

第 1 章 まちづくりの目標

1-1. 西区の成り立ちと特色

1-2. まちづくりの課題

1-3. まちづくりの目標

1-1. 西区の成り立ちと特色

(1) 西区の成り立ち

西区は、横浜都心を形成する区の一つとして大きく発展してきました。その発展の基礎としては、江戸後期から始まった新田開発や横浜開港に伴う横浜道の建設、鉄道の開通などを挙げることができます。また、震災や戦災により深刻な被害を受けましたが、その苦難を乗り越えて今日の発展を築き上げてきました。ここでは、こうした歴史的経緯について振り返ります。

①江戸～幕末

《新田開発》

江戸時代の西区には、「東海道」の景勝地である「袖ヶ浦」という入り海を挟んで、芝生村（現在の浅間町付近）と戸部村があり、主に農業や漁業が営まれていました。戸部村と保土ヶ谷宿は「保土ヶ谷道」によって結ばれ、人や物の往来がありました。江戸時代の後半になると新田開発が盛んに行われ、袖ヶ浦は埋め立てられて両村は陸続きとなりました。

《横浜の開港》

安政元(1854)年に日本は開国し、安政5(1858)年の日米修好通商条約の締結により、横浜の開港が決まりました。開港を直前にひかえて、東海道から戸部を抜けて開港場（横浜村、現在の関内付近）まで一直線に連絡する「横浜道」が突貫工事で建設されました。また、開港場の事務などを取り扱う役所として、神奈川奉行所が戸部（現在の県立図書館付近）に設けられ、安政6(1859)年の横浜開港を迎えました。

②明治～戦前

《鉄道の開通》

明治5(1872)年、横浜（現在の桜木町駅）～新橋間で日本初の鉄道が開通しました。当時、神奈川区青木町付近から横浜駅との間は、築堤が設けられ、海を渡って結ばれていました。その後、横浜駅は大正4(1915)年に高島町に移転しましたが、大正12(1923)年の関東大震災で焼失したため、昭和3(1928)年に現在地に移転しました。

《工場の進出》

明治以降も袖ヶ浦の残りの部分や臨海部が次々に埋め立てられました。こうした埋立地には、明治の中頃から昭和の初めにかけて、横浜船渠（後の三菱重工業横浜造船所）をはじめ、横浜電線（後の古河電気工業）など多くの工場が進出してきました。



江戸時代



慶応元(1865)年



明治14(1881)年

また、明治20(1887)年には相模川から野毛山配水池まで導水管が敷設され、日本初の近代水道が誕生し、市街地の発展に大きく貢献しました。現在も「水道道」の名で、その軌道をたどることができます。

《震災復興》

大正12(1923)年に関東南部を襲った関東大震災により、西区もたいへん大きな被害を受けました。特に地盤の軟弱な新田や埋立地で被害が大きく、震災の復興事業として、中央、戸部本町、平沼、西平沼において土地区画整理事業*注1-1 が施行されました。

《西区の誕生》

昭和19(1944)年4月1日、西区は市内で九番目の区として、中区から分区して誕生しました。当時の面積は5.04平方キロメートル、人口は113,062人でした。

《横浜大空襲》

昭和20(1945)年の横浜大空襲により、西区は丘陵部の一部などを除き、爆撃の中心であった平沼橋周辺を中心に大半の地域が焼失しました。

③戦後～昭和末期

《戦災復興》

戦後、中区の関内地区一帯が米軍の接收地となりましたが、西区でも横浜駅周辺や横浜ドック（三菱重工業(株)横浜造船所）などが接收されました。焼失した市街地の復興は、岡野、浅間、藤棚などで土地区画整理事業が施行されましたが、基盤が整うまでにおよそ20～30年を要しました。

《住宅開発》

南北の丘陵部は、都心に近い住宅地として市内でも早くから市街化が進みました。このため、木造住宅が密集した古くからの住宅地が今も多くみられます。また、昭和30年代頃から比較的規模の大きな開発が進められ、団地や社宅などが建設されました。

《横浜駅周辺地区の整備》

横浜駅周辺地区は、昭和27(1952)年に西口周辺の接收解除が始まり、昭和30年代には西口広場や周辺道路などの基盤が整備されました。その後、地下街の完成や大型店の進出など業務・商業施設の集積が急速に進みました。また、昭和55(1980)年の東西自由通路や東口地下街などの完成により、東口地区の開発も大きく進展しました。



明治 39(1906)年



大正 11(1922)年



昭和 4(1929)年

《みなとみらい21地区の誕生》

昭和58(1983)年、横浜市六大事業*注1-2 の一つであるみなとみらい21事業の開発に着手し、新しいまちづくりが始まりました。この事業によって、臨海部に立地していた横浜ドックを本牧、金沢に移転し、その跡地周辺を埋立て、開発することで、横浜駅周辺地区と関内地区を一体化し、都心機能の一層の強化が図られました。

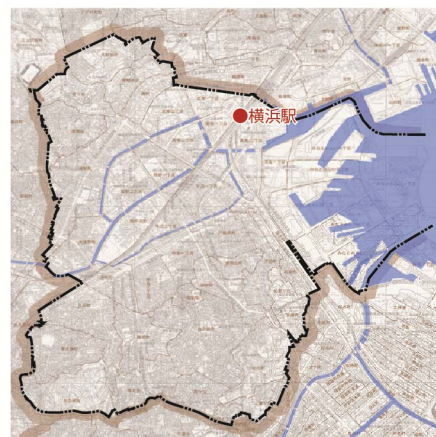
④平成初期～現在

《横浜都心としての発展》

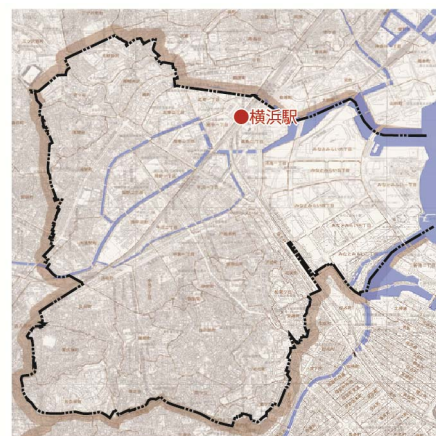
現在、横浜駅周辺地区は数多くの業務・商業施設が集積し、主要な鉄道やバス路線が集中する市内最大の交通結節点となりました。

また、みなとみらい21地区では昭和60(1985)年に日本丸メモリアルパークが一部オープンし、平成元(1989)年3月から10月にかけて横浜博覧会を開催、平成3(1991)年にはパシフィコ横浜、平成5(1993)年には横浜ランドマークタワーがオープンするなど、大型の業務・商業施設の立地が進みました。

平成16(2004)年、みなとみらい線が開通、平成25(2013)年にはみなとみらい線、東急東横線、東京メトロ副都心線等の5社相互直通運転が開始され、横浜駅周辺地区及びみなとみらい21地区を中心とした横浜都心と首都圏との連結はより一層強まりました。



昭和 48(1973)年



昭和 56(1981)年～現在

ベースマップ〈出典〉港町／横浜の都市形成史横浜市企画調整局(昭和56(1981)年3月)

《表》西区の歩み(略年表)

年 代	できごと	西区の人口	横浜市の人口
安政5(1858)年	●日米修好通商条約 締結		
安政6(1859)年	●横浜道 完成／横浜開港		
明治元(1868)年	●神奈川県を神奈川県に名称変更(神奈川県誕生)		
明治3(1870)年	●伊勢山皇大神宮、横浜総鎮守として野毛山に遷座		
明治5(1872)年	●官設鉄道 新橋～横浜(現在の桜木町駅)間 開業 ●紅葉坂、紅葉橋 命名		
明治7(1874)年	●久保山墓地 完成		
明治10(1877)年	●高島町にガス灯 点火		
明治20(1887)年	●野毛山貯水池より市内に配水開始		
明治22(1889)年	●横浜市制施行(横浜市誕生)	—	116,193人
明治42(1909)年	●井伊掃部守銅像 除幕式		
大正3(1914)年	●掃部山公園 開園		
大正4(1915)年	●横浜駅(二代目)開業(現在の高島町付近)／横浜駅(初代)は桜木町駅に改名		
大正12(1923)年	●関東大震災		
昭和2(1927)年	●区制施行(鶴見・神奈川・中・保土ヶ谷・磯子の5区が誕生)		
昭和3(1928)年	●横浜駅、現在地に移転(三代目) ●横浜市営バス 運行開始		
昭和5(1930)年	●野毛山公園 開園	—	620,306人
昭和6(1931)年	●京浜電気鉄道、湘南電気鉄道(横浜～浦賀間／現在の京急本線)開通		
昭和7(1932)年	●東京横浜電鉄(現在の東急東横線)全線開通		
昭和8(1933)年	●神中鉄道線(横浜～厚木間／現在の相鉄本線)開通		
昭和19(1944)年	●中区の区域を変更し、43か町をもって西区が誕生／西区庁舎を桜木町7-41に移転	113,062人	1,018,839人
昭和20(1945)年	●横浜大空襲		
昭和22(1947)年		66,442人	814,379人
昭和25(1950)年		85,292人	951,189人
昭和26(1951)年	●野毛山動物園 開園		
昭和27(1952)年	●西区庁舎が杉山町(現在は中央)に竣工移転 ●横浜市電、浅間町車庫 開設(現在の市営バス浅間町営業所)		
昭和29(1954)年	●県立図書館、音楽堂 竣工		
昭和30(1955)年		100,446人	1,143,687人
昭和31(1956)年	●横浜市が政令指定都市に指定 ●横浜駅西口名品街(現在の相鉄ジョイナス)誕生		
昭和33(1958)年	●開港100年祭記念式典		
昭和34(1959)年	●横浜高島屋 開館		
昭和35(1960)年		104,173人	1,375,710人
昭和37(1962)年		105,403人	1,514,444人
昭和39(1964)年	●横浜駅西口地下街(ダイヤモンド地下街)誕生 ●根岸線(桜木町～磯子間)開通		
昭和40(1965)年		104,255人	1,788,915人
昭和45(1970)年		97,906人	2,238,264人
昭和46(1971)年	●休日急患診療所(横浜市初)開設		
昭和47(1972)年	●西区総合庁舎(現在の庁舎)完成 ●横浜市電、トロリーバス 全廃		
昭和49(1974)年	●区制施行30周年記念式典／区シンボルマーク制定		
昭和50(1975)年		89,015人	2,621,771人
昭和51(1976)年	●横浜市営地下鉄(上永谷～横浜間／現在のブルーライン)開通 ●第一回西区民まつり 開催		
昭和55(1980)年	●現在の横浜駅舎誕生(四代目)／東西自由通路完成／ルミネ、ボルタ(東口地下街)開館	80,539人	2,773,674人

昭和57(1982)年	●西センター（公会堂・地区センター）開館		
昭和58(1983)年	●三菱重工業横浜造船所、本牧・金沢へ移転完了／みなとみらい21事業 起工式		
昭和59(1984)年	●西区制40周年を記念して西区の木「もくせい」、西区の花「すいせん」を選定		
昭和60(1985)年	●横浜そごう 開館	78,858人	2,992,926人
昭和61(1986)年	●日本丸メモリアルパーク 開園／帆船日本丸 公開開始		
昭和62(1987)年	●シーバス運行開始（横浜駅東口～山下公園）		
平成元(1989)年	●N I C E'88（市制100周年記念事業西区地域イベント）オープニングフェア 開催（横浜駅周辺）		
平成2(1990)年	●横浜博覧会 Y E S'89 開催		
平成3(1991)年	●横浜美術館 開館		
平成4(1992)年	●横浜ベイブリッジ 開通		
平成5(1993)年	●よこはまコスモワールド 開館	76,978人	3,220,331人
平成6(1994)年	●横浜国際平和会議場（パシフィコ横浜）オープニング記念式典		
平成7(1995)年	●みなとみらい線 起工式		
平成8(1996)年	●横浜ランドマークタワー 開館		
平成9(1997)年	●横浜市野毛山荘 開館		
平成10(1998)年	●横浜市中央図書館 全面開館		
平成12(2000)年	●西区制50周年記念式典／西区総合庁舎前にコミュニティー広場 完成		
平成13(2001)年	●西区史 刊行	75,758人	3,307,136人
平成16(2004)年	●けいゆう病院 開館／横浜能楽堂 開館		
平成17(2005)年	●藤棚地区センター 開館／西スポーツセンター 開館		
平成19(2007)年	●クイーンズスクエア横浜 開館		
平成20(2008)年	●横浜みなとみらいホール 開館	78,320人	3,426,651人
平成21(2009)年	●横浜トリエンナーレ2001 開催		
平成22(2010)年	●みなとみらい線 開通		
平成23(2011)年	●西区制60周年記念式典		
平成25(2013)年	●帷子川水位情報伝達スピーカー運用開始	84,944人	3,579,628人
平成26(2014)年	●横浜トリエンナーレ2005 開催		
平成27(2015)年	●西区福祉保健活動運用拠点 開館		
	●第4回アフリカ開発会議 開催		
	●横浜トリエンナーレ2008 開催		
	●開港150周年記念事業 Y150 開催		
	●法人型障害者地域活動ホーム「ガッツ・びーと西」開館		
	●日産自動車グローバル本社 開館		
	●西区地域子育て拠点「スマイル・ポート」開館	94,867人	3,688,773人
	●富士ゼロックスR&Dスクエア 開館		
	●A P E C首脳会議 開催		
	●東日本大震災		
	●ヨコハマトリエンナーレ2011 開催		
	●みなとみらい21中央地区土地区画整理事業 完了		
	●第5回アフリカ開発会議 開催		
	●みなとみらい線、東急東横線、東京メトロ副都心線等の5社相互直通運転開始		
	●MARK I S みなとみらい 開館		
	●ヨコハマトリエンナーレ2014 開催		
	●区制施行70周年		
	●掃部山公園 開園100周年		
		98,554人	3,726,167人

