

横浜市立図

<https://opac.lib.cit>

書誌  
番号

分  
件



56-22-01

都心臨海部総合整備基本計画調査(2)報告書  
(みなとみらい21)

1982年3月

大高建築設計事務所



## 目次

1. 埋立法線計画	1	5. ペデシステム計画	38
1-1 埋立法線計画再検討のための前提条件	1	5-1 都心におけるペデの意味	38
1-2 埋立法線案のバリエーション	2	5-2 都心臨海部におけるペデの検討課題	41
1-3 埋立法線案の評価	3	5-3 ペデ空間イメージ	42
1-4 埋立法線計画	4	5-4 ペデ方式とネットワーク形成	46
2. 土地利用計画	5	5-5 ジャンクションシステム	51
2-1 都市軸の考え方	5	5-6 分離のシステムと宅地利用	57
2-2 街の骨格形成の比較検討案	5	5-7 ペデの整備手法	59
2-3 土地利用のストーリー	12	6. 街並形成計画	61
2-4 施設配置の考え方	14	6-1 都市のフィジカルイメージ	61
3. 街区計画	18	6-2 スカイライン計画	63
3-1 街区計画の前提条件	18	6-3 アーバンインテリア計画	66
3-2 街区規模の検討	18	7. 街づくりコントロール計画	68
3-3 街区の分割についてのイメージ	24	7-1 街づくりコントロール計画の意味	68
3-4 区画街路の性格、構造	26	7-2 コントロール手法の整理	69
4. 容積配分計画	27	7-3 都心臨海部におけるコントロール戦略	72
4-1 容積率検討のためのフロー	27	7-4 最低限の環境形成要素	76
4-2 容積率に関する基礎作業	28	7-5 コントロールモデルスタディ	79
4-3 容積配分のストーリー	30	7-6 コントロールを実効化するための手法	90
4-4 容積率指定案	33	7-7 “街づくり協定”案	92
4-5 容積率指定の問題点	35	8. 図面	103
		9. 関連資料	117



“みなとみらい21”計画については、先に提示された市基本計画以降、埋立法線を規定している前提条件にいくつかの変化が生じており、それに伴って法線の再検討が必要となった。

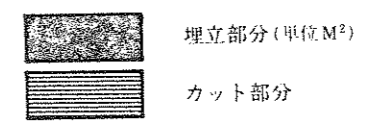
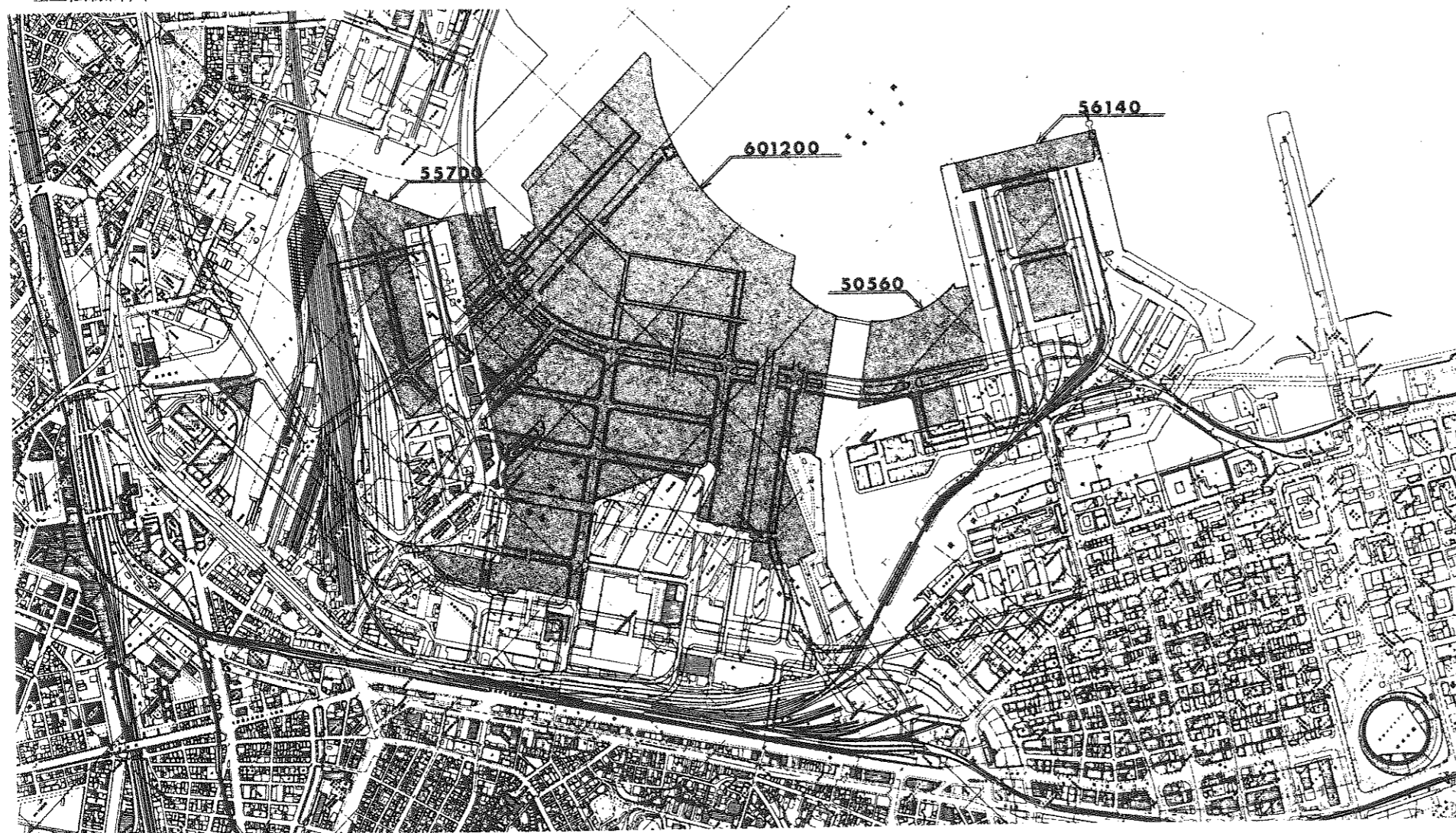
大きな条件の変化は、a) 帷子川放水路の整備計画に伴い高島河口部で最小130Mの水路巾員を確保すること、b) フェリーバースその他新港地区に想定していた港湾機能の変更である。

さらに、上記の変化に伴い減少する埋立量をいかに回復するか、のみならず事業的には、より埋立量を増やす可能性がないか、法線の形態としては水際線からのヴィスタを横浜港のシンボルであるベイブリッジに向けることができないか、都心の軸との関係をどう整理するか、等の検討課題がある。

いくつかの想定されたバリエーションは一長一

短があり、本計画において結果として採用した法線計画も、いくつかの問題点を抱えている。最大の問題は、土地需要に応え水際線を大きく張り出し、ベイブリッジに向けた法線としているため街と海との距離が遠くなってしまった点である。横浜都心のシンボルである海と都市とを近づけるために、土地利用計画、都心の水の扱い等による空間構成が重要な課題となろう。

埋立法線計画



埋立法線計画



“みなとみらい21”地区の土地利用については、埋立法線の変化に伴い、新しいストーリーが考えられる。

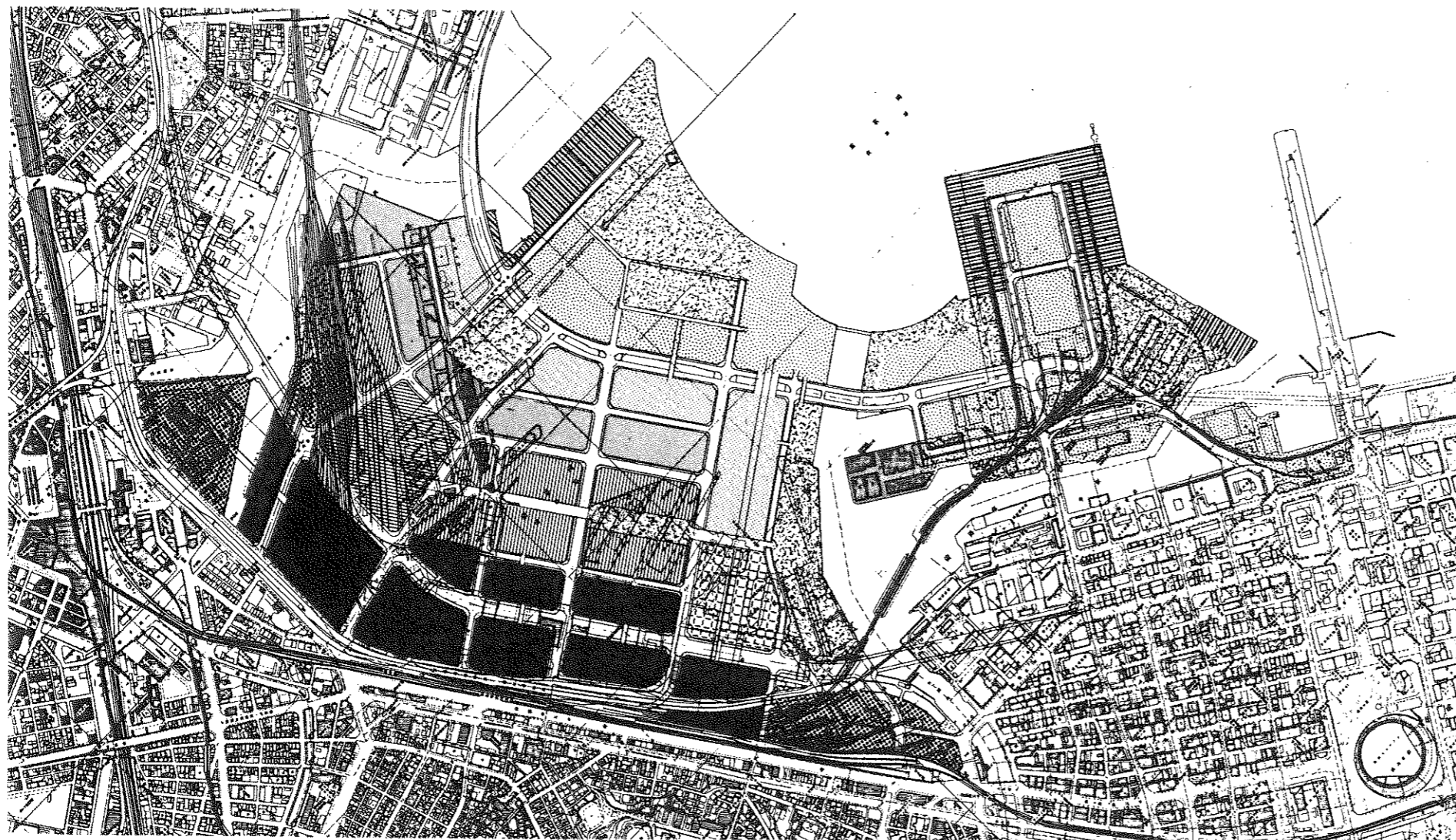
都市の骨格を成す都市軸については、高島寄りの法線が大きく張り出すことによって土地の広がりができ、横浜駅からそこへ至るきわめて大きなスケールの軸が強く意識されるようになる。それに対して、これまでのメインの軸であった桜木町土地利用のストーリー



