域の課題や特性に応じた参加手法を工夫しながら、住民意見の反映に努める   |
| 情報の入手                           | ○  | ○  | ○   |
| 住民要望の反映                         | —  | △  | △   |
| 計画の提案                           | —  | —  | ○   |
| 役割分担                            | —  | —  | ○   |
| 実現方策                            | —  | ゆめはま2010プランのプログラムに沿った事業の実施   | <ul style="list-style-type: none"> <li>ゆめはま2010プランのプログラムに沿った事業の実施</li> <li>規制誘導手法の活用（地区計画等など）</li> <li>住民の自主的活動の支援</li> </ul> |
| 既存のまちづくりの仕組みの中での活用              | —  | 都市計画情報提供システム等の媒体や開発事前審査等の機会をとらえて事業者に対して内容の情報を提供し、周知を図る                   |   |
| プラン更新及び改定の考え方                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>ゆめはま2010プランや「市街化区域及び市街化調整区域の整備、開発又は保全の方針」の改定時に更新する。その他要素に関わる変更があるときに必要に応じて改定する。</li> <li>更新あるいは改定の手続きは、軽微な変更を除き、原則として策定時の手続きに準じるものとする。</li> </ul> |  |   |
| 作業主体                            | 都市計画課  | 区役所区政推進課（一部地区プランは都市計画局）  |   |
| スケジュール                          | 平成11年度に確定  | 11年度以降、各年度4区程度で着手。原案作成後速やかに確定。   | 区の自主事業として、住民とのパートナーシップにより地域の課題を解決することが必要な地区を対象に作成し、原案作成後速やかに確定  |

## 参考2：内容構成

各プランで定めるべき項目は、以下のとおりとする。なお、区プランにおいては、これを原則として、区の状況や特性に応じた変更を加えることを妨げない。

### 1 全市プラン

- ア 「都市計画の目標」
- イ 「土地利用の方針」
- ウ 「市街地の開発及び再開発の方針」
- エ 「交通体系の整備方針」
- オ 「緑の整備方針」
- カ 「下水道及び河川の整備方針」
- キ 「都市デザインの方針」
- ク 「福祉のまちづくりの方針」
- ケ 「環境管理の方針」
- コ 「都市防災の方針」
- サ 「計画の実現に向けて」

### 2 区プラン

- ア 「まちづくりの目標」
- イ 「将来都市像」
- ウ 「分野別まちづくり方針」
  - (ア) 土地利用方針
  - (イ) 交通施設整備方針
  - (ウ) 水と緑の整備方針
- エ 「ゾーニングと地域別将来像」
- オ 「街づくり推進状況」

都心、副都心、地域拠点、市街地開発事業地区、建築協定地区、街づくり協議地区、市民の森等、ゆめはま2010プラン又は法律若しくは制度上の位置づけをもって街づくりが行われている地区のうち必要なものを図示する。
- カ 「主要事業計画」

