

I 市街化区域および市街化調整区域の区分

計画図表のとおり

II 市街化区域および市街化調整区域の整備・開発・保全の方針

1. 都市計画の目標

(1) 都市計画区域の範囲

本都市計画区域の範囲は横浜市全域であり、その面積は42,307haである。

(2) 人口および産業の見とおし

ア、人口の見とおし

本区域の将来における人口を、次のとおり想定する。

年次	昭和45年	昭和55年	昭和65年
人口	2,238千人	2,763 ~ 3,190千人	2,980 ~ 3,700千人

イ、産業の見とおし

本区域における将来の産業の規模を次のとおり想定する。

区分	年次	昭和45年	昭和55年	昭和65年
		生産規模	工業出荷額 21,327億円	24,660億円
就業者数	第1次産業	19千人	14 ~ 16千人	8 ~ 15千人
	第2次産業	469千人	506 ~ 578千人	552 ~ 629千人
	第3次産業	571千人	861 ~ 959千人	930 ~ 1,116千人

(3) 市街化区域の規模

本区域における人口産業の見とおし、ならびに市街化の現況および動向を勘案し、市街化区域に収容すべき人口および市街化区域の面積を次のとおりとする。

ア、市街化区域に収容すべき人口

区 分		年 次	
		昭和45年 人口集中地区人口	昭和55年 市街化区域内人口
総 人 口		1,935千人	2,636 ~ 3,025千人
就業人口	第1次産業	4千人	4 ~ 6千人
	第2次産業	380千人	475 ~ 528千人
	第3次産業	600千人	836 ~ 938千人
	計	884千人	1,315 ~ 1,472千人

イ、市街化区域の面積

市街化区域の面積は31,620 haとする。(昭和45年人口集中地区面積 20,580 ha)

2. 土地利用の方針

(1) 市街化区域の配置

現在の既成市街地約2,000 haとこれに連片する周辺市街地を市街化区域とする。さらに港北ニュータウン等今後あらかち行なう計画的市街地開発地域および工業開発地域等を市街化区域とする。

(2) 市街化区域の土地利用の方針

ア、商業業務地の配置

(イ) 中心業務地の配置

市内、圏外地区および横浜駅周辺地区は既成中心業務施設の集積が高く、これらについては、今後とも中心業務地として開発整備する。

また、新横浜駅周辺地区は新たに管理および業務等の施設の誘致をはかり横浜における新しい中心業務地区として開発育成をはかる。

(ロ) 中心商業地の配置

伊勢佐木町を中心とする圏外地区および横浜駅西口を中心とする横浜駅周辺地区については、既成商業の育成のため土地の高度利用を推進し、道路および駐車施設等の都市公共空地を積極的に確保し整備をはかる。なお、今後形成される新横浜駅周辺地区および港北ニュータウン中心商業業務地区についても新しい中心商業地としての機能をもたしめるため、周辺市街化の整備にあわせて、その育成をはかる。

(ウ) 一般商業業務地の配置

中心業務地の周辺および各鉄道駅を中心とする周辺住宅地については、適切なサービスエリアに見合った地区中心的な商業地を配置し、その育成をはかる。

イ、工業地の配置

(イ) 既存工業地

鶴見・神奈川および本牧等の既存工業地内の工場等はその大部分が港湾機能と関連して立地しているが、臨海工業地帯で大気汚染等公害の発生源となっている工場については、その移転を推進する等公害の防止除去のために必要な措置を講ずるものとする。

(ロ) 新規に開発すべき工業地

金沢地先埋立地区および内陸部、特に上矢部、新羽町などに公害発生のおそれのない工業地を開発する。

ウ、住宅地の配置

(イ) 既成市街地内の住居地

既成市街地内の住居地および工場移転跡地は、その環境の維持および向上につとめつつ住宅の中高層化を促進し、比較的高密度の住宅地として整備をはかる。

(ロ) 新規に開発すべき住居地

港北ニュータウン、新治地区、田園都市線沿線地区、相模鉄道新線沿線地区および港南台、洋光台、野庭地区等に住宅地を配置する。これら

の地区は、都市施設の配置に適合した高層高密度の住宅地として開発し、その他の地区は、地区開発の核として一団地の住宅施設等を配置する場合を除き、中層低密度な住宅地として整備する。

