

第1章 まちづくりの現状と今後の目標

1-1 中区の成り立ちと現況

(1) 区の成り立ち

①開港以前～明治・大正

現在の大岡川、中村川及び堀川の内側の吊鐘状の部分は、約360年前の江戸時代初期に埋立て工事が開始されるまで、浅瀬の入海でした。また、元町あたりから北へ伸びた砂洲（横浜村）がありました。

約350年前には、現在の関外の埋立てが完成し（吉田新田）、その後現在の関内が埋め立てられました（横浜新田・太田屋新田）。江戸時代の新田開発が、近代横浜の基盤を創り上げたと言われています。

吉田新田の周辺には、野毛浦、戸部村、太田村、蒔田村、堀ノ内村及び中村の各村がありました。

また、山手の丘陵地の南側には、本牧本郷村、根岸村及び北方村の各村がありました。

安政6（1859）年の開港によって、横浜の大都市への歩みが始まります。開港後は、現在の関内にあたる地域が外国人居留地及び日本人居住地からなる開港場として整備が進み、現在の骨格が形成されました。

貿易が盛んになるにつれて日本人居住地も発展しました。商家の増加や流入人口の増加に伴う日本人居住地の拡大のため、次々と埋立てが行われました。拡大した居住地の中には芝居小屋、角力場、寄席等の娯楽施設もでき、特に本町通りには、三井等の大店が建ち並び、日本人居住地と外国人居留地とを結ぶメインストリートとして大変なにぎわいを見せたと言われています。

慶応2（1866）年、大火により当時の関内の3分の2に近い地域が焼き払われたことを契機に、まちの防火を目的とした計画的な道路整備や、公園・下水道整備が行われました。

明治政府は富国強兵に基づく殖産興業の旗印のもと、欧米の技術導入を図り、主要貿易港で外国との窓口である横浜が文明開化の中心となり、日本初のガス灯、近代街路樹や鉄橋が整備されました。

明治22（1889）年の市町村制施行に伴い横浜市が誕生し、国際貿易港であった横浜港の拡張整備が進められました。横浜の人口増加は急速に進み、貿易だけでなく工業化も進みました。横浜は関内だけでなく周辺地域も含めて次第に発展し、港湾整備や工場誘致などが進められ、新港ふ頭などの埋立ても行われました。

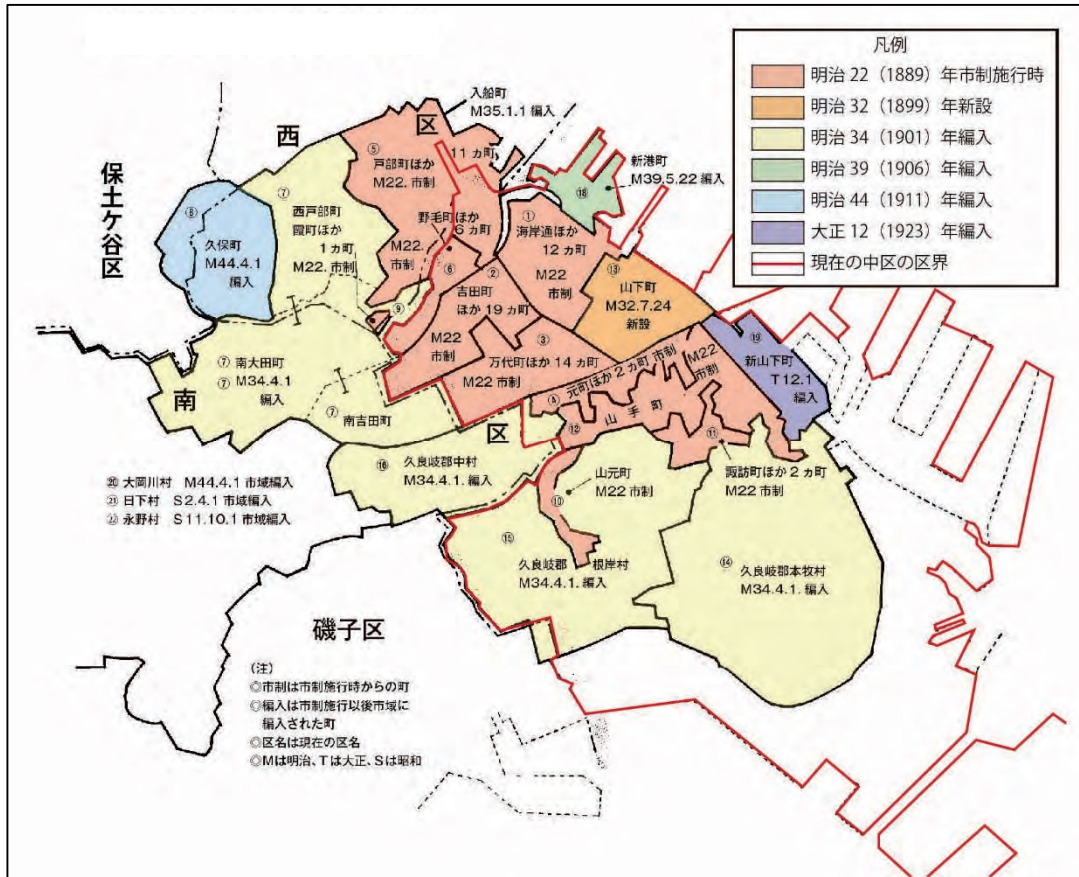
②大正～戦後

大正12（1923）年、関東大震災に見舞われた横浜は多くの被害を受けました。関東大震災後は、震災復興区画整理事業や港湾整備事業が行われ、都市機能の整備が行われたほか、倒壊した建物等のがれきの処分を兼ねて、山下公園が整備されました。復興途上の中、昭和2（1927）年の区制施行により中区は誕生しました。その後、昭和18（1943）年に南区、昭和19（1944）年に西区が新設されたことにより分区され、現在の区域になりました。

昭和16（1941）年、日本は太平洋戦争に突入し、昭和20（1945）年の横浜大空襲で中区は広範囲にわたり被害を受けました。

そして、終戦後は連合軍の占領によって横浜の接收が始まりました。中区は横浜市の中心市街地であったため、区域面積の74パーセントが接收されました。昭和27(1952)年から行われた接收解除により、都心部においても、昭和21(1946)年に作成された横浜市復興計画に基づいて復興事業が進められました。

図1-1 中区区域成立図(昭和2(1927)年区制施行時)



出典：『横浜中区史』を基に作成

③戦後～昭和末期

昭和35(1960)年に政府の所得倍増計画が策定され、東京への人口・産業の集中が急速に進み、周辺都市のベッドタウン化が進みました。横浜においても急激な人口増加が生じ、産業活動が増大し、市街地が無秩序に周辺に広がることによる土地利用の混乱や、公共・公益施設の整備不足などの都市問題が発生しました。

昭和40(1965)年、「横浜の都市づくり将来計画の構想」では、これまでの歴史的経緯を踏まえた港湾都市、工業都市、住宅都市に加えて、国際文化管理都市の形成を都市づくりの目標としました。このような機能をもつ都市づくりを進めるにあたり、①都心部強化事業、②金沢地先埋立事業、③港北ニュータウン建設事業、④高速鉄道建設事業、⑤高速道路網建設事業、⑥横浜港ベイブリッジ建設事業の6大事業を掲げ、推進してきました。また、横浜市では、昭和40年代後半より都市デザインの手法を取り入れ、歴史を生かしたまちづくりや公共空間のデザインなど、特徴と魅力ある都市空間の形成に取り組み、現在に至っています。

明治初期に運行を開始した横浜市電(以下「市電」という。)は、都心部の開発が進み自動車交通が増加する中で市街地の交通混雑が激しくなり、能率的な運行が困難になりました。市電は昭和41

(1966)年以降次々と廃止され、昭和47(1972)年に全廃となりました。一方、昭和47(1972)年に市営地下鉄ブルーラインの伊勢佐木長者町駅から上大岡駅までの区間が開業し、昭和48(1973)年までに現在のJR根岸線の全線が開通するなど、鉄道の整備が進みました。郊外では宅地開発が進められ、昼間人口が夜間人口を下回るベッドタウン化が進むのに対し、中区では昼間人口が増加し、都心部は業務・商業地区として成長を遂げました。

④昭和末期～現在

昭和59(1984)年に首都高速横浜羽田空港線、平成元(1989)年に横浜ベイブリッジが開通し、広域的な道路網の整備が進められ、現在も横浜港の物流機能を支えるための道路整備が進んでいます。

また、平成16(2004)年には、横浜高速鉄道みなとみらい線が開業し、東急東横線と相互直通運転(東急東横線の横浜駅―桜木町駅間は廃止)が行われ、平成25(2013)年には東京メトロ副都心線等との相互直通運転が開始され、広域的な鉄道ネットワークが整備されました。

臨海部では、平成14(2002)年に赤レンガパーク、平成21(2009)年に象の鼻パークが整備されるなど、地区の歴史や象徴を生かしたにぎわいの場の整備が進められています。

また、他都市に先駆けて、文化芸術の創造性を生かし、「文化芸術振興」や「経済振興」といったソフト施策と「まちづくり」などのハード施策に一体的に取り組む「文化芸術創造都市＝クリエイティブシティ」として、歴史的建築物や公共空間の有効活用などによる創造界隈の形成などの取組が進められています。
(出典：『港町横浜の都市形成史』)

(2) 中区の地勢

中区は横浜市の臨海部の中央に位置し、北側、東側、南側が海に面し、西側は西区、南区及び磯子区と接しています。面積は21.07平方キロメートルで、横浜市域(435.43平方キロメートル)の約4.8パーセントです。

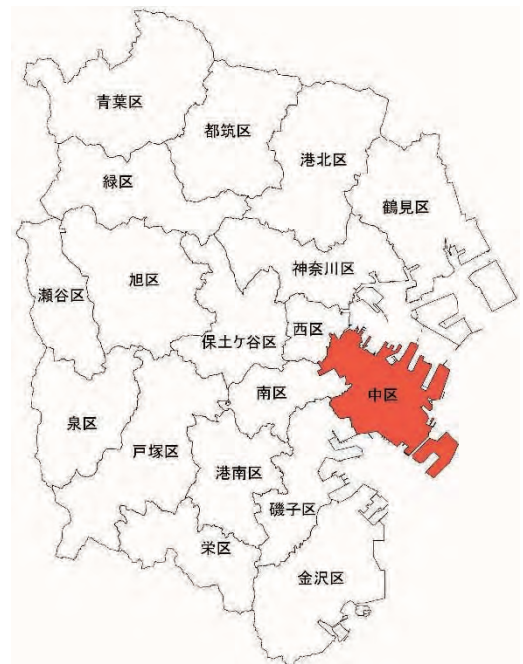
中区の地形は大きく分けると、低地、台地状の丘陵地と河川(大岡川、中村川、堀川及び千代崎川)で構成されています。

低地は、開港当時の横浜村であった一帯、大岡川流域の日ノ出町・野毛町方面、千代崎川流域の本牧町方面及び海岸線の本牧元町・本牧三之谷・本牧和田方面の一帯に分布しています。中区ではこれらの低地に加えて、関内・関外及び臨海部の埋立てによる低地が広がっているのが大きな特徴です。これらの埋立地は、江戸時代の新田開発によるもの、開港に伴うもの、戦後の港湾用地、産業関連用地、工業用地など、それぞれの時代の施策によるものでした。

中区の台地状の丘陵地は大別して三つに分けられます。

一つ目は、日ノ出町・野毛町方面の低地を取り巻く野毛山及び伊勢山です。二つ目は、山手台地で、北に向かって浅い谷戸をいくつも作りながら、折れ曲がって東西に広がり、南区の中村橋方面

図1-2 中区の位置

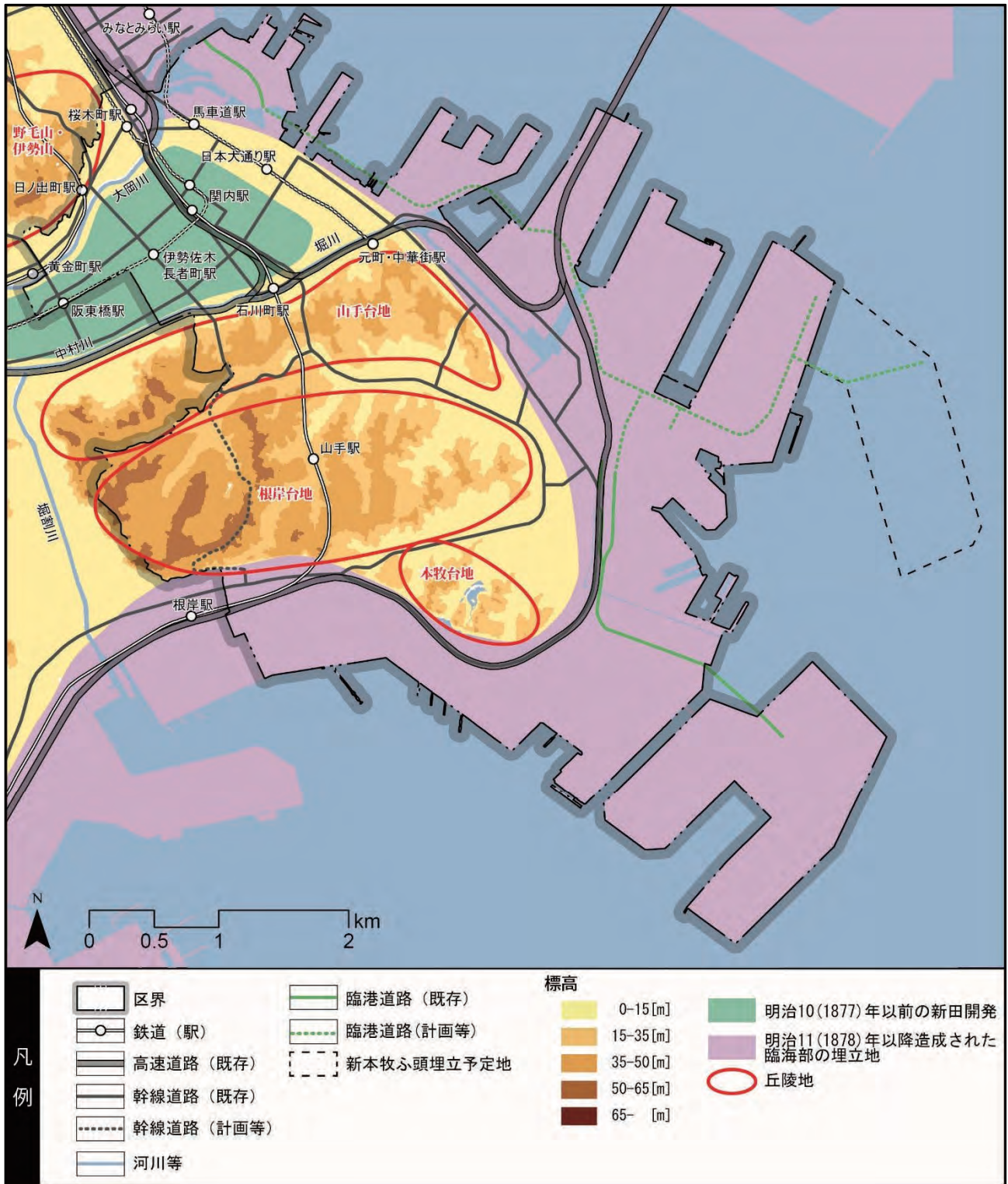


へ伸びています。台地の北端の急斜面には樹木が多く、特に新山下側は切り立った崖となっています。三つ目は、山手台地の南側にある根岸台地です。根岸台地の南側は急な海崖かいがしになっています。本牧間門周辺から東に向かっては広い谷があり、その南側には本牧の台地が続いています。

区内には、大岡川、中村川、堀川及び千代崎川の四つの河川が流れています。大岡川は南区を北東に向かって縦断するように流れ、南区の日枝神社裏で分流し、北側の大岡川の本流は野毛山の裾下を流れて新港ふ頭の西側から横浜港内に入ります。南側に分かれた支流は、中村川として山手の丘陵地の裾を流れています。西之橋から下流は堀川と呼ばれ、山下橋を経て港内に流れ込みます。また、以前は西之橋付近から桜木町方面に向かって流れていた派大岡川は おおおかがわが埋め立てられ、首都高速神奈川1号横羽線になっています。千代崎川は山手の丘陵地を水源として本牧通り沿いを流れ、小港橋から横浜港に注ぐ河川です。現在はすべて暗きよとなり、川面が見られるのは河口付近のみとなっています。

(出典：『横浜中区史』)

図 1-3 中区の地勢



出典：『横浜港史 各論編』を基に作成

(3) 人口・世帯

①増加傾向にある人口・世帯数

中区における人口の推移を見ると一貫して増加傾向にあり、平成27(2015)年には約148,000人で、平成7(1995)年の人口と比べ26.8パーセント増加しています。市全体では12.6パーセントの増加であるのに比べて、高い増加率といえますが、近年はその伸びが鈍化しています。

中区における世帯数の推移も増加傾向が継続しており、平成27(2015)年には約79,000世帯で、平成7(1995)年の世帯数と比べ45.2パーセント増加しています。市全体では30.5パーセントの増加であるのに比べて、人口と同様、高い増加率となっています。

②増加が顕著な老年人口

中区における年齢3区分別人口の推移を見ると、平成7(1995)年から一貫して、年少人口(15歳未満)の割合が老年人口(65歳以上)の割合を下回り、平成27(2015)年には11パーセントを切りました。一方、老年人口の割合は増加傾向が顕著で、平成27(2015)年には23.2パーセントに達しており、横浜市平均の23.4パーセントと同程度の割合となっています。

図1-4 総人口(中区)及び人口増加率の推移

(中区・横浜市)(平成7(1995)年～平成27(2015)年)

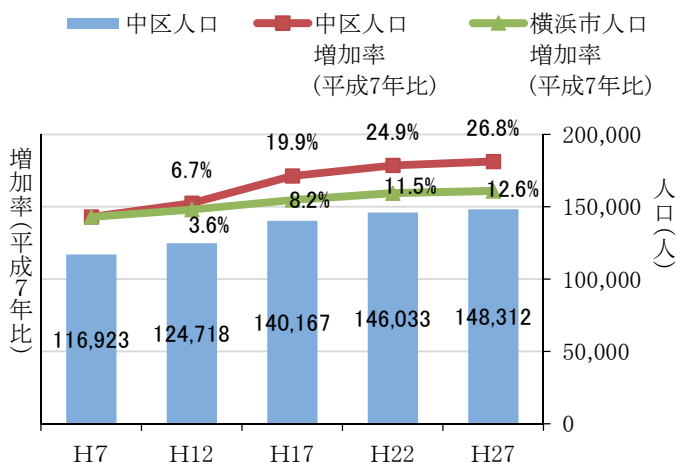


図1-5 総世帯数(中区)及び世帯数増加率の推移

(中区・横浜市)(平成7(1995)年～平成27(2015)年)

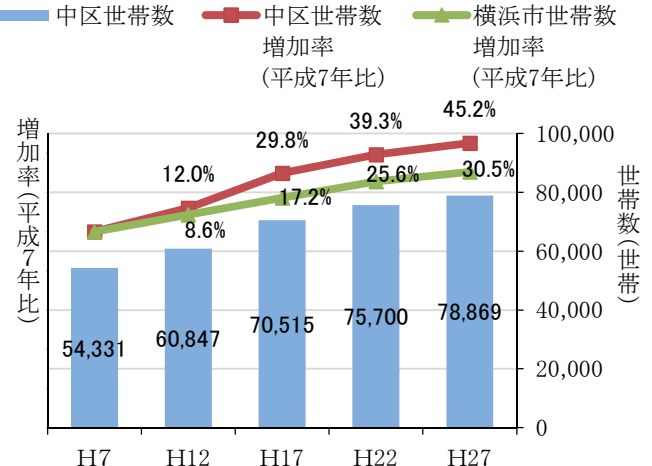
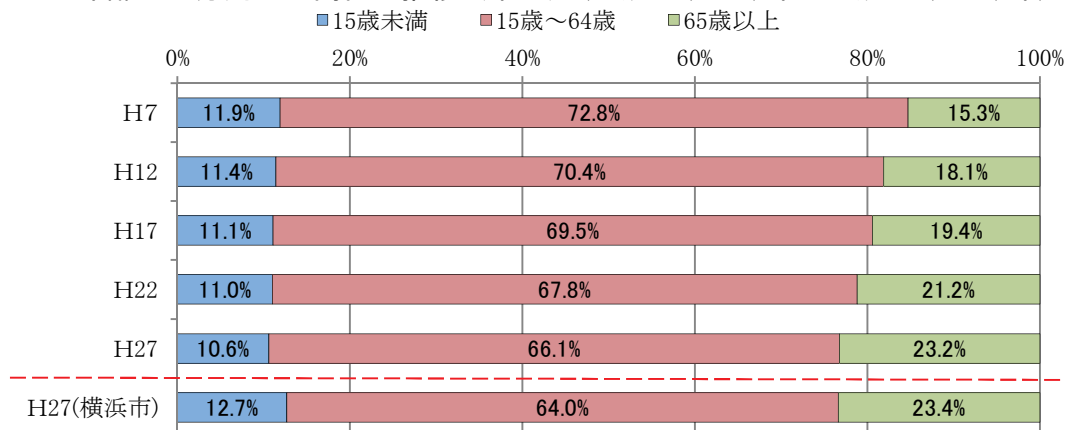


図1-6 年齢3区分別人口割合の推移(中区)(平成7(1995)年～平成27(2015)年)

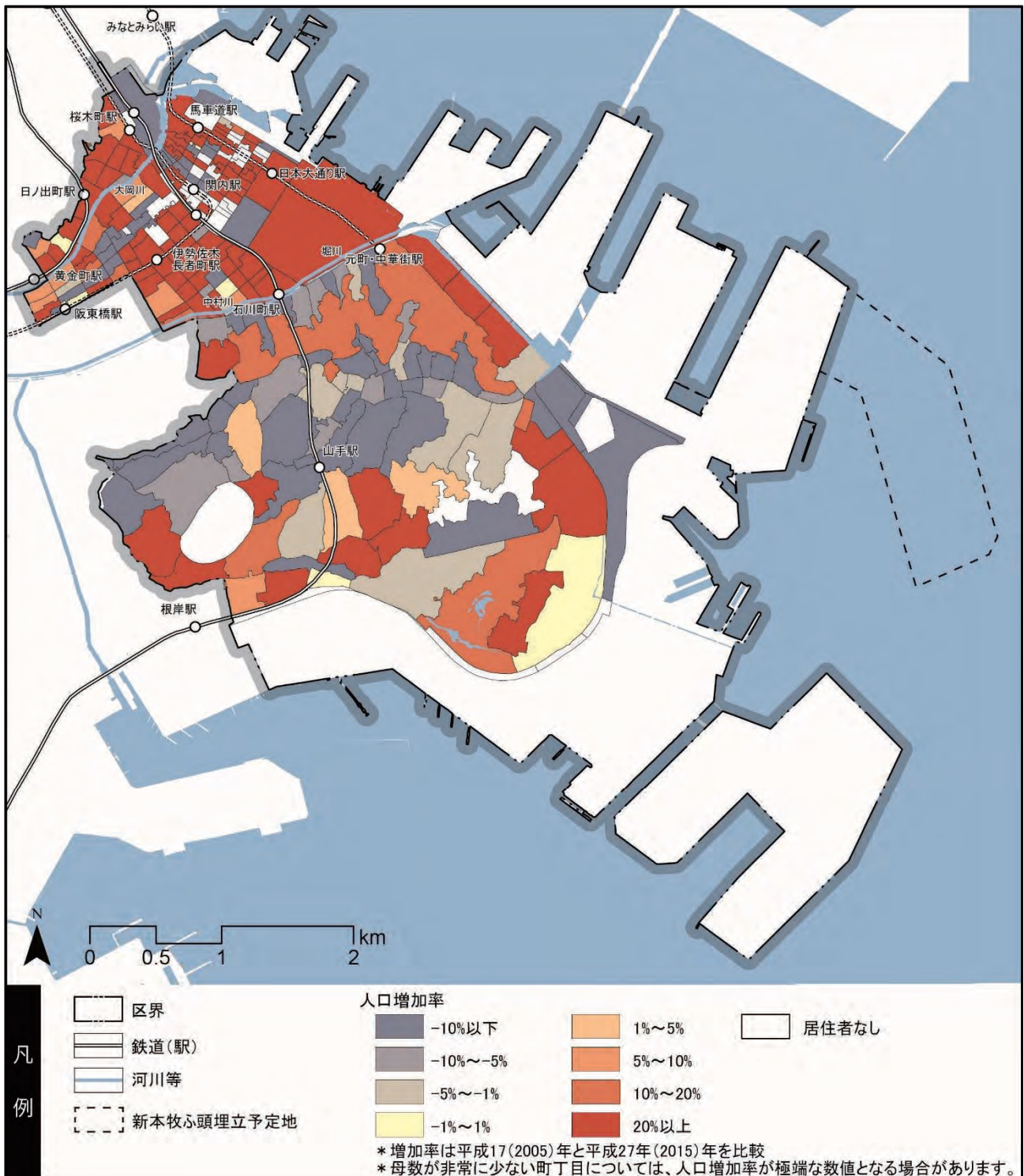


出典：(図1-4・図1-5・図1-6)平成7(1995)年～平成27(2015)年国勢調査を基に作成

③人口減少と高齢化

平成17(2005)年から平成27(2015)年の町丁目別の人口増加率を見ると、関内・関外のほか、新山下、本牧や根岸の一部でも比較的高い地域があります。後述の土地利用現況図(図1-24)と照らし合わせると、人口増加率が高い地域と集合住宅が多く立地する地域が重なる部分が多く見受けられます。一方、比較的人口増加率が低い地域は、関内・関外の一部、中村川及び堀川の南側、山手駅周辺の一部などに広がっています。

