

第3章

都市づくりの基本理念と目標

- 1 都市づくりの基本理念
- 2 都市づくりの目標
- 3 都市構造

第3章 都市づくりの基本理念と目標

1 都市づくりの基本理念

～新しい横浜らしさの創造と持続を支える都市づくり～

- 超高齢社会や将来の人口減少社会の到来を見据え、環境に配慮した持続可能な都市の構築
- 港、水・緑、歴史、文化など、横浜の持つ資産や環境を生かしたまちづくり
- 市民生活の利便と安全安心を支えるとともに、国際競争力の強化を図るための基盤づくり

2 都市づくりの目標

「都市づくりの基本理念」のもと、都市づくりの課題に対応するため、次のとおり七つの「都市づくりの目標」を設定します。それぞれの目標は、一つひとつ独立して達成されればよいものではなく、相互に連携・補完するという関係性を持つものです。

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

今後、更なる高齢化や人口減少が予測されている中で、これまでに蓄積された都市基盤施設等の経年劣化も進み維持保全及び更新費用の増大が見込まれています。そのような社会においては、人口規模・構成に見合った効率的な基盤整備や機能集約を行い、都心部や郊外部など地域の特性を生かした活力ある持続可能な都市づくりを行う必要があります。

都心部においては、ヨコハマブランドのけん引役として、また市域の活力源である都心として必要な機能を更に集積するとともに、居住立地の適正化を図り、活力ある都市の形成を図ります。

また、都心周辺部においては、都心との近接性を生かし、都市型住宅の整備など、機能強化を図ります。

郊外部においては、市街地の拡散を抑制するとともに、既存の都市基盤を生かしつつ、鉄道駅を中心に地域特性に応じた機能を集積することにより、高齢者も含め誰もが支障なく快適で暮らしやすい街を実現します。このため、駅を中心としたコンパクトな市街地の形成を進めます。

環境配慮住宅など魅力ある多様な住宅の供給・誘導により、ライフステージが変わっても住み続けられる横浜の実現を図るとともに、加えて、安心して子どもを産み育てられる環境を整備することにより、子育て世代の人口流入等を推進し、人口の急激な変化を防止します。

