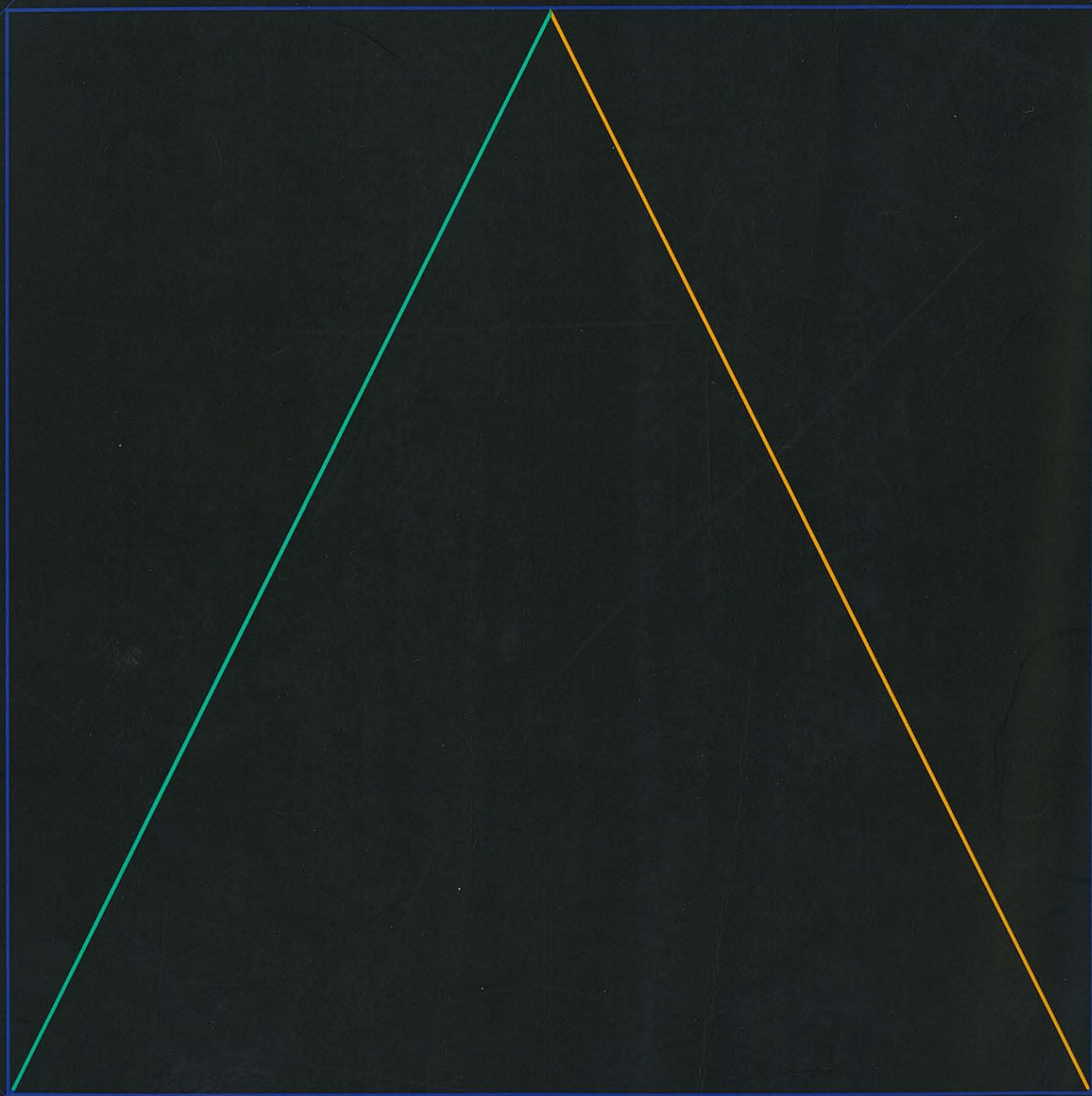


PLAN FOR
YOKOHAMA

横浜の街づくり

横浜市都市計画局



発刊にあたって



●横浜は安政6年（1859年）の開港以来、130年余を経た今日、人口約320万人を擁する全国第2位の大都市へと成長してまいりました。

しかしながら、都市として本来備えるべき都市基盤施設整備の立ち遅れや、昼夜間人口のアンバランスなど、さまざまな歪みを抱えている一方、市民生活においては、社会経済の変化とともに、

価値観やライフスタイルはますます個性化、多様化し、文化・スポーツ・学習等の活動や快適な生活環境への関心が高まっています。

そのため、街づくりにおいては、市民の皆さんが求める種々の要望に応え、市民生活の一層の向上を図るため、柔軟かつ機敏な対応が求められています。

また、21世紀を目前に控えた今、未来を展望し、いきいきとした都市、快適で住みよい街をつくるため、私たちはそれについて考え、かつ実践していかななくてはなりません。

横浜市は、総合計画「よこはま21世紀プラン」に基づき、このような街づくりに着実に取り組んでいくとともに、誰もがこの街に住む喜びと誇りの持てる「ニューシティ横浜」の実現をめざしていきます。

本書は、こうした街づくりを実践した成果や、各地区で進められている街づくりの様子、将来の方向性などを、図面や写真を使ってわかりやすく表現しています。

本書がたくさんの方々に読まれ、横浜の未来、街の将来を考えていただくために少しでも参考になれば幸いです。

平成3年

横浜市長

高秀秀信

街づくりの歴史.....017

開港場整備と文明開化(～1888).....018

築港と工業招致(1889～1922).....019

震災復興から戦時体制へ(1923～1945).....020

戦災からの復興(1945～1960).....021

急激な都市成長への対応(1960～1978).....022

安定成長期の街づくり(1978～).....023

現状と課題.....025

位置／地勢／人口.....026

土地利用.....027

産業.....028

今後の課題と方向.....029

横浜のかかえる問題点.....032

新しい街づくりの理念.....033

21世紀に向けた街づくり.....034

街づくりの展開.....037

バランスのとれた都市構造の形成.....038

効率的土地利用の実現.....042

総合交通体系の確立.....044

上下水道・河川の整備.....046

緑の保全と創造・公園整備.....048

市民利用施設の整備.....050

都市デザイン.....052

街づくりとイベント.....054

街づくりの実践.....057

みなとみらい21地区.....058

横浜駅東口周辺地区.....062

横浜駅西口周辺地区.....064

ヨコハマポートサイド地区.....066

北仲通地区／馬車道地区／市庁舎前面街区地区.....068

伊勢佐木町地区／大通り公園周辺地区／野毛周辺地区／吉田町地区.....072

山下公園周辺地区／日本大通り周辺地区／中華街.....076

山手地区／元町地区／石川町地区.....080

新山下地区.....082

新本牧地区.....084

新横浜第二都心地区.....086

港北ニュータウン.....090

鶴見駅周辺地区.....092

上大岡駅周辺地区.....094

戸塚駅周辺地区.....096

東神奈川駅周辺地区／新子安駅周辺地区.....098

岡野・西平沼周辺地区.....100

井土ヶ谷駅周辺地区.....102

星川・天王町地区／保土ヶ谷駅周辺地区.....104

鶴ヶ峰駅周辺地区.....106

二俣川駅周辺地区.....108

杉田・新杉田駅周辺地区.....110

能見台駅周辺地区.....112

金沢文庫駅周辺地区.....114

金沢八景駅周辺地区.....116

金沢埋立地区.....118

綱島駅周辺地区.....120

日吉駅周辺地区／大倉山駅周辺地区／菊名駅周辺地区.....122

中山駅周辺地区／鶴居駅周辺地区.....124

十日市場駅周辺地区.....126

長津田駅周辺地区.....128

たまプラーザ駅周辺地区／あざみ野駅周辺地区／青葉台駅周辺地区.....130

東戸塚駅周辺地区.....132

舞岡駅周辺地区.....134

本郷台駅周辺地区／港南台駅周辺地区.....136

大船駅北地区.....138

いずみ田園文化都市構想／立場地区.....140

三ツ境駅周辺地区.....142

瀬谷駅周辺地区.....144

土地区画整理事業施行地区.....146

風

景



景

YOKOHAMA
PHOTO by HIDEO MORI

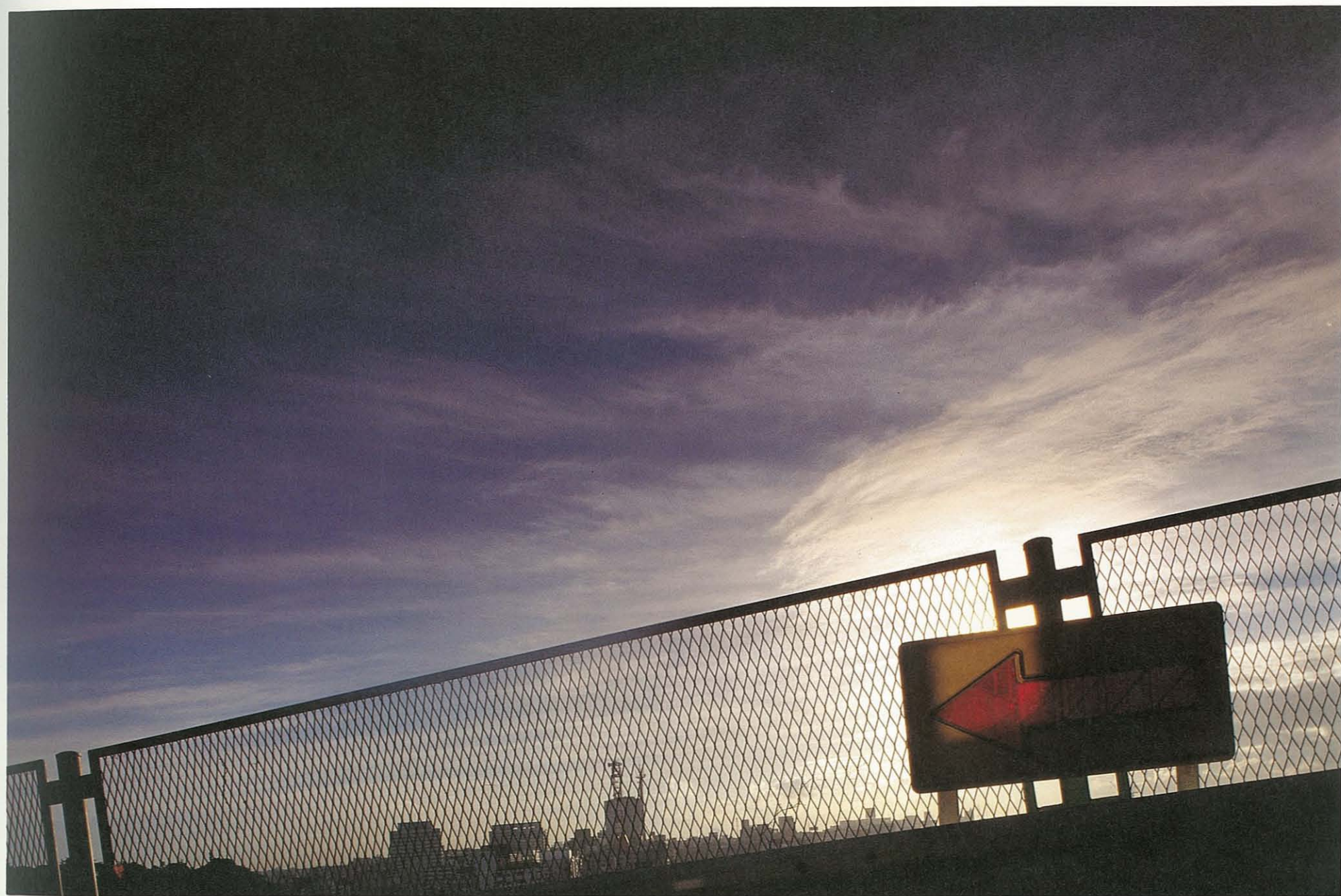
色

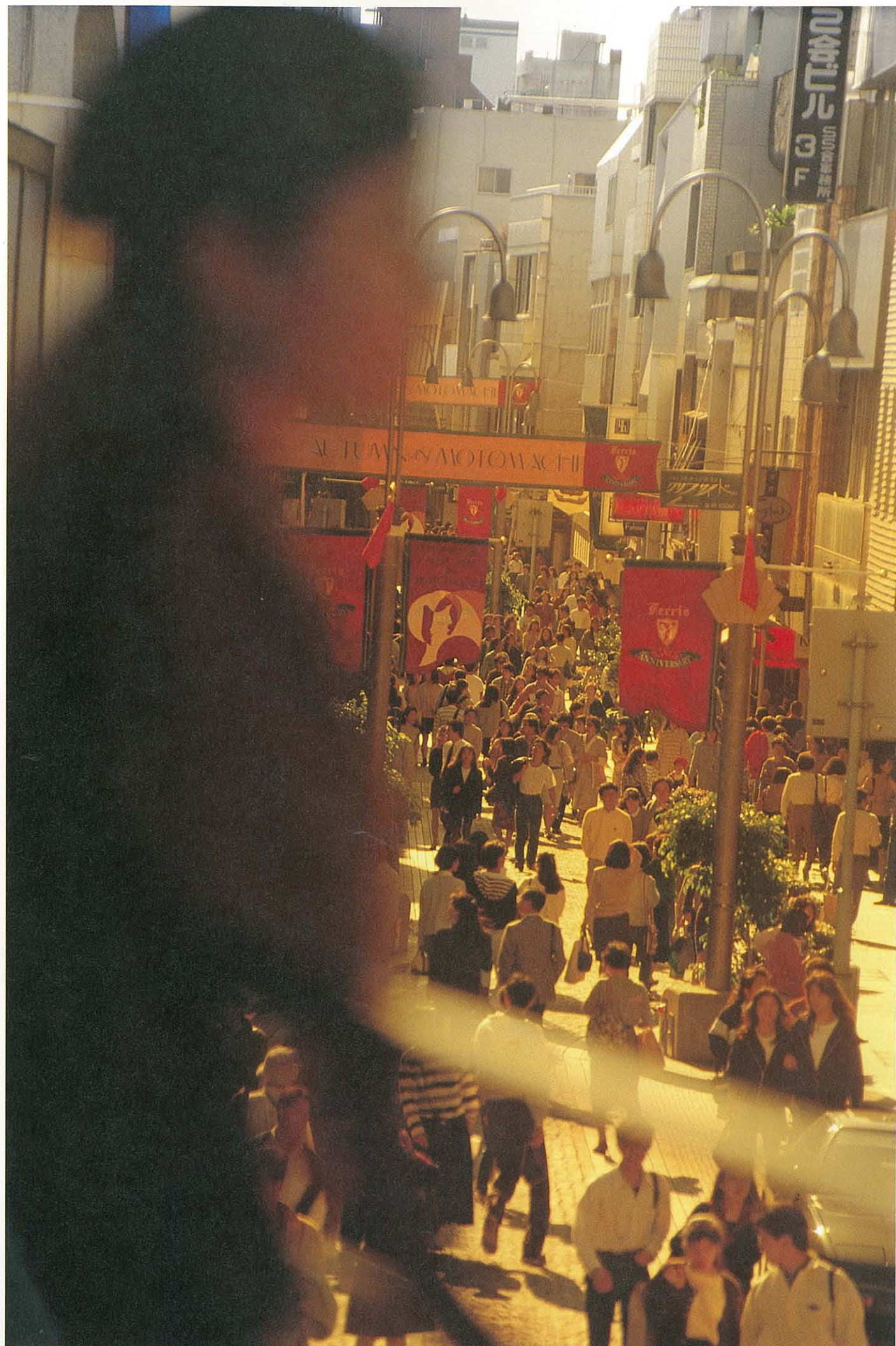
PLAN FOR YOKOHAMA

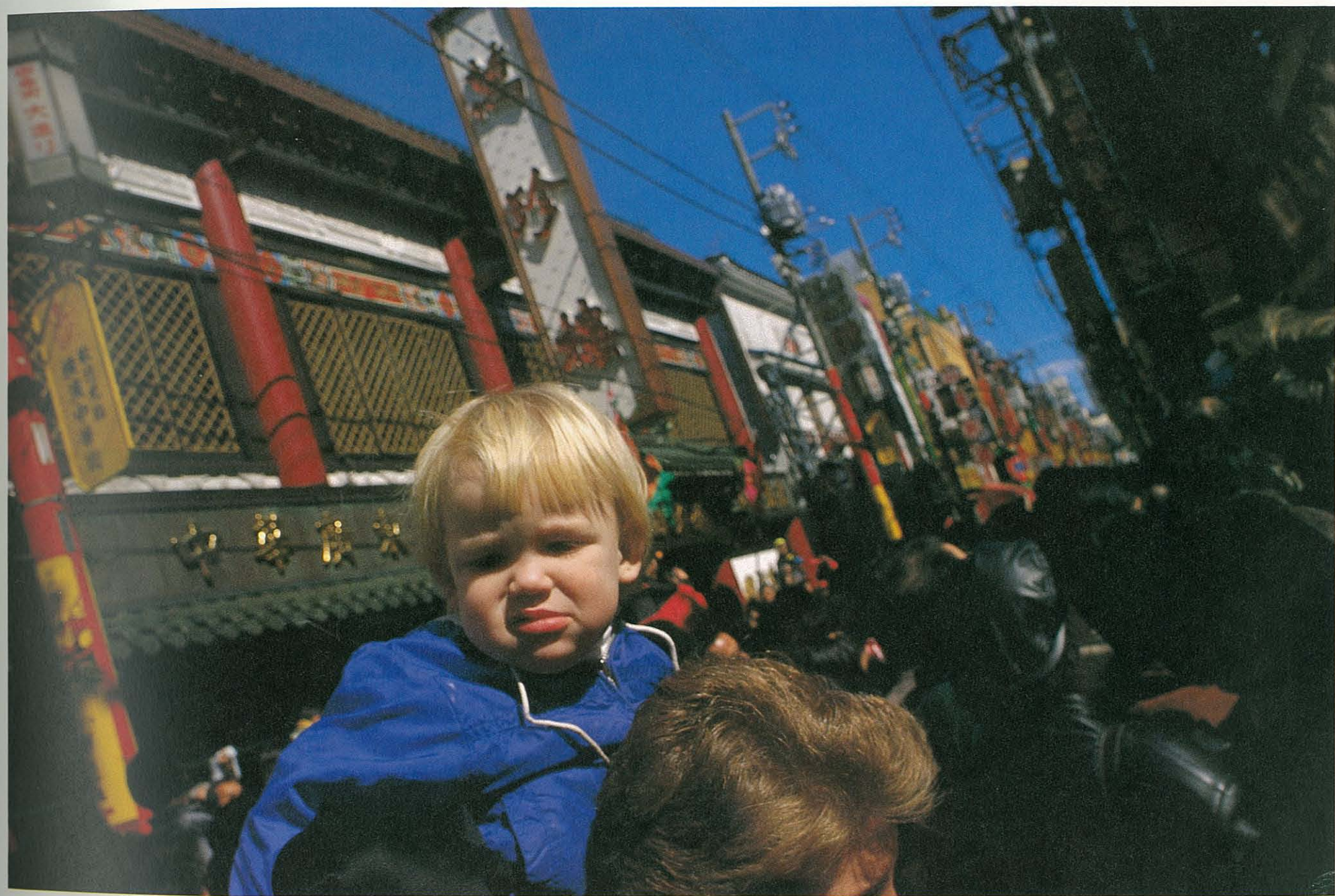
横浜の街づくり

●本冊子は「よこはま21世紀プラン」に基づいて記述されていますが、内容や構想の一部については試案段階のものもあり、進捗状況に応じて変更が生じるものも含まれていることをご承知ください。











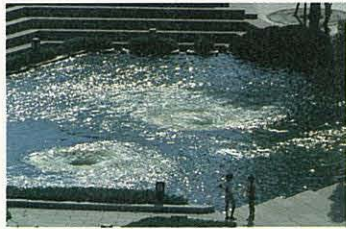












横浜の街づくりのあゆみ

1853年	(嘉永6)	ペリー来航	1951年	(昭和26)	人口100万人突破
1854年	(安政1)	横浜村で日米和親条約締結	1952年	(昭和27)	大根橋の接収解除
1858年	(安政5)	神奈川で日米修好通商条約締結	1955年	(昭和30)	第10回国体開催(三ツ沢競技場)
1859年	(安政6)	横浜開港 外国貿易開始 開港場の街づくり開始	1956年	(昭和31)	政令指定都市となる
1869年	(明治2)	我が国初の鉄橋が吉田橋に架橋	1958年	(昭和33)	横浜開港100周年記念祭開催
1872年	(明治5)	鉄道開通(横浜～新橋)	1959年	(昭和34)	横浜新道開通
		我が国初のガス灯つく(横浜本町通り・大江橋間)	1960年	(昭和35)	所得倍増計画発表(高度経済成長始まる)
1876年	(明治9)	横浜公園開設	1961年	(昭和36)	大黒町埋立地完成
1887年	(明治20)	我が国初の近代式水道完成	1963年	(昭和38)	山下埠頭完成
1889年	(明治22)	市政施行			根岸湾埋立第1期完成
1896年	(明治29)	第1期横浜港築港工事完成	1964年	(昭和39)	新幹線新横浜駅開業 根岸線磯子まで開通
1899年	(明治32)	居留地撤去	1965年	(昭和40)	第三京浜道路開通
1901年	(明治34)	第1次市域拡張―神奈川町、本牧村、根岸村等編入	1966年	(昭和41)	田園都市線長津田まで開通
1904年	(明治37)	横浜電鉄(後の市電)神奈川～大江橋間通	1968年	(昭和43)	人口200万人突破
1905年	(明治38)	京浜電鉄(現在の京急線)神奈川～品川間通			首都高速横羽線(Ⅰ期)完成(東神奈川ランプまで)
1908年	(明治41)	横浜鉄道(現在の横浜線)東神奈川～八王子間運転開始	1969年	(昭和44)	港南区(南区より分区)、旭区(保土ヶ谷区より分区)
1911年	(明治44)	第2次市域拡張―子安村、屏風カ浦村等編入			緑区(港北区より分区)、瀬谷区(戸塚区より分区)新設
1917年	(大正6)	第2期横浜港築港工事完成(新港埠頭完成)			東名高速道路全線開通
1923年	(大正12)	関東大震災	1970年	(昭和45)	港北ニュータウン事業着工
1926年	(大正15)	東横電鉄(現在の東横線)丸子多摩川～神奈川間開通			本牧埠頭・産業用地造成完成
1927年	(昭和2)	第3次市域拡張―鶴見町、保土ヶ谷町等編入	1971年	(昭和46)	根岸湾八地区埋立完成
		区政施行(鶴見、神奈川、中、保土ヶ谷、磯子の5区)	1972年	(昭和47)	市電全廃・市営地下鉄 伊勢佐木長者町～上大岡間開通
		鶴見河口埋立工事着工(後の京浜工業地帯に発展)	1973年	(昭和48)	根岸線、大船まで全線開通
1929年	(昭和4)	世界恐慌	1974年	(昭和49)	金沢木材埠頭、金沢地先1号地埋立完成
		神中鉄道(現在の相鉄線)厚木～西横浜間開通	1975年	(昭和50)	金沢地先2号地埋立完成
1930年	(昭和5)	山下公園完成	1976年	(昭和51)	相鉄線いずみ野線開通
		湘南電鉄(現在の京急線)黄金町～浦賀間等開通	1977年	(昭和52)	金沢地先3号地埋立完成
1936年	(昭和11)	第4次市域拡張―金沢村、六浦村等編入	1978年	(昭和53)	首都高速三ツ沢線開通
		子安・生麦地先(恵比寿町、宝町)埋立地完成	1982年	(昭和57)	横浜横須賀道路、市内全線開通
1937年	(昭和12)	第5次市域拡張―日吉村の一部編入	1983年	(昭和58)	みなとみらい21事業着工
1939年	(昭和14)	第6次市域拡張―川和村、戸塚町外15町村編入	1984年	(昭和59)	首都高速横羽線(Ⅱ期)新山下ランプまで開通
		港北区、戸塚区誕生 第2次世界大戦開戦			大黒埠頭第1期埋立事業完成
1943年	(昭和18)	(中区の一部より)南区新設	1985年	(昭和60)	人口300万人突破
1944年	(昭和19)	(中区の一部より)西区新設	1986年	(昭和61)	戸塚区を、戸塚区・栄区・泉区に分区
1945年	(昭和20)	横浜大空襲 敗戦	1988年	(昭和63)	金沢地先埋立完成
		接収 (市中心部、港湾等)	1989年	(平成元)	市政100周年・開港130周年「横浜博覧会」開催
1948年	(昭和23)	(磯子区の一部より)金沢区新設			新交通金沢シーサイドライン 新杉田～金沢八景間開通
1949年	(昭和24)	野毛、反町で日本貿易博覧会開催			横浜ベイブリッジ開通
			1990年	(平成2)	市道高速2号線(狩場線)開通

開港前の横浜は、つり鐘状の入り江をふさぐように横に伸びた小漁村であったが、江戸の商人吉田勘兵衛によって1667年に吉田新田として埋め立てられたのを皮切りに、このつり鐘状の湾は、横浜新田(1797)、太田屋新田(1854)等によって漸次埋め立てられていった。このようにして、今日、横浜の中心市街地となっている地域の大部分の基礎が、江戸年間に築かれた。しかし、江戸末期の横浜市域全体については、神奈川宿、保土ヶ谷宿、戸塚宿が東海道の宿場町として町並みを形成していたが、ほとんどの地域は、江戸に近い位置にありながら商品生産力の低い農漁村が立地しているにすぎなかった。

嘉永6年(1853)、米人ペリーの率いる黒船が浦賀に来航し、翌安政元年(1854)の再度の来航により、日米親善条約が結ばれた。また、安政5年(1858)には日米修好通商条約が締結され、ここに200有余年続いた江戸幕府の鎖国政策が崩壊するとともに、戸数僅かに100戸余りの一寒村であった横浜が、安政6年(1859)には開港の場となり、歴史の舞台に登場することとなる。

幕府が開港場を日米修好通商条約で決められた神奈川でなく、横浜としたのは、錨地として優れているということであったが、実際は国内の不穏な情勢のなかで、外国人が東海道路筋に居留する際の混乱を危惧したこと、横浜村の地形が丘陵と入江に隔てられ、長崎の出島と同様な隔離された条件を備えていたことによるとされている。横浜の開港場整備は、その既成事実化を急ぐ幕府により着々と進められた。

開港当時の横浜は、4つの橋によって周囲と連絡された島状の土地を中心に形成され、橋の付近に設けられた関門によって囲まれた地域は「関内」、その外は「関外」と呼ばれた。関内の中央部、現在は県庁のある場所に運上所(税関に相当する役所)が置かれ、それを境に、南側が外国人居留地、北側が日本人居留地として指定され、政策的な商人の移住も行われた。その後横浜は、生糸や茶・海産物などを主とする商館貿易の場として発展し、明治維新ごろすでに貿易額は全国の約8割を占めていた。横浜貿易の拡大に伴い、外国側から自治権の確立を含めた居留地の整備拡充などの要望がなされ、その結果、元治元年(1864)第2回地所規則(横浜居留地覚書)が幕府と英・米・仏・蘭4ヶ国との間に結ばれた。さらに、慶応2年(1866)の大火を契機として第3回地所規則(横浜居留地改造及び競馬場、墓地等約書)が同年締結された。この規則の実施は幕府から明治政府に継承され、洋式公園(現横浜公園)、歩車道分離の幅20間の大街路(現日本大通)、その周辺の防火建築帯の完成をみた。この規則は、現在の横浜の中心部である関内地区の骨格を決定するとともに、今日の都市計画の基本的要素を含んでおり、まさに我が国の近代都市計画の先駆として評価できるものである。

一方、明治政府は富国強兵、殖産興業政策のもとに、欧米技術の積極的な導入を図った。特に外国との窓口となった横浜は、単に物流の拠点としてだけでなく、電信・電話・近代上下水道、鉄道、ガス燈等の新しい都市づくりに関する技術がいち早く移植された。また、新知識や情報の流入とあわせ、経済・文化面でも先駆的役割を果たすこととなり、国際貿易都市として発展することとなった。



横浜開港見分図 安政6年(1859)横浜市図書館蔵



横浜本町並港崎町細見全図 万延元年(1860)横浜開港資料館蔵



横浜蒸気車鉄道全図



海岸通り(東波止場より南東を見る) 明治初年



関内居留地と横浜港(元町百段より、中央は堀割川・前田橋) 明治5年



横浜ステーション 明治4年



本町通り(横浜郵便局より横浜町会所の時計台を望む) 明治7年



日本大通り(県庁より横浜公園を望む) 明治20年頃

明治17年(1884)頃から、横浜港の出入外航船舶数、外国貿易量が増大するに伴って、商法会議所(現商工会議所)、銀行等の商業金融機関が整備されて、近代的大港湾建設の具体化が望まれるようになった。

ようやく明治22年(1889)、イギリス人技師、H. S. パーマー案による横浜港修築第1期工事が着工され、明治29年(1896)に竣工した。この結果、港内の状態は一新され、船舶錨地は150万坪に及び、面積においては欧米諸港に劣らないまでになった。しかし第1期工事による整備も、日清戦争後の外国貿易の急増、経済情勢の変化に対応できず、第2期工事が、明治32年(1899)に着工された。この工事は、前・後期に分けて行われ、前期工事として我が国最初の係船壁等の整備が行なわれたが、政府は日露戦争による資金難を理由に工事の無期延期を決めた。そのような状況下で横浜市は、事業費を負担する旨の意見を添え、工事継続を陳情することにより、引き続き後期工事が明治39年(1906)に着手され、大正6年(1917)東洋一といわれた新港埠頭を柱とする第2期築港工事が完了した。この工事費の負担方式は、以後、港湾計画立案に横浜市が参画する道を開き、その後の港湾整備方針に一石を投じることとなった。

一方、工業についても、横浜ドックの完成(1897)をはじめ、生麦浦から鶴屋町にかけての鶴見、神奈川臨海部の埋立が明治30年代後半から続き、京浜工業地帯の基盤が形成されることとなった。

しかし、明治32年(1899)の治外法権の撤廃、さらに明治44年(1911)の我が国の関税自主権の獲得により、これまでの特権に守られて隆盛を誇った外国商館の勢力も衰え始め、併せて横浜居留地の位置付けは相対的に低下していった。

明治22年(1889)、市町村制公布に伴い横浜に市政がしかれた。第4代横浜市長となった市原盛宏は、明治36年(1903)に、横浜の都市形成に関する基本方針、「横浜市今後の施設について」を発表した。そして、その中で港湾整備、工業化奨励策を促し、現在の用途地域制のさきがけである「工業地区」の指定を生み出した「産業基盤整備」、住宅・別荘を招致するための「衛生地区」をもり込んだ「生活基盤施設」、さらに「都市政策に関する委員会」の設置を提案した。これは、日露戦争勃発による地方財政緊縮という事態に直面することになり、具体的な事業としては展開しなかったが、今までの受身の姿勢から横浜市としての自立的施策を提案していることは注目に値する。

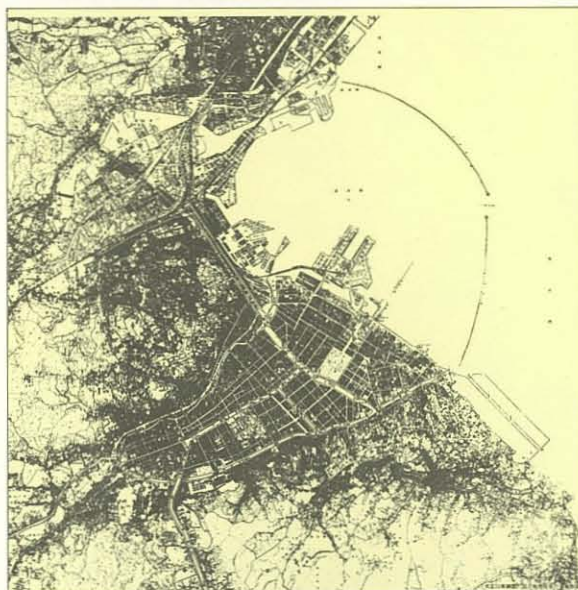
我が国最初の近代都市計画法制である東京市区改正条例が大正7年(1918)横浜市に準用された。翌年発生した大火を機に横浜市は大正9年(1920)、焼跡の道路拡張を主とした市区改正事業に着手、大正11年(1922)竣工した。しかし、道路整備を主な内容とした市区改正事業だけでは、第一次大戦後の産業資本の急速な台頭に伴う工業化、都市化に対応できず、大正8年(1919)「都市計画法」、「市街地建築物法」が制定された。翌年、横浜市は「大横浜建設の綱領」を発表、法定都市計画の基本方針を設定し、この方針に基づいて大正10年(1921)都市計画区域、同12年(1923)商業・工業・住宅・未指定地域の指定を内容とする用途地域が決定された。また、大正11年(1922)に防火地区の指定がなされたが、施行をみる前に関東大地震に遭遇し、実施に移されなかった。



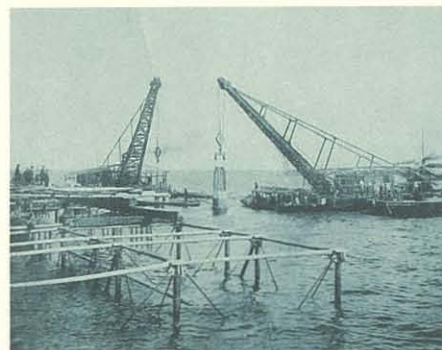
横浜都心の変遷① 明治15年測図



横浜都心の変遷② 明治39年測図(国土地理院発行)地形図



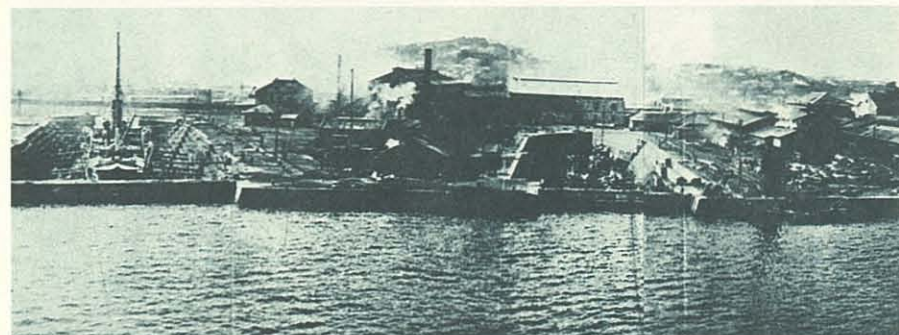
横浜都心の変遷③ 大正11年測図(国土地理院発行)地形図



新港埠頭建設工事 明治後期 横浜開港資料館蔵



完成した新港埠頭 大正期 北海道立文書館蔵



横浜船渠会社(横浜ドック) 明治38年頃 横浜商工会議所蔵



横浜市区改正事業図 大正8年



市区改正後の扇町通り 大正10年



伊勢佐木町 大正初期



馬車道通り 明治40年頃



元町通り 明治末期



本町通り

大正12年(1923)9月1日午前11時58分44秒マグニチュード7.9といわれる大激震が、関東地方を襲った。この大地震と同時に起こった火災により、横浜は開港以来の経済的・物的蓄積に壊滅的打撃をうけた。被害は全市に及び、宅地総面積の8割が焼失し、港湾設備も埠頭や倉庫の大半は被害を被るなど都市機能は完全に麻痺した。震災復興に際し、政府は帝都復興院を設けるが、横浜市の要請もあり、帝都復興計画に横浜を含めることとなった。横浜市は、復興計画案として、港湾設備の拡大、鉄道網の再編、都心部の拡張、道路・公園の整備など、現在も都市計画の課題とされているものを提案した。しかし、政府は財政難を理由に市案を大幅に縮小した。国の姿勢は、復興ではなく復旧であり、それも自治体の経営に任せることを基本とし、国力を国防、軍備拡張へ傾けるものであった。最終的には、港湾整備は、復興事業外とされ、さらに、街路の拡張、拡張は最少限におさえられ、区画整理も中心部のみに縮小された。また復興事業は、国と自治体による分担とされ、事業主体が国の各省所管、復興院、県、市と多元化し、統一性、効率性を欠く結果をもたらした。

復興計画の実施に際しては、宅地の一割以下を道路・公園として無償提供(1割以上は補償金交付)し街の整備を行う区画整理や、耐火建築物を義務づける防火地区の拡張に対して反対運動が起こるなどの問題はあったが、昭和4年(1929)頃までにはほぼ完了をみたのである。また横浜市は、米賃公債の募集により資金難を乗り越え、独自に市電路線の大拡張、小学校の鉄筋コンクリート化などを重点事業として行った。

一方、地方財界の「横浜復興会」を中心に活発な経済復興への動きもみられたが、震災前からの慢性的な不景気、阪神工業地帯を背景にした神戸港の成長などにより国際貿易港としての地位が揺らぎつつあった。これに対し、横浜市は、「三大政策」を打ち出した。すなわち、大防波堤の築造による港湾整備(昭和2年(1927)着工)、工業都市への転換をねらう臨海工業地帯造成、及び、工業地帯として成長しつつある鶴見・保土ヶ谷地区の市域編入である。すでに大正初期から臨海部の重工業化を予期した民間の手により企画された鶴見河口埋立が昭和2年(1927)には着工し、さらに京浜運河についても計画がされていた。他方、横浜市においても市営埋立が着手され、加えて鶴見臨海鉄道など産業基盤施設整備も進み、商業貿易都市横浜は、急速に工業都市化した。昭和8年(1933)には、工業生産の6割以上が重化学工業となった。

昭和6年(1931)の満州事変は横浜の軍需工業化を促し、防空上、効外へ工場の分散を図り、金沢、戸塚、港北方面なども、軍事工業地帯となった。しかし、本市の工業都市化の望ましい形である港との関連工業は、その後、貿易統制などの軍需優先政策のため実現しなかった。戦時下、都市計画も、防空計画の一環として、建物疎開、防空空地、防空緑地帯が中心となり、横浜の街づくりは停滞してしまう。



燃える開港記念横浜会館 横浜開港資料館所蔵



港町・市役所付近の被災 大正12年



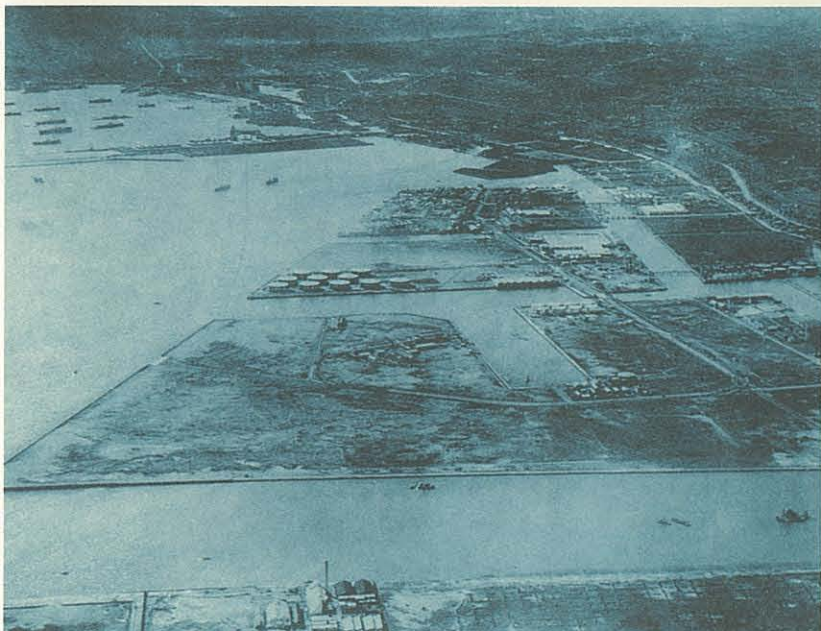
震災復旧工事(野毛坂から都橋方面にかけての道路整備) 昭和2年 横浜開港資料館所蔵



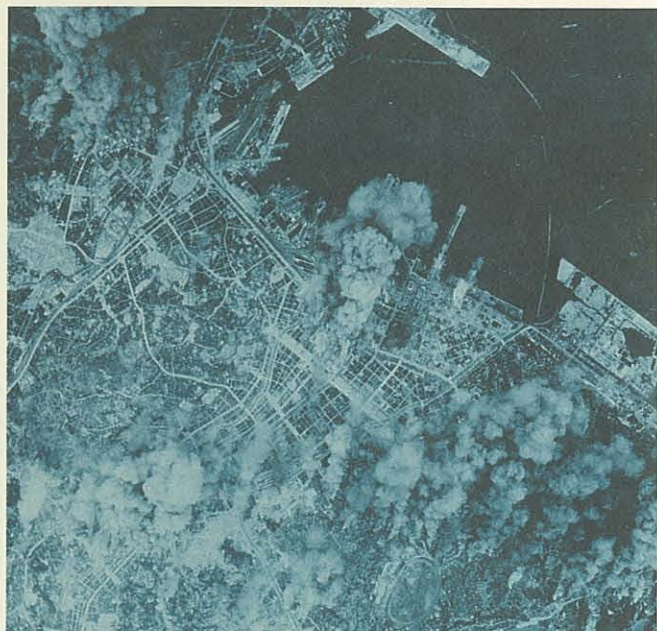
震災時のガレキを埋め立てて完成した山下公園 昭和5年



食糧の増産(老松小学校) 横浜市図書館所蔵



横浜市臨港工場地(鶴見川河口) 昭和12年頃 横浜開港資料館所蔵



横浜大空襲(燃え上がる都心) 昭和20年5月24日

第二次世界大戦中、京浜工業地帯と重要港湾を有する横浜への空襲は激しく、震災以上の被害をもたらした。敗戦時には、実に市街地の42%を焼失するに至り、半世紀の間に2度も壊滅的打撃を被った。さらに敗戦の混乱の中、占領軍により大規模な接収を受け、全国の接収面積の62%を横浜が負うこととなった。

焼野原の中心部は兵舎が建ちならぶ基地の町となり、生命線である港湾は、その90%の施設が接収され、流通機能の低下、商社金融機関の他都市への流出をもたらした。昭和25年(1950)の朝鮮戦争の特需による日本経済の立ち直りのさざしとは裏腹に横浜では接収延期の可能性が高まり、横浜の経済は停滞を続けた。

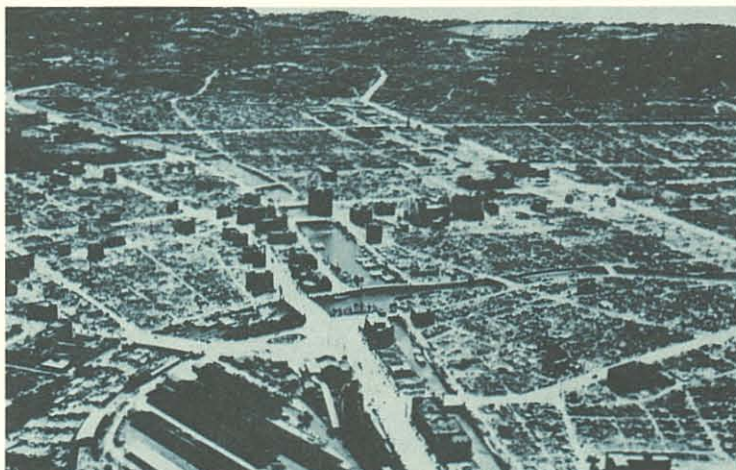
戦災復興計画は、政府の方針により、百年の大計となる理想的都市改造が意図され、横浜市も市内一円に25~100mの広幅員街路(防災道路)を120km、また、区画整理を2,073haにわたり計画した。しかし、敗戦後のインフレ、食糧難、物資欠乏で政府は、大幅な事業縮小を行い、横浜では、中心部の接収地や、震災復興地区を除いた周辺部で継ぎはぎ的に計画され、その後の横浜の成長に耐える都市施設を形成することができなかった。

他方、建築物の整備に関しては、戦災復興の遅れた関外、関内地区を中心に昭和27年(1952)の耐火建築促進法に基づく「防火建築帯」の指定と共同建築の推進が図られ、全国の防火建築帯の15%が造られたが、施策の時期的遅れと補助手続きの煩雑さ等もあり、十分な建築帯を形成するまでに至らなかった。

昭和22年(1947)には、新憲法下、地方自治制度が確立され、また昭和25年(1950)、港湾法により横浜港が国営港から市の管理下へ移されるなどの、一連の民主化政策、また、同年の横浜国際港都建設法による国際港都市再建への国の援助など、復興、新しい都市づくりへの期待は高まった。しかし、地方財政は圧迫されており、接収の続く横浜は、市税減収、赤字の累積を生み、昭和27年(1952)戦前水準にもどった人口に必要な生活施設の整備に手をつけられない状況であった。戦災、そして今日まで続いている接収、経済の立ち遅れの三重苦の時代であった。

昭和30年(1955)頃になると、接収解除、復興事業の一応の収束、さきに述べた接収解除された中心部での防火建築帯の助成などが推進され、ようやく再建へ歩み始めた。しかし、商社等の東京流出や、航空機の発達に伴う客船の減少、コンテナ化への対応の遅れなどにより、横浜港の地位は低下していった。一方、経済の高度成長を支えた日本の重化学工業化策は、横浜にも大きな影響をもたらした。その結果、横浜の工業都市化は一層進み、港の性格も工業港へと変わった。臨海工業地帯の造成が市政の重要な方針となり、本牧埠頭、及び関連産業用地の整備、大黒埋立による鶴見臨海工業地帯の拡張、さらに、根岸湾の埋立と続き、近代的大工場の誘致が始まった。同時に、鉄道の延伸や工場用水道の整備、進出工場の固定資産税の免除を行う工場誘致条例の制定などが行われた。

この時期、すでに郊外部の人口増の傾向が見られ、鉄道のターミナルである横浜駅周辺に商業中心地の形成などが起こった。しかし、戦災復興から工業化重視の市政の中で、上下水道、学校などの生活施設整備は進まず、また、住宅水準も、戦前以下のままであった。



焼け野原となった横浜の中心部(左手前は桜木町駅) 昭和20年6月



カマボコ兵舎が建ち並ぶ横浜の中心部(左手が桜木町) 昭和25年頃



戦災復興区画整理事業の施行状況 国道1号バイパス(反町地区)



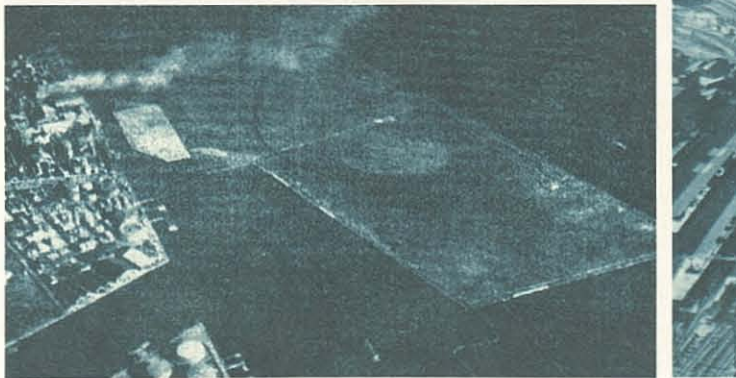
戦災復興土地区画整理事業の施行状況 南幸線岡野交差点付近



横浜駅西口駅前(相鉄の砂利置場になっている) 昭和25年頃



市役所とその付近(市役所とシルクセンターがほぼ完成し防火建築帯もみられる) 昭和33年



完成間近い大黒埋立地 昭和34年頃



横浜駅西口付近(商業中心地の形成) 昭和33年頃

急激な都市成長への対応(1960~1978)

昭和35年(1960)、政府によって所得倍増計画が策定され、横浜市はこれに呼応して、工場誘致条例の制定、工業地の埋立等、工業開発を積極的に推進した。また、同時期には、山下埠頭(1963竣工)、本牧埠頭(1970竣工)等の港湾整備、横浜新道(1959)、第三京浜国道(1965)、首都高速横羽線(1968~神奈川ランプ、1978~横浜公園)、東名高速道路(1969)等の幹線道路や臨港鉄道(新港埠頭~山下埠頭)、田園都市線(~長津田、1963)、根岸線の延伸(~大船、1973)等の都市基盤が整備された。

一方、昭和30年(1955)頃からの急速な経済成長に伴う首都圏への人口集中により、東京からあふれ出る人が周辺都市に定着し、ベッドタウン化が進んだ。横浜市においても一時は、一年に約10万人という急激な人口の伸びを示したが、都市基盤施設が十分に整備されないまま人口や産業活動が増大することにより、土地利用の混乱による住環境の悪化、開発行為による水害の危険、道路混雑等が生じる一方、市民生活の基盤である学校、病院、下水道等の公共公益施設の整備不足を招いて、いわゆる都市問題がいたるところで発生した。さらに郊外部の開発に伴う多数の新市民の流入は市民意識の多様化を招いた。

このような新たな局面に対応するため、横浜の市政は工業開発等産業基盤整備優先の都市づくりから、「市民生活優先」、「市民参加」の都市づくりへと転換することとなった。そして横浜の都市構造を、これまでの歴史的経緯を踏まえて、「港湾」、「工業」、「住宅」機能と、これに加えて「国際文化管理都市」の形成をめざすものとし、昭和40年(1965)6つの基幹的事業(6大事業)の推進が提案された。6大事業は、いずれの事業も単一的な事業でなく、いくつかの事業が複合する総合的な計画であった。これは、「都心部強化事業」、「金沢地先埋立事業」、「港北ニュータウン建設事業」、「高速鉄道建設事業」、「高速道路網の建設」、「ベイブリッジ建設事業」から成っていた。昭和39年(1964)、埋立地に進出していた企業の設備建設をきっかけに企業と市が「公害防止協定」を締結した。これは、以後市内のみならず全国的な公害防止運動とその解決策のモデルとなった。

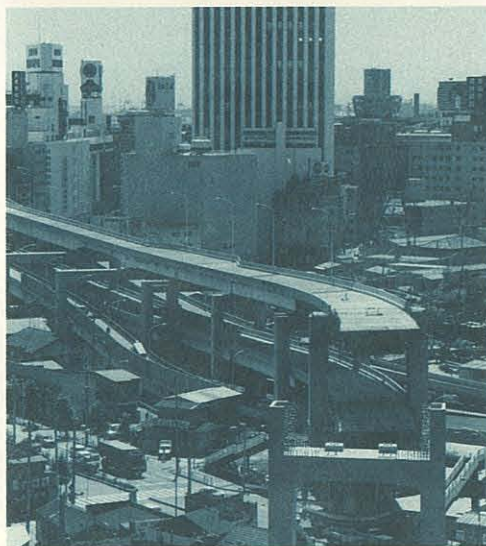
すでに述べたように、無秩序な宅地開発は、土地利用の混乱と市民への都市的サービスの低下を招き、巨大な行政需要を引き起こした。このため、昭和43年(1968)に「横浜市区地開発要綱」として、区画整理や住宅地造成事業等の許認可に際して、法令の定める基準の他に、道路、公園、河川、学校等の整備基準を定め、開発誘導を行った。

さらに、新都市計画法による市街化区域、市街化調整区域の区域区分(線引き)、用途地域指定、高度地区など他の地域地区制の総合的活用、日照等指導要綱の制定、市街地環境設計制度の制定などが昭和45~48年(1970~1973)にかけて次々と実施され、都市づくりとしての横浜の特色がつけられた。

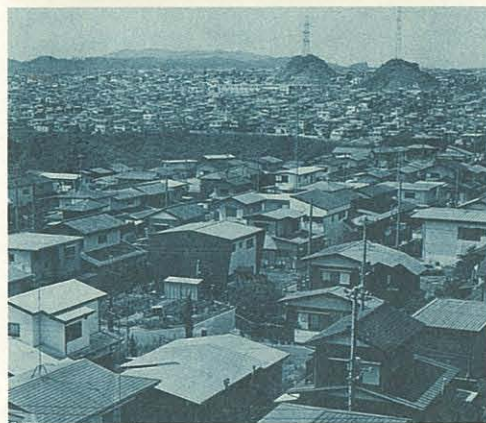
これらの施策に加えて、街づくりにおいて、機能性や経済性だけでなく人間性の追求に重点を置く全国的にもめずらしいアーバンデザイン行政が、昭和40年代の後半から行われ、「都心部における緑の軸線の形成」、「山下公園周辺地区の街区指導」、「都心プロムナード」、「都心商業軸の整備(馬車道、伊勢佐木町等)」、「山手景観風致の保全」等が実践された。



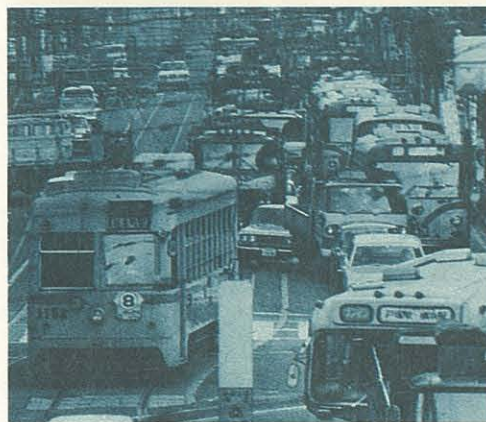
根岸湾の埋め立て 昭和36年頃



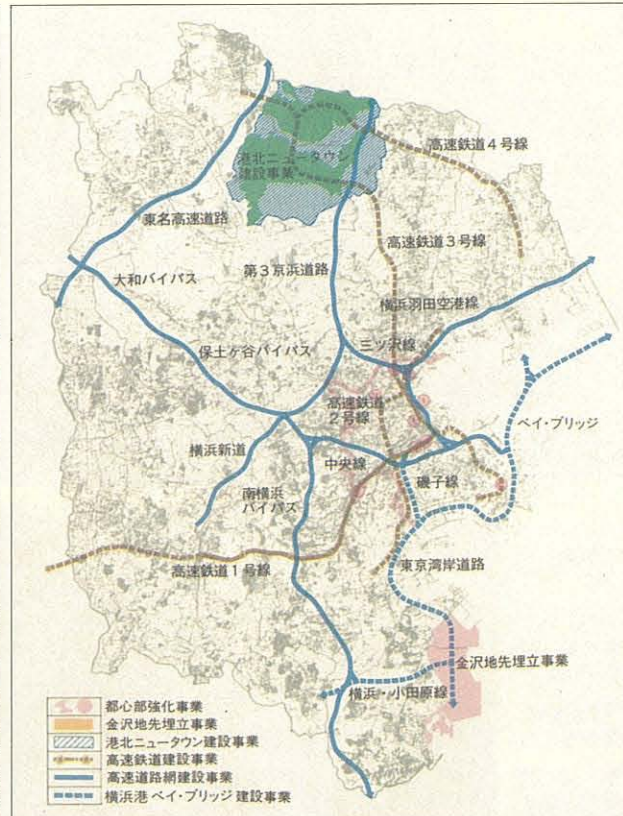
建設中の高速道路三ツ沢線 横浜駅付近 昭和48年頃



宅地化



昭和40年頃の道路事情



6大事業計画位置図



大通り公園(整備前)



大通り公園(整備後)



くすの木広場(整備前後の比較)



高速鉄道建設(市営地下鉄開通) 昭和47年



桜木町駅周辺 昭和40年頃



関内駅・市庁舎周辺 昭和40年頃



山下公園周辺 昭和40年頃

都心部強化事業

横浜の二つの都心地区を将来の国際文化管理都市にふさわしい機能をもった都心地域に育成するため、二つの都心に挟まれた工業地区の移転、伊勢佐木町や元町などの旧来からの商業地区、横浜駅西口地区等の再開発を促進するとともに、都心部の交通網強化を図る。「みなとみらい21事業」の前身。

金沢地先埋立事業

中区や西区などの都心区やその周辺区で、公害等環境浄化上移転が好ましい工場等について、市内での移転先としての工場地を造成する。特に中小企業の近代化を促進し、工場と住宅地を一体的に開発する職住近接の街づくりを行う。

港北ニュータウン建設事業

横浜の北西部、港北区と緑区にまたがる約2,530haの近郊農業地帯において、急激な宅地開発による市街化(スプロール)を抑制し、都市農業を確立して都市と農業の調和を保つ新しい市街地を形成する。

高速鉄道建設事業

市電に代って市街地内の交通の軸とするとともに、都心地域と周辺区を結合する鉄道を整備する。

高速道路網の建設

都心部における交通渋滞を緩和するとともに、周辺地域と都心を結ぶ幹線自動車専用道路網を整備する。

ベイブリッジ建設事業

本牧埠頭と根岸湾臨海工業地帯と大黒埠頭や鶴見、神奈川の工業地帯を都心部を過らずに直結する橋梁を建設し、併せて新しい横浜のシンボルとする。

安定成長期の街づくり(1978~)

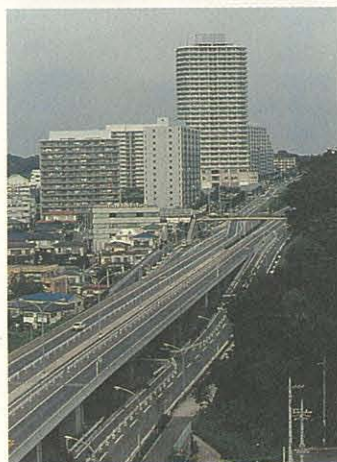
昭和48年(1973)、世界的な経済変動(オイルショック)をきっかけとして、我が国の経済成長政策は変更を余儀なくされ、技術革新と経済のソフト化を基調に安定成長時代へと移行した。横浜市でも、これまで増加の一途をたどっていた人口増は弱まり、横浜の都市づくりも、これまですすめてきた抑制的、防衛的な施策から、新たな局面を迎えるとともに、都市環境の質的向上を目指す施策が展開されていくこととなった。さらに国際化や高齢化などの社会基調も新たに注目され始めるようになった。まず、生活基盤施設や都市基盤施設整備については、重点的な取り組みがなされ、下水道の整備による水洗化普及率の飛躍的向上、生活道路の市内全域舗装化などを果たした。また、小、中学校等の教育施設も満足できる水準に達し、福祉施設や医療施設についても整備が進められた。都市基盤施設では特に都心を中心とする市街地と新たに形成された郊外部とに二分された都市構造を、バランスのとれた一体性のある構造への転換を図るため、都心部と郊外部を連結する鉄道、地下鉄などの公共交通機関と高速道路や主要な幹線道路などの道路交通ネットワークの整備が進められた。この結果、鉄道面では地下鉄の新横浜~戸塚間、相鉄いずみ野線が開通し、さらにそれらの延伸やみなとみらい21線などの新たな計画も推進されている。しかし道路面では、高速道路や環状道路など幹線道路の整備面で前進がみられたものの、まだ、充分な水準には至らなかった。

次に、都心部では、みなとみらい21、関内、伊勢佐木町、元町、新本牧地区などの再整備による機能強化が進められた。中でもみなとみらい21事業は国際コンベンション機能をはじめ、業務・文化など多岐にわたる中枢管理機能を集積させて横浜の主体性を確保するとともに、首都機能分散の受け皿を担おうとするものであり、公共基盤施設整備や美術館、横浜国際会議場などの公的施設整備などが順調に進められた。この他新横浜第二都心や、副都心(鶴見、上大岡、戸塚、港北ニュータウンセンター)、地域拠点(郊外部鉄道沿線の主要駅周辺等)でも公的施設整備、再開発、民間建設誘導などにより街づくりが推進された。また一方では、横浜港の充実、京浜工業地帯への先端産業や研究所立地促進等経済基盤の強化も図られた。

このころより、市民の要望もこのような市民生活の基礎となる生活基盤施設や都市基盤施設、拠点整備だけでなく、より快適な生活環境を求める高次なものと変容がみられ、公園、プロムナードの整備や緑地の保全、歴史や文化をいかした街づくりが進められた。平成元年(1989)、横浜市では市政百周年、開港百三十周年の祭典「横浜博覧会」を開催した。いま、横浜は次の100年に向けて、市民の毎日の生活が「安全」、「安心」、「安定」の下におくられるよう、快適な生活環境のなかで心豊かな人間性あふれる都市づくりをはじめたところである。そして横浜の歴史の中で培ってきた多面的な都市機能、開放的で進取の気質に富む市民性、国際性豊かな文化などの資産を活かし市域全体のバランスがとれ、主体性のある活力にみちた都市、「ニューシティ横浜」の実現をめざす取り組みが進められている。



ベイブリッジの建設(左から右の順で進行)



幹線道路の整備(環状2号線)



都市基盤施設の整備(共同溝)



緑の保全



プロムナードの整備



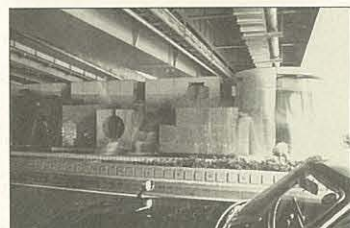
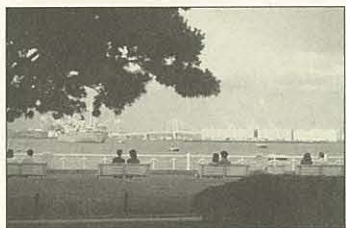
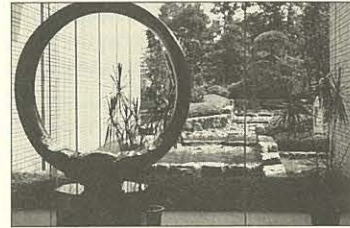
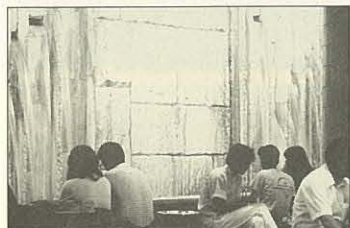
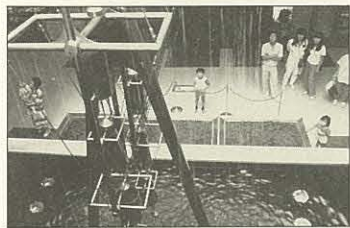
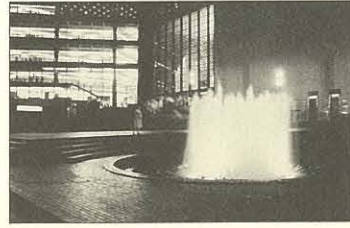
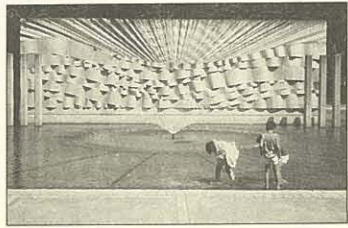
歴史を生かした街づくり



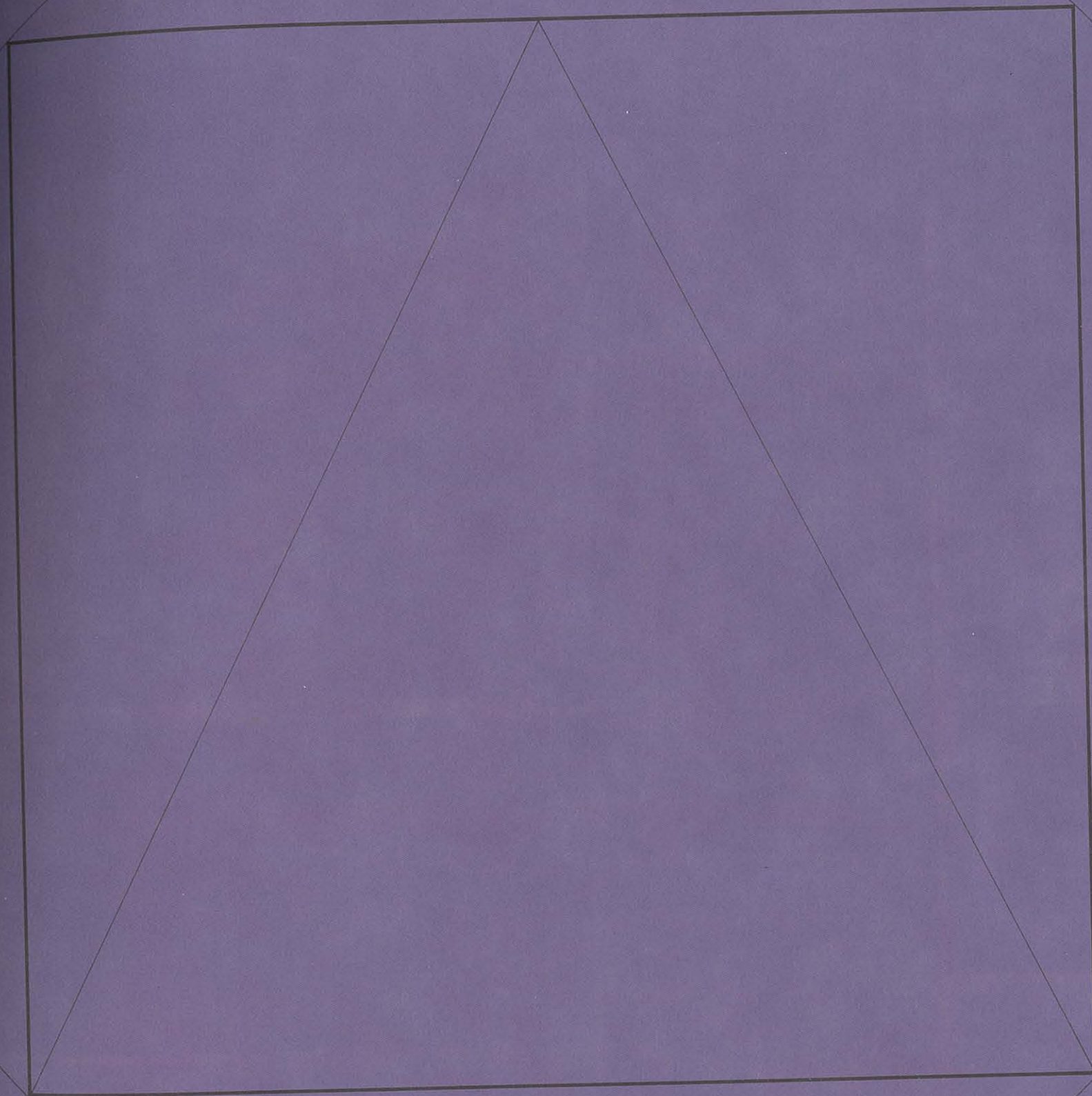
横浜博覧会風景



整備のすすむみなとみらい21地区



PLAN FOR
YOKOHAMA
現状と課題



位置

横浜市は、神奈川県の東端、首都東京の南西20~40kmの距離に位置する。しかし、東京と横浜を結ぶ交通機関が整備されているので、市内から東京都心までの時間的な距離は小さい。このため、戦後全国から東京に流入した人口が周辺部、特に横浜にあふれて、いわば東京のベッドタウンともなる原因となった。こうした東京との位置関係は、今日でも横浜の街づくりに少なからず影響を及ぼしている。

地勢

横浜にはもともとほとんど平地はなく、都市の発展に伴い、埋立により平野が拡張され、現在の横浜が形づくられた。横浜の地勢をみると市域全体に高くはないが起伏の多い丘陵地が連なっていて、その間に鶴見川、帷子川、大岡川、柏尾川、境川の5つの河川が走る構造となっている。

このような地形のため、鉄道は丘陵地の間をぬって走り、道路は不規則になりがちで、特に環状の道路が発達せず、今日の横浜の交通問題の背景にもなっている。また、鉄道、道路、河川が丘陵地の間を通ることとなるので、そこに立地要因をもつ住宅、商業、工業が混在するという問題を生じさせている。

さらに戦後、人口の集中に伴って起こった都市化の波は丘陵地まで住宅地化し、自然の財産である斜面緑地は失われていった。このように横浜の街づくりは、地形的な要因によっても影響されている。

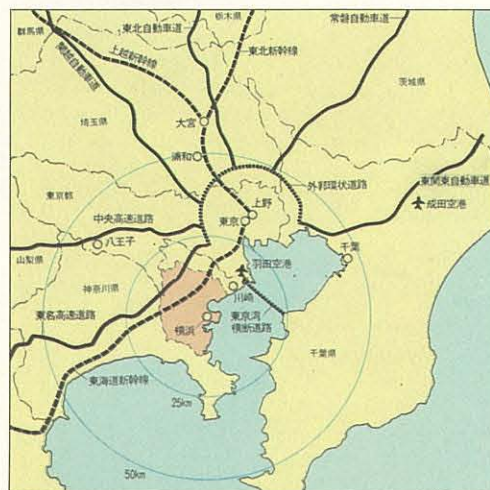
人口

横浜市の人口は、約323万人(平成3年(1991)1月現在)で、東京について全国第2位となっている。高度経済成長期にあたる昭和30年後半から40年中頃までの約10年間には、対前年増加率5%前後と高い人口増加が続き、特に昭和40年代前半には、毎年10万人余りの人口増があった。その後も一時的急激な増加はないものの依然として人口増加の傾向にあり、平成12年(2000)における人口は約369万人と推計されている。

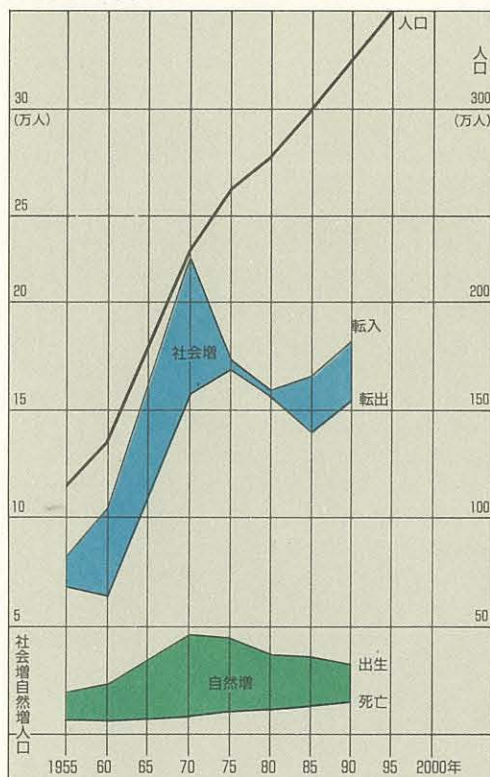
人口増の内訳をみると、まず、自然増では、昭和30年(1955)から上昇し、昭和40年代に再び高い出生率を示したが、その後は出生率が低下し、減速を続けており、今後ともこの傾向が続くと推定される。

一方、社会増は、東京圏の動向に連動して1960年代の高度経済成長期と、昭和50年代後半の経済の国際化に伴う2度のピークがあったが、今後は国策等による東京集中の抑制効果がある程度でてくるものの、東京圏への中枢管理機能の集積により人口増加の傾向が依然根強いと推定される。

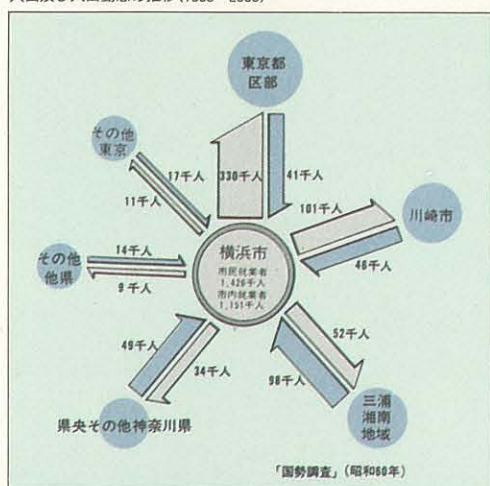
人口の年齢構成については、年少人口(0~14才)及び生産年齢人口(15才~64才人口)が減少し、老年人口比率(65才以上人口が全人口に占める割合)は平成12年(2000)に13.1%になるものと推定される(昭和60年(1985)では、7.3%)。横浜市の老年人口率は全国に比べて低く、また平成12年(2000)においても依然として低位にある(平成12年の全国値16.3%)と推定されるが、高齢化は昭和50年(1975)頃より全国を上回る割合で進み、高齢化社会への対応が今後の課題となる。また、横浜の人口構造上については、夜間人口に対して昼間人口が少ないことが問題となっている。昭和60年(1985)において夜間人口100に対し、昼間人口89.6であり、今後横浜の主体性を確立していくために、就業や就学を増やしていくことが課題となっている。



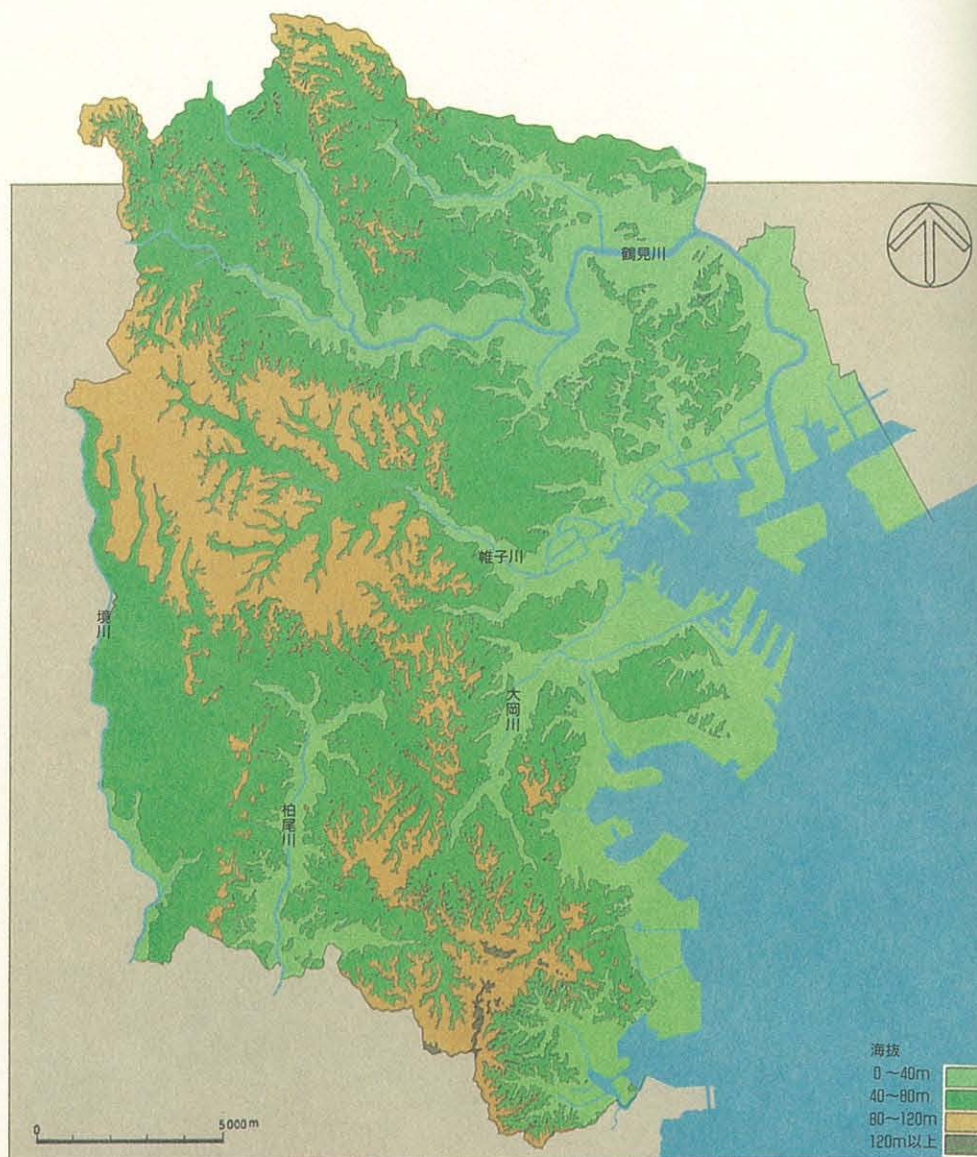
首都圏における位置



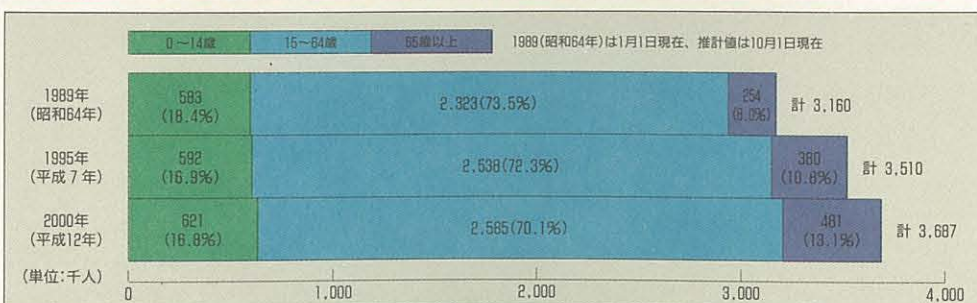
人口及び人口動態の推移(1955-2000)



常住地・従業地就業者の流入



横浜の地勢



年齢3区分人口

平成3年(1991)現在の市域面積は、431.57km²で、このうち約2割が農地、山林等の自然的土地利用、約8割が都市的土地利用となっている。工業都市として発展してきた関係から都市的土地利用のうち、工業地が他都市と比較して多くなっているのが特徴である。急激な都市化がおきた1960年代には①人口の増加に伴い住宅地は既成市街地から郊外へ拡がり、その結果、山林、農地は半減した、②郊外の宅地化においては公共施設が十分整備されないまま建築や宅地開発が進み、市はこれらの公共施設の整備に追われ、結果として市財政を圧迫することになった、③横浜の地形上、工業と住宅の立地適地が重なるため、従来、工場が立地していた所に住宅が押し寄せ住工混在の土地利用がなされた等の問題を生じた。その後、上記のような高度経済成長期にみられた急激な宅地化に比較すると、最近は一応の沈静化傾向を示しているが、郊外部の鉄道や道路の沿線地区等を中心に都市化は確実に進行し、山林や農地は減少を続けている。市内に残された山林・緑地や農地は都市生活にうるおいを与え、防災性の向上、レクリエーション活動の場の提供等、重要な意味をもっている。

これに残された自然は、市民共有の財産として有効な保全方策等の検討等が緊急の課題となっているが、単なる保全にとどまらず、開発との調和を含めて、多角的な対応が求められている。

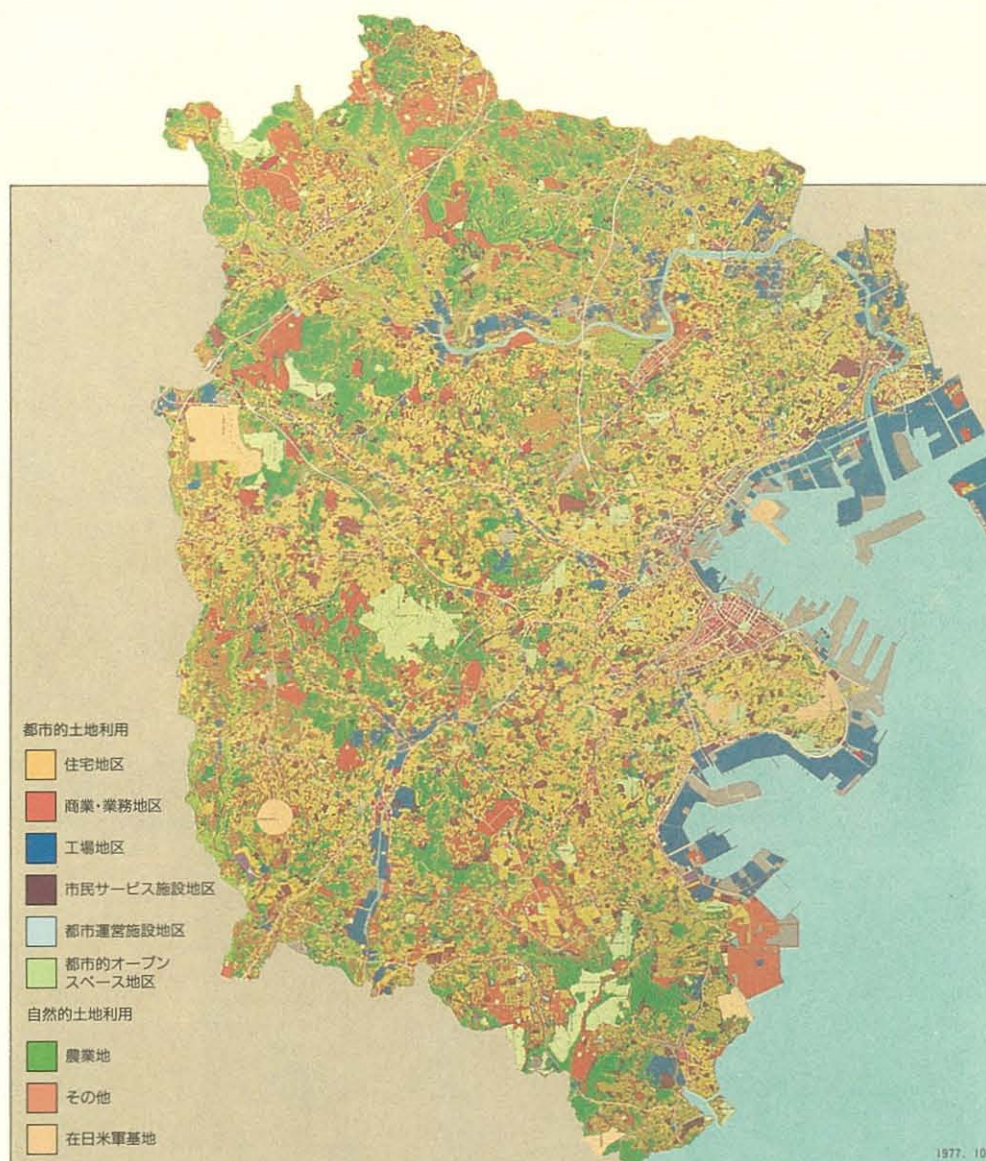
また、産業構造の転換に伴って、工場跡地などの高層住宅化や業務系土地利用への転換等の動きがでてくる。さらに、市街化区域内の未利用地等については、貴重な土地資源として有効活用を図るため、計画的な整備誘導が必要となってくる。

こうした状況のもとで、今後も開発を適切に誘導しつつ、公共公益施設の充実や都市施設との整合性をとった土地の有効利用を図っていく必要がある。

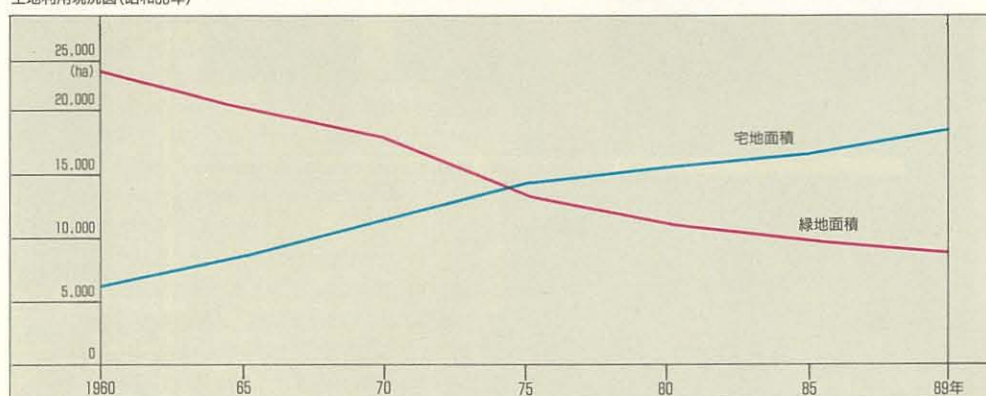
今後、横浜市では、鉄道や幹線道路をはじめ都市基盤施設、公共公益施設の整備を積極的に推進していかなければならないが、高騰した地価水準のもとでは、事業用地や公共代替地の確保が難しい状況となっている。このため、財源の確保、多様な事業手法の確立、公有地の有効利用等総合的な対策を講じていくことが必要となっている。

また一方で近年の東京都心部に端を発した地価高騰は、各般の施策により、ようやく沈静化の方向にあるが、地価高騰の再燃はまだ予断を許さない状況にあり、今後とも地価対策を推進していく必要がある。

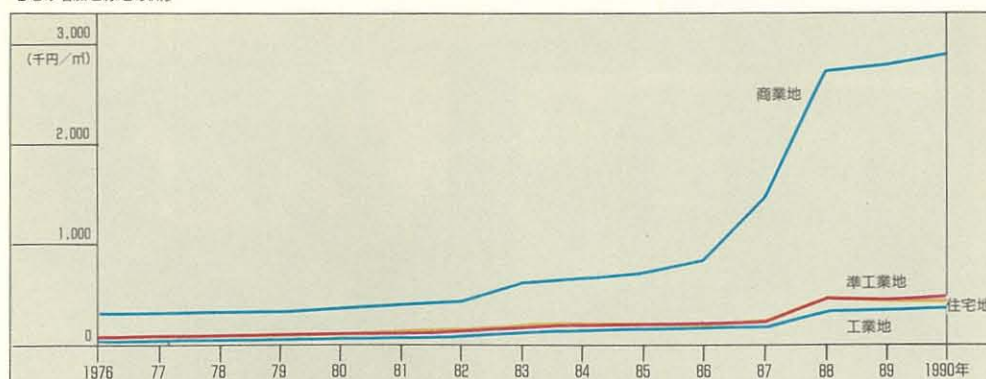
これからは、横浜の土地利用は、農地、山林等の自然的土地利用は減少し、都市的土地利用のうち住宅地、商業地はやや増加、工業地はやや減少、公共用地等は増加するものと推定される。市域面積も埋立等により増加が見込まれる。



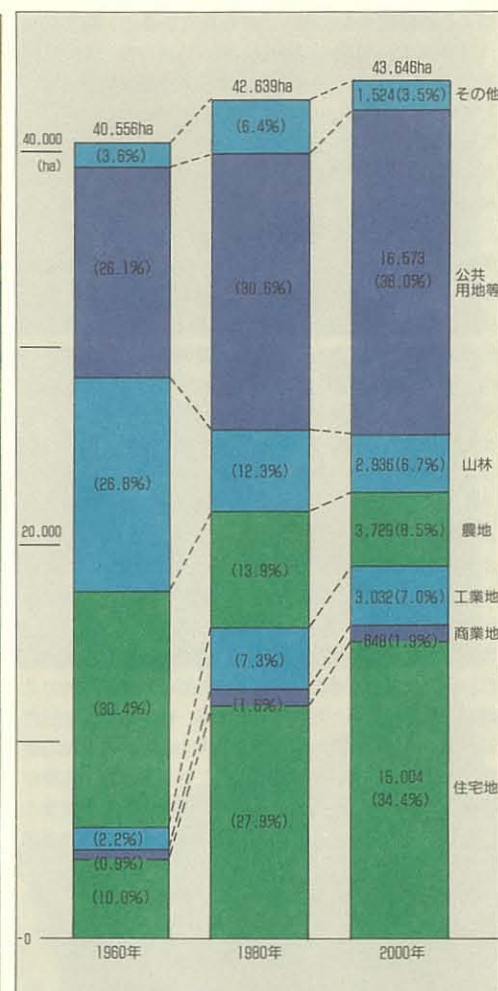
土地利用現況図(昭和58年)



宅地の増加と緑地の減少



平均地価(地価公示)の推移



用途別土地利用の推移



横浜の産業構造を就業人口から見てみると、昭和60年(1985)現在、就業人口総数1,151千人のうち、第一次産業が1%、第二次産業が34%、第三次産業が65%であり、日本の他の大都市と比較して製造業を中心とした第二次産業の占めるウェイトが高く、第三次産業の比率が低くなっている点が特徴となっている。

横浜の工業は日本の経済の高度成長に大きな役割を果たし、鉄鋼、化学、石油、輸送機、電機等の業種が臨海部を中心に立地している。しかし、昨今の円高を背景とする厳しい国際競争の展開や技術革新の進展を経て、先端技術産業を中心とする産業構造に転換しつつあり、今後、国際的分業が進むなかで、横浜が現在の優位性を維持・向上させていくためには、先端技術産業をさらに発展させていくことが重要となっている。

また、市内事業所のうち約99%が従業者数99人以下となっており地域産業活動の主要な担い手となっているが、その多くは販売力、製品企画力、技術力、情報力などの面で経営的に不安定な要素を抱えている。これらの中小企業については、その特性をいかし、今後の経済社会環境の変化に対する適応力を高め、個性・創造力と技術力のある企業へと育成する必要がある。

横浜の農業については、昭和50年頃から高度経済成長期にみられた急激な都市化による農地面積、農家戸数の大幅な減少に歯止めがかかっていたが、最近の宅地化圧力の増大に伴い、減少の傾向が再び強まっている。市内農業による自給率は、昭和63年には、野菜で28%、畜産物(豚肉の場合)で15.6%となっており、今後も都市農業という性格を生かし、農業の維持、保全を図ることが必要となっている。

一方、経済のソフト化・サービス化の進展に伴い、市内での第三次産業の集積が進んでおり、今後も商業やサービス業の生産額は増大の傾向にある。

商業については、商店数はやや減少しているものの、年間販売額では高い伸びを示しており、とりわけ、横浜駅周辺を中心とする西区や、戸塚区、緑区、瀬谷区等の郊外区で、その傾向が著しくなっている。他方、卸売業については、東京の強い影響を受け、商店数、年間販売額ともに、県内におけるシェアを徐々に減少させる傾向となっている。しかし、横浜港や京浜工業地帯をひかえ、また、臨海部や内陸部での都市開発が進行するなかで、県内・市内の豊富な消費需要や、産業活動に対する商品・サービスの供給体制の確立が求められている。

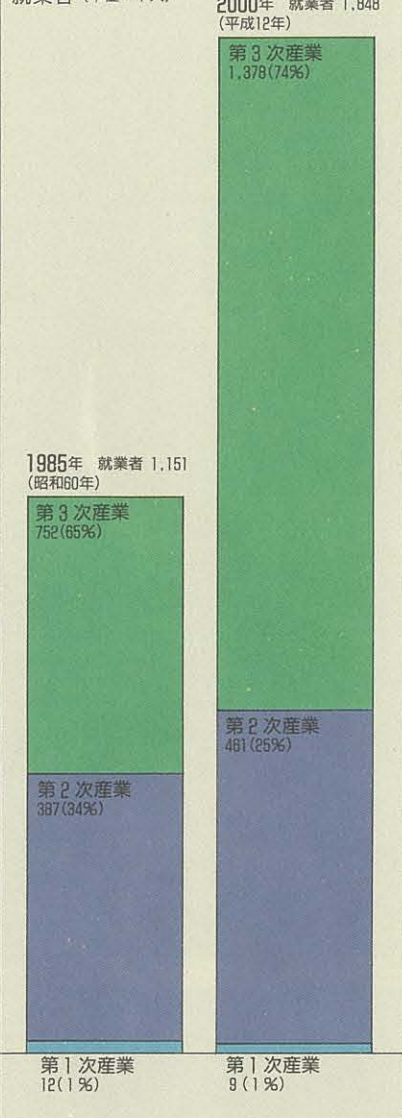
また、サービス業については、今後市民の所得水準の向上、余暇時間の増大、人口の増大に対応した生活文化産業の発展、事業活動を行っていく上で不可欠な対事業所、サービス業の強化、人・情報の交流を活性化させ、横浜の情報発信力を高めていくためのコンベンション関連産業の強化を図る必要がある。

さらに、国際化・情報化が進展するなかで、東京への国際的機能・中枢管理機能の一極集中がすすんでいるが、その影響を受け、横浜への本社機能の集積は十分とはいえず、依然低い状況にある。今後、首都圏の業務核都市として、横浜経済の主体性、自立性を高めるため、本社機能の集積や支店・支社の機能拡充等をすすめ、横浜の中枢管理機能を強化する必要がある。

総生産(単位:億円)

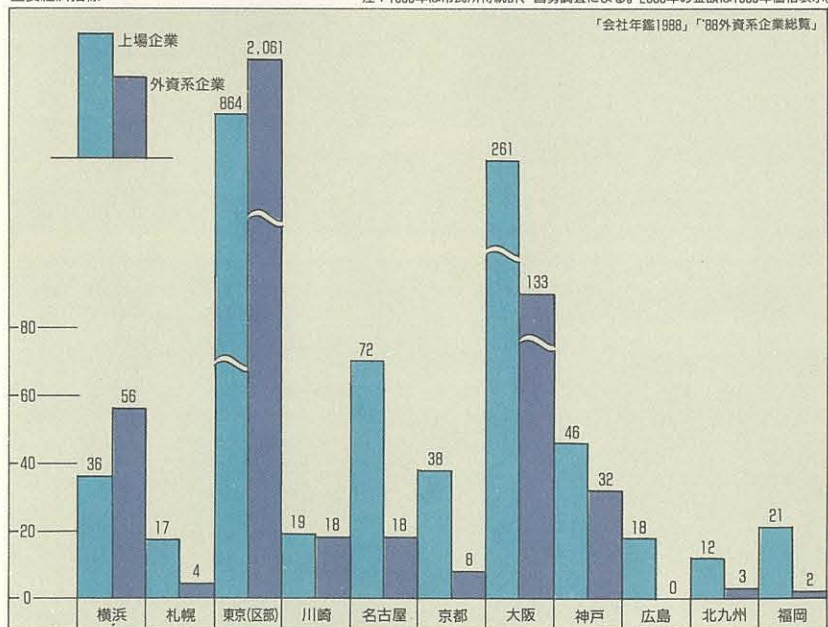


就業者(単位:千人)

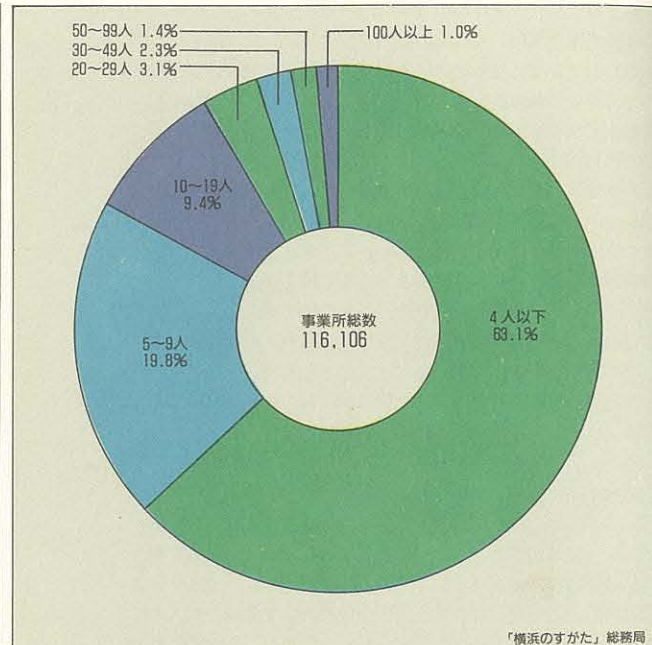


主要経済指標

注: 1985年は市民所得統計、国勢調査による。2000年の金額は1989年価格表示。

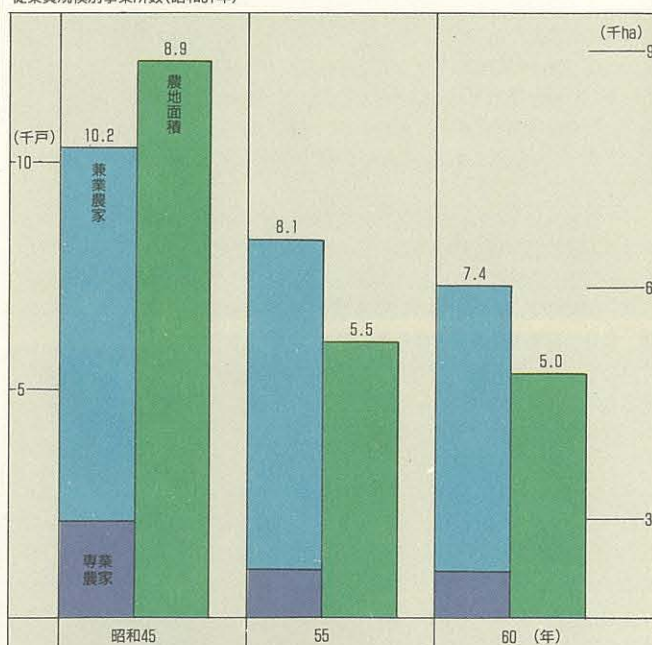


上場企業・外資系企業本社所在地



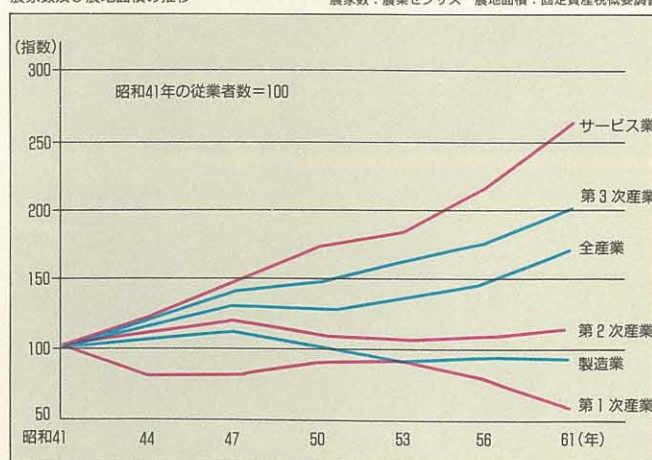
「横浜のすがた」総務局

従業員規模別事業所数(昭和61年)



