

## 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。

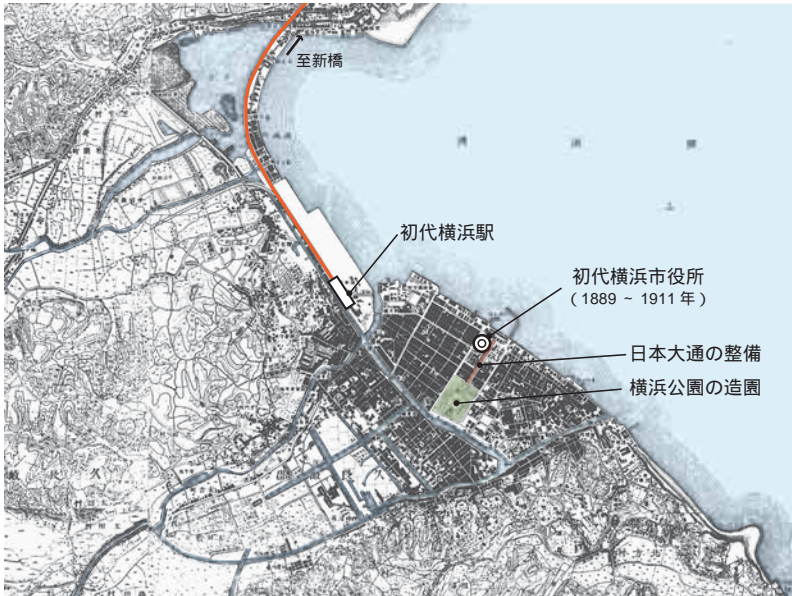
その中でも、関内・関外地区では、早くから都市デザインの取り組みが行われ、街並みの誘導や歩行者空間の整備など、都市環境向上や個性的な魅力の創出が進められてきました。最近では、文化芸術活動の積極的な誘導による新たな産業の育成や市民との協働による街づくりなどが進められていますが、商業・業務機能の低下に歯止めがかからず、街全体の活性化が依然として課題となっています。

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シビリティ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。

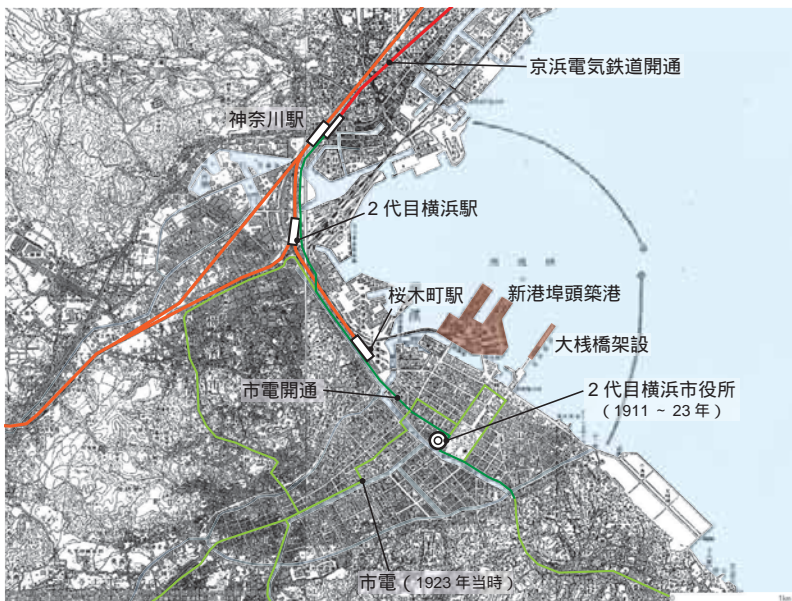
## < 概略年表 >



明治3年  
(1870年)



明治15年(1882年)



大正11年(1922年)

### 横浜港開港期

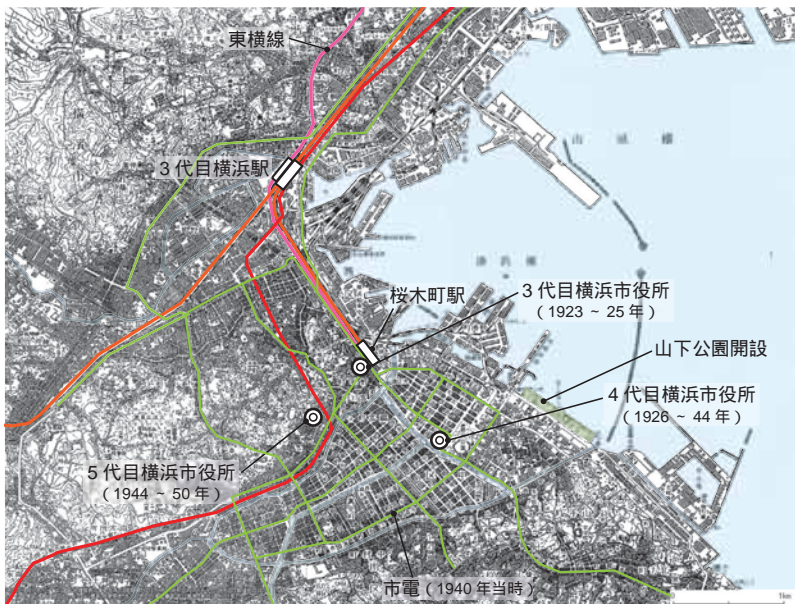
- 1858年 日米修好通商条約締結
- 1859年 横浜港開港
- 1866年 豚屋火事（関内の3分の2を消失）、「第3回地所規則」締結（まちづくりに関する規定）

### 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

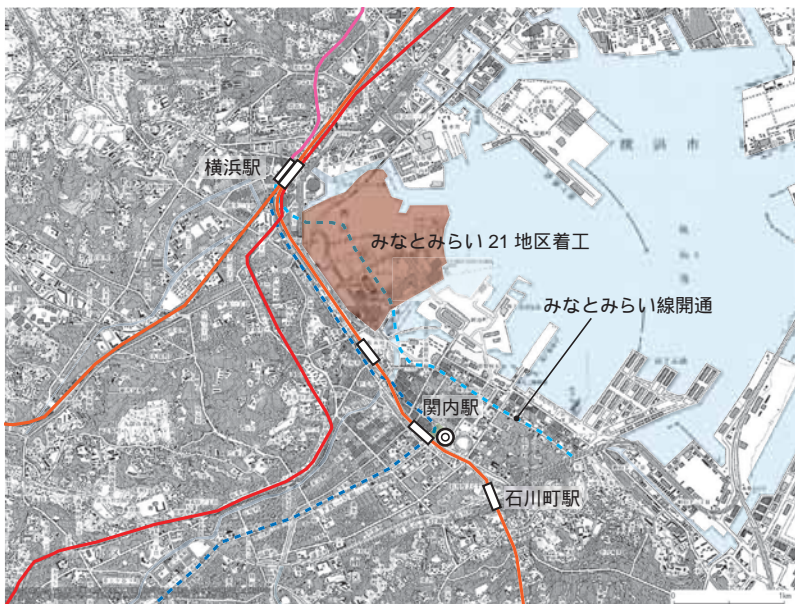
- 1889年 市制施行（横浜区から横浜市へ）  
この頃より、伊勢佐木、元町等が商店街として成立
- 1894年 鉄棧橋（大棧橋）完成
- 1899年 税関埠頭（新港埠頭）建設着工（完成は1917年）
- 1899年 居留地解体
- 1903年 「横浜市今後の施設について」発表
- 1904年 横浜電気鉄道（後の市電）神奈川 - 大江橋開通、翌年、大江橋 - 彼我公園 - 西の橋開通
- 1905年 京浜電気鉄道 品川 - 神奈川間全通
- 1918年 「東京市区改正条例」が横浜市などに準用
- 1921年 横浜都市計画区域設定
- 1921年 横浜電気鉄道の市電化



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

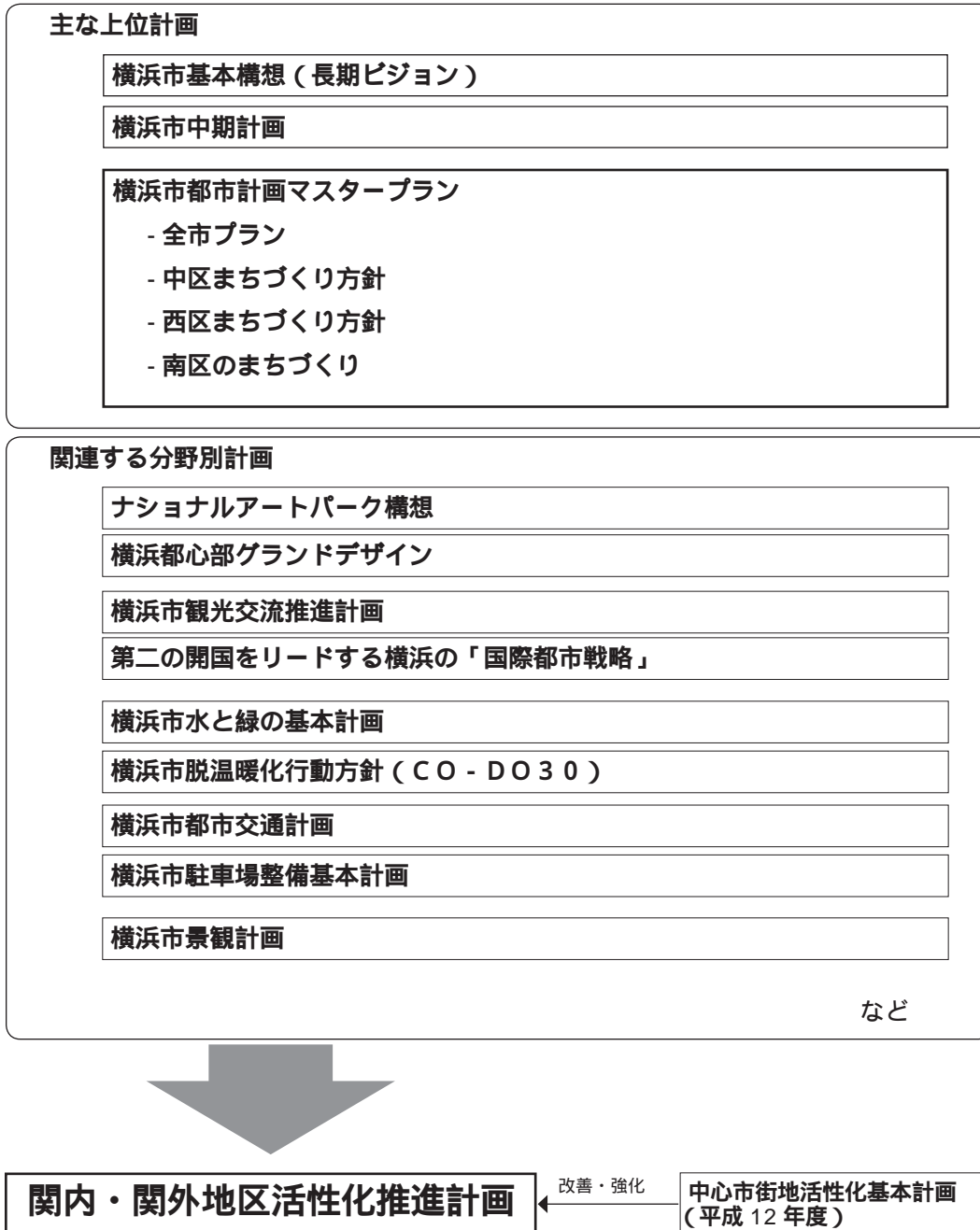
- 1983年 みなとみらい21着工
- 1988年 「歴史を活かしたまちづくり要綱」制定
- 1989年 首都高速湾岸線・ベイブリッジ供用開始
- 1989年 YES89（みなとみらい21地区）
- 2004年 みなとみらい線開通
- 2006年 景観ビジョン・景観条例策定

## 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 >

<b>[1] 横浜市長期ビジョン（平成 18 年）</b>
「横浜市長期ビジョン」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。
<b>[2] 横浜市都市計画マスタープラン</b>
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（上記長期ビジョン）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。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。
<b>[3] ナショナルアートパーク構想（平成 18 年）</b>
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たのを受け、その具体的な展開の姿を描くものとして取りまとめた構想です。
<b>[4] 横浜都心部グランドデザイン（平成 20 年）</b>
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。
<b>[5] 観光・交流・国際化に関する計画</b>
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。
<b>[6] 環境に関する計画・施策</b>
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層が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ため、平成 18 年に「横浜市緑と水の基本計画」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（CO2）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。
<b>[7] 交通に関する計画</b>
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、時代の変改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た駐車場整備計画を検討するなどの必要性から、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。

**[ 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 ] 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。

**[ 12 ] 都心に関する計画・構想**

みなとみらい21地区の計画、横浜駅周辺大改造計画、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。

**[ 13 ] 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。

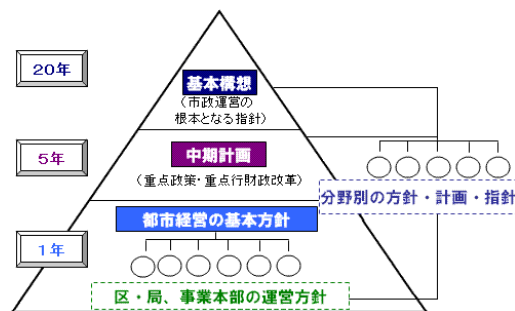
## [ 1 ] 横浜市長期ビジョン（平成 18 年）

「横浜市長期ビジョン」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入ると見られる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します。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。

