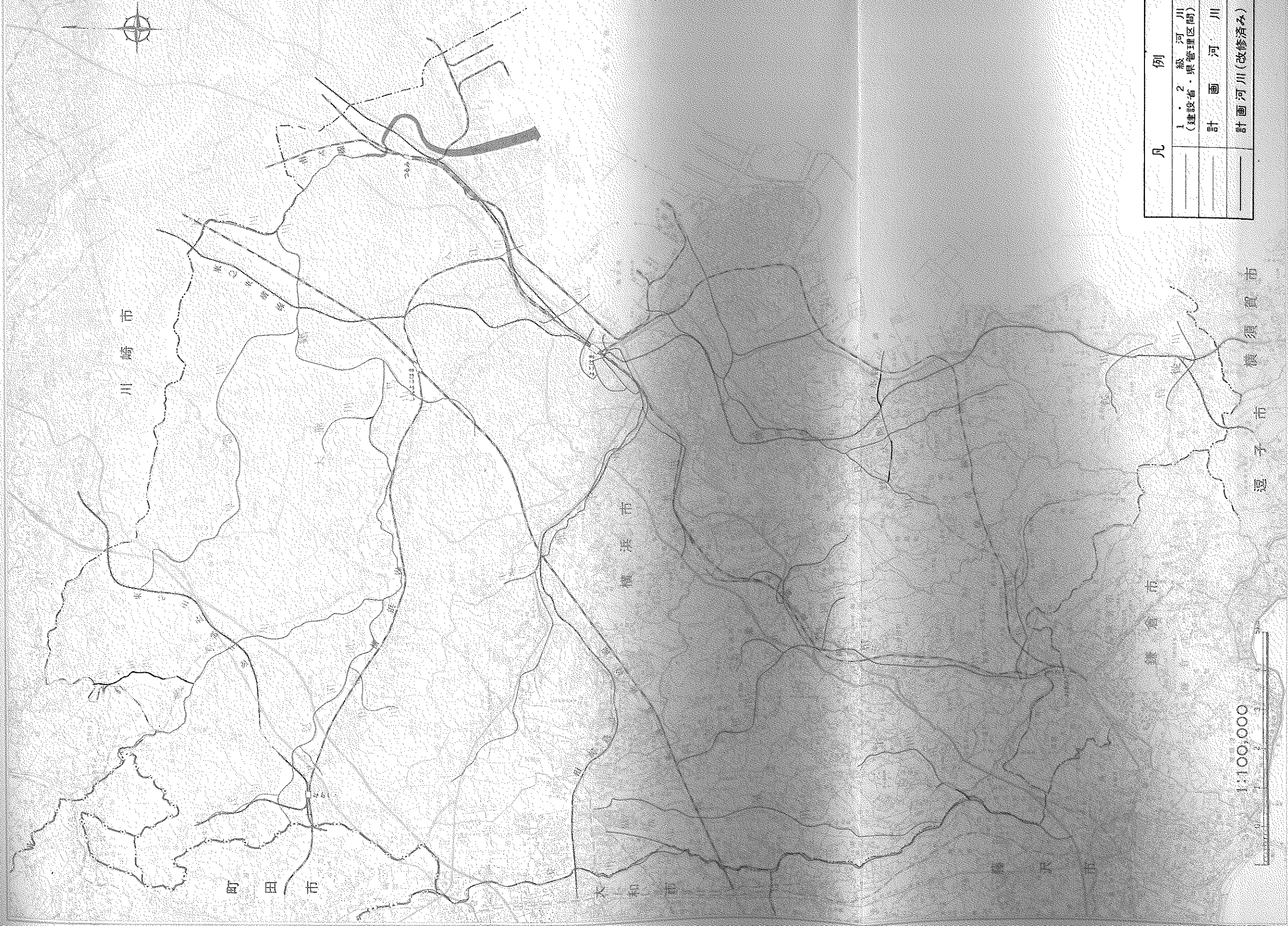


河川整備計画図






| 凡 例 | |
|-----|------------------------|
| | 1. 2級河川 (建設省・県管理区間) |
| | 計画河川 |
| | 計画河川(改修済み) |

1:100,000



広域避難場所図 (61か所)



| 凡 例 | |
|---|--------|
|  | 避難場所 |
|  | 任意避難場所 |
|  | 要避難地区 |

1:100,000

川崎市 横浜市 相模市 横浜須賀野市

第4節 交 通

長期目標

- 1 車優先社会の反省に立ち、生活環境と都市機能の調和のとれた総合交通体系を確立する。
- 2 鉄道、高速道路、幹線道路その他の基幹的交通網は、東京中心の交通体系を是正し、横浜の都市構造に適合した体系となるよう整備する。
- 3 市民の足として高速鉄道、バス等の公衆輸送機関の整備充実をはかる。
- 4 交通公害、交通事故の防止、交通渋滞の緩和をはかるため、道路構造の改善等を行なうとともに、車利用者の自己責任の原則に立って、総合的対策を行なう。

〈現状と問題点〉

1 交通渋滞

主要交差点、踏切などを中心に交通渋滞はいよいよ激しくなっている。とくに都心部では、港湾、業務関係の大型車両の通行と、市内の幹線道路を利用する通過交通もあり、渋滞はさらに進んでいる。また、マイカーの増加に伴って交通混雑は周辺部にも及ぶようになってきた。

表一 横浜市内主要交差点交通渋滞発生状況

(昭和47年7月~12月)

| 交 差 点 | 路 線 | 方 向 | 一 日 平 均 渋 滞 時 間 数 | 交 差 点 | 路 線 | 方 向 | 一 日 平 均 渋 滞 時 間 数 |
|-------|--------|-----|----------------------|---------|--------------|-----|----------------------|
| 高 島 町 | 国道1号線 | 下 | 2時間34分 | 富 岡 | 国道16号線 | 下 | 6時間13分 |
| 三ツ沢上町 | " | 上 | 3時間59分 | " | " | 上 | 3時間35分 |
| 平 戸 | " | 上 | 3時間38分 | 桜 木 町 | 国道133号線 | 上 | 1時間43分 |
| 君 ヶ 崎 | 国道16号線 | 下 | 9時間28分 | 横 浜 本 町 | " | 下 | 3時間52分 |
| " | " | 上 | 5時間05分 | " | " | 上 | 2時間34分 |
| 梅 の 木 | " | 下 | 8時間50分 | 戸 塚 町 | 県道横浜 伊勢原線 | 下 | 7時間13分 |
| " | " | 上 | 10時間10分 | 浅 間 下 | 県道生田 横浜線 | 下 | 3時間00分 |

※1日平均渋滞時間数はAM 6:00~PM 7:00の13時間におけるもの。

※交通渋滞とは、車両の過度集中、事故等の事由により、道路上における車両が停止または停止状態となつてとどこおり、車列(原因地点から連続する車両の後尾まで)が長くなつてい
る状態(300m)をいう。

表一2 道路と鉄道の交差箇所
(昭和48年3月31日現在)

| 種別 | 道路と鉄道の交差 | |
|----|----------|------|
| | 平面交差 | 立体交差 |
| 国道 | 1 | 12 |
| 県道 | 16 | 41 |
| 市道 | 221 | 183 |
| 計 | 238 | 236 |

2 道路・橋りょうの安全確保

集中豪雨あるいは地震発生時に崩壊するおそれのある道路法面、老朽化した橋りょう、木橋などが相当数残っている。人命の安全・道路交通安全の確保のため早急に改善する必要がある。

表一3 橋りょう現況
(昭和48年3月31日現在)

| 区分 | 橋数 | うち橋令25年以上 |
|---------|-------|-----------|
| 鋼橋 | 274 | 121 |
| コンクリート橋 | 1,080 | 459 |
| 木橋 | 187 | 22 |
| 計 | 1,541 | 602 |

3 道路補修および砂利道整備

本市の道路舗装率は昭和48年3月末現在で63.7%である。残りの道路は砂利道の路面整形、側溝等の設置を中心として早急に整備する必要がある。また、自動車交通量の激増および車両の大型化・重量化に伴い既設道路の損傷箇所は年々増大しているので、これらの整備補強も早急に実施する必要がある。

表一4 道路現況
(昭和48年3月31日現在)

| 種別 | 延長 | 総延長 | 砂利道延長 | 舗装道延長 |
|------|----|-------|-------|-------|
| 国道 | | 92 km | 0 km | 92 km |
| 県道 | | 209 | 0 | 209 |
| 市道 | | 7,342 | 4,545 | 2,797 |
| 有料道路 | | 41 | 0 | 41 |
| 計 | | 7,684 | 4,545 | 3,139 |

4 路上駐車

路上駐車は、都心部・郊外部をとわず増加が著しく、狭い道路をふさぎ、交通の効率を悪くしているだけでなく、交通事故の原因にもなっている。とくに長時間駐車が多いことは、道路の有効利用の上から問題を起こしている。

5 交通公害

自動車交通量の増大により、排気ガス、騒音、振動等の公害は、市民の健康や生活環境を著しくそこねている。また、これらの被害は幹線道路の沿道だけでなく、裏通りや住宅地にまで拡大している。

6 バス網と駅前広場

公衆輸送機関の未整備地域での乱開発とマイカーの増大は、道路混雑とバス運行の遅れをひきおこし、これがさらにマイカーの増大をまねくという悪循環を生んでいる。また、バス発着用に整備されている駅前広場は、横浜駅東口・西口、新横浜駅北口、鶴見駅東口等であるが、その他はきわめて小面積の駅前広場があるにすぎない。バス網の整備・拡充のため駅前広場の整備が必要である。

7 空港・ヘリポート

新東京国際空港および諸都市を結ぶ航空需要が将来ふえると予想されるので、本市もこれに対処するため、空港設置を計画する必要がある。また業務、防災のためのヘリコプター基地の確保も必要になっている。

<計画>

都心部および周辺区交通事情の悪化を防ぎ、市民の生活を交通戦争から守るため、鉄道、幹線道路、一般道路などの整備により、交通の流れを有機的、総合的に結合する。横

浜の都市構造上好ましくない東京指向型交通体系は是正する。また、自動車交通の弊害を軽減するため、公衆輸送機関の整備を推進するとともに、今後の幹線道路の計画・建設にあたっては緩衝緑地を積極的に設置するなど道路構造の改善を行なう。

さらに、自動車の都心部乗入れ制限など交通規制の強化を推進する。

1 道 路

(1) 幹線道路整備

ア 都市計画道路等整備

都市計画道路は、現在 151 km 整備されているが、今後は次のような点に主眼を置いて 170 km の整備をめざす。

- ① 都心部の交通緩和のための環状線の整備
- ② 都心部と周辺部を結ぶ主要な放射線の整備
- ③ 公共施設関連街路および主要駅へのバス路線の整備
- ④ 主要交差点および鉄道と道路の立体交差
- ⑤ 高速道路関連街路の整備

イ 高速道路整備

横浜羽田空港線 2 期、三ツ沢線、中央線、磯子線、横浜港ベイブリッジの 5 路線を整備し、国、県等が計画または実施している保土ヶ谷バイパス、南横浜バイパス、東京湾環状道路、横浜小田原道路、横浜県央道路、第 2 外郭環状道路とあわせて本市の高速道路網の形成をはかる。

第 2 横浜新道および東京厚木道路については計画を再検討する。

ウ 一般道路の整備

補助幹線道路の整備および市民に最も身近な生活道路の拡幅、改良、整備など積極的に改良事業を推進する。

エ 道路と鉄道との立体交差化等

踏切の立体交差化およびガード改築を推進する。

京浜急行の八丁畷駅～花月園前駅間を連続立体交差化する。

歩行者の安全確保のため、立体横断施設の設置を推進する。

| 事業名 | 事業内容 |
|-----------|---------------------------------------|
| 都市計画道路等整備 | 環状 2 号線、新横浜元石川線、横浜鎌倉線等 50 路線延長 170 km |
| 一般道路改良 | 延長 40 km |

| 事業名 | 事業内容 |
|----------------|-------------------------|
| 交差点立体交差化 | 高島町、三ツ沢上町ほか 9 か所 |
| 踏切立体交差化 | 保土ヶ谷橋、三ツ境 5 号踏切ほか 14 か所 |
| 京浜急行湘南線連続立体交差化 | 八丁畷駅～花月園前駅間 3 km |

(2) 道路舗装

市民が日常通行する道路をすべて舗装するとともに、老朽化した舗装道路の補修も逐次実施する。

| 事業名 | 事業内容 |
|------|---------|
| 公道舗装 | 1,260ha |

(3) 橋りょうの安全性確保

地震など災害時の避難路確保のため、主要道路の橋りょうを架換える。

老朽橋対策として老朽橋の架換えを行なうと同時に、治水事業と関連して橋りょうの新設および改良をはかる。

| 事業名 | 事業内容 | |
|---------|--------|-----|
| 橋りょう架換え | 177 橋 | |
| | (内訳) | |
| | 地震災害対策 | 9 橋 |
| | 老朽橋 | 28 |
| | 治水事業関連 | 140 |

(4) 道路の安全性確保

集中豪雨あるいは地震等により崩壊のおそれがある道路法面等の交通危険箇所の改善工事を行なう。

| 事業名 | 事業内容 |
|----------|--------|
| 交通危険箇所改善 | 180 か所 |

(5) 市街地の路上駐車禁止の強化

市街地とくに都心部の交通規制および駐車禁止ならびにパーキングメーターの設置を、県警察本部と共同で行なう。また都心部に駐車場を整備する。

| 事業名 | | 事業内容 |
|-----------|-----------------|---------|
| 駐 車 場 整 備 | (駐車場名) | (駐車台数) |
| | 新富士見川 | 300 |
| | 派大岡川 | 200 |
| | 横浜駅東口 | 500 |
| | 山下町 | 170 |
| | 長者町 | 220 |
| 交通規制の強化 | 駐車禁止措置の強化 | 2,360ha |
| | パーキングメーターの設置 | 8,500基 |
| | 基幹道路における大型車通行禁止 | 5,700ha |
| | 大型車通行禁止 | 2,100km |

民間駐車場は今後の交通事情および都心部の土地利用の推移に応じてその設置を指導する。また、駐車場整備地区の拡大等をはかり、駐車場の付置義務を強化する。

(6) 交通公害

交通量の軽減のため、ノーカー運動および車種別時間別交通規制を強化する。

歩道の設置、緩衝緑地の設置、街路樹の植栽など道路構造の改善に努め、各種交通公害から市民を守る。

2 高速鉄道

現在の鉄道網を補完し、周辺区と都心部を直結するとともに、バス網整備とあわせて、市民の通勤・通学・買物の足を確保するために、地下鉄を主体とした高速鉄道網を建設する。

このため、現在一部開通している1号線(関内~湘南台, 18.9km)および3号線(本牧~元石川, 24.9km)を、昭和60年までに全線開通させる。また、2号線(屏風ヶ浦~神奈川新町, 11.4km)および4号線(鶴見~港北ニュータウン, 12.6km)についても、ルート、実施方法等を再検討の上、計画・実施する。

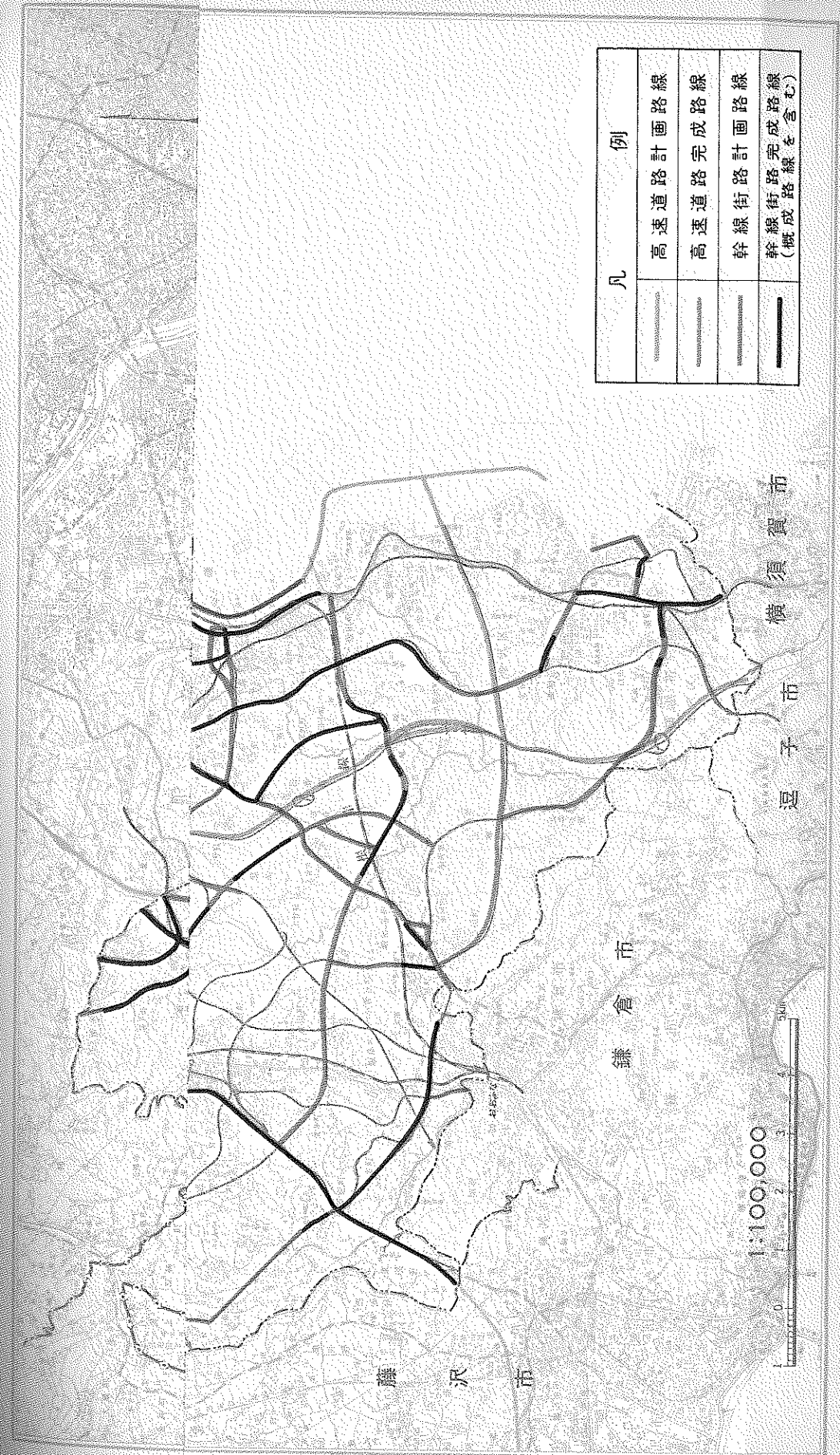
3 バス

(1) バス運行の迅速性・正確性の確保

バス専用レーンおよび優先レーンを確保するほか、バス運行路線の駐車規制を強化する。また、道路の新設・拡幅によりバスの円滑な運行をはかる。

(2) バス路線の整備

道路整備計画図



道路整備計画図



| 凡 例 | |
|-----|-----------------------|
| | 高速道路計画路線 |
| | 高速道路完成路線 |
| | 幹線街路計画路線 |
| | 幹線街路完成路線 (概成路線を含む) |

