



うみのみやこよこはまこうそう

海都横浜構想 2059

都市は水辺に誕生した。
そしてまた海から横浜を再興する。
海に開かれた人と文化の都をつくる。
海に象徴される自然としての都市である。
海のように広くまた自由な社会である。
人間の空間である都市に自由があり、そして自然としての都市である。
市民が真に幸福を感じる社会をつくる。

次なる50年、横浜の夢、その未来社会設計

2010年3月
大学まちづくりコンソーシアム横浜

目次

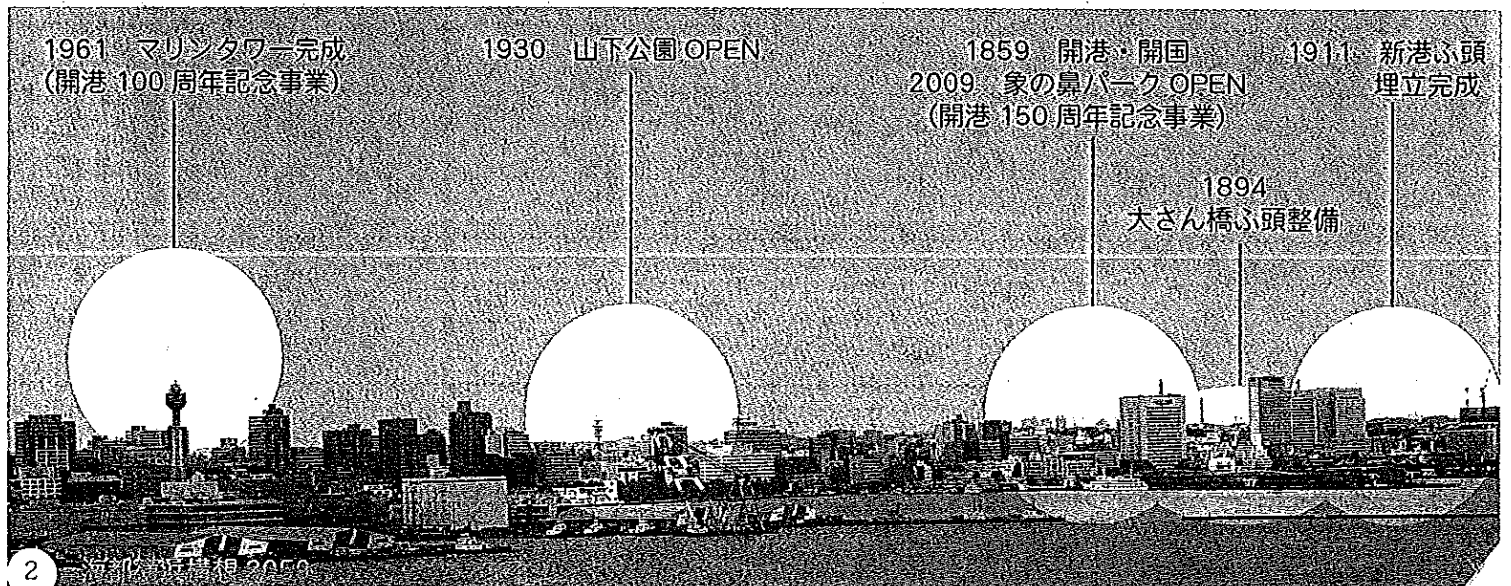
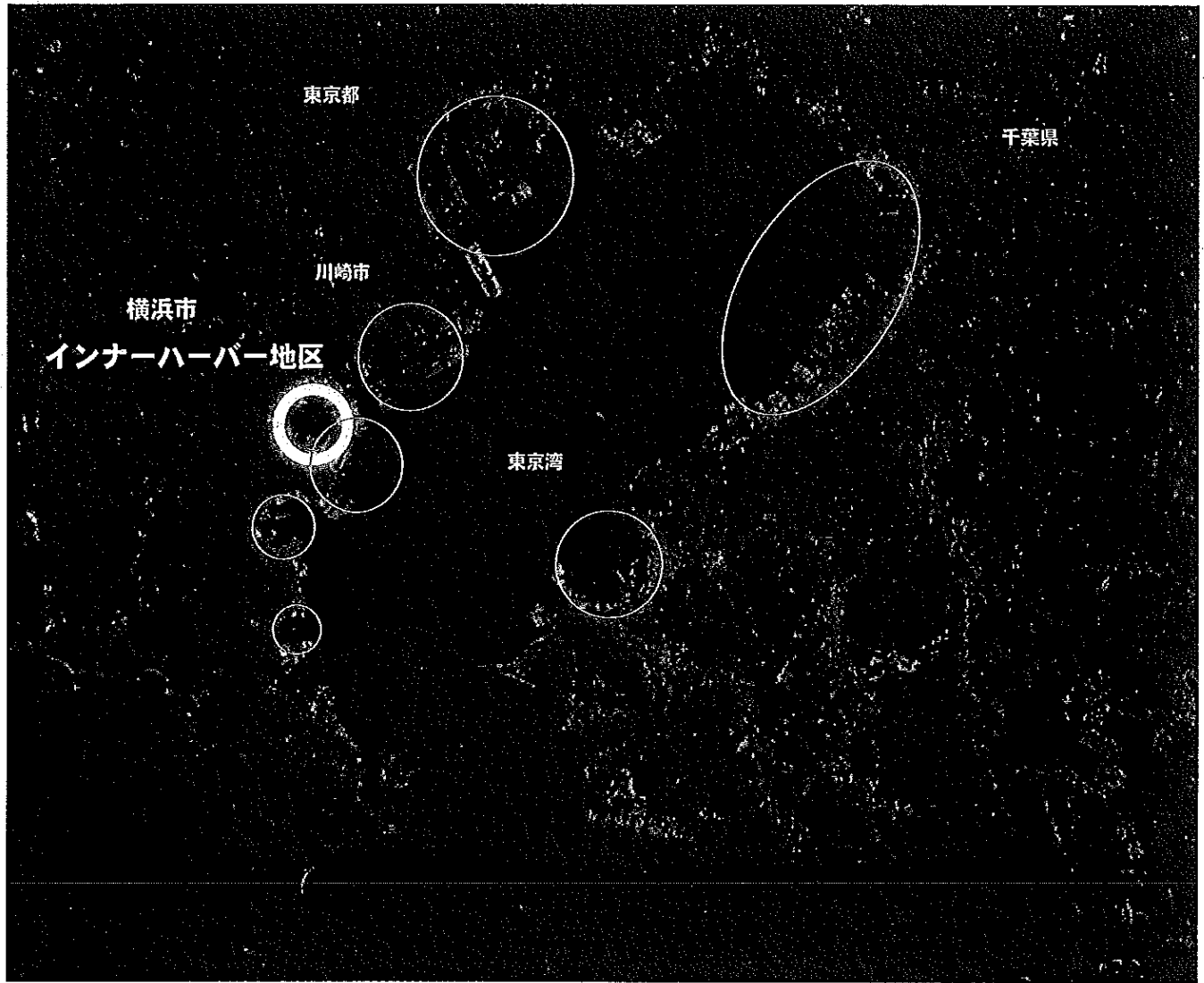
1. 構想の趣旨	1
1-1. インナーハーバー地区とは	
1-2. 構想の背景	
1-3. 横浜市における構想の位置づけ	
1-4. 構想の目標年次	
2. 都市構想の歴史と今日からの展開	11
2-1. 横浜の都市構想の歴史	
2-2. 都市づくり構想 1965 とその評価	
2-3. 横浜市とインナーハーバー地区の現状と課題	
2-4. 横浜及びインナーハーバー地区に求められること	
3. 「^{うみのみやこ}海都」を目指して	29
3-1. 海をいだけ豊かな都心空間「 ^{うみのみやこ} 海都」の創造	
3-2. 「 ^{うみのみやこ} 海都」の基本理念	
3-3. 5つのシナリオと戦略	
3-4. 将来の活動量の目標	
4. 5つのシナリオ	35
4-1. リング状都市～内水面を囲む豊かな都心空間の創造	
4-2. 豊かな「海の都」を育み、恵みを楽しむ環境のシナリオ	
4-3. 港を囲む都心空間ならではの交通のシナリオ	
4-4. 水辺に集い、世界を担う人・智慧・文化を育む交流のシナリオ	
4-5. 「 ^{うみのみやこ} 海都」に新たな活力をもたらす産業のシナリオ	
4-6. 水辺での多様なライフスタイルを生み出す生活のシナリオ	
4-7. 横浜指標	
5. 市街地のイメージ	61
5-1. 既成市街地	
5-2. 臨海部の市街地	
5-3. 都市軸	
5-4. ウォーターフロント	
6. 地区別構想	79
6-1. 地区別構想の概要	
6-2. 瑞穂ふ頭	
6-3. 山下ふ頭	
6-4. 大黒ふ頭	
7. 実現のために検討すべき事項	95
7-1. 実現に向けた課題と今後の取り組み	
参考資料	99
海都横浜構想 2059 (案) 市民意見募集結果	

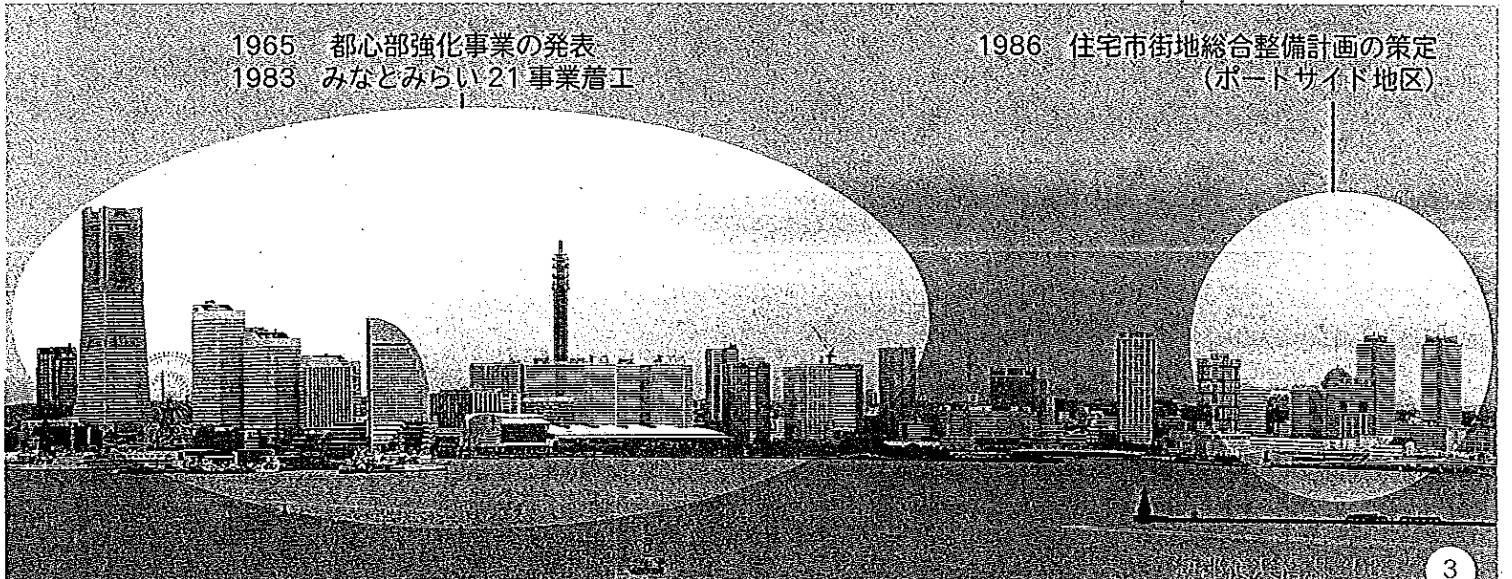
1. 構想の趣旨

1-1. インナーハーバー地区とは

[1] 本構想の対象エリア～都心臨海部・内港地区（インナーハーバー地区）

- ・本構想は、明治～大正～昭和期にかけて埋立により拡張、発展し、今では新たな都心を形成している内港地域（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）を対象としています。
- ・対象エリアの都心臨海部・インナーハーバー（内港）、及びその陸域により囲まれた水域を「インナーハーバー地区」と称します。





1-2.構想の背景

社会の大きな変革期を迎え、これからの50年の横浜を創り出す、新たな、力強い都市づくりのビジョン（構想）が求められています。

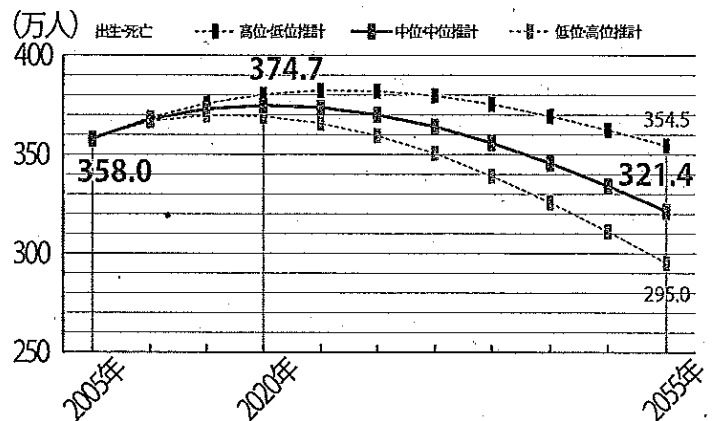
これまで

・2009年に開港150周年を迎えた横浜は、日本の近代化の過程において、大きな役割を果たしました。西洋文化や近代的な技術を受け入れ、そして、それらを自分たちのものとする過程において、さまざまな独自の文化、市民の生活、産業を生みだしてきたと言えます。

- ・港を囲む丘の緑と自然をいかした都心部には、先人達の意欲的な都市構想や都市デザインに加え、市民や企業の協働により、個性ある空間が育まれてきました。特に、開港・開国以来の都心である関内地区、昭和30年代から開発が進んだ横浜駅周辺地区、そしてこの二つの都心の間に位置するみなとみらい21地区の開発が進められ、都心部の強化が進められてきました。
- ・日本の近代化を支えた都市横浜の中でも、特に明治大正昭和前期に形成されたインナーハーバー地区は、港湾そして工業、業務商業の中心として、日本の近代化を支えた地域でした。しかし、産業構造の転換、港湾機能の高度化といった大きな変革期を迎えており、新たな時代に対応した地区として将来像が求められています。

これからの社会

・日本は、今後50年の間に、少子高齢化と人口減少という、これまでに経験したことのない社会変化や、地球温暖化など様々な課題に直面しており、「成長」の時代からの転換期を迎えています。そのような中で、人々の価値観も「量」から「質」へと大きく転換し、多様化していくことが考えられます。



※2031年以降は参考値

横浜市将来人口推計

(資料) 横浜市都市経営局

過去・現在

→ 構想の背景
横浜及びインナーハーバー地区に求められること

横浜の中心部である
インナーハーバー地区の
未来を考えることは…

海都横浜構想 2059

▽ 横浜全体を考えること
▽ 世界を考えること

未来

← 5つの基本理念
5つのシナリオと戦略

これからの横浜

・21世紀の都市づくりの大きな課題であるグローバルな環境問題、国内外の都市間の競争に対応し、都市横浜としての独自性と地位を築いていく必要があります。

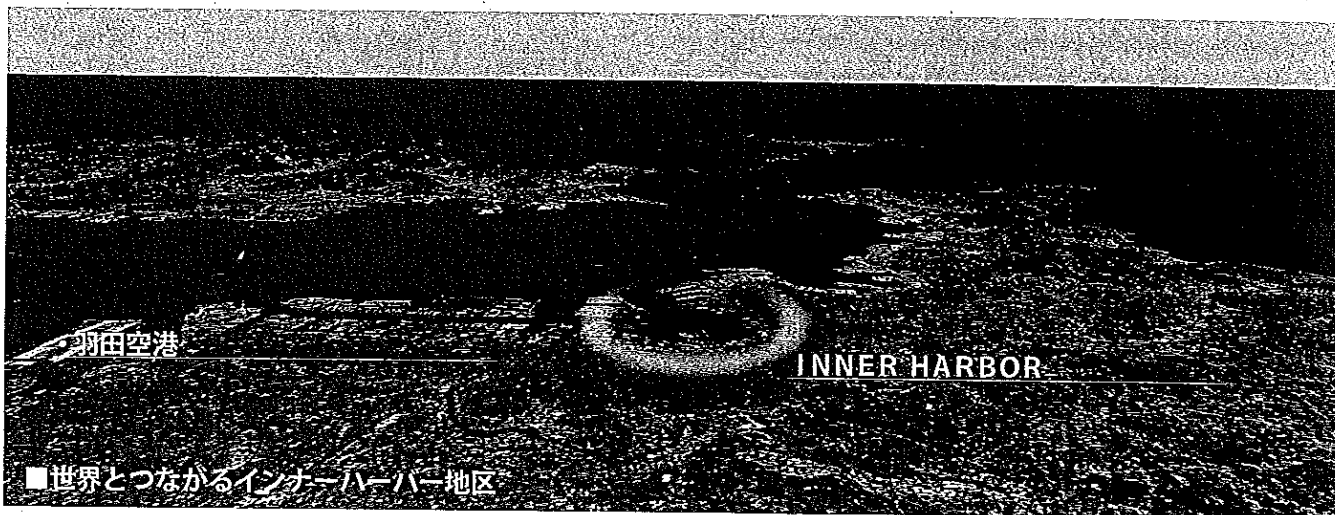
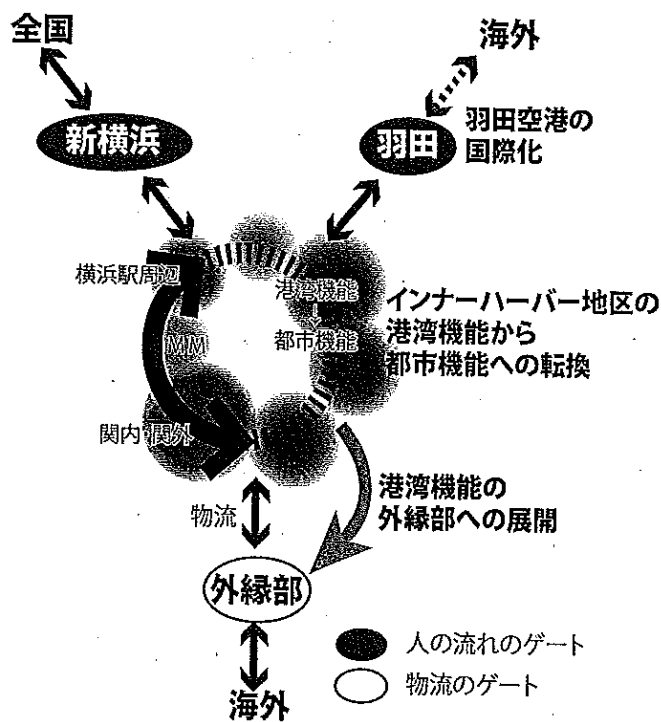
- ・地球温暖化などのグローバルな環境問題への対応については、環境モデル都市への取り組みが始まっており、この取り組みを進め、暮らしやすさや生活の質の向上へと結びつけていく必要があります。
- ・これまで横浜の経済を支えてきた港湾産業分野では、国内外の港湾都市間競争は激しさを増し、現在、国際ハブ港化に向けた取り組みが行われています。また、羽田空港の国際化への対応など、都市としての国際化戦略が必要とされています。
- ・こうした都市間競争への対応においては、これまで課題の中心であった産業基盤の整備はもちろんのこと、持続的な環境や魅力ある都市文化、暮らしやすさなど、生活の質が重要となっており、環境、産業、文化、居住の質など、総合的な都市の魅力が必要とされています。
- ・そのため、これまで横浜が築いてきた都市の魅力と個性を、さらに伸ばしていくことによって、国内外の市民や企業から、横浜に住み、横浜で働くことを「選ばれる」ような都市へと変わっていくことが必要とされています。

●国際ハブ港化に向けた取組と港湾の構造変化

国際ハブ港化に向け、横浜港の主力ふ頭である本牧ふ頭、南本牧ふ頭、大黒ふ頭等で国際競争力の強化の取組が進んでいます。一方で、都心臨海部・インナーハーバーでは、港湾機能から都市機能への転換が予想されます。

●羽田空港の国際化への対応

羽田空港の国際化によって、インナーハーバー地区では国際的な企業立地の可能性が高まるなど、大きくその位置づけが変化すると考えられます。現在でも、地区内の京浜臨海部では、公共交通ネットワークや既成市街地と隣接しているなど、その立地の良さから既に企業の研究開発拠点の進出が進んでいます。



1-3.横浜市における構想の位置づけ

▶ インナーハーバー地区の環境は横浜市民の生活とつながっています。
本構想は、横浜市民による横浜市民の都心づくりです。

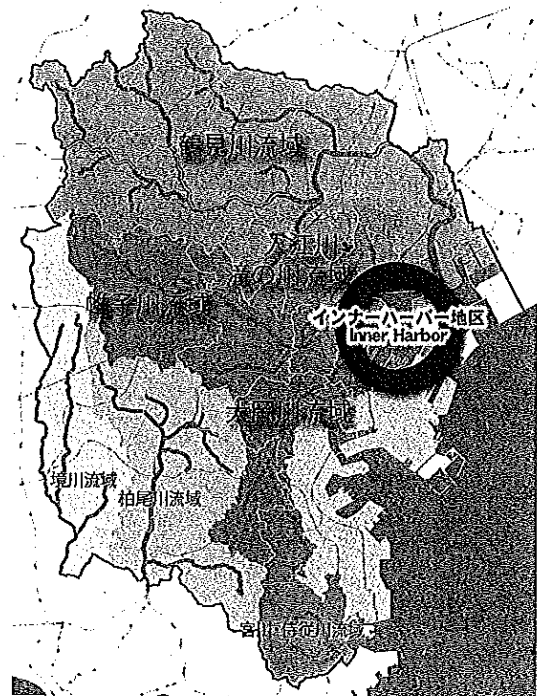
●横浜のシンボルとしてのインナーハーバー地区

インナーハーバー地区は、開港の地であり、現在でも、多くの市民や観光客が訪れる、横浜のシンボルとなる地区です。

●水でインナーハーバーとつながる横浜市民

インナーハーバー地区の環境は、水を通して、横浜市民の生活とつながっています。市民一人一人の生活の中での環境への取り組みが、インナーハーバー地区の環境づくりにつながります。

