

関内・関外地区活性化推進計画



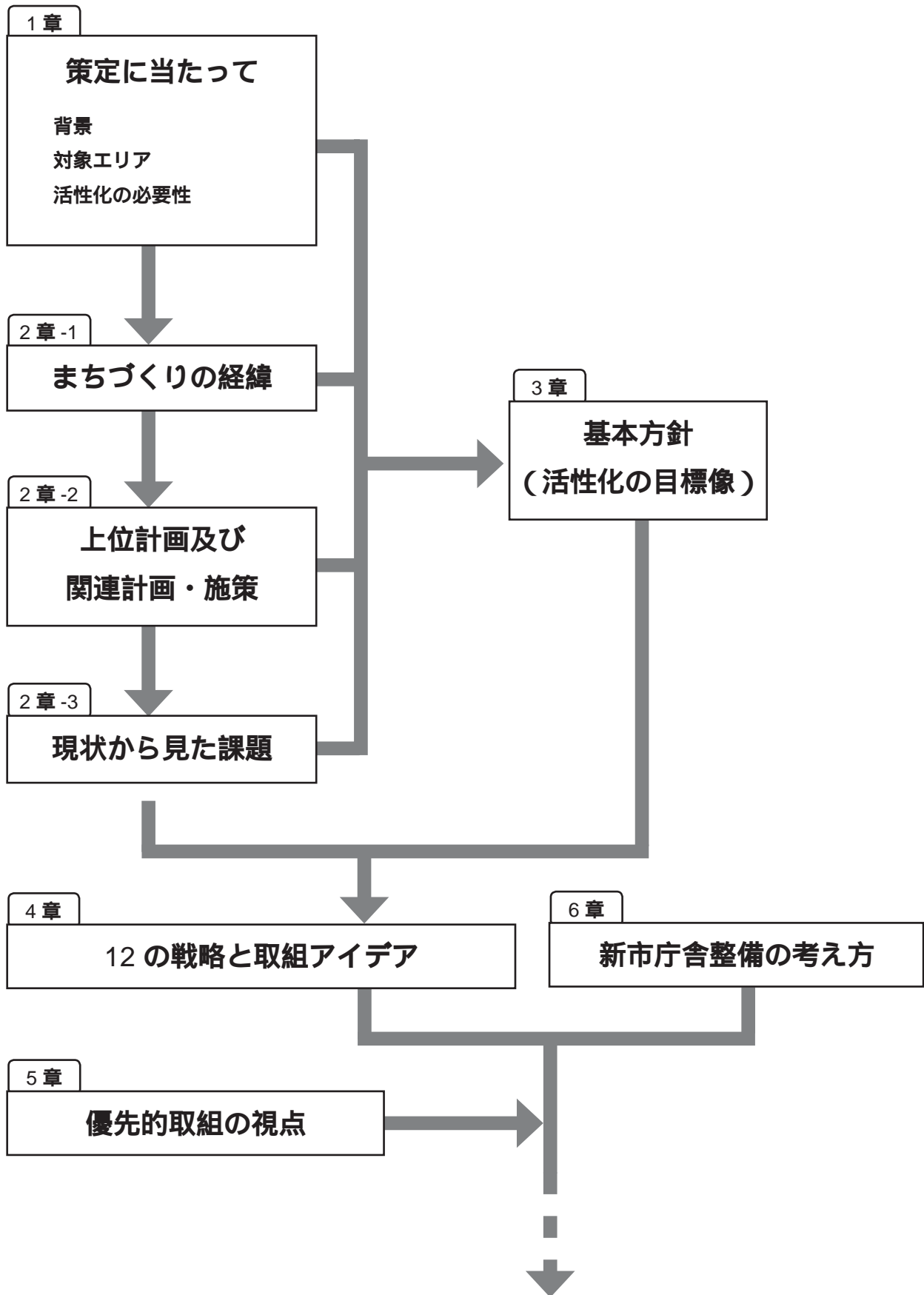
横浜市

目次

0章 本計画の構成	1
1章 策定に当たって	2
1.1. 背景	2
1.2. 対象エリア	3
1.3. 関内・関外地区活性化の必要性	4
2章 関内・関外地区の現状等の把握・分析	6
2.1. 関内・関外地区のまちづくりの経緯	6
2.2. 上位計画及び関連計画・施策	9
2.3. 現状から見た課題	33
3章 基本方針(活性化の目標像)	50
3.1. 近年の施策目標等の整理	50
3.2. 4つの基本方針	51
3.3. 基本方針実現に向けた12の戦略	51
3.4. 関内・関外地区活性化基本方針図	52
4章 12の戦略と取組アイデア	53
4.1. 関内地区・関外地区・みなとみらい21地区をつなぐ結節点を強化する	54
4.2. 都市の軸、水・緑・賑わいのネットワークを創る	56
4.3. 起業者等への支援、既存の業務ビル群の再生等により、働く場としての活力創造都心を再構築する	62
4.4. 地域のブランド力を高め、路面型商店街の活性化を図る	65
4.5. 関内・関外地区ならではの居住スタイルを創出する	67
4.6. 公共空間や歴史資産等の利活用により、開港都市横浜ならではの都市の魅力を創る	69
4.7. 文化・芸術・教育・スポーツ等の文化芸術創造活動を集積する	71
4.8. 人と環境にやさしい便利な交通・移動環境を創る	73
4.9. 自然を活かし環境負荷の少ない都心を創る	75
4.10. 関内・関外地区の魅力を活かし、都心観光機能を強化する	77
4.11. 安全・安心なまちづくりを進める	79
4.12. 各地区の地域特性に合わせたエリアマネジメントを推進する	80
5章 優先的取組の視点	82
5.1. 港町周辺・北仲結節点を強化	85
5.2. 業務機能の再生	87
5.3. 商業等都心機能誘導と都心居住	91
5.4. 多様な活性化拠点づくり	94
5.5. 回遊性の強化	96
5.6. エリアマネジメントの推進と公共空間の利活用	97
6章 新市庁舎整備の考え方	101
6.1. 活性化と新市庁舎	101
6.2. 検討の経緯	104
6.3. 市庁舎の現状と課題、整備の方向性	105
6.4. 新市庁舎の基本理念	107
6.5. 検討委員会の提言	108
6.6. 今後の進め方	114
おわりに	115

0 章 本計画の構成

本計画の構成は、以下の通りです。



1 章 . 策定に当たって

1. 1. 背景

関内・関外地区は、開港以来の歴史と魅力を有し、世界への窓口として、官公庁施設を中心に、業務、商業施設等の集積が進み、横浜都心の中心的役割を果たしながら、横浜経済をけん引してきました。

しかし、近年、交通の要衝である「横浜駅周辺地区」や都心部の新しい核である「みなとみらい21地区」の開発が進み、みなとみらい線の開通やビジネス商業中心の街への住宅機能の流入など、都市構造も大きく変化してきた結果、関内・関外地区は業務・商業機能の相対的な低下が見られました。

このような中、最近10年間で従業者数が約3.5万人減、商品販売額が約半減になるなど、地盤沈下に歯止めがかからない状況にあります。

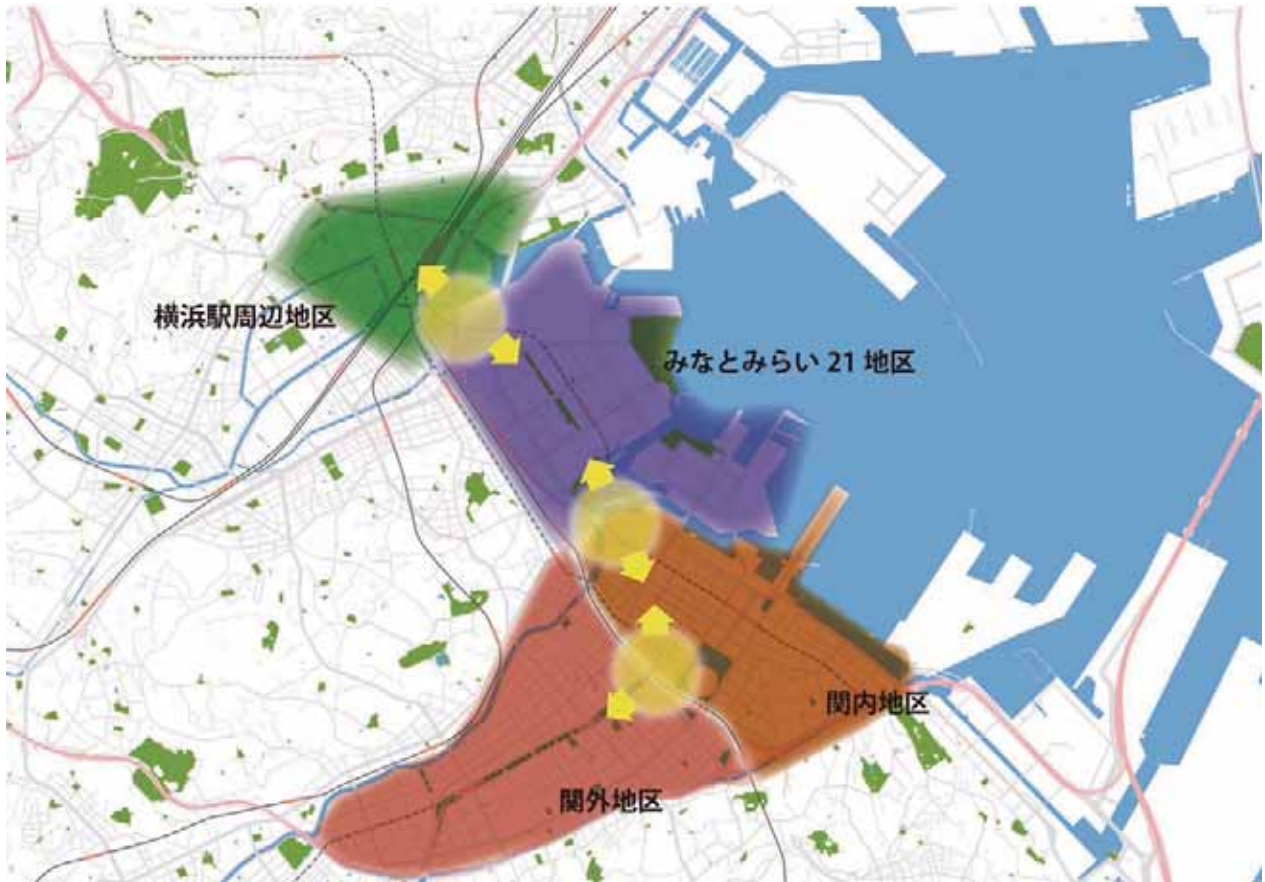
そして、都市間競争の激化、地球環境問題、少子高齢・人口減少など、最近の社会・経済情勢も大きく変容してきています。

また、関内・関外地区の中心的な施設である横浜市庁舎は、築50年を経過し、施設の老朽化や分散化による市民サービスの低下・業務の非効率化、床賃料負担など多くの課題をかかえており、新市庁舎の整備を検討すべき時期にもきています。

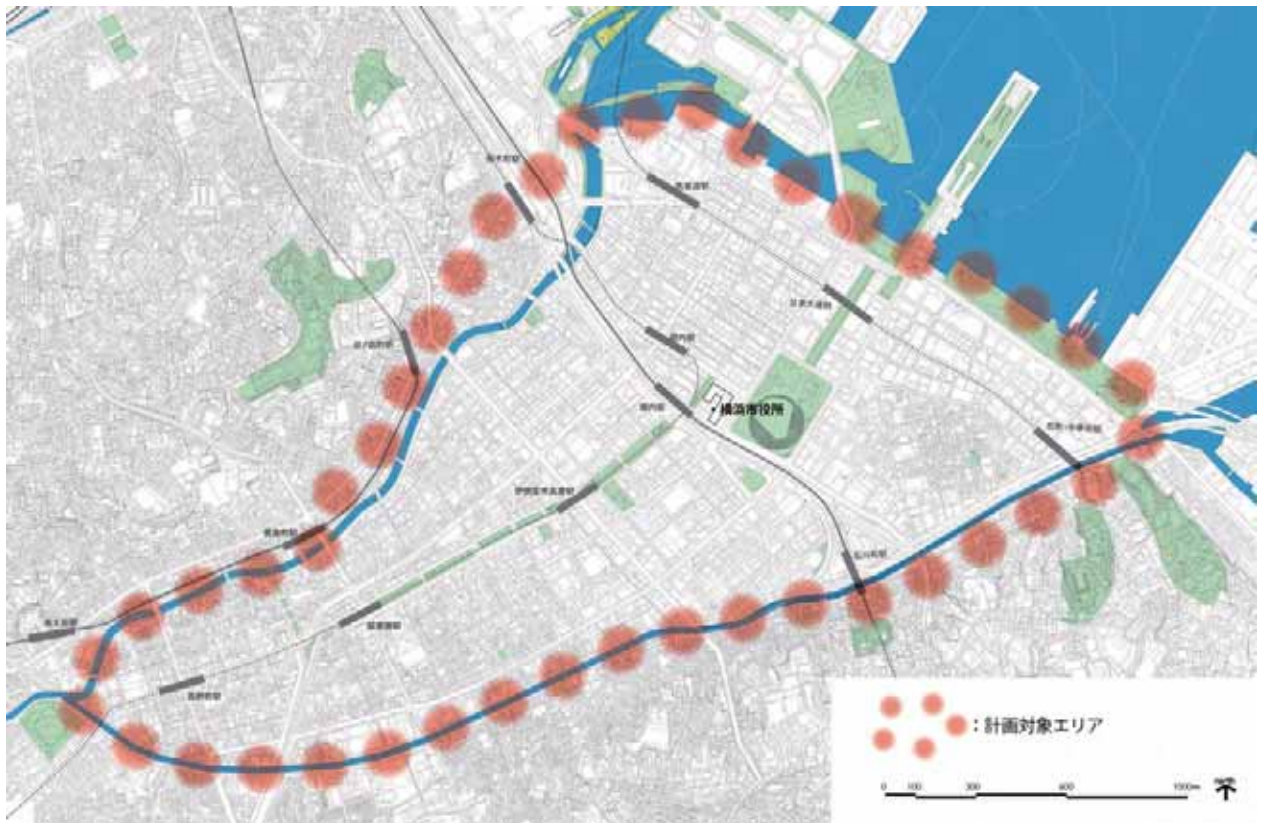
そこで、これらの課題へ対応し、公民が連携した地区の活性化を持続的に行っていくため、新市庁舎整備の考え方を含み関内・関外地区活性化のための新たな計画を策定するものです。

1.2. 対象エリア

・横浜都心部の構成



・計画対象エリア：関内・関外地区



1.3. 関内・関外地区活性化の必要性

横浜の都心部は、開港以来の歴史のある「関内・関外地区」、交通の要衝である「横浜駅周辺地区」、そして、この2つの地区を結ぶ新たな都心である「みなとみらい21地区」の3地区から構成されています。

横浜市では、1965年に6大事業の一つとして「都心部強化事業」を発表して以来、3地区それぞれの強化と、その連携を推進してきました。

その中で、関内地区と関外地区は、互いに異なる役割を担いつつ、補い合いながら発展してきましたが、近年、関内・関外地区を取り巻く状況は大きく変化しています。

関内地区は、横浜の顔とも言うべきシンボリックな業務・商業地区として、横浜の経済をけん引してきました。現在でも、9万人超の人が働いていますが、社会・経済情勢の変化等により、空きオフィスの増加や商業の低迷などが進んでいます。

一方、関外地区の中心に位置する伊勢佐木町や、野毛、吉田町などは、かつて、全国的にも発信する賑わいを見せていましたが、ターミナルとしての横浜駅周辺等の成長、映画館の減少や核施設の閉店、店舗が画一化する傾向にあることなどにより、かつての賑わいが次第に低下してきています。

これらの変化に加え、社会全体としても、人口減少・少子高齢時代の到来によるオフィス・住宅需要の変化や、地球環境問題の顕在化、国際化、交通環境の変化、安全・安心への関心の高まりなど、都市環境に求められるものも刻々と変化し、複雑化してきています。

したがって、関内・関外地区が抱える課題を解決するとともに、様々な変化に柔軟に対応していくことが求められており、そのことを通じて、内外の諸都市との区別化が図られ、横浜の「都市ブランド」の確立に寄与し、新旧都心が一体となり、国内外から多くの人や企業などを集積・定着させていくことが可能となります。

そのためには、国際性、都市景観などの様々な魅力を活かしながら、経済・社会の変化を見据えた新たな横浜の価値を創造するとともに、居住者や就業者などの市民、業務・商業・住居等の民間事業者、行政等が、それぞれの役割を担うことによって、関内・関外地区の活性化を図っていくことが必要です。

また、関内・関外地区は横浜市の商業地域の面積の約23.6%、主要駅の商業地域内の事業所数の44.6%・従業員数の35.5%を占めており、横浜市最大の業務・商業地区です。この地区を活性化することは、横浜経済をけん引している都心部を活性化することになり、ひいては横浜市全体の発展につながるものです。

活性化の必要性を整理すると、次の3点になります。

A. 横浜の都市ブランドへの貢献

- ・グローバル化や都市間競争の中で、暮らしたい、働きたい、訪れたい都市として、市民、国内外の他都市の人々から選ばれる都市ブランドの確立が求められています。
- ・関内・関外地区は、新しい都心（横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区など）にはない開港以来の歴史と文化という魅力を持った、横浜を象徴する都心空間のひとつです。

《横浜という都市の対外的アピール》

歴史的都心である関内・関外地区、新たな都心である横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区が互いの特徴を引き立たせつつ一体となって活性化することは、横浜という都市の対外的なアピールとなり、横浜の都市ブランドの確立に大きく貢献します。

《横浜市民 367万人の誇りの醸成》

横浜を象徴する都心空間のひとつであるとともに、日本の開国・開港の地である関内・関外地区が活性化することは、広く横浜市民にとって誇りの醸成につながり、市民意識の一体化に寄与します。

B. 横浜市全体の経済・雇用のけん引役

- ・関内・関外地区は、開港以来、ビジネス起業の場、国際都市横浜を支えてきた多様な人の集う地域として発展してきました。
- ・現在でも、関内・関外地区は、横浜市内で最大となる約15万人の従業者数を抱え、また、多彩な業務・商業等が集積する都心エリアとなっていますが、近年の経済・社会情勢の変化に対応できず、停滞しています。

《就業の場の確保による横浜市全体の活性化への寄与》

関内・関外地区は市内最大の従業者数を抱えており、この地区の活性化は、就業の場を確保することなど、横浜経済全体の活性化に大きく貢献します。

《新たなビジネスと雇用の創出》

みなとみらい21地区などとは異なる中小ビル主体の市街地ならではの特性を活かし、新たな業務・商業を興すエリアを形成することは、ビジネス・雇用の創出など、横浜経済の底上げに寄与します。