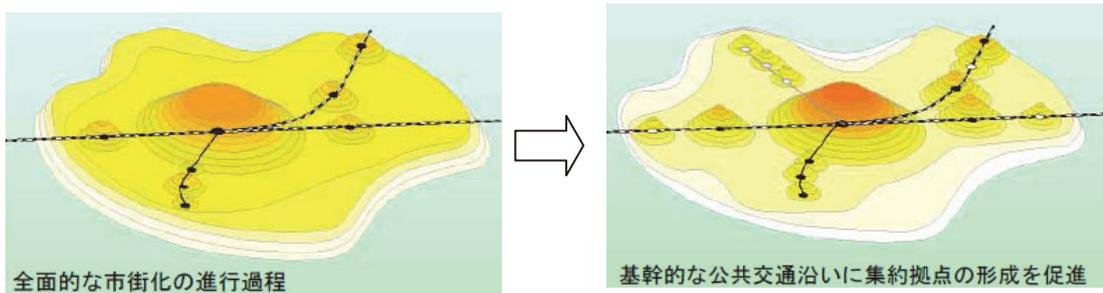
鉄道や道路などの交通施設を整備するとともに、路線バス、タクシー、自転

車など役割に応じたきめ細かい地域交通サービスを確保することにより、誰もが移動しやすい交通の実現を図ります。

また、高齢者も含め、社会全体で、高度情報化への対応が求められているため、情報インフラの整備を図ります。

上記のとおり、市域全体において総合的な都市づくりを行うことにより、超高齢社会や将来の人口減少社会に対応した集約型の都市構造を実現します。

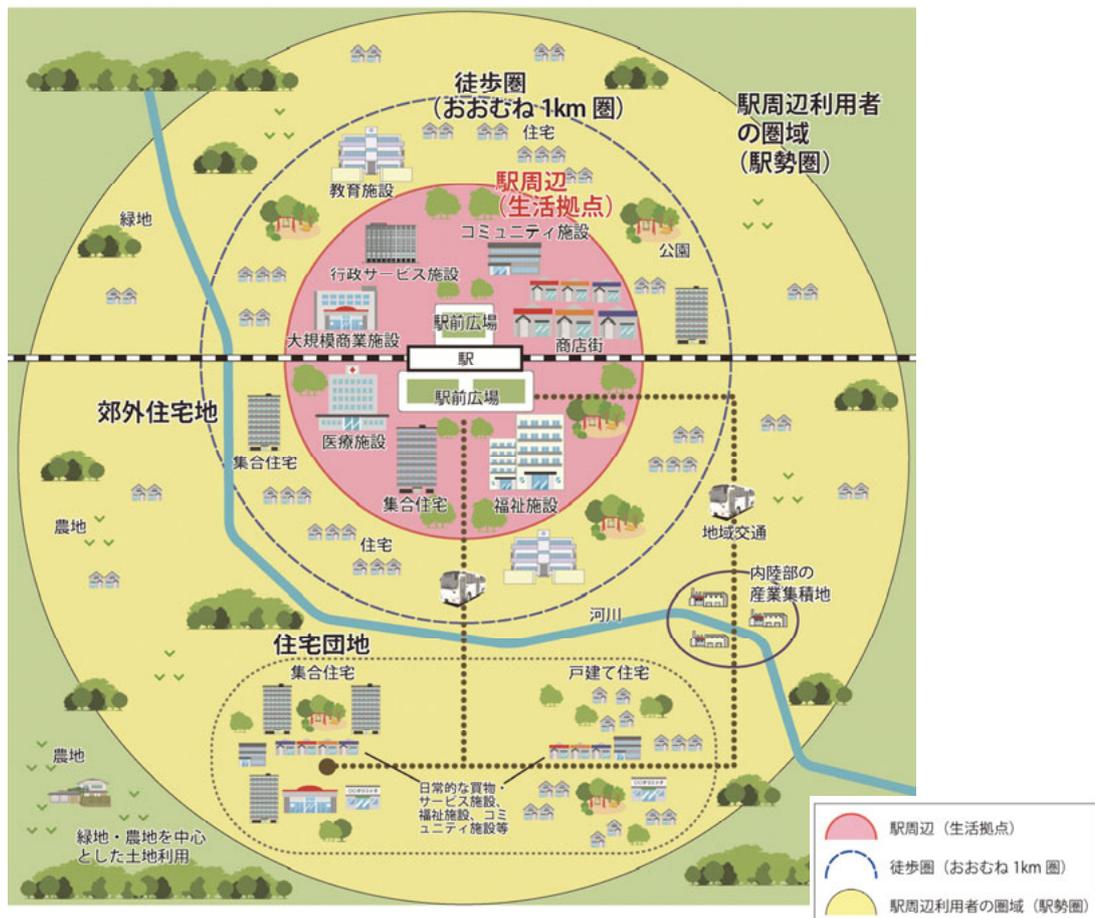
【図-46 集約型の都市構造の概念図】



出典：社会資本整備審議会資料

【図-47 駅を中心としたコンパクトな市街地イメージ (郊外部の地域構造)】

主要な生活拠点及び駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点周辺の市街地の場合
(P.80 土地利用方針図参照)



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

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

省エネルギーの促進や再生可能エネルギー・未利用エネルギーの大量導入が可能なスマートコミュニティの構築、地域冷暖房の推進などの地域エネルギー基盤の整備を図ります。施設更新時期等を捉え、都市施設を環境配慮型のものに整備・誘導します。

過度な自動車利用から鉄道・バス等の公共交通への転換を促進するための公共交通サービス水準や利便性の向上を図るとともに、自動車利用の抑制策の検討も含め、自転車・徒歩での移動がしやすい交通環境づくりを行います。また、渋滞緩和などを進め、スムーズな交通環境を整備します。さらに、環境負荷の低減につながる交通施策として、燃料電池自動車、電気自動車、天然ガス自動車、ハイブリット車等の低公害車の普及拡大に向けた基盤を整備します。

郊外部のまとまりのある緑地や市街地に残る貴重な緑地の保全等を図るとともに、地表面や建物外壁等の改良や緑化、排熱の抑制、地域を冷却する風の利用など地域特性に応じたヒートアイランド現象緩和策を図ります。

③ 首都圏全体の発展をけん引するとともに、国際競争力を高めるための基盤づくり

世界の知が集まる交流拠点都市や、国内外の企業や人に新たな活躍の場を開拓する活力創造都市を目指し、首都圏全体の発展をけん引します。また、それだけではなく、東アジアの諸都市とも共存し、時に競争するため、産業の創造と革新の更なる促進と、それを効率よく実現するハード、ソフトにわたる国際競争力を高める事業環境の充実など、基盤づくりを行います。

横浜港については、大規模コンテナターミナルの集中整備など、国際競争力を強化し、釜山港等と対じ・補完し合う国際拠点港湾、航路特性を生かした国際ハブポートの実現を図るとともに、物流等を支える高速道路など基盤整備を図ります。また、羽田空港とのアクセス強化など、横浜と世界を結ぶ基盤づくりを行います。

横浜駅周辺やみなとみらい21地区などの横浜都心を中心に、グローバル企業の受皿となる開発促進や外国人の生活・就業環境などの整備、市域全体での文化芸術などにより都市の魅力向上を図ります。

京浜臨海部などの産業拠点については、これまでの産業等の集積を生かし、環境・エネルギー、医療・健康分野など、わが国の経済をけん引する世界最高水準の研究開発機能の強化等を図るとともに、高付加価値型企業の立地誘導、新産業創造による経済成長のけん引を図ります。

MICE・観光・創造都市を新たな成長分野と位置付け、重点的に取り組んでいきます。

MICEにおいては、羽田空港が国際化されたことや、今後アジアを中心に

国際会議の増加が見込まれていることから、中・大型の国際コンベンションを軸にMICE全般の誘致・開催支援を行うため必要な基盤づくりを行います。

観光においては、歴史的建造物や港の景観、産業観光、先進的な環境への取組など、横浜市の強みを生かし、成長著しいアジア地域等からの観光需要を取り込むための基盤づくり及び個人やグループで周遊しやすい環境づくりを行います。

創造都市においては、アジアにおける文化芸術活動に関わる人、モノ、情報の拠点都市を目指し、創造産業の集積等を進めるとともに、アーティストやクリエイター等による創造的な活動を発信する拠点間のネットワークを構築します。

④ 地域特性に応じた、計画的・効率的な土地利用と地域まちづくり

これまでの地域ごとの土地利用をベースとしたうえで、今後の人口減少社会や高齢化の進展に備え、利便性が高く効率的な市街地形成に向けた土地利用を推進します。また、国際競争力強化や市民生活の利便性向上のための拠点整備、自然的環境の保全と魅力ある市街地環境の創造に向けた土地利用を推進します。このため、市域を都心部（横浜都心、新横浜都心）、臨海部、都心・臨海周辺部及び郊外部（北部方面、西部方面、南部方面）に区分し、それぞれの地域特性に応じたバランスとめりありある土地利用の方針を策定します。

地区計画等の法令に基づく制度に加え、横浜市地域まちづくり推進条例、ヨコハマ市民まち普請事業など横浜独自の多様な手法を活用し、地域の個性や特色を生かした地域まちづくりを推進します。それとともに、地域の発意によるエリアマネジメントを推進し、快適で質の高い環境を形成することにより、地域の価値を高め都市の魅力の向上を図ります。

⑤ 誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現

高齢者、障害者も含め誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現を目指します。また、都心部、臨海部などに集積するモノとヒトの移動の利便性をより高めるための交通体系を整備します。