西区の人口／横浜市の人口 明治22(1889)年（市制施行時）〈出典〉横浜市史より／昭和19(1944)年（西区誕生時）・昭和37(1962)年（西区人口最大ピーク時）〈出典〉西区史より／昭和5（1930）年～平成22(2010)年（5年置き）〈出典〉第3～20回国勢調査より／平成27(2015)年〈出典〉第20回国勢調査速報より

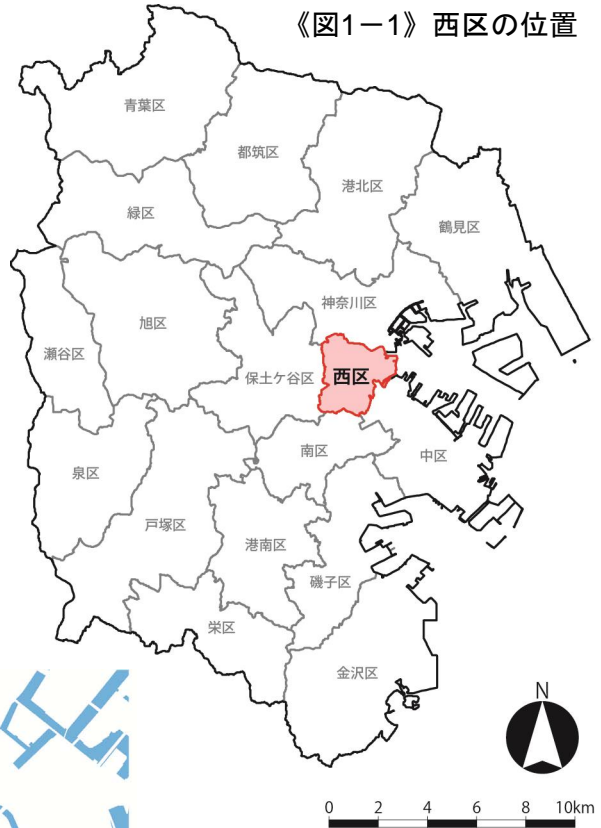
(2) 西区の特色

①地勢

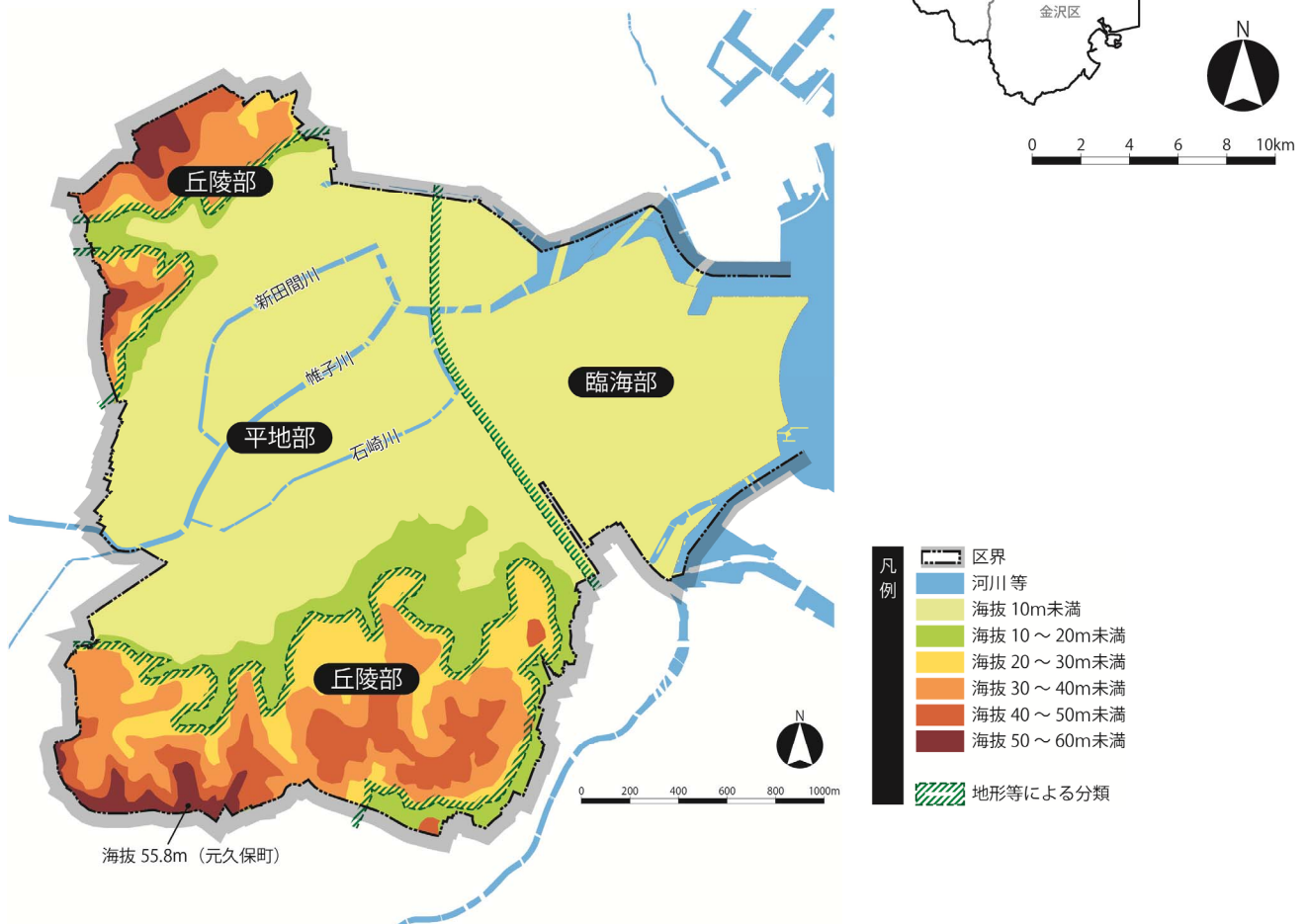
横浜市で最も小さい区 西区は、横浜市の臨海部のほぼ中央に位置し、区域面積は約7平方キロメートル、18区中で最も小さく、横浜市域（約435平方キロメートル）の約1.6%です《図1-1》。

地形と構造 区域の構造は、地形と市街地の様相などによって大きく三つに分類できます。一つ目は、江戸時代後期からの新田開発によって誕生した帷子川の河口部に広がる「平地部」で、住宅や商店、工場などが混在し、近年は共同住宅の立地が進んでいる地域です。二つ目は、区の南北に位置し、おおむね海拔20メートル以上の「丘陵部」で、古い木造住宅が密集する地域です。海拔が最も高いのは元久保町で、約56メートルとなっています。三つ目は、横浜開港や鉄道開通を皮切りに、埋立てなどによって大規模な発展を遂げてきた「臨海部」で、横浜駅周辺地区とみなとみらい21地区が該当します《図1-2》。

《図1-1》西区の位置



《図1-2》西区の地形と構造



②人口

増加傾向にある人口 西区の人口は、平成27(2015)年現在で98,554人です。18区中で最も人口の少ない区ですが《図1-3》、人口は増加傾向にあり、増加指数では平成17(2005)年頃から全市の増加指数を大きく上回っています《図1-4》。また、世帯数も増加していますが、1世帯当たり人員は減少する傾向にあり、平成27(2015)年では1.90人と全市の平均2.30人を下回っています《図1-5、6》。総人口に対する65歳以上の割合は、平成27(2015)年では19.7%と全市の平均22.9%を下回っており、比較的若い世代の割合が大きいことが分かります《図1-7》。

《図1-3》 区別人口

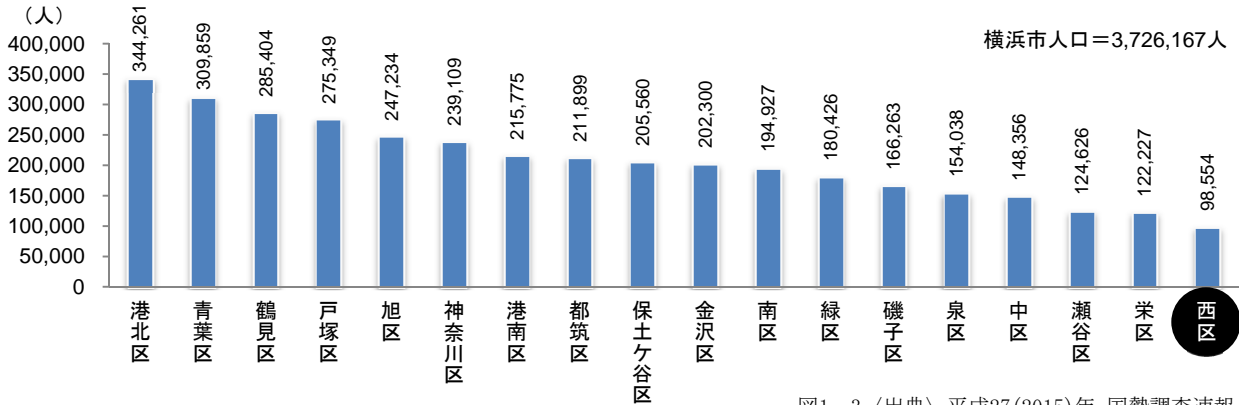


図1-3 〈出典〉平成27(2015)年 国勢調査速報より

《図1-4》 人口の推移

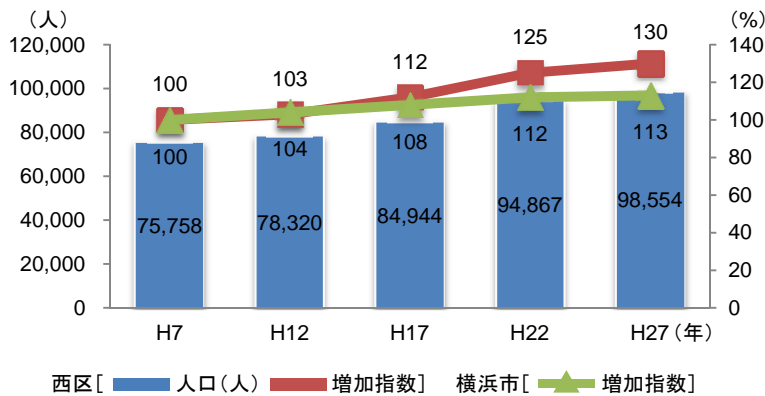
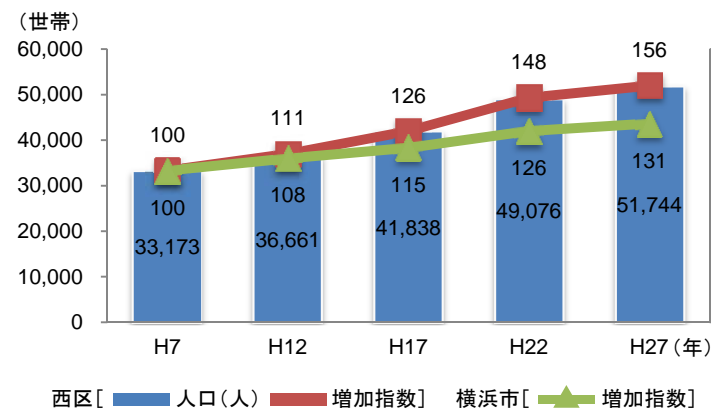


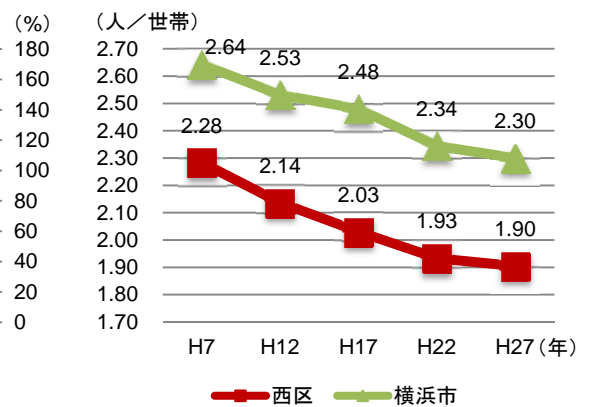
図1-4、5、6、7 〈出典〉平成7(1995)年～平成22(2010)年 国勢調査を基に作成(平成27(2015)年データのみ、国勢調査速報)