ゆめはま2010プランに定められた公共共益施設の計画を図示する。
- キ 「地区プランの策定」あるいは「まちづくり検討地区」

区のまちづくりの実現のために、関係者間の調整を図り、より詳細な方針（地区プラン）を策定することが必要な地区を位置づける。
- ク 「推進プログラム」

### 3 地区プラン

「地域の課題」「地域の将来像」を必須の項目とし、そのほか地域の抱える課題に応じて個別に項目を設定する。

### 参考3:根拠法令

都市計画法 第2章 都市計画  
第2節 都市計画の決定及び変更

市町村の都市計画に関する基本的な方針

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

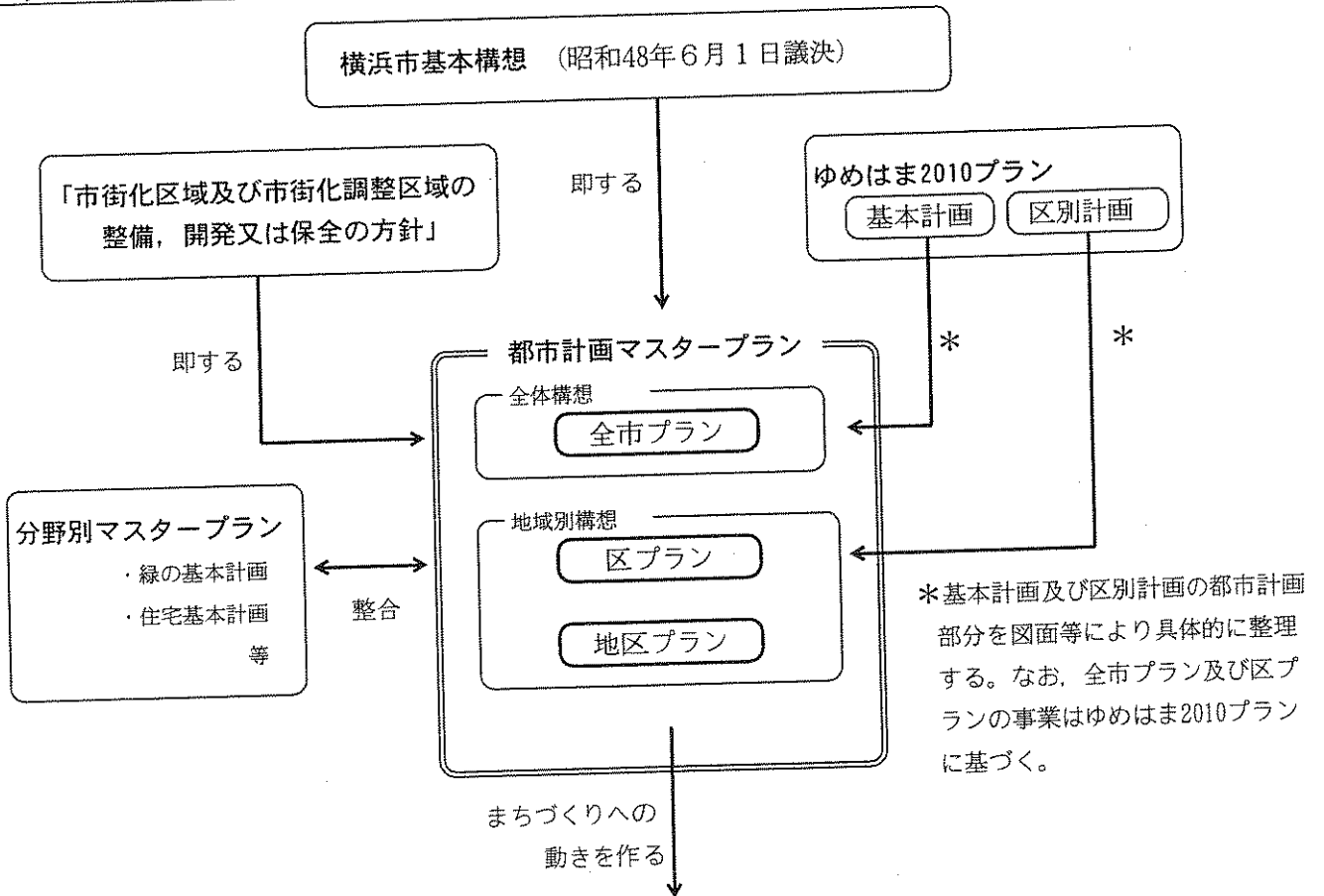
2 市町村は、基本方針を定めようとするときは、あらかじめ、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。