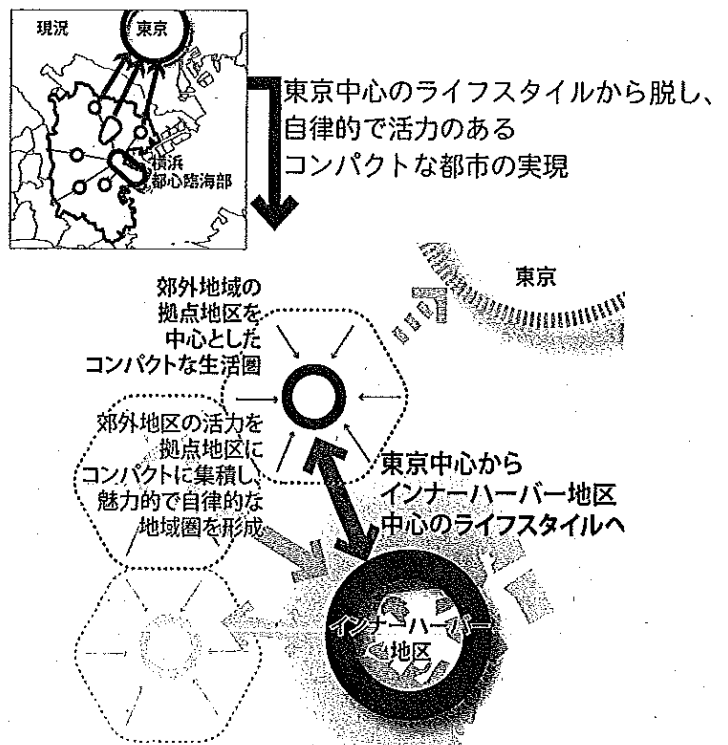
横浜市内の流域図とインナーハーバー地区



●横浜の都市構造（郊外部との関係）

縮退の時代においては、大都市横浜の財政や雇用を支え、自治体としての自律性を高めることが必要です。そのために都心臨海部の産業集積、観光の振興などが必要です。

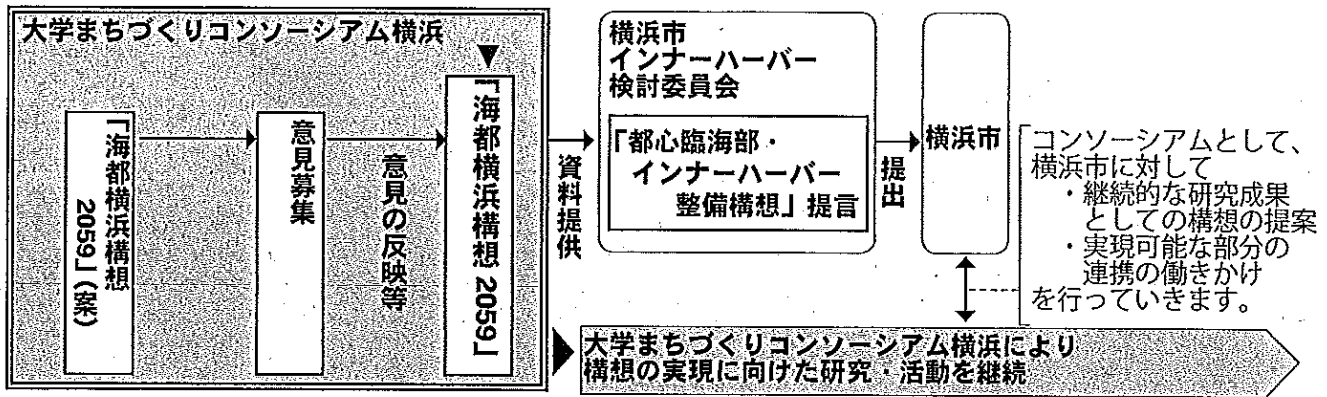
郊外部においては、人口減少、高齢化などの様々な課題が顕在化することが予想されます。東京に吸い寄せられていた横浜市民のライフスタイルを、インナーハーバー地区中心のライフスタイルへと転換し、横浜の自律性を高めることは、郊外地区の活力づくりにもつながります。



本構想は、横浜が「海の都」となるために積み重ねていく様々な計画・施策・事業の背骨として、横浜市と横浜市民の皆さんに提案するものです。

- ・大学まちづくりコンソーシアム横浜では、横浜が「海の都」となるための考え方を、本構想に取りまとめました。
- ・本構想は、様々な計画・施策・事業の背骨となることを狙っています。また、そのようになることを目指して、横浜市、横浜市民の皆さんと共にアクションを起こしていくことも必要です。
- ・大学まちづくりコンソーシアム横浜では、本構想を横浜市民の皆さんに提案します。
- ・また、横浜市に対しては、市が設置した「横浜市インナーハーバー検討委員会」に検討資料として提供します。

■ 構想検討の経緯とこれからの研究・活動



1-4.構想の目標年次

1965年

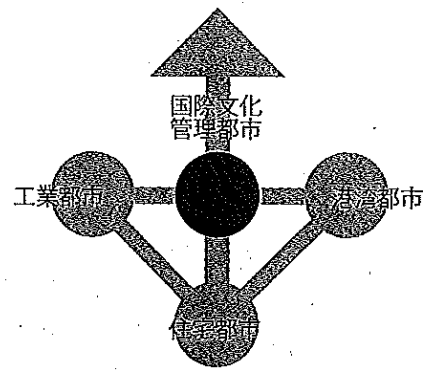
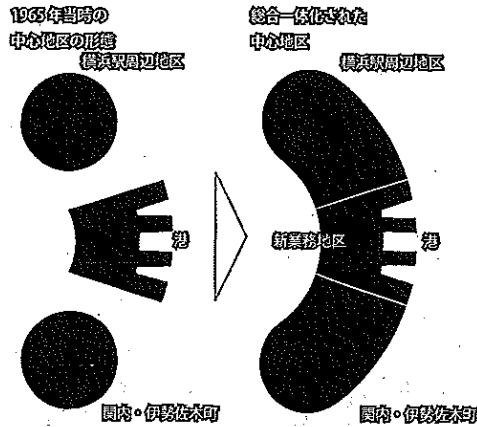
現在の横浜の都市をかたちづくる計画がスタートしました。

1965年、飛鳥田市政の下、現在の横浜をかたちづくる計画が発表されました。(P.13「都市づくり構想(1965)」、P.15「都市づくり構想1965とその評価」参照)

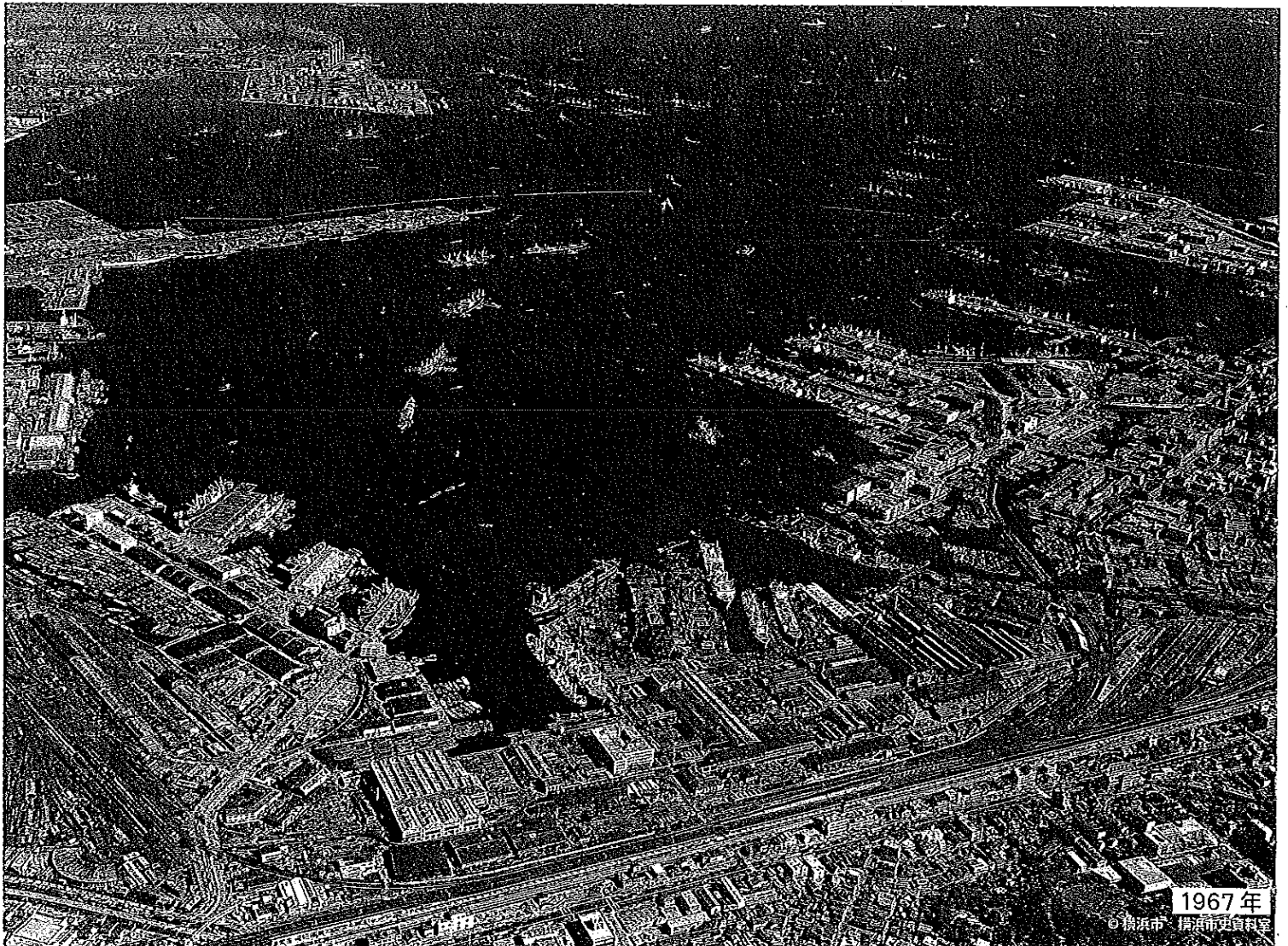
そこには、6大事業として「都心部強化事業」「金沢地先埋立事業」「港北ニュータウン建設事業」「高速道路網建設事」「高速鉄道建設事業」「ベイブリッジ建設事業」が掲げられました。

現在の横浜都心臨海部・インナーハーバーは、この計画を骨格として形成されてきました。

都心部強化事業 (1965年)



都市づくりの目標



現在

半世紀近くたった今、ミナト・ヨコハマの都市づくりは、ようやくひとつのかたちを現しつつあります。

開港・開国以来の関内・関外地区と横浜駅周辺地区を結ぶ位置に計画されたみなとみらい21地区、ベイブリッジの開通、道路や鉄道などの交通網の充実、都市デザインなど、数多くの先進的な都市施策に取り組み、成果を上げてきました。

開港150周年を迎え、近年では、「クリエイティブシティ（文化芸術創造都市）・横浜」実現に向けた活動など、次の50年に向けた新たな動きも始まっています。

目標年次

本構想は、約50年後、開港200周年となる2059年を目標年次とします。



2. 都市構想の歴史と今日からの展開

2-1.横浜の都市構想の歴史

[1] 横浜の都市構想の歴史

時代の要請に応じて、横浜では様々な都市のビジョンが描かれてきました。それぞれの構想は各時代の社会状況を如実に反映し、また横浜という都市の形成に大きな役割を担ってきました。

構想・計画	構想実現後の横浜	社会背景
第1回～3回地所規則 (1860～1866)	都市基盤の整備	開国・開港
パーマー築港計画 (1889)	港湾都市への発展	近代化・輸出の促進
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)	郊外住宅地の発展 交通網の発達	都市問題 (港湾物流の変化、郊外乱開発、公害問題)
ナショナルアートパーク構想 (2006)	多様な都市文化の醸成	市民生活の多様化 都市間競争の激化

[2] 開港期の都市構想

■ 第1回～3回地所規則 (1860～1866)

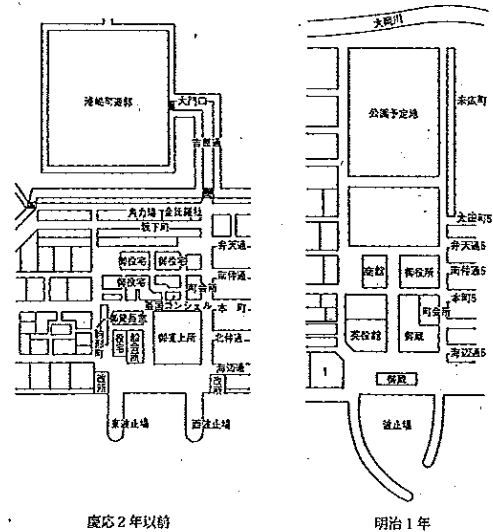
江戸末期の横浜港開港期には、諸外国との協議により「第1回～3回地所規則」が締結されました。これは主に横浜の外国人居留地の整備を目的とした計画で、特に第3回地所規則には現在の横浜公園の計画や日本大通り等の街路計画、山手地区の居留地としての開放などが含まれ、その後の関内地区の骨格形成がなされます。江戸末期の開港直後に施行されたこの計画は、まさにわが国における近代都市計画の先駆けとすることができます。

■ パーマー築港計画 (1889)

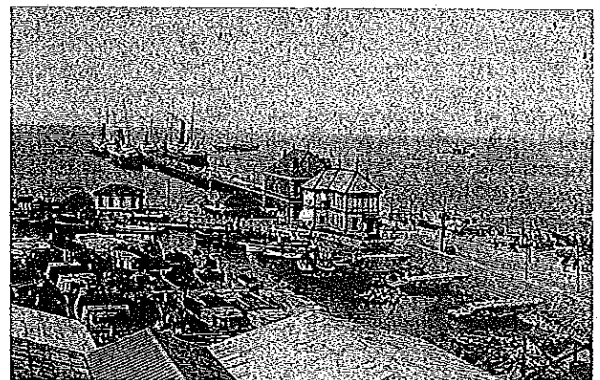
神奈川県は1886(明治19)年、横浜港築港の調査及び設計をイギリス人技師パーマーに委託しました。パーマーによる築港計画は主に以下の5点から構成されました。

- ① 帷子川を導水堤により港外に放流させる
- ② 大岡川を根岸運河に合流させる
- ③ 2条の防波堤にて海面約150万坪を包む
- ④ 棧橋を設置し鉄道と連絡させる
- ⑤ 港内を浚渫する

このうち鉄道敷設計画など変更がなされた計画もありましたが、パーマーのこの計画が近代港湾の礎となり、その後の横浜は港湾都市として発展をとげるのです。



第3回地所規則施行前後の関内地区
出典：港町 / 横浜の都市形成史 (横浜市企画調整局、1981)

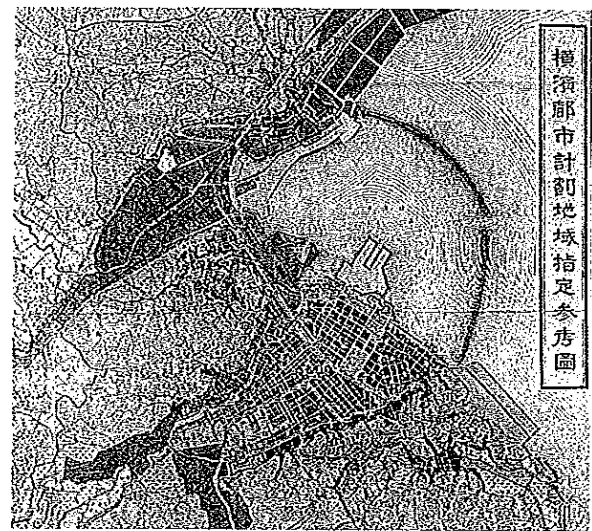


大棧橋
出典：港町 / 横浜の都市形成史 (横浜市企画調整局、1981)

[3]近代化期の都市構想

■ 横浜市今後の施設について (1903)

1903 (明治 36) 年、第 4 代横浜市長は横浜の都市形成の基本方針として「横浜市今後の施設について」を発表しました。その内容は大きく 3 つに分けられ、「産業基盤整備」、「生活基盤整備」、「都市政策に関する委員会の設置」の提案でした。産業基盤整備としては港湾整備、交通機関の整備など、生活基盤整備としては、衛生設備の改善、教育事業の発達、図書館、美術館、公園などの設置が提案されました。また産業基盤整備として工業の促進を掲げ、工場招致策として工場用のインフラ整備、市税の減免、「工場地区」の指定が行われた他、生活基盤整備として交通の整備とともに住宅・別荘の招致をする「衛生地区」の指定も行われました。この「工場地区」と「衛生地区」の指定は用途地域制の先駆となるものでした。



横浜都市計画地域指定参考図 (部分) 大正 11 年頃
横浜市図書館所蔵
出典：港町 / 横浜の都市形成史 (横浜市企画調整局、1981)

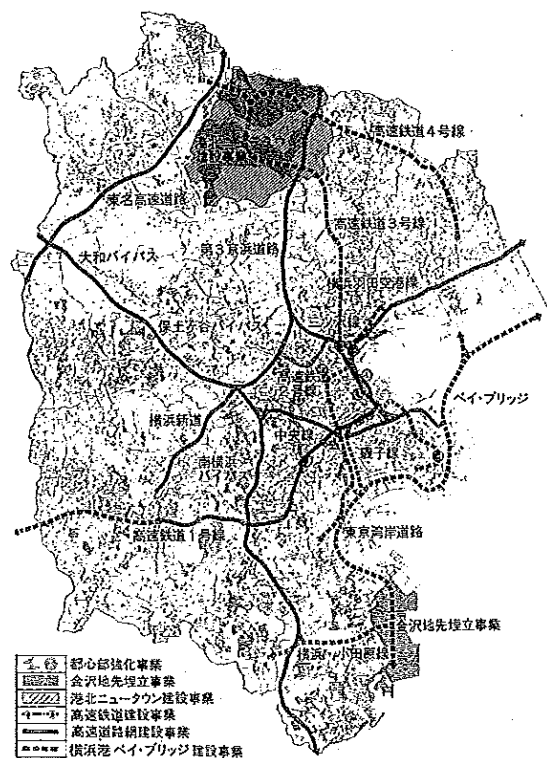
[4]高度成長期の都市構想

■ 都市づくり構想 (1965)

戦後の横浜は、高度経済成長により人口が急増し様々な都市問題を発生させていました。そのような状況の下、1965 (昭和 40) 年、「横浜の都市づくり将来計画の構想」は発表されます。ここでは、高度経済成長に適應しうる住宅・工業・港湾の整備を目標として掲げる他、具体的な事業として「6 大事業 (以下)」が提案され、実行されていきます。

- 事業 1 中心地区整備計画
- 事業 2 富岡・金沢地先埋立計画
- 事業 3 港北ニュータウン建設計画
- 事業 4 都市高速度鉄道建設計画
- 事業 5 都市高速道路網建設計画
- 事業 6 横浜港ベイブリッジ建設計画

これらの事業により、現在の横浜のシンボルとも言える「みなとみらい 21」の建設が行われるなど、この構想が実現されることで横浜の都市構造は大幅に変革されていくことになります。



6 大事業計画位置図

出典：港町 / 横浜の都市形成史 (横浜市企画調整局、1981)

[5] 近年の都心部の構想

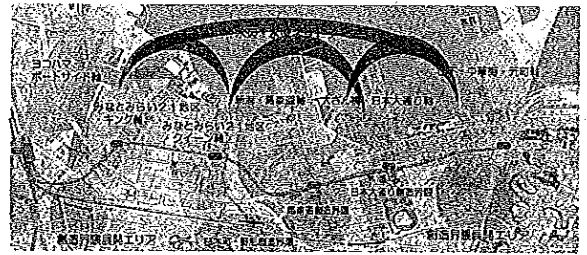
■ ナショナルアートパーク構想 (2006)

ナショナルアートパーク構想とは、横浜を代表する都市空間である都心臨海部を舞台として、歴史的建造物や港の景観など、開港都市としての資源を活かしながら文化芸術に代表される創造的な活動の積極的な誘導により、「国際的な観光交流拠点」の形成や「創造的な産業」の集積を進めることを目的とする構想です。まちの魅力を高め、都市の活性化・横浜経済の発展を図り、市民が豊かな都市文化を構築し享受できるよう、また文化を世界に発信できる地域として重点的に整備を進める構想です。具体的には、