※増加指数：平成7(1995)年度数値を100とした場合の増加割合

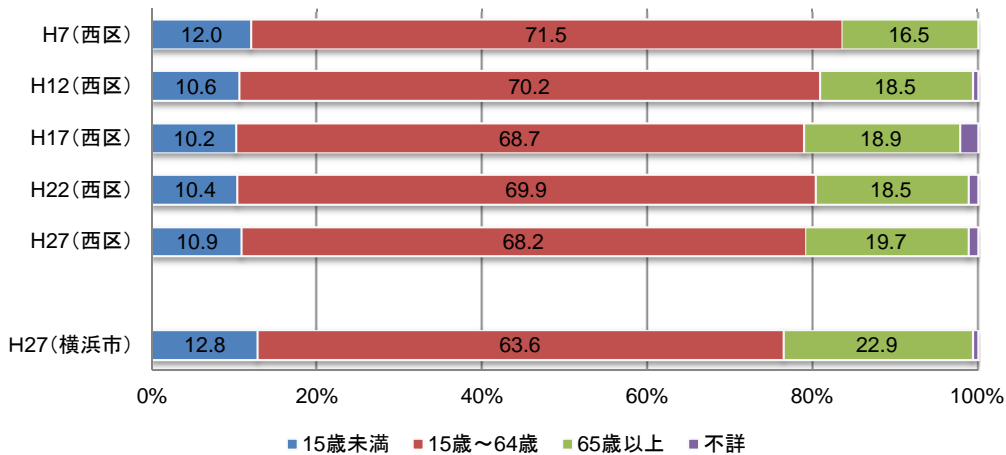
《図1-5》 世帯数の推移



《図1-6》 1世帯当たり人員の推移

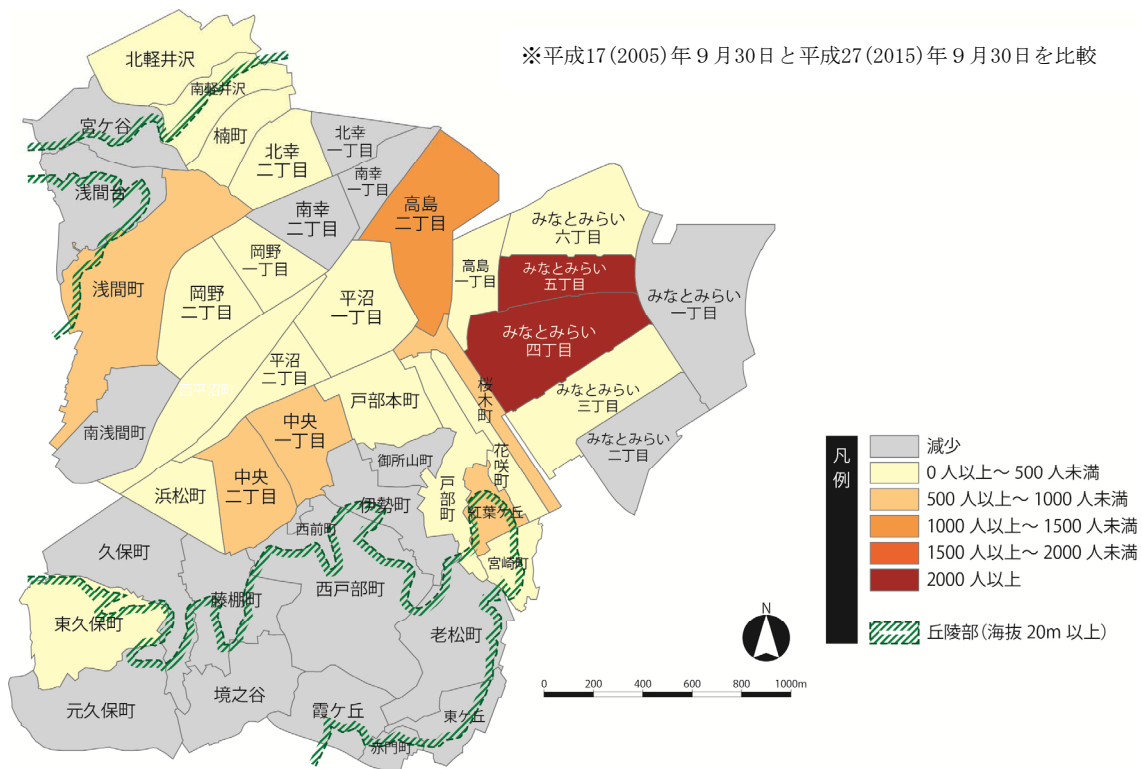


《図1-7》 年齢3区分人口割合の推移



丘陵部における人口減少、高齢化の進行 西区は戦後から人口が急増し、昭和37(1962)年10月1日には105,403人と最も多くなりました。その後、減少に転じましたが、鉄道駅周辺や幹線道路*注1-3沿道を中心に中高層の共同住宅の立地が進んだことや、みなとみらい21地区の住宅開発によって、現在は再び増加に転じています ※P.13《表》西区の歩み(略年表)参照。しかし、町丁別人口増加数を見ると、鉄道駅に近いなどの比較的利便性の高い地域である平地部やみなとみらい21地区は増加しているものの、高低差が大きい又は住宅の更新が少ない丘陵部などは減少傾向であることが分かります《図1-8》。また、町丁別65歳以上人口割合を見ると、人口が減少している丘陵部において高齢化が進行していることが分かります《図1-9》。

《図1-8》 町丁別人口増加数



《図1-9》町丁別65歳以上人口割合

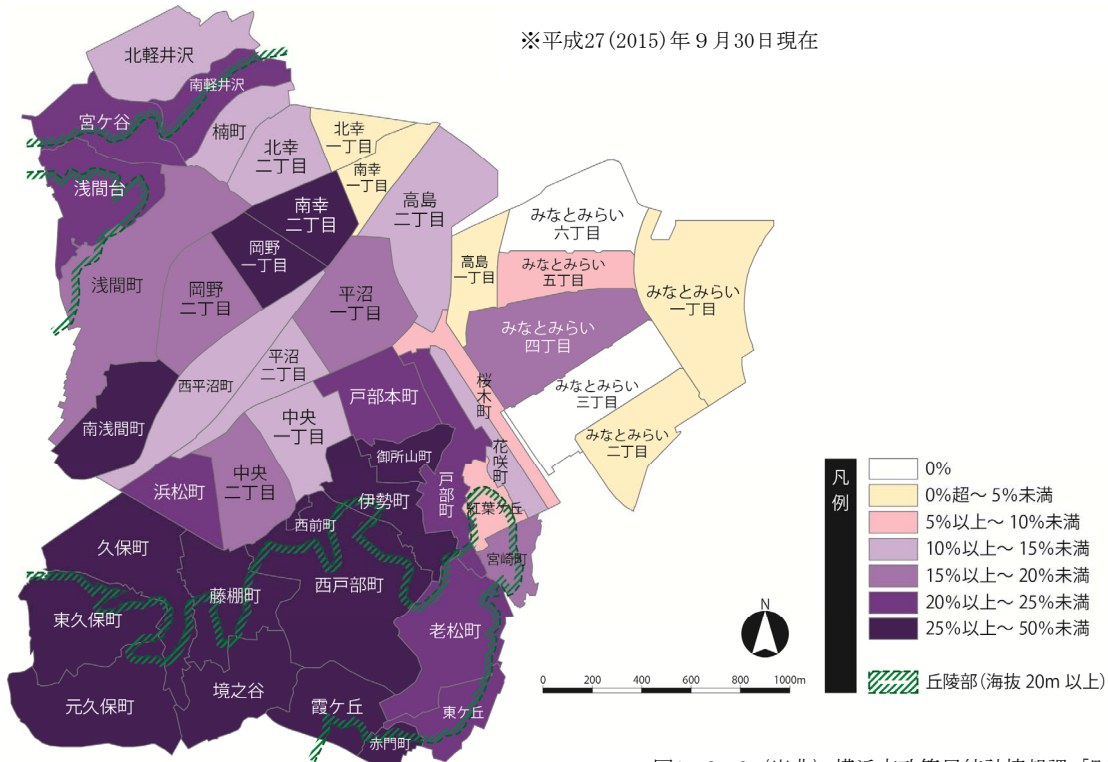


図1-8、9〈出典〉横浜市政策局統計情報課「町別世帯と人口」

将来も人口は増加 平成27(2015)年の5歳階級別男女別人口*注1-4を見ると、30～40代の人口が多く、やや男性の方が多いという状況です。15歳未満の年少人口では、0～4歳の子どもが多くなっています《図1-10》。将来人口では、全市の人口が平成32(2020)年の370万人強をピークに減少することに対し、西区はそれ以降も増加すると予想されています。また、平成47(2035)年には65歳以上の人口が27,874人、高齢化率は23.8%になると予想されています《図1-11》。

《図1-10》5歳階級別男女別人口

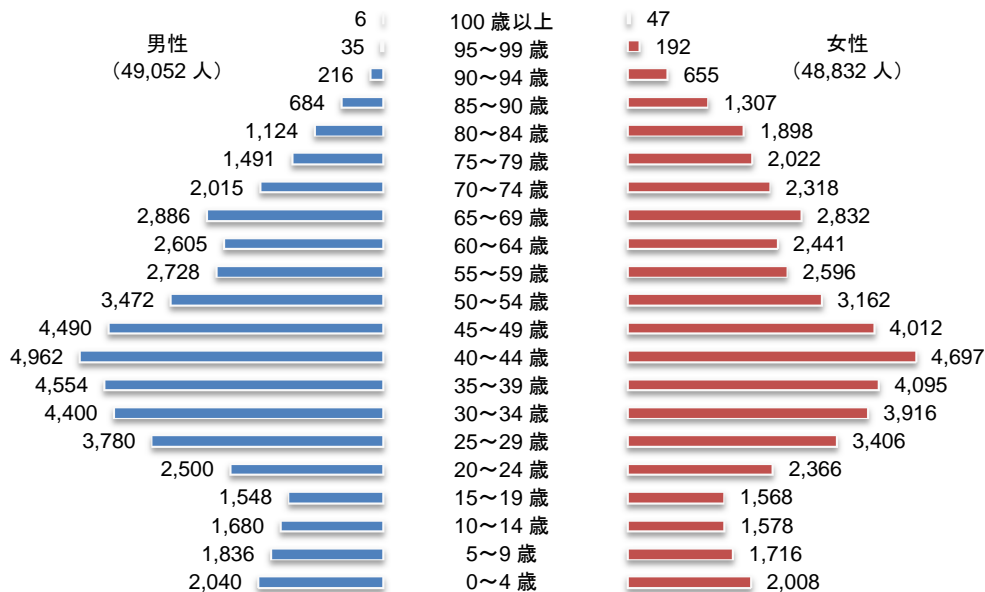


図1-10〈出典〉横浜市政策局情報統計課「行政区・町丁、年齢(各齡)、男女別人口」を基に作成(平成27(2015)年9月30日現在)

《図1-11》将来人口推移(年齢3区分別)

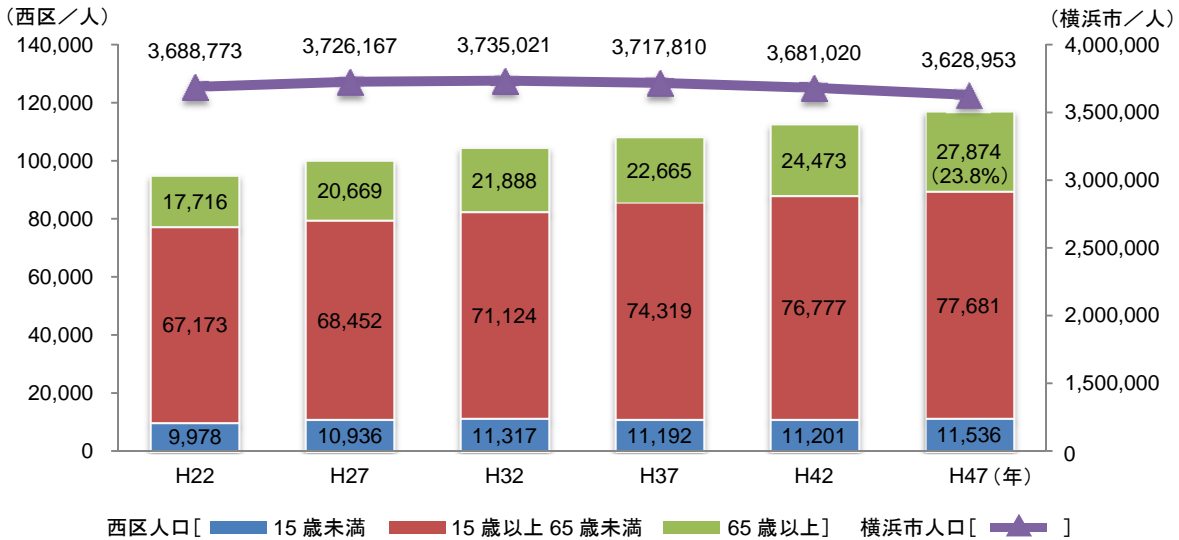


図1-11 (出典) 横浜市将来人口推計

高い流出人口、昼間人口 転入・転出者数の推移を見ると、市外からの転入、市外への転出が増加しており、住民の入れ替わりが多いことが分かります《図1-12》。就業者・就学者の流出入の状況を見ると、西区へは市内他区からの流入が5割近くを占めており、西区からの流出では区内、市内他区、県外が3割ずつでほぼ同数となっています《図1-13》。また、昼間人口は企業、事業所が立地する横浜駅周辺地区やみなとみらい21地区で増加傾向にあり、平成22(2010)年の国勢調査では、昼夜間人口比率(夜間人口100人当たりの昼間人口)が179.7と、18区中最も高くなっています《図1-14、15》。

