

東神奈川臨海部周辺地区 再編整備計画

平成16年3月

横浜市

目 次

1 . 東神奈川臨海部周辺地区の整備に関する方針	1
1-1 前提条件の整理	1
(1) 「東神奈川臨海部周辺地区」指定の経緯	1
(2) 「京浜臨海部地域 都市・居住環境整備基本計画」の概要	3
(3) 対象地区の現況と課題	5
1-2 グランドデザイン	10
(1) グランドデザインの位置づけ	10
(2) 再編整備の基本目標	10
(3) 将来の都市構造	11
(4) 再編整備に向けた分野別基本方針	12
(5) ゾーン別整備の基本方針	14
2 . 整備方針・整備事業	16
2-1 再編整備戦略	16
2-2 東神奈川まち・海軸の重点整備	17
(1) 重点整備の考え方	17
(2) 東神奈川地域拠点ゾーン	18
(3) 環境再生型都市整備ゾーン	19
(4) ポートリノベーションゾーン	20
2-3 神奈川新町・新浦島町軸の重点整備	22
(1) 重点整備の考え方	22
(2) 神奈川新町生活拠点ゾーン	22
(3) 浦島町・子安通市街地環境整備ゾーン、新浦島町複合都市ゾーン	24
2-4 広域的な都市軸の機能強化	26
2-5 水辺、緑、歴史を活かした美しい都市環境への再編	27
3 . 整備プログラム	31
(1) 再編整備のシナリオ	31
(2) 段階的な整備プログラム	32
(3) 整備プログラム	33
4 . 整備の推進体制	37
(1) 推進体制	37
(2) 情報発信等	37
(3) 京浜臨海部の再編整備との連携	37

1. 東神奈川臨海部周辺地区の整備に関する方針

1-1 前提条件の整理

(1) 「東神奈川臨海部周辺地区」指定の経緯

東神奈川臨海部周辺地区指定に至る主な経緯

近年の社会・経済状況の課題に対応し大都市のリノベーションを推進するために、平成11年8月、建設大臣（現国土交通大臣）により「京浜臨海部地域」が「都市・居住環境整備重点地域」（以下「重点地域」という。）に指定された。

「重点地域」の指定を受けて、平成13年3月、国土交通省、川崎市、本市の三団体により重点地域整備の基本的な方針となる「京浜臨海部地域 都市・居住環境整備基本計画」（以下「基本計画」という。）を策定、公表した。

平成14年3月、本市は「重点地域」のうち、「東神奈川臨海部周辺地区」を京浜臨海部地域の再生を先導する地区として指定した。

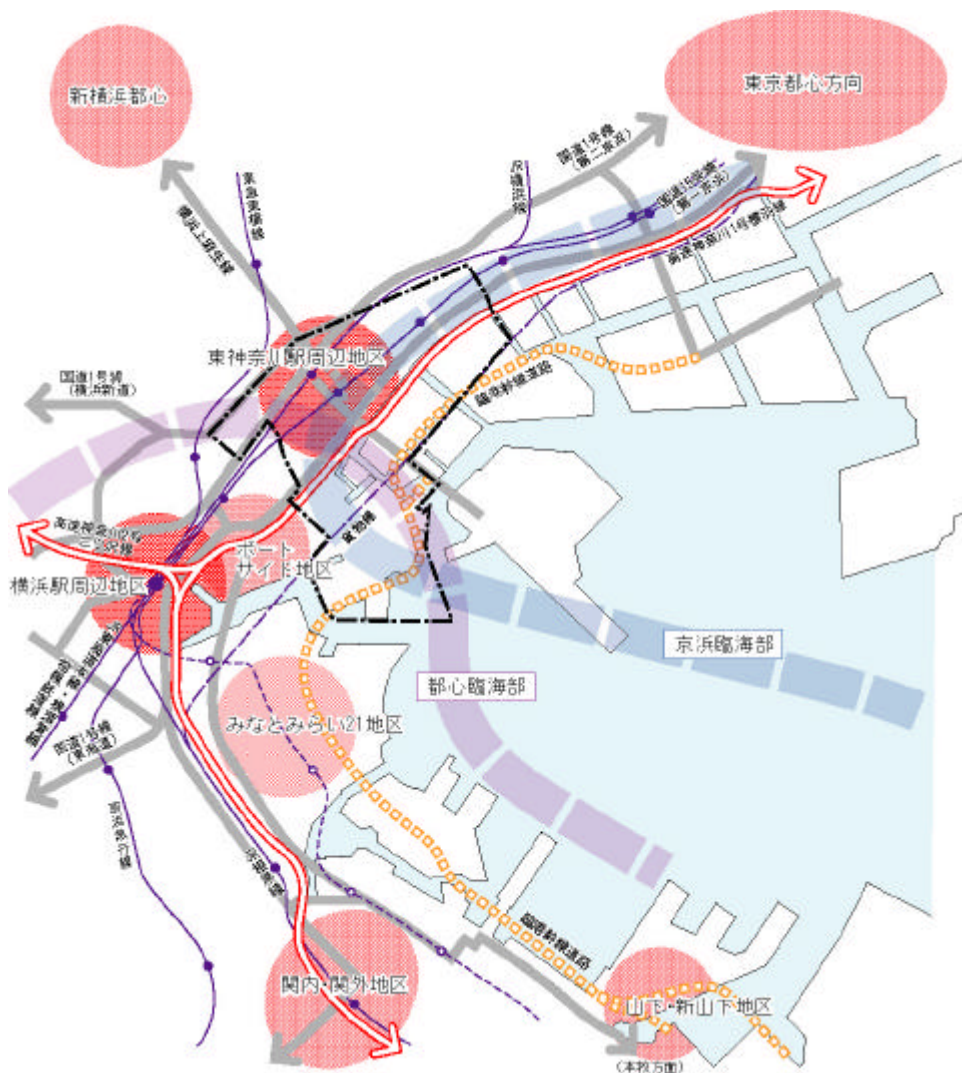
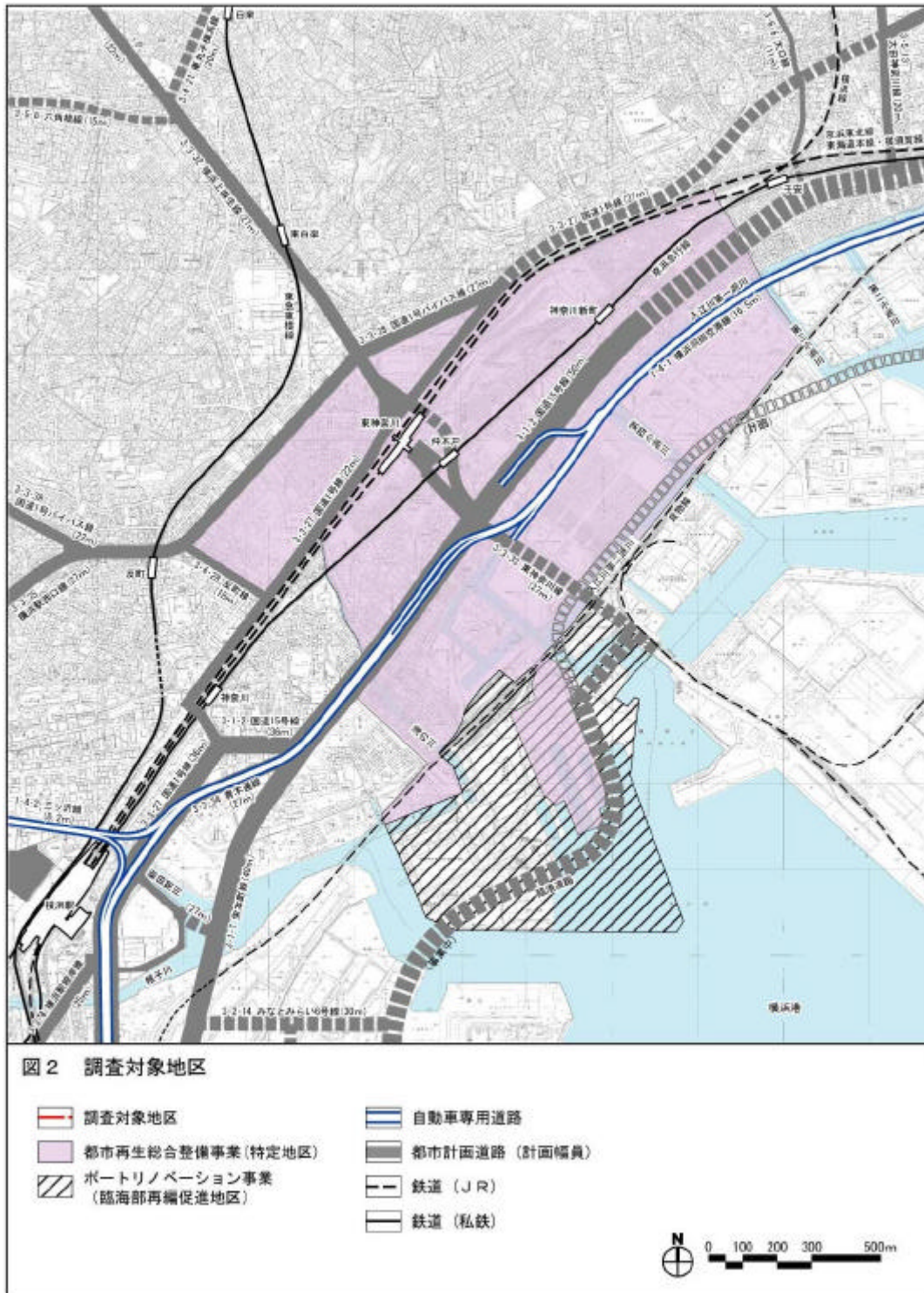


図1 地区の位置づけ

「東神奈川臨海部周辺地区」の範囲

「東神奈川臨海部周辺地区」は、ウォーターフロントの新たな市街地として整備が進むみなとみらい21地区などと、産業の空洞化等により地域活力の低下が懸念される京浜臨海部とを結節するJR東神奈川駅周辺から臨海部にわたる約170haである。

そのうち、概ねJR東海道貨物支線の内陸側と山内地区の一部を加えた約125haは、都市再生総合整備事業の「特定地区」として、東海道貨物支線の海側約50haの区域は、ポータルリノベーション事業の「臨海部再編促進地区」として指定している。



(2) 「京浜臨海部地域 都市・居住環境整備基本計画」の概要

基本計画の中で次のとおり、地域の整備の基本方針等を定めている。

1) 京浜臨海部地域の整備の基本方針

京浜臨海部地域の整備目標

- ものづくりを基礎とした国際競争力のある新たな産業空間の形成を目指す。
- 都市的諸機能の導入を図りつつ、市民生活と産業活動が調和する地域を目指す。
- 海との接点となる水と緑の環境を創出するとともに、防災性の向上を目指す。

広域的視点から目指すべき地域構造

- 東京湾沿岸域に求められている「緑と青の回廊」の形成を環境形成上の達成目標とする。
- 横浜都心、川崎都心、東京都心、空港、他の業務核都市等との連絡を強化する広域交通網の整備を進め、これを京浜臨海部地域の骨格とする。
- 横浜都心、川崎都心に加え、横浜市の副都心や地域拠点等の緊密な連携に向けた都市基盤施設整備、土地利用を図るものとする。

京浜臨海部地域の整備方針

【土地利用】

- 海側の港湾物流機能、生産機能を活かしながら、内陸の都市的土地利用との融合や隣接する市街地の防災性の向上を図るための土地利用を進める。また、循環型産業等について、その集積を図る。
- 既成市街地部では、住宅市街地としての環境条件を整えていく。
- 臨海部第一層を中心とした既成市街地と隣接する地区では、業務管理、研究開発、商業、対事業所サービス等の新しい機能を立地させるための複合的土地利用を図る。
- この場合、暫定的な土地利用も考慮した計画的な土地利用を進める。
- 臨海部第二層では、生産機能と連携した研究開発拠点や産業活動の中心的地区としての土地利用を図る。
- また、レクリエーション機能などを導入したアメニティ豊かな空間の適切な配置を検討する。

【都市基盤施設整備】

- 地域を縦貫する広域的交通基盤の整備を推進するとともに、既成市街地との連絡を強化する域内交通網の整備を推進する。
- 新たな物流需要に的確に対応するため、港湾機能の拡充を図る。

