

第2章

都市づくりの現況と 2025（平成37）年に向けた課題

- 1 これまでの都市づくり
- 2 横浜市の現況
- 3 超長期（2050（平成62）年頃）の横浜を取り巻く
環境の展望
- 4 2025（平成37）年に向けた都市づくりの課題

第2章 都市づくりの現況と2025(平成37)年に向けた課題

1 これまでの都市づくり

ア 基幹的な都市整備とまちづくりの多様な対応

昭和30年代以降の高度成長期の横浜市では、市街地の整備が急激な人口の増加に対応できず、満足な都市基盤施設もない市街地が無秩序に拡大する、いわゆるスプロール化が進行しました。その結果、土地利用の用途が混在し住環境の悪化も見受けられました。

これらを解決していくため、1965(昭和40)年に六つの基幹的な事業(都心部強化、金沢地先埋立て、港北ニュータウン建設、高速鉄道建設、高速道路網建設、ベイブリッジ建設)が提案されました。これらの事業は、それぞれが複合する総合的な都市づくり計画であり、現在では横浜の都市の骨格をなしています。

また、基幹的な都市基盤の整備に加え、まちづくりの誘導等も行われました。1968(昭和43)年の「横浜市宅地開発要綱」の制定を始めとして、「横浜市市街地環境設計制度」の導入、地区計画の手続条例や「歴史を生かしたまちづくり要綱」の制定などにより、総合的なまちづくりや、横浜の特性を生かした個性的なまちづくりが実践されました。

イ 都市計画マスタープランの策定

1992(平成4)年の都市計画法改正を受け、横浜市では2000(平成12)年に横浜市都市計画マスタープラン(全市プラン)を策定しました。このプランは、おおむね20年後を計画期間とし、次のとおり六つの目標を掲げ、これらに基づき都市づくりが進められました。また、全市プラン策定後、順次、区プラン等が策定されました。

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

ウ 前都市計画マスタープランの概評

現在、前プランは計画期間の半分強が経過しましたが、六つの目標等に基づき、横浜都心部や新横浜都心部の整備、鶴見や戸塚など五つの副都心の整備、鉄道や道路ネットワークの整備、安全で住みよい住宅地の整備等が、厳しい財政状況の中一定程度進められました。

なお、前プラン策定当時においては、当面の間人口増加が続くという予測であったため、人口減少社会の到来が想定されていませんでした。

① 市域のバランスある発展

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

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

② 快適で安全な環境の保全と創造

自然的環境の保全・創造に関しては、区域区分（線引き制度）の維持によりまとまった緑地等の保全に一定の効果が表れています。また、「横浜市水と緑の基本計画」を策定し、流域ごとに計画を推進するなど新たな視点のもと、150万本植樹行動を始め、様々な取組が行われてきました。

一方で、緑被率は引き続き減少傾向である（図-34（P.36）参照）ことから、横浜みどり税を主たる財源とした「横浜みどりアップ計画（新規・拡充施策）」が平成21年度から実施されています。

公害や災害、環境への対応に関しては、目標に向けた取組を実施し基本的には成果が上がりました。公害に対しては、窒素酸化物などの大気汚染物質や河川汚濁物質など、環境基準に適合しているものが増えています。海域における水質汚濁物質など更なる対策が必要なものもあります（図-42（P.42）、図-43（P.42）参照）。

災害に強いまちづくりについては、都市機能の分散や「いえ・みちまち改善事業」の推進等によって徐々に成果が現れているものの、近年の大災害等の新たな動向も踏まえて、改めてこの分野の方針を見直す必要があります。

また、地球規模の新たな課題である地球温暖化対策や生物多様性の保全への対応等について、都市計画としての目標がありません。加えて、近年増加している局地的な大雨（図-41（P.42）参照）に対する記載もありません。

③ 拠点の強化による多心型都市構造への転換

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

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

五つの副都心に関しては、駅前の開発事業等がおおむね完成し、市域の方面別の核としての基盤整備が図られました。しかし、副都心に期待された役割の

一つである、業務機能の集積による職住近接の実現については、業務需要より住宅需要の高まりを受けた住宅施設中心の再開発が行われた結果、果たせたとはいえません。一方、その他の地域拠点に関しては、ポテンシャルに応じた開発事業が行われ、副都心と同程度の整備水準の拠点も増えました。

④ 市域の一体性の確保と利便性の向上

鉄道整備に関しては、みなとみらい線と市営地下鉄グリーンラインが整備され、神奈川東部方面線の工事が着手されるなど、優先度の高い路線から着実に整備されてきました。一方、高速鉄道3号線の延伸等それ以外の運輸政策審議会答申路線については、計画の具体化に至っていません。

道路整備に関しては、高速道路、幹線道路、地区幹線道路からなる体系的な道路ネットワークの整備が進められました。高速道路については、湾岸線の整備を行い横浜環状南線と北線の工事が着手されました。さらに東名高速道路までつながる北西線は都市計画決定が行われましたが、西側区間については都市計画手続きには至っていません。幹線道路については、3環状10放射を中心に都市計画道路の整備が進められました。地区幹線道路については、駅前広場、駅周辺道路等、公共交通機関の利便性向上につながる路線等の整備が進められ、最寄り駅まで15分で到達できる人口の割合が約9割まで拡大されています（図-27（P.32）参照）。

⑤ 楽しみと個性にあふれ、安心して暮らせる地域環境の創造

地域のまちづくりに関しては、「横浜市景観計画」、「横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例（景観条例）」が制定され、地域ごとの特性を生かした景観魅力づくりが進められているとともに、「横浜市地域まちづくり推進条例」が制定され、市内各地で地域の特性を生かしたまちづくりが進められています（図-26（P.30）参照）。

また、「歴史を生かしたまちづくり要綱」に基づく歴史的建造物の登録・認定による歴史的資産の保全活用が一層進められています（表-5（P.37）参照）。

福祉のまちづくりに関しては、バリアフリー基本構想を関内駅周辺地区を始めとした12地区で策定し、現在も引き続き3地区で策定中です。また、都市計画マスタープラン策定以降、「横浜市地域福祉保健計画（区計画）」、地域運営（エリアマネジメント）など、あらたな市民との協働による取組が進められており、これらの取組との連携や役割分担を図っていく必要があります。

⑥ 世界都市・横浜の実現

国際競争力に関しては、目立った形での国際的な事業活動等が高まったとは言えません。むしろ、中国など東アジア諸国の大都市の台頭により、世界の中での横浜港や羽田空港の位置付けは相対的に低下しました（図-12（P.21）参照）。

コンベンション機能に関しては、パシフィコ横浜の機能強化を行い、国際会議の参加者数では国内トップであり、アフリカ開発会議やAPEC（アジア太平洋経済協力会議）の開催誘致も果たしました（図-16,17（P.22,23）参照）。今後、さらなる強化が望まれます。また、横浜国際総合競技場およびその周辺地区の整備により、2002（平成14）年にはFIFAワールドカップの横浜での決勝戦開催を果たし、横浜の国際的な知名度アップに貢献しました。