《図1-12》転入・転出者数の推移

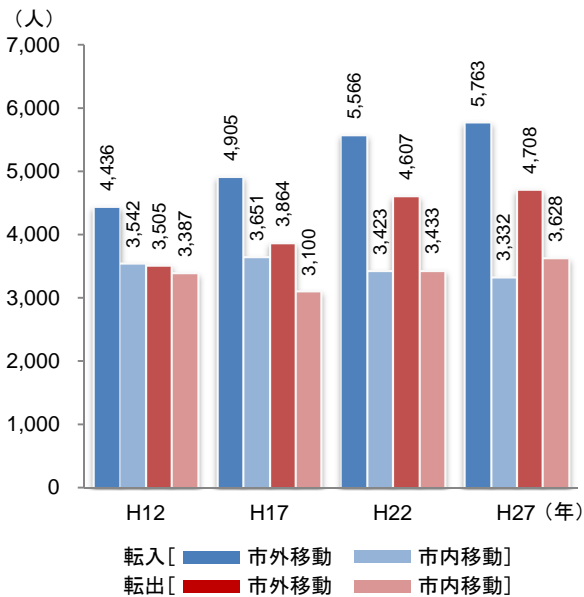
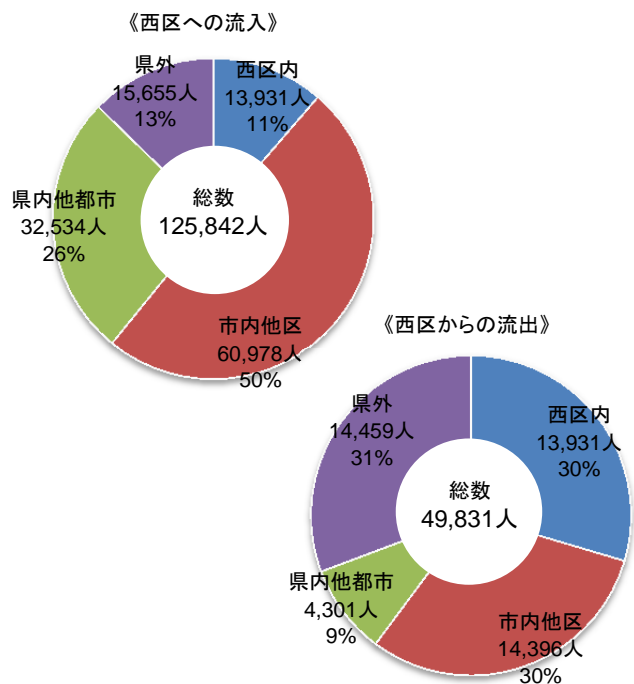
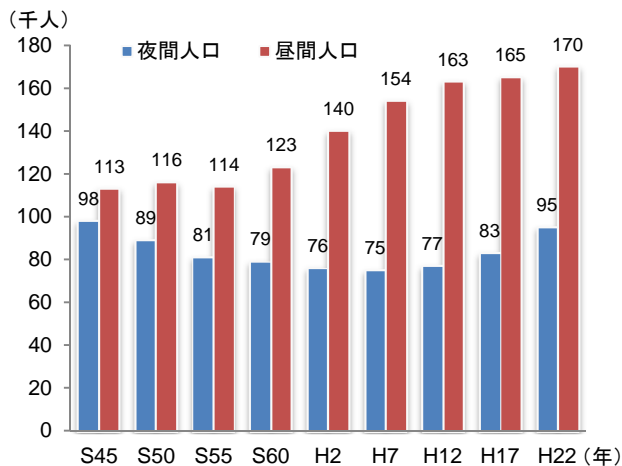


図1-12 (出典) 横浜市統計ポータルサイト「人口動態」より
図1-13 (出典) 平成22(2010)年 国勢調査を基に作成

《図1-13》就業者・就学者の状況



《図1-14》 昼間夜間人口の推移



《図1-15》 区別昼夜間人口比率

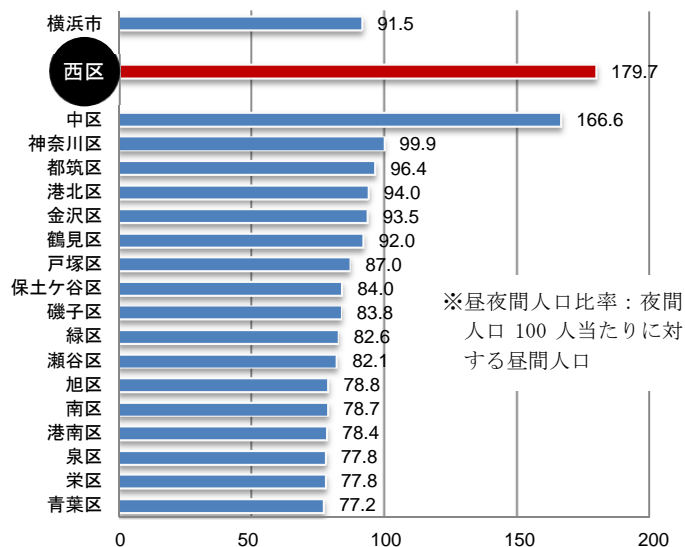
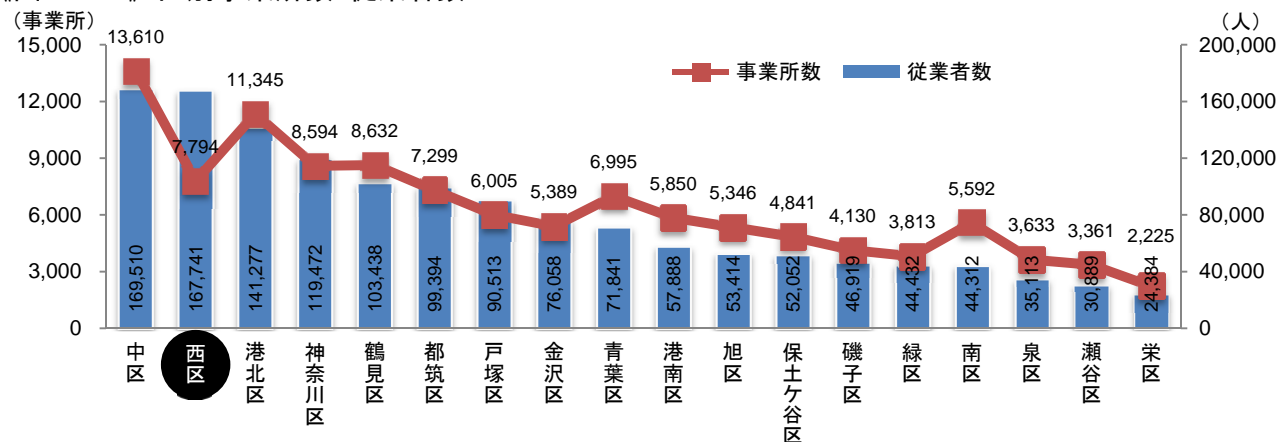


図1-14、15 〈出典〉平成22(2010)年 国勢調査を基に作成

③産業

高い事業所数・従業者数 平成24(2012)年時点の西区の事業所数は7,794事業所で18区中第5位、従業者数は167,741人で18区中第2位となっています《図1-16》。事業所数は平成16(2004)年以降に増加に転じましたが、平成24(2012)年には再び減少しています。また、従業者数は増加する傾向にあり、事業所数との差が大きいことから、大型の事業所が多いと考えられます《図1-17》。

《図1-16》 区別事業所数・従業者数



《図1-17》 事業所数・従業者数の推移

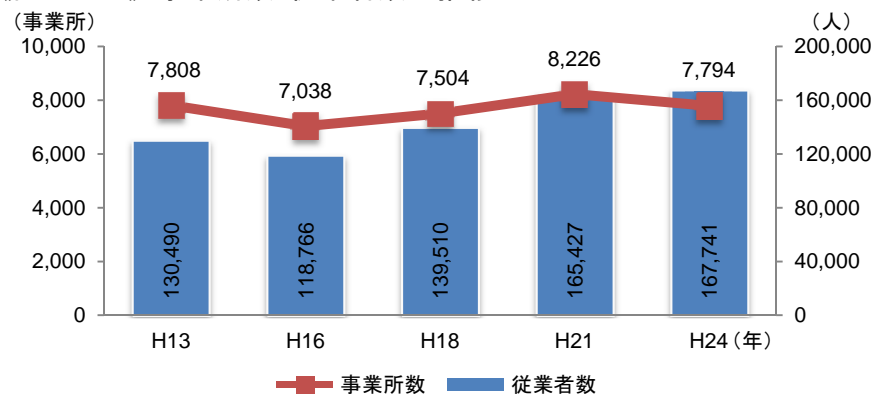


図1-16 〈出典〉平成24(2012)年 経済センサス活動調査

図1-17 〈出典〉平成13(2001)年～平成24(2012)年 横浜市商業統計ポータルサイトを基に作成

サービス業中心の産業構造 西区の産業はサービス業が最も多く、次いで卸・小売業、不動産業となっています。産業別事業所数の変化を見ると、不動産業、運輸・通信業、サービス業が増加しています。特にサービス業は大きく増加しており、現在の中心的産業となっている一方、かつての中心的産業であった卸・小売業は減少傾向にあります《図1-18》。

《図1-18》産業別事業所数の変化

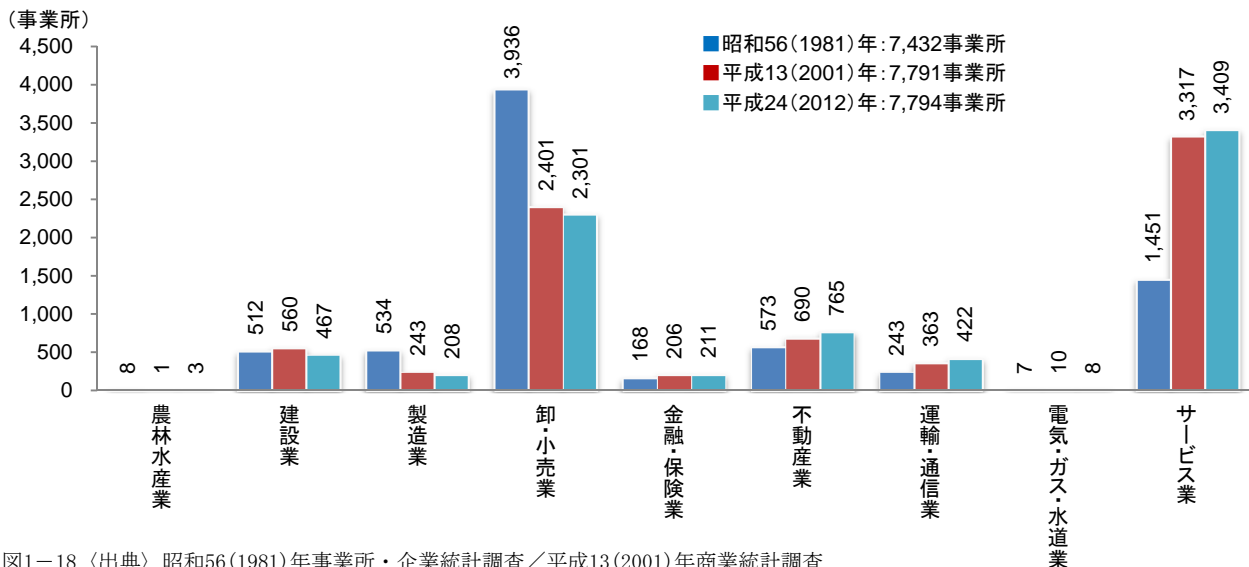


図1-18 (出典) 昭和56(1981)年事業所・企業統計調査／平成13(2001)年商業統計調査
／平成24(2012)年 経済センサス活動調査

※昭和56(1981)年は、卸・小売業に飲食店を含む。／平成13(2001)年以降、サービス業に飲食店を含む(産業分類変更のため)。

④土地利用

住宅系土地利用の増加 西区の土地利用は、一部の水面を除き市街化区域*注1-5 が100%で、市街化調整区域*注1-6 はありません。平成4(1992)年から平成20(2008)年までの土地利用構成比率の推移を見ると、この期間中を通じて住宅系土地利用が最も高く、かつ、上昇傾向にあり、平成4(1992)年の24.1%から、平成20(2008)年には32.7%となっています。

業務・商業系土地利用の増加 業務・商業系土地利用は、平成4(1992)年の11.2%から平成20(2008)年には16.3%に増加しています。これは、近年の横浜駅周辺地区やみなとみらい21地区での大規模小売店などの出店によるものと考えられます。

交通施設系土地利用の減少 道路や鉄道などの交通施設系土地利用は、平成4(1992)年の32.0%から、平成20(2008)年には21.3%に減少しており、鉄道用地などの土地利用転換が要因と考えられます。

全市との比較 平成20(2008)年の全市と西区の土地利用構成比率を比較すると、西区は業務・商業系や道路・交通施設系の比率が高く、公園・緑地と農地・樹林地を合わせた自然系土地利用や、工業施設系土地利用の比率が低いことなどが特徴として挙げられます。また、低未利用地は、その多くを占めていたみなとみらい21地区の開発、整備の進捗によって減少しています《図1-19》。