《人口減少社会へ対応した活力の確保》

人口減少社会に向け、都市の活力を維持するためには、業務・商業等と調和した関内・関外地区ならではの居住スタイルをもつ、質の高い都心居住の誘導を図る必要があります。

C. 関内・関外地区を形成する各界隈の元気づくり

- ・関内・関外地区は個性豊かな多くの界隈があること、また、まちづくり等に関連する多彩な活動組織・人材の集積があることが、重要な地区の資源となっています。

《関内・関外地区を形成する各界隈の個性の伸展と様々な活動の育み》

関内・関外地区に蓄積している魅力資源を掘り起こし、また、引き立たせつつ、各界隈の個性を伸ばすとともに、関内・関外における様々な活動を活性化し、その連携を進めていく必要があります。

2 章 関内・関外地区の現状等の把握・分析

2章では、関内・関外地区の活性化を考えるに当たり、前提となるまちづくりの経緯と現状及び課題の整理を行います。

まず、2-1.において、これまでの当地区におけるまちづくりの経緯をひも解き、課題の分析につなげるとともに、2-2.において、当地区に定められているまちづくり関連の計画・施策を整理し、2-3.で課題を把握し、3章で述べる活性化の方針を導き出します。

2 1. 関内・関外地区のまちづくりの経緯

横浜は安政6年の開港により、交易の中心地として、また、世界からの情報・文化の窓口として近代日本を代表する国際都市となりました。中でも「関内地区」は、幕末の通商条約に基づき外国人が営業と居住を認められた居留地が誕生するとともに、それを支える日本人街が形成され、併せて官公庁施設などの立地が進んだことから、都市横浜の原点として目覚ましい発展をとげました。

その後、生糸や茶などの輸出、綿や亜鉛などの輸入などといった、諸外国との交易の急速な発展により、商社や荷役・倉庫関連企業、金融機関などの貿易に関連する業務機能が立地し、日本を代表する港湾都市としての性格を持つようになります。さらに、その下請けとなる中小企業、輸入雑貨の物販店、百貨店、飲食業などの集積が進むとともに、全体を統括・管理する行政機能の立地が進み、業務機能や商業機能を中心とした街が形成されてきました。

しかし、震災・戦災や戦後の高度経済成長を経て、近年の産業構造の転換や金融機関の再編成が進む中、関内地区を支えていた港湾機能が低下し、それに伴い関連産業の縮小・撤退や飲食業を含めた商業機能の低下が進み、この地区の活性化が課題となってきています。

一方、鉄道の広域化などにより、交通の要衝である「横浜駅周辺地区」にも都心核が形成され、近年の「みなとみらい21地区」の誕生により、2つの核を一体化させた都心部が形成されました。

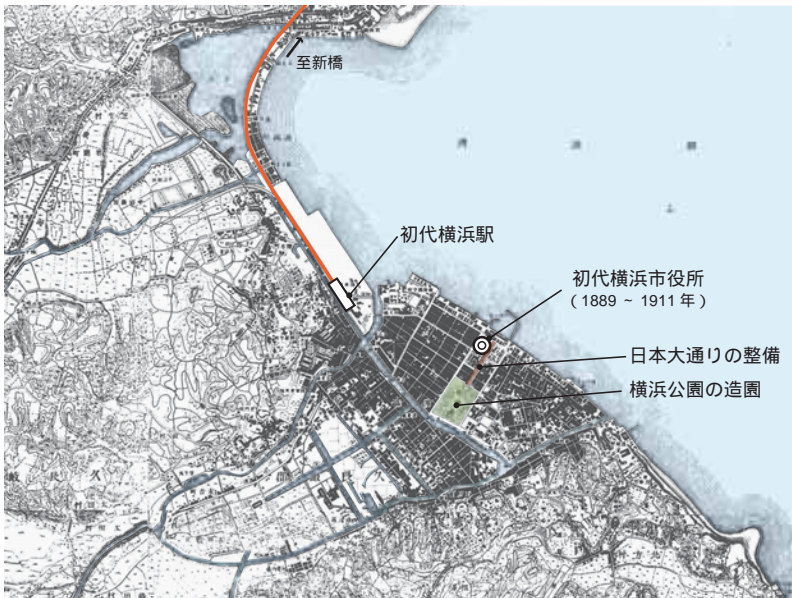
その中でも、関内・関外地区では、早くから都市デザインの取り組みが行われ、街並みの誘導や歩行者空間の整備など、都市環境向上や個性的な魅力の創出が進められてきました。最近では、文化芸術活動の積極的な誘導による新たな産業の育成や市民との協働による街づくりなどが進められていますが、商業・業務機能の低下に歯止めがかからず、街全体の活性化が依然として課題となっています。

さらに、みなとみらい線が開通したことにより、東京都心とのアクセス性が向上したことから、来街者が増加している一方で、住居機能の増加やホテルの立地など、業務・商業中心で成り立ってきた街の都市構造にも変化が生じており、新たな視点での活性化策も必要となっています。

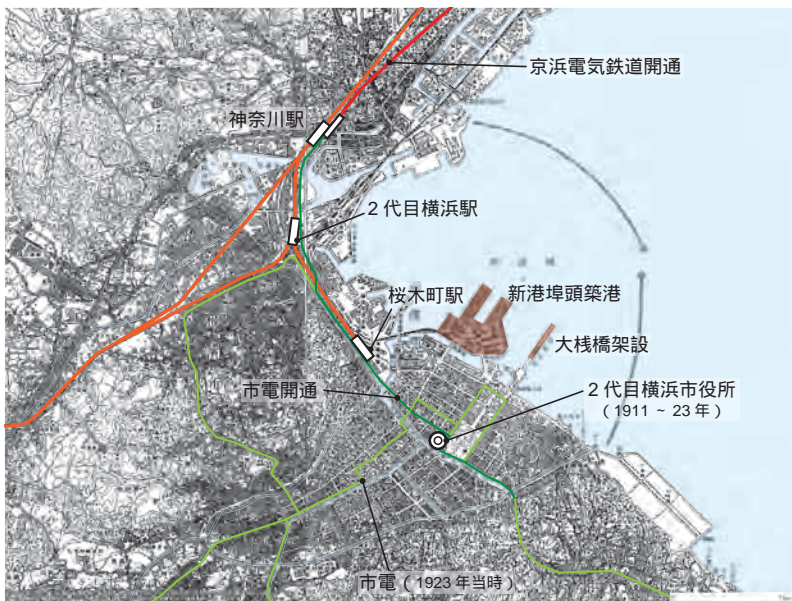
< 概略年表 >



明治3年
(1870年)



明治15年(1882年)



大正11年(1922年)

横浜港開港期

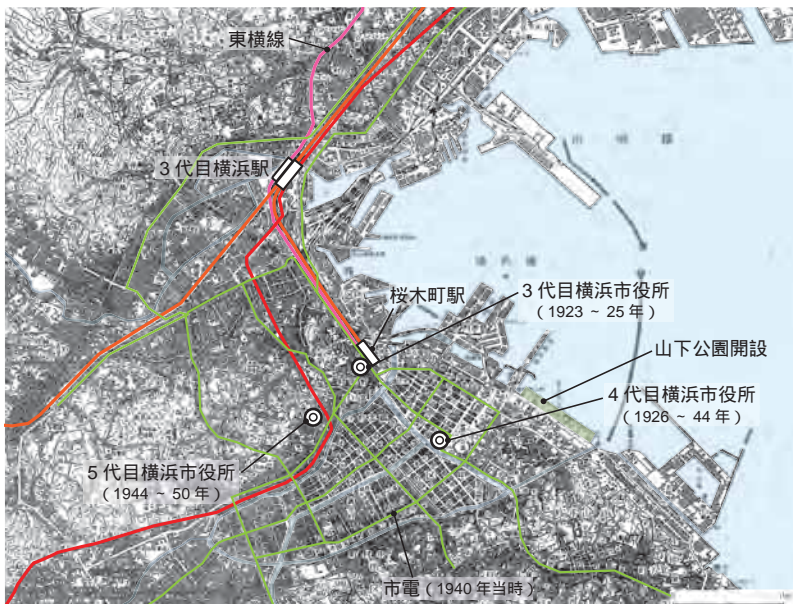
- 1858年 日米修好通商条約締結
- 1859年 横浜港開港
- 1866年 豚屋火事(関内の3分の2を消失)、「第3回地所規則」締結(まちづくりに関する規定)

文明開化期

- 1870年~「第3回地所規則」の実施(イギリスのR.H.プラントンの設計を基に、横浜・山手公園の造園、日本大通りの整備、防火建築帯、歩道・街路樹の整備などの実施)
- 1872年 横浜(現桜木町)-新橋間鉄道開通
鉄橋、ガス灯、街路樹などの近代技術の導入、近代上下水道の整備

市制施行~震災

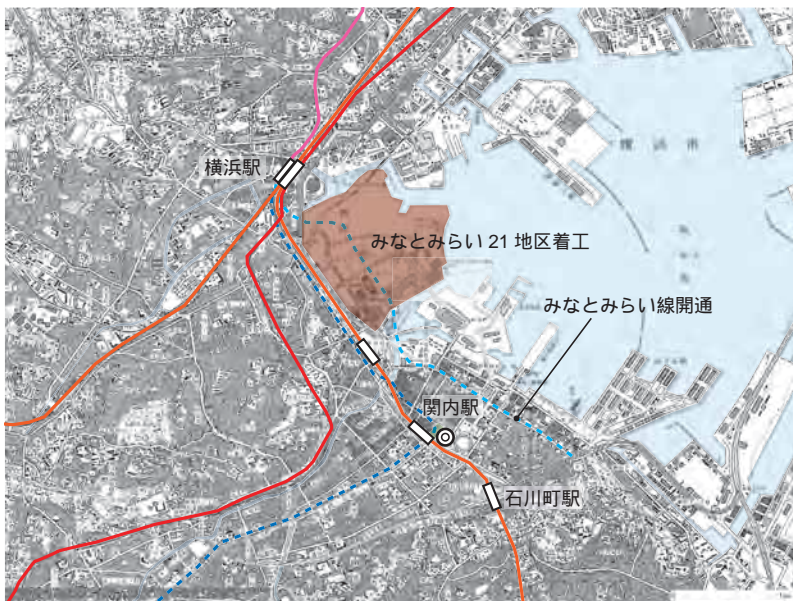
- 1889年 市制施行(横浜区から横浜市へ)
この頃より、伊勢佐木、元町等が商店街として成立
- 1894年 鉄棧橋(大棧橋)完成
- 1899年 税関埠頭(新港埠頭)建設着工(完成は1917年)
- 1899年 居留地解体
- 1903年 「横浜市今後の施設について」発表
- 1904年 横浜電気鉄道(後の市電)神奈川-大江橋開通、翌年、大江橋-彼我公園-西の橋開通
- 1905年 京浜電気鉄道品川-神奈川間全通
- 1918年 「東京市区改正条例」が横浜市などに準用
- 1921年 横浜都市計画区域設定
- 1921年 横浜電気鉄道の市電化



昭和20年(1945年)



昭和51年(1976年)



平成10年(1998年)

震災～戦災

- 1923年 関東大震災（市街地の約80%、家屋の約95%が被災）
- 1924年 震災復興事業の実施（土地区画整理事業、街路事業、公園事業など）
- 1930年 山下公園開設
- 1933年 京浜電気鉄道品川-浦賀間直通運転開始
- 1945年 横浜大空襲
戦災により、横浜市街地の約42%が焼失、市街地の大規模な接収
- 1952年～ 段階的な接収解除、防火建築帯の建設
- 1955年～ 横浜駅西口周辺の開発（横浜都心の二極化）

高度成長期

- 1964年 根岸線 桜木町-磯子間開通
ダイヤモンド地下街オープン
- 1965年 「横浜の都市づくり将来計画の構想」発表（6大事業）
- 1972年 市電全廃、市営地下鉄 上大岡-伊勢佐木長者町間開通
- 1974年 くすのき広場完成
- 1977年 マリナード地下街開設
- 1976年 市営地下鉄 伊勢佐木長者町-関内-横浜間開通
- 1978年 大通り公園開設、イセザキモールオープン

みなとみらい着工～現在

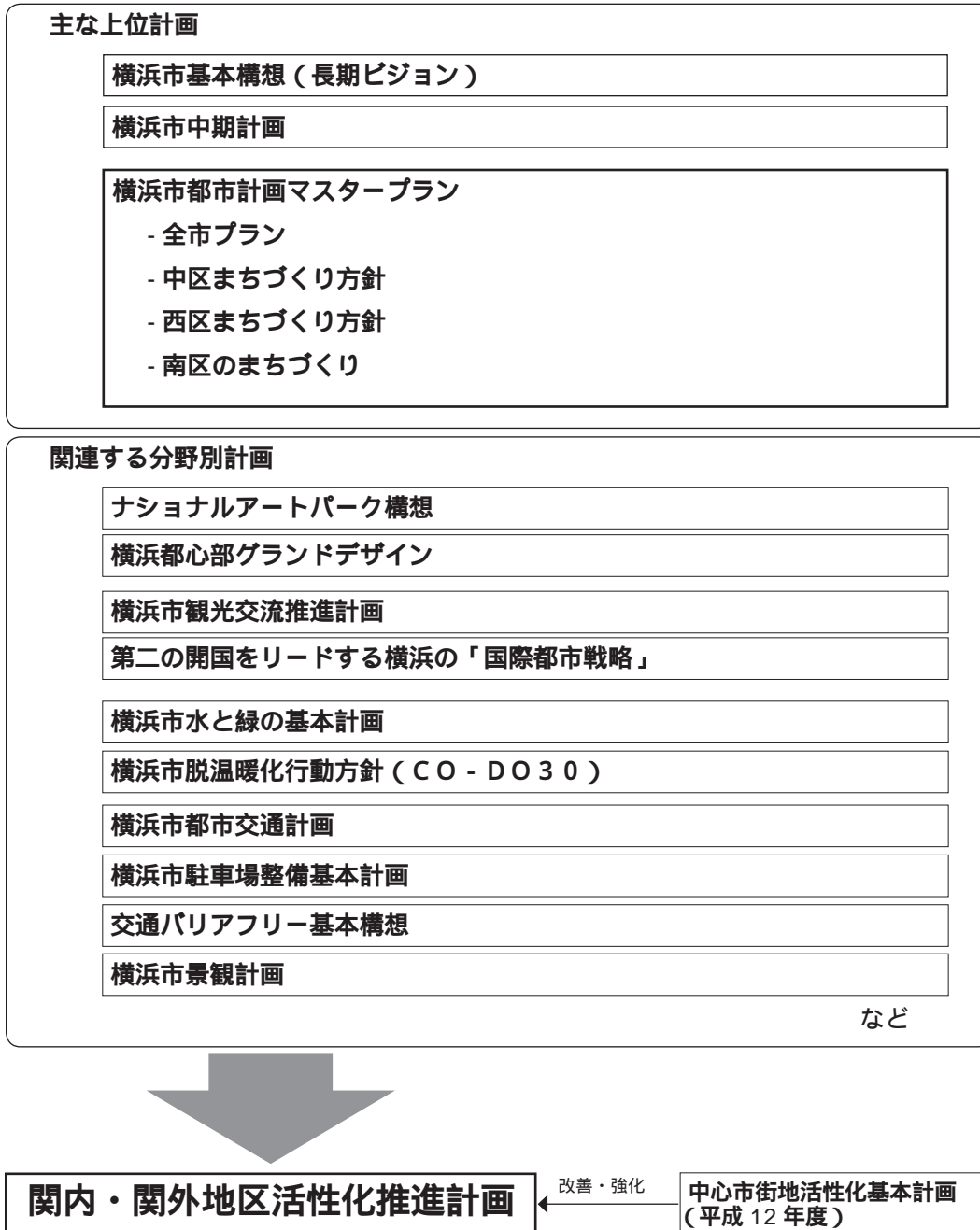
- 1983年 みなとみらい21着工
- 1989年 首都高速湾岸線・ベイブリッジ供用開始
- 1989年 YES89（みなとみらい21地区）
- 2004年 みなとみらい線開通
- 2006年 景観ビジョン・景観条例策定

2.2. 上位計画及び関連計画・施策

当地区に定められているまちづくり関連の計画・施策を整理します。

本計画は、横浜市都市計画マスタープラン（全市プラン・区プラン）を主な上位計画として、近年策定された様々な計画・構想・戦略を踏まえ、それらの実現のために策定するものです。

なお、本計画は、平成12年に策定された「中心市街地活性化基本計画」の内容も踏まえつつ、その改善・強化を目指すとともに、新市庁舎の整備を契機に関内・関外地区の活性化を進めるためのものです。



