

# 港湾再開発における公民共同の事業誘導手法に関する研究

平成26年7月

日本大学大学院理工学研究科博士後期課程

海洋建築工学専攻

金田孝之

1章	研究の背景と目的と方法	
1-1	研究の背景と目的	1
1-2	我が国における港湾再開発の概要	1
1-3	港湾再開発と公民共同に関わる既往の研究	8
1-4	港湾再開発、公、民及び公民共同の本研究における定義	9
1-5	港湾再開発における公民共同の研究方法	9
2章	港湾再開発計画の特性	
2-1	港湾再開発の概要	12
	(1) みなとみらい21	
	(2) 神戸ハーバーランド	
	(3) 小樽築港周辺地区再開発	
	(4) サンポート高松	
2-2	比較対象となる非港湾事業型ウォーターフロント開発事例の概要	16
	(1) 豊洲2、3丁目再開発	
	(2) 幕張新都心	
	(3) ヨコハマポートサイド	
	(4) HAT神戸	
2-3	計画としての特性の背景となった基本計画・基本構想	20
	(1) みなとみらい21における基本構想	
	(2) 神戸ハーバーランドの計画目標と施設立地計画	
	(3) 小樽築港駅周辺地区再開発における港湾計画と再開発計画調査	
	(4) サンポート高松の基本構想における計画目標	
2-4	港湾再開発計画の特性に関する考察	29
3章	港湾再開発の不確定性と民間開発者参入・誘導の課題	
3-1	再開発区域の特性	31
	(1) 駅、既存市街地からの分断	
	(2) 少数地権者	
	(3) 水際線の恵まれた位置	
3-2	計画目標への到達可能性の比較分析	36
	(1) 駅と存市街地へのアクセス	
	(2) 計画目標への到達可能性の比較分析	
3-3	基盤整備と用途容積の緩和に関わる制度の未整備	37
3-4	港湾再開発の不確定性と民間開発者参入の課題についての考察	39
4章	民間開発者の参入の条件	
4-1	みなとみらい21の計画策定過程	42

(1) 計画策定へのアプローチ	
(2) 横浜市都心臨海部総合整備計画調査における合意形成のための枠組み	
(3) 78年度調査(1978. 11～1979. 3)、基本方向の合意	
(4) 79年度調査(1979. 8～1980. 3)・土地利用転換と公共事業の導入	
(5) 事業化に向けて基本計画策定(1980. 4～1981. 7)	
4-2 みなとみらい21における「三菱造船所移転と民間開発者参入」の手法	56
(1) 三菱造船所移転の基本合意が成立する時期の計画概要と公民の役割分担	
(2) 基本構想に相当する空間利用構想に示された「土地利用転換と公民の役割分担」	
(3) 基本計画で示された方策と公民の役割分担	
4-3 小樽築港駅周辺地区再開発における民間開発者参入の手法	57
(1) 小樽港再開発計画調査の概要と公民の役割分担	
(2) 不確定性の低減手法	
4-4 民間開発者参入についての考察	
(1) 民間開発者の参入決定と土地取得の条件	
(2) 基本構想・基本計画が果たした役割についての考察	
5章 街区開発の特性と推進手法	
5-1 街区開発の特性	59
(1) 街区開発の概要	
(2) アクセスの改善	
(3) 公的主体による先行整備	
(4) 大規模かつ連続的開発	
(5) 水際線での街区開発の独自性と安定的構造	
5-2 経済環境の変動の中での街区開発	67
(1) みなとみらい21の街区開発における手法の転換	
(2) サンポート高松北側街区の土地活用方針	
5-3 街区開発の推進手法についての考察	76
(1) 街区開発の推進手法についての考察	
(2) 推進手法の安定的実施に基本構想・基本計画が果たした役割	
6章 開発推進プロセスの特性と果たした役割	
6-1 コンペの果たした役割	78
(1) 24街区共同コンペにいたる地権者間協議	
(2) 神戸ハーバーランドコンペに応募・当選した民間開発者の基本的考え方	83
(3) コンペの果たした役割	
6-2 民間開発者と公的主体の間で行われた協議の果たした役割	87
(1) 民間開発者と公的主体の間で行われた協議の機能・構造	
(2) 民間開発者と公的主体の間で行われた協議の果たした役割	

6-3	街の形成の仕組みその背景となった要因	104
6-4	開発推進プロセスにおける公民協議についての考察	106
	(1) 開発推進プロセスにおける公民協議についての考察	
	(2) 公の働きの背景となった基本構想・基本計画	
7章	公民共同による港湾再開発の事業誘導手法と提言	
7-1	公民共同による港湾再開発の事業誘導手法	109
	(1) 公的主体による枠組みづくり	
	(2) 民間開発者の主体性を前提に公民共同の街区開発	
	(3) 公的主体の変化への対応力	
	(4) 公民共同におけるガイドラインとしての基本構想・基本計画の役割	
7-2	我が国における港湾再開発への提言	110
	参考文献	112
	謝辞	115
	付録 手法に関する既往の論文および政策手段の開発事例	116



## 1章 研究の背景と目的及び方法

この章では、まず、研究の背景と目的を述べ、次に本研究の対象となる港湾再開発の4事例の港湾再開発全体における位置付けを明らかにする。

くわえて、本研究の目的に関わる「港湾再開発の土地利用規制と基盤整備及び大規模開発における公民共同」の既往研究を整理し、本研究の位置づけを明らかにしたい。

上記の二つの位置づけにより、本研究の対象を確認し、「港湾再開発」及び「公民共同」の本研究における定義を行う。

その上で、本研究の対象と目的に必要な方法として、「比較分析」と「プロセスの再構成による因果関係の分析」について述べる。

### 1-1 研究の背景と目的

港湾再開発は、埠頭を含んだエリアの再開発のため、独自の特性を有している。水面に突出した埠頭の立地条件のため、駅や既存市街地に近接しているが、鉄道・道路・水路でそれらと分断されている。また、埠頭の機能が十分に生かされるよう、臨港地区制度により厳しい土地利用制限が課せられている。この2つは、再開発にとって不利な特性である。その反面、港湾事業と都市計画事業により多様な基盤整備手法に恵まれ、埋め立てによる土地の造成も可能であり、水際線にそったエリアは独自の魅力を有し、再開発に有利な特性を、港湾再開発エリアは有している。港湾再開発のプロセスは、不利な特性を克服し、有利な特性を生かす道程である。

この道程は、公だけが歩んだのではなく、民間開発者と協力し、それぞれが利用できる手法を提供し、新たな再開発手法を見出した道程である。筆者は、横浜みなとみらい21事業に、計画策定から事業実施まで、37年間、さまざまなポジションで携わり、また国内の港湾再開発の知見を得る機会をもち、この道程の独自性を分析することが、必要と考えていた。

このような背景により、研究の目的は、「港湾再開発と街区開発の特性」、及び「公の役割と民間開発者の役割の関係性」を解明し、「民間開発者の事業参入および街区開発の誘導」の手法を明らかにしようとするものである。日本における港湾再開発を代表するみなとみらい21、神戸ハーバーランド、小樽築港駅周辺地区再開発およびサンポート高松は、市街地に隣接した港湾とその隣接地区を再開発しようとするものであり、港湾都市の抱えている課題を解決することを要請されていた。港湾事業の活用と都市計画事業の併用により護岸・岸壁・道路・緑地を整備し、埋め立て事業と区画整理事業により宅地を生み出し、その宅地で街区開発を行った。これらの事例で必要とされたのは、インフラ整備と、土地利用規制の緩和および商業・業務機能の集積であった<sup>1) 2) 3) 4)</sup>。インフラ整備と土地利用規制の緩和は公的主体の役割であり、機能集積の主役は街区の開発を行う民間開発者であり、民間開発者の再開発事業への参入と街区開発の誘導は極めて重要な課題であった。

### 1-2 我が国における港湾再開発の概要

表1-1は、既往調査<sup>5)</sup>に記載されている日本のウォーターフロント開発を分類したものであり、公園、ヨットハーバーおよび客船ターミナルの単体の整備の事例を除き、他の調査<sup>6)</sup>などによりウォーターフロント開発とされているもので水際線の整備を行っている「東京臨海副都心、豊洲2, 3丁目再開発、大阪南港ATC」を加えた59事例である。

#### a) 課題解決型

まず、開発地区の都市が抱えている課題を解決しようとするものを取りあげた。

##### ア) 市街地接続型

市街地接続型うち、市街地に接続し、港湾事業を本格的に活用しようとする事例は、稚内マリントウンプロジェクトからサンポート高松の6事例である。このうち、みなとみらい21、神戸ハーバーランド、小樽築港駅周辺地区再開発およびサンポート高松は、魅力ある水際空間、街路の整備、歩行者ネットワークの整備により地区外との接続を強め、また、面整備後の街区開発で商業や業務機能集積を図り、港湾空間の機能転換と中心市街地としての役割を果たそうとしている。

港湾事業を部分的に活用するものは、当該地区の土地利用転換を主たる課題とするものであるが、HAT神戸のみが、震災復興事業という性格もあって、都心の再生を意図している。

港湾事業を活用しない事例の内、市街地に接続するものは、いずれもが、接続する市街地の空間形成と機能更新の課題を解決し、都心機能をもとうとするものである。

イ) 市街地非接続型

市街地に接続しないものは、立地する都市の流通・商業・業務機能の強化に取り組むものであるが、直接的に市街地形成に関わるわけでない。東京臨海副都心や神戸六甲アイランドのように大規模な埋立地を活用したものである。

表 1-1 我が国におけるウォーターフロント開発の概要と港湾事業の役割

課題	市街地	港湾事業を活用		港湾事業を活用しない。
		本格的に活用	部分的に活用	
解決型	接続型	稚内マリンタウンプロジェクト (1993～4、3、3ha)	釧路フィッシャーマンワーフ (1988～9、4、3ha)	幕張新都心 (1975～、438ha)
		函館港若松地区 (1989～91)		
		小樽築港駅周辺地区再開発 (1995～2001、55ha)	青森港本港地区再開発事業 (1984～1992、9、9ha)	豊洲2、3丁目再開発 (1988～2006、60ha)
		みなとみらい21 (1983～、186ha)	酒田港本港地区再開発事業 (1997～2004、4、4ha)	ヨコハマポートサイド (1985～2002、26ha)
		神戸ハーバーランド (1985～92、26ha)	竹芝ふ頭再開発事業 (1988～1995、4、6ha)	シーサイドもち (1978～2000、138ha)
		サンポート高松 (1991～、42ha)	岩瀬プレジャースポット (1988～1997、4、3ha)	
			七尾フィッシャーマンワーフ 1990～2001、3、5ha)	
			日の出地区再開発事業 (1988～1999、3、8ha)	
			岸和田旧港再開発事業 (1986～2000、6、6)	
			メリケンパーク (1980～1987、9、1ha)	
			HAT神戸 (1996～2004、75)	
			門司港レトロ事業 (1988～、40、9ha)	
			長崎港内港再開発事業 (1985～2002、23ha)	
			佐世保港三浦地区 (1988～93、12ha)	
			鹿児島港本港地区ウォーターフロント開発 (1992～2002、32、7ha)	
	とまりん (1992～2000、2、9ha)			
	市街地 非接続型		東京臨海副都心 (1989～、448ha)	
			天保山ハーバービレッジ (1987～95、15ha)	
			大阪南港ATC (1988～、10ha)	
			神戸ポートアイランド (1966～81、436ha)	
			神戸六甲アイランド (1972～94、580ha)	
土地利用 促進型		ヨコハマベイサイドマリーナ (1987～2006、9ha)	大川端地区開発 (1986～2000、29ha)	
		他11事例	金森赤レンガ倉庫 (1988、1、5ha)	
			他15事例	

## b) 土地利用促進型

港湾事業により護岸・道路を整備した事例はない。緑地など部分的に港湾事業を活用した事例、また活用しない事例を多くあげられるが、土地利用の促進を図ることを目的としている。

港湾事業を活用した事例は、ウォーターフロント開発事例全体の60%を超え、課題解決型では、70%を占め、港湾事業はウォーターフロント開発に重要な役割を果たしている。課題解決型で港湾事業を活用した事例の中で、みなとみらい21、神戸ハーバーランド、小樽築港駅周辺再開発およびサンポート高松の4つの事例は、規模・事業実施期間及び面整備の実施という観点から、重要な位置を占めている。

また、この4事例と、規模・開発時期・立地条件が類似で港湾事業を活用しないウォーターフロント開発は、課題解決型で市街地接続型の内、豊洲2、3丁目再開発、幕張新都心、ヨコハマポートサイドおよびHAT神戸である。これらの4つのウォーターフロント開発を、みなとみらい21、神戸ハーバーランド、小樽築港駅周辺再開発およびサンポート高松の4つの事例の比較事例として、本研究では取り扱う。



図1-1 北海道のウォーターフロント開発<sup>5)</sup>



図1-2 東北地方のウォーターフロント開発<sup>5)</sup>



図 1-3 関東地方のウォーターフロント開発<sup>5)</sup>



図 1-4 北陸地方のウォーターフロント開発<sup>5)</sup>

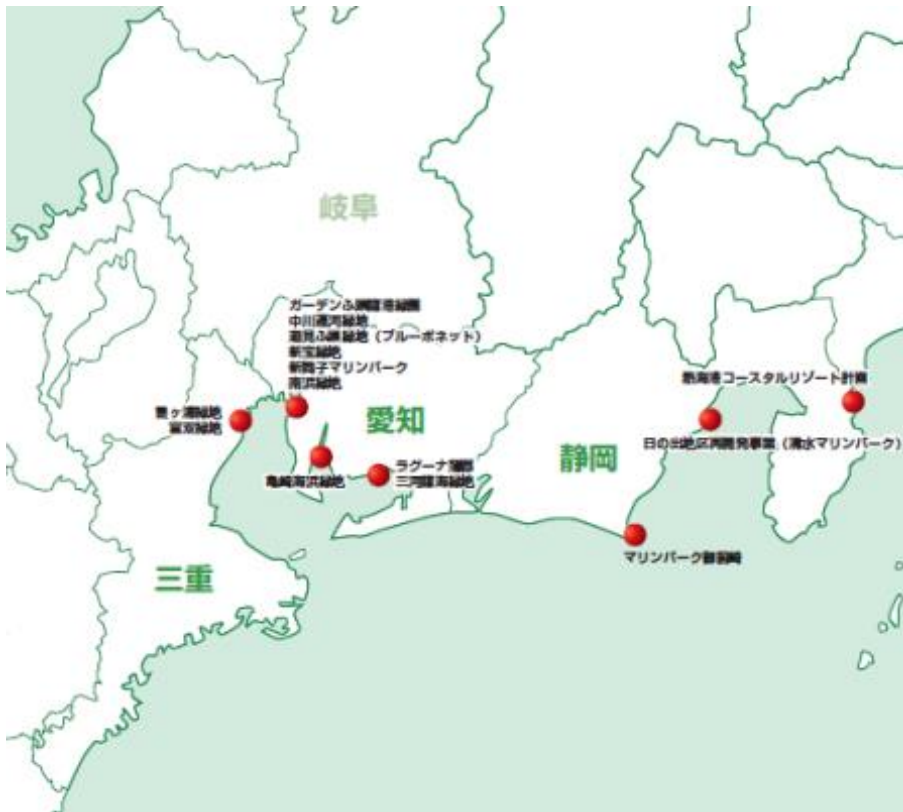


図 1-5 中部地方のウォーターフロント開発<sup>5)</sup>

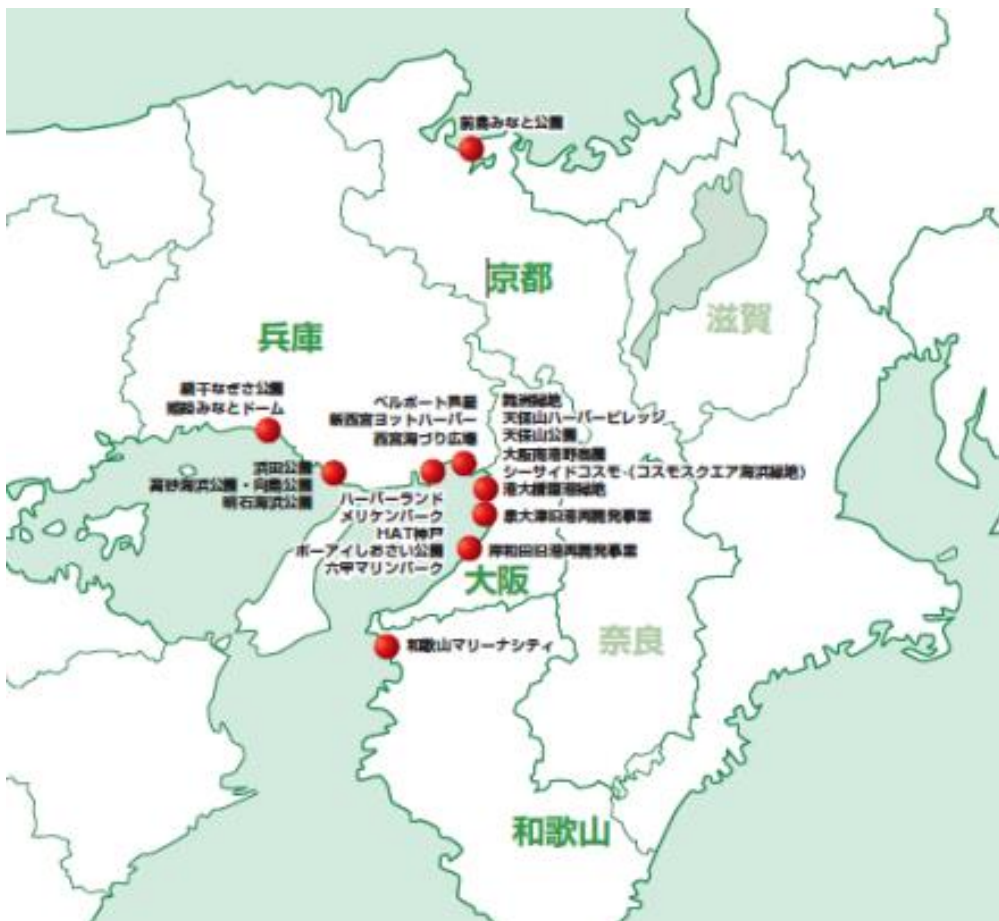


図 1-6 近畿地方のウォーターフロント開発<sup>5)</sup>





図1-7 中国地方のウォーターフロント開発<sup>5)</sup>



図1-8 四国地方のウォーターフロント開発<sup>5)</sup>

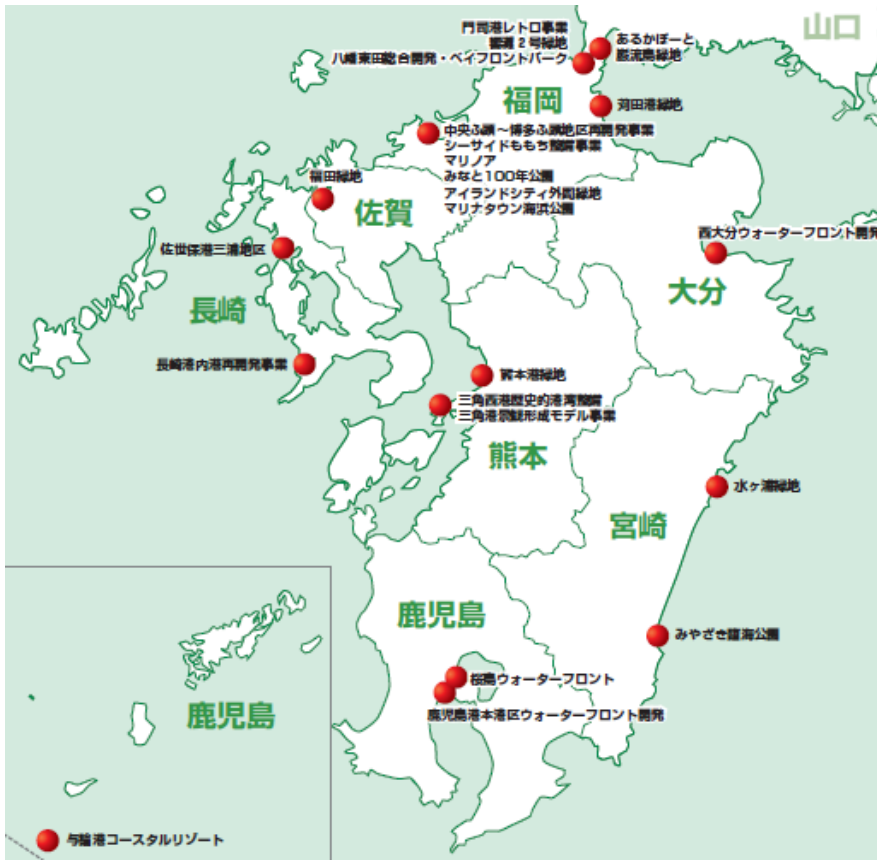


図1-9 九州地方のウォーターフロント開発<sup>5)</sup>



図1-10 沖縄地方のウォーターフロント開発<sup>5)</sup>

### 1-3 港湾再開発と公民共同に関わる既往の研究

表1-2に、本研究の目的に関わる「港湾再開発の土地利用規制と区画整理、大規模開発の推進手法、および、都市開発における公民共同」の既往研究を示す。

表1-2 港湾再開発と公民共同に関わる既往の研究

分野	時期	題名	著者	出典
港湾再開発 における 土地利用規制	1998	臨港地区の土地利用転換に伴う新たな都市計画制度の必要性	安西真子、横内憲久 桜井慎一	第33回日本都市計画学会論文集
	2005	臨港地区・商工区の設定状況に関する分析	山田郁子、大沢昌玄 岸井孝幸	土木計画学、研究発表会講演集Vol31
	2006	国内のウォーターフロント開発地区における地区計画・景観条例に関する調査	石田隆	国総研資料第302号
港湾再開発 における 区画整理	2003	ウォーターフロントにおける土地区画整理事業に関する研究、みなとみらい21中央地区を事例として	細川祐介、横内憲久 岡田智秀、大越正之	土木計画学、研究発表会講演集Vol 28
	2004	ウォーターフロントにおける土地区画整理事業に関する研究、区画整理設計に着目して	細川祐介、横内憲久 岡田智秀、大越正之	土木計画学、研究発表会講演集Vol 30
	2005	ウォーターフロントにおける土地区画整理事業の特性に関する研究、換地計画に着目して	加瀬靖子、横内憲久 岡田智秀、大越正之 細川祐介	日本建築学会大会 学術講演梗概集(近畿) 2005年
港湾再開発 における街区開発 推進手法	1981	みなとみらい21事業の目標と手段・制度	金田孝之、大塚宏	再開発研究No9
大規模都市開発 における推進手法	1994	民間大規模開発に関する考察、大阪ビジネスパークを例にして	上田隆夫	都市計画学会、一般研究論文、187巻
	1999	大規模な再開発事業における事業推進方策と課題、JR尼崎駅北地区再開発を踏まえて	山根勝利	再開発研究No16
都市開発における 公民共同	2005	公民連携による大規模都市開発事業の推進方策に関する研究	姫野貴司、村橋正武	平成17年度、土木学会 関西支部、年次学術 講演会集
	2012	東京都心部における都市開発プロジェクトを通じた新たな公民協調と都市機能の変容に関する研究、大手町・丸の内、有楽町地区を対象に	岡田忠夫	筑波大学システム 情報工学研究科 社会システム・マネジ メント専攻、博士論文

表1-2から明らかなように、研究が行われたのは、港湾再開発が着手され15～20年経過し、神戸ハーバーランドなど一部の再開発が完了した2000年前後からであり、土地利用規制<sup>7) 8) 9)</sup>や区画整理<sup>10) 11) 12)</sup>に関するものである。

大規模街区開発の推進手法に関しては、港湾再開発や都市開発の事業推進の立場から、個別の事業に基づいた研究<sup>13) 14) 15)</sup>が見られ、推進手法の部分として公民共同が述べられている。

大規模街区開発の公民共同は、港湾再開発では研究を見出すことが困難であるが、都市開発において、2005年以降に、いくつかの研究<sup>16) 17)</sup>が見られる。

以下にこれらの研究の概要を記す。



### (1) 港湾再開発における土地利用規制に関する研究

安西らの「臨港地区の土地利用転換に伴う新たな都市計画制度の必要性」の研究では、臨港地区と背後地の市街地との共存・融合のための新しい仕組みの必要性を述べている。

山田らの「臨港地区・商工区の設定状況に関する分析」では、臨港地区の分区である商工区と商業地域・近隣商業地域の繋がりについて述べている。

石田の「国内のウォーターフロント開発地区における地区計画・景観条例に関する調査」では、ウォーターフロントにおける地区計画の導入地区とその内容の整理を行っている。

### (2) 港湾再開発における区画整理

細川らの「ウォーターフロントにおける土地区画整理事業に関する研究、みなとみらい21中央地区を事例として」では、みなとみらいクイーン軸（本研究では5-1で記述）ぞいの街区開発から区画整理事業が考慮すべき事柄を述べている。

細川らの「ウォーターフロントにおける土地区画整理事業に関する研究、区画整理設計に着目して」においては、海への方向性を、区画整理設計の原則にとらわれず重要視することを述べている。

加瀬らの「ウォーターフロントにおける土地区画整理事業の特性に関する研究、換地計画に着目して」では、みなとみらい21とHAT神戸を対象に、ウォーターフロントにおける土地区画整理における換地計画の特性について述べている。