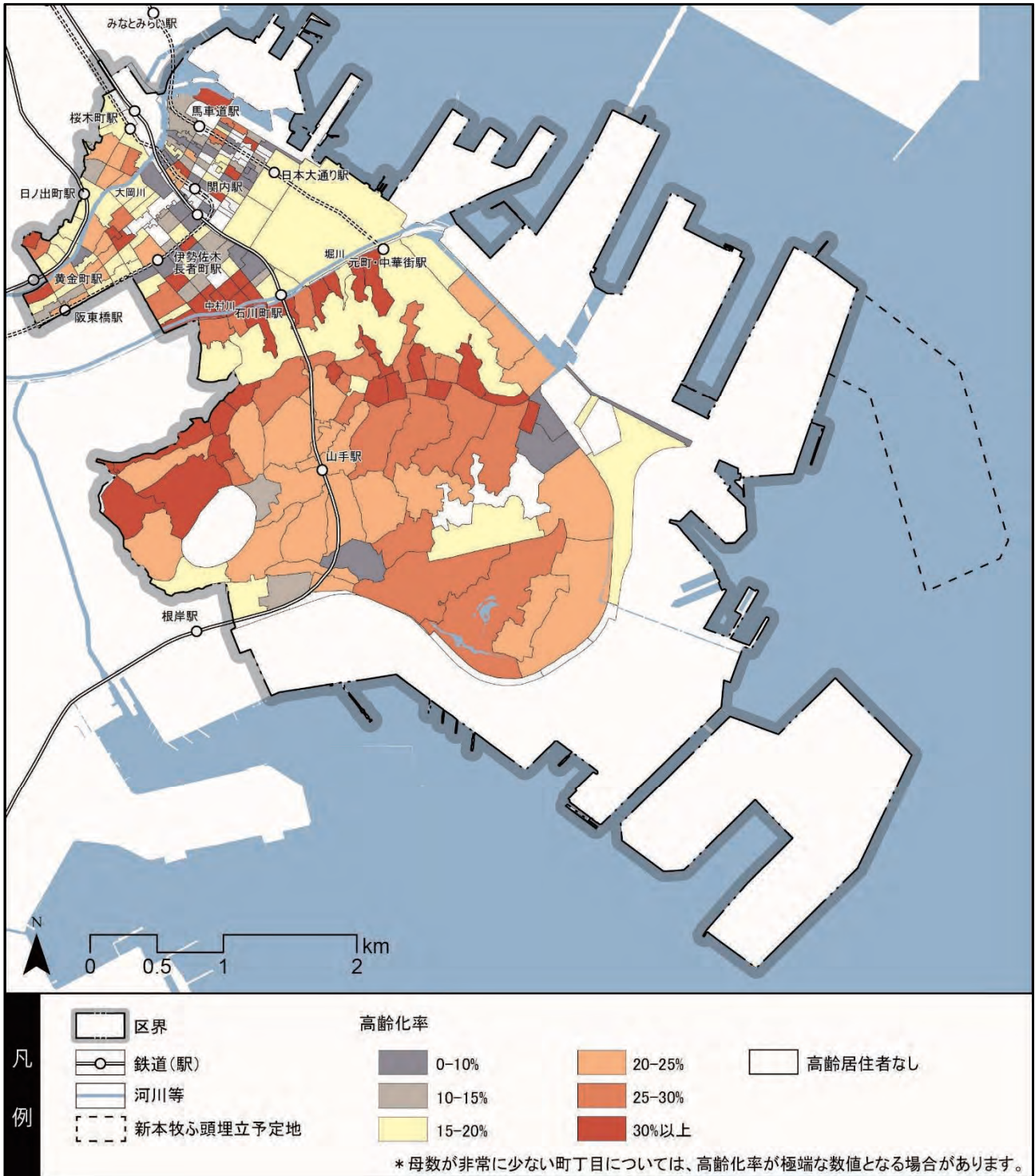
図1-7 人口増加率(平成17(2005)年~平成27(2015)年)(中区・町丁目別の状況)



出典：平成17(2005)年と平成27(2015)年国勢調査を基に作成

町丁目別の高齢化率を見ると、寿地区周辺、中村川及び堀川の南側、本牧や根岸の一部などで、高齢化率が比較的高くなっています。地域ごとの高齢化率と人口増加率を比較したところ、高齢化率が高い地域で人口増加率が低い地域が多く見られることから、高齢者の多い地域は人口減少傾向にあることが伺えます。

図 1-8 平成 27 (2015) 年の高齢化率 (中区・町丁目別の状況)



出典：平成 27 (2015) 年国勢調査を基に作成

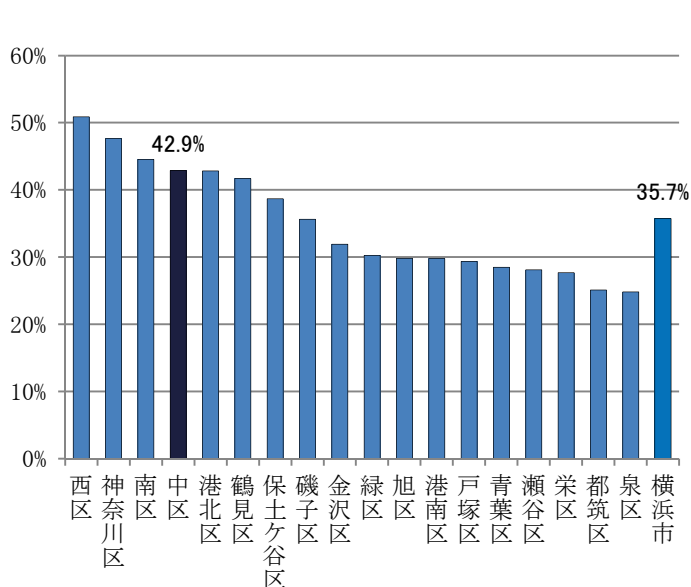
④増加傾向にある高齢単独世帯

中区の総世帯数に占める単独世帯の割合は42.9パーセントで、市内18区中で4番目に高い割合となっています。

単独世帯の年齢構成の推移のとおり、30歳未満の単独世帯の割合は年々低下しています。一方で、75歳以上の単独世帯の割合は年々高くなり、平成7(1995)年の6.5パーセントに対して平成27(2015)年が13.0パーセントとなっています。

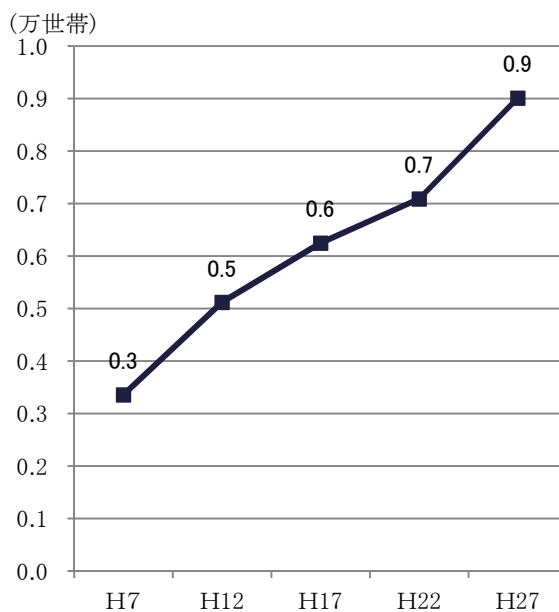
また、高齢単独世帯数は平成7(1995)年からの20年間で約3倍に増加し、平成27(2015)年には約9,000世帯となっています。

図1-9 総世帯数に占める単独世帯の割合（区別）



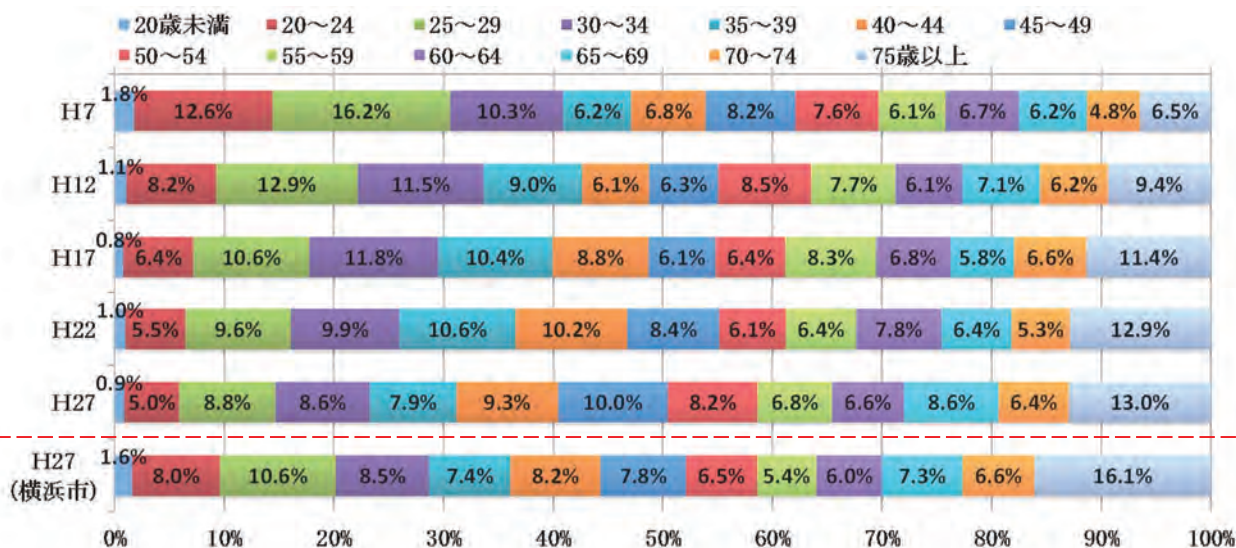
出典：平成27(2015)年国勢調査を基に作成

図1-10 高齢単独世帯数の推移（中区）



出典：各年国勢調査を基に作成

図1-11 単独世帯の年齢構成の推移（中区）



出典：各年国勢調査を基に作成

⑤年齢構成と将来人口

平成 27 (2015) 年における中区の 5 歳階級別男女別人口を見ると、35～54 歳及び 65～69 歳の人口が多くなっています。

将来人口については、横浜市全体では令和元 (2019) 年にピークを迎えることが見込まれていますが、中区では令和 2 (2020) 年以降横ばいに転じて、ピークは令和 12 (2030) 年になると見込まれています。

年齢別将来人口の推移を見ると、年少人口 (15 歳未満) の減少が予想されている一方で、老年人口 (65 歳以上) の増加が予想されています。65 歳以上の人口は、令和 17 (2035) 年には約 46,000 人となり、区の総人口 (約 156,000 人) の 29.6 パーセントに達するとともに、平成 27 (2015) 年 (約 34,000 人) の約 1.3 倍となる見込みです。

図 1-12 平成 27 (2015) 年人口ピラミッド (中区) (5 歳階級別男女別人口)

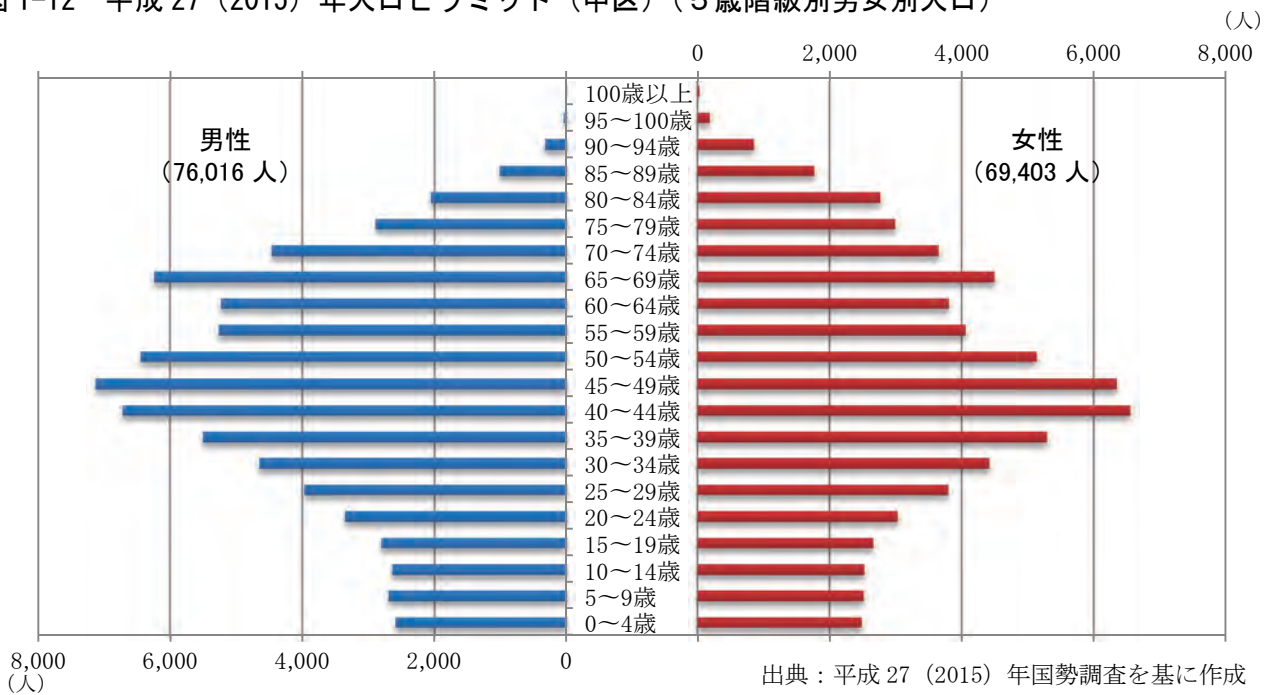
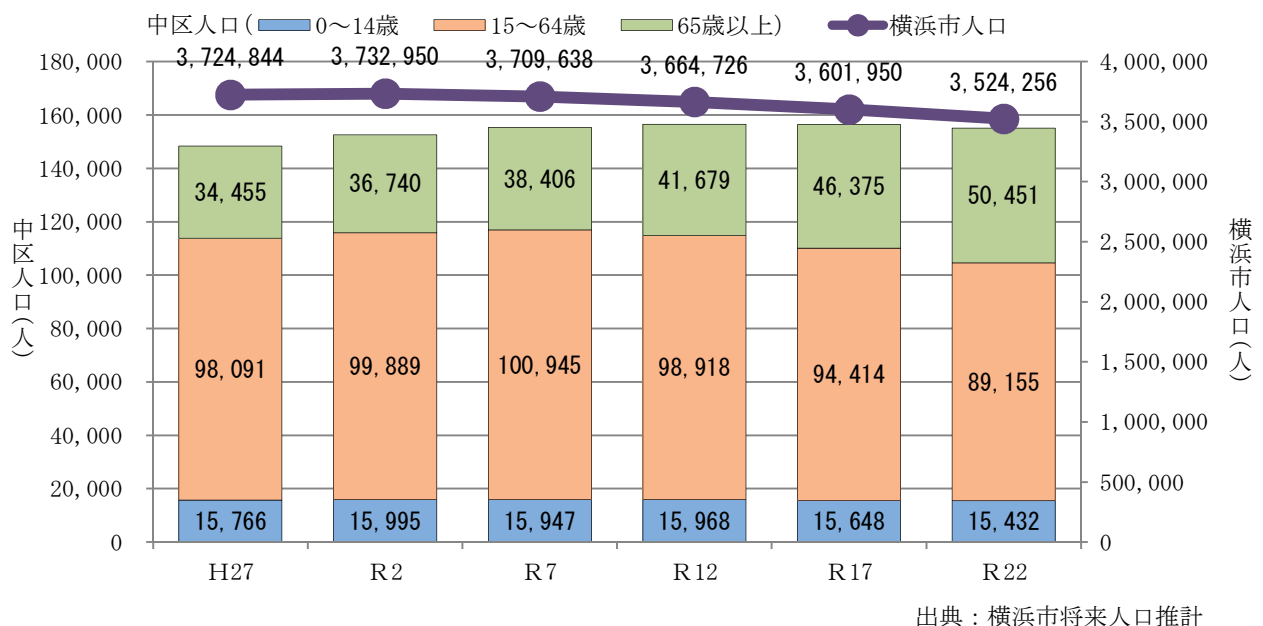


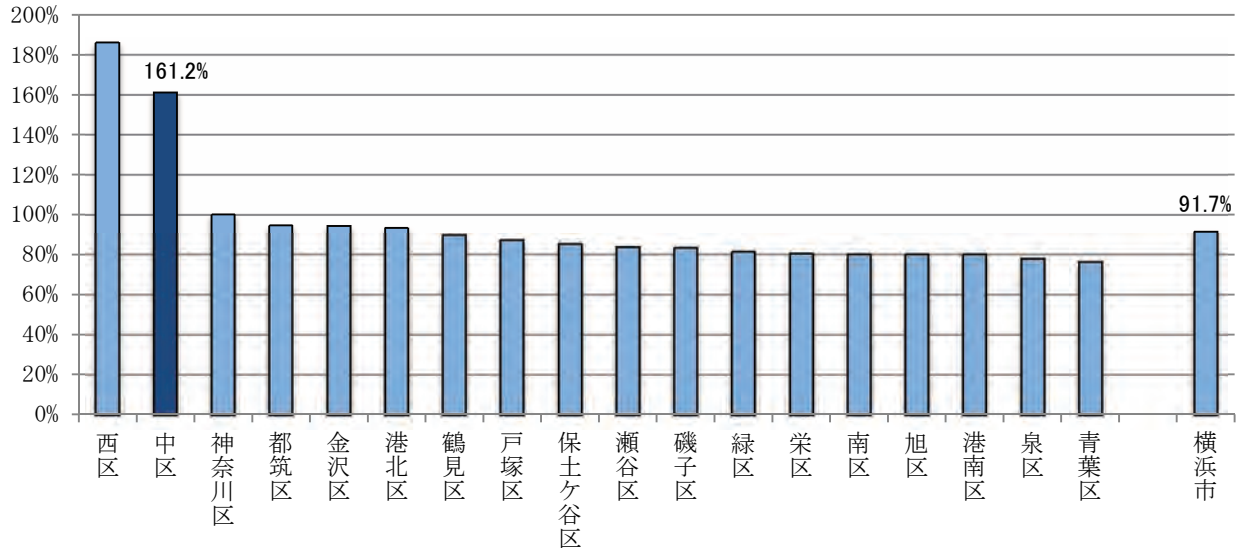
図 1-13 年齢別将来人口の推移 (中区) と将来人口の推移 (横浜市)



⑥高い昼夜間人口比率

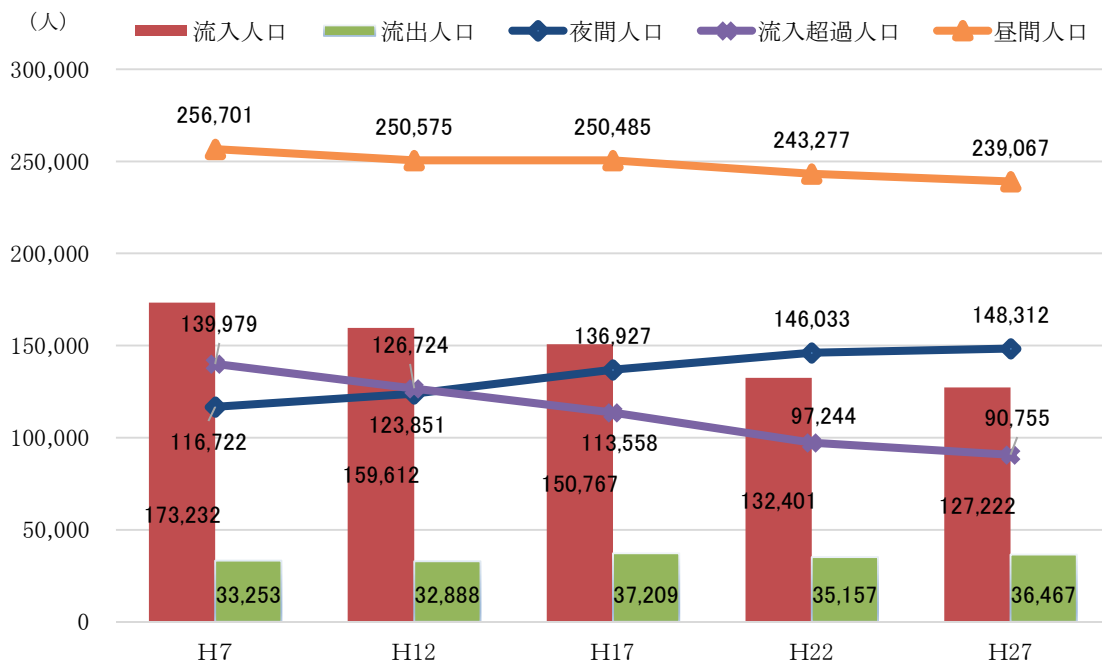
中区の昼夜間人口比率は約 160 パーセントで西区に次いで高く、横浜市の中では、区外からの通勤通学者が多い区となっています。平成 7（1995）年からの推移を見ると、流出人口は微増であるのに対して、流入人口が減少しているため、流入超過人口は減少傾向にあります。

図 1-14 昼夜間人口比率（区別）（平成 27（2015）年）



出典：平成 27（2015）年国勢調査を基に作成

図 1-15 昼夜間人口、流入・流出人口の推移（中区）（平成 27（2015）年）



出典：平成 27（2015）年国勢調査を基に作成

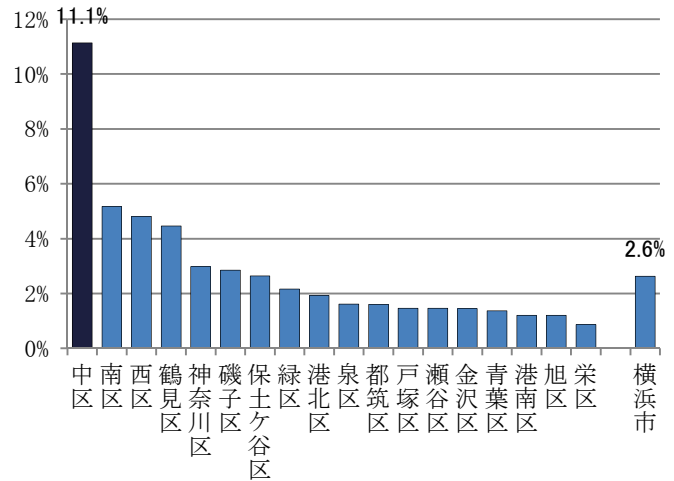
⑦総人口に対して高い外国人人口の割合

平成31（2019）年1月時点の、中区の外国人数は16,810人で区の総人口に対する割合が11パーセントを超え、全国的に比率が高い自治体であり、平成30（2018）年12月末の区別外国人人口の割合を見ると、市内では突出して高くなっています。

