

(200-)

2  
11

部外秘

横浜市・緑町周辺地区再開発に関する  
基本構想及び土地利用計画 報告書

昭和44年3月

株式会社・環境開発センター



1121

## ま え が き

本報告書は、昭和44年3月、横浜市（担当課：横浜市企画調整室企画調整部企画課）の委託にかかる「緑町周辺地区再開発に関する基本構想及び土地利用基本計画」の作成作業に基づき、「土地利用基本計画図」及び「開発基本構想図」の補足説明を行なったもので、あわせて、当該地区再開発にあたっての考え方や、再開発上の問題点を示したものである。

今回作業は、市企画調整部との十分な打合せのもとに進められ、時に、横浜市中心市街地発展の基礎条件となる骨格形成のあり方について、当面考えられる一つの結論を示せたものと思われる。

昭和44年5月

株式会社環境開発センター

## 目 次

### 1. 当該地区の位置づけ

1-1. 当該地区のとりえ方	1
1-2. 当該地区に地上の特殊性	2
1-3. 当該地区の果たすべき機能と性格	4
1-4. 骨格形成の考え方	6

### 2. 基本計画

2-1. 土地利用基本計画	8
2-2. 開発基本構想	9

### 3. 開発上の問題点

3-1. 開発手法について	11
3-2. 開発主体と市の役割	11

### 附 図

図-1 骨格形成基本構想図	1:10,000
図-2 土地利用基本計画図	1:3,000
図-3 開発基本構想図 その1	1:3,000
図-4 開発基本構想図 その2	1:3,000
図-5 開発基本構想図 その3	1:1,000

## 1. 当該地区の位置づけ

### 1-1 当該地区のとりえ方

(1) 横浜市の都心部構造からみて、既存業務市街地である「関内・伊勢佐木町、横浜駅西口周辺」の、それぞれ分担した機能に対して、新たな業務中心として考えられる。同時に、300万人の市人口をかかえた都心部としての充実した機能を必要とするし、又、首都圏、東日本、東南アジアと、ミナトヨコハマの機能を発揮出来る地区として、これら機能が、単一でなく、重層したものとして、当該地区を位置づけなければならない。<sup>①</sup>【都心機能の重層構造】

(2) 既定六大事業進行中において、その一つである都心部強化事業の強力な推進のポイントとして、当該地区再開発事業を進めるべきである。<sup>②</sup>【六大事業の推進】

(3) 民間企業導入による大規模（地区面積約40ha）再開発事業が、早くも今後25～30年かかるものとするれば、計画目標は、当然21世紀の横浜都市づくりとなるべきであり、当面の条件に左右されることなく、長期的視野にたった計画であるべきである。<sup>③</sup>【超長期計画】

## 1-2 当該地区立地上の特殊性

### (1) 位置の特殊性

横浜における都市構造上、二つの都心（南内・伊勢佐木町一  
横浜駅西口周辺）の、ほぼ中間空白地帯であることの特殊性。

○大量輸送機能：高速鉄道、高速バス、モノレール、ヘリ  
コプター等、の導入に基づく、高速、長距離、大量、安価な  
都市交通機関施設の必要性。

○情報処理機能：中核管理業務活動立地の基礎となる、デ  
ータ通信可能なこと、及び一般市場情報、港湾・船舶通信、  
国際観光情報等の入手、処理が必要となるため、テレックス、  
電報、電報等の中央局、中継所の必要性。

○都市設備機能：当該地区用として、上水（約1万トン/日）、  
下水（ポンプ場新設）、電力（約10万kW）、ガス等は勿論、  
近代的都市設備として、当該地区及び、横浜市中心市街地の  
地域冷暖房実施（対象延床面積約800ha）のためのプラント  
の必要性。

### (2) 規模の特殊性

約40haの、まとまった規模であることの特殊性。

○大規模再開発事業の利便を追求し、民間企業開発の中から、  
市民の利用出来るスペースを生む工夫が必要。

○周辺部再開発を誘発し、都市の再生をもたらしものである。

- 大規模集積の効果を必要とする新たな機能をもつことが出来る。(スーパー、ショッピングセンター等)

### (3) 臨港部の特殊性

ミナトヨコハマの中で、背後に丘陵部をとり、横浜港の最も真まった臨港部分をおもっていることの特長。

- 臨港公園 : 全市域水際線利用動向がらみて、大衆社会時代に応える、市民に開放された水際線の確保を必要とする。又、山下公園の機能低下は著しく、新たな臨港公園が必要である。