鉄道においては、運輸政策審議会答申に位置付けられた市内外拠点間の連絡強化のための鉄道整備を基本とします。それ以外にも費用対効果が高く、大きなネットワーク効果が発揮できる連絡線の整備や、バスとの円滑な乗継ぎを可能とする駅の移動のシームレス化等、既存の鉄道路線の有効活用や合理的な運用により利便性の増進を図ります。

バス等地域の足となる公共交通については、適切な役割分担のもと、相互に補完しながら、地域にとって効果的かつ効率的となる持続的なシステムの構築を目指します。そのために必要な道路改良や沿道施設整備、市民、行政及び運輸事業者の連携体制の確立を図ります。

道路については、住環境を保持するべき地区内に通過交通が進入しないよう、必要な幹線道路整備、駅前広場の整備、交差点改良や、住宅地内の速度抑制等

を目指した地区交通管理策の検討を進め、住宅地内の交通事故削減、住環境向上を目指します。

高速道路においては、国土軸や周辺都市への連絡強化を重視した横浜環状道路などのネットワークを形成します。幹線道路については、放射道路や、市内を環状方向に連絡し、市域の一体性を図る環状道路など、都市計画道路等の整備を進めます。生活に密着した地域道路については、歩道の設置や交差点改良等、公共交通機関の利便性向上につながる路線の整備等を進めます。

さらに、高齢者など誰もが安全に安心して移動できる空間を形成するため、バリアフリー対策や交通安全対策を推進します。また、過度なマイカー利用を抑制し、徒歩・自転車や公共交通を中心とした移動が可能となるよう、道路基盤の整備や公共交通の維持・活性化方策を推進します。

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

⑥ 横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくり

かけがえのない水と緑を守り、豊かな水・緑環境を創造するとともに、市街地における緑の保全・創造を図り、身近な緑と水循環を体感できるまちづくりを進めます。また、生物多様性の保全・再生・創造が図れるよう、自然と共存したまちづくりを進めます。

平常時は市民の憩いの場であり、災害時には避難場所や支援拠点、雨水流出抑制による浸水被害の軽減、延焼防止など、防災・減災につながる機能もある公園や緑地などの整備や保全を進めます。

新鮮な農産物の供給や農体験・食農教育の場、雨水を浸透する機能など多面的な機能を有する農地の保全と活用を図ります。

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

歴史的建造物や美しい街並み、海辺の倉庫等といった横浜特有の地域資源を生かした都市空間の保全・整備といった都市デザインによる魅力あふれる都市空間の形成を継続します。それとともに、それらの空間をアーティストやクリエイター等による創造的活動の拠点として活用するといった創造都市の取組を推進し、交流拠点都市としての魅力を更に高めます。

多くの市民に親しまれている緑地・農地や古民家などの地域資源を生かし、各地域が持っている魅力的な景観を今後とも維持保全し、更に高めます。

臨海部などにおける産業遺構や工業施設が織り成すダイナミックな景観の活用、郊外部などにおける河川や幹線道路の周辺の景観形成などにより、多様性を感じさせる景観の形成を図ります。

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

また、国際的な都市の観光需要にも積極的に対応します。

⑦ 震災や風水害などの自然災害に強い、安全安心のまちづくり

震災や局地的大雨による都市型水害などの自然災害から横浜で住み働く人々の生命・財産を守るため、都市基盤施設及びライフラインの計画的な改修・更新を図るほか、エネルギー供給の多重化を促進します。

建築物や都市基盤施設及びライフラインの耐震化を進めるほか、防火及び準防火地域等の指定による市街地の不燃化を促進します。また、防災上課題のある密集住宅市街地における老朽化した建築物の建替えや、狭あい道路の拡幅整備などを進めることにより、災害に強い市街地の形成に向けた改善を図ります。また、併せて、がけ地や造成地等の防災対策を検討します。

災害発生時初期における人命救助や支援物資の輸送、また、復興に向けた作業において、輸送路の確保の観点から、主要な高速道路、幹線道路を整備し、複数のルートを確保します。それとともに、幹線道路沿道の不燃化や耐震化を促進し、輸送機能等を確保します。また、主要駅周辺等における一時的な避難施設の安全性や配置の在り方を検討します。

臨海部においては、既成市街地に隣接する部分において、防災遮断帯としての機能を構築するとともに、防災拠点の整備や災害時に活用可能なオープンスペースの確保を進めます。また、津波対策や工業施設等の耐震性の強化・不燃化を進め、防災性の向上を図ります。

流域全体を視野に入れた海域への負荷低減や浅海域での生物浄化を活用し、健全で豊かな海を実現することを通して、自然と共生する安全な都市づくりの意識を醸成します。

生活環境の保全・改善や防犯・防災などに取り組むことにより、地域で住民が互いに協力し合って安心して暮らせるまちづくりを目指します。

3 都市構造

(1) 本格的な人口減少社会を見据えた市街地のコンパクト化の考え方

都市づくりの基本理念や目標を踏まえた都市構造を検討する際、特に重要な概念となる「コンパクトな市街地の形成」に関する考え方を次のとおり整理します。

ア 現況

- 横浜市は、市全体での人口密度が1ヘクタール当たり84人で、全国的にみても集約された区域の中で都市活動が営まれており、現在においても十分に効率的な都市です。
- 一部、過去の急速な市街化により、公共交通が利用しにくい地域もあります。
- 人口は当面は増加傾向ですが、既に減少傾向にある地域もあります。

イ 基本的考え方

現在、わが国の地方中小都市において進められているコンパクトシティに関する取組は、主に人口の広範囲の分布による都市経営上の課題に対応するために行われている場合が多いと考えられます。しかし人口増加が進む当面の間、横浜市が目指すコンパクトな市街地形成に向けては、次の観点に重点を置きます。