表 1-1 外国人比率の高い自治体
(平成31(2019)年1月)

順位	市区町村	在留外国人 総数	総人口	外国人 比率
1	大阪市生野区	27,807	127,415	21.8%
2	大阪市浪速区	8,816	67,415	13.1%
3	東京都新宿区	43,068	346,162	12.4%
4	名古屋市中区	9,815	86,653	11.3%
5	横浜市中区	16,810	151,474	11.1%
6	東京都豊島区	30,223	289,508	10.4%
7	神戸市中央区	13,055	136,596	9.6%
8	東京都荒川区	19,131	215,966	8.9%
9	群馬県邑楽郡	9,165	105,842	8.7%
10	大阪市西成区	9,050	106,931	8.5%

図1-16 外国人人口の割合（区別）
(平成30(2018)年12月末)



出典：令和元(2019)年度中区外国人基礎調査/外国人
人数と比率がともに高い自治体

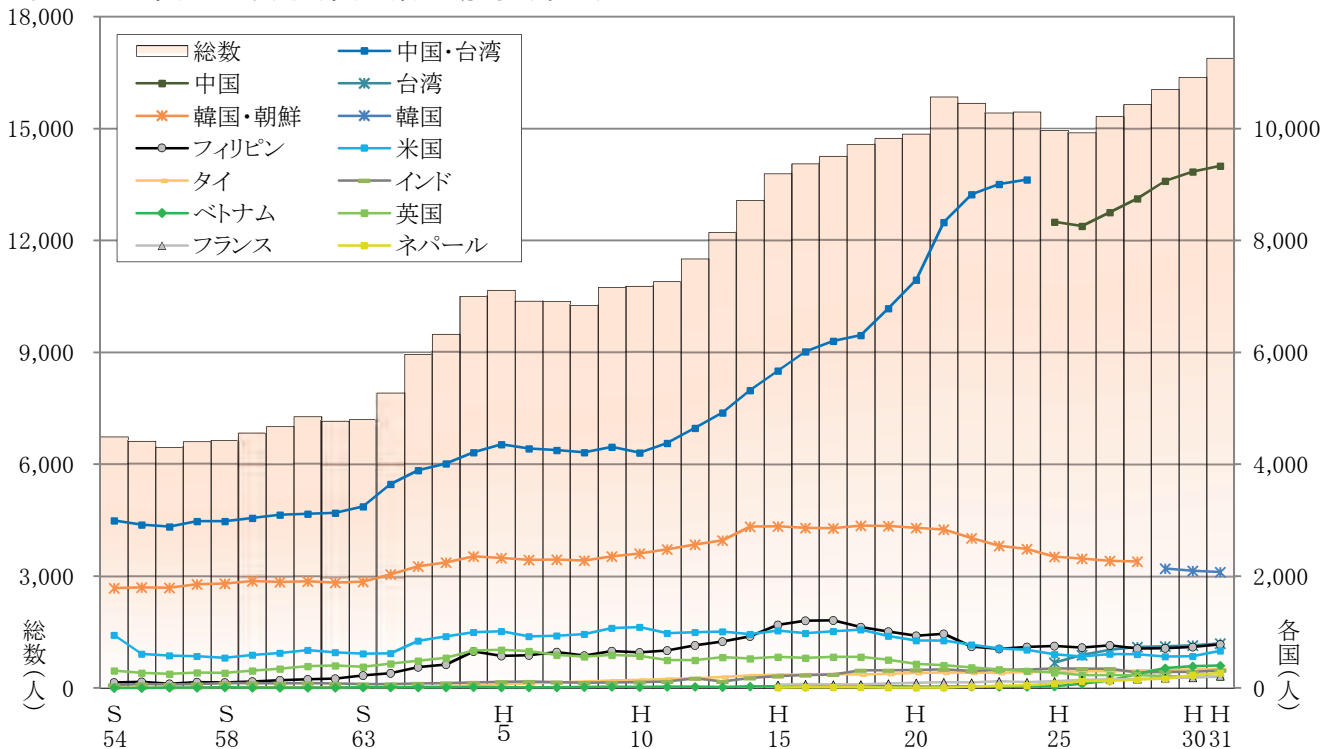
出典：横浜市統計 住民基本台帳人口（平成30（2018）年
12月末）を基に作成

*外国人数と総人口は、「住民基本台帳人口・世帯数、平成30(2018)年(1月1日から同年12月31日まで)人口動態」(総務省)より作成。平成31(2019)年1月時点
*外国人数の上位60自治体について、外国人比率の高い順に上位10自治体を表示

⑧増加傾向にある中区の外国人の総数

中区の外国人の出身地は93の国と地域に及び、外国人数は近年増加しています。

図 1-17 国・地域別外国人数の動向（中区）

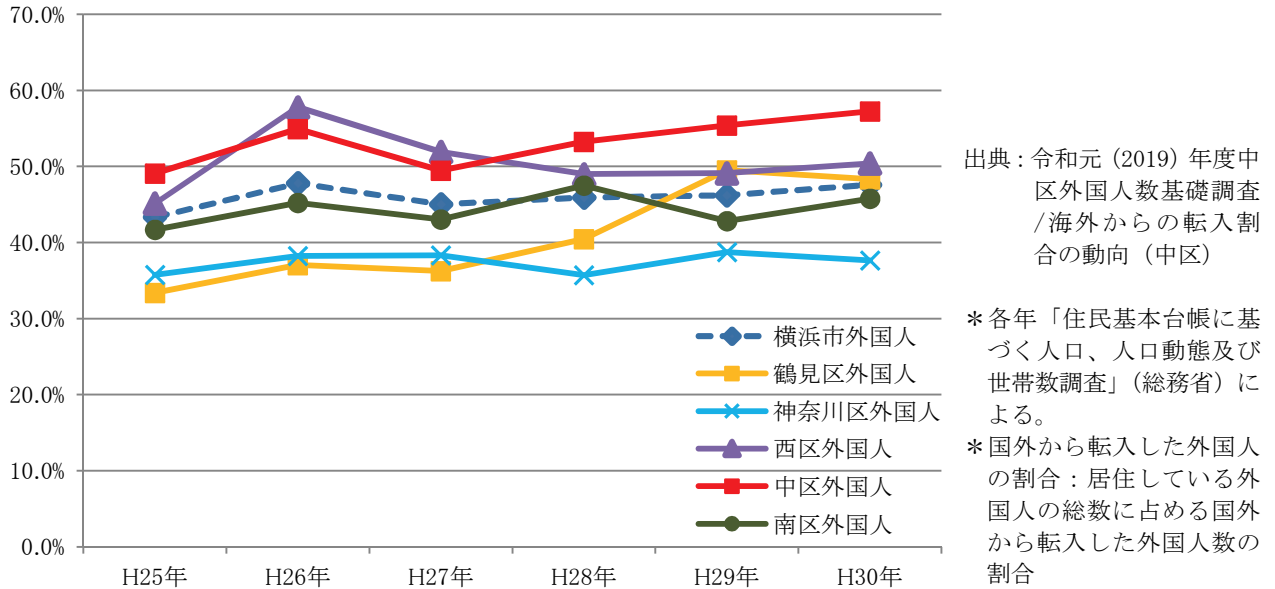


出典：令和元（2019）年度中区外国人基礎調査/中区の国・地域別外国人数(1)全体の傾向
*横浜市統計書による。各年3月末時点

⑨海外からの転入割合が高い中区の外国人

中区の外国人は海外からの転入割合が57パーセントを超え、横浜市全体の傾向より10パーセントほど高く、初めて住む日本のまちが中区という外国人も多いと考えられます。

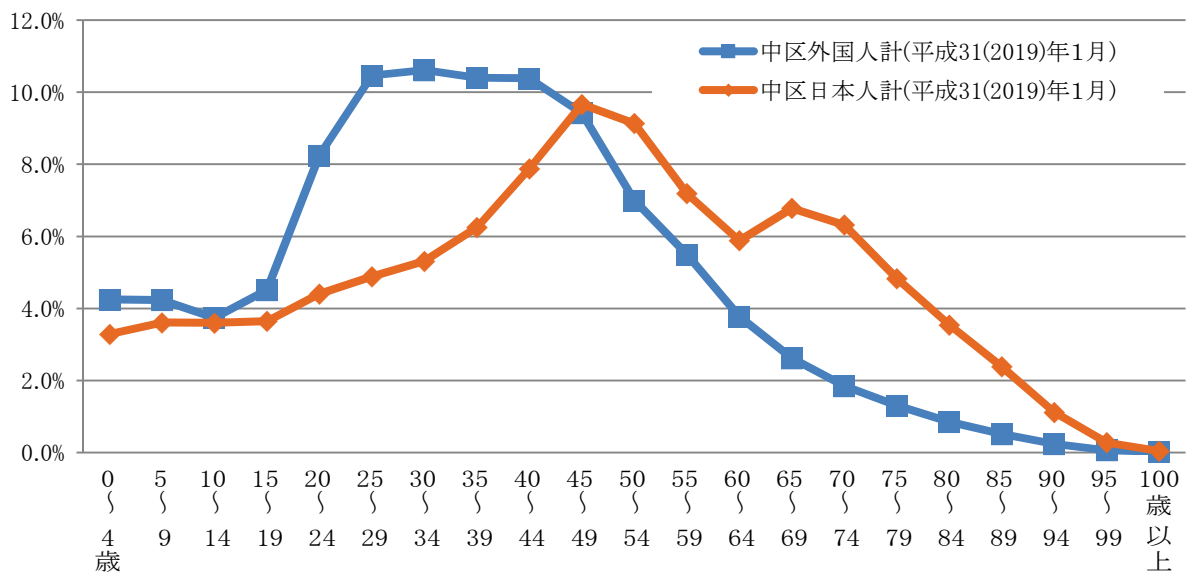
図1-18 海外からの転入割合の動向（中区）



⑩中区の外国人の年齢構成

中区の外国人の年齢構成の特徴として、20～40歳代が多く、60歳以上の高齢者は少ないという特徴があります。また、19歳以下の外国人の子どもの比率についても日本人よりやや高くなっています。

図1-19 外国人と日本人の年齢構成比較（中区）

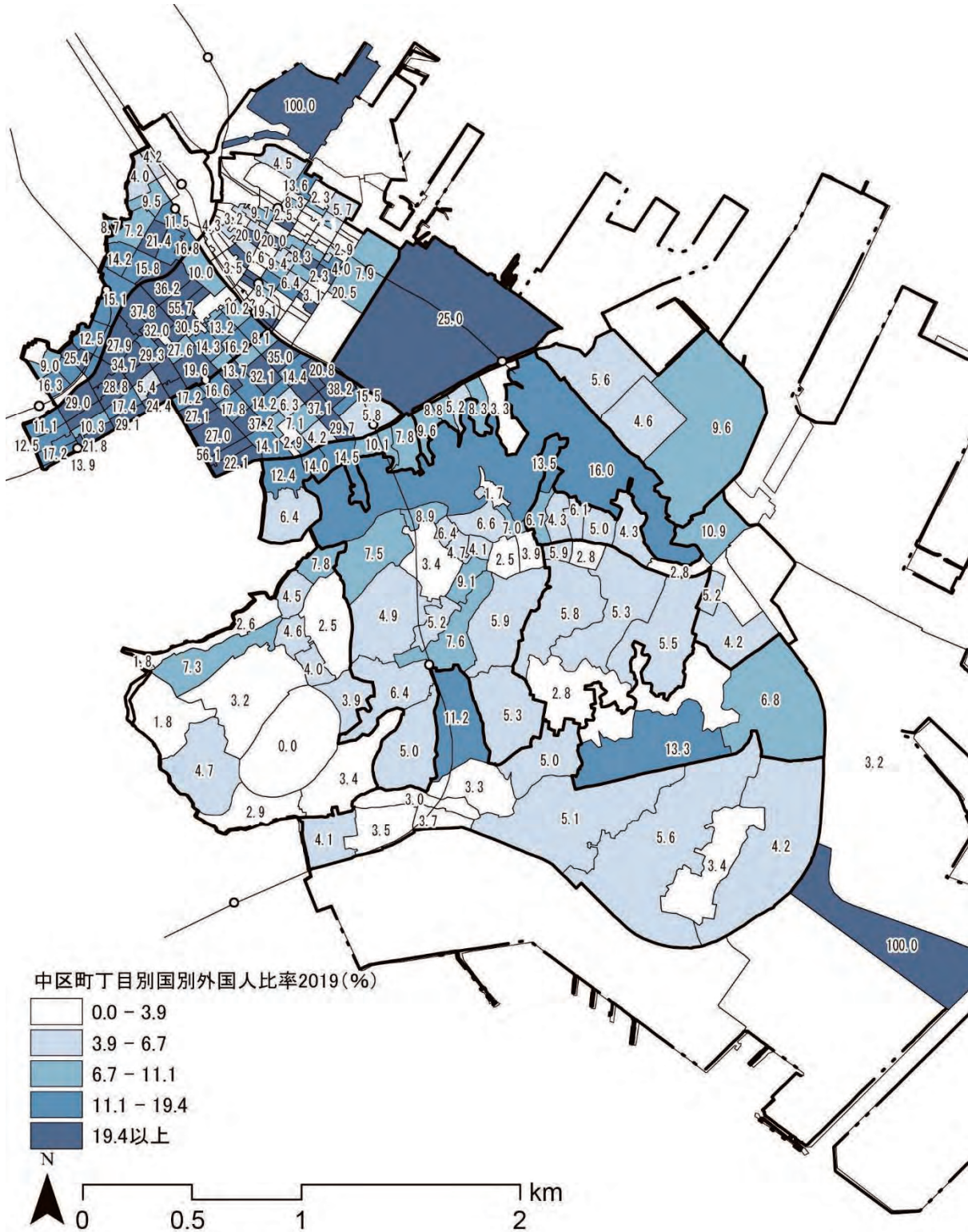


出典：「住民基本台帳年齢別階級別人口」（総務省）の集計結果による（平成31（2019）年1月時点）。

⑪外国人比率が高いエリア

町丁目別の外国人比率をみると、山下町や関外エリアの多くに外国人比率が 20 パーセントを超えている地区があることがわかります。

図 1-20 外国人の割合（居住人口総数に対する外国人の割合）（中区）



出典：令和元（2019）年度中区外国人基礎調査/外国人比率

*住民基本台帳の独自集計結果による。平成31（2019）年4月時点

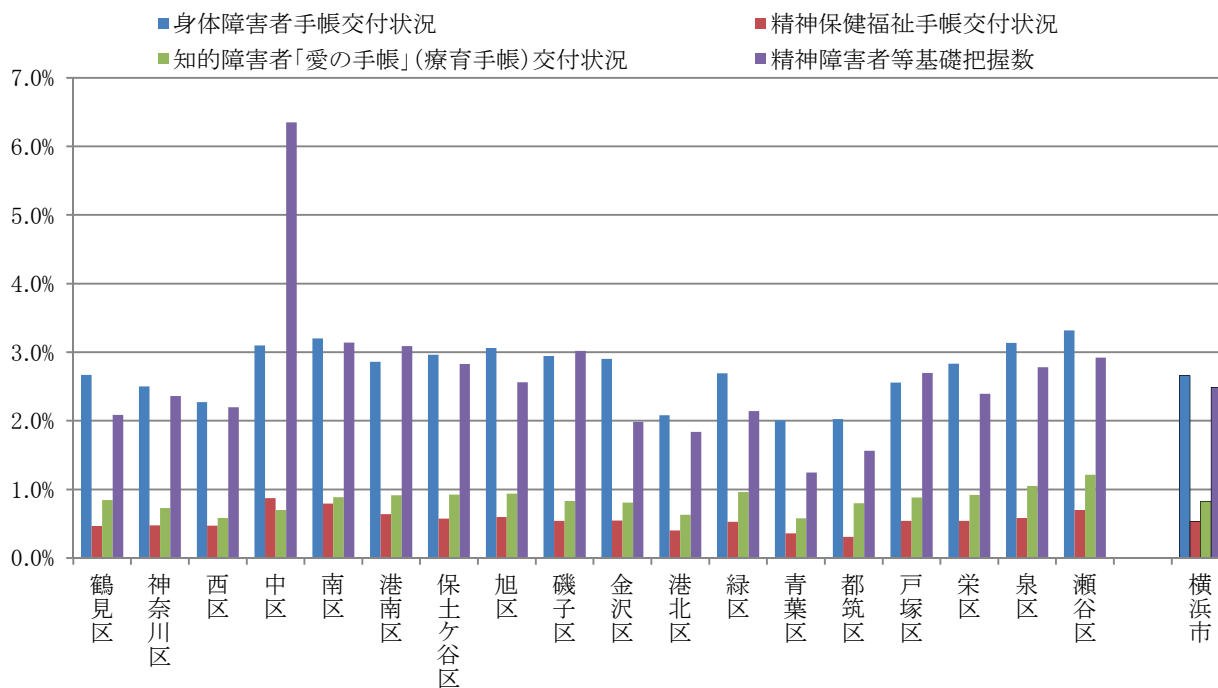
*国勢調査のデータに基づき作成された図ですが、臨港地区に指定されている臨海部の一部では、住宅規制があるため居住者は存在しません。

⑫総人口に対する障害者の割合

平成30(2018)年度の各区の障害者手帳(身体障害者手帳、精神保健福祉手帳、知的障害者「愛の手帳」)の交付状況等の総人口に対する割合を見ると、中区では、精神保健福祉手帳所持者数の割合が0.9パーセントで18区中最も高くなっています。

また、各区の福祉保健センターが相談等により把握している精神障害者等基礎把握数の統計では、総人口に対する割合が中区は6.4パーセントであり、18区中最も高くなっています。

図1-21 障害者等の割合(区別)(平成30(2018)年度)



出典：横浜市統計書 身体障害者手帳交付状況、精神保健福祉手帳交付状況、知的障害者「愛の手帳」(療育手帳)交付状況、精神障害者等基礎把握数(各平成30(2018)年度)を基に作成

(4) 土地利用

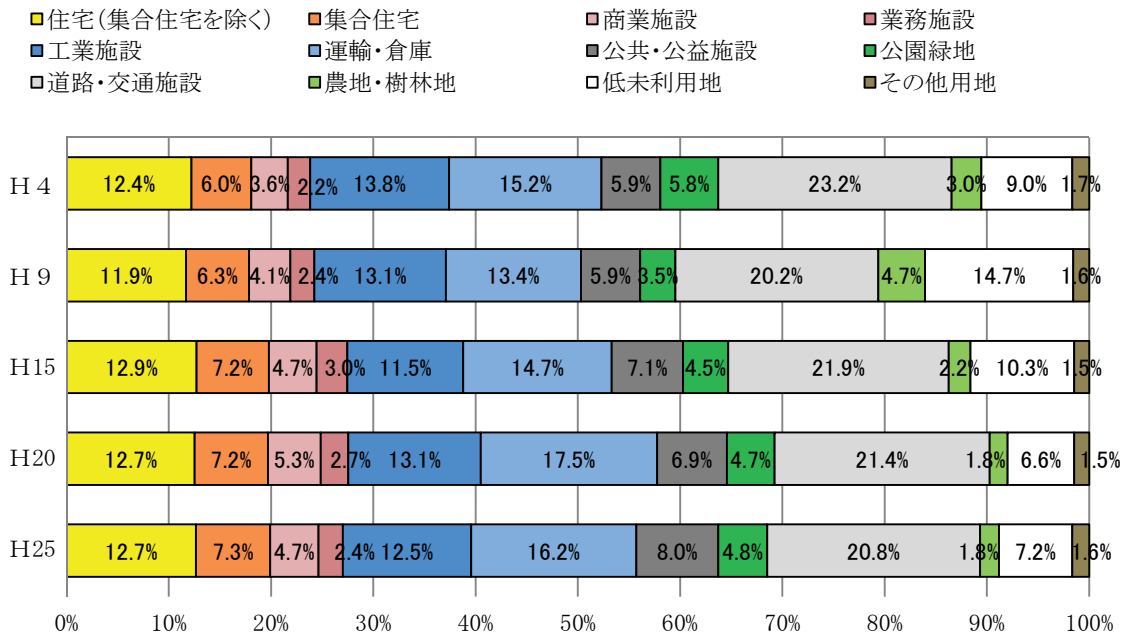
①土地利用の特徴

平成4（1992）年から平成25（2013）年までの土地利用構成比率の推移を見ると、住宅（集合住宅を除く）、集合住宅、商業施設、業務施設、運輸・倉庫及び公共・公益施設が若干増加傾向にあります。

中区の土地利用構成比率を横浜市全域と比較すると、住宅や農地・樹林地の割合が少なく、工業施設や運輸・倉庫が多い特徴があります。

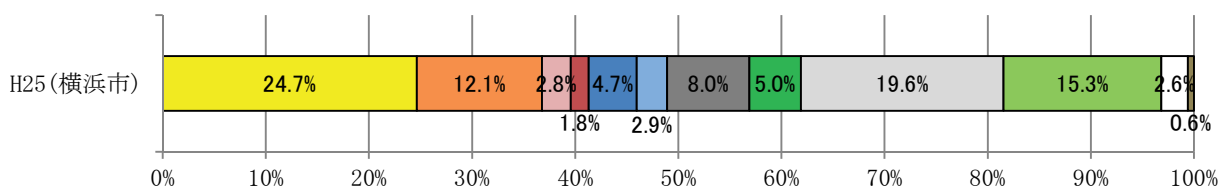
次ページの土地利用現況図（図1-24）で土地利用の分布を見ると、関内・関外では公共・公益施設、商業施設、業務施設、集合住宅などが混在しています。また、山手、本牧、根岸には、住宅（集合住宅を除く）、集合住宅、大規模な公園緑地、公共・公益施設が多く分布しています。臨海部には運輸・倉庫及び工業施設が分布しています。

図1-22 土地利用構成比率の推移（中区）（平成4（1992）年～平成25（2013）年）



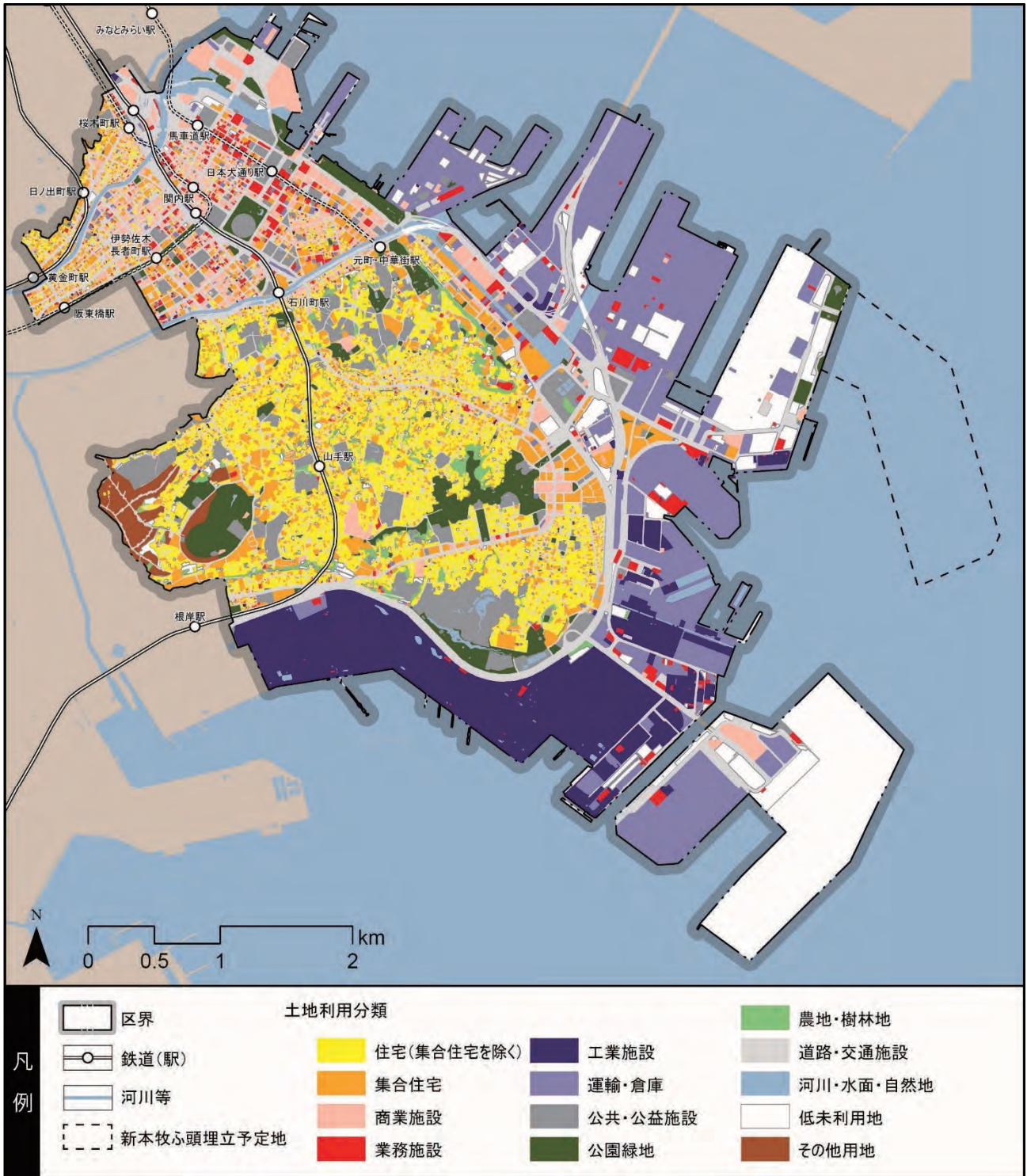
出典：各年度横浜市都市計画基礎調査を基に作成
*年次によって都市計画基礎調査の調査方法が異なります。