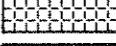








からの軸は、相対的にその象徴性が弱まると考えられる。こうした都市スケールの位置づけを踏まえて、相対する2軸を、King軸、Queen軸として機能的にも、形態的にも性格づけを変えることによって、補完的に成立するような軸形成を図る。

この2軸に従来からの地区を南北に貫ぬくモール軸を加えて、地区の土地利用の骨格を形成する。こうした都市軸の考え方を基礎に、幹線道路、区

画街路によって形成される街区の特性を踏まえ、土地利用のストーリーを組み立てたものが、下に示す図である。

都市内幹線に沿った新都心業務地区、モールに沿った市民文化地区、King軸を形成する行政センター地区、Queen軸の国際商業地区、そしてウォーターフロントを形成する国際文化住宅地区である。



-  新都心業務地区
-  ターミナル地区
-  国際商業地区
-  市民文化地区
-  行政センター地区
-  セントラルパーク
-  国際文化地区
-  都心住宅地区
-  港湾業務地区
-  横浜センターピア
-  ウォーターフロントパーク

土地利用のストーリー

“みなとみらい21”地区の都市軸については前節に述べた考え方によるものとし、幹線道路については別途行われている線形構造等の検討結果を踏まえつつ、地区の街区計画を検討する。

主たる検討課題は、都心における適正な街区規模、その分割のルール、街区を区切っている区画街路の性格づけとその構造である。

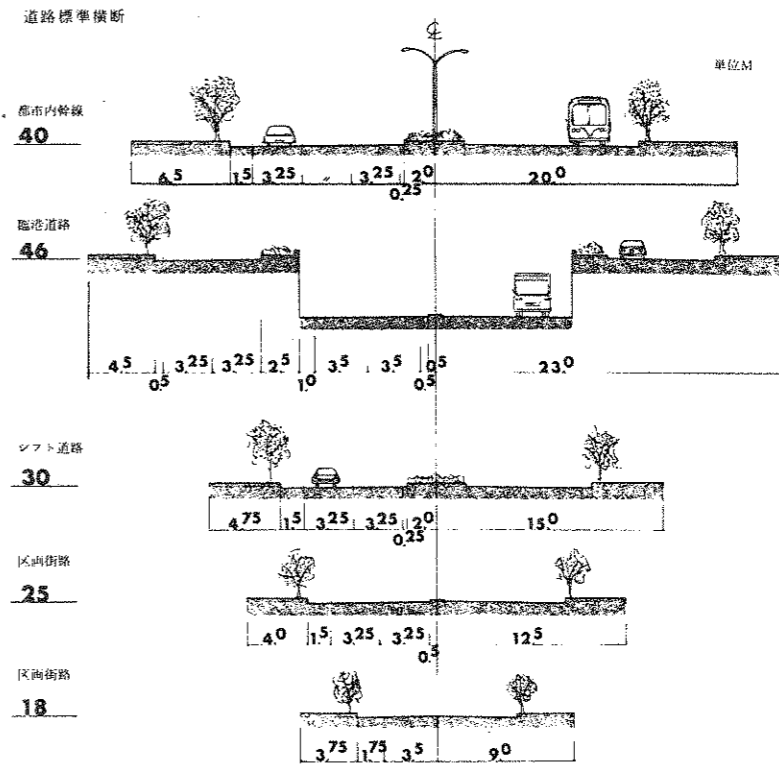
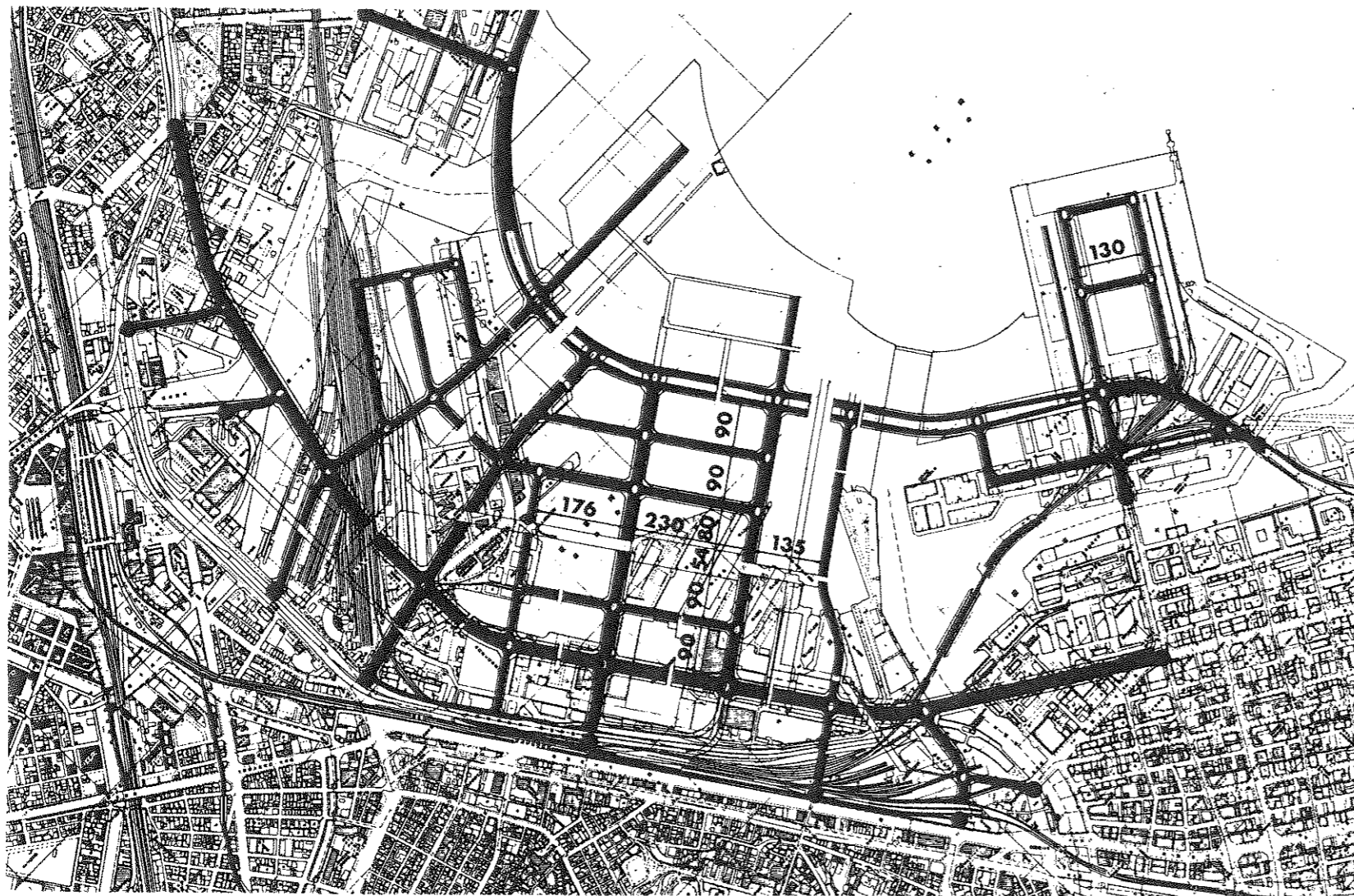
既存の都心の事例の検討では、我国の代表的な街区パターン図

都心である丸の内地区、大手町地区、新宿西口地区等の事例、さらに関内地区の例を参照し、その平均的な姿から、背割り利用することもあり得ると考えて奥行寸法90～100Mという値を想定している。

一方、地区が主としてオフィス街として整備されることを前提に、オフィスビルを建設する場合の敷地規模の適正化という視点から街区規模を検

討する。事例から敷地規模の類型化、適正ユニットその集合としての街区規模を想定すると、標準ユニットとして3,000M<sup>2</sup>、4単位集合として間口120Mから8単位集合として間口240M程度が想定される。