【環境・防災】

- 親水性に富んだ環境整備を推進するとともに、防災機能の強化を図る。

【市民との共生】

- 豊かで親しみやすいウォーターフロントの形成や地域と共生した産業系施設の整備などを促進する。

2) 骨格的都市基盤施設整備の方針

東海道貨物支線貨客併用化（京浜臨海線）の推進

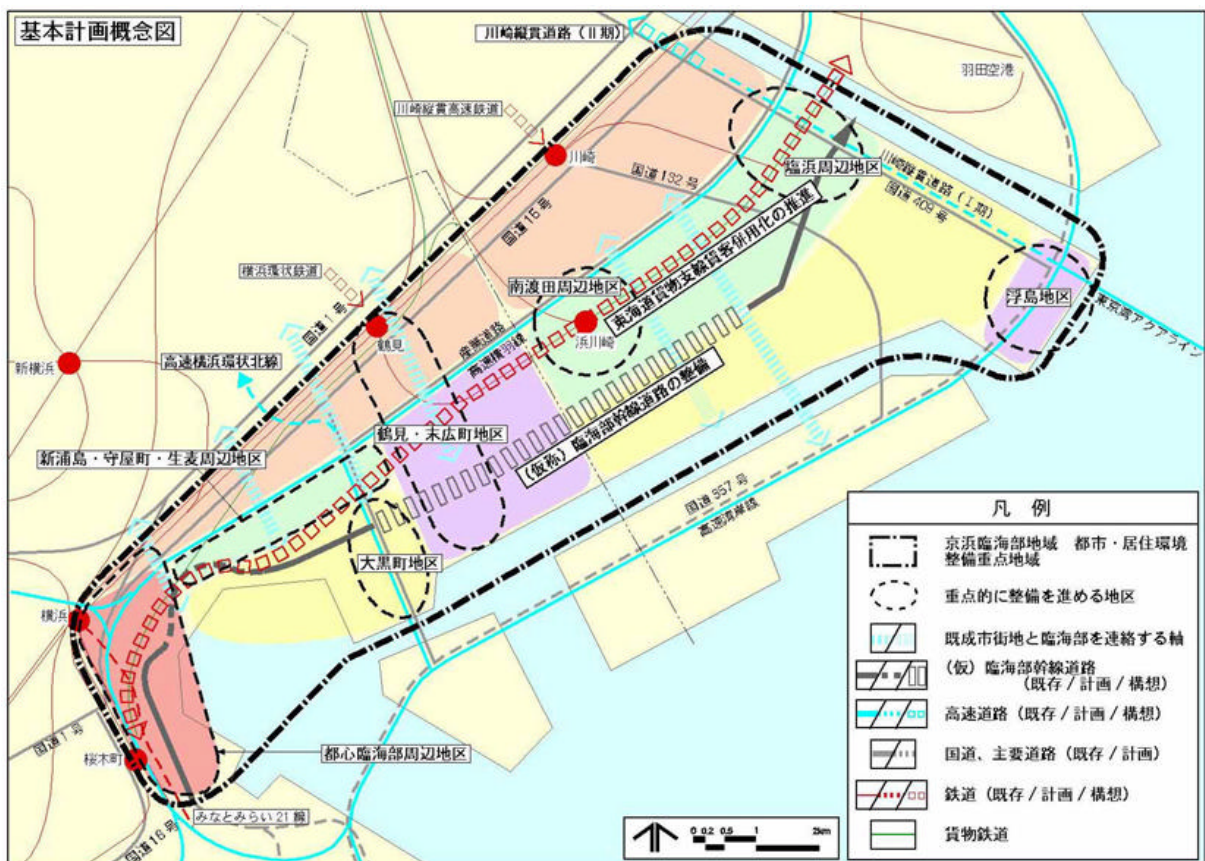
- 東海道貨物支線等を活用して、貨客併用の鉄道の検討を進める。

（仮称）臨海部幹線道路の整備

- 横浜都心、川崎都心、横浜港・川崎港の物流拠点や東京臨海部への連絡を強化するため、（仮称）臨海部幹線道路の検討を進める。

幹線道路の整備

- 川崎縦貫道路の整備を推進するとともに、高速横浜環状北線の整備を図る。また、既成市街地と京浜臨海部地域及び東扇島・扇島とを連絡する幹線道路の検討を進める。



(3) 対象地区の現況と課題

1) 本地区の現況

人口

本地区に関連する 20 町の人口は、平成 16 年 1 月で 19,289 人（住民基本台帳）となっており、近年のマンション立地を反映し、増加傾向にある。（平成 11 年 1 月で 14,324 人、伸び率 H16 / H11 : 34.7%、市 4.8%、神奈川区 5.6%）

表 1 の階層別人口の推移（H10 H15）を見ると、本市、神奈川区とも年少人口（14 歳以下）と生産年齢人口（15 歳以上 64 歳以下）は減少傾向又は微増、老年人口（65 歳以上）が増加傾向にあり高齢化が進んでいるが、本地区は、すべての階層にわたり増加傾向を示している。

小・中学校の児童・生徒数は、神奈川区及び本地区とも減少傾向にあったが、本地区は既に増加に転じており、今後、臨海部等マンション開発に伴い、急速に増加するものと予測される。

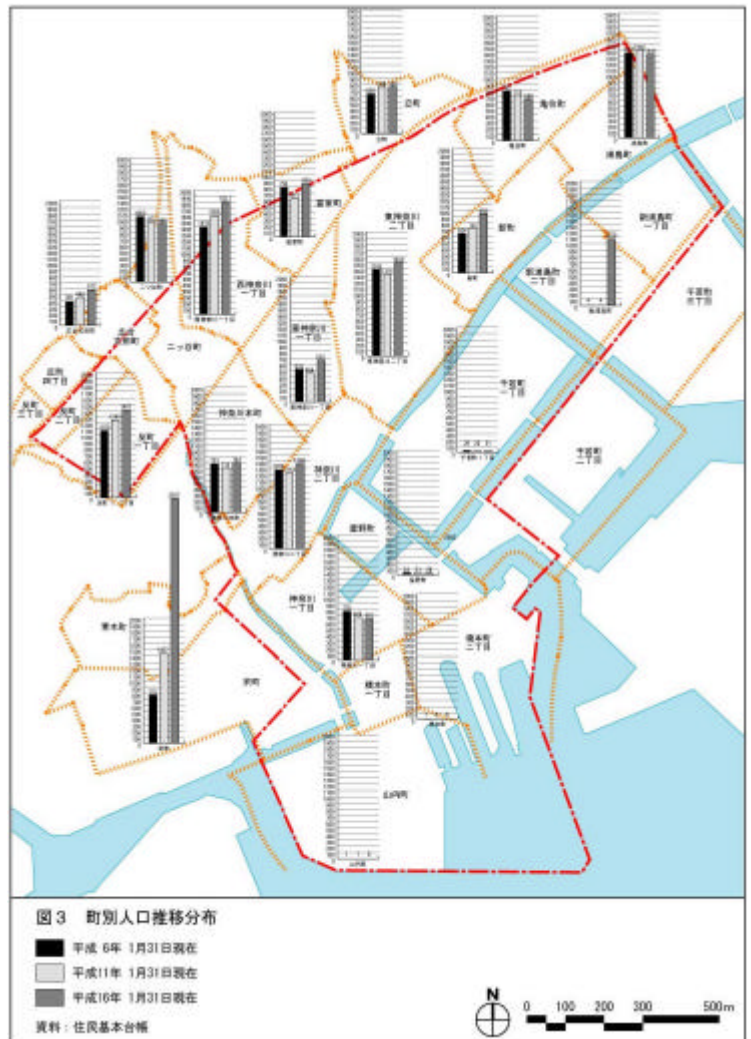
図 3 の町別人口推移分布を見ると、人口の分布状況は既成市街地に集中しているが、主に産業ゾーンとして機能してきた臨海部の新浦島町においては、大規模マンション開発が進められ、一部入居が始まっている。また、山内ふ頭周辺地区でも土地利用転換による居住機能等の導入が想定されており、今後、地区の人口分布構造が大きく変化することが予想される。

表 1 階層別人口の推移等

		平成10年		平成15年		伸び率 (%)
		人口 (人)	割合 (%)	人口 (人)	割合 (%)	
東神奈川臨海部周辺地区	0~14歳	1,358	9.6	1,829	9.9	34.7
	15~64歳	10,562	74.4	13,945	75.3	32.0
	65歳以上	2,274	16.0	2,750	14.8	20.9
	合計	14,194	100.0	18,524	100.0	30.5
神奈川区	0~14歳	25,764	12.4	25,581	11.7	-0.7
	15~64歳	151,403	72.8	156,149	71.7	3.1
	65歳以上	30,669	14.2	36,055	16.6	17.6
	合計	207,836	100.0	217,785	100.0	4.8
横浜市	0~14歳	480,923	14.2	486,095	13.7	1.1
	15~64歳	2,486,527	73.2	2,515,234	70.8	1.2
	65歳以上	429,681	12.6	549,511	15.5	27.9
	合計	3,397,131	100.0	3,550,840	100.0	4.5

資料：住民基本台帳

注) H10.9.30、H15.9.30 現在



産業

神奈川区は昼夜間人口比率 101.7 と、市平均 90.5 より高い（平成 12 年国勢調査）が、本地区の平成 13 年の事業所数と従業者数は、それぞれ平成 8 年比で 15.1%、13.4%の減少を示すなど、市平均より落ち込みが大きい。（市平均 6.3%、2.9%の減少）

東神奈川臨海部周辺地区の 1 事業所あたりの従業者数 17.2 人は、区平均 11.4 人、市平均 11.5 人より大きくなっている。

臨海部の事業所立地の動向としては、新浦島町で開発されたテクノウェイブ 100、ニューステージ横浜がある。

表2 事業所の概要

		平成 8年		平成13年		H8～H13増減	
			市内シェア (%)		市内シェア (%)		増減率 (%)
東神奈川 臨海部周 辺地区	事業所	2,087	1.7	1,771	1.5	-316	-15.1
	従業者(人)	35,192	2.5	30,459	2.3	-4,733	-13.4
	1事業所あたり 従業者(人)	16.9	/	17.2	/	0.3	2.0
神奈川区	事業所	10,474	8.4	9,304	8.0	-1,170	-11.2
	従業者(人)	116,762	8.4	105,926	7.9	-10,836	-9.3
	1事業所あたり 従業者(人)	11.1	/	11.4	/	0.2	2.1
横浜市	事業所	124,884	/	117,000	/	-7,884	-6.3
	従業者(人)	1,388,493	/	1,347,684	/	-40,809	-2.9
	1事業所あたり 従業者(人)	11.1	/	11.5	/	0.4	3.6

資料：事業所・企業統計調査

土地利用等

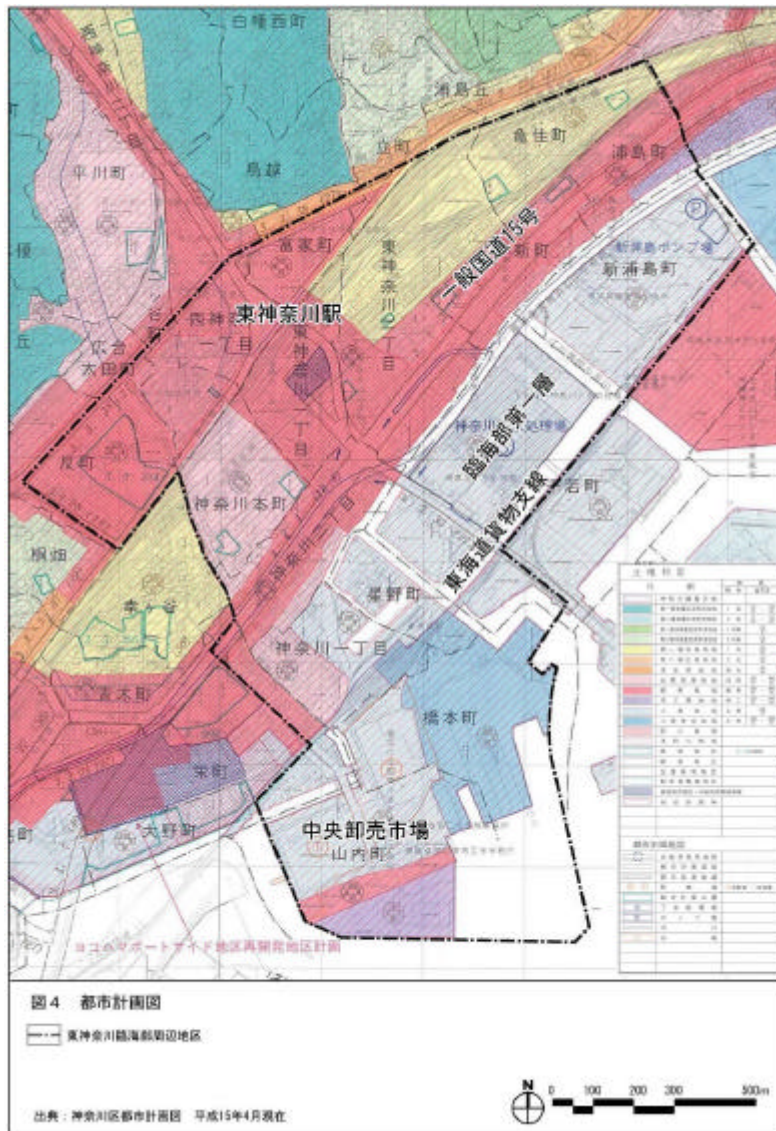
本地区の地域地区は、東神奈川駅周辺及び一般国道 15 号沿道は商業地域、隣接して近隣商業地域、第一種住居地域である。また、臨海部第一層は工業地域、工業専用地域である。

東海道貨物支線より海側は、主に臨港地区であり、中央卸売市場部分が商港区である。平成 4～5 年から平成 9～11 年の土地利用の推移をみると、工業系用地が大きく減少する一方、駐車場や空地等が増加するなど、低未利用地化が進んでいる。

市内の工業地域の工場跡地に大型マンションが進出し、近隣とのトラブルが多く発生しているため、工業地域の最高限高度地区を第 7 種（高さ 31m、北側斜線なし）から第 5 種（高さ 20m、北側斜線あり）へ都市計画変更を行った。

臨港地区、特別工業地区が指定されている工業地域は第 7 種

住宅以外の用途に供する建物（工場・商業・業務施設等）については 31m まで建築可能



交通施設

【道路】

都市計画道路では、一般国道1号、15号の一部区間が暫定整備、都市計画道路横浜上麻生線の東神奈川駅付近が未整備である。また、都市計画道路東神奈川線の一部区間が暫定整備である。また、横浜羽田空港線の東神奈川出入口ランプがある。