- 海上利用交通機関 : 陸・海交通ターミナル施設の遺地である。特に、東京湾対岸交通が、今後とも増加することを考えると、これら施設の用地が必要となる。

### (4) 孤立の特殊性

- 造船所として利用されていたことの特長。
- 当該地周辺部機能の特殊性。(機関区、操車場、貨物駅)

### 1-3. 当該地区の果すべき機能と性格

既定構想を推進し、当該地区の各種特殊性を生かしたものとす  
るためには、多機能の複合された混合的地区として性格づけられ、  
それだけに、都市機能の高度な空間集約を計らねばならない。

ここでは、用途の專業的性格及び、果すべき性格的性格の違い  
を考慮して、建設を大略二段階に分けている。

#### 第Ⅰ期

- 住宅：都市立地住宅としての利便をフルに發揮し得るもの  
とし、高層、高密度な都市住居群を原則とする。
- 大規模商業施設：大規模集積の効果をねらったものとし、  
國際的商品をも取り入れ、新たな大商圏形成をも  
たらす、大規模スーパー形式を原則とする。
- 交通施設：高速道路利用のバスターミナル、地下鉄、國鉄、  
私鉄と連絡し死のりかえ機能、及び、市内バスの車  
庫、メンテナンスセンター、駐車場（公營、私設）  
の確保。

#### 第Ⅱ期

- ポート・オーソリティー：首都圏中核管理機能の、港湾管  
理業務分担の立場から、散在する港湾管理業務の集  
中を行ない、東日本港湾の中核管理として、ポート  
オーソリティー編成の促進をする。

- 商工貿易センター : 横浜市商工会議所の本部地、世界市場に対応した東南アジア地域の商工会議センター。及び貿易実務大学分校の設置。
- 国際的観光・業務施設 : 国際観光港湾機能に見合う受け入れ体制としての3,000ベッド程度の国際的ホテル。附属施設として、空港連絡用大型ヘリポート(屋上)、5,000人以上収容のコンベンションホール、国際観光及び産業観光用ビジターズセンター、インフォメーションセンター、展示場等の併設。
- 都市設備施設 : 郡心地区を含め対象延床面積800ha程度を見込んだ地域冷暖房(ガス熱源)プラント。下水処理用ポンプ場(神奈川下水処理場まで管きょ)、受変電施設。等、近代的都市設備の集中コントロール基地の必要性がある。
- 臨港公園 : 市民の利用出来る臨海公園、一万入市民集会場、ホーバークラフト、フェリー等、海上利用交通施設。



#### 1-4. 骨格形成の考え方 (図-1参照)

当該地区の幹線街路・高速道路の形は、そのまま、横浜市中心市街地強化・発展の前提となり、次の二つの面から当該地区幹線街路の計画がなされている。

##### (1) 当該地区内部からの考え方

当該地区孤立の特殊性を有効な方法で解消し、アクセスを容易にすること。当該地区規模の特殊性をフルに活用するため、街区をいたずらに細分しないこと。(平均街区2.3ha)

以上により、当該地区を大規模事業としての利用価値を高める方向に街区形成することが、再開発の前提となる。

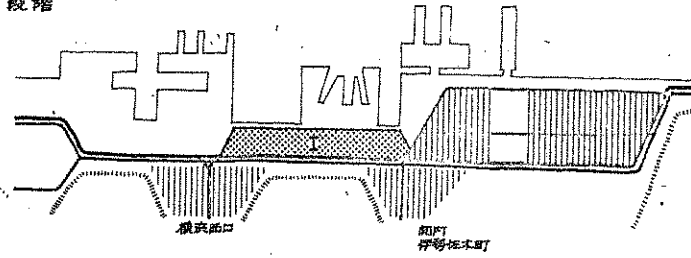
##### (2) 当該地区周辺部からの考え方

今後の横浜市中心市街地発展の基礎として、幹線街路を中心とした骨格形成を考えなければならない。特に、今後さらに悪化すると考えられる、横浜駅東口 - 高島町 - 桜木町 の交通上のネックを緩和する方向をもったものでなくてはならない。

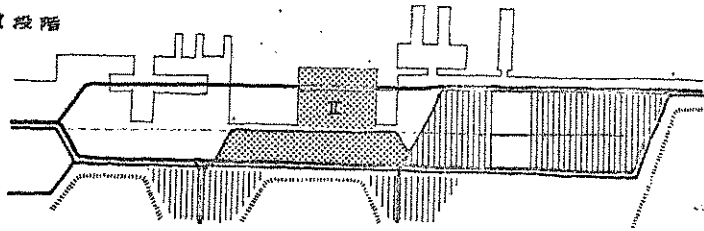
高速道路の発達に伴ない、都市内部交通の円滑化を計る道路システムとして、当該地区幹線街路は、その重要な位置を占めるものと考えられる。