区画街路については、2本の幹線を結ぶ路線が巾員30M、それに直交するサービス街路を、巾員18～25Mで計画する。



街区パターン図



番号

件

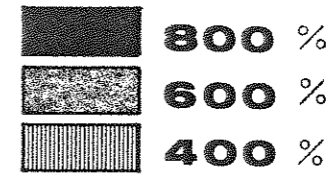
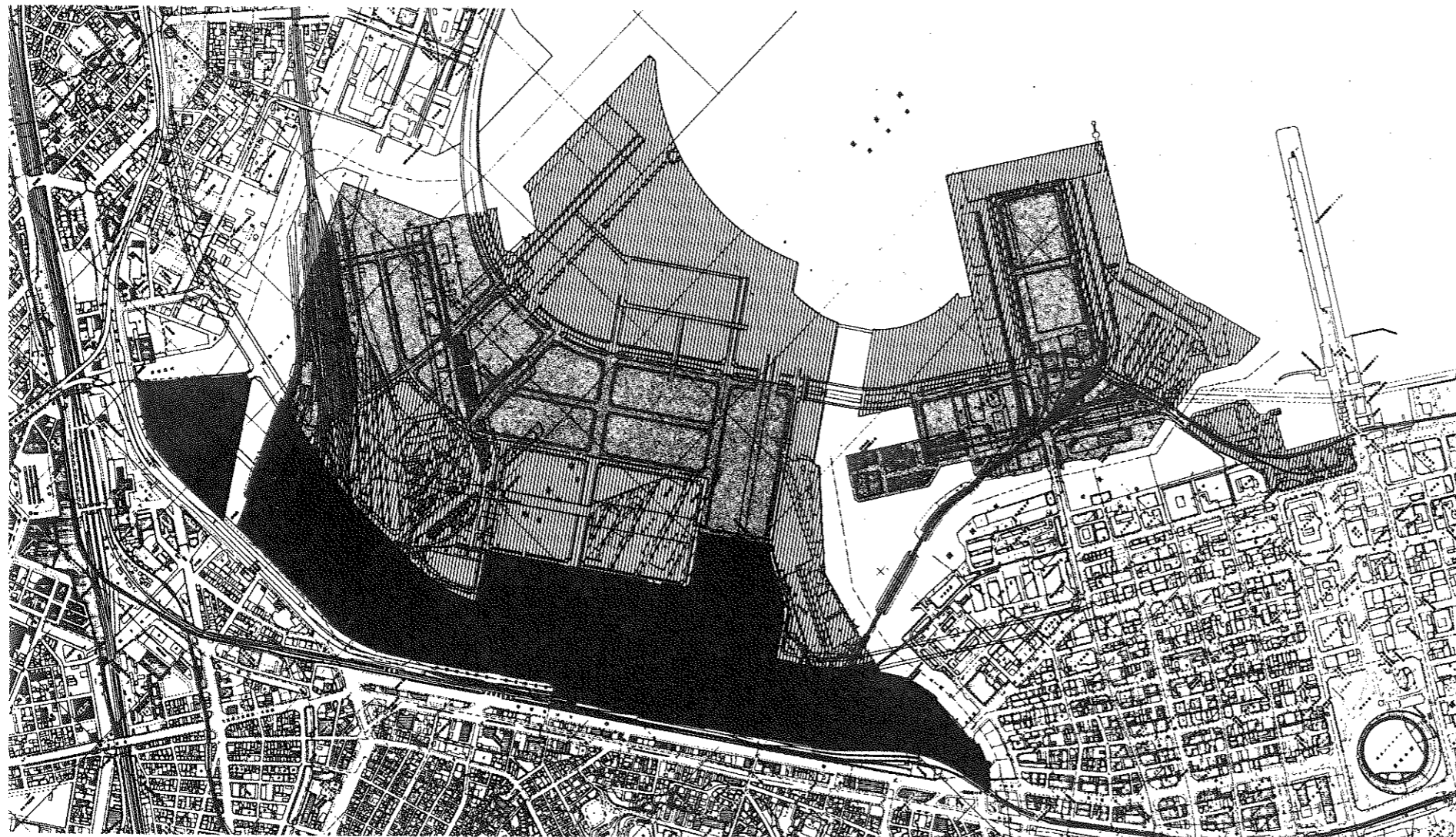
冊



“みなとみらい21”地区は、21世紀を見通す横浜の新都心として、高度の業務、商業施設、公益文化施設、都心住宅施設の立地を図る場である。地区における容積の配分計画は、マスタープランとしての人口フレームを考慮し、土地利用のストーリーに応じて、全体としてバランスのとれた計画であることが必要である。

容積率の指定は、上記の視点からの必要容積に

容積率指定案



容積率指定案

対するある程度の余裕と、周辺市街地での指定状況を勘案しながら、600%を基準に、部分的にそれより高いゾーン(800%)、低いゾーン(400%)を設ける計画としている。この場合容積率の指定が過大になることを避け、将来の街づくりにおいて、ポテンシャルに応じて環境設計制度等のコントロール手法が有効に用いられるように、効果的な指定を行う。

800%の地区は、桜木町から横浜駅東口に至る都市内幹線沿いに設定する。将来のCBDを形成する。

400%の地区は、地区中央のグランモール沿いに設定する。高密な都心の中の、モールを中心としたやすらぎの場を演出する。

その他の街区は、一律600%の指定とする。

“みなとみらい21”地区は、大都市の都心に隣接して、またとは得られないような恵まれた立地条件の更地に描かれる新都心であり、その街づくりにおいては、計画的に作られる街であることの利点を、最大限生かすことが必要である。

ニューヨークやシドニー等の世界の港町が、街としての魅力にあふれながら、街並としては混乱した印象を否めない点を考慮し、世界の港町に伍

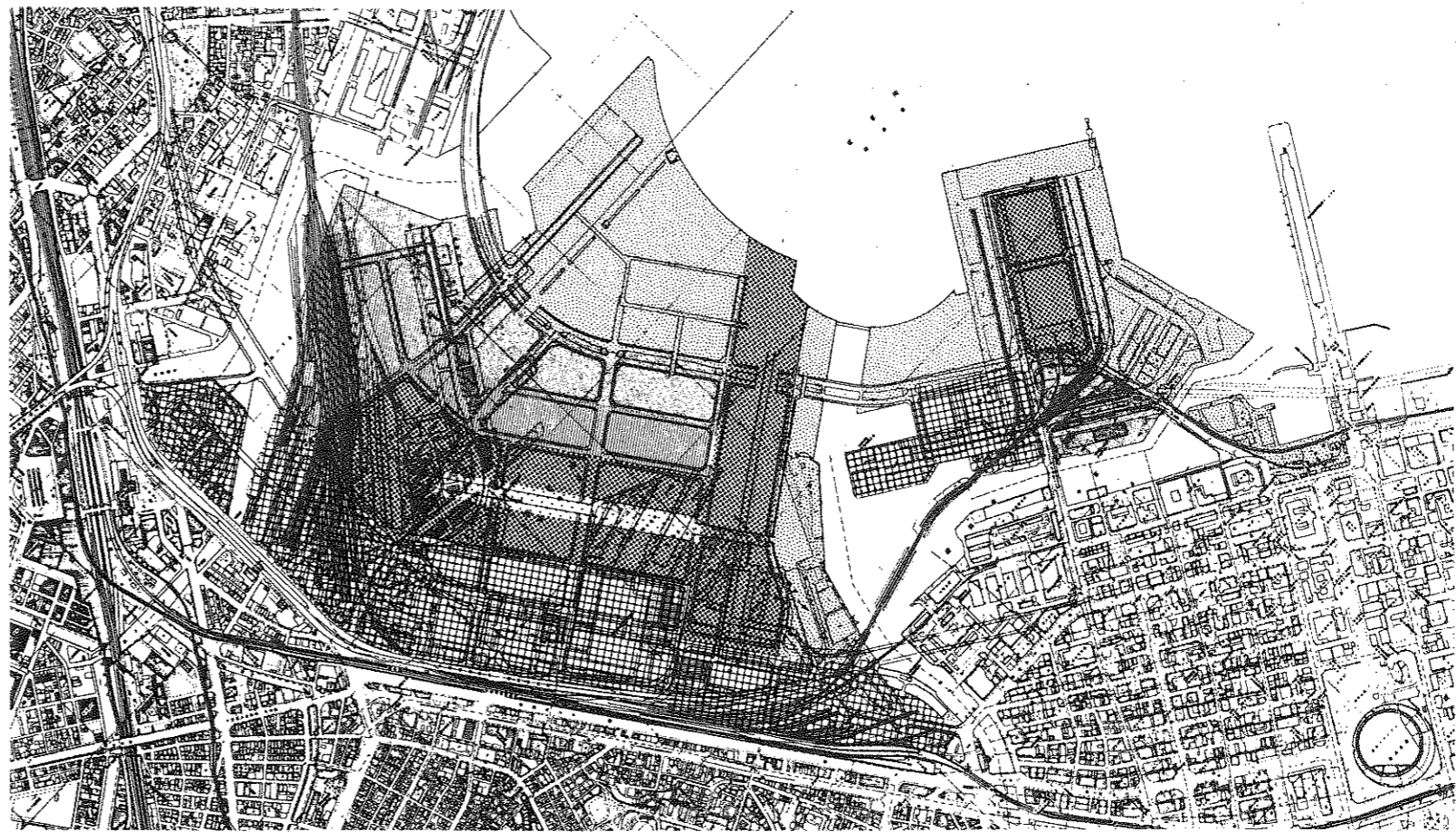
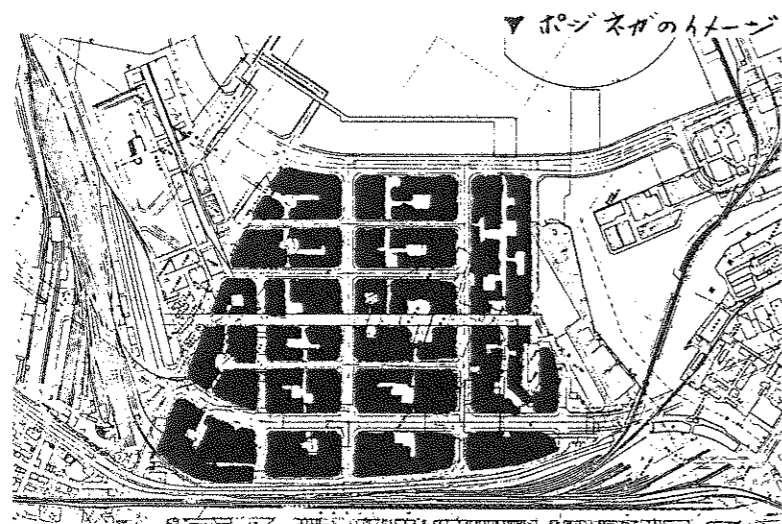
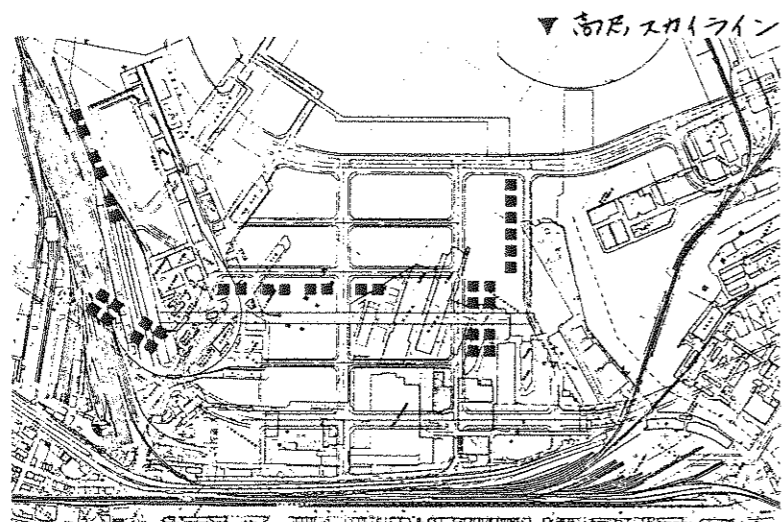
して横浜がその個性、独自の魅力を持つために、より構造的な端正な街並の形成を図る。