< 関内・関外地区に関する計画・施策 >

[1] 横浜市基本構想（長期ビジョン）（平成 18 年）
「横浜市基本構想（長期ビジョン）」は、市民全体で共有する横浜市の将来像（約 20 年先を展望したものである）であり、その実現に向けて、横浜市を支えるすべての個人や団体、企業、行政などが、課題を共有しながら取り組んでいくための基本的な指針となるものです。
[2] 横浜市都市計画マスタープラン
横浜市のまちづくりに関する指針としては、都市計画法第 7 条第 4 項に基づいて神奈川県知事が定める市街化区域及び市街化調整区域の整備、開発又は保全の方針があります。また、それらの内容を具体的に表すものとして、都市計画マスタープランを、全市プラン、区プラン、地区プランの 3 段階で定めています。
[3] クリエイティブシティ・ヨコハマに関する計画・施策
平成 16 年 1 月「文化芸術・観光振興による都心部活性化検討委員会」により、横浜市の今後の重要な都市政策として、『文化芸術創造都市 - クリエイティブシティ・ヨコハマ』という考え方が提示されました。その後平成 18 年 1 月に、中核的プロジェクトを都心部臨海部に展開するランドデザインとして「ナショナルアートパーク構想」が、また平成 22 年 1 月には 2010 年からの創造都市の取組について新提言が出され、これら構想に基づき、クリエイティブシティ・ヨコハマの形成を目指した取組が展開されています。
[4] 横浜都心部ランドデザイン（平成 20 年）
横浜都心部である、「関内・関外地区」「横浜駅周辺地区」「みなとみらい 21 地区」において、都市ブランド力の向上や、都心部の整合性のとれたまちづくりのため、各地区の整備の方向性や役割分担を明確にし、整理するために策定しました。
[5] 観光・交流・国際化に関する計画
開港 150 周年を契機に観光交流を推進し、多くの市民や来訪者で賑わい、横浜経済の活性化につながることを目指すための計画として、平成 16 年に「横浜市観光交流推進計画」を策定しました（目標年次：平成 22 年）。また、今後本格的な人口減少社会を迎える中であっても、国内外の都市との競争が激化することが想定されることから、都市の経営基盤を支えるまちづくりとして、横浜市の強みである「国際都市」という価値にさらに磨きをかけ、戦略的な施策を展開することを目的として、平成 21 年に「第二の開国をリードする横浜の『国際都市戦略』」を策定しました。
[6] 環境に関する計画・施策
横浜らしい魅力ある水と緑をまもり、つくり、育てるための、水と緑を一体的にとらえた総合的な計画として、平成 18 年に「横浜市水と緑の基本計画」を策定しました。また、平成 20 年 1 月には、「横浜市脱温暖化行動方針（CO-DO30）」を策定し、2025 年までに一人当たりの温室効果ガス（CO ₂ ）を 30%減、2050 年までに 60%減という目標を掲げるとともに、平成 21 年 3 月には「横浜市 CO-DO ロードマップ（環境モデル都市アクションプラン）」を策定し、まちづくりを進める際の方針などを挙げています。
[7] 交通に関する計画
人口減少・少子高齢社会の到来など、交通を取り巻く環境が大きく変化することが予想されることや、地球環境問題への対応など、時代の変化に対応した新たな視点での取組が必要となることから、横浜の概ね 20 年先を見据えて、交通政策全般にわたる政策目標などを示すものとして、平成 20 年に「横浜都市交通計画」を策定しました。また、地区の特性やまちづくりの考え方などを反映して、駐車場の整備を進めるため、平成 8 年に「横浜市駐車場整備基本計画」を策定し、その後 10 年での状況の変化により、平成 19 年 4 月に新しい計画に改正しました。さらに交通バリアフリー法に基づき、平成 16 年に「関内駅周辺地区交通バリアフリー基本構想」を策定し、平成 17 年より整備が進められています。

[8] 景観に関する計画・施策

都市の質の向上を目指して、港や歴史文化、水・緑などを大切にした、魅力ある都市景観形成の取組みを進めてきましたが、近年、要綱等に基づいた従前のしくみの一部に限界が生じてきたため、平成 16 年度から検討を行い、「横浜市景観ビジョン」（平成 18 年策定）、「横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例」（平成 18 年施行）、景観法（平成 16 年施行）に基づく「景観計画」等を定め、条例と景観法が連携するような創造的な仕組みを定めました。

[9] 都心機能と居住機能に関する施策

関内地区では、都心機能と居住機能の適正化を図るとともに、都心機能を集積し賑わいを創出する街づくりを進めるため、平成 18 年 4 月に、横浜都心機能誘導地区（特別用途地区）を指定しました。

[10] 地区別のまちづくりの施策

地区ごとの特徴を伸ばしていくために、都市計画法に基づいて定める特定の地区・街区レベルの都市計画である「地区計画」や、「横浜市街づくり協議要綱」に基づく「街づくり協議地区」、「横浜市地域まちづくり推進条例」に基づき認定を受けた「地域まちづくりルール・プラン」が運用されています。

[11] 中心市街地活性化基本計画

「関内・関外地区」（約 470 ヘクタール）では、平成 12 年に中心市街地活性化法に基づく基本計画を策定しました。基本計画では、「OLD & NEW 横濱 ～港と歴史を快遊する創造都市～」をキャッチフレーズとして、3 つの基本方針、6 つの目標を定め、ソフト・ハードのプロジェクトを展開しました。

[12] その他の施策

起業支援や商業支援に関する施策、まちづくり交付金制度要綱に基づく支援などを行っています。

[13] 都心に関する計画・構想

みなとみらい 21 地区の計画、エキサイトよこはま 22、都心臨海部・インナーハーバー整備構想など、これまで取り組まれてきたり、今後取り組もうとしていたりする、様々な都心に関する計画・構想があります。

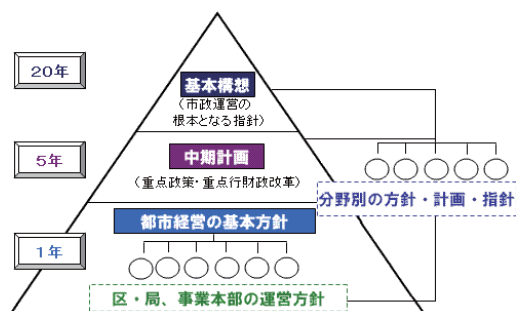
[1] 横浜市基本構想（長期ビジョン）（平成 18 年）

「横浜市基本構想（長期ビジョン）」は、市民全体で共有する横浜市の将来像であり、その実現に向けて、横浜市を支えるすべての個人や団体、企業、行政などが、課題を共有しながら取り組んでいくための基本的な指針となるものです。

横浜市が人口減少時代に突入する 21 世紀最初の四半世紀（概ね 2025 年頃、現在から約 20 年間）を展望し、横浜市の目指すべき都市像や、それを実現するための施策の基本方向などを規定しています。

横浜市の行政計画は、すべてこの長期ビジョンの理念に基づき策定されます。（横浜市の様々な計画の最上位に位置づけられる指針です。）この長期ビジョンは、「地方自治法」に規定される、その地域における総合的かつ計画的な行政を運営するための基本構想に位置づけられるものであり、横浜国際港都建設法の理念である「横浜市が日本の代表的国際港都として十分に機能を発揮する」ことに寄与する指針です。

横浜市の計画体系



横浜市長期ビジョン

横浜の都市像：市民力と創造力により新しい「横浜らしさ」を生み出す都市

横浜は、平和や人権の尊重を基調として、世界との窓口として歴史的に果たしてきた役割を常に認識しながら、知恵と活力を最大限に発揮し、市民が生き生きと暮らせる魅力あふれる都市であり続けます。

また、年齢や性別、障害の有無や国籍にとらわれることなく、多様な個性を尊重し、市民自らが多様な力を地域社会で発揮します。

市民の意識と行動が、これからの横浜を形づくります。新しい「横浜らしさ」を生み出し世界に発信することで、横浜は常に新たな魅力と活力を創造し続けます。

都市像を支える 5 つの柱

1. 世界の知が集まる交流拠点都市
2. 新たな活躍の場を開拓する活力創造都市
3. 多様な働き方や暮らしができる生活快適都市
4. 市民の知恵がつくる環境行動都市
5. いつまでも安心して暮らせる安全安心都市

[2] 横浜市都市計画マスタープラン

都市計画マスタープラン・全市プラン（平成 12 年）

横浜市のまちづくりに関する指針としては、地方自治法第 2 条第 5 項に基づく横浜市基本構想と、都市計画法第 7 条第 4 項に基づいて神奈川県知事が定める市街化区域及び市街化調整区域の整備、開発又は保全の方針があります。

横浜市都市計画マスタープラン・全市プラン（以下「全市プラン」という）は、総合計画として平成 6 年に定められた「ゆめはま 2010 プラン」の都市計画に関する内容を具体的に表すものとして、横浜市の都市計画に関する基本的な方針を定めたもので、平成 12 年に策定されました。全市プラン、区プラン、地区プランの 3 段階で定めており、現在、全市プランの改訂作業を進めています。

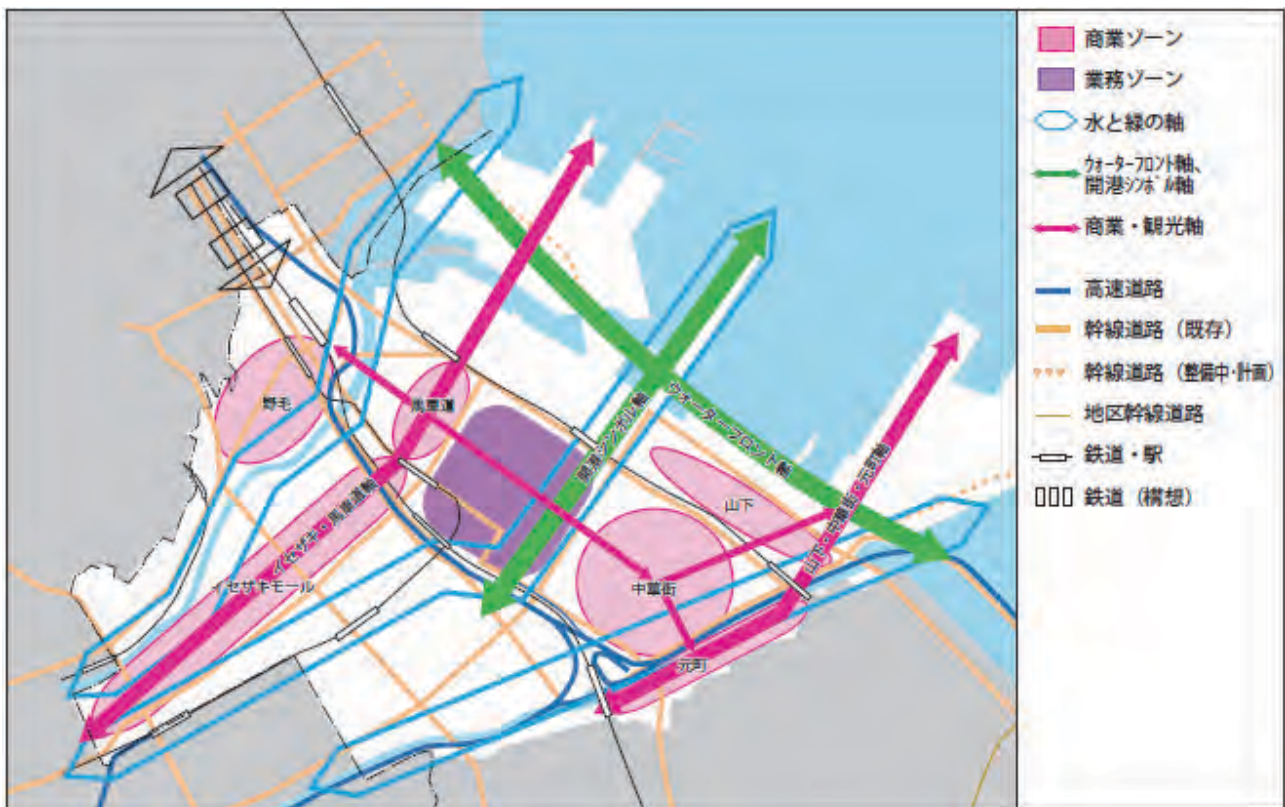
全市プランの将来都市構造についての基本的な考え方の中で、関内・関外やみなとみらい 21、横浜駅周辺地区などの都心地区については、「横浜経済を強化し、自立性を確立するための国際業務拠点として機能を強化し、大都市にふさわしい活気ある地区の形成を図る」とされています。

都市計画マスタープラン・中区プラン（平成 17 年）

都市計画マスタープラン・中区プラン（以下「中区プラン」という）は全市プランの地域別構想にあたるものとして、平成 17 年に策定されました。

中区プランでの関内・関外地区のまちづくりの方針は、「歴史・文化を保全・活用し、業務・商業機能を中心としながら、中心市街地として、住む人や働く人、訪れる人が共存するまちを目指す」としています。

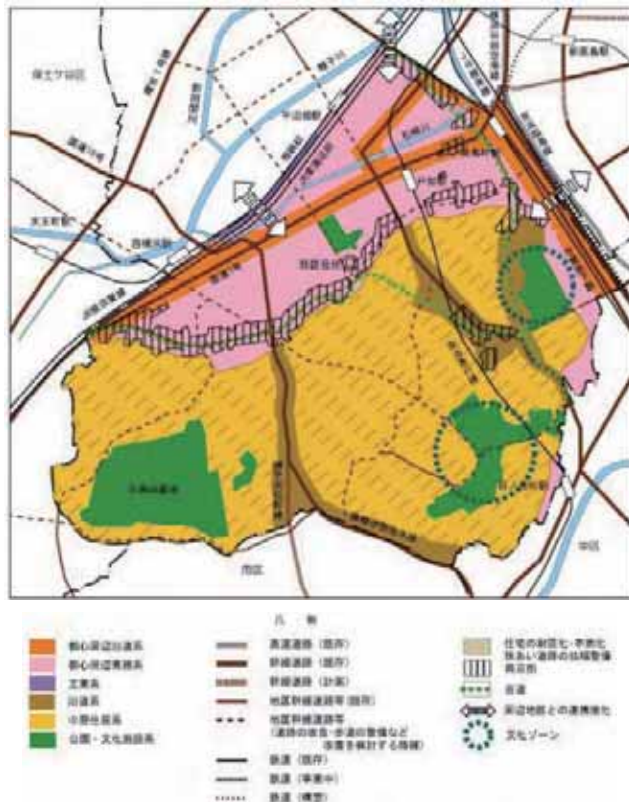
関内・関外地区まちづくり方針図（中区プランより）



都市計画マスタープラン・西区プラン（平成 15 年）

西区まちづくり方針 - 都市計画マスタープラン・西区プラン（以下「西区プラン」という）は、平成 15 年に策定されました。

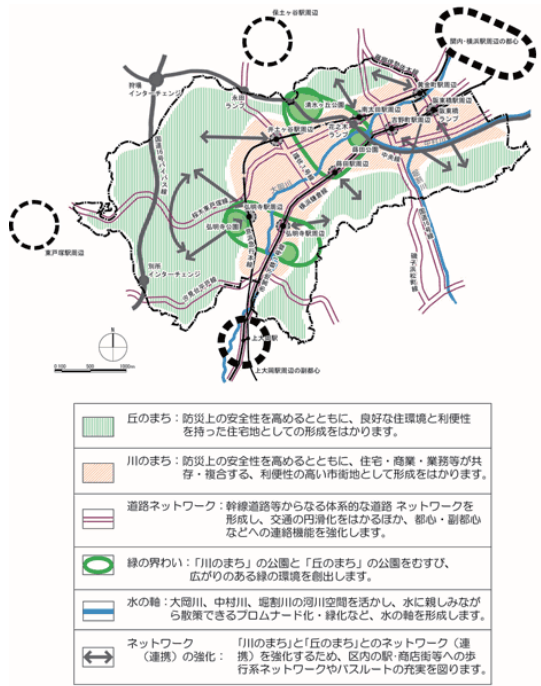
西区プランでは、桜木町や野毛といった地区を含む南部地区では、「下町人情にあふれる安全で活気のあるまち」を目指すとしています。



都市計画マスタープラン・南区プラン（平成 16 年）

南区のまちづくり - 南区マスタープラン（以下「南区プラン」という）は、平成 16 年に策定されました。

南区プランでの、関外地区は川のまちとして位置づけられ、住宅・商業・業務等が共存・複合する、利便性の高い市街地として形成を図るとされています。



[3] クリエイティブシティ・ヨコハマに関する計画・施策

背景

- ・横浜は開港から150年足らずの間に、隣接する「東京」とは異なる文化を持つ街として、人口360万人の日本第2の大都市へと変貌しました。その結果、港を囲む歴史的建造物や港の風景など、個性的で魅力ある都市景観や地域資源を有し、その魅力により多くの市民や観光客を惹きつけ、様々な芸術や文化を育んできました。また、横浜には長年の都市デザイン活動により、都市の独自性を確立してきた実績があるほか、文化人や芸術家も多く在住し、市民やNPOによる芸術文化活動も盛んな土壌があります。
- ・情報化の進展などにより社会や経済がグローバル化する中で、横浜が都市としての自立と持続的な成長を維持していくためには、人口などの都市の規模だけでなく、都市の新しい価値や魅力を高め、発信していくことが求められています。

クリエイティブシティ・ヨコハマとは

- ・市民生活の豊かさを追求しつつ、都市の自立的発展を目指すためには、横浜の最大の強みである「港を囲む独自の歴史や文化」を活用し、芸術や文化のもつ「創造性」を生かして、都市の新しい価値や魅力を生み出す都市づくりを進めることが大切です。
- ・「文化芸術創造都市クリエイティブシティ・ヨコハマ」は、文化芸術、経済の振興と横浜らしい魅力的な都市空間形成というソフトとハードの施策を融合させた新たな都市ビジョンです。
- ・横浜市では、平成18年（2006年）に「開港150周年・創造都市事業本部」を設置し、平成21年（2009年）の開港150周年を契機に、さらに飛躍する新たな街づくりを進めるための重要な柱として「文化芸術創造都市クリエイティブシティ・ヨコハマ」を位置づけています。

クリエイティブシティの目標

1. アーティスト・クリエイターが住みたくなる創造環境の実現
2. 創造産業の集積〔クラスターの形成〕による経済活性化
3. 魅力ある地域資源の活用
4. 市民が主導する文化芸術創造都市づくり



平成16年1月の「文化芸術・観光振興による都心部活性化検討委員会」提言において、横浜市の今後の重要な都市政策として、『文化芸術創造都市 - クリエイティブシティ・ヨコハマ』という考え方が提示されました。そして、推進のための中核的なプロジェクトとして、ナショナルアートパーク・創造界限・映像文化都市が提案されています。

平成18年1月には、上記プロジェクトについて、都心臨海部を舞台に展開するグランドデザインであり、具体的に事業を実践するための戦略プランである「ナショナルアートパーク構想」の提言を受け、これらに基づき創造都市の取組を進めてきました。

そして、平成22年1月、提言書『クリエイティブシティ・ヨコハマの新たな展開に向けて～2010年度からの方向性～』において、2010年からの5年間を創造都市の発展期として、これまでの取組実績を踏まえ、さらに重点を置くべき方向性が示されました。

ナショナルアートパーク構想（平成18年）

ナショナルアートパーク構想とは、先の提言の基本的な考え方を受けてその具体的な展開の姿を描くものであり、横浜の中核的エリアである都心臨海部を舞台にして、創造性にあふれた活動の展開、施設の集積、街づくりを総合的に推進するプロジェクトとして、文化芸術創造都市形成の舞台を整えるための構想です。

ヨコハマの都心臨海部を今以上に市民に親しまれる場とするとともに、開港都市としての歴史や文化等の資源を生かしながら、文化芸術活動の積極的な誘導により新しい産業の育成や観光資源を発掘し、まちの魅力を高め、都市の活性化、横浜経済の発展を図ります。

その具体的な展開の場として、主としてウォーターフロントエリアにおける「拠点地区」と既存都心部における「創造界限」を想定し、それらを連携するネットワークを構築します。また、別途検討が行われている「映像文化都市」推進に関わる検討成果の具体的な実践の場としてのエリアを設定しています。

