

資料情報 (

タイトル 都心臨海部
凡 書

出版者 大高建築

出版年 1982

大きさ等 26×37

注記 調査委

NDC分類 518.8

件名 都市計

書誌番号 3-0198

54-21-03

横浜市都心臨海部総合整備計画構想報告書

1980年3月

大高建築設計事務所

資料情報 (夕卜 都心臨海 出版者 大高建設 出版年 1982. 大き 26x37 注記 調査委 NDC 518.8 件名 都市計 書誌 番号 3-0195

1 株式会社都市臨海研究所のフレーム

1-1 フレーム設定のためのフロー
 株式会社都市臨海研究所の整備計画の前提となる、地区のフレームの設定については、先年度の作業により、その基本的な方向が示されている。本年度においては、その作業を踏まえ、各産業分類別の推計を行ってその構造を明確にしている。作業のフローは表1-1-1に示すとおりである。

市域・市外人口については、その推計値を用い、昭和75年の336.5万人としている。

これに対して、市域就業人口の目標値としては、登記人口の人口バランスをとる(350 現在市外人口比率が 20.6%であるものを 575に+100とする) 及び市域の就業人口の市外人口比率を、全国の国土庁調査資料の45.1% (現在の構造は33.7%) に引き上げるという2つの目標を設定し、その平均値をとると、昭和75年が142.0万人としている。

この目標とする市域就業人口に対して、その産業分類別の増減を推定するためには、現状の産業分類別就業人口比率の推移と、全国の主要20都市平均の推計値と市域人口と産業別就業人口の増減をともに、現状の市域人口にわたすものとの割合に降ろす産業分類別就業人口比率とを用いる。産業

① 各産業別就業人口比率の目標値を設定している。その比率と就業人口の目標値とを142.0万人に合わせることに伴って、昭和75年における産業分類別の就業人口の目標値を設定した。

② 一方、市域の就業人口の増減の推移を踏まえ、本年度の作業において、全産業について昭和75年の推計値は110万人としている。これに対して、産業分類別の増減を踏まえて推計を行った結果、市域の総人口が110.06万人となる。前年度として、産業分類別の増減を踏まえての増減を適用し、各産業分類別に、その目標値と推計値の割合を、現状の就業人口と就業人口とを合わせた。この合計を、市域全体と 37.94万人となる。

□ 都市臨海部再開発計画 段階計画

○ 段階計画バリエーションの考え方

1. 計画を為すうえでの前提

- α 事業の段階と これによって達成される街の成熟の時点とは、切離して為さなければならない。
- β 事業の段階と 法的手続、法外計画の形等とは、切離して名づける必要がある。即ち法定計画は、かなり最終的な段階の姿を以てして立案すべきである。

2. 段階計画を規定する基本的条件

- α 全体の段階を規定する最も基本的なキーは、三友地区の事業段階であり、これに5分りバリエーションは為される。
 - 即ち、第0段階：三友地区が事業第1段階まで
 - 第1段階：高層第2段階まで（埋立については売り）
 - 第2段階：同左
 - 第3段階：同左

三友地区を中核とする地区の基本的骨格は、なるべく初期の段階に整備することを考えている。

- β 港湾機能の転換のスケジュール（陸上としての大黒等の整備スケジュールと関連する）によって、高層及び新港の再開発をどうするか
が問題になる。

→ 即ち、どちらかを先行させるのか → 高層先行型 新港先行型
 現況に対応しながらできるところから手をつけるのか

- γ この場合、親となるのは、埠頭向連絡道路の整備といつの時点に想定するか、である。

→ 即ち、先キをつけるべきは、高層の事業と何々と捉えて、部分的に仮設を建てても初期の段階で整備するか
 あるいは地区の再開発の進展に伴って、最終的に結果として整備される性格のものとするか

3. 段階計画のバリエーション

- α 三友地区を主軸として、高層不願先行 新港後行のパターン、埠頭向連絡道路は先行 → 第3回再開発の提示案
- β " 新港先行 高層後行 パターン 埠頭向連絡道路は先行
- γ " 高層 新港同時着手 パターン

資料情報
 タイトル 都市書
 出版者 大倉
 出版年 198
 大きさ等 26x
 注記 調査
 NDC分類 518.8
 件名 都市計
 書誌番号 3-019