1:100,000

高速鉄道整備，駅前広場・バスターミナルの整備，営業所・車庫の整備とあわせ，民間バスとの機能分担・協力により路線の短距離化および整理統合を行なう。

(3) バスサービスの改善

バス車両の増強，終車時刻の延長，低床式バスの導入，バス停留所の改善・適正配置等を行ない，市民の利用度を高める。

4 駅前広場

主要拠点駅の駅前を整備し，バスターミナルを併設することによりバスと鉄道との密接な連絡をはかる。

| 事業名 | 事業内容 |
|--------|---|
| 駅前広場整備 | 横浜駅東口，横浜駅西口第2広場，保土ヶ谷駅西口，鶴見駅西口，東戸塚駅東口・西口，戸塚駅東口・西口，新横浜駅南口，中山駅北口，十日市場駅南口・北口，新杉田駅，二俣川駅，上大岡駅，金沢文庫駅，上永谷駅・その他高速鉄道関連駅 |

これらは，拠点再開発事業と関連して，民間企業，周辺開発事業者の負担をはかりながら実施する。

5 空港・ヘリポート

- (1) 新東京国際空港の開設に伴う連絡および都市間交通の利便をはかるため，ストール（短距離離着陸）空港の建設を計画する。
- (2) 都市防災および近距離輸送用の基地としてヘリポート建設を計画する。

第5節 流通・港湾

長期目標

- 1 流通機能の向上をはかり、またあわせて交通渋滞を解消するため、都心部の運送業、倉庫業等を移転させ、臨海部工業地帯に流通業務団地を建設する。
- 2 国際的産業貿易と情報活動の管理中枢機能を育成し、横浜独自の貿易集団を形成する。
- 3 都市的交通と物的交通を分離し、市民のための公園・緑地を確保しつつ、貿易量の増大に対応したふ頭の整備を行なう。
- 4 都心機能との総合的調和をはかりながら、港湾機能の質的転換をめざす。

〔1〕 流 通

<現状と問題点>

1 流通機能の低下

流通関連の事業所のうち、卸売業、倉庫業、運送業などは、西区・中区を中心とする市の中心部へ集中している。(表一)

表一 1 流通関連事業所の都心2区集中度

| 区 分 | 総 体 | 製 造 業 | 卸 売 業 | 運 送 業 | 倉 庫 業 | そ の 他 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 西 区 | 昭和44年 | 8.6% | 8.7% | 13.1% | 9.5% | 8.7% |
| | 昭和47年 | 7.3 | 6.3 | 11.8 | 7.9 | 5.1 |
| 中 区 | 昭和44年 | 16.8 | 6.2 | 24.4 | 16.3 | 52.2 |
| | 昭和47年 | 15.3 | 5.8 | 21.1 | 13.9 | 49.3 |
| その他の区 | 昭和44年 | 74.6 | 85.1 | 62.5 | 74.2 | 39.1 |
| | 昭和47年 | 77.4 | 87.9 | 67.1 | 78.2 | 45.6 |

(昭和44年、47年事業所統計調査)

しかし、このことは、流通業務施設、道路網、情報網等の未整備とあいまって、都心部における交通事情の悪化の一因にもなり、流通機能の低下、輸送コストの増大など多

くの問題を引きおこしている。

2 商取引の弱体および情報流通施設の未整備

本市は国際貿易港として、外国貿易品の輸出入額は昭和47年に3兆2千億円の巨額に達した。しかし、本市の卸売業者の全仕入額のうち国外からの仕入額1.9%、全販売額のうち国外への販売額4.7%であるのに対して、東京のそれは、それぞれ10.8%、8.1%であり、しかも取扱金額はさらに歴然たる差があることから容易に推察されるように、商取引は主として東京の会社によって営まれており、本市は単に物的流通の場になっているにすぎない。

国内商品流通についてみると、本市の卸売業は成長を続けているが、他の大都市、とくに東京と比較すればその伸び率は低い。そのおもな理由は、市内に有力な卸問屋が少なく、大部分が東京都内の業者に依存する二次・三次卸の性格が強いためといえる。

このように本市の卸流通機能は弱体であり、かつ全国有数の国際貿易港でありながら、情報・流通の管理中枢機能も整備されていない。

<計 画>

1 物的流通施設の整備

都心部の運送業、倉庫業等を移転させ、金沢地先埋立地に流通業務団地を建設する。また将来は、都市間流通の拠点および生活関連物資を中心とした流通拠点の配置を検討する。

| 事 業 名 | 事 業 内 容 |
|----------|--|
| 金沢流通業務団地 | 団地面積 30ha 収容施設 運輸施設、卸売業、倉庫、その他公共・公益施設 |

2 商取引・情報流通施設の整備

卸流通部門における商取引と物的流通の両機能を分離して、商取引機能の集約をはかるため、横浜マーチャングイズ・マートを建設する。この中には国際バザール、市民広場等市民にも親しまれる施設をも併設する。

また、産業貿易活動・情報活動の管理中枢機能を育成するため、産業貿易センターを建設する。

さらに、都市情報網の整備をはかるため、横浜・東京電話一体化およびCATV(地域有線テレビ)事業を推進する。

| 事業名 | 事業内容 |
|-----------------|---|
| 横浜マーチャндаイズ・マート | 都心臨海部に設置 収容施設 総合商社、一般卸売業者、メーカー・商事営業部門、国際パザール、市民広場等 |
| 産業貿易センター | 用地 6,005m ² (中区山下町2) 建物 10階 延 43,083m ² 収容施設 展示場、催物場、横浜商工会議所、港湾情報センター、店舗等 |

〔Ⅱ〕 港 湾

<現状と問題点>

1 転換期に立つ横浜港

横浜港は開港以来、わが国第一の港として拡大発展してきた。最近10年間の取扱貨物量の増加はとくにめざましく、昭和47年は120,351千tで、うち外国貿易58,519千t、内国貿易61,832千tとなっている。昭和60年にはこれが208,751千tに達することが推計されている。(表-1) 全国の港湾の整備に伴い、横浜港の独占的地位は相対的に低下してきたが、最近10年の全国貿易額に占める割合は、輸出では約25%、輸入では約20%となっており(図-1)、なお、わが国の代表的な外国貿易中核港湾の地位を占めている。しかしながら貿易取引業務は、ほとんど東京で行なわれるようになったため、横浜港は単なる物流の基地になってきており、将来的には、物流のシェアを拡大する方向から港湾管理機能を強化する方向に質的転換をはかっていく必要がある。また、近時の世界的な輸送革新の波は、コンテナ化をはじめとし、従来の港湾荷扱い方式を変革させてきており、横浜港においても施設の整備と近代化、および、これに伴う流通革新、労働問題等に対処していくことが要請されている。(表-2)

表-1 横浜港取扱貨物量の推移

(単位:千t)

| 年次 | 外国貿易 | | | 内国貿易 | | | 合計 | | |
|----|-------------------|-------------------|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | 輸出 | 輸入 | 計 | 移出 | 移入 | 計 | 輸移出 | 輸移入 | 総計 |
| 30 | 1,197 (100) | 6,043 (100) | 7,240 (100) | 3,801 (100) | 3,255 (100) | 7,056 (100) | 4,998 (100) | 9,298 (100) | 14,296 (100) |
| 35 | 2,945 (246) | 11,459 (190) | 14,404 (199) | 5,732 (151) | 6,392 (196) | 12,124 (172) | 8,677 (174) | 17,851 (192) | 26,528 (186) |
| 40 | 6,111 (511) | 23,766 (393) | 29,877 (413) | 15,120 (398) | 9,342 (287) | 24,462 (347) | 21,231 (425) | 33,108 (356) | 54,339 (380) |
| 45 | 13,615 (1,137) | 41,958 (694) | 55,573 (768) | 35,170 (925) | 19,289 (593) | 54,459 (772) | 48,785 (976) | 61,247 (659) | 110,032 (770) |
| 46 | 16,641 (1,390) | 40,702 (674) | 57,343 (792) | 34,918 (919) | 19,884 (611) | 54,802 (777) | 51,559 (1,032) | 60,586 (652) | 112,145 (784) |
| 47 | 16,461 (1,375) | 42,058 (696) | 58,519 (808) | 38,911 (1,024) | 22,921 (704) | 61,832 (876) | 55,372 (1,108) | 64,979 (699) | 120,351 (842) |
| 60 | 44,001 (3,676) | 68,367 (1,131) | 112,368 (1,552) | 60,557 (1,593) | 35,826 (1,101) | 96,383 (1,366) | 104,558 (2,092) | 104,193 (1,121) | 208,751 (1,460) |

※1 横浜港統計年報

2 ()内の数字は、昭和30年を100とした指数

3 昭和60年は推計

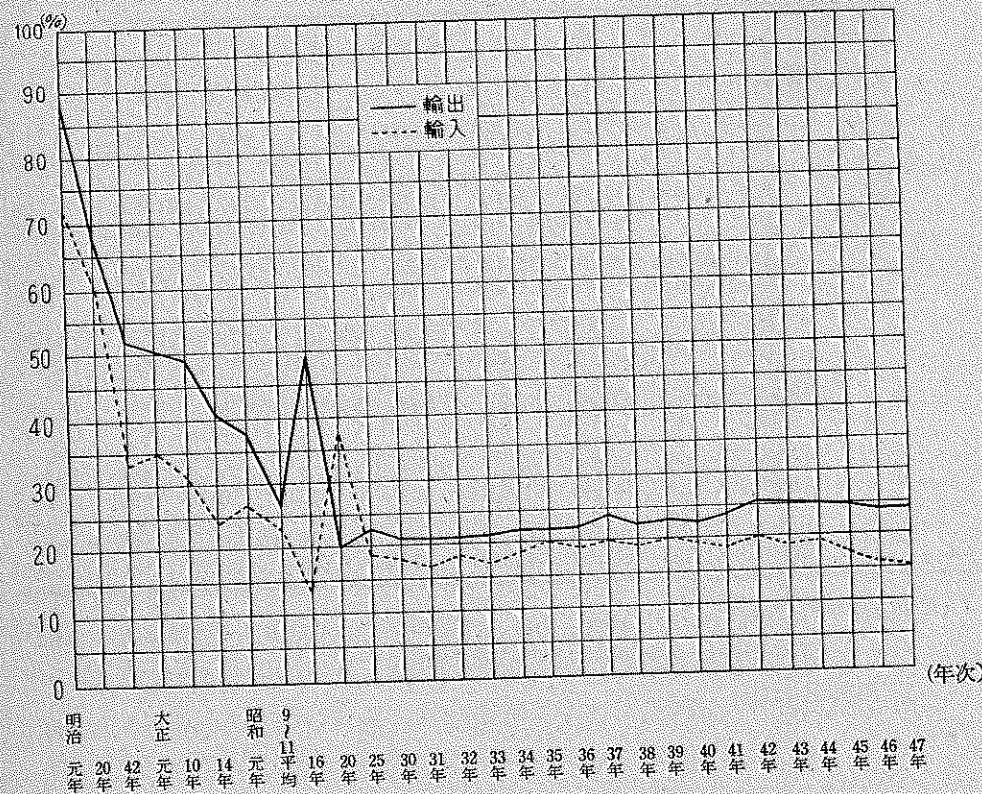
表-2 コンテナ化率

(単位:千t)

| 年次 | 区分 | 総計 | 輸出 | | 輸入 | | |
|----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----|
| | | | コンテナ化率 | コンテナ化率 | コンテナ化率 | コンテナ化率 | |
| 43 | 外貨貨物量 | 43,357 | % | 9,354 | % | 34,003 | % |
| | コンテナ貨物 | 689 | 1.6 | 400 | 4.3 | 289 | 0.8 |
| 44 | 外貨貨物量 | 50,153 | — | 11,138 | — | 39,015 | — |
| | コンテナ貨物 | 958 | 1.9 | 735 | 6.6 | 223 | 0.6 |
| 45 | 外貨貨物量 | 55,573 | — | 13,615 | — | 41,958 | — |
| | コンテナ貨物 | 2,001 | 3.6 | 1,335 | 9.8 | 666 | 1.6 |
| 46 | 外貨貨物量 | 57,343 | — | 16,641 | — | 40,702 | — |
| | コンテナ貨物 | 3,334 | 5.8 | 2,099 | 12.6 | 1,235 | 3.0 |
| 47 | 外貨貨物量 | 58,519 | — | 16,461 | — | 42,058 | — |
| | コンテナ貨物 | 4,101 | 7.0 | 2,677 | 16.3 | 1,424 | 3.4 |

※ 横浜港統計年報

図一 横浜港外国貿易総額全国対比百分率表



2 都心交通と港湾

(1) 都心部道路における貨物車の混在

昭和46年度の市内主要国道の交通量をみると、国道1、15、16号の市内延長区間約88kmのうち、国道16号線の約35kmが乗用車比率がやや上まわっているのみで、他はほとんど貨物車が上まわっている。また、全区間では乗用車と貨物車の台数比はほぼ半々で、それぞれ約33万台/日であり、都心部に限ってみると貨物車の比率が高い。

しかも、道路面積の占有率からみれば、トラックは乗用車のほぼ1.4~1.8倍を占めると考えられ、これから推計すると現在の都心部の道路占有比は、トラックが60%、乗用車が40%程度となる。

(2) ふ頭地区からの発生交通量

昭和45年秋の調査によると、本牧・山下ふ頭の交通発生量は約14,000台/12時間となっており、その約60%は貨物車である。また、調査時点は違いが、高島・新港ふ頭

を加えると4つのふ頭で合計約27,000台/12時間の交通量が発生し、都心部道路に混入していることがわかる。

一方、市内の倉庫保管総面積約160haの半数が中区に集中しているため、出入庫に伴う貨物流動が発生し、都心部道路の混雑を引き起していると考えられる。

3 港湾環境

- (1) 廃油、船舶廃棄物、沈没船等による港湾の汚染はひどく、また、港湾区域内の航行の安全にも支障をきたしている。そのため、廃油処理をはじめ、清掃船による港内清掃、沈没船処理などを積極的に行なっているが、内外の観光客をはじめ市民が多く訪れる大さん橋、および山下公園周辺の海面のよごれはとくにひどい。
- (2) 港湾の円滑な管理運営のためには、港湾労働者の労働条件や生活環境の改善が不可欠の要素であり、福利厚生施設等の整備・充実が強く要望されている。
- (3) 従来、港湾はとくに経済的側面に重点がおかれがちであったが、市民の愛着をさらに高めるため、緑地・広場等の環境整備が必要である。

<計画>

東京湾全体のなかで外国定期貿易港としての特性を生かし、港湾管理中枢機能の整備充実、水際線緑地の確保等により都心機能との総合的調和をはかり、また、港湾機能の質的転換をはかって港と市民とのつながりを高めていく。一方、増大する貨物量と、コンテナなどの新しい輸送方式に対応した港湾施設の整備・近代化をはかる。また、良好な港湾環境を維持するための諸施策を推進する。

1 ふ頭の建設

昭和60年の公共ふ頭における取扱貨物量は、外貨53,747千t、内貨が21,993千tに達するものと推定される。そのため、増大する貨物量を円滑に処理するため、大黒ふ頭をはじめとしてふ頭の建設を行なう。

| 事業名 | 事業内容 | |
|------|-------------------|--|
| | ふ頭面積等 | 係船能力 |
| 大黒ふ頭 | 325 ha | 外貨コンテナ・ライナー・不定期 35,000D/W~15,000D/W 26バース |
| | | 内貨不定期 5,000D/W~700D/W 24バース |
| 本牧ふ頭 | A・D突堤地先埋立面積 17 | 外貨コンテナ・ライナー・不定期 35,000D/W~15,000D/W 3バース |

| 事業名 | 事業内容 | |
|------------|----------------------|-----------------------------------|
| | ふ頭面積等 | 係船能力 |
| 瑞穂ふ頭 | 埋立面積 49 ha | 外貿不定期 30,000D/W~15,000D/W 7バース |
| フェリーふ頭 | 3.7 | 内 貿 8,000G/T~1,000G/T 3バース |
| 金沢木材港 | 荷捌地 4.0 | 外貿不定期 15,000D/W 3バース |
| ふ頭受変電所集中管理 | 山下を拠点とし主要ふ頭の受変電の集中管理 | |

