

昭和46年度
日本建築学会関東支部特別事業
設計競技課題「横浜市本牧地区計画」
応募者配布資料一式

建築学会図書館
[0001292
1999.12.22
711.092
711.5
N1

昭和46年度関東支部設計競技
課題「横浜市本牧地区計画」資料説明書

(社) 日本建築学会関東支部

※ 特別事業、競技設計について

都市のデザインについて、建築、都市に関係している計画者、学生及び市民が考える場として、この競技設計は企画された。

今回は、都市の長期計画との関連の中で、その一部80haの更地地区に対する提案を自分自身のアプローチのしかたで考えて欲しい。

このような主旨の競技設計であり、都市と建築の構成に関する蓄積となるものと思う。

計画及び表現についての条件は最少限度にしてある。

その他のことについては、応募者自身の判断にまかされる。

(会誌3月号参照)

※ 配布資料について

資料 A 横浜中心部現況

A-1 地形 — 概況

人口流動

接収地

A-2 交通安全施設

医療施設

社会福祉施設

文教施設

A-3 鉄道輸送状況

交通事故と交通渋滞

バス路線とバス交通量

到達時間帯

A-4 港湾と流通施設

商業施設

工業施設

地目別土地利用状況

A-5 幹線道路と交通量

A-6 緑地の分布

A-7 人口分布

資料 B

B-1 東京湾環状道路とベイブリッジ、本牧地区、周田現況写真

B-2 横浜市の事業計画とプログラム

資料 C 6万分の1地図（横浜市）—— 2枚

資料 D 2,500分の1地図（競技設計対象地区）—— 3枚

※ 地区説明

[I] 本牧地区の現況

① 自然—— 関東ローム層

夏の南々西、冬、秋の北々西の風が強い。

② 地形—— ゆるやかな丘陵地から海岸平坦部へ広がる地区

③ 現在の土地利用—— 終戦後、米軍のキャンプ地となっている。

④ 現在の交通事情—— 横浜都心に近いが、交通条件は悪い。

[II] 本牧地区の周辺

① 埋立地—— 東部—— 港湾施設

西部—— 工業施設

② 三溪園—— 都心部に近い緑地公園

本牧—— 船員相手の歓楽街がある。

③ 根岸・山手—— 風致地区、住居地区

山手は又、文京地区でもある。

④ 主要交通施設—— 国鉄（京浜東北線）の駅

山手、石川町、

主要な交通機関はバスである。

⑤ 公共施設（学校）

この地区周辺は文京地区で学校は多い。

この地区は間門小の学校圏に含まれ、こ

こには、幼稚園3、中学1（大島中）、

高校1、青少年施設2がある。

（資料 A 2参照）

[III] コンペ対象地区を含む本牧地域の将来

① 接収解除が近い（本牧、山手、根岸、……）

② 地下鉄、湾岸道路の建設など大事業により、交通事情は

変化する。（資料 B-1、B-2 参）

③ 埋立地の操業は積極的である。

※ 以上の資料について、又、横浜の現況、将来についてもっと詳しく知りたい人は、以下のものを参考にして下さい。

・ 横浜国際港都 建設計画図 (S. 1: 30,000)
¥ 200
出版・販売元 中央地図KK (電話 045-201-2715)
横浜市中区太田町 2-22
神奈川県建設会館 2階

・ 「横浜と私」 市民生活白書
¥ 320

・ 「市民の生活図集」 横浜の現況
¥ 6,000
編集・発行 横浜市企画調整室
(横浜の書店にて販売)

※ 資料に関する質問は3月31日締切 (必着)
回答は4月中旬以降

その他、この設計競技に対する提案などがあつたら連絡されたい。

日本建築学会関東支部

設計競技「本牧地区計画」資料説明中不鮮明部分抜すい

A/ 人口流動 人口

人口増加の状況をさらに詳しくみたのがこの図である。首都圏の規模をみると、東京区部の伸びが顕著になっているのに対し、周辺の市町村がドーナツ状に人口増加にみまわれている(A図)。本市においても近郊の区で増加が著しい。下のグラフでも、東京区部は昭和35年頃から人口増加が鈍っているのに対して、本市はグングン伸び続けていることがわかる。しかも東京が1ヘクタール当たり160人で飽和状態になっているのに対し本市はまだ約50人/haであり、当分のあいだ人口急増は衰えそうにない。