□ 都心臨海部内開発 段階計画のバリエーション

□ 段階計画のバリエーションをみる要素

	高層ヤード地区	高層歩道地区	三軒茶屋地区	新丸の内地区	交通ネットワーク	その他
第0段階 (S60)		<ul style="list-style-type: none"> ・歩道完成工程 ・土地機能の転出 緩和 転換 	<ul style="list-style-type: none"> ・前歩道完成 (一部仮設歩) 			
第1段階 (S65)		<ul style="list-style-type: none"> ・歩道完成工程 ・土地機能の転出 緩和 転換 	<ul style="list-style-type: none"> ・前歩道完成 街路整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事前段階の段階計画 	<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄延伸 ・駅前新線直結 計画 ・地下鉄併入 	<ul style="list-style-type: none"> ・山下公園拡張
第2段階 (S70)	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道完成工程 ・同歩道完成 	<ul style="list-style-type: none"> ・土地機能の転出 		<ul style="list-style-type: none"> ・中央部前歩道 街路整備 内陸部には歩道 機能転換 計画 		<ul style="list-style-type: none"> ・山下公園拡張 計画
第3段階 (S75/S80)	<ul style="list-style-type: none"> ・ヤード移転 			<ul style="list-style-type: none"> ・同区部歩道 機能の緩和 転換 		

規定要因

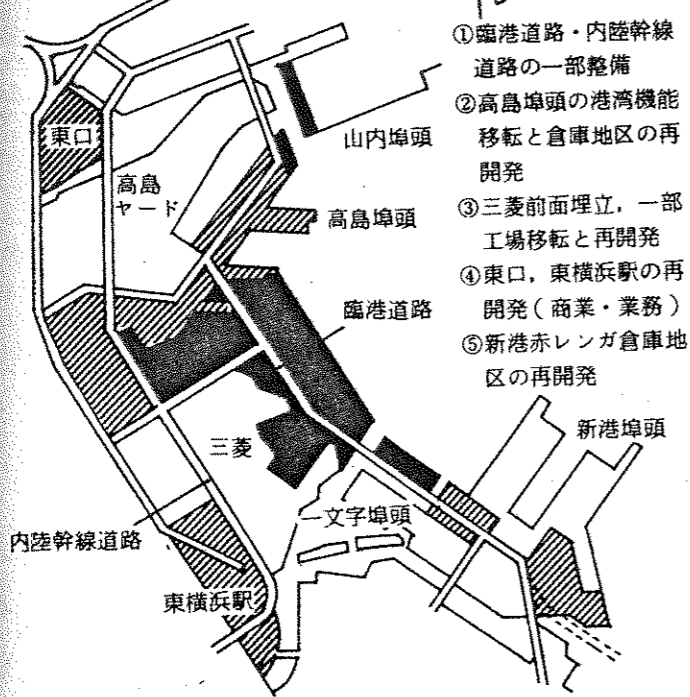
- 風候の緩和施設 体系 維持 展望
- 歩道機能代替地の 整備
- 工場移転 採掘性
- 歩道機能代替地の 整備
- 周辺地区 内陸部の 可塑性

