

平成21年9月1日
都心部活性化特別委員会
都市整備局・港湾局

都心臨海部・インナーハーバー整備構想の検討状況

1 構想の概要

(1) 目的

- 開港150周年を契機に、次の50年を見据えた都心臨海部の理想の姿を描く。

(2) 対象地域

- 概ね横浜ベイブリッジより内側でJR京浜東北線・根岸線の海側の地域が対象。



対象エリア図

◆ 現況データ

面積: 全体 約3,200ha
(陸域 約2,000ha、水域 約1,200ha)
人口 : 約11万人(平成17年国勢調査)
従業者数: 約36万人(平成18年事業所・企業統計)

2 構想の検討経緯

(1) 検討開始時期

- 平成20年度

(2) 検討体制

- 有識者による懇談会を設置し、3回に渡って開催。
- 過去のまちづくりの振り返りや、検討にあたっての着眼点、切り口などについて意見交換をいただく。

(3) 骨子案の作成

- 懇談会での意見を踏まえ、構想の基本的な考え方をまとめた骨子案を作成し、平成21年6月3日に公表。

(4) 懇談会委員 (平成21年4月まで)

| | |
|-------|------------------|
| 梅川 智也 | (財)日本交通公社 研究調査部長 |
| 大矢 和子 | (株)資生堂 常勤監査役 |
| 北沢 猛 | 東京大学大学院 教授 |
| 北山 恒 | 横浜国立大学大学院 教授 |
| 藤木 幸太 | 横浜港運協会 副会長 |
| 中田前市長 | — |
| 金田副市長 | — |

(敬称略)

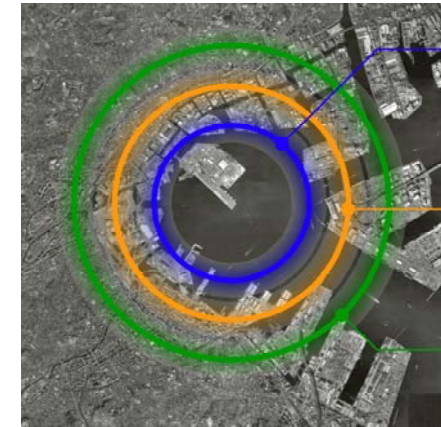
3 構想の骨子案(抜粋)

(1) 基本理念

- 人材と文化が活きる海の都
- 東アジア圏の人文首都へ

(2) 都市構造

- マルチリング・シティ横浜
水面を囲む地域は、それぞれに核となる活動や機能、施設を持ちながら、全体に緩やかに広がり、各地域をリング状に結んでいきます。



インナーリング

「水辺を結ぶ」コンパクトな移動水上交通の発展や新交通による移動空間として。

アウターリング

「市街地を結ぶ」アクセスの向上既成市街地と相互に乗り入れる公共交通網として。

グリーンリング

「緑を結ぶ」豊かな緑地連続した緑地と質の高い住宅地として。

4 検討の進め方

横浜市

【横浜市インナーハーバー 検討委員会】

- 市の附属機関に準ずる機関。
- 各分野を代表する有識者11名により構成。
- 平成21年7月30日に第1回委員会を開催。
- 計画の方向性をとりまとめる。

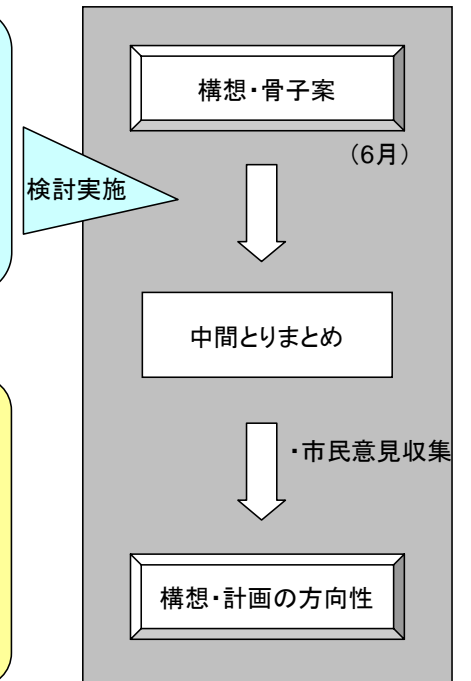
横浜市立大学

【大学まちづくり コンソーシアム横浜】

- 横浜市立大学を中心とする5大学の連携組織。(横浜市立大学、横浜国立大学、神奈川大学、関東学院大学、東京大学)
- インナーハーバーをはじめとする横浜のまちづくりの研究を実施。(継続的事業)
- 研究結果は、委員会へ検討資料として提供。構想に関する市民意見収集などの実作業も進める。

↑ 検討資料を提供

平成21年度検討スケジュール



5 配布参考資料

- 構想の骨子案
- 第1回横浜市インナーハーバー検討委員会 配布資料
- 横浜クリエイティブシティ国際会議2009 リーフレット

**都心臨海部・インナーハーバー整備構想
(骨子案)**

**平成21年6月
横浜市**

都心臨海部・インナーハーバー整備構想（骨子案）の策定にあたって

横浜は、1859年の開港以来、港とともに発展し2009年6月に開港150周年という大きな節目を迎えました。これは、次の50年を見据えて、新たなステージに向けた大きな一歩を踏み出していく絶好の機会ととらえています。

そこで、この節目の年を契機とし、横浜の過去のまちづくりを振り返りながら、未来を展望するとともに、長年のまちづくりにより都市の骨格が形成されてきた都心臨海部・インナーハーバーを横浜の象徴としてとらえ、新たなビジョンを策定し、それを広く国内外に発信していくこととしました。

横浜港は、貿易の中心として、また文化の中心として、日本経済を支え、市民のアイデンティティの確立に寄与してきました。この都心臨海部・インナーハーバーは、将来にわたり、さまざまな機能が複合した魅力あふれる質の高い空間に再生していくことが重要となっています。

この構想は、50年後にはこんなヨコハマにしたいという大きな夢を描くものであり、正に将来の青写真となるものです。今回、「基本理念」や「都市構造」などの基本的な考え方を「都心臨海部・インナーハーバー整備構想（骨子案）」としてとりまとめました。

今後はこの骨子案をもとに、構想の具体化に向けて取り組んでまいります。皆様のさらなる御支援と御協力をよろしくお願いいたします。

平成21年6月

横浜市長 中田 宏

目 次

| | | |
|---|----------------|---|
| 1 | 構想検討の進め方 | 1 |
| 2 | 横浜の都市づくりの取組 | 3 |
| 3 | 50年後の都市像（イメージ） | 5 |
| 4 | 構想の基本的な考え方 | 6 |
| 5 | 構想実現にあたっての主な課題 | 8 |

1 構想検討の進め方

1-1 構想のねらい

- ・ 都心臨海部・インナーハーバーは、1859 年の開港以来、長年のまちづくりにより都市の骨格が形成されるとともに、個別の拠点開発が進められてきましたが、都市の魅力向上や賑わい創出、都市空間としての一体性や連続性、スケール感などについては、将来にわたり強化充実していく必要があります。
- ・ また、都心臨海部・インナーハーバーは、広大で静穏度の高い内水面を抱えています。これは他の都市には見られない大きな特徴となっています。
- ・ おおむね50年後を見据えたこの構想では、この水面を都市空間再生の資源としてとらえ、最大限に活用することにより、国内はもとより世界的に見ても質の高い空間の形成を図るとともに、市民の一人ひとりがこの地域に対し愛着を感じ、かつ誇りに思うような都市づくりを目指していきます。

1-2 検討のアプローチ

構想検討にあたっては、以下の両面からアプローチすることとしました。

① 現状把握のうえ問題点を抽出し、解決する施策を体系的に組み立てた計画とする方法

② 50年後の理想の姿を想定し、そこへの到達に向け、今後なすべきことを計画する方法

このため、過去のまちづくりの経過を振り返り、現状を認識し、課題解決に向けた取組を洗い出すとともに、一方では、これまでの慣習や既成概念などにとらわれることなく理想の姿を検討しました。

1-3 対象地域

おおむね横浜ベイブリッジの内側でJR京浜東北線・根岸線の海側の地域としました。

- ・横浜港は、明治～大正～昭和期にかけて埋立により港を拡張し、発展させてきましたが、みなとみらい21地区、ヨコハマポートサイド地区などでは、再開発により港湾機能から都市機能への転換が進んでおり、既に新たな都心を形成しています。
- ・この地域は、約1,200haの貴重な水面を有しており、整備構想を検討するうえで、重要な要素になっています。

以上のことから、この水面を取り囲み、かつ都市の広がりとしてある程度の厚みを持たせた地域を整備構想の検討対象としました。



対象エリア（現況）

面積：全体 約3,200ha

陸域 約2,000ha

水域 約1,200ha

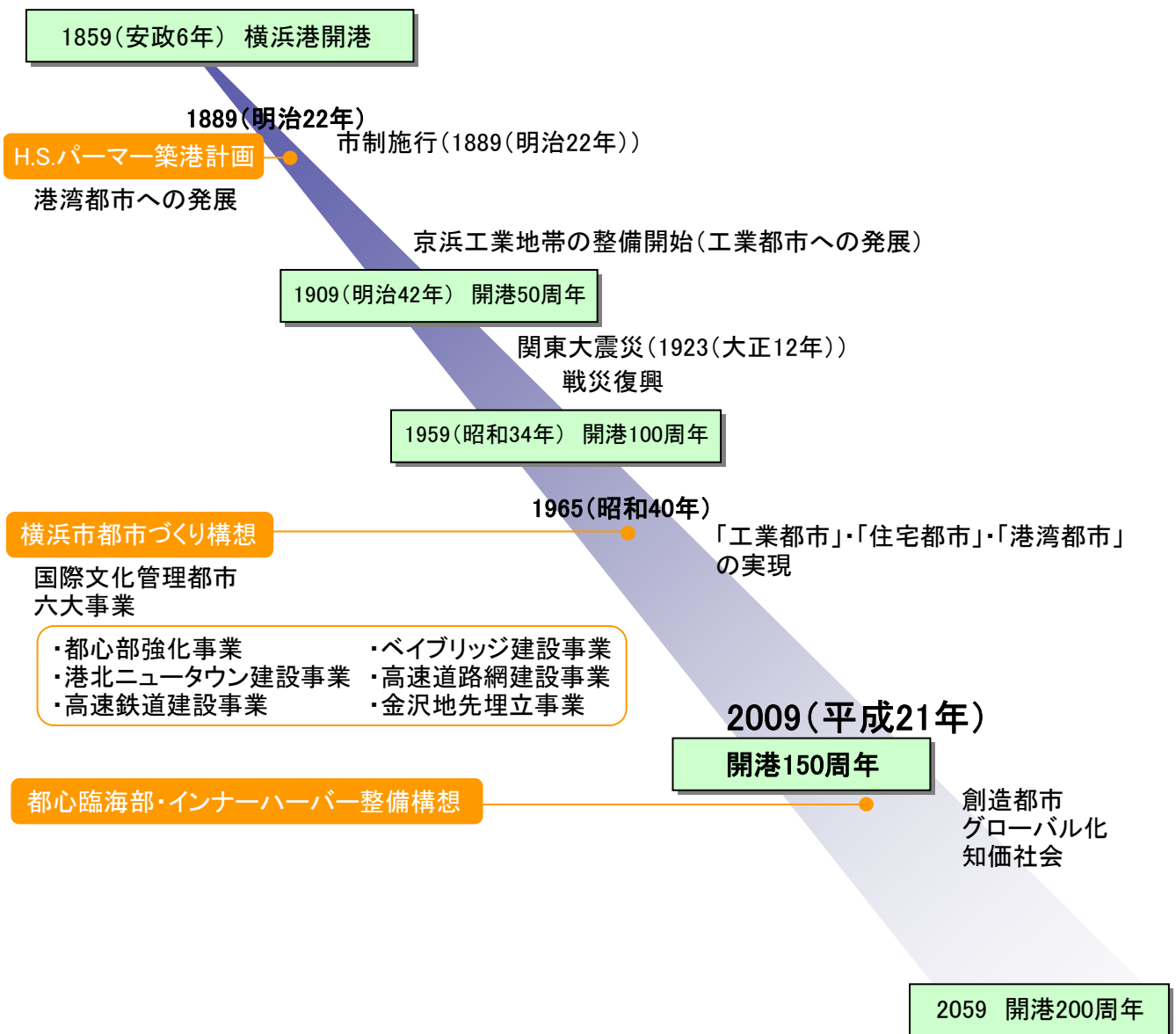
人口：約11万人（平成17年国勢調査）

従業者数：約36万人（平成18年事業所・企業統計）

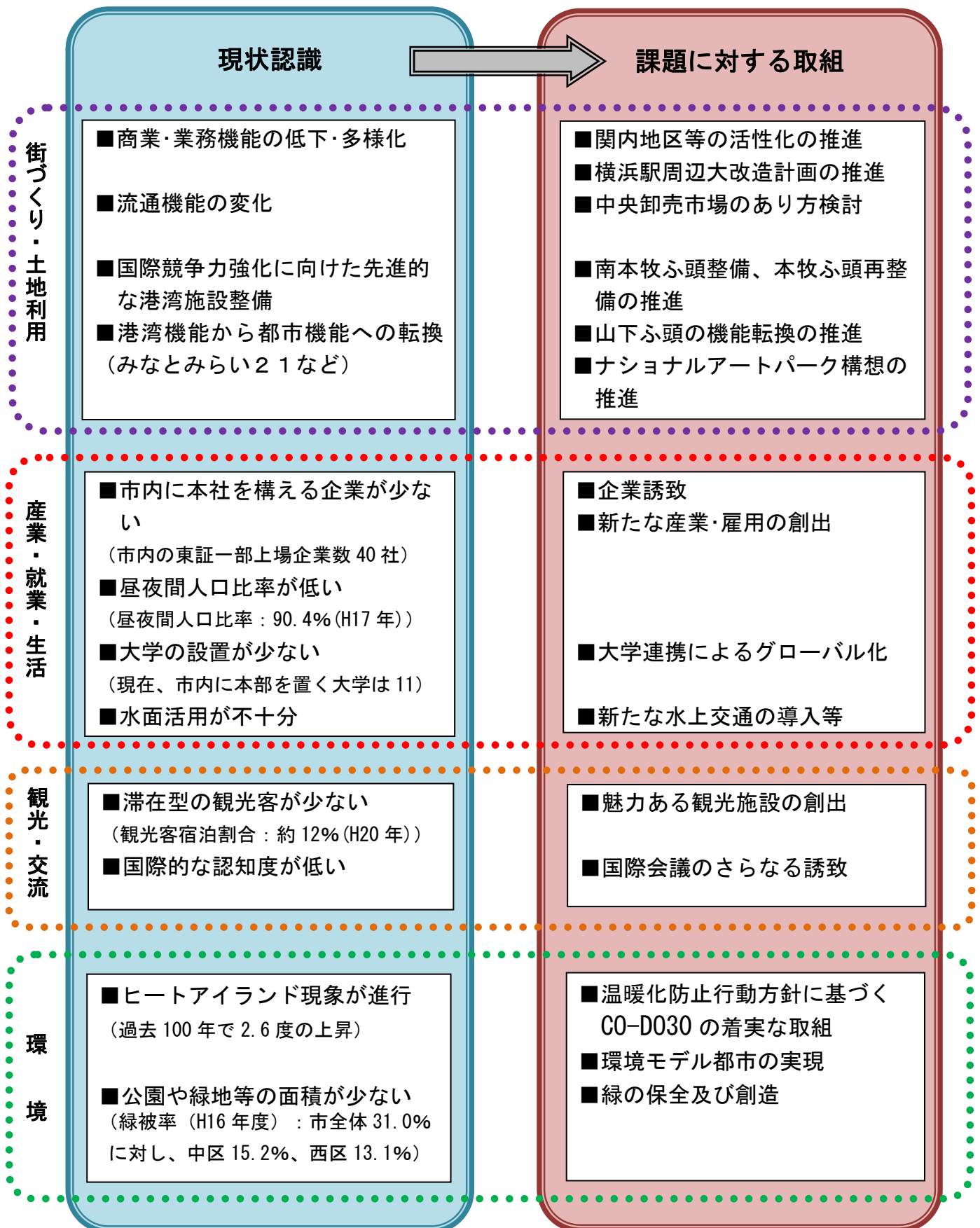
2 横浜の都市づくりの取組

2-1 都市構想の変遷

横浜は、国内外に開かれた、我が国の産業・文化を牽引する大都市として歩んできました。これまでに、大さん橋に代表される港湾整備期（1890年代）、関東大震災からの復興都市計画（1920年代）、六大事業（1960年代）など、時代の流れにあわせて都市の機能、魅力などを高める様々な戦略を打ち出し、実行してきました。



2-2 地域の現状認識と課題に対する取組



3 50年後の都市像（イメージ）

新たなハード整備に加え、既存ストックの活用や自然との調和などを図ることにより、都市空間を再生し、都市としての質を高め、かつ厚みを増しています。また、多様な人が都市を舞台に活動し、市民の一人ひとりが真の豊かさを実感しています。

