

第三章 横浜は都市づくりをどう実践しているか

CHAPTER III CITY PLANNING PRACTICES IN YOKOHAMA

適正な都市環境の制御

土地利用規制の目的と内容	70
地域・地区制の総合的活用	72
人口の抑制と公共・公益施設の整備促進	74
生活に不可欠な日照の確保	76
都市環境に寄与する建築物の誘導	78
個性的な景観の保全	80
今後の取り組み	82

自立的都市構造の建設

考え方	84
都市の核の形成	
都心再開発	
全体構想	86
横浜駅周辺地区	88
新本牧地区	89
みなとみらい21(都心臨海部)	90

地域中心再開発

新横浜地区	94
副都心地区	95

都市活力の強化

ニュータウン開発	
港北ニュータウン	96
金沢埋立地開発	98
港湾整備	100
産業基盤整備	102

交通体系の確立

道路整備	
高速道路	104
ベイブリッジ	106
幹線道路	107
鉄道整備	
高速鉄道(地下鉄), 新交通システム	108

居住環境の向上

緑地の保全と創造	110
上・下水道の整備	112
地域施設整備	114

人間的都市空間の創造

考え方	116
都心部景観の擁護	
都心部の緑の軸づくり	119
都心部の歩行者軸の整備	120
建築物のデザインと歩行者空間	121
活気ある商業軸づくり	122
新しい都心部地区の再整備	123
公的事業の中のデザイン	124
横浜らしい自然景観を生かした街づくり	125
新しい集合住宅地とタウンセンターのデザイン	126
新しい集合住宅地のデザイン	127
郊外部の取り組み	128
都市空間の装置の質的向上	130
市民と自治体の役割	132

THE OPTIMAL CONTROL OF URBAN ENVIRONMENT

Land Use Control: Objectives and Measures	70
Comprehensive Utilization of the Zoning System	72
Population Control and Development of Public Utilities	74
Guaranteed Sunlights: A Daily Living Necessity	76
Encouragement of Buildings Contributing to the Urban Environment	78
Preservation of a Unique Cityscape	80
Strategies for the Future	82

THE MAKING OF AN INDEPENDENT URBAN STRUCTURE

Basic Concept	84
Creation of an Urban Nucleus	
Redevelopment of the City Center	
Basic Concept	86
The Yokohama Station District	88
The Shin Honmoku District	89
"Future Port 21" Plan	90
Redevelopment of Other Districts	
The Shin Yokohama District	94
The Sub-Center District	95
Strengthening the City's Vitality	
New Town Development	
Kohoku New Town	96
Kanazawa Reclaimed Site	98
Port Development	100
Development of Industrial Infrastructure	102
Establishment of a Transportation Network	
Road Development	
Expressways	104
The Bay Bridge	106
Arterial Roads	107
Railway Development	
Subways and the New Transportation System	108
Improvement of the Living Environment	
Conservation and Creation of Green Zones	110
Development of Water Supply and Sewerage System	112
Development of Community Facilities	114

CREATION OF A HUMANE URBAN SPACE

Basic Concept	116
Protection of the Cityscape in the Central Area	
Designing a Green Axis in the Central Area	119
Development of a Pedestrian Axis in the Central Area	120
Physical Structural Development of Buildings and Pedestrian Areas	121
Designing a Thriving Commercial Axis	122
Redevelopment of a New City Center	123
Visual Design in Public Works Programs	124
Use of the Natural Landscape Indigenous to Yokohama in the Design of the City	125
Basic Features of the New Residential Area and Town Center	126
Basic Features of the New Residential Area	127
Approach towards the Suburbs	128
Qualitative Improvement of Street Furniture, Ancillary Facilities, and other Design Components of Urban Space	130

THE ROLE OF THE CITIZEN AND THAT OF THE LOCAL GOVERNMENT

	132
--	-----



スプロール Urban Sprawl

1. 目的

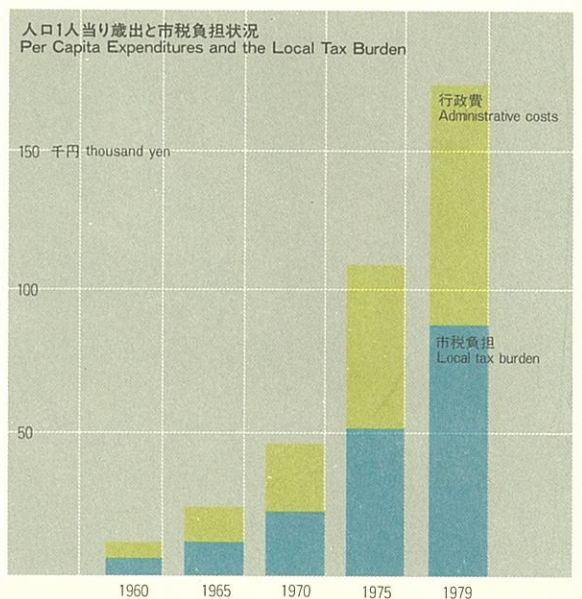
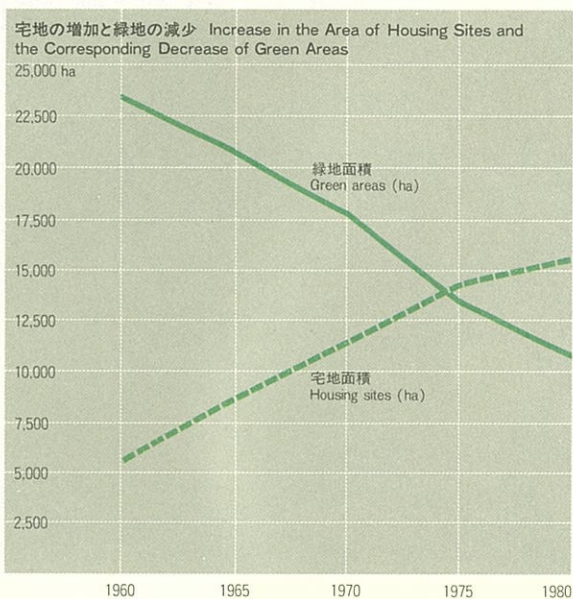
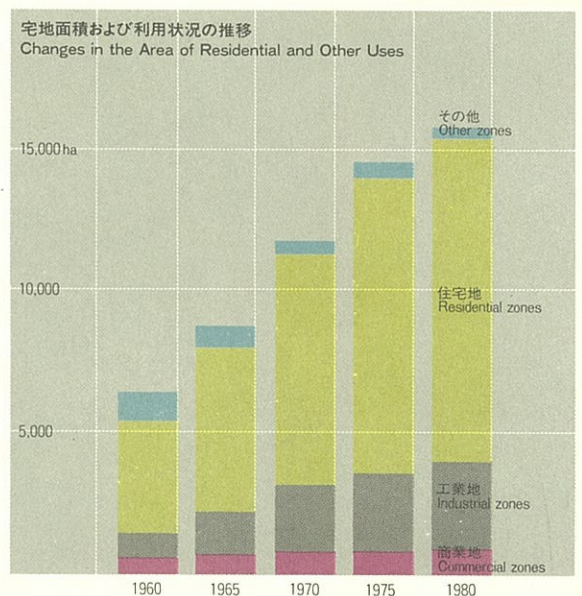
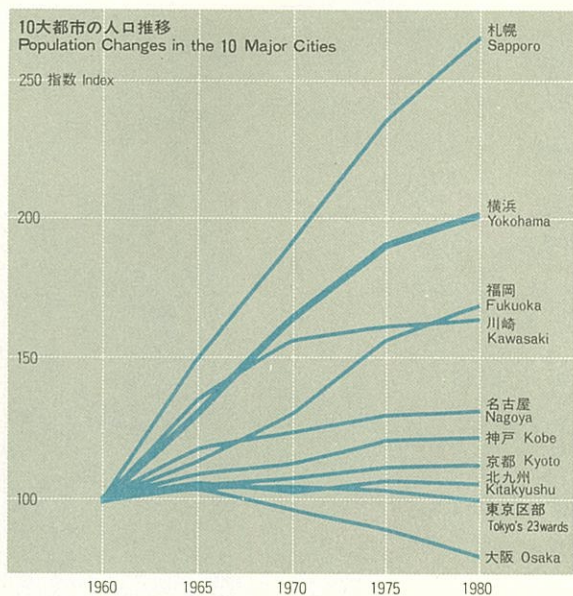
都市は日々成長し動いているが、その成長の具体的な姿は、開発行為とよばれる土地の区画形質の変更、つまり宅地造成であり、建築行為とよばれる建築物の建築である。土地利用規制の目的は、この開発行為と建築行為と建築行為の質、量、位置、時期を適正に規制し、土地利用をあるべき方向に誘導していくことによって、都市活動を間接的に制御し、都市を全体として有機的な調和あるものにしていくことである。それは次のような働きを持っている。

- ① - 無秩序な開発行為を抑制して、適正な人口配置を実現する。
- ② - 都市の自然的環境を保護する。
- ③ - 住宅、商業、工業等の都市機能の適正配置を促進する。
- ④ - 道路、公園、学校等の公共公益的施設の整備を計画的に促進する。
- ⑤ - 開発にともなう自治体財政への圧迫を軽減する。
- ⑥ - 開発や建築が既存の都市環境に与える負荷を軽減する。

The Objective of Control

The city grows day by day as development activities (such as land formation) and building construction activities continue. The objective of control is to indirectly regulate urban activities so as to create an organically harmonious city through: 1) control of the quality, quantity, location, and timing of development and building construction activities, and 2) inducing land use towards a desired direction. The control mechanism may be said to function as follows:

1. Ensuring optimum population distribution levels through the control of disorderly development.
2. Conservation of the city's natural environment.
3. Promoting the optimum distribution of housing, commercial, industrial and other urban functions.
4. Planned promotion of the development of infrastructure and public facilities such as roads, parks, schools, etc.
5. Lessening the financial pressure (which often accompanies development) on the city budget.
6. Decrease in the burden imposed on the existing urban environment by development and construction activities.



2. 内容

土地利用の規制は、次の3段階に対応して行われている。

① - 土地の取引段階での規制

国土利用計画法により、市街化区域においては2000m²以上の土地取引をしようとする者は、利用目的と価格について市長に届出をしなければならない。市長は、届出に対して、その利用目的と取引価格が適正なものであるか審査し、必要があれば勧告することができる。その前提となる計画は、土地利用基本計画であり、県知事が定めている。

② - 土地利用の変更段階での規制

1968年に改正された都市計画法により、市街化区域・市街化調整区域の区域区分が定められている。開発行為は、原則として市街化区域内で行うこととされており、市街化区域内でも、1000m²以上の宅地造成を行おうとする者は、市長の許可を受けなければならない。市長は、開発申請が関係法令と市の計画や基準に適合することを確認した上で許可を出す。横浜市は、開発許認可の基準として、1968年に「宅地開発要綱」を制定し運用している。

③ - 建築施設の建築段階での規制

1970年に改正された建築基準法により、建築物の用途・建ぺい率・容積率は、都市計画法によって定められる8種の用途地域によって制限されている。さらに、高度地区、防火地域等によって高さや構造材料等を適正に規制している。また、商・工業の利便確保のため、条例によって住居容積率の制限を行うとともに、公開空地を確保した良好な建築計画にはボーナスを与えるシステム、すなわち、市街地環境設計制度を設けて、市街地環境の向上をはかっている。

Control Measures

Land use control is carried out at the following three stages:

Land transaction

According to the National Land Use Planning Act, developers who wish to acquire land exceeding 2000 m² in the Urbanization Promotion Areas must report both its cost and its intended use to the Mayor. The Mayor will then examine the reasonableness of the price, making recommendations when necessary. The premise for this is the Basic Land Use Plan which was established by the Governor of the Prefecture.

Land Use Alteration

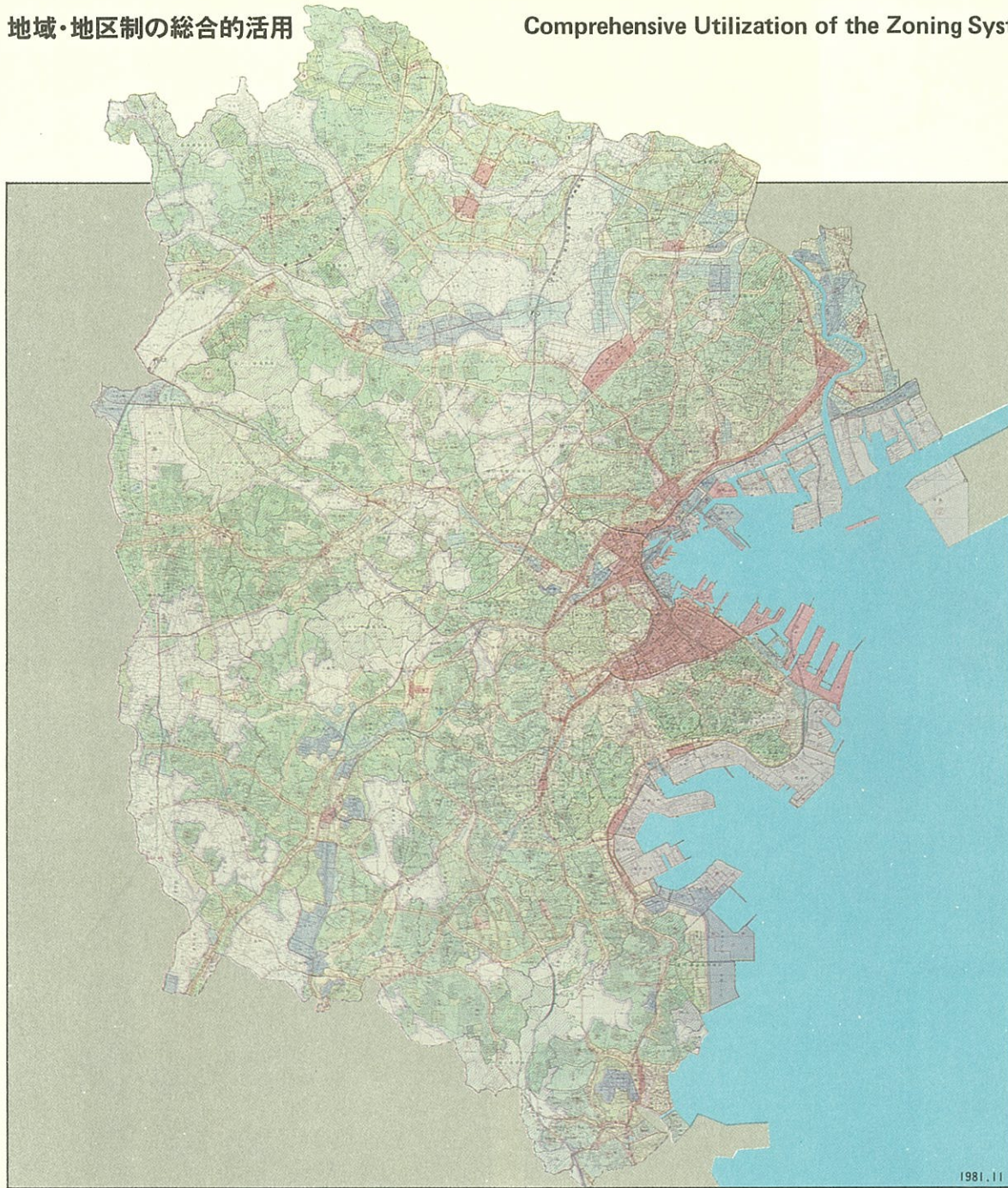
When the City Planning Act was revised in 1968, zoning was demarcated for Urbanization Promotion Areas and Urbanization Control Areas. Development must be conducted within the Urbanization Promotion Areas, and when it involves development on land exceeding 1,000 m², permission must be acquired from the Mayor. Upon examining whether the application conforms to the related ordinances, city plans and standards, the Mayor will then issue his approval of the development. The city employs the "Land Formation Guidelines" (instituted in 1968) in issuing development permits.

Building Construction

According to the revised Building Standards Act of 1970, the use, plot ratio, and Floor Area Ratio (FAR) are regulated in each of the eight Land Use Zones instituted by the City Planning Act. Furthermore, building heights, structural materials, etc. must also follow regulation in Building Height Control Zones and Fire Prevention Zones. Also, the city regulates housing FARs through legislation for the convenience and promotion of commerce and industry, while on the other hand implementing the "System of Environmental Design for Urbanized Areas" - a system of giving out bonuses to favourable construction plans which secure optimum open space - for the improvement of the urban environment.

地域・地区制の総合的活用

Comprehensive Utilization of the Zoning System



横浜国際港都建設計画図
(用途地域図)
Development Plan for
an International Port City at
Yokohama (Land Use Zoning Map)

- 市街化調整区域
Urbanization Control Area
- 第一種住居専用地域
Exclusively Residential zone-Class 1
- 第二種住居専用地域
Exclusively Residential zone-Class 2
- 住居地域
Residential zone
- 2-4 近隣商業地域
Neighborhood Commercial zone
- ④ 商業地域
Commercial zone
- 準工業地域
Quasi-industrial zone
- 工業地域
Industrial zone
- 工業専用地域
Exclusive Industrial zone
- 都市計画道路
Road determined by the City Planning Act
- 自動車専用道路
Highway exclusively for motor traffic (expressway)

1981.11

土地利用の規制を適正に行なっていくための法制度としては、地域地区制が基本である。横浜市は、この地域地区制を相互にうまく組合わせて総合的に活用するとともに、法制度だけでは不十分な点について補完するため、各種の要綱や基準を策定し運用している。

1. 線引き (市街化区域・市街化調整区域の区域区分)

横浜市は全域が都市計画区域である。

山林、農地の保全、開発規制の観点から、横浜市は1970年、市街化調整区域を市街化が進む中で、可能な限り広く指定した。この線引きは、約5年毎に見直しをすることになっているが、現在都市計画区域のうち1/4が市街化調整区域、3/4が市街化区域となっている。

2. 用途地域

横浜市は、1973年に用途地域を、主として市街化区域について指定した。指定の方針は、1. 商業・工業の利便増進のため商業系、工業系の地域を適正に配置する、2. 郊外地域のスプロール防止と居住環境保全のために第一種住居専用地域を最大限に指定する、3. 都市環境形成のために各地域の容積率をやや低目に指定する、等である。この用途地域は、上記の線引きとともに土地利用計画の基本となっている。

Zoning is a basic form of legislation for regulating the use of land. Whilst comprehensively employing the zoning system, Yokohama has established various guidelines and standards, applying them to assist in areas where legislation alone proves to be inadequate.

Zoning of Urbanization Promotion Areas and Urbanization Control Areas

The entire city of Yokohama falls under the designation of a City Planning Area. From the viewpoint of forest/agricultural land protection and developmental control, the city designated many Urbanization Control Areas in 1970 when urbanization was in progress. These zoning demarcations are re-examined every five years. Presently, 1/4 of the City Planning Area belongs to the Urbanization Control Area and the remaining 3/4 is an Urbanization Promotion Area.

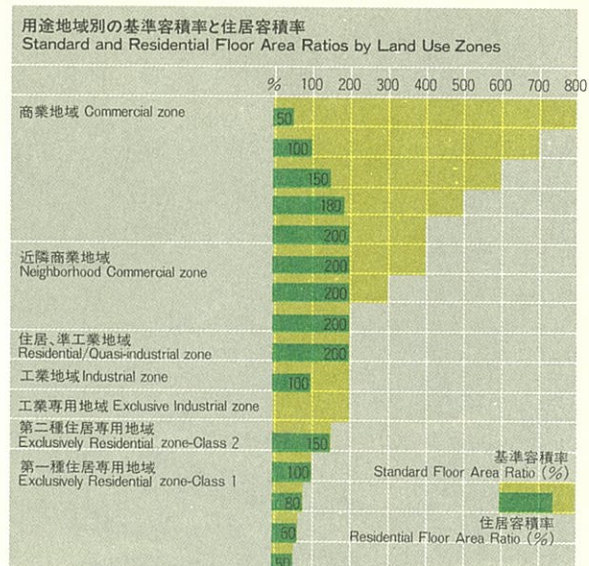
Land Use Zones

In 1973, the city designated Land Use Zones primarily within the Urbanization Promotion Areas with the following objectives:

1. To ensure adequate arrangements for the promotion of commercial and industrial amenities.
2. Designation of an "Exclusively Residential Zone - Class 1" for the prevention of suburban sprawl and preservation of a pleasant living environment.
3. Lowering the FAR in each area for creating a good urban environment.

These Land Use Zones form the basis for Land Use Planning, together with the demarcation of the Urbanization Control Areas and the Urbanization Promotion Areas.

土地利用規制区分別面積 Area of Land Use Control Zones	30	20	10	0	10	20	30%
未指定地域 10,739ha Undesignated zone	25.2						
第一種住居専用地域 13,879 Exclusively Residential zone-Class 1							32.6
第二種住居専用地域 4,190 Exclusively Residential zone-Class 2					9.8		
住居地域 6,237 Residential zone						14.7	
近隣商業地域 1,228 Neighborhood Commercial zone					2.9		
商業地域 1,408 Commercial zone					3.3		
準工業地域 1,497 Quasi-industrial zone					3.5		
工業地域 1,574 Industrial zone					3.7		
工業専用地域 1,822 Exclusive Industrial zone					4.3		
昭和56年11月 November, 1981	市街地調整区域 Urbanization Control Area				市街化区域 Urbanization Promotion Area		



用途地域による建築用途の制限 Regulation of Building Uses by Land Use Zones	第一種住居専用地域 Residential zones-Class 1	第二種住居専用地域 Residential zones-Class 2	住居地域 Residential zones	近隣商業地域 Neighborhood Commercial zones	商業地域 Commercial zones	準工業地域 Quasi-industrial zones	工業地域 Industrial zones	工業専用地域 Exclusive Industrial zones
建物の用途 Classification								
幼稚園 小学校 中学校 高等学校 Kindergartens Primary school Middle school High school								
住宅 共同住宅 兼用住宅(小) 図書館 博物館 Housing Flats Combined housing (small) Libraries Museums								
寺院 教会 養老院 診療所 巡査派出所 Temples Churches Old peoples homes Clinics Police posts								
大学 各種学校 病院 Universities Specialty schools Hospitals								
物品販売店舗 百貨店 飲食店 Retail store dealing with various kinds of goods Department stores Restaurants								
店舗 事務所 危険物(極少量)施設 Retail store Offices Facilities for storage of hazardous materials(in very small quantities)								
ホテル モーテル 旅館 Hotels Motels Japanese style inns								
ボウリング場 水泳場 マージャン屋 パチンコ屋 Bowling alleys Swimming pools Mahjong parlours Pachinko parlours								
自動車教習所 特定の店舗・事務所 食品工場(小) Driving schools Specialty shops/offices Food factories (small)								
危険物(少量)施設 営業用倉庫 工場(小) Facility housing dangerous objects (in small quantities) Commercial warehouses Factories (small)								
劇場 映画館 バー キャバレー ダンスホール Theaters Movie theaters Bars Cabarets Dance halls								
危険物(中量)施設 工場(大) Factories housing dangerous objects (in medium quantities) Factories (large)								
危険物(大量)施設 環境阻害工場 Factories housing dangerous objects (in large quantities) Factories generating environmental disturbances								

■ 建築してはならない地域 Zones where building is prohibited.

3. 高度地区

横浜市は、用途地域と高度地区をセットにして活用している。この高度地区によって、建築物の高さを地域の土地利用の方向性にそって適正にコントロールすることができ、市街地の環境形成に役立っている。高度地区には、建築物の高さを一様に規制する絶対高さ制限と、北側隣地からの後退距離に応じて規制する北側斜線制限がある。

4. その他の地域地区

横浜市は、特定地区の土地利用を機能的に誘導するため、風致地区、防火地域、臨港地区などにより、景観保全、建築物の不燃化、港湾機能の誘導などをはかっている。

5. 用途別容積制限

用途地域の規制は大まかなので、都市活動を適正に規制するには不十分である。そこで、横浜市は、建築基準条例によって、商業地域、近隣商業地域、工業地域において住居用途の容積率を制限している。これによって、商業、工業の立地が保証され、商業、工業の利便増進に役立っている。

6. 市街地環境設計制度

市街地に建設される建物の敷地内には、適正な量のオープン・スペースが効果的に配置される必要がある。そこで、用途地域と高度地区による建築物の容積率と高さの制限を緩和するかわりに、公開空地を確保させるシステムを採用した。この制度は、ゆとりある都市空間の形成に役立っている。

Building Height Control Zones

Land Use Zones and Building Height Control Zones play an important part in the city planning of Yokohama. In these zones, building height is controlled according to the area's land use plan, thus contributing to the preservation of a desired environment for urbanized areas. Two regulations also exist in these zones. The first is a height limitation aimed at controlling building height. The second is the Northern Setback Regulation which also limits building height by determining the setback required from the plot immediately to its north.

Other Zones

In order to guide land use functionally in special zones, the city has attempted to preserve the landscape, encourage the construction of fire-proof buildings and promote port functions by allocating Scenic Zones, Fire-proof Zones and Harbour Zones within the city.

FAR Limitations According to Use

Urban activities cannot be sufficiently controlled by land use regulations alone due to their rather general nature. Hence, Yokohama has tried to regulate the Floor Area Ratio of housing in Commercial Zones, Neighbouring Commercial Zones and Industrial Zones in accordance with the Building Standards Ordinance. Through such controls, location of commerce and industry is ensured, and can thus contribute to the promotion of their amenity levels.

System of Environmental Design for Urbanized Area

Considering the necessity of effectively allocating open space in sites where new buildings are to be constructed, the City of Yokohama embarked upon a new system to relax FAR and the height limitation of buildings in Use Zones and Building Height Control Zones in return for the maintenance of optimum open space on the building sites. This plan has contributed to the formation of relatively generous urban spaces.

人口の抑制と公共・公益施設の整備促進 宅地開発要綱

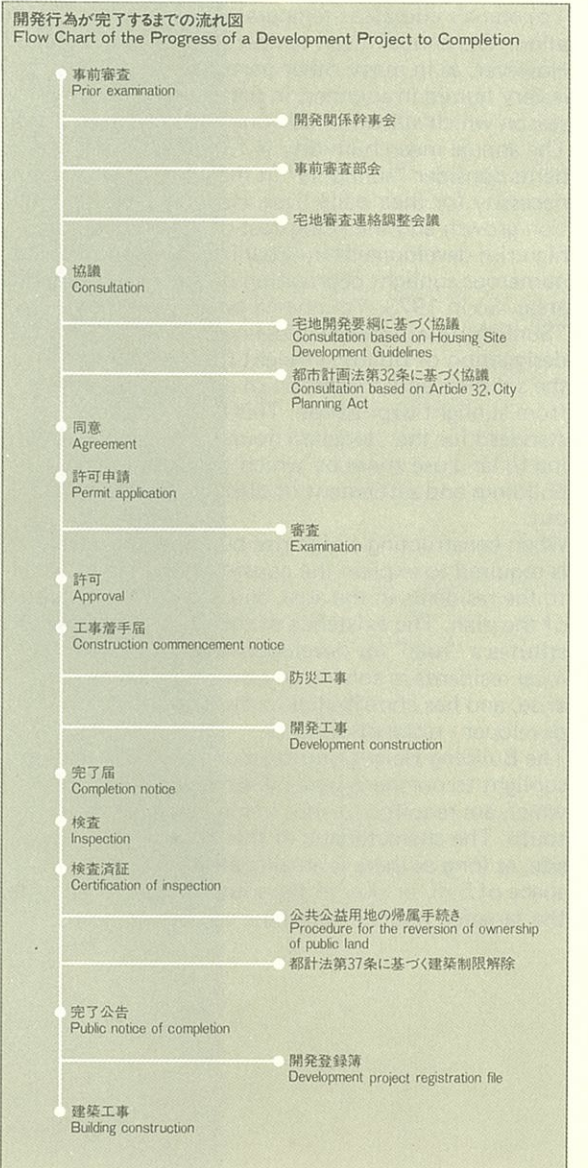
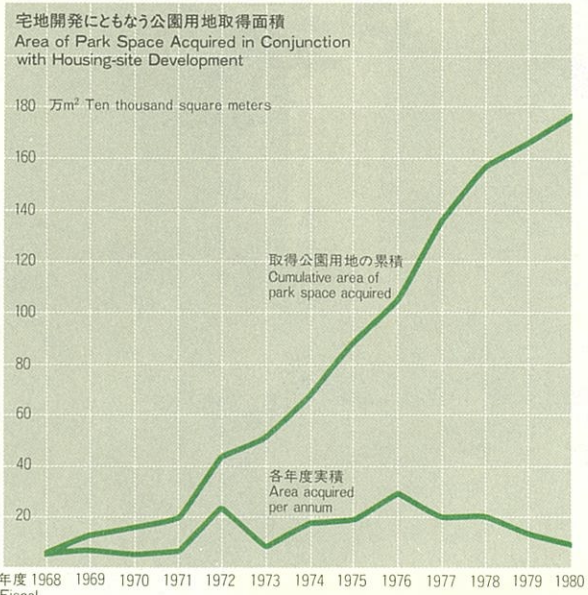
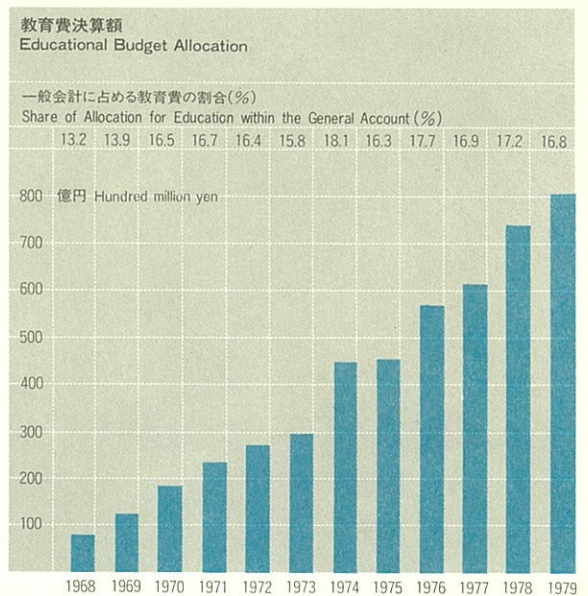
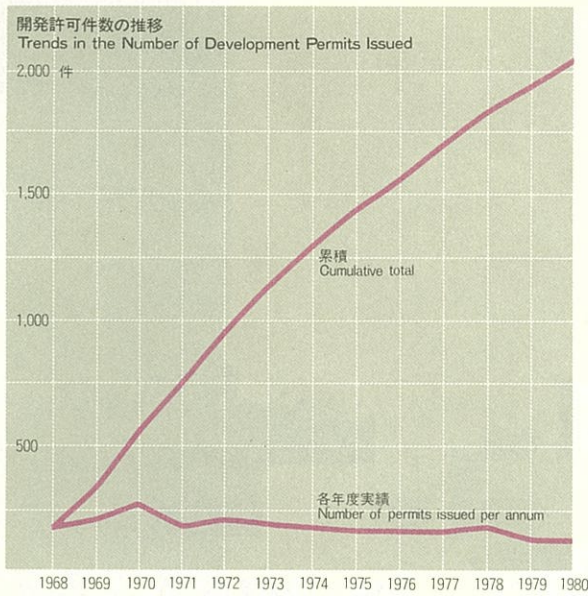
Population Control and Development of Public Utilities Land Formation Guidelines



宅地化 Population Concentration

1960年以降、横浜市内の至るところで宅地開発が進行し、山林は崩され田畑は埋め立てられていった。この宅地開発の進行にともなう人口の爆発的な増加は、自治体の対応能力をはるかに超えて、道路、緑地、教育施設などの都市施設の決定的な不足をもたらした。そこで横浜市は、1968年、人口増を抑制しつつ、宅地開発にともなって不可欠な公園、学校等の公共公益施設の整備促進と輸送手段等の確保等をはかるため、宅地開発要綱を制定した。この要綱は、0.1ha以上の宅地開発の開発事業者に対して、公共公益用地の提供、道路その他の都市施設の整備等について、市の計画にそった適正な負担を義務付けている。1968年の都市計画法によって、開発許可制度が新設されたので、横浜市は、開発許可にあたっての指導基準としてこの要綱を積極的に活用している。この要綱によって、開発区域内に適正な量の公園が確保されるとともに、小中学校の用地取得が容易となり、スシずめ学級やプレハブ校舎が解消されるようになった。要綱は、住宅地の環境を向上させ、住民の健康や利便に多大な利益をもたらしたといえる。この横浜市の要綱は、当時の全国的な状況の中では画期的なものであったが、現在では、他の多くの自治体でも、ほぼ同様の主旨のものが制定され活用されている。宅地開発要綱は、横浜市の土地利用規制の基本として、最も重要なものの一つとなっている。

Since 1960, land formation has been carried out in many areas of the city with the resultant razing of forests and reclamation of farmland. The high rate of population growth which followed the progress of land formation surpassed the local government's ability to cope with the phenomenon, and created a severe shortage of urban facilities such as roads, open space and educational facilities. Following the Land Formation Guidelines instituted in 1968, the City of Yokohama embarked upon a program to develop public utilities (parks, schools, etc.) and secure roads whilst at the same time controlling population growth. These guidelines demand that developers who plan to develop over 0.1 ha. of land furnish public utility space and develop roads and other urban infrastructure following the city's plan. When the City Planning Act was established in 1968, a new system of issuing development licences also went into effect. Since then, the city has earnestly applied Land Formation Guidelines in issuing these development licences. These guidelines contributed a great deal to: 1) securing an adequate area of parks in developed areas, and 2) simplifying the acquisition of sites for Primary and Junior High Schools, thus alleviating the former problems of over-crowded schools and prefabricated school buildings. It can be said that the guidelines improved the environment surrounding the residential areas and benefitted the residents' health and amenity levels. Although these guidelines were quite epoch-making at the time, many local governments have since then established similar policies which are now being utilized. Land Formation Guidelines have now become one of the most important basis of land use control in Yokohama.



生活に不可欠な日照の確保 日照等指導要綱と高度地区

Guaranteed Sunlights: A Daily Living Necessity Sunlight Guaranteed Guidelines and Building Height Control Zones



指導例(マンション) An Example of Guidance (Condominium)

横浜は、季節により変化はあるけれども、温暖な気候で、年間の平均気温は14.8°Cである。特に冬は晴天の日が多く続く。しかし日本の他の地方と同様湿度は高く、年間の平均湿度は73%である。特に6月から7月にかけての雨季はうっとうしい日が続く。よって日照は住生活にとって不可欠のもので、たとえ都市という日照確保にとって厳しい条件の中でも確保されるべきである。ところが、人口の急増と地価の上昇は、市街地を必然的に高層化し、あちこちで住宅の日照阻害をひき起こした。そこで横浜市は、1973年に、日照等指導要綱と高度地区を定め、日照阻害にともなう紛争の解決と未然防止をはかることにした。

日照等指導要綱は、用途地域別に目標日照時間を定め、これを基準として建築物の建築主と周辺住民の紛争調整を行おうとするものである。高層建築物の建築にあたって、事業主は、周辺住民に対して、計画内容を十分説明し同意を得る必要がある。この日照等指導要綱の存在によって、建築主が周辺住民とよく話し合い、自主的に問題解決をはかることがルール化され、紛争を未然に防止できるようになった。

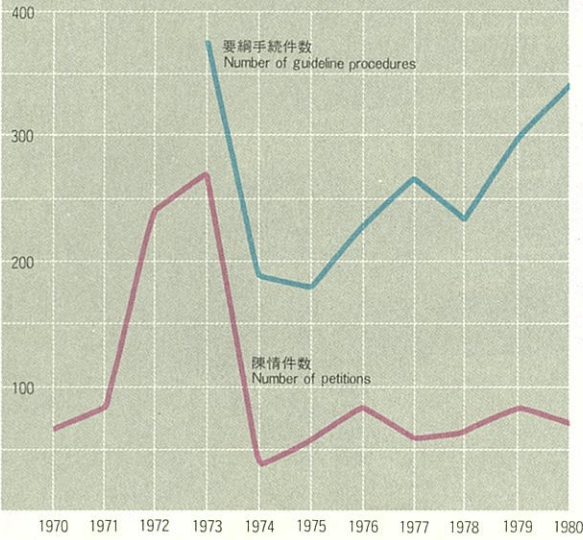
高度地区は、北側隣地境界線からの斜線制限によって、北側敷地の日照を確保しようとするものである。この高度地区の特長は、どんな敷地でも南側に5m以上の空地をとれば、目標とする日照時間がほぼ確実に得られるという点にある。

Yokohma's climate is temperate, with seasonal fluctuation. The annual mean temperature is 14.8 degrees C. However, as in many other parts of the country, it is very humid in summer, in particular, the rainy season which starts in mid-June and ends in mid-July. The annual mean humidity is 73%. Therefore, residents consider "sunlights" in their homes an absolute necessity for their daily lives. However, rapid population growth and the rising cost of land necessitated high-rise development in urbanized areas, provoking numerous sunlight deprivation problems in residential areas. So in 1973, Yokohama established the "Sunlight Guaranteed Guidelines" together with the designation of Building Height Control Zones for the solution and prevention of any disputes arising from sunlight deprivation. This Guideline fixed a standard for the "targeted hours of sunshine" according to land use zones by which construction of buildings and settlement of disputes were carried out.

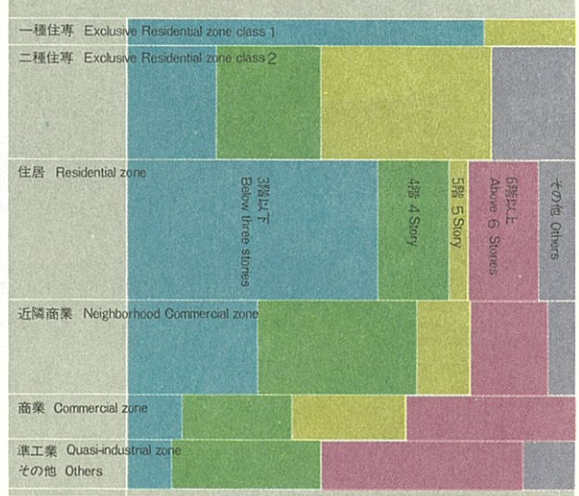
When constructing a high-rise building, the developer is required to explain the construction plan in detail to the residents in the area, and acquire their consent of the plan. The existence of this guideline constitutes a "rule" for developers to consult with the local residents in solving any problems which may arise, and has contributed to the prevention of developer - resident disputes.

The Building Height Control Zone aims at ensuring sunlight to northern sites by setback regulations which are required of sites immediately to their south. The characteristic of this Zone is that in any site, as long as there is an allocation of open rear space of 5 m. or over in the southern part of the site, the targeted hours of sunshine can be obtained.

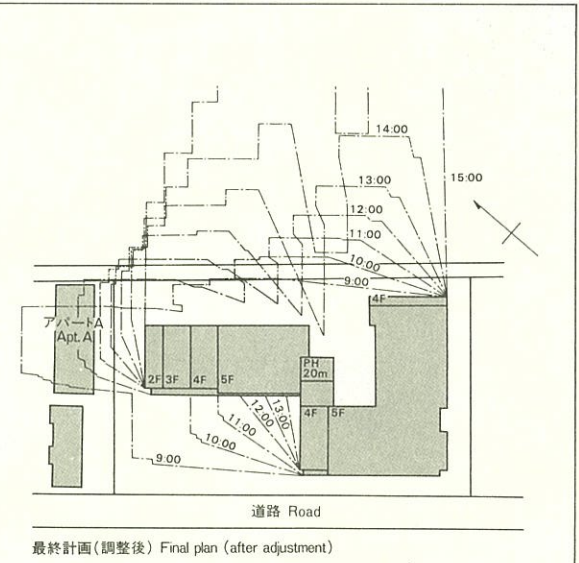
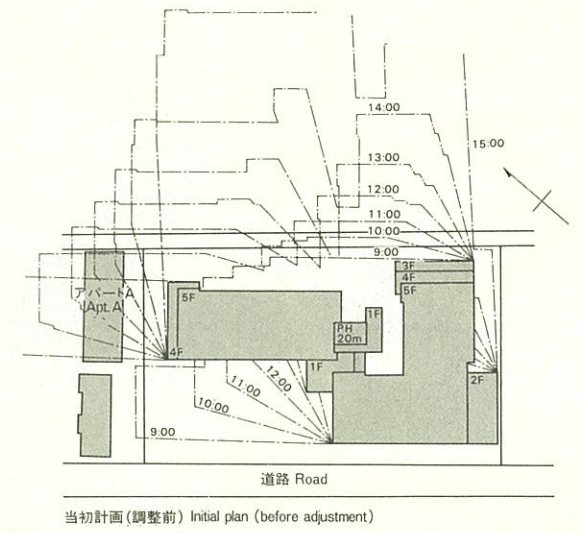
陳情及び要綱手続件数の推移
Changes in the Number of Petitions and Guidelines Procedures



昭和51年度用途地域・階数別陳情件数比率
Relationship of the Number of Petitions (regarding access to sunlight) to Building Heights and Land Use Designation



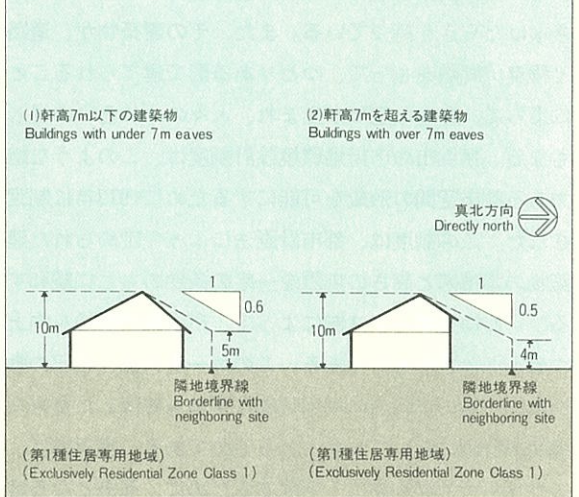
指導例 Example of Guidance



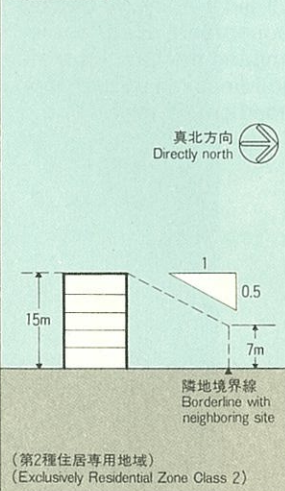
日照指導要綱による目標日照時間と適用対象建築物
Target Hours of Sunlight and the Building Requiring Administrative Guidance

用途地域 Land Use Zone	目標日照時間 Target hours of sunlight	適用対象建築物 The Building requiring administrative guidance	
		高さ Height	階数 No. of stories
第1種住居専用地域 Exclusively Residential Zone Class 1	4時間 4 hrs.	10m以上 Over 10m	4階以上 Above 4 stories
第2種住居専用地域 Exclusively Residential Zone Class 2	3時間 3 hrs.		
住居地域 Residential Zone	3時間 3 hrs.	12.5m以上 Over 12.5m	5階以上 Above 5 stories
近隣商業地域 Neighborhood Commercial Zone			
商業地域 Commercial Zone	2時間 2 hrs.	15m以上 Over 15m	6階以上 Above 6 stories
準工業地域 Quasi-industrial Zone			
工業地域 Industrial Zone			

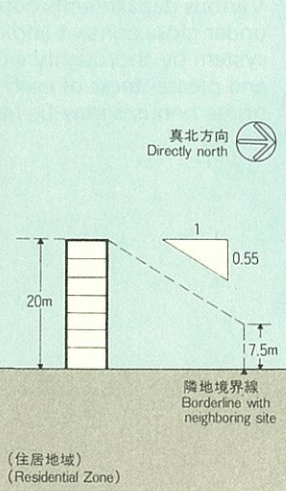
第1種高度地区
Building Height Control Zone Class 1



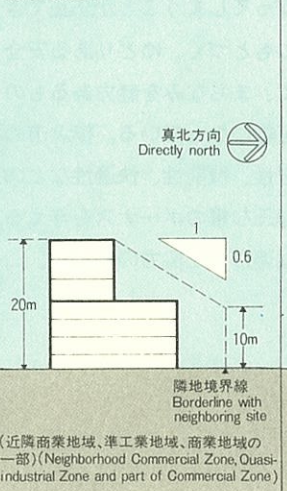
第2種高度地区
Building Height Control Zone Class 2



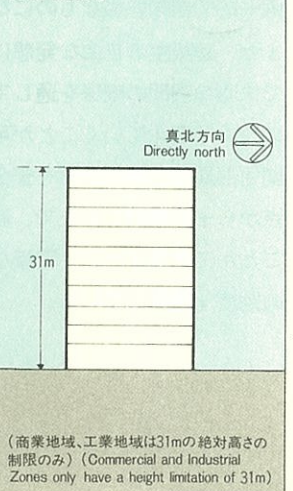
第3種高度地区
Building Height Control Zone Class 3



第4種高度地区
Building Height Control Zone Class 4



第5種高度地区
Building Height Control Zone Class 5



都市環境に寄与する建築物の誘導 市街地環境設計制度

Encouragement of Buildings Contributing to the Urban Environment

The System of Environmental Design for Urbanized Areas in Yokohama



横浜市健康福祉センター Yokohama Health and Welfare Center

都市の建築物は、まちなみを形成し、そこを訪れる人々にある種の情感を与え、都市の魅力をつくり出す上で大きなはたらきを持っている。また、その建築物が、道路と程良い間隔をもって、ゆとりある形で建てられることによって、豊かな空間が生まれ、人々のふれ合いの場ともなる。横浜市の市街地環境設計制度は、このような魅力ある都市空間の形成を可能にするために1973年に制定された。この制度は、都市計画法によって定められた建築物の容積率と高さの制限を一定の条件のもとに緩和する、いわゆるボーナス制によって、市街地の環境を向上させようとするものである。このボーナスは、自己の敷地内に一般の歩行者の利用可能な空地を確保した良好な建築の計画に対して与えられるものである。横浜市は、このボーナス制を幅広く活用するために、基準となる容積率の制限をなるべく低目に抑えるようにしている。市街地環境設計制度があることによって、市街地の景観が画一的で無味乾燥なものになってしまうことが防止でき、また、建築主の自由な発想にもとづく、ゆとりある安全で快適な空間の確保を通して、まちなみを魅力あるものにつくり変えていくことが可能になっている。横浜市の関係部局は、建築計画を安全性、機能性、快適性などの点から十分検討した上で、適正な量のボーナスを与えることができるように、密接な連携と協力のもとに、この制度を運用している。

City buildings create the atmosphere of an urban townscape and produce a certain kind of impression to those who visit the area, and in their way, play a significant role in drawing out the city's charm and attractiveness. When buildings are constructed adequately away from city streets, people are able to fully enjoy the open space. Yokohama's "System of Environmental Design for Urbanized Areas" was established in 1973 with the objective of creating attractive urban space. This system aimed at improving the environment of urbanized areas through a "bonus system" of alleviating, under certain conditions, the height and FAR limitations as specified in the City Planning Act. This "bonus" has been awarded to favourable construction plans which secure optimum open space for public use within the building site. In order to utilize this "bonus system" effectively, the city is trying to control the FAR limit to a minimum.