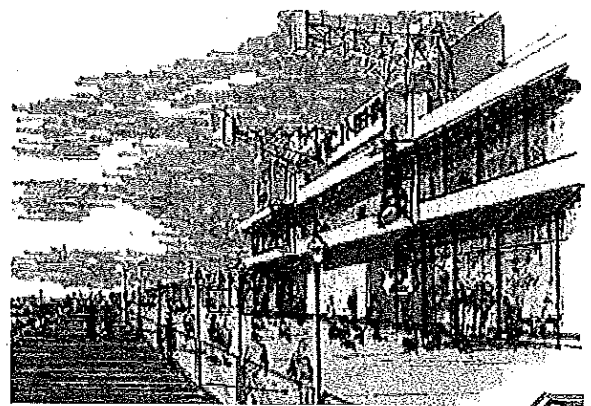
- ①ウォーターフロントエリアの6つの拠点地区の整備
- ②既存都心部を中心に展開する「創造界隈」の形成
- ③それらを連携する陸域、水域のネットワーク形成

から構成されます。

この構想は、現在横浜市が進めている「文化芸術創造都市・クリエイティブシティ・ヨコハマ」の基礎となる構想として位置づけられています。



ナショナルアートパーク構想の対象エリア



拠点地区の整備イメージ

出典 (上下): ナショナルアートパーク構想提言書 (ナショナルアートパーク構想推進委員会、平成18年)

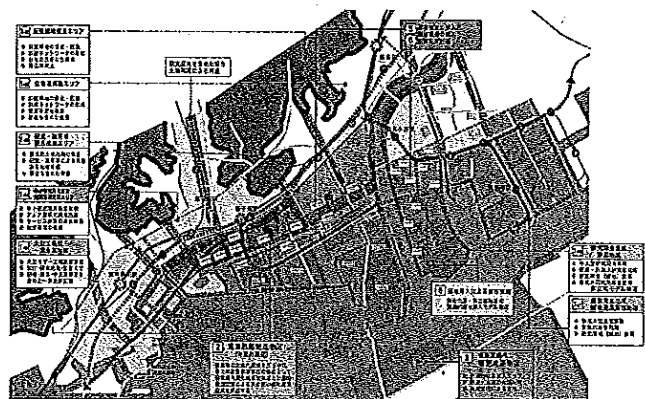
■ 京浜臨海部再生アクションスタディレポート (2008)

東京大学 21 世紀 COE プログラム「都市空間の持続再生学の創出」京浜臨海部再生研究会

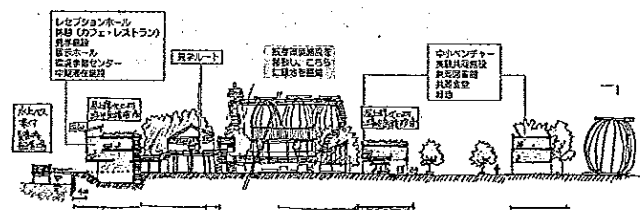
本研究は、京浜臨海部、特に工業地帯とその周辺市街地を対象として、新産業への展開・地球環境への貢献・市民のための都市空間づくりなど、新しい時代に呼応した機能や空間を構想し、関連する研究分野の連携によって再生のための政策や手法、技術を確立することを目的とした研究です。

当研究会には、共同研究者として横浜市の庁内プロジェクトチームも参画しており、以下の内容により構成されています。

- ①産業構造転換期の工業地帯跡地における新しい都市機能・都市空間像の創出
- ②ブラウンフィールド (土壌汚染地) の再生及びその手法の構築
- ③環境・空間・機能を総合的に把握し・計画・評価する新たなシステムの構築



ラボ・シティ京浜概念図



半開放型産業空間イメージ

2-2.都市づくり構想 1965 とその評価

[1]横浜市全体の骨格をつくる構想

1965年に発表された「横浜の都市づくり将来計画の構想」は、急激な人口増加と財源不足、接収によって戦後復興の遅れた都心部の衰退に悩む横浜市において、総花的な総合計画に代替する、その後の横浜の都市づくりの骨格となる6大事業を提案したという点において、高く評価されます。特に、6大事業という骨格を示すことで事業の優先順位を明らかにし、その後の機構改革によって縦割り行政の弊害を排して、企画調整局を中心に各部局が協働することによってこの6大事業を実施したことは、現在の横浜の都市づくりにも大きな影響を与えています。

しかし、6大事業がほぼ完成に近づきつつある現在も、下の表に示す様に幾つかの課題も残しています。

6大事業の評価

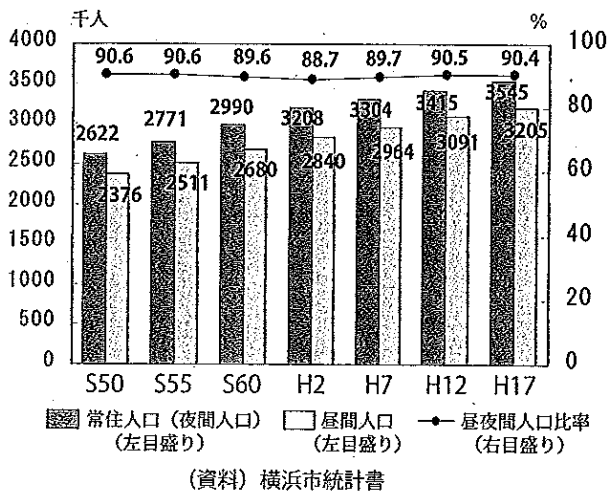
事業名	評価・課題
都心部強化事業	<ul style="list-style-type: none"> ・魅力ある都心部の形成 ・昼夜間人口比は目標達成困難
港北ニュータウン整備事業	<ul style="list-style-type: none"> ・郊外乱開発の抑制には効果を発揮 ・オイルショック等による基盤整備の遅れ
鉄道建設事業	<ul style="list-style-type: none"> ・都心と拠点が鉄道により結ばれることにより、機能集積に寄与 ・港北ニュータウン建設等への寄与
ベイブリッジ建設事業	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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

[2] 国際文化管理都市という新たな都市ビジョン

「横浜の都市づくり将来計画の構想」では、これまでの港湾都市、工業都市、住宅都市という、都市としての3つの特徴を並行して成長を望むことの限界を指摘し、「国際文化管理都市」という、新たな文化と業務の中心を都心部に形成しようとする都市の長期ビジョンを示しました。これは、横浜の都市構造の転換において極めて重要な意味を持ちました。特に、関内地区と横浜駅周辺地区に二極化した都心の問題を、港湾物流のコンテナリゼーションによる影響を予想し、みなとみらい21地区開発によって一つの都心に変えていくという「都心部強化事業」展開の試みは、他都市に先駆けるものであったと言えます。

本構想が対象とする都心臨海部においては、みなとみらい21地区を中心に魅力的な都心部の形成に成功しているといえます。一方で、郊外部における人口増加によって、現在も夜間人口が昼間人口を上回っており、1965年時点と比較しても、横浜市の日夜間人口比率^(※)は低下している状況にあります。367万人という人口を支える都心部の業務集積という点では、十分な成果を上げているとは言えません。

昼夜間人口・昼夜間人口比率の推移（市全体）



主な都市における昼夜間人口比率などに関する比較

順位	人口総数(夜間人口) (万人)	人口密度 人/km ²	昼間人口 (万人)	昼夜間人口比率 (%)
1	特別区部 849	東京都区部 13,671	東京都区部 1,128	大阪市 138.0
2	横浜市 358	大阪市 11,966	大阪市 358	東京都区部 135.1
3	大阪市 263	川崎市 9,878	横浜市 241	名古屋市 114.7
4	名古屋市 222	横浜市 8,995	名古屋市 252	福岡市 113.4
5	札幌市 188	名古屋市 6,917	札幌市 189	京都市 108.4
6	神戸市 153	さいたま市 5,574	京都市 158	仙台市 107.7
7	京都市 147	福岡市 4,251	福岡市 157	広島市 102.6
8	福岡市 140	千葉市 3,511	神戸市 155	神戸市 101.8
9	川崎市 133	神戸市 2,783	広島市 117	札幌市 100.9
10	さいたま市 118	京都市 1,771	川崎市 115	千葉市 97.2
11	広島市 115	札幌市 1,699	仙台市 110	さいたま市 91.9
12	仙台市 103	仙台市 1,319	さいたま市 108	横浜市 90.4
13	千葉市 92	広島市 1,293	千葉市 89	川崎市 87.1

(資料) 平成17年国勢調査(総務省統計局、平成17年)より作成

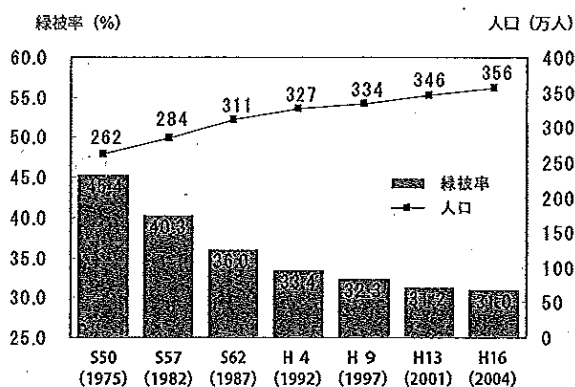
※昼夜間人口比率：昼間人口を人口総数(夜間人口)で除した値。

2-3.横浜市とインナーハーバー地区の現状と課題

[1]環境・エネルギー

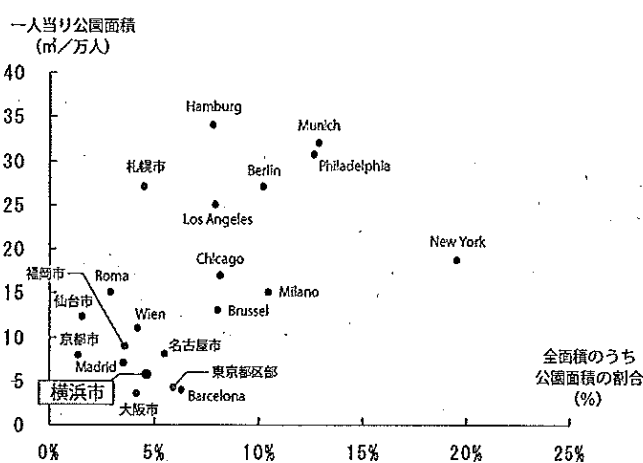
■ オープンスペース・公園の少なさ

- ・インナーハーバー地区のオープンスペースに関する土地利用面積（農地・農業施設、森林・公園・ゴルフ場、空地、荒地・海浜、海以外の水面）は、全市域の約2.4%であり、インナーハーバー地区におけるオープンスペースは相対的に少ない水準にあります。また、緑被率については現在市全域で31.0%であり、30年前から14%ポイント減少しています。欧米には、市域の10%以上を公園が占める都市も多数存在しますが、横浜市を含む日本の政令市は5%程度にとどまっており、また一人当たりの面積も小さい傾向にあります。
- ・このようなオープンスペースを増加させる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積極的な取組が必要となってきます。



横浜市の人口と緑被率の推移

※緑被率は調査年度によって調査方法や精度が異なるため、おおむねの傾向を示したものです。
 (資料) 横浜市環境創造局「横浜の環境」(平成19年版)

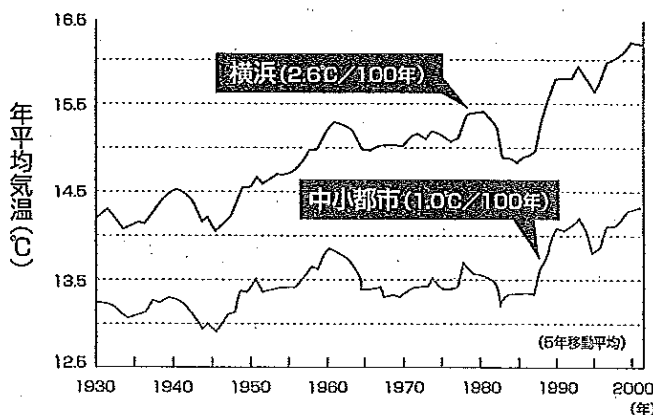


国内外の大都市における公園面積の割合

※横浜市の公園面積は、都市公園に準ずる公園を含む。
 (資料) 横浜市 HP、Center for City Park Excellence, The Trust for Public Land、EU Urban Audit より作成

■ 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、年平均気温は過去100年間で約2.6℃上昇しています。これは都市化による影響の少ない中小都市の同約1.0℃より大きな値です(右図参照)。
- ・地球温暖化やヒートアイランドには各部門が連携してCO₂削減に取り組んでいく必要がありますが、特に横浜市の場合は家庭部門によるCO₂排出量の割合が全国平均より高くなっています。
- ・横浜市は現在までもCO-DO30(横浜市脱温暖化行動方針)などを通して温暖化問題に取り組んで来ましたが、CO₂の削減は十分に進んでいるとは言えない状況にあります。



横浜市と中小都市の年平均気温の経年変化

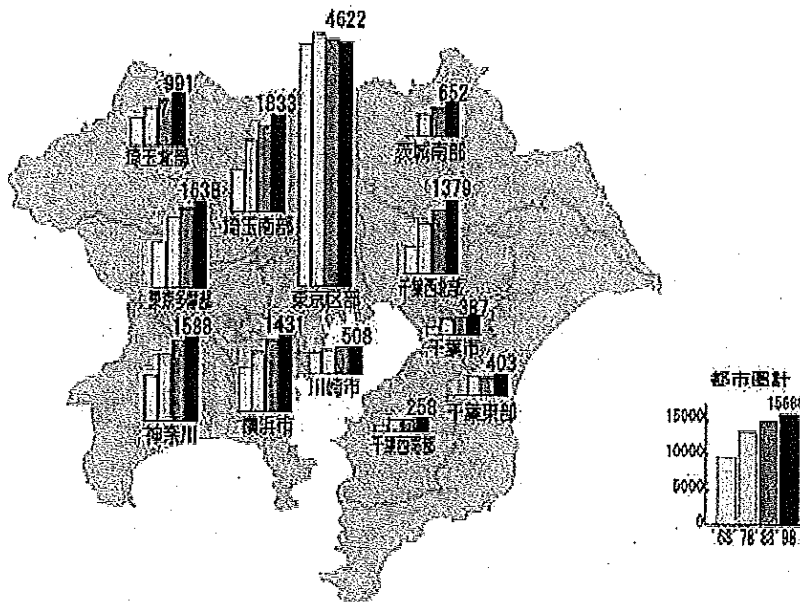
(資料) 横浜市地球温暖化対策地域推進計画(横浜市、平成18年度)

[2] 交通・移動

■ 地域別発生集中交通量（パーソントリップ）

- ・平成10年までについて、1都3県では、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県順に伸びが少なくなっています。
- ・横浜市の伸びは、川崎市、東京都を上回っています。
- ・1988年から1998年にかけては、西区と金沢区で伸びを示しています。一方、南区、磯子区、神奈川区、中区、鶴見区では減少し、この順に減少幅が大きくなっています。（1968年以降での分離、新設のなかった区のみを分析）。
- ・トリップ数では、内々トリップの方が内外トリップよりも大きくなっていますが、過去10年の伸び率は内外トリップが内々トリップを上回っています。

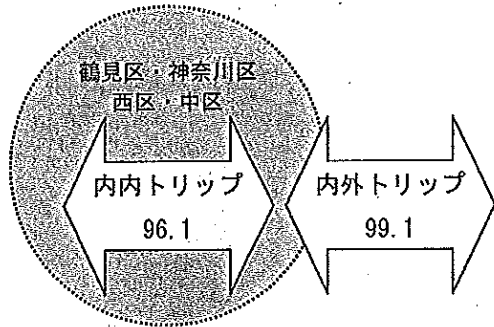
「都心臨海部・インナーハーバー整備構想検討調査（その2）」（平成21年横浜市港湾局・みずほ情報総研株式会社）より



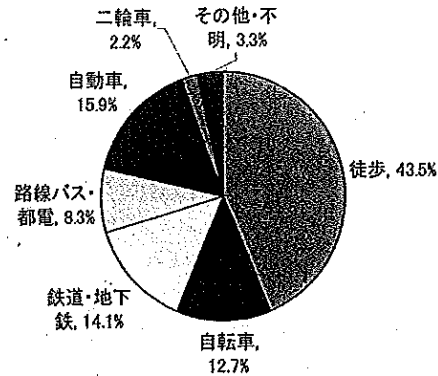
	1968年～1998年の伸び			1988年～1998年の伸び		
	発生量	集中量	発生集中量	発生量	集中量	発生集中量
西区	37.5%	37.2%	37.3%	19.3%	19.3%	19.3%
中区	-2.1%	-2.4%	-2.3%	-2.0%	-2.4%	-2.2%
磯子区	50.6%	51.7%	51.2%	-5.5%	-5.6%	-5.5%
南区	-36.0%	-35.9%	-35.9%	-11.1%	-10.6%	-10.8%
金沢区	130.2%	130.3%	130.2%	6.7%	6.3%	6.5%
鶴見区	-1.7%	-1.7%	-1.7%	-1.9%	-2.1%	-2.0%
神奈川区	8.0%	7.6%	7.8%	-4.3%	-4.1%	-4.2%
横浜市計	74.0%	74.0%	74.0%	4.5%	4.5%	4.5%
東京都	14.9%	14.9%	14.9%	1.3%	1.3%	1.3%
川崎市	28.8%	28.7%	28.8%	2.5%	2.6%	2.6%
神奈川県	88.9%	88.8%	88.9%	5.1%	5.1%	5.1%
埼玉県	112.7%	112.8%	112.8%	12.2%	12.3%	12.3%
千葉市	137.5%	136.1%	136.8%	11.6%	11.6%	11.6%
千葉県	226.3%	226.9%	226.6%	13.7%	13.8%	13.7%
茨城南部				17.3%	17.3%	17.3%
都市圏計	63.1%	63.0%	63.0%	6.2%	6.3%	6.2%

（資料）横浜市都市整備局、元データ東京都市圏交通計画協議会

■ 人の流れ



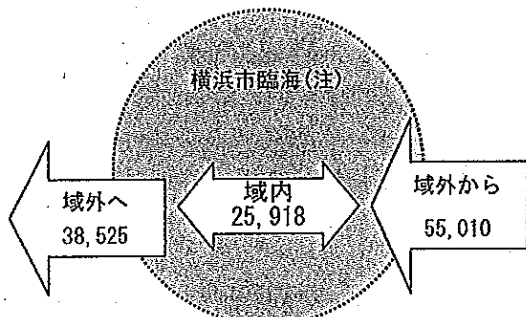
単位：百万トリップ
都心4区の内内・内外トリップ



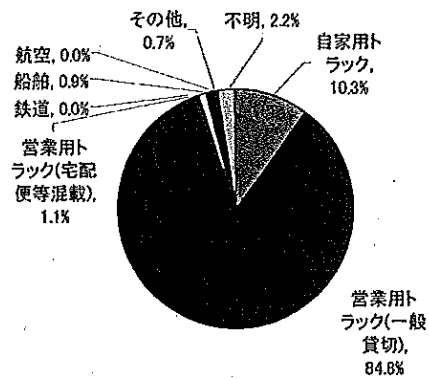
都心4区の内内トリップの交通手段別内訳

(資料) 第5回東京都市圏パーソントリップ調査

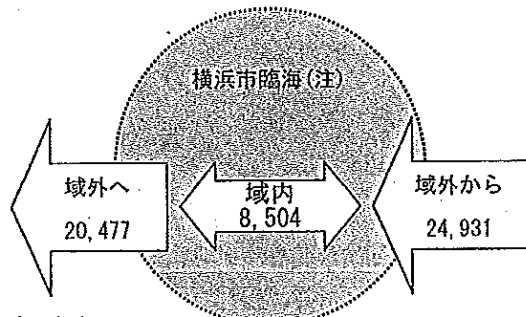
■ 物の流れ



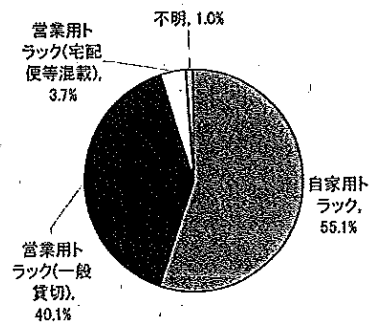
単位：トン/日
横浜市臨海部の物流移動量



横浜市臨海部の域内流動量の交通手段別内訳



単位：台/日
横浜市臨海部の貨物車台数



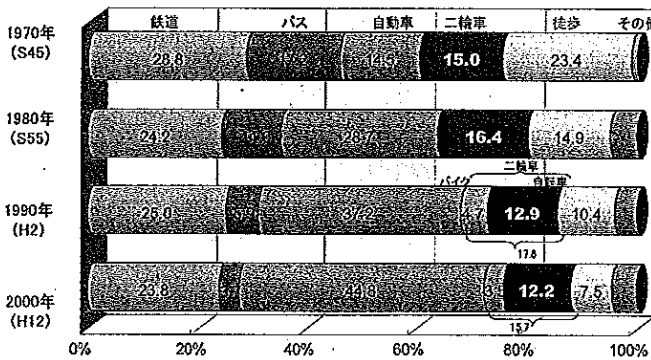
横浜市臨海部の域内貨物車台数の交通手段別内訳

(資料) 第4回東京都市圏物流流動調査

(注) 鶴見区、神奈川区、西区、中区、南区、磯子区、金沢区、港南区

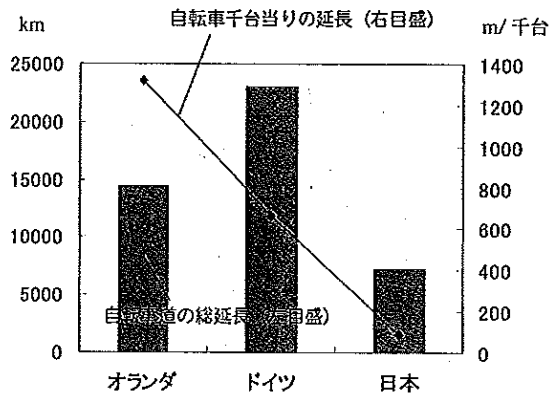
■ 自転車の利用しやすいまちづくりの必要性

- 近年、環境にやさしい乗り物として自転車が注目されていますが、日本では自転車道の整備などが著しく遅れています。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%にもなります。人にやさしく、環境にもやさしい自転車の利用促進とインフラの整備が急務となっています。