農家数及び農地面積の推移

農家数: 農業センサス 農地面積: 固定資産税概要調査



市内産業別従業者数の推移

資料: 事業所統計調査各年版

今後の課題と方向

横浜市は、昭和48年（1973）の世界的経済変動（オイルショック）後の安定的な経済成長のもとで着実に街づくりを推進してきたが、市民生活をとりまく環境はこの間大きく変化し、予想を上回る人口の伸び、国際化や高齢化の進展、自由時間の増大、市民意識の多様化などがみられ、新たな課題が生じている。横浜市が今後取り組むべき新たな課題と方向は以下のようにまとめられる。

国際社会への対応

都市活動や市民生活の国際化がすすんでおり、開港以来の風土をいかした国際都市へのさらなる飛躍を図ることが重要となっている。このため、都心・副都心などでの国際機能を強化した街づくりと、外国人市民・訪問者などにとって日常の活動や生活がしやすい環境づくりが課題であり、また市民の国際感覚を豊かにし、国際平和に貢献することも重要となっている。

高齢化社会への対応

人口の高齢化は着実にすすみ、市民にとって身近な問題となっている。そのため支援を必要とする高齢者に対して、住み慣れた地域での支援体制づくりがより一層重要となる。また、人生80年代を迎え、生涯にわたる生活設計をしながら、充実した生活をおくることが求められている。さらに、高齢者が社会参加しやすい街づくりも必要である。



技術革新と高度情報社会への対応

情報通信の発達による高度情報社会の到来や、技術革新により、産業社会や市民生活に大きな影響があらわれている。横浜経済からみると、技術革新等に対応した産業振興が重要であり、文化・スポーツ・学習活動などでは新しい技術や情報システムを活用することにより、豊かな市民生活が可能になる。

地域社会の変容への対応

年々盛んになる様々な地域活動の場を積極的につくっていくことが、地域の連帯や市民意識を高めるうえで必要となっている。子供、老人、障害者など様々な市民がかかる課題に対して地域の中で対応することが重要であり、地域と区役所が協力して、青少年の育成や地域福祉をすすめることが求められている。

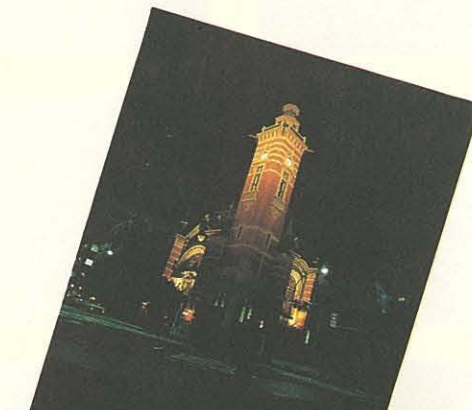


市民の意識と行動の変化への対応

自由時間が増大し、個性を大切にする傾向が強まり、様々なライフスタイルが見られる。また、心の豊かさ、生活の質を重視する文化・スポーツ・学習に対する市民ニーズが高まっている。このため、生涯学習の展開、市民の文化・スポーツ活動の充実、文化・スポーツ施設の整備が重要となっている。

快適で文化的な都市づくり

道路や下水、公園などの生活基盤の整備をすすめることにもうるおいのある個性豊かな街づくりへの積極的な取り組みが課題となっている。今後は緑を保全するとともに、横浜の特徴である丘と海の地形をいかした魅力づくりや、開港以来の文化資源・地域の歴史的資産を生かした街づくりが求められている。

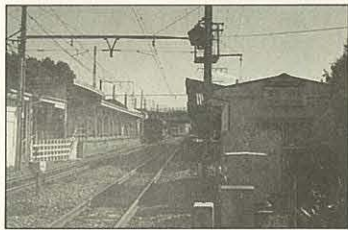
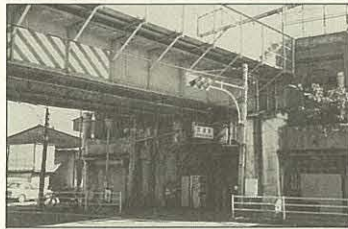
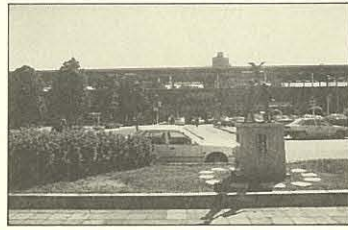
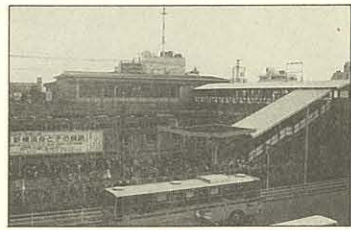


バランスのとれた都市構造

市域の一体性を図りつつ、都市の活力を総合的に高めることが都市づくり上の課題である。このため、鉄道・道路等の交通のネットワークを中心に市民の生活圏を配慮し、都心・既成市街地・郊外のバランスのとれた街づくりを具体的にすすめていくことが重要である。そして圏域の中核となる都心・副都心・地域拠点の整備を図るとともに、市域を連絡する鉄道、道路網の整備も課題である。さらに広域的には、首都圏の業務核都市として、経済、文化などの都市機能の強化を図ることも重要である。

大都市の経営

人口300万人を越える大都市の経営には、地域性をいかした街づくりをすすめることが重要である。このため市民が参加する街づくりや、身近な区役所の機能の強化が必要となっている。都市の自立性を高めるため、地方自治体への権限移譲や財政基盤の強化など、行政財政制度の見直しが求められている。





横浜のかかえる問題点

戦後日本経済の急速な成長と数次にわたる国土・地域開発計画の展開は、国民経済諸部門間の不均等な発展と大都市への生産・流通・消費機能の集中をもたらし、短期間のうちに世界に類をみない規模と速度によって都市化を招いた。今日、このような大都市化と産業関連の地域的頂点に立つのが首都東京であり、これに生産・労働・生活など多くの面で強いつながりをもつのが首都圏内の各都市である。

経済の低成長期に入った昭和40年代後半以降は、生産機能の計画的分散化が全国的に進められ、人口構造の変動にも相対的安定期がおとすれたが、一方では、世界的規模で進む生産力体系・産業構造の転換（サービス、先端技術産業化）と情報化・交通・通信の発展のなかで、全国経済のネットワーク化が進展し、首都圏への中核管理機能や消費・サービス機能の集積がさらに強まってきている。

横浜の都市としての歴史は、130年前、幕末開国時の横浜開港による国際港湾都市としての歴史に始まった。その後は、明治後期以降の京浜工業地帯の本格的形成による重化学工業都市への成長と、戦後の高度成長期以降の高度産業化、首都圏住宅都市への発展が、横浜の都市としての様相を著しく変化させてきた。

戦後の横浜は、戦災、占領・接収による都市再建の遅れや港湾機能の縮小、中核管理機能の東京への吸収に加えて、東京のベットタウン化を余儀なくされ、かつて備えていた京浜港都としての独特の個性や地域性を急速に失ってきた。そうしたなかで、大都市化による都市構造の歪みも著しくなり、交通、住宅問題等深刻な都市問題が顕在化している。

都市構造上の問題点

横浜は、人口320万人を越す我国第2の大都市に急成長してきたが、その反面、さまざまな問題点を生み出してきた。これらを都市構造的な面から捉えたと次のことが挙げられる。

第一に、横浜は、巨大な人口に比べて中核管理・業務・商業・文化等の都市機能の集積が低く、昼夜間人口比などにみられるように、雇用、消費の両面において東京に依存しており、都市としての自立性の欠如が問題となっている。

第二に、人口の急激な増加は、社会資本の拡充のスピードをはるかに越えており、戦災、接収により立ち遅れていた都市基盤施設、特に鉄道・道路等の整備の必要性をさらに高めている。

第三に、東京からのスプロール化による流入人口の増大は、郊外地の農地・山林を住宅地として開発し、比較的豊富にあった緑と自然を奪う結果となった。そのため、残された緑と自然は市民の共有財産として貴重な存在となっている。また、郊外部の急速な都市化は未整備市街地を拡大させ、都市施設の絶対量の不足を招き、地域社会における日常生活の利便性を低下させている。

第四に、郊外部において人口移動が激しく、新しい市民が多数流入し、市民意識の欠落化や、地域コミュニティの醸成が問題となっている。さらに、旧来の市街地と新しい郊外部の連携の希薄さからくる市域の一体性の欠如等が問題になっている。

第五に、基盤整備の遅れもあって、横浜の経済活動の中心とも言うべき港湾機能が相対的に低下しつつある現状をくいとめ、機能の充実、強化を図ることによりミナトの活性化を目指す必要がある。

既成市街地の問題点

古くから市街化が進み比較的人口密度の高い既成市街地では、長い間横浜の下町のイメージをもった街として、工場と木造住宅の密集した混在の街なみを形成してきた。そこでは、冠婚葬祭を始めとした市民同士の人情味あふれた「ふれあい」「にぎわい」があった。しかし、昭和40年代における人口の爆発的增加、自動車交通の絶対的増加等外的要因からくる影響が、従来からの社会資本ストック不足等内的要因と複雑にからみあって、近年様々な問題が指摘されている。

横浜の都市としての成長は、港から発展してきたことが第一の特徴であり、開港以来、港湾や貿易の活発な活動に伴って、商業地や住宅地が広がりをみせ、都心部を中心に市街地の形成が進んできた。一方、第二の特徴は、高度経済成長期以降に急激にすんだ東京のベットタウン化により、郊外部の田園都市的構造を後退させ、住宅都市的性格がきわめて強い市街地に一変させた。このような都市としての成長過程は、横浜の既成市街地の性格やそこから発生する問題にも差異が生じている。

すなわち、横浜の都心部の中核は、戦前から商業・業務地区として発展してきた関内周辺地区と、戦後商業を中心に発展してきた横浜駅周辺地区があり、さらにそれらを取り囲むように戦前からの市街地が形成されてきた地区から成っている。この二地区は長い間、工場・鉄道施設等により分断されていたため、業務等の都心機能の不足、交通網を初めとする都市骨格施設の未整備等、一体的な都心部としてのあるべき姿を呈しているとは言い難い状況にある。

これまでに建築基準条例による住居容積率制限や、学校収容関連の制限等により都心部への無秩序な人口流入をかなり防いできたが、一方では住居系から商業系への土地利用の転換により住民の流出が続き、いわゆる人口の空洞化現象が起きている。

また、かつては横浜の都市の発展の原動力でもあった大規模工場等が、産業構造の変換や、住工混在等による厳しい操業環境下の元、施設の老朽化や、地価の高騰、工業等制限法の規制等により、近年その土地利用転換が図られ、今後もその傾向は続く予測されている。さらに、商業・業務集積地においては、総合交通体系の弱さや、自動車保有台数の増加とそれに対する駐車場不足による不法駐車問題も顕在化している。

今後、本市の自立性・主体性の確立のため、総合的・一体的な計画の基に都心部の強化を図ると共に、本市の顔づくりとしての魅力ある都心部空間を創造していくことが必要である。

一方、市民生活上からは、身近なところでの環境整備が必要としており、特に、既成市街地における生活環境の向上は、積極的かつ強力に進めていかななくてはならない問題となっている。

市民の日常的な生活圏を考えると、住宅とそれととりまく生活関連施設が集中し交通の結節点ともなっている駅前周辺地区は、市民生活の拠点ともいべき性格をもっている。しかし、本市の各駅前地区の実態は、狭い広場、狭隘な道路、密集した商店街等多くの解決しなければならない問題点を抱えている。これらの問題点を整理することにより、生活拠点としての駅周辺が本来どのような姿であるべきなのかを模索し、その実現を目指すことは、生活環境の向上を果たすうえで欠かすことのできない課題である。各地区によってその特性が異なり、したがって単純に一律化・一元化はできないが、駅前を中

心とした市街地整備をすすめていくうえで考慮しなければならない共通の問題点としては次のことが挙げられよう。

第一に、本来、鉄道駅は交通の結節点としての機能が十分に満たされなければならないが、この点での立ち遅れが指摘できる。駅前広場の確保、バスターミナルの整備等が必要とされている。

第二に、道路の狭いこともあって、人と車が輻輳し通行の安全がおびやかされている。歩車分離を図り歩行者空間の充実へ向けての取組みが必要となっている。

第三に、主要鉄道駅を中心とする日常生活レベルでの地域拠点においては、商業・業務等の機能集積の弱さが指摘される。地区の特性を生かした拠点の育成のため、地区のポテンシャルを生かした商業・業務さらには駅前にふさわしい機能の集積・立地誘導が必要となっている。

第四に、既成市街地での駅前地区には、古くからの商店街が形成されているが、老朽化した建物が多く防災上からも弱い体質をもっている。建物の共同化、不燃化を図ることにより、商店街の再生と魅力づくりをすすめていく必要がある。

第五に、文化施設、コミュニティ施設等の生活に密着した利便施設や公園・オープンスペースの不足、老朽木造住宅密集や、住宅や商業・工業混在による環境の悪化が指摘されており、都市空間・生活空間としての魅力と潤いを創出する必要がある。

これらの地域では地域住民、権利者等と合意可能な計画に基づき、出来ることから実現させ、地域の特性を生かした多彩な街づくりをすすめていくことが求められている。

郊外地域の問題点

都市への人口集中に起因する住宅需要の高まりの中で、本市の郊外地域における宅地開発は急速に進み、本市では、これら宅地開発が無秩序に進行することを防止するために、「宅地開発要綱」等を制定して必要な公共公益施設の確保を図ってきた。しかし全体でみると交通網をはじめ必要な都市施設は十分とはいえず、地域の中心ともいえる拠点づくりは未確立のままにある。住環境の面でも、土地区画整理事業等の面的整備手法で施行した地区は、比較的計画的に良好な住環境が保たれているが、その他の地区ではミニ開発等が無秩序に進行し、スプロール地域特有の散漫な住宅地を形成している。

また、自然との調和の面では、市街化調整区域の指定、市街化区域内の山林・農地の保全等を積極的に図ってきたが、今後も人口の増加が見込まれ、また、研究所等の文教施設の進出も予想されるなど自然と開発の調和を一層強力に進めていかななくてはならない。



新しい街づくりの理念

第二次大戦後の我国は、重化学工業を中心とした技術革新が進むとともに、東京、大阪圏への人口集中が全国規模で進んだ。これは世界的現象としても起こり、かつてのゲルマン民族の大移動にも例えられるような、農村から都市への移動であった。さらに、交通・情報・通信機関の発達には農村を都市と直結し、もはや都市生活様式は農村にも普及し、国土全体が都市化社会に入ったと言っても過言ではない状況になっている。

もともと歴史的に蓄積のない社会資本ストック不足の中で、土地利用計画も不十分なままに大規模な業務と人口の集中が始まり、そのテンポが他の国よりも早かったためさまざまな弊害——都心部への過度の業務集積、自動車の洪水、遠距離通勤によるラッシュ地獄、地価上昇、密集した住宅、うすよこれた川等々の現象——を引き起こしてきた。このような大都市の弊害による現象は、かつてアメリカの社会学者ルイス・マンフォードが語っているように「都市は文明の発祥地であり、人類の文化を発展させてきたが、同時に、その歴史の中でみるように人間を疎外し、頹廃させ、文明終焉の地ともなる。」また、「メトロポリスはやがて人口が減少し、人っ子ひとりないベンベン草が生えるだけの衰頹地域が広がり、滅んでいく。」という趣旨の予言を想起させる。現在の大都市の都心部における人口の空洞化現象などは、この予言を裏付けるものと思われる。このように大都市を「ネクロポリス(死者の街)」にしないために新たな街づくりの理念を確立する必要がある。

都市は言うまでもなくそこに住む市民の生活の場であり、多くの市民にとって都市は生誕の地であり、成長し一生を託す定住の場であるから、このような都市を今後どのようにつくりあげ、運営しようとしていくかは、21世紀へ向けての市民的最大関心事なのである。

本市の都市づくりは、関東大震災と第二次大戦による壊滅的打撃を受け、それに引き続く部分的接収、巨大都市東京の影響による爆発的人口増加によるスプロール化等々により、その発展を大きく妨げられた。このような中でも、宅地開発要綱等「横浜方式」とよばれる多くの街づくり手法を導入しながら、都市基盤のストック化を図ってきた。一方、近年街づくりの施策の中にアメニティの向上、地域の個性づくり等、きめ細かな環境計画的視点の導入が叫ばれてくるなど、街づくりのあり方は大きな転換期にきている。

今後、一層の都市化の進展が予想される中、今ここに21世紀の都市づくりに必要な理念と、それにふさわしい都市政策の基本方向を明らかにし、総合的な街づくりの施策体系を構築する必要がある。いいかえれば、今、我々は量的対応に追われてきた過去を振り返り、市民の広範な合意のもとに、21世紀の我々の子孫に誇れるような望ましい都市を残すため努力していかなくてはならない。今後、市民との共通認識をもって整備課題に立ち向かっていくための街づくり理念としては、

第一に、資源の有限性の問題がある。「働き」「住み」「憩い」「楽しみ」「移動する」という市民生活の基本的活動が円滑に行われるためには、当然その基盤としての土地・水・空気・自然・食糧などが不可欠の要素としてあるが、それらはすべて有限であるという事実を知ることである。自然をひとたび破壊すれば生態系のサイクル全体が狂い、元通りに蘇らせることは極めて難しく、それは開発にあたっての自然との調和がいかに大切かを教えているのである。緑地が減ればそれだけ酸素が減り、自動車台数が増えればそれだけ二酸化炭素などの有害物質がふえる。人が増えればゴミの発生も増し、その処理対策が必要と

なる等々自明のことではあるが、快適な都市生活のためには、これら基本的なことを市民全体で確認しあい、都市を計画的につくりかえていかなくてはならない。

第二に、資源の有限性を前提に、都市を過密化から改善、防止していかなくてはならない。そのための「都市の適正規模」の問題がある。つい何年か前までは都市の人口増加や市街地の拡大を、単にその都市の発展と考える風潮が強かったが、現在の大都市における過密の実態をみれば、これがいかに誤りであったかは自明のことである。また、大都市への過集積が生活環境・自然環境を悪化させ、人間の生命をも脅かしつつあるという危機感は、いやがうえにも人口密度を適正なものとすることや業務の過集積を是正させ、適正な規模に分散、誘導させることの必要性を認識させている。

第三に、建築的自由をめぐる問題がある。大都市への過集積は、生活環境を全体的に悪化させてきたが、それは建築活動をめぐって鋭く浮き彫りにされてきた。狭小な敷地でのミニ開発、良好な住環境の中への中高層マンションの無秩序な侵入、郊外地の乱開発、また、商業地域などにおけるケバケバしい色彩の建物や広告物、工作物の氾濫等、都市は全体的に商品化され混沌状況を呈している。このような都市環境を改善するためには、建築行為に対し地域全体で望ましい基準をつくりあげ、それに沿った目標に誘導し、時には禁止、規制することが必要である。西ドイツでは土地利用、生活空間の形成においても、次のような原則が確認されている。「私的所有の土地においても建築の自由はない。建築の自由は潜在的に土地所有者が半分持っているが、それは公共の許認可によって初めて発動する」そうしなければ、有限の空間はめちゃめちゃになり、生活空間の秩序が確保できなくなるという国民的合意が得られたためだと思われる。満員電車でタバコが吸えないのと同じ発想で建築の自由が語られる必要がある。このような市民的認識を早急に確立しなければならない。

第四に、都市の魅力、個性、景観問題がある。近年、歴史的建物や街並を保全する動き、あるいは都市を個性的で魅力的なものに修景する動きなどが全国的にみられるが、これらの主な要因として文化面への欲求が高まってきたこと、全国画一的街づくりへの反省、歴史的環境への認識の高まり等があげられる。本市においても他都市に先駆けアーバンデザイン手法を街づくりに導入し、一定程度の成果は上げてきた。しかし、価値ある近代建築の多くが取り壊しの危機にあり、相変わらずの広告物の氾濫がみられ、よこれた河川はそのままである。今後、街づくりにおいて個性、景観、文化等を考慮した街の魅力づくりを推進していく必要がある。

第五に、街づくり行政の総合化の問題がある。人口増加により行政の仕事は肥大化し、複雑化してきた。都市整備のために多大な財政支出を要するが、俗に3割自治と言われる中、一定の成果をあげてきたが、ともすれば「縦割り行政」からくる硬直化、非効率化は否めなかった。これまで述べてきたように、新しい街づくりのニーズに対応するためには、新しい行政感覚やシステムが必要であり、都市経営的観点も導入しつつ、行政の効率的効果を発揮し、総合的街づくりを行う体制を強化することを認識する必要がある。

21世紀に向けた街づくり

都市の活性化を求めて

本市は首都圏のベットタウンとして、昭和30年代からの開発により、都市としての構造が大きく歪められてきた。そのため東京への通勤・通学時のラッシュ、市民生活上不可欠な道路、下水道、公園等都市基盤施設の絶対的不足、商業施設、文化センター、図書館等利便性・文化性のある施設の不足等、都市として自立するための諸条件は十分に満たされる状況にはない。都市構造の是正を始め都市空間の機能を更新し、住みよい街にすることは、都市の活性化をめざすための最大の課題である。

そのため、都心部においては広域的観点からの都心の形成、既存都心部の一層の強化、街の魅力づくりを進め、またいわゆるインナーシティ問題といわれるような既成市街地の悪化、人口・産業の流出等の改善を進める。都心機能を補完し、中域生活圏の中核としての副都心の機能強化、および主要鉄道駅を中心とする日常レベルの地域拠点での交通・商業・業務・文化・行政サービス等の機能向上を図る。さらに郊外地域においてはミニ開発の防止を始め、計画的市街地整備を推進し良好な住宅地の形成を図り、農地・山林等の保全と開発の調和を保っていくことなど、地域特性に応じて地区整備を積極的に推進し広域的なネットワークの整備と併せて、都市の活性化を目指していかなくてはならない。

そのため、下記に述べるような観点から、21世紀に向けた街づくりに取り組む必要がある。

1) 首都圏の業務核都市の形成

首都圏における東京都心部への一極依存型構造を改善することは、大都市圏の固有の問題解決に大きな役割を果たす。特に首都圏は大阪圏と異なり東京一点集中傾向が強く、周辺都市の殆んどは夜間人口が昼間人口を大幅に上回っている。さらに深刻なことに現在でも他都市からの業務機能の東京への移転が続いている。

このような過集積を何とか防ぐためには、文化・教育機関を始め中枢管理機能を本市や周辺都市等へ分散し、首都圏の均衡ある発展を図っていかなくてはならない。本市は人口320万人を有する日本第二の都市でありながら、他都市と比べ官庁・大企業の本社の集積はきわめて少なく、逆に横浜で育った大企業が本社を東京へ移転するという事態さえ生まれている。このような状況を放置しておけば、本市の都市としての主体性・自立性などはさらに遠い将来の夢に終わってしまう。昭和62年に21世紀に向けた我国の国土形成の指針となる「第四次全国総合開発計画」(略称、四全総)が策定され、その整備方針に沿って、本市は東京圏の業務核都市として首都機能の受け皿づくりを進め、その機能の一部を分担するとともに、横浜の独自性を発揮する機能の強化に本格的に取り組む必要に迫られている。そのため、新しい都心部の創造をめざすみなとみらい21事業を基軸に、従来からの都心部の一層の機能強化、広域交通拠点である新横浜第二都心での都心機能の立地促進、港北ニュータウンセンター地区等副都心の整備強化を推進し、併せて広域的かつ高次の業務・商業・文化などの都市機能の集積により、横浜の主体性・自立性を確立し、首都圏における業務核都市の形成を図る。

2) 都市拠点の形成

そもそも都市は、市民が「憩い」「住み」「働き」「学び」「買い物」する場であり、市民の「共同的享受」の場であるから、そこでは当然市民に身近なところに魅力ある

就業の場が確保され、楽しいショッピングができる商業施設があり、文化の香り高いコミュニティー施設があり、教育を受ける各種の学校等がなければならない。

このような都市を実現するためには、都市活動が一点に集中することなく、地区の特性に見合った機能が、市域全体に適切に配置されるとともに、それぞれの地区が有機的につながりを持ち、機能を分担していくことが重要である。そのためには、都心・副都心・地域拠点等の整備を進め、各種都市機能の集積・強化と市域の一体性の確保を図る必要がある。すなわち、都心部においては、みなとみらい21事業の推進により都心部の一体化と都心機能の強化を進め、新横浜第二都心においては交通拠点性の強化と共に多様な都心機能の集積を図る。また港北ニュータウンセンター地区、鶴見・上大岡、戸塚駅周辺地区は、都心機能を補完する副都心として、また、中域生活圏の中核として、機能強化を図る。さらに、主要鉄道駅を中心とする日常生活レベルの地域拠点においては、業務・商業等の機能集積や駅前広場等の公共施設整備等々、地域の特性をいかした拠点の育成を図るとともに、各拠点間、住宅地と拠点を結ぶ交通網の整備を行うことにより、多核的な都市構造を目指し、市域のバランスある発展を図っていく。

3) 都市の魅力づくりの推進

社会的・経済的情勢の変化と、市民の社会的意識の変化は、市民が都市に求めるものに多様化をもたらしている。例えば、超高層ビルのもつ壮大さ、ダイナミズムへの憧れは、一転して非人間的なものへの拒否反応へと変わる場合や、かつて車が都市活動の主役を演じていたものが、今では人間が楽しく安全に歩ける街の価値が再認識されている等々、の変化が起きている。従来、とすると街づくりに際しては、新しいフィジカルな「施設」を創り出すという側面だけが強調され、地域のもつ歴史・風土・雰囲気といったソフトな面での要素が無視または軽視されがちであった。今や都市の機能性・利便性よりもアメニティ・ぬくもり・落ち着いたといった価値の方に市民の目が向きつつあるようにも思われる。新しい都市計画のモチーフとして、人間の視覚的イメージに訴える都市の美しさ、景観といった新たな魅力づくりが求められるようになってきている。都市は多様な創造活動をおこなう場であり、都市固有の個性と誇るべき文化・歴史環境を見つめ直し、それを街づくりの中に活かしていかなくてはならない。すなわち、それぞれの地域での地理的な特徴や自然特性・歴史性等を考慮した個性ある街づくりを目指し、実現していくことで、そこに住む人々が自分達の街に誇りと愛着をもつことになろうし、また、そこを訪れる人々にとっては、個性的な街に接することによって新たな発見の喜びを得ることにもなるであろう。

地域の魅力づくり、歴史的環境の保全、都市デザインの強化等による、魅力ある都市空間の創造、アメニティ豊かな都市環境の形成は、行政と市民が一体となって取り組むべき課題であり、都市の活性化を求めるための課題でもあるといえよう。

4) 住民主体の街づくりの推進

健全な都市としての基本的要件は、「安全に」「快適に」「かつ」「便利に」生活が営めることであり、このような環境をつくりだすことは、行政の重要な役割の一つといえる。しかし、住民も行政に都市環境、生活環境の改善をただ要求するだけでは、街はよくならない。

現代社会に住む都市住民として、共同生活意識に根ざした「自分達の街は自分達の手で」という自覚があって始めて、行政に対しても「良好な街づくり」を求める権利が生じるとも言えよう。

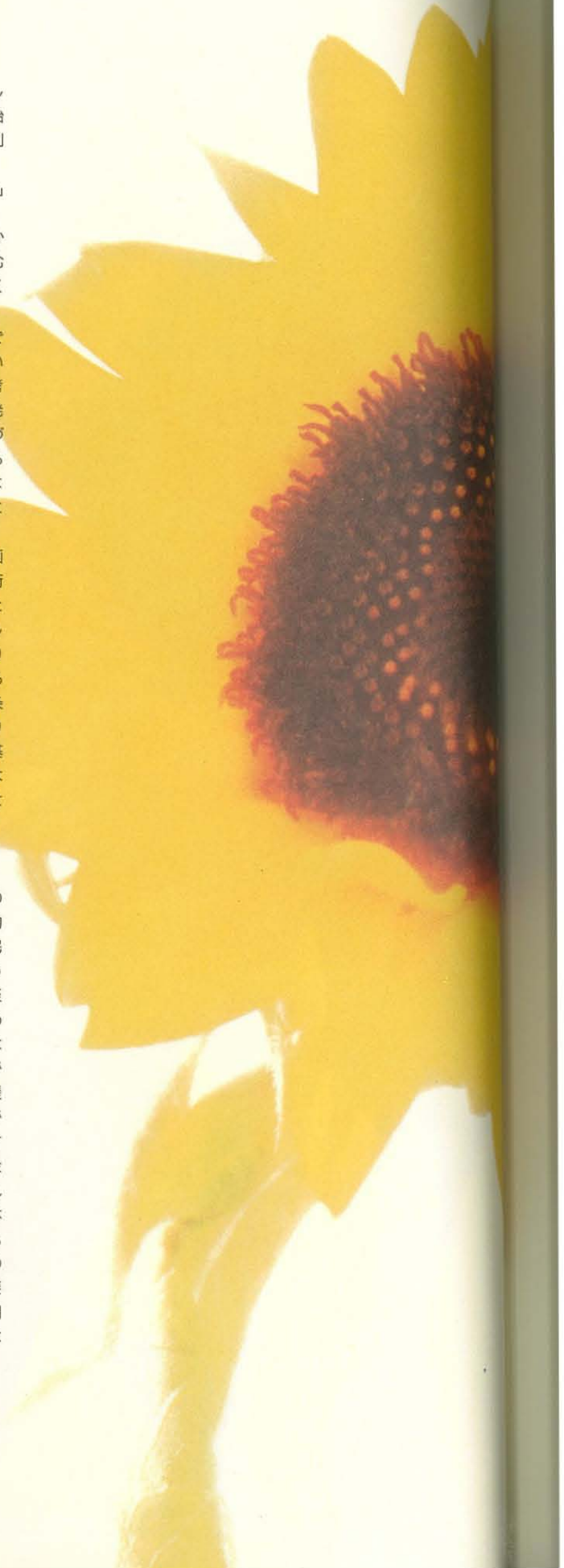
従来、住民にとっての街づくりは、「はじめに計画ありき」であった。しかし、今、都市における居住環境の改善、地域の活性化等、多様化するニーズに対応したきめ細かな街づくりを行っていくには、住民自らが自分達の住む街の将来像を考え、主体的に活動する住民参加の街づくりが大変重要なものとなっている。

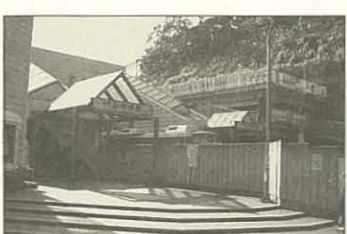
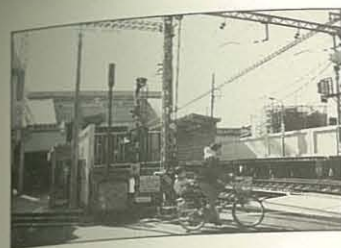
その街の独自の存在価値を、長所や短所を日常性の中で整理されていないままではあっても、最もよく知っているのは住民自身であり、我が街づくりとして最も深く考えることができるのも住民自身である。街づくりの出発点は、このような住民間の話し合いの中から、「なぜ街づくりが必要なのか」「どのような街づくりでなければならないのか」を明らかにすることから始まる。そのような時間のかかる地道な努力の積み重ねによって街づくりに対する住民間の合意形成が図られていくのである。

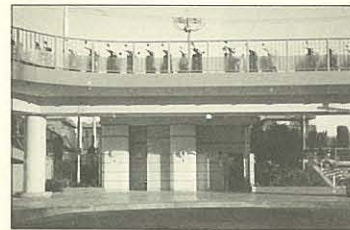
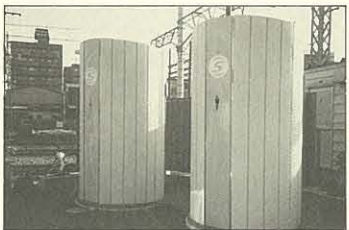
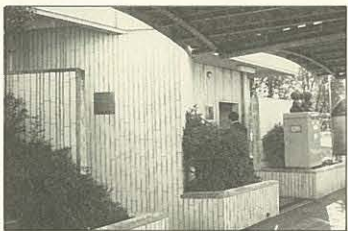
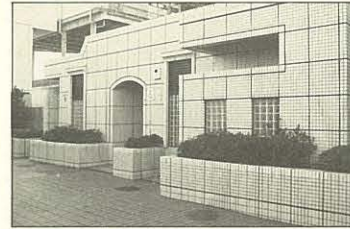
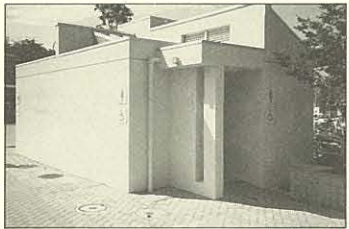
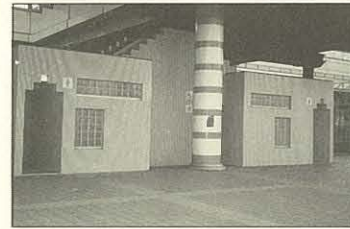
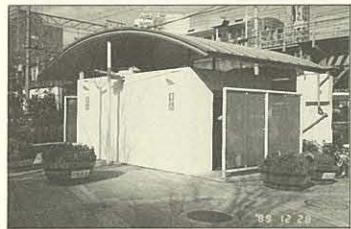
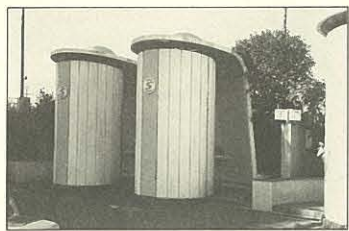
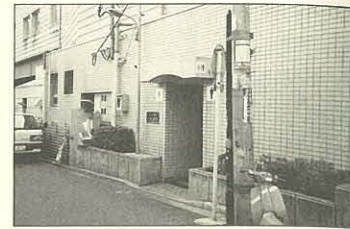
住民が行政や関係機関と対等に議論できる街づくり計画を、自らの手で作成できることは理想である。しかし街づくりをどうするかという議題は、一般的には住民にとって未だ日常的関心事までにはなり得ず、意識は必ずしも高くないのが実情である。また、住民主体の街づくりといっても確立されたルールがある訳ではない。むしろそれぞれの街がその成り立ちや特性を異にし、環境や条件が異なっていることを考えれば、各地区の事情により千差万別なのである。しかし、常に住民の合意形成に基づく住民主体の街づくりという認識のもとに進められなければならない。「住民主体の街づくり」このことはまさに都市活動の総体的活性化を図る源なのである。

5) 都市経営的視点の確立

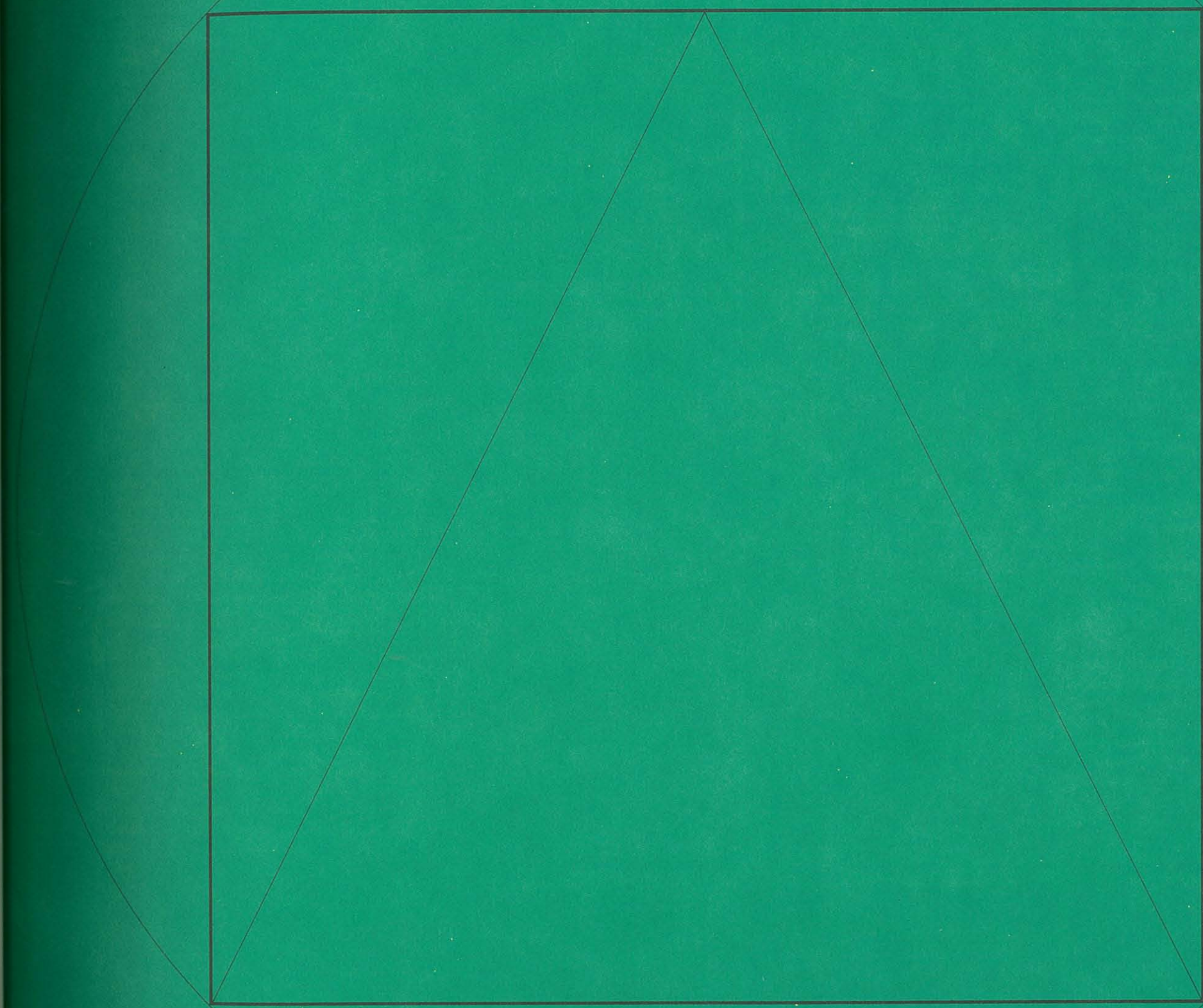
社会の成熟化の進展にともない都市においては、市民の様々なニーズに積極的に対応していくとともに、長期的な都市づくりを進めていくことが求められている。市民が快適性や文化性といった心の豊かさを強く求めるようになった今、街づくりにおいてもハードからソフトに至るまでの幅広い施策を総合性をもって進めることが求められ、いわゆるたて割り行政では対応が難しい状況となってきた。さらに、かつてのような高度経済成長が望めなくなった今日、都市はこれまでと異なり国の支援も多くの期待できない状況にある。したがって、自らが創意と工夫による自立的な都市づくり、街づくりをすすめることが不可欠となっている。都市は市民を中心に企業や団体・行政機関などの様々な主体によって運営される共同体であり、街づくりに関しても市民や民間が主体的に参加して進める面が多々ある。そこには、個々はもとより全体での経営的視点にたった施策の展開、目標の設定、誘導策、役割とルール等の明確化・確立化が必要であるが、こうした市民の参加や民間活力の活用など関係者が連携・協力し、活力ある街づくりを進めていかなくてはならない。







PLAN FOR
YOKOHAMA
街づくりの展開



国際化・情報化の進展にともない、首都圏、特に東京への諸機能の一極集中が進んでいるが、これは均衡ある国土形成にとって望ましいことではない。そこで、21世紀に向けたわが国の国土形成の指針となる第四次全国総合開発計画においては、東京への一極集中構造を是正し、多極分散型国土を形成することを基本的目標として設定している。この中で、首都圏においては、複数の業務核都市を育成・強化し、東京都心部に集中している業務機能等を分散配置することにより、首都圏を多核多圏域型の地域構造へと転換していくこととしている。

横浜は人口320万人を擁する我国第2の都市であり、首都圏の業務核都市である。首都機能の一部を担い、中枢管理機能、国際機能等を強化するため、広域的な交通体系や情報基盤等の都市基盤施設の整備を進めるとともに都心、副都心を強化し、業務・商業、文化などの都市機能の集積を図り、横浜の主体性を確立していく。

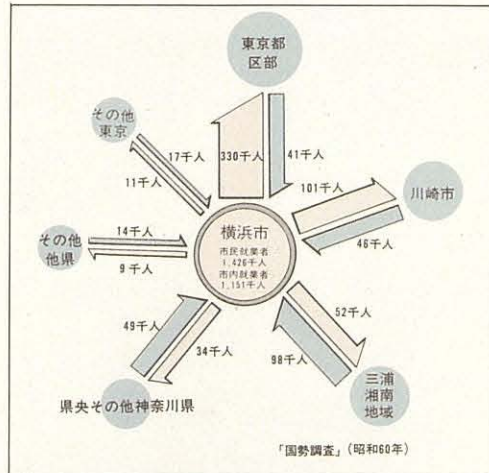
現在の横浜の都市構造は、昭和30年代後半から40年代中葉に至る高度経済成長によりさまざまな影響を受けている。就業や経済活動などの東京への過度な依存、ベッドタウン化による郊外部の土地利用の変化、都市基盤施設の立ち遅れ、市域の一体性の欠如などがそれである。これらの解決のため、今日まで、高速道路や幹線道路などの骨格づくりや都心、副都心、地域拠点の整備による都市機能の強化、市域の一体性確保に向けた対策などを進めてきている。しかしながら、まだ満足できる状況ではなく、引き続き、都心部と郊外部、そして市域全体のバランスのとれた発展のためこれらの施策を進めていく。

横浜では、自由時間の増大や高学歴化などによる価値観やライフスタイルの多様化を背景に、従来の地域、職域とは別に、市民の行動が鉄道沿線等を中心に広域化、多様化してきており、このようなことに対応した総合的な街づくりの推進が必要となってきた。そこで、中域生活圏という概念を新たに設定した。これは、これまでの市域・区域を基準にした街づくりではなく、鉄道、道路等の交通ネットワークを中心に展開される市民の生活圏に配慮した街づくりを行うための概念である。この概念を取り入れるため、市域を4つの生活圏とし、その中核として副都心を配置している。そして、街づくりとしては、中域生活圏内の副都心や地域拠点の整備を進めるとともに、中域生活圏内の拠点を連絡する交通ネットワークの形成や拠点等に文化・スポーツ等の全市的施設、方面別施設を配置していく。

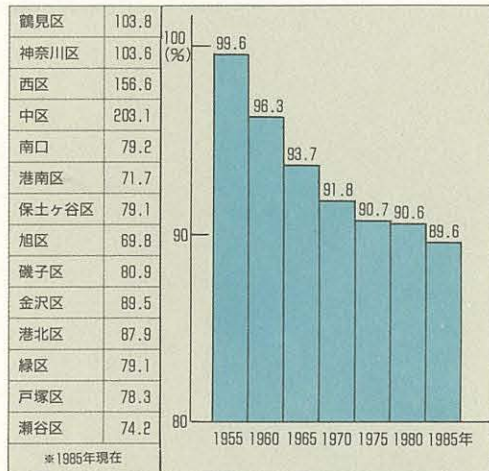
横浜を首都圏の業務核都市として育成・強化し、市域のバランスある発展を実現するために、以下に示すように、都心、副都心、地域拠点の整備を進めるとともに、既存市街地、郊外部、臨海部についても街づくりを進めていく。



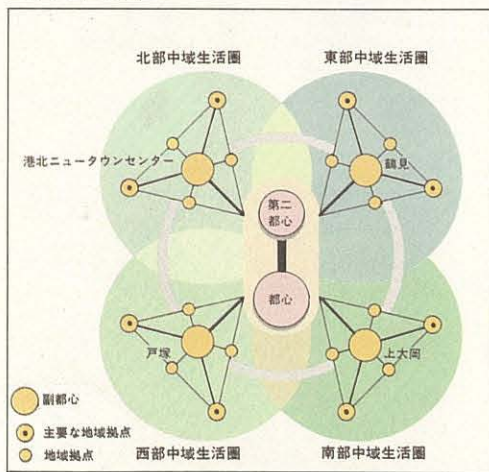
多核多圏域型都市構造の構想図



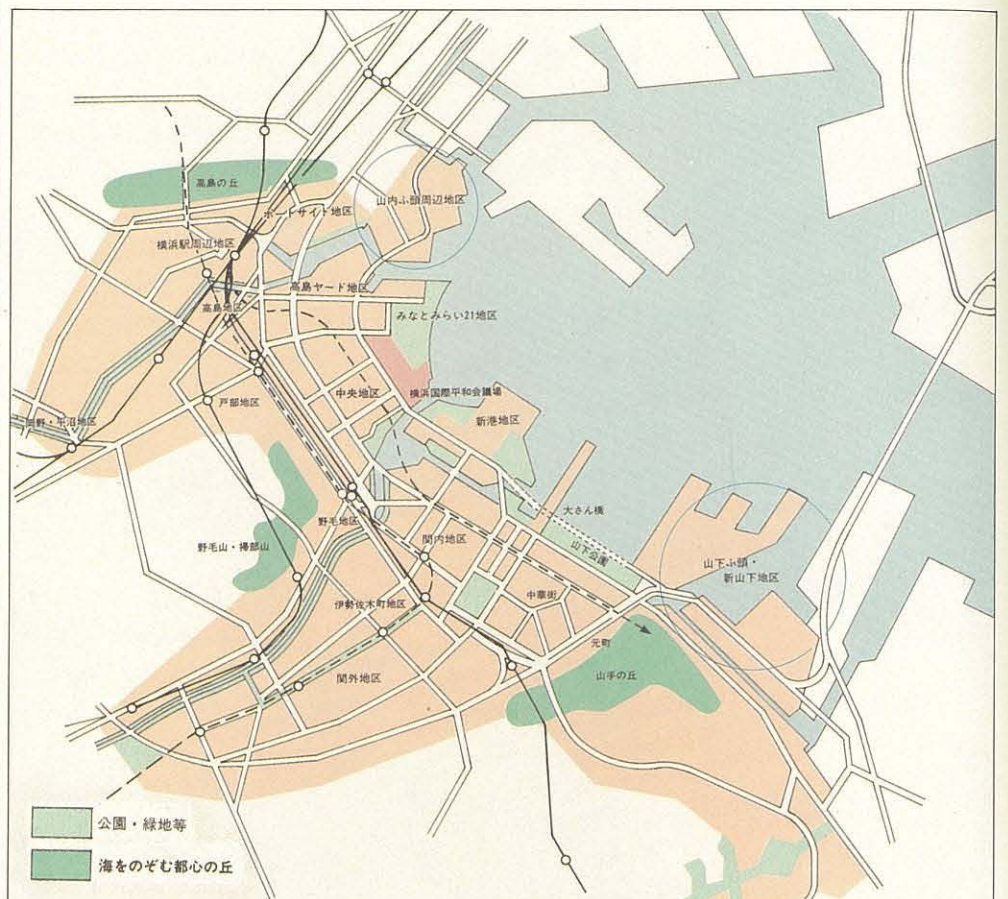
常驻地・従業地就業者の流出



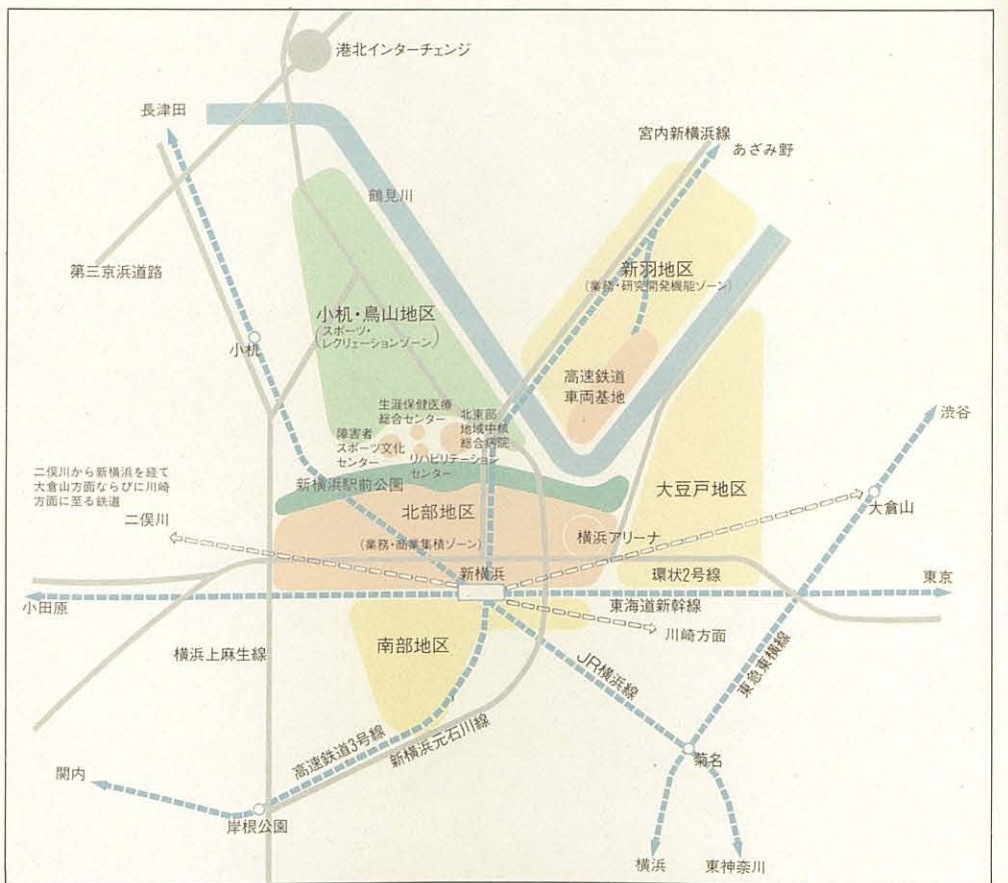
昼夜間人口比の推移



中域生活圏の概念図



都心部概要図



新横浜第二都心整備構想図

都心の整備

横浜では、横浜駅周辺地区、関内・関外地区などの既存の地区に新たに整備を進めているみなとみらい21地区をあわせた港を中心とした地区と、新横浜駅を中心とした地区（第二都心）を都心として位置付けている。横浜が就業の場を東京へ依存している状況を打開し、首都圏における業務核都市として自立するために、これらの都心を次のように強化していく。

- 港を中心とした都心については、みなとみらい21地区の整備を中心にそれぞれの地区の特色をいかにしながら充実・強化し、総合的に一体となった魅力ある都心を形成していく。
- 新横浜第二都心については、東海道新幹線ひかり号の大幅な増停車と高速鉄道3号線の開通を契機に、都心機能が集積しつつあるが、周辺地区を含めて基盤整備を進め広域拠点性を強化し、都心にふさわしい機能の立地を促進していく。

副都心の整備

横浜では、港北ニュータウンセンター地区、鶴見駅周辺地区、上大岡駅周辺地区、戸塚駅周辺地区を副都心として位置付けている。副都心は、都心機能を補完する地区であり、また、中域生活圏の中核となる地区であるが、都心への業務・商業機能の集中や隣接諸都市の成長が進むなか、これまで十分な機能集積がなされていない。そこで、機能強化を図るため、再開発事業等を進め、業務・商業機能の集積を図るとともに、文化・スポーツをはじめとする広域的な市民利用施設等の整備を進める。さらに、中域生活圏域内において、道路・鉄道等を計画的に整備し、副都心を中心とした交通ネットワークを形成する。

地域拠点の整備

横浜では、特定の鉄道駅周辺地区を日常生活の中心である地域拠点として位置付けている。現在の地域拠点は業務・商業等の機能集積が低く、また、駅前広場が未整備の地区もあり、地域の特性をいかした拠点の形成が大きな課題となっている。また、交通結節点に位置するため、副都心とともに、中域生活圏の拠点としての機能をあわせもつことも必要である。

このため、駅前の再開発事業等を推進し、業務・商業、文化・スポーツ機能の集積を図るとともに、市民利用施設等の整備を進めていく。



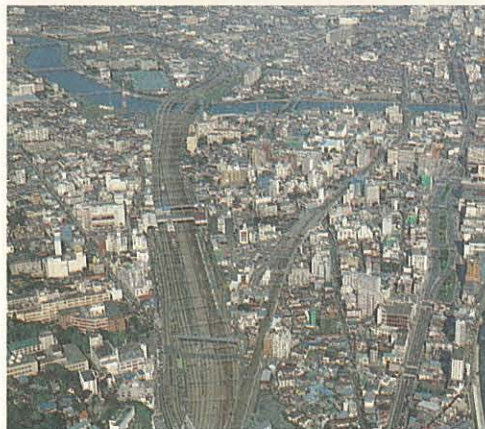
都心部



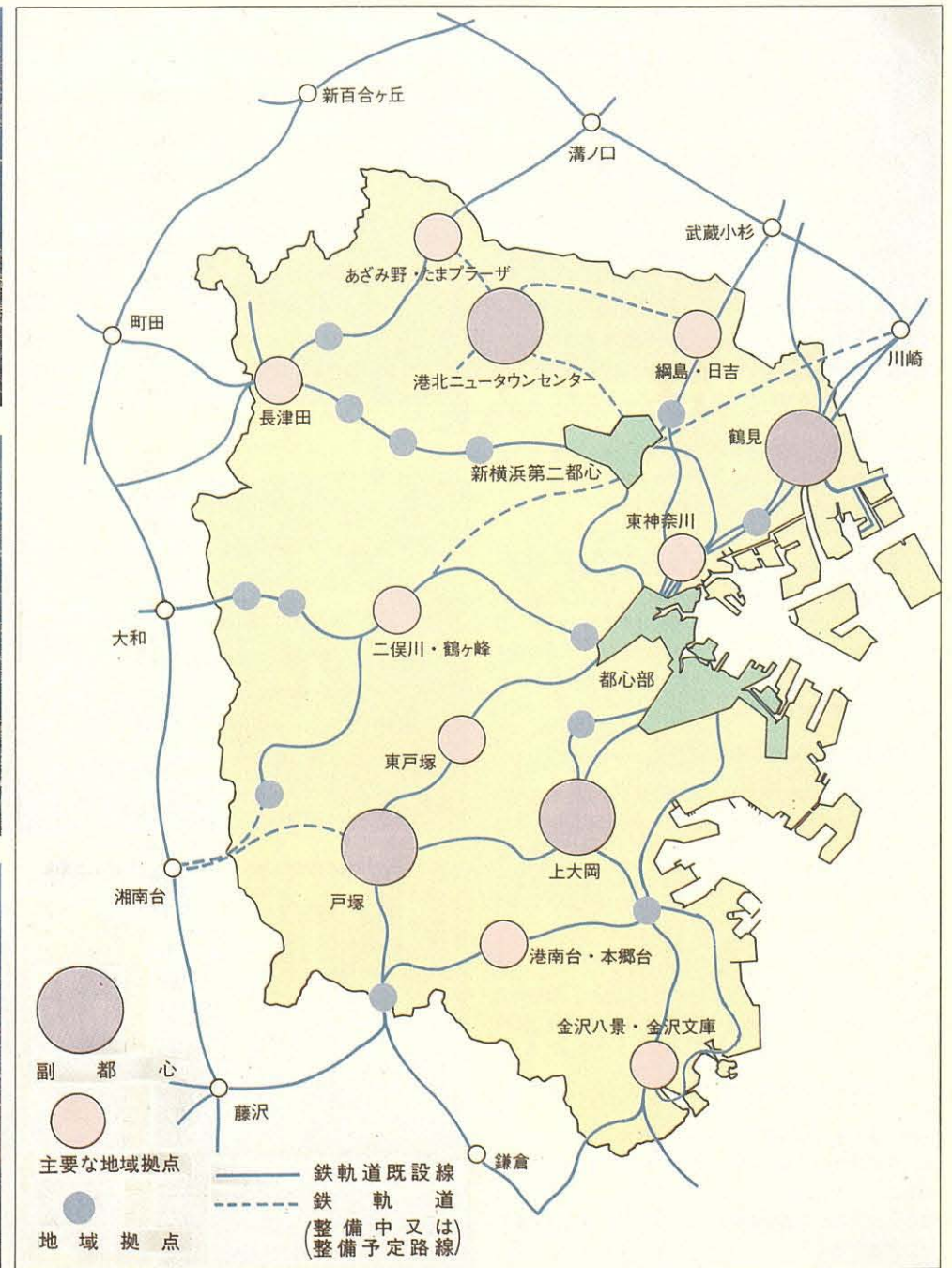
新横浜第二都心



港北ニュータウンセンター地区



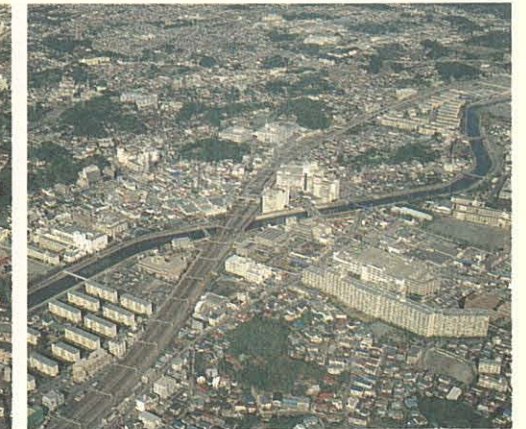
鶴見駅周辺地区



副都心・地域拠点配置図



上大岡駅周辺地区



戸塚駅周辺地区

既成市街地・郊外部の整備

横浜は地形上、市域全体に起伏の多い丘陵地が連なり、その間を河川が走っている。鉄道や道路は丘陵地の間をとり、そのような地区から住宅、商業、工業が混在する市街地の形成が進んだ。そして、高度経済成長を背景に、急激な開発は丘陵地に及び、公共施設が不十分な市街地が無秩序に形成された。このため、既成市街地においては、道路の狭隘、老朽木造住宅の密集、住宅や商業・工業の用途の混在化、緑地の減少等により、防災や住環境の面で様々な問題を抱える地区が存在し、郊外部においては、道路、公園等の都市基盤施設整備の遅れなどが、住環境に影響を与えている。また、道路や鉄道の整備が進んでいる地区においては、スプロール的な開発を防止し、計画的な市街地の形成をはかることが必要となっている。

そこで、これらの状況に対処するため、次に示すような施策を進めていく。

1) 住環境の改善

工場跡地のマンション化等によって住宅と工場の混在が進み、工場の生産環境や住環境の悪化している地区については、地区の特性に応じて土地利用の誘導を行い、環境の向上をはかる。また、木造住宅が密集している地区においては、生活道路、公園・広場等の整備や住環境整備事業等を進める。

2) 既成市街地の環境改善

道路の狭隘、宅地の細分化、緑地の減少など多くの問題をかかえる既成市街地においては、建物の耐震化・不燃化を進めるとともに、生活道路やポケットパーク等の整備、地域商店街の活性化、斜面緑地の保全等の事業を進める。

3) 魅力ある環境の創造

斜面緑地等良好な緑の保全に努めるとともに、河川等の親水性、地域の歴史的特性を活かした魅力ある街づくりを進める。

4) 計画的開発の誘導

道路・鉄道等の整備と整合を図り、教育、文化、レジャー、研究開発施設等、都市活力向上に寄与する開発を計画的に誘導する。

また、大規模な工場移転跡地等について、土地利用を適正に誘導する。

無秩序な開発を抑制し、小規模な開発の計画的整備を誘導する。

5) 良好な住宅地の整備

鉄道や幹線道路の整備に合わせ、計画的な住宅地の整備を進めるため、土地区画整理事業等を推進する。



住宅・商業・工業の混在地区



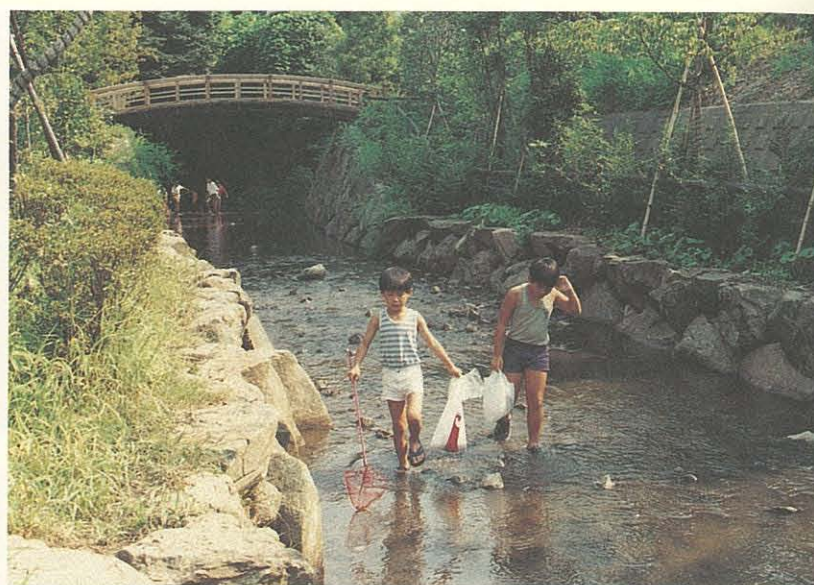
木造住宅密集地区



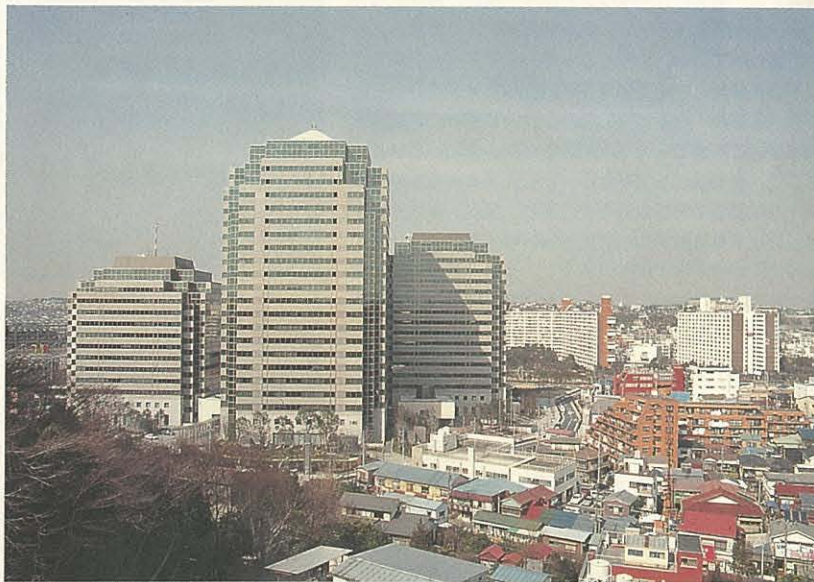
商店街の活性化(大倉山エルム通り)



斜面緑地



河川の親水性(帷子川)



工場移転跡地の開発(横浜ビジネスパーク)



土地区画整理事業(中川第一地区)

臨海部の再編成

横浜港は開港以来、日本の代表的国際貿易港として整備拡充され、横浜だけでなく、日本の経済・文化の発展に重要な役割を果たしてきた。臨海部は、これまで重厚長大産業等を中心に発展してきた臨海工業地帯が、生産拠点の集約や高付加価値型産業への移行、試作・研究開発機能の導入等、大きな構造変化が生じつつあり、また、社会の成熟化を背景に、ウォーターフロントに寄せられる多様なニーズが高まる等、大きな転換期を迎えている。このような中、臨海部は次のような課題を抱えている。

- 鶴見・神奈川の臨海工業地帯の長期的展望にたった再編・再整備。
- 余暇時間の増大等を背景とする海洋性レクリエーションや魅力的な親水空間へのニーズの対応。
- 臨海部とその周辺土地利用との整合や地区の特性を考慮した再編・再整備と、生産・物流機能をささえる道路網や土地利用の転換にあわせた都市基盤施設の整備これらの課題に対処するため、臨海部において次のような施策を進めていく。

1) 港湾機能の強化

港湾機能の強化、充実を進めるとともに、大黒埠頭、南本牧埠頭等、沖合への展開をはかる。また都心機能を拡大するため、既存都心部及びみなとみらい21地区とその周辺の港湾施設が一体となった都心臨海ゾーンを形成する。さらに土地利用の再編・再整備にあわせた道路等の整備推進とともに、ヘリポートの整備や既存線の活用を含めた公共輸送機関の導入について検討を進める。

2) 都心臨海部の整備

みなとみらい21事業の推進とともに、隣接するポートサイド地区と北仲通地区の再開発を推進する。また、山内埠頭周辺地区（業務・研究開発機能等への土地利用の転換）、山下埠頭・新山下地区（観光、文化、コンベンション、商業・流通機能等の集積）の再開発も推進する。

3) 京浜工業地帯の再整備

鶴見・神奈川臨海工業地帯のもつ立地条件と集積を活かすとともに、臨港幹線道路の整備等、生産環境の向上を図り機能強化を促進する。また、再編・再整備を進め、物流機能の整備を図る。

4) 魅力ある親水空間の創造

鶴見・神奈川臨海部においては末広地区等、都心臨海部ではみなとみらい21地区、山下埠頭・新山下地区、山内埠頭周辺地区等、外縁部では大黒埠頭、本牧埠頭、南本牧埠頭、磯子・金沢臨海部では新杉田地区、磯子地区、金沢幸浦地区、八景島等において、市民が憩えるウォーターフロントを整備する。

%16 14 12 10 8 6 4 2				2 4 6 8 10 %			
16.3				3.4			
12.5				11.4			
輸出 1.6				輸入 3.2			
1.6				5.8			
11.6				6.7			
4.9				5.2			
12.9				7.7			

全国主要港貿易額の比較(対全国構成比、平成2年速報値)



南本牧埠頭



ポートサイド地区再開発



鶴見神奈川臨海工業地帯



大黒埠頭再整備



臨海部



臨海部の整備方向

都市はその時代時代の社会・経済状況を反映する。高度経済成長期にみられた急激な宅地化や近年の地価高騰などがそれである。現在の横浜の土地に関する動向と課題は次のようなことである。

- 郊外部の鉄道や道路の沿線地区等を中心に都市化が進行し、山林・緑地や農地の減少が続いており、これらの保全や開発との調和などを含めた多角的な対応が必要となっている。
 - 産業構造の転換にともなって、工場跡地などの高層住宅化や業務系土地利用への転換等の動きが出ており、工場跡地や市街化区域内の未利用地等の有効利用を図るため、開発などの計画的な整備誘導が必要となっている。
 - 高騰した地価水準のもとでの事業用地や公共代替地の確保は困難な状況となっており、財源の確保、多様な事業手法の確立、公有地の有効利用等総合的な対策が必要となっている。
 - 地価高騰の再燃はまだ予断を許さない状況にあり、土地は国民共通の公共性、社会性をもった財であるとの基本認識にたった具体的な対応が必要となっている。これらの課題に対応するため、横浜では次のような基本方向で施策を進めていく。
- ① 土地利用の基本的方向に沿って、土地利用の規制・誘導を行い、各種機能の調和のとれた効率的土地利用を実現する。
- ② 都市基盤施設や公共施設等の整備を進めるため、公共用地の積極的確保を図る。
- ③ 地価対策を推進する。

土地利用の規制・誘導

土地利用の規制・誘導の目的は、開発行為（宅地造成）と建築行為（建築物の建築）と建築行為の質、量、位置、時期を適正に規制し、土地利用をあるべき方向に誘導していくことによって、都市活動を間接的に制御し、都市を全体として調和あるものにしていくことである。民間の活力を活かし、良好な市街地を形成するため、市街化区域及び市街化調整区域、用途地域等の地域地区制の運用及び地区計画の活用等によって土地利用の適正化を図るとともに、宅地開発要綱をはじめとする各種の要綱や基準等を適正に運用していく。また、市街化区域の計画的、効率的利用や、市街化調整区域の保全も推進する。

1) 線引き（市街化区域・市街化調整区域の区域区分）

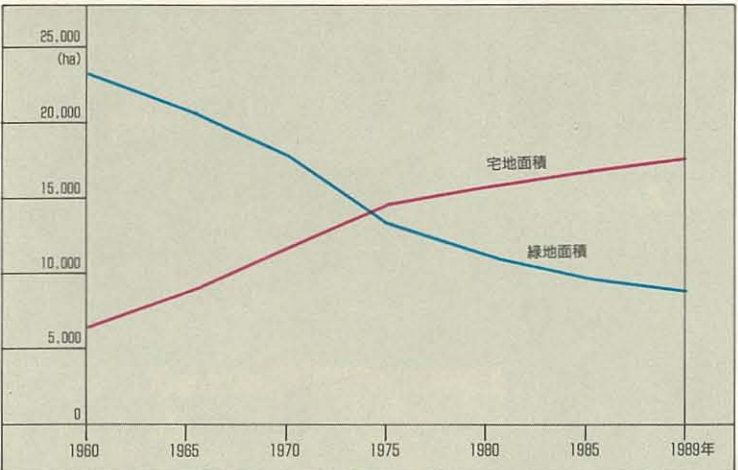
線引きの制度は、市街地の無秩序な拡大などによる弊害を除き、都市の健全な発展を実現するために設けられ、都市計画区域を市街地として整備する区域（市街化区域）と市街化を抑制する区域（市街化調整区域）に区分することによって段階的かつ計画的に市街化を図ることを目指している。横浜では、昭和45年に初めて市街化区域及び市街化調整区域を指定し、その後昭和52年と59年に見直しを行っている。現在都市計画区域のうち概ね4%が市街化区域となっている。

2) 用途地域

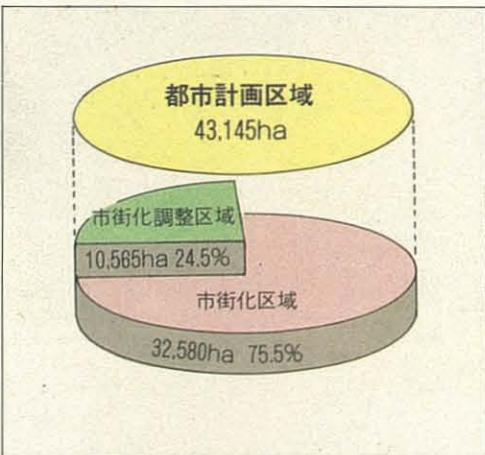
用途地域は、都市における将来のあるべき姿を、建築物の用途や形態（建ぺい率・容積率）の規制を通して実現することを目的に定められている。横浜では、大正14年に初めて用途地域を指定したが、昭和45年の都市計画法、建築基準法の改正後、昭和48年に新制度に基づく用途地域を指定した。そして、昭和60年に全市の見直しが行わ



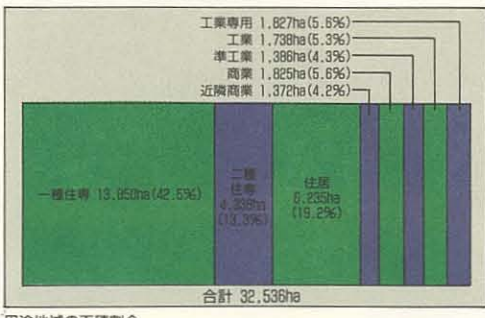
宅地開発



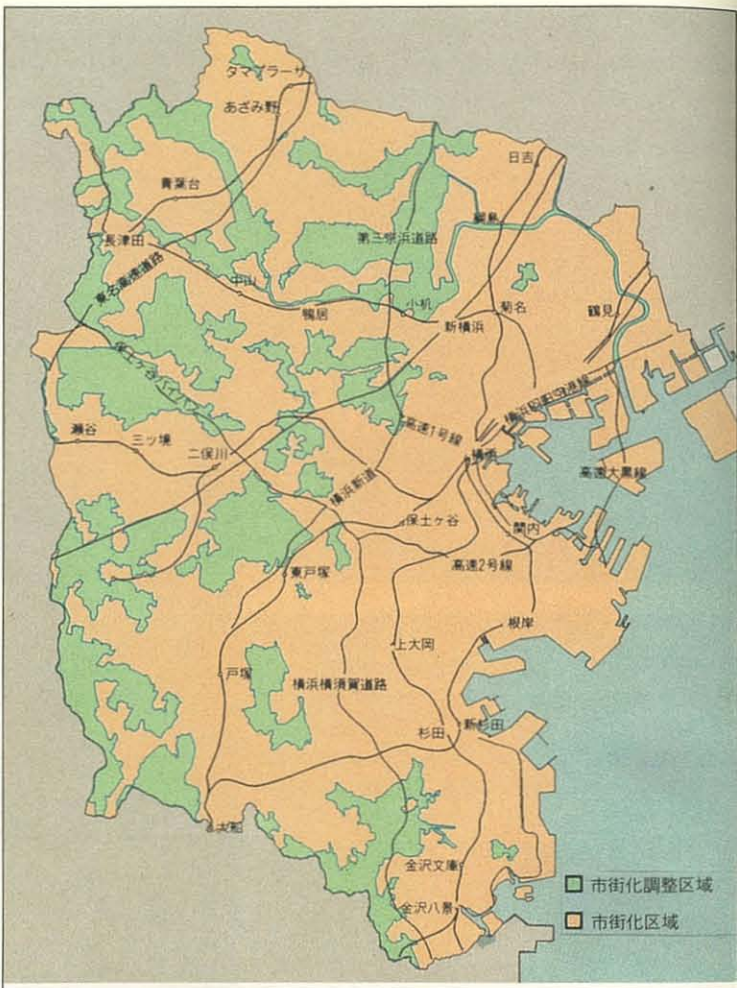
宅地の増加と緑地の減少



市街化区域面積・市街化調整区域面積



用途地域の面積割合



市街化区域及び市街化調整区域の区分図

用 途 地 域	建 築 物 の 形 態 制 限			高度地区(最高限)
	建ぺい率(%)	容 積 率(%)	外壁の後退距離	
第 1 種住居専用地域	30	50	敷地境界から 1 m	第 1 種高度地区
	30	60		
	40	60	前面道路から 1 m	
	40	80		
	50	80		
	50	80	—	
	50	100		
60	100			
第 2 種住居専用地域	60	150	—	第 2 種高度地区
住 居 地 域	60	200	—	第 3 種高度地区
近 隣 商 業 地 域	80	200(200)	—	第 4 種高度地区
		300(250)		
		400(300)		
商 業 地 域	80	400(300)	—	第 4 種高度地区
		400(300)	—	第 5 種高度地区
		500(300)		
		600(300)		
		700(200)		
		800(100)		
準 工 業 地 域	60	200	—	第 4 種高度地区
工 業 地 域	60	200(100)	—	第 5 種高度地区
工 業 専 用 地 域	40	200	—	—
	60			

用途地域と高度地区

()内は横浜市建築基準条例第4条の3に定める住居用建築物等の容積率制限

れ、その後は、再開発事業や地区計画等の計画的街づくりの進展に応じて部分的に随時見直しを行っている。

3) 高度地区

高度地区は、市街地の環境を維持し、また土地利用の増進を図るため、建築物の高さの最高限度（最高限高度地区）または最低限度（最低限高度地区）を定めるものであり、横浜では、用途地域と高度地区をセットにして活用している。この高度地区により、建築物の高さを地域の土地利用の方向に沿って適正にコントロールすることができ、市街地の環境形成に役立っている。

4) その他の地域地区

特定地区の土地利用を機能的に誘導するため、防火・準防火地区、風致地区、臨港地区、駐車場整備地区、緑地保全地区、特定街区、高度利用地区などの指定により、建築物の不燃化、景観保全、港湾機能の誘導、駐車場整備の促進などを図っている。

5) 用途別容積制限

用途地域の規制は大まかで、都市活動を適正に規制するには不十分であるため、建築基準条例によって、商業地域、近隣商業地域、工業地域において住居用途の容積率を制限している。これにより、商業、工業の立地が保証され、商業、工業の利便増進に役立っている。

6) 市街地環境設計制度

都市には人々のふれあいの場となる魅力ある空間が必要であり、市街地に建設される建物の敷地内においても、適正な量のオープンスペースが効果的に配置される必要がある。市街地環境設計制度は、用途地域と高度地区による建築物の容積率と高さの制限を緩和するかわりに、公開空地を確保させ、市街地の環境を向上させようというものである。

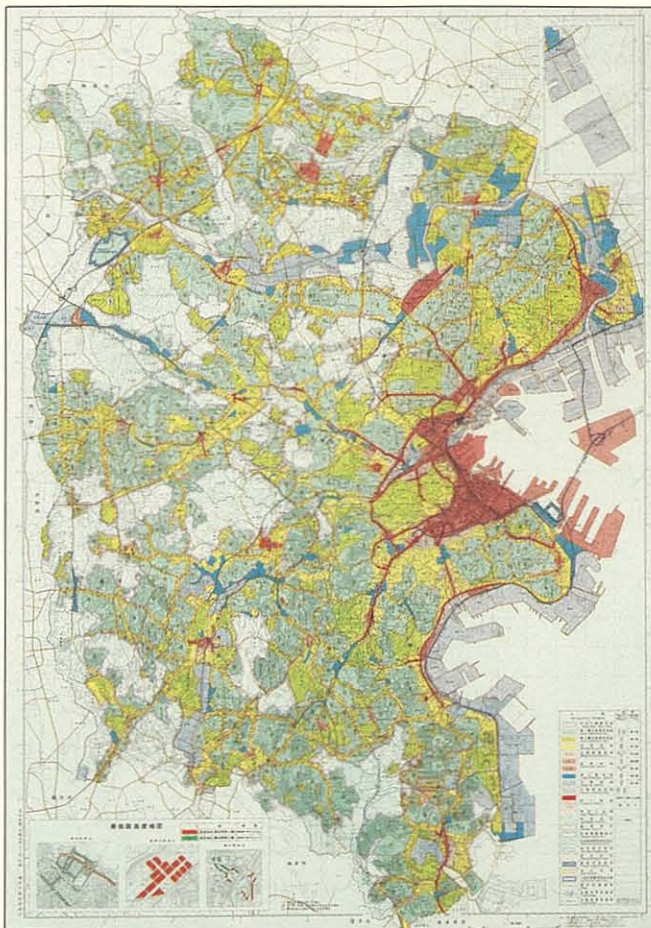
7) 宅地開発要綱

横浜では、人口増を抑制しつつ、宅地開発にともなって不可欠な公園、学校等の公共公益施設の整備促進と輸送手段等の確保を図るため、宅地開発要綱を制定した。この要綱は、0.1ha以上の宅地開発の開発事業者に対して、公共公益用地の提供、道路その他の都市施設の整備等について、市の計画に沿った適正な負担を義務付けるものであり、これにより住宅地の環境を向上させ、住民の健康や利便に多大な利益をもたらした。この要綱は横浜の土地利用規制の基本として、最も重要なものの一つである。

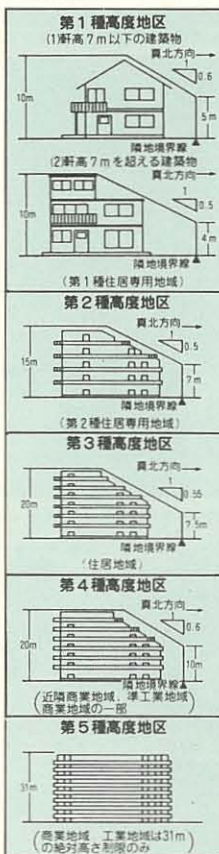
公共用地の確保

公共用地の確保を図るため、次に示す施策を行う。

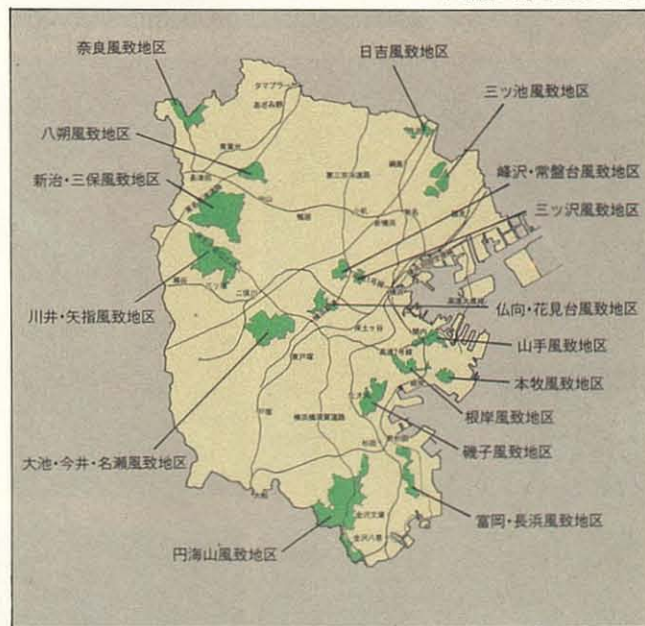
- 公共事業の円滑な実施をはかるため、用地取得計画を策定し、これに基づく効率的な用地取得を行う。
- 用地取得計画に対応し、土地開発基金、都市整備基金など先行取得資金を拡充する。
- 土地情報を収集できる体制を確立する。
- 借地方式、床取得方式等による用地の確保など公共用地確保手法の多様化と、地権者との土地の共同利用や再開発事業の中での用地や床の確保を進める。
- 既存の未利用地の活用や施設の複合化による土地の高度利用そして、接収地の解除や国有地等の活用に関する関係機関との協議を進める。
- 用地取得体制の強化や、代替地対策を実施するとともに、各種制度の適正化、地価対策・土地対策の確立等について国に要望していく。



地域地区図



高度地区（最高限）



風致地区指定状況図

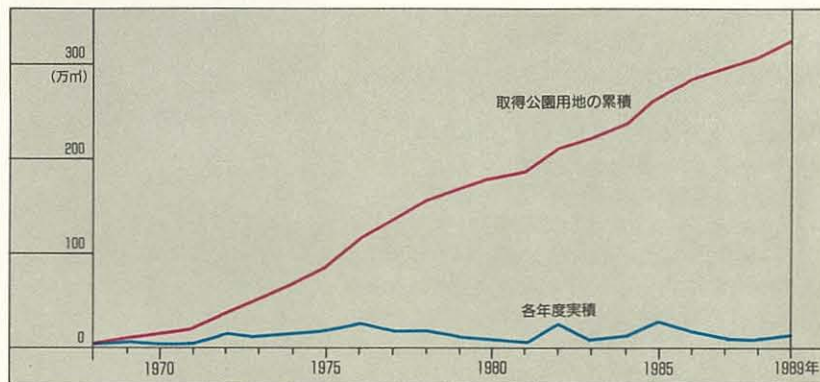
種類	建ぺい率	容積率	高さ制限	壁面後退
第1種風致地区	20%	40%	8m	道路側 3m その他 1.5m
第2種風致地区	30%	—	8m	道路側 2m その他 1m
第3種風致地区	40%	—	10m	道路側 2m その他 1m
第4種風致地区	40%	—	15m	道路側 2m その他 1m

第2種から第4種の容積率は、用途地域指定による指定容積率が適用されます。

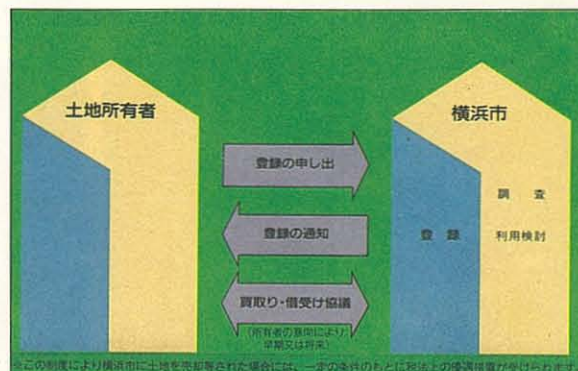
風致地区における建物の形態制限



市街地環境設計制度による公開空地



宅地開発に伴う公園用地取得面積



横浜市土地情報登録制度のあらまし

年度(昭和)	60	61	62	63	元
届出	737	746	6,031	12,315	14,812
事前確認申請	368	301	591	1,249	1,501
計	1,105	1,047	6,622	13,564	16,313

国土利用計画法に基づく届出等実績件数

交通は、都市が活動するうえでなくてはならないものである。交通を受け持つ施設のうち、道路、鉄道は代表的なものであり、横浜においては次のような特徴がみられる。①都市としての歴史が浅く、丘陵地が多いため交通施設のストックが少ない。②古くから東京との結びつきが強いことから、東京指向型の交通体系となっている。③都市化の傾向が港を中心に扇状に発展してきたため、放射型のパターンとなっている。

このような特徴は横浜のベッドタウン化や都心部における自動車交通の輻輳、郊外部における自動車交通の混雑などの状況を生み出した。この状況を解決するため交通施設の整備を進めてきたが、まだまだ不十分であり、これからの交通体系上の課題を挙げると次のとおりとなる。

- 首都圏における業務核都市としての広域交通体系の確立
- 郊外部に重点を置いた交通基盤施設整備の推進
- 都心、副都心の機能強化や地域拠点の育成と、都心と副都心、拠点間の連携を強化するための公共交通ネットワークの整備
- 週末発生交通への対応
- 鉄道等の整備や交通隘路箇所への重点投資などによる効率的整備
- 地域への適正な交通機関の導入や交通機関相互の機能連携などによる総合交通体系の確立
- 自動車交通輻輳地区における円滑な交通流動の推進と駐車場の確保

これらの課題に対応するため、①広域ネットワークの整備、②骨格的交通ネットワークの整備、③副都心や地域拠点における交通拠点性の向上と、中域生活圏における総合的な交通ネットワークの形成、を基本方向とし、交通体系の整備を推進していく。

道路の整備

道路は、最も基本的な都市施設であり、通行路としての役割のほかに上・下水道、ガス、電気、電話などの施設の収容空間としての役割、生活環境上の空間や災害を防止する役割など様々な役割をもっている。

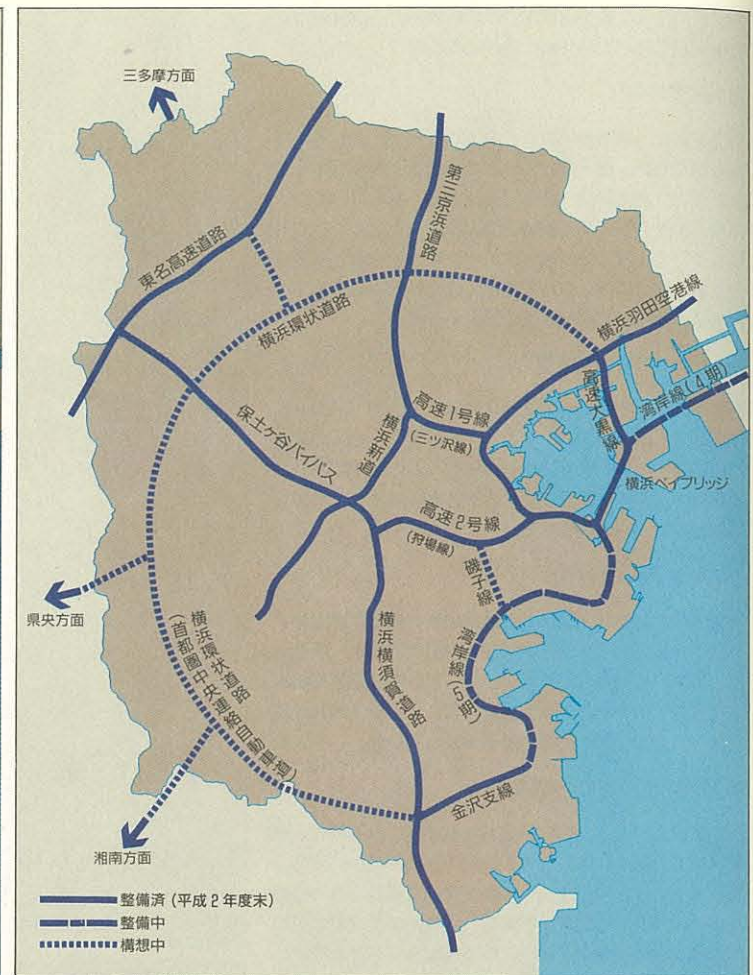
横浜の道路は、平成元年度現在、総延長8,742km、道路面積52.2km²(市域面積の12%)で、単位面積当たりの道路延長は20km/km²と他の大都市と比較しても最長であるが、狭幅員の道路が多く、ネットワークの形成も十分ではない。また、177路線延長約770kmの都市計画道路が決定されているが、整備状況は低水準であり、整備推進が課題となっている。さらに、昭和60年の横浜の自動車保有台数及び発生交通量はそれぞれ対55年度比、約1.29倍、約1.12倍であり、人口の伸び率(約1.08倍)を上回り、今後とも自動車利用による道路への依存度が高まると予想される。このようなことから、道路の整備は最重要課題であり、次に示す施策を行い道路体系を整えていく。

1) 高速道路網の整備

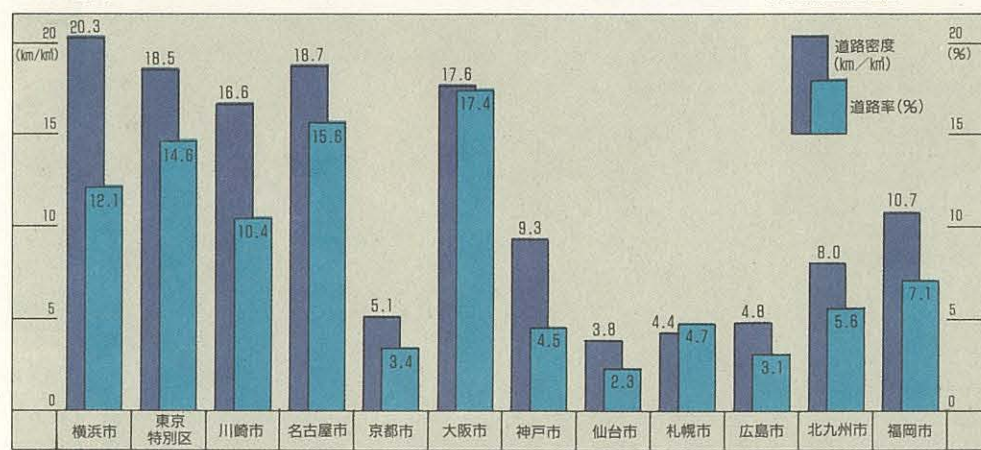
横浜の高速道路網は、市内の都心部などの拠点を相互に連絡する機能と、これらの拠点と周辺都市と連絡する機能、また市内へ流入する通過交通を処理する機能の確立を目標としている。そしてこれまで都心と市内各地域を結ぶ約92kmの高速道路が整備されてきた。平成2年3月には、狩場線が開通し、都心部周辺を環状に結ぶ高速道路網が形成され、交通混雑の緩和に役立っている。今後も①広域道路ネットワークの形成、②市域の一体化、③地域の利便性の向上のため、平成12年での163kmの放射環状型高速道路網の形成を目指し、次の施策を進めていく。



現況の交通体系



高速道路整備計画図



道路現況大都市比較(平成元年度末)



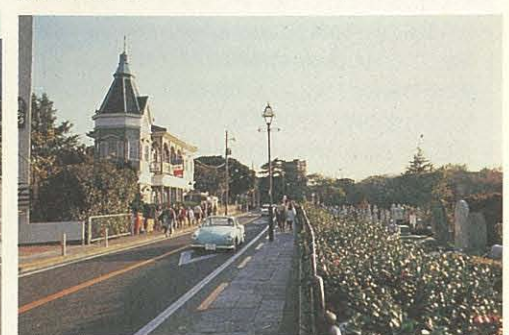
狩場線



環状2号線



横浜ベイブリッジ



山手本通り

- 第二東海自動車道、首都圏中央連絡自動車道の建設推進
- 高速湾岸線の早期完成
- 横浜と諸都市を結ぶ放射系高速道路の実現
- 横浜環状道路等の建設
- 地域の街づくりなどを考慮したインターチェンジ等の配置
- 周辺環境への影響に配慮した高速道路の整備

2) 幹線道路網の整備

横浜では、放射環状型の道路ネットワークを基本として、約846kmの幹線道路網を都市計画決定している。整備率は50%に達しておらず(平成元年度末)、なかでも郊外部の道路整備が遅れており、都市機能の集積の高まりや、地域拠点の整備が進む中で、街づくりと一体となって進めることが重要な課題である。そこで、①都市骨格の形成、②中域生活圏の道路ネットワークの形成、③郊外部の街づくりの促進、④都心部等の渋滞解消、などのため、平成12年での477kmの整備水準を目指して次の施策を行っていく。

- 放射型道路、環状型道路の整備
- 中域生活圏内の副都心、地域拠点間を連絡する路線・区間の重点整備
- 最寄りの駅へのバス路線等の計画的整備
- 鉄道との連続立体交差化の推進
- 都心部等の交通量の多い交差点の立体化

3) 生活道路等の整備

補助幹線道路(幹線道路へのアクセス道路)や最寄り駅へのバス路線の整備、交通結節点であり街の顔にもなる駅前広場の整備などが十分でなく、市民生活に不便さがみられるため、生活道路の計画的整備や交差点の改良、駅前広場や自転車駐車場等の整備を進める。

鉄道網の整備

横浜では、現在、JR、私鉄、市営地下鉄、金沢シーサイドラインの約190kmの営業路線がある。しかしながら、郊外部における整備水準はまだ低く、また、混雑率200%を上回る路線も多く、十分な交通利便性を確保しているとはいえない。そこで、市営地下鉄線をはじめとする鉄道の整備を推進し、市内の交通が不便な地域の解消を目指すとともに、地域の一体化を図る。具体的には次のとおりである。

- 市営地下鉄1号線(戸塚～湘南台)及び3号線(新横浜～あざみ野)の整備と市外への延伸の検討
- 横浜4号線(日吉～港北ニュータウン)の整備と港北ニュータウンから横浜線方面への延伸の検討
- みなとみらい21線(横浜～元町付近)の整備促進と元町以遠への延伸、東神奈川駅とみなとみらい21地区との接続の調整
- 二俣川から新横浜を経て大倉山方面ならびに川崎方面へ至る鉄道の整備
- 相鉄いずみ野線の延伸整備(いずみ中央～湘南台)
- 東急東横線の複々線化
- 郊外部の拠点を結ぶ横浜環状線の検討
- 新横浜駅への新幹線ひかり号の全面停車の実現

駐車場の整備

都心部等において、駐車場不足に起因する道路交通渋滞や歩行者空間の疎外などの諸問題は、商業活動や業務活動の停滞を招く一因となっており、そこでその対応を図



おもな幹線道路整備計画図



鉄道網計画図



駅前広場(中山駅)



市営地下鉄



金沢シーサイドライン

るため、各種の施策を推進している。

- 駐車場整備計画調査の実施
- 公共駐車場の整備方針の検討
- 駐車場整備に関する諸制度の検討
- 駐車場案内システムの導入など既存駐車場の有効利用
- 駐車場の整備に関する指導・調整
- 横浜市駐車場対策協議会の運営

駐車場条例(附置義務基準)の見直し、民間駐車場の整備促進のための融資制度の実施、みなとみらい21公共駐車場(仮称)整備の推進など具体的事業についても、実施に向け事業推進を図っている。また、都心部においては引き続き駐車場整備基本計画の策定や事業化の検討を行うとともに、新たに副都心・地域拠点において駐車場実態調査を実施し、違法路上駐車等の現状を把握していく。



駐車場整備地区指定状況図



駐車場案内システム

上水道

横浜の水道の歴史は日本で最も古く、明治20年から始まっている。市勢の発展にあわせてこれまで8回の拡張事業を行い、現在、道志川、相模湖、馬入川、星句川の4水系からの受水により、一日最大178万㎡の給水能力を所持しており、給水人口366万人の水需要をまかなえるまでになっている。しかし、長期的な視点からみると、保有水源の効率的使用や節水型社会の定着は必要であり、また、水源地域の開発等による水質悪化の対応や、地震等の災害時における給水体制の整備も必要となっている。そこで、次のような施策を進めていく。

- 21世紀へ向けた水資源の確保のため、宮ヶ瀬ダム開発（一日46.4万㎡の受水）及び相模川水系建設事業を促進するとともに、受け入れ施設の拡充整備を行う。
- 配水拠点、配水管の整備、水資源の有効利用の推進、補助水源の研究・開発、そして、市の施設への循環式地下貯水槽の設置や原水確保のための導水施設の補強整備などの災害時対策の推進により、水の安定供給体制を確立する。
- 水源の水質保全対策や、浄水施設の整備を行い、良質な水を供給していく。