またB図をみるとおり、近郊部は昼間人口よりも夜間人口のほうが多いベッドタウンになっている。大都市では一般に昼間人口の方が多いが横浜市だけは夜間人口のほうが多いという現象を呈しているのである。

A/ 接收地 開発と土地利用

終戦と同時に進駐してきたアメリカ軍にとりて、首都東京と軍港横須賀との間にある横浜は、絶好の補給基地であり住宅地であった。昭和30年には接收は港湾施設の90%、全市街地面積の37%に達し、とくに横浜の中心部である中区では、3分の1強もの土地が接收されていた。講和後も大都市では横浜だけが解除が進まなかった。その結果、これまで横浜市が受けた直接間接の損失は計りしれない。郡心部を接收されていたため、復興のための都市計画がたてられず、都市整備が他都市よりもうんと遅れた。そのため市内の経済活動が一つの方向性を持たず、多くの本社機

(1)

能が東京へ逃げ、商工業活動の復活は朝鮮戦争以後にならざるをえなかった。本市の終戦以来今日までの接収被害による経済的損失は、一口に3,300億円に達すると推計される。接収解除は横浜市民だれもの強い願いであった。26年8月「横浜市接収復興会議」が結成され、民間・県・市が一体となって運動を展開。29年5月同会議解散後は事務折衝で解除を進めた。38年7月「渉外部」が設置され、市内基地全面解除を基本的な態度として打ちだした。そして跡地利用の都市計画を発表して市民生活に不可欠であることを示し、市民の運動と適合しながら次第に根拠を説明するというやり方で、根岸競馬場を返還させるなど、成果をあげている。しかし45年3月現在また市内には18ヵ所約600haの基地が残っており、ひきつづき接収解除への努力が必要である。

A2. 交通安全施設 都市交通

経済の高度成長と産業構造の高度化、所得水準の向上にともなう自動車交通量の増加は着るしくこれに比例して交通事故による犠牲者も年々激増している。このような情勢に対処するため、昭和41年に「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」が制定され、本市でも41年度を初年度とする3ヵ年計画による安全諸施設の整備をした。

ついで42年に「通学路に係る交通安全施設等の整備及び踏切道の構造改良等に関する緊急措置法」が制定され、通園通学路と踏切道における事故防止を一層はかることになった。この結果、安全施設は大いに改善されたかなりの成果をおさめてきているが、さらに44年4月に緊急措置法が一部改正され、44年度を初年度とする3ヵ年計画を策定した。

本市の安全施設は、図に示すとおり、市の中心部に多く設置されているが、これは上記の法律にもとづき、園児や児童の登下校時

の交通事故防止を図ることを主眼とし、市街地内の幼稚園・小学校を中心に横断歩道橋などを設置したためである。さらに、一般歩行者の交通安全を図るため、市街地はもとより市内全域にわたって事故多発地点と渋滞箇所対策をたて、主要な交差点には横断歩道橋を通勤・買物等の道路には歩道・防護柵などの施設を、また主要な幹線道路には照明灯を設置してきた。

A2. 文教施設

生産環境施設

本市は未だかつてない急激な児童・生徒の増加現象があらわれている。この現象は近時の大都市への激しい人口集中の結果であり、戦後のベビー・ブームによる一時的な現象と明らかに異なっている。

この児童・生徒の急増は全市一律ではなく、市街地は緩ばいが減少を示しているのに、郊外地では激しい増加が続いている。そのため、郊外地を中心に毎年新しい学校を10~20校も設置しているが、なお慢性的な教室不足を解消するまでに至っていない。一方、急激な都市化現象は学校用地の送定、確保をきわめて困難なものとしている。そこで本市では昭和43年9月より宅地開発要綱を作り、宅地開発地区内に学校用地を確保するよう行政指導をしている。しかし、校舎の建設事業量の増大、用地取得量の増大と地価の高騰は学校建設費の累増をもたらした。本市単独の財政力では解決不可能なものとなっている。そこで児童・生徒の急増に悩む市町村の教育長で社会増対策全国教育長会議を結成し、画に対し抜本的対策を講じるよう運動を進めている。

他方、義務教育施設整備の重点が、郊外地中心にならざるを得ないため、市街地の老朽校舎の対策等に手が廻わらず郊外地との敷差が生じてきた。その他文教施設として、市民の自主的な学習活動、スポーツ活動を保障し発展させるための社会教育関係施設(図書館、スポーツ施設、公民館)の整備は現状ではどうしても遅れ