交通手段の割合の変化 (全国)

※昭和 45、55 年における「二輪車」には、自転車を含む。
 (資料) 第1回新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会
 参考資料より (国土交通省、平成 19 年)

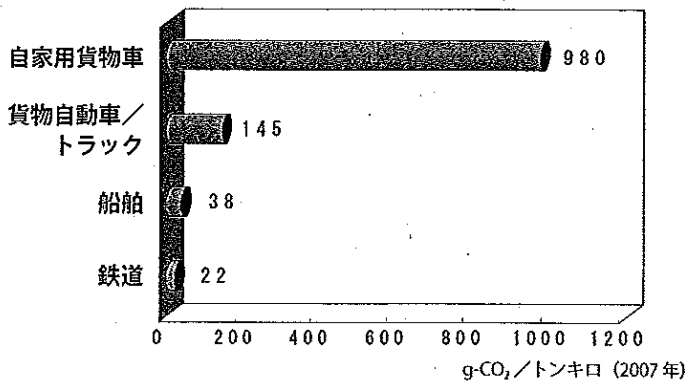


オランダ・ドイツ・日本の自転車道整備状況

(資料) 第1回新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会
 参考資料、国土交通省、平成 19 年より作成

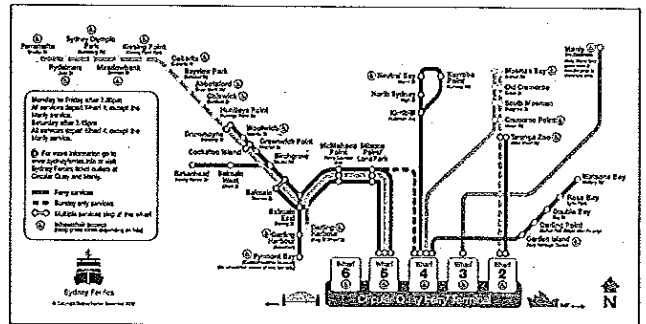
■ 水上交通の活用

- 湾を囲む地形を生かして、インナーハーバーでは電車やバスなどの既存の公共交通の他に、水上交通の活用が望まれます。現在工業用地として使用されている北東部の土地利用が将来住宅地利用などに転換された場合、湾内の移動手段としてフェリーや水上タクシーなどを活用することによって自動車交通の減少や環境負荷の軽減などの効果が見込まれます。現在横浜では観光用の水上交通が2社運営しており、それぞれの利用者数は、(株)ポートサービス：年間 87 万人 (H18)、京浜フェリーポート(株)：6 万人 (H10) となっています。
- 諸外国では、香港スターフェリーは年間 2670 万人、シドニーフェリーは年間 1400 万人の利用者実績があるなど、水上交通が都市内日常移動手段の一つとして利用されています。



交通手段別輸送量当たりの二酸化炭素の排出量 (貨物輸送の例)

(資料) 国土交通省、運輸部門の地球温暖化対策について (http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000006.html)



シドニーフェリー路線図

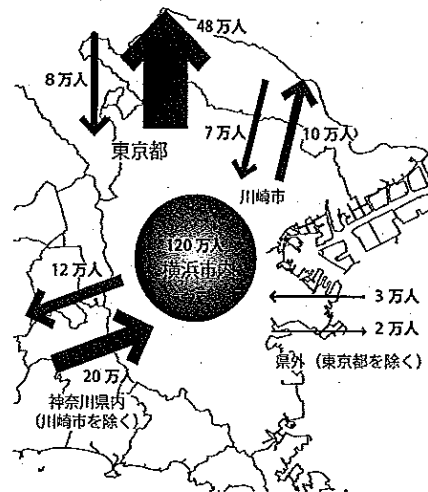
(資料) Sydney Ferries

"<http://www.sydneyferries.info/home.htm>" より

[3] 居住・生活

東京の吸引力

- ・横浜でも都心回帰の減少が一時期が見られましたが、東京都心の求心力がより力を増した結果、近年再び東京のベッドタウンとしての性格が強くなってきています（右図）。
- ・将来的には横浜市においても人口が減少していくことが懸念されます。その一方で市街地の拡散も進んでおり、今後人口減少が始まると、荒れた家屋が発生する等によって弱ってくる地区がモザイク状に発生することも懸念されます。

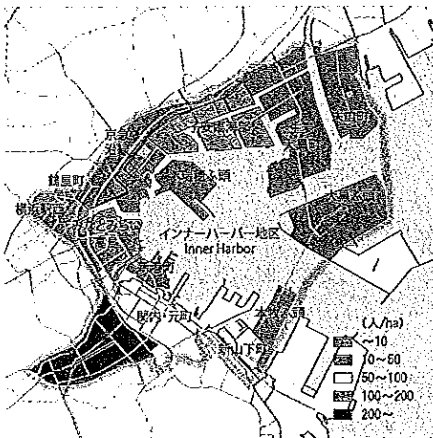


通勤・通学者の移動状況

(資料) 平成17年国勢調査従業地・通学地集計結果より作成

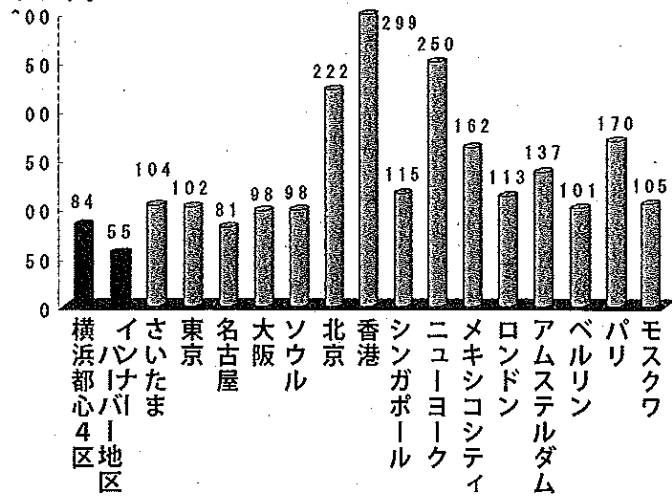
人口の少ないインナーハーバー地区

- ・今回設定したインナーハーバー地区は現況では港湾及び流通に関わる土地利用を多く含むため、住宅が比較的少ない状況にあります。人口密度について見てみても、約55人/haと諸外国における都市の中心部と比べると小さくなっています。コンパクトな都市を形成していくためには、今後はインナーハーバー地区についても住居地域などの土地利用を増やしていく必要があります。



インナーハーバー地区の人口密度分布

(資料) 平成17年国勢調査データ等から作成

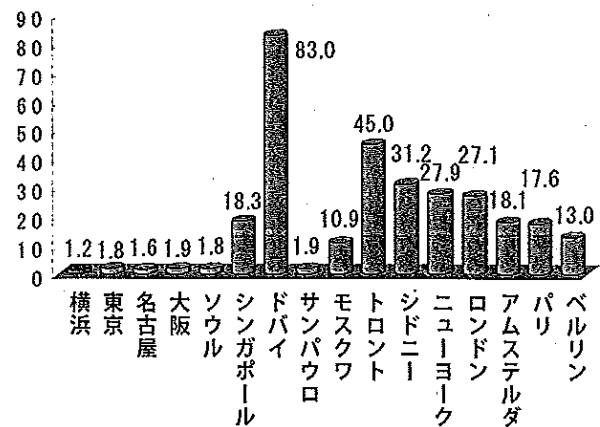


世界各都市の都心部の人口密度

(資料) 世界大都市資料・統計、森記念財団より作成

横浜を含む日本の都市の外国人の少なさ

- ・海外の主要都市では、国外生まれの居住者割合が、日本の主要都市と比べて大きい都市が多くなっています。近年のグローバル化によって、その差はさらに開きつつあります。
- ・現在横浜市は「創造都市＝クリエイティブシティ・横浜」の実現を目指していますが、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や価値観を持つ人の共存が重視されています。



世界各都市における、国外生まれ居住者の割合

(資料) global urbanization migration

■ 災害への備えの必要性

- ・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・横浜の災害危険性は非常に高いと言えます。また市民からも、臨海部への広域的な防災拠点の整備を望む声が多数寄せられています。

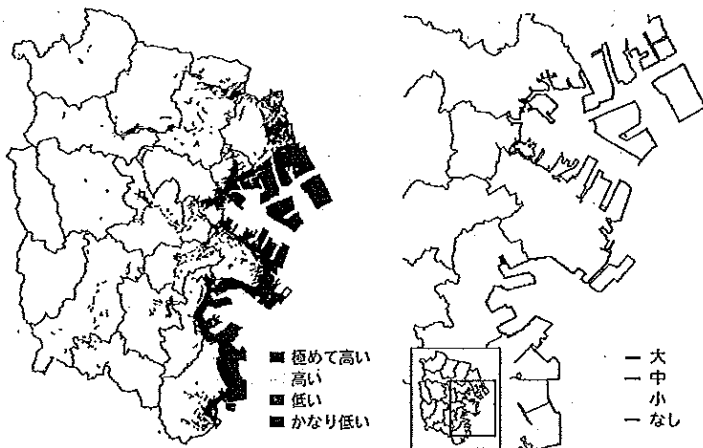


世界各都市の災害危険指数

(資料) ANNUAL REVIEW: NATURAL CATASTROPHES 2002 (Münchener Rück Munich Re Group, 2002)

■ 老朽化の進むウォーターフロント

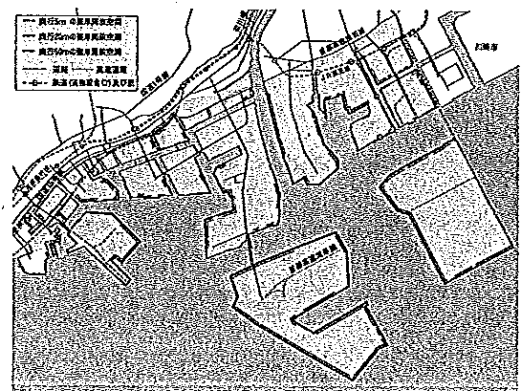
- ・インナーハーバー地区は液状化の危険性が高く、災害時には老朽化した岸壁や護岸が滑動や破損する可能性が大きくなっています。しかしながら護岸の改修には膨大な費用負担が伴うことから、なかなか改修は進んでいません。
- ・特に港の周辺では海辺の市民開放が望まれています。多くの場合海岸線沿いには工場や係留施設が配置されているため、一般の人は水際まで到達できない状態にあります。



震災時における、
液状化の危険性 (左) と護岸等の被害想定図 (右)

※南関東地震 (相模湾を震源地とする M7.9 の地震) を想定した場合の危険地域を表す図。

(資料) 横浜市防災計画 震災対策編 (平成 20 年)



京浜臨海部における護岸空間の状況

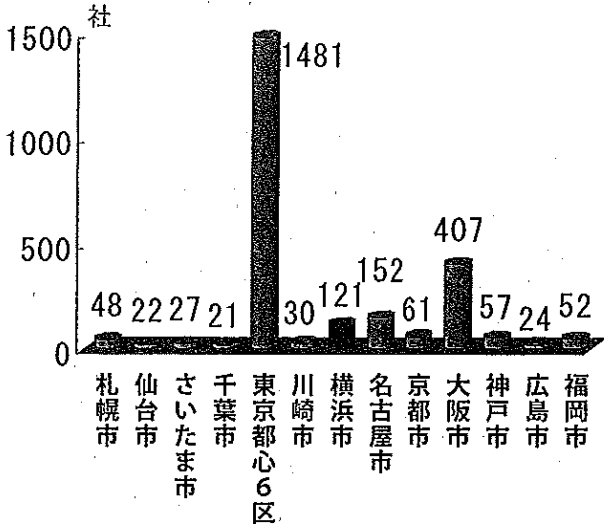
※ここで開放空間とは、敷地所有者の如何に関らず、建築物の建設されていない空間を指す。

(資料) 京浜臨海部再生アクションスタディレポート (東京大学 21 世紀 COE プログラム「都市空間の持続再生学の創出」京浜臨海部再生研究会、2008)

[4] 産業・就業

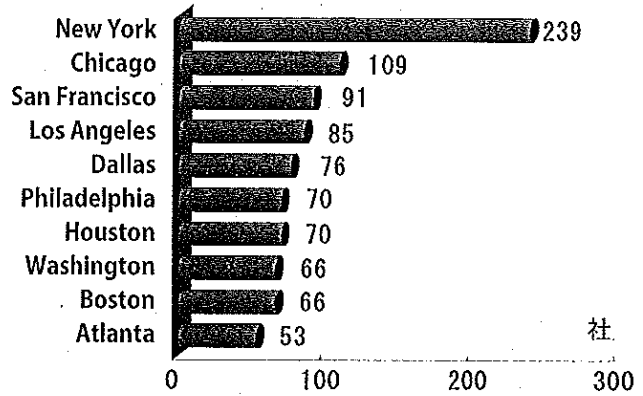
■ 東京の圧倒的な企業本社立地

- ・ 横浜市の上場企業本社数は、東京以外では大阪市、名古屋市に次ぎますが、東京都主要6区と比べると8%程度に過ぎません。米国では、大企業立地が全国に分散しており（右下図）、また都市圏内でも分散して立地しています。



主な都市の上場企業本社所在地

※東京都心6区とは、千代田区・中央区・港区・新宿区・品川区・渋谷区。
 (資料) 都市データバック 2008年版、東洋経済



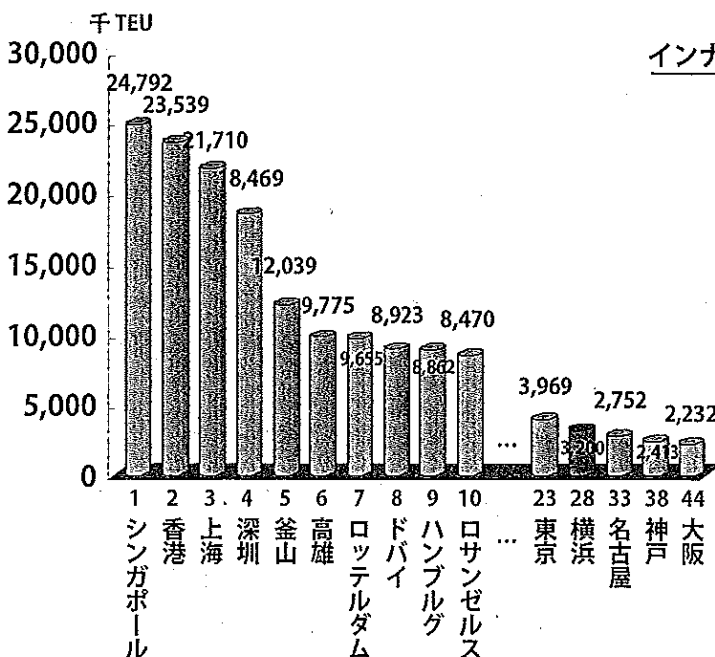
米国における大都市圏別大企業所在地

※全社で従業員数2,500名以上の企業を抽出したもので、2000年時点です。

(資料) Klier T. and Testa W. (2002) Location trends of large company headquarters during the 1990s, 2Q/2002, Economic Perspectives

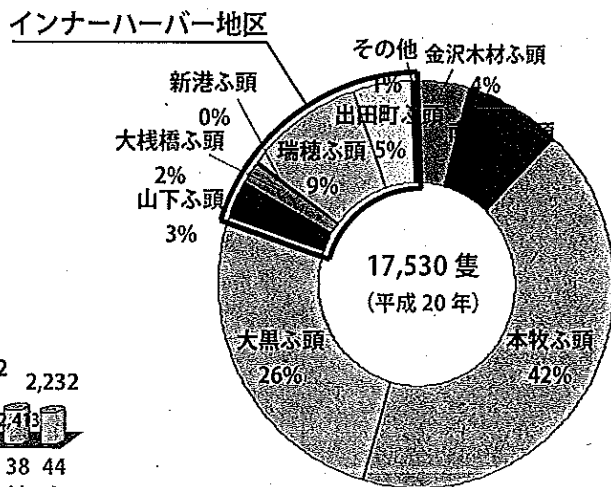
■ 港湾機能の国際的な地位の低下・みなとの賑わいの喪失

- ・ 横浜港は、東アジア及び世界の中で港湾機能の相対的な低下が進むと同時に、京浜港で見ても東京港に対して水をあけられている状況です。
- ・ 近年、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地区は横浜港全体の約6%を占めるに留まっています。



世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング (2006年)

(資料) Containerisation International Yearbook

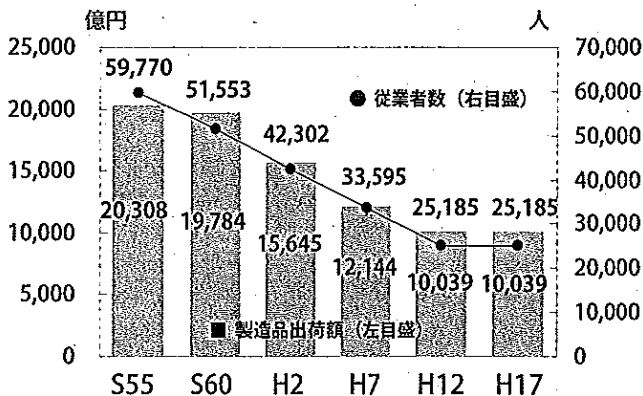


横浜港・施設別の係留船舶数

※公共施設のみ。民間施設は含まない。
 (資料) 横浜市「横浜港の2008年統計」

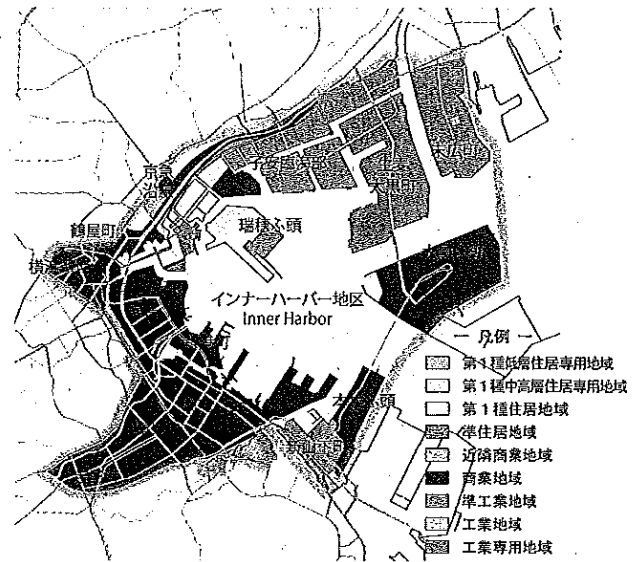
■ 用途転換のはかりにくい京浜臨海の埋立島・半島

- ・京浜臨海部の道路は私道が中心となっており、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%などと比べ少なくなっています。また、現状の用途地域では、工業専用地域や臨港地区等が多く、土地利用転換に当たっては都市計画上の規制があります。
- ・工業統計によると、昭和後期以降、臨海部（鶴見区・神奈川区）における製造品出荷額及び製造業従事者の数は減少の一途をたどっています（下図）。



臨海部の製造品出荷額と製造業従事者数の推移

※臨海部とはここでは、神奈川区と鶴見区のデータの合計値を使用。
 (資料) 工業統計調査 (経済産業省) より作成

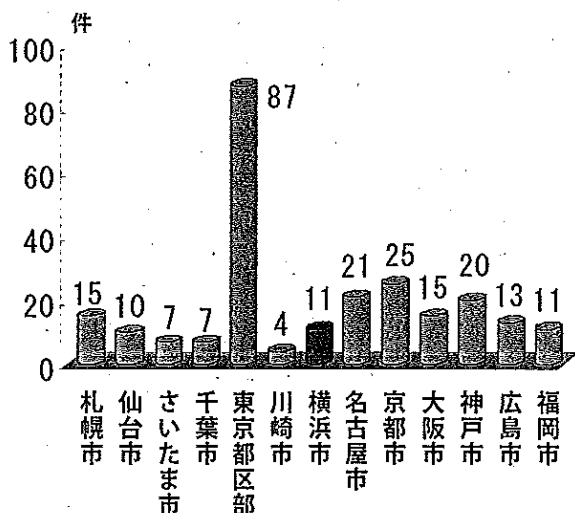


IHエリアの用途地域図

(資料) 横浜国際港都建設計画図 (地域・地区)
 (横浜市都市計画局、平成十六年) より抜粋・作成

■ 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ありませんでした。現在も、東京圏の中心部に大学が集中しています (東京区部対横浜は、大学数で7.9:1、学生数で5.8:1、ただし人口比は2.4:1) (左下グラフ)。
- ・シンガポールでは、世界中から教育機関を集積させ、優秀な頭脳を世界中から集めることにより、研究開発の活性化と国内経済の強化を推進しているなど、都市 (国) の経営戦略として教育機関を積極的に誘致している例もあります (右下表)。



主な都市の大学数の状況 (平成19年)

(資料) 大都市統計年表 (大都市統計協議会、平成19年)