持続可能な空間

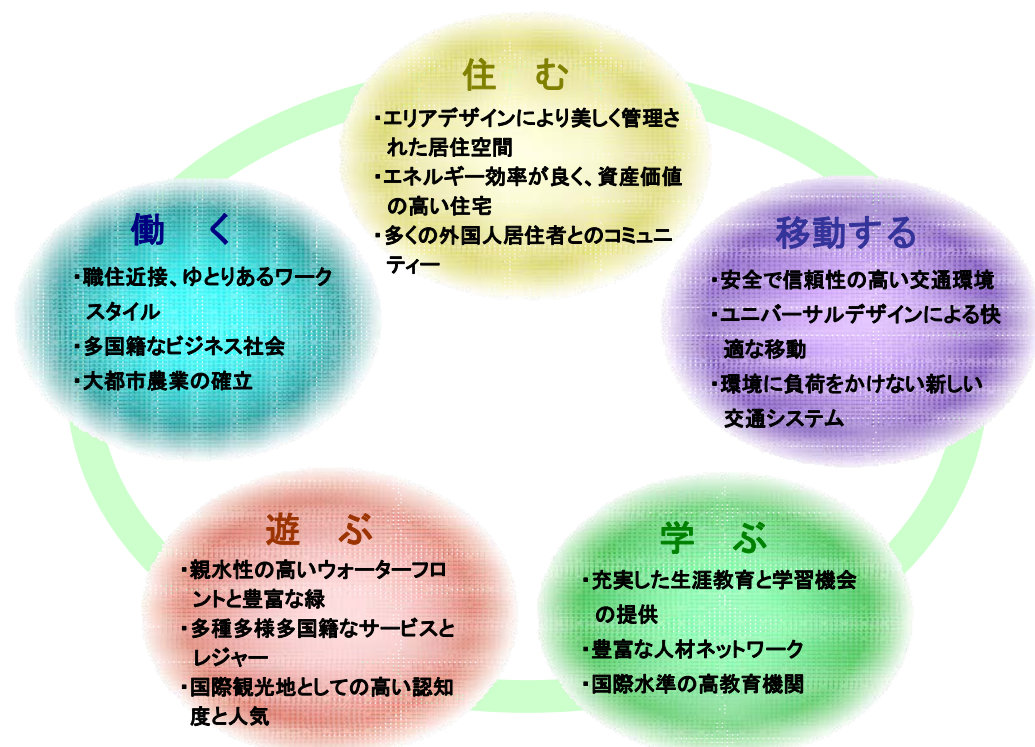
- ・ 経済と環境が共存し、双方の対等なる持続を重視
- ・ 新たなハード整備から既存ストックの有効活用への転換

新たな都市文化を創造する空間

- ・ 創造都市横浜のさらなる展開
- ・ 新たな国際交流及び国際定住
- ・ 大学の連携及びグローバル化

魅力あるデザインされた空間

- ・ 歴史的建造物など地域の資源を活かした都市観光
- ・ 豊かな緑と水辺空間の創出



4 構想の基本的な考え方

4-1 基本理念

人材と文化が活きる海の都^{うみ みやこ}

- ・ 創造産業や先端産業、ものづくりの継承、国際観光や国際交流などに人材を活用していきます。
- ・ 横浜の遺産や風景を保存・活用するとともに、世界に誇れる新たな先端文化の育成と国際的な文化芸術を創造していきます。

東アジア圏の人文首都へ^{じんぶん}

- ・ 個人が尊重され、市民が豊かさや安心を実感できる社会としてきます。市民相互の絆を強め、新しいコミュニティを形成していきます。
- ・ 多様な個人の存在を受け入れる開かれた社会づくりとともに、市民組織や地域社会への分権を進展していきます。

4-2 基本目標

多様な人が暮らす生活

- ・ 水辺での居住
- ・ コミュニティの再生

働き学び交流する活動

- ・ 人材を支える大学の交流
- ・ 相乗効果を発揮する高度複合社会

水面を囲む

豊かな生活を支える環境

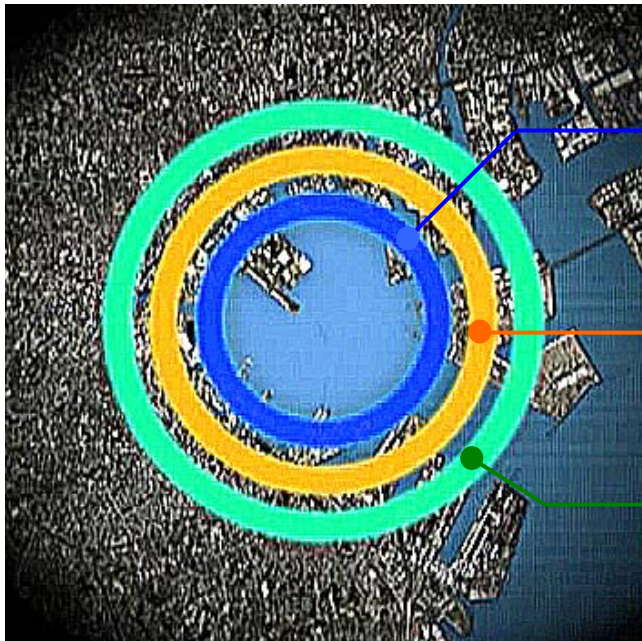
- ・ 低炭素社会をつくるエネルギー循環
- ・ 環境を保全する水と緑の連続

自由な活動を支える移動

- ・ 水上交通及び新たな交通手段
- ・ 既存公共交通機関との連絡強化

4-3 新しい都市構造（マルチリング・シティ横浜）

水面を囲む地域は、それぞれの地区で核となる活動や機能、施設を有しながら、全体に緩やかに広がり、それぞれをリング状に結んでいきます。



インナーリング（水際の生活を支える新たな交通手段）

水面を活かした、水上交通の整備、沿岸部を手軽に移動するための新たな交通手段の導入など。

アウターリング（地域間の公共交通を再編）

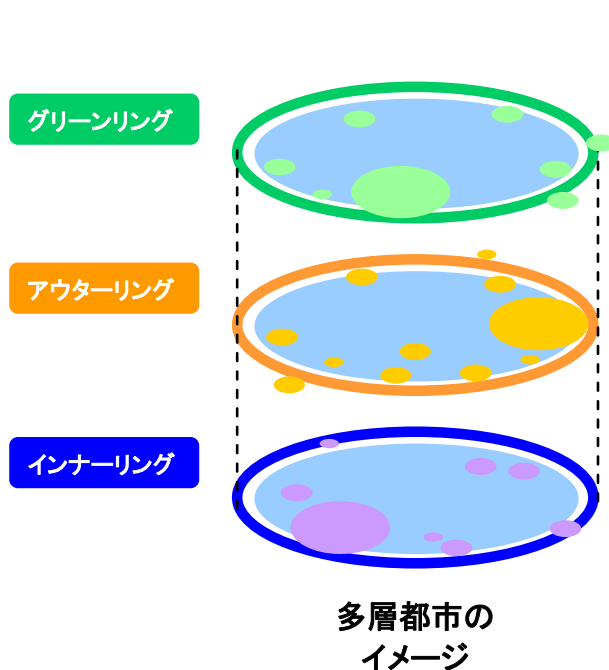
リング構造を活かした、既存交通の再編、循環型のエネルギーシステムなど。

グリーンリング（環境を保全する水と緑の連携）

豊かな緑地の整備と囲い込む水面を活かした環境共生モデル。

4-4 多層都市の構成

各地区では、移動や環境などの視点からシナリオを描き、さまざまな活動や機能が複合した多層都市を構成していきます。



5 構想実現にあたっての主な課題

1 港湾機能との調整

インナーハーバーでは、物流、生産などの港湾機能が集積しているため、それら機能の取扱いについて検討していきます。

2 構想づくりへの市民参加

市民の意識を高めるとともに、構想検討にあたっては、適宜、市民の意見を聴取し構想に反映していきます。

3 関係機関などとの合意形成

構想について国及び関係業界と合意形成を図っていきます。

4 米軍施設の返還に向けた取組

早期の返還に向け関係機関に働きかけていきます。

※今後の進め方 <参考>

検討委員会や、横浜市と大学連携による共同検討体制を設置し、骨子案をもとに適宜市民の意見を聴きながら具体的な検討を進めていきます。検討結果については、年度内を目途に長期的なビジョン案（計画の方向性）として取りまとめていきます。

横 浜 市
港 湾 局 企 画 調 整 課
TEL: 045-671-7300
都 市 整 備 局 都 市 デ ザ イ ン 室
TEL: 045-671-2009
平 成 21 年 6 月 作 成

第1回横浜市インナーハーバー検討委員会 配布資料

- ・ 都心臨海部・インナーハーバー整備構想の検討の進め方
- ・ (仮称)海都横浜構想2059

【実施概要】

日時：平成21年7月30日(木) 15:30~17:00

場所：市庁舎2階応接室

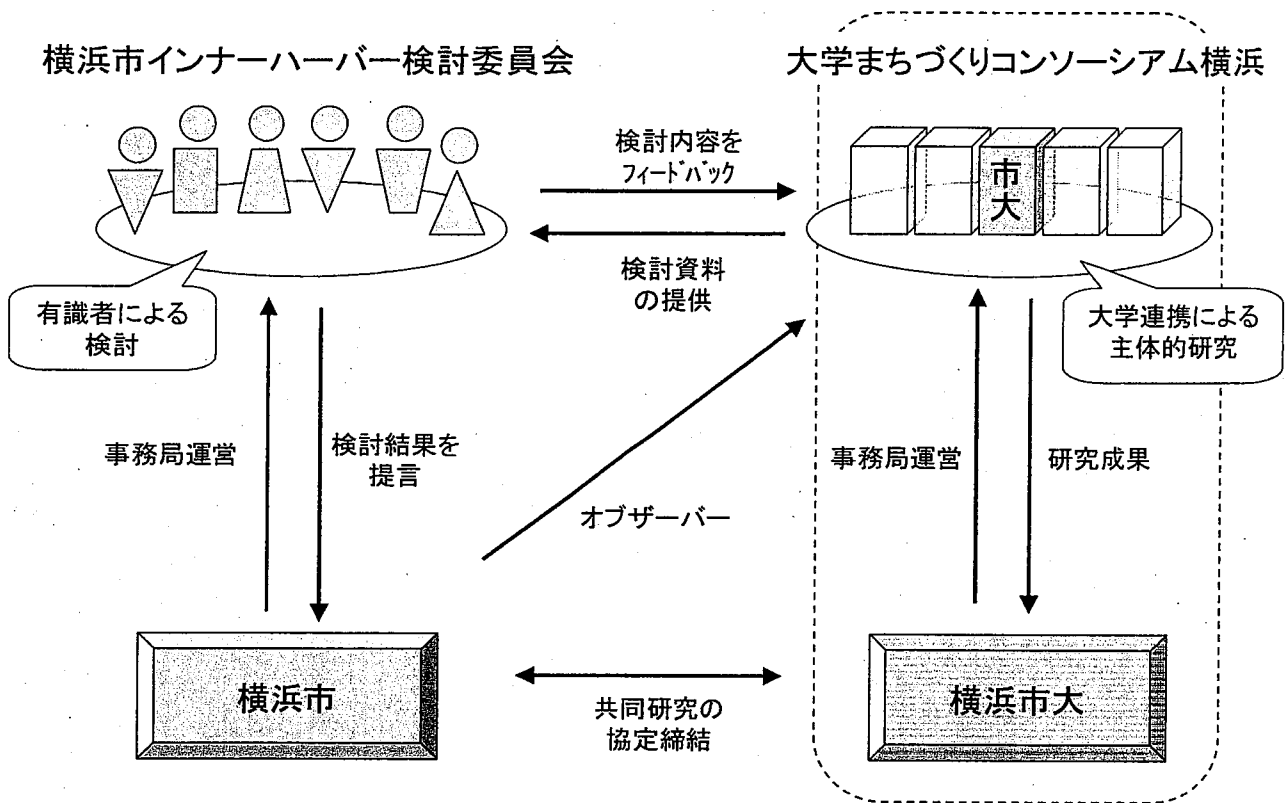
委員名簿：

| 氏名 | 所属及び役職 |
|-------|------------------------|
| 梅川 智也 | 財団法人日本交通公社研究調査部長 |
| 大矢 和子 | 株式会社資生堂常勤監査役 |
| 岡部 明子 | 千葉大学准教授 |
| 北沢 猛 | 東京大学大学院教授 |
| 北山 恒 | 横浜国立大学大学院教授 |
| 近澤 弘明 | 中法人会会長 |
| 久野 敦子 | セゾン文化財団 プログラム・ディレクター |
| 藤木 幸太 | 横浜港運協会副会長 |
| 布施 勉 | 横浜市立大学学長 |
| 横内 憲久 | 日本大学教授 |
| 若林 朋子 | 企業メセナ協議会 シニアプログラムオフィサー |

(敬称略, 50音順)

* 若林委員は欠席されました。

「都心臨海部・インナーハーバー整備構想」 の検討の進め方



■ 大学まちづくりコンソーシアム横浜

| 氏名 | 所属及び役職 |
|---------|-----------------|
| 北山 恒 | 横浜国立大学大学院教授、建築家 |
| 北沢 猛 | 東京大学大学院教授 |
| 曾我部 昌史 | 神奈川大学教授、建築家 |
| ◎ 鈴木 伸治 | 横浜市立大学准教授 |
| 中津 秀之 | 関東学院大学准教授 |

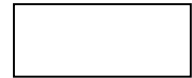
(計5名、◎:委員長)

(顧問)

| | |
|------|-----------|
| 布施 勉 | 横浜市立大学 学長 |
|------|-----------|

(行政オブザーバー)

| | |
|--------|----------------------|
| 秋元 康幸 | 開港150周年・創造都市事業本部担当部長 |
| 薬師寺えり子 | 都市経営局政策部政策担当部長 |
| 国吉 直行 | 都市整備局上席調査役 |
| 藤田 格 | 都市整備局企画部長 |
| 北村 圭一 | 港湾局港湾整備部技術担当部長 |



次なる五〇年，横浜の**夢**，その未来社会設計。

Future Design for Yokohama Inner Harbor Area 2059

YIH 2059

うみのみやこ よこはま こうそう

(仮称) **海都横浜構想** 2059

Multilayered Ring City YOKOHAMA

マルチリング・シティ・ヨコハマ

都市は水辺に誕生した。
港そして母なる海から横浜を再興する。
海洋国家である日本の未来に貢献する。
海を介して開かれた「人文首都」をつくる。
海に象徴される自然と共生する都市をつくる。
横浜に有能な人材が集まり，横浜が人を育てる。
文化と人材の都市，人文都市をつくる。
そして
市民が真に幸福を感じる社会をつくる。

2009年7月23日

第一回大学まちづくりコンソーシアム横浜

資料：横浜インナーハーバー構想ワーキング構想案

1. 構想の趣旨

構想の対象

横浜は海と丘陵、そして港に象徴される横浜の資源を活用しながら、新しい市民社会と経済、環境を生み、持続的に発展させる**人間都市**ⁱをめざしている。開港以来、多くの人々が、国を超えて横浜に集まり、独自の文化や産業、生活を生みだしてきた。そこに進取の精神と人間性を尊重する横浜の風土が形成されたのである。港を囲む丘の緑と自然をいかした町の造りは、先人達の意欲的な都市構想やアーバンデザイン、市民や企業の協働により、個性空間が育まれてきた。成長社会から、非成長そして縮小社会へ向かう大きな社会変容に対して、横浜は環境と分権の社会への転換を進めているが、さらにその先にある未来社会を展望するものである。対象は日本の近代化を支えた都市横浜、特に臨海地域、明治大正昭和前期に形成された内港地域（ヨコハマ・インナーハーバー・エリア:YIHa）である。港湾そして工業、業務商業の中心であったが、将来には変革が期待されている。

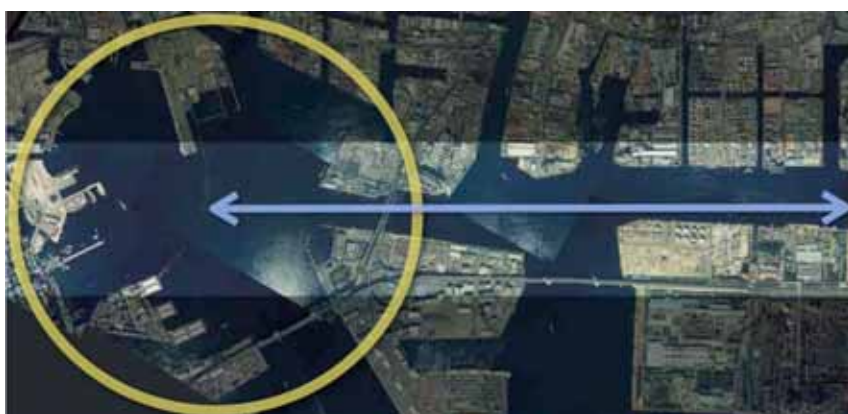


図 1 YIH 構想対象地域

構想の方向

横浜は**人文首都**となる。多様な人々が集まり住み活動する「大交流時代」を牽引する**多文化都市**ⁱⁱとなる。内外から知識産業（創造産業）を核に新しい活力を生む創造階層ⁱⁱⁱが集まる。横浜は**人材立市**をめざしている。教育や文化の環境を整え人材を育てる。大学や研究機関の連携が人材を活かす産業構造や社会構造をつくる。海に望む水際に暮らしやすい空間が広がり**海外からも人材**が集まり、多様なコミュニティが形成される。開かれた都市をつくる。1300ha の水面を活かした豊かな**自由空間**^{iv}、水上交通や水上生活など魅力的な**水際生活スタイル**が生まれる。高齢者も子どもも多様な人が住み働き学び交流する**20万人の生活都市**を生み出す。文化や居住、産業そして移動の空間は分離せず、複合化重層化しかつシームレスにつくられ生活を支援し、低炭素循環社会を構成して環境に貢献する都市となる。こうして臨海地域は、横浜市全域のコンパクトな生活空間や都市構造を形成し、広域都市圏の高度に効果な連携にも貢献する。