基本的に歩道機能の転換とどちらかの行方のみ、どちらかを削るかの判断による。

図-20 段階構想代替案

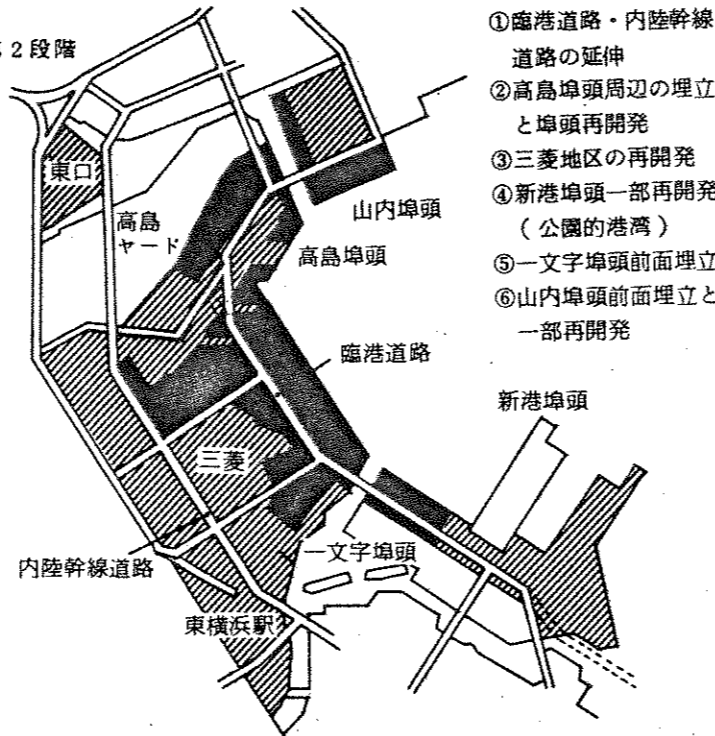
高島埠頭先行案

第1段階



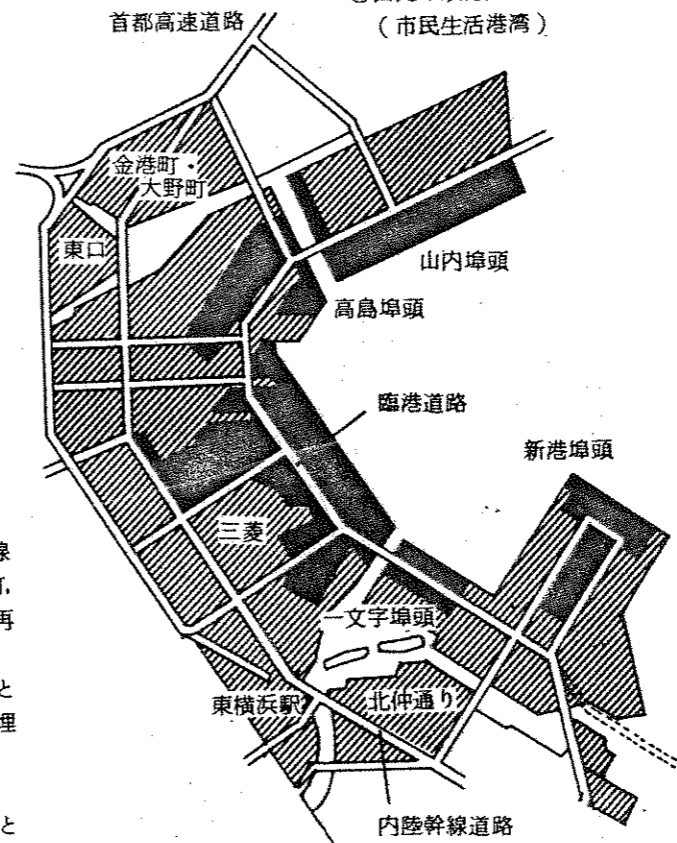
- ①臨港道路・内陸幹線道路の一部整備
- ②高島埠頭の港湾機能移転と倉庫地区の再開発
- ③三菱前面埋立、一部工場移転と再開発
- ④東口、東横浜駅の再開発(商業・業務)
- ⑤新港赤レンガ倉庫地区の再開発

第2段階



- ①臨港道路・内陸幹線道路の延伸
- ②高島埠頭周辺の埋立と埠頭再開発
- ③三菱地区の再開発
- ④新港埠頭一部再開発(公園的港湾)
- ⑤一文字埠頭前面埋立
- ⑥山内埠頭前面埋立と一部再開発