がちとなっている。

A3. 鉄道輸送状況

都市交通

丘陵部をぬって流れる河川沿いの低地に人が住みついてきた横浜では、鉄道もまたこの低地を走る。そして横浜を中心として放射状に広がる形態になっている。急増する本市の人口は、近郊の鉄道線沿いからさらには丘陵部へとはりついており、それは郊外の駅の乗車人員の激増となって表われている。また、東京へ通勤する人が多いということから、朝のラッシュアワーには、近郊から都心部へ向うにつれて各線の通過人員は増加し続け、乗車効率も増大する。とくに、沿線の人口激増にもかかわらずいまだに単線の横浜線（小机以西）は混雑がひどく、複線化が急眉の急となっている。

一方、湘南・鎌倉方面から東京へ向う大量の通過客を運ぶ国鉄東海道線、横須賀線と、横浜へ乗るその他の国鉄、私鉄各線の乗客が乗降するため横浜駅での乗降客と相まって、横浜駅は市内屈指の乗降客をさばくことになり、その混雑ぶりは更有施設の限界にきている。

横浜駅でしか各線が連絡しない本市の鉄道網の形態が再検討されねばならない時期にたらいだっているといえよう。

近郊の開発に伴って新線の建設も盛んだ。その中で本市の高速鉄道（地下鉄）は、近郊部と都心部とを結んで都心部を強化するとともに全市の一体化をはかろうとするもので、現在、糸島整備区間で工事が進んでいる。

A3. 交通事故と交通渋滞

都市災害

昭和44年中の横浜市の交通事故件数は13,542件で、死傷者は18,901人となっており、件数・死傷者とも年々増加している。

(4)

とくに横ばいかむしろ減少していた事故による死者が、44年になって大いに増加したことが注目される。事故類型の別では大半が車両相互の事故で、とくに追突事故が多い。そのため事故は自動車交通量のふくそうする幹線道路に多く発生している。区別にみると、保土ヶ谷・港北・戸塚などの周辺部では事故件数に比べて死者の数が多く、鶴見・西・中などの都心部では死者の割合が少なくなっている。これは、市街地部分か交通渋滞によって自動車の速度が遅くなり、追突・特突などの事故は増加しても、死に結びつく大事故は減少しているのに反し、郊外部では制限速度以上で走行する車両が多いことなどによるものと思われる。都市化が周辺地域へと波及するにつれて、交通事故も郊外部へと広がりつつある。

一方、交通量の増加につれて交通渋滞箇所も増えており、なかでも幹線道路の結節点で渋滞が発生しやすい。最も混雑する高島町交差点は横浜市の中に位置し、一般国道1号（東海道）と16号が交差する。政治・経済・産業・観光のための重要な通過地点となっている所で、全県下の渋滞量の11.6%を占めている。これにつぐ鶴ヶ峰・西谷の両交差点は、横浜市内から相模原市と東京都内に通ずる唯一の幹線道路である一般国道16号にあって、通過交通が多い。

A4. 港湾と流通施設

産業施設

経済の高度成長と貿易の拡大にともなって横浜港の取扱貨物量は年々急増し、昭和43年には外貨4335万トン、内貨4230万トンに達した。港湾取扱貨物量は今後さらに増加することが予想されており、これに付随するため港湾施設の拡充を続け昭和44年度中には本牧ふ頭がほぼ完成し、引続き大黒町ふ頭の建設準備が進められている。

また、輸送革命ともいわれる海上輸送のコンテナ化は予想をは

(5)

るかにこえた速度で進行しており、港湾機能の近代化が要請されている。

一方、わが国の代表的な港湾都市である本市は、京浜工業地帯の一翼をになう工業都市であり、人口200万を擁する一大消費地でもある。しかしながら市民の消費活動の安定と、産業活動の拡大をはかるための流通機構は量的にも質的にもたちおけている。

たとえば、市内の卸売業は店舗数、販売額等ここ数年順調に上昇してきてはいるが、なおその多くを東京に依存している。物資の輸送手段は、鉄道からトラックへと移行しているが、道路貨物運送業の争業所の66%が中心5区に集中し、市街地に無秩序に混在しており、みずからの効率を低下させている。また市内の倉庫業は約200争業所で、そのうち90%近くが中心5区に集中している。

