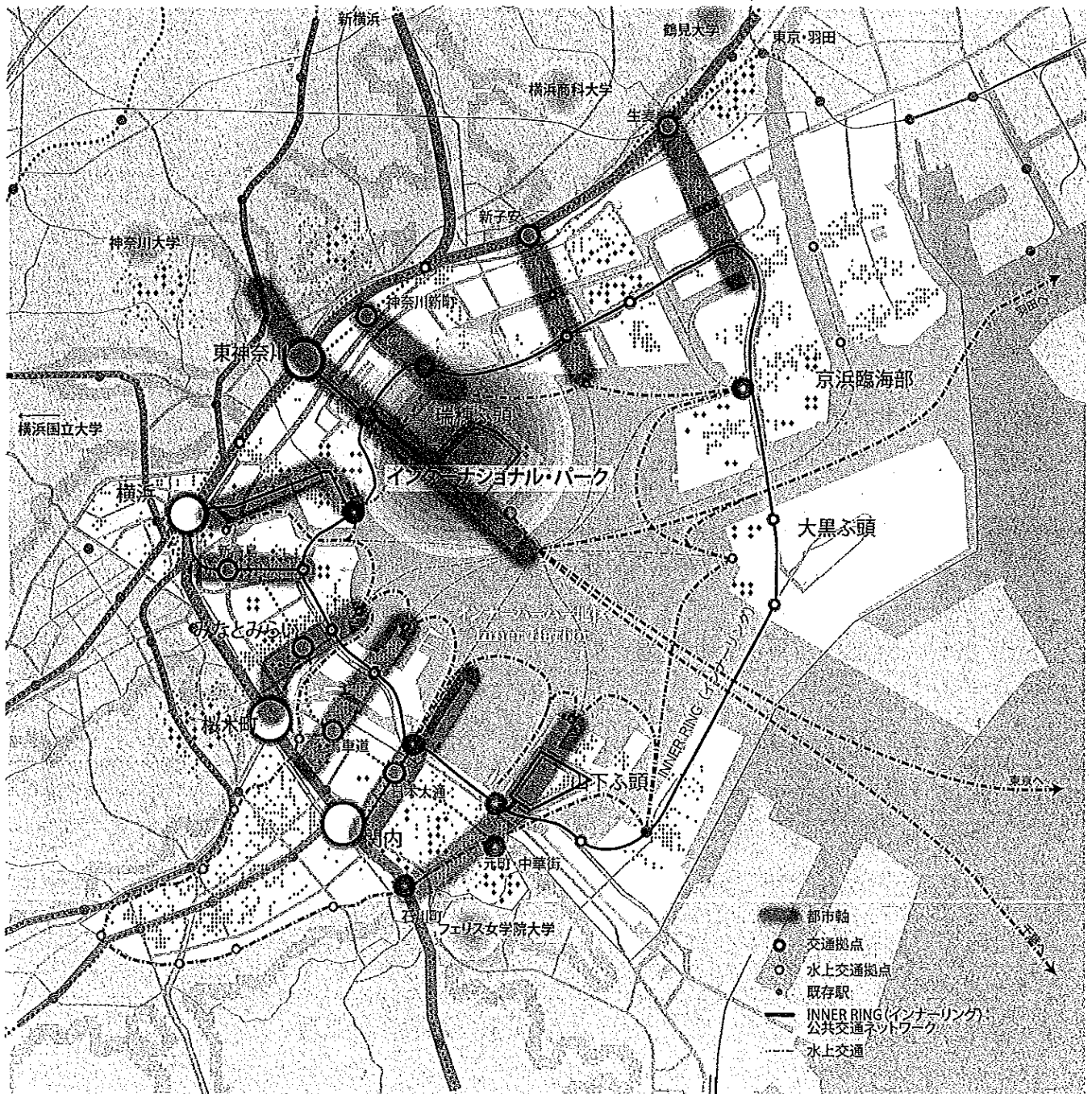


## 4-6.水辺での多様なライフスタイルを生み出す生活のシナリオ



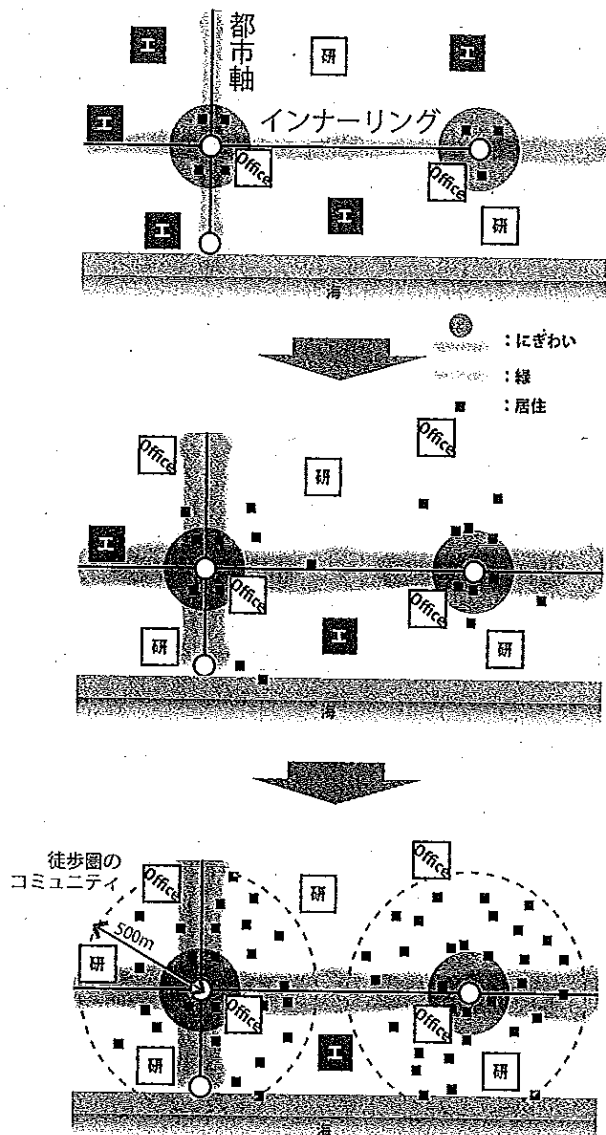
### 生活する都市 多様なライフスタイルが生まれる

- ・現在のインナーハーバー地区に、水辺空間を活かした豊かな生活空間を実現し、公共交通を中心とした、自動車交通に依存しない、歩いて暮らせるコンパクトなまちを実現します。
- ・これまでのような住宅、商業、工業などの用途を分離したまちづくりではなく、多様な用途が複合する市街地を実現します。
- ・高齢者から子育て世代、学生、外国人など、さまざまな居住者にとって暮らしやすい、働きやすいまちづくりを目指します。
- ・インナーハーバー地区に積極的に外国人居住者を受け入れると同時に、多文化が共生するまちづくりを実現します。



## [1] 公共交通と豊かな水辺空間を活かしたコンパクトな町

- 公共交通ネットワークの結節点等を中心にした半径500m程度の徒歩圏域が一つの「コミュニティ」域を形成します。さらにリング状に繋がり帯域化することで、全体をも共同体として展開します。
- 公共交通やパーソナル・モビリティなどの新たな交通手段によって、自動車交通に頼らない、歩いて暮らせるまちを実現させます。
- 現在は解放されていない水辺空間を市民に開放し、インナーハーバー地区の特徴である豊かな水辺空間を活用します。
- インナーハーバーの水面を、豊かなライフスタイルを実現するコミュニティスペース、カフェやレストランなどの生活サービス空間、文化など公共的なサービス空間、水上交通などの生活インフラ空間として積極的に利用します。



## [2] 多様な活動が複合する市街地

- 居住、労働、学習、余暇など、多様な活動が分離するのではなく、コンパクトに複合することによって、魅力ある市街地を実現します。
- 多様な用途が混在することによって、新たなサービス産業や、コミュニティレベルでの経済循環を実現します。
- 小さくともコミュニティ内の交流を生む、公共空間と公共施設を導入し、文化的な活動や、コミュニティレベルでの活発な活動を生み出します。



### [3] 多様な居住を実現する

- ・子供から高齢者まで、また日本人だけでなく海外からの多様な人材が居住することのできる、多世代、多文化が共生するコミュニティを実現します。
- ・高齢者、単身者、外国人向けなど、多様な住宅を戦略的に供給します。
- ・テレワークや、SOHO などに対応した多様な住宅の供給によって、住みやすさと働きやすさを同時に実現し、多くの選択肢を提供することにより、高齢者、女性などの力が活かされるまちとします。
- ・こうした、多様な居住者が互いに支え合う、コミュニティづくりを実践していきます。



### [4] 環境の持続性とコミュニティづくり

- ・環境の持続性に配慮し、再生可能エネルギー、工場の排熱利用などの多様な環境技術が導入された地区レベルのエネルギー循環を実現する市街地を実現します。
- ・環境に配慮したコミュニティ活動、ライフスタイルの実現など、ハードとソフトの両面から環境持続性に配慮したまちづくりを推進します。
- ・市民菜園など、自然環境に親しみつつコミュニティを形成するような場をつくります。



### [5] 豊かな自然・豊かな公共空間

- ・インナーハーバー地区に不足している緑地、公園などの緑豊かなレクリエーションの場を戦略的に配置します。特に京浜臨海部においては、スポーツ、レクリエーションの場が不足しており、企業の持つ工場緑化義務によって設置された緑地、福利厚生施設として設置されたスポーツ施設を積極的に市民解放し、水辺と緑を市民に開放されたものとしていきます。
- ・公共空間を、市民の日常的活動、文化的な活動が展開されるオープンスペースとしてとらえ直し、オープンカフェや、積極的に市民利用を推進していきます。



## ■外国人居住・交流拠点の形成

(インターナショナル・ディストリクト)

・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) インターナショナル・ディストリクト (国際生活特区 [200ha])

- ・インナーハーバー地区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。
- ・インターナショナル・ディストリクトはインナーハーバー地区内の様々な場所に点在させる。

### 2) インターナショナル・パーク (瑞穂埠頭 [60ha] 及びインナーハーバー地区内に点在)

- ・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

- ・インナーハーバー地区内外に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。

## 4-7.横浜指標

本構想を実現していくためには、各シナリオの取組同士で連携し、確実に成果を積み重ねていくことが必要です。そのためには、インナーハーバー地区が向かうべき方向を明確に示した上で、都市の変化を定期的に調査・評価し、構想・計画・事業にフィードバックしていく仕組みをつくることが重要となります。

「横浜指標」は、インナーハーバー地区の向かうべき目標であり、調査・評価する社会指標の項目となります。今後は、項目の精査をさらに進めるとともに、各項目の定性的・定量的な目標を検討していく必要があります。

大分類	テーマ	社会指標(案)	
空間の質	アーバンデザイン	・特色ある界隈の数	
		・歩行者専用空間面積	
		・広場等の滞留空間の箇所数・面積	
		・市民、シンボルとなる風景	
		・優れたデザインの建築の数	
		・公園の数	
		・市民がアクセス可能な海岸線の総延長	
		・無電柱化率	
		・ユニバーサルデザイン	
		・保全・保存・活用されている歴史的建造物	
		・市民満足度	
環境	生物多様性	・オープンカフェなど公共空間を利用した活動の数、利用者数	
		・内水面の水質	
		・内水面の生物の種類・量	
		・生態系の保全エリア面積	
	超低炭素型社会	・流域とインナーハーバー地区の自然面率、透水性舗装の導入率	
		・温室効果ガス排出削減(総量 又は一人当たり)	
		・再生可能エネルギーの導入率	
		・自律型エネルギーシステムの導入地区面積	
		・各種資源循環率	
		・開発の際の都市レベルの環境技術の導入面積・導入率	
		・建物レベルの環境技術の導入による省エネルギー率	
		・樹木の体積・CO2吸着量	
		気候・地形・自然の 保全・醸成	・浜風の道のための原則にもとづく地区開発面積
			・気温(ヒートアイランド対策)
	・樹木の本数		
	・緑被率		
	・街路樹のある通り数、樹木数、樹冠の質		

大分類	テーマ	社会指標 (案)	
交通	脱車社会	・ 地区内の公共交通の整備率	
		・ 地区内の公共交通の利用者数	
		・ 水上交通ネットワーク利用者数	
		・ 水上ネットワークの乗降ポイント箇所数	
		・ 自転車道の総延長、交通量	
		・ 都市軸の整備を中心とした、歩行者やパーソナルモビリティ、公共交通による移動空間の整備率	
		・ 地区内の移動における徒歩を含めた環境負荷の低い交通手段の利用率	
		・ 交通結節点におけるシームレスな乗換空間の整備率	
		・ インナーハーバー地区への自動車流入台数	
		・ 広域的な公共交通体系の再構築の整備率	
		・ パーソナルモビリティなどのシェアリングシステムの導入台数、利用者数	
		・ 地区全体の統一的な公共交通料金システムの運用状況	
		交流	国際化の進展
・ 留学生人口			
・ 国際的な施設の進出数			
・ 常設・仮設の各国展示施設数			
・ 国際的なイベント・コンベンション等の開催数			
・ 英語などの外国語を話す・解する市民の数			
・ 国外の企業の進出数、従業者数			
・ 国際生活特区の設置数			
市民交流・人材交流	・ 交流拠点の数、利用者数		
	・ 交流プログラムの実施数、参加人数		
	・ 都市文化への投資額、投資プログラム数		
文化芸術創造都市から都市文化への展開	・ 都市文化を物語る資源の保全・活用数		
	・ 文化イベントの開催・集客数		
新たな観光	・ 新たな観光スタイルへの観光客数		
	・ 交流人口数		
	・ 観光客等の満足度		
	・ リピーター率		
産業	産業を担う人材集積	・ ベンチャー企業数	
		・ 企業内の研究者数	
	産業クラスター形成	・ 創造産業の種類・企業数・従業者数	
		・ 医療福祉分野の企業数・従業者数	
		・ 環境・バイオ分野の企業数・従業者数	
		・ ものづくり分野の企業数・従業者数	
		・ 港湾・物流の管理中枢機能	
		・ インナーハーバー地区内の本社数	
	産業イノベーションの核としての教育・研究機関	・ 教育・研究機関の立地	
		・ 学生数	
		・ 企業連携研究プログラムや拠点の数とその成果	
		・ 国際的な学術交流協定の締結数	
		・ 大学基金額	
		・ 大学間連携による拠点・プログラムの数	
		・ 生涯学習拠点の数、利用者数	
		・ インナーハーバー地区を足場として世界的に活躍する人材の状況	
	・ 横浜発の知財数と世界における利用状況		

大分類	テーマ	社会指標(案)
生活	多様なライフスタイル	・市民の幸福度
		・昼夜間人口比率
		・住み続けたい人や訪れたい・住みたい人の割合
		・地区の人口
		・人口密度
		・産業別人口
		・年代別人口
		・幼稚園・小学校・中学校・高等学校等の数
		・福祉施設の数
		・在宅勤務者数、複数の職を持つ人の数
		・働く女性の数
		・時間に応じて多用途に使用される建築物の割合
		・個店の数
		・趣味・ボランティアを含めた都市内農業・漁業従事者数
		・市内郊外部や周辺市町村、地区内の生産者と連携した朝市の実施
	・余暇活動の質・量	
	・住民の健康	
	多様な居住	・水辺に隣接、もしくは水上でして暮らす人の数
		・SOHO やテレワーク対応の住戸数
		・家族構成毎の住戸数
		・外国人向け住戸数
・外国人の生活支援施設等の整備数		
新たなコミュニティ	・外国人の受け入れ体制の整った医療施設の整備数、床数	
	・コミュニティの組織数、加入率、加入者数	
	・コミュニティビジネス従事者数・組織数・利用者数	
	・NPO 等の新たなセクターの発足数・会員数	
	・犯罪発生率	
	・横浜という都市の国際的認知度	
横浜市全体	・昼夜間人口比率	
	・横浜という都市の国際的認知度	

## 5. 市街地のイメージ

---



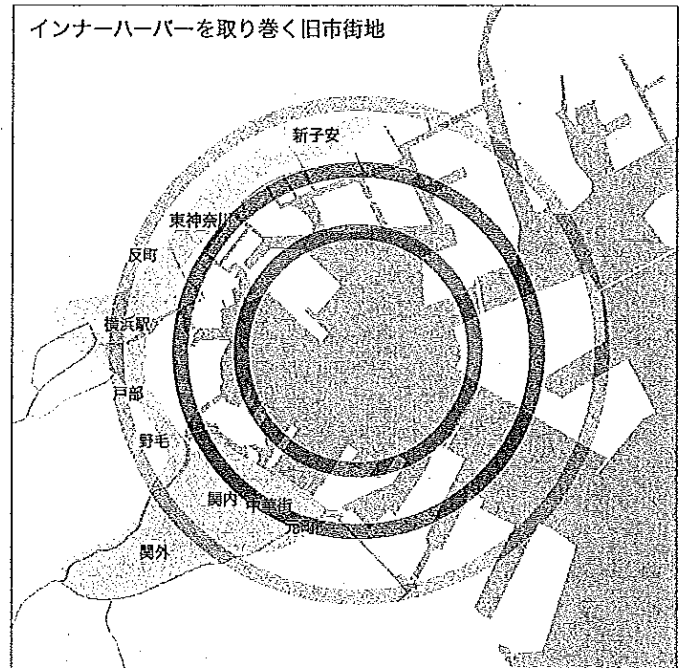
## 5-1.既成市街地

### [1] 既成市街地の概要

インナーハーバー地区の既成市街地は、臨海部（ブルーリング）と丘部（グリーンリング）の間に展開しています。既成市街地は海と内陸をつないでいるということもできます。

臨海部のブラウンフィールドの市街地化に伴い、既成市街地が取り残されていく可能性があります。すでにみなとみらいの完成により、集客力の下がった商業地域もあると思います。

インナーハーバー地区の未来を構想するにあたり、市街地の再生は重要な課題となります。



### [2] 既成市街地を再編する3つの要素

#### ① 都市の資産を活かしたまちづくり

・歴史的建造物、水辺空間や緑地など、これまでの都市の歴史的・自然資産を活かしながまちづくりを進めます。

関連事項→ **③ 交流** 都市遺産をいかし地域イメージを保存していくことで、居住者・就業者・外来者の交流を作り、都市文化や観光を中心とした市街地活性化を図ります。

#### ② 修復型の都市の再生

・横浜駅周辺地区やみなとみらい21地区などの拠点的な地区以外では、現在のまちのイメージを活かし、部分的な改善、建物のリニューアルによる、修復型のまちづくりを基本とします。

関連事項→ **① 環境** 既存建物のコンバージョン、リノベーションを旨とする都市更新を行うことで、環境に対する負荷を最小限とします。また、車道を減らし、緑地を増やすことで、都市環境の大幅な改善を図ります。

**② 交通** 自動車のための交通網を歩行者や公共交通、パーソナルモビリティのための街に再編します。

**④ 産業** 小規模で創造的な産業を集積・発展させる街として、職住を混在した街をつくります。既存建築を産業の場としてコンバージョンします。

#### ③ 多様な地区のイメージとコミュニティの再生

・多様なイメージを持ったそれぞれの地区が、地域の自主的な管理によって活力を持ちます。

関連事項→ **③ 交流** アクセシビリティが高く、人々が集まる都市軸は、交流・観光の拠点となり、都市文化の活性化拠点になります。

**⑤ 生活** 多様で混在した（ハイパーミックス）街をつくります。地域再編のために必要なコミュニティ作りに寄与するパブリックスペースを設けます。

### [3] 既成市街地の将来イメージ

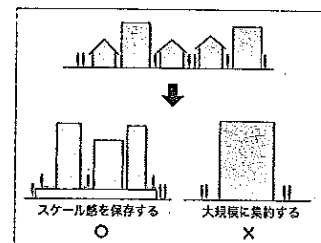
#### ① 都市の資産を活かしたまちづくり

##### ■ 「まちのイメージ」を地域資産のひとつと考えます

・横浜の市街地は、中華街や伊勢佐木町といった地域ごとに「街のイメージ」を持っていることが特徴的です。そのイメージを生かしたまちづくり、エリアマネジメントを行います。



全国的な知名度を持つ中華街



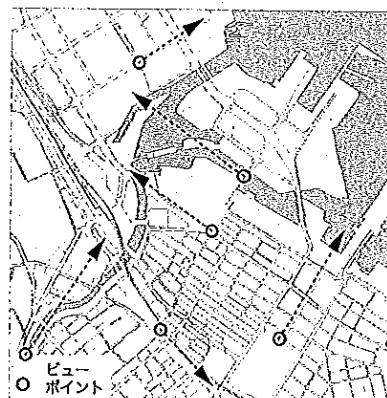
土地に固有のスケール感を生かして建て替えます

##### ■ 街のスケール感を保存した地域更新

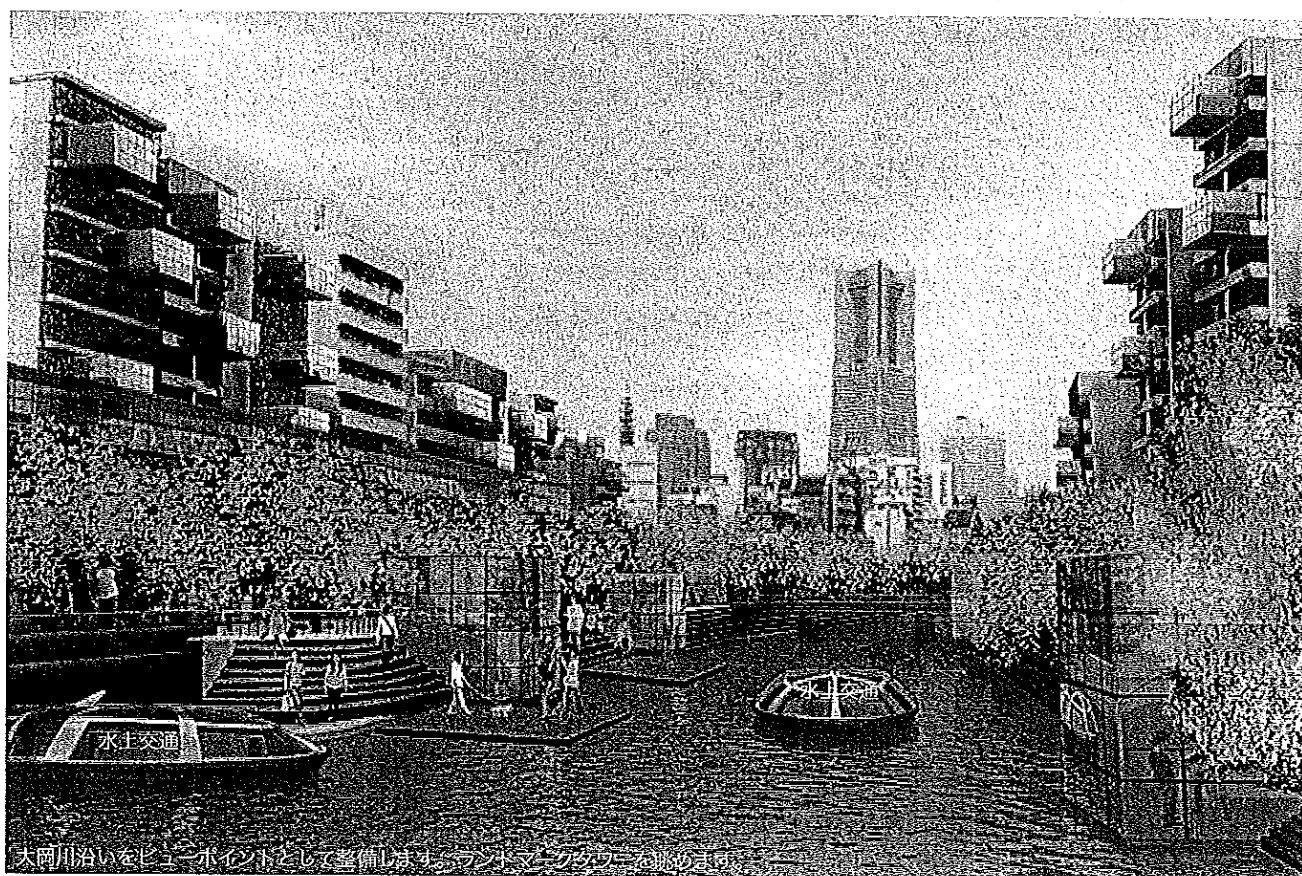
・大規模な面的開発により、既存の街のスケール感を損なうのではなく、既存のスケールをいかしながら段階的な建て替えを行います。  
・街のイメージを保持するために、低層部についてはまちづくりルールを作ります。