構想の作成

海に繋がる世界に近く自然に近いという横浜の特徴から海都横浜構想と名付けた横浜の都市構想は、50年後の2059年を目標としている。空間計画を中心とするが社会計画についても包含する。2059年、横浜開港200年の横浜の姿を分かりやすく描きだす。50年後のあるべき社会から今日なすべきことを踏まえた未来設計（Backcasting）と現在の課題解決から出発する計画（Forecasting）の両面からアプローチしている。また、多くの市民や組織が参加し議論することで、様々なアイデアを生まれ、より豊かな構想に発展するであろう。そして多くの力が集まり構想実現に向い動き出し、新しい生活の場や持続的な都市や地域社会、それを基礎に時代を牽引する都市や力強い地方政府が生まれていくことを期待している。

(1) 未来社会設計：Backcasting

1) 基本となる理念

横浜は近代都市であり戦後の高度成長期に拡大した都市であり、物理的にも社会的にも構造的な転換を求められている。中心部である内港地域 YiHa を考えることは、横浜全体の問題を考えることとなる。さらに郊外を含め横浜がもつ今日の課題は多くの世界の都市が経験することであり、またアジアの成長する都市にとっては先駆的なモデルとなる。「横浜を考えることは世界を考える」こととなる。都市構想は、まず次世代の都市像や生活像の基本となる理念と目標（指標）を整理することから始まる。

人間中心の都市

横浜市民や横浜を訪れる人々が、最高の幸福^vと豊かさを実感できる都市。個々を尊重する社会、精神性を尊重する社会。さらに市民相互の絆や安心の実現に向けて、あらゆる施策や計画、社会制度やシステムが、人を重視し、市民が人間として発展できる都市環境や都市社会を構築する。

人材を活かす社会

人材と知財を涵養する都市。今後の社会においては、ゆとりや遊び、楽しみといったサービスを提供できるような、他では代替不可能なクリエイティブクラスの人材が重要となるため、を志向する。芸術などの創造活動をベースに、創造産業や先端産業などの知価産業^v、さらにはコミュニティの活性化や都市再生など、広く革新的で創造的な活動を続ける。近代的な技術と伝統的な技術の融合により付加価値の高い産業を創出する。港湾や産業の革新、ものづくりの継承、観光や交流、コミュニティビジネスなどのマイクロ企業など公正で多元的経済^vを形づくる。

都市文化の展開

日本の伝統や文化の再評価、横浜の遺産^vや風景や歴史の保存と継承、さらに日本の先端文化を育む都市。国際的な文化や芸術の交流拠点として、国際機関の立地やその支援など国際的な役割を果たす。

持続可能な環境

生態系の多様性の維持と自然の回復を進める都市。低炭素型社会を定着させさらに大幅に進める。再生可能なクリーンエネルギー産業の発展、地域内での熱供給・排熱処理システムによるエネルギー供給、生産的な緑化、環境に寄与する建造物などにより、資源循環型の産業や生活、そして都市構造への転換を進める。全体としてコンパクトでクリーンな都市構造と社会構造を採用する。効率的で個性的、また時間の流れの中で成長していく空間の計画とデザインを永続的に行う。

強力な地方政府

多様で小さな活動と組織が協働する自律分散型^vの都市。多様な個人の存在を受容する開かれた市民社会、多元的な都市を形成する。国と同等の役割を担う自治体、地方政府をめざす。同時に市民組織や地域社会への分権を適正に進め、民の力を育て、それらの小さな力が集まり力強い都市を生み出す。適切なガバナンスにより効果が発揮される。

(2) 横浜指標：Yokohama Index for Sustainable City

横浜の将来に向かい確実に積み重ねが必要であるが、そのための指標を整理しようとするものである。今後数字による整理を行い評価そして目標値として活用する。将来の施策や公民の諸事業が向かうべき方向

を示し、かつそれらを常に評価して、構想計画にフィードバックする社会指標として次の領域や項目を検討している。(後述の表、参照。)

空間の質：Quality of Life Space：アーバンデザインの進展，風景や生活空間の保全，多様で使いやすい公共空間，美しい空間，シームレスな移動空間，安全性や防災，環境性などを統合する環境空間計画。成長、大きなものを志向してきた 20 世紀とは異なる 21 世紀のシンボルが誕生する。

環境と生活：Ecological balance：低炭素社会，資源循環，生物多様性，気候・地形・自然の保全，水際・緑地の醸成，大気・水質・土壌の保全，循環，生産的緑化。

豊かな時間：歴史の尊重，伝統文化や遺産の継承，バランスある時間利用，移動，タイムシェアリング，余暇，レクリエーション，観光，健康，自由空間の創出，

多文化集積地：Cultural Diversity：国際化の進展，外国人の居留と定着，女性の社会進出，多様で寛容性を有するグローバルなコミュニティ，多言語，多様な地域社会，これらの多様で小さな力が集積を生む。

持続的な産業：Sustainable Industry：産業と居住や交流の複合，創造産業，知識産業の育成，知財の保護と活用，活動密度と合理性，地域循環，産業間連携，環境産業，マイクロ企業，コミュニティビジネス，都市内農業，グリーンジョブ。

個人の活躍／コミュニティの力：教育の充実，個性と選択，自由，芸術などの創造力と未来を開く構想力，交流，移動，大学。Community Vitality：市民社会の革新，地域社会の改革，NPO の活躍，地域産業の定着，市民の愛着や誇り，相互の信頼。

適切な統治：Good Governance：民間の活力，行政の革新，地域や多様なコミュニティの自律，NPO などの新しいセクターの活躍，自律分散型の地域と自治，大都市特別制度，地方政府への展開，国際的認知度・都市ブランドの向上。

(3) 横浜の地位：Prestige of Yokohama：

世界の中の横浜と生活の中の横浜をどう捉えるか。世界は，多様な特徴を持った地域や都市が，それぞれ自律しながら，一方で共同していく連合としての動きが強化される。国は，国境は徐々にその力を弱めていく。2050 年には，アジアにおいても幾つかの連合組織ができると予測される。最初は，横浜も参画するであろう『東アジア海域』と言われている。EU や北アフリカ，イスラム圏を含む地中海を介した国々がめざす「地中海連合 (Mediterranean Union)」とも機軸は同じものである。

また，日本は『分権社会』を着実に進めていく必要があり，道州制や大都市制度などの新しい権限と責任のシステムが確立されるべきである。いずれにしても，市民に身近な地域や町，コミュニティのレベルにおいても革新的な自律分散型の地域システムが確立される。魅力ある地域の連合によって，都市は支えられ，魅力ある都市の連合によって国や国境を越える海域の環境と活力が維持される。

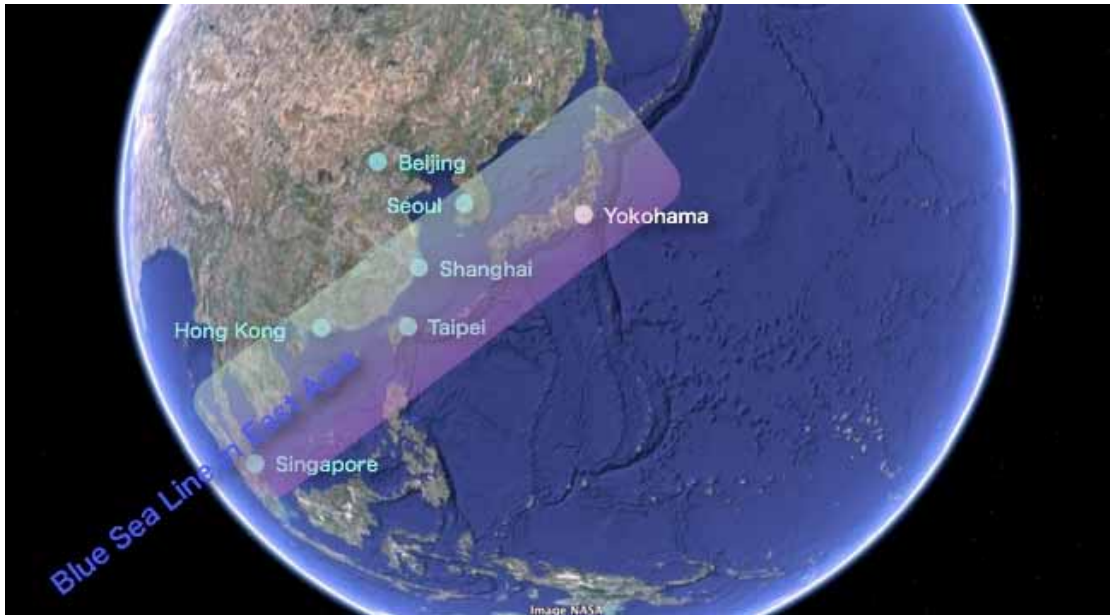


図 2 東アジア海域圏と横浜の位置

1) 自律分散型のシステム

横浜にも多くの魅力的な地域がある。横浜のインナーハーバーエリアをみても、山手、野毛、三ツ沢などの自然にも恵まれた住宅地域もあるが、関外や戸部、神奈川などには歴史ある地域も広がっている。関内やみなとみらいという業務商業の中心である都心と他の港湾地域や工業地域の再生、あるいは郊外地域との連携によって新しい横浜が生まれる。地域が自律しそれぞれに魅力や活力を持ち、それらが分散的にひとつの連合というシステムにまとまることで、全体としての魅力や効率性、環境性も高まっていく。それが横浜の力となる。自律分散には地域社会やコミュニティという人々の関係から始まり、自治の単位、福祉教育などの自己決定ができる社会政治的な単位などのネットワークが考えられる。特に、環境をベースにエネルギーや循環のシステムの整備が急務である。

2) 広域都市への展開

周辺県や市町村との連携によってさらに効果的で快適な都市構造を形成することができる。県内の各市町村において横浜市が産業・物流の軸となり、密接な共存・共栄関係となる。

横浜市は、隣接する川崎や町田、大和、鎌倉、横須賀とは、自然や文化あるいは医療・福祉・教育等の生活の諸施設を共有・役割分担する連携を強化し、横浜市及び神奈川県内都市は東京の吸引力から解放される。『横浜広域機構』は、また適切な成長の抑制と荒廃地の整理を行うための権限と制度を保有する。特に、河川域の自然環境保全や広域の公共交通などが大きな仕事である。

3) 高効率の国際港湾への転換

東京湾の全体として「海」と「港」の一体的な環境保全や効果的な海上利用により、国際的にも魅力ある「高効率の国際港湾」を実現していく。

特に、京浜3港を一体的に管理運営する組織に形成が求められている。言わば『京浜港』が自治体を越えて必要であり、港湾施設の整備から運営、他の産業との連携、さらには海域の水質や防災を、一体的に効果的な運営を行う必要がある。海域の環境保全により、長期的な漁業の振興、あるいは、多くの市民と海との接点を増やす海上交通、レジャー・スポーツなどの市民利用の徹底などが進められる。



図 3 横浜港の位置図と特徴

国内物流はインフラ整備費が陸上・航空輸送に比較してかからずかつ環境負荷の低い内航海運を取り入れる。圏央道との関係から港湾物流拠点位置づける。

横浜港の内港は大規模物流から都市物流,あるいは他の産業との連携や市民利用を基本としている。一方で,南本牧から根岸湾にかけて東京湾南側の立地を生かして,東京湾全体の『国際港湾』として整理する。

4) 海園のまちづくり

水辺から市民の生活は遠のいてしまった。海や港,河川が産業用途に占められ,価値は半減してしまった。ようやく水質改善も進み,市民が利用する水辺へと回帰する必要がある。水辺に暮らすことのできる都市や町として,これまでにない造り方にすべきである。歴史や自然を活かしながら,人間的な尺度でつくれる『水や緑が溢れる海園都市』としてデザインする。水を抱く空間であるインナーハーバーはネガからポジとなる。

東京都心へのあらゆる機能の集積は混雑と混乱を招き,都市圏の地域の活力を失わせる。それぞれが個性を発揮するような計画が必要である。YiHa では水面上に様々な生活が生まれるユニークな都市。居住,就業や学業の場でもあるリブワークエリア,質の高い住宅もあればアフォダブルな高齢者向けや若者向けの住宅,学生寮などが混在するコミュニティエリア,研究所や安全な工場やオフィスと住宅が混在するコンプレックスエリアなどがある。無目的・多目的な広場がにぎわい,都市のうるおいとなる。

5) 人文首都

日本の中の横浜の存在を示す。特に東アジアの文化的なリーダーとして国際的な役割を果たす。多様な地域の多様な力が強い首都圏や日本をつくる。横浜はその歴史や風土,創造的な文化を生かして日本を代表する先端文化と創造の都市として人文首都となる。市内の教育・研究機関の連携による個性的で普遍的な知的基盤が形成され,また,市民が関心,意欲に応じて学ぶ“University of Yokohama”,海外からの居住や就労,研究や文化的活動,海外企業等と連携した国際的研究開発拠点が実現され,さらに国際ビジネスに関する特例が国際化を加速している。

50年先を見越した社会指標（例示）

| 項目 | 社会指標 | 摘要 |
|--------|--|--|
| 空間の質 | 一般アクセスの可能な海岸 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 市内で一般アクセスの可能な海岸延長は 16km にすぎない。 ・ 世界各地の港湾都市で、海岸を市民に取り戻すことがなされている。 ・ 官民連携による更新プログラム、マスタープラン、また、TIF(tax increment financing, 再整備による税収増を見込んだ再整備時のファイナンス) 的インセンティブを検討する。 |
| | 緑・水空間 / 歩道と街路樹のある道路 / 電信柱のない街路 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 市全域の緑被率は減少し、都心部は割合も低い。欧米都市の緑空間割合は、日本の都市よりずっと大きい。 ・ 先進国に異質な電信柱を除却し、街路樹に変えていく。 ・ 植樹について市民募金の導入を検討する。 ・ 樹木の本数よりも、有効な樹冠による。 ・ 建築物の屋上緑化を促進する。 |
| | 建築物等の保全・保存 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 良質な建物がきちんと残され、周辺に好影響を与える。地域アイデンティティを先導する。 |
| | 新しいシンボルとなる建築物等 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 成長、大きなものが志向された 20 世紀型ではないもの、文化首都機能を担うものとする。 ・ 動物の名(クジラ、ゾウ…)など親しみやすい愛称が考えられる。 ・ 大さん橋ターミナルをより PR する。 |
| | 屋外広告の少なさ | <ul style="list-style-type: none"> ・ よい規制が働いてこそ、よいまちとなる。 |
| 環境と生活 | 一人あたり CO2 排出 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 持続社会の要請。 |
| | 自律型エネルギー | <ul style="list-style-type: none"> ・ インナーハーバーにおいて官民連携のエネルギーシステムを導入する。 |
| | 自然エネルギー | <ul style="list-style-type: none"> ・ 新しい産業、市場という観点からの政策展開を図る。 ・ 地域、住民からの力を活用する。 |
| | グリーンビルディング | <ul style="list-style-type: none"> ・ 独自のグリーンビルディング認証基準を導入する。 |
| | 都市内農地・食料自給 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 非アスファルト土地利用と大都市市民の生活提案を同時に実現する。 |
| | 自然面率 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 緑地だけでなく、透水性舗装等の循環も含めて考える。 ・ 市内及びより広域で、水を循環させる。 |
| | 自転車道 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 日本は自転車の数が多いが、まちに溶け込む形では使われていない。 ・ 歩行者、自転車、自動車の分離を図る。 |
| | 新交通システム | <ul style="list-style-type: none"> ・ マルチレイヤーリング構造を位置づける。 ・ 都市のシンボルともなる。 |
| 日常水上交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・ インナーハーバー対岸の日常生活土地利用への転換を図る。 ・ 大量輸送から静的なヒューマンスケールまで。 | |

| | | |
|------------------|--|--|
| 豊かな時間 | 複合的に利用される空間割合 / 複合用途建築物割合 / 時間に応じて多用途に使用される建築物割合 | <ul style="list-style-type: none"> 施設用途でなく実際の使われ方、立体的、時間軸による新ゾーニング概念。 コンパクト化による都心部ならではの魅力付けとする。 |
| | 歩行者専用空間面積 / 都市のうるおい・出会い・語らいのための滞留空間 | <ul style="list-style-type: none"> 欧州の活気あるとされる都市の中心市街地では、面的に歩行者専用空間が広がり、駐車場はフリンジに配置されている。 自動車動線を限定的にし、建物更新に合わせた誘導をはかる。 |
| | 在宅勤務 / 複数の職をもつ人の数 | <ul style="list-style-type: none"> 21世紀の働き方として期待。 人が中心となれば、会社社会に変化が出、イノベーションが起こる。 |
| | チェーン店・ファーストフード店の少なさ / スローフード | <ul style="list-style-type: none"> 脱金太郎飴のまち。パリやイタリアのホテルにチェーン店は少ない。 地産地消、朝市を展開する。 |
| 多文化集積地 | 外国人人口 / 留学生 | <ul style="list-style-type: none"> 新しい発想、創造の源となりうる。 特色ある大学は、取り組みようによっては成立する。 |
| | 英語を話す・解する市民 | <ul style="list-style-type: none"> 英語は世界の実質標準語だが、日本人の TOEFL スコアは低位。 |
| | 開港文化の保持・継承 | <ul style="list-style-type: none"> せっかくの開港文化も、現在の横浜の都市空間は普通。 ハード・ソフト両面で、内外の人々が違いを容易に認識できるまちとする。 |
| | 国際交流 | <ul style="list-style-type: none"> CITYNET のアジア及び世界の両面展開。 常設仮設の各国展示施設等からなる拠点を形成する。 |
| 持続的な産業 | 後背地連携型産業 | <ul style="list-style-type: none"> 東京のマグネットを脱する。 市内において都心部と周辺部、横浜と神奈川県内の各地域が連携するウィンウィン関係を築く。 |
| | ベンチャー企業 / 研究者・R&D | <ul style="list-style-type: none"> 新規産業を生み出す力。外国企業、外国人研究者とのコラボレーションを進める。 集積、起業後にも残留することで地域のソーシャルキャピタルが形成される。 |
| | 創造産業 | <ul style="list-style-type: none"> 創造都市の取組を開花させる。 |
| | グリーンジョブ | <ul style="list-style-type: none"> 環境モデル都市の取組とも連動させ、新規産業概念を成立させる。 |
| 個人の活躍 / コミュニティの力 | “University of Yokohama” | <ul style="list-style-type: none"> “University of Yokohama”は、既存の大学、新しい世界レベルの教育・研究機関、市民ラボ、外国大学・研究機関等によって構成される概念としての名称。 長寿社会、自己研鑽社会において生涯教育のニーズは高い。 高等教育の強化が産業競争力につながる。 世界からの優秀な人材確保に、行政が戦略的に動く。 |
| | 横浜に住みたい人 / 訪れたい・住みたい人 | <ul style="list-style-type: none"> イメージ先行から実のある都市へ。 |
| | 近隣とのあいさつ、交流 / 犯罪発生率 | <ul style="list-style-type: none"> あいさつはコミュニティの力の基本。コミュニティ力による犯罪抑制。 安心安全に住めるまち。 |
| | 市民・企業市民のまちづくりへの寄付 | <ul style="list-style-type: none"> 市民及び企業との共創からの PPP の展開。 まちの施設等に対する所有・愛着概念の発生。 |
| 適切な統治 | Yokohama の国際的認知度 | <ul style="list-style-type: none"> 海外への情報発信。わかりやすく親しみあるロゴ。 東京とは別都市の認識を獲得する。 |