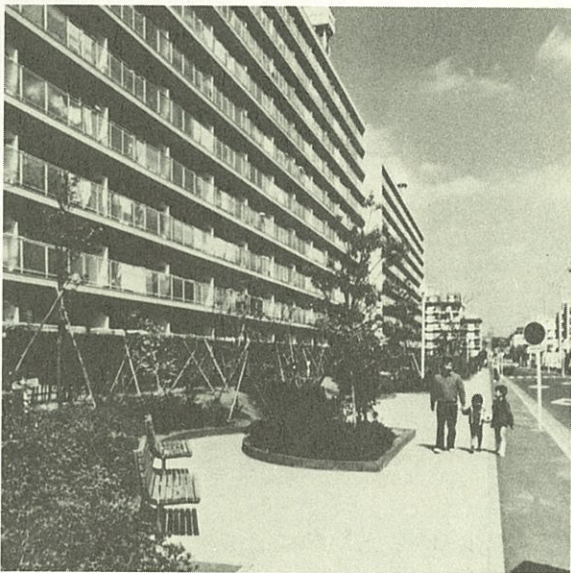
Through this system, it is possible to prevent the cityscape from becoming standardized and dull. It is also possible to transform the city streets into attractive and interesting places for pedestrians by securing a spacious, safe and pleasant open space which can be created by the ingenuity of the developers. Various departments concerned in the City Office, under close contact and cooperation, execute this system by thoroughly examining the function, safety, and pleasantness of each building plan so that appropriate bonuses may be handed out.



関内ビル Kannai Bldg.



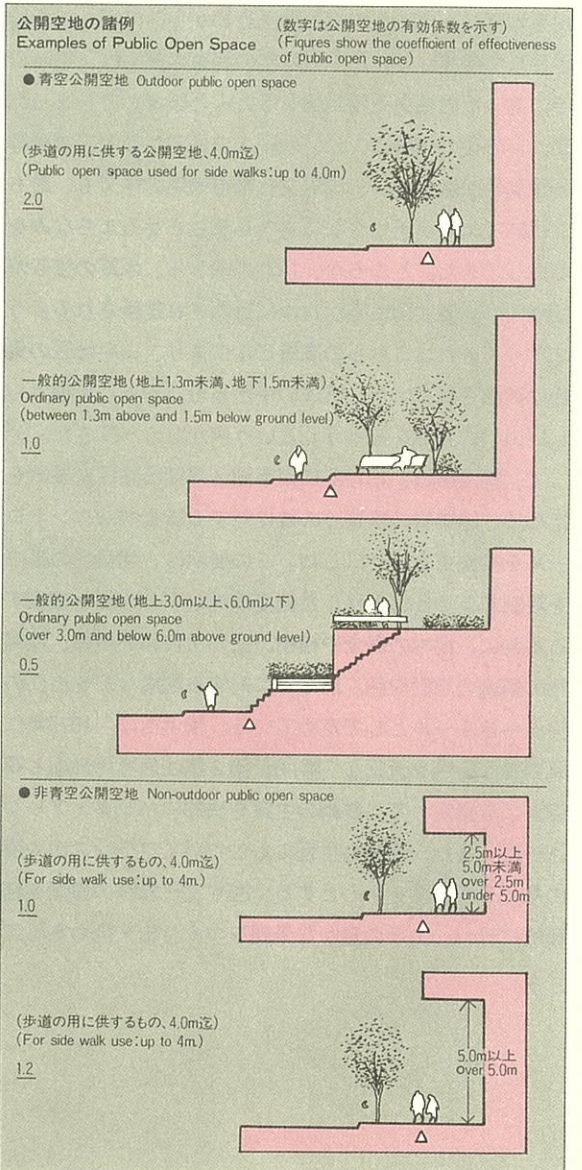
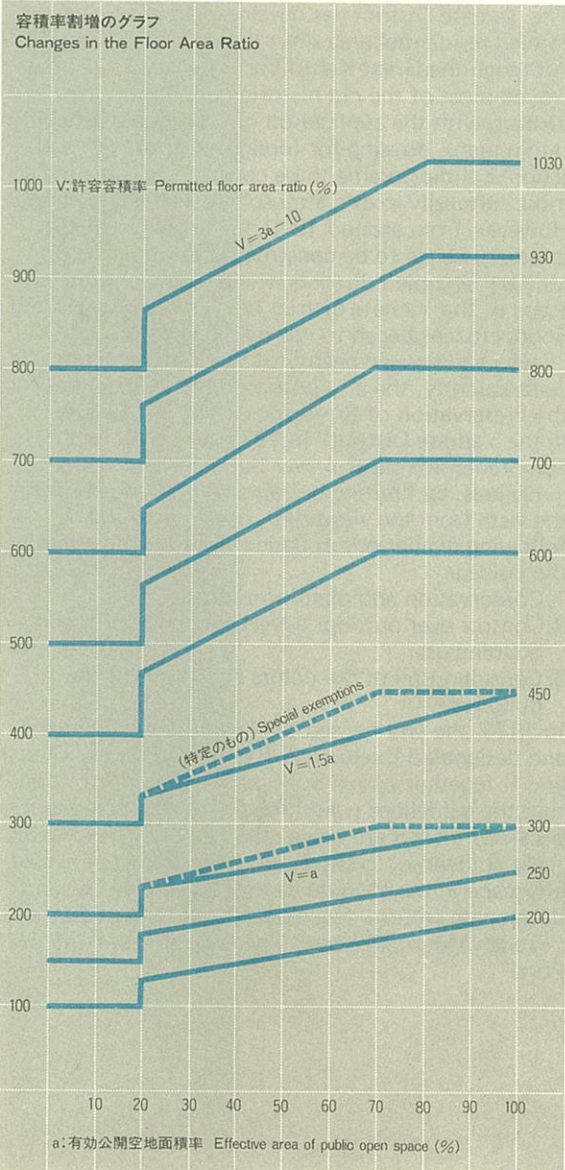
逓信会館 Teishin Assembly Hall



大倉山第2ハイム Okurayama Daini Heim (Apartment Bldg.)



トーカイプラザビル Tokai Plaza Bldg.



個性的な景観の保全

山手地区景観風致保全要綱

Preservation of a Unique Cityscape

Guidelines for the Preservation of the Cityscape and Scenic Beauty in the Yamate District



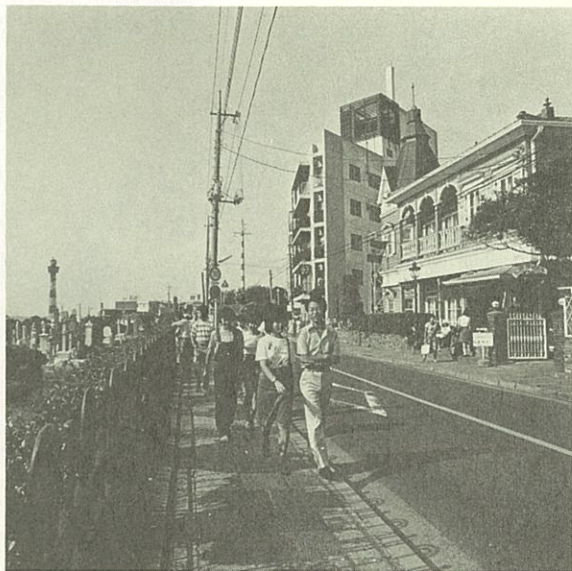
山手地区と都心 Yamate District and City-center

山手地区は、1859年の横浜開港当初から、外国人の居留地として発展してきた。1923年の関東大震災は、当時山手にあった由緒ある建築物をほとんど破壊してしまったが、その後の復興により、外国人の住宅、教会、学校等の建築物が建ち並び、国際文化都市横浜の中でも、最も文化的でエキゾチックなロマンを感じさせるまちなみを形成してきた。ところが、1970年頃から、米軍の接收解除地に、高層共同住宅が次々に計画され建築されるようになってきた。これらの高層ビルにより、山手地区の景観は破壊されていき、市民の中からも、「もっとも横浜らしい山手の景観を守ろう」という声がおこってきた。そこで、横浜市は、1972年に山手地区景観風致保全要綱を定めて、建築物の建築その他に対する総合的なコントロールを実施することにした。この要綱は、建築物の高さを規制することにより、景観基準点からの眺望を確保すると共に、樹木の保全や植樹、屋外広告物の規制、建築物の用途の規制や色、形などに対する配慮などを市民の守るべきルールとして定めている。横浜市は、1973年に風致地区条例を改正し、第1種、第2種住居専用地域と高度地区を指定して、要綱の主旨を法的にバック・アップさせた。また、要綱の主旨にもとづいてフランス山や港の見える丘公園を中心とする公園や文化施設の整備を積極的に行い、山手の豊かな景観をつくり出す努力をしている。

The Yamate District has developed as an exclusive foreign residential area since the port opened in 1859. Although the Great Kanto Earthquake of 1923 destroyed most of the old historic buildings in the district, with the application of subsequent rehabilitation plans, housing for foreigners, churches, and school buildings came to be constructed, creating a most culturally exotic atmosphere in the city streets. However, from around 1970, high-rise apartment buildings began to be constructed in former U.S. Military occupied districts which resulted in the cityscape of the Yamate district being seriously affected. Soon, citizens began to voice their opinions to "Protect the scenic beauty of the Yamate district." Consequently, the city proposed the "Guidelines for the Preservation of Cityscape and Scenic Beauty in the Yamate District" in 1972, and exercised its comprehensive control over buildings, etc. These guidelines, by limiting building heights and ensuring the vista from the viewpoint, determined the following regulations as basic rules to be observed by the citizens.

1. Conservation and planting of trees.
2. Control over outdoor advertising billboards and building use.
3. Consideration of the colors and forms of the buildings.

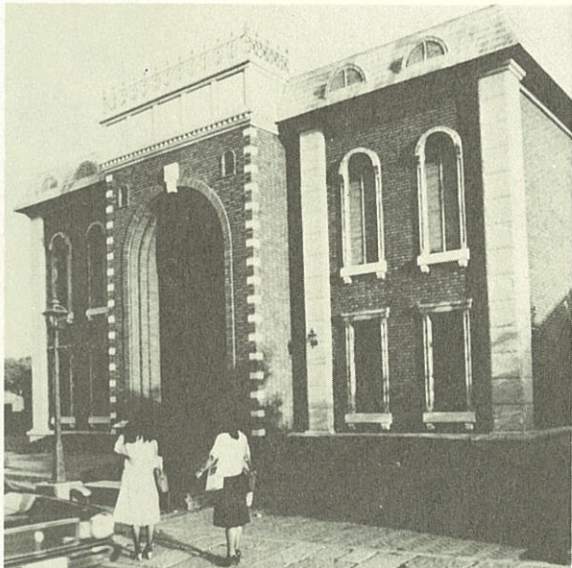
In 1973, the city revised the Scenic Zone Ordinance and designated Exclusively Residential Zones, Class I and II together with a Building Height Control Zone so that the guidelines would have appropriate legislative back-up. Efforts are being made, in accordance with these guidelines, to create an enriched and beautiful cityscape in the Yamate district by readjusting and developing cultural facilities and parks, such as the "French Mountain" and "The Park Overlooking the Port."



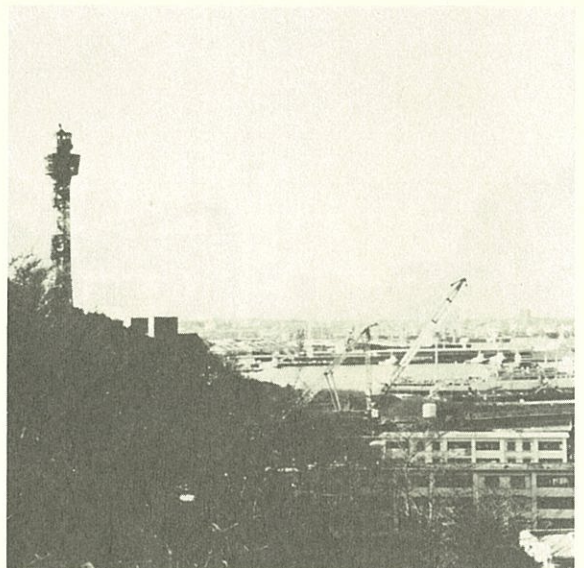
外人墓地と十番館 The Foreign Cemetery and the Juban-kan



街並み Townscape of the Yamate District



岩崎博物館 The Iwasaki Museum

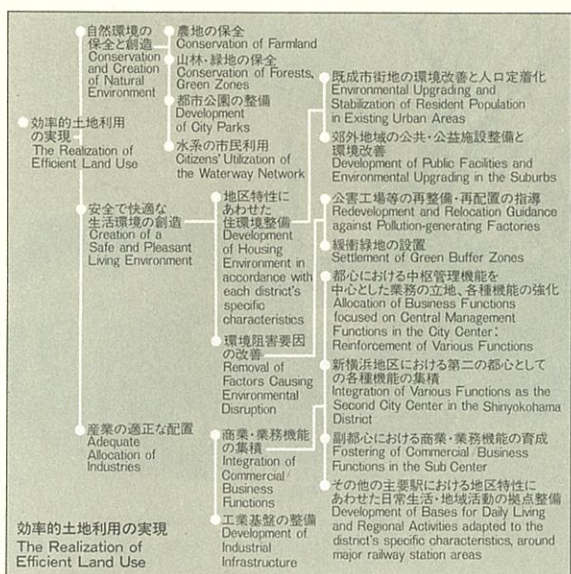


景観基準点からの眺望 Vista from the Viewpoint



今後の取り組み

Strategies for the Future



農地・山林の保全(市民の森) The Conservation of Farmland and Forests (Citizen's Forest)



安全で快適な生活環境の創造 The Creation of a Safe and Pleasant Living Environment



産業の適正配置と基盤整備(金沢理立地) Optimum Distribution of Industries and Infrastructural Development

都市の過密化の進行、都市活動の複雑化等にもとない、土地利用の適正なコントロールは、今後ますますその重要性が増してくると考えられる。都市自治体としても、都市を取り巻く政治的・経済的条件を十分検討しながら、既存制度の総合的活用をはかるとともに、新しい制度の立案や活用を積極的に行っていく必要がある。横浜市は、1981年12月に策定した「よこはま21世紀プラン」において、土地利用のコントロールに関して次のような計画の基本方向を提示している。

- ①一土地利用計画にもとづいた総合的コントロールにより、多種機能の調和のとれた効率的な土地利用を実現する。
- ②一良好な農地・山林等の自然環境を極力保全し、緑豊かな都市を形成する。
- ③一公共公益施設の整備をすすめて、安全で快適な住みよい生活環境を創造する。
- ④一商業、工業等の産業を適正に配置し、効率的で円滑な都市活動の基盤を形成する。

また、土地利用の施策の基本方向としては、

- ①一建築物と一体となった総合的土地利用計画の確立
 - ②一地域地区、要綱基準の総合的活用による土地利用の適正な規制誘導
 - ③一土地取引規制の強化促進と公共用地確保体制の確立
 - ④一建築協定、地区計画制度等の活用による市民主体の街づくりの推進
- などが挙げられている。

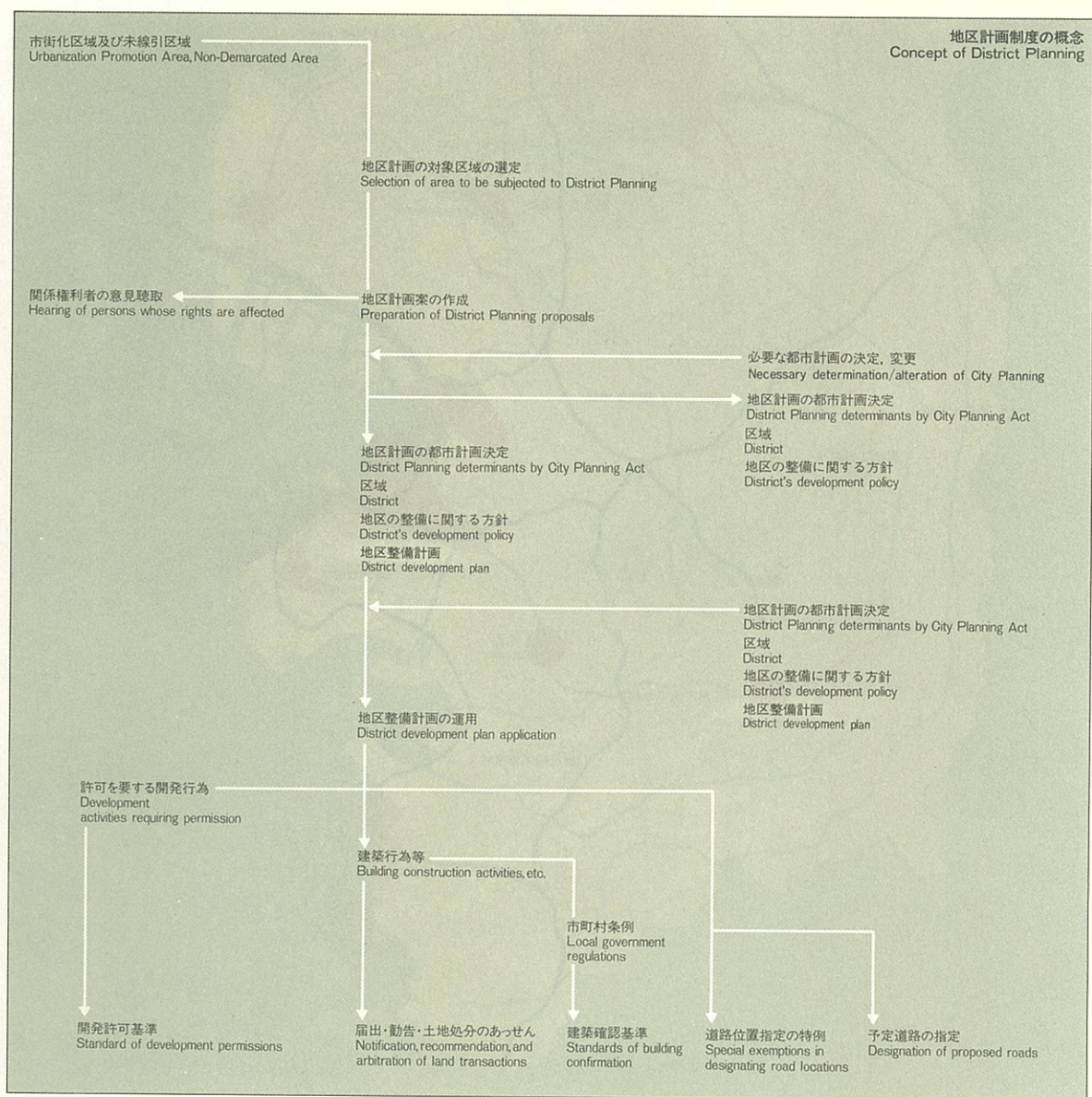
It is expected that the significance of land use control will increase as cities become more overcrowded and their activities more complex. Thus it is necessary for the city government to initiate new systems of land use and implement them after examining the political, social, and economic conditions of the city and utilizing the various existing regulations as a comprehensive whole (rather than on an itemized, individual basis.) In its "Plan for Yokohama to the 21st Century" drawn up in December of 1981, Yokohama made the following basic proposals in regard to land use control.

- 1. Through the employment of comprehensive control based on land use planning, to try and exert effective control over land use, with the various functions operating harmoniously.
- 2. To create a city enriched with greenery by conserving good farmland, forests and other natural environmental amenities.
- 3. To create a safe and pleasant living environment through further development of public facilities.
- 4. To properly distribute commercial and manufacturing industries and lay down the foundations to effectively facilitate urban activities.

The basic attitude towards land use policy is as follows:

- 1. Establishment of a comprehensive land use plan which will have unification with buildings.
- 2. Encouragement of proper land use control through comprehensive utilization of zoning and other guideline standards.
- 3. Reinforcement of control over land transactions and the establishment of a system to ensure the availability of space for public use.
- 4. Promotion of citizen-oriented city planning programs through the utilization of building agreements and district planning system.

This District Planning System came into effect legally in May, 1980 and the city expects its positive applications.



このうち、とくに地区計画制度については、1980年5月に新たに法律化された制度であり、その積極的な活用が期待されている。日本の街づくりは都市レベルの視点から行う都市計画法に基づく都市計画と個別の敷地に対して行う建築基準法に基づく建築規制によってなされてきた。土地利用規制にかかわる都市計画は市街化区域と市街化調整区域の線引きと用途地域等の地域地区である。これらは都市全体の広域的な市街地の土地利用規制という点では効果をあげたが、街区や地区レベルの市街地形成の面ではキメの細かさに欠ける面がある。一方、個別の敷地レベルの建物の用途、容積率、高さ等の制限では総合的な街づくりを行うのに限界がある。そこで街区や地区レベルにおいて、地区の特性に応じた、総合的な土地利用を実現するためにこの制度ができた。この制度の特色と活用の可能性は、おおむね以下のようになる。

- ①—地区整備の基本方針を前提として、より詳細な地区整備の計画を立て、これにより、地区に必要な小規模の道路・公園等を整備するとともに、開発行為や建築行為を規制誘導していく制度である。
- ②—計画の策定にあたり、関係権利者や住民の意見反映を十分に行うことが義務づけられている。
- ③—地区の特性に応じて、ある程度の自由な計画内容とすることができる。

It can be said that cities in Japan have been created through the application of the following: a city plan formulated in accordance with the City Planning Act, which aims to construct the city from an urban point of view; and building regulations based on the Building Standards Act which control buildings in each different building site. Demarcation of Urbanization Promotion Areas and Urbanization Control Areas together with the designation of Land Use Zones are considered as city planning measures concerned with land use control.

These measures have proved quite effective in controlling land use in the urbanized areas of the city at the macro-scale. However, they seem to lack the intricacy necessary for the creation of built-up areas at the micro-scale of the city-block and the district level. Limits also exist whereby a city may be comprehensively designed by simple control of the purpose of use, FAR, height, etc. of buildings at the individual site level.

In order to realize more comprehensive land use on a city-block and the district level which would correspond with the characteristics of each specific area, this new District Planning System was proposed.

The system's features and their utilization potential are as follows:

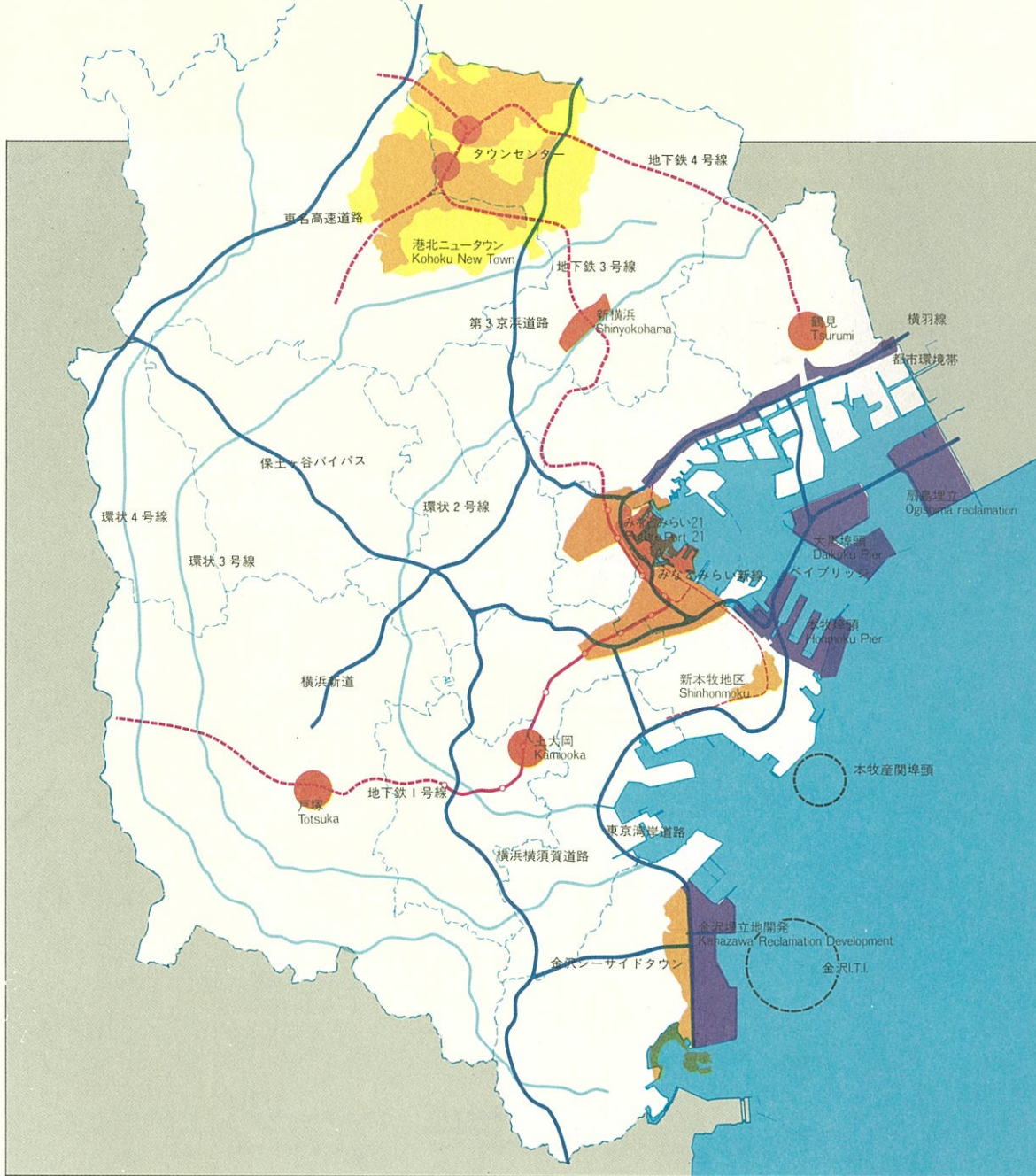
1. Using the basic policy of district development as a premise, it is a system to develop roads and parks necessary for the area and regulate development and construction activities in accordance with a detailed district development program.
2. In formulating any plan, it is a necessity that the opinions of the citizens and the related rightful persons be fully respected.
3. It is possible that a certain amount of flexibility exists when drawing up a plan so that it may correspond to the district's character.

自立的都市構造の建設

考え方

THE MAKING OF AN INDEPENDENT URBAN STRUCTURE

Basic Concept



基幹事業位置図
Location of Key Projects

- 都心・副都心整備
City-center, Sub centers
- ニュータウン整備
New Town
- 産業基盤整備
Industrial infrastructures
- 地下鉄整備
Municipal subway
- 高速道路整備
Expressways
- 幹線道路(環状)整備
Arterial Roads (Loop)

都市空間には、その都市の規模・機能にふさわしい都市の構造が必要である。つまり、都市を生物体にたとえれば、体を支える骨格、適正に機能する内臓が合理的に構成される必要がある。横浜市は、震災・戦災・接収・人口急増という都市形成上の多くの障害を経験したため、市街地の整備は非常に立ち遅れ、その都市構造は大きく歪んでいた。

この項で述べられるものは、横浜市の将来を見通した都市構造を創造してゆく、基幹的な都市整備事業であり、都市づくりを中核的にリードするものである。それは、

1. 横浜の心臓とも言える『都市の核形成』
2. ニュータウン、港湾建設など新たな『都市活力の強化』
3. 都市の骨格である『交通体系の確立』
4. 住み良い都市を旨とする『居住環境の向上』

というような目標をもって進められている。

これらの事業の企画にあたっては、各事業が互いに密接な関連を持ち、連動して機能する総合的効果の向上と、一つの事業が次のプロセスの事業に将来的に波及していく時間的発展の可能性が重要である。例えば、金沢埋立地開発事業と都心部再開発、港北ニュータウン建設事業と高速鉄道建設事業は相互に補完し合っ初めてその目的を達するものである。また、都心部再開発は「みなとみらい21」計画へと発展してきている。

現在、初期の事業はしだいに完成に近づいており、基本的な都市構造は形づくられようとしている。さらに21世紀に向けて、自立的な都市への発展をめざし、次の段階の事業の計画の立案が進められている。

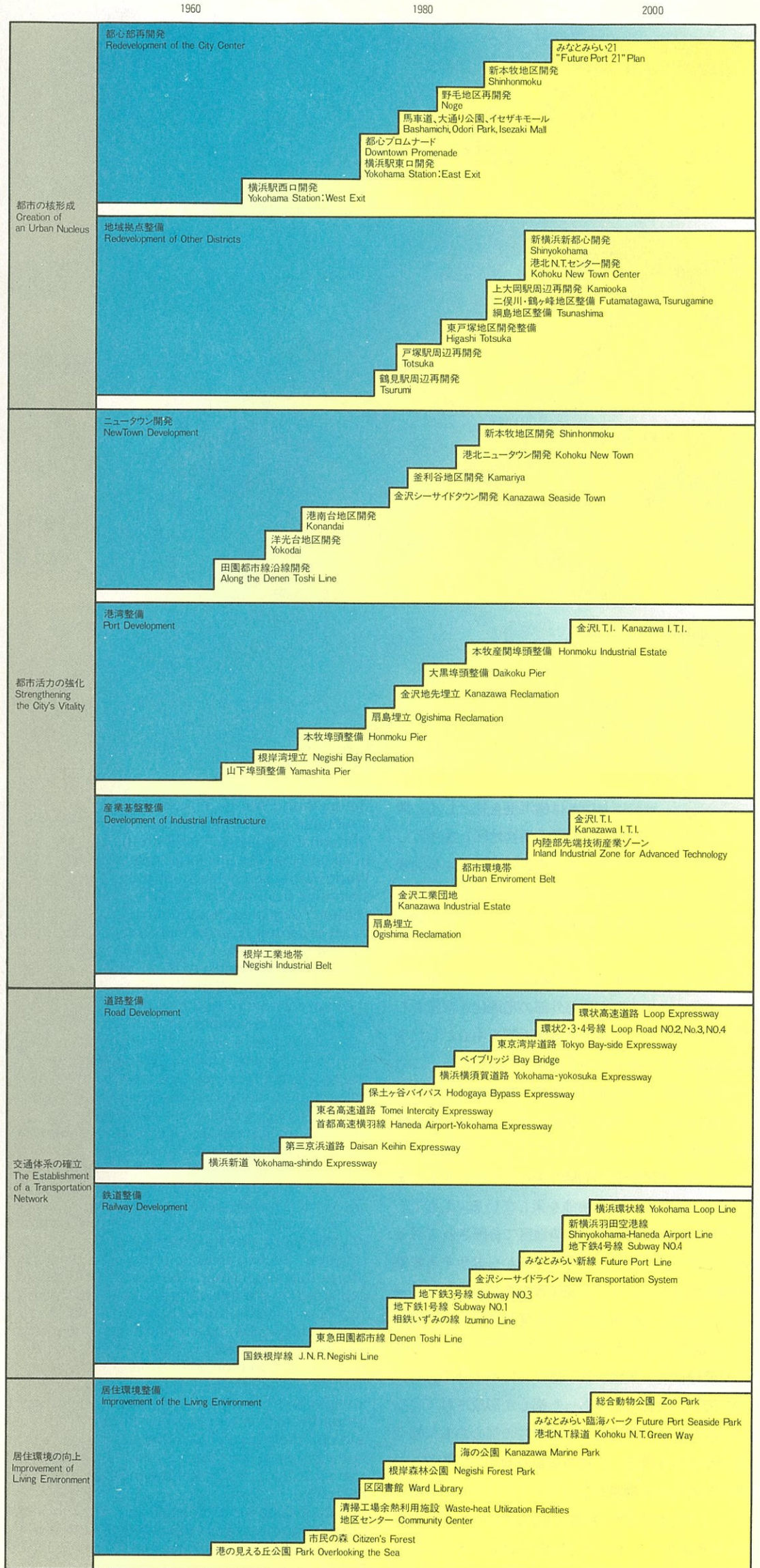
Urban space necessitates the existence of an urban structure most suitable for the city's size and function. Because Yokohama experienced handicaps in the course of its development such as a disastrous earthquake and the destruction of war, land requisition and rapid population growth, the development of urbanized areas lagged behind and the city's urban structure was distorted.

Basic city development projects aimed at creating an urban structure with a view of the future of Yokohama will be detailed in this section. These projects take the lead in the city's development. There, objectives are:

1. Creation of an urban nucleus.
2. Strengthening of new city's vitality through construction of new towns, ports, etc.
3. Establishment of a transportation network—the city's skeletal framework.
4. Improvement of the living environment which aims at formulating a pleasant, livable city.

When planning a project, it is important to improve the overall effect each project may have since it functions through coordination. It is also important to relate the project in terms of a time-scale whereby its inter-relationship with other proposed programs can be adjusted. Let us take these examples; the Kanazawa Reclamation Program and the redevelopment of the city center, the construction of Kohoku New Town and the construction of municipal subways. These respective two programs attain their goals for the first time when their inter-relationships are taken into account. The redevelopment of the city center has now developed into "Future Port 21," a comprehensive plan for the redevelopment of the coastal city center of Yokohama. At present, the initial projects are in the completion stage and basic urban structure is about to be formulated. Furthermore, a new project for the next phase is in the process of completing its plan. Its aim is to develop Yokohama into a city with an independent urban structure for the 21st Century.

基幹事業の流れ Flow Chart Indicating Progress of Key Projects

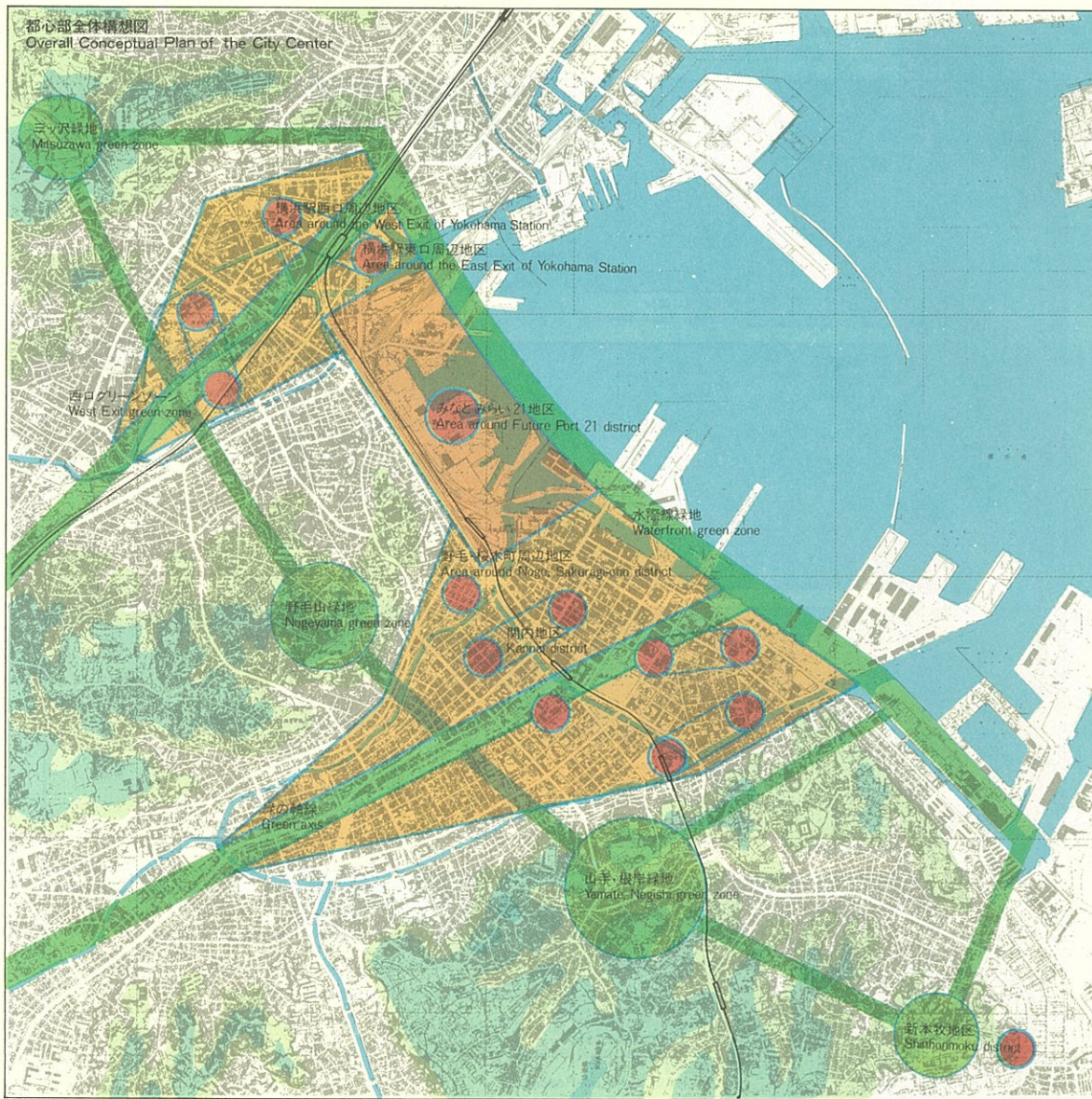


都市の核の形成

都心再開発
全体構想

Creation of an Urban Nucleus

Redevelopment of the City Center
Basic Concept



横浜の都心部は、戦前においては横浜港を核として、関内、伊勢佐木町等を中心に、商業・業務地区を主体として形成されていた。しかし、第2次世界大戦による大規模な被災と、戦後の横浜都心部の長期にわたる接収により、都心部の復興が遅れ、戦前から蓄積されてきた都心機能は東京に流出し、その結果横浜の自立性が相対的に低下していった。1960年代からの高度成長に伴う東京都市圏の外延化による、急激な郊外部の宅地化を背景として、横浜の一大ターミナルである横浜駅を中心とした商業地区が伊勢佐木町等をしのぐ規模で形成された。この結果、横浜の都心部は戦前から商業・業務地区として形成された関内地区と、戦後、商業を中心に形成された横浜駅周辺地区に2極分化することになった。両地区については、都市基盤整備と民間の活発な活動とがあいまって、都心としての一定の機能を果している。しかし、この2つの都心は工業地区、港湾地区で分断されており、地域的に結びつきが薄く、さらに港湾から発生する重車両等の物流の進入により、交通阻害をきたしており、一体的な都心部としてのあるべき姿を呈していない。また都心機能の面的広がり他都市と比較して小さく、立地する中枢管理機能の集積が質、量ともに不十分であり、人口280万人の大都市にみあった都心が形成されているとはいえない状況である。この現在の都心のもつ構造的、質的ゆがみを是正し、強力な都心部を形成することが横浜市最重点の課題となっている。こうした課題に対しては、街路、高速道路、鉄道、公園等の都市施設を整備し、中枢管理機能及び商業、業務機能に適した方向へ誘導していく必要がある。そのため横浜駅周辺地区と関内地

Before World War II, Yokohama's central district was structured around the commercial and business section of Kannai and Isezaki-cho with the port being its nucleus. However, the large scale destruction during World War II and delayed rehabilitation programs stemming from the concentrated requisition of central Yokohama caused the central urban functions (such as central business management functions, etc.) to flow out to Tokyo, which, as a result, weakened the independent status of Yokohama. Expansion of the Tokyo Metropolitan Region brought about by the high economic growth of the 60's stimulated rapid housing developments in the suburbs. With this as a background, a commercial district centering around Yokohama Station—Yokohama's largest transportation terminal—was created on a scale exceeding that of the Isezaki-cho area, etc. Consequently, Yokohama's city center was divided into two sections: the Kannai District, created around the commercial and business functions during the pre-war days; and the aforementioned Yokohama Station District. These two districts now function as twin city centers having developed an adequate urban infrastructure in concert with the growing vitality of activities by private enterprises. However, the two areas do not display the appearance of a unified city center. The reason for this can be explained by the following two reasons. One is the weak connection of these two centers due to their physical separation by the existence of industrial and port functions located in between. Yet another reason is that the spread of urban functions is smaller in scale when compared to other cities, and the integration of central business management functions, located in the centers, are insufficient in both quality and quantity. It is evident that the two centers are not adequately structured to meet the necessary standards for a city center serving 2.8 million inhabitants.

