

Bペーシ

横浜市都心臨海部総合整備基本計画報告書

1981年3月

大高建築設計事務所

はじめに

横浜が抱える大都市としての都市構造の歪みを是正し、市民が、住み、働き、学び、憩うことができ、全体としてバランスのとれた自立都市を目指し、現在の市内地区と横浜駅周辺地区とを結ぶ一大都市圏を形成しようとするビッグプロジェクトである。横浜都市圏臨海部総合整備計画については、既に昭和53年54年度にわたり、横浜都市圏臨海部総合整備計画調査委員会（会長 森義久）において検討が行われ、その基本的方向が提案されている。その成果が引き金となって、昭和55年3月、多年の懸念であった三菱重工業横浜造船所の移転も正式に決定し、計画は事業化に向けて大きく一歩を踏み出すこととなった。

本計画は、横浜都市圏調整局の委託により、こうした現状の動きを踏まえ、横浜都市圏としての基本計画策定のための一冊として、主としてフジカルプランに焦点を合わせて検討を行ったものである。

巨大プロジェクトであり、事業の実現までには、まだ幾多の問題が山積みであるが、港湾計画の改訂、増設免許の取得、都市計画決定等、今後順次ステップを踏みつつ、事業が実現に向けて進むことを願うものである。本計画が、そのひとつのたたき石として役立つことになれば幸いである。