2 横浜市の現況

① 人口変動や高齢化

市全体では人口や世帯数の増加が続いていますが、地域的に見た場合、既に人口が減少している区があります（図-1,3（P.14）、図-4（P.15）参照）。人口増減率や年齢構成比は、区によってばらつきが大きくなっています（図-5（P.15）参照）。

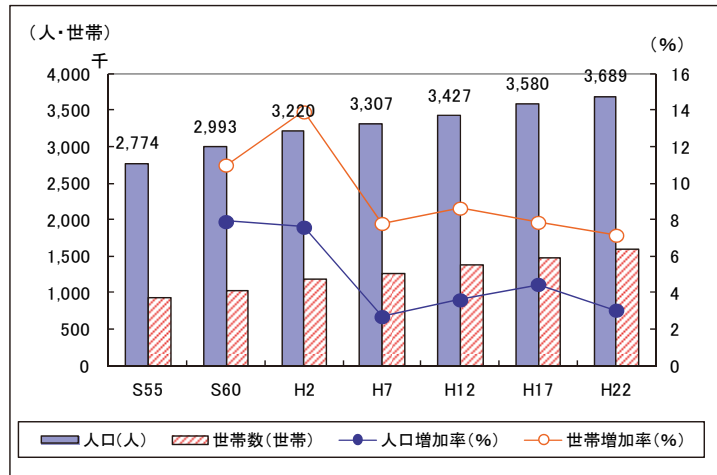
人口ピラミッドでは、年を追うごとに、ボリュームゾーン（人口の多い年齢階層）が上方向に移動していますが、14歳未満はあまり変化していません（図-6（P.15）参照）。年齢構成の推移では、65歳以上は増加していますが、それ以外の人口はあまり変わっていません（図-7（P.15）参照）。世帯では、65歳以上がいる世帯が増えています（図-2（P.14）参照）。

駅からの利便性に応じた区域ごとの増減率をみると、基本的には、駅への利便性が高いほど人口の増加率が高く、駅までバスで15分以上かかる地域においては人口が減少しています。駅への利便性が居住地を選択する場合の大きな要素となっています。しかし、市の南部の駅などでは、駅周辺地区においても、人口が減少している地区もあります。基盤整備時期や住宅の供給時期と賃貸・分譲の別などについても、その地域の人口や高齢化の様相を左右する要因であると考えられます（図-8-1（P.16）参照）。

世帯数の増加率をみると、人口の増減と同様に駅への利便性が高いほど増加率が高くなっています。おおむねどの地域でも増加しており、人口が減少している地域においても、世帯数は増加している地域が多くなっています。世帯分離が進んでいると考えられます（図-8-2（P.16）参照）。

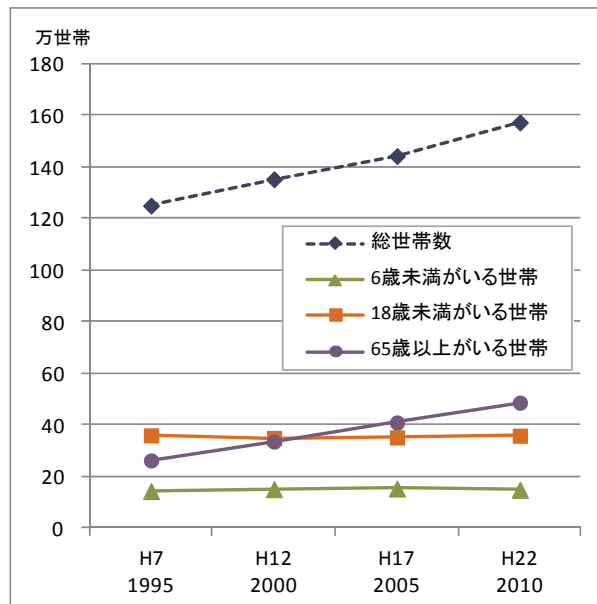
若年層人口の増減率については、市の北部においては20パーセントと大幅に増加しています。また、駅への利便性でみた場合、人口の増減と同様に、利便性が高いほど増加率が高いという傾向がありますが、人口の増減率よりも増減の幅が大きい状況です（図-8-3（P.17）参照）。