《図 1-19》土地利用構成比率の推移

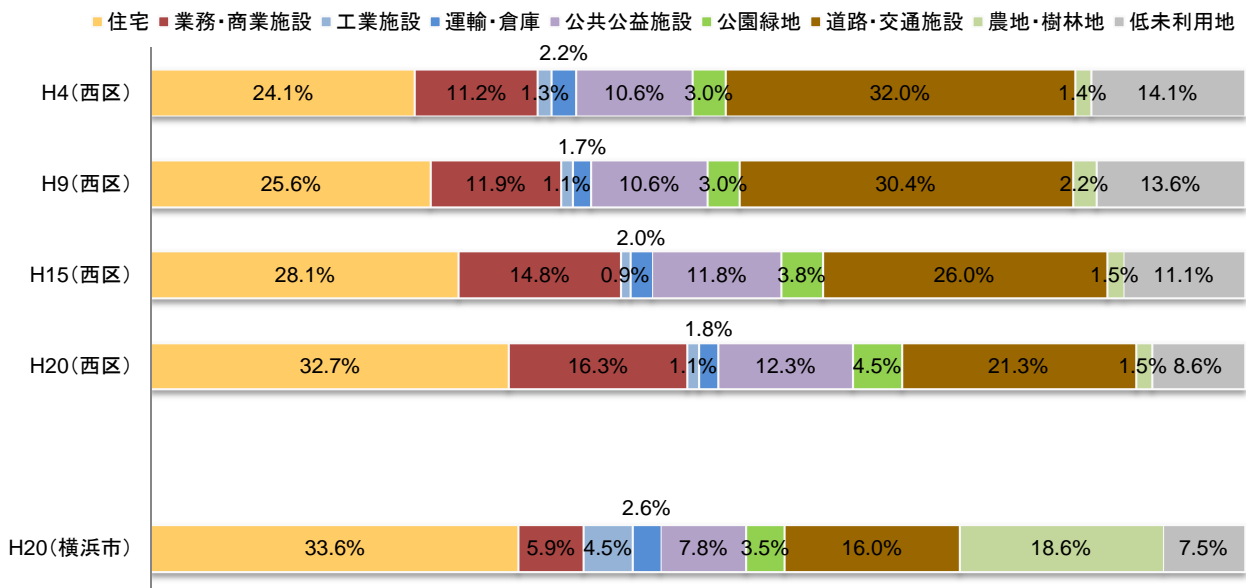


図1-19 〈出典〉平成20(2008)年度 横浜市都市計画基礎調査 ※平成15(2003)年より土地利用分類が変更

空き家の増加 西区は、世帯数の増加に伴い平地部や臨海部では住宅系土地利用が増加していますが、丘陵部では世帯数が減少傾向で空き家が増加しているという状況です。こうした空き家では、樹木の繁茂などによる防犯や衛生上の問題があるほか、建物の腐朽・破損や延焼の危険性、耐震性など、多くの問題が顕在化してきています。区別の空き家の割合を見ると、西区は戸建住宅の総数（12,060戸）に対する空き家の割合が8.37%（1,010戸）で、18区中第1位となっています。また、戸建住宅の総数に対する腐朽・破損のある空き家の割合も2.82%（340戸）で、18区中第1位という状況です《図1-20》。

《図 1-20》区別の空き家の割合

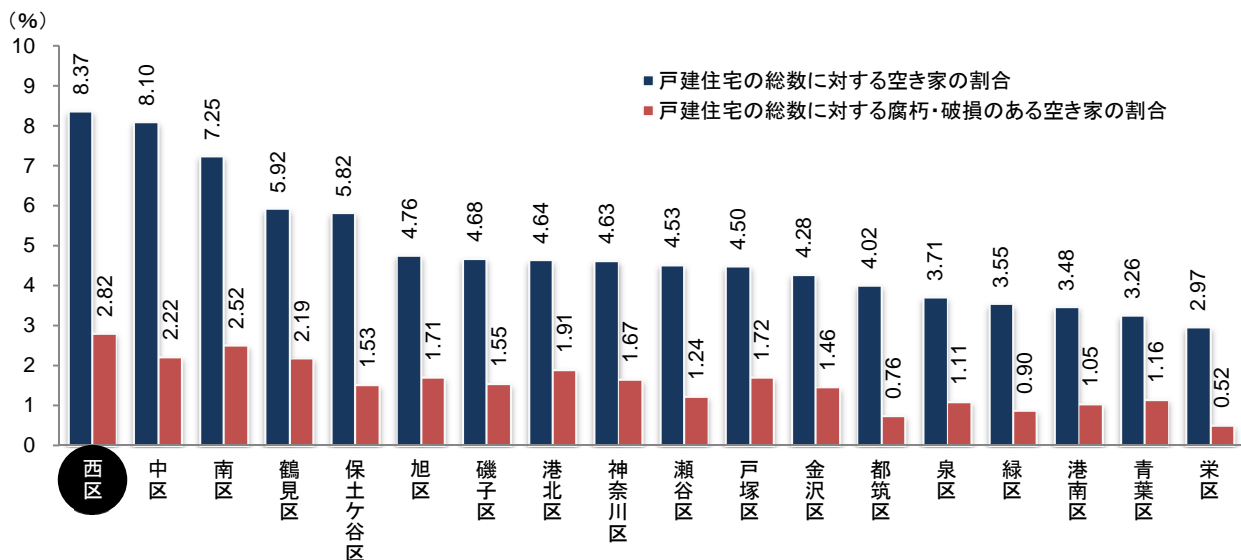


図1-20 〈出典〉住宅土地統計調査（平成25(2013)年度調査／総務省）より

緑被率*注1-7 の低さ、公園・緑地の増加 西区は18区中最も緑被率の低い区ですが、全市で緑被率が減少傾向にあることに対して、西区は横ばいを示しています。また、自然系土地利用面積の推移を見ると、農地・樹林地は減少していますが、みなとみらい21地区を始めとした大規模開発等によって、公園・緑地は増加しています《図1-21、22、23》。

《図1-21》 区別緑被率

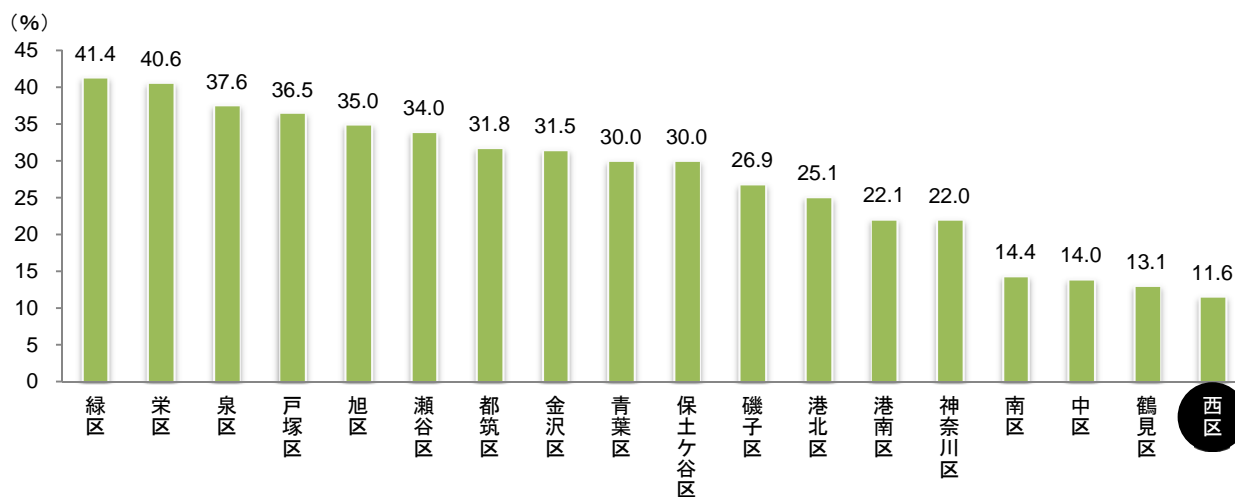


図1-21 〈出典〉平成26(2014)年度 横浜市緑被率調査

《図1-22》 緑被率の推移

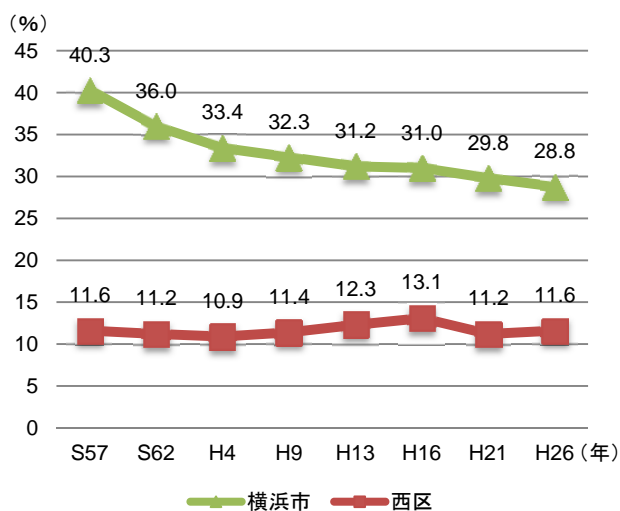


図1-22 〈出典〉横浜市統計ポータルサイト「区別緑被率」を基に作成
 ※緑被率の推移については、調査年度によって調査手法や精度が異なるため、おおまかな傾向としてとらえるものです。

《図1-23》 自然系土地利用面積の推移

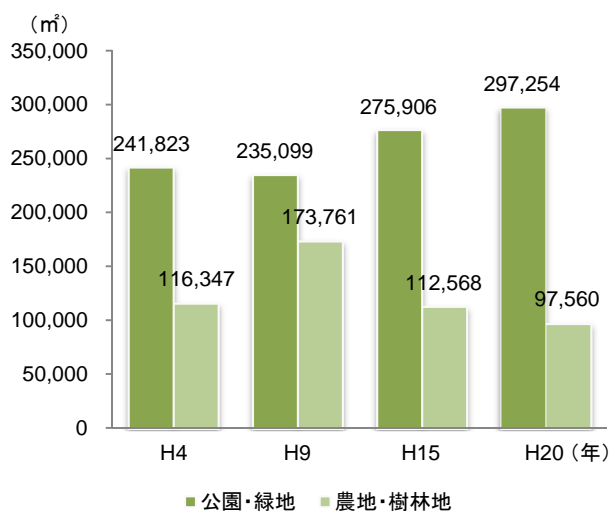


図1-23 〈出典〉横浜市都市計画基礎調査

1-2. まちづくりの課題

(1) 土地利用の変化

西区の土地利用は、住宅や商店が混在する生活と密着した土地利用、鉄道駅周辺や幹線道路沿道の新しい共同住宅や業務・商業施設が混在する土地利用、臨海部に見られる高機能な業務・商業施設が集積する計画的な土地利用など、多様性に富んでいるため、それらの共存、調和を考慮した計画的な土地利用を進める必要があります。

鉄道駅周辺や幹線道路沿道を中心とした中高層の共同住宅の立地や、臨海部における住宅開発など、都心に近く利便性の高い地域での生活需要が高まっています。一方、丘陵部の住宅地では、世帯数の減少とともに空き家の増加が目立ち始めているなど、住宅系土地利用の変化が進んでおり、地域の特性に合った土地利用が課題となっています。

鉄道や河川沿いにまとまった工業系土地利用や低未利用地があり、共同住宅や商業施設などへの土地利用転換が進む可能性があります。また、公園・緑地などの自然系土地利用の少なさも課題となっています。

(2) 新たな人口流入、ライフスタイルの多様化

丘陵部や平地部の一部の住宅地では高齢化の進行や、ひとり暮らしの高齢者が増加しています。こうした地域において、高齢者や障害者が地域の中で自立した生活を送れる環境づくりや、地域における支え合いのあり方などが課題となっています。

平地部の鉄道駅周辺や幹線道路沿道、臨海部では共同住宅の建設が進み、新たな人口流入が見られ、特に子育て世帯の増加が続いています。また、就業形態の多様化等に伴う留守家庭児童*注 1-8 の増加などもあり、児童・生徒数に合わせた学校環境の整備や子どもたちの放課後の過ごし方などについて、きめ細かい対応が必要となっています。

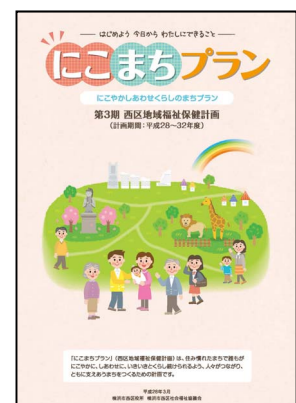
高齢化と子育て世帯の人口動態の流入という二極化が進行する中で、それぞれのライフスタイルも多様化しており、そうした動きに柔軟に対応できる環境づくりが求められています。

《参考》西区地域福祉保健計画「にこやか しあわせ 暮らしのまちプラン(略称:にこまちプラン)」

「にこまちプラン(第3期計画期間:平成28(2016)年度~32(2020)年度)」は、目指すまちの未来の姿を共有しながら、福祉保健の分野にとどまらず、地域の様々な課題について、地域が主体となり、区役所や区社会福祉協議会*注 1-9 等と一緒に解決していく総合的な計画です。地区の皆さんが話しあい作り上げた「地区別計画」と、その取組を支援する「区全体計画」で構成されています。