### (3) 大規模街区開発の推進手法

金田らの「みなとみらい21事業の目標と手段・制度」においては、港湾再開発における大規模街区の推進手法について述べている。

上田の「民間大規模開発に関する考察、大阪ビジネスパークを例にして」では、推進主体の特定、アクセスの改善、および完成後の地域活動について述べている。

山根の「大規模な再開発事業における事業推進方策と課題、JR尼崎駅北地区再開発を踏まえて」では、整備構想計画の位置づけ、地元への周知、権利に関わる合意形成、及び、地方公共団体・施行者・総合コーディネーターの役割について述べている。

### (4) 大規模都市開発における公民共同

姫野らの「公民連携による大規模都市開発事業の推進方策に関する研究」では、公民の利益均衡から、民が公共の利益を提案し公がそれを支援する方法を提言している。

岡田の「東京都心部における都市開発プロジェクトを通じた新たな公民協調と都市機能の変容に関する研究、大手町・丸の内、有楽町地区を対象に」では、公民協議プロセスを円滑に進めるためには、都市計画制度の改変でなく、要綱や運用によるサブシステムによることが実際的と述べている。

以上に、港湾再開発と公民共同に関わる既往の研究を概括したが、既往研究の背景として、次のことが考えられる。

- ① 2000年代に入り、港湾再開発が完了してきた。また、完了していない再開発においても街区開発の過半が完了している。したがって、港湾再開発の街区開発を研究対象とすることが可能になった。
- ② 公民共同については、2000年代になって取り上げられ、大規模都市開発についての研究にみられるように、その分析対象となる事例が存在するようになったのも、2000年以降である。
- ③ 港湾法は、行政財産である港湾施設の一元管理と公有水面の管理を主たる目的とするもので、公民共同の発想が生まれにくい制度であった。

しかしながら、港湾における公民共同は重要な観点・手法であり、その研究は、今後の課題と考えられ、本研究の対象とする。くわえて、著者は、本研究の事例であるみなとみらい21事業に、1972年から2012年まで、直接的に業務として計画から事業実施まで関わった。研究の重要性と著者の長年の経験を勘案し、港湾再開発における公民共同を本論文の対象とする。

## 1-4 港湾再開発、公、民及び公民共同の本研究における定義

本研究では、「①港湾事業の活用と都市計画事業の併用により護岸・岸壁・道路・緑地を整備し、②埋め立や区画整理事業により面整備を行い、③市街地と隣接し、港湾と都市の空間・機能の再生を目的とする再開発」を港湾再開発と定義する。

公とは、国、県、市、港湾管理者及び住宅都市整備公団（現都市再生機構）を示す。民とは、港湾再開発事業に参入する民間開発者を示す。

公民共同を、「港湾再開発において、公が整備した基盤と土地利用制限、ならびにその他の公による手法を前提に、民間開発者が街区開発をその責任において行う場合の、公民の協議、連携、それに基づく役割分担」と定義する。

## 1-5 港湾再開発における公民共同の研究手法

### (1) 目的、立地条件および開発時期が類似のウォーターフロント開発との比較分析

港湾再開発とその街区開発の特性を明らかにするため、基本構想、基本計画、港湾計画書ならびに人口等に関わる統計値より、計画・事業時期、立地条件、目標に類似性がある「同時期・都市圏において市街地と隣接し、都市の再生を目標とし、港湾事業による基盤整備を含まないウォーターフロントでの開発（以下は、非港湾事業型ウォーターフロント開発と表記）」と、比較する。具体の比較事例は、豊洲2、3丁目、ヨコハマポートサイド、幕張新都心及びHAT神戸である。

2章、3章、5章第1節は、この方法により分析した。

### (2) プロセスの再構成による因果関係の分析

「公の役割と民間開発者の役割」の関係性を解明し、「民間開発者の再開発事業参入および街区開発の誘導」の手法を明らかにするためには、港湾再開発における基本構想、基本計画書、港湾計画書、事業報告図書、及び再開発の公的主体の担当者からヒアリングにより、公的主体と民間開発者の意思決定に関わるプロセスを、まず、再構成する。そのプロセスの中で、双方の意思決定の因果関係を明らかにする。

4章、5章2節、6章はこの方法により分析した。

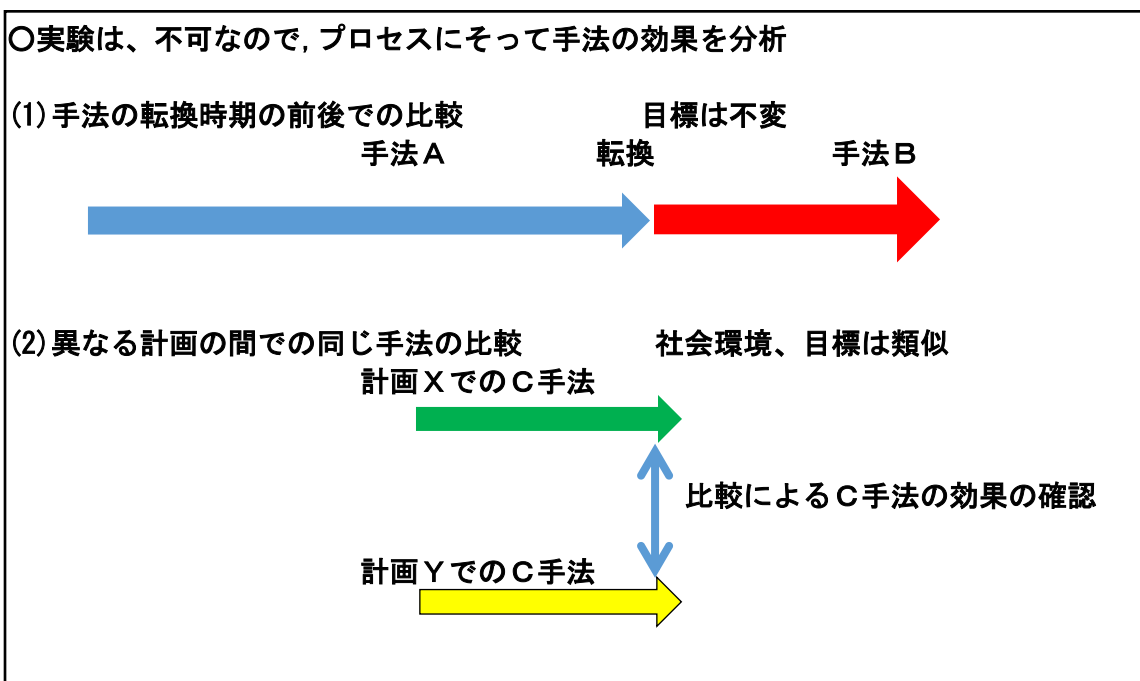


図1-11 プロセスによる分析

なお、上記（１）及び（２）の分析は、すべて公開情報に基づいて行った。また、本研究における計画書や事業報告書にかかわる資料収集及び、計画策定ならびに事業推進プロセスのヒアリングにあたり下記の組織で業務に従事していた方々からご協力いただいた。組織名は、担当当時の名称である。

表 1-3 ヒアリング協力先

港湾再開発事例	担当当時の所属先	ヒアリング内容
	横浜市企画調整局	基本計画の策定過程 1980年からの事業化の過程
	横浜市都市計画局	1988年以降の街区開発
みなとみらい21	(株)横浜みなとみらい21	1993年以降の街区開発
	(財)横浜みなとみらい21	2003年以降の街区開発
	横浜市港湾局	1980年以降の港湾事業の導入過程
神戸ハーバーランド	神戸市都市計画局	施設立地計画の策定過程 共同コンペの背景
	神戸市港湾局	港湾事業の導入過程 商工区内開発の経緯 臨港地区の取扱い
小樽築港駅周辺 地区再開発	小樽市産業港湾部	小樽マリーナー整備の背景 小樽築港駅周辺地区再開発の経緯 臨港地区の取扱い
サンポート高松	香川県土木部港湾課	港湾計画の経緯 事業の全体像、経緯ならびに現状

## 第2章 港湾再開発計画の特性

この章では、港湾再開発計画の特性、及びその背景となった基本構想・基本計画を分析する。

### 2-1 港湾再開発の概要

本研究の対象とした4つの港湾再開発の区域は、図2-2、2-5、2-8、および図2-10に示すように、駅や既存市街地と道路や水路で分断された物流・工業地区であった。商業・業務地として再開発するためには、駅や既存市街地への接続のため、駅への動線改修や道路整備など基盤整備を要求される。また、土地利用転換のためには、臨港地区の解除と用途容積の緩和が必要であり、商業・業務機能集積が極めて重要であった。

表2-1に見られるように、港湾再開発は、非港湾事業型ウォーターフロント開発と比較すると、立地・区域面積に近似性があるが、土地利用が商業・業務に特化している。また、港湾事業、埋め立て事業など基盤整備事業が多様であり、土地利用規制では、港湾法にもとづく臨港地区が加わっている。

表2-1 港湾再開発と非港湾事業型ウォーターフロント開発の概要

	みなとみらい 21	神戸 ハーバー ランド	小樽築港駅 周辺再開発	サンポート 高松	豊洲2、3 丁目	幕張 新都心	ヨコハマ ポートサイド	HAT神戸
位置 (既存市街地の接点 から水際線の距離)	横浜駅東口 と関内の間 (1000m)	神戸駅から 国道を超え 海側に (540m)	小樽駅から 3kmの中心 市街地の 西端(270m)	高松駅から 高松港旅客 岸壁の間 (400m)	豊洲駅を中心 にして位置 する (400m)	海浜幕張駅 より主として 海側に位置 (2,100m)	横浜駅から 河川を越えて 北側の臨海部 (500m)	JR灘駅から 海側に位置 (450m)
開発期間、現状	1983年～ 基盤整備完了 街区開発 70%完了	1985～92年 基盤整備、 街区開発完了	1994～ 2001年 基盤整備、 街区開発 完了	1991～04年 インフラ整備 は完了、街区 開発続行	1992～ インフラ整備、 街区開発は ほぼ完了	1983年～ インフラ整備 は完了、街区 開発続行	1985～ 2002年 インフラ整備完了 街区開発 ほぼ完了	1995～03年 インフラ整備 完了、
計画目標	業務機能の 集積、港湾 機能の質的 転換	業務機能の 拡充、住宅と 港湾機能 の充実	中心市街地 の活性化 マリンリゾート の形成	都心機能 の形成	産業・業務拠点 の形成、都市型 住居の整備	新都心の形成 住宅地、文教 地区、商業・ 業務地の形成	都心住宅の整備 商業業務の集積	震災に対応し 住宅地、文教 地区、業務地 を形成
計画フレーム	就業人口 190千人 夜間人口 10千人	就業人口 15千人	就業人口 2,5～3千人 夜間人口 5千人	就業人口 30千人	就業人口 33千人 居住人口 22千人	就業人口 150千人 夜間人口 26千人	夜間人口 6,5千人	就業人口 約40千人 夜間人口 約30千人
開発区域面積	186ha	26.9ha	55ha	42ha	60ha	438ha	25,1ha	120ha
全宅地面積 商業・業務宅地 面積(その割合%)	87ha 78ha(90%)	16.5ha 12.9ha(78%)	22.4ha 15.8ha(71%)	17.8ha (100%)	38,9ha 22,9ha (59%)	204ha 74ha(36%)	13,1ha 4,8ha(37%)	50,6ha 11,1ha (22%)
開発前の状況	造船所、埠頭 ヤード、埋立地	鉄道ヤード 民間埠頭	鉄道ヤード 貯木場	鉄道ヤード、 埠頭、埋立地	工場跡地、 公共施設	埋め立て地	倉庫用地 住宅地	被災した市街地 工場跡地
用途容積の緩和	○	○	地区計画による	○	○	—	○	○
臨港地区の解除	○	○	同上	○	○	—	—	○
駅の改修	○	—	○	○	○	○	—	—
駅への導線の改善	○	○	○	○	○	○	○	—
区画整理事業 (開発誘導事業)	○	○ (○)	○	○	○ (○)	—	再開発事業 (○)	○ (○)
街路の整備	○	○	○	○	—	—	○	—
臨港道路の整備	○	○	○	○	—	—	—	—
緑地護岸の整備	○	○	○	○	—	—	—	○
岸壁の整備	○	○	○	○	—	—	—	—
埋め立ての実施	○	—	—	○	—	—	—	—
30km圏人口	13,900千人	6,510千人	2,080千人	708千人	20,060千人	13,940千人	13,900千人	6,510千人
背後地の第三次 産業就業者数	312千人	169千人	43千人	180千人	287千人	193千人	312千人	121千人
背後地で用途地域 が商業地域の面積	1,914ha	731ha	78ha	243ha	720ha	428ha	1,914ha	731ha

以下に4つの港湾再開発の概要を述べる。





開発面積20,6haの土地利用構成は、宅地12,9ha(商業)、公園・広場1,5ha、及び道路・岸壁6,2haである。



図2-4 神戸ハーバーランド基本計画<sup>21)</sup>



図2-5 再開発前の神戸ハーバーランド<sup>22)</sup>



図2-6 再開発後の神戸ハーバーランド<sup>23)</sup>

### (3) 小樽築港周辺地区再開発

小樽駅から3kmの小樽中心市街地の東端に位置し、貯木場、ヤードの跡地5.5haを開発するものである。事業期間は、1991～2000年で、インフラ整備、街区開発が完了している。

再開発の目標として、まちづくりの重要拠点として市街地形成、広域的な文化・交流・生活サービス機能の形成、及びウォーターフロントを生かし緑豊かな空間整備を掲げ、また、港湾計画では、水辺を生かした街づくりが目標とされ、隣接する地区は海洋性レクリエーション、海洋開発の拠点とされている。

事業手法として、公園事業、下水道事業、区画整理事業(30,5ha)、港湾事業(24,5ha)、及び民間による複合商業施設開発を採用している。

開発面積5.5haの土地利用構成は、宅地22,4ha(商業15,8ha、住宅2,4ha)、公園・広場3,4ha(港湾事業1,7ha)、道路・鉄道29,2ha(港湾事業22,8ha)である。





図 2-7 小樽築港駅周辺地区再開発基本計画<sup>24)</sup>



図 2-8 小樽築港駅周辺 1978年<sup>25)</sup>

#### (4) サポート高松

高松駅から旧市街地と旅客船岸壁に向かうエリアで、埠頭、ヤード、埋め立て地からなる4.2haを開発するものである。1998年に事業が開始され、2008年にインフラ整備は完了しているが、街区の開発は終了していない。

目標としては、新しい都市機能の核づくり、海上交通機能のターミナル機能、海の都のシンボルゾーンの形成、及び既成市街地の整備を掲げている。

事業手法としては、街路事業、区画整理事業(27.8ha)、都市再生総合整備事業、港湾事業、埋め立て事業(10ha)、制度によらない任意の整備事業及び民間による複合商業施設開発を採用している。

開発面積4.2haの土地利用構成は、宅地1.78ha、緑地5.8ha、その他公共用地である。



図 2-9 サポート高松土地利用計画図<sup>26)</sup>



図2-10 サンポート高松 1986年<sup>26)</sup>



図2-11 サンポート高松2004年<sup>26)</sup>

## 2-2 比較対象となる非港湾事業型ウォーターフロント開発事例の概要

1-2で述べたように、「みなとみらい21、神戸ハーバーランド、小樽築港駅周辺再開発およびサンポート高松」の比較事例としては、目的・規模・開発時期が類似の非港湾事業型ウォーターフロント開発である「豊洲2, 3丁目再開発、幕張新都心、横浜マポートサイドおよびHAT神戸」を取り上げ、以下に概要を述べる。

### (1) 豊洲2, 3丁目再開発

有楽町線とゆりかもめの二つの豊洲駅から広がる「水路と街路に隣接したエリア」で、主として工場跡地からなる60haを開発するものである。

目標としては、商業・業務・文化・生活等の広域的な機能を担う都市核、次世代型の産業・業務拠点、水辺に開かれた賑わい空間、魅力的な都市型居住空間、及び臨海部における交通結節点を掲げ、事業手法としては、再開発地区計画による指導、2丁目の区画整理事業、3丁目の都市再生機構による住宅市街地整備事業を活用した公共施設などの手法を採用している。事業期間(区画整理事業)は、2003~2007年で、街区開発の大部分が終了している。

2丁目区画整理事業区域23, 6haの土地利用構成は、宅地(商業用途)16, 7ha、公園2, 6ha、道路4, 3haである。3丁目公団事業では、宅地22, 2haの内、商業系が9, 1haである。



図2-12 豊洲2, 3丁目街区の概要<sup>27)</sup>





図2-13 豊洲1～3丁目街づくり方針<sup>28)</sup>

## (2) 幕張新都心

海浜幕張駅より、陸側と海側に広がった埋め立て地で、千葉市美浜区と習志野市に所属する438haのエリアである。事業期間は、1983～2010年でインフラ整備は完了し、街区開発は続行している。

目標として、複合機能を備えた国際業務都市を掲げ、事業手法としては、埋め立て事業、制度によらない任意の整備事業及び民間による複合商業施設開発を採用している。

開発面積438haの土地利用構成は、タウンセンター24ha、業務研究51ha、文教85ha、住宅45ha、公園・緑地86ha、公益施設22ha、道路その他125haである。

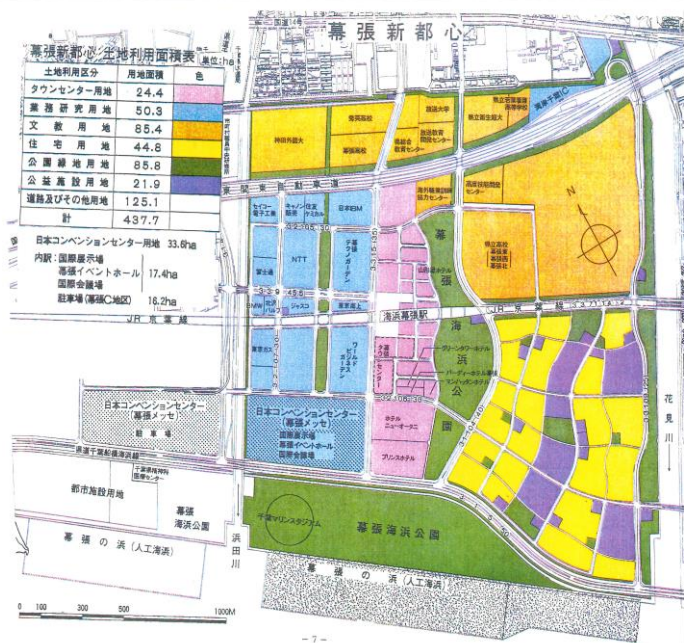


図2-14 幕張新都心<sup>29)</sup>

### (3) ヨコハマポートサイド

横浜駅より河川を超えて北側の臨海部で、工場、倉庫、住宅が混在する25,1haのエリアである。事業期間は、1985～2002年で、インフラ整備は完了し、街区開発の大部分が終了している。

目標としては、都心型住宅を中心に商業・業務・文化施設からなる複合市街地の形成を掲げ、事業手法としては、特定住宅市街地総合整備事業、市街地再開発事業および街路事業を採用している。

開発面積25,1ha(再開発区域は6,0ha)の土地利用構成は、宅地13,1ha(住宅8,3ha、商業・業務4,8ha)、公園・緑地3,4ha、道路等8,6haである。



図2-15 ヨコハマポートサイドの開発イメージ<sup>30)</sup>

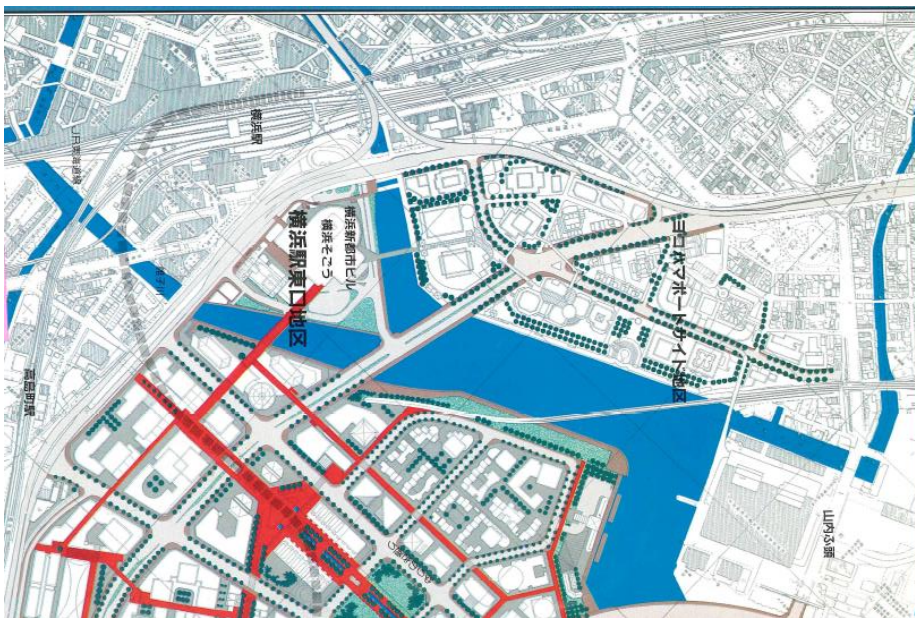


図2-16 ポートサイドの位置<sup>31)</sup>

### (4) HAT神戸

JR 灘駅の海側の既存市街地と工場跡地からなる120haのエリア(図2-18青線枠内)である。目標として、市街地復興の先導的役割を担うこと、遊休地の土地利用転換にあわせウォーターフロントとしての整備と地域の活性化を図ることを掲げている。事業期間(区画整理事業)は、1995～2003年で、インフラ整備は完了し、街区開発の大部分も完了している。

事業手法としては、区画整理事業、港湾事業(緑地)、および住宅市街地総合支援事業(周辺も含め168ha)を採用している。

区画整理区域74,7haは、阪神高速道路以南で、土地利用構成は、宅地50,6ha、業務・研究11,1ha、文化・教育11,2ha、住居28,3ha、公園8,7ha、道路15,4haである。





図2-17 HAT神戸遠景<sup>2,3)</sup>

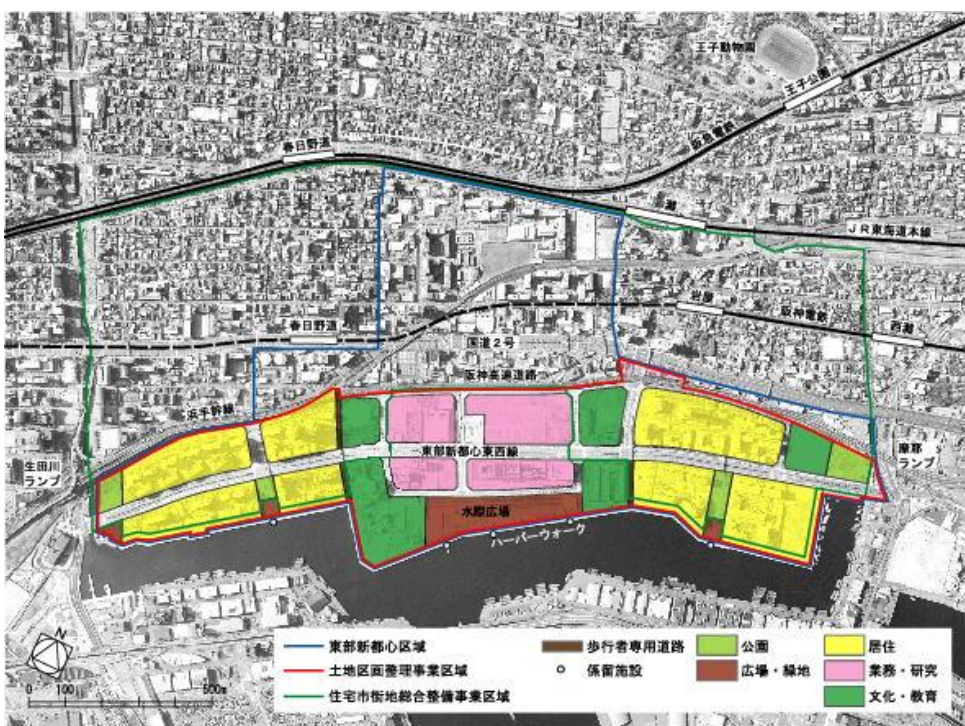


図2-18 HAT神戸区画整理区域土地利用<sup>3,2)</sup>

## 2-3 計画としての特性の背景となった基本計画・基本構想

### (1) みなとみらい21における基本構想

みなとみらい21計画の特性がどのように決定されたか、計画策定の流れにそって分析する。

みなとみらい21の上位計画となる都心部強化事業構想発表から、みなとみらい21の基本構想にあたる空間利用構想の確定により三菱重工造船所の移転が決定し、さらに基本計画確定までの経緯を下記の表2-2に示す。なお、1981年10月までは、みなとみらい21は都心臨海部と称されていた。