-
- ⁱ 「都市は人間のためにあるべき」という強い信念が都市を改革する。人間の開発や発展という考え方、経済学者のアマルティアセンの提唱する人間発達 (Human Development) は、潜在能力可能性 (Capability) によるという理論。
- ⁱⁱ 経済のグローバル化の次は、文化の大交遊時代とも言うべき文化相互交換から新たな文化が生み出される時代と言われる。移民の増加などが可能性を増大させているが、日本でも同様の現象が見られる。
- ⁱⁱⁱ クリエイティブクラス (Creative Class) とリチャード・フロリダが分析した次世代の文化そして知識産業 (知価産業) などの社会的牽引を行う人々。クリエイターを中心に改革を行う意欲と知識を持った人々で相互の交流からさらに大きな貢献をなす。
- ^{iv} 横浜港では人が自由に出入りできるパブリックアクセス (Public Access) がある水際線は全市でも 16km しかない。
- ^v 国力を「生産」ではなく「幸福」を指標とする「国民総幸福度GNH」は1976年の第5回非同盟諸国会議でブータンのワンチュク国王が発言したものである。経済発展は、国の対立や貧困などの格差、地球環境の破壊、独自の文化の喪失を生み出してきたのであり、GNP増加(率)を目標とするのではなく経済開発や発展はあくまで人の開発と発展、市民を中心にこなされるべきであるという哲学を参照している。

2. 都市構想の歴史と今日からの展開

(1) 横浜の都市構想の歴史

- ・ それぞれの時代の要請に応じて横浜では都市のビジョンが描かれてきた。
- ・ インナーハーバー構想が都市にどのような変革をもたらすか、今後の社会の動きをどのように見通すかが課題。

| 構想 | 構想がもたらした都市の変革 | 社会背景 |
|--------------------|--|--|
| パーマー築港計画(1889) | 港湾都市への発展 | 日本の近代化 |
| 横浜市今後の施設について(1903) | 工業都市への発展 | 殖産興業・富国強兵 |
| 都市づくり構想(1965) | 国際文化管理都市 六大事業 | 都市問題(港湾物流の変化、 郊外乱開発、公害問題) |
| I H構想(2009) | キーワード(人文首都、大交流時代、多文化都市、外国人居留、自由空間、20万人の活動都市) | 地方分権、環境問題、アジア 港湾都市間競争、グローバル化、知識経済化、オープン化、 |

(2) 都市づくり構想 1965 とその評価

- ・ 横浜市全体の骨格をつくる構想
- ・ 国際文化管理都市という新たな都市ビジョン

構想が立案された背景：急激な人口増加、財源不足、革新市政の誕生

都心部：接収による都心部復興の遅れ、都心の二極化(関内・横浜駅周辺)

港湾都市：港湾物流のコンテナリゼーション

工業都市：公害問題、都心部に取り残された工場

住宅都市：郊外乱開発

6 大事業の成果

| 事業名 | 評価・課題 |
|--------------|---|
| 都心部強化事業 | ・ 魅力ある都心部の形成 ・ 昼夜間人口比は目標達成困難 |
| 港北ニュータウン整備事業 | ・ 郊外乱開発の抑制には効果を発揮 ・ オイルショック等による基盤整備の遅れ |
| 鉄道建設事業 | ・ 都心と拠点が鉄道により結ばれることにより、機能集積に寄与 ・ 港北ニュータウン建設等への寄与 |
| ベイブリッジ建設事業 | ・ 港のシンボルの形成 ・ 完成による都心部通過交通の激減 |
| 高速道路建設事業 | ・ 臨海部と内陸部交通の円滑化 ・ 一般道の渋滞緩和 |
| 金沢地先埋立事業 | ・ 都心部強化事業の受け皿として機能 ・ 工場用地における土地利用転換に課題 ・ 住宅地における少子高齢化 |

(3) 横浜市及び IH エリアの現状と課題

1) 居住・生活

東京の吸引

- ・ 横浜でも都心回帰がみられたが、東京都心の求心力がより力を増した結果、横浜は東京のベッドタウンの様相が強くなってきている。
- ・ 横浜ブランドに一時ほどの勢いが無い。

人口減少と土地利用の懸念

- ・ 市街地の拡散が進んでいる。今後、人口減少が始まると、荒れた家屋が発生する等により弱ってくる地区がモザイク状に発生することが懸念される。

IH エリアの人口の少なさ

- ・ 今回設定した IH エリアは約 20km² と比較的面積が小さく、かつ、現況では港湾流通土地利用となっている地区を多く含むものであるが、諸外国都市の中心部の人口密度事例と比べたときには約 55 人/ha の人口密度は小さい。コンパクトシティ化の要請からは、少なくとも現状を上回る人口密度を目指すべきであろう。

他都市の人口密度（グロス）の事例

| | 面積 (km ²) | 人口 (07年住基) | 人口密度 (人/ha) | |
|----------------------------|--------------------------|---------------|----------------|---------|
| 面積 30km ² 前後 | さいたま市(大宮区、中央区、浦和区) | 32.65 | 337,767 | 103.5 |
| | 東京都区部(千代田区、港区) | 31.98 | 234,472 | 73.3 |
| | 東京都区部(中央区、港区) | 30.49 | 292,549 | 95.9 |
| | 横浜市(西区、中区) | 27.88 | 214,690 | 77.0 |
| | 名古屋市(東区、中区) | 17.08 | 131,504 | 77.0 |
| | 名古屋市(北区、中区) | 26.92 | 227,732 | 84.6 |
| | 京都市(上京区、中京区、東山区、下京区) | 28.78 | 282,592 | 98.2 |
| | 大阪市(西区、浪速区、北区、中央区) | 28.78 | 282,508 | 98.2 |
| 面積 60km ² 前後 | 東京都区部(千代田区、中央区、港区、新宿区) | 60.36 | 614,621 | 101.8 |
| | 横浜市(神奈川区、西区、中区、南区) | 64.47 | 626,025 | 97.1 |
| | ニューヨーク市マンハッタン区 | 61.4 | 1,537,195 | 250.4 * |
| | ロンドン都心4区 | 59.4 | 575,454 | 96.9 * |
| | パリ | 105.3 | 2,125,246 | 201.8 |

* 東京都「東京都環境白書2006」

横浜を含む日本の都市の外国人の少なさ

- ・ 海外主要都市の国外生まれの居住者割合は、日本の主要都市と比べて大きい。海外では、創造都市の要件として、多様なバックグラウンド、価値観の人の存在による多様性が重視されているところである。

災害への備えの必要性

- ・ 臨海部における広域的な防災拠点の整備について市民からの要望が高い。世界の大都市の中でも、また国内他都市（大阪・神戸・京都）と比べても、東京・横浜の災害損失額の大きさは飛びぬけている。

世界の大都市の災害危険度指数



(注) "topics annual review : natural catastrophes 2002" Munchener Ruck Munich Re Group

ハザード (Hazard: その地域を襲う災害) × エクスポーズドバリュー (Exposed Value: その地域の経済的価値) × バルネラビリティ (Vulnerability: その地域でとられている防災対策) により得られる。

(資料) 中央防災会議資料 (平成 17 年 6 月)

老朽化し市民開放されていないウォーターフロント

- ・ インナーハーバーエリアは液状化の危険性が高く、老朽化した岸壁や護岸の滑动や破損の可能性が大きい。護岸改修には膨大な費用負担が伴うことから改修がなかなか進まない。
- ・ 水際線の市民開放が望まれるが、多くは係留施設が配置されているほか、水際線までが敷地内通路で、水際線に到達できない。

2) 交通・移動

自転車の利用しやすいまちづくりの必要性

- ・ 日本では、自転車道の整備が著しく遅れている。アムステルダムでは、全トリップの4分の1が自転車により、中心部ではその数値は40%にもなる。地球環境の側面からも都市における自転車利用の利便性を高めていくことが肝要である。

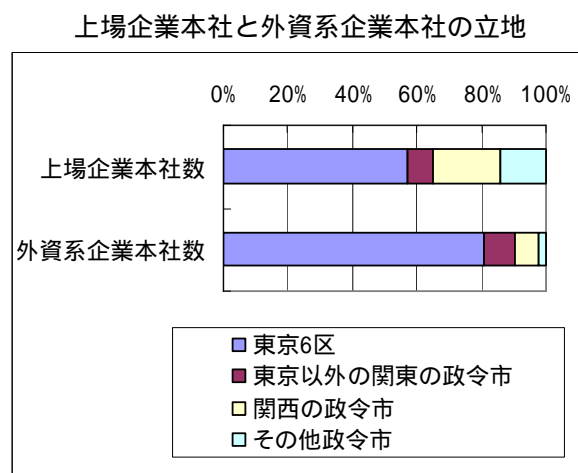
水上交通のほしいインナーハーバー

- ・ 水を囲むインナーハーバーにおいて日常利用のための水上交通を成立させるためには、現在、工業用途に特化している北東部の人々の生活のための空間に転換していくことが必要である。香港スターフェリーは年2670万人、シドニーフェリーは年1400万人の利用者実績があり、日常移動手段となっている。

3) 産業・就業

東京の圧倒的な企業本社立地

- ・ 横浜市の上場企業本社数は、東京以外では、大阪市、名古屋市に次ぐが、東京都区部の主要6区の8%水準にすぎない。米国では、大企業立地が都市間及び都市圏内で分散している。例えば、ニューヨーク市内とニューヨーク市以外の60マイル(約100km)圏の大企業数はほぼ同数である。



(資料) 都市データバック 2008年版、東洋経済

国際的な港湾の地位の低下・みなとの賑わいの喪失

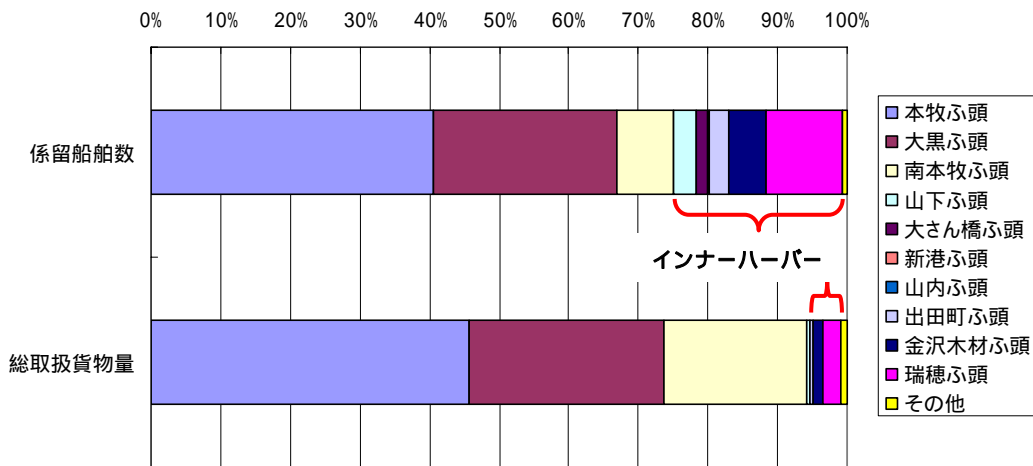
- ・ 東アジア、世界の中で、港湾機能の相対的な低下が進むと同時に、京浜港でみれば東京港に対して水をあけられている。
- ・ 港湾の物流機能のウエイトが主にベイブリッジから外側に移り、総取扱貨物量では、インナーハーバーは、全体の約6%を占めるに留まっている。かつての「みなとの風景」がなくなった。

1927年に描かれた「10年後の横浜港」



(資料) 大横浜建設記念絵葉書(横浜都市発展記念館「目でみる都市横浜のあゆみ」2003年)

横浜港・施設別の取扱貨物量と係留船舶数



(資料) 横浜市「2004年版データで見る横浜港」、横浜市「統計横浜港平成19年速報」

用途転換のはかりにくい京浜臨海の埋立島・半島

- 京浜臨海部の道路は私道が中心となっている。京浜臨海各島の公道面積率は1~5%と、市全体の公道面積率11%などと比べ少ない。土地利用転換に当たっては、工業専用地域や臨港地区等の都市計画上の規制がある。

就業者の伸びる産業と減少する産業

- 経済産業省報告書によれば、医療・保健・社会保障・介護、水道・廃棄物処理、サービスなどは、日本全体として労働力人口が減少する中で、健康・医療、環境リサイクル、ビジネス支援サービスの拡大に伴いそれぞれの就業者数が増大する。今日、横浜都心4区が対首都圏特化係数の高い電気・ガス・熱供給では、就業者数の減少が見込まれている。
- 京浜臨海部(鶴見区、神奈川区)の製造品出荷額、製造業事業所数、製造業従業者数はいずれも減少傾向にある。

市内の大学の少なさ

- 横浜の都市力が東京と拮抗していた明治期にも、横浜における開学は多くはなかった。現在も、東京圏の中心部に大学が集積する(東京区部対横浜は、大学数で7.7:1、学生数で5.8:1、ただし人口比は2.4:1)。

4) 交流・観光

宿泊を伴う観光入込の少なさ

- 横浜市は東京に隣接していることから、観光入込に対する宿泊者の割合は、地方圏の第一都市となっている政令市のそれよりも小さい(観光入込に対する宿泊者割合:横浜市11%、京都市25%、福岡市31%など)。

5) 環境・温暖化ガス/エネルギー

オープンスペース・公園の少なさ

- IHエリアのオープンスペース系土地利用面積は、全市域のオープンスペース系土地利用面積の2.4%であり、IHエリアのオープンスペース系土地利用は相対的に少ない水準にある。緑被率は、

市全域で 31.0%であり、30 年前から 14%ポイント減少している。郊外部の魅力が減少している。

- ・ 山をもたない、山の少ない都市でも、欧米で市域の 10%以上を公園が占めている都市はいくつもみられるのに対して、横浜市を含む日本の政令市は 5%程度にとどまっている。
- ・ オープンスペース系の増加のための方策としては、都市型農業、公開空地等のあり方、容積移転、屋上緑化、街路樹、京浜臨海等の遊休地等に対する行政の戦略的取組などがキーワードとなろう。

市域に占める公園面積割合

| | 面積 (km ²) | 公園面積 (km ²) | 公園面積 割合 |
|-------------------|--------------------------|----------------------------|------------|
| 横浜都心4区 | 85.1 | 3.4 | 4.0% |
| 横浜市 | 437.4 | 20.4 | 4.7% |
| さいたま市 | 217.49 | 6.07 | 2.8% |
| 千葉市 | 272.08 | 9.30 | 3.4% |
| 東京都区部 | 621.81 | 36.88 | 5.9% |
| 川崎市 | 144.35 | 6.53 | 4.5% |
| New York | 790.0 | 154.6 | 19.6% |
| San Francisco | 121.0 | 21.8 | 18.0% |
| Boston | 125.5 | 20.4 | 16.3% |
| Chicago | 588.7 | 48.0 | 8.2% |
| Los Angeles | 1,215.8 | 96.2 | 7.9% |
| København | 89.1 | 26.1 | 29.3% |
| Berlin | 892.0 | 91.5 | 10.3% |
| Frankfurt am Main | 248.0 | 11.6 | 4.7% |
| Barcelona | 100.1 | 6.3 | 6.3% |
| Amsterdam | 166.5 | 25.9 | 15.5% |
| Manchester | 116.0 | 12.2 | 10.5% |

横浜市の公園面積は、都市公園に準ずる公園を含む。欧州都市の面積と公園面積は算出による。
 (資料) 横浜市ホームページ、Center for City Park Excellence, The Trust for Public Land、EU Urban Audit

急務の地球温暖化対策

- ・ 横浜市においても、都心部のヒートアイランド現象は顕著である。各部門における CO2 削減のための取組が必要であるが、横浜市は、全国と比して家庭部門の割合が高い。
- ・ CO-D030 に取り組んできたが、CO2 の削減は十分に進んでいるとはいえない。