2 既設ふ頭の再開発

(1) 新港ふ頭地区

港湾機能の管理中枢部分を集約立地させるとともに、ふ頭公園を建設して、市民に水際線を開放する。また、これに伴い、都心部内倉庫の他地区への移設をすすめ、都心部内において重貨物交通の軽減に努める。

| 事業名 | 事業内容 |
|-----------|---|
| 新港ふ頭地区再開発 | 整備面積 58ha (うち既設ふ頭面積 24ha) ふ頭、水際公園、再開発用地等 |

(2) 高島ふ頭地区

国際的な文化・経済の交流の場とするため、老朽化したふ頭を再開発し、国際見本市会場等の建設を検討する。

(3) 新山下貯木場

金沢木材港の建設によって貯木場が移転するので、水域は小型業務用船舶、タグボート等の係留施設として再整備する。また陸域についても再整備する。

(4) 山の内ふ頭

中央卸売市場との関連において生鮮食料品流通基地として再整備することを検討する。

3 陸上交通施設の整備

東京湾環状道路および横浜港ベイブリッジの建設を促進し、港湾関連貨物車等の物的流通を吸収して都心部への混入を防ぐ。また、磯子~金沢間約6kmの臨港鉄道を建設す

る。

4 港湾管理中枢機能の整備および港湾施設の効率的利用

東京湾港の中枢として管理機能を充実強化するため、広域港湾管理の諸問題および中枢港としての横浜港の役割について研究・検討を行なうとともに、産業貿易センターおよび港湾情報センターを建設する。また、金沢木材港の背後地に木材センターを設置して、木材関連業を機能的に集約立地させる。

| 事業名 | 事業内容 |
|----------|---|
| 産業貿易センター | 国際的産業貿易情報活動の管理中枢機能を育成する。 用地 6,005m ² 建物延面積 43,083m ² |
| 港湾情報センター | 港湾情報サービス機能および広範囲なデータ・バンク機能を備える。 |
| 木材センター | 金沢地先埋立地の一部40haのうち公共荷捌地、道路敷、緑地、その他公共用地を除く28haに木材関連業を集約立地させる。 |

5 港湾の環境整備

(1) 港湾の浄化

港湾区域の浄化を目的として、河川、運河およびふ頭前面をしゅんせつするため、本牧ふ頭D突堤地先等に土捨場を確保し、さらに港内浮遊ゴミを処理するため清掃船を増強する。また、船舶廃棄物受入施設の建設、廃油処理施設の整備、集油船の建造および沈廃船処理施設等の整備を行ない港湾区域の浄化に努める。

| 事業名 | 事業内容 |
|-----------|---|
| 廃棄物処理場所 | 埋立完了後はふ頭用地および緑地として利用 100ha |
| 清掃船 | 30m ³ 積み3隻建造 既設船2隻とあわせて年12,000tを処理 |
| 船舶廃棄物受入施設 | 末広町地先に護岸50m、けい留施設100mの受入施設を建設 |
| 廃油処理施設 | 加圧浮遊分離設備、処理水ろ過装置の設置、用地造成および受入タンクの増設、集油船の建造 |
| 沈廃船処理施設 | 扇島沈廃船処理場の整備 |

(2) 防災安全対策

安全な停泊，円滑な操船および荷役などを目的として鶴見航路のしゅんせつ，三区泊地造成を行なうとともに，高潮対策として横浜駅東口付近の護岸を整備する。

また，海上火災の危険を防止するため小型給油船で本船に給油する方式を再検討し，直接岸壁から給油可能な施設の建設を検討する。

| 事業名 | 事業内容 |
|------|--|
| 水域施設 | 鶴見航路のしゅんせつ，面積 251,000㎡ 三区泊地造成，水深 12m，面積 103,000㎡ 防波堤撤去，延長 600m |
| 高潮対策 | 護岸，延長 300m |

(3) 港湾緑地の整備

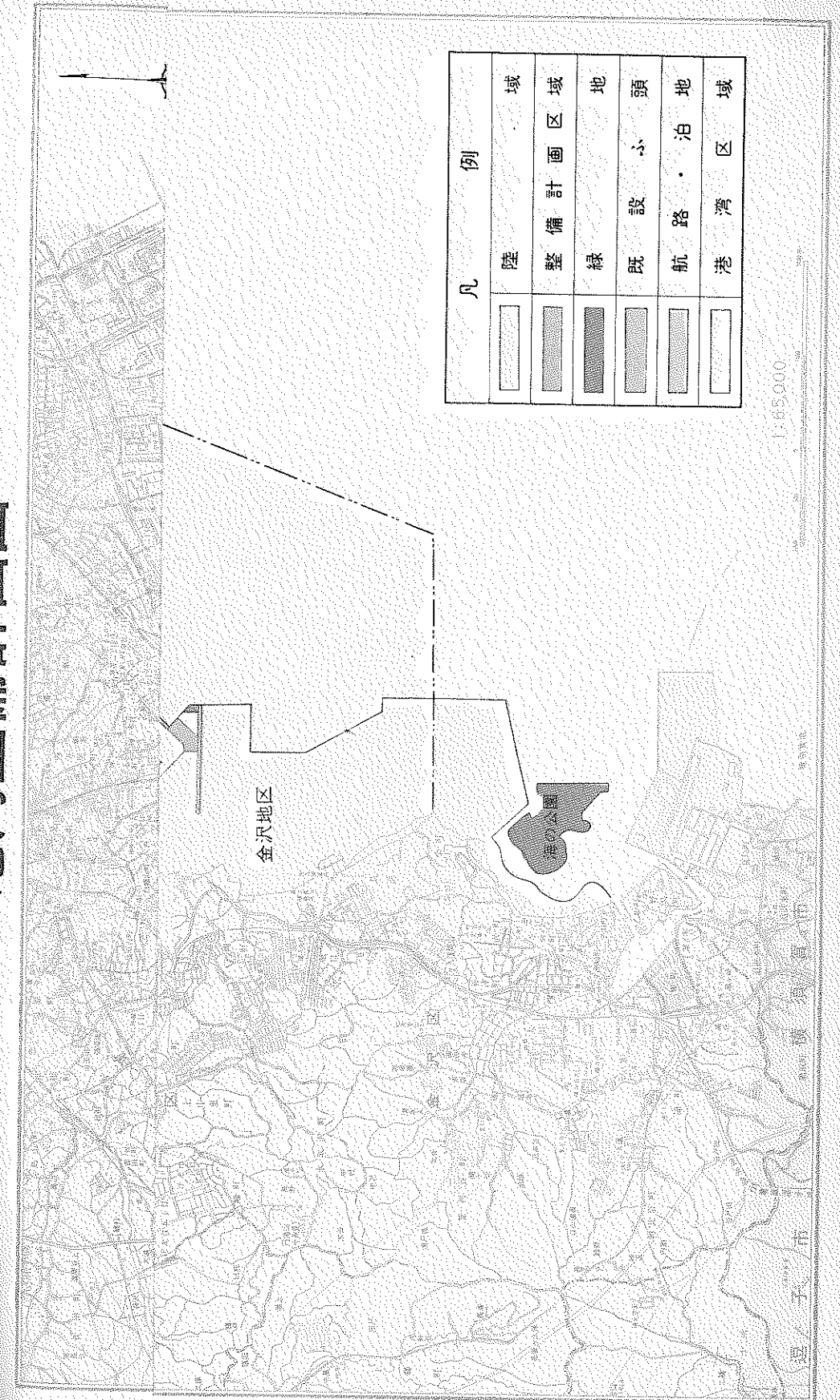
既設および新設ふ頭の緑化を推進し，広く市民に水際線を開放する。

6 港湾福利厚生施設の整備

港湾労働者の福利厚生を増進するため，厚生施設，休憩所等を整備するとともに，港湾労働者および船員のための住宅を建設する。

| 事業名 | 事業内容 |
|-----------|--|
| 休憩所（荷捌地内） | 本牧ふ頭A突堤3号上屋，本牧ふ頭はしけ，大黒ふ頭，金沢木材港 |
| 独立休憩所 | 新港ふ頭 2か所，山下ふ頭 1か所 |
| 総合厚生施設 | 大さん橋港湾労働会館・山下ふ頭港湾厚生センター改築，大黒・瑞穂ふ頭港湾厚生センター新設 |
| 船員待合所 | 大黒ふ頭，金沢木材港，新港ふ頭 |
| 船員宿泊施設 | 富士見荘改築 吉浜海員会館改築 本牧船員センター増築 大黒ふ頭船員センター新設 |
| 港湾労働者共同住宅 | 新設 2,500戸 |
| 船員住宅 | 新設 410戸 |

港湾整備計画図



港湾整備計画図



| 凡 例 | |
|----------|-------------|
| [Symbol] | 陸 域 |
| [Symbol] | 整 備 計 画 区 域 |
| [Symbol] | 緑 地 |
| [Symbol] | 既 設 小 頭 |
| [Symbol] | 航 路 ・ 泊 地 |
| [Symbol] | 港 湾 区 域 |

1:55,000

第6節 都市拠点整備

長期目標

- 1 鉄道の主要駅を中心に、地域住民の消費生活、文化活動および交通機関のセンターとして、都市拠点の整備を行なう。
- 2 都市拠点の整備は、民間の意欲と資本を適正に誘導し、住民の積極的な参加により推進する。

<現状と問題点>

本市における人口増加は、昭和38年～昭和47年平均9万人前後に及び、しかも、それが郊外に集中したため（表一1）、郊外の駅周辺地区は公共施設の整備が立ち遅れ、環境悪化、都市機能の低下等さまざまな弊害が生じている。

これらの地域のうち、いままでに一部の地域については、土地区画整理事業、防災建築街区造成事業等を実施しているが、その他の地域については、民間の自発的な小規模の商店街改造などにとどまり、多くはほとんど手がつけられないのが実情であった。

表一1 市内鉄道駅別、年度別乗車人員 (単位：人)

| 年度 | 市内鉄道駅別 | | | | | | | | | |
|----|----------------------|---------------------|---------------------|--------------------|--------------------|---------------------|--------------------|--------------------|---------------------|--|
| | 横浜 | 鶴見 | 戸塚 | 保土ヶ谷 | 鴨居 | 中山 | 長津田 | 弘明寺 | 上大岡 | |
| 40 | 151,105,302 (100) | 33,859,668 (100) | 19,349,764 (100) | 9,066,926 (100) | 348,135 (100) | 4,889,854 (100) | 2,846,103 (100) | 4,046,978 (100) | 11,652,256 (100) | |
| 43 | 178,553,727 (118) | 35,841,523 (106) | 21,974,881 (114) | 9,776,431 (108) | 690,281 (198) | 5,325,059 (109) | 7,295,587 (256) | 4,609,034 (114) | 14,619,751 (125) | |
| 46 | 223,345,102 (148) | 33,834,514 (100) | 23,179,270 (120) | 9,842,858 (109) | 3,171,872 (911) | 5,588,700 (114) | 9,690,083 (340) | 5,157,846 (127) | 18,375,122 (158) | |
| 年度 | 市内鉄道駅別 | | | | | | | | | |
| | 金沢文庫 | 金沢八景 | 綱島 | 和田町 | 鶴ヶ峰 | 二俣川 | 三ツ境 | 瀬谷 | | |
| 40 | 4,931,859 (100) | 6,727,694 (100) | 10,482,723 (100) | 3,581,175 (100) | 4,007,999 (100) | 4,757,184 (100) | 5,714,807 (100) | 4,586,812 (100) | | |
| 43 | 5,609,547 (114) | 7,276,754 (108) | 12,811,851 (122) | 3,754,692 (105) | 5,040,033 (126) | 6,787,801 (143) | 7,104,088 (124) | 5,738,507 (125) | | |
| 46 | 6,564,282 (133) | 8,366,990 (124) | 14,631,727 (140) | 3,614,692 (101) | 8,025,734 (200) | 10,136,883 (213) | 8,696,902 (152) | 6,575,855 (143) | | |

- ※ 1 横浜駅は国鉄、京浜急行、東横、相鉄の各線を含む。鶴見駅は国鉄、京浜急行の各線を含む。長津田駅は国鉄、田園都市の各線を含む。
2 ()内は40年度を100とした指数

このように都市再開発が円滑に進まない第一の理由は、この事業が必然的に個人の土地利用について一定の制限または変更を加えることになり、権利の調整が困難なことによる。とくに最近のように、土地利用が細分化され、建物が密集し、現実そこでさまざまな生活が営まれている地区が対象になってくると、事業の実施はさらに大きな困難を伴う。

また、市街地再開発事業は、土地だけでなく建物を含んだ権利変換であり、利害の調整はよりいっそう困難な側面がある。

この事業は、道路、公園などの公共施設を整備するという一面のほか、建物の建替え、共同建築などを通じて土地を高度に利用することにより、地域の商業・消費活動を高めるといって一面もっている。したがって、この事業は、他の事業以上に地域住民の発意と参加および民間資金の活用が不可欠である。

＜計 画＞

国鉄、私鉄の主要駅を中心とした地域について、地域住民の通勤・通学の便をはかるために、道路、駅前広場などを整備するとともに、地域住民の買物や娯楽など日常生活の中心として再整備する。都市拠点整備にあたっては、地域の特性を十分考慮しながら、魅力ある街の形成をはかるとともに、住民の計画参加と民間資金の導入を積極的に推進する。

1 都市拠点整備の推進

増大する消費需要に対応して地域的商業センターを整備するとともに、郊外のバス網との連けいを強化するため、鶴見駅前地区ほか12地区を整備する。

| 事業名 | 事業内容 | | |
|----------|---------|---|--|
| | 面積 | 開発目標 | 関連公共施設 |
| 鶴見駅前地区 | 33.8 ha | 駅前広場、都市計画道路等の整備を行ない都市環境の改善をはかる。 | 都市計画道路 国道15号線 富士見鶴見駅線 鶴見溝の口線 |
| 鶴見駅西口 | 1.3 | 駅前広場整備とともに、これに隣接して中高層建築物3棟を建設し、地区商業の振興をはかる。 | 駅前広場 |
| 新横浜駅北部地区 | 80.5 | 横浜の副都心として整備する。 | 駅前広場 都市計画道路 新横浜元石川線ほか |
| 新横浜駅南部地区 | 105.4 | 北部地区にあわせて、商業・業務機能をもたせるとともに、良好な住宅地域として整備する。 | 駅前広場 都市計画道路 新横浜元石川線 新横浜南口線(予定線) |

| 事業名 | 事業内容 | | |
|----------------|--------|---|---|
| | 面積 | 開発目標 | 関連公共施設 |
| 二俣川駅周辺地区 | 1.0 ha | 相鉄新線の開通に伴い交通上の結節点として駅周辺の整備を行なう。 | 駅前広場 都市計画道路 横浜厚木線 |
| 戸塚駅西側地区 | 6.4 | 駅前広場の整備を行ない駅前の交通混雑を解消するとともに、戸塚区を中心として商業の振興と都市環境の改善をはかる。 | 駅前広場 都市計画道路 柏尾戸塚線 横浜伊勢原線 |
| 戸塚駅東側地区 | 2.7 | 同上 | 駅前広場 |
| 上大岡駅周辺地区 | 10.0 | 高速鉄道1号線の開通に伴い駅周辺の整備を行ない、都市機能を回復する。 | 駅前広場 |
| 中山駅北地区 | 15.4 | 港北ニュータウン建設をはじめ、伸びつつある後背人口に対処するため、商業機能を整備する。 | 駅前広場 都市計画道路 中山北山田線 中山駅北線 |
| 東戸塚駅周辺地区 | 107.0 | 東戸塚駅の新設に伴い、公共施設等の整備を行なうとともに、良好な住宅を供給する。 | 駅前広場 都市計画道路 環状2号線 桜木東戸塚線 東戸塚東線 東戸塚西線 権太坂岡津線 |
| 十日市場地区 | 65.7 | 国鉄新駅の設置に伴い、周辺開発の核となる中心市街地として整備する。 | 駅前広場 都市計画道路 山下長津田線 環状4号線 |
| 金沢文庫駅周辺地区 | 5.0 | 金沢地先埋立、背後地の宅地開発等による人口急増に対処するため、通勤拠点として整備する。 | 駅前広場 都市計画道路 国道16号線 泥亀釜利谷線 |
| 港北ニュータウンセンター地区 | 約 78 | 商業、業務、行政サービス等の集積をはかり、広域的な核を育成する。 | 高速鉄道 3号線 4号線 |