表2-2 みなとみらい21の計画策定の経緯

	計画策定の経緯
1965年2月	都心臨海部を含む都心部強化事業の構想が横浜市から発表
1967年	横浜市長と三菱重工とで移転について基本合意
1970年	横浜市と三菱重工移転後の開発者と想定される三菱地所と、開発について情報交換
1976年3月	三菱重工と横浜市で、都心臨海部内に位置する造船所移転について協定成立 移転先となる横浜港内の埋め立て地購入の仮契約
1976～78年	横浜市で都心臨海部開発計画・土地利用構想が検討される
1978年3月	造船所移転先となる横浜港内の埋地購入の仮契約を1980年3月まで2年延長
1980年3月	みなとみらい21の基本構想にあたる空間利用構想が確定 横浜造船所移転の正式決定(1985年3月までに移転完了)
1980年9月	三菱地所への協力要請 事業化に向けて基本計画策定のため、都心臨海部総合整備基本計画検討委員会設置
1981年5月	住宅都市整備公団による埋地も含む区画整理事業の確定
1981年7月	都心臨海部総合整備基本計画が発表
1981年12月	事業手法と主体を決定(名称をみなとみらい21に決定)
1982年8月	港湾計画の決定、みなとみらい21の基本計画の確定

表2-2から明らかなように、計画は段階的に策定されているので、次の2時期に分けて基本構想が策定される経緯を分析する。なお、計画策定そのものについては、4章1節で詳述する。

(a) 都心部強化事業が発表され、造船所移転の仮契約を経て土地利用構想が検討されるまでの時期

(b) 仮契約が延長され、みなとみらい21の基本構想にあたる空間利用構想が、横浜市都心臨海部総合整備計画調査報告書により確定するまでの時期

#### (a) 都心部強化事業が発表され、造船所移転の仮契約を経て土地利用構想が検討されるまでの時期

図2-19に示す都心部強化事業は、1965年に提案されたものであり、その目標は下記の5点である。

- ・既存の二つの都心、関内地区と横浜駅地区の一体化をはかる。
  - ・三菱ドッグなどを移転し、土地利用を工業・物流から都心的土地利用に転換させる。
- この目標の下に、みなとみらい21地区周辺で8つの開発が推進されたが、その進め方は、
- ・基本計画をつくり、それにより指導を行う。
  - ・軸となる事業に先行的に助成しが公共投資を行う
  - ・民間エネルギーの活用・誘導を図る。

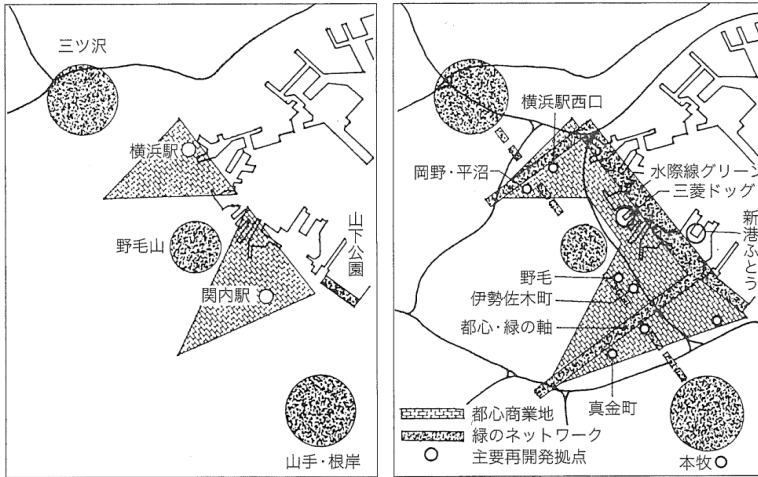


図2-19 都心部強化事業<sup>33)</sup>

この時期に、みなとみらい21地区について、三菱重工造船所移転跡地の計画（図2-20）と新港埠頭再開発の計画（図2-21）が策定された。この二つの計画を基礎にみなとみらい21地区全体を対象にした計画（図2-22）策定され、この計画に基づき跡地を購入した開発者の誘導を図る考え方であった。

表2-3に計画概要を整理したが、新港埠頭に物流機能を残している以外は、その後の「基本構想にあたる空間利用構想」と異なるところは少ない。

計画の骨格である「土地利用やインフラ整備」に関しては、すでに決められていると言えよう。

- (ア) 関内と横浜駅の間に位置する「埠頭・造船所・ヤードのすべて」を開発エリアとする。
- (イ) 大規模街区の商業・業務地区として整備する。
- (ウ) 関内と横浜駅の間に幹線道路を整備する。
- (エ) 水際線にそって公園を整備する。

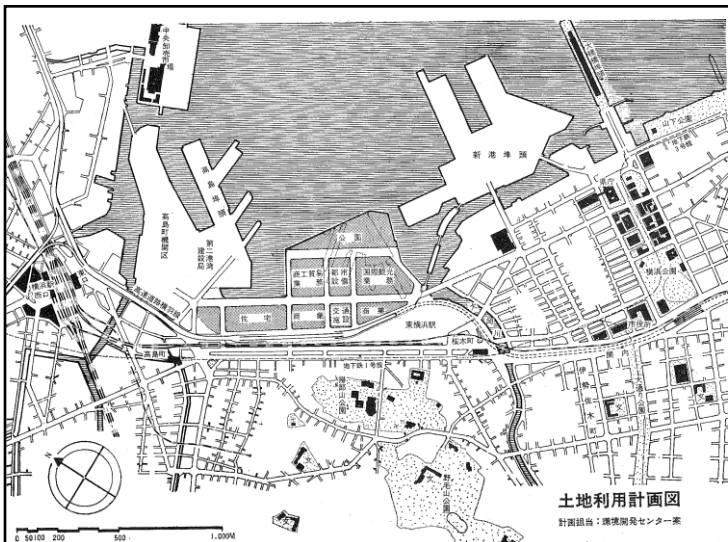


図2-20 三菱造船所跡地開発計画<sup>34)</sup>



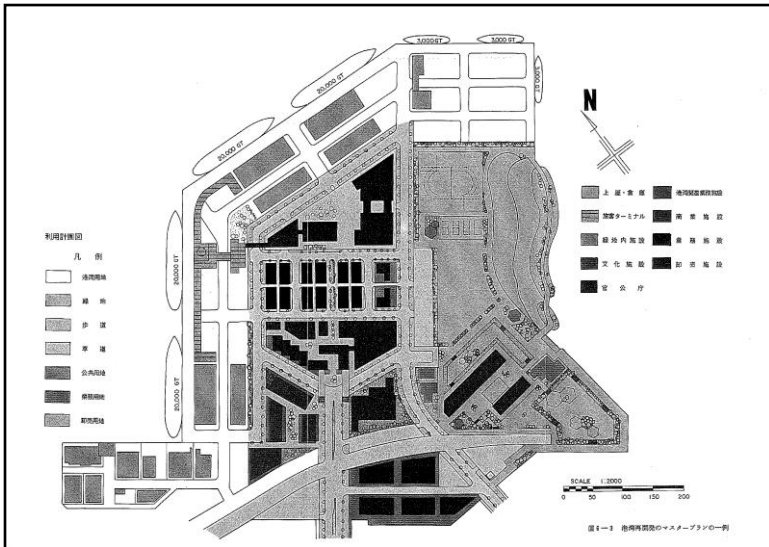


図 2-2-1 新港埠頭再開発計画<sup>35)</sup>

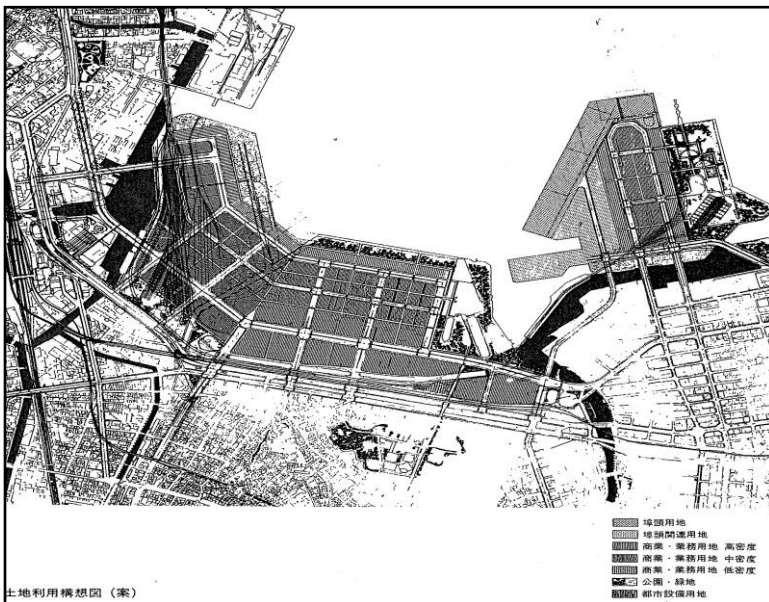


図 2-2-2 都心臨海部開発計画・土地利用構想<sup>36)</sup>

表 2-3 みなとみらい 21 計画の源流

	策定時期	計画概要	開発者の想定と役割
三菱重工 造船所跡地 開発計画	1971	造船所跡地を対象に ・立地機能は商業・業務 を中心 ・大規模ブロック ・水際線沿いの公園 ・関内から横浜駅東口に 幹線道路	・民間開発者 ・街区の開発 ・商業・業務 機能の立地 ・地区内の街路 、上下水道 公園は開発者 の負担
新港埠頭 再開発計画	1975	新港埠頭を対象に ・水際線の一部を物流 ・歴史的資産の保存 ・都市的土地利用	・基盤整備は港湾 事業 ・街区開発は民間
都心臨海部 整備計画	1978	みなとみらい 21 地区 を対象に、計画概要は 同上	埋立事業が 加わった他は 同上

**(b) 仮契約が延長され、みなとみらい21の基本構想にあたる空間利用構想が横浜市都心臨海部総合整備計画調査報告書により確定するまでの時期**

三菱重工造船所移転交渉の課題は、土地利用構想の内容よりも、「公共ふ頭含めた土地利用転換の合意形成とインフラ整備の負担」であった。1978年には、この課題が解決されず、跡地利用の見通しが立たないため、三菱重工と合意をとれず、造船所移転は2年の延期となった。

三菱造船所移転を解決するためには、公共ふ頭含めた土地利用転換とインフラ整備を開発者の負担だけで行わないことの合意を形成しなければならなかった。1978年から80年にかけて策定された都心臨海部総合整備計画調査<sup>37)</sup>では、以下のような基本方向が示されている。

① 空間利用構想による土地利用転換の合意形成

図2-23に示すような空間利用構想によって土地利用転換の合意が形成された。

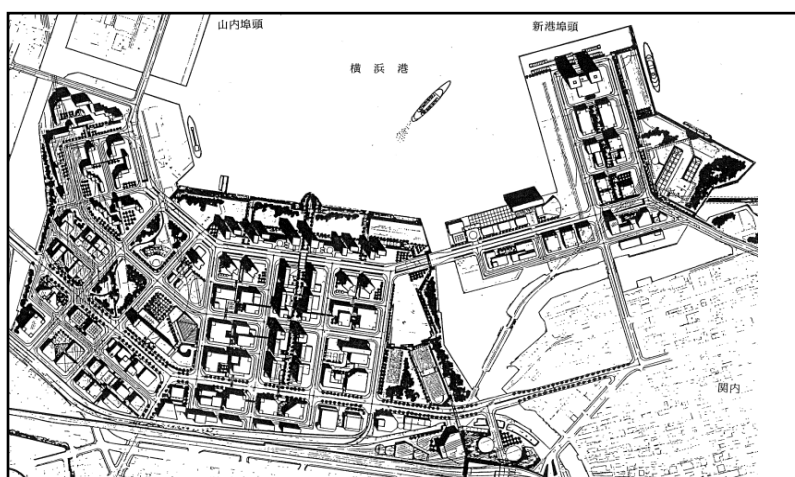


図2-23 空間利用構想<sup>37)</sup>

この空間利用構想は図2-24に示されたA～Dの4案より、選ばれたB案を基礎に策定されたものである。就業人口19万人を収容するため68haの宅地が必要なこと、また港湾事業による護岸・緑地・道路整備を港湾再開発にも適用することにより、多くの関係者の理解を得られ、B案が選択され、土地利用を物流・工業から都市的な土地利用に転換することの合意を得られた。就業人口19万人と港湾事業の適用が、みなとみらい21計画の基本となった。

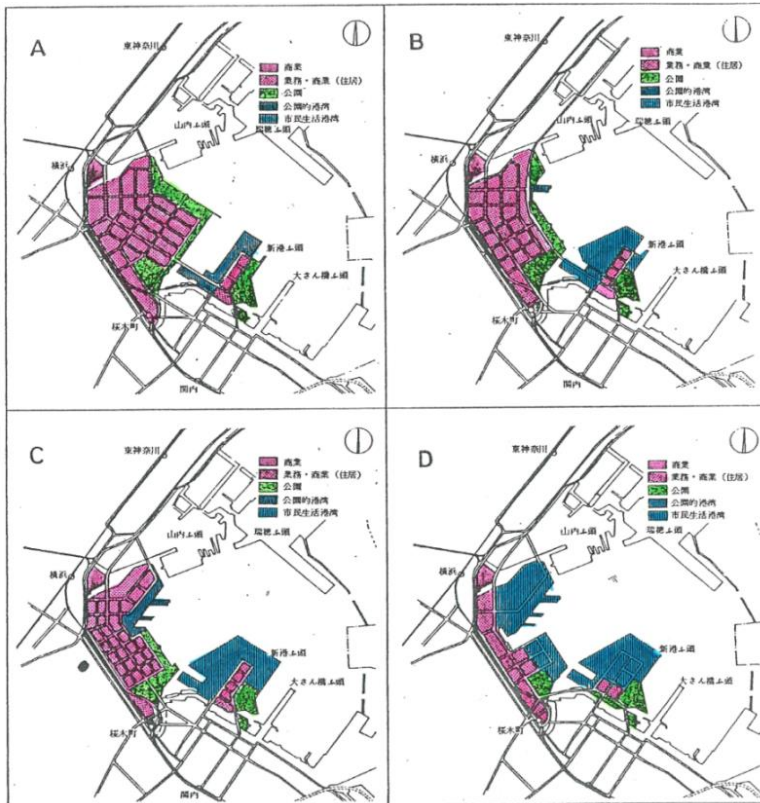


図 2-24 空間利用構想の比較<sup>37)</sup>

## ② 計画フレーム

計画フレームとして就業人口19万人が定められた。2000年における横浜市の昼夜間人口比を1980年の0.9から1とするため、また首都圏計画の核都市として、東京都心における業務人口の移転先の役割を果たすためのものである。

## ③ インフラの整備手法

インフラを公共事業として整備することによって、インフラ整備の確実性を担保し、またその整備水準を上げる。

④ 再開発をナショナルプロジェクトとし、都市計画ならびに港湾計画として位置付け

⑤ 大規模な都市開発であり、段階的に整備

⑥ 臨港地区は港湾整備事業地区で適用し、全地域を商業地域、容積率を400%以上

⑦ 美術館や国際会議場などは、公的主体が先行的に整備し、その他施設は、極力、民間のエネルギーを活用

## (2) 神戸ハーバーランドの計画目標と施設立地計画

表2-4に示すように、神戸ハーバーランドでは、まず計画目標が定まり、次にインフラや宅地整備の事業計画が定まって、立地を進める計画が策定された。



表 2-4 神戸ハーバーランド計画策定の経緯

計画策定の経緯	
1982年11月	国鉄湊川貨物駅機能停止
1983年12月	国鉄湊川貨物駅跡地利用計画策定委員会発足
1984年5月	同委員会より計画目標などが報告される
1984年12月	新都市拠点整備事業、特定再開発事業、特定住宅市街地総合整備促進事業の3事業の採択
1984年5月	ハーバーランド地区施設立地検討委員会の設置
1985年10月	区画整理事業、幹線道路、広場の都市計画決定
1985年12月	岸壁、緑地、臨港道路、土地利用の港湾計画の決定
1986年2月	施設立地検討委員会より、基本計画、事業化計画の報告

**(a) 国鉄湊川貨物駅跡地利用計画策定委員会の報告書<sup>38)</sup>における計画目標**

委員会の報告書において、開発構想の提案がされ、跡地は、神戸文化軸、業務商業軸、新開地・東川崎地区、臨港地区の扇の要であり、神戸駅周辺地域の整備にあたっての総合再開発の拠点地区と位置づけられている。そして、5つの計画目標が定められている。

- 神戸文化軸の魅力づくり
- 業務機能の拡充
- 良好な住宅の建設と住環境整備
- 港湾機能の充実
- 防災拠点としての整備



図 2-25 神戸ハーバーランドの計画目標

**(b) 施設立地委員会からの施設立地計画<sup>39)</sup>**

上記5つの計画目標を実現するための、事業の進め方が提言されている。

- ① 街路事業、区画整理事業、新都市拠点事業、特定住宅市街地整備事業および港湾事業により、基盤整備を行う。

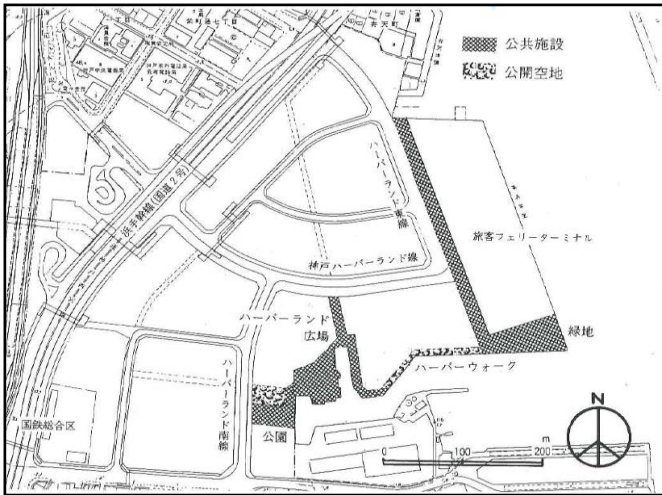


図2-26 基盤整備計画

② 施設の立地方針

- 図2-27に示すゾーニングとする。
- 駅からの距離に応じて生活文化、健康文化、水際商業の三つの特色を持たせる。
- 入口(C-2)にハーバーランドセンター、高度情報センターを設け、核施設とする。
- 商業・文化・業務の施設量として、延床49.7千㎡を想定する。
- 計画フレームは、(就業人口 15千人、居住人口 3千人)とする。



図2-27 施設立地計画図

③ 開発の誘導方法として、下記の6点が提案されている。

- 用途・容積の緩和
- 公的施設の建設
- 既存地権者の誘導 (三菱倉庫)
- 公共性の高い事業と民間活力導入の観点から、公的主体の土地処分にあたっては、事業コンペの実施
- 共同コンペ (B街区、ハーバーランド東線との間にある三菱倉庫所有地とコンペにより公的主体の土地を取得した事業者との共同開発)
- 土地処分について地権者間で事前に調整

### (3) 小樽築港駅周辺地区再開発における港湾計画と再開発計画調査

表2-5に示すように、1985年のマリーナ計画に始まり、1989<sup>40)</sup>年の港湾計画で土地利用の見直しの検討が必要とされた。1989年から90年にかけての調査で計画内容が定まり、1991年の港湾計画<sup>41)</sup>で計画内容がオーソライズされている。

表2-5 小樽築港駅周辺地区再開発の計画策定の経緯

基本計画にいたる経緯	
1985年	小樽港港湾計画で小樽港マリーナ(若竹地区)の計画が決定
1988年	ヤマハのマリーナ事業への参画決定
1989年	小樽港再開発計画調査でマリンタウンゾーンと位置づけられる。 マリーナの整備・運営主体の第三セクター設立 小樽港港湾計画で築港駅周辺地区の土地利用の見直しが決まる
1990年	築港地区土地区画整理事業、A調査で小樽・札幌圏の 通年型ウオーターフロントリゾートと位置づけられる。 マリーナ供用開始
1991年	港湾計画でマリーナの変更計画、緑地、臨港道路および築港地区の 土地利用の転換が位置づけられる。 マイカルグループがJR北海道などと(株)小樽ベイシティ開発を設立し、 築港地区の18.3haを取得
1993年	小樽築港駅周辺整備基本計画を小樽市が策定

#### (a) 1989年港湾計画による再開発区域の決定

図2-28に示すように、「小樽港臨海部の東側で、臨海部全体の約1/3にあたり、市街地と接しているエリア」で観光マリーナの整備と土地利用の見直しが決定し、市街地の再形成も含んだ計画となる。

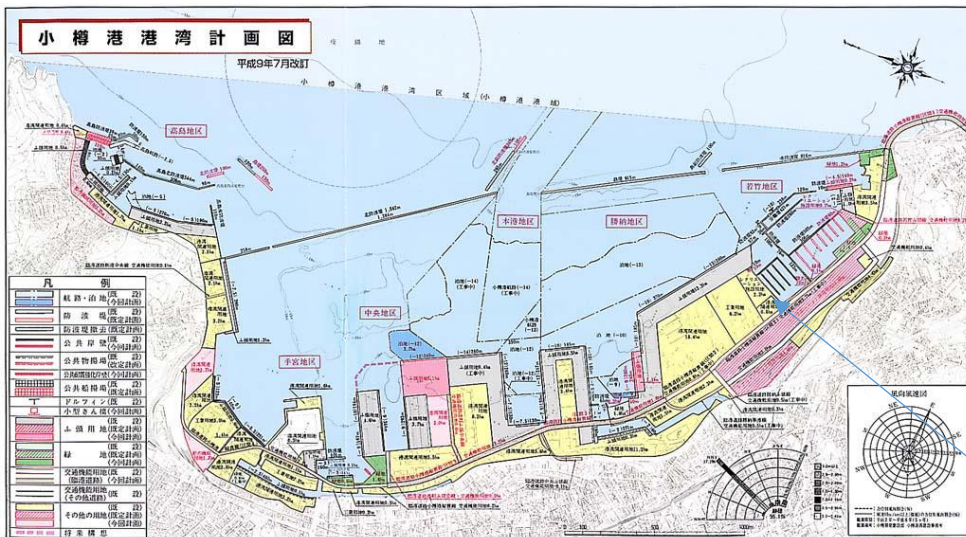


図2-28<sup>42)</sup> 小樽港での「観光マリーナの整備と土地利用の見直し」の地区

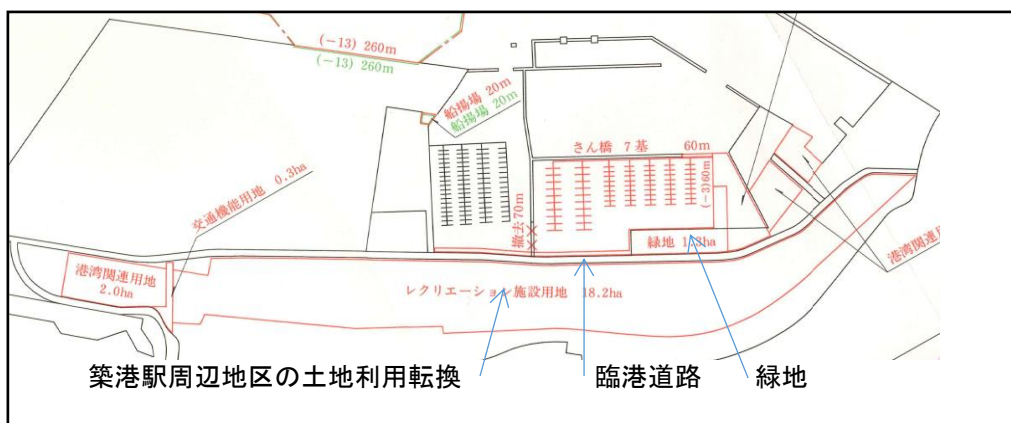


図 2 - 2 9<sup>43)</sup> 小樽港築港駅周辺地区の港湾計画

**(b) 小樽港再開発計画調査と築港地区土地区画整理事業 A 調査<sup>44)</sup>**

- ① 再開発地区を以下のように位置づけている。
- ・小樽市の総合計画の枠組みとなる地区
  - ・小樽港再整備の基本方向により、隣接する臨海部や市街地も含めて土地利用を検討する地区
- ② 再開発の基本方向は以下のようである。
- ・小樽・札幌圏の通年型ウォーターフロントリゾート
  - ・公的主体による積極的な基盤性と助成
  - ・用途容積の緩和
  - ・全国的な視野にたった民間活力の導入

**(4) サポート高松の基本構想における計画目標**

サポート高松では、瀬戸大橋開通ともなう宇高連絡船の廃止によって高松市の地盤沈下が懸念され、1983～87年に宇高連絡船の港であったサポート高松地区に関わる都市と港湾についての再開発調査が行われた。それに基づき、港湾と都市の事業が採択された。これらの事業を前提に、香川県により1992年に高松港頭地区総合整備計画基本構想が提案された。

表 2 - 6 サポート高松の計画策定経緯

計画策定の経緯	
1983年～ 1987年	高松港頭地区に関わるポータルネッサンス調査、区画整理事業調査および新都市拠点整備事業調査を実施
1987年2月	香川県、高松港港湾計画の決定
1987年3月	香川県、高松港頭地区総合整備計画調査報告書を策定
1988年4月	瀬戸大橋開通により宇高連絡船廃止
1988年～ 1990年	高松港港湾改修事業採択、新都市拠点整備事業に採択 土地区画整理事業採択
1991年9月	第三港湾建設局、サポート高松地区景観形成基本計画を発表
1992年4月	港頭地区総合整備基本計画構想発表
6月	サポート高松の埋立、臨港道路の港湾計画の決定 四国財務局、国の出先機関の合同庁舎建設構想を発表
12月	土地区画整理事業などの都市計画決定