3. 全体構想: Multilayered Ring City YOKOHAMA マルチリング・シティ・横浜

インナーハーバー構想は東アジア海域圏での横浜、首都圏、特に港湾と経済、文化における横浜の役割と地位の上になっっている。また、市民が港や臨海地域から遠ざけられた近代から、市民が港や海をその手に取り戻し、さらにはこの環境や自由な空間を利用して、新しい都市としての文化や魅力、そして活力を生み出すものである。横浜市全域の都市づくりと連動させることがさらに重要である。従って横浜全体の将来像や方法と符号させて、構想しかつその実現を図るべきである。具体的には居住や産業などをインナーハーバーという中心に集積させその効果を高める一方で、分散自律する各地域と移動や情報のネットワークを形成することでさらに低成長縮小社会においても環境と活力を維持できる体質を備えることを意図している。

50年後のあるべき社会や都市空間を示すところからこの構想は始まる。しかし、今後は大きな社会的な変動が予測されており、大きな目標を見いだすことが重要である。その議論と理解が得られれば、長期にわたり着実な蓄積が必要なものをこの構想計画が支え、かつ市民や企業、それぞれの主体が相互利益や相乗効果を発揮できる方向性をこの構想計画がささえるものである。以下の構成によりできている。

構造の改革: 効果的な都市構造と社会構造を支える「3つのリング」を設定した。

構想の目標: 活動・機能が複合する都市である。長期的な達成目標から「5つのシナリオ」を設定した。

空間の計画: 「7つの環境空間計画」というガイドラインをつくる。

地区の構想: 実現に向けてイメージを共有するための選択肢をつくる。



図1 現在の空間構造

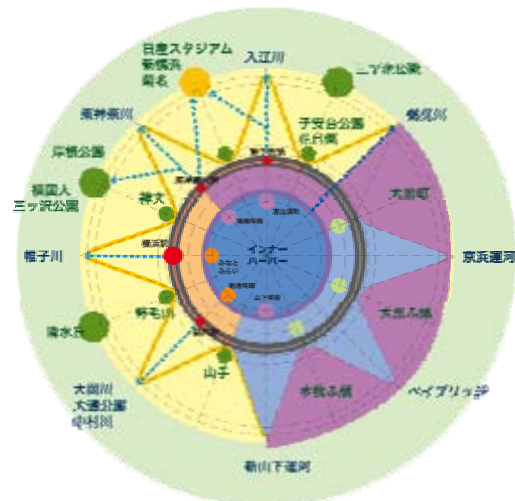


図2 将来の空間構造

(1) 新しい都市構造：リング・シティ

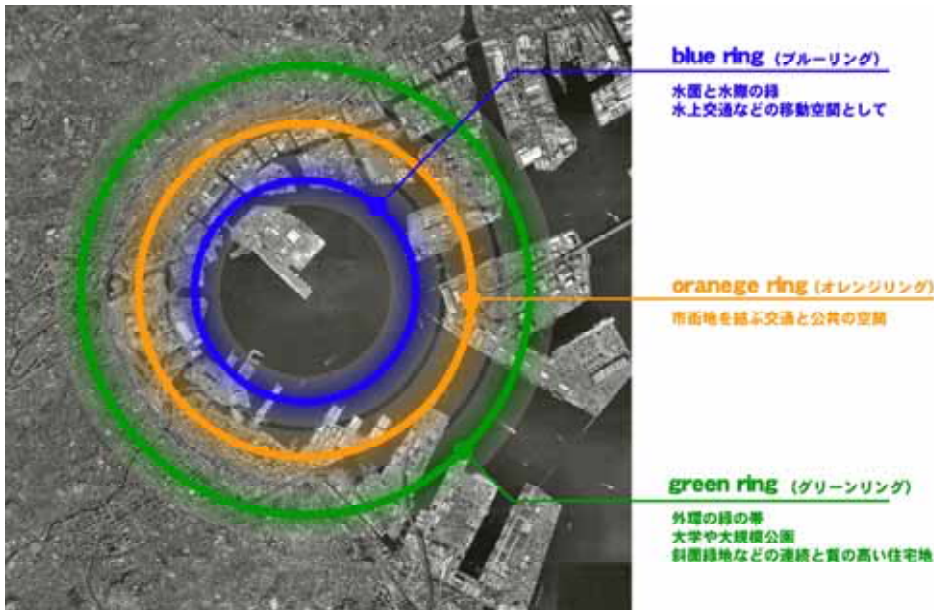
内港を囲む地域は、それぞれに核となる活動や機能、施設を持ちながらも、その活動は全体に緩やかに広がり、各地域はリング状に繋がりに自由に往来できる構造を持つ。

1) 3つのリングと多機能複合都市

ブルーリング：広大な水面と水際空間、それを結ぶ新しい移動体や水上交通などの移動空間。

オレンジリング：市街地を結ぶ既存の交通や道路を使い基幹的な移動を賄う公共空間。

グリーンリング：外環の緑の帯。大学や大規模公園、斜面緑地などの連続と質の高い住宅地。



多機能複合的な空間構造が実現される。それぞれのエリア（地域や埠頭地区）は、居住から産業、あるいは文化や教育などの空間を持っており、自律したコミュニティ（アーバンビレッジ）として活動している。それが、リング状に連なることで、さらに大きな集積としての力も持っている。

2) 活動量の設定

多様な産業の立地や職住接近や環境整備などの効果は10万人の人口を増加させる。さらに、大学などの公共公益部門、国際機関や産業の転換、新規産業は新たに20万人の雇用を創出し、国際的な観光や交流により観光客は年間6千万を越え、滞在客も1万2千人となる。10万人の外国人が活動。ii

面積は、3,254ha。そのうち陸域は、2,014haで市全域の4.6%に相当する。水域は、1,239ha（38%）、人口は、110,000人（市全域の3.1%）であるが、人口密度は、55人/haと、市全域よりも33%低い水準で、パリやニューヨーク中心地区と比べると1/4程度の人口密度である。工業地帯や港湾地域がおおいとは言っても人が住まない地域となっている。建物延床面積は、1,818ha（市全域の9.9%）使用容積率は119%（ネット）である。一方で、従業者数は、357,000人で市全域の26.4%を占めている。関連する企業の配置など、横浜市の都市経済の中心であることは現在もまた未来も変わらないであろう。

(2) 構想の目標：5つのシナリオ

1) 移動する都市：シームレスな移動ができる。

水上モビリティやパーソナル・モビリティや公共交通などを導入し、乗り換えも苦にならないシームレスで自由な移動を実現する。一方で、地域内への車に利用を下げるためにパーク＆ライドなどの環境整備を進めながら車の流入規制を行う。アクセシビリティを高めるためにリング状の新しい公共交通システムを挿入し、さらに既存鉄道や水上交通、あるいは駅からのパーソナルモビリティまでの連続性を高める。人間中心の自由移動がデザインされる。

水上交通：水上施設や水上住宅などの活動空間。

リングモビリティ：パーソナル・モビリティ、新交通システム、高速電気バス網。既存鉄道の乗り入れ。

小さな公共交通網：自転車やセグウェイなど小規模なパーソナル・モビリティが自由に使え、ヨットやクルーズ舟、小型ジェット空港の充実。シェアリングや自動車交通規制が環境負荷を軽減する。

2) 呼吸する都市：環境にやさしい循環が生まれる。

環境を中心に再編する。環境産業の研究開発拠点としての展開と全域でエネルギー循環と効率的なマイクログリッドを形成するなど先進のシステムを導入する。また、環境を制御するために活動モニタリングや新しいゾーニングを導入するなど低炭素社会のモデルエリアとなる。また、内水面や河川など水を制御（水質や水位）し活用するなど、自然から構築物、移動、産業などの統合的なデザイン。

環境ゾーニング：環境への負荷や貢献から適正な密度をコントロールする。

ローカルエネルギーとマイクログリッド：地域の小さなまとまりで自律したシステムとする。

浜風の道：港から市街地へと風を取り入れ、内水面及び河川の市街地を再編する。



3) 生活する都市：多様なライフスタイルが生まれる。

クリエイティブな人が自由に暮らし働き交流する。水上交通や生活支援が多様で活力あるコミュニティを生む。

水上交通を利用し時間的にコンパクトな都市空間

生活をサポートする施設群をリング状に配置

子どもと高齢者/仕事場と住宅/住宅と公共施設などコミュニティの重なり合い

コミュニティに根ざした自然な「共助」のしくみ

4) イノベーション都市：常に新しい都市活動が生まれる。

創造都市構想を発展させ、研究開発により新しい産業、ものづくり産業、特に環境産業や健康産業を育てる。

研究開発施設・大学の「ラボ」立地促進と国内外からの人材により世界的なレベルの研究開発拠点。

産業版 BankART 構想：ものづくりの多様な人材の交流拠点整備と中小ベンチャーの育成

産業イノベーションの基盤となるコア産業分野の育成

国際化、研究拠点化に対応したインフラ・生活環境整備

5) 交流する都市：人材と智慧，文化が生まれる。

インターナショナル・ディストリクト：海外から移入促進

羽田国際化を活用し、さらに横浜港再編や小型ジェットなどのインフラを整備しながら、外国人居住・ビジネス・交流の空間整備し、既成市街地を含めて3万人の外国人居住と10万人の外国人の活動を支援する。

*外国人が自由に居住やビジネス、研究開発を円滑に行える国際生活特区の設置

*世界各国各都市，機関に貸与し，国際的な文化やビジネスの集積拠点を設置（瑞穂埠頭）

アーバン・キャンパス：新大学構想

横浜の文化や環境，立地性を向上させて、新しいタイプの大学を複数の大学の共同により設立する。360万人の市民の力を活用するアーバン・キャンパス。36000人の学生、3600億円の基金。

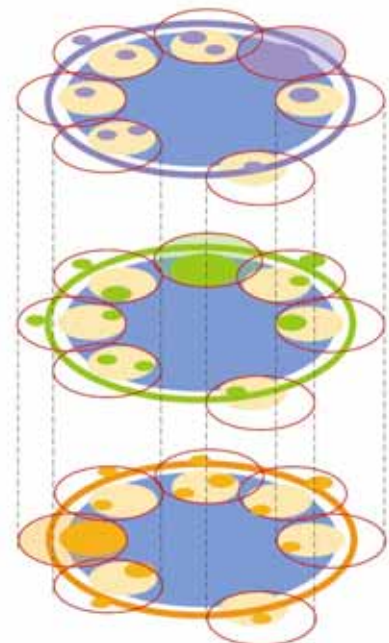


図3：3つのシナリオが造る多層都市と個性あるコミュニティ

(3) 5つの象徴空間

日本の文化や社会を象徴し牽引する空間をつくりだす。三溪園に次ぐ文化芸術の場となるもので、日本の美術館、文化館や武道館などの国際性を牽引するものを構想する。さらに、水上劇場や大規模スポーツ施設群など新しい文化観光、健康、エンターテインメントの施設で個性あるものを考える。また、日本の分権社会を象徴する都市政府をつくる。

水面や水際自由に使える空間を増やし魅力あるものに再編する。豊かな人間生活を送る「文化」「健康」「観光」に着目し、長く親しまれシンボルとなる空間を生み出す。

ⁱ 横浜市都市経営局が主催した横浜市の職員を中心とした「都市づくり研究会」が提出したレポート。2009年3月。

ⁱⁱ 市域全体では2005年の360万人が2059年には320万人と40万人が減少、YiHaでは、11万人(54.7人/ha)、2059年9万9千人に減少する予測である。YiHaでは社会増を10万人として20万人の居住を目標とした。密度は100人/haと比較的低密度を維持する。新しい産業部門(創造知価産業、観光交流、大学研究機関、文化芸術など)従事者などの居住を10万人、3万人は外国人の居住と居留である。また市域全体のコンパクトな市街地に再編にも貢献する。昼間人口は、既存産業の改革で10万人、新しい産業や研究開発、文化教育、大学、公益部門で10万人を確保する一方で市域全体では30万人ほど減少すると予測している。短期滞在型の外国人を含めて20万人中10万人が外国人としている。

1) 移動する都市：シームレスな移動ができる。

活力に溢れる豊かな空間を創出するために、移動空間が快適かつ効率的であることが必須である。また、人間中心の移動空間として再編する必要がある。人々の活動をサポートするために、速度をもとめるよりは、移動中や乗り換えの負荷がなく、シームレスな移動空間を求めたい。

このリングシティの中心は、水面というオープンスペースである。これを利用した水上モビリティを中心に、新しい公共交通からパーソナル・モビリティまでをシームレスに使えるシステムを導入し、自由な移動を実現する。

リング状に展開する様々な都市活動（アーバンリング）を高める二本のリング状の公共交通を導入する。また、既存鉄道とこの新しい交通、さらに水上交通との連絡を図る軽量輸送システムを導入することで、自由度を高める。また、それぞれの結節点をデザインし、単なる移動を超えた交流活動の拠点を創出する。



1) 水上モビリティ・デザイン

海、港、河川などの劣化しない交通インフラを最大限に活用する。舟運の環境性もあり内水面を最大の交通空間として利用する。湾を囲むエリア同士を最短距離で結ぶ水上交通を積極活用した時間的コンパクトシティを実現するだけでなく、水上劇場・水上住宅など水上空間を施設・活動空間として積極利用する。環境を高める島などの設置も検討する。

2) インナーリングとアウターリング

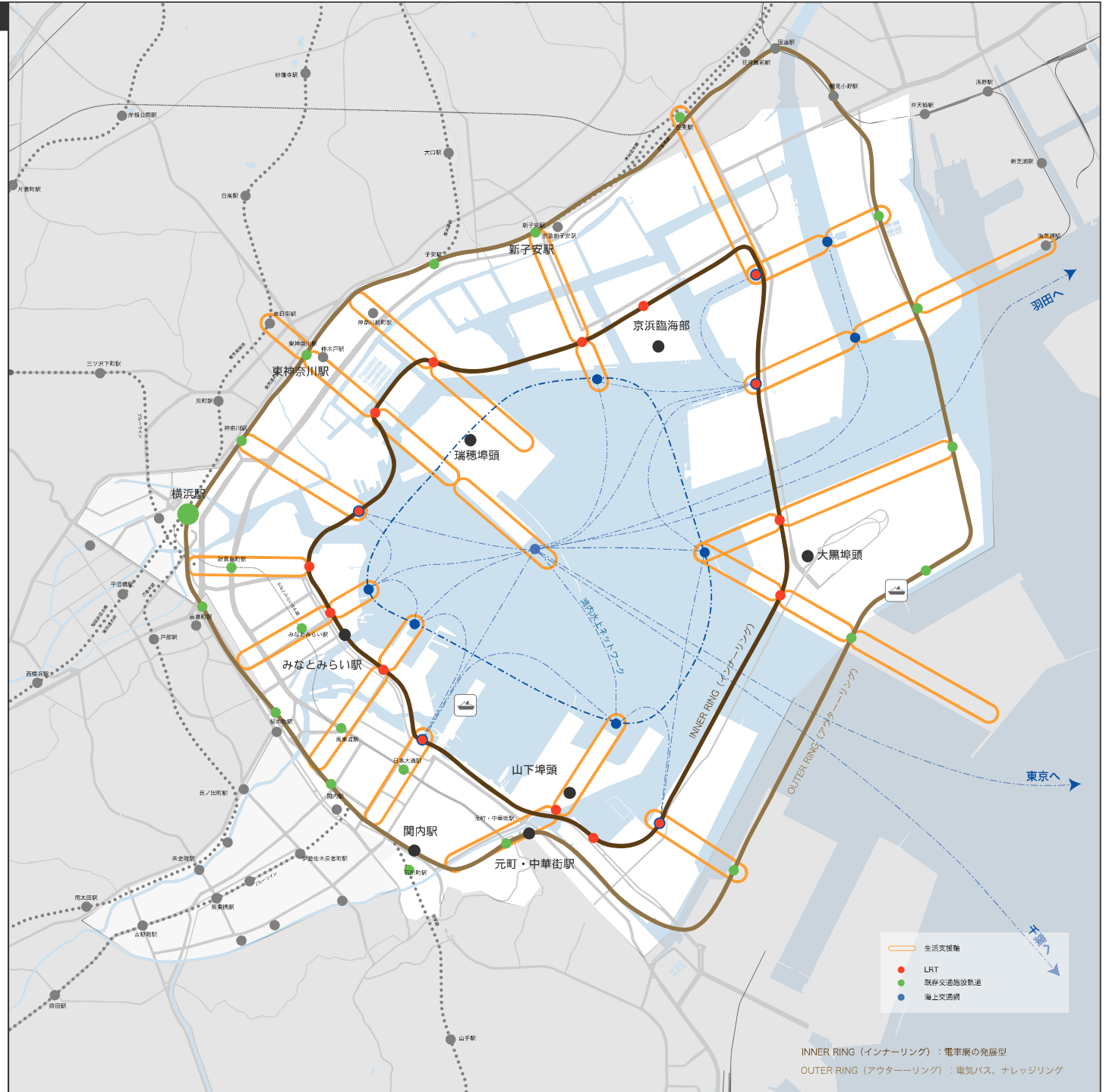
インナーハーバーの活動を高めるために、リング状の公共交通システムを導入する。

①インナーリング：内水面に接する海沿いの空間には、パーソナル・モビリティを利用した緑豊かなインナーリングを設置して、豊かで快適な空間を創出する。

②アウターリング：また、市街地内部には、既存の鉄道や高速道路施設を利用したアウターリングを設置する。アウターリングには新交通システムを導入する。高速電気バス網によるリングもしくは、既存鉄道の相互乗り入れリングを想定する。

3) 新しいステーション

既存の駅もしくは、新交通システムの新駅を交流活動の拠点として再編する。駅は、単なる移動の結節点だけでなく、交流・活動が活性化するようなデザインとする。リングと公共軸の結節点には特に活動の集まる新たなステーションやボンツーン（水上駅）を設置する。



2) 呼吸する都市：環境にやさしい循環が生まれる。

都市活動を支える環境のインフラストラクチャーを整える。エネルギーの循環的な利用を進めるマイクログリッドを形成する。環境を制御するために活動モニタリングや新しいゾーニングを導入、移動システムの整備などで、低炭素都市となる。