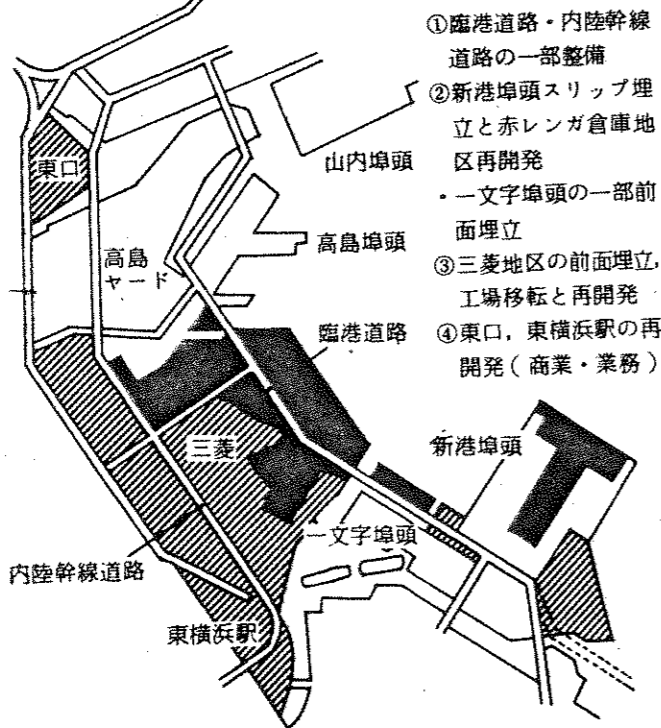
第3段階



- ①臨港道路・内陸幹線道路の延伸と金港町、大野町、北仲通再開発
- ②高島ヤード地区再開発(市民生活港湾、業務、住居)
- ③三菱地区再開発(都心業務、公共、住居)
- ④新港埠頭、一文字埠頭地区再開発(港湾管理業務、公園的港湾)
- ⑤山内埠頭再開発(市民生活港湾)

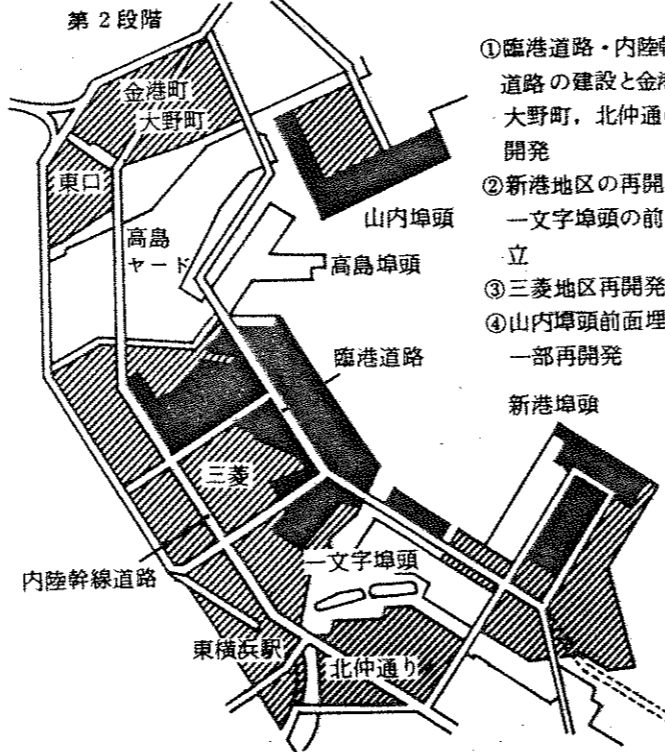
新港埠頭先行案

第1段階



- ①臨港道路・内陸幹線道路の一部整備
- ②新港埠頭スリップ埋立と赤レンガ倉庫地区再開発
- ③三菱地区の前面埋立、工場移転と再開発
- ④東口、東横浜駅の再開発(商業・業務)

第2段階



- ①臨港道路・内陸幹線道路の建設と金港町、大野町、北仲通の再開発
- ②新港地区の再開発と一文字埠頭の前面埋立
- ③三菱地区再開発
- ④山内埠頭前面埋立と一部再開発

1980/3

B 経済計画

1 B-1 埋立面積と平均採算

本計画の平均採算は、埋立によって、割増地土壌などの
 ように効率よく生み出さるがによって、大きく変化する。埋
 立の面積を大きくすれば、これにより平均採算上は有利に働い
 5 くものと考えられる。(ただし、このようにして埋立面積を
 増やすことは、平均採算を上げた下の埋立が減少すること
 あり、埋立面積が少なくなれば埋立面積の減少という状況が起
 10 生ずるものと見られる。この埋立のリスクを減らすことには、埋立の
 必ずしも面積が大きい方が平均採算上有利であるとは限らないの
 だが、これはまた別の問題である) 上記の埋立を、数値
 として扱えるためには、モデルの埋立、トンネル埋立と
 想定して、埋立面積と、造成後の可処分地地の宅地厚手の割
 増を算出してみた。表 1-1-1 に、各ケースの計算結
 果を示している。埋立面積の形状、土地利用の想定等の差
 15 による差が、リニアな形で示されているので、数値例
 には、バリエーションが、埋立面積が大きい埋立も、造成後の
 可処分地地の宅地厚手と相対的に安くなるという傾向は明瞭に
 表われている。ケース No.1 では、埋立の埋立に対して宅
 地厚手は 33.3 m²/m²であるのに対して、ケース No.9 では
 20 埋立面積 33.3 m²、宅地厚手は 21.98 m²/m²と約 2/3 のレ