今後の経済の発展にともない、物資の流動はますます増大することとなるので、その効率性を高め、需給と価格の安定をはかり、市民の消費生活を向上するため流通機構の整備が必要となっている。

44. 工業施設 産業施設

わが国の顕著な経済成長のなかにあつて、本市工業も大きな伸びを示し製造品出荷額は昭和35年に比べ2.7倍となり、7大都市中、東京・大阪について3位の出荷額をもつにいたった。業種的には、輸送用機器、電気、機械など重化学工業と食料品工業など都市型産業が卓越している。これを地域的にみると、京浜工業地帯の一翼をになう鶴見・神奈川地区をはじめ、新規工場の立地した臨海部埋立地などが大きく寄与している。さらに最近では経済成長に伴う敷地拡張の需要が多く、過密化した既成工業地帯をさけて、戸塚・港北等内陸部における工場の立地が、電気・機械を中心になされている。

現在、本市の工業も技術革新・労力不足の波にたわれており、企業サイドから品質改善の必要に迫られている。また都市住民サイドからは、都心部・住工混合地区等において、騒音・振動・煤煙・汚水等公害の追放が要請されており、都市機能の面からも障害となるなど、大都市における工場の立地は変革期を迎えつつある。

このため本市では工業等制限法を活用する一方、公害防止指導・企業診断等を行なっている。さらに根岸港八地区・金沢地区の埋立を行ない、そこに工場を移転させ企業の近代化と共に住工混在の解消を図るほか、都心部での再編成を行ない、これら分散と集中により、近代都市にふさわしい工業形態を検討、実施中である。

B1.

既成市街地、近郊整備地帯、近郊緑地保全区域、都市開発区域、首都圏の中に産業と人口が無秩序に集まるのを防ぐことを目的に、その中がいくつかの地域に分けられている。即ち、既に市街化されている東京とこれに接続する地域が既成市街地である。その外側の市街化が進んでいる地域が近郊整備地帯で、計画的に市街地を整備するとともに良好な緑地を保全することをねらいとしている。このため近郊整備地帯の中に近郊緑地保全区域が10ヶ所指定されている。さらに既成市街地に産業と人口が過度に集中しないよう工業等制限区域を指定する一方、首都圏の産業を適正に配置するため、近郊整備地帯の外側に都市開発区域が6ヶ所指定されている。なお、首都圏整備委員会はこれらの地域について、基本計画、整備計画、争業計画からなる首都圏整備計画を定めて実施を推進することになっている。(首都圏整備法)