【図-1 人口・世帯数推移】



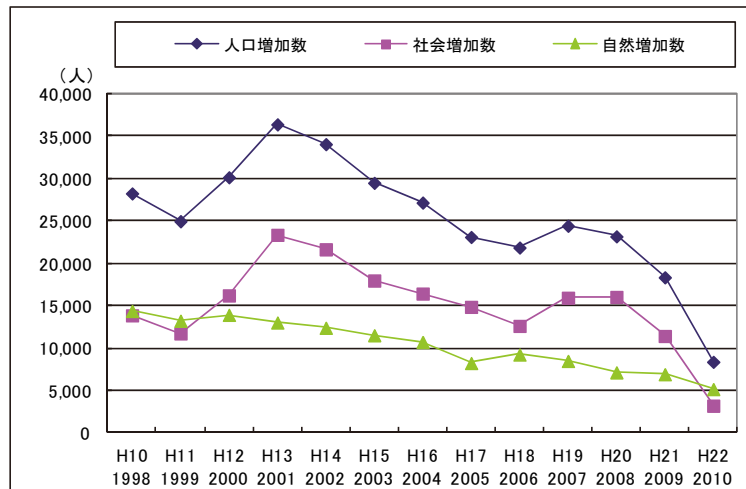
出典：国勢調査

【図-2 高齢者、年少者世帯数の推移】



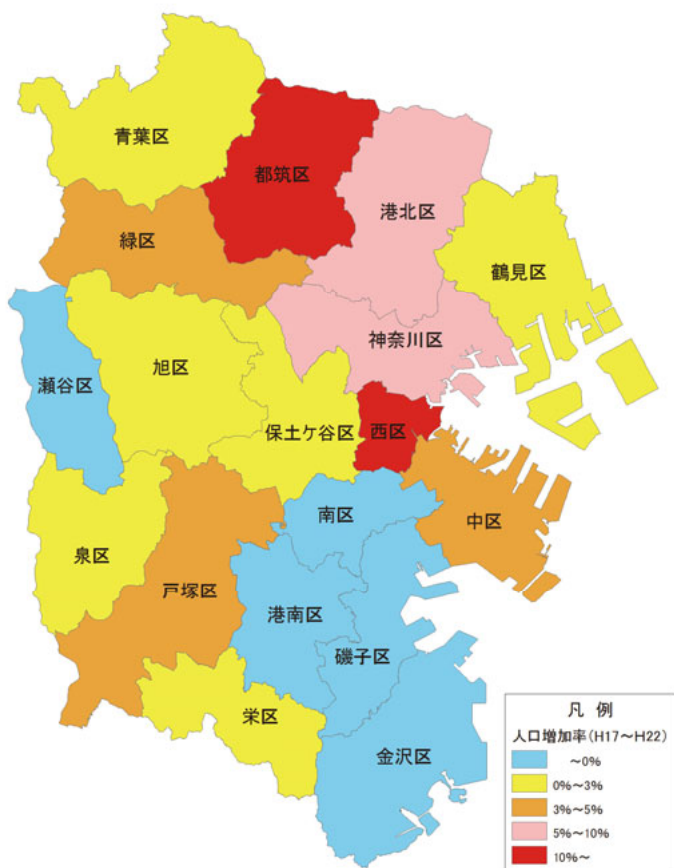
出典：国勢調査

【図-3 社会増と自然増の割合】



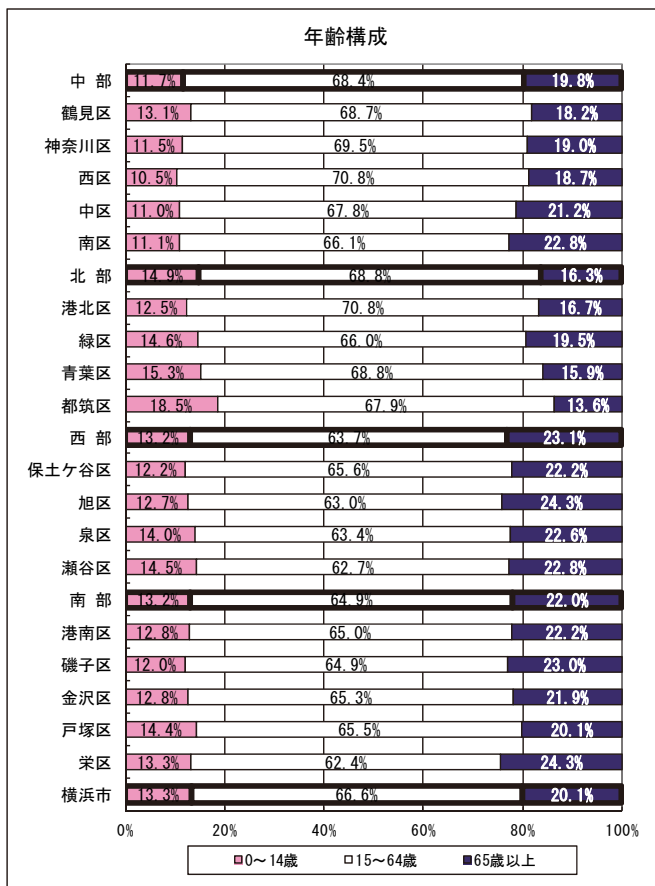
出典：統計ポータルサイト、人口動態と年齢別人口

【図-4 区別人口動態図】



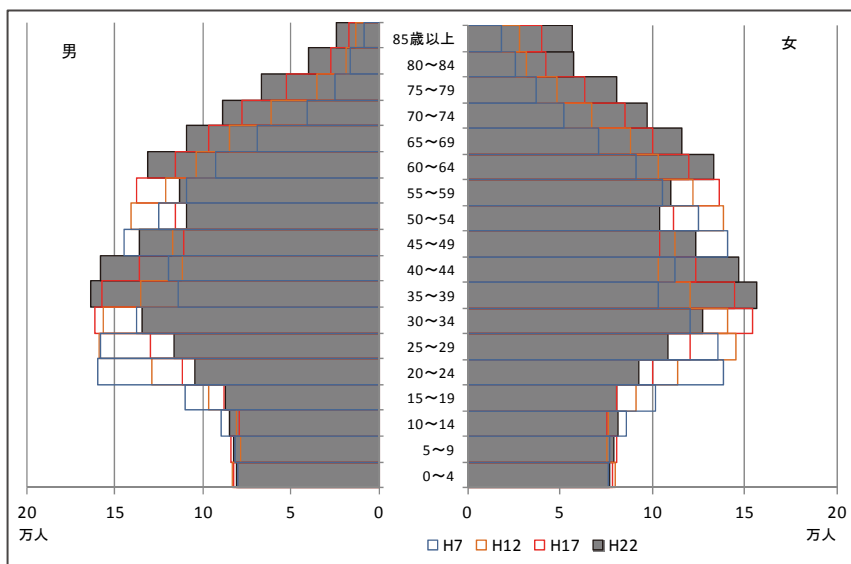
出典：国勢調査

【図-5 区別年齢構成】



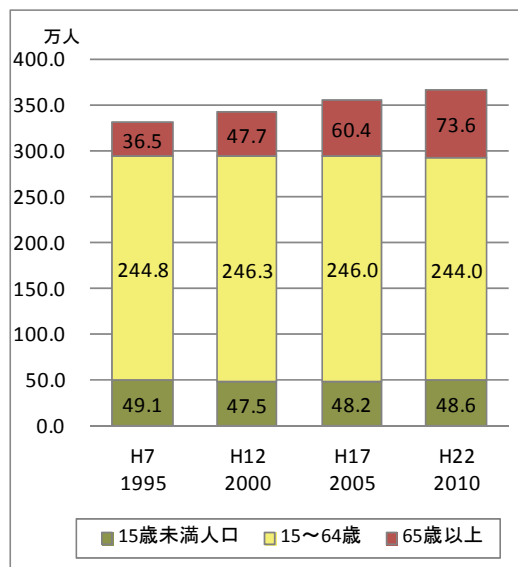
出典：2010（平成22）年国勢調査

【図-6 人口ピラミッド】



出典：国勢調査

【図-7 年齢構成の推移】



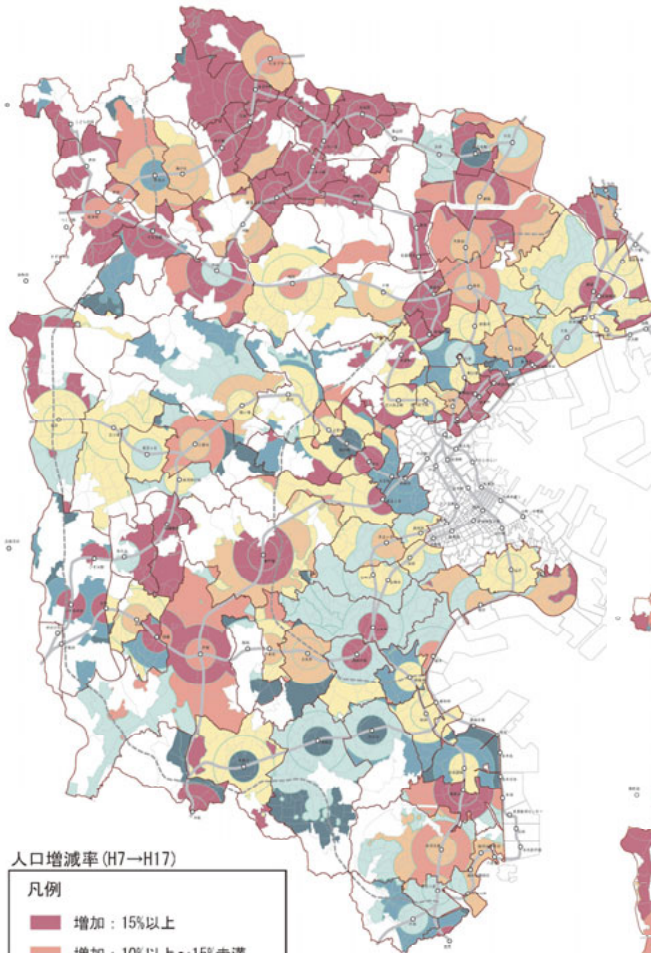
出典：国勢調査

【図-8 駅からの利便性による区分ごとの人口等の増減率】

出典：人口減少等を踏まえた郊外部のまちづくり検討調査（2010（平成22）年3月）横浜市

●図-8-1 人口増減率

(1995(平成7)年⇒2005(平成17)年)



人口増減率 (H7-H17)

凡例

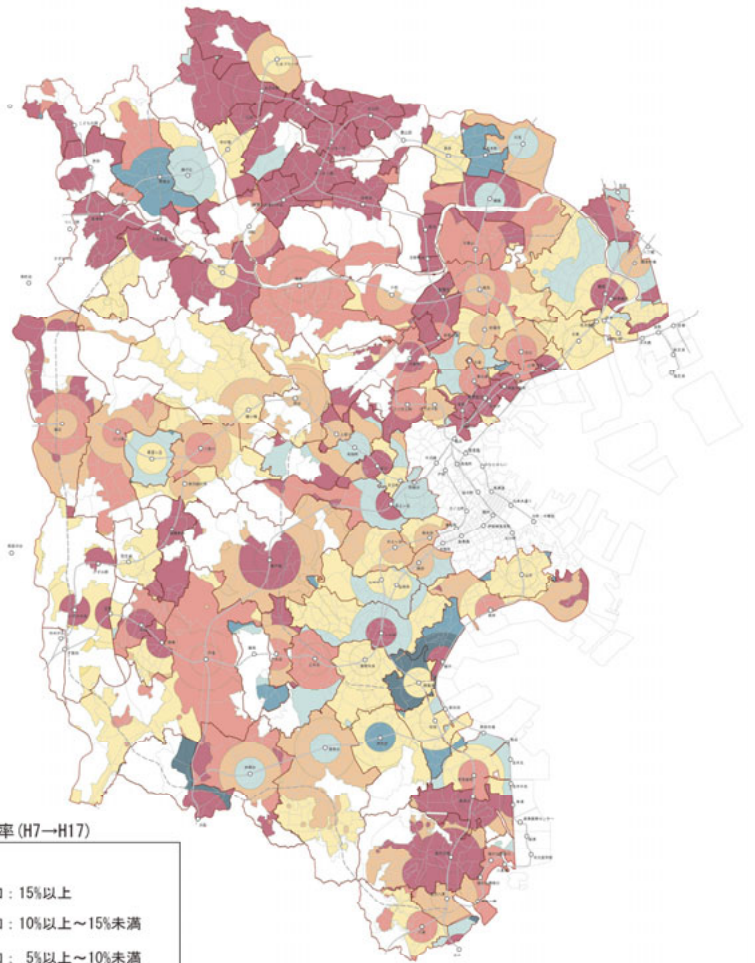