街並の構成を考える上で主要な要素は、高さの秩序をどう考えるか、建築物と都市空間の関係をどう考えるかの2点である。

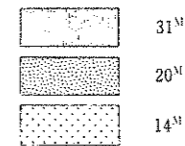
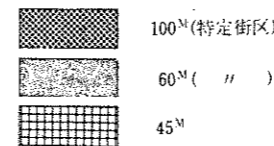
スカイライン計画では、街としての高さの構成を考える。高い建物を無秩序に乱立させることを避け、街の骨格上ふさわしい位置に限定すること

とし、その他の街区の街並は全体としての一定の高さの水準を保つ計画とする。

アーバンファサード計画では、街としてのにぎわいと、活気に満ちた緊張感を生むために、街並をなるべく連担して形成する計画とする。建物のスケール、歩行者のスケールに即した小さな広場等をペデにリンクさせて、高密度の中に、きわめて人間的な都心空間を生み出す。



最高限高さイメージ



街並形成計画

“みなとみらい21”のマスタープランは、この計画の目標、立地環境等を考え合わせ、この街にとって最も応わしいと思われる将来像を描いたものである。

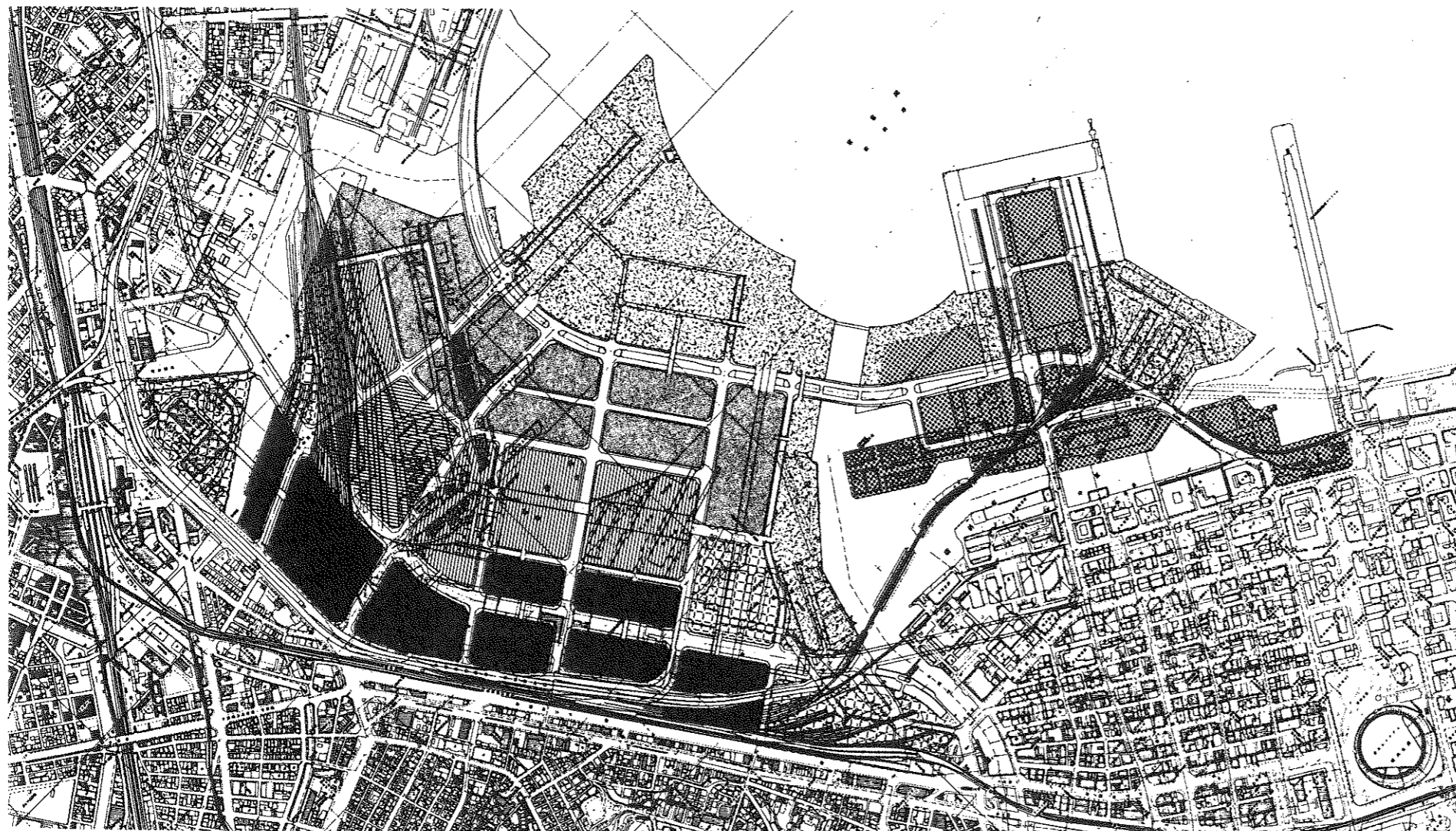
その都市像を実現するために、ここでは、街づくりの指針としての協定を設けることを考えている。この街づくり協定においては、都市計画レベルで定めるべき内容から地区計画レベル、任意協

定レベルに至る総合的な街づくりのルールが盛り込まれ、“みなとみらい21”地区の街づくりの基本的方向性が示される。そして、開発に参加するすべての者が、等しく負うべき義務と、その上で等しく得るであろう権利とについて、共通の認識が確認されることになる。








“みなとみらい21”の街づくりが、相当に長期にわたると考えられることから、街づくり協定

の基本理念は、長い時間の経過にも耐えられる原理的な意味での妥当性を持つとともに、より未来に永らえるためにも、あらゆる状況の変化を飲み込み得る強靱な柔軟性を持つことが必要である。

その意味で、街づくり協定においては、現時点で決めることと将来の状況の変化に応じて決めることの仕分け、法定計画と任意協定の仕分け等、多様な内容と柔軟なシステムを持つ必要がある。



主なコントロール内容

-  : 建物主要用途(原則として住宅不可)  
中心業務ゾーン 容積率800% 高度地区45<sup>M</sup>  
最小敷地3000M<sup>2</sup> 有効空地
-  : 建物主要用途(商業中心) 容積率800%  
国際商業ゾーン 建物高さ、形態、ベテネット
-  : 容積率400%(住宅200)  
グランモールゾーン 高層棟・低層棟の高さ制限
-  : ウォーターフロントゾーン 高度地区31<sup>M</sup>最小開発規模
-  : 個別規制・誘導  
行政センターゾーン
-  : 港湾業務ゾーン
-  : オープンスペース

コントロールゾーニングプラン



## 1. 埋立法線計画

## 1-1 埋立法線計画再検討のための前提条件

1981年マスタープラン(中間案)において提示された計画地区の埋立法線に対して、その後の状況の変化により、その法線計画を再検討すべき、いくつかの問題が生じている。本計画における埋立法線計画は、こうした状況を踏まえて行われるものである。

法線再検討のための前提としての条件とは、以下の諸点である。

## a 帷子川河口の改修に関する問題

地区の北端、高島ヤードに隣接する帷子川の改修が計画されており、河口部の流量確保の要請から、新田間川、滝の川との合流部で、最小川幅として130Mは必要であると計画されている。

河川敷の拡幅を本計画地区以外(例えば中央市場側)で行うことはむづかしく、本計画地区内で、将来の拡幅を見越した線型を想定しておかなければならない。その河口部の線型が、特に高島寄りの埋立法線計画に大きく影響する。

## b 港湾サイドの土地需要

都心臨海部の水際線は、港湾サイドの機能としてさまざまに利用される。中間案時に想定されていた水際線利用の各種機能が、その後の港湾計画の作業の中で検討され、一部変更されつつある。それは、そのまま水際線の再検討を必要とする要因となる。

具体的には、高島地区で確保することとしていたバス数、その規模、新港地区で確保することとしていたフェリーバースの数、新たに加わった第3管区海上保安庁の防災基地構想等の変更要素があり、それを満足する形での法線計画が必要になって来ている。