It is important for Yokohama to correct the city's present structural and qualitative distortion so that a more powerful city center may be created for the future. To tackle these issues, Yokohama must develop more city streets, expressways, railways,

都心部再開発

事業名	事業目標	事業内容	備考
みなとみらい21事業: 都心臨海部総合整備事業 (計画区域180ha)	現在分離している2つの都心間の海沿い地域に一部埋立てを行い、交通至便な立地条件を生かして、都心機能と港湾機能を融合した新しい都心を創出する。	●計画人口/昼間19万人夜間1万人●施設計画/業務商業施設/国際交流・文化施設/港湾関連施設/都市型住居/臨海パーク/鉄道新線等	●既存土地110ha/埋立地70ha●50.3地区基本構想策定/55.4三菱 Dock 移転締結/58年度事業着手予定
都心部内重点地区の再開発			
横浜駅東口周辺地区 (地区面積7.3ha)	横浜駅東・西口の一体化を促進し、都市施設・商業機能の充実を図り、臨海部再開発の一環として整備を促進する。	●施設概要/駅前広場/公共地下歩道・駐車場/地下街/バスターミナル/駅東西連絡公共交通	●46.10東口開発公社設立/48.2都市計画決定/55.11地下街等完成/56.11駅前広場完成
横浜駅西口周辺地区 (地区面積55.4ha)	横浜最大の商業集積地、かつ業務地区としての特性を生かし、再開発事業等の促進により、一層の地区強化を図る。	●整備手法/建築誘導/再開発事業●施設概要/駅前広場/第2バス発着所/地下街	●39 地下街完成/51.9地下鉄乗入れ/52.12西口再開発事業都市計画決定
野毛・桜木町周辺地区 (地区面積16ha)	地区の特性である娯楽・飲食店街の再整備を促進するとともに、地区内拠点再開発事業を行い、地区の発展を図る。	●整備手法/建築誘導/再開発事業/歩道改良●再開発概要/施行面積約0.7ha/延床約1.7ha	●43.5コールドンセンター開店/53.11野毛再開発事業都市計画決定
関内・伊勢佐木町周辺地区 (地区面積24.9ha)	都心核として快適性のある街区の形成を図るため再整備を促進し、また関内駅と周辺商店街相互の連絡を強化する。	●施設概要/モール/歩道改良/地下街/関内駅舎改修/横浜スタジアム/くすの木広場	●49.6くすの木広場完成/51.11馬車道ミニ再開発完成/53.11伊勢佐木1・2丁目モール完成
大通り公園周辺地区 (地区面積22.6ha)	大通り公園の建設および地下鉄1号線開通にともない、隣接する地区の文化・商業地区への転換を促進する。	●大通り公園/面積3.6ha/延長1.2km/石の広場/水の広場/サンクン・ガーデン/みどりの森	●48.8壁面線指定/48.9公園都市計画決定/49.5教育文化センター開設/53.9公園完成
山下公園・日本大通り周辺地区 (地区面積26.4ha)	同地区に存在する建築物・銀杏並木等の都市形成上の歴史的資産を生かし、横浜を代表する地区として整備を図る。	●整備方針/ゾーン別建築用途/広場確保/壁面後退/街並の調和/歩道改良/広告物規制	●銀杏の保護/英7番館の一部保存●50.10ペア広場成立/50.6開港資料館(旧英領事館)開設
石川町・南門通り周辺地区 (地区面積14ha)	都心プロムナード石川町ルートを軸線として、石川町駅周辺の再開発を含め、商業環境の整備を促進する。	●整備方針/歩道整備/壁面後退/建物低層部用途指定/サイン類の統一/建物共同化	●30.11町壁面線指定/52.11都心プロムナード石川町ルート完成/53.6南門壁面線指定
岡野・平沼町周辺地区 (地区面積110ha)	帷子川沿いの古河電工等工場跡地を中心に業務・文化・公共施設等を整備し、あわせて地区の居住環境の改善を図る。	●整備方針/工場跡地再開発/帷子川沿い緑道整備	●50.8古河電工跡地利用計画発表/57.4西センター(公会堂・地区センター)開設
新本牧地区 (事業区域88.2ha)	接収解除を契機に、土地区画整理事業により基礎整備を行ない、山頂公園を中心に学校・緑地等が計画的に整備された良好な都市環境の形成を創出する。	●計画人口1.2万人 ●土地利用区分/センター地区/表通地区/集合住宅地区/低層住宅地区/サービス工場地区●山頂公園22.4ha●街づくり協定	●52.12日米合同委員会返還合意/53.5土地区画整理事業の区域決定/57.3新本牧地区の返還

Redevelopment of city-center

Projects	Goal	Contents	Notes
"Port Future 21": Development of coastal new city-center (180ha)	To create a new city-center with urban central functions and port function utilizing convenient traffic condition and reclaiming the sea.	●Planned population: day-time 190,000 / night-time 10,000 ●Facilities: business and commercial, international exchange, cultural, port facilities, urban-type housing	●Existing land: 110ha / reclaimed land: 70ha ●Apr. 1980: agreement on removal of Mitsubishi shipyards / fiscal 1983: scheduled to initiate the project
Major redevelopment districts			
Yokohama Station : East Exit (7.3ha)	To unite both sides of the station and develop the transportation and commercial facilities.	●Facilities: station plaza, underground mall, parking lot, bus terminal, east-west free pedestrian way	●Oct., 1971: establishment of Development Corporation / Nov. 1980: completion of underground mall / Nov. 1981: completion of station plaza
Yokohama Station : West Exit (55.4ha)	To strengthen the characteristic as a commercial center and a business area.	●Measures: Urban Redevelopment Project ●Facilities: station plaza, underground mall	●1964: completion of underground mall / Sep., 1976: completion of subway station / Dec., 1977: authorization of U.R.P. as a city planning
Noge, Sakuragi-cho (16ha)	To redevelop the places of amusement and drinking.	●Measures: Urban Redevelopment Project, improvement of pedestrian way	●May, 1968: opening of Golden Center / Nov., 1978: authorization of U.R.P. as a city planning
Kannai, Isezaki-cho (24.9ha)	To redevelop the area as a core of city-center and to strengthen the link to the Kannai Station and surrounding area	●Facilities: mall, underground mall, Yokohama Stadium, Kusunoki Plaza	●Jun., 1974: completion of Kusunoki Plaza / Nov., 1976: completion of widening the pedestrian way in Bashamich / Nov., 1978: Completion of Isezaki Mall
Around Odori Park (22.6ha)	To turn into the area with cultural and commercial functions.	●Odori Park: 3.6ha, 1.2km length	●Aug., 1973: designation of setback of bldg. line / Sep., 1978: completion of the park
Around Yamashita Park, Odori Ave. (26.4ha)	To develop the areas as one of the most popular spots utilizing its historical assets	●Policies: creation of plaza, setback of bldg. line, harmonizing building with street, regulation of outdoor billboards	●Oct., 1975: completion of Pair Plaza / Jun., 1981 opening of information center of port-opening related materials
Ishikawa-cho, around Nanmon Dori St. (14ha)	To redevelop the area in front of Ishikawa-cho Station and develop existing commercial function.	●Policies: setback of bldg. line, designation of bldg. use on lower stories	●Nov., 1955: designation of setback of bldg. line / Nov., 1977: completion of Downtown Promenade: Ishikawa-cho route
Okano, Hiranuma-cho (110ha)	To develop business, cultural, and public facilities on and around former factory site.	●Policies: redevelopment of former factory site, development of green ways along Katabira River	●Apr., 1982: opening of Nishi Center (assembly hall, community center)
Shin Honmoku District (88.2ha)	To form a new town of good environment with Hill-top Park, other green areas, schools on the basis of Land Readjustment Project.	●Planned population: 12,000 ●Hill-top Park: 22.4ha ●Land use planning: center zone, trunk road zone, collective housing zone, low-rise housing zone, and others	●Dec. 1977: agreement on return of the area in Japan U.S. Joint Committee / May, 1978: authorization of the area of L.R.P. by City Planning Act



都心部(関内地区) The City-center Area (Kannai)



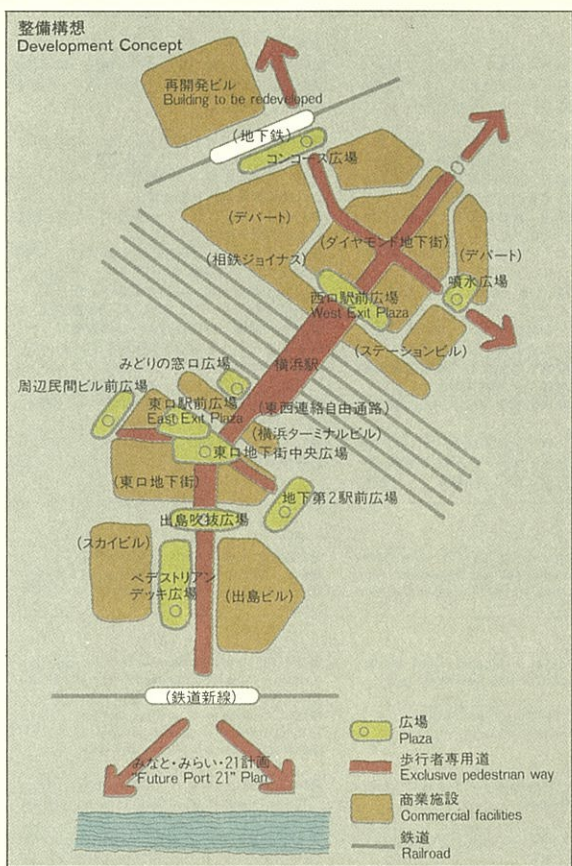
都心部(横浜駅周辺地区) The City-center Area (around Yokohama Station)

区を結ぶ都心臨海部(みなとみらい21)の整備によって都心中核部の一体化を図り、中枢管理機能の集積をめざすこととしている。また、都心部に点在する開港以来の歴史的ストックの活用、アメニティの向上に努め、都心部全体の魅力を向上させるほか、さらに既存の都心各地区の重点整備を行ない、都心機能を強化する方向にある。

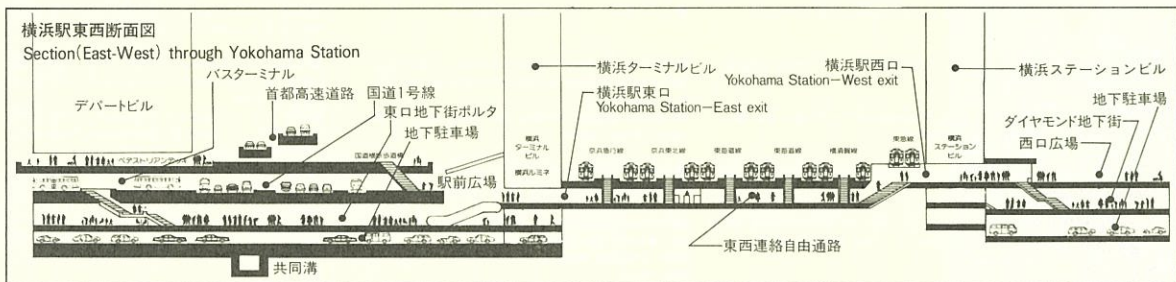
parks and other urban facilities and direct them so that they will mesh smoothly into the central business management functions and other commercial and business functions existing inside the city. Meanwhile, Yokohama is planning to unite the central area and integrate the central business management functions by constructing a coastal city center (Future Port 21). Furthermore, the city intends to utilize its historical assets scattered around the central area and harness its energies into the improvement of various amenities. By developing each of the existing districts through the enhancement of attractive aspects of the entire central area, Yokohama aims to strengthen the functions of the city center.

横浜駅周辺地区

The Yokohama Station District



横浜駅周辺 The Area around Yokohama Station



横浜駅周辺は1950年頃迄は東口側が表玄関で、鉄道客で賑わっていたのに対し、西口側は砂利置場として使用されている状況であった。

しかし1960年代に入り、戦災復興区画整理事業により、駅前広場、道路等の基盤整備をした西口が、郊外部の住宅地化の進展と横浜駅に集中している鉄道を背景に、地下街、デパート等の大規模店舗を有する商業の中心としてまず発展した。横浜駅は現在、国鉄、私鉄、地下鉄を加え、計7線の鉄道が入り、1日乗客数約150万人にのぼる全国有数のターミナルとして栄えている。西口地区の開発計画は、1969年、55haを対象に再開発基本計画が策定され、開発ポテンシャルを利用した壁面線後退、オープンスペースの確保等建築誘導中心の街づくりがなされており、一部について組合施行による市街地再開発事業の推進が図られている。また東口の整備を契機に、官民一体となった横浜駅西口周辺整備協議会が1981年発足し、今後の西口強化に向け積極的な街づくりを展開しようとしている。一方、7.2haを対象とした東口地区の開発は、遅れていた都市施設の整備と商業機能の充実を目的に、1970年横浜駅東口総合開発計画が策定された。翌年、事業を促進するため横浜駅東口開発公社が設立され、1980年に地下街、駅ビルが完成し、翌年幅36mの東西自由通路の完成により東西地区の一体化がもたらされ、同時に地上、地下の駅前広場も完成した。さらに出島地区の開発については、新会社が設立されて事業化が図られており、今後、みなとみらい21計画の導入部分としての役割をにない、都心の一体化を図っていく。

It was the West Exit area which first developed as a center of commerce consisting of underground malls, department stores, and other large scale specialty shops. This took place in the 1960's when housing development in the suburbs was under way and Yokohama Station served as an important terminal for all the railway lines. It can be said that the area's various infrastructural developments (station plazas, roads, etc.) which took place as part of the post-war rehabilitation program contributed a great deal to its initial development.

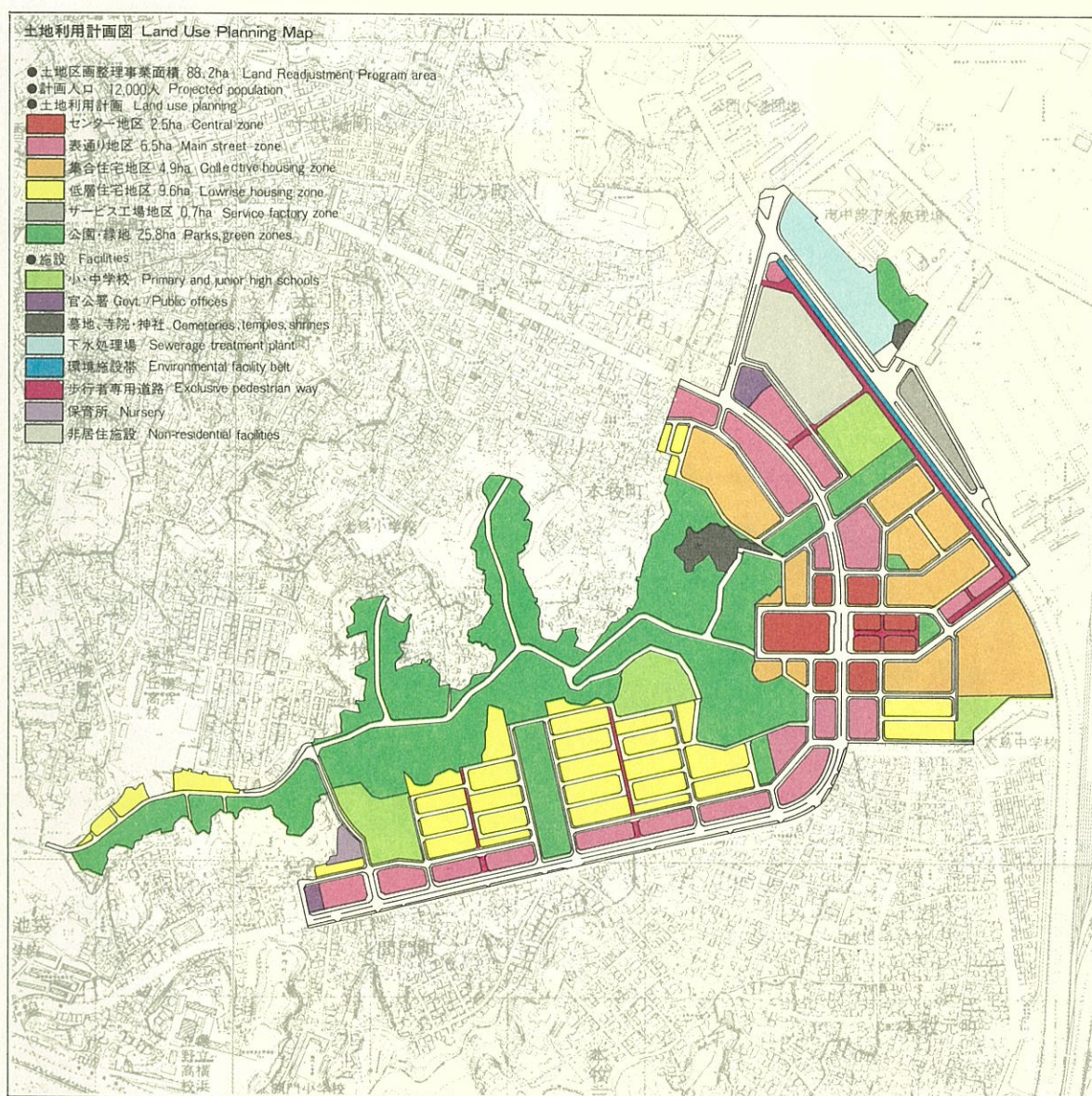
The present Yokohama Station has a total of 7 railway lines passing through (J.N.R., private lines and subways) and handles a daily passenger traffic rate of 1.5 million, thus thriving as one of the major stations in the country.

The development plan for the West Exit area began with the establishment in 1969 of a Master Plan for Redevelopment, aimed at redeveloping a section of 55 hectares. The cityscape in the area has been designed with a special emphasis on building controls—such as ensuring optimum open space and setting back building lines—by taking greater advantage of development potential. Part of the area is now under the Urban Redevelopment Project by the City Planning Act.

The 7.2 ha. development program for the East Exit area was instituted in 1970 as the "Yokohama Station East Exit Comprehensive Development Plan," with the objective of developing urban facilities and consolidating commercial functions. A "Yokohama Station East Exit Development Corp." was established the next year to promote the program. An underground mall and a station building were completed by 1980, and with the completion of a 36 meter wide pedestrian passageway the following year, the East and West Exit areas were united. Simultaneously, under and above ground station plazas were completed. In addition, a new company has been established for the development of the Dejima District and projects are currently underway envisaging that the development of the Dejima District area will play a significant role as an introductory program for "Future Port 21".

新本牧地区

The Shin Honmoku District



当地区は戦前はチャップ屋街と称する国際港特有のエキゾチックな歓楽街として、戦後は米軍の住宅地として接收されるなど、つねに外国とのつながりの深い地区である。1982年3月に米軍より返還され、新しい街づくりが進められている。当地区の街づくりの理念として、歴史的背景をうけて、「国際性」をかかげ、本牧らしさを持った質の高い街づくりを計画している。

しかし、長期間にわたる接收のため、民有地、国、県、市有地の境界が定かでなく、また、公園、学校、道路等の公共施設が不十分であり、現況のままでは、建物を建設することが不可能な状態である。

そこで、これらの問題を解決して、新しい街づくりをするため、土地区画整理事業で地区を整備することとし、1978年に都市計画決定を行った。

土地利用計画は国有地の約半分を丘陵部に集めて、変化に富んだ地形と豊かな眺望を生かした市民公園とする。残りの地区はセンター地区を中心に集合住宅地区、低層住宅地区等を計画しており、権利者は、その中で自分の土地利用目的に合った土地を選択する方式をとっている。土地区画整理事業により基盤整備を行った後、上物整備の段階では、権利者がお互いに街づくりのルール（街づくり協定）を取り決め、これにより街づくりをコントロールして行こうとしている。

この街づくり協定の内容は建築物の用途、構造、最小敷地規模、壁面線の後退、建物デザイン、緑化管理等からなっている。これに合わせて、公共空間も都市デザインの視点を考慮して、質の高い環境を造り上げようとしている。

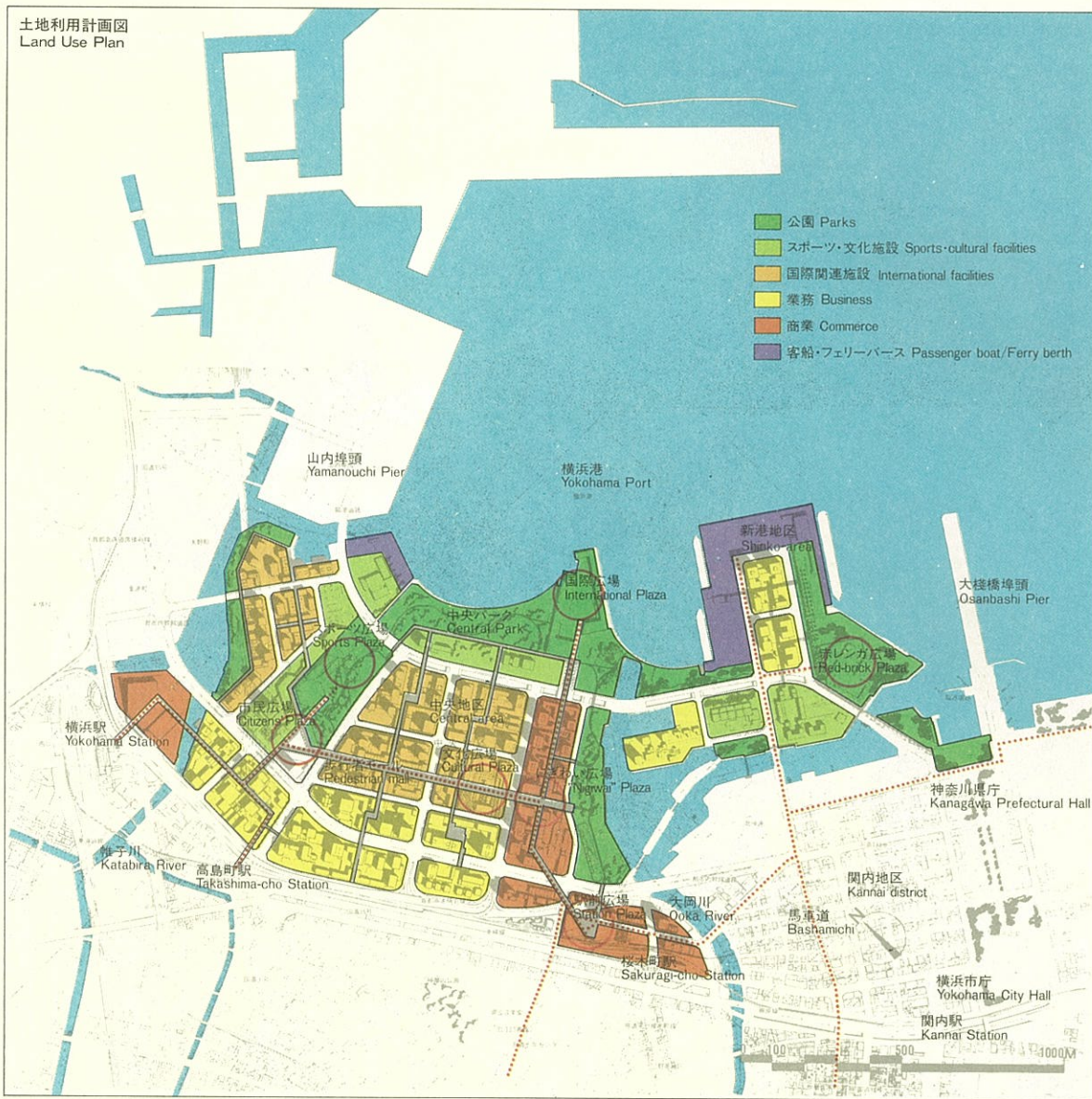
The Shin Honmoku district has always been in close contact with foreign countries. Before World War II, it was an exotic amusement spot characteristic of an international port; after the war, it was requisitioned as housing area for the American Armed Forces. Since the area was returned from the AAF in March, 1982, the city is embarking upon a venture to develop the district into an area of "internationalism" with a touch of real "Honmoku" like atmosphere in the streets. However, the present outlook of the area looks bleak. This is because the requisition extended over such a long period of time that borderlines between private property and public property (land owned by the Government, Prefecture, or City) are unclear; there are no parks or schools, and roads are inadequate. There are also many places where buildings cannot be built under the existing laws.

So as to return the housing area to its original land owners, the city decided to develop the district through land readjustment projects, and in 1978, instituted its city planning program. Through the Land Use Plan, one half of the government owned property will be concentrated in the hilly districts for the creation of a citizens' park, by making good use of the area's varied topography and magnificent view. The remaining site is planned to be turned into apartment and low-rise housing areas, etc. which will surround the core of the district. Certified owners will then select a section best suited for their land use purposes.

After its basic infrastructure has been developed through land readjustment programs, the city hopes to establish a guideline—"The District Development Agreement"—amongst land owners so that programs may be controlled through their mutual cooperation. The objective of this agreement is the determination of building use, minimum plot sizes, structural design, setback of building lines, architectural design, and management of green areas, etc. It also attempts to create a high quality environment in public open space through careful urban design considerations.

みなとみらい21(都心臨海部)

"Future Port 21" Plan



みなとみらい21計画は横浜市が自立性を確保し、バランスのとれた、かつ特色ある都市になるための21世紀を展望する中心的事業として位置づけられている。本計画の区域は、横浜市の都心である関内地区と横浜駅周辺地区の中間、横浜港の港奥部に位置している。現在国鉄のヤード、埠頭、三菱重工業の造船所等で占められているが、三菱重工業の金沢地先埋立地への移転が決ったことにより、計画実現に向けて大きな一歩を踏み出した。本計画の方針は次のとおりである。

1. 業務を中心に、文化、国際交流、商業、都心型住居等の多様な都心機能を積極的に導入し、二分された都心の一体化をはかる。
2. 開港以来培ってきたミナト横浜の歴史的資産を生かしながら、緑の空間、歩行者専用空間を軸に、都市デザイン上の配慮をしつつ、個性豊かな街づくりを行う。
3. 港湾中枢管理機能、旅客船埠頭及び臨港パーク等の都心と調和し、市民に親しまれる港湾機能を整備する。
4. 21世紀の都心にふさわしい先進的な都市システムを導入することにより、クリーンな省エネルギー都市、さらには広域防災拠点としての防災都市をめざす。

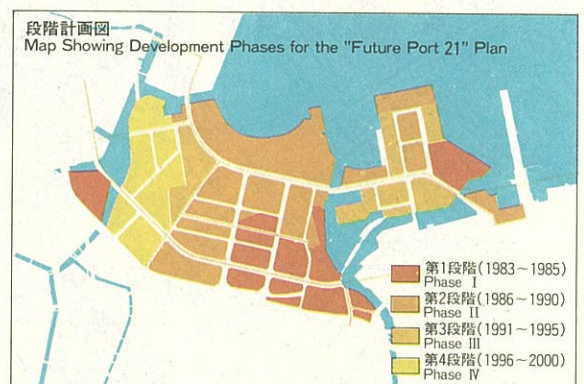
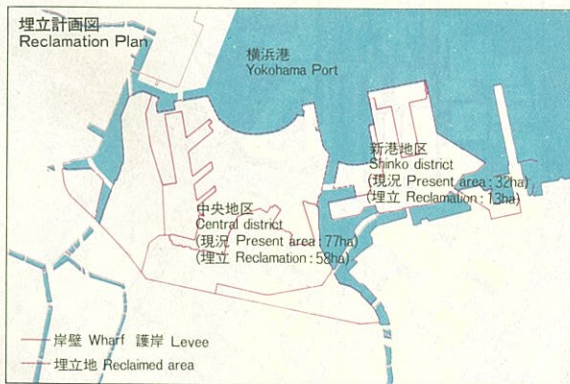
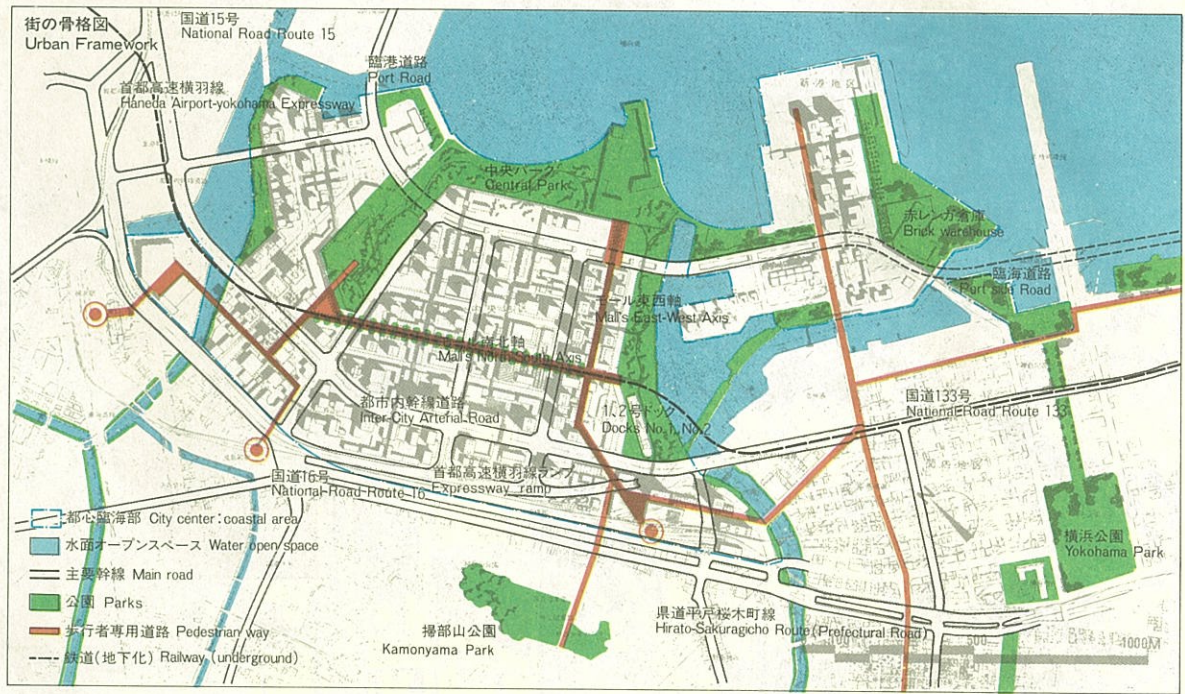
計画のうち人口計画については、まず横浜市が2000年時点までに政策的に誘導する昼間就業人口約38万人のうち、本地区はその先導的役割を果たすべくその半分、約19万人の昼間人口を導入する。さらに居住人口は学区区編成、都心の住居という特性を考慮して、約1万人とする。土地需要のうち、これらの人口を収容するために必要な宅地面積は約90haとなる。さらに公共用地は約90haとなり、道路用地として約40ha、港湾関連用地として約10ha、公園・緑地として約40haを考えている。このため現況面積約110haに加えて、約70haの埋立を行う。

"Future Port 21" is a comprehensive plan for the development of a coastal city center in Yokohama with the purpose of formulating an independent and well balanced city of strong character in preparation for the 21st Century. The new center will be located along the coastal area between the two existing city centers of Yokohama : Kannai and the Yokohama Station area. The planned area is at present used as a J.N.R. marshalling yard, a dock, and a shipyard belonging to the Mitsubishi Heavy Industries, the latter of which will be relocated in the Kanazawa Reclamation District in the near future. The decision to relocate this shipyard has aided greatly to the realization of the development plan for this coastal city center.

The objectives of the plan are as follows:

1. To introduce varied urban functions—business functions, cultural and international exchange activities, commercial activities, urban-type housing, etc. By forming an organic complex of these functions, the two central areas, at present separate, will be united as one.
2. To develop a new city center by making the most of historical assets accumulated since the opening of the port, and through urban design considerations such as the allocation of ample open space and exclusive pedestrian ways.
3. To harmonize the city center area with central port management functions, the docks for passenger ships, and the seaside park, etc., and to expand those port functions which would prove to be enjoyable for the citizens.
4. To introduce the modern urban system most suitable for a city center of the 21st century, the plan aims to create a clean and energy-saving city which will also function as a calamity prevention base for the region.

Population planning within the framework of this project aims to attract a day-time population of 190,000 which would play a leading role in the city's policy to induce a day-time working population of 380,000 by the year 2000. By carefully considering the organization of school districts and the characteristics of a residential district within the central area, the resident population has been planned at appro-



本計画は次のような要素によって特徴づけられる。それは1. 既存の都市骨格施設、2. 幹線交通体系、3. 歩行者専用道路、4. 水と緑に分けられる。

計画区域に接して、横浜市の主要幹線道路、三つの鉄道が通っており、これらの既存の交通施設を最大限に活用する。さらに本地区において二つの幹線道路を設ける。都市内幹線道路は本地区の都市活動を支えるとともに、都心の道路体系を強化し、臨港道路は港湾関連の物流を処理する。本地区を本市の高速道路体系に組み込み、併せて、東京との円滑な連絡を図るため、全方向ランプを設けて、都市内幹線道路と結ぶ。本地域中央部に新たに導入する鉄道は、東海道新幹線、住宅地開発の進む市北西部、さらに他都市を結んでいる国鉄横浜線を延伸する形で整備する。

効率的な道路体系を確保しつつ、同時に安全で快適な街並をつくるため、車道とは極力立体分離した歩行者専用道路網を整備する。このモールドは街を順次開発、整備してゆく際の発展の軸であると同時に、賑いの軸、都市景観の軸として構成する。水と緑による骨格は既存の都心におけるそれらの体系を補完し、強化する形で整備し、ミナト横浜らしい優れた都市環境をつくるとともに、都市の安全性を高める。

本計画は1983年度から事業に着手する予定である。公益施設については、公共セクターが主体的に整備していく。その他の施設については、極力民間エネルギーを活用して建設することにより、活気ある表情豊かな街の形成を図る。完成年度は2000年度の子定である。

ximately 10,000 persons. Approximately 90 ha. of land would be necessary to accommodate this population. Furthermore, land for public use would also need an additional 90 ha. This 90 ha. will then be distributed as follows: 40 ha. of road space, 10 ha. of port related space, and 40 ha. consisting of parks and open space. For this purpose, an additional 70 ha. will be reclaimed from the existing 110 hectares.

The framework of the plan is characterized by following four factors: the existing urban framework, a major transportation network, exclusive pedestrian ways, and water and greenery. The existing transportation network—Yokohama's arterial road and three railways—running near the planned area would be fully utilized. Two more arterial roads are to be constructed. A new inner-city arterial road supports urban activities in the new city center and strengthens the transportation network of central Yokohama. A portside road would function to manage the flow of port related traffic. In addition, the new city center area would be incorporated into Yokohama's expressway network. The expressway is planned to connect with the inner-city arterial road and has ramps in both directions of traffic for easy access to the Tokyo area.

The new railroad installed in the core area of the new city center would be developed to extend J.N.R.'s Yokohama Line which is linked to the New Tokaido Trunk Line, the city's north-western area (which is now being developed as a housing site), and other cities.

In order to create safe and pleasant city streets whilst at the same time securing an effective road network, an exclusive pedestrian-way network completely detached from motor traffic through grade separation would be developed. This "mall" would form the basic axis for the development of the city, the cityscape, and its prosperity.

Developing a framework for waterways and green areas would strengthen the existing network and create a safe and pleasant urban environment best suited for the port city of Yokohama. The plan is projected to begin in fiscal year 1983 and to be completed by fiscal year 2000.



みなとみらい21計画 "Future Port 21" Plan

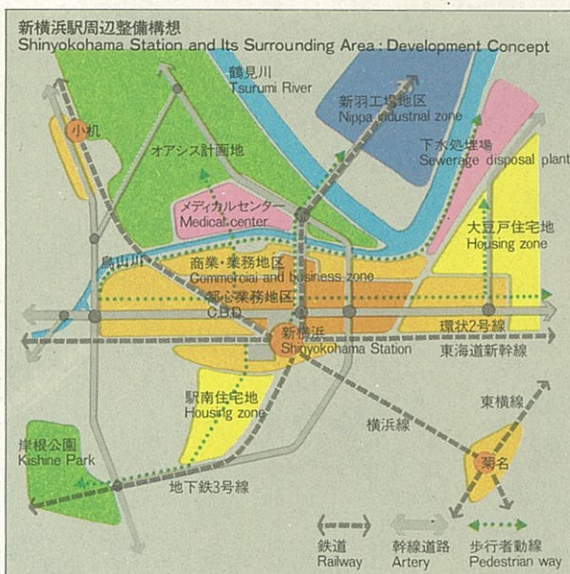


地域中心再開発
新横浜地区

Redevelopment of Other Districts
The Shin Yokohama District



新横浜駅周辺 The Area around Shin yokohama Station



新横浜地区は、横浜市の第2の都心として位置づけられ、「みなとみらい21」計画とともに新しい都心を重点的に形成すべき地区とされている。将来的に本地区が備えるべき機能は、1. 横浜の「陸の玄関」となる高次のターミナル機能、2. 首都圏の核都市となる業務・商業機能、3. 市域北部のスポーツ・文化・医療等のサービス拠点機能等が考えられる。

現在の地区の交通条件は、鉄道面では、全国の大動脈である東海道新幹線と首都圏の核都市の1つである八王子地域と結ぶ国鉄横浜線が通っているが、1984年には都心部、港北ニュータウンと連結する地下鉄3号線が開通するとともに、将来的には新横浜羽田空港線という空と陸の動脈をリンクする路線も計画されている。また、道路面では、市域の重要幹線である環状2号線が通る他、周辺の都市計画道路の整備により第3京浜道路、東名高速道路に連絡される。

施設としては、総合体育館等のスポーツ・文化施設の立地、総合病院、リハビリテーションセンターよりなるメディカルセンターの立地、国のオアシス計画（鶴見川多目的遊水地）による大規模公園の建設などの計画がある。これまでは、交通条件の未整備などの理由から都心機能の立地ポテンシャルが低い地区の将来に不適当な開発は極力規制してきた。今後、地下鉄開通を期に開発が活発化することが予想されるため、現在、業務商業機能の集積、秩序ある街の形成を誘導するための整備計画の策定がすすめられている。

The Shin Yokohama district is projected to become the second city center for Yokohama.

The district's future functions will be as follows:

1. As a high-level transportation terminal serving as the "inland gateway" to Yokohama.
2. Business and commercial functions to create an urban nucleus within the Tokyo Metropolitan Region.
3. As a "service base" for sports, cultural, and medical services to serve the northern part of the city.

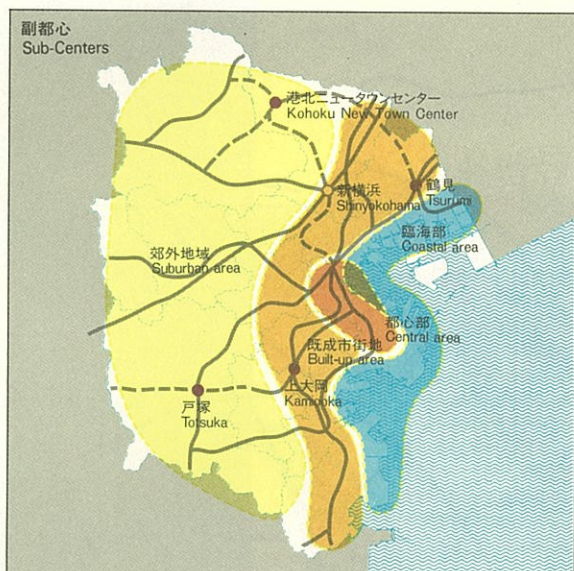
When one looks at the transportation conditions in regard to railways, there are now two lines running through the district: the New Tokaido Trunk Line, the nation's major artery, and J.N.R.'s Yokohama Line which connects Shin Yokohama with the Hachioji area, another of the urban nuclei in the National Capital Region. In 1984, a Municipal Subway Route No. 3 will begin operations between the city center and this district. There are also plans for the construction of Haneda Airport-Shin Yokohama Line which will link the two major arteries of land and air in the future.

As for roads, Loop Road Route No. 2—one of the city's major arterial roads—is to be extended to this district whilst links will be made with the Daisan Keihin Expressway and the Tomei Expressway. The Shin Yokohama district will have numerous facilities. To name a few, plans are being made to construct sports and cultural facilities, a medical center consisting of a general hospital and rehabilitation center, and a large scale park, designed in accordance with the country's "Oasis Plan"—a plan to create a multi-purpose, water-based recreational area on the Tsurumi River.

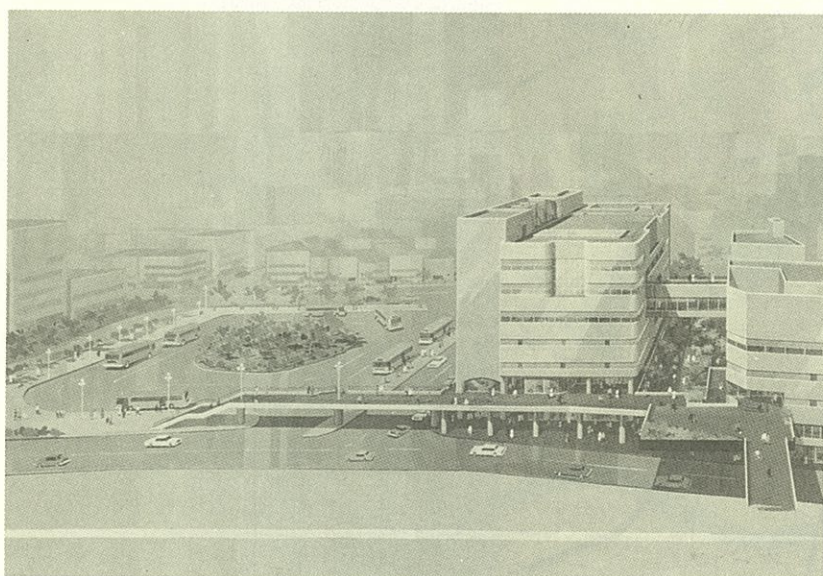
Taking into account the district's low locational potential as a city center due to an under-developed traffic system, the city has long been regulating wherever possible, developments which are deemed inappropriate for the district's future. However, active development is expected to occur once a subway opens in the near future. At present, new development plans are being drawn up to integrate the business and commercial functions; and to encourage the creation of an orderly townscape.

副都心地区

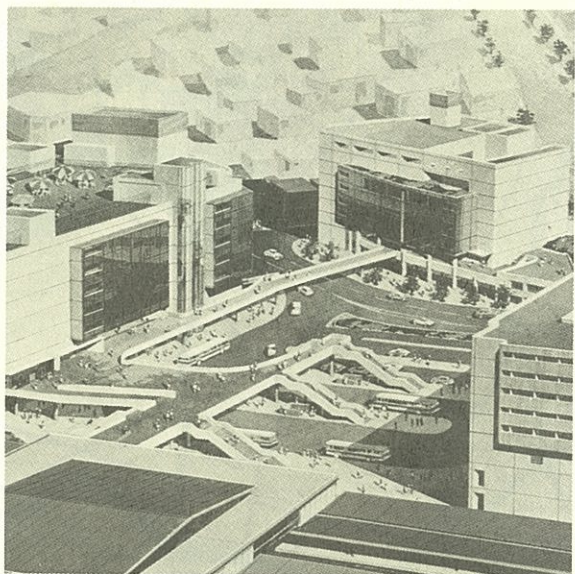
The Sub-Center District



上大岡駅周辺地区 Kamiooka Station District



戸塚駅周辺地区 Totsuka Station District



鶴見駅周辺地区 Tsurumi Station District

横浜市域のほとんどの地域拠点は、鉄道駅を拠点に日常生活の中心として、発展してきた。このなかでも広域的地域の核となり、かつ都心機能の一部を補完及び分担する核として、副都心が位置づけられている。副都心の形成により、都心部の過剰な混在を防止し、横浜全体として調和のとれた都市として発展することが可能となる。副都心の形成は市民就業の場を与える商業・業務機能の充実の意味からも重要である。そこで、市域の地域拠点から鶴見、上大岡、戸塚の各駅周辺地区及び、港北ニュータウンセンターの4地区を副都心と位置付け、地区の動向をみきわめ、道路、駅前広場等の整備を基に積極的な再開発を推進している。各副都心の状況、整備方向等は次の内容となっている。

鶴見駅周辺地区：臨海工業地帯への交通拠点として形成されてきたが、戦後後背住宅地への交通拠点としての要素も加わり、戦災復興区画整理事業による東口駅前広場、道路等の整備、市街地改造事業による西口駅前広場、商業施設等の整備が進められており、周辺再整備地区も含め、商業、文化等の機能を計画的に誘導立地させる。

上大岡周辺地区：近郊の急激な宅地化と地下鉄の開通の影響で、商業機能を中心に急成長した地区であり、その優れた商業集積を生かし、さらに、再開発等により環境の改善を図ることにより、商業機能の一層の充実を図る。

戸塚駅周辺地区：近郊の宅地化により市南西部の一大交通拠点となっており、その利点を生かすため、東口の市街地再開発事業を契機に、駅前広場、地下鉄1号線、街路等の基盤整備、商業業務機能の集積を図る。

Almost all of the city's "district bases" centering around train stations have developed as "cores" for the daily living needs of the citizens of Yokohama. However, when considering the size (426 km²) and population (2.8 mill.) of Yokohama, the need has been felt to allocate and develop a new sub-center aimed at integrating the commercial, business, service, cultural and other urban functions by creating another nucleus which would share part of the urban functions and give the citizens new job opportunities. With this objective in mind, the city came up with the idea of creating new sub-centers in four areas, i.e., the area around the Stations of Tsurumi, Kamiooka and Totsuka, and the Kohoku New Town Center.

The Area around Tsurumi Station

This area has long been a transport terminal serving the coastal industrial belt, to which the northern residential district was added after the World War II. Through post-war rehabilitation programs, an East Exit Plaza, roads, etc. were developed. Currently, the development of a West Exit Plaza and commercial facilities, etc. are being carried out under the Urban Redevelopment Project. There are further plans to locate commercial, cultural, and other functions in the area.

The Area around Kamiooka Station

Influenced by rapid housing development and a newly opened subway line, this area grew fast as it centered on the growth of commercial functions. By taking advantage of the excellent commercial concentration in the area and also by improving its environment through redevelopment plans, further development of commercial functions is now being planned.