6つの拠点地区と創造界限エリア



ネットワークの形成



創造界隈の形成

「創造界隈」とは、歴史的建造物や倉庫などを活用して創造的な活動を発信する拠点施設を中心に、アーティストやクリエイターが創作、発表し、居住・滞在する一定の領域感を持ったエリアを意味し、民間主導で事業を展開していきます。



映像文化都市



「創造的産業」の中でも、特に今後の成長が見込まれる映像・コンテンツ系の産業の集積を図ることにより、新産業の創出や雇用の拡大といった経済の活性化を目指します。また、アジアの最新の映像作品を紹介するフェスティバル、「ヨコハマ EIZONE」、横濱学生映画祭などの映像文化都市イベントの開催により、最先端の情報を発信し、横浜がアジアにおける映像の拠点となることを目指します。

さらに、創造的人材の育成を進めるため、映像文化施設の整備や東京芸術大学大学院映像研究科等の誘致を行ったほか、エンターテインメント施設の集積を図ることにより、新しい観光資源を発掘し、都市の賑わいを創出します。

クリエイティブシティ・ヨコハマ実現のために行われている様々な事業

ヨコハマ・クリエイティブシティ・センターの設置



平成 21 年 5 月から、BankART1929 で利用されていた旧第一銀行横浜支店が、「ヨコハマ・クリエイティブシティ・センター」として活用されています。

BankART



平成 16 年 2 月から平成 18 年 3 月まで、都心部歴史的建築物文化芸術活用実験事業を実施しました。その運営団体である「BankART1929」は全国的にも認知され、実験事業は一定の成果が得られました。

現在では、「BankART Studio NYK」を拠点として、活動を続けています。

クリエイターの集積



関内・関外地区に進出する企業やクリエイター等に対する支援事業として、「映像コンテンツ制作企業等立地促進助成」、「クリエイター・アーティストのための事務所等開設助成」などの助成制度が設けられています。

また、創造的活動の場をつくりクリエイター等を誘致するプロジェクトとして、平成 18 年より「万国橋 SOKO」の活用などが始まっています。

横浜トリエンナーレ



横浜トリエンナーレとは、3 年に 1 回開催される、日本最大級の国際現代美術展覧会です。これまで、2001 年より 3 回行われています。

開催をすることで、文化芸術創造都市の実現を目指す取組みを国内外にアピールすることができます。

[4] 横浜都心部グランドデザイン（平成 20 年）

開港以来、関内・関外を中心として横浜の都心部は構成されてきましたが、横浜駅周辺、さらにはみなとみらい21地区が形成され、西区、中区、南区にまたがるエリアに横浜の都心が拡大してきました。

「横浜都心部のグランドデザイン」は、都市ブランド力の向上や、都心部の整合性のとれたまちづくりのため、整備の方向性や各地区の役割分担を明確にし、整理するために策定されました。

横浜都心部グランドデザイン検討の中では、関内地区については、「横浜開港の歴史と都心の最初の核として今後も発展していくことを目指す」地区として、

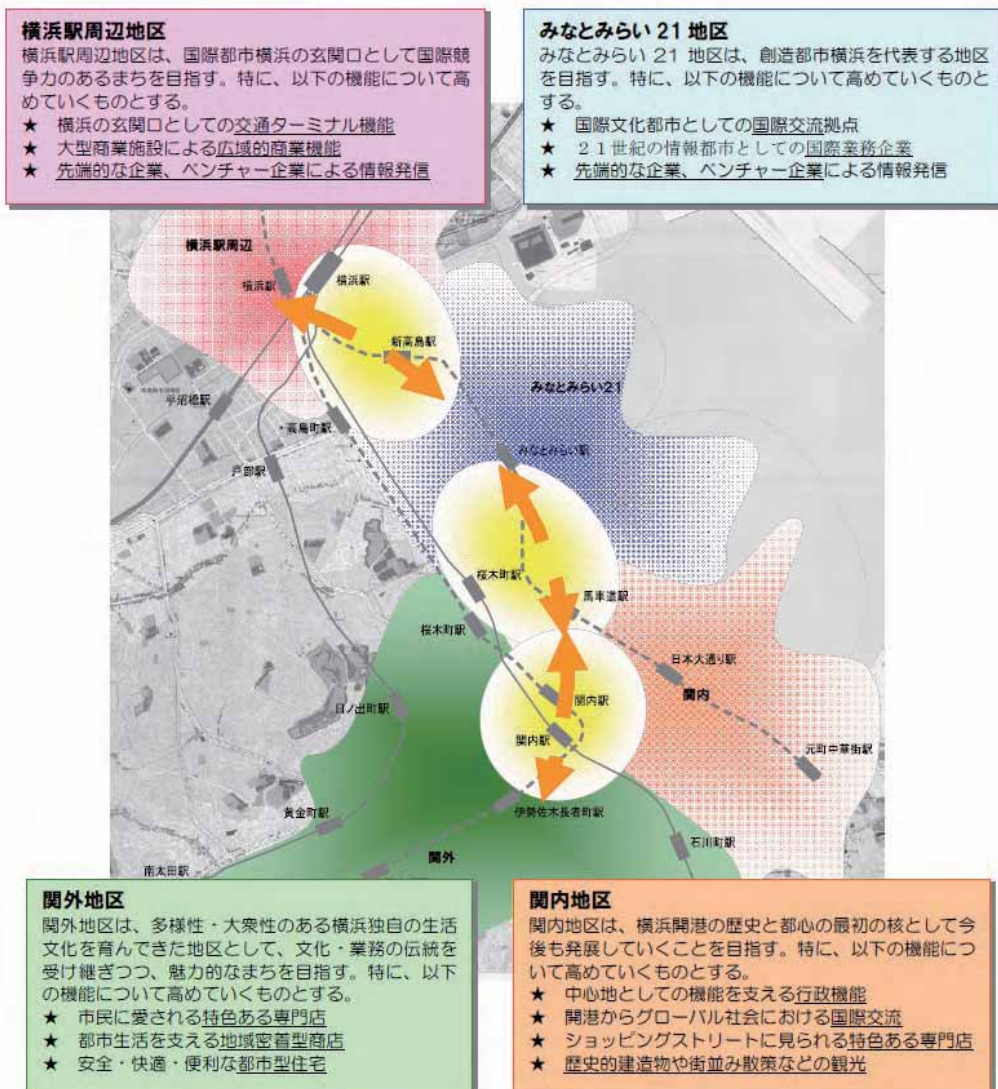
- ・ 中心地としての機能を支える行政機能
- ・ 多くの人が集う教育・文化・芸術・スポーツ
- ・ ショッピングストリートに見られる特色ある専門店
- ・ 歴史的建造物や街並み散策などの観光

などの機能を、また関外地区については、「多様性・大衆性のある横浜独自の生活文化を育んできた地区として、文化・業務の伝統を受け継ぎつつ、魅力的なまちを目指す」地区として、

- ・ 市民に愛される特色ある専門店
- ・ 都市生活を支える地域密着型商店
- ・ 安全・快適・便利な都市型住宅

などの機能を高めていくことが求められています。

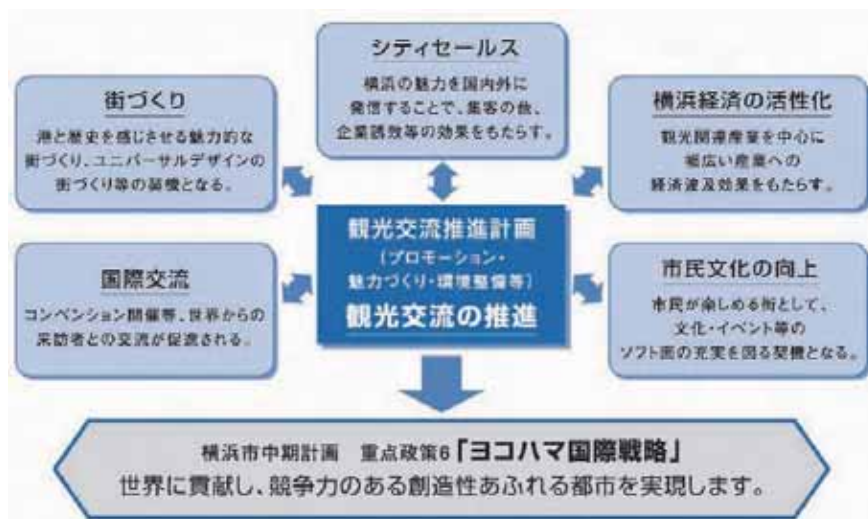
地区別の活性化の将来像



[5] 観光・交流・国際化に関する計画

横浜市観光交流推進計画（平成16年策定、目標年次：平成22年）

この計画は、開港150周年を契機に観光交流を推進し、開港以来の歴史や文化が息づき、新たな賑わいや魅力が創出され、安全で快適な都市を実現することで、市民が居住する「都市横浜」そのものが楽しめる生活空間となり、その結果、多くの市民や来訪者で賑わい、横浜経済の活性化につながることを目指すものです。



第二の開国をリードする横浜の「国際都市戦略」(平成21年策定)

日本は、2005年をピークに人口減少社会へと突入しており、今後本格的な人口減少社会を迎える中であっても、国内外の都市との競争が激化することが想定されます。そのような中では、都市の経営基盤を支えるまちづくり、つまり具体的には、「人々が住みたい・住み続けたいまち」、「人々が訪れたいまち」、「企業が進出したいまち」となることが求められます。そのためには、横浜市の強みである「国際都市」という価値にさらに磨きをかけ、戦略的な施策を展開することが不可欠になります。

国際都市戦略の意義は、横浜の都市としての魅力の中心的要素となっている「国際都市」としての価値をさらに高め、経営基盤を強化し、それによって、市民の安全で安心な暮らしを支え、市民生活の豊かさを実現することです。

[6] 環境に関する計画・施策

横浜市水と緑の基本計画（平成 18 年策定）

横浜らしい魅力ある水と緑をまもり、つくり、育てるための、水と緑を一体的にとらえた総合的な計画であり、市民・事業者・行政の連携・協働により取り組んでいくものです。

都心部の水・緑づくりについては、都心居住、都市活動に対応した、働きやすく、住みやすく、すごしやすい街づくりへの対応や、ヒートアイランド、都市水害などへの対応などが求められています。

このような課題に対応するものとして、水・緑環境の再整備や保全、緑化の推進などについて7つの方針が掲げられています。

都心の水・緑づくり対象エリア



「水と緑の基本計画」のアクションプランとしての「横浜みどりアップ計画」の中で、緑をつくる施策として下の表のような内容が挙げられています。

	施策内容
緑化の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・地域ぐるみで緑化を推進する地域緑のまちづくり ・公共施設緑化と民有地緑化助成の拡充 ・街路樹のせん定頻度の向上など街路樹の維持管理 ・固定資産税等の軽減による民有地緑化の誘導等

きれいな海づくり事業

横浜の原点である横浜港では、下水道整備や規制指導などにより、一定の水質改善が図られたものの、夏場を中心に赤潮の発生による水質の悪化などの課題を抱えています。

「きれいな海」を目指すためには、海本来が持っている海域生物による浄化作用を高めるとともに、横浜港に流れ込む河川の河口から源流域まで、市民・事業者・行政が一体となって、港の水質を意識した取組を進めていく必要があります。

一方で、横浜港の魅力向上には市民がきれいな海を実感し、親しめる海辺環境を提供することも求められています。

本事業では、横浜港のスポットにおける浄化能力を高め、比較的短期間に水質向上を実現させるとともに、ウォーターフロントの魅力向上を目指して、市民や団体などと連携し海域の浄化事業等を推進するものです。

CO-DO 30（横浜市脱温暖化行動方針）（平成 20 年策定）

横浜市は、平成 20 年 1 月に「横浜市脱温暖化行動方針（CO-DO30）」を策定し、2025 年までに一人当たりの温室効果ガス（CO₂）を 30%減、2050 年までに 60%減という目標を掲げました。また、CO-DO30 では、「生活」「ビジネス」「建物」「交通」「再生可能エネルギー」「都市と緑」「市役所」の 7 分野で具体的な政策方針を立てました。

さらに、平成 21 年 3 月には「横浜市 CO-DO ロードマップ（環境モデル都市アクションプラン）」が策定され、ロードマップの「都市と緑対策」の中で、都心部等の高度利用や鉄道駅を中心としたまちづくりを進めることなどの方針が挙げられています。

[7] 交通に関する計画

横浜都市交通計画（平成20年策定）

人口減少・少子高齢社会の到来など、交通を取り巻く環境が大きく変化することが予想されることや、地球環境問題への対応など、時代の変化に対応した新たな視点での取組みが必要となっています。

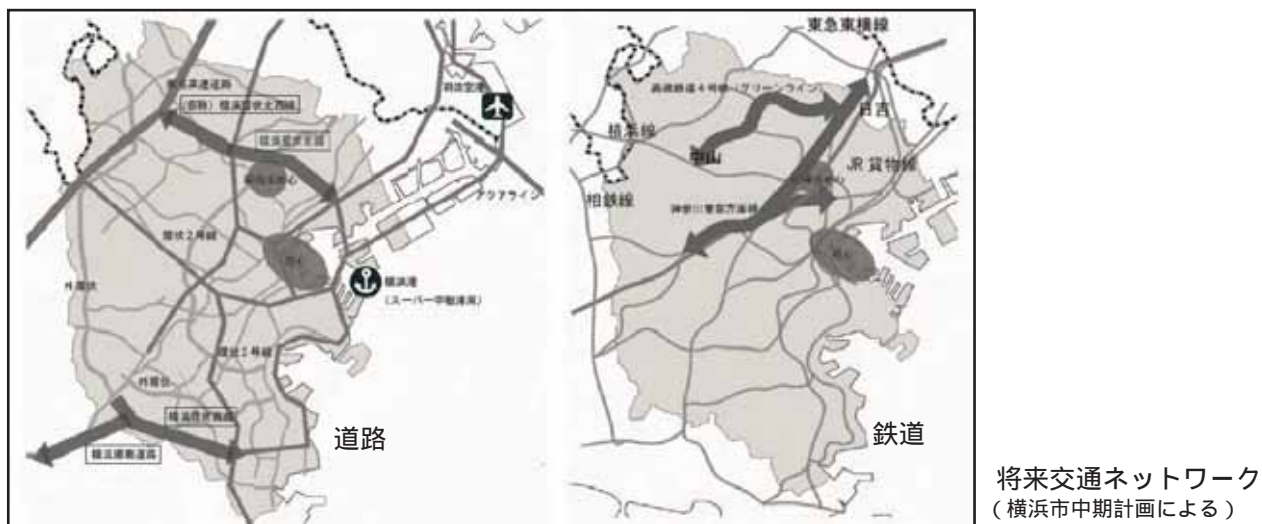
この計画では、横浜の概ね20年先を見据えて、交通政策全般にわたる政策目標などを示すことにより、市民・企業、交通事業者、行政などの多様な主体が目標を共有するとともに協調した取組みを一層推進し、あらゆる側面から持続可能な交通の実現を目指すものです。

この計画での基本方針は、

- ・協働で支える交通政策の推進
- ・環境をまもり人にやさしい交通の実現
- ・誰もが移動しやすい交通の実現

の3つが挙げられています。

マイカー交通から公共交通への転換を促進することや、環境負荷軽減につながる交通施策の推進による環境対策があります。また、都心部においては、歩くことを基本に多様な交通手段を提供し、回遊性向上を図るとともに、鉄道駅周辺等において歩行環境の改善や交通安全対策を進めるなどとしています。歩道と車道の分離やコミュニティサイクルの普及などによる自転車施策の推進、主要な駅周辺のバリアフリー化なども行うとしています。



横浜市駐車場整備基本計画

平成8年に「横浜市駐車場整備基本計画」が策定されましたが、その後10年での状況の変化により、平成19年4月に新しい計画が策定されました。

新たに策定された計画の中でまちづくりに関連するものとして、

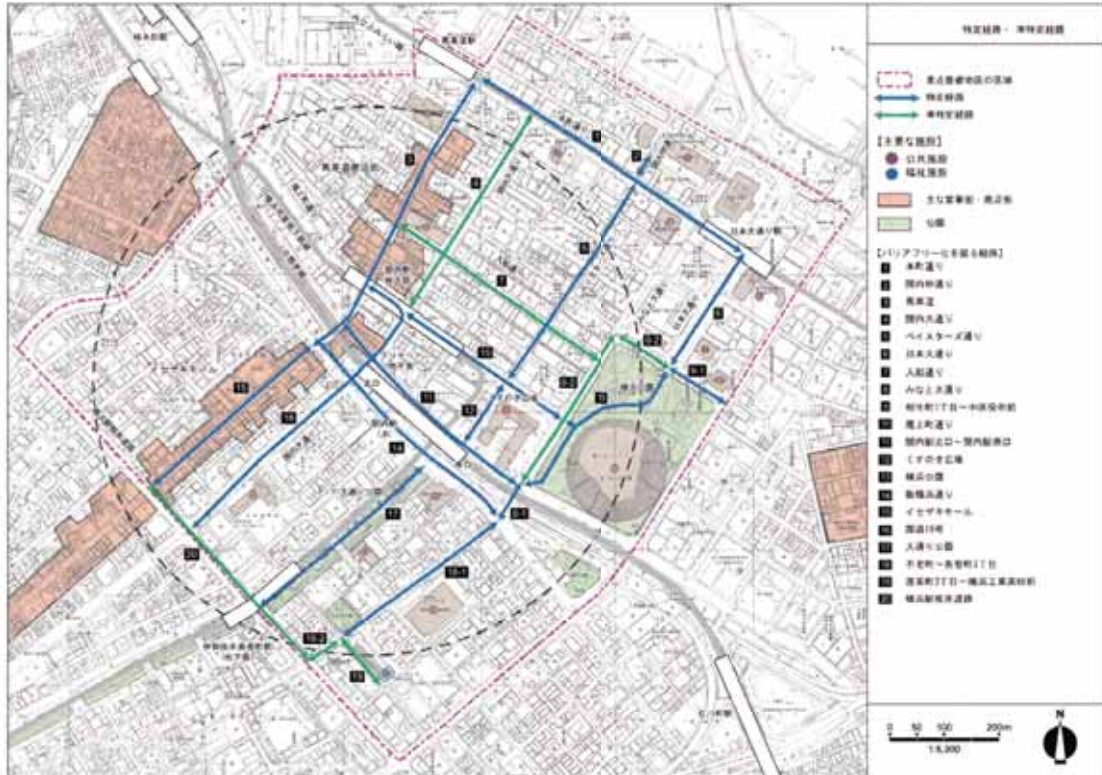
- ・「横浜市駐車場条例」による附置義務制度によって建築物の1階部分の駐車場出入口が、良好な景観やまちのにぎわいを阻害する必要があるため、附置義務制度の見直しの検討（平成19年5月に条例改正）。
 - ・地区の特性やまちづくりの考え方などを反映した駐車場整備計画を各地区別に検討する。
- などが挙げられています。