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

4 市町村が定める都市計画は、基本方針に即したものでなければならない。

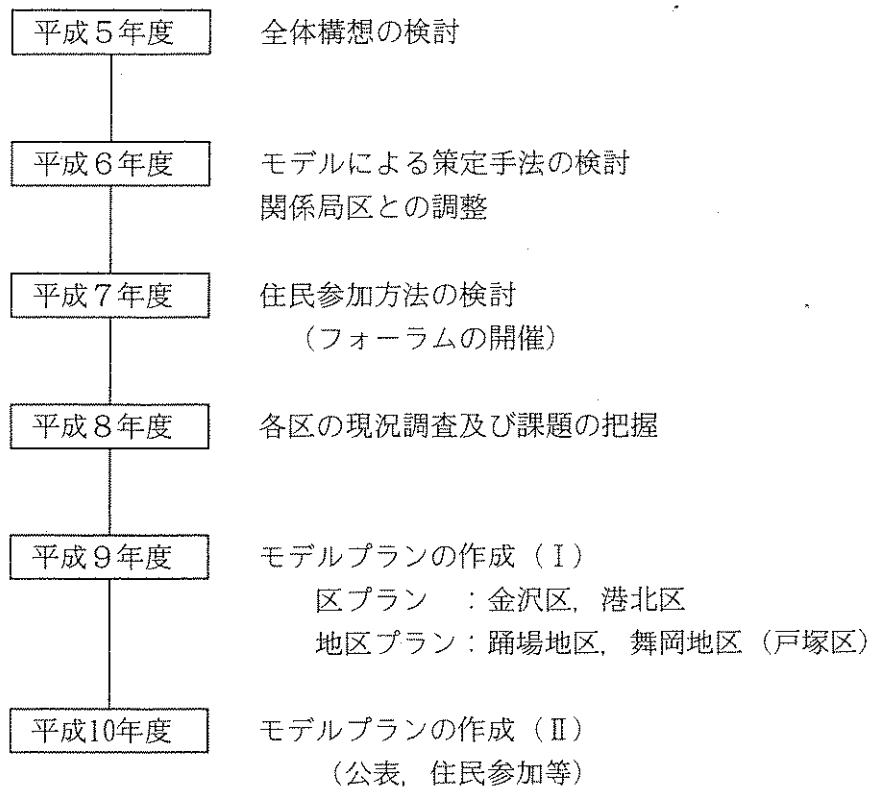
平成4年12月改正

### 参考4:位置づけ



- |   |   |  |
|---|---|--|
| <p><b>【規制・誘導】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地区計画等、建築協定</li> <li>・ 街づくり協議地区</li> <li>・ 緑地保全地区、市民の森 等</li> </ul> | <p><b>【市民まちづくり】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 区の魅力づくり</li> <li>・ 防災街づくり 等</li> </ul> | <p><b>【事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 再開発事業、土地区画整理事業</li> <li>・ 住環境整備事業</li> <li>・ 道路整備事業</li> <li>・ 公園整備事業 等</li> </ul> |
|---|---|--|

参考5：これまでの検討経過







## 都市計画マスタープランの活用（都市計画提案制度）

### 1 計画提案の評価について

横浜市では、受理した計画提案を踏まえた都市計画の決定又は変更をする必要があるかどうかを判断する際、「横浜市都市計画提案評価委員会」（庁内）を設置し、「都市計画提案に関する評価の指針」に掲げる評価項目により総合的に評価を行っている。

#### ■評価指針（抜粋）（制定 平成 20 年 3 月 31 日）

##### 第1 評価項目

- ア. 横浜市のまちづくりの方針との整合
- イ. 環境等への配慮
- ウ. 周辺住民との調整及び概ねの賛同
- エ. 事業実施の実現性
- オ. まちづくりへの寄与
- カ. 適正な提案区域の設定
- キ. 事業中の都市施設等への配慮
- ク. 計画の合理性・担保性

