

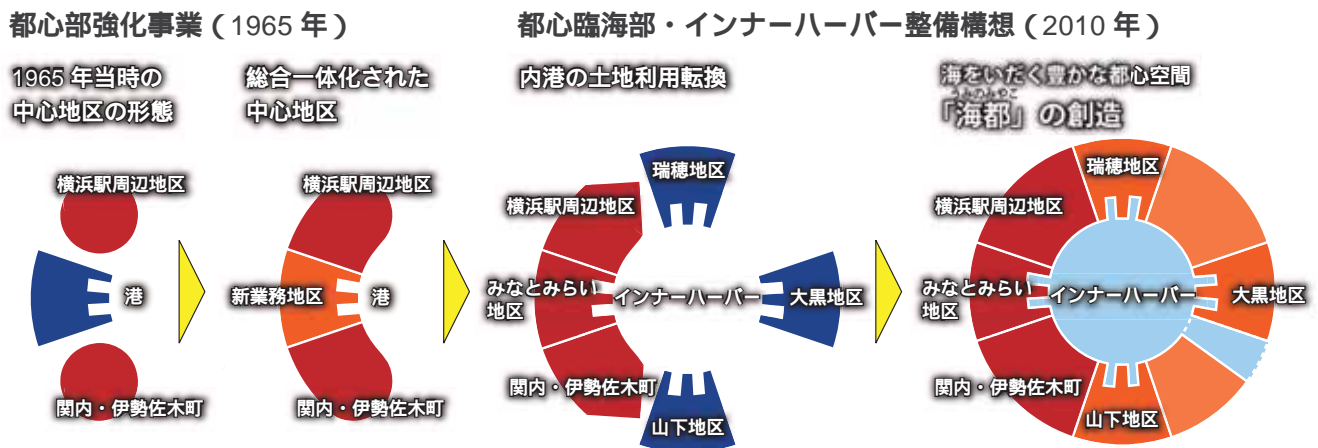
1. 構想の趣旨

横浜は1859（安政6）年の開港以来、わが国有数の港町として発展し、明治～昭和初期には国の工業政策とともに港湾機能が大きく増強されました。戦後は、1965（昭和40）年の「都市づくり構想（1965）」などによって「みなとみらい21」が形成されるなど、都心臨海部は大きく飛躍をとげてきました。

その一方で、わが国は現在様々な社会変化にさらされています。少子高齢化、人口減少、都市間競争の激化など、横浜を取り巻く状況は日々深刻化しています。

そのような中、横浜は2009（平成21）年6月に開港150周年を迎えました。

今、横浜はこれらの課題・社会情勢の変化に対応し、次なる50年を見据えた都市づくりの方向性を明らかにすることが求められています。さらに横浜の都心臨海部については、海をい^{うみのみやこ}たく豊かな空間を活かし、横浜市民と世界から集まる多彩な人々が幸福と豊かさを実感できる「海都」としてさらなる発展をとげていくことが望まれています。



1 1. 構想の位置づけ

「都心臨海部・インナーハーバー整備構想」は、横浜の都心臨海部が理想的な姿へと向かうために今後行っていく、様々な政策や計画、事業の根幹として位置づけられることが望まれます。

1 2. 構想の場所と範囲

都心臨海部・内港地区（インナーハーバー地区）

本構想は、明治～大正～昭和期にかけて埋め立てにより拡張、発展し、今では新たな都心を形成している内港地域（概ね横浜ベイブリッジの内側、JR 京浜東北線・根岸線より海側の地域）を対象としています（下図参照）。

対象エリアの都心臨海部・インナーハーバー（内港）及び、その陸域により囲まれた水域を「**インナーハーバー地区**」と称します。

インナーハーバー地区の現況		
面積	陸域	約 2,000 ha (4.6 %)
	水域	約 1,200 ha
	全体	約 3,200 ha
人口密度	約 55 人 / ha	
人口	約 11 万 人 (3.1 %)	
世帯数	約 64,000 世帯 (4.1 %)	
世帯当り人員	約 1.73 人	
従業者数	約 36 万 人 (26.4 %)	

()内は全市域に対する割合。

出典：平成 17 年度国勢調査、横浜市都市計画基礎調査（平成 15 年）、平成 18 年事業所・企業統計

対象とする場所と範囲



1 3.構想の背景

「都心臨海部・インナーハーバー整備構想」を検討していくにあたり、これまでの横浜の先進的な取組やこれからの社会情勢、横浜を取り巻く状況の変化などをふまえることが求められます。

[1]これまでの横浜

開港 150 周年を迎えた横浜は、**独自の文化や市民の生活、産業**を生みだしてきました。

港を囲む丘の緑と自然を活かした都心部には、先人達の意欲的な都市構想や都市デザインに加え、市民や企業の協働により、**個性ある空間**が育まれてきました。特に、開港・開国以来の都心である関内地区、昭和 30 年代から開発が進んだ横浜駅周辺地区、そしてこの二つの都心の間に位置するみなとみらい 21 地区の開発が進められ、**都心部の強化**が進められてきました。