ウ、その他

営農意欲の高い10ha未満の農地については、市街化の進捗状況を勘案しながら生産緑地として保全することを考慮する。

3) 市街化調整区域の土地利用の方針

ア、優良な農地として保全すべき地区

港北ニュータウン区域内の農業専用地区のほか、農業構造改善事業施行地区等を含む優良農地は、都市農業の育成をはかり農業専用地区として保全する。

イ、自然地として保全すべき地区

門海山北鎌倉近郊緑地保全区域の指定を受けた区域のほか本区域外周部に存する優良樹林地および子供の園・ゴルフ場等を自然地として保全する。

ウ、その他

その他の市街化調整区域は全市的な公共施設整備の立遅れている現状にかんがみ、良好な住環境を備え、かつ、関連公共施設を一体として開発する以外は極力開発を抑え、環境の保全につとめる。

なお 開発をする場合は、原則として小学校区が形成できる規模以上であり、かつ、大量輸送機関としての鉄道ならびに道路、河川、上水道、公園、学校等の必要な公共公益施設の整備が可能な場合に限る。開発者の必要適切な負担のもとに周辺の市街地との機能的一体性を確保しうるよう段階的、計画的に開発をすすめるものとする。

交通体系の整備の方針

(1) 道路交通需要の見直し

人口産業および自動車保有台数の増加により、自動車交通量は今後さらに増大するものと予想される。将来における道路交通需要の見直しは、次のとおりである。

	総トリップ	内内交通	内外交通	通過交通
昭和40年	トリップ/日 732,735	トリップ/日 516,788	トリップ/日 176,732	トリップ/日 392,135
昭和60年	3,867,440	2,781,980	888,056	1,974,044

(2) 交通施設の整備の方針

ア、都市高速鉄道等の整備の方針

本区域における通勤通学人口の輸送の増加に対処するため幹線鉄道である東海道本線等国鉄線の輸送力増強計画と相まって既存鉄道である京浜急行線等の施設の整備、横浜都市高速鉄道の建設を促進するほか鉄道と交差する道路の効率を高めるため鉄道の連続立体交差化を検討するとともに、バス等の道路交通と鉄道の有機的な連携を確保するため、主要駅前広場の整備を促進する。

イ、幹線道路の整備の方針

本区域内の主要な道路は、国道1号線、15号線、16号線、第3京浜道路、東名高速道路、横浜羽田線等が東京都心に対して放射または環状に配置されているが、今後さらに増大する広域交通に対処するとともに、区域内の交通を円滑に処理するため、次により幹線道路の強化をはかる。

ウ、広域幹線道路

a、東西方向の路線としては、東名高速道路の南側にこれと平行して県央の厚木地区に至る幹線道路、第3京浜道路から分岐して国道1号線の北側をこれと並走しながら西湘国道に連絡する高速道路、および金沢区長浜附近を起点とする東京湾岸道路と東名高速道路を結ぶ高速道路の建設を促進する。

b、南北方向の路線としては、保土ヶ谷バイパス、南横浜バイパスの建設を推進するとともに、東京湾岸道路のほか東京都心から約20kmを環状に走り、郊外のニュータウンと臨海部を連絡する幹線道路の建設を促進する。

(4) 都市間連絡道路

上記の広域幹線道路の補足的役割を持つ都市間連絡道路として、横浜の都心部と県央地域を結ぶ幹線道路の建設を推進し、横浜都心部と藤沢市、横浜都心部と町田市を連絡する幹線道路の建設を促進するほか、既存の国道および主要な道路の整備をはかる。