##### 第2 ア. 横浜市のまちづくりの方針との整合

- (1) 計画提案の内容が都市計画に定める方針や市町村の都市計画に関する基本的な方針に即していること。
  - ・ 都市計画区域の整備・開発及び保全の方針（以下「整開保」）（法第6条の2）
  - ・ 都市再開発の方針、住宅市街地の開発整備の方針、防災再開発の方針（法第7条の2）
  - ・ 都市計画マスタープラン（市・区・地区の各プラン）（法第18条の2）
- (2) 計画提案の内容が本市の建設に関する基本構想に即していること
  - ・ 横浜市基本構想（長期ビジョン）（法第15条第3項）
  - ・ 横浜市中期計画及び分野別基本計画（水と緑の基本計画、景観ビジョン等）

## 2 実績

計9件（8地区）

| 内訳                       | 件数 | 備考       |
|--------------------------|----|----------|
| 都市計画決定又は変更する必要があると判断したもの | 6  | —        |
| 都市計画決定又は変更する必要がないと判断したもの | 2  | ※裏面 3 参照 |
| 提案者が取り下げたもの              | 1  | —        |

3 都市計画決定又は変更する必要がないと判断した事例

|   |  |   |
|---|--|---|
| 地区名                                     | 瀬谷二ツ橋地区  | 上郷地区  |
| 面積                                      | 約 13ha   | 約 33.2ha  |
| 目的                                      | 生活利便施設（商業店舗等）の整備、緑地の保全   | 集合住宅、戸建て住宅、大規模店舗、健康福祉施設等の建設、緑地の保全等  |
| 主な提案内容                                  | 市街化区域編入、用途地域（近商）、地区計画、風致地区（3種→4種）、特別緑地保全地区   | 市街化区域編入、用途地域（1低、1・2・準住、近商）、地区計画、緑地  |
| 受理年月日等                                  | H18/6/20 受理<br><評価委員会>H19/3/29<br>→<県都計審>H19/5/29<br><市都計審>H19/7/2   | H19/12/28 受理<br><評価委員会>H20/7/29<br>→<市都計審>H20/9/1   |
| 評価書の記載内容（抜粋）<br>※横浜市のまちづくりの方針との整合に関する部分 | <p>横浜市都市計画マスタープラン・全市プランにおいては、市街化調整区域の土地利用の方針について、樹林地や農地は<b>基本的に開発を抑制し、積極的に保全するとともに、市民が自然に親しみ、レクリエーションを楽しむ場として利活用を図る</b>こととしています。この全市プランを前提に、都市計画マスタープラン・瀬谷区プランの土地利用の方針では、<b>市街地を無秩序に拡大せず、良好な住環境や水と緑の環境を守っていく</b>ことを基本的な考え方とし、提案区域を「緑農地域」と位置づけ、<b>市街地の拡大を抑制し、樹林地、農地を保全し、それらと一体になった緑の多い住環境を維持</b>するとしています。同じく、まちづくりの方針では、「緑農地域」について、<b>基本的には現在の緑の多い環境を維持・保全し、開発を抑制</b>するとしています。</p> <p>（中略）</p> <p>したがって、本提案は、本市のまちづくりの方針との整合が図れていないものと考えます。</p> | <p>『都市計画マスタープラン・栄区プラン』でも、都市計画道路舞岡上郷線周辺において新たな土地利用転換がなされる場合には、<b>緑地の保全とともに、地域活性化に貢献するような計画的なまちづくりへの誘導を進める</b>としています。これらの点では、本計画提案は本市のまちづくりの方針に一定の整合が図られています。</p> <p>しかし、計画内容のうち特に緑地と商業施設については、次のような課題があると考えます。</p> <p>（1）緑地</p> <p>本提案区域の隣接地域である瀬上市民の森は、『横浜市水と緑の基本計画』において、緑の七大拠点として位置づけられている円海山周辺地区に含まれ、首都圏近郊緑地保全法に基づく円海山近郊緑地特別保全地区にも指定されている重要な緑地です。</p> <p>そのため、『都市計画マスタープラン・栄区プラン』では、都市計画道路舞岡上郷線周辺において新たな土地利用転換がなされる場合には、「<b>周囲の環境への影響を十分に考慮したまちづくりの誘導</b>」や、「<b>瀬上市民の森等と一体となった良好な緑地・水辺環境の保全</b>」を図ることとしています。</p> <p>現在、本提案区域にまとまった樹林地が残っているのは、個別的な土地利用を控えてきた地権者や関係者の努力によるものであり、本計画提案でも引き続き多くの緑地を保全する計画としていることは、自然環境に対しての一定の配慮を行っていると考えられますが、瀬上市民の森に連なる樹林地の大幅な土地の改変を行うことについては、本市のまちづくりの方針と十分に整合が図られていないと考えます。</p> <p>（以下略）</p> |