水面や河川など水質や水量の適正化により生物の多様性を向上させるなど、ヒートアイランドなどの都市問題や、地球温暖化や資源問題に応えるようなインフラを計画し、自然から構築物、移動、産業などの共存を図ります。

①環境ゾーニング：環境への負荷や貢献から適正な密度をコントロールする。

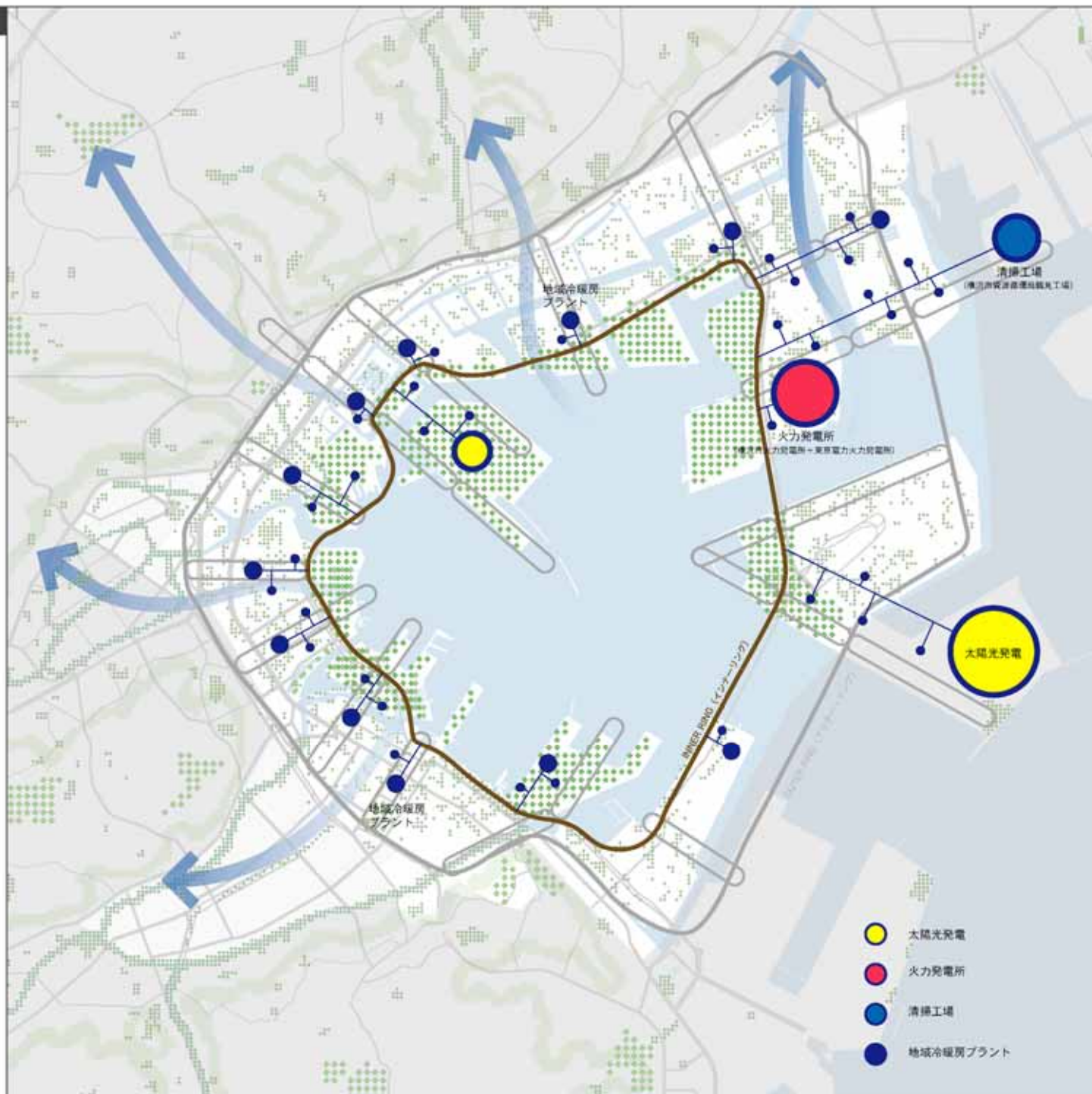
②ローカルエネルギーとマイクログリッド：地域の小さなまとまりで自律したシステムとする。

③浜風の道：港から市街地へと風を取り入れ、内水面及び河川の市街地を再編する。

特に、地域熱供給とはいう公共的な意味のあるエネルギーは、再生エネルギーの利用はもとより、交通網の整備などに合わせて熱源の相互利用ができる基幹的かつ建設や維持にコストがかからない方式を採用していく。

特に、分散型エネルギーシステムの中でも、総合効率が高く省エネルギー効果の大きいCGS（コージェネレーションシステム）を普及させこれをネットワークとして利用の調整を図るなどの可能性を持っている。

またまった太陽光発電など立地を生かしたエネルギー開発から、環境産業を支える研究開発部門の誘致などエリア全体としての環境対応を図っていく。



3)生活する都市：多様なライフスタイルが生まれる。

1. 水辺空間を活かしたコンパクトな町

インナーハーバーの水面を活かして、移動や文化など公共的なサービスを簡単に手に入れることができる優位性がある。高度化されたものだけでなく、小さな水上タクシーなど、ヒューマンスケール、ヒューマンスピードのものも導入する。

2. 生活をサポートする地域社会圏

公共交通結節点を核とした連続した徒歩圏の設定。インナーリング (R) とアウトターリング (OR) の公共交通結節点 (既存の駅、水上交通駅、パーソナルモビリティ駅等) を中心にした半径500mの徒歩圏が「コミュニティ」としての地域社会圏を形成する。さらにリング状に繋がりが帯域化することで、全体をも共同体として展開する。

3. 様々なコミュニティの重なり合い

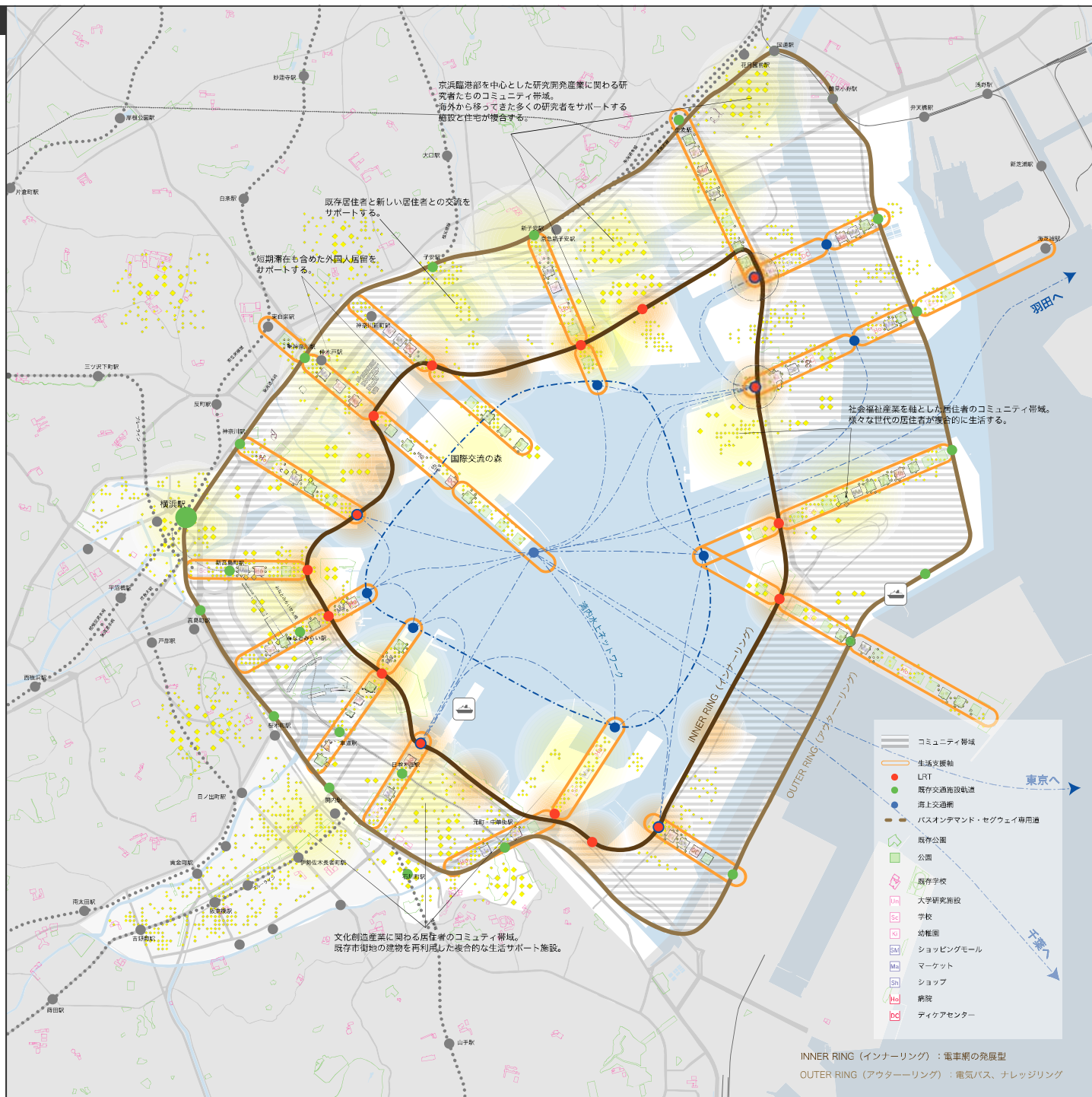
- (1) 周辺の既成市街地の自治組織や市民活動組織と融合し補完しあうコミュニティづくり
 - ・徒歩圏≒学区区として捉え、学区と地域自治組織圏のズレを補完する地域の課題解決・価値創造型の活動組織発生の誘発 (ex. 区内・元町、関外、新港町エリア)
 - (2) コミュニティの重なり合いを可能とする超複合型居住スタイル
 - 1) 子どもから高齢者までの様々な居住者の複合
 - ・ここで完結して子どもが育つ環境づくり (ex. 地域子育て担い手としての高齢者、その空間としての空き店舗・空き家・空き地の新たな機能転化)。
 - ・ある空間機能を共有して成立する「コレクティブハウス」の結合体のようなまち
 - 2) 仕事場と住宅の複合
 - ・創造的産業の育成と新しい仕事環境を支援する建築様式の開発。東京にまで通勤する必要のない仕事の仕方の支援。
 - ・地域型テレワークなどの新しい在宅就労の形を見据えたH内の事業循環の可能性、それによるH内の経済効果検証 (経済地理学の視点。職住近接)。
 - 3) 住宅と公共施設の複合
 - ・生活と仕事場が近接し生活を豊かにする都市施設を「選択」できる程度に集積した場。
- ・多様な働き方や地域との関わり方を展開する上で必要な機能に対する空き空間の活用。一生涯活動×趣味活動×地域ボランティアの兼業。

4. コミュニティに根ざした自然な「共助」のしくみをつくる

日常生活で「共助」のしくみが自然に増われるコミュニティ圏として期待できる。

5. 地域資源をコミュニティ全体で持続させていくための制度設計づくりを図る

緑、水、農空間のハード整備と同時にそれを持続させる制度、体制 (横断的な行政組織、地域での協働組織ex. HOA (Home Owner Association) ライフスタイルの提案を導く。特に、水の循環を重視する。



4)イノベーション都市：常に新しい都市活動が生まれる。

産業イノベーション都市

- ・港湾施設や重厚長大産業用地から多種多様な産業が交流しあう場へ
- ・グローバル化、知識経済化に対応した知の拠点、国際的な産業イノベーションの拠点へ
- ・文化芸術と経済の融合を目指した文化芸術創造都市から、多様な産業分野、人材が融合、協働、交流する産業イノベーション都市へ

産業イノベーション都市への戦略

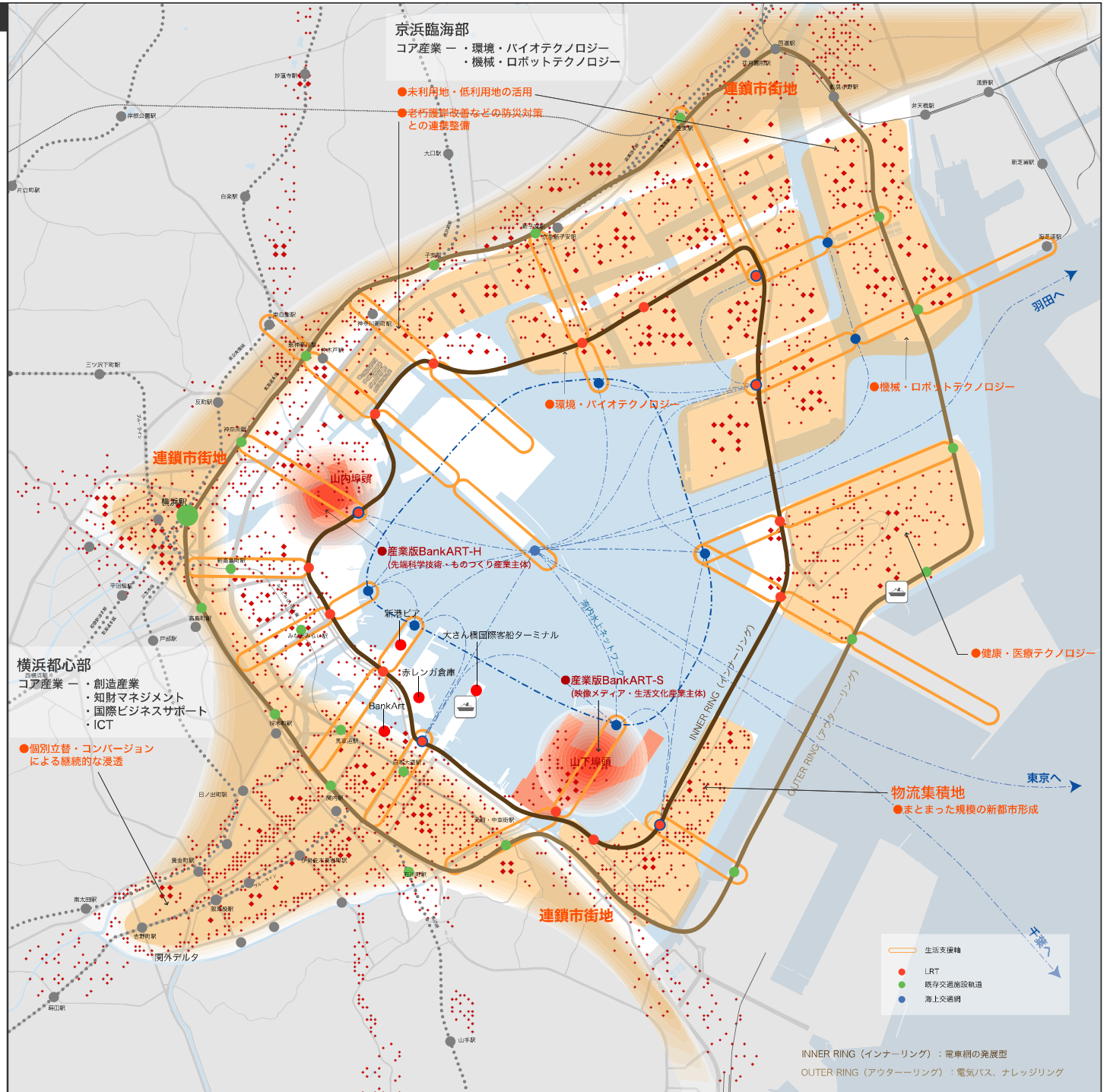
- 1) 国内外から多様な人材を受け入れる
 研究開発施設立地の促進/大学等の人材育成拠点立地の促進。海外企業との先進的な研究を進める。
- 2) インタラクションの促進
 多様な人材が交流する拠点の整備
 産業版BankART構想（山下埠頭：映像メディア・生活文化産業、山内埠頭：先端科学技術、ものづくり産業）
- 3) 産業イノベーションの基盤となるコア産業分野の育成
 創造産業分野/知財マネジメント/国際ビジネスサポート分野（都心部）ICT分野（都心部、新横浜）環境・バイオ分野（末広）機械、ロボットテクノロジー分野（守屋、恵比寿）
- 4) イノベーションを加速する積極的規制緩和
 研究開発や製品化のプロセスに障害となる規制の緩和
- 5) 国際化、研究拠点化に対応したインフラ整備
 海外からの研究者やビジネスマン等が短中期滞在可能な宿泊施設/スポーツレクリエーション施設/羽田、横浜間、地区内外とのアクセス強化/教育環境整備、医療福祉環境の整備/各地域の整備のイメージ
- 6) 国際的集客都市の形成
 現在の都心部の魅力を高め、国際的な集客都市へと転換。ホテル、コンベンション施設/マリナー整備/特色ある商業の集積/ハーバーライフの拠点整備（新山下・大黒先端）
- 7) 周辺市街地との連携
 臨海部（京浜、都心部）の転換と周辺既成市街地（連鎖市街地）のまちづくりを連鎖させる

横浜の優位性

- ・都心と工業地域が近接→研究開発拠点の立地に有利
- ・企業の業種規模が多様→土地利用転換、異業種交流、新規参入等さまざまな可能性（川崎市京浜臨海部は大規模かつ業種に偏り、土地利用転換が難しい）

国レベルの産業政策の動向

- ・新産業戦略（2004）では戦略的な分野の産業育成を掲げる（燃料電池/ロボット/コンテンツ/健康福祉機器など）
- ・「知識組織の衝突～現代の産業構造変化の本質」（2008、経済産業省産業構造審議会基本問題検討小委員会報告）では、市場、業種、組織など既存の枠組みをこえた、産業構造そのものの転換の必要性、産業イノベーションを主張
- ・グローバル化、オープン化、知識経済化への対応が今後の産業政策のポイント