**(a) 1992年の高松港頭地区総合整備計画基本構想における目標設定<sup>4)5)</sup>**

- ① 高松市において実現すべきこと
  - ・情報・業務など高次都市機能を充実強化
  - ・文化的で快適な都市空間の創造
- ② 再開発の役割
  - ・四国の中枢管理都市高松市の都市拠点づくり
- ③ 再開発事業の進め方
  - ・ヤード跡地と埋め立て地を核にする。
  - ・都市総合拠点整備事業、区画整理事業および港湾事業を一体的に推進する。
  - ・都市機能と港湾機能の調和のとれた開発を行う。

**2-4 港湾再開発計画の特性に関する考察**

2-3の(1)から(4)の分析を表2-7に整理した。港湾再開発計画は、次の6点の特性を有しており、目標が中心となった計画であり、また目標実現のための方法が述べられている。基盤整備と土地利用に限定した計画でなく、目標実現のための方法を、合意形成のうえで、述べているのが大きな特色と考えられる。

- (a) 当該再開発区域だけでなく、都心そして都心を囲む都市全体のように、より広域的課題を解決するための目標が設定されている。
- (b) 都心再生が中心の目標実現のため、商業・業務を中心とした土地利用である。
- (c) 公共事業による基盤整備である。
- (d) 臨港地区解除と用途容積緩和が、土地利用転換の観点から定められている。
- (e) 街区開発の主体は民間開発者と考えるが、その進め方を民間開発者にまかせるのではなく、公的主体の誘導的役割も含め、事前に定めている。
- (f) 計画策定の経緯からも明らかなように、計画策定にあたっては、関係者の任意または法定の委員会が設けられ、問題提起、構想、基本計画と段階を経ており、合意形成に労力が割かれている。これは、各港湾都市にとって最重点の事業であると同時に、関係者が多岐にわたることによると考えられる。

**表2-7 港湾再開発の特性**

	目標設定において、背景となる空間の拡がり	土地利用	基盤整備の在り方	臨港地区の取り扱い 用途容積の緩和	街区開発の進め方
みなとみらい21	・横浜の都心 ・横浜市全体 ・首都圏	・商業・業務を中心 ・十分なオープンスペース	・港湾事業と都市計画事業 ・ナショナルプロジェクトとして位置づけ	・臨港地区は限定的に適用 ・商業地域で容積400%以上	・段階的に実施 ・公的施設の先行整備 ・極力、民間エネルギーの活用
神戸ハーバーランド	・神戸の都心	・商業・業務・文化を中心	・港湾事業と都市計画事業	・臨港地区は解除 ・用途・容積の緩和	・地権者で事前調整 ・コンペ、共同コンペの実施 ・海に向かっての開発の軸の形成 ・開発地入口に核施設を整備
小樽築港駅周辺地区再開発	・小樽臨海部 ・小樽・札幌都市圏	・マリリゾート ・生活文化 ・商業	・公共事業による整備 ・助成	用途容積の緩和	・全国的な視野にたった民間活力の導入
サンポート高松	・高松市	・商業・業務・高次都市機能 ・海上交通ターミナル ・シンボルゾーン	・港湾事業と都市計画事業		・行政施設の集約整備による民間業務施設の立地促進

### 第3章 港湾再開発の不確定性と民間開発者導入の課題

2章で港湾再開発の土地利用は、商業・業務に特化していることを述べたが、立地特性により、その集積の可能性を分析する。また、港湾再開発の事業制度についてもその特性を分析する。この二つの分析により、民間開発者にとっての港湾再開発の不確定性を明らかにし、商業・業務機能の集積を街区開発により行う民間開発者の参入の課題について考察する。

#### 3-1 再開発区域の特性

##### (1) 駅、既存市街地からの分断

港湾再開発の区域を示した図3-1、図2-5、図2-8及び図2-10と、非港湾事業型ウォーターフロント開発の区域を示した図3-2、図3-3、図2-16及び図3-4を比較すると、

- ① どちらの場合も、駅、既存市街地に近接している
- ② 港湾再開発の区域は、駅や既存市街地に水路や道路で分断されているが、非港湾事業型ウォーターフロント開発の区域は、接続している。



図3-1<sup>46)</sup> 区画整理事業開始直後のみなとみらい21 1983年



図2-5(再掲) 再開発前の神戸ハーバーランド



図2-8(再掲) 再開発前の小樽築港駅周辺



図2-10(再掲) 再開発前のサンポート高松

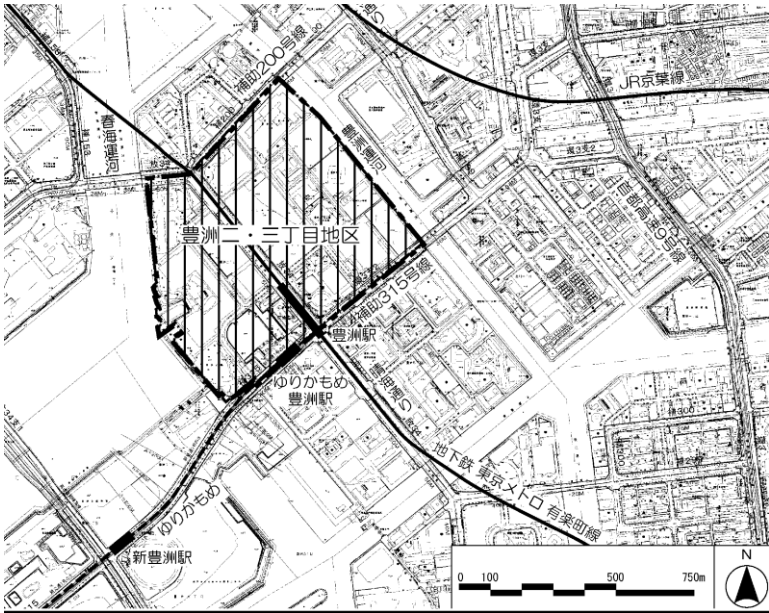


図3-2<sup>47)</sup> 豊洲2, 3丁目の位置



図3-3 幕張新都心の位置<sup>48)</sup>

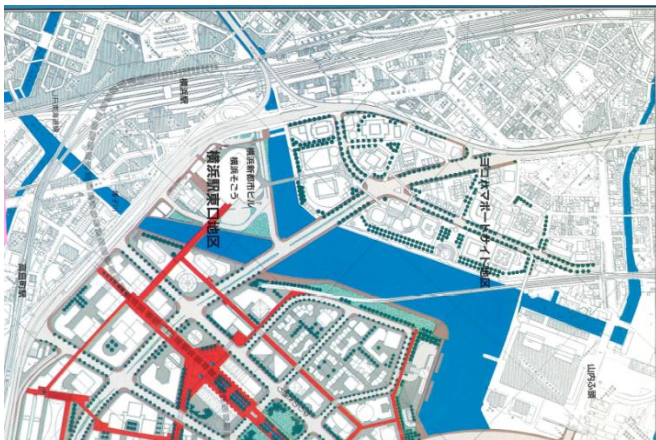


図2-16(再掲) ヨコハマポートサイドの位置



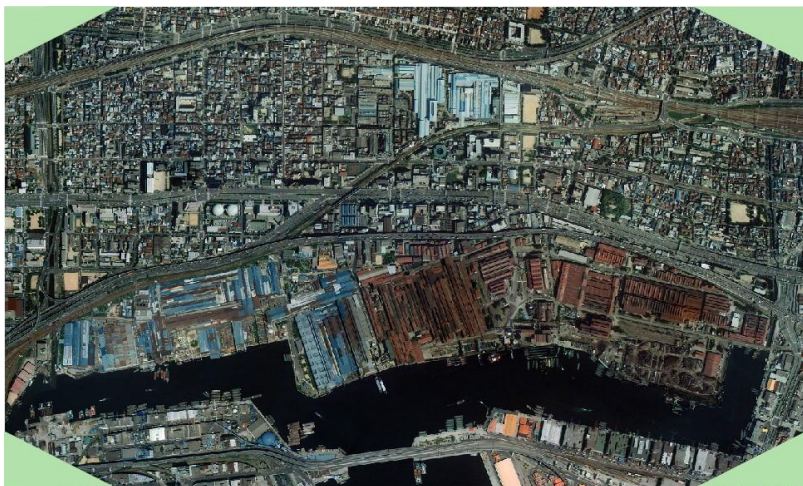


図3-4 着工前のHAT神戸1985年

## (2) 少数地権者

表3-1に示された各港湾再開発と非港湾事業型ウォーターフロント開発の土地利用、図3-4や図3-5に例示された開発前の状況、後に5-1で述べる地権者の数から明らかなように、両方の場合とも地権者が少なく、地権者調整が困難とは想定し難い。

表3-1 開発前の状況

	みなとみらい 21	神戸 ハーバー ランド	小樽築港駅 周辺再開発	サンポート 高松	豊洲2、3 丁目	幕張 新都心	ヨコハマ ポートサイド	HAT神戸
開発区域面積	186ha	26.9ha	55ha	42ha	60ha	438ha	25.1ha	120ha
開発前の状況	造船所、埠頭 ヤード、埋立地	鉄道ヤード 民間埠頭	鉄道ヤード 貯木場	鉄道ヤード、 埠頭、埋立地	工場跡地、 公共施設	埋め立て地	倉庫用地 住宅地	被災した市街地 工場跡地

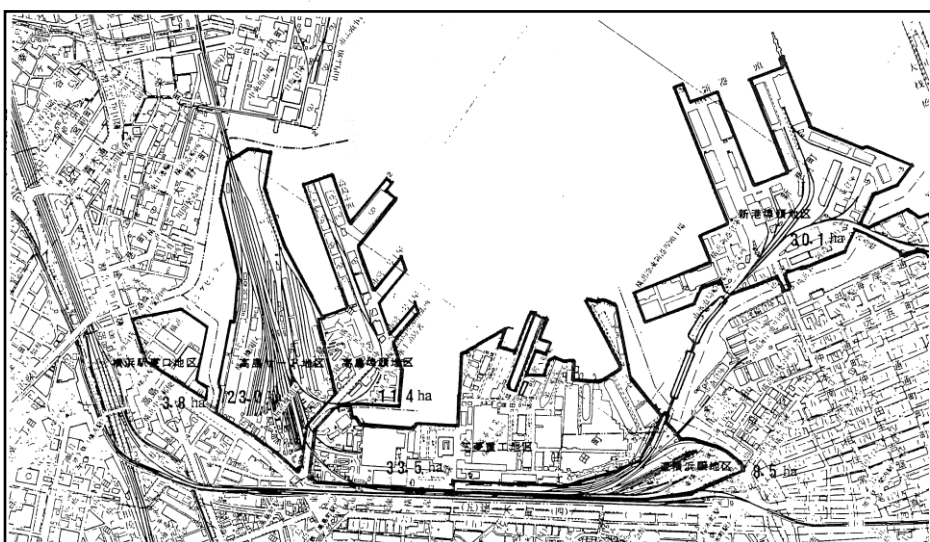


図3-5 みなとみらい21区域の事業前の機能



### (3) 水際線に恵まれた位置

港湾再開発区域の水際線の位置を示した図3-6～9と非港湾事業型ウォーターフロント開発区域の水際線の位置を示した図3-2、図3-3、図2-16及び図3-10の比較から次のことが明らかである。

- ① 港湾再開発区域の水際線は、全面に広い水面を持ち、景観・眺望に恵まれている。
- ② 全面に公有水面が広がり、また公共ふ頭が区域内にあることから、図3-11～14及び、表3-2からも明らかのように、埋め立て、緑地護岸などの港湾事業が導入されている。

表3-2 導入された事業

	みなとみらい21	神戸ハーバーランド	小樽築港駅周辺再開発	サンポート高松	豊洲2、3丁目	幕張新都心	ヨコハマポートサイド	HAT神戸
駅の改修	0	-	0	0	0	0	-	-
駅への導線の改善	0	0	0	0	0	0	0	-
区画整理事業(開発誘導事業)	0	0 (0)	0	0	0 (0)	-	再開発事業 (0)	0 (0)
街路の整備	0	0	0	0	-	-	0	-
臨港道路の整備	0	0	0	0	-	-	-	-
緑地護岸の整備	0	0	0	0	-	-	-	0
岸壁の整備	0	0	0	0	-	-	-	-
埋め立ての実施	0	-	-	0	-	-	-	-



図3-6<sup>4B)</sup> みなとみらい21地区の水際線の位置



図3-7<sup>4B)</sup> 神戸ハーバーランドの水際線の位置

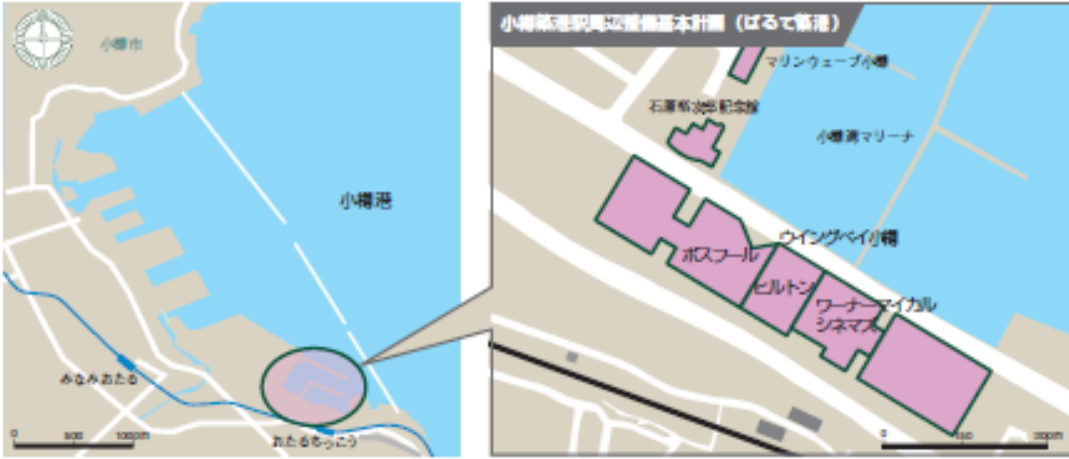


図3-8<sup>48)</sup> 小樽築港駅周辺と小樽マリーナの waterfront の位置



図3-9<sup>48)</sup> サンポート高松の waterfront の位置



図3-10<sup>48)</sup> HAT神戸の waterfront の位置



図3-11<sup>48)</sup> みなとみらい21の水際線の整備



図3-12<sup>48)</sup> 神戸ハーバーランドの水際線



図3-13<sup>48)</sup> 小樽築港駅周辺地区とマリナーの水際線の整備





図3-14<sup>48)</sup> サンポート高松の水際線の整備

### 3-2 計画目標への到達可能性の比較分析

#### (1) 駅と存市街地へのアクセス

商業・業務地は、鉄道、当該地区にさまざまなサービスを提供する近隣市街地、他の商業・業務地への良好なアクセスを条件として発展してきたものである。港湾再開発は、埠頭を再開発区域に含んでおり、埠頭の立地特性からして、図3-1、図2-5、図2-8及び図2-10にみられるように、駅と市街地から、道路や水路で分断されていた。

商業・業務地の条件であるアクセスを比較するため、次のように数値化した。なお、表3-3内の( )は、街路、地下道や動く歩道等のインフラ整備完了時の数値である。また、表中のクイーン軸開発時点とは、みなとみらい21の最初の開発エリアであるクイーン軸の街区開発が完了した1997年であり、その時点での数値を示した。クイーン軸の定義については、5.1で述べる。

- 鉄道：利用可能な駅の路線数を数え、地区内に駅がある場合は1、近接の場合は0.5を路線数に乗じた。
- 市街地：近接している市街地に接続している面を数え、連続的に接続は1、幹線道路で隔てられている場合は0.5に乗じた。
- 街路：近隣市街地との接続方向を数えた。
- ランプ：近隣市街地との接続方向を数え、地区内にランプがある場合は1、近接の場合は0.5の乗数を用いた。

表3-3が示すように、港湾再開発のアクセスは、街路、地下道・動く歩道などのインフラが整備される前は、非港湾事業型ウォーターフロント開発に劣る。整備後は()内の値が示すように、2~3倍の値になり、ほぼ同じ水準にまで改善されている。

表3-3 アクセスの比較

		駅(客船岸壁)	街路	高速道路ランプ	近接市街地	合計
港湾	みなとみらい21	2.5(7.5)	2(5)	-2	0.5(2)	5(16.5)
再開発	同クイーン軸開発時期	3	5	2	1.5	11.5
の事例	神戸ハーバーランド <sup>o</sup>	0.5(1)	1(3)		0.5(2)	2(6)
	小樽築港駅周辺再開発	0.5(1)	1(3)	1	0.5(1.5)	3(6.5)
	サンポート高松	2.5	3		2	7.5
非港湾事業	豊洲2、3丁目再開発	2	5		2	9
型ウォーター	幕張新都心	2	4	2	2	10
フロント開発	ヨコハマポートサイド <sup>o</sup>	4	1(3)	0.5	1(2)	6.5(9.5)
の事例	HAT神戸	1	3	1	1	6



## (2) 計画目標への到達可能性の比較分析

2-1の表2-1が示すように、港湾再開発は、非港湾事業型ウォーターフロント開発と比較すると、土地利用が商業・業務に特化している。そこで、商業・業務用途の街区開発の完了ならびに就業人口フレームに到達することの二つの可能性について、非港湾事業型ウォーターフロント開発の比較を行う。基本的な数値として、次の4つをとりあげた。

- A 計画フレームにおける就業人口
- B 再開発区域内商業・業務系宅地面積
- C 広域的な商業圏・通勤圏と考えられる30km背後圏人口
- D 当該地区が本来もっている業務地としてのポテンシャルを示す再開発地区と隣接する区（小樽築港地区周辺は市）の第3次産業就業者数

商業・業務用途の街区開発を完了する可能性の比較には、商業・業務地形成能力として  $C \div B$  をとりあげた。

開発しなければならぬ宅地面積あたりの背後圏人口が多いほど、街区開発の完了の可能性は高いと考えられる。

また、就業人口フレームに到達する可能性の比較には、 $D \div A$  をとりあげた。

就業人口フレームあたりの「隣接する区の第3次産業就業者数」が多ければ多いほど、到達の可能性は高いと考えられる。

表3-4 計画目標への到達可能性

	就業人口	背後圏人口	商業・業務地形成能力	就業人口フレーム到達可能性
<b>(港湾再開発)</b>				
みなとみらい21	190(千人)	1390(万人)	22.0(万人/ha)	1.6(人/人)
神戸ハーバーランド	15	651	56.6	11.3
小樽築港駅周辺地区	2.5~3	208	4.9	8.6
サンポート高松	30	71	4.0	6.0
<b>(非港湾事業型ウォーターフロント開発)</b>				
豊洲1、2丁目	33	2006	43.1	8.6
幕張新都心	150	1394	18.8	1.3
ヨコハマポートサイド	—	1390	399	—
HAT神戸	49	651	—	3.0

表3-4の商業・業務地形成能力の値をみると、神戸ハーバーランドを除き、港湾再開発は、非港湾事業型ウォーターフロント開発にくらべて値が低いが、これは表2-1にみられるように商業・業務に特化した土地利用と背後圏人口が少ないことに起因している。就業人口フレーム到達可能性をみると、みなとみらい21と幕張新都心の値が、極めて低い値であるが、就業人口フレームが他の事例の3~12倍であることによっている。港湾再開発のアクセスが、インフラ整備によって非港湾事業型ウォーターフロント開発と同じ水準になったとしても、なお機能集積は困難で、街区開発の推進方法が課題となることがわかる。

### 3-3 基盤整備と用途容積の緩和に関わる制度の未整備

#### ○公共事業による基盤整備

公共事業による基盤整備が、とりあげられているが、計画策定時点で運用や予算措置など制度として完成していたわけではない。3-1で述べたように水際線の整備が港湾事業で行われたが、「港湾整備事業による防災岸壁、親水性をもった緑地護岸、臨港公園、再開発地区をサービスする埠頭間道路」は、港湾再開発が開始された1980年には、まったく新規の事業運用である。

○臨港地区解除と用途容積緩和

臨港地区解除と用途容積緩和も提案されているが、1980年においては前例が極めて乏しく、こうした方策を実施するためには、多くの事例のある宅地開発における「基盤整備と用途容積の緩和」との整合性と、都市計画を所管する行政機関との合意形成<sup>51)</sup>が必要とされた。

協議による合意形成に時間を要したこともあって、提案された手法が実現されたのは、みなとみらい21（79～83年に計画策定）、神戸ハーバーランド（83～85年に計画策定）では、計画策定後であった。また、小樽築港駅周辺地区再開発では、臨港地区は解除されず、再開発地区計画により土地利用転換が図られた。

したがって、民間開発者には、基盤整備と用途容積の緩和に関わる制度は、表3-5に示すように整備段階で、参入にあたってのマイナス要因として懸念されていたと考えられる。

表3-5 制度の模索

	計画期間	事業実施期間	臨港地区内開発	事業実施後の状況
みなとみらい21	1976～83年	1983～2006年 街区開発は継続中	臨港地区を解除、 港湾事業地区を新たに指定、地区内は分区による開発	開発誘導手法の確立と運用が必要
神戸ハーバーランド	1983～85年	1985～1992年	臨港地区を一部解除 地区内は民活法による開発	2000年に商業施設の一部から経営体の撤退・変更
小樽築港駅周辺地区再開発	1989～95年	1995～2001年	臨港地区を解除せず、 地区計画による開発	2001年に経営体の変更
サンポート高松	1983～92年	1991～2004年 街区開発は継続中	臨港地区を解除	開発誘導手法の確立と運用が必要
再開発制度、 運用の確立	1982年 予算化、運用が始まる	1992年 臨港地区解除の手続きが定まる	1993年 臨港地区内、地区計画 区画整理が可能になる	

また、下記表3-6に赤で表記されている事業はいずれも新規の運用・制度によっていた。

表3-6 制度の成立状況

	みなとみらい21	神戸ハーバーランド	小樽築港駅周辺再開発	サンポート高松	豊洲2、3丁目	幕張新都心	ヨコハマポートサイド	HAT神戸
駅の改修	○	-	○	○	○	○	-	-
駅への導線の改善	○	○	○	○	○	○	○	-
区画整理事業 (開発誘導事業)	○	○ (○)	○	○	○ (○)	-	再開発事業 (○)	○ (○)
街路の整備	○	○	○	○	-	-	○	-
臨港道路の整備	○	○	○	○	-	-	-	-
緑地護岸の整備	○	○	○	○	-	-	-	○
岸壁の整備	○	○	○	○	-	-	-	-
埋め立ての実施	○	-	-	○	-	-	-	-
用途容積の緩和	○	○		○	○	○	○	○
臨港地区の解除	○	○		○	-	-	-	-
臨港地区内開発		○	○		-	-	-	-
公共建築物による 街区開発誘導制度	-	-	-	○	-	-	-	-

### 3-4 港湾再開発の不確定性と民間開発者参入の課題についての考察

2-1と2-3で示したように、港湾再開発では、商業・業務の集積のため、民間開発者による街区開発が大きな課題である。その一方、3-2および3-3で述べたように、下記の2つの「再開推進上のマイナス要因」がある。

- ① アクセスが、インフラ整備によって非港湾事業型ウォーターフロント開発と同じ水準になったとしても、機能集積は非港湾事業型ウォーターフロント開発に比較して困難である。
- ② 基盤整備と用途容積の緩和に関わる制度は未整備である。

この2つのマイナス要因は、事業が基盤整備→用途容積の緩和→街区開発と順次進むごとに、下記(a)～(c)の不確定性として現れるが、参入する民間開発者の懸念を払拭していくことが必要となる。なお、(a)～(c)の不確定性は順番に発生し、(a)が解決しても、(b)は発生し、(a)と(b)が解決しても(c)は発生する。これらは、公的主体の役割に起因するが、どの不確定性の発生も再開事業に致命的なマイナスをもたらす。

- (a) 基盤整備が進捗すること並びに民間への過大な負担なく公共事業として行われることの不確定性
- (b) 用途容積の緩和とその前提となる「前例に乏しい臨港地区解除」が実施されることの不確定性
- (c) 「市街地と分断されているという港湾再開区域の立地条件」や「アクセスが、インフラ整備によって非港湾事業型ウォーターフロント開発と同じ水準になったとしても、なお機能集積は困難」という2点を考えると、単独の開発でなく、集積効果のある「近接する街区と同時期に街を形成」することが必要になるが、その実施の不確定性

これらの不確定性をどのように低減し、民間開発者の参入を図ったか、以下4章、5章及び6章で分析する。

## 第4章 民間開発者の参入の条件

3章で述べたように、港湾再開発には不確定性があり、基盤整備前に土地を取得して事業参入する民間開発者は、後の時期に参入する開発者に比較しより大きな不確定性に直面する。これに対し、開発を推進する公的主体がどのように不確定性を低減したのかを、「民間開発主体の参入」の視点から分析する。

1節では、みなとみらい21基本計画の策定の全プロセスを、再現し分析する。2節では、1節の再現・分析に基づき、「三菱重工造船所移転と民間開発者参入」の条件を明らかにする。3節では、小樽築港駅周辺地区再開発における計画策定の経緯より、同地区の民間開発者の参入条件を分析する。最後に4節で、民間開発者参入についての考察を行う。

### 4-1 みなとみらい21の計画策定過程

2-3(1)で述べたように、横浜市都心臨海部の開発は、横浜の都心部強化事業の一部として提案され、そのエリアの中心となる三菱重工と移転の協定も成立したが、実際の移転が困難な状況に置かれていた。それを解決すべく開始されたのが、横浜市都心臨海部総合整備計画調査である。