##### ■ 街のビューポイントの整備

・横浜の街づくりではビューポイント（視点場）を設定することが計画的に行われてきた歴史があります。これからのまちづくりについても、都市軸や幹線道路、河川などに沿った地域内のビューポイントを整備していくことで、地域の印象的なイメージ作りを行います。



ビューポイントをつないでいくように、街づくりを行います

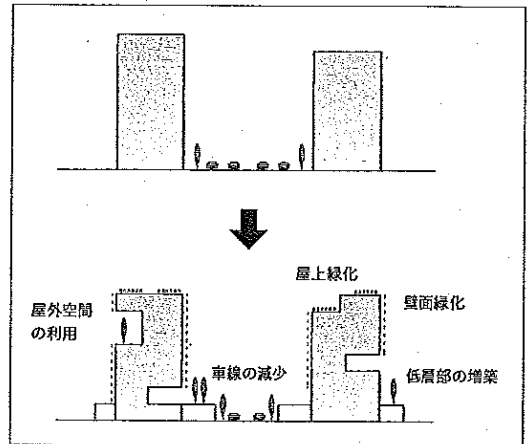


大岡川沿いをビューポイントとして整備し、ランドマークタワーを眺めよう。

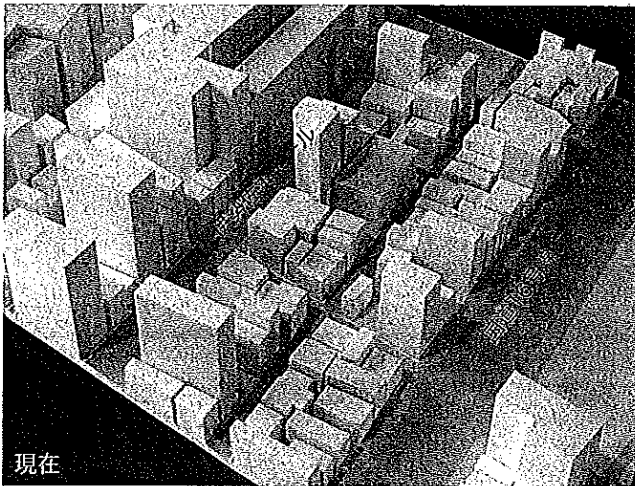
## ② 修復型の都市の再生

■段階的な建て替えにより地域を更新します。

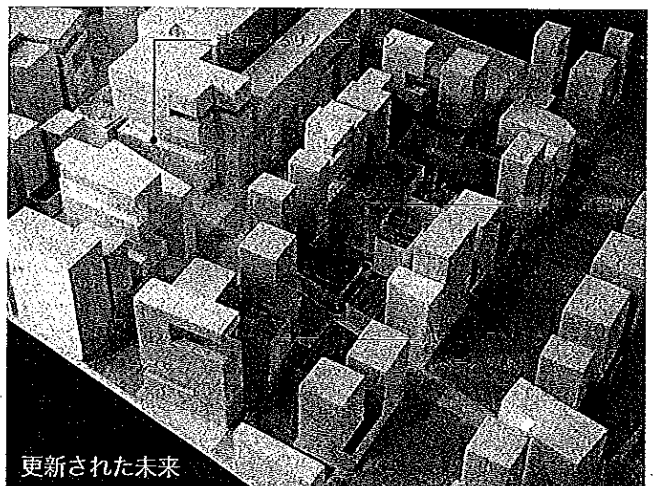
- ・旧市街地では、これまで行われてきた大規模開発による面的な都市の更新ではなく、エアリアマネジメントにより地域のルール作りを行い、段階的な街づくりを行います。
- ・既存建物のリノベーション/コンバージョンを積極的に行い、地域の更新を行います。屋外面積を増やし、緑化などによる環境配慮を行います。



建築のリノベーション・コンバージョンによって町並みをつくります



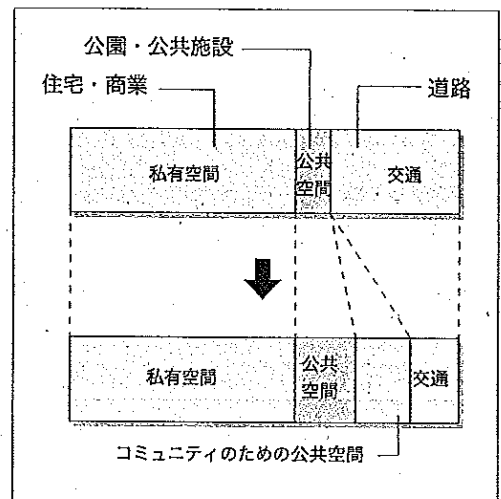
現在



更新された未来

■歩行者のための街に再編します

- ・車道のための都市ではなく、歩行者のための都市をつくります。車道面積を減らし、歩行者や中速の公共交通のためのスペースとします。
- ・車道を緑化し、歩行者のための緑道とします。



交通用地をコミュニティのための公共空間へ変換します

道路や商店街も歩行者のための緑道となる。

### ③ 多様な地区のイメージとコミュニティの再生

#### ■小さなパブリックスペースを街づくりに織りこみます

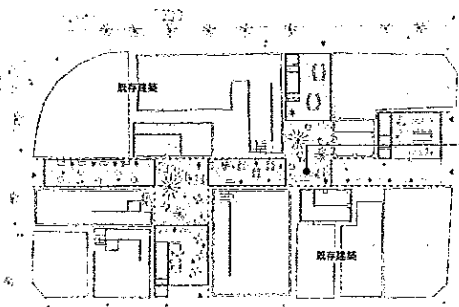
- ・地域の中に小さなパブリックスペースを設けていくという都市再生手法は、バルセロナの旧市街地の再生などの事例があります。街路と小広場というヨーロッパのパブリックスペースとは違った、横浜の旧市街地に適したキャラクターの空間が求められています。
- ・バルセロナで行われた、建物の「間引き」による計画ではなく、日本型の都市更新、建て替えに伴ってパブリックスペースを創出します。都市の隙間を有効に活用します。
- ・小さなパブリックスペースとは小さなプライベートスペースでもあります。誰かに帰属する空間が、パブリックな景観やアクティビティを誘発します。
- ・人々が交流する空間を豊富にもつことが、地域の価値を高めてゆきます。



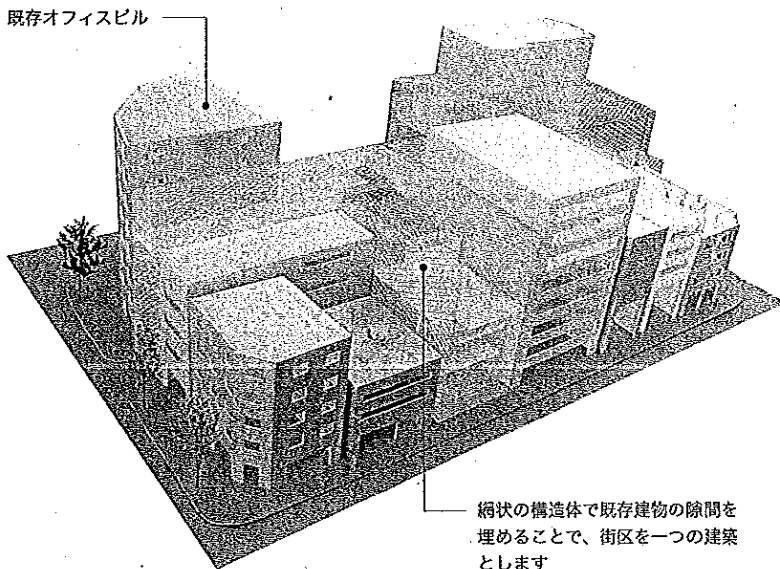
「黄金スタジオ」コミュニティのための小さなパブリックスペース=小さなプライベートスペースの事例



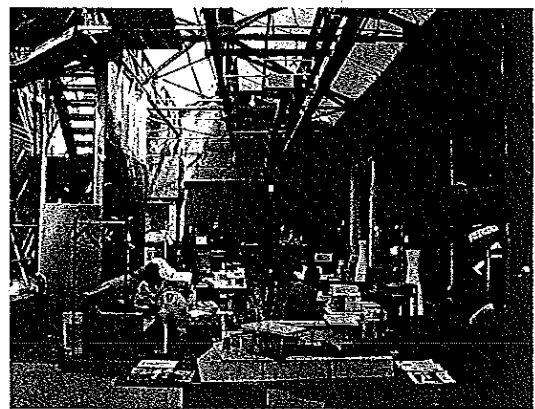
小さなパブリックスペースを街に分散的に誘導してゆき、ネットワークを作るプロジェクト。居住者と外来者が混在しながら行き交う風景は、活動を活性化し地域の価値も高めてゆきます。



既存建物の隙間を新たなパブリックスペースで埋めてゆきます



網状の構造体で既存建物の隙間を埋めることで、街区を一つの建築とします



「ZAIMカフェ」

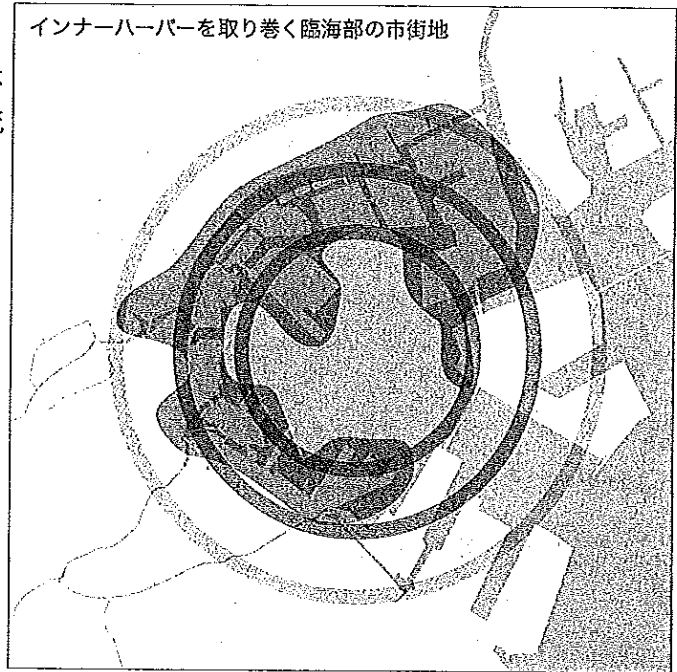
既存の建築の隙間を利用して、パブリックスペースを挿入してゆく事例。一般開放されたカフェであると同時に、入居しているアーティスト、クリエイターのためのサロンとして利用された。

関内のオフィス街にパブリックスペースを挿入するプロジェクト事例。関内には太い道路と細い道路が交互に配置され、ほとんどの建築が太い道路に接道していることに着目し、細い道路を廃してコミュニティスペースとして再利用しています。都市が更新してゆく上での、背骨となるような公共空間を与えています。

## 5-2.臨海部の市街地

### [1] 臨海部の市街地の概要

臨海部（ブルーリング）の市街地は、海際の豊かな自然を享受できる場所にします。生活、産業、交流などさまざまな活動が集積・交流する市街地となります。



### [2] 臨海部の市街地を再編する3つの要素

#### ① 多様な用途が複合する市街地

・インナーリングなど、公共交通の拠点を中心に、中低層を中心都市、中密度でコンパクトな用途複合型の市街地を形成します。

関連事項→ **2** 交通 新しい市街地の交通は、公共交通と徒歩、パーソナルモビリティを中心とします。

**3** 交流 コンパクトでさまざまな用途が複合する市街地には、さまざまな人材、国際的な企業、研究・教育機関等が集まり、豊かな交流が生まれます。

**4** 産業 多種多様な人材、組織、産業が交流しあう街です。臨海部はあたらしい産業・都市活動の場となります。

#### ② 多世代、多文化が共生する市街地

・豊かな水辺や公共空間を中心に、多世代、多文化が共生します。

関連事項→ **3** 交流 公共的な広場と、建築の共有スペースを積極的につくります。多世代、多文化が共生、交流するための空間装置です。

**5** 生活 臨海部の新しい建築は、グランドレベルのパブリックな空間から、上階のコモンスペースやプライベートな空間まで、さまざまな公共性・公開性をもちます。多世代、多文化が共生する建築です。

#### ③ 超低炭素型社会・生物多様性に富む社会を実現する市街地

・環境に配慮し、先端的な環境技術を導入した環境共生型建築物によって、超低炭素型社会・生物多様性に富む社会を実現するモデル地区となります。

関連事項→ **環境** 外部空間と混じり合った建築、アジアモンスーン気候に適した建築をつくります。建築の共有スペースは環境調整装置であり、風や光が通り抜けれます。海水のエネルギーを利用するような建築も考えられます。

**5** 生活 海際の豊かな戸外生活を享受します。建築の共有スペースはさまざまな植物が植えられ、多くの生物のよりどころとなります。

### [3] 臨海部の市街地の将来イメージ

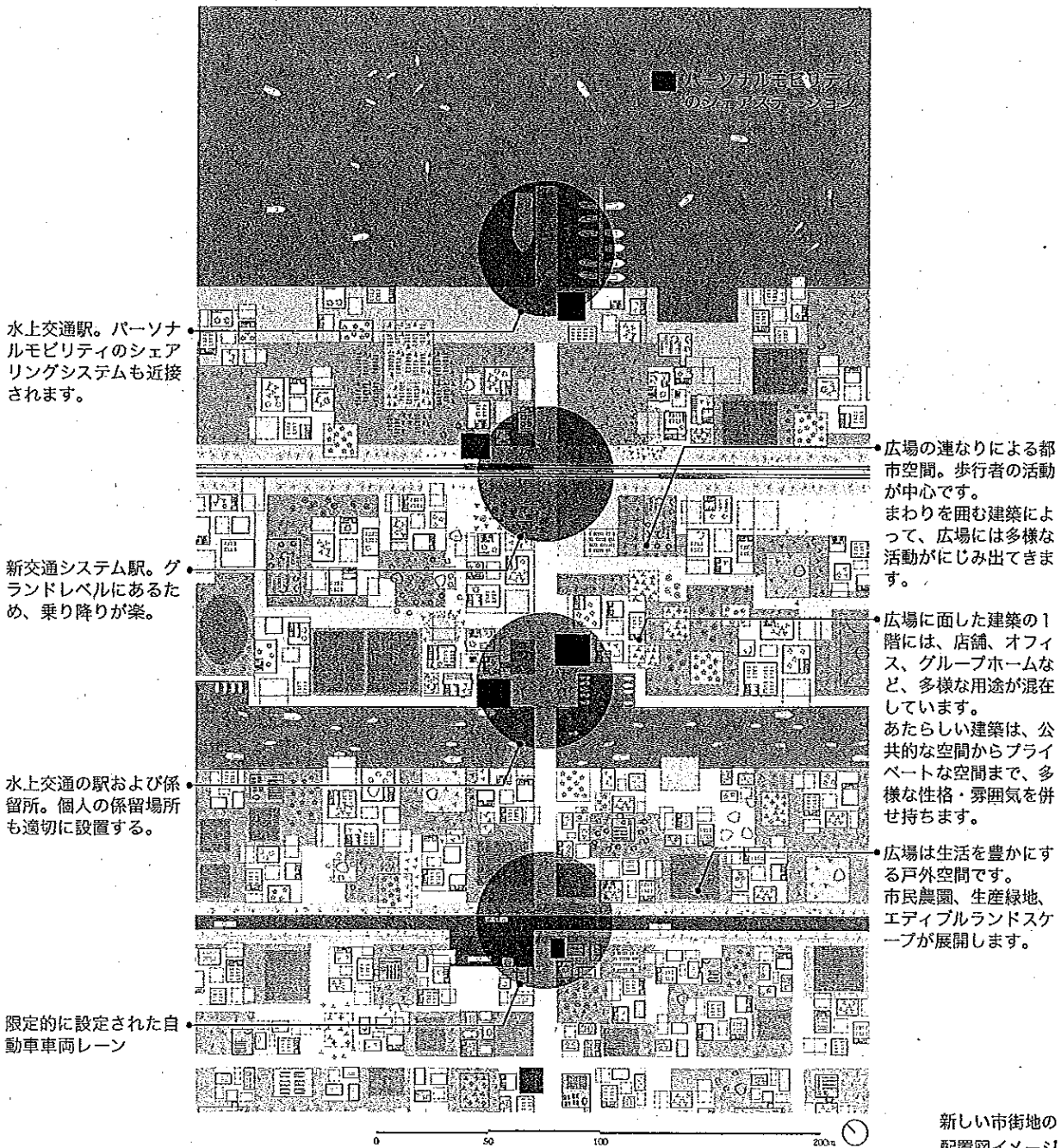
#### ① 多様な用途が複合する市街地

##### ■新しい交通システムに対応する区画を形成します。

- ・臨海部の市街地においては、車優先の都市区画ではなく、新しい交通システムに対応した都市区画を行います。
- ・インナーハーバー域内を結ぶ交通システム駅と、パーソナルモビリティ等のシェアリングシステムを適切に連携させます。

##### ■広場の連なりによる歩行者のための都市空間をつくります。

- ・道路が都市空間を分割する現状は、建築と都市空間が無関係に切り離されがちです。
- ・新しい臨海部の市街地においては、公共的な広場が連続していくような都市空間をつくります。
- ・広場に面した建築は豊かな開口部を持ち、広場の風景をつくります。



新しい市街地の配置図イメージ

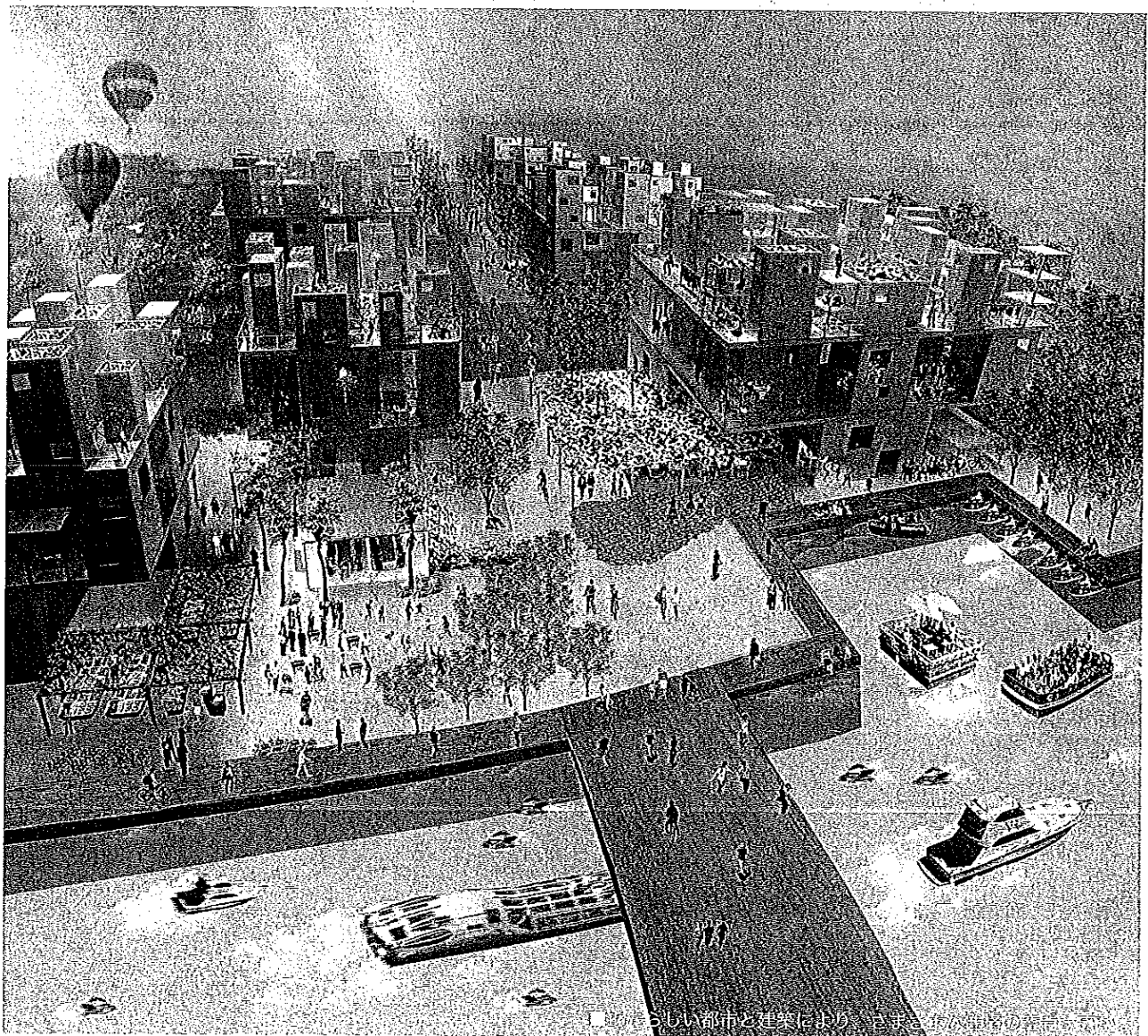
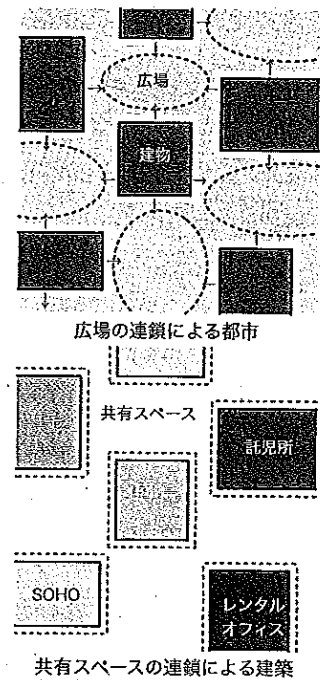
## ② 多世代、多文化が共生する市街地

■公共的な広場と、建築の共有スペースを積極的につくります。

- ・臨海部の市街地においては、都市の公共的な広場と、建築がつくり出す共有スペースが、多世代・多文化が共生、交流するための空間装置です。
- ・公共的な広場は、豊かな水辺と一体化していたり、建築群に囲まれていたりします。複数の広場を連続させ、さまざまな活動が溢れ出す場所になります。
- ・建築の共有スペースは、屋外であったり、半屋外であったりし、建築を使う人々が、豊かな自然環境を享受し、他の世代・文化にふれあうきっかけを提供します。
- ・公共的な広場と建築の共有スペースは、互いに見え、視線が交錯する場となります。