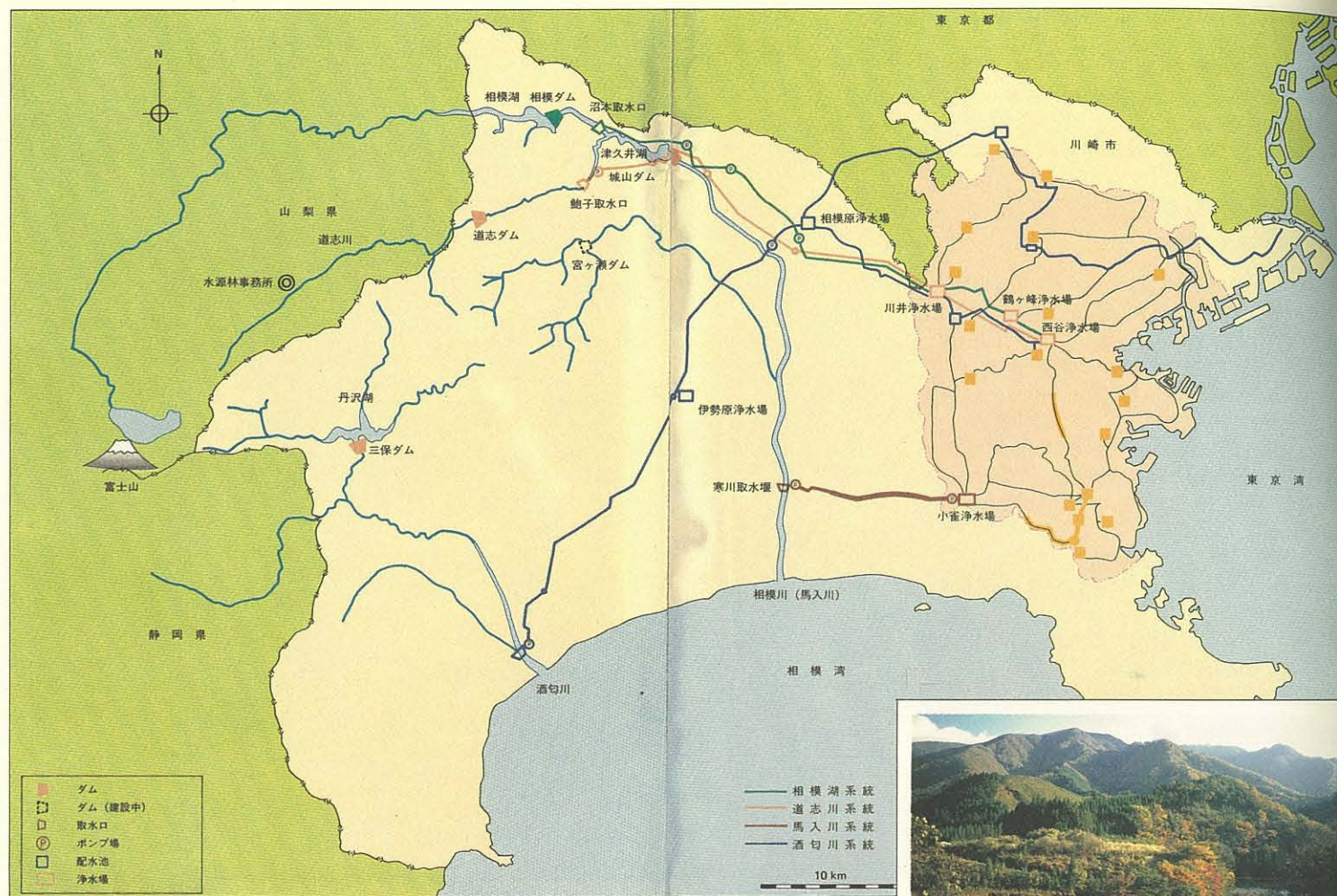
下水道

下水道は、浸水の防止、トイレの水洗化、公共用水域の水質汚濁防止等、市民の生活環境の向上を図るための最も基幹的な都市施設である。戦災、接収およびそれに続く高度経済成長期における人口の急増にともなう市街地の拡大等によって、横浜の下水道整備は立ち遅れざるを得なかった。そこで公共下水道の整備を市政の最重点施策のひとつとして位置付け、全市域を9つの処理区に分け、処理場の建設、管きよの整備等を行ってきた。その結果、計画された11の下水処理場すべてを稼働させ、平成元年度末には管きよの整備水準は8,384km、処理区面積は23,419haになり、市の総人口に対する水洗化普及率は85%に達した。しかしながら、郊外部においては、まだ水洗化の普及が遅れている地域も存在している。そこで、次のような施策を進めていく。

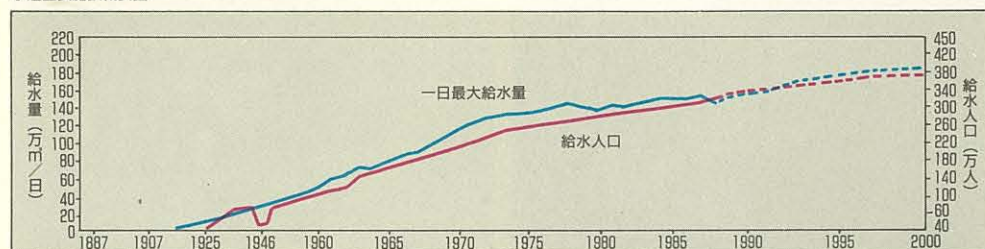
- 郊外部等の下水管きよの整備を重点的に進め、平成12年の水洗化普及率100%、管きよの整備水準10,694kmを目指し、水洗化を普及する。
- 雨水滞水地の整備（平成12年整備水準14箇所）等の合流式下水道（合流式下水道採用区域は下水道計画区域の約1/4の約11,000ha）の改善等を進め、公共用水域の水質向上を図る。
- ポンプ排水区域（旧市街地で雨水排水能力が不足している地域）において、ポンプ場（平成12年整備水準29箇所）や関連管きよの整備等を進め、浸水被害の解消を図る。
- 処理場、ポンプ場、管きよ等各施設の効率的な管理・運営を進めるとともに、効率的な処理や資源利用のための技術開発を進める。

河川

横浜には、総延長約213kmに及び59の河川が存在し、これらの多くは、①河川延長が短く、流域面積が小さいため、短時間の集中的降雨により浸水被害が発生しやすい、②急速な都市化の進行により自然のもつ保水・遊水機能は著しく低下しており、河川への負担が増加している、という状況である。このため、少なくとも一時間の降雨量50mm以下では浸水被害が発生しないよう、国、県とともに河川の改修や遊水地の建設などを進めているが、いま



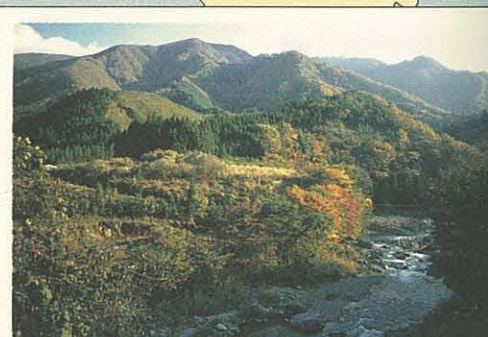
水道主要施設概要図



給水量の推移

だ十分な水準に達していない。したがって、引き続き河川改修などを進めるとともに、各水系ごとに総合的な治水計画を策定し、河川、下水道、流域の役割分担のもとで、一体となって総合的な治水対策を推進する。河川に関する具体的施策は次のとおりである。

- 河川の流下能力の向上を図るため、国、県とともに、河川改修(平成12年整備水準84.7km)、分水路等の整備を進めるとともに、河川からのいっ水を防止するため、遊水地や公共施設の地下を利用した地下調節池の整備を進める。
- 鶴見川において、小机・鳥山地区に多目的遊水地、境川水系等に遊水地の設置を進める。
- 水源の森の確保など水源の涵養による保水・遊水機能の保全や流域治水施設等の整備により、流域対策を推進する。
- 市民が水に親しめるように、親水性の向上・水質浄化・自然環境の保全についても、総合的に検討し、河川環境の整備を行う。



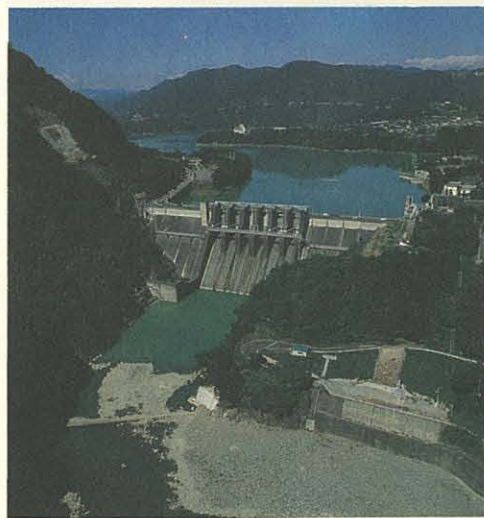
道志川



西谷淨水場



大貫谷戸水路橋



城山ダム

緑地や公園などの空間は、都市防災、大気浄化、快適景観の維持、レクリエーションの場等の様々な機能を持ち、市民の日常生活の活力を生み出す不可欠の公共的空間である。

横浜の場合、昭和35年以前は全体としては緑豊かな都市であったが、その後の急激な市街化により、山林などの緑地は昭和40年以降ここ20数年間に6割が減少し、現在では、市街地に点在する斜面緑地や、郊外部の大規模緑地（緑の7大拠点）は、貴重なものとなっている。

公園は、昭和30年代半ば以降の人口の急増に整備量が追いつかず、平成元年度末の整備状況は、市民一人当たりの都市公園面積が3.05㎡、市民一人当たりの公園・緑地面積は4.54㎡で、政令指定都市中低位となっている。

これまで、既存の緑地については、大部分が民有林であるため、緑地保全地区の指定、市民の森の設置を行い、地権者等の協力や、買収により保存を図り、市街地では、緑の環境をつくり育てる条例（昭和48年）や横浜市都市緑化基本計画を定め、新たに緑化を進めてきた。また、公園については、開発に対する行政指導や用地買収の促進、借地方式の導入等により、整備を進めてきている。しかしながら、現在も斜面緑地や郊外部の拠点緑地の既存の緑地の減少は続いている。また、公園整備もまだまだ不十分であり、さらに、余暇時間の増大、生活行動の多様化、スポーツ・レクリエーション活動の活発化等にもとまらず、スポーツ・文化活動・地域のイベントなどができる多様な公園の整備も必要となっている。

そこで、「緑のマスタープラン」を基調として、平成12年の市民一人当たりの公園・緑地面積10㎡の確保を目標に、次の施策を進めていく。

1) 緑の保全・活用

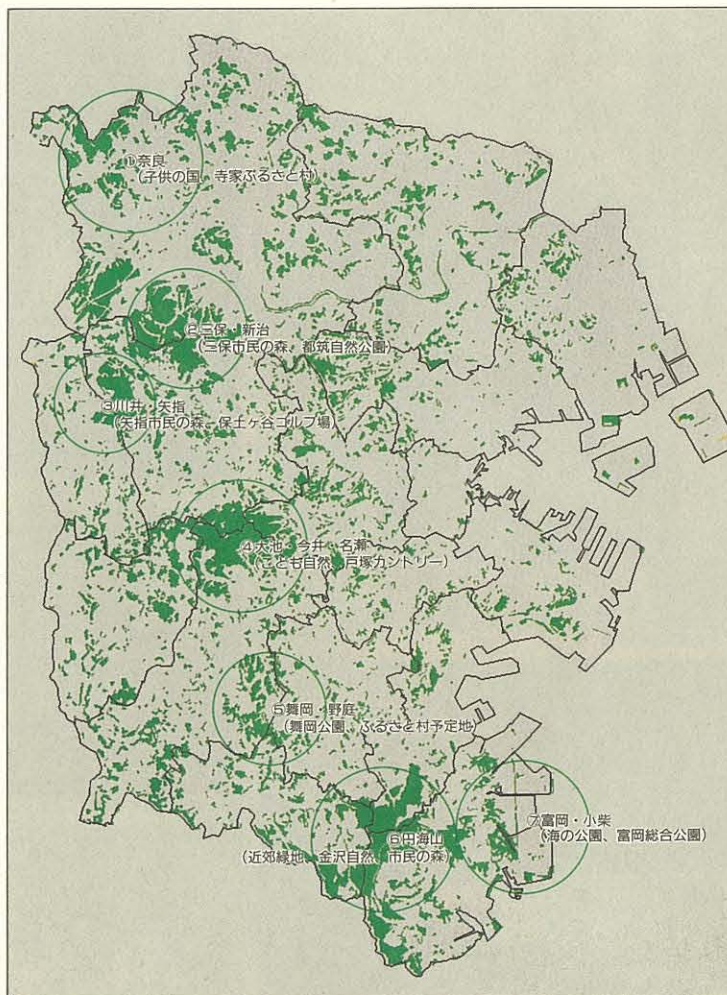
- 緑地保全地区の指定、緑地保存地区の指定、市民の森、ふれあい樹林の設置等により保全・活用を図るとともに、良好な景観の斜面緑地やまとまりのある優良緑地などについては積極的に用地取得を図る。
- 市民利用施設の設置や公共事業にあわせて緑地を買収するなど、多様な施策により緑地の確保を行う。
- 郊外部の緑の7大拠点は、緑地保全や緑地の取得、大規模な公園、市民ふれあいの里、芸術の森の整備等の様々な施策により保全・活用していく。
- 斜面緑地について、緑地保存地区等の指定や取得、開発の抑制や指導により保存を図る。
- 風致地区の指定や地域特性に応じた自然資源の保全・活用を進める。

2) 緑の創造

- 横浜市都市緑化基本計画に基づき地域の特性に応じて行う。
- 道路、河川、学校、埠頭等の公共公益施設の緑化を推進する。
- 緑のプロムナードづくりや並木道の整備など道路の緑化を進める。
- 緑の街づくり基金の拡充や緑化協定の導入により、市民参加の緑化を推進する。
- 緑の協会の強化し、都市緑化に関する啓発活動を進める。

3) 公園の整備

- 住区基幹公園（児童公園、近隣公園、地区公園）を区ごとの整備水準の格差は正に十分配慮し整備するとともに、市民の多様なレクリエーション需要に対応で



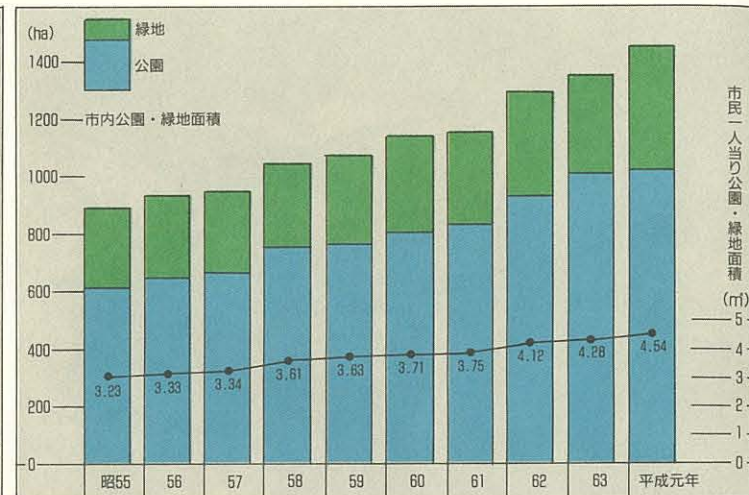
緑地現況図・緑の7大拠点

名称	根拠法令等	指定者	指定条件等	規制措置
保安林	森林法	農林水産大臣（知事）	水源かん養・土砂流出、崩壊防止・風致保存等17項目のために必要である時	立木の伐採、土地形成の変更→知事の許可 原則として開発行為は許可しない
近郊緑地保全区域	首都圏近郊緑地保全法 近郊緑地保全区域内 開発行為規制要綱	内閣総理大臣	近郊緑地のうち、無秩序な市街化の恐れが大きく、保全により、健康増進、公害防止効果が大きい緑地	建築、開発行為→知事に届出（政令市は市長）
近郊緑地特別保全地区	首都圏近郊緑地保全法 近郊緑地保全区域内 開発行為規制要綱	知事（都市計画決定）	保全区域内で近郊緑地保全のために特に必要とされる良好な自然環境を有する地区	建築、開発行為→知事に届出（政令市は市長） 原則として開発行為は許可しない
緑地保全地区	都市緑地保全法	知事（都市計画決定）	都市計画区域内の緑地で遮断地帯、緩衝地帯、避難地帯、伝統的・文化的意義、風致景観のすぐれたもの	建築、開発行為→知事に届出（政令市は市長） 原則として開発行為は許可しない
風致地区	都市計画法 風致地区条例	知事（都市計画決定）	都市計画区域内で、風致の維持に必要な自然環境にとんだ地区	建築、開発行為→知事の許可（政令市は市長）
緑地保存地区	緑の環境をつくり育てる条例 緑地保存事業実施要綱	市長	市街地区域内10a以上の主に樹林で形成された緑地保存契約	所有権移転、使用権設定に際し、市長と協議 建築行為、土地形質変更の禁止
市民の森	緑の環境をつくり育てる条例 緑地保存特別対策事業実施要綱	市長	主に樹林で形成される5ha以上の土地、市民の憩いの場としての適地使用契約	所有権移転、使用権設定に際し、市長と協議
市街地緑の景観確保事業	緑の環境をつくり育てる条例	なし	市街地の都市景観上良好な斜面緑地	なし
ふれあいの樹林	緑の環境をつくり育てる条例 ふれあいの樹林設置要綱	市長	市街地の小規模樹林（1～2ha）	所有権以外の権利設定、開発行為等の禁止

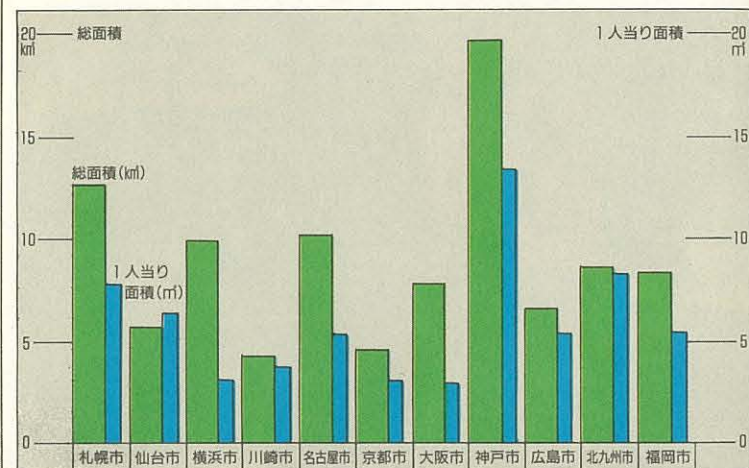
緑地保全関連施策

きる総合公園や運動公園をバランスある配置を考慮しながら整備する。

- 市民のレクリエーションや文化活動等の全市民的拠点として、緑の7大拠点を中心に総合公園・植物公園や芸術の森そして歴史公園など、特色ある公園づくりを進める。



公園・緑地面積の推移



都市公園面積の大都市比較

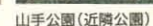
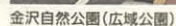
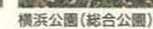
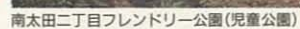
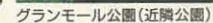
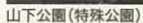
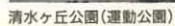
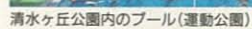
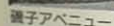
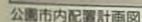


瀬谷市民の森



斜面緑地

- 市民の多様なニーズに対応していくため、こどもログハウス等市民利用施設の設置などにより公園の高度利用や複合利用を図る。
- 斜面緑地の活用やポケットパークの整備など、新しいタイプの公園づくりを進める。



市民は、自由時間の増大や所得水準の向上、高学歴化の進展などにより、生活の質への関心を高めるなど、心の豊かさを重視してきている。そして、健康への欲求、美へのあこがれ、学ぶ楽しさ、未知への関心、人と人とのふれあいなど、ヒューマンで文化的な市民生活への願望が高まっている。こうした市民生活における成熟化の進行により、市民の余暇ニーズは高まり、学習、文化、スポーツ活動など生きがい重視した活動が増えている。一方、高齢化社会や高度情報化社会の到来のなか、人間としての尊厳を守り、人間らしい生き方を社会的に保証するための福祉や、生涯にわたる心と体の健康づくりの重要性も忘れてはならない。

横浜では、これまで、学習、文化、福祉、健康、スポーツ、レクリエーションなどの活動の場を提供する施設として、地区センター、公園、区図書館、区スポーツセンター、老人福祉センターなどを計画的に整備してきた。引き続き、施設の機能に応じた利用圏（市域、中域（中域生活圏）、区域（行政区）、地域（日常利用圏など））において、市民のための、市民が利用しやすい、個性ある施設整備を進めていく。新たに整備していく主な市民利用施設は次に示すとおりである。

1) 学習

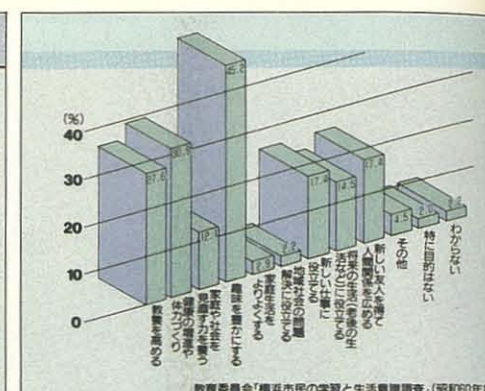
- 生涯学習を効果的に推進するために、全市的な中心施設として、生涯学習情報の収集・提供、生涯学習プログラムの開発、リーダーなどの研修を行う生涯学習開発センターを整備し、地域の施設として区生涯学習支援センターを整備する。
- 身近な学習活動の場を提供するため、小・中学校を活用してコミュニティ・スクールを整備する。
- 市民の多様な学習ニーズにこたえられる中央図書館を整備する。また、区図書館や地区センターなどの地域の図書サービスを支援するとともに、特色ある蔵書を備えた中央図書館分館を中域生活圏に整備する。
- 市民の自主的な活動の場である地区センターをよりきめ細かく日常利用圏に整備する。
- 市民の高齢者が知的学園生活を再体験し、教養学習を通じ多彩な人間関係を形成していくためのシニア大学を設立する。
- 青少年図書館の機能を拡充することにより、青少年の育成活動および創造的な文化活動の場としての区青少年文化活動センターを各区に整備する。
- 青少年が科学・社会・歴史、自然・生物とのふれあいを通じて知識の向上や豊かな感性を高めるために、市民ふれあいの里や、科学技術を活用したこどもの夢と遊び場等を整備する。
- こどもの遊び場として、こどもログハウスを日常利用圏の公園内に整備する。

2) 文化

- 専門的な文化施設として、音楽系、演劇系の専門ホールや能楽堂等を整備する。
- 多目的文化施設として、市民の文化活動や鑑賞に幅広く利用できる市民ホールや、スポーツ大会からコンサート等まで多目的なイベント空間となるスポーツ文化ホールをそれぞれ中域生活圏に整備する。
- 地域の文化活動の拠点として、区民文化センターを各区に整備する。
- 緑と水辺をいかした文化施設として、自然環境と調和した文化活動を創出するための芸術の森、芸術家の交流と育成を目指すアートセンター、野外音楽堂等を整備する。

区分	市域	中域	区域	地域
文 化	専門的な文化施設 芸術の森 美術館 アートセンター 野外音楽堂	市民ホール	区民文化センター 区青少年文化活動センター 公会堂	地区センター コミュニティ・スクール 学校開放
ス ポ ー ツ	横浜アリーナ 横浜スタジアム	スポーツ文化ホール	区スポーツセンター	
生 涯 学 習	専門的な競技場 (陸上競技場、室内水泳競技場、アイスアリーナ等)	中央図書館分館	区生涯学習支援センター 区図書館	
福 祉 ・ 保 健	生涯学習開発センター 中央図書館 歴史博物館 シニア大学	地域総合通園施設	区福祉保健センター 老人福祉センター	在宅支援サービスセンター 障害者地域活動ホーム
医 療	リハビリテーションセンター 障害者福祉センター 障害者スポーツ文化センター 高齢者保健研修施設	市民病院、港南病院 市立大病院 救急医療センター	休日急患診療所	
レ ク リ エ ー シ ョ ン そ の 他	市民ふれあいの里 横浜ふさと村 広域公園 野外活動センター 野島青少年研修センター 市民体験村 もののはじめ村 田園ふれあいランド 金沢地区マリナ 海づり施設 女性フォーラム 婦人会館	総合公園 運動公園	地区公園 児童公園 近隣公園 こどもログハウス	

主要な市民利用施設体系



学習の目的



地区センター(立地区)



中央図書館



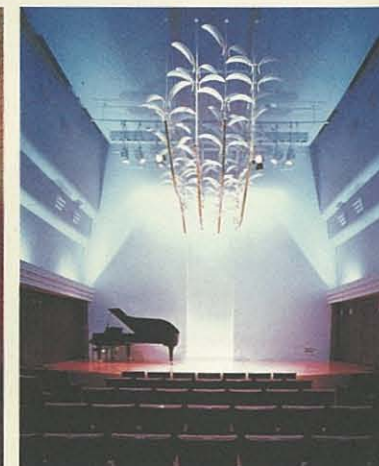
横浜アリーナ



美術館



関内ホール



区民文化センター(旭区)・小ホール

- その他の多様なニーズに対応するため、文明開化を体験するものはじめ村や、メディアの発展や映像文化をテーマとする情報文化センターなどを整備する。
- 横浜市の文化財の保存・活用システムの中心施設として歴史博物館を整備する。また、地域性に富んだ魅力ある文化財等を保存、活用する郷土資料館等を整備する。

3) 福祉・健康

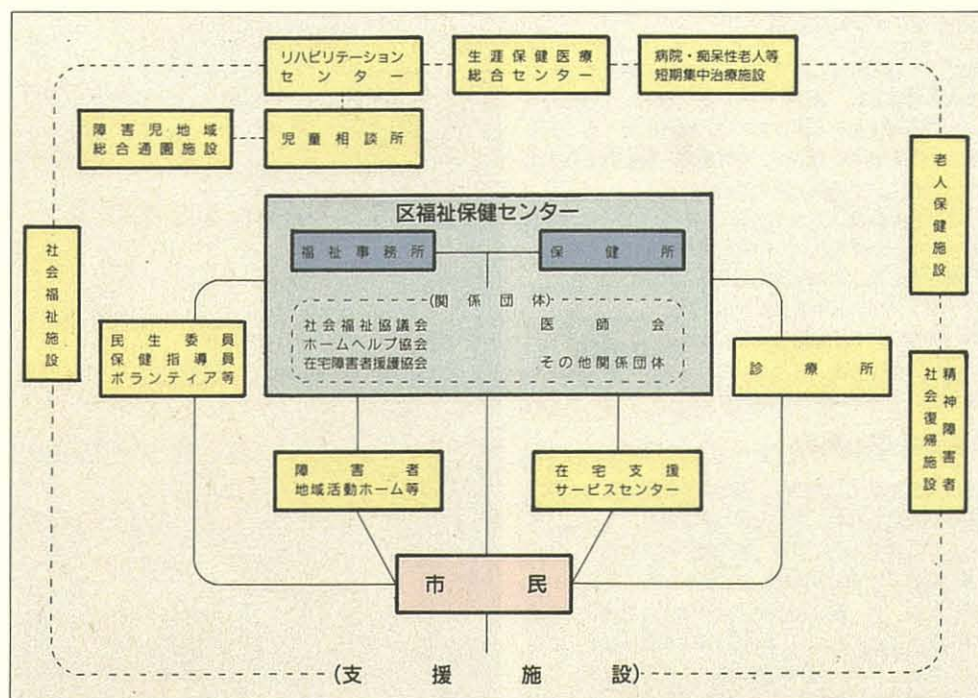
- 地域福祉・保健活動を総合的に推進するシステム（地域ケアシステム）の中心となる機関として、区福祉保健センターを各区に整備する。
- 地域における在宅福祉・保健活動の拠点として、入浴、給食、訓練等のデイサービスを提供する在宅支援サービスセンターを日常利用圏に整備する。
- 高齢者が交流や学習などをする機能を備えた高齢者保養研修施設を整備する。
- 痴呆性老人に対して、短期間、集中的に専門的な治療と看護を提供する痴呆性老人等短期集中治療施設を3医療圏に整備する。
- 地域における福祉、保健、医療活動を支援する生涯保健医療総合センターを整備する。
- 障害者のスポーツ・文化活動の促進とスポーツ・文化情報等の提供のため、障害者スポーツ文化センターを整備する。

4) スポーツ

- スポーツ活動、市民大会、区民大会クラスの大規模なイベント、文化的催事等に対応できるスポーツ文化ホールを中域生活圏に整備する。
- 市民のスポーツ活動の中心的施設として、また、内外の公式競技大会の開催ができる施設として、陸上競技場、室内水泳競技場、武道館、アイスアリーナ等を整備する。
- マリンスポーツ施設として、ヨットハーバー等を整備する。

5) レクリエーション

- 市民のふるさと意識や連帯感の醸成と青少年の健全な育成を図るため、市民ふれあいの里を整備する。
- 農業に市民がふれあう場として横浜ふるさと村を整備する。
- 障害をもつ人も、もたない人も、ともに自然の中で活動し、農業、動物等とふれあうことのできる場として田園ふれあいランドを整備する。
- 宿泊施設及びスポーツ・レクリエーション施設等を備えた市民休暇村を整備する。
- ウォーターフロントをいかしたレクリエーション・レジャー施設を整備する。



地域ケアシステムの概念図



総合リハビリテーションセンター



生涯保健医療総合センター



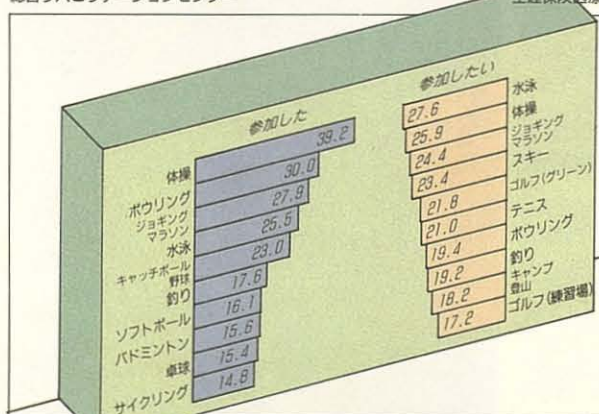
老人福祉センター(戸塚柏桜荘)



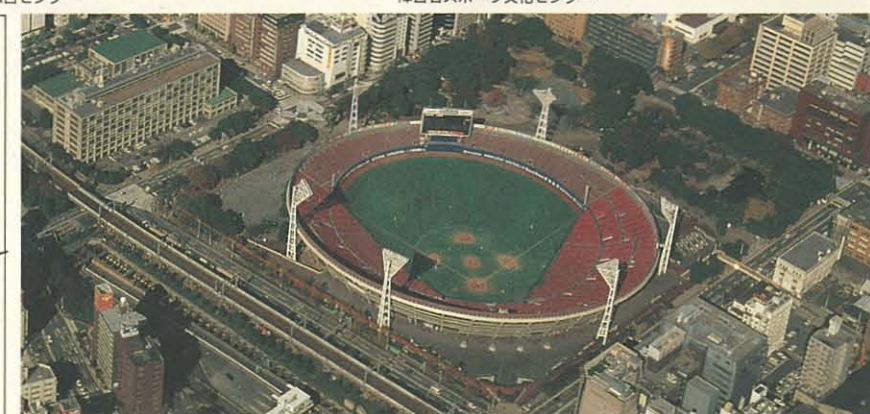
在宅支援サービスセンター(ニッ楯地区)



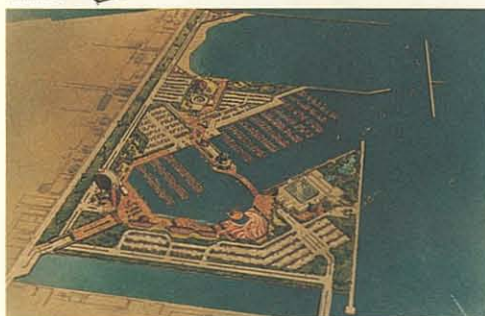
障害者スポーツ文化センター



余暇活動への参加



横浜スタジアム



金沢地区マリーナ



市民ふれあいの里



本牧海づり施設

都市デザイン

ミナトの景観、異国情緒あふれる街並、個性的な商店街、こうしたミナトマチヨコハマを代表する情景は、関内周辺の地域にある。この地区は、関東大震災と第二次世界大戦の空襲によってほぼ全滅した。また、戦後はその大部分が接収され、都心部としての再整備が本格化したのは、昭和40年代に入ってからである。そして、道路・公園・建築物などの整備とともに、人間的な街としての魅力を築こうとして取り組まれたのが、都市デザイン行政である。

土地利用をはじめ、都市が変貌していく中で、それぞれの地域の景観など、街の魅力を築いていくことは、非常に重要なことである。それは、緑や川などの自然の保全、歴史的資産を活かした街づくり、憩いの空間をもつ活気ある商業地づくり、ミナトと市民が接することのできる水際線づくり、新しい住宅地の街並景観整備等々、それぞれの地域の特徴を活かして、独自の空間的魅力をもつことである。

20年を経た横浜の都市デザイン行政も、関内地区を中心にした取り組みに始まり、周辺地域へとその領域を広げつつあるが、まだすべての地域の取り組みには至っていない。さらに、市民のライフスタイルの変化に応じた街づくり、市民と共に取り組む街づくりを積み重ね、横浜にふさわしい手法を模索しながら、個性と魅力ある都市空間づくりを進めていく必要がある。

都市デザインの意義と役割

都市デザインの活動は、その街に相応しい特徴と魅力的な都市空間をつくり出すために、街づくりに参加する様々な事業主体、生活者、施設などの関係を整理し、街全体としてのデザインを行っていくことである。そのため、活動の対象は、都市の公共空間を形成する公的施設と私的施設の両者にわたる。その中心となる考え方は、公共性であり、みんなで実現し、守り育てたいと考える、市民が共有できる価値観である。

そして、調整の原理となるデザインの原則や、目標などを明確にするだけでなく、具体的な調整の場面では、その街や地域とデザインの関係を検討し、一つ一つの施設の目的や、利害関係を整理しなければならないことである。

都市デザインの取り組み方

都市づくり行政を担当する都市計画局の中に、都市デザイン活動を専門に行う組織として、都市デザイン室を設置している。そして、公共事業の推進や、民間事業の誘導を行う部局、市民と行政の接点である区政所などと連携し、次のような取り組みを行っている。

●企画的都市デザイン

都市づくり事業の企画・立案から行う都市デザイン。

●調整的都市デザイン

街づくり事業に関わる関係者を調整し、地域の特徴と魅力ある空間づくりを推進する都市デザイン。

●誘導的都市デザイン

街づくりの質的向上を目指す誘導ルールの確立と、その効果的活用と運用を図る都市デザイン。

●デザイン開発

都市デザインの視点から、公共施設などのデザインを開発する。

●都市デザインに関する調査・研究、PR

都市デザインをより充実させ、市民の理解を深めるための調査・研究とPR。

都市デザインの目標

都市デザイン活動は、都市づくりに関する機能性や経済性などの価値観と、美しさ、楽しさ、潤いなどの美的価値、人間的価値とをバランスさせ、特徴と魅力ある都市空間の形成を目指している。そのため、次の7つの視点をもって都市デザイン活動を進めている。

- (1)歩行活動を擁護し、安全で快適な歩行者空間を確保する。
- (2)地域の地形や植生などの自然的特徴を大切にする。
- (3)地域の歴史的、文化的資産を大切にする。
- (4)オープンスペースや緑を豊かにする。
- (5)海、川などの水辺空間を大切にする。
- (6)人々があふれる場、コミュニケーションの場を増やす。
- (7)形態的、視覚的美しさを求める。

都心部の取り組み

横浜の都市デザイン活動は、港町横浜の歴史をもつ関内地区から始められた。横浜の都心部であり、もっとも横浜らしいこの地区の再生は、歩行者空間の軸線としての「緑の軸線」と「商業の軸線」づくりを中心に展開された。

「緑の軸線」は、都心部の中央に計画された高架の高速道路の地下化とともに、「大通り公園」を生み出すことから始まる。また、これに連なる「くすのき広場」は、地下鉄工事の復旧の機をとらえて造り出され、その後の歩行者空間のモデルとなった。そして、山下公園・日本大通り周辺の街並整備や、「開港広場」の誕生によって、この軸線の形成が図られてきた。

一方、「商業の軸線」は、馬車道モール、マリナード地下街、イセザキモールと続く、商店街通りを順次整備することで、都心部の魅力を高めてきた。歩道に埋め込んだ絵タイルと、案内板・サインポールで港へのルートを示した「都心プロムナード」事業や、開港以来の格子状の街路に名称をつけ、サインを設置する事業なども行った。また、「元町商店街」は、壁面線指定を活かした、通りのプロムナード化を図るなどの新しい街づくりや、「フランス山」「人形の家」「山下公園」を結ぶ歩行者ルートの整備を行った。山下公園通り、及びその周辺は、山下公園といちよう並木の景観を生かした歩行者空間の形成と、公開空地等による歩行者空間の拡大を図っている。

外人居留地であった山手地域は、「山手地区景観風致保全地区」に指定し、緑や洋館、港の眺望などの景観保全を図っている。

さらに、首都圏でも有数の繁華街である、横浜駅西口・東口についても総合的な取り組みを行っている。

そして、320万都市としての都心部の強化を図る「みなとみらい21地区」や、「ポートサイド地区」など、それぞれの地区の社会的、歴史的、自然的特色等を生かした街づくりを進めながら、都心部全体を、個性と魅力と活気にあふれる市街地の形成を目指している。

区の魅力づくりと郊外部の取り組み

「区の魅力づくり」と呼んだこの取り組みは、まず、「区」を単位に、地域の特徴をとらえ、様々な事業を通して、地域の魅力づくりへとつなげることからはじめた。駅前や区役所など、市民の日常生活に深くかわりあう場所を核に、公共事業をきっかけとして、さらに、周辺の建物などを含めた地域全体の、総合的空間整備へと発展させようという取り組みである。

地域の人々が多く利用し、より身近な環境の魅力づくりには、その地域の人々が、計画づくりから参画し、それを利用しながら、守り育てて行くことが大切である。そ



くすのき広場



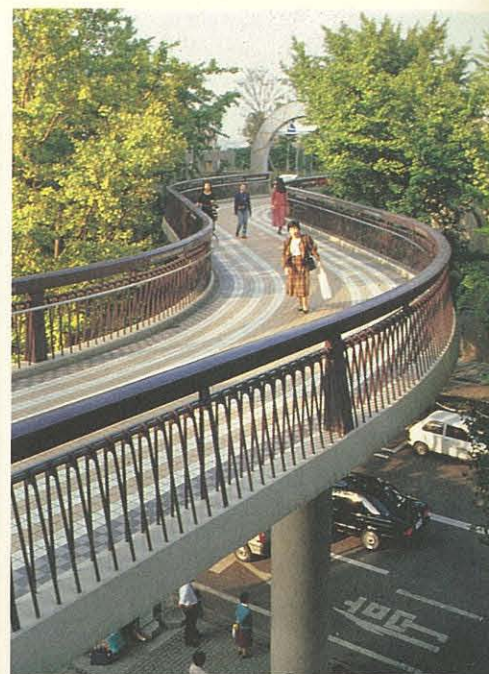
山下公園通りベア広場



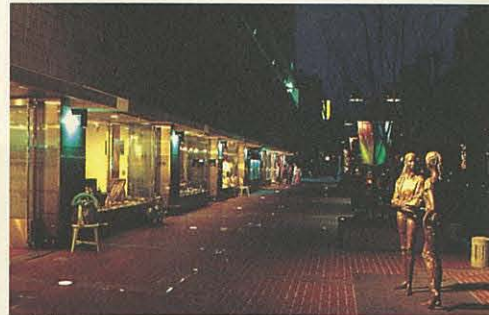
元町モール



日本火災横浜ビル



ボーリン橋



馬車道



開港広場



山下公園（世界の広場）



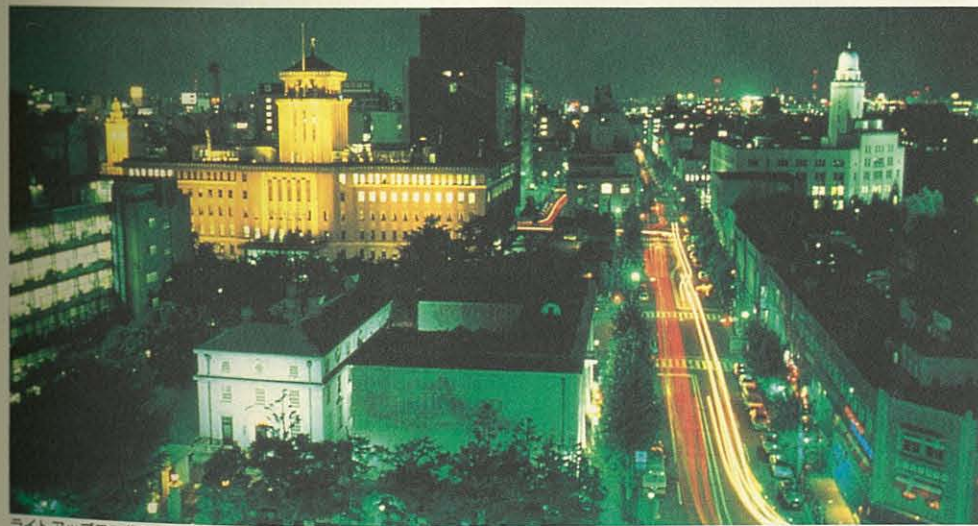
エリスマン邸



本郷台駅前広場



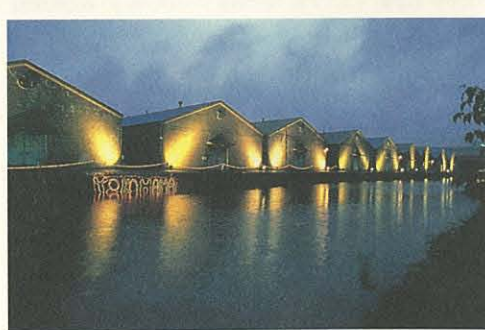
マリナータワー



ライトアップヨコハマ



南太田2丁目フレンド公園



新山下運河ライトアップ

のため、地域のまとめ役として、区役所を中心にした、新しい仕組みづくり、ワークショップ等住民参加の方法や、情報交換・研究・交流の場などの新しい手法の試行・開発を進めている。

水辺の再生

都市化が急激に進行する中で、街に潤いや安らぎをあたえる、水辺に対する関心が高まっている。市民による川の掃除、環境学習、水辺イベントなど、水辺再生への取り組みも活発に行われるようになり、水辺を再び市民生活と結びつける方策を探っている。

また、田園風景が残されている地域においては、旧河川敷を生かした、親水広場の整備や、周辺の山林の保全・活用をめざした計画などを進めている。

歴史を生かしたまちづくり

横浜には、開港以来培われてきた独特の文化がある。海外へ開かれた港町として、洋風のビルや洋館といった建築物や、道路、橋、石積みなどの土木産業遺構がわずかながら残っている。また、郊外部には、旧街道や農村の風情を伝える、古民家や社寺が残されている。「横浜らしさ」をかたちづくっている、このような歴史的資産は、かけがえのない市民共通の財産と言える。これらを街の魅力的資産として、新しい街づくりに生かしていくことは、都市デザインの重要なテーマの一つである。

このため、昭和63年に「歴史を生かしたまちづくり要綱」を施行し、歴史的建築物等の保全と活用を進めている。また、歴史的建造物を取得し、整備・公開したり、旧街道にそった「歴史の道」の整備などを行っている。

ライトアップ

横浜には、関内地区を中心に、近代文化の窓口として栄えた頃を偲ぶ建物が点在している。昭和61年から始めた「ライトアップ・ヨコハマ」は、このような歴史的建築物に光をあてることにより、魅力的で賑わいのある夜を演出しようというものである。この試みは好評を受け、年々その対象施設を増やすとともに、投光器の常設化を進めている。平成3年度現在、23の建物が常時ライトアップされている。

都市の色彩計画

横浜らしい魅力的な都市空間づくりを進めるうえで、色彩の果たす役割は大きく、その演出工夫が重要である。関内地区や、横浜駅周辺地区、港北ニュータウン、金沢シーサイドタウン、みなとみらい21地区など、地域に応じた工夫を行っている。

また、横浜港周辺の景観演出を進めるため、「みなとの色彩計画」がスタートしている。

ビックプロジェクトの取り組み

規模が大きく、総合的な新しい街づくりは、骨格づくりから街が熟成して行く過程を通して、常に質の高い環境を形成していくための努力が必要とされる。

金沢シーサイドタウンは、画一的で、単調な街になりがちな住宅地を、生活の表情が表れる、魅力的な住宅地にすることを目指した。

港北ニュータウンでは、土地区画整理事業による骨格づくりに加えて、街づくり協定による上物づくりや、街の管理など、魅力ある街づくりを推進している。自然の地形を残した緑道と公園のネットワークを軸に、集合住宅や公共施設、民間の研究・研修施設などの建設が行われ

ている。

みなとみらい21地区は、国際会議場、展示場、ホテル、オフィス、文化施設、商業施設、都市型住宅などが集積し、かつ、水と緑に囲まれた、新しい魅力を持った都心の形成を目指している。「公共施設デザイン指針」「街づくり基本協定」を基に、各種施設のデザイン誘導が行われている。

また、ポートサイド地区では、「アート・アンド・デザイン」をテーマにした再開発がスタートしている。

デザイン都市横浜を目指して

都市生活の中では、物質的な豊かさから、文化や精神的な豊かさの創造が求められるようになるとともに、デザインも、その視点を、生活文化全体へ拡大して行くことが大切になってきた。横浜で実践されてきた都市デザインも、都市や建築を軸に、幅広くデザインと関連する分野との交流を図って、生活文化としての総合的なデザイン活動を進めることが必要である。

そのため、世界各国の人が集まり、研究、議論、提案できる場を設け、その成果を生かした「デザイン都市横浜」を目指す。デザインに関する世界的な会議や展示会、その他、一連のデザイン活動の実施等を積極的に進めている。

●昭和63年8月 「横浜デザイン都市宣言」

●平成元年2月 「都市デザイン交流宣言」

●平成2年4月 バルセロナ&ヨコハマ
シティ・クリエーション

●平成4年3月 ヨコハマ都市デザインフォーラム



磯子アベニュー



三ツ沢せせらぎ緑道

街づくりは、高速道路網など、国家的な都市計画から、郊外地域における商店街再生といった地域レベルのものまで実に広範な内容を含んでいるが、ことに自治体を中心になって実践する地域レベルでの街づくりにおいては、その地域に住む人々の意向を無視して、よりよい街づくりを進めることはできない。

かつて、どの切り口にも同じ顔の現れる金太郎アメのように、数多くの都市で同じような街が生まれ、都市を特色のないものとしてしまった。これは、計画の前提となり基礎資料とされるものに、関連法令や既定の上位計画、政治・経済政策、公共施設の整備状況、人口・商業・工業等の無機質な統計資料などが多用されがちであったためである。そこには、住民がどのような街を望んでいるか、その街はどのような街づくりをしなければならないのかという視点、あるいはそれに関する情報が欠落しがちであった。そこからは人間性豊かな魅力ある街づくり、特色ある街づくりを導き出すことは難しい。

こう言ったことの反省を踏まえ、近年になって各都市固有の伝統や歴史、またそこから生じる雰囲気や匂いといった地域性のある街が志向されるようになってきている。このことはまた、ひとつの都市の中における各地域ごとにもあてはめられることであり、今後の街づくりには、地域性の掘り起こしを街づくりの出発点として据えていく姿勢を持つべきであろう。

そして、この地域性の掘り起こしこそは、地域に住む人々自らの手で行うのが最良の道であろうと考えられる。それは、その街独自の存在価値、長所や欠点を、日常性の中に整理されないままであっても、その地域のことにについて最もよく知っているのは、そこに住む人々であり、自分たちの街づくりとして最も深く考えることのできるのも住民自身だからである。つまり、街づくりを進めるには、その初期段階から市民参加が最大限に保証されることが不可欠であるということである。

ところで、近年、街づくりに対する市民の関心が高まり、その重要性が市民の間で認知されてきた。このこと自体は市民にとっても行政にとっても歓迎すべきことに違いないが、市民が街づくりに参加する、あるいは何らかのかたちで街づくりを実践するといった実際の面にまで事が進むと、何をどうすればよいのかとまどいを生じるようなこともあろうし、まだまだ市民と行政との間には街づくりに関して無視できない落差があるのも現実であろう。

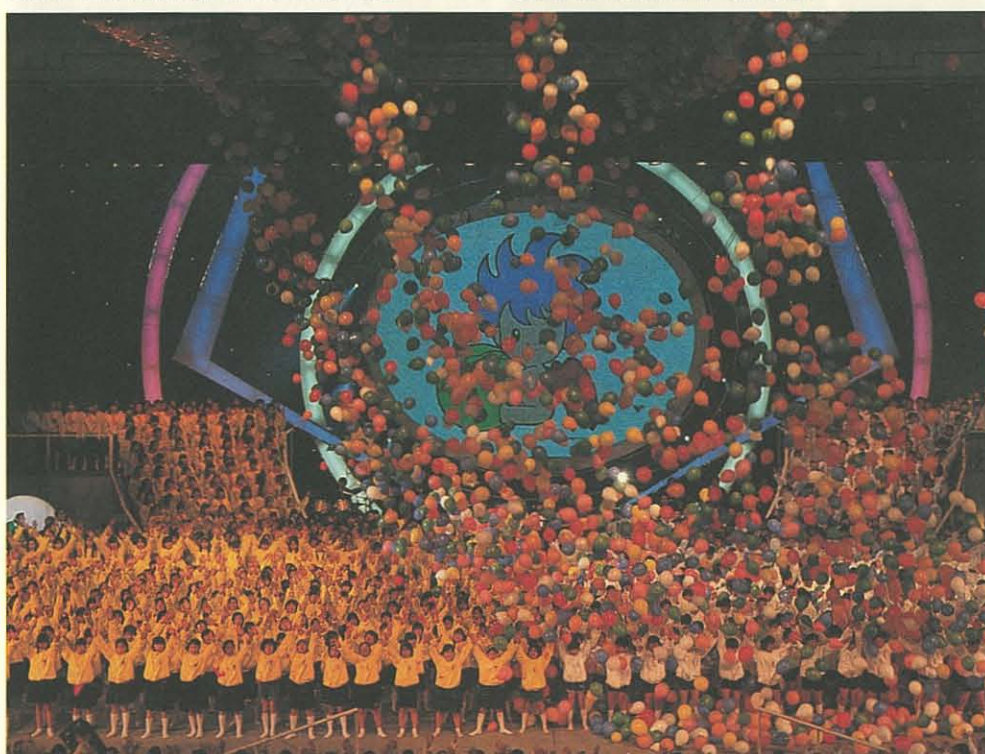
街づくりの主体が市民自身であるということは、本来的な姿ではあるが、こうしたとまどいあるいは落差を解消するためには、街づくりに関して実践と経験を持つ行政側が主導的な役割をはたす必要があるし、そのためには、行政が蓄積してきた情報を最大限公開し、市民と共に有効に活用する方法を見いだす必要がある。また、市民の日常生活圏において、自らできることは何か、どうあったら今よりも快適な街づくりを進めることができるか等々について、市民が自らの頭で考え、行政と共通の基盤に立った検討を可能にする土壌を生み出す必要もある。とはいえ、市民と行政との共通の基盤を築き上げるには、種々の報告書や「横浜の街づくり」の刊行による情報公開のみでこと足れりとするにはあまりに不十分である。それを可能とする手段は、市民と行政との積極的な交流以外には見いだせないだろうし、行政は、市民との積極的な交流を切望している。しかし、これを制度として保証するための体制は、今のところ残念ながらできていないとはいえない状態であり、また、これをいきなり制度上の問題として取り上げることは、種々の無理を生



さわやか わが街 ヨコハマ'81「街づくりシンポジウム」



さわやか わが街 ヨコハマ'79「街づくり展」



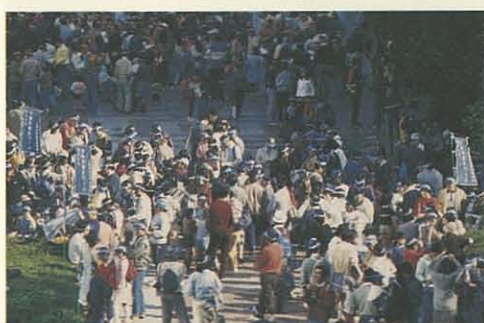
横浜博覧会 (YES'89)



さわやか わが街 ヨコハマ'81「子供たちの街づくり絵画展」



横浜博覧会 (YES'89)



さわやか わが街 ヨコハマ'84「都市探検ゲームパートII・水辺を探せ」



国連アジア太平洋都市づくり展

昭和54年度

さわやか わが街 ヨコハマ'79「街づくり展」

昭和56年度

さわやか わが街 ヨコハマ'81「街づくりシンポジウム」
さわやか わが街 ヨコハマ'81「子供たちの街づくり絵画展」
さわやか わが街 ヨコハマ'81「都市探検ゲーム」

昭和57年度

国連アジア太平洋都市づくり展
横浜 さのう 今日 あす展(企画調整局)
楽しく歩こう ミナトヨコハマ展(企画調整局)

昭和59年度

都市の色彩とまちづくりシンポジウム
歴史を生かしたまちづくりシンポジウム
さわやか わが街 ヨコハマ'84「水辺のある街づくりシンポジウム」
さわやか わが街 ヨコハマ'84「都市探検ゲームパートII・水辺を探せ」

昭和60年度

みなとみらい21シンボルマーク展
第1回 港北ニュータウンまつり
みなとみらい21PRコーナーの設置
インポートバザール・横浜
みなとみらい21フォーラム'86 ヨコハマ
第1回 横浜まちづくり功労者賞
第1回 横浜まちなみ景観賞
みなとみらい21彫刻展 ヨコハマビエンナーレ'86
みなとみらい21元気になるフェア

昭和61年度

みなとみらい21'87 スプリングコンサート
みなとみらい21PRコーナーの運営
国際交通博覧会みなとみらい21PRコーナー
第2回 港北ニュータウンまつり
みなとみらい21サマーフェスティバル
街づくりと彫刻シンポジウム
ライトアップ・ヨコハマ'86
夜景演出シンポジウム
ウォーターフロントヨコハマ'86
第2回 横浜まちづくり功労者賞
みなとみらい21展「地球サイズの未来都市」

昭和62年度

みなとみらい21展
第3回 港北ニュータウンまつり
ライトアップ・ヨコハマ'87
みなとみらい21サマーフェスティバル
インテリジェントビルフェスティバル
第3回 横浜まちづくり功労者賞
第3回 横浜まちなみ景観賞
ヒューマナイズ創造実験都市横浜会議
国際シンポジウム'88 創造実験都市・横浜会議
みなとみらい21'88 スプリングコンサート

昭和63年度

第4回 港北ニュータウンまつり
都市空間演出実験
横浜彫刻展 ヨコハマビエンナーレ'89(市民局)
第1回 アーバンデザイン国際コンペ
みなとみらい21ライブコンサート
みなとみらい21展
みなとみらい21国際ジャーナリストシンポジウム
みなとみらい21コンサート
アーバンデザインシンポジウム
国際シンポジウム「アーバンデザイン・シンポジウム」
第4回 横浜まちづくり功労者賞
歴史を生かしたまちづくりセミナー(港周辺の近代建築)

平成元年度

横浜博覧会 (YES'89)(市)
ワークショップヨコハマ'89
第5回 港北ニュータウンまつり
第5回 世界交通学会横浜大会
みなとみらい21レポート国際テレビ会議
歴史を生かしたまちづくりセミナー(ウォーターフロントの歴史的遺産)
テイクオフ・みなとみらい21
歴史を生かしたまちづくりセミナー(歴史的環境を生かした都市の再生)
みなとみらい21展
国際アーバンインフラ・テック'89出展
こみ収集車デザインコンペ
歴史を生かしたまちづくりセミナー(網の道・市民ネットワーク)
第5回 横浜まちづくり功労者賞
第5回 横浜まちなみ景観賞
みなとみらい21コンサート
横浜美術館 みなとみらい21展
よこはま・シティウォーク みなとみらい21展
みなとみらい21プロムナードゾーンシンポジウム

じさせることにもなりかねないのである。

横浜市では、行政を進めるにあたって、行政区ごとに「区民のつどい」を開催するなど、横浜市としてできることから始めて、それを育て大きく発展させる姿勢を保持し続けているところである。

これを街づくりに絞って考えてみると、検討されることが待たれている課題はたくさんあるはずである。ところが、それらは市民の目に見えにくかったり、それを論議する場がなかなか見つからなかったりというのが実態であろう。このような実態を多少なりとも改善し、広く市民の皆さんとの交流を図るため、横浜市では様々な交流の場に参加し、またそれを企画してきている。

横浜の開港120年、市政施行90周年を迎えた昭和54年から現在までの、街づくりに係わるイベントの動きをみると、昭和54年、56年、59年の3ヶ年で「さわやかかわが街 ヨコハマ」をテーマに「街づくりパネル展」「子供たちの街づくり絵画展」「街づくりシンポジウム」「都市探検ゲーム」を、市民参加の下に実施した。昭和61年の夏からは、横浜の洋館、伝統的建築物等をライトアップしてデザイン都市横浜のイメージを高めるイベントも実施している。「みなとみらい21」は、プロジェクト内容、開発地区の紹介をするなどの各種イベントが、「港北ニュータウン」では、地元の権利者が中心となった「ニュータウン祭り」が昭和60年から毎年行われている。

また、平成2年には、「バルセロナ&ヨコハマシティ・クリエーション」を2ヶ月間にわたって開催した。この他にも国際都市横浜としての国際的なイベントを数多く実施している。

そして、平成元年に、開港130周年、市政施行100周年記念事業として「横浜博覧会(YES'89)」が、みなとみらい21・中央地区で、2,200万余の人々を集めて成功裏に終了した。

これらのイベントを通じ、市民と行政との交流を深め、市民の皆さんが街と街づくりを身近なものと感じることにより、自らが街づくりを実践していく主体の成員であることを認識し、それを深めていただくことを大きな目的のひとつとしているのである。

そして、イベントをそれだけのものに終わらせてしまうのではなく、大きな目的達成へ向けてのひとつの萌芽としてとらえ、今後の交流の場を築くうえでの養分とする必要があるし、このような努力を積み重ねていくことにより、冒頭述べたような、とまどいや落差といった市民と行政との狭間にある問題が少しずつではあっても、解消されていくに違いないと考えるものである。

平成2年度

バルセロナ&ヨコハマ シティ・クリエーション
第2回 アーバンデザイン国際コンペ
国際都市創造会議
日米交流公共事業シンポジウム
第6回 港北ニュータウンまつり
横浜山手の西洋館
テレポート街づくり
第6回 横浜まちづくり功労者賞

※ここに掲載したイベントは、都市計画局関連事業として実施したものを中心に紹介しました。



港北ニュータウンまつり



横浜 きのう 今日 あす展



さわやか わが街 ヨコハマ'84「水辺のある街づくりシンポジウム」



みなとみらい21展



バルセロナ&ヨコハマ シティ・クリエーション



楽しく歩こう ミナトヨコハマ展



みなとみらい21コンサート



バルセロナ&ヨコハマ シティ・クリエーション



港北ニュータウンまつり



バルセロナ&ヨコハマ シティ・クリエーション



ゴミ収集車デザインコンペ



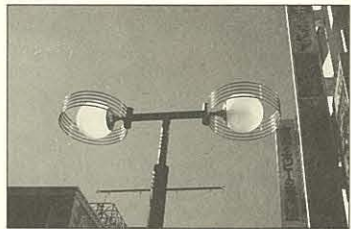
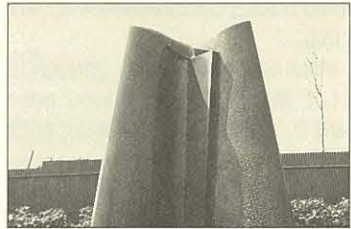
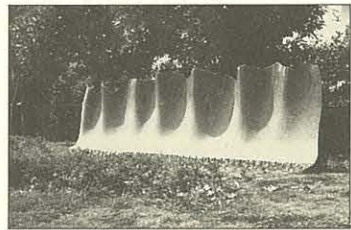
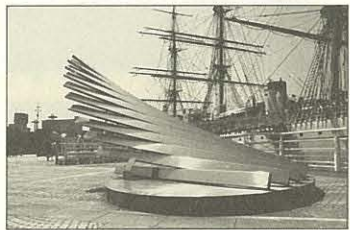
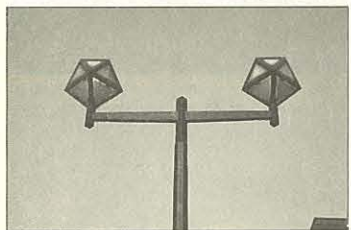
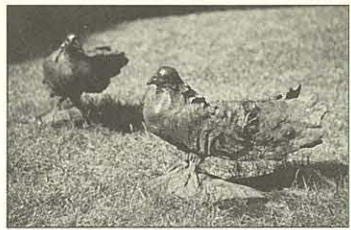
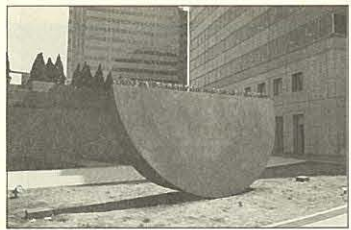
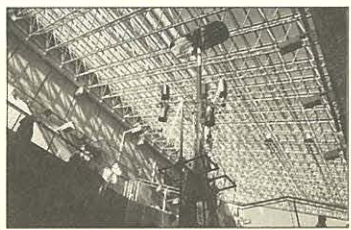
横浜まちづくり顕彰事業



バルセロナ&ヨコハマ シティ・クリエーション



みなとみらい21展



PLAN FOR YOKOHAMA

街づくりの実践

- ①みなとみらい地区
- ②横浜駅東口周辺地区
- ③横浜駅西口周辺地区
- ④ヨコハマポートサイド地区
- ⑤中央通り地区
- ⑥高島地区
- ⑦西戸新街地区
- ⑧伊勢谷木町地区
- ⑨大通り公園周辺地区
- ⑩新港周辺地区
- ⑪有明地区
- ⑫山下公園周辺地区
- ⑬日本大通り周辺地区
- ⑭赤坂地区
- ⑮山手地区
- ⑯石川町地区
- ⑰新山下地区
- ⑱新本牧地区
- ⑲新横浜第二都心地区
- ⑳東北ニュータウン
- ㉑鶴見駅周辺地区
- ㉒上大崎駅周辺地区
- ㉓戸塚駅周辺地区
- ㉔東神奈川駅周辺地区
- ㉕新子安駅周辺地区
- ㉖磯野・西平沼周辺地区
- ㉗井土ヶ谷駅周辺地区
- ㉘鶴川・天王町地区
- ㉙保土ヶ谷駅周辺地区



- ㉚鶴ヶ峰駅周辺地区
- ㉛二俣川駅周辺地区
- ㉜杉田・新杉田駅周辺地区
- ㉝能見台駅周辺地区
- ㉞金沢文庫駅周辺地区
- ㉟金沢八景駅周辺地区
- ㊱金沢埋立地区
- ㊲綱島駅周辺地区
- ㊳日吉駅周辺地区
- ㊴大倉山駅周辺地区
- ㊵菊名駅周辺地区
- ㊶中山駅周辺地区
- ㊷鶴居駅周辺地区
- ㊸十日市場駅周辺地区
- ㊹長津田駅周辺地区
- ㊺たまプラーザ駅周辺地区
- ㊻あざみ野駅周辺地区
- ㊼青葉台駅周辺地区
- ㊽東戸塚駅周辺地区
- ㊾舞岡駅周辺地区
- ㊿本郷台駅周辺地区
- ㊽港南台駅周辺地区
- ㊽大船駅北地区
- ㊽いすみ田園文化都市構想
- ㊽立場地区
- ㊽三ツ境駅周辺地区
- ㊽瀬谷駅周辺地区

●各地区ページの都市計画決定線等は参考ですので、詳細は都市計画課備え付けの縦覧図で確認してください。

●本冊子は「よこはま21世紀プラン」に基づいて記述されていますが、内容や構想の一部については試案段階のものもあり、進捗状況に応じて変更が生じるものも含まれていることをご承知ください。

みなとみらい21の意義

みなとみらい21は、現在、関内・伊勢佐木町地区と横浜駅周辺地区に二分されている都心を一体化、拡大強化し21世紀に向けた新しい横浜の都心を形成する。また、現在の物流中心の港湾から国際交流機能、港湾中枢管理機能を担う新しい港へと質的転換し、首都圏の業務機能を分担する業務核都市として行政や企業の中核管理機能、商業、サービス、国際交流機能などの集積を図ろうとするものである。

みなとみらい21の都市像

みなとみらい21は、次の3つの都市像に基づいて街づくりを進めている。

24時間活動する国際文化都市

国際交流の拠点となる横浜国際平和会議場の整備をはじめ、オフィス、文化、商業施設や都心型住宅などあらゆる機能が揃った活気に満ちた街づくりを進める。

21世紀の情報都市

テレポート計画を中心に、さまざまな情報が受発信できる国際情報拠点として整備し、地区内のオフィスや施設、家庭などで情報が手軽に利用できる高度情報社会に適応した街づくりを進める。

水と緑と歴史に囲まれた人間環境都市

ウォーターフロントの特性を活かしながら、歩行者専用空間、緑豊かな水辺の公園、歴史的建築物赤レンガ倉庫等の保存活用を軸に、人間と自然とが溶け合う潤いのある街づくりを進める。

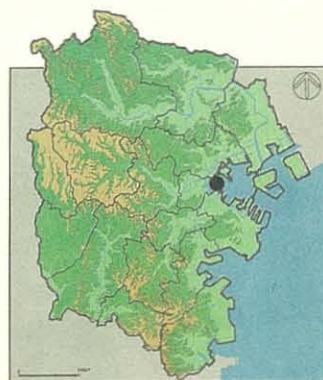
整備の状況と今後

みなとみらい21の国際交流の拠点となる横浜国際平和会議場のうち、国際会議センター、ホテルについては昭和63年12月着工、国際展示場(一期)については平成元年11月着工、平成3年のオープンをめざし建設中であり、また中心的施設となる5,000席を有する国立国際会議場は、東日本で唯一の国際会議場として建設省が建設する。また高度情報社会を支えるテレポート計画では、地区内に光ファイバー網を敷設するとともに、衛星通信地球局や関門局機能を整備し、国内外の情報ネットワークを形成していく。現在、㈱メディアシティ横浜設立によりテレポート計画のひとつである都市型映像システムが稼動し動画による情報提供をおこなっている。

業務機能の集積については、横浜新都市ビルの完成に続き25街区の開発(三菱地所が事業主体)、24街区の開発(横浜市、住宅都市整備公団、三菱地所が事業主体)が具体化し、先導的役割を果たしているが、今後民間セクターを中心に桜木町駅側から横浜駅に向けて段階的に開発を進める。さらに横浜美術館、横浜マリタイムミュージアムなどの文化施設の整備、美術の広場、臨港パークをはじめとする緑のネットワークの形成等、新しい都市生活を提供する居住機能の整備を進め、地域冷暖房システムや都市廃棄物処理新システムの導入のほか共同溝の設置など、安全で快適な都市生活のために新システムを導入(一部稼働)していく。

事業の推進体制

公共セクター、民間セクター、第3セクターが一体となって事業を推進していく。特に㈱横浜みなとみらい21は行政と民間の調整を中心として業務を推進している。



位置：西区みなとみらい他
面積：186ha
駅前広場等面積(m)：約12,200
バス用バス数：9
バス系統数：26
街づくりの組織名：みなとみらい21街づくり協議会
街づくりのルール等：街づくり協議地区

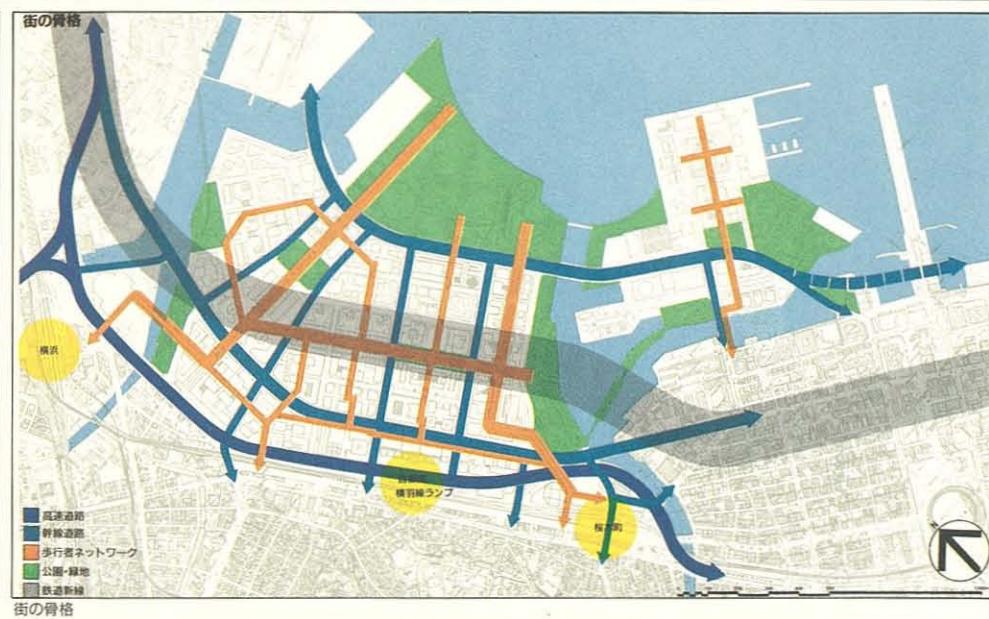
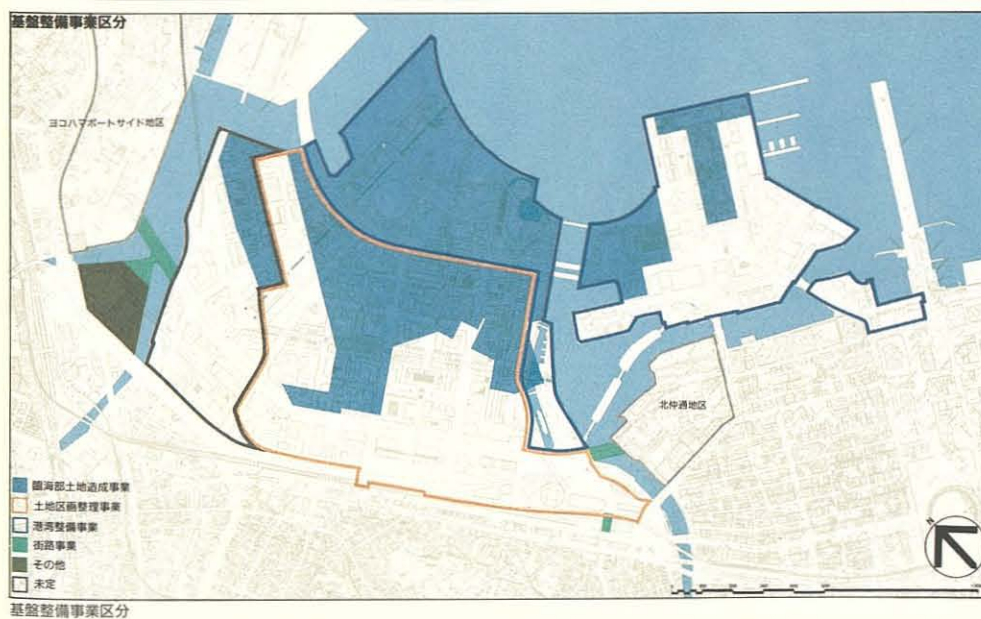
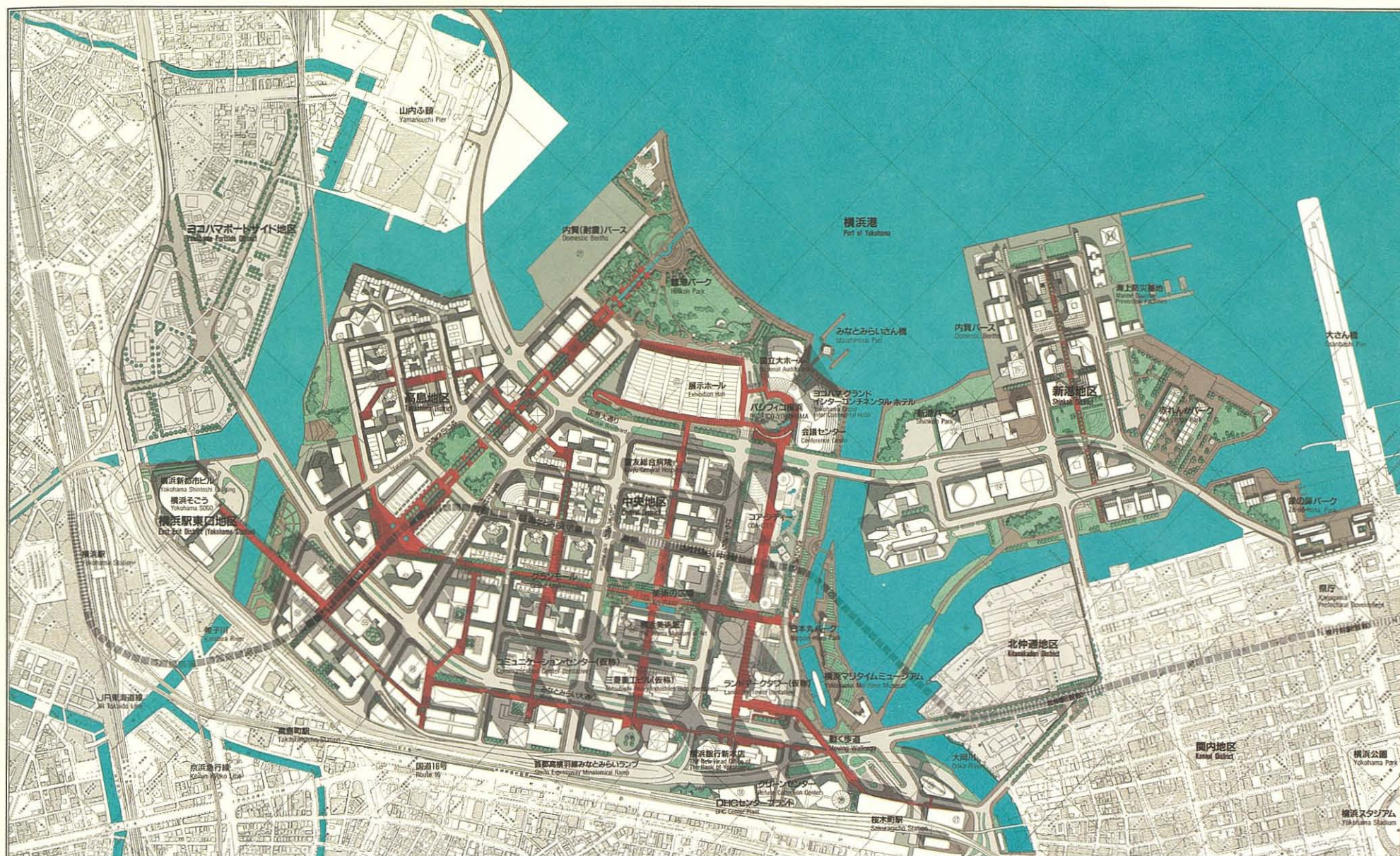
土地区画整理事業概要
事業名称：横浜国際港都建設事業 みなとみらい21中央地区土地区画整理事業
施行者：住宅・都市整備公団
施行期間：昭和58年～平成12年
施行面積：74.3ha
総事業費：
都市計画決定：S.58.2.25, (S.61.4.25変更)
事業計画決定：事業計画認可S.58.11.8 (S.62.7.7変更, H1.1.20変更)
計画戸数：3000戸
計画人口：昼間19万人 夜間1万人
減歩率：36.6%(公共28.7%)

臨海部土地造成事業
事業主体：横浜市
事業開始：昭和58年
埋立計画面積：中央地区60.2ha
新港地区13.0ha

国際大通り(臨海幹線道路)(山下町～新山下)
事業主体：横浜市
施行期間：昭和60年度～平成12年度
総延長：約4.2km

緑地整備
1. 臨港パーク
事業主体：横浜市
施行期間：昭和61年度～平成8年度
総面積：約9.3ha
2. 赤レンガパーク
事業主体：横浜市
施行期間：平成元年度～平成8年度
総面積：約6.8ha
3. 日本丸メモリアルパーク
事業主体：横浜市
施行期間：昭和59年度～平成7年度
総面積：約5.5ha







横浜美術館



赤れんがパーク



臨港パーク



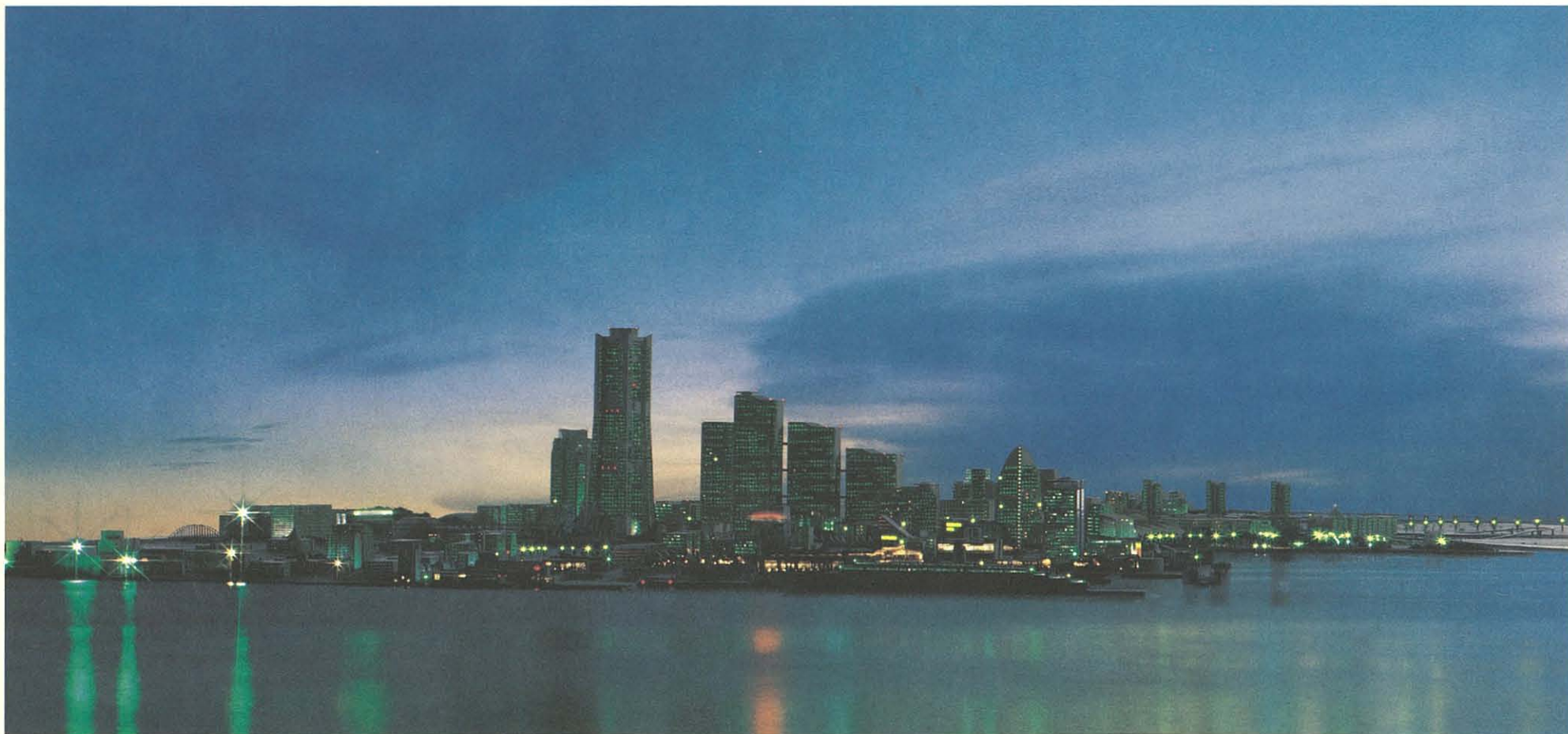
共同溝

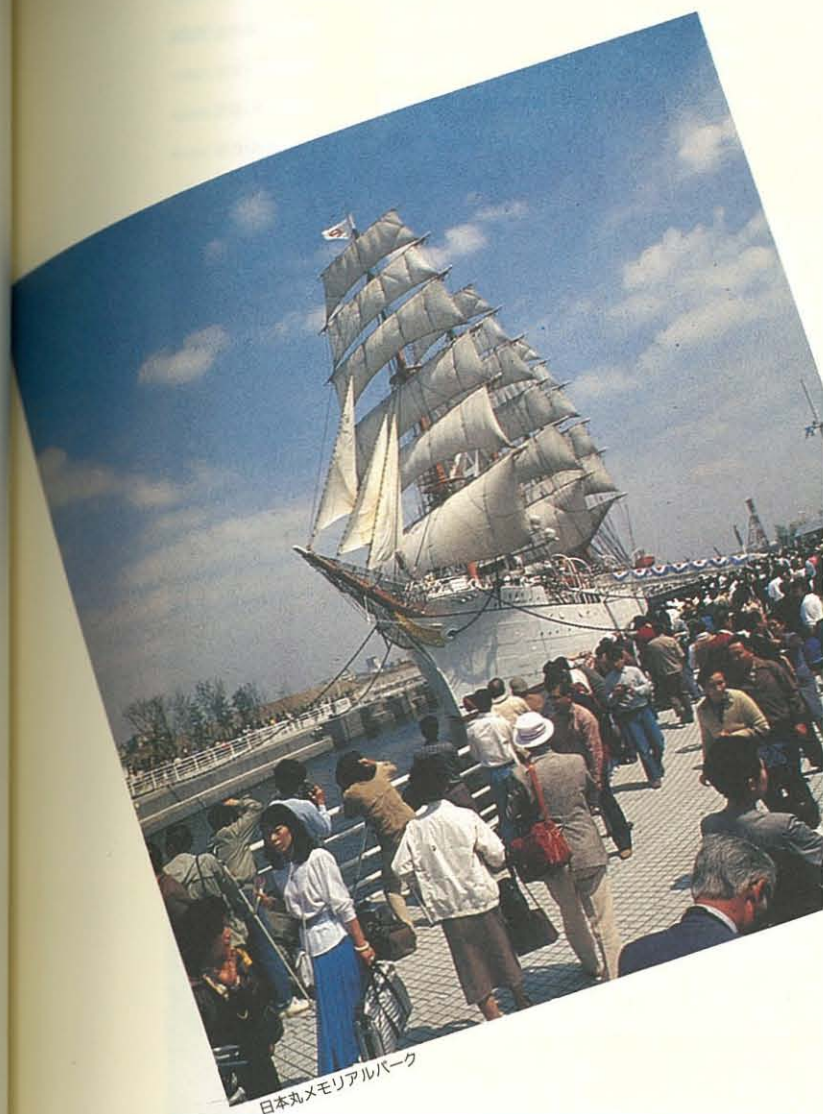


桜木町駅前広場

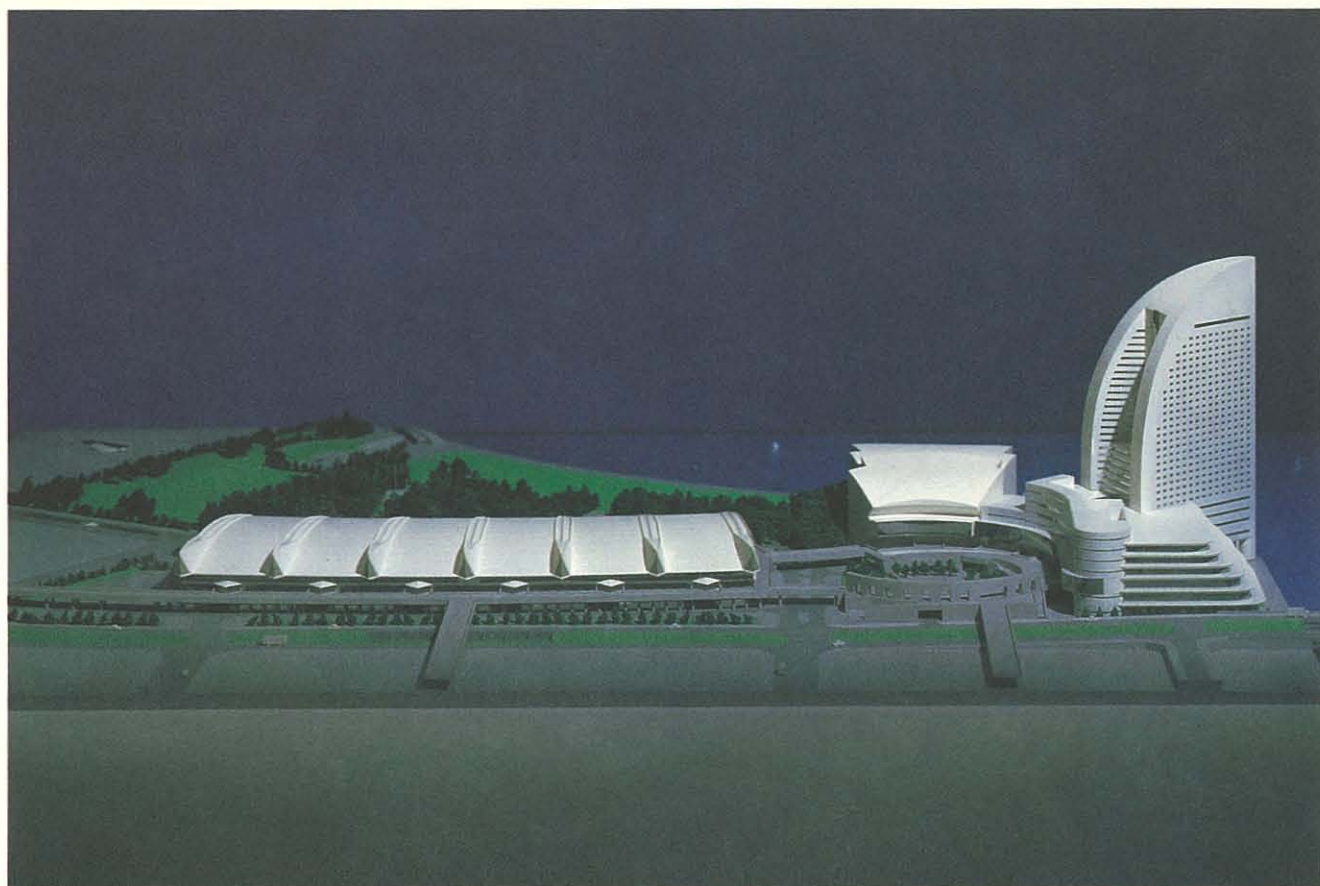


コミュニケーション・センター(イメージ図)





日本丸メモリアルパーク



横浜国際平和会議場



横浜銀行新本店(完成予想図)



ランドマークタワー



動く歩道①



動く歩道②

古くは帷子川河口の入江であった横浜駅周辺地区は、明治3年の鉄道用地の確保に始まる相次ぐ埋め立てにより造成された地区であり、現在の位置に横浜駅が開設されたのも、昭和3年と比較的近年のことである。しかし当時の都心地区は、関内、伊勢佐木町であったため昭和20年代後半までは、駅舎のあった東口は、主に市電の乗り換え場所として機能していたにすぎず、また、西口は砂利置き場であった。

昭和30年以降になると、戦災復興土地区画整理事業による道路や駅前広場の整備によって発展する西口に対し、東口では、バス、タクシー、自家用車の利用者が増大し、駅前広場機能の強化と国道1号の自動車交通の混乱の解消が課題となっていた。そこで当時の「都心臨海部総合整備計画（みなとみらい21）」の一環として、昭和45年に「横浜駅東口総合開発計画」が策定され、次のような事業が実行に移された。

- 1) 駅前広場の区域を拡大し、国道の地下部にタクシー、自家用車のための地下広場、新都市センタービルの1階にバスターミナルを設け、自動車交通をすべて立体的に処理する。
- 2) 横浜駅東・西、地下広場（タクシー、自家用車）、バスターミナルとの歩行者の連絡を図るために、東西連絡通路、及び地下街（ポルタ）を建設した。
- 3) 駅前広場、国道、バスターミナルの地下を利用して公共駐車場（約500台）を建設した。
- 4) 西口に集中する商業機能とのバランスを考え、また、臨海部の今後の開発を促進するため、横浜新都市センタービル、地下街ポルタ、東口駅ビル・ルミネ等の商業施設の建設・導入を図った。

今後の街づくりの進め方

「東口総合開発計画」は、昭和60年の横浜新都市センタービルの完成により一応完結したが、今後は、隣接して開発が進んでいるポートサイド地区及び、みなとみらい21高島ヤード地区、横浜駅西口地区等と一体になった街づくりをさらに進める、そのために次ぎのような事業等を行っていく。

- 鉄道利用者の利便性をたかめるために、横浜駅における鉄道の将来計画等をふまえ、今後の駅周辺の開発、及び、みなとみらい21地区、ポートサイド地区の開発による、歩行者量の増加に対応した横浜駅の改造を図る。
- ポートサイド地区の開発、みなとみらい21線・横浜駅の建設と、それに伴う再開発、鉄道上空利用、鶴屋町方面の再開発等を総合的に誘導するために、横浜駅北口（仮称）の整備構想を進める。
- 駅前にふさわしい土地利用を図り、東口、西口の一体化を強化し、みなとみらい21地区、東口・高島地区の再開発等を総合的に誘導するために、横浜駅南口（仮称）の整備構想を進める。
- 地下都市計画等による開発誘導により、東口、西口、みなとみらい21地区、ポートサイド地区を有機的に結び、歩行者ネットワークの実現を図る
- 横浜駅に集中する自動車交通の混乱を防ぐため、地下都市計画等を活用した開発誘導による、連絡道路、駐車場の建設等とあわせて、駐車場案内システムの充実を図る。

位置：西区高島町2丁目・他
面積：27.5ha
駅乗降客数：（西口周辺地区参照）
駅前広場等面積：地上12,800㎡、地下10,000㎡
バスターミナル8,900㎡
バス用バス数：18
バス系統数：24
商店街名称・商店数：横浜ルミネ会（167）
横浜駅東口地下街商店会（103）
大型店舗数：4
街づくりのルール等：街づくり協議地区



横浜駅周辺街づくりの経緯

昭和3年10月：現位置に第3代横浜駅完成。国鉄、東横線、京浜急行線乗入れ
昭和8年12月：相模鉄道、厚木ー横浜間全通
昭和20年5月：横浜大空襲
昭和21年8月：当地区を含む岡野地区土地区画整理事業都市計画決定
昭和31年4月：横浜駅名品街他営業開始
昭和34年10月：横浜高島屋営業開始
昭和35年4月：横浜市「横浜駅東口開発整備に係る基本方針と構想」決定
昭和36年12月：旧相鉄本社ビル完成
昭和37年2月：東急ホテル開業
昭和37年11月：横浜ステーションビル（現シアル）営業開始
昭和39年12月：ダイヤモンド地下街完成
昭和41年6月：岡野地区土地区画整理事業完成
昭和43年11月：横浜岡田屋（現モアーズ）営業開始
昭和43年3月：横浜駅東口スカイビル完成
昭和46年6月：横浜市議会全員協議会「横浜駅東口総合開発計画」承認
昭和46年10月：財横浜駅東口開発会社設立
昭和48年2月：横浜駅西口特定街区（横浜天理ビル）完成
昭和48年11月：相鉄ジョイナス営業開始
昭和48年11月：三越横浜店営業開始
昭和49年2月：相鉄線ホーム、ジョイナスビル2階に移転完了
昭和51年9月：横浜市営地下鉄横浜乗入れ
昭和52年12月：横浜駅西口第一種市街地開発事業都市計画決定
昭和53年5月：相鉄ジョイナスビル全館完成
昭和53年10月：ニチイ横浜店（現横浜ビブレ21）営業開始
昭和54年：横浜駅西口第2駅前広場完成
昭和55年：都市計画道路北幸線を都市計画決定
昭和55年11月：横浜駅ターミナルビル「ルミネ」、地下街「ポルタ」営業開始
昭和55年12月：横浜新都市センター株設立
昭和56年1月：横浜駅西口周辺地区整備協議会発足
昭和56年7月：「横浜市都心臨海部総合整備計画（みなとみらい21）」発表
昭和56年11月：横浜駅東西連絡自由通路全面開通
昭和56年11月：横浜駅東口駅前広場及び地下第2駅前広場完成
昭和60年9月：横浜新都市センタービル完成、横浜そごう営業開始
昭和62年3月：横浜駅西口駅前広場環境整備事業完成
昭和63年3月：横浜新都市センター株、財横浜駅東口開発公社を吸収合併
平成2年9月：よこはまバルナード完成、東急ハンズ営業開始

地下街ポルタの概要

所在地：横浜市区高島2丁目
経営主体：横浜新都市センター株式会社
開設年月日：昭和53年11月7日
延べ面積：39,133㎡
公共駐車場：250台



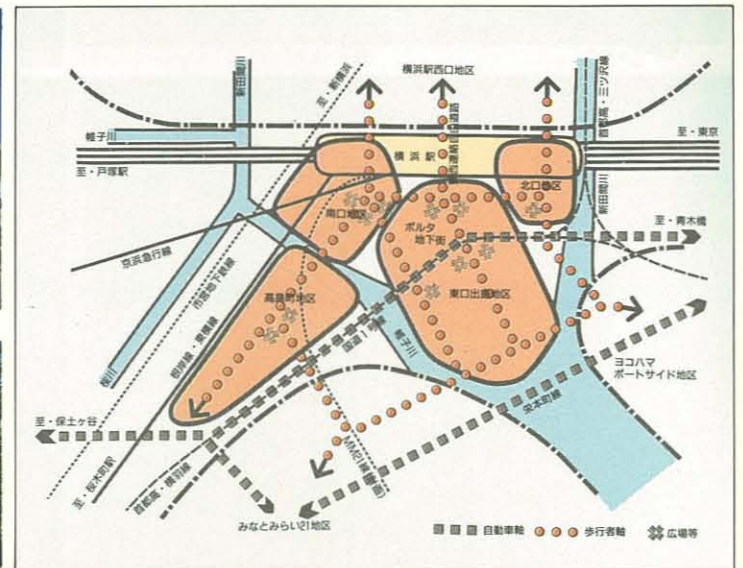
新都市センタービル(そごう)



東口駅前(地上)広場



新都市センター(そごう)と地下街の接続部

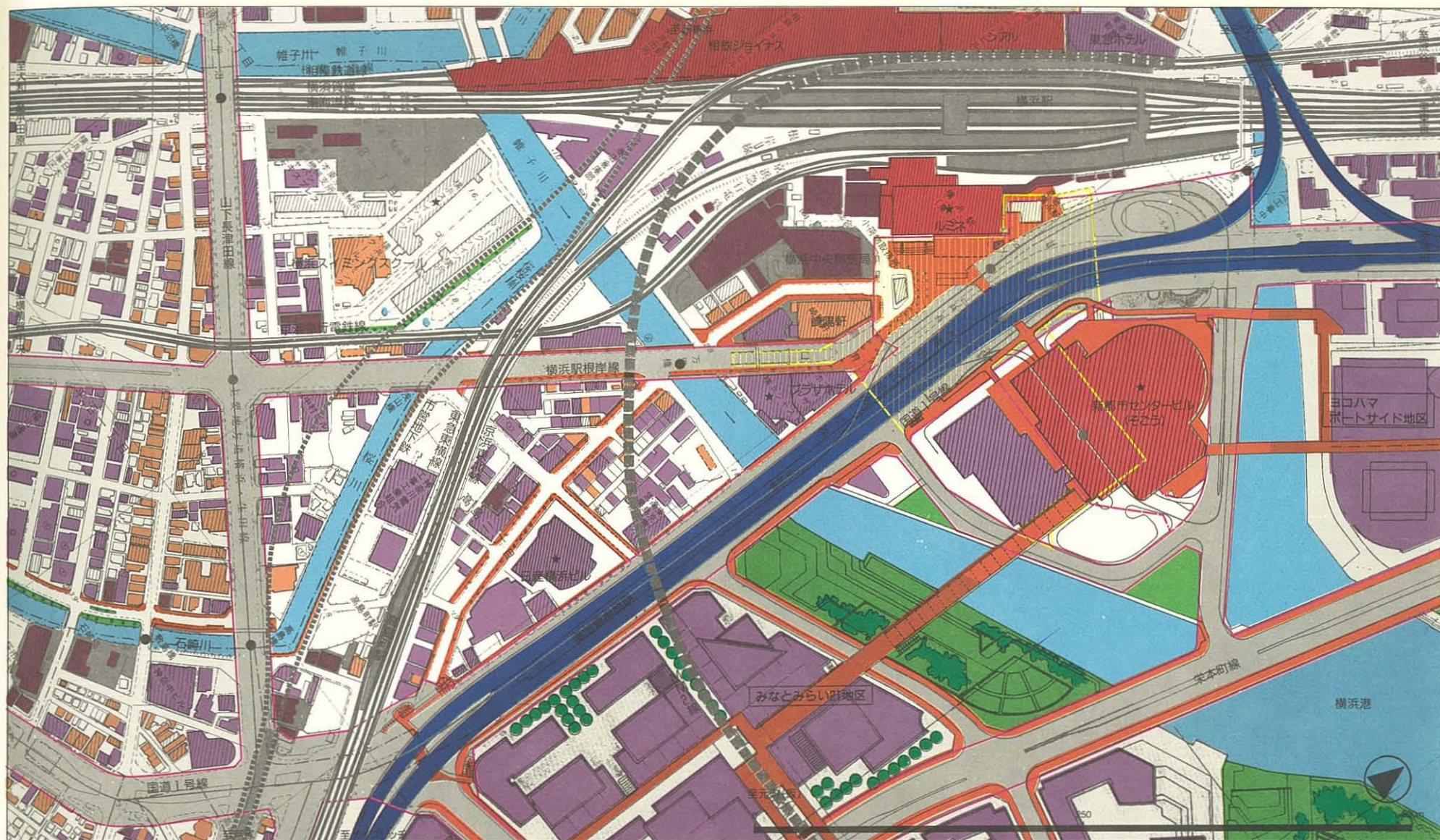


整備構想模式図



ポルタ地下街入口

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|---------------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度
適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 特定街区・地区計画 | ◎市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ●国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