交通バリアフリー基本構想（関内駅周辺地区）（平成16年策定）

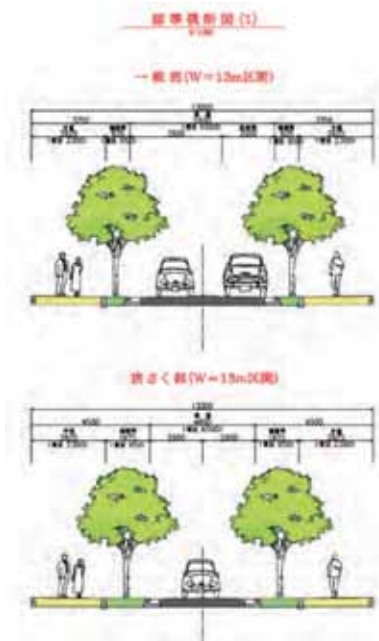
横浜市では、平成12年に施行された「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」に基づき、関内駅周辺地区をはじめとした基本構想の対象地区（重点整備地区）が選定され、高齢者、障害のある方等を含む利用者、関係する事業者、そして行政が一体となつての計画を検討し、平成17年より、整備が進められています。

関内駅周辺地区は、横浜市役所をはじめとした公共施設が多く集まる、関内駅を中心とした概ね500mの範囲が設定され、鉄道駅・道路等・交通安全施設等・バスのバリアフリー化についての基本的な考え方が定められています。

関内駅周辺地区 重点整備地区の区域



整備例 特定道路整備（関内桜通り）



整備前（平成16年）



整備後（平成18年）

[8] 景観に関する計画・施策

景観計画・都市景観協議地区（平成 20 年）

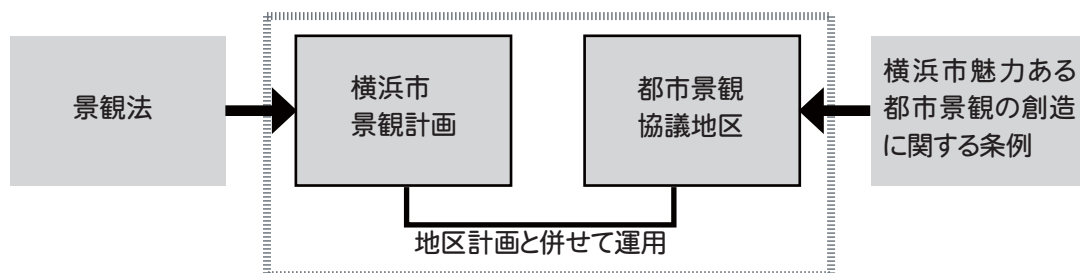
横浜市は、都市の質の向上を目指して、港や歴史文化、水・緑などを大切にしたい、魅力ある都市景観形成の取組みを進めてきており、平成 16 年の景観法の施行を契機として、平成 18 年に横浜市景観ビジョンと横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例（以下、「景観条例」という。）を施行しました。

これら景観条例等による横浜型の新たな都市景観形成の仕組みは、景観ビジョンの理念を踏まえ、景観法に基づく景観計画などの基本的、定量的なルールを定めた地区において、さらに質の高い景観形成を図るため、景観条例に基づき創造的な協議を行うことができるシステム（都市景観協議地区）となっています。

関内地区においては、横浜の顔となる地区であり、これまでに地域や行政等で様々な街づくりの取組が進められてきたことから、地域の街づくり団体や学識経験者等とともにルールづくりを進め、平成 20 年 4 月 1 日から、景観計画と都市景観協議地区の施行を開始しました。

これらの景観に関するルールは、関内地区内であっても、各通りやエリアごとの特徴があることから、関内地区全域にかかるルールと、各通りやエリアの特性に応じた地区別のルールの二層とし、多様な景観づくりを推進するものです。

関内地区における景観計画と都市景観協議地区の概念図

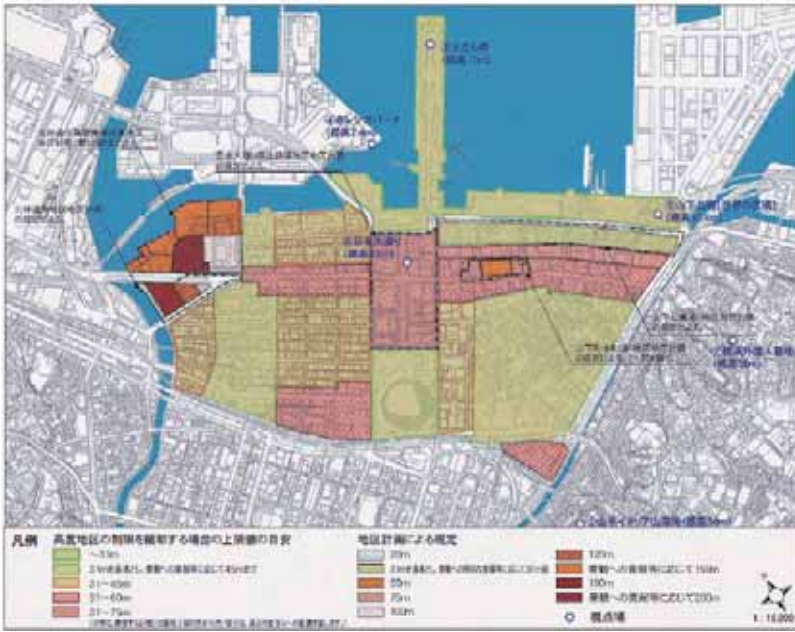


関内地区の魅力ある都市景観を創造するための方針



方針：
わかりやすく、奥行きと賑わいのある
界隈を巡り歩いて楽しめる街を創
る

- 行為方針
- ・ ゆとりある歩行者空間を連続的に形成する
 - ・ 通りの低層部のしつらえを工夫して、連続性のある賑わいを創出する
 - ・ 人々に交流を促す快適な広場状空地を創出する
 - ・ 緑化や水際の活用により、まちに潤いを創出する



方針：
関内地区の街並みの特徴を生かし、ミナト横浜を感じる眺望が楽しめる街を創る

- 行動方針
- ・関内地区の街並みの特徴を生かす
 - ・ミナト横浜の歴史を大切にし、関内地区の魅力・個性を伸ばす
 - ・中層、高層の建築物は、デザインを工夫し、魅力ある街並みを形成する
 - ・港や丘などからの眺望景観が魅力的になるよう工夫する
 - ・秩序ある広告景観を形成する



方針：
開港の歴史や文化の蓄積を活かしながら新しい文化を生み出す街を創る

- 行動方針
- ・緑化や水際の活用により、まちの潤いを創出する
 - ・関内地区の街並みの特徴を生かす
 - ・ミナト横浜の歴史を大切にし、関内地区の魅力・個性を伸ばす
 - ・港や丘などからの眺望景観が魅力的になるよう工夫する
 - ・関内地区の新しい魅力を創造する
 - ・秩序ある広告景観を形成する



方針：
多様な都市機能がコンパクトに複合する、活力ある街を創る

- 行動方針
- ・通りの低層部のしつらえを工夫して、連続性のある賑わいを創出する
 - ・関内地区の街並みの特徴を生かす
 - ・中層、高層の建築物は、デザインを工夫し、魅力ある街並みを形成する
 - ・関内地区の新しい魅力を創造する

[9] 都心機能と居住機能に関する施策

都心機能誘導地区（平成18年）

関内一帯では、都心機能と居住機能の適正化を図るとともに、都心機能を集積し賑わいを創出する街づくりを進めるため、平成18年4月に、横浜都心機能誘導地区（特別用途地区）を指定しました。

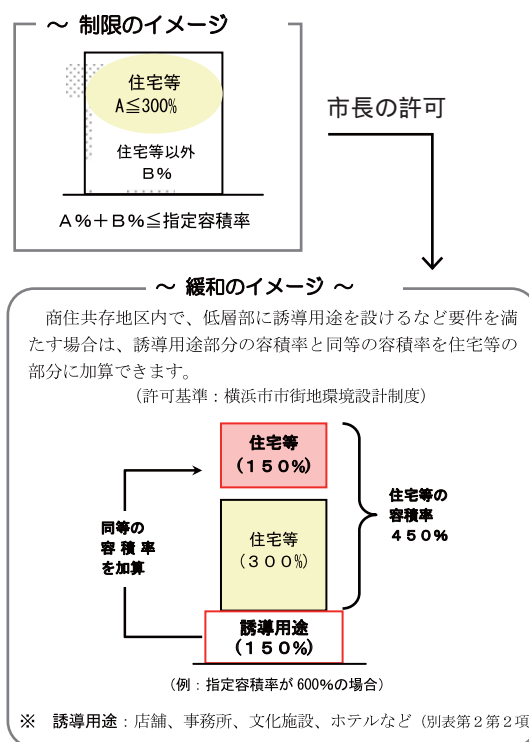
横浜都心機能誘導地区



業務・商業専用地区	商住共存地区
事務所・店舗などの立地を積極的に促進する地区	業務・商業機能と居住機能との調和を図る地区
住宅等の立地を禁止（第3条第1項）	住宅等の容積率を300%に制限（第3条第1項）ただし、誘導用途の併設により、市長の許可を受けたものは、この限りではありません。（第3条第2項第1号）

住宅等：住宅、兼用住宅、共同住宅、寄宿舍、下宿及び有料老人ホーム

（商住共存地区における制限と緩和のイメージ）



[10] 地区別のまちづくりの施策

地区計画・地域まちづくりルール等

関内・関外では、地区ごとの特徴を伸ばしていくために、都市計画法に基づいて定める特定の地区・街区レベルの都市計画である「地区計画」や、「横浜市街づくり協議要綱」に基づく「街づくり協議地区」、「横浜市地域まちづくり推進条例」に基づき認定を受けた「地域まちづくりルール」が運用されています。

対象エリア内では、以下の図の通りとなっています。

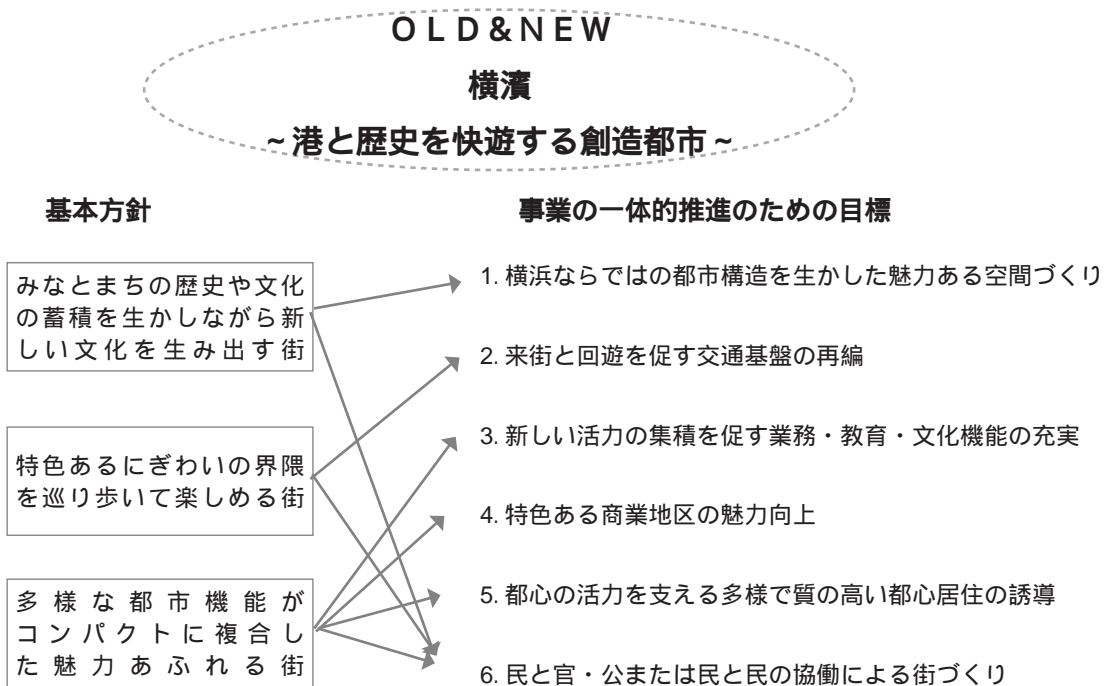


凡例

- 地区計画
- 街づくり協議地区
- 地域まちづくりルール

[11] 中心市街地活性化基本計画（平成 12 年）

「関内・関外地区」（約 470 ヘクタール）では、平成 12 年に中心市街地活性化法に基づく基本計画を策定しました。基本計画では、「OLD & NEW 横濱 ～港と歴史を快遊する創造都市～」をキャッチフレーズとして、3つの基本方針、6つの目標を定め、ソフト・ハードのプロジェクトを展開しました。



[13] 都心に関する計画・構想

みなとみらい21（昭和40年～）

みなとみらい21地区では、中央地区、新港地区などそれぞれの地区特性に合わせて、街づくりの考え方や手法を定めて、市民が快適に働くための空間、レジャーやショッピングなどで憩い・楽しむための空間、安全で豊かに生活する空間などを創出するために、都市景観にも優れた街づくりを計画的に進めています。

現在では、年間5300万人が訪れ、6万3000人の人々が働く首都圏を代表するまちとして成長を続けています。

みなとみらい21の都市像

1. 24時間活動する国際文化都市

コンベンション機能を備えた国際交流拠点として、パシフィコ横浜（横浜国際平和会議場）を中心に、オフィス、文化施設、商業施設、都市型住宅など、様々な機能を有機的に融合。世界各地の動きに常時対応する、活気に満ちた国際色あふれる魅力的な街をつくります。

2. 21世紀の情報都市

先端技術・知識集約・国際業務などの分野で活動する企業の中核管理部門や研究開発部門をはじめ、国の行政機関などの業務機能を集約し、経済・文化など、様々な情報を創造・発信する情報都市として機能していきます。

3. 水と緑と歴史に囲まれた人間環境都市

ウォーターフロントの貴重な特性を活かし、人間と自然とが溶け合う潤いのある街づくりを進め、水際に広がる大規模な緑地などを整備し、緑のネットワークを形成します。また、横浜の歴史を象徴する赤レンガ倉庫や石造りドックなどを保存・活用し、水と緑の中で歴史の香りが漂う、開放的な都市環境を実現します。



エキサイトよこはま 22（横浜駅周辺大改造計画）（平成 21 年）

横浜駅周辺地区が、今後とも首都圏機能を維持強化する役割を担うとともに、独自の魅力を発揮し、持続的に発展できる都市環境を実現するため、概ね 20 年後の横浜駅周辺の姿について、

- ・首都圏南西部の拠点として、羽田空港への近接性を活かした国際競争力強化
- ・災害リスクの軽減を図った安全安心な都市環境の形成
- ・首都圏の大都市で唯一の環境モデル都市として、先進的な環境創造への取組の発信

等の視点により、学識経験者、地元の振興協議会、鉄道事業者及び行政等とともに検討し、民間と行政が連携・協働して平成 21 年 11 月にとりまとめました。

計画の構成と概要

まちづくりビジョン

まちの将来像

世界から
人々をいざなう
「選ばれるまち」

心地よく、心に残る
場面にあふれた
「魅了するまち」

まちに関わる
すべての人が
「誇りに思うまち」

まちづくりの進め方

まちづくりの戦略

- 1. 横浜中心戦略**
アジアの交流センターに向け、新たな開港
- 2. 環境創生戦略**
横浜発・環境で世界をリード
- 3. 安全安心戦略**
誰もが安心して集える場へ
- 4. 感動空間戦略**
忘れられないシーンを演出
- 5. 悠々回遊戦略**
ハマ時間を満喫できる境界の創造
- 6. 交通転換戦略**
公共交通の利用促進
- 7. 協働共創戦略**
みんなでつくり、はぐくむ

重点プロジェクト

世界に誇れる駅プロジェクト
駅・駅ビルの機能拡充、
空間づくり

交通転換・拡充プロジェクト
公共交通優先の歩行者中心の
まちづくり

水のまちプロジェクト
地域資源である河川を
活かしたまちづくり

基盤整備の基本方針

「まちの将来像」の実現に向けて重要となる基盤施設の整備を進めていくための基本的な方針となるもの

まちづくりガイドライン

民間と行政が協働して地区の魅力向上を図るため、建て替え等を行う際の基本的な考え方を示したもの

将来の市街地構造



都心臨海部・インナーハーバー整備構想（平成 22 年）

横浜ベイブリッジの内側で JR 京浜東北・根岸線の海側の地域「都心臨海部・インナーハーバー」は、長年のまちづくりにより都市の骨格が形成されるとともに、個別の拠点開発が進められてきましたが、都市の魅力向上や賑わい創出、都市空間としての一体性や連続性、スケール感などについては、将来にわたり強化充実していく必要があります。

概ね 50 年後を見据えたこの構想では、豊かな水面を都市空間再生の資源としてとらえて、最大限に活用することにより、国内はもとより世界的に見ても質の高い空間の形成を図るとともに、市民の一人ひとりがこの地域に対し愛着を感じ、かつ誇りに思うような都市づくりを目指しています。

各分野の有識者や学識経験者により構成された「横浜市インナーハーバー検討委員会」において、50 年後の理想の姿について、さまざまな観点から検討され、平成 22 年 3 月には提言としてとりまとめられました。

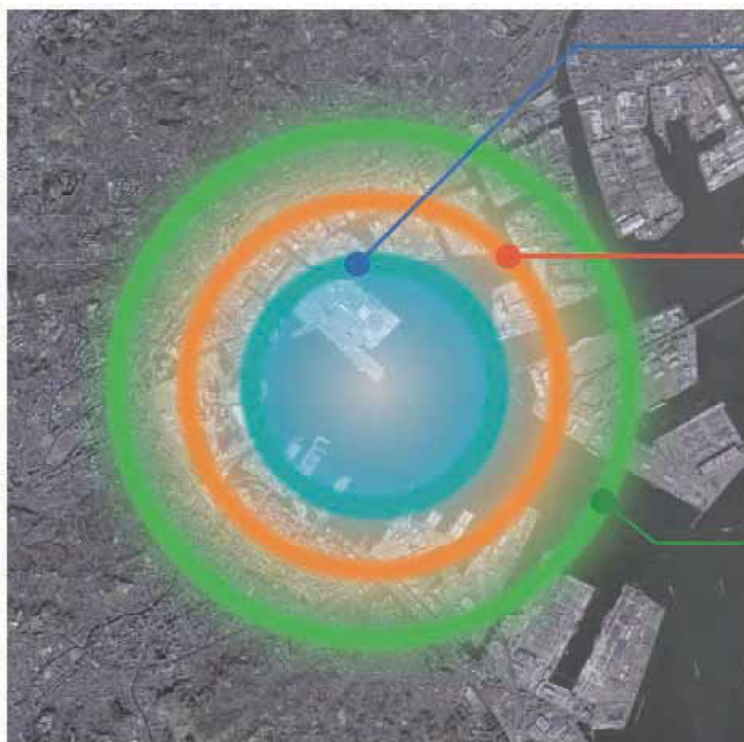
この提言を踏まえ、対象エリアの今後の都市づくりの方向性を検討していきます。

提言の内容

<戦略>

- 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
- 水上交通と公共交通を中心としたシームレスな移動を実現する
- 多世代・多文化の多様なライフスタイルを育む
- 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
- 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