作業にあたっては、横浜都市圏調整局はじめ、各方面の方々の御教示をいただきましたことを、感謝いたします。

昭和56年3月

大気建築設計事務所

38-1

目次

第1章 横浜市郡心臨海部総合整備計画の背景

1-1 横浜市及び横浜港の現状と課題 - 1

1-2 横浜の基本方向と整備の方針 - 10

第2章 横浜市郡心臨海部総合整備基本計画の位置づけ

2-1 計画条件の整理 - 16

2-2 郡心臨海部総合整備の基本理念 - 19

2-3 郡心臨海部総合整備の基本方向 - 20

第3章 基本計画

3-1 人口計画 - 29

3-2 都市骨格形成計画 - 37

3-3 埋立計画 - 51

3-4 水資源利用計画 - 60

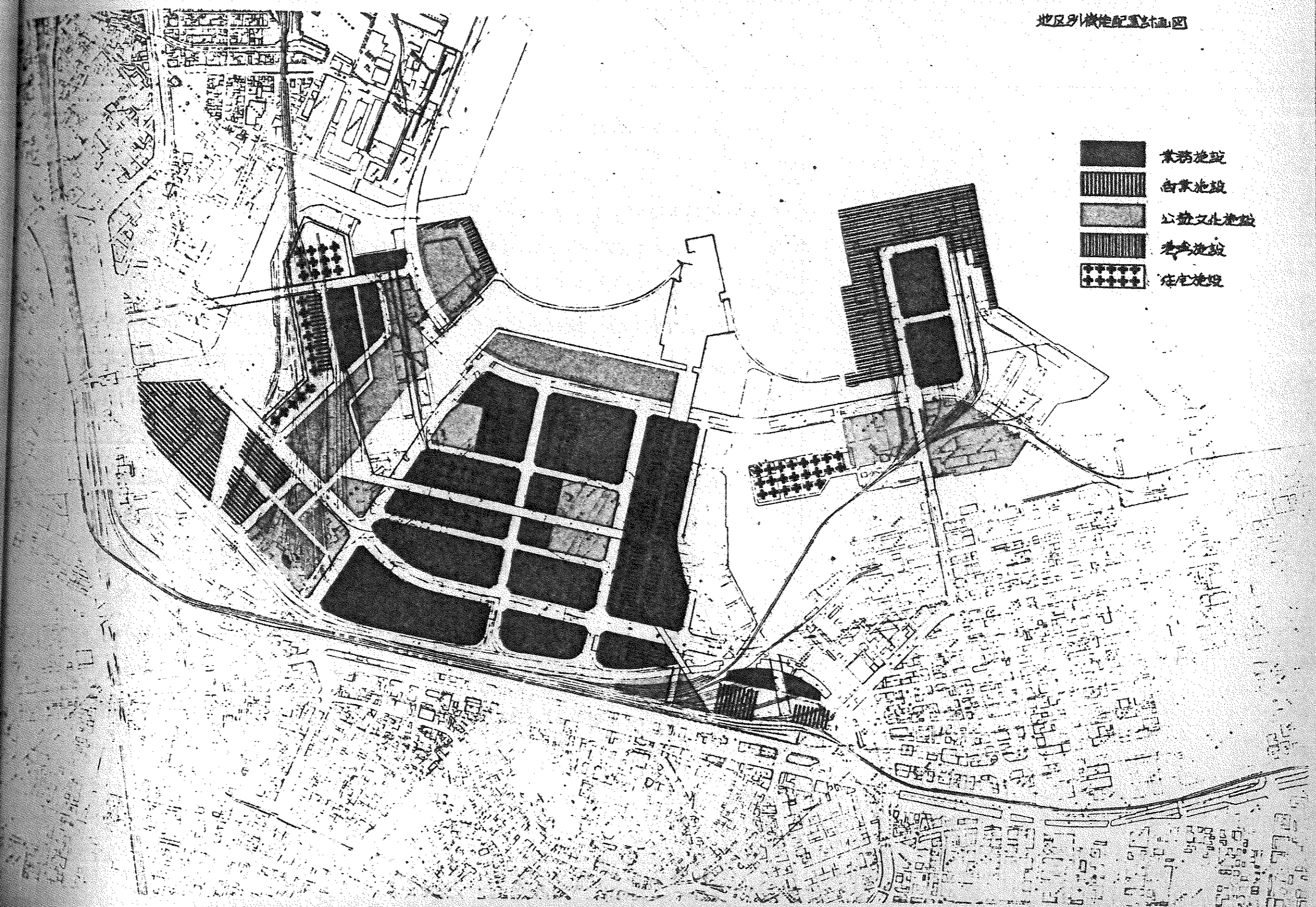
3-5 街づくり計画 - 76

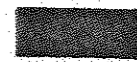
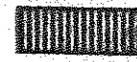
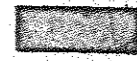


3-6 交通計画 - 88

3-7 段階整備計画 - 104

参考資料

地区功能配置规划图



-  商务设施
-  商业设施
-  公益文化设施
-  养老设施
-  住宅设施

3-3 埋立計画

(1) 埋立計画の基本方針

郡心臨海部統合整備計画においては、以下に示す4つの側面からの検討を踏まえて、海風の増立てを行うことにしている。

1) 工業需要からの検討

郡心臨海部の計画は、現在横浜駅周辺と内内地圧とに分離している横浜の郡心集積をつなぎ、就業人口19万人、居住人口1万人の新しい郡心を創り出すものである。それだけの郡心集積を盛り入れるためには、相応の土地が必要であり、現状の工業面積だけでは足りない。先般概略決定したように、工業需要としては、かなりの耐震度要求を前提としても、約180haの面積が必要である。現在地圧の面積は、全体で約110haであるので、その差分を増立てによって生み出すことが必要となる。

2) 導入機能からの検討

郡心臨海部に導入したい機能の面からも、増立ての必要性は考えられる。本計画の重要な課題のひとつは、郡心部における交通ネットワークの解消が図られるが、それを實現する新しい道路網の形成のためにも、現状の土地の形態は適当ではない。また、港湾機能の再編という面からも、地圧に今後想定したい旅客船バース、フェリーバース等の機能に対して、現状の北保線の形態は、必ずしも充分ではない。そうした新たに導入する機能に対処すべく、土地の形態を変更してゆく必要がある。