(5) 都市内幹線道路

広域幹線道路および都市間連絡道路を有機的に連絡し、都市内の大量な自動車交通を円滑に処理するために、現在建設中の都市高速道路の早期完成をはかるとともに、今後必要な都市高速道路網の建設を促進する。また都心の外周に環状線の建設をはかる。

都市内各地区における交通を円滑に処理するため、既定の計画道路の整備につとめるほか、既存幹線道路の拡巾、交差点改良等によって道路の高能率化をはかる。

(7) 以上のような幹線道路を軸として、これに関連する細街路の整備をはかるとともに、既存の幹線道路の高能率化を促進する。また道路の有効利用をはかるため、必要な地区にバス輸送施設の整備をはかる。

4. 自然地の保全および公共空地系統の整備の方針

(1) 自然地の現況

本区域における自然地の体系は、既成市街地を囲む台地平坦部に散在する農耕地とこれらに接続する低い丘陵地から構成されている。農耕地はそ業を主作物とする近郊園芸地帯を形成し、また港北、旭、戸塚、港南、金沢等の各区には良好な樹林に被われた丘陵地が残されており市民にとって貴重な自然地となっている。

一方本区域内には東西に流れる鶴見川、帷子川、粕尾川、および南北に流れる大岡川など比較的小河川が多く、それぞれの流域はほとんど市街化されているので、海岸地とともに自然地として見るべきものはない。

(2) 自然景観の保全および屋外レクリエーション施設等の整備の方針

ア、区域内の低い丘陵地のうちでも比較的高い円海山一帯は首都圏近郊緑地ならびに風致地区として景観の保全をはかる一方その他の必要な地区についても積極的に景観の保全をはかるため風致地区等を指定し環境の向上をはかる。

イ、屋外レクリエーション施設としては町田市にまたがる子供の国をはじめとして、三ツ池公園、保土ヶ谷公園、三ツ沢公園、山下公園、野毛山公園、木牧臨海公園等既設の大規模な公園に加えて、屏風ヶ浦公園、希望ヶ丘公園の整備をはかる。またこれら大公園の整備はもとより青少年のためのスポーツ施設および幼児のための遊び場の整備も積極的に推進する。

(3) 公共空地系統の配置

ア、本区域は現在、運動公園1ヶ所約25ha、普通公園5ヶ所約51ha、近隣公園15ヶ所約46ha、緑地2ヶ所約150ha、児童公園143ヶ所約41ha、および自然公園4ヶ所約123haがすでに都市施設として定められており大半は整備が進んでいるが、なお市街化の動向にあわせて順次その整備につとめるものとする。これらの多くは主として既成市街地内のものであり、既成市街地周辺および新市街地については土地区画整理事業等により公園緑地を適正に配置するなど市民のレクリエーション需要に対応するものとする。

イ、また既成市街地内における河川埋立地の帯状公園化および接収跡地、工場跡地の公園化等について積極的に推進する。

ウ、既成市街地周辺の港北ニュータウンの周辺、子供の国およびその周辺、白根上川井地区、希望ヶ丘、名瀬、円海山、朝比奈、屏風ヶ浦から富岡、金沢に至る海岸線等の各地区に現存する良好な緑地は本区域の外周緑地帯を形成しているため、その保全のための措置について検討し、十分な対策を講ずる。

5. 都市排水施設の整備の方針

(1) 下水道の整備の方針

本区域の下水道は、区域全体を公共下水道の排水区域として整備をすすめている。

未整備の地区については、市街化の動向を考慮して、事業の実施をはかるものとする。

(2) 都市河川の整備の方針

本区域の主要な河川は、鶴見川水系の鶴見川、早瀬川、矢上川、恩田川と、境川水系の境川、柏尾川のほか、韃子川、大岡川、侍従川などがあり、現在一部について整備中である。今後、市街地の拡大にともない雨水流出量の増加が予想されるので、降雨強度 50 mm/時間程度の降雨には十分対処できるよう、必要な河川の整備をはかるとともに、市街地の開発が特に著しい地区については大岡川分水路等の河川バイパスの建設をはかるものとする。また早瀬川、大岡川、および柏尾川の上流部における砂防施設の整備をはかる。