- 増加：15%以上
- 増加：10%以上～15%未満
- 増加：5%以上～10%未満
- 増加：0%以上～5%未満
- 減少：0%以上～5%未満
- 減少：5%以上～10%未満
- 減少：10%以上

- ・ 駅を中心とした生活圏（駅勢圏）を設定（横浜都心部、臨海部、市街化調整区域を除く。）
- ・ 交通利便性により、駅500メートル圏、駅1キロメートル圏、バス15分圏、15分圏外と分類
- ・ 各エリアの1995（平成7）年～2005（平成17）年の人口増減率

	H17年	H7年	(H17/H7)
駅500メートル圏	789,300	711,346	111.0%
駅1キロメートル圏	1,223,939	1,122,301	109.1%
バス15分圏	754,721	722,633	104.4%
バス15分圏外	297,756	302,875	98.3%
郊外部全体	3,065,716	2,859,155	107.2%

●図-8-2 世帯数増減率

(1995(平成7)年⇒2005(平成17)年)



世帯数増減率 (H7-H17)

凡例

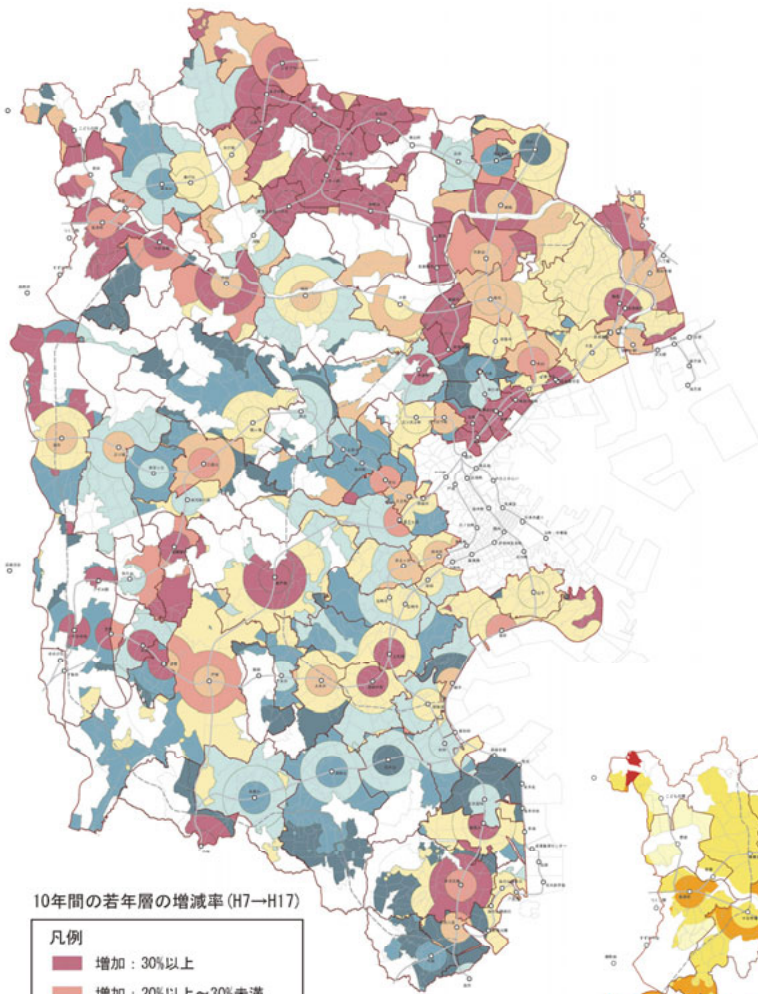
- 増加：15%以上
- 増加：10%以上～15%未満
- 増加：5%以上～10%未満
- 増加：0%以上～5%未満
- 減少：0%以上～5%未満
- 減少：5%以上～10%未満
- 減少：10%以上