・図作成と解説 — 横浜市企画調整室企画調整部調整課

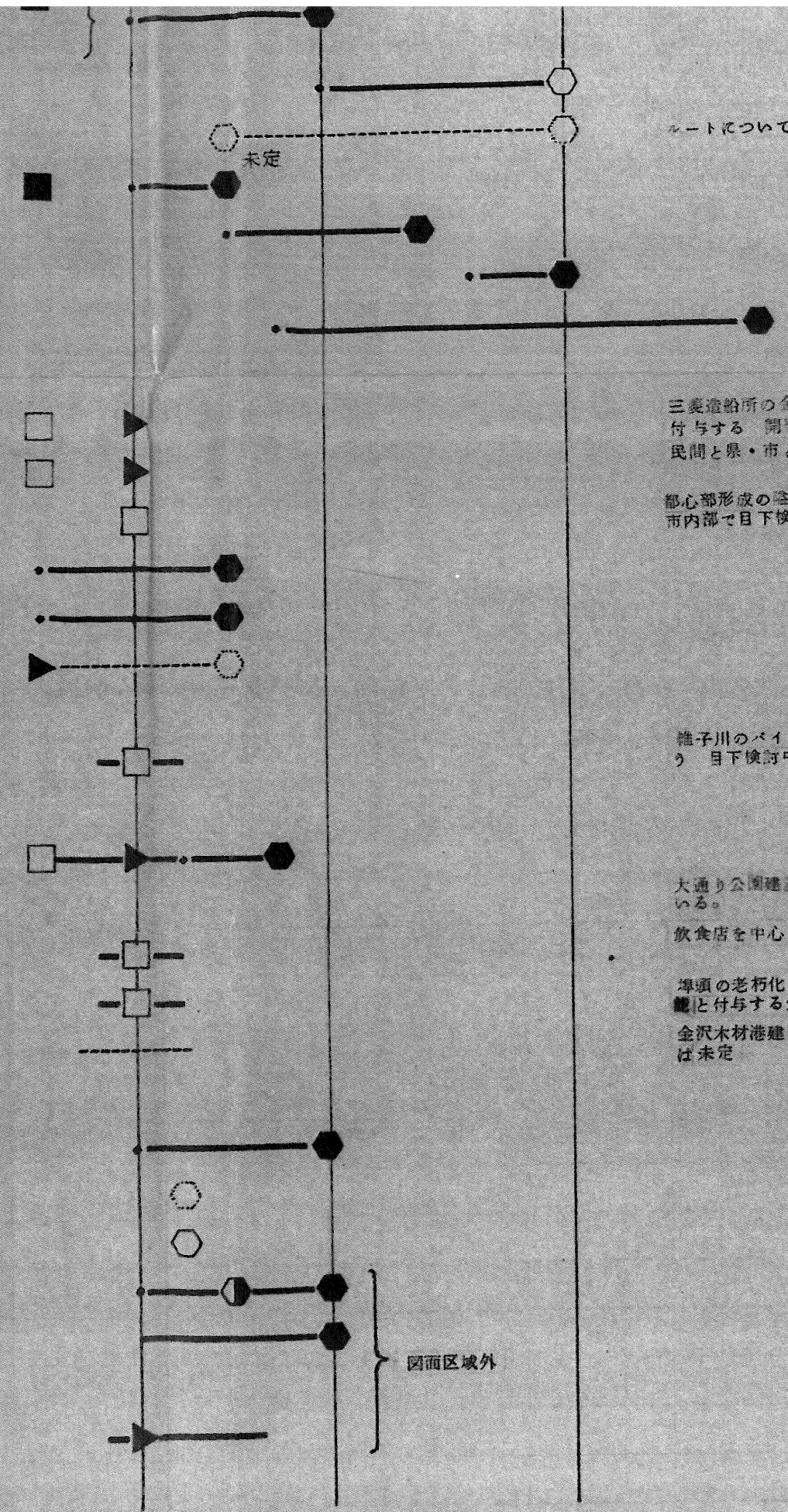
- 湘南台—戸塚 11-3
- 二号線 屏風ヶ浦—神奈川新町 12
- 三号線 本牧—山下町 13-1
- 山下町—横浜駅 13-2
- 横浜駅—新横浜駅 13-3
- 新横浜駅—港北ニュータウン 13-4
- 四号線 鶴見—港北ニュータウン—元石川 14

B 都心部再開発計画

- 1 緑町周辺地区開発
- 2 横浜駅東口周辺再開発
- 3 高島ヤード 東横浜貨物駅再開発
- 4 横浜駅西口周辺 天理教会館ビル建設 27階約100m
- 5 新相鉄ビル建設—高島屋の拡大
- 6 岩崎学園ビル
- 7 オニスカイビル
- 8 帷子川改修跡地利用
- 9 防災建築街区造成計画
- 10 大通り公園建設
- 11 大通り公園周辺地区再開発 水楽真金町地区
- 12 野毛再開発
- 13 新港埠頭再開発
- 14 貯水場跡地再開発

C その他

- 1 大黒埠頭建設
- 2 雄越埠頭接収解除
- 3 本牧・山手地区接収解除
- 金沢地先埋立
- 金沢木材港建設
- 港北ニュータウン建設
- 新横浜駅周辺開発



ルートについても未定

未定

三菱造船所の金沢地先埋立地への移転跡地を再開発し、新たに都市機能を付与する。開発主体は三菱。民間と県・市とが共同して東口の開発を行う。内容は複層する交通を処理し、駅広の整備、地下駐車場、地下街の整備を行う。都心部形成の隘路となっている。貨物駅ヤードの移転とその跡地利用を市内部で目下検討中。