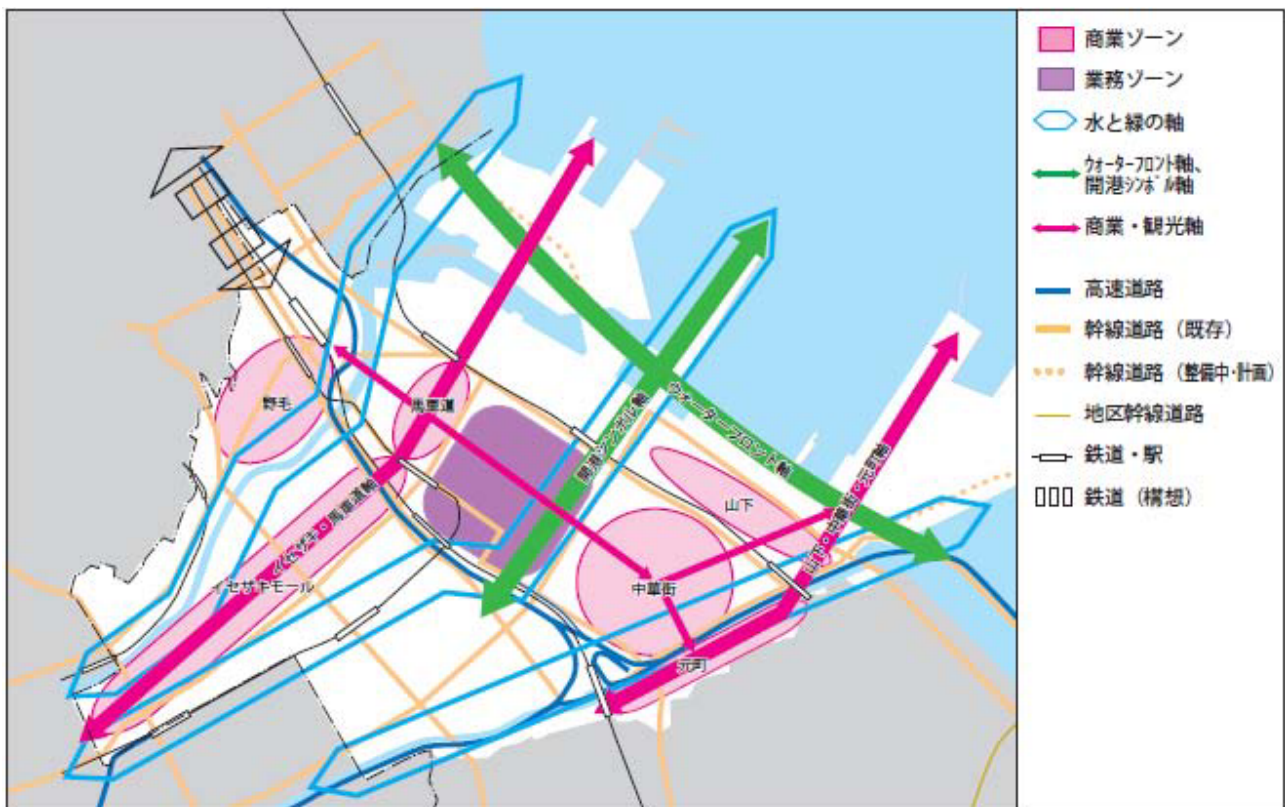
全市プランの将来都市構造についての基本的な考え方の中で、関内・関外やみなとみらい 21、横浜駅周辺地区などの都心地区については、「横浜経済を強化し、自立性を確立するための国際業務拠点として機能を強化し、大都市にふさわしい活気ある地区の形成を図る」とされています。

### 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）

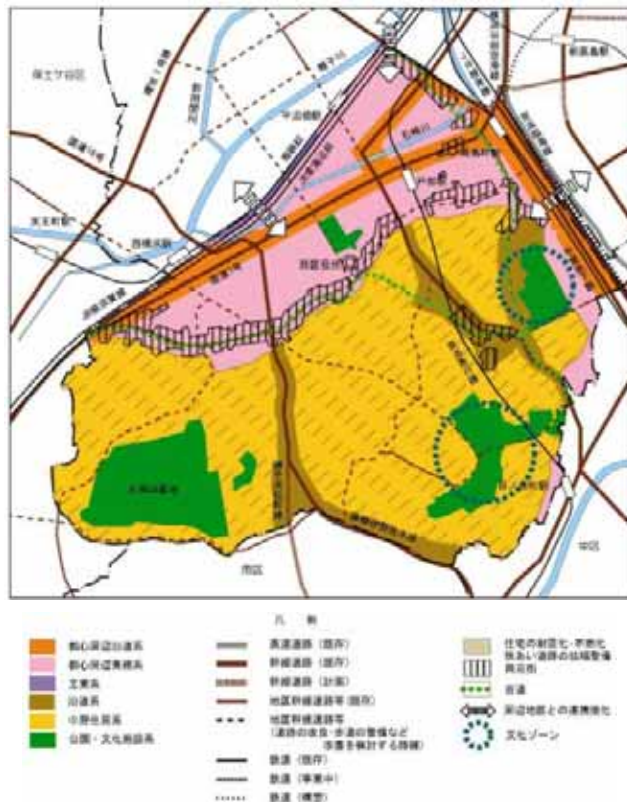




### 都市計画マスタープラン・西区プラン（平成 15 年）

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。

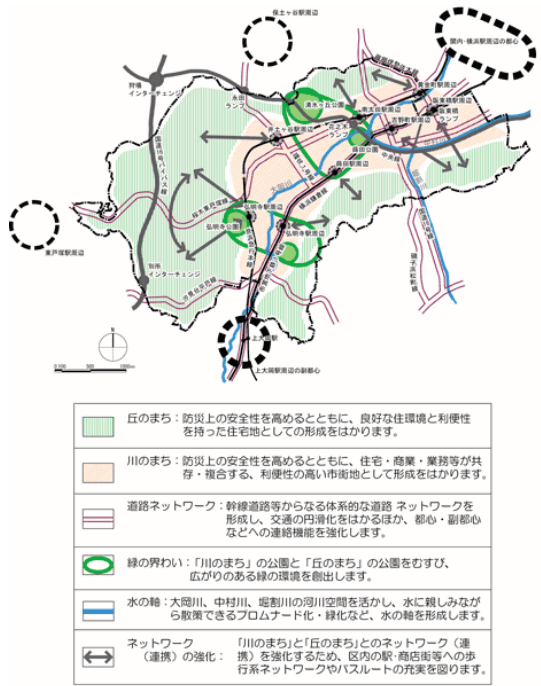
西区プランでは、桜木町や野毛といった地区を含む南部地区では、「下町人情にあふれる安全で活気のあるまち」を目指すとしています。



### 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] ナショナルアートパーク構想（平成 18 年）

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。

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

戦略的に取り組む6つの拠点地区を設定し、新たな土地利用や港湾機能の動向を踏まえた土地利用転換などにより、創造空間を形成します。併せて、都心の旧市街地エリアにおいて、「創造界限」を誘導します。

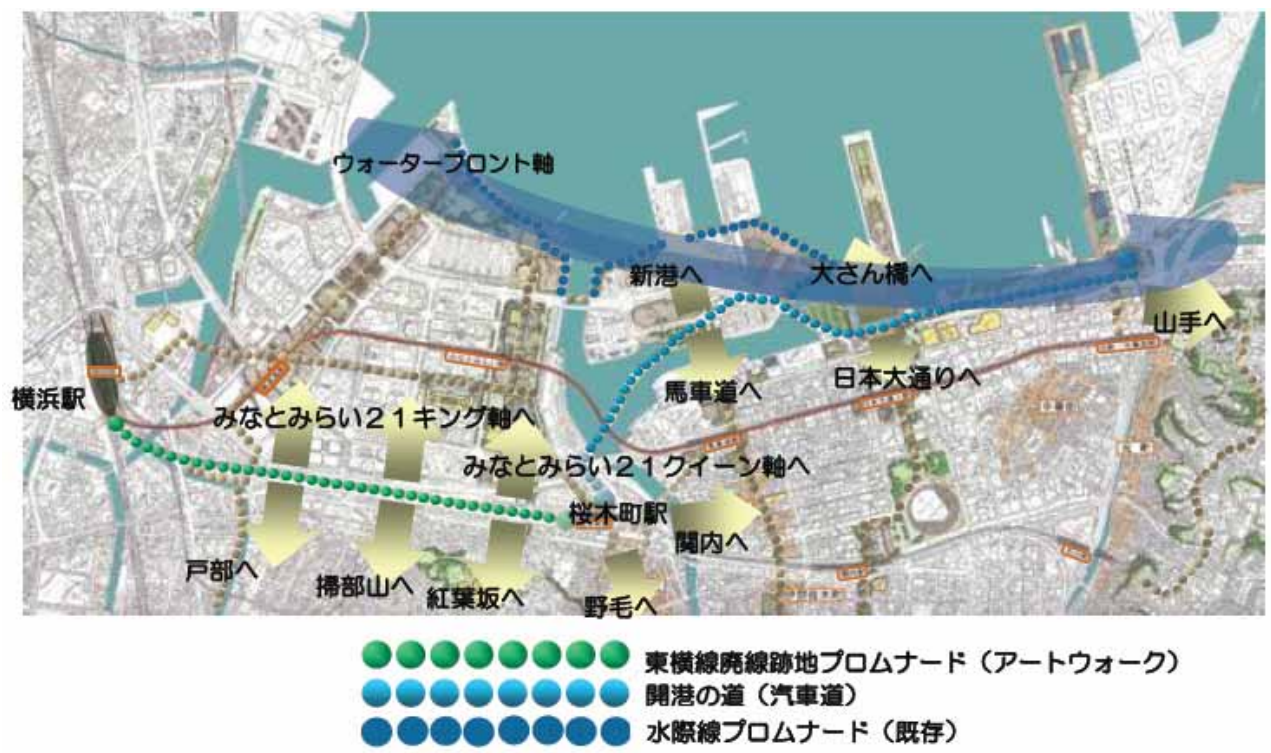


創造界隈の形成



「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。

ネットワークの形成



ナショナルアートパークエリアを貫く、内陸部及び水際・水域のネットワークを形成します。

### 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」としての活用が始まっています。

### 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。

### 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。

### 映像文化都市



映像文化都市とは、「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めざすものです。

映像文化都市イベントとして、「ヨコハマ EIZONE」などが、開催されています。

## [ 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、

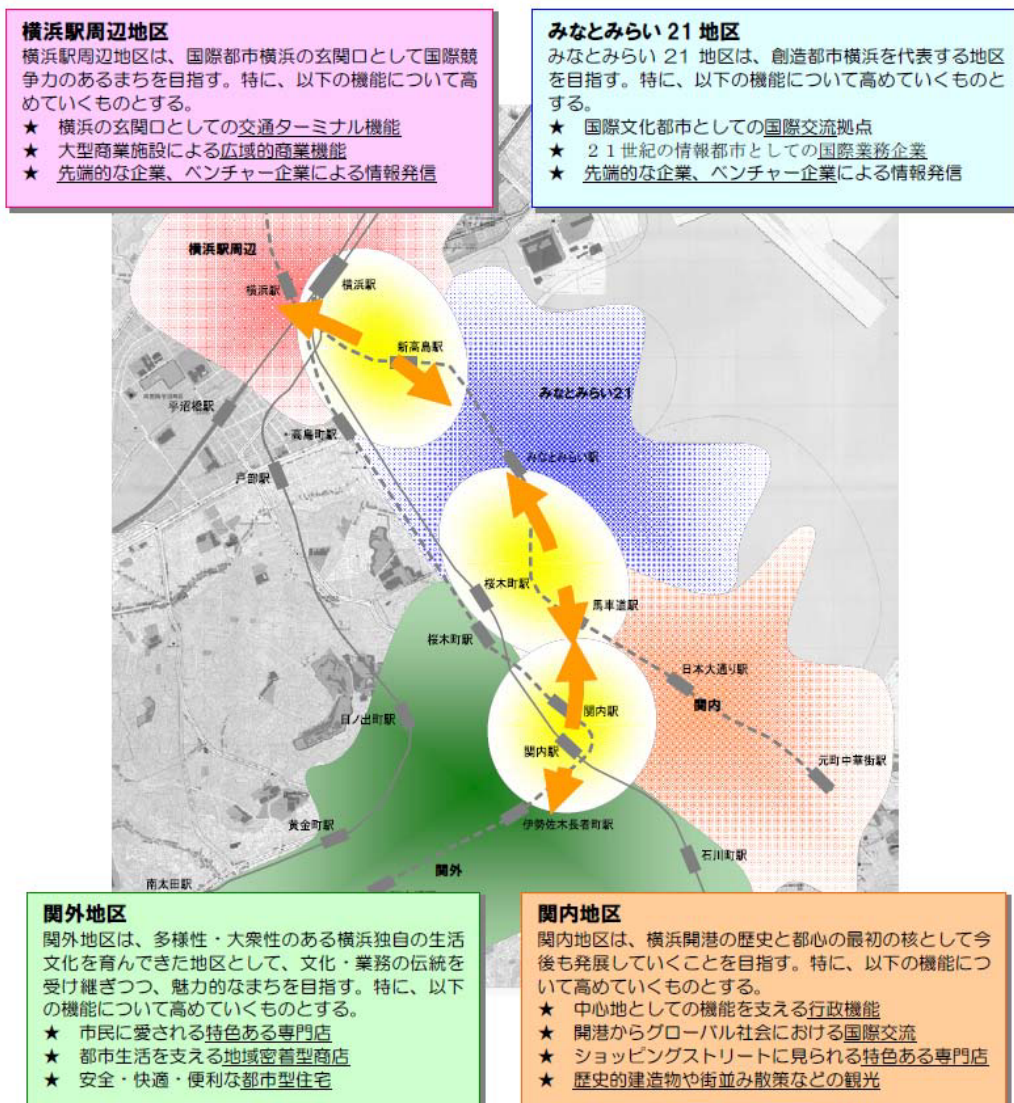
- ・ 中心地としての機能を支える行政機能
- ・ 多くの人が集う教育・文化・芸術・スポーツ
- ・ ショッピングストリートに見られる特色ある専門店
- ・ 歴史的建造物や街並み散策などの観光