地区別計画… 地区連合町内会をエリアとして、地域が主体的に課題を把握し、その解決に向けた取組を進めます。

区全体計画… 地区別計画や地域の活動を支援するための取組や区全体に共通する課題の解決に向けた取組を進めます。



《参考》横浜市の放課後児童育成施策

横浜市では放課後児童育成施策として、昭和 38(1963)年度から留守家庭児童を対象とした「放課後児童健全育成事業（学童保育／平成 27(2015)年度より「放課後児童クラブ事業」に名称変更）」を開始しました。また、平成 5(1993)年度からは、全ての児童が通い慣れた学校施設で遊ぶことのできる安全で健全やかな放課後の居場所づくりを目的に、「はまっ子ふれあいスクール事業」を実施しています。平成 16(2004)年度からは「はまっ子ふれあいスクール事業」が担う遊びの場に加え、増加する留守家庭児童にも対応した生活の場を提供する「放課後キッズクラブ事業」に順次転換し、放課後の居場所の充実を進めています。西区では、平成 28(2016)年 11 月現在、5つの放課後児童クラブがあり、区内小学校のうち 4校が放課後キッズクラブ事業、4校がはまっ子ふれあいスクール事業を実施しています。

(3) 地域課題を解決できるコミュニティづくり

西区は、全市でも早くから市街化が進んだことによって、古くから自治会・町内会活動を中心とした地縁によるコミュニティが維持されてきましたが、近年はコミュニティの中心を担う方々の高齢化が進んでおり、地域の担い手の不足が危惧されています。また、共同住宅の立地などによって、若い世代や外国人も含む新たな人口流入をこれからも受け入れていく中で、新たなコミュニティづくりとともに、生活のルールやマナーの共有などを進めていく必要があります。

西区には、大型の業務・商業施設とともに、商店街を中心として中小の事業所も数多く立地しており、事業者も全ての地域の担い手としてまちづくり活動への参加や貢献が求められています。

こうした地域の中でのコミュニティづくりとともに、活動の担い手の育成や情報共有の場のあり方が課題となっています。

(4) 都市防災の必要性

丘陵部や平地部の一部の住宅地は、道路が狭く古い木造住宅が密集しており、地震などの災害時における家屋の倒壊や延焼の危険性があるとともに、緊急車両等の進入が困難など、防災上大きな課題のある地域があります。

洪水や高潮、地震による津波災害のほか、都市化の影響で市街地の多くの路面がアスファルトやコンクリート等で覆われている状況や、近年の地球温暖化の影響と考えられる異常気象などで、短時間で大量の雨が集中した場合、降雨量が一時的に排水可能な量を超えてしまう内水氾濫*注 1-10 が発生する恐れもあります。特に、平地部の河川沿いなどの海拔が低い地域については、その対策について検討する必要があります。また、丘陵部における崖地については、大雨などによる崩落の危険性を考慮した対策を必要としています。

広域からの不特定多数の避難者、帰宅困難者*注 1-11 の流入が見込まれる横浜駅周辺地区やみなとみらい 21 地区は、都市防災施設の整備や確保が必要です。また、災害時の混乱を想定し、地域及び鉄道事業者をはじめとする事業者など様々な団体や行政が一体となって災害対策に取り組む体制の強化を図る必要があります。

首都直下型地震及び相模トラフ沿いの大規模地震などの災害における被害の発生を想定した上で、その被害を可能な限り低減させるハード上の減災*注 1-12 措置や、防災に関わるソフトの取組の充実も求められています。

《参考》横浜市地震防災戦略における地震火災対策方針(平成 26 年 3 月策定)

平成 24(2012)年 10 月に見直しを行った「横浜市地震被害想定」における火災被害が大きいことから、地震による火災被害を軽減するため、平成 26(2014)年 3 月に「横浜市地震防災戦略における地震火災対策方針」を策定しました。これにより、全市域において減災・防災力の底上げを図るとともに、施策の対象地域を絞り込んで重点化を図り、出火率の低減や初期消火力の向上等の「地域防災力・消防力向上施策」と火災に強い都市空間の形成に資する「防災まちづくり施策」との両輪で「燃えにくいまち・燃え広がらないまち」の実現に向けた取組を進めています。



(5) 交通環境の変化

横浜駅は 6 社 9 路線が乗り入れる市内最大の交通結節点であり、一日の乗降者数が約 220 万人に上り、多くの市民、来街者の利用があることから、駅を中心とした安全性、交通利便性の一層の向上が求められています。

西区は、東西方向に伸びる鉄道や河川などにより地域が分断されており、区の南北を連絡する交通手段が不足しています。また、みなとみらい 21 地区は、隣接する地区と幹線道路等で分断されており、これを解消する新たな交通手段や回遊性の向上などの施策が求められています。丘陵部では、道路が狭く坂の多い地形のため、高齢者や障害者等の買い物など、日常生活における移動に課題があります。

一方で、多くの来街者が見込まれる臨海部を中心として、コミュニティサイクルやカーシェアリングなどの手軽で身近な交通システムの導入も進みつつあり、こうした交通ニーズや環境の変化に対応した道路、歩行環境、駐車場、自転車駐車場などの整備・改善についても検討する必要があります。

《参考》区内鉄道駅乗降人員数

駅名	横浜駅						合計
	JR 線	市営地下鉄ブルーライン	みなとみらい線	京急本線	相鉄本線	東横線	
(1 日平均)							
乗車人員(人)	403,905	66,317	94,200	156,567	208,690	173,747	2,209,264
降車人員(人)	※403,905	65,960	91,265	156,852	212,923	174,934	
合計(人)	807,810	132,277	185,465	313,418	421,613	348,681	

駅名	高島町駅	新高島駅	みなとみらい駅	戸部駅	平沼橋駅	西横浜駅
	市営地下鉄ブルーライン	みなとみらい線		京急本線	相鉄本線	
(1 日平均)						
乗車人員(人)	4,200	2,237	39,663	7,799	3,824	6,721
降車人員(人)	4,257	2,651	40,381	7,668	4,027	6,845
合計(人)	8,457	4,888	80,044	15,467	7,851	13,566

〈出典〉横浜市統計書、平成 26(2014)年度データより
 ※横浜駅の降車人員数については JR 線の降車人員数の公表データがないため、乗車人員数と同数を加算し、1 日当たり合計約 220 万人という数値を算出しています。

《参考》様々な交通システム①

コミュニティサイクル 従来のレンタサイクルとは異なり、街の中に複数のサイクルポート（貸出・返却拠点）を設置し、どこのサイクルポートでも自転車の貸出、返却が自由に行えるシステムで、街の回遊性向上や、環境面での効果が期待されています。



横浜市では「baybike（ベイバイク）」の呼び名で平成 23(2011)年 4 月から 3 年間の社会実験を経て、平成 26(2014) 4 月から本格実施。エリア内には 44 か所（平成 28(2016)年 3 月現在）のサイクルポートを設置し、さらなる利用の増加と普及に向けて事業を進めています。

《参考》様々な交通システム②

カーシェアリング 会員制で自動車を共同使用する仕組み。レンタカーと比較して短時間で安価に使用できることが特徴。専用の駐車場に自動車が待機され、利用する会員は、インターネットや電話で予約をした上、専用の IC カード等を使用して乗車。サービスによっては、借りる場所と返す場所が異なる「ワンウェイ型」も可能です。



横浜市では日産自動車株式会社と協力して、平成 25(2013)年 10 月より 2 年間、超小型モビリティ（電気自動車）を活用したワンウェイ型カーシェアリング「チョイモビ ヨコハマ」の社会実験を実施するなど、様々な低炭素交通の取組を、民間企業と連携しながら実施・推進しています。

(6) 地域資源の保全・活用

区内には、水辺、緑、景観、歴史、史跡、祭礼など様々な地域資源があります。平成 24(2012)年には、2 年後の平成 26(2014)年の区制 70 周年をきっかけとして、区民・就業者・来街者が区内の地域資源や歴史を共有し、その魅力を発信することで地域への愛着を高めることを目的とした「西区の温故知新！魅力アップ事業」がスタートしました。この事業では、区民が主体となり、地域資源を活用した様々な取組が行われました。今後も取組の成果を生かし、地域資源を保全・活用することで、継続的に区の魅力と愛着を高めていく必要があります。

《参考》西区の温故知新！ひと・まち交流指針(平成 24(2012)年 8 月策定)

「西区の温故知新！魅力アップ事業」の中で策定したもので、区民・就業者・来街者が楽しみながらまちの魅力を高めていくための具体的な行動目標を定めています。①「まち」の魅力を掘り起こす、②「まち」の空間をつなげる、③「ひと」がつながる「みんな」がつながる、④商店街がにぎわいを生み出す、⑤「ひと」・「まち」の魅力を発信する、の 5 つの目標に基づき、案内サインの制作などのハード面の取組や、まち歩き、情報誌の作成などのソフト面の継続的な取組を提案しています。



(7) 環境負荷の低減

西区は、高速道路や幹線道路が集中している都心にあることから、かつては自動車による大気汚染・騒音などの公害が課題となっていました。近年は様々な規制や移動・輸送手段の変化に伴って、自動車による環境への負荷は低減する傾向にあります。また、区内を流れる河川の水質は、昭和30～40年代の高度経済成長期においては非常に悪く、悪臭が観測されましたが、下水道の整備などが十分に進み、現在では改善されています。

地球温暖化*注 1-13 が進行している現代社会において、環境負荷を可能な限り少なくし、低炭素型社会*注 1-14、循環型社会*注 1-15 を実現することは、これからのまちづくりにおいては不可欠な視点であるといえます。また、都市化の影響によるヒートアイランド現象*注 1-16 も深刻化しているほか、生物多様性*注 1-17 に配慮した自然環境の保全なども課題となっています。

横浜市は、国から「環境未来都市」に選定されており、横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区を中心として、大規模な都市開発や土地利用転換が行われることが予想される地域では、環境に配慮したまちづくりの視点は不可欠です。「横浜市地球温暖化対策実行計画（平成26(2014)年3月改定）」、「横浜市エネルギーアクションプラン（平成27(2015)年3月策定）」においても、市民・事業者・行政が一体となった「低炭素まちづくり」の取組を推進しています。

また、低炭素型社会の実現に向けて、身近な地域や区民一人ひとりの取組も重要です。横浜市ではごみの減量化・資源化について、分別収集とリサイクルの徹底を促す「ヨコハマG30」による一定の成果を経て、発生の抑制（リデュース）*注1-18を加えた「ヨコハマ3R夢（スリム）」に発展した取組を推進しています。

《参考》環境未来都市 横浜(平成23(2011)年12月選定)

国の「新成長戦略」（平成22(2010)年6月閣議決定）に位置付けられた21の国家戦略プロジェクトの一つです。環境問題だけに限らず、超高齢化社会に対応し、かつ都市の創造性を発揮して活力を生み出す、バランスのとれた豊かな都市、すなわち「誰もが暮らしたいまち」「誰もが活力あるまち」を作り出すことを目指しています。また、それらの成果を国内外に向けて普及展開することで、経済の活性化につなげるとされています。平成23(2011)年12月、横浜市は国から「環境未来都市」に選定されました。

これを具体化するため、みなとみらい21地区では「横浜市みなとみらい21地区スマートなまちづくり審議会」による答申を基に「みなとみらい2050プロジェクトアクションプラン」を策定し、環境ショーケースとして様々な取組を分野横断的に推進しています。また、横浜駅周辺地区では「エキサイトよこはま22（横浜駅周辺大改造計画）」を策定し、まちの魅力と価値の向上と共に、環境にやさしいまちづくりを進めています。

(8) 商店街の活性化、臨海部の発展

早くから市街化が進んだ住宅地を背景として発展してきた商店街は、後継者不足による空き店舗、周辺住宅地における空き家の増加による来店者数の減少や大型商業施設の進出などによって、かつてのような卸・小売業がまとまったエリアの形成を存続していくには厳しい状況にあります。区内人口が鉄道駅に近い平地部に集中することや、住民のライフスタイルが多様化していること

を踏まえた上で、地域に根差した商店街として活性化を図るための課題を地域で共有し、その解決に取り組む必要があります。

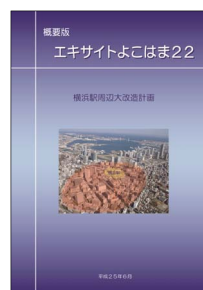
臨海部は、大型の業務・商業施設などの集積によって、多くの就労者や観光客を受け入れ、横浜都心の活力を支えています。横浜駅周辺地区では「エキサイトよこはま22（横浜駅周辺大改造計画）」、みなとみらい21地区では「みなとみらい2050プロジェクト アクションプラン」が策定されています。この地区を中心に、国際会議や見本市、展示会、イベントの開催が可能となる高機能な文化・観光・コンベンション施設が立地しています。また、「横浜市都心臨海部再生マスタープラン」により、それぞれの地区の特長を生かし、相互に連携しながら、まちの魅力と価値を一層高める取組を推進しています。