本節(4)(a)で後述するように、1978年11月から1980年3月にいたる、横浜市都心臨海部総合整備計画調査で、都心臨海部の計画内容と政策手段は、ほぼ決まっている。この調査結果を横浜市が全面的に採用することにより、1980年3月末の三菱重工横浜造船所移転が決定された。これを受け、基本計画の検討に入り、事業主体や事業手法などの政策手段が、正式に決まり、1981年7月に都心臨海部総合整備基本計画が、マスタープランとして発表される。その後、水際線の形状が一部修正され、1982年8月に、都市計画法、港湾法により法定化され確定する。

この節では、1978年11月から1981年7月までの、計画策定を分析対象とし、計画策定に関わる図書、事業報告、担当者からのヒアリング、基本計画の確定に至る計画策定の全プロセスを再構成する。

表2-2 (再掲) みなとみらい21計画策定の経緯

計画策定の経緯	
1965年2月	都心臨海部を含む都心部強化事業の構想が横浜市から発表
1967年	横浜市長と三菱重工とで移転について基本合意
1970年	横浜市と三菱重工移転後の開発者と想定される三菱地所と、開発について情報交換
1976年3月	三菱重工と横浜市で、都心臨海部内に位置する造船所移転について協定成立 移転先となる横浜港内の埋め立て地購入の仮契約
1976~78年	横浜市で都心臨海部開発計画・土地利用構想が検討される
1978年3月	造船所移転先となる横浜港内の埋立地購入の仮契約を1980年3月まで2年延長
1980年3月	みなとみらい21の基本構想にあたる空間利用構想が確定 横浜造船所移転の正式決定(1985年3月までに移転完了)
1980年9月	三菱地所への協力要請 事業化に向けて基本計画策定のため、都心臨海部総合整備基本計画検討委員会設置
1981年5月	住宅都市整備公団による埋立地も含む区画整理事業の確定
1981年7月	都心臨海部総合整備基本計画が発表
1981年12月	事業手法と主体を決定(名称をみなとみらい21に決定)
1982年8月	港湾計画の決定、みなとみらい21の基本計画の確定



## (1) 計画策定へのアプローチ

ここでは、計画策定に影響を与えたと思われる

- (a) 都心部強化事業における計画手法
- (b) 都心部強化事業における計画手法だけでは、解決できなかった課題
- (c) 計画策定に携わったプランナーのみなどみらい21事業への見解

を整理し、その影響の下、どのように計画が策定されたかを(2)以下で述べる。

### (a) 都心部強化事業における計画手法<sup>52)</sup>

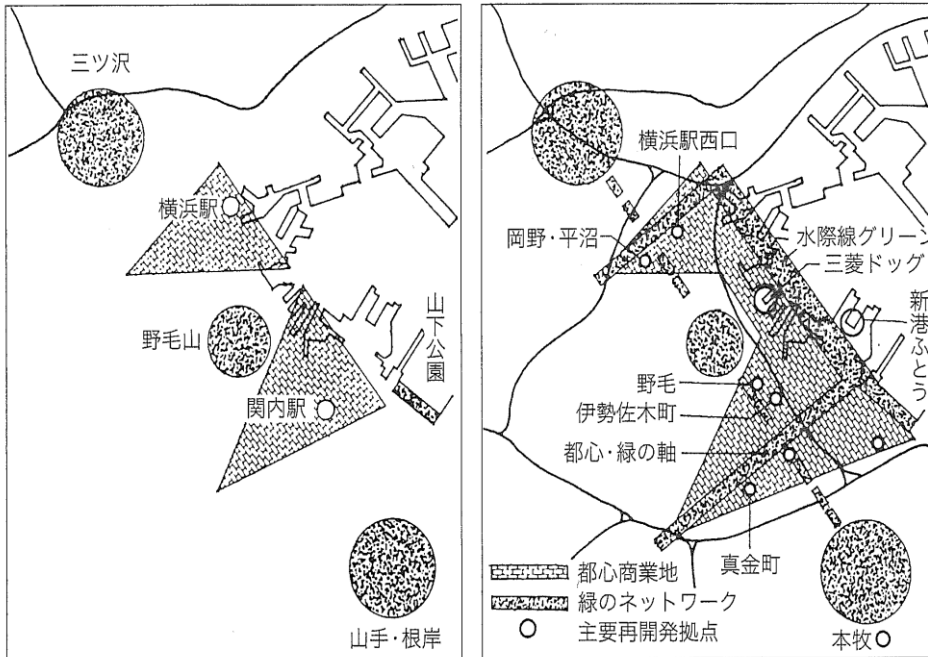


図2-19 (再掲) 都心部強化事業

- 2-3 (1) (a) で述べたが、この構想は1965年2月に提案されたものであり、その目標は
- ・既存の二つの都心、関内地区と横浜駅地区の一体化をはかる。
- ・三菱ドッグなどを移転し、土地利用を工業・物流から都心的土地利用に転換させる。
- ・緑のネットワークで二つの都心を結ぶ。

この目標の下に、みなとみらい21地区周辺では、8つの開発が推進され、その推進手法は、

- ・基本計画をつくり、それにより指導を行う。
- ・軸となる事業に先行的に助成し、公共投資を行う
- ・民間エネルギーの活用・誘導を図る。
- ・アーバンデザインの手法を導入する。
- ・特別な地区を除いて、現在の街の姿を息長く改良していく。

また、都心部を通過する高速道路の地下化や都心の縁辺部へのルート変更が行われた。

このような特質を持った都心部強化事業は、みなとみらい21が都心部強化事業の延長として同じ組織で計画されたことから、同基本計画へ下記のような影響を与えていると考えられる。

- ① グランドデザインによる、街のあるべき姿 (都市軸)
- ② 政策が主導する計画づくり (都市の自立性、首都圏の構造)
- ③ 高い質のデザインの導入 (公共施設と街に対するデザインコントロール)

### **(b) 都心部強化事業における計画手法だけでは、解決できなかった課題**

1968年から1981年まで、横浜市企画政策局長および技監として、都心部強化事業を提案し実践した田村明氏は、その計画的概念を述べるに止まらず、実践的都市計画<sup>53)</sup>の姿勢として、次の7つをあげている。

- ・都市の未来についての洞察とあるべき姿についての哲学の確立
- ・都市の姿についての科学的分析とその蓄積
- ・市民の要求と計画に反映させたときの反応
- ・現実的にスタートさせるためのプログラムを用意
- ・固定観念にとらわれない手段方法を考える
- ・絶えず現実との接触を持つこと
- ・気長に継続的に実現

また、実践的手法として、次の7つをあげている。

- ・長期的総合的計画
- ・戦略的プロジェクト
- ・開発コントロール
- ・アーバンデザイン
- ・物的計画を補完するソフトプランニング
- ・都市についての分析
- ・必要な組織づくり

この姿勢と方法を、みなとみらい21計画へ具体的適用をすると、3つの課題が考えられる。

- ① 開発のあるべき姿についてどのように合意をとるのか？
- ② 開発をスタートするには、具体の事業推進主体が不可欠であり、インフラ整備と街区開発（民間ビル事業）の両面において、どのように具体の事業推進主体を誰が生み出すのか？
- ③ 三菱ドッグの移転は、企業側にとっては決まれば確実に進めたいし、経営的合理性が必要とされる。その条件をどのようにつくるのか？

一般論としては、上記のそれぞれ7つの姿勢と方法は、不可欠なものであるが、上記3つの課題は都心部強化事業では、経験されなかったものである。この課題の解決こそが、みなとみらい21基本計画の策定にあたっての、基軸となったと考えられる。

### **(c) 計画策定に携わったプランナーのみなとみらい21事業への見解**

みなとみらい21基本計画の策定の枢要な立場にあった、以下の4氏の見解を表4-1整理する。4氏全員の共通見解として、下記の5点があげられ、計画策定に大きな影響を与えたと考えられる。

- ① 横浜都心の一体化
- ② 業務機能の集積
- ③ 道路などの基盤を公共主体で整備(田村明氏は異なる見解)
- ④ 水際線の魅力を創造
- ⑤ 稼働中の工場・ヤード・埠頭の移転

表4-1 みなとみらい21事業への見解<sup>54)</sup>、<sup>55)</sup>、<sup>56)</sup>、<sup>57)</sup>

	みなとみらい21事業への関わり方	みなとみらい21事業の捉え方
田村明	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1968年から1981年まで、横浜市企画調整局長、技監</li> <li>・都心部強化事業、三菱ドッグ移転、みなとみらい21基本計画の下敷きとなった三菱ドッグ跡地計画を主導</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関内と横浜駅に分かれた横浜都心を一体化するための都市開発</li> <li>・まだ稼働中の工場を市内の埋め立て地に政策的に移転させる総合的事業</li> <li>・赤れんが倉庫、石造りドッグ、鉄道敷を保全する</li> </ul>
依田和夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1978年から1984年まで、建設省都市局区画整理課長、技術参事官等</li> <li>・横浜市都心臨海部総合整備計画調査の方向や同地区への区画整理事業の導入を主導</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業務核都市、多核都心型の都市づくりの一環</li> <li>・大規模、国際的事業なので国の関与が必要</li> <li>・基盤整備事業に新しい区画整理である特定再開発事業を導入が妥当</li> </ul>
小沢恵一	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1978年から1998年まで、横浜市企画調整局企画課長、みなとみらい21担当部長、都市計画局長</li> <li>・横浜市都心臨海部総合整備計画調査の方向、みなとみらい21基本計画の決定、ならびにバブル崩壊後の街区開発への対応の基軸的役割</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目標は、業務機能の集積、横浜都心部における道路など交通機能の改善ならびに都心の一体化</li> <li>・活動している工場、ヤード、埠頭を移転させ、都心として開発する再開発</li> <li>・水際線を含めて整備し、魅力を創造</li> </ul>
森誠一郎	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1978年から1997年まで、横浜市企画調整局主査、(株)みなとみらい21企画課長、都市計画局みなとみらい21部長</li> <li>・横浜市都心臨海部総合整備計画調査の実施、みなとみらい21基本計画の策定、及び街区開発の誘導において中心的役割を果たす</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・首都圏の業務機能の移転先としてまた横浜の自立性を高めるため業務機能を集積、そのために国際的な業務と文化のまちづくりを実施</li> <li>・埋め立て地を利用した開発や道路などの整備によって都心を一体化</li> <li>・都心に融合した港の整備</li> <li>・水と緑と歴史に囲まれた都市空間の創造</li> <li>・地域冷暖房、INSなど新しい都市システムの導入</li> </ul>

## (2) 横浜市都心臨海部総合整備計画調査における合意形成のための枠組み

以下の(a)～(c)の枠組みにより、合意形成とその内容のオーソライズを図ろうしていたことが理解される。

### (a) 予算と委員会構成<sup>58)</sup>

1978年度と79年度の二か年にまたがり、国土庁の調査費である国土総合開発事業調査費により、建設省、運輸省、市による横浜市都心臨海部総合整備計画調査(1978.11～1980.3)が行われた。この調査調整費は、複数の省に跨る事業の計画・事業化の調整を図るものである。また、並行して、建設省・運輸省予算で調査が行われた。

全体をまとめる横浜都心臨海部総合整備調査委員会が設けられ、メンバーは、国土庁、建設省、運輸省、道路公団、首都高速道路公団、国鉄、住宅都市整備公団、神奈川県土木部、横浜市の港湾局、都市整備局、道路局、交通局、及び全体の運営調整をする企画調整局であり、土地、事業化、法定化に関わるすべての関係行政機関となっている。委員長は八十島義之助東大教授であった。

### (b) 上位計画との関係<sup>59)</sup>

横浜市総合計画、第三次首都圏計画の一部をなすものとして、1979年3月に中間報告書、1980年3月に横浜市都心臨海部総合整備計画調査報告書としてまとめられた。

### (c) 議論の基礎としての調査<sup>60)</sup>

1978年度、1979年度において、包括的に各種調査が行われた。行われた各種調査の内、機能配置、空間利用構想に関わるものを下記表4-2に示す。政策的要因と技術的要因の全てが、定量的に、あるいは即地的に検討されている。この調査よりも、この計画が、委員の問題意識に実証的に答えながら策定されたことは、明らかであろう。

表 4-2 議論の基礎としての調査

都心臨海部の現況分析	首都圏、横浜都心、横浜湾奥部の現況をまず整理している。また、港湾再開発、都心住宅ならびに道路と鉄道の在り方について検討している。今後の委員会での議論の基礎データ、基本的な課題の整理である。
港湾施設の今後の立地	横浜の港湾機能を歴史的に担ってきた地区の再開発であり、もし物流機能の全面的な移転となると、今後の横浜港全体の施設立地の検討が必要となる。この観点からの調査である。
商業・業務など施設立地に必要な宅地	この再開発の最大の課題は、どのような施設がどのくらいの量で立地するかということである。そのために、公民の施設ニーズと立地条件と立地させるための政策手段について検討されている
就業人口19万人に関わるフレーム	2000年の横浜市の夜間人口と就業人口を予測し、横浜の都市としての自立性と首都圏の核都市構想の観点から、昼夜間人口比を1とするための政策的な就業人口増加を定める。就業人口19万人が計画フレームとして採用された。横浜都心臨海部総合整備計画の核心となるフレームである。
道路と緑地・公園の配置パターン(埋立法線)	横浜都心臨海部総合整備は、政策的要因と技術的要因で内容が決められてが、ここでは、技術的要因が検討されている。都市の軸線、大規模街区、市街地環境の保全向上に関わる制度、文化財保存など、本計画検討以前から横浜都心部の再開発で採り入れられた手法や問題意識が整理されている。
宅地価格の低減に関わる検討	本計画の最大の課題である施設立地にとって、宅地価格の低減は最重要であった。そのための方法が定量的に検討されている。
造船所移転に関わる検討	横浜都心臨海部総合整備計画の特性は、跡地開発でなく、老朽化したとはいえ現に機能している工場やヤードの移転である。移転する側にたった、移転の事業性の検討は、この地区再整備の第一歩である。

### (3) 78年度調査(1978. 11~1979. 3)、基本方向の合意

#### (a) 中間報告書の概要

現況を把握し、都市機能と港湾機能から都心臨海部総合整備計画の基本方向を打ち出している。以下に作業項目を整理するが、計画の核心となる空間利用と機能配置については、委員会でコンセンサスは形成されていない。

- ・ 東京都心への業務機能の集中、広域多核都市複合体による横浜市の核都市としての位置づけ
- ・ 横浜市の夜間人口に対する昼間人口の比率が90.6と低下する一方
- ・ 横浜港は依然として大きな役割をはたしている。
- ・ 横浜港の空間は、大都市問題を解決する役割も持っている。
- ・ 都心臨海部の地区別現況分析
- ・ 都心臨海部の課題(老朽化した埠頭、移転が予想される鉄道施設と造船所、道路整備の障害となっている都心臨海部、を踏まえた開発の必要性)
- ・ 横浜市の人口フレームとりわけ就業人口が開発の内容と面積を決定
- ・ 横浜港の将来、とりわけ機能の空間別配置
- ・ 都心臨海部の空間利用と機能配置のイメージ

#### (b) 委員会での意見<sup>60)</sup>

委員会では、下記に示すように、再開発に向けて積極的意見が主要なものとなっている。しかし、委員会をとりまく各分野の関係者の間では、都心臨海部総合整備すなわち再開発の必要性は理解できても、実現性については疑問視する意見が濃厚であった。

- ・ 都心を強化し、就業人口を増やすべき
- ・ 横浜は核都市として、民間の事業が可能
- ・ 完全な自立都市は難しいが、このままではいけない



- ・誘致にあたっては、まず場をつくるべき
- ・土地価格は、20～30万円／平方メートルにおさえるべき
- ・横浜港の物流機能は外側に、内港部は市民的港湾に
- ・横浜港は、都市を構成する重要な要素
- ・内港部は都市的機能に

→ 事務局（横浜市企画調整局）の回答

- ・分析では、港と都市を分けているが、基本的には一体
- ・昼夜間人口比率を100とする目標については、いろいろ議論があるが、ベッドタウンではない自立都市として、東京の過度に集中した業務機能の受け皿の核都市を、目標としたい。

### （c）導入機能に関わるコンセンサス形成についての考察

78年度作業では、導入機能即ち都心機能をどれくらいの量を導入するのか、その対極にある物流機能をどの程度移転させるかについては、不完全な合意となっている。2-3（1）の図2-22都心臨海部開発計画・土地利用構想でも触れたように、78年以前の計画では、物流機能が一部存続している。78年度の段階では、この都心臨海部開発計画・土地利用構想レベルでの合意<sup>61</sup>となっている。

#### ① 合意されたもの

まず、合意されたのは、下記の3項目であり、なんらかの形で再開発を行うということである。

- ・開発の必要性
- ・土地利用転換、交通体系の整備、分断されている関内地区と横浜駅地区の一体化について、委員の共通認識の形成
- ・横浜を核都市として位置づけ、都心を強化し就業人口を増やす課題の存在

再開発を行うとしても、土地利用について、二案が存在する。

A) 現況追従型で、あるがままの横浜の力量に応じ、商業・住宅を主とする。

B) 政策的に業務・商業を立地させる。

あるがまま A)案でなく、政策的な B)案で合意する方法として、「核都市構想という上位政策と昼夜間人口比率1,0による19万人の就業人口」を導入したとも考えられる。

しかしながら、78年度の調査の段階では、

- ・就業人口19万人をあるていど裏付ける立地機能やその可能性に関わる検討が完了していない。
- ・商業・業務を中心とした開発の事業としての可能性も明らかでない。

#### ② 完全な合意に至ってないもの

したがって、下記については、完全な合意に至ってない。

- ・都心機能の導入については、方向性は合意されたが、その内容・量についての共通認識は未形成
- ・残すべき港湾機能については、質・量ともに、共通認識は未形成

このため、機能配置パターンは4案が提案されるに止まった。

#### ③ 収斂の方法

次年度において、下記の検討によりあるべき姿すなわち就業人口19万人の可能性を検討し、4案を一つの案に収斂させることになった。

- ・都市機能の誘致方策（都心臨海部に立地する可能性）
- ・交通の整備方策（開発の骨格を決める事業の可能性）
- ・事業採算性（採算がとれる事業方式、埋め立て面積）
- ・立地施設の土地需要（開発地の宅地面積）

#### (4) 79年度調査(1979.8~1980.3)・土地利用転換と公共事業の導入

##### (a) 横浜市都心臨海部総合整備計画調査報告書の概要

1980年度に策定された都心臨海部総合整備基本計画(中間案)の内容がすべて、盛り込まれている。事実上のマスタープランとも言うべき内容が提案されている。

79年度調査の概要・特徴は下記のように要約される。

- ・計画の前提となる就業人口フレームが定められている。
- ・計画の骨格となる商業業務機能や非物流の港湾機能配置パターンが決定されている。
- ・土地利用計画が定められている。
- ・道路、公園、護岸、岸壁などのインフラの計画が定められている。
- ・大規模な都市開発の特性も併せ持つので、都市開発の実際のプロセスを考慮した、段階的な整備計画が提案されている。
- ・以上の総合的整備を可能にする条件が提示されている。

##### (b) 委員会での意見(79年8月~79年12月)

下記のような議論<sup>60)</sup>があり、委員の意見の相当部分が報告に反映されている。議論の焦点の一つは、「ウォーターフロントの再開発として計画を確定する」ことである。もう一つの焦点は、「インフラ整備と施設立地の両面において、事業の実現性をどう担保するか」である。

- ・内港地区の港湾機能が移転するとして、内港地区で港湾がいかなる役割を果たすか?
- ・この再開発は、横浜の都市および港が一つの時代を終え、新たな都市を再生させる視点から考えるべき。
- ・都市機能と港湾機能を混在させるのではなく、その中間的な調和した機能配置を考えるべき。
- ・関内~桜井町~横浜駅東口をつなぐ南北の道路は2本が必要。
- ・国鉄線の整備は非常に難しい。物理的・技術的な可能性はあるが。
- ・業務機能はどの程度のスピードで集積するのか?最終的な姿になるまでの段階が大切。土地を寝かせておいたときの採算性も考えなくてはならない。いずれにしても段階計画になるだろう。
- ・段階計画ごとの採算性も要検討。
- ・インフラは段階的につくるべきでない。
- ・業務人口は集積がこのスケールで可能か?まずインフラをつくり、その後建築を考えるということか?
- ・丸の内型か六本木型かについては、採算性を含め検討し、途中で転換可能な柔軟性のある段階計画にするべきだ。
- ・夜間人口1万人が活力につながるのか疑問?(事務局→夜間人口の無い街は冷たい街になるので、規模の問題を含め検討)
- ・整備の事業主体、事業方式については、民間エネルギーの活用を考えてほしい。

##### (c) 機能配置パターンについての選択・土地利用転換の合意形成<sup>62)</sup>

機能配置パターン即ち計画の骨格となる商業業務機能や非物流の港湾機能(物流の一部は残る可能性もあり)をどこに配置するかは、計画の根幹であった。配置パターンの選択に当たっては、まず、下記の3点が整理されている。

- ① 総合整備を促進させる条件
- ② パターンに関わらず各地区に配置されることになる機能(機能配置の構想)
- ③ 都心臨海部をサービスする道路体系

###### ① 総合整備を促進させる条件

報告書では、下記の四点をあげ、総合整備のナショナルレベルでの必要性和事業の確実な実施を目指している。

- ・ナショナルプロジェクトとして位置づけ

- ・都市計画ならびに港湾計画として位置付け
- ・道路整備や工場移転の早期実施
- ・事業の経済性

計画を、ナショナルプロジェクトとして位置づけ、都市計画ならびに港湾計画により不動のものにする。これにより、インフラを公共事業（国または地方公共団体の事業）として整備することによって、インフラ整備の確実性を担保し、またその整備水準を上げる。これにより、宅地開発におけるインフラ負担を少なくし、宅地価格を下げ、商業・業務機能の誘致を可能ならしめる方策がとられた。

また、就業人口19万人は、機能配置にかかわる4案の選択プロセスの大きな前提となるが、ナショナルプロジェクトとしての位置づけによって、首都圏計画の核都市としての横浜市都心臨海部における就業人口19万人の実現可能性と政策的意味が、高められた。

総合整備を促進させる条件は、横浜市都心臨海部総合整備計画の実現可能性が高め、計画への信頼感を飛躍的に高めたと考えられる。

## ② 機能配置の構想

都心としてまた非物流港湾（物流機能の一部は残る可能性もあり）として再開発するという「整備の基本方向」を踏まえ、各地区の特性を考慮して、地区ごとのおおよその機能を、幅広く示したものである（図4-1）。この構想を踏まえて、配置パターンの4案が作成されている（図2-24）。

- ・横浜駅東口地区→商業・業務機能、交通施設
- ・高島ふとう地区→市民生活港湾機能、客船関係機能
- ・高島ヤード地区→住居機能、商業・業務機能
- ・三菱重工地区→都心業務、商業、公共・公益、文化、娯楽、リクレーション、住宅機能
- ・東横浜駅地区→商業・業務機能、交通施設
- ・新港ふとう地区→港湾中枢管理機能、港湾関連業務機能、客船関係機能
- ・山内埠頭地区→市民生活港湾

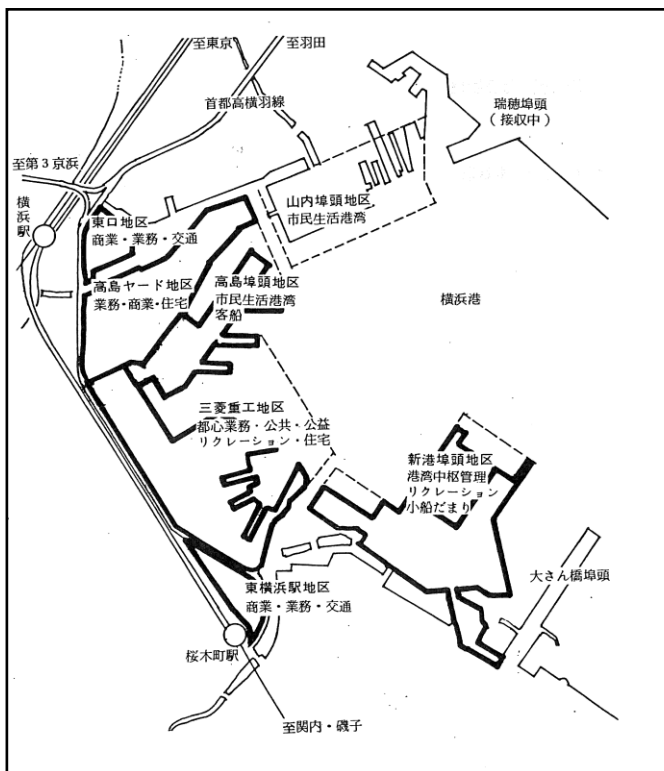


図4-1 機能配置の構想

## ③ 道路体系

従来から横浜都心部がかかえている問題、即ち横浜駅地区と関内地区を結ぶ幹線の整備と物流を処理する道路の整備が提案される。

- ・横浜駅地区と関内地区を結ぶ幹線（図4-2 内陸幹線道路）
- ・臨港幹線（図4-2 臨港道路）

横浜駅地区と関内地区を結ぶ幹線は、1978年以前に提案された構想（図2-22）にも示されている。その一方、臨港幹線は、78～79年調査作業で、港湾サイドから提案もあつて示されたものである。道路体系の必要性に加えて、港湾事業として整備されるという事業の確実性もあつて、機能配置にかかわる4案の選択に影響を及ぼしている。