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。

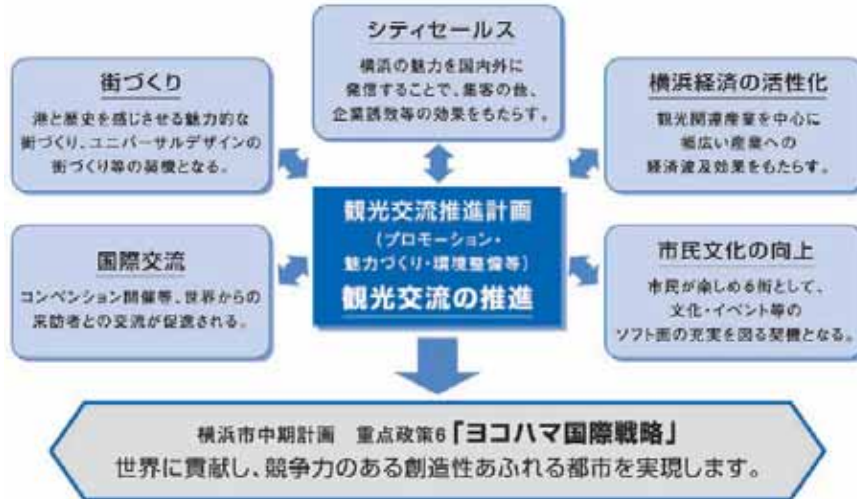
地区別の活性化の将来像（横浜都心部グランドデザイン）



## [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、過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"> <li>・地域ぐるみで緑化を推進する地域緑のまちづくり</li> <li>・公共施設緑化と民有地緑化助成の拡充</li> <li>・街路樹のせん定頻度の向上など街路樹の維持管理</li> <li>・固定資産税等の軽減による民有地緑化の誘導等</li> </ul>

### 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（CO<sub>2</sub>）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、時代の変改対応した新たな視点での取組が必要となっています。

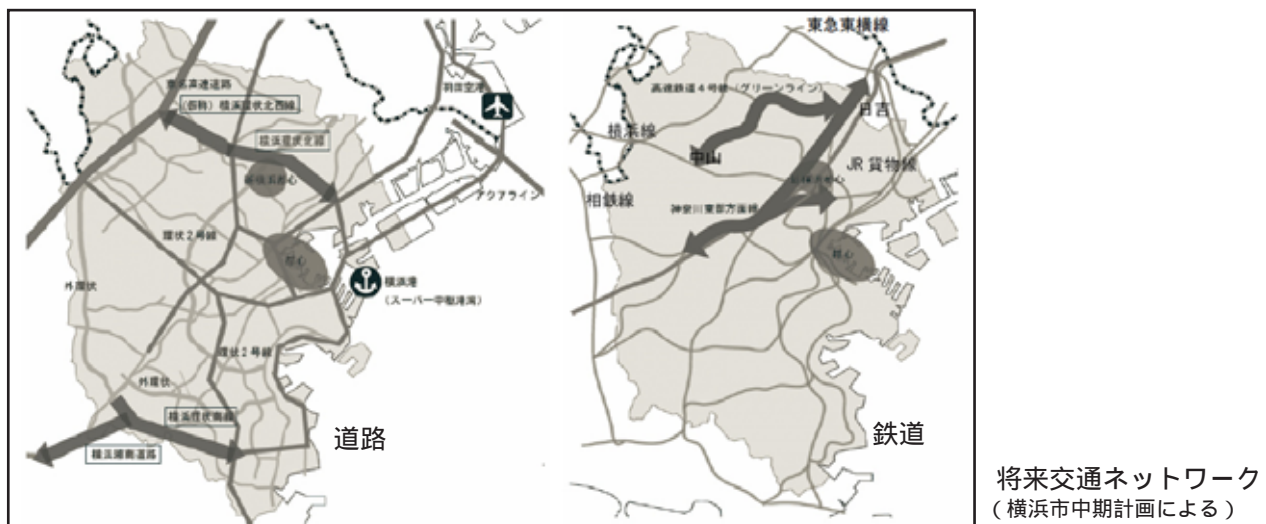
この計画では、横浜の概ね20年先を見据えて、交通政策全般にわたる政策目標などを示すことにより、市民・企業、交通事業者、行政などの多様な主体が目標を共有するとともに協調した取組を一層推進し、あらゆる側面から持続可能な交通の実現を目指すものです。

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可能性があるため、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。



## [ 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）

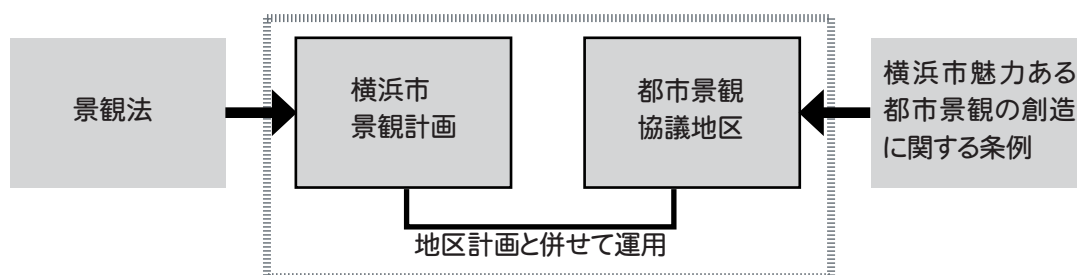
横浜市は、都市の質の向上を目指して、港や歴史文化、水・緑などを大切にしたい、魅力ある都市景観形成の取組みを進めてきており、平成 16 年の景観法の施行を契機として、平成 18 年に横浜市景観ビジョンと横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例（以下、「景観条例」という。）を施行しました。

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

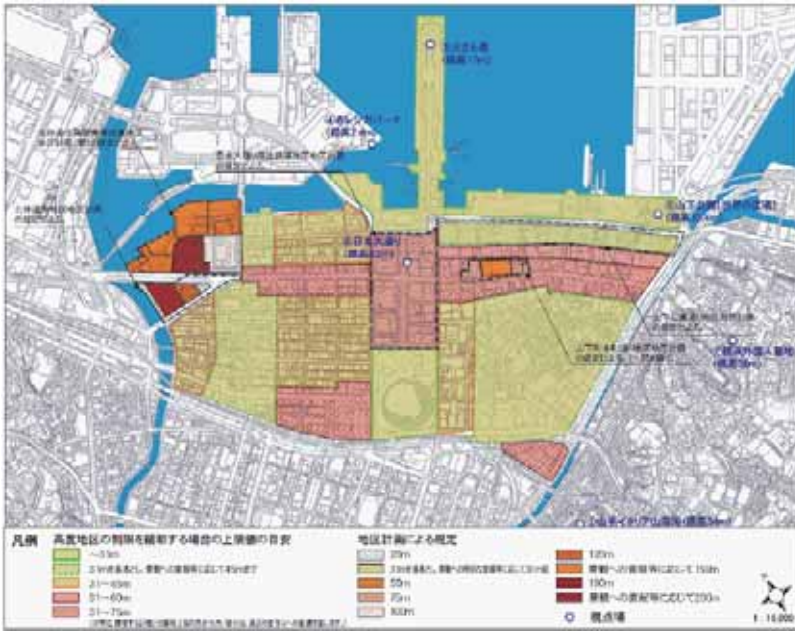


関内地区の魅力ある都市景観を創造するための方針



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。

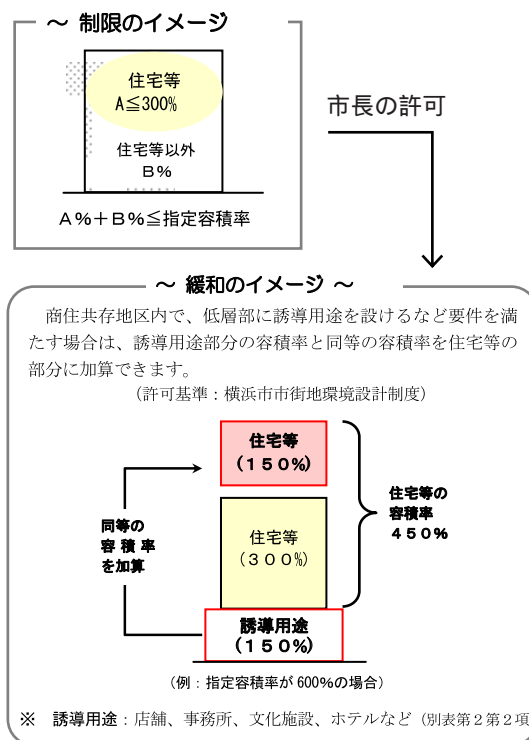
### 横浜都心機能誘導地区



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）

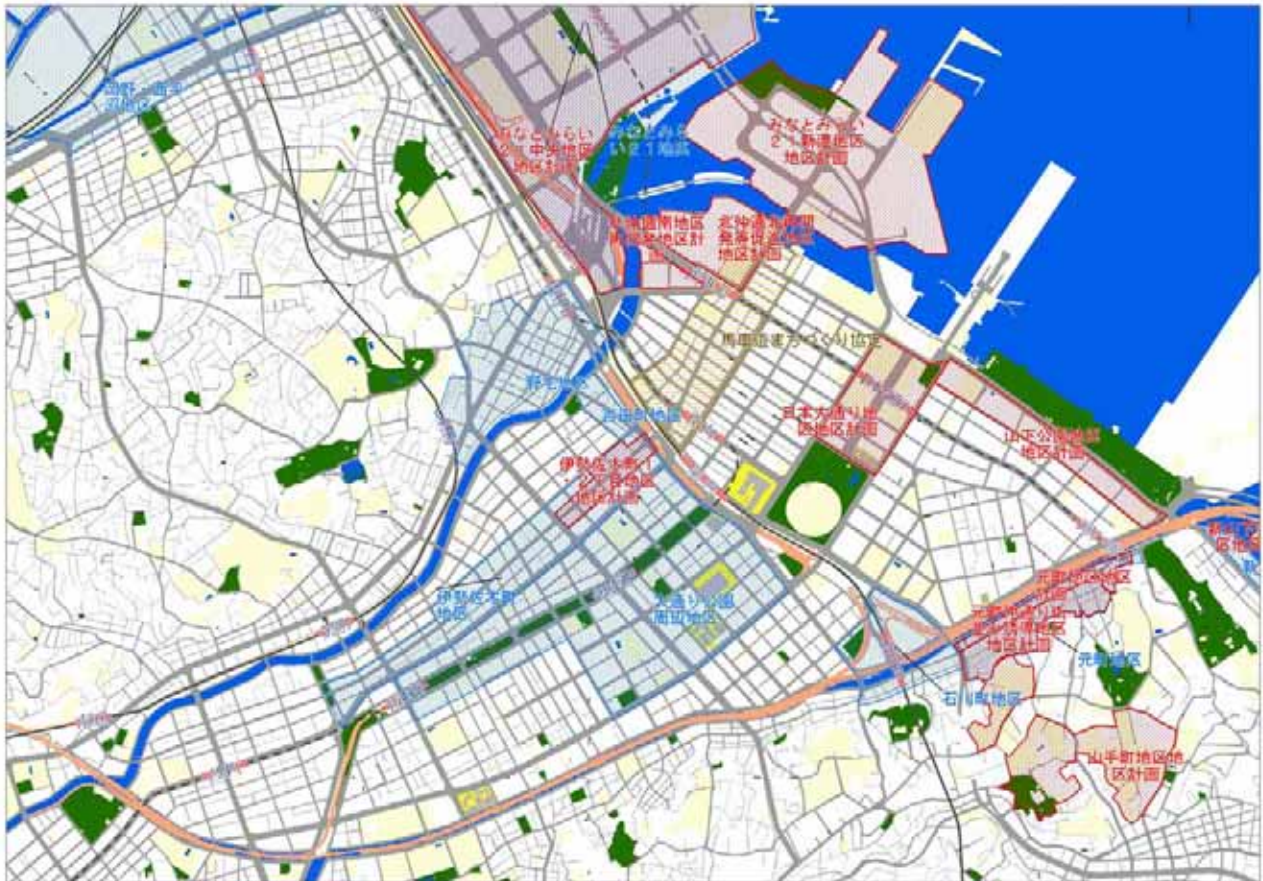


## [ 10 ] 地区別のまちづくりの施策

### 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 ] その他の施策

### 起業支援や商業支援に関する施策

#### オフィスビル入居などに対する支援

- ・企業立地等促進特定地域における支援制度
- ・重点産業立地促進助成
- ・アジア重点交流国・地域企業誘致助成
- ・重点施設立地促進助成
- ・企業価値向上資金

#### 起業家・ベンチャー企業に対する支援

- ・創造ベンチャー促進資金

#### 映像コンテンツ制作企業、クリエイター等に対する支援

- ・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

#### 商業支援

- ・空き店舗活用補助金等多様なメニュー

### 都市再生整備計画 関内・関外周辺地区（まちづくり交付金）

新市庁舎整備を核として、都心機能・都市基盤の再整備、歴史的資源の活用による観光振興などにより、にぎわいの創出や回遊性の向上を図り、関内・関外周辺地区の活性化を促進することを目標としています。

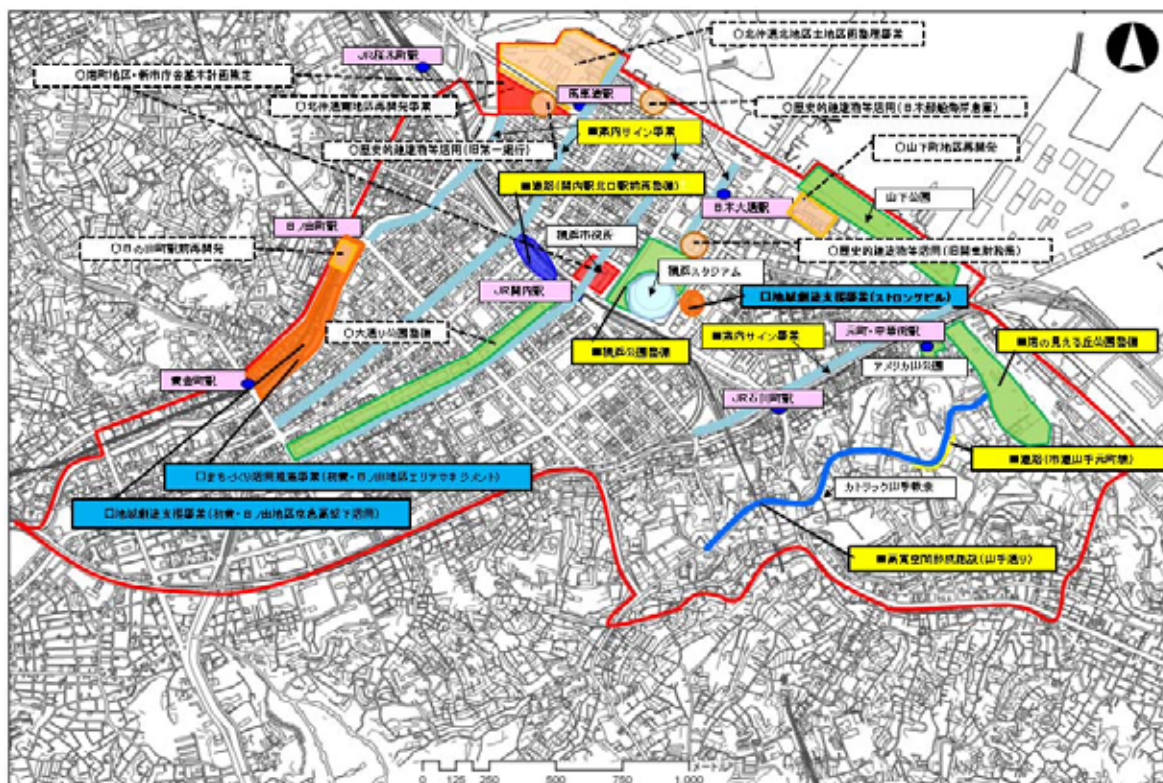
具体的な計画として、

関内駅北口駅前再整備（歩行者空間の再整備）／関内・関外地区案内サイン整備事業／

ストロングビル外観復元工事／横浜公園再整備／

市道山手元町線電線共同溝整備／山手通り歩道整備／港の見える丘公園再整備

などが挙げられています。



## [ 12 ] 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地区は、昭和40年に横浜市が発表した6大事業の一つとして、横浜を代表する都心空間として整備が進められてきました。高水準のインフラや、歴史やウォーターフロントの景観を生かした街並み、快適なビジネス環境を備えた街として、年間5000万人が訪れ、5万9000人の人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。