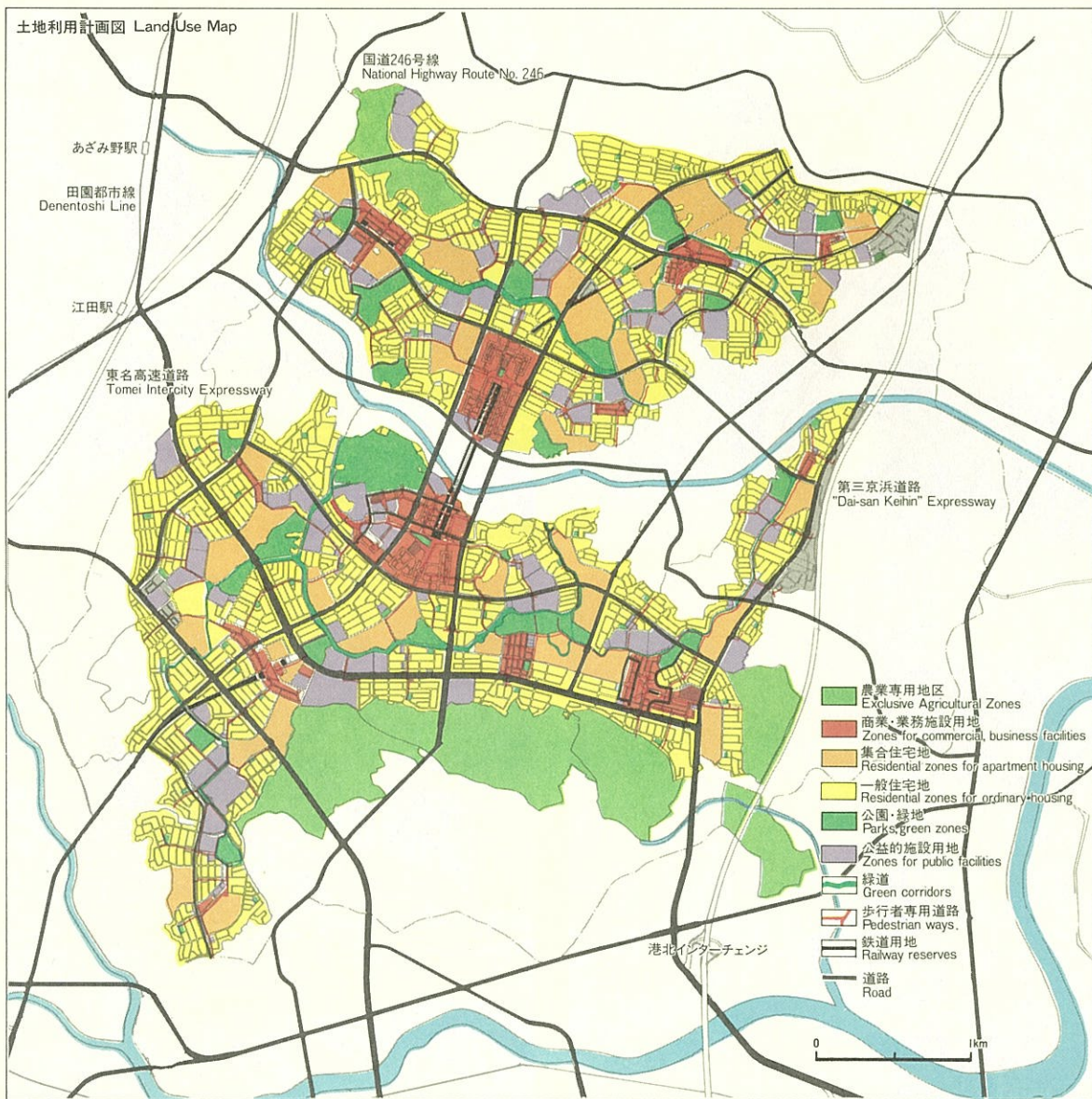
The Area around Totsuka Station

Suburban housing development turned this area into a major transportation terminal serving the southern section of the city. To make the most of this advantage, plans have been drawn up to develop a station plaza, Subway Line Route No.1, city streets and other infrastructure; and integrate the commercial and business functions. This plan will be implemented once the East Exit's "Urban Redevelopment Project" gets off the ground.

都市活力の強化

ニュータウン開発
港北ニュータウン

Strengthening the City's Vitality
New Town Development
Kohoku New Town



港北ニュータウンは、横浜市の都心から北北西約12km、東京都心より南西約25kmの郊外部の丘陵地約2500haの区域に、人口約30万人の21世紀を指向した街を建設するプロジェクトである。

この地域は1960年頃から始まった都市化の波の中でも、市街化が進んでいなかったが、その後東京へ直結する鉄道、道路がやつぎ早に整備された地域で乱開発のおそれがあった。また、本地域は県内でも有数の近郊農業地帯である。

そこで市では、時期を失することなく乱開発を未然に防止し、都市と農業が調和共存した新しいタイプの都市を創造しようと考え、1965年港北ニュータウン建設を提案した。計画立案にあたっては、まちづくりの主体は市民であるという理念のもとに、住民・市そして事業者である住宅・都市整備公団の三者が話し合いの場をつくり、理想的な街をめざして計画を煮つめていった。

全体2530haの区域のうち、52%(1317ha)は、住宅・都市整備公団による土地区画整理事業が行われ、計画的な市街化を図り、良好な環境の住宅地、タウンセンター、公園・緑道等が整備される。また、残りの区域については、自然環境の保全を図り、その一部は、都市農業の確立を旨とし計画的に農地を整備し、近郊野菜・花卉園芸の供給地としての特性を生かすため農業専用地区を計画した。22万人が居住する公団事業の市街地の土地利用には、「グリーンマトリクス」の考え方が生かされ、約14.5kmにおよぶ緑道を中心に、自然地形を生かした公園、神社・仏閣を囲む森、斜面緑地、公益施設群の緑がネットワークされ、ニュータウン全体の背骨として住宅地の中に緑の帯を造る。

Kohoku New Town is a project which aims to construct a city towards the 21st Century consisting of a population of 300 thousand inhabitants in an area covering 2,500 hectares of hilly land in the suburbs. It is located 12 km. north by north-west of downtown Yokohama and 25 km. south-west of downtown Tokyo.

This area had not seen any progress in respect to urban development during the urbanization period which began around 1960. However, there was much apprehension that disorderly development would take place in areas where railways and roads leading to Tokyo were constructed in rapid succession. The area also happens to be a leading local agricultural belt in Kanagawa Prefecture.

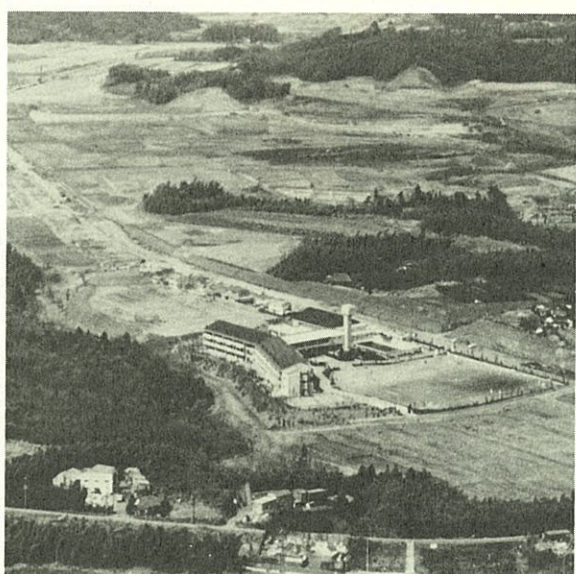
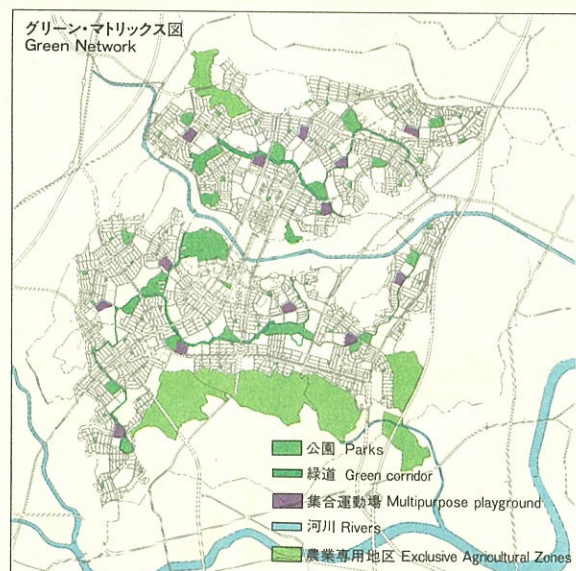
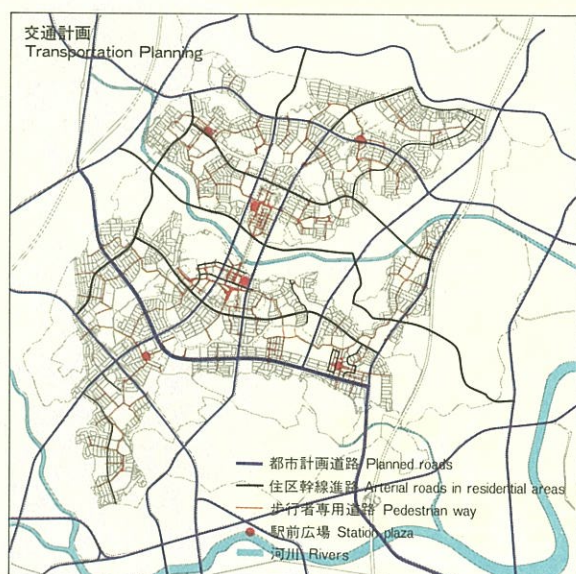
So in 1965, the city proposed the Kohoku New Town Construction Plan to prevent disorderly development and create a new type of city which would co-exist with agriculture.

The basic concept of the plan was formulated by the residents, the city government, and the developer—the Housing and Urban Development Corporation (HAUDC). These three bodies co-held a forum to discuss the plan for the creation of an ideal city whose inhabitants would play a major role in its development. Eventually, this became the leading program for the improvement of Yokohama's relatively low standard of living environment.

52% (1,317 ha.) of the entire 2,530 hectares would undergo land readjustment by HAUDC. Planned urbanization will be aimed at a housing area in a good environment with town centers, parks and green belts.

As for the remaining areas the natural environment is to be conserved—for example, an exclusive agricultural district was planned in areas where its features as supplier of vegetables and horticultural products would be fully utilized.

The idea of a "Green Matrix" is applied to land use in the urbanized area where 220 thousand inhabitants will live. In other words, having a 14.5 km. green road as its center, a combined network of parks, preserved shrines and temples, hillside open space, and public utilities to promote the expansion of "green zones" have been laid out to create a "green



ニュータウン現況 Kohoku New Town (Existing)



埋蔵文化財(住居跡) Buried Cultural Assets (Remains of an Old Residential Site)

これにより、防災性の向上、自然環境へのアクセスビリティの増大、レクリエーション空間の供給を図る。また、縄文・弥生時代の集落址などの埋蔵文化財については、地域の歴史を伝える貴重な遺産として、極力公園等に慎重な保存を図る。

交通施設では、幹線道路、区画道路、歩行者専用道路を明確に分離した道路システムをとるとともに、市内の他の拠点と結ぶ市営地下鉄3、4号線を整備し、さらに東京へアクセスする都営地下鉄6号線の延伸についての検討を行う。特に、地下鉄3号線は、既存の横浜都心、交通ターミナルである新横浜、さらにニュータウンを結びつけ、新たな都市軸となる。

住宅地区については、集合住宅地と一般住宅地に分け、駅前センター地区周辺や幹線道路沿いに集合住宅地を配しており、市民の優先的入居が図られる予定である。また、小学校27校、中学校13校など教育施設を始め、高次の都市サービスの供給を旨とし、各種の公共公益施設が配置される。中央部には、タウンセンター(74ha)が計画されており、商業・業務・文化施設等が立地し、ニュータウンばかりでなく横浜市北部の副都心として位置づけられている。

事業は、1974年基本計画策定後、基盤整備が進み、1983年より公団集合住宅の入居が開始され、いよいよ姿を見せ始めるが、街の完成にはまだまだ長い年月が必要である。今後も住民との共同作業はいろいろの形で継続して行われ、その結果、新しい街が造られていくであろう。

belt" inside the residential area which will then become the backbone of the New Town. Through this program, the city has attempted to enhance calamity-prevention efforts, increase its accessibility to the natural environment, and supply recreational space for the residents. The unexcavated cultural assets from the Jomon and Yayoi Eras will be carefully preserved in parks as precious assets heralding the history of the area.

With regard to transportation facilities, the plan is designed to create a road system consisting of three distinctly separated roads—an arterial road, a district distributor, and an exclusive pedestrian way. At the same time, Municipal Subway Route No.3 and 4 will be constructed to connect with other parts of the city, whilst plans to expand the Metropolitan Subway Route No.6, which will have access to downtown Tokyo, will be debated. Subway Route No.3 will connect the existing city center of Yokohama, the Shin Yokohama transportation terminal, and the New Town, thus forming a new urban axis upon its completion.

The New Town's residential area will be divided into apartment housing districts and ordinary housing districts. Apartment housing has been built in areas around train stations and major arterial roads, and citizens of Yokohama will have top priority in moving into them.

Also being planned is the allocation of various public facilities for carrying out high-level city services on behalf of its inhabitants. According to this plan, 27 primary schools and 13 junior high schools will be constructed.

There is also a plan to build a town center (74 ha.) in the central area to accommodate commercial, business, and cultural facilities. This new town center will also function as a sub-center for the northern section of Yokohama.

Since the establishment of a Master Plan in 1974, the infrastructure has been in the process of development up to the present date with the program taking its final shape when apartment houses are opened to the public in 1983. Needless to say, more years still lie ahead before the entire project reaches its completion.

金沢埋立地開発

Kanazawa Reclaimed Site



金沢埋立地開発は、横浜市南部海岸部の金沢地先を埋立し、約660haの工業団地・住宅地・公園等からなる複合都市を建設するプロジェクトであり、1968年より事業開始をした。

この事業の背景には、既成市街地において、土地利用の面、防災対策の面、及び公害防止の面からいって、問題の多い工場が広範囲に存在しているという状況がある。そこで、この事業により生み出された都市再開発用地にそれらの工場を移転し、近代化した工業団地を建設することとした。移転工場跡地は買収して、公共・公益施設を整備するか、または土地所有者との話し合いにより、都市環境の改善に寄与するような整備をしてもらおうというものである。

土地利用計画の基本的ゾーニングは、埋立地の中央部分に首都圏の重要幹線である東京湾環状道路及び緩衝緑地帯を設け、西側に人口約3万人の住宅地(82ha)、東側に都市再開発用地(258ha)を配置している。

また、周辺市街地との調和のため、旧水際線沿いにレクリエーション機能を持つ公園・緑地を線状に配置したほか、市民の憩いの場としての歴史を持つ南端の金沢海岸には、魅力ある海岸線を持つレクリエーション基地としての「海の公園」と呼ぶ人工海浜・島(70ha)を計画している。

都市再開発用地では、工場排水の集中処理や無公害エネルギー化など、移転工場の設備の近代化、公害防止の共同化を進めた工場団地・流通団地を建設している。

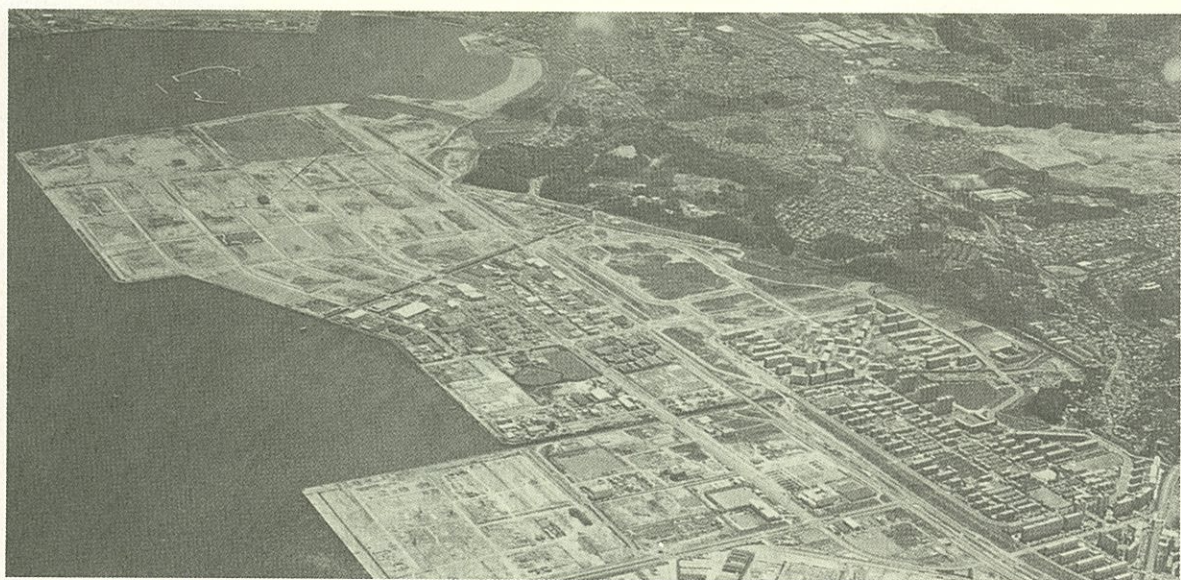
住宅用地では、職住近接を旨とし、主に金沢に進出する企業の従業員住宅を供給する。全体1万戸の団地設計に

The Kanazawa Reclamation Project is a venture to reclaim an area beyond Kanazawa, which is located on the coast south of Yokohama, to construct a complex city which covers an area of approx. 660 ha. The area will consist of industrial and residential districts, parks, etc. Work began in 1968.

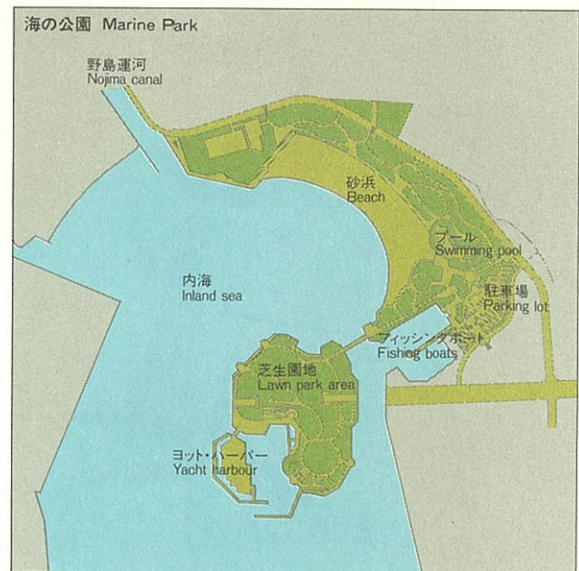
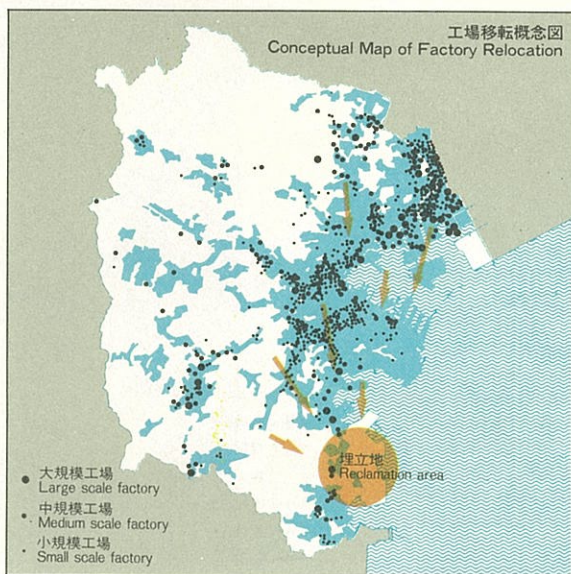
The project's background has been the existence of numerous factories which produced problems relating to land use, anti-calamity measures, and the prevention of pollution. The project aims to relocate these factories to designated urban redevelopment areas where modernized factories can be constructed. Once the relocation is complete, the old area would then be purchased by the city to build public facilities or, through consultations with the land owners, the city will request them to develop the area in such a way that the environment of the city can be improved.

Basic zoning for this land use plan is in implementing the Tokyo Bay-side Expressway—a major arterial road in the National Capital Region—and a Green Buffer Zone in the center of the reclaimed area; to the west of the center is the residential area (82 ha.) accommodating some 30,000 residents, and to the east, an urban redevelopment area covering 258 hectares. Parks and green zones with recreational functions harmonious with the urbanized areas in the vicinity have been constructed along the former waterfront. Also along the Kanazawa waterfront, which has a history of serving the people as a recreational spot, plans are being outlined to create a man-made beach and island (70 ha.) called Marine Park. This park will become a recreational base with an attractive beach upon its completion.

In the urban redevelopment area, industrial estates and freight terminals are now being constructed. Its aim is to modernize old facilities through concentrated treatment of factory waste water and application of non-polluting energies and enforce their collaboration in anti-pollution programs. The housing development plan attempts to promote proximity between work and residential areas, supplying housing for employees whose companies will be moving into the Kanazawa district. When



金沢埋立地 Kanazawa Reclaimed Area



あたっては、低・中・高層住棟の配置、歩行者専用道路のネットワーク、住戸デザインのほか、ストリートファニチュア、サインなどのマイクロな分野まで、良好な住環境を実現するために、各事業者に対しアーバンデザイン指導を行っている。

海の公園は、横浜市に残された最後の海岸線に臨海都市を建設するにあたり、より積極的な水際線の市民開放を理念に計画されている。潮干狩、水泳等のための人工海浜とヨットハーバー、釣場等のある人工島の多様な市民要求に答える施設整備を計画している。

金沢埋立地開発は、これまでの単なる工場誘致のための埋立とは異なり、今迄述べてきたように都市問題の解決、都市内産業の振興を目的とした、総合的都市整備事業である。さらにこの事業は次のような特色をもっている。

- ① 従来の工場からの予納金を資金とした埋立事業でなく、西独のマルク債を発行することにより、資金調達を行った。
- ② 首都圏から地方へ工場の分散を図る政策をとっている国に対し、本地区を工場適地に指定してもらい、工場の新設等が制限される区域から除外してもらった。
- ③ 移転工場に対して市税の減免を行っている。

この事業のうち埋立事業は1981年に完成しているが、その総合性やこれらの特色は今後の都市整備事業に多くの示唆を与えたと考えている。

designing a 10,000 unit housing estate, developers would receive urban design guidance so that a pleasant living environment may be achieved even at the micro-scale through the allocation of low/middle/high-rise apartment buildings; a network of exclusive pedestrian ways; and the design of housing, street furniture, signs, etc.

In conjunction with the construction of this seaside town along what is believed to be the last stretch of beach remaining in Yokohama, a Marine Park will be designed with the objective of freeing the waterfront for public use. Also being planned is a program to develop public facilities to meet the citizens' various needs: a man-made beach for beachcombing, swimming, etc., and an artificial island equipped with a yacht harbor and fishing grounds will be implemented.

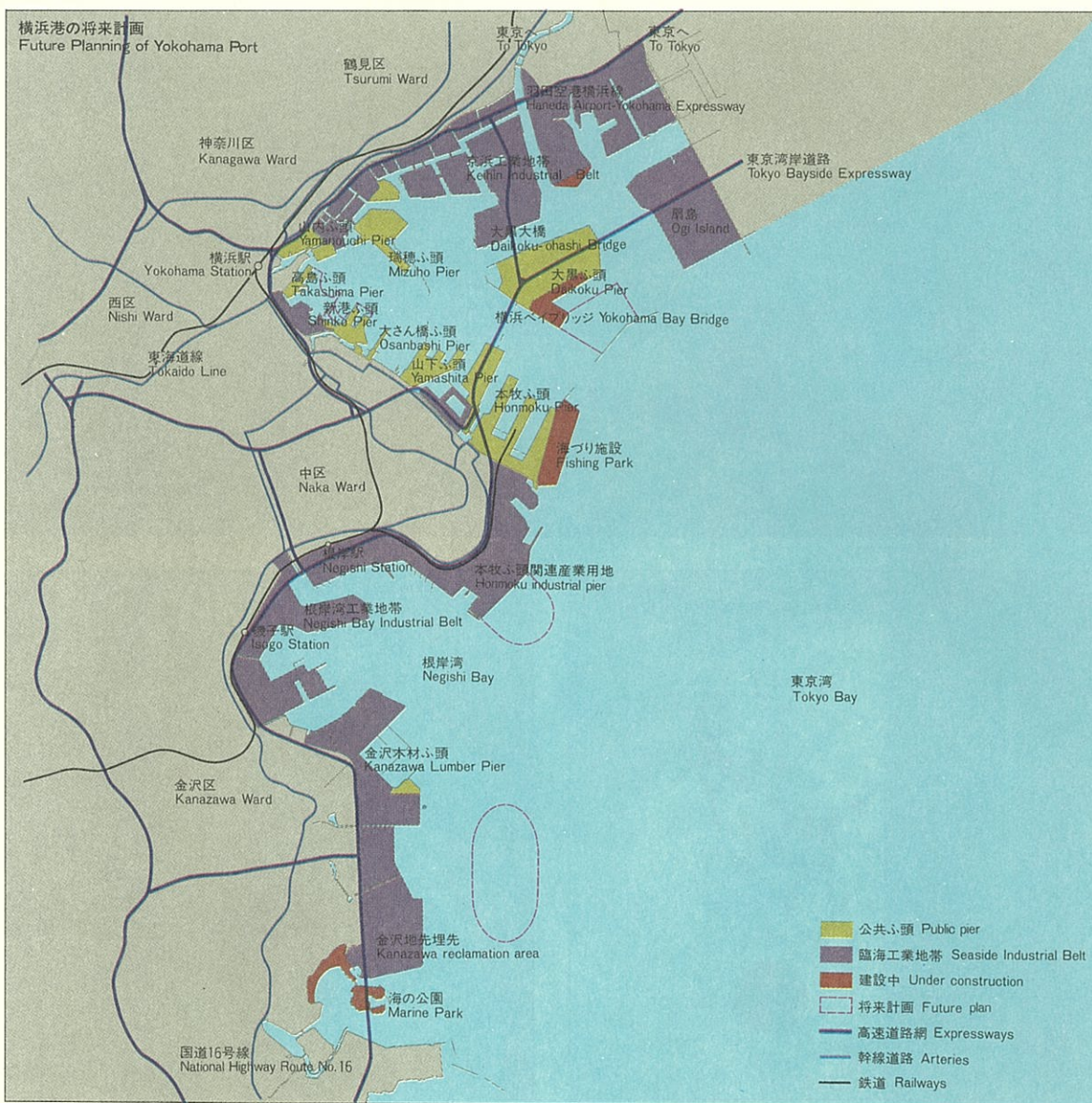
Unlike previous reclamation plans which were drawn up to invite factories to the area, this Reclamation Project is a comprehensive urban development venture proposed to solve the urban problems previously mentioned as well as to encourage inner-city industries. This reclamation project has the following features:

1. Capital was raised through the issuance of Deutsche Mark Bonds contrary to the previous method of fund raising which was to acquire advance payment from the factories.
2. Requests were made to the central government (whose policy was the dispersion of factories to the country) to designate the area as a suitable factory site and for it to be exempted from the controlled factory construction areas.
3. A reduction in municipal taxes was allowed to factories which were to be relocated.

The reclamation part of the project was completed in 1981 and it is considered that its comprehensiveness and characteristics have given impetus to future urban development programs.

港湾整備

Port Development



横浜港は開港以来、日本の代表的国際貿易港として整備拡充され、横浜だけでなく、日本の経済・文化の発展に重要な役割を果たしてきた。しかし、横浜の港は次のような課題をもつようになった。1. 船舶の大型化、専用船化、コンテナ化等海上輸送手段の革新と港湾貨物量の増大に対し、港湾施設の対応が遅れている。2. 港湾機能と都市機能がそれぞれに拡大し、相互の整合性が欠けている面がある。3. 港が市民に親しみの薄いものになってきている。

これらの課題に対処するため鶴見区大黒町地先に面積220haの埋立地を造成し、コンテナバース、定期船バース等をもつ近代的な大黒ふ頭を建設している。このふ頭内には港湾関係者の就業環境向上と市民が港に親しんでもらうために、スポーツ施設、公園緑地等を建設したが、これらは、公共ふ頭では初めての施設である。また、東京湾環状道路用地も確保され、都市機能の更新に一役買っている。

また市民に安全で快適な海づりの場を提供するために建設した本牧海づり施設は、1978年に供用を開始し、広く市民に利用されている。

横浜市は今後も大黒ふ頭のII期造成事業等の近代的なふ頭整備を進めると同時に、ふ頭に臨海公園を整備する。港奥部の老朽化したふ頭は臨海部への多様な要請をふまえ、物流中心から他のさまざまな機能への転換をはかることとしている。

The port of Yokohama has developed as Japan's leading international trading port, playing a significant role in developing the economy and culture of Yokohama and also of Japan. However, Yokohama is now faced with certain problems such as listed below:

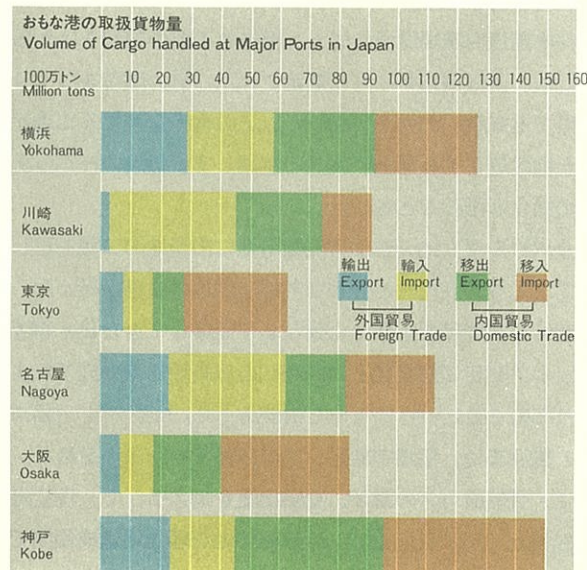
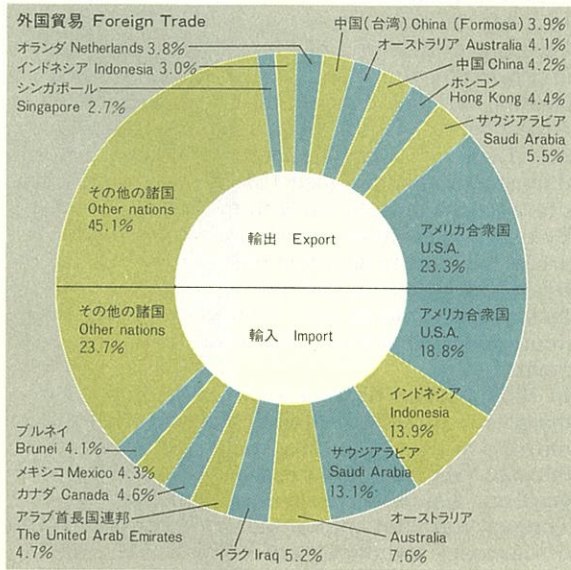
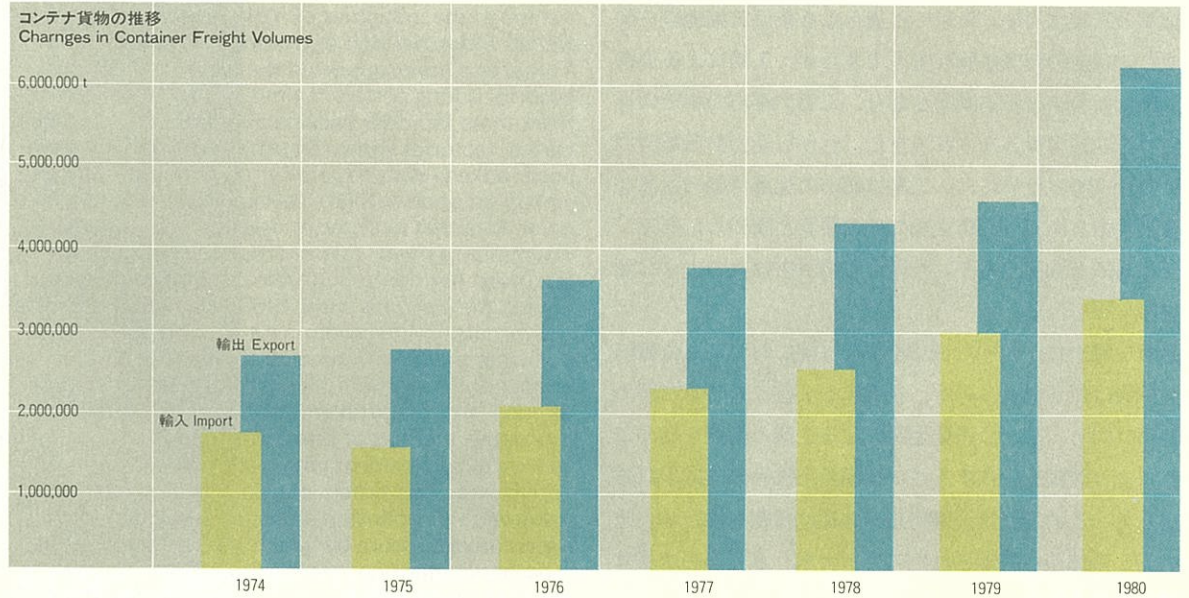
1. With further innovations in marine transportation —ships becoming larger, ships being built for exclusive use, containerization, etc.—the quantity of cargo is also increasing at a rapid pace.
2. Separate expansion of port and urban functions has caused a lack of collaboration between the two functions.
3. The port has become less accessible to the people.

To cope with these problems, the city came up with a major program for the reclamation of a 220 ha. area beyond Daikoku-cho in Tsurumi Ward to construct a modern Daikoku Pier equipped with container berths, regular liner berths, etc. Sports facilities, parks, and green zones, etc. have been constructed inside the Pier for improving the harbor's environment and ensuring easy access for the citizens. These are the very first facilities to be built inside a public pier. Also, land for the construction of the Tokyo Bay-side Expressway has been acquired, making its contribution to the renewal of urban functions. The leisure facility for fishing in Honmoku, which was constructed to furnish a safe and pleasant recreational fishing spot for the citizens, began its operations in 1978. Since its opening, many citizens have enjoyed visiting the area.

The city plans to proceed with the development of a modern pier through Phase II of the "Daikoku Pier" Development Project in concurrence with the development of a Seaside Park in the pier. As for old and super-annuated docks located in the rear section of the port, their present function of accommodating container truck traffic will change into various other functions so as to meet the demands made on the waterfront area.

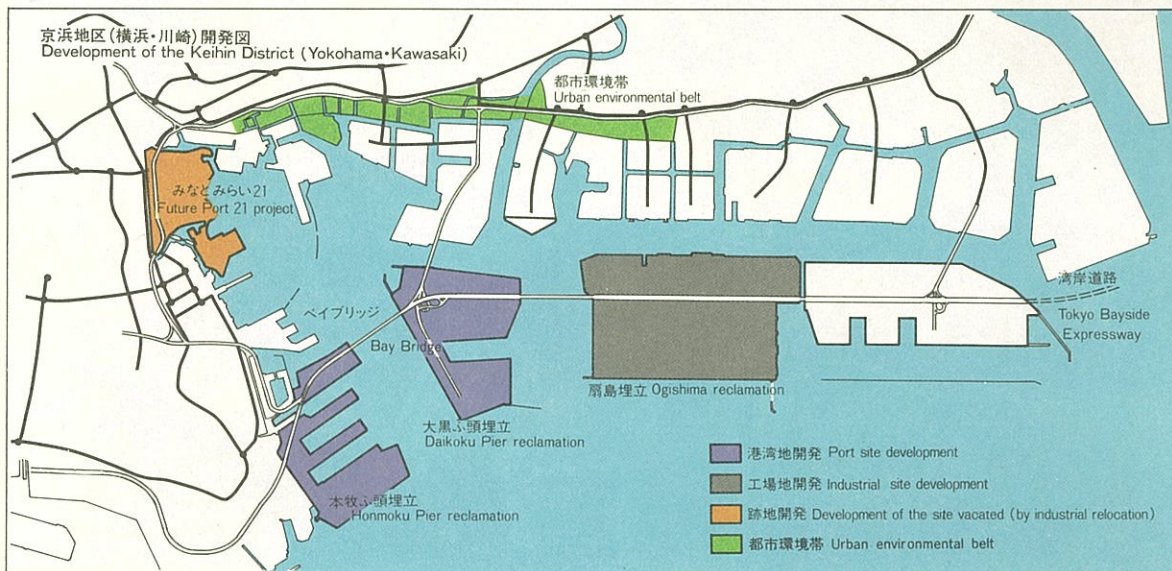
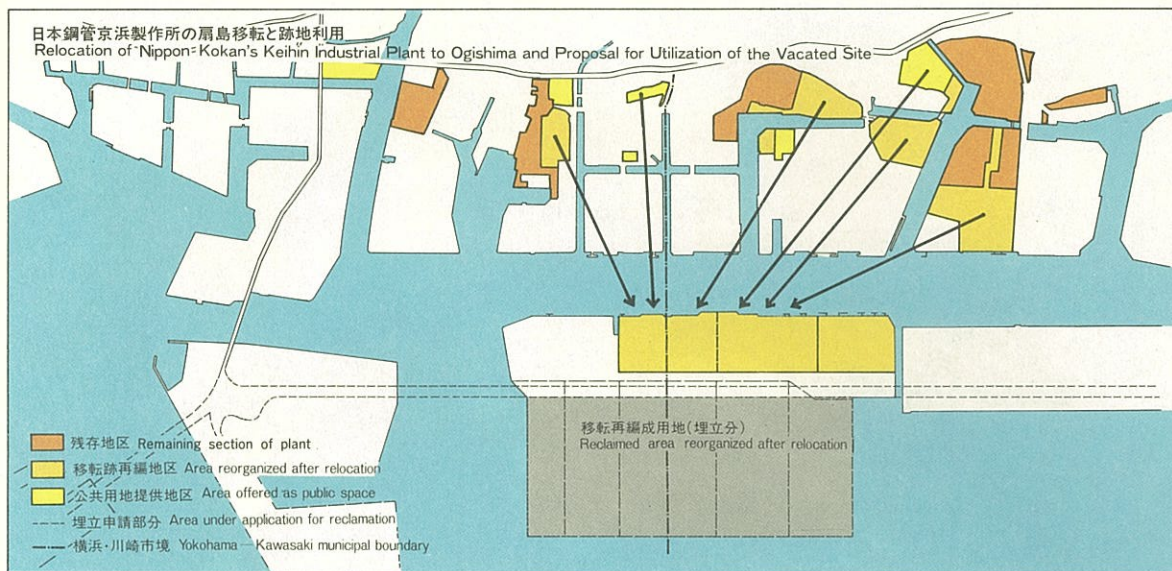


港(公共ふ頭) Port (Public Pier)



産業基盤整備

Development of Industrial Infrastructure



横浜の工業は川崎、東京へと連なる京浜工業地帯を形成し、日本の経済基盤を支えてきたが、工場による公害の発生が大きな都市問題となり、工場の都市の中での存在は否定的な見方をされてきた。しかし活力ある都市づくりを進めるためには、工業は都市の生産活動の主要な要素であるので、都市活動の他の要素と調和した形で、その存続を図るべきという考えで横浜市は次のような諸施策を講じた。

急激な都市化が起った1960年頃には国においても公害防止対策はとられておらず、急増する公害に対する市民の苦情に対し、市が公害発生源となる企業と契約を結ぶことにより公害を防止するという横浜市独自の方式を打ち出した。この方式は公害防止の先駆的役割を果たし、その後、法体系も整備されたので、大気、水質等の水準は相当改善された。

都市環境や職場環境の向上、都市と工業の調和をはかるため、市は1973年6月に制定された「緑の環境をつくり育てる条例」の中で1,000m²以上の敷地を有する工場が新增設等をする場合、市長と協議して、敷地の15%以上の緑化を図ることとした。

金沢地先埋立地の都市再開発用地に市街地の工場を移して、工場の近代化と合わせて都市環境の改善を行った。京浜工業地帯の主要な企業として発展してきた日本鋼管から1969年に鶴見区と川崎市にある高炉を埋め立てにより移転させたいという申し出があった。神奈川県、川崎市と横浜市は、協議の結果、次の条件で申し出を認めた。

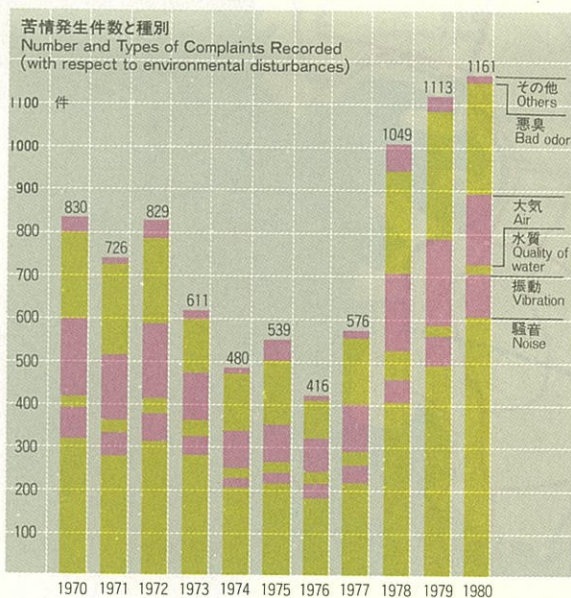
1. 亜硫酸ガスの濃度、総排出量を抑える。
2. 埋立地面積の10% (18.8ha) の移転跡地を埋立地造成価格で

Although the industries of Yokohama formed the Keihin Industrial Belt extending to Kawasaki and Tokyo and have supported the nation's economic basis for a long period of time, pollution generated from these factories became a serious urban problem. Hence, factories within an urban environment have been looked upon negatively. As a solution, the city embarked upon a policy (as explained below) based on an idea that in order to develop a city, industries, which play a major role in productive urban activities, must harmonize with the other existing factors. During the period around 1960 when rapid urbanization occurred, the government had few specific anti-pollution policies. Consequently many petitions against pollution were filed by the citizens. In order to cope with the problem, the city came up with an innovative method of preventing pollution by coming to a certain agreement with pollution-generating enterprises. This system played a leading role in the prevention of pollution and later developed into a legislative measure by which the standards for atmospheric pollution, the quality of water, etc. were improved substantially.

In June, 1973, the city established the "Creation and Fostering of a Green Environment Act" aimed at improving the urban and work environment; and creating harmony between the city and its industry. According to this Act, when a factory possessing over 1,000 m² of land decides to build new factories, it must allocate more than 15% of open space in the site through consultation with the Mayor.

By relocating factories which previously stood in urbanized areas to an urban redevelopment area (reclamation area located just beyond Kanazawa), factories were modernized along with the ensuring improvement that took place in the urban environment.

In 1969, Nippon Kokan k.k. which developed as a major enterprise of the Keihin Industrial Belt submitted a request to the city stating its desire to relocate their blast furnace, then located in Tsurumi Ward and Kawasaki, to a new reclamation area. Through consultation, Kanagawa Prefecture, the City of Kawasaki, and the City of Yokohama accepted the plan but subject to the following conditions:

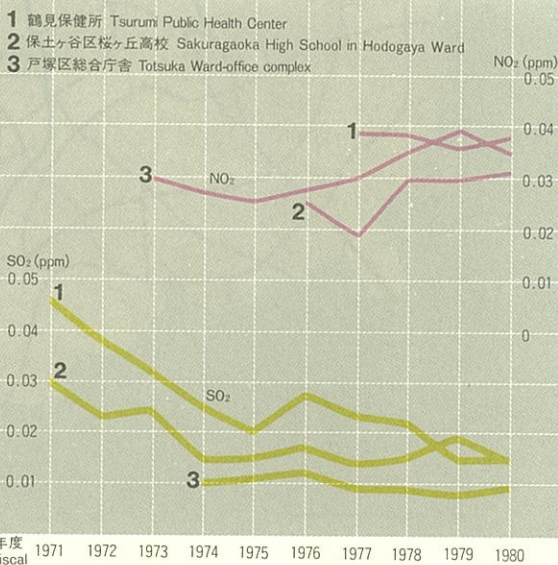


市に提供する。3. 埋立地にも同面積の公共用地を市に提供する。この事業は公害防止、都市施設の整備、都市環境の改善に多大な貢献をした。

鶴見、神奈川の臨海工業地帯は人口の集中により無秩序に市街化された地区と隣接することとなり、土地利用、公害防止、防災上何らかの措置をとる必要があった。そこで横浜市は臨海工業地帯が一般市街地と接する部分を都市環境帯とし、次のような考え方で整備を進めることとした。1. 都市にふさわしい産業を導入するとともに都市施設、緑地、公園を整備する。2. オープンスペース、不燃建築物等を計画的に配置し、防災遮断帯を形成していく。3. 事業は原則として企業の負担により行う。4. 隣接した市街地とも十分調和のとれた内容と方法をとる。

新しい総合計画である「よこはま21世紀プラン」により、21世紀に向けて次のような施策を展開することとしている。1. 工業の技術集約化の進展、都市型工業の発展を促進するため、工業諸制度の見直しについて国に働きかける。2. 工場再配置用地として、環境の保全を考慮しながら、内陸部に先端技術産業ゾーンの整備、新たな埋め立てにより横浜インターナショナル・トレードアイランドの整備について検討する。

大気汚染の推移 Air Pollution



1. That the concentration and total discharge of sulfurous acid gas be controlled.
2. That an offer to the city be made of a section of the old factory site equal to 10% (18.8 ha.) of the reclamation site at a cost corresponding to the cost of developing the reclamation site.
3. That the city be offered the same amount of land at the reclamation site to be used as public space. This project made a great contribution to the prevention of pollution, the development of urban facilities and the improvement of the urban environment. The coastal industrial belt of Tsurumi and Kanagawa came to be located adjacent to the densely populated district where disorderly urban sprawl had occurred; thus, much action was called for in regard to land use, anti-pollution and calamity measures. In response to these, Yokohama formulated an idea whereby an "Urban Environmental Zone" was constructed in the adjacent area between the Coastal Industrial Belt and the urbanized areas. Development Plans were designed with the following objectives:
 1. To develop urban facilities, green zones and parks in concurrence with the introduction of an industry most suitable for the city.
 2. That it carry out such functions as to minimize calamities through the allocation of open space and construction of fire-proof buildings.
 3. As a principle, that the plan be executed with the Keihin Industrial Belt developers bearing the cost.
 4. To execute the project using a system which would harmonize with the neighboring residential areas.