図1-23 土地利用構成比率（横浜市）（平成25（2013）年）



出典：平成25（2013）年度横浜市都市計画基礎調査を基に作成

図1-24 土地利用現況図（平成25（2013）年）



出典：平成25（2013）年度横浜市都市計画基礎調査を基に作成

②都心部に増加している集合住宅

中区の全ての集合住宅の棟数のうち、関内・関外に立地する集合住宅の棟数が継続的に増加しています。

また、中区の全ての建物に対する集合住宅の棟数の割合は、関内・関外では平成4（1992）年の4.6パーセントから、平成25（2013）年には9.1パーセントとなっており、中区全体に比べて伸びが大きくなっています。

図 1-25 エリア別集合住宅の棟数の推移

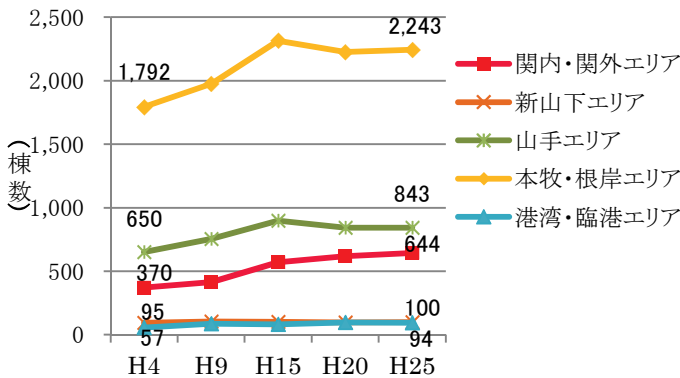
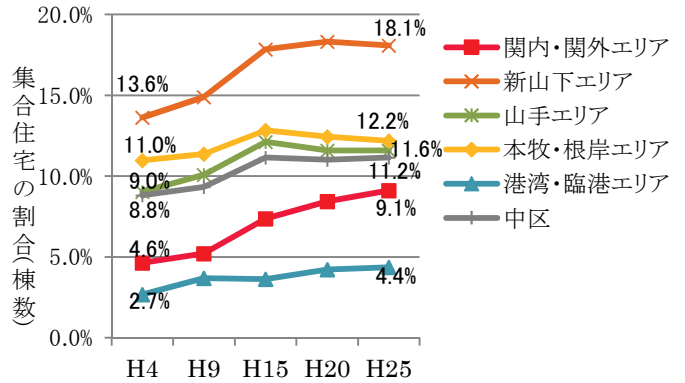


図 1-26 エリア内総棟数に対する集合住宅の棟数の割合の推移



出典：(図 1-25 ・ 図 1-26) 平成 25 (2013) 年度横浜市都市計画基礎調査を基に作成

③増加傾向にある空き家数

中区の空き家（戸建て住宅及び集合住宅等）数は、平成 15（2003）年に比べて微増しています。

また、戸建て住宅の総数に対する空き家（別荘等・賃貸用・売却用を除く）の割合を見ると、中区は横浜市平均に比べて高くなっています。

図 1-27 空き家（戸建て住宅及び共同住宅等）数の推移（中区）

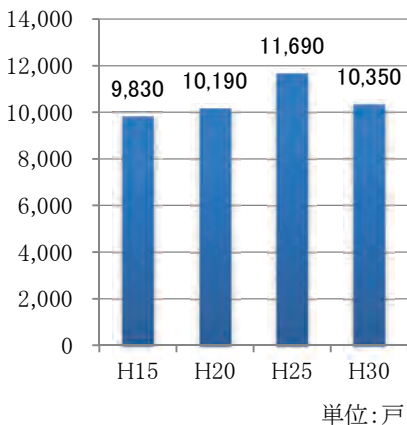
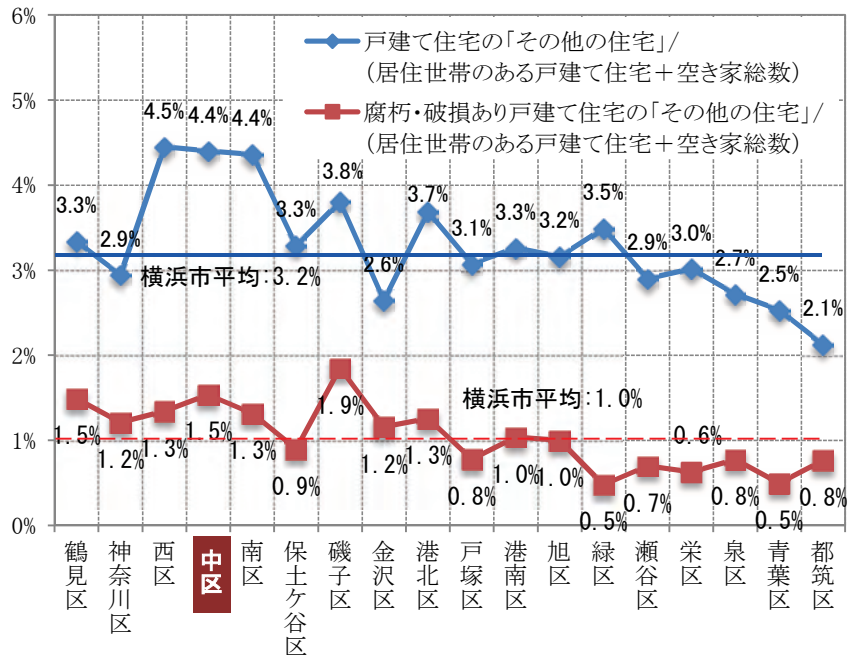


図 1-28 戸建て住宅の空き家（別荘等・賃貸用・売却用を除く）の割合（区別）（平成30（2018）年）



* 「その他の住宅」とは、別荘等・賃貸用・売却用を除く空き家を示します。

出典：(図 1-27 ・ 図 1-28) 平成 30 (2018) 年住宅・土地統計調査（総務省）を基に作成

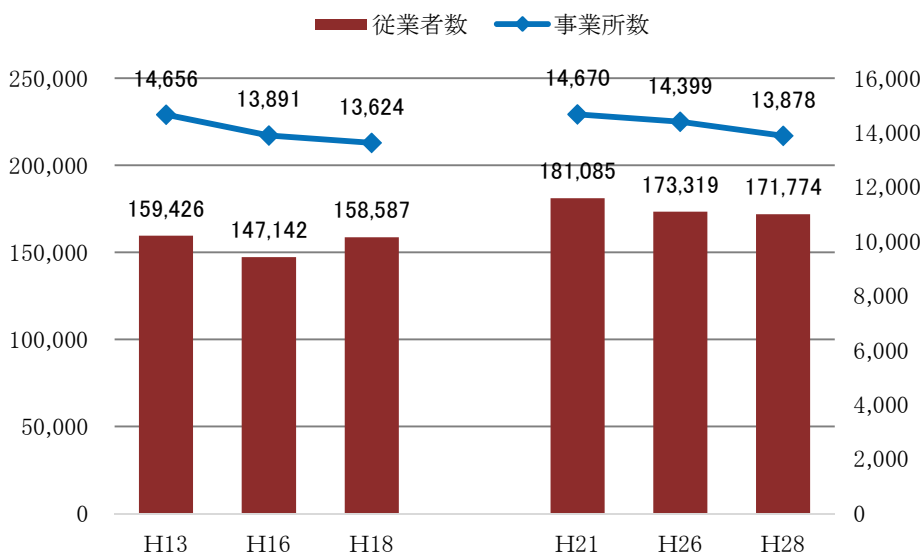
(5) 産業

①事業所数と従業者数

中区の事業所数及び従業者数は、平成 21 (2009) 年以降、減少傾向にあります。平成 28 (2016) 年時点の事業所数は 13,878 事業所で、18 区中最多です。

産業大分類別従業者数の割合を見ると、「卸売業, 小売業」、「サービス業」、「宿泊業, 飲食サービス業」及び「運輸業, 郵便業」が高い割合を占めています。横浜市と比較すると、中区では「サービス業」、「宿泊業, 飲食サービス業」、「運輸業, 郵便業」及び「情報通信業」の割合が高くなっています。

図 1-29 事業所数・従業者数の推移 (中区)



出典：平成 13 (2001) 年から平成 18 (2006) 年は事業所・企業統計調査、平成 21 (2009) 年及び平成 26 (2014) 年は経済センサス基礎調査、平成 28 (2016) 年は経済センサス活動調査を基に作成。平成 18 (2006) 年から平成 21 (2009) 年の間は、事業所・企業統計調査と経済センサス基礎調査の調査手法の違いによる変化が含まれるため、差数が全て増加・減少を示すものではありません。

図 1-30 事業所数 (区別)

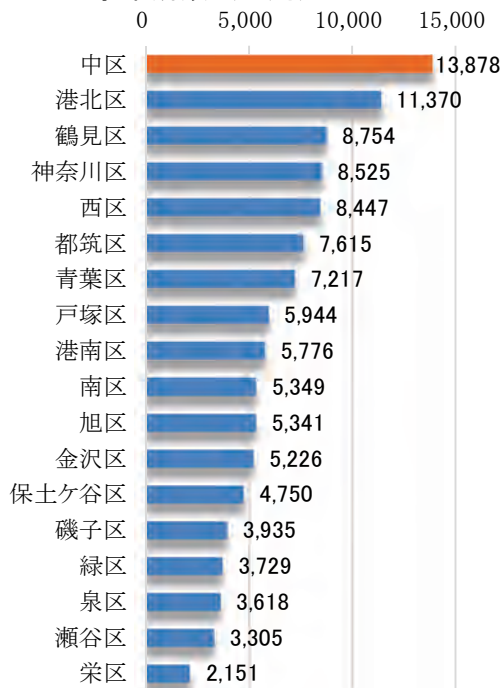
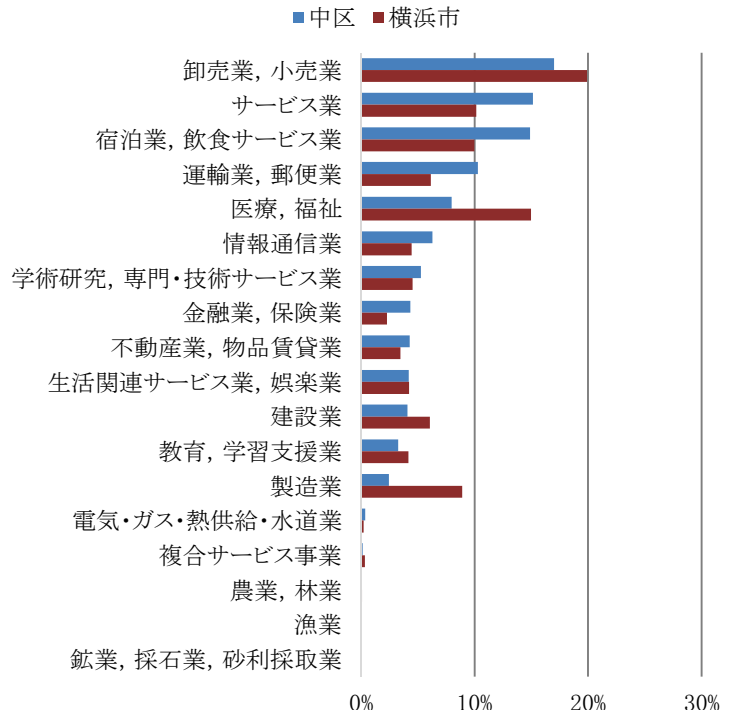


図 1-31 産業大分類別従業者数の割合 (中区・横浜市)

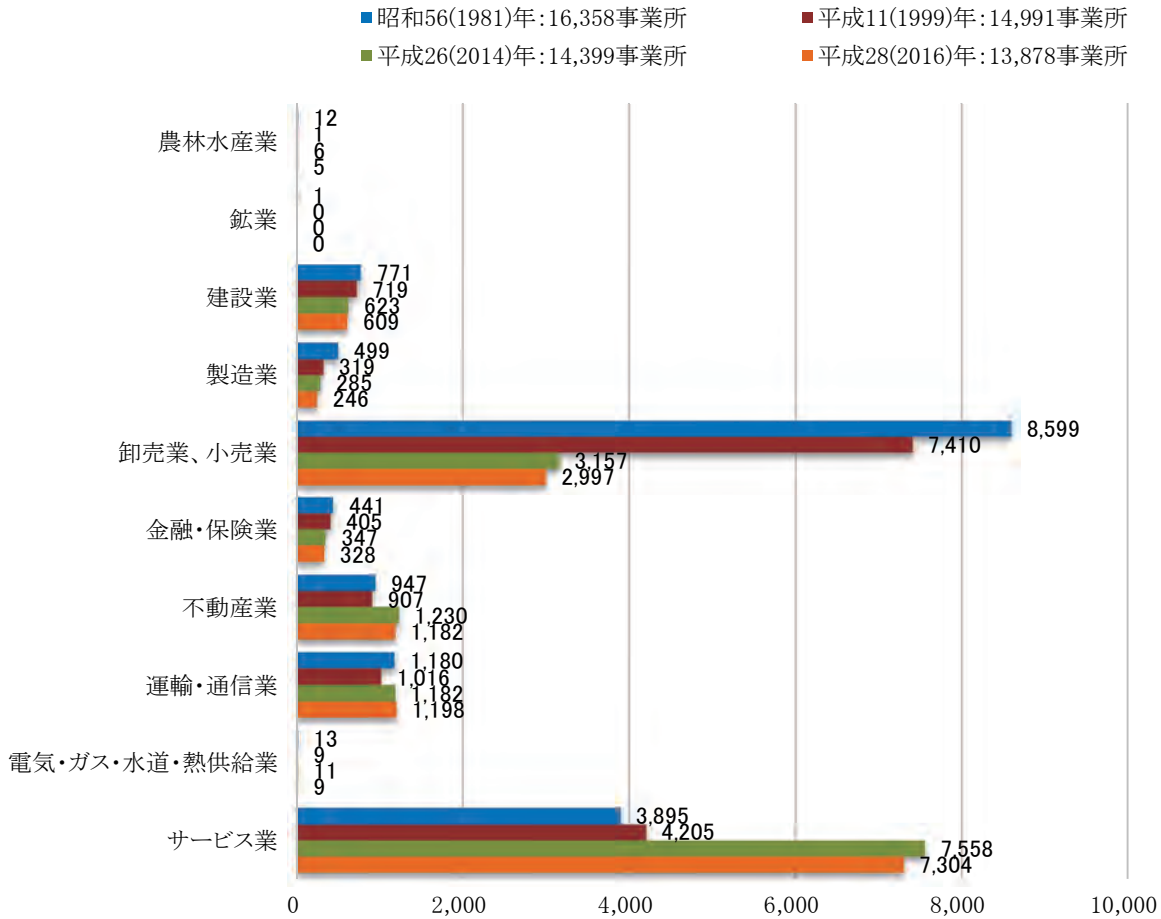


出典：(図 1-30・図 1-31) 平成 28 (2016) 年経済センサス活動調査を基に作成

②主な産業

産業別事業所数は、昭和56（1981）年から平成28（2016）年まで「卸売業、小売業」及び「サービス業」が多くを占めています。

図 1-32 産業別事業所数の変化（中区）



出典：平成28（2016）年経済センサス活動調査、平成26（2014）年経済センサス基礎調査、（昭和56（1981）年、平成11（1999）年）事業所・企業統計調査

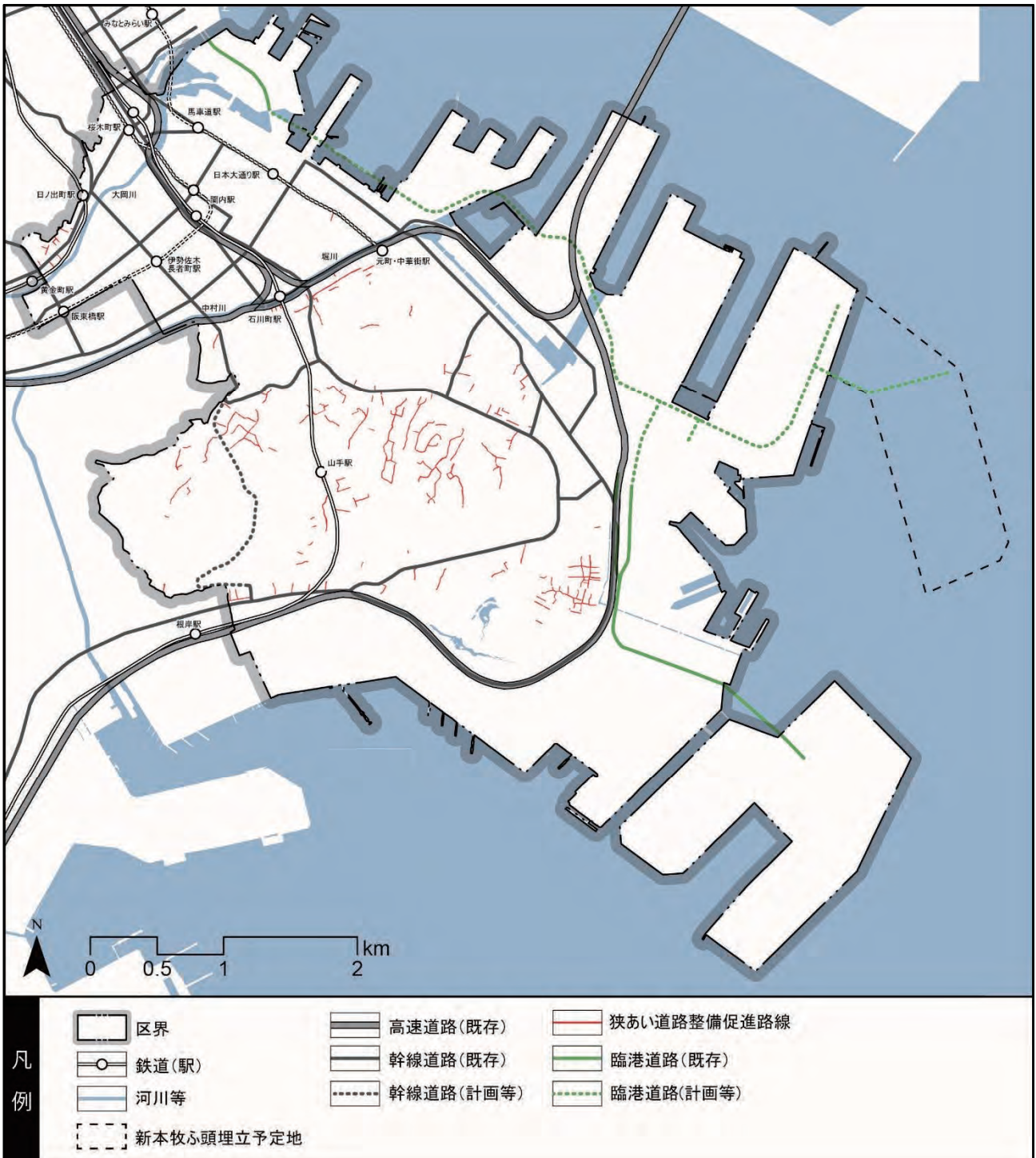
*昭和56（1981）年、平成11（1999）年は「卸売業、小売業」に飲食店を含みます。平成26（2014）年、平成28（2016）年は「サービス業」に飲食店を含みます。事務所・企業統計調査と経済センサス基礎調査の違いによる変化が含まれるため、差数が全て増加・減少を示すものではありません。

(6) 道路・交通

①道路

中区の都市計画道路の総延長は41.15キロメートル、このうち都市計画道路の未整備区間は横浜駅根岸線の一部のみであり、整備率は93.7パーセント（平成31（2019）年3月31日現在）と高い割合になっています。一方、幅員4メートル未満で拡幅整備を促進する必要がある狭あい道路は、丘陵地に多く位置しています。

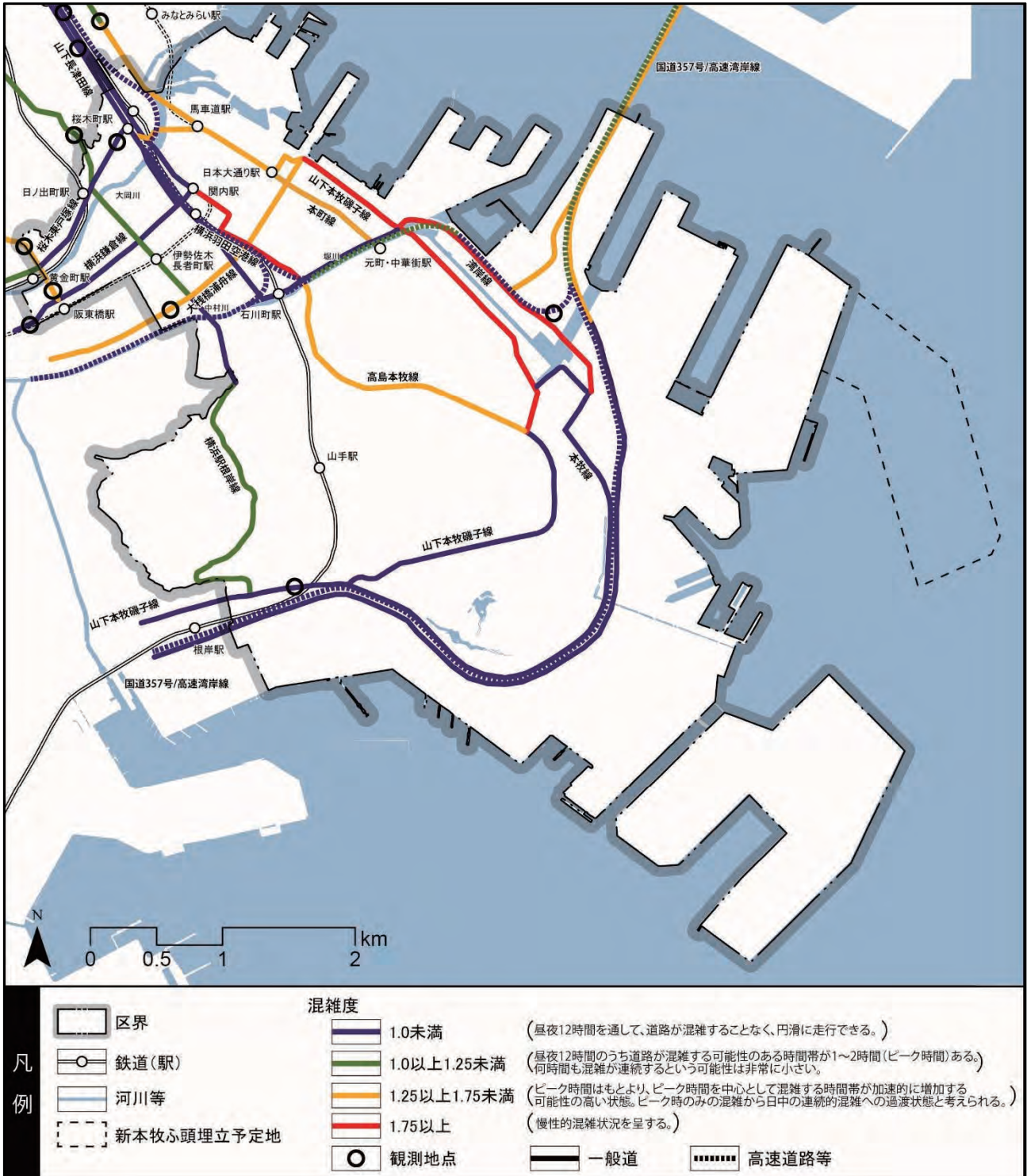
図1-33 主要な幹線道路及び狭あい道路整備促進路線分布図



出典：横浜市道路局資料（都市計画道路の優先整備路線/平成28（2016）年3月）、横浜港港湾計画（令和元（2019）年12月現在）、横浜市建築局資料（狭あい道路整備促進路線/平成29（2017）年3月現在）を基に作成