■さまざまな用途が複合する都市と建築をつくります。

- ・建築と都市の新しい相似構造をつくります。
- ・広場の連鎖による都市と、共有スペースの連鎖による建築が、臨海部の市街地のプロトタイプとなります。



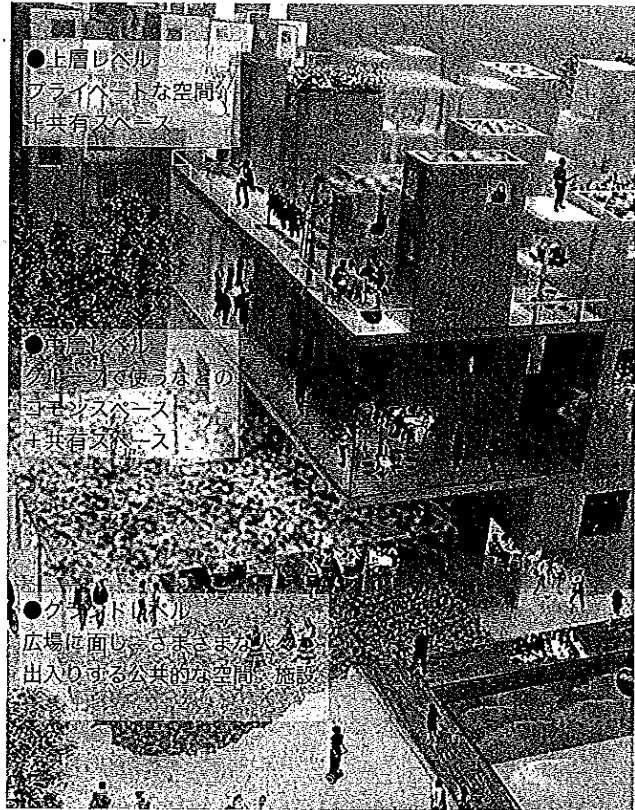
### ③ 超低炭素型社会・生物多様性に富む社会を実現する市街地

#### ■歩いて暮らせる街をつくります。

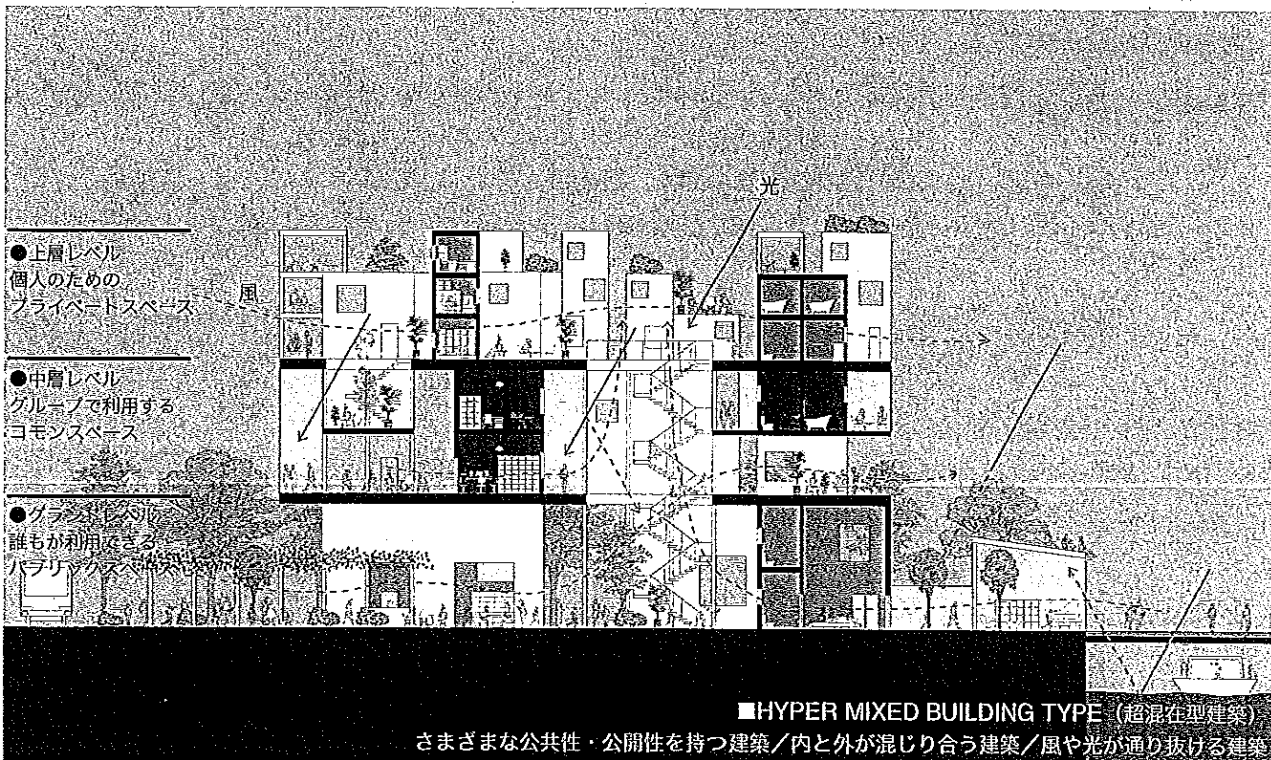
- ・公共交通の結節点を適切にデザインした市街地をつくります。
- ・公共交通システムは、環境負荷の少ないパーソナルモビリティ等のシェアリングシステムと、空間的な連携を図ります。

#### ■環境対応型の新しい建築

- ・外部空間と混じり合った建築をつくります。アジアモンスーン気候に適した建築です。
- ・屋外の共有スペースでは、海際の戸外生活を楽しめます。
- ・風を取り込んだり、海水の持つエネルギーを利用したりすることで、快適な生活がおくれる超低炭素型の建築をつくります。
- ・豊かな開口部を持つ建築をつくります。風や光を調節し、共有スペースや広場との豊かな関係をつくります。
- ・グランドレベルのパブリックな空間から、上階のコモンスペースやプライベートな空間まで、さまざまな空間の公開性・限定性を併せ持つ建築とします。
- ・超低炭素型というだけでなく、臨海部の市街地に生物多様性に富む街をつくります。



■さまざまな公共性・公開性を持つ建築

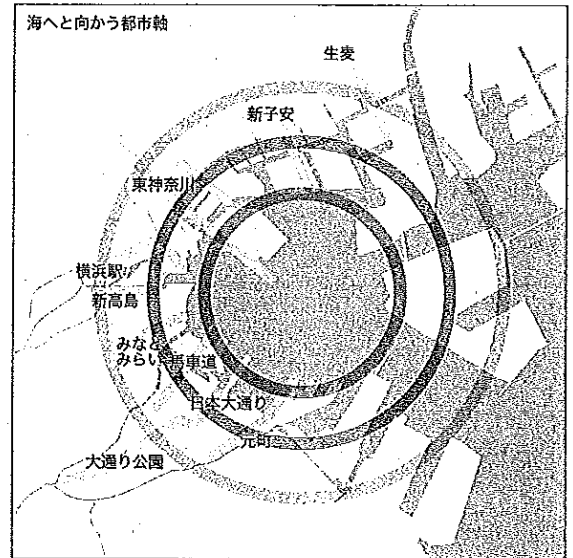




## 5-3.都市軸

### [1]都市軸の概要

横浜は湾に注ぐ水系という地勢を下敷きとして、海に向かう軸線を都市計画の補助線として用いてきた歴史があります。この海に向かう軸線は、水上交通と既存の公共交通をつなぐトランジットモールを形成し、都市生活や環境を支える骨格として、都市の重要な構成要素となります。



### [2]都市軸における3つの要素

#### ①海を感じる都市軸

・インナーリングと既存の公共交通ネットワークは都市軸によってつながる。

関連事項→ **2** 交通 都市軸の端部には必ず水際線があり、そこには水上交通のステーションが設けられています。

**1** 環境 海につながる都市軸には海風が吹いています。熱容量の大きい水面からの空気が内陸部に流れ、穏やかな都市気候を生み出します。

**5** 生活 内陸部の水系とつながる都市軸では、その水系流域を線形の公園に形成します。この公園をたどれば海に出ます。

#### ②交通の結節点としての都市軸

・公共交通やパーソナルモビリティがシームレスに統合され、都市軸はスムーズな移動を支える都市の重要な結節域となります。

関連事項→ **2** 交通 水上交通のステーションとインナーハーバーをリング状に結ぶLRTの駅、そして既存の鉄道駅をつなぐトランジットモールとなります。

**5** 生活 自動車交通を最小限に抑え、都市軸の中は公共交通、レンタサイクルなどのパーソナルモビリティの専用レーンを設けたり、歩行者と共存する公園のような空間です。

**3** 交流 都市軸には視点場が設けられ、都市という巨大な組織のなかにいるという高揚感を得られます。人々の交流や観光の中心となります。

#### ③生活を支える公共空間としての都市軸

・アクセシビリティが高く、人々が集まる都市軸はにぎわいの中心となります。

関連事項→ **3** 交流 都市軸にはマーケットのような商業施設、図書館のような公共施設、行政の端末機関、豊かな時間をすごせる公園のカフェ、花屋などが集まり地域の生活を支える中心となります。

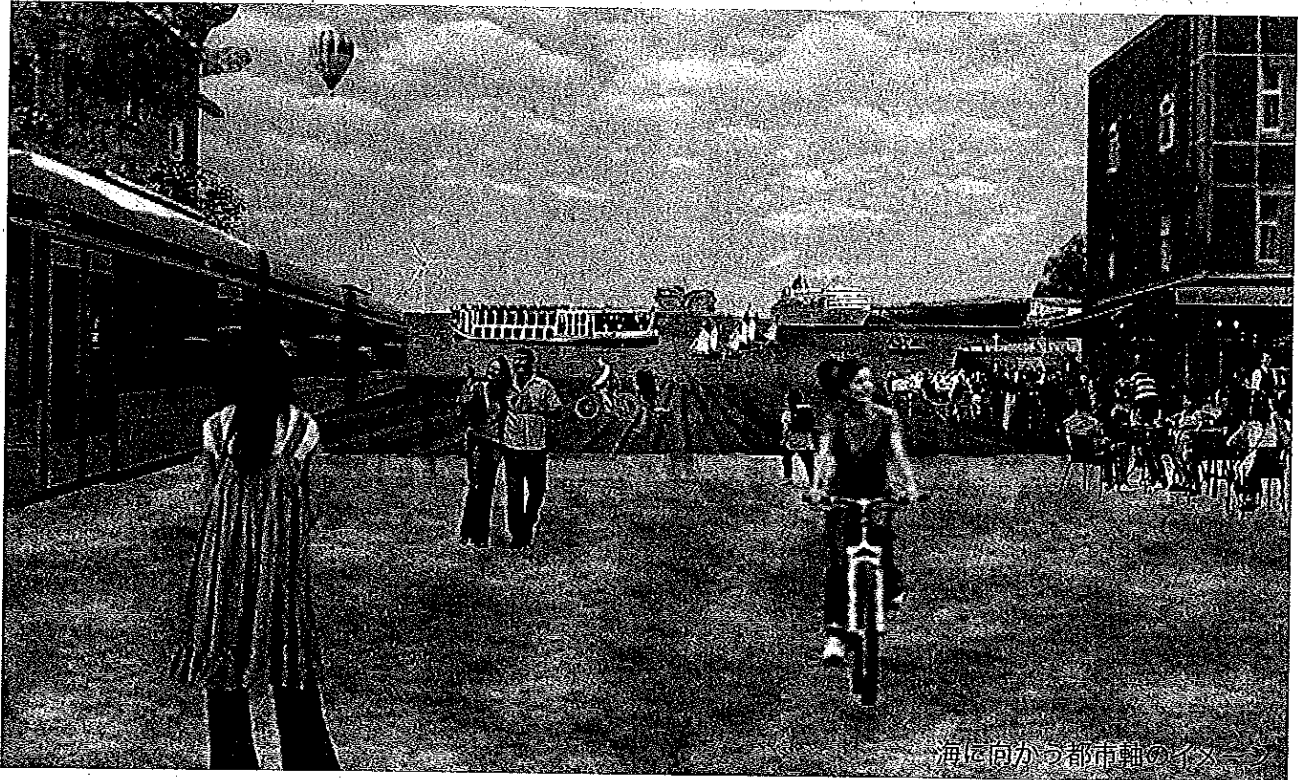
**5** 生活 緑を多く配した都市軸は、近隣の居住者にとって都市公園としての役割をはたします。

### [3] 都市軸の将来イメージ

#### ① 海を感じる都市軸

##### ■海から始まる都市軸・海への視点場を作り出す都市軸

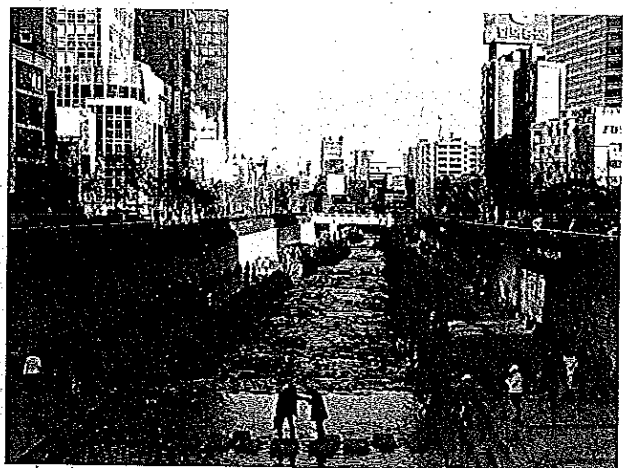
- ・都市軸は海岸線と直行し、海から始まります。水上交通との乗り換えポイントになります。
- ・都市軸の対岸にはアイストップとなる建築が建つことで、リング状の都市構造を認識することができます。大きく囲われて、親密な水辺空間を作り出します。



海に向かう都市軸のイメージ

##### ■都市軸に沿って臨海部と内陸の環境が連続します

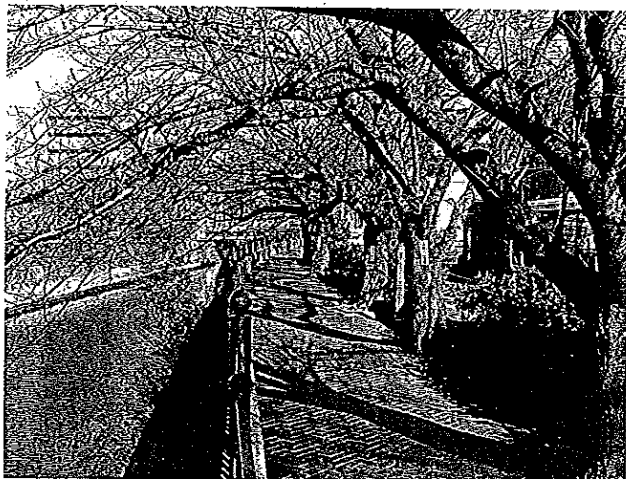
- ・都市軸は交通結節点としての軸だけでなく、河川に沿った軸も含まれます。風の道として、海からの風を内陸に運ぶ経路となる一方、内陸の環境は河川に沿って内湾に流れ込みます。湾と内陸の環境は相互に影響し合う関係です。



ソウルの清溪川では、川にそって風を導入する計画が行われています

##### ■郊外では近隣公園となります

- ・都市軸は郊外へと続き、居住者のための線上の近隣公園を作ります。



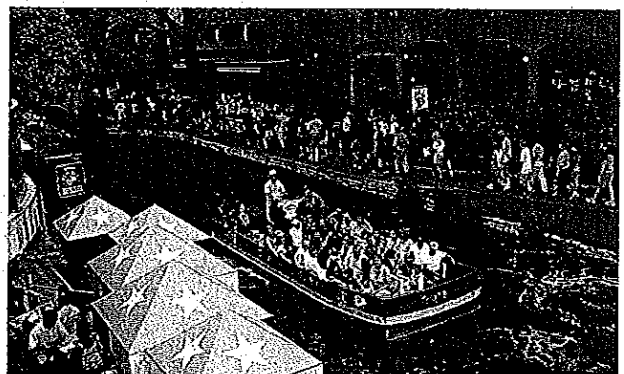
## ② 交通の結節点としての都市軸

### ■様々な交通形態が混在する都市軸

・世界にもすでに様々な交通システムを持った都市軸があります。



スペインのランブラス通り



サン・アントニオのリバーウォーク

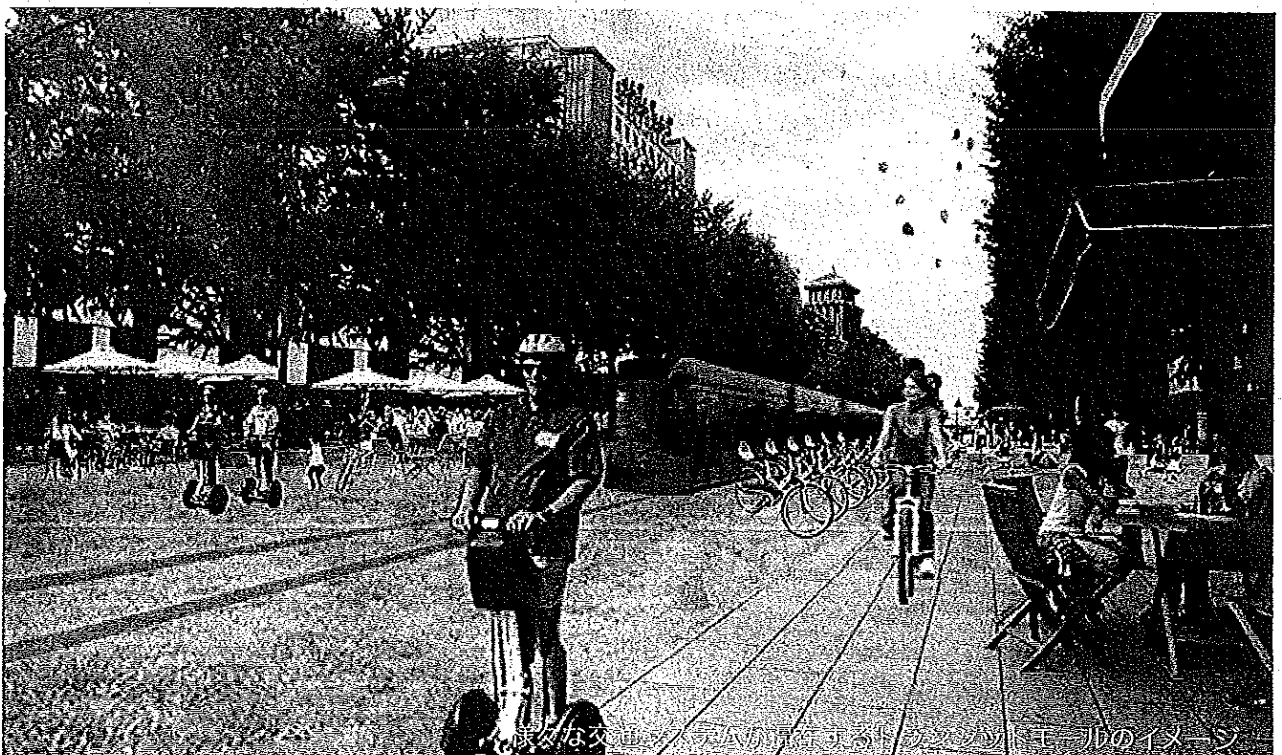


フライブルクのトランジットモール



ボルドーのトラム

・都市軸は様々な交通手段が混在し、乗り換えのための空間「トランジットモール」となります。自動車を廃することで、通りとしてのにぎわいが生まれます。

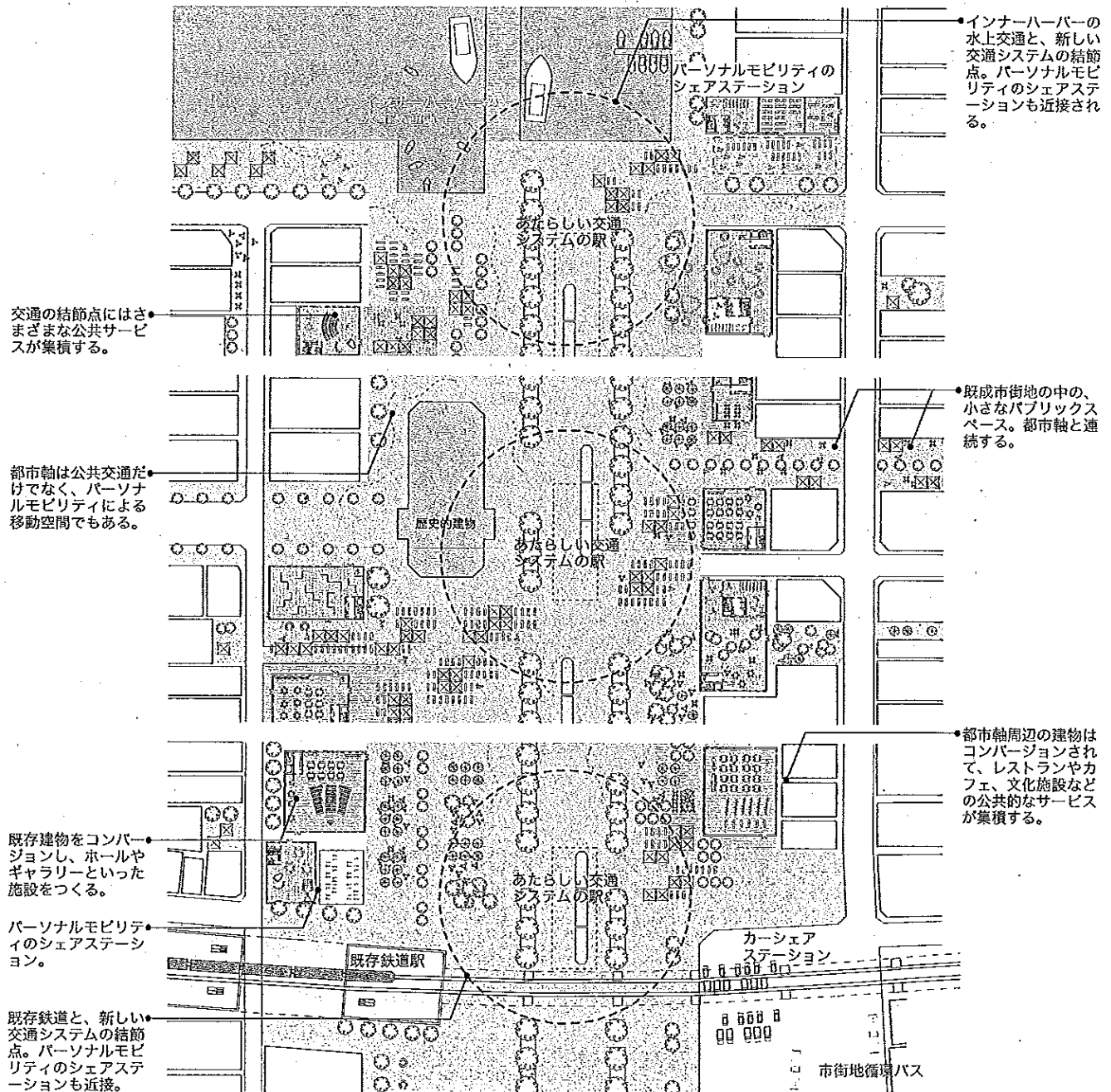


様々な交通形態が混在するトランジットモールのイメージ

### ③ 生活を支える公共空間としての都市軸

#### ■公共交通と歩行者のためのトランジットモール

- 都市軸は自動車を廃し、歩行者やパーソナルモビリティのための移動空間＝トランジットモールとなります。生活に必要な様々な施設と、移動のための空間が混在し、にぎやかな公共空間となります。



#### ■都市軸形成のプロセス

##### 1.計画「都市軸」の線引き

都市計画道路と同様の建築制限を与え、さらに線引き内では公共用途に限るなどの用途制限を行います。道路を自転車専用道路などのパーソナルモビリティ専用道にするなどの措置を行いながら、経年のなかで緑化された公園状の都市軸をつくります。