5)交流する都市：人材と智慧、文化が生まれる。

①国際ナショナル・ディストリクト：海外から移入促進

次世代社会では、都市のグローバル化はさらに進展し、国を越えた活動が進展する。横浜でも、国際交流を促進し、海外からの人や情報、活動や投資を支援するインフラを整備する必要がある。羽田空港の国際化への対応を始めとして、国際交流が盛んとなるような文化的空間、業務空間、そして、外国人の居住に適した地域環境の整備など、国際交流インフラの整備が急務である。住みやすい環境、芸術文化、環境等の先進的な取り組みをベースにした「国際文化生活エリア」としての役割を果たすよう、文化機能の集積、海外からの人材の獲得・居住・交流を積極的に行う。

1) 国際ナショナル・ディストリクト (国際生活特区[200ha])

YH内に外国人が自由に居住やビジネス、研究開発を円滑に行える国際生活特区を設定し、外国人居住・ビジネス・文化交流を拡大する。

ディストリクトはYH内に点在する。

2) 国際ナショナル・パーク (瑞穂埠頭[60ha]及びYHに点在)

国際文化の情報・業務拠点となるセンターを設置する。各国に1haずつ貸与し、拠点としての開発を許可し、ディストリクトのマネジメントセンターとする。各国の施設は博覧会とテーマパークの要素を併せ持つパビリオンとし、さらに政府観光局の一部機能(情報発信、資料配布等)を持たせる。

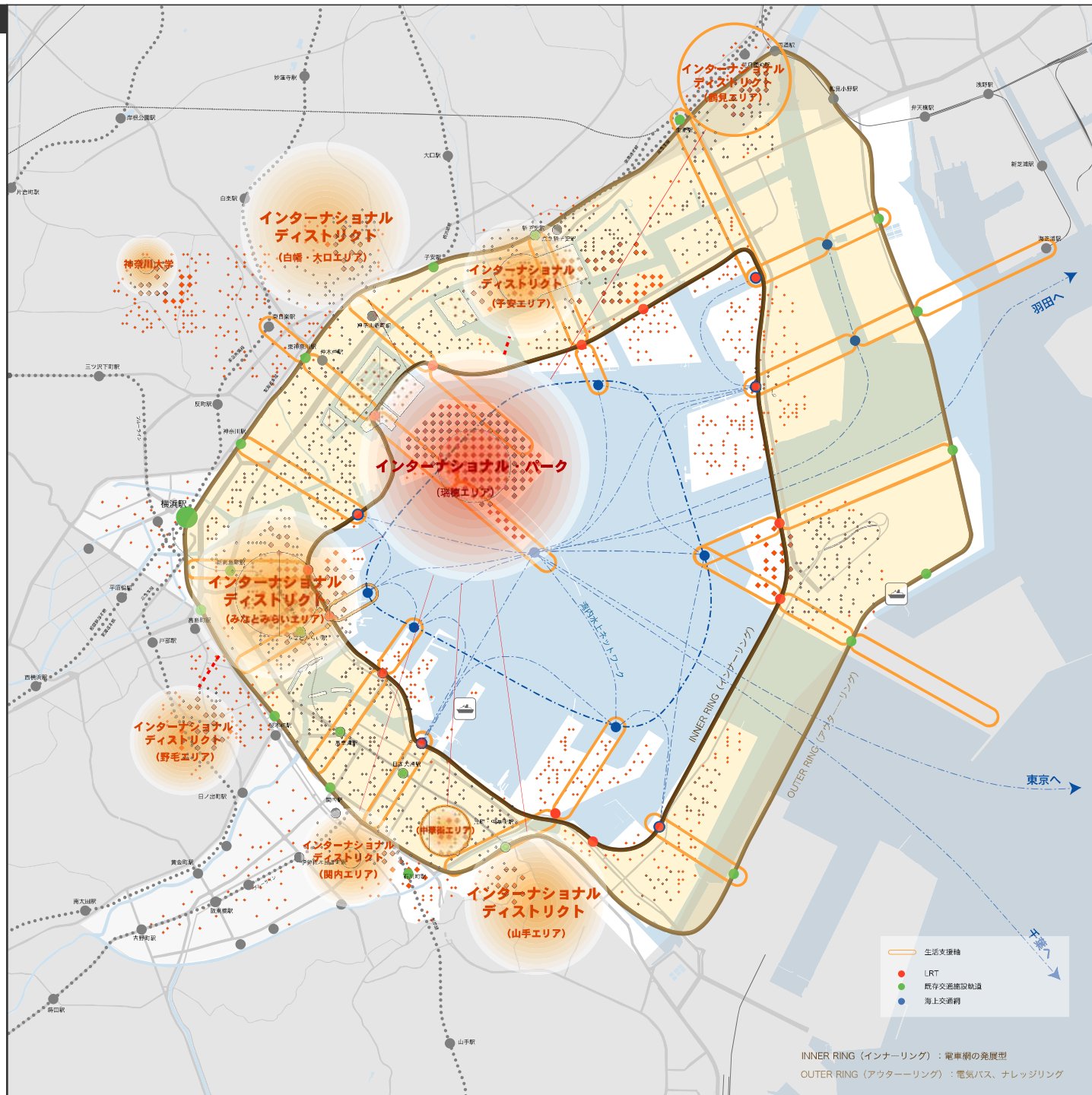
3) 国際移動ネットワーク

国際化を視野に入れたアクセス体系を整備する。特に羽田国際化を視野に入れ、アジアを中心としたビジネス・交流実現を図る。また、プライベートジェット用空港や国際フェリーターミナルなどを設けて、小規模な国際移動網を創出する。

目標

YH内外に20,000人(100人/ha×約2000ha×10%)の外国人居住を図る。

特に文化を先導する海外の創造的人材を、半分の10,000人誘致する。



3章 (4) 5つのシナリオ

5) 交流する都市：人材と智慧、文化が生まれる。

②アーバン・キャンパス：新大学構想

横浜の文化集積ポテンシャルを生かして、知的文化価値（ナレッジ）による再生を図る。ナレッジ・ネットワーク形成の中心として、市内の既存大学の連携により新しいタイプの大学システム「University of Yokohama」を創設する。旧来の大学を再編し、実践力のある他の分野・組織とも連携したネットワーク型の知的文化教育のセンターを設置するとともに、横浜市・YH全体を360万人のアーバン・キャンパスとして再生する。

1) キャンパス・コア：教養課程を中心とした統合キャンパス拠点

各大学が連携し、一つの教育機関として教養課程・基礎的教育を統合させ、キャンパスの拠点を形成する。

2) キャンパス・サテライト：既存大学・国際大学・点在する専門教育拠点

専門研究教育は、市内に点在する既存の大学・研究所が担う。また、研究環境と資金の確保によって世界中から大学・大学院・研究所を誘致する。

3) 共同ラボ：企業・工場等との共同ラボの開設

企業・ベンチャー・クリエイター等との共同ラボ。施設は提携先の企業・工場・スタジオに設置し、大学は、人材・資金・システム・情報等を提供する。

4) 市民ラボ：地域・市民・NPO等と連携した生涯学習拠点

市民・NPOや民間組織との連携による研究と実践の協働。小中高の初等教育とも連携して、学校を生涯学習の拠点として用いたり、学校外の時間を社会人学校として利用する。

5) University of Yokohamaの大学システム

明確なコンセプトに基づいて、それに共感するリーダーシップ人材、研究人材、事務人材を世界中からリクルートする。また、英語での授業、日本文化の学べるプログラムにより、日本に興味を持つ留学生を呼び込む。

目標

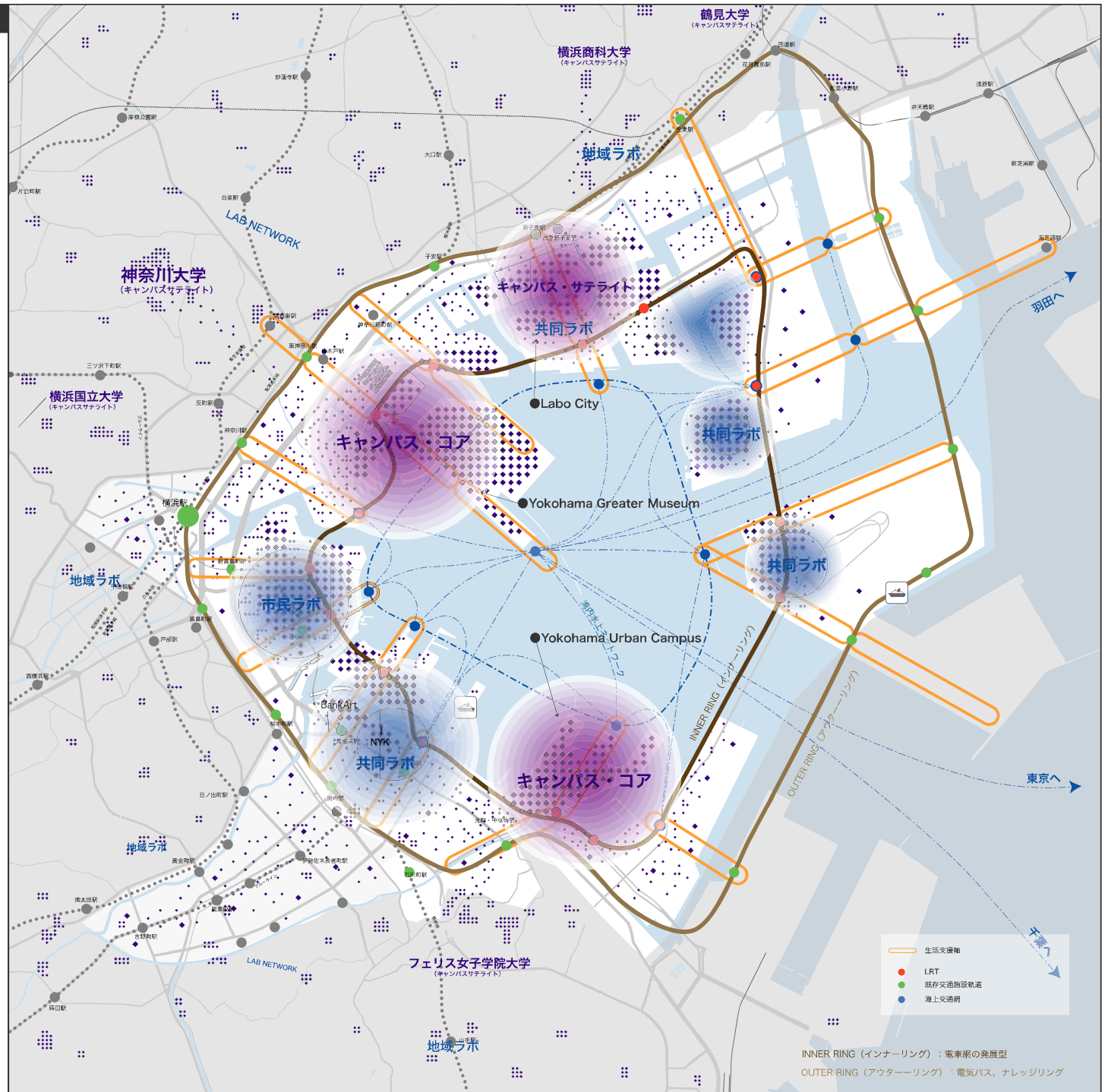
YH地区に36,000人の大学生数の実現。

YH内に国際大学を20大学誘致、100企業との連携。

University of Yokohamaにおける300件の国際学術交流協定の締結

20,000人の創造的人材（クリエイティブ・クラス）の創出

3600億円の大学基金の獲得



INNER RING (インナーリング) : 電車の発展型
 OUTER RING (アウトターリング) : 電気バス、ナレッジリング

5) 交流する都市：人材と智慧、文化が生まれる。

③健康医療都市：緑地や水面を活用するレクリエーション

都市空間を統合する要素として、公共空間（緑地）に着目し、緑豊かなレクリエーションの場として戦略的に配置する。また、公共空間を、「文化的な活動を育成するオープンスペース」としてとらえ、新たな「活動緑地」という概念を導入する。同様に、「水域」についても「活動水域」ととらえて積極的な活用を図る。

豊かな人間生活を送る都市空間を実現するために「文化健康」に着目し、スポーツ・医療・介護・余暇など、文化健康にまつわる都市空間で人間力豊かな横浜Hをめざす。また、魅力ある都市デザインやシンボル施設の創出により、観光的にも魅力ある横浜をめざす。

1) スポーツ・センター（大黒埠頭）：横浜の文化健康のランドマーク

- ▼武道館や芸術観（オペラハウス）などのシンボル
- ▼国際スタジアムの集合体：様々なプロスポーツの拠点集積
- ▼横浜スポーツクラブ：市民スポーツクラブのマネジメント拠点
- ▼海外からも利用者を獲得する高度なスポーツ医療拠点

2) アクティブ・グリーン・ネットワーク

- ▼活動緑地（アクティブ・グリーン）：市民活動・文化活動を活性化させる、環境豊かな公共空間を挿入する。スポーツクラブ+カフェ等による収益活力。
- ▼活動水域（アクティブ・ポート）：1300haの内水面を活用する。水上交通にとどまらず、様々な水上活用により、アクティブな水面の実現を目指す。

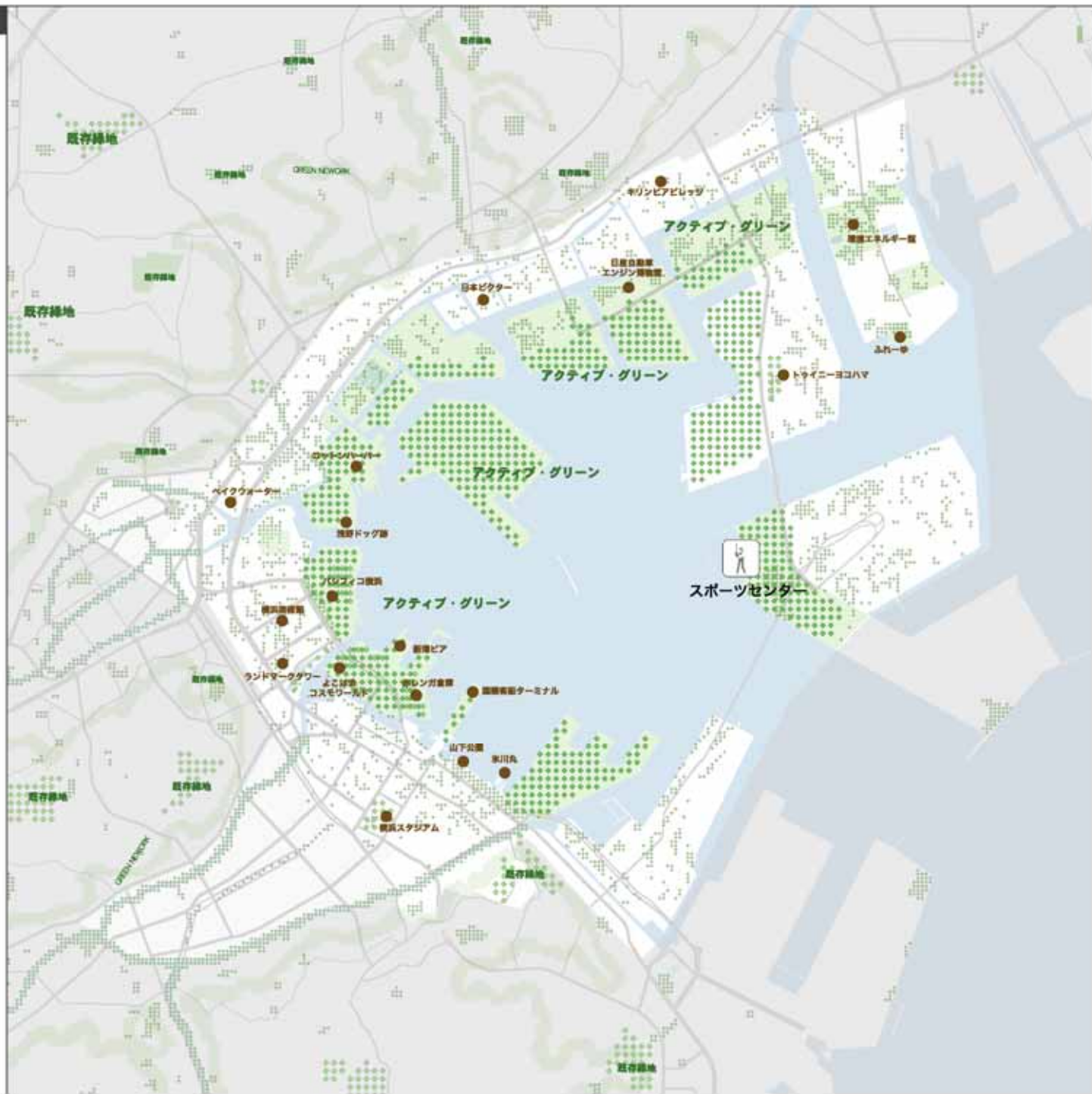
3) 健康マネジメント：既存の公共空間を「健康文化」拠点として再編する。

4) アーバンシンボル

横浜魅力の原点である港・内水面を中心にYH地区を楽しく人口を増やす。YH内・横浜市内・市外からもバランスよく訪れるアーバン・ツーリズム拠点とする。オペラハウス・野外劇場・水上映画館・質の高いミニホテルなど。ただし、人を主人公とする21世紀型とする。