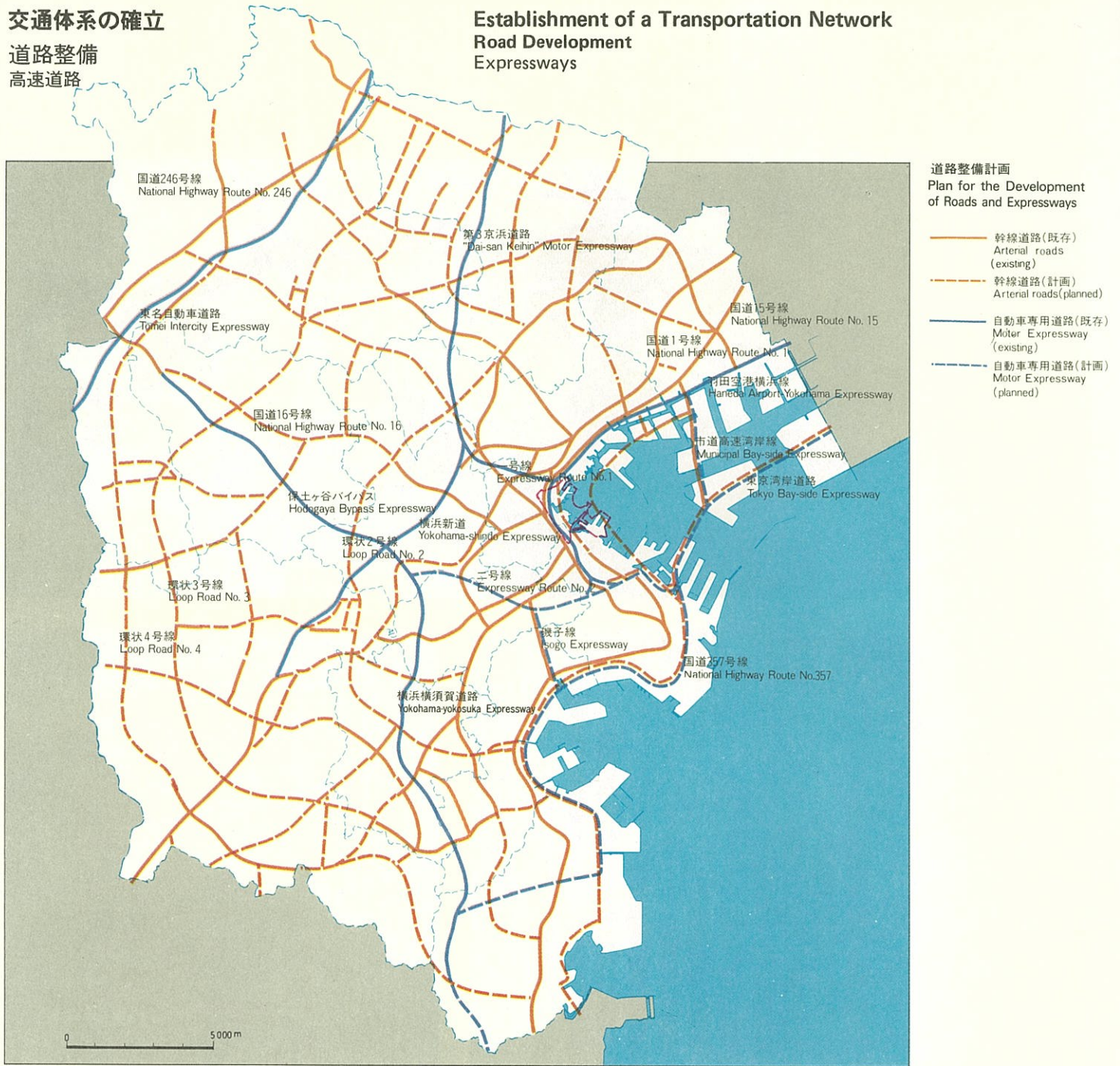
Also by following the "Plan for Yokohama to the 21st Century" the city intends to unfold the following policies:

1. To request the government in respect to appraisal of the various regulations concerning industry so that industrial technology may be intensified and development of an urban-type industry be promoted.
2. To discuss the possibilities of developing an inland industrial zone for advanced technology and construct a Yokohama International Trading Island on the new reclamation area.

交通体系の確立

道路整備
高速道路

Establishment of a Transportation Network
Road Development
Expressways



自動車の増加は都市公害の大きな要因となった。その主なものは交通渋滞、交通事故、排気ガス、振動、騒音である。しかし交通事故については1980年において人口1万人当り32件、死者0.45人、傷者38.2人と10年前と比較して半減し、改善されてきている。

また、排気ガスについても未解決の問題もあるが、総量規制によりかなり効果が上がってきている。

交通渋滞については依然激しい状態がつづいている。これはここ10年間に自動車保有台数が2.7倍も急増したのに対し、道路整備は1.6倍の伸びにすぎなかったことが一つの原因となっている。自動車は都市公害をもたらすが、一方では市民の都市生活に利便を与える大きな魅力があるので、今後も自動車の保有台数は増加することが予想される。

横浜市では交通渋滞緩和の切り札として延長124kmの高速道路網を計画し、現在その整備を着々と進めてきている。現在完成またはほぼ完成している高速道路は、横浜と東京を結ぶ羽田空港横浜線、第3京浜道路、都市間道路の東海道のバイパスである横浜新道、首都圏の外郭の環状線である国道16号線のバイパスで、かつ東名高速道路に結ばれている保土ヶ谷バイパス、横浜市の内側の高速環状線の一部として機能する高速1号線、横浜市と横須賀市を結ぶ横浜横須賀道路である。

しかし現在完成しているこれらの高速道路は71.5kmで、今後も用地難、資金難、環境問題等を抱えているが、高速道路網の整備を推進する必要がある。

現在整備中、または今後整備予定のものは次のようなものである。まず都心に集中する物流及び長距離トリップ

The increasing number of cars has become a major source for the generation of such public nuisance as traffic congestion, accidents, car exhaust fumes, etc. As of 1980, a total of 32 traffic accidents occurred per population unit of 10,000. This is approximately 50% less than 10 years ago. Although some problems remain to be solved regarding car exhaust fumes, the application of quantitative control of the total volume of exhaust gas emitted, etc. have proved to be quite effective in the reduction of their ill-effects. However, traffic congestion still remains severe as the following figures indicate. Although the number of cars has sharply increased by 170% in the last 10 years, road development has only shown an increase of 60%. Despite the fact that an automobile is a pollution generating source, it does have certain attractive features by virtue of its "convenience" in regard to daily urban living.

To alleviate traffic congestion, the City of Yokohama drew up a plan to develop a 124 km. long expressway network and has been undergoing the construction of the expressways.

Expressways which have been completed or are in the final stages of completion are as follows:

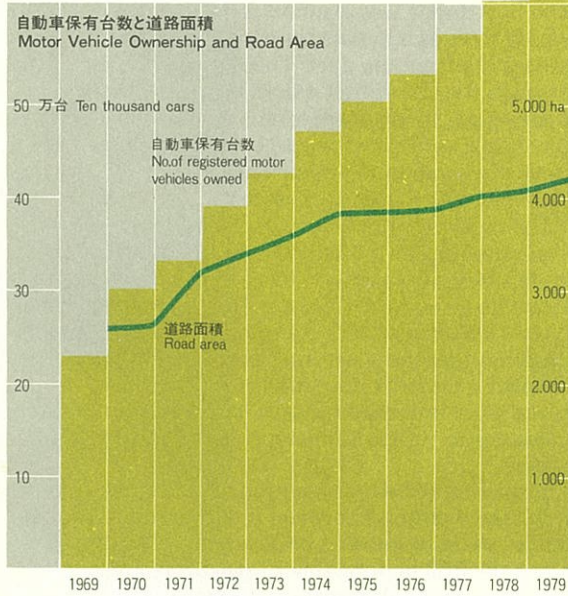
- Haneda Airport-Yokohama Expressway.
- Dai-san Keihin Expressway.
- Yokohama Shindo, a by-pass for the Tokaido Road.
- Hodogaya By-pass, a by-pass for National Highway Route No.16 (a peripheral loop road for the National Capital Region). This by-pass links up with the Yokohama Interchange on the Tomei Expressway, one of Japan's major motor expressways along the pacific seaboard.
- Expressway Route No.1, an intracity loop.
- Yokohama-Yokosuka Expressway which links Yokohama city with Yokosuka city.

However, only 71.5 km. of expressways have been completed as of today. Therefore, it is crucial for the City of Yokohama to develop this expressway network despite such current problems as land acquisition, finance, and environmental issues, etc. The following is a list of expressways which are either in the process of development or planned.

- Expressway Route No.2
- The objective of this expressway, which is presently

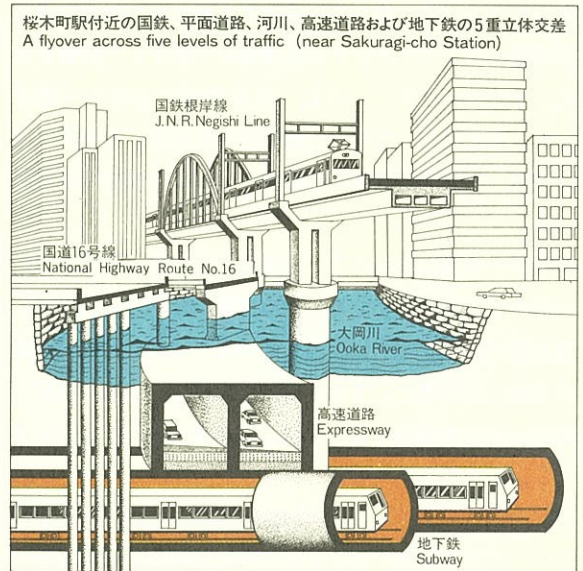


高速道路(横浜新道インターチェンジ) Expressway(Yokohamashindo Interchange)



の交通を一般交通から分離し、都心と横浜横須賀道路、東名高速道路を結ぶ高速2号線が現在建設中である。この高速2号線は同時に横浜市の内側の環状線の一部を形成する。さらに東京湾岸を通り、横浜、川崎、東京、千葉に集積する港湾、工業機能を有機的に結び、首都圏の経済を振興させる東京湾岸道路の整備については、都心に集中する物流の交通緩和につながるの、横浜市としては積極的にその推進を図っている。

また、開発の進む郊外部相互、そして郊外部と都心を結ぶ外側の環状線については、ルート等を関係機関と協議して、早期実現を図る。周辺都市との連絡強化のための高速道路についても、国、県、他都市と実現に向けて協議をすすめる。



under construction, is to segregate ordinary traffic from long distance traffic and freight traffic which tend to concentrate in the central area of the city; and to connect the city center with Yokohama-Yokosuka Expressway and the Tomei Expressway.

Tokyo Bayside Expressway
This expressway will be constructed along the coast line of the Tokyo Bay. Its aim is to promote the economy of the Tokyo Metropolitan Region by organically connecting port and industrial functions now concentrated in Yokohama, Kawasaki, Tokyo, and Chiba. Since this will lead to the alleviation of freight traffic congestion in the city center, the city intends to take necessary steps for its positive development.

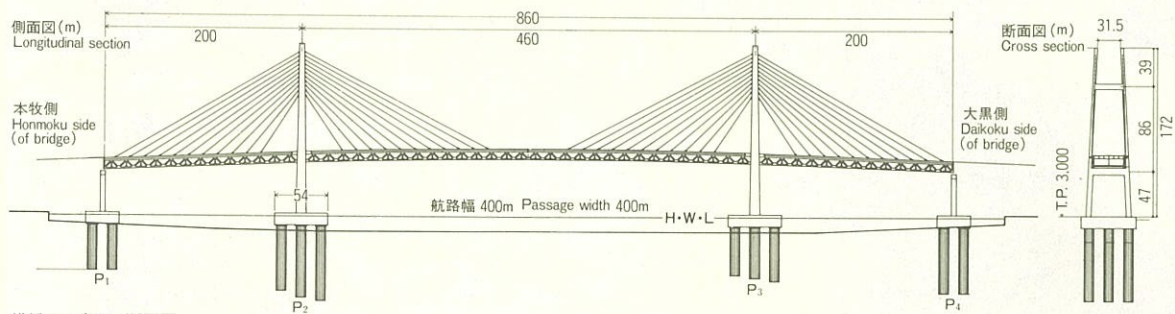
Outer Loop Expressway
The route, etc. of the expressways are presently being discussed with the various organizations concerned so as to construct a connecting Outer Loop Expressway between the developing suburbs, which would also link with the central area of Yokohama.

ベイブリッジ

The Bay Bridge



ベイブリッジ(模型) Bay Bridge (Model)



横浜ベイブリッジ断面図
Section of Yokohama Bay Bridge

ベイブリッジは、都心部を通過する港からの物流交通を臨海部へバイパスさせる幹線道路の一環として計画された。また、ベイブリッジは、東京湾環状道路の一部となり、東京湾岸に立地する諸機能を効率的、有機的に結びつけ、横浜経済振興の起爆剤となることが期待されている。

架橋部の水深は約15mで、海底面下には軟弱層が30mから60mほど堆積している。主塔が建つ箇所の支持層は、最深部で海面下75mにも達している。このような自然条件の他に国際港として十分な航路空間と、工事中の航行船舶の安全を確保するなど厳しい条件を満たす必要がある。

以上の条件を満たし、かつ景観との調和を考慮して、斜張橋という形式を採用することになっている。860mの橋長のベイブリッジが完成すると、世界一長い支間長(460m)をもった斜張橋となる予定である。ベイブリッジはただ単に交通問題の改善だけでなく、横浜港のシンボルとして、横浜市民や横浜を訪れる人にとって魅力の一つとなると期待がかけられている。

なお、主桁はトラス形式のダブルデッキで、上下2層の道路はそれぞれ6車線となり、多量の交通需要にこたえうるものである。

The Bay Bridge was planned as an arterial road which would serve as a bypass for container truck traffic generating from the port. The present flow of traffic through the city center would be avoided by use of this bypass. It will also become part of the Tokyo Bay-side Expressway which, by effectively and organically combining the various functions located in the Tokyo Bay area, is expected to catalyze Yokohama's economic development.

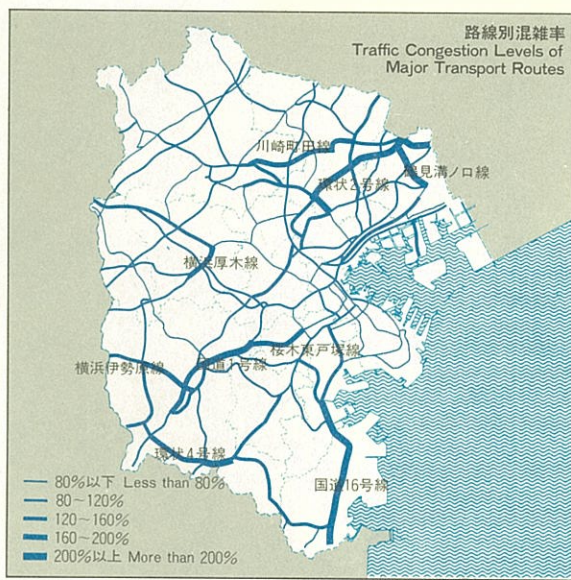
The water below the bridge is approximately 15 meters deep. 30 to 60 meters of weak geological strata lie beneath the seabed. The supporting layers where the main towers are to be built are 75 meters deep. Besides these natural conditions, it is necessary to meet such strict conditions as sufficient route space as an international port and provision of safety measures to vessels sailing during the construction period.

Considering the above-mentioned conditions and the necessary harmony between it and the surrounding landscape, a suspension bridge method was applied. Once the 860 m. long Bay Bridge is completed, it will have the longest span of 460 meters in the world. The major girder is designed in a truss fashion, with two levels of traffic, consisting of 6-lane roads at each level to meet the increasing demands of heavy traffic in the city.

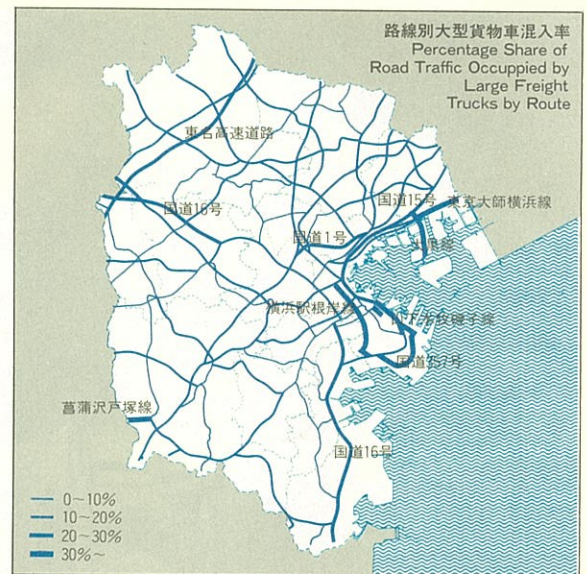
Consequently, the Bay Bridge is not only aimed at resolving traffic problems but it is also expected to attract many citizens and visitors as a symbol of the Port of Yokohama.

幹線道路

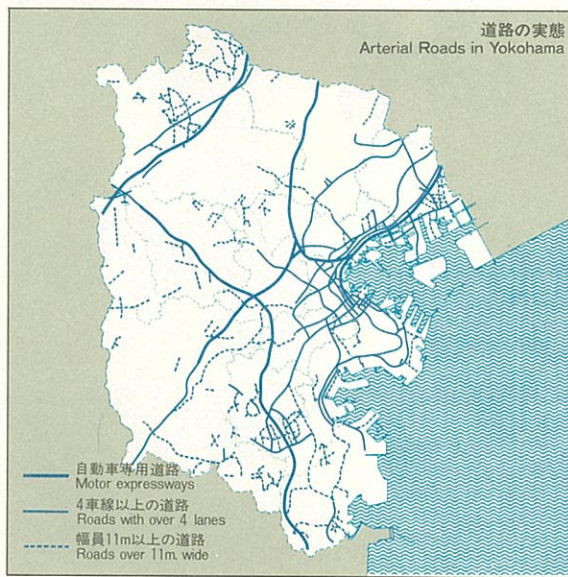
Arterial Roads



昭和52年 1977



昭和52年 1977



道路延長の大都市比較 Comparison of Road Extensions in Big Cities

	道路延長 Length of road extension				
	0 km/km ²	5	10	15	20
横浜市 Yokohama City					19.0
札幌市 Sapporo City	3.3				
東京都区部 Tokyo's 23 wards					18.7
川崎市 Kawasaki City				16.6	
名古屋市 Nagoya City					18.1
京都市 Kyoto City		5.7			
大阪市 Osaka City					18.1
神戸市 Kobe City			7.5		
広島市 Hiroshima City		3.7			
北九州市 Kitakyushu City				8.3	
福岡市 Fukuoka City					9.1

昭和54年3月現在 As of March, 1979

市内の自動車数は1980年において市民10人当たり2.3台で市民生活と自動車との結びつきは強いといえる。一方、道路は総延長8,000km、道路面積40km²で、市域面積の9.9%を占めている。単位面積当りの道路延長は19.0km/km²で、他の大都市と比較しても最長であるが、幅員が5.5mに満たないため大型車のすれ違いや歩道の建設が困難な道路が道路総延長の65%を占めている。幅員11m以上の道路は都心部の道路と一部の放射線道路に限られており、ネットワークとしての形成も十分でない。特に環状道路はほとんど整備されていない。

計画街路網については延長約650kmの整備が予定されている。その主なものは都心部と郊外部を結ぶ放射状道路、および通過交通の都心部からの排除、ならびに郊外地域相互の連絡の強化をはかるための環状道路である。

その他横浜市のふ頭間を結び、港湾機能の充実をはかる道路の整備もすすめていく計画を立てている。

バス路線についてはバス道路の整備に合わせて、バス優先通行システムの拡充をはかり、バスの定時運行の確保をめざしている。

これらの道路整備に際しては、拠点開発、地域整備、バスネットワークとの整合性をとるよう配慮している。

以上のように今後高速道路、幹線道路、補助幹線道路の整備を重点的に行うが、その際これらの道路網と次に述べられる鉄道網整備とが、それぞれの特性を生かし、役割分担できる交通網整備をはかることが重要であると考えている。

There is a strong relationship between cars and the citizens' daily living activities—the number of cars in the city stood at a ratio of 2.3 cars per 10 people as of 1980.

Road length, on the other hand, totalled 8,000 km, covering an area of 40 km², or 9.9% of the city area. When compared with other big cities, Yokohama has the longest road length per unit area (19.0 km/km²). However, 65% of the entire road network is only 5.5 m. in width, thus causing difficulties for the passage of large trucks and the construction of sidewalks. Roads which exceed 11 m. in width are at present limited to the central district and the major radial roads, and this may be described as insufficient. The City of Yokohama plans to construct a 650 km. long road network designated under the City Planning Act. Among the roads forming the network are the development of radial roads linking the city center with the suburban areas; and the development of loop roads to strengthen the city's linkage to local suburbs and eliminate the traffic passing through the city center. Furthermore, another road linking the docks will be developed to consolidate the various port functions.

As for the bus network, the city intends to expand its Bus Priority Transit System along with road development to ensure punctuality in bus service operation. These plans will be implemented so as to coordinate with the development of several nodes and regional development.

The City of Yokohama, as mentioned earlier, intends to accentuate the development of expressways, arterial roads, and auxiliary arterial roads. Upon implementation of these projects, it is important that the road and railway networks make best use of their respective characteristics and lead to the development of a transportation system whose functions can be shared between these two modes of transport.

鉄道整備

高速鉄道(地下鉄)、新交通システム

Railway Development

Subways and the New Transportation System



地下鉄(関内駅) Municipal Subway (Kannai Station)

横浜市は1968年に高速鉄道として地下鉄建設に着手したが、これは1. 鉄道輸送能力の不足を解消する。2. 市電、バスのサービス低下を解消する。3. 宅地開発の著しい郊外部と都心部を結ぶ交通網を強化するという理由からだった。現在都心部と副都心の一つである上大岡及び郊外地域の上永谷を結ぶ11.5kmが営業中である。地下鉄の現状は初期の目標を完全に達成するまでに整備がすすんでいないが、現在も引きつづき10.7kmを建設中で、目標達成にまい進している。

地下鉄建設のもう一つの意味は、昼夜間人口比率の低下をまねいている要因の一つである東京指向型の鉄道体系を是正することである。すなわち、よこはま21世紀プランにより第二の都心、副都心として位置づけられている地区や港北ニュータウン、新本牧地区のような新しい街と都心とを相互に連絡することによって市域の一体化を図り、横浜市を自立的な都市にしようとするものである。また、金沢埋立地において新しいタイプの交通計画がすすめられている。この交通システムはバスと鉄道の間での輸送能力をもち、高架の専用軌道を走り、地下鉄と比べて、建設費、管理費の安い、低公害の輸送機関である。当地区に働く人、住む人、そして海の公園を訪れる人の交通需要を満たすため、新しい街に新しいタイプの都市型輸送機関を整備しようというものである。横浜市の鉄道は地下鉄を含めて現在198kmが整備されているが、今後は量的充実を図ると同時に環状型鉄道網の整備についても検討していく。

The project to construct subways commenced in 1968. The City of Yokohama had the following objectives for this project: to resolve the deficiencies with respect to transport capacity; to halt the decline of bus and tramcar services; and to link the central area with the suburbs where housing development was booming.

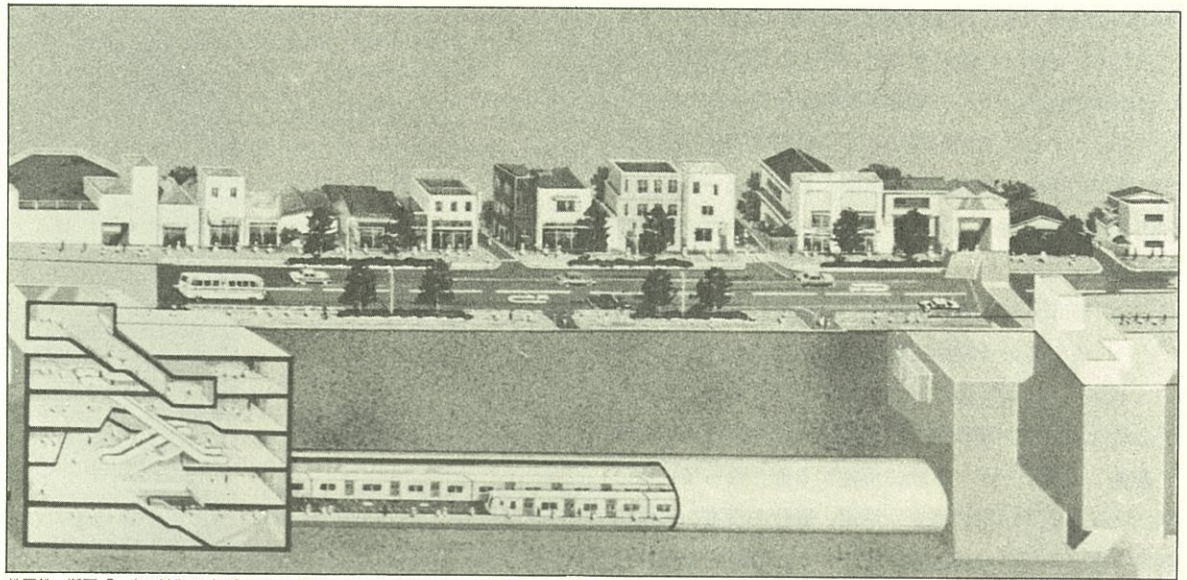
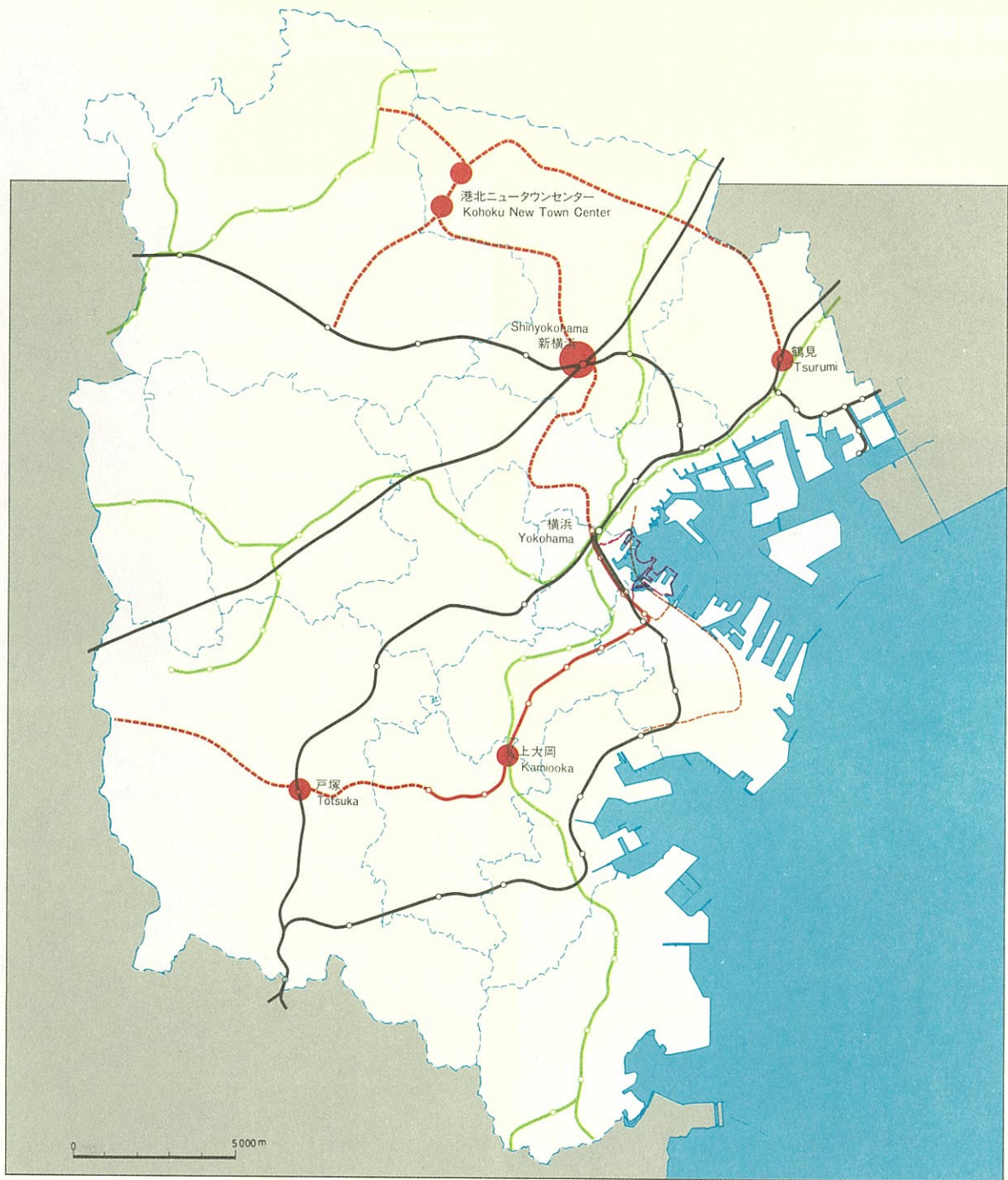
Presently, a total of 11.5 km. are in operation, linking the city-center with Kamiooka, one of the sub-center and Kaminagaya in the suburban area. Although at present the initial goals of the plan have not been attained, 10.7 km. are currently under construction and nearing completion.

Another objective for the construction of a subway network is to revise the existing Tokyo-oriented railway system—which has caused a decline in the day-time: night-time population ratio—so as to connect the city center with the second city-center and the sub-centers which are to be developed under the “Plan for Yokohama to the 21st Century.” This subway network will simultaneously link the city center and sub-centers with Kohoku New Town and the Shin Honmoku district. By forging connections between these areas, the city hopes to transform Yokohama into an independent city.

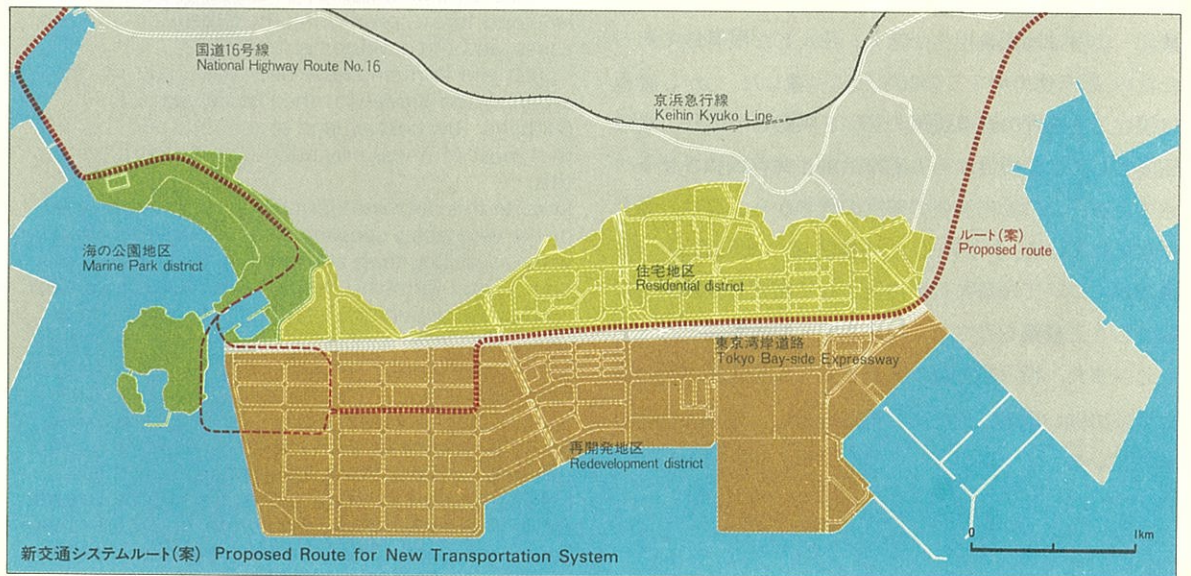
A new type of transportation planning is taking place in Kanazawa reclamation site. This new system will have a transportation capacity somewhere between that of a bus and a train, and will run on an exclusive elevated line. Its advantages are low pollution levels as well as low construction and management costs in comparison to subways. The project’s goal is to develop a completely new transportation system for a new town, which will meet the traffic demands of those residing and working there, and of those who come there to enjoy the Marine Park. Presently, 198 km. of the railway network (including subways) have been developed in the city. For the future, quantitative improvement of the network will be carried out and the development of a loop railway network will simultaneously be investigated.

鉄道整備計画
Plan for the Development of
Railways

- 市営地下鉄
Municipal subway
- 私鉄 Private railway
- 国鉄 National railway
- 計画線(市営地下鉄)
Planned railway (municipal subway)
- 計画線 Planned railway
- 駅 Station
- 副都心 Subcenter



地下鉄の断面 Sectional View of a Subway



新交通システムルート(案) Proposed Route for New Transportation System

居住環境の向上
緑地の保全と創造

Improvement of the Living Environment
Conservation and Creation of Green Zones



農業専用地区(港北ニュータウン) Exclusive Agricultural Area (Kohoku New Town)

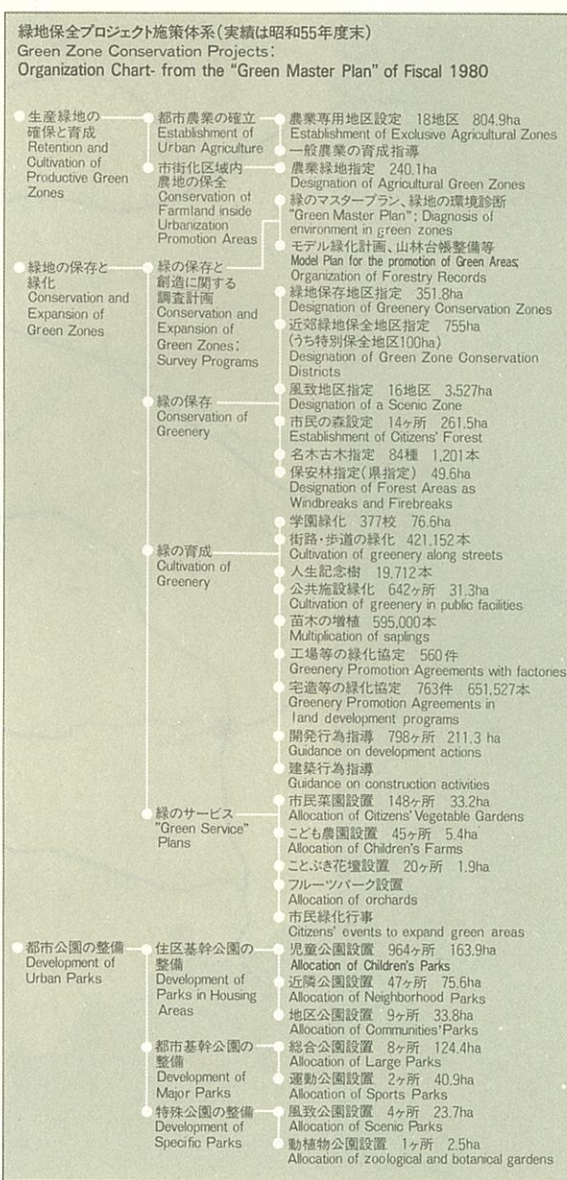


根岸森林公園 Negishi Forest Park

都市の環境は大きく利便的環境と自然的環境に分けて考えられる。都市化が進行するという事は従来存在していた自然的環境に代り、利便的環境が創造されていくことである。しかし自然的環境とくに緑地空間は、都市防災、大気の浄化、快適景観の維持、レクリエーションの場等の様々な機能を持ち、市民にとって不可欠の都市空間である。

1960年以前は、市街地は海岸沿いに比較的コンパクトにまとまり、郊外部の丘陵地に農地・山林地帯が広がっていて、全体としては緑豊かな都市であった。しかしその後の急激な人口増、無秩序な宅地開発により現在は市街地と農地・山林がモザイク状に混在する形となっている。横浜市は農地・山林の保全・活用、緑化の促進、公園の整備を柱として、今後も減少することが予想される緑地空間の保全と創造に努めている。

農地・山林は地価負担力が低く、殆んどが民有地であったため、都市化の中でこの20年間に半減した。しかし農地は現在でも市民の野菜需要の30%を供給しており、緑地空間としての重要性からも都市活動と共存調和させるべきである。この都市農業の確立の理念から、農地の保全がなされている。まず市街化調整区域の20ha以上の優良農地については農業専用地区として指定し、都市内で成立しうる農業を旨とし、生産基盤・施設整備を行っている。また、横浜市独自の方式として市街化区域内の営農意欲の強い農家に対して、補助を行い、緑地の保全を行っている。



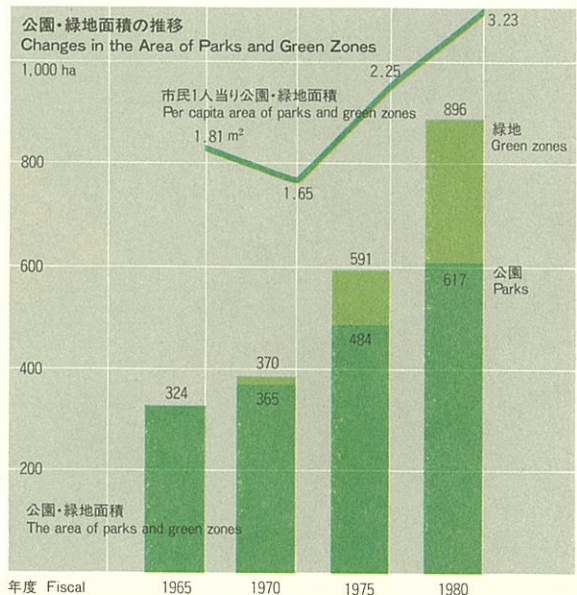
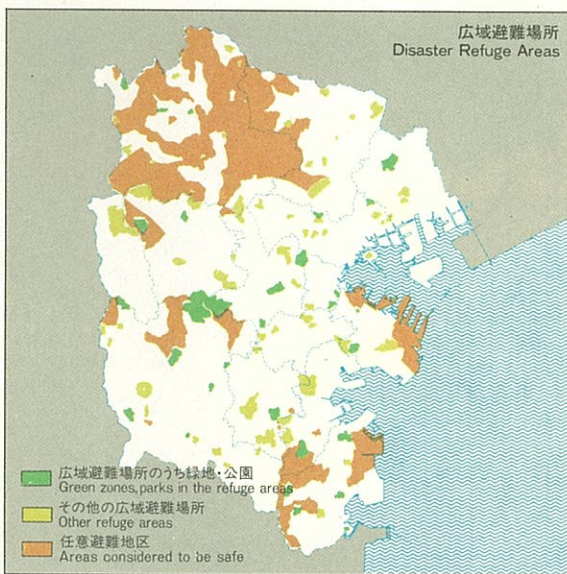
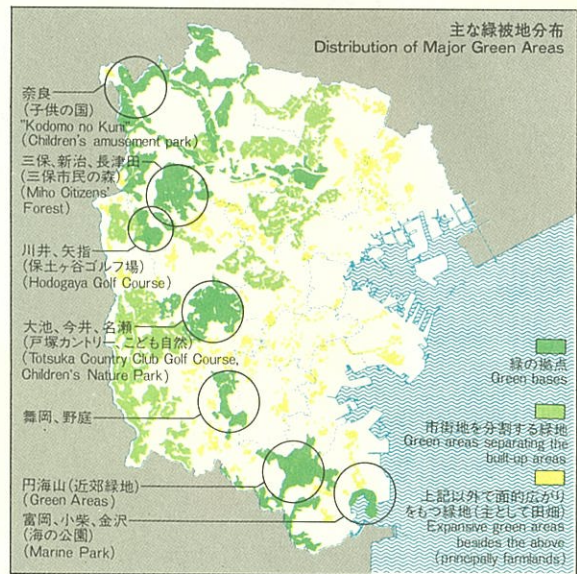
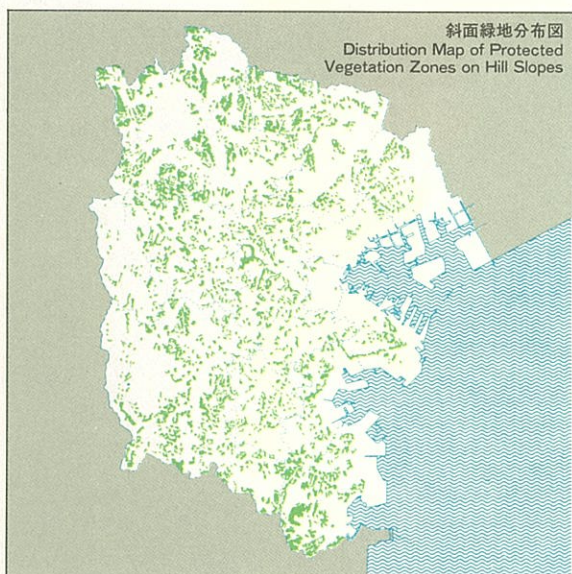
The urban environment can be largely divided into two categories: urban amenities and natural environment. The urbanization process is an indication of the existing natural environment being taken over by new urban amenities. But the natural environment, especially green open space, serves many purposes; such as the prevention of urban disaster, purification of the air, the sustenance of a pleasant landscape, and the use of its space for recreation, etc. Thus natural environment is an indispensable urban open space for the citizens.

Before 1960, built-up areas relatively compact in form were located along the coast whilst farmland and forest covered the suburban hills. Yokohama was then a city enriched with greenery. But as a consequence of rapid population growth and disorderly housing site development, the city now presents the appearance of a mixture of built-up areas, farmland, and forest in a mosaic fashion.

The City of Yokohama is exerting every effort possible to conserve and create green open space which would otherwise decrease in the future. Its plan is focused on the conservation and utilization of farmland and forest, promoting the expansion of green zones, and the development of parks.

Forest and farmland have been halved during the urbanization process of the last 20 years. The relatively low cost of land at the time and the fact that most of it was privately owned contributed to this.

Despite this decrease, farmland still provides 30% of the vegetables consumed by the citizens; therefore when regarding their additional significance as green open space, farmland should harmoniously co-exist with urban activities. As a result of the idea of establishing urban agriculture, farmland is being conserved by the city. To begin with, high-grade farmland of over 20 ha, located within the Urbanization Control Area has been designated as exclusive agricultural district with the agricultural infrastructure and facilities being developed. The city also offers subsidies to interested farmers in the Urbanization Promotion Area, thus preserving more green zones in the area. These have been achieved at the initiative of the City of Yokohama.