平成 27 (2015) 年度全国道路・街路交通情勢調査 (道路交通センサス) によると、中区の道路の混雑度は、山下本牧磯子線の一部の区間等が 1.75 以上と、慢性的に混雑していることが推定されます。また、高島本牧線の一部の区間等が 1.25 以上 1.75 未満となっています。そのほかの道路では、円滑な走行またはピーク時のみの混雑となっています。

図 1-34 主な道路の混雑度

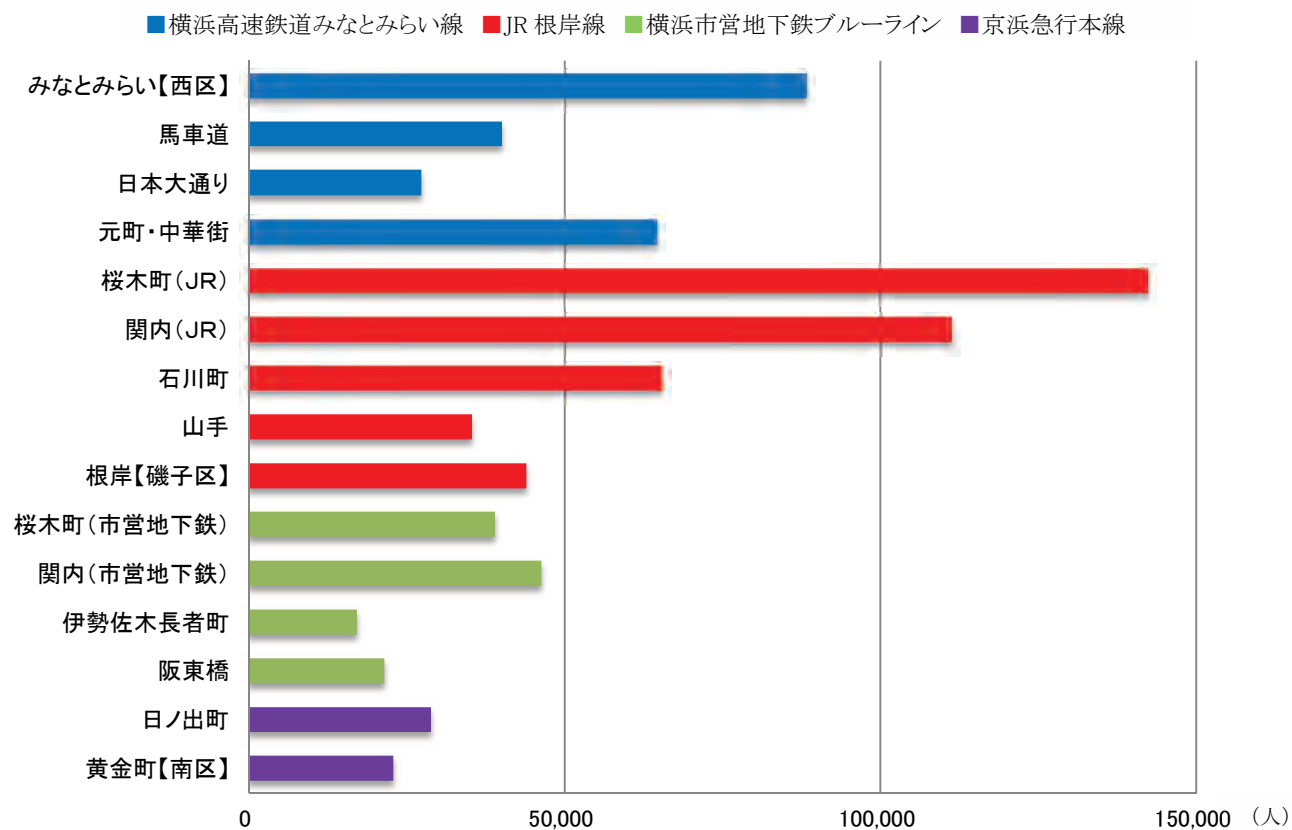


出典：平成 27 (2015) 年度全国道路・街路交通情勢調査 (道路交通センサス) を基に作成

②鉄道

中区内には、横浜高速鉄道みなとみらい線、JR根岸線、横浜市営地下鉄ブルーライン及び京浜急行本線の4つの鉄道路線が通っており、12の鉄道駅があります。各駅の一日平均乗降客数から、業務・商業施設が多く集まる桜木町や関内・関外周辺への鉄道利用者が多いことが分かります。

図 1-35 鉄道駅ごとの一日平均乗降客数（平成 30（2018）年度）



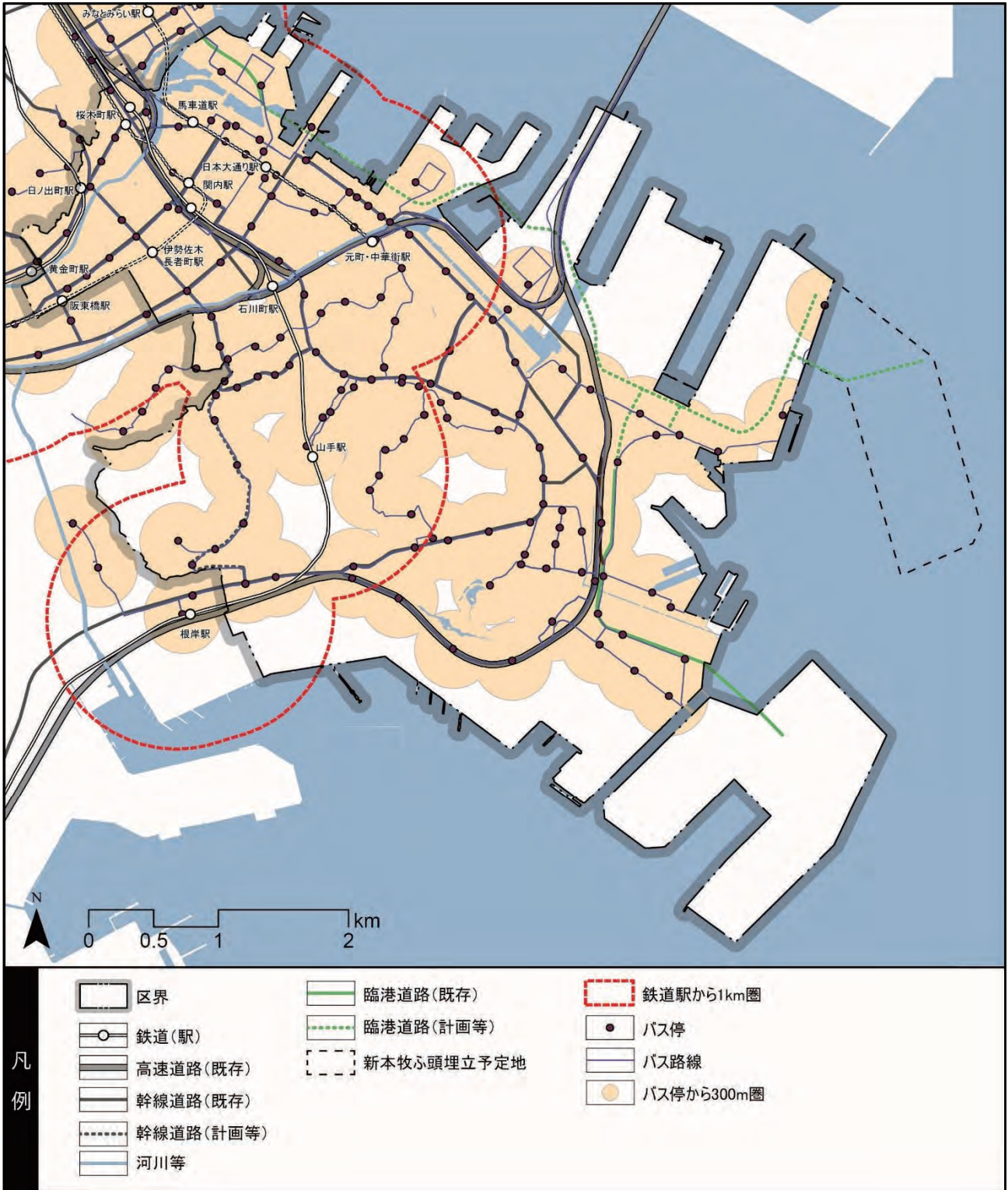
出典：横浜市統計書 市営地下鉄及び鉄道、軌道駅別利用人員（平成 30（2018）年度）

* JR 根岸線は乗車人数のみ発表されていることから、乗車人数を2倍した人数を一日平均乗降客数としました

③バス

中区のうち関内・関外などでは、鉄道網だけでなく、バス路線網も充実しています。また、鉄道駅から1キロメートル圏の外にある地域でも、バス路線が広範囲に整備されています。

図 1-36 鉄道駅から1キロメートル圏及びバス停から300メートル圏



出典：国土交通省 国土数値情報（バスルート）第2.0版（平成23（2011）年度）、国土数値情報（バス停留所）第1.0版（平成22（2010）年度）

(7) 都市環境

①水辺

大岡川には、大岡川桜栈橋及び横浜日ノ出栈橋の2つの栈橋が整備されており、イベント時などに川に親しむ場として活用されています。内港地区の静穏な水域では、多様な観光船等が行き交っているだけでなく、シーカヤックやSUPなどの海洋性レクリエーションの場としても活用されています。

大岡川桜栈橋



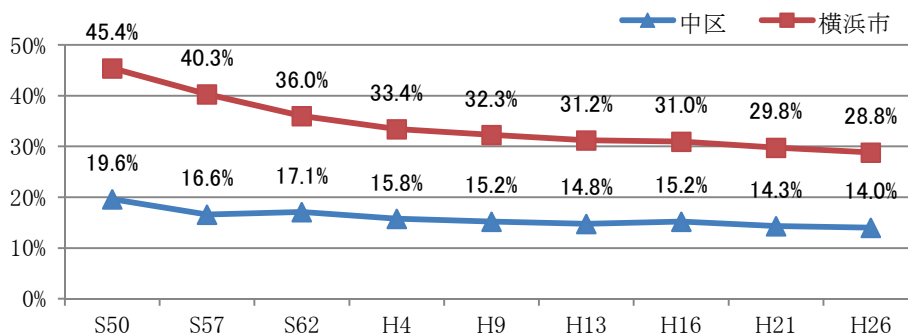
みなとみらいとシーカヤック



②緑被率

中区の緑被率は、昭和 50 (1975) 年は 19.6 パーセントと 2 割近くありましたが、その後は緩やかに減少を続けており、平成 26 (2014) 年には 14.0 パーセントとなっています。中区には市街化調整区域がなく全域が人口集中地区であることなどから、横浜市全体の緑被率と比較すると緑被率が低くなっています。

図 1-37 緑被率の推移 (中区・横浜市)



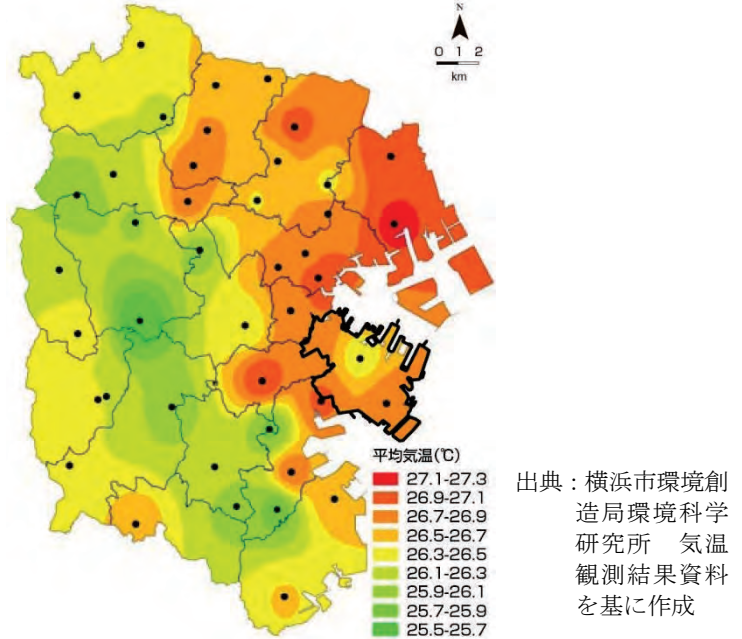
出典：横浜市統計書 行政区別緑被率を基に作成

* 緑被率は、調査年度によって調査手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。

③ヒートアイランド

緑被率の減少や都市化に伴う地表面の人工化などにより、都市部で平均気温が上昇するヒートアイランド現象が起きている。7、8月の中区の平均気温は市内の西部に比べて高く、熱中症など健康への影響が懸念されています。

図 1-38 令和元（2019）年7～8月の平均気温分布

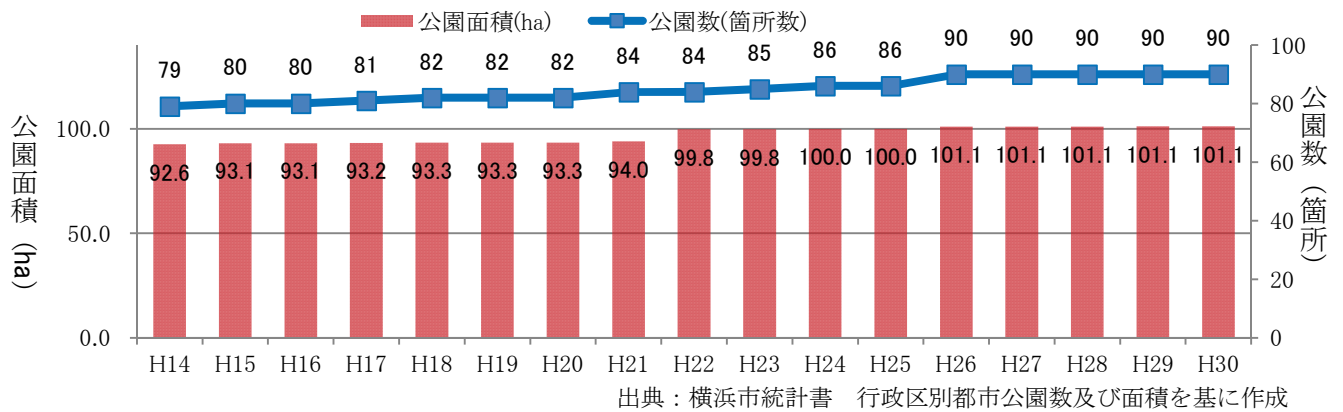


④公園・緑地

中区の都市公園数は平成 30（2018）年末で 90 箇所、合計面積は 101.1 ヘクタールで、平成 14（2002）年から少しずつ増加を続けていましたが、直近の5年間は横ばいとなっています。

主として街区に居住する者の利用に供することを目的とする「街区公園」は 72 箇所、面積が 1,000 平方メートル以上の公園は、52 箇所となっています。また、横浜公園、山下公園、港の見える丘公園など特徴のある公園、新港パーク、赤レンガパークなどの水際の港湾緑地及び日本大通り、山下公園通りなどの風格のある街路樹が整備され、市内外から多くの人を訪れています。

図 1-39 都市公園数、面積の推移（中区）



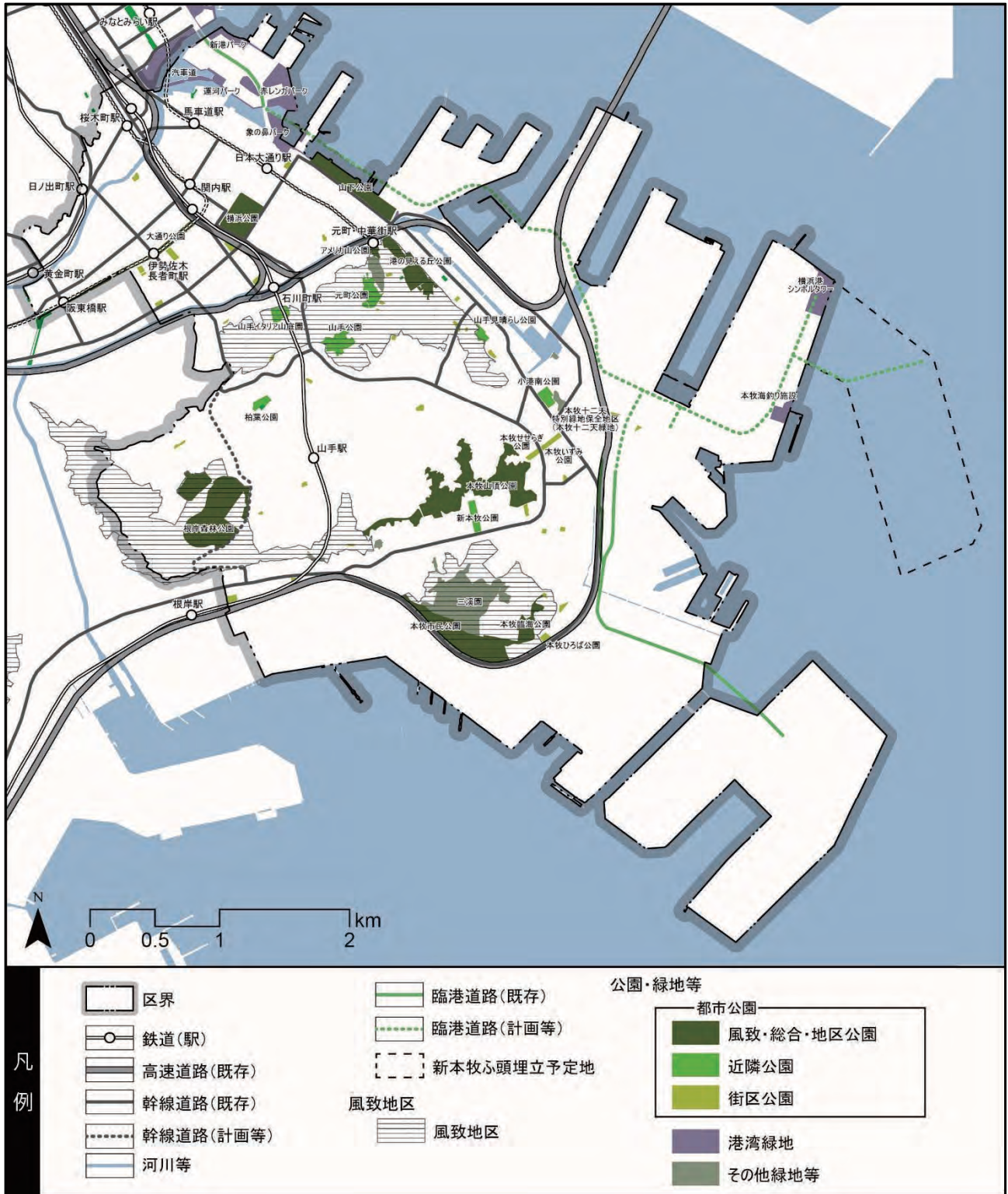
山下公園



北仲通北第一公園



図 1-40 1,000 平方メートル以上の都市公園及び港湾緑地等の分布



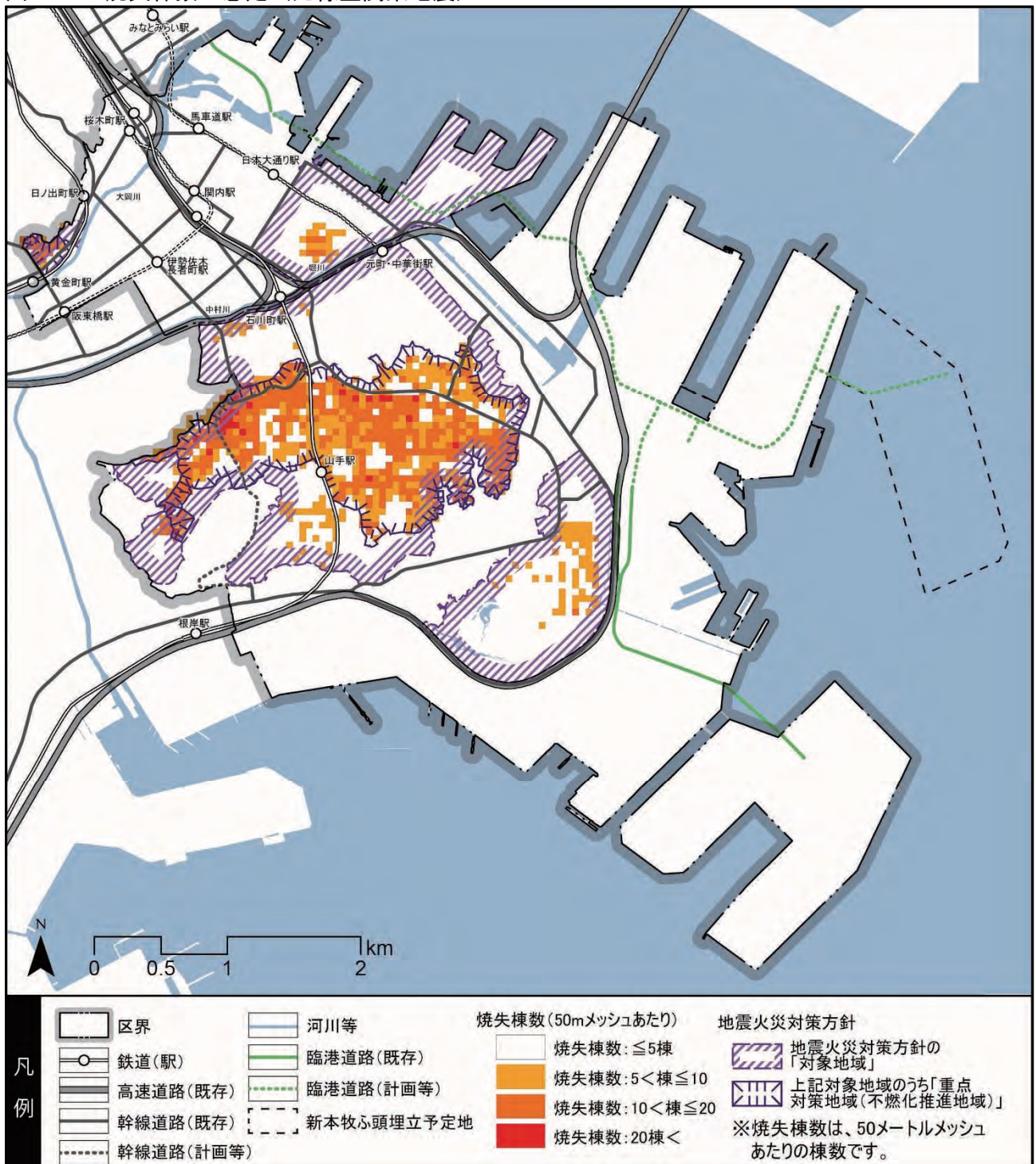
出典：平成 25（2013）年度都市計画基礎調査及び横浜市公園緑地配置図（平成 29（2017）年 7 月 1 日）を基に作成

(8) 防災

①焼失棟数の想定

最大規模の火災被害を生じる地震として、本市は「横浜市地震被害想定」において元禄型関東地震を想定しています。黄金町駅北側及び根岸台地では、木造住宅が密集した地域を中心に50メートルメッシュあたり5棟以上の焼失が想定されている地域が広がっており、「横浜市地震防災戦略における地震火災対策方針」(以下「地震火災対策方針」という。)における重点対策地域(不燃化推進地域)に指定されています。焼失棟数が多い場所では、50メートルメッシュあたり20棟を超えることが想定されています。

図1-41 焼失棟数の想定(元禄型関東地震)