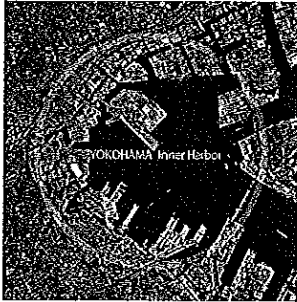
##### 2.計画「都市軸」の計画決定

歩行者専用の公園のような空間に公共交通とパーソナルモビリティが共存します。線引き内に残された建物はレンタサイクルのショップやカフェ、図書館など公共的施設にコンバージョンされます。

## 5-4.ウォーターフロント

### [1]ウォーターフロントの概要

#### 『水辺空間のこれからを考える』



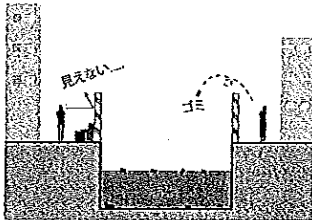
日本の高度経済成長を支えた京浜工業地帯の南端エリアとして、多くの工場群が占拠していた臨海部が、先達の努力により数十年かけて解放されつつあります。

業務地区に接する水辺空間は、線的につながる「都市の眺望」空間としてそのアメニティ価値が高いだけでなく、水生生物と陸生生物の混ざり合う「生物多様性」の象徴空間として、地球環境について思いを馳せるキッカケとして重要です。

また水辺空間は、海際だけでなく、河川を通して内陸部ともつながる重要な移動ルートです。地域と地域を結ぶ、線的な環境創造空間として、運輸だけでなく、情報や文化をも運ぶ血管システムとして、横浜の街中をネットワーク化します。



#### 『水辺空間の現状と問題点』



##### 1 「人と水との距離」

山下公園だけでなく、多くの場所から海を眺めることができるようになってはいるが、水際設計が親水性に乏しく、海面を身近に感じることはできないです。また都市内を流れる河川は三面護岸やフェンスで囲まれており、人の心と水面を分断しています。

##### 2 「工業化」された空間

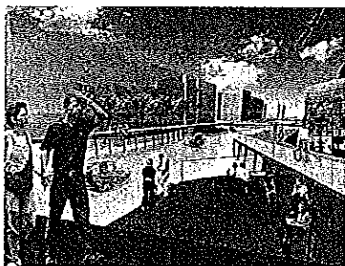
横浜の港湾エリアは、物流をはじめとする工業地帯として発達してきた為、コンクリート造の護岸が連続する水辺空間となっています。そのため、生物が多様に成育することが困難となっており、市民が親しめる風景の創出が難しくなっています。

##### 3 「断片化」された空間

水面と陸地の境界線として、線的に連続していることが、都市における水辺空間のメリットであるが、水に触れることのできる空間が、工場等の私有地で分断化されているため、水辺に沿って歩行移動できない状況です。



#### 『具体的なアクションプラン』



##### ① 市民に開放された水辺空間

京浜臨海部の運河沿いでは、老朽化した護岸の整備に合わせて、市民に開放された水辺空間を増やし、多くの市民が水辺の暮らしを楽しめる環境をつくります。

##### ② 自然環境の復元

水辺の自然環境を復元し、生態系に配慮した水辺空間づくりを行います。

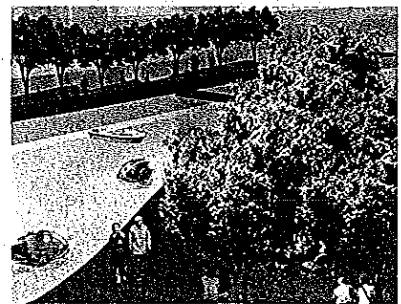
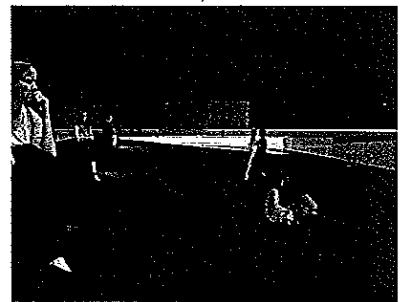
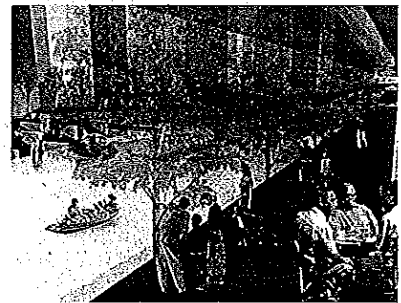
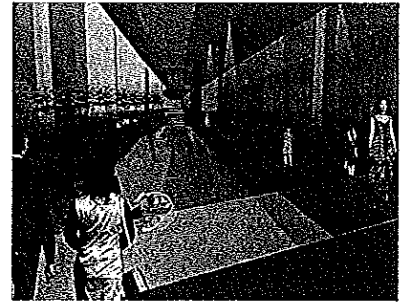
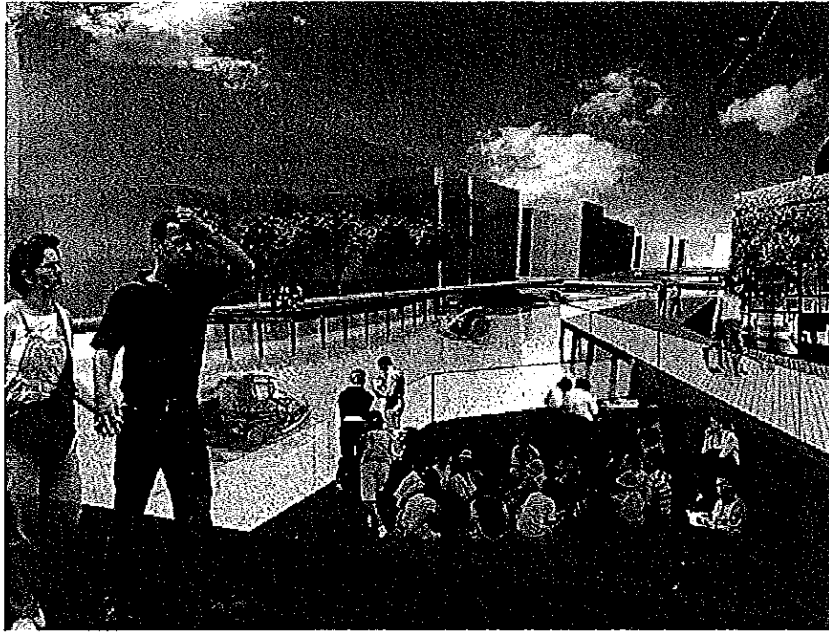
##### ③ 多様な水辺の活動

ヨットやプレジャーボート、水上レストラン・カフェなど、多様な水辺の活動を可能とする環境を整えます。

## [2]ウォーターフロントの将来イメージ

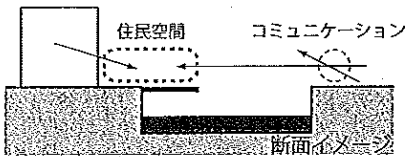
### ① 市民に開放された水辺空間

海に接する私有地の水際を公開空地として解放することで、水辺に沿って散歩できる歩行空間をつくります。また河川の護岸は、川面に触れることのできる空間とし、賑わいのある市民の憩いの場として再生します。



#### 『開放された水辺空間』

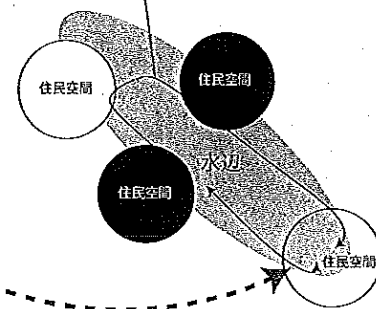
イメージ



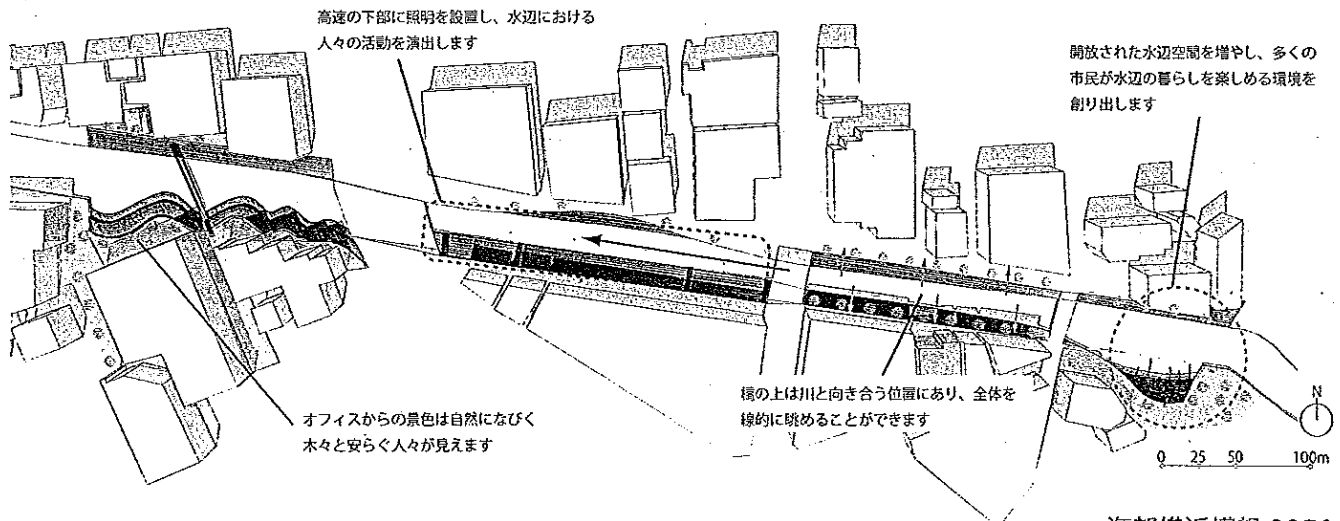
水辺を開放することで、水辺に市民が滞在し水辺に関心を抱ききっかけとなります。

#### 『ネットワーク化する水辺空間』

ネットワーク化

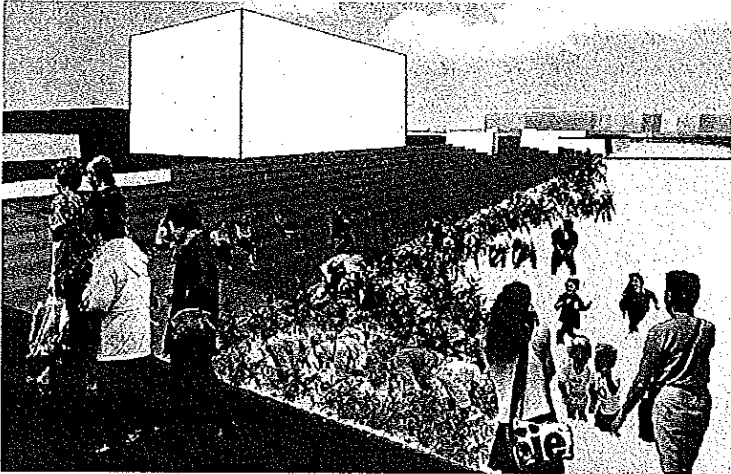


親水空間を点在させることで水辺のネットワークを創り出します。



## ② 自然環境の復元

コンクリートで固められた護岸を、多自然型に造り替えることで、水生植物が寄生することが可能となります。それに伴い、昆虫、小魚、小鳥と成育生物が増えることで、多様な生態系が創出され定着することで、古来あった水辺の自然環境を復元し、市民の心のより所とすることができます。



### 『住民参加による浄化』



ex. EM 菌泥だんご投げ  
ワークショップ



ex. 水草植えワークショップ

### 『水操作による浄化』



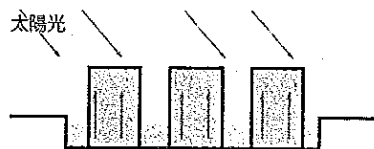
噴水や段差のある水面を用いることで水分中の酸素量を調節し、植物プランクトンの増加を抑制し水質や川底の汚濁を防ぎます

### 『貯水・浄水槽』

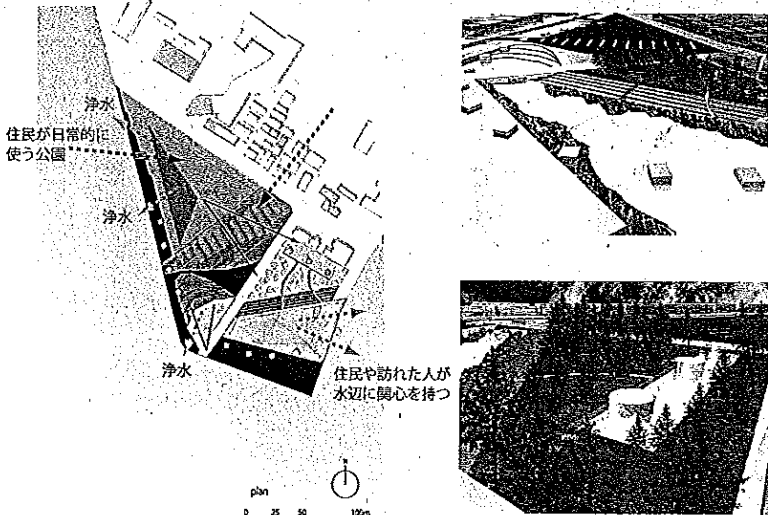


河川の水量調節の貯水池をかざる地下浄水槽によって貯水と浄水が可能になり、河川の水質を浄化し河川へ放水します

### 『紫外線水質浄化』



太陽光や人工的に紫外線を水に与えることで消毒効果を持ち、河川へ流していきます



2010

2020

2030

2040

20XX

#### 【水質浄化】

汚い

きれい

浄化施設の整備

EM 菌  
(有用微生物群)



#### 時間経過に伴う、水質浄化と親水空間形成の関係

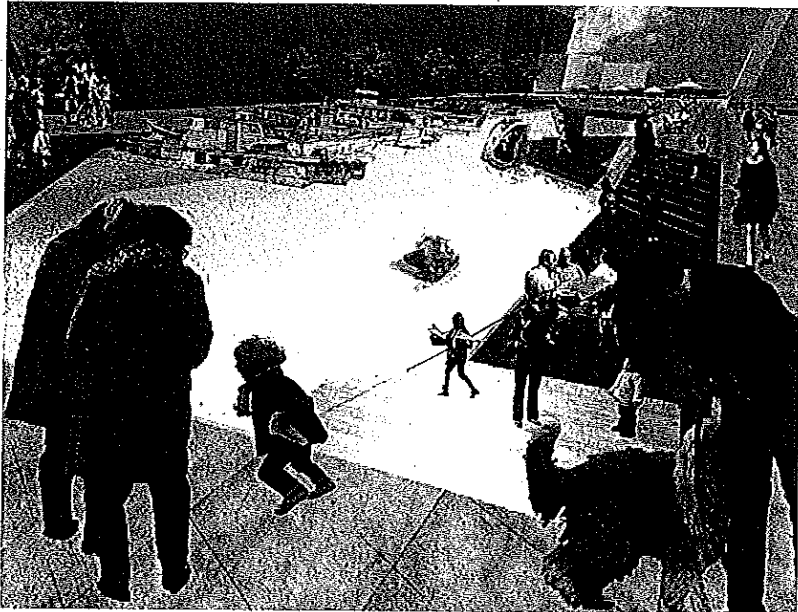
EM 菌 (有用微生物群) を生活排水に含ませて排水したり、直接河川に流すことで河川の水分中に有機物を発酵し水質改善を行います。また水草に土壌改善を住民が積極的に参加することで自分達の手で自分たちの川をきれいにしていきます。

水景の復活  
生態系の復活

#### 【河川を媒介としたコミュニケーション】

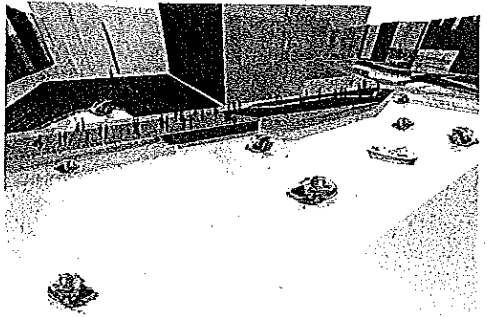
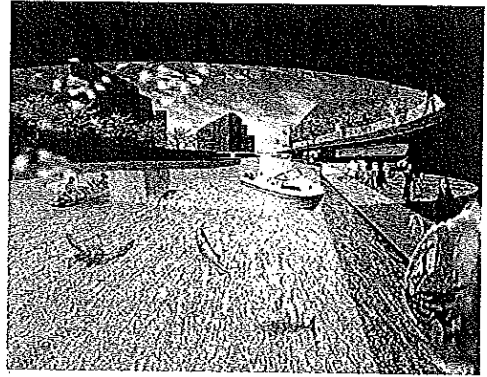
### ③ 多様な水辺の活動

インナーハーバーの水面を大きな広場と考え、水上タクシーやプレジャーボートで人々が積極的に移動することで、水に親しむことができます。また水辺に計画される施設は、水面に向かって開かれており、休日を水辺で過ごすことのできる魅力的な空間となります。

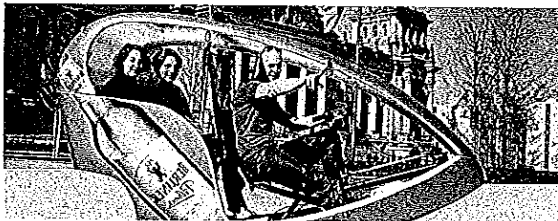


### 『水上交通』

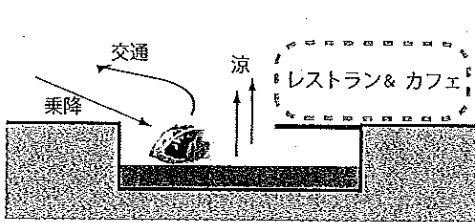
川を中心に巡る経路やスポットを提案することで回遊性を高め、移動だけに、留まらず、新たな公共交通のあり方が生まれます。



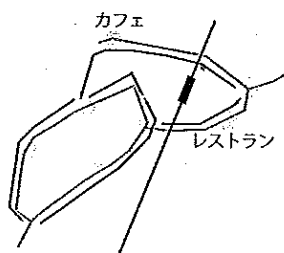
### 『水上ベロタクシー』



### 『イメージ』

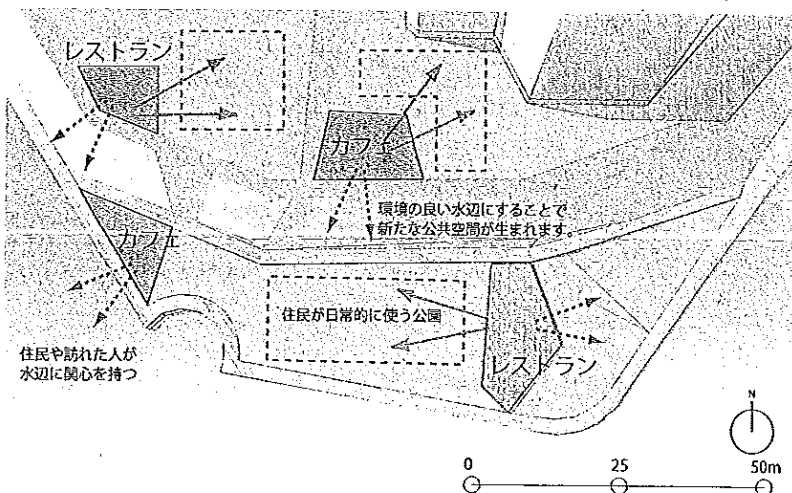
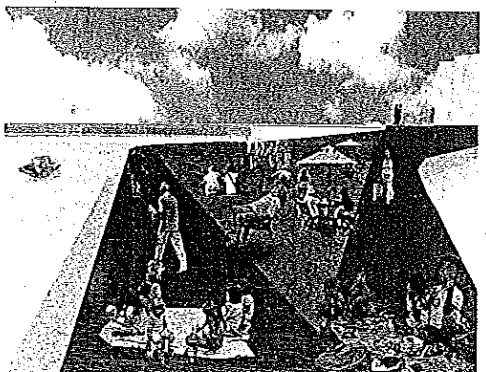
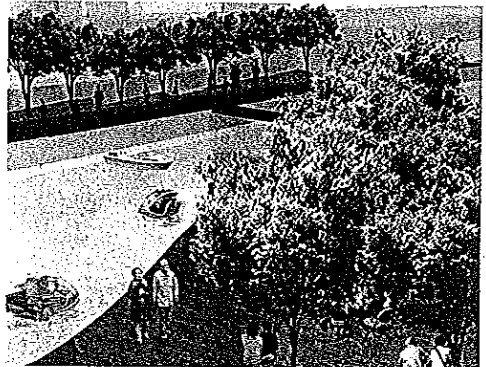


### 『回遊性』



### 『水上施設』

ヨットやプレジャーボート、水上レストラン・カフェなど、多様な水辺の活動を可能とする水上施設をつくります。



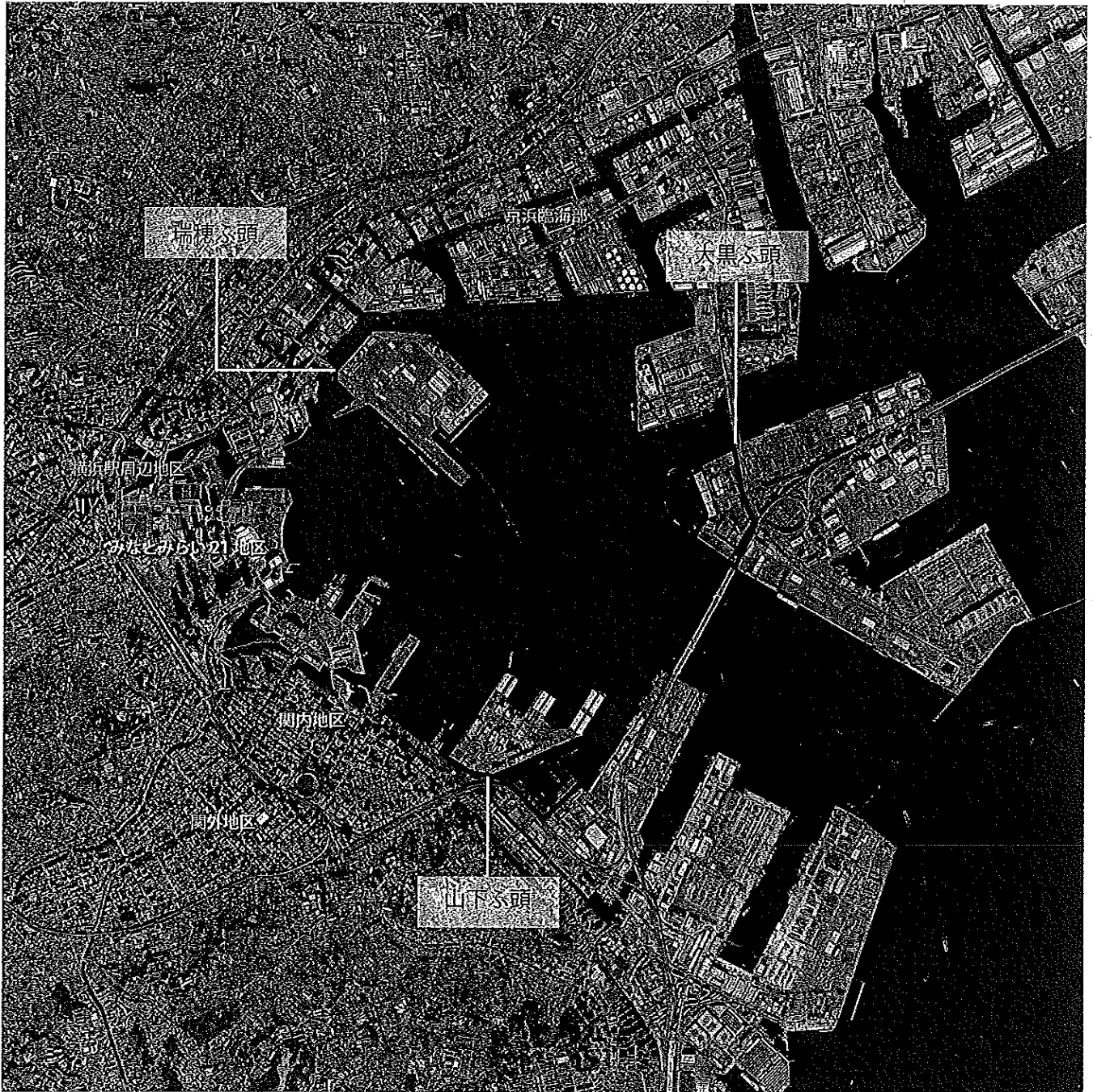


## 6. 地区別構想

---

## 6-1.地区別構想の概要

大学まちづくりコンソーシアム横浜では、リング状の都市構造を形成するうえで、ポイントとなる3つの地区について、5つのシナリオをもとに、地区レベルの将来像を検討を行いました。