10 20 30 35
③ 都市景観としての検討

地圧の現況は、めまはしい商業機能であったり、めまはしい工場であったりして、その土地の形状は、必ずしもここに計画しようとする将来像に合わないとは考えない。横浜郡心部の木原線の形状を見ると、多くは船舶を接岸する必要から、直線で構成され、単一機能で塗りつぶされている。いわゆる港の風景として、それはそれなりにめまはしい趣きを持つてはいるのであろうが、都市と海との接点が、すべて全く似た単一の形で接していることには問題がある。都市と海との接点には、もっと多様な表情があってもよい。特に、郡心部の海では、より市民が海に接し接する場があってもよい。横浜郡心部においては、唯一山下公園がその窓口になっていながら、その都市景観を高く評価しつつ、郡心臨海部に想定する新しい都市像にふさわしい形に、地区の土地を再編成することが必要である。

④ 事業的側面からの検討

本計画の事業的側面については別途検討することとするが、一般的には、埋立地の土地原価は、周辺市街地の地価に比べて割安であり、増広てを行うことは事業採算上は多くのメリットがある。造成後の空地単価とならなく安くおさえ、地圧への施設立地上の競争力を高めることが、本計画の事業サイドのキーポイントであるので、その意味で増広てはむしろ有効である。

10 20 30 35

(2) 郡心臨海部増広計画

郡心臨海部における増広計画は、各地区の地形的制約条件、水産利用条件として事業実施のスケジュール等を踏まえて、以下のように設定した。

5

1. 三岐・高岳地区の増広計画

三岐産工業地区と高岳特産地区は、現在は大きく入り込んだ水産によって分断されているが、この水産を増広することと考えると、この両地区は将来は一体的な土地のまとまりと考えることが望ましい。すなわち、三岐地区前面の増広と高岳特産前面の増広とは、一体のものとして考える必要があり、増広法線も両地区にまたがった線形とする。

10

地区は、横浜港の最奥部に位置し、横浜航路の正面にあたる。また地区からは、横浜港の玄关口に美しい景観を現わすであろうベイブリッジが、眼前に見わたせることとなる。地区は、世界に冠たる横浜港の中でも、最もシンボリックな位置にあたり、世界に誇り得る優れた都市景観、港の景観を創り出すには、さわめて応じやすい所である。

15

三岐高岳地区には、商業、業務施設を中心とする巨大な都市機能の集積を想定しており、その前面には、市民が自由に海に接し、港を眺めることができるように、大規模な臨海公園を想定している。

19

地区の持つ優れた資源を評価し、公園としての水産線の上土地利用を想定しながら、増広の法線計画としては、その特徴と最大限を及ぼすことができ

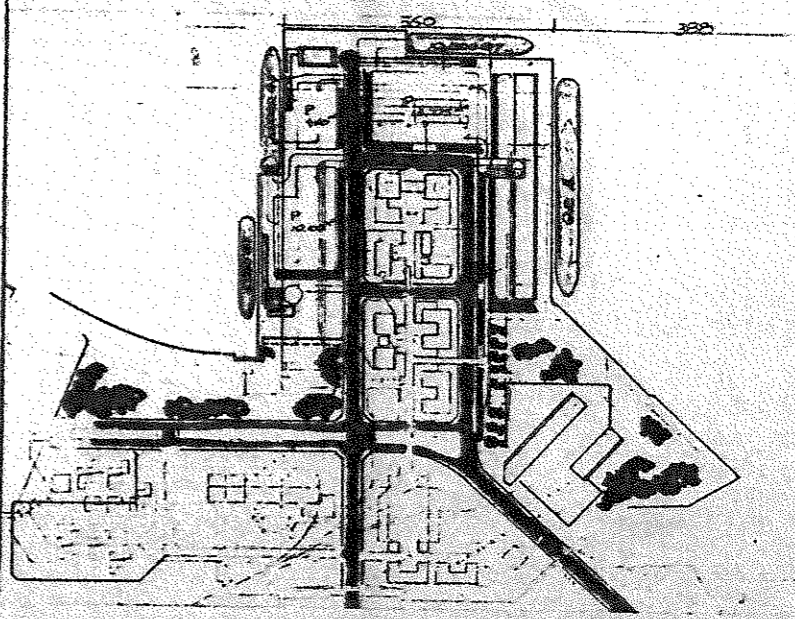
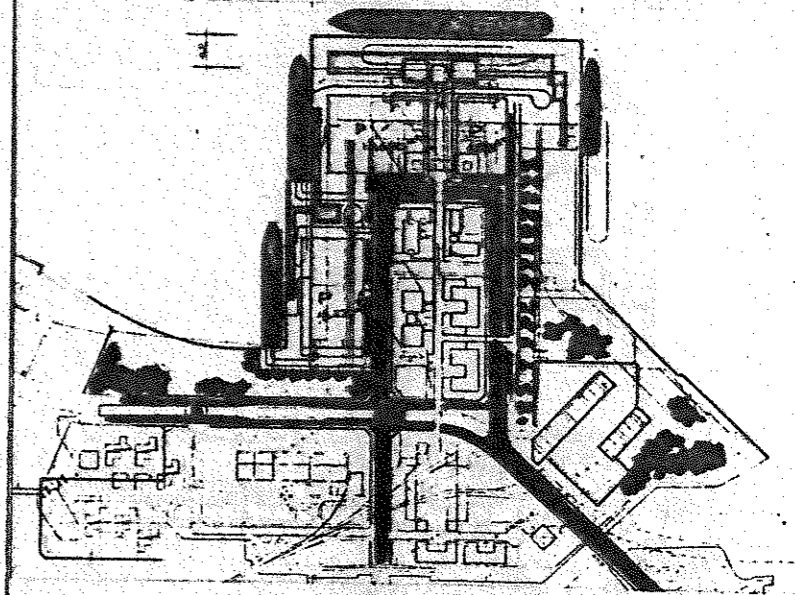
10 20 30 35
 1
 5
 10
 15
 19
 1
 5
 10
 15
 19
 20
 25
 30
 35
 40
 45
 50
 55
 60
 65
 70
 75
 80
 85
 90
 95
 100