横浜駅東西連絡自由通路



東口バスターミナル(地下・ポルタ北側)



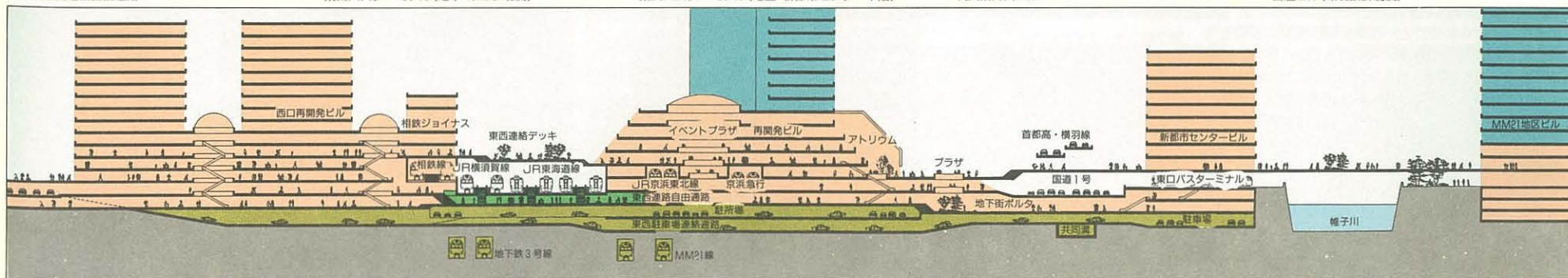
東口バスターミナル(地上・新都市センター1階)



KAMIYAビル



日産ビル(環境設計制度)



横浜駅周辺構想断面図

横浜駅西口周辺地区は、戦後の土地区画整理事業（戦災関連・都市改造事業）により、道路・駅前広場等の都市基盤が整備されるとともに、昭和30年代後半の「西口ステーションビル（現在のシアル）」「ダイヤモンド地下街」などの完成で、西口発展の基礎が築かれた。その結果、商業ポテンシャルの高まりと相俟って商業・業務施設の集積が進み、今では、横浜市最大のターミナル商業地であり、首都圏においても新宿・池袋につぐ第三位の販売額を誇る繁華街である。

一方、横浜市の玄関口を担っている本地区は、このような著しい発展に伴い、

- 増加・集中する人及び車から起こる交通渋滞、
 - 高容積指定地区でありながら、戦後整備した道路・街区が基盤となっているため、土地利用の不合理的と公共空間の不足、
 - 混在する建物用途と乱立する建築物、
 - 自然発生的に拡大してきた地下空間に内在する災害時の危険性、
- など、多様な都市問題を抱えている。

街づくりの基本方針

本地区は、このような状況を踏まえ、長期的な展望に立ち、都心部高度商業地区としての魅力ある街づくりを、次のような基本方針により推進している。

- 1) 合理的な土地利用と施設の更新により、土地の高度利用を図る。
- 2) 旺盛な企業の設備投資活動と、都市計画・制度等の組合わせを積極的に運用することにより、都心地区にふさわしい街づくりを誘導し、都市機能の更新を図る。
- 3) 建築物の用途・形態等を誘導することにより、魅力ある都市景観と快適な空間の創出を図る。
- 4) 集中する自動車交通の混乱を防ぐため、総合的な街づくりを行うなかで、道路・駐車場等を整理し、都市の機能、施設の強化・改善を図る。
- 5) 限りある都市空間の複合的（立体的）な利用を計画的に推進し、集中する来街者の利便性・安全性を確保するため、歩行者動線のネットワーク化を図る。
- 6) 歩道の整備・緑化の促進等、歩行者空間の整備・改善を促進し、快適な都市環境の創造・演出を図る。

街づくりの進め方

以上のことから、魅力ある街づくりを実現するための方策として、次のような事業等を行っている。

- 1) 「横浜駅西口第一種市街地再開発事業」（幸栄地区）の早期事業化を目指すとともに、隣接する五番街地区の再開発事業（組合施行）を促進し、横浜駅西口南幸地域の玄関口としての街づくりを行う。
- 2) 既存建築物等の更新の機会をとらえ、特定街区制度、市街地環境設計制度等を活用し、都心にふさわしい施設建築物の建設を促進するなかで、駐車施設の確保、地域冷暖房の導入、ホール・美術館等の文化的施設の誘致を行う。（相鉄本社跡地、他）
- 3) 車での来街者の利便性と、道路交通の輻輳の緩和を図るため、公共駐車場の増設等、駐車機能の整備・拡充を促進し、駐車場案内システムの内容の充実を行う。
- 4) 横浜駅西口周辺地区と、横浜駅及び東口地区、並びにみなとみらい21地区、ポートサイド地区開発との連繫を強化するため、地下・地上・デッキ（空中）レベルでの施設整備を官民一体で行う。
- 5) 都市計画道路北幸線（計画幅員22m）の整備を行う。
- 6) 歩行者空間の環境向上を図るため、歩道の緑化・再整備事業を地元関係者の協力を得ながら行う。（市道182号線（通称彫刻通り）・他）
- 7) 建築計画に際し、壁面後退（1～3m）等の指導により歩行者空間の拡大を行う。



位置：西区北幸、南幸1、2丁目、他
面積：55.4ha
駅乗降客数（人/日）：

	S55	S60	S63
JR横浜	678,334	570,162	641,576
相鉄横浜	338,142	418,110	455,079
京急横浜	292,964	311,619	334,074
東急横浜	242,282	265,230	297,726
地下鉄横浜	52,356	87,612	89,462

駅前広場等面積：14,600㎡
バス用バス数：20
バス系統数：65
商店街名称・商店数：サ・ダイヤモンド(152)
横浜駅名店会(252) 相鉄ムービルプラザ(28)
横浜シャル商店会(175) 西口幸栄商店会(54)
岡野南幸商和会(128) 横浜モアーズ専門店会(113) 横浜駅西口五番街商店会(28)
大型店舗数：15

市街地再開発事業

事業名称：横浜駅西口第一種市街地再開発事業
施行者（予定）：再開発組合
施行地区面積：約1.1ha
地権者数：約25名
総事業費：未定
都市計画決定日：昭和52年12月2日
施設概要
建築敷地面積：約7,200㎡
建築面積：約5,500㎡
建ぺい率：約80%
延べ床面積：約71,000㎡
容積率：約940%
主要用途：店舗
駐車台数：約220台
公園・広場等：公開空地 約2,800㎡

特定地区

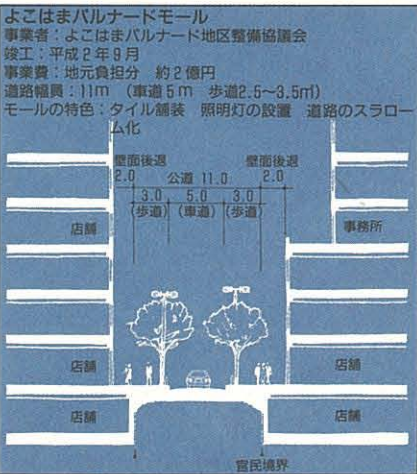
事業名称：横浜駅西口特定地区
所在地：横浜市区北幸1丁目
都市計画決定：昭和46年1月
竣工：昭和48年2月
施設概要
敷地面積：約3,400㎡
建築面積：約1,700㎡
建ぺい率：約50%
延べ床面積：約38,000㎡
容積率：約1,040%
構造・規模：SRC造 地下2階 地上27階
主要用途：事務所
駐車場：118台

地下街 ザ・ダイヤモンド

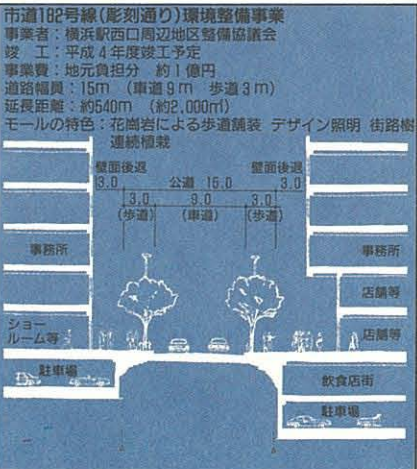
所在地：横浜市区南幸1丁目
经营主体：横浜地下街株式会社
開設年月日：昭和39年12月1日
延べ面積：38,805㎡
公共駐車場：362台

地下街 相鉄口ブロック

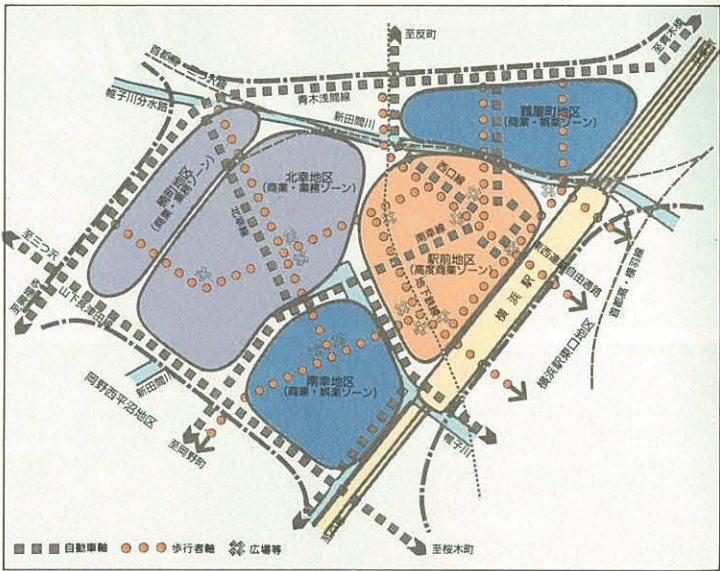
所在地：横浜市区南幸1丁目
经营主体：相模鉄道株式会社
開設年月日：昭和49年3月31日
延べ面積：2,680㎡



よこはまバルナード断面図（標準）



市道182号線（彫刻通り）断面図



整備構想模式図

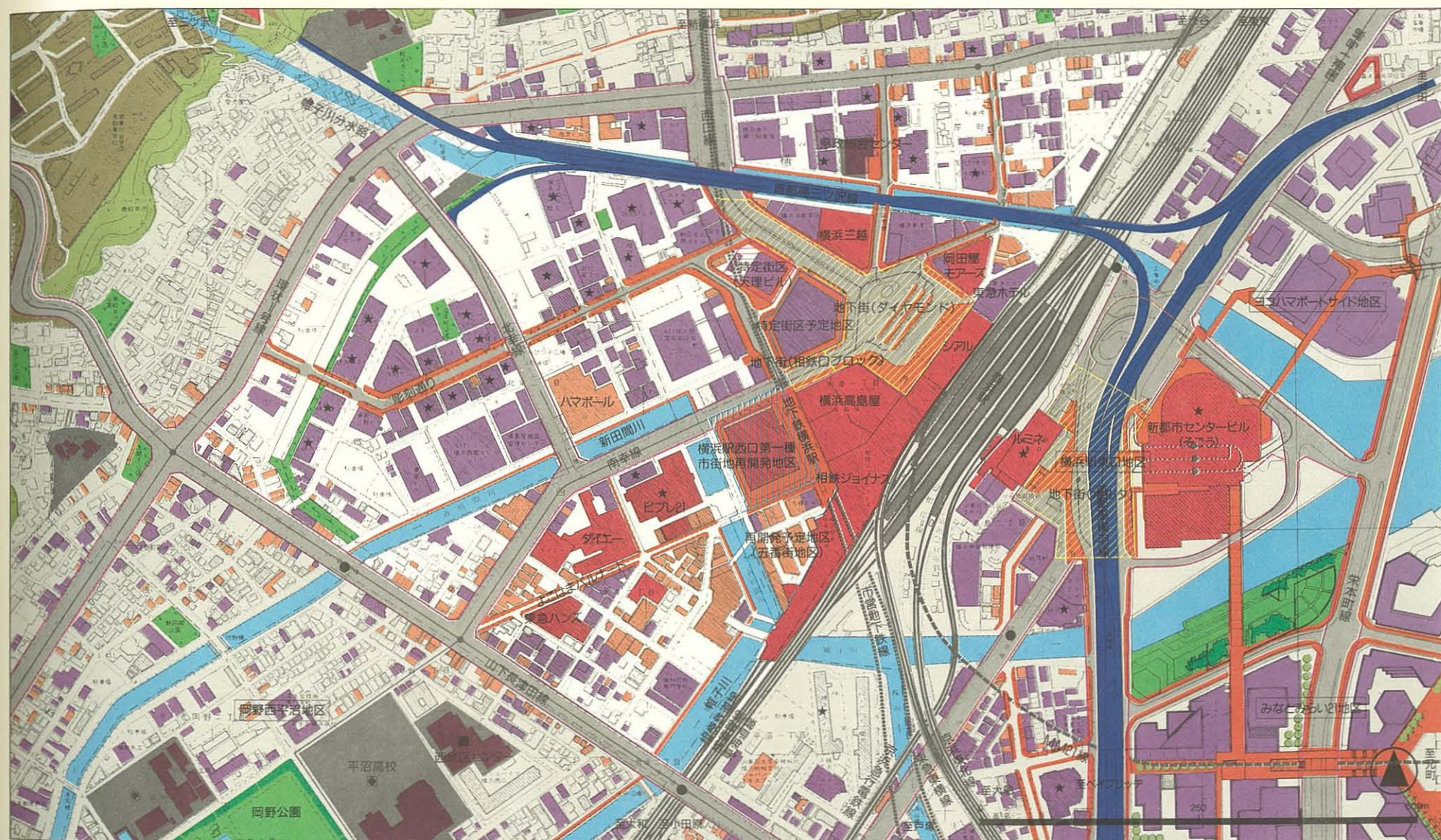


K-Nビル（環境設計制度）



STビル（環境設計制度）

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|----------------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★ 市街地環境設計制度
適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ● 歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■ 歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 特定街区・地区計画 | ◎ 市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ⊗ 国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



西鶴屋橋(音の出る橋)



壁面後退と彫刻(サンプル横浜ビル)



駅前広場



特定街区ビル(天理ビル)



公開空地と彫刻(相鉄本社ビル)

横浜駅西口周辺地区歩行者空間整備事業
事業者：横浜駅西口周辺地区整備協議会
竣工：平成2年3月
事業費：地元負担分 約8億円
面積：約13,000㎡

整備内容：西口駅前広場・南口駅前広場・駅前
関連道路・第2バス発着所周辺のタイル舗装
シンボルタワー バスシェルターの改装 植栽
街路灯 案内板 公衆用便所



整備された駅前空間



整備された歩道と地下鉄出入口



よこはまバルナード通り

ヨコハマポートサイド地区周辺は、横浜開港以前からの古い歴史をもった地区である。鉄道の開通に伴い臨海部の埋め立てが進められ、工場・倉庫等の土地利用が図られてきたが、我国有数の鉄道ターミナルである横浜駅の近接地として、都心にふさわしい整備が期待されている。また、この地区は横浜駅東口に隣接する位置にありながら、国道1号線・15号線・首都高速道路横浜羽田線および帷子川により分断され、東側は商住工混在の市街地、西側と南側の大半は倉庫および工場等に利用されているため、いわば裏街的なただすまいをもつ地区となっている。このため、みなとみらい21地区へ至る都市計画道路栄本町線が、この地区内を縦貫するのを契機として、みなとみらい21事業の一翼を担う地区に位置づけ国際文化都市横浜にふさわしい新都心の形成を目指している。

地区整備の方向

ヨコハマポートサイド地区内(約25ha)の整備は「特定住宅市街地総合整備促進事業」(都心部の既成市街地において、良好な住宅の供給を図るため創設された建設省所管の事業)により、横浜らしさの表現、都心らしさの表現、人間らしさの創出を整備計画の基本テーマとし、これに沿ってウォーターフロントを活かした独創的な都市景観の創造と、都心に住むことを望み、それを積極的に活用しようとする人々に対してその場を提供するため、都心型住宅及び各種都市的施設等を建設していく。また、この整備計画に基づき行政による都市基盤整備と官民協調方式を基本に、民間主体の宅地開発と一体となった質の高い調和のとれた街づくりをめざしていく。

アート&デザイン

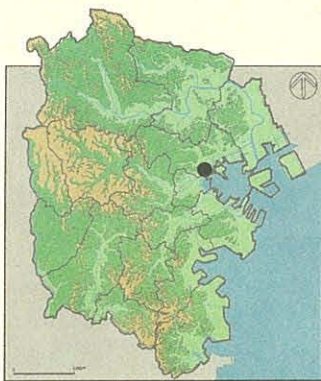
特色ある街づくりを行うため、この推進母体として、主要街区の民間地権者、住宅・都市整備公団、横浜市から構成される「街づくり協議会」を設立し、「アート&デザインの街」を街づくりの基本コンセプトとした「街づくり協定」を締結した。「アート&デザインの街」とは、関係者の相互の創意工夫により、従来の住宅・業務・商業といった街の基本的構成要素に加え、芸術・文化関連施設の集積を図り、デザインを隅々まで行き届かせた魅力ある街づくりである。

土地利用計画

栄本町線を境として西側は商業・業務を中心とした複合利用、東側は住宅中心の複合市街地を基本とし、横浜駅東口周辺ゾーン・中央ゾーン・臨海ゾーン・神奈川公園周辺ゾーンの4ゾーンに分け、そのゾーン特性に応じた整備を進めていく。

市街地再開発事業

地区の中央部(約4ha)は、みなとみらい21地区の北の玄関にあたるため、横浜市が施行する第二種市街地再開発事業により、道路整備と併せた一体的な街づくりを行っていく。この事業においては、街区で構成する3つの施設建築敷地に住宅・業務・商業等が複合したビルを計画している。住宅施設については、住む人の多様なニーズに応えるため、画一性を排したより質の高い住宅を供給し、業務施設についても、社会の高度化・国際化に適應できる情報システムと、快適な執務空間をもったオフィスビルであるとともに、「アート&デザイン」に配慮したビルを計画している。



位置：神奈川区金港町、大野町、栄町
 面積：約25.1ha
 駅乗車客数(人/日)：

S55 S60 S63
 京急神奈川 5,562 5,044 5,230

バス系統数：1

街づくりの組織名：栄地区街づくりを考える会、ヨコハマポートサイド街づくりの協議会
 街づくりのルール等：街づくり協議地区

ヨコハマポートサイド計画概要

地区名称：ヨコハマポートサイド
 計画区域：約25.1ha(内訳)
 住宅地8.3ha 商業・業務地4.8ha 公園・緑地3.4ha 道路7.7ha 河川・その他0.9ha
 計画人口：約6,500人
 計画戸数：約1,800戸
 整備期間：昭和60年度～平成7年度

市街地再開発事業の事業概要

事業名称：横浜国際港都建設事業 ヨコハマポートサイド地区第二種市街地再開発事業
 施行者：横浜市

施行期間：昭和61年度～平成5年度

施行地区面積：39,646㎡

地権者数：104人(事業計画決定時) 入居権利者50人(別に6人の特定分譲者)

事業費：約789億円

都市計画決定：昭和61年12月23日

事業計画決定：昭和63年7月15日(平成2年5月25日変更)

管理処分計画決定：平成2年7月5日

工事完了公告：平成6年1月(予定)

施設等の概要

建築敷地面積：18,832㎡

建築面積：12,214㎡

建ぺい率：65%

延べ面積：89,258㎡(容積対象面積 80,493㎡)

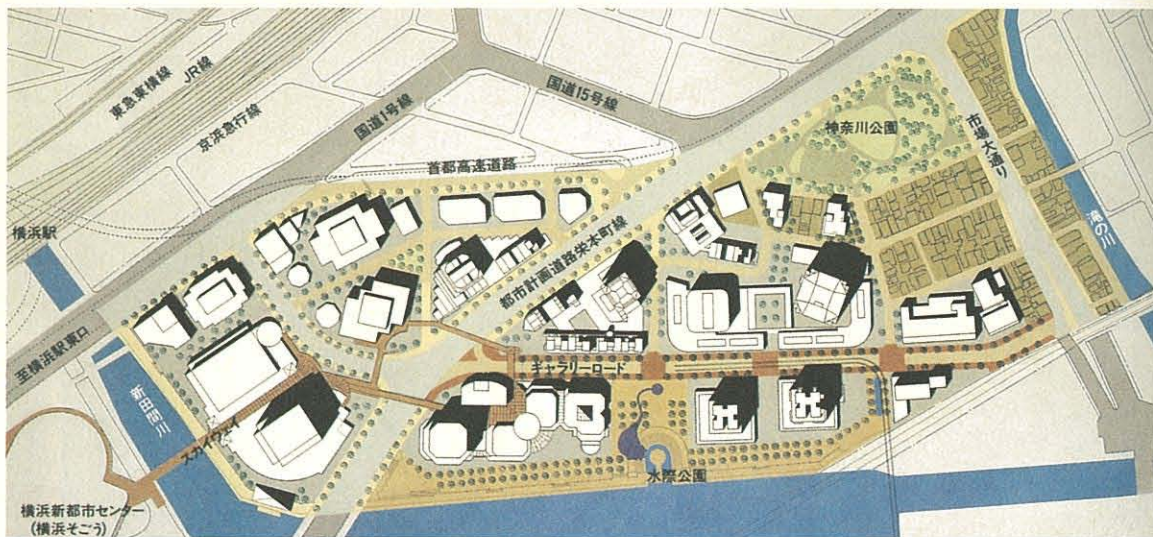
容積率：427%

主要用途：住宅、業務、店舗

その他：立体横断施設、地域冷暖房施設、駐車場、ピロティ、自転車置場

駐車台数：396台

公共施設等の整備：都市計画道路「栄本町線」(幅員40m、延長約310m) // 「青木通線」(すみきり部分) 区画街路 5路線(幅員8～22m、延長約90～170m)

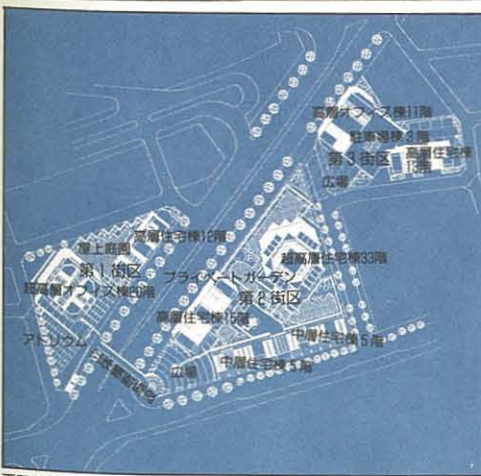


ヨコハマポートサイド地区イメージ平面図



ヨコハマポートサイド地区全景イメージ

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|---------------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度
適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益的施設 | 特定街区・地区計画 | ◎市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ⊗国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



再開発地区計画平面図



再開発地区完成予想図



ギャラリーロード

帷子川水際公園(仮称)

北仲通地区は、横浜の古くからの中心市街地である関内地域の一角に位置し、ＪＲ根岸線・東急東横線・市営地下鉄３号線のターミナルである桜木町駅に至近の距離にある。また、都心部強化の中心プロジェクトである「みなとみらい21地区」とも大岡川等を挟んで対岸に位置し、将来はみなとみらい21線の駅設置も計画されるなど横浜の既存都心部において重要な位置をしめる。

しかし、現在の地区状況は、都市計画道路本町線沿いは業務ビルが建ち並んでいるものの、地区全体では倉庫等の低利用地も多く、都心部としての立地条件に見合った十分な土地利用がなされていない。さらに、みなとみらい21地区とを結び都市計画道路栄本町線についても、未整備となっている。

このような状況を踏まえ、「よこはま21世紀プラン」及び「都市再開発方針」等においては重点的に再整備を図るべき地区に位置付けており、そのため、次の基本方針に基づき計画的な地区の再整備を進め、都心部の中心地区にふさわしい都市機能の集積を図っていく。

- 1) 街区の再編及び土地利用の転換により、都心にふさわしい土地の高度利用と業務・商業・住宅・文化等の複合機能の集積を図る。
- 2) 幹線道路栄本町線、みなとみらい21線の骨格的な基盤施設の整備とともに、広場・空地等を設けて安全で快適な歩行者空間を形成する。
- 3) 歴史的建造物の保存復元、水辺のプロムナード整備等、歴史や環境資源を生かした魅力ある拠点づくりを行う。

都市計画道路栄本町線によって大きく南北に二分される北仲通地区は、現状においても南北で土地利用・権利状況が異なっている。そのため、計画熟度の高い地区から段階的に整備を進める方針であり、北地区の旧農林合同庁舎部分及び南地区について先行的に事業化を進めている。特に南地区の再整備としては、必要な公共施設を整備しつつ、立地条件にふさわしい土地の高度利用と都市機能の更新を図るため、再開発地区計画制度の適用と市街地再開発事業の導入を行っている。

- 1) みなとみらい21地区と既存都心部（関内地区）との接点であること及び新駅を設けた新たな中心地区であることを象徴する超高層建築物を街区中心に配置する。
- 2) 建物低層部には歴史的建築物（横浜銀行本店別館）を保存復元し、周辺の街並みとの調和を図るとともに、街の賑わいを生み出すためこれにふさわしい商業施設を配置する。
- 3) 水辺の憩いの空間、人工地盤やアトリウム等を活用した快適な屋内外の空間を設けるとともに、桜木町駅、新駅等を中心とする様々な動線に対応する歩行者空間を形成する。

横浜市内に分散している狭隘・老朽化した官署を集約化



位置：中区海岸通5丁目、北仲通5、6丁目、
本町5、6丁目
面積：11.25ha
街づくりの組織名：北仲通り南地区再開発推進
協議会(南地区約3ha)
街づくりのルール等：街づくり協議地区、再開
発地区計画(南地区約3ha)

位置：中区海岸通、元浜町、北仲通、本町、南
仲通、弁天通他
面積：12.7ha
駅乗降客数(人/日)

	S55	S60	S63
JR管内	100,412	101,428	117,824
地下鉄管内	40,280	52,482	53,184
商店街名称・商店数：馬車道商店街(68) 横浜 中央地下街商店会(38) 盤盤町商店会(10)			
大型店舗数：2			
街づくりの組織名：馬車道商店街協同組合			
街づくりのルール等：街づくり協議地区			
馬車道商店街街づくり協定書			

位置：中区尾上町1，2丁目、真砂町1，2丁目、港町1，2丁目
面積：3ha
駅乗降客数(人/日)

	S55	S60	S63
JR管内	100,412	101,428	117,824
地下鉄管内	40,280	52,462	53,184
商店街名称・商店数：常盤町商店会(10)			
街づくりのルール等：街づくり協議地区			

北仲通南地区市街地再開発事業概要

事業名：北仲通南地区第二種市街地再開発事業

施行予定者：住宅・都市整備公社

施行期間：平成2年度から平成7年度

施行面積：約3ha

地権者数：土地所有者、借地権者14名 借家権者18名

事業費：約2,700億

都市計画決定：平成2年11月30日

事業認可：平成3年度末(予定)

施設等の概要：

建築敷地面積 約1.7ha

建築面積 約1.3ha

建ぺい率 約80%

延べ面積 約20万㎡

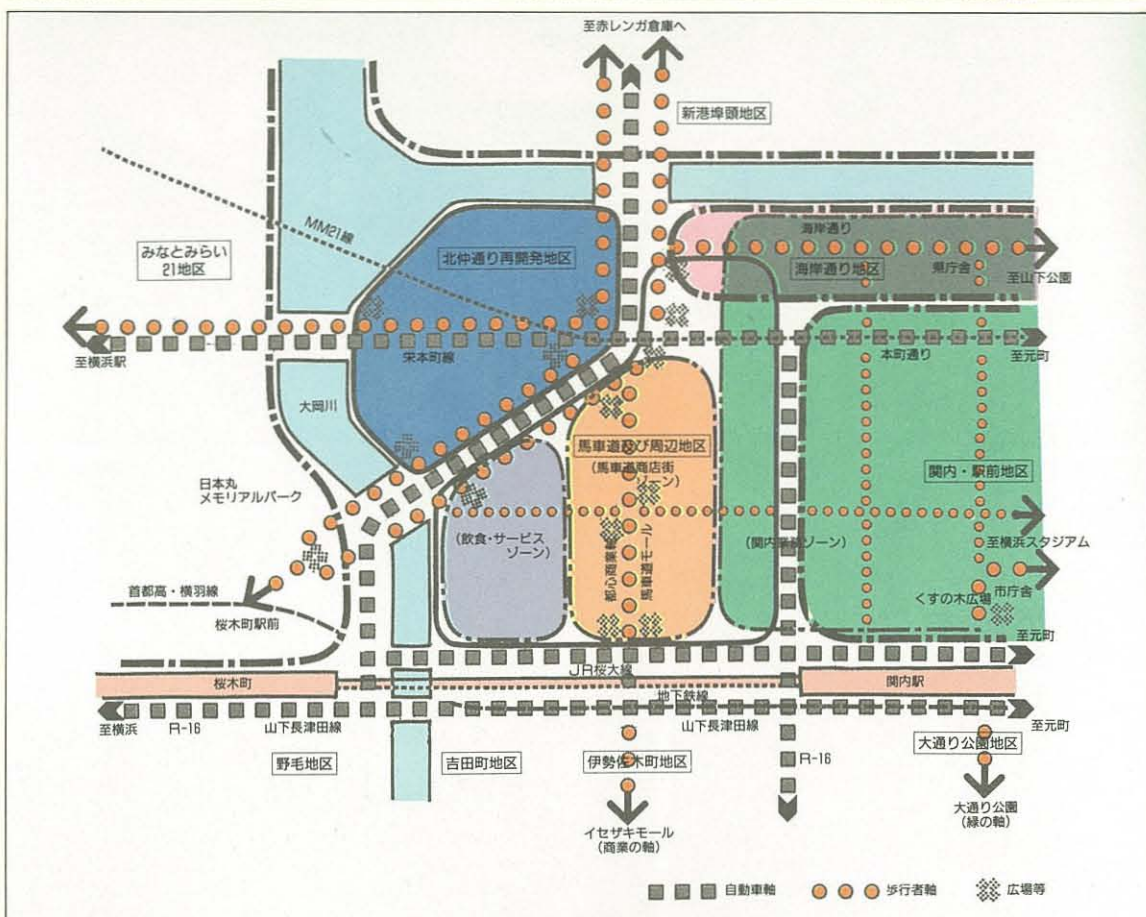
容積率 約1080%

主要用途 業務・商業

建物階数 約50階

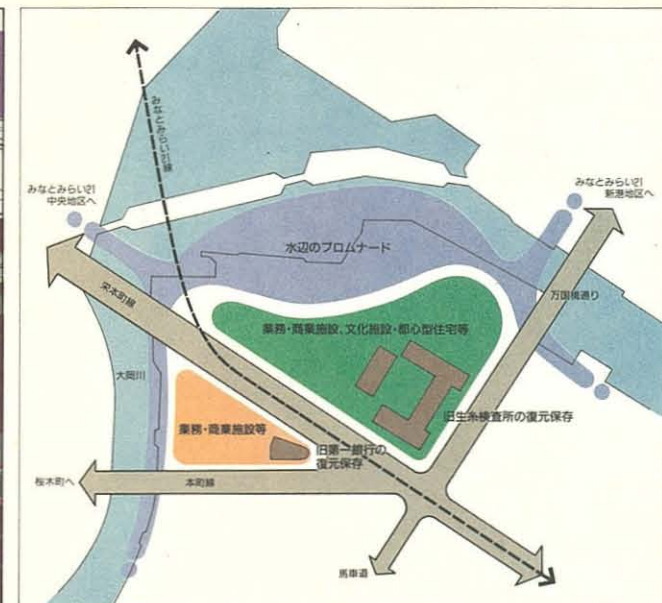
建物高さ 約230m

駐車場 約700台

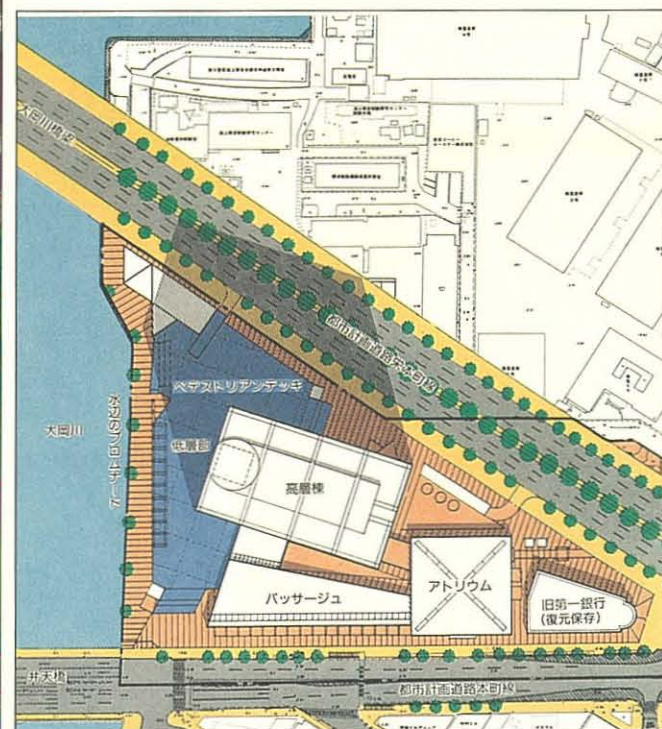


関内地域整備構想模式図

- | | | | |
|-----------|----------|-------------|-----------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木構造物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業 | ■歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益的施設 | 優良再開発事業 | ●市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 特定街区・地区計画 | ●国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 建築協定等 | 地下街 |



北仲通地区整備方針図



市街地再開発事業計画図



万国橋通り



本町通り



旧絹糸検査所



横浜銀行本店別館

し、行政業務の効率化と利便性の向上を図るとともに、業務核都市構想の一環として、地方移転官署の受け入れを行う。施設概要としては、建物を高層化し、地上にアトリウム等のオープン空間の形成を図るとともに、旧横浜生糸検査所外壁を再生復元し、馬車道・万国橋通り沿いの街並み景観形成の核とする。

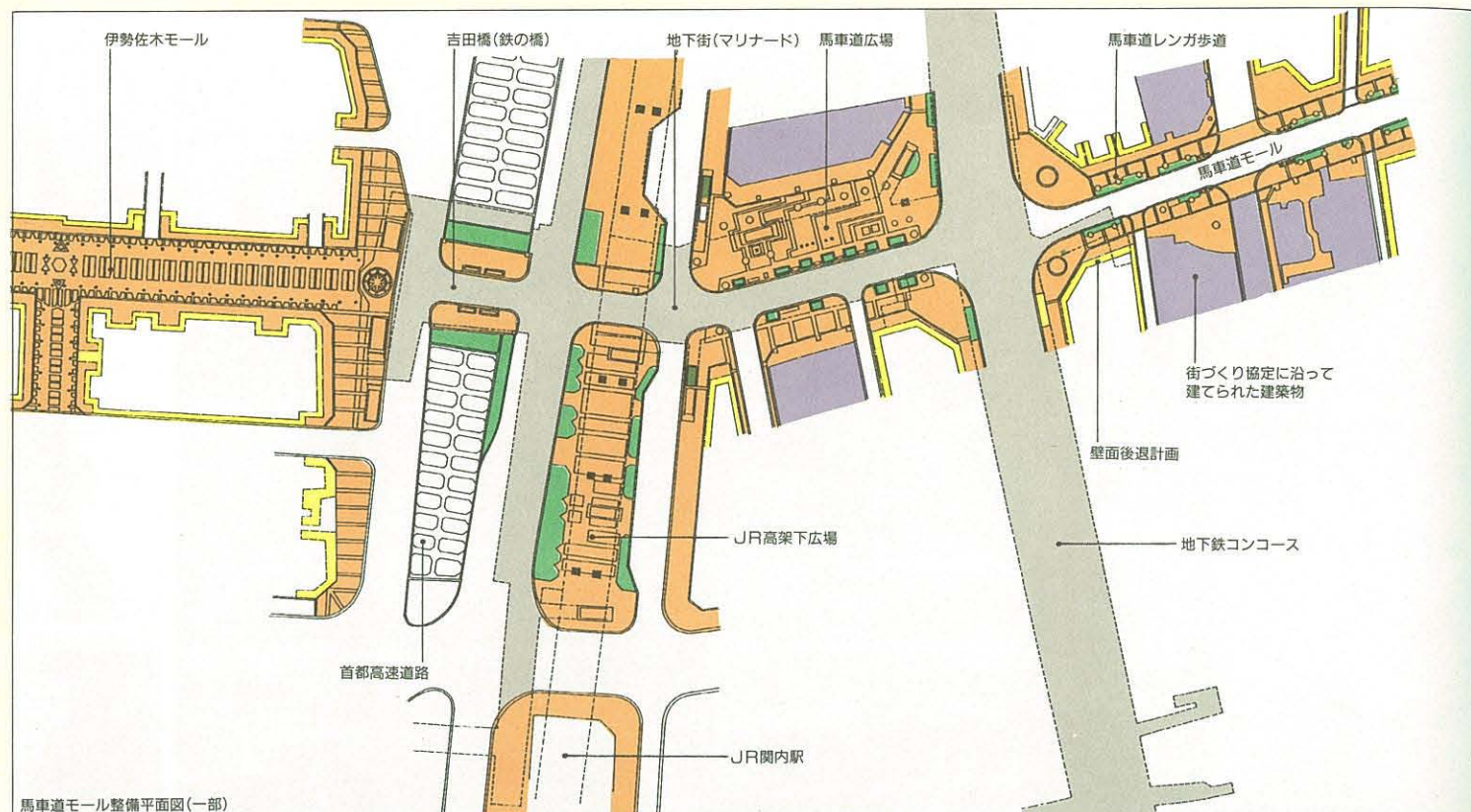
馬車道地区

馬車道通りは、専門店とホール・博物館・映画館等から成る個性ある商店街であるとともに、都心部で最初にモール化した地区である。地元では、このモール整備を機に街づくり協定を制定した。この地区では馬車道モールを軸として、商業機能の強化、建物・看板のデザイン化、歴史的建築物の保存・活用等地域の特色を生かした街づくりを行っている。

本市としても、このような地元の活動を補完するとともに、再開発の誘導・指導を行い、都市基盤の整備と都市施設の充実等を促進することにより、個性ある商店街の活性化を図る。

市庁舎前面街区

市庁舎前面街区は、大通り公園、横浜公園、日本大通り山下公園に連続する「みどりの軸線」に沿い、くすのき広場と一体の歩行者空間整備や、壁面後退、建物外観の色や形態、看板抑制等の指導を行うことにより、都心部の街並み形成を図る。



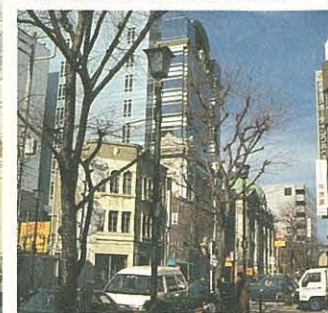
北仲通地区街づくり完成予想パース



市街地再開発事業完成予想パース(北仲通地区)



日本火災横浜ビル平面図(公開空地部分)



日本火災横浜ビル(環境設計制度)

馬車道モール

事業者：馬車道商店街協同組合

竣工：昭和51年10月

事業費：地元負担分 約3500万円

道路幅員：16m (車道7m 歩道4.5m)

延長距離：約800m

モールの特色：赤レンガタイル、絵タイル貼り

街路樹 彫刻「太陽の母子像」

港町くすのき広場

計画敷地総面積：5,730㎡

歩行者専用道(広場)：2,650㎡(平均幅17m 長さ123m)

一般道路、タクシープール：1,850㎡

駐車場：950㎡

その他：280㎡

完成：昭和49年6月

地下街マリナード

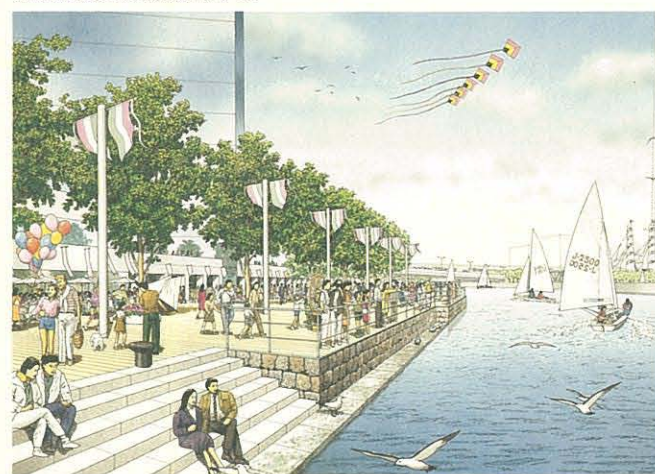
所在地：横浜市中区尾上町5丁目 横浜市中区

伊勢佐木町1丁目

经营主体：横浜中央地下街株式会社

開設年月日：昭和52年10月29日

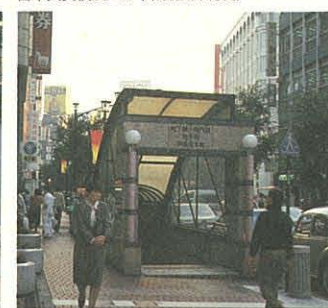
延べ面積：4,809㎡



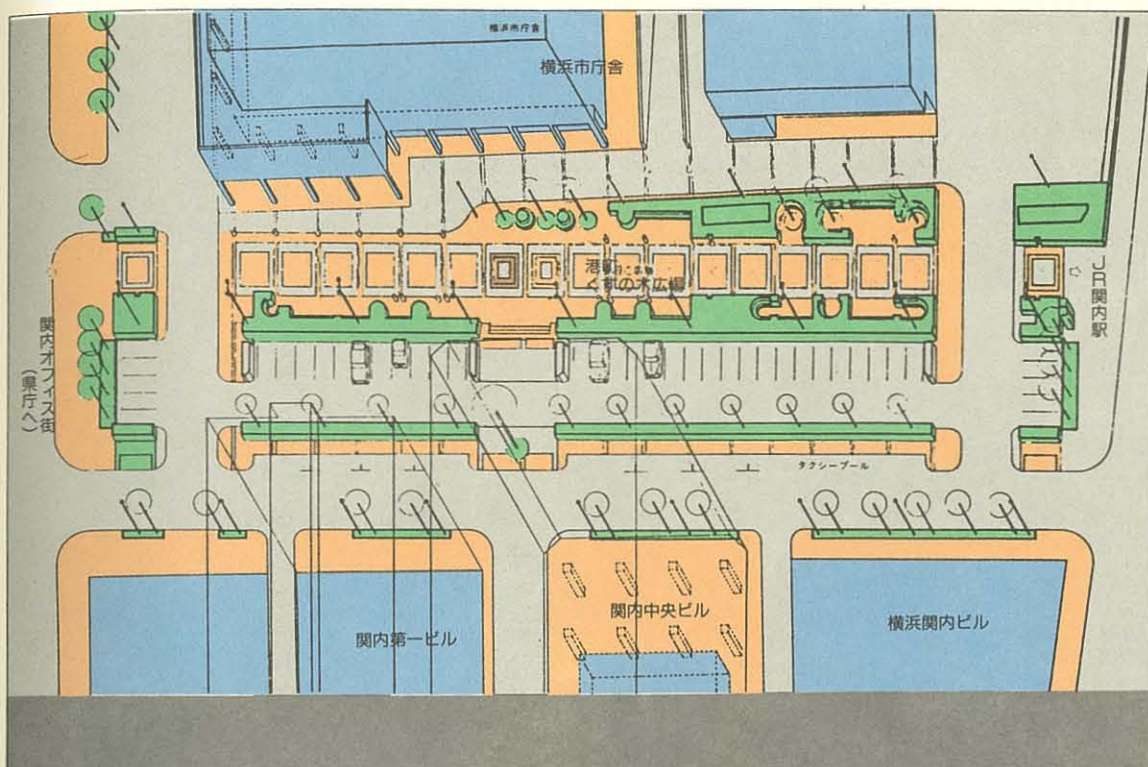
水際線整備計画予想パース(北仲通地区)



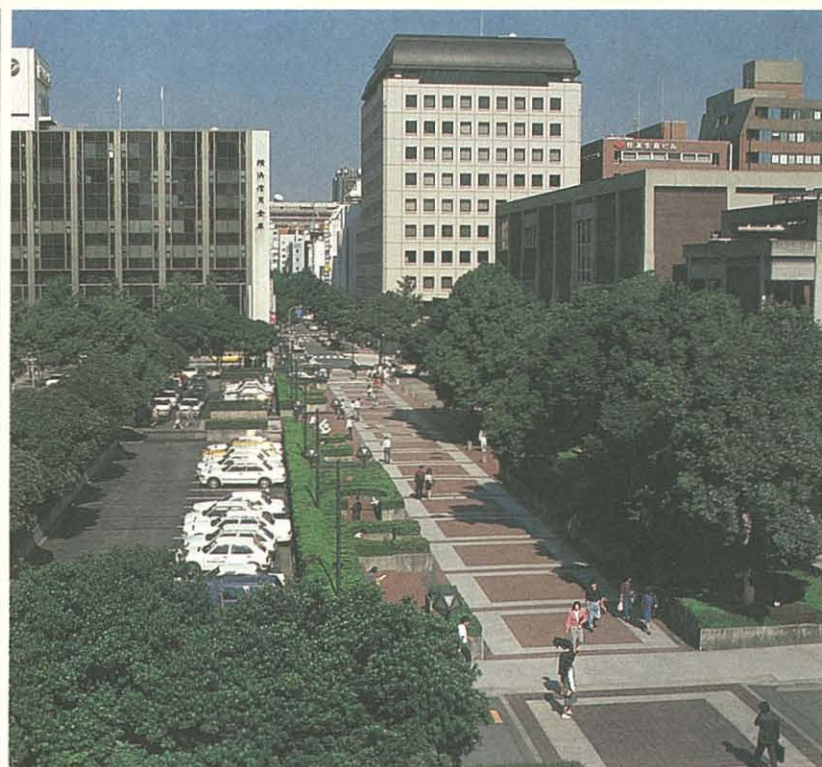
馬車道モールと彫刻



地下鉄連絡階段



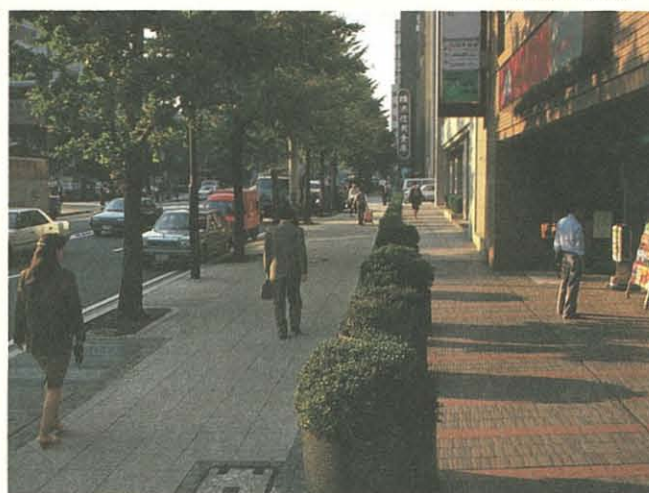
港町くすの木の広場整備図



港町くすの木の広場



馬車道モール



市庁舎前面街区の公開空地



JR関内駅南口広場



吉田橋スクウェア



市庁舎前面街区の街並み



JR関内駅

本地区の軸である伊勢佐木町通り（延長約1.3km）は、開港以来、都心部の代表的な商店街として栄え、「イセブラ」「ザキ」の愛称で市民から親しまれていた、しかし、昭和30年代後半からの横浜駅西口の発展に押され、商業活動の立ち遅れと伸び悩みが見られる。このような状況から脱皮するため、横浜市は、地元と一体となり新しい街づくり（再開発）を推進している。

その第一段階として、伊勢佐木町通りのショッピングモール事業を実施し、昭和53年に1・2丁目、昭和57年に3・4丁目が完成し、さらに、平成3年には5・6丁目のモールが完成した。また、地元商店街では、モール化と併せて「街づくり協定」を締結し、これに沿った街づくりを推進しているところである。

今後は、敷地の共同化等による再開発を促進し、大型店・専門店の充実とともに、鉄道駅とのアクセスの強化、周辺地域との融合等、ハード・ソフト両面からの再整備を行うことにより、商店街の活性化を図っていく。



イセザキモールの俯瞰



位置(区・町名)：中区伊勢佐木1～7丁目、若葉町1～3丁目、福富町東通、末広町1～3丁目他

面積：16.9ha

駅乗降客数(人/日)

	S55	S60	S63
JR開内	100,412	101,428	117,824
地下鉄開内	40,280	52,462	53,184
商店街名称・商店数：浜っ子通り商店街(53)			
長者町6丁目親会(24)	伊勢佐木町1、2丁目商和会(113)	若葉町商栄会(127)	伊勢佐木町商店街(252)
			黄金坂東大通商栄会(27)

大型店舖數：11

街づくりの組織名：伊勢佐木町1，2丁目地区
商店街振興組合、伊勢佐木町3，4丁目地区商
店街振興組合、伊勢佐木町商店街(協)
街づくりのルール等：街づくり協議地区、伊勢
佐木町1，2丁目地区街づくり協定書 伊勢佐
木町3，4丁目地区街づくり協定書

イセザキモール(1・2丁目)

事業者：伊勢佐木町1・2丁目地区商店街振興組合

竣工：昭和53年11月

事業費：地元負担金 約5億円

道路幅員：14.5m（歩道14.5m）

延長距離：約400m (約7,000m²)

モールの特色：道路空間を24時間歩行者に解放した本格モール。路面は単一断面とし、レンガタイル、絵タイルで舗装。彫刻「若い女」時計「からくり人形の時計塔」

イセザキモール(3・4丁目)

事業者：伊勢佐木町3・4丁目商店街振興組合

竣工：昭和57年11月

事業費：地元負担金 約4億円

道路幅員：14.5m（歩道14.5m）

延長距離：約300m (約5,500ml)

モールの特徴：道路空間を24時間歩行者に解放した本格モール。路面は単一断面とし、タイル舗装。モニュメント「かもめ」「光るつばさ」「しあわせの泉」「ベルタワー」

イセザキモール(5・6丁目)

事業者：伊勢佐木町5・6丁目商店街振興組合

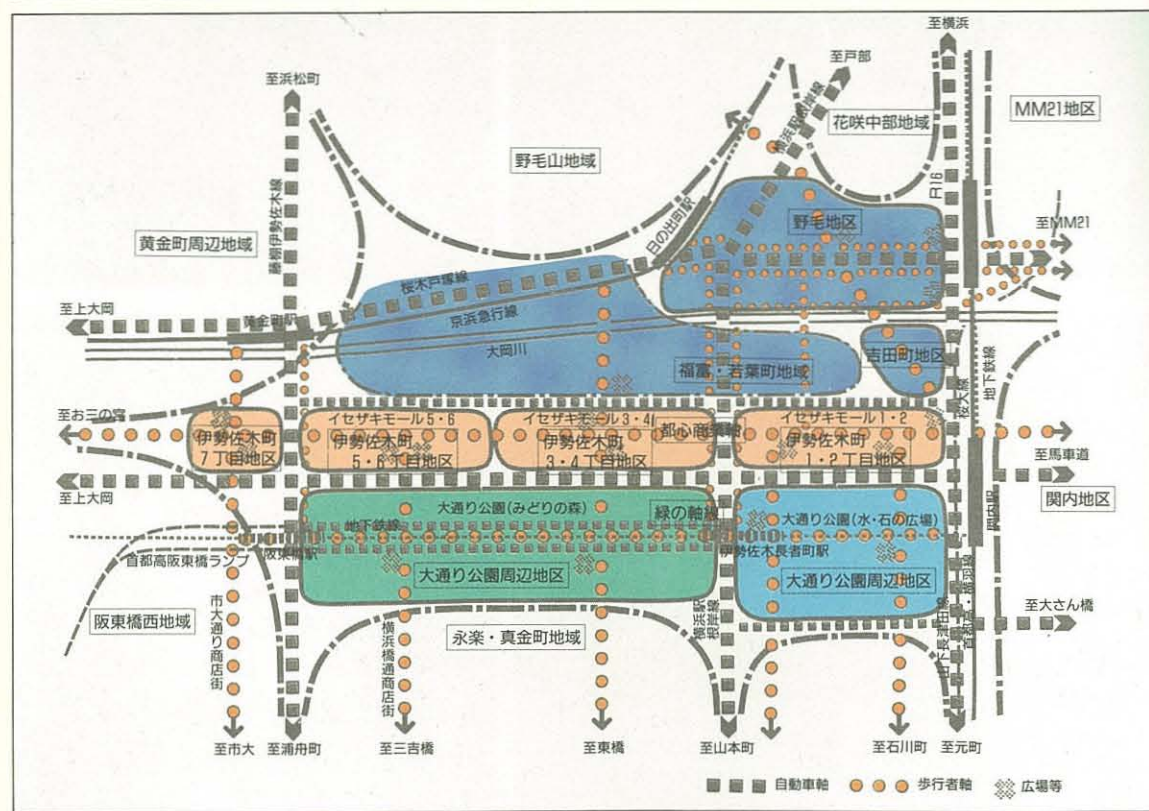
竣工：平成3年11月

事業費：地元負担金 約2億円

道路幅員：14.5m（車道6m）

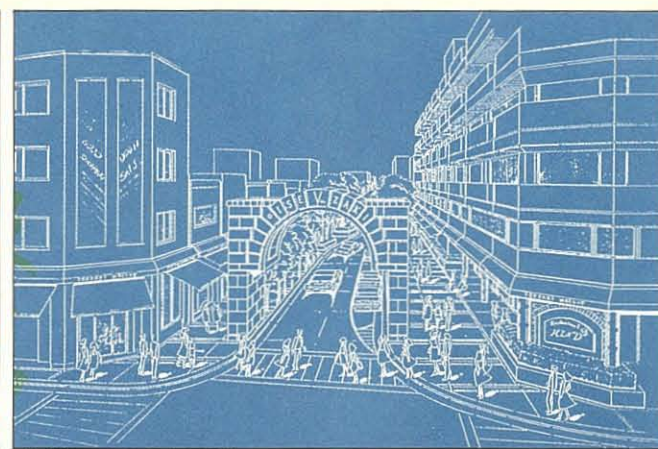
延長距離：約400m (約6,000m²)

モールの特徴：歩行者と車の共存を目指したモール。タイル舗装 モニュメント「波の華」「花びら風車」 彫刻「祝冠」



關外地域整備構想模式図

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|-----------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益的施設 | 特定街区・地区計画 | ●市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ●国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



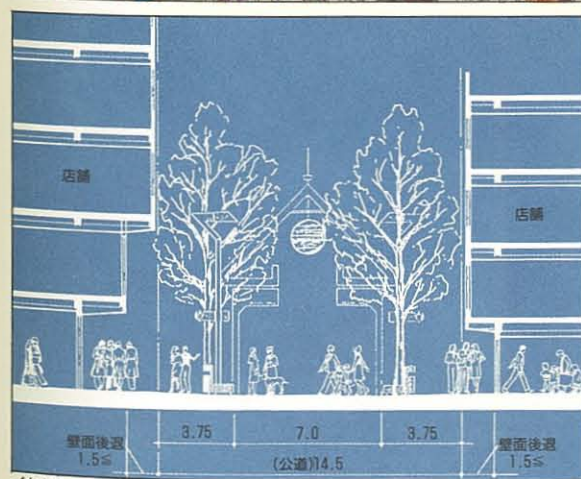
イセザキモール5・6イメージパース



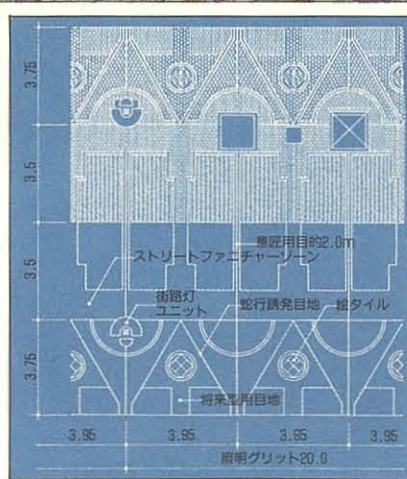
モールゲート(イセザキモール3・4)



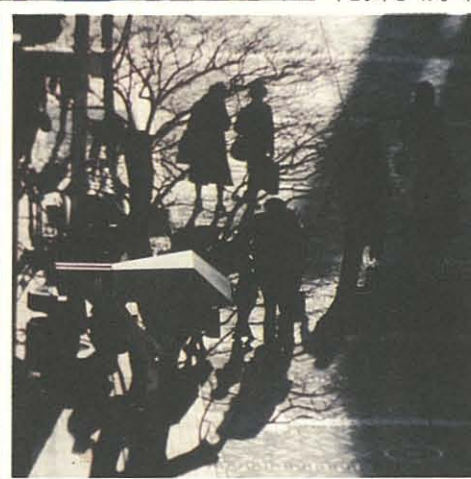
イセザキモール3・4



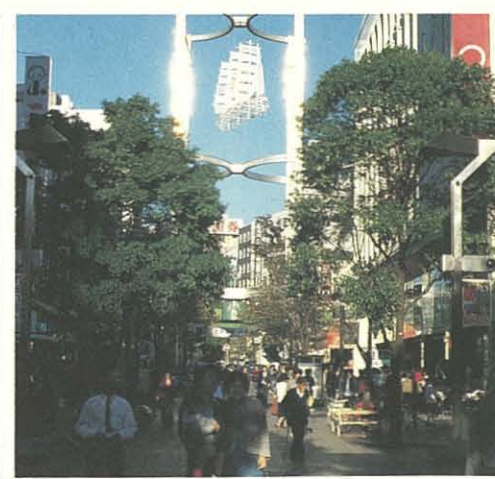
イセザキモール断面図(壁面後退イメージ図)



イセザキモール1・2路面舗装詳細図



ウェルカムゲート(イセザキモール1・2)



イセザキモール1・2

大通り公園周辺地区

大通り公園は、新吉田川の埋立を機会に、くすのき広場、横浜公園、日本大通り、山下公園に連続する「みどりの軸線」の中心施設として、昭和53年9月に開設された。本地区は、公園に面する街区の開発・整備を促進し、ミナトヨコハマの新しい都市軸としての街づくりを行うものであり、そのため、公園沿の一部に壁面線を指定するとともに、敷地の共同化、歩行者空間の確保・充実、建物用途の適正化、都市景観の調和、などを建築計画時の調整事項として、より良い大通り公園沿の街並の形成を図っている。また、これを実現するため、横浜都市街地環境設計制度などを積極的に活用していく。



大通り公園断面図

位置：不老町1～3丁目、万代町1～3丁目、
蓮葉町1～3丁目、羽衣町1～3丁目他
面積：31.2ha
駅乗降者数(人/日)

	S55	S60	S63
JR関内	100,412	101,428	117,824
(地)関内	40,280	52,452	53,184
(地)伊勢佐木 長者町	12,516	10,382	10,918
(地)阪東橋	10,252	10,858	12,732

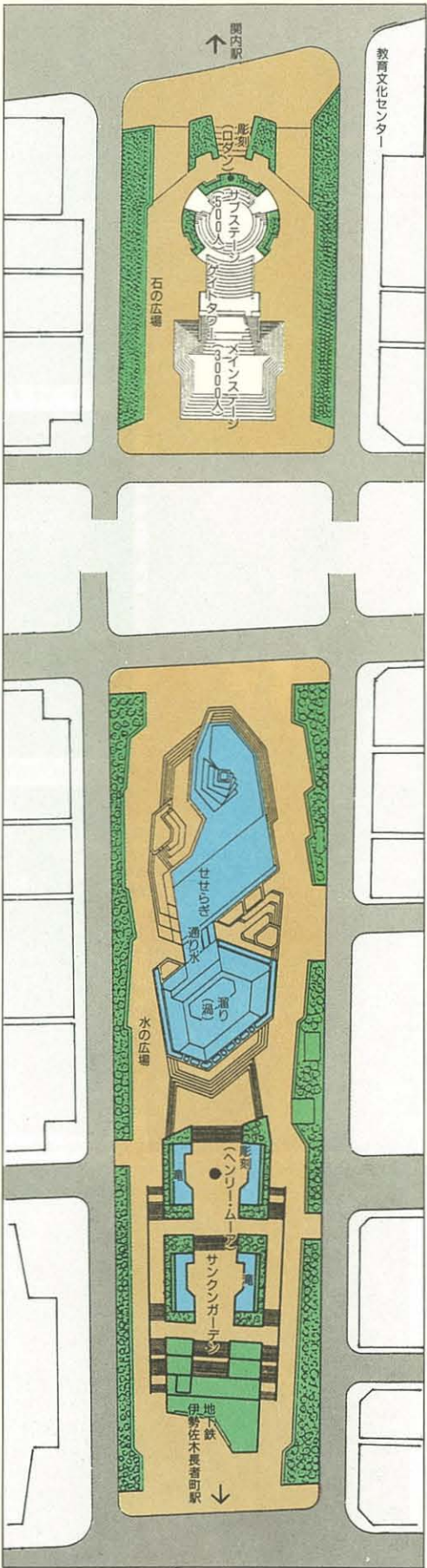
街づくりのルール等：街づくり協議地区、壁面
線指定

大通り公園

総面積：36,000㎡
石の広場：8,930㎡
水の広場：6,800㎡
みどりの森：20,630㎡
長さ：1,200m
幅：30m～44m
完成：昭和53年9月
モニュメント等：眺望(右の広場)、三つの部分
からなるオブジェ(水の水の広場)、衝く女(緑の森)、
長谷川深画伯之碑(緑の森)

野毛周辺地区

野毛は、桜木町駅(旧・横浜駅)から西に広がり京浜急
行日の出町駅までの地域で、終戦後の「やみ市」の時代
を経て、現在は、飲食を中心にした商業の街である。
本地区は、「みなとみらい21地区」に隣接しており将来期



大通り公園平面図(石の広場(ステージ)・水の水の広場)



石の広場(大通り公園)



水の水の広場(大通り公園)



緑の森(大通り公園)



大通り公園周辺の街並み(公開空地)



吉田町通り



大通り公園周辺の街並み(建物)

待される地域として、建物の建替えが活発に行われているなど街づくりの気運が非常に高い。このような中で昭和58年には「野毛町3丁目市街地再開発事業（ちえるる野毛）」が、平成元年には「日の出町駅南口地区優良再開発建築物整備促進事業」が完了した。また、昭和62年から平成2年にかけては、野毛本通りの環境整備事業も完成した。

今後は、「みなとみらい21地区」との連繫を強化するため、優良再開発建築物整備促進事業などの再開発を積極的に促進するとともに、生活・文化・娯楽・環境など多面的な検討を行い、「野毛らしさ」を生かした、ハード、ソフト両面からの街づくりを展開し、開港以来の「野毛」の活性化を図っていく。

吉田町地区

伊勢佐木町と野毛にはさまれた本地区は、両地区の街づくりの動向にあわせ地域の活性化を図り、昭和63年には、吉田町通りの環境整備事業が完成した。

今後は、旧態依然とした木造密集地や、老朽化したビルを更新するなどの再開発を促進して、地区の街づくりを行っていく。

野毛地区

位置：中区日の出町、宮川町、野毛町1～3丁目、花咲町1丁目

面積：18.2ha

駅乗降客数(人/日)

	S55	S60	S63
JR桜木町	56,812	56,810	55,320
東急桜木町	74,452	82,526	83,997
地下鉄桜木町	12,114	14,562	22,394

駅前広場面積：1140㎡

バス用バス数：乗8降1

バス系統数：27

商店街名称・商店数：野毛商店街(86)

野毛柳通り会(19)宮川町商栄会(31)

日の出町駅前商店会(50)野毛桜道商栄会(35)

大型店舗数：3

街づくりの組織：野毛地区街づくりを考える会

街づくりのルール等：街づくり協議地区

吉田町地区

位置：中区吉田町

駅乗降客数(人/日)

	S55	S60	S63
JR関内	100,412	101,428	117,824
地下鉄関内	40,280	52,462	53,184

商店街名称・商店数：吉田町名店街会(50)

市街地再開発事業

事業名称：野毛町3丁目市街地再開発事業

施行者(予定)：住宅・都市整備公団

施行地区面積：約0.7ha

地権者数：57名

総事業費：約73億

都市計画決定日：昭和53年11月7日

施設概要：

建築敷地面積：3,824㎡

建築面積：3,259㎡

建ぺい率：85%

延べ床面積：18,106㎡

容積率：453%

主要用途：店舗・事務所・住宅

駐車台数：48台

公園・広場等：公園 355㎡

その他：横浜市区センター

優良再開発建築物整備促進事業

事業名称：日の出町駅南口地区優良再開発建築物整備促進事業

施行者：田辺建設株式会社

所在地：横浜市中区日の出町1丁目36番地他

施行地区面積：約2,100㎡

地権者数：4名

総事業費：約40億円

補助金：約9,000万円



大岡川プロムナード・都橋

竣工(予定)：平成2年3月

施設概要：

建築敷地面積：約1,729㎡

建築面積：約1,228㎡

建ぺい率：約71%

延べ床面積：約9,634㎡

容積率：約507%

主要用途：店舗・専修学校・事務所・

駐車台数：34台

公園・広場等：広場 約400㎡ バスベイ

優良再開発建築物整備促進事業

事業名称：宮川町2丁目地区優良再開発建築物整備促進事業

施行者：神奈川県住宅供給公社

所在地：横浜市中区宮川町2丁目55番地

施行地区面積：約1,120㎡

地権者数：7名

総事業費：約30億円

補助金：約8,000万円

竣工(予定)：平成5年7月(予定)

施設概要：

建築敷地面積：約725㎡

建築面積：約445㎡

建ぺい率：約61%

延べ床面積：約5,600㎡

容積率：約700%

主要用途：店舗・事務所・共同住宅・町内会館

駐車台数：30台

公園・広場等：公開空地 約200㎡

地下街ゴールデンセンター

所在地：横浜市中区桜木町1丁目

経営主体：三菱地所株式会社

開設年月日：昭和43年5月11日

延べ面積：4,195㎡



ちえるる野毛(市街地再開発事業)



日の出町駅前共同ビル(優良再開発事業)



野毛本通り1・2



野毛本通り3・4

野毛本通り(1・2丁目)環境整備事業

事業者：野毛商店街協同組合

竣工：昭和62年12月

事業費：地元負担分 約7,500万円

道路幅員：15m (車道9m 歩道3m)

延長距離：約400m (約1,000㎡)

モールの特色：タイル舗装 絵タイル貼り 街

路樹 配電箱の壁面利用(野毛の歴史等) 照明

灯の設置

野毛本通り(3・4丁目)環境整備事業

事業者：野毛商店街協同組合

竣工：平成2年3月

事業費：地元負担分 約4,500万円

道路幅員：15m (車道9m 歩道3m)

延長距離：約300m (約800㎡)

モールの特色：タイル舗装 街路樹 照明灯の

設置

吉田町通り環境整備事業

事業者：吉田町名店街会

竣工：昭和63年9月

事業費：地元負担分 約7,000万円

道路幅員：15m (車道9m 歩道3m)

延長距離：約400m (約1,000㎡)

モールの特色：タイル舗装 街路樹 照明灯の

設置 配電箱のデザイン工夫

山下公園周辺地区 日本大通り周辺地区 中華街地区

山下公園及び日本大通りに面する街区一帯は、開港以来の歴史を伝える横浜の顔とも言えるべき地区である。黒船来港以来、国内の不安な情勢もあり、幕府は東海道筋から離れた横浜村（当地区から北仲通地区周辺）を開港場として決定した。横浜村が大岡川河口部に長く伸びた砂州にあり、長崎の出島と同様、周辺と隔離できる条件にあったためである。

幕府は安政6年（1859）の開港までに、横浜村の住民を元村（今の元町）に移し、運上所（今の神奈川県庁旧館の地）を中心に、東側には外国人居留地を、西側には日本人町を整備し、東海道とつながる横浜道や吉田橋を新設するなど、都市・横浜の発展基盤を築いた。当地区には外国商館が立ち並び、横浜を一躍我国の商品流通の中心地として発展させることとなる。

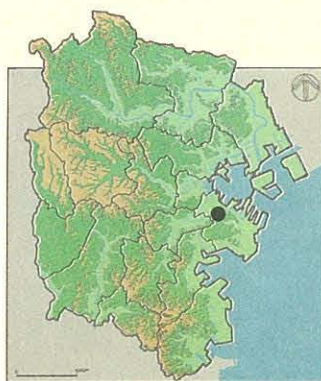
その後、関東大震災、第2次世界大戦による空襲、そして接収という幾多の試練の中で、商社等の東京流出、客船の減少、コンテナ化による港湾流通システムの変化などにより従来の港を中心とした都市の発展に陰りがみえてきた。もともと東海道筋から離れ、鉄道駅からも遠い当地区には、観光施設としてのホテルや、官公庁の他は立地しにくい状況であり、現在は、横浜港、山下公園、中華街、元町、山手と一体となり我国を代表する観光地区として、多くの市民に親しまれている一方、休日の自動車交通の混乱等、いくつかの問題もかかえている。こうしたなかで現在、平成10年開業をめざして、みなとみらい21線の計画が進んでおり、当地区の性格も大きく変わろうとしている。

街づくりの基本的方針

- 1) 横浜港、山下公園、中華街、元町、山手、新山下、新港埠頭と一体となった街づくりを図る。
- 2) 横浜の代表的な観光地区であり、また歴史的地区でもある当地区にふさわしい土地利用を図る。
- 3) 安全で快適な歩行者環境の育成を図る。
- 4) 横浜港、山下公園、日本大通りを意識した、魅力的な都市景観の創造を図る。
- 5) 自動車交通の適正な誘導を図る。
- 6) 鉄道新駅と一体となった街づくりを図る。

街づくりの進め方

- 1) 鉄道新駅の導入によって活発化する土地利用の転換を適正に導入する。
- 2) 建築敷地の共同化を図り、市街地環境設計制度や特定街区制度等を積極的に活用する。
- 3) 新たな住宅系施設の導入を見合わせるとともに、観光地区としての性格の強いエリアでは、建築物の低層部を休日でも賑わいのある用途、形態となるよう誘導する。ただし、風紀を害するものはさける。
- 4) 歩行者環境整備を進めるとともに、壁面後退等を指導し、連続した歩行者空間を確保する。
- 5) 山下公園への日照と、いちよう並木への影響を配慮した建築形態を指導する。
- 6) 建築物のデザイン、色、外壁の素材、屋外設備、広告物等についても協議の対象とする。
- 7) 地区内の歴史的建造物、記念碑等については、積極的に保全する。
- 8) 駐車場施設の整備・拡充を促進する。
- 9) 鉄道新駅と一体となった建築計画を指導する。



位置：中区山下町、日本大通り、横浜公園

面積：46.1ha

駅乗降客数(人/日)

S55 S60 S63

JR関内 100,412 101,428 117,824

地下鉄関内 40,280 52,462 53,184

商店街名称・商店数：シルクセンターアーケード会(28)

横浜中華街発展会(146)

山下町市場通り会(34)

山下町商店街(45)

中華街関帝廟通り会中央通り会(55)

大型店舗数：1

街づくりの組織名：山下公園通り会

街づくりのルール等：山下公園及び日本大通り

周辺地区整備指針、街づくり協議地区

横浜スタジアム

位置：中区横浜公園

公園面積：64,000㎡

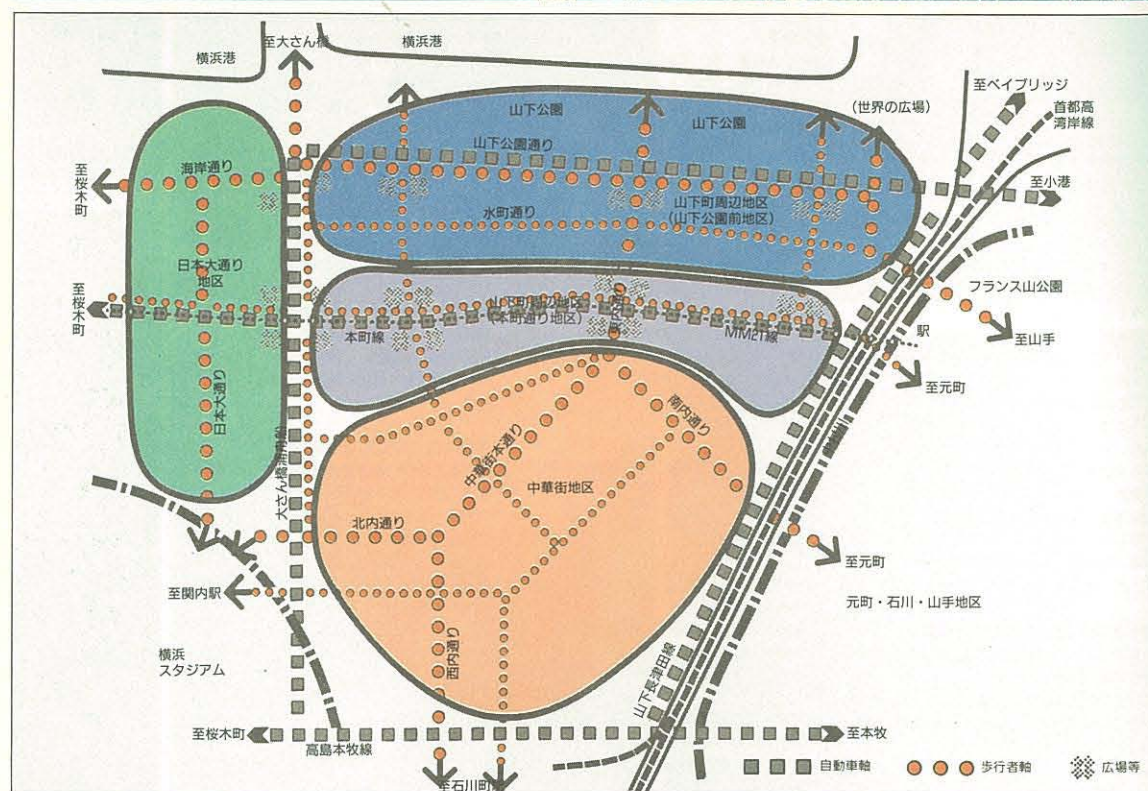
球場面積：26,200㎡

グラウンド面積：13,000㎡

グラウンド形状：センターライン118m

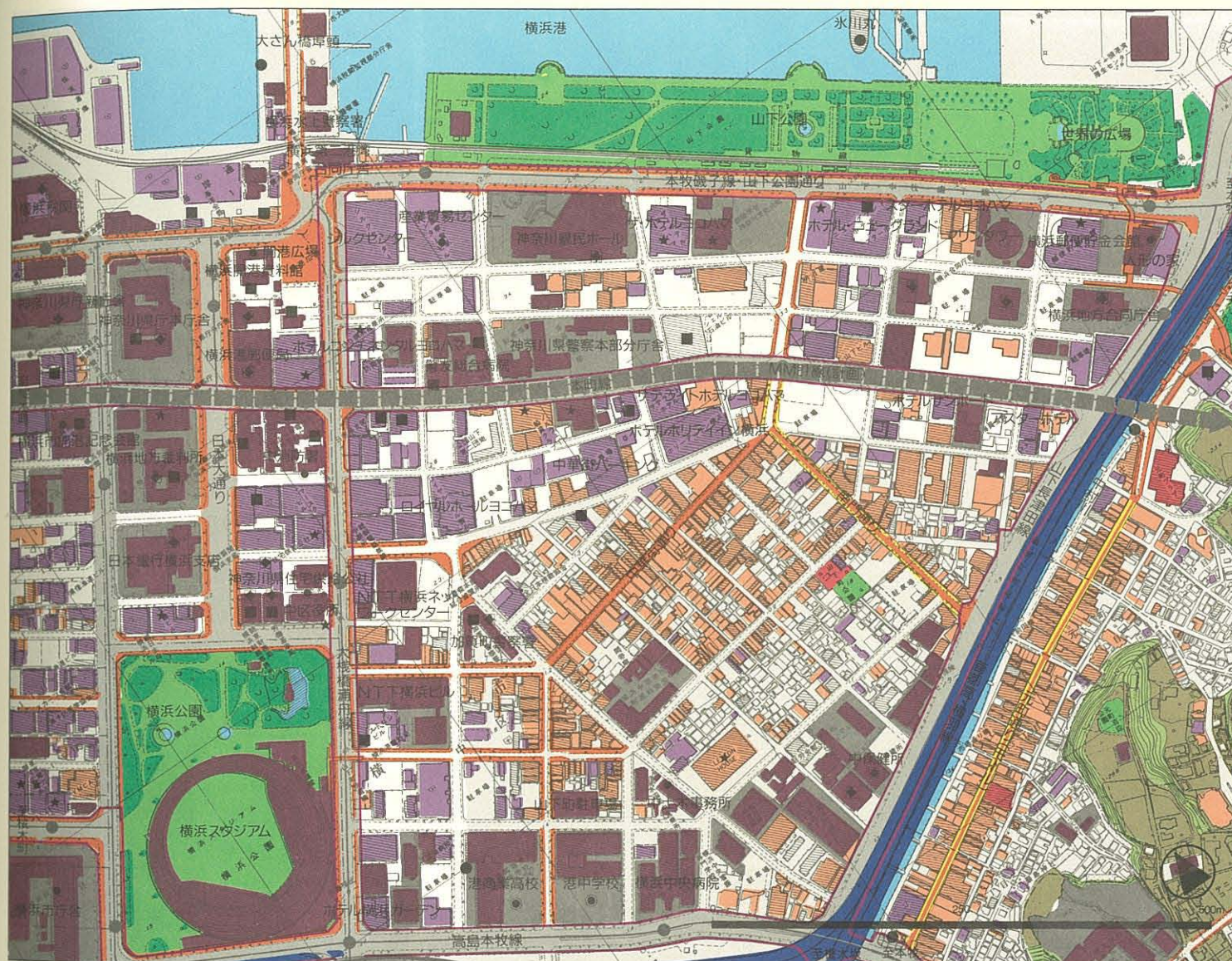
ファールライン 94m

収容人員：30,000人



整備構想模式図

- | | | | |
|-----------|----------|-------------|-----------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業 | ■歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益的施設 | 優良再開発事業 | ◎市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 特定街区・地区計画 | ⊗国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 建築協定等 | 地下街 |



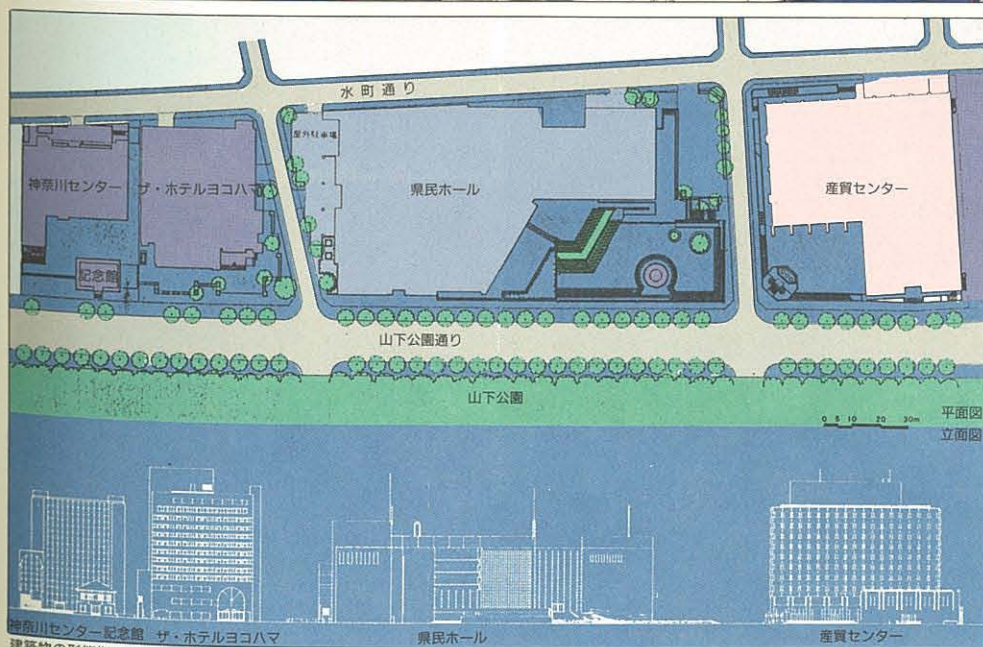
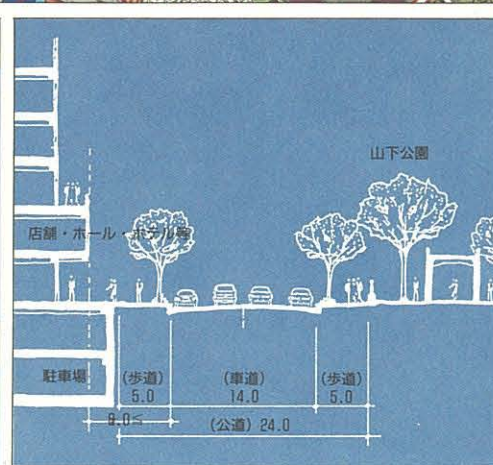
人形の家・ボーリン橋



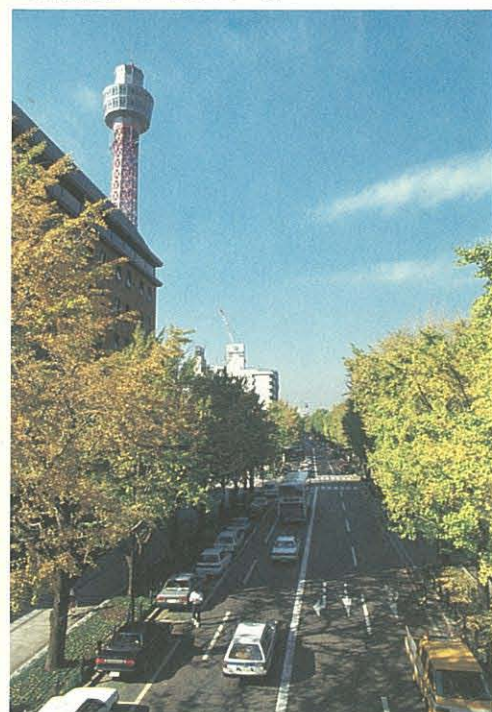
公開空地(山下公園通り・サホテルヨコハマ前)



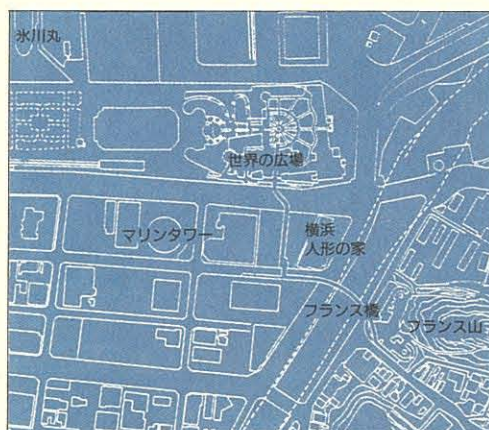
ベア広場(県民ホール・産貿センター前)

神奈川センター・記念館・サ・ホテルヨコハマ
建築物の形態指導による歩行者空間の拡大

山下公園通り断面図



山下公園通り



山下公園(世界の広場)整備 位置図



山下公園・世界の広場



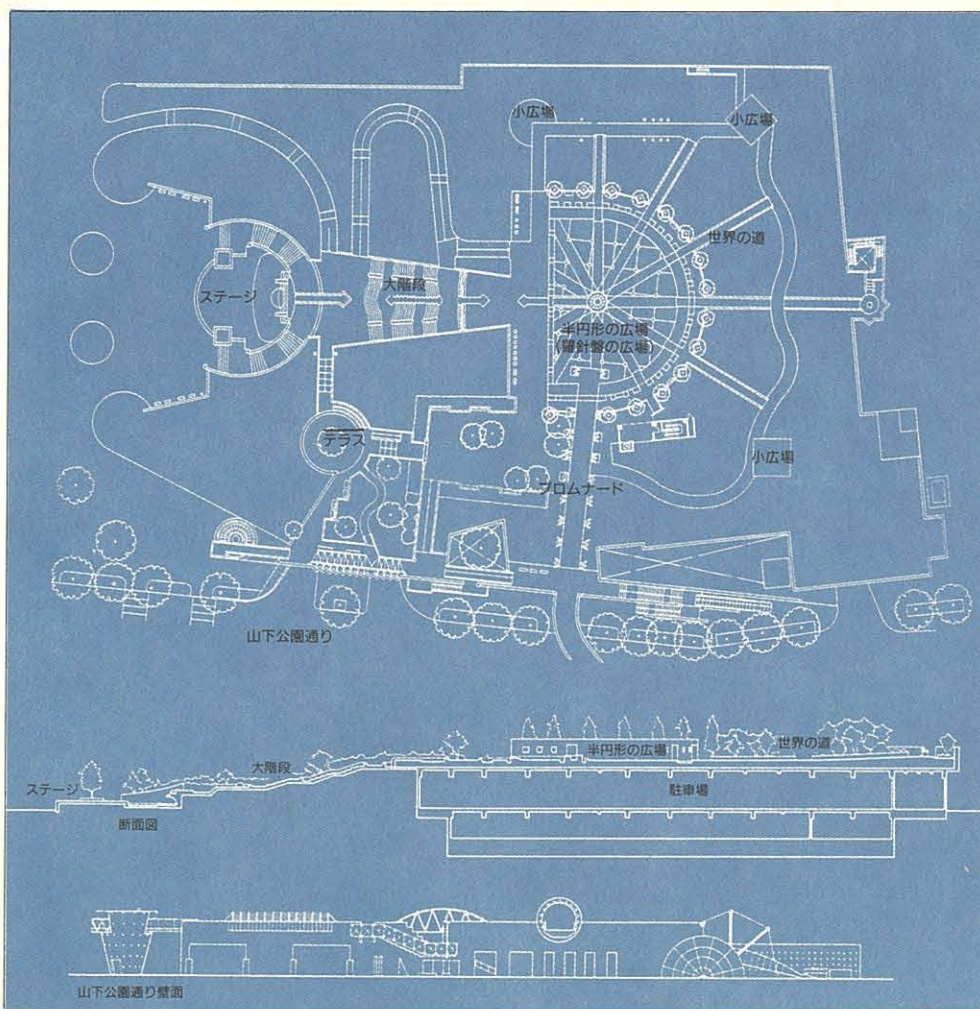
山下公園・世界の広場



山下公園・世界の広場



山下公園・世界の広場



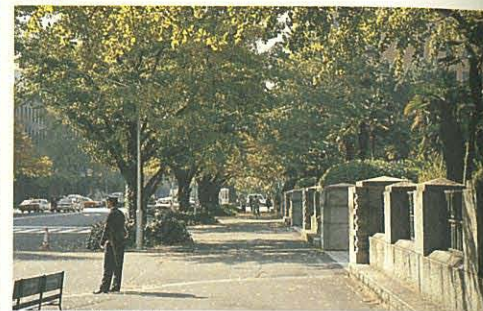
山下公園(世界の広場)整備図(屋上平面図・断面図・山下公園通り壁面)



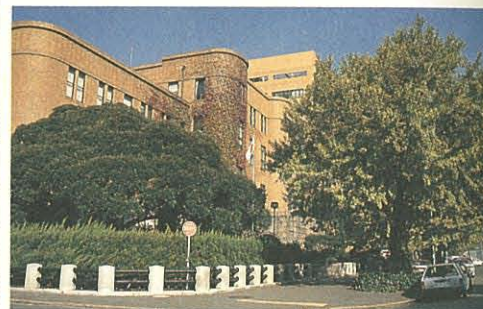
開港広場



横浜公園



日本大通り(県庁舎前)



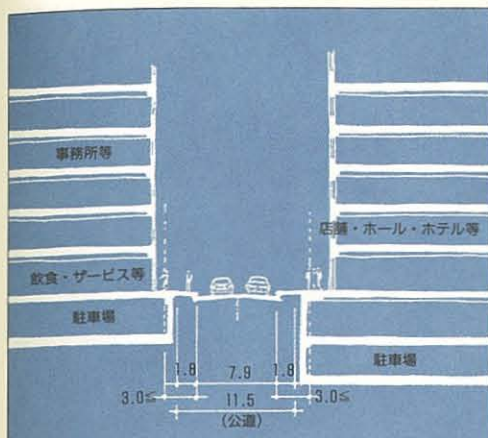
日本大通り(地裁前)



公開空地(大さん橋・浦舟線)



公開空地(本町通り・自治会館前)



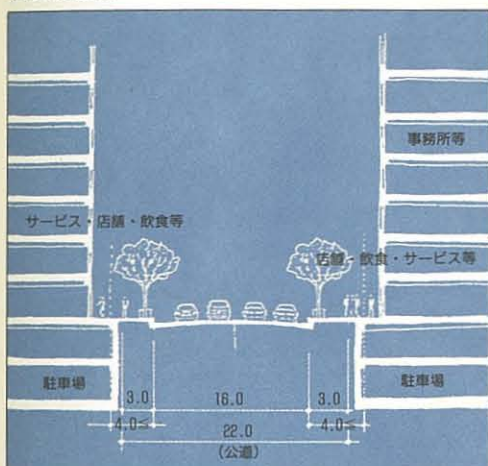
水町通り断面図



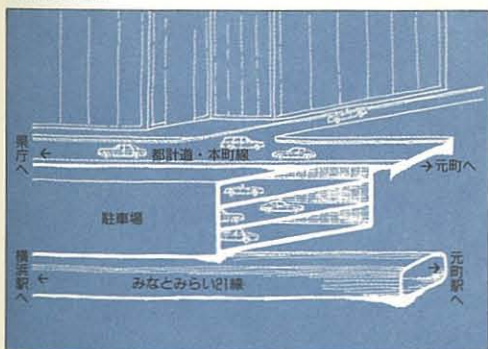
中華街大通り



中華街・開帝廟



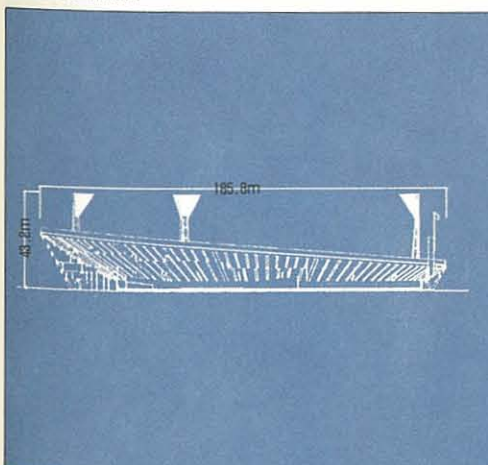
本町通り断面図



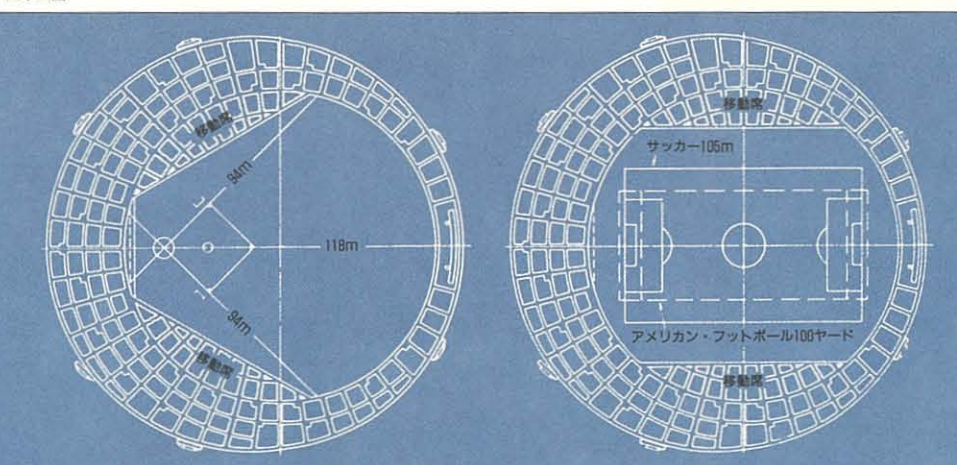
地下駐車場の概略図



山下公園



横浜スタジアム 位置：横浜市中区横浜公園 公園面積：64,000㎡ 球場面積：26,200㎡ グランド面積：13,000㎡ グランド形状：センターライン118m ファールライン94m 収容人員：30,000人



山下公園・水の守護神

山手地区 元町地区 石川町地区

山手地区

山手地区は開港期に外国人居留地として形成され、以降外国人の住宅地として発展してきた街である。このため、現在でも国際色豊かな文化施設や歴史的遺産が集中し、文明開花の名残を留める個性的な景観・環境を形成しており、国際文化都市を目指す横浜市のシンボルゾーンとして市民をはじめ多数の人々に親しまれていると同時に、閑静な住宅地としてのたたずまいを有している。これらの景観・環境の維持保全と地域の魅力向上を図るため、次のような街づくりの取り組みを行っている。

- 1) 風致地区（第3種、第4種）の指定や「山手地区景観風致保全要綱」により、建築物の用途・高さ・色彩や植栽等の規制誘導を図り、山手地区の景観・風致・眺望を保全していく。
- 2) 西洋館を始めとする歴史的資産の保全活用を進める。
- 3) 港の見える丘公園、元町公園等の公園再整備や「山手・丘の広場」の整備、その他文化施設等の整備を進める。
- 4) 山手地区と根岸森林公園や本牧山頂公園を結ぶ「緑と洋館の巡り道」の整備により市民が快適で安全に歩ける散歩道の整備を図る。

元町地区

元町地区は開港時、元の横浜村の民家を移し、元町と名付けた。その後、居留地外国人相手の商店街が発達していった。元町地区では、昭和60年にショッピングモールが整備されたのを機会に、地域の方々の間で魅力ある街なみ形成のための「元町街づくり協定」が結ばれ、地域の街づくり委員会が中心となった協定運用による街づくりが推進されている。

本市では街づくり協定の趣旨に沿い、かつ周辺地区の街づくりとの調和のとれた計画の促進のため、建築計画等の事前調整のお願いをしている。

街づくり協定によって調整を必要とされている項目

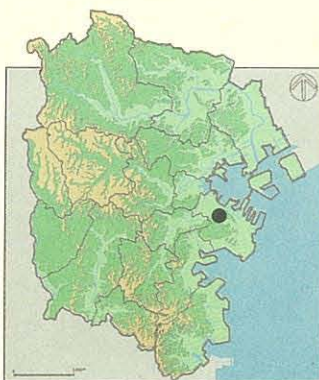
- 1) 建築物の形態
壁面後退、高さ、外観のデザイン、色彩、等
- 2) 看板・広告物の寸法・デザイン・取り付け位置
- 3) 建築物の用途

石川町地区

石川町地区は、昭和39年の根岸線「石川町駅」の開業により、にわかに活気を取り戻した。さらに現在、対岸の駅東側に大規模商業とホテル、区民文化センターが入った複合施設の計画が進んでおり、地区の活性化が期待される。

街づくりの方針

- 1) 横浜の代表的な観光地区の拠点駅としての充実と元町、山手、中華街との一体化を図る。
- 2) 元町、山手につながる地区としてのイメージを保ちつつ、商店街の活性化を図る。
- 3) 建築敷地の共同化や、市街地環境設計制度等の活用により、歩行者空間や駅機能の充実を図る。
- 4) 建物用途については極力物販、飲食、サービスとする。ただし、風紀を害するものは避ける。
- 5) 山手からの景観を阻害しない建築形態とする。
- 6) 市有地を有効利用し、地区の活性化を図る。



山手地区

位置：中区山手町、真訪町
街づくりのルール等：山手地区景観風致保全地域

元町地区

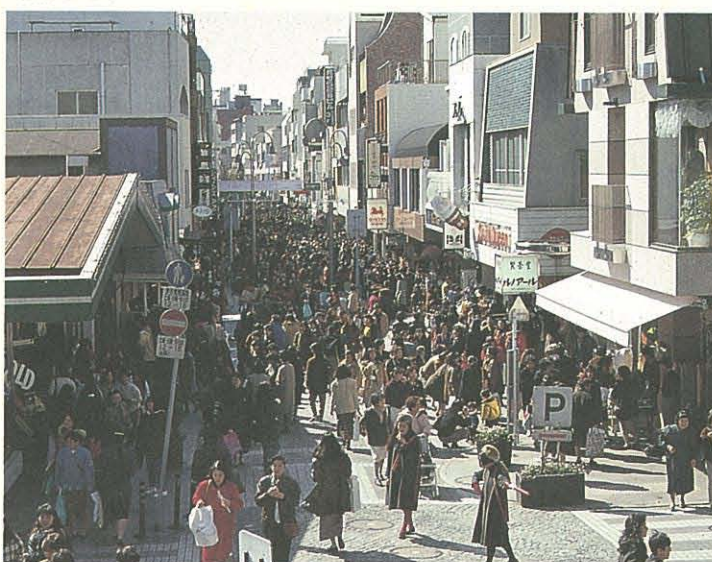
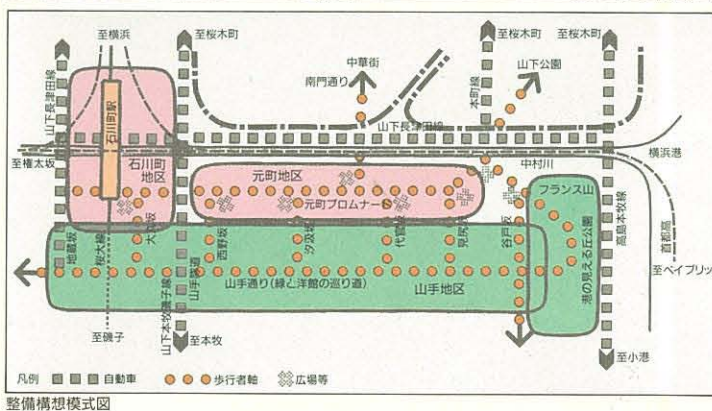
位置：中区元町1～5丁目、山手町
面積：5.8ha
商店街・商店数：元町エスエス会(214)
大型店舗数：5
街づくりの組織名：元町SS会、街づくり実行委員会
街づくりのルール等：街づくり協議地区、壁面線指定、街づくり協定、山手景観風致保全要綱における高度考慮地区