## 瑞穂ふ頭：インターナショナルパーク

### ■主要データ

敷地面積：79.7ha

主要機能：国際バビリオン、海の駅、水辺の建築、(住居・業務・研究・商業の複合)、  
砂浜自然パーク、メディア・テラス

交通機関：LRT + パーソナルモビリティ + 水上交通

### ■主な取り組み

■海のCS (セントラルステーション)：浮かぶリングと海洋技術リサーチセンター

■国際生活特区「インターナショナルディストリクト」との連携

■都市軸：LRT と パーソナルモビリティ (PV)

■水辺の建築：居住・業務・研究・商業の複合

■砂浜自然パーク：豊かで賑わいのある水辺空間

## 山下ふ頭：産業イノベーション地区

### ■主要データ

敷地面積：4.7ha

容積率：400%

主要機能：芸術文化関連施設、オフィス、大学、住居、商業

交通機関：LRT + 水上交通 + 自動車

### ■主な取り組み

■ボリュームコントロールによる新たな土地区画整理の提案

■3つのモビリティを用いた同心円状の交通計画の提案

■メインマリーナ：産業版バンカートともいえる創造発信拠点

■居住マリーナ：小さなマリーナの廻りに展開する親水生活拠点

■産官学連携の中心となる海の都の広場

■民間創造産業開発研究施設などの創造産業誘致エリア

## 大黒ふ頭：水上交通の新たなゲートウェイ

### ■主要データ

敷地面積：2.8ha

主要機能：オフィス、宿泊施設、コンベンション施設等

交通機関：LRT + パーソナルモビリティ + 水上交通

### ■主な取り組み

■高速道路からも直接アクセス可能な建築

■「パーク&ライド」・「パーク&ポート」の実践

■賑わいのある水辺空間

■ランプ建築を活かした産業見本市会場

■海からインナーハーバー地区へアプローチするゲート空間

■羽田の国際化に対応した横浜の新しいゲート空間

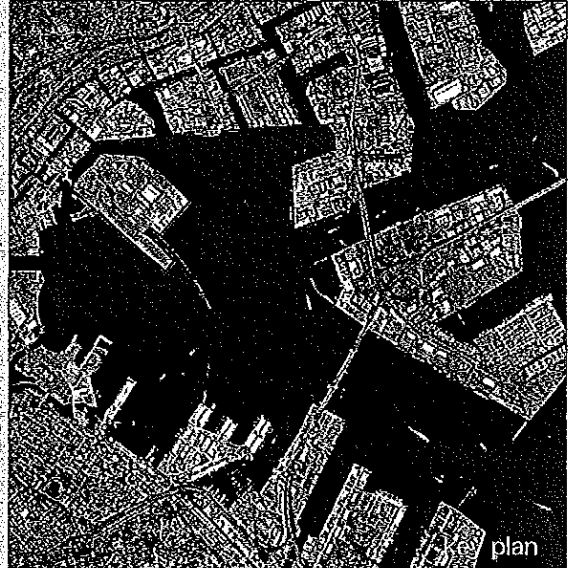
# 瑞穂ふ頭

## ■国際パビリオン

これまで市民には馴染みの少なかった瑞穂ふ頭を、水辺空間の積極的な改良によって親水性の高い「国際パビリオン」へ転換することを提案します。多世代、多文化の多様なライフスタイルを融合し、国際的な文化交流・ビジネス交流の拠点として整備してゆきます。世界各国にそれぞれ1haずつ土地を貸与し、自国の情報・業務拠点としての開発を許可します。博覧会とテーマパークの要素を併せ持つ国際パビリオン及び政府観光局の一部機能などを担います。

また、国際パビリオンエリア周辺には商業と文化を融合させたメディア・テラス、水上交通への快適なアクセスを目指したハーバー、まちの賑わいをつくるキャナル・ガーデンなどをつくり、豊かで賑わいのある市民が親しみやすい場を創造してゆきます。

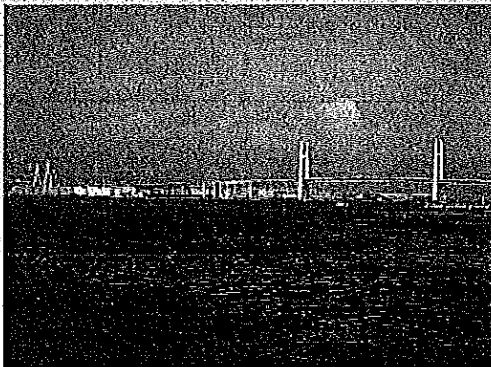
米軍施設返還後の瑞穂ふ頭は国際的な文化交流、ビジネス交流の拠点とし、国際都市横浜を象徴する場所へと生まれ変わります。



### ■主要データ

敷地面積：79.7ha  
 主要機能：国際パビリオン、海の駅、水辺の建築（居住・業務・研究・商業のコンプレックス）、砂浜自然パーク、メディア・テラス  
 交通機関：LRT+パーソナルモビリティ+水上交通

## ■環境への取り組み



### ■海のセントラルステーション

埠頭の先端には海洋技術の研究センターをつくります。水環境を快適に保つための高速水浄化システム、海水を利用したヒートポンプ等先進的な環境技術を導入し、新たな環境エネルギーとして着目される水資源利用の実現化を促進するとともに水質汚染改善の研究を進めます。また、海上展望スペースや水上交通の中心拠点など、市民に開かれたスペースとして利用され、市民が気軽に海洋環境技術を体験し学ぶことができる場として開放してゆきます。

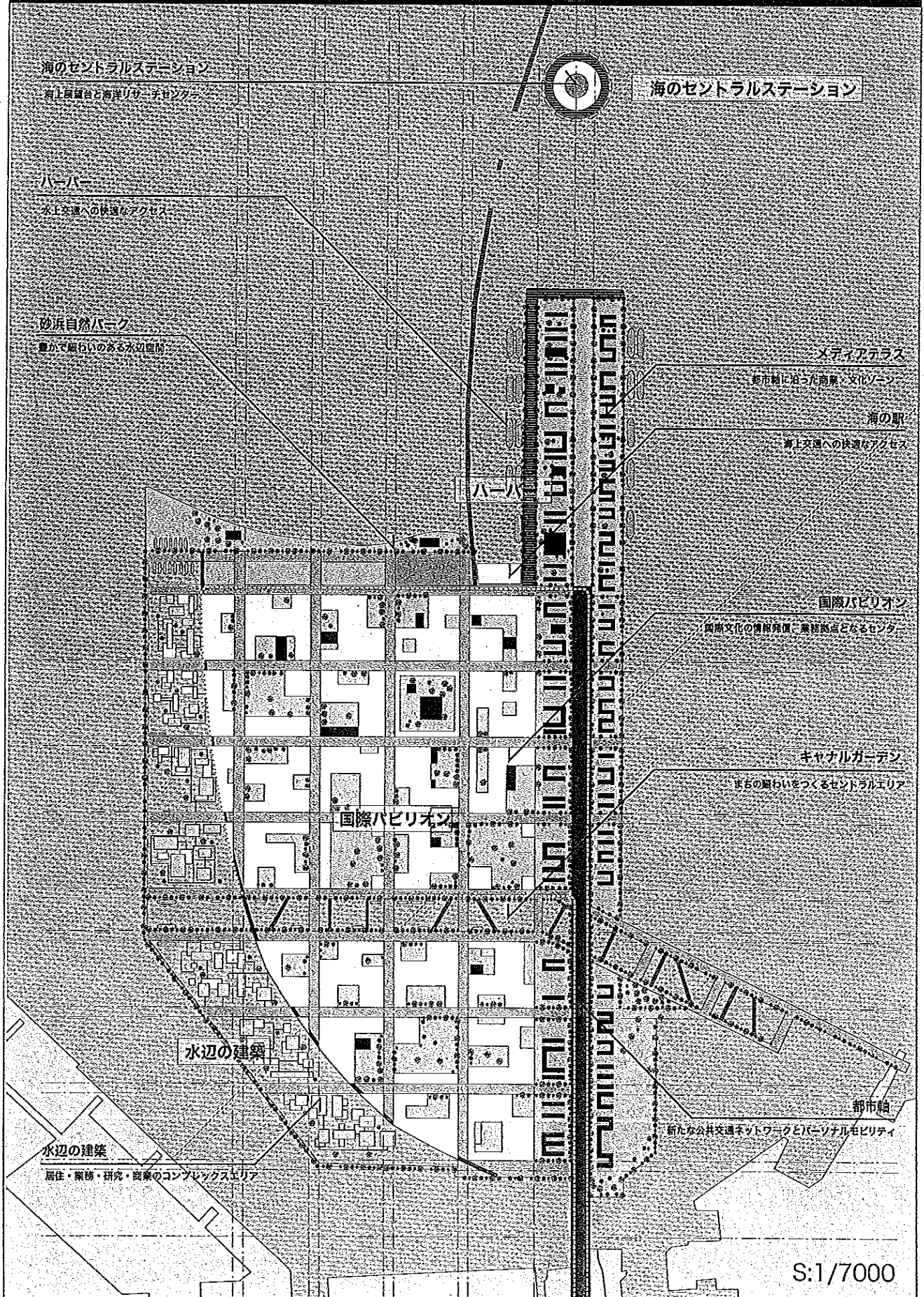
## ■国際生活特区「国際パビリオン」との連携



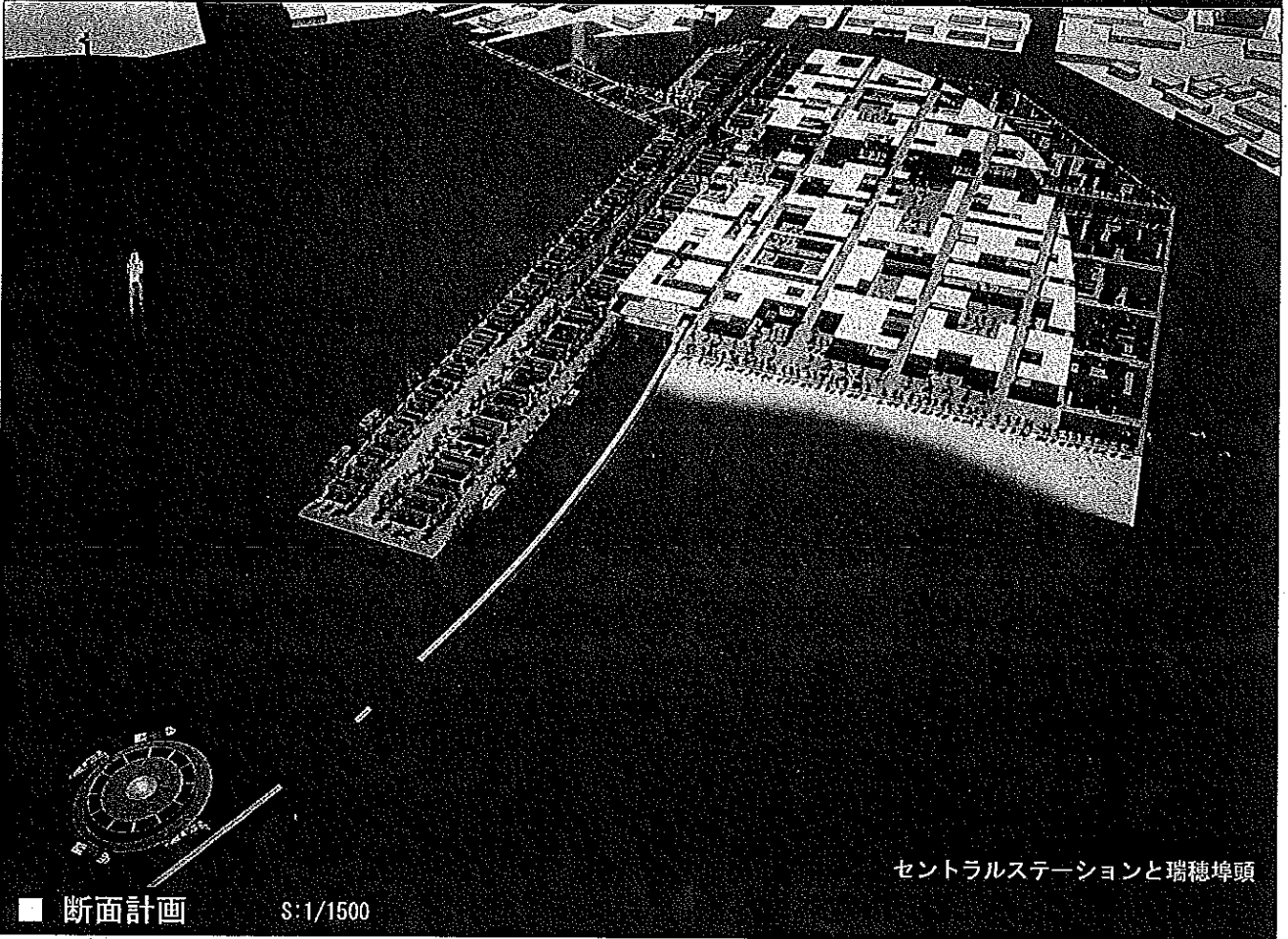
### ■国際都市横浜ならではの外国人居住形態の提案

外国人が自由に居住やビジネス、研究開発を円滑に行なえる国際生活特区「国際パビリオン」を設定し、外国人居住・ビジネス・文化交流を促進します。世界各国の情報や技術を知り学ぶためのセンター、優れた人材を育成するための国際キャンパスを複合します。国際パビリオンは、国際パビリオン・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。国や世代を超えて、様々な人が交流できる活発な場所へ生まれ変わります。

■ 平面計画

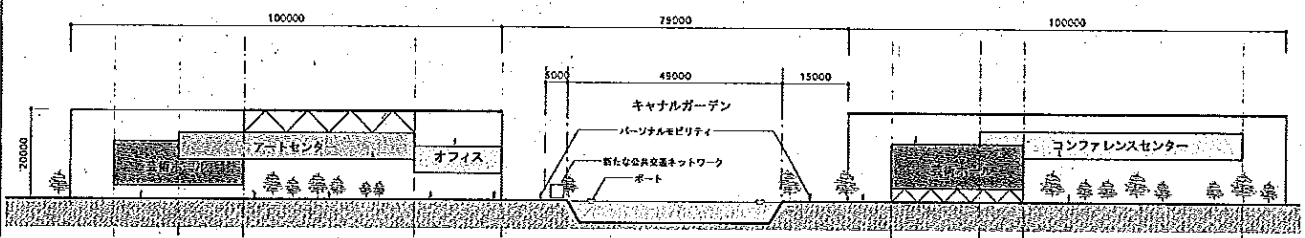


■ イメージ CG

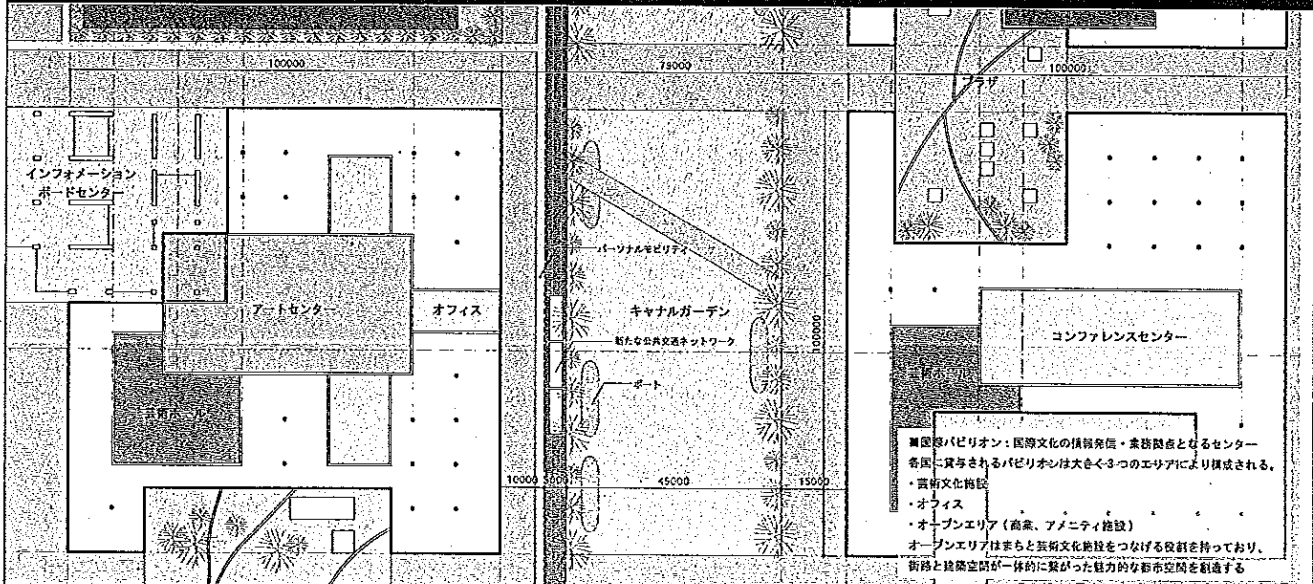


セントラルステーションと瑞穂埠頭

■ 断面計画 S:1/1500

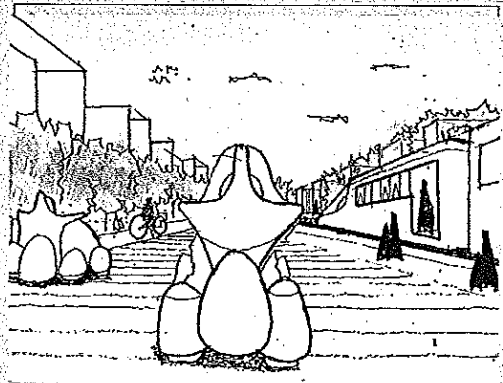


■ 平面計画 S:1/1500



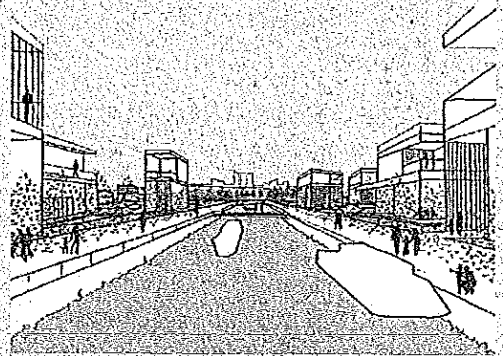
## ■新たな公共交通ネットワークとパーソナルモビリティ

新たな公共交通ネットワークやパーソナルモビリティを充実させ、車に依存しない社会を実現します。先進的なモビリティ・デザインにより環境負荷の低減を図るとともに、シームレスなまちにすることによって身体の弱い人や高齢者が街に出やすくなり、地域が豊かになることが期待されます。車のように最初から目的地を目指して移動するのではなく、新たな出会いや発見を生むようなヒューマンスケールのモビリティに対応した魅力的な移動空間をつくりま



## ■水辺の建築：居住・業務・研究・商業の複合

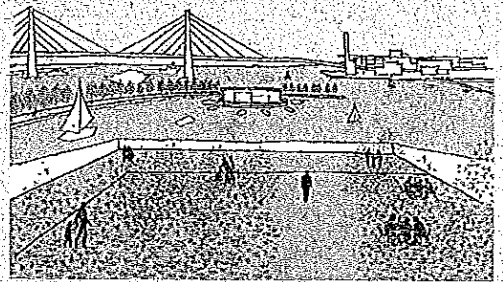
多世代・多文化の多様なライフスタイルを育むことを目指して、SOHO型住宅や業務ビル、研究、商業などを複合させた水辺の建築をつくりま



## ■海のセントラルステーション

埠頭先端に配される海のセントラルステーションは水上交通拠点の一つとしての役割を担います。水上交通ネットワークの中心的存在としてプレジャーボートやヨットを含めた多様な水域利用者に利用されます。また、インナーハーバー地区を海から360度見渡せる展望施設としての機能を持ち、市民が集う新たな観光スポットとして賑わいを生み出します。

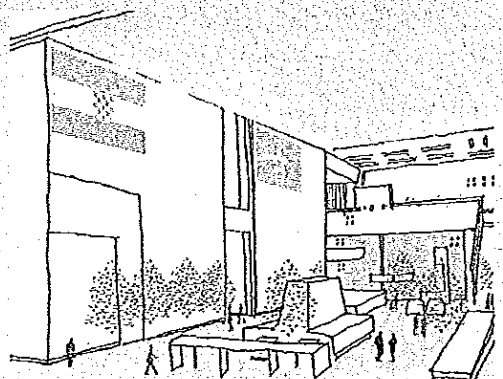
海の上に浮かぶリングをイメージさせる水の演出や夜間のライトアップなど、横浜の新たなシンボルとして風景を彩ります。



## ■国際パビリオン：国際文化の情報・業務拠点

文化交流・ビジネス交流の拠点として整備される国際パビリオンにおいては、日常の政府観光局機能・マネジメント機能の他に様々な国際交流イベントが催されます。エリア全体を利用して食、ファッション、家具などをテーマにした見本市を行ったり、世界各国のアートが一同に会するピエンナーレの会場になったりと多彩な利用形態が考えられます。

世界各国の実物を体験することができるという強力なメリットを活かして、多種多様な人々が集まり、活発な交流が生まれます。



# 山下ふ頭

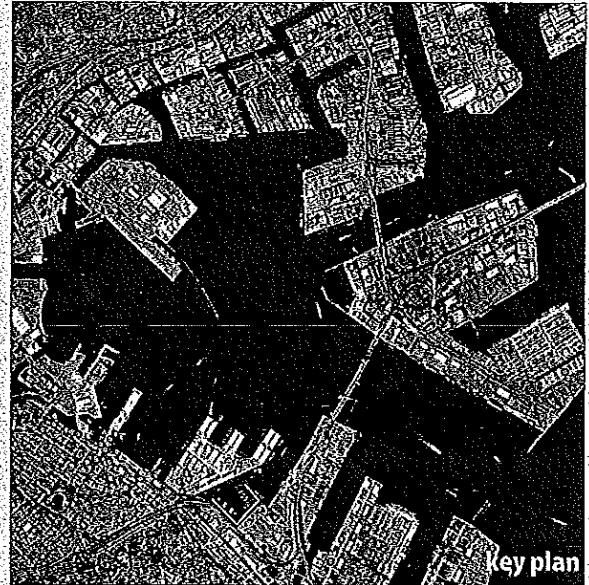
## ■産業イノベーション地区

横浜の発展に大きく寄与した物流倉庫地区である山下ふ頭は、その独特な大らかなスケール感を残しながら、新しい創造産業を創出する産業イノベーション地区へとコンバージョンしていくことを提案します。