海をい^{うみのみやこ}だく豊かな都心空間「海都」の創造



- 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

2.3. 現状から見た課題

都市構造、業務、商業、居住、観光、施設の老朽化、交通、環境、安全・安心、地域のまちづくりの各観点から現況を整理し、課題を抽出します。

都市構造

[1] 都市構造上の課題 (P.34)

関内地区、関外地区、みなとみらい21地区、横浜駅周辺地区の連携を図るとともに、横浜都心部としての魅力を伸ばしていくことが求められています。

業務

[2] 業務機能の低下 (P.36)

関内・関外地区は、従業者数の減少や空室率の増加が進んでいます。また、地区内には、耐震性や設備に問題のある中小ビルが多く存在し、更新が求められています。

商業

[3] 商業機能の低下 (P.38)

商業統計によると、平成9年から19年で商品販売額が、関内側で約4割、関外側で約5割、それぞれ減少しています。

居住

[4] 居住人口の増加 (P.39)

住民基本台帳によると、平成11年から20年で居住者数が、関内側で約6千人、関外側で約1.3万人、それぞれ増加しています。

観光

[5] 観光客の動向 (P.40)
[6] 開港文化を伝える多くの歴史的建造物等 (P.41)

地区の歴史的資源や臨海部などの地域資源により、観光客は着実に増加しています。今後は、内陸部の更なる地域資源の利活用促進や関内・関外地区のトータルプロモーションなどが必要です。

施設の老朽化

[7] 関内・関外地区の活力を生み出す施設 (P.42)
[8] 関内・関外地区の公共施設の活用 (P.43)

地区内には、建物の耐震基準が現在のものになる前に建てられた、民間ビル及び公共施設が多く存在し、耐震性や設備などに問題があるとともに、公共施設にも老朽化が進んでいます。

交通

[9] 歩行者通行量の現況 (P.44)
[10] 自転車等の利用状況 (P.45)

関内・関外地区はこれまで歩行者ネットワークの充実などが図られてきましたが、今後は環境問題への対応や自転車の利活用などが求められています。

環境

[11] 都市の自然環境の現状 (P.46)

横浜市は、平成20年に「環境モデル都市」に指定されました。都心部においても、それにふさわしい街づくりが求められます。

安全・安心

[12] 安全・安心の状況 (P.47)

従業者、居住者、来街者等、様々な人々が安心して暮らし、活動できる、安全・安心のまちづくりを進めることが必要です。

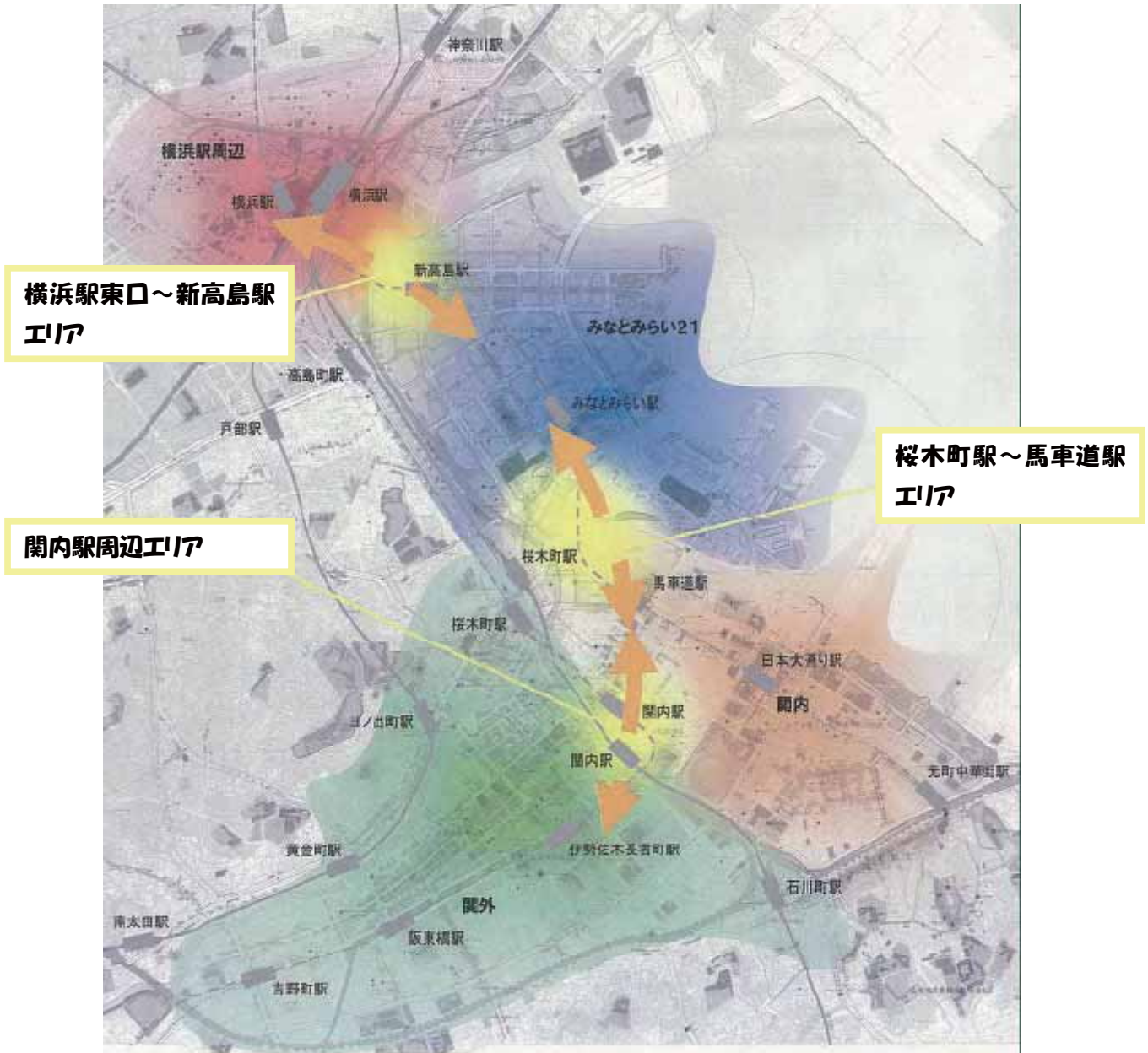
地域のまちづくり

[13] まちづくりの担い手の分布 (P.48)
[14] 関内・関外地区のエリア別の主な現況・課題 (P.49)

現状では、地域ごとにそれぞれ活動を進めていますが、地域間に差があり、また全体での連携が不十分な状況です。

[1] 都市構造上の課題

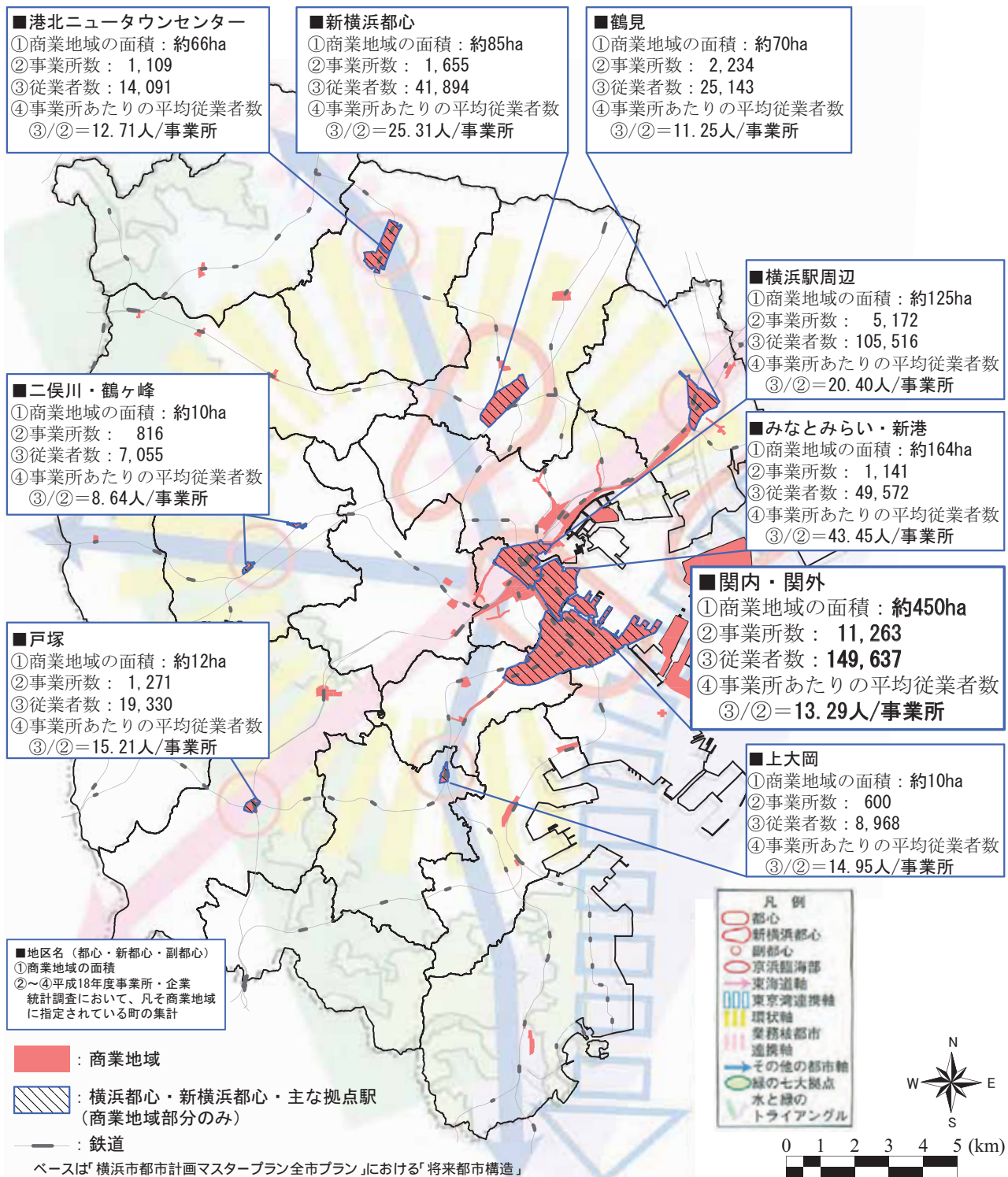
横浜都心部の都市構造



課題

- ・横浜都心部の一体的な連携を図ることが必要です。
- ・みなとみらい21地区と横浜駅周辺地区の結節点は、はまみらいウォークや、出島地区、MM21日産ビル等の開発により強化が進んでいます。
- ・「みなとみらい21地区と関内地区」、「関内地区と関外地区」の結節点を強化することが必要です。

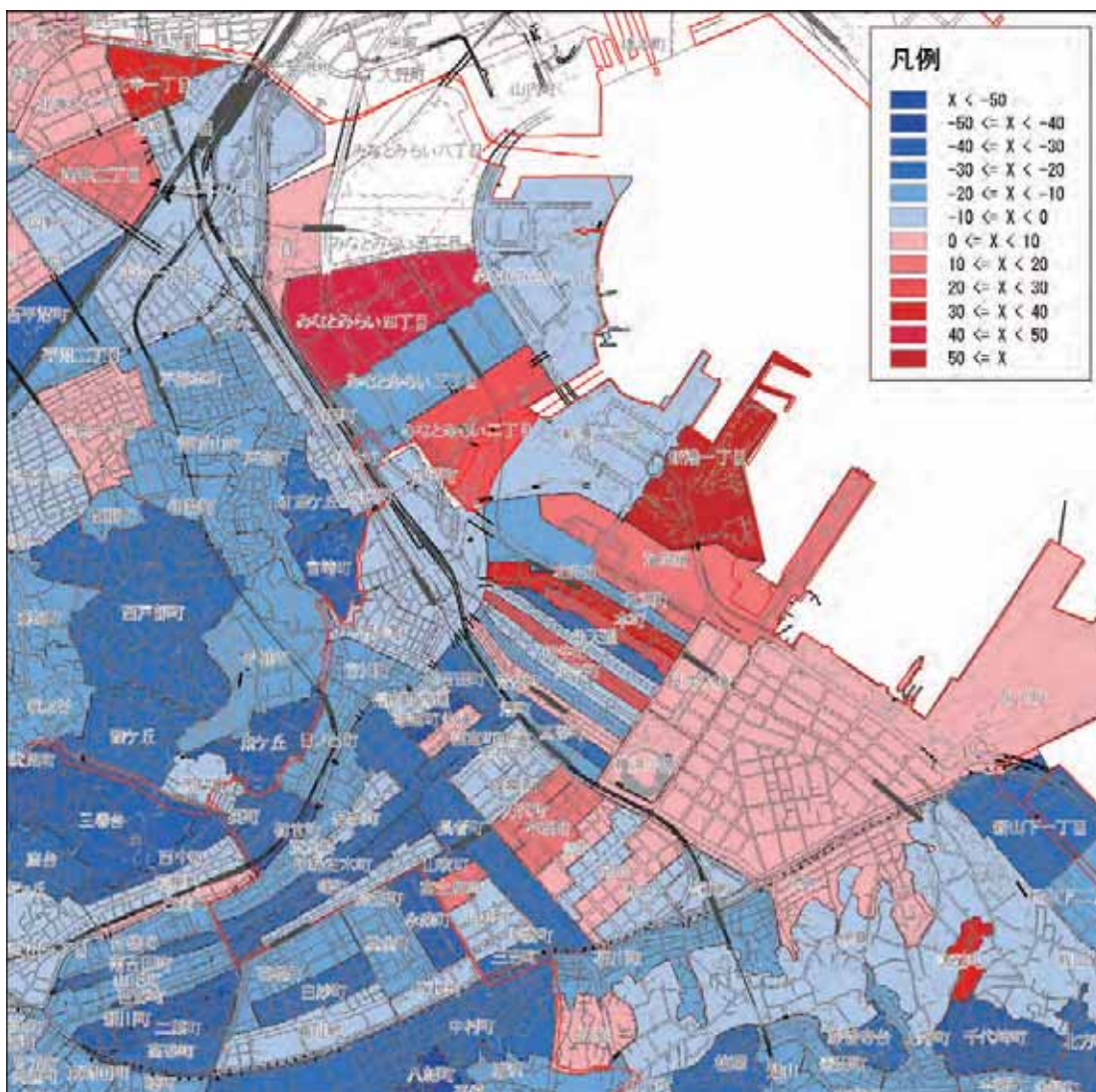
横浜市における関内・関外地区の位置づけ（横浜都心・新横浜都心・主な拠点駅の比較）



- ・関内・関外地区は、横浜の中で最大の業務・商業集積地である。
- ・関内・関外地区の商業地域の面積は約450haであり、横浜市の総面積43,560haの約10.3%、横浜市の商業地域の総面積1,910haの約23.6%を占めており、横浜都心・新横浜都心・主な拠点駅のなかで最大規模である。また、本牧ふ頭、大黒ふ頭、出田町ふ頭などを除いた商業地域の面積1,412.2haに占める関内・関外地区の割合は31.8%となっている。
- ・横浜都心・新横浜都心・主な拠点駅の商業地域内の全事業所数は25,261事業所のうち、関内・関外地区は44.6%を占めている。また、同じく全従業者数421,206人のうち、関内・関外地区は35.5%を占めており、関内・関外地区は横浜市内でももっとも大規模な業務・商業の集積地であることがわかる。
- ・事業所あたりの平均従業者数は横浜駅周辺地区が20.40人、みなとみらい・新港地区が43.45人であるのに対して、関内・関外地区は13.29人となっており、中小企業が数多く集積していることがわかる。

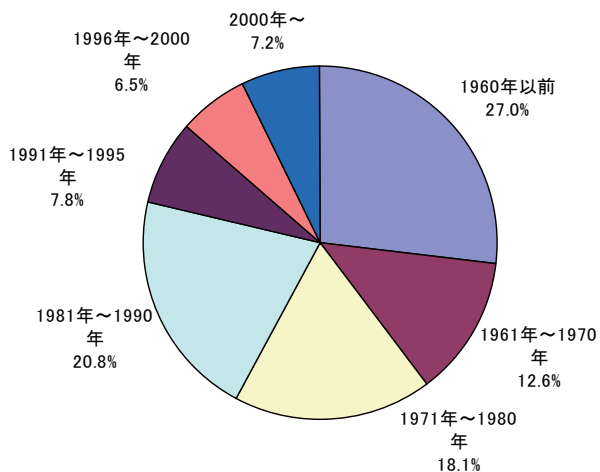
[2] 業務機能の低下

事業所統計調査による町別事業所数のH 13-18 増減率



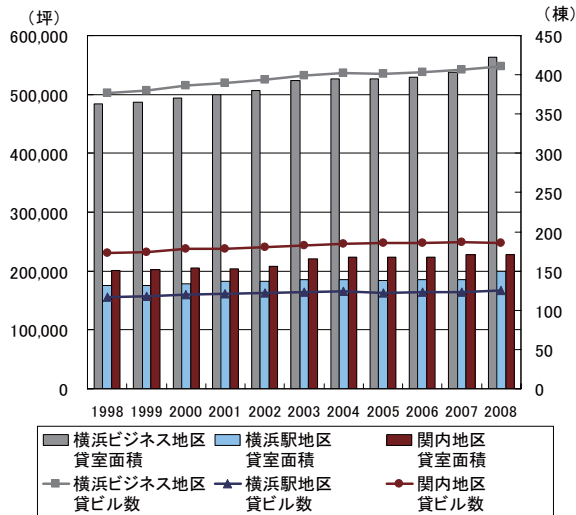
企業の創業年次（横浜都心部）

（『横浜都心部の活性化に向けた構造基礎調査報告書』平成 18 年 7 月より）

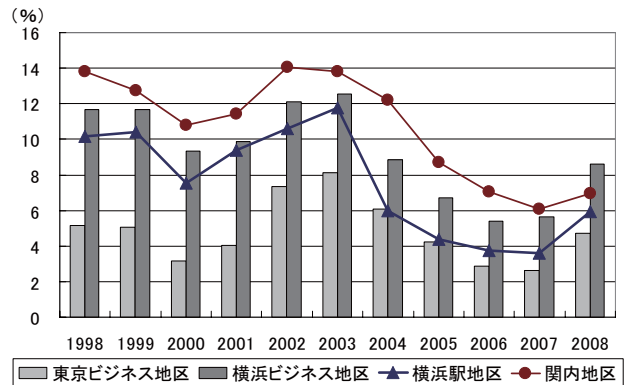


- ・事業所数を町別に平成 13 ~ 18 年の増減率で見えていくと、横浜駅西口周辺、みなとみらい地区や関内地区の海側では増加傾向にあります。関外地区では全体的に減少傾向にあります。
- ・横浜都心部の企業の創業年数は、約 30 年以上で半数、約 50 年以上でも 3 割近くとなっており、古くからの企業が多く立地しています。