野毛山公園や、紅葉坂周辺には市内からだけでなく県内からの利用もある文化・観光施設が集積しており、それらを生かし地域の活性化を進めていきます。

《参考》エキサイトよこはま22（横浜駅周辺大改造計画）（平成21（2009）年12月策定）

国際化への対応・環境問題・駅としての魅力向上・災害時の安全性確保などの課題を解消し、「国際都市の玄関口としてふさわしいまちづくり」を進めるための指針となる計画として、おおむね20年後のあるべき姿を探りながら平成21（2009）年12月に策定されました。

これを具体化させるために、基盤整備を行う上での基本的な方針のほか、民間と行政が連携協働して地区の魅力向上を図るための再開発等におけるルール及び事業者が中心となったエリアマネジメント*注1-19型まちづくりなどを掲げています。



《参考》みなとみらい2050プロジェクト アクションプラン（平成27（2015）年3月策定）

みなとみらい21地区は、事業開始から30年が経過し、この間の社会情勢の変化を踏まえ、地球温暖化対策とBLC P*注1-20への対応など、新しい時代の要請を取り入れたまちづくりを進めていく転機にあります。

平成26（2014）年にまとめられた「横浜市みなとみらい21地区スマートなまちづくりの方針」の答申を踏まえ、実施計画であるアクションプランを策定し、企業、市民、大学など、あらゆる関係者ととともに、スマートなまちづくりを推進することにより、まちの魅力や価値を一層高め、選ばれる都市である「世界を魅了する最もスマートな環境未来都市」の実現を目指しています。

《参考》横浜市都心臨海部再生マスタープラン（平成27（2015）年2月策定）

人口減少・超高齢社会の到来、地球温暖化や災害に強いまちづくりへの対応など、社会経済状況が大きく変化する中、横浜市の更なる成長・発展のために、都心部の機能強化が不可欠です。将来にわたり輝き続け、魅力にあふれた“世界都市”の顔としての都心臨海部の形成を目指し、中長期を見据えた都心臨海部の再生を図ります。

横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区、関内・関外地区と、それら従来の横浜都心に隣接し、かつ横浜最大の資源である「港」に面しているなど、都心に必要な新たな機能や施設の受け皿となるポテンシャルを有する山下ふ頭周辺地区と東神奈川臨海部周辺地区を加えた5地区を計画の範囲としています。

1-3. まちづくりの目標

(1) まちづくりの目標

西区は、主として区民の生活の場となっている地域と、臨海部において業務・商業機能などが集積し横浜都心を形成している地域が共存しています。それぞれの地域の特性を生かしたまちづくりを進めるとともに、地域間で相互に連携しながら、調和のとれたまちづくりを進めていくことが重要です。

そこで、区民が安心していきいきと暮らすことができるよう、「人にやさしく活気のあるまちづくり」と、横浜都心にふさわしい区民や来街者など誰にとってもやさしく利便性の高い、「安全で活力にみちたまちづくり」を進めます。また、区域の一体化と地域間の連携・交流を促進することにより、西区全体としてバランスがとれた発展を目指します。

《まちづくりの目標》

人にやさしく活力にみちたまち 西区

(2) テーマ別方針の設定

まちづくりの目標を達成するため、「1-2. まちづくりの課題」で示した8つのまちづくりの課題に対応して、次に掲げる8つのテーマ別方針をもとに、これからのまちづくりを進めていきます。

《まちづくりの課題》

《テーマ別方針》

(1)
土地利用の変化

1. 多様な暮らしと都心の魅力が調和するまちづくり（土地利用に関する方針）
横浜都心ならではの利便性を十分に生かし、多様で魅力ある暮らし方、働き方が共存、調和できるまちをつくります。

(2)
新たな人口流入、ライフスタイルの多様化

2. 誰もが安心して暮らせるまちづくり（生活環境に関する方針）
子どもから高齢者まで、また、障害のある人もない人も、誰もが住み慣れた地域で、安心して暮らすことのできるまちをつくります。

(3)
地域課題を解決できるコミュニティづくり

3. 活気あるコミュニティづくり（コミュニティに関する方針）
区民主体の地域活動への参加の促進や、地域と事業者の連携、区民の活動の場づくりなどを進め、いきいきとした地域社会をつくります。

(4)
都市防災の
必要性

4. 災害に強い安全なまちづくり（防災に関する方針）

まちの防災性の向上を図るとともに、災害に強いまちづくりを推進し、区民や来街者などの安全を守ります。

(5)
交通環境の変化

5. 円滑な交通ネットワークづくり（交通に関する方針）

交通施設の改善、歩行空間・自転車通行空間の確保などを図り、安全で利便性の高い、円滑な交通ネットワークを実現します。

(6)
地域資源の
保全・活用

6. 地域資源を生かしたまちづくり（都市の魅力に関する方針）

水辺や丘の緑、歴史、景観などの地域資源を保全・活用するとともに、新たな魅力を生み出し、潤いとやすらぎのあるまちをつくります。

(7)
環境負荷の低減

7. 環境にやさしいまちづくり（都市の環境に関する方針）

環境負荷の少ない循環型社会、低炭素型社会の実現に向けた取組を推進し、快適に暮らせるまちをつくります。

(8)
商店街の活性化、
臨海部の発展

8. 活力にみちたまちづくり（都市の活力に関する方針）

地域の活性化と横浜都心としての機能強化を図り、活力にみちたまちを目指します。

(3) 区の将来都市構造

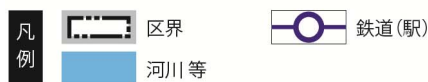
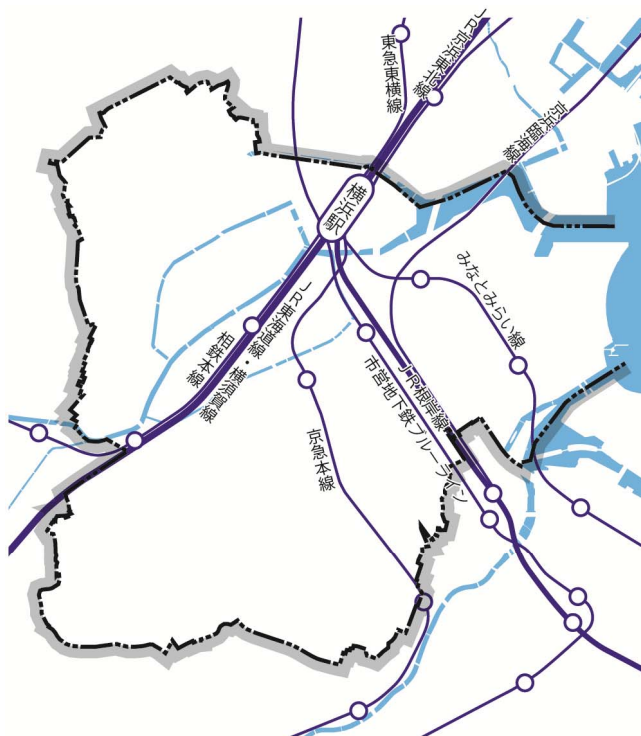
将来のまちを構成する「交通ネットワーク」「水・緑・地域資源」「拠点とゾーン」について、その都市構造を明らかにし、まちづくりの目標及びテーマ別方針の実現を目指します。

①交通ネットワークの考え方

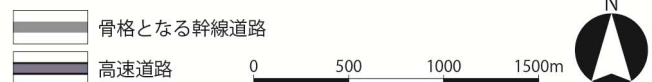
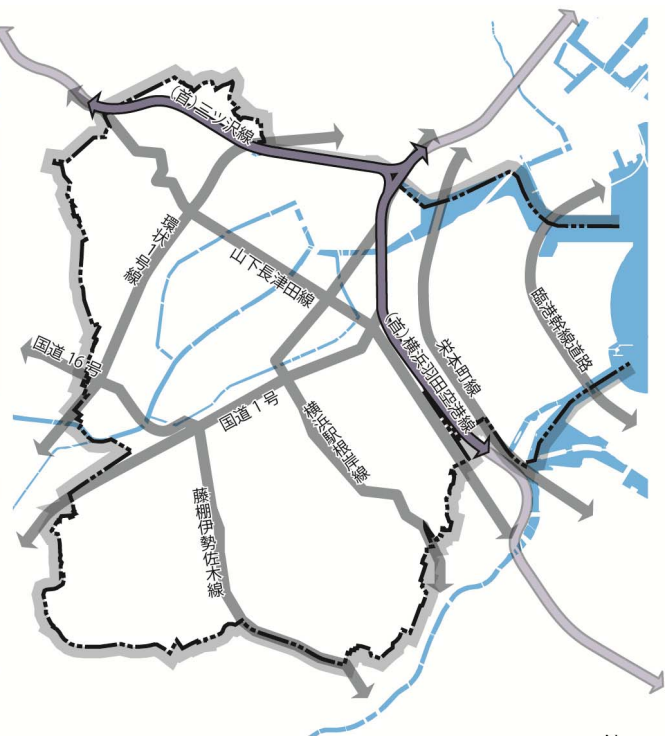
鉄道ネットワークは、JR東海道線・横須賀線、JR京浜東北線・根岸線、東急東横線、京急本線、相鉄本線、市営地下鉄ブルーライン、みなとみらい線の6社9路線で構成し、結節点である横浜駅の機能強化を図ります。また、羽田空港や東京方面と横浜都心臨海部との連絡強化を図るため、東海道貨物支線の貨客併用化（京浜臨海線）の検討を進めます。

道路ネットワークは、首都高速道路横浜羽田空港線・三ツ沢線、国道1号、環状1号線、国道16号、山下長津田線、横浜根岸線、藤棚伊勢佐木線、栄本町線、臨港幹線道路などの骨格となる幹線道路により、市内各地や東京をはじめ県外を結ぶ広域交通を担います。また、地域内交通を担う、住宅地と最寄り駅や幹線道路を連絡する主要な地域道路*注1-21 における歩行者環境の向上などを進め、円滑な道路ネットワークの構築を目指します。

《図1-24》交通ネットワーク
(鉄道ネットワーク)



《図1-25》交通ネットワーク
(道路ネットワーク)

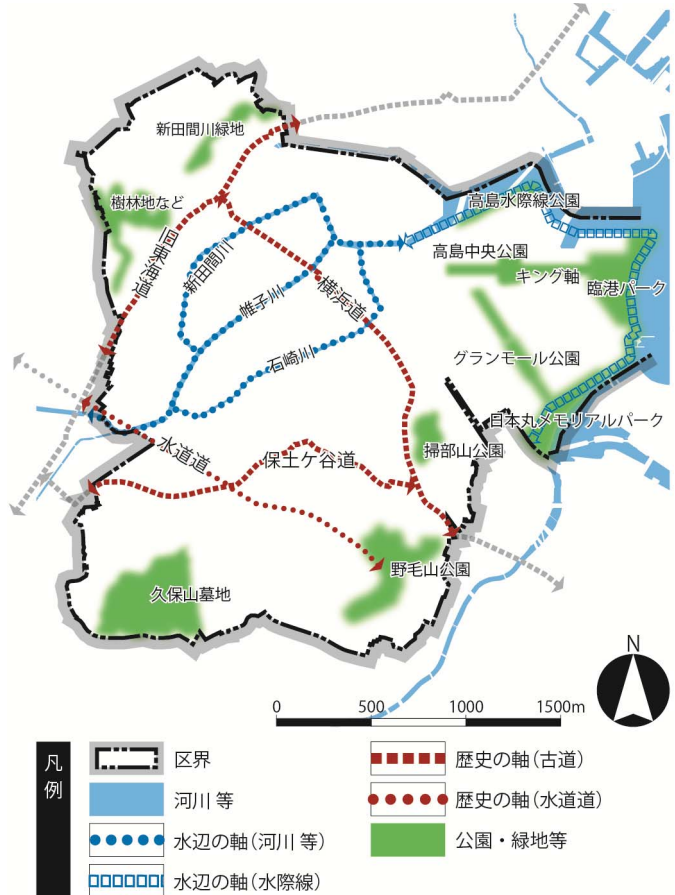


②水・緑・地域資源の考え方

丘陵部の公園や斜面緑地、臨海部における公園・緑地など、都市に潤いをもたらす緑の維持・保全を図るとともに、帷子川とその支流や臨海部の水際線などを「水辺の軸」として位置付け、水・緑を感じられる環境づくりを進めます。横浜駅側から臨港パークを結ぶ歩行者ネットワークである「キング軸」には、象徴性や独創性が感じられる緑化を進め、緑の主軸を形成していきます。

また、区内には「旧東海道」「横浜道」「保土ヶ谷道」という三つの古道と「水道道」があり、その周辺には区の歴史や文化にまつわる数多くの地域資源が点在しています。これらを「歴史の軸」として位置付け、周辺の地域資源を活用することで、西区への愛着や魅力の向上を目指します。