※評価は(旧)評価基準に基づく

都市計画マスタープランの活用（都市計画以外）

|   | 全市プラン   | 区プラン  | 地区プラン  |  |
|---|---|---|--|--|
| しくみ<br>(例示)   | <p>○地域まちづくり推進条例（平成 17 年 2 月 25 日公布 横浜市条例第 4 号）<br/>第 10 条において、地域まちづくりの推進を目的として必要な事項を定めたプランについて、地域まちづくりプランとして市長の認定を受けることができるが、この際横浜市都市計画マスタープランその他市が策定した地域まちづくりに関する計画に整合していることが必要。</p>   |   |  |  |
|   | <p>○大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針（平成 17 年 3 月 30 日経済産業省告示 85 号）<br/>「1. 設置者は、大規模小売店舗の立地地点の周辺の状況、都市計画及び中心市街地活性化基本計画等のまちづくりに関する公的な計画並びにそれらに基づく事業の趣旨及び内容について幅広く情報収集し、検討を行うべき」</p>  |   |  |  |
|   | <p>○横浜市における工業集積地域に所在する土地の取引に係る事前手続に関する要綱（制定 平成 19 年 8 月 27 日 最近改正 平成 21 年 12 月 1 日）<br/>第 2 条～第 4 条において、工業集積地域における土地取引の際の届出があった場合で、必要があると認めるときは、助言を行うこととされている。助言は、都市計画マスタープランを含む土地利用の方針等に則して行う旨が規定されている。</p>  | <p>○横浜市開発事業の調整等に関する条例（制定 平成 16 年 3 月 5 日 条例第 3 号 最近改正 平成 21 年 9 月 30 日 条例第 49 号）<br/>第 16 条において、特定大規模開発事業を行おうとする開発事業者は、横浜市都市計画マスタープランの地区プランその他の計画との整合に関する事について、市長と協議しなければならない旨が定められている。</p>   | <p>○横浜市市街地環境設計制度（昭和 48 年 12 月 25 日制定 平成 22 年 7 月 1 日改正）<br/>第 3 章 緩和の原則 において、都市計画マスタープラン（地区プラン）などの地域のまちづくりの方針等に整合する建築物であることが定められている。</p> |  |
| <p><b>まちづくりの方針等を策定する場合、事業を検討又は実施する場合など</b></p>  |   |   |  |  |
| 事例  | <ul style="list-style-type: none"> <li>「横浜市 CO-DO 30 ロードマップ」中の「交通政策と都市政策との連携」において、「都市計画マスタープラン見直し」を掲げている。（地球温暖化対策本部）</li> <li>平成 22 年度中に策定する「横浜市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」について、都市計画や農業振興地域整備計画等関連施策と引き続き連携を図っていく。（地球温暖化対策本部）</li> <li>環境に関する研究、調査を実施する際の根拠としている。（環境創造局）</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>区政運営方針の策定や事業検討にあたって参考になっている。（南区ほか）</li> <li>「西区における都市緑化推進指針」策定（H22.8）の際の根拠の一つとして位置付けている。（西区）</li> <li>20 年後の将来像を描いた区プランを踏まえ、中期的（H22～27）に目指すべき具体的な行動計画として「栄区まちづくり行動計画」を H22 年 2 月に策定（栄区）</li> <li>地域ニーズ調書（※）の中で、要望事項の都市マスによる位置づけを記入している（港北区ほか）</li> <li>事業計画書（予算）の目指すべき方向として、引用している。（都筑区）</li> <li>田園都市線駅周辺のまちづくり計画策定事業における基礎調査等（青葉区）</li> <li>三ツ境駅周辺のバリアフリー化整備の参考にしている。