6. 市街地の開発及び再開発の方針

(1) 既成市街地の再開発の方針

本市の都心業務地区は、これまで港湾機能と密接な関係をもちながら都市部一点集中傾向をもって発展してきたが、業務機能以外のものが混在していること及び近年の自動車交通の激増にともなり都心交通の甚だしい停滞等もあって従来のような都市の機構では発展する産業に対し十分な都市機能を発揮できない状況になりつつある。

新しい時代の要求に対応させるため重点的に再開発を推進する必要がある。すなわち都市空間を最大限に利用して安全で住みよい生活環境をもたらす公共、公益的施設の整備をはかる一方産業の純化および特化を促進し、都市の中核管理機能および商業・業務機能の充実を積極的に推進する必要がある。このため都心部およびその周辺地区内の工場等の都心地域に望ましくない施設、そのうち特に中小工場等については、金沢地先埋立地に移転し、鶴見区・神奈川区の

工場移転の跡地とともに都市機能の再編成を配慮し、合理的、かつ健全な土地利用をはかる。また、地区中心的商業地、業務地を形成しつつある綱島、中山、二俣川、戸塚、上大岡および金沢文庫等の各駅周辺部は、都市施設の整備が不十分であり、その充実をはかる。一方既成市街地の各所に相当規模の米軍接収地が存在するため、市街地の一体的形成に障害となっている。これらについては、その接収解除を推進し、良好な市街地の形成をはかるものとする。

以上一連の市街地整備計画のなかでも特に横浜駅東口周辺、横浜駅西口周辺及び鶴見駅西口周辺については、市街地再開発事業を施行し、土地の高度利用を推進するとともに都市機能の充実をはかる。更に戸塚駅周辺地区及び十日市場地区については、市において土地区画整理事業を推進し、良好な都市環境の整備を図る。なお接収地についてはその解除に伴い、土地区画整理事業その他の開発手法によって、理想的な都市環境を備えた高密度住宅市街地を形成するよう誘導する一方、地区によっては、公園、緑地等の公共空地としての整備もはかる。

(2) 既成市街地周辺部の整備の方針

既成市街地周辺部のうち、国鉄横浜線・相模鉄道線及び京浜急行線沿線区域等は、特に市街化の進行が著しい区域であるので、根幹的な公共施設の整備を主として公的機関によって土地区画整理事業を重点的に行なうこととするが、予想される民間事業者による開発行為については、既設の公共施設に過重な負担をかけることのないよう良質・十分な公共・公益施設を整備するとともに、個別の開発については、総合的な開発が可能な程度に位置的および面積的にある程度まとまりのある開発計画となるよう誘導する。

(3) 新市街地の整備の方針

既成市街地の外縁部及び未開発地のうち、新市街地となるべき区域の開発にあたっては、近郊農業地及び都市における公園緑地の系統的計画との調和を考慮しつつ総合的計画の下に開発されるべきであり、個別的、非効率的な、開発に

ならないよう、原則として土地区画整理事業等の計画的開発により、道路・河川・上下水道・公園・義務教育施設等の都市施設を備えた良好な市街地となるよう整備するものとする。目下計画が進行している港北ニュータウン地区、十日市場地区および霧ヶ丘地区についても、こうした考え方のもとに本市ならびに日本住宅公団施行の土地区画整理事業として計画的、段階的に整備することとする。