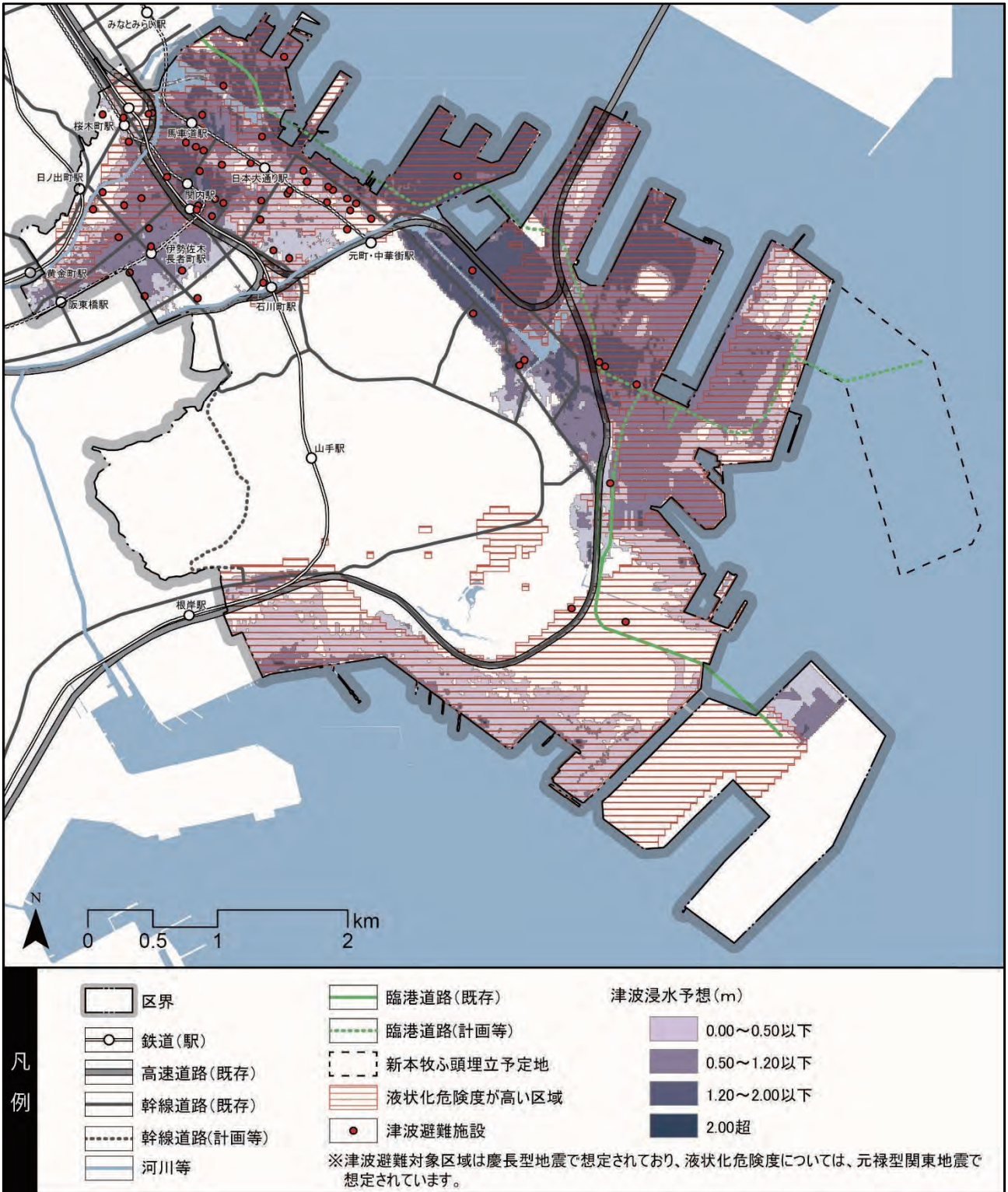


出典：横浜市総務局資料(わいわい防災マップデータ)を基に作成

②津波の想定

最大規模の津波を生じる地震として神奈川県が想定した慶長型地震の津波による浸水予測では、臨海部、本牧、根岸、新山下などの平地部の一部及び関内・関外の大部分の浸水が想定されています。浸水予想区域やその周辺には、公共施設、ホテル、立体駐車場、集合住宅などのうち、横浜市が指定した公共施設の津波避難施設（22箇所（令和元（2019）年7月時点））及び横浜市と協定を締結した民間の津波避難施設（37箇所（令和元（2019）年7月時点））があります。

図 1-42 津波浸水予想区域・液状化マップ

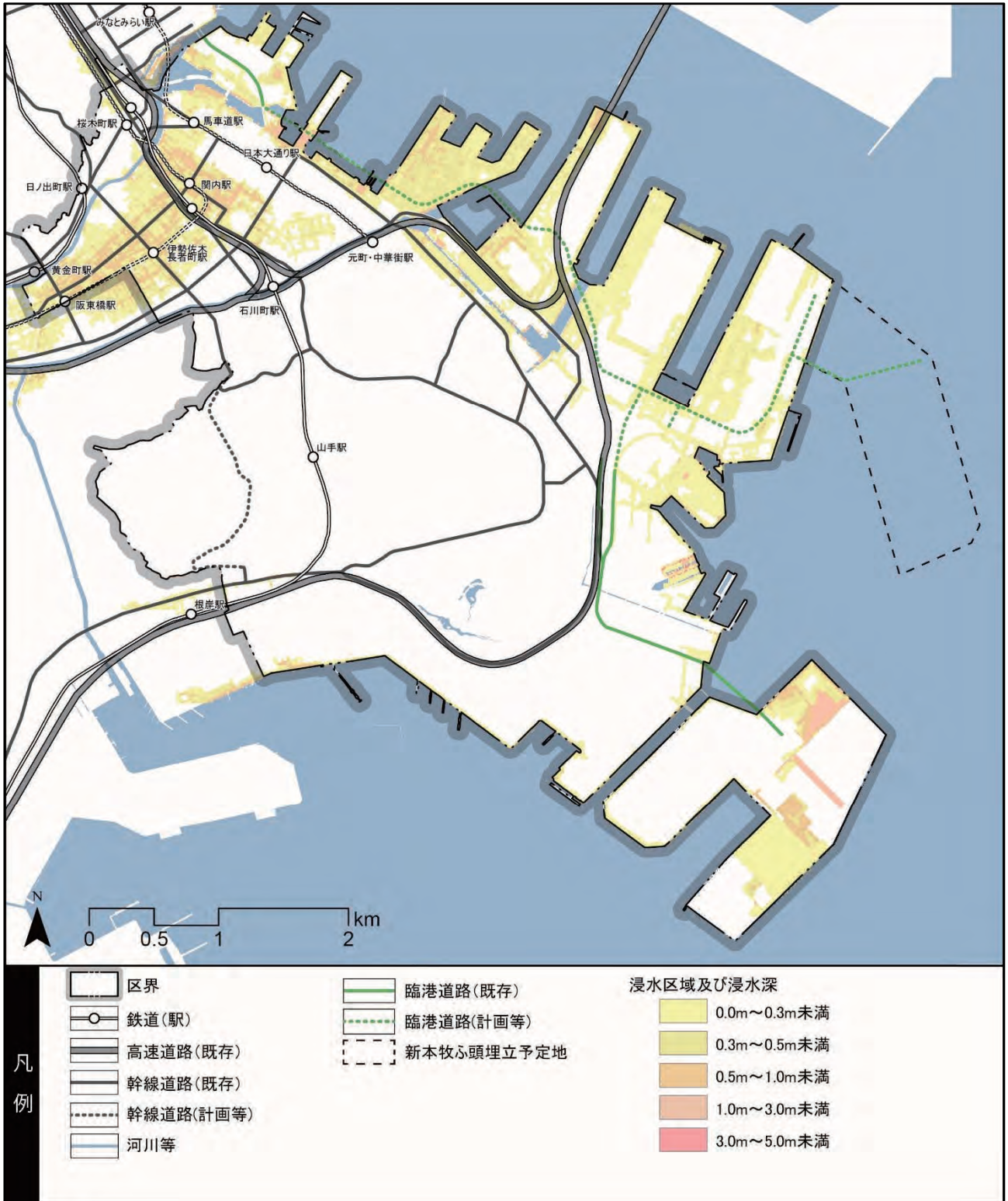


出典：横浜市総務局資料（わいわい防災マップデータ）を基に作成

③高潮の想定

高潮は、台風や発達した低気圧によって、海岸付近で海面が異常に高くなる現象です。平成 27 (2015) 年に改正された水防法の規定をもとに、平成 31 (2019) 年 4 月に神奈川県が想定し得る最大規模の高潮による浸水被害について想定しており、大岡川、中村川及び堀川に挟まれた区域及び港湾エリアにおいて浸水が想定され、特に関内駅と阪東橋駅の間では、部分的に 3 メートルから 5 メートルの浸水が想定されています。

図 1-43 高潮浸水想定区域

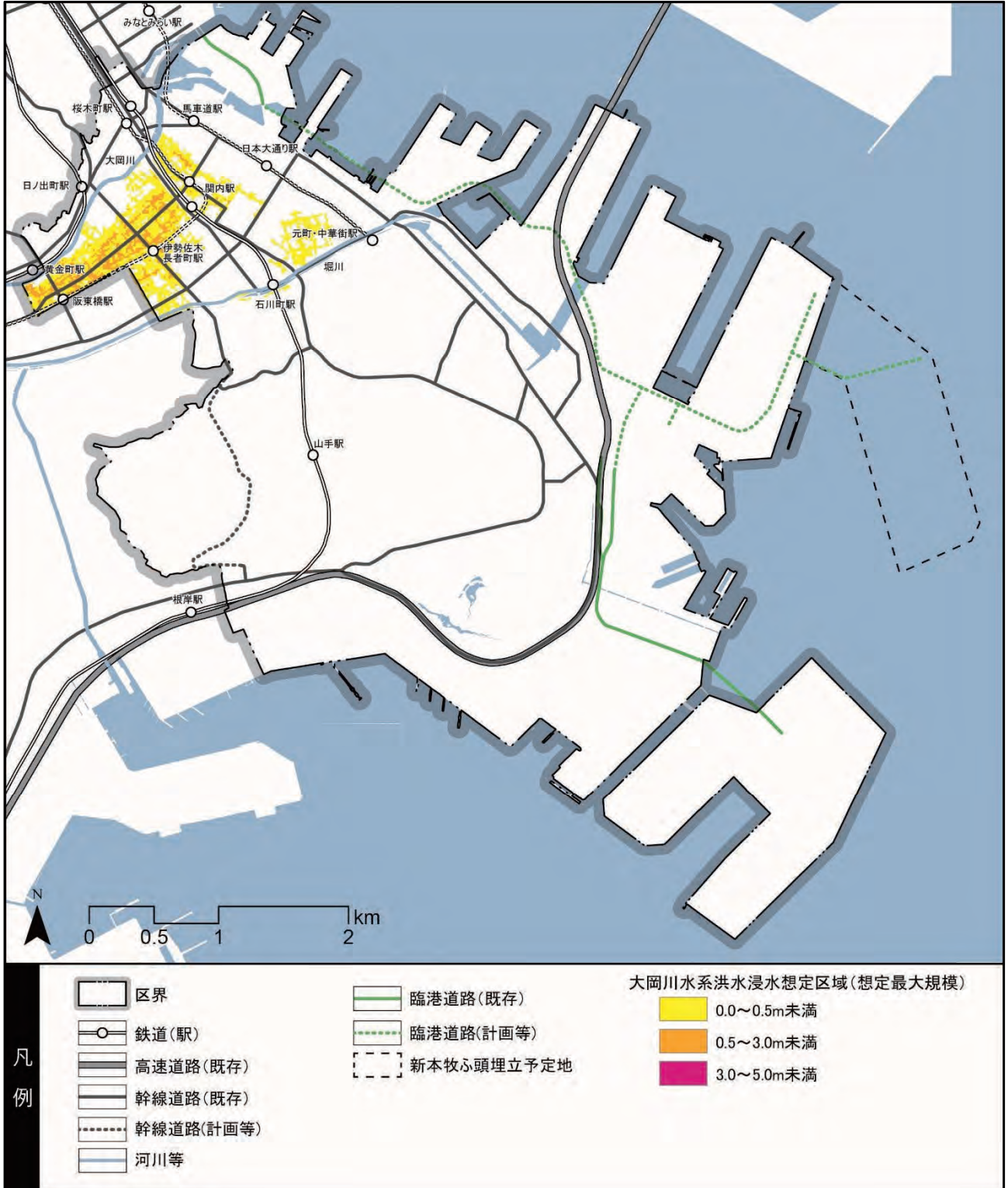


出典：神奈川県資料（東京湾沿岸高潮浸水想定区域図／平成 31 (2019) 年 4 月時点）を基に作成

④洪水の想定

想定し得る最大規模の大雨が降った場合、大岡川水系（大岡川、中村川及び堀川）の浸水想定では、大岡川、中村川及び堀川に挟まれた区域等で浸水が想定され、特に関内駅と阪東橋駅の間では、0.5メートルから3.0メートル未満の浸水が想定されています。

図 1-44 大岡川水系洪水浸水想定区域図（想定最大規模）

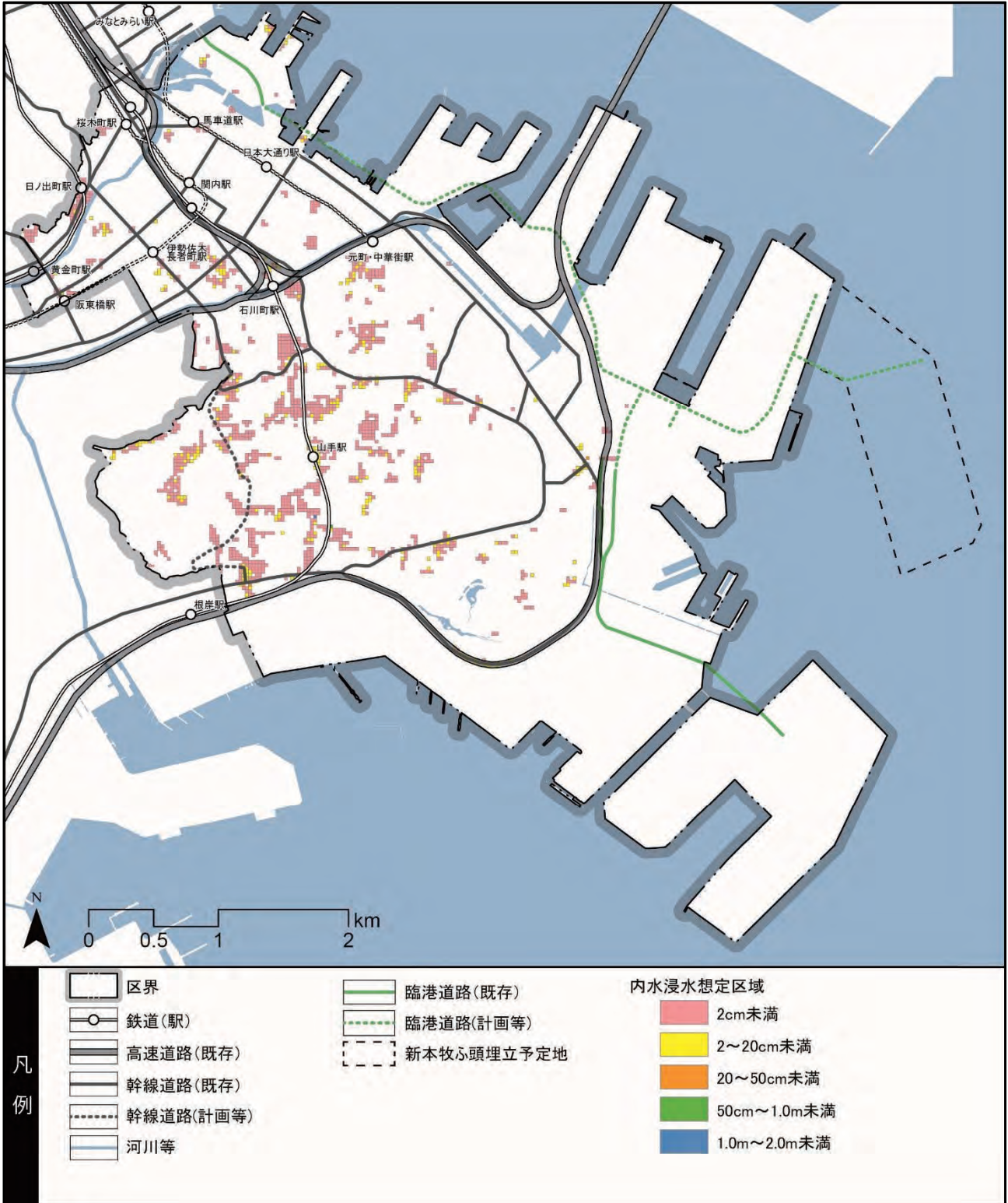


出典：神奈川県資料（大岡川水系洪水浸水想定区域図／平成 30（2018）年 3 月時点）を基に作成

⑤内水の想定

横浜市で近年大きな被害が発生した雨（1時間に76.5mm）が全市域に降った場合に、下水道や水路に起因した浸水が発生する区域を想定しています。

図 1-45 内水浸水想定区域

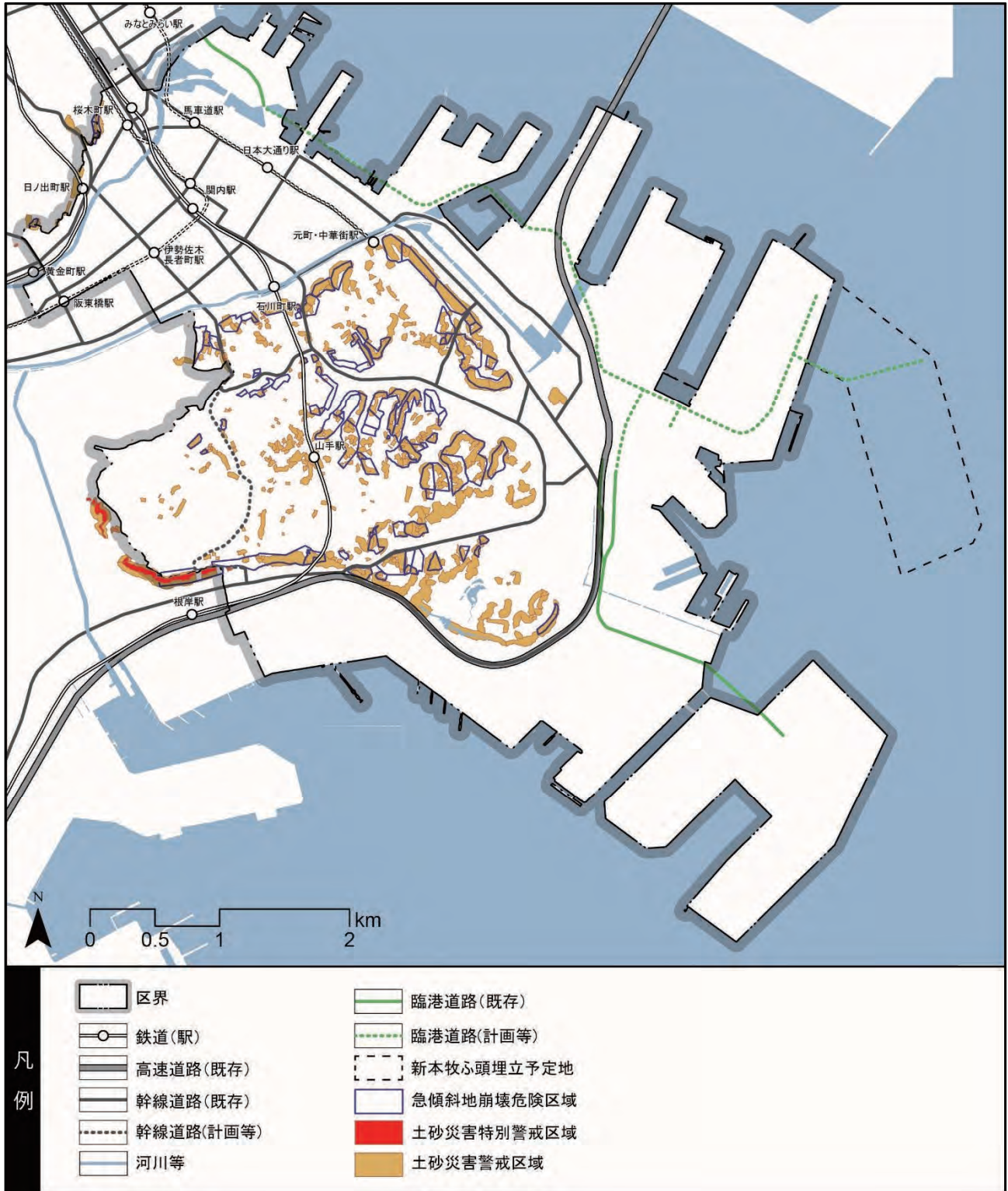


出典：横浜市環境創造局資料（内水ハザードマップデータ）を基に作成

⑥土砂災害の想定

平成30(2018)年9月11日時点で、中区の丘陵地の斜面において土砂災害警戒区域が130区域指定されています。そのうち南区及び磯子区との区境付近で土砂災害特別警戒区域が2区域指定されています。また、71箇所が急傾斜地崩壊危険区域に指定されています。

図1-46 急傾斜地崩壊危険区域・土砂災害警戒区域



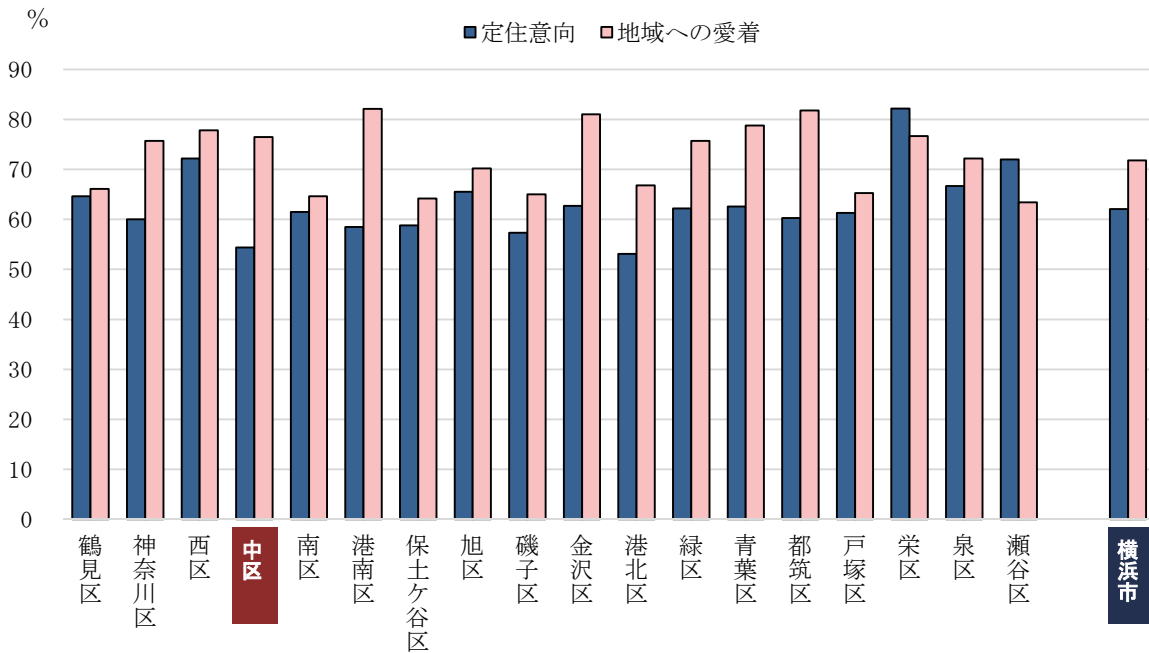
出典：横浜市建築局資料（土砂災害警戒区域等・急傾斜地崩壊危険区域）を基に作成

(9) 区の特徴・魅力

①地域への愛着

平成30(2018)年度の横浜市市民意識調査によると、「お住まいの区に対して」の愛着度は、76.5パーセントで、18区の中で7番目に高くなっています。一方、定住意向については、54.4パーセントで、2番目に低くなっています。

図1-47 定住意向及び地域への愛着度(区別)(平成30(2018)年度)