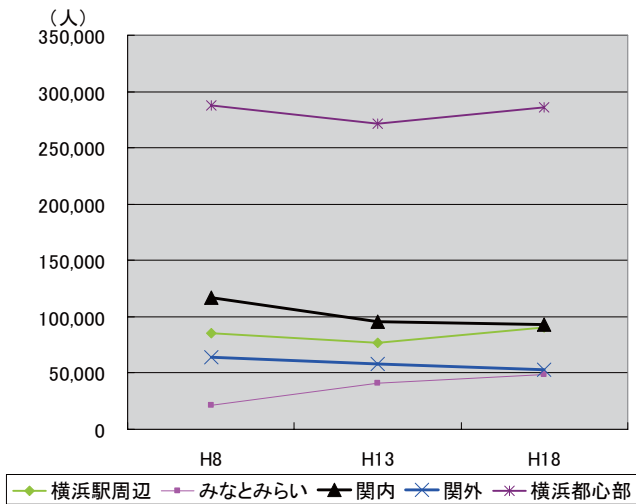
横浜ビジネス地区の貸事務所ビル 貸室面積と貸し事務所ビル数の推移 (三鬼商事調査)



横浜ビジネス地区の空室率の推移 (三鬼商事調査)



地区別に見る従業者数の推移 (事業所・企業統計調査より)



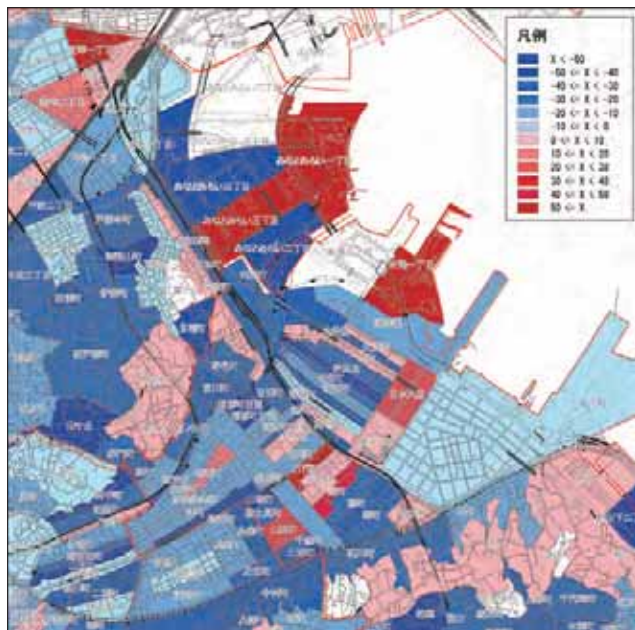
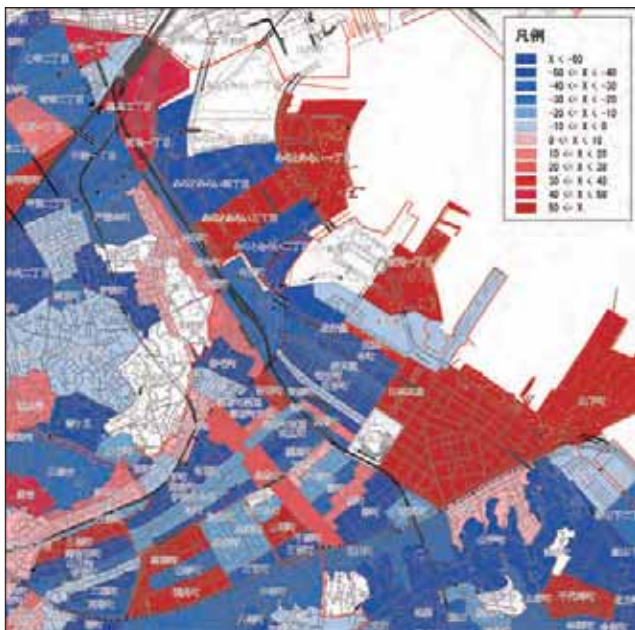
- ・関内地区の貸し事務所ビル面積とビルの数は、平成 15 年(2003 年)までは若干の増加傾向にありましたが、それ以降は横ばいに推移しています。
- ・平成 21 年(2009 年)10 月末の関内地区の空室率は 10%弱と急増しており、横浜ビジネス地区(関内、横浜駅、新横浜)の平均を上回っています。また、経年的に見て東京ビジネス地区の倍程度となっています。
- ・従業者数は、関内地区、関外地区ともに減少傾向にあります。

課題

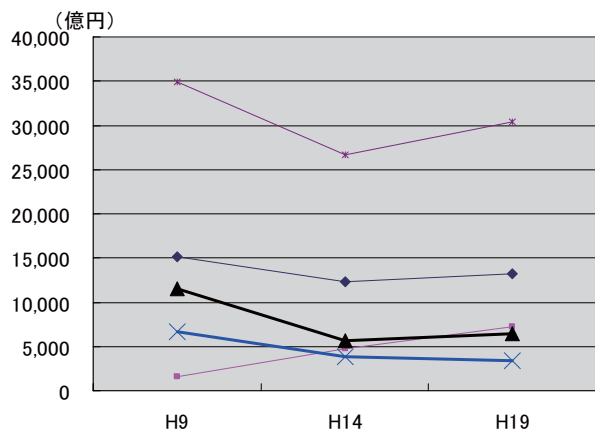
- ・平成 16 年からの戦後最長の景気回復により、空室率は 6%台まで低下していましたが、それ以前は 10%を超える期間が長く、今後、空室対策としてのテナント誘致が重要な課題です。
- ・老朽化した中小ビルが多くなっています。
- ・地区特性を活かし、業務・商業として、新たなビジネス・雇用を生み出すことが必要です。

[3] 商業機能の低下

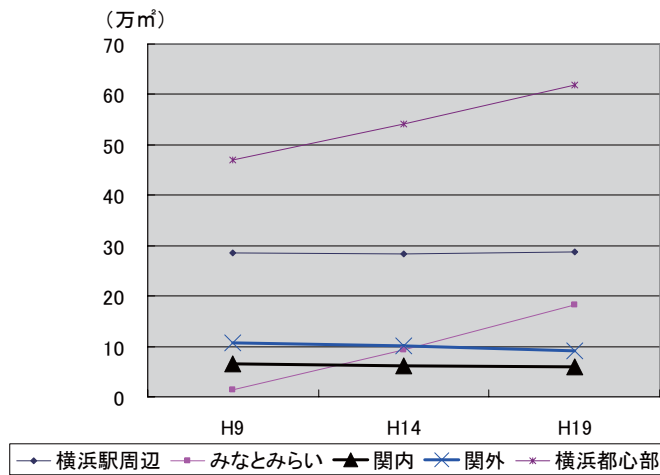
商業統計調査による年間商品販売額（左）・売場面積（右）のH14年度-19年度増減率



地区別に見る年間商品販売額の推移
(商業統計調査より)



地区別に見る売場面積の推移
(商業統計調査より)



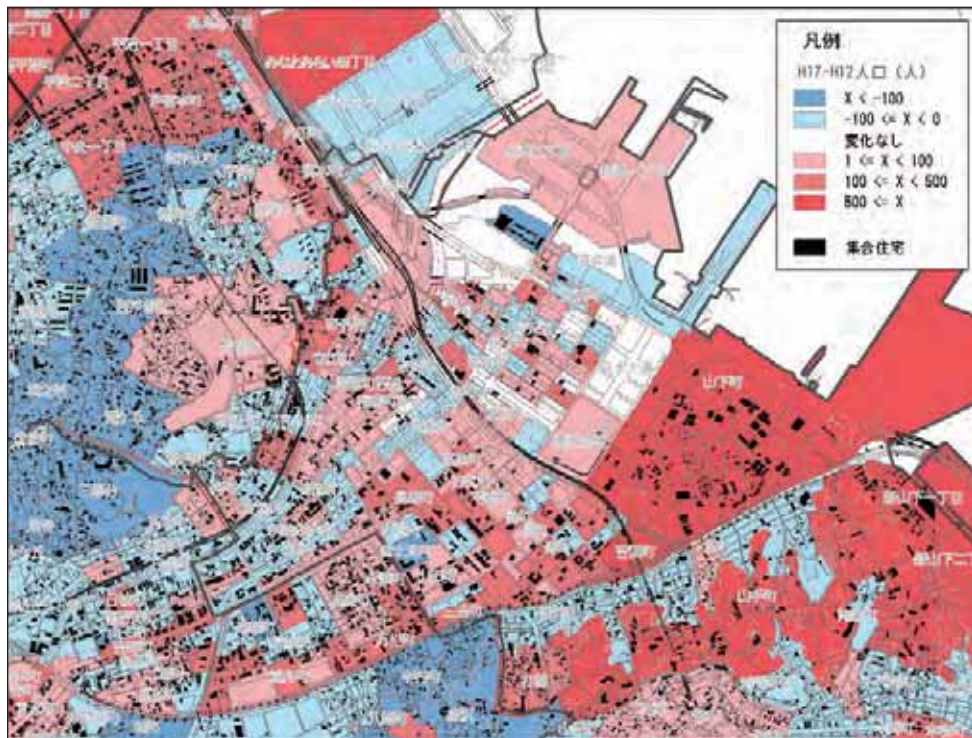
- ・みなとみらいの年間商品販売額は増加していますが、その他のエリアは軒並み減少しています。
- ・商店の郊外立地の進行、長期の不況等を主な理由として、関内・関外とも大幅に販売額が減少しています。

課題

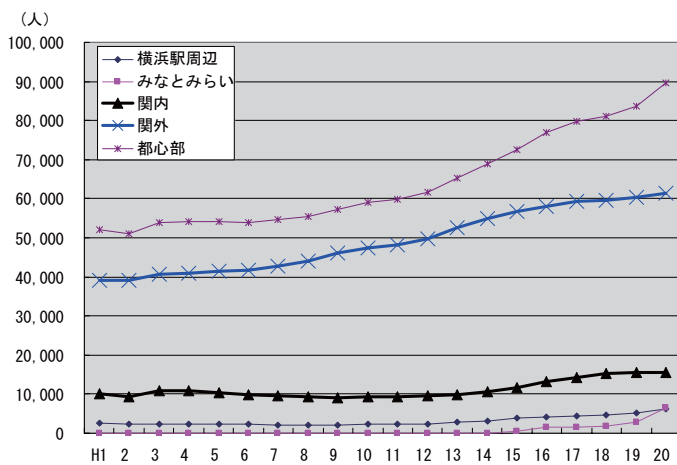
・年間商品販売額の減少傾向が続いていることから、商店街の魅力づくりによる商業機能の強化、まちの活性化が求められています。

[4] 居住人口の増加

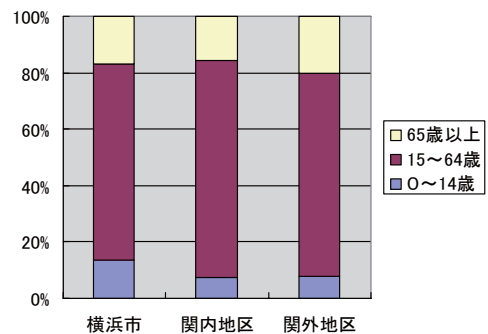
人口増減（H17年度国勢調査 - H12年度国勢調査）と集合住宅の分布



地区別に見る居住人口の推移



H17年の世代別（3分類）人口の割合（国勢調査より）



H12-17年の世代別（3分類）人口増減率（国勢調査より）

	0～14歳	15～64歳	65歳以上
関内地区	133%	160%	140%
関外地区	109%	107%	126%

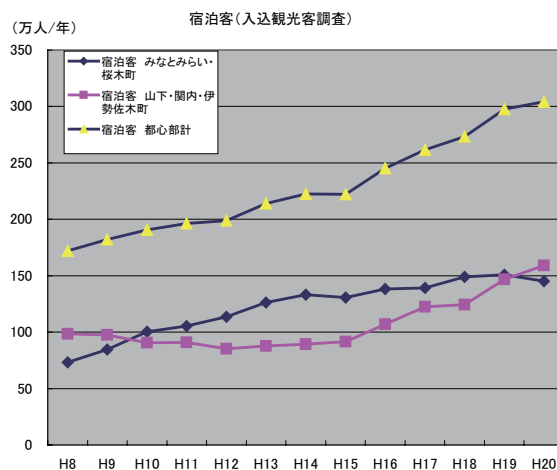
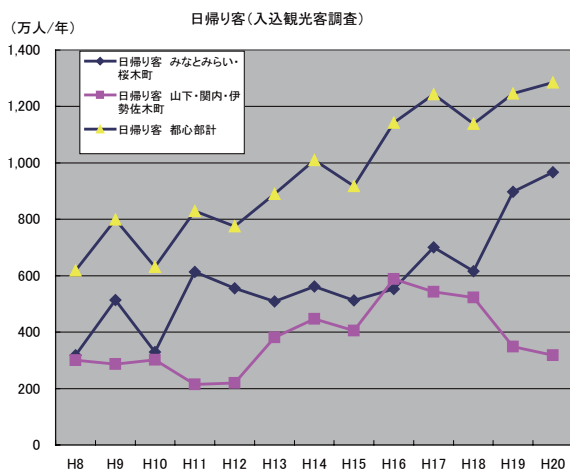
- ・関内地区の居住人口は1万人で推移していましたが、みなとみらい線の開通と景気回復（平成15～19年）の波に乗り、高層マンションが増加し、居住人口が増加しました。現在は、特別用途地区の導入等により、増加はほぼストップしています。
- ・横浜都心部の中でも、関外地区には、極めて多くの人々が住んでおり（約6万人）かつ、増加を続けています。
- ・関内地区では、15～64歳の人口の割合が高く、関外地区では、65歳以上の人口の割合が高くなっています。

課題

- ・関内・関外の人口増に対応した小学校などのインフラとの整合性などの検討が必要です。
- ・関内・関外地区ならではの都心居住のあり方、業務商業機能との共存などについて検討・具体化していく必要があります。

[5] 観光客の動向

入込観光客数の経年変化



- ・みなとみらい・桜木町は日帰り客が、平成11年の新港地区の街開きから平成17年までは、ほぼ安定していましたが、平成19、20年と増加しています。宿泊客は毎年僅かずつですが、増加傾向にありましたが、平成20年は減少しています。
- ・山下・関内・伊勢佐木町は、日帰り客については変動がありながらも平成12年を境に増加傾向にありましたが、平成17年から観光施設の休止などにより減少に転じています。宿泊客については平成12年以降増加傾向を示しています。
- ・横浜都心部全体としての観光客の傾向は、日帰り客は大きく増加し、宿泊客についても増加傾向にあります。

コンベンション開催件数等推移

	2001年 (平成13年)	2002年 (平成14年)	2003年 (平成15年)	2004年 (平成16年)	2005年 (平成17年)
開催件数	553件	554件	567件	605件	625件
参加者数	1,348,234人	1,750,803人	2,097,060人	1,933,471人	2,024,821人

資料：(財)横浜観光コンベンション・ビューロー

主要都市別「中・大型国際コンベンション」開催件数推移

	2001年 (平成13年)	2002年 (平成14年)	2003年 (平成15年)	2004年 (平成16年)	2005年 (平成17年)
東京	59	61	53	71	64
横浜	15	32	30	37	42
京都	21	34	18	32	27
福岡	13	12	18	16	19
大阪	28	32	29	23	17
神戸	15	15	17	14	17
名古屋	15	10	11	15	15

(※)参加者数が500人以上で、うち外国人が50人以上を占めた会議

資料：国際観光振興機構(JNTO)

6 立ち寄り先、回遊状況 — みなとみらい、中華街、山下公園にはほぼ半数の方が立ち寄る —

◆立ち寄り先(複数回答)



課題

- ・観光の国際化や多様化に対応し、関内の魅力をいっそう増すとともに、あまり知られていない関外の魅力も含めて、トータルなプロモーションや観光開発が必要です。
- ・羽田空港国際化の検討に合わせ、国内とともに、国外、特に東アジアからの誘客についても戦略的な取組が必要です。