2 駅周辺等の再開発

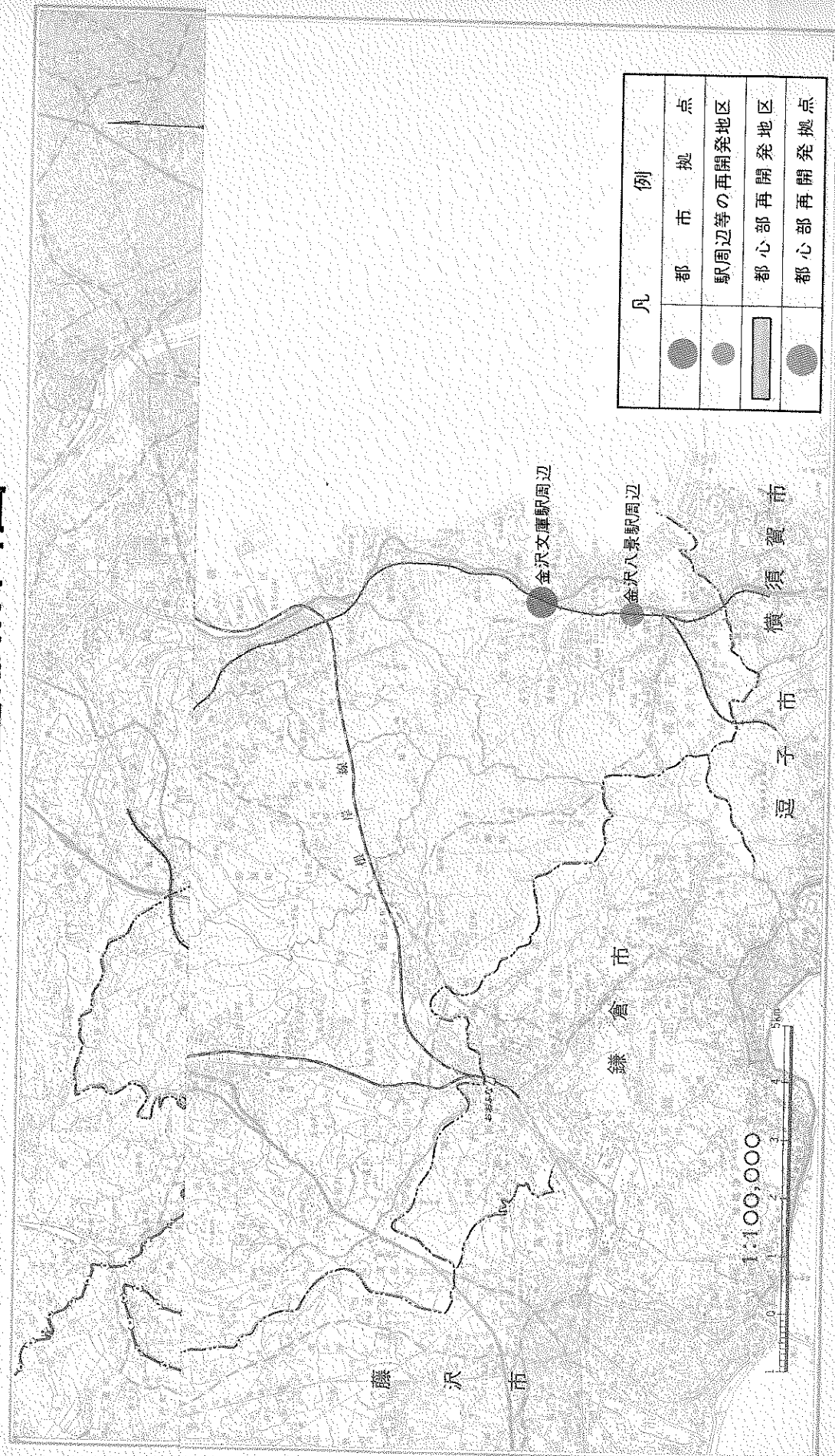
各鉄道駅周辺等の都市機能を回復するため、金沢八景駅周辺地区ほか11地区について、駅前広場等公共施設の整備、商店街の近代化および環境の整備改善を指導する。

なお、これらの地区については、地区住民を中心として再開発の機運と条件が整えば事業に着手する。

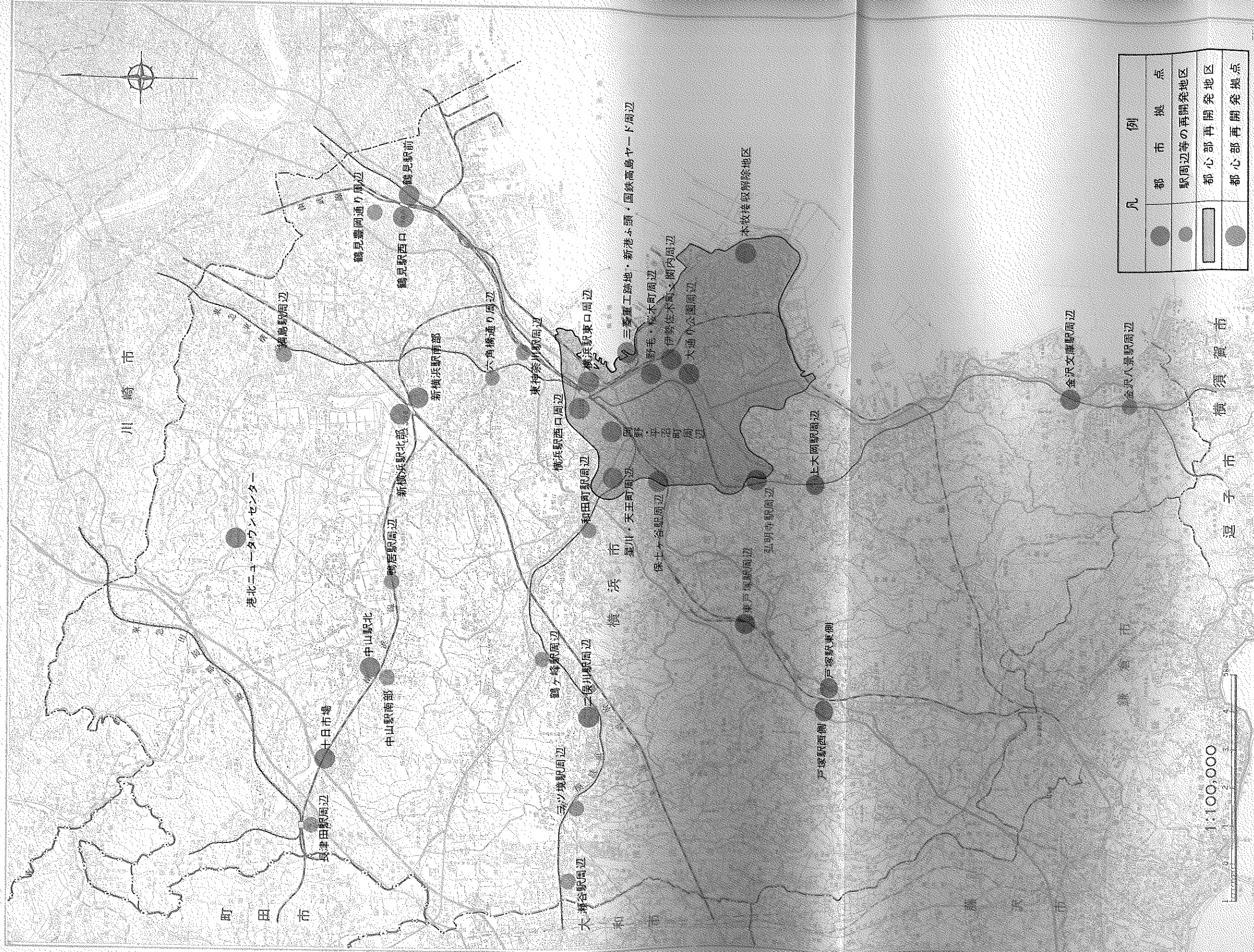
〈駅周辺等の再開発地区〉

金沢八景駅、鶴見豊岡通り、六角橋通り、東神奈川駅、網島駅、鴨居駅、中山駅南部、長津田駅、和田町駅、鶴ヶ峰駅、瀬谷駅、三ツ境駅。

都市拠点整備計画図



都市拠点整備計画図



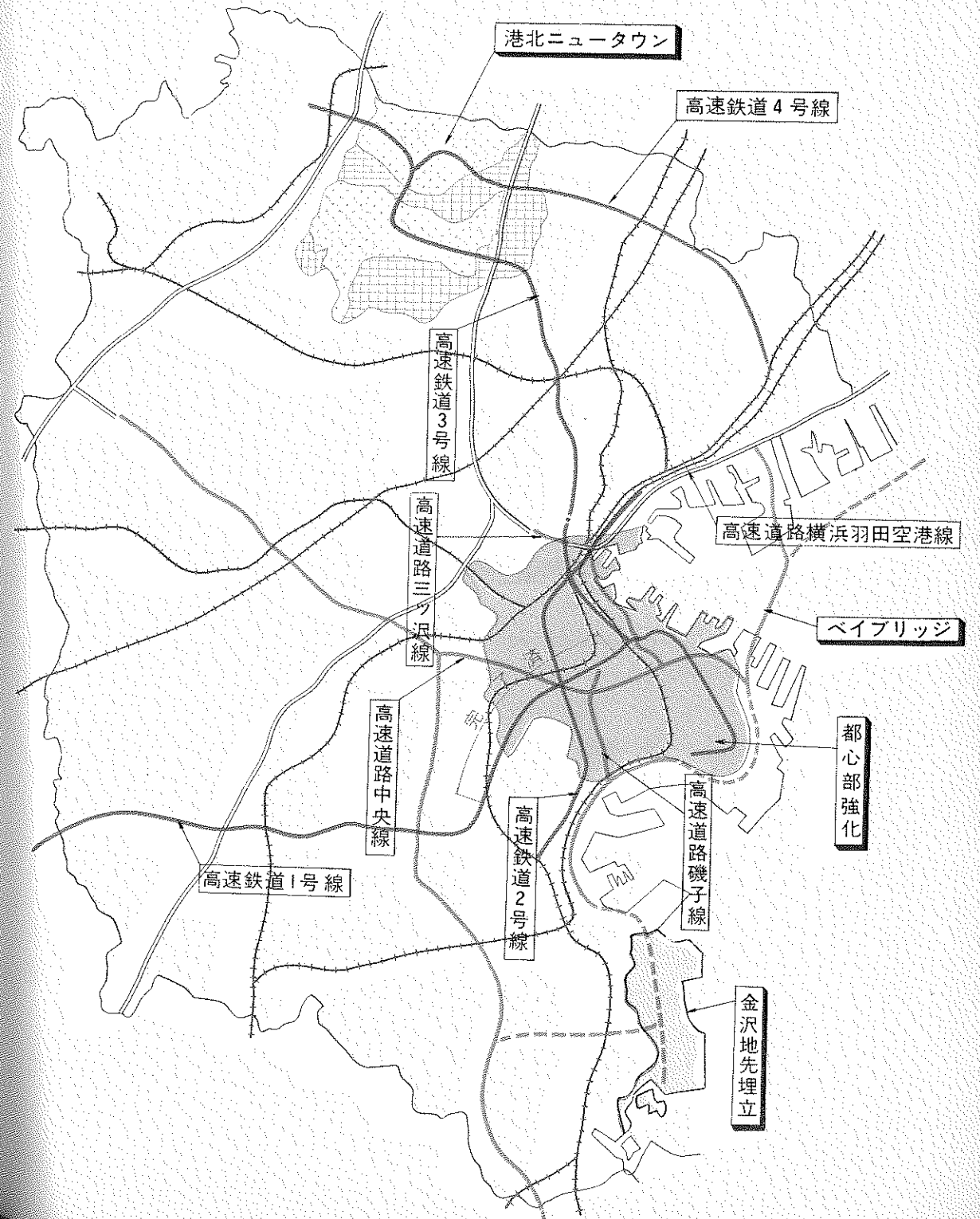
| 凡 | 例 |
|---|-----------|
| ● | 都市拠点 |
| ● | 駅周辺の再開発地区 |
| □ | 都心部再開発地区 |
| ● | 都心部再開発拠点 |

1:100,000



第7節 都市づくりのための6大事業

6大事業計画図



長期目標

- 1 住・商・工・港の諸機能の均衡のとれた発展と、全市を一体的に結ぶ幹線交通網の整備によって、都市の体質を強化し、横浜を広域大都市圏の中核都市として発展させる。
- 2 戦略的事業としての6大プロジェクトを実施することにより、豊かな人間環境をもつ良好な都市形成と、市民活動、市民生活を高めるためのけん引力とする。

〔I〕 都心部強化事業

<計画の目的>

- 1 広域大都市圏のひとつの中核都市として、横浜の都心部を強化するため、業務・商業機能を強化するとともに、全国の中核機能をもつ港湾機能を整備する。またあわせて、国際的文化・情報の交流の中心地域とする。
- 2 山手・元町・山下公園をはじめとするエキゾチックな都市環境を今後の都心部強化のなかで調和させ、ユニークなミナトヨコハマの都心部を形成する。
- 3 都心の骨格を形成する交通施設として、高速鉄道、高速道路等中核都市にふさわしい広域的な交通機関のネットワークを整備する。
- 4 港を中心とした魅力ある都心形成のため、大通り公園等を建設し、これと既存の公園・緑地の整備を組み合わせ、都心部に緑のネットワークをつくる。
- 5 都心部に混在している工場等を移転させ、跡地を有効に利用することによって、良好な都市環境をつくる。また、接収地の解除を促進するとともに、解除地の再開発を行ない、公園・緑地等が十分に確保された新しい市街地を形成する。

<計画>

1 重点地区再開発

都心部強化を具体的に推進するためには、地区ごとの特殊性を考慮して再開発を行わなければならない。そこで、都心部の中でとくに重要な地区を重点地区として設定し、他地区への波及効果を考慮しつつ積極的に再開発をすすめていく。

また、これらの地区については、地元市民や民間資本のエネルギーを有効に活用・誘導しながら実施していく。

| 事業名 | 開発目標 | 事業内容 |
|-------------------------|--|---|
| 三菱重工跡地、新港ふ頭、国鉄高島ヤード周辺地区 | <p>① 三菱重工の移転に伴い、横浜駅東口周辺と桜木町・関内周辺を結びつけ、分離されている都心部を構造的・機能的にも一体化し、新しい業務地域を形成する。</p> <p>また、水際線を市民に開放し、臨海部に公園を造成する。</p> <p>② 商業・業務施設および公園等に利用するため、東横浜駅・高島ヤードなどの移転を促進する。</p> | <p>施設整備</p> <p>大規模商業施設 臨海部公園 交通施設 都市住宅 冷暖房プラント等</p> |
| 横浜駅東口周辺地区 | <p>横浜駅東・西口の一体化をはかり、将来の交通に対処した公共施設を整備するとともに、臨海地域の適正な再開発を促進する。</p> | <p>地区面積 7.2ha</p> <p>駅前広場 12,800㎡</p> <p>地下広場 10,000㎡</p> <p>公共地下歩道 8,200㎡</p> <p>公共地下駐車場 29,500㎡ (500台収容)</p> <p>バス・ターミナル 4,600㎡</p> <p>地下街 20,000㎡</p> <p>関連施設 横浜駅東西連絡公共通路、横浜駅東口駅ビル、商業ビル、環境センター</p> |
| 横浜駅西口周辺地区 | <p>① 市民生活の消費の中心地として、かつ業務地区として都心核の形成をはかる。</p> <p>② 河川埋立、工場移転等により幹線街路、歩行者路網を整備し、公園・緑地を確保するとともに、第2バス発着所を整備する。</p> | <p>地区面積 55ha (うち防災建築街区) 0.9ha</p> |
| 野毛・桜木町周辺地区 | <p>① 高速鉄道3号線の開通に伴い、本地区の特性である娯楽・飲食店街の再開発を行ない地域の発展をはかる。</p> <p>② 細街路を整理統合し、歩車道分離の交通システムをとり、小ブロックを大ブロック化する等、土地・建物の高度利用をはかる。</p> | <p>地区面積 16ha</p> |

| 事業名 | 開発目標 | 事業内容 |
|--------------|--|--|
| 伊勢佐木町・関内周辺地区 | ① 代表的中心市街地として拠点の再開発を行ない、歩行者にとって開放感と魅力のある商店街の形成をはかる。 ② 関内駅と伊勢佐木町、関内商店街相互の連絡の強化とともに、防災建築街区をはじめとする周辺街区の再開発を促進する。 ③ 都市計画道路山下長津田線の新設により、関内駅周辺は人車交通がふくそうするので、吉田橋付近に地下街を建設する。 | 地区面積 10.9ha 施設整備 地下街 広場 駐車場 防災建築街区等 |
| 本牧接収解除地区 | 高速鉄道3号線、東京湾環状道路、ベイブリッジの開通に伴って、高速鉄道駅を中心とした商業核を形成するとともに、山頂公園を中心に、学校、緑地等の整備されたユニークな都市住宅を建設する。 | 地区面積 81.6ha 施設整備 商業施設 都市住宅 山頂公園 中部下水処理場の拡張整備等 |
| 大通り公園周辺地区 | 大通り公園の建設および高速鉄道1号線の開通に伴い、隣接する地区を文化、商業等の拠点地区として再開発を計画・指導する。 | 地区面積 16.1ha 大通り公園建設 延長 1.2km 面積 3.6ha |
| 保土ヶ谷駅周辺地区 | 都市計画道路環状1号線、駅前広場整備、今井川の改修等にあわせて、地区商業の発展をはかるため、駅周辺の再開発を指導する。 | 地区面積 4.7ha 都市計画道路 環状1号線 駅前広場 |
| 弘明寺駅周辺地区 | 高速鉄道1号線の開通に伴い、既存商店街および横浜国立大学移転跡地を含む地区の再開発を指導する。 | 地区面積 11ha |
| 岡野・平沼町周辺地区 | 古河電工等工場移転跡地を中心として、帷子川沿いに緑地帯を有する環境良好なレクリエーション、商業、業務、住宅地として再開発を行なう。 | 対象面積 110ha 新田間川等の埋立・改修延長 900m |

| 事業名 | 開発目標 | 事業内容 |
|------------|---|------------|
| 星川・天王町周辺地区 | 工場移転跡地を中心にして、帷子川沿いに緑地帯を有する良好な住宅地を形成するとともに、星川・天王町駅周辺の再開発を指導する。 | 対象面積 115ha |

2 文化的市民施設の整備

横浜の魅力ある都心を形成するため、大通り公園、根岸森林公園、本牧山頂公園などの市民の憩いの場を整備するとともに、市民の文化活動の中心的場として教育文化センター、市民ホール、中央図書館、美術館、近代史資料館を整備する。また、産業貿易センター、横浜マーチャндаイズ・マートを建設し、経済活動の基盤を強化する。

〔Ⅱ〕 金沢地先埋立事業

<計画の目的>

- 1 都心部に散在する立地不適当な工場等の移転用地として金沢地先の海面を埋立て、近代的かつ無公害の工場団地を建設するとともに、移転跡地を都心部再開発のため有効に利用する。
- 2 良好な住環境を有する住宅地と公共施設用地を確保し、主として、移転する工場等の従業員の職住近接をはかる。
- 3 自然を生かした海の公園等のレクリエーション地区を確保し、市民の憩いの場とする。