山林の保全も法律による他、市独自の方式として山林所有者と市との契約によってなされている。例えば一定期間保存契約を結び、緑を守る奨励金を交付し、緑地景観を保全したり、「市民の森」として10年間の使用契約を結び、市民が自然に親しめる憩いの場の提供をされている。この「市民の森」の管理は周辺住民の愛護会により行われ、市民と市が一体となって造り、運営されている場所である。横浜市における緑地に関して一番問題となっているのは市街地に緑が少ないことである。

そこで市街地の総合的な緑化の推進は、街路・学校等の公共・公益施設の緑化、工場建設や宅地造成に際しての緑化協定の締結、開発、建築行為の行政指導などの施策により進められている。

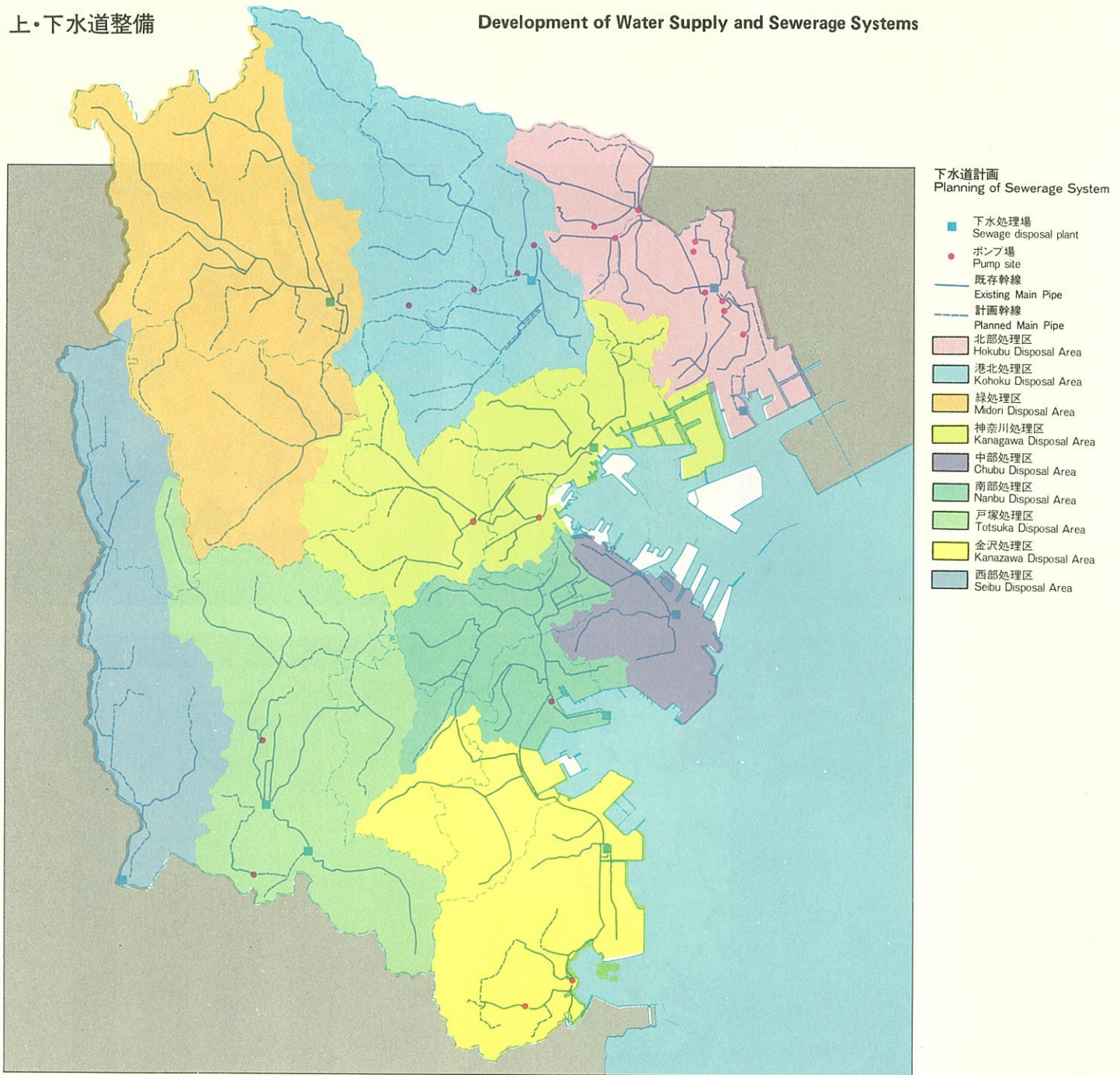
現在横浜における市民1人当り都市公園面積は1.91 m²で11大都市中最低となっているが、これは市街地に緑が少ないということを如実に語っている。すなわち1960年代は公園の整備量が人口の増加に追いついていかなかったためだが、近年接收地解除(根岸森林公園)、埋立事業(長浜公園)、区画整理事業(港北ニュータウン)などにより着実に確保・整備が進められている。横浜市の新しい総合計画「よこはま21世紀プラン」では都市公園に緑地を加えた現在の面積、市民1人当り3.23 m²、896.3 haを2000年には市民1人当り10.03 m²、3289.9 haにする目標を立て、長期的、計画的に整備を進めようとしている。

Forests are also conserved not only through legislation but in another innovative way of the city making an agreement with the forest owners. For example, an agreement to "preserve forests for a fixed period of time" is made between the City and the forest owner, whereby the city grants subsidies to the owners for the preservation of the landscape. Or, another agreement is drawn up whereby part of the land is used as a "Citizens' Forest" for a period of 10 years as a place for recreation and relaxation. This "Citizens' Forest" is managed by a Citizens' Preservation Group. Perhaps it can be said that this is a place which both the people and the city government created together in mutual cooperation. The biggest issue concerning the green zone environment in Yokohama is the scarcity of greenery in built-up areas. To cope with this problem and promote the expansion of green zones, the city is executing policies such as the establishment of more green zones in the streets, schools and other public facilities; inserting "Creation and Fostering of a Green Environment Act" into factory and housing development programs; and giving administrative guidance to development and construction activities. At present, per capita park space is a mere 1.91 m². Perhaps this figure—which is the lowest in comparison with the 10 other major cities—best shows the shortage of green zones within the built-up areas. This shortage is a result of park development programs which could not keep up quantitatively the population growth of the 1960's. However, the situation has taken a new turn. Green zones are now steadily being assured and developed through such programs as those of Negishi Forest Park (to be developed additionally in the former requisitioned area), Nagahama Park (under development through reclamation programs) and Kohoku New Town (under development through land readjustment programs).

In its "Plan for Yokohama to the 21st Century" the city has set the goal of increasing the present per capita green space (including city parks and green zones) of 3.23 m² (896.3 ha.) to 10.03 m² (3289.9 ha.) by the year 2000. Well planned developments are about to begin on a long term basis.

上・下水道整備

Development of Water Supply and Sewerage Systems



横浜市の水道の歴史は日本で最も古く、1887年から始まっている。その後、道志川水系、相模湖水系、馬入川水系と順次拡張を重ね、さらに1974年には産業の発達と人口の急増に対応するため、新たに神奈川県広域水道企業団によって開発された酒匂川水系から受水し、現在、1日178万 m^3 の給水能力を確保するに至っている。普及率は99.8%でほとんどの家庭が上水道のサービスを受けている。21世紀に向けて安定した給水体系を確立するために、建設省が建設中の宮ヶ瀬ダムからさらに46.4万 m^3 を受水することにしている。

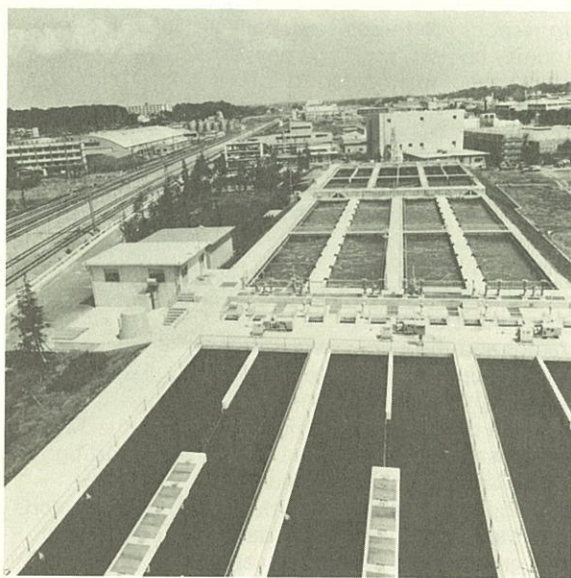
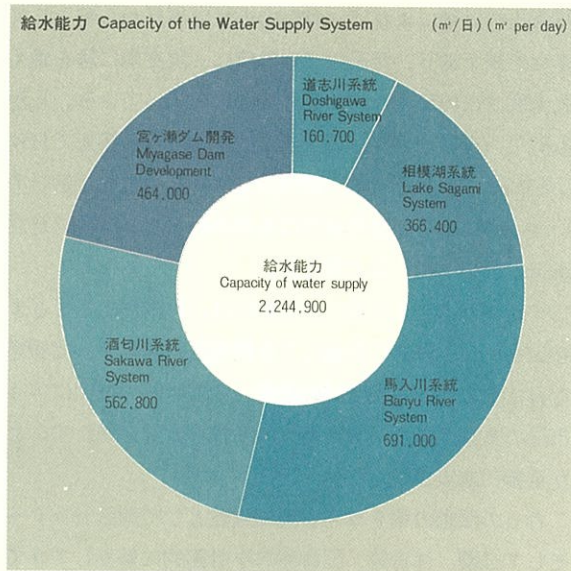
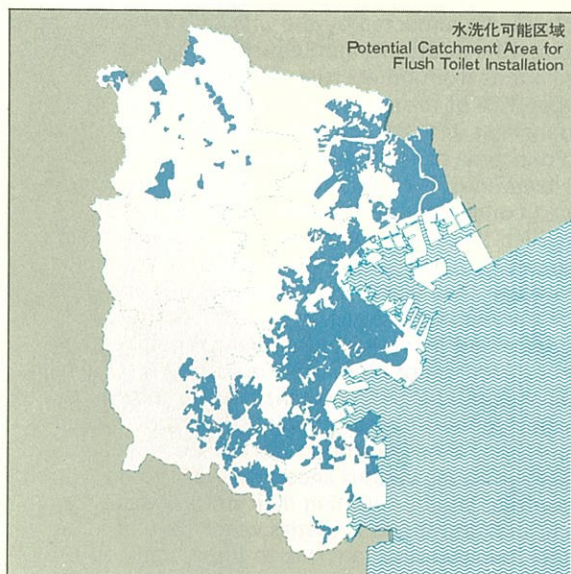
これに対し、下水道事業は戦災とそれに続く接収により大幅に立ち遅れたが、1960年代からの人口集中に伴う尿処理問題や河川の水質汚濁問題の抜本的解決のため、1962年から下水処理を伴う本格的下水道整備に着手した。横浜市では市域を9処理区に分け、各処理区毎に独立した処理を行う計画としている。下水処理場については11ヶ所のうち現在8ヶ所が稼働している。1980年現在処理区域面積8,862ha、水洗化可能人口119万人に達し、水洗化普及率も全人口の43%となっているが、他の大都市に比較して、まだ低い水準にとどまっている。しかし残りの処理場も建設中で、2000年までには市街化区域における人口に対し100%の水洗化普及率にする予定である。下水排除方式は臨海部の古い市街地、河川沿いの低地帯は合流式、内陸の新市街地は分流式で整備し、処理方式はすべて活性汚泥法である。また、公共用水域の水質を高めるための三次処理、下水汚泥の消化プロセスで発生するメタンガスの利用、汚泥の肥料化について研究中である。

The modern water supply system in Yokohama which came into operation in 1887 has the oldest history in Japan. Since then, the system has developed such water resources as the Doshigawa River, Sagami Lake and Banyu River. In 1974, in order to respond to the growing demand for water, the city began to receive water from the Sakawa River which was developed by the Kanagawa Prefectural Water Supply Consortium. With this additional water supply, the city has secured a daily water supply capacity of 1.78 million tonnes meeting 99.8% of the demands of the population of Yokohama. Furthermore, Yokohama plans to receive 464,000 m^3 of water from the Miyagase Dam which is currently being built by the Ministry of Construction for more stable water supply.

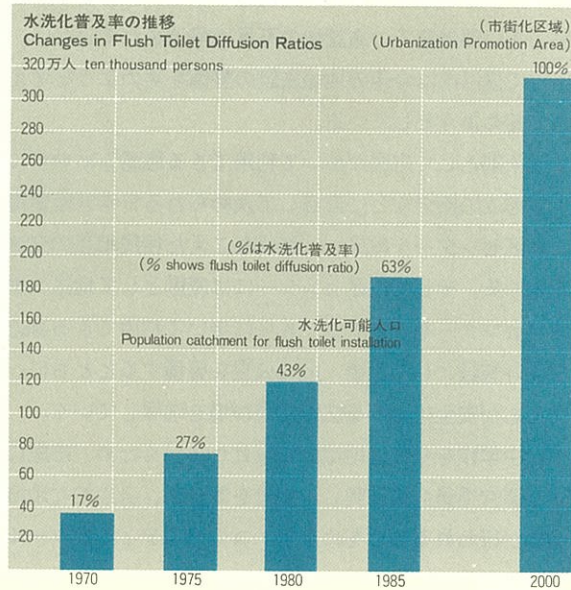
The development of the sewerage system, on the other hand, was drastically delayed due to the destruction caused by World War II and the subsequent requisition of land. In addition, the population concentration of the 60's was accompanied by such problems as night soil disposal and water pollution in the major rivers. To cope with this, Yokohama seriously embarked upon a program to develop its sewerage system.

The city is divided into 9 disposal districts, each of which operates independently. Presently, all the disposal districts cover an area of 8,862 ha., and the population which can install flush toilets in their homes has reached 1,190,000. Although 43% of the city's population could install flush toilets in their homes as of the end of fiscal 1980, when compared with other big cities, the percentage still remains low. However, the city expects to have a flush-toilet diffusion ratio of 100% in Urbanization Promotion Areas by the year 2000.

A combined sewerage system can be seen in the older urbanized areas along the sea coast and the low lands located along the main rivers. For the newly urbanized inland areas, a separate sewerage system (where waste water, sewage are transported along the same trunk line, and storm water along another line) is in use. All sewage treatment plants use the activated sludge method.

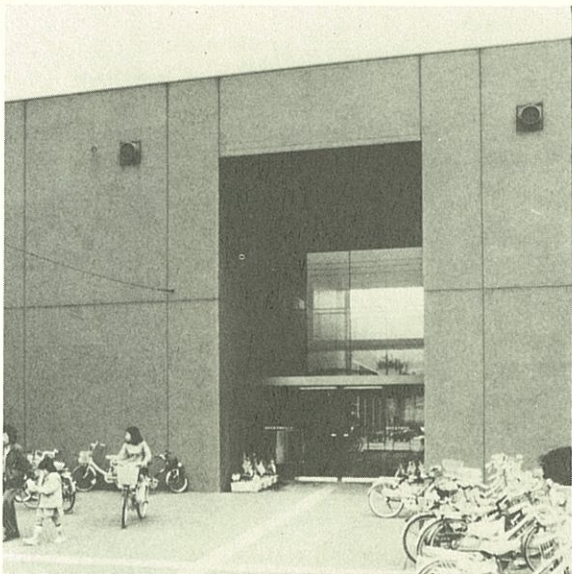


戸塚第2下水処理場 Totsuka Sewerage Disposal Plant No.2



地域施設整備

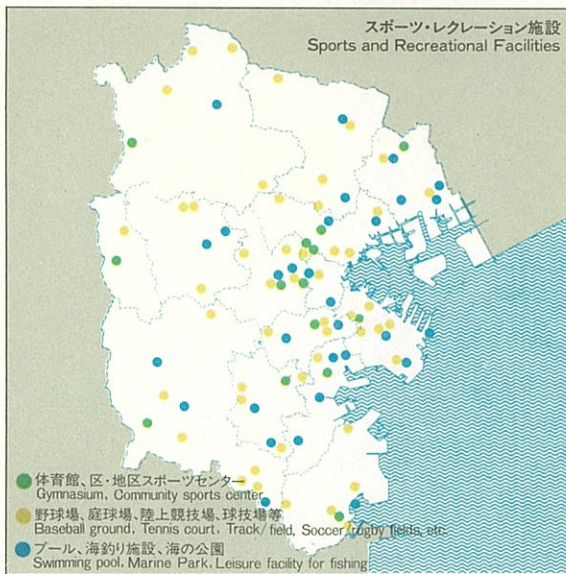
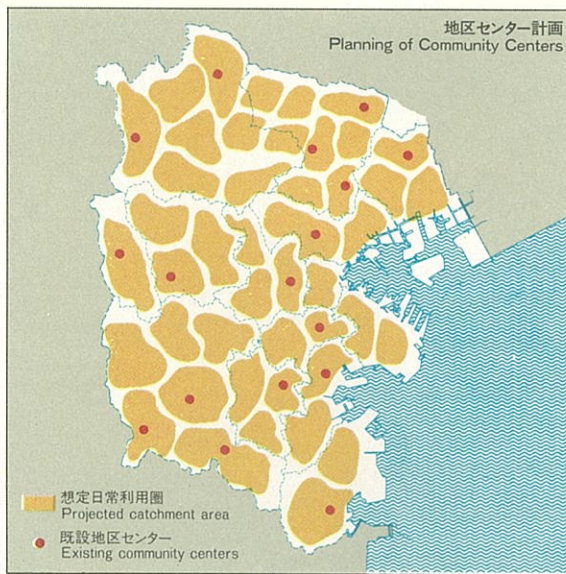
Development of Community Facilities



金沢地区センター Kanazawa Community Center



金沢地区スポーツセンター Kanazawa Community Sports Center



昭和55年末現在 As of the end of 1980

横浜市の調査によれば、48%の市民は市外から転入してきた市民であり、又過去10年の間に、現在地に居を構えた市民が市内移動を含めると39%にのぼっている。しかし67%の市民が今後も現住所に住み続けると答えており、いわゆる「浜っ子意識」については78%の市民が感じている。市民の移動性の高さにもかかわらず、市民の定住意識は高まっていると言える。

この定住意識をより高めるためには、1.市民のさまざまな出会いとふれあいを通して市民相互の連帯感、信頼感を育てること2.労働時間の短縮、余暇時間の増大に伴う市民の文化、スポーツ活動への多様な要望を満たすことが重要である。

これらの活動の場を与える地域施設として地区センターそして公園、体育館、図書館等を計画的に整備してきている。しかし現在でもその絶対数の不足、特に新しい市民の多い郊外部での施設量の不足は解消されていない。そこで横浜市は今後の地域施設の整備を次のような考え方で進めようとしている。

まず原則として市民が歩いて利用できる距離をめやすに、地域形成の歴史などに着目して決められる日常利用圏毎に地区センターを建設し、世代をこえた住民相互の交流を深める。そして地区センターには原則として地区スポーツセンターを併設する。さらに歩いて利用できる身近な屋外施設として児童・近隣公園を整備するとともに、こどもが安全に遊べる広場、遊び場を確保していく。

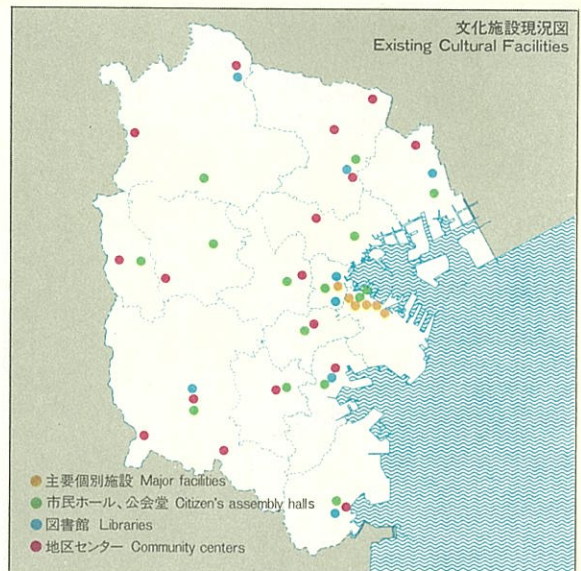
小・中学校を今後は地域の施設としていくため、市民による運営委員会を充実し、学校を舞台に、自主的な地域活動が行われることをめざす「コミュニティ・スクール」

Research conducted by the City of Yokohama shows that 48% of the city population is made up of immigrants from other cities. The research also shows that 39% of the people who settled in their present domiciles in these 10 years moved in from outside Yokohama or from other areas within the city. However, 67% of the citizens who responded to a poll conducted for the purpose of this research replied that they would continue to live in their present domiciles. In response to the question of whether they were "Yokohamaites" or not, 78% of the respondents answered in the positive. It can be said that despite their high mobility, their consciousness of permanent residency is quite high. Therefore, it is an important task for the city to enhance the citizens' consciousness of permanent residency by nurturing solidarity and trust among them through various encounters and contact opportunities; and by fulfilling their diverse needs for cultural and sports activities which have become increasingly important due to the decrease in their working hours and the resulting increase in their leisure time.

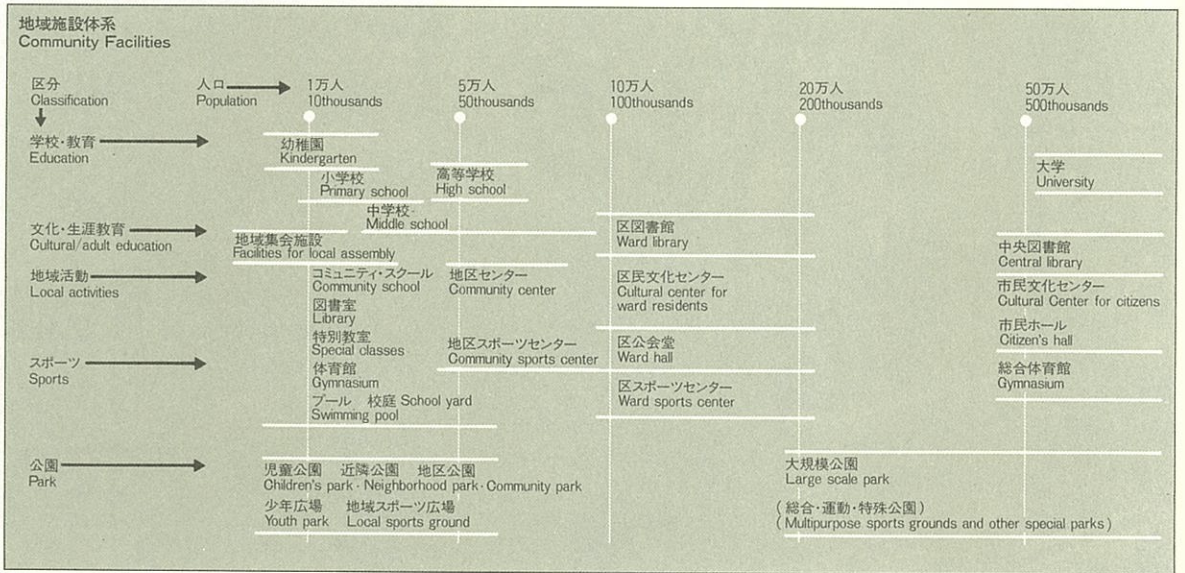
In response to these needs, plans to develop community centers, parks, gymnasiums, libraries, etc. have been implemented to form facility complexes for this purpose. However, even now there is a shortage in the total number of these facilities, this being especially apparent in the newly developed suburbs where the problem remains unsolved. The City of Yokohama aims to develop community facilities along the following guidelines: Firstly, a "community center" will be constructed in each neighborhood catchment area (which, in principle is created within the citizens' walking radius and through consideration of the area's history of development.). It is hoped that this center will intensify friendly exchange amongst citizens of all ages. In principle, a community sports center would be constructed in the same location. In addition to these facilities, neighborhood parks are to be developed as outdoor facilities in each of the catchment areas, simultaneously developing plazas and playgrounds where children can play in safety.



金沢区図書館 Kanazawa Ward Library



昭和55年度末現在 As of the end of 1980



の概念を展開する。今後、学校の建設にあたっては市民の利用しやすい施設づくりにつとめる。

これらの日常利用圏レベルの地域施設の拡充と同時に、地域における文化活動の中心の場として、各区ごとに、区民文化センター、区図書館、区スポーツセンター等の施設整備をすすめ、区の文化の象徴として区文化ゾーンの形成をめざす。

区民文化センターは文化ゾーンの核として生涯教育室、音楽室、郷土資料室、ギャラリー、ホール等の機能をもつ。そして区民文化センターは市民全体を対象とする市民文化センター、地区センターとネットワークを確立し、市民の自主的な芸術文化活動の活発化と個性ある地域文化を振興する。

レクリエーション施設としては公園整備とともに、自然の中での野外活動、宿泊活動をととして青少年の健全育成をはかる「野外活動センター」、自然の恵み豊かな市外の美しい景観の中で市民が家族やグループで余暇を楽しむ「市民休暇村」、市内の農業地帯の自然環境を市民のレクリエーションの場として活用する「横浜ふるさと村」を設けていく。

The concept of "community schools" will be developed to transform the existing primary and jr. high schools into community facilities where community activities can take place. Administrative Committees formed by the citizens will be responsible for the management of these community schools. When constructing schools in the future, the city intends to make an effort to create facilities accessible to the citizens.

Simultaneously with this development of community facilities at the neighborhood level, the city will also develop cultural centers, libraries, sports centers, and many other facilities in each of the "wards" to serve as centers of cultural activity for the ward as a whole. The objective of this plan is to create a "cultural zone" in each ward which would symbolize that ward's cultural activities.

The cultural center which forms the nucleus of the ward's cultural zone will conduct adult education classes and music classes, and will accommodate a local folklore library, an art gallery, a hall, and so on. It will also establish a "network" together with the city's new cultural center (which will serve all the citizens of Yokohama) and the neighborhood community centers so as to stimulate the citizens' interest in artistic and cultural activities and to develop a cameo of local cultures within the city. As for recreational facilities, the following will be developed along with parks:

1. An Outdoor Activity Center, which aims to foster healthy youngsters through the provision of accommodation for the pursuit of outdoor activities in natural surroundings.
2. Citizens' Vacation Village, an area where the citizens can enjoy their vacation with family and friends in a beautifully endowed natural landscape located outside the city.
3. Yokohama Furusato (hometown) Village, which will be constructed in the agricultural area inside the city, will offer the citizens a natural environment which would function as a recreational area.



海から見た都心 View of the City Center from the Ocean

都市デザインの取り組みは横浜市の都市づくりの中で特徴の一つといえよう。前述されている土地利用の規制・誘導と基幹的事業の推進によって新しい横浜市の都市基盤の組み立てがなされ始めているが、これら2つの取り組みは、都市の機能的、量的対応が中心的課題であり、そこで取り組まれた内容が施設として定着してゆく過程で、形態や他施設との関係について十分な配慮がなされにくい。都市づくりを進める中で、都市の機能的、量的側面での対処を行なうことは大切であるが、同時に、市民の生活・活動の場として空間の快適性・ドラマ性・地域性などといった空間の質・魅力を築くことも重要な課題である。このような視点からの行政的活動を都市デザインと呼ぶ。都市デザイン上の取り組みは各種公的施設・民間施設を含めた地域全体の空間の質を高めるための空間形成システムを作成し、また、このシステムにそった各施設間の形態に係る調整を行うことにより、全体的な空間の均質性、地域性を築くことを第一義的目標とする。さらに、地域の象徴となるような広場や、建物、彫刻等の適切な演出を加えてゆくことにより、横浜らしさや魅力ある都市空間を創造しようとするものである。なぜ横浜市は都市デザイン活動を行政の1つの柱としたのか。それは、1960年代の横浜市が、第二次大戦の後遺症を残して低迷している都心部と、急増する郊外部の新住民をかかえた中で、横浜市という1つのまとまりある自治体としての各地域間の関係を失い始めていたことに大きく起因する。

第二次大戦後の日本各都市の再構築は、経済国家として自立成長するために必要な、幹線交通網、大規模生産基地、労働者のための住居地づくり等都市機能の強化に重点

One feature of the city planning program in Yokohama is its planning approach from the urban design viewpoint. The urban infrastructure was built following two considerations: appropriate inducement and control of land use; and the promotion of the basic, infrastructural projects (as above-mentioned). However, because the above approach can be described as arising from a functional and quantitative point of view, it was difficult to consider the form and inter-relationships in regard to other facilities when the time came to actually implementing them. Although the functional and quantitative aspects of city planning are valuable so also are those which relate to the quality and attractiveness of space that it be a pleasant space filled with amenities, drama, and local color. What we call "urban design" is an administrative activity based on the aforementioned latter aspects.

When making an urban design approach, the city draws up a system of formulating space aimed at enhancing the quality of urban space, including the various public and private facilities. The system's main goal is to create a homogenous environment with a local flavor within the space by adjusting the physical form of each facility.

This urban design approach was used in an attempt to create an attractive open space through the additional inclusion of plazas, buildings and sculptures which would become symbols of Yokohama.

Why has Yokohama employed urban design in its administrative activities? During the 1960's, Yokohama was in the midst of coping with an urbanized central area still suffering from the aftermath of World War II. The new suburban population was burgeoning to such an extent that the relationship essential for each separate district to function smoothly within a unified local government was being lost. The reconstruction of Japanese cities in the post-war period proceeded with much significance being placed on the construction of major arterial road networks, large scale manufacturing bases and housing for workers, a necessity for the development of Japan into an economically strong nation. As various development programs proceeded, each city gradually began to lose its spatial, regional

都市デザインの目標

- ①地域のそれぞれに魅力ある都市空間を作り出していくこと——個性ある都市空間の創出
- ②人が安全で気持ちよく歩けること——歩行者空間の改善
- ③過密な都市内で豊かなオープンスペースを生み出すこと——安らぎのある都市空間の創出
- ④路上や広場、屋外集会施設など、都市生活が可能とする他人との接触の機会を演出すること
- ⑤各地域に固有な歴史的文化的遺産や景観を活用すること——歴史的文化的価値の保全
- ⑥海や川、池などの水辺、丘や斜面緑地などの自然の親しみを演出すること——自然要素の活用
- ⑦形態的秩序のある都市空間とすること——街並など都市景観の創出

Objectives of Urban Design

- ① To create an attractive and unique urban space in each area
- ② To enable the people to enjoy walking in safety
- ③ To produce an enriched open space within the overcrowded urban environment
- ④ To foster personal contact among the people through the development of streets, plazas and outdoor assembly areas, etc. which characterizes an urban way of life
- ⑤ To utilize landscape and cultural assets indigenous to each area
- ⑥ To create scenic waterfront space and green areas on the hill sides for the use of the residents
- ⑦ To ensure an urban open space with a structural order

都市デザインの取り組み

【都心部・関内地区】

- 都市景観の保護
 - ①高速道路の地下化
 - ②山手地区景観保全
- 緑の軸づくり
 - ③大通り公園
 - ④開港広場
- 海岸通り・日本大通り・日本大通りの銀杏並木の保護
- 歩行者軸の整備
 - ⑤港町くすの木広場
 - ⑥都心プロムナード
 - ⑦羽衣町街並
- 建築物の形態誘導と歩行者空間の整備
 - ⑧山下公園周辺地区
 - ⑨日本大通り地区
 - ⑩本町通り地区
- 活気ある商業軸づくり
 - ⑪馬車道地区整備
 - ⑫地下街・地下広場
 - ⑬イセザキ・モール
 - ⑭中華街南門通り
 - ⑮中華街本通り
 - ⑯元町
- 魅力ある公共施設の整備
 - ⑰地下鉄のデザイン
 - ⑱横浜市教育文化センター
 - ⑲横浜国際会議場
 - ⑳横浜スタジアム
 - ㉑大仏次郎記念館
- 屋外彫刻、レリーフ
 - ㉒フランス山パビリオン
 - ㉓弁天橋の親柱
- 歴史的価値の保全
 - ㉔吉田橋の復元
 - ㉕旧英国領事館を生かした横浜開港資料館
 - ㉖赤レンガ倉庫の保存計画

【新しい都心部】

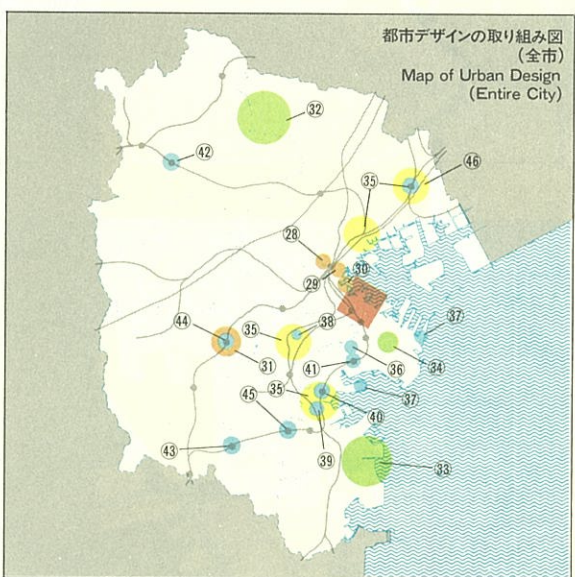
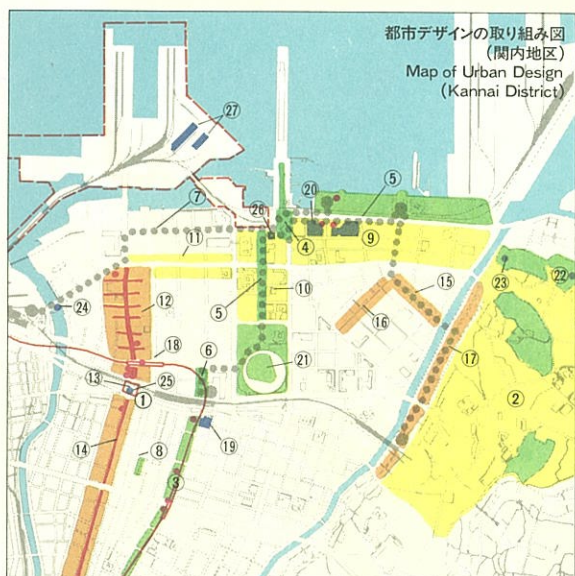
- 地区整備
 - ㉗横浜西口の商業地区整備
 - ㉘横浜駅東口地区（地下街、駅前広場整備）
 - ㉙みなとみらい21計画
 - ㉚東戸塚地区
- 郊外部での取り組み
 - ㉛地区整備
 - ㉜港北ニュータウン（センター地区の街づくり）
 - ㉝金沢シーサイドタウン（新しい集合住宅地の街づくり）
 - ㉞新本牧地区（接収解除地の街づくり）
 - 区の魅力づくり
 - ㉟南区、磯子区、鶴見区、神奈川区の魅力づくり計画
 - ㊱公園、道路などの魅力づくり
 - ㊲根岸森林公園
 - ㊳海づり施設
 - ㊴大岡川プロムナード
 - ㊵海の見える散歩道
 - 駅前の広場や商店街の整備
 - ㊶磯子
 - ㊷根岸
 - ㊸十日市場
 - ㊹本郷台
 - ㊺東戸塚
 - ㊻洋光台
 - ㊼鶴見

【全市にわたっての取り組み】

- ㊽道路愛称事業（標識）
- ㊾ストリートファニチャー（街灯、橋、彫刻、案内板）
- ㊿学校、公共建築
- ①街路樹計画、道路の魅力づくり計画
- ②景観計画
- ③市街地環境設計制度の制定と運用

【その他】

- ④都市形成史の編集など、街づくりのP.R.



Urban Design Challenges

【City-center: Kannai District】

- Protection of the Cityscape
 - ①Expressways Go Underground
 - ②Preservation of Townscape in the Yamate District
- Designing a Green Axis
 - ③Odori Park
 - ④Plaza Commemorating Opening of Port
 - ⑤Protection of Ginkgo Trees in Kaigan Dori St. and Nihon Odori Ave.
- Development of a Pedestrian Axis
 - ⑥Minato-cho Kusunoki Plaza
 - ⑦Downtown Promenade
 - ⑧Hagoromo-cho Square
- Physical Structural Building and Pedestrian Areas
 - ⑨Around Yamashita Park
 - ⑩Nihon Odori Ave. District
 - ⑪Honcho Dori St. District
- Designing a Thriving Commercial Axis
 - ⑫Bashamichi District
 - ⑬Underground Mall and Plaza
 - ⑭Isezaki Mall
 - ⑮Nanmon Dori St. in China Town
 - ⑯Hondori St. in China Town
 - ⑰Motomachi
- Visual Design in Public Facilities
 - ⑱Subway
 - ⑲Municipal Education and Culture Center
 - ⑳Yokohama International Conference Hall
 - ㉑Yokohama Stadium
 - ㉒Osaragi Memorial Hall
 - ㉓Outdoor Sculpture, Relief
 - ㉔French Mt. Pavilion
 - ㉕Main Pole of Bentenbashi Bridge
- Preservation of Historical Values
 - ㉖Restored Yoshidabashi Bridge
 - ㉗Information Center for Port-opening Related Material
 - ㉘Preservation of Red Brick Warehouse

【Development of New City-center】

- ㉙Yokohama Station West Exit
- ㉚Yokohama Station East Exit
- ㉛"Future Port 21" Plan
- ㉜Higashi Totsuka District
- Approach towards the Suburbs
 - District Development
 - ㉝Kohoku New Town
 - ㉞Kanazawa Seaside Town
 - ㉟Shinonmoku District
 - Designing an Attractive Ward
 - ㊱Minami Ward, Isogo Ward, Tsurumi Ward, Kanagawa Ward
 - Designing Attractive Parks and Roads
 - ㊲Negishi Forest Park
 - ㊳Leisure Facilities for Fishing
 - ㊴Ooka River Promenade
 - ㊵Promenade Overlooking the Sea
 - Development of Station Plaza and Shopping Mall
 - ㊶Isogo
 - ㊷Negishi
 - ㊸Toka Ichiba Market
 - ㊹Hongodai
 - ㊺Higashi Tosuka
 - ㊻Yokodai
 - ㊼Tsurumi

【Challenges in Entire City】

- ㊽Roads Signs
- ㊾Street Furniture
- ㊿Schools, Public Facilities
- ①Trees Lining the City Streets
- ②Landscape Plan
- ③Application of the System of Environmental Design
- ④Others
 - ㉑Publicity

が置かれてすすめられていた。このため各都市はそれぞれ固有のものとして持っていた空間的魅力、地域的魅力、歴史的価値などを失う結果となった。横浜市の都市づくりは都心部の横浜らしさのある都市空間の再形成により、都心部の個性や魅力を高めるとともに、市民意識の薄い郊外部の新住民と、古くからの横浜市民とをつなぐ役割をもってすすめられた。

都市デザインの目標と取り組み

横浜らしい都市空間の創造を大目標にしつつ、別表のような多くの目標を掲げた活動となっているが、形態として定着する過程は、単純ではなかった。例えば、車の機能性、経済性を尊重した1960年代の社会背景の中では、歩行者が快適に楽しく歩ける街づくりという新しい目標を掲げ、多くの公的・民間事業の中にその趣旨を組み入れるよう要請し、これら諸事業の主体性を尊重しながら諸事業間の形態調整も行なうというものであり、各事業者の社会的・経済的背景をも考慮した多様な対処にならざるを得なかった。また、都心部において空間的骨格づくりを、道路・公園・広場を中心とした公的・民間事業中心に進め、あわせて、これら骨格に面した街区の形態的整備を各建築主の協力を得て推進するとともに、彫刻・街灯・サイン等、都市空間の特定の場所を演出する多くの装置の質の改善をも進めるといように、活動領域は複層化し、拡大していった。

このように複層化した活動が一定の成果を生み出しているのは関内地区を中心とした都心部だけであるが、さらに郊外部の広い住宅地域等においても、同様の展開を進めるため、新たな活動を開始している。

and historic attractiveness indigenous to the area resulting in qualitative set-backs in regard to urban open space. Many programs and activities were designed and executed to restore the once lost quality of open space by re-creating the open space area in central Yokohama. These projects were expected to play a major role in connecting the new suburban residents who had very little awareness of their Yokohama citizenship with the people of Yokohama.

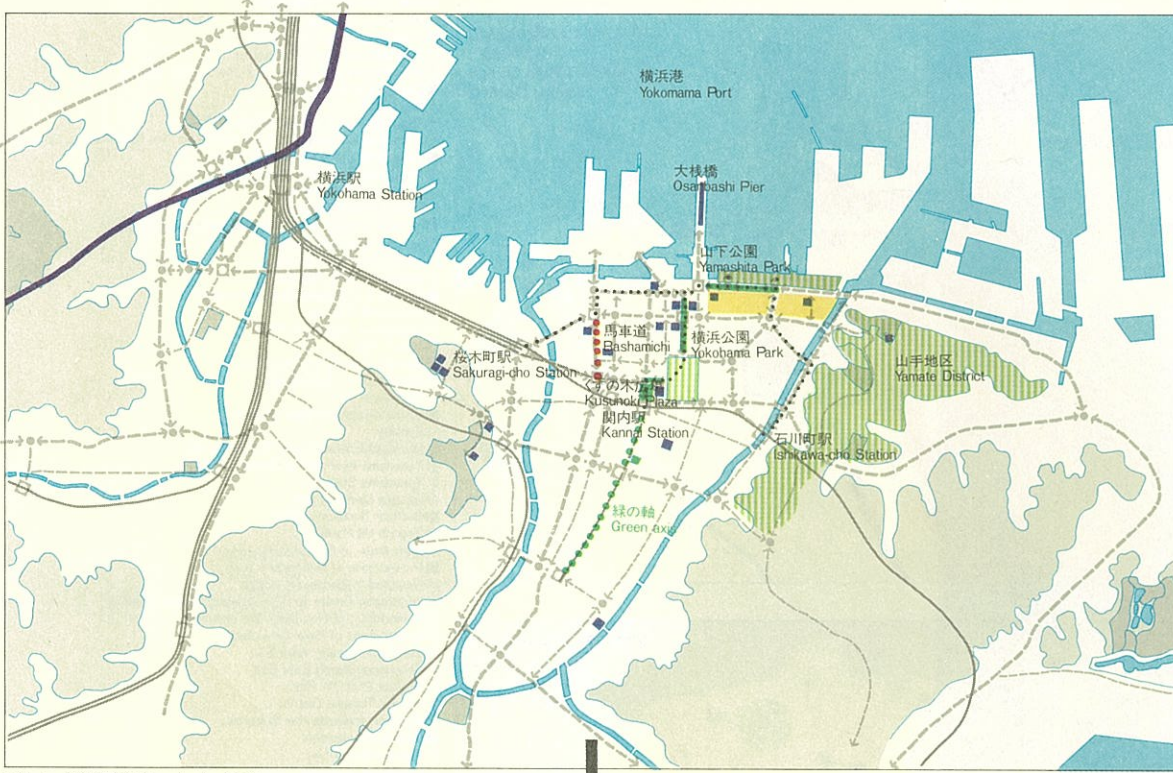
Urban Design: Objectives and Challenges

The city at present conducts numerous activities with the objectives shown in the chart, the major one being the creation of a Yokohama-like urban space. But the process of establishing the actual physical form was not so simple. Against the social background of the 1960's when motorization increased, urban design concepts—with the objective of creating cities where pedestrians could pleasantly stroll along the streets—were included in many public and private projects. The city had to cope with each project by taking into consideration the socio-economic background and the individuality of each developer whilst simultaneously attempting to coordinate the physical form of these diverse projects. The spatial framework within the community was structured mostly through public works projects where roads, parks, and plazas were constructed.

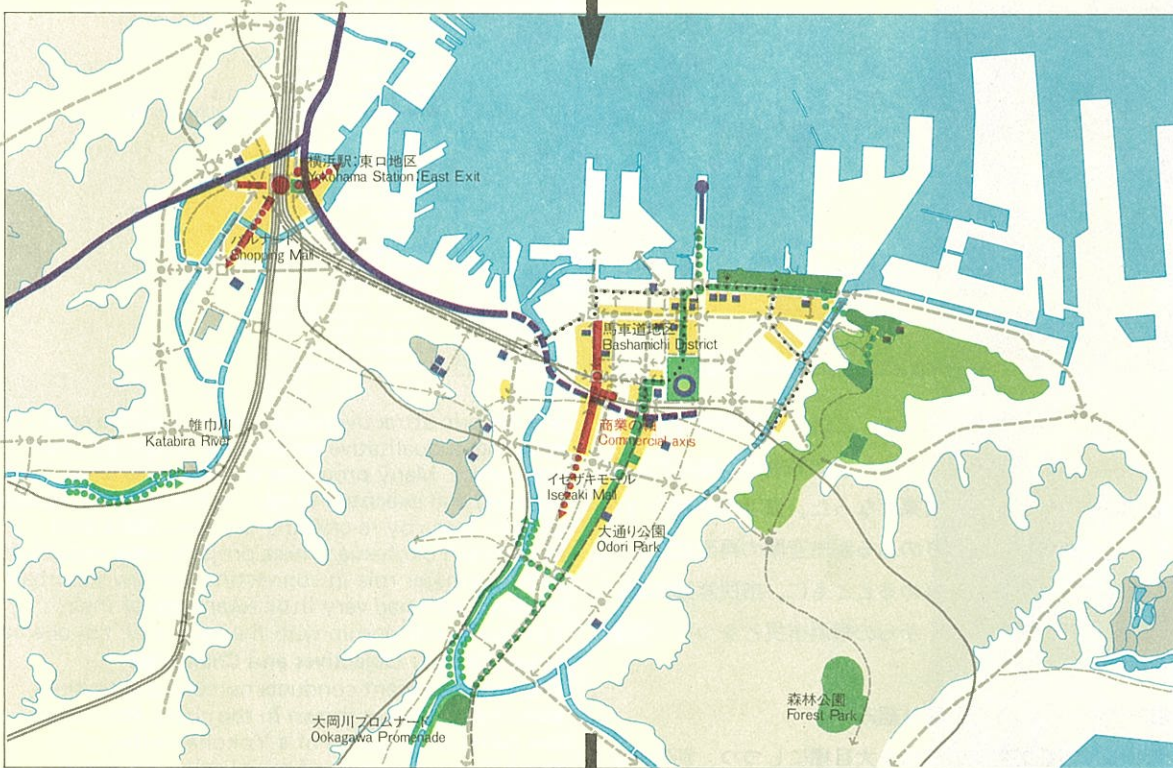
Steps were also taken to promote physical development in areas facing these public open spaces acquiring the cooperation of different developers. Furthermore, "Urban Design Areas" expanded and their activities became more complex when the appliances (such as sculptures, city lights, signs, etc.) that decorate certain urban open space underwent qualitative improvement. The only section where results of these complex activities can be seen in Yokohama is in the central area around the Kannai district. To expand these complex activities to the suburban residential districts, new developments are presently being undertaken.