帷子川のバイパス建設構想にもとづき、現在の河川の一部を都市整備に使う。目下検討中。

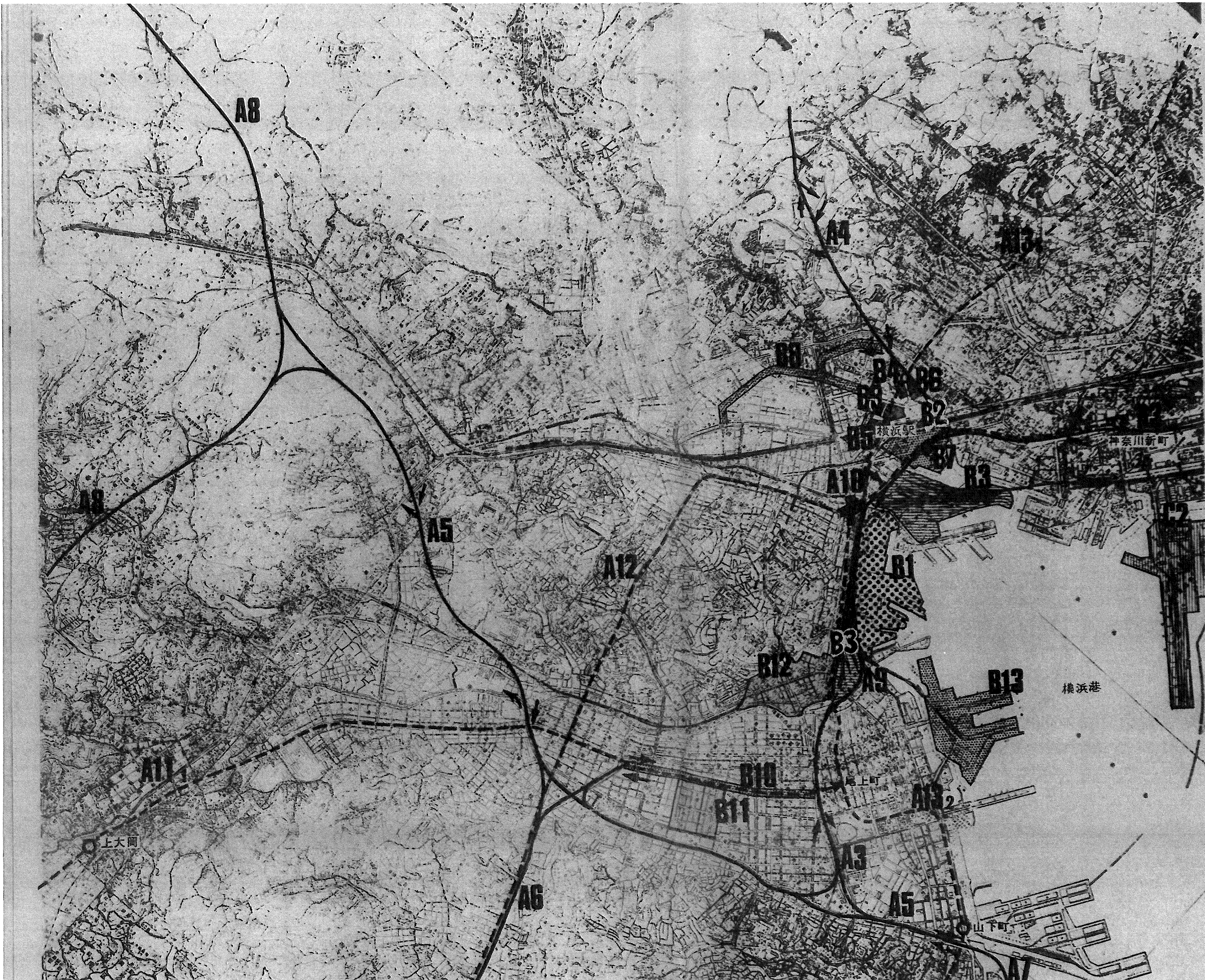
大通り公園建設構想にともない周辺の再開発の必要性が認識されはじめている。

飲食店を中心とした古い商店街、地元から再興の気運が高まってきている。

埠頭の老朽化により再整備が検討されているが、今後も近代化して機能と付与するか、再開発して都心機能と付与するか検討中。

金沢木材港建設により移転させ、跡地を開発する、内容、時期等については未定。