シンガポールの主な外国大学・研究機関

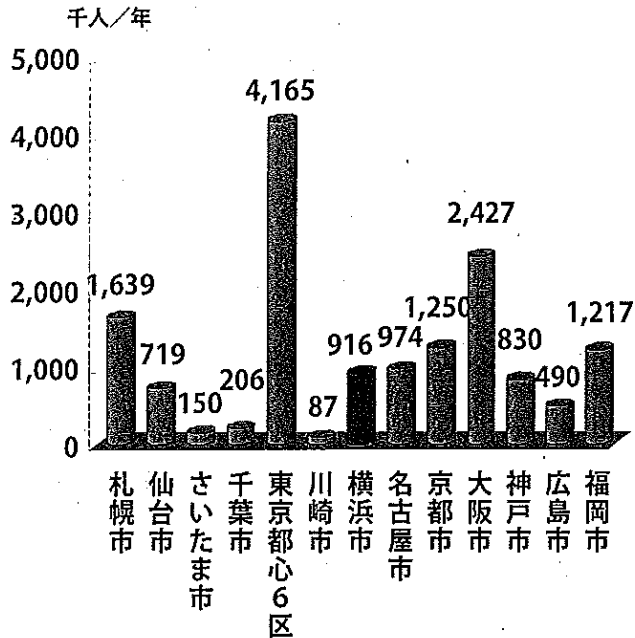
大学名	国名	開設年
ジョージア工科大学	米国	1998
マサチューセッツ工科大学	米国	1998
ジョーンズホプキンス大学	米国	1999
ペンシルヴァニア大学	米国	1999
インシアード	フランス	2000
シカゴ大学	米国	2000
アイントホーベン工科大学	オランダ	2002
上海交通大学	中国	2003
ミュンヘン工科大学	ドイツ	2003
スタンフォード大学	米国	2003
インド工科大学ボンベイ校	インド	2005
早稲田大学	日本	2006
コーネル大学	米国	2006
デューク大学	米国	2006
SP ジャイン経営センター	インド	2007
ディジペン工科専門学校	米国	2007

(資料) 各関連 HP より

[5] 交流・観光

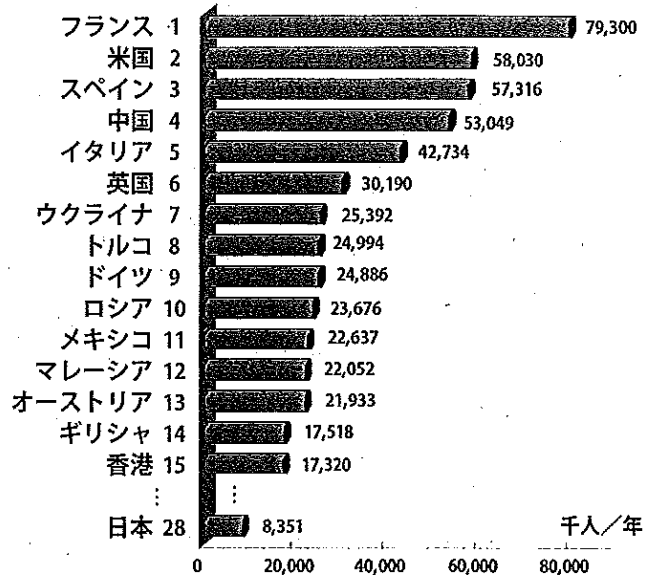
■ 宿泊を伴う観光入込の少なさ

- 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くなっています（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）。



主な都市の年間延べ宿泊者数 (平成 21 年)

(資料) 宿泊旅行統計 (観光庁、平成 21 年)

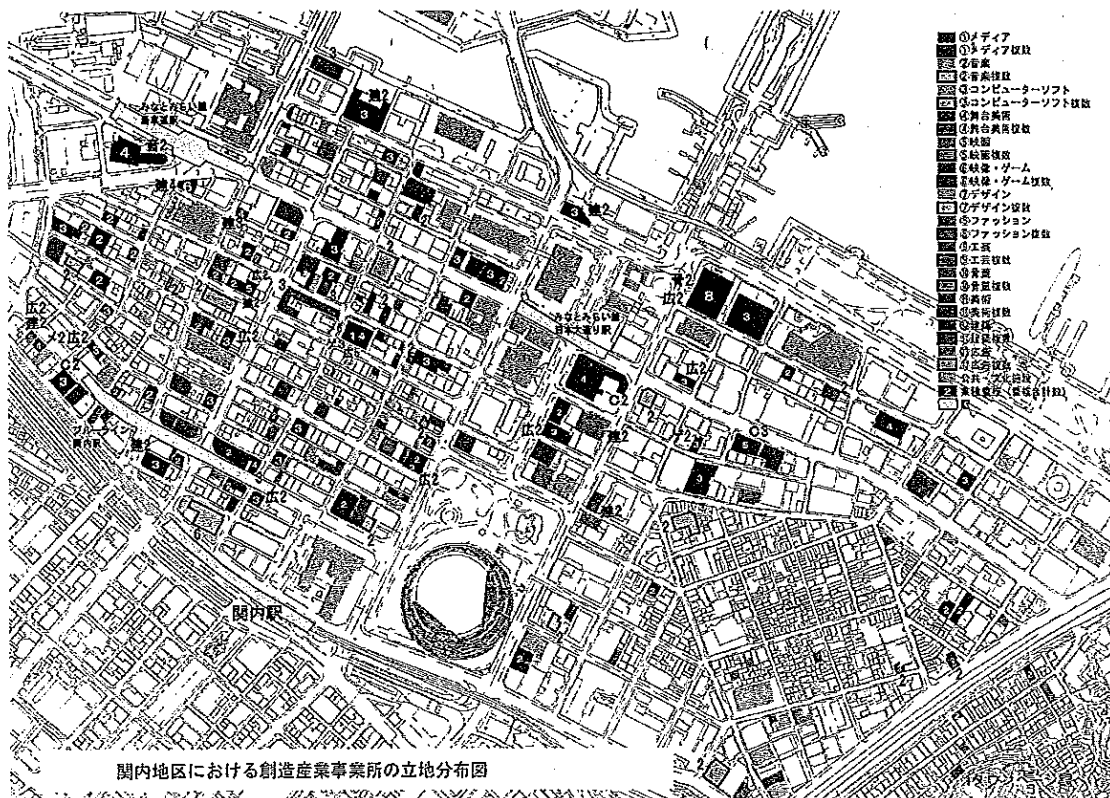


世界各国・地域への外国人訪問者数

※本表の数値は、ロシアと日本を除き、原則的に1泊以上した外国人訪問者数。

(資料) 世界観光機関 (UNWTO)、国際観光振興機構 (JNTO)、各国政府観光局

■ 関内における創造産業事業所の立地分布



2-4.横浜及びインナーハーバー地区に求められること

現在の社会情勢の変化などを踏まえると、構想の目標とする50年後には、横浜市や、その都心部のインナーハーバー地区、横浜港では以下のようなことが実現していることが求められます。

50年後の
横浜

■東アジアなどにおける、国を越えた都市間ネットワークの要となる

- ・50年後には、東アジア共同体などが生まれ、多様な特徴を持った地域や都市が、それぞれ自律・協働していくことが考えられます。国よりも都市間の競争あるいはネットワークが一層重要となると考えられます。

■更なる地方分権社会の中で、

横浜の都市としての自律性と求心性を確立する

- ・現在、道州制や大都市制度などの新しい行政のあり方が議論されています。このように地方分権が更に進展しつつあるなかで、横浜は、ますます都市の自律性が必要とされています。インナーハーバー地区については、横浜の都心部として都市間競争を勝ち抜くだけの競争力や、横浜の自律性を達成するような求心力のある地域となることが期待されています。

50年後の
インナー
ハーバー
地区

■超低炭素型社会や自然環境「海」との共生のモデルゾーンとなる

- ・現在横浜ではCO-DO30を中心に環境モデル都市への取り組みが進められています。その中でインナーハーバー地区は、環境モデル都市として先進的な取り組みを行っていくことや、資源の循環、生物多様性の保全など、環境課題への積極的な取り組みが期待されています。

■都市の活力を生むエンジンとしての役割をはたす

- ・現在の都心部を含むインナーハーバー地区では、都市としての活力を生み出すエンジンとしての役割が期待されています。そのため、関内地区～みなとみらい21地区～横浜駅周辺地区が経済・観光・文化の中心としての活力を高めるとともに、京浜臨海部など既成市街地に隣接するエリアが都市に新たな活力を与えるエリアになり、インナーハーバー地区全体が一体となって機能することが求められています。

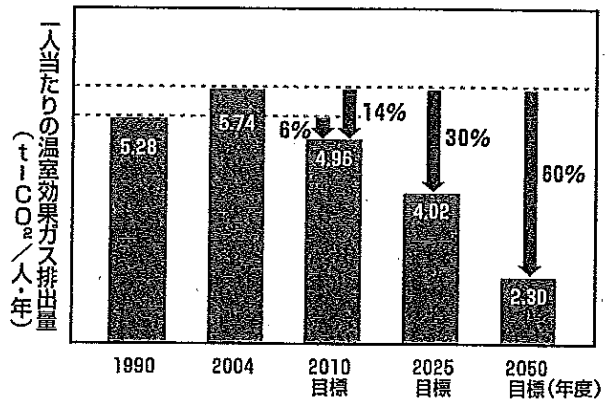
50年後の
横浜港

■港湾物流機能の高度化した外縁部と役割分担し、 内港に「海都」の都心空間をつくる

- ・国際ハブ港化を目指す横浜港の外縁部では、本牧ふ頭、南本牧ふ頭、大黒ふ頭などを中心に、国際競争力を持った総合物流拠点として港湾機能の高度化が進められていきます。
- ・インナーハーバー地区は、外縁部と機能分担しながら、港湾機能から都市機能への転換を図るとともに、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くことが期待されています。また、大さん橋ふ頭を核として、ワールドクルーズ船の寄港により、多くの人々が訪れ、活発な交流が行われています。

■ CO-DO30 (横浜市地球温暖化対策事業本部 2008 年)

横浜市は先頭に立って行動し、温暖化対策の新たな局面を作り出していくための行動方針を打ち出しました。長期的には平成 62 (2050) 年度までに 60%以上の削減を図ることとし、その達成に向けて、まずは、平成 37 (2025) 年度までに、30%以上の削減を図るとともに、再生可能エネルギーの利用を現在の 10 倍にすることを目標としています。

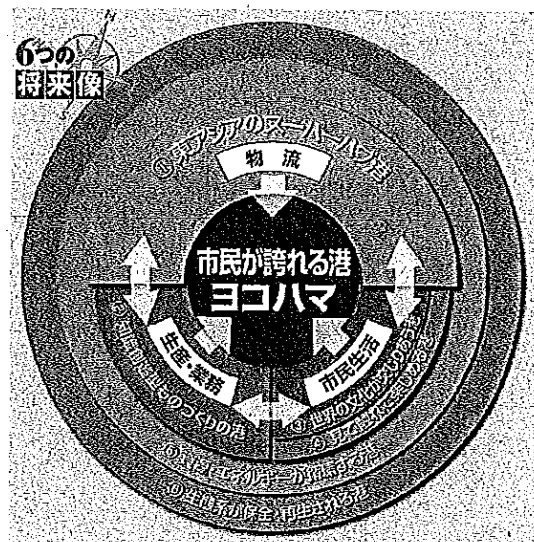


横浜市・温室効果ガス排出量の削減目標

出典：横浜市脱温暖化行動指針 CO-DO30
(横浜市地球温暖化対策事業本部、2008 年)

■ 横浜港長期ビジョン (横浜市港湾局 2003 年)

20～30 年後を展望した横浜港に関する長期計画で、将来像として「東アジアのスーパーハブ港」「クルーズ船の拠点化」などが掲げられています。



※ハブ港：国際海上コンテナ輸送において、船社の基幹航路が就航する主要港のうち、物流の中核拠点として船社が位置づける港。多数の定期航路が就航し、コンテナ貨物はここで基幹航路から支線航路へ、また、支線航路から基幹航路へと積み替えられ、輸送される。ハブは車輪の中心(車軸)の意味。

3. うみのみやこ「海都」を目指して

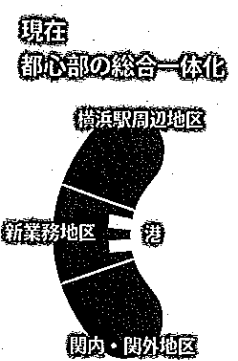
3-1.海をいだく豊かな都心空間「海都」の創造 うみのみやこ

本構想では、インナーハーバー地区を、港湾・物流機能や工場地帯を中心とした市街地から、市民に開かれ、海をいだく豊かな都心空間からなる「海都」にする うみのみやこ ことを目指します。

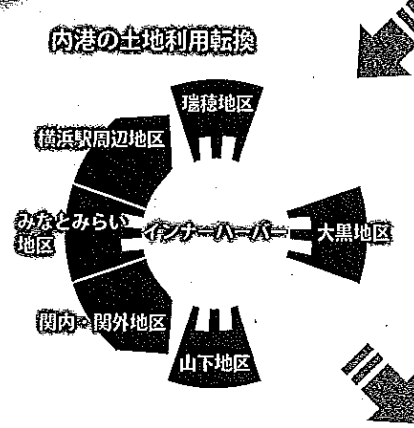
1959
開港 100 周年



1965年
都心部強化事業



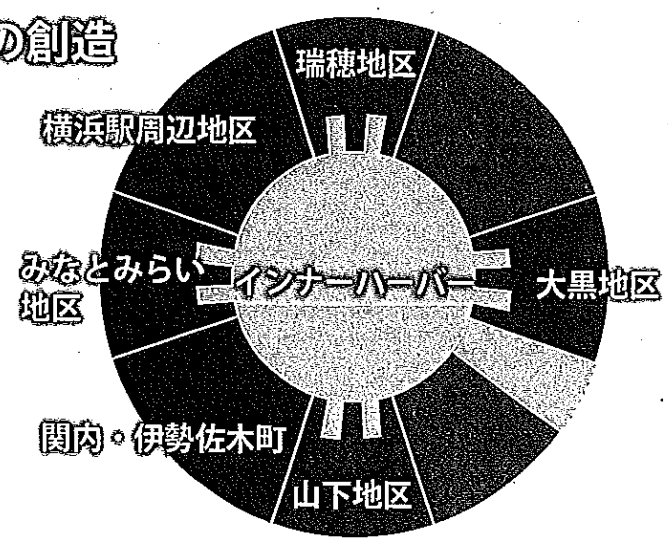
2009
開港 150 周年



2010年
海都横浜構想 2059

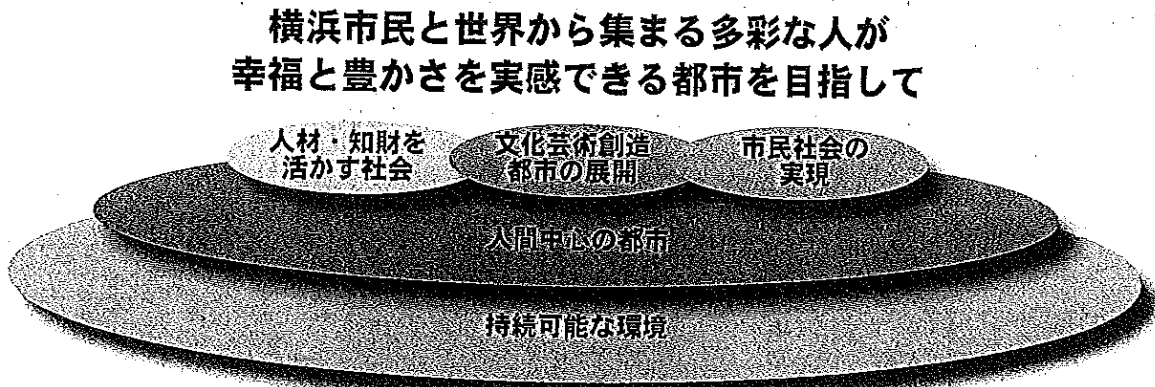
2059
開港 200 周年

海をいだく豊かな都心空間 うみのみやこ 「海都」の創造



3-2.「海都」の基本理念

次なる50年に横浜が「海都」となることを目指した「海都横浜構想2059」の基本理念として、以下の5つの項目を提案します。



①人間中心の都市

横浜市民や横浜を訪れる人々が、幸福と豊かさを実感できる都市を目指します。

②持続可能な環境

生態系の多様性の維持と自然の回復、再生可能エネルギーの導入などにより、環境に配慮した持続可能な社会を実現します。

③人材・知財を活かす社会

国際的企業の立地、豊かな都市環境を実現することによって、創造産業や先端的な産業を支える多様な人材、知財が活躍する都市を目指します。

④文化芸術創造都市の更なる展開

日本の伝統や文化を再評価し、横浜の遺産、風景、歴史を保存継承しながら、アートやデザインなど先端文化を育み、市民一人一人が創造的になることのできる社会を目指します。

⑤市民社会の実現

多様な個人の存在を受容する開かれた市民社会、多面的な都市をめざします。また、地方分権、さらには市民組織や地域社会への分権を適正に進め、市民の力が生きる強力な地方政府を目指します。

3-3.5 つのシナリオと戦略

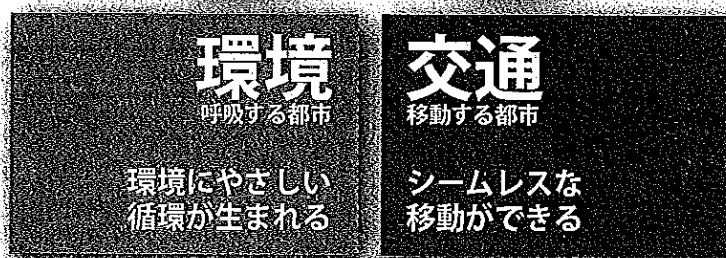
[1] 5つのシナリオの構成

2059年のインナーハーバー地区を環境に配慮した持続可能な社会を実現し、都市横浜に新たな活力を与える地区とするために5つのシナリオを検討します。

都市に
新たな活力を生み出す
3つのシナリオ



持続可能な社会を
実現するための
インフラのシナリオ



■ シナリオプランニングとは

- この構想では2059年、横浜開港200年の横浜の姿を分かりやすく描きだすことを目的としています。
- 検討にあたっては、50年後のあるべき社会を検討し、そこから今後の方向性を導きだすバックキャスト (Backcasting) 型の発想と、現在の課題解決から出発するフォーキャスト (Forecasting) 型の発想の両面からアプローチしています。
- しかし、50年後の未来を固定的に表現する事は難しいと考えられることから、環境、交通、生活、産業、交流という5つのシナリオを用意し、これらの組み合わせによって、未来の都市横浜のあり方を表現しています。
- 各シナリオは相互に関連づけられていますが、必ずしも一つの固定的な未来像は表現していません。これらのシナリオを複合させながら、市街地像、地区レベルの提案が構想されています。

[2] インナーハーバー地区の戦略

インナーハーバー地区では、各シナリオの実現にあたって、以下の都市づくりの方向性を戦略とします。

都市空間に関する共通戦略

内水面を囲む豊かな都心空間を創る

- ・都心に隣接した広大な内水面は横浜にとっての大きな資源であり、水辺の環境の豊かさを最大限活用したまちづくりを進めます。
- ・パブリックアクセスの確保によって、多くの市民と海との接点を増やし、豊かな水辺の環境を市民が享受できるまちづくりが求められています。

シナリオごとの戦略

環境

① 持続可能な社会を実現し、多様な活動を支えるインフラを整備する

- ・CO-DO30を踏まえ、更なる持続可能な社会を実現するため、環境インフラ、環境先端技術の導入を積極的・戦略的に進めます。また、生物多様性の保全へ向けた取り組みを進めます。

交通

② 公共交通の充実による、脱車社会を実現する

- ・公共交通を充実させ、シームレスな移動を実現することによって、車に依存しない社会を実現します。

交流

③ 都市文化を発信し、国際性豊かで多彩な人材交流の場を創る

- ・かつての居留地が当時最先端の西洋文化と日本文化が会う場であったように、文化芸術創造都市横浜として世界へ向けて都市文化を発信し、国際的な観光の推進や交流の場を創ることで、常に新たな文化・ビジネスを生み出していきます。

産業

④ 研究・開発機関の立地を進め国際的な産業発信拠点を創る

- ・インナーハーバー地区に、国際的な拠点、企業、大学、研究所などの立地を進めることで、新たなもの・先端技術や活動を常に生み出し、発信していく都市をつくります。

生活

⑤ 多世代・多文化の多様なライフスタイルを育む

- ・家族用の住宅から高齢者向けや若者向けの住宅まで多様な居住エリア、住宅と研究所、安全な工場やオフィスなど様々な用途が混在する複合エリアなど、多彩な活動を生み出す環境をつくり、生活空間の中に多様なライフスタイルを育みます。

3-4.将来の活動量の目標

横浜市では、都市づくり構想 1965 の中で、昼夜間人口比率の向上を指標の一つとして都心部強化事業に取り組んできました。しかし、現在も昼夜間人口比率は約 90%に留まっています。

本構想では、インナーハーバー地区が 367 万人という人口を支える都市の核として、多くの人を集めることを目標とします。

都市の活動量の目標値として、以下の 3 点を設定します。

【インナーハーバー地区の目標①】

■ 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、
地区全体で 20 万人の居住人口とし、そのうちの 3 万人を外国人とします。