さらに、水際線利用のみならず、国際見本市会場等の

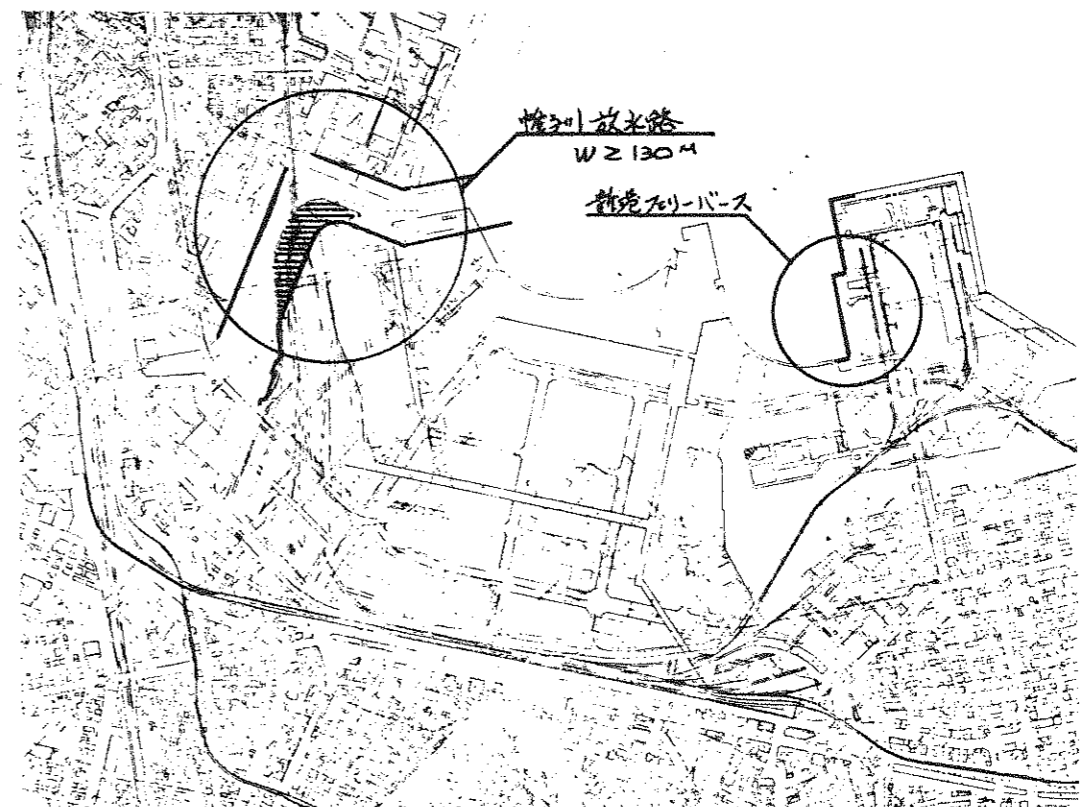
ように港湾サイドで利用したい土地需要についても、中間案時点よりは、かなりの量のニーズが提案されている。周辺地区とのバランスを保ちながら、可能な限りこうした土地需要を満たすことが求められることになり、埋立法線を考える上では、最も重大な要件となっている。

## c ベイブリッジを意識した法線計画

ベイブリッジは、横浜港口部に、昭和60年の完成を目指して工事が進められている。2本の橋柱に支えられた斜長橋であり、橋脚間約460m、最高部高さ175m、橋げた下水面まで55mの、斜長橋としては世界屈指の橋梁である。横浜港のシンボルになると考えられる。そのベイブリッジのシンボルとしての価値を評価して、都心臨海部の水際線からこの姿をよく見られるように考

えたいという意見が提案され、水際線の形態を見直す、ひとつの要因となっている。実際の問題としては都心臨海部からのベイブリッジの見え方は、視野の中ではほんの小さなものであり、シンボル性と言ってもかなり観念的な問題であるが、ひとつのきっかけとしての意味は持つであろう。逆に、ベイブリッジから都心部を見た時の見え方についても検討が必要であろう。

以上の3つの視点から、水際線を再検討すべき状況が生じて来っており、本計画においては、それを踏まえて新しい埋立法線の検討を行っている。

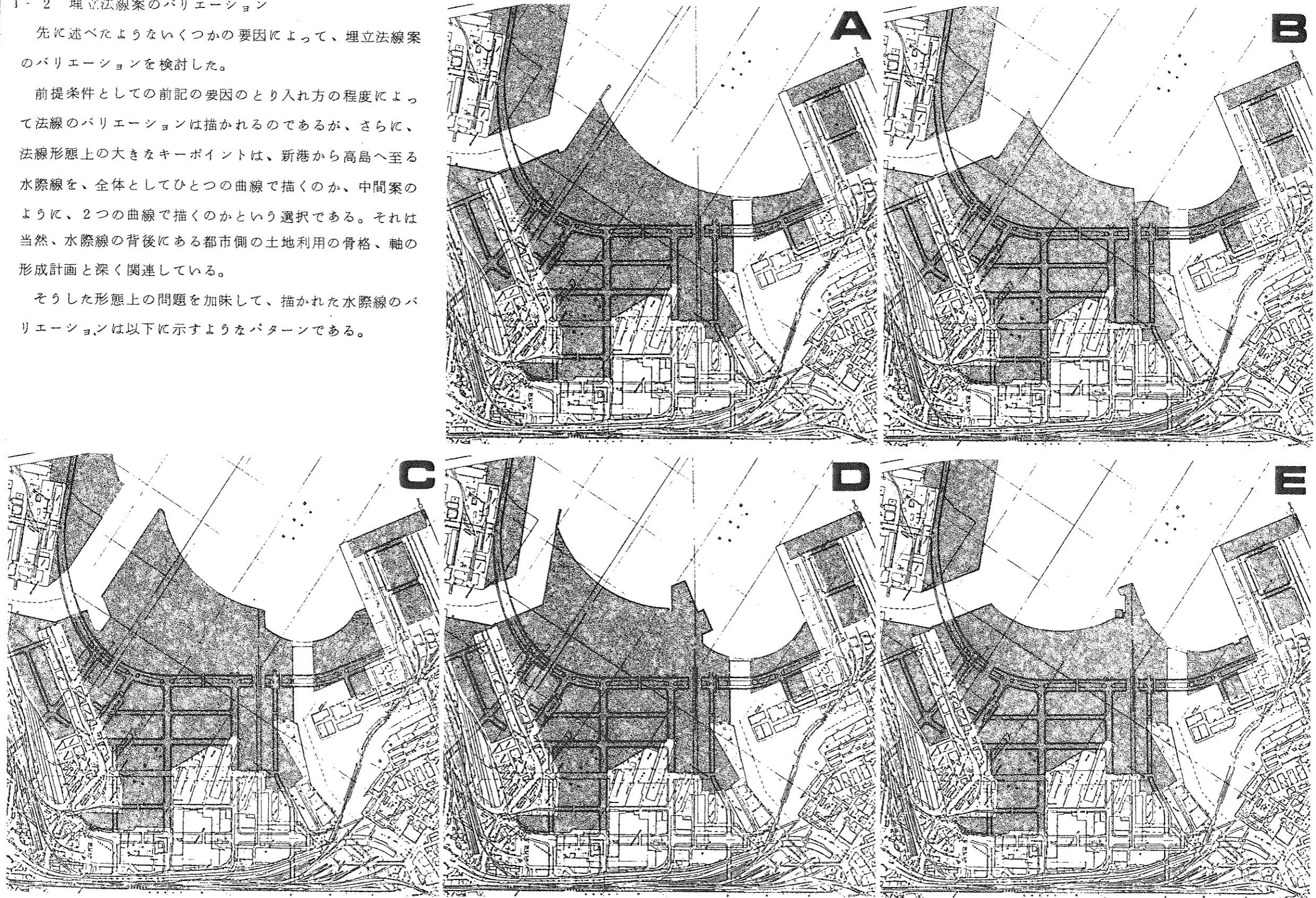


## 1-2 埋立法線案のバリエーション

先に述べたようないくつかの要因によって、埋立法線案のバリエーションを検討した。

前提条件としての前記の要因のとり入れ方の程度によって法線のバリエーションは描かれるのであるが、さらに、法線形態上の大きなキーポイントは、新港から高島へ至る水際線を、全体としてひとつの曲線で描くのか、中間案のように、2つの曲線で描くのかという選択である。それは当然、水際線の背後にある都市側の土地利用の骨格、軸の形成計画と深く関連している。

そうした形態上の問題を加味して、描かれた水際線のバリエーションは以下に示すようなパターンである。



提案

一 3 埋立法線案の評価

先に示したA~E案の埋立法線案のバリエーションについて、いくつかの側面から評価を行った。

前提としたいくつかの要件のうち、帷子川河口の拡幅および要請される港湾施設(バース、防災基地)への対応という意味では、いずれの場合も基本的条件として考えられており問題はない。ただ若干の問題としては、A・B案において河口部の線型にやや無理がある点が指摘される。

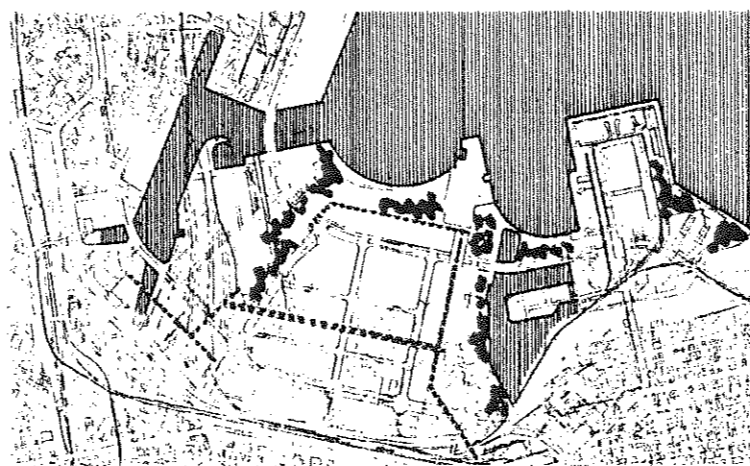
ベイブリッジのヴィスタという要件については、A~C案がほぼ全面的に応える形となっており、D、E案では、ストレートには応えていない。これらの案ではむしろ、ベイブリッジの見え方そのものに、必ずしも向き合っているのではない演出(見えがくれ、横に見えたり、広場から見えたり等)があってよいという立場をとっており、これは議論のわかれるところである。