さらに、この二つの道路に加えて、横浜都心臨海部をサービスする道路が提案される。

- ・高島と桜木町における既存街路との接続
- ・高速道路ランプ

#### ④ 4案の選択

上記の、総合整備を促進させる条件、機能配置の構想ならびに道路体を前提として、4案（図2-24）について、比較がなされた。

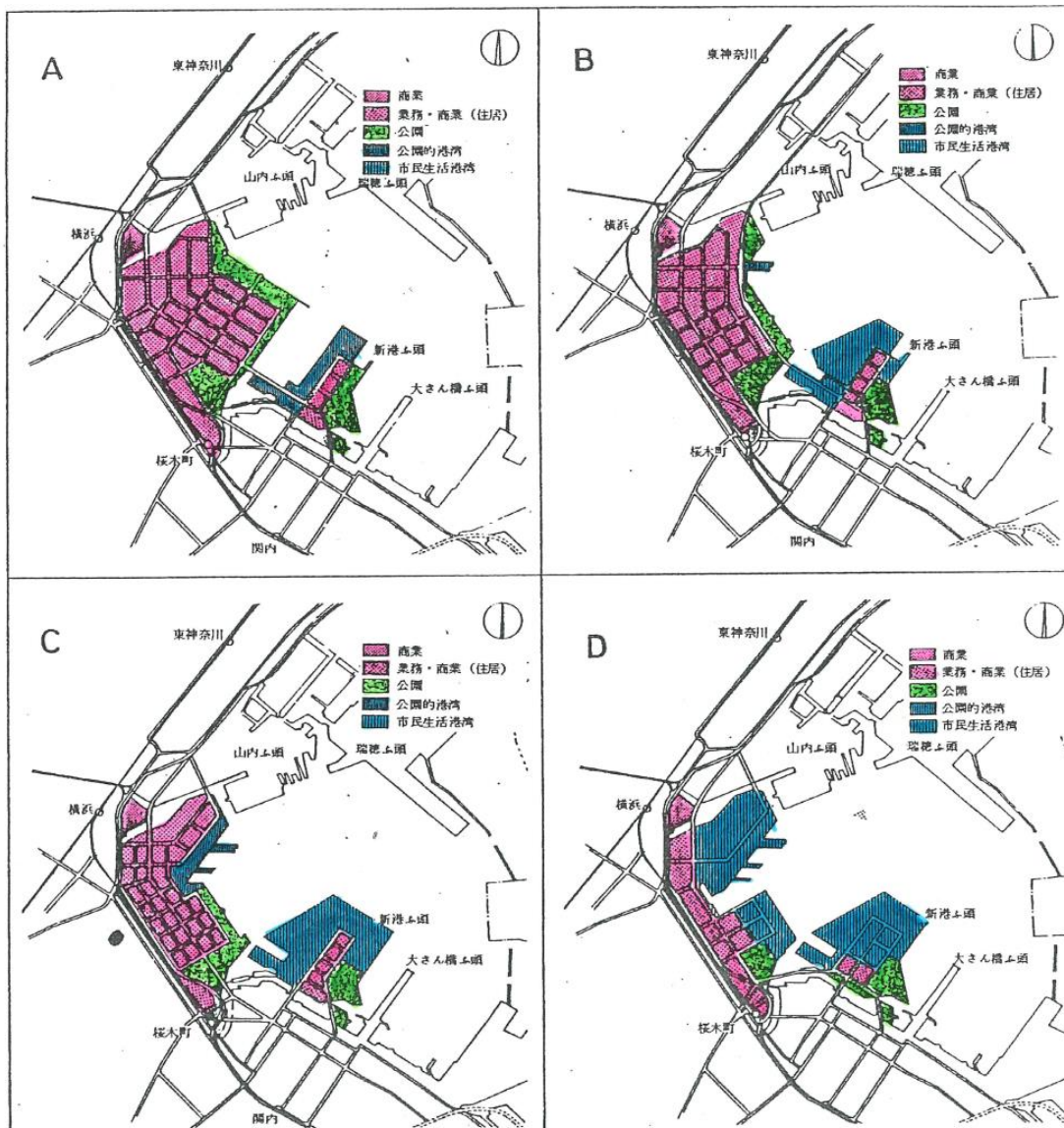


図2-24 (再掲) 都心臨海部機能配置の案

○就業人口の収容力（容積率500%を前提）

A) 案22, 4万人、B) 案18, 6万人、C) 案16, 3万人、D) 案10, 2万人となり、就業人口の収容能力からは、A)、B)案となる。



	総面積	一般宅地（港湾機能を除く）	住宅地	商業・業務
A 案	1 7 3 h a	8 0	1 0	7 0
B 案	1 5 4	6 8	1 0	5 8
C 案	1 5 8	5 6	5	5 1
D 案	1 4 6	3 2	0	3 2

#### ○港湾機能の配置

- A) 案は物流港湾を廃止し、市民的港湾など港湾機能を新港埠頭に集約整備  
 B)、C) 案は、高島埠頭に客船バース、C) 案は新港埠頭に港湾機能を整備  
 D) 案は高島埠頭、新港埠頭に物流港湾機能の整備、三菱重工地区に客船バース

78年度中間報告にあるように、物流港湾を港の外延部に配置する考え方からすると、C) 案、D) 案には難がある。また、港湾事業すなわち公共事業による護岸、公園、臨港道路などのインフラ整備を都心臨海部の海側全体で導入すると考えると、港湾機能が新港埠頭に集約整備される A) 案にも難がある。したがって、B) 案が妥当である。

#### ○埋め立て経済性と開発地としての特性

	埋立面積／護岸延長	
A) 案	3 2 0 平方メートル	
B) 案	2 1 0 平方メートル	
C) 案	2 1 0 平方メートル	
D) 案	1 7 0 平方メートル	各地区が独立し、宅地の利用に難

護岸延長あたりの埋立面積が大きいほど土地単価が安くなる。したがって、D) 案には難がある。

#### ○道路の機能、整備

- A) 案は、地区を二本の幹線が通り機能上は問題が無いが、港湾物流を処理する道路の位置づけが不明瞭で、港湾事業として採択されるには難がある。  
 B) 案は、幹線 2 本の内、都市側を都市内幹線とし、海側を臨港幹線とし、機能や整備方式（港湾事業）を考えると適切である。  
 C) 案は、海側の臨港幹線がなく、機能を考えると難がある。  
 D) 案は、各地区が分離され、二本の幹線整備が難しく、また港湾物流による交通が一般交通に混入し、機能や整備方式で難がある。  
 したがって、B 案が望ましい。

#### ○事業手法と主体

- A 案 第三セクターと港湾事業  
 B, C 案 第三セクターと市の合併事業と港湾事業  
 D 案 港湾事業

都市開発には、民間企業の参加が不可欠であるが、D 案では港湾事業が中心となり、民間企業の参画は制限される。

○結論としては、以上を総合的に勘案すると B) 案が妥当であると、委員会で判断された。

就業人口 19 万人という政策的目標ならびに港湾事業と都市計画事業の導入が機能配置案を決めたと推察される。とりわけ、物流港湾でなく非物流の港湾再開発に港湾事業を導入し、埋め立て地造成のコストを下げ、開発の水準を著しく向上させるという事業方式を新規に政策的に導入することが、機能配置案の選択における大きな要因の一つとなっている。

## (d) 空間利用構想（土地利用計画）

前記の機能配置についてのB)案に基づき、各機能の配置方針を定め、別途土地需要を算出し、空間利用構想（土地利用計画）を提案している。

### ① 各機能の配置方針

- ・業務・商業施設は、三菱重工地区に集中する。街区の標準的面積は1,5haと想定する。
- ・商業施設については、三菱重工地区、横浜駅東口地区、桜木町駅前地区に集積を図る。
- ・港湾機能、港湾関連業務機能については、新港地区に集積する。
- ・住宅については、業務・商業施設と併設する。
- ・公共施設、文化施設については、先導的役割を開発で果たすように配置する。
- ・赤レンガ倉庫、石造りドックなどは、保存活用する。

### ② 空間利用構想（土地利用計画）

就業人口19万人、夜間人口0.7~1万人を前提として、ここにマスタープランとも言うべき空間利用構想（土地利用計画）が提案された（図2-23）。

この段階での開発面積は、151haであり、後年の正式に法定化されたマスタープランの開発面積186haより少ないものの、新宿新都心の約4倍の規模である。この計画の策定されていた時期は、オイルショックで新宿新都心の集積が難渋していたことを考えれば、その実現性が委員会で大きな論点となるのは、当然であろうと推量される。

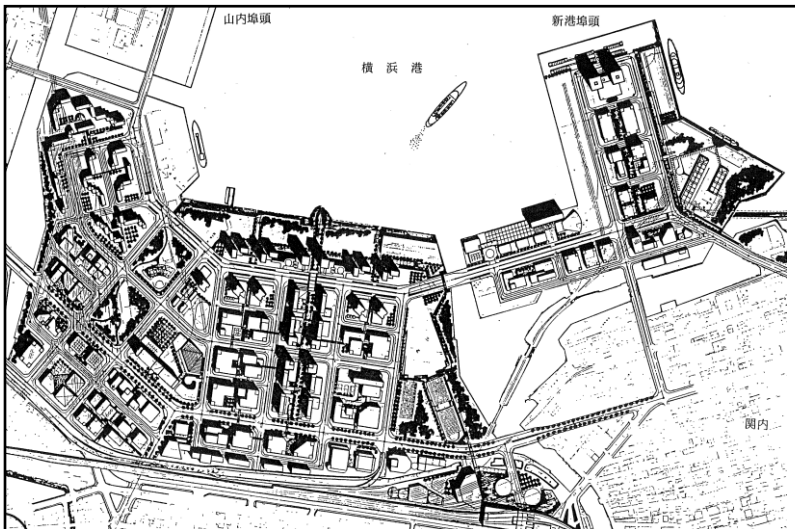


図2-23(再掲) 空間利用構想（土地利用構想）

## (e) 整備の段階構想と公共事業の導入ならびに合意形成<sup>63)</sup>

### ① 段階構想

背景は言うまでもなく、開発面積151haで、新宿新都心の約4倍の規模となり、その実現性に向けて以下のような整備の段階構想（図4-2）が提案された。

○第1段階（初期） 10年後完成

初期段階は、実現性を特に重要視して段階的整備を行う。

○第2段階（中期） 15年後完成

現在の諸機能の構造転換を誘発・促進させるような整備を中心とする。

○第3段階（後期） 20~25年後完成

最終目標を実現させるため、残存する諸機能の移転または転換を促進する。

この段階整備は、郊外の宅地開発のように売れ行きに応じて開発するものではない。都市形成ポテンシャルの問題、現況機能のリプレースの時期など困難な問題があるなかで、開発面積151haに及ぶ地区を再開発し、就業人口19万人を達成しようとするものである。

そのためには、

- ・ 基盤整備の先行
  - ・ 最終段階の姿を法定計画で決める
- ことが必要となってくる。

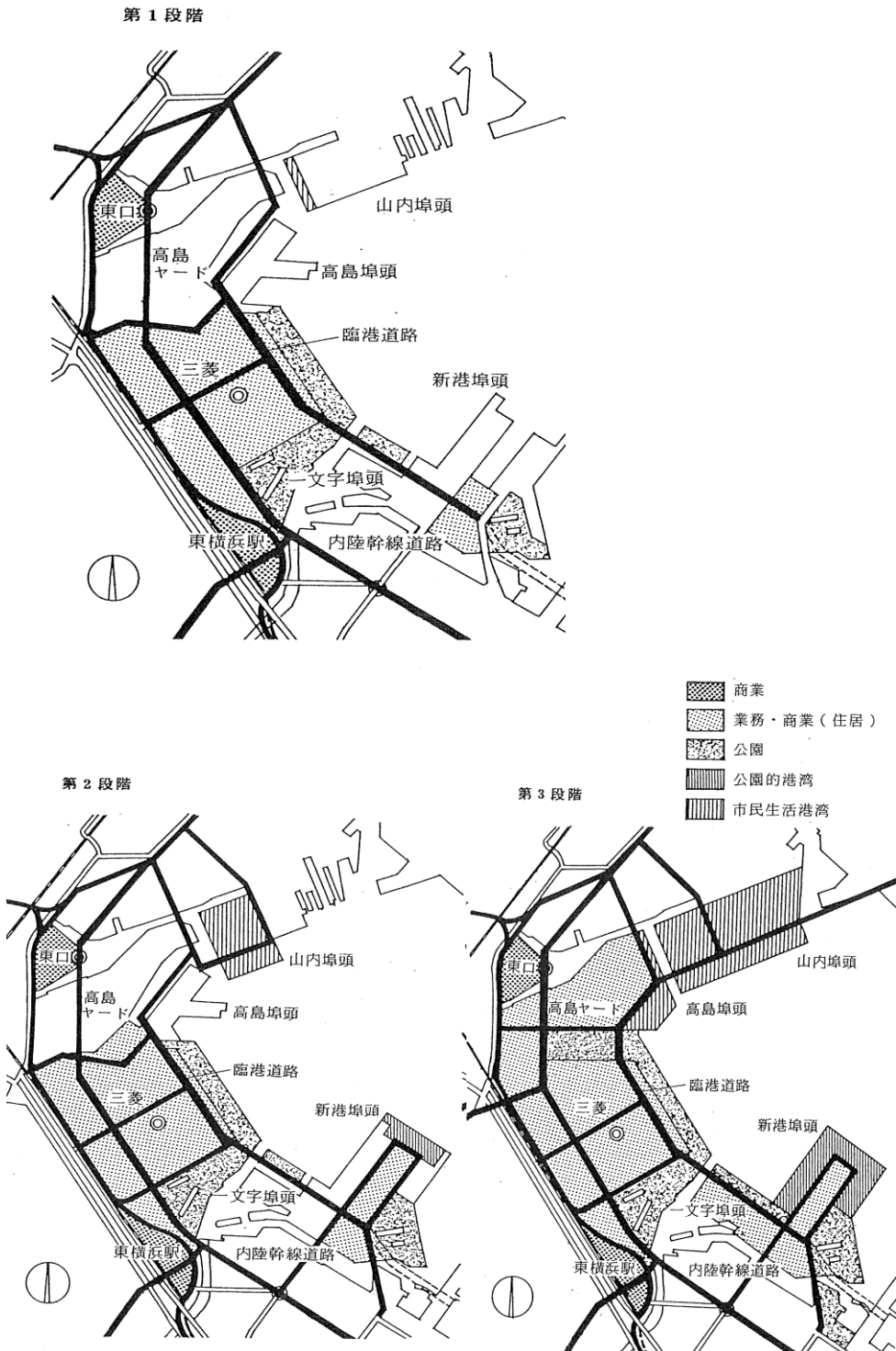


図4-2 整備の段階構想

## ② 事業方式

基盤整備の先行を先行するためには、土地の売却によってインフラの整備コストを生み出す埋立事業や土地区画整理事業から切り離して、広域かつ基幹的なインフラを整備する必要がある。

- ・港湾事業により、護岸、岸壁、公園、道路を整備
- ・都市局事業により、街路、下水、公園を整備

くわえて、長期にわたり宅地を供給するにあたって、事業規模を抑えるため、土地区画整理事業（全面取得方式の七分の一の事業費）が導入された。区画整理事業により地域幹線道路以外の区画街路等を整備するが、売却単価は一平方メートルあたり36万円と試算されている。

## ③ 整備の段階構想と事業方式の効果

- ・公共事業によるインフラの先行整備の導入によって、施設立地にあわせてインフラを整備するという通常の方式ならびに宅地の売却により整備費用を捻出するという、二つの制約がなくなった。
- ・したがって、都心部強化事業以来の重要な政策目標である「都心部のインフラ整備」が、宅地の売却とそれに伴う施設立地に関わらず、達成可能となった。
- ・また、宅地整備におけるインフラ負担が少なくなくなり、土地の売却単価を抑えることが可能になった。これにより、土地を長期に所有すること、ならびに施設立地が容易になった。
- ・段階構想と事業方式は、事業として実現性の高いものであり、民間の街区開発事業者も既存地盤での開発即ち初期段階から参入可能であった。

## ④ 事業方式に関わる合意形成

なお、区画整理事業の導入と公共事業によるインフラ整備については、横浜市都心臨海部総合整備計画調査報告書では、基本方針を述べ、具体的計画を課題としている（8、今後の検討課題）。報告書提出の18ヶ月後の1981年12月には、事業方式がすべて正式に採択されているので、報告書提出の段階で、事業方式に関わる基本方針は関係者間で合意されていたと判断される

## （5）事業化に向けて基本計画策定（1980. 4～1981. 7）

### （a）都心臨海部総合整備基本計画の概要

1980年に提出された中間報告の埋め立て法線の形状を少し修正し、1981年7月に発表された基本計画（中間案）となり、それがそのまま1982年8月に基本計画となっている。

横浜市都心臨海部総合整備計画調査報告では、次のようなことがあきらかである。

- ・水際線の形状があきらかになり、水際線ぞいの公園面積が増大している。
- ・道路、モール、供給施設などのインフラ整備計画がより具体的になっている。
- ・街区の形状が明確になり、都市デザインや施設誘致計画など街づくり計画が述べられている。
- ・段階整備が構想から計画レベルに具体的になっている。
- ・インフラ整備、上物整備及び街づくり、埠頭機能の移転について、事業手法と主体が決まっている。
- ・臨港地区、用途地域など土地利用規制の基本が定められている。

### （b）事業化を目指した計画の確立

ここでは、事業化を目指した計画の確立のため、どのようなことが行われてきたのかを述べる。

#### ① 造船所移転（1983年）の決定と事業化目標年次

「三菱重工のドッグ移転」が、1980年3月に、横浜市と重工の間で決定された。移転の概要は、「1985年3月に移転完了、市の所有する金沢埋立地を重工が移転先として買い取る」である。



## ② 民間事業主体（三菱地所への協力要請、1980.7）の導入

三菱重工のドッグ移転の決定を受け、1980年7月に、市は三菱地所への協力要請を行う<sup>64)</sup>（表2-2）。以下の2点が、その背景となっている。

- ・三菱重工は、ドッグ跡地を売却して、移転費用にあてたい。
- ・大規模ブロック（1～4ha）での商業・業務開発、開発の長期化を考えると、経験と体力のある大手ディベロッパーの参画が不可欠。

参入を可能にするためには、インフラ整備の確実性と宅地の価格の事業性が不可欠となり、それを念頭におき、事業化に向けた基本計画が確立された。また、基本計画における、街づくり計画ならびに段階整備計画において、民間街区の開発者としての、知見が参考にされたと推察される。

## ③ 公団による区画整理事業の導入

まず、宅地を整備する手法として、以下の理由から区画整理事業が導入された。

- ・開発が長期にわたるので宅地整備と建築とを分離する必要がある。
- ・街路の整備などに公的助成を受けられる。
- ・土地を全面的に買収する方式に比べれば、市の財政負担が軽減される。

次に区画整理事業の事業者として、以下の理由により、住宅都市整備公団が妥当となった。

- ・1981年の区画整合法の改正により、同公団は、商業業務地の形成による都市機能の更新を目的とする事業（特定再開発事業）を行うことができるようになった。また、事務所、店舗など建築物に対する投資も可能となった。
- ・長期間保有できる体力、国からの助成枠、大規模区画整理の経験を有している。

この住宅都市整備公団と市で、以下のような検討がなされた。

- ・商業業務機能の立地を可能にする宅地価格
- ・現地盤から区域を決め、埋め立て地などを含め順次拡大する区画整理事業の在り方

同公団が、正式に主体と決定されたのは、1982年3月の1982年度国家予算成立のときであるが、同公団による区画整理事業の実施は、事業の確実性と国の助成金をもたらしたと判断されるであろう。

上記の商業業務機能の立地を可能にする宅地価格については、1978年での調査では、

- ・業務施設 44～57万円
  - ・商業施設 高地価でも可能
  - ・住宅 17～15万円
- と試算されている。

これに対し、埋めて地の処分価格は、インフラを負担する前提で、27～44万円と試算されている。また、1980年調査<sup>65)</sup>では、区画整理事業の宅地処分価格が33～36万円と試算されている。

## ④ インフラ整備の事業方式と主体の確立<sup>66)</sup>

横浜市は、1980年7月に国家予算要望で、国土庁、建設省、運輸省に要望（表2-2）活動を行い、1981年12月には、インフラ事業の方式と主体が決定されている。

この間の調整状況を踏まえて、1981年7月の基本計画では、下記のことが記述されている。

- ・都市計画事業による街路などの整備
- ・首都高速ランプの設置
- ・港湾整備事業の港湾再開発への大幅導入（緑地護岸、岸壁、臨港公園、埠頭間道路）
- ・市による埋立事業の実施

区画整理事業に対する助成や街路事業による道路整備は従来からのものであるが、港湾整備事業による、防災岸壁、親水性をもった緑地護岸、臨港公園、再開発地区をサービスする埠頭間道路は、まったく新規の事業運用である。水際線にそった地区の魅力を飛躍的に増進させ、ウォーターフロントとしての再開発としての個性を生み出した。さらに、インフラ整備の確実性に止まらず、埋め立て事

業で通常は施行される護岸、道路のコスト負担をなくし、埋め立て地の価格を低減させた。また、埋め立て地を含む区画整理事業で生みだされる宅地価格の低減化をもたらした。

#### ⑤ 公的主体による建築物の整備<sup>6) 6)</sup>

美術館や国際会議場などは、大都市横浜に必須の施設であるにも関わらず、用地と財政状況に課題があって整備されてこなかった。これらの整備あるいは誘致にあたっては、下記のことが確認されている。

- ・広域的な施設であること
- ・都心臨海総合整備にふさわしい特性と水準であること
- ・街区開発の先導的役割を果たすこと

段階的整備の初期における街区開発において、横浜市による美術館や国際交流施設の整備は、実際に先導的役割を果たし、民間事業者の関心を呼び、開発への参加を促進するものになっている。

#### ⑥ 段階的整備<sup>6) 6)</sup>

この事業の最大の難関である「街区の開発」を実際に行うために、中間報告の整備の段階構想が取り入れられている。上記のように、住宅都市整備公団や三菱地所の参入もあり、段階的整備はより具体的になっている（図4-3）。

- ・開発の第一歩を桜木町に近い、埋め立てを要しない既存地盤で行う。
- ・区画整理事業を現地盤だけの1期、埋立地も含めた2期と段階的に区域拡大して施行することにより、埋め立て完了前に区画整理事業に着手し街区や街路を整備する。そのことによって、前記の桜木町に近い既存地盤での開発が可能になる。
- ・住宅都市整備公団による埋立地も含む区画整理事業を、まったく前例がないが、第2期から実施する。このことは、港湾事業の大幅導入でコスト削減された埋め立て地を区画整理事業に含むことにより、結果的に宅地価格が低減することにつながった。
- ・最終的な完成まで4段階として、高島ヤードなど移転が長期化してもそれぞれの段階での開発が可能とした。

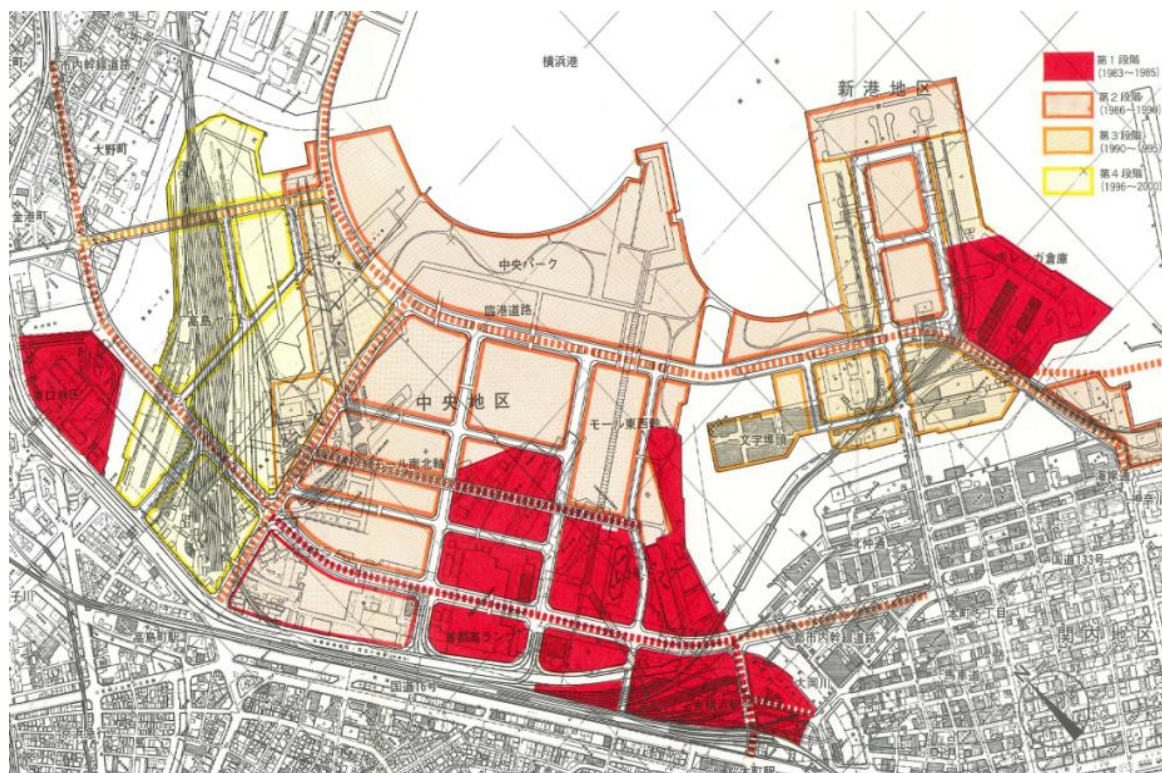


図4-3 段階計画図



当初認可(35.1ha) 昭和58年11月7日  
 第1回変更認可(63.4ha) 昭和62年7月7日  
 第2回変更認可(74.3ha) 平成元年1月20日  
 第3回変更認可(96.2ha) 平成4年3月26日