図面区域外



横浜港

A11

上大岡

B10

尾上町

B11

A13

A6

A3

A5

山下町

A7

A2

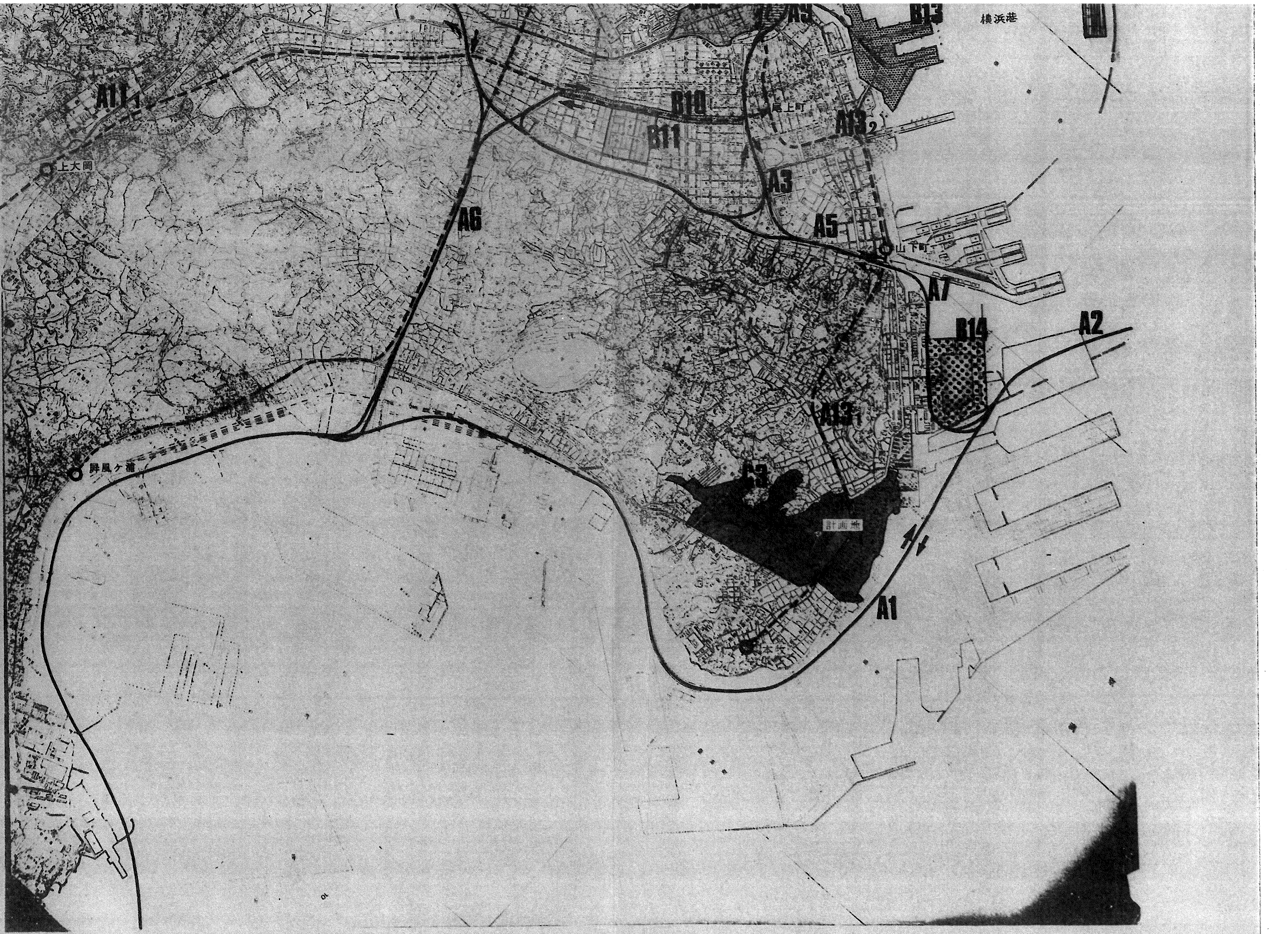
B14

A13

野風ヶ浦

計画地

A1



計画案(プログラム)

都心部における主要事業

A 交通計画

海岸道路

ベイ・ブリッジ

高速道路 横浜・羽田線(都市高速道路1号線)

三ツ沢線(都市高速道路2号線)

中央線(都市高速道路3号線)