全体を4つのエリア「産業版バンカートともいえる創造発信拠点」「産官学の連携の中心となる海の広場」「小さなマリナーの廻りに展開する親水生活拠点」「民間創造産業開発研究施設などの誘致拠点」に整理し、それぞれが相互補完することにより、創造都市の活力となる創造産業の活性化を支援していきます。

都市デザインの水準では、オープンスペースと敷地との比率、及び建蔽率をコントロールすることにより、ふ頭の大らかなスケール感を再構成した環境に優しいランドスケープを提案していきます。具体的には異なる性格の3つの水面と5つの緑とが輻輳し4つのエリアを緩やかにつなげていきます。

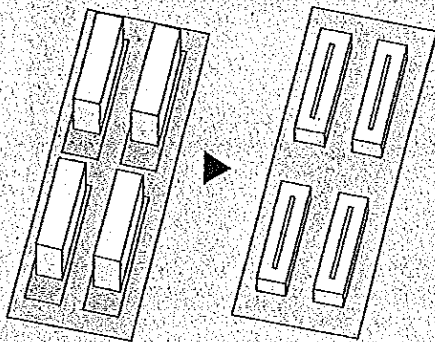
建築デザインの水準では、さまざまなサイズの空間を組み合わせることが可能な環境建築を提案していきます。具体的には建物全体を水平、垂直に展開する構造・動線・環境の複合したエアスケルトンにより異なるスケールの空間=異なるアクティビティを組み合わせしていくことにより知的交流などが活性化していくことを意図しています。



### ■主要データ

敷地面積：4.7ha  
 容積率：400%  
 主要機能：芸術文化関連施設、オフィス、大学、居住、商業  
 交通機関：LRT+水上交通+自動車

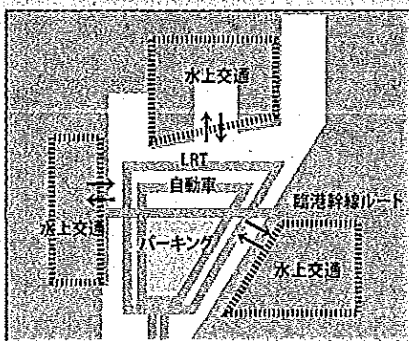
## ■ボリュームコントロールによる新たな土地区画整理の提案



容積率をそのままに敷地率を減じる

都市の市街地では高い敷地率（建物建設可能な敷地面積の割合）と高い容積率の組み合わせにより高密度な都市空間が成立しています。一方で容積のパーターの公開空地・緑地整備などにより建蔽率は減少し、その結果建物は高層化していきます。山下ふ頭も現在400%の容積率が設定されています。ゆとりのある都市空間を形成するために区画整理時に容積をダウンゾーニングする手法もあり得ますが、民間企業の誘致などに対してはマイナスファクターになります。そこで山下埠頭のコンバージョンでは容積率をそのままに敷地率を減じることにより都市空間の質を担保することを提案します。オープンスペースが増えることは行政等の負担になると考えられますが、PFIなどの手法を適正に用いることにより整備・運営は可能と考えています。一方で各敷地については建蔽率の下限を制限することにより、建物の絶対高さの制限（現在25m設定）と組み合わせ、**「高い階高」**の環境建築を誘導していくことを提案します。

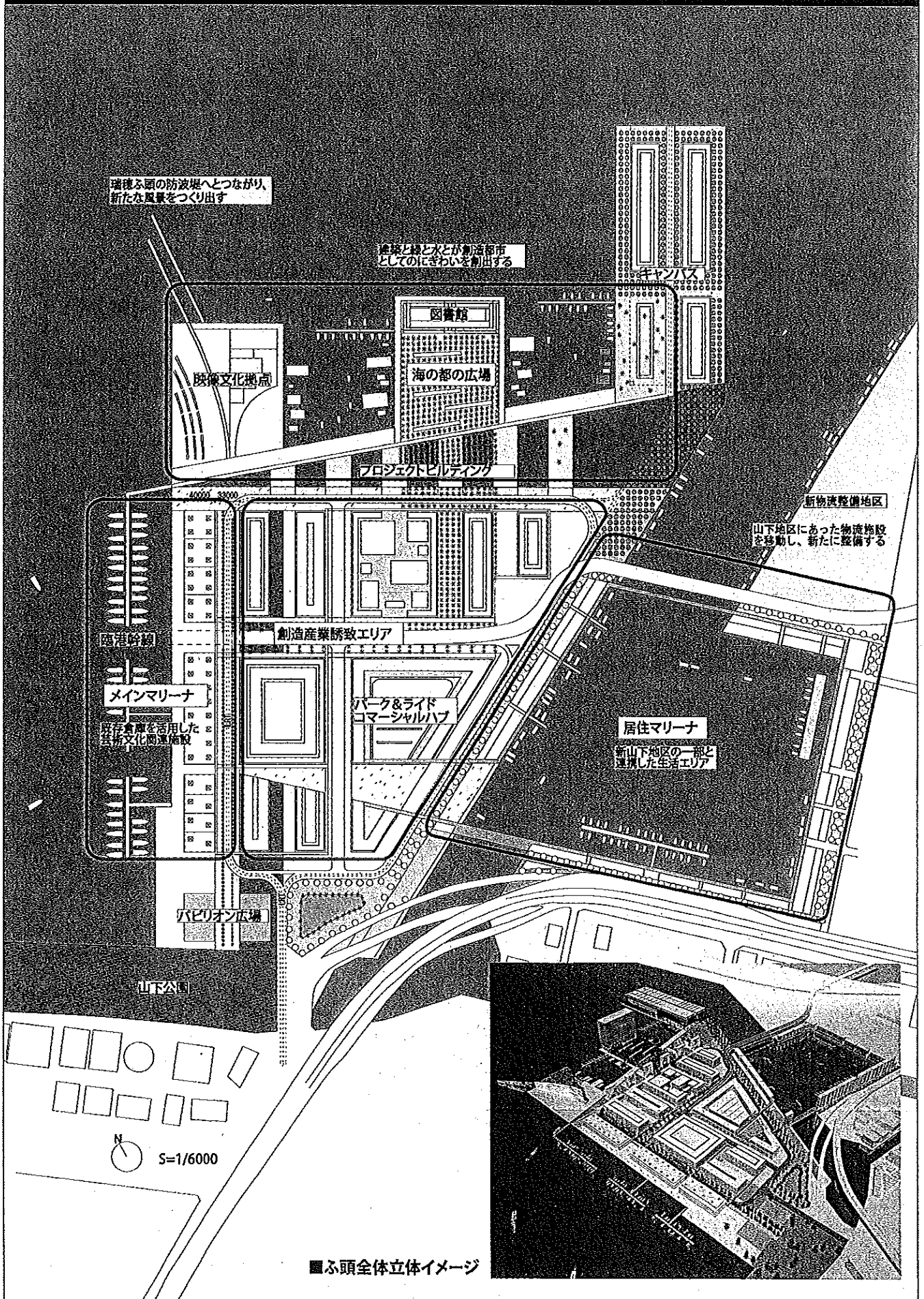
## ■同心円状の交通計画の提案



ふ頭内の交通計画は「車」「LRT」「水上交通」の3つのモビリティを同心円状に組み合わせることにより陸からの、そして海からの利便性が高く、環境に優しい交通計画を提案していきます。まずふ頭のほぼ中心に将来整備が構想されている臨港幹線ルートに隣接して大規模駐車場を確保しパーク＆ライドのハブにします。ここでLRT、セグウェイのようなパーソナルビークルや電動カートに乗り換えて埠頭内を移動していきます。その外側に水際線の少し内側を周回するようにLRTが走ります。ふ頭の主動線であり各敷地からほぼ等距離になるようコース設定し、市街地へもつながります。更なる外側には3つの水面がありそれぞれから水上交通が利用できます。



■ 平面計画



## ■メインマリーナ —産業版バンカートともいえる創造発信拠点—

豪華クルーザーの係留地点ともなる、山下公園側のメインマリーナでは、既存倉庫を活用した芸術文化関連施設と、山下ふ頭の新たなモニュメントとなる映像文化拠点施設とが、親水空間のにぎわいをつくりだします。

芸術関連施設は、産業版バンカートのようなデザインマネジメントセンターや、大学連携拠点、専門化活動拠点、利用者のドミトリーなどで構成されます。

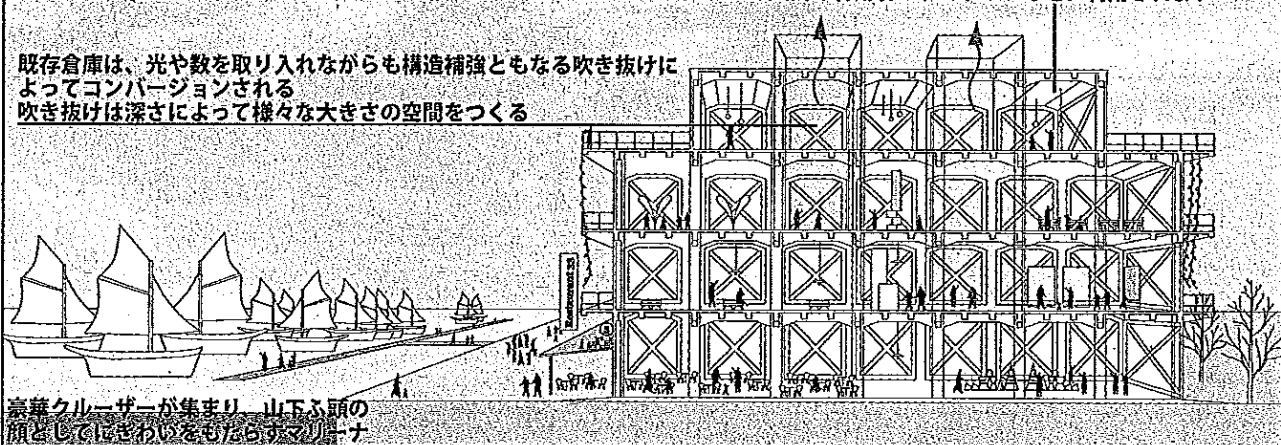
### ■マリーナ全体イメージ



### ■既存倉庫のコンバージョンとマリーナがつくる親水空間

小さな空間は利用者のドミトリーなどに利用されます

既存倉庫は、光や数を取り入れながらも構造補強ともなる吹き抜けによってコンバージョンされる  
吹き抜けは深さによって様々な大きさの空間をつくる

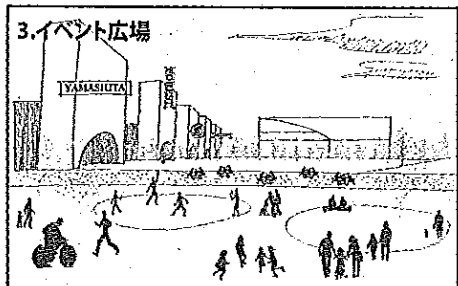
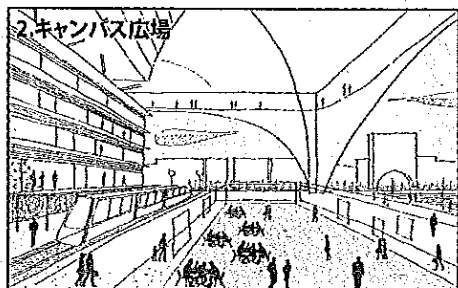
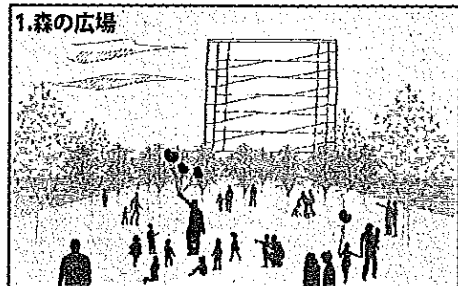
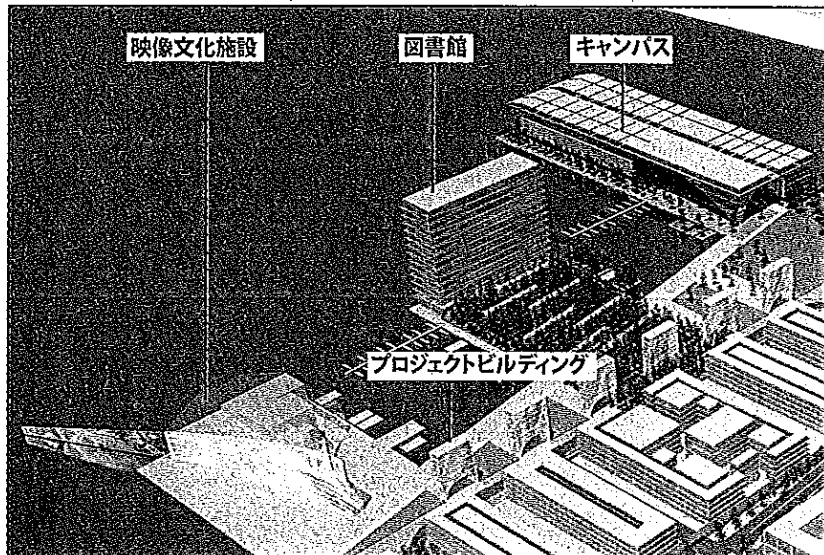


豪華クルーザーが集まり、山下ふ頭の顔としてにぎわいをもたらすマリーナ

## ■海の都の広場 —産官学の連携の中心となる海の広場—

ふ頭先端は、映像文化拠点・図書館・大学キャンパス・プロジェクトビルディングにより囲まれた親水空間「海の都広場」となります。共通しているのは個人から大きな組織までさまざまな規模が共生していくような仕組みをつくることです。例えば図書館はさまざまなサイズの数多くの図書館が集っている「図書館モール」のようなイメージを考えています。プロジェクトビルディングは海の都広場と創造産業誘致エリアをつないでいく目的で、企業が時限的に借りて最先端技術のプロモーションなどを行うことをイメージしています。

### ■海の都の広場俯瞰イメージ



■居住マリーナ —小さなマリーナの廻りに展開する親水生活拠点—

ふ頭の東側は新山下地区の一部と連携し、マリーナを囲む快適な生活エリアとして提案します。

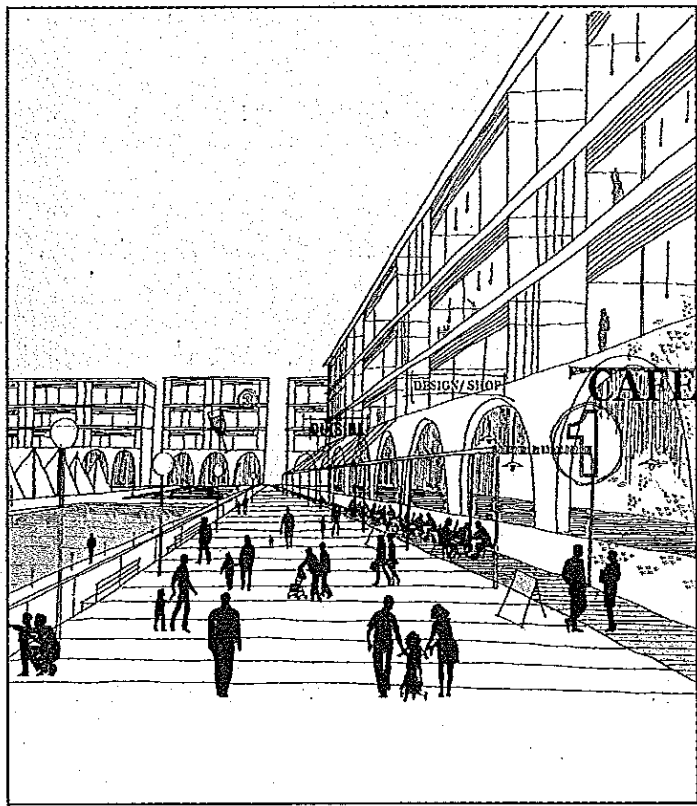
低層部には散策するのが楽しくなるようなセンスの良い活気のある商業施設が軒をつらね、その上にマリーナを眺めることができる集合住宅を提案しています。

水上交通をメインとした生活を支える場所であり、すべての建築の顔はマリーナに向けられ、それらの建築を結ぶようにして空中歩道が設置され、空中歩道の一部が創造産業誘致エリアへと接続され、パーソナルモビリティなどで山下ふ頭内を自由にまわることが出来ます。

■マリーナ全体イメージ



■マリーナイメージ

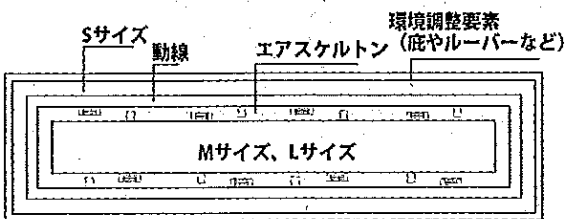


■創造産業誘致エリア —民間創造産業開発研究施設などの誘致拠点—

山下公園側の既存倉庫が基点となって倉庫街のスケールで展開する創造産業誘致エリアは、創造産業を中心とした企業を誘致し、オフィスやプロモーション施設群として利用されます。それぞれの施設が環境共生型のアスケルトンビルディングによって構成され、建物内外において快適な空間を創り出します。

具体的には、倉庫街のスケールがつくりだす大きな歩道・広場空間を利用して、建物の一層目の部分から、人々の活動がはみだしてくるよう、カフェサービスや集会施設、企業エキシビジョンなどが街並みにあふれだしていきます。これらは、街並みに様々な表情を与え、エリア全体に活気を与えます。

■エアスケルトンビルディングの構成



■環境建築がつくる都市軸の街並み

1層目のオープンスペースに様々な用途がはみ出して、街並みににぎわいを生み出す

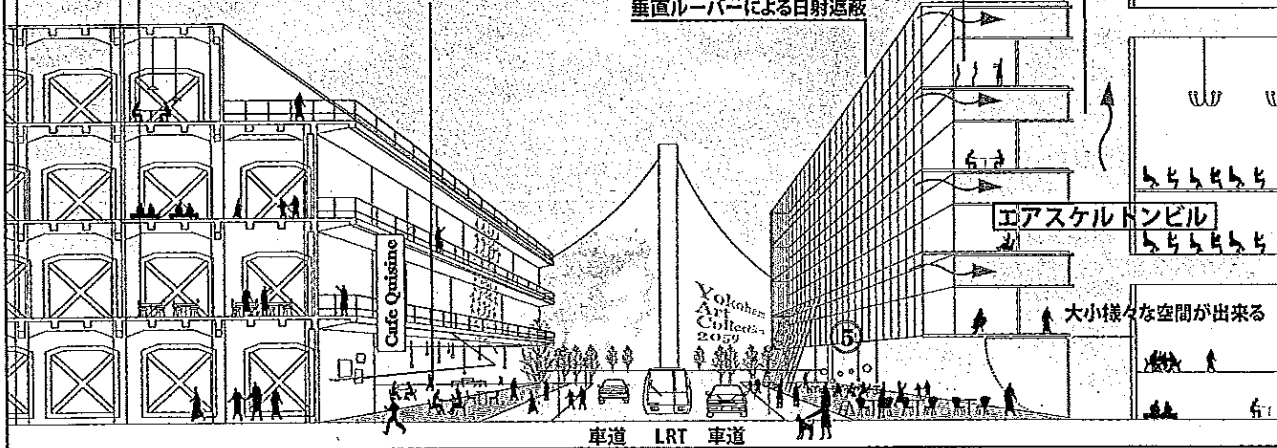
西側に対しては垂直ルーバーによる日射遮蔽

各層ごとも空気が通るので、床からも天井からも風を取り入れることができる

建築の中を空気が通ることにより、風通しの良い快適な建築となる

エアスケルトンビル

大小様々な空間が出来る



# 大黒ふ頭

## ■水上交通の新たなゲートウェイ

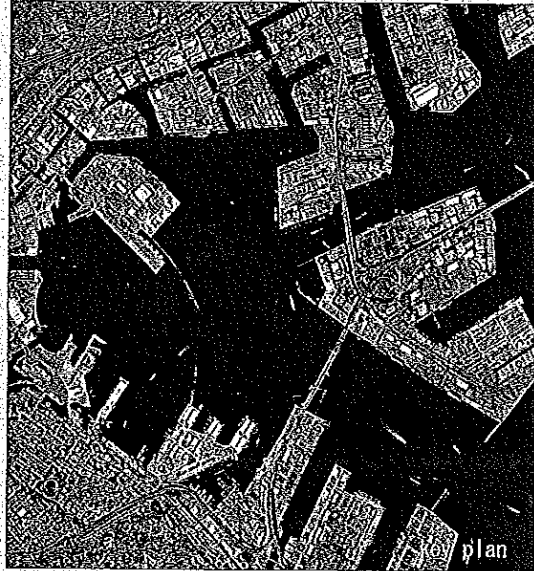
YIHAの新たな交通手段として発展が期待される水上交通。大黒ふ頭はこの水上交通のハブ機能を持つエリアとして整備してゆくことを提案します。

現在大黒ふ頭が担っているジャンクション機能をさらに発展させ、高速道路間にとどまらない多様な交通を結節するエリアとして発展をしてゆきます。人・モノ・交通の移動が活発になり、新たな交流や活動を生み出すフィールドになることを期待しています。

産業面においては現存する船舶を中心とした大口の物流機能に加え、車両を中心とした小口の物流が加わることで流通加工の発展など、物流の高度化などが促進されます。高度化される物流においてはオフィス・事務機能の拡充も不可欠なものになってきます。

そして、増加が見込まれる昼間人口に対してアメニティを提供するため、ショッピング・アミューズメント・宿泊施設等を整備してゆきます。

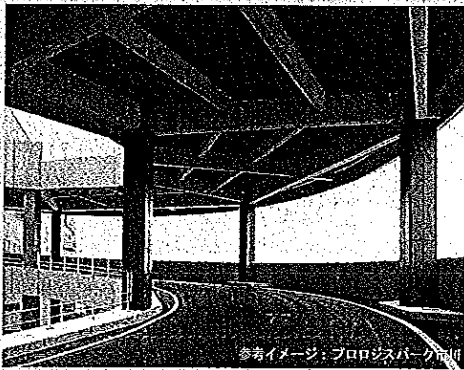
これまで市民に馴染みのなかった大黒ふ頭は活気を持った都市空間に生まれ変わります。



### ■主要データ

敷地面積：28ha  
 主要機能：オフィス、宿泊施設、コンベンション施設等  
 交通機関：LRT+水上交通+自動車

## ■シームレスな移動の実現

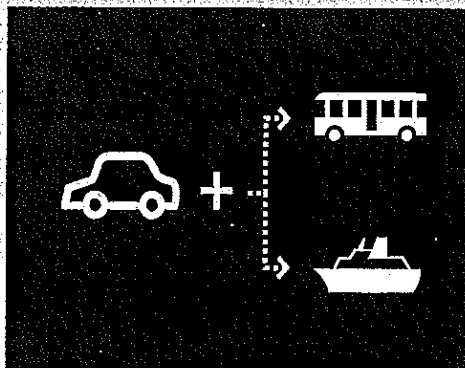


### ■高速道路からも直接アクセス可能な建築

北側に配される楕円形状の巨大建築物は高速道路やインナーリングから直接アクセスすることが可能です。外周部の車路を使って緩やかにスローダウンすることができるランプウェイの機能を持った建築物であり、回遊しながら横浜の風景を眺めることができます。

下層部は大規模な自走式駐車場になっており流入する車両交通の受け皿となります。このランプ建築を介して高速道路・一般道・LRT・水上交通などの多様な交通の結節が可能となり、YIHAが目指すシームレスな移動を目指します。