- 交通の円滑化や生活圏の中心である駅周辺の商業・サービス機能充実などの「市民の生活利便性の向上」及び都心やその周辺部等への居住機能の誘導による「職住近接」や集約化による業務・家庭部門のエネルギー効率化を促すとともに、過度に自動車に依存せず、都市活動における移動のエネルギー効率化を図ることにより「低炭素社会」を目指すという観点を重視したコンパクト化を推進します。併せて、これらにより、災害時にも自立性の高い地域を形成することが可能となります。
- 将来の人口減少は避けて通れないため、本格的な人口減少社会の到来時には、都市経営上の観点から、人口減少分に応じた市街地の縮退が必要です。このため、今の時点から、将来の市街地の縮退を想定した取組に着手します。

ウ 横浜市におけるコンパクト化の考え方

考え方	主な効果	施策展開時期のイメージ	施策の例
アクセス性を向上させる (時間的なコンパクト化)	・生活利便性の向上 ・職住近接の実現	人口増加～停滞期	・鉄道整備、それに伴う新駅設置 ・駅前広場や駅にアクセスする道路等の整備 ・地域モビリティの持続的確保
コンパクトな立地を促す (空間的なコンパクト化)	・エネルギー効率化(CO2の削減) ・災害時の自立性向上 ・都市経営の効率化		・市街地の拡散抑制 ・駅周辺への機能集積 ・住替えの促進 ・必要に応じた日常的な買物、サービス施設等の整備
		本格的な人口減少期	・郊外住宅地での低密度化に見合った適切な管理、活用 ・郊外部の縮退(減築、ダウンゾーニング等)

エ 横浜市におけるコンパクト化を進める上での特に重要な視点

○駅周辺への機能集積に関して

- 交通施策と連携しつつ、都心につながる鉄道軸上の駅周辺地区において、商業やサービスなど多様な日常生活を支える機能が集積した魅力的な拠点を形成することが大切です。それとともに、駅から歩いて移動できる範囲を中心に、都市型住宅等を整備・誘導し、多様な世代が暮らす利便性のよいまちづくりが必要です。
- また、駅周辺は、駅から離れた住宅市街地から駅までのアクセス性向上のため、駅前広場などを整備する必要があります。
- このため、鉄道駅周辺地区においては、計画的に基盤整備を行うとともに、既存ストックや低・未利用地の活用など、地区の特性に応じた機能集積を図り、生活利便性の向上を図る必要があります。
- また、駅徒歩圏(おおむね1キロメートル圏)については、駅周辺(生活拠点)への利便性を生かした良好な住宅市街地を形成するなど、土地の有効活用を図るため、市民ニーズに応じた住替えの促進等が必要と考えられます。

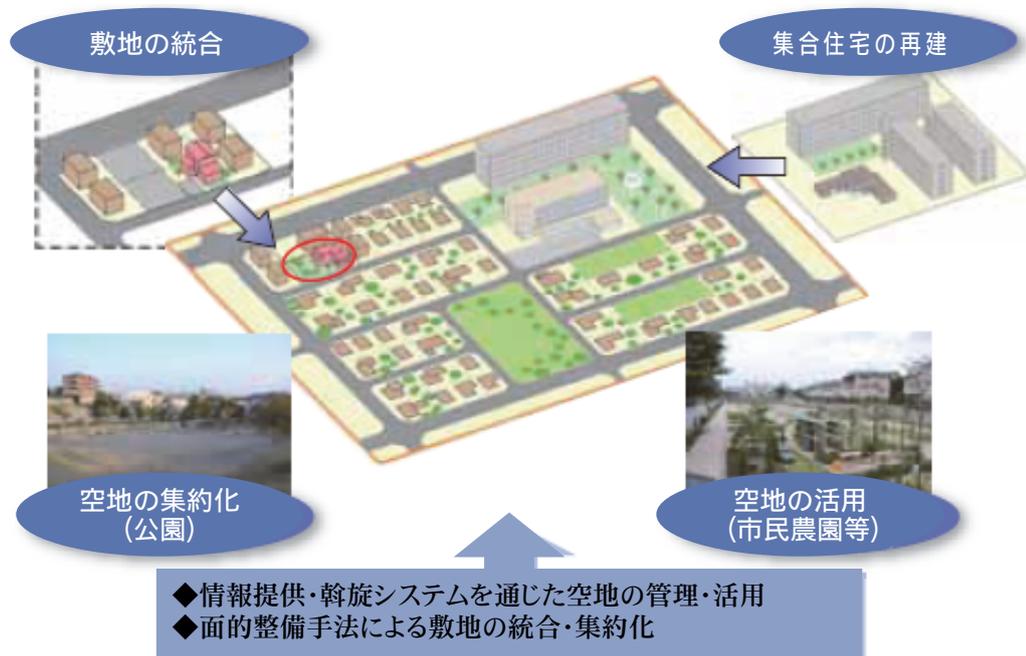
○郊外住宅地の低密度化や縮退に関して (図-48 (P.58) 参照)

- 市街地が縮退する過程において、適切な施策を実施しない場合、空き地や空き家の発生による防犯性の低下、ごみの不法投棄等による生活環境の悪化等が懸念されます。
- こうしたことが生じないように、空き地等の適切な管理・活用や市街地整備手法による敷地の統合・集約化などを行う必要がありますが、これらの郊外住宅地の低密度化等を地域のメリットとして捉えることもできます。