（瀬谷区）</li> <li>瀬谷区内の文化機能に関する基礎調査の参考にしている。（瀬谷区）</li> <li>上瀬谷通信施設の跡地利用の検討で、地元農業専用地区協議会との意見交換会等で使用した。（瀬谷区）</li> <li>具体的な地域まちづくりにおいて、区プランとの整合を確認している。（南区）</li> <li>開発計画の照会や区民要望など、区の考え方を求められた際に、回答の参考にしている。（旭区）</li> <li>各地区のバリアフリー基本構想策定に当たり、上位計画として区プランとの整合性をとるようにしている。なお、基本構想には、参照した部分の抜粋を記載するようにしている。（道路局）</li> <li>中区プランを参考に、象の鼻地区を再整備。（港湾局）</li> <li>磯子区プランを参考に、杉田臨海緑地を整備中。（港湾局）</li> <li>中区プランの地区別まちづくり方針を考慮し、新山下地区のまちづくりの実現に向け検討を進めている。（港湾局）</li> <li>水循環などの環境関連施策が区プランにどのように掲載されているかを確認している。（環境創造局）</li> <li>区からの要望が区プランでどのように位置づけられているかを確認している。（環境創造局）</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>地区プランと共にアクションプランを策定し、国交省のまちづくり交付金を活用して具体的な整備を行った。（H16～H20）（金沢区）</li> </ul>                        |  |
|   | <p>・地域まちづくり推進条例に基づき地域まちづくりプラン・ルール等の認定を行う際、整合を確認している。（都市整備局）</p>   |   |  |  |
|   | <p><b>開発計画等に関する照会への回答など</b></p>   |   |  |  |
| <p>・「横浜市における工業集積地域に所在する土地の取引に係る事前手続に関する要綱」に基づく届出に対し、土地利用の方針を踏まえた助言を行っている。（経済観光局、建築局）</p>  |   | <p>・開発調整条例の事前届に対して区から回答する際に参考にしている。（区）</p>  |  |  |
| <p>・開発調整会議等、市街地整備に関連して意見を求められる際には、区プランを確認したうえで、対応している。（区）</p> <p>・資産活用推進会議（財産調整会議）において、区意見を述べる際に参考にしている。（区）</p> <p>・墓地要事前届出（墓地経営許可等における事前審査要綱）、大店法等に基づく照会、建築審査会幹事会等に対し、区としての回答の根拠の一つとして利用している。（区）</p> |   |   |  |  |
| <p><b>区民への情報提供など</b></p>  |   |   |  |  |
| <p>・区のまちづくりに関する問合せへの対応の際に説明資料として利用している。（区）</p> <p>・広報よこはま青葉区版による広報（H22.5、6、7、8、10号）（区）</p>  |   | <p>・区域内での建築等の計画をお考えの方から、月 1 回程度のお問い合わせがあります。その際には、具体例を挙げながら地区プランの内容を説明し、協力を呼びかけています。（保土ヶ谷）</p>  |  |  |



## 市民意見の聴取について(案)

横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会の「提言」策定に向けて、「提言（素案）」を広く市民に周知し、意見募集を行う。

なお、方法としては、以下の2通りとする。

### <市民意見募集>

- 実施時期 平成23年2月7日（月）～28日（月） 【予定】
- 実施方法 (1) 「提言（素案）」を都市整備局企画課、地域まちづくり課及び18区区政推進課窓口に閲覧の用に供すると共に、都市整備局ホームページに掲載  
(2) 併せて、「概要版リーフレット」（A4、6ページ、ハガキ付）を作成  
(3) 意見は、①郵送又は持参②ハガキ（概要版リーフレット）③ファクシミリ④電子メールのいずれかの方法で受付  
(4) 意見については、改定検討委員会の考え方と併せて、後日、ホームページで公表