土地の量については、C案が最も多く、中間案に比較して約10haの増加となっている。逆にE案では、帷子川拡幅による減少量を回復できないでいる。土地の量については絶対的にどれだけでなければならないという数値はおさえにくく、多い方が望ましいという評価ができる程度であるが、バリエーションの中では、一応最も多い案が望ましいということになる。ただし、これは海の広がり、都心と海との関係等、他の矛盾する要素との相対的な関係もあり、一義的に評価することはむづかしい。

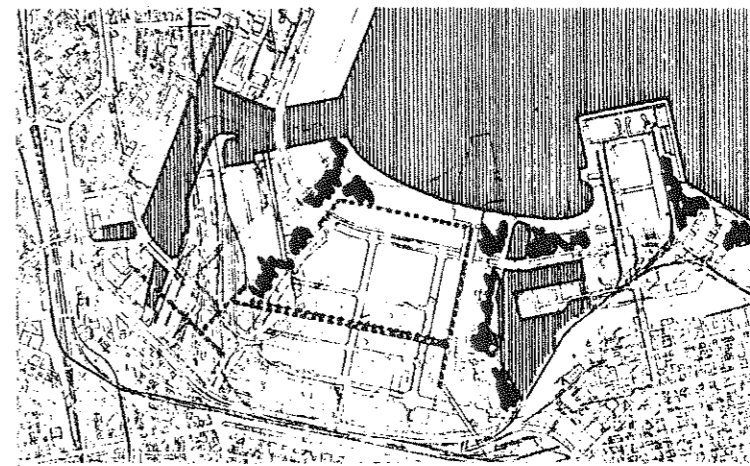
水際線の形態としては、A案がひとつの曲線による構成B~E案が2つの曲線による構成という形となっている。単曲線による構成では、海の広がり、海に接する部分のスケールの雄大さが強調されることになり、逆に、2つの曲線による構成では、水際線のスケールは小さくなり、2つの曲線の会する部分での施設と海との劇的な関係のシンボル性が強調されることになる。この評価についてはいろいろ

議論のあるところであるが、ここでの評価としては、特に街づくりにおける都市軸の意味、その先端に位置する施設のシンボルとしての重要性を考慮し、埋立法線としてもそうした水際線の施設計画が意味を持つように、2つの曲線による線型をとることとする。

比較検討



A (シンボル施設中心型)



B (海の広がり中心型)

都市形	・水際線の線型と、海に突出したシンボリックな施設、として都心の海への関係性を示現し、緊張感に帯んださわやかな人工的な都心空間を創出する。 断片的には帷子川側面に沿った → 基本対面の数修正、いわゆる「シニエーペラ」型	・都心部に位置する海の広がりをもっと長めに取る。広大なヴィスタと併せて解放感に帯んだ水際線公園を対面する。 底層バースは帷子川側面に沿った。 → いっぽう「水公園」型
水際線の広がり	・中央の施設において区別されているため、空間のスケールは小さい。 ・施設の作り方において、変化に帯んだ空間演出ができる。 ・連続する水際線の長さは 約500m	・高層・新築に至る長大な水際線のスーパースペースが形成される。 ・連続する水際線の長さは 約950m
ヴィスタ	・水際線からベイブリッジへのヴィスタは限定される。 ・施設自体が海に突出しているため、そこからヴィスタが四方開ける。	・施設内巻と見渡すヴィスタが確保される。 ・ベイブリッジが遠望される。
シンボル性	・海に突出した施設は、強烈なシンボル性を持つ。 ・他の都心にはない、ユニークな港の風景を作る。	・新築地区は、全体の中心に位置するが、シンボリックな施設と新築に配置する形が考えられるが、新築と港湾関連に臨む場合、施設が制約される。
都市形との関係	・三島地区の都市軸上に、シンボル施設が位置する。 ・都市形成に資する。	・三島地区の都市軸形成が不明解になる。
埋立法線	51.49 ha + 4.50 ha ~ 5.28 ha	51.45 ha ~ 48.27 ha + 5.80 ha ~ 5.81 ha

## 1-4 埋立法線計画

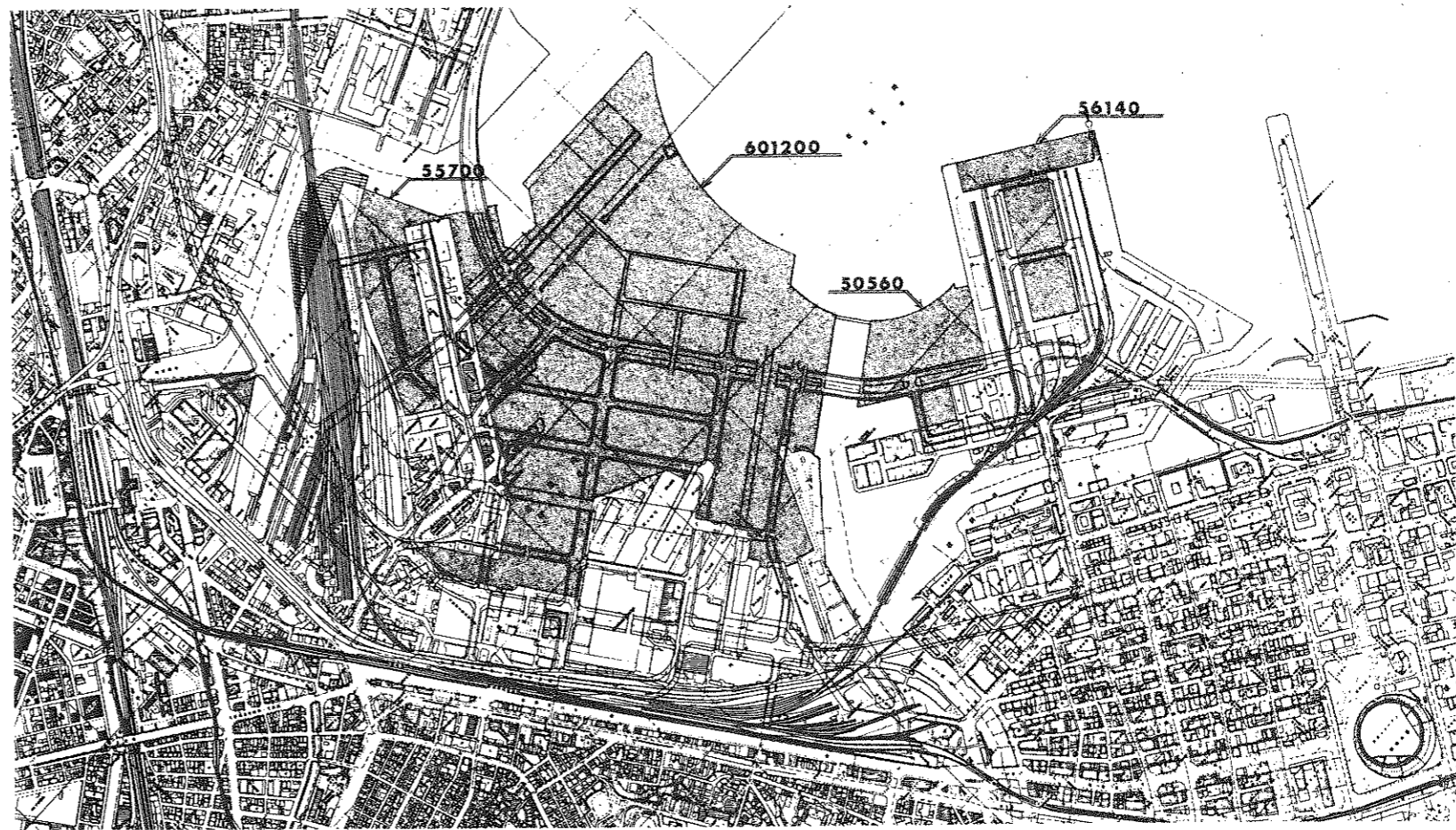
前節で述べたいくつかの評価の視点を踏まえて、本計画においては、C、D案をベースに埋立法線計画を立案している。

先にも述べたように、評価の項目には、相互に矛盾するような面もあり、必ずしも絶対的に優劣が決められるというものではない。その意味で、本計画において設定された法線計画についても、いくつかの問題を抱えていると考えられ、その問題点については、今後の課題として、解決してゆかなければならない。

最も大きな問題は、港湾サイドの土地需要に応じて、水際線を大きく張り出し、ベイブリッジに向けた埋立法線計画としているため、せっかくの街づくりの中で、都市と海との間の距離が遠くなってしまっている点である。今後の課題としては、この都市と海との距離を埋める努力、それはその部分の土地利用計画であり、あるいはより小さなスケールでの水を引き込むと言った努力であろうと思われる。

そうした今後の課題を抱えつつ、本計画において設定した法線計画は、以下のようなものである。

埋立法線計画



埋立部分 (単位M<sup>2</sup>)  
 カット部分

## 土地利用計画

## 1 都市軸の考え方

都心臨海部の新市街地は、幹線道路、幹線ベデ等のいわゆるインフラストラクチャーと公園緑地を含む土地利用上の骨格とによって、その都市的構造が形成されている。

8107マスタープランにおいて想定されていたそうした都市骨格は、埋立法線を大きく変更することによって、当然影響を受けるであろうし、場合によっては、構造の変化を考えなければならなくなる可能性もある。

そこで、本章では埋立法線の変更を前提としながら、地区の市街地形成の骨格が、どのように変わるのか、あるいはどのような構造のストーリーを組み立てればよいのかを検討し、いくつかの考え方を整理して、それを前提とした土地利用のストーリーを検討する。