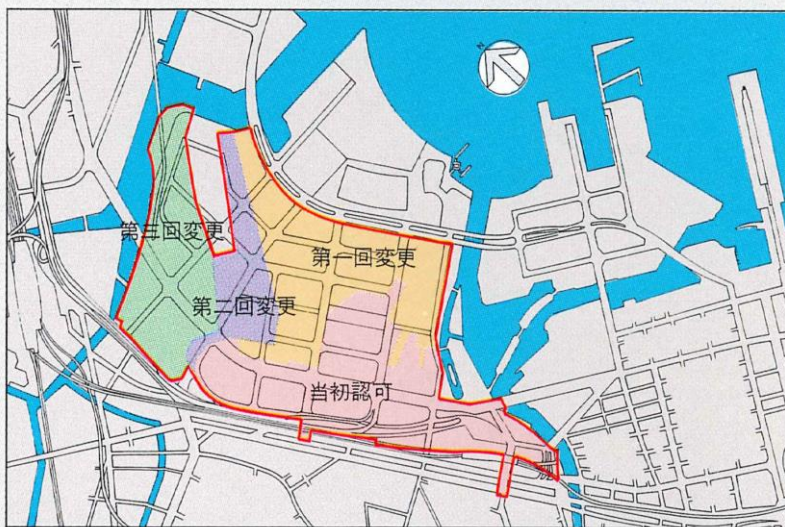


図4-4 区画整理事業の段階的实施<sup>67)</sup>



図4-5 埋立地域<sup>68)</sup>

⑦ 用途容積緩和の基礎となる土地利用規制の確立<sup>55)</sup>

インフラ整備の主体については、横浜都心臨海部総合整備計画調査の段階（1980年）でおおよそ見通しがついていたが、土地利用規制については、基本計画の確定段階で明らかになった。

開発以前の段階では、工業地区であり臨港地区であったが、開発後は

- ・規制の非常に厳しい臨港地区は、港湾整備事業地区で適用され、それ以外の地域は解除される。
- ・全地域を商業地域とし、容積率を400%以上とする。

基本計画のコンセプトに合致した方針（商業・業務施設の建設が可能な土地利用規制）が出され、インフラ整備、街区の整備とならんで街区開発の基礎的条件がでそろった。

後年、実際の手続き・運用では調整に多大な労力が要求されたが、まずは土地利用規制の基本ができた。

## 4-2 みなとみらい21における「三菱造船所移転と民間開発者参入」の手法

4-1で述べたように、みなとみらい21地区の中心に位置する三菱重工造船所の移転の交渉が横浜市と同社で開始され、三菱地所が跡地を購入し同造船所が実際に移転するまでの間に、みなとみらい21計画は段階的に確立していった。計画に示された方策と公民の役割分担によって、移転は段階的に進行した。表4-3に計画概要と公民の役割分担を示す。なお、1981年10月までは、みなとみらい21は都心臨海部と称されていた。

表4-3 みなとみらい21計画の確立過程における計画概要と公民の役割

	計画概要	公的主体の役割	民間開発主体の役割
都心臨海部 土地利用構想 (1976年策定)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新港埠頭に物流機能が残存</li> <li>・商業・業務機能中心に大規模街区</li> <li>・横浜駅東口と関内間の幹線道路</li> <li>・水際線沿いの公園</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間開発の誘導</li> <li>・公共ふ頭再整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・宅地と地区内の基盤の整備</li> <li>・街区の開発</li> </ul>
都心臨海部 整備計画 空間利用構想 (1980年策定)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上記計画に5点が追加される</li> <li>・物流機能はすべて移転</li> <li>・幹線道路として臨港道路</li> <li>・計画フレーム、就業人口19万人</li> <li>・宅地面積68ha</li> <li>・開発を段階的に実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・開発をナショナルプロジェクトとする</li> <li>・計画を港湾計画ならびに都市計画に位置付け</li> <li>・基盤整備は公共事業</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・街区の開発</li> </ul>
みなとみらい21 基本計画 (1982年策定)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上記より以下の3点追加</li> <li>・基盤整備の事業手法・主体</li> <li>・埋立面積増による宅地価格の低減</li> <li>・商業・業務機能に相応しい土地利用制限、港湾区域に臨港地区適用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上記より以下の2点追加</li> <li>・臨港地区の解除、用途容積の緩和</li> <li>・美術館・国際会議場などの先行整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・街区の開発</li> </ul>

### (1) 三菱造船所移転の基本合意が成立する時期の計画概要と公民の役割分担

「みなとみらい21地区内に位置する三菱造船所などの工業・物流施設の移転」を計画していた都心部強化事業は、1965年に提案され、1976年に三菱重工と横浜市の間で、造船所移転について基本合意が成立した。1976年の計画は表4-3に示すように、その後1978年に策定された空間利用構想の原型であり、計画内容が移転の障害とはなっていなかったが、公的主体の役割は、民間主体の開発に対する誘導に限定されていた。このため、基本合意成立後の移転交渉の課題である「公共ふ頭を含めた地区全体の土地利用転換の利害関係者間の合意形成とインフラ整備の公の負担」が解決されないで、民間にとって跡地開発の見通しが立たず、1978年に造船所移転は2年の延期となった。

### (2) 基本構想に相当する空間利用構想に示された「土地利用転換と公民の役割分担」

三菱造船所移転を解決するためには、「公共ふ頭も含めた地区全体の土地利用転換」の関係者間での合意、ならびに「基盤整備を公的主体で行う」ことの政策決定者間での合意が必要である。前節4-1(3)、(4)で明らかにしたように、1978年から80年にかけて実施された都心臨海部総合整備計画調査では、行政機関などが広く参加し、表4-3に示す商業・業務を中心とする空間利用構想を都市計画ならびに港湾計画として位置付けること、および、基盤整備を公共事業で実施することの合意が図られた。

これにより、移転に関わる課題が解決し、横浜造船所移転も正式決定したので、横浜市は以下のスケジュールを前提に、三菱地所に跡地取得・開発を要請<sup>64)</sup>した。地所は事業に参入する基本方針を定め、事業についての内部検討に入った。



- ・ 1980年中に再開発計画をまとめる
- ・ 1982年中に、港湾計画の改訂、埋め立て免許の取得、都市計画決定
- ・ 1983着工

### (3) 基本計画で示された手法と公民の役割分担

1982年に策定された基本計画では、表4-3に示すように、基盤整備の事業手法と主体が決定した。また、同地区では、埋め立て地と既存地盤を含む区画整理事業が行われるが、埋め立て地の造成コストが既存地盤の評価価格より低いため、結果としては区画整理後の宅地価格の低減化をもたらす。基本計画<sup>6)9)</sup>では埋め立て面積を空間利用構想に比べ、41haから76haに増大させた。

表4-4 埋立地の増大

	空間利用構想	基本計画
総計	151ha	186ha
埋め立て地	41	76
既存地盤	110	110
一般宅地	67	87
公園	33	46
道路	41	42
埠頭用地	10	11

また、4-1(5)で述べたように、臨港地区、用途地域など土地利用規制の緩和や、街区開発における「公的主体の先導的役割や民間エネルギーの活用」が定められた。

これらの公的主体のとした方策により、港湾再開発の不確定性が低減し、基盤整備事業が着手された1983年に、三菱地所は三菱重工より造船所跡地の大部分を購入した。

## 4-3 小樽築港駅周辺地区再開発における民間開発者参入の手法

### (1) 小樽港再開発計画調査の概要と公民の役割分担

1989年の小樽港港湾計画<sup>7)0)</sup>で築港駅周辺地区の土地利用の見直しが決定し、表4-5に示す小樽港再開発計画調査<sup>7)1)</sup>と土地区画整理事業A調査が行われ、計画の骨格が定まった。そのひとつである「全国的な視野にたった民間活力の導入」により、小樽市は1990年にマイカルグループと開発について協議を開始した。表4-5の民間開発主体の役割にあるように、当初は、地区内の基盤整備は、(株)小樽ベイシティ開発の「開発行為による開発者負担」とされていた。

表4-5 小樽築港駅周辺地区再開発の計画

	計画概要	公的主体の役割	民間開発主体の役割
小樽港再開発計画調査、築港地区土地区画整理事業A調査(1989~90実施)	・小樽・札幌圏の通年型ウオターフロントリゾート ・全国的な視野にたった民間活力の導入	・積極的な基盤整備と整備への助成 ・工業からウオターフロントリゾートに相応しい用途地域の変更	・街区開発によるウオターフロントリゾートの形成 ・開発区域内基盤整備
小樽築港駅周辺整備基本計画(1993年,策定)	・上記内容を小樽市の計画として確定	・港湾事業、街路事業、区画整理事業で基盤整備 ・用途容積の緩和	・街区開発によるウオターフロントリゾートの形成

### (2) 不確定性の低減手法

1991年の港湾計画<sup>7)2)</sup>で築港駅周辺地区をサービスする緑地と臨港道路の整備、および全体が臨港地区となっている築港地区の土地利用の転換が位置づけられ、小樽築港駅周辺再開発の見通しもた

った。マイカルグループがJR北海道などと（株）小樽ベイシティ開発を設立し、築港地区の18,3haを取得した。

開発地区内の基盤整備を開発行為で行うことは、（株）小樽ベイシティ開発の負担が大きすぎることから<sup>73)</sup>、小樽港再開発計画調査と土地区画整理事業調査で示された「公的主体の役割」に基づき、再開発地区内の基盤整備は小樽市による区画整理事業に方針変更された。

1993年に、小樽市は、この方針変更を事業化すべく、小樽港再開発計画や築港地区土地区画整理事業A調査の内容を、改めて、樽築港駅周辺整備基本計画<sup>74)</sup>として定め、その後1996年に区画整理事業に着工し、翌97年に（株）小樽ベイシティ開発が着工した。

なお、用途容積の緩和は、小樽築港駅周辺地区の臨港地区・工業地域は、そのまま、再開発地区計画の適用によって、行われることになった。

#### 4-4 民間開発者参入についての考察

##### (1) 民間開発者の参入決定と土地取得の条件

###### a) 民間開発者が参入の方針を決める条件

4-2みなどみらい21および4-3小樽築港駅周辺再開発における不確定性の低減方策の分析から、民間開発者が参入の方針を決める条件は、以下2点の確定と考えられる。

- ① 物流・工業から商業・業務へ土地利用を転換する。
- ② 道路などの基盤整備を公共事業で実施する。

###### b) 民間開発者が用地取得を決める条件

4-1および4-2の不確定性の低減方策の分析より、民間開発者が用地取得を決める条件は、以下の2点である。

- ① 基盤整備の手法と主体が決まり、法定計画に反映され、事業実施が確実となる。
- ② 用途容積緩和の方針が定まる。

##### (2) 基本構想・基本計画が果たした役割についての考察

民間開発者が港湾再開発に参入し用地取得するにあたっては、公的主体による基盤整備と用途の緩和が条件となっている。3章で述べた不確定性の大きい港湾再開発を民間開発者と共同で行うには、不可欠の条件と考えられるが、「基盤整備と用途容積の緩和に開発者負担が要求される郊外の宅地開発や駅前の工場跡地開発」と比較すると、公的主体がより大きな役割を果たしている。4-1(2)で例示されるように、関係者が参加する策定プロセスや上位計画による位置づけで「大きな役割を述べる基本構想、基本計画」がオーソライズされ、「この公的主体の大きな役割を政策として認知し、公的主体が大きな役割を長期に安定的に果たすにあたってのガイドライン」としての機能を果たしたと考えられる。

## 5章 街区開発の特性と推進手法

5章では、5-1で街区開発の特性を分析し、5-2で経済環境の変動の中での街区開発を分析し、その上で、5-3で有効な推進手法について考察する。

### 5-1 街区開発の特性

3章で明らかかなように、港湾再開発は、非港湾事業型ウォーターフロント開発に比べてアクセスが不十分であり、商業・業務地形成能力も相対的に低い。その一方、スケールの大きい商業・業務の機能集積のため、初期の街区開発主体は、長期間にわたり、周辺街区が未整備というハンディを背負うことも予想されていた。このような問題点を克服し、どのように街区開発が推進されたのかを分析する。

#### (1) 街区開発の概要

##### (a) みなとみらい21

開発区域が広大なので、基本計画では、段階整備計画<sup>75)</sup>が採用され、第一段階は、1983年から1995年を計画していた。図5-1に示す桜木町駅からパシフィコ横浜に至るクイーン軸開発エリアにおいて開発が行われた。

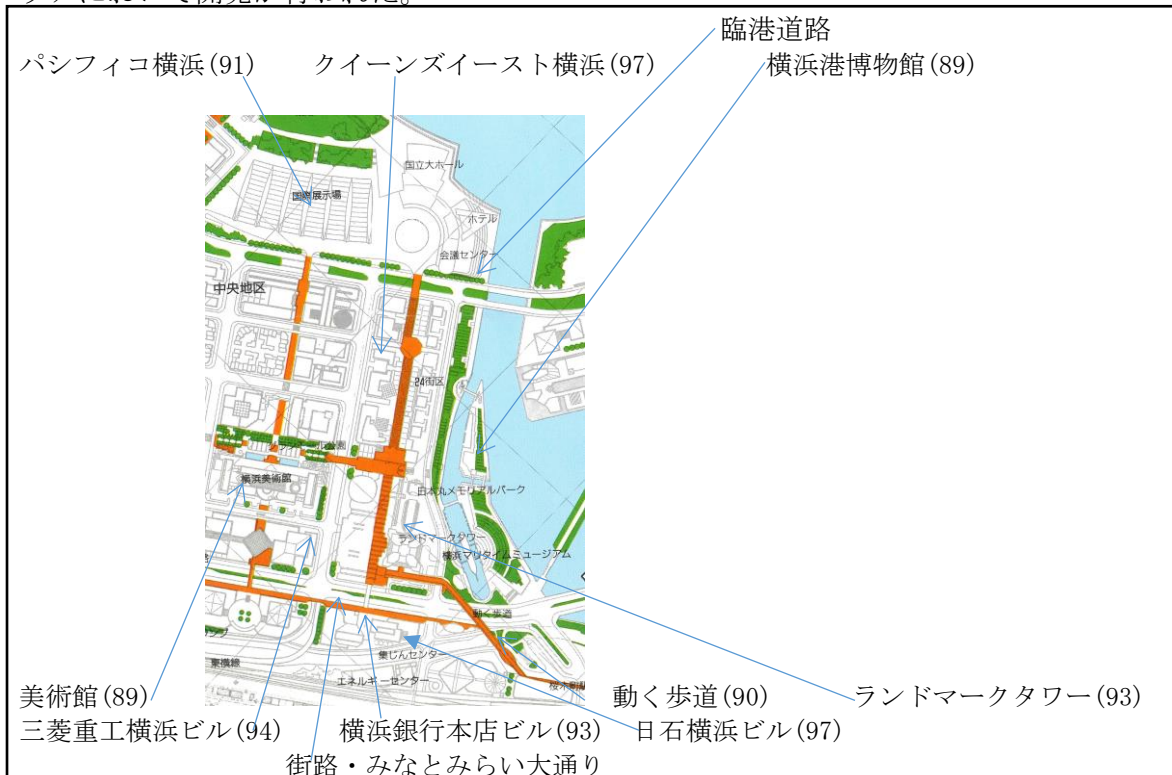


図5-1 クイーン軸に沿った街の形成 ( )内は供用開始年

表5-1 みなとみらい21の主たる街区

	パシフィコ横浜	ランドマークタワー	クイーンズイースト
供用開始	1991年	1993年	1997年
開発主体	第三セクター	三菱地所	住友商事等
敷地面積(千㎡)	51	38	44
延床面積(千㎡)	168	388	496
施設概要	会議センター ホテル 展示ホール 国立ホール	タワー棟 70階 オフィス ホテル 商業施設 72千㎡	オフィス 3棟 211千㎡ 商業施設 54千㎡ ホテル・音楽ホール



図5-2 みなとみらい21 1994



ランドマークタワー クイーンズイースト パシフィコ横浜

図5-3 みなとみらい21 1997

**(b) 神戸ハーバーランド**

公的施設が民間施設に一部先行して整備され、街区開発は1992年にほぼ完了している。表5-2に主たる街区開発を示す。図5-4に開発の位置をしめす。

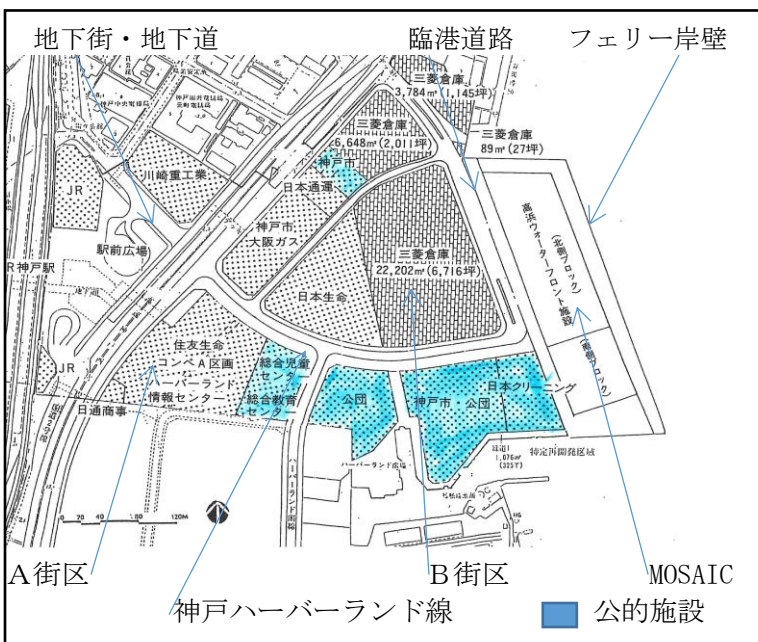


図5-4 神戸ハーバーランドの開発<sup>76)</sup>



表5-2 神戸ハーバーランドの主たる街区開発

	MOSAIC	B街区	A街区
供用開始	1992年	1992年	1992年
開発主体	三菱倉庫等	三菱倉庫 日本生命	住友生命
敷地面積(千㎡)	35	33	14
延床面積(千㎡)	32	192	115
施設概要	飲食 シネマ コンプレックス	地上21階 商業施設 170千㎡ 事務所 21	地上23階 高度情報センター 6千㎡ 商業施設 36 事務所 22 ホテル 22

民間開発誘導を担って、公的施設が順次整備され、総延べ面積は、71千㎡となる。

1987	神戸市児童センター	6千㎡
1990	神戸市総合教育センター	11千㎡
	煉瓦倉庫レストラン	2千㎡
1993	神戸市産業振興センター	11千㎡
1995	情報・文化ビル	41千㎡

この他、1992年から94年に、神戸ガスビル（延べ面積56千㎡）、神戸クリスタルタワー（57千㎡）などが整備された。



図5-5 神戸ハーバーランド 2014<sup>77)</sup>

**(c) 小樽築港駅周辺地区再開発**

マリナーと石原裕次郎記念館がウイングベイ小樽に9年先行して供用開始された。図5-6と表5-3に開発概要を示す。

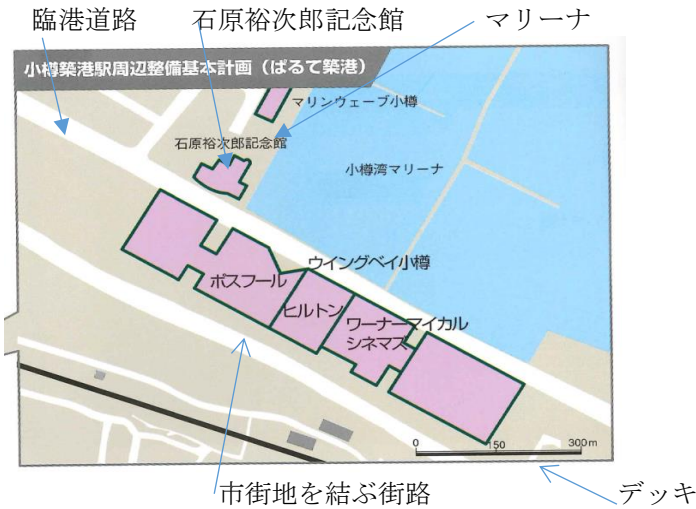


図5-6 小樽築港駅周辺の再開発

表5-3 小樽築港駅周辺地区の開発概要

	マリナー	石原裕次郎記念館	ウイングベイ小樽
供用開始	1990年	1991年	1999年
開発主体	第三セクター	(株)石原プロモーショ	(株)小樽ベイシティ開発
敷地面積(千㎡)	23	9	116
延床面積(千㎡)	2	4	340
施設概要	収容隻数 200艇 センターハウス	映画のセット 映画で使用された車の 展示	物販施設 アミューズメント 施設・フィットネス ホテル・レストラン



図5-7 小樽築港駅周辺地区<sup>24)</sup> 2005 駅と周辺地区を連絡するデッキ

**(d) サポート高松**

表5-4に示すように国の合同庁舎移転がまず要請され、行政施設の集約整備による民間業務施設の立地を促進させるシビックコア地区整備制度が2000年に適用された。01年には、高松駅内商業施設、旅客ターミナル、ホテルが先行して供用開始された。したがって、1999年に事業コンペにより選定された「シンボルタワーの民間開発主体」は、駅周辺における街の形成を前提に開発を進めることができ、04年に駅に近い南側の街区で街が形成された<sup>78)</sup>。

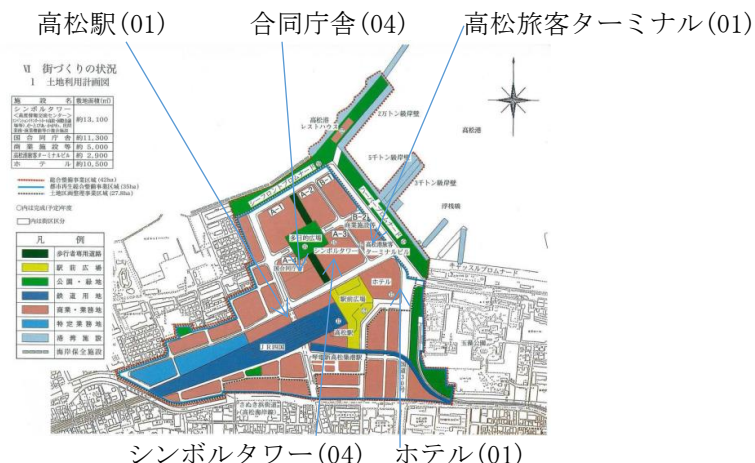


図5-8 サンポート高松 ( )内は供用開始年

表5-4 サンポート高松の開発概要

	全日空ホテル クレメント高松	高松地方合同庁舎	高松シンボルタワー
供用開始	2001年	2004年	2004年
開発主体	JR四国ホテル	国	(株)シンボルタワー
敷地面積(千㎡)	11	11	13
延床面積(千㎡)	33	62	103
施設概要	地上21階 客室 300 1500人収容の宴会場	地上14階 四国地方整備局、 経済産業局等7官署	タワー棟 地上31階 ホール棟 地上7階 公共ホール 民間の商業・業務

## (2) アクセスの改善

図5-1～5-7において、駅との地下道・動く歩道・デッキならびに市街地と連絡する街路は街路事業により、また臨港道路は港湾事業により整備された。整備概要を表5-5に示す。アクセスの改善が図られ、3-2の表3-3に示すように、港湾再開発は非港湾事業型ウォーターフロント開発と同じ水準となった。

表5-5 アクセスの改善

	みなとみらい21 (図5-1)	神戸ハーバーランド (図5-4)	小樽築港駅周辺地区再開発 (図5-6,5-7)	サンポート高松 (図5-8)
駅との接続	桜木町駅とランドマークタワーを連絡する動く歩道は、ランドマークタワーオープン前の1990年に供用開始する	神戸駅とハーバーランド入口を連絡する地下街・地下道とデッキが、大部分の建物がオープンする1992年に供用開始される	駅と開発された街区ウイングベイ小樽を結ぶデッキが街区のオープンにあわせ、99年に整備される	駅前広場と開発された街区を結ぶ歩行者専用道路が客船ターミナル、ホテルのオープンにあわせ、2001年に整備される
街路の整備	関内と横浜方面を結ぶ街路、桜木町方面を結ぶ街路、およびウォーターフロントに沿って市街地を連絡する臨港道路は、段階的に整備され、クイーンズスクエアがオープンする1997年までに完成する	地区北側とハーバーランド臨港地区を連絡する臨港道路、神戸駅方面と連絡する神戸ハーバーランド線、南側と連絡する街路が、1992年に供用開始される	ウォーターフロントに沿って市街地を東西に連絡する臨港道路と近隣市街地を結ぶ街路が99年までに整備される	客船ターミナルと市街地を結ぶ臨港道路、再開発区域と市街地を結ぶ街路が2本整備される