- 具体的には、空き地の市民農園への活用や集約化による公園や緑地の創出などが考えられ、それにより、魅力ある郊外の市街地を形成することが可能と考えられます。

【図-48 郊外住宅地の低密度化に際しての管理活用のイメージ】

■ 郊外市街地での適切な管理・活用のイメージ



出典：社会資本整備審議会資料

(2) 都市構造の考え方

～生活圏を基盤とした集約型都市構造～

市民生活の向上と経済活性化に向けた、都心部等の機能強化と郊外部の持続可能なまちづくり

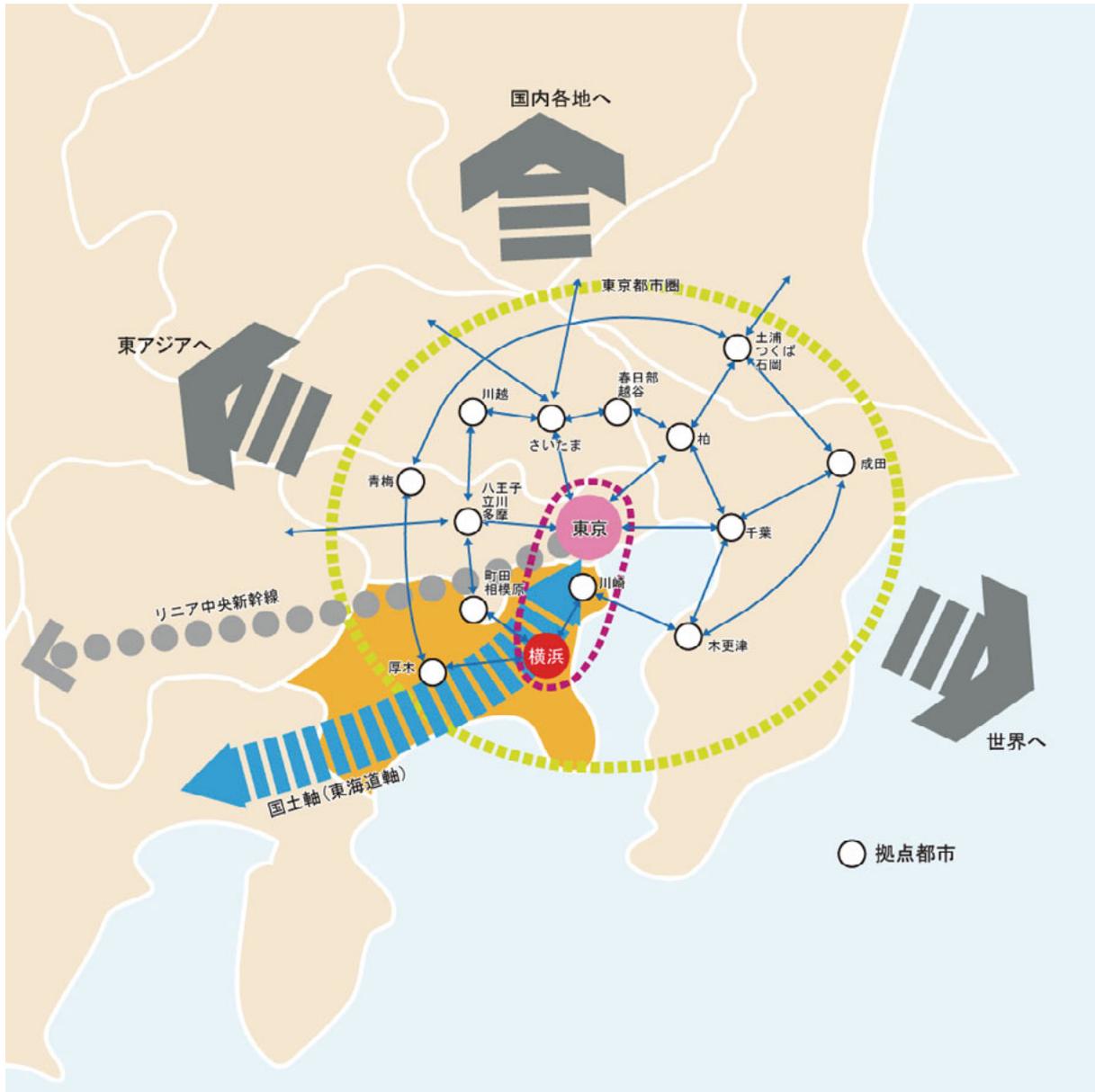
ア 首都圏における位置付け (図-49 (P.60) 参照)

- 首都圏は、一国に相当する人口や経済規模を持つ巨大広域ブロックです。
- 首都圏は、そこに暮らす多くの人々の生活の場であるとともに、都市、産業、流通、文化、情報など、様々な機能やサービスが集積し、国内外から集まる個人や企業などの様々な主体が活動しており、今後も質の高い生活や活動の場として発展していくことが求められています。
- また、経済のグローバル化や東アジアの発展に対応した政治、経済、金融などの国際機能の充実など、首都機能を有する圏域として、わが国、東アジア、世界の発展に積極的に貢献する役割があります。
- 横浜は、首都圏の中で首都東京との近接性を生かし、圏域の主たる一員としての役割を果たしていきます。横浜は、東京と比較した場合、自らの持つ歴史や文化・交流、ウォーターフロントから大規模緑地までを有する地理的特性や環境性、豊かで多様な住環境、陸・海・空の三つのゲートへのアクセス性などの優位性があります。この点を生かして自治体としての自律性を高めつつ、東京と機能分担をしながら圏域全体としての発展を目指します。

イ 周辺都市との連携と広域的な機能連携軸 (図-50 (P.61) 参照)