## 2-2 街の骨格形成の比較検討案

考えられる骨格形成のストーリーは、以下に示すA~Cの3案である。

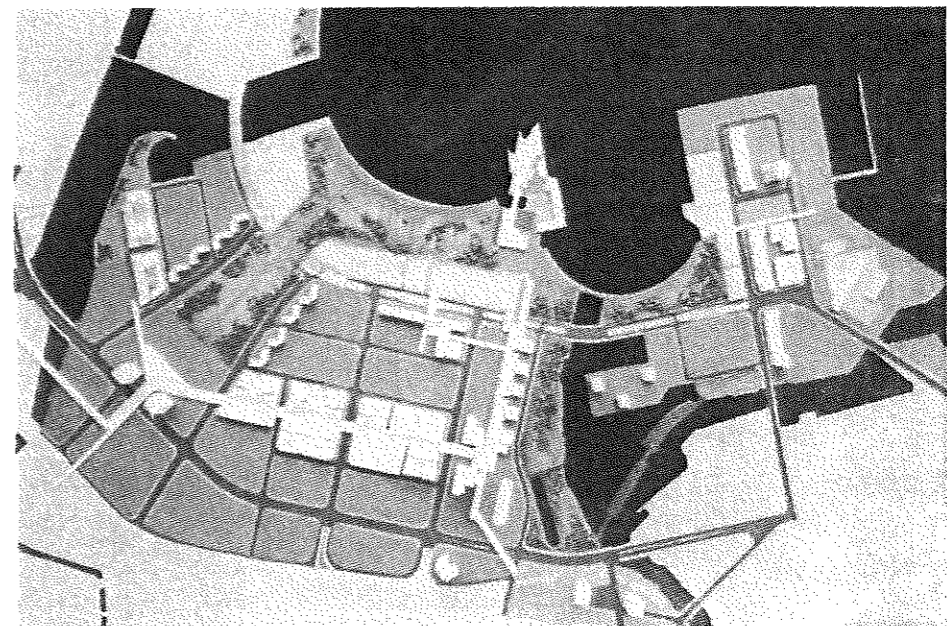
A案は基本的には、これまでのマスタープランの考え方を踏襲する案である。ただし埋立法線の形態が、高島の前面で大きく前に張り出し、そこに相当の土地が生まれてその重みが大きくなると、高島における軸の重さが意識される。相対する2軸が形成されるとする考え方であるが、この2軸は機能的にも、形態的にも性格づけを変えることによって、相互に補完的に成立するような軸形成を図るとする案である。

B案は、中間案のメイン軸を形成していた桜木町から海へ至る軸が埋立法線の変更によって象徴性を弱め、全体としてはなかなか成立しにくくなったとする判断から、むしろ南北軸に都市のメイン軸としての役割りを持たせようと

する案である。すなわち、地区における人のにぎわいの軸は、桜木町駅から海へ至る軸の途中で折れて、地区に導入される鉄道を地下に抱える中央のグランモールと呼ぶ南北軸へ移り、高島から横浜駅へ至るいわば鉄道駅をマグネットとする区間に形成される。

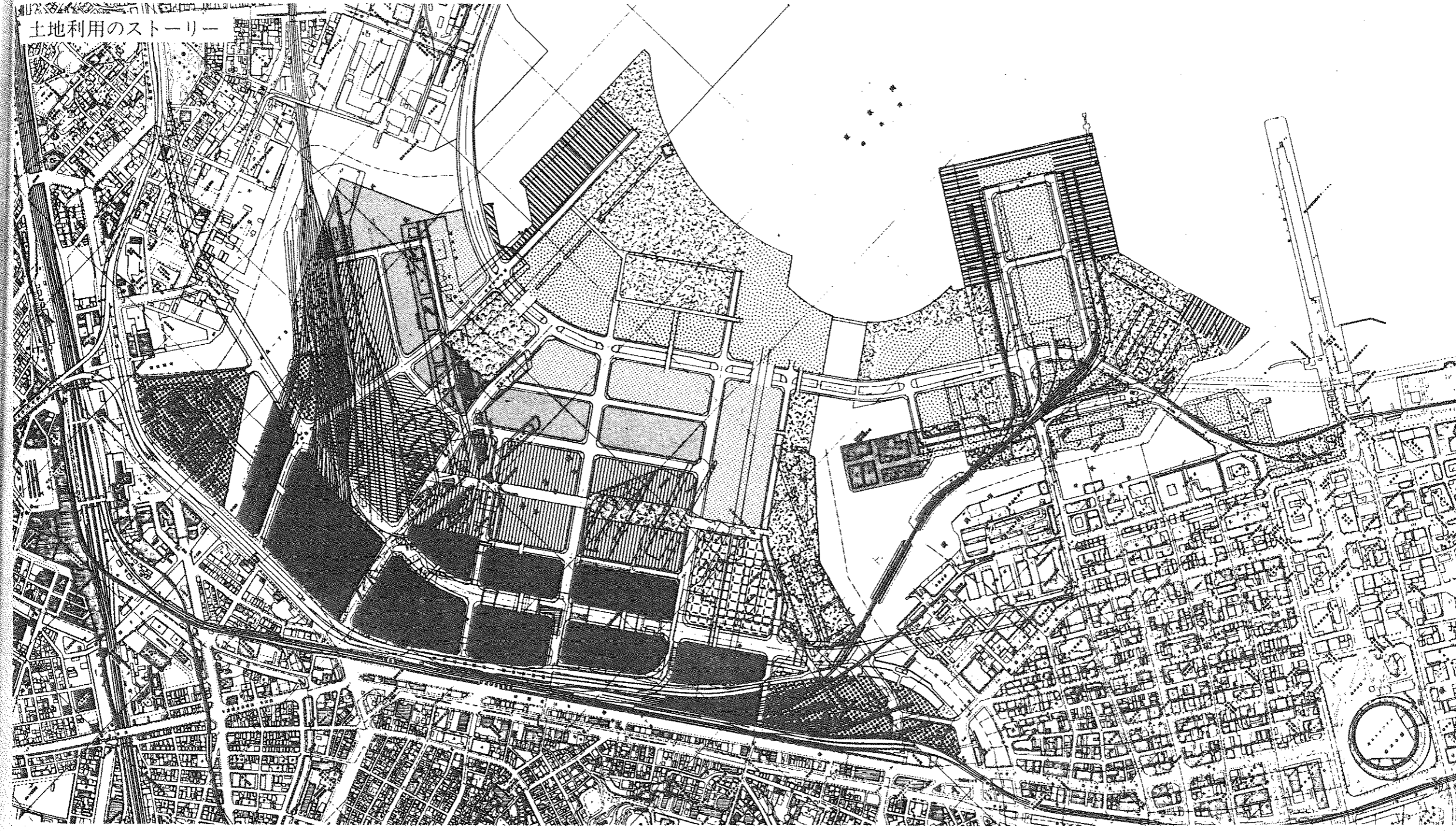
C案は、地区の都市軸を、さらに横浜駅中心に置き換える案である。都市スケールで考える時にどうしても第1義的な意味を持つ横浜駅から海へ至る軸を強調して、街の重心をそちらに移すとする考え方である。












これらの骨格形成のバリエーションについて、土地利用上の問題、施設配置上の問題、段階計画を踏まえた街づくりのプロセスの問題、周辺市街地への影響の問題等について評価検討することが必要である。



https://opac.l

タイトル  
出版者  
出版年  
大きさ  
NDC  
分類  
件名  
書誌  
番号  
所



- |   |         |   |          |   |              |
|---|---------|---|----------|---|--------------|
|  | 新都心業務地区 |  | 行政センター地区 |  | 港湾業務地区       |
|  | ターミナル地区 |  | セントラルパーク |  | 横浜センターピア     |
|  | 国際商業地区  |  | 国際文化地区   |  | ウォーターフロントパーク |
|  | 市民文化地区  |  | 都心住宅地区   |   |              |

1982/3

### 2-4 施設配置の考え方

先に述べた土地利用のストーリーに応じて、さらに具体的に特定されそうな施設の配置について、その考え方を整理する。特に検討すべきは、特定されそうな公益施設と、住宅施設の配置計画である。