ベルに落ちている。

よほどモデルが不十分で、今後詳細な経済計画を換
 算する際の目安に作りものと考えられる。

□ 事業採算の検討 1

想定ケース区分

- 1) 三菱 高島地区, 新港地区に区分して検討を行う
- 2) 新港地区については土地利用を想定した3つのケースについて, 高島三菱地区については埋立面積を可変事業として以下に示す各条件におけるケースについて検討する

三菱高島前島 埋立面積 (ha)	5	10 816	15 1500	20	25 2526	30	35	40	▼ 53.6
高島前島埋立	いづれの場合も 6.10 ha 埋立地区 1974								
事業区分	三菱高島地区		現在の高島前島 から大島地区	三菱高島は一体として考える					
土地利用の性格	高島は港湾機能 三菱も一部港湾		高島は港湾 三菱は公共用地	高島の港湾機能は概ね縮小されつつ残り 三菱地区は都市的利用				高島・三菱ともに都市的 利用	
事業主体	高島は公共用地 三菱は民間		高島は公共 三菱は民間	三菱セクターを想定 一部港湾事業の参入				三菱セクター	
埋立延長 (m)		↓ 821	↓ 557	↓ 721	↓ 773 913	↓ 722	↓ 892	↓ 960	↓ 1409
Case		197-D-116	197-C-117		197-B-118				197-A-115
		↓ No 1	↓ No 2	↓ No 3	↓ No 4 No 5	↓ No 6	↓ No 7	↓ No 8	↓ No 9

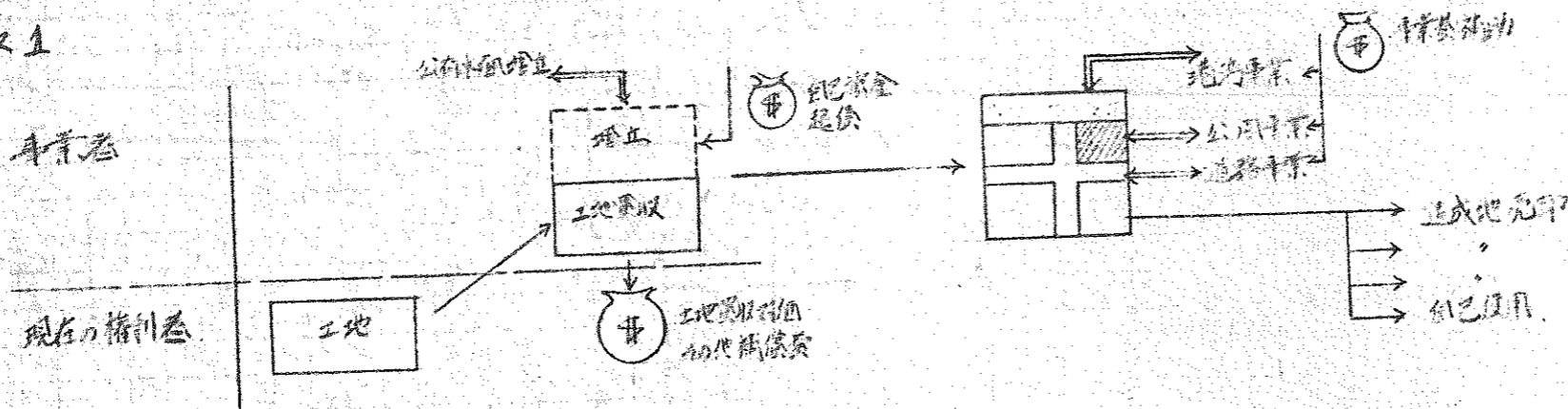
(註) 埋立延長の軸線は各種形式の埋立で、ここでは原則として国鉄根岸線に平行な軸線とする。ただし 197-A-115 に対応するケースのみは新港線延伸におよぶ。