磯子線

新山下バイパス

保土ヶ谷バイパス 南横浜バイパス

桜川新道延伸

高島町立体差

地下鉄 一号線 上大岡-尾上町

戸塚-上大岡

湘南台-戸塚

二号線 屏風ヶ浦-神奈川新町

三号線 本牧-山下町

山下町-横浜駅

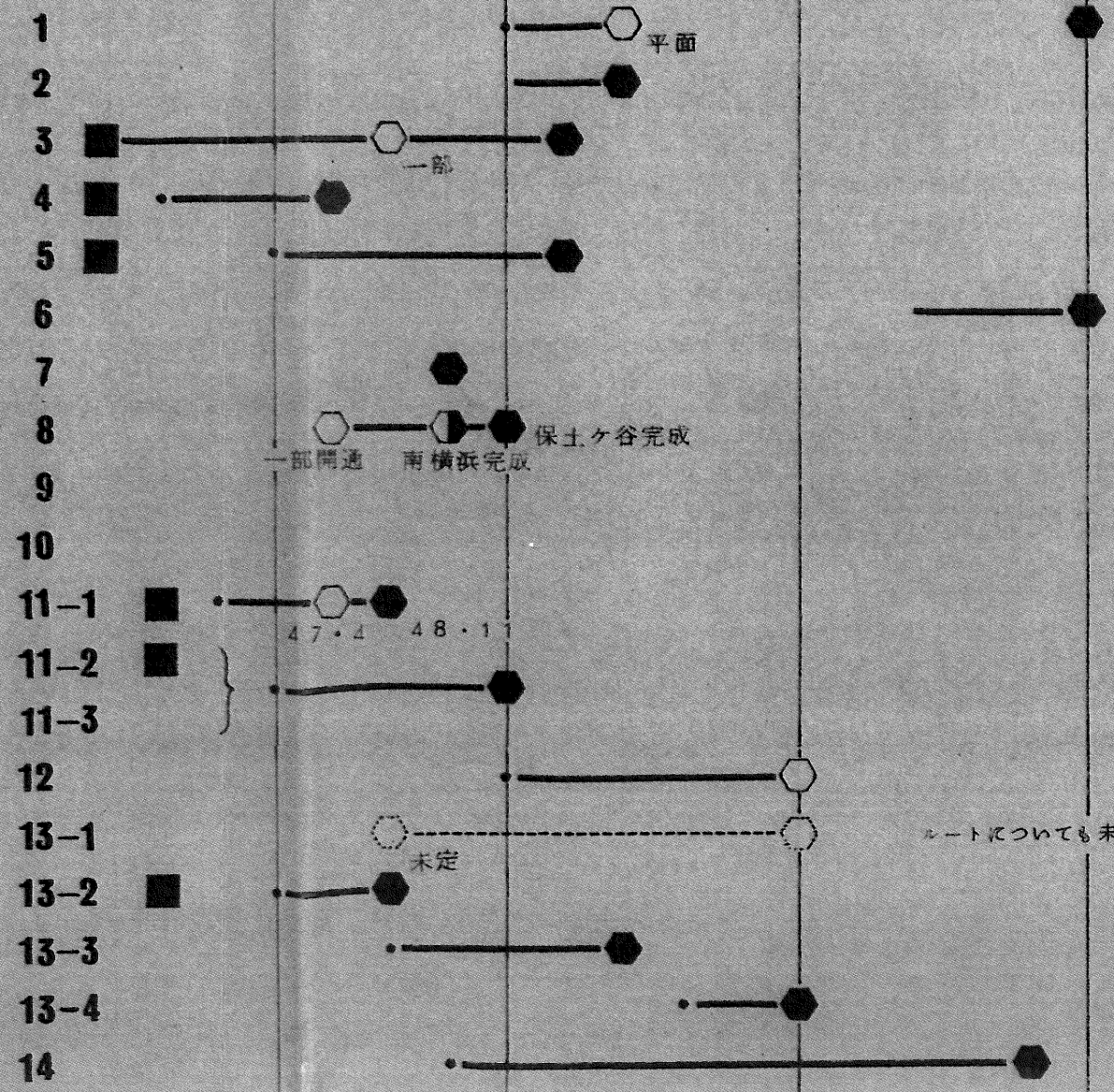
横浜駅-新横浜駅

新横浜駅-港北ニュータウン

四号線 鶴見-港北ニュータウン-元石川

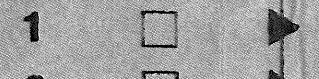
□ 構想段階調査中 ■ 都市計画決定 ▶ 調整進行具体化 ● 工事スタート ● 完成予定目標

S:46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60



B 都心部再開発計画

緑町周辺地区開発



三菱造船所の全沢地先理立地への移転跡地を再開発し、新たに都市機能を付与する。開発主体は三菱民間と県・市とが共同して東口の開発を行う。内容は複層する交通を処理