<計画>

1 土地利用

| | |
|---------|-------|
| 都市再開発用地 | 270ha |
| 住宅用地 | 75ha |
| 公共用地 | 250ha |
| 海の公園用地 | 65ha |
| 全 体 | 660ha |

2 工場団地の建設

(1) 立地企業

工場団地の立地企業は、市内に製造・加工等の事業所を有する企業を対象とする。とくに、再開発事業、公害防止、その他都市整備に役立つ企業に優先分譲する。

(2) 工場センターの建設

工場団地に移転進出する工場およびその従業員のためのサービスの提供、ならびに

団地管理のために必要な施設として、工場センターを建設する。

敷地面積 約4ha
 収容施設 福利厚生施設
 スポーツ・レクリエーション施設
 工場団地管理施設

(3) 工場アパートの建設

金沢移転希望企業のうち自力移転が困難な企業を対象にして、工場アパートを建設する。

敷地面積 約7ha
 工場数 約120
 建設主体 中小企業振興事業団等

(4) 工場団地の環境整備

良好な環境と景観を備えたものとするため、建築協定等によって建築物・工作物の壁面線後退、敷地の緑化等の指導を行なう。

(5) 工場等移転跡地の利用

工場移転跡地は可能な限り買収し、市街地および都市施設の整備を行なうとともに、代替地として利用する。また、買収しない跡地については、再開発計画または環境整備方針にそって適正に利用するよう指導する。

3 住宅団地の建設

良好な環境で職住近接を実現するため、計画人口3万人の住宅団地を建設する。事業主体は、横浜市のほか、公的機関、民間の事業主体も考慮する。

また、十分な緑地を確保し、住環境の保全のため車の乗り入れを制限した道路網とする。

4 公共施設等の整備

| 事業名 | 事業内容 | |
|----------------|--------------------------------|----------------|
| 処理施設 | 下水処理場 工場排水共同前処理施設 ゴミ焼却工場 | |
| 金沢木材港および木材センター | 木材港年間取扱能力 | 75万t |
| | 貯木水面 | 32ha |
| | 整理水面 | 16ha |
| | 外賃不定期 | 15,000D/W 3バース |
| | 木材センター地区用地 | 40ha |

| 事業名 | 事業内容 |
|----------|--|
| 金沢流通業務団地 | 団地面積 30ha 市街地の運輸・倉庫業の移転、都心部再開発と流通業務の近代化 |
| 臨港鉄道 | 磯子～金沢間約6km |
| 貨物ターミナル | 鉄道貨物の保管、荷捌施設 |
| 消防出張所 | 新設1か所 |
| 公園緑地 | 自然地形を利用した公園および緩衝緑地帯 公園面積 50ha 自転車専用道路 延長20km |
| 学校教育施設 | 小学校 3校 中学校 2校 |
| 道路 | 埋立地を南北に縦貫する幹線道路、地区内連絡道路網および既存の陸地との連絡路 |

5 海の公園建設

失われる自然の海岸線にかわって、新しく海の公園を建設し市民のレクリエーションの場とする。

公園は、既存海岸線沿い部分と内海を隔てて設ける島状部分とからなりたち、海岸線を長く取り入れ人工砂浜、遊歩道、大芝生、水際線緑地、つり舟港等の海のレクリエーション施設を建設する。

〔Ⅲ〕 港北ニュータウン建設事業

<計画の目的>

- 1 急激な都市化による乱開発を防止し、総合的な都市づくりを行なう。
- 2 ニュータウン地域内に、計画的に農業専用地区を設定し、都市農業を確立することにより、都市と農業の調和をはかる。
- 3 本事業は、当初から市民参加による計画をすすめてきたが、今後とも積極的にこの方式による都市づくりを推進する。

<計画>

1 土地利用

- (1) 全体面積 2,530ha
- (2) 公園開発地区 1,316ha (第1地区 547ha
第2地区 769ha)

| 区 分 | | 延 長 | 面 積 |
|------------------|--|---------|----------|
| 公 共 用 地 | 道 路 (都市計画道路, 区画街路, 歩行者専用道路, 広 場) | 296 km | 274.6 ha |
| | 河 川 | | 0.6 |
| | 水 路 | 6 | 3.4 |
| | 公 園 ・ 緑 地 | | 99.8 |
| | 合 計 | | 378.4 |
| 宅 地 | | 804.9 | |
| 保 留 地 | | 132.2 | |
| 総 計 | | 1,315.5 | |

- (3) 既開発地区 67ha
- (4) 農業専用地区 230ha
- (5) その他地区 917ha

2 基幹施設整備

(1) 道路整備

住宅地内に車両の通過する度合が少なく、かつセンター地区の育成に資しうる道路網を整備する。また、歩車道分離の徹底をはかる。

(2) 高速鉄道建設

横浜都心方向との連絡を強化するとともに、地区全体へ平均したサービスをはかる。

(3) 河川改修

港北ニュータウンの宅地開発により、雨水の流出量増加等関係河川への影響に対処するため、早濑川、大熊川を早期改修する。

(4) 下水道整備

汚水、雨水および低地帯の滞水を処理することによって、都市環境の整備および公衆衛生の向上をはかる。

(5) 上水道整備

地域内の給水を確保するため、配水池、ポンプ施設、配水管等を整備する。

(6) 公園・緑地整備

種々の緑の要素となりうる生活環境空間（校庭、屋敷林、樹林地、農専地区等）の緑と、公園・緑道とを一体として位置づける。

| 事業名 | 事業内容 |
|----------|---|
| 都市計画道路整備 | 新横浜元石川線ほか7路線 総延長40km (うち公団施行区域内20km) |
| 高速鉄道建設 | 3号線 本牧～新横浜駅～ニュータウン～元石川 4号線 ニュータウン～鶴見 (レポート、実施方法等検討の上計画・施行する) |
| 河川改修 | 早濑川, 大熊川 延長9 km |
| 下水道整備 | 終末処理場を含めた下水道整備, 汚水幹線15km 雨水幹線7 km |
| 上水道整備 | 配水池2か所 (新設1か所面積25,000㎡既設1か所増強) |
| 公園・緑地整備 | 総合公園, 地区公園, 近隣公園, 児童公園, 緑地 100ha |

3 都市施設整備

港北ニュータウン開発に伴って必要となる都市施設の整備を行なう。

| 事業名 | 事業内容 |
|--------|--|
| 行政管理施設 | 総合庁舎 1か所 土木事務所 1 消防出張所 2 |
| 社会福祉施設 | 保育所 13 児童相談所 1 身障児通園施設 1 福祉工場 1 老人福祉センター 1 |
| 社会教育施設 | 市民文化センター 1 地区センター等地域集会施設 6 図書館 1 文化財保存 |
| 医療施設 | 総合病院 1 |
| 学校教育施設 | 小学校 27 中学校 13 集合運動場 13 高等学校 6 養護学校 2 |
| 公益施設 | ごみ焼却工場 1 バス営業所 バス交代基地 鉄道用地 配水池 |

4 住宅建設

民間および公的機関による良好な住宅を供給する。公的機関による供給量は約3万戸とする。また、あわせて市民優先入居・分譲を推進する。

5 農業専用地区整備

貴重な農地を生産緑地として位置づけ、計画的に保全し、かつ強化育成するために農業専用地区を設定し、農業と都市の相互調和をはかる。

| | |
|---------|-------|
| 全体整備面積 | 420ha |
| 第一次整備面積 | 230ha |
| 都田地区 | 163ha |
| 新羽・大熊地区 | 23ha |
| 大熊地区 | 20ha |
| 牛久保地区 | 24ha |

6 センター計画等

商業、業務、文化施設等を中心とした都市核を形成するため、センター計画の具体化をすすめるとともに、共同溝、CATV（地域有線テレビ）、地域冷暖房についても事業化を検討していく。

〔IV〕 高速鉄道建設事業

<計画の目的>

- 1 既存鉄道から離れている周辺区の人口急増地域を横浜の都心部に直結し、市民生活の利便をはかる。
- 2 また、バス等の公衆輸送機関もあわせて整備し、車利用者を鉄道へ振り替え交通渋滞等の軽減をはかる。

<計画>

1 昭和60年度までの建設計画

(単位: km)

| 路線 | 区間 | 延長 | 開通区間 | 48~52年度建設 | 53~60年度建設 |
|-----|-------------|------|-------------|------------------------------|------------------------|
| 1号線 | 湘南台~関内 | 18.9 | 上大岡~伊勢佐木長者町 | 上大岡~戸塚 6.6 伊勢佐木長者町~関内 0.6 | 戸塚~湘南台 6.0 |
| 2号線 | 屏風ヶ浦~神奈川新町 | 11.4 | — | — | ルート・実施方法等を再検討の上計画実施する。 |
| 3号線 | 本牧~元石川 | 24.9 | — | 新横浜~関内 8.1 関内~本牧 5.7 | 新横浜~元石川 11.1 |
| 4号線 | 鶴見~港北ニュータウン | 12.6 | — | — | ルート・実施方法等を再検討の上計画実施する。 |

3号線関内~本牧については、本牧接收解除地の再開発計画の策定をまって計画・実施する。

- 2 都市交通審議会東京圏小委員会および神奈川県内新交通輸送体系調査会で提案された下記路線を含め、横浜の将来あるべき高速鉄道体系（モノレールを含む）を調査研究し、優先度の高い路線から具体化を促進する。

横浜県央線（横浜都心部~厚木）

横浜町田線（横浜都心部~町田）

多摩ニュータウンと港北ニュータウンを結ぶ路線

川崎都心部と新横浜を結ぶ路線

東京と港北ニュータウンを結ぶ路線

〔V〕 高速道路網建設事業

<計画の目的>

- 1 地下鉄とともに都市の骨格を形成する高速道路を建設し、東京および国土幹線<東名高速道路>と連絡させて横浜都心部の東京圏における地位を強化する。
- 2 都市内の自動車交通から貨物を中心とした業務交通・通過交通を分離し、その円滑化をはかる。また、増大する交通量を吸収することにより、交通災害・交通公害を軽減する。

<計画>

- 1 4路線延長27.4kmを建設する。

(単位: km)

| 路線 | 延長 | 車線 | 起終点 | 完成区間 | 計画 | |
|-------------|------|-----|--------------------------|-----------------|-------|------|
| | | | | | 事業年度 | 延長 |
| 横浜羽田空港線(2期) | 8.0 | 4 | 中区新山下 神奈川区神奈川通 | 神奈川通~金港町 1.6 | 48~51 | 6.4 |
| 三ッ沢線 | 2.6 | 4 | 西区高島 神奈川区三ッ沢西町 | 金港町~楠町 0.6 | 48~49 | 2.0 |
| 中央線 | 7.7 | 4 | 中区元町 保土ヶ谷区狩場町 | — | 48~51 | 7.7 |
| 磯子線(延伸含む) | 11.3 | 4~6 | 中区千鳥町 磯子区新杉田町 南区睦町 | — | 50~60 | 11.3 |
| 計 | 29.6 | — | — | 2.2 | 48~60 | 27.4 |

- 2 東京湾環状道路の早期建設を国に要望する。
- 3 今後、広域的レベルで計画・検討される主要幹線道路のうち、東京への過度集中を助長し本市を主として通過的に使うようなものについては、再検討を加える。

〔VI〕 横浜港ベイブリッジ建設事業

＜計画の目的＞

- 1 臨海部の工業地帯とふ頭から発生する交通需要に対処するため、港湾と道路の有機的結合により、市内最大の交通難所である桜木町～高島町～横浜駅間の通過交通を処理して、都心部の交通混雑の緩和に寄与する。
- 2 東京、千葉、神奈川の臨海部を結ぶ東京湾環状道路の一環として整備する。
- 3 新しい横浜のシンボルとする。

＜計画＞

本牧インターチェンジ～大黒ふ頭～生麦間延長 6 km 上下 4～6 車線を建設する。

第2章 生活環境

第1節 公害

長期目標

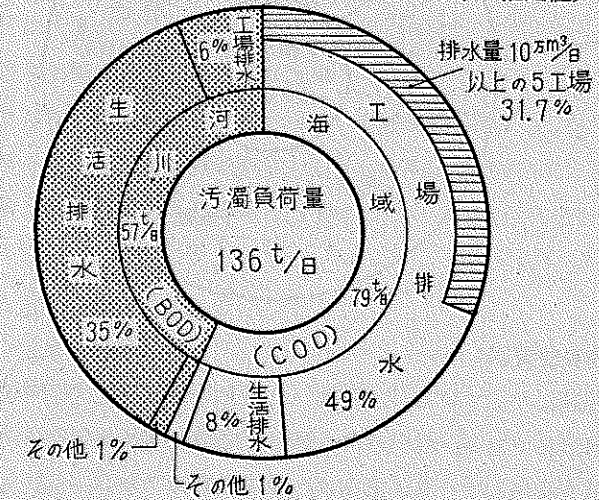
- 1 大気中の汚染物質の排出総量を現在の80%以上削減し、緑の環境の創造ともあいまって、小鳥や虫がすめる清浄な大気を取りもどす。
- 2 川や海に排出される汚染物質を現在の80～90%以上削減し、魚のすめる川や海を回復する。
- 3 騒音・振動については、住工混在の解消、交通騒音に対する強力な取り組みにより、静かな環境の保持をはかる。

＜現状と問題点＞

1 本市の公害の特徴

- (1) いおう酸化物やばいじんによる大気汚染は、い減傾向にあるとはいえ、なお、ぜん息、気管支炎や光化学公害など現実に市民の健康被害が生じている。
- (2) いおう酸化物は、40の大規模工場が全体の91%、年間約5.3万tを排出している。また、河川や海域の汚濁負荷量（BODまたはCOD）の55%は工場排水が占めている。そのうち、排水量1日10万m³以上の臨海部の大規模5工場が31.7%に当る43tを排出している。（図一）以上のことからみて、これらの公害の主な発生源は、臨海部に集中して立地する大規模工場と推定できる。

図一 水質汚濁負荷量（BODないしCOD）の内訳
（昭和47年 推定値）

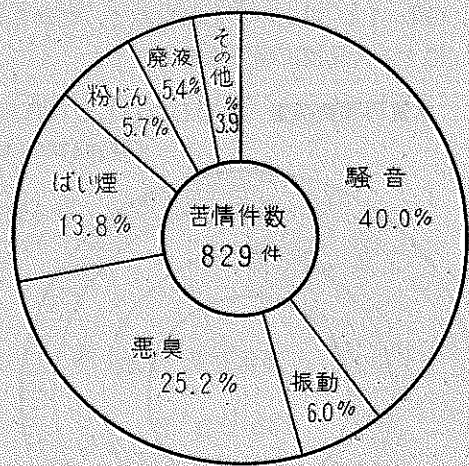


- (3) 人口増による生活排水や内陸立地工場の水質汚濁に占める割合も高い。本市の河川は固有流量が少なく、流量の大部分が都市排水によって占められている。とりわけ、河川に沿って、重金属類等を排出する中小企業の点在は、水質保全上問題が多い。
- (4) 騒音・振動は、住工混在地区と幹線道路沿いに多発し、地盤沈下は、建設工事に原因する横浜駅周辺、地下水採取に起因する港北区の綱島・新吉田地区および緑区の池辺・佐江戸地区に被害が発生している。

表一 苦情件数の推移

| 区分 年次 | 発 生 件 | 繰 越 件 | 合 計 件 | 解 決 件 |
|----------|----------|----------|----------|----------|
| 37 | 121 | 70 | 191 | 73 |
| 38 | 142 | 118 | 260 | 53 |
| 39 | 250 | 207 | 457 | 88 |
| 40 | 218 | 369 | 587 | 219 |
| 41 | 300 | 368 | 668 | 177 |
| 42 | 474 | 491 | 965 | 451 |
| 43 | 520 | 514 | 1,034 | 372 |
| 44 | 614 | 622 | 1,236 | 574 |
| 45 | 830 | 702 | 1,532 | 947 |
| 46 | 726 | 585 | 1,311 | 854 |
| 47 | 829 | 457 | 1,286 | 518 |

図一 公害苦情の内訳（昭和47年）



2 新しい公害発生要因

現在でも問題になっているが、今後いっそう問題としなければならない公害発生要因の第1は、自動車である。自動車は、騒音・振動の原因となるばかりでなく、いろいろの有害な物質を排出している。第2は、産業廃棄物である。これらを安全かつ無害に処

理することはきわめて困難である。第3は、生活に入りこんでいる化学物質である。石油化学工業の発展により消費生活の中に、プラスチック、PCB、中性洗剤、有機アミン等の物質が急速に入りこんできている。

<計 画>

本市の環境目標をすみやかに実現するため、公害対策をより一層強化し、新しい「横浜方式」を展開する。

1 発生源規制の強化

(1) 大気汚染対策

自動車排出ガスを含む大気汚染物質の排出量を80%以上削減することをめざし、大規模工場40を中心に以下の対策を実施する。

ア 無公害熱源への転換指導

臨海部工場等の熱源をガス等に転換指導し、金沢地先埋立地においても熱源指導により無公害化をはかる。また、横浜駅東口開発計画のなかで熱源の地域集中供給方式を採用するほか、他の業務地区にもこの方式や都市ガス化を逐次拡大していく。

イ 排出ガスの処理指導

大口燃料消費者については、脱硫装置、集じん機の取り付けを義務づける。また、窒素酸化物対策として、開発状況により脱硝装置の取り付け指導を行なう。

中小企業に対しては、大気汚染対策にかぎらず、公害防止装置を整備するための資金・技術援助を拡充する。

(2) 水質汚濁対策

ア 工場排水の規制

工場排水の排出汚濁負荷量を大幅に削減させるとともに、排水量も減少させる。この場合、有害な物質は原則として排出させない方向で指導する。

排水量1,000 m³/日以上以上の工場については、80~90%以上、それ以外についても50%以上の削減を目的に、排水処理施設の点検・指導を通じきびしい規制を行なう。

