

バランスのよい まちをひらく

業務核都市の実現に向けて

もし「職」と「住」が近接していたら、
痛動にひたすら耐える苦勞がなくなり、
家族と団欒の食卓を囲むゆとりが生まれ、
夫婦の間や子どもとの会話も活発となり、
より密度の濃い家族生活が送れるだろう。
もし「職」と「住」が近接していたら、
近隣の人々と趣味を楽しんだり、まちづくりに参加して人間関係の輪を広げることが
できるかもしれない。

しかし、東京一極集中がますます進む中、
実際には通勤時間、平均一時間十四分に朝
晩耐えながら、東京との間を往復している
市民の数は増加する一方である。

現在、横浜から東京その他の都市への通
勤・通学者は七十四万人にのぼる。平成二年
度の国勢調査によれば、横浜市の就労比は
七九・八％。昼夜間人口比(夜間の居住人口

に対する昼間市内にいる人口の割合)は八
八・七％であり、これは、ともに全国政令
指定都市の中で最低グループに属する数字
となっている。

例えば、事業所の数を比較すると、大阪
の二十七万三千、名古屋の十五万六千に対
し、横浜は十二万三千にすぎない現状では、
横浜での就業は十分とはいいがたく、この
数値は現在の横浜の経済自立度をよく物語
っているといえる。

この東京依存が改められない限り、横浜
のベッドタウン化は解消されず、若者がみ
んな東京方面に流れてしまうことになるだ
ろう。

若者がとどまらないまちでは、働き手の
高齢化や後継者難を招き、経済力を弱める
とともに、豊かな文化も育たなくなる。こ
うした事態を食い止めるには、まず経済・
文化の東京依存という構造自体を改めなけ
ればならない。企業誘致などにより経済基

■自立都市圏と業務核都市

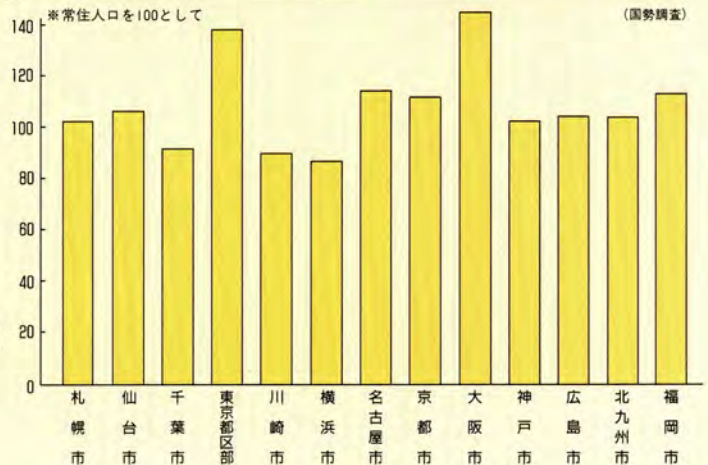


ランドマークタワーは横浜業務核都市のシンボリック存在



(国勢調査)

■昼間人口指数
(平成2年10月1日)



盤を固めるとともに就業の機会をつくり、若者を引き寄せて都市の活性化を図り、横浜の土台をしっかりと築いたものにつくり替えなければならないのである。

こうした現状を踏まえ、いま横浜市では、東京に集中している業務機能を分散させるための業務核都市制度の発足を機に、さらに市内各所に業務集積地区を設けて企業を誘致し、市民の就業の場の確保に努めている。

業務核都市とは、東京一極集中を是正するため、横浜をはじめとする東京圏内十四の都市に業務を分散・整備していくもので、昭和六十二年に策定された第四次全国総合開発計画（四全総）などによって位置づけられたものである。

これをもとに「横浜業務核都市基本構想」は平成五年二月に国の承認を受け実現に向けて動き出したが、この基本構想は横浜都市部への一極集中を招かないよう、業務拠点の分散を図り、市内でもバランスのとれた都市構造の形成を心がけているのが特徴である。

多心型都市・横浜の骨格をつくっているのは、横浜駅周辺・関内・みなとみらい21地区を中心とした都心、新横浜第二都心、戸塚駅周辺や港北ニュータウンセンター地区など四つの副都心の、計六つの地域。それらをネットワーク化して、高齢者や女性の社会進出に伴う就業構造の変化にも十分配慮しながら、職住近接型で多様な就業形態を持った業務核都市の実現をめざしている。

自立都市への道

横浜は開港以来、外国文化の窓口として、また海外との交易の場として都市が形成されてきた。また同時に、国内においては京浜工業地帯を支える工業都市としての長い歴史を持ち、近年は先端産業の立地も進むなど、基礎的なものから高度なものまで、厚みのある技術集積でわが国の産業界をリードしている。さらに、東海道新幹線や東名高速道路などの広域交通網や、羽田空港など空の交通網へのアクセスにも優れ、貿易、工業、交通機能の重層化が横浜の強味となっているのである。

これからの業務核都市づくりは、このような横浜の特徴を生かしながら、国の行政機関等や企業の本社、国際機関、外国企業への誘致を進め、国際会議場や展示場などの国際コンベンション機能の育成や研究所の集積を図っていく必要がある。そして、横浜独自の産業や文化などとの連携により、東京や他の都市とはひと味違う業務核都市をつくりあげて、国内はもとより広く国際経済社会の中で求められている役割をこなしていかなければならない。