●図-8-3 若年層人口増減率

※若年層：25～39歳

(10年間の若年層の増減率

1995(平成7)年⇒2005(平成17)年)

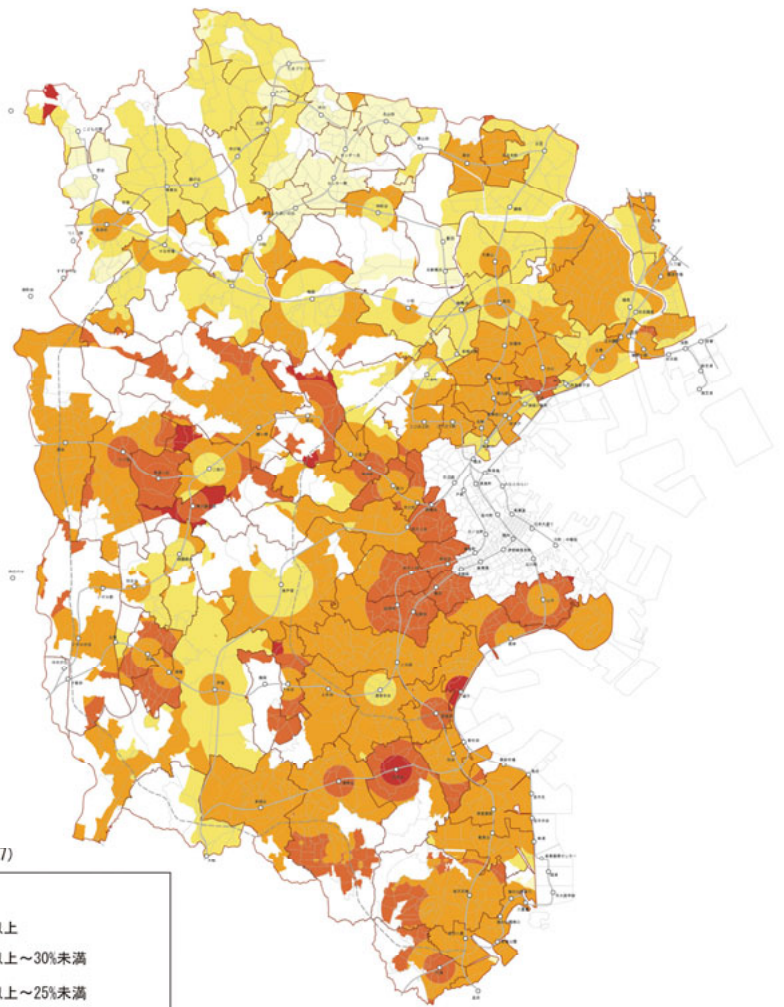


10年間の若年層の増減率 (H7-H17)

凡例	
■	増加：30%以上
■	増加：20%以上～30%未満
■	増加：10%以上～20%未満
■	増加：0%以上～10%未満
■	減少：0%以上～10%未満
■	減少：10%以上～20%未満
■	減少：20%以上

●図-8-4 高齢化率の状況

(2005(平成17)年)



高齢化率 (H17)

凡例	
■	30%以上
■	25%以上～30%未満
■	20%以上～25%未満
■	15%以上～20%未満
■	10%以上～15%未満
■	10%未満

② 地球温暖化やヒートアイランド現象

横浜市の平均気温は長期的に上昇傾向にあります（図－9 参照）。気象庁のヒートアイランド監視報告（2010（平成 22）年）によると、年平均気温の100年当たりの上昇率^{*1}は、横浜^{*2}では2.8度であり、都市化の影響が少ない中小都市17地点^{*3}平均における1.5度に比べて大きいことが報告されています。これは、地球温暖化現象の影響に加えて、ヒートアイランド現象の影響もあるものと考えられます。

地域的にみると、横浜都心部や臨海部等において熱帯夜日数が多い状況です。これらの地域は、容積率が高く建物が密集している地域や産業等の都市活動による排熱が多い地域です。一方、市の南西部では熱帯夜日数が少なくなっています（図－10（P.19）参照）。

二酸化炭素排出量の部門内訳をみると、家庭部門が最も多く、次いで、運輸部門となっており、これに業務部門を加えた3部門で60パーセント以上を占めています（図－11（P.19）参照）。これらの部門は、適切な都市づくり等による削減効果が期待できる部門です。

（※1：統計期間1931年から2010年をもとに算出した長期変化傾向、※2：横浜地方気象台、

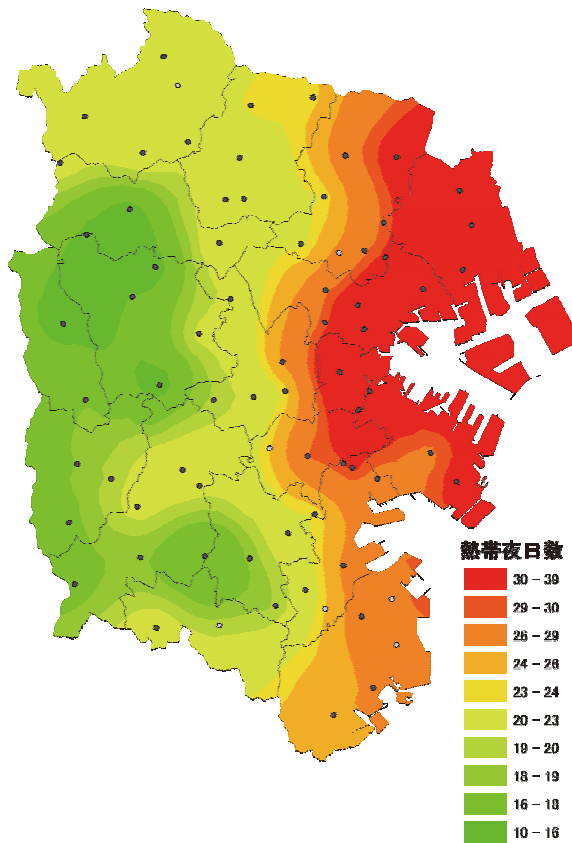
※3：網走、根室、寿都、山形、石巻、伏木（高岡市）、長野、水戸、飯田、銚子、境、浜田、彦根、宮崎、多度津、名瀬、石垣島の地上気象観測所）