々ような形態を造形している。世界の美しい老町—たとえばロンドンや
 ボストン、バンクーバー等の都心部の海の景観に優るとも劣らない優れた
 都市景観を創出する場として、ゆるやかにカーブを描いた水際線を提案し
 ている。カーブを描くことによって、山の内陸部から新港埠頭へ至る都
 心部の海の一体的まとまりを強調し、また水際線に佇む人にとって、
 海を介して都心の集積を眺めるという、まっすぐな水際線では味わえない
 魅力を持つ水際線となることを志している。さらに、この臨海公園の
 水際には、例えば国際会議場のようなさわめてシンボリックな施設を配置
 することによって、一層その効果と高めることを考える。このシンボル
 的な施設を中心に、両側にゆるやかな波と流れたような形で水際線を計画
 する。そのために、新港地区の三差地区各りの部分においても、その水
 際線の土地利用と対抗して、ゆるやかなカーブを用いた埋立てを考えてい
 る。

2) 新港地区の埋立計画

新港地区の埋立計画は、地区に想定する機能の配置と密接に関連している。
 現在の地区中央部のスリッパを埋めて老朽化建業施設を集積を図る新街
 地を形成し、周辺部の水際線に、各種の老朽機能と想定する。地区に想
 定する老朽機能は、旅客船バース、フェリーバースである。これらの
 バースの性格、規模を考慮して、新港地区の中でのふさわしい位置を設定