街区番号	敷地面積	用途地域等	その他
11・2街区	約1.3ha	商業地域 容積率400% 建ぺい率80%	みなとみらい21東横地区地区計画 みなとみらい21東横地区地区計画が作付済
20街区	約2.2ha	臨港地区	
55街区	約1.2ha		
56街区	約0.6ha	商業地域 容積率800% 建ぺい率80%	みなとみらい21中央地区地区計画 みなとみらい21中央地区 都市景観形成が作付済
57街区	約1.0ha		みなとみらい21北横地区地区計画 みなとみらい21北横地区 都市景観形成が作付済
58街区	約1.3ha		
59街区	約1.6ha	商業地域 容積率600% 建ぺい率80%	
62街区	約2.2ha	商業地域 容積率400% 建ぺい率80%	臨港地区

### 横浜駅周辺大改造計画（平成21年 素案）

横浜駅周辺大改造計画とは、国際化への対応・環境問題・駅としての魅力向上・災害時の安全性確保などの課題を解消し、「国際都市横浜の玄関口としてふさわしいまちづくり」を進めるための指針となる計画です。平成21年3月には、学識経験者や地元の協議会・事業者、関係行政機関などで構成される「横浜駅周辺大改造計画づくり委員会」により、概ね20年後のあるべき姿として、素案がとりまとめられました。



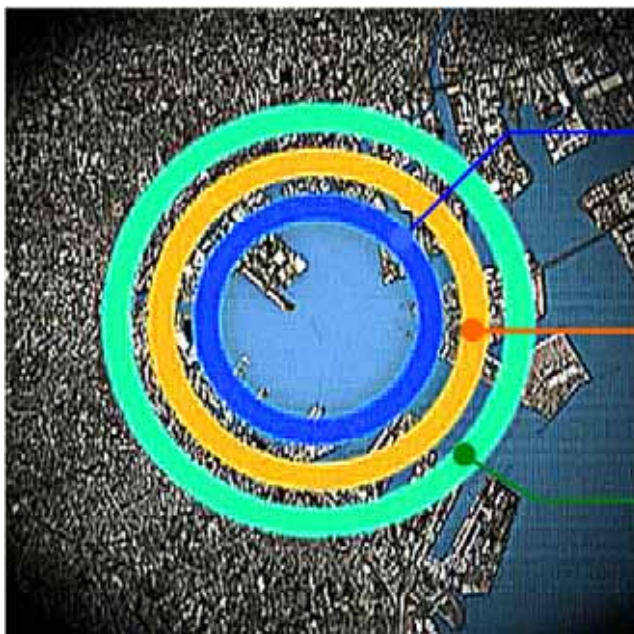
### 横浜駅周辺大改造計画 素案の構成



### 都心臨海部・インナーハーバー整備構想（平成21年 骨子案）

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化や連続性、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。

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



#### インナーリング（水際の生活を支える新たな交通手段）

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

#### アウターリング（地域間の公共交通を再編）

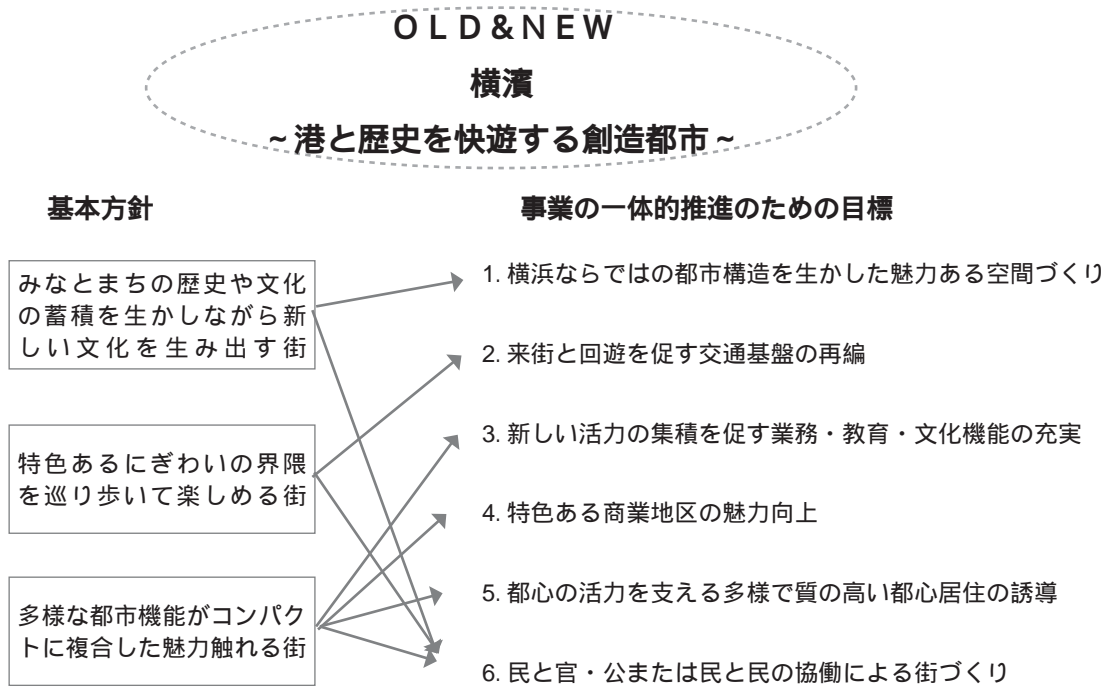
リング構造を活かした、既存交通の再編、循環型のエネルギーシステムなど。

#### グリーンリング（環境を保全する水と緑の連携）

豊かな緑地の整備と囲い込む水面を活かした環境共生モデル。

## [ 13 ] 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。





## 2 3. 現状とまちづくりの課題

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

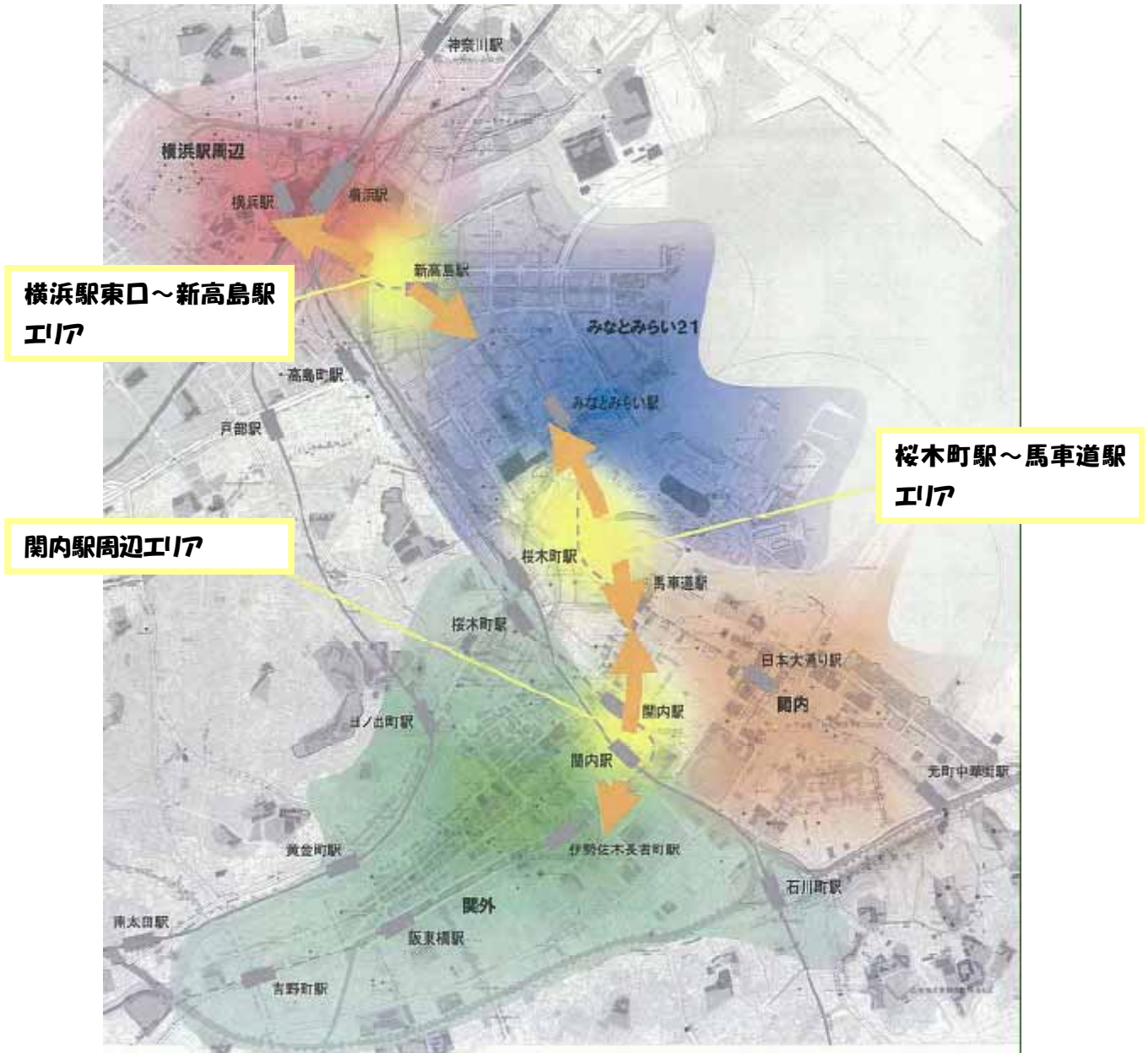
<b>都市構造</b>	関内地区、関外地区、みなとみらい21地区、横浜駅周辺地区の連携を図るとともに、横浜都心部としての魅力を伸ばしていくことが求められています。
<b>業務</b>	関内・関外地区は、従業者数の減少や空室率の増加が進んでいます。また、地区内には、耐震性や設備に問題のある中小ビルが多く存在し、更新が求められています。
<b>商業</b>	商業統計によると、平成9年から19年の10年間で販売額が、関内側で4割、関外側で6割、それぞれ減少しています。
<b>居住</b>	住民基本台帳によると、平成11年から20年の10年間で居住者数が、関内側で6千人、関外側で1.3万人、それぞれ増加しています。
<b>観光</b>	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。
<b>施設の老朽化</b>	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。
<b>環境</b>	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。
<b>安全・安心</b>	住民、就業者、来訪者等、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必要があります。
<b>地域のまちづくり</b>	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。

以下の各課題について検討した上で、上記のとおり整理しました。

- [ 1 ] 都市構造上の課題
- [ 2 ] 業務機能の低下
- [ 3 ] 商業機能の低下
- [ 4 ] 居住人口の増加
- [ 5 ] 観光客の動向
- [ 6 ] 開港文化を伝える多くの歴史的建造物等
- [ 7 ] 関内・関外地区の活力を生み出す施設
- [ 8 ] 関内・関外地区の公共施設の活用
- [ 9 ] 歩行者通行量の現況
- [ 10 ] 自転車等の利用状況
- [ 11 ] 都市の自然環境の現状
- [ 12 ] 安全・安心の状況
- [ 13 ] まちづくりの担い手の分布
- [ 14 ] 関内・関外地区のエリア別の主な現況・課題