ところで、業務核都市の育成で重要なことは、各拠点を結ぶ交通網の整備である。多心型都市を成立させるには、各拠点がネットワーク化されていなければならない。せっかく集積したオフィスや会議場も、都心部としかアクセスできないのでは、業務機能に支障をきたすことになる。そこで、

従来の都心部中心の放射状の交通網に環状型の交通網を加えた、編み目状の交通ネットワーク体系を早急に実現させる必要がある。また、各拠点と東京や他の業務核都市など市域外とを結ぶ広域交通体系を強化す

ることも重要であろう。業務核都市の着実な育成・整備により、市内にバランスのとれた業務基盤を確保していくこと、これが横浜が自立都市として次の世紀に飛躍するための鍵である。

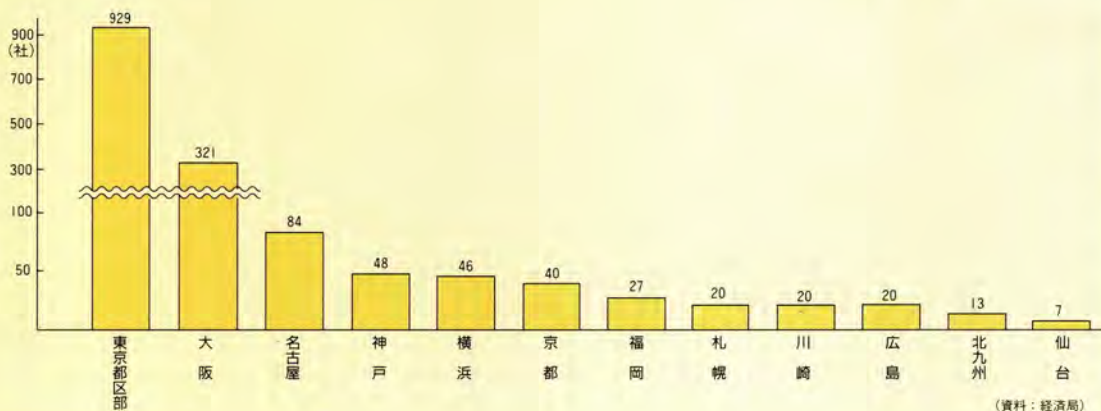


市東部の副都心・鶴見



新幹線駅をひかえる新横浜第二都心に寄せられる期待は大きい

■上場企業の本社所在地（登記上の本社による）



(資料：経済局)

コンベンション機能の強化

横浜はまた、明治以降の近代化の中で先進的な都市として知られながら、歴史的な文化遺産にも恵まれてきた。また海や丘陵など自然環境にも恵まれ、首都圏の中では、多様な年代に支持されている、有数の観光都市でもある。

こうした歴史的な蓄積を維持・発展させ、新たな経済資源としていっそうの活用を図るため、見本市や国際会議などのコンベンション機能を、さらに強化していこうとしている。

みなとみらい21地区には、すでに「パシフィコ横浜」がオープンし、「国立国際会議場」が建設中である。「パシフィコ横浜」では、平成四年六月に「ECO'92横浜国際フォーラム」、九月に「第二回国際ミーティングエキスポ」、十月には「テクノオーシャン」、国際電子交換会議（ISS）が、五年一月には「国際クラシックカーフェスティバル」が開催され、内外から多くの参加者が訪れている。

これらの多彩なコンベンション（会議、催し）を円滑に開催するためには、施設だけでなくソフト面の充実が必要である。そこで、コンベンション開催のための支援体制の強化・充実のために、横浜市は神奈川県、地元経済界の協力を得て、昭和六十三年に「財団法人横浜コンベンション・ビューロー」を発足させている。

日本だけでなく、世界各地から多くのゲ

ストが集まるコンベンションは、裾野の広い産業ともいえる。会議・展示、ホテルなどの宿泊、レストラン、交通・観光サービス、印刷サービスなど、それに関わる業種は多岐にわたり、横浜の地域産業にとって大きな経済効果が期待できるものである。

同時に、横浜を訪れたゲストと市民との、さまざまな面での国際交流も可能となる。「横浜コンベンション・ビューロー」を中心とした、文化と経済のネットワークの形成と拡大に向けて、国際コンベンション都市・横浜への期待は大きい。

生活者のための都市

今後、業務核都市形成や先端産業の立地が具体的な成果を上げ、都市としての経済的自立が進めば、まず第一に横浜の経済が活発化し、地元の事業所を含めて市民の働く場がさらに拡大することになる。

さらに、横浜市内に働く場ができれば、市民の通勤のスタイルは変わり、朝の出勤前、夕方の退社後の生活が変化し、毎日の暮らしにうるおいと豊かさが実現することになる。

このように、経済活動をはじめ都市に求められるさまざまな機能がバランス良く整備されることは、安心して豊かに暮らせる「生活者のための都市」づくりのための必要条件といえよう。

横浜はいま、その実現に向けて多くの施策を推進している。



国際会議場としての機能を期待される「パシフィコ横浜」



交通網の整備は業務核都市づくりの基本

■国際会議

(1991年コンベンション統計)