新港地区 埋立のバリエーション



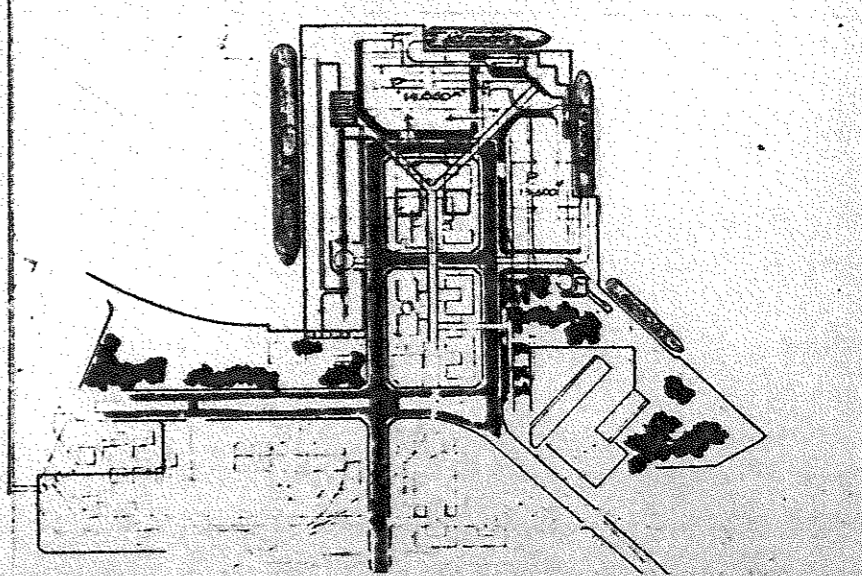
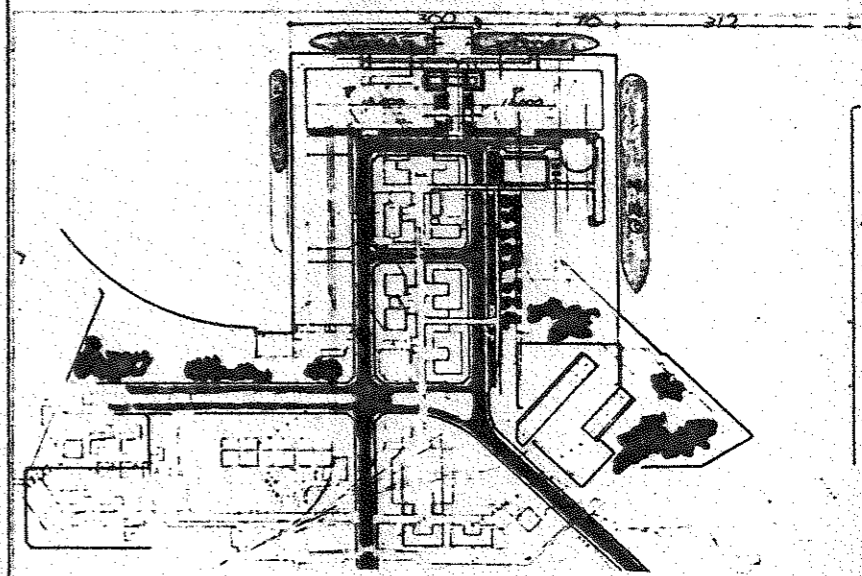
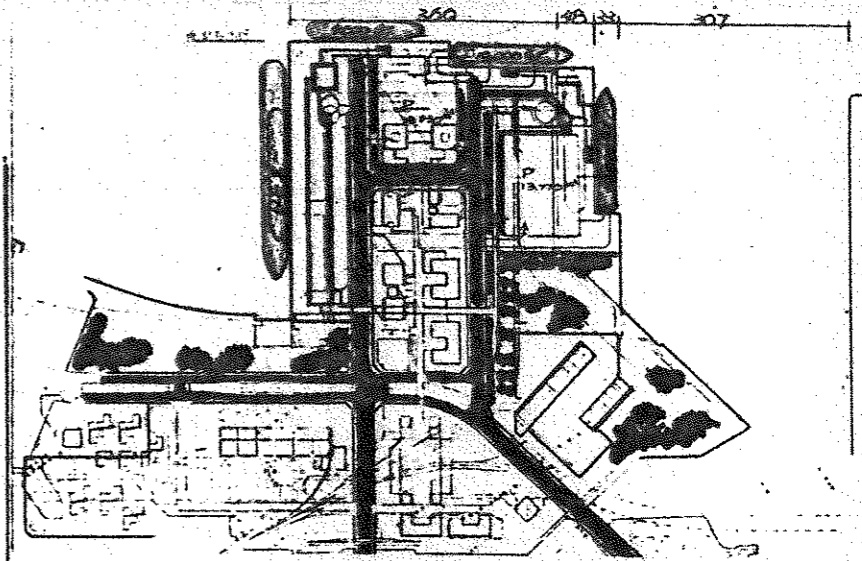
する。