平成 17 年度の国勢調査では、インナーハーバー地区の人口は約 11 万人、市全域の 3.1% となっています。

【インナーハーバー地区の目標②】

■ 人口密度は 100 人/ha と、既存の都心部周辺に比べても
比較的低密度な都心環境を維持します。

平成 17 年度の国勢調査では、インナーハーバー地区の人口密度は約 55 人/ha となっています。

パリやニューヨークの中心地区と比べて、1/4 の低密度となっています。

一方、内水面や自然環境を活かした、豊かな都市空間をつくっていくことが求められるため、低密度な都心環境を維持します。

【インナーハーバー地区の目標③】

■ 大学などの公共公益部門、国際機関や産業の転換、新規産業により、
新たに 20 万人の雇用を創出し、従業者数を約 56 万人とします。
そのうち 10 万人は外国人とします。

平成 18 年度の事業所・企業統計では、地区内の従業者数は約 36 万人で、市全域の従業者数の 26.4% となっています。

4. 5つのシナリオ

4-1.リング状都市～内水面を囲む豊かな都心空間の創造

■ 3つのリング

内水面を囲む空間を構成を活かし、それぞれの地区の用途変換等に合わせ、段階的にリング状の都市構造を形成していきます。

インナーハーバー地区は、地域毎に核となる活動や機能、施設を持ちながらも、緩やかにリング状につながり、自由に往来できる構造を持ちます。

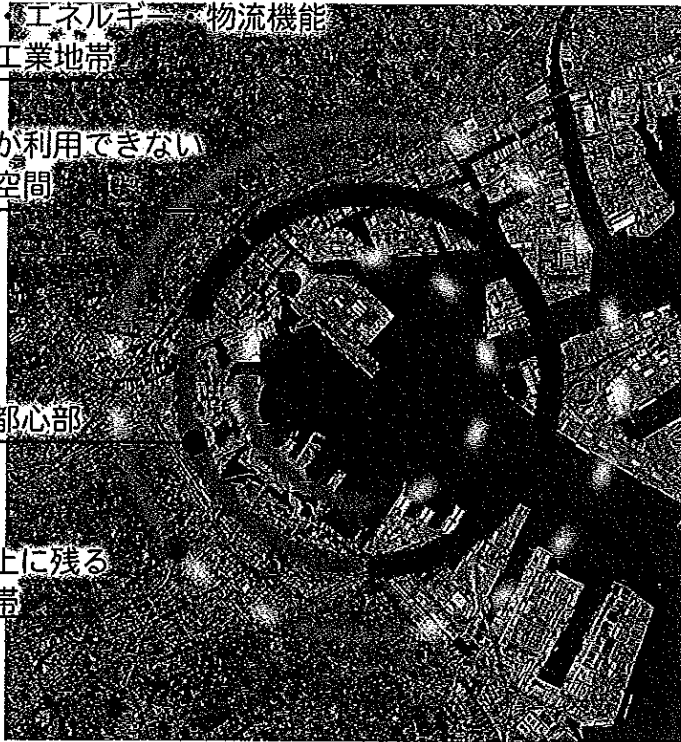
《現在》

生産・エネルギー・物流機能
京浜工業地帯

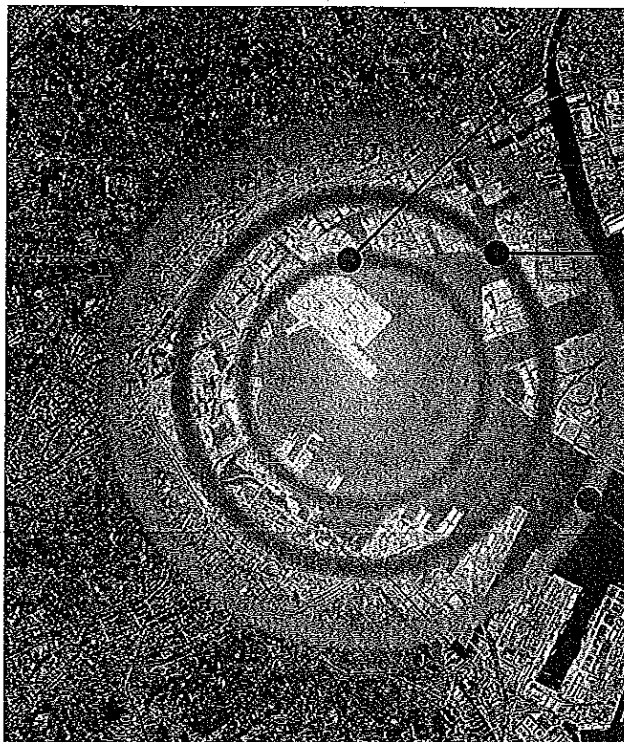
市民が利用できない
水辺空間

既存都心部

丘の上に残る
緑の帯



《将来 (2059年)》



①ブルーリング:

広大な水面と水際空間を最大限に活用し、新しい水上交通や余暇活動など多様な活動にあふれた空間

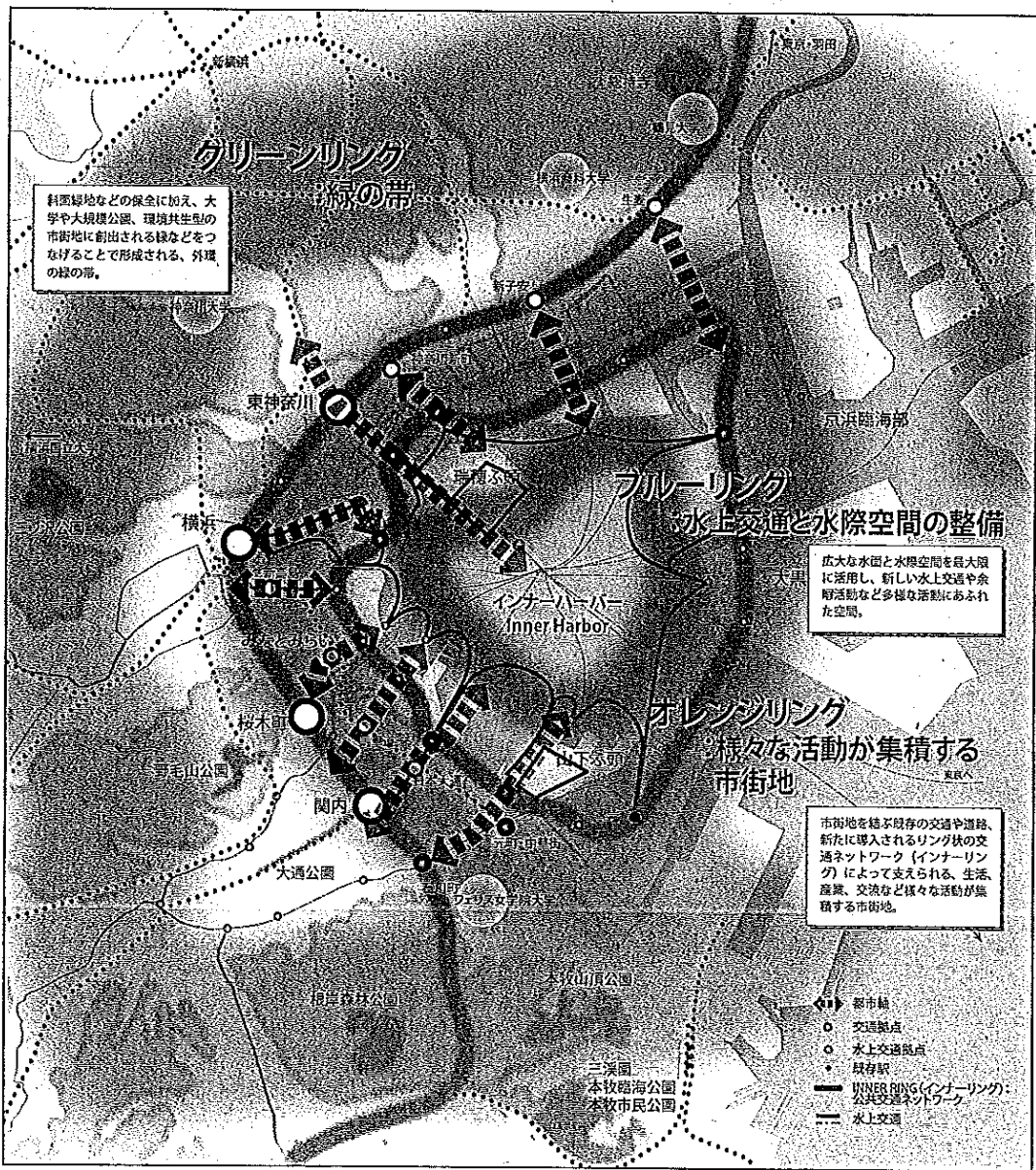
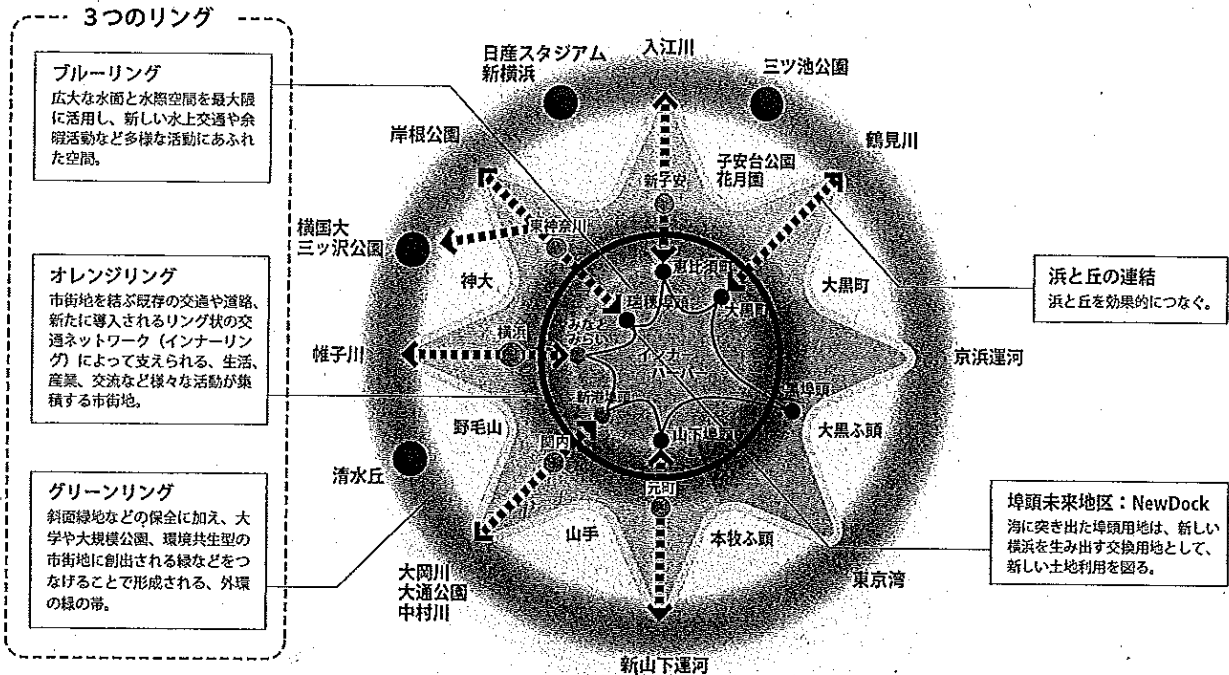
②オレンジリング:

市街地を結ぶ既存の交通や道路、新たに導入されるリング状の交通ネットワーク(インナーリング)によって支えられる、生活、産業、交流など様々な活動が集積する市街地

③グリーンリング:

斜面緑地などの保全に加え、大学や大規模公園、環境共生型の市街地に創出される緑などをつなげることで形成される、外環の緑の帯

■ 都市構造のダイヤグラム

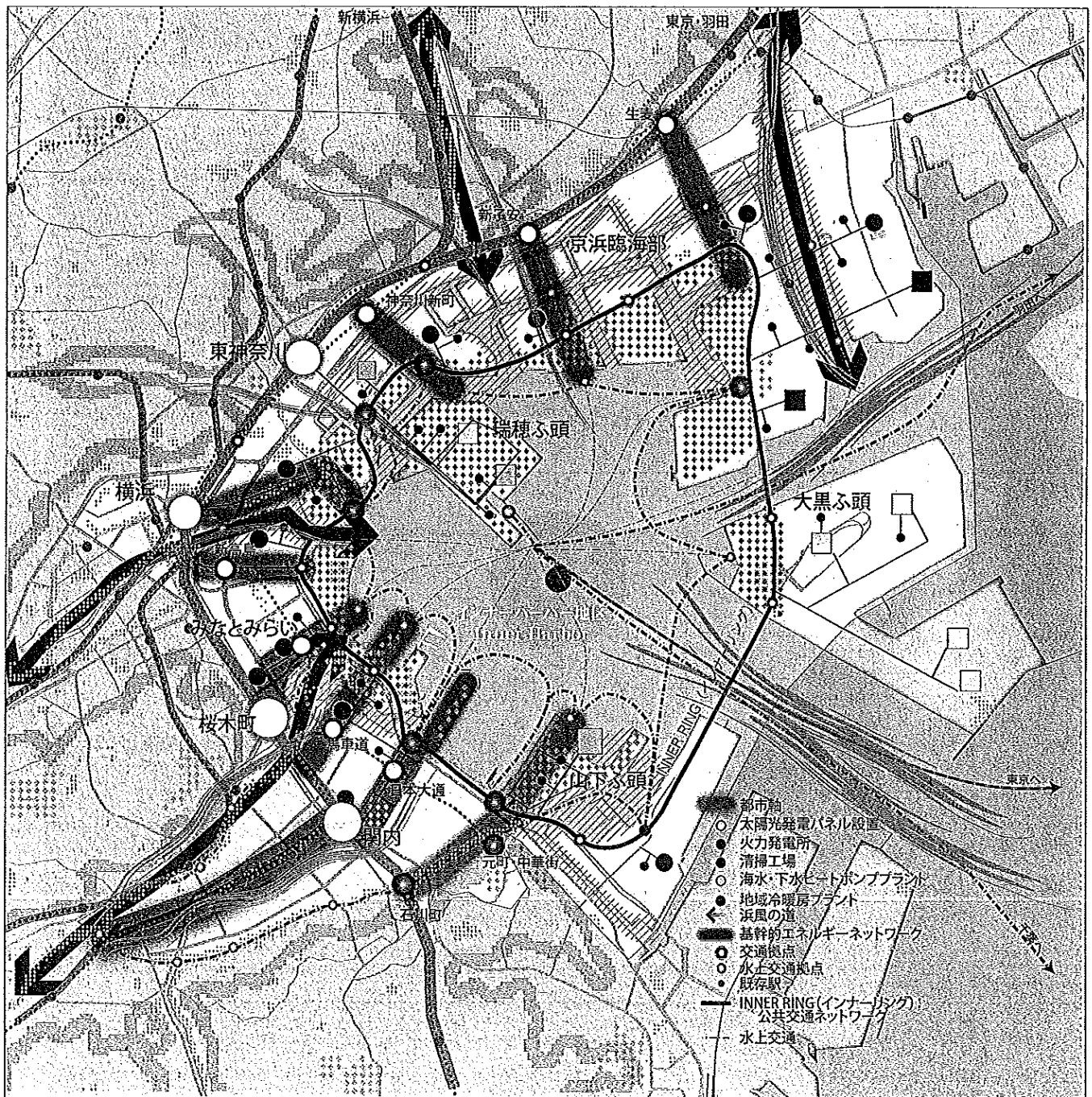


4-2.豊かな「海の都」を育み、恵みを楽しむ環境のシナリオ

環境

呼吸する都市 環境にやさしい循環が生まれる

- 都市化されたインナーハーバー地区の生物多様性を回復し、持続性のある循環型社会のモデルゾーンとします。
- 環境にやさしいライフスタイルの実現により、市民力を活かした環境まちづくりを実現します。
- 新たな公共交通、エネルギーネットワークといった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、効率的なエネルギー循環を達成することで、CO-DO30以上の温室効果ガス排出削減をめざし、超低炭素型社会を構築します。
- インナーハーバー地区と周辺市街地とを結ぶ浜風の道を形成することや、インナーハーバー地区周辺部の残された緑地を保全することで、顕在化しつつある周辺市街地のヒートアイランド現象の緩和を目指します。



■豊かな美しい港をはぐくみ、恵みを楽しむ循環をつくることを通した、横浜市民の誇りの醸成と都市ブランド力の強化

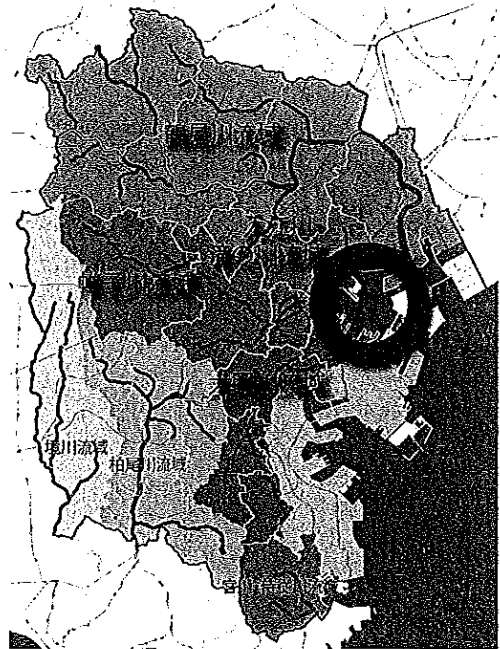
[1] 市民力による豊かな美しいインナーハーバーづくり

○横浜の環境のバロメーターとしての内水面

・内水面の水質は、その流れ込む河川の流域における土地利用や生活・産業活動による河川の水質への影響、自動車の排気ガス等によって影響を受けることになります。それらの流域の言い換えると、流域の環境が改善すれば、それが内水面の水質に反映されるため、内水面の水質はインナーハーバーだけでなく、地域全体の環境を象徴する場といえます。

○市民力による良好な環境づくり

・横浜市民による森づくり、雨水浸透の普及、排水の浄化などが豊かで美しいインナーハーバーづくりにつながります。市全域の都市環境・自然に関する計画・施策等と密接な連携を取りながら進めることが必要不可欠です。



市内の各河川流域とインナーハーバー地区

[2] インナーハーバー地区とグリーンリングの自然の保全／再生

・京浜の森づくりなどの取り組みをさらに発展させた、民間の協力による公共空間・半公共空間の緑化や多様な生態系を育む環境づくりを進めます。また、民有地護岸の整備との連携も検討します。

・開発の際のルール策定や、公共・民間の開発を適切にコントロール・マネジメントする体制をつくることで、地域の歴史的資源等を活用しながら美しいインナーハーバーの景観をつくり、横浜市民のシンボルとして育てていきます。

・インナーハーバー地区とその周辺地区に残された緑地を保全することで、水と緑のネットワーク（グリーンリング）を形成します。

[3] 横浜市民と港をつなぐ「浜風の道」の創出

・都市軸や河川による、インナーハーバー地区を中心とする「浜風の道」のネットワークをつくります。

・沿岸部においては、陸域に侵入する海風を建物等により阻害しないように配慮することが重要です。

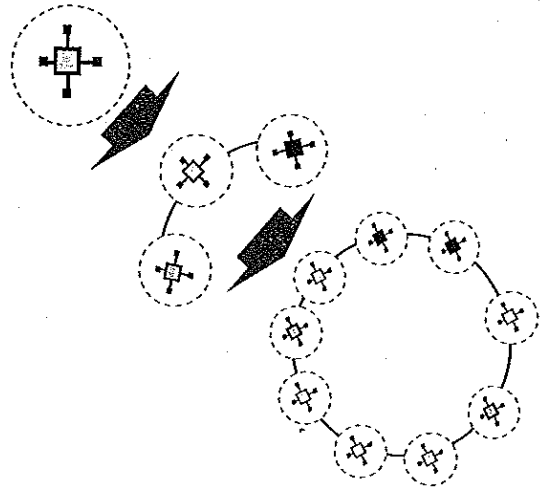
・時間やシーズンごとの浜風のネットワークを明示して、開発の際の指針とします。

・河川や都市軸など「浜風の道」はインナーハーバー地区とその周辺を結ぶ、市民の海へのアクセスポイントともなります。

■エネルギーが循環する効率的な都市構造を段階的につくる

[4] 基幹的エネルギーネットワークの段階的整備

- ・インナーハーバーで発生している工場排熱等の未利用エネルギーを活用し、二酸化炭素削減につなげていくため、広域的なエネルギーネットワークをインナーリングの交通ネットワークと合わせ、段階的に整備します。
- ・地域毎のエネルギーネットワークを連結していく基幹的エネルギーネットワークを構築することで、地区全体の効率的なエネルギー供給を推進します。



[6] 地域毎の自律分散型のエネルギー利用

- ・従来の地域冷暖房などの取り組みを更に発展させ、地域の小さなまとまりで環境負荷を減らしつつエネルギーの安定的な供給を図ります。
- ・地域の小さなまとまりにおけるエネルギー供給システムを相互にネットワーク化し、変動する需要に対応して効率的にエネルギーを供給するシステムを構築し、エネルギー供給の最適化を図ります。

また、建物更新に合わせて、その時点で最も効率の高い地域エネルギー供給設備（技術）を導入することで、地区全体としてエネルギー供給効率の向上を段階的に推進します。

- ・インナーハーバーにおける開発において、太陽光発電等の再生可能エネルギーの導入を推進するとともに、それを地域内のエネルギーネットワークの中に組み込みます。

■先進環境技術の導入し、その成果を世界各都市に還元する環境技術の循環をつくりだすことで、世界に貢献するとともに、横浜の地位を確立する

[5] 多様な環境技術の導入

○都市、建物レベルでの環境技術の導入

- ・太陽光、太陽熱等の再生可能エネルギー、工場排熱等の未利用エネルギー、海水等を利用したヒートポンプなど、エネルギー供給面から、超低炭素型社会の実現に寄与するエネルギー供給設備（技術）を積極的に導入します。
- ・エネルギー需要を低減するため、建物単位でアジアのモンスーン型の機構に合わせた建築タイプの開発や、省エネルギー設備の積極的な導入を図ります。
- ・風の道やヒートアイランド対策技術の導入により、地域の熱環境を改善し、冷房等のエネルギー需要の低減を図ります。
- ・先進的な環境技術を積極的に開発・導入し、その