臨港幹線道路は、瑞穂山内区間が整備中である。

臨海部においては、歩行者が安全に通行できる空間が少ない。

【公共交通】

既成市街地部にはJR京浜東北線・横浜線の東神奈川駅、京急線の仲木戸駅、神奈川新町駅があり、鉄道の利便性は高い。臨海部第一層も山内ふ頭周辺地区を除き、駅から500m圏内であるが、一般国道15号や入江川が分断要素となっている。

平成12年1月の運輸政策審議会答申第18号において、「今後、整備について検討すべき路線」としてJR東海道貨物支線の貨客併用化があげられている。

公園・緑地、地域資源

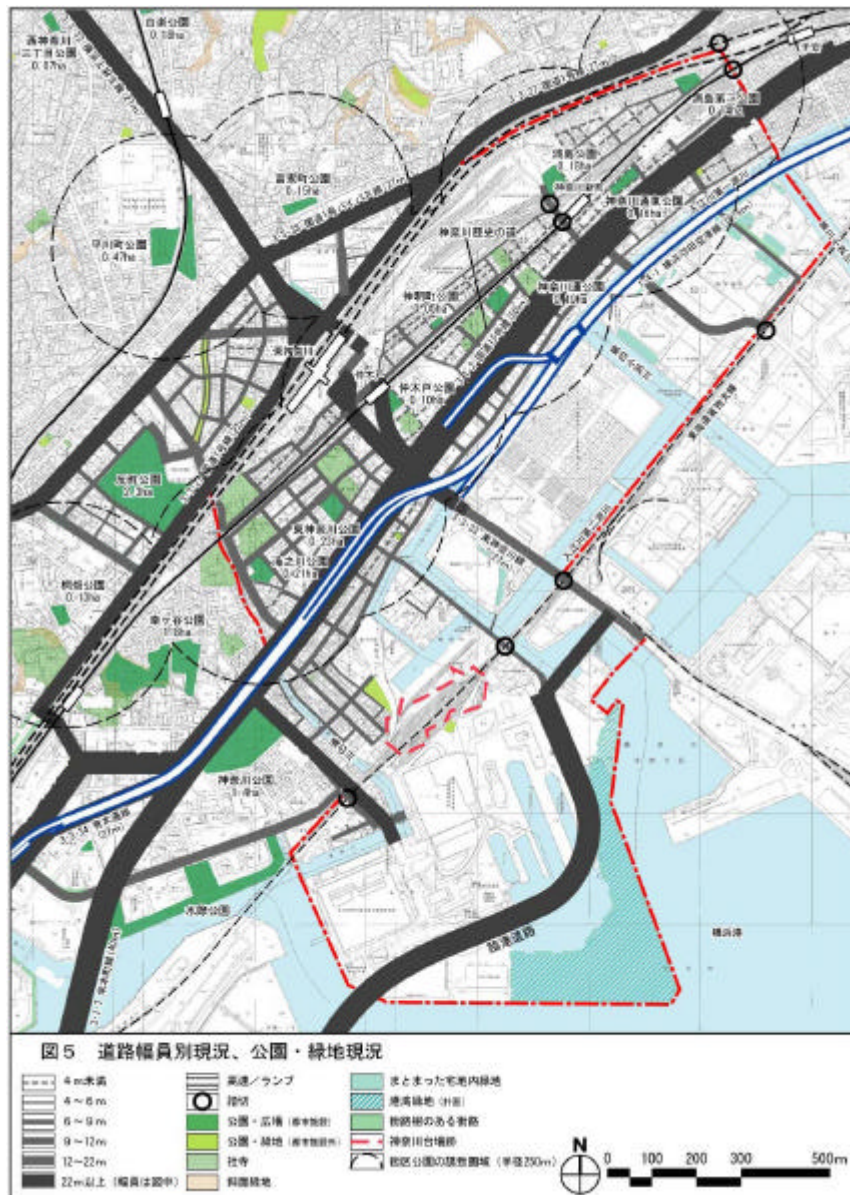
【公園・緑地】

地区内には近隣公園 1ヶ所（反町公園 2.3ha）、街区公園 9ヶ所（合計面積 1.5ha）が整備されている。しかし、臨海部では、将来人口や誘致圏を考慮した緑地・広場等が求められる。

【地域資源】

臨海部周辺は運河（入江川派川）が網状に流れるとともに、山内ふ頭周辺地区は横浜港沿いに長い水際線を有している。しかし、現状では市民が親しむことの出来る水際線の区間は全体（滝の川、入江川派川、常盤川、山内ふ頭周辺地区）の 20%程度である。運河・河川の護岸は、大部分が民有護岸で老朽化が進んでいるとともに、沈船等が見られる。

旧東海道神奈川宿沿いに寺社が多く分布し、これらを結んで神奈川歴史の道が整備されている。また、東高島貨物駅敷地には神奈川台場の遺構がある。



2) 再編整備の課題



*1 ゆめはま 2010 プラン (H5.12)
 *2 中期政策プラン (H14.12)
 *3 横浜業務核都市基本構想 (H14.6)
 *4 整備、開発又は保全の方針 (H9.4)
 *5 横浜港港湾計画 (H9.3)
 *6 横浜市緑の基本計画 (H9.4)

*7 神奈川区まちづくりプラン (H15.12)
 *8 京浜臨海部再編整備マスタープラン (H9.2)
 *9 京浜臨海部地域都市・居住環境整備基本計画 (H13.3)
 *10 京浜臨海都市再生予定地域 (H14.10)
 *11 都市再生緊急整備地域「横浜山内ふ頭地域」(H14.10)
 *12 構造改革特区「京浜臨海部再生特区」(H5.5)

1 - 2 グランドデザイン

(1) グランドデザインの位置づけ

本グランドデザインは、都市機能と港湾機能が融和した21世紀における新たな都市空間・港湾空間の実現に向け、行政・事業者・市民などの相互連携のもとで東神奈川臨海部周辺地区の再編整備を進めていくため、概ね15年後の基本的な将来像を示すものである。

また、グランドデザインは、「再編整備の課題」における「土地利用」「交通基盤」「水・緑・地域資源」のそれぞれの検討課題に対応した方向性を示すとともに、「2. 整備方針・整備事業」の再編整備戦略を導き出すものとする。

(2) 再編整備の基本目標

大都市リノベーションの推進

社会経済状況の変化に対応し、快適な都市生活の実現と都市構造の抜本的な再編整備を大規模工場跡地や港湾空間等の有効活用により行う大都市リノベーションを推進することにより、横浜都心臨海部の機能強化、及び京浜臨海部の活性化に寄与することを目標とする。

生活利便性と防災性の向上

地域における生活や就業環境等の向上に向け、駅周辺の機能強化、防災上課題のある密集住宅市街地の改善等を推進することにより、快適な都市空間の創出を図る。

また、土地利用転換に伴い不足する公共公益施設の適正な配置を図る。

水や緑と親しめるまちづくりの推進

海・運河・河川など水際線の市民利用の促進や公園・プロムナードの整備、また、これら水や緑のネットワーク化などの自然環境の活用・回復・創出により、水や緑と親しめ、次世代へ継承できる持続可能なまちづくりを推進する。

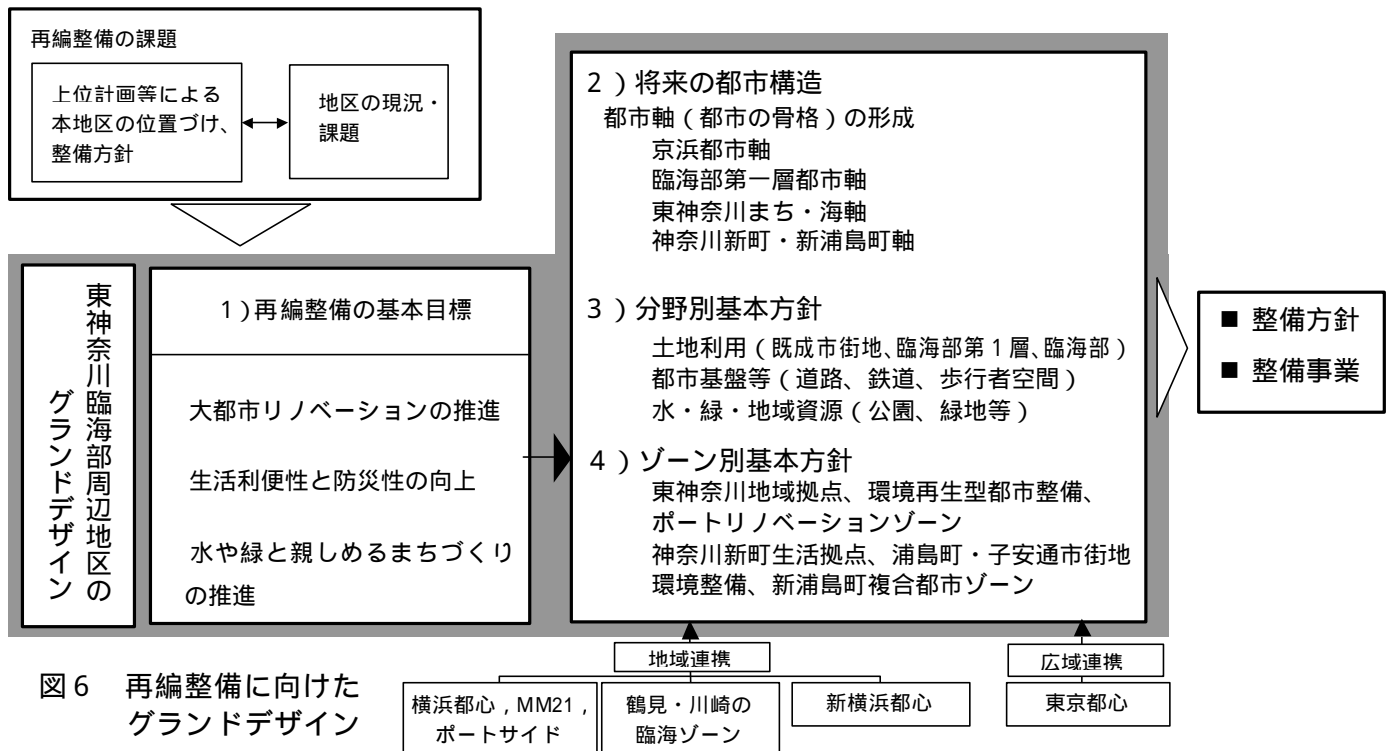


図6 再編整備に向けたグランドデザイン

(3) 将来の都市構造

本地区は、横浜都心臨海部と京浜臨海部の接点にあたる枢要な場所に位置していることから、本市多心型都市構造の形成に寄与する地域連携や、東京方面等との広域連携に配慮しつつ、都市の骨格となる都市軸の形成を図る。

首都圏の主要都市を結ぶ広域レベルの都市軸

横浜都心、東京都心方面を結ぶ道路や鉄道などの交通体系とその周辺の土地利用から構成される都市軸「京浜都市軸」、「臨海部第一層都市軸」を当該地区の骨格的な都市軸とする。

既成市街地と臨海部を結ぶ新たな都市軸

鉄道駅を中心に都市機能が集積している既成市街地と、新たな土地利用が期待される臨海部との連携を強化するため、「東神奈川まち・海軸」、「神奈川新町・新浦島町軸」を地域レベルの新たな都市軸とする。

新たな都市軸の形成に向けて

新たな都市軸の形成に向け、次のとおり一定のまとまりを持った各ゾーンにおいて、その特性を生かしたまちづくりを促進する。

- ・ 東神奈川まち・海軸
 - 「東神奈川地域拠点ゾーン」
 - 「環境再生型都市整備ゾーン」
 - 「ポートリノベーションゾーン」
- ・ 神奈川新町・新浦島町軸
 - 「神奈川新町生活拠点ゾーン」
 - 「浦島町・子安通市街地環境整備ゾーン」
 - 「新浦島町複合都市ゾーン」



図7 骨格的な都市構造

(4) 再編整備に向けた分野別基本方針

土地利用の基本方針

既成市街地エリア

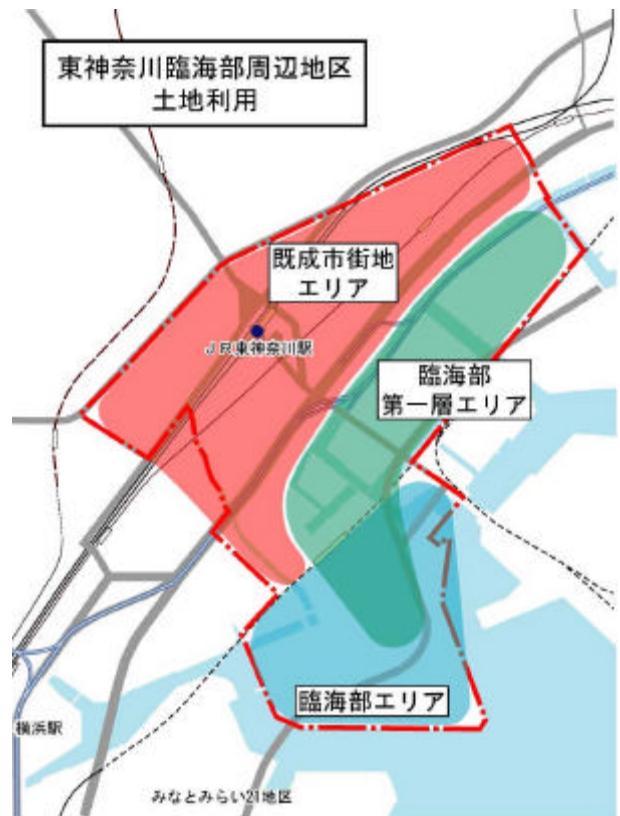
- ・駅周辺への多様な機能集積により、地域住民の日常的な生活利便性の向上を図る。
- ・住工混在、防災上課題のある密集住宅市街地が抱える問題に対処しつつ、良好な住環境の形成を図る。