また、法線計画上の条件としては、周辺水域利用との関係、三層地区法線との関係がある。水域利用に関しては、一文字付近に小舟だまりを確保する必要がある。また大橋橋脚については、操船上の必要水域を確保しておかなければならない。三層地区法線との関係では、三層地区前面と、横波港におけるシンボリックゾーンとしてこれにふさわしい土砂利用、施設配置を想定することとしているので、その地区からバイブリッジ、横波航路等へのビスタを考慮すると、新港地区前面及び三層地区側の法線を大きく張り出すことは望ましくない。

こうした新港地区の法線の規定要素を踏まえて、多数のバリエーションを検討した結果、フリーバスを地区の側面に設け、大橋橋脚に客船バスを設けることとしている。各バリエーションの評価については、整理して示すところである。

④ 高島ヤード地区の増設計画

高島ヤードと高島埠頭のスリップについては、ヤード稼働時期に合わせて増設を行う。そして、周辺港湾機能との関連を考慮して、一部には小舟だまりを設けることとし、それに相応した増設法線を設定する。



10 20 30 35
(3) 増立法線計画

部に臨海部各地区の増立法線計画は、図に示す通りである。

1) 三菱高島地区

5
香取埠頭先端から現在の高島第3突堤を含んでゆるやかなカーブを描いて三菱地区前面へ至り、国際会議場と頂点にさらにカーブを描きながら、最終的には大岡川河口の現在の三菱倉庫1号ドック横に平行法線を設定する。法線の延長は約1830m、増正面積は、約52haとなる。水深は、水深7~10mである。増立土量は、約573万m³である。

10
護岸については、高島地区の先端に一部1,000トンクラスの船舶の係留を考えると、全面公園緑地として利用することになるので、得地護岸とする。ただし、現状の水深が深いので、公園として利用する場合の安全性を考えると、水深線についてはかなりの奥行きにわたって水深を浅くするため、海底をマインドする必要がある。護岸は、修景上の意味から、石積みとすることが望まれる。そして一部には、階段によって、直接水辺へ降りて行けるような仕掛けを考えたよいであろう。