#### a) 公益施設の配置

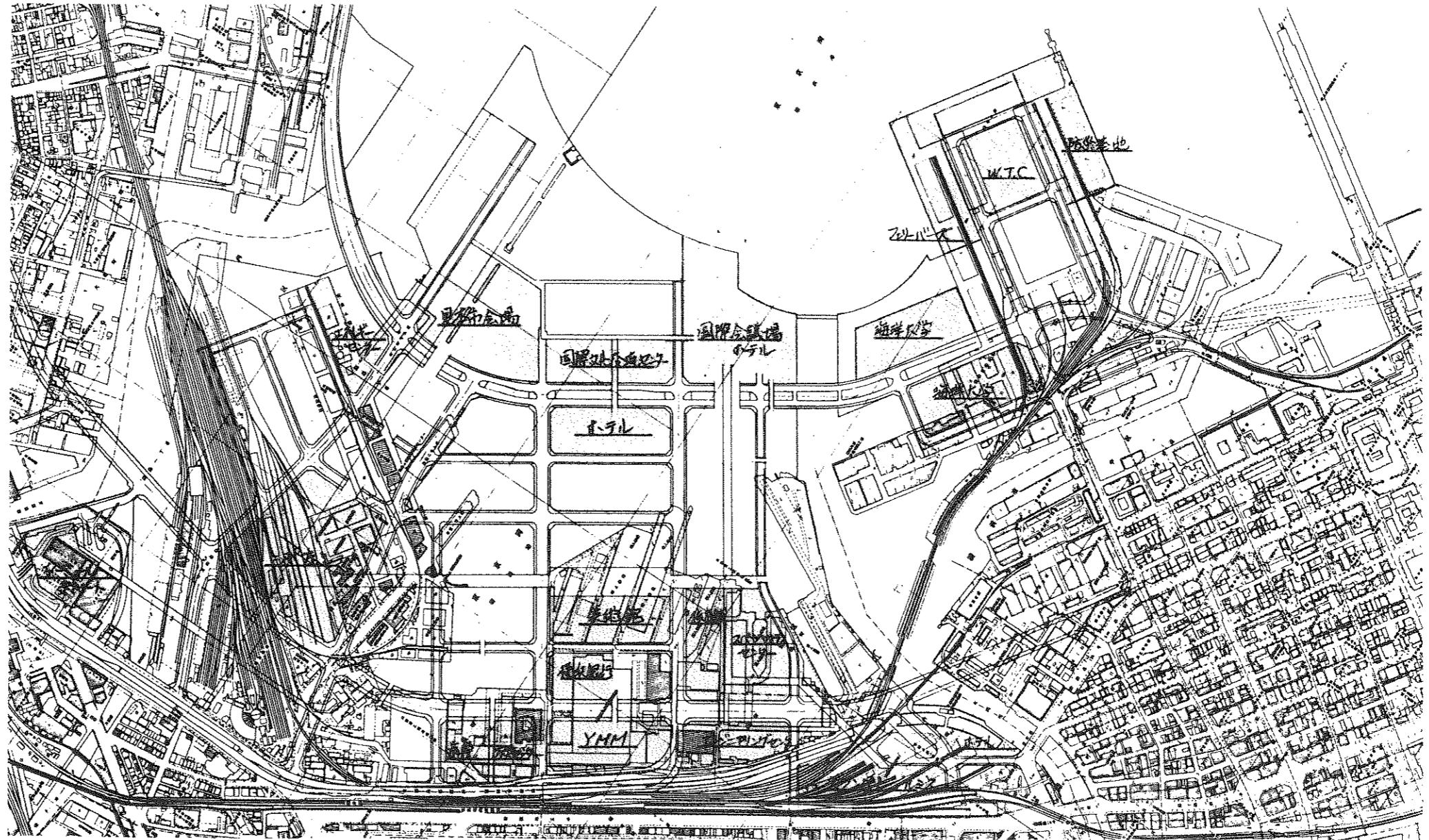
本計画地区内に設けることが妥当であると考えられる

公益施設は、以下のようなものがある。

- 市庁 防災センター

- 市立美術館 旅の博物館

これらの施設について、その規模、立地条件、建設時期等を踏まえ、配置案を以下に示す。ここでは、こうした施設を配置すると同時に、民間の業務施設等についてもその内容、規模等から街づくりのストーリーの中で適当と思われる位置に配置を想定し、相互の関連の中で街づくりを考えている。

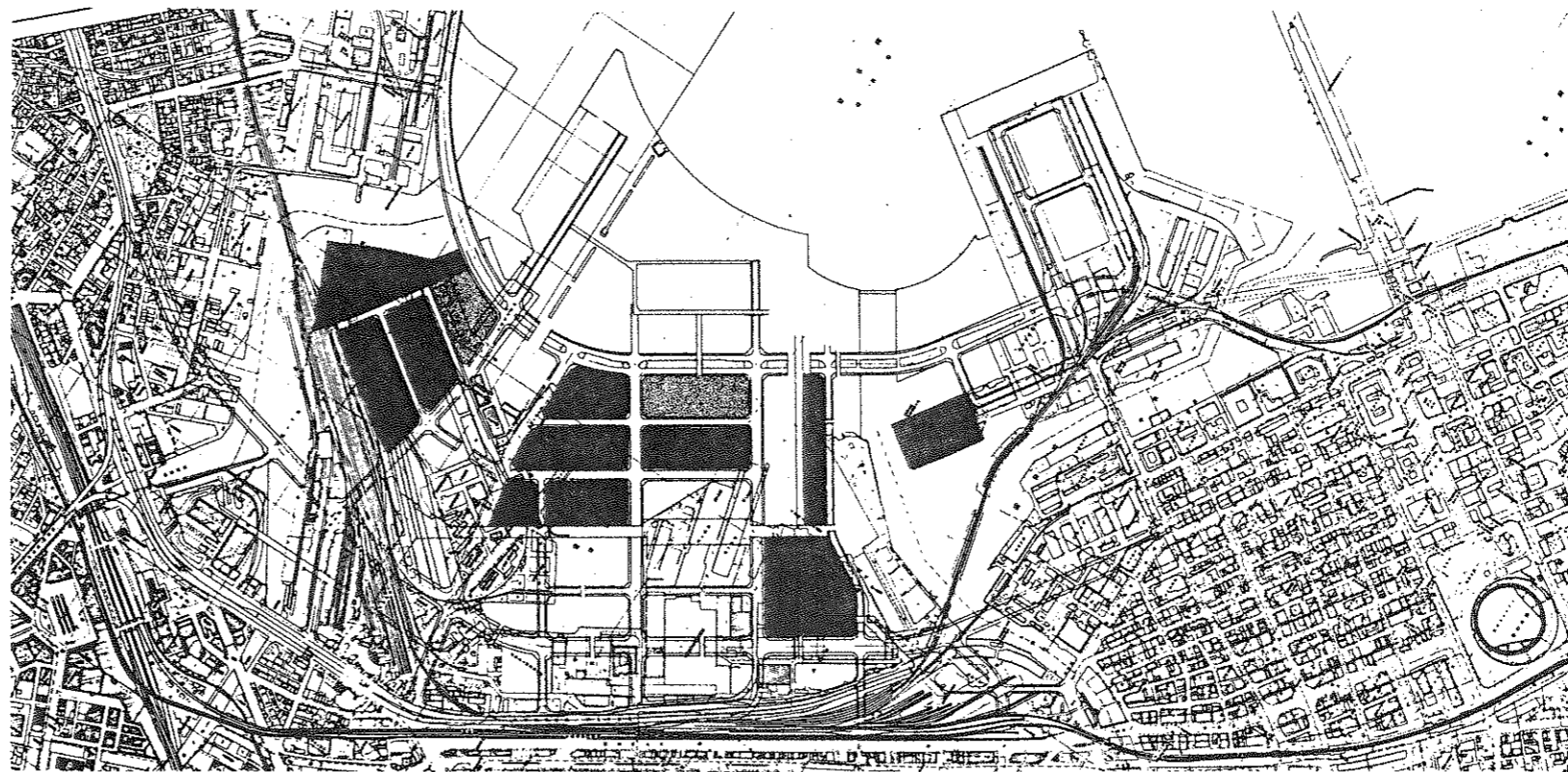


b) 住宅施設の配置

本計画地区は、基本的には業務・商業機能を中心とする新都心であるが、21世紀を見通す複合的都市として、都市の単調さを補い、人間性豊かな街づくりを図るための都市型住居機能の導入を考えている。都市型住宅とは言えわが国の場合、日照問題を無視することはできない。それゆえ、住宅の導入はよほど計画的に行われたい限り、高度の市街地集積の支障になる恐れがある。

計画居住人口1万人(約3,000戸)の配置計画においては上記の意味から慎重な検討が必要である。またこの問題は後述する市街地形成コントロールの問題と関連するが個々の建築計画まではっきりとおさえられる場合は別であるが、一般にはなかなか詳細なコントロールはむづかしい。そこで、土地利用計画における住宅の配置については、街区単位くらいで、住宅を入れる街区とそうでない街区の仕分けをすることが必要になる。

都市軸に沿って、建物の形態まで含めてシンボリックに配置する住宅と、その海寄りの街区で国際色豊かな住宅ゾーンを形成する住宅とを考える。



■ MPで住宅を想定したブロック

ブロック	宅地面積 (㎡)	住宅率 %	住宅延床面積 (㎡)	居住人口 (人)
17	17,400	200	34,800	990
24	42,670	150	64,000	1,830
25	38,800	50	19,400	550
33	20,530	150	30,800	880
39	15,550	50	7,780	220
40	20,380	150	30,570	870
41	16,640	200	33,280	950
45	7,750	200	15,500	440
60	19,550	150	29,330	840
61	24,850	200	49,700	1,420
62	32,000	200	64,000	1,830
81	26,120		379,160	10,200

■ 場合によっては住宅が入ってもよいブロック

ブロック	宅地面積 (㎡)
32	20,220
59	15,700
81	26,180



□ 郡心臨海部 コントロール戦略

□ 街づくりの発展を促進するために

< 前記のコントロールの戦略を伴って > ——— 将来 一元化のコントロールを図る

	Present	Near Future	Future
Public Sector	< 市 > 全体計画の推進、コントロール マスタープランの立案 各種施設機関との調整	< 市 > 埋立事業 → 地所有益	< 市 > 公益施設の建設
Quasi-Public Sector	—	< 住宅 郡庁整備公団 > 埋立地の買収 公有地、買収 → 地所有益	< 住宅 郡庁整備公団 > 公団事業施設の建設 (ex 住宅 オアシス)
Private Sector	< 三菱 > < その他 > 地所有益	< 三菱 > < その他 > 地所有益	< 三菱 > 地場のデベロップメント (ex オアシス / マンション) < その他 > 地場の土地開発
Others	< 国鉄 > 地所有益	< 国鉄 > 地所有益	< 国鉄 > 地場の土地利用

組織・公営(不景公団)と民間(三井等)  
の出資による準公共団体

< 郡心臨海部開発公社 > (仮称)  
業務  
・郡心臨海部の主要ゾーンの  
土地の取得  
・開発計画の立案  
・開発事業各の選定  
(ex 事業コンペによる)  
・開発事業各への土地売却  
・デザインコントロール  
・各種施設機関との調整  
・施設誘致  
・その他開発各(不景公団 民間)  
との開発協議会の主催

前記のコントロールの戦略との関連

- ・特定計画主体 → 上記公団 三菱等
- ・コントロール主体 → コントロールの方針・基準等決定と公社によるコントロールの執行(権限委託)の公社  
(ex. 郡心臨海部開発公社(仮称)の設置)