成果をアジア諸国をはじめとした世界に発信（還元）することで、世界レベルでの温暖化対策に寄与します。

→トップランナーとして、より優れた環境技術・製品の創出

○環境技術の導入を促進する仕組みづくり

- ・上記のような環境技術の導入を促進するためには、例えば、新規開発において、再生可能エネルギー設備等、CO2 排出削減につながる設備の設置を敷地内に誘導する仕組みづくりも必要になると考えられます。
- ・環境の視点からみた適正な市街地の密度コントロールを図ります。

【補足】超低炭素社会のイメージ

■ インナーハーバー地区における CO2 排出量抑制の考え方

○横浜市全体の考え方

- ・CO-DO30 では、2050 年度までに一人あたり CO2 排出量を 2004 年度比で 60%以上削減することを目標としている。
- ・インナーハーバー地区では、超低炭素社会のモデル地区として、CO-DO30 の目標達成を先導する取り組みを推進する。
- ・超低炭素社会としての都市像、生活像の実現という観点から、特に「民生部門(家庭部門、業務部門)」「運輸部門(とりわけ自動車)」における CO2 削減の取り組みを推進する。

(注)既存の産業部門、エネルギー転換部門では、構造(機能)転換(生産→研究開発、サービス化)、生産工程におけるエネルギー効率改善等により CO2 排出量が減少すると考えられる。

○インナーハーバー地区の CO2 排出量

- ・インナーハーバー地区の建物種類別延床面積を基にした民生部門の CO2 排出量(推計)は 137 万 t (一人あたり 12.5t/人)
- 2059 年には活動量の増加(人口 20 万人(1.8 倍)、就業者 56 万人(1.4 倍))に伴い、CO2 排出量も 196 万 t に増加(一人あたり 9.8t)
- 民生部門における一人あたり CO2 排出量を 60%削減するためには、96 万 t の CO2 削減が必要 = 需要側で 30%、供給側で 30%を削減することにより総量 50%の削減

○インナーハーバー地区の民生部門において CO2 を削減するために

【需要面】エネルギー需要の低減

= 環境負荷を低減する
都市、建物の取り組み

▶ 都市レベルの取り組み

- ・環境ゾーニング…環境負荷の視点からみた適正な密度コントロール
- ・都市微気候…風の道、緑化、ヒートアイランド対策技術の導入による

▶ 建物レベルでの取り組み

- ・日本の気候に対応した建築モデルの開発・導入
- ・省エネルギー、エネルギー効率の高い設備の導入

【供給】エネルギー利用効率の向上

▶ インナーハーバーエリア全体としてエネルギー供給の最適化を図る

・階層的な域内エネルギー供給システムの構築

①地区単位のエネルギー供給・最適化システムの構築

= マイクログリッドのトータルエネルギー版

②建物の更新に合わせて、常に最新の地域エネルギー供給設備(技術)を導入することで環境負荷を軽減する

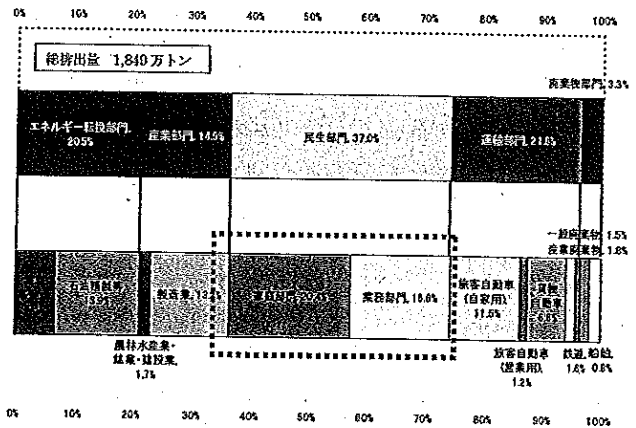
▶ 基幹的エネルギーネットワーク

・インナーハーバー全体の熱エネルギー供給源としてインナーリング蒸気供給システム→火力発電所、ゴミ処理施設

▶ エリア内で未利用エネルギー、再生可能エネルギーを積極的に活用する

・未利用の熱エネルギーの活用=熱供給ネットワーク、海水の活用(ヒートポンプ等)

・太陽光等の再生可能エネルギーの活用…大規模施設の屋上利用等→新たな開発における再生可能エネルギー等の導入のルール化



横浜市の二酸化炭素排出量の部門別内訳 (2006 年度)

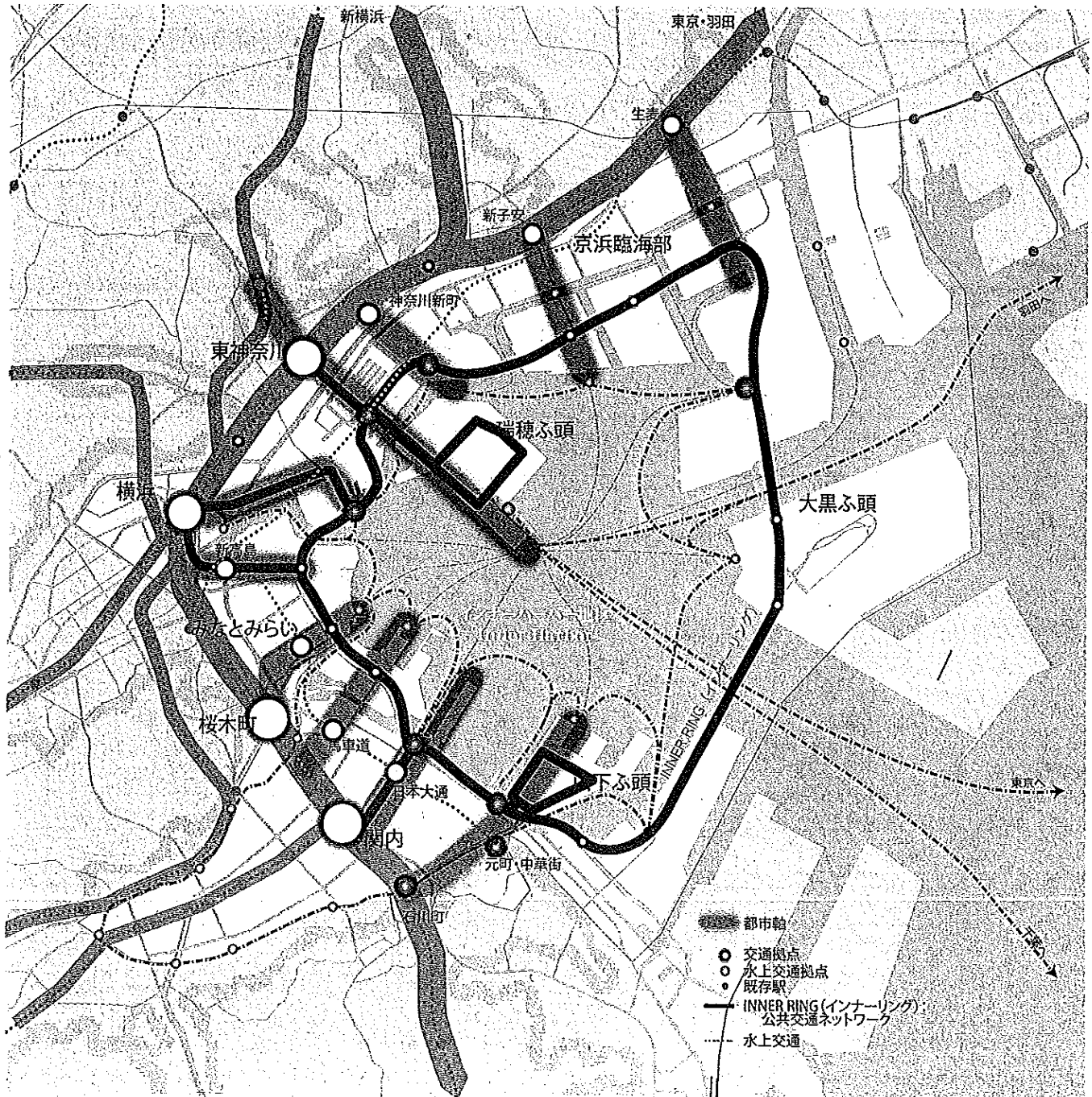
(出所) 横浜市地球温暖化対策事業本部

4-3. 港を囲む都心空間ならではの交通のシナリオ

交通

移動する都市 シームレスな移動ができる

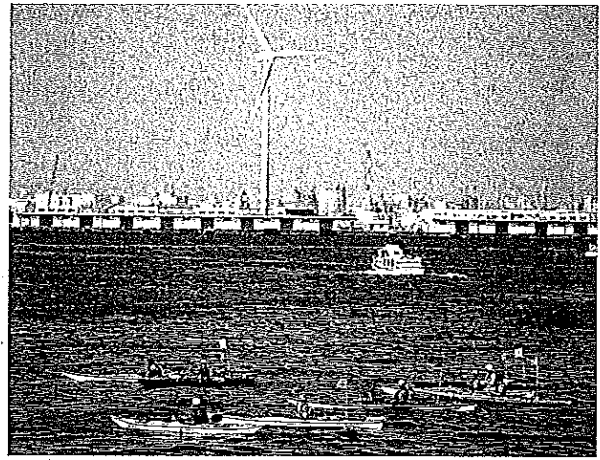
- ・総合的な交通政策と土地利用コントロールを通して、環境の持続性に配慮した、歩いて暮らすことのできる快適な都心空間を実現します。
- ・インナーハーバー地区において、水上交通を導入することで、内水面を積極的に活用します。
- ・新たなリング状の公共交通ネットワークを既存の公共交通を統合することで、リング状の都市構造実現の骨格とします。
- ・歩行空間整備やパーソナルモビリティ等の積極的な導入により、人に優しいにぎわいある都心空間を形成します。
- ・以上のような多様な交通手段を組み合わせることで、脱車社会を実現し、生活、産業、交流を支える快適でシームレスな移動を実現します。



■インナーリングの各地域をつなぐ

[1] 水上交通ネットワーク

- ・インナーハーバー地区の特徴である内水面を最大限に活用し、公共交通としての水上交通ネットワークを構築することで、これまで人のアクセスが制約されていた水際線を円滑に移動できるようにします。
- ・公共交通としての水上交通に加え、ヨットやシーカヤックなど多様な水域利用を可能とするインフラを整備することにより、人々が日常的に内水面を利用し、また水上を移動する姿を目にすることで、水を身近に感じ、水と一体となった生活を実現します。

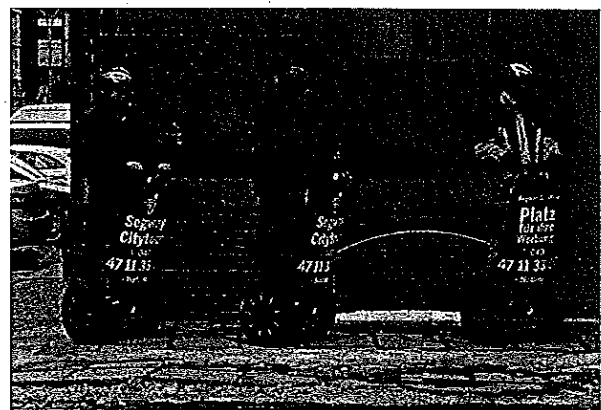


[2] インナーリングをはじめとした公共交通による都心の段階的な形成

- ・インナーハーバー地区内の活動を支えるために、地区内をリング状に結び、自由な往来を可能とする新たな公共交通ネットワークを段階的に整備します。
- ・この公共交通は、環境負荷を低減するとともに、地区のシンボルである内水面への眺望を妨げないように主に地上レベルで運行する省エネルギー型交通システムとします。
- ・リング状の公共交通は、既存の公共交通網とも主要駅で接続し、乗り換えやすくすることで、インナーハーバー地区内の移動に加え、郊外等からインナーハーバー地区に来る人たちに対してもシームレスな移動環境を提供します。
- ・リング状の公共交通は、最終的にリング型の形成を目指しますが、整備にあたっては、沿線の各拠点や他の交通機関の整備状況等をふまえながら段階的に整備し、全体がリング状に結ばれなくても交通需要に柔軟に対応できるようにします。

[3] 歩行者やパーソナルモビリティのための移動空間

- ・人間中心の都市を目指すインナーハーバー地区では、誰もが歩きやすく快適に歩くことができる歩行空間を充実します。
- ・インナーハーバー地区内における個人単位の移動の利便性を高めるため、様々なパーソナルモビリティを使用することができる空間（施設）と制度等の条件を整備します。
- ・都市軸等において、従来の自動車のための道路空間を見直し、歩行者やパーソナルモビリティが快適に利用できる空間を確保するために再編する必要があります。



パーソナルモビリティの一種・セグウェイ

[5] 環境に配慮した交通（超低炭素型社会の実現）

- ・横浜市のCO₂排出量のうち運輸部門が2割を占めており、そのうち5割を自家用車が占めています。インナーハーバー地区では、超低炭素型社会を実現を先導する地区として、移動手段を自動車からより環境負荷の低いものにシフトし、車に依存しない社会の実現を目指します。
- ・そのため、地区内のさまざまな活動を支える交通基盤として公共交通ネットワークの充実を図るとともに、個人単位の移動についても電気自動車やパーソナルモビリティ等の従来の自動車よりも環境負荷が低い移動手段の活用を促進します。

【参考：1人1km当りCO₂排出量】

交通手段の種類	1人1km当り 排出量 (g-CO ₂ /人km)
普通自動車	173
普通自動車(他者送迎)	346
軽自動車	84
軽自動車(他者送迎)	168
自動二輪	80
タクシー	341
バス	51
鉄道	19
地下鉄	15
自転車	0
徒歩	0
路面電車	29
新幹線	22
飛行機	111

■広域ネットワークとインナーハーバー地区をつなぐ

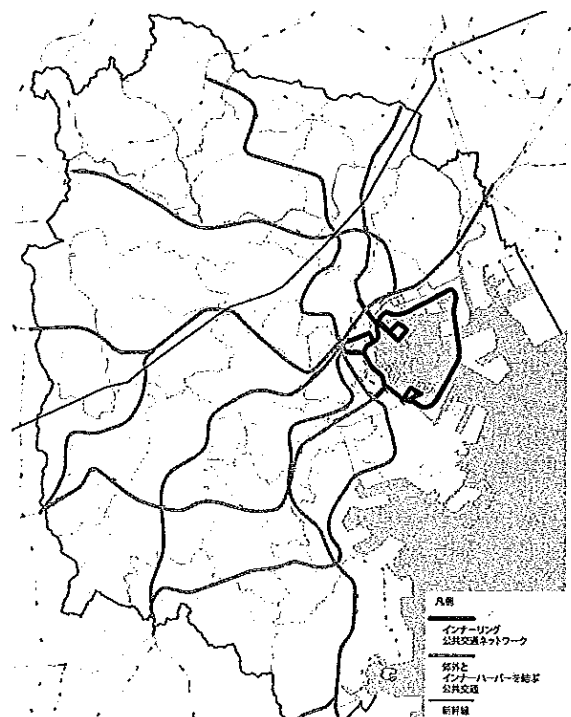
[4] 横浜の都心を形づくる交通体系の再構築

○国内外とつなぐ

- ・インナーハーバー地区における国内外との交流を活性化していくため、インナーハーバー地区と羽田空港や新幹線駅といった国内外への玄関口となる拠点とのアクセスについて、利便性の向上を図ります。
- ・そのため、既存交通網の利便性向上や新たな交通手段の検討などにより、インナーハーバー地区と羽田空港や新幹線駅を結ぶ交通手段の充実を図ります。また、インナーハーバー地区内の結節点として、横浜駅の機能強化、インナーハーバー地区の核としての大栈橋ふ頭の機能強化、インナーリングに接続する各結節点の整備を図ります。

○郊外とつなぐ

- ・インナーハーバー地区と横浜市郊外や神奈川県各地域をつなぐ鉄道等の公共交通、主要道路網などの交通体系を充実することで郊外部とのつながりを強化するとともに、郊外部からインナーハーバー地区への自動車流入の抑制を図ります。



インナーハーバー地区と郊外とを結ぶ公共交通網

■交通手段をつなぐ

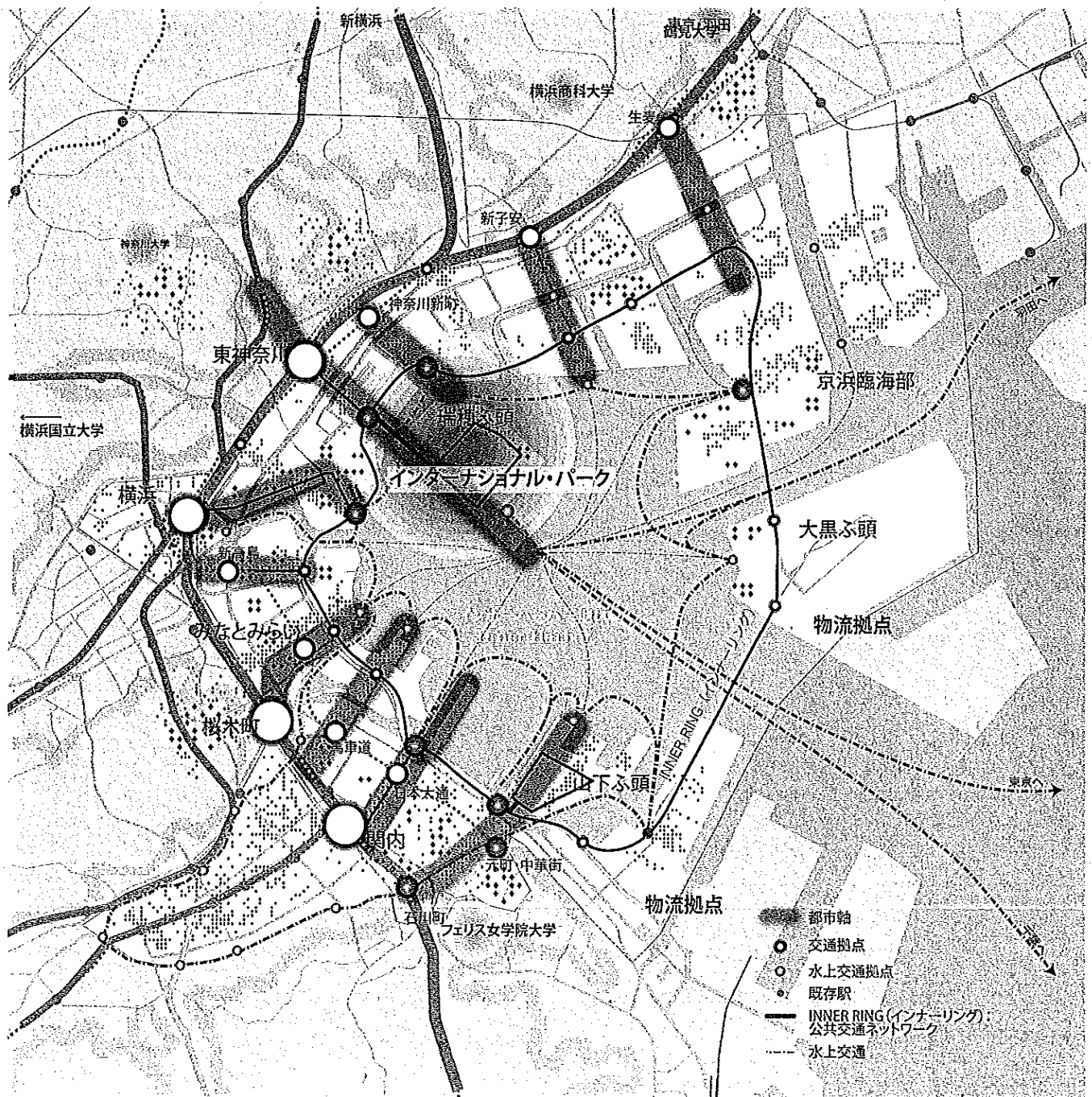
[6] シームレスな移動の実現

- ・既存の鉄道等の公共交通網、新たに導入されるリング状の公共交通、水上交通、ヘリコプターなど、インナーハーバー地区内で異なる交通同士の乗り換えが容易にできるようなインフラ（交通結節点）を整備し、シームレスな移動を実現します。
- ・また、地区外から流入する自動車に対しても、インナーハーバー外縁部等の結節点で車を駐車し、そこから水上交通や公共交通に乗り換えてインナーハーバーを移動するシームレスな移動スタイルを実現します。
- ・インナーハーバーへの車両流入を受け止め、地区内への車両流入量の抑制、交通渋滞の軽減、自動車交通による二酸化炭素や大気汚染等の環境負荷の低減、安全性の確保を図ります。
- ・従来都心部まで乗り入れていた自動車をゲートで受け止め、そこから地区内へ公共交通や水上交通での移動を誘導するシステムを導入します。
- ・また、歩行空間や、個人単位の移動手段として将来的に普及することが予想されるパーソナルモビリティの導入空間と公共交通を接続するための空間として都市軸を整備します。
- ・パーソナルモビリティについては、導入空間の整備と合わせて、シェアリングシステムの導入によって利用しやすい環境を整備し、公共交通網や水上交通網等との接続を補完します。
- ・インナーハーバー地区全体としてシームレスな移動を実現するため、物理的な整備だけでなく統一的な料金体系や料金収受システムの構築等、異なる交通機関についてシームレスな利用を可能にするシステムの構築も必要となります。