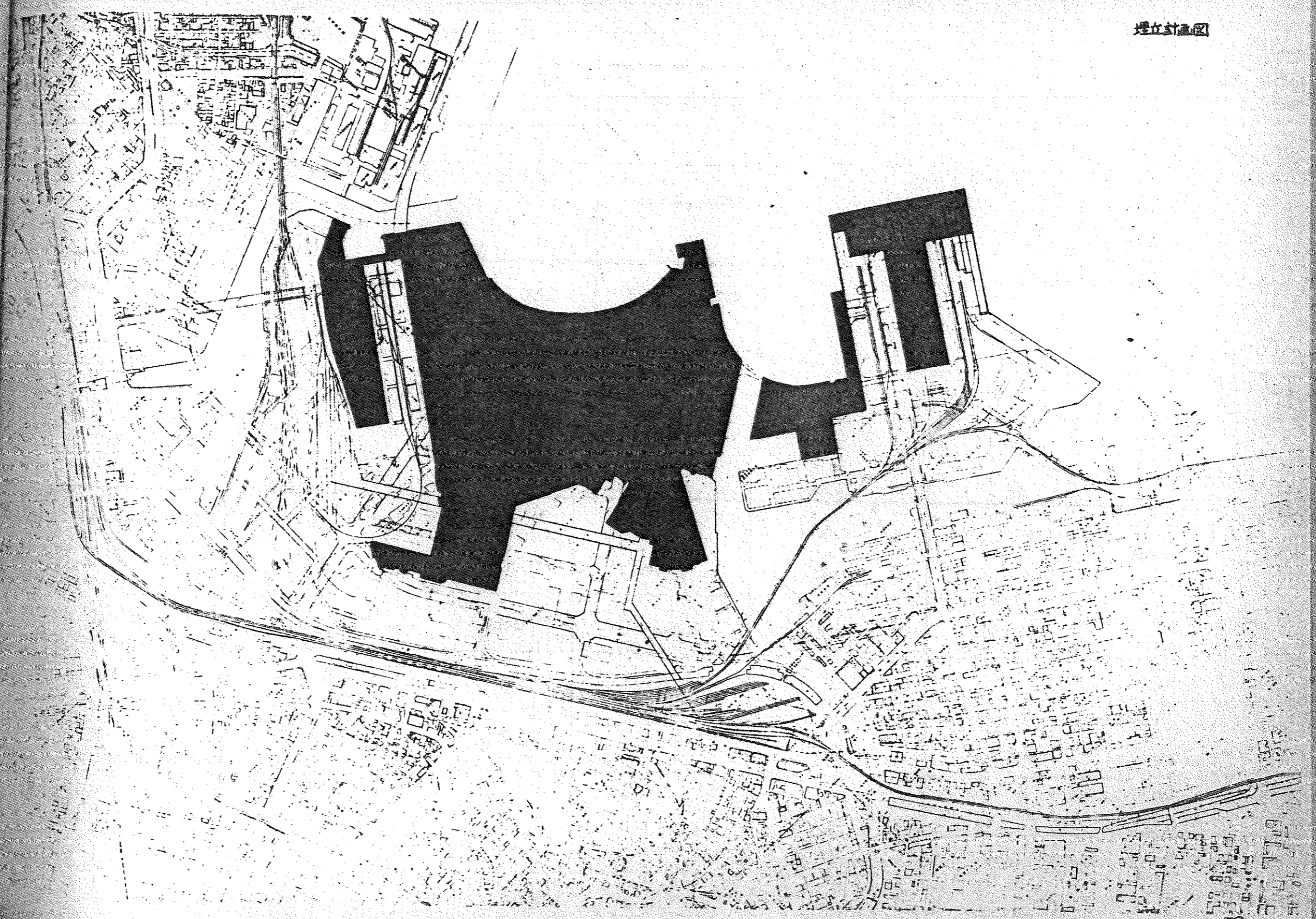
15
2) 新港地区

19
一文字埠頭前面は一部小舟だまりを設け、三菱地区と連なりの形でカーブを用いた増立法線とする。側面および前面は、それぞれバース機能に応じて岸壁構造とする。また赤レンガ倉庫前面は、公園緑地として利用する

こととし、現状の護岸のままとする。増設法線の延長は約1,350m。
増設面積は約12haである。周辺の水深は、既存船が停泊している灯
台でやや深く10m前後である。増設工量は、約126万m³である。
増設護岸の構造については、一文字前面のカーブした浮堤護岸については
三層前面と同様であるが、バースとなる部分も、いわゆる岸壁構造とする
必要がある。想定する船舶は旅客船で最大クイーンエリザベス二世号
(66,851GT)。フェリーは10,000GTであるので、水深は10M~
12mは必要である。

② 高倉ヤード地区

高倉ヤード地区の増設では、ヤード移転時に、現在のスリップと同じもの
となる。この際、前面は舟だまりを設けることになる。形状は、舟
だまりの形状に合わせて設定されることになる。増設法線の延長は、
約250M。増設面積は約5.4haである。水深は、2~3mと浅い。
増設工量は、約28万m³である。



□ 陸上乙

	三菱・高松地区	新港地区	計
現況土地	三菱: 350,500 M ² 東松島: 83,500 高松地区: 114,300 ヤード: 217,000 766,200	新港: 316,700	1,082,900 M ²
陸上面積	三菱高松: 521,100 M ² 前組	新港: 118,000	692,900 M ²
	ヤード: 53,800 M ² 574,900		
計	1,341,100	434,700	1,775,800 M ²

(除 横濱駅東口)

□ 陸上乙 諸元

	三菱高松前組	ヤード	新港前組	新港側面	計
護岸長・岸地	1420 M	45 M	-	470 M	1935 M
岸地	414	203	517 M	366	1500 M
面積	521,100 M ²	53,800 M ²	72,200 M ²	45,800 M ²	692,900 M ²
平均水深	8.5 M	2.8 M	9 M	7 M	-
土量 (造成地盤+25)	573.2 万M ³	28.5 万M ³	83.0 万M ³	43.5 万M ³	728.2 万M ³