## ■環境への取り組み



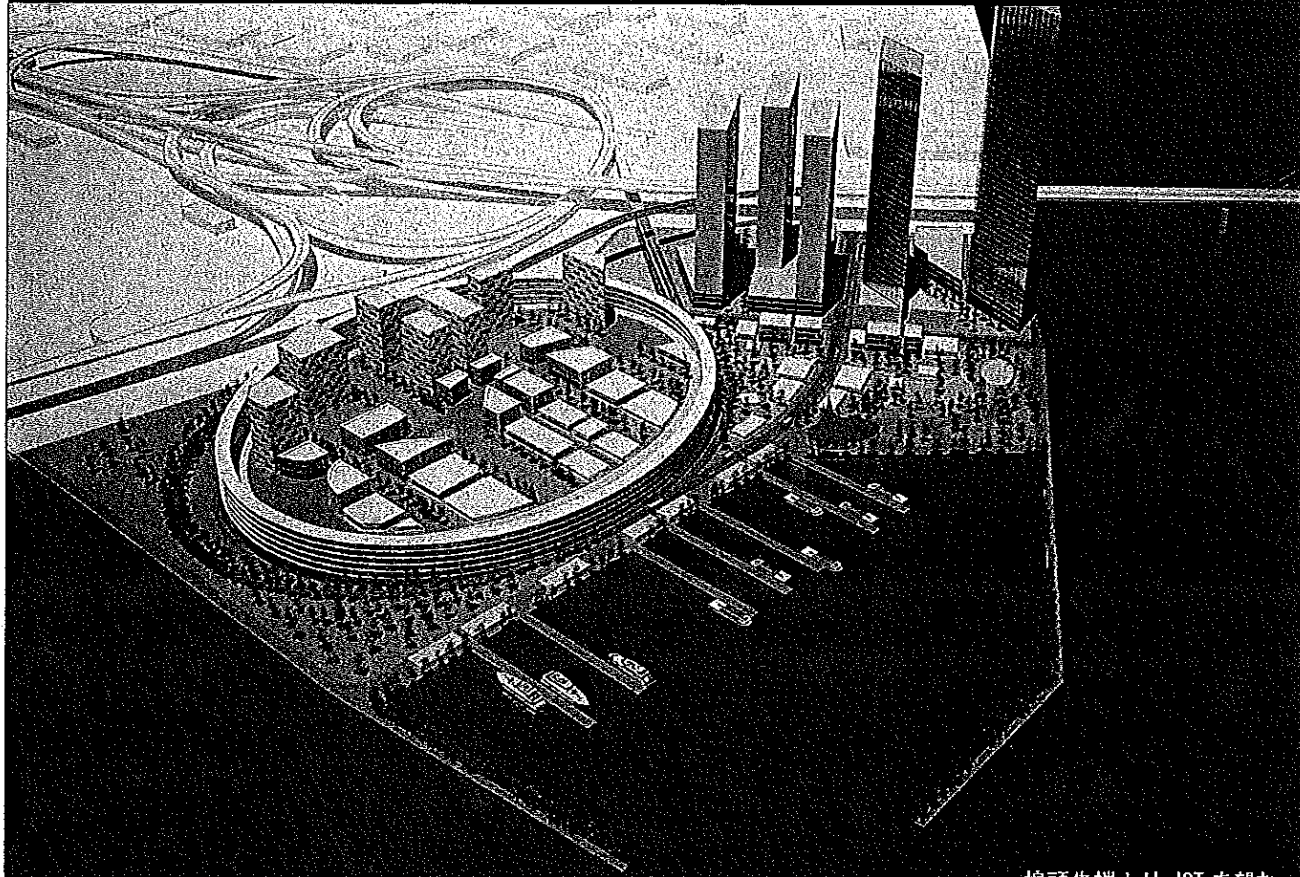
### ■「パーク&ライド」「パーク&ボート」の実践

これまで市街地まで乗り入れていた自動車が、ランプ建築下層部の大型駐車場に駐車され、そこから市街地へは水上交通やLRTなどで移動するような新しい移動システムを提案します。

自動車から公共交通(LRT)に乗り換える「パーク&ライド」に加え、車から水上交通に乗り換える「パーク&ボート」を行うことで、自動車の走行距離や流入量を大幅に減少させることが可能となり、二酸化炭素排出が軽減されることで温暖化防止にもつながってゆきます。YIHA全体の大気汚染対策・渋滞緩和などにも効果を生むと考えられます。

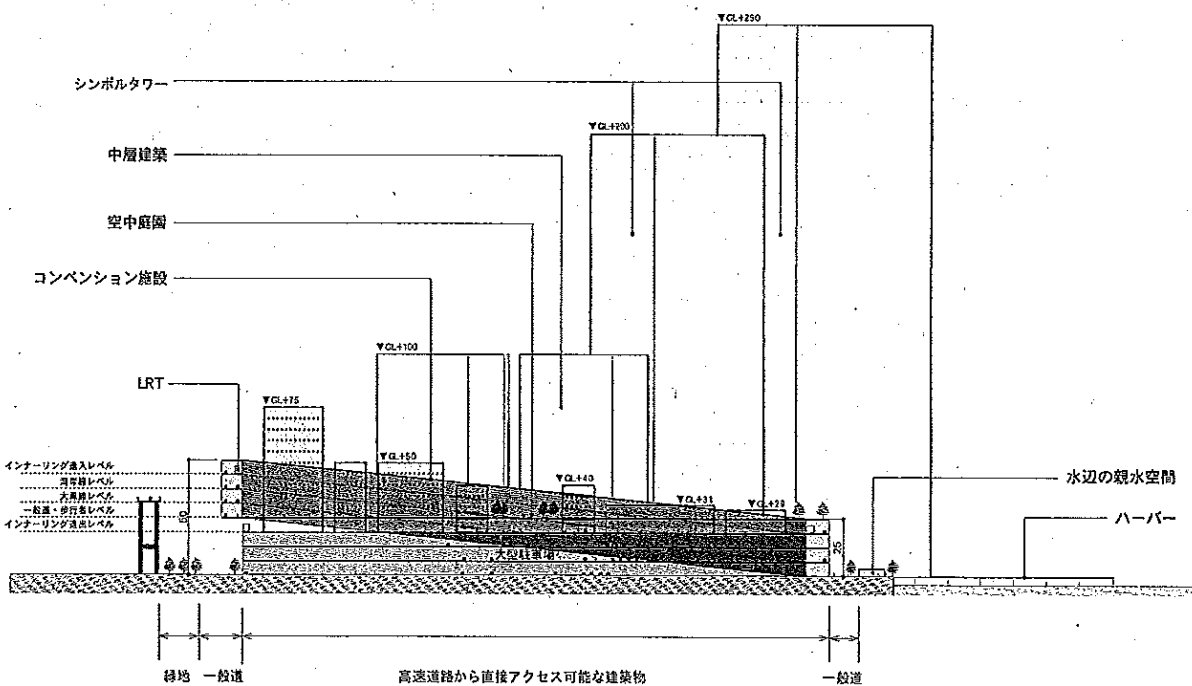


■ イメージスケッチ



埠頭先端より JCT を望む

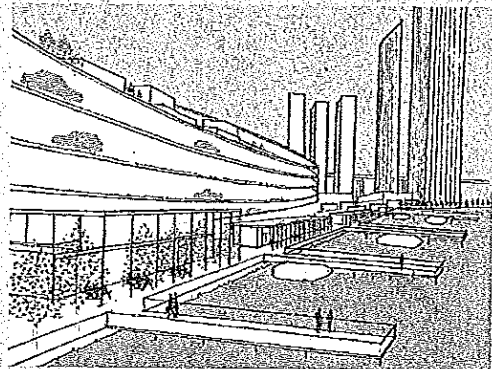
■ 断面計画



S:1/3000

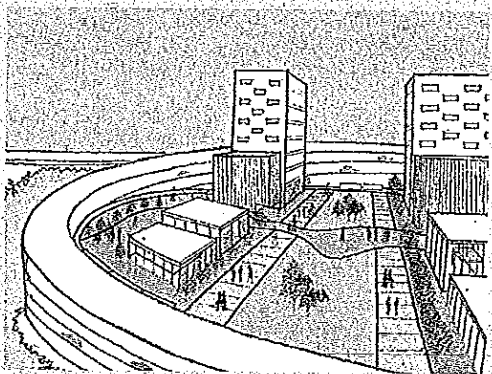
## ■賑わいのある水辺空間

自動車・LRT・水上交通などの多様な交通手段が結節してゆくことで、水辺の空間には人々の往来が増加します。これらの人々にアメニティを提供するようにショッピングやアミューズメントの施設を配置し、豊かな水辺の商業空間を創造します。また、埠頭先端に先端に配置されるオープンスペースはMM21や赤レンガ倉庫などの横浜を象徴する風景を対岸から眺めることが可能な新たな観光スポットとして賑わいのある水辺空間になることを目指します。



## ■産業見本市会場

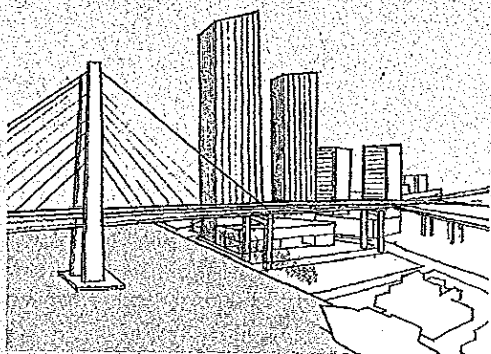
ランプ建築の上層部にはコンベンション機能を持つ中低層ボリュームの街区が形成されます。現在の大黒ふ頭が担っている物流機能をさらに活性化させ、様々な産業が交流して新たな産業を生み出すキッカケとなるような「産業見本市」の場として整備してゆきます。豊かな外部空間（空中庭園）と連動した展示形態は、散策しながら誰もが気軽に楽しめる新しいコンベンションセンターです。



## ■海からインナーハーバー地区へアプローチするゲート空間

ベイブリッジをくぐり、インナーハーバー地区へ船でアプローチする際、大黒ふ頭はその玄関口として重要な役割を担います。南端に建てられた2本のタワーはゲート性を演出し、横浜の新たなシンボルとなります。

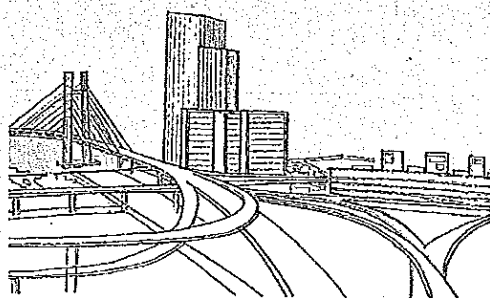
タワーには現存する物流機能を管理するためのオフィス機能が配され、高度化する物流を支える拠点としてインテリジェント化が進められます。



## ■羽田の国際化に対応した横浜の新しいゲート空間

大黒ふ頭は羽田空港から横浜市街地へ車でアプローチする時の玄関口でもあります。

飛行機で羽田に到着し、車に乗って大黒ふ頭へ、そして水上交通によって横浜市街地へ入るといった「空・陸・海」を利用した快適な移動が可能になります。今後羽田空港が国際線化されることを見据え、より多様な人や文化を受け入れることが可能なゲート空間として、宿泊施設や国際会議場などの整備を進めてゆきます。交通の結節点になることで人や文化にも高度な交流を生み出し、魅力的な都市空間を創造します。



## 7. 実現のために検討すべき事項

---



## 7-1.実現に向けた課題と今後の取り組み

本構想を実現するためには、更なる技術的検討、実現へ向けたプロセス、体制、しくみの構築などが必要とされる。

### ■ 構想の内容に関して

#### [1] 構想全般に関する項目

- ・高機能で効率の高い国際ハブ港化や京浜3港の連携などの検討を踏まえ、50年後の港湾機能の在り方とインナーハーバー地区の在り方を併せ、更なる検討を進めていく必要があります。
- ・インフラ整備などの公共投資にあたり、官民の協働や技術的工夫によって、財政的負担を軽減する整備手法を検討する必要があります。

#### [2] 環境シナリオに関する項目

- ・エネルギーネットワークの実現に向けた技術面と検討とCO<sub>2</sub>削減効果の検証が必要です。また、エネルギーネットワークについては段階的な整備が必要であり、リング状に都市基盤が連結していない状況であっても、十分な都市機能を有する柔軟な都市づくりを進める必要があります。
- ・浜風の道を実現するための戦略的ゾーニング手法、微気候シミュレーションとヒートアイランド現象緩和効果の検討が必要です。
- ・アジアの気候に適した、環境に配慮したアジア型環境共生建築のモデル構築が必要です。
- ・市民に愛され、国際的にも発信性をもつ地区となるためには、市民との協働による緑の総量と質の維持・向上、下水処理をはじめとする更なる水質の改善、自然的・歴史的特色を活かした優れた景観形成などについて、より具体的な仕組みの導入を検討する必要があります。

#### [3] 交通シナリオに関する項目

- ・インナーリングの新たな公共交通ネットワーク実現については、段階的な整備が必要です。そのため、リング状に都市基盤が連結していない状況であっても、十分な都市機能を有する柔軟な都市づくりを進める必要があります。
- ・シームレスな移動を実現するためには、結節点となる交通拠点のあり方、空間デザインやなどについて検討することが必要です。
- ・インナーハーバー地区内で自動車交通を抑制するためには、ロードプライシングなどのマネジメント手法もあわせて検討する必要があります。
- ・高速道路網や幹線道路網などの体系的な道路ネットワークを形成することにより、郊外部とのつながりを強化するとともに、地区内での過度な自動車交通を抑制することが必要です。

#### [4] 交流シナリオに関連する項目

- ・地区の中心に位置する瑞穂ふ頭を、構想の象徴的な地区と捉え、海に囲まれた特徴的な地形を活かした親水性の高い場所への転換を進めるべきです。そのために、ふ頭に残る米軍施設の早期返還に向けて、国及び関係機関に働きかけていく必要があります。
- ・外国人の居住を積極的に受け入れるインターナショナル・ディストリクトのしくみ、多文化共生の手法について検討する必要があります。

#### [5] 産業シナリオに関連する項目

- ・多種多様な産業分野の中から、発展を目指す新たな産業分野として先ず何を選択すべきかを考える必要があります。まずは、今後の成長が見込まれる創造的産業の積極的集積を図り、雇用の拡大、人材の交流を促進することも重要です。
- ・都心部に立地の少ない大学を国内外から誘致する手法とそれらをネットワーク化することにより実現する「University of Yokohama」のしくみについて検討する必要があります。

#### [6] 生活シナリオに関連する項目

- ・現在、住宅の立地が規制されている京浜臨海部などでは、土地利用の規制の今後のあり方について慎重に検討を行うことが必要です。

#### [7] その他の項目

- ・郊外部の緑地を保全するために、開発権をインナーハーバー地区に移転するなど、郊外の環境保全とインナーハーバー地区の開発とを連携するしくみの検討が必要です。
- ・港湾施設などの機能転換を図る上で、開港以来の港の歴史を残していくことが重要です。そのためには、京浜臨海部などに点在する産業遺産の悉皆調査が必要となります。

#### ■ 構想実現のためのプロセス、体制、しくみの構築などについて

- ・50年後が遠い将来と捉えられ、市民意識が希薄になりがちです。50年後がすぐそこにある自分たちの未来であることを、どのように市民が意識し、担い手となる子どもたちと共に考えていけるかが重要です。
- ・構想を実現するための、組織、仕組み、法制度などが存在していないため、検討する必要があります。
- ・各都市計画や港湾計画などの法定計画を決定・見直す際は、構想で描かれる50年後の都市像を見据えて検討を進めなければなりません。
- ・構想の実現を継続的に推進するための先行的な取組が必要です。そこで先ずは、山下ふ頭の再編整備に向けた具体的検討の着手や、「エキサイトよこはま22(横浜駅周辺大改造計画)」の推進強化、関内・関外地区の活性化等を進め、整合性を図る必要があります。

## 参考資料

---

# 海都横浜構想 2059 (案) 市民意見募集結果

## 1. 市民意見募集の概要

### (1) 市民意見募集の実施

- 意見募集期間 : 平成 21 年 12 月 16 日～平成 22 年 1 月 29 日
- 意見提出方法 : ファックス、電子メール、郵送又は持参
- 資料配布場所等 ; 横浜市の公共施設等、大学まちづくりコンソーシアム横浜参加大学、横浜市立大学ホームページ、

### (2) 意見提出状況

○意見提出件数 : 304 件 (意見募集回答用紙の回収数 297 枚)

うち 1 枚は 1 枚の用紙に 8 名分の意見を各人の意見を分けて記載=1 枚を 8 件としてカウント (1 枚=8 件)

うち 2 枚は 1 枚の用紙に団体の意見として集約して記載=1 枚の回答用紙を 1 件としてカウント (2 枚=2 件)

→294 件(個人 1 枚 1 件×294 枚)+8 件(団体 1 枚 8 件×1 枚)+2 件(団体 1 枚 1 件×2 枚)=304 件

※今回の意見募集では、一般の方から意見募集を行った他、大学まちづくりコンソーシアム横浜参加大学の協力により、各大学の学生等からも意見提出があり、その意見も含めて集計している。

#### ○意見提出方法

ファックス	12 件 ( 4.1%)
電子メール	48 件 ( 15.8%)
郵送又は持参	244 件 ( 79.7%)
計	304 件 (100.0%)

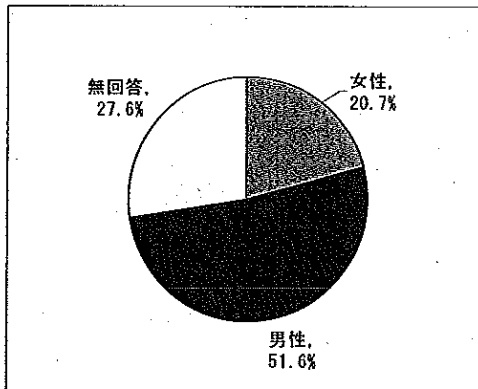
### (3) 意見提出者の属性

○性別…男性が 5 割、女性が 2 割

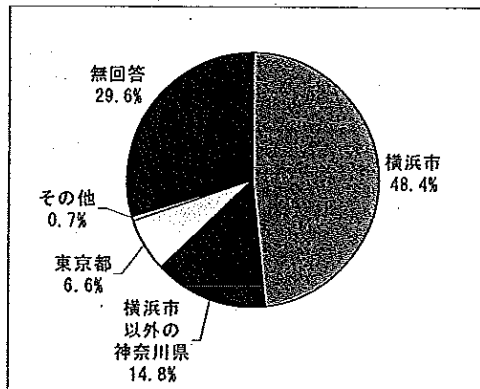
○住所…横浜市内が 5 割、横浜市以外を合わせると 2/3 が神奈川県内

○年齢…10～20 代が 5 割

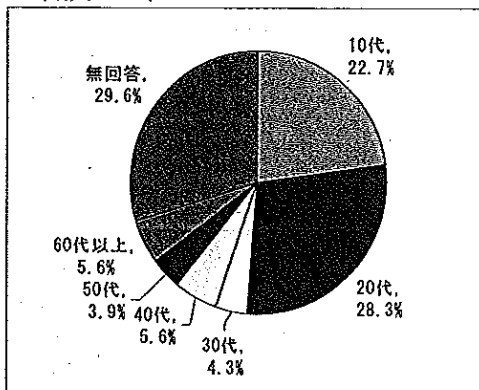
■性別 (n=304)



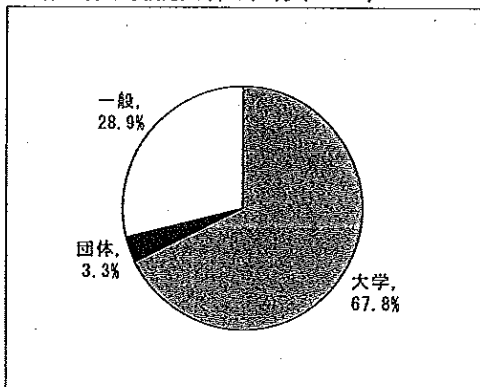
■住所 (n=304)



■年齢 (n=304)



■(参考)意見提出者の区分 (n=304)

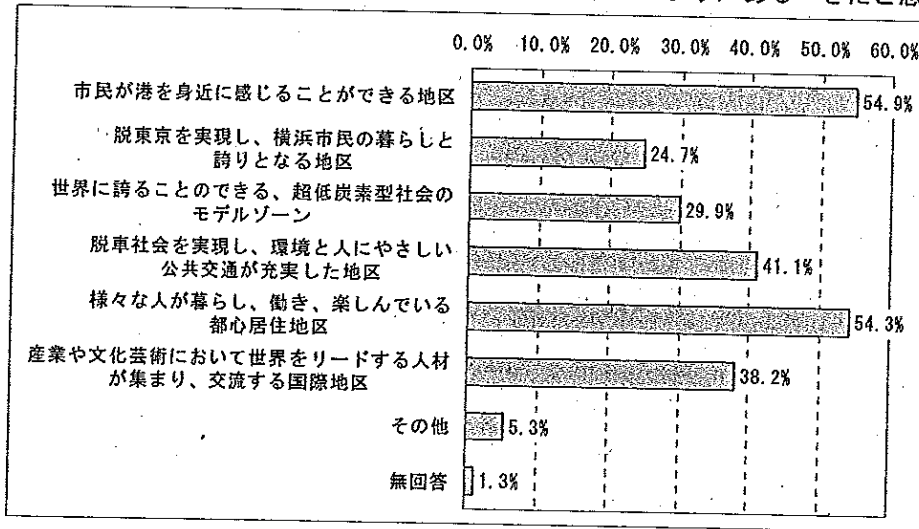


## 2. 市民意見

### (1) 将来のあるべき姿

○インナーハーバー地区の将来のあるべき姿として、「市民が港を身近に感じることができる地区」「様々な人が暮らし、働き、楽しんでいる都心居住地区」という回答が多い。

【質問1】あなたは、インナーハーバー地区は将来、どのようにあるべきだと思いますか？(MA、n=304)



### 自由記入意見のまとめ

海・港		
水辺の活用		65
シンボルとしての港・海		11
港湾		2
環境		
環境問題		39
地球温暖化、低炭素型社会		10
自然環境、緑		5
生活		
住宅、暮らし		26
生活環境		29
子どものための環境		7
人にやさしいまち		2
交通		
公共交通		24
脱車社会		14
水上交通		8
交通全般		6
歩行者空間		6
交流		
交流		17
国際交流		18
国際化		12
多様性		7
文化芸術		9
産業		
産業		14
商業・娯楽		4
横浜らしさ、自律性		
東京等との差別化、独自性 (横浜らしさ)		19
市民の誇り		13
都市の自律性		6
地域資源、歴史等の活用		7
先駆的、モデル的役割への期待		18
周辺地域(郊外等)との関係		6
その他		63