新旧対照表

新面積 上段
旧面積 下段

I 市街化区域および市街化調整区域の区分 計画図表のとおり

II 市街化区域および市街化調整区域の整備・開発・保全の方針

1. 都市計画の目標

(1) 都市計画区域の範囲

本都市計画区域の範囲は横浜市全域であり、その面積は $\frac{42,307}{4,800}$ ha である。

(2) 人口および産業の見とおし

ア、人口の見とおし

本区域の将来における人口を、次のとおり想定する。

年次	昭和 $\frac{45}{40}$ 年	昭和 55 年	昭和 65 年
人口	$\frac{2,238}{1,789}$ 千人	2763 ~ 3,190 千人	2,980 ~ 3,700 千人

イ、産業の見とおし

本区域における将来の産業の規模を次のとおり想定する。

区分		年次	昭和 $\frac{45}{40}$ 年	昭和 55 年	昭和 65 年
生産規模	工業出荷額		$\frac{21,327}{10,559}$ 億円	24,660 億円	35,900 億円
		第1次産業	$\frac{19}{24}$ 千人	14 ~ 16 千人	8 ~ 15 千人
就業者数	第2次産業	$\frac{469}{374}$ 千人	506 ~ 578 千人	552 ~ 629 千人	
	第3次産業	$\frac{571}{448}$ 千人	861 ~ 959 千人	930 ~ 1,116 千人	

(3) 市街化区域の規模

本区域における人口産業の見とおし、ならびに市街化の現況および動向を勘案し、市街化区域に収容すべき人口および市街化区域の面積を次のとおりとする。

ア、市街化区域に収容すべき人口

区 分		昭和 ⁴⁵ / ₄₀ 年 人口集中地区人口	昭和55年 市街化区域内人口
総 人 口		$\frac{1,933}{1,470}$ 千人	2,636 ~ 3,025 千人
就 業 人 口	第1次産業	$\frac{4}{6}$ 千人	4 ~ 6 千人
	第2次産業	$\frac{380}{303}$ 千人	475 ~ 528 千人
	第3次産業	$\frac{500}{391}$ 千人	856 ~ 938 千人
	計	$\frac{884}{700}$ 千人	1,315 ~ 1,472 千人

イ、市街化区域の面積

市街化区域の面積は $\frac{3,620}{3,108.2}$ ha とする。(昭和⁴⁵/₄₀年人口集中地区面積 $\frac{20,580}{13,520}$ ha)

2. 土地利用の方針

(1) 市街化区域の配置

現在の既成市街地約 $\frac{2,100}{14,000}$ ha とこれに連担する周辺市街地を市街化区域とする。さらに港北ニュータウン等今後あらたに行なう計画的市街地開発地域および工業開発地域等を市街化区域とする。

(2) 市街化区域の土地利用の方針

ア、商業業務地の配置

㉑ 中心業務地の配置

関内、関外地区および横浜駅周辺地区は既成中心業務施設の集積が高く、これらについては、今後とも中心業務地として開発整備する。

また、新横浜駅周辺地区は新たに管理および業務等の施設の誘致をはかり横浜における新しい中心業務地区として開発育成をはかる。

㉒ 中心商業地の配置

伊勢佐木町を中心とする関外地区および横浜駅西口を中心とする横浜駅周辺地区については、既成商業の育成のため土地の高度利用を推進し、道路および駐車施設等の都市公共空地を積極的に確保し整備をはかる。なお、今後形成される新横浜駅周辺地区および港北ニュータウン中心商業業務地区についても新しい中心商業地としての機能をもたしめるため、周辺市街化の整備にあわせて、その育成をはかる。

㉓ 一般商業業務地の配置

中心業務地の周辺および各鉄道駅を中心とする周辺住宅地については、適切なサービスエリアに見合った地区中心的な商業地を配置し、その育成をはかる。

イ、工業地の配置

㉑ 既存工業地

鶴見・神奈川および本牧等の既存工業地内の工場等はその大部分が港湾機能と関連して立地しているが、臨海工業地帯で大気汚染等公害の発生源となっている工場については、その移転を推進する等公害の防止除去のために必要な措置を講ずるものとする。