出典：平成30(2018)年度横浜市市民意識調査を基に作成

②市政への要望

平成30(2018)年度の横浜市市民意識調査によると、市政への要望は、「防犯対策」が1位となっています。また、市全体で1位となっている「地震などの災害対策」が中区では2位となっています。

表1-2 市政への要望(平成30(2018)年度)

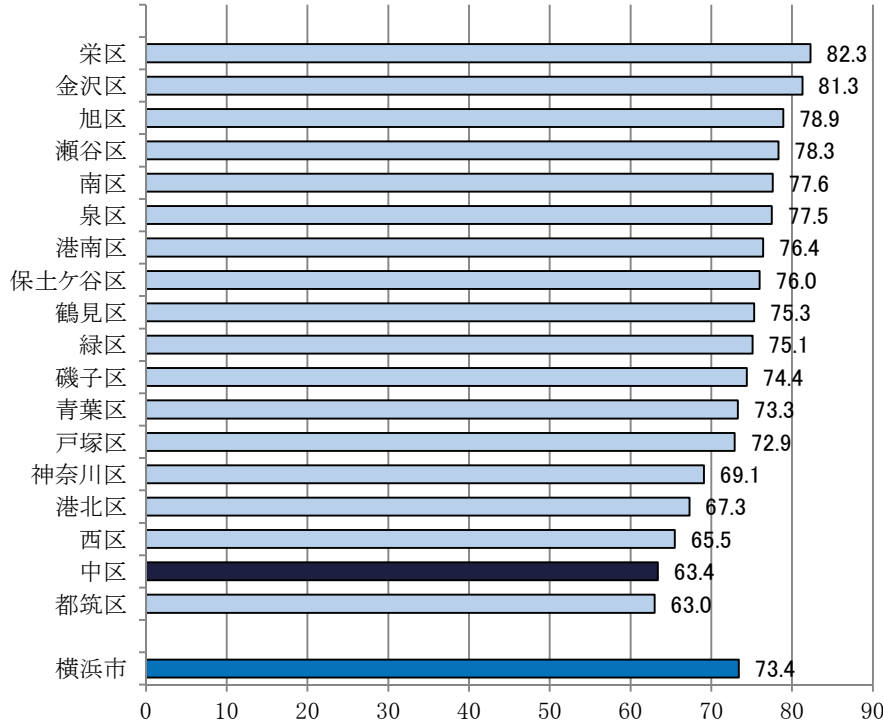
	中 区	市全体
1位	防犯対策 (45.6%)	地震などの災害対策 (30.6%)
2位	地震などの災害対策 (36.8%)	防犯対策 (26.5%)
3位	高齢者福祉 (32.4%)	高齢者福祉 (26.2%)
4位	高齢者や障がい者が移動しやすい街づくり (30.9%)	病院や救急医療など地域医療 (25.6%)
5位	商店街の振興 (29.4%)	通勤・通学・買い物道路や歩道の整備 (24.7%)

出典：平成30(2018)年度横浜市市民意識調査を基に作成

③自治会町内会加入率

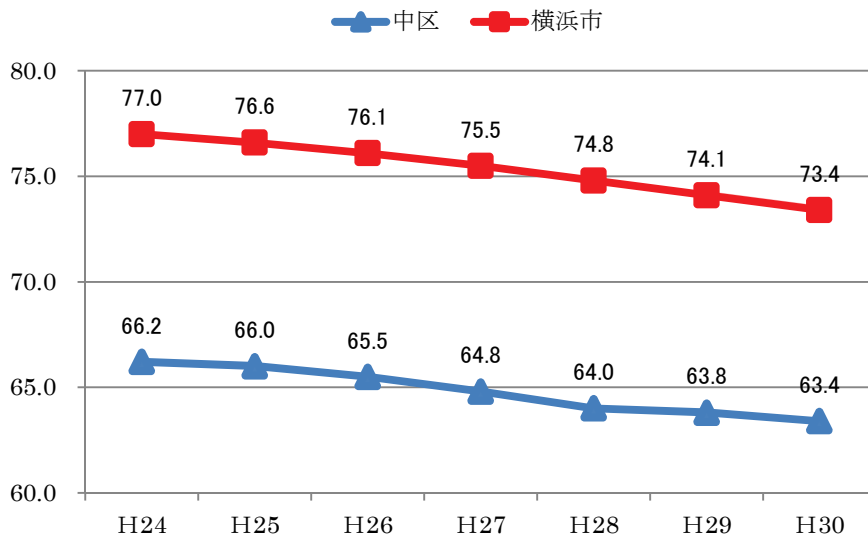
平成30(2018)年4月1日の自治会町内会加入率を見ると、約63パーセントと18区中2番目に低く、市全体と同様に減少傾向にあります。

図1-48 自治会町内会加入率(区別)



出典：横浜市市民局資料(平成30(2018)年)を基に作成

図1-49 自治会町内会加入率の推移(中区・横浜市)(各年4月1日)

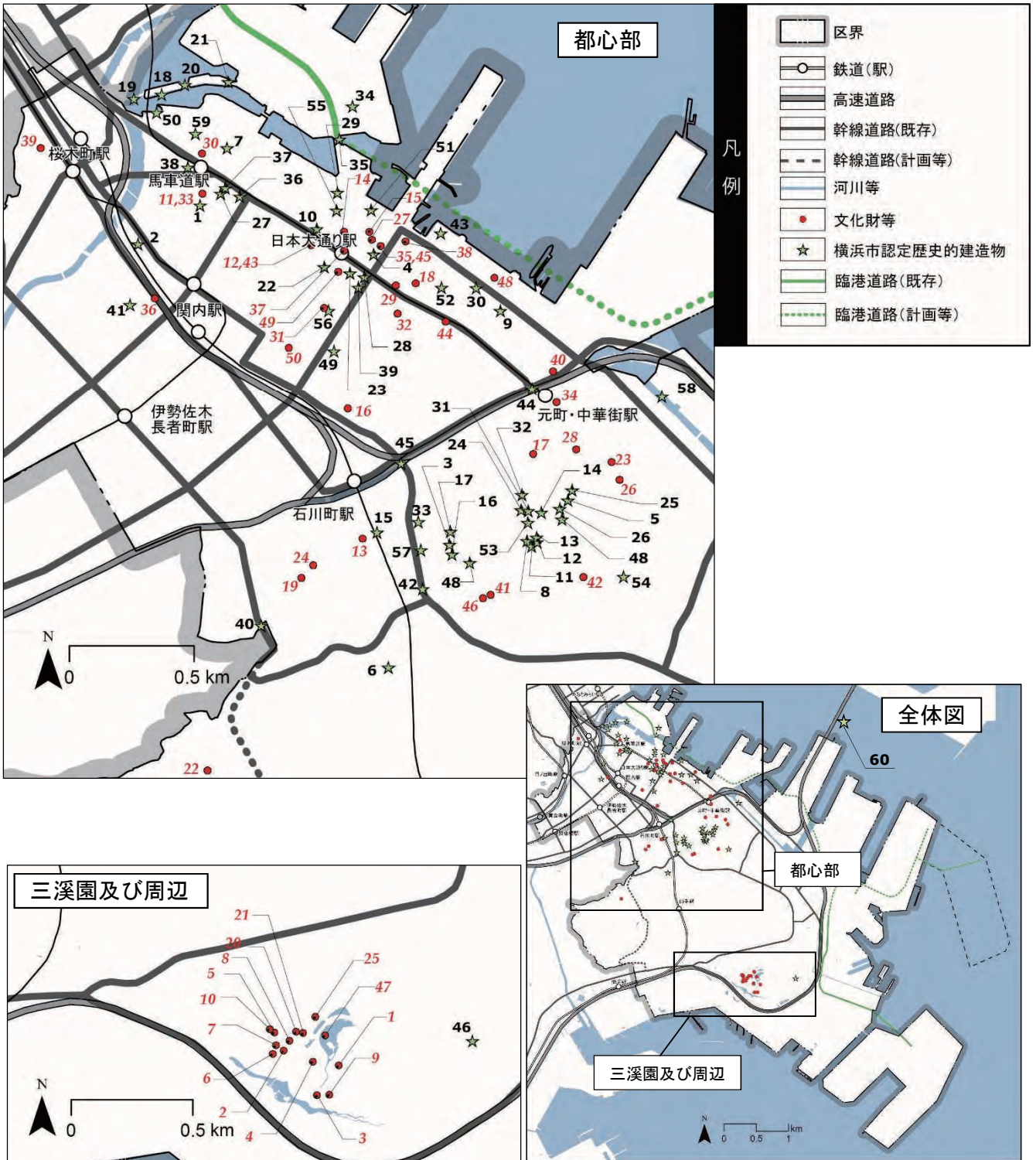


出典：横浜市市民局資料(平成24(2012)年～平成30(2018)年)を基に作成

④歴史的・文化的資源

開港以来の歴史的・文化的資源が数多く存在することが中区の魅力の一つとなっています。文化財及び横浜市認定歴史的建造物として、横浜市開港記念会館や赤レンガ倉庫などの建造物、三溪園をはじめとする史跡等が指定されています。

図 1-50 文化財、横浜市認定歴史的建造物の分布



出典:国・神奈川県および横浜市指定・登録文化財目録(平成30(2018)年)、歴史を生かしたまちづくり 横浜市認定歴史的建造物一覧(令和元(2019)年)を基に作成

表 1-3 文化財等（中区）

番号	分類	名称	番号	分類	名称		
1	国指定重要文化財	旧燈明寺本堂	26	市指定有形文化財	山手 111 番館(旧ラフィン邸)		
2		旧天瑞寺寿塔覆堂	27		横浜開港資料館旧館(旧横浜英国総領事館)及び旧門番所		
3		旧東慶寺仏殿	28		横浜地方気象台庁舎		
4		旧燈明寺三重塔	29		旧露垂銀行横浜支店		
5		月華殿	30		旧横浜生糸検査所附属倉庫事務所		
6		春草廬	31		旧日本綿花横浜支店事務所棟		
7		聴秋閣	32		市登録有形文化財	旧居留地 91 番地塀	
8		臨春閣	33		国指定史跡名勝天然記念物	旧横浜正金銀行本店	
9		旧矢籠原家住宅	34		市指定史跡名勝天然記念物	元町貝塚	
10		天授院	35			玉楠(日米和親条約締結の地に残るタブノキ)	
11		旧横浜正金銀行本店本館	36			吉田橋関門跡	
12		横浜市開港記念会館	37			神奈川運上所跡	
13		旧内田家住宅	38			英一番館跡	
14		神奈川県庁本庁舎	39		市登録地域史跡名勝天然記念物	日本最初のガス会社跡	
15		国登録有形文化財	旧横浜居留地煉瓦造下水道マンホール		40		へボン邸跡
16			市立港中学門柱(旧花園橋親柱)		41		日本最初の洋式公園(山手公園)
17			ジェラール水屋敷地下貯水槽		42		ビール製造発祥の地(ビール醸造所跡)
18		県指定重要文化財	旧横浜居留地 48 番館		43		横浜町会所跡
19			横浜共立学園本校舎		44		横浜天主堂跡
20			白雲邸		45		日米和親条約締結の地
21		市指定有形文化財	御門		46	国指定史跡名勝天然記念物	山手公園
22			地藏王廟		47		三溪園
23			横浜市イギリス館		48		山下公園
24			山手 214 番館		49	国登録記念物	日本大通り
25			旧原家住宅		50		横浜公園

出典：国・神奈川県および横浜市指定・登録文化財目録（平成 30（2018）年）を基に作成

表 1-4 横浜市認定歴史的建造物（中区）

番号	名称	番号	名称
1	損保ジャパン日本興亜横浜馬車道ビル(旧川崎銀行横浜支店)	31	ベーリック・ホール
2	横浜指路教会	32	山手 76 番館
3	カトリック山手教会聖堂	33	山手隧道
4	横浜海岸教会	34	赤レンガ倉庫
5	横浜山手聖公会	35	新港橋梁
6	岩田健夫邸	36	旧東京三菱銀行横浜中央支店
7	横浜第2合同庁舎	37	旧富士銀行横浜支店(元安田銀行横浜支店)
8	石橋邸	38	旧横浜銀行本店別館(元第一銀行横浜支店)
9	ホテルニューグランド本館	39	旧居留地消防隊地下貯水槽
10	綜通横浜ビル(旧本町旭ビル)	40	打越橋
11	松原邸	41	旧横浜松坂屋西館
12	宇田川邸	42	桜道橋
13	BEATTY 邸	43	インド水塔
14	エリスマン邸	44	谷戸橋
15	ブラフ 18 番館	45	西之橋
16	カトリック横浜司教館別館	46	旧バーナード邸
17	カトリック横浜司教館(旧相馬永胤邸)	47	山手 89-8 番館
18	旧臨港線護岸	48	フェリス女学院 10 号館(旧ライジングサン石油会社社宅)
19	港一号橋梁	49	ストロングビル
20	港二号橋梁	50	旧灯台寮護岸
21	港三号橋梁(旧大岡川橋梁)	51	横浜税関遺構：鉄軌道及び転車台
22	横浜情報文化センター(旧横浜商工奨励館)	52	インペリアルビル
23	横浜地方・簡易裁判所	53	フェリス女学院6号館別館
24	岡田邸	54	河合邸
25	山手資料館	55	旧神奈川県産業組合館
26	山手 234 番館	56	旧神奈川県労働基準局(元日本綿花横浜支店倉庫)
27	馬車道大津ビル(旧東京海上火災保険ビル)	57	山手 26 番館
28	旧横浜市外電話局	58	霞橋(旧江ヶ崎跨線橋)
29	横浜税関本関庁舎	59	旧横浜生糸検査所附属生糸絹物専用B号倉庫及びC号倉庫
30	旧英国7番館(戸田平和記念館)	60	旧横浜外防波堤南灯台

出典：歴史を生かしたまちづくり 横浜市認定歴史的建造物一覧（令和元（2019）年）を基に作成

⑤文化芸術創造都市・横浜の取組

横浜市では、文化芸術の創造性を生かし、「文化芸術振興」や「経済振興」といったソフト施策と「まちづくり」などのハード施策を一体的に取り組むことを目指した文化芸術創造都市施策を展開してきました。

中区では、民間企業・NPOとの協働で運営している YCC ヨコハマ創造都市センター、象の鼻テラス、初黄・日ノ出町地区、THE BAYS 及び BankART1929 (BankART Station、BankART SILK、BankART Home) が「創造限界拠点」とされ、アーティスト、クリエイターの集積、創造性を生かしたまちづくりや、ビジネスの創出などの取組が行われています。

YCC ヨコハマ創造都市センター



象の鼻テラス



Photo:DAICI ANO

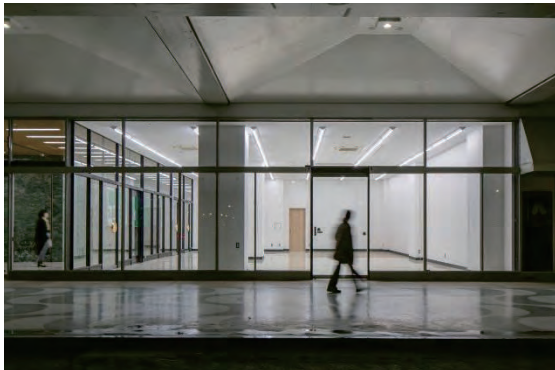
初黄・日ノ出町地区



THE BAYS



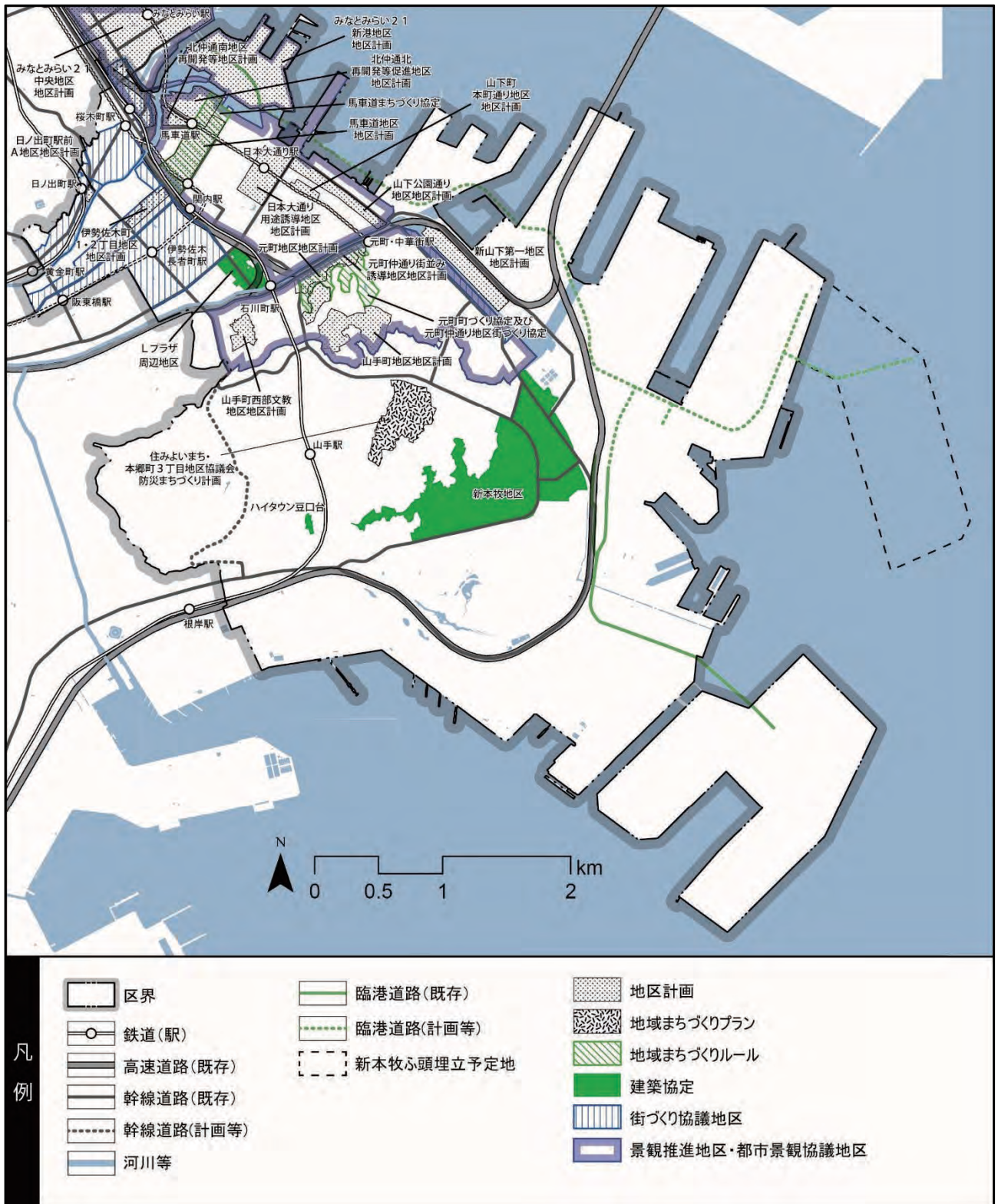
BankART1929 (BankART SILK)



⑥地区計画、建築協定などの活用

中区では、地域固有の街並みや景観などの魅力を維持・向上するため、地区計画、建築協定、地域まちづくりプラン、地域まちづくりルール、街づくり協議地区、都市景観協議地区など、地域と行政が協働してまちづくりに取り組んでいる地域が多いことが大きな特徴です。

図 1-51 地区計画区域、建築協定区域等



出典：横浜市都市整備局資料（令和元（2019）年）を基に作成

⑦観光入込客数

横浜市の地区別観光入込客数（日帰り客）の推移を見ると、一部が中区に含まれるみなとみらい・桜木町が最も多く、増加傾向にあります。

また、地区別観光入込客数（宿泊客）の推移を見ると、山下・関内・伊勢佐木町は、みなとみらい・桜木町に次ぐ実績を示しており、増加傾向にあります。

横浜市全体の観光入込客数の推移を見ると、平成14（2002）年度から平成30（2018）年度で約4割増えています。

図 1-52 地区別観光入込客数（日帰り客）の推移

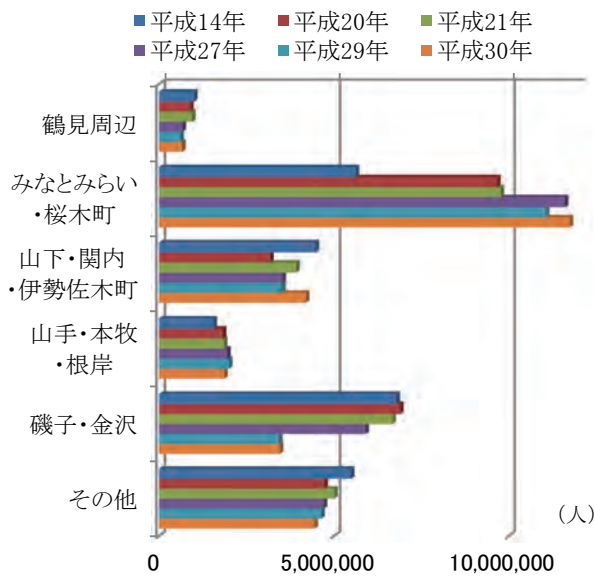
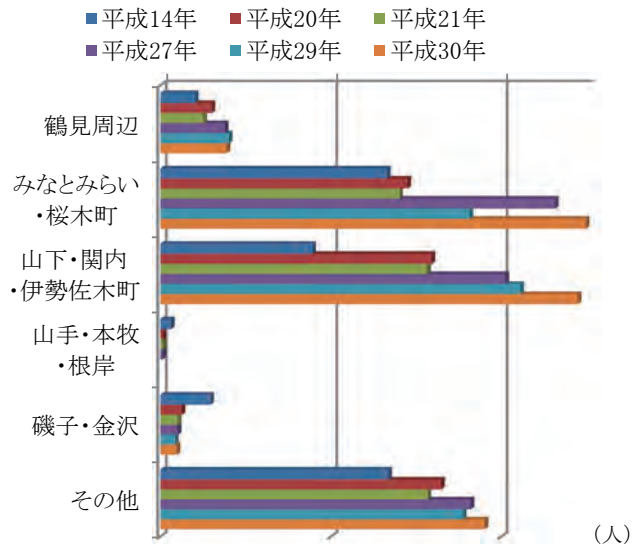
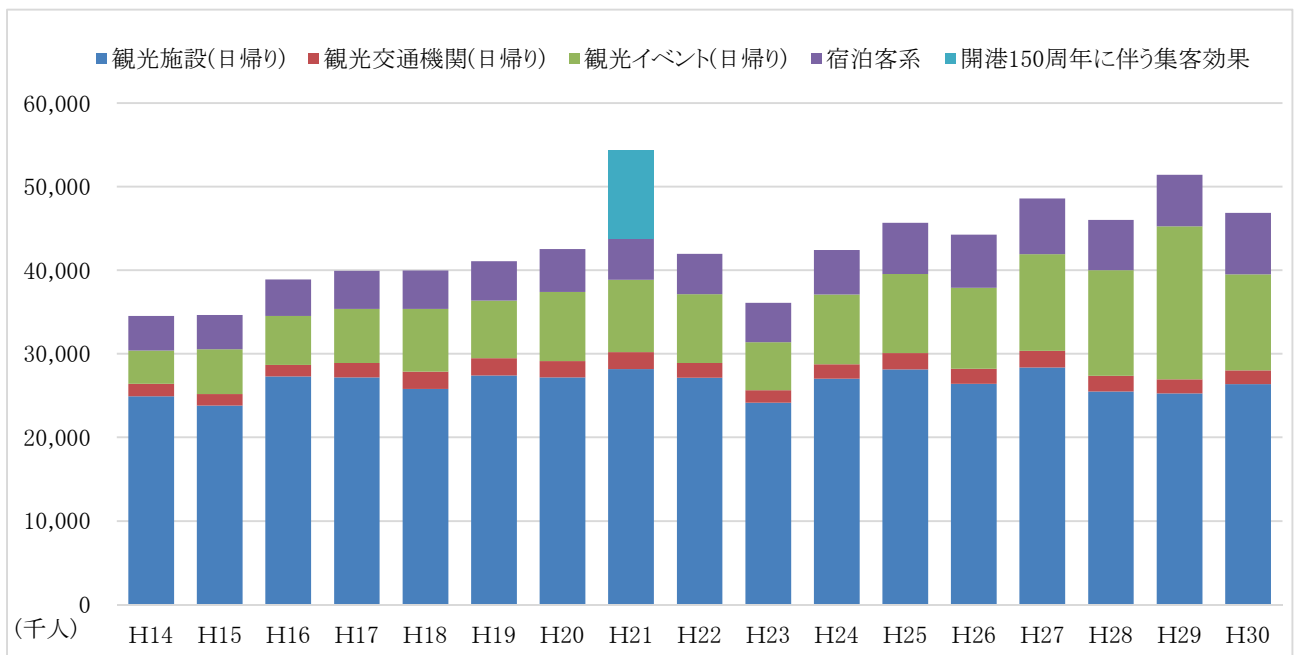