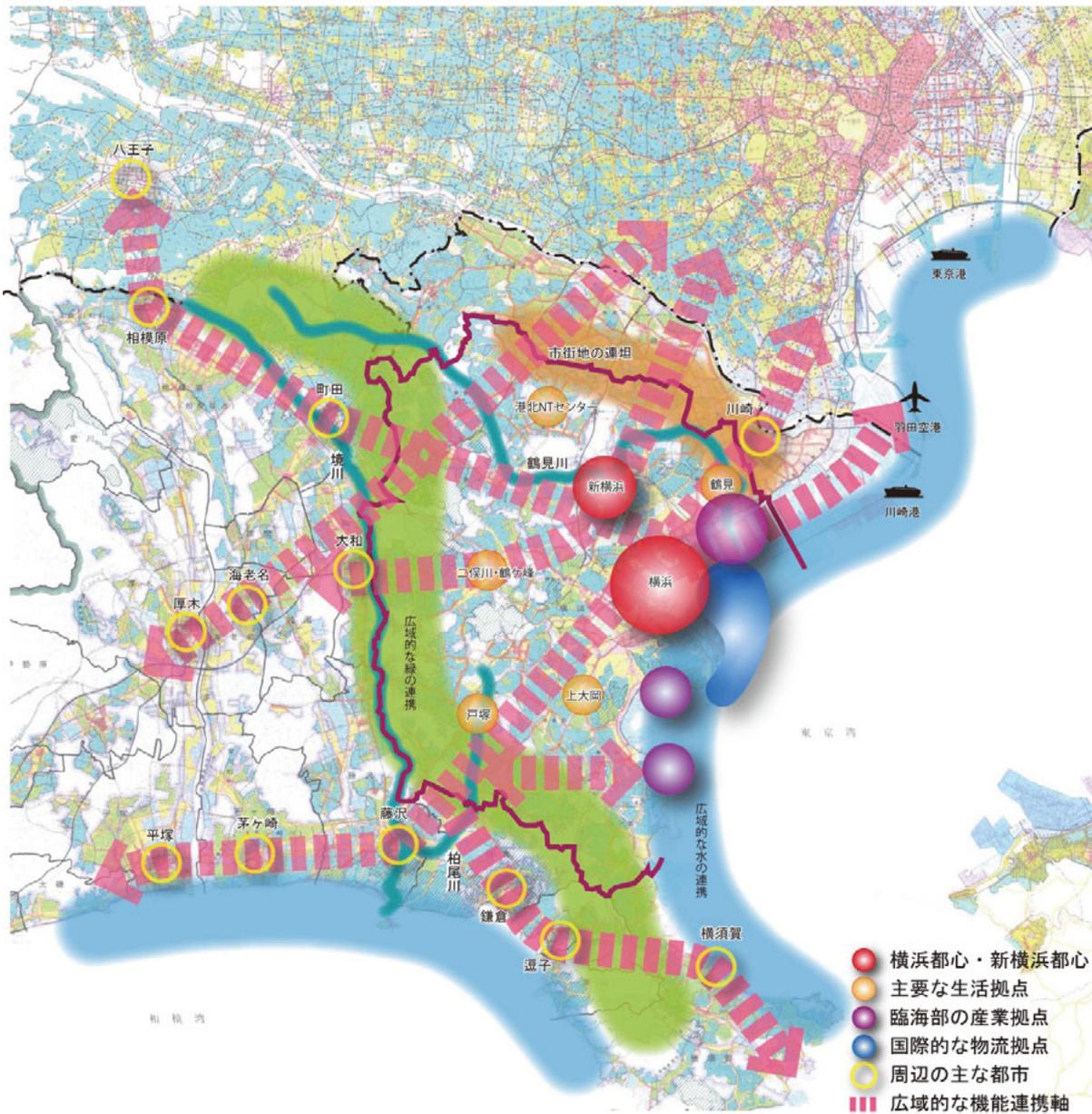
- 横浜は、神奈川県の一部に位置し、川崎市、町田市、大和市、藤沢市、鎌倉市、逗子市及び横須賀市に接しています。市域の東側は、東京湾に面しています。また、首都圏南西部の拠点都市である相模原市や厚木市、八王子市に近接しています。
- 広域的な交通インフラや連担するまとまった緑地、海・川などの連続性のある水辺は、一市だけにおいてその機能を活用するものではないとともに、それらの保全等も行うことができません。また、その地域に住む市民や経済活動をしている事業者等にとって、不可欠な都市基盤の連続性が確保されない場合、大きな障害となります。したがって、周辺都市との連携を十分に踏まえた都市づくりを行う必要があります。
- 羽田空港に連絡するとともにわが国の国土形成の骨格を成す東海道軸や、県央方面につながる軸、将来のリニア中央新幹線の駅とのアクセスも意識した首都圏南西部の都市等を結ぶ軸など、市内の産業拠点や物流拠点を支える、鉄道や高速道路等による広域的な機能連携軸を形成し、国内外から横浜へのアクセス性向上を図ります。

【図-49 首都圏における横浜市の位置付け】



参考：国土形成計画、首都圏広域地方計画、
 かながわ都市マスタープラン、横浜市
 中期4か年計画

【図-50 周辺都市との連携と広域的な機能連携軸】



ウ 目指すべき都市構造 (図-51 (P.65)、図-52 (P.66) 参照)

今後の人口減少や一層進展する高齢化の状況を踏まえると、市街地の拡大を抑制するとともに、これまで整備されてきた基盤等を生かし、活力ある拠点形成、効率よい土地利用、利便性の高い交通基盤が必要です。このため、市域のバランスを考慮しつつ、拠点間を効果的に連絡する交通施設を基本とした集約型の都市構造への転換とコンパクトな市街地形成が必要です。また、エネルギー効率の良い低炭素型の都市を実現するためにも、集約型の都市構造と郊外部のコンパクトな市街地形成が必要です。

上記に加え、鉄道駅周辺ごとに生活拠点を配置していくことにより、災害時にも自立性の高い都市となります。

これらを踏まえたうえで、都市づくりの目標を実現するためには、まず、横浜都心と新横浜都心の二つの都心の機能強化を更に図るとともに、それに連絡する郊外部の鉄道駅周辺を生活拠点にしたコンパクトな市街地を計画的に形成することが必要です。