㉒ 新規に開発すべき工業地

金沢地先埋立地区および内陸部、特に上矢部、新羽町などに公害発生のおそれのない工業地を開発する。

ウ、住宅地の配置

㉑ 既成市街地内の住居地

既成市街地内の住居地および工場移転跡地は、その環境の維持および向上につとめつつ住宅の中高層化を促進し、比較的高密度の住宅地として整備をはかる。

㉒ 新規に開発すべき住居地

港北ニュータウン、新羽地区、田園都市線沿線地区、相模鉄道新線沿線地区および港南台、洋光台、野庭地区等に住宅地を配置する。これら

の地区は、都市施設の配置に適合した高層高密度の住宅地として開発し、その他の地区は、地区開発の核として一団地の住宅施設等を配置する場合を除き、中層低密度な住宅地として整備する。

ウ その他

営農意欲の高い10ha未満の農地については、市街化の進捗状況を勘察しながら生産緑地として保全することを考慮する。

市街化調整区域の土地利用の方針

ア、優良な農地として保全すべき地区

港北ニュータウン区域内の農業専用地区のほか、農業構造改善事業施行地区等を含む優良農地は、都市農家の育成をはかり農業専用地区として保全する。

イ、自然地として保全すべき地区

円海山北鎌倉近郊緑地保全区域の指定を受けた区域のほか本区域外周部に存する優良樹林地および子供の国・ゴルフ場等を自然地として保全する。

ウ、その他

その他の市街化調整区域は全市的な公共施設整備の立遅れている現状にかんがみ、良好な住環境を備え、かつ、関連公共施設を一体として開発する以外に極力開発を抑え、環境の保全につとめる。

なお 開発をする場合は、原則として小学校区が形成できる規模以上であり、かつ、大量輸送機関としての鉄道ならびに道路、河川、上水道、公園、学校等の必要な公共公益施設の整備が可能な場合に限り、開発者の必要適切な負担のもとに周辺の市街地との機能的一体性を確保しうるより段階的、計画的に開発をすすめるものとする。

交通体系の整備の方針

1) 道路交通需要の見直し

人口産業および自動車保有台数の増加により、自動車交通量は今後さらに増大するものと予想される。将来における道路交通需要の見直しは、次のとおりである。

	総トリップ	内内交通	内外交通	通過交通
	トリップ/日	トリップ/日	トリップ/日	トリップ/日
昭和40年	732,735	516,788	176,732	39,215
昭和60年	3,867,440	2,781,980	888,056	197,404

(2) 交通施設の整備の方針

ア、都市高速鉄道等の整備の方針

本区域における通勤通学人口の輸送の増加に対処するため幹線鉄道である東海道本線等国鉄線の輸送力増強計画と相まって既存鉄道である京浜急行線等の施設の整備、横浜都市高速鉄道の建設を促進するほか鉄道と交差する道路の効率を高めるため鉄道の連続立体交差化を検討するとともに、バス等の道路交通と鉄道の有機的な連携を確保するため、主要駅前広場の整備を促進する。

イ、幹線道路の整備の方針

本区域内の主要な道路は、国道1号線、15号線、16号線、第3京浜道路、東名高速道路、横浜羽田線等が東京都心に対して放射または環状に配置されているが、今後さらに増大する広域交通に対処するとともに、区域内の交通を円滑に処理するため、次により幹線道路の強化をはかる。

ロ 広域幹線道路

a、東西方向の路線としては、東名高速道路の両側にそれぞれと平行して泉央の厚木地区に至る幹線道路、第3京浜道路から分岐して国道1号線の北側をこれと並走しながら西湘国道に連絡する高速道路、および金沢区長浜附近を起点とする東京湾岸道路と東名高速道路を結ぶ高速道路の建設を促進する。

b、南北方向の路線としては、保土ヶ谷バイパス、南横浜バイパスの建設を推進するとともに、東京湾岸道路のほか東京都心から約20kmを環状に走り、郊外のニュータウンと臨海部を連絡する幹線道路の建設を促進する。