【図－9 横浜市における年平均気温の経年変化】



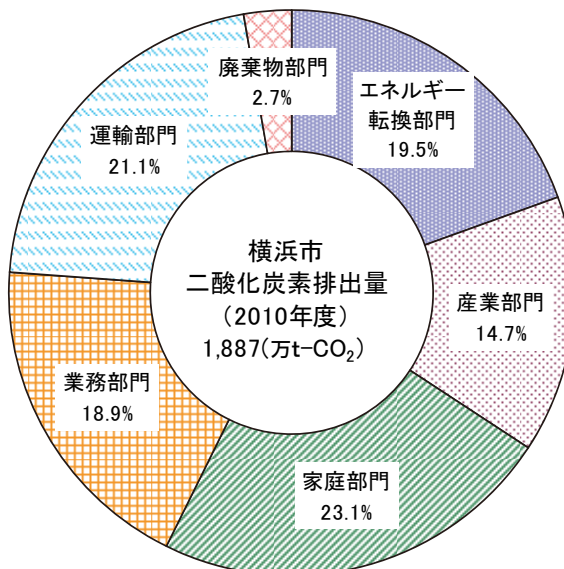
出典：横浜市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）（平成 22 年度）

【図-10 熱帯夜の日数の分布】



出典：平成23年度夏の気温観測結果（環境創造局資料）

【図-11 二酸化炭素排出量の部門内訳(2010(平成22)年度)】



エネルギー転換部門：
石油、石炭等の一次エネルギーを他の部門で消費される最終エネルギーに転換する部門（発電、石油精製等）

出典：温室効果ガス排出量の推計結果
横浜市記者発表資料(2012（平成24）年6月21日)

③ 国際社会における位置付けと産業構造

アジア諸港の急速な発展により、わが国港湾の競争力が相対的に低下しており、横浜港も例外ではありません（図-12（P.21）参照）。羽田空港が国際化され、それに合わせて、横浜駅から羽田空港までの鉄道やバスでのアクセスも利便性が向上しつつあります（図-13（P.21）参照）。わが国においては、今後、リニア中央新幹線の構想もあり、その横浜市に対する影響も踏まえて、陸・海・空のゲート整備やゲートまでの高速道路や鉄道などのアクセス強化を行うことにより、横浜市の国際競争力を高めるための基本的な基盤が整うものと考えられます。

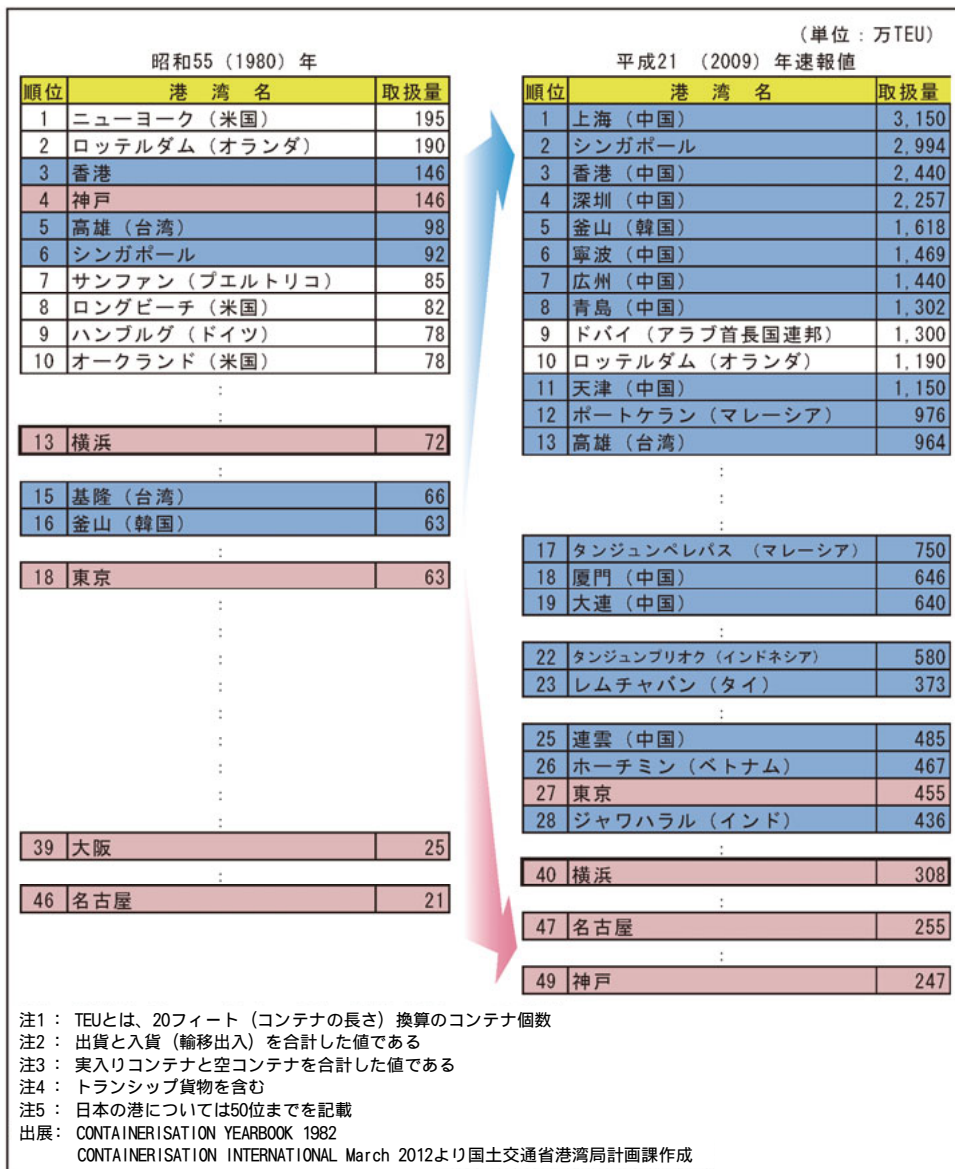
外国人登録者数は、指定都市の中で、大阪市に次いで2番目に多く、国別でみた場合、中国を筆頭にアジア系諸国が多い状況です（図-15（P.22）参照）。

2008（平成20）年5月にアフリカ開発会議、2010（平成22）年11月には、最高難易度のAPEC首脳会議を安全かつ円滑に開催できたことで、MICE開催都市としての実力を世界に示すことができました。都市別国際会議開催件数は、世界第34位（2009（平成21）年）から第24位（2010（平成22）年）、アジア第8位から第5位と躍進しています（図-17（P.23）参照）。また、中・大型国際会議件数は、東京と4件差の第2位（2010（平成22）年）を維持しています（図-16（P.22）参照）。