交流

交流する都市 人材と智慧、文化が生まれる

- ・都市のグローバル化が予想されるなか、インナーハーバー地区を国際的な文化、ビジネス、観光など多様な交流の場としていきます。
- ・米軍施設返還後の瑞穂ふ頭をインターナショナルパークとして整備し、国際都市横浜を象徴する交流の拠点とします。
- ・都市の文化を新たな「都市インフラ」として位置づけ、港町横浜のイメージを活かした多様な文化が育まれる場として都市づくりを進めていきます。
- ・国内外の交流が大きく発展する事を予想し、インナーハーバー地区を、国内外からの観光客を受け入れる場としていきます。



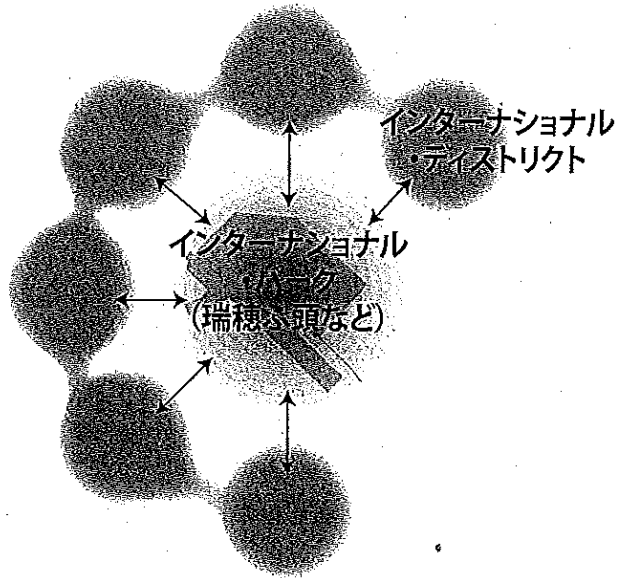
■世界が集う拠点をつくる

[1] 国際的な交流拠点 インターナショナル・パーク

・米軍施設の返還後の瑞穂ふ頭を国際的な文化交流、ビジネス交流の拠点とし、国際都市横浜を象徴する場所とします。

■インターナショナル・パークの考え方

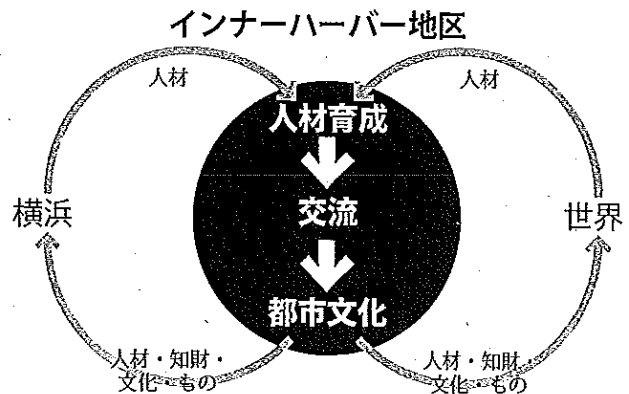
- ・「インターナショナル・パーク」として、国際文化の情報・業務拠点となるセンターを瑞穂ふ頭を中心に、インナーハーバー地区内に点在させ、各国に1haずつ貸与し、拠点としての開発を許可します。
- ・インナーハーバー地区内や周辺の市街地に、外国人が自由に居住やビジネス、研究開発を円滑に行える国際生活特区＝「インターナショナル・ディストリクト」を設定し、外国人居住・ビジネス・文化交流を拡大します。
- ・インターナショナル・パークは、インターナショナル・ディストリクトのマネジメントセンターであるとともに、博覧会とテーマパークの要素を併せ持つパビリオンとし、更に、政府観光局の一部機能（情報発信など）を担います。



■人材が集い、文化を育む流れをつくる

[2] 市民交流の場

- ・市民と企業、大学などが交流する場を創り、新たな智慧と文化を生み出す都市をつくります。
- ・BankART NYK、ヨコハマ・クリエイティブシティ・センターのような創造都市の拠点の活用、既存の文化施設のリニューアルによる活用によって、市民と企業、大学など、多様な主体が交流する場所を増やしていきます。
- ・横浜の特徴である市民力を活用するため、「University of Yokohama」(産業シナリオの項を参照)は市民の生涯学習の拠点となる。大学キャンパスとは別に各所に市民ラボ(まちなカラボ)を設置し、地域を題材として市民やNPOとの連携により実践的な研究・教育を行います。



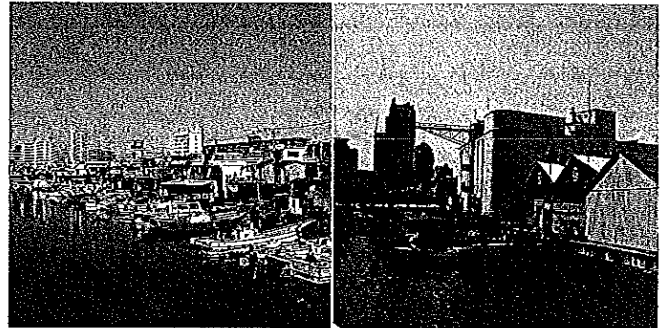
■「都市文化」をインナーハーバー地区のインフラに

[3] 都市文化の再考 都市文化計画の必要性

- ・横浜における都市文化は、歴史的建造物や港らしい風景などの空間資源、都市の歴史、中華街や老舗飲食店に代表される食文化、ファッション、ライフスタイル、文化芸術創造都市政策によって、新たな都市の魅力となりつつある現代美術など無形の文化資源などによって形づくられます。
- ・これらの都市文化を、市民やそこで日常的に働く人々、観光客、ビジネス関係者などの来街者が感じる事ができる都市づくりが求められています。こうした都市文化を、知識経済社会にふさわしい、新たな「都市インフラ」として位置づけ、これからのインナーハーバー地区の都市づくりの中心としていきます。
- ・これら都市文化を形づくる資源は、都市計画、文化政策、産業政策など、それぞれの分野別に推進されており、必ずしも、一体的に推進されていません。空間と文化に関する都市文化計画（仮称）を立案し、都市計画など、空間計画と統合する事によって、その魅力を拡大させていく必要があります。

[4] 都市の魅力ある地域資源の活用

- ・インナーハーバー地区にある歴史的建造物を保全すると同時に、水際の倉庫など現在は文化財としての位置づけられていないミナト横浜を象徴する建造物、水辺の空間などの空間資源を積極的に活用しながら、都市づくりを進めていきます。
- ・食文化やファッションなどの無形の地域資源を積極的に掘り起こし、こうしたソフトな資源とハードな資源の組み合わせにより、市民や来街者が楽しめる環境を作っていきます。



現在の様々な地域資源

[5] 都市文化を通じた都市、地域に対する愛着、誇りの醸成

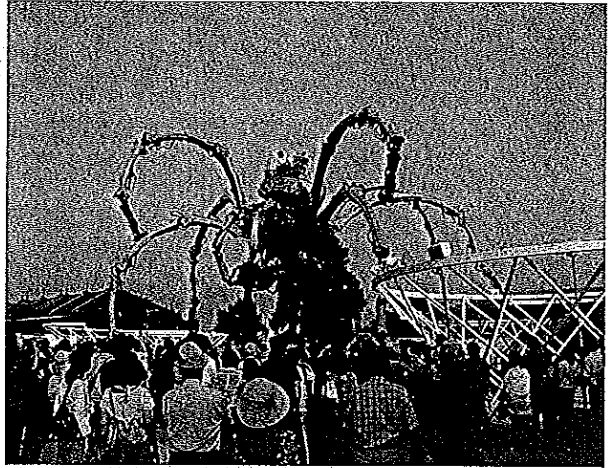
- ・こうした有形無形の都市文化は、横浜市民のアイデンティティとなり、市民の都市や地域に対する愛着や誇り（シビックプライド）の醸成につながります。
- ・また、すでに失われてしまった様々な都市の記憶や歴史を現代に受け継ぎ、継承していくこと、さらに市民にわかりやすく伝えることも必要です。



■国内外との観光・交流による都市の活性化

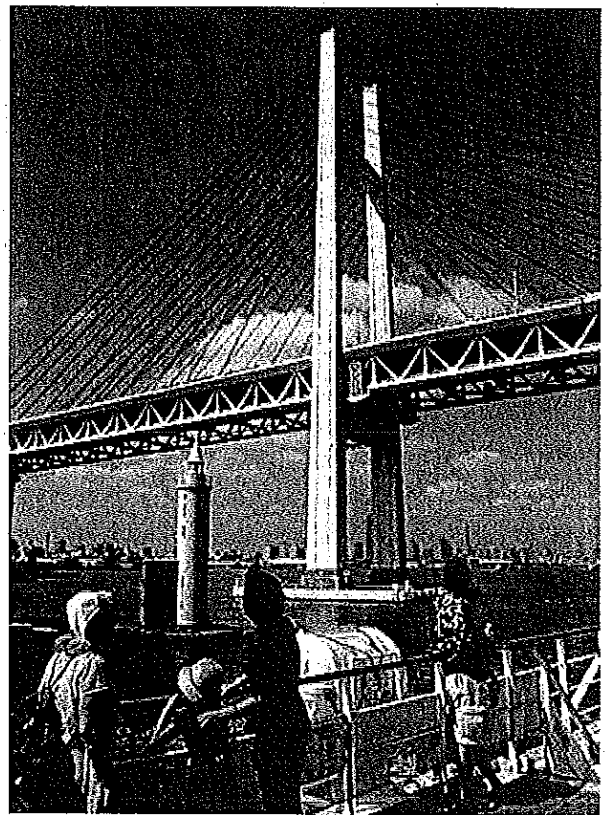
[6]文化への集中投資による都市の活性化

- ・トリエンナーレ、横浜ジャズプロムナード、みなと祭り、開港祭といったすでにある文化イベントを発展させ、国内外に横浜の文化を発信する大規模な文化イベントを実施する事によって、都市文化の発信、観光集客による経済波及効果を実現させます。
- ・公設、民設の博物館、美術館、BankART NYK、象の鼻テラスなどの文化芸術交流拠点などが、インナーハーバー地区には多数立地しています。こうしたさまざまな文化施設の立地を進め、活動を活発化させていくことで、現在の都心部を都市文化の中心として位置づけていきます。



[7]観光戦略と中心市街地活性化

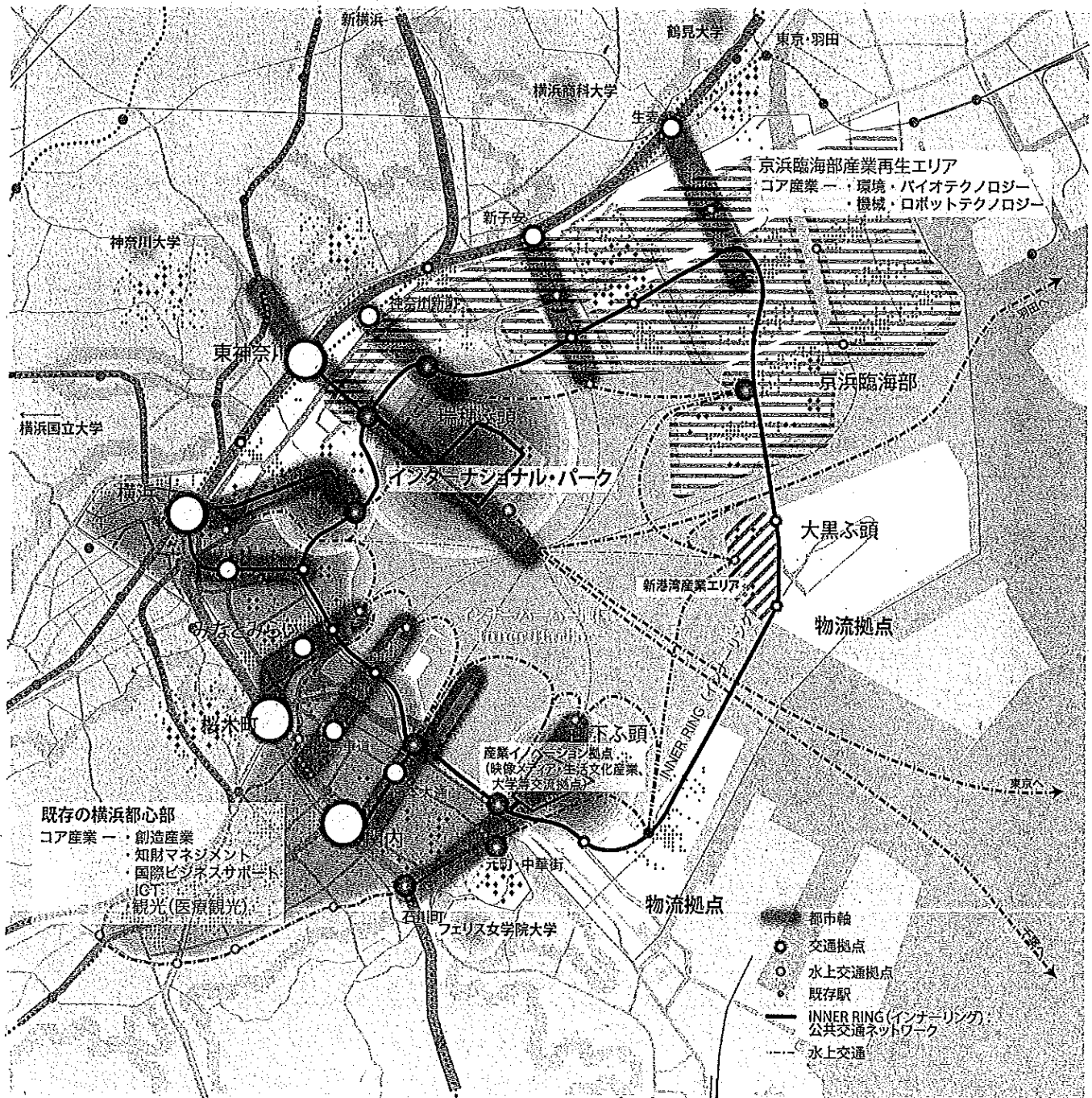
- ・横浜の歴史と都市文化を活かし、現在の都心部を中心に観光拠点を形成します。また、京浜臨海部を中心とした産業観光、高度先端医療との組み合わせによる医療観光、都市文化の体験を組み合わせた創造観光（クリエイティブ・ツーリズム）、インナーハーバーの内水面を積極的に解放し、マリレジャーの拠点とすることによる新たな観光など、新しい観光を戦略的に開発し、多様な魅力を備えた地区を目指します。
- ・パシフィコ横浜などのコンベンション施設、横浜スタジアムなどの大型集客施設、アンパンマン・ミュージアムやキャッツ・シアターなどのエンターテイメント施設への集客を推進するとともに、様々な都市文化と複合的に組み合わせる事で、中心市街地再生へと結びつけていきます。



産業

**イノベーション都市
常に新しい産業・都市活動が生まれる**

- ・港湾施設や重工長大産業を主体としたまちから、多種多様な産業が交流し、常に新たな産業がうまれるまちへの転換を目指します。
- ・国際的な企業の立地や研究所、大学などの立地をすすめ、先端的な科学技術やそれを支える創造的人材の集積を目指します。
- ・海外からの人材受け入れに必要とされる、インターナショナルスクールや、病院、優れた住環境、都市型アメニティなど、他都市と比較して、生活基盤において優位性があります。
- ・特に京浜臨海部は企業の業種規模が多様であり、こうした企業間の連携と海外からの企業、人材の誘致により、新たなイノベーションを実現します。



■地域特性をふまえた産業クラスター形成と都市づくりの連携

[1] 産業の育成と、産業クラスターの形成

- ・これから成長が見込まれる創造産業や、環境・バイオ分野、医療・福祉分野、機械・ロボットテクノロジーなど、基盤となるコア産業分野を指定し、戦略的にこれらの産業を育成します。
- ・現在すでにある程度の産業集積がみられる地域や、立地条件に優れた地域を特定し、産業拠点の誘致やインフラ整備、都市開発など都市づくりと連携しながら、産業クラスターの形成を進めます。

[2] 連携のためのプラットフォーム

- ・新産業の創造のためには、企業間、大学間、また企業、行政、大学などが、その規模と立場を越えて連携し、創造的人材が交流、影響し合うことを可能とするプラットフォームとなる組織が必要となります。
- ・こうした組織は、人材の獲得、企業等の誘致、外国資本とのジョイントファンド等を含む戦略的な投資、研究開発の分野間の連携のコーディネート機能などが求められます。

■産業を担う人材を世界から集積させる

[3] 国内外からの多様な人材の受け入れ

- ・国際的な産業競争力を確保するためには、世界に通じる独創的なアイデアやビジネス・モデルによって差別化、付加価値づけを行う、また、世界水準のスピードを持って、社会のニーズに対応し、新事業創造にかかる技術を取り込むといった創造性のある人材が不可欠です。こうした産業のイノベーションの核となる、技術、知識、経験を有する創造的人材を国内外から積極的に受け入れていきます。
- ・海外企業、研究開発施設、大学等の立地を進め、それらを支える人材の交流を促進します。例えば、現在京浜臨海部に立地している米国企業進出の拠点 TVP(テクノロジー・ビレッジ・パートナーシップ)のように、インナーハーバー地区に海外からの企業進出の拠点を推進する拠点を増やし、海外から横浜への企業立地、投資を促進します。
- ・海外からの研究者やビジネスマンが居住、滞在可能な環境を整備すると同時にレクリエーション拠点、生活支援施設の整備を行います。
- ・制度面でも、特区の設定を行う事によって、外国人の在留資格で可能な活動範囲の拡大や、外国人研究者に係る上陸審査基準の緩和、外国人研究者の在留期間の延長、入国、在留諸申請の優先処理といった、外国人受け入れ態勢を整えます。

[4] 産業イノベーションの核としての大学

- ・国内外からの人材を集積させるためには、人材育成および、新たな技術開発、新事業創造のシーズを生み出す大学などの高等教育、研究施設の誘致が必要となります。
- ・国内外の大学の研究拠点の誘致によって、産業イノベーションの拠点として必要となる人材育成を行い、これと産業政策を連携させることにより、相乗効果を挙げます。

■ 研究開発拠点および産業クラスター形成の可能性

●現在の都心部とその周辺

○創造産業分野

映像コンテンツ、建築、デザインなどの分野を含む創造産業分野については、関内地区に代表される都心部に集積が見られる。こうした産業に関連する人材は、都市型のライフスタイルを好むことから、地域特性を活かして産業クラスター形成を進展させていく可能性がある。山下ふ頭など隣接地区への展開の可能性も高い。また、こうした産業と関連が深い知財マネジメント分野、国際化が進展することによって必要とされる国際ビジネスサポート分野などの集積も可能性がある。

○医療福祉分野

医療福祉分野については、今後大きく発展する可能性がある分野の一つである。横浜では医療分野の学会などコンベンション開催が盛んであり、また、ホテルなどの集積や、都市型アミューズメントがコンパクトに充実していることから、医療観光の分野においても可能性がある。これに福祉、スポーツなどの分野についても複合させることによって、現在のみなとみらい地区や今後の土地利用転換の可能性が高い隣接する山内ふ頭地区などを中心に産業クラスター形成の可能性が高い。

●京浜臨海部

○環境・バイオ分野

環境・バイオ分野については、すでに京浜臨海部の理化学研究所および横浜市立大学鶴見キャンパス（連携大学院）誘致などの実績があり、都市づくりと連携し、研究開発に適した都市的立地条件の改善を進めながら、今後も産業クラスター形成を進めていく必要がある。また、土壌汚染などの環境問題の研究開発もこの地区のテーマとなりうる。

○ものづくり分野

京浜臨海部においては、ものづくり分野において、技術、企業間ネットワークなどの人的資源の蓄積がある。また、交通面で立地条件のすぐれた研究開発型工場の立地も進んでいる。こうした特性をあわせて、ものづくり分野の産業クラスター形成を進めていく。

○その他

インナーハーバー地区の立地特性を活かし以下のような研究開発拠点、産業立地を検討すべきである。

- ・国際ハブ港化に向けた、管理中枢機能および新たな港湾産業の集積
- ・海洋環境および、沿岸管理など広域的な海洋研究の拠点
- ・大都市立地を活かした野菜工場などの都市型第1次産業

■ 参考：神戸医療産業都市構想

神戸医療産業都市構想は、震災後の神戸経済の活性化、市民の健康・福祉の向上、国際社会への貢献を目標として、ポートアイランド第2期において先端医療技術の研究開発拠点を整備し、産学官の連携により21世紀の成長産業である医療関連産業の集積を図るプロジェクト。

中核施設として、「先端医療センター」、「理化学研究所 発生・再生科学総合研究センター」、「神戸臨床研究情報センター」などが入居するほか、積極的

な企業優遇施策により、115社の医療関連企業が進出している（平成19年12月時点）。また市内の中小企業との連携や産学連携も事業に組み込んでいるほか、文部科学省の推進する知的クラスター推進事業にも選定されるなど、産業クラスターの形成が進められている。

（参考）神戸医療産業都市構想の取り組み（神戸市企画調整局医療産業都市構想推進室長三木孝、季刊ひょうご経済第97号）

■ 21世紀にふさわしい大学群「University of Yokohama」創設と教育文化拠点の形成

(アーバン・キャンパス)

- ・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・インナーハーバー地区全体を360万人のアーバン・キャンパスとして再生する。

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。

**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

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。

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。

呼び込む。

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。