臨海部第一層エリア

- ・鉄道駅への近接性を生かして、業務、商業、居住等の都市的な機能の導入により、駅周辺の既成市街地と連続した土地利用への転換を図る。業務機能の導入にあたっては、研究開発などの都市型産業の立地促進による京浜臨海部の産業との連携を図る。

臨海部エリア

ウォーターフロントの特性をいかし、業務、商業、居住等の都市的な機能の導入や、水際線の市民利用の促進により、みなとみらい21地区から続く都心臨海ゾーンの形成を図る。新たな機能の導入にあたっては、既存の港湾物流機能、中央卸売市場機能、生産機能との共存を図る。



都市基盤等の基本方針

〔道路〕

横浜都心と東京方面、他の業務核都市との広域連携を促進し、本市の将来都市構造である多心型の都市構造を支える交通ネットワークの形成を図る。

さらに、臨海部の再編整備に資する幹線道路網の整備促進に加え、各拠点の整備を促進し都市軸の形成に寄与する補助幹線道路の整備を検討する。

一般国道15号の暫定整備区間の整備検討

横浜上麻生線、東神奈川線の整備促進

臨港幹線道路の整備促進

地区内補助幹線道路の整備検討・促進

〔鉄道〕

広域的な公共交通を強化するため、既存貨物路線の有効活用による旅客輸送機能を検討する。

東海道貨物支線の貨客併用化の検討



(5) ゾーン別整備の基本方針

東神奈川まち・海軸上のゾーンの再編整備

東神奈川地域拠点ゾーン

駅周辺の利便性向上や機能集積を図るため、再開発事業などを促進し、地域の拠点に相応しい利便性と多様な都市機能の集積を図る。

環境再生型都市整備ゾーン

運河に囲まれた個性ある環境資源や鉄道駅へのアクセス利便性などを活かし、基盤整備とあわせた新たな拠点地区の形成を促進する。

就業空間や居住空間が融和した魅力的な複合都市空間への再編整備を誘導する。

また、地区の歴史的資源を生かした魅力ある都市空間を創出する。

ポトリノベーションゾーン

造船所跡地の再開発や臨港幹線道路の整備等により、業務・商業・居住機能が融合する新たな都市

的土地利用への再編を促進するとともに、既存の港湾物流機能、中央卸売市場機能の充実を図る。

また、都市的機能の導入による新たな土地利用の一層の進展を図るため、災害時の輸送拠点としての機能を併せ持った水際線緑地や市民交流施設など、地域・市民に親しまれる、にぎわいのある港湾空間の創出と自然・環境にやさしいまちづくりを推進する。

これにより、山下・新山下地区からみなとみらい2 1地区を経て山内地区へと至る横浜都心臨海部の一翼を担うとともに、臨海部再編整備の先導的役割となる東神奈川まち・海軸の形成に不可欠な「海」や「みなと」を象徴したにぎわいと潤いのある空間を形成する。



神奈川新町・新浦島町軸上のゾーンの再編整備

神奈川新町生活拠点ゾーン

身近な地域の生活拠点として、駅周辺は土地利用の高度化を誘導、ミルクプラントはオープンスペース等として活用し、潤いのある快適で便利な生活環境の形成を図る。

浦島町・子安通市街地環境整備ゾーン

防災上課題のある密集住宅市街地において、一般国道 15 号の暫定整備区間の整備を検討するとともに、入江川派川の護岸改修や狭隘道路の拡幅を促進し、安全なまちづくりを推進する。広域避難場所である新浦島町地区との連携を強化し、地域の防災機能の向上を図る。

また、水際線の市民利用を促進するため、沿川地区の土地利用転換とあわせて、親水護岸や水際線プロムナードの整備を誘導する。

新浦島町複合都市ゾーン

工場跡地等の土地利用転換による業務・居住機能と、既存の流通業務系機能との融和を図ることにより、潤いと魅力のある市街地環境を形成する。

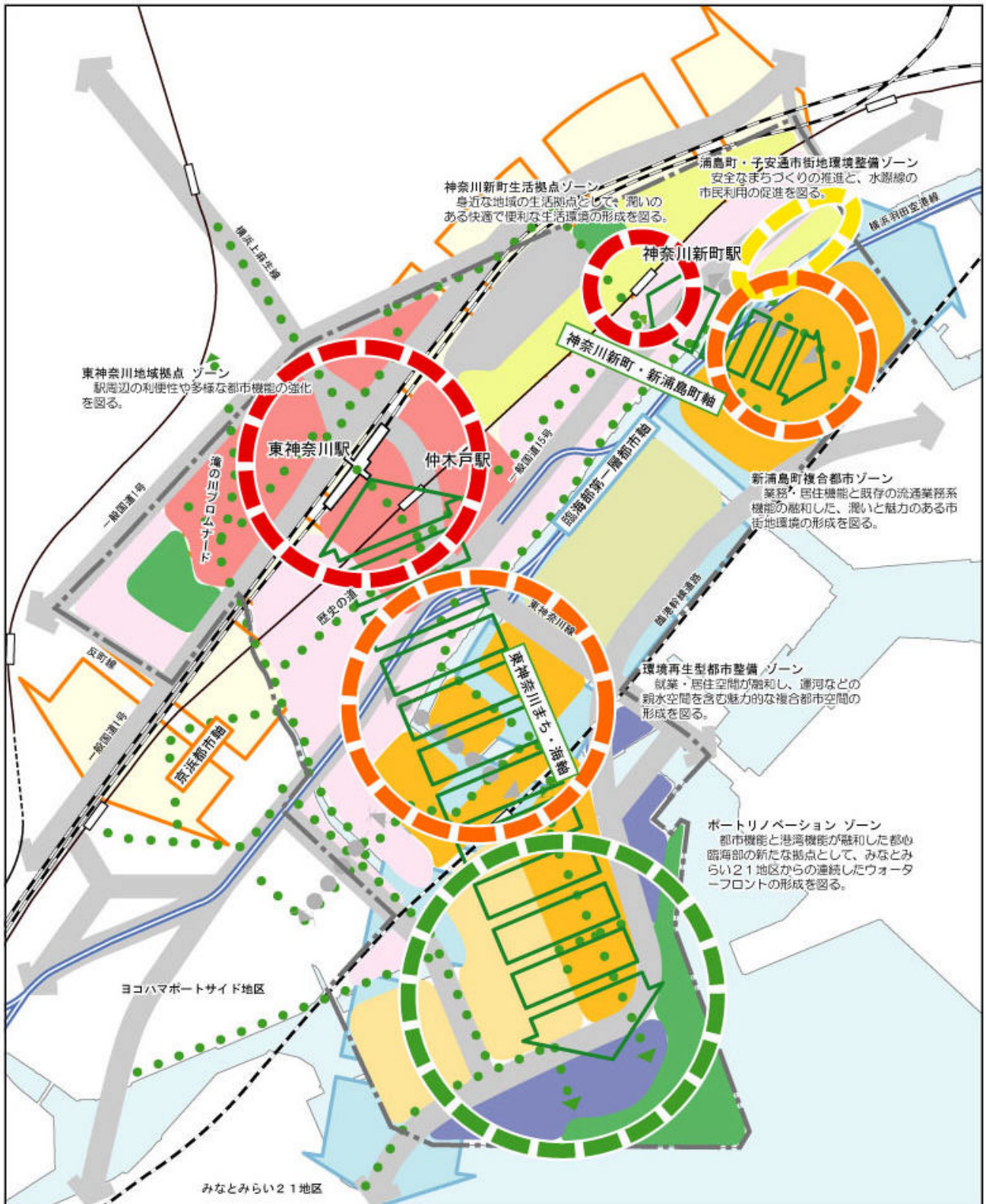


図8 東神奈川臨海部周辺地区の再編整備グランドデザイン

- | | | |
|----------------|-----------|--------------|
| 商業・業務複合ゾーン | 港湾関連用途ゾーン | 都市軸 |
| 商業・業務・居住系複合ゾーン | 供給処理施設ゾーン | ゾーン |
| 居住ゾーン | 中央卸売市場ゾーン | 都市基盤（道路） |
| 都市的土地利用促進ゾーン | オープンスペース | 歩行者空間・プロムナード |
| 運輸施設ゾーン | | |



2. 整備方針・整備事業

2-1 再編整備戦略

本地区のグランドデザインを実現するための再編整備の基本的な戦略は次のとおりである。

本地区の再生に向け、「東神奈川まち・海軸」と「神奈川新町・新浦島町軸」の重点整備を通じた新たな都市軸の形成により、海にひらかれ市民の交流が促進されるまちづくりを推進する。

広域的な都市軸である「京浜都市軸」及び「臨海部第1層都市軸」は、京浜臨海部全体の再編整備と合わせ、東京方向との連携を踏まえた長期的な視点から機能強化を図る。

地域イメージの刷新を図り、美しい都市環境への再編を進めるため、緑の創出、水辺・歴史等の地域資源の活用や、まちの回遊性を高める歩行者空間ネットワークの形成を図る。

〔再編整備に向けた取組み〕

現況の東神奈川臨海部周辺地区



グランドデザインの実現

再編整備の基本的な戦略

1. 新たな都市軸の形成による海にひらかれたまちづくり

重点整備

《東神奈川まち・海軸》

- ・ 基盤施設等の先行整備や再編プロジェクトを契機（トリガー）とした都市機能の集積や港湾空間の再編整備
- ・ 臨海部と既成市街地、新横浜都心を結ぶ連携軸の強化

《神奈川新町・新浦島町軸》

- ・ 臨海部の土地利用転換を契機とした既成市街地の居住環境・防災性の向上
- ・ 臨海部と既成市街地を結ぶ連携軸の強化

2. 広域的な都市軸の機能強化

《京浜都市軸》《臨海部第1層都市軸》

- ・ 臨港幹線道路（瑞穂・恵比須区間）等の整備
- ・ 東海道貨物支線の貨客併用化及び新駅設置の検討

3. 水辺、緑、歴史を活かした美しい都市環境への再編

- ・ 緑の拠点と歩行者空間ネットワークの形成
- ・ 入江川派川等の水域環境再生
- ・ 歴史資源の保全・活用

2 - 2 東神奈川まち・海軸の重点整備

(1) 重点整備の考え方

社会経済状況の変化に対応し、横浜都心臨海部の機能を強化するため、臨港幹線道路や東神奈川駅周辺再開発、旧浅野ドック跡地の開発を契機として東神奈川まち・海軸を構成する各ゾーン（東神奈川地域拠点ゾーン、環境再生型都市整備ゾーン、ポर्टリノベーションゾーン）の強化・連携を図りながら、都市機能と港湾機能が融和した快適な都市空間の実現と港湾空間の再編整備を行う大都市リノベーションを推進する。

幹線道路や歩行者空間ネットワークの形成等を通じ、臨海部と既成市街地、新横浜都心を結ぶ東神奈川まち・海軸の強化を図り、市民の交流を促進する。

東神奈川まち・海軸の重点整備

基盤施設等の先行整備や再編プロジェクトを契機（トリガー）とした都市機能等の集積

- ・東神奈川駅周辺における商業・業務等の都市機能集積の誘導
- ・臨海部の低未利用地の再編による拠点形成や都市機能の集積
- ・山内ふ頭周辺地区における都市型住宅、商業・業務機能の導入による土地利用再編の促進
- ・山内ふ頭地先埋立事業による、にぎわいある港湾空間の創出、親水性、防災機能を備えた水際緑地の整備
- ・再編整備に伴い予測される義務教育学校施設の不足等への対応

臨海部と既成市街地、新横浜都心を結ぶ連携軸の強化

- ・横浜都心臨海部の機能強化と東神奈川まち・海軸の形成を促進する臨港幹線道路の整備
- ・臨海部と既成市街地、新横浜都心との連携を強化する横浜上麻生線、東神奈川線の整備
- ・既成市街地と臨海部を結ぶ「神奈川みなとの道」の整備

(2) 東神奈川地域拠点ゾーン

ゾーンの整備方針

J R 東神奈川駅東西の駅前地区では、商業・業務・文化・スポーツなど地域拠点にふさわしい多様な機能の集積を進める。また、周辺地区では土地の高度利用を図るため、面的な再整備を促進する。老朽化した神奈川スケートリンクについては、再整備を検討する。

J R 東神奈川駅と西口横断歩道橋の改修を促進し、東口歩道橋と連続したバリアフリー対応の歩行者空間を整備するとともに、公会堂や区民文化センター、周辺の病院、商業施設等との動線を強化する。さらに、駅から臨海部へ向かう快適な歩行者空間の確保や神奈川宿歴史の道や滝の川せせらぎ緑道など周辺のプロムナードとのネットワーク化を図る。また、一般国道15号を渡る歩道橋のバリアフリー化など臨海部の再編整備と合わせた検討を進める。交通結節機能の拡充を図るため、西口は一般国道1号を渡る歩道橋の架替えにあわせて、バスやタクシー乗り場の再配置やバリアフリー化を進め、J R 東神奈川駅との乗り換え利便性を向上させる。東口は市街地再開発事業により整備されたバス乗り場を活用し、臨海部への新たな路線の導入を図る。