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

市内の産業については、商業従業員数は1999（平成11）年以降、緩やかな減少傾向、年間商品販売額は2002（平成14）年以降緩やかな増加傾向にあります。工業従業員数、製造品等出荷額は、ともに過去10年で減少傾向です（図-19,20（P.24）参照）。企業の本社機能については、近年、事業所数が減少しており、川崎市、神奈川県をはじめ、隣接自治体でも同様の傾向を示しています（図-18（P.23）参照）。一方、みなとみらい21地区を中心に、新たに本社を立地させるなど、県内の研究開発機能を統合する等の動きも出てきています。

【図-12 世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】



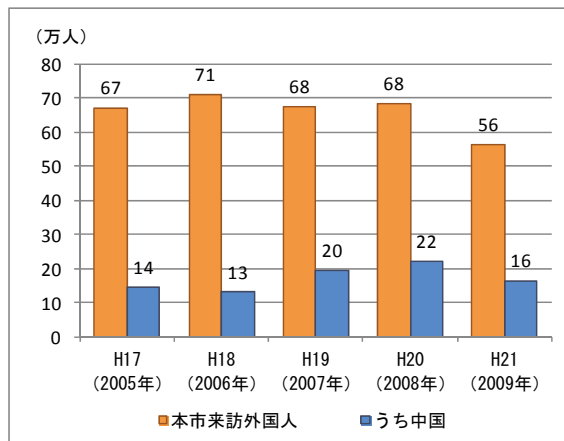
出典：国土交通省ホームページ
 （関東地方整備局東京港湾事務所）

【図-13 羽田国際線発着便数の推移】

国際線枠の規模拡大	
[22年度] (2010)	[25年度] (2013)
18便→80便	→ 120便
(昼間16→40)	(昼間80)
(深夜早朝2→40)	(深夜早朝40)

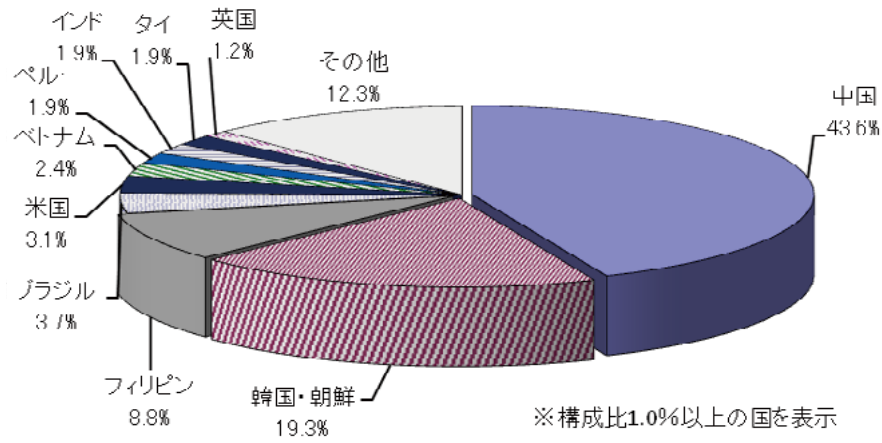
出典：横浜市中期4か年計画

【図-14 横浜市来訪外国人数推移】



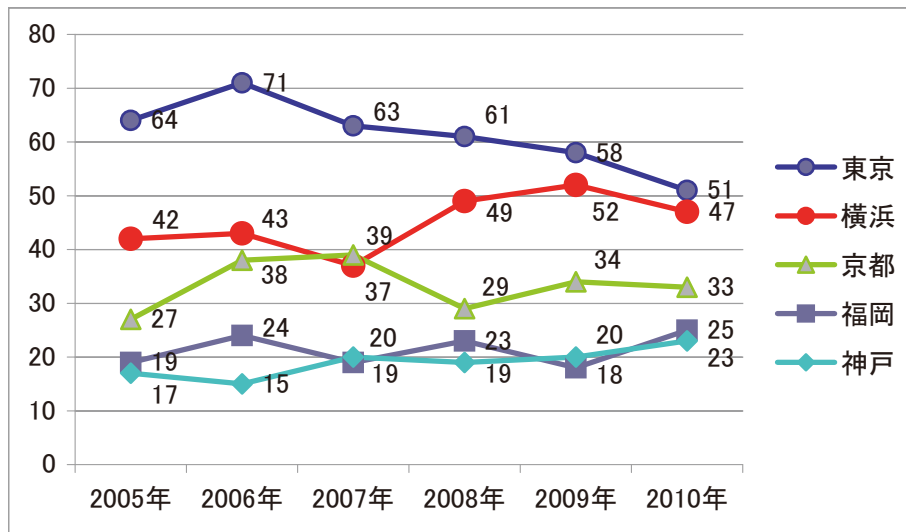
出典：横浜市中期4か年計画

【図-15 主な国籍別外国人登録者数の比率 2009(平成 21)年3月】



出典：統計ポータルサイト、地域、国籍別外国人登録人口

【図-16 中・大型国際会議開催件数
2005(平成 17)～2010(平成 22)年 国内上位5都市】



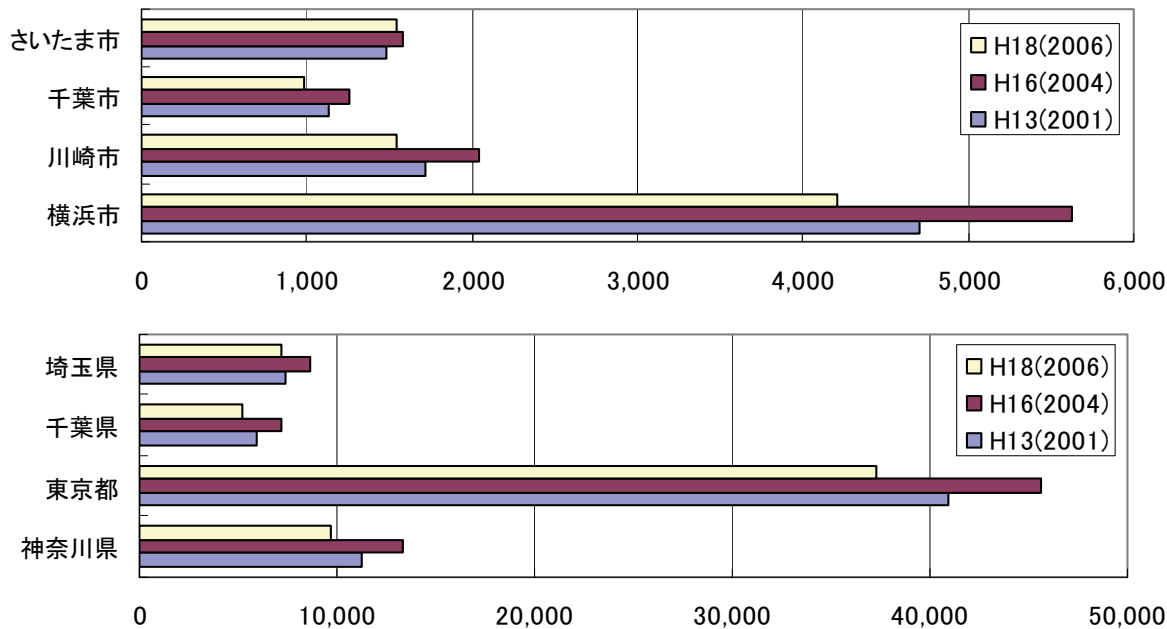
出典：横浜コンベンション・ビューロー 記者発表資料(2011 (平成23)年12月6日)