目標

- 緑地の確保、活動水域1300haの利用。
- YH地区内にスポーツ市民36,000人（20%）を育成。
- 観光客6000万人（宿泊客1200万人）



4章 エリア別構想 (全体配置図)

1: 関外エリア (黄金町)

主要機能

- ・居住
- ・中小産業
- ・商業施設 (中小規模)



2: 瑞穂埠頭

主要機能

- ・在日米軍港河輸送施設
- ・倉庫
- ・風力発電施設



3: 子安エリア (恵比寿町)

主要機能

- ・工場
- ・倉庫



4: 山下埠頭

主要機能

- ・倉庫
- ・横浜航空貨物ターミナル
- ・港灣関連サービス拠点



5: 大黒埠頭

主要機能

- ・物流機能
- ・倉庫
- ・公園
- ・ジャンクション、大型パーキング

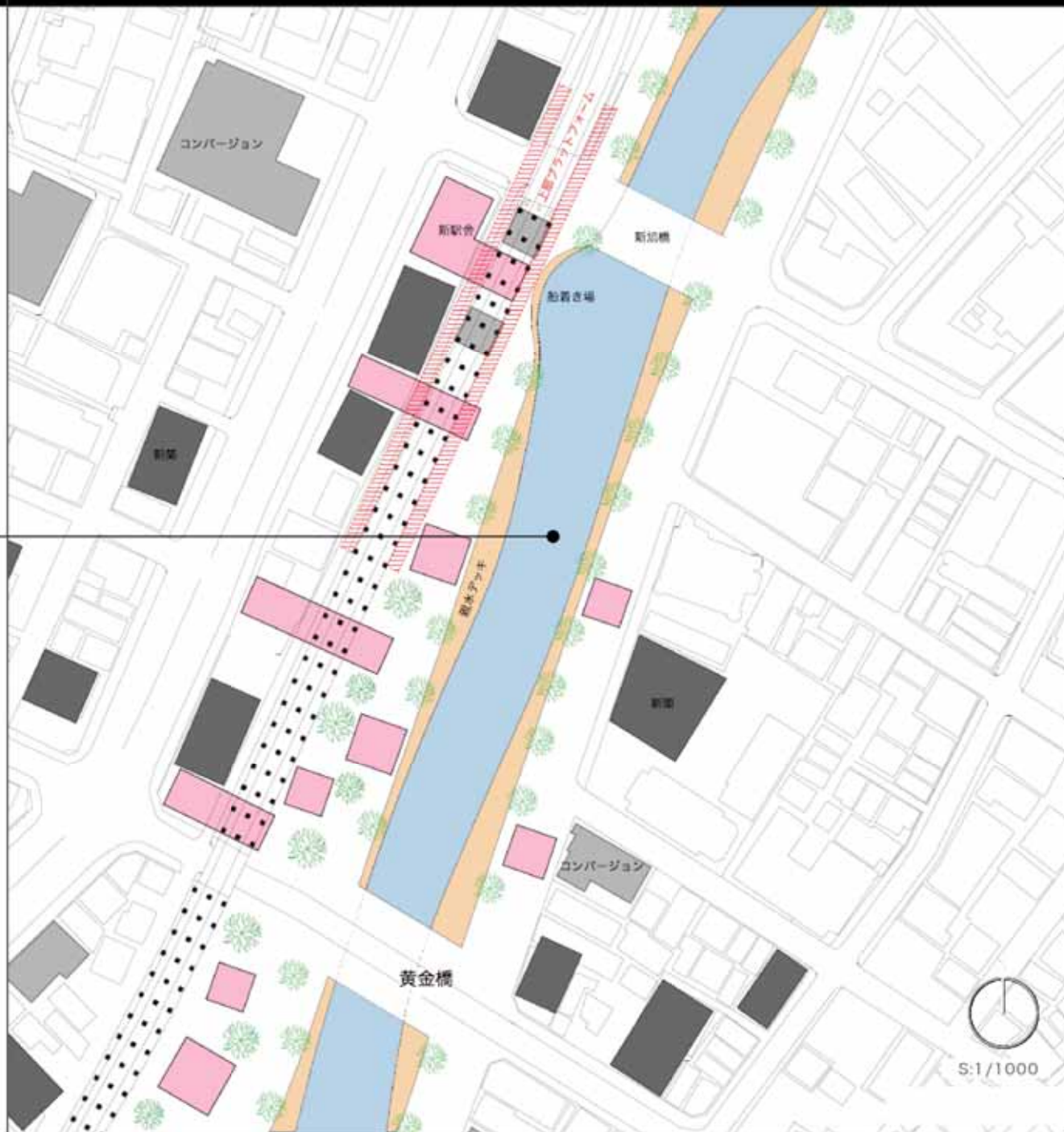


4章 エリア別構想 (1) 関外エリア (黄金町)

黄金町を流れる大岡川はインナーハーバーより内陸へと続く河川です。川沿いの黄金町、日ノ出町は地域再生活動が行われており、50年後には親水空間に新しい産業の発展した町となることを想定しています。

- ・京急の駅、河川の水上交通、関外の徒歩を中心としたパーソナルな交通の結節点とすることで、あたらしい人の流れが生まれ、産業の発展が促される。
- ・既存の特殊飲食店施設から、親水性の高い建築へと更新される。
- ・マンションのコンバージョンによる産業の誘致。
- ・京急高架下のさらなる有効利用。
- ・親水デッキ、水上交通のための入り江を新たに設置。

シーンの変化

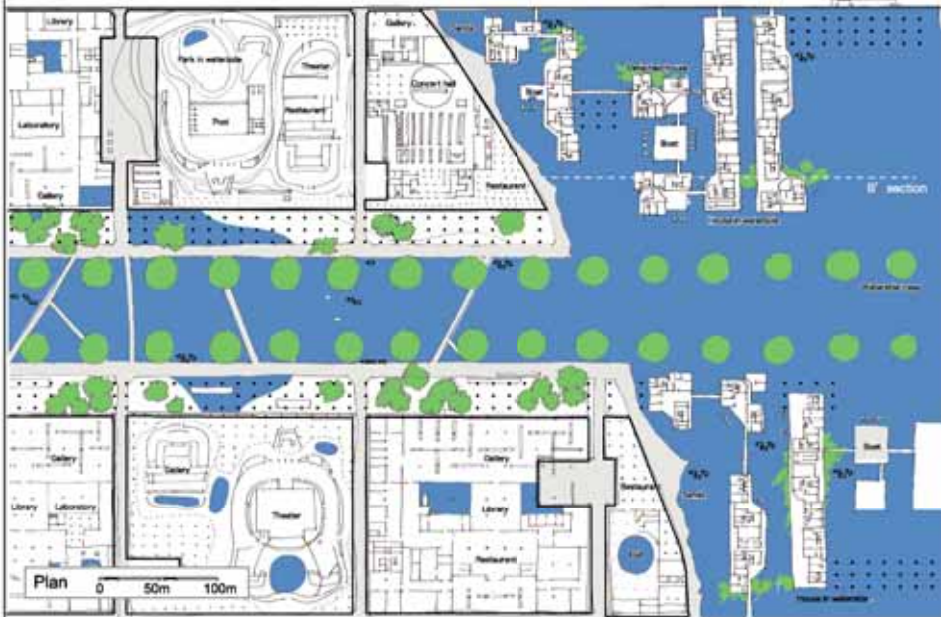


S:1/1000

4章 エリア別構想 (2) 瑞穂埠頭

コンセプト：これまで市民には馴染みの少なかった瑞穂埠頭は、水際の積極的な改良によって親水性の高い場所へと転換されます。横浜市の情報を世界に発信する場、世界各国からの来訪や移住を可能にする場として、国際交流の先進的空間を創造します。埠頭の先端にはYIHAの中心施設であるタワーを配置し、新交通や水上交通を束ねる結節点として重要な役割を担います。世界各国の情報や技術を知り学ぶための国際パビリオン、優れた人材を育成するための国際キャンパスを通して新しい環境をつくります。国や世代を超えて、様々な人が交流できる活発な場所へとなることを期待しています。

プログラム：敷地は5つのゾーンに分けられます。ゾーンAは、芸術と広告のための空間です。薄い建築が建ち並び、映像を写しだします。ゾーンBは、キャンパスとパビリオンが複合的に混在します。100m×100m×40mのブロックには、世界の研究をリードするラボの他、世界各国の情報を集約したパビリオンが隣接します。ゾーンCは、オランダのポルネオ地区を彷彿とさせる、水と緑に囲まれた住居とオフィス空間です。ゾーンDは、生態系を維持した公園と屋外シアターを併設した400mの砂浜が広がります。ゾーンEは、新交通や水上交通の拠点であると共に、パビリオンタワーには日本館が内包されています。



[1] 生態系を維持した公園と砂浜

[2] にぎわいのある埠頭先端

[3] 新交通から眺める映像と芸術創造の施設

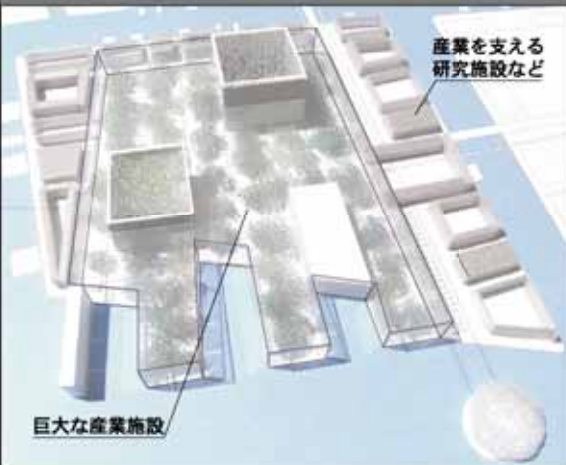
[4] 水辺に浮かぶ住宅とオフィス空間



4章 エリア別構想 (3) 子安エリア (恵比寿町)

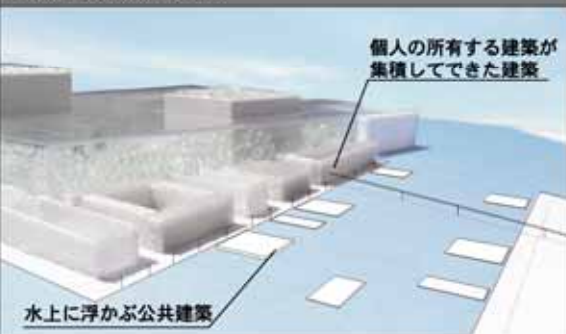
日本の高度成長を支えて来た京浜臨海部には大規模の土地が集積しています。その敷地規模のメリットを活かしながら環境・エネルギー・バイオ・農漁業などの新産業と、既存の物流・製造業などの複合が進んでいます。個別の敷地についても水際と内側の共生を前提とした区分利用が進み、産業を支える個人・企業のための居住施設やオフィス、そして商業・公共などの交流空間が水際に立地し、運河に生活の景としての賑わいをつくりだしています。

大規模な土地を利用した産業



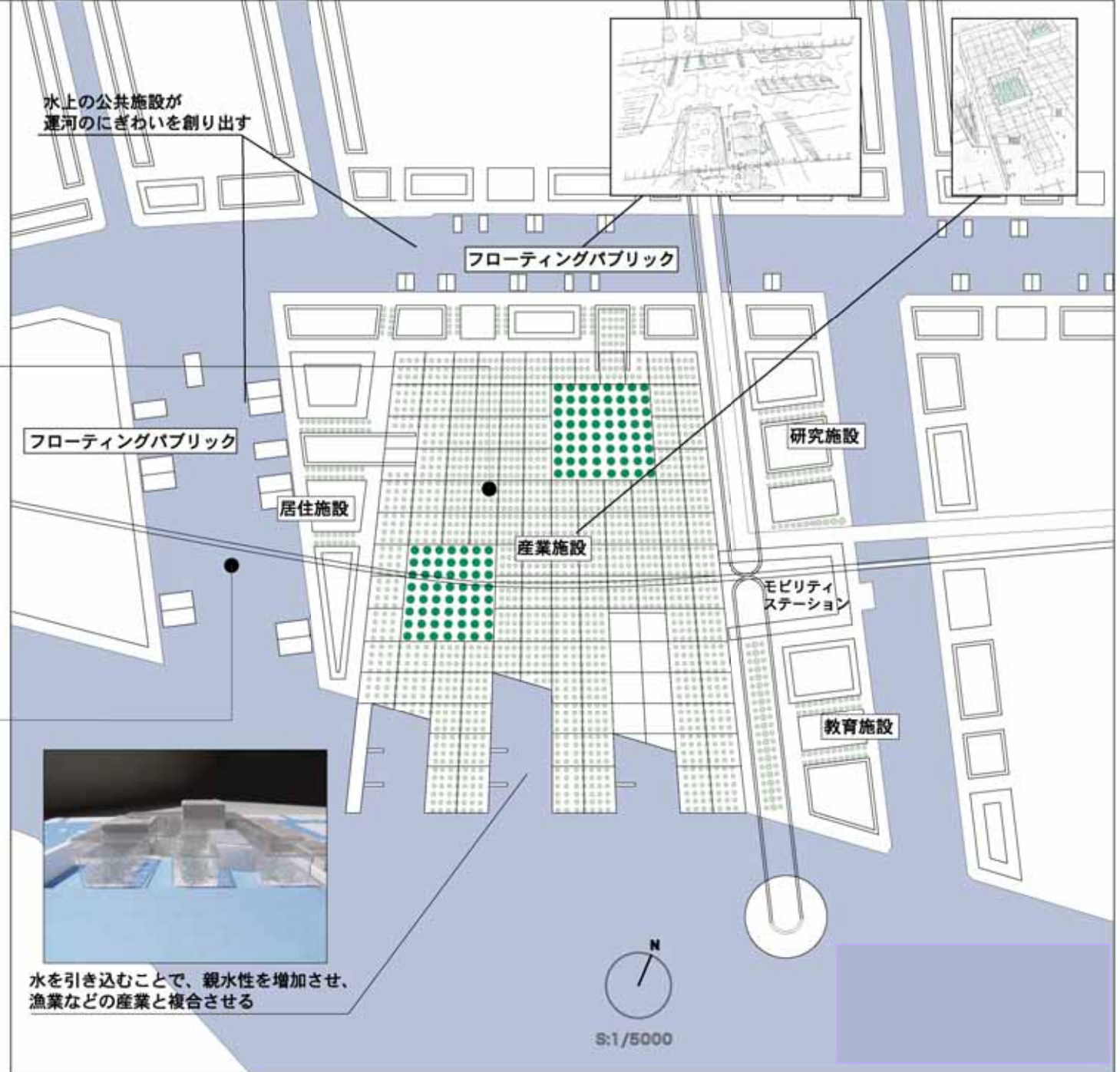
数十ヘクタールの規模でしか実現し得ない産業が立地していきます。例えばバイオ技術を活用した新たな第一次産業。皮膜で覆われ完全に環境がコントロールされている巨大な内部空間が立体的な生産工場になっています。産業を支えるオフィス、研究施設、関連する大学等の教育施設などが巨大な建築を取り囲むように水際に立地しています。

産業を支える人々の交流



水際に産業を支える個人・企業が所有する居住施設が立地しています。又、水上には移動・組み合わせ可能な人工土地が集積することにより親水性や水辺の賑わいをつくりだしています。小さな図書館や、小さなギャラリーや、クラブハウス、商業施設、スポーツコート、花畑などさまざまな機能・環境が必要に応じてデリバリーされ、豊かな水際生活をサポートしています。

水上の公共施設が
運河のにぎわいを創り出す



4章 エリア別構想 (4) 山下埠頭

横浜トリエンナーレの開催がきっかけとなり、既存倉庫の活用・芸術文化産業の集積などが活発に進んできています。倉庫街の持つおらかなスケール感を残しながら創造都市を担う学生のためのキャンパス、海洋文化や映像文化についてハンカートのような拠点施設、親水性の高い居住空間などが軸化した、新しいふ頭の景が展開されています。

にぎわいのある海洋関連拠点としての既存倉庫

■ 倉庫の改修例

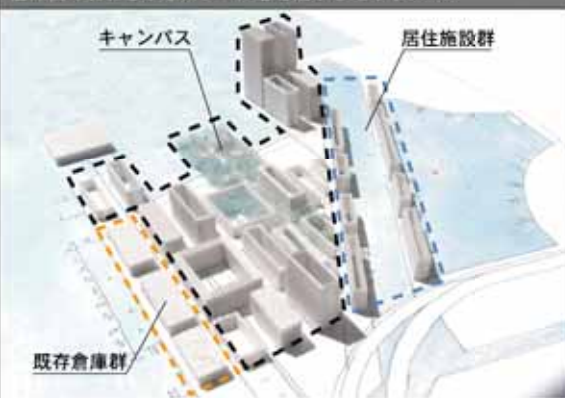
新しく設ける構造補強を兼ねた吹き抜け



鉄骨ブレースによる構造補強
→倉庫全体が一体の大きな空間として見える

山下公園側の既存倉庫3棟は改修が施され、海洋関連の拠点施設として生まれ変わっています。海洋教育など海洋関係の大学研究室等の誘致、海洋関連産業の研究拠点・振興拠点の集積、海に関する文化や芸術の情報集積、ヨットなどの海洋スポーツ・エンターテインメントの情報集積、などテーマに特化することにより世界各国からの人々が集まり賑わいを見せています。

倉庫街のおらかなスケール感を活かしたキャンパス



ふ頭全体は緑（芝生や森）と白とのストライプパターンで整備がされていて、白いストライプはその先端で緩やかに水面へと入っていきます。十分な余裕を持って中庭タイプ、アトリウムタイプの施設が配置されています。個人単位の空間が周囲を巡り、囲まれた空間はメディアセンター、実験空間、レクリエーションスペースなどのパブリックスペースとしての機能が立体的に与えられています。