(3) 骨格形成による都心発展強化の段階模式図

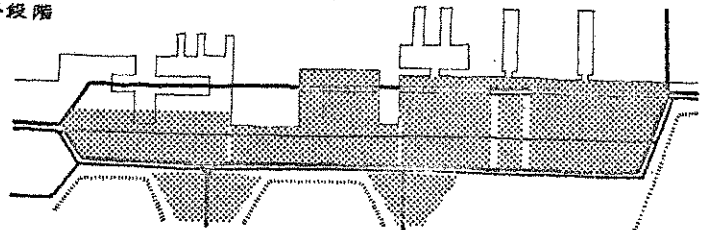
オ I 段階



オ II 段階



最終段階



横浜市緑町周辺地区再開発に関する基本構想及び土地利用計画概要

- 所在地 横浜市南区緑町
- 敷地規模 約 40 ha.
- 計画概要

(1) 土地利用基本計画 (2箇案)

	項目	工期	工期	合計	備考
公共用地	① 街路	7.12 (36.0)	3.83 (22.1)	10.95 (28.5)	
	街路施設	3.32 (16.8)	1.92 (11.1)	5.24 (14.1)	
	公園地	1.48 (7.5)	3.58 (20.6)	5.06 (13.6)	公園2,500ha
	② 計	4.8 (24.3)	5.50 (31.7)	10.30 (27.7)	
私有地	③ 宅地	7.85 (39.7)	8.02 (46.2)	15.87 (42.8)	
合計		19.70 (100.0)	19.35 (100.0)	37.12 (100.0)	

(2) 開発基本構想 施設容量計画  
~~大工地上部甲14場合~~

	施設	面積	備考
「大工地上部」 下 (施設)	駐車場 (仮設)	2674 ha	乗用車 9000台
	エレベーター・連絡通路	2.96 ha	(7-7-2連絡倉)
	バス停留所 (車庫 200坪×2)	1.10 ha	(20M-2)
	都市設備施設	1.60 ha	(7-7-2変更所)
	計	31.40 ha	
「大工地上部」 上 (施設)	エレベーター・住宅・商業業務 等 (他)	90.20 ha	
管理車	(Net)	780 %	

(3) 事業費概算

① 階別11以下大工地上部

区分	項目	事業費	事業t	備	考
地面	埋立工事、街路、公園、公園用地	73.60	255	124	131
	「大工地上部」 下	85.80	677	24	653
「大工地上部」 上	エレベーター・住宅・商業業務 等 (他)	90.20	681	198	483
	合計	249.60	1613	346	1267

② 事業費付別11以下大工地上部

区分	項目	事業t	I	II
公共事業t	埋立工事、街路、街路施設、公園、公園用地	93	35	30
民間事業t	エレベーター・住宅・商業業務 等 (他)	1520	271	1229
合計		1613	346	1267

2. 基本計画

2-1. 土地利用基本計画 (図-2 参照)

施行後の当該地区土地利用構成

区分	項目	I 期	II 期	合計
公共用地	(1) 街路	ha ( % ) 7.12 ( 36.0 )	ha ( % ) 3.83 ( 22.1 )	ha ( % ) 10.95 [ 29.5 ]
	高速道路	3.32 ( 16.8 )	1.92 ( 11.1 )	5.24 ( 14.1 )
	公園	—	3.58 ( 20.6 )	3.58 ( 9.6 )
	その他 公共施設	1.48 ( 7.5 )	—	1.48 ( 4.0 )
	(2) 計	4.80 ( 24.3 )	5.50 ( 31.7 )	10.30 [ 27.7 ]
私有地	(3) 宅地	7.85 ( 39.7 )	8.02 ( 46.2 )	15.87 [ 42.8 ]
合計		19.77 ( 100.0 )	17.35 ( 100.0 )	37.12 [ 100.0 ]

2-2 開発基本構想 (図-3.4.5 参照)