都市デザインの展開(都心部)

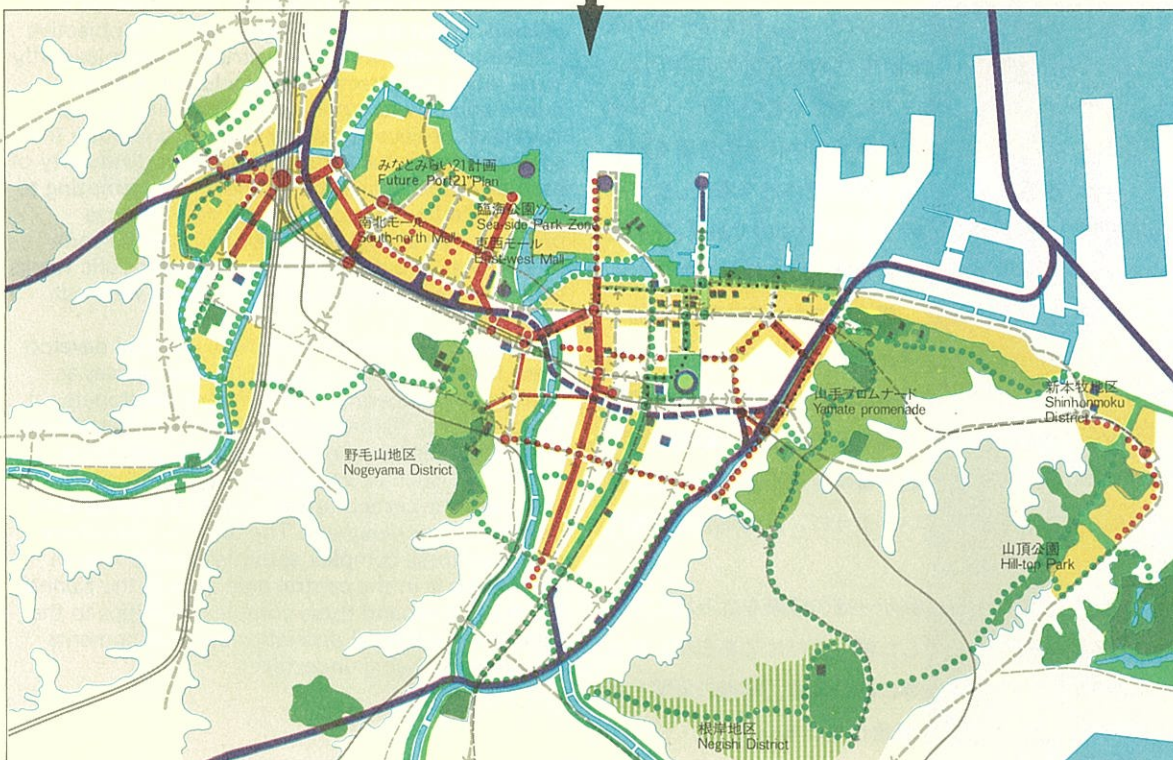
Development of Urban Design (City-Center)



I期(昭和49年) Phase I (~1974)



II期(昭和50年~56年) Phase II (1975~1981)



III期(昭和56年~) Phase III (1981~)

- 海、川、運河
Sea, River, Canal
- 丘
Hill
- 公園
Park
- 鉄道
Railway
- 地下鉄
Subway
- 都市活動の軸 1
Primary urban activity axis
- 都市活動の軸 2
Secondary urban activity axis
- 結接点・駅 1
Transit stations and primary nodes
- 結接点 2
Secondary nodes
- 高速道路
Expressway
- 高速道路(地下化)
Expressway (underground)
- 景観・緑地保全区域
Preservation of cityscape and green areas
- 公園、広場の整備
Development of park and plaza
- 主要な公共施設の整備
Development of major public facilities
- 歩行者空間(商業系)の整備 1
Development of pedestrian space (shopping): Primary
- 歩行者空間(商業系)の整備 2
Development of pedestrian space (shopping): Secondary
- 歩行者空間(緑地系)の整備 1
Development of pedestrian space (green): Primary
- 歩行者空間(緑地系)の整備 2
Development of pedestrian space (green): Secondary
- 街づくりの推進地区
Urban design promotion district

都心部景観の擁護 都心部の緑の軸づくり
 高速道路の地下化 大通り公園 (1970~1978)

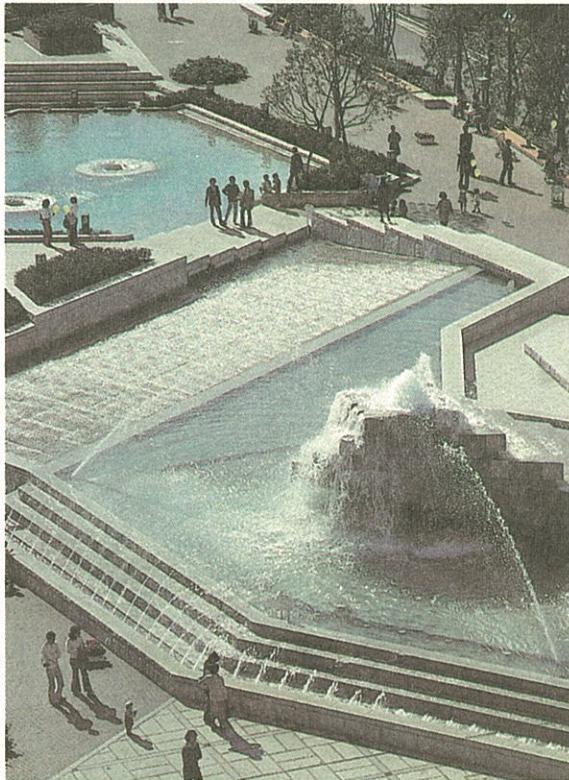
Protection of the Cityscape in the Central Area
 Expressways Go Underground (1968-1978)
Designing a Green Axis in the Central Area
 Odori Park (1970-1978)



大通り公園 Odori Park



地下化した高速道路 Expressways go underground



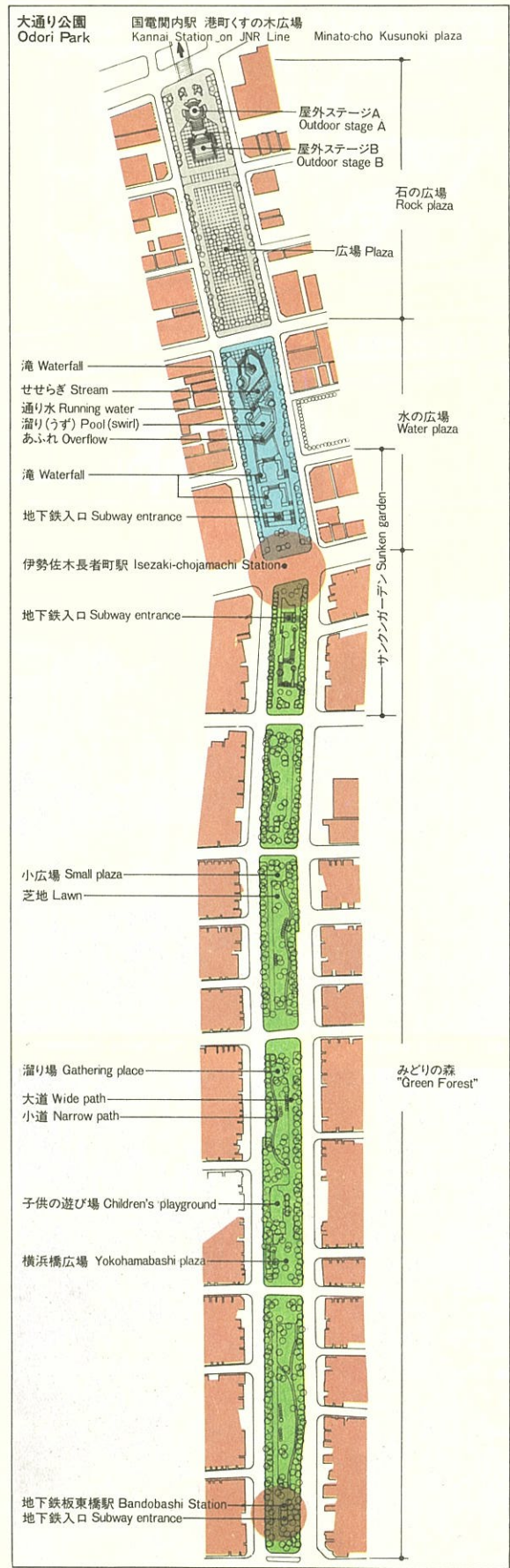
大通り公園・水の広場 Odori Park : Aqua Plaza

高速道路の地下化

都心部への高速道路網導入に際し、都心部の関内地区だけは高架道路とせず地下化できた。この結果、都心部における景観の悪化を防止し、高速道路両側地区の空間的連続性を保つことができた。

大通り公園

旧運河・吉田川埋め立て地にも高架高速道路の計画があったが、周辺地区の開発・整備を促進する役割を持った緑地・歩行者空間を軸とするオープンスペースの軸とすることに方向転換した。地下には市営地下鉄を通して。公園はステージ、石の広場、サンクンガーデン、緑の森等多種類の空間から構成されている。長さ1.2km、幅30m~44m。



Expressways Go Underground

When an elevated expressway network was introduced to the central part of Yokohama, only the Kannai district was able to construct an underground motor expressway. As a result, deterioration of cityscape was prevented in that area and the spatial continuity of sections located on both sides of the underground expressway was preserved.

Odori Park

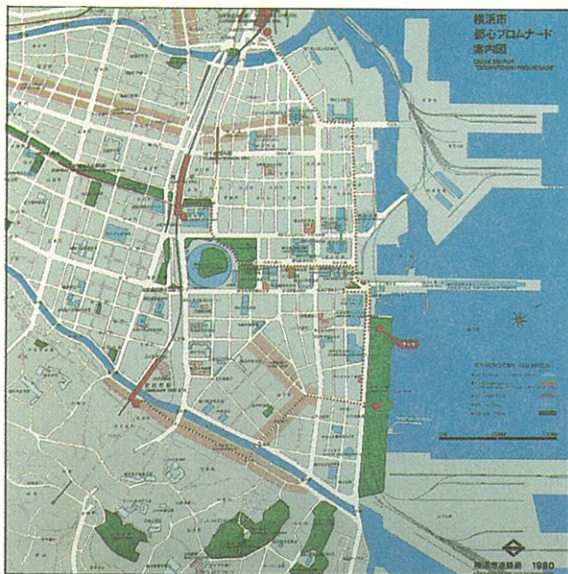
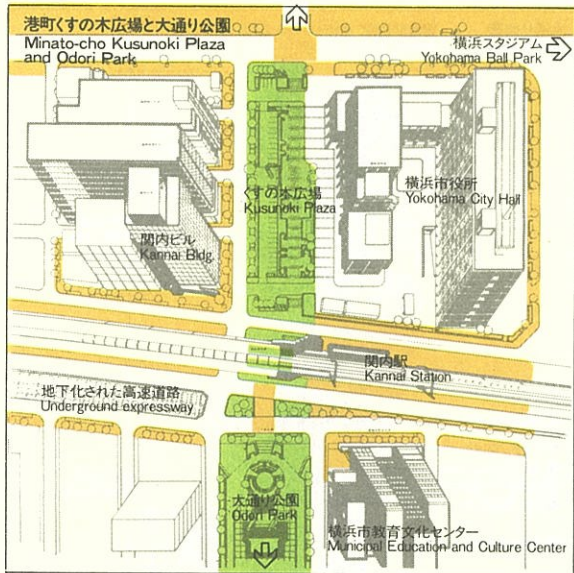
There was also a plan to construct an expressway in the Yoshida River (a former canal) Reclamation Area. However, it was averted and instead, the idea of creating a Green Axis—consisting of green zones and open space for pedestrians—came into existence. This Axis was planned to contribute to the future development of the areas around it. A municipal subway runs underneath the Axis, which is Odori Park consisting of a stage, a "rock plaza," an "aqua plaza," a sunken garden, green woods, and various other open spaces. The Park measures 1.2 km. long by 30-44 m. wide.

都心部の歩行者軸の整備

港町くすのき広場 (1974)
都心プロムナード (1974~1977)

Development of a Pedestrian Axis in the Central Area

Minato-cho Kusunoki Plaza (1974)
Downtown Promenade (1974-1977)



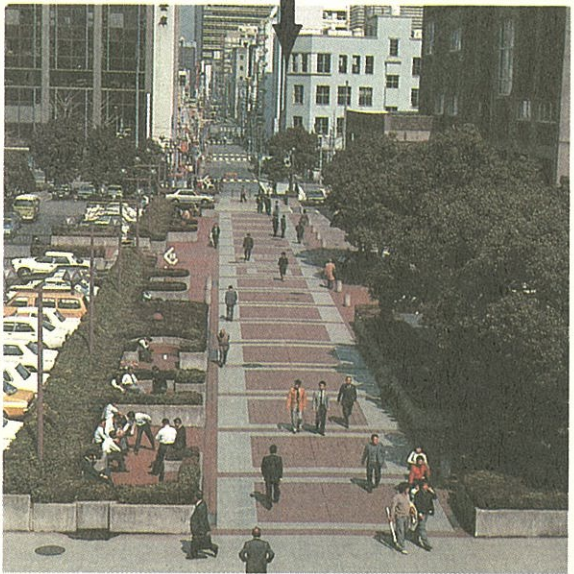
都心プロムナードルート図 Route of Downtown Promenade



港町くすのき広場完成前 Minato-cho Kusunoki Plaza (before Completion)



都心プロムナード(日本大通り) Downtown Promenade (Nihon Odori Ave.)



港町くすのき広場 Minato-cho Kusunoki Plaza



都心プロムナード(山下公園) Downtown Promenade (Yamashita Park)

港町くすのき広場

大通り公園に連なる都心部の緑の軸の一部である。計画は大通り公園より後であるが、完成は先になった。従来、一般街路であった敷地を、歩行者専用の広場的道路に変更し、合わせて、周辺の公用駐車場も再整備したものである。関内地区の建築物の歴史に多く登場する赤レンガを主要なデザイン基調としている。

都心プロムナード

関内地区の3つの駅と山下公園(臨海公園)を結ぶ遊歩道としての歩道整備である。市民から絵柄を公募して作った絵タイルや、歩行者の為のサインポールが、このプロムナードを特徴づけている。事業完成後、関内地区への来街者が急激に増えている。

Minato-cho Kusunoki Plaza

This Plaza is part of the Green Axis stretching to Odori Park. Although its plan was laid out after the concept of Odori Park was designed, it was completed earlier. The aim was to transform an area that used to be a city road into a plaza-type mall for pedestrians, at the same time developing parking lots for official business around the area. Red brick tiles that frequently appear in the architectural history of the Kannai district are a major design feature.

Downtown Promenade

This project was designed to develop the sidewalks connecting Yamashita Park (a seaside park) and the three railway stations in the Kannai district. Picture tiles which were made by the citizens, and special sign posts for pedestrians create a unique atmosphere. There has been a rapid increase in the number of visitors to the Kannai district since this promenade was completed.

建築物のデザインと歩行者空間

山下公園周辺地区整備(1972~)
日本大通り周辺地区整備(1980~)

Physical Structural Development of Buildings and Pedestrian Area

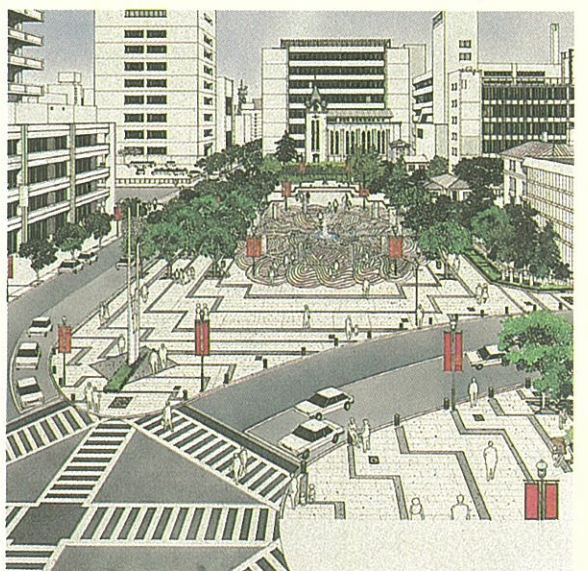
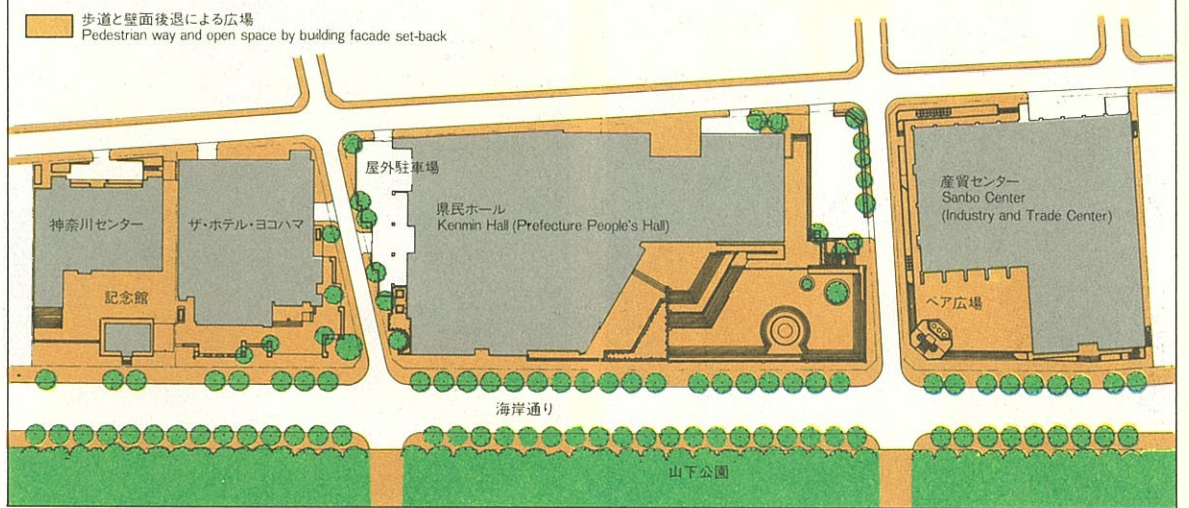
Development of the Area around Yamashita Park (1972-)
Development of the Area around Nihon Odori Ave. (1980-)



ヘア広場(山下公園周辺地区) Pair Plaza (around Yamashita Park)



歩行者空間と建築物(山下公園周辺地区)
Pedestrian Space and Buildings (the area around Yamashita Park)



開港広場 Plaza Commemorating Opening of the Port

港町くすのき広場、都心プロナード等は公的事業として行なわれた。これに対し、民間の建築群の整備の中で、歩行者空間の拡大と、形態、色彩等の調和・演出を図る取り組みも行っている。山下公園周辺地区の整備は、その代表的成果である。ここでは、3つのゾーン毎に考えられた、土地利用、建築物の壁面後退(歩道・広場の設置)、建物の色彩等のデザイン・システムに沿って、各建築主の協力を得ながら、地区全体の整備を進めている。一定の成果を得た現在では、隣接する日本大通り地区へも、整備範囲を拡大している。歴史的建造物や、いちょう並木等魅力的な同地区の財産を今後に生かしつつ、現代的機能を兼ねそなえた地区にしようという視点で取り組んでいる。

The development of Minato-cho Kusunoki Plaza and Downtown Promenade was conducted as part of a public venture. Private developers, on the other hand, have begun to enlarge pedestrian space and an attempt is being made to harmonize the physical structure and colours, etc. of buildings when development programs are drawn up, as can be seen in the development of the area around Yamashita Park. This area has been divided into three zones. The project's goal is, with the cooperation of the client, to develop the entire area by employing such design systems as land use, setback of building lines (to construct wider sidewalks and plazas), building colours, etc. in each of the three zones. Now that definite results have come about, the plan has expanded to the area around Nihon Odori Ave. At present, the city is tackling that development plan in an effort to create an area furnished with modern functions while at the same time preserving the district's attractive assets of streets lined with ginkgo trees and historic buildings.

活気ある商業軸づくり

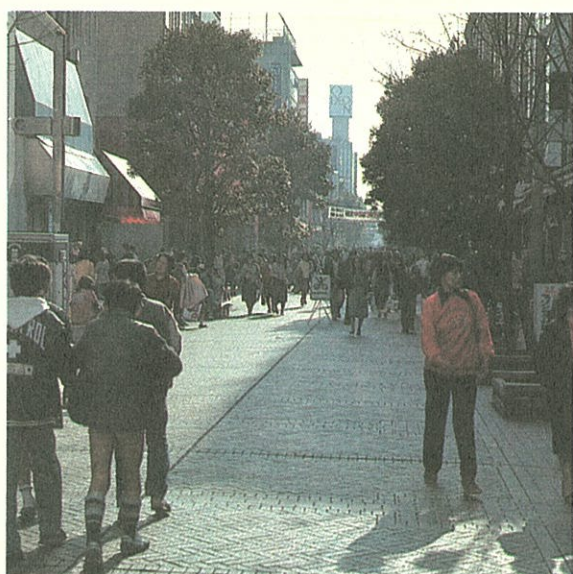
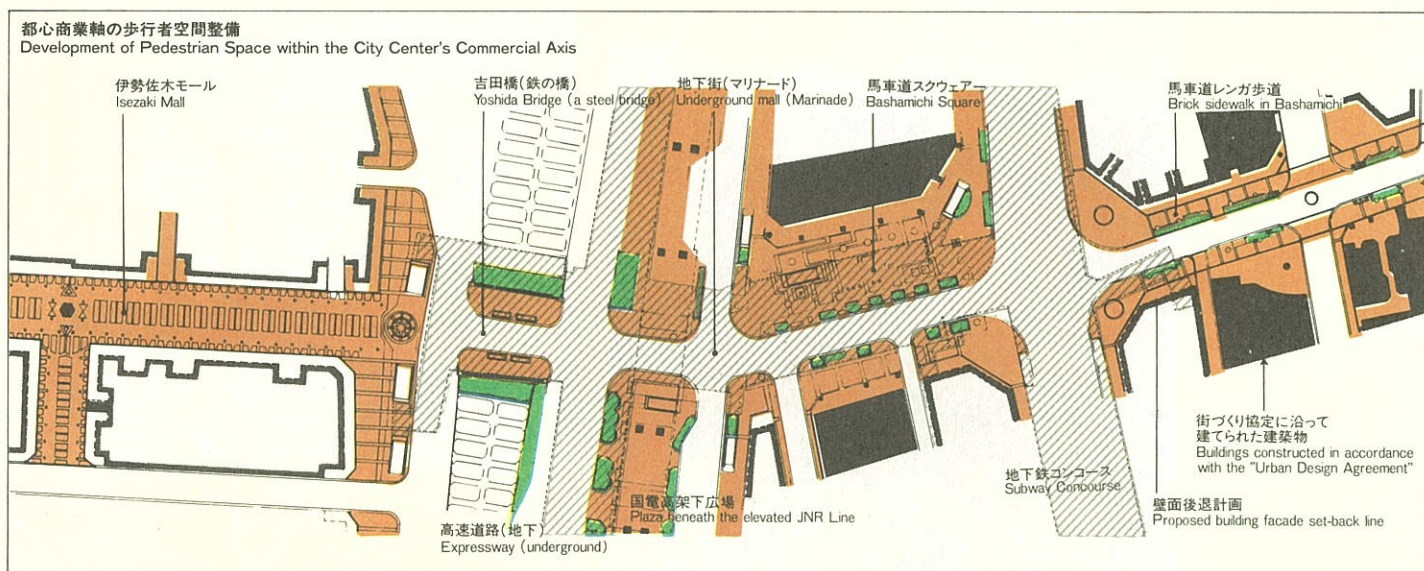
イセザキ・モール(1978)

馬車道地区整備(1973~)

Designing a Thriving Commercial Axis

Isezaki Mall (1978)

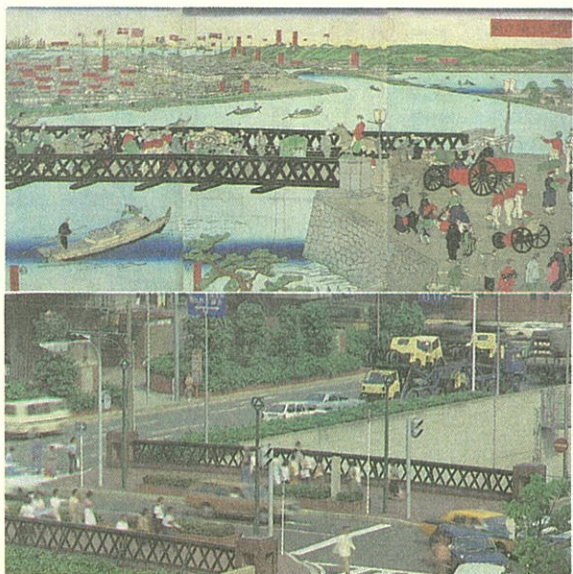
The Development of the Bashamichi District (1973-)



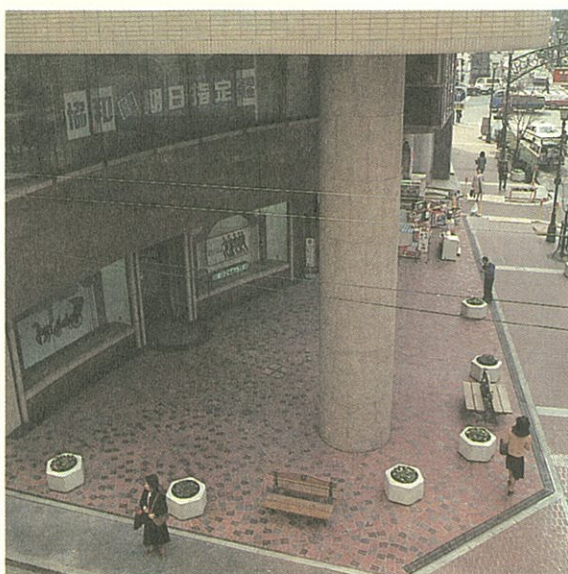
伊勢佐木モール Isezaki Mall



馬車道スクエア Bashamichi Square



復元された吉田橋 The Restored Yoshidabashi Bridge



壁面後退(馬車道地区) Setback Facades (Bashamichi District)

高速道路、市営地下鉄関内駅の計画を契機に、馬車道・伊勢佐木の両商店街をつなぐ地下街の計画が固まり、また、これと同時に、両商店街の再整備気運が盛りあがった。路線型商店街である両地区ともに、その中央を貫く道路の歩行空間化とデザイン的改善、及び、その歩行空間に面する商業ビルのファサードの形態・色彩等の再編成による総合的デザイン演出を目標とした。馬車道地区では、車道を残しつつ歩道を広げ、また、街づくり協定による建築物の壁面後退、色彩調整を進めてきた。伊勢佐木町では、15m幅の道路全体を歩行者専用道(モール)化した。そして店舗それぞれが独自のデザインの工夫を加えることにより、新しい空間的魅力を築き、来街者の増加に成功している。

When plans to install an expressway and construct Kannai Station on the Municipal Subway got under way, a program was embarked upon to connect the two shopping areas of Bashamichi and Isezaki by an underground shopping mall. At the same time, attempts were made to allocate pedestrian space in the road which runs through the center of the two street-side shopping areas; to renovate the architectural design of the area; and to comprehensively design the area by re-organizing the physical form and colors of the facades of commercial buildings facing the pedestrian space. In the Bashamichi area, the roadway was narrowed. Also building lines were setback, and color adjustments were made in accordance with the "District Development Agreement."

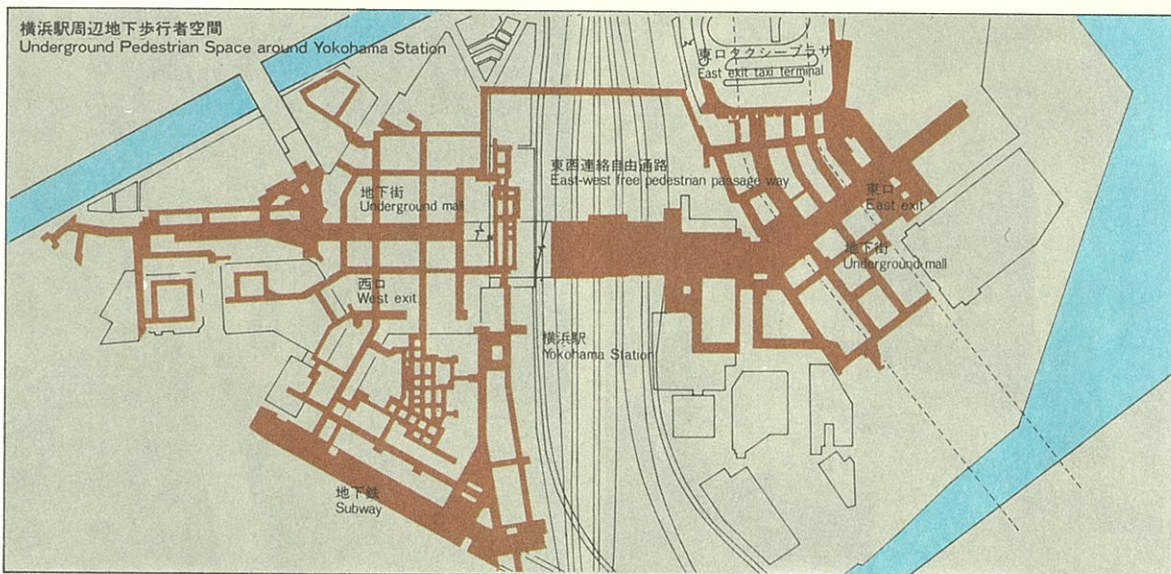
In the Isezaki-cho section, the entire 15 m. wide roadway was turned into a mall—an exclusive pedestrian way. By adding its own unique design, each area has created a new type of spatial attractiveness and has succeeded in bringing in more people to visit the new shopping area.

新しい都心部地区の再整備

横浜駅周辺地区(1969~)

Redevelopment of a New City Center

The Area around Yokohama Station (1969-)



西口駅前広場 West Exit Plaza



東ロイストプラザ East Exit Plaza



東口地下街通路 East Exit Underground Passageway



東口タクシースタンプラザ East Exit Taxi Terminal

鉄道駅の設置されたのは1928年であるが、商業の発展は、1955年頃以降という同地区は、現在、横浜市最大の商業集積地となっている。商業地として先行した西口地区は、駅前に大規模地下街・デパート・専門店ビル等が集積しているが、今後、駅前広場の再整備、周辺地区への整備拡大が課題となっている。これまで商業地としての集積の低かった東口地区は、総合開発計画に沿って、この数年の間に大規模地下街・専門店ビル・地下公共駐車場・地下交通広場・地上歩行者広場と一気に整備が進み、さらに出島地区の再開発に着手している。東口地区の整備と合わせて、横浜駅の東口と西口を結ぶ自由通路も完成した。空間整備に際し、横浜駅周辺地区の独自のデザインの魅力形成を重視している。

The area is the largest commercial district in the City of Yokohama. Initial commercial development occurred in the West Exit area where a large-scale underground shopping mall, department store, large scale specialty shops, etc. were integrated. The future task of the area lies in redeveloping the station square and expanding development towards the area around it.

On the other hand, the East Exit area has developed at a rapid pace during these past few years following the "Yokohama Station East Exit Comprehensive Development Plan." The area now has a large scale underground shopping mall, a building housing specialty shops, an underground public parking lot and traffic terminal, and a pedestrian plaza on the ground floor. Further plans are also underway to redevelop the Dejima District. Together with the development of the East and West Exits, a pedestrian way connecting the two exits has also been completed. When making these spatial developments, the city attached great importance to the creation of a unique design representing the Yokohama Station area.

公的事業の中のデザイン

地下鉄(1969~)
道路の魅力づくり
緑地・公園・街路樹
海岸線の市民利用施設

Visual Design in Public Works Programs

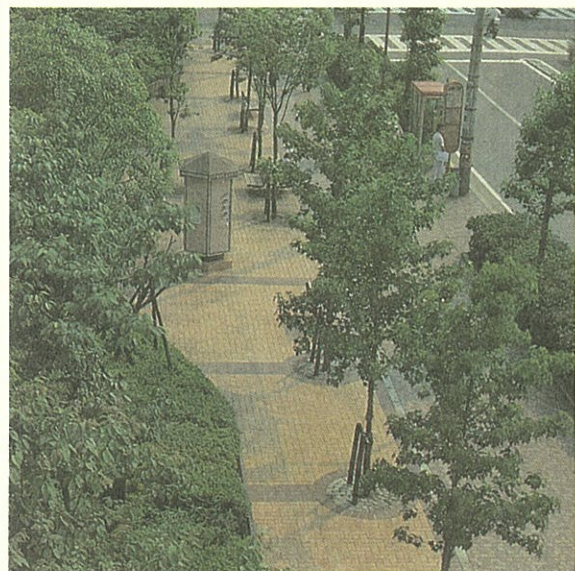
Subways (1969-), Attractive Roads, Green Zones,
Parks, Tree-lined Streets, Public Facilities along the
Waterfront



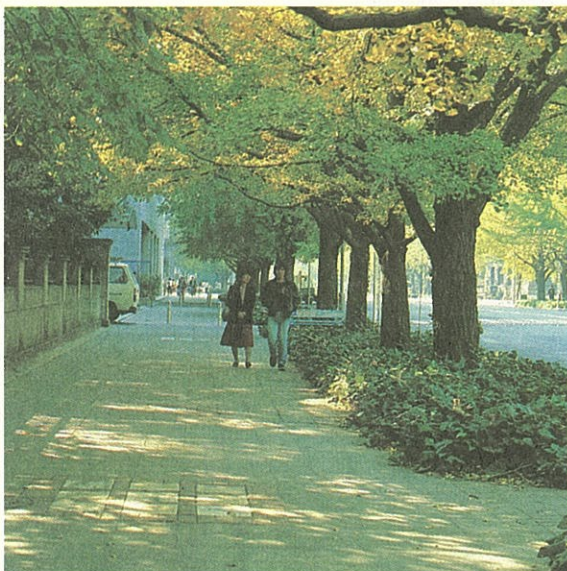
地下鉄(関内駅) Municipal Subway (Kannai Station)



山下公園前歩道 Sidewalk in front of Yamashita Park



羽衣町街庭 Hagaromo-cho Square



街路樹 Trees Lining the City Streets



根岸森林公園入口広場 Entrance Plaza:Negishi Forest Park



海釣り施設 Leisure Facilities for Fishing

新しい市民の足となる市営地下鉄を、より快適で、かつ市民に親しまれるものとするため、外部のデザイナー、建築家等と市の関係局とて構成するデザイン委員会を設置し、統一的デザインポリシーを確立した。この中には、機能面での確かなサービス、デザイン面でのわかりやすさ、横浜らしい特性づくり等が盛り込まれている。緑地・公園・広場・街路樹のデザイン的向上、街灯・サイン類を含む道路空間の魅力づくり、海岸部での市民利用施設の検討など、市の進める事業を通して、都市空間の魅力形成への取り組みを、少しずつ、全市的に進めている。

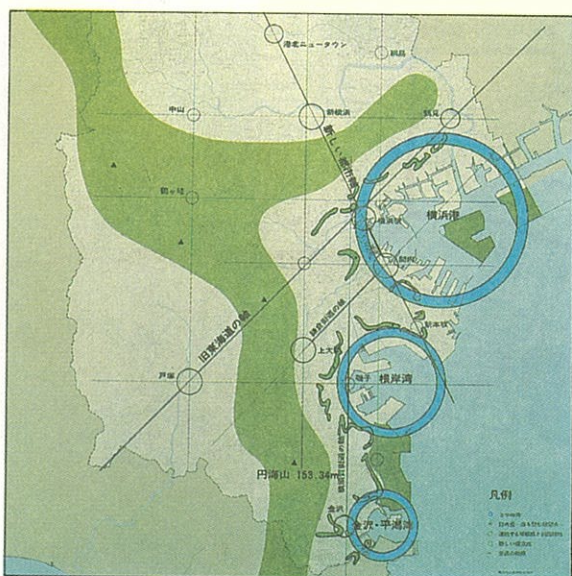
A Design Committee consisting of designers, architects, and the City was inaugurated by which a unified design policy was established for the creation of pleasant and comfortable Municipal Subways to be enjoyed by the citizens. The policy included the employment of good functional services and easy-to-recognize designs eliciting features of the city. Plans for the creation of attractive urban open space in the city are now in progress through such municipal programs as: design improvements of green zones, parks, plazas and roadside trees, etc.; creation of attractive road space including city lights and signs; and examination of facilities on the waterfront for the citizens' use.

横浜らしい自然景観を生かした街づくり

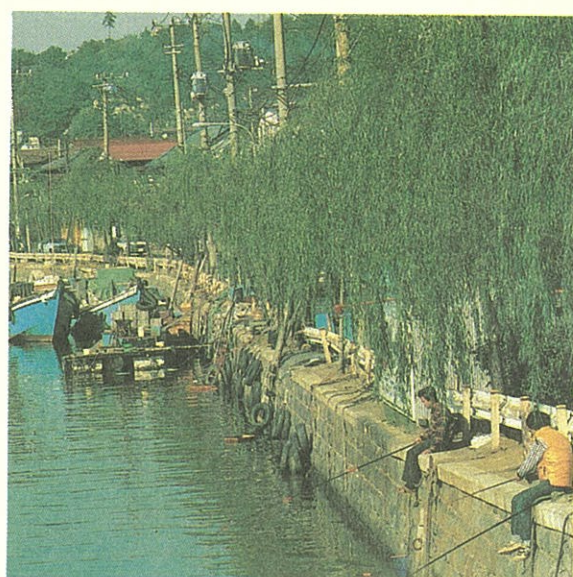
海と湾
丘と街なみ
川

Use of the Natural Landscape Indigenous to
Yokohama in the Design of the City

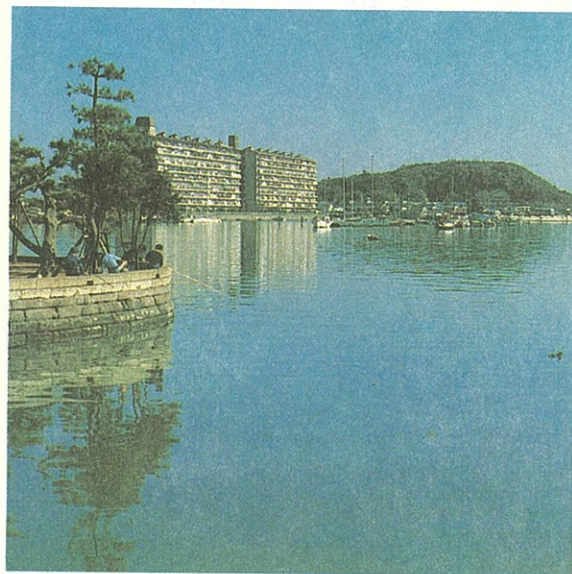
The Ocean and the Bay,
Hills and City Streets, Rivers



横浜の景観構成図 Map of Yokohama's Landscape Structure



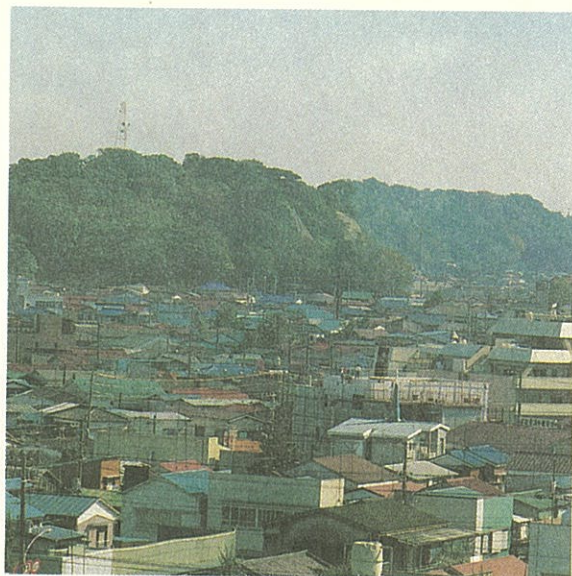
堀割川 Horiwari River



平潟湾 Hirakata Inlet



山手本通り Yamate Hondori



丘と街なみ Hills and Townscape

横浜は港に始まり、今もって港が市民生活のかけがえない部分になっている。市域拡大により、港のイメージでは覆いきれない地域が生じているが、それぞれの地域特性との対比を明確にすることによって他の都市にない横浜独自の魅力を積みあげていきたいと考えている。横浜湾、根岸湾、金沢・平潟湾という3つの湾それぞれの個性を生かしながら市民との接点を演出する。さらに内陸部の河川沿いに発達した市街地にとって貴重な財産である河川沿い空間の演出や、横浜の特徴である低地の町と丘の緑との対比による演出などを進めようとしている。数多く残された環境資源を大事にした景観演出、地域の特徴のある街なみづくり等を含めた、都市デザイン・プラン策定も検討している。

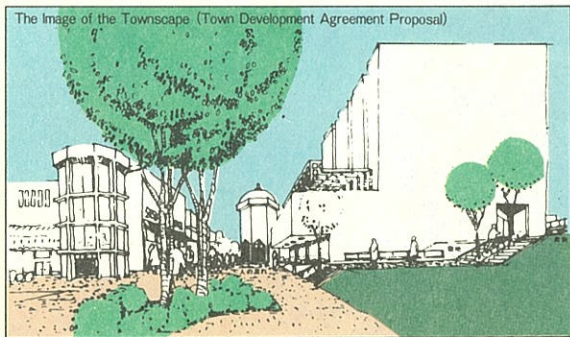
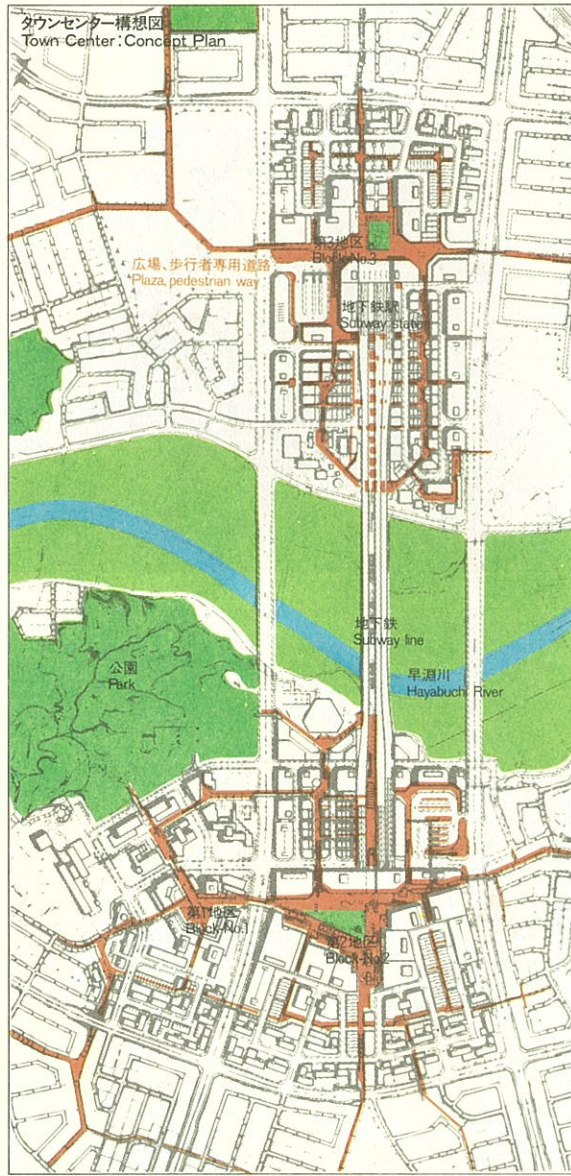
The port is the origin of Yokohama, and to this day it plays an important part in the daily lives of the citizens. Due to the expansion of the city area, there are places where they don't have any port-like atmosphere. However, the city hopes to create Yokohama's original charm unseen in any other city by clarifying the contrast of characteristics between the different districts of the city. The city is attempting to produce a "point of contact" with the citizens by utilizing the features of the three bays of the Port, Negishi Bay and Kanazawa, Hirakata Sound. Furthermore, plans are being made to create riverside open space, a precious asset for urbanized areas that developed along the inland rivers; and to accentuate the contrast between the low-lying city and the surrounding green hills (a feature of Yokohama). Meanwhile, the establishment of an urban design plan, which features landscape design of numerous environmental resources, and designing of city streets which will have their own local color, is currently being discussed.