都市計画道路横浜上麻生線、東神奈川線の整備を進めることにより、横浜都心臨海部と新横浜都心方面との連携強化を図る。

〔都市基盤施設等の整備事業〕

都市計画道路横浜上麻生線未整備区間の整備事業（計画幅員：25m）

本道路は横浜都心と新横浜都心方面とを結ぶ広域的な役割を担う幹線道路であり、未整備となっているJ R 軌道下のアンダーパス区間の整備を進める。

東神奈川駅西口横断歩道橋整備事業（計画幅員：6.5m）

老朽化している東神奈川駅西口横断歩道橋の再整備を促進し、駅周辺の歩行環境の向上を図る。

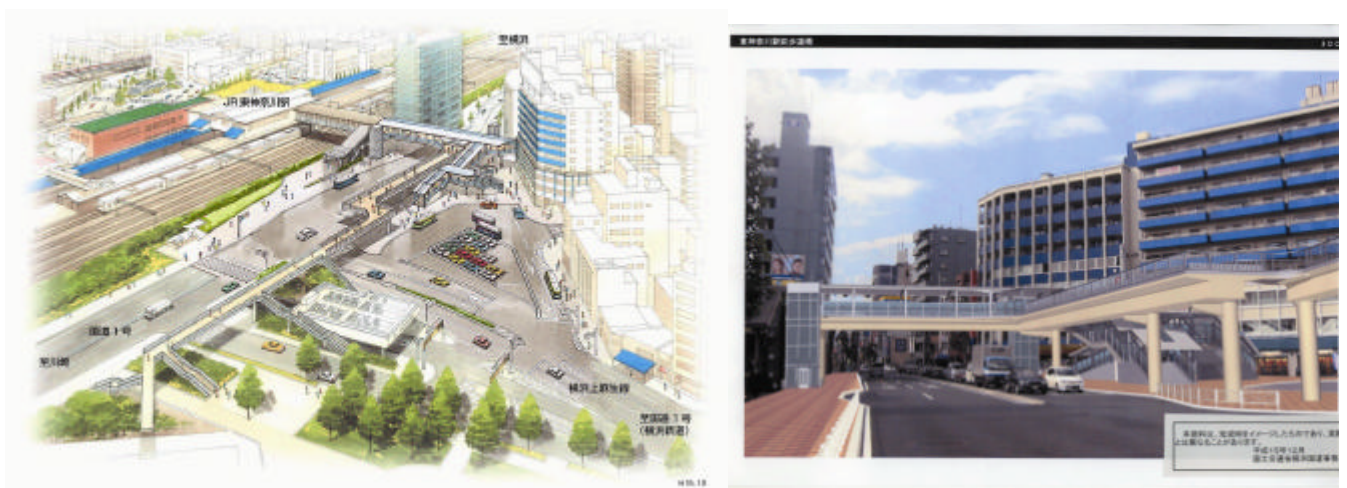


図9 西口歩道橋の完成イメージ

神奈川みなとの道歩行者環境整備事業

「神奈川みなとの道」について、歩行環境の整備やサイン設置などの整備を進め、歩きやすく快適な歩行者空間整備を進める。一般国道15号を渡る歩道橋のバリアフリー化など検討を進めることにより、安全で快適な歩行空間の確保を図る。

(3) 環境再生型都市整備ゾーン

ゾーンの整備方針

既存機能との調和を図りながら、大規模低・未利用地の段階的な土地利用転換による新たな都市機能の導入を進め、拠点ゾーンにふさわしいまちづくりを推進する。

「東神奈川まち・海軸」の形成に寄与する地区の骨格となる道路整備や地区の一体性・アクセス性を向上する地区内の東西道路の新設検討を行うとともに、広域の歩行者空間ネットワークに資する歩行者回遊空間を形成する。

地区の特徴である入江川派川（運河）の水域環境再生を図るため、不法係留・沈廃船や水質浄化対策を進めるとともに、新たなうるおい空間の創出など運河の活用再生を行う。また、神奈川下水処理場の拡張機能の導入検討とあわせ、市民が親しめる水辺空間の整備など環境再生型まちづくりを推進する。

地域の歴史資源である神奈川台場は、権利者の意向等を踏まえたうえで、まちづくりの中で保全・活用等の検討を行う。

ゾーン周辺との景観・環境の調和への配慮や地区特性である水際空間の市民利用の促進など、地域連携を深める街並みづくりを目指す。

〔都市基盤施設等の整備事業〕

都市計画道路東神奈川線の整備事業（計画幅員：25m）

駅など既成市街地と臨海部とを結ぶ幹線道路であり、臨港幹線道路の延伸部（瑞穂・恵比須間）の検討状況を踏まえながら、東海道貨物支線との立体交差も含めて整備を進める。

神奈川みなとの道歩行者環境整備事業

山内ふ頭周辺地区土地区画整理事業にあわせ、竜宮橋線の歩道未整備部分における歩行者専用橋の設置や歩道の再整備など、東神奈川駅と臨海部を結ぶ「神奈川みなとの道」の歩行環境の整備を行う。

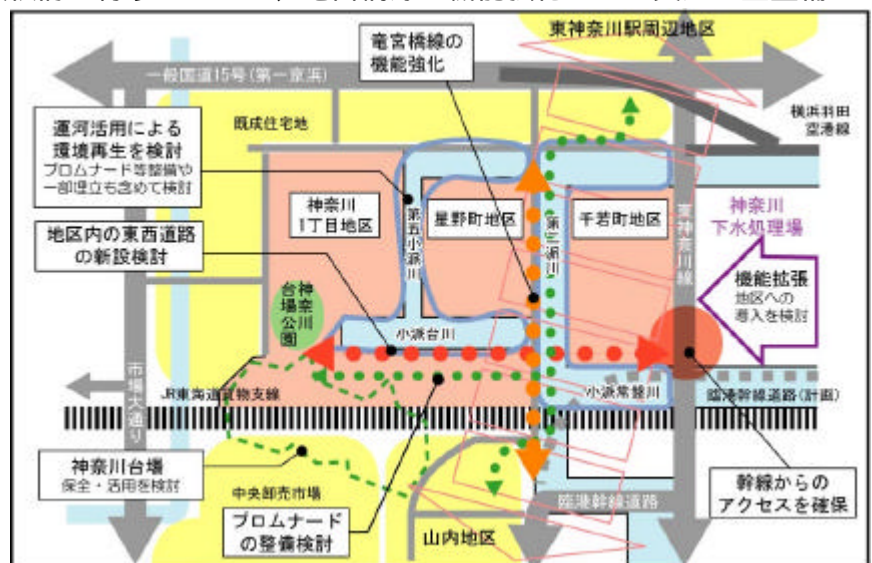
〔面的整備事業〕

東高島駅北地区面整備事業

新たな都市拠点形成に向けて、地区全体が協力連携しながら、

- ・地区内の東西道路の新設検討を行うとともに、竜宮橋線の機能強化などの交通基盤整備
- ・敷地の整形化や共同化を進め、段階的な土地利用転換による都市機能更新
- ・運河活用によるプロムナード等整備や一部埋立など

まちづくりに資する環境整備などに向けた、適切な事業手法を用いた面整備事業に取り組む。



(4)ポーターノベーションゾーン

ゾーンの整備方針

本ゾーンは、住宅・商業等機能への土地利用転換が進みつつある旧浅野ドック跡地の開発を臨海部再編のトリガーとして、周辺ゾーンの土地利用転換の促進や市民に憩い親しまれる港湾空間の再編を推進する。

旧浅野ドック跡地の開発は土地区画整理事業を活用し、都市居住機能、商業・業務機能等の導入にあわせて、「神奈川みなとの道」や神奈川台場に面した街区公園などの整備を進める。新たな機能の導入にあたっては、既存の港湾物流機能、中央卸売市場機能、生産機能との調和を図る。

臨海部交通の円滑化と本ゾーンの再編整備を促進するため、旧浅野ドック跡地の土地利用転換とあわせ臨港幹線道路（山内・瑞穂区間）の整備を行う。

都市的土地利用の導入等によって、新たに形成されるウォーターフロント・コミュニティを活気に満ちた質の高いものとし、地域のイメージを高め魅力をアピールするため、臨港幹線道路の海側に緑地や市民交流施設など地域・市民に親しまれる港の象徴的役割を担う空間を創造する。あわせて、市民と水辺を結ぶ港湾緑地においては、災害時の緊急物資等の輸送拠点となる耐震強化岸壁と連携したオープンスペース等を確保し、地域の防災機能の向上を図る。

〔都市基盤施設等の整備事業〕

臨港幹線道路整備事業（山内・瑞穂区間）

臨海部交通の円滑化と当地区の再編整備促進のため、臨港幹線道路（山内・瑞穂区内）の整備を進める。

〔面的整備事業〕

山内ふ頭周辺地区土地区画整理事業

旧浅野ドック跡地を中心とした約7.1haの地区は、既に土地区画整理事業に着手しており、本事業の推進を図るとともに、都市型住宅と業務・商業系施設を中心とした複合的な都市空間の形成を推進する。

山内ふ頭地先埋立整備事業

東神奈川まち・海軸における、魅力ある都市空間の形成と調和した賑わいのあるウォーターフロント拠点として、また、災害時の防災拠点としての役割を担う港湾空間を創出するため、臨港幹線道路（山内・瑞穂区間）海側の埋立整備事業を行う。

〔公園、緑地等整備事業〕

港湾緑地整備事業

水際線の市民利用を促進する高い親水性と、隣接する耐震強化岸壁と連携し災害時の防災拠点となるオープンスペースを有する港湾緑地を整備する。

〔土地利用誘導計画〕

山内ふ頭周辺地区都市再生特別地区・地区計画

魅力的なまちづくりを目指し、山内ふ頭周辺地区土地区画整理事業にあわせて、きめ細やかな土地利用の規制誘導を行うため都市再生特別地区・地区計画を適用する。

地区内には、緑地や広場を適宜配置するとともに、「神奈川みなとの道」を形成する海に向かうプロムナードや街区内プロムナードなどのネットワークにより、安全で快適な歩行者空間を創出する。



図10 山内ふ頭周辺地区土地区画整理事業の完成イメージ

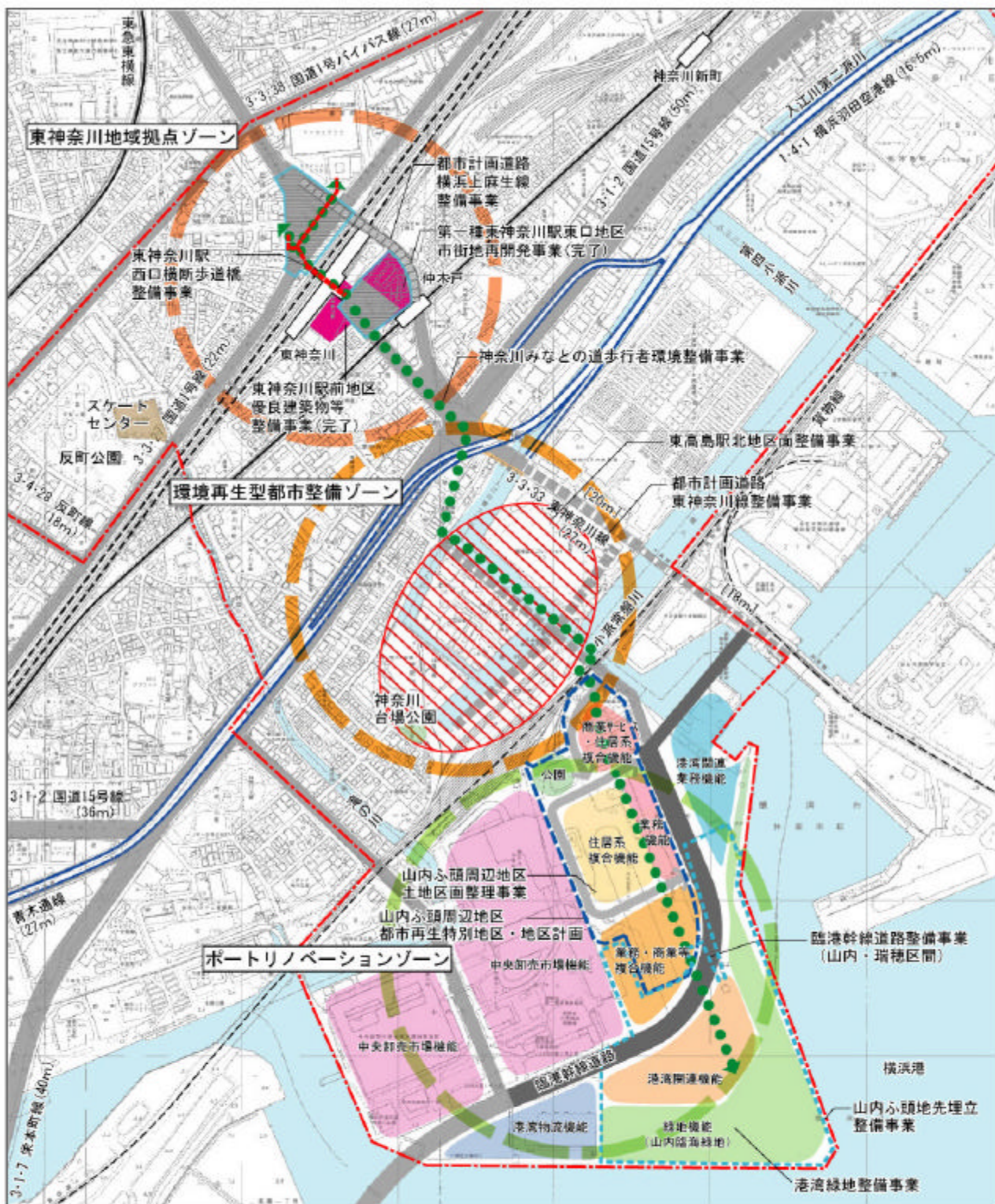


図11 東神奈川まち・海軸の重点整備

- | | |
|-------------|----------|
| 東神奈川臨海部周辺地区 | ゾーン |
| 鉄道 (JR) | 神奈川みなとの道 |
| 鉄道 (私鉄) | |
| 自動車専用道路 | |
| 都市基盤 (道路) | |