(1) 施設容量計画

区分	施設	I期 施設延面積 $\text{m}^2$	II期 施設延面積 $\text{m}^2$	合計 $\text{m}^2$
「人工地」 下施設	駐車場 (公共施設合計)	$6.45 \times 2 = 12.90$	$5.92 \times 2.2 = 13.04$	26.94 (採用率 9,000台)
	7-ピストン 建物IT. ランプ等	$1.40 \times 1 = 1.40$	$1.56 \times 1 = 1.56$	2.96 (7-ピストン1台)
	バス待合所 (乗車・メン テナンス)	$1.10 \times 1 = 1.10$	—————	1.10 (20人分)
	都市設備施設	—————	$1.60 \times 1 = 1.60$	1.60 (アンプ 1台分)
	計	15.40	16.00	31.40 $\text{m}^2$
「人工地」 上施設	オープンスペース (広場、 マサシタリファンデッキ、プロム ナード 公共施設)	$4.70 \times 1 = 4.70$	$3.70 \times 1 = 3.70$	8.40 (40坪分 0.6 $\text{m}^2$ )
	住宅	$0.11 \times 6 \text{棟} \times 20 \text{F}$ $= 13.00$	—————	13.00 (1,200坪 4,000人)
	商業 (大規模スーパー)	$0.14 \times 12 = 17.00$	—————	17.00
	業務等 (ポトオノリテ 商工会議所)	—————	$0.46 \times 2 \text{棟} \times 32 \text{F}$ $= 29.80$	29.80 (16,000坪分)
	ホテル (ホール・AVボート)	—————	$0.51 \times 1 \times 42$ $= 22.00$	22.00 (3,000坪分 15,000人 コンベンション)
計	34.70	55.50	90.20 $\text{m}^2$	
合計		50.10	71.50	121.60 $\text{m}^2$
容積率 (NET)		650	900	780 ‰

(2) 事業費概算

階層別に見た場合：

単位：億円

区分	項目	I 期		II 期		合計	
		事業量	事業費	事業量	事業費	事業量	事業費
地表面	土地代(地価)	7.65	119	8.02	122	15.67	241
	埋立事業	—	—	1.60	6	1.60	6
	街路	7.12	4	3.83	2	10.95	6
	公園	—	—	3.58	1	3.58	1
	公共施設用地	1.48	1	—	—	1.48	1
	計	16.45	124	17.23	131	33.68	255
人工土地 下部	駐車場	12.90	20	13.04	21	26.74	41
	マルチメディア	1.40	2	1.56	2	2.96	4
	バスターミナル	1.10	2	—	—	1.10	2
	都市設備事業	—	—	825.00	630	825.00	630
	計	15.40	24	840.40	653	855.80	677
人工土地 上部	オフィス・スペース	4.70	14	3.70	11	8.40	25
	住宅	13.00	79	—	—	13.00	79
	商業施設	17.00	105	—	—	17.00	105
	業務施設	—	—	29.80	272	29.80	272
	ホテル(観光用)	—	—	22.00	200	22.00	200
	計	34.70	198	55.50	483	90.20	681
合計		66.55	346	913.13	1,267	979.68	1,613

事業主体別に見た場合：

注：土地代を含む

区分	項目	I 期	II 期	合計
公共 事業費	埋立事業	} 55 億円	} 38 億円	} 93 億円
	街路			
	公園			
	計	55	38	93
民間 事業費 (※公共も含む)	オフィス・スペース	} 291	} 1,229	} 1,520
	住宅			
	商業施設			
	業務施設			
	ホテル(観光用)			
	都市設備			
	計	291	1,229	1,520
合計		346	1,267	1,613

### 3. 開発上の問題点

#### 3-1. 開発手法について

- (1) 当該地区土地の高度利用を計ることが、都市機能回復に著しく貢献すると認められるので、都市再開発法による高度利用地区と指定すべきである。
- (2) 特定街区、超高層型の開発を原則とした空間の集約を行なうべきである。
- (3) 人工土地方式を参考として、駐車場、サービスヤード等公共的施設を大量、整備に確保すべきである。
- (4) 建築線後退、人車分離原則にたつた基準レベルの等一帯、種建築協定による近代的都市形体のモデルとしなければならない。

#### 3-2 開発主体と市の役割

- (1) 高度利用地区の市街地再開発事業は、民間デベロッパーが中心となった施行となるが、道路、埋立等の公共事業と一体とならねばならない。
- (2) 国鉄、私鉄、高速道路（公団）、住宅公団等をはじめとして、多くの機関の協力を求める必要がある。
- (3) 当該地区再開発事業は、必然的に、周辺部に波及する関連事業を誘発するだけに、都心部強化事業の調整プログラムが必要である。