有害重金属類を含む河川および海域のヘドロについては、原因者負担によりしゅんせつを実施する。

イ 下水道による生活排水の完全処理

河川の汚濁負荷量の80%以上は、生活排水であるため、市街化区域全域の下水道の普及と、処理水質の向上をはかる。

また、船舶廃油処理場、浄水場等公共施設における排水処理の一層の強化をはかる。

3) 騒音・振動対策

本市の公害苦情の中で、46%を占める騒音・振動に対する対策として用途指定による工場立地の制限、住工混在地区の中小工場等の金沢地先埋立地への移転、作業工程の改善、防音・防振装置等の設置指導を行なう。

4) 地盤沈下対策

地盤沈下の主な原因は工場等の地下水採取であることから、地盤沈下の著しい地域の工場については、揚水量を規制または禁止し、上水道、その他の水源への転換を指導する。

2 監視測定体制の整備

環境悪化の実態を迅速に把握し、発生源規制を効果的に実施するため、①全市域に大気、水質、悪臭の常時監視測定網を完備する。②騒音・振動、地盤沈下についても測定装置を整備する。③市民とともに、生物体の観察による公害の実態把握と環境監視を行なう。④公害研究所を建設し、情報の収集と市民への公開、公害防止機器、処理技術の開発、規制手法の研究を行なう。⑤東京湾の汚濁防止など広域的対策を必要とする分野については、東京湾周辺都市との協力を深め、監視測定と規制の強化に努める。

3 公害被害者の救済

公害被害者の救済は緊急課題である。そのため早急に、①現行の公害被害者の救済制度をより充実させていくとともに、②県、川崎市との協力により、立地企業から負担金を求めて「公害病医療センター」の建設を計画する。③また、公害被害者の救済を拡充するため、公害税および公害基金の新設を検討するとともに、国へ強力で働きかける。④また、原因者を特定できない公害による財産被害を救済するための融資制度等の新設を検討する。

| 事業名 | 事業内容 |
|---------|--|
| 監視測定網 | (1) 大気 大気汚染測定局の6か所増設と測定項目の追加 (2) 水質 水質汚濁測定局の7か所増設と測定項目の追加およびテレメーター化 (3) 騒音・振動 騒音・振動測定機器の整備 (4) 地盤沈下 水準基標の増設、地盤沈下観測井の8井増設 (5) 悪臭 硫化水素等の常時測定局の増設 |
| 発生源監視体制 | (1) 大気汚染発生源 煙道ガスメーターの設置(大規模40工場) (2) 発生源移動監視 計器付パトロールカーの購入 (3) 公害調査監視船 1隻 |
| 公害研究所 | 公害研究所の建設と分析機器等の整備 |

横浜市公害防止施設計画一覧

| 事業名(施設名) | 事業内容(施設内容) |
|-------------|------------------------|
| ごみ焼却工場 | 新設10か所 可燃性一般廃棄物の全量焼却 |
| 下水処理場 | 新設5か所、増設5か所 全世帯の水洗化 |
| し尿前処理施設 | 新設1か所 し尿の衛生的処理 |
| 工場排水前処理施設 | 金沢工業団地内1か所等 無公害工業地帯の形成 |
| 浄水場等の排水処理施設 | 新增設6か所 |
| 船舶廃油処理施設 | 増設 1か所 集油船1隻 |
| 船舶廃棄物受入施設 | 新設 1か所 清掃船建造 3隻 |
| 沈没船処理施設 | 修理 1か所 |
| 緩衝緑地等 | 金沢緩衝緑地 鶴見・神奈川地区都市環境帯 |
| 地域冷暖房 | 横浜駅東口周辺(環境センター)等 |

第2節 廃棄物

長期目標

- 1 家庭ごみは週3回収集し、100%の焼却処理を達成する。
- 2 市民の協力のもとに、使い捨ての悪弊をとりのぞき、ごみの減量化、再資源化を推進する。
- 3 事業者が排出する廃棄物については、事業者自己処理の原則にもとづき、事業者が適正に処理するようきびしい指導を行なう。

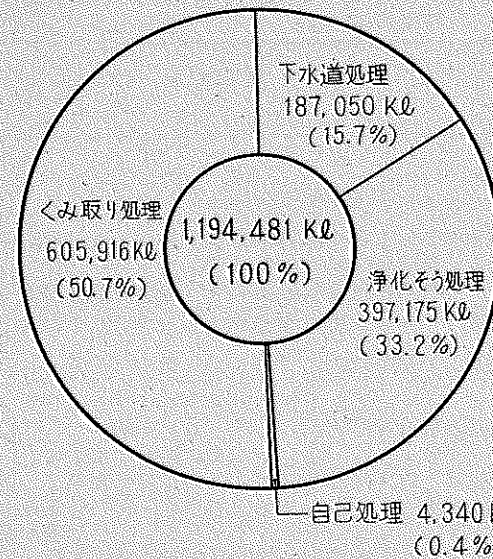
<現状と問題点>

1 ふえ続ける家庭ごみ

- (1) 家庭ごみの収集量は、急速に増加しており、47年度には年量56万tに達した。この増加は、大量生産、大量消費の風潮に大きな原因があるが、これに見合った処理体制の整備を行なうことは、本市の当面する最も大きな課題である。
- (2) この「ゴミ問題」の打開には、①ごみの減量化、再資源化、②ごみ焼却工場の整備および処分地の確保、③収集・輸送の効率化が、緊急の課題になっている。

2 し尿処理施設の未整備

図一 1 し尿処理の内訳（昭和47年度実績）



※ 構成比は昭和47年10月1日現在の人口243.3万人をもとにした。

下水道整備のおくれにより、市民の80%以上は、し尿くみ取りおよび浄化そうに依存している。(図一1) これらのし尿および浄化そう処理による汚泥の量は年間約80万ℓにも達するが、その多くは海洋投棄されている。

3 事業系廃棄物の不完全処理

市内で排出される産業廃棄物は、日量約12,000t、事業系一般廃棄物は、約3,000tと推計されている。これらの多くは、海洋あるいは内陸部に投棄され、公害対策上多くの問題をかかえ、海洋汚染や都市環境悪化の原因ともなっている。

<計画>

廃棄物を衛生的に処理し、健康で快適な都市環境をつくるために、市民、企業および行政の適正な責任分担と協力関係のもとに、次の対策を行なう。

1 家庭ごみの完全処理

現在、処理日量約1,800tの家庭ごみが、昭和60年には約6,600tになるものと予測されるが、これに対処するため、次の事業を実施する。

(1) ごみ減量化の推進

市民の協力により、過剰包装の廃止、有価物の売却および自己処理など減量化を促進する。

また、生産・販売者に対し、不要耐久消費財等処理困難な廃棄物の回収および再資源化への協力を強く要請するとともに、これらの制度の確立を国に要求する。

(2) 市民サービスの充実

週3回収集を完全実施し、特定地域については毎日収集を実施する。また、粗大ごみ収集回数増加により、市民サービスの向上をはかるとともに、焼却効率の向上、公害対策上などから、分別収集を開始する。さらに新しい収集方式の開発を行なうとともに、市民、企業の協力により、衛生的な集荷地点および貯留施設の設置を促進する。

事業系一般廃棄物については、事業者の自己処理・共同処理を指導し、本市が受け入れる場合は、適正な費用負担を行なわせるものとする。

(3) 収集・輸送の効率化

ア 一般ごみおよび粗大ごみの収集量の増大に対応し、事務所の新設、規模の拡大および近代化をすすめる。また、焼却工場の全市的配置が終わるまでの措置として、中継施設を整備し、輸送の能率化をはかる。

イ 車両についても、大型化をすすめ、高圧縮車を採用する。加えて、将来の課題として、空気圧送等の方式も検討する。

(4) 焼却工場等の建設

ア 可燃性一般廃棄物の完全焼却処理をめざし、現在建設中の2工場を含め、10工場を建設する。また、将来の工場建設に備え、用地を確保する。

廃プラスチック類の増加に対処するため、原則として、事業者の負担により処理するよう指導する。

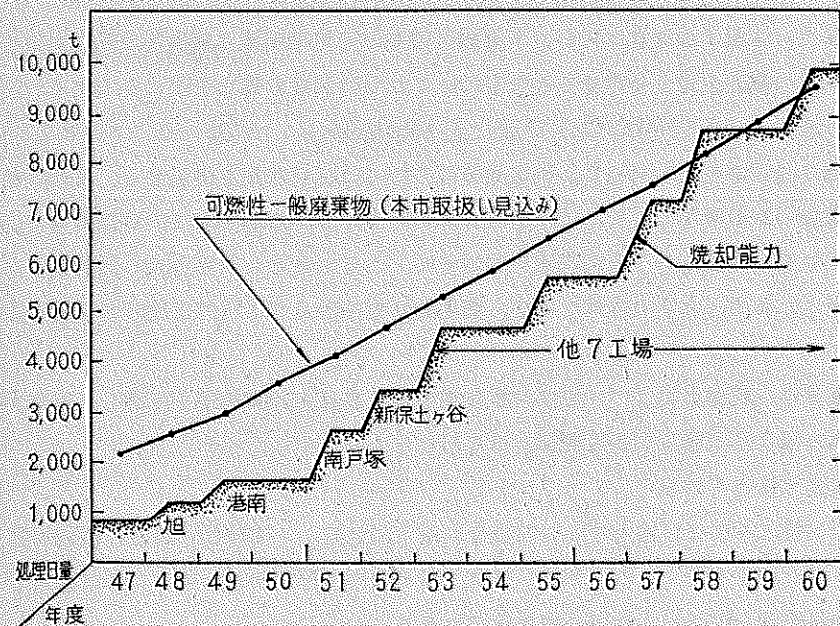
イ 焼却工場の公害対策については、従来からも万全を期してきたが、今後ともより完全な公害防止措置を行なうとともに、地域環境との調和を配慮した工場建設を行なう。また、余熱利用施設についても、老人福祉センター、温水プールなど多様な施設を整備し、地域社会の要望にこたえる。

(5) 処分地の確保

ア 不燃物、焼却残灰および汚泥等の処分のため、内陸処分地の確保に努めるとともに、海面埋立による処分地の確保を検討する。

イ 処分地の公害対策に万全を期するとともに、市有地の埋立処分地は処分完了後、極力市民のための緑地および公共施設用地として利用する。

図-2 廃棄物処理計画



| 事業名 | 事業内容 |
|---------|-----------------------------|
| 収集・輸送車両 | 2,800台 (更新含む) |
| 中継基地 | 6か所 |
| 事務所 | 一般事務所 新設 8か所 増改築10か所 |
| | 粗大ごみ事務所 新設 1か所 増改築3か所 |
| | 車両管理事務所 新設 2か所 改築 1か所 |
| 焼却工場 | 港南工場, 南戸塚工場, 新保土ヶ谷工場, 他7工場 |
| 処分地 | 10か所 |

2 し尿・浄化そう汚泥の衛生的処理

(1) 市民サービスの充実

し尿くみ取りの定時制の強化など市民サービスの充実をはかるとともに、浄化そうの定期清掃および下水道直結水洗化を強力に促進する。

また、公平負担の見地から、浄化そう処理費の市費負担の拡大を検討する。

(2) し尿前処理施設の整備

下水道による水洗化が普及するまでの措置として、生し尿の海洋投棄を避けるため、下水道施設にあわせて、し尿の前処理施設と投入船の整備を行なう。

| 事業名 | 事業内容 |
|---------|--------|
| し尿前処理施設 | 新設 1か所 |

3 事業系廃棄物の適正処理の指導

産業廃棄物をはじめ、事業活動に伴って生ずる廃棄物については、事業者自己処理の原則に基づき、適正な処理処分を行なうよう強力に指導する。また、再資源化等の技術開発と廃棄物の広域的処理をすすめるため神奈川県内廃棄物広域処理公社(昭和47年度末現在準備室)への協力を行なう。あわせて廃棄物処理業者の育成・強化をはかる。

第3節 水道

長期目標

- 1 神奈川県をはじめ関係各都県との協力により、広域的な水資源開発を推進し、市民の水を積極的に確保する。
- 2 市民、企業に協力を求め、水の節約をはかるとともに、下水処理水の再利用と海水の淡水化を推進する。

<現状と問題点>

- 1 昭和47年の1日最大給水量は、126.5万 m^3 で、昭和35年の約2倍に達している。水需要の伸びの主な原因は、家事用水の増大であり、この傾向は今後も続くと思われる。昭和60年の水需要は、現在の約2倍に達すると推定される。これに対して、給水能力は、酒匂川開発による水源を見込んで、現在の約1.5倍にすぎず、深刻な水不足の到来が危惧されている。
- 2 この水不足を解決するための新たな水資源開発や設備の増強を行なうためには、膨大な設備投資が必要になり、水道財政に極めて重い負担になることが予想される。

<計画>

市民に良質な水を安定して供給するため、水源の確保に全力をあげるとともに、水の循環利用等の高度利用をすすめ、また水道施設の拡充・整備を行なう。

1 水源の確保

神奈川県内広域水道企業団が施行中の酒匂川開発によって、昭和52年までに日量60.5万 m^3 の水源を確保する。また昭和60年までの水需要にこたえるため、日量80万 m^3 の水源確保を目標とし、宮ヶ瀬ダムの早期着工を国に働きかけるとともに、県外の新規水源開発も強力に推進する。

2 水の節約と高度利用

貴重な水資源を守るため、市民、企業とくに大口使用者に水の節約を求める。また工業用水については、水使用量を常時監視する体制をとり、回収率を高め水の節約をはかるとともに、将来は、工業用水の水源を可能なかぎり下水処理水の再利用によって充当する。

また、海水の淡水化をめざして技術開発をすすめる。

3 水道施設の拡充整備

新たな水道施設の増強と既存施設の改良・更新等の整備を行なう。

| 事業名 | 事業内容 | 容 |
|-------------|------------------------------|---|
| 酒匂川取水 | 神奈川県内広域水道企業団による酒匂川開発事業 | 開発水量 156.43万 m^3 /日 横浜市分 60.52万 m^3 /日 |
| 新規水源開発 | 宮ヶ瀬ダムをはじめ、利根川・富士川水系等からの取水 | 取水量 80万 m^3 /日 |
| 第8回拡張工事 | 酒匂川受水に伴う設備増強(継続分) | 配水池 8か所 28.5万 m^3 送配水管延長 134,654m |
| 第9回拡張工事 | 新規水源開発事業に伴う設備増強 | 配水池 8か所 26万 m^3 送配水管延長 202,000m |
| 配水管整備 | 配水管の新規布設、老朽管の布設替え | 配水管延長 1,625,000m |
| 導水施設整備 | 老朽管の取替え 導水トンネルの補修 | 4,340m 4,000m |
| 浄水施設整備 | 浄水場の薬品注入設備の改良 沈でん池、ろ過池の増強 | |
| 浄水場等の排水処理施設 | 新增設 | 6か所 |

第4節 下水道

長期目標

- 1 市街化区域の下水道普及率を100%とし、全世帯の水洗化をはかる。
- 2 市内の浸水被害を解消する。
- 3 公共用水域の水質環境基準を達成し、その維持につとめる。

<現状と問題点>

1 下水道整備のおくれ

(1) 本市は、ここ数年下水道整備について巨費を投じ、47年度は200億円を超えたが、下水道普及率は都心部の接続による事業着手のおくれ、その後の急激な市街化に下水道整備が追いつかないことなどにより、他都市に比べて低い水準にある。(表一)
本市は、公共下水道整備計画面積を39,800haとし、これを9処理区に分けて、管きよ、ポンプ場、下水処理場の建設をすすめてきた。現在、北部、中部、南部、戸塚第2、港北の5処理場が稼働し、処理面積は、昭和47年度末現在、3,146haである。(図一)

表一 各都市の公共下水道普及率(市街化区域内処理面積普及率)

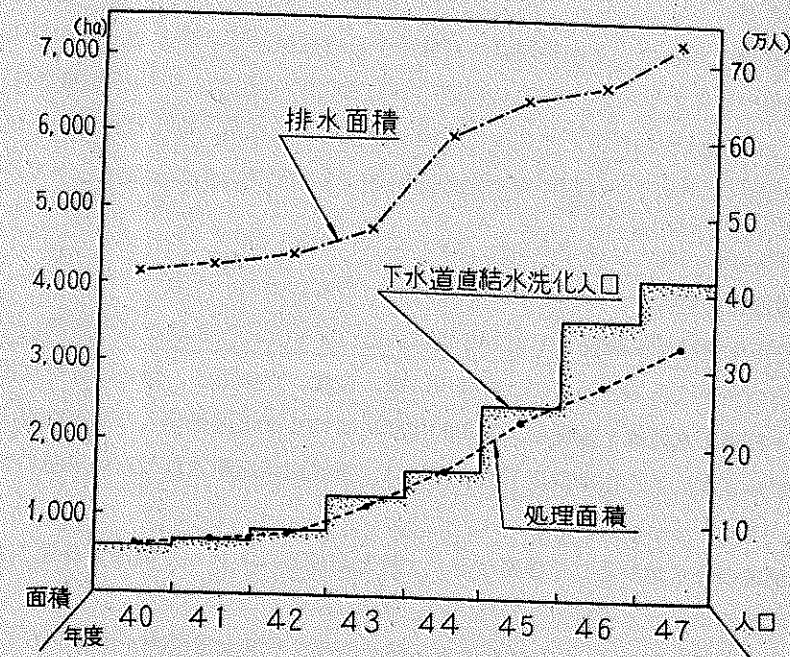
(昭和48年3月31日現在)

| 都市区分 | 横浜市 | 東京都(区部) | 名古屋市 | 京都市 | 大阪市 | 神戸市 | 札幌市 | 川崎市 | 福岡市 | 北九州市 |
|-------------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|------------------|--------|--------|--------|
| 市域面積(ha) | 42,307 | 57,709 | 32,598 | 61,061 | 20,560 | 53,872 | 111,798 | 13,617 | 25,588 | 46,563 |
| 市街化区域面積(ha) | 31,458 | 56,628 | 30,410 | 14,881 | 20,560 | 18,770 | 22,010 | 11,954 | 14,540 | 17,780 |
| 処理区域面積(ha) | 3,146 | 24,612 | 11,984 | 3,984 | 14,153 | 4,340 | 5,584 (3,830) | 1,450 | 1,903 | 2,881 |
| 普及率(%) | 10.0 | 43.5 | 39.4 | 26.8 | 68.8 | 23.1 | 25.4 (17.4) | 12.1 | 13.1 | 16.2 |