[2]これからの社会

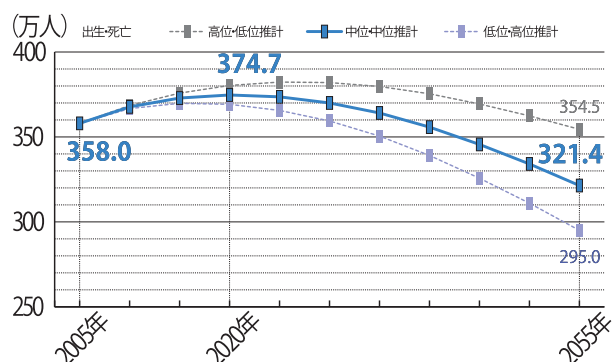
価値観の変化

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

横浜の都市構造（郊外部との関係）

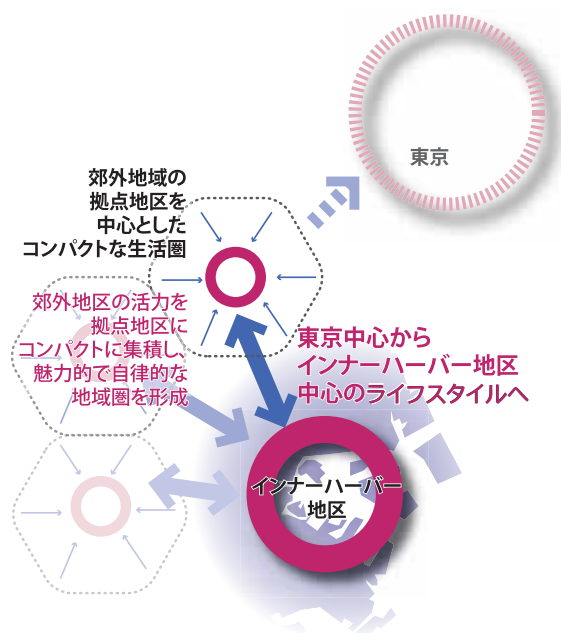
人口減少や高齢化が想定されるこれからの時代、大都市横浜の財政や雇用を支え、自治体としての自律性を高めることが必要です。

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



横浜市将来人口推計

出典：横浜市都市経営局



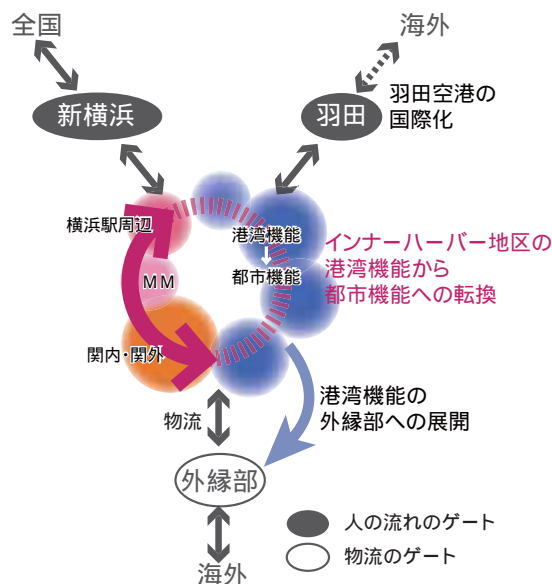
[3] 横浜を取り巻く現在の状況

国際ハブ港化に向けた取組と港湾の構造変化

国際ハブ港化に向け、横浜港の主力ふ頭である本牧ふ頭、南本牧ふ頭、大黒ふ頭など横浜港の外縁部で国際競争力の強化の取組が進んでいます。その一方、都心臨海部・インナーハーバーでは、港湾機能から都市機能への転換が予想されます。

羽田空港の国際化への対応

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



横浜港長期ビジョン (横浜市港湾局 2003年)

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

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



横浜港長期ビジョンの基本目標
出典：横浜港長期ビジョン概要版（横浜市港湾局、平成15年）

1 4.横浜及びインナーハーバー地区に求められていること

50年後の横浜

東アジアなどにおける、国を越えた都市間ネットワークの要となる

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

更なる地方分権社会の中で、横浜の都市としての自律性と求心性を確立する

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



50年後のインナーハーバー地区

持続可能な社会や、自然環境「海」との共生のモデルゾーンとなる

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

都市の活力を生むエンジンとしての役割をはたす

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

50年後の横浜港

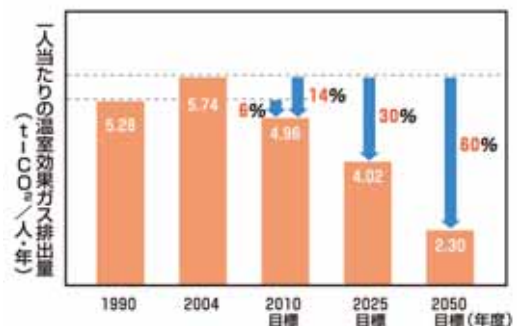
港湾物流機能の高度化した横浜港の外縁部と役割分担し、 内港に「^{うみのみやこ}海都」の都心空間をつくる

国際ハブ港化を目指す横浜港の外縁部では、本牧ふ頭、南本牧ふ頭、大黒ふ頭などを中心に、国際競争力を持った総合物流拠点として港湾機能の高度化が進められていきます。

インナーハーバー地区は、外縁部と機能分担しながら、港湾機能から都市機能への転換を図るとともに、都市空間を再生し、都市としての質を高め、かつ厚みを増していくことが期待されています。また、大さん橋ふ頭を核として、ワールドクルーズ船の寄港により、多くの人々が訪れ、活発な交流が行われています。

CO-DO30（横浜市地球温暖化対策事業本部 2008年）

横浜市は温暖化対策の新たな局面を作り出していくための行動方針を2008年1月に打ち出しました。長期的には2050年度までに一人当たり温室効果ガス排出量を2004年度を基準に60%以上削減するとし、その達成に向けて、まず2025年度までに2004年度を基準に30%以上の削減を図るとともに、再生可能エネルギーの利用を現在の10倍にまで高めることを目標としています。



横浜市・温室効果ガス排出量の削減目標

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