(ウ) 都市間連絡道路

上記の広域幹線道路の補足的役割を持つ都市間連絡道路として、横浜の都心部と県央地域を結ぶ幹線道路の建設を推進し、横浜都心部と藤沢市、横浜都心部と町田市を連絡する幹線道路の建設を促進するほか、既存の国道および主要な道路の整備をはかる。

(エ) 都市内幹線道路

広域幹線道路および都市間連絡道路を有機的に連絡し、都市内の大量な自動車交通を円滑に処理するため、現在建設中の都市高速道路の早期完成をはかるとともに、今後必要な都市高速道路網の建設を促進する。また都心の外周に環状線の建設をはかる。

都市内各地区における交通を円滑に処理するため、既定の計画道路の整備につとめるほか、既存幹線道路の拡市、交差点改良等によって道路の高能率化をはかる。

以上のような幹線道路を軸として、これに関連する細街路の整備をはかるとともに、既存の幹線道路の高能率化を促進する。また道路の有効利用をはかるため、重要な地区にバス輸送施設の整備をはかる。

4. 自然地の保全および公共空地システムの整備の方針

(1) 自然地の現況

本区域における自然地の体系は、既成市街地を囲む台地平坦部に散在する農耕地とこれらに接続する低い丘陵地から構成されている。農耕地はそ業を主作物とする近郊園芸地帯を形成し、また港北、旭、戸塚、港南、金沢等の各区には良好な樹林に覆われた丘陵地が残されており市民にとって貴重な自然地となっている。

一方本区域内には東西に流れる鶴見川、帷子川、柏尾川、および南北に流れる大岡川など比較的小河川が多く、それぞれの流域はほとんど市街化されているので、海岸地とともに自然地として見るべきものはない。

(2) 自然景観の保全および屋外レクリエーション施設等の整備の方針

ア、区域内の低い丘陵地のうちでも比較的高い円海山一帯は首都圏近郊緑地ならびに風致地区として景観の保全をはかる一方その他の必要な地区についても積極的に景観の保全をはかるため風致地区等を指定し環境の向上をはかる。

イ、屋外レクリエーション施設としては町田市にまたがる子供の国をはじめとして、三ツ池公園、保土ヶ谷公園、三ツ沢公園、山下公園、野毛山公園、木牧臨海公園等既設の大規模な公園に加えて、屏風ヶ浦公園、希望ヶ丘公園の整備をはかる。またこれら大公園の整備はもとより青少年のためのスポーツ施設および幼児のための遊び場の整備も積極的に推進する。

(3) 公共空地システムの配置

ア、本区域は現在、運動公園1ヶ所約25ha、普通公園5ヶ所約51ha、近隣公園15ヶ所約46ha、緑地2ヶ所約150ha、児童公園143ヶ所約41ha、および自然公園4ヶ所約123haがすでに都市施設として定められており大半は整備が進んでいるが、なお市街化の動向にむかえて順次その整備につとめるものとする。これらの多くは主として既成市街地内のものであり、既成市街地周辺および新市街地については土地地区調整事業等により公園緑地を適正に配置するなど市民のレクリエーション需要に対応するものとする。

イ、また既成市街地内における河川埋立地の帯状公園化および接収跡地、工場跡地の公園化等について積極的に推進する。

ウ、既成市街地周辺の港北ニュータウンの周辺、子供の国およびその周辺、白根上川井地区、希望ヶ丘、名瀬、円海山、朝比奈、屏風ヶ浦から富岡、金沢に至る海岸線等の各地区に現存する良好な緑地は本区域の外周緑地帯を形成しているため、その保全のための措置について検討し、十分な対策を講ずる。