※ 札幌市の()内の数字は、告示面積である。

図一 下水道整備の現状

(昭和48年3月31日現在)



(2) 下水道直結の水洗化人口は、昭和47年度末現在、41万人、本市人口の16.8%にすぎず、多くは浄化そうとし尿くみ取りに依存している状態である。

また、水洗化告示後3年以内に水洗便所に改造することが法的に義務づけられているが、実際には80~90%の水洗化率にとどまっていることも、今後の大きな問題である。

2 浸水被害

乱開発による無秩序な市街化の進行は、局地的な浸水被害を多発させる原因となった。すなわち、山林、田畑が市街地になることによって、その保水・遊水効果が失われ、雨水の流出量が急激に増し、既存の排水路では吐ききれなくなってきている。とくに、低湿地等に立地する宅造地においては被害を受けやすい。

3 水質の汚濁

人口の激増、内陸立地工場の増加は、多量の都市排水を河川に放流することとなり、固有流量の少ない横浜の河川を著しく汚染している。たとえば、鶴見川の新羽橋付近におけるBOD(生物化学的酸素要求量)は、昭和40年度に4.2ppmであったが、昭和47年度には13.4ppmに汚濁がすすんでいる。この水質汚濁は次第に上流部に及ぶ傾向にある。また、この河川の汚染物質は東京湾に蓄積され、臨海工業地帯が排出する汚染物

質とともに、漁業やレクリエーションに被害を与え、横浜沿岸のみでなく東京湾全体の環境汚染は大きな問題となっている。

4 汚泥処理

下水道の普及により、下水処理場から発生する汚泥は急速に増大し、昭和47年度に日量1,400m³であるものが、昭和60年度には11,800m³に達するものと推定される。現在は、これを脱水ケーキとして内陸処分地に埋立てているが、発生量の増大、処分地確保のため、このままでは近年中に処分がいきづまりをきたすことは明らかである。

<計画>

1 下水道施設の整備

- (1) 現在下水処理場稼働している5処理区については、引き続き処理施設、管きよ等の整備拡充をはかるとともに、神奈川、緑、金沢、戸塚第1、西部の5処理場および幹線・枝線下水道網を整備し、昭和60年度における下水道処理人口を300万人とすることをめざす。とくに神奈川下水処理場は、接收地が返還されしだい早急に整備を行なう。
- (2) 市街地の浸水対策として必要なポンプ場を完備し、あわせて関連する管きよの整備を行なう。
- (3) 新たな開発地区には、本市の下水道計画に合致した下水道建設を指導するとともに、事業者に応分の負担を求め、幹線下水道と下水処理場の整備をはかる。

下水道整備目標

| 区 分 | 昭和47年度 | 昭和60年度 |
|----------------|-----------|------------|
| 全市域面積 (ha) | 42,307 | 42,307 |
| 市街化区域面積 (ha) | 31,458 | 31,458 |
| 排水面積 (ha) | 7,240 | 31,458 |
| (比率 %) | 23.0 | 100.0 |
| 処理面積 (ha) | 3,146 | 31,458 |
| (比率 %) | 10.0 | 100.0 |
| 管きよ延長 (m) | 1,630,000 | 10,100,000 |
| 下水道直結水洗化人口 (人) | 411,000 | 3,000,000 |
| (全人口比率 %) | 16.8 | 85.0 |

事業計画表

| 事業名 | 事業内容 | 備考 |
|-------|--------------------------------|--|
| 下水処理場 | 新設 神奈川、金沢、西部、緑、戸塚第1 計 5処理場 | 1) 三次処理の実施による処理水質の向上 2) 汚泥処理施設の完備 |
| | 増設 北部、南部、中部、港北、戸塚第2 計 5処理場 | |
| ポンプ場 | 新設 保土ヶ谷、金沢、戸塚、鴨居 計 4か所 | 1) 雨水滞水池等の新設による合流式下水道の改善 2) 下水道ポンプ場を除く。 |
| | 増設 北綱島、駒岡、新羽、末吉、菊名、桜木、鶴見 計 7か所 | |
| 管きよ | 延長 8,470,000m | |

2 水洗化の促進

現行の貸付金、助成金、保護世帯に対する特別助成金等の制度を充実し、市民に呼びかけることにより、水洗便所への改造および浄化そうの廃止を促進する。また、私道対策下水道助成を行なって、下水道の普及をはかる。

3 公共用水域の水質保全

(1) 工場排水対策

工場排水の調査と除害施設整備の指導を強化し、定期巡回、モニタリング等の方法によって、規制および監視を徹底する。また、共同前処理施設を金沢地先埋立地等において企業者の負担により建設する。

(2) 合流式下水道の改善

合流式下水道は水質環境基準をこえる場合も考えられるので、分流式下水道の計画を推進する。また、雨水吐、滞水施設等の改良・整備を行ない、公共用水域の汚濁防止をはかる。

(3) 三次処理

公共用水域についての公害対策基本法に基づく水質環境基準を達成するためには、現在より高度の処理を行なう必要があるが、この分野においては、全国的にまだ技術開発、事業化に着手して日が浅く、今後、三次処理の実施のための調査研究を行ない、その早期実施をはかる。また、下水処理水を都市内水資源として、工業用水等に活用することを検討する。

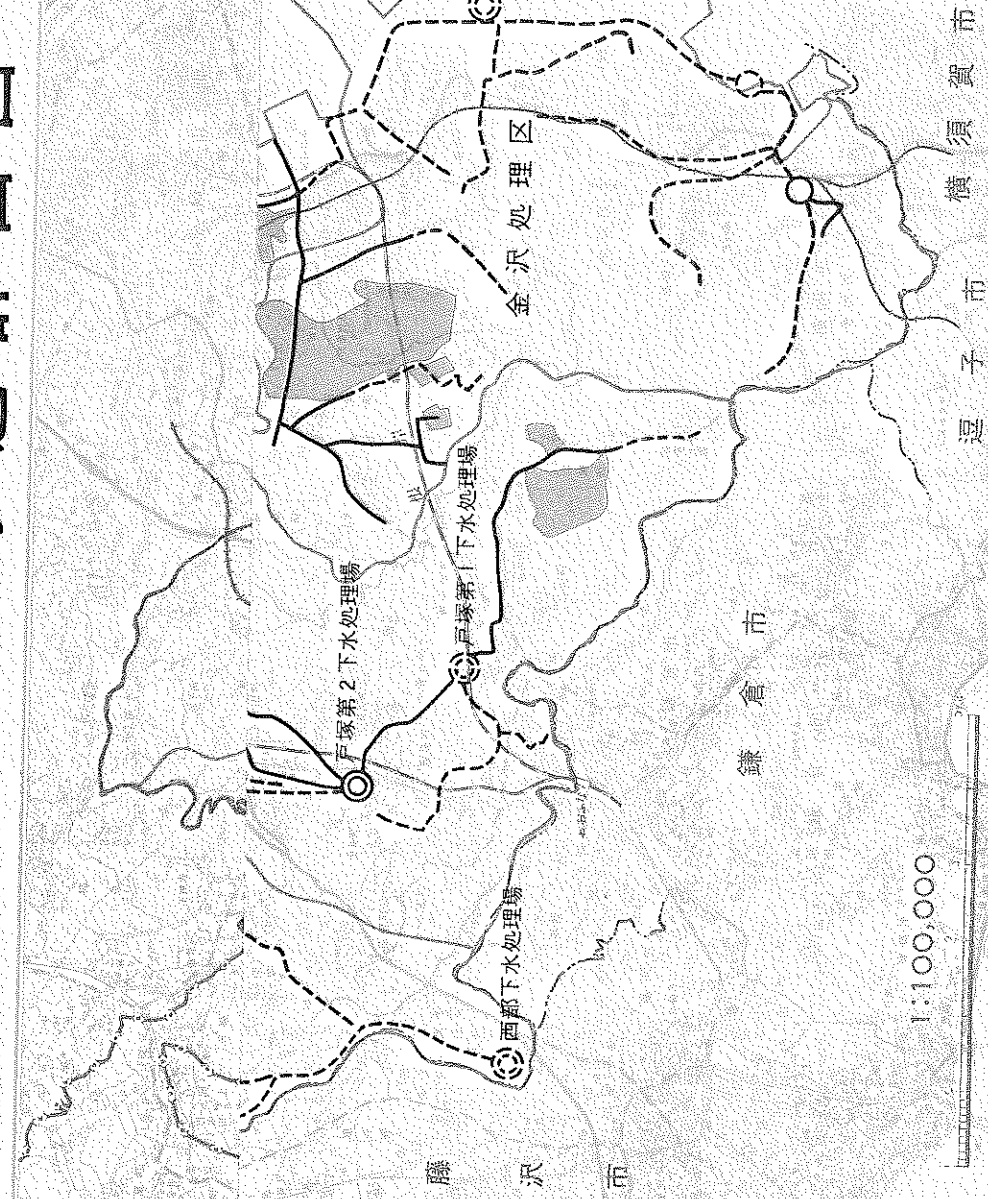
4 汚泥処理対策

- (1) 汚泥処分のための海洋投入基地を建設し、投入船による海洋処分を行なう。また、

基地と下水処理場を結ぶ汚泥圧送網を整備する。

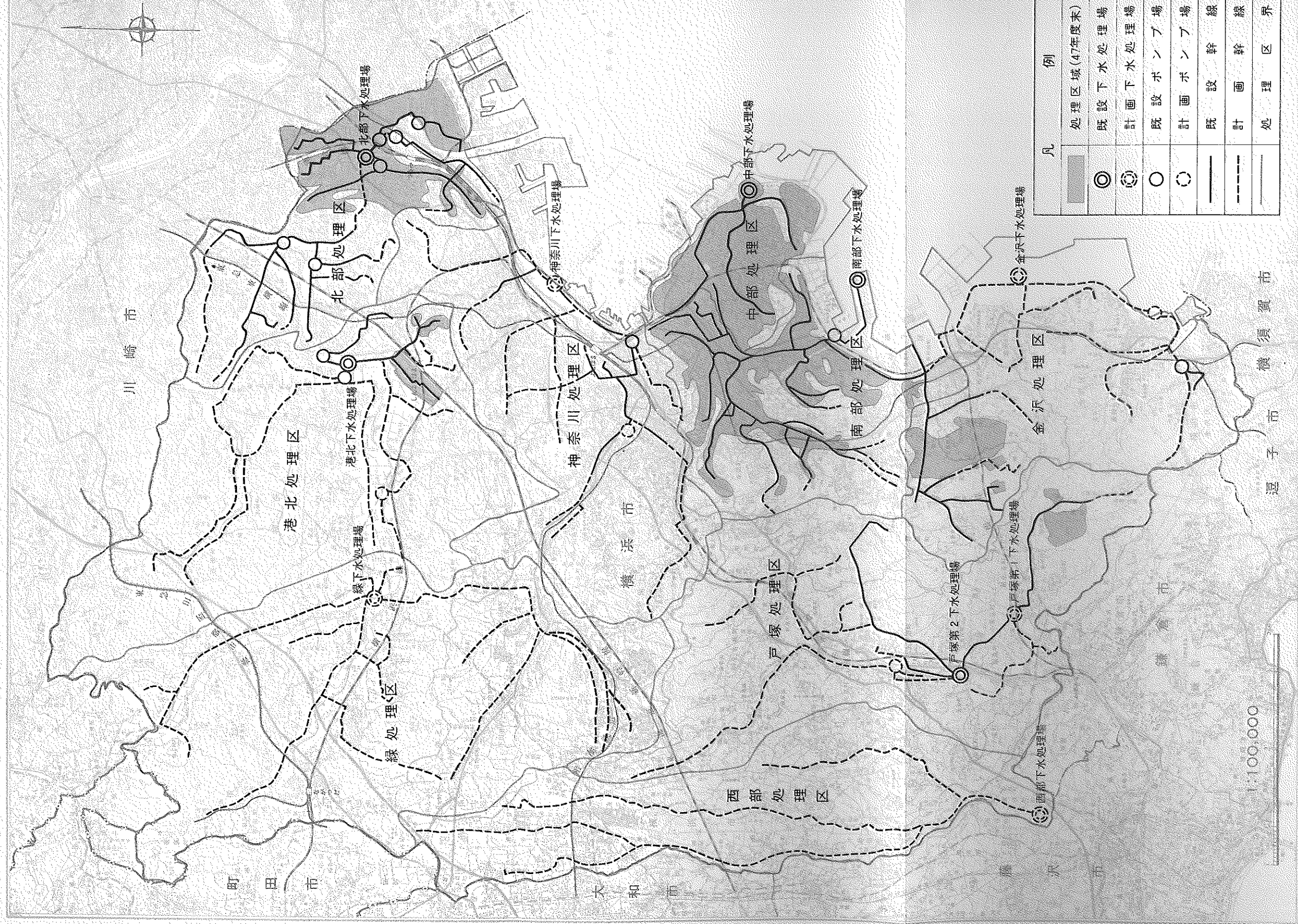
- (2) 汚泥を資源として活用するため、農業側との連携により緑農地還元を行なう。このための技術開発をすすめ、汚泥の加工処理施設を設置する。
- (3) そのほか汚泥処分の確実性を期するため、廃棄物の最終処分地とあわせ、処分地を確保する。

下水道計画図



1:100,000

下水道計画図



第5節 住宅と住環境

長期目標

1. 公共住宅の市民優先入居，民間住宅建設への適切な指導等により，良好な居住水準を確保できるよう努める。
2. 市営住宅は，福祉住宅に重点をおくとともに建替えによる居住水準の向上など質的充実に努める。
3. 容積率の規制，日照等の指導，不良住宅地区の改良等により，住環境の維持向上をはかる。

<現状と問題点>

1 大都市圏への人口集中は，膨大な住宅需要を生み出しているが，これに対して国の土地・住宅政策が不在のままに，土地や住宅は，民間資本の投資・投機の対象となり，市民生活を著しく圧迫している。

本市は，巨大な人口を受け入れつつある都市であるため，開発，地価高騰はきわめてはげしく，低・中所得者層を中心に住宅事情，居住水準は他の生活水準の向上に比較して一向に改善されていない。本市の住宅施策が，民間資本と同一条件で市場競争の渦中に引きこまれている現況下では，土地問題その他が解決されない以上，今後本市の施策住宅の建設の見通しは暗い。

2 昭和48年3月現在，本市の世帯数は72万世帯であるが，狭小過密等住宅難世帯は約15万世帯と推計されている。この住宅難世帯の大部分を占めるのが民間借家人であり，民間借家は総戸数の4割弱を占めていると推定される。

また，1戸あたり敷地面積，延べ面積および1人あたり畳数などは，この数年ほとんど増加していない。（表-1）

表-1 平均的居住水準

| 区 分 | 総 数 | 持 家 | 公営借家 | 民間借家 (設備専用) | 民間借家 (設備共用) | 給与住宅 |
|--------------------------------|---|-------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|---------------------------|------------------------------|
| 1 戸 当 り 室 数 | 38年 2.89 ^室 43年 2.98 | 3.72 ^室 3.99 | 2.49 ^室 2.60 | 2.14 ^室 1.98 | 1.15 ^室 1.18 | 2.65 ^室 2.75 |
| 1 戸 当 り 畳 数 | 38年 15.27 ^畳 43年 16.40 | 19.88 ^畳 22.23 | 12.43 ^畳 13.35 | 10.76 ^畳 10.39 | 5.92 ^畳 6.21 | 14.55 ^畳 14.85 |
| 1 戸 当 り 敷 地 面 積 (1戸建・長屋建のみ) | 38年 163 ^{m²} 43年 169 | 190 ^{m²} 200 | 86 ^{m²} | 84 ^{m²} 80 | | 156 ^{m²} |
| 1 人 当 り 畳 数 | 38年 3.80 ^畳 43年 4.52 | 4.22 ^畳 5.22 | 3.56 ^畳 3.83 | 3.03 ^畳 3.41 | 2.40 ^畳 2.94 | 3.81 ^畳 4.19 |

(昭和38年，43年住宅統計調査による。)

加えて、公共施設の整備計画を無視したスプロール現象や急傾斜地での危険な宅地造成、既成市街地でのマンション建築等のため、公共施設の不足や防災、日照等の良好な住環境の阻害がおきている。

3 本市は、住宅難を緩和するため、市営住宅および市住宅供給公社住宅を建設し、市民に提供するとともに、公共住宅における市民優先入居をすすめてきたが、膨大な住宅需要をみたすまでに至っていない。しかも、このような状況のなかで地価高騰、適正立地の困難、資金不足に悩む本市が、良質低廉な住宅を大量に市民に提供することはますます困難となっている。

<計 画>

本市は住宅問題の根本的解決のための諸政策の確立を国に強く要請するとともに、本市の住宅施策としては、住環境の向上に重点をおくものとする。当面は、多様な供給主体による住宅供給活動を可能な限り調整しつつ、以下のような施策をすすめ、市民の住宅難の緩和に資する。

1 市営住宅の建設

- (1) 市営住宅は、福祉住宅としての方向に重点をおき、この主旨にそって、現行入居者選考制度を改めることを検討する。
- (2) 新設市営住宅と、老朽木造市営住宅の建替えにより1万5千戸を建設する。
なお、これらの建設にあたっては、良好な居住水準の確保をはかるとともに、保守・管理などのサービス向上のための機関の新設も考慮する。
- (3) 国に対して、起債充当率の拡充、超過負担の解消を要請する。