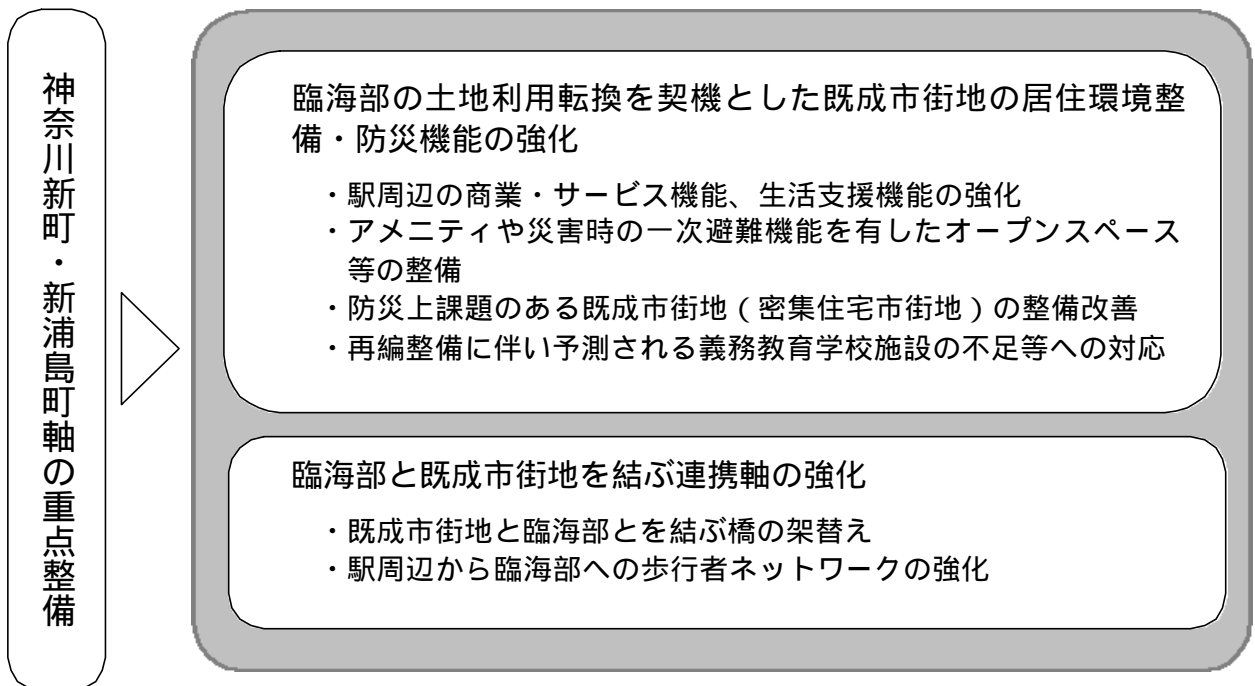


2 - 3 神奈川新町・新浦島町軸の重点整備

(1) 重点整備の考え方

地域における居住環境や就業環境等の向上に向け、神奈川新町・新浦島町軸を構成する各ゾーン（神奈川新町生活拠点ゾーン、浦島町・子安通市街地環境整備ゾーン、新浦島町複合都市ゾーン）間の連携を図り、臨海部の土地利用転換に伴う駅周辺の機能強化、防災上課題のある既成市街地の改善等を推進することにより、安全で快適な都市空間の創出を図る。

橋の架替えや道路整備、歩行者ネットワークの整備等を通じ、臨海部と既成市街地を結ぶ神奈川新町・新浦島町軸の強化を図る。



(2) 神奈川新町生活拠点ゾーン

ゾーンの整備方針

生活拠点としての機能を強化するため、駅周辺に不足している商業・サービス機能、生活支援機能の集積を図る。また、駅周辺のバリアフリー化を促進し、駅から臨海部へ向けた快適で安全な歩行者空間を確保する。

駅北側ミルクプラント跡地については、防災機能を有したオープンスペース等を整備する。

〔都市基盤施設等の整備事業〕

神奈川新町駅バリアフリー化事業

バリアフリー化がなされていない京急神奈川新町駅は、臨海部の住宅開発によって駅利用者の増加が見込まれることから、より安全で快適な駅施設に向けたバリアフリー化を促進する。

神奈川みなとの道歩行者環境整備事業
一般国道1号方向から京急神奈川新町
駅へのアクセス性を高め、安全で快適な
歩行環境を整えるために、JR跨線橋か
らミルクプラント跡地へのスロープ整備
等を検討する。

神奈川新町駅周辺から一般国道15
号を渡り臨海部へ至る快適な歩行者空間
の整備を進める。

〔公園、緑地等整備事業〕

ミルクプラント跡地整備事業

ミルクプラント跡地周辺は、鉄道軌道
に囲まれた比較的木造建築物の多い住宅
地であることから、既存の浦島公園の再
整備とあわせて防災に配慮した地域の拠
点となるオープンスペースを中心とした
整備を行う。



図 12 神奈川新町生活拠点ゾーンに係わる整備事業

(3) 浦島町・子安通市街地環境整備ゾーン、新浦島町複合都市ゾーン

ゾーンの整備方針

一般国道 15 号と入江川第二派川に挟まれた浦島町・子安通地区は、防災上課題のある密集住宅市街地が形成されているため、地区の防災性の向上に向けた整備を進める。

新浦島町地区は、都市型住宅と業務・物流関連機能が複合した市街地としての環境の維持・保全を図る。

神奈川新町・新浦島町軸の機能強化や広域避難場所である新浦島町地区に至る災害時避難の連携強化を図るため、駅など既成市街地から臨海部への快適で安全な歩行者空間を確保する。

〔都市基盤施設等の整備事業〕

一般国道 15 号拡幅整備の検討（計画幅員 50m）

一般国道 15 号は、広域的な幹線道路として計画幅員 50m で都市計画決定されている。一部先行的に歩道部分のバリアフリー化を進めるとともに、現幅員 40m となっている暫定整備区間について、東側への拡幅整備の検討を進める。

神奈川みなとの道歩行者環境整備事業

新浦島橋架替事業

老朽化が進み幅員も狭い新浦島橋について、住民との合意形成を進めながら架替え整備を行う。あわせて、新浦島橋から一般国道 15 号までの区間について歩道を整備する。

〔土地利用誘導計画〕

子安通・浦島地区いえ・みち まち改善事業

本地区は、延焼危険性や倒壊危険性等の客観的基準により選定した地区であり、まちづくりに関する防災情報の提供により課題を共有した上で、住民と協働して防災まちづくりのための計画づくりを行い、耐震改修や狭あい道路拡幅を進める。

さらに、合意形成により、密集住宅市街地整備促進事業を導入し、建替促進や小広場の整備、また地区計画等によるルールづくりなどの手法により、防災性と住環境の向上を図る。

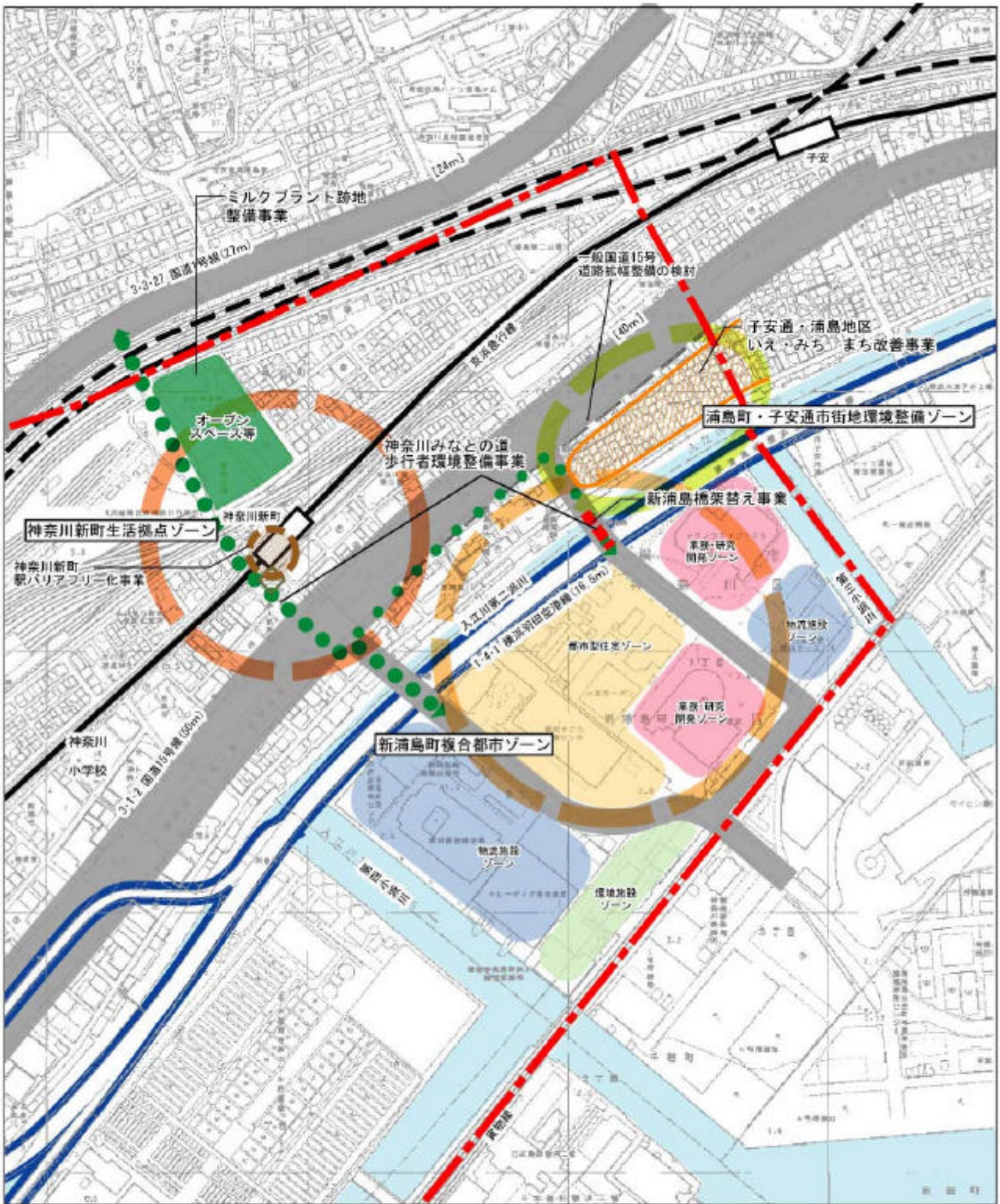


図13 神奈川新町・新浦島町軸の重点整備

-  東神奈川臨海部周辺地区
-  鉄道 (JR)
-  鉄道 (私鉄)
-  自動車専用道路
-  都市基盤 (道路)
-  ゾーン
-  神奈川みなとの道



2 - 4 広域的な都市軸の機能強化

基本的な考え方

東神奈川臨海部周辺地区の再編整備にあたっては、2つの軸の重点整備に加え、京浜臨海部地域の総合的な再編を進める広域的な都市基盤施設の整備を併せて行っていく必要がある。

なお、整備方策等については、2つの軸の整備状況や京浜臨海部全体の動向や整備効果をにらみながら、今後さらに検討を進める。

〔都市基盤施設等の整備事業〕

臨港幹線道路（瑞穂・恵比須区間）等の整備

臨港幹線道路の瑞穂・恵比須区間は、本地区や臨海部における交通ネットワーク強化にとって重要な基盤であるため、臨海部の再編整備の進捗や交通状況を踏まえつつ、その整備に向けて検討を進めていく。その際、都市計画道路東神奈川線と交差する計画となっており、都市計画道路東神奈川線の暫定整備区間の検討と合わせ、交差部処理の検討も進めていく。

また、一般国道15号の暫定整備区間については、沿道のまちづくりを視野に入れながら、拡幅整備を検討する。

東海道貨物支線の貨客併用化・新駅設置の検討

東海道貨物支線の貨客併用化は、本地区のみならず京浜臨海部地域の再編整備に大きな効果が期待されるが、現在は構想段階であり、京浜臨海部全体の広域性、事業性など多角的視点により検討を進めていく。東高島貨物駅付近に想定される新駅は、東海道貨物支線の貨客併用化の検討と合わせ、東神奈川臨海部周辺地区の活性化等を踏まえた検討を進めていく。

2 - 5 水辺、緑、歴史を活かした美しい都市環境への再編

基本的な考え方

新たな拠点づくりや道路整備等とあわせて、地域の核となる緑の拠点や、水際の自然を結ぶ安全で快適な歩行者環境のネットワークを形成する。また、水辺のプロムナードの整備や沈廃船対策、護岸対策等を進め、入江川派川などの水域環境の再生を図るとともに、神奈川台場などの歴史的資源の保全・活用により、水辺、緑、歴史を活かした美しい都市環境への再編を進める。

水辺、緑、歴史を活かした美しい都市環境への再編

緑の拠点と歩行者空間ネットワークの形成

- ・ 既成市街地や臨海部において核となる緑の拠点形成
- ・ ゾーン形成に伴う緑のプロムナードルートの整備誘導とネットワーク化
- ・ 安全で快適な歩行環境のネットワーク整備