## [ 1 ] 都市構造上の課題

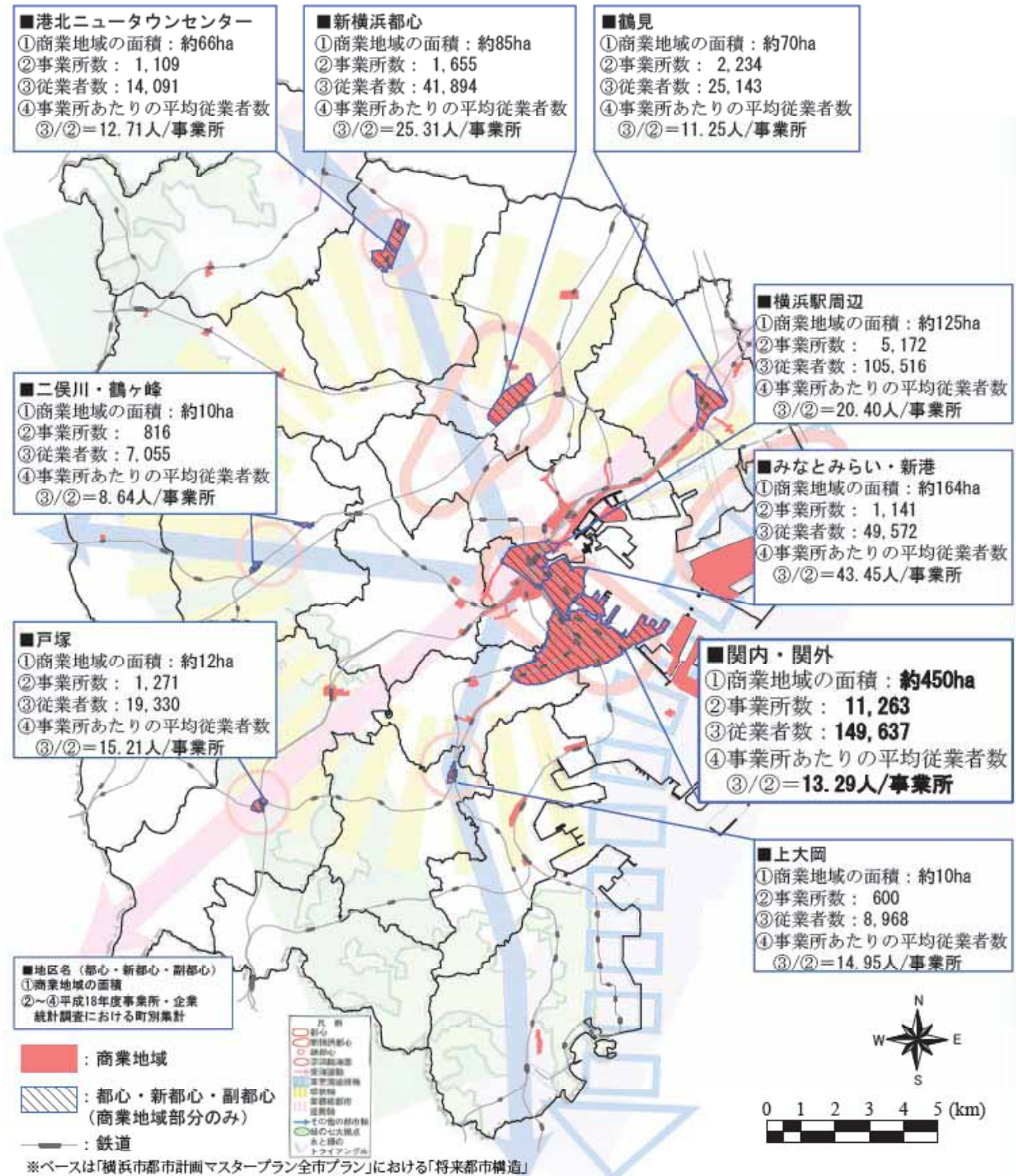
## 横浜都心部の都市構造



## 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21地区と横浜駅周辺の結節点は、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（都心・新都心・副都心の比較）



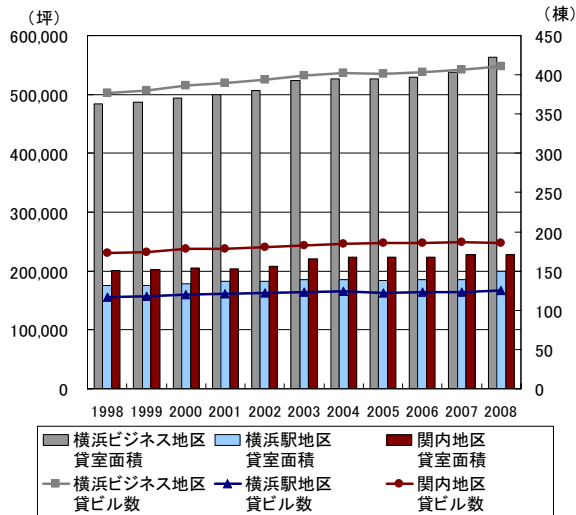
・関内・関外地区は、横浜の中で最大の業務・商業集積地である。

・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、都心・新都心・副都心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。

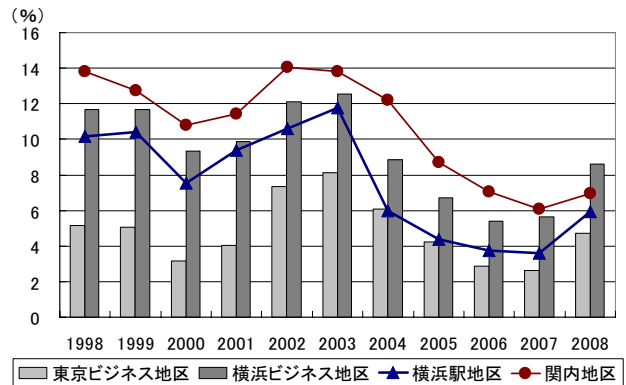
都心・新都心・副都心の商業地域内の全事業所数は25,261事業所のうち、関内・関外地区は44.6%を占めている。また、同じく全従業者数421,206人のうち、関内・関外地区は35.5%を占めており、関内・関外地区は横浜市内でもっとも大規模な業務・商業の集積地であることがわかる。

・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。

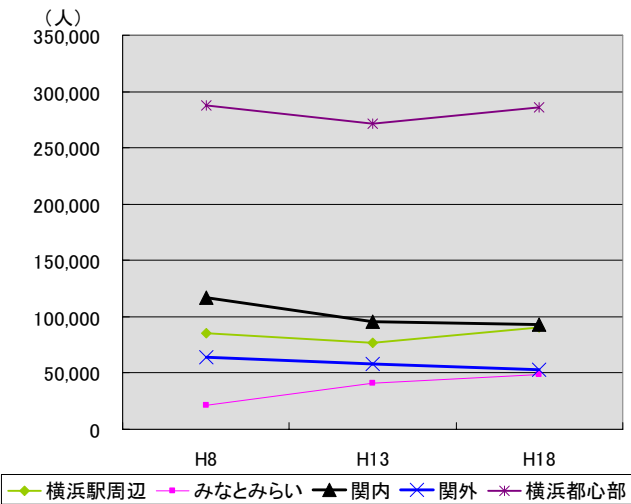
### 横浜ビジネス地区の貸事務所ビルの貸室面積と貸し事務所ビル数の推移 (三鬼商事調査)



### 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)



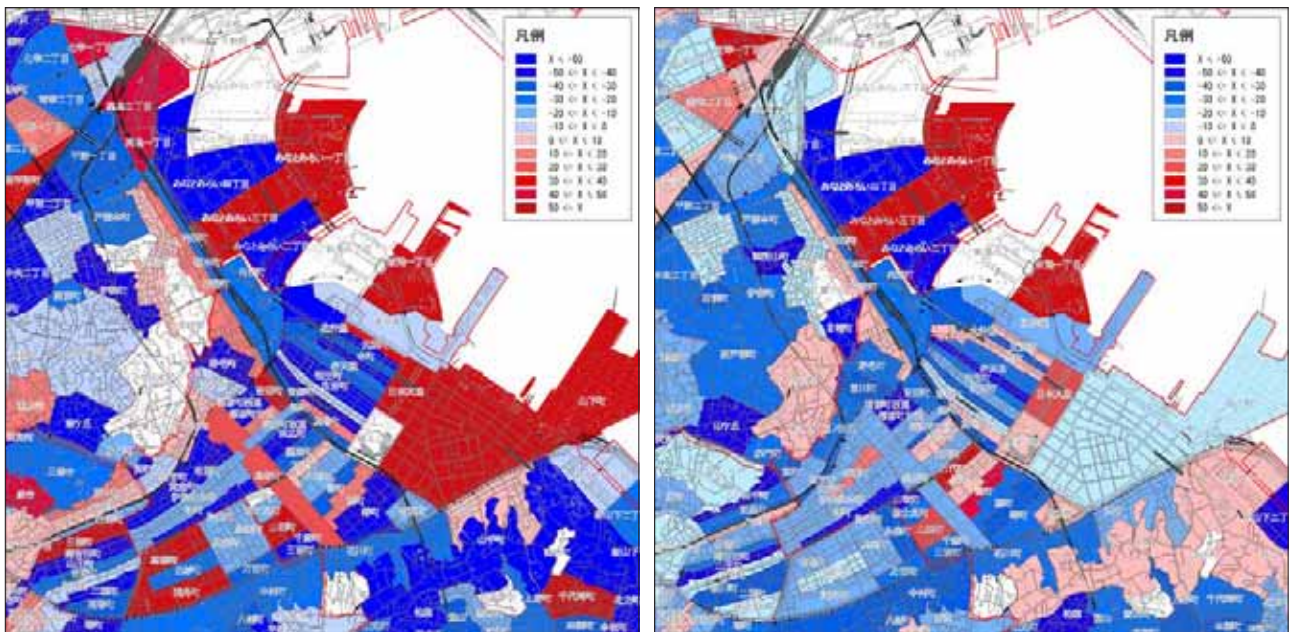
- ・ 関内地区の貸し事務所ビル面積とビルの数は、2003年までは若干の増加傾向にありましたが、それ以降は横ばいに推移しています。
- ・ 2009年6月末の関内地区の空室率は10%弱と急増しており、横浜ビジネス(関内、横浜駅、新横浜)地区の平均を上回っています。また、経年的に見て東京ビジネス地区の倍程度となっています。
- ・ 従業者数は、関内地区、関外地区ともに減少傾向にあります。

#### 課題

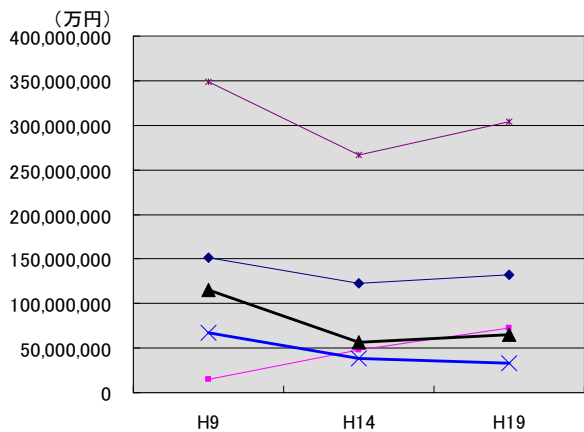
- ・ 平成16年からの戦後最長の景気回復により、空室率は6%台まで低下していましたが、それ以前は10%を超える期間が長く、今後、空室対策としてのテナント誘致が重要な課題です。
- ・ 老朽化した中小ビルが多くなっています。
- ・ 地区特性を活かし、業務・商業として、新たなビジネス・雇用を生み出すことが必要です。

### [3] 商業機能の低下

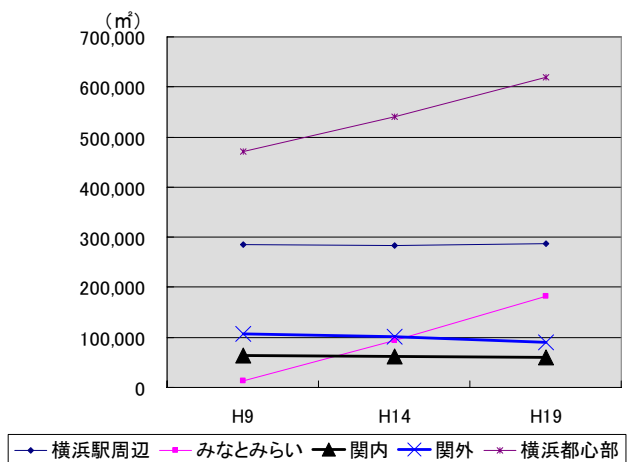
商業統計調査による年間商品販売額（左）・事業所数（右）のH14年度-19年度増減率



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)



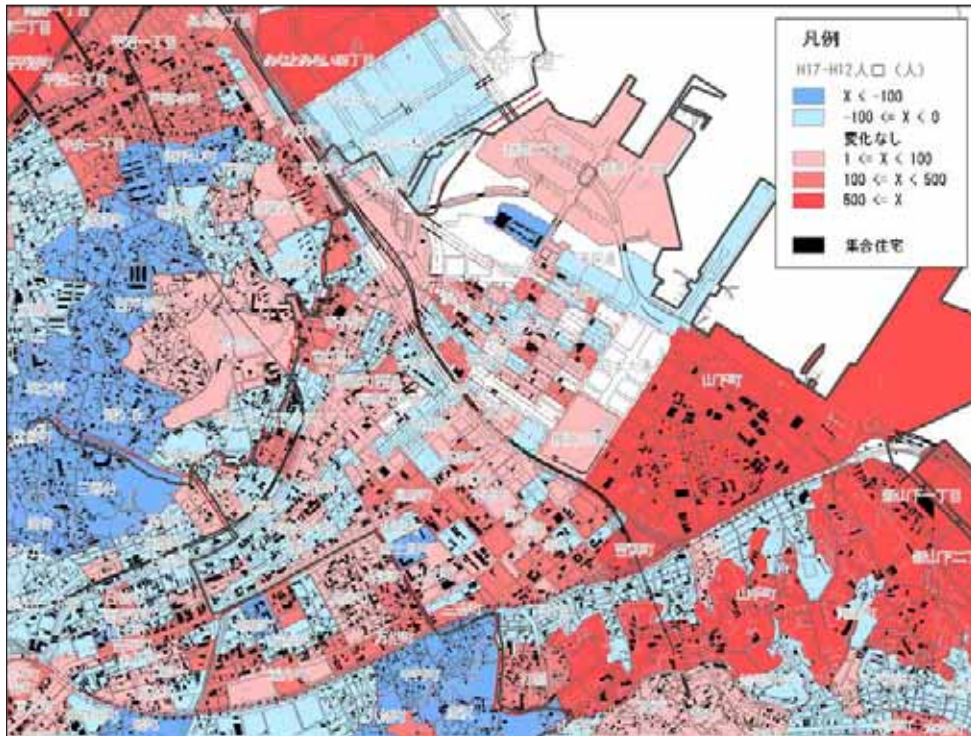
- ・みなとみらいの年間商品販売額は増加していますが、その他のエリアは軒並み減少しています。
- ・商店の郊外立地の進行、長期の不況等を主な理由として、関内・関外とも大幅に販売額が減少しています。

**課題**

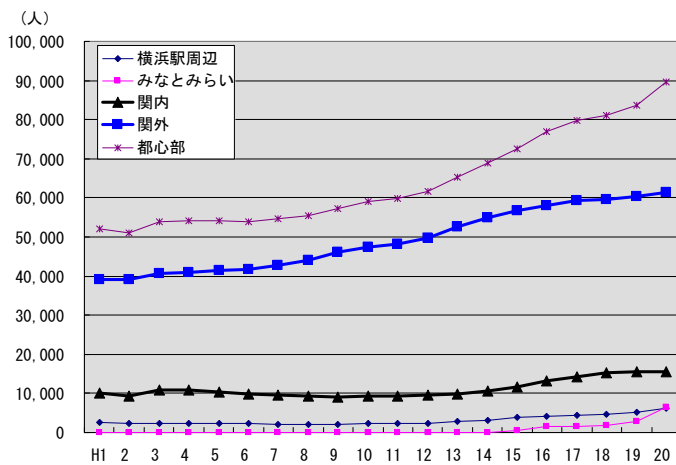
・年間商品販売額の減少などにより、商業機能強化のため、商店街の魅力づくりによる活性化が求められています。