5. 都市排水施設の整備の方針

(1) 下水道の整備の方針

本区域の下水道は、区域全体を公共下水道の排水区域として整備をすすめている。

未整備の地区については、市街化の動向を考慮して、事業の実施をはかるものとする。

(2) 都市河川の整備の方針

本区域の主要な河川は、鶴見川水系の鶴見川、早瀬川、矢上川、恩田川と、境川水系の境川、柏尾川のほか、帷子川、大岡川、侍従川などがあり、現在一部について整備中である。今後、市街地の拡大にともない雨水流出量の増加が予想されるので、降雨強度50mm/時間程度の降雨には十分対処できるよう、必要な河川の整備をはかるとともに、市街地の開発が特に著しい地区については大岡川分水路等の河川バイパスの建設をはかるものとする。また早瀬川、大岡川、および柏尾川の上流部における砂防施設の整備をはかる。

市街地の開発及び再開発の方針

(1) 既成市街地の再開発の方針

本市の都心業務地区は、これまで港湾機能と密接な関係をもちながら都市部一点集中傾向をもって発展してきたが、業務機能以外のものが混在していること及び近年の自動車交通の激増にともなり都心交通の甚だしい停滞等もあって従来のような都市の機構では発展する産業に対し十分な都市機能を発揮できない状況になりつつある。

新しい時代の要求に対応させるため重点的に再開発を推進する必要がある。すなわち都市空間を最大限に利用して安全で住みよい生活環境をもたらす公共、公益的施設の整備をはかる一方産業の純化および特化を促進し、都市の中核管理機能および商業・業務機能の充実を積極的に推進する必要がある。このため都心部およびその周辺地区内の工場等の都心地域に望ましくない施設、そのうち特に中小工場等については、金沢地先埋立地に移転し、鶴見区・神奈川区の

工場移転の跡地とともに都市機能の再編成を配慮し、合理的、かつ健全な土地利用をはかる。また、地区中心的商業地、業務地を形成しつつある綱島、中山、二俣川、戸塚、上大岡および金沢文庫等の各駅周辺部は、都市施設の整備が不十分であり、その充実をはかる。一方既成市街地の各所に相当規模の米軍接收地が存在するため、市街地の一体的形成に障害となっている。これらについては、その接收解除を推進し、良好な市街地の形成をはかるものとする。

以上一連の市街地整備計画のなかでも特に横浜駅東口周辺、横浜駅西口周辺及び鶴見駅西口周辺については、市街地再開発事業を施行し、土地の高度利用を推進するとともに都市機能の充実をはかる。更に戸塚駅周辺地区及び十日市場地区については、市において土地区画整理事業を推進し、良好な都市環境の整備を図る。なお接收地についてはその解除に伴い、土地区画整理事業その他の開発手法によって、理想的な都市環境を備えた高密度住宅市街地を形成するよう誘導する一方、地区によっては、公園、緑地等の公共空地としての整備もはかる。

(2) 既成市街地周辺部の整備の方針

既成市街地周辺部のうち、国鉄横浜線・相模鉄道線及び京浜急行線沿線区域等は、特に市街化の進行が著しい区域であるので、根幹的な公共施設の整備を主として公的機関によって土地区画整理事業を重点的に行なうこととするが、予想される民間事業者による開発行為については、既設の公共施設に過重な負担をかけることのないよう良質・充分な公共・公益施設を整備するとともに、個別の開発については、総合的な開発が可能な程度に位置的および面積的にある程度まとまりのある開発計画となるよう誘導する。

(3) 新市街地の整備の方針

既成市街地の外縁部及び未開発地のうち、新市街地となるべき区域の開発にあたっては、近郊商業地及び都市における公園緑地の系統的計画との調和を考慮しつつ総合的計画の下に開発されるべきであり、個別的、非効率的な、開発に

ならないより、原則として土地区画整理事業等の計画的開発により、道路・河川・上下水道・公園・義務教育施設等の都市施設を備えた良好な市街地となるよう整備するものとする。目下計画が進行している港北ニュータウン地区、十日市場地区および霧ヶ丘地区についても、こうした考え方のもとに本市をらびに日本住宅公団施行の土地区画整理事業として計画的、段階的に整備することとする。