入江川派川などの水域環境再生

- ・ プレジャーボートや業務船の適正な係留指導や沈廃船対策等
- ・ 神奈川下水処理場機能拡張整備に伴う入江川派川の水質浄化

歴史資源の保全・活用

- ・ まちづくりの中で地権者の意向等を踏まえた神奈川台場の保全・活用検討等

〔都市基盤施設等の整備事業〕

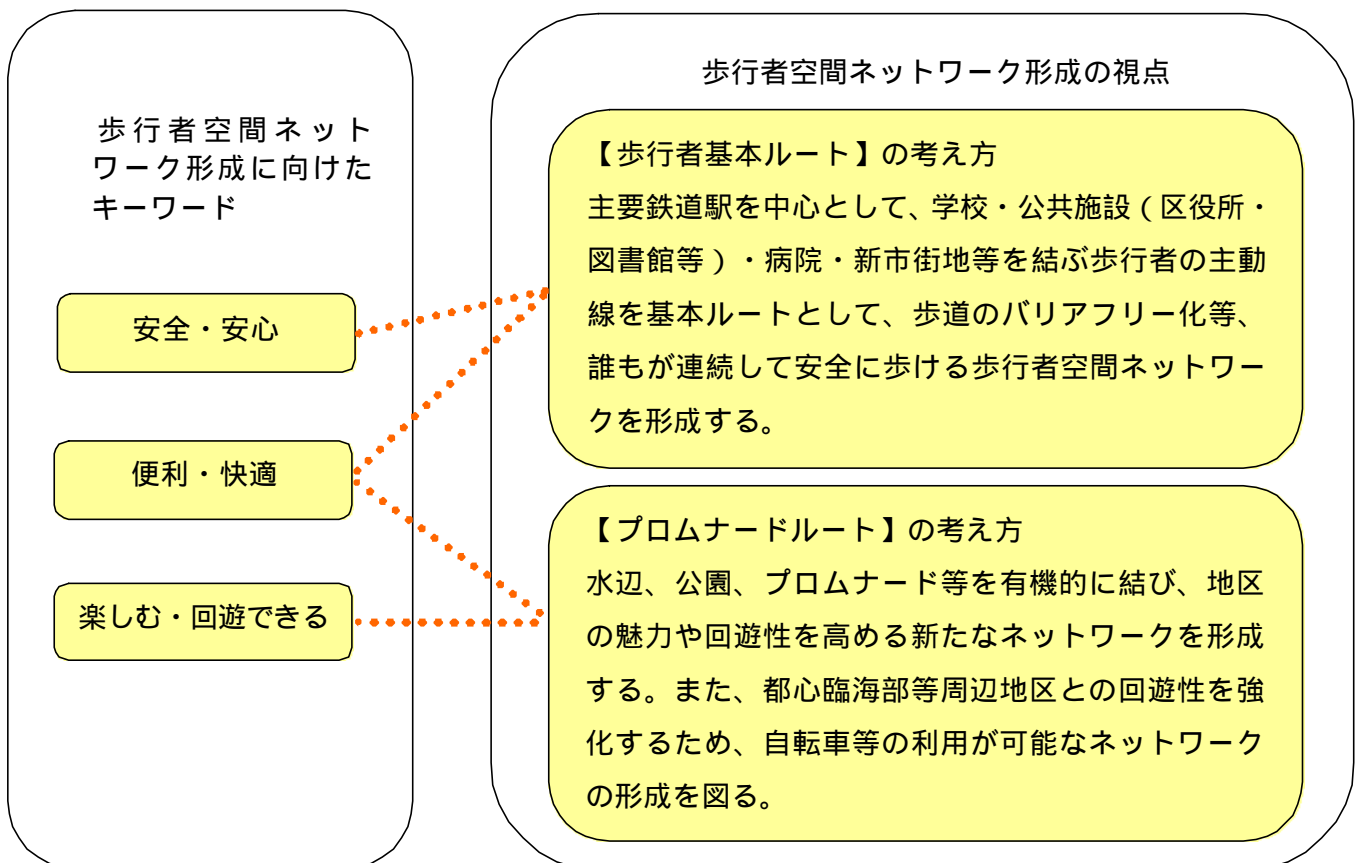
神奈川みなとの道歩行者環境整備事業（再掲）

新たな都市軸の形成による海にひらかれたまちづくりを推進し、歩行者空間ネットワーク形成に資する「神奈川みなとの道」において歩行者空間等の整備を進め、臨海部方向へのアクセス強化を図る。

整備にあたっては、民間、行政等が役割分担のもと順次可能なところから整備を推進し、面整備等に伴い新たな基盤整備が行われる場合は、その基盤に合わせたルートとするなど柔軟な対応を図ることとする。

<歩行者空間ネットワーク形成の考え方>

駅を中心として誰もが歩きやすく、人にやさしい歩行者空間を確保するため、「安全・安心」「便利・快適」「楽しむ・回遊できる」をキーワードとして、ランドデザインの歩行者基本ルートとプロムナードルートをあわせて歩行者空間ネットワークを形成する。



〔公園、緑地等整備事業〕

港湾緑地整備事業（再掲）

都市的土地利用の導入等によって、新たに形成されるウォーターフロント・コミュニティを活気に満ちた質の高いものとし、地域のイメージを高め魅力をアピールするため、臨港幹線道路の海側に緑地や市民交流施設など地域・市民に親しまれる港の象徴的役割を担う空間を創造する。あわせて、市民と水辺を結ぶ港湾緑地においては、災害時の緊急物資等の輸送拠点となる耐震強化岸壁と連携したオープンスペース等を確保し、地域の防災機能の向上を図る。

これにより、山下・新山下地区からみなとみらい21地区を経て山内地区へと至る横浜都心臨海部の一翼を担うとともに、臨海部再編整備の先導的役割となる東神奈川まち・海軸の形成に不可欠な「海」や「みなと」を象徴したにぎわいと潤いのある空間を形成する。



図 14 港湾緑地及び港湾関連ゾーンの施設配置イメージ

ミルクプラント跡地整備事業（再掲）

ミルクプラント跡地周辺は、鉄道軌道に囲まれた比較的木造建築物の多い住宅地であることから、既存の浦島公園の再整備とあわせて防災面に配慮した地域の拠点となるオープンスペースを中心とした整備を行う。

神奈川下水処理場機能の拡張整備事業

川や海のさらなる水質浄化を目指して、神奈川下水処理場の施設の更新や増設にあわせて、高度処理など機能の拡張整備を行う。

係留指導・沈廃船撤去等水域整備

入江川派川には、プレジャーボートや業務船の沈廃船の放置があり、景観面において課題が生じている。

美しい水辺環境の再生のため、これら船舶の適正な係留指導を行うとともに、沈廃船の撤去を促進する。また、まちづくりの中で運河の一部埋立を検討するとともに、護岸対策を進める。

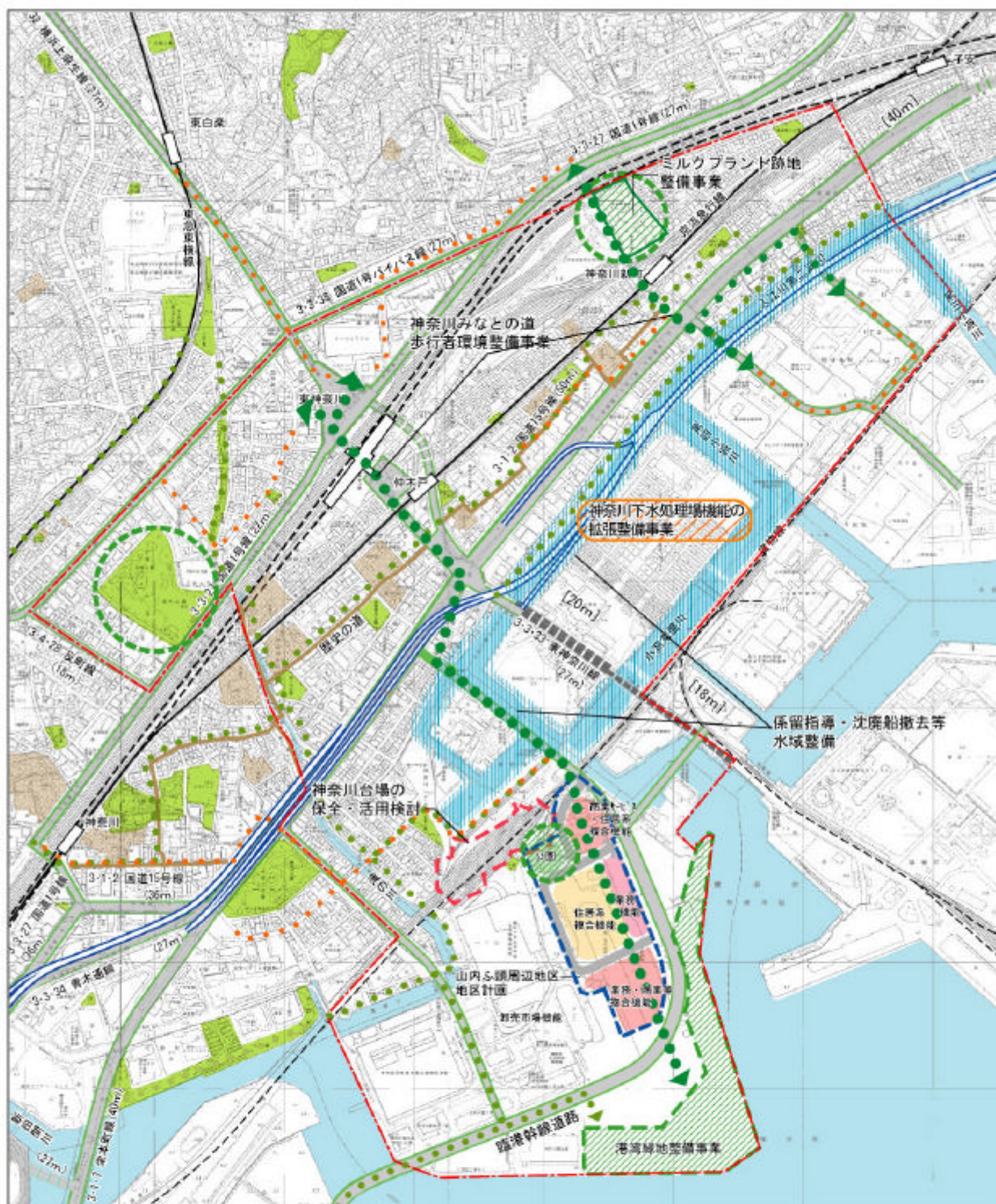










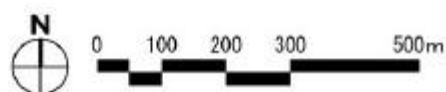


図15 水辺を活かした美しい都市環境の再編

- | | |
|---|--|
|  東神奈川臨海部周辺地区 |  神奈川みなとの道 |
|  鉄道 (JR) |  歩行者基本ルート (構想) |
|  鉄道 (私鉄) |  プロムナードルート (構想) |
|  自動車専用道路 |  水域整備 |
|  都市基盤 (道路) |  緑地等整備 |



3 . 整備プログラム

東神奈川臨海部周辺地区の区域は、約 170ha と広大であるとともに、特に臨海部では既存の物流施設や工場などが稼働している中で、断続的に進む土地利用転換に伴い、基盤整備や各機能との調和が求められる。

そのため、公共・民間が再編整備シナリオを共有しながら段階的な整備を進め、地区のグランドデザインに向けた取組を図ることを目的に整備プログラムを策定する。

(1) 再編整備のシナリオ

(第1段階) 基盤施設等の先行整備や核プロジェクトの波及的展開による拠点ゾーンの段階形成

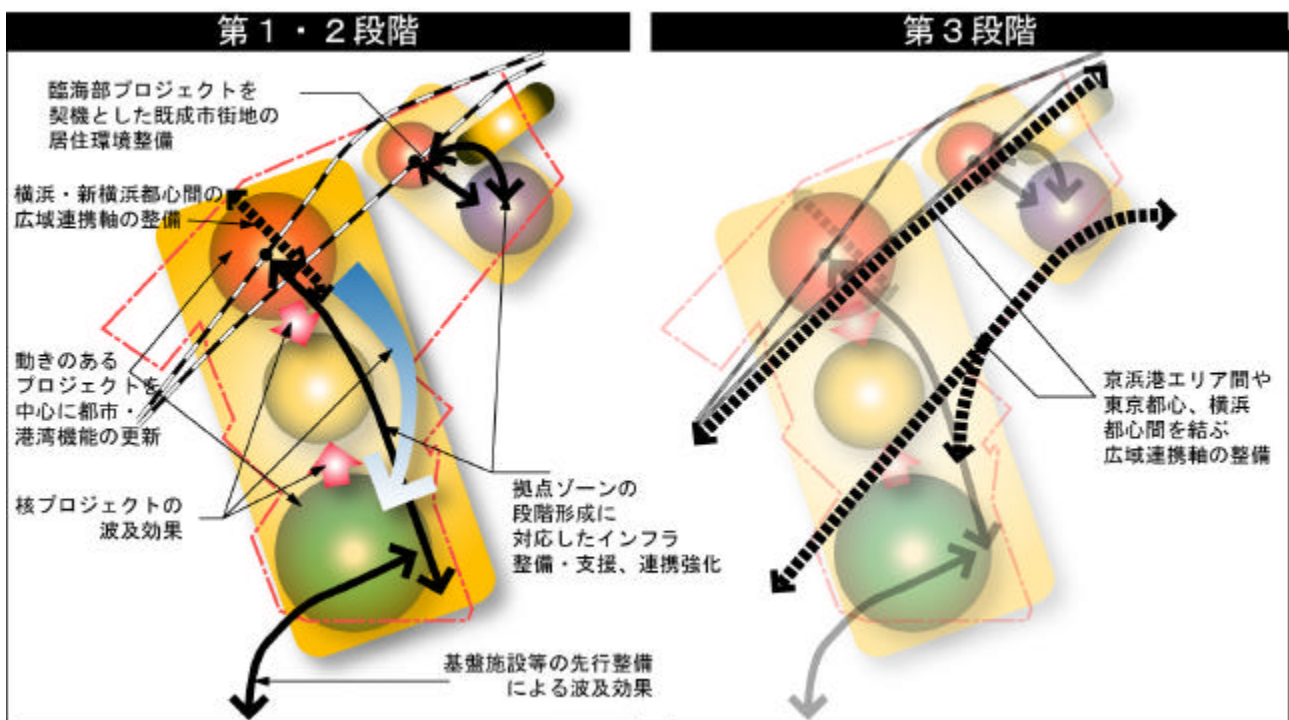
臨港幹線道路や駅周辺再開発プロジェクト、旧浅野ドック跡地開発を契機(トリガー)とし、都市機能・港湾機能の更新を図りつつ、その波及効果によって次段階のプロジェクトを誘発することにより、都市軸上の拠点ゾーンの段階的に形成する。