事業採算の検討は、事業主体の採算性を検討するものとし、地権者の立場における採算検討は別途検討する。

埋立後の公共用地（埠頭を含む）は従前の公共用地・国有地等を無償でわけてもらうものとするが、不足する場合は、埋立地分を無償で提供するものとする。

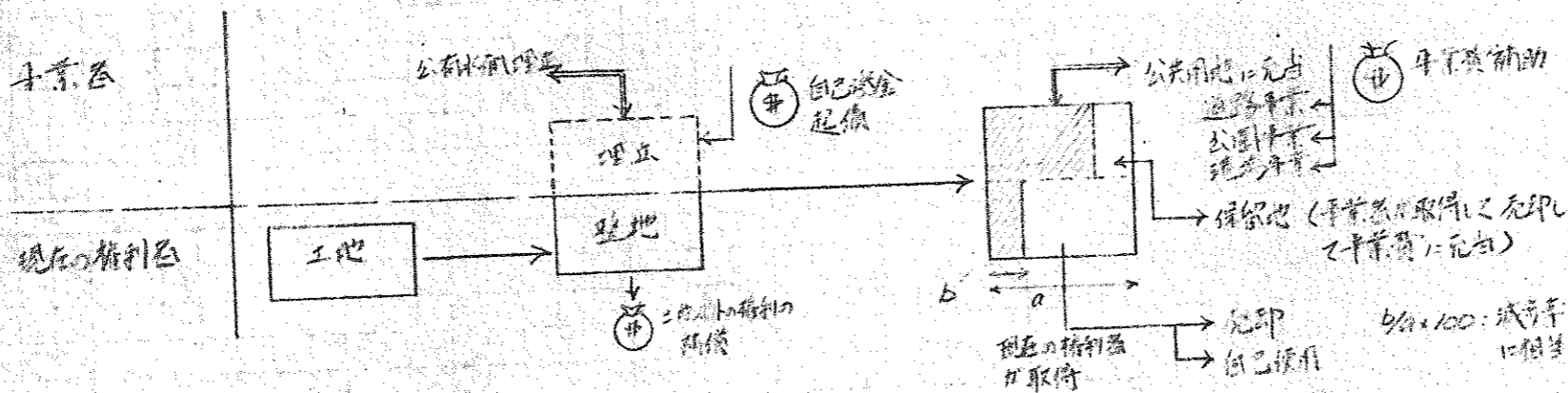
都市臨海部内開発 事業手法の検討

ケース1



- 事業者として、市を含まない小規模な事業で14-15年程度かかる。
- 現在の権利を買収して一端整備するのど事業の形として見られるが、事業規模が大きくなる。
- この場合、埋立の金利負担が大きくなる。
- 全体のコントロールは難しい。

ケース2



- 事業者として、市を含まない小規模な事業で14-15年程度かかる。
- 埋立事業は市の事業者が行う。
- この段階、現在の土地と埋立完成した土地において、区画整理事業的手法において地区整備を行う。
- 事業者の減価は100%。
- 土地の買収が小規模な事業規模で済む。
- 全体のコントロールは比較的容易。