新しい集合住宅とタウンセンターのデザイン
港北ニュータウン(1967~)

Basic Features of the New Residential Area
and Town Center
Kohoku New Town Center (1967-)



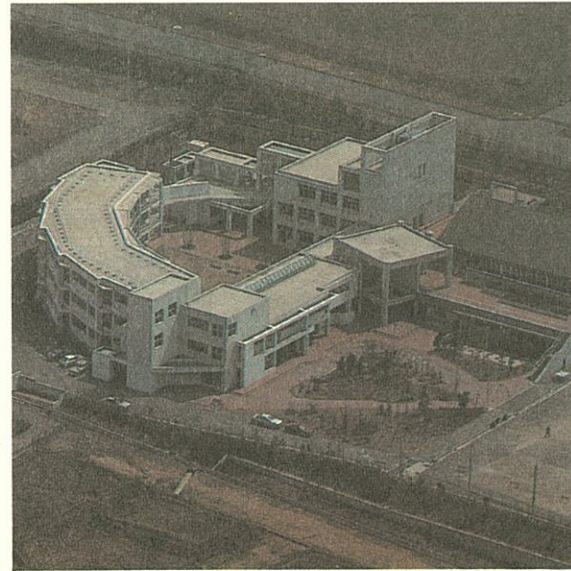
センター地区構想 Conceptual Plan of the Town Center



街のイメージ(街づくり協定案)



せせらぎ公園 Sesaragi Park (Stream Park)



川和中学校付近 Kawawa Junior High School

横浜市北部の中心地区としての育成が課題となっている港北ニュータウン・センター地区は、商業・業務・娯楽・文化施設や行政施設が高度に集積するよう計画されている。中心部の市街化調整区域をはさんで、相互に機能を補完しあうペア・センターとなっている。地区の基本軸としての歩行者専用道と、特色ある市民広場、及び地下鉄駅を効果的に配置した、賑わいのある街の演出が意図されている。この街づくりは、区画整理事業における選択換地の手法と、建築物の形態・用途に関する「街づくり協定」の併用によって進められている。このほか、ニュータウン全域では集合住宅、緑地、公園、駅舎、駅前広場、学校などの公共建築物等において、この地域固有の空間的魅力づくりが進められている。

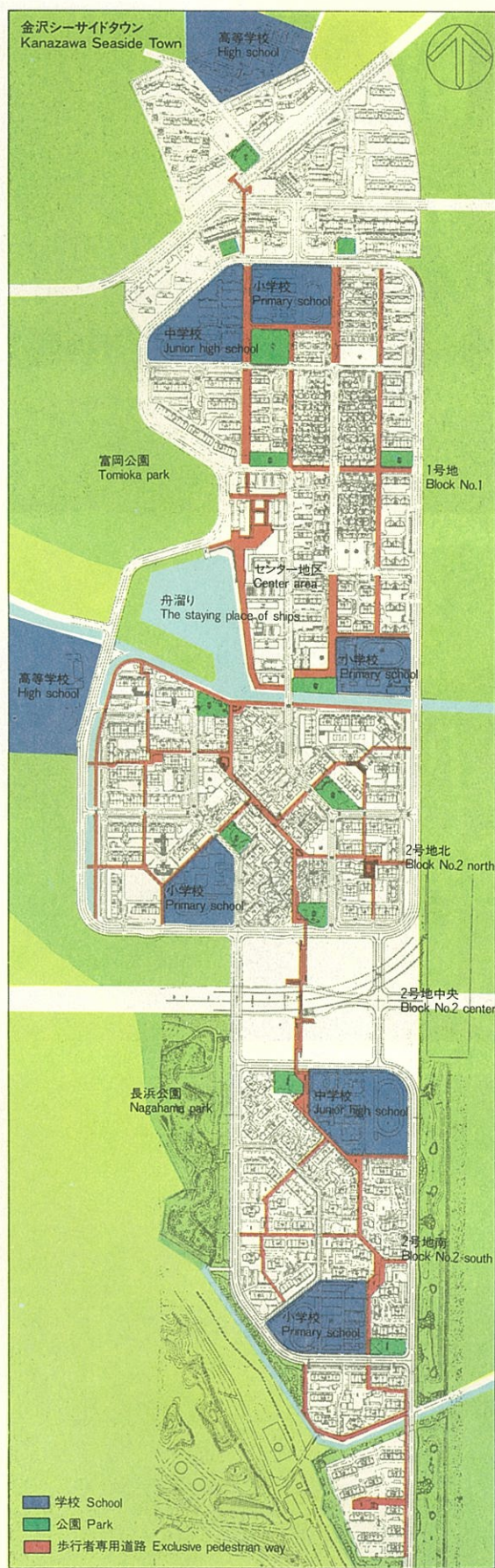
In keeping with its task of becoming the central district of northern Yokohama, the goal of Kohoku New Town Center is to integrate commercial, business, recreational, cultural, and administrative facilities. A "Pair Center" sandwiching the central Urbanization Control Area has been designed for integration of these functions. The plan calls for the design of an exciting town through the effective arrangement of pedestrian ways as the district's basic axis; a citizens' plaza, and a subway station. This plan is now in progress based upon the following two measures:
The system of "land relocation options" in land readjustment programs; and the "District Development Agreement" concerning the physical form and use of buildings. Moreover, when planning apartment buildings, green zones, parks, station buildings, station squares, schools and many other public facilities, efforts are being made to enhance the original charm and attractiveness of the New Town.

新しい集合住宅地のデザイン

金沢シーサイドタウン(1972~)

Basic Features of the New Residential Area

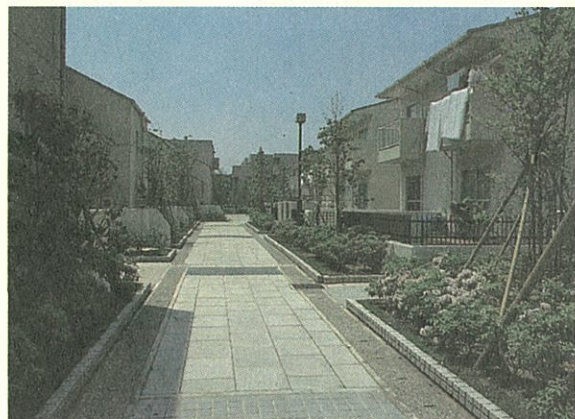
Kanazawa Seaside Town (1972-)



金沢シーサイドタウン Kanazawa Seaside Town



住宅地内の街なみ Townscape in the Residential Housing Area



歩行者専用道路と低層住宅 Pedestrian Way and Low Rise Housing



舟溜りと住宅地 Ship's Moorage and Housing Area

金沢埋立地開発事業において、工場建設に伴う従業者向けの住宅を中心として、職場に近接した住環境の質の高い住宅地づくりが行われている。住宅建設者への土地売却の際に、市の基本計画にもとづく建設を条件づけている。緑地帯に囲まれた住宅地は、歩行者専用道路、広場、児童公園等からなる安全で快適な歩行者空間を中心とした魅力的な住棟間を構成するように計画されている。歩行者専用道路に沿って、低層住宅、学校、幼稚園、商業施設等を配置し、周辺部に、中層、高層住宅を配置している。池と広場によって演出されたセンター地区、新しい学校モデルとしての小・中学校の設計など、数多くの新しい試みがなされている。

As part of the Kanazawa Reclamation Development Program, work on developing a high quality residential area for factory workers and other related employees located near their working facilities is currently under way.

The site is being sold to developers under the condition that they construct housing in accordance with the city's master plan. Plans have been laid out to create safe and pleasant pedestrian ways, plazas, and children's parks inside this residential area, surrounded by a green belt.

Low-rise houses, schools, kindergartens, commercial facilities along the pedestrian way are to constitute the spine of the entire area. Middle and high-rise houses are located in the surrounding area.

Many more new schemes, such as one for the creation of a central district with ponds and plazas and another for the design of new primary schools and junior high schools as "model" schools, are being attempted.

郊外部の取りくみ

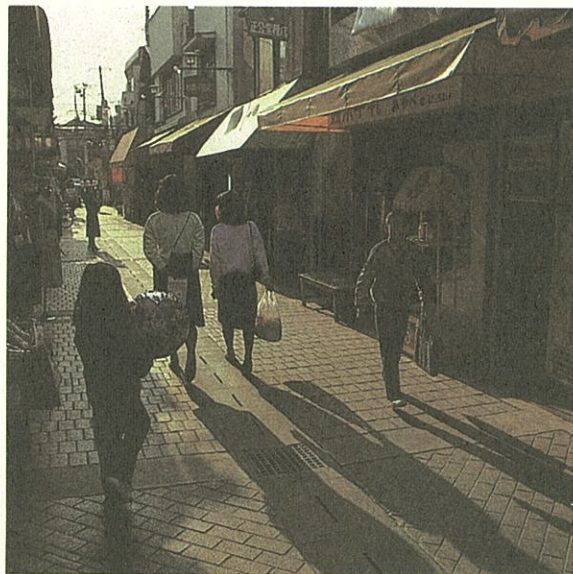
個別的事業の質的向上
区の魅力づくり(1979~)

Approach towards the Suburbs

Qualitative Improvement of Individual Programs
Designing an Attractive Ward



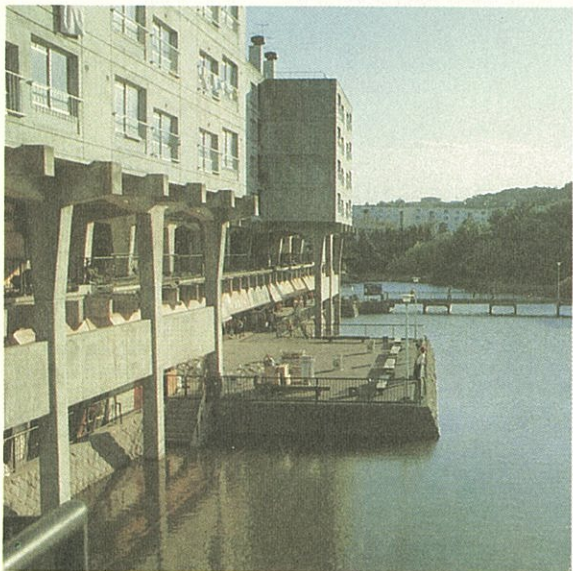
東戸塚開発計画 Higashi-totsuka Development Plan



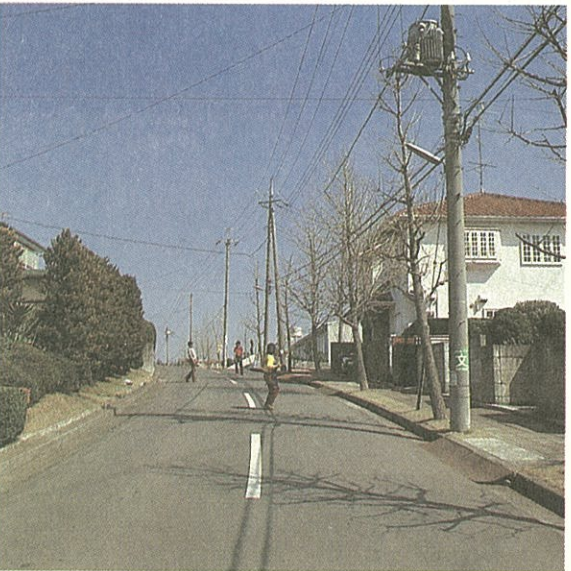
菊名ウエストモール Kikuna West Mall



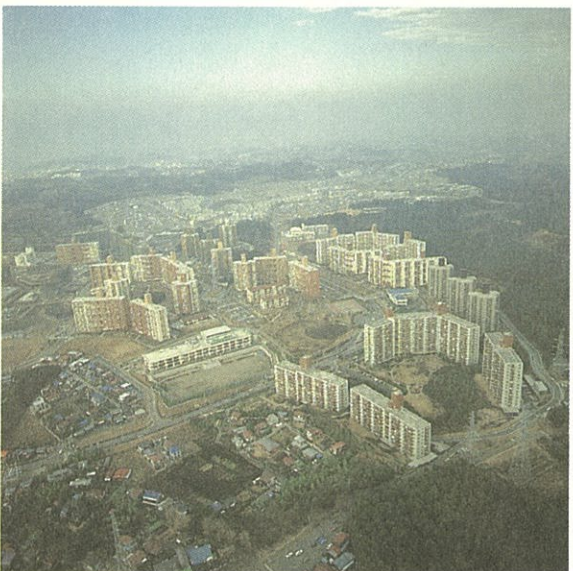
店舗と住宅(青葉台) Stores and Houses (Aobadai)



竹山団地 Takeyama Housing Estate



建築協定地区(美しヶ丘の住宅地) Where Building Agreements Have Been Concluded



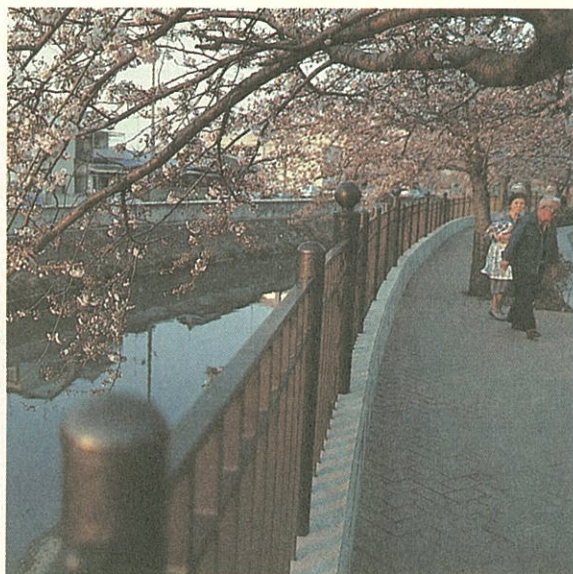
若葉台団地 Wakabadai Housing Estate



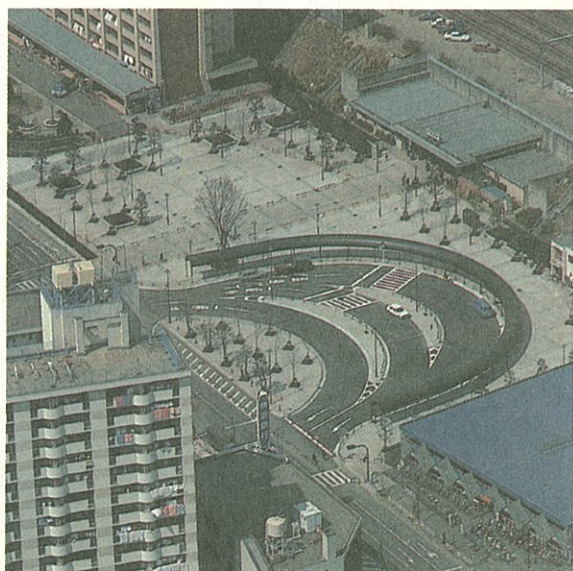
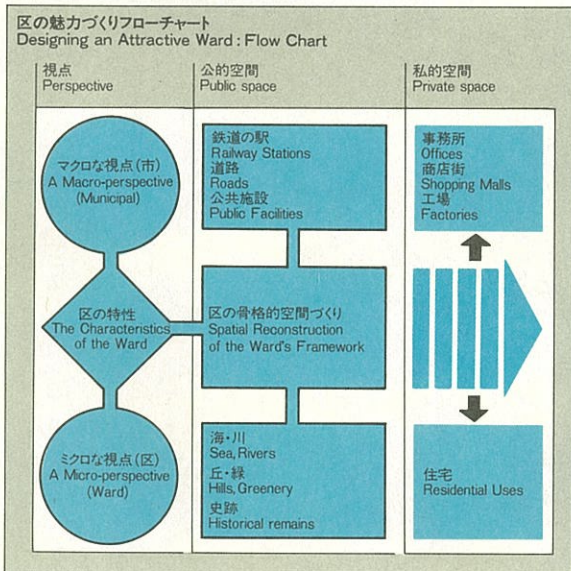
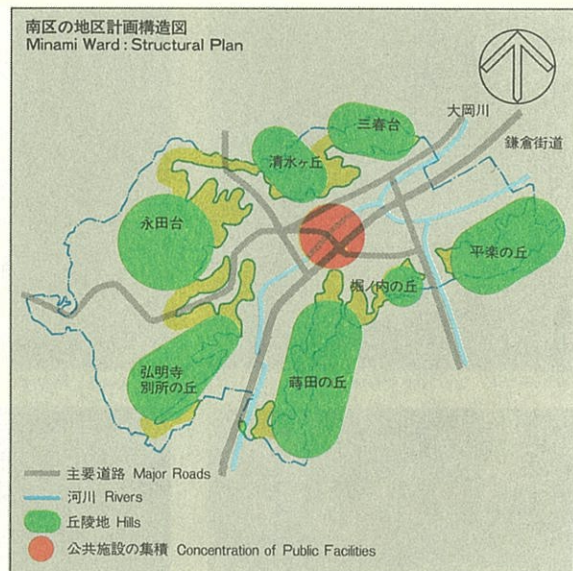
建築協定地区(あざみ野の住宅地) Where Building Agreements Have Been Concluded



低層集合住宅(根岸) Low-rise Housing (Negishi)



大岡川プロムナード Ooka River Promenade



本郷台駅前広場 Hongodai Station Plaza

都心部では、活発に行われる公的・私的な多くの事業と関係しながら、地域全体を一定の目標に沿って、建築物等の形態の整備・演出をする都市デザイン上の取り組みに成果をあげつつある。これに対し、都心部周辺から郊外にいたる地域では、まだ十分な取り組みを行えていない。しかし郊外部において駅前開発、大規模住宅地建設、商店街整備等個別的ではあるが、質的に高い環境づくりの試みが、公的・私的事業の中で少しずつ行われ始めている。これらの、個別的な事業を周辺部を含む地域全体の空間整備・演出とどう関係づけるか今後の都市デザインの課題である。

横浜市は、14の行政区に分かれている。区役所、消防署、警察署などの行政施設や地区センターなどの市民利用施設などは、区を単位として配置されており、市民の日常生活の一つの領域として、区という単位が重要になっている。区により、地形や、市街化の歴史、用途別機能集積の度合いは異なり、こういった要素が各区独自の市街地形態になっている。しかし、居住者にとってそれぞれの区は、魅力ある生活空間とまで至っていない。「区の魅力づくり」事業は、各区に潜在的にある空間的特性を顕在化させ、さらに各区固有の骨格的空間として形態的に強化しようとするものであり、鉄道の駅周辺、商店街、区役所、公園等を中心とした市民の生活空間を整備することや海・川・丘・寺社等、各区固有の空間の再整備・演出を公的事業として進めることを第一段階としている。さらに、これら骨格周辺の多くの建築物群への働きかけを第二段階とし、地域全体の総合的整備への取り組みを行う予定である。

In the central area of the city, many successful urban design programs aimed at designing or developing the physical structure of the city in relationship with numerous public and private ventures have been carried out. In contrast, areas extending from the area around central Yokohama to the suburbs have seen very little development. However, although on an individual basis, attempts are gradually being made in public and private programs (such as the development of station squares, large-scale housing, and shopping malls) to create an environment of high quality. How these individual programs will relate to the spatial development and design of the entire area including the neighboring suburban areas remains as a future task for the City of Yokohama.

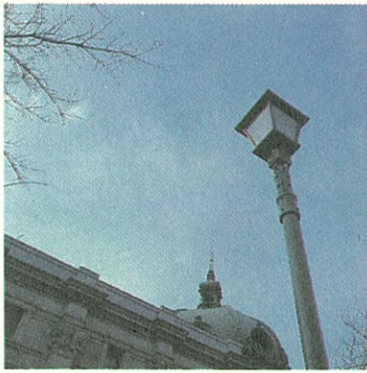
Yokohama is divided into 14 administrative wards. Each ward has its own administrative facilities (ward office, fire stations, police stations, etc.) and facilities for its citizens (such as community centers). This indicates the important role which ward units play in the daily lives of their citizens. The topography, history of urbanization, and degree of integration of functions per use all differ according to each ward. These factors constitute the original physical structure of the ward. Unfortunately, however, these wards have not yet developed an attractive living-space for its residents. The program to create an attractive ward is aimed at manifesting the many spatial features still dormant in the ward and strengthening them so as to develop a space which will form the basic framework of the ward. The objective of the first phase of the program as a public venture is as follows:

1. To strengthen the citizens' living axis which centers around parks, ward office, shopping malls, and railway stations, etc.
2. To redevelop and design the space indigenous to the ward (such as the ocean, rivers, hills, temples, etc.)

The second phase of the program will focus on developing the group of buildings located around the framework in the hope of expanding its development to the entire area.

都市空間の装置の質的向上(1969~)

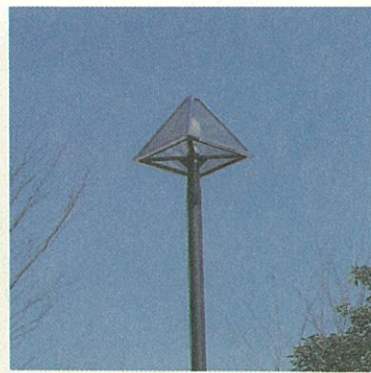
街灯・時計灯・サイン・ベンチ・バス屋根・電話ボックス・彫刻・レリーフ・橋・公共建築



街灯(馬車道) City Lights (Bashamichi)



街灯(大棧橋) City Lights (Osanbashi Pier)



街灯(本郷台) City Lights (Hongodai)



サイン(山手の坂道) Signs (Yamate's Slope)



横浜駅イーストプラザ Yokohama Station East Exit



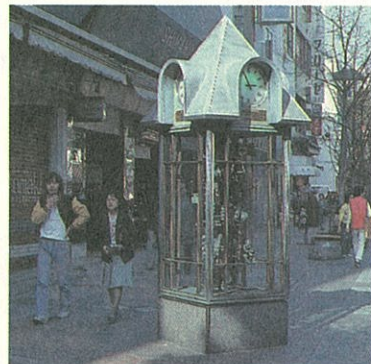
道路愛称サイン(関内) Road Signs (Kannai)



方位盤(岡村公園) Ceramic Plaque Representing the Direction



ベンチ(馬車道) Bench (Bashamichi)



時計台(伊勢佐木モール) Clock Tower (Isezaki Mall)



電話ボックス(横浜駅イーストプラザ) Phone Booth (Yokohama Station East Exit Plaza)



ベンチ(伊勢佐木モール) Bench (Isezaki Mall)



時計塔(横浜公園) Clock Tower (Yokohama Park)



電話ボックス(馬車道) Phone Booth (Bashamichi)



バス停留所屋根(本郷台駅) Bus Stop Shelter (Hongodai Station)



バス停留所屋根(根岸駅) Bus Stop Shelter (Negishi Station)

Qualitative Improvement of Street Furniture, Ancillary Facilities, and other Design Components of Urban Space

City Lights
Clock Towers
Signs
Benches
Bus Stop Shelters

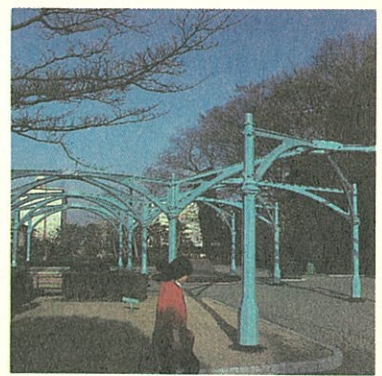
Telephone Booths
Sculptures
Reliefs
Bridges
Public Buildings



彫刻・ロダン(大通り公園) Sculpture: Rodin (Odori Park)



彫刻・新宮晋(横浜駅東口地下街) Sculpture: Shin Shinguh (Yokohama Station East Exit)



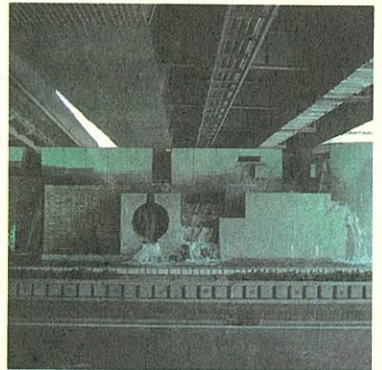
フランス山パビリオン French Mt. Pavillion



彫刻・山本正道(山下公園) Sculpture: Masamichi Yamamoto (Yamashita Park)



彫刻・清水晴児(桜木町) Sculpture: Seiji Shimizu (Sakuragi-cho)



滝(横浜駅東口タクシープラザ) Waterfall (Yokohama Station East Exit Taxi Terminal)



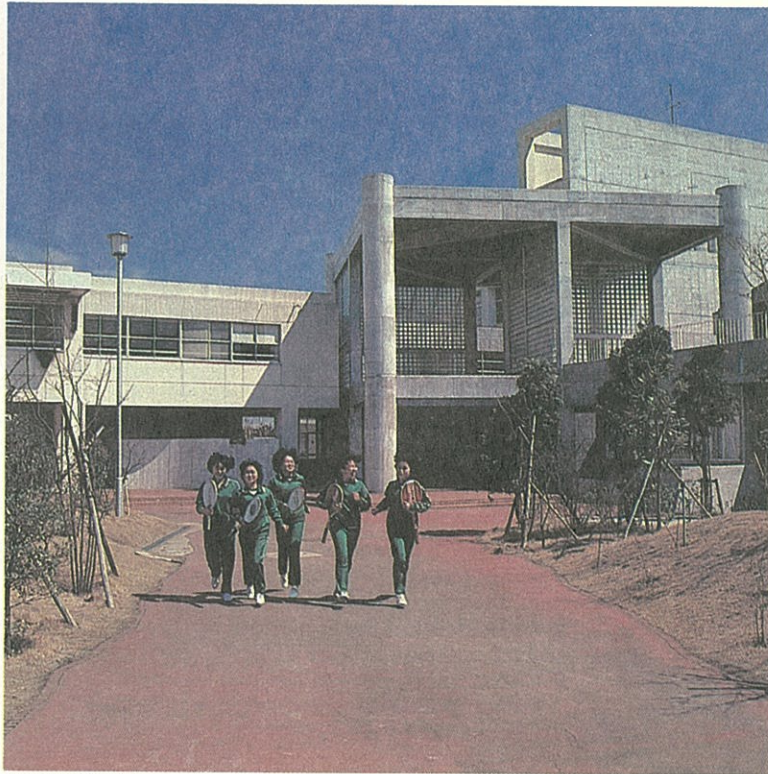
レリーフ・栗津潔(地下鉄・関内駅) Relief: Kiyoshi Awazu (Subway: Kannai Station)



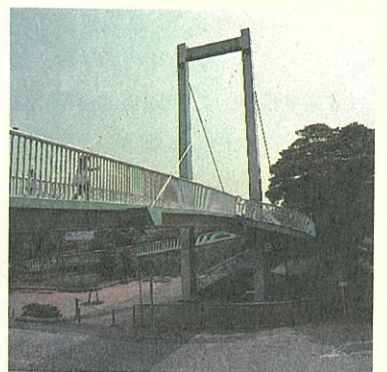
レリーフ(大通り公園) Relief (Odori Park)



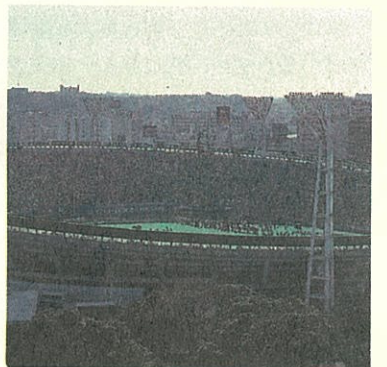
橋(弁天橋) Bridge (Bentenbashi)



学校(川和中学校) Kawawa Junior High School



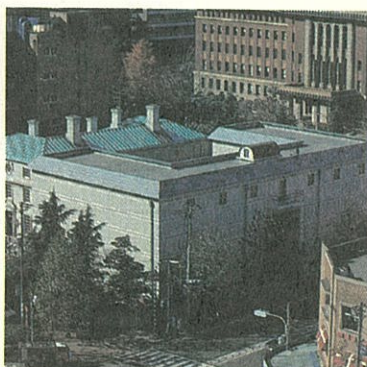
歩道橋(野毛山) Elevated Pedestrian Way (Nogeeyama)



横浜スタジアム Yokohama Stadium



港の見える丘公園と大仏記念館 Osaragi Memorial Hall in the Park Overlooking the Port



横浜開港資料館 Information Center for Port-opening Related Material



余熱利用施設(港南台) Waste-heat Utilization Facility

1. 市民参加と市民の役割

技術的、政治的判断が優先されがちな都市づくりにおいて、市民の意思や意向が直接反映されることは、地方自治の理念として、また自治体の行政運営上から必要不可欠なことである。

都市づくりにおける市民参加には、全市的観点からの参加、地域的観点からの参加がある。前者は、都市のあるべき姿、都市づくりの方向、施策の選択や優先性などについて、市民が意見を述べるという参加であり、横浜市では、総合計画策定過程で各区で開催された区民会議などを通じて行なわれている。後者は、地区センター、スポーツグラウンドなどの設置や管理運営など、地域的な市民利用施設の要求において住民の主体的な参加として各地で行われている。地域的要求は、さらに発展し、商店街の再開発、住宅地の環境維持、ニュータウンの建設などに組織的な参加が生れてきている。

今後の課題は、主体的に参加できる人ばかりでなく、社会的に弱い立場の人、無関心ではないが無言の人などの意向が反映される必要がある。また、地域的要求と全市的課題との調整、合意なども重要な課題である。このためには、これまで進めてきた公聴制度の充実、広報制度の拡充、情報の公開など行政側の体制づくりが必要であり、目下その方法を検討中である。

2. 自治体の役割

地方自治体は、市民生活を豊かにし安全で快適な環境を保障する責務を負っている。このために法律等による権限を執行すると同時に市民から税金を収納し、それをもとに各種の行政サービスの提供をしている。自治体の役割は、多様化する市民の要求を理解し、あるいは、予測し行政運営を行っていくことである。

都市づくりは、いろいろの手段を通じて、把握された市民要求を反映した市民生活や都市像を実現させる活動であり、そのためには自治体として総合的な視点のもとに、独自性、主体性、一体性が今後も要求される。

このような観点にたち、横浜市は1981年12月、20年後の都市像、都市づくりのプランを策定したが、この計画を実現させるためには、例えば、全市的レベルの課題と地域的レベルの課題の調整、国や県、民間企業の協力、周辺都市との利害の調整、適正な権限の配分さらに計画の実現化のために必要な莫大な財源の確保等が必要となっている。また、常に新しい市民要求を把握し、“状況の変化”に対応した都市づくりを進めるため柔軟な組織的対応を行っていくシステムが必要である。

Citizen Participation and the Role of the Citizen

When technical and political decisions are given such priority in the design of a city, it seems crucial that the citizens' opinions and views be directly reflected in the process. This is an important and indispensable factor not only in the main concept of "local autonomy" but also in the administrative process of the local government.

There are two kinds of "citizen participation"—one is the participation at the broader, urban level and the other is the participation at the local community level.

Participation at the Urban Level

This form of participation is where the citizens express their opinions on such issues as the city's desired appearance, the direction which city planning will take, and policy options and priorities. In Yokohama, citizens participate by attending a "Ward Resident's Council" which is held in each ward as part of the process of drawing up certain comprehensive plans.

Participation at the Local Community Level

In this type of citizen participation, the residents participate in response to their local demands such as the allocation and management of public facilities (sports grounds, community centers, etc.). These local demands have developed into a more organized method of participation in programs such as the redevelopment of shopping malls, the preservation of the environment of residential area, and construction of new towns, etc.

The city's future task is to not only reflect the opinion of those who participate actively but also to respond to citizens who are in a socially weak position or to people who are interested but will not voice their opinions or thoughts. It is also an important task to adjust various local demands with urban level issues so that mutual agreement could be reached.

To cope with these issues, it is essential that a new administrative order be set up. Study is currently under way to perfect the public hearing system, to expand publicity systems and to broaden the public access to information.

The Role of the Local Government

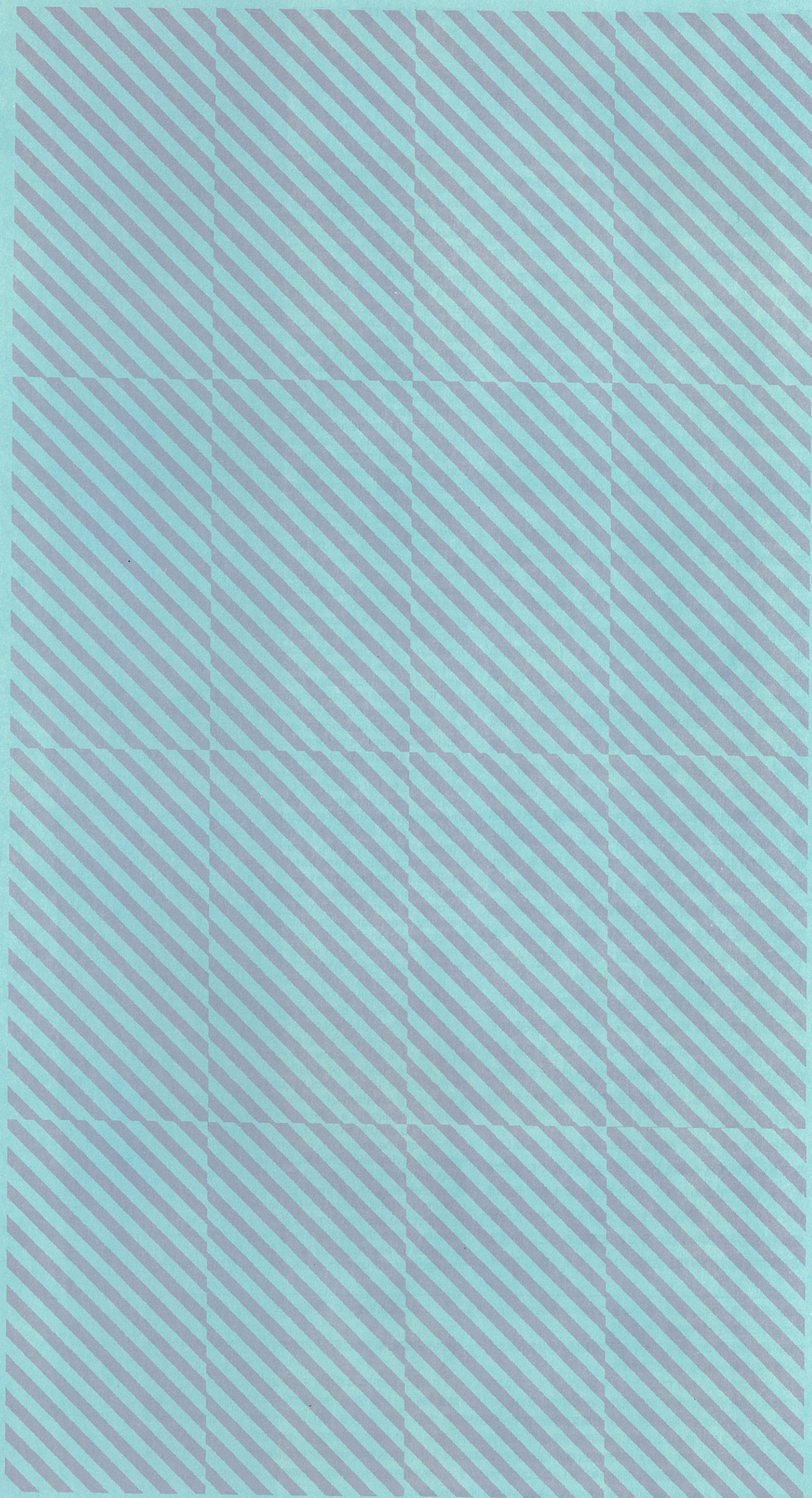
The local government has the responsibility of enriching the daily lives of its citizens and ensuring them a safe and pleasant environment. With this purpose in mind, the local government uses legislative powers at the same time providing various administrative services based on tax revenues collected from the citizens. Therefore, the role of the local government is to understand and even predict the citizens' diverse demands and execute administrative actions in accordance with them.

Basically, urban planning is an activity whereby the citizens' daily living conditions and the urban environment are materialized in a process in which the citizens' demands—compiled through various means—are taken into consideration.

Therefore, in the future, the city will be expected to possess the individuality, positiveness, and unity of an autonomous body, these characteristics being based on a comprehensive viewpoint. In December, 1981, the City of Yokohama embarked upon a plan for the city's appearance and developments for the 21st Century. In order to actually implement this plan, the following actions must be taken:

1. Adjustment of issues on both at the Urban and the Local Community Level.
2. Cooperation with the National Government, Prefectural Government and private enterprises.
3. Dovetailing of the interests of the cities around Yokohama.
4. Allocation of appropriate administrative powers.
5. Acquisition of financial resources necessary for the implementation of the plan.

In addition, it is necessary to adopt a new system of dealing, in a flexible and organized way, with urban planning so that it may cope with the various changes in circumstances by constantly grasping the new demands made by the citizens, and reflecting them in the development process of the city.



今後21世紀に向けて横浜市の人口は自然増中心の緩やかな伸びを示し、市外から流入する社会増の占める割合は小さくなると予想されている。このことは今後横浜に生まれ、横浜に育った市民が多くなることを意味する。また、今までに横浜に移り住んだ人々も今後は横浜に定着した市民となっていくであろう。横浜生まれ、横浜育ちの市民がこれだけ多くなるということは横浜をふるさとする市民の占める割合が増えることである。

かつて大都市にふるさとを育たないといわれ、事実大都市は現在ふるさととしてふさわしい環境であるといいたい。しかし1960年代からの人口の大都市への集中により、大都市をふるさととする人が増え、今後も増えつづけることも事実である。このことをふまえば、21世紀に向けて横浜市が都市づくりをすすめる上で最も重要なことは、横浜をふるさととする市民にとって誇れる環境の都市にすることである。

人間生活を取り巻く環境は大きく分けて生存次元と生活次元と快適次元の三つに分けられる。生存次元の環境は人間が生物として食べて生きていくための環境で、それを脅かすものにはまず人間の意志の及ばない地球や太陽の存続、あるいは地震等が考えられる。また、自然と人間との相互関係によって生ずる飢餓、さらには人間自身の手による戦争、大気や水の汚染、交通事故等もある。第二の生活次元の環境とは人間が生活をより便利にするための環境である。この環境も現在の都市の中では生産環境と居住環境に分けられる。生産環境とは生産に直接関係する工業地区、港湾地区のほか都市の重要な機能となっている商業・業務機能もこの範ちゅうに入ると思われる。居住環境は人間の住まいを中心とする最も身近な環境である。第三の快適次元の環境は生活次元の環境が生活に必要な環境であるのに対し、生活に満足を与え、生活を質的に高める環境である。例えば緑豊かな環境、楽しく歩ける歩行者空間、文化的活動を充足させる美術館、博物館の存在等があげられる。そして同じ都市施設でもそれに形態的美しさを与え、周辺と調和させて、人間に楽しさ、美しさを感じさせる環境をいう。

都市の歴史は大きく分けて、生存次元の環境づくりから生活次元の環境づくりへとすすみ、今後さらに快適次元といった高い次元の環境づくりへとすすむべきである。21世紀を展望する横浜市の新総合計画「よこはま21世紀プラン」においても、この視点を重視し、いろいろな計画を盛り込んでいる。

横浜をふるさととして誇れる環境にするためにも単に生存でき、生活できる環境ではなく、生活したくなる環境をつくるのが求められる。今後横浜市は生存次元の環境を脅かすものを排除し、生活次元の環境の中の生産環境と居住環境の調和をはかることは勿論のこと、快適次元の環境を過去の蓄積を活用しつつ、つくり出していく。

The future population of Yokohama in the period up to the 21st Century is expected to rise steadily largely as a result of natural growth. This means that the future population of Yokohama will consist mainly of native citizens who were born and raised in Yokohama. It is quite significant that as native Yokohama citizens increase, the ratio of citizens who consider Yokohama their "hometown" will also become greater. It has often been claimed that a "hometown" cannot be created in a big city — it is evident that a big city of today does not have the traditional characteristics associated with the idea of a "hometown." However, as population began concentrating in the big cities from around 1960, they gradually became "hometowns" for an increasing number of people, and this tendency is expected to continue. Therefore the most important point in the city planning process of Yokohama is the development of an urban environment of which the citizens can feel proud and one which they will regard as their "hometown." Today, the urban environment can be divided into three categories: the environment as it relates to the dimension of human existence, that of daily living, and lastly that concerned with amenities. Environment as it relates to the dimension of "human existence" can be defined as that which is essential for the survival of human beings. Occurrences that threaten this environment are natural phenomena such as earthquakes and other natural disasters over which man has no control. There are other threats such as famine caused by man and nature; war, air-pollution and traffic accidents, etc. of which man himself is the cause.

Environment as it relates to the dimension of "daily living" is one which people strive to create so that their lives might be made more convenient. This environment in a city of modern day Japan can be sub-divided into one which we may call a "production-oriented" environment and the other a "dwelling-oriented" environment. Industrial and port districts and commercial and business functions are considered to fall under the category of "production-oriented" environment. A "dwelling-oriented" environment on the other hand is focused on people's "homes," so it is the one to which people feel most close. Whereas the "daily living" environment is something of a necessity for human life, the environment as it relates to the dimension of "amenities" gives satisfaction to the people's daily life and enhances the quality of it. An environment abundant with greenery, enjoyable pedestrian areas, art galleries and museums that fulfill the needs of the people's cultural activities are all important factors that make up this environment. Urban facilities within this "amenity-oriented" environment are given an architectural form harmonious to the surrounding area in order to create a pleasant and attractive place for those who visit the area.

The history of any city has progressed from the creation of an environment for the pure existence of man, to the creation of a daily living environment. In the future, history should continue on its course towards the creation of an environment on a more higher dimension, i.e., the dimension of "amenities." In order to ensure an environment which Yokohama citizens can be proud of, it is important that a truly desirable living environment be created. Future tasks for the City of Yokohama are to eliminate these elements which threaten the environment relating to the dimension of "human existence"; to adjust the production and dwelling-oriented aspects within the "daily living" environment; and to create an environment abundant in "amenities" through the utilization of those accumulated assets.

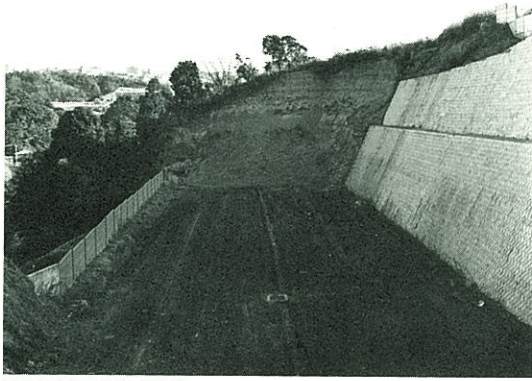
本書の編集に際しては、各局をはじめ多くの方々の御協力をいただきました。ここに紙面を借りて、御礼申し上げます。資料の提供については、特に次の方々の御好意を得ました。

神奈川県立文化資料館、有隣堂、横浜開港資料館、横浜市広報センター、横浜市図書館、横浜市埋蔵文化財調査委員会調査団、横浜商工会議所、横浜の空襲を記録する会(50音順)。

なお、本書の作成にあたっては、次のような資料を参考にしております。より詳細にお知りになりたい方は御参照下さい。

市民の生活図集—横浜の現況1970(横浜市企画調整室、昭和45年12月)／調査季報59—特集・横浜の緑と保存(横浜市都市科学研究室、昭和53年9月)／横浜の住宅—昭和53年住宅統計調査(横浜市建築局住宅計画課)／横浜、きのう、今日、あした—市民生活白書(横浜市企画調整局、昭和54年3月)／横浜のあらまし(横浜市都市整備局、昭和55年3月)／横浜—都市計画の実践的手法—その都市づくりのあゆみ(鹿島出版会、昭和55年3月)／港町・横浜の都市形成史(横浜市企画調整局、昭和56年3月)／市政概要—1980年版(横浜市総務局、昭和56年3月)／横浜の街づくり(横浜市都市整備局、昭和56年11月)／よこはま21世紀プラン—横浜市総合計画(横浜市企画調整局、昭和56年12月)／

Urban Development Policy in Japan (Local Autonomy College, Ministry of Home Affairs)



16 DECEMBER 1976



25 APRIL 1977



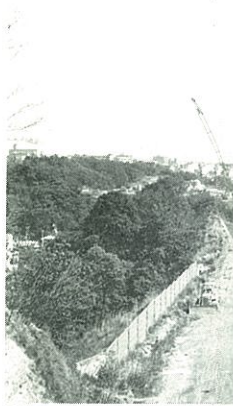
3 JANUARY 1978



25 AUGUST 1978



13 FEBRUARY 1979



23 APRIL 1979



10 JUNE 1979



19 AUGUST 1979

道

ROAD

CAMERA: MINOLTA AUTOCORD III
LENS: ROKKOR 1:3.5 F=75MM
FILM: TRI-X



JANUARY 1979



23 DECEMBER 1979



MAY 1979



28 JUNE 1980



SEPTEMBER 1979



31 DECEMBER 1980



OCTOBER 1979



17 FEBRUARY 1981



横浜の都市づくり—開港から21世紀へ

編集 横浜市企画調整局

発行 横浜市中区港町1丁目1番地 電話 (045)671-2021、2022

協力 Match & Company + a. tamura + s. gocho + y. umeno

印刷 朝日オフセット印刷株式会社

©1982 横浜市企画調整局

YOKOHAMA—PORTRAIT OF A CITY FROM ITS PORT OPENING TO THE 21ST CENTURY

Published by Planning and Coordination Bureau, the City of Yokohama

1, 1-chome, Minato-cho, Naka-ku, Yokohama, 231, Japan Telephone:(045)671-2021, 2022

Cooperated by Match & Company

Printed by Asahi Offset Printing Co., Ltd.

©1982 by Planning and Coordination Bureau, the City of Yokohama

YOKOHAMA

PORTRAIT OF A CITY FROM ITS PORT OPENING TO THE 21ST CENTURY