## [ 4 ] 居住人口の増加

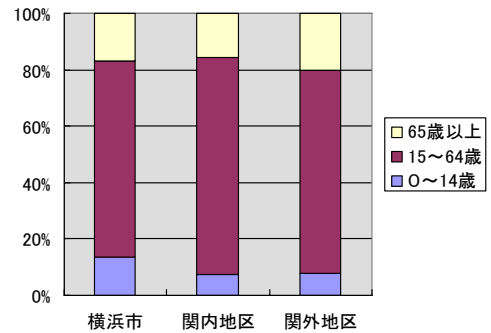
### 人口増減（H17年度国勢調査 - H12年度国勢調査）と集合住宅の分布



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%

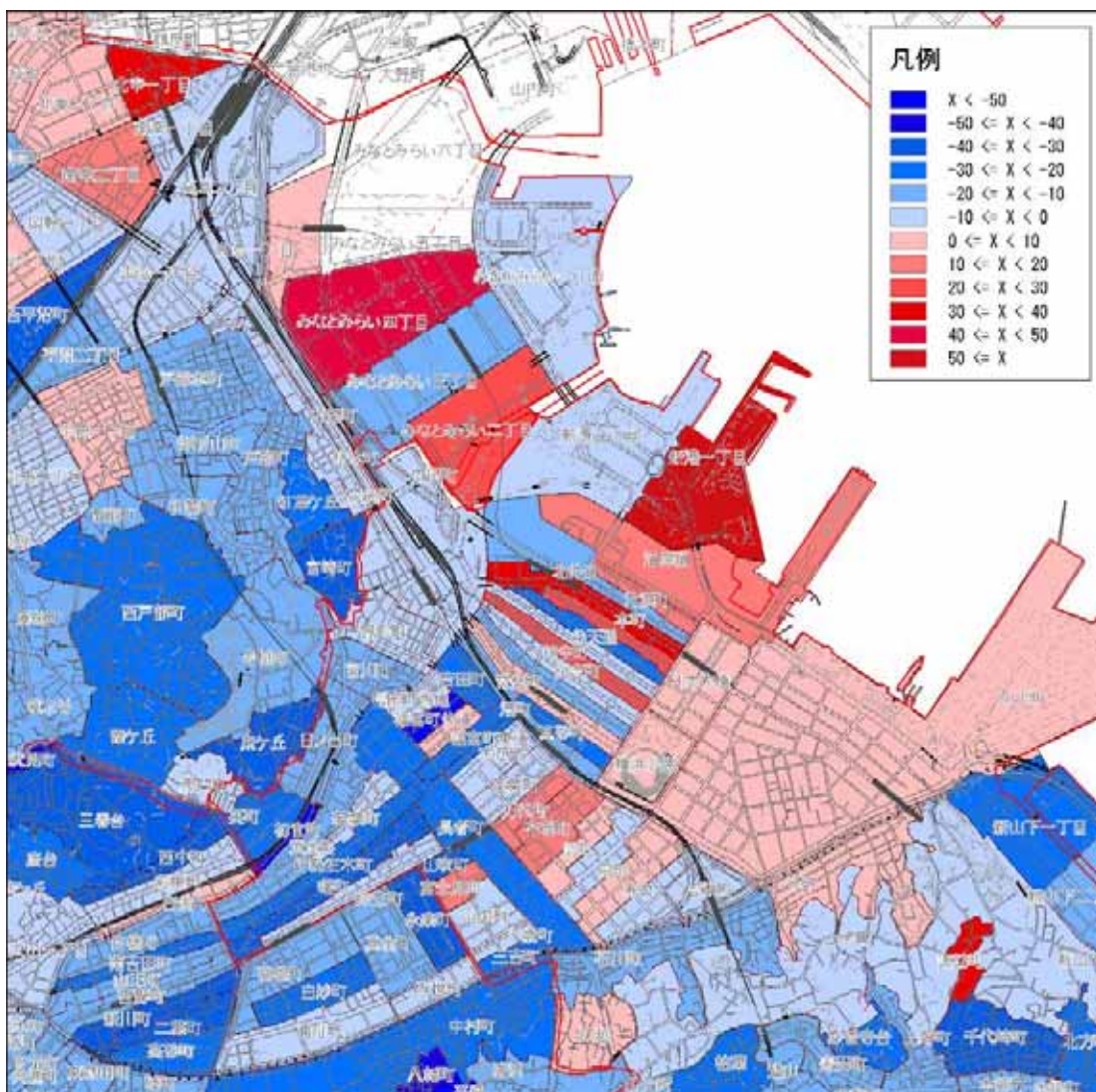
- ・関内地区の居住人口は1万人で推移していましたが、みなとみらい線の開通と景気回復（平成15～19年）の波に乗り、高層マンションが増加し、居住人口が増加しました。現在は、特別用途地区の導入等により、増加はほぼストップしています。
- ・横浜都心部の中でも、関外地区には、極めて多くの人々が住んでおり（約6万人）かつ、増加を続けています。
- ・関内地区では、15～64歳の人口の割合が高く、関外地区では、65歳以上の人口の割合が高くなっています。

#### 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。

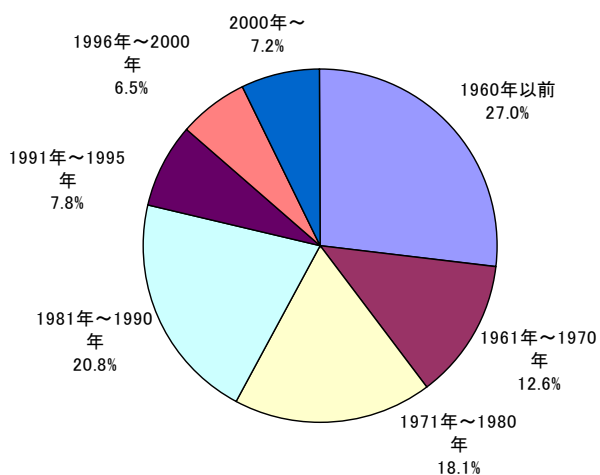
## [2] 業務機能の低下

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）

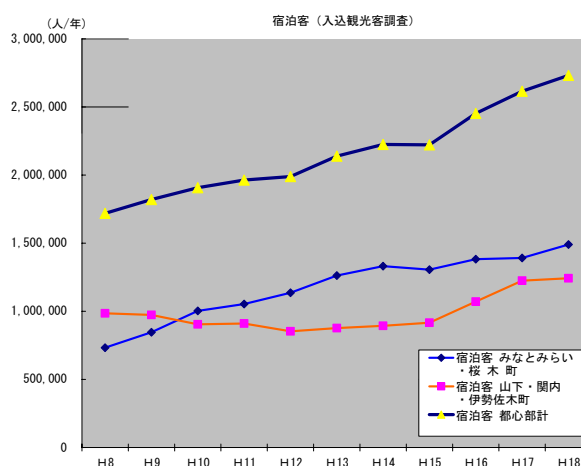
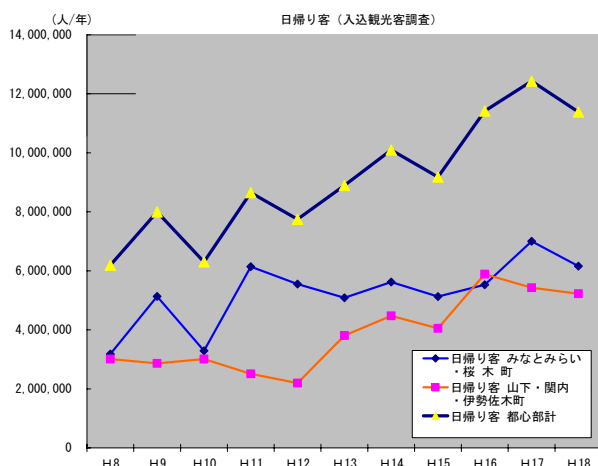


- ・事業所数を町別に平成 13 ～ 18 年の増減率で見ると、横浜駅西口周辺、みなとみらい地区や関内地区の海側では増加傾向にありますが、関外地区では全体的に減少傾向にあります。
- ・横浜都心部の企業の創業年数は、約 30 年以上で半数、約 50 年以上でも 3 割近くとなり、古くからの企業が多く立地しています。



## [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。

	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
延参加者数	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

	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	18	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

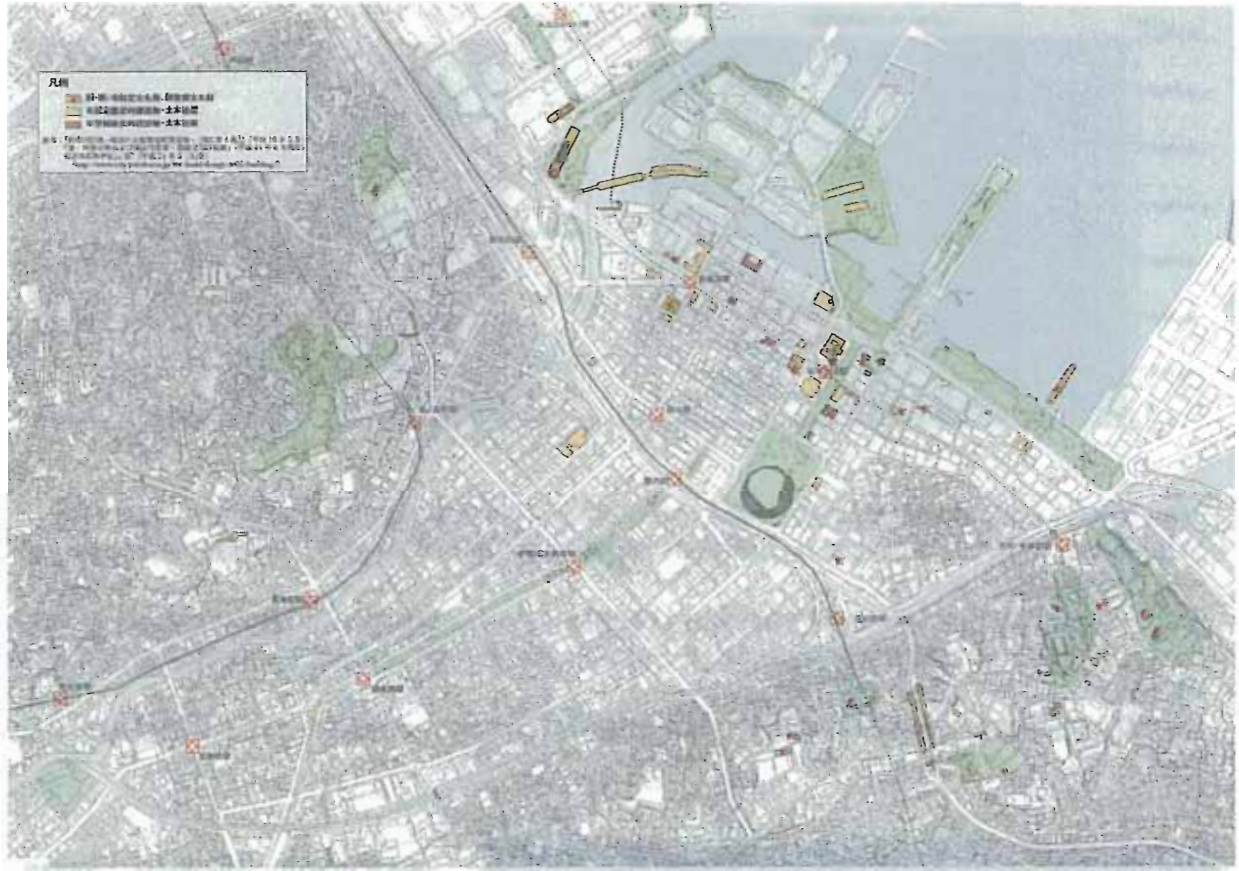
資料：国際観光振興機構(JNTO)