[6] 開港文化を伝える多くの歴史的建造物等



課題

- ・ 関内・関外地区には、多くの歴史資源が残されていますが、必ずしも有効に活用されていないため、これらを活用し、効果的に発信していくことが重要です。

[7] 関内・関外地区の活力を生み出す施設

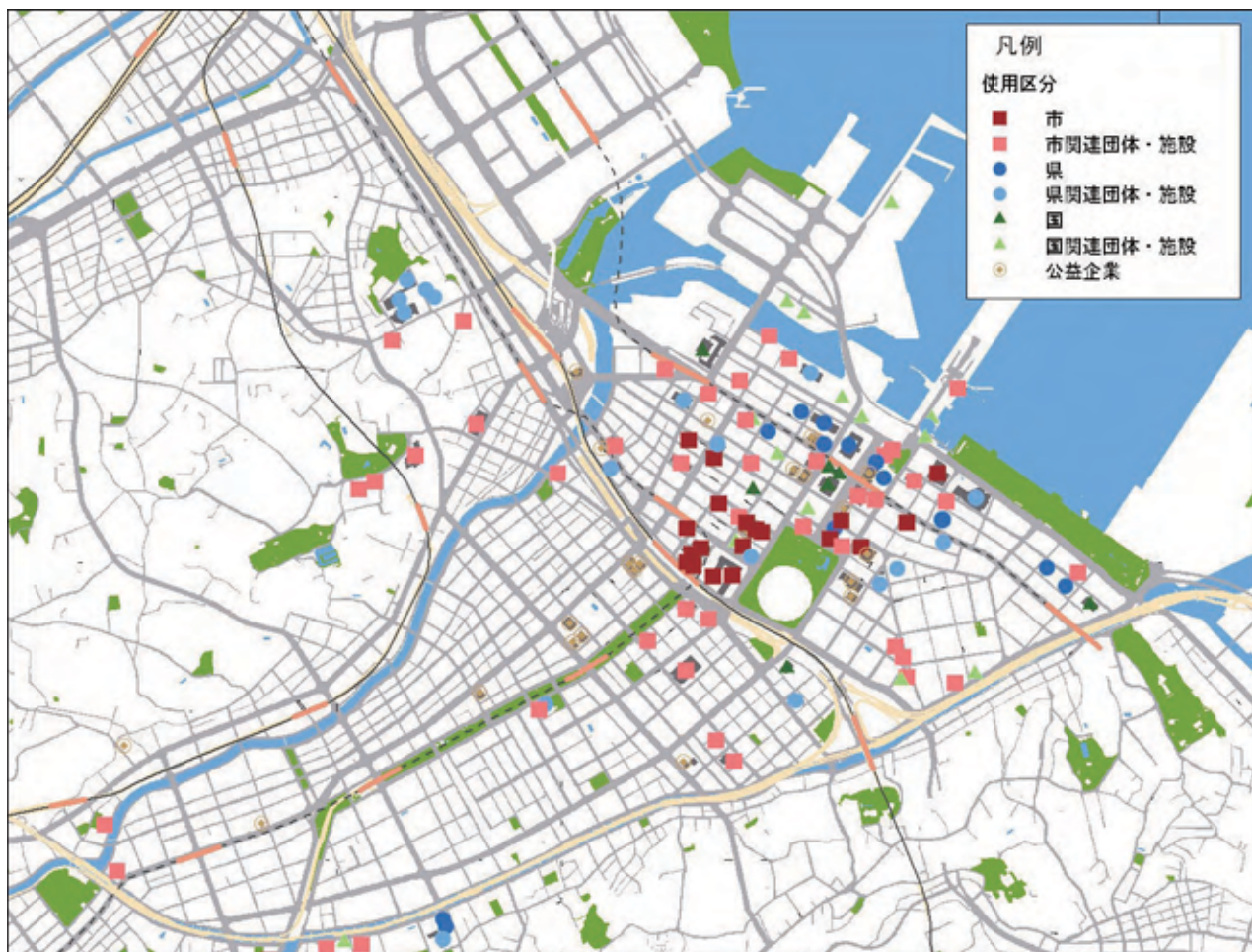
- ・ 関内地区には、文化芸術創造関連産業が多く立地しています。
- ・ 特に、馬車道駅周辺や日本大通り駅周辺は、ナショナルアートパーク構想において、創造界隈に位置づけられており、歴史的建造物や倉庫などを活用した拠点施設があり、様々なアーティストやクリエイターの活動が行われています。
- ・ 関外地区の伊勢佐木町周辺等には、多くの老舗の店があり街の魅力のひとつとなっています。
- ・ 関内・関外地区にある海沿いの倉庫、古いビル、下町の一軒屋などを改装した空間で活動するアーティストやクリエイターのスタジオの期間限定公開や、関内・関外のまち歩きツアー等を行なう「関内外 OPEN！」等のイベントも行なわれています。
- ・ 平成 22 年度のオープンを目指して、横浜の山下町地区に、新しく神奈川芸術劇場の整備を進めています。これは、県民ホールと一体的に運営する中規模ホールで、主にミュージカル、演劇、ダンスなどの舞台芸術作品を創造発信していくこととしています。

課題

- ・ 関内地区には、文化芸術創造関連産業が少しずつ集積しつつありますが、未だ十分とは言えず、さらなる集積を図っていく必要があります。
- ・ 関内・関外地区の魅力施設を活かしていく必要があります。

[8] 関内・関外地区の公共施設の活用

行政施設の分布



- ・関内・関外地区には、国・県・市など多くの官公庁とその関連施設が立地しており、官庁ビル以外に、民間のテナントビルに入居している施設も多くあります。
- ・施設の老朽化などによる再整備や改修などが必要な施設も多くあります

関内・関外地区の主な公共施設（スタジアム、ホール等）利用者数

（平成 19 年度）

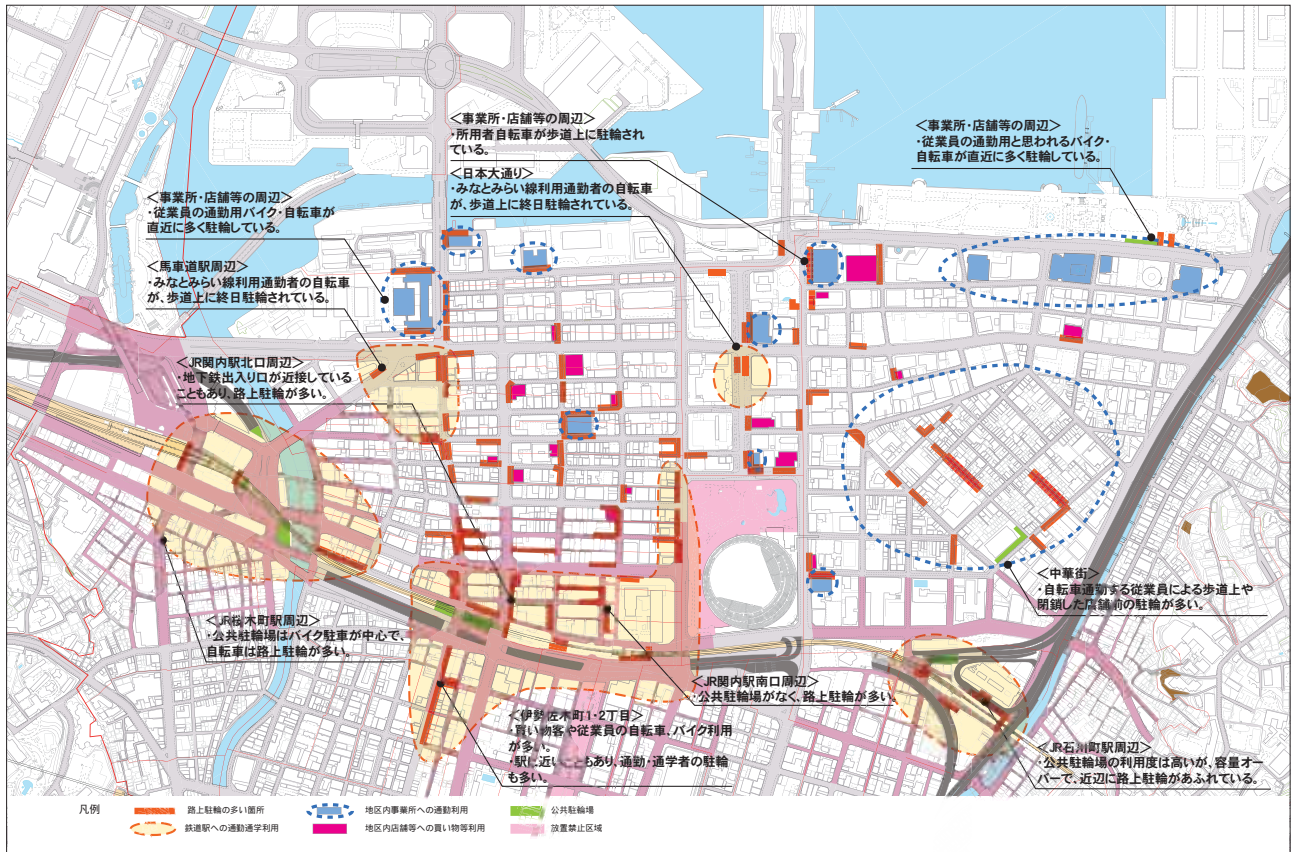
施設名	利用者数（人）
横浜スタジアム	1,658,956
横浜文化体育館	319,964
横浜市教育文化ホール・ 横浜市民ギャラリー	508,999
関内ホール	288,976
県民ホール	538,073
開港記念会館	217,269

課題

- ・現在、新市庁舎の整備が検討されています。市庁舎機能は、民間のテナントビルにも多く入居しているため、新市庁舎の整備に併せて、空きオフィス対策等が必要不可欠です。
- ・新市庁舎の整備に併せ、港町地区や北仲地区に、どのような活性化に資する機能を導入するかが重要です。
- ・老朽化対策や耐震対策が必要となっている横浜文化体育館、横浜市教育文化センター、横浜市立横浜総合高等学校等、市所有の市民利用施設や学校の再整備を、関内・関外地区の活性化につなげることが重要です。

[10] 自転車等の利用状況

関内地区駐輪分布等



NPO 法人日本都市計画家協会横浜支部調査
関外地区は未調査

自転車施策に対する満足度と重要度

自転車が走りやすい道路の整備・安全性に対する満足度



自転車が走りやすい道路の整備・安全性に対する重要度



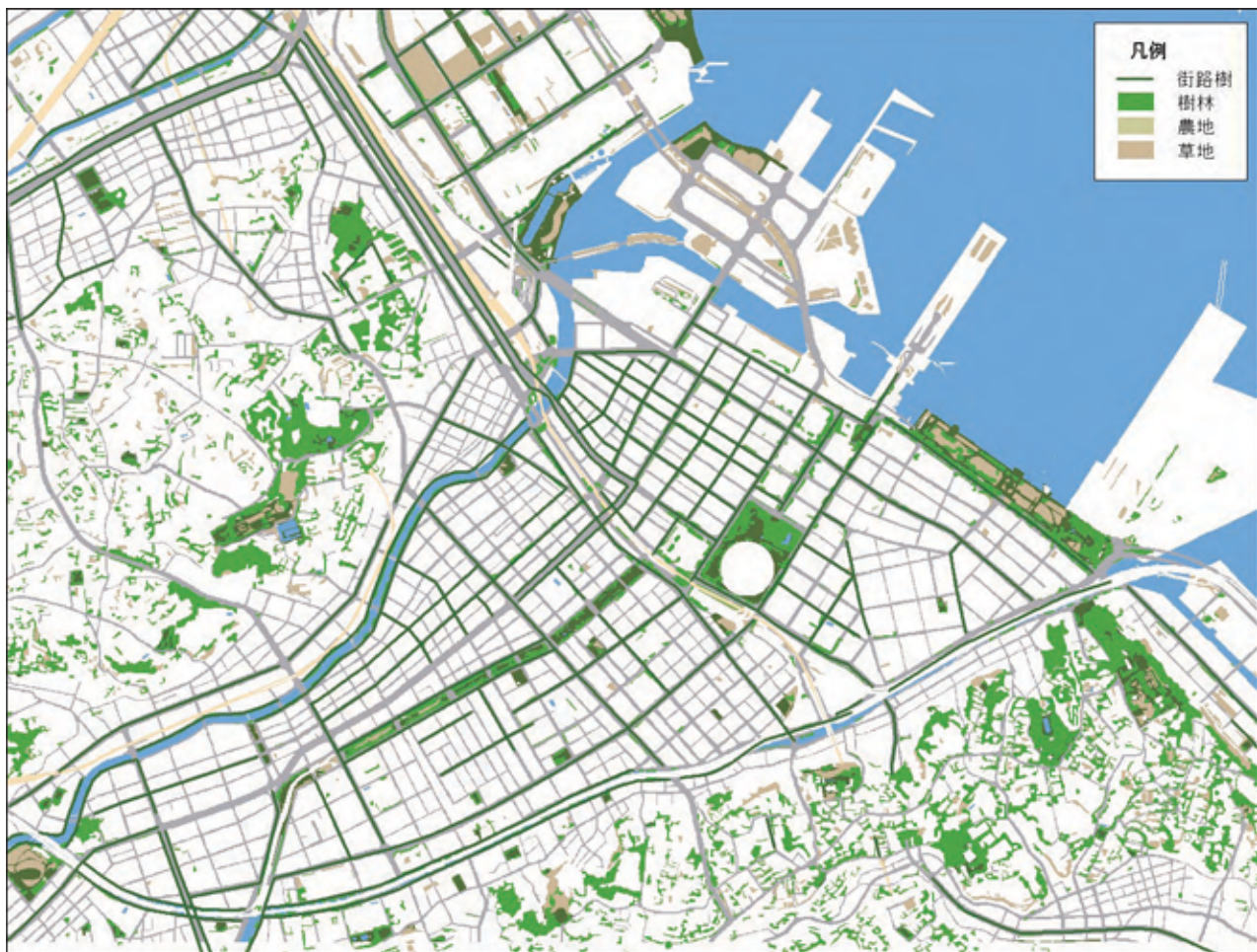
- ・中区の区民意識調査では、関内地区は自転車が走りやすい道路の整備・安全性に対する満足度（満足、やや満足）が低く、重要度（重要、やや重要）が高いため、自転車施策の必要性が高い地区となっています。

課題

- ・居住者や従業者等の自転車利用が増加し、利便性・安全性の向上が求められています。
- ・放置自転車による交通や景観の障害が多くなっており、街のほかの機能と共存していくための施策が求められています。

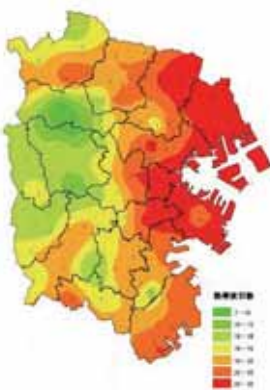
[11] 都市の自然環境の現状

緑地の分布



データ出典：横浜市第8次緑地環境診断調査、平成18年

平成19年の熱帯夜日数の分布



- ・関内・関外地区における緑地として、山下公園、日本大通り、横浜公園、大通り公園が挙げられます。
- ・街路樹が整備されている道路は多くありますが、その街路樹の質は、その通りによって違いがあります。
- ・熱帯夜日数は、海側が日数の多い傾向にあり、関内・関外地区では25日～28日となっています。

出典：「平成19年度熱帯夜日数分布」
 横浜市環境科学研究所

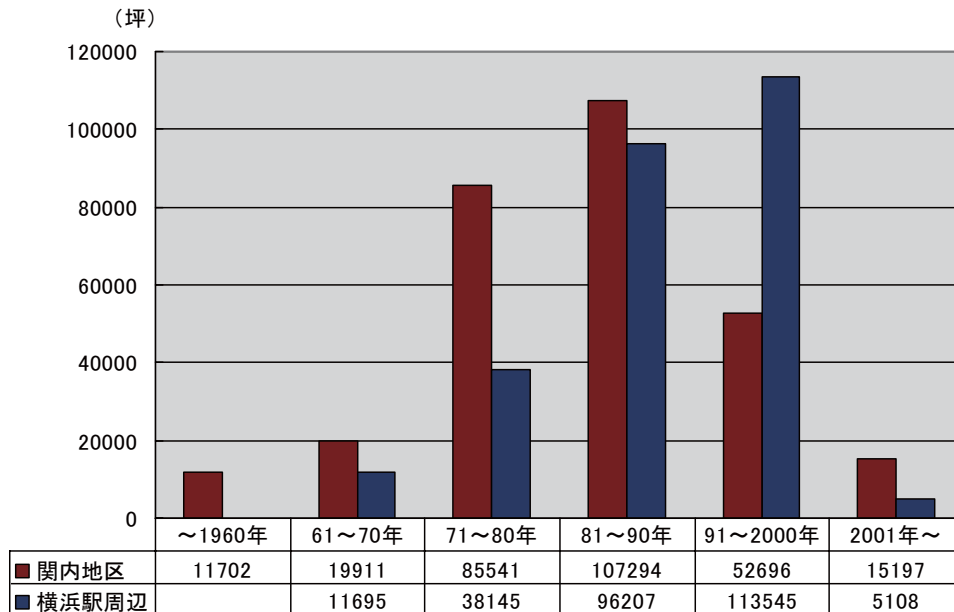
課題

- ・緑の軸として、日本大通り、横浜公園、大通り公園などがあり、また河川沿いの緑や街路樹などもありますが、十分とはいえないため、建物や敷地の緑化なども含めた施策が求められています。
- ・地球温暖化やヒートアイランドなどの環境問題に対応していく必要があります。

[12] 安全・安心の状況

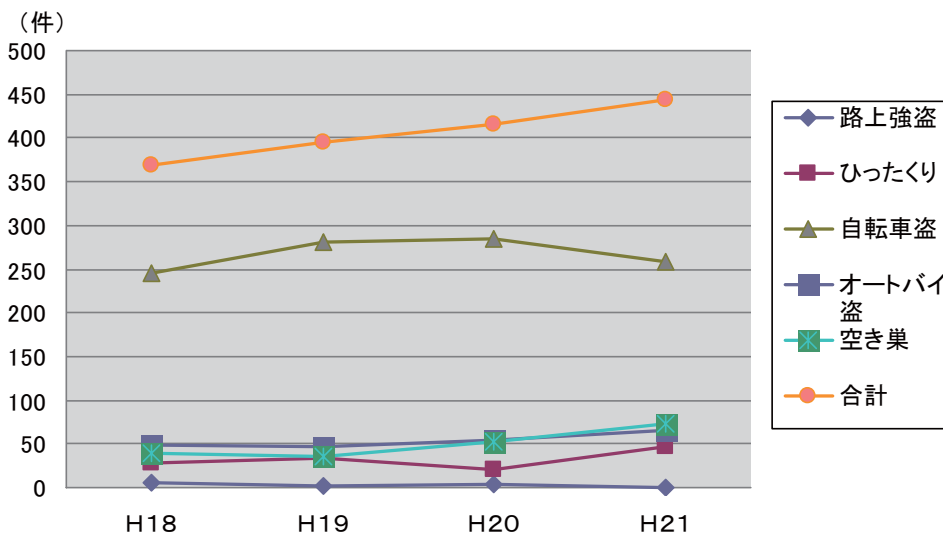
竣工年次別のオフィスビル延べ床（貸付面積）の推移

（三鬼商事調査、『横浜都心部の活性化に向けた構造基礎調査報告書』平成 18 年 7 月より）



- 関内地区では、1970年代から80年代にかけて、オフィスビルの供給が活発でした。この中でも特に、旧耐震基準（1981年以前）のビルは、耐震補強等の対策が必要なものもあると思われます。

中区内での街頭犯罪認知件数（各年1月～6月末）



- 中区での街頭犯罪のうち、認知されている件数は年々増加しています。

課題

- 老朽化したビルが多く、耐震性や設備のエネルギー性能等に課題があると思われます。
- 防犯対策に取り組み、安全・安心のまちづくりを進める必要があります。