特に、横浜都心の機能強化は、市域の南部方面や西部方面の市民を対象とした就業の場や買回りの場としての位置付けを高めることとなるため重要です。

郊外部においては、これまでの商業等のストックを有し、交通ネットワークの主要な拠点での更なる機能集積等を図ります。それとともに、各々の鉄道駅周辺を生活拠点としつつ、住宅市街地では地域の特色や必要に応じた日常的な買物・サービス施設等の整備を行うことにより、誰もが安心して暮らし続けることができる都市の実現を図り、市域全体の発展や活力の維持を実現します。

また、横浜市が首都圏の主たる一員として機能するとともに、アジア諸都市と共存し、時に競争していくためには、都心部や臨海部において、世界の最先端をいく産業・業務・研究開発・物流の拠点を育成していく必要があります。またそこから市内・首都圏・日本各地へと円滑に連絡する道路などの交通ネットワークの充実が必要です。

さらに、都市に潤いを与える貴重な緑地や農地は、今あるストックを中心に保全・創造を進めることが必要です。

① 二つの都心の機能強化と、それにつながる鉄道を軸とした集約型都市構造

- 横浜都心と新横浜都心においては、市の中核としての基盤整備や高次の業務、商業、文化、観光、交流など更なる機能集積を図り、互いに機能補完をしながら地区特性に応じた都心部を形成します。都心周辺は、都心との近接性を生かした市街地を形成します。
- 二つの都心につながる放射状の鉄道を軸に交通ネットワークを形成し、その軸上の鉄道駅周辺地区に拠点を配置することにより、将来の人口減少や超高齢社会に対応した合理的で利便性のよい都市構造を形成します。
- また、鉄道軸上の駅周辺を拠点とし、公共交通で移動しやすい都市に転換することにより、環境にやさしい低炭素型の都市を形成します。

② 郊外部の鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地を基本とした地域構造

- 郊外部の鉄道駅を中心として、郊外住宅地の都市基盤や地域交通、地形の状況など、地域特性に応じた圏域を形成します。そのうえで、鉄道駅周辺において、圏域の人口規模や人口構成等に応じた機能集積（商業・業務施設、行政サービス施設、福祉施設、医療施設、集合住宅等）と基盤整備を図り、個性ある生活拠点を形成します。
- 駅徒歩圏（おおむね1キロメートル圏）については、現状の土地利用を踏まえつつ、駅周辺（生活拠点）への利便性を生かした良好な住宅市街地を形成するなど、土地の有効活用を図ります。
- 駅から離れた郊外住宅地は、緑豊かな自然環境を生かしつつ、土地利用の整序・転換、地域の公共交通維持・活性化、日常的な買物・サービス施設等の整備・誘導を図り、豊かな住宅市街地を形成します。
- なお、郊外部の駅周辺の生活拠点は、大きく次の三つに分類できます。（図-52（P.66）参照）

◆主要な生活拠点

これまでの商業等のストックを有し、交通ネットワークの主要な拠点

◆駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点

駅を中心としたバスなどの地域交通ネットワークを有し、駅周辺利用者の圏域（駅勢圏）が比較的大きい郊外部の生活拠点

◆駅勢圏が小さい郊外部の生活拠点

駅周辺利用者の多くが徒歩や自転車でアクセスしている駅周辺利用者の圏域（駅勢圏）が比較的小さい郊外部の生活拠点

- 鉄道駅周辺と駅から離れた郊外住宅地を連絡する、地域交通ネットワークを形成します。
- 鉄道沿線ごとに近接する圏域においては、その連携や機能分担についても考慮します。