### 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共に、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

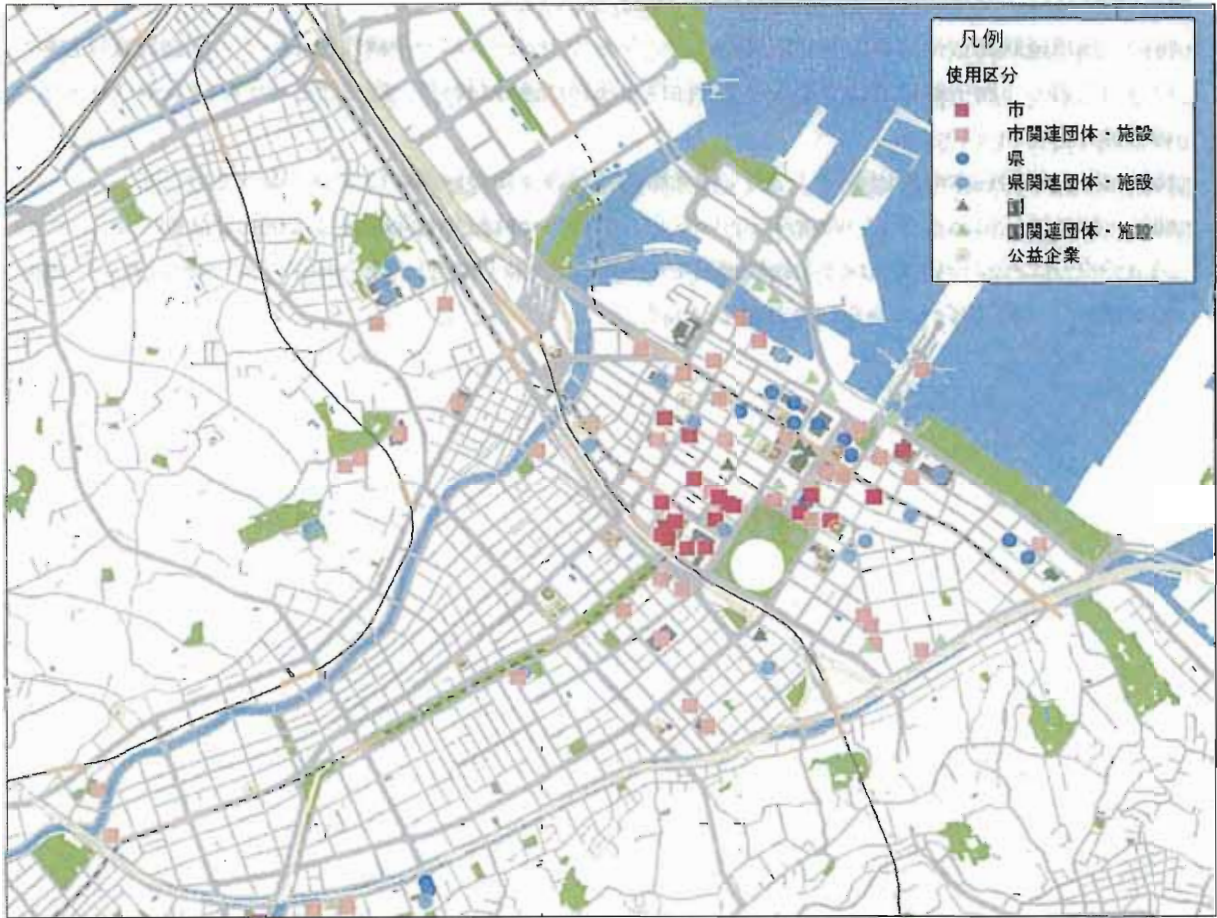
- ・ 関内地区には、文化芸術創造関連産業が多く立地しています。
- ・ 特に、馬車道駅周辺や日本大通り駅周辺は、ナショナルアートパーク構想において、創造界隈に位置づけられており、歴史的建造物や倉庫などを活用した拠点施設があり、様々なアーティストやクリエイターの活動が行われています。
- ・ 関外地区の伊勢佐木町周辺等には、多くの老舗の店があり街の魅力のひとつとなっています。
- ・ 関内・関外地区にある海沿いの倉庫、古いビル、下町の一軒屋などを改装した空間で活動するアーティストやクリエイターのスタジオを期間限定での公開や、関内・関外のまち歩きツアー等を行なう「関内外 OPEN！」等のイベントも行なわれています。

### 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、さらなる集積を図る必要があります。
- ・ 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）

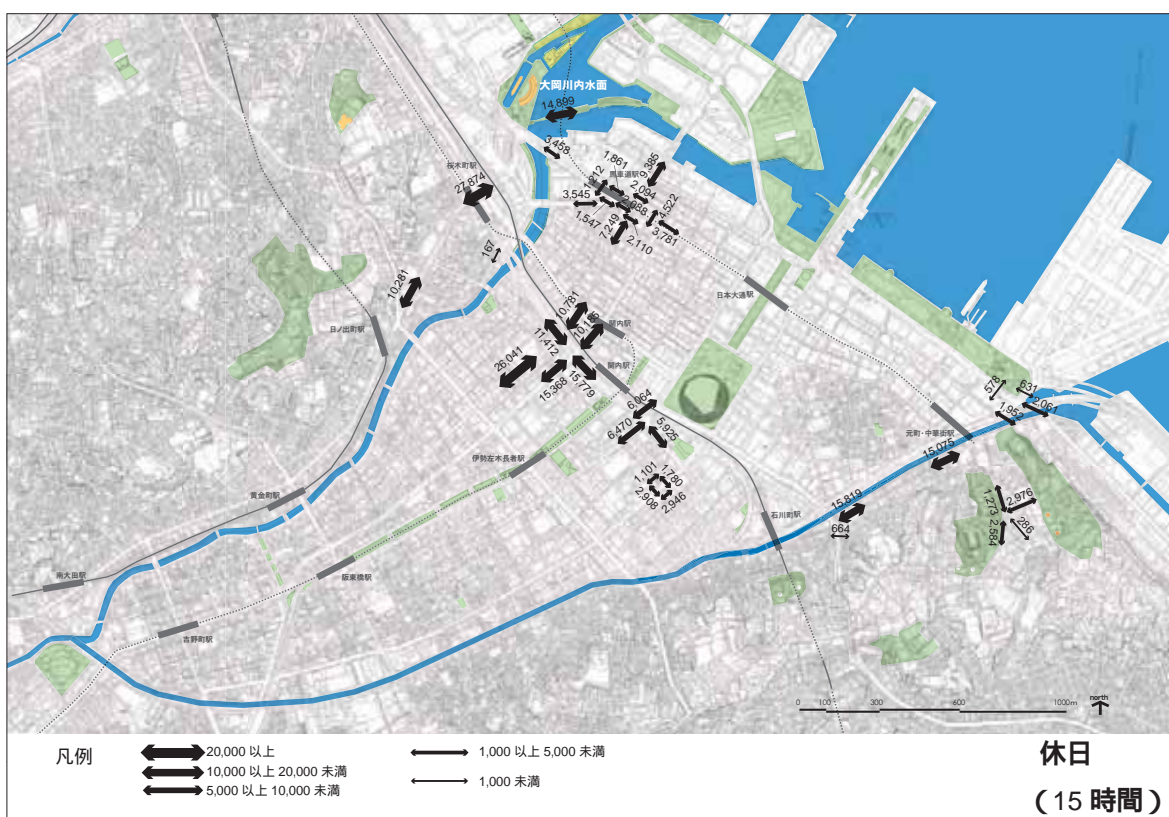
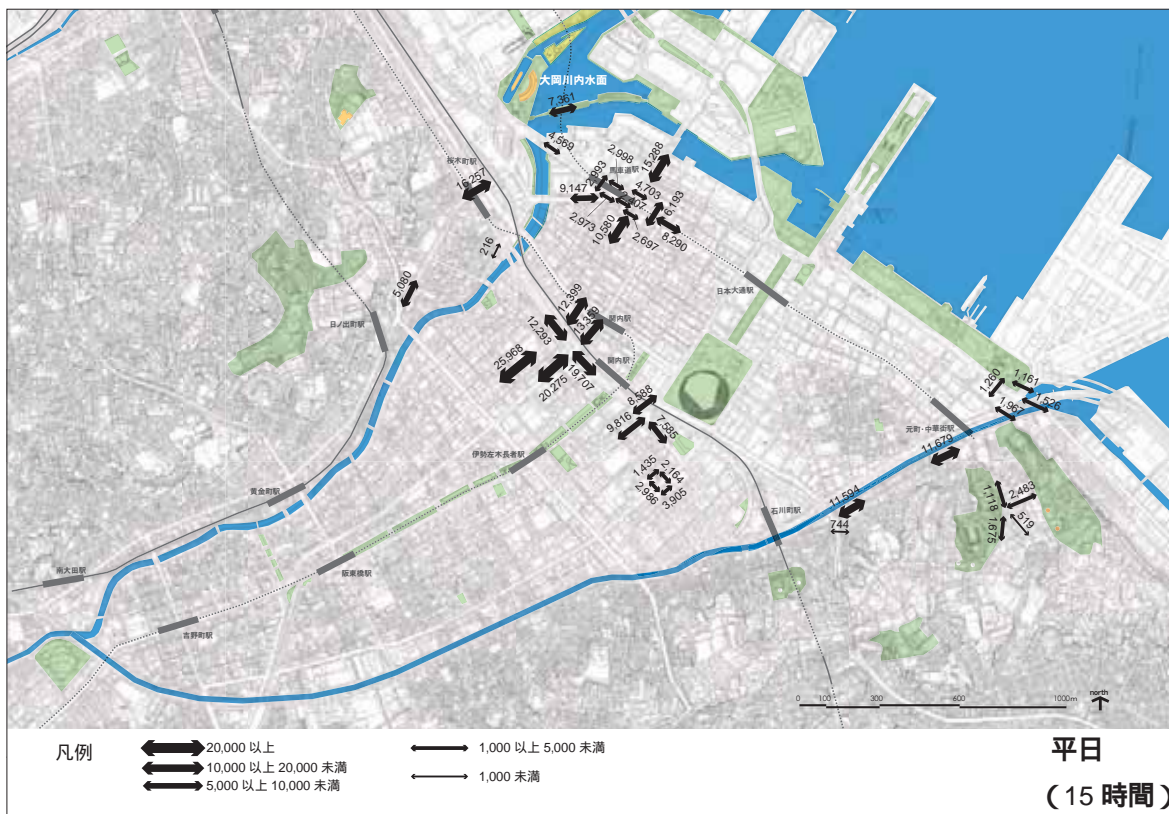
施設名	利用者数（人）
横浜スタジアム	1,658,956
横浜文化体育館	319,964
横浜市教育文化ホール・ 横浜市民ギャラリー	508,999
関内ホール	288,976
県民ホール	538,073
開港記念会館	217,269

#### 課題

- ・現在、新市庁舎の再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、市庁舎の再整備にあわせて、空きオフィス対策等が必要不可欠です。
- ・新市庁舎の再整備にあわせ、港町地区や北仲地区に、どのような地区の活性化に資する機能を持つてくるかが重要です。
- ・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。

# [9] 歩行者通行量の現況

## H20 歩行者通行量調査

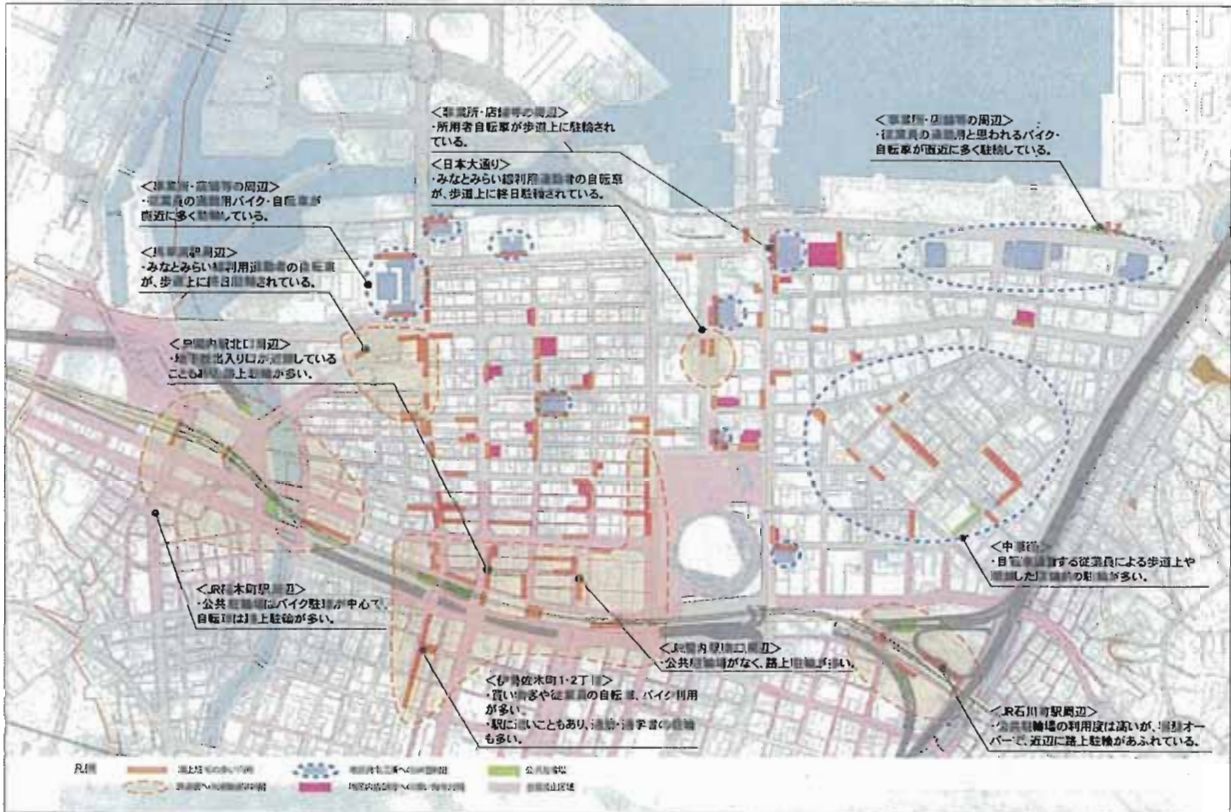


### 課題

・平日、休日を問わず歩行者は多く、特にイセザキモールでは、平日、休日ともに2万人以上の人々が行き交っています。そのため、歩行者空間の安全性や快適性の確保やめぐり歩いて楽しめる街を創っていくことが求められています。