元町モール

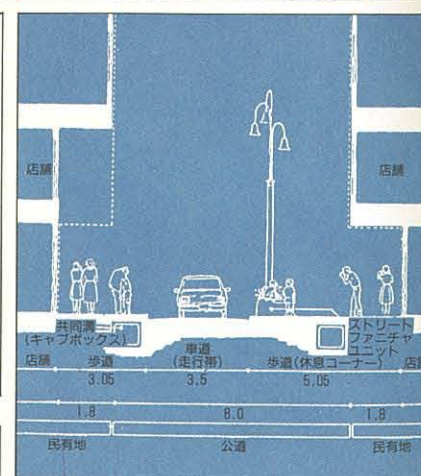
事業者：元町SS
竣工：昭和60年8月
事業費：地元負担分 約5億4,000万円
道路幅員：8m(車道3.5m 歩道2～3m)
モールの特色：歩車道ミカゲ石貼り 車道駐車帯 道路のスラローム化 壁面線の指定 シンボルモニュメント キャブボックス

石川町地区

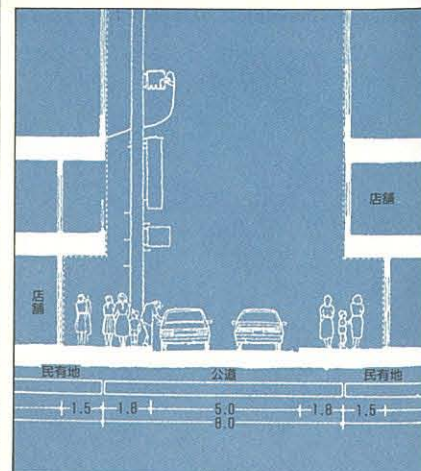
位置：中区石川町1、2丁目、吉浜町
面積：11.3ha
駅乗降客数(人/日)：
S55 S60 S63
JR石川町 70,310 70,306 77,172
商店街名称・商店数：石川町商栄会(45) 石川商店街(45) ひらがな商店街(47)
街づくりの組織名：石川町商店街(協)、プロムナード促進協議会
街づくりのルール等：壁面線指定、街づくり協議地区



元町の街並み

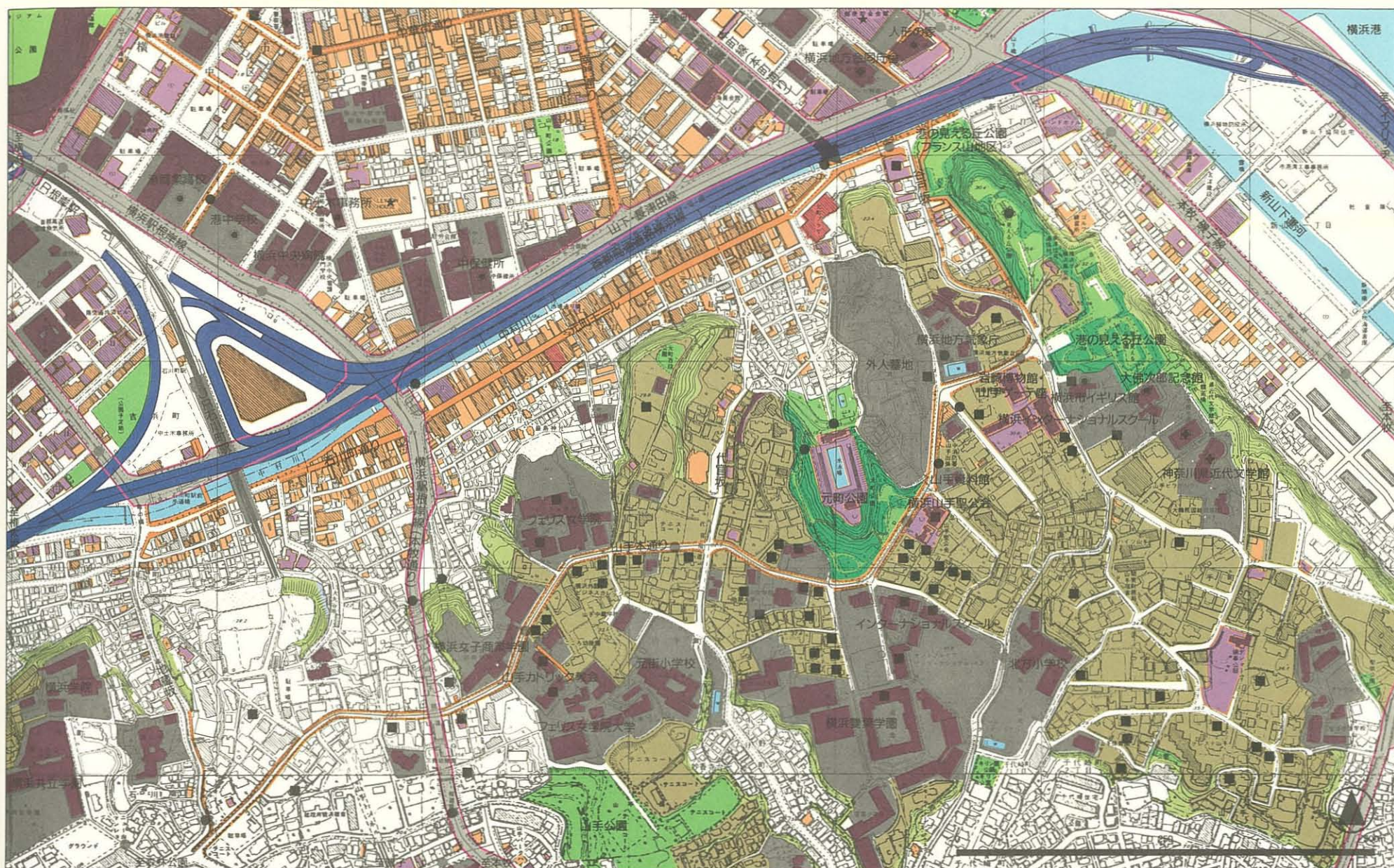


元町モール断面図(曲線部)



石川町通り断面図(計画)

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|-----------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 特定街区・地区計画 | ●市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ●国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



石川町通り



中村川沿プロムナード



谷戸坂



霧笛橋(港の見える丘公園)



外人墓地(山手通り)



元町モール



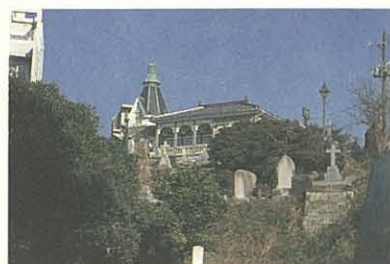
中村川



港の見える丘公園(フランス山地区)



霧笛橋(港の見える丘公園)



山手十番館(山手通り)

新山下地区は、山手の丘の崖の下に位置し、大正中頃までは海であった。関東大震災前年の大正11年の埋め立てに始まり、昭和5年から10年にかけての埋め立てにより貯木場が完成した。現在の新山下2丁目周辺では大正13年より震災復興住宅として旧同潤会による住宅の建設が行われ、住宅地区としての整備がなされた。貯木場周辺では倉庫などの保管施設が昭和20年～30年代に建設され、隣接する山下埠頭とともに横浜港の物流の中心として発展し今日に至っている。

地区の現況と課題

新山下地区は、元町、中華街等の商業集積を有する関内・山下町地区と、良好な環境の住宅地である山手地区、計画的な住宅地とし開発された新本牧地区に周囲を接している。現在の土地利用の状況を見ると、陸側から海側に向かって、住宅地区と倉庫等の流通施設が集積する港湾地区が、市道山下・本牧・磯子線や首都高速横羽線等の幹線道路と新山下運河を間にはさみ、重層的に位置している。住宅地区では老朽化した木造住宅が密集するなどの住環境上の多くの問題を抱えており、また港湾地区では倉庫や護岸等の施設の老朽化が進み貯木場もその機能が遊休化している。

一方で、当地区は平成元年のベイブリッジの開通により都心部の新たな玄関口として注目を集めているが、さらに平成8年度には首都高速湾岸線と直結され、また平成10年頃には「みなとみらい21線」の新駅が元町付近に開設される計画であり、交通アクセスが飛躍的に向上することとなる。このため、こうした立地優位性を生かした整備が当地区には期待されている。

港湾地区の再開発

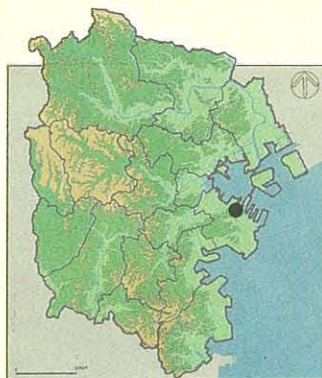
物流、商業・業務、レクリエーションの諸機能を有機的に連携させた新しい流通拠点を形成し、人と物が集まり、歴史性、親水性に富んだ港の界隈を創出していく。このため、遊休化している貯木場については埋め立てを行い、その活用を図る。また、機能上、大きく次の2つのゾーンに分けて再開発を進めていくこととし、港湾関連ゾーンでは、本牧ふ頭と連携した流通ターミナルや水際線緑地などの市民利用施設の整備を図り、都市再開発ゾーンでは、商業・業務施設、親水施設などの整備を図っていく。

新山下地区の空間を特徴づけている水際線沿いには、プロムナードの整備を積極的に進め、地区内の各施設と港の見える丘公園や山下公園等の周辺地区とのネットワークを図り、市民に開かれた親水空間として整備を進める。また、運河やベイブリッジ、山手地区等の周辺地区をとりこんだ景観形成に配慮し、都心部の新しい玄関口にふさわしい魅力ある空間形成を進める。

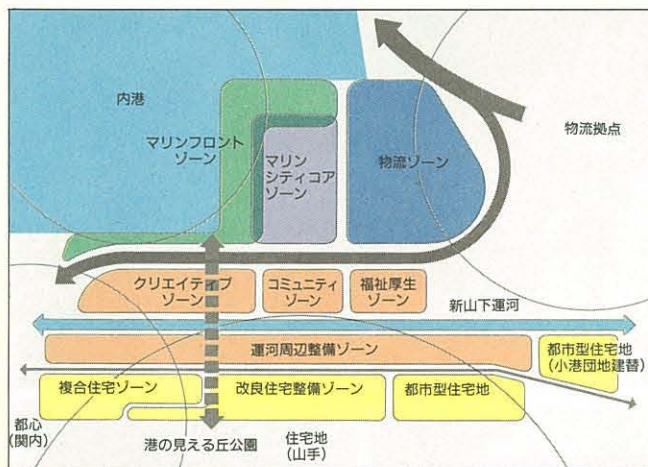
住宅地区の再整備

新山下2丁目の旧同潤会住宅をはじめとする老朽化した木造住宅の密集する地区については、隣接するベイサイドコート（米軍新山下住宅宿舎用地）の接収解除地の一部を種地として利用し、住宅改良事業に昭和62年度より着手している。今後、新山下1丁目についても総合的な住環境整備事業の実施を図っていく。

ベイサイドコート跡地では、1、2丁目の住環境整備事業と連動して住宅都市整備公団による新しい都心型住宅の整備を図る。また、小港団地については、老朽化団地の建替えに着手するとともに、併せて水際線沿いに魅力ある親水空間の創出を進めていく。



位置(区・町名): 中区新山下1～3丁目
面積: 約60ha
商店街名称・商店数: 新山下商業会(20)
街づくりの組織名: 新山下臨港地区再開発促進協議会、新山下準工業地区再開発促進協議会、ベイサイド新山下自治会(旧対策委員会)



ダイヤグラム



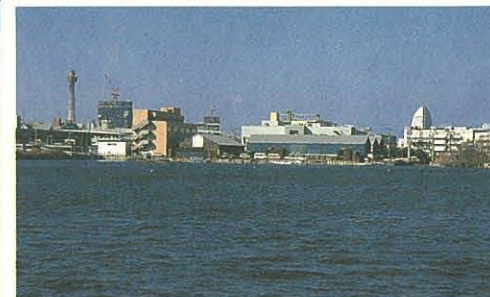
港湾地区鳥瞰イメージ



第1期・2期分改良住宅完成予想図



貯木場現況



貯木場現況

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|---------------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度
適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 特定街区・地区計画 | ●市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ●国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



ヨットハーバー



レストラン



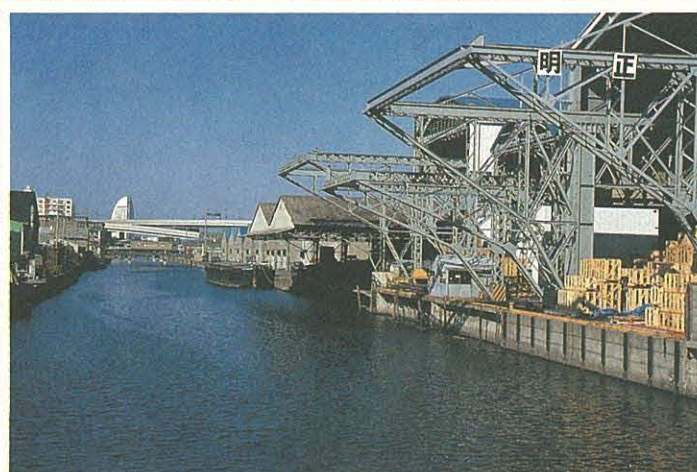
住宅改良地区現況



小港団地



新山下地区とベイブリッジ



新山下運河



新山下運河(ワークショップヨコハマ)

新本牧地区は本市の都心部、中区の南東部に位置した約88haの地区である。安政6年の横浜開港後、外国人の生活に必要な牛肉や、西洋野菜の生産が本牧で行われ、また居留地外国人のための遊歩道が谷戸坂から小港・本牧を通り、根岸に至るコースに設けられた。やがてこの道筋には、茶店や酒亭から発展した「ちゃぶ屋」が建ち並んだ。本牧の十二天海岸は、外国人のリゾート地帯であり、その後、生糸で富を築いた原富太郎が三溪園を設けた。戦後、当地区は米軍住宅地として接収されるなど開港後一貫して外国と関連をもってきた。当地区は戦後米軍に接収された地区とその周辺からなっており、国有地が総面積の50%を占めていた。昭和57年3月31日に接収されていた地区が返還されたが、国有地と民有地の境界が不明確であること、また都市基盤施設が未整備であることなどから個々の土地利用は困難であった。そこで、接収解除を機に市長施行による土地区画整理事業をおこない、さらに建築協定、街づくり指針、共同開発等の手法を用い、地区の歴史的、地理的特性をいかした都市型居住空間の創出をおこなった。現在、一応の基盤整備が整い、マイカル本牧などの商業施設、高層、低層住宅の整備が進んでいる。

整備の基本方針

単なる都市基盤整備に終わることなく、総合的な街づくりを目指し、計画的な建築誘導により民有地における建築行為等に関するルールを定め、また、公共空間においてもデザインを含む質的側面を重視し、地域特性である「国際性」を開発理念として良好な都市環境の形成を進めている。

1) 土地区画整理事業

返還された土地は、民有地と国有地等が境界不明確のまま混在していた。これを戦前の状態に回復させたとしても、公園や学校はなく、道路が不十分であり、建築基準法などの規制を受けて建物を建築できず、個々の土地利用は困難であった。そこで、接収解除を機に公共公益施設を整備し、良好な宅地を権利者に返還するため、土地区画整理事業を導入し、人口計画と施設計画とのバランス、住環境、商業・業務施設の適正配置、自然条件等を考慮して、当地区を五つの土地利用地区に分け、権利者は自らの生活設計に適した地区を選択（選択換地）のできる手法をとった。

2) 建築協定等

当地区においては、権利者の自発的な総意に基づくルールとして、建築協定が締結されている。建築協定の内容は、概ね、建築物の用途、最小敷地規模、構造、壁面線の後退、建築デザイン（外壁、屋根、看板等）である。さらに建築協定を補完し、建築物、緑化及び管理に関するきめ細かなルールとして「新本牧地区まちづくり指針」が定められている。

3) 景観計画

デザインコントロールは、民有空間では建築協定にておこない、公的空間では街路や公園の緑化、デザインの質的向上を図り、公民相俟って良好な市街地環境を形成し、特に、山頂公園はこの街づくりの核として、また、グリーンネットワーク構想の一環としての自然空間を創出する。



位置：中区本牧十二天、小港町、本牧宮原、錦町、本牧和田他
面積：88.2ha
大型店舗数：1
街づくりの組織名：新本牧地区建築協定運営委員会、新本牧地区まちづくり指針運営委員会、新本牧地区開発促進協議会
街づくりのルール等：新本牧地区建築協定、新本牧地区まちづくり指針

土地利用計画

1) 地区別用途
センター地区：25,500㎡(商業地域)
表通り地区：75,200㎡(近隣商業・住居地域)
集合住宅地区：92,900㎡(住居地域)
低層住宅地区：96,800㎡(住居・1種住専地域)
サービス工場地区：6,700㎡(準工業地域)
2) 種目別
保留地：53区画 39,191㎡
公共用地：278,000㎡
宅地：565,500㎡

公共公益施設の整備

都市計画道路：山下・本牧磯子線他5路線
区画街路：64路線
特殊街路：11路線
公園：7ヶ所 49,527㎡
小学校、中学校、消防署、警察署、保育所等

土地区画整理事業の概要

施行者：横浜市長
施行期間：昭和56年度～昭和63年度
施行面積：88.2ha
総事業費：約135億円
権利者数：439人
都市計画決定：昭和53年5月30日
事業計画決定：昭和57年1月25日
換地処分：平成元年2月25日
計画戸数：約3,400戸
計画人口：約12,000人
減歩率：平均24.9%



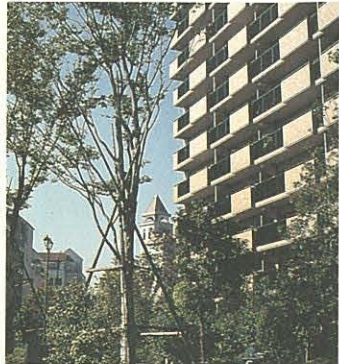
土地利用計画図



センター地区(マイカル本牧)



表通りII地区

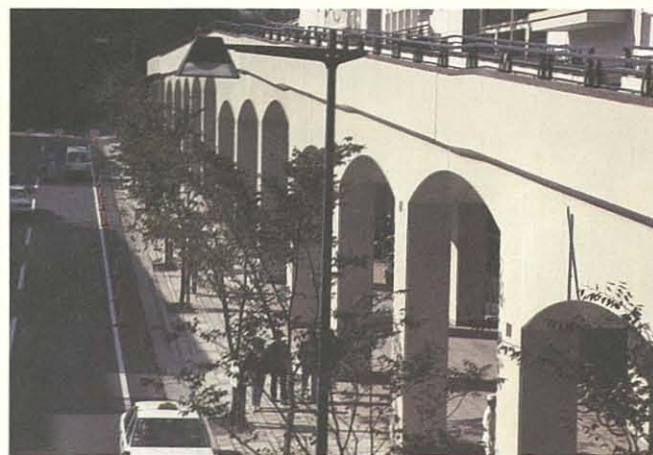


集合住宅地区

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|---------------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度
適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益的施設 | 特定街区・地区計画 | ●市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ●国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



低層住宅A地区



歩行者専用道路 (ホンモク・シーボート・ストリート)



BLUFF250

新横浜地区は本市の第二都心として位置づけ、都心にふさわしい機能の集積が進められている。

昭和60年の市営地下鉄新横浜駅開業（横浜駅～新横浜駅）及びそれ以来の東海道新幹線ひかり号の増停車を契機に業務機能の集積が促進され、また、近年の首都圏における業務床の不足に伴う建築ラッシュが当地区にも波及し、駅前の北部地区では一層の活気をみせている。

本市でも、第二都心機能の強化をねらい、交通基盤施設の整備を積極的に推進している。

鉄道施設としては、市営地下鉄延伸（新横浜駅～あざみ野駅）の早期開業にむけ全力をあげており、また、二俣川から新横浜地区を通り大倉山、川崎方面へ至る羽田アクセス線の整備を進めることにより、新横浜駅のターミナル性の強化を推進している。

道路体系においても、環状2号線や新横浜元石川線などの幹線道路網の整備を進め、市内各方面からのアクセスの強化を図っている。

さらに、文化やスポーツなど魅力ある施設の集積を進め、都心機能の充実を図っている。平成元年4月に開業した横浜アリーナは、スポーツ、コンサートなど多目的なイベントホールとして、市民に定着している。また、スケートセンターの開業や大型の都市型ホテルの建設などが民間主導で進み、先進的で感性豊かな都市空間づくりが行われている。

しかし、この北部地区も、昨今の地価の高騰を背景に業務・商業系など地価負担力の高い機能以外の立地が困難な状況であり、業務ビルにおいても、土地の所有が細分化されているため、大規模な敷地がとりづらく、本社機能など業務核となるべき施設の立地がむずかしくなっている。

そこで、新横浜地区を名実ともに第二都心として形成させるためには、北部地区での共同化など大規模建築を支援し、都心にふさわしい業務・商業等の立地を誘導するとともに、周辺部を整備し、研究開発、都市型住宅など一層の都市機能の充実を図る必要がある。

ついては、新横浜駅北部地区とともに、次の地区を第二都心エリアとして位置づけ、都心区域の拡大と機能の充実を進めている。

新横浜駅南部地区

業務・商業機能の集積及び良好な住宅地を整備するため土地区画整理事業が予定されている。

新羽地区

鶴見川対岸に位置するが、市営地下鉄の延伸に伴う駅の設置と都市計画道路の整備による交通条件の飛躍的向上を活かし、業務や研究開発機能の集積をねらった土地区画整理事業が検討されている。

また、地下鉄の車両基地の整備に併せて上部空間の有効利用についても検討を進めている。

小机・鳥山地区

鳥山川対岸の当地区については、鶴見川多目的遊水地を建設する中で、平成10年の神奈川県国体に対応した大規模な陸上競技場を建設する予定である。また、新横浜駅よりの一部について、北東部地域総合病院や健康リハビリテーション・センターなど健康医療施設の整備も進めている。

大豆戸地区

公共用地活用についての検討を進めている。



位置：港北区新横浜一～三丁目 他

面積：全体 約340ha

北部 約80.5ha

南部 約37ha

小机・鳥山 約84ha

新羽 約88ha

大豆戸 約55ha

駅乗降客数(人/日)

S55 S60 S63

JR管内 17,592 25,138 38,218

地下鉄管内 18,544 30,454

駅前広場面積：新横浜駅北口 20,000㎡

新横浜駅南口 2,500㎡

商店街名称(商店数)：新横浜駅南口商店街こだま会(22)

街づくりの組織名：新横浜をよくする会

街づくりのルール等：街づくり協議地区

主な都市施設：道路 環状2号線(幅員22～50m)

新横浜元石川線(幅員22～32m)

宮内新横浜線(幅22～40m)

横浜上麻生線(幅15～22m)他

公園(児童公園)

新機第一(0.26ha) 新機第二(0.08ha)

緑地 新横浜駅前(3.60ha)

教育文化施設 横浜アリーナ(多数目的ホール)

敷地面積 約2.7ha 最大収容 17,000人

小机・鳥山地区

鶴見川多目的遊水地地内利用構想：横浜国際総合競技場(仮称)整備構想

目的 国際公式競技大会が開催できる陸上競技場を中心としたスポーツ・レクリエーション等の拠点整備

主要施設 陸上競技場、補助競技場、投てき練習場、屋内体育館、広場及び緑地

遊水地の計画

規模 全体面積84ha 規模 総貯水量390万㎡

医療施設等の整備：北東部地域中核総合病院(横浜労災病院)

高度医療・救急医療等に対応できる地域の中核総合病院

開業：平成3年7月(予定)

横浜市総合リハビリテーションセンター

障害児・者福祉施策の中核的施設

開業：昭和62年10月

横浜市障害者スポーツ文化センター(仮称)

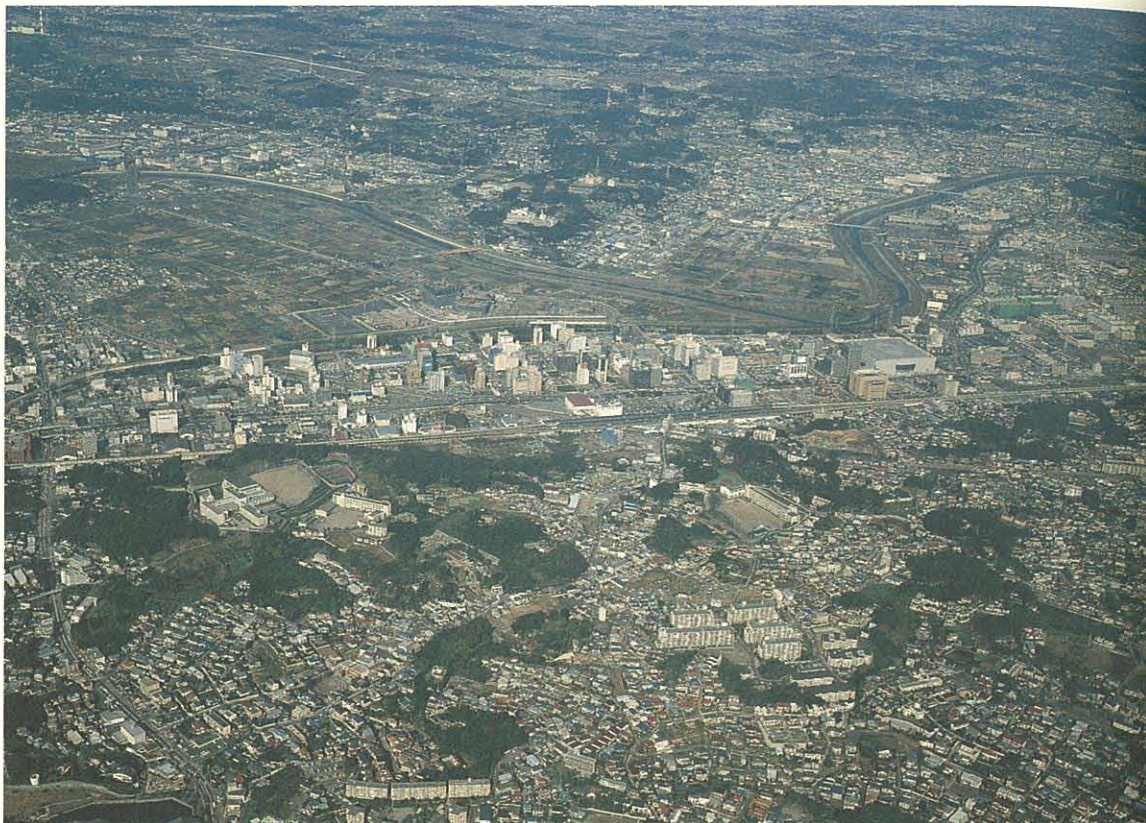
障害者のスポーツ・文化・レクリエーション活動中心拠点

開業：平成4年(予定)

生涯保険医療総合センター(仮称)

地域ケアシステムを専門的・総合的に支援

開業：平成4年度(予定)



東海道新幹線



市営地下鉄



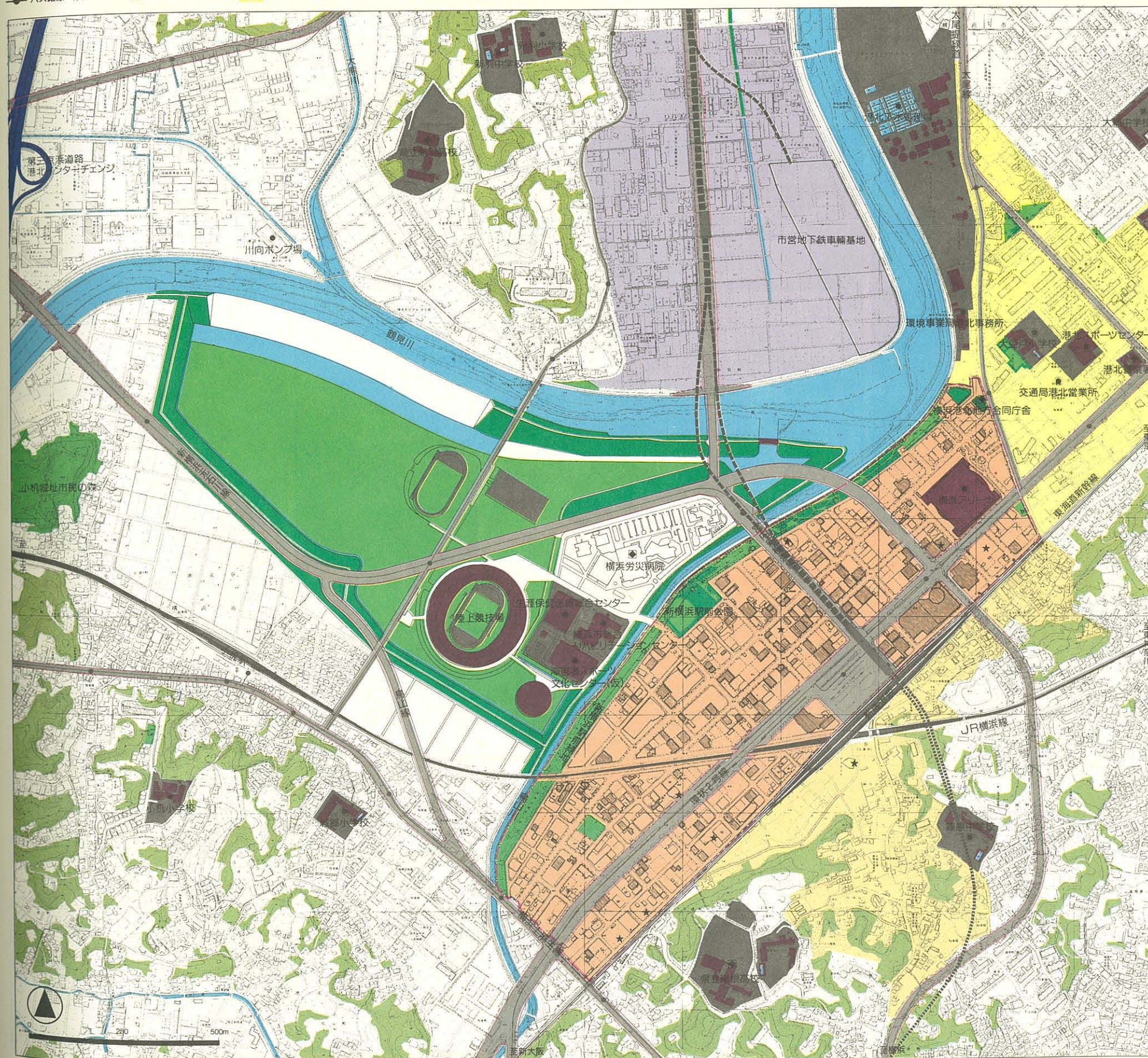
北口駅前広場



南口駅前広場



環状2号線



新横浜駅北部地区

当地区については、昭和50年に土地区画整理事業が完了し、新たな街づくりがスタートした。

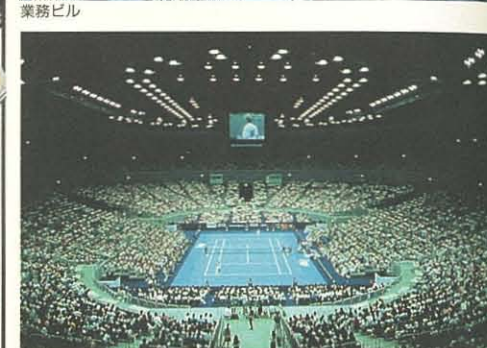
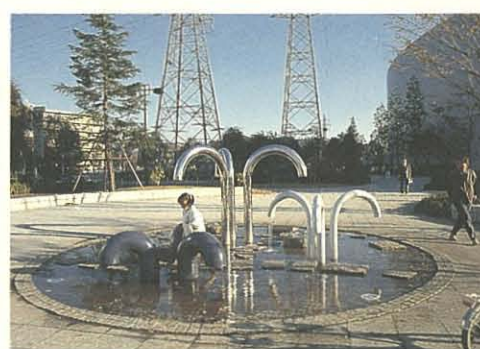
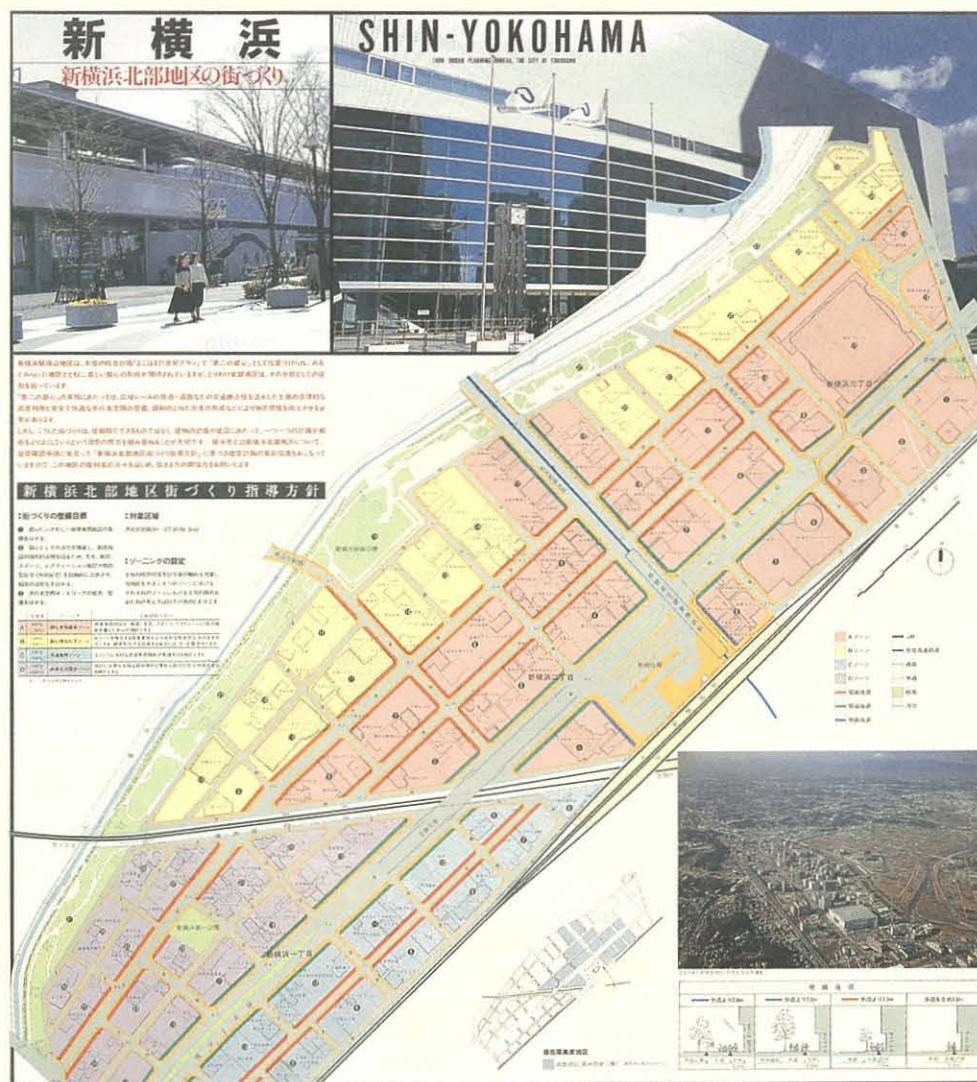
“第二都心”の中核を担う当地区は、広域レベルの鉄道、道路などの交通拠点性を活かした土地の合理的な高度利用と安全で快適な歩行者空間の整備、調和のとれた街並の形成などにより、都心にふさわしい地区環境の向上を図ることを目的としている。そのため、建築確認申請に先立って、「新横浜駅北部地区街づくり指導方針」に基づき、建築計画の事前協議を行っている。

街づくりの整備目標

- 1) 都心にふさわしい商業・業務施設の集積を図る。
- 2) 都心としての活力を増進し、都市施設の効率的活用を図るため、文化、教育、スポーツ、レクリエーション施設や都市型住宅（共同住宅）を計画的に立地させ、都市の活性化を図る。
- 3) 歩行者空間ネットワークの拡充、整備を図る。
 - ・対象区域——港北区新横浜一～三丁目（80.5ha）
 - ・ゾーニングの設定——土地利用の現況及び今後の動向を考慮し、都心業務商業、都心複合住宅、流通業務、商業住宅混合ゾーンの大きく4つのゾーンに分ける。

新横浜駅北部地区関連のあゆみ

- 昭和39年 新横浜駅北部地区土地区画整理事業着工
新幹線新横浜駅開設
- 昭和43年 横浜線複線化（東神奈川～小机）
- 昭和50年 「新横浜駅北部地区における建築行為等の指導方針」
新横浜駅北部地区土地区画整理事業換地処分
- 昭和51年 新横浜駅ひかり号停車2本
- 昭和54年 都市計画道路三ツ沢鳥山線開通
- 昭和58年 都市計画道路新横浜元石川線開通
- 昭和60年 新横浜駅前広場の再整備
市営地下鉄3号線開通（新横浜～舞岡）
「新横浜駅北部地区街づくり方針」
新横浜駅ひかり号停車51本
- 昭和62年 市営地下鉄3号線延伸工事着工（新横浜～あざみ野）
インテリジェント・シティ指定
北東部地域中核病院（労災病院）着工
- 平成元年 横浜アリーナ開設



新横浜駅北口駅前

24時間都市

新横浜駅前公園

都市型ホテル

港北ニュータウン事業の概要

港北区・緑区にまたがる約2,530haの地域に、「乱開発の防止」「都市農業の確立」「市民参加の街づくり」の3つの理念のもとに、計画人口30万人の理想的な街の実現を目指している。このうちの1,317haでは、住宅・都市整備公団による土地区画整理事業により計画人口22万人の街づくりを進めている。

公団施行地区は、まちづくりの基本方針として、『緑の環境を最大限に保存するまちづくり』『“ふるさと”をしのばせるまちづくり』『安全なまちづくり』『高い水準のサービスが得られるまちづくり』の4つの基本方針を設定し、基本計画により具現化を行っている。

基本計画

1)グリーンマトリックスシステム……総合公園を中心として、地区公園・近隣公園・運動広場・校庭などのオープンスペースや、文化財・保存緑地・神社・仏閣・屋敷林など、地域の歴史を保つ貴重な緑の資源を、歩行者専用道路及び緑道で結び付けながら体系化（グリーンマトリックスシステム）している。これによって、オープンスペースの効果的活用を図ると共に、都市防災対策にも十分役立つように配慮している。

2)公園……「緑の環境を最大限に保存するまちづくり」の一環として、公園面積の約半分は、現況の地形や植生を生かした設計を行っている。自然公園の性格の「総合公園」、自然地形、植生を取り入れた「地区公園」・「近隣公園」、子供の遊び場としての「児童公園」を、各々の利用図に応じて配慮している。

3)緑道……緑道は、グリーンマトリックスの骨格となるもので、地域の特色である谷戸景観を生かしながら、各種のオープンスペースを有機的に結んで緑のネットワークを作り出すことを目的としている。緑道の幅は、10m～40mあり、さらに神社・仏閣、計画建設用地などに付属する斜面緑地の部分も入れると、緑の幅が100m以上となるところもあり、総延長は約14.5kmにも及び、なお、緑道には「せせらぎ」が計画されており、「緑」と「水」が一体化した豊かな自然の空間となるよう計画している。

4)広域な交通システム……中心となる鉄道計画では、横浜高速鉄道3号線（横浜～新横浜～ニュータウン～田園都市線あざみ野）、横浜4号線（東横線日吉～ニュータウン～横浜線方面）の2路線と地区内に6カ所の駅が計画されている。

ニュータウンと周辺を結ぶ道路としては、東西に3本、南北に5本の都市計画道路が計画されており、既設幹線道路（東名高速道路、第三京浜道路、国道246号線など）と結ばれ、広域的な道路網を構成する。

5)地区内交通システム……地区内の交通は、通過交通を受け持つ幹線道路と、地区内のサービスを目的とした区画道路（幅員9mおよび6m）と、歩行者専用道路（延長56km）を設けて段階的計画的に処理している。

6)タウンセンター……ニュータウンのみならず、より広い地域を対象とし、都心臨海部および新横浜地区等の都心を補完する核として、商業・業務・サービス・文化等の高度な都市機能の集積を図り、横浜市の副都心となるよう計画している。

7)公益的施設計画……学校等の教育施設はもとより、社会施設としては、高度なサービスを提供、広域的な利用を目的とする各種行政・文化・社会・福祉施設や、診療所・郵便局・派出所等の住区内サービス施設を計画している。



位置：港北区東山田町他 緑区大熊町他

計画面積と計画人口

地区と事業の種類	計画面積	計画人口
公団施行地区		
土地区画整理事業	1,317ha	220,000人
既開発地区		
公営住宅建設事業	67ha	80,000人
農業専用地区		
土地改良事業	230ha	
その他地区	916ha	
計	2,530ha	300,000人

基盤整備

住宅・都市整備公団施行の土地区画整理事業により整備を行っている。

●都市計画決定：S.44年5月(以後変更2回)

●事業認可：S.49年8月(以後変更5回)

●事業費：第一地区2,486億円

第二地区2,961億円 計5,447億円

公共公益施設計画(公団施行地区)

●教育施設：幼稚園、小学校、中学校、高等学校

●医療施設：診療所、一般病院、地域中核病院、老人保健施設、休日急患診療所

●福祉施設：保育所、老人福祉センター

●市民利用施設：市民ホール、歴史博物館、地域体育館、地区センター

●運動広場、公園：運動広場、児童公園、近隣公園、地区公園、総合公園

●行政施設：区総合庁舎、消防出張所、土木事務所、配水池、清掃工場、駅舎、バス営業所、バス折返所、派出所、警察署、特定郵便局、郵便局

誘致企業の立地状況(平成2年11月現在)

公団施行地区：研究所17社 研修所5社 事務所等3社 学校1校

関係団体

●港北ニュータウン事業推進連絡協議会

S.42年設立：事業の円滑な推進を図るため、地元、市、公団三者により構成される協議調整機関

●(財)港北ニュータウン生活対策協会

●(株)港北都市開発センター

街づくりのルール

●地区計画：茅ヶ崎近隣センター周辺地区

●建築協定：新吉田工場倉庫地区 他5カ所

●街づくり協定：中川駅前センター

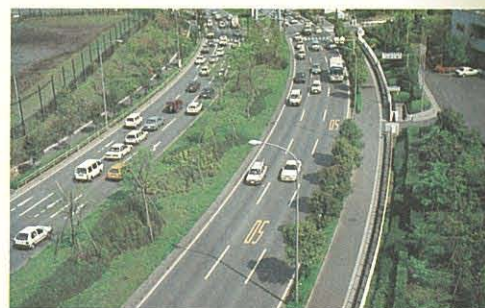
●街づくり指導：ニュータウン全域



地下鉄大熊駅完成イメージ



集合住宅



新横浜元石川線



コミュニティ道路



歩行者専用道路

鶴見は、江戸時代、東海道筋の川崎宿と神奈川宿の間の集落として賑わい、明治にはいと、新橋～横浜間の鉄道開通に伴い鶴見駅が開設された。その後、明治の末より鶴見川河口部周辺の海岸線の埋め立てが始まり、この埋込場に工場が立地して後の「京浜工業地帯」として発展してきたが、当地区もその窓口として発展することとなった。

さらに、明治38年には、京浜電気鉄道（現京浜急行）が、昭和5年には、鶴見臨港鉄道（現JR鶴見線）が開通し、鶴見の拠点性はさらに高まったが、戦時の二度の空襲により地区の大半が焼失してしまった。戦後まもなく、戦災をうけた東口周辺では、土地区画整理事業の都市計画決定がされ、以後、東口駅前広場や国道15号線の整備等が行われてきた。

一方、西口周辺は、戦災をまぬがれた家屋が密集しており、駅前広場等が狭小でバスの発着をはじめ車と人が輻輳し、商業地盤の低下した状況にあった。このため、昭和43年に市街地改造事業の都市計画決定がなされ、以来、再開発の努力がなされてきた。

これらの面的開発事業とともに当地区の街づくりに重要な役割をはたしたものに鶴見川の河川改修（昭和42年1級河川指定）と交通渋滞対策である京浜急行線の連続立体化事業（昭和56年完了）があげられる。

地区の現況と今後の街づくりの方向

当地区は、東京都心と横浜都心のほぼ中間に位置し、JR京浜東北線、鶴見線、京浜急行線、高速横羽線、国道1号、15号線が広域交通網として通る要衝にあり、本市北部の副都心に位置付けている。また、周辺では新鶴見操車場跡地の整備が進められている。

地区の東側では、上記の土地区画整理事業が昭和56年に完了し、地区の都市基盤が整えられた。その後、これらの基盤施設を活かし、東口駅前広場、駅及び区役所周辺の歩道、汐鶴橋等の再整備を行い、地区の機能強化と魅力向上を図った。さらに今後、旧東海道の遊歩道化、景観に配慮した鶴見川橋等の架け替えなどを実施する予定となっている。

一方、地区の西側では昭和61年に駅前地区において市街地改造事業が完了した。この事業では、駅前広場を拡張整備するとともに、駅前に再開発ビル3棟を集中させ、これらを歩行者デッキやショッピングモールで結んで商業機能の強化を図った。また区民利用施設として鶴見公会堂を再開発ビル内に整備した。

地区の現状を土地利用からみると、幹線道路が交差し区役所、鶴見警察署、郵便局等の公共公益施設が集積する地区、駅周辺の商店街及びこれに隣接する商住混在地区、鶴見川沿いの製造業を中心とした中小工場が立地する住工混在地区から街は構成されている。近年これらの混在地区において中高層マンションの建設が顕著となっており、今後、これらの土地利用転換を適切に導く必要がある。また、地区の自然的資源である鶴見川を都市の中の身近な存在として魅力あるものとするため河川環境の整備が求められている。

当地区の街づくりの方向は「よこはま21世紀プラン」の中で以下のようにまとめられている。

- 1) 都心にふさわしい業務・商業、文化機能等の立地誘導を図るとともに市民利用施設等の整備をすすめる。
- 2) 鶴見駅のターミナル性を強化するため、中距離列車の停車や新交通システム等について検討をすすめる。
- 3) 道路と鉄道の立体交差化をすすめ、駅南北の一体化を図る。



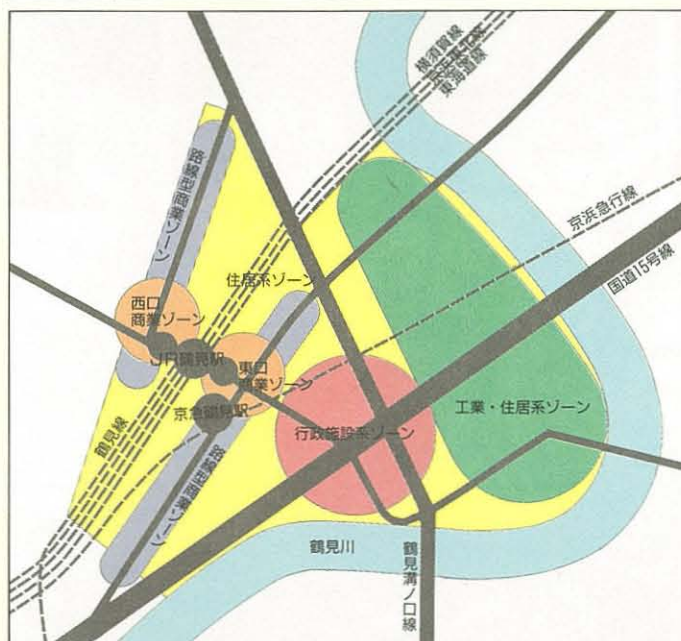
位置：鶴見区鶴見中央、豊岡町
面積：95ha
駅乗降客数（人/日）：
S55 S60 S63
JR鶴見 130,394 127,056 134,158
京急鶴見 20,359 30,956 32,666
駅前広場等面積（㎡）：西口7,500、東口7,200
バス用バス数：西口11 東口15
バス系統数：西口23、東口15
商店街名称・商店数：鶴見のれん会（16） 鶴見銀座商店街（117） 豊岡商店街（134）
大型店舗数：7
街づくりのルール等：街づくり協議地区

市街地開発事業の事業概要
事業名称：鶴見駅西口市街地改造事業
施行者：横浜市
施行地区面積：1.3ha
地権者数：110人
事業費：115億円
都市計画決定：昭和54年3月2日（都市計画変更）

fuga 1
敷地面積：1,962.18㎡
建築面積：1,810.93㎡
延床面積：13,727.60㎡
主要用途：店舗、公会堂等
fuga 2
敷地面積：1,003.98㎡
建築面積：953.39㎡
延床面積：6,021.97㎡
主要用途：店舗等
fuga 3
敷地面積：416.83㎡
建築面積：374.11㎡
延床面積：2,460.44㎡
主要用途：店舗、事務所等
駐車台数：120台（立体式共同駐車場）
広場面積・他：7500㎡（バス11台 タクシー16台 収容）

鶴見区役所周辺プロムナード（情報の道）
事業者：横浜市
事業年度：昭和61～63年度
事業費：約3億3千万円
道路幅員：鶴見溝ノ口線 22m（車道14m、歩道4m×2） 富士見鶴見駅線 36m（車道15m、歩道9m×2、中央分離帯3m）
延長距離：約580m
モールの特徴：鶴見駅と区庁舎を歩行者空間により結び付け、副都心としての区の軸の強化を図った。

鶴見駅東口プロムナード（旧東海道）
事業者：横浜市
竣工：平成3年度（予定）（ただし、鶴見川橋との連絡部分を除く）
道路幅員：15m（車道8m、歩道3.5m×2）
延長距離：約540m
モールの特徴：旧東海道の歴史性と現代性の調和のとれたデザインとした。



鶴見駅周辺地区の都市構造



東西自由通路



東口駅前広場



鶴見駅東口プロムナード（旧東海道）



幹線道路の交差点に位置する鶴見区総合庁舎（東口）

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|---------------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度
適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 特定街区・地区計画 | ◎市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ⊙国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



鶴見川と汐鶴橋



地区周辺を流れる鶴見川で開催されるいかだフェスティバル



地区西側にある総持寺



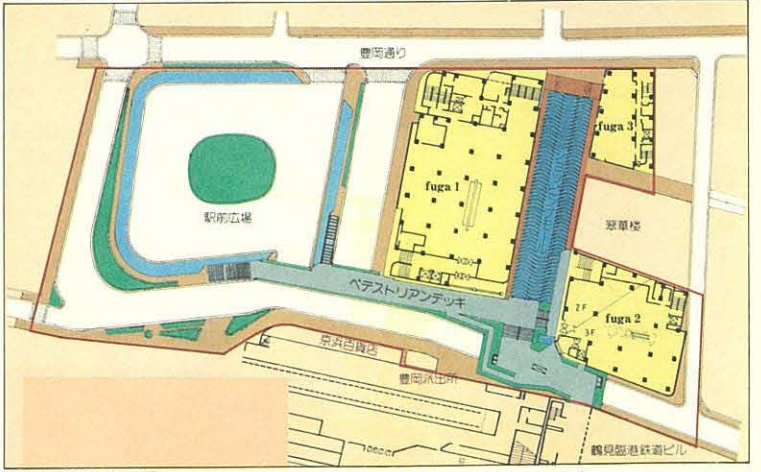
西口再開発ビル間のショッピングモール



鶴見情報の道(東口)



鶴見駅西口市街地改造事業



改造事業の配置平面図

現在では横浜の副都心のひとつに位置付けている上大岡も、昭和5年の湘南電気鉄道（現 京浜急行電鉄）の上大岡駅開業時には、付近一面に田畑が広がる農村地帯であった。ところが、昭和10年代になると、横浜の地場産業であるスカーフ産業の大躍進に伴い、上大岡においても大岡川の水を利用した捺染工業が急速に発展してきた。戦後の高度成長期には、駅周辺の低湿地や丘陵地が次々と宅地化され、大規模な住宅団地が造成されるなど、人口が急増するとともに駅の利用者も飛躍的に増加し、それに伴って駅前を中心に大規模な繁華街を形成していった。

地区の現況と問題点

昭和47年には、本市で初めての地下鉄が上大岡～伊勢佐木長者町間で営業運転を開始し、上大岡は交通結節点としての重要性を増していった。現在では、新幹線・新横浜駅に直通する市営地下鉄と京浜急行電鉄の連絡駅を持つ上大岡は、近年、地区の商業拠点のみならず、一大交通ターミナル拠点としての性格を強め、副都心として、また南部中域生活圏の中心として、都心機能を補完する地区として、その拠点性を更に高めていくことが求められている。

しかし、地区の現状をみると、幹線道路の局所的な混雑、駐車場の不足、狭隘な地区内道路、老朽建物の密集などによる商業活動の伸び悩み、防災上の問題など、多くの課題を抱え、まちの活性化が阻害され、副都心としての機能の低下を招いている。

駅前地区再開発事業

副都心整備の第一段階として、駅前地区2.8haを横浜市施行の上大岡駅西口地区第一種市街地再開発事業と、京浜急行電鉄（株）施行の上大岡駅前地区第一種市街地再開発事業により一体的に整備する。整備の内容としては、都市型百貨店・専門店街等の約100,000㎡の商業施設、超高層部分に約35,000㎡の業務施設のほか、港南区民文化センター、バスターミナル、タクシーターミナル等の機能を合わせ持つ再開発ビルの建設と、鎌倉街道の拡幅をはじめとする周辺道路の整備を行う。

また、関連事業として、京浜急行電鉄・市営地下鉄の駅舎改良事業、京浜急行電鉄の高架化による踏切の立体化を行い、都市機能と交通機能の強化を図る。

上大岡駅周辺地区

副都心全体約18haについても、引き続き再開発等を進めるとともに、各種の個別事業を組み合わせ、副都心にふさわしい商業・業務・文化機能等の集積、市民利用施設等の整備を図り、魅力ある街づくりを進めていく。

- 1) 駅周辺再開発等の事業化
- 2) 駐車場の整備及び道路の拡幅整備
- 3) 専門文化施設の設置
- 4) 魅力ある親水空間の創出のための大岡川環境整備事業の実施
- 5) 歩行者空間の創出やオープンスペースの確保



位置：港南区上大岡西1、2丁目

面積：18ha

駅乗降客数（人/日）：

S55 S60 S63

京急上大岡 125,463 131,085 140,104

地下鉄上大岡 43,708 51,046 62,636

駅前広場等面積（㎡）：バスターミナル約5,000（計画）

バス用バス数：11

バス系統数：39

商店街名称・商店数：上大岡中央商店街（100）

さかえ会商店街（75） 上大岡グリーン通り会

（34） 上大岡三越サンパサ会（47）

大型店舗数：6

街づくりの組織名：上大岡再開発協議会、上大岡駅前再開発協議会

街づくりのルール等：街づくり協議地区

モール整備事業（道路法24条施行分）

事業名：グリーン通り環境整備事業

事業者：上大岡グリーン通り会

総事業費：60,000千円

地元施行分：60,000千円

補助金等 市：20,000千円

県：15,000千円

延長距離：250m

道路幅員：総幅員9.0m 車道3.5m 歩道片側最低1.5m以上

スケジュール：着工 88年9月 竣工 89年3月

モールの特色：

- 歩道は「川」をイメージしたデザインとし、関の下部分には光ファイバーを使用して天の川をデザインした「きらら広場」を設置した。
- 幅員3.5mの車線を蛇行させ、車両のスピードダウンを図った。

事業名：さかえ会通り環境整備事業

事業者：さかえ会商店会（協）

総事業費：63,000千円

地元施行分：63,000千円

補助金等 市：20,000千円

県：15,000千円

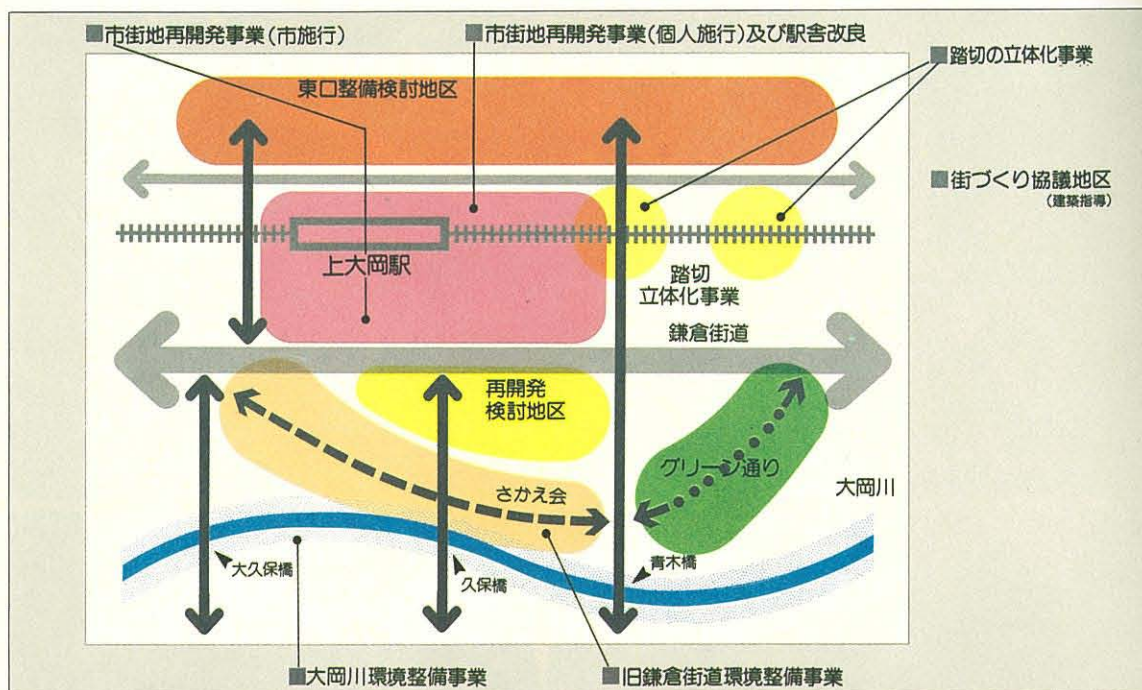
延長距離：450m

道路幅員：総幅員 7.0m 車道 4.0m 歩道 3.0m

スケジュール：着工 89年10月 竣工 90年3月

モールの特色：

- 減速効果を考慮した直線形の線形とし、違法駐車を排除し、歩行者にとって安全で快適な歩行者空間を確保した。
- 照明灯、車止め、案内板等のストリートファニチャーのデザインに留保した。



副都心上大岡駅周辺地区街づくり構想



上大岡グリーン通り「きらら広場」

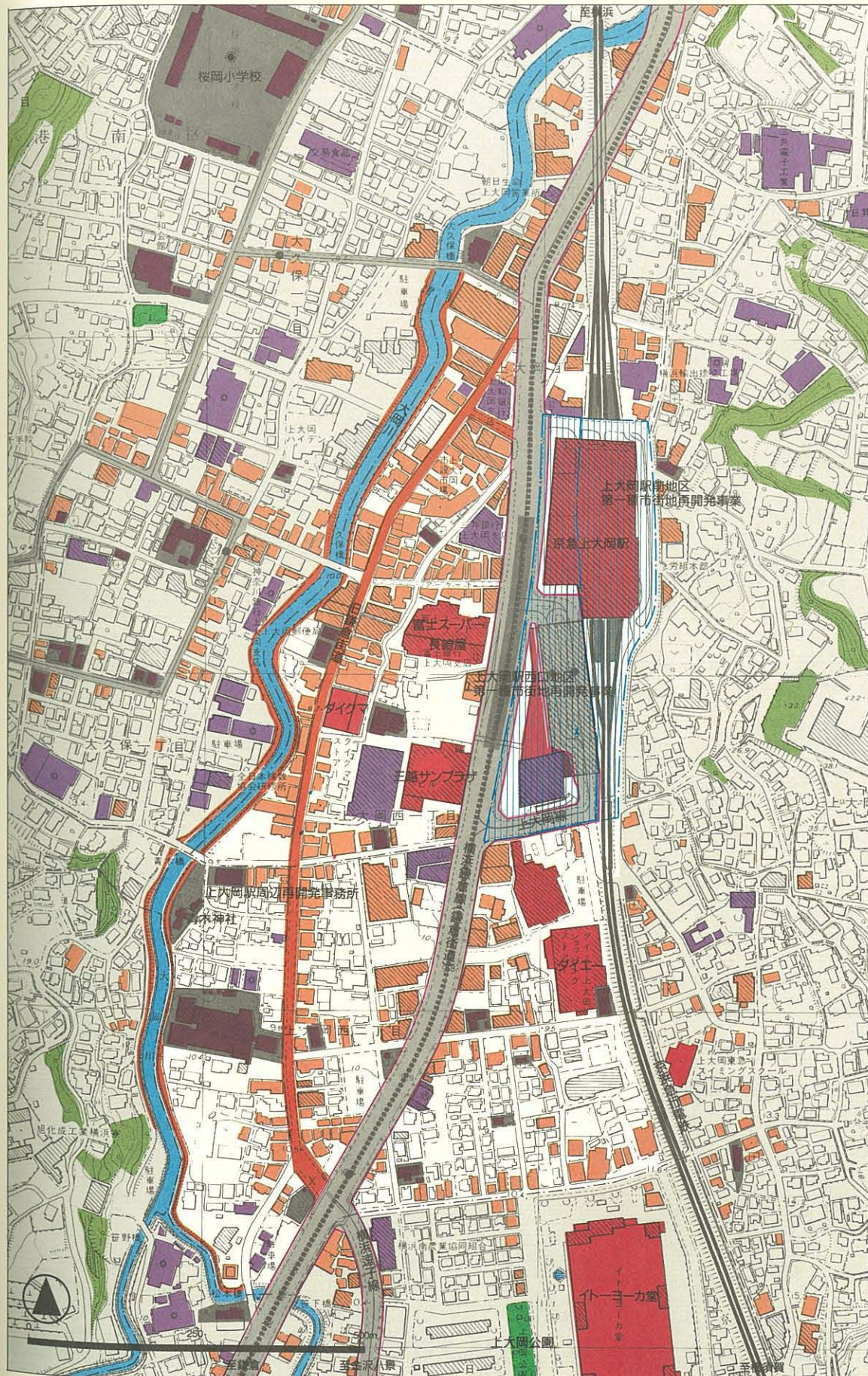


上大岡さかえ会通り

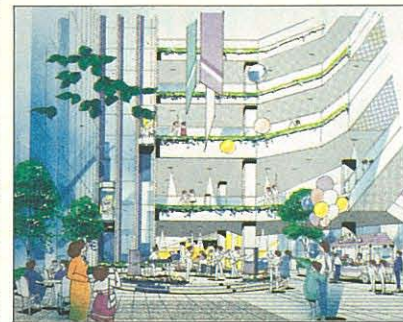


川あそび（大岡川プロムナード）

- 都市計画道路
 幹線道路・駅前広場
 自動車専用道路
 鉄道(JR線等)
 鉄道(地下鉄線)
 鉄道(計画線)
 バス路線・停留所
 海・河川・池等
 公園・緑地等
 斜面緑地
 丘陵地
 公共・公益の施設
 大規模店舗施設
 商業施設等
 業務施設等
 モール・プロムナード等
 土地区画整理事業
 市街地再開発事業
 優良再開発事業
 特定街区・地区計画
 建築協定等
 地下街
 壁面線指定
 市街地環境設計制度
 適用建築物
 歴史的土木遺構物
 歴史的建造物
 市庁舎・市施設
 国・県施設



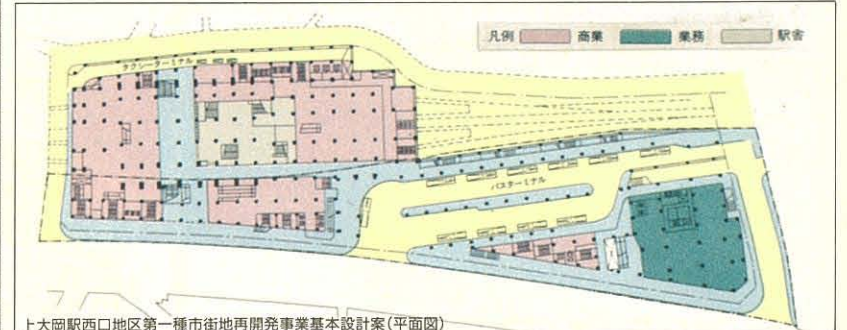
上大岡駅西口地区再開発事業鳥瞰パース



上大岡駅西口地区再開発事業内観パース(イベント広場)



上大岡駅西口地区再開発事業内観パース(ガレリア)



上大岡駅西口地区第一種市街地再開発事業基本設計案(平面図)

事業名称	上大岡駅西口地区第一種市街地再開発事業	上大岡駅前地区第一種市街地再開発事業
施行者	横浜市	京浜急行電鉄株式会社
施行期間	平成元年度～平成6年度	平成元年度～平成6年度
施行地区面積	約1.5ha	約1.3ha
地権者数	86名	16名
事業費	約814億円	—
都市計画決定	平成元年3月17日	平成元年7月25日(高度利用地区等)
施設等の概要		
建築敷地面積	約12,010㎡	約9,700㎡
建築面積	9,350㎡	5,810㎡
建ぺい率	77.8%	60.0%
延べ面積	113,100㎡	75,850㎡
容積率	76.9%	70.0%
主要用途	商業・業務・公共公益施設	商業・駅舎・公益施設
駐車台数	390台	500台
バスターミナル	4,870㎡	—
公共施設等の整備	3・3・5号横浜線倉庫W=26m、L=約320m 3・5・19号上大岡線 W=15m、L=約80m 市道上大岡方面1号線W=8m、L=約30m	市道上大岡方面1号線W=8m、L=約60m 市道上大岡方面2号線W=8m、L=約310m

市街地再開発事業の概要

戸塚駅周辺地区は、古くは宿場町から発展し、市南西部における交通、商業等の中心地であるが、昭和30年代後半からの後背地の住宅開発により人口が急激に増加し、駅周辺地区の慢性的な交通混雑や消費の域外流出が生じ、また、道路、下水道等の公共施設の未整備、低層建物の密集などにより、環境、防災上、多くの問題を抱えている。

このため、「よこはま21世紀プラン」においては、副都心として位置づけ駅前広場、道路等公共施設の基盤整備や土地の高度利用と商業・業務等の都市機能の充実を図り、西部中域生活圏の中核として、また区の中にふさわしい、安全で快適な街づくりを目指す。この駅周辺区域(約22ha)については、昭和37年3月土地区画整理事業として都市計画決定をしたが、地元住民の同意を得られず事業化に至らなかった。

昭和50年代になって、市営地下鉄1号線の延伸計画が具体化する中、地元住民の再開発気運も高まり、昭和53年8月「戸塚駅東口地区再開発協議会」が設立され、昭和57年4月駅東口地区の一部(1.8ha)について、第一種市街地再開発事業として事業計画を決定し、事業に着手した。

昭和61年11月1日、3棟の再開発ビル「ラビス戸塚1、2、3」がオープンし、また、翌年5月にはペDESTリアンデッキ等の駅前広場も一部を除いて完成したため、地下鉄暫定開業に合わせ供用を開始した。そして、平成元年8月には、ペDESTリアンデッキ上にシンボルモニュメント「とつかみらい」が設置され、平成2年3月末までには、一部未整備であった駅前広場もすべて完成し、同事業が終了した。

一方、整備した東口の一部を除く約20haについても、近年地元商店主を中心に再開発気運が高まり、昭和62年3月、地元組織「戸塚駅周辺開発協議会」(協議員64名)が発足した。

現在、同地区の基本計画策定をめざし、本市と一体となって都市基盤施設や商業・業務施設等の検討、また、権利者調査や商業等の調査など行い、早期事業化に向けて作業を進めている。

1) 戸塚駅東口第一種市街地再開発事業

施行者	横浜市
面積	約1.8ha
施行年度	昭和57年度～平成元年度
総事業費	約201億円 (公共施設整備費約60億円)

公共施設の整備概要

駅前広場面積 約4,800㎡
都市計画道路 上永谷戸塚線 幅員18～19m、延長約200m

区画街路 1号線 幅員8m、延長約75m
2号線 幅員8.5m、延長約55m

自転車駐車場 敷地面積387.26㎡、約600台収容
ペDESTリアンデッキ 面積約2,400㎡

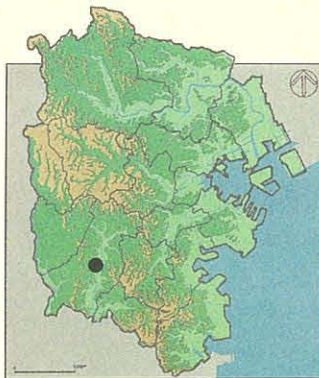
2) 戸塚駅周辺地区

事業手法 市街地再開発事業
土地区画整理事業他

対象面積 約20ha

公共施設の整備計画

- ①都市計画道路3、4、7号柏尾戸塚線の整備
- ②国道1号線とJR線との立体交差
- ③駅前広場、バスターミナルの整備



位置：戸塚区矢部町、戸塚町、吉田町

面積：約22ha

駅乗降客数(人/日)：

S55 S60 S63

JR戸塚駅 147,376 164,304 186,000

地下鉄戸塚駅 30,264

駅前広場等面積(㎡)：西口5,200(計画)、東口4,800、西口線路沿い1,500(バスセンター)、西口東海道沿い1,800(バスセンター)

バス用バス数：(東口)乗車8、降車1、(西口線路沿い)乗車3、(西口東海道沿い)乗車5、降車1

バス系統数：(東口)26、(西口線路沿い)10、(西口東海道沿い)13

商店街名称・商店数：戸塚旭町商店会(98)

ことぶき通り商店会(20) 戸塚中央商店街(54)

吉田町商店会(24) 戸塚西口商店会(87) 戸塚桜ストアー(23) ラビス戸塚商店会(90) 戸塚銀座商栄会(20) 菊屋百貨店(13)

大型店舗数：6

街づくりの組織名：戸塚駅周辺開発協議会

戸塚駅東口第一種市街地再開発事業

施設建設物の整備概要

ラビス戸塚1

敷地面積：4,774.90㎡

建築面積：4,156.27㎡

延床面積：28,598.95㎡

建ぺい率：87.04%

容積率：598.94%

駐車台数：96台

立体駐車場：1,438.44㎡

構造：SRC造

規模：地下2階地上7階

ラビス戸塚2

敷地面積：1,941.48㎡

建築面積：1,537.27㎡

延床面積：11,396.43㎡

建ぺい率：79.18%

容積率：587.00%

駐車台数：64台

立体駐車場960.00㎡

構造：地下SRC 地上S造

規模：地下2階地上7階

ラビス戸塚3

敷地面積：963.20㎡

建築面積：769.21㎡

延床面積：5,631.80㎡

建ぺい率：79.86%

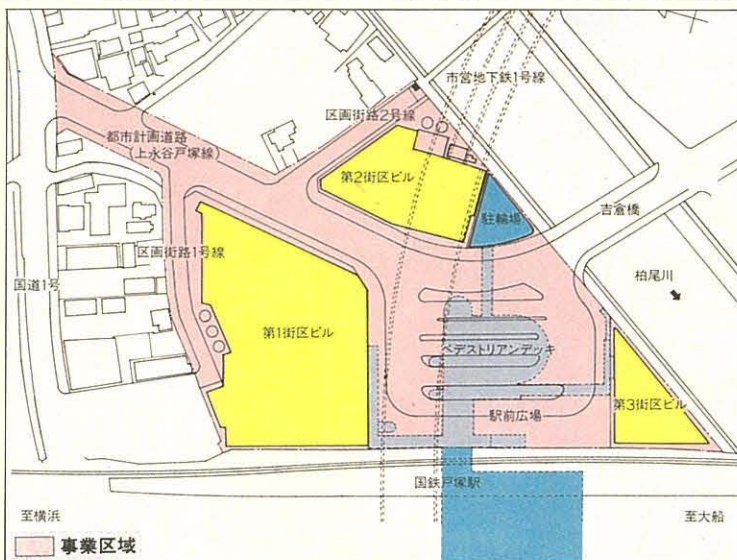
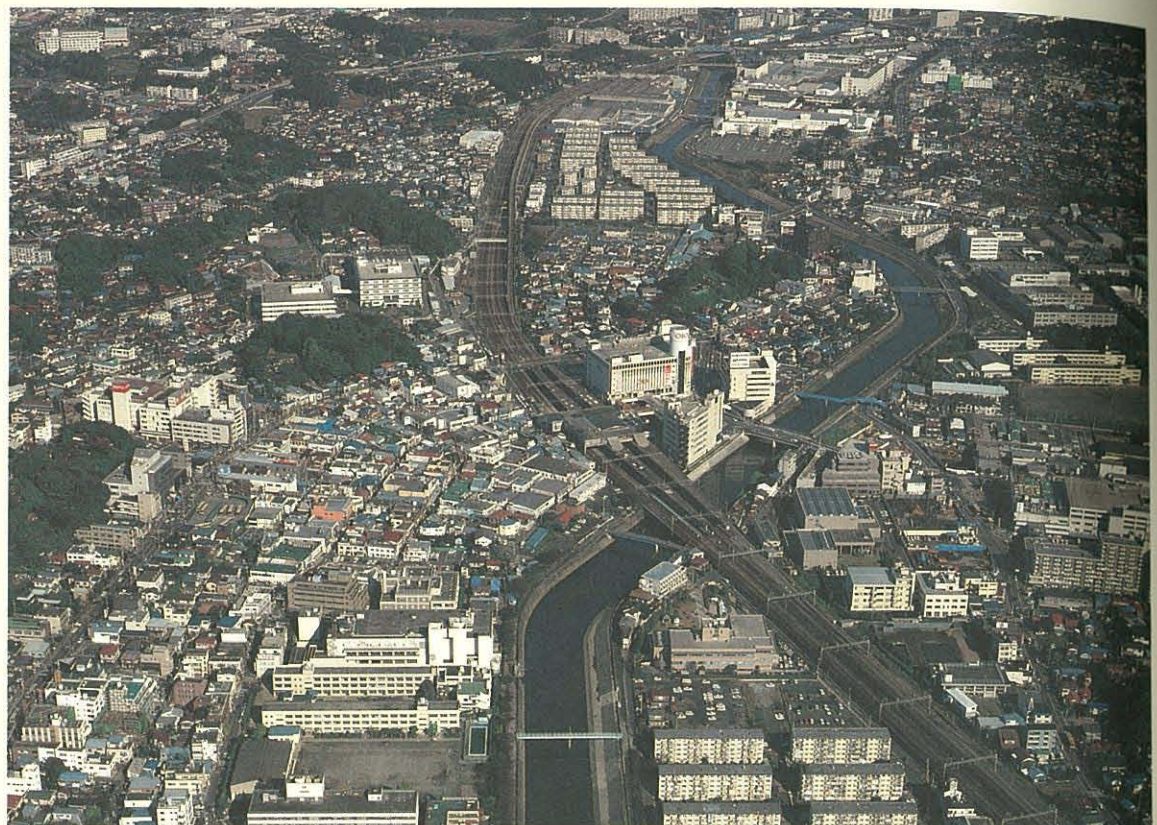
容積率：584.70%

駐車台数：—

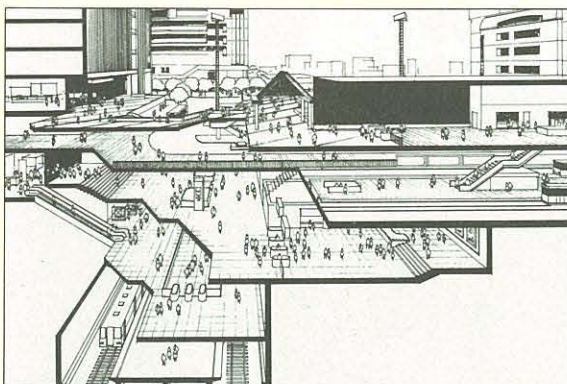
立体駐車場：—

構造：SRC造

規模：地下1階地上7階



戸塚駅東口第一種市街地再開発事業事業計画平面図



ラビス・地下鉄・ペDESTリアンデッキ



自由通路(ラビス1)



とつかみらい(モニュメント)



ペDESTリアンデッキ

東神奈川駅周辺地区 新子安駅周辺地区

東神奈川駅周辺地区

東神奈川駅周辺地区は、古来より海陸の交通の要地として栄えてきた。江戸時代には東海道の神奈川宿を形成しており、宿場町、交通の要所、沿岸漁業の漁師町、後背に広がる農村など、いくつもの機能を兼ねそなえ、当時この界隈で一番の賑わいを見せていた。

戦後、駅周辺の大半が米軍に接収されたが昭和27年から接収地域が逐次返還され、昭和51年に東神奈川地区が、昭和53年に西神奈川地区が戦災復興の土地区画整理事業により基盤整備が行われた。また、同年には西口駅前の工場跡地を利用した東海プラザも完成し、併せて公会堂も開設され、市民ホールとして地域活動に役立っている。

地区の現況及び今後の整備方針

現在、同駅周辺にはJR京浜東北線、横浜線、京浜急行線の鉄道、及び国道1号、国道15号等の幹線道路が通過し、東西方向の広域幹線が集中している。しかし、南北方向の交通ネットが弱く、臨海部と内陸部を結ぶ交通ネット強化の必要性が高まっている。

土地利用については、駅周辺に老朽化した建物が見られ、高度利用も充分にされておらず、駅周辺の空地地も含めて、より高度な土地利用の誘導、転換が望まれている。また、都市計画道路横浜上麻生線の整備、駅前広場の再整備、歩行者ネットワークの確保などの必要性もあり、地元においても再開発気運が高まってきている。

本地区は、「よこはま21世紀プラン」において主要な地域拠点として位置付け、横浜、新横浜の都心と副都心である鶴見を結ぶ交通拠点としての発展と、臨海部と内陸部の結節点としての整備、さらには、神奈川区の区心にふさわしい商業、業務機能の集積を図っていく。

新子安駅周辺地区

子安は、江戸時代、東海道筋の漁村であったが大正年間より工場招致のため、工業地造成の埋め立て事業が進み、内湾漁業よりも工業が優先されるようになった。その後、明治43年には現在の京浜新子安駅が、昭和18年には現JR線新子安駅が開設され、地区の利便性が高まった。しかし戦時には、鶴見・神奈川の工業地帯は空襲をうけ、当地区でも被害をうけた。さらに戦後の一時期、地区の一部が接収された。

戦後になってまもなく、戦災復興の土地区画整理事業を実施し、隣接する大口地区との連絡道路の整備や地区内の既存道路を生かした宅地整備を行なった。

地区の現状と今後の街づくりの方向

新子安駅周辺地区は、本市東部中域生活圏の地域拠点として位置付けている。

現況をみると、広域交通網として地区の中央を新子安大黒線（神奈川産業道路）が走り、国道1号線と臨海工業地域を連絡している。この道路は、地区内で国道15号線とループ道路で結ばれ、さらに高速横羽線と子安・守屋町ランプで接続している。また、JR線、京浜急行線とこの産業道路との交差点部に両駅舎もあり、地区の拠点性は高い。しかし同時に、これらの幹線道路や鉄道により地区の分断が生じており、また駅周辺では駅前広場等の公共空間も不足している。

今後これらの課題解決に向け、民間開発等を適切に誘導し、地域住民との協調による街づくりを検討していく。



東神奈川駅周辺地区

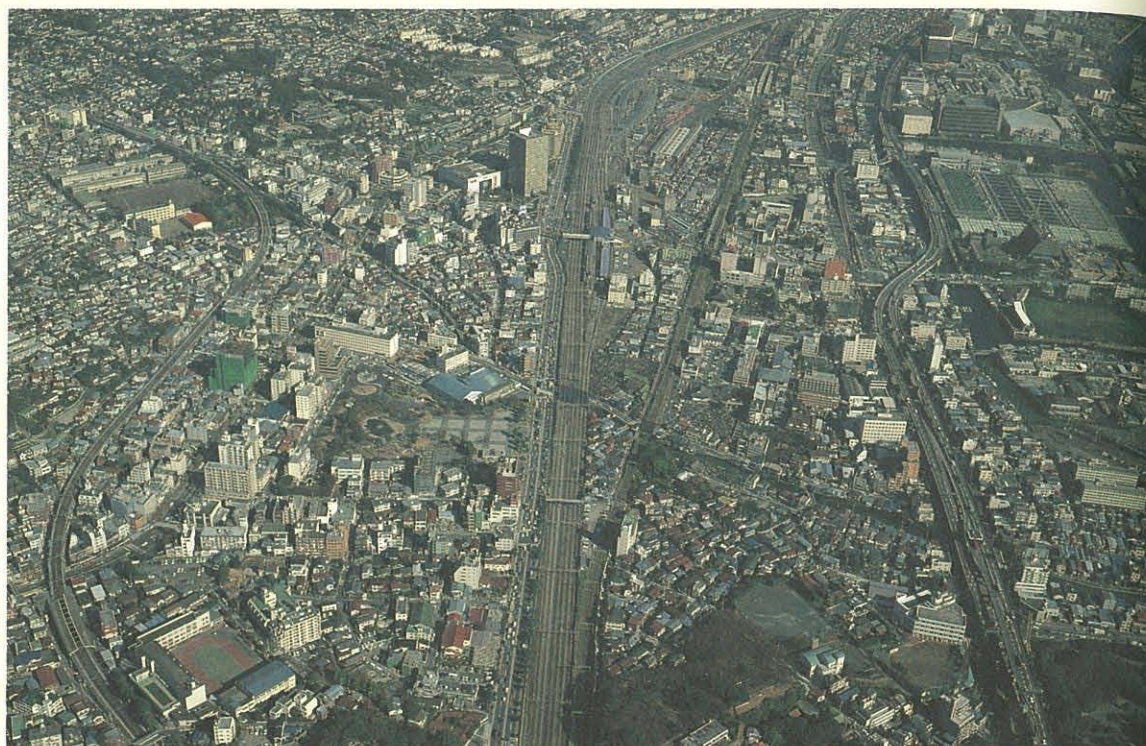
位置：神奈川区東神奈川1、2丁目、神奈川本町、ニッ谷町、富家町他
駅乗降客数（人/日）：

	S55	S60	S63
JR神奈川	38,992	36,802	37,876
京急仲木戸	9,674	9,137	9,038
駅前広場等面積（㎡）	東口4,600、		
バス用バース数	東口乗車1、西口乗車8、降車4		
バス系統数	東口1、西口18		
商店街名称・商店数	西神奈川共栄会(59) 二つ谷通商栄会(13) 東神奈川西口柳栄会(25)		
大型店舗数	3		
街づくりの組織名	東神奈川1丁目12番街再開発準備組合、東神奈川駅西口開発協議会		

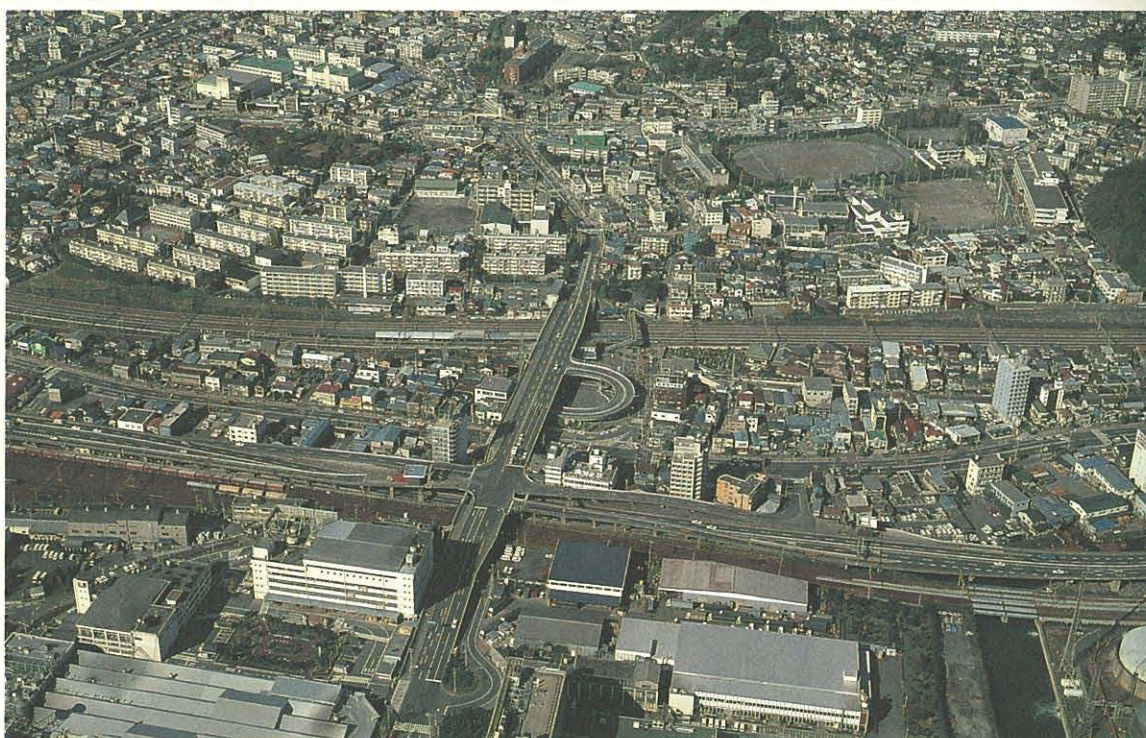
新子安駅周辺地区

位置：神奈川区子安通2、3丁目、入江町1丁目、新子安1、2丁目他
駅乗降客数（人/日）：

	S55	S60	S63
JR新子安	34,892	34,316	33,522
京急新子安	10,370	9,162	8,915
駅前広場等面積（㎡）	1,660		
バス用バース数	乗車2、降車1		
バス系統数	4		
大型店舗数	1		



東神奈川



新子安



神奈川宿歴史の道



岡野西平沼周辺地区は、当初は帷子川の河口であったが、江戸時代末期から明治時代初期にかけて、新田開発のため順次埋め立てが行われ、ほぼ現在のような地形となった。

その後、東海道線の開通や、平沼橋駅の開設（1901年）に伴って次第に市街化が進み、また、帷子川等の水運を利用した工場の立地も盛んとなった。

現在の市街地は、第二次大戦後に行われた浅間地区及び岡野地区戦災復興区画整理事業により基盤整備が行われ、現在に至っている。

地区の現況

当地区は、横浜駅を中心とする都心の一角に位置しており、都市計画道路山下長津田線を境に横浜駅西口の繁華街に接している。

周囲はJR東海道線・横須賀線の他、幹線道路の国道16号線、環状1号線、山下長津田線に囲まれており、その中央を帷子川、新田間川が流れ、地区内を次の3地区に分断している。

- 1) 帷子川、新田間川に囲まれた地区で、土地区画整理事業により街区が整えられ、平沼高校、岡野中学校、西区公会堂等を中心とする文教住宅地区
- 2) 帷子川及びJR線に囲まれた地区で、古河電工や東京ガスを中心とする工場地帯
- 3) 環状1号線と帷子川、新田間川に挟まれた商住工混在地区

このうち2)の地区については、総合的かつ計画的に街づくりを進めることを目的として、地区内の主要な企業が中心となり、平成2年1月に、西平沼地区開発協議会を組織し、地区の整備構想づくりなどの活動を行っている。

地区の整備方針

当地区は横浜駅に近接し、また地区内には、西横浜駅、平沼橋駅があり、幹線道路にも囲まれ、交通条件は比較的優れている。しかし、地区内には幅員12M以下の道路しかなく、また、地区の北側では建物の老朽化が進んでおり、防災面、基盤施設等の整備が遅れている。

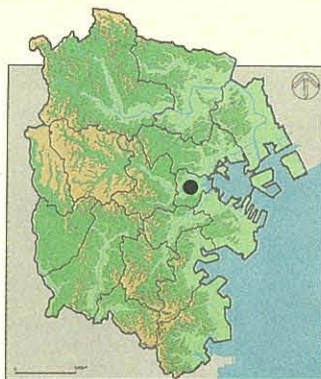
今後の整備の方向としては、横浜駅西口地区との一体化を考慮しつつ、都心の一角としての都市機能、基盤施設等の充実、強化を図っていく。

具体的には、大規模工場跡地開発等について、地元協議会と調整を図りつつ、適正に開発を誘導し、あわせて地区内の基盤整備を促進していく。

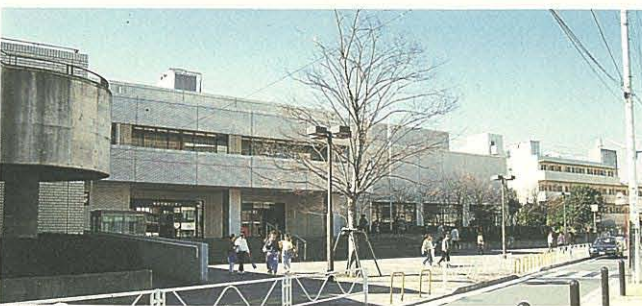
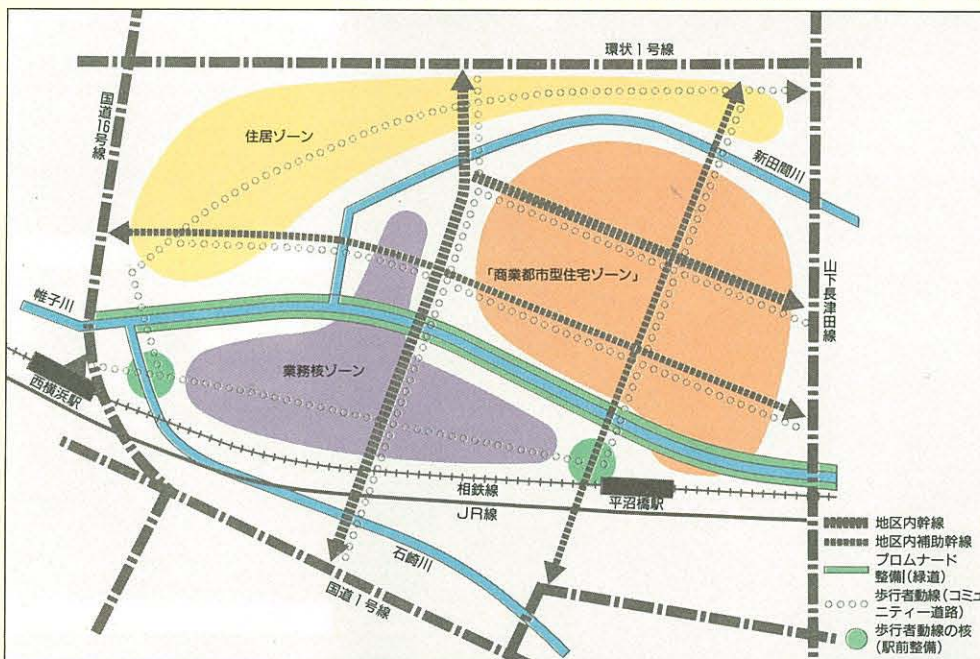
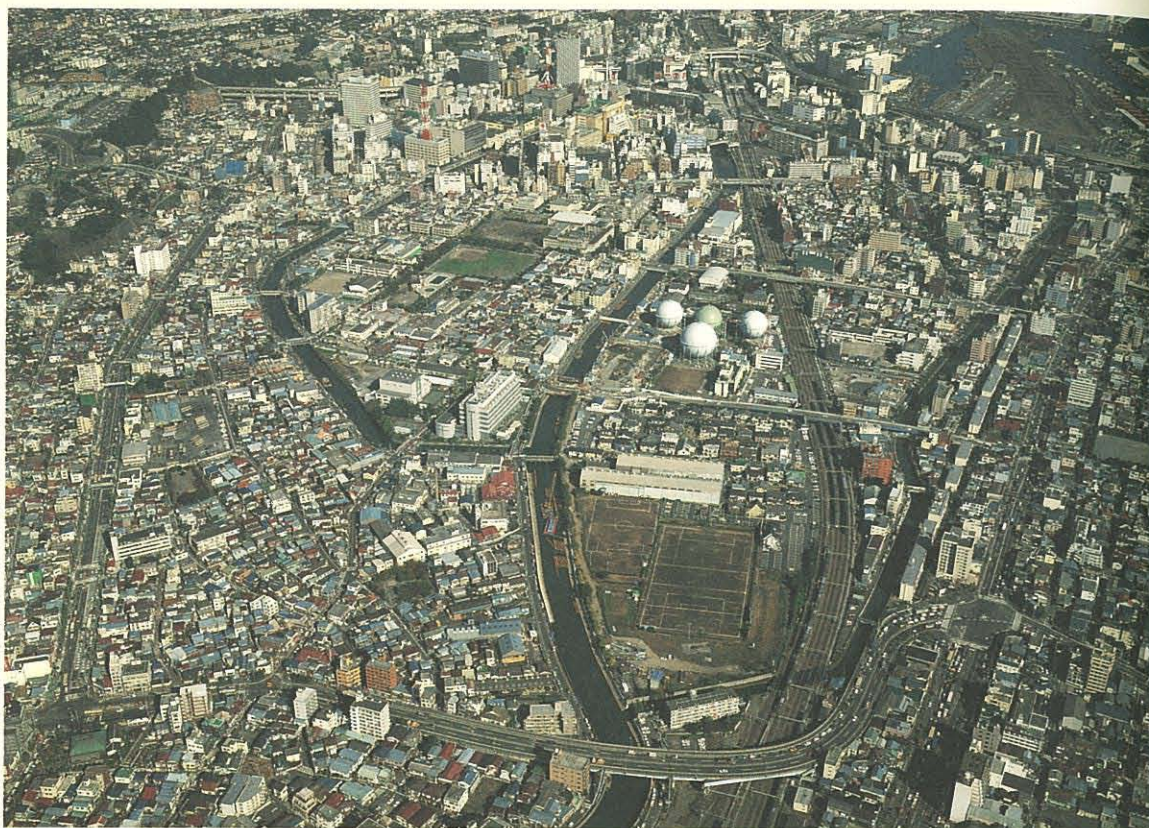
また、その他の地区についても、横浜駅西口の後背地として、業務、文化、公共施設の整備を進めるとともに、帷子川を中心とした歩行者動線を整備することにより、市街地環境の整備向上を図っていく。

参考

西平沼地区開発協議会
設立 平成2年1月18日
会員 古河電気工業(株)
東京ガス(株)
(株)熊谷組
対象地区 約14ha



位置：西区岡野1、2丁目、西平沼町、浅間町1～4丁目
面積：69.2ha
駅乗降客数（人/日）：
相鉄平沼橋 5,112 6,216 6,474
相鉄西横浜 15,603 15,827 16,773
商店街名称・商店数：岡野南幸商和会（128）
街づくりの組織名：西平沼地区開発協議会
街づくりのルール等：街づくり協議地区

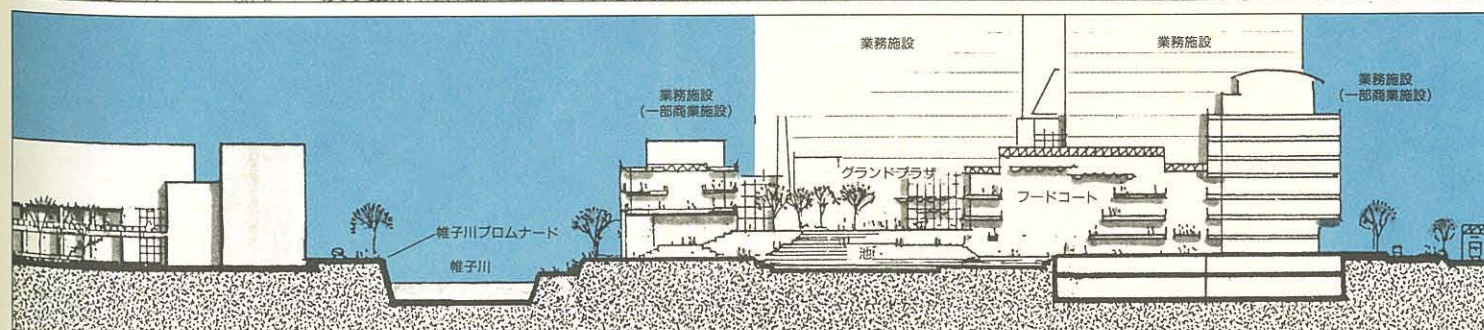


西公会堂



帷子川カヌーフェスティバル

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|---------------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度
適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史の土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史の建築物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 特定街区・地区計画 | ◎市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ⊗国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