《図 1-26》水・緑・地域資源

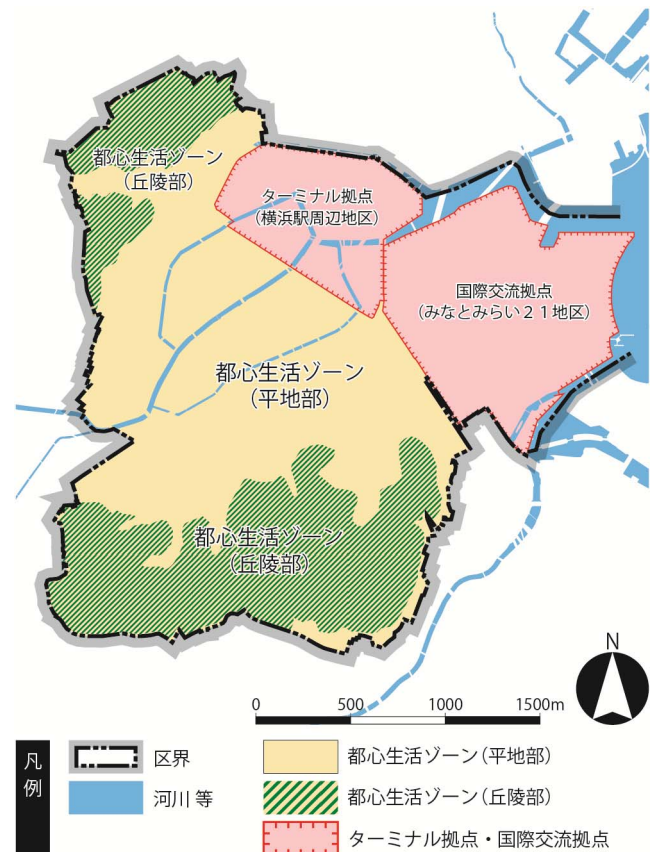


③拠点とゾーンの考え方

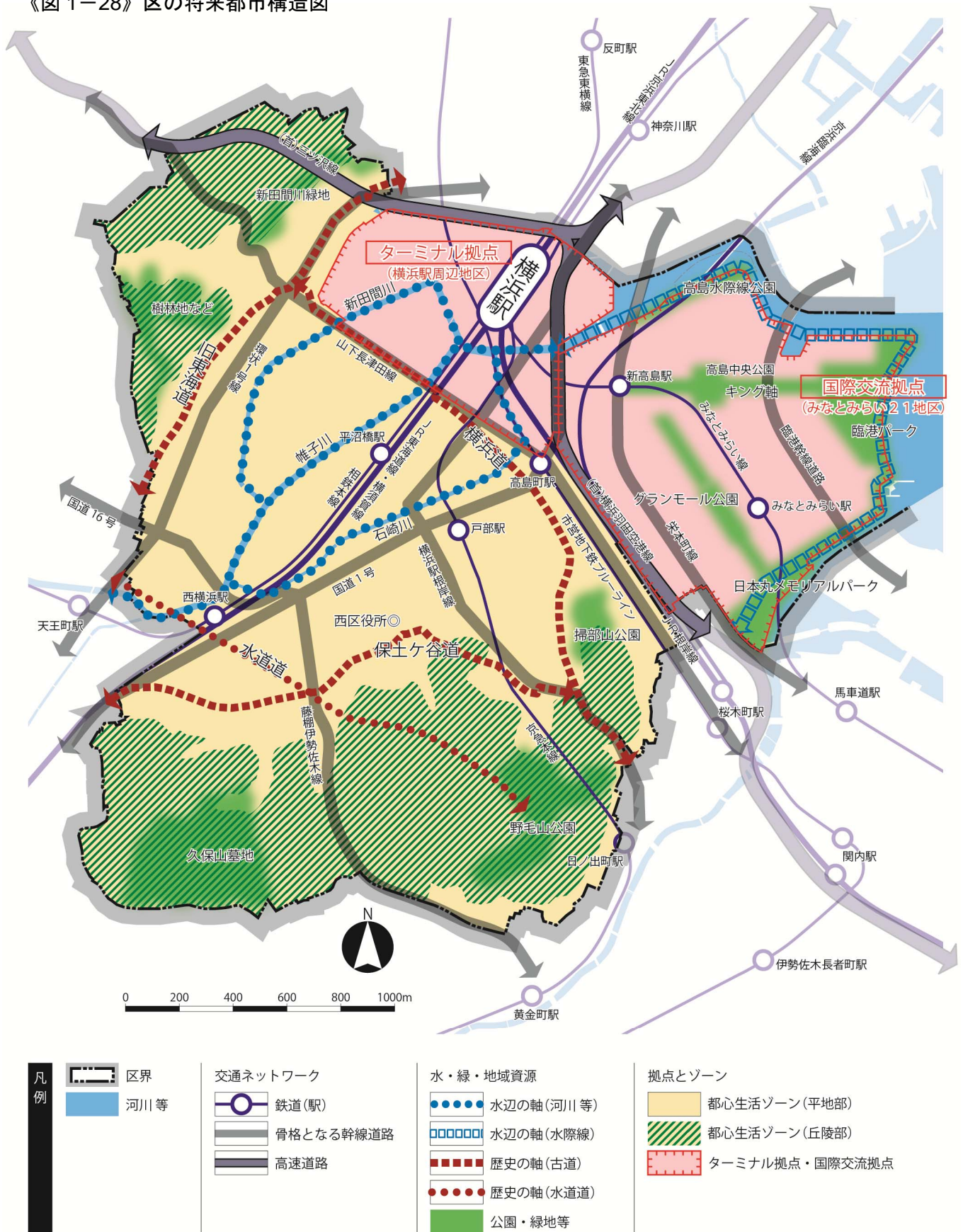
横浜最大のターミナル拠点である横浜駅周辺地区と、横浜を世界に発信する国際交流拠点であるみなとみらい21地区を、臨海部における多様な都市機能の集積と強化を図る拠点地区として位置付けます。

また、都心に近接する生活圏域を「都心生活ゾーン」として位置付け、幹線道路や鉄道の発達した「平地部」と、おおむね海拔20メートル以上を基準とした「丘陵部」に区分し、地形によってライフスタイルや課題の異なる地域ごとに、その特性に応じた生活環境や利便性の向上を図ります。

《図 1-27》拠点とゾーン



《図 1-28》区の将来都市構造図



用語解説《第1章》

*注 1-1 土地区画整理事業（とちくかくせいりじぎょう）

道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。公共施設が不十分な区域では、地権者からその権利に応じて少しずつ土地を提供してもらい（減歩）、この土地を道路・公園などの公共用地が増える分に充てるほか、その一部を売却し事業資金の一部に充てる事業制度。

*注 1-2 横浜市六大事業（よこはましろくだいじぎょう）

昭和 40(1965)年、横浜市の市街地再生と活性化を目的とした複数からなる事業で、現在の横浜市の骨格を形成したと言われていました。①都心部強化事業、②金沢地先埋立事業、③港北ニュータウン建設事業、④都心部と郊外部のアクセス強化を目的とした高速鉄道（地下鉄）建設事業、⑤高速道路網建設事業、⑥横浜港ベイブリッジ建設事業の6つを指します。

*注 1-3 幹線道路（かんせんどうろ）

自動車専用道路以外の道路で、主に都市間や地域間を結ぶ広域的な交通を担う、都市計画道路や国道、県道で幅員 18 メートル以上の道路。

*注 1-4 5歳階級別男女人口（ごさいかいきゅうべつだんじょじんこう）

男女別に年齢ごとの人口を表したグラフ。通常は、出生数が多く、年齢を重ねていくうちに人口が少なくなり、三角形のピラミッド状の形になることから「人口ピラミッド」とも呼ばれます。ただし、日本をはじめとした先進諸国では、医療の発達や少子化の影響により三角形型にならず、つぼ状になる傾向が見られます。

*注 1-5 市街化区域（しがいかくいき）

都市計画法（昭和 43(1968)年）及び関連法令の規制を受けるべき土地として指定される「都市計画区域」のうち、既に市街地を形成している区域か、おおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。市街化区域内には、住居専用地域、商業地域、工業地域などの地域地区（用途地域）が定められています。都道府県（政令市においては政令市）は、都市計画区域に無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため必要があるときは、都市計画に「市街化区域」と「市街化調整区域」を定めることができますとされています。

*注 1-6 市街化調整区域（しがいかちょうせいいくいき）

都市計画法（昭和 43(1968)年）及び関連法令の規制を受けるべき土地として指定される「都市計画区域」のうち、市街化を抑制すべき区域。したがって、市街化拡大の恐れのない開発が特例として認められる以外、原則として開発は認められません。また、区画形質の変更を伴わないような建築行為も都道府県知事の許可が必要とされています。

*注 1-7 緑被率（りょくひりつ）

航空写真から 300 平方メートル以上のまとまりのある緑を目視判読し、市域面積に占める割合を算定したもの。

*注 1-8 留守家庭児童（るすかていじどう）

放課後児童が帰宅したとき、又は学校が長期休業中に、同居している両親又はこれに代わる成人の保護者（祖父母、兄弟等）が 1 週間のうち 3 日以上不在の状態がおおむね 6 か月以上継続しているか、あるいは継続すると見込まれる家庭の児童のことを示します。

*注 1-9 社会福祉協議会（しゃかいふくしきょうぎかい）

社会福祉法第109条にもとづき、社会福祉の増進を図ることを目的に全国・都道府県・市区町村のそれぞれに組織されています。地域住民や社会福祉関係者等の参加・協力を得ながら活動することを特長とし、民間としての「自主性」と広く住民や社会福祉関係者に支えられる「公共性」という二つの側面を併せ持った組織です。横浜市では区ごとに拠点があり、それぞれが地域の状況に応じた様々な福祉保健活動を行っています。

*注 1-10 内水氾濫（ないすいはんらん）

市街地において雨水を河川へ排水できないことにより、下水道のマンホールや排水施設などから雨水があふれて、家屋や耕地などが浸水することを「内水氾濫」といいます。また、河川からの水があふれて浸水することを「外水氾濫」といいます。なお、内水・外水の区分は、堤防から家屋側の敷地を「堤内地」、河川側の敷地を「堤外地」と呼ぶことに由来しています。

*注 1-11 帰宅困難者（きたくこんなんしゃ）

勤務先や外出先等に於いて地震などの自然災害に遭遇し、自宅への帰還が困難になった者。特に首都圏下での大規模な地震が発生した場合は、鉄道駅を中心として大量の帰宅困難者が出現することが懸念されています。帰宅距離10キロメートル以内は全員「帰宅可能」、10キロメートルを超えると「帰宅困難者」が現れ、20キロメートルまで1キロメートルに10%ずつ増加、20キロメートル以上は全員「帰宅困難」とされています。

*注 1-12 減災（げんさい）

「防災」が災害による被害を防ぐという考え方であるのに対して、「減災」とは予測できる最大の被害の発生を想定した上で、その被害を可能な限り低減させていこうという考え方です。

*注 1-13 地球温暖化（ちきゅうおんだんか）

地球表面の大気や海洋の平均温度が長期的に上昇し、主に二酸化炭素などの温室効果ガスが原因で起こる現象。環境省では「第4次環境基本計画」において「低炭素」「循環」「自然共生」を掲げ、温室効果ガスの排出量削減等を行う「緩和策」と、深刻化する局地的な豪雨や洪水、渇水・土砂災害等に対処する「適応策」を進めています。

*注 1-14 低炭素型社会（ていたんそがたしゃかい）

地球温暖化を防ぐため、二酸化炭素やメタンなどの温暖化ガスをできる限り排出しない社会。石油などの化石燃料に頼らず、自然エネルギーを活用し、大量生産・大量消費社会から循環型社会へ脱却することを意味しています。

*注 1-15 循環型社会（じゅんかんがたしゃかい）

雨水の地中かん養や中水利用などの水の循環への配慮、生ごみの堆肥化、古紙や缶のリサイクルなど資源の循環などの仕組みや設備を備えたり、大気の循環を促す風の通り道や緑地の配置に配慮した都市構造を有する社会を指しています。

*注 1-16 ヒートアイランド／現象（ひーとあいらんど／げんしょう）

都市部の気温が郊外に比べ高くなる現象。等温線を描くと温度の高いところが「島」のように見えることから、ヒートアイランド（熱の島）と呼ばれています。

*注 1-17 生物多様性（せいぶつたようせい）

生物の間にもみられる変異を総合的に指す言葉。様々な生物の相互作用から構成される様々な生態系の存在「生態系の多様性」、様々な生物種が存在する「種の多様性」、種は同じでも持っている遺伝子が異なる「遺伝的多様性」からなる3つのレベルの多様性により捉えられます。

*注 1-18 リデュース／発生抑制（りでゅーす／はっせいよくせい）
生産工程で出るごみを減らしたり、使用済み製品の発生量を減らすこと。

*注 1-19 エリアマネジメント
地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組。「新たな担い手による地域管理のあり方検討員会（委員長：小林重敬横浜国立大学大学院教授／平成 18(2006)年度）」報告書においては、「一定の地域（エリア）における良好な居住環境等の形成・管理を実現していくための地域住民・地権者による様々な自主的取組（合意形成、財産管理、事業・イベント等の実施、公・民の連携等の取組を指し、専門家や支援団体の支援等を含む）」と定義されています。

*注 1-20 B L C P（びー・える・しー・ぴー）
Business Living Continuity Planning の略。災害や事故に対して、最低限の事業活動や生活の継続を図るための危機管理に関する行動計画のこと。

*注 1-21 主要な地域道路（しゅようなちいきどうろ）
高速道路及び幹線道路を除く道路のうち、バス通りや駅と住宅地、また、幹線道路どうしを結ぶ道路のことです。