## [10] 自転車等の利用状況

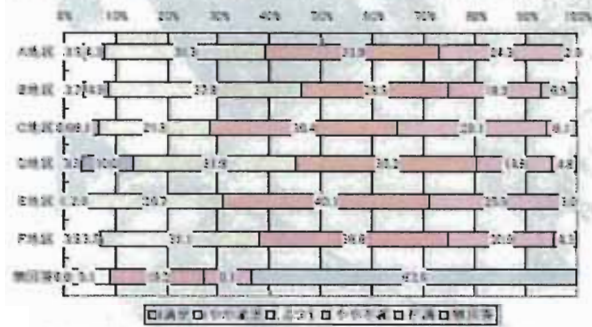
### ■ 関内地区駐輪分布等



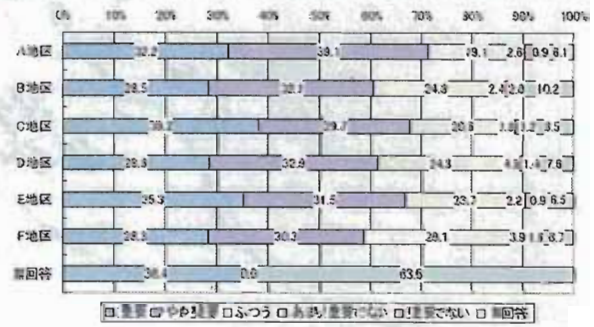
NPO 法人日本都市計画家協会横浜支部調査  
※関外地区は未調査

### ■ 自転車施策に対する満足度と重要度

自転車が行きやすい道路の整備・安全性に対する満足度



自転車が行きやすい道路の整備・安全性に対する重要度



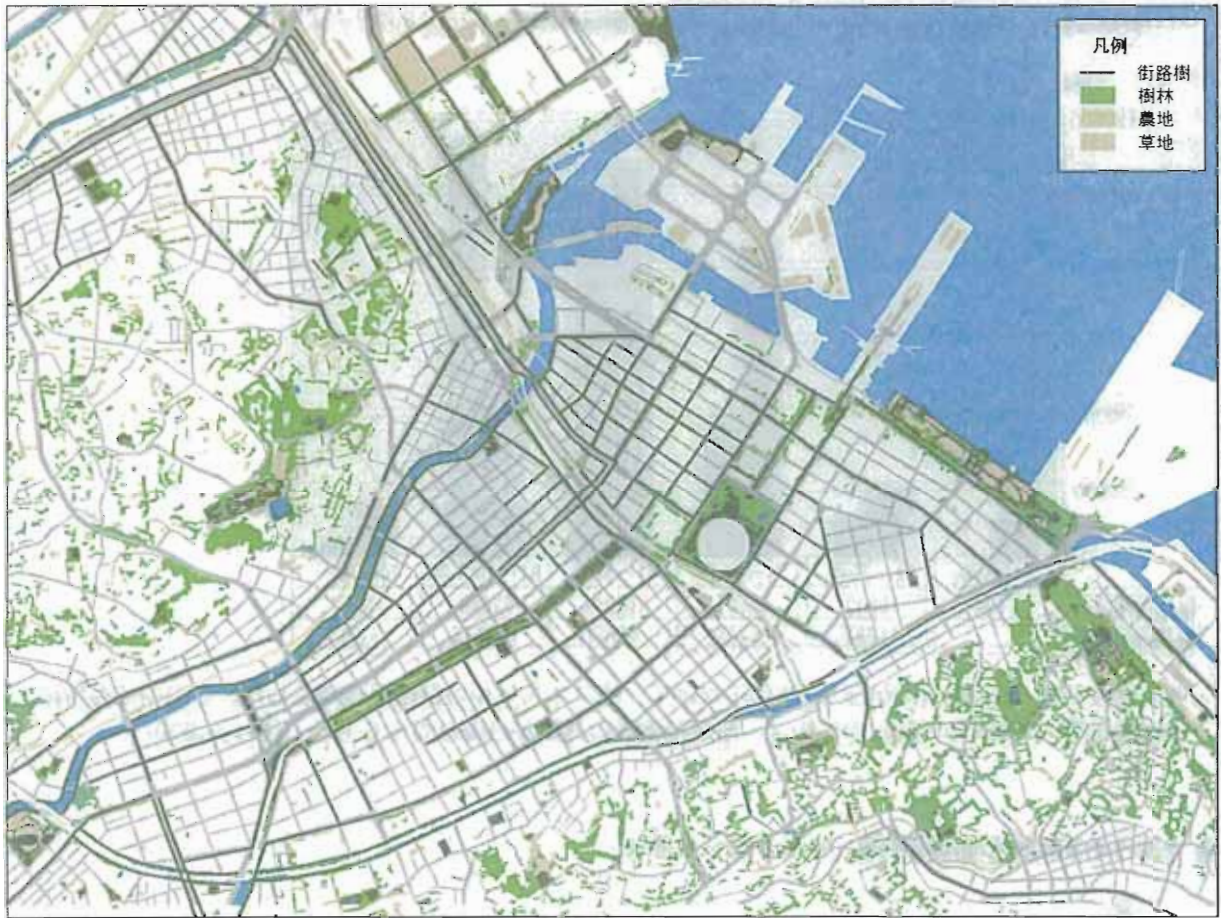
・中区の区民意識調査では、関内地区は自転車が走りやすい道路の整備・安全性に対する満足度（満足、やや満足）が低く、重要度（重要、やや重要）が高いため、自転車施策の必要性が高い地区となっています。

#### 課題

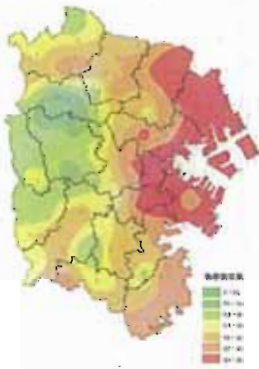
- ・居住者や従業者等の自転車利用が増加し、利便性・安全性の向上が求められています。
- ・設置自転車による交通や景観の阻害が多くなっており、街のほかの機能と共存していくための施策が求められています。

## [11] 都市の自然環境の現状

### ■ 緑地の分布



### ■ 2007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。

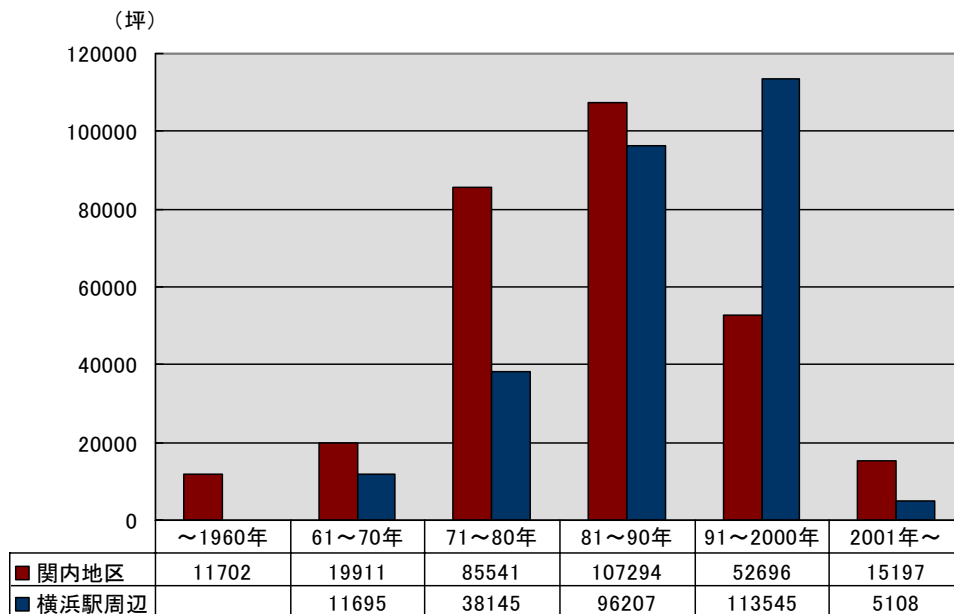
### 課題

- ・ 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

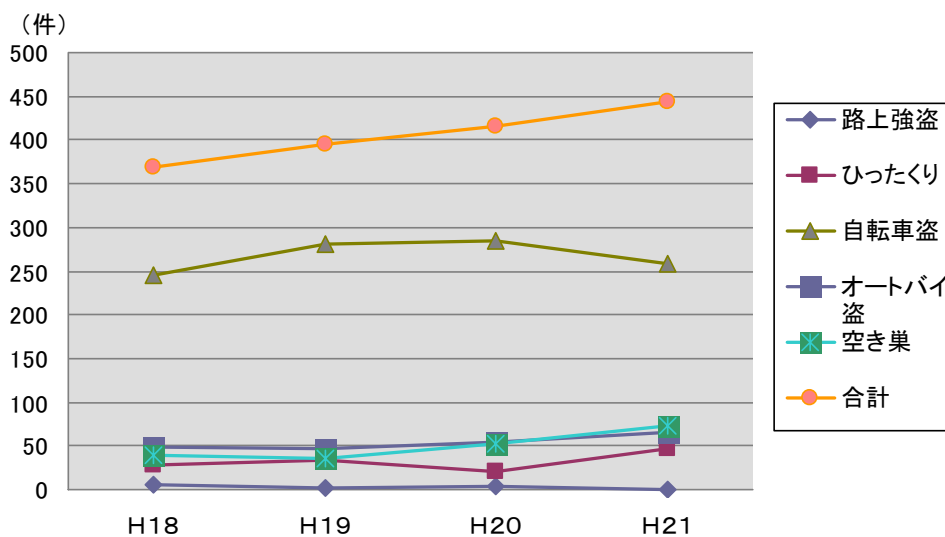
### 竣工年次別のオフィスビル延べ床（貸付面積）の推移

（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。

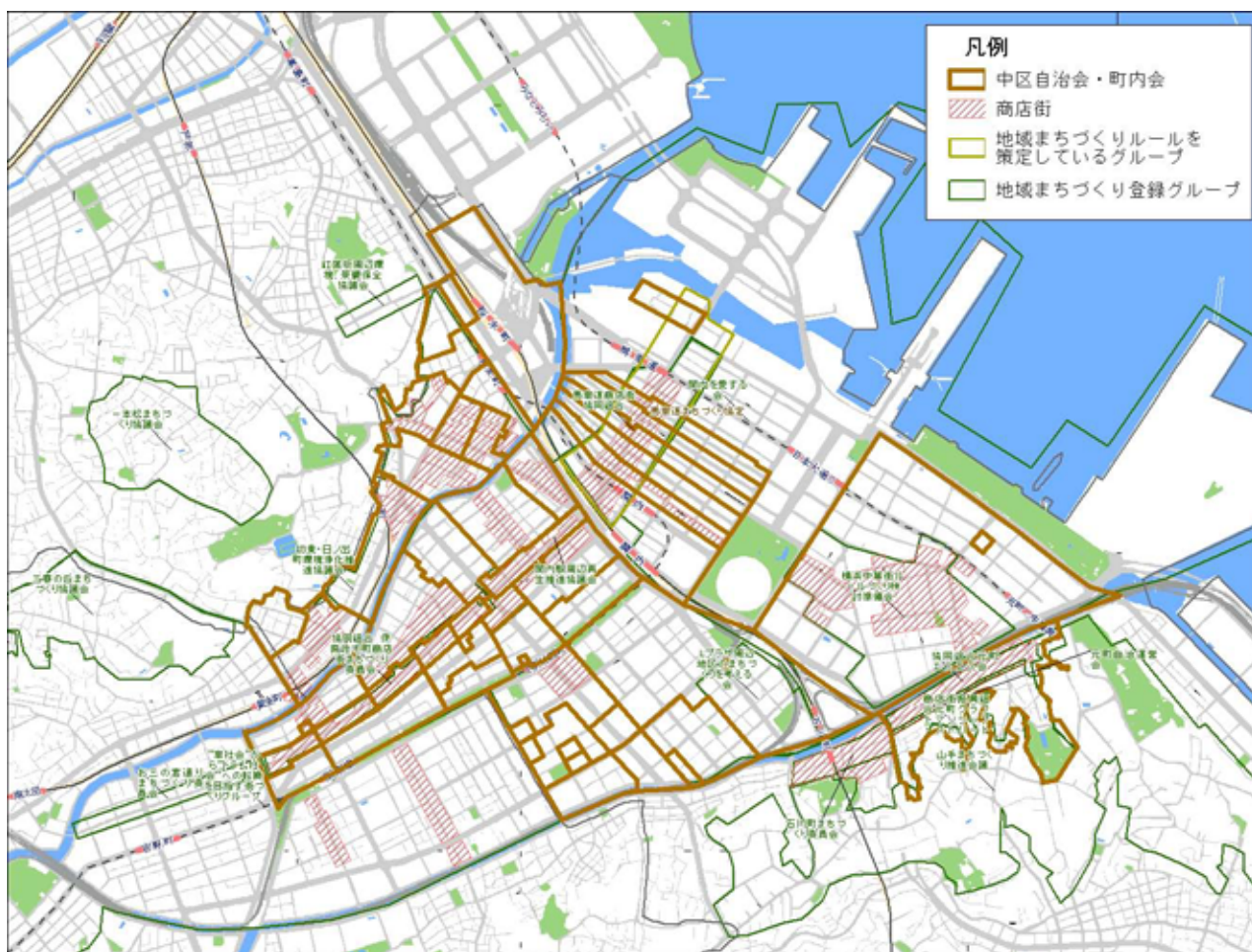
#### 課題

- ・ 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。



## [13] まちづくりの担い手の分布

自治会・町内会・商店街等と主な市民活動エリアの分布



- ・関内地区は、商店街エリアと自治会町内会エリアが一致していません。
- ・関外地区は、自治会町内会エリアの一部が商店街エリアとなっています。
- ・地域まちづくり登録グループや地域まちづくりルールがある地区など、自治会・町内会の組織以外にも市民活動をしているエリアがあります。
- ・また、まとまったエリア内の活動だけでなく、エリアを超えて、まちづくりの担い手として活動しているグループも存在します。

### 課題

- ・自治会・町内会・商店街や市民活動団体の連携を通して、個々のエリアの活性化を図っていく必要があります。

11-1 関内・関外地区のエリア別の主な状況・課題

**A地区**

- ・ビジネス・商業の街
- ・空オフィスの増加
- ・震災復興建築などの老朽建物の更新、利活用の必要
- ・共同住宅の増加
- ・馬車道の歴史ある商店街
- ・安全で快適な歩行環境

**C地区**

- ・海からの顔となる山下公園通り沿いの街並み景観
- ・新県民ホールの整備
- ・高層共同住宅の増加

**E地区**

- ・全国的にも有名な元町商店街
- ・安全で快適な歩行環境づくり
- ・駐車場不足

**G地区**

- ・遠征店舗撤退後の空き店舗活用
- ・必要性

**I地区**

- ・伊勢佐木町の歴史ある商店街
- ・多様な文化を背景とする人々、店舗の集積
- ・共同住宅の増加
- ・米利川地の増加
- ・国道16号沿いの性風俗店進出

**K地区**

- ・作妻の増殖化による日雇労働者の減少や外国人パッカー等に対するホステル化等による街の変容
- ・高齢化Hkt労働者のケア



課題

- ・関内・関外地区は、魅力資源が多数あり、新たに生まれつつあります。それらをつなぎ、個性豊かな街づくりが行われているところもありますが、全体としては、各境界の魅力が効果的に発信できていません。また、多様な界隈による相乗効果も十分に発揮できていないとされています。
- ・ウォータースロントンの魅力づくりと共に、関内内陸部や関外の立地条件や地域資源等を活かした魅力づくりが求められています。
- ・関内・関外地区は、様々な界隈が存在し、全体としてのイメージや構造がわかりにくくなっています。都市軸や水・緑・賑わいのネットワーク、回遊動線の明確化などが必要とされます。

M地区

- ・商店街再生の必要性
- ・共同住宅の増加

L地区

- ・下町増殖圏から賑やかな横浜橋商店街
- ・多様な文化を背景とする人々、店舗の集積
- ・共同住宅の増加