地区整備構想断面図



街づくり協議により確保された歩行者空間



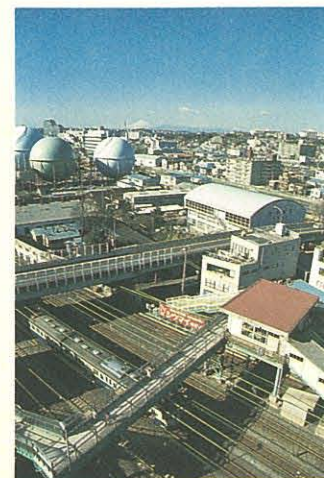
環状1号線



交通局浅間町営業所と霜ノ下公園



岡野公園



平沼橋駅と平沼一之橋

当地区は南区のほぼ中央にあり、周辺には公共施設、教育施設が集中している。開港から明治へ、横浜は国際貿易都市へと歩みでしたが、当地区では開港の影響をあまり受けず田園風景豊かな寒村のままだであった。大正12年の関東大震災では、地区内は家屋倒壊だけに止まり、市中心部からの移住者が押し寄せ急速な人口集中が見られた。大岡川の南は、震災復興の土地画整理事業が鎌倉街道沿いに実施され、いくつかの幹線道路が整備され現在の街なみの原型ができあがったが、他の地区はなにも手が差し伸べられず未整備のままであった。昭和5年に現在の京浜急行にあたる湘南電鉄が浦賀・黄金町間に開通し、その後、同8年には品川まで直通したため、東京方面への交通が便利になり市街化も加速し、商・工・住が混在しながら活気あふれる街ができていった。やがて第二次世界大戦が勃発し、商業地域と住宅密集地域は度重なる空襲にあい、市内で最も大きな被害を被った。当駅南東の地区では、戦災復興土地画整理事業により都心に近接する住・商・工混在地として住環境整備が行われたが、当地区内及び周辺地区においては、米軍による接収地が広がり、都市形成や都市整備推進に大きな影響を及ぼした。

地区の現況

当地区は、京浜急行、市営地下鉄が横浜駅と関内という二つの都心地区を結び、また主要地方道保土ヶ谷宮元線（環状1号線）と県道平戸桜木町線の幹線道路が地区を横断し、また鎌倉街道も近くを通り、交通至便な地区となっている。その立地特性により、駅を中心に幹線道路沿いに商業・業務が集積しているが、商業においては、関内・上大岡の大規模商業地に挟まれ、身の回り品を扱う個人商店を中心に商店街が形成されている。幹線道路を一本外れると、職人の工房といったような小規模の町工場から中小規模の工場・事業所が数多く点在し、住・商・工混在した下町の街なみを形成している。

今後の街づくり

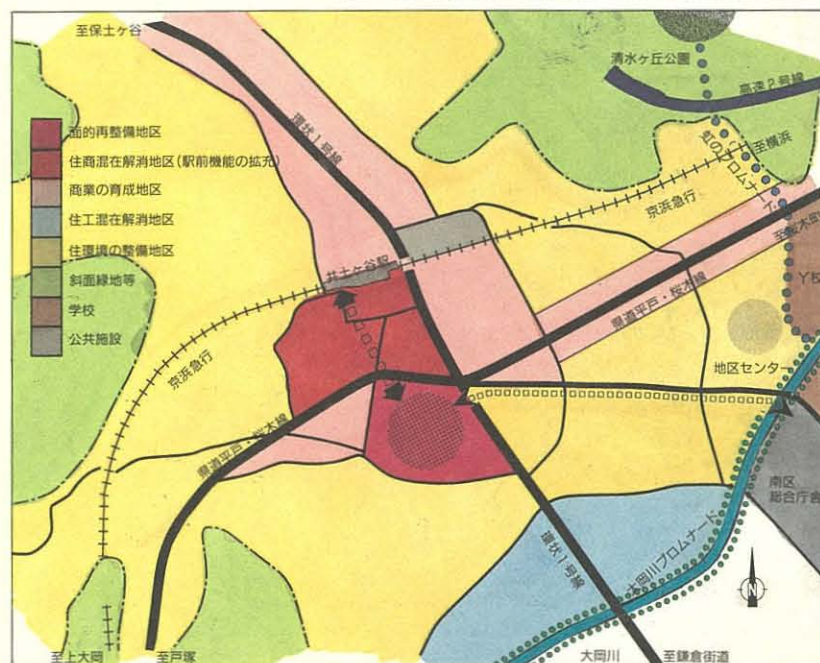
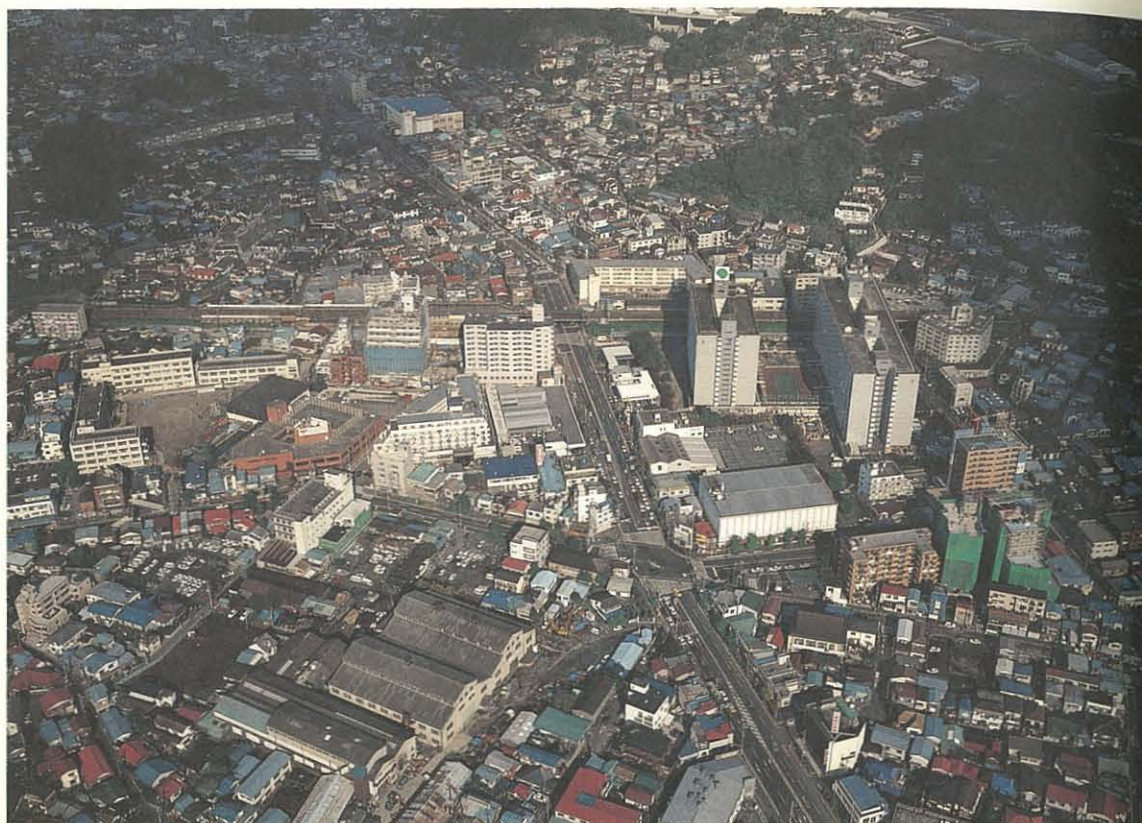
古くから発展してきた街ということで、職人の仕事場や町工場、商店街や駄菓子屋、銭湯、それに路地や軒先の鉢植の棚も下町的情緒を色濃く醸し出している当地区ではあるが、住・商・工が混在しこれといった施設、核となる機能集積がなく散漫な街となっている。このことは、南区全体についても同じことが言え、区の核となり文化および商業・業務機能が集積された拠点の形成が課題となっている。また当地区は、鉄道、幹線道路等都市基盤施設は一応整っている地区ではあるが、幹線道路では交通量の増加により慢性化する交通渋滞、それによる狭い生活道路での通過交通量の増加、歩行者の安全確保、交通規制等が課題となっている。さらに住・商・工混在する古い街ゆえ道路の狭隘、老朽木造住宅の密集等の問題も抱えている。

社会的・経済的変動は地区内に数多く点在している工場・事業所にとって、将来的になんらかの対応を余儀なくされるであろう。すでに現在、いくつかの工場用地が中高層マンション等に変わっている。

今後の当地区の街づくりにおいては、商業・業務機能の集積、区民の文化活動の核となる施設の整備、商工業の再生や工場跡地の活用等計画的な市街地の整備をすめ、南部中域生活圏の地域拠点の一つとして、活気にあふれ魅力ある街づくりを進めていく。



位置：南区南太田町、永田東、井土ヶ谷上町、
井土ヶ谷中町、井土ヶ谷下町他
駅乗降客数（人/日）：
S55 S60 S63
京急井土ヶ谷 25,822 27,364 28,247
バス用バス数：2
バス系統数：4
商店街名称・商店数：井土ヶ谷商栄会(25)
井土ヶ谷上町商栄会(50)
大型店舗数：2



南区総合庁舎



駅前商業地及び高層住宅



駅西側に広がる大規模公共施設

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|-----------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・ブルムナード等 | ★市街地環境設計制度適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 特定街区・地区計画 | ●市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ●国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



大岡川



大岡川プロムナード



高速2号線花ノ木インターと大岡川

高速2号線(狩場線)
永田インター付近

清水ヶ丘スポーツ公園



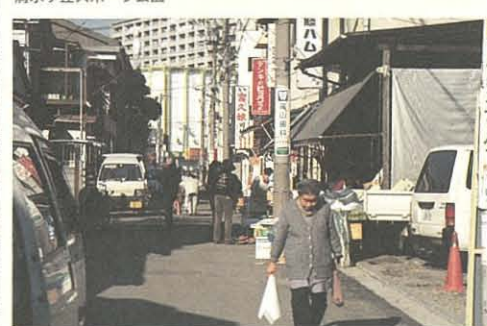
大岡川プロムナード



渋滞のげし環状1号と平戸桜木町線の交差点



虹のプロムナード(高速道路下フレンド公園)



狭い区画道路と小規模小売店舗



下町風情の残る職人の町

星川・天王町地区 保土ヶ谷駅周辺地区

星川・天王町地区

江戸時代から明治時代前半にかけての星川・天王町周辺地区は、旧東海道の両側に集落が見あたる程度で他は水田地帯であった。

明治末期から大正時代になると、地区のほぼ中央部を流れる帷子川の水運を利用して地区全体にわたって数多くの大工場が建設されるようになった。明治39年に大日本ビールが神戸町に工場を建てたのを始めに、富士ガス紡績、保土ヶ谷ソーダ、東洋電機、古河電池がそれぞれ操業を始めた。これらの工場は震災、戦災を通してその姿を少しずつ変えながらも、戦後経済の高度成長に支えられて内容を充実していったが、その一方で、周辺部では宅地化も進み、星川・天王町周辺地区は典型的な住工混在地区となっていた。

しかし、昭和50年代に入り産業構造の転換が現れ始めるとともに、これら大工場は郊外部への移転や事業転換を余儀なくされるようになり、その跡地には共同住宅等が建設されていった。

地区の現況

相鉄線の星川駅、天王町駅を中心とする当該地区は、横浜駅を中心とする都心部に隣接した拠点地区で、区総合庁舎、公会堂、図書館、消防署、警察署などが集まる、保土ヶ谷区の行政文化の中心地区となっている。近年、地区内に点在する大規模工場の共同住宅への土地利用転換の動きが急であり、これに伴う道路、公園といった都市基盤整備の遅れが問題となっている。

こうした中で、神戸町の日本硝子横浜工場跡地に野村不動産(株)によって展開されている横浜ビジネスパークプロジェクトは、都市基盤整備を進めながら業務核都市としての機能強化を図る行政需要と、全国に先駆けてバックオフィス構想を取り入れた民間プロジェクトとがうまくマッチした好例であり、今後の工場跡地利用計画の方向性をうかがわせている。

地区整備の方針

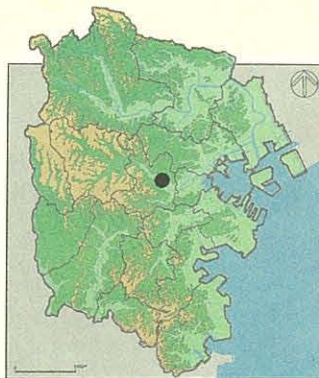
- 1) 大規模工場の土地利用転換をとらえて、地区計画等の都市計画手法の導入をはかりながら、都市基盤の整備を進めるとともに、都市機能の集積と良好な都市環境の形成をめざす。
- 2) 工場跡地再開発の効果を地区全体に波及させるために、跡地の周辺区域では、ストラクチャープランに基づく建築指導をおこなう。
- 3) 帷子川は過密な都市環境においては貴重なオープンスペースであり、「水と緑の軸」として整備する。

保土ヶ谷駅周辺地区

旧東海道の保土ヶ谷宿として栄えた当地区は、横須賀線保土ヶ谷駅開業後も、安定した路線型商業を中心とした歴史をもった市街地となっている。近年、後背の斜面地の宅地化により、駅利用者は増加傾向にあり、駅前広場周辺も平成元年の駅ビル建設着手を始めて、駅前地区としての機能集積の兆しを見せている。

地区整備の基本方向

- 1) 当該地区の財産である歴史を生かした街づくりを進める。
- 2) 建物の共同化を促進し、有効な空地を生み出すことによって歩行者空間の確保をはかる。
- 3) 商店街の近代化により、地域商業の活性化をはかる。
- 4) 地区に不足している公共施設建築物の建設を進める。



星川・天王町地区

位置：西区南浅間町、浅間町5丁目、保土ヶ谷区西久保町、神戸町他
面積：115ha

駅乗降客数(人/日)：

S55 S60 S63

相鉄星川 23,167 23,784 23,729

相鉄天王町 16,866 18,581 22,430

バス用バス数：天王町乗降車2、星川乗降車2

バス系統数：天王町7、星川4

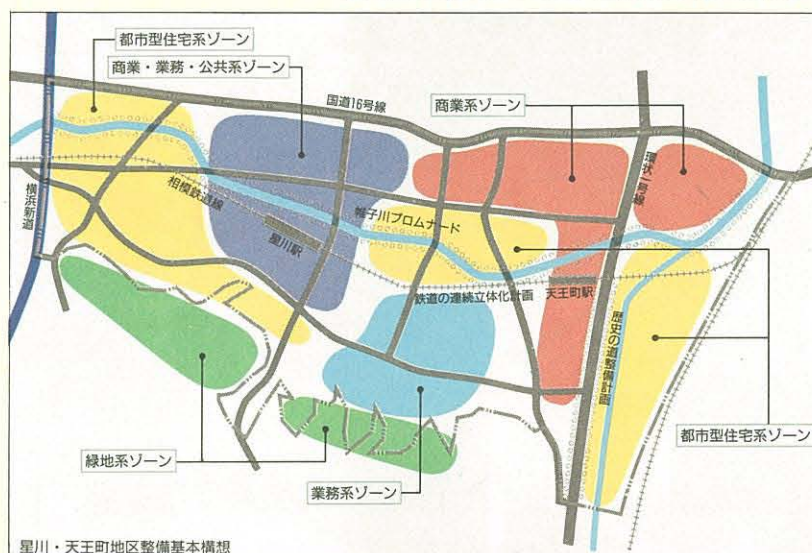
商店街名称・商店数：天王町商店街(156) 岩間町1丁目明店会(15) 岩間町商店街(21) 帷子町1丁目さつき会(35)

大型店舗数：5

街づくりの組織名：相鉄線立体化推進協議会

街づくりのルール等：街づくり協議地区、地区計画

計画



星川・天王町地区整備基本構想

保土ヶ谷駅周辺地区

位置：保土ヶ谷区帷子町他

面積：10.7ha

駅乗降客数(人/日)：

S55 S60 S63

JR保土ヶ谷 56,292 50,136 53,696

駅前広場等面積(m²)：東口2,500、西口3,700

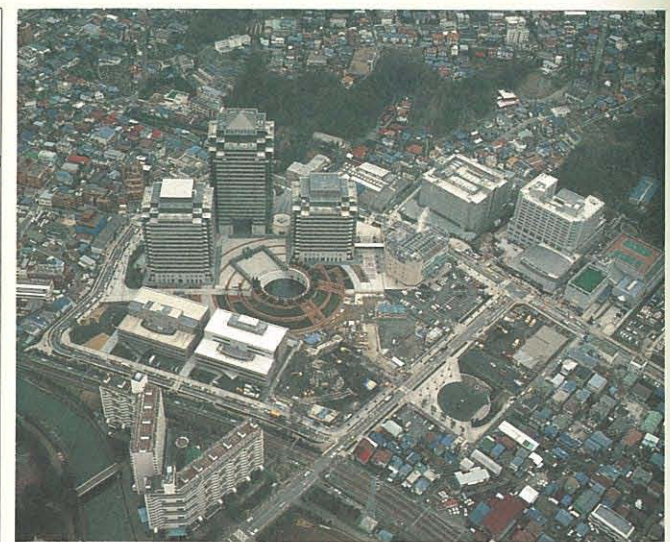
バス用バス数：東口乗車6、降車2、西口乗車2、降車1

バス系統数：15

商店街名称・商店数：保土ヶ谷駅東口商店街(34) 保土ヶ谷駅西口商店街(72) 帷子町1丁目さつき会(35) 保土ヶ谷東口錦蘭会(20)

街づくりのルール等：街づくり協議地区

計画



横浜ビジネスパーク全景



横浜ビジネスパークの彫刻



イーストタワー



- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|-----------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 特定街区・地区計画 | ●市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ●国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



保土ヶ谷スポーツセンター



聖川駅前SFビルと歩行者デッキ



天王町商店街



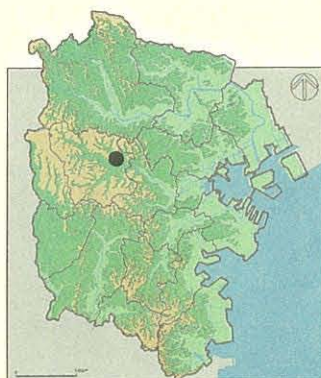
八王子川プロムナード



保土ヶ谷駅前広場

鶴ヶ峰のある旭区と保土ヶ谷区のあたりは、奈良・平安時代には武蔵国と呼ばれ豪族榛谷重朝の支配下にあった。鎌倉時代に勇将畠山重忠と北条勢が戦った古戦場としても知られており、今なお重忠にまつわる遺跡が数多く残っている。建武中興の頃は西園寺公重の、室町時代には北条氏の支配下であり、徳川時代には幕府の直轄地となり明治維新まで続いた。

横浜市に編入されたのは昭和14年で、保土ヶ谷区に加えられた。その後、昭和44年の行政区再編成で鶴ヶ峰を含む一帯が旭区として独立した。鶴ヶ峰という地名は鎌倉時代には既に存在しており、現在の町名は字名から付けられている。



位置(区・町名)：旭区鶴ヶ峰1, 2丁目
面積：7.3ha
駅乗降客数(人/日)
S55 S60 S63
相鉄鶴ヶ峰 54,773 58,381 62,323
駅前広場等面積(m²)：バスセンター2,100
バス用バス数：バスセンター乗車4、降車2、
駅前乗降車2
バス系統数：13
商店街名所・商店数：ロイヤルマート商店会
(25) 鶴ヶ峰商栄会(86) 鋸橋商栄会(34)
大型店舗数：3
街づくりの組織名：鶴ヶ峰駅周辺再開発協議会、
鶴ヶ峰駅南口地区市街地再開発準備組合
街づくりのルール等：街づくり協議地区

地区の現況

鶴ヶ峰駅周辺には、西ひかりが丘団地、上川井町、二俣川、くぬぎ台団地の4つの方面に向かうバスルートである国道16号、横浜厚木線、坂本鶴ヶ峰線の3本の主要幹線道路が走っている。相模鉄道で横浜へ15分の距離にあって交通の利便性は高く、バスとの相互乗り換えの拠点となっている地区で、旭区では二俣川と勢力を二分している。また、駅から歩いて数分のところに旭区総合庁舎があり、来街者が多い。地区の土地利用及び地形は、駅を中心に比較的多量な近隣性の商業施設がある他は、十分な接道条件を持たない住宅地、そして、極めて起伏のはげしい丘陵地、山林、斜面緑地等が多く、さらに、不整形な街区が目立つ。駅前の商業施設は、大型店舗、銀行等の進出により不燃化が進んできているが、自然発生的に形成された坂本鶴ヶ峰線沿いの商店街は、未だ木造モルタルが多く、特に鋸橋以西は駅前に比べて賑やかさと華やかさにも欠ける。

駅前は、利用者及び歩行者のための広場が皆無に等しく、駅舎も老朽化が進み、駅近の主要幹線道路との踏み切りによって、交通渋滞を引き起こしている現状である。駅南北に駐輪場があるが、駅周辺は放置自転車であふれ、また、車動線と買物及び通勤通学動線が複雑し、通行の障害となっている。また、商店街裏の住宅地はアプローチ道路の幅員がせまく、災害時には危険な要素をもっている。反面、駅前の一部を除くと空地や低層建物が多く、土地の有効利用が充分図られていない。

今後の整備計画の方向

木造住宅の密集した地区においては、公共施設整備や狭い道路の拡幅を行うとともに、民間再開発等を誘導していく。また、老朽化した市営住宅については、新しい住宅への建替えをすすめ、住環境の改善を図っていく。

現在、駅北口でバスターミナルの整備が進んでいるが、駅南口においても再開発事業等を促進し、商業施設の近代化や駅前広場の整備等により、地域拠点としての機能を強化するとともに、土地の有効利用を図る。

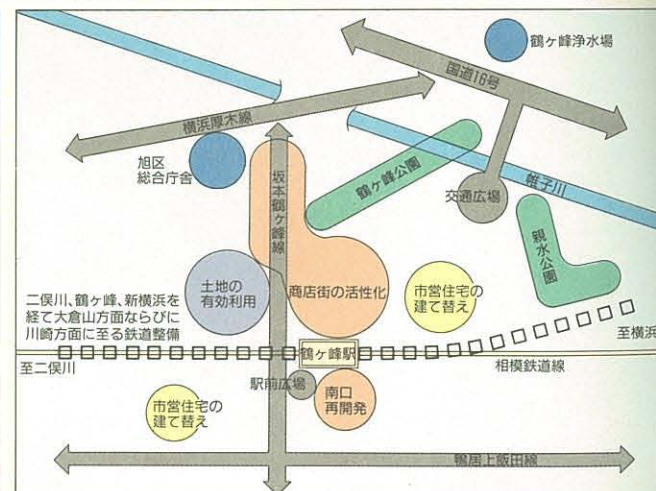
また、二俣川から鶴ヶ峰、新横浜を経て大倉山方面並びに川崎方面に至る鉄道の整備をすすめ、第二都心や地域拠点等との連携を深めるとともに、バス交通網等の整備をすすめ、交通ターミナル機能の強化を図る。



鶴ヶ峰駅

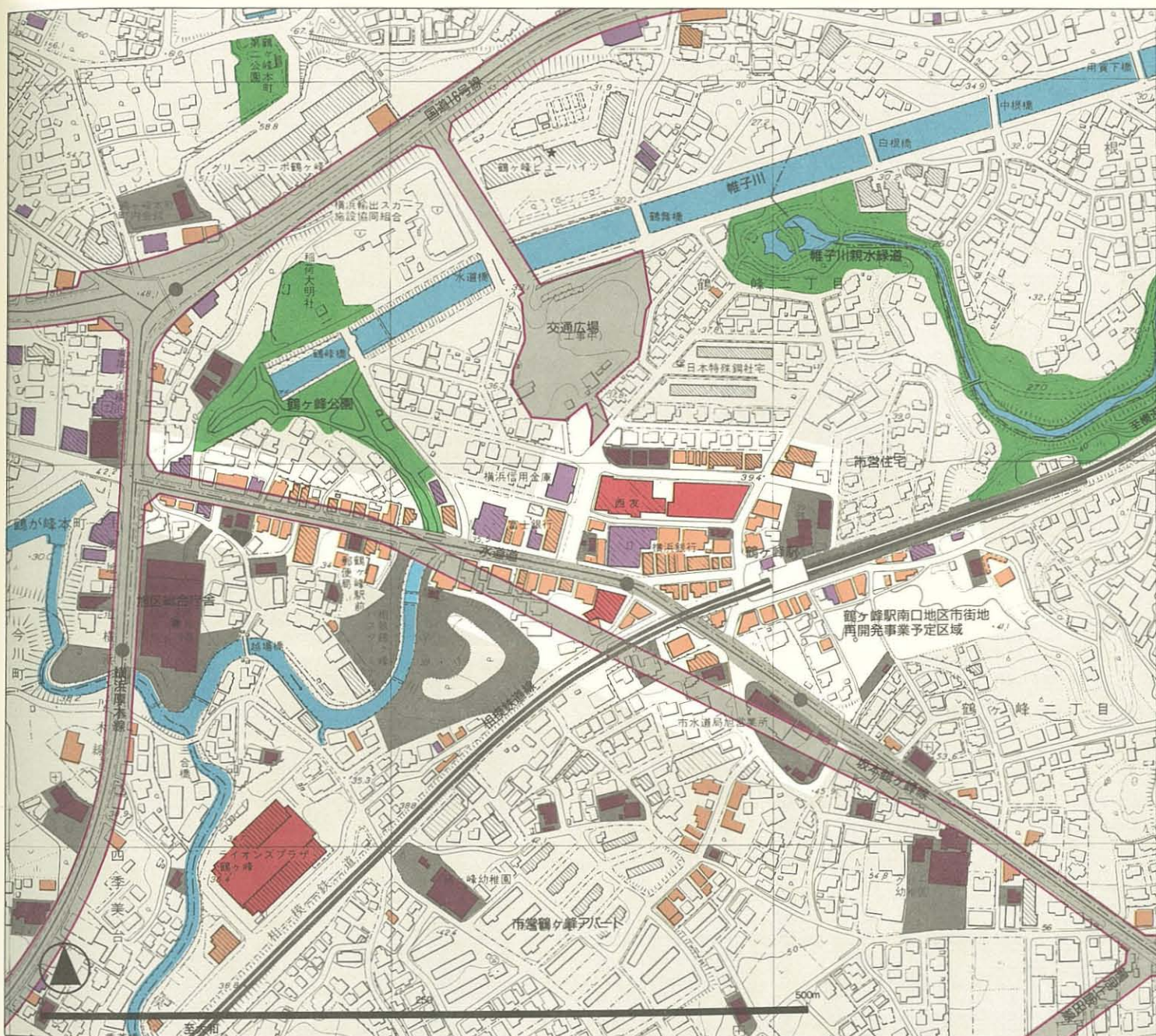


駅北口商店街



駅南口商店街

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|---------------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度
適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 特定街区・地区計画 | ◎市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ◆国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



市道川島町130号線(水道道)



鶴子川



稲荷神社



鶴ヶ峰公園



旭区総合庁舎



交通広場(事業中)



鶴子川親水緑道

二俣川駅周辺地区は、「よこはま21世紀プラン」において、西部中域生活圏の主要な地域拠点に位置づけ、また、「都市再開発方針」においても1号市街地として商業・業務・文化施設等による土地の高度利用や道路等の公共施設の整備を図ることを掲げている。

本地区は、横浜駅から10.5kmの距離にあり、相鉄本線といすみ野線のターミナル駅を有する交通の要衝として、また、駅周辺には、県自動車運転免許試験場、県立がんセンター、こども自然公園などの広域施設が立地しており来街者の多い地区であり、駅前の都市機能の整備拡充が必要とされていた。

現在、駅舎改良事業、いづみ野線延伸、さらに羽田アクセス構想等により交通拠点性がますます高まっている。平成2年夏に駅前バスターミナルビル（二俣川ライフ）が完成、5階に待望の区民文化センター（サン・ハート）第一号がオープンした。さらに都市計画道路横浜厚木線と鶴居上飯田線の拡幅、駅北口において都市再開発法による市街地再開発事業の推進等といった総合開発が進行中であり飛躍的な発展へと歩み始めている。これらの各種事業の進展に伴い、これらに隣接する周辺街区においても再開発の気運が高まってきている。今後は、駅南北の計画的な再開発等により、地域の活性化、一体化を図り、商業、業務、文化等都市機能の集積を図り、交通及び生活拠点としてふさわしい街づくりを進めていく。

街づくりの目標

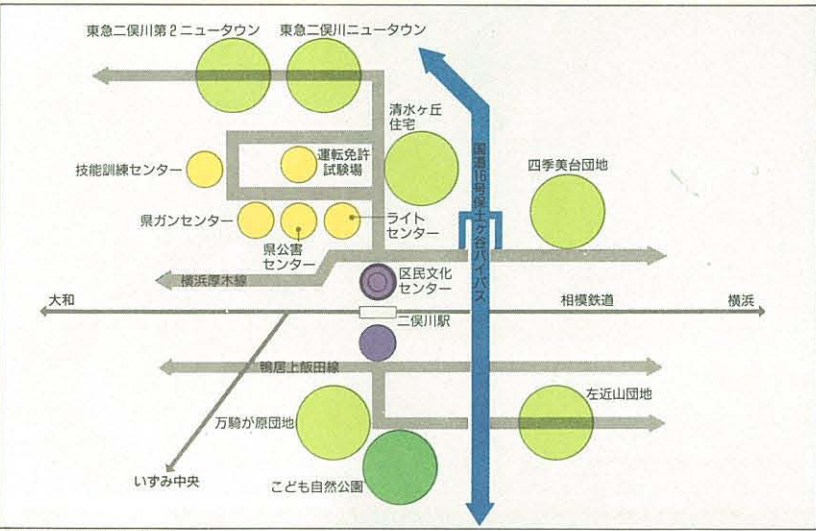
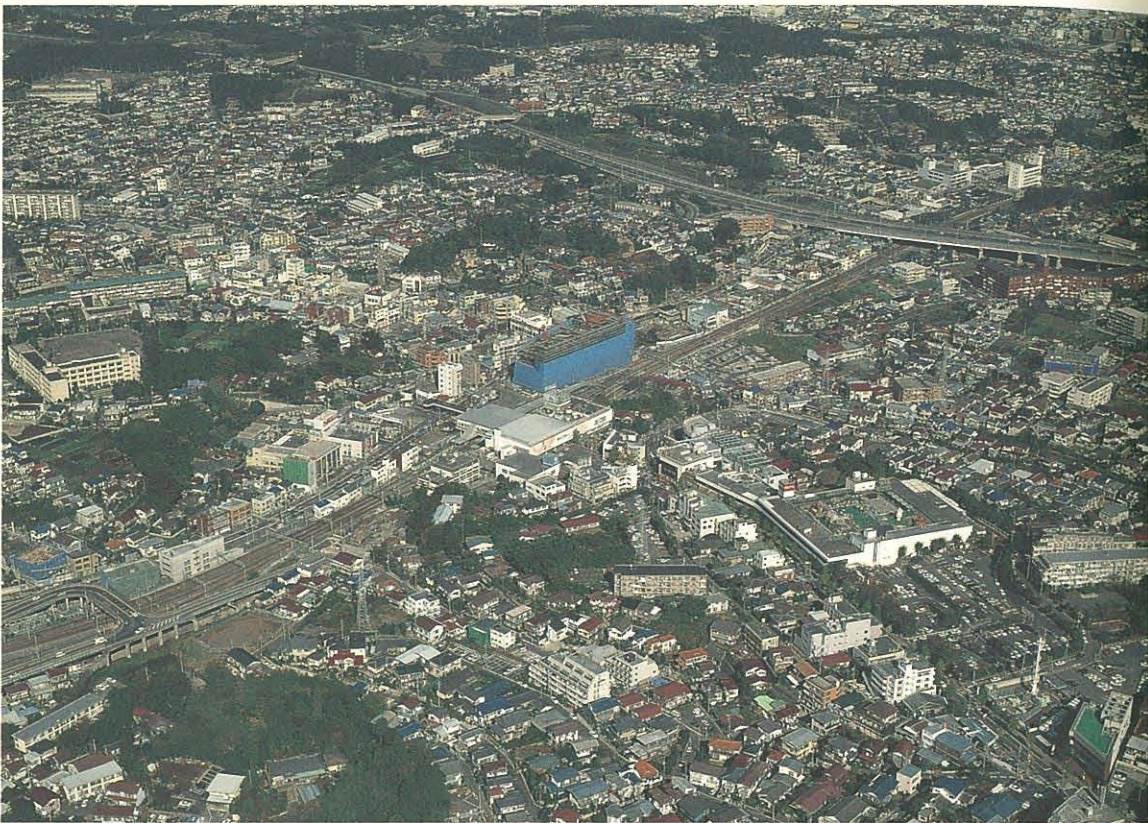
地元では、二俣川地区の健全な発展と振興、魅力的な街づくりを目的に、昭和51年に「二俣川駅周辺再開発協議会」が地元自治会、駅周辺の商店街の地元関係者の手で結成され、定例的に街づくりの研究が続けられている。昭和58年、この研究を踏まえた「二俣川駅周辺地区将来構想」が作成され、前述のような各種事業の推進等といった街づくりを進めてきた。

これらの各種事業が具体化するに伴い、周辺環境も変化してきたので、地元では二俣川駅周辺の街づくり構想について再検討を加えて平成2年にパンフレット「ふれあいタウンふたまたがわ」を発行した。

- 1) 駅と街が一体となる街
 - 2) 自動車で便利な街
 - 3) 楽しく歩きまわれる街
 - 4) いろいろな楽しさのある街
- と街づくり方針を掲げて、それぞれ事業化の実現へ向けての方策を探っている。



位置：旭区二俣川1、2丁目
面積：17.0ha
駅乗降客数（人/日）：
S55 S60 S63
相鉄二俣川 74,863 81,397 85,336
駅前広場等面積（㎡）：北口2,000、南口2,200
バス用バース数：北口乗車4、降車2、南口乗車3
バス系統数：23
商店街名称・商店数：二俣川商栄会（86） 二俣川銀座商店会（93） 二俣川駅ビル商店会（47） 二俣川駅南口商店会（50）
大型店舗数：2
街づくりの組織名：二俣川駅周辺再開発協議会
街づくりのルール等：街づくり協議地区



二俣川駅周辺ダイヤグラム

二俣川駅北口地区市街地再開発事業の概要

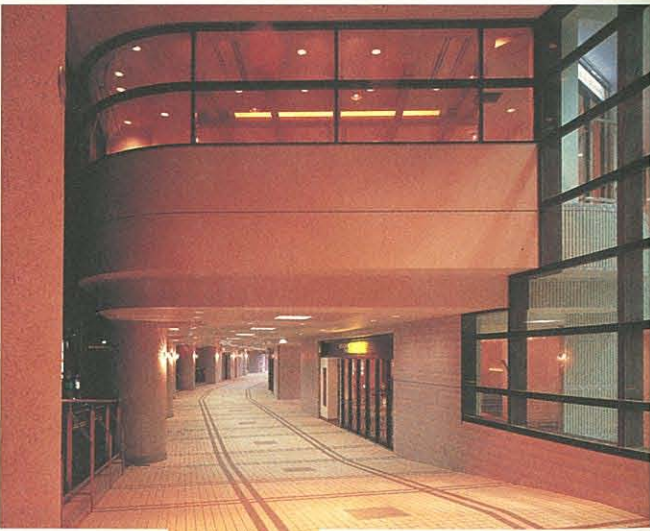
事業の目的：

- 道路、歩行者デッキ等公共施設の整備と併せて、空地等を確保することにより、安全で快適な都市環境を創出する。
- 本道密集地区の敷地を統合し、再開発ビルを整備することによって、商業、都市型住宅等による土地の合理的高度利用を図り、駅北口の核を形成し、地域の活性化、発展に寄与する。

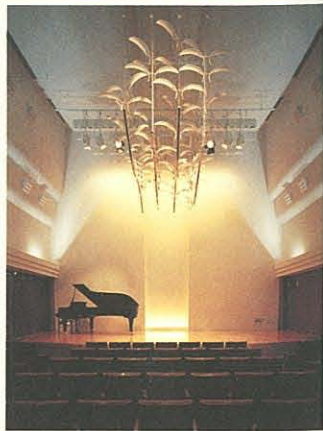
名称：二俣川駅北口地区第一種市街地再開発事業
施行者：二俣川駅北口地区市街地再開発組合（仮称）
施行面積：約0.9ha
都市計画決定：昭和63年12月20日 現在、組合設立に向け活動中
権利者数：40名
建物概要：延べ面積 約41,400㎡ 地上14階 地下2階 店舗、住宅、駐車場



二俣川ライフ



24時間通路



旭区民文化センター（音楽ホール）

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|---------------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度
適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 特定街区・地区計画 | ◎市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ⊗国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



こども自然公園



駅南口地区



南口バス乗場



再開発事業地区と試験場通り



北口バスターミナル



県自動車運転免許試験場



再開発ビル完成予想図

地区の沿革

杉田の地名は、東漸寺の記録によると、同寺の境内に杉の大樹があったからという。この東漸寺は、鎌倉五山と並び称され、鎌倉時代の文化の一躍を担っていた。そして、江戸時代には、非常食として農民に奨励した梅干作りが「杉田梅林」を生み、安藤広重が浮世絵に描くほどの名所となり、賑わいをもっていた。大正、昭和と時代が流れ大企業の進出、宅地開発等により梅林は荒廃したが、今も妙法寺にその面影が残っている。また、「杉田新道商店街の発展は、終戦後素晴らしいものがあり、杉田駅裏の繁華街中心地には映画の殿堂東洋劇場が設立され、大都会の様相を添えるに至った。」と杉田八幡宮の三浦豊宮司が自書の屏風浦郷土誌で述懐されるように、昭和20～30年代は、商業地として繁栄をみせていた。

地区の現況と問題点

近年、杉田のまちを取り巻く環境は、金沢シーサイドラインの開通・環状3号線の整備・高速湾岸線の計画等ハード面で大きく変化しつつある。

「商店街」では、通過交通が多いため安心して買い物ができない、最寄り品以外の品物が地元で揃えにくい、回遊性や快適性に乏しいため楽しくショッピングができないなどの問題がある。

「住宅地」では、狭い道路が多く、建物も木造住宅が密集しており、防災上の問題が多く、公園や広場などが少ない等、良好な居住環境が形成されていない。更に、昭和45年に開設された新杉田駅の駅前地区は、好立地にもかかわらず有効利用が進んでおらず、放置すれば無秩序に開発が進む恐れがある。

街づくりの目標

前述のような状況を踏まえ、杉田駅東口地区では街づくりの先陣を切って都市再開発法による市街地再開発事業が、また、商業地を中心とした地区（両駅前とそれらを結ぶ商店街）では、昭和62年に「杉田・新杉田駅周辺地区地区計画」を都市計画決定して、街づくりを進めている。昭和63年からは、杉田地区全体で21世紀に向けた街づくりを地元住民、商店街、関係団体及び行政が一堂に会して話し合う場として「新しい杉田づくり委員会」を組織し、

- 1) 多機能が調和するまち
 - 2) にぎわいのあるまち
 - 3) 歴史を感じさせる緑豊かなまち
- と街づくりの目標を設定して、様々な議論をし、それぞれ事業化の実現へ向けての方策を探っている。

杉田駅東口地区第一種市街地再開発事業の概要

事業の目的

- 道路の拡幅整備による自動車交通の円滑化
- 壁面後退、建物内通路による歩行者環境の改善
- 商業機能の充実による商店街の活性化
- 建物不燃化、防火水槽設置による地区防災性の向上
- 良好な都市型住宅の供給

施行者 杉田駅東口地区市街地再開発組合

施行面積 0.76ha

都市計画決定 昭和62年9月25日

組合設立認可 昭和63年1月11日

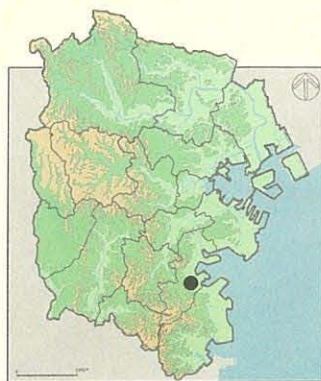
権利変換認可 平成元年8月17日

権利者数 105名

建物概要 地上12階 地下1階

延べ面積 約26,600㎡

店舗、地区センター、住宅等



位置：磯子区杉田1～3丁目、中原4丁目

面積：16.1ha

駅乗降客数（人/日）：

	S55	S60	S63
JR新杉田	30,434	43,488	43,856
京急杉田	25,559	27,162	28,293
シーサイド新杉田	—	—	—

駅前広場等面積（㎡）：（新杉田）駅前広場1,700、交通広場3,700

バス用バース数：（新杉田）西口なし、東口乗車2、降車1

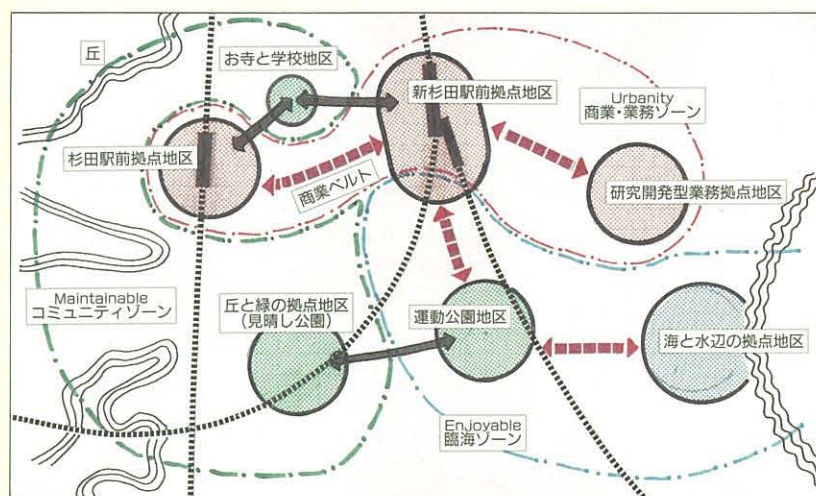
バス系統数：（新杉田）3、（杉田）2

商店街名称・商店数：杉田十日会商店街(70) 杉田公設市場(11) 杉田商店街(88) 聖天橋センター(11) 杉田駅前商店会(70) 杉田ショッピングセンター(8)

大型店舗数：1

街づくりの組織名：杉田駅東口地区市街地再開発組合

街づくりのルール等：街づくり協議地区、地区計画



機能配置及び整備の方針図

市街地再開発事業の概要

事業名称：杉田駅東口地区第一種市街地再開発事業

施行者（予定）：杉田駅東口地区市街地再開発組合

施行地区面積：7,577㎡

地権者数：105名

事業費：約110億円

都市計画決定：昭和62年9月25日

施設等の概要：

建築敷地面積：5,523㎡

建築面積：4,085㎡

建ぺい率：74.0%

延べ面積：26,573㎡

容積率：428%

主要用途：店舗、地区センター、共同住宅

その他：地上12階 地下1階 高さ40.7m

駐車台数：71台

広場面積・他：公開空地等面積 約1,840㎡



妙法寺の梅



武州杉田の梅林(1858広重)

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|---------------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度
適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史の土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史の建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 特定街区・地区計画 | ●市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ●国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



杉田坪香・環状3号線



杉田商店街



ヨコハママリーナ



シーサイドライン新杉田駅



杉田駅東口地区市街地再開発事業外観パース



同左パティオイメージスケッチ



JR新杉田駅前

もともと金沢の地域は鎌倉時代、幕府から朝比奈峠を越え金沢地域に至って海上路をとるための貿易、軍事の拠点であったとして知られている。当時、ここ能見台～金沢文庫間は「戦略技術開発」の地として、武具がかなり製造されていたという。

近代に至っても重要な戦略技術供給拠点であることにはかわりはなく、昭和の初頭には、軍港を抱える横須賀に近いこともあって、相次ぐ軍需産業の進出により、工場地帯が形成されていたことは記憶に新しい。こうした背景から、この地区が都市計画区域に編入された昭和32年当時には、工業専用地区として用途指定を受けることとなった。

昭和40年代に入り、産業構造の変化と、横浜市の爆発的な人口急増に対応して、住宅地としての土地利用の転換がせまられた。急激に押し寄せた住宅地開発の波は、昭和50年代におこなわれた京浜急行電鉄による「釜利谷開発」（計画人口18,000人）により頂点を迎える訳であるが、この結果一部残存した工場との間に、住工混在の問題を残すこととなった。

工場跡地開発と街づくり

このような状況のなかで、能見台駅南西部に広がる大規模工場敷地において、工場再編に伴う跡地開発が浮上した。横浜市ではこの機会をとらえ住工混在を解消し、金沢区北部の拠点づくりと良好な都市環境の形成を図るため、地区整備方針を定め再開発を誘導するに至った。

「自然への回帰」を開発のコンセプトとして、自然と調和した潤いのある街並景観づくりを進める。戦略技術の供給拠点としての歴史を受け継ぎ、21世紀の技術革新を担う業務・研究開発群を街づくりの核に据え、多様な魅力的な生活文化機能を持ち合わせた都市型住宅を配置する。

一方、開発地に隣接して高速湾岸線（横浜横須賀道路金沢支線）が建設されているが、開発地を縦断して地域道路を整備することにより、釜利谷開発と国道16号を連絡する釜利谷連絡道路と併せて、周辺交通環境の改善を図る。この開発を契機に、能見台駅周辺においても街づくりの気運が高まり、地元による街づくり研究会が発足するなど、街の活性化に向けて積極的な取り組みが行われている。

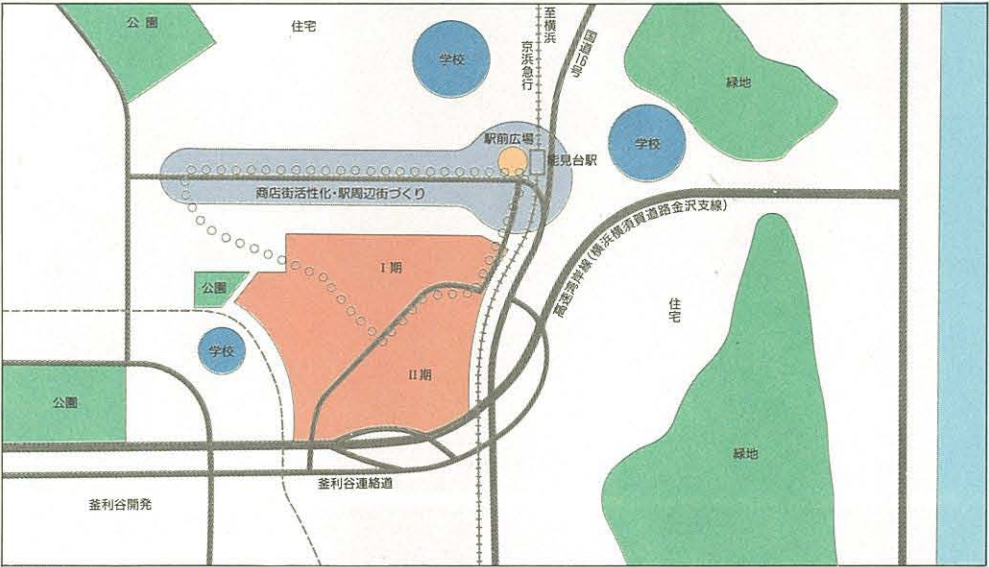
工場跡地開発地区整備計画の概要

計画諸元（想定フレーム）

開発は、開発時期を二期に分けて段階的に行われる。			
	一期	二期	全体
面積	11.5ha	7.9ha	19.4ha
計画就業人口	2,800人	4,000人	6,800人
計画居住人口	2,870人	1,120人	3,990人
計画戸数	820戸	320戸	1,140戸
主な公共施設の整備	・補助幹線道路（巾員15m） ・公園（約1.0ha）		
計画手法	再開発地区計画を導入		
計画スケジュール	平成3年度～平成12年度		



位置：金沢区能見台通、堀口他
駅乗降客数（人/日）：
S55 S60 S63
京急能見台 14,704 18,403 22,282
駅前広場等面積（㎡）：1,200
バス用バス数：乗車1、降車1
バス系統数：1
商店街名称・商店数：能見台駅前商店会（126）
街づくりの組織名：能見台周辺地区総合的街づくり地域検討会



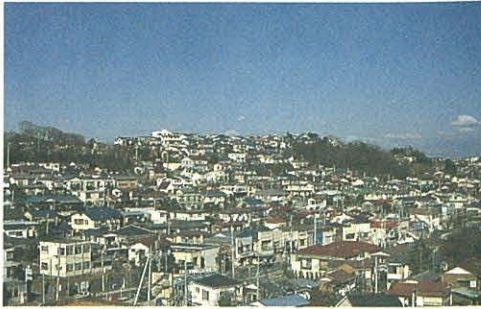
周辺整備構想図



能見台通り商店街



能見台駅

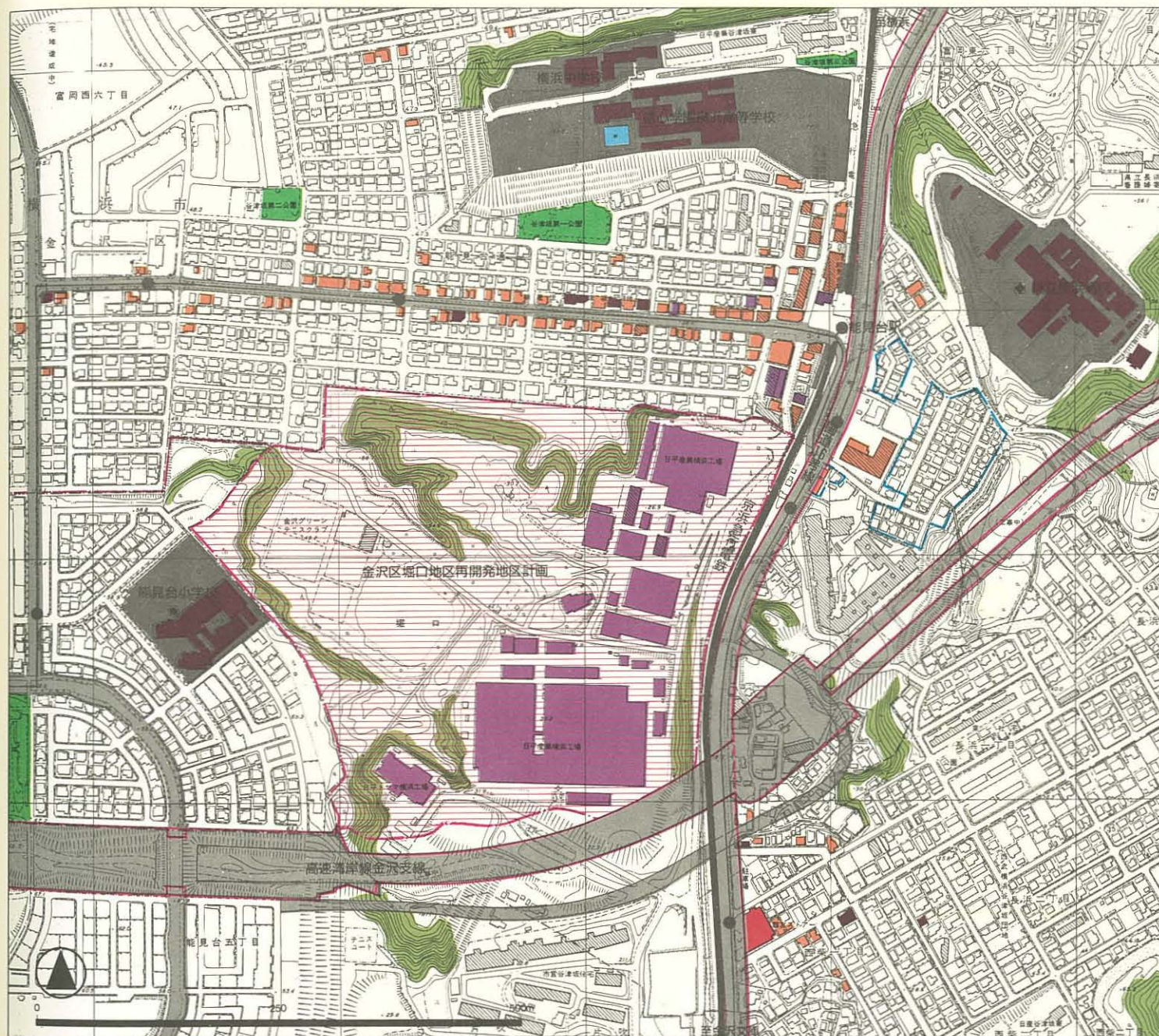
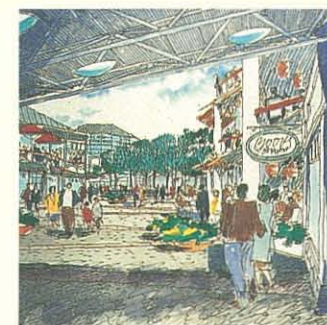


富岡3丁目の住宅群



工事のすすむ高速湾岸線

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|-----------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史の土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史の建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 特定街区・地区計画 | ●市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ●国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |

工場跡地開発
イメージスケッチ

地区計画による街並み(能見台3丁目)



高層住宅(能見台3丁目)



金沢区堀口地区再開発地区計画(1期開発)

金沢文庫駅周辺地区は、横浜、上大岡と並ぶ京浜急行の主要駅である金沢文庫駅を中心とした地区で、本市南部及び金沢区の拠点として「よこはま21世紀プラン」において地域拠点地区として位置付けている。

現在、地区内では都市計画道路泥亀釜利谷線の立体化とそれに伴う西口駅前広場整備事業が進行している。当地区の土地利用等を見ると線路を境に東側と西側とは大きく異なっている。

東側地区は、戦前の耕地整理により整備された都市基盤を基に昭和30年代前半より商店街として発展した。特に、金沢文庫駅に隣接する「すずらん通り商店街」は、かつて市内でも有数の商店街として繁栄していたが、近年、消費者行動の変化、周辺地区の開発による商業状況の変化に対応できず、商店街としての活気を失い始めている。また、地区内の宅地の区画は小さく、老朽化した低層の木造建築物が密集しており、加えて区画道路等の都市基盤が脆弱なため土地利用上、防災上においても問題がある地区となっている。

西側地区は、駅前に大型店舗や銀行等が立地しているが、それ以外の地域は旧道沿いに低層の小規模店舗や個人住宅が立地しているのを除き、上下水道等の基盤が未整備のため未だ開発されておらず、大規模な空地や耕作地として残っている。

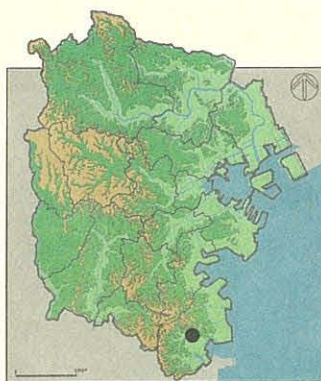
空地の大部分は、駅前の大型店舗の平面駐車場として暫定的に利用されているが、最近では都市計画道路泥亀釜利谷線沿いに店舗や業務施設を含む中層建築物が個別に建設され始めており、今後、これらの空地についてもスプロール的に開発されることが予想されている。このような状況を踏まえ、長期的展望に立って、次のような方針に沿い魅力のある街づくりを推進している。

街づくりの基本的方針

- 1) 旺盛な民間活力を誘導するとともに、都市計画との組み合わせを積極的に運用し、拠点地区としてふさわしい都市機能の拡充を図る。
- 2) 鉄道により分断されている東口地区、西口地区の一体化を図る。
- 3) 土地利用の健全化と一体化した施設の更新により土地の高度利用を図る。
- 4) 魅力ある快適な街として再生させるため、建物の用途や形態等を街づくりの観点から適切に誘導する。

街づくりの進め方

- 1) 「金沢文庫駅東口地区第一種市街地再開発事業」の早期事業化を目指すとともに、それと時期を合わせ、隣接する京急駅ビルの建設計画の具体化を図り、東口駅前広場の機能拡充と東西地区の一体化を図る。
- 2) 既存建築物の更新の機会をとらえ、優良再開発事業等の制度を積極的に活用し、施設の一体化と土地の高度利用を図る。
- 3) 大規模空地等を一体的に高度利用するため、開発計画を策定し、誘導する。
- 4) 地区内における建築計画に際し、壁面後退等の建築指導により歩行者空間の確保とともに優れた街並景観の創出を図る。



位置：金沢区釜利谷町、谷津町

面積：16.4ha

駅乗降客数（人/日）：

S55 S60 S63

京急金沢文庫 50,416 60,545 71,874

駅前広場等面積（㎡）：東口900、西口4,200

バス用バース数：東口乗車1、西口乗車3、降車1

バス系統数：13

商店街名称・商店数：金沢文庫すずらん通り商店街

会（54）金沢文庫中央商店会（90）金沢文庫

大通り商店街（33）バザール金沢文庫専門店

会（42）文庫西口中央商店会（38）釜利谷中央

商店会（28）

大型店舗数：1

街づくりの組織名：金沢文庫再開発準備組合、

金沢文庫駅東口地区再開発準備組合

街づくりのルール等：街づくり協議地区

市街地再開発事業の概要

事業名称：金沢文庫駅東口地区第1種市街地再

開発事業

施行者（予定）：金沢文庫駅東口地区市街地再開

発組合

施行地区面積：約0.6ha

地権者数：29名

事業費：約84億円

都市計画決定：昭和63年12月20日

施設等の概要

建築敷地面積：約4,300㎡

建築面積：約3,600㎡

建ぺい率：83.8%

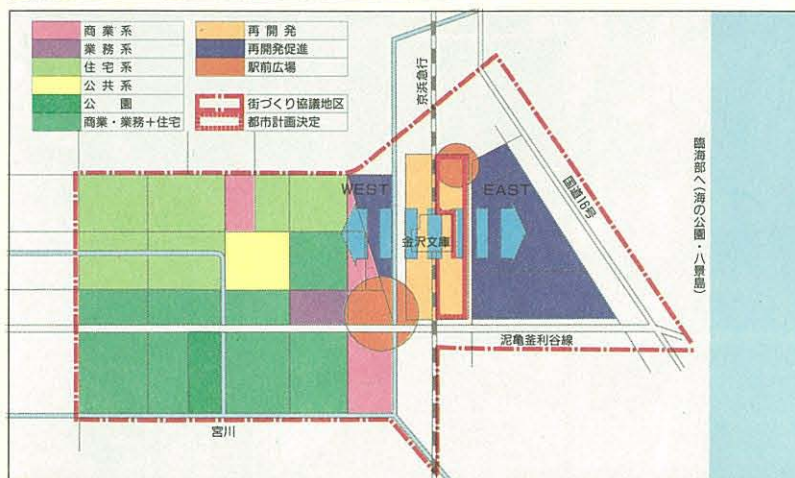
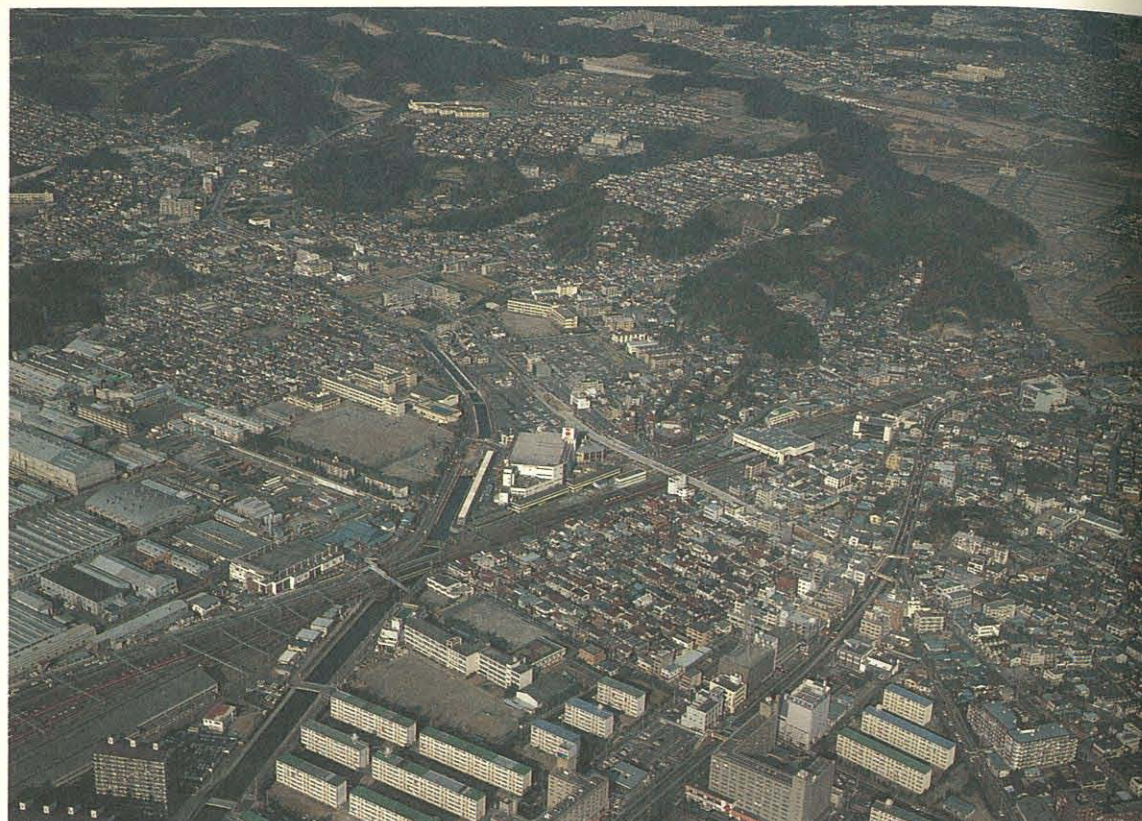
延べ面積：約24,700㎡

容積率：549%

主要用途：店舗・住宅

駐車台数：90台

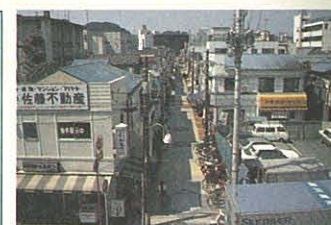
広場面積・他：約1,000㎡（鉄道所有地）



土地利用構想図



称名寺



駅東口すずらん通り商店街



駅西口泥亀釜利谷線沿いの店舗

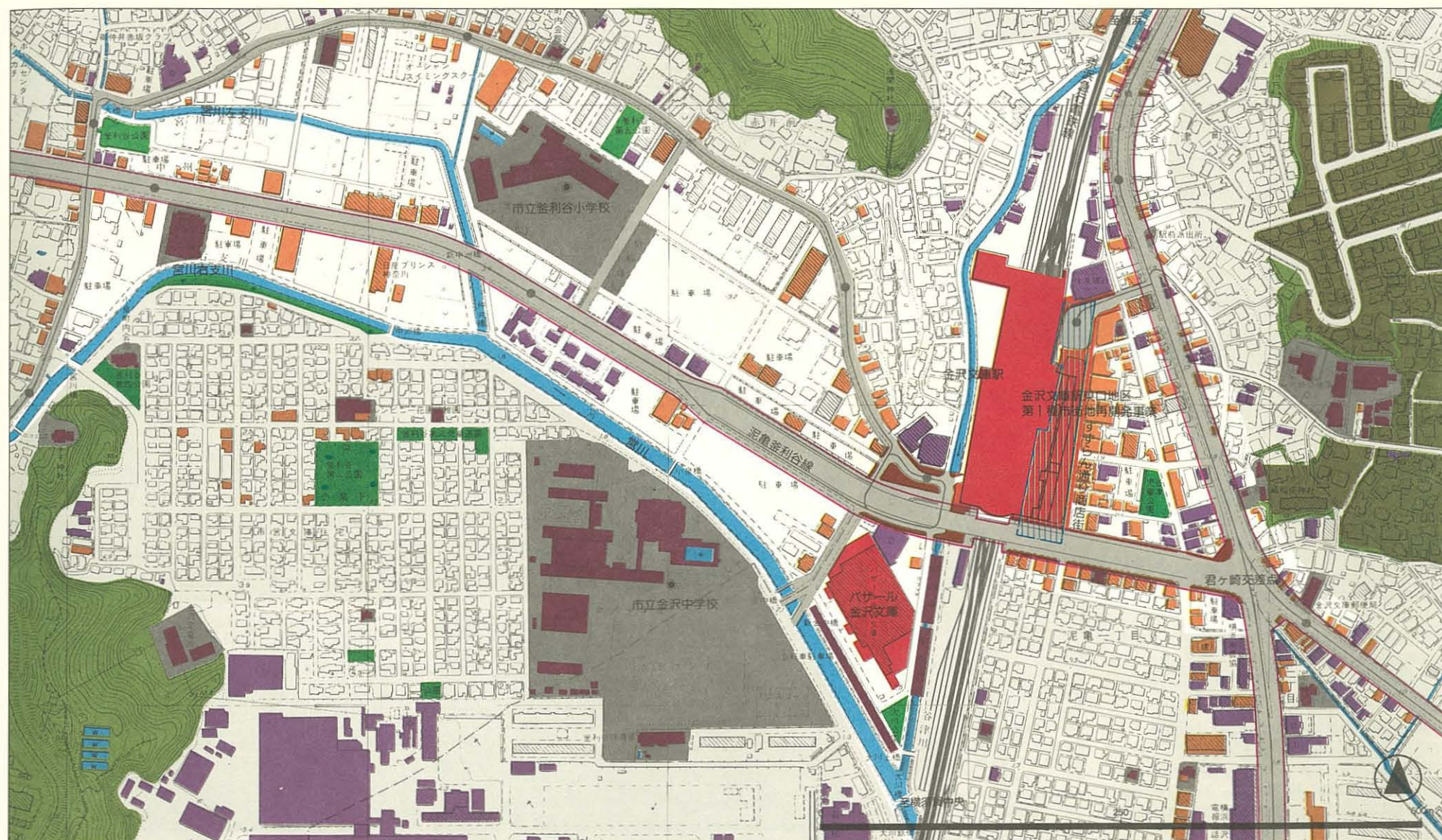


走川プロムナード



泥亀公園

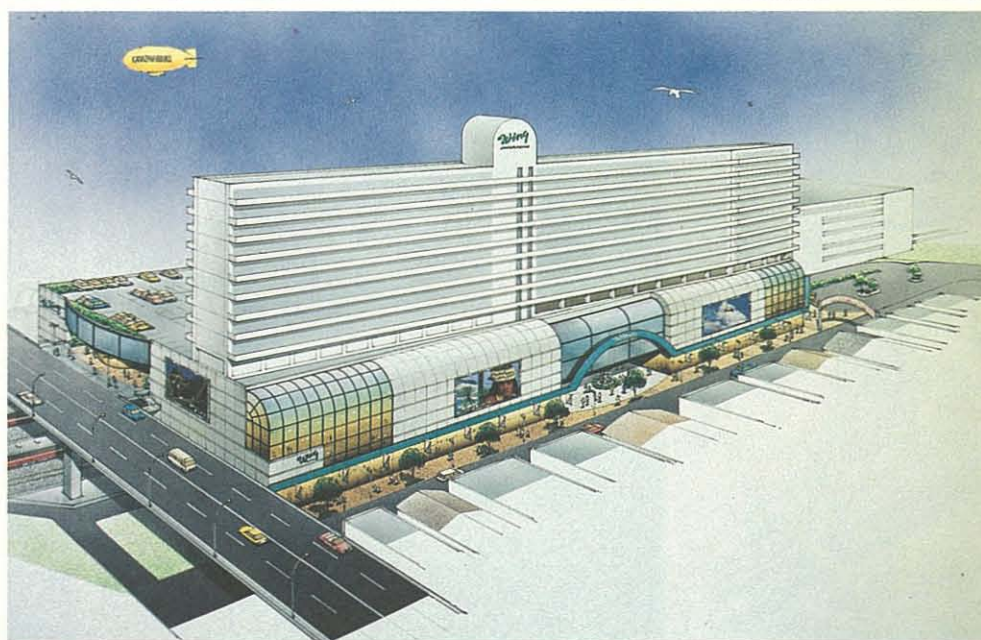
- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|---------------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度
適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 特定街区・地区計画 | ●市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ●国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



金沢文庫駅舎



西口駅前広場



再開発ビル完成予想図



泥亀釜利谷線立体化



すずらん通り商店街のモール

まちづくり基本方針

金沢八景は、鎌倉時代以来の歴史のある地域であり、北条実時が建立した金沢文庫に代表される武家文化発祥の地として知られている。「金沢八景」の名称も、江戸元禄期に心越禅師らがその勝景を八景に詩ったことに始まり、鎌倉に詣でる人々が立ち寄るなど著名な地域であった。さらに横浜開港後の明治期には、関内居留地の異国人や、当時の政治家・文化人たちにも親しまれ、伊藤博文の明治憲法草創の地ともなっている。戦後は関東学院大学、同女子短期大学、横浜市立大学が相継いで開校し、学園都市としても発展してきている。

このように独自のすぐれた自然と歴史を持つ金沢八景も、昭和30年代以降の海や山に広がる周辺部開発の中で、これまでの交通の結節点や生活・文化の中心としての拠点性を次第に失ってきた。特に「地域の顔」ともいえる京急線金沢八景駅東口地区は、国道16号線の渋滞、駅前広場の交通危険性、商店街整備の遅れ、老朽木造建物の密集による災害の危険性、細街路・下水道の未整備など多くの問題を抱えている。

現在、金沢八景駅東口地区は「よこはま21世紀プラン」において、市南部地域の主要拠点として位置づけられており、新交通システム「シーサイドライン横浜」の乗り入れとともに、新しいライフスタイルを提供する商業・文化・スポーツ等の都市機能の集積をはかりながら街づくりを進めていく。さらに生活拠点としての魅力を高めるため、海に臨む環境と歴史を生かした魅力づくりを区とともに進める。

まちづくりの目標

1) 広域拠点としての交通ターミナルづくり

横浜市南部の地域拠点、金沢区の商業・文化・生活等の核拠点とするため、京急線と金沢シーサイドラインの結節点やバス・タクシーへの乗り継ぎ点としての高度な交通ターミナルを整備する。

2) 基盤となる公共施設の充実

バス・タクシー等の自動車交通を円滑に処理し、安全で快適な歩行者空間を確保するため、まちの表玄関として魅力的な駅前広場を整備する。また、人の流れや商品の搬出入をスムーズにする区画道路や、下水道などの基盤づくりを行う。

3) 商店街を中心とした地区の活性化

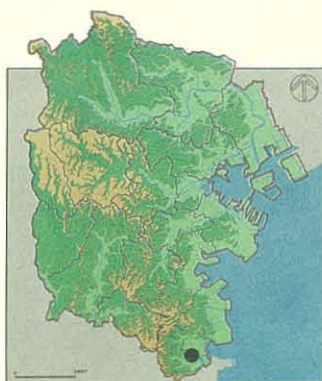
現況の駅前商店街の問題点を踏まえながら、モールや広場づくりなどにより魅力を向上させるとともに、現状での不足業種や核的施設の導入を図り、地区の活性化を進める。

4) 駅前にふさわしい環境づくり

それぞれの土地の形状を整備したり集合化して、ビル等の土地の高度利用を可能にし、同時に建物の不燃化・共同化を進め、駅前にふさわしい環境づくりを進める。また地区計画などの共同のルールづくりで美しく調和ある街並形成に努める。

5) 地域の個性を生かした魅力づくり

鎌倉期以来の歴史や、学園都市のイメージ、恵まれた水辺の空間などの地域の個性を生かしながら、周辺施設への歩行者プロムナードや街路・建物敷地等の緑化、名所旧跡等の案内サインづくり、イベントの開催などによって地区の魅力を高める。



位置：金沢区瀬戸、泥亀

面積：7.5ha

駅乗降客数（人/日）：

	S55	S60	S63
京急金沢八景	53,737	52,904	53,444

シーサイド金沢八景

駅前広場等面積（㎡）：4,000

バス用バース数：乗車3、降車1

バス系統数：13

商店街名称・商店数：八景共栄会（122）

大型店舗数：1

街づくりの組織名：金沢八景駅東口地区再開発準備組合

街づくりのルール等：街づくり協議地区

まちづくりの歩み

昭和46年3月：金沢地先埋立工事着手

昭和52年度：金沢地先埋立地への新交通システム導入計画について調査を開始

昭和56年7月：地元、「新交通システムの金沢八景地区への誘致と駅前再開発について」陳情書を提出

12月：「よこはま21世紀プラン」により新交通システムの導入と金沢八景地区の地域拠点整備が決定

昭和57年度：金沢八景駅東口地区の再開発の可能性について調査

昭和58年4月：新交通システムの第3セクター「横浜新都市交通株式会社」設立

6月：「沿道区画整理型街路事業」（土地区画整理法）について建設省通達

昭和59年8月：新交通システム「金沢シーサイドライン」都市計画決定

11月：金沢シーサイドライン着工

12月：「都市再開発方針」で金沢八景駅東口地区を2号地区（再開発を促進すべき地区）に指定

昭和60年2月：金沢八景駅東口地区整備事業の方針決定（区画整理事業と再開発事業の合併施行）

2月～：金沢八景駅東口地区整備事業について、地元意見交換会を開始

12月：横浜市都市計画審議会で「金沢八景駅東口地区土地区画整理事業」を了承

昭和61年5月：「金沢八景駅東口地区土地区画整理事業等」都市計画決定

12月：「金沢八景駅東口地区土地区画整理事業」事業計画決定

昭和62年5月：「金沢八景駅東口地区土地区画整理審議会」設立



瀬戸神社



琵琶島神社（弁天島）



国道16号線



平潟湾

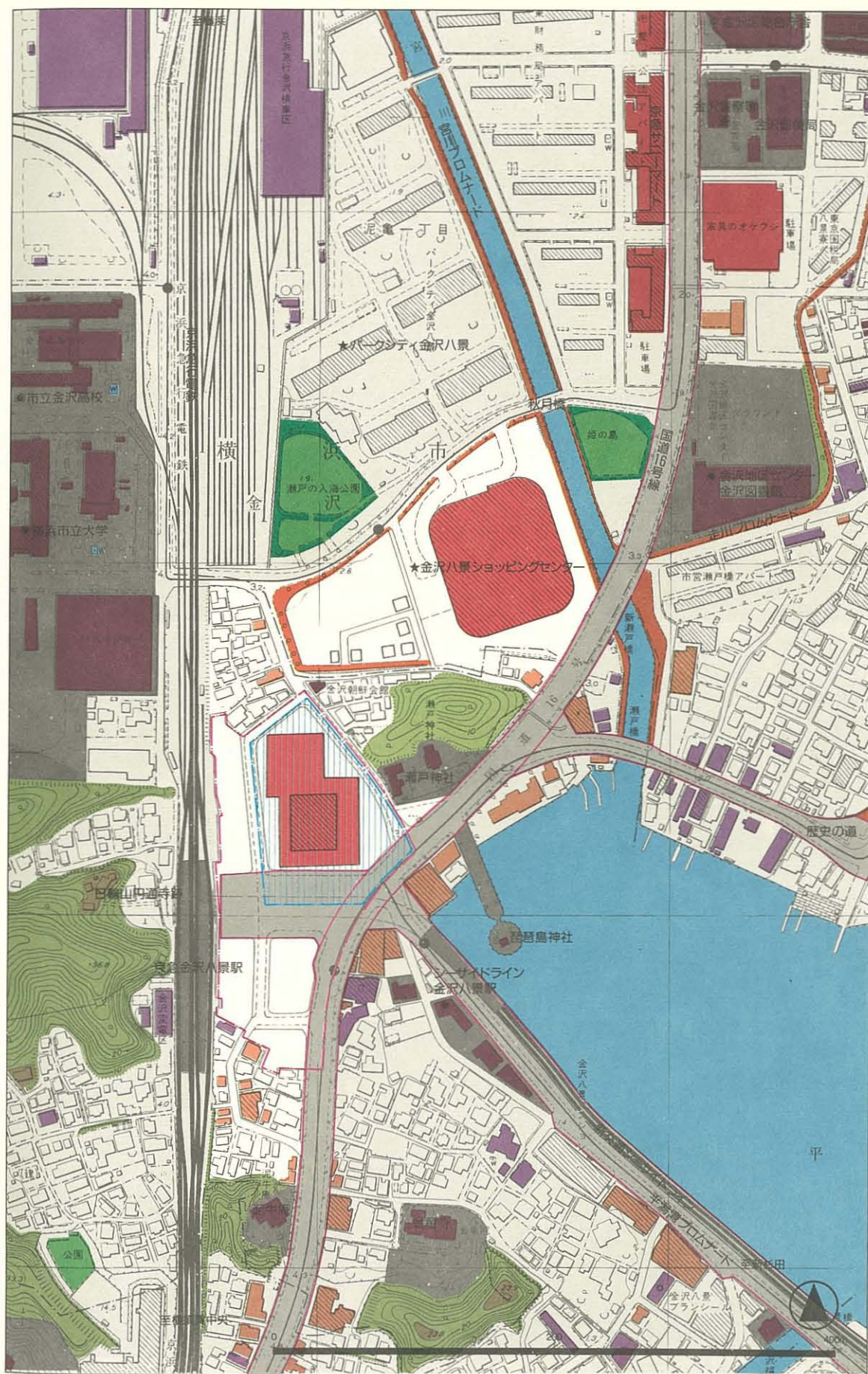


関東学院女子短期大学



金沢八景ショッピングセンター（仮）

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|---------------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・ブロード等 | ★市街地環境設計制度
適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益的施設 | 特定街区・地区計画 | ●市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ●国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



金沢八景駅周辺地区現況



金沢八景駅・周辺イメージパース



金沢八景駅・周辺イメージパース

約660ヘクタールの埋立事業により進められた、金沢地先の開発も、海の公園や金沢シーサイドラインの開業により、ほぼその全容を整えつつあり、八景島とその周辺の整備を残すのみとなった。この事業の背景には、既成市街地の住工混在地などにおける工場等や、急激な都市の膨張による都市機能の低下などの諸問題があった。そこで、当事業ではそれら企業の移転先を確保し、公害のない近代的な工業団地を建設するとともに、豊かな環境を備えた住宅地の整備、八景島・海の公園など海洋性の市民利用空間の創出を目的としている。交通基盤施設の整備としては、新交通システムの金沢シーサイドライン(新杉田駅～金沢八景駅)が平成元年7月に開業し、地域住民や通勤・通学など利用者の足としての役割を果たしている。広域道路網についても、横浜横須賀道路の金沢支線が平成3年春に暫定開業する予定であり、また、国道357号線及び首都高速湾岸線の整備も進められ、総合的な交通体系の確立が図られつつある。

土地利用計画の内容

土地利用計画の基本的ゾーニングは、埋立地の中央部分を通る国道357号線と金沢緑地を挟み、西側に住宅地、東側に都市再開発用地を配置している。また、近年の親水性の考え方や海洋スポーツへの市民要望の高まりを踏まえ、海洋性レクリエーションゾーンや水際線沿いの緑地の整備を行っている。

1) 都市再開発用地

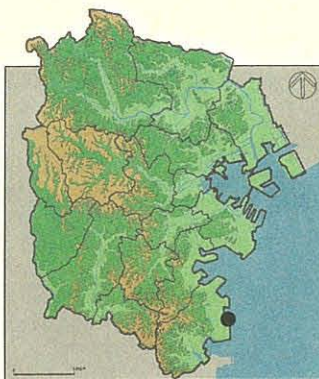
工業団地……都心部の住工混在地における工場等の移転用地として整備され、操業に当たっては、工場排水の処理施設を設けたり、無公害エネルギーの使用を義務づけるなど、無公害化を進めている。
工業の振興……市内中小企業の活動の円滑化と従業員の福利厚生を目的に金沢産業振興センターを設置している。また、近年の先端技術産業等の立地促進のため、金沢ハイテクセンター(仮称)や、金沢バイオパークの建設が予定されている。

2) 住宅用地

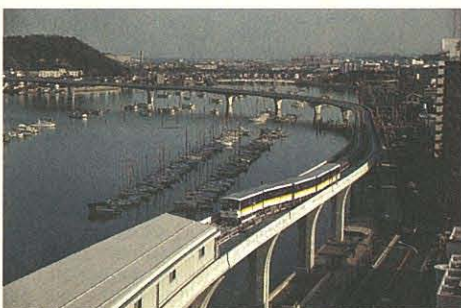
工場等の従業員の職住近接を図るためや、市民のための住宅用地として整備され、公社・公団等による集合住宅が建設されている。また、街づくりの中には都市デザインを積極的に取り入れたり、緑地をできるだけ多く確保し、人と車の分離を図った良好な環境づくりを行っている。平成2年12月末現在、約29,000人が居住している。

3) 海辺のレクリエーションゾーン

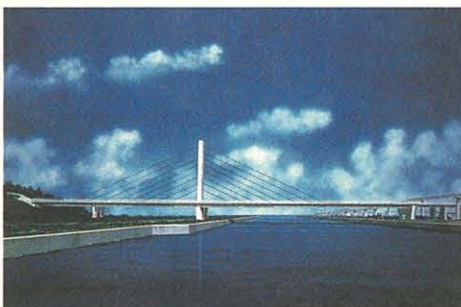
海の公園……延長約1kmの砂浜とそれに続く緑豊かな広々とした都市公園として整備し、昭和63年に市内で16年ぶりの海水浴場としてオープンした。現在では、海水浴、潮干狩などで広く市民に親しまれている。
八景島……約24ヘクタールの人工島で、市が主体となって緑地、広場、道路等の公共施設を整備し、そのうち約7ヘクタールについては、民間活力の活用により水族館、飲食、商業施設などの整備を行う。現在、平成5年春の開業に向けて準備を進めている。
金沢地区マリーナ……新たなレクリエーションの要求に対応したマリンレジャー施設として、幸浦地区にある木材港の再整備計画を進めている。



位置：金沢区並木1～3丁目、幸浦1、2丁目、福浦1、3丁目、柴町
面積：約660ha
計画人口：居住者3万人
金沢シーサイドライン
建設キロ：約11km
駅数：14駅
輸送方式：側方案内軌条方式
経営主体：横浜新都市交通株式会社
1日平均乗降客数：約36,000人(平成3年3月時点)
金沢工業団地
面積：227ha
事業所数：約600社
海の公園
面積：約22.7ha(砂浜を除く)
人口砂浜：延長約1km 幅約200m(干潮時)
幅約60m(満潮時)
年間利用者数：約130万人(平成2年)
八景島
面積：約24ha
開業：平成5年春予定



金沢シーサイドライン



国道357号八景島付近の整備イメージ



横浜ヘリポート



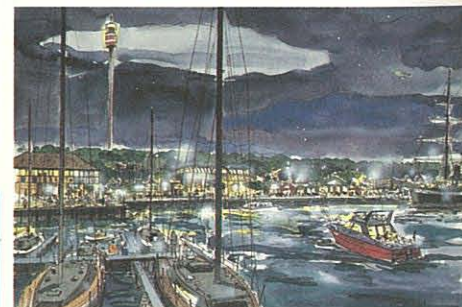
八景島完成予想図



金沢地区マリーナの整備イメージ



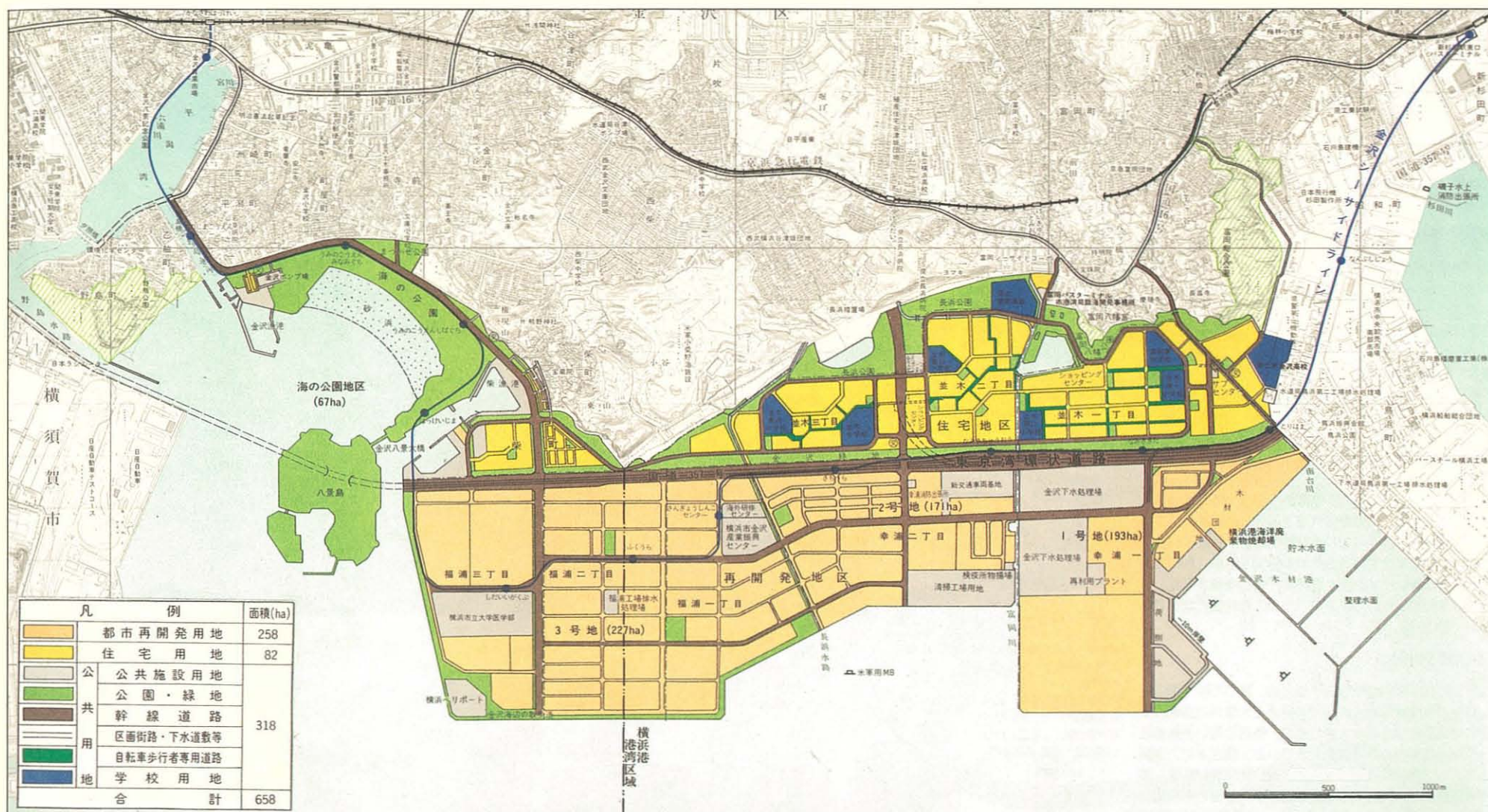
水中トンネル(八景島)



マリーナ夜景(八景島)



海の公園



集合住宅と船留り



住宅地のまちなみ



金沢産業振興センター



金沢ハイテクセンター(仮)



金沢海辺の散歩道



金沢緑地



横浜国立大学医学部付属新病院



金沢バイオパーク基本構想図

網島は江戸時代から南を流れる鶴見川を利用した水運が盛んであったが、度々大水害に見舞われた。大正時代になると、ラジウム温泉として有名になり、東急東横線の開通により、東京の奥座敷として賑わった。また、桃の産地としても有名で、「日月桃」という品種を普及させた。

しかし、東京、横浜から近い位置にあることから、昭和30年代から商業、住宅系などへの土地利用転換が急速に進行し、従来の温泉の町から港北区の中心の町へと発展を続けている。

地区の現況

網島駅周辺地区は「よこはま21世紀プラン」により東部中域生活圏の主要な地域拠点として位置づけ、また、再開発方針においても1号市街地として交通機能の強化と商業地としての育成を図る目標を掲げている。

現状をみると駅の乗降客は1日平均10万人を越え、後背に住宅地が広がることからバスの本数もラッシュ時には1時間で80本以上になっている。その一方で駅前広場がなく、バスターミナルも鉄道高架下を利用している状態であり、さらに、都市計画道路や周辺アクセス道路も未整備であることから、網島交差点を中心に慢性的な交通渋滞を招いている。

また、商業的には、顧客の地区外への流出傾向が強く、今後の周辺地区の開発動向や地下鉄3号線の延伸による網島の北西部に広がっている駅勢圏が縮小されるなど、地区にとって緊急性のある問題を抱えている。さらに、地区内では西口に大型店や専門店が多く集積するなど、西高東低の傾向があり、アンバランスな状態となっている。

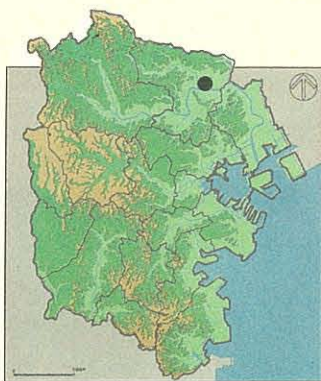
西口地区の街づくり

これらの様々な問題を解決するため、西口では「街づくり協定」を締結し、土地利用の転換と大型店の誘致、歩行者中心の街づくりを大きな柱に、快適で潤いのある近代的な商店街づくりを進めてきている。現在まで、店舗住宅ビルの建設、大型店の誘致、買い物プラザ整備、壁面線指定等の成果を積み重ねてきたが、今後とも協定に基づき、ビルの共同化や残されているモール整備などを含め、さらに街づくりを推進していく。

東口地区の街づくり

東口は西口に触発された形で東口に相応しい「街づくり」として市街地再開発事業を目標に組織化をし、活動を開始するようになった。本地区は、公共施設整備の立ち遅れが目立つほか、駅直近の木造建物等の老朽化や大規模空き地が多いなど、土地の有効利用や防災上の問題を抱えている。その一つ一つが一朝一夕には解決できないほど、さらには関係権利者だけでも解決するには容易ではない上に、長い時間と根気強い活動が求められる。本地区の問題点を抜本的に解決するためには、建物整備と駅前広場や道路などの整備を一体的かつ計画的に行い、都市機能の更新と土地の健全な高度利用を図ることがどうしても必要である。そこで、市北東部の拠点地区にふさわしい商業・業務地を形成し、網島地区の都市活力の再生を目指すため、地元調整を図りながら、市街地再開発事業の早期事業化を推進していく。

なお、東口においては、国庫補助事業である優良再開発建築物整備促進事業が平成4年完成を目指し事業中であり、道路拡幅による交通渋滞緩和を図ることとなっている。



位置：港北区網島西1～3丁目、網島東1、2丁目
面積：20.0ha
駅乗降客数（人/日）：
S55 S60 S63
東急網島 86,211 98,688 105,052
バス用バス数：乗車7、降車2
バス系統数：16
商店街名称・商店数：網島西口商店会(100) 網島桃栄会(38) 網島ニコニコ会(51) 網島西口商栄会(10) 網島モール商店会(69) 網島さわやか通り商店会(30) 網島駅ビル商店会(13) 網島東口商店会(50)
大型店舗数：10
街づくりの組織名：網島西再開発協議会、網島東口再開発協議会
街づくりのルール等：街づくり協議地区、街づくり憲章、街づくり協定、壁面線指定

優良再開発建築物整備促進事業

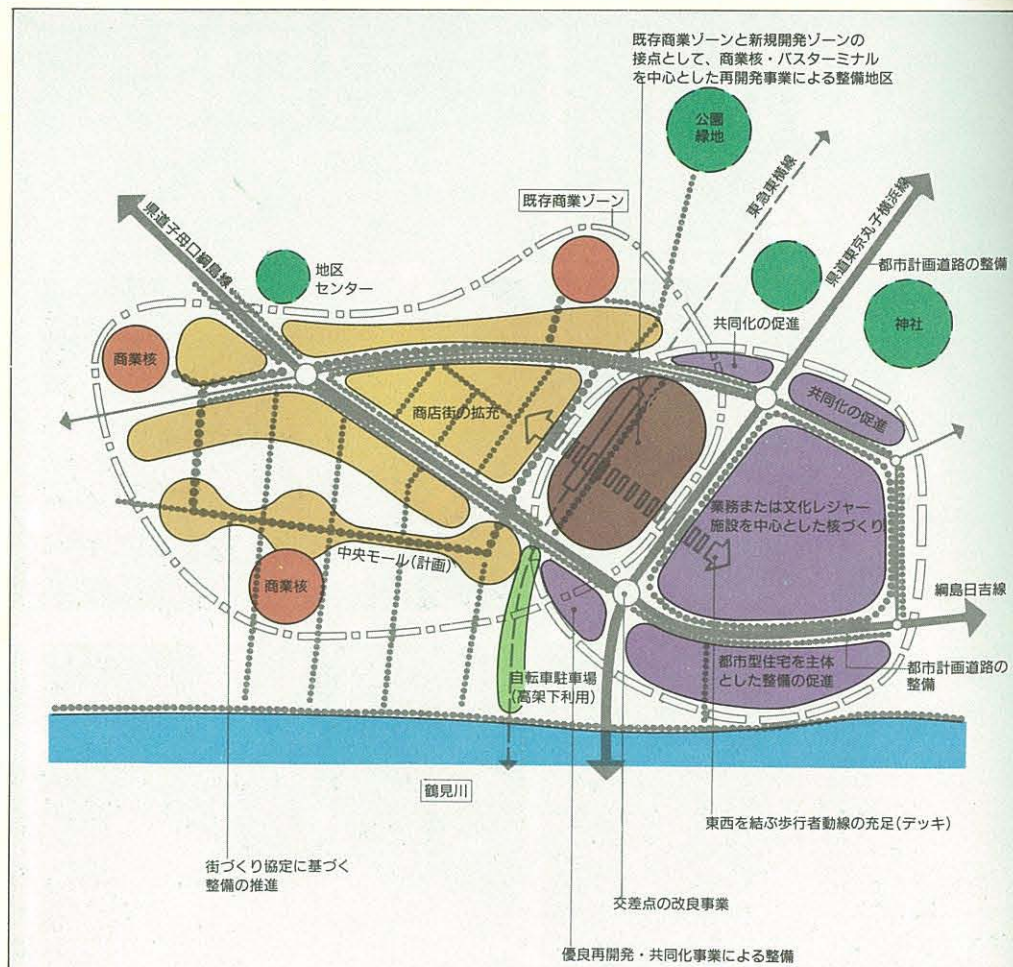
事業名称：網島駅東地区優良再開発建築物整備促進事業
施行者：日本ビルプロジェクト株式会社
所在地：横浜市港北区網島東1丁目882-1
施行地区面積：1,749.51㎡
施設概要
建築敷地面積：1,077.65㎡
建築面積：625.02㎡
延べ床面積：5,971.57㎡
主要用途：店舗・共同住宅



東口駅前

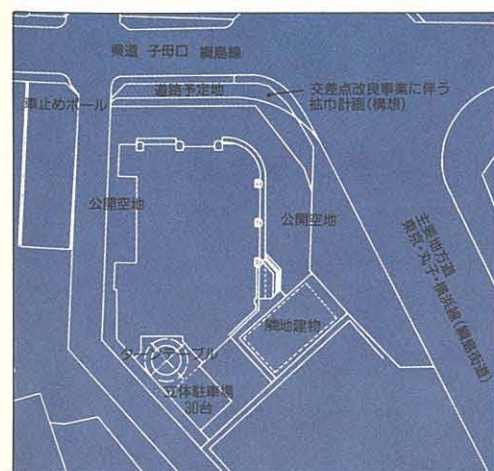
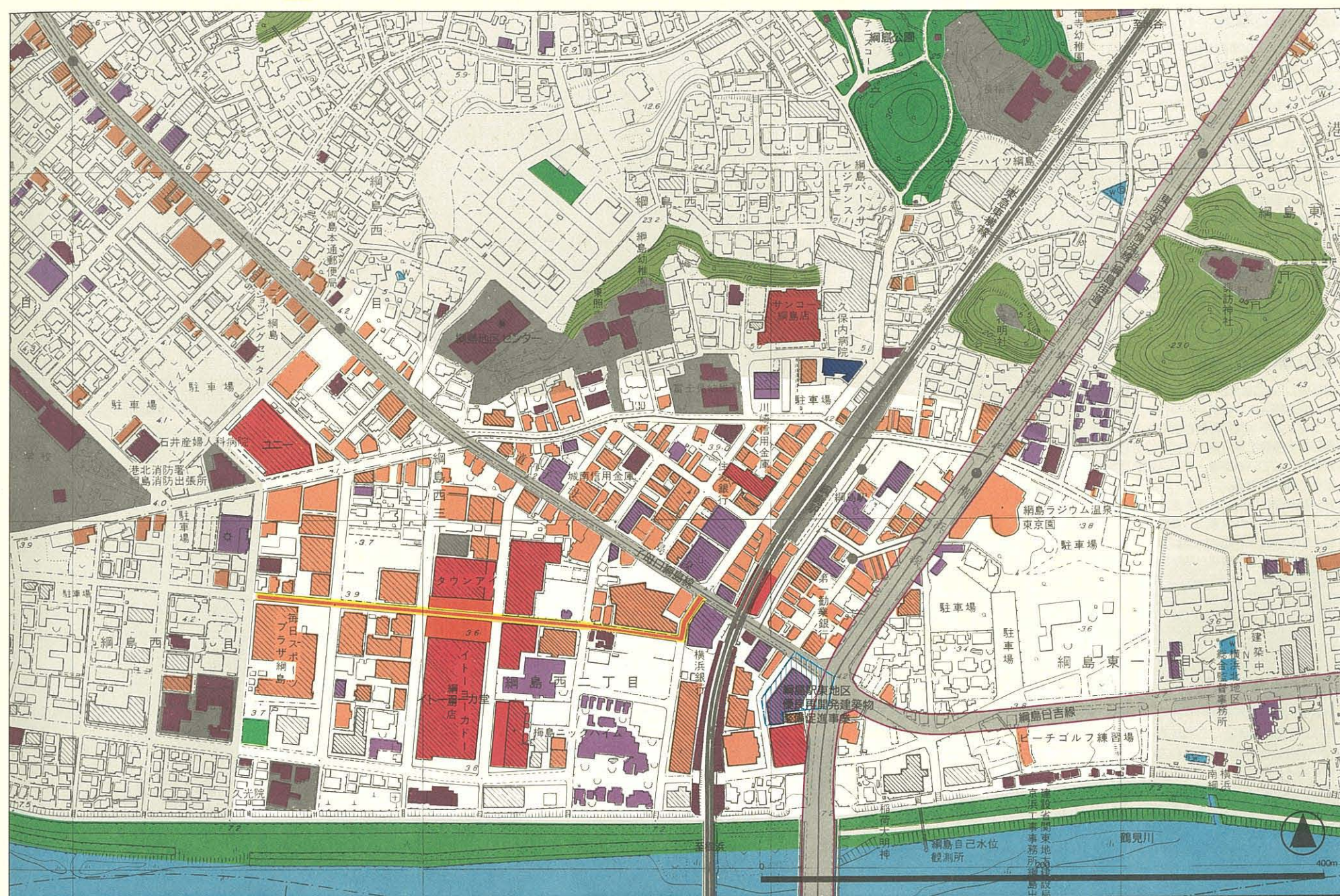