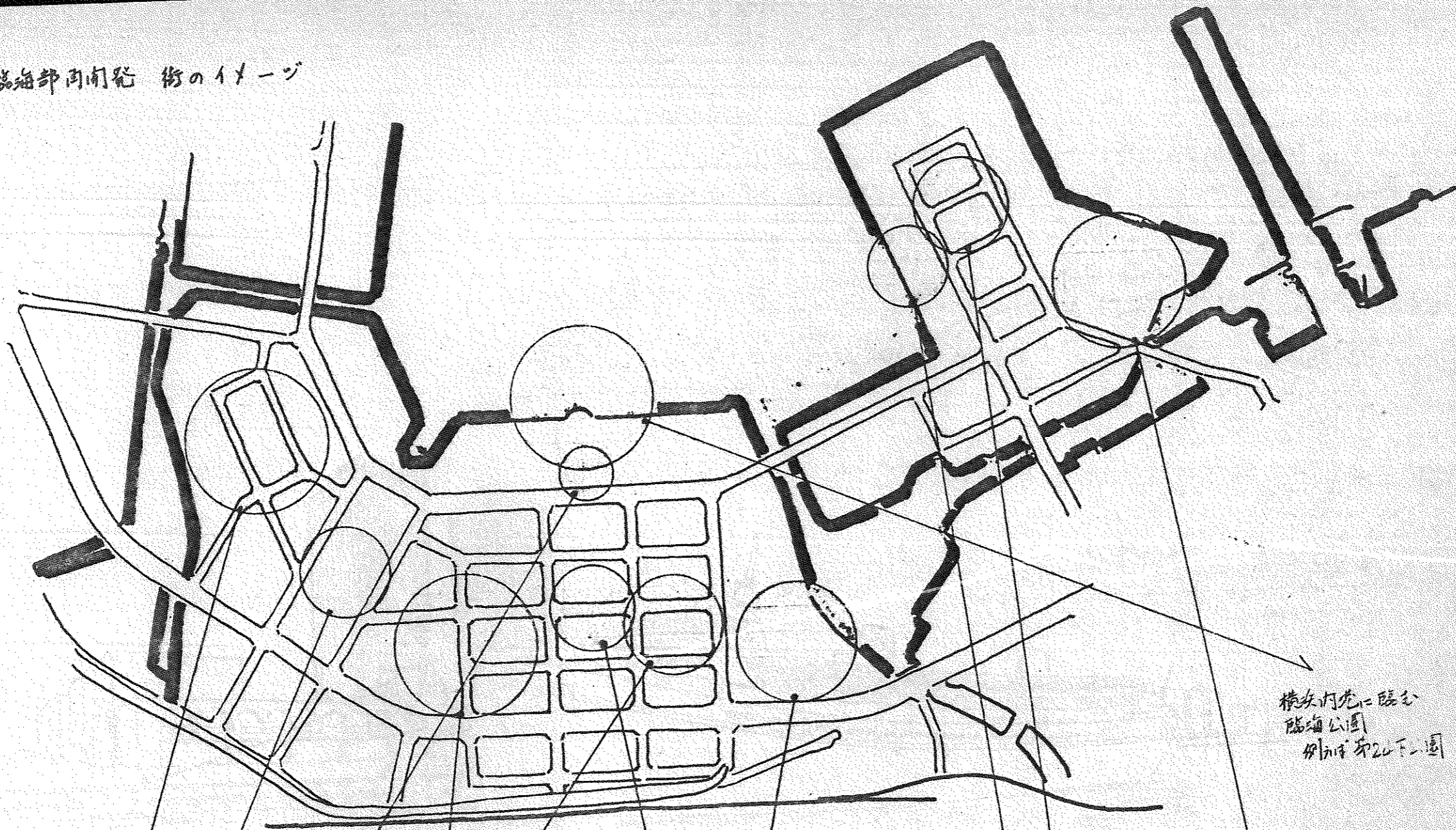
制度的フック

- 港湾事業の弾力的運用 (区画整理範囲、補助範囲) 臨港地区条例の弾力的運用
- 都市整備の補助事業等の積極的導入 (公園道路事業、街路事業、公園事業)
- 特定区画整理法とその他の現行法との調整 税制等の検討
- 基礎整備後の市街地形成のための法制、財政的フック (新制度の創出)

臨港地区と三反町地区は現在の土地所有形態、持主の計画計画、段階計画が異なる。事業として命がけになる。

臨港地区において、4-5人が三反町地区において、ケース2が15-20人程度と見られる。

1 都心臨海部内開発 街のイメージ



都心部における高層高密度住宅用地
 サブサイドハウジング
 例えは ニューヨークセントラル

都心業務施設に囲まれた公園
 森と芝生を主体とする
 例えは 日比谷公園 セトラパーク

ファーストフロントの高級マンション
 高層ポイントタワー
 例えは ユニオンリゾーツアドライア

高強度業務集積
 歩行者空間と大切にする
 例えは 新橋西口、丸の内改修型

地区の商業集積の核となる
 1000坪の場 都心型住宅の滞在
 例えは 原宿長参道、六本木

ドックを利用したアクティブな公園
 例えは 屋外劇場 フェスティバルホール

卸売・高取引の場を含む
 都心業務
 例えは OMM、TOC

老朽中核管理機能の集積
 例えは フォトリトセンター

横濱内港に臨む
 臨海公園
 例えは 第2山下公園

赤レンガ倉庫再活用による
 老朽ビルリノベーション
 例えは ミスター・ビートル