【図-17 国際会議開催件数都市別ランキング】

2010年					2009年				
順位			都市	件数	順位			都市	件数
世界	アジア	国内			世界	アジア	国内		
1	1		シンガポール	725	1	1		シンガポール	689
5	2		ソウル	201	9	2		ソウル	151
7	3	1	東京	190	11	3	1	東京	134
17	4		釜山	93	21	4		バンコク	81
24	5	2	横浜	82	23	5		北京	80
25	6		北京	79	30	6		済州	61
31	7		済州	67	32	7		ニューデリー	57
36	8		上海	63	34	8	2	横浜	54
38	9		バンコク	61	36	9		クアラルンプール	49
38	9		クアラルンプール	61	45	10		釜山	42
38	9	3	京都	61	-	-	3	京都	40
41	12		ニューデリー	57	-	-	4	神戸	39

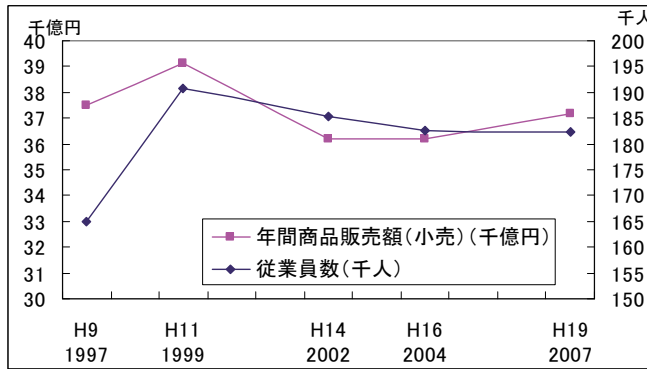
出典：横浜コンベンション・ビューロー 記者発表資料(2011（平成23）年12月6日)

【図-18 本社数の推移】



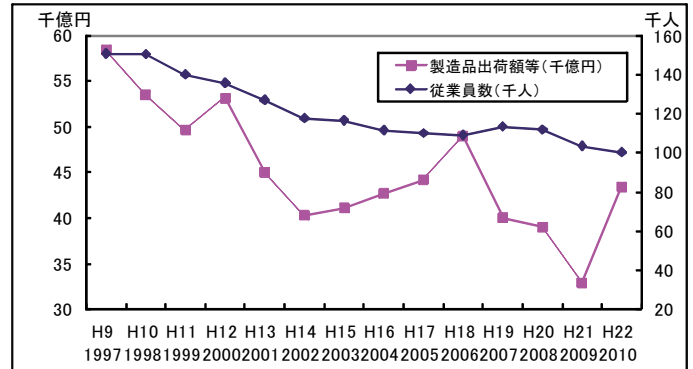
出典：事業所・企業統計調査

【図-19 商業の推移】



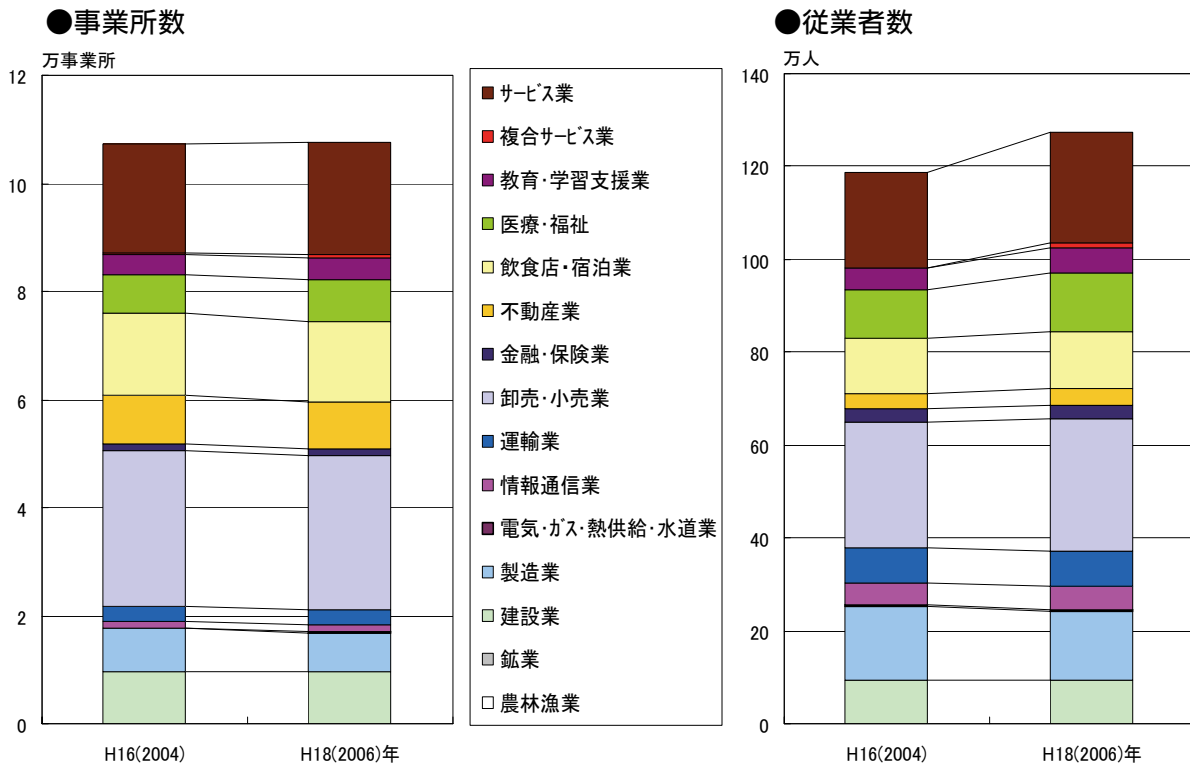
出典：商業統計調査

【図-20 工業の推移】



出典：工業統計調査

【図-21 業種別事業所数、従業者数】



■ 2004 (平成16)～2006 (平成18)年の変化

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

出典：事業所・企業統計調査