③ 首都圏やアジア諸都市と適切に役割分担できる「臨海部産業拠点と国際的なハブポートの形成」

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

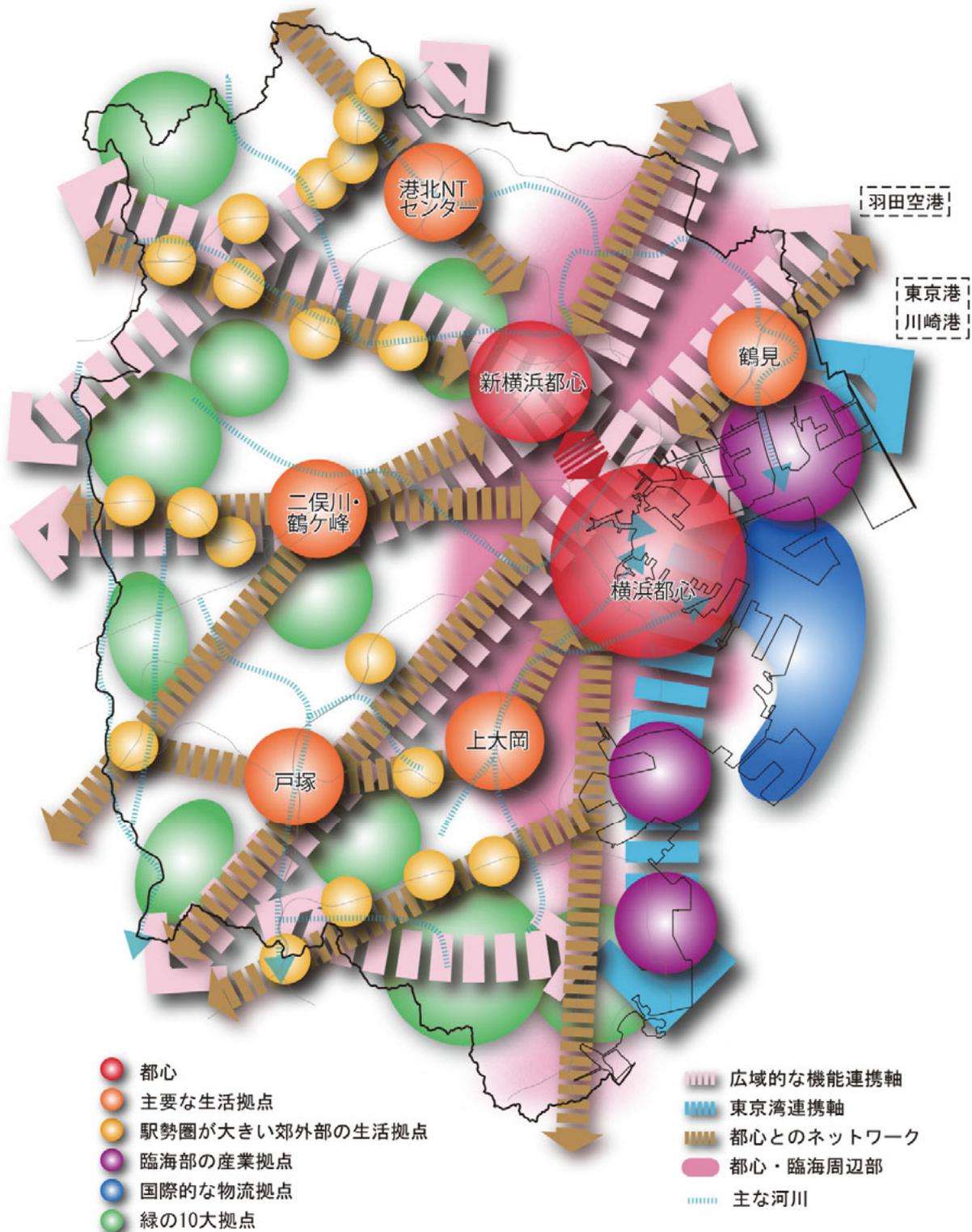
④ 産業拠点や物流拠点を支える「鉄道や高速道路等による広域的な機能連携軸」

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

⑤ 都市に潤いを与える「緑の10大拠点」

- 主に市域の西部から南部に位置する、緑の10大拠点を中心としたまとまりのある緑地や農地を保全します。このことにより、生物多様性の保全・再生・創造にも取り組みます。
- 河川及びその周辺地域は、水系ごとにその特徴を生かした魅力ある空間を形成します。
- これらにより大地震等の災害時にも、火災の延焼防止など防災機能を発揮できるように、自然と共生する持続的な都市を目指します。

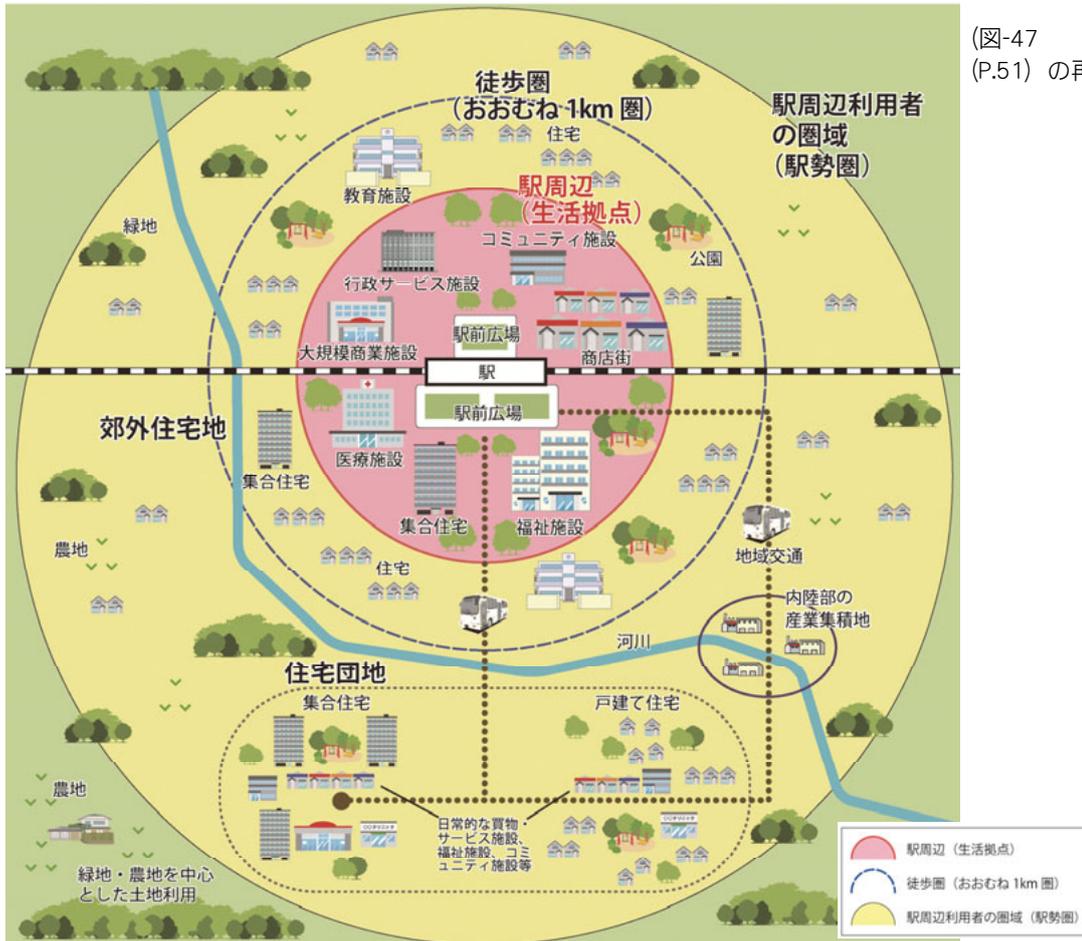
【図-51 都市構造図】



注) 駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点：郊外部の1日の乗降客数が3万人以上の駅
 (乗降客数は平成23年度横浜市都市整備局事業概要に基づく)

【図-52 駅を中心としたコンパクトな市街地イメージ（郊外部の地域構造）】

主要な生活拠点及び駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点周辺の市街地の場合
 (P.80 土地利用方針図参照)



駅勢圏が小さい郊外部の生活拠点周辺の市街地の場合