鶴見川からの遠景



網島の整備概念図

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|-----------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 特定街区・地区計画 | ◎市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ⊗国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



優良再開発・配置平面図



優良再開発・模型写真



壁面後退の街並



中央モール



整備された中央プラザ



街づくり指導による共同ビル(完成パース)

日吉駅周辺地区 大倉山駅周辺地区 菊名駅周辺地区

日吉駅周辺地区

当地区は、「よこはま21世紀プラン」において、綱島地区とともに主要な地域拠点として位置付け、中域生活圏の中核としての機能強化が求められている。日吉駅は、1日11万人にも及ぶ乗降客が利用する主要な駅であり、現在進められている駅舎改良と合わせた人工地盤を設けることにより、駅東西の一体化が図られる。また、駅舎改良後その上層部への大規模商業施設の整備が構想されており、当駅のポテンシャル・アップが期待される。一方、都市基盤面では放射状の道路体系が形成されているが、幅員が狭く駅前商業地として、車、自転車、歩行者が錯綜し混乱を招いている。

また、当地区には昭和30年代に建てられた建築物が多く、今後建替等にもともなうミニ開発が予想され、さらに長期的には、港北ニュータウンと日吉駅付近を高速鉄道4号線により結ぶ構想もあり、高まる交通拠点性を活かした街づくりの検討を進めて行く。

大倉山駅周辺地区

当地区は、「よこはま21世紀プラン」において、地域拠点として周辺地区からのネットワークの中心となり、区行政とコミュニティ文化の拠点となるよう位置付けている。駅周辺の未整備だった歩行者空間や老築化した店舗が並んだ雑然としていた街を、地元商店会が中心となり整備してきた地区である。

大倉山駅から区役所へ至る大倉山東口商店街は、昭和59年に「レモンロード大倉山」を完成させ、昭和63年には大倉山駅から西へ約200mの間の商店街について、大倉山西口道路改良事業と併せた商店街近代化事業を行い、「大倉山エルム通り」が完成した。

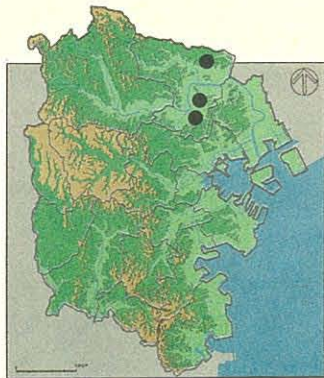
当地区には、二俣川から新横浜を経て大倉山方面ならびに川崎方面へ至る鉄道構想が検討されており、今後の街づくりの展開としては、既存の文化機能や商業集積を高め、地域拠点としての機能強化を進める。

菊名駅周辺地区

当地区は三方を山に囲まれ平坦地が少なく、さらに主要幹線である綱島街道と二つの鉄道により地区が分断され、駅を中心とした面的な広がりには欠けるなど地形的な障害が強い地区である。

しかし、菊名駅はJR横浜線と東急東横線との結節点であり、1日15万人に及ぶ乗降客が利用するなど、潜在的なポテンシャルを内在している。

そのため、当地区は「よこはま21世紀プラン・港北区計画」において区心地区の一つとして位置づけ、駅を中心とした商業文化の街づくりを進める。



日吉駅周辺地区

位置：港北区日吉本町、日吉2丁目、4丁目
駅乗降客数（人/日）：

	S55	S60	S63
東急日吉	108,455	111,762	124,332

駅前広場等面積（㎡）：西口500

バス用バス数：西口乗降車1、東口乗車3、降車2

バス系統数：7

商店街名称・商店数：日吉商店街(102)

大型店舗数：1

街づくりの組織名：日吉地区街づくり協議会

大倉山駅周辺地区

位置：港北区太尾町

駅乗降客数（人/日）：

	S55	S60	S63
東急大倉山	47,877	52,389	56,359

バス用バス数：乗降車2

バス系統数：7

商店街名称・商店数：大倉山商店街(173)

大型店舗数：1

大倉山エルム通りの特徴

- 1) アテネ市エルム通りと姉妹提携をしている
- 2) ファサードをプレヘレニズム様式(ギリシャ風)に統一
- 3) 建物を2m後退させ、幅員を拡張、歩道を設置、街路樹や街路灯を配置
- 4) 街路灯や車止め等のファニチャーもヨーロッパ調で鋳物を使用
- 5) 無電柱化

大倉山西口道路改良事業

道路延長：212m

幅員：車道6m、歩道2m×2

用地買収面積：585㎡

工期：昭和62年8月～昭和63年11月

歩道：天然御影石

街路樹：かつら

ツリーサークル：天然御影石

車止め：鋳鉄製

その他：植栽、街路灯

会員店舗統一建替（ギリシャ風）

大倉山記念館

記念館は市の管理下にあり、山手にあるイギリス館の姉妹館として全市的な施設として位置付けられており、現在ボランティア協会が管理を行っている。

菊名駅周辺地区

位置：港北区菊名4、6、7丁目、篠原北1、2丁目、錦が丘

駅乗降客数（人/日）：

	S55	S60	S63
JR菊名	106,244	78,262	80,406

東急菊名 73,184 81,827 90,501

バス用バス数：乗車1

バス系統数：11

商店街名称・商店数：菊名地区商栄会(94)

菊名西口商店街(49)

大型店舗数：2

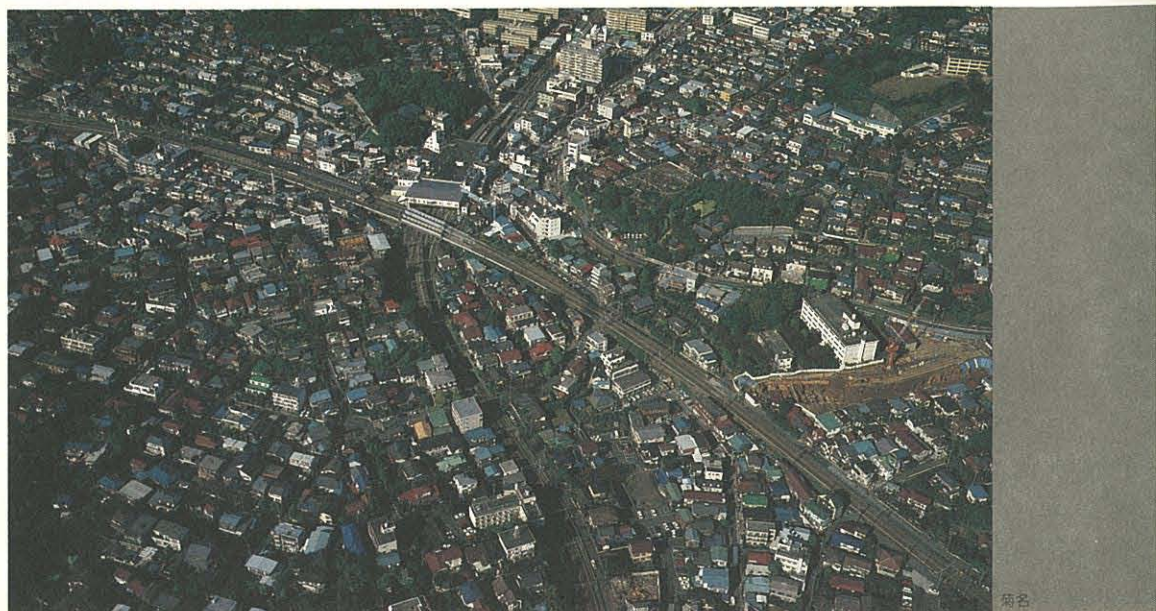
街づくりの組織名：菊名駅周辺をよくする会



日吉



大倉山



菊名

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|-----------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 特定街区・地区計画 | ◎市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ⊗国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



日吉駅東口



都市計画道路 東京・丸子・中山線



日吉中央通り



JR菊名駅ガード下



レモンロード



大倉山エルム通り



大倉山記念館

中山駅周辺地区 鴨居駅周辺地区

中山駅周辺地区

中山駅は、明治41年に開通した横浜線の停車駅であり、沿線は森林や田畑等豊かな田園地帯を形成していた。昭和47年に区総合庁舎が地区内に新設され、緑区の中心地として基礎が築かれた。

本地区は、「よこはま21世紀プラン」においては地域拠点として、「都市再開発方針」では1号市街地としてさだめ、区心にふさわしい整備を進めている。また、古くから発展してきた駅南部地区と、新しい駅北部地区を含めた駅周辺全体の新たな発展が期待できる地区でもある。駅北部地区においては、土地区画整理事業地内で区スポーツセンターや集合住宅が建設され、大型店が建設中であり新しい商業地づくりがスタートしている。しかし駅南口地区は、区役所を控えた表玄関でありながら駅前広場、道路が狭隘であり、その機能を十分に発揮しておらず、店舗、住宅等が密集しており防災等居住環境上も問題が多い地区である。今後はこれらの市街地環境を勘案し、欠けている都市基盤施設の整備を図るとともに、商業、業務、文化等都市機能の集積を図り、生活拠点としての快適かつ安全な街づくりを進めて行く。

1) 北部地区整備方針

土地区画整理事業が完了しており、生活関連施設の整備等により利便性の向上を図り、周辺と整合のとれた良好な市街地形成を図る。

2) 南部地区整備方針

駅前広場整備とあわせて区役所や都築公園、四季の森公園の玄関口として、また、鉄道バスなど交通の拠点として、これにふさわしい駅周辺整備が課題となっており、地元の方々の協力を得ながら敷地の共同化や再開発の可能性の検討を進め、良好な都市環境の創出を目指していく。

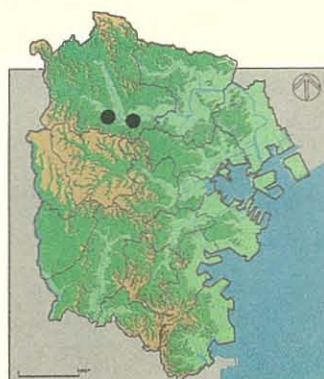
鴨居駅周辺地区

本地区は、かつてはほとんど集落もない田園地帯であった。しかし駅開業（昭和37年）後、市域全体での人口急増にともない台地丘陵部では公共や民間の住宅団地の造成が活発化し次々と市街地が広がり、また鶴見川をはさんだ北側の低地部においては大規模な工業団地の造成が進み、現在では鶴見川沿いの内陸型工業地域を形成するに至っている。住宅団地等の居住者や通勤通学者の飛躍的な増加に伴い、本地区は大型量販店や飲食店が多数立地する商業集積地になり、周辺居住者の買い物や文化、娯楽等の拠点として発展してきている。

街づくりの進め方

本地区は戦後の高度成長期に急速に発展してきた地区であるが、その地区の重要性は将来にむかってますます高まりつつある。また、本市総合計画である「よこはま21世紀プラン」においても、緑区の「産業拠点」及び「国際交流拠点」と位置付け、白山ハイテク・パーク等のハイテク産業ゾーンの形成と、鶴見川の川と緑を生かした商工業の拠点形成を目指している。

このため、今後は、地区の玄関口である鴨居駅の駅舎改良、南北自由通路の建設を行うとともに、鶴見川によって分断されている地域の利便性を向上させるため、鴨居下飯田線等の道路の整備を促進していく。また、自然のふれあいの場として、緑の連なる丘の魅力と鶴見川流域の田園環境を生かした「水と緑のプロムナード」事業を行い、白山プロムナード等、魅力ある道路づくりを進めていく。



中山駅周辺地区

位置：緑区中山町、寺山町、台村町

面積：34.9ha

駅乗降客数（人/日）：

S55 S60 S63

JR中山 31,020 38,262 46,878

駅前広場等面積（㎡）：北口4,000、南口1,200

バス用バス数：北口乗車5、降車2、南口乗降車3

バス系統数：北口10 南口22

商店街名称・商店数：中山商店街(162) 緑新栄会(60) 青砥商栄会(11)

大型店舗数：4

街づくりのルール等：街づくり協議地区

駅周辺を取り巻く主な動き

●47年12月 組合施行による駅北側の約15haの土地区画整理事業が着手され、以後10年余りかけて完成

●昭和58年3月 地元要望であった橋上駅舎完成

●同年、市道山下長津田線完成

●昭和60年11月横浜線を横断して駅南北を自由に往来できる歩行者デッキ完成

●昭和63年1月中山駅北土地区画整理組合解散

中山駅北土地区画整理事業

施行者：中山駅北土地区画整理組合

施行期間：昭和47年度～昭和60年度

施行面積：15.4ha

総事業費：約48億円

権利者数：133人

組合設立認可：昭和47年12月25日

換地処分：昭和58年5月14日

計画人口：1,550人

減少率：平均30.67%

鴨居駅周辺地区

位置：緑区鴨居町、白山町、鴨居1丁目

面積：15ha

駅乗降客数（人/日）：

S55 S60 S63

JR鴨居 38,514 52,242 59,040

駅前広場等面積（㎡）：2,300

バス用バス数：乗車2、乗降1、降車1

バス系統数：8

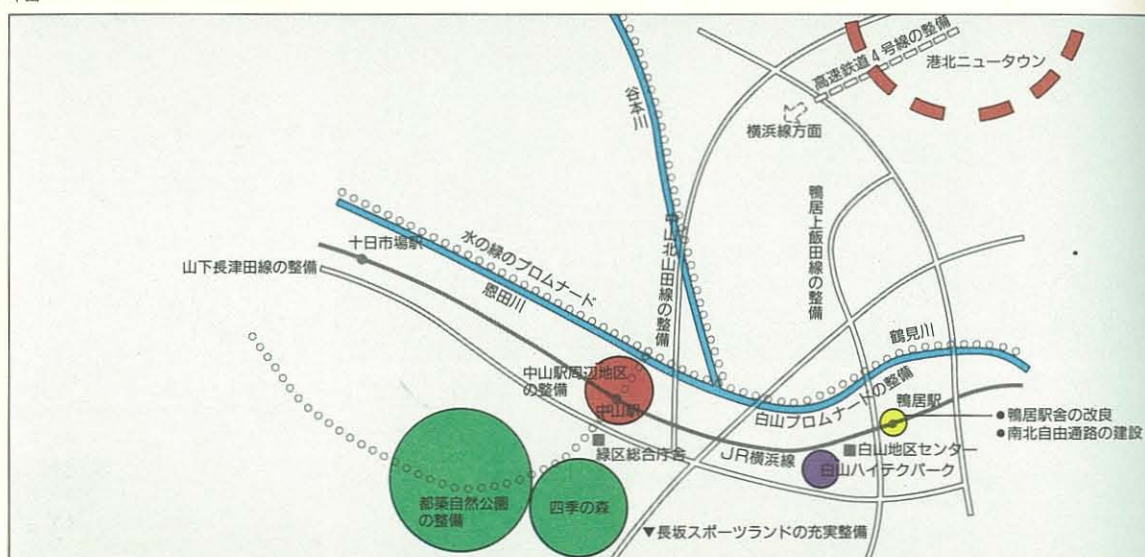
商店街名称・商店数：鴨居商栄会(120)

大型店舗数：1

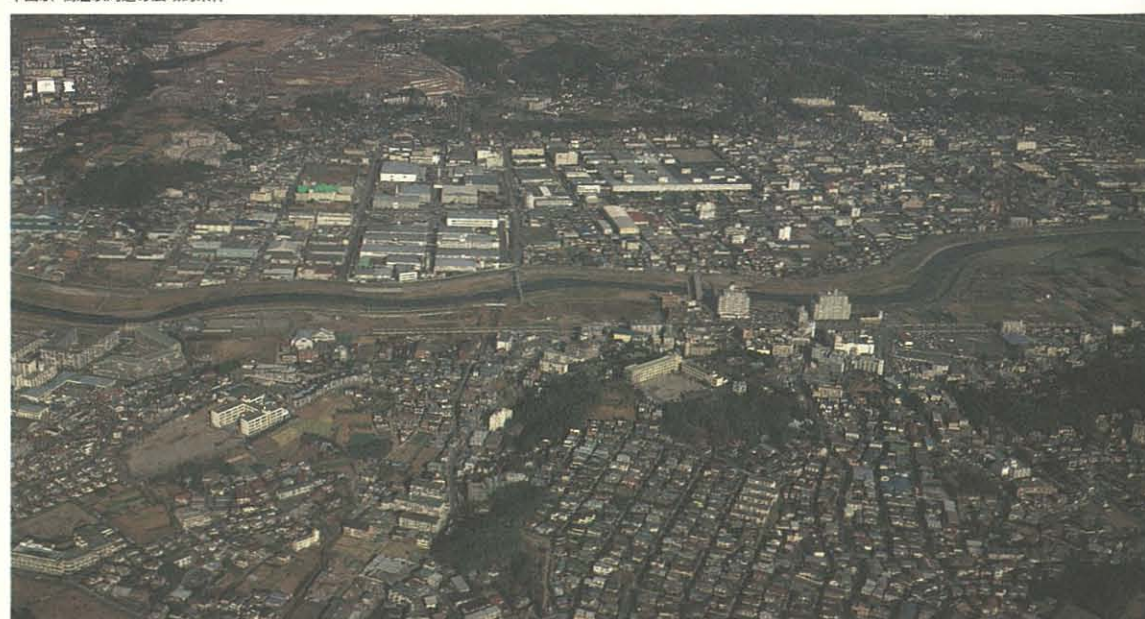
街づくりのルール等：街づくり協議地区



中山

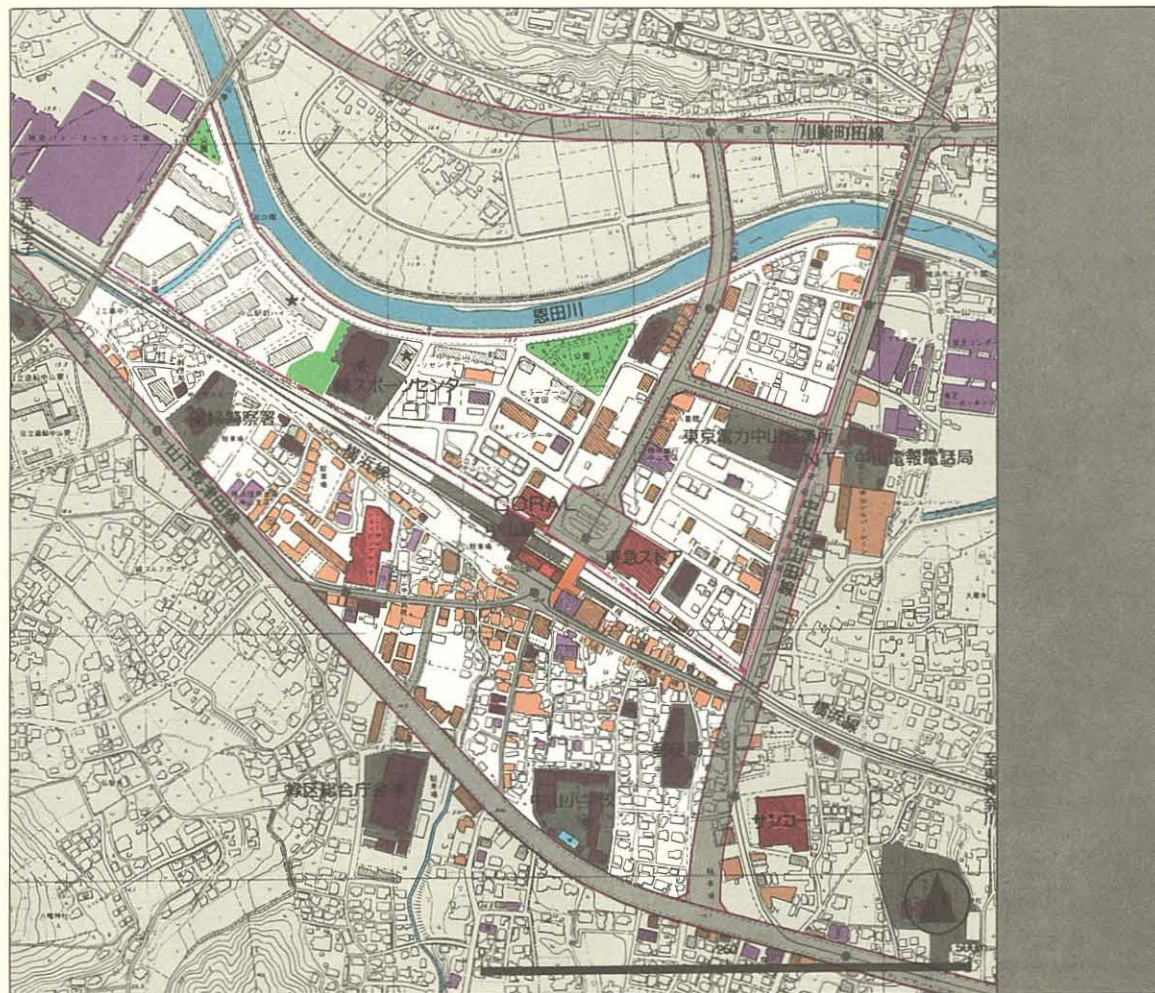


中山駅・鴨居駅周辺の広域的条件



鴨居

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|---------------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度
適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 特定街区・地区計画 | ◎市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ⊗国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



中山駅北口駅前広場



恩田川



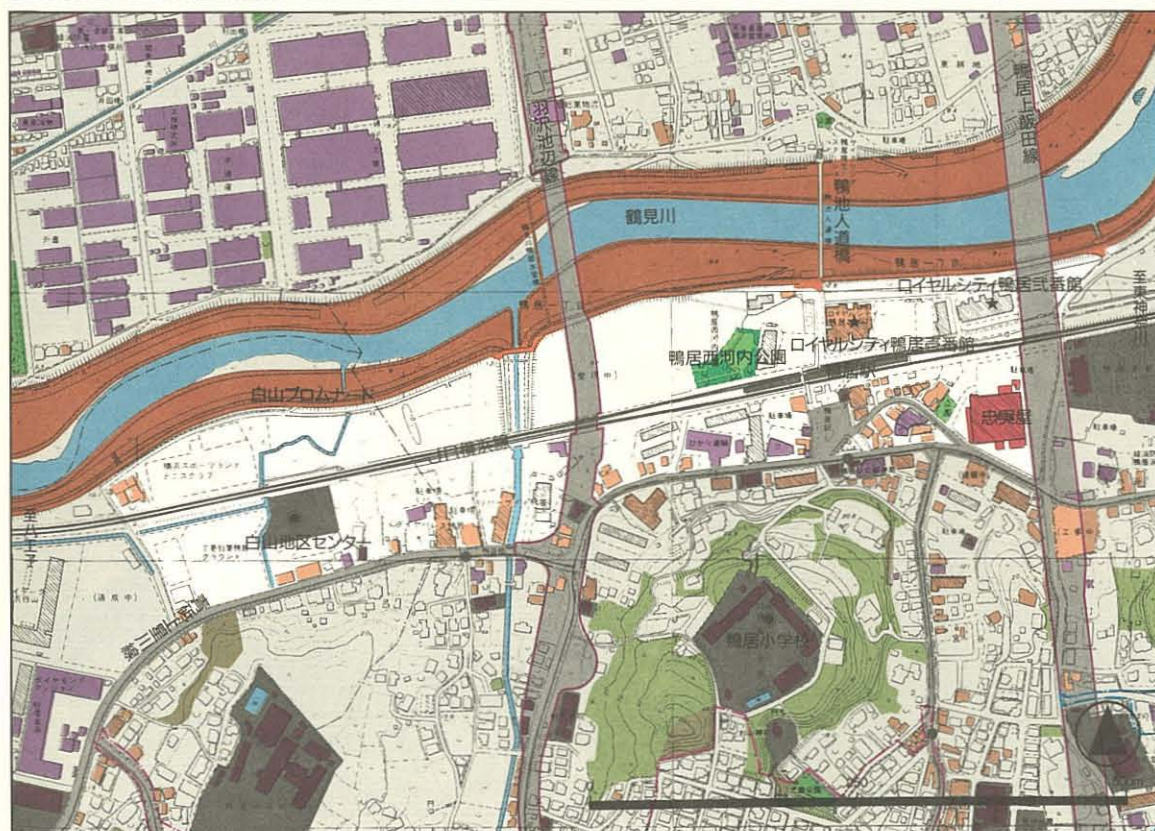
歩行者デッキ



中山駅南口駅前



白山ハイテクパーク



中山駅北口



中山駅南口駅前広場



恩田川



恩田川

十日市場地区は本市の北西、緑区のほぼ中央部にあり、JR横浜線で横浜駅から約25分、横浜都心より12kmに位置している。本地区周辺では、十日市場団地、霧が丘団地、若葉台団地が造成された他、東急田園都市線沿線においても宅地開発が急速に進行している。このような状況の中で、地域住民の利便に供するとともに宅地の利用増進を図るため、中山、長津田両駅の間に新駅を設置し、駅前広場を含む公共施設を整備することを目的に、駅周辺の約66haについて市長施行の土地区画整理事業として、昭和46年に着手し平成元年に完了した。これによって街としての都市基盤の整備が完了し、地域拠点にふさわしい商業、住宅、業務施設等の整備が進みつつある。

整備の基本方針

住宅開発を主とした商業、業務的サービス機能を備えた地域拠点をめざす。

土地利用計画

駅前地区は近隣商業を主とした商業核とし、歩行者専用道路等により安全で楽しく買い物ができるショッピングセンターを配置した。その周辺は近隣公園や児童公園を確保し、安全で快適な住宅地をめざした。

公共公益施設の整備

- 1) 十日市場駅の設置……昭和54年4月開業
- 2) 駅前広場の整備……南口 5,300㎡ 北口 3,200㎡ 合計8,500㎡
- 3) 道路整備……都市計画道路山下長津田線（幅員25m 延長1,531m）環状4号線（幅員25m 延長1,144m）等整備
- 4) 公園整備……8ヶ所 合計20,432㎡
- 5) その他……小学校用地（約3,200㎡）他、上下水道、ガス等

十日市場住宅団地

市営十日市場住宅は、JR横浜線十日市場駅から南側へ約300mという至近距離にあり、団地北側は、市施行の土地区画整理事業区域（約66ha）に接し、南西側には霧が丘団地（約113ha）、若葉台団地（約89ha）が連続している。また団地南側には緑の7大拠点の1つである三保・新治の大規模緑地に接している。

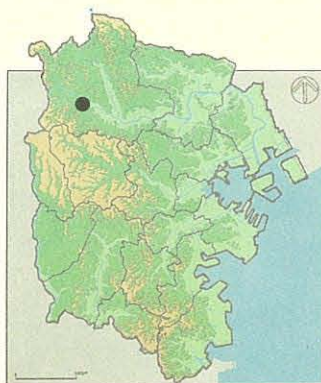
十日市場住宅団地の現況と課題

当団地は、昭和34年から39年にかけて建設された市内で最大規模（面積約36.6ha 管理戸数2175戸）の市営住宅団地であり、建設後約30年を経過しているため、建物の老朽化が著しく、最低居住水準未満の住宅が大半である。また、居住者の実態としては、高齢化が著しく、年齢構成のアンバランスが地域社会形成のうえで問題となってきた。団地をとりまく周辺の街づくりが進んできている中で、建替による当団地の住宅機能の更新、団地全体の活性化が課題となっている。

市営十日市場住宅団地の街づくり構想

建替に当たっては、住宅の居住水準の適正化を図るとともに、広く「街づくり」という観点から、地域基盤施設の整備、高齢者等社会的弱者への対応、活力ある地域社会の形成等の課題を踏まえ、以下の「街の将来像」を設定する。

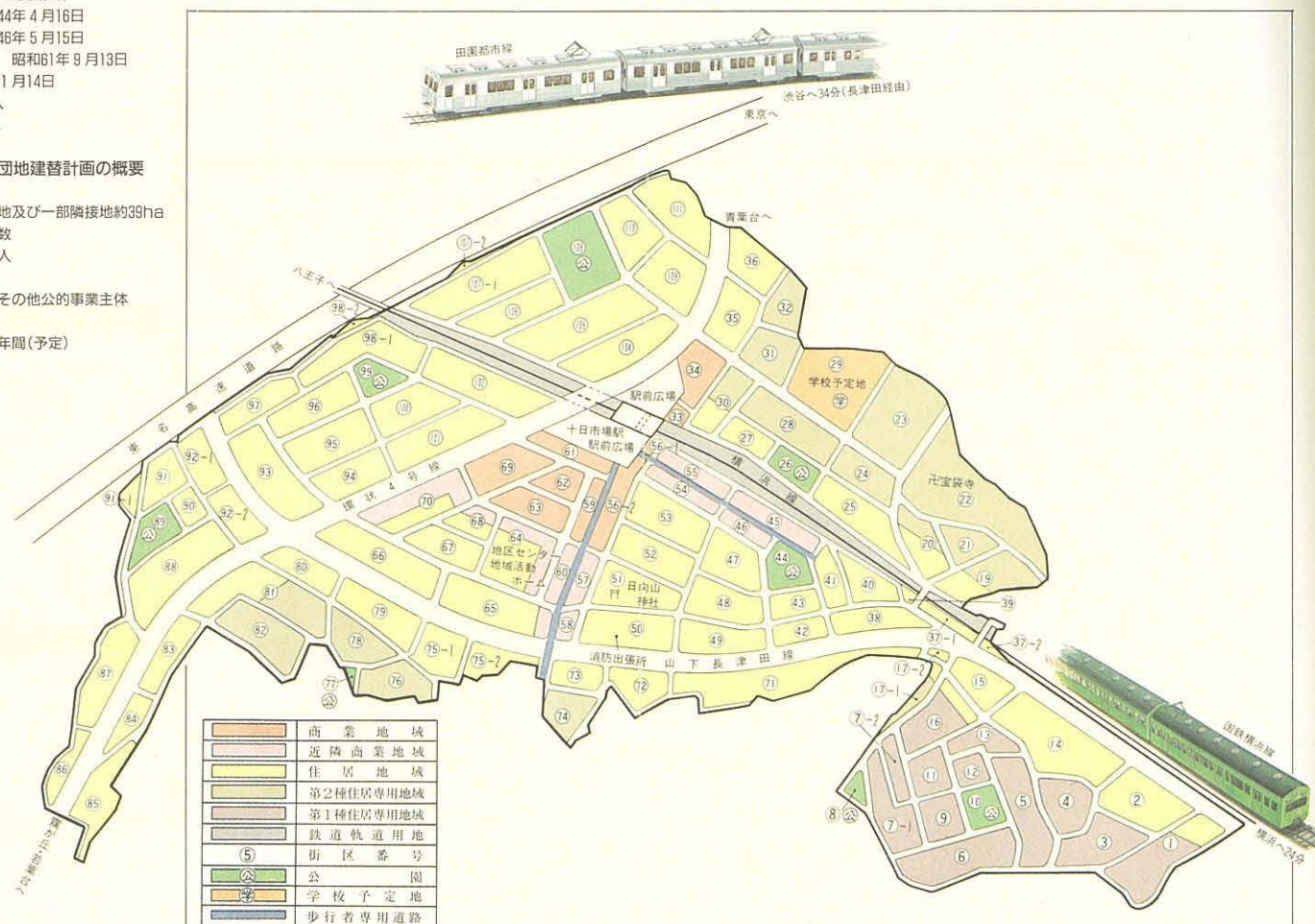
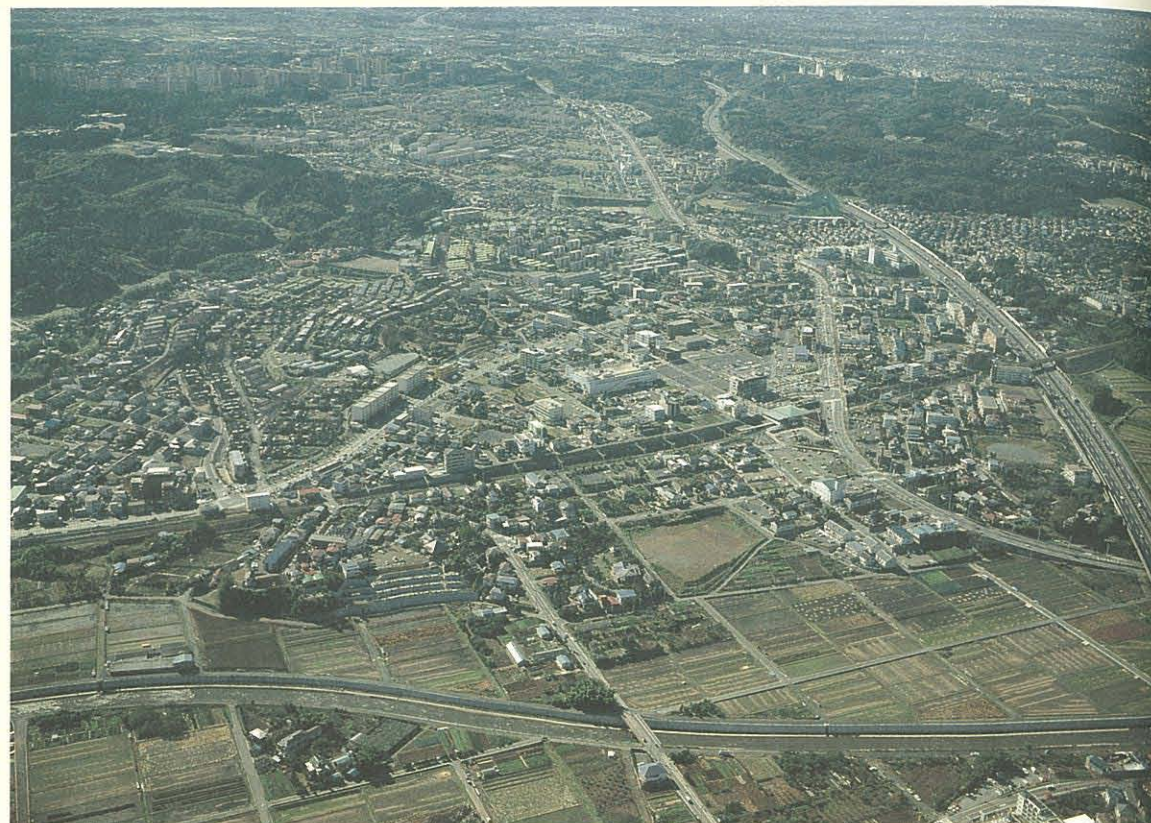
- 1) 高齢者、身体障害者等も含めた多様な階層の人々が住む、活力があり暮らしやすい街
- 2) 周辺地域と調和し、地域に開かれたコミュニティを持った街
- 3) 地域に必要な都市機能を備えた高水準の緑豊かな街



位置：緑区十日市場町
面積：65.7ha
駅乗降客数
路線名 S55 S60 S63
十日市場 14,932 25,956 33,986
駅前広場等面積(㎡)：8,521(南北計)
バス用バス数：南口乗車6、降車3
バス系統数：7
商店街名称・商店数：十日市場大通り商店街(58) 十日市場中央商店街(16) 十日市場商店連合会(19)
大型店舗数：2
街づくりの組織名：十日市場地区市街化促進協議会

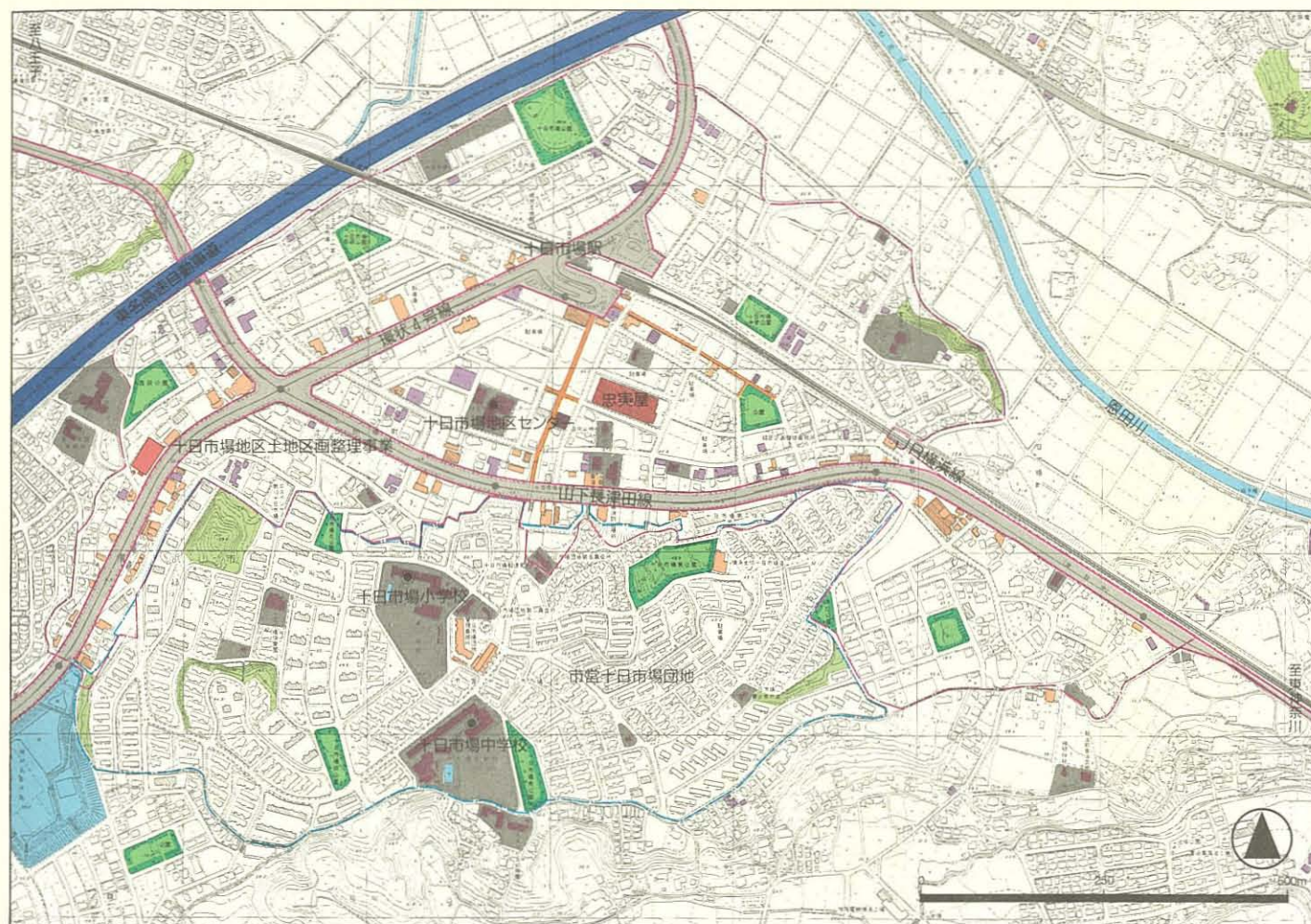
十日市場地区土地区画整理事業の概要
施行者：横浜市長
施行期間：昭和46年度～平成元年度
施行面積：65.7ha(第一工区55.7ha 第二工区10.0ha)
総事業費：約142億円
権利者数：552人(事業開始時)
都市計画決定：昭和44年4月16日
事業計画決定：昭和46年5月15日
換地処分：第一工区 昭和61年9月13日 第二工区 平成元年1月14日
計画人口：約6,600人
減歩率：平均29.2%

市営十日市場住宅団地建替計画の概要
計画区域、区域面積
市営十日市場住宅団地及び一部隣接地約39ha
計画人口、計画戸数
居住人口：約10,000人
住戸数：3,350戸
供給主体：横浜市、その他公的事業主体
事業期間
平成3年度から約10年間(予定)



土地利用計画図

- | | | | |
|-----------|----------|-------------|-----------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史の土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業 | ■歴史の建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 優良再開発事業 | ●市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 特定街区・地区計画 | ●国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 建築協定等 | ●地下街 |



十日市場南口駅前広場



十日市場北口駅前広場



十日市場北口駅前広場照明灯



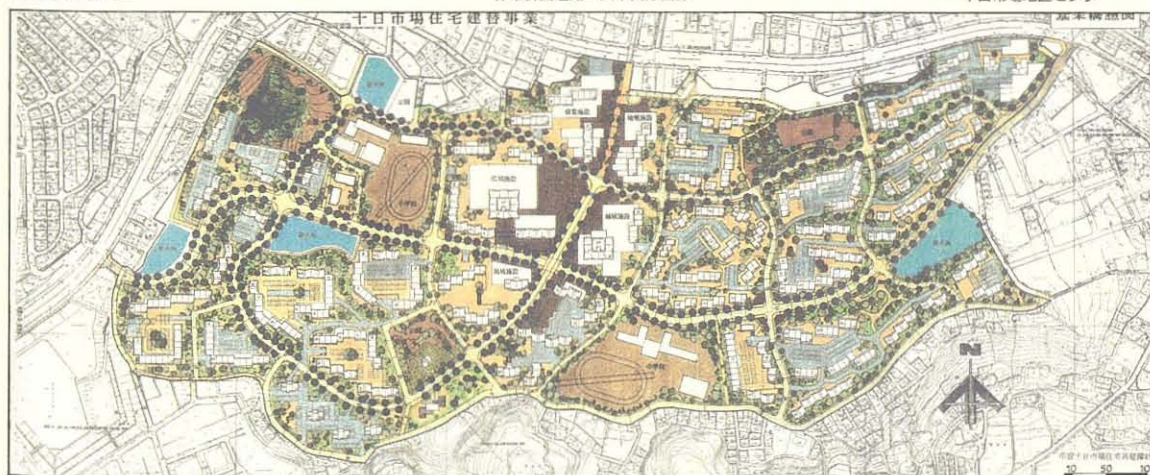
大規模な曳家工事



都市計画道路・山下長津田線



十日市場地区センター



十日市場住宅建替事業・基本構想図



十日市場住宅完成予想模型

長津田は、近世、東海道の裏街道としての性格ももつ大山街道の宿場町として栄えた。その後、明治41年には生糸運搬のため、横浜線が横浜～八王子間に開通し、これと同時に長津田駅も開業した。この立地から後に、長津田に「まゆ」の取引所、処理所（乾燥、貯蔵）がつくられ、賑わうこととなった。戦時には、奈良地区の現「こどもの国」所在地に軍の火薬弾丸倉庫がおかれた関係で、駅北口周辺にも軍需工場がつくられた。

戦後に入り、昭和40年前後に国道246号線、東名高速道路、東急田園都市線等が開通し、駅周辺には、市営、県営、県住宅供給公社の住宅団地をはじめとして宅地開発が進んだ。

地区の現状

長津田駅周辺地区は、JR横浜線・東急田園都市線等の鉄道結節点としての機能を有し、東京・横浜中心部への通勤通学者の交通拠点としての役割を担っている。そのため、「よこはま21世紀プラン」においては、本市北西部の主要な地域拠点に位置付けている。

近年、後背地は、奈良、上恩田、長津田等の土地区画整理事業をはじめ、数多くの宅地開発が進み、駅勢圏の拡大及び交通網整備の観点から、その玄関口としての駅前整備が急務となっている。

長津田駅北側地区

駅北側地区は、駅前広場、幹線道路等の都市基盤施設がなく、駅近傍から老朽化した市営長津田住宅を含む低層木造住宅地や大規模未利用地が広がっている。

本地区は、大きく5つのゾーン、すなわち「住環境保全地区」「住環境改善地区」「栄通り沿道商店街活性化地区」「駅前拠点整備地区」「市営住宅建替事業地区」に分けられ、それぞれのゾーンの性格に応じた街づくりの展開を図る。特に、「駅前拠点整備地区」においては、平成元年7月に都市計画決定された都市計画道路長津田駅北口線、北口駅前広場を包含し、早期街づくりが求められている。

本地区の整備は、市営長津田住宅の建替を契機に、道路・駅前広場等の都市基盤施設の抜本的な整備を行うとともに、駅前拠点整備地区を中心に、土地の合理的かつ健全な高度利用を図り、主要な地域拠点としてふさわしい街づくりを進めるものである。また、その整備手法は、「都市居住更新事業」を適用して道路等の公共施設の整備を図るほか、再開発事業等の実施により、都市機能の更新を積極的に図っていく。

駅前拠点整備地区	商業・文化施設等の整備により土地の有効利用を図る
商店街活性化地区	既存の商業施設のグレード・アップを図る
市営住宅建替事業地区	老朽化した市営住宅を北側半分で建替する
住環境改善地区	土地の有効利用や細街路の拡充を図る
住環境保全地区	現在の住環境を保全する

長津田駅南口地区

近年、後背地の長津田特定土地区画整理事業をはじめ数多くの宅地開発が進み、またこれらの開発地と駅を結ぶ都市計画道路霧が丘長津田線が事業化される中で、これらに対応した駅前整備が早急に必要となっている。今後の街づくりにあたっては、

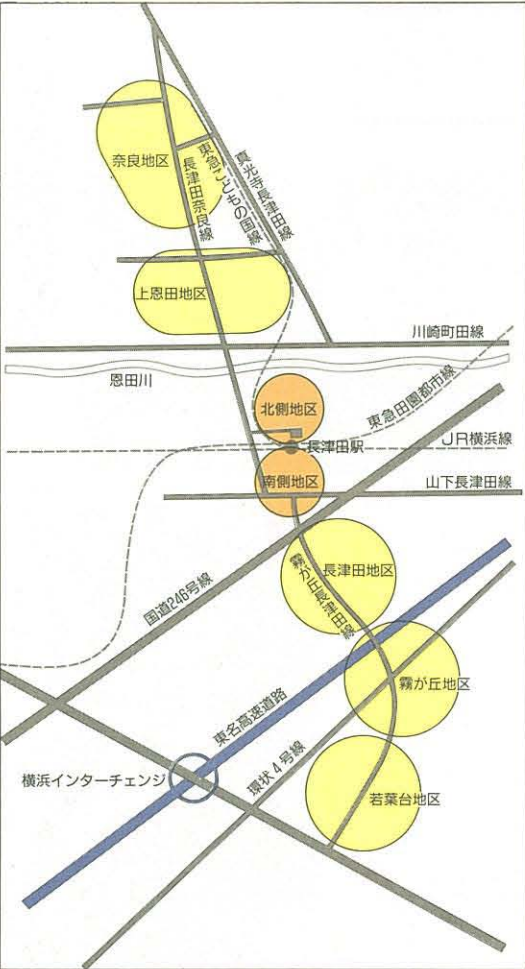
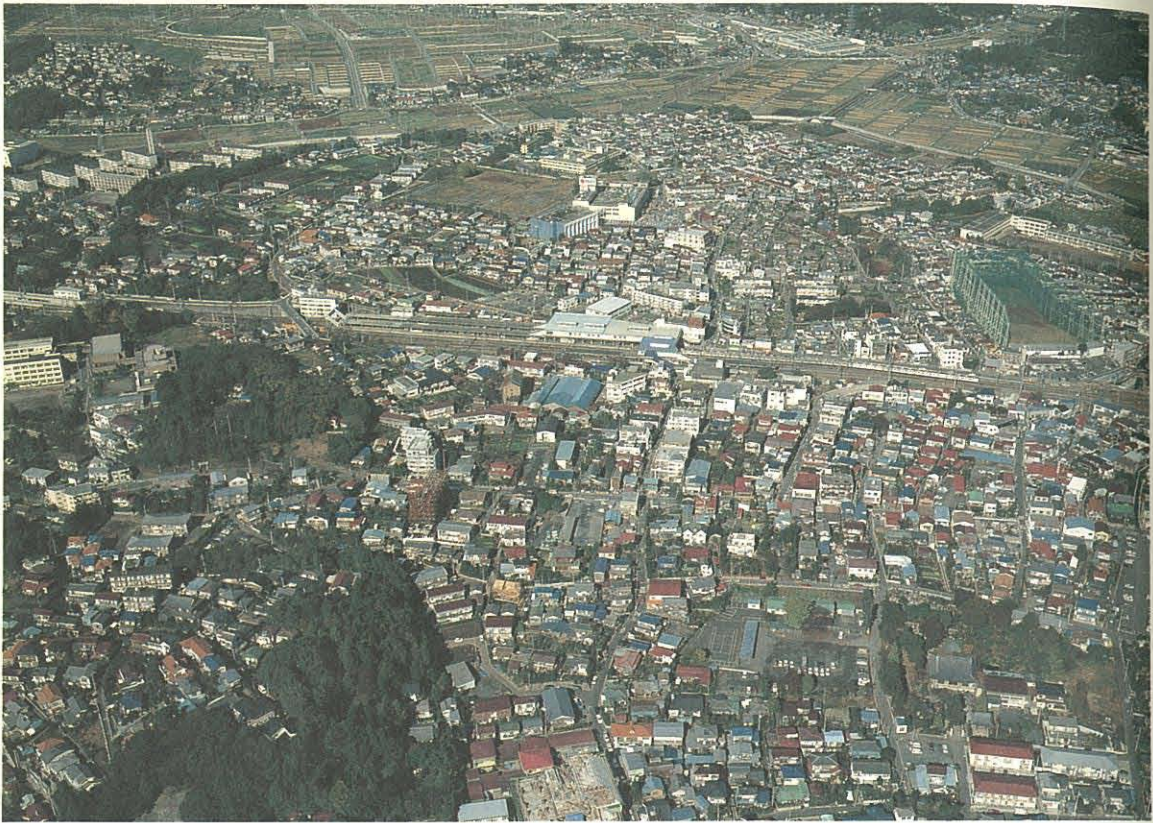
1) 駅前に延びてくる都市計画道路霧が丘長津田線の受け皿となる駅前広場、街路、駅舎等の都市基盤整備

2) 駅前にふさわしい商業、業務、文化等の都市機能の強化による地域の活性化が課題としてあげられる。

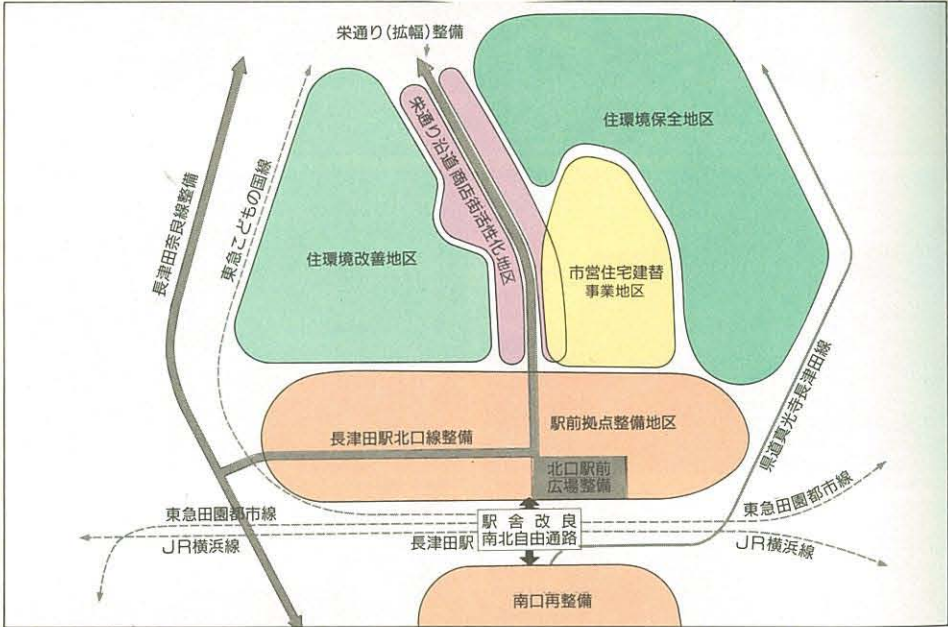
現在、本地区では、これらの課題解決のため、住宅・都市整備公団による市街地再開発事業を検討しており、地元権利者と協議を行っている。



位置：緑区長津田2～6丁目、長津田町
面積(ha)：北側50、南口11.8
駅乗降客数(人/日)：
S55 S60 S63
JR長津田 51,300 66,410 84,044
東急長津田 58,849 72,773 91,959
駅前広場等面積(m²)：南口1,600、北口5,300(計画)
バス用バース数：南口乗車1、降車1
バス系統数：7
商店街名称・商店数：長津田商店街(121)
大型店舗数：1
街づくりの組織名：長津田駅北側再開発推進協議会
街づくりのルール等：街づくり協議地区



長津田駅周辺の開発状況と幹線道路網



長津田駅周辺地区の整備イメージ

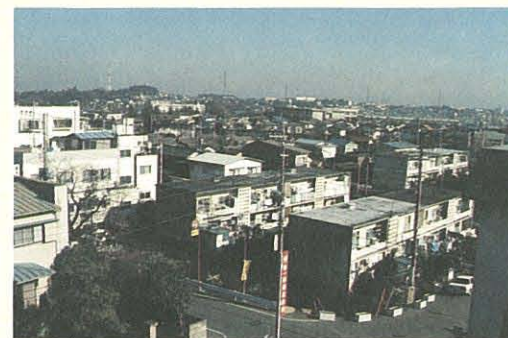


3線(横浜線、田園都市線、こどもの国線)が結節する長津田駅



真光寺長津田線と鉄道の立体交差

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|---------------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度
適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 特定街区・地区計画 | ◎市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ⊗国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



市営長津田住宅(北側)



駅北側地区の生活幹線道路米通り



駅北口周辺



南口駅前広場



南口駅前の商店街通り

たまプラーザ駅周辺地区 あざみ野駅周辺地区 青葉台駅周辺地区

東急田園都市線沿線は、地形的には多摩丘陵の一角に位置し、なだらかな傾斜の丘陵地が多く、かつてはその斜面や台地などには比較的豊かな緑が残り、のどかな田園風景を望むことができた。しかし、ここ数十年来の急激な開発により本来の地形は大きく変貌し、整然とした住宅地が形成されてきた。

沿線の開発は、昭和28年に五島慶太によりまとめられた「城西南開発趣意書」に端を発し、昭和39年の国道246号線、昭和41年の東急田園都市線の開通など主要交通網の整備、高度経済成長の波に乗って、また首都圏の重要な位置を占める地理的条件から、大規模な宅地造成・土地区画整理事業が相次いで行われてきた。

現在、田園都市線開通から20余年たち、沿線が街として徐々に成熟化し、それぞれの特色をもった街になりつつある。当該地区は、交通体系上から東京方面への指向性が強い地域ではあるが、今後は、北部中域生活圏の拠点として、街の成熟にあわせた土地利用の適正化、地区の再整備、環境の保全など地区の状況を踏まえた街づくりの展開が必要になってきている。

たまプラーザ駅周辺地区

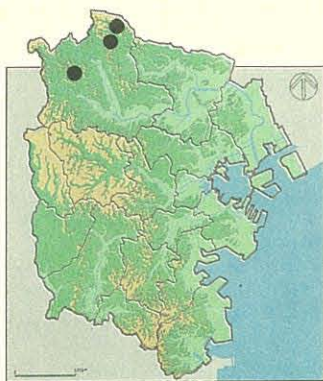
当地区の北側は早くから土地区画整理事業による街並が形成され、住宅地の開発に当たっては、歩行者と車を分離する「ラドバーンシステム」が導入されたり、駅と広場とショッピングセンターが一体的にデザインされるなど、多摩田園都市の中では先進的な街づくりが進んでいる。一方、駅南側は、昭和62年にCATVスタジオが開設はされたものの未利用地が点在し、駅前として有効利用されていない。今後、民間開発の誘導や地区計画等の制度を活用し、住民参加と地域の特性を生かした街づくりを進め、あざみ野駅周辺地区と一対に、北部中域生活圏の主要な地域拠点の形成を図る。

あざみ野駅周辺地区

あざみ野は旧山内村の中心であった。駅の東側には百年の伝統を持つ山内小学校、驚神社を中心とした昔の集落のただすまいが残されているが、その周辺部一帯は多摩田園都市構想による土地区画整理事業により新しい街が形成され、大学、劇団などの教育、文化施設の集積が進んでいる。平成5年に予定されている高速鉄道3号線のあざみ野駅への延伸、新横浜元石川線の整備等により、都心部と効外部とが結ばれ、交通結節点としての当地区がクローズアップされてきている。今後、高速鉄道3号線の建設にあわせた駅前の整備や図書館、地区センターや劇団四季の芸術センター等、既施設をいかした個性と活気にあふれた商業・文化の拠点としての整備を進める。

青葉台駅周辺地区

本格的な多摩田園都市の開発は、昭和30年代の後半に青葉台駅周辺から始まり、30年近く続いた大規模開発もピークを過ぎ、都市としての成熟期を迎えようとしている。当地区の後背人口や駅利用者の増加に対応し、土地区画整理事業で整備された駅前広場を約6,600㎡に拡充するとともに、駅舎改良、大規模商業施設さらには文化活動の新たな拠点としての区民文化センターの建設等が計画されており、北部中域生活圏の拠点としての交通ターミナル機能の強化、商業・文化施設の集積が図られつつある。



たまプラーザ駅周辺地区

位置：緑区美しが丘1、2丁目、新石川2、3丁目

駅乗降客数（人/日）：

	S55	S60	S63
東急たまプラーザ	33,721	53,658	64,537

駅前広場等面積(㎡)：北口6,800

バス用バス数：北口乗降車5、南口1

バス系統数：6

商店街名称・商店数：たまプラーザ駅前通商店会(47) たまプラーザ商店会(41) たまプラーザ中央商店会(44)

大型店舗数：3

あざみ野駅周辺地区

位置：緑区あざみ野1、2丁目、新石川1丁目

駅乗降客数（人/日）：

	S55	S60	S63
東急あざみ野	19,178	32,732	36,797

駅前広場等面積(㎡)：2,300

バス用バス数：乗降車5

バス系統数：7

商店街名称・商店数：あざみ野商店会(90) あざみ野東口商店会(40)

大型店舗数：2

青葉台駅周辺地区

位置：緑区青葉台1、2丁目

駅乗降客数（人/日）：

	S55	S60	S63
東急青葉台	40,910	70,951	83,992

駅前広場等面積(㎡)：6,600

バス用バス数：北口乗降車13

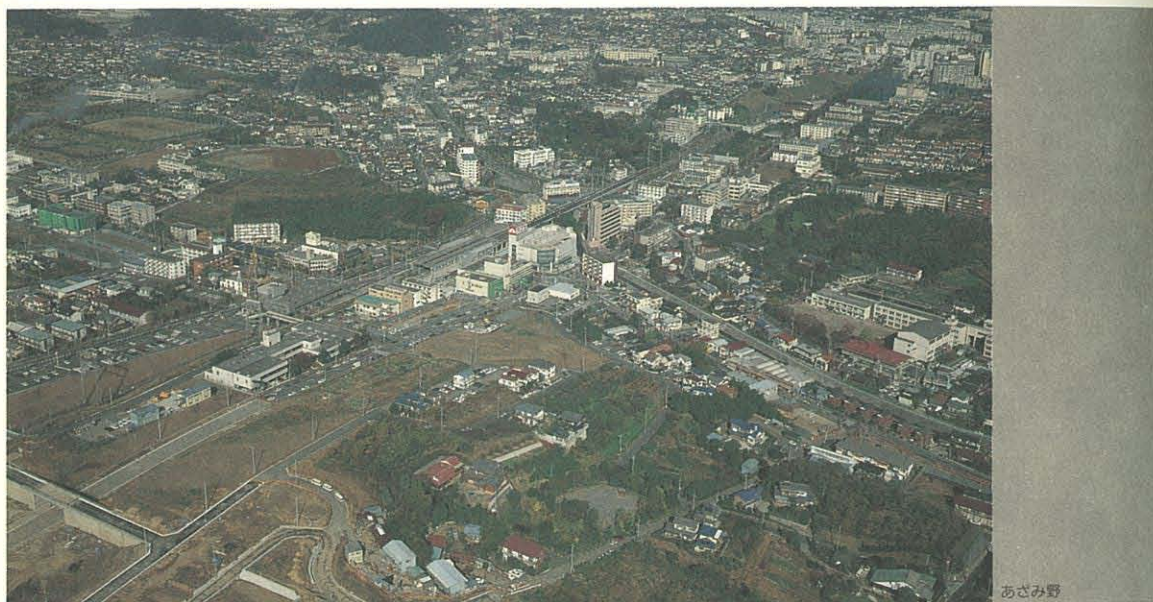
バス系統数：20

商店街名称・商店数：青葉台連合商店街(135) 青葉台南商店会(80)

大型店舗数：6



たまプラーザ

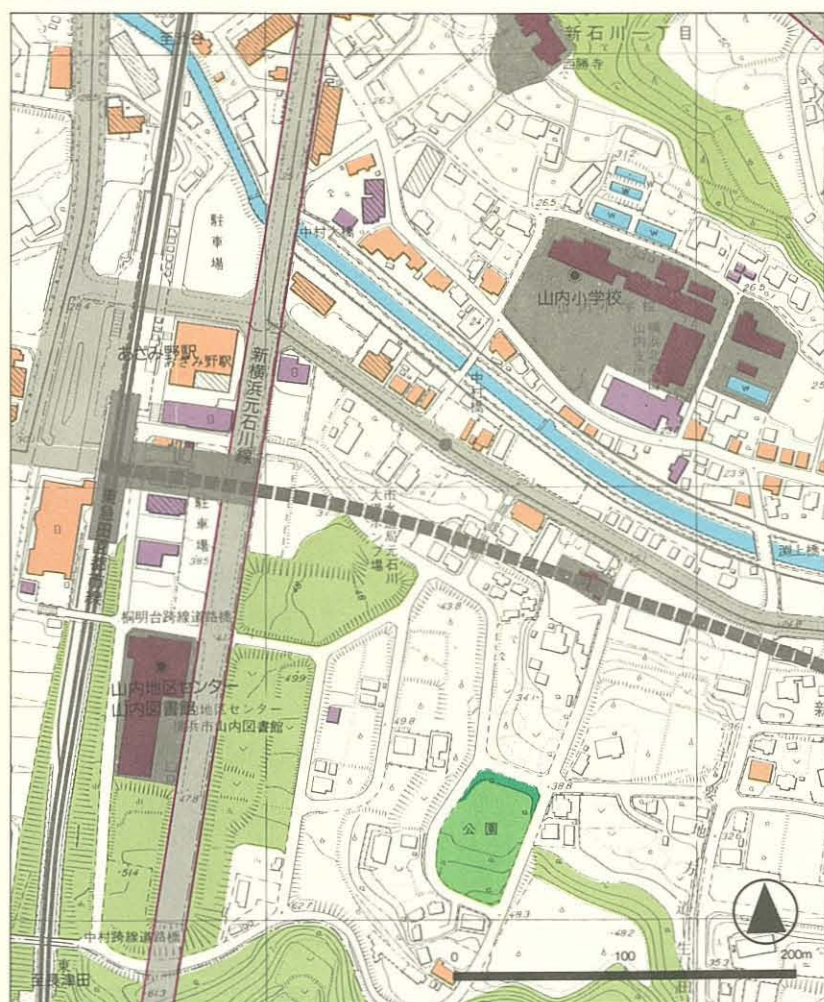
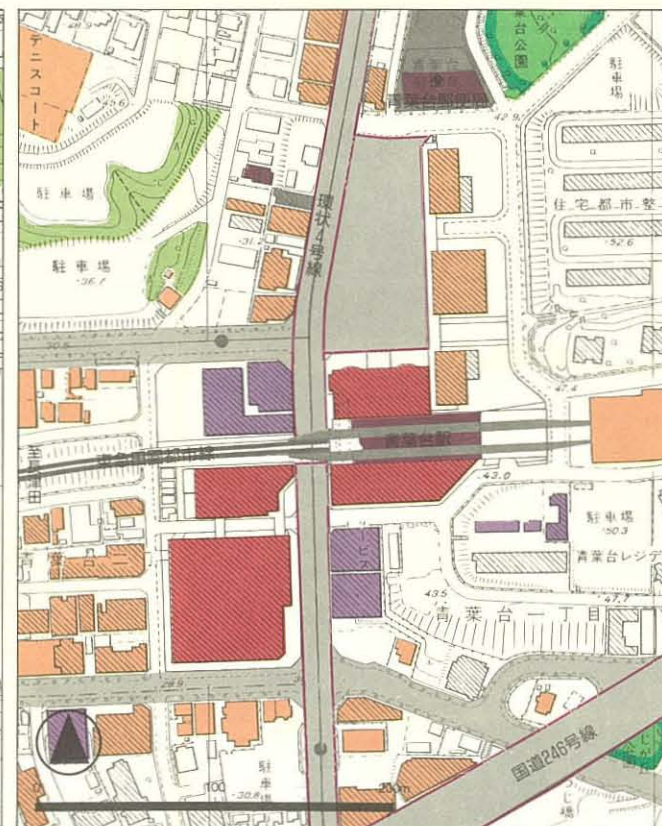
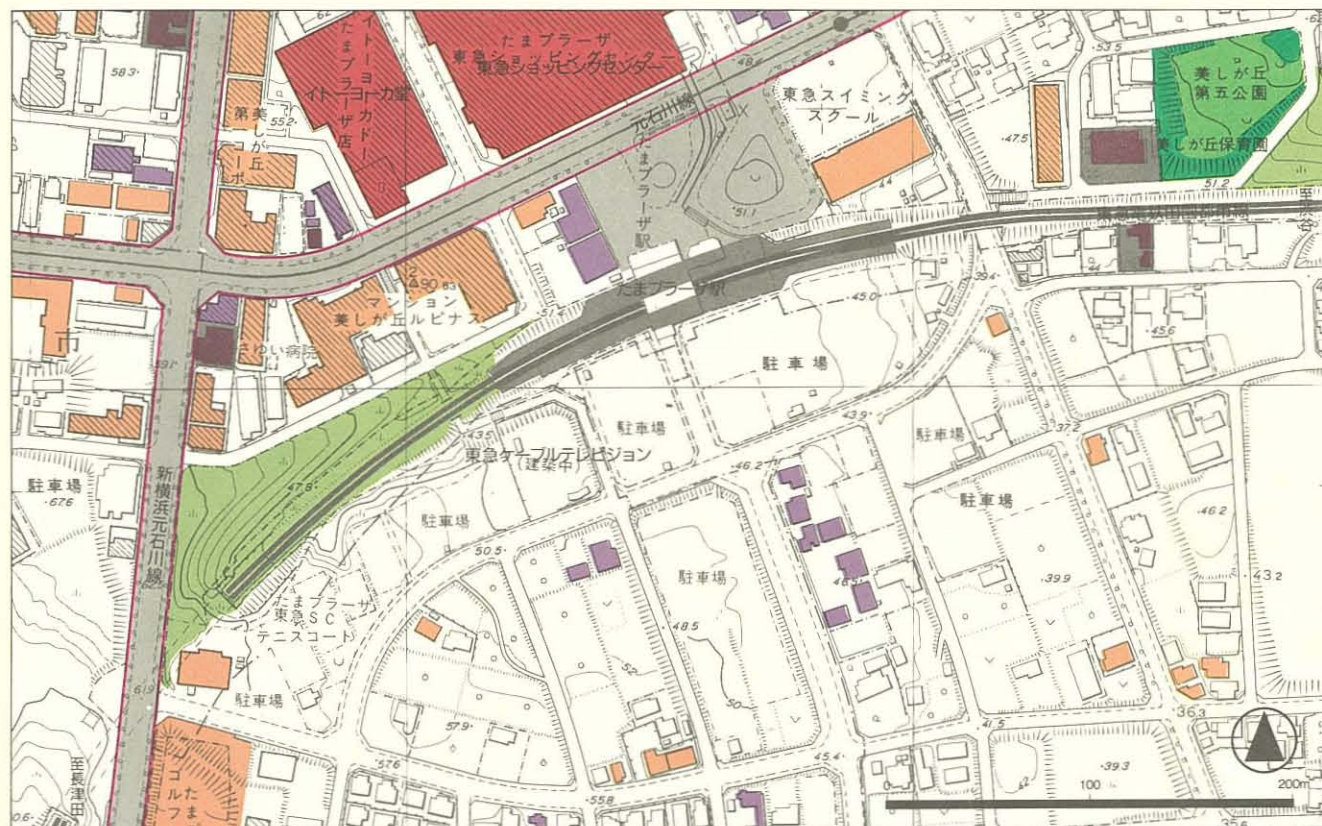


あざみ野



青葉台

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|-----------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史的建築物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 特定街区・地区計画 | ●市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ●国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



たまブラザ駅前広場



あざみの駅前広場



たまブラザ駅前広場



青葉台駅前広場と高層住宅

横浜市では、「よこはま21世紀プラン」で市域のバランスある発展を目指して都心・副都心・地域拠点の整備を進めている。その中で、東戸塚駅周辺地区は、西部中域生活圏における主要な地域拠点に位置付け、昭和40年代より始められた駅東西の土地区画整理事業による基盤施設の整備、昭和55年の東戸塚駅開設に続き、地域拠点にふさわしい街並みにするため、業務・商業・住宅・文化等の多機能施設の集積、民間開発の適切な誘導によるオープンスペースの確保など地元組織（東戸塚駅周辺街づくり開発委員会）と協調しつつ安全で快適な街づくりを計画的に進めている。

東側地区

東戸塚駅東側は、昭和57年に完成した面積約60haの東戸塚品濃中央地区土地区画整理事業区域内で、駅から直結した屋上歩廊（スカイモール）を中心に商業・業務・文化・コミュニティ施設及び超高層住宅などで構成される中央街区と周辺街区を次のような方針のもと開発指導を行っている。

開発指導方針

- 1) 中央街区については、当地区の総合的な街づくりを進める上で極めて重要な街区であり、安全で快適な都市空間を形成するため、街区を貫通する屋上歩廊、地上部分の有効空地、建築物の形態等を「特定街区」の決定により都市計画的にコントロールする。
- 2) 中央街区をとりまく住宅を主体とする街区群については、緑地、広場、歩行者空間等のオープンスペースを十分確保させ良好な都市環境の整備を図りながら、高、中、低層の住宅群を適切に配置する。
- 3) 個々の建築活動については、全体として調和のとれた街とするため、共同開発を促進すると共に、地元組織と協調しつつ快適な都市空間を創出するよう壁面後退等の指導をする。

西側地区

東戸塚駅西側は、昭和63年に完成した面積約10haの東戸塚西地区土地区画整理事業区域を中心に次のような街づくりの目標、土地利用等の方針を定めた「地区計画」の決定により都市計画的に街づくりを進めている。

街づくりの目標

- 1) 地域拠点駅前にふさわしい賑わいを図るため業務、商業、文化施設の集積を図る。
- 2) 土地区画整理事業による都市基盤整備の効果を維持、増進する。
- 3) 個性的で魅力的な街並みの形成を図る。

土地利用等の方針

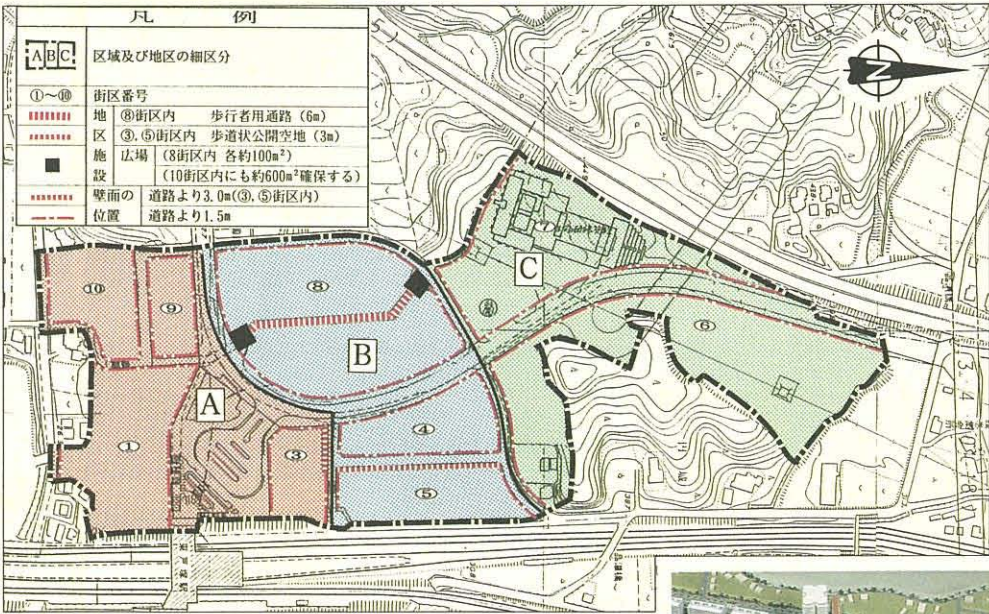
- 1) A地区（駅前広場に面する地区）については、駅前の賑わいと出会いを演出するため、住居を規制し、店舗、ホテル、カルチャーセンター等の立地を図る。
- 2) B地区（周辺商業地区）については、地域拠点にふさわしい業務市街地の形成を図るため業務、サービス、研究開発施設等の立地を図る。また、住居については、立体的用途及び住居用容積規制を設ける。
- 3) C地区（住居地区）については、全体として調和のとれた街とするため質の高い住宅、研修施設等の立地を図る。

また、西側地区の後背には、土地区画整理事業により基盤整備を行い、先端技術産業関連の研究開発団地の建設も進められている。

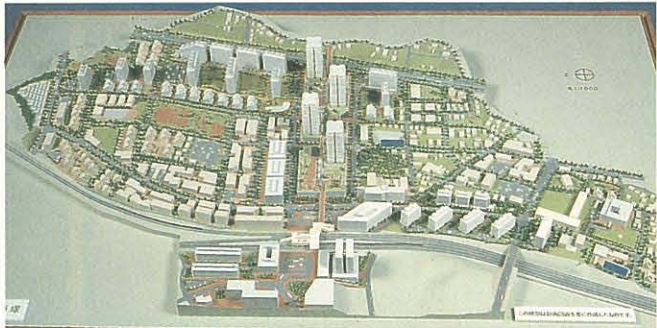


位置：戸塚区品濃町、川上町
面積：69.3ha
駅乗降客数（人/日）：
S55 S60 S63
JR東戸塚 15,346 51,592 66,706
駅前広場等面積（㎡）：西口6,700、東口6,500
バス用バース数：西口乗降車2、東口乗車3、降車3
バス系統数：西口5、東口15
大型店舗数：2
街づくりの組織名：東戸塚駅周辺街づくり開発委員会
街づくりのルール等：街づくり協議地区、地区計画

東戸塚品濃中央地区土地区画整理事業（組合施行）
施行期間：昭和45年度～昭和57年度
施行面積：59.2ha
東戸塚西地区土地区画整理事業（組合施行）
施行期間：昭和53年度～昭和63年度
施行面積：9.9ha



西側地区計画図



東側全体模型



東戸塚特定街区



東口駅前

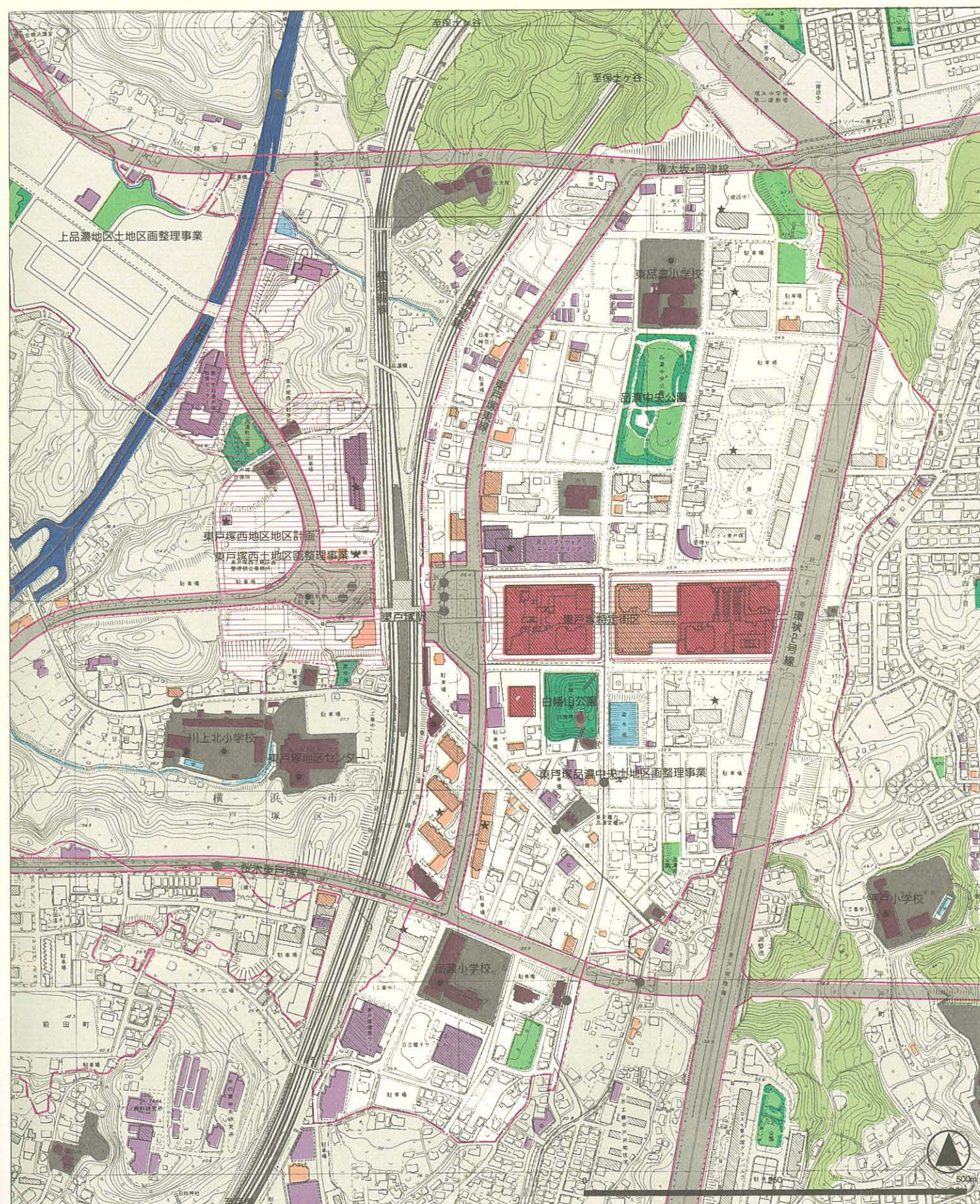


西口駅前



並木坂ショッピングセンター

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|-----------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 特定街区・地区計画 | ●市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ⊕国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



タワーズシティファーストとパークヒルズ



中・高層住宅



低層住宅群



西口駅前広場



研修センター

舞岡駅周辺地区は、JR東海道線、国道1号線に近く、戸塚駅の東方約1.5kmに位置している。昭和63年3月には、市営高速鉄道1号線舞岡駅が本地区の南側に開設され、市街化の波が押し寄せている地域である。舞岡駅の周辺は、市街化調整区域であり、多摩丘陵南部の小起伏丘陵地に属しており、連担する丘陵地と河川沿いの低地とに分けられる。

また、市内では残り少ない良好な自然環境が残された地域であり、優良な農地が多く存在し、地元農家の営農意欲も高い。

このような地域特性を踏まえて、当地域では、横浜市総合計画「よこはま21世紀プラン」の中で緑の7大拠点の一つに位置づけており、あわせて、良好な田園空間を利用し、農業生産基盤を整備するとともに、市民が農業とふれあう場をつくる「舞岡ふるさと村」に指定している。また、戸塚区区分計画において、舞岡地域を自然と調和した先端技術の研究開発機能の集積を図る地域として位置づけ、横浜国立大学の充実の一環として当地区に木原生物学研究所の整備が予定されており、生命科学研究の拠点にふさわしい施設の整備をする。

このような上位計画を踏まえ、舞岡駅の北側約24haについて優良な自然環境を保全しつつ、研究所の立地を図る「舞岡リサーチパーク」整備事業が進められている。

当事業は、横浜経済の活性化並びに地域の発展と自然環境の適正な保全と活用を図るため、緑地の保全を前提に自然環境に恵まれた先端技術産業研究用地の造成を行い、さらに既存の点在農地を集約化して、農業基盤の整備を行うことを目的として進められている。

その中で、平成2年9月に第1期分約9haの土地区画整理事業の認可を取得し、現在造成工事が進められている。将来は、研究所整備の他、駅前地区について都市基盤施設整備と駅前としての利便施設の立地を進め、都市と農業の共存した地区整備を進めていく予定である。

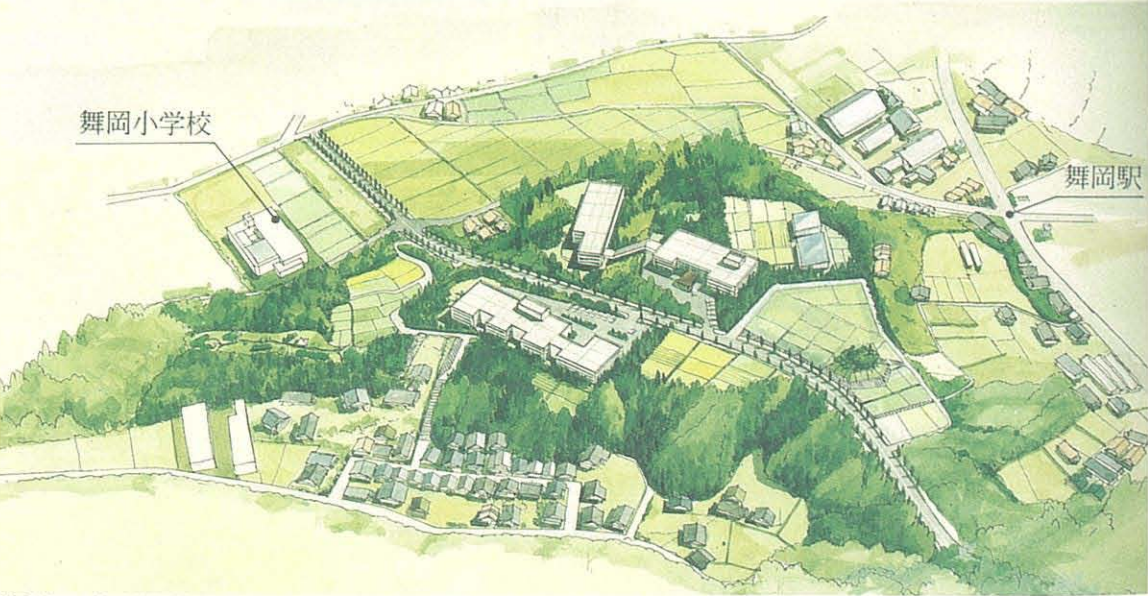
舞岡リサーチパーク土地区画整理事業第1期概要

1) 第1期事業
事業主体 横浜市土地開発公社及び地元権利者
事業手法 土地区画整理事業（共同施行）
施行区域 約86,900㎡
施行期間 平成2年9月～平成6年3月(予定)
事業費 約25億円

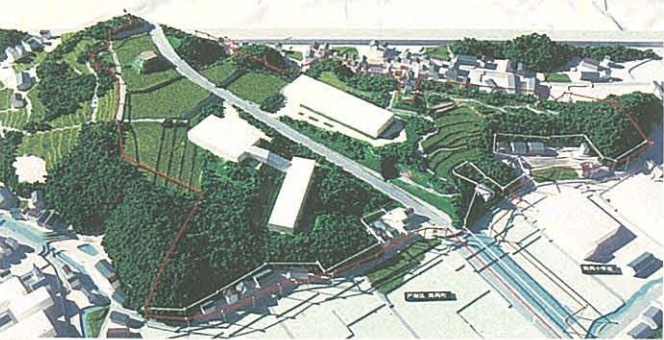
土地利用区分		面積(㎡)	比率(%)
公共用地	道路	8,400	9.7
	公園	2,600	3.0
宅地	山林	26,500	30.5
	農地	13,800	15.9
	宅地	35,400	40.7
	その他	200	0.2
合計		86,900	100.0



位置：戸塚区舞岡町
面積：85ha
駅乗降客数（人/日）：
S55 S60 S63
地下鉄舞岡 — 3,206 4,208
バス系統数：2



舞岡リサーチパーク整備事業全体鳥瞰図

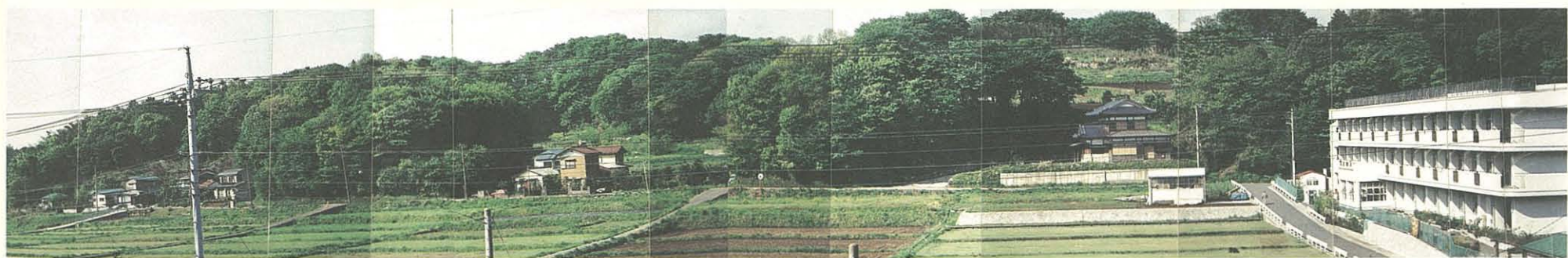


舞岡リサーチパーク整備事業模型



舞岡駅前現況

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|---------------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度
適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 特定街区・地区計画 | ●市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ◆国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



舞岡リサーチパーク第1期現況(東側)

本郷台駅周辺地区 港南台駅周辺地区

本郷台駅周辺地区

当地区周辺は昭和14年、鎌倉郡から横浜市に編入されて戸塚区の一部となり、昭和24年には桂町に本郷出張所が設置された。戦争中、地区一帯は、旧日本海軍の燃料廠として使用されていたが、終戦後の昭和27年に、大船PX（大船倉庫地区約26.7ha）としてアメリカ軍に接収された。昭和42年に接収が解除され、全面返還された後に、道路や公園等の施設が整備され、現在のような街の骨格が形づくられた。昭和48年には、JR根岸線の延伸により本郷台駅が開設され、これと前後して種々の学校や公営住宅などの建設が進み、地域の核として急速に整備がなされた。また、昭和40年代から50年代前半にかけては、周辺の丘陵地において、大規模住宅開発が相次いで進められたため居住人口も急増し、住宅都市としての性格を強めていった。

地区の現況

昭和61年11月、行政区の再編成が実施され、栄区が誕生した。当地区は、その拠点地区のひとつとして位置づけられており、また区役所を中心とした行政・文化のセンター地区としての大きな役割を担っている。現在、同区の街づくりの目標である「緑豊かな生活文化都市」の創造のため、各種の公共公益施設の建設や独川プロムナードをはじめとする環境整備などを急ピッチで進めている。

栄区の街づくりの目標

緑豊かな生活文化都市の創造

- 1) 活力あふれる安全で快適な街
- 2) 水と緑の中で健康を育むさわやかな街
- 3) 歴史の中で新しい生活文化を創造する街
- 4) 地域連帯と福祉を育む触れあいの街

港南台駅周辺地区

当地区は、横浜駅の南々西約12km、根岸湾臨海工業地帯西端から約3kmの位置にあり、東西約2.7km、南北約2.5kmの区域である。地区東側には、同じく公団が土地区画整理事業を行った洋光台地区がある。また、地区南側には「市民の森」が6ヶ所あり、憩いの場として親しまれている。

街づくりの経緯

港南台地区は、京浜地区における住宅及び宅地の不足を補うために土地区画整理事業により道路、公園、上下水道等の生活のための施設が整った良好な居住環境を有する住宅市街地づくりを目指して開発が行われた。

街づくりの概要

都市計画道路として、環状3号線のほか4号線、その他、住区幹線道路と区画街路を地形に順応させ適宜配置し、また、歩行者専用道路を設け、歩行者の安全を守るよう配慮した。公園は近隣公園4ヶ所、児童公園12ヶ所を設け、緑地は地区の東部及び南部に自然の地形、樹木を活かして計画した。商業施設用地として駅前に36,500㎡を設定し、大規模店舗・銀行等が開設されている。行政・厚生施設用地には郵便局、消防署、保育所が開設され、大規模病院も建設された。教育施設も小学校、中学校、高校それぞれ必要十分な用地を確保した。供給処理施設は、上水道、公共下水道、電気及びガスが完備されている。港南清掃工場も設置され、地区内外のゴミ処理と共に、余熱を老人福祉センターやプールに利用している。



本郷台駅周辺地区

位置：栄区小菅ヶ谷町、中野町、桂町

駅乗降客数（人/日）：

S55 S60 S63

JR本郷台 29,622 35,138 37,818

駅前広場等面積（㎡）：6,450

バス用バス数：乗車2、降車1

バス系統数：8

商店街名称・商店数：本郷台駅前アーケード商店街(12) 本郷台駅前商店街(18) 本郷台長嶋

マンション商店街(10)

大型店舗数：1

大型店舗数：1

港南台駅周辺地区

位置：港南区港南台3～5丁目

駅乗降客数（人/日）：

S55 S60 S63

JR港南台 41,556 59,966 69,940

駅前広場等面積（㎡）：8,000

バス用バス数：乗車7、降車2

バス系統数：11

商店街名称・商店数：港南台商店会(108)

大型店舗数：2

土地区画整理事業の概要

事業名称：横浜国際港都建設事業 港南台土地区画整理事業

土地区画整理事業

施行者：住宅・都市整備公団

施行面積：約299ha

計画人口：47,000人(157人/ha)

事業期間：昭和44年度から昭和56年度

事業費：約370億円

所在：横浜市港南区港南台一丁目～九丁目及び港南区日野町、磯子区洋光台五丁目、栄区上郷町の各一部。



本郷台



港南台

古くから人口の少ない田舎の村であった大船村も、明治21年の大船駅開業、翌22年の横須賀線開通とともに徐々にその姿を変えていった。

東海道線と軍港横須賀に至る横須賀線との分岐点である大船駅は開業以来、年を追うごとにその軍事的重要性を増し、駅の北部周辺にも昭和14年に芝浦製作所大船工場、昭和18年に東洋高圧工業（現三井東圧化学）大船工業所などの軍需工場が建設された。

一方、大船駅のターミナル性は市民生活のうえでも様々な役割を果たすようになり、駅周辺は逗子、葉山などの別荘地や古都鎌倉への玄関口として栄えた。

戦後になると昭和45年の湘南モノレール開業、昭和48年の国鉄根岸線の乗り入れと大船駅の交通の要衝としての機能がますます高まる一方、駅周辺では仲通り商店街とともに庶民的な商業の街としての賑わいを見せるようになった。

地区の現況

横浜市の南西端に位置する大船駅北地区は、JR大船駅を中心として、路線型店舗、大規模工場及びこれを取り巻く住宅が商・住・工混在地区を形成している。

戦後、庶民的商業の街として栄えた大船も昭和40年代以降、藤沢、港南台、戸塚等到大規模商業施設が周辺に立地するにつれ、都市機能の相対的低下が顕著となり、建物の老朽化や道路等の都市基盤整備の遅れもこれに拍車をかけている。

これに対処すべく鎌倉市では「大船駅東口地区第一種市街地再開発事業」の工事が進められており、平成4年春には商業ビルと駅前広場が完成する予定である。このような状況の中で、昭和61年に誕生した栄区では大船駅北地区を本郷台駅周辺地区と並ぶ区の二大拠点の一つとして位置づけ、商業・業務機能及び都市基盤の整備に力を入れている。また、横浜市全体としてもこの地域は南西部の玄関口にあたり、これにふさわしい「快適で魅力的な街づくり」が求められている。

地区の整備課題

大船駅は横浜・鎌倉両市の行政界の上に存する県内でも有数のターミナル駅で、駅周辺の街もまた両市にまたがって形成されている。したがって本市としても鎌倉市との連携をとりつつ、次のような具体的課題を整理しながら地区全体の再整備を進めていく。

1) 都市基盤施設の充実（交通結節点機能の整備）

- 地区内幹線道路網の整備
- 大船駅北口の開設
- 駅前機能の充実（駅前広場、バスターミナル、駐車・駐輪場、他）
- ドリームモノレールの運行再開
- 細街路、生活道路の整備

2) 都市機能の充実（生活拠点機能の整備、業務機能の導入）

- 商業・業務・都市型住宅等の機能の複合化による新しい魅力ある生活中心核の形成
- 現バスターミナル周辺の商業地の再開発による機能更新、土地の高度利用
- 大規模工場の再整備

3) 快適な都市環境の形成

- 公的市民利用施設の整備
- 歩行者空間整備（歩行者ネットワーク、プロムナード）



位置：栄区笠間町

面積：74ha

駅乗降客数（人/日）：

S55 S60 S63

JR大船 150,502 153,379 160,156

モノレール大船 20,324 20,872 23,952

駅前広場等面積（㎡）：バスセンター3,400

バス用バス数：乗車4、降車1

バス系統数：18

大型店舗数：1

街づくりの組織名：大船駅北地区周辺開発推進

協議会、大船駅北地区市街地再開発準備組合

街づくりのルール等：街づくり協議地区



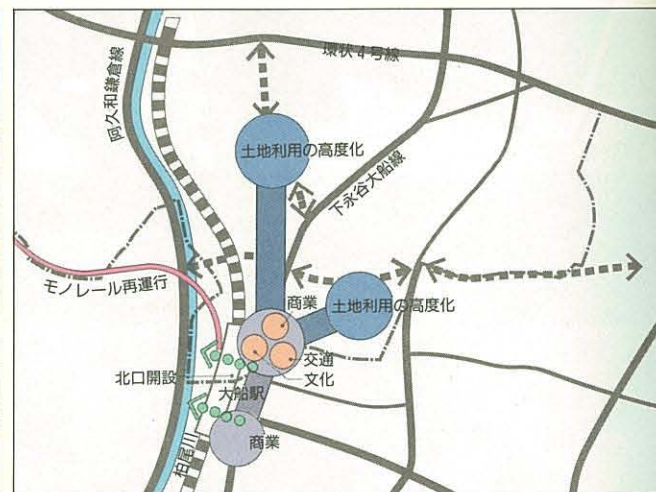
再開が待たれるドリームモノレール



仲通り商店街



大船駅東口地区再開発事業



大船駅北地区整備基本構想



大船駅

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|---------------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度
適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 特定街区・地区計画 | ◎市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ⊗国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



立体駐輪施設



再開発が予定される商店街地区



バスターミナルと大規模工場



バスターミナルと商店街地区

いずみ田園文化都市構想 立場地区

泉区は昭和61年11月、行政区再編成により誕生した。平成2年春には相鉄いずみ野線のいずみ中央駅が開業し、平成3年春には公会堂が完成するなど、区役所周辺地区は区の中心地区としての機能強化が進みつつある。また、区の北部は相鉄いずみ野線沿線の計画的な開発により良好な住宅地が形成されてきている。

一方、昭和35年頃からの横浜伊勢原線に沿ったスプロール的な開発や40年代からの団地の建設による急激な宅地化の進展は、都市基盤施設の立ち遅れや、区の中心性や一体性に欠けた状況をもたらした。横浜市ではこのような状況を打開するため、区役所周辺から立場までの地区を区の中心ゾーンとして位置付け、拠点の形成を進めるとともに、都市計画道路の整備や市民利用施設の整備等を進め環境改善に努めている。また、泉区を含んだ戸塚以西の交通状況を抜本的に改善するため、地下鉄1号線の戸塚から湘南台までの延伸を計画している。さらに、相鉄いずみ野線のいずみ中央から湘南台までの延伸も相模鉄道株により計画されている。これらの鉄道整備は今後の市街地の形成に大きな影響を与えるため、鉄道整備にあわせた沿線地区の計画的な開発の推進が課題となっている。

いずみ田園文化都市構想

泉区の西方地域である和泉町、上飯田町、下飯田町にまたがる地域は、現在は3分の2が農地を中心とした市街化調整区域であるが、市営地下鉄1号線や相鉄いずみ野線の延伸、そして環状4号線等の都市計画道路の整備により、今後交通拠点性や利便性が飛躍的に向上することが予想される。いずみ田園文化都市構想は、この鉄道の延伸される地域において、この交通体系と一体となった計画的な街づくりを行い、新たなライフスタイルに対応したニュータウンとして、本市南西部の広域拠点を形成する。