(第2段階) 拠点ゾーンの段階形成に対応した市街地と臨海部の連携強化

プロジェクトの進捗により必要となる基盤施設(歩行者空間の整備や道路・連絡橋、居住環境の整備等)は、新横浜都心方面との連携強化や、市街地と臨海部の一体性を高め都市軸形成を促進する視点から、プロジェクトの動きと連携を図りながら整備を進める。

(第3段階) 広域連携を図る広域都市基盤施設の整備による都市軸強化

拠点ゾーンの形成を進め、海に向かうタテの都市軸の形成を図った上で、2つの都市軸間を結ぶとともに、京浜港エリア間の有機的な連携・羽田空港との連携による交通・物流機能の強化や、東京都心方面との連携性の向上のための広域都市基盤施設の整備を行う。



(2) 段階的な整備プログラム

再編整備のシナリオをもとに、短期、中期、長期に分けて、骨格的な都市基盤及び主要な再編プロジェクトの整備プログラムを策定する。

骨格的な都市基盤及び主要な再編プロジェクトの段階的な整備の時期は、以下のとおりである。

なお、事業手法や事業主体は、今後の検討を進める中で変更することも考慮するとともに、中期から長期の整備プログラムは、民間の開発動向や社会情勢などを踏まえ、柔軟に対応することを基本とする。

【整備プログラムの時期区分】

短期 概ね 平成 16 年～20 年度

中期 概ね 平成 21 年～25 年度

長期 概ね 平成 26 年～30 年度

時 期 区 分		主要な整備事業
骨格的な 都市基盤	短 期 (概ね H16～20 年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・臨港幹線道路整備事業（暫定：山内・瑞穂区間） ・新浦島橋架替え事業（一般国道 15 号～新浦島町） ・神奈川みなとの道歩行者環境整備事業（竜宮橋線等）着手
	中 期 (概ね H21～25 年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・東神奈川線の拡幅整備着手 ・横浜上麻生線未整備区間の整備事業着手 ・神奈川みなとの道歩行者環境整備事業 ・臨港幹線道路整備事業着手（瑞穂・恵比須区間）
主要な再編 プロジェクト	短 期 (概ね H16～20 年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・山内ふ頭周辺地区土地区画整理事業 ・ミルクプラント跡地整備事業 ・子安通・浦島地区いえ・みち まち改善事業着手 ・東高島駅北地区面整備事業着手
	中 期 (概ね H21～25 年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・山内ふ頭地先埋立整備事業着手

(3) 整備プログラム

区分	事業名	整備の規模	事業概要	事業主体	整備時期		
					短期	中期	長期
					~H20	H21~25	H26~30
(1) 基盤施設整備事業	都市計画道路横浜上麻生線未整備区間の整備事業	幅員 25m延長 約500m	・JR線の東西を結ぶ幹線道路 ・鉄道軌道のアンダーパス区間の整備	横浜市			
	都市計画道路東神奈川線の整備事業	幅員 27m延長 約500m	・臨港幹線道路と横浜上麻生線を結ぶ幹線道路として現道を拡幅整備	横浜市			
	臨港幹線道路整備事業	幅員 約44m延長 約2,700m	・MM21側と本地区を接続する臨海部を結ぶ幹線道路 ・山内ふ頭周辺地区の再開発と併せて、一体的に整備 [山内・瑞穂区間]	横浜市			
	一般国道15号拡幅整備事業		・一般国道15号の暫定整備区間について、拡幅整備の検討	国			
	東神奈川駅西口横断歩道橋整備事業	幅員6.5m延長約34m EV3基	・JR東神奈川駅西口横断歩道橋の拡幅整備、バリアフリー化	国・横浜市			
	新浦島橋架替事業		・新浦島橋の架替えと一般国道15号までの歩道の整備	横浜市			
	神奈川みなとの道歩行者環境整備事業		・東神奈川駅周辺と臨海部を結ぶ歩行環境整備など ・神奈川新町駅とミルクプラント跡地や一般国道15号を結ぶ歩行環境整備など	国・横浜市 ・民間			
	神奈川新町駅バリアフリー化事業		・京急神奈川新町駅のバリアフリー化	民間			
	東海道貨物支線貨客併用化・新駅設置		・既存の鉄道を利用した貨客併用化及び新駅設置の検討	未定			
(2) 面的整備事業等	山内ふ頭周辺地区土地区画整理事業	約7.1ha	・旧浅野ドック跡地を中心とした土地区画整理整備事業による住宅、事務所、商業施設の複合開発	民間			
	東高島駅北地区面整備事業		・地区全体で協調して、運河の活用による環境整備を図るとともに、大規模低・未利用地の段階的な土地利用転換をすすめ、新たな都市機能の導入を促進する面整備事業を一体的に実施(都市基盤整備公団が横浜市の要請によりコーディネートを実施中)	未定			
	山内ふ頭地先埋立整備事業	約12ha	・臨港幹線道路の海側を埋立し、港湾緑地の他に港湾関連施設を整備	横浜市			
(3) 公園・緑地等整備事業	ミルクプラント跡地整備事業	約1.0ha	・既存の浦島公園の拡充整備と併せて、防災に資するオープンスペース等を整備	横浜市			
	港湾緑地整備事業	約6.4ha	・山内ふ頭地先埋立整備事業を受けて、親水型のウォーターフロント緑地を整備し、臨海部の緑の拠点形成を行う。	横浜市			
	神奈川下水処理場拡張整備事業	約3ha	・設備更新に併せた神奈川下水処理場の機能の強化に伴う拡張整備	横浜市			
	係留指導・沈没船撤去等水域整備		・入江川派川など公共水域の不法係留や沈没船について、巡回パトロールや所有者の確認・移動などを行う。また、まちづくりの中で運河の一部埋立を検討するとともに、護岸対策を進める。	横浜市・民間			
(4) 土地利用誘導計画	山内ふ頭周辺地区都市再生特別地区・地区計画	約7.1ha	・山内ふ頭周辺地区で先行整備が進められている土地区画整理事業地区について、土地利用の適切な誘導を行うために都市再生特別地区・地区計画を適用	横浜市			
	子安通・浦島地区いえ・みち まち改善事業	約1.4ha	・一般国道15号沿いの防災上課題のある密集住宅市街地を対象に、住民との話し合いを進めながら、耐震改修助成や狭隘道路の拡幅整備などを進める修復型市街地改善事業を実施	横浜市・民間			

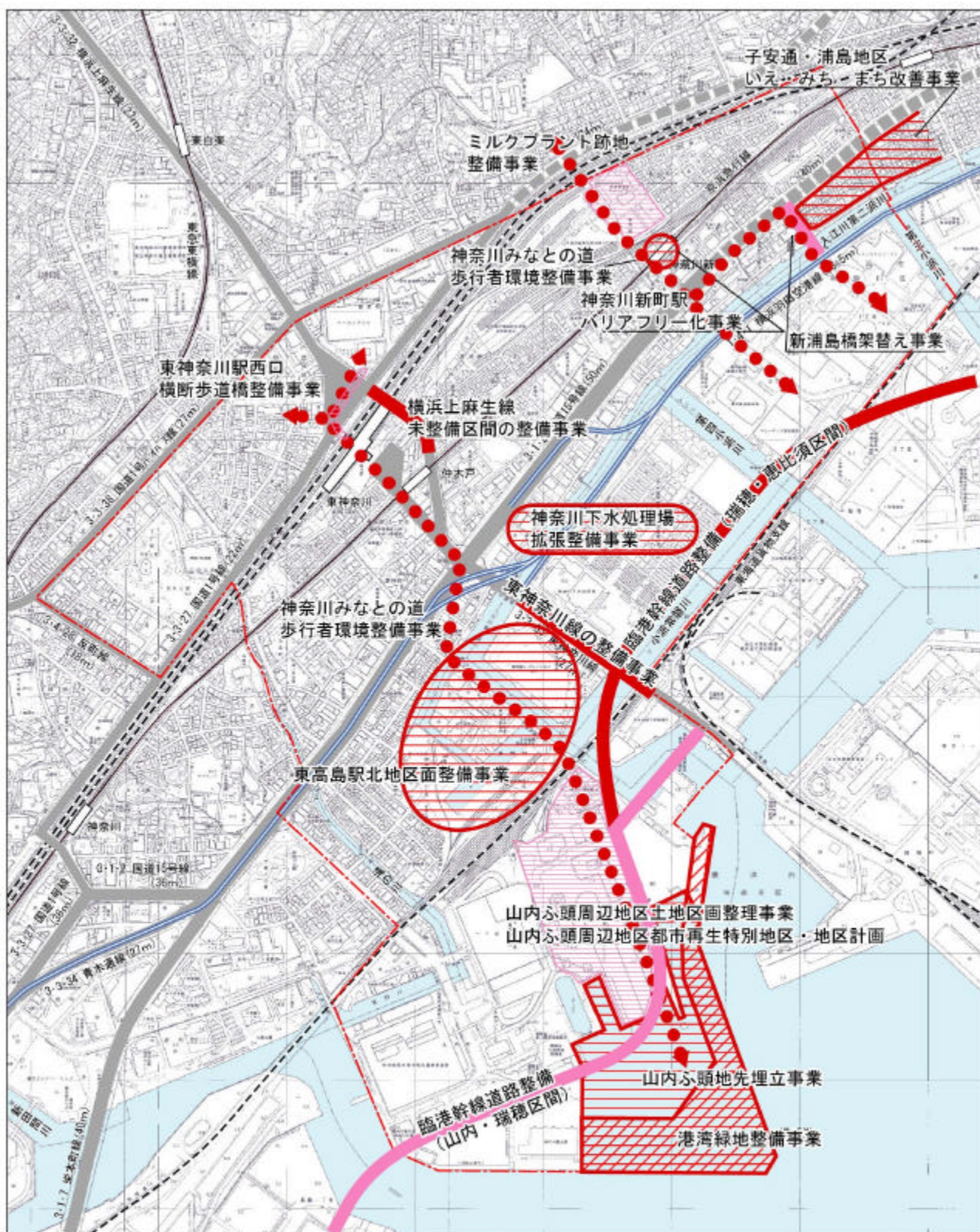
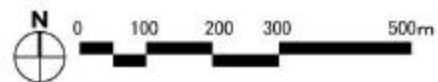


図17 整備プログラム (中期)

- 整備済み
- 事業中



4 . 整備の推進体制

当地区再編整備グランドデザインの実現に向け、整備プログラムに基づきながら行政、民間の役割分担のもと整備を推進する。整備の推進にあたっては、次の推進体制等を基本とする。

(1) 推進体制

東神奈川臨海部周辺地区まちづくり連絡協議会

東神奈川臨海部周辺地区(約 170ha)について、整備プログラムに関連する機関並びに本市の関係部署及び関係区による連絡協議会を設置し、170ha 全体のまちづくりについてグランドデザインの実現に向けた取り組み等の連絡・調整を行う。当面は都市計画局・港湾局が事務局となる。

東高島駅北地区まちづくり組織

環境再生型都市整備ゾーンの拠点形成を促進し、東神奈川まち・海軸の形成に資する面整備を進めるためには、まちの将来構想段階から事業化までの取り組みを東高島駅北地区の関係者が協調して一体的に取り組む必要がある。

そのため、事業化に向けた東高島駅北地区の地元主体によるまちづくりの組織化・運営を支援する。

都市基盤整備公団のノウハウの活用

東高島駅北地区の事業化に向けた取り組みを総合的に推進するため、本市のコーディネート要請を受けた都市基盤整備公団が地元の協力要請を踏まえ、地元や行政など多様な関係者間の総合調整や事業化に向けた計画検討などの事業化支援を行う。

その他諸課題の検討

東神奈川臨海部周辺地区における地元主体のまちづくり推進体制の構築、義務教育学校施設の不足、神奈川台場の保全・活用検討等の諸課題については、まちづくり等多面的な視点から適宜検討を進める。

(2) 情報発信等

ホームページなどによる情報提供や、必要に応じてワークショップの開催などまちづくりに関わる意識啓発を図る。

(3) 京浜臨海部の再編整備との連携

京浜臨海部全体の再編整備を視野に入れながら東神奈川臨海部周辺地区の再編整備を進めていくため、次の組織等との連携を図る。

- ・ 京浜臨海部幹線道路網整備検討会議（東京都・神奈川県・川崎市・東京航空局・関東地方整備局・都市基盤整備公団・横浜市）
- ・ 東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会（神奈川県・川崎市・東京都・大田区・品川区・横浜市）