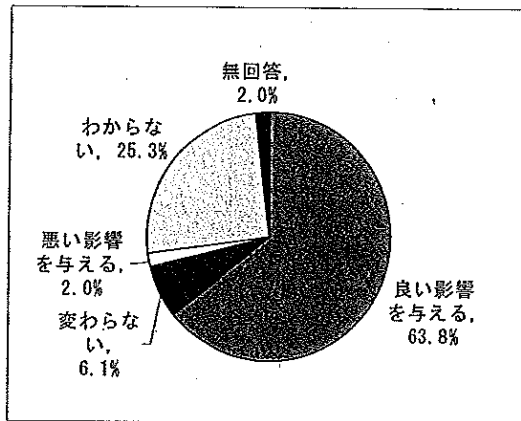
## ■具体的な意見の例（抜粋）

○海・港	<ul style="list-style-type: none"> <li>・横浜の特徴である港を活かすべきだと思う。</li> <li>・都心が抱え込む内水面は、エネルギーや気候環境といった面でも、生活環境や親水といった面でも大きな価値を持っていると考えられるので、それを最大限に生かすべきである。</li> <li>・一般的な海のイメージと異なり、環状に海を囲っている都市構造は珍しいものであるからこそ、その空間構造を市民が感じられることが最も重要であるとする。それが都市への帰属意識へとつながる。</li> <li>・横浜は港町のイメージが強いが、実際には東京のベットタウンの色彩が強く、市民は港を身近に感じていないと思う。そのため、市民の共有財産の港が身近に感じられる街づくりとすべき。</li> <li>・内海を陸がぐるりと囲むインナーハーバーは、水上交通を有効活用し、水際に住まいや働く場があるとオリジナリティのあるコンパクトシティが作れると思う</li> <li>・「港町」のイメージづくりはブランドとして必要だと思う。</li> </ul>
○環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境問題がとて問題視されている時代であるため、横浜が先頭に立ち、低炭素型社会への道を世界に広め、世界各国で協力し合えるようになってほしい。</li> <li>・これからの時代において、環境への配慮を欠いた地区は認められず、発展したとしても人々からの好評価は得られないと考えられる。</li> <li>・低炭素型社会づくりは抜本的に都市を変える必要がある。普通の都市やエリアでは困難なことをここでモデル的にやってほしい。</li> <li>・緑や生物的多様性などにも配慮した自然環境と調和した地区であってほしい。</li> <li>・中央集権的なエネルギーシステムから地域分散型エネルギーシステム（地産地消）への転換を図ってほしい。</li> <li>・環境志向は極めて重要だが、大手自動車メーカーの本拠地として「脱車社会」はとんでもない誤った方向であり、クルマ＝CO2 という古いバイアスに基づくものであり断じて反対する。</li> </ul>
○生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>・居住者の水辺での豊かなライフスタイルに期待したい。</li> <li>・時代の最先端を目指していくのは大切なことではあるが、市民にとっては身近に住みやすい地区を実現していった方が今後の発展に繋がっていくと思う。</li> <li>・横浜は、観光や遊びに行くにはいいが、実際に人が住むと不便に感じるので、暮らしやすい街であればいいと思う。</li> <li>・横浜が、一番住みたいと思えるような居住空間の整備をして、観光と居住の二つが両立できる街になればいい。</li> <li>・都心居住ができるのは富裕層だけではないのか。お金を持った高齢者が集まっても魅力的な地区になるとは思えない。居住ではなく交流に重きを置いた方がいいと思う。</li> </ul>
○交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境と人にやさしい公共交通の充実が、都市としての最重要課題である。</li> <li>・様々な人が訪れ、暮らすためには人にやさしい公共交通が必要だと思う</li> <li>・車をできるだけ使わないようにし、環境にもやさしい交通機関を多くして、交通にも不便がないような地区にしていくべきだと思う。</li> <li>・内海を陸がぐるりと囲むインナーハーバーでは、水上交通を有効活用した水際のくらしの中に住まいや働く場があるとオリジナリティのあるコンパクトシティが作れると思う。</li> <li>・散歩やサイクリングができるような、安全で空気のきれいな街になってほしい。</li> <li>・東京とは異なる個性ある地域をめざし、かつ高齢化社会を迎える中で、人の自由な移動が確保された地区となることを期待する。</li> </ul>
○交流	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交流により新しい文化が生まれる。</li> <li>・都心居住ができるのは富裕層だけではないか。お金を持った高齢者が集まっても魅力的な地区になるとは思えない。居住ではなく、交流に重きを置いた方がいいと思う。</li> <li>・インナーハーバー地区は、各ゾーンにおいて横浜市民の生活や企業の活動にとって様々な面で重要な関わりを持っている。市民にとって快適な地区であるとともに、横浜・首都圏の今後の発展を支える機能として、外部に開かれた交流拠点としての役割も重要である。</li> <li>・国際都市であり、港町として古い歴史をもつところが横浜の良いところなので、国際化を進めていくとともに、暮らす人々が仲良く交流できる都市であってほしい。</li> <li>・国際都市といっても現状はお寒い限りであり、国際的な企業や機関を招致して、経済、文化の交流を進めるインフラを整備すべきだ。</li> </ul>
○横浜らしさ、自律性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京と一緒にされることなく、横浜らしさを市民一人ひとりが意識できる地区にしてほしい</li> <li>・横浜ならではのできることを、他都市（特に、東京や世界の都市）と差別化できる魅力を発揮できる街にすべきだ。</li> <li>・横浜の「世界に対して開かれた都市」というアイデンティティを伸ばしていくべきだし、そのためにはいろいろな面で世界のお手本となる先鋭的な都市であるべきだと思う</li> <li>・東京ではなく、横浜にしかつくることのできないものを（水辺を考慮した設計）。</li> <li>・市民生活や都市の活動と港が近接していることが横浜の特徴である。横浜のインナーハーバーは日本で唯一の立地特性を生かして、住んで働いて新たな文化を育む場所であることこそふさわしい。</li> </ul>

(2) 「海都横浜構想 2059」の効果

○「海都横浜構想 2059」が将来の横浜市民の暮らしに与える効果として、2/3 が「良い影響を与える」と回答している。

【質問2】あなたは、「海都横浜構想 2059」が将来の横浜市民の暮らしにどのような効果を与えますか？(n=304)



■自由記入意見のまとめ

【良い影響を与える】

よりよいまちづくりのための計画を進めることには意義がある	44
暮らし、生活環境改善につながる	31
計画は良い影響を与えることが前提である	30
環境に良い影響を与える	20
まちづくりにとって長期的な計画は重要である	19
水辺の活用（港に親しむ仕かけ、住居整備等）	17
交通環境の改善	16
人が集まりやすくなることによる効果への期待	11
国際化の推進	10
交流の促進	9
経済効果への期待	7
緑、自然が増えることで良い影響がある	7
東京、他都市との差別化、独自性	7
市民が誇りを持てる	5
産業の発展（就業機会の増加を含む）	4
水上交通手段に期待	4
その他	87

【変わらない】

変わらない	7
よくわからない	3
良い影響、悪い影響の両方がある	2
市民の声を取り入れてほしい	2
その他	21

【悪い影響を与える】

悪影響を与える（街の雰囲気、生活環境、郊外への影響）	3
構想案の実現に懐疑的	3
今の自然を大切にすべき	1

【わからない】

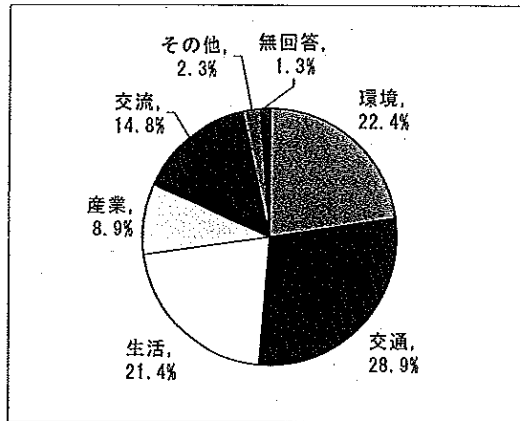
わからない（よくわからない、判断材料が不足している等）	34
良い影響、悪い影響の両方がある	22
よりよいまちづくりのための計画を進めることは意義がある	12
50年後のことはわからない（現段階ではわからない）	12
構想に関する市民への周知・理解を得るための努力が必要	8
暮らし、生活環境の改善	4
緑を増やしてほしい（緑、自然が増えることで良い影響がある）	4
水辺の活用（港に親しむ仕かけ、住居整備等）	4
市民の声を取り入れてほしい	3
交通環境の改善	2
今ある良さを大切にしたい	2
構想案の実現に懐疑的	2
陸地側、郊外部も含めた計画が必要	2
その他	24



(3) 5つのシナリオへの関心

○5つのシナリオのうち最も興味のあるものについてみると、「交通」が最も多く、次いで「環境」「生活」が多い。

【質問3】 インナーハーバー地区で描いている50年後の5つのシナリオのうち、あなたが最も興味があるものはどれですか？(n=304)



■自由記入意見のまとめ

【交通】

新たな公共交通の充実を希望（全般的な交通網整備等を含む）	44
水上交通手段に期待	36
構想案（将来）について興味がある	26
他の項目の基礎となる	13
環境問題を重視（自然エネルギー活用等含む）	8
交流の促進	5
脱車社会の実現	5
東京等との差別化、独自性	4
水辺の活用（港に親しむ仕かけ、住居整備等）	3
新しい提案、アイデア	3
他地域、世界への波及効果への期待	2
住環境を重視してほしい（暮らしやすいまちにしてほしい）	2
コスト面での配慮を希望	2
その他	26

【環境】

環境問題を重視（自然エネルギー活用等含む）	51
他の項目の基礎となる	12
構想案（将来）について興味がある	10
緑（自然）を増やしてほしい	6
他地域、世界への波及効果への期待	2
水辺の活用（港に親しむ仕かけ、住居整備等）	2
構想案の今後に期待	2
先駆的、モデルケース的役割を担ってほしい	2
その他	22

【生活】

住環境を重視してほしい（暮らしやすいまちにしてほしい）	26
水辺の活用（港に親しむ仕掛け、住居整備等）	10
構想実現後の街に住んでみたい	6
構想案（将来）について興味がある	6
交流促進	5
多様性を活かす	4
すべての人にやさしい街	3
消去法で選んだ	2
他の項目の基礎となる	2
国際化の推進	2
東京、他都市との差別化、独自性	2
その他	21

【交流】

交流の促進	24
国際化の推進	8
構想案（将来）について興味がある	7
現在ある地域資源、歴史などを活かす	6
他の項目の基礎となる	5
活性化につながる	3
芸術やアートに触れる場を増やす	3
構想案の今後に期待	2
東京等との差別化、独自性	2
その他	10

【産業】

産業振興、経済発展への期待	9
他の項目の基礎となる	8
交流促進	2
東京、他都市との差別化、独自性	2
その他	16

(4) 自由意見（構想案に関する意見・感想・プロジェクトのアイデア等）

【質問4】本構想案に関して、ご意見・ご感想・プロジェクトのアイデア等をご自由にお書きください。

■自由記入意見のまとめ

構想全般に対する意見		
構想に対する関心・期待		30
構想に対する感想		15
構想を検討・推進する上で必要な視点		14
構想の進め方		12
市民意見の反映・市民参加の必要性		12
構想に対する懸念・疑問		10
周辺地域(郊外、首都圏等)との関係		7
情報提供方法等		5
構想に関わりたい		4
他の計画等との関係		4
計画期間(50年間)		4
空間・市街地像		3
現在の良さを残す		2
構想の名称(「海都」)		2
構想に対する提案・アイデア等		
構想に対する提案・意見		12
特定地区に関する提案・意見		6
交通		
交通		14
水上交通		13
公共交通		9
脱車社会		5
歩行者空間等		3
環境		
環境		13
自然、緑		10
海・港		
水辺の活用		14
港湾		2
生活		
生活環境		9
子どものための環境		6
暮らし		4
交流		
交流		6
国際化		4
多様性		4
産業		
商業・娯楽		4
産業		2
その他		33

## ■具体的な意見の例（抜粋）

### ○構想全般に対する意見

- ・いずれも壮大な構想でぜひ実現して欲しいが、50年後と言わずできるところから始めて欲しい。
- ・市民は何も知らないうちに自分の住んでいる街が変わっていくことに戸惑いを感じる事が多くある。そういった些細なことは計画者の視点ではどうしても見落としになってしまうことになると思うので、最終形の姿だけでなく、そこに至るまでのプロセスとミクロな視点での気配りを忘れないで計画していただきたい。構想として終わるのではなく、実現することでプロジェクトを完成させていただきたいと願っている。
- ・インナーハーバー全体としての構想も大切だが、その中にも様々な地域があり個性があると思う。この構想案ですべて同じ様な街にしてはもったいないので、もう少し細かい地域の構想案も見てみたい。
- ・50年は長過ぎるのではないか。50年後という長い期間を見据えたグランドビジョンも大切だが、現代のような変化が激しく先が読めない時代では、もう少し短い期間の見通しを考えることの方が重要ではないか。当然、長期、短期のビジョンが両方あっても良いわけだが、力点は後者に置くべきだと考える。
- ・都心部に関してはいろいろな構想が考えられていると思うが、市民が混乱しないようにそれぞれの関連や位置づけ等をわかりやすく公表をお願いしたい。
- ・実現のために、市民・行政・民間・大学等のプロジェクトチームを作り上げる。
- ・40年前の「6大事業」は、横浜市の都市課題を解決する方向を示し、着実な事業の推進により今日の都市開発と都心部整備を実現した。今回の50年後のビジョンは、さらに豊かな都市と市民生活を考えると、方向性としては理解しやすい。しかし、「海都」と名づけた哲学が良く伝わらない。今までは「港都」としての都市ビジョンであった。ぜひ、「海都」の哲学を大きく打ち出してほしい。
- ・「海都」というネーミングは如何なものか。横浜は国際港都である。名は体を表す。先ず「港都」と表現すべきであろう。
- ・規模が大変に大きいので、先ずは市民理解が重要だと思う。
- ・こういう意見募集があることを知らなかった。正直、横浜に住んでいる人でもあまり知らないのではないか。構想案はいいと思うので、もっと多くの人に知ってもらった方がいろいろな意見やアイデアが集まるのではないかと思った。
- ・50年後は今の園児や小学生・中学生・高校生・大学生が主役の時代なので、この構想をわかりやすくした解説本を作って意見を聞いたらか。

### ○構想に対する提案・アイデア等

- ・（オレンジリング、ブルーリング、グリーンリングの）3つのリングが交わる方がいいのではないか。交点に新しい要素を生み出す。
- ・今回の構想にあるような複数の短い都市軸同士を結ぶ比較的距離の長い都市軸を設定することで、できれば市民がそこを移動できるよう配慮するというのはどうか。
- ・先進的な生命医学等の世界的な研究拠点と、国際化された高度な教育環境を創造し、市民生活に還元をもたらす横浜市立大学キャンパスの移転と再整備を行う。
- ・現行の都市計画等の法制度を前提としないで考えると、瑞穂埠頭地区に、アミューズメント施設、カジノ施設及び宿泊施設を設け、日本国内だけではなく海外からの滞在型観光客を誘導する方策も、横浜の活性化の一助となると思う。カジノ施設については、特区構想としての検討も考えられる。

### ○交通

- ・本提案では海域の賑わいが陸域に比べて不足していると思う。海域の主人公である船が港に浮かび、動いている景観をもっと前面に出してほしい。
- ・水上交通などの公共交通が発達して、人々が様々な交通のモードを切りかえながら歩いて暮らせる50年後の未来の横浜を想像すると、それら公共機関の駅はインナーハーバーで最も公共的で魅力的な場所になる。
- ・構想案は地区内に偏重しており、このままでは国内外からのアクセスに不便なローカルエリアに留まってしまいそうである。国内からのアクセスのためには「新横浜駅」⇄「インナーハーバー」の整備、国外からのアクセスのためには「成田空港」⇄「羽田空港」⇄「新横浜駅」の整備が必要と考える。
- ・外国人観光客のみならず、海外有力企業が数多く進出してくるまちづくりを指向してはどうだろうか。その際、分かりやすい公共交通であるLRTのネットワーク整備は必要不可欠なインフラと考える。
- ・LRTにこだわりすぎない方がよいと思う。50年後ならば、よりパーソナルでエコロジーなモビリティが実現するのではないか
- ・脱車社会について、新しい街をつくる際にはインナーリング（特に移動制約者にやさしく省エネの路面電車が良い）の

路線を敷設したり、カーシェアリングの施設を整備しておくべきと思う。そうでないと新住民は不便さからマイカーを購入してしまい、ずっとマイカーを使い続けることになる。

- ・車の必要ない街というのは問題があると思う。確かにガソリン車は環境汚染につながるが、50年後には、もっと電気自動車のような環境にやさしい車が普及してくると思う。

#### ○海・港

- ・海辺の魅力を最大限に感じられて、海辺が生活の一部として市民に開かれて利用できるような場所になることを強く希望します。
- ・横浜の象徴でもある水と人が密接につながっていくこのプロジェクトはとて素晴らしいと思う。外部の人が訪れても「横浜らしい」と思えるような街づくりをしてもらいたい。
- ・「いかに海辺を開いていくか」が今までの臨港空間のパブリックスペースの目標だったと思うが、水辺、水域が生きた活動の場となるためには「いかに閉ざしていくか」、つまり水辺、水域の専有・占有をいかに民主主義的にコントロールしていくかが重要だと思う。水辺デッキのレストラン、カヌー、屋形船とそれを係留しておく場所、船を係留できる専有住宅、それに都市型農業など、水辺の魅力の創造には、誰でもいつでも使えるわけではなくても、ある一定のコミュニティが使える空間としてある必要があると思う。

#### ○環境

- ・人間中心の都市と持続可能な環境とが両立できる地区ができれば本当に素晴らしいと思う。やはり、横浜という有名な場所が環境問題について先頭に立つべきだと思う。
- ・将来の活動量の目標が示されているが、環境目標（地球温暖化対策）と整合している必要がある。2050年まで60%以上削減を図るCO-D030は、もはや先進的目標としては遅れ気味ではないか。インナーハーバー地区では、更に戦略的な目標を掲げ、それを達成するための行動提案と、数値的効果を具体的に示したい。
- ・上空から見た街は緑が少なく寂しい（色合いが少ない）と思うので、緑の多い街を見たいと思う。
- ・都市問題である熱環境の改善や緑化にも興味がある。最近では高層ビルなどで殺風景な街並みになってしまっているので、緑化には力を入れて欲しいと思う。
- ・美しい環境、景観を大切にしたい、“水”を最大限生かしたアイデアを望む。

#### ○生活

- ・荒廃しているともいえる工業・流通地域に新たなアイデアを織り込む方法論が大事である。環境を居住に適するように、緑を増やし街路を歩行と自転車のために整え、大型車両などは歩行者が使用する空間から遠ざけるようにする。
- ・高層建築は今後の都市計画にふさわしくない、20世紀型の利用しにくい空間活用である。できるだけフラットで人間サイズの建物・施設が求められている。
- ・子どもたちが遊べる場所がないのは、人が暮らす街にとってあまり好ましくないと思う。他にも安全面が気になる。人が暮らすならば、それなりに子どもたちがのびのびと生活できるような街にしてほしい。

#### ○交流

- ・横浜の港湾地区にキャンパスが新しく生まれるととても魅力的だと感じる。学生による活気も生まれるだろう。
- ・瑞穂ふ頭地区の国際交流の場が興味深い。
- ・食と音楽のイベントの共催、また、それをモデルとした積極的な多文化交流の場所の提供及び推進を行う。

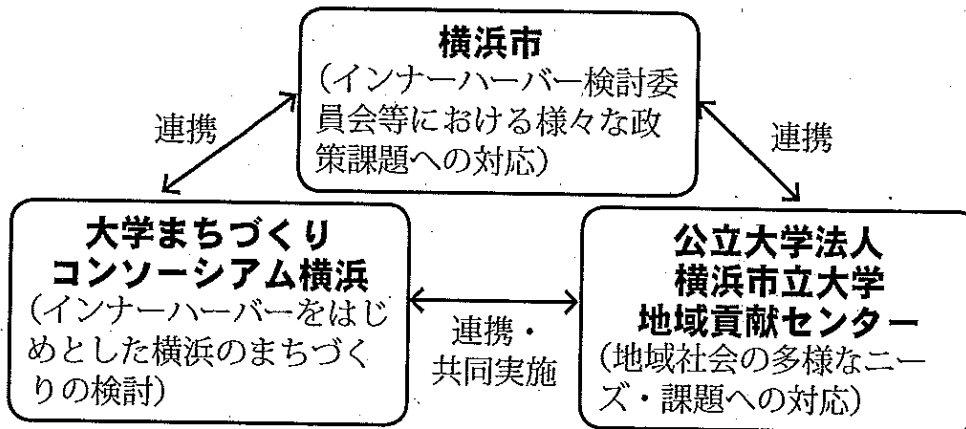
#### ○産業

- ・産業・住居に関する外国人特区を設け、名実ともに国際都市に近づく。
  - ・インターナショナル・パークでの技術開発等に伴う特許関係について、当地域で開発された新技術等については参加国（登録参加国等）内での利用時の特許についてはフリーとして、それぞれの国々、企業にインセンティブを与えることが大事ではないか。
- 横浜の港湾地区に大型テーマパークを建設して、観光の礎として欲しい。

## 本構想の検討体制について

### 《大学まちづくりコンソーシアム横浜とは》

神奈川大学、関東学院大学、東京大学、横浜国立大学、横浜市立大学による連携組織で、本構想を「横浜市インナーハーバー検討委員会」へ提供することをはじめ、郊外部も含めたまちづくりの検討など、横浜全体の魅力向上に寄与する調査研究事業を実施しています。事務局は公立大学法人横浜市立大学地域貢献センターが務めています。



### 《大学まちづくりコンソーシアム横浜検討メンバー》

大学名	職位	氏名
東京大学大学院	教授	北沢猛 (故人)
	准教授	清家剛
	特別研究員	原裕介
	特別研究員	丹羽由佳里
横浜国立大学大学院	教授	北山恒
	設計助手	仲俊治
	設計助手	日野雅司
関東学院大学	准教授	中津秀之
神奈川大学	教授	曾我部昌史
横浜市立大学	准教授	鈴木伸治 (代表)
	客員研究員	片岡公一
	客員研究員	佐々木龍郎

## あとがき

本報告書は平成 21 年度の大学まちづくりコンソーシアム横浜において検討したインナーハーバー地区の 50 年後の姿を提言としてまとめたものである。

1965 年に発表された「都市づくりの将来計画の構想」は後に横浜市の都市づくりの骨格となった構想であり、現在の都心部形成はこの構想を下敷きとして進められてきた。この 1965 年構想における都心部の都市づくりの構想が完成しつつある現在、開港 200 年を目標に新たな都心部形成の方向性を示すものとなるべく、このインナーハーバー構想の検討は進められてきた。

検討は平成 20 年度から始められ、東京大学の北沢猛教授を中心とした検討チームにより、その骨子案がまとめられ、2009 年の開港 150 周年記念式典において発表された。そして、21 年度の大学まちづくりコンソーシアム横浜の設置により、その検討作業は引き継がれて、本年度の成果としてまとめられたが、構想の骨格は、前年度の北沢猛教授を中心に作成された骨子案の内容の多くを継承し、さらなる検討が繰り返されてきた。その意味で、本構想立案にあたり同氏が果たした役割は非常に大きい。

北沢猛氏は、1977 年に横浜市に入庁し、1965 年構想をまとめあげた後に横浜市企画調整局長として活躍した田村明氏の薫陶を受けたアーバンデザイナーである。後に東京大学に籍を移しながらも、最後まで横浜の都市デザインの理念の中心であり続けた氏は、1965 年構想を代替する新たな構想をビジョンとして示すことに、横浜市在職中から力を注いできた。残念ながら同氏は、この構想案の完成を見ること無く、昨年 12 月に逝去された。しかし、その想いについては大学まちづくりコンソーシアム横浜の各メンバーも共有しており、構想をまとめるにあたっての強い原動力となった。氏の功績を讃えると同時に、ご冥福をお祈りしたい。

また、この構想立案にあたっては、大学まちづくりコンソーシアム横浜のメンバーのみならず、多くの外部の専門家の協力を頂いた。ここに感謝の意を表するものである。

平成 22 年 3 月 大学まちづくりコンソーシアム横浜代表委員  
横浜市立大学国際総合科学部 准教授 鈴木伸治

---

うみのみやこよこはまこうそう

# 海都横浜構想 2059

■ 発行 2010年3月

■ 調査・研究 大学まちづくりコンソーシアム横浜

事務局

公立大学法人横浜市立大学地域貢献センター内

〒236-0027 横浜市金沢区瀬戸 22-2

<http://www.yokohama-cu.ac.jp/umcy/umimiyako2059/index.html>

Tel: 045-787-2449

Fax: 045-787-2025

---