街づくりのねらい

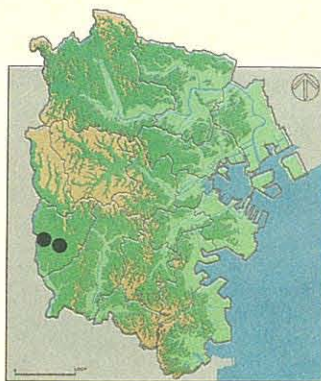
- 1) 余暇時間の増加、自主的活動の多様化、女性就業者の増加、高齢化社会の到来など、これからのライフスタイルに対応する、豊かな自然と調和した文化的な街づくり
- 2) 鉄道や幹線道路の整備による交通利便性の飛躍的な高まりを活かした、藤沢市や厚木市などの県央地域を視野に含めた本市南西部の広域拠点づくり
- 3) 鉄道や幹線道路の整備と併せた計画的な街づくり
- 4) ベットタウン型の開発から脱却し、就業や自主的活動の場を設けた、いきいきとした魅力ある街づくり
- 5) 街の魅力を高め、活性化を図るための大規模なスポーツ・レクリエーション施設や魅力ある文化施設、学術・教育施設を備えた街づくり

街づくりの進め方

鉄道や道路の整備と土地区画整理事業等による面的な整備の一体的な推進と、建築物の計画的な立地・整備等の検討を進め、平成12年の基盤整備の完了をめざす。

立場地区

立場地区は、区の中央を東西に走る横浜伊勢原線を中心に、市街化が進んだ地区である。市営地下鉄1号線の戸塚から湘南台までの延伸計画により、新駅の設定が予定されており、地下鉄とバス等との結節点として、交通拠点性がより一層高まることが予想される。このため、商店街の活性化や業務施設等の集積による、商業・業務機能の向上を図り、区の中心ゾーンとしてふさわしい街にしていく。



いずみ田園文化都市

位置：泉区和泉町、上飯田町、下飯田町
面積：約280ha
駅乗降客数(人/日)
相鉄いずみ中央 12,000人(H2)
駅前広場等面積(m²): 1,900(いずみ中央)
バス用バース数：乗車2、降車1(いずみ中央)
バス系統数：3(いずみ中央)
商店街名称：和泉商店会

いずみ田園文化都市構想の経緯

(区民の皆さんからのたたらきかけ)

昭和60年4月

泉区街づくり推進協議会結成

会長：富士見が丘連合自治会会長

委員：連合自治会長、各地区婦人代表など各種団体の代表

一泉区街づくり構想の策定一

昭和61年6月

泉区の街づくりに関する提言(上記協議会より)

「未来をめざす田園文化都市」を提唱

(基本目的)

- ・快適な暮らしの環境が整えられた街
- ・美しい自然に育まれた健康と福祉の街
- ・21世紀を担う高度な産業・文化の育つ街

昭和61年11月

泉区が誕生

(横浜市の動き)

昭和62年1月

よこはま21世紀プラン泉区別計画発表

将来像「未来をめざす田園文化都市」
スポーツ・レクリエーション、文化、教育、研究等の機能の導入を図り複合的な街づくりを推進

平成元年11月

よこはま21世紀プラン(見直し)の公表

「いずみ田園文化都市構想」

立場地区

位置：泉区中田町、和泉町

バス系統数：22

商店街名称：立場中央商店会 中田商栄会

街づくりのルール等：街づくり協議地区



広域図



いずみ中央駅

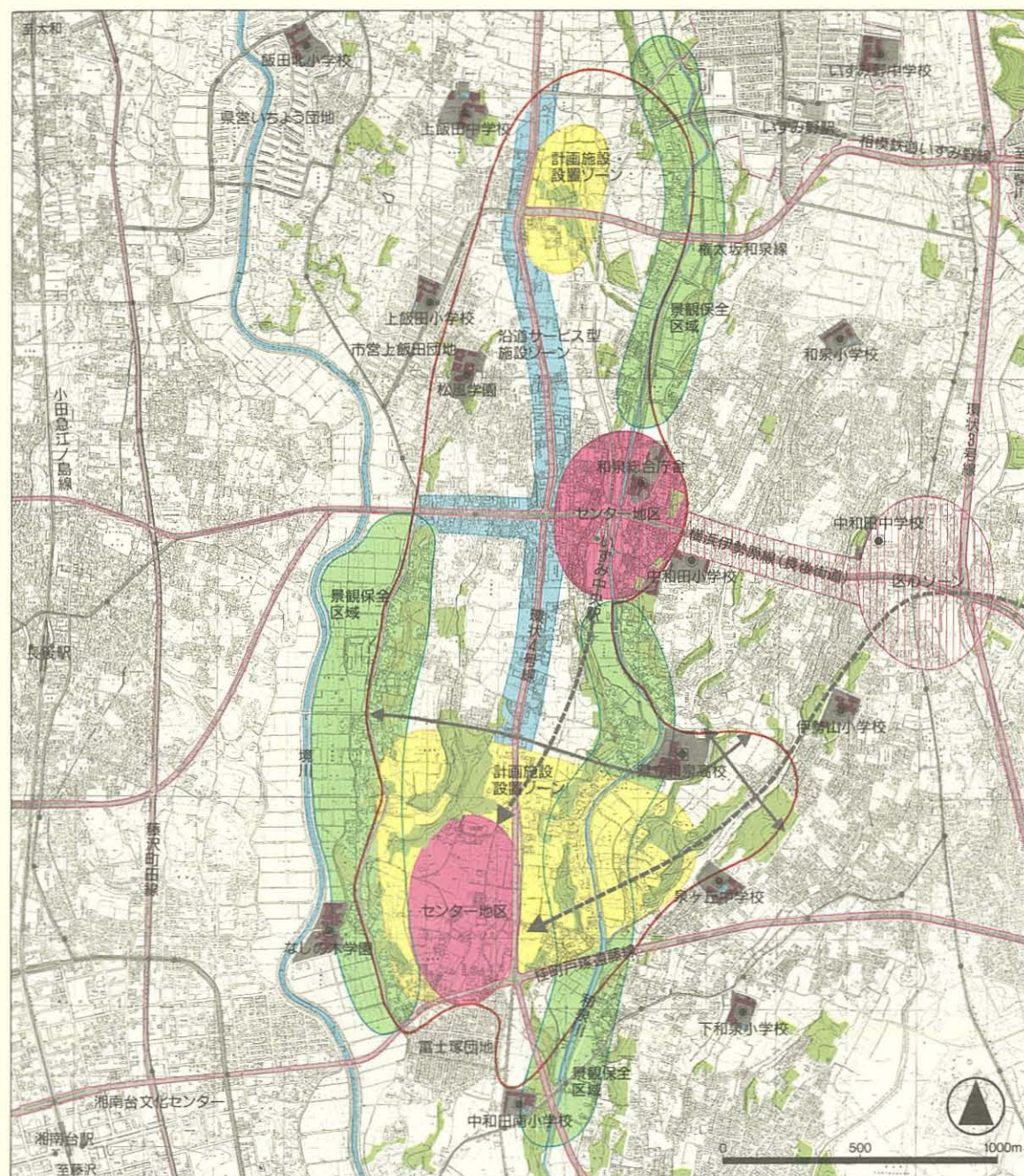


いずみ中央駅



立場交差点

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|------------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★ 市街地環境設計制度適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ● 歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■ 歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 特定街区・地区計画 | ● 市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ◆ 国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



いすみ中央駅と駅前広場



主要地方道横浜伊勢原線



和泉川プロムナード



和泉遊水地



和泉川親水広場



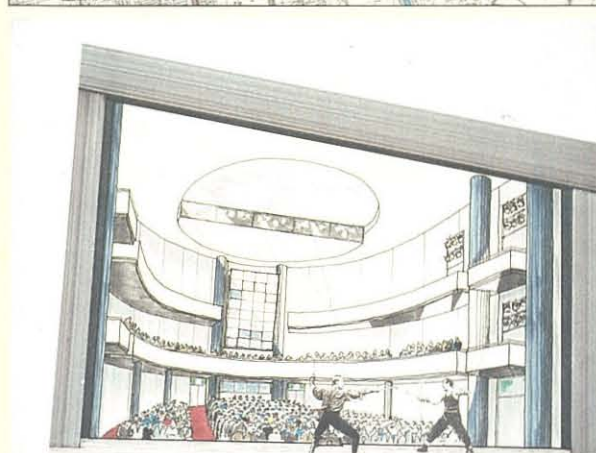
泉公会堂



泉図書館



フェリス学院大学



泉区民文化センター・ホールイメージ図



田園風景



神奈川中央交通株塚営業所

地区の位置付け

三ツ境駅周辺地区は、「よこはま21世紀プラン」で地域拠点として位置付け、再開発方針においても1号市街地として建物の不燃化・共同化を図るとともに公共公益施設を中心に歩行者空間の整備を図る方針を掲げている。

街づくり状況

三ツ境駅周辺地区はその立地性や環境面から、特に、近年は住宅開発が著しく、市営楽老アパートの立替えも完成しており、駅への集中度合いもそれらとともに高まってきた。また、三ツ境駅は瀬谷区役所を始めとして公会堂、警察署等の公共施設の最寄り駅となっているため、駅乗降客数も相模鉄道線市内駅の中でも上位にあり、駅前の都市機能の整備拡充が必要とされるようになった。しかし、駅周辺は起伏が激しいという地形のハンディキャップや都市計画道路による制約などにより、土地の高度利用が図られず、既存の商店街も回遊性のある魅力的なものとは言い難く、地区の活力が低い状況に置かれていた。

三ツ境駅周辺地区の抱える課題、特に駅前における都市機能の向上においては、昭和56年11月の駅舎改良事業、昭和58年11月の駅前バスターミナル整備事業が各々完了したのに引き続き、昭和61年10月の商業ビルの完成をもって、駅北口の一体的な整備は一応終了したといえる。駅北口は、これらの整備によって旭区の笹野台方面から、三ツ境駅へ連絡するためのペDESTリアン・デッキ等の歩行者空間が地形のレベル差を逆に利用して整備された。この結果、人の流れがよりスムーズになり、従来に比べ安全性と利便性をより向上させることができた。

ホーム上部にある人工地盤は、駅南口方面への連絡施設としての機能に加えて、彫刻の設置や多くの植樹をすることによって、ここを利用する人々に潤いと安らぎを与える貴重な空間となっている。また、この人工地盤は将来、南口地区にペDESTリアンデッキを延長する場合を考慮して、構造面における配慮もしてある。

新たな施設概要

人工地盤(広場): 1,700㎡

駅前広場: 620㎡

バスターミナル: 3,650㎡ 乗車/7バス 降車/2バス
自転車駐車場: 2ヶ所

今後の取り組みとして

三ツ境駅北口は一応の街づくりは進んだものと考えられるが、駅南口は都市計画道路横浜厚木線の整備と既存商店街の再整備による街の活性化、未利用地あるいは狭小宅地の共同化による有効な土地利用を図るなど、残された課題を解決し、駅南北地区が一体的でバランスがとれた街としていくことが必要と考えられる。そのためには、関係する人々の合意を前提とした中長期的な計画を立て、民間活力等を活かしながらか着実に実行していく。



位置: 瀬谷区三ツ境
面積: 3.0ha
駅乗降客数(人/日):
S55 S60 S63
相鉄三ツ境 53,260 58,332 66,340
駅前広場等面積(㎡): 北口3,700、南口600
バス用バス数: 北口乗車7、降車2、南口乗降車3
バス系統数: 15
商店街名称・商店数: 三ツ境名店街連合会 笹野台中央商店会(59) 三ツ境駅前商店街振興会(24) 三ツ境商店街(26) 富士見通り商店街(21) 三ツ境商工会(63) 三ツ境相鉄ライフ商店会(59)
大型店舗数: 2
街づくりのルール等: 街づくり協議地区



人工広場にある彫刻「むすんで」



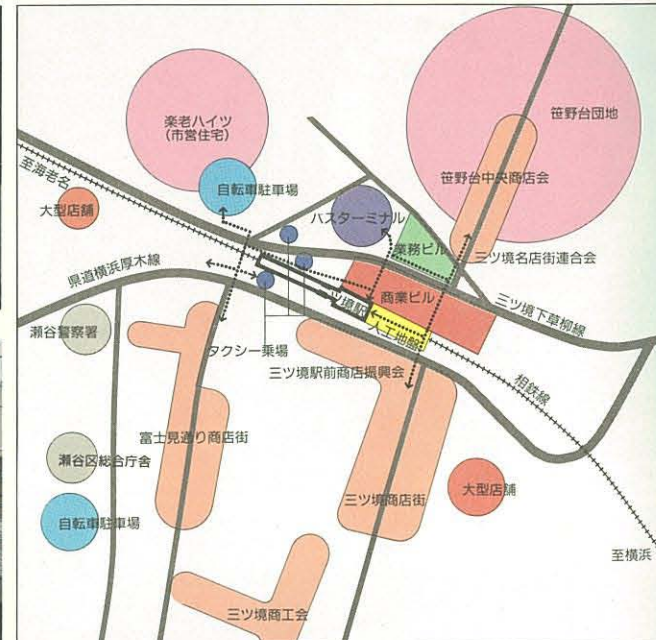
瀬谷区総合庁舎



人工広場にある大理石モザイク画



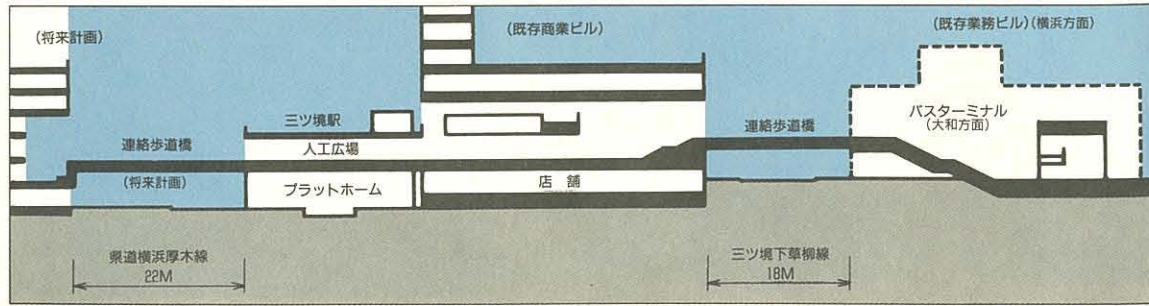
三ツ境駅前商店街



広域ダイアグラム



楽老ハイツ(市営住宅)



駅南北連絡通路計画(断面図)

古くは相模国東郡世谷で、その後相模国鎌倉郡山内壮瀬谷村となり古くから瀬谷村として一村を形成していた。
「せや」とは「狭谷」のことで、狭い川瀬の小谷のある地を意味すると言われている（日本地名語源辞典より）。川とは境川のこと、境川を中心とした辺りを狭谷とよんでいたものが瀬谷になったと思われる。

瀬谷駅周辺の位置付け

当地区は「よこはま21世紀プラン」で地域拠点として位置付け、積極的な総合整備計画により地域拠点にふさわしい街づくりを行う。

瀬谷駅周辺の現況と問題点

横浜の西の玄関とも言える相鉄線瀬谷駅は、市内の相鉄沿線各駅の中でも1日の乗降客は上位にあるが、駅周辺には地域拠点となる商業、文化施設等が不足しており、道路、公園等の都市基盤施設の整備も不十分である。駅の北側は、バスターミナルはあるものの、農地とスプロール化した住宅地が混在し、有効な土地利用がなされていない。

また、駅の南側は、狭隘な道路網が形成され、緊急車両の進入も困難な状況にある。瀬谷駅の北側約172haについては、土地区画整理事業施行区域（二ツ橋北部地区）として都市計画決定がされている。

瀬谷駅周辺の整備方針

1) 瀬谷駅の北側
北側の地域約8.9haについては、土地区画整理事業（瀬谷駅北地区）により、道路、下水道等の都市基盤施設を充実するとともに、街の顔ともいべき駅前を整備し個性ある空間を創造する。また、同地区に隣接する東側部分についても、土地区画整理事業の事業化を図る。

2) 瀬谷駅の南側
相鉄より南側の環状4号線部分については、沿道区画整理型街路事業（瀬谷駅南地区土地区画整理事業）により幹線道路を骨格とした道路整備とあわせて良好な市街地の整備を行う。また、駅前については地権者等の協力を得て、駅周辺の市街地再開発事業等をすすめ、安全で快適な都市環境の整備とあわせて商店街の活性化を図る。

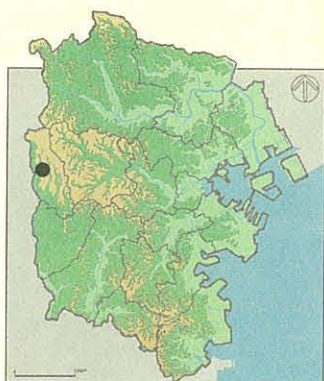
街づくりの経過

1) 瀬谷駅北地区土地区画整理事業

昭和33年3月
「二ツ橋北部地区土地区画整理事業施行区域」(約172ha)
都市計画決定
昭和63年5月
「瀬谷駅北地区土地区画整理事業施行条例」制定
昭和63年10月
「瀬谷駅北地区土地区画整理事業計画」決定公告
平成元年3月
「瀬谷駅北地区土地区画整理審議会」発足
平成2年1月
換地設計案公表

2) 瀬谷駅南地区土地区画整理事業

昭和63年8月
「瀬谷駅南地区土地区画整理事業施行区域」(約3.2ha) 都市計画決定
昭和63年9月
「瀬谷駅南地区土地区画整理事業施行条例」制定
昭和63年12月
「瀬谷駅南地区土地区画整理事業計画」認可



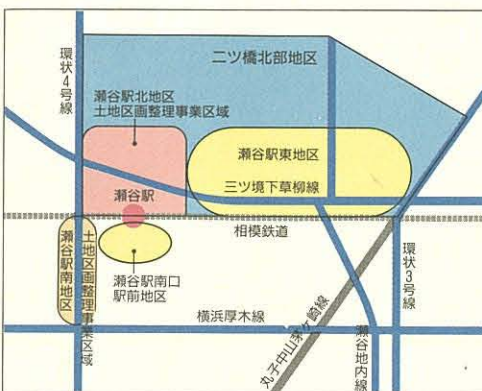
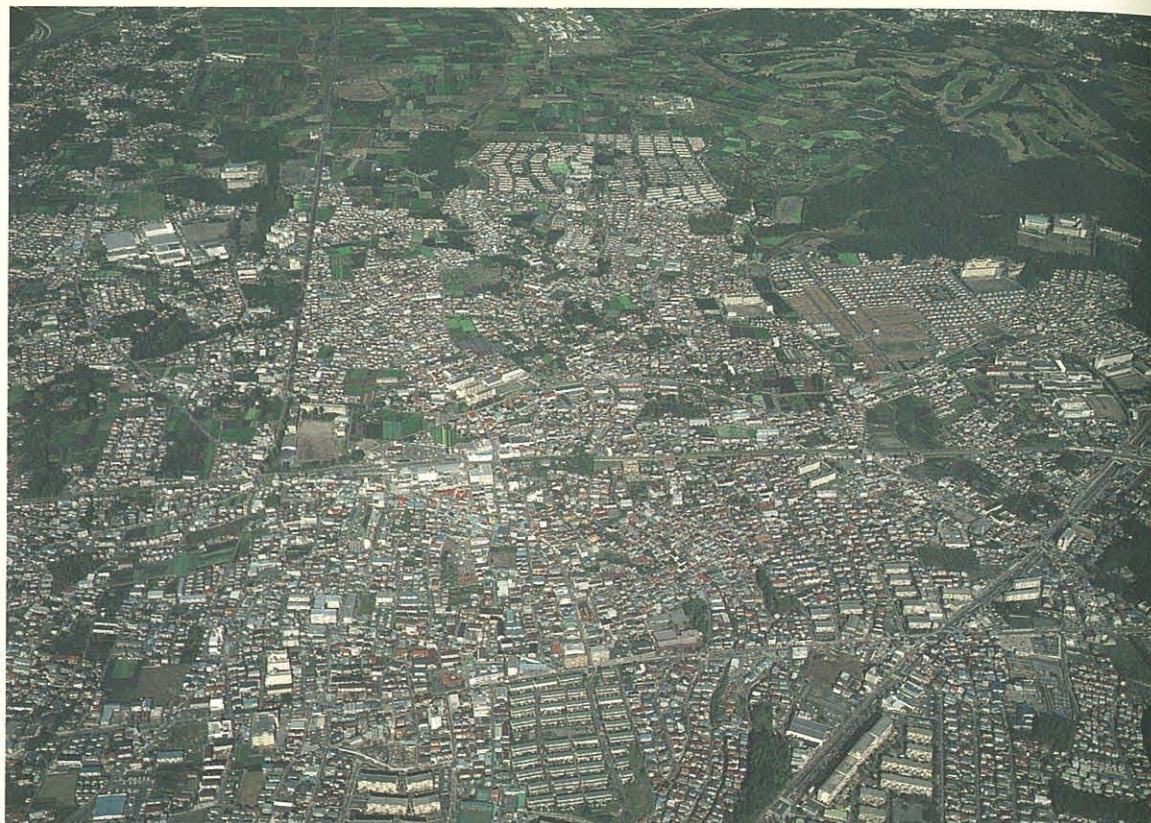
位置：瀬谷区中央、瀬谷4丁目、3丁目、相沢1丁目、2丁目、二ツ橋町
面積：44ha
駅乗降客数（人/日）：
S55 S60 S63
相鉄瀬谷 41,858 43,553 46,638
駅前広場等面積（㎡）：北口3,600
バス用バス数：北口乗車3、降車2、南口降車2
バス系統数：2
商店街名称・商店数：瀬谷駅前商店会(33) 横丁通り商店会(14) 瀬谷駅前名店街(31) 瀬谷銀座通り商店会(104) いちよう通り商店会(30) 瀬谷駅前サンロード(30)
大型店舗数：2
街づくりの組織名：瀬谷駅周辺街づくり協議会
街づくりのルール等：街づくり協議地区

瀬谷駅北地区(土地区画整理事業)

施行者：横浜市
土地所有者：54人
事業費：約31億円
施行面積：約8.9ha
施行期間：昭和63年度～平成4年度
都市計画決定：昭和33年3月31日
事業計画決定：昭和63年10月15日
減歩率：約23%
1. 土地利用計画
公共土地：26,500㎡
宅地：62,200㎡
2. 施設計画
交通広場：3,500㎡
公園：1ヶ所 3,000㎡
都市計画道路：環状4号線(幅員18m, 延長265m) 三ツ橋下草柳線(幅員18m, 延長315m)
区画街路：(幅員4.5～11m, 延長1,470m)
歩行者専用道路：(幅員15～40m, 延長150m)
供給処理施設：上下水道、都市ガス、電気、電話

瀬谷駅南地区(瀬谷駅南地区土地区画整理事業)

施行者：横浜市
土地所有者：41人
事業費：約38億円
施行面積：約3.2ha
施行期間：昭和63年度～平成4年度
都市計画決定：昭和63年8月5日
事業計画決定：昭和63年12月5日
1. 土地利用計画
公共用地：12,200㎡
宅地：19,600㎡
2. 施設計画
都市計画道路：環状4号線(幅員18～21m, 延長510m)
横浜厚木線：(幅員18～21m, 延長70m)
区画街路：(幅員4.5～6m, 延長390m)



瀬谷駅周辺地区・模式図

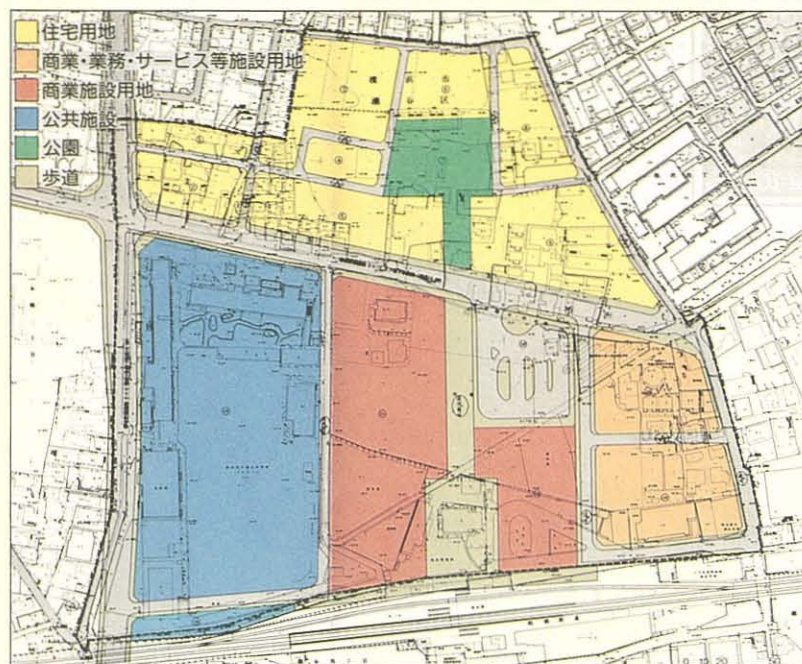
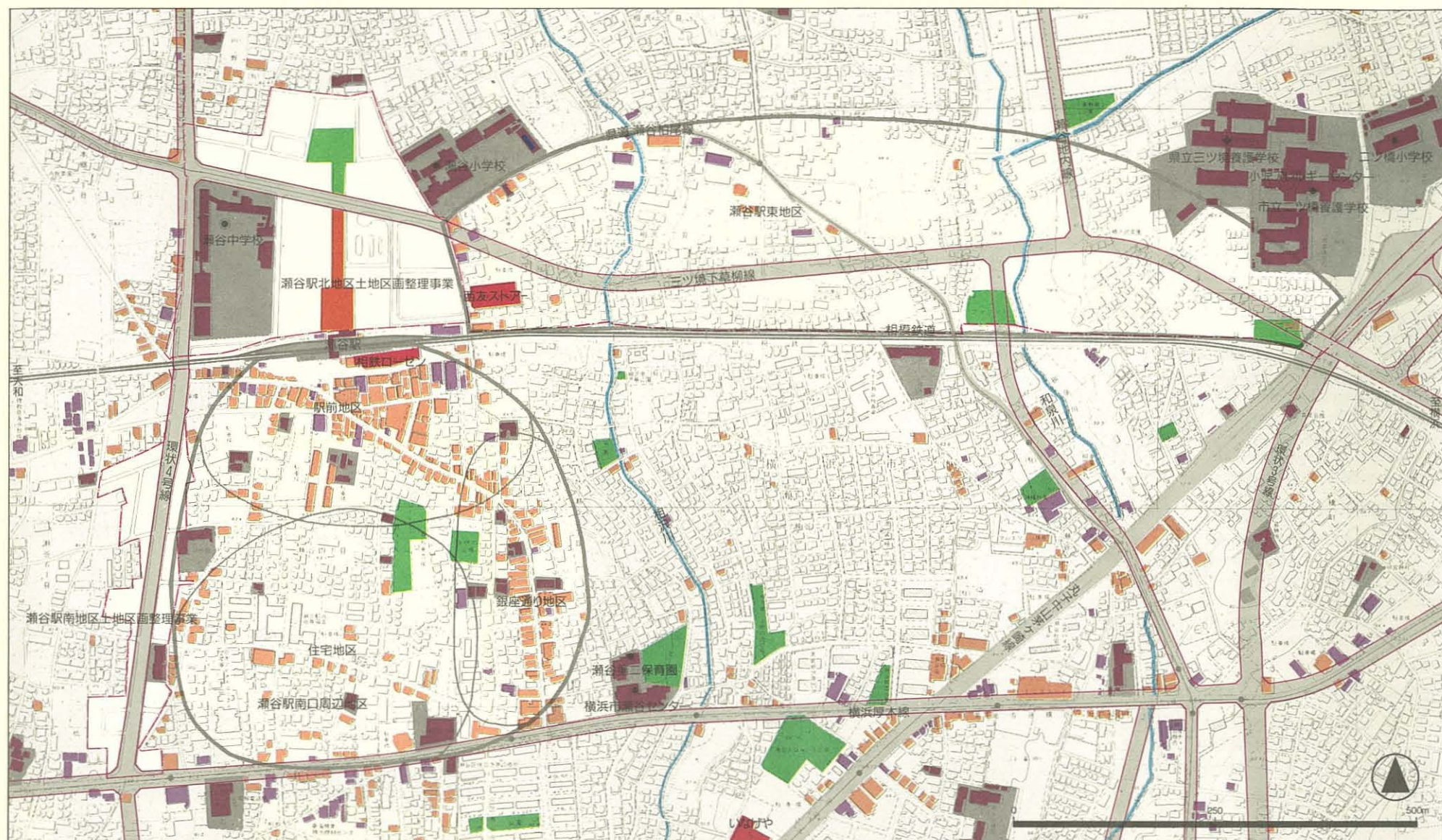


瀬谷駅南口

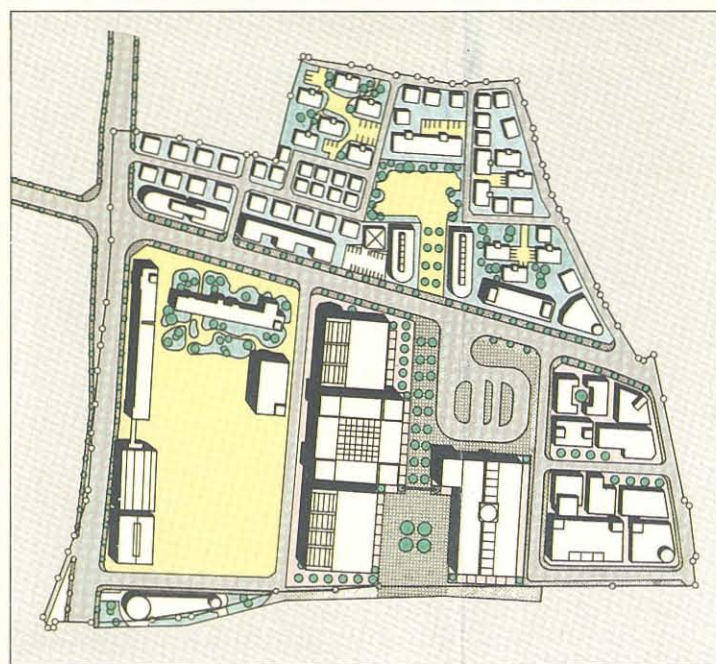


海軍道路(環状4号線)

- | | | | |
|-----------|----------|---------------------|-----------------|
| 都市計画道路 | 海・河川・池等 | 業務施設等 | 壁面線指定 |
| 幹線道路・駅前広場 | 公園・緑地等 | モール・プロムナード等 | ★市街地環境設計制度適用建築物 |
| 自動車専用道路 | 斜面緑地 | 土地区画整理事業 | ●歴史的土木遺構物 |
| 鉄道(JR線等) | 丘陵地 | 市街地再開発事業
優良再開発事業 | ■歴史的建造物 |
| 鉄道(地下鉄線) | 公共・公益の施設 | 特定街区・地区計画 | ◎市庁舎・市施設 |
| 鉄道(計画線) | 大規模店舗施設 | 建築協定等 | ⊗国・県施設 |
| バス路線・停留所 | 商業施設等 | 地下街 | |



街づくり構想図



将来イメージ図



湘谷駅北口全景

横浜市の土地区画整理事業

横浜市が発展する上で、関東大震災と太平洋戦争の戦災は特に大きな障害であった。本市がこの被害の復興事業の手法として導入したのが土地区画整理事業であり、都心部を中心に都市の骨格づくりが行われた。

昭和30年後半の高度経済成長期、郊外部では住宅地造成を主目的に組合施行による土地区画整理事業が盛んに行われ、良好な宅地の供給に大きな役割を果たした。

現在、都市部では「みなとみらい21」事業、金沢八景駅前、瀬谷駅前等で都市計画施設の整備が土地区画整理事業により行われている。

本市では平成2年6月現在、市街化区域面積32,580haの約23%にあたる7,438haが土地区画整理事業により整備され、この面積は西区、中区、磯子区、南区、瀬谷区の合計面積とほぼ同面積に当たる。

道路整備においては、市全体の都市計画道路の完成及び概成に対し、その割合は約36%。駅前広場は都市計画決定された27箇所の内15箇所、計画面積の約55%。都市計画公園は面積228haで計画の約63%にあたり、他に整備された公園は153箇所、79.79haにのぼる。さらに、下水道整備は市街化区域面積の約22%を土地区画整理事業により整備されている。このように、これまで土地区画整理事業は、本市の都市づくりに、大きな役割を果たしてきた。

土地区画整理事業の今後の展開

21世紀に向けて今日都市をとりまく環境は大きく変化している。とりわけ人々の価値観の多様化、高齢化社会や高度情報化社会の到来、国際化への一層の進展、これらに対応した生活環境の向上が求められている。

本市では、社会情勢の変化に対応した総合的街づくりのために、つぎのような考え方にに基づき今後の土地区画整理事業を進めていく。

1) 居住環境の整備改善

道路や公園など都市基盤施設の不足から生活環境が悪化している既存市街地において、環境改善と防災上必要な公共空間の確保に努め、居住環境の維持向上を図る。

2) 道路・鉄道との一体的整備

郊外部における幹線道路の効率的な整備・促進と併せて良好な市街地の整備を一体的に推進する。幹線・補助幹線道路の線的整備と同時に、沿道の土地利用を有効に高めるため沿道型区画整理事業を促進する。鉄道新線の整備、延伸、新駅の設置、駅前広場、立体交差等の整備、また高速道路やインターチェンジの整備と併せて計画的な市街地整備の誘導を図る。

3) 区画整理の促進と民間エネルギーの活用

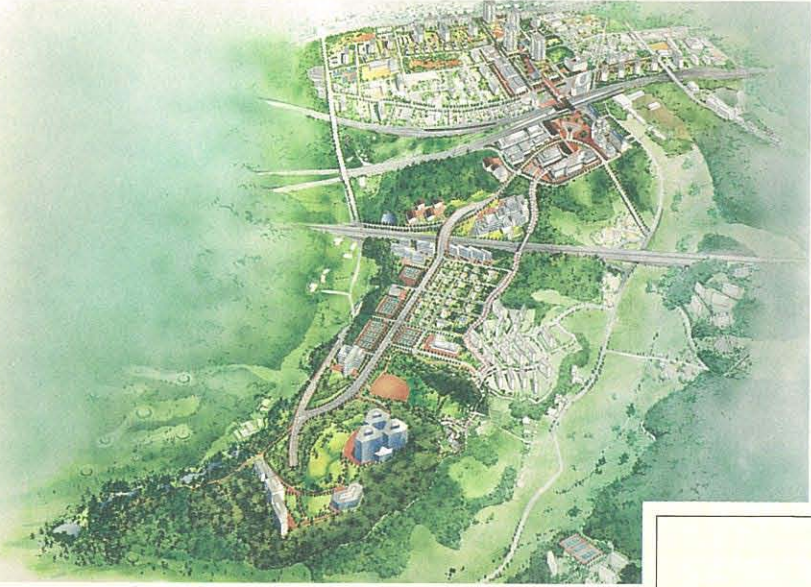
郊外部においてスプロールを未然に防止し、優良な宅地の供給と良好な街づくりに寄与する組合施行等による区画整理事業を促進し、計画的な市街地の形成を図る。既存市街地周辺部における、都市基盤施設や住環境の整備改善を図るため、民間のエネルギーやノウハウを活用して、土地所有者等の軽減を行い、市街地の早期整備を推進する。

横浜市土地区画整理事業一覧表												平成2年6月1日作成	
	換 地 処 分 済			施 行 中			準 備 中			合 計			
	地区数	面 積 (ha)	総事業費 (百万円)	地区数	面 積 (ha)	総事業費 (百万円)	地区数	面 積 (ha)	総事業費 (百万円)	地区数	面 積 (ha)	総事業費 (百万円)	
個 人 施 行	6	170.5	5,917	0	0	0	0	0	—	6	170.5	5,917	
共 同 施 行	7	209.6	21,282	0	0	0	1	8.7	—	8	218.3	21,282	
組 合 施 行	56	2,813.1	256,381	7	159.8	54,102	3	26.7	—	66	2,999.6	310,483	
公 団 施 行	4	674.7	66,559	5	1,572.6	415,834	0	0	—	9	2,247.3	482,393	
公共団体施行	0	0	0	3	14.5	10,338	2	200.1	—	5	214.6	10,338	
行政庁計	25	1,125.3	38,879	0	0	0	1	20.0	—	26	1,145.3	38,879	
行政	戦災復興	11	475.0	1,650	0	0	0	0	—	11	475.0	1,650	
行政	関連都市改造	5	224.2	1,790	0	0	0	0	—	5	224.2	1,790	
施行	接收解除地整備	3	158.0	1,721	0	0	0	0	—	3	158.0	1,721	
施行	都市改造	6	268.1	33,718	0	0	0	1	20.0	7	268.1	33,718	
合 計	98	4,993.2	389,018	15	1,746.9	480,274	7	255.5	—	120	6,995.6	869,292	

注：上記数値の他旧都市計画法により697.9ha施行済である。



長津田地区(住宅・都市整備公団施行)



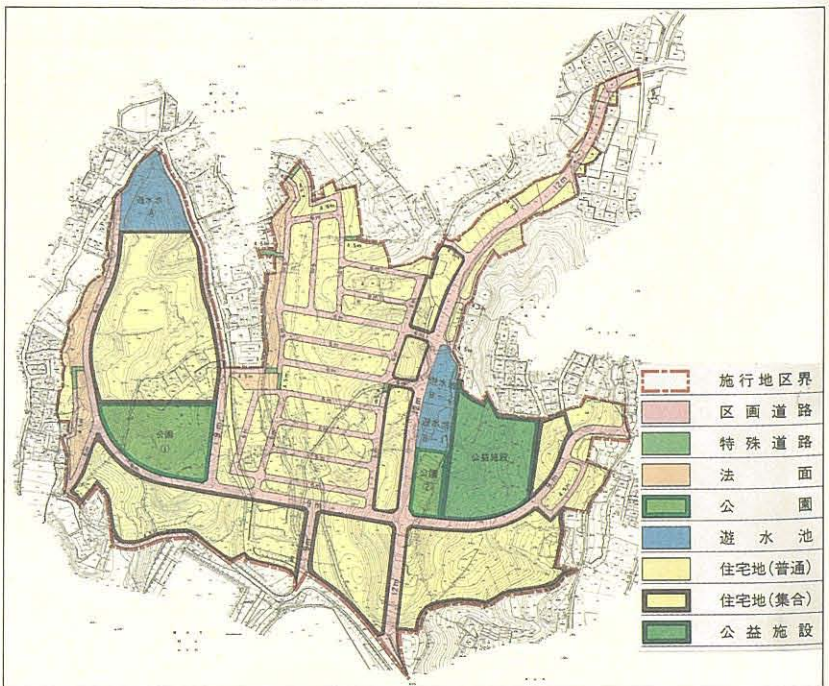
上品濃地区(組合施行)



上恩田地区(組合施行)

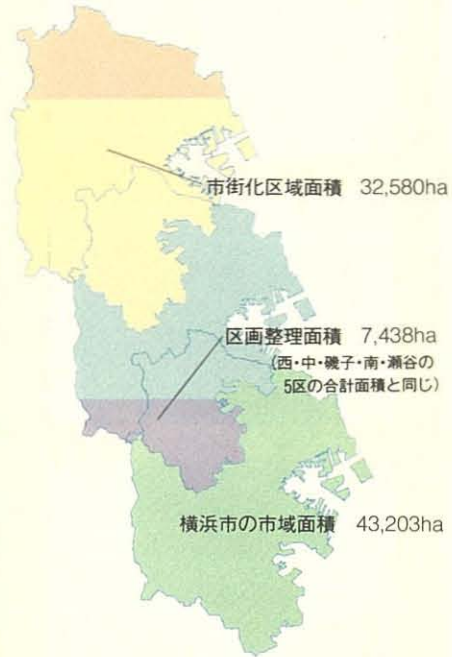


中川第一地区(組合施行)

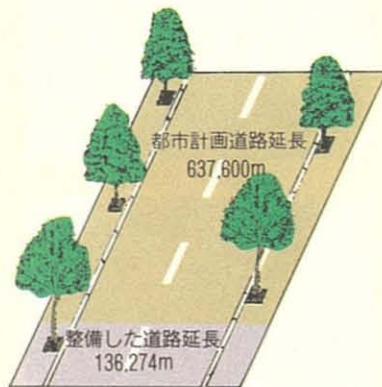


台村寺山地区(組合施行)

(1) 横浜市の区画整理面積



(2) 区画整理により整備された道路

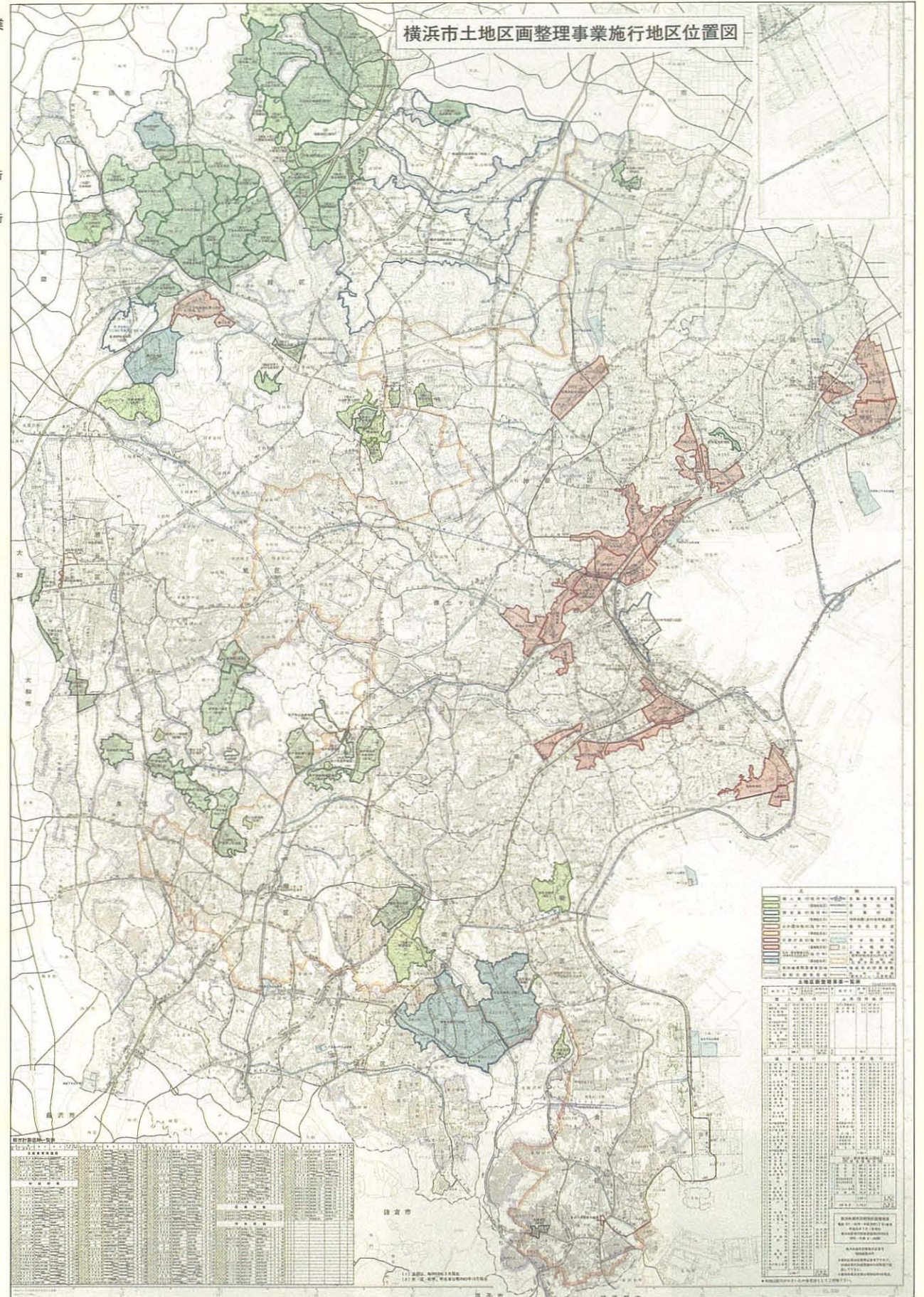


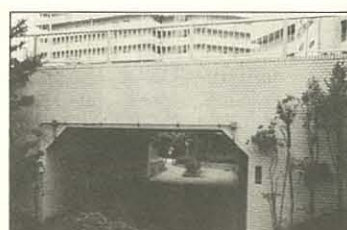
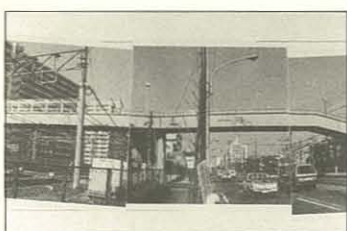
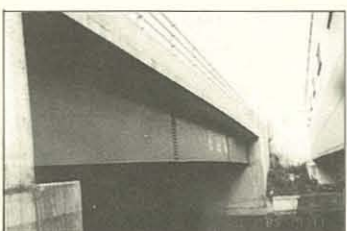
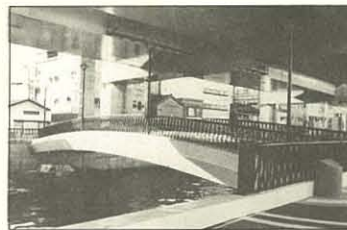
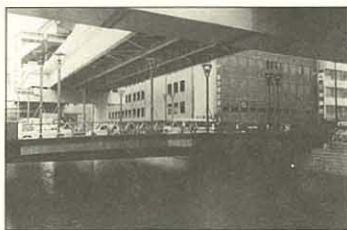
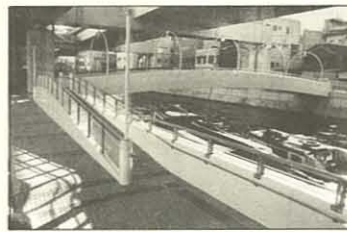
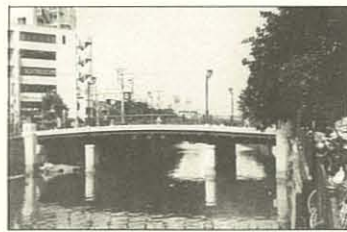
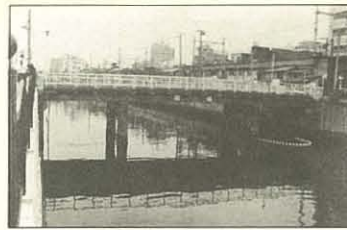
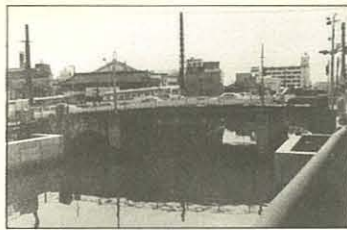
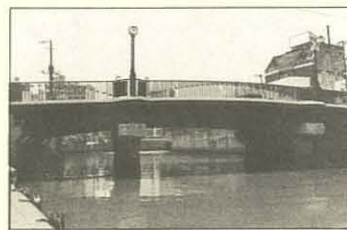
(3) 区画整理により整備された公園

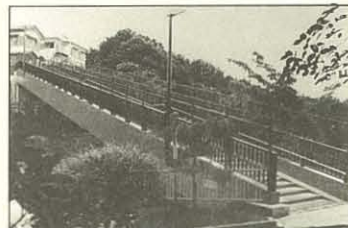
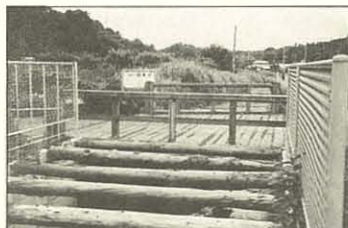
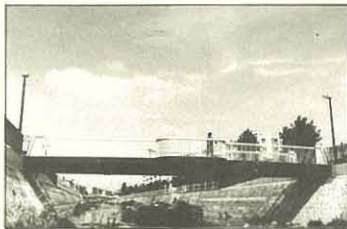
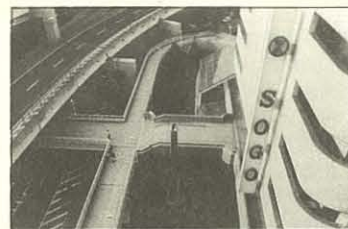
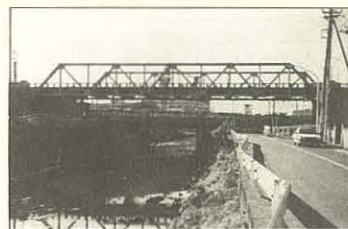
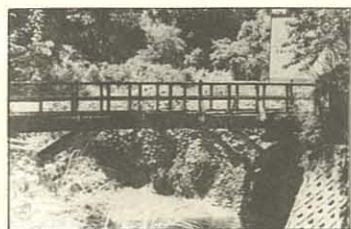
横浜市
土地区画整理事業
施行地区位置図

- 組合施行
- 個人・共同施行
- 公共団体・行政庁施行
- 住宅都市整備公団施行

横浜市土地区画整理事業施行地区位置図







●アラカルト (16頁)

海の公園
横浜港
袖川
野島沖
三溪園
本牧市民プール
大通り公園
本牧海づり施設
シーサイドライン野島公園駅
JR横浜駅
京急神奈川新町駅
相鉄いずみ中央駅
東急大倉山駅
JR桜木町駅
JR本郷台駅
地下鉄関内駅
関内駅南口公衆トイレ
谷戸橋公衆トイレ
弘明寺公衆トイレ
新横浜駅北口公衆トイレ
たまプラーザ駅前公衆トイレ
人形の家公衆トイレ
青葉台駅前公衆トイレ
駿河橋公衆トイレ
水の守護神 ドナル・ホード
コンクリート 山下公園
瞑想 オーギュスト・ロダン
ブロンズ 大通り公園
踊り子 ジャコモ・マンズー
ブロンズ ジョイナスの森彫刻公園
三つの部分からなるオブジェ ヘンリー・ムーア
ブロンズ 大通り公園
あら今日は 工藤健
ブロンズ 横浜駅西口
白い花 新宮晋
ステンレス・スチール 日本丸メモリアルパーク
まかせなさい 中岡慎太郎
白花崗岩 太尾堤緑道
テレパーティー ユンゲル・ゲーツ
ブロンズ YBP
霧笛橋とベイブリッジ
フランス橋
西鶴屋橋
夕照橋
響橋
霞橋
打越橋
ホンモク・シーボート・ストリート

●水辺 (24頁)

野島公園
港北ニュータウンかしの木台ハイツ
横浜縦断カヌーレース
山下公園
本牧市民公園
海の公園
本牧海づり施設
袖川
柏尾川
横浜駅東口地下街「光の雨」
マリナード地下街の滝
イセザキモール3、4丁目「かもめ」
高島屋港南台店
横浜高島屋8階「幸せの泉」
横浜東口地下広場「白い航海」
ジョイナスの森彫刻公園
関門小学校
あざみ野第一小学校
若葉台センター地区
竹山団地
金沢シーサイドタウン

横浜公園
野毛山公園
大通公園水の広場
ベア広場
開港広場
新田岡川プロムナード
臨港パーク
横浜美術館
大岡川プロムナード
潮鶴橋橋詰広場
こども自然公園
三ッ沢せせらぎ緑道
反町公園
戸塚斎場
磯子アベニュー
鶴ヶ峰親水公園
三溪園
瀬上池
小柴漁港

●駅 (30・31・35頁)

●東海道・横須賀線	吉野町駅	子安駅
横浜駅(西口)	蒔田駅	神奈川新町駅
横浜駅(東口)	弘明寺駅	仲木戸駅
保土ヶ谷駅	港南中央駅	神奈川駅
東戸塚駅	上永谷駅	戸部駅
戸塚駅	下永谷駅	日の出町駅
大船駅	舞岡駅	黄金町駅
●京浜東北線	●シーサイドライン	南太田駅
鶴見駅	新杉田駅	井戸ヶ谷駅
新子安駅	南部市場駅	弘明寺駅
東神奈川駅	鳥浜駅	上大岡駅
桜木町駅	並木北駅	屏風ヶ浦駅
関内駅	並木中央駅	杉田駅
石川町駅	幸浦駅	京急富岡駅
山手駅	産業振興センター駅	能見台駅
根岸駅	福浦駅	金沢文庫駅
磯子駅	市大医学部駅	金沢八景駅
新杉田駅	八景島駅	六浦駅
洋光台駅	海の公園柴口駅	●相模鉄道
港南台駅	海の公園南口駅	平沼橋駅
本郷台駅	野島公園駅	西横浜駅
●横浜線	金沢八景駅	天王町駅
長津田駅	●田園都市線	星川駅
十日市場駅	たまプラーザ駅	和田町駅
中山駅	あざみ野駅	上星川駅
鶴居駅	江田駅	西谷駅
小机駅	市が尾駅	鶴ヶ峰駅
新横浜駅	藤が丘駅	二俣川駅
大口駅	青葉台駅	希望が丘駅
●鶴見線	田奈駅	三ッ境駅
国道駅	●子供の国線	瀬谷駅
鶴見小野駅	子供の国駅	南万騎が原駅
弁天橋駅	●東横線	緑園都市駅
浅野駅	日吉駅	弥生台駅
安善駅	綱島駅	いずみ野駅
新芝浦駅	大倉山駅	いずみ中央駅
海芝浦駅	菊名駅	
●南武線	妙蓮寺駅	
矢向駅	白楽駅	
●市営地下鉄	東白楽駅	
岸根公園駅	反町駅	
片倉町駅	高島町駅	
三ッ沢上町駅	●京浜急行	
三ッ沢下町駅	鶴見市場駅	
高島町駅	京急鶴見駅	
関内駅	花月園前駅	
伊勢佐木長者町駅	生麦駅	
阪東橋駅	京急新子安駅	

●公衆トイレ (36頁)

京急鶴見駅前
東神奈川駅東口
反町駅前
東白楽駅前
片倉町駅前
西平沼橋
浅山橋
西横浜駅前
久保山
野毛山プール前
横浜駅東口タクシープラザ
高島町交差点
大棧橋
黄金橋
麦田町
三溪園前
本牧ふ頭
桜木町駅前
弁天橋
一本橋
中村橋
鶴巻橋
上大岡バスターミナル
上永谷駅前
保土ヶ谷駅前
川辺公園
八幡橋
新杉田駅前
磯子駅前
根岸駅前
釜利谷
妙蓮寺駅前
大倉山駅前
横浜アリーナ
あざみ野駅前
中山駅北口
東戸塚駅東口
東戸塚駅西口
戸塚駅西口バスセンター
大船駅東口バスターミナル

●彫刻・街路灯 (56頁)

光の雨 新宮晋 ステンレス 横浜駅東口地下街ボルタ
行列 三木俊治 ブロンズ 横浜ビジネスパーク
街路灯 港町くすのき広場
水浴の女 エミリオ・グレコ ブロンズ ジョイナスの森彫刻公園
茉莉花 船越保武 ブロンズ ジョイナスの森彫刻公園
風景の象嵌一円 関根伸夫 ステンレス・鉄 横浜ビジネスパーク
街路灯 馬車道モール
果実 アントワーン・プールテン ブロンズ ジョイナスの森彫刻公園
構成 マリノ・マリニ ブロンズ ジョイナスの森彫刻公園
道標・鳩 柳原義達 ブロンズ ジョイナスの森彫刻公園
赤い靴はいてた女の子 山本正道 ブロンズ 山下公園
やくそく 加藤顕清 ブロンズ 山下公園
オーロール 井上信道 ブロンズ 港の見える丘公園
街路灯 大通り公園
働く女 オシップ・ザッキン ブロンズ 大通り公園
太陽の母子 本郷新 ブロンズ 馬車道モール
若い女 佐藤忠良 ブロンズ イセザキモール1、2
新風 小田豊 ステンレス 吉田橋スクエア
無題 志水晴児 ステンレス 健康福祉総合センター
街路灯 イセザキモール1、2
海辺の少女 フェナンツォ・クロチェッティ ブロンズ 丸井横浜店馬車道館
舞い降りた愛の神話 一色邦彦 ブロンズ 綱島中央モール
ニケとニコラ 朝倉響子 ブロンズ 馬車道モール関内ホール横
平和1 マルタ・バン ステンレス 馬車道モール関内ホール前
魁の舞い 城田孝一郎 ブロンズ 横浜駅西口駅前
エデン 明地信之 石・ステンレス 横浜ビジネスパーク
無限 名知富太郎 ステンレス 日本丸メモリアルパーク
海鳥達の風 峰田義郎 ブロンズ 日本丸メモリアルパーク
街路灯 山下公園通り
希望 堀内治雄 ブロンズ 日本丸メモリアルパーク
ヨコハマ・トライアングル 鈴木明 鉄/ステンレス 太尾堤緑道
出会い 速水史郎 黒御影石 太尾堤緑道
ブリーズ、リクエスト 黒川晃彦 ブロンズ・木 太尾堤緑道
異・空間 内田晴之 ステンレス 横浜アリーナ前
複線 岡本勝利 黒御影石 太尾堤緑道
波の虫 田中駿 黒御影石 太尾堤緑道
折りたたまれたかたち 横山徹 黒御影石 太尾堤緑道
動き出す玉 堀内正和 ブロンズ 横浜駅西口相鉄本社前
街路灯 横浜駅西口よこはまバスターミナル
無題 脇田愛二郎 ステンレス 横浜駅西口(彫刻通り)

●橋 (148・149頁)

鶴見大橋
臨港鶴見川橋 ホンモク・シーボート・ストリート
新潮鶴橋 吉野橋 池の下橋
響橋 浦舟水道橋 昇龍橋
芦穂橋 大久保橋 花の木橋
潮鶴橋 宮ノ前橋 天神橋
布袋橋 国際ゴルフ橋 笠間橋
門前橋 水の橋 桧橋
池上橋 龍泉橋 吉倉橋
新田間橋 旭大橋 大橋
紅葉橋 童橋 戸塚跨線橋
西鶴屋橋 やっと坂橋 専念寺橋
霞橋 下今宿橋 赤岡おとなり橋
幸橋 夕顔橋 宮沢橋
さわやか橋 野島橋 山王橋
弁天橋 夕照橋 大神上橋
都橋 瀬戸橋 二俣川歩道橋
旭橋 大川橋 美しが丘第3歩道橋
太田橋 再勝橋 横浜駅東口歩道橋
栄橋 子金橋
谷戸橋 中山跨線歩道橋(ラブニールなかやま'85)
前田橋 御影橋
亀の橋 大綱橋 フランス橋
車橋 新横浜陸橋 鶴見西口歩道橋
住吉橋 稲坂橋 石川町駅前歩道橋
打越橋 芽ヶ崎貝塚橋 高橋
市場通り橋 せせらぎ橋 新横浜歩道橋
代官橋 渡戸橋 ポーリン橋
長者橋 大山橋

各地区の街づくり手法

街づくりの手法について、各地区ごとに「都市計画等に係る事業」、「地区計画・街づくり協定等」、「環境整備・その他」に、分類整理した。

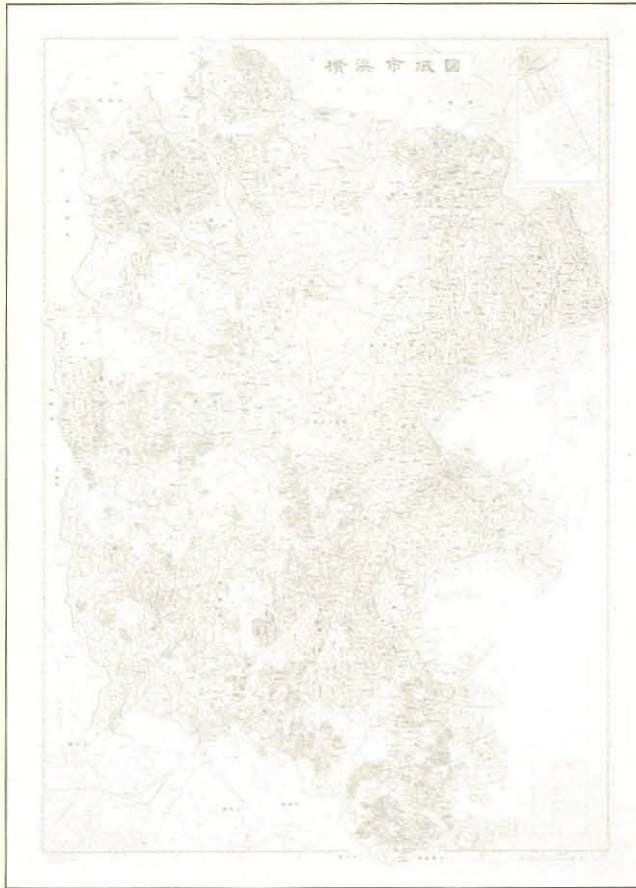
「都市計画等に係る事業」については、土地区画整理事業や市街地再開発事業等の市街地開発事業や、街づくりとともに行われる街路事業、鉄道事業等の基盤整備事業を掲載した。

	地 区 名	都 市 計 画 等 に 係 る 事 業	地区計画等・街づくり協定等	環 境 整 備 ・ そ の 他
①	みなとみらい21地区	みなとみらい21中央地区土地区画整理事業 臨海部土地造成事業（埋立事業） 港湾整備事業（臨港幹線道路、内貿バス、臨港パーク、日本丸メモリアルパーク等） 街路事業（共同溝、桜木町立体交差事業） 都市廃棄物処理新システム整備事業 地域冷暖房システム整備事業 新都市拠点整備事業（動く歩道） 鉄道事業（みなとみらい21線） 首都高速道路整備事業（ランプ）	みなとみらい21中央地区地区計画 みなとみらい21中央地区25街区特定街区 みなとみらい21街づくり基本協定	街づくり協議地区
②	横浜駅東口周辺地区	鉄道事業（みなとみらい21線）		横浜駅東口総合開発計画（完了） 横浜駅東口地下街整備（ポルタ）（完了） 街づくり協議地区
③	横浜駅西口周辺地区	震災復興土地区画整理事業（浅間地区、台町地区、岡野地区）（完了） 横浜駅西口第一種市街地再開発事業 都市計画道路整備（北幸線） 鉄道事業（みなとみらい21線）	横浜駅西口特定街区（完了）	ダイヤモンド地下街整備（ザ・ダイヤモンド）（完了） 新相鉄ビルブロック地下街整備（完了） 横浜駅西口駅前広場周辺環境整備（完了） 市道182号線（彫刻通り）環境整備 よこはまバルナード環境整備（完了） 街づくり協議地区
④	ヨコハマポートサイド地区	震災復興土地区画整理事業（幸ヶ谷地区）（完了） ヨコハマポートサイド地区特定住宅市街地総合整備促進事業 ヨコハマポートサイド地区第二種市街地再開発事業 街路事業（栄本町線）	ヨコハマポートサイド地区地区計画（第一地区） ヨコハマポートサイド地区再開発地区計画 ヨコハマポートサイド街づくり協定	街づくり協議地区
⑤	北仲通地区・馬車道地区・市庁舎前面街区地区	北仲通南地区第二種市街地再開発事業 鉄道事業（みなとみらい21線）	北仲通南地区再開発地区計画 馬車道商店街街づくり協定	横浜中央地下街整備（マリナード）（完了） 馬車道通り環境整備（馬車道モール）（完了） 関内駅南口周辺環境整備（完了） 街づくり協議地区
⑥	伊勢佐木町地区・大通り公園周辺地区・野毛周辺地区・吉田町地区	関外地区土地区画整理事業（完了） 野毛3丁目第一種市街地再開発事業（完了） 日の出町駅南口地区優良再開発建築物整備促進事業（完了） 宮川町2丁目地区優良再開発建築物整備促進事業 長者町5丁目地区優良再開発建築物整備促進事業	壁面線指定（大通り公園周辺地区） 伊勢佐木町1・2丁目街づくり協定 伊勢佐木町3・4丁目街づくり協定 伊勢佐木町5・6丁目街づくり協定 吉田町街づくり協定	桜木町ゴールデンセンター地下街整備（完了） 伊勢佐木町通り環境整備（イセザキモール1・2）（完了） 伊勢佐木町通り環境整備（イセザキモール3・4）（完了） 伊勢佐木町通り環境整備（イセザキモール5・6） 野毛商店街環境整備（完了） 吉田町名店街環境整備（完了） 大岡川プロムナード整備（完了） 街づくり協議地区（吉田町地区を除く）
⑦	山下公園周辺地区・日本大通り周辺地区・中華街	鉄道事業（みなとみらい21線）		南門通り環境整備（完了） 山下公園通り環境整備（完了） 街づくり協議地区

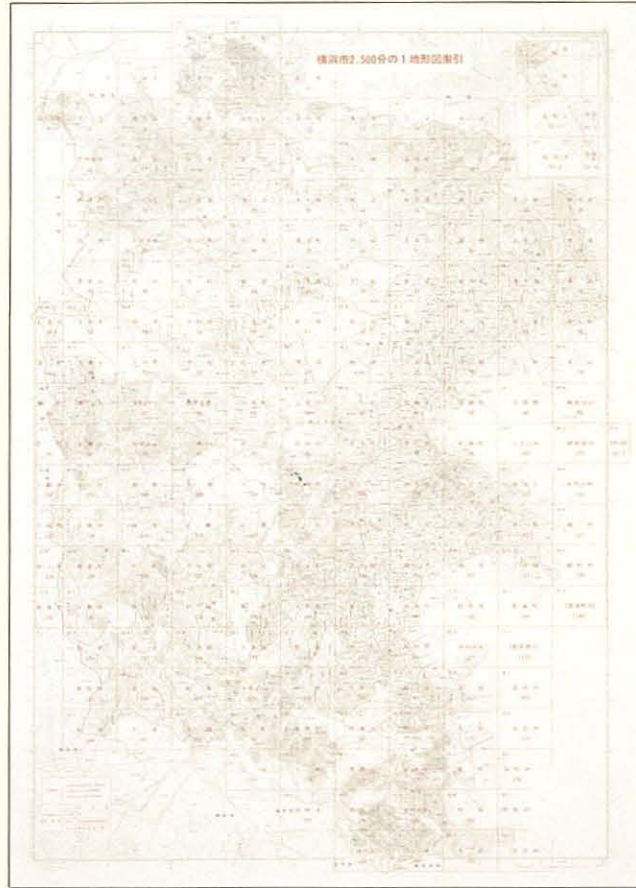
	地 区 名	都 市 計 画 等 に 係 る 事 業	地区計画・街づくり協定等	環 境 整 備 ・ そ の 他
⑧	山手地区・元町地区・石川町地区	関外地区土地区画整理事業（完了） 鉄道事業（みなとみらい21線）	山手風致地区 壁面線指定（元町通り） 壁面線指定（石川町町り） 元町商店街街づくり協定	山手地区景観風致保全要綱 元町通り環境整備（元町モール）（完了） 街づくり協議地区（山手地区を除く）
⑨	新山下地区	新山下住宅地区改良事業 街路事業（北方線）		山手地区景観風致保全要綱
⑩	新本牧地区	新本牧地区土地区画整理事業（完了）	新本牧地区建築協定 新本牧地区まちづくり指針	
⑪	新横浜第二都心地区	新横浜北部地区土地区画整理事業（完了） 鉄道事業（横浜市高速鉄道3号線） 街路事業（宮内新横浜線） 鶴見川多目的遊水地事業（総合競技場整備）	新横浜北部地区街づくり指導指針 大豆戸地区における開発行為等の指導基準	新横浜プロムナード整備 街づくり協議地区（新横浜駅北部地区、新横浜駅南部地区）
⑫	港北ニュータウン	横浜北部新都市第一地区土地区画整理事業 横浜北部新都市第二地区土地区画整理事業 鉄道事業（横浜市高速鉄道3号線） 街路事業（中山北山田線等）	港北ニュータウン茅ヶ崎近隣センター周辺地区地区計画 港北ニュータウン街づくり指導指針 新吉田工場倉庫地区建築協定 港北ニュータウン荏田準工業地域建築協定 港北ニュータウン東山田準工業地域建築協定 港北ニュータウン南山田準工業地域建築協定 港北ニュータウン荏田南2-2街区建築協定 港北ニュータウン第1地区牛久保地区10工区建築協定 港北ニュータウン中川駅前センター街づくり協定	
⑬	鶴見駅周辺地区	戦災復興土地区画整理事業（鶴見駅前地区）（南工区及び中央工区完了） 鶴見駅西口市街地改造事業（完了）		鶴見区役所周辺プロムナード整備（情報の道整備）（完了） 鶴見駅東口プロムナード（旧東海道）整備 街づくり協議地区
⑭	上大岡駅周辺地区	上大岡駅西口地区第一種市街地再開発事業 上大岡駅前地区第一種市街地再開発事業		上大岡駅駅舎改良 上大岡グリーン通り会環境整備（完了） さかえ会商店街環境整備（完了） 大岡川環境整備 街づくり協議地区
⑮	戸塚駅周辺地区	戸塚駅前地区土地区画整理事業 戸塚駅東口第一種市街地再開発事業（完了） 鉄道事業（横浜市高速鉄道1号線）		
⑯	東神奈川駅周辺地区・新子安駅周辺地区	戦災復興土地区画整理事業（反町地区、西神奈川地区、東神奈川地区、子安地区）（完了）		神奈川宿歴史の道整備（完了）
⑰	岡野・西平沼周辺地区	戦災復興土地区画整理事業（岡野地区、浅間地区）（完了）		街づくり協議地区
⑱	井土ヶ谷駅周辺地区	戦災復興土地区画整理事業（井土ヶ谷地区）（完了）		
⑲	星川・天王町地区・保土ヶ谷駅周辺地区	戦災復興土地区画整理事業（浅間地区、保土ヶ谷地区）（完了）	保土ヶ谷星川二丁目地区地区計画 保土ヶ谷神戸町地区地区計画	街づくり協議地区
㉑	鶴ヶ峰駅周辺地区	街路事業（鶴ヶ峰線）		帷子川親水公園整備（完了） 街づくり協議地区
㉒	二俣川駅周辺地区	二俣川駅北口地区第一種市街地再開発事業 街路事業（横浜厚木線、鶴居上飯田線）		街づくり協議地区
㉓	杉田・新杉田駅周辺地区	杉田駅東口地区第一種市街地再開発事業 街路事業（杉田線）	杉田・新杉田駅周辺地区地区計画	街づくり協議地区

	地 区 名	都 市 計 画 等 に 係 る 事 業	地区計画・街づくり協定等	環 境 整 備 ・ そ の 他
㊦	能見台駅周辺地区		金沢区堀口地区再開発地区計画（予定）	街づくり協議地区
㊧	金沢文庫駅周辺地区	金沢文庫駅東口地区第一種市街地再開発事業 街路事業（泥亀釜利谷線）		金沢区庁舎周辺環境整備（完了） 走川プロムナード整備（完了） 街づくり協議地区
㊨	金沢八景駅周辺地区	金沢八景駅東口地区土地区画整理事業 軌道事業（金沢シーサイドライン）		街づくり協議地区
㊩	金沢埋立地区	金沢地先埋立事業（完了） 金沢緑地整備事業（公害防止事業団事業）（完了） 軌道事業（金沢シーサイドライン） 首都高速整備事業（湾岸5期） 道路事業（国道357号線等）	金沢工業団地建築協定	金沢地先埋立地住宅地設要領
㊪	網島駅周辺地区	網島駅東地区優良再開発建築物整備促進事業	網島西地区街づくり憲章 網島西地区街づくり協定	網島モール商店街環境整備 街づくり協議地区
㊫	日吉駅周辺地区・大倉山駅周辺地区・菊名駅周辺地区			日吉駅駅舎改良 大倉山レモンロード環境整備（完了） 大倉山エルム通り環境整備（完了） 日吉商店街環境整備（完了）
㊬	中山駅周辺地区・鴨居駅周辺地区	中山駅北地区土地区画整理事業（完了） 街路事業（鴨居上飯田線）		街づくり協議地区
㊭	十日市場駅周辺地区	十日市場地区土地区画整理事業（完了） 市営住宅建替事業		
㊮	長津田駅周辺地区	長津田駅北側地区都市居住更新事業 街路事業（霧が丘長津田線等） 市営住宅建替事業		街づくり協議地区
㊯	たまプラーザ駅周辺地区・あざみ野周辺地区・青葉台駅周辺地区	元石川第一地区土地区画整理事業（完了） 元石川第二地区土地区画整理事業（完了） 元石川第三地区土地区画整理事業（完了） 元石川大場地区土地区画整理事業（完了） 恩田第二地区土地区画整理事業（完了） 鉄道事業（横浜市高速鉄道3号線）		青葉台駅駅舎改良 青葉台駅駅前広場再整備
㊰	東戸塚駅周辺地区	東戸塚品濃中央地区土地区画整理事業（完了） 東戸塚西地区土地区画整理事業	東戸塚特定街区 東戸塚西地区地区計画 東戸塚駅周辺街づくり憲章	街づくり協議地区
㊱	舞岡駅周辺地区	舞岡リサーチパーク土地区画整理事業		
㊲	本郷台駅周辺地区・港南台駅周辺地区	港南台地区土地区画整理事業（完了）		港南台コミュニティ道路整備
㊳	大船駅周辺地区			街づくり協議地区
㊴	いすみ田園文化都市構想・立場地区	鉄道事業（横浜市高速鉄道1号線） 鉄道事業（相模鉄道いすみ野線） 街路事業（横浜伊勢原線） 都市計画道路整備（環状4号線等）		街づくり協議地区（立場地区）
㊵	三ツ境駅周辺地区			街づくり協議地区
㊶	瀬谷駅周辺地区	二ツ橋北部地区土地区画整理事業（瀬谷駅北地区土地区画整理事業） 瀬谷駅南地区土地区画整理事業 都市計画道路整備（環状4号線）		街づくり協議地区

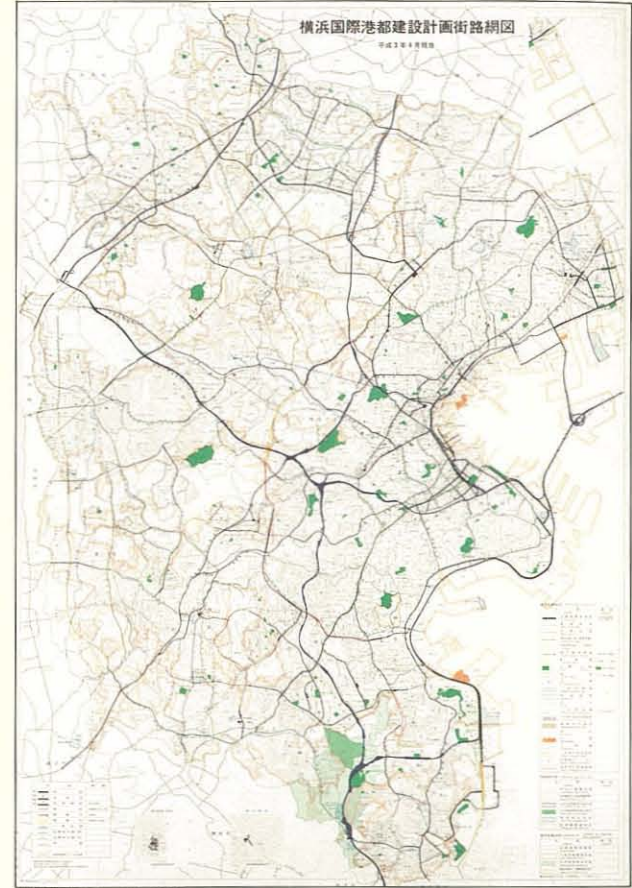
市販されている図面類(問い合わせ先・市庁舎1階市民情報センター)



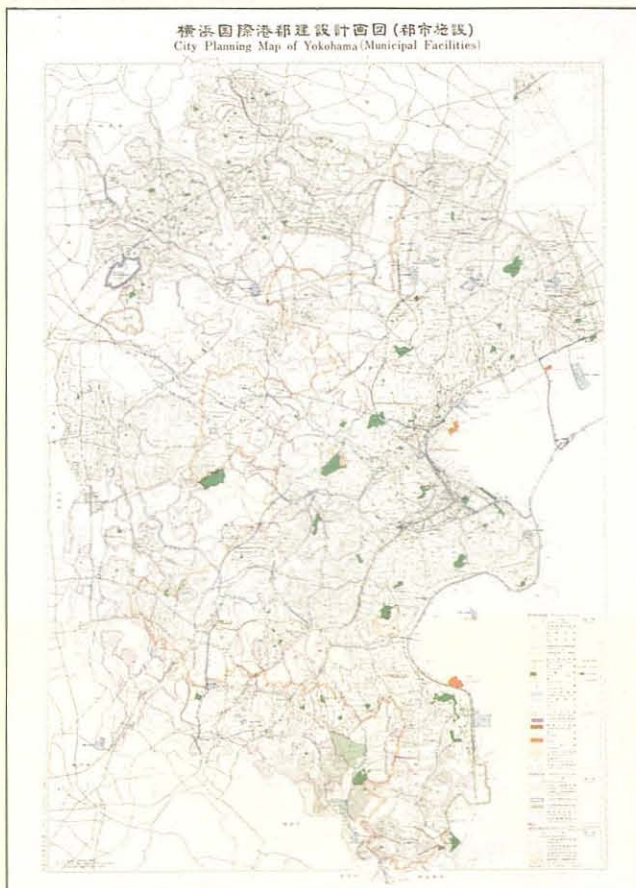
市域図 1/25,000、1/50,000



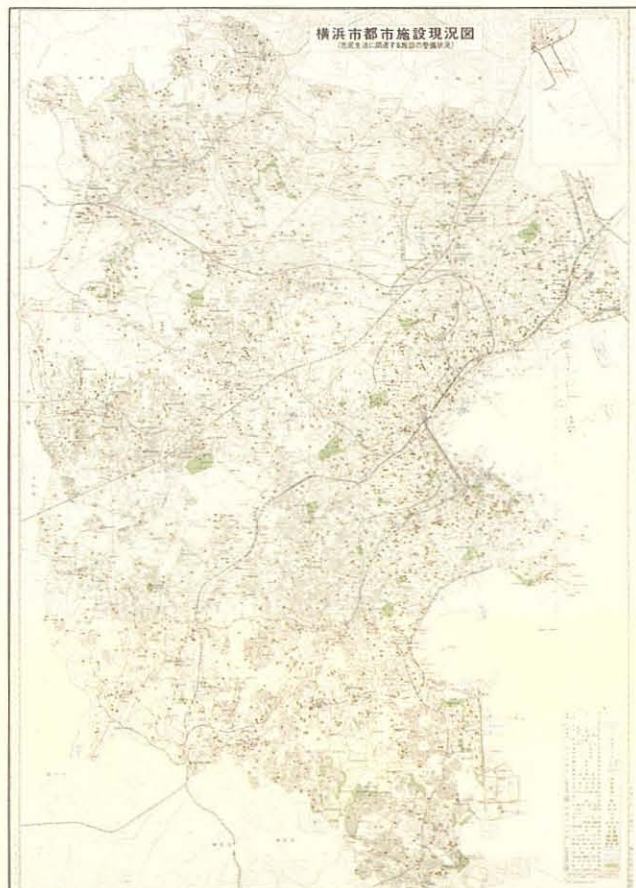
索引図 1/50,000



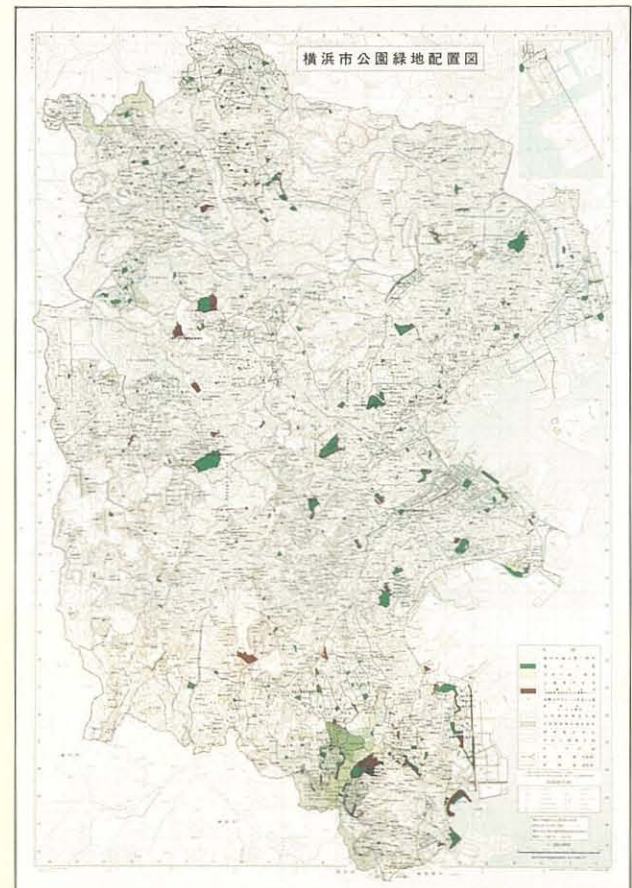
街路網図 1/25,000



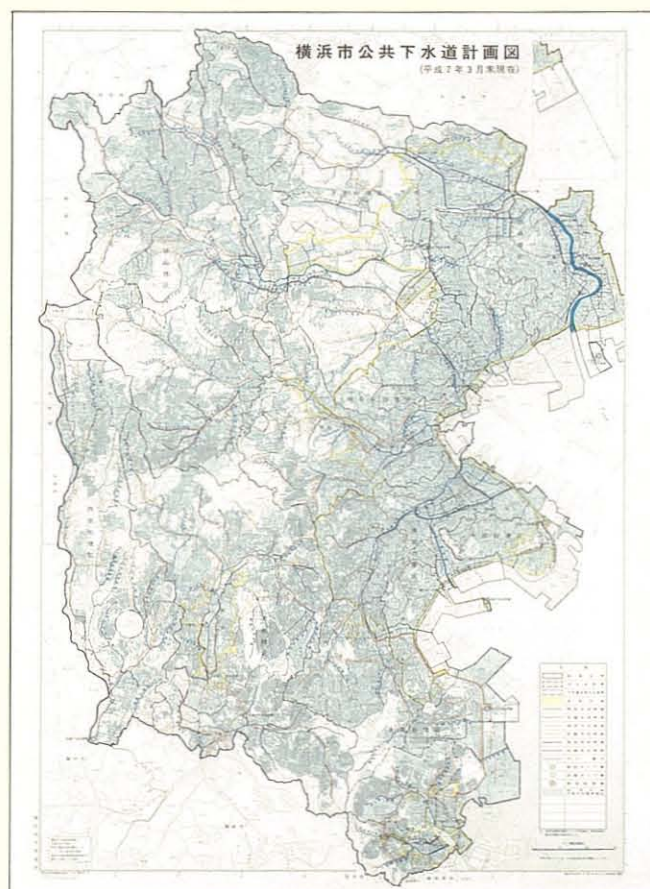
都市施設図 1/25,000、1/50,000



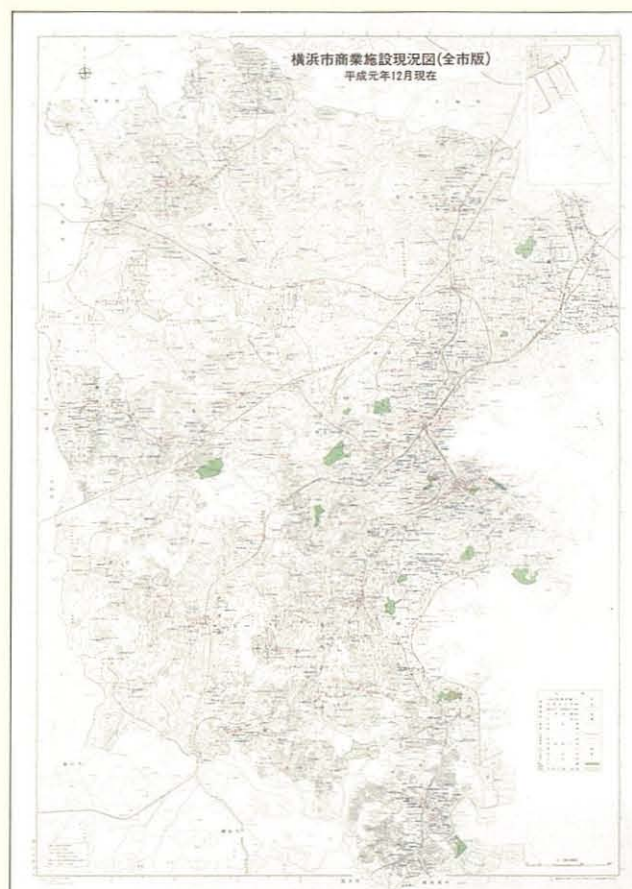
都市施設現況図 1/25,000



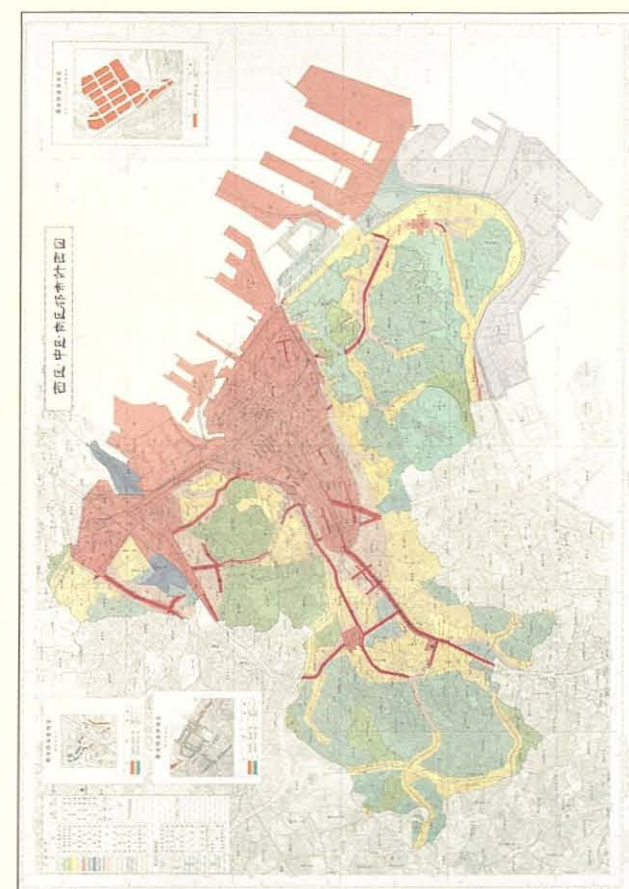
公園緑地配置図 1/30,000



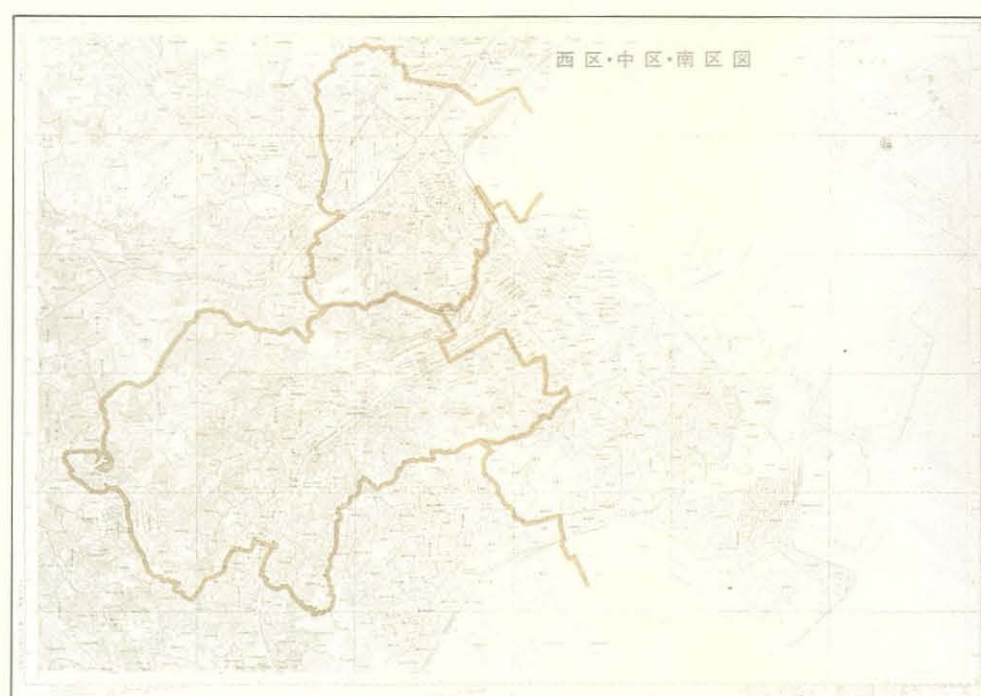
下水道計画図 1/25,000



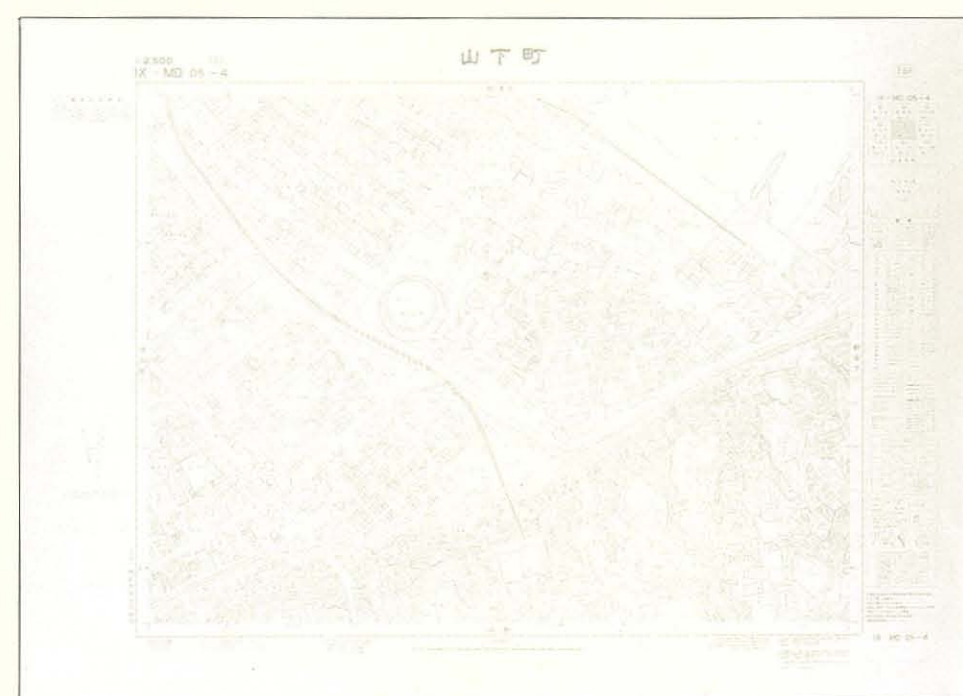
商業施設現況図 全市 1/30,000 区域 1/15,000



都市計画区図 1/10,000

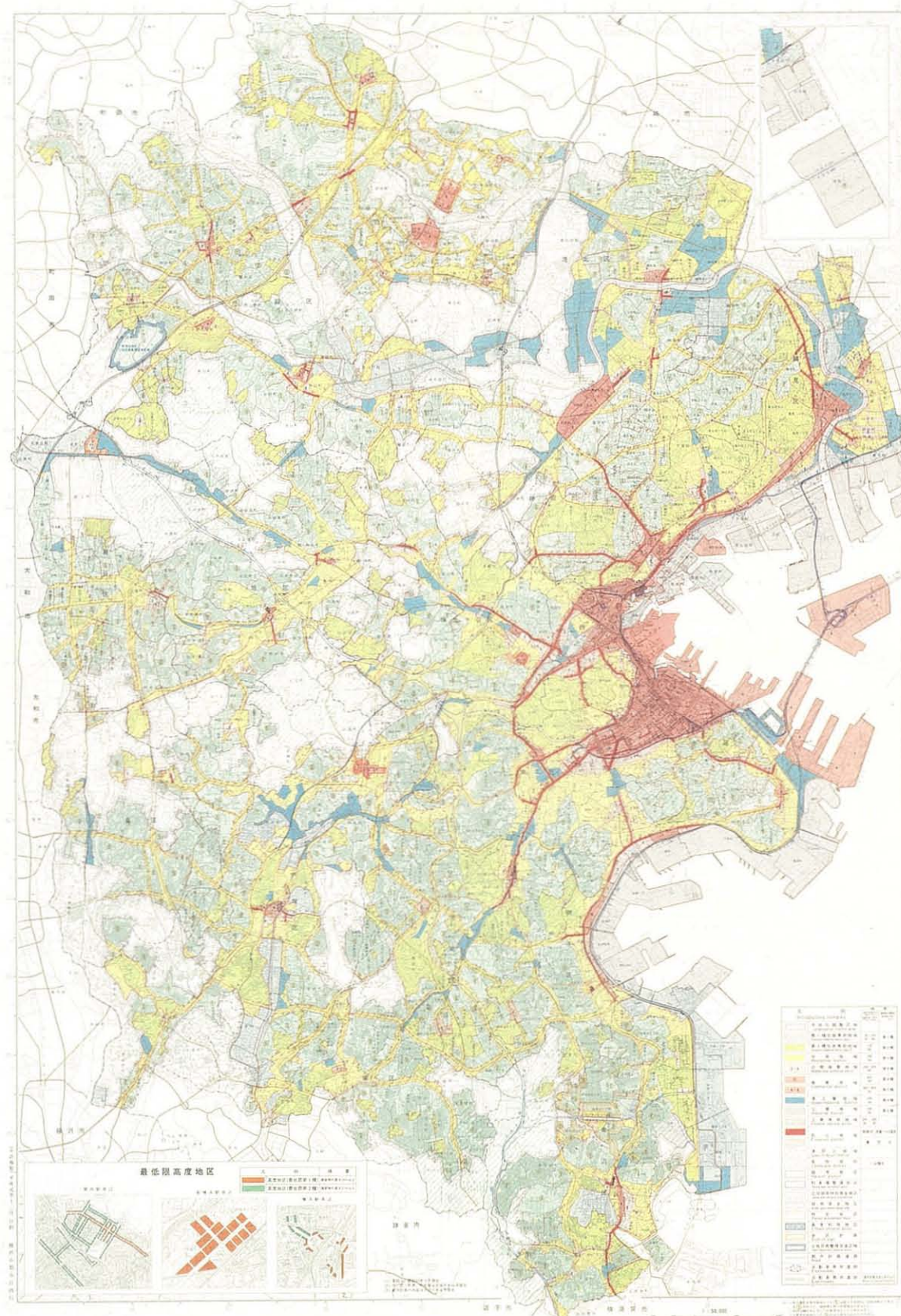


区図 1/10,000



地形図 1/25,000

横浜国際港都建設計画図(地域・地区)
City Planning Map of Yokohama (Zoning System)

























あとがき

●昭和56年に「横浜の街づくり」を刊行し、すでに10年が経ちました。
当時、事業中、計画中であった地区や皆さんと街づくりを模索中であつた地区のうち、幾つかは順調に事業完了し、また幾つかは事業着手し、新しい街づくりが進んでいます。

時の変遷、社会経済情勢の変化は、市民の皆さんの街づくりに対する要望の変化にもあらわれてきております。

そこで、「横浜の街づくり」をここに改訂し、皆さんと共に横浜の未来、街の将来やあり方を見つめ直し、考えていきたいと思ひます。また、21世紀を目前に控えた今、横浜の街づくりを総合的に捉え、過去の積み重ねの上に、将来どのような姿とすべきであるかを、市民の皆さんと共に考えていくことは、街づくりを進める上で欠かすことのできないことであると認識しております。

本書では、本市がこれまでに実践してきた街づくりや、市内各地区の街づくりを今後どう進めていくべきかの提案も含め、本市の考え方を紹介しております。本書の内容のうち、各地区の基本構想につきましては、本市の試案とも言うべき性格の濃いものもあり、このたびの発刊を契機に、今後の街づくりについて市民の皆さんと共に学び、考え、論議し、そしてそれが実現へ向けての大きなステップとなることを期待するものです。

最後に、本書の刊行にあたって、ご協力をいただいた関係者の皆さんに深く感謝する次第です。

平成3年 横浜市都市計画局長 小澤 恵一

本書の編集に際しては、多くの方々をはじめ各局のご協力をいただきました。
ここに紙面を借りてお礼申し上げます。

- 参考文献
「都市計画の実践的手法(SD別冊№11)」(鹿島出版会 昭和53年)
「港町・横浜の都市形成史」(横浜市企画調整局 昭和56年)
「横浜の都市づくり」(横浜市企画調整局 昭和57年)
「街づくりとイベント」(地域科学研究会 昭和57年)
「横浜の20のまち」(横浜市都市計画局 昭和61年)
「よこはま21世紀プラン」(横浜市企画財政局 平成元年)
「横浜の歴史」(横浜市民政局 平成元年)
「都市デザイン白書」(横浜市都市計画局 平成元年)
「横浜の都市計画」(横浜市都市計画局 平成2年)
「市政概要1990年版」(横浜市総務局 平成2年)

横浜の街づくり PLAN FOR YOKOHAMA

1991年(平成3年)発行
編集・発行：横浜市都市計画局開発部開発計画課・再開発課
〒231 横浜市中区港町1丁目1番地
TEL. 045-671-2720
制作協力：Match & Company
作図：梅野雄二郎
写真：森 日出夫(4～15頁・158～167頁)
航空写真撮影：朝日航洋株式会社
印刷：大日本印刷株式会社