図 1-53 地区別観光入込客数（宿泊客）の推移



出典：横浜市文化観光局記者発表資料（平成14（2002）年～平成30（2018）年）を基に作成

図 1-54 観光入込客数の推移（横浜市）



出典：横浜市文化観光局記者発表資料（平成14（2002）年～平成30（2018）年）を基に作成

(10) 港湾計画

中区の臨海部は横浜港の一部として様々な機能を有しています。横浜港では計画的に開発・利用・管理などを行うために、「横浜港港湾計画（平成26（2014）年11月改訂）」で以下のとおり方針や港湾空間のゾーニングを示しています。

① 港湾計画の方針

横浜港は「国際競争力のある港」、「市民が集い、憩う港」及び「安全・安心で環境にやさしい港」を3つの柱とし、横浜経済の活性化と市民生活を豊かにする総合港湾づくりを目指していきます。

1 国際競争力のある港

- ・公共ふ頭計画…我が国を代表する国際貿易港として、市民生活や日本経済を支えていきます
- ・臨港交通施設計画…港と広域道路ネットワークを円滑に結び、物流機能を向上させます
- ・国際コンテナ戦略港湾の実現に向けた施策展開…ハード施策と併せたソフト施策を展開します

2 市民が集い、憩う港

- ・旅客船ふ頭計画…日本の海の玄関口として、多くのお客様をお迎えします
- ・山下ふ頭の再開発…都心臨海部の機能強化に向け、再開発を進めます
- ・臨海部におけるにぎわい創出…世界に誇るウォーターフロントを実現します

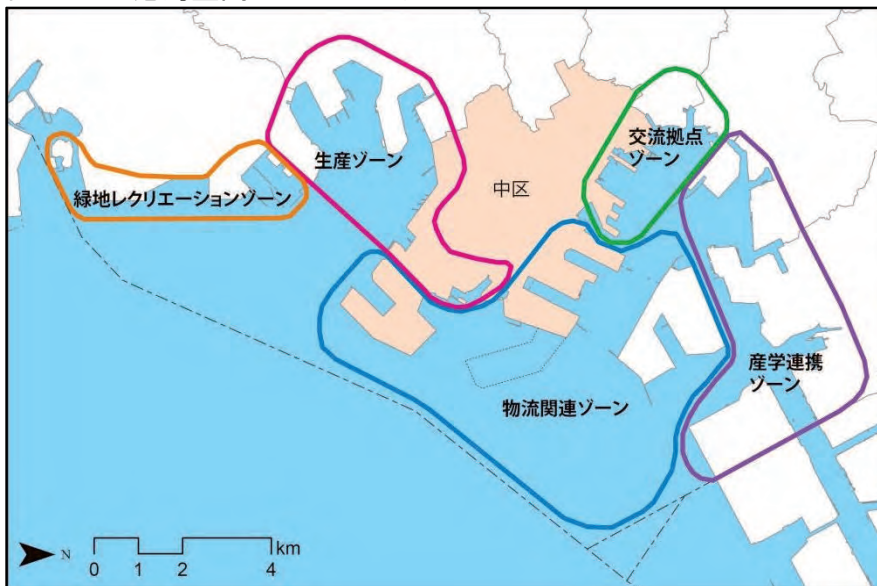
3 安全・安心で環境にやさしい港

- ・大規模地震対策施設…発災時に市民の皆様の安全と生活を守ります
- ・環境保全…親しみやすく美しい横浜港の環境を次世代に引き継いでいきます
- ・港のスマート化…エネルギーマネジメントの構築等を検討し、港のスマート化を進めます

② 港湾空間のゾーニング

- ◆産学連携ゾーン：京浜工業地帯における生産拠点としての機能のほか、研究開発や物流関連等の機能集積を図るゾーンとする。
- ◆交流拠点ゾーン：観光資源が集積し、様々な人が訪れるゾーンとする。
- ◆物流関連ゾーン：市民生活や地域経済を支える高効率な港湾施設を配置したゾーンとする。
- ◆生産ゾーン：港湾を活用した先端産業が立地するゾーンとする。
- ◆緑地レクリエーションゾーン：海洋性レクリエーション活動や環境学習などの水域利用を促進するとともに、自然の保全・再生を目指すゾーンとする。

図1-55 港湾空間のゾーニング



出典：横浜港港湾計画（平成26（2014）年11月）を基に作成。

1-2 まちづくりの課題

(1) 土地利用

中区では、業務・商業機能が集積する地域、住居を中心とした丘陵地、集合住宅や業務・商業施設が混在する幹線道路沿い、港湾・流通機能が集積する臨海部など、多様な用途で利用されている土地が近接しています。このため、多様な用途の共存と調和を考慮した計画的な土地利用を進める必要があります。

特に住宅については、都心部の関内・関外を中心に集合住宅の割合が増加するなど、都心に近く利便性の高い業務・商業集積地での住宅系土地利用の混在化が進んでいます。

現在、関内駅周辺では、市庁舎の移転を契機とした国際的な産学連携、観光・集客、スポーツ等のまちづくりによる都心部の活性化を目指し、市庁舎の移転に伴う跡地の活用、教育文化センター跡地活用、横浜文化体育館再整備などが進められています。また、山下ふ頭では、物流主体の土地利用を見直し、市街地との近接性などの優れた立地特性を生かした新たなにぎわい拠点の形成に向けた取組が進められています。

このように今後、都心部では土地利用転換を伴う大規模な開発が進むため、これらを契機とし、都心部を活性化し、多様な魅力を持つまちに誘導できるよう、様々な規制の見直しも含めた柔軟な検討が必要です。

また、返還の方針が合意されている米軍根岸住宅地区を含め、都心部以外でも土地利用転換を伴う大規模な開発が進められる可能性があります。こうした開発においては、周辺環境との調和を図りつつ、地域の発展に資するよう十分な検討が必要です。

(2) 生活環境

中区の65歳以上の人口は増加傾向にあり、20年後も高齢化の進行が予想されています。また、障害者の人口の割合が他区より高い状況です。そのため、高齢者や障害者が地域の中で自立した生活を送れる環境づくりや地域における支え合いなどが課題となっています。

一方で、15歳未満の人口は減少傾向にあります。持続可能なまちづくりを進めるためには、年齢別人口に偏りが生じないよう、若い世代の流入や地域活動への参加が必要です。若い世代が暮らしやすく、そして地域に溶け込みやすいよう、多様な子育てニーズに対応した機能や子ども・青少年の居場所及び地域との交流の場の充実が必要です。

また、外国人人口の割合が他区に比べて高くなっています。日本に初めて住む外国人も多く、外国人が地域に溶け込んで多文化共生が進むよう、生活に必要な情報を得るためのコミュニケーション支援、行政サービスの多言語化及び文化の相互理解を進めることができる環境づくりが必要です。外国人は「共に今の社会を築くパートナー」であると言え、外国人を「多様性がもたらす活力」とするような施策が必要です。

子どもから高齢者までの多世代、障害者、外国人など、誰もが安心して生活できるよう、各種施設のユニバーサルデザイン化や防犯対策の推進なども必要です。

(3) コミュニティ

中区では、地域コミュニティの活動を担っている自治会町内会の加入率が他区と比較すると著しく低い状況です。また、自治会町内会等、地域コミュニティの活動の中心を担う人々の高齢化が進んでいるため、今後の地域の担い手不足が危惧されています。

中区では、多様な人々が共に生活しているため、文化・慣習や価値観も多様化しています。そのため、生活のルールや習慣の共有などを目指して新たなコミュニティづくりが必要です。また、放置自転車や不法投棄などの問題にも、地域全体での取組が必要です。

地域全体で問題に取り組むにあたっては、自治会町内会のみならず、商店街をはじめとした地域内の事業者や就業者を含め、地域内の多様な人々が交流し、連携を深め、協力して互いに支え合っていくことが必要です。

(4) 都市防災

丘陵地を中心とした一部の地域は、道路が狭く古い木造住宅が密集し、さらにオープンスペースとしての公園緑地が不足しています。このような地域では、火災の延焼や大地震の際の家屋の倒壊の危険性があるとともに、緊急車両の通行が困難であるなど防災上の課題があります。また、中区の戸建て住宅の総数に占める空き家の割合は横浜市平均に比べて高く、日常生活における周辺への影響の大きさにかかわらず、防災の観点から対策が必要です。

低地部や臨海部の埋立地では、地震による津波被害の恐れがある地域が広範囲に広がっており、液状化の危険性が高い地域もあるため、対策が必要です。

さらに近年は、1時間あたり50ミリを超える大雨が頻発しているため、水害や土砂災害への対策が必要です。

中区では、高齢者、障害者、日本語の理解が不十分な外国人などの災害時要援護者や、業務、観光などを目的とした来街者が多いため、災害時要援護者や来街者に対する情報提供、避難誘導、帰宅困難者対策などのソフトの対策が必要です。

災害対策を進めるにあたっては、行政、交通事業者、企業、社会福祉協議会やNPOなどの諸団体、地域住民等、様々な主体が一体となった連携した取組が必要です。実際に大規模な災害が発生した際には、公的支援（公助）が地域にすぐに届かないことが想定されています。そのため、一人ひとりの自助と地域での共助への備えの促進が必要です。

(5) 都市交通

中区には横浜高速鉄道みなとみらい線、JR根岸線、横浜市営地下鉄ブルーライン及び京浜急行本線の4つの鉄道路線が通っています。鉄道駅の多くは中村川及び堀川より北側に集中しており、南側では公共交通をバスによって確保している地域があります。鉄道やバスなどの公共交通は、人々の重要な移動手段となるため、誰もが安心して快適に利用できる環境の充実が必要です。また、丘陵地などでは坂道や階段が多いため、高齢者・障害者などの移動に負担となることから、手すりの設置や改修など、身近な地域における安全・快適に移動できる歩行空間の確保が必要です。一方で、都心臨海部においては、水際線沿いや鉄道駅から水際線方向の公共交通が少ないことが課題と

なっており、回遊性向上やまちのにぎわいづくりに寄与する新たな交通の導入が期待されます。

都市計画道路の整備は、一部を残して大部分が完了しています。一方で、区内の主要な幹線道路には、混雑度が高い区間もあるため、路上駐車対策など混雑の緩和に向けた対策が必要です。

また、海、港や、大岡川、中村川、堀川など、中区の特性の一つである水辺を生かした取組が進められ、今後の水上交通のネットワーク構築が期待されます。

そのほか、温暖化対策の観点から環境負荷が少ない次世代自動車やコミュニティサイクルを含めた自転車の利用促進が必要です。そのため、次世代自動車の充電施設等や自転車の利用環境の改善などの取組が必要です。

（6）都市の魅力・活力

区内には、水辺、緑、近代建築物、横浜らしい街並み、地区ごとに異なる特徴を持った魅力的な商店街など、様々な地域資源があります。また、地域資源を活用した様々なイベントや取組が行われ、多くの区民や来街者でにぎわっています。今後も、中区の特色である様々な地域資源を維持・保存し活用することで、区の魅力と愛着の向上が期待されます。

関内・関外は、みなとみらい21地区や横浜駅周辺地区などとともに横浜経済をけん引する役割を担ってきましたが、都市構造や社会・経済情勢が変化したことにより、かつてのにぎわいの低下が課題となっています。そこで、市庁舎の移転に伴う跡地の活用等を契機とし、関内・関外の再生及び都心臨海部の活性化が期待されます。また、都心臨海部における新たなにぎわい創出に向け、ハーバーリゾートの形成を目指す山下ふ頭の再開発なども計画されています。

横浜市の観光入込客数は増加傾向にあり、令和2（2020）年には東京2020オリンピック・パラリンピックが開催されます。クルーズ船の寄港や羽田空港を発着する国際便の増加等も踏まえ、観光客の受入れ環境の更なる充実が必要です。また、横浜港は、平成22（2010）年に京浜港として国際コンテナ戦略港湾に選定され、世界の海運動向や利用者ニーズを踏まえ、コンテナ船の大型化や貨物量の増加への対応など国際競争力の強化が進められています。平成29（2017）年には国際旅客船拠点形成港湾にも選定され、さらなるクルーズ船誘致の取組も進められています。

（7）都市環境

地球温暖化が進行している社会において、環境負荷を低減し、脱炭素社会、循環型社会を実現することは、これからのまちづくりにおいて不可欠な視点といえます。生物多様性保全、ヒートアイランド対策、次世代の環境技術の導入など、地球環境問題に配慮した取組が必要です。横浜市では、「横浜国際港都建設計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「横浜市環境管理計画」、「横浜市地球温暖化対策実行計画」等に基づき、再生可能エネルギーの導入やエネルギー効率のよい住宅をはじめとした建築物、低炭素交通の普及、下水道資源の有効利用など、エネルギーの効率的な利用と脱炭素化に向けたまちづくりを推進しています。

中区の緑被率は市平均に比べると低いいため、緑地の維持保全、施設の緑化誘導、公共空間の緑化、自然環境の保全、身近な公園の一部が充足していないことへの対応、オープンスペースの確保なども課題となっています。また、区内には大岡川、中村川、堀川などが流れており、区民や来街者が河川に親しめる身近な環境の整備が進められています。

横浜市では、市民・事業者・行政が一体となっておみ減量・リサイクルを推進しており、埋立処分量の削減に努めていますが、埋立処分が必要な焼却灰などは少なからず発生します。中区には、南本牧廃棄物最終処分場があり、焼却工場から搬入された焼却灰などの埋立処分をしていますが、埋立て可能な量には限りがあります。そのため、引き続き「ヨコハマ3R夢（スリム）プラン」に基づき、一人ひとりがごみと資源の総排出量の削減に取り組み、環境負荷の更なる低減を目指す必要があります。

1-3 まちづくりの目標

(1) まちづくりの目標

中区は開港を機に都市として大きく発展し、横浜の都心として活力のあるまちを形成してきました。

これからも、これらの歴史・文化を継承しつつ、子どもから高齢者まで、障害のある人もない人も、また、人種や国籍の違いを問わず、住む人、働く人、訪れる人が安心して、快適に過ごし、刺激と活気を与えられるような進化を続ける風格を持ったまちの形成を目指します。

《まちづくりの目標》

住む人、働く人、訪れる人、誰もが居心地のよい

みなとまち文化が根付いたまち・中区

《参考》「横浜国際港都建設計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」

(平成30(2018)年3月告示)

(抜粋)

《都市計画の目標【横浜都心】》

横浜都心と新横浜都心においては、横浜市の中核としての都市基盤を整備するとともに、地域特性に応じた更なる都市機能の集積や、適正な居住機能の誘導等を図り、二つの都心で互いに機能を補完しながら地区特性に応じた都心部を形成する。

横浜都心は、「世界が注目し、横浜が目的地となる新しい都心」を目指し、業務、商業、文化、観光や、優れたビジネス環境の構築にも資する居住機能等の更なる集積を図り、魅力と活気あふれる拠点地区として整備を進めることにより、各地区（横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区、関内・関外地区、山下ふ頭周辺地区、東神奈川臨海部周辺地区）の魅力が重層的に発揮され、世界にアピールする横浜の顔づくりを進める。

(2) 分野別のまちづくりの目標設定

まちづくりの目標を達成するため、「1-2 まちづくりの課題」で示したまちづくりの課題に対応して、7つの分野に関するまちづくりの目標を次のとおり設定します。

分野	分野別のまちづくりの目標
土地利用	業務・商業等の都心機能や港湾・物流機能が高まり、海・港・歴史的資源と一体となった市街地の多様な魅力を区民も来街者も満喫できるまち
生活環境	誰もが安心して住み続けられる快適な環境のあるまち
コミュニティ	区民や事業者の地域活動への参加促進、地域と事業者の交流・連携、区民の活動の場づくりが進み、人々がつながり活気あるまち
都市防災	区民、来街者、就業者などが安全で安心して暮らせる災害に強いまち
都市交通	安全・安心な歩行者空間づくりのほか、既存の公共交通の利便性の向上や多彩な交通の充実などにより、誰もが快適に移動できるまち
都市の魅力・活力	個性豊かな街並み、商店街、歴史的資源、文化芸術、スポーツなどの活用により、国内外から人や企業が集う魅力・活力にあふれるまち
都市環境	水や緑を身近に体験でき、環境負荷の少ない循環型社会・脱炭素社会の実現に向けた取組により快適に暮らせるまち

(3) 区の将来都市構造

将来のまちを構成する「交通ネットワーク」、「水・花・緑・地域資源」及び「ゾーン」について、その都市構造を示し、まちづくりの目標及び分野別方針の実現を目指します。

① 交通ネットワークの考え方

鉄道ネットワークは、横浜高速鉄道みなとみらい線、JR根岸線、横浜市営地下鉄ブルーライン及び京浜急行本線の4社4路線で構成されています。各種公共交通機関との結節点となる各駅の機能強化を推進します。また、鉄道ネットワークの充実を目指し、横浜環状鉄道の一部として計画がある元町・中華街～根岸間について国土交通省の交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（平成28（2016）年4月）を踏まえ、事業性の確保に向けた検討を進めます。また、東海道貨物支線の貨客併用化について引き続き検討を進めます。

道路ネットワークは、幹線道路が骨格となり、市内各地や市外を結ぶ広域交通を担います。また、日常生活における身近な道路の歩行者環境の向上などを含め、円滑な交通ネットワークの構築を目指します。

都心臨海部では、新たな交通の導入などにより回遊性の向上を図ります。

② 水・花・緑・地域資源の考え方

都市に潤いをもたらす大岡川、中村川、堀川、本牧通りのうち大岡川から中村川に至る部分及び大通り公園から日本大通りを経由して大さん橋に至る軸線を、水・花・緑の自然環境に親しめる「水・緑の軸（都市軸）」と位置付けます。

また、都市デザインによる創造性豊かな空間づくりを目指し、海沿いの「ウォーターフロント軸（都市軸）」及び海と陸側を結ぶ「水際線へと向かう軸（都市軸）」を設定し、「水・緑の軸（都市軸）」、「歴史・文化・緑の丘」とあわせて多くの人々が親しみ、憩い、楽しめるよう、都市環境の充実を図ります。

このほか、良好で個性豊かな街並みや商店街を含め、水・花・緑などの豊かな都市環境や区内に点在する歴史的資源・文化遺構などを生かした回遊性の向上を図ります。

③ ゾーンの考え方

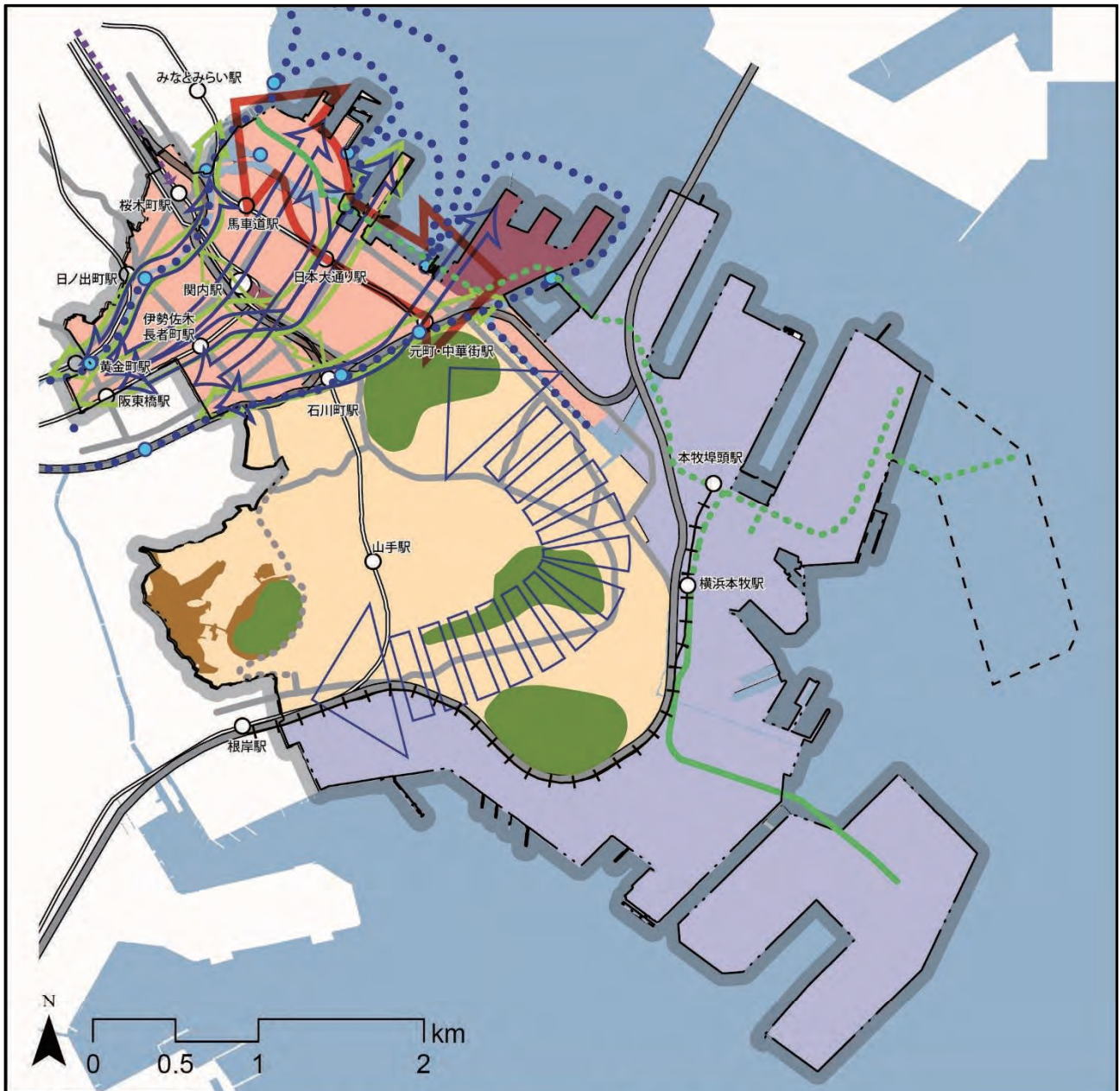
行政機関をはじめ、業務・商業機能が集中する関内・関外等を、「業務・商業・観光機能などを主体とした複合市街地ゾーン」とし、山下ふ頭などは「土地利用転換を図るゾーン」として位置付け、土地の高度利用等を図ります。

また、都心に近接する生活圏域を、「安心とゆとりのある暮らしを創出する居住ゾーン」として位置付け、ライフスタイルや課題の異なる地域ごとに、その特性に応じた生活環境や利便性の向上を図ります。

米軍根岸住宅地区については、「大規模施設地区（米軍施設）」として位置付け、引き続き跡地利用の検討を進めます。

さらに、新山下から根岸にかけての工業・港湾・物流機能が集積する臨海部については、「工業・港湾・物流関連の産業などにより活力を創出する生産・物流ゾーン」として位置付けます。

図 1-56 区の将来都市構造図



水・花・緑・地域資源		交通ネットワーク		ゾーン	
区界	歴史・文化・緑の丘	鉄道(駅)	計画路線	業務・商業・観光機能などを主体とした複合市街地ゾーン	
河川等	ウォーターフロント軸(都市軸)	高速道路(既存)	幹線道路(既存)	工業・港湾・物流関連の産業などにより活力を創出する生産・物流ゾーン	
新本牧ふ頭埋立予定地	水際線へと向かう軸(都市軸)	幹線道路(計画等)	臨港道路(既存)	安心とゆとりのある暮らしを創出する居住ゾーン	
	水・緑の軸(都市軸)	幹線道路(計画等)	臨港道路(計画等)	土地利用転換を図るゾーン	
	水上交通(発着場)	東海道貨物支線の貨客併用化の検討		大規模施設地区(米軍施設)	

凡例

第1章