2 住宅地区改良事業

市内に存在する木造老朽住宅密集地について、緊急性に応じ住民の協力を得ながら、住宅地区改良事業を積極的に推進し、住環境の向上と生活の利便・安全性をはかる。

3 市住宅供給公社による住宅建設

市住宅供給公社による住宅建設は、中間所得者層への住宅供給を主眼とし、1万戸を建設する。

また、単なる住宅供給にとどまらず、住環境、都市環境の向上のため、良好な住宅団地の建設をはかる。

4 市民優先入居の確立

日本住宅公団に対して、新規住宅・空家募集において100%の市民優先入居と入居資格基準の引下げを強力に要請する。

民間の宅地、住宅分譲についても、市民が優先的に取得できるよう、民間業者に要請する。

5 建築工事費融資

- (1) 個人住宅の新築・建替えに対して、個人住宅建築融資を充実する。
- (2) がけくずれ等の危険から宅地を保護するため、宅地防災工事資金融資を拡充するとともに、防火・準防火地域の拡大に伴い、耐火建築物融資を拡充する。

6 住環境の向上

- (1) 新用途地域・地区の指定に伴い、良好な住環境を保全するため、できる限り第1種住居専用地域を広く指定するとともに、風致地区、高度地区（最高限高さの制限）等の運用により、用途の混在や過大な容積の建物を抑制する。また、防災上の観点から防火・準防火地域の指定を拡大する。
- (2) 地域・地区指定のほか、「日照等指導要綱」による市民相互の調整および「宅地開発要綱」による公共施設の確保その他各種の住環境向上のための指導を強化する。

| 事業名 | 事業内容 |
|------------------------|----------------------|
| 市 営 住 宅 | 新 設 10,000戸 |
| | 建替え 5,000戸(既設2,500戸) |
| 改 良 住 宅 | 1,500戸 |
| 勤 労 者 住 宅 (市住宅供給公社) | 10,000戸 |

第6節 生活道路と交通安全

長期目標

- 1 道路の狭小、交通混雑から発生する種々の障害や危険から市民を守り、日常生活のための道路を積極的に整備する。
- 2 歩行者を交通事故から守るため、8 m以上の道路とバス道路について歩車道を分離する。
- 3 道路を市民のものとするため、歩行者専用道路、自転車専用道路などを積極的に整備するとともに、交通規制による道路開放を推進する。
- 4 公道の100%舗装を達成し、あわせて私道の舗装を助成する。

<現状と問題点>

- 1 本市の自動車保有台数は、昭和47年度には38万3千台で10年前に比べ4倍以上になっており、これに伴い交通事故も昭和47年には1万1千件に達し、また、騒音・振動・排気ガスなど大きな社会問題をひきおこしている。本市の道路延長の63%は幅員4.5 m未満であり、しかも、開発が急激にすすんだ周辺区では、道路の整備状況はさらに悪く、このため通勤・通学・買物にこれらの道路を利用する歩行者は、きわめて危険な状態におかれている。
- 2 本市は、「横浜市交通安全計画」および「交通安全施設等整備事業5ヶ年計画」（ともに昭和46年度～50年度）をたて、歩行者を交通事故から守ることを主目的に、交通安全施設・安全教育・救急体制などの整備・推進に努めてきた。（表一）その結果、昭和44年～45年をピークに交通事故件数は減少してきたが、これらは応急的な安全対策であるため、今後、より抜本的な対策をはかる必要がある。

表一 交通安全施設整備現況
(昭和48年3月31日現在)

| | |
|-------------|-------|
| 歩道 (km) | 438 |
| 歩道橋 (橋) | 101 |
| 照明灯 (基) | 8,225 |
| ガードレール (km) | 159 |
| 標識 (本) | 3,572 |
| 反射鏡 (本) | 874 |
| 中央帯 (km) | 50 |

(ただし、市管理区間のみ)

<計 画>

本市は、従来の車優先の道路・交通体系を改め、人と車の調和した都市構造と交通体系の確立をめざしつつ、次のような施策を中心に総合的な対策を実施していく。

1 生活道路の確保

歩道、自転車・歩行者専用道路等の人間中心の道路を市内全域に整備し、通勤・通学・買物等を利便、安全、快適に行なえるようにする。

(1) 歩道の設置

次のような箇所を優先して、延長350 km設置する。なお、身体の不自由な市民が利用しやすい構造とする。

ア 幅員8 m以上の道路

イ バスが運行している道路

ウ ガードレールが設置されている道路の一部

エ 新設、拡幅される道路

また、ガードレールを400 km設置する。

(2) 自転車・歩行者専用道路の新設

自転車・歩行者専用道路は日常生活に役立つとともに、プロムナードや避難路として多目的に利用ができ、これからの都市の道路としての役割は大きい。本市は、とくに自転車道については通勤対策に重点をおきつつ、開発、都市改造、河川整備に伴い自転車・歩行者専用道路を延長500 km新設し、あわせて自転車利用者の多い駅周辺に自転車置場を設置する。また、開発事業等で新設される道路を必要に応じ、自転車・歩行者専用道路にしていく。

(3) 開発、再開発事業の実施にあたっては、市民の日常生活の利便と安全をはかるため、生活道路、広場等を確保する。

(4) 交通規制による道路開放

ちびっこ道路、買物道路および歩行者天国を積極的に指定・推進する。

また、幅員の狭い道路や住宅地で、車両交通止めを含む交通規制により、歩行者と児童の安全をはかる。

(5) 道路の舗装

公道は100%舗装するとともに、私道の舗装を助成する。

2 交通安全

(1) 交通施設の立体交差化等

通勤・通学路を中心に立体横断施設を設置し、また交差点および踏切の立体交差化・整理統合をすすめるとともに、道路照明灯を10,000基設置する。

(2) スクールゾーン対策の推進

小学校を中心に子どもの生活圏の安全をはかるため、交通安全施設の整備、交通規制の強化、地域住民の自主活動の促進を内容とするスクールゾーン対策を積極的に推進する。

(3) 交通安全教育の充実

運転者に対する交通安全の再教育の強化を国等に要望する。

また、小・中学校での児童・生徒への交通安全教育を徹底し、一般市民に対しては、交通安全意識を高揚するためPR活動を行なう。

(4) 救急体制の充実

救急車の増強、公立病院の救急病床の増設、および民間の病院、診療所の救急診療などにより救急体制の充実をはかる。

(5) 交通災害共済事業の促進

本市が行なっている交通災害共済事業の加入者数の拡大および共済見舞金の充実をはかる。

| 事業名 | 事業内容 |
|-------------|-----------|
| 歩道 | 350km設置 |
| ガードレール | 400km設置 |
| 自転車・歩行者専用道路 | 500km新設 |
| 公道の舗装 | 1,260ha |
| 立体横断施設 | 80か所新設 |
| 道路照明灯 | 10,000基設置 |

第7節 緑の環境

長期目標

- 1 農業専用地区約3,000haを設定し、都市農業の確立をはかるとともに、都市環境の保全に役立てる。
- 2 自然の環境を極力保全するとともに、公園の整備、「市民の森」の設定をはじめ緑地の保存、工場、学校、街路の緑化など総合的対策により、新しい緑の環境をつくりそだてる。
- 3 新たに約940haの公園を確保し、地域的配置をも考慮して、増大し多様化する市民のスポーツ・レクリエーション活動にこたえる。

かつて緑豊かな田園地帯をもっていた本市も、人口集中と開発の進行によって著しい変容をとげている。これに伴う都市環境悪化の問題に対しては、民間、行政のあらゆる力をあげて総合的な対策を行なっていかなければならない。このため、本市は都市農業の確立、緑の保全と緑化対策、都市公園その他施設緑地の建設を3本の柱として、都市の緑の環境の形成をはかっていく。

〔I〕都市農業の確立

<現状と問題点>

- 1 横浜の農業は都市化の波の中で、大きく変容をせまられている。農業生産の不安定と農業所得の低さ、そして農地の資産的価値の増価による経営意欲の減退は、農地や農家数の減少、兼業化、農業労働力の老令化などをひきおこし、農業の斜陽化を一層強める結果となっている。
- 2 しかし、横浜の農業は、①都市にとって貴重な緑のオープンスペースであること、②野菜、花、植木など新鮮な農産物・園芸生産物を市民へ提供していること、③都市農業を志向する高い経営意欲の農家が多く存在すること、などの特徴をもっており、これを生かす方向での対策が望まれている。

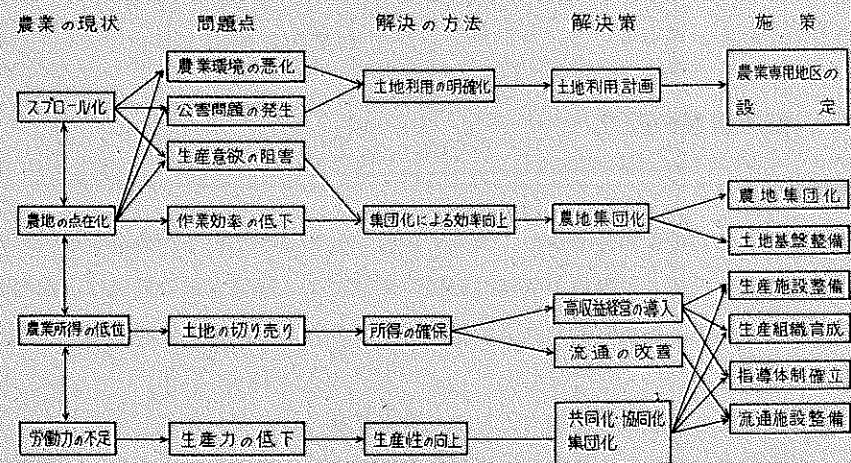
表-1 農 業 の 現 状

| 区 分 | | 年 次 | 40 | 45 |
|-------------|-------|-----|----------|---------------------|
| 農 家 戸 数 | | | 12,078戸 | 10,198戸 |
| 農 家 人 口 | | | 73,667人 | 58,957人 |
| 農 地 面 積 | 田 | | 2,593 ha | 1,741 ha |
| | 畑 | | 5,209 ha | 4,083 ha |
| | 樹 園 地 | | 137 ha | 176 ha |
| | 計 | | 7,939 ha | 6,000 ha |
| 農 業 総 生 産 額 | | | 8,177百万円 | 10,849百万円 (47年度) |

※ 農業総生産額（名目総生産額）は緑政概要，他は農業センサスによる。

< 計 画 >

都市農業の問題点と施策



都市農業の確立をめざし，あわせて緑豊かな都市づくりを実現するため，生産緑地の確保と農業経営の高度化を促進する。

1 農業専用地区の設定による都市農業の確立

(1) 市街化調整区域内の営農意欲の強い20ha以上の区域を農業専用地区として設定し，重点的な農業投資を行なう。

(2) 農業専用地区を中心に，農地集団化，土地基盤整備，農業施設整備，生産物流通対策を含めた経営指導などを行なう。

| 事業名 | 事業内容 | | |
|-----------|---|--|-------------------------------------|
| 農業専用地区の設定 | 現在実施中の地域を含め，昭和60年度までに31地域，3,000 haを目標とする。 | | |
| | | 昭和60年度目標 | 昭和47年度実施中 |
| | 設定地域数 | 31地域 | 12地域 13地区 |
| | 面積 | 3,000 ha 田 732 畑 1,188 山林・他 1,080 | 671 ha 田 29 畑 379 山林・他 263 |
| | 戸数 | 3,543 戸 専業 1,743 兼業 1,800 | 932 戸 専業 501 兼業 431 |

※ 47年度実施中の地区は，基本計画以上の段階の事業を実施している地区である。60年度目標の面積・戸数は設定予定地区の現況数値による。

2 緑農住区計画

農業専用地区の設定にあわせ，緑・農・住の一体的整備をめざし，緑農住区開発の調査，計画を行なう。

〔II〕 緑の保全と市街地の緑化

< 現状と問題点 >

1 市内に広範に存在していた山林，緑地，屋敷林などは，宅地開発によって急激に減少しており，このため，都市の景観，防災空間あるいは市民の憩いの場として貴重な意義もっていた緑地空間が失なわれつつある。（表-2）

表-2 山林面積の推移

| 年 次 | (各年1月1日現在) | | | | |
|-----------|------------|--------|-------|-------|-------|
| | 30 | 35 | 40 | 45 | 48 |
| 山林面積 (ha) | 10,966 | 10,614 | 9,741 | 8,713 | 7,002 |

※ 固定資産課税台帳による。非課税山林は含まない。

2 現在本市には、近郊緑地特別保全地区として約 100ha、その他に、本市独自の緑地保存事業として、自然山林、斜面緑地、市民の森、こどもの農園が約 326ha 指定されているが、市民からの緑地の確保に対する要望がますます高まっているので、これらの施策をさらに拡充していく必要がある。

<計 画>

1 緑地・樹木の保存

都市緑地保全法によって、中小規模の緑地を含む 400ha の指定をめざす。

また、別途土地所有者との契約により自然山林、斜面緑地、市民の森、こどもの農園等を、さらに拡大し 600ha の指定をめざすとともに、「名木・古木」、「鎮守の森」などの優良樹林、樹木の保存対策も強化する。

2 市街地の緑化

緑の環境をつくり育てる条例にもとづき、総合的な緑化施策を推進する。すべての小・中学校をはじめ公共施設、港湾その他水際線の緑化、緑の保存を含む宅地造成の規制と緑化の義務づけ、緑化協定の締結、工場の緑化など市民、企業の協力により、緑化を推進する。さらに、市民と積極的に結びついたフルーツパークの設定等を行なう。

また、都市環境の向上のため、街路樹および街路緑地を整備する。

緑地の保全と市街地緑化の整備目標

| 区 分 | 昭 和 47 年 度 | 昭 和 60 年 度 目 標 |
|-------------|-----------------|------------------|
| 緑 地 保 全 地 区 | 指 定 面 積 100 ha | 400 ha |
| 緑 地 保 存 事 業 | 契 約 面 積 326 ha | 600 ha |
| 地 域 の 緑 化 | 緑 化 面 積 17.1 ha | 117.1 ha |
| 学 園 の 緑 化 | 197 校 | 653 校 (全校の緑化) |
| 街 路 樹 の 整 備 | 29,100 本 | 66,600 本 |

事業計画表

| 事業名 | 事業内容 |
|--------|-------------|
| 緑地保全地区 | 指定面積 300 ha |
| 緑地保存事業 | 契約面積 274 ha |
| 地域の緑化 | 緑化面積 100 ha |
| 学園の緑化 | 456 校 |
| 街路樹の整備 | 37,500 本 |

〔Ⅲ〕 都市公園の建設

<現状と問題点>

1 本市の公園面積は、市立 261 ha、県立 57ha で、市民 1 人当たり 1.3 m² と極めて低い。

本市は、公園整備に積極的に努めてきたが、異常な人口増加のために、1 人当たり公園面積ではほとんど向上していない。

都市の生活条件が悪化し、一方余暇時間の増大等の生活の変化もあり、市民の身近なレクリエーション施設である公園に対する要求が高まっている。

2 公園を建設するには広大な土地を必要とするが、地価高騰により土地取得は極めて困難である。このことは埋立地、接収跡地等を中心とした大規模公園と、開発事業のなかで造成される住区公園に、公園整備をかたよらせる結果となっており、この地域的不均衡は早急に是正していかなければならない。これらの公園整備をすすめるため、国の補助率の大幅な引上げ、起債枠の拡大をはじめ、接収地の解除の促進、国有地の無償譲渡・貸付けなどが強く望まれている。

<計 画>

良好な樹木の保全や各種の総合的機能をそなえた大規模公園を全市的な見地から整備し、一方、既成市街地等の身近なレクリエーションの場の確保をすすめ、立地条件を考慮しながら、バランスのとれた公園の配置、整備を行なう。

また、都心部、水際線等に緑地・遊歩道を造成し、魅力ある都心の整備をはかる。

1 大規模公園の整備

広く市民に利用される大規模都市公園は、その配置と自然的条件を考慮し、以下のような目的を考え合わせ、新設するとともに、既設公園の拡張・再整備を行なう。

- (1) 都市環境の保全と自然の復活をはかる。
- (2) 多様なスポーツ・レクリエーション需要にこたえる。
- (3) 文化的施設の配置などにより、都市のシンボルを創造する。
- (4) 非常災害時の避難場所としての利用を考慮する。

2 住区公園の整備

市街地に点在する農地、工場移転跡地、公有地の利用などによって住区公園を整備するとともに、開発事業においては、宅地開発要綱等により整備する。

また、運動施設が著しく不足している地域については、地区スポーツ公園を建設する。

3 緑の軸線の形成

長期的構想にたつて、遊歩道、サイクリングロードあるいは災害時の避難路として、

緑のネットワークの整備を推進する。

(1) 都心の緑のネットワーク

現在、地下鉄1号線と並行して、大通り公園を建設中であるが、さらに臨海部の公園、横浜公園その他背後地の公園を結ぶ緑の遊歩道をつくり、“ミナト・ヨコハマ”の景観を歩きながら楽しめる緑の軸線とする。

(2) 河川沿いの緑道等の整備

柏尾川、鶴見川、帷子川下流等にそって、自転車道路、緑道、並木などを整備する。

都市公園の整備目標

| 区 分 | 昭 和 47 年 度 | | 昭 和 60 年 度 目 標 |
|-----------|------------|----------|----------------|
| 大 規 模 公 園 | 13 か 所 | 129.3 ha | 604.4 ha |
| 住 区 公 園 | 402 | 131.6 | 596.6 |
| 県 立 公 園 | 2 | 56.9 | 2 か 所 56.9 |
| 計 | 417 | 317.8 | 1,257.9 |

※ 大規模都市公園には、三溪園、緑化センター（面積のみ算入）を含む。

大規模公園配置計画図