### <ヨコハマeモニターアンケート>

- 実施時期 2月中の2週間 【予定】
- 実施方法 (1) 事前に登録いただいている市民モニター約650人に対して、アンケートを実施  
(2) 回答方法は、単一選択式（radio形式）か複数選択式（checkbox形式）で、設問数は15問以下  
(3) アンケート結果の単純集計データは、ホームページで公表  
(4) その他、詳細は、市民局広聴相談課と調整

第2回横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会 委員意見のまとめ

| 議事                                | NO  | ご意見   | 委員                   |
|-----------------------------------|---|---|----------------------|
| 都市づくりの理念、目指すべき将来像<br>議事1          | 1   | 策定時点の状況やその後の社会情勢の変化を認識した上で、骨太のスタンスで評価することが必要。   | 委員長                  |
|                                   | 2   | 関連計画と都市マスとの整合をチェックするとともに、都市マスでの議論が関連計画に連動するような流れをつくる。   | 三輪委員                 |
|                                   | 3   | 他の条例による計画も都市マス上の位置づけを与えることが重要。都市マスは、空間計画の立場から総合的に捉え、ビジョンを示すべき。                                    | 小泉委員                 |
|                                   | 4   | 分野別計画の都市計画に関するエッセンスを束ねるとともに、それ以外も書くべきことがあると思う。また、新しい分野（低炭素等）をどう記述するか。最低限書くべきことと踏み込んで書くことの二本立てになる。 | 村木委員                 |
|                                   | 5   | 都市が国際競争力を持つために必要な基盤は何かを具体的に示す必要がある。   | 真野委員                 |
|                                   | 6   | 地区計画や建築協定等の進捗状況、進んでいない地区の課題等を出してほしい。  | 吉田委員                 |
| 新たな都市マスに求められる役割と構成のあり方について<br>議事2 | 7   | 区プラン策定方針、分野別計画の重要ポイント、実現に向けた重視ポイント、関連制度の整備等の方向性は示すべき。   | 小泉委員<br>委員長          |
|                                   | 8   | 区プランは、いい意味での横並びが必要。特に土地利用方針のところ。区プランの制度上の位置づけを高める必要がある。   | 小泉委員                 |
|                                   | 9   | 区プランがどのように役立っているか運用面のトレースが必要。区プランの点検スタディよりも今後の役割を議論。  | 小泉委員<br>委員長          |
|                                   | 10  | 区レベルにおいても産業系の方針を立て、それを土地利用計画におとすべき。   | 真野委員                 |
|                                   | 11  | 共通にする部分は早くつくり、区独自部分はゆっくりつくる。横並びで掲載する事項は示すべき。これだけはということを決め、それ以上は後から加除式で。                           | 小泉委員<br>村木委員<br>金子委員 |
|                                   | 12  | 区ごとにそろえることには反論がある。違いがあったほうが良い。市プランに対し、区からのボトムアップも必要。  | 吉田委員                 |
|                                   | 13  | 区プラン策定に関する方針書と実態との比較評価を出してほしい。  | 委員長                  |
|                                   | 14  | 事業への拘束性を持たないと意味がない。事業レベルの記載をしないことは疑問。   | 小泉委員<br>金子委員<br>委員長  |
| 15                                | 改定に向けた課題を出すため、市民意見を早めに求める。市民が思っている都市マスの役割もあるはず。 | 吉田委員  |                      |
| その他                               | 16  | 隣接区との協議が必要。現行プランにおける区間の調整状況は？   | 吉田委員                 |
|                                   | 17  | 全市プランにおいても、市民活動について仕組みを考える。   | 吉田委員                 |