### (3) 公的主体による先行整備

先行した公的主体の開発について、民間の街区開発との関係を表5-6にまとめた。みなとみらい21や神戸ハーバーランドでは、総延べ面積の10%以上の規模であり、隣接民間の街区開発を誘導する役割を果たしたと考えられる。また、サンポート高松では先行していないが、その比率は58%に達しており、誘導の役割を果たしたと考えられる。

表5-6 公的主体による先行整備

	公的主体の開発が総延べ 床面積に占める比率	最初の民間開発に 対する平均先行年
みなとみらい21 クイーン軸開発エリア	16%	4年
神戸ハーバーランド	11%	1年
小樽築港駅周辺地区再開発	2%	9年
サンポート高松	58%	0年

### (4) 大規模かつ連続的开发

港湾再開発の商業・業務開発と、非港湾事業型ウォーターフロント開発のそれとの比較を表5-7にまとめた。規模が大きく、また、最初の街区開発着手から最後の開発の供用開始までの年数の比較が示すように、開発がより連続的に行われている。また、背後圏人口が、少ない小樽築港駅周辺再開発やサンポート高松が、はるかに大きな背後圏人口を持つ横浜ポートサイドやHAT神戸と同規模の商業・業務床の開発を行っているのが、特徴的である。

表5-7 商業・業務床の開発の比較

	商業・業務 床面積 (千㎡)	開発区域 (ha)	最初の街区開発着手 から最後の街区開発 の供用までの年数	背後圏人口 (万人)
<b>(港湾再開発)</b>				
みなとみらい21、クイーン軸エリア	1161	45	12(1985~97年)	1390
神戸ハーバーランド	561	26	6(1988~94年)	651
小樽築港駅周辺地区再開発	346	55	10(1989~99年)	208
サンポート高松	215	42	6(1998~04年)	71
<b>(非港湾事業型ウォーターフロント開発)</b>				
豊洲2,3丁目	500	60	20(1992~12年)	2006
幕張新都心	約800	74	8(1986~94年)	1394
横浜ポートサイド	約200	25.5	16(1986~02年)	1390
HAT神戸	約200	120	12(1995~07年)	651

### (5) 水際線での街区開発の独自性と安定的構造

港湾再開発の特性として、水際線に接した街区が存在する。図5-9のパシフィコ横浜、図5-10のMOSAICおよび図5-11石原裕次郎館やマリーナ施設の立地する街区である。その開発を街区開発の促進の観点から以下に整理する。





図5-9 パシフィコ横浜の開発



図5-10 MOSAIC



図5-11 小樽マリーナ

### (a) 開発の前提となるインフラの整備

図5-1、5-4、5-6で示すように、水際線に接した街区の既存市街地側に幹線となる臨港道路が整備されている。また、表5-8が示すように、港湾再開発では、非港湾事業型ウォーターフロント開発に比べ、質・量においてすぐれた水際線の整備が行われている。

表5-8 水際線の整備概要

港湾再開発	みなとみらい21 クイーン軸開発エリア	浮棧橋、ドッグの保存、歩行空間となる人工地盤、 親水護岸を有した緑地14.8ha 既存市街地と繋がった3kmの水際線歩行者ネットワーク 水際線宅地の背後にある、臨海部を繋ぐ臨港道路4.2km
	神戸ハーバーランド	フェリー用岸壁、ボードウォークのある親水緑地1.5ha 水際線宅地の背後にある、既存市街地を繋ぐ臨港道路0.3km
	小樽築港駅周辺地区 再開発	マリーナ海域6.7ha、陸域2.3ha ボードウォークのある親水緑地1.7ha 水際線宅地の背後にある、臨海部を繋ぐ臨港道路2.5km
	サンポート高松	客船、フェリー用岸壁3バース、浮き棧橋、物揚場 水際線沿いの緑地3.4ha、1kmの水際線歩行者ネットワーク 既存市街地を繋ぐ臨港道路1.4km
非港湾事業型 ウォーター フロント 再開発	豊洲2、3丁目	水際線沿いの公園2.6ha
	幕張新都心	水際線沿いの公園71.9ha
	ヨコハマポートサイド	水際線沿いの公園3.4ha
	HAT神戸	水際線沿いの公園8.7ha

### (b) 弾力的な制度運用による事業の安定化と独自の事業

表5-9に示すように、開発主体は、「6章で後述する誘致した民間主体」も参加して設立された第三セクター、あるいは、事業前からの既存地権者である。公民協議により弾力的な臨港地区の運用や宅地の地代低減<sup>7)9)</sup>により事業の安定化を図っている。また、パシフィック横浜や小樽マリーナはその事業目的により、神戸ハーバーランド MOSAIC では民間事業者の方針<sup>11)</sup>により、いずれも、非水際線の街区と競合しない独自の事業内容である。

表5-9 水際線での街区開発

	事業者	事業内容	宅地コスト負担
みなとみらい21 クイーン軸エリア	第三セクター	会議センター、ホテル 展示ホール	事業が成立 可能な範囲
神戸ハーバーランド 区画整理区域と港湾区域	既存地権者	フェリーターミナル、飲食 シネマコンプレックス	新たな負担なし
小樽マリーナ整備と 小樽築港周辺地区再開発	第三セクター	マリーナー	事業が成立 可能な範囲

### (c) 波及効果

(a) および (b) で述べた水際線でのインフラ整備と街区開発の安定化と独自性により、非水際線の街区に開発ポテンシャルをもたらすものとして機能していると考えられる。

(a) と (b) が可能になった要因の一つとして、「港湾法では、計画、インフラ整備、施設管理、臨港地区の運用が、港湾法の枠内で港湾管理者の判断で行え、計画、インフラ整備、施設管理、臨港地区の運用の総合関係に齟齬が生じない」ことがあげられる。

表5-10に、非港湾事業型ウォーターフロント開発における街区開発の計画に関わる協議先を示したが、多岐にわたる。港湾再開発における水際線の開発（臨港地区内）では港湾管理者に一本化される。

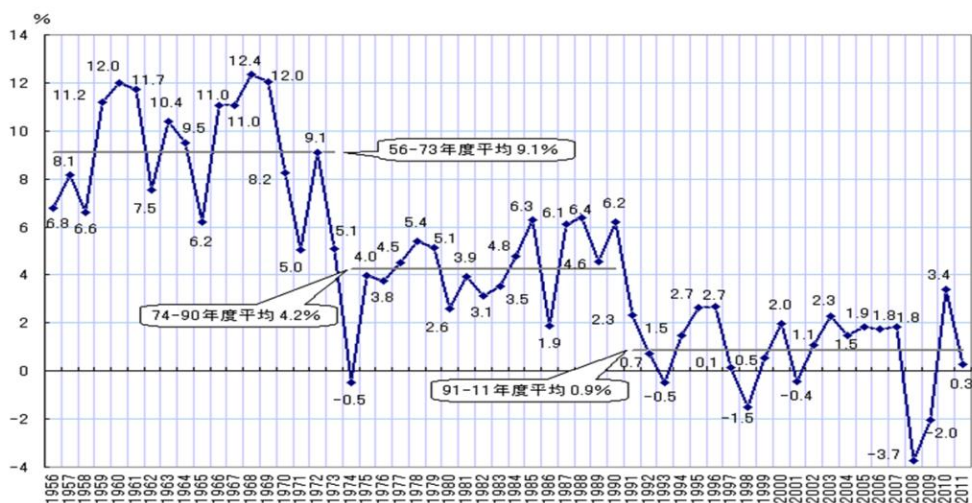
表5-10 非港湾事業型ウォーターフロント開発での協議（臨港地区の指定なし）

協議内容	協議先	基本となる法令
建物の用途、 形態	都市計画決定 権者	都市計画法
周辺道路との接続	道路管理者	道路法
周辺緑地との整合性	公園管理者	公園法
宅地の形状、 利用コスト	区画整理 事業者	区画整理法

## 5-2 経済環境の変動の中での街区開発

最初の街区開発が始まってから、神戸ハーバーランドでは6年、小樽築港駅周辺再開発では10年で、街区開発が完了している。完了していない「みなとみらい21とサンポート高松は、図5-12に示すように経済成長率が低下するという経済環境の変動の中でどのように対応したのか」を、以下に分析する。

経済成長率の推移



(注) 年度ベース。93SNA連鎖方式推計。平均は各年度数値の単純平均。1980年度以前は「平成12年版国民経済計算年報」(63SNAベース)、1981～94年度は年報(平成21年度確報)による。それ以降は、2012年10-12月期2次速報値<2013年3月8日公表>。

(資料)内閣府SNAサイト

図5-12 経済成長率の推移（内閣府統計データ）

### (1) みなとみらい21の街区開発における手法の転換

5-1では、みなとみらい21における1997年までの街区開発について述べたが、その後の経済動向、バブルの崩壊、成長率の低下及び不動産不況の影響を受け、表5-11と図5-13に示すように、着工される建物の床面積は著しく減少した。その対策として、2008年以降は、表5-11に示す新たな手法がとられた。



表5-11 新たな手法と時期別整備面積<sup>80) 82) 83)</sup>

	1989～97年 (大規模開発)	1998～07年 (住宅建設の時期)	2008～14年 (民間開発への助成)
成長率	4.2%(不動産バブル)	0.90%	2%
土地価格 処分形態	近隣地価格を重視 借地権		事業性を重視 所有権
助成金			企業誘致促進条例により 業務機能を集積する開発 に最大30億円の支援
インフラ整備	クイーン軸周辺(図33)	地区全体で完成(図34, 35)	
総開発延床面積	1,279千㎡	679千㎡	1,068千㎡
公共施設	217		
商業・業務	1,181	315	913
住宅		364	155
開発概要	大規模街区中心の開発	先行した街区周辺の 商業・業務ビルと住宅	横浜駅に近い地区での 中規模オフィス
整備された自社ビル の床面積	75千㎡	83千㎡	241千㎡
横浜市・住宅都市整備 公団・三菱地所が、 開発した割合	80%	24%	11%

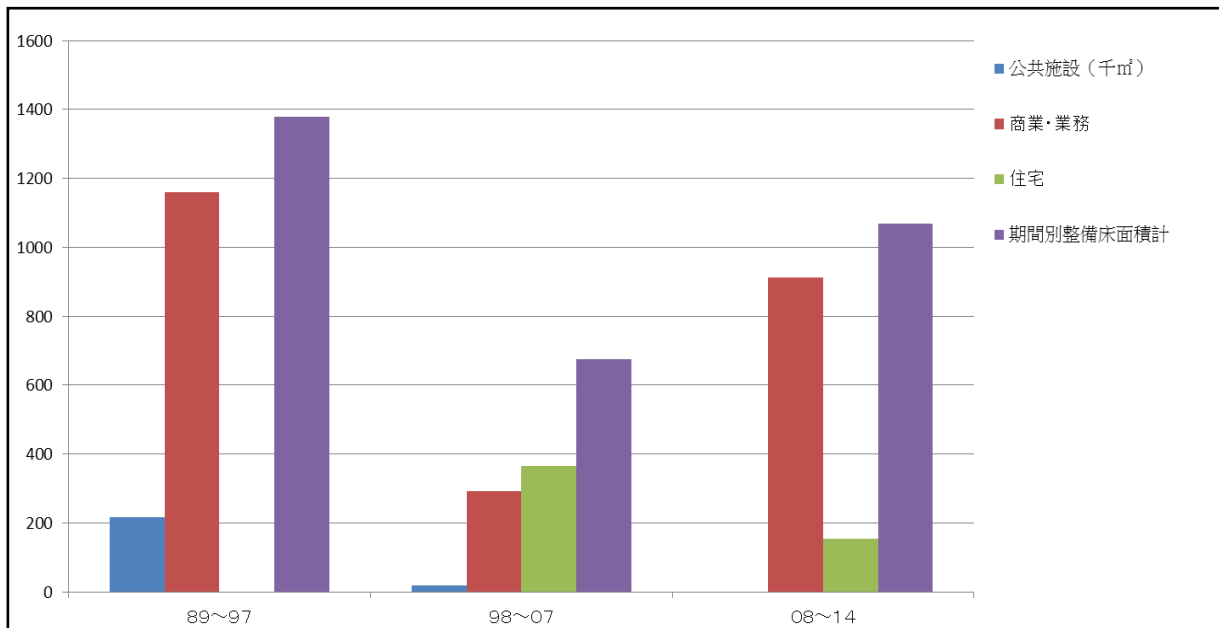


図5-13 期間別整備延べ面積



図5-3(再掲) 1997年のみなとみらい21 延べ面積400千㎡の大規模街区





図5-14 2003年のみなとみらい21<sup>81)</sup> インフラ整備は完了



図5-15 2005年のみなとみらい21<sup>20)</sup> 延べ面積600千㎡の高層住宅





図5-16 2007年のみなとみらい21<sup>81)</sup> 建設が連続する高層住宅



図5-17 2012年のみなとみらい21<sup>20)</sup> 延べ面積100千㎡の業務ビル

表5-11、図5-3及び図5-13～5-17から、次のことが明らかである。

- ① 表5-11と図5-13が示すように1998～07年に供用される延べ面積は、その前の89年～97年の時期の約50%まで減少するが、08～14年には約80%まで回復する。
- ② 回復の要因として挙げられるのが、新たな方策「事業性を考慮した土地処分条件と業務機能を集積する開発への支援金」である。  
土地処分の形態は、開発者にとって安定的な所有権とし、処分価格も事業性を重要視している。  
日産自動車本社の誘致に端を発した「業務機能を集積する開発への支援金」も最大30億円に達している。

- ③ 誘致される自社ビルの延べ面積が75千㎡(89～97年)から241千㎡(08～14年)に飛躍的に増大する。表5-12から明らかなように、1990年代には、みなとみらい21の借地権価格は、幕張新都心の分譲価格の10倍以上であり、不動産バブルとは無縁の自社ビル誘致の機会を失っていたと判断できる。
- ④ 街区開発は、図5-3と図5-17及び表5-14が示すように、大規模(延べ面積400千㎡)から中規模(100千㎡)に変化している。また、道路や鉄道などの基幹インフラの整備も2003年には、表5-13や図5-14が示すようにほぼ完了し、街区開発も横浜駅周辺で行われている。
- ⑤ 横浜市・住宅都市整備公団・地所が、自ら開発あるいは共同開発した割合は、80%(89～97年)から11%(08～14年)に減少した。横浜市・住宅都市整備公団・三菱地所が開発事業のけん引役だったのは、1989～97年であり、それ以降は、3者以外にも開発に大きな役割を果たしている。基幹インフラの整備も進みその完成についての見通しも立ち、公共建築物の整備も完了し、3者の進めた桜木町駅からパシフィコ横浜にいたるエリアでの開発も大幅に進んだ1998年以降は、開発の不確定性も減少し、市・住宅都市整備公団・三菱地所による開発は、「不確実な要素のある港湾再開発で街区開発を安定的に実施する手法」としての役割を完了したと評価できる。

表5-12 自社ビル誘致の比較<sup>20, 82, 83)</sup>

	幕張新都心	みなとみらい21
誘致企業数 総延床面積	1990～4年 6社 490千㎡	1993～7年 1社 75千㎡ (域内移転を除く) 1999～07 2社 83 2008～14 3 241
土地処分条件	土地分譲 分譲価格 330千円/㎡(1988年)	1990年 借地権(30年) 権利金 3400千円/㎡ 借地料金 3千円/㎡ 2000年～ 土地分譲 分譲価格 ～1000千円/㎡

表5-13 インフラの整備状況

	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
埋め立て事業	△					○										◎															
区画整理事業	△						○																	◎							
みなとみらい大通り	△						○								◎																
国際大通り		△					○																			◎					
桜通り	△						◎																								
けやき通り	△						◎																								
いちょう通り	△											◎																			
すずかけ通り	△																○														
とちのき通り											△													◎							
みなとみらいランプ					△					◎																					
桜木町立体交差				△								○																			
みなとみらい線										△													◎								
桜木町駅前広場					△		◎																								
動く歩道					○		◎																								
グランモール					△		○																								
野毛ちかみち										△							◎														
自動車道												△			◎																
山下臨港線プロムナード																		△	◎												
みなとみらい歩道橋																										△		◎			
はまみらいウオーク																				△							◎				
高島2丁目歩道橋																					△					◎					
地域冷暖房					△		○																								
日本丸パーク		△					○																								
臨港パーク				△			○																								
新港パーク																△		◎													
赤レンガパーク							△																								
運河パーク															△	◎															
象の鼻パーク																								△			◎				
高島中央公園																								△	◎						
高島水際線公園																								△					◎		

△：着工      ○：部分供用開始      ◎：全面供用



図 3 1 基盤施設

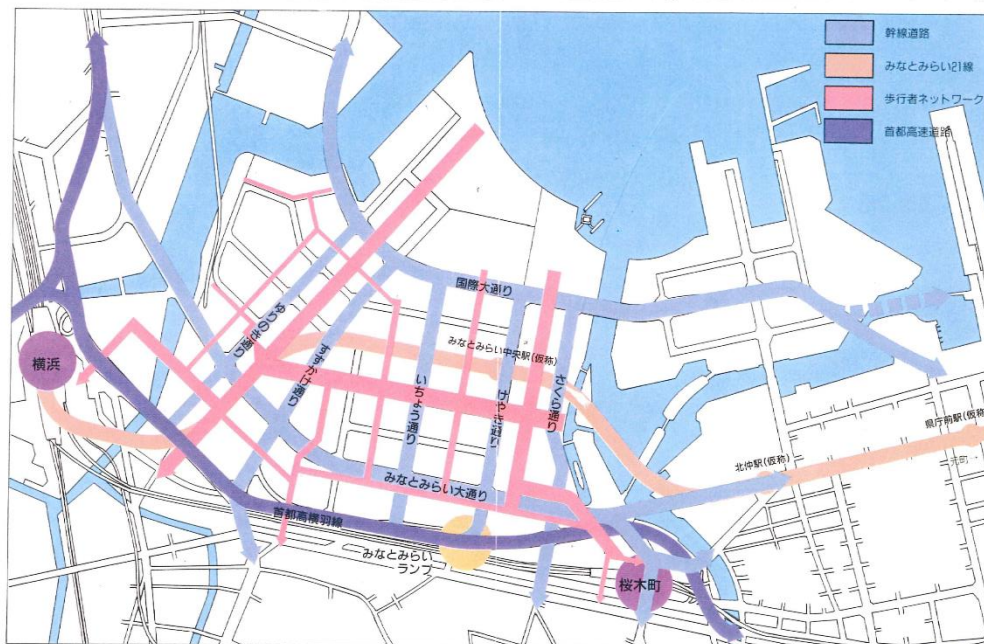


図 5 - 1 8 基盤施設名 表 5 - 1 3 と図 5 - 1 4 ~ 1 7 で整備の進行を示す

表5-14 みなとみらい中央地区街区開発の状況<sup>80)</sup>

	85	90	95	2000	5	10	15
パシフィコ横浜(168千㎡)		△	○	◎			
横浜港博物館(7)		△	◎				
桜木町郵便局(7)				△ ◎			
県民共済プラザ(16)					△	◎	
みなとみらい21クリーンセンター(7)		△	◎				
けいゆう病院(35)				△	◎		
神奈川県警察みなとみらい分庁舎(1)					△	◎	
横浜美術館(27)	△	◎					
国土交通省京浜港事務所(2)					△	◎	
<b>床面積累積(千㎡)</b>		34	158	175	210	217	218
<b>5か年整備床面積(千㎡)</b>		34		141	77	16	2
クイーンズスクエア横浜(496千㎡)				△	◎		
横浜ランドマークタワー(393)		△	◎				
クロスゲート(37)					△	◎	
富士ソフトビル(30)					△	◎	
TOCみなとみらい(106)						△	◎
横浜銀行本店ビル(86)		△	◎				
日石横浜ビル(75)			△	◎			
みなとみらいビジネススクエア(29)				△	◎		
MMパークビル(52)					△	◎	
みなとみらいセンタービル(95)						△	◎
MARK IS みなとみらい(116)						△	◎
三菱重工横浜ビル(111)			△	◎			
横浜メディアタワー(53)				△	◎		
リーフみなとみらい(48)				△	◎		
みなとみらいグランドセントラルタワー(115)						△	◎
MM21-46街区プロジェクト(98)						△	◎
横浜ブルーアベニュー(52)						△	◎
横浜野村ビル・計画中							△ ◎
シンクロナ本社ビル(14)							△ ◎
GENTO YOKOHAMA(21)					△◎		
横浜みなとみらいスポーツパーク(15)					△	◎	
マリノスタウン(7)					△	◎	
富士ゼロックスR&Dスクエア(135)						△	◎
日産自動車株式会社 グローバル本社(92)						△	◎
横浜三井ビルディング(90)						△	◎
<b>床面積累積(千㎡)</b>			479	590	1161	1214	1251
<b>5か年整備床面積(千㎡)</b>				590		661	
M.M.TOWERS(116千㎡)				△	◎		
M.M.TOWERS FORESIS(155)							◎
M.M.MID SQUARE(82)					△	◎	
Brillia Grande みなとみらい(74)					△	◎	
パシフィックロイヤルコートみなとみらい(92)					△	◎	
<b>床面積累積(千㎡)</b>					116	364	519
<b>5か年整備床面積(千㎡)</b>					116		403
<b>床面積累積総計(千㎡)</b>	34	158	637	765	765	800	1378
<b>5か年整備床面積総計(千㎡)</b>		34		731		738	
<b>5か年整備件数</b>		2		5		7	

△：着工      ○：部分供用開始      ◎：全面供用  
 施設名(数字)は、整備される施設の延べ面積 千㎡

## (2) サンポート高松北側街区の土地活用方針

サンポート高松は、2-1表2-1からも明らかのように、一番遅い時期に開発され背後圏人口も他の事例に比較して1/3から1/20である。5-1(1)で示したように、駅に近接した街区は、開発されたが、その北側の街区は開発が未着手であった。ここで、2012年に土地活用の方針が出されている。



図5-19 サンポート高松の北側街区の状況<sup>84)</sup> 北側街区

### (a) 当初の北側街区の基本方針

- ① 高松港頭地区総合整備計画基本構想(1992年)
  - ・高度な都市機能が集積する新しい都市核の形成を図る区域とする。
- ② ふるさとの顔づくりモデル土地区画整備事業報告書(1995年)
  - ・土地の高度利用を図り、高容積の建築物や都市のシンボルとなる建築物等を計画的に配置
  - ・民間等への分譲を想定して整備する。

### (b) 新しい土地活用の方針<sup>84)</sup>

- ① 今後は、時間軸を考慮し、周辺との連携等も考慮しつつ、社会経済情勢や周辺施設の更新時期も見据えた利活用方策を検討し、推進する。
- ② 全体コンセプトである「新玉藻城づくり」の理念は引き継ぎ、当初計画されていた大規模な建物整備ではなく、誰もが自由に訪れることができ、くつろぎ、憩い、交流することができる空間を創出する。
- ③ 地域のシンボルとなる拠点整備や、瀬戸の都・高松にふさわしいウォーターフロントの景観形成のため、近年の社会経済情勢等も考慮した上で、当初想定していた民間への分譲は行わず、公共で保有し利活用する。

表5-6で示したように、公的主体の整備する建物の床面積が開発総延べ面積に占める比率は、神戸ハーバーランドやみなとみらい21では、11~16%であるが、サンポート高松では、その比率は58%に達している。これは、経済動向の悪い時期に開発され、背後圏人口も他の事例に比較して1/3から1/20であることに起因している。

この中で、開発コンセプトを順守し街区開発を模索するなら、「社会経済情勢や周辺施設の更新時期も見据えた利活用方策を検討し、街区開発の機会を待つ」ことは、きわめて妥当な手法と考えられる。

### 5-3 街区開発の推進手法についての考察

#### (1) 街区開発の推進手法についての考察

上記5-1(2)から(5)の特性を街区開発の推進手法として考察する。

(4)の大規模な商業・業務開発と街区の連続開発については、それが必要とされるニーズが不可欠である。5-2で述べたように、社会的ニーズは経済変動とともに変わるが、港湾再開発地域の特性やその事業方式や関係する法令は大きく変わるものではない。変化の少ない地域の特性、事業方式ならびに関係する法令を、どのように時代ごとのニーズに生かしていくかが街区開発の推進手法を考えるときの基本となり、次のような手法が有効であろう。

#### (a) アクセスに優れた港湾空間の創出のための手法

港湾空間も含めウォーターフロント空間は、最低でも一方向は水面に面し、市街地との接続が限定されアクセスに乏しい。アクセスの飛躍的改善によりアクセスにすぐれた港湾空間を創出することが、再開発の基礎となると考えられる。そのためには、港湾事業と街路事業を併用し、市街地に比較すると少ない「権利者と移転補償コスト」という港湾空間の特性を生かすことが有効であろう。2-3で述べた公共事業による基盤整備を積極的に記述している港湾再開発の計画としての特性もまた併せて生かしていくべきであろう。この手法は、3-3で述べた、民間開発者の港湾再開発における不確定性への懸念を払拭し、民間開発者の港湾再開発への参入と街区開発への誘導に有効と考えられる。

#### (b) 街区開発全体の促進のため、独自性のある「水際線での街区開発」を進める手法

水際線での街区開発を独自性のあるものとするため、建築と基盤整備の構想段階から、民間と公的主体が協議しながら、建築と基盤整備の機能とデザイン面での整合性ならびに、街区開発の事業性と土地処分条件や用途容積緩和との調整が、図られることが望まれる。モザイクや小樽港マリーナは、6-2(2)で後述するが、このようなプロセスで事業化されている。公共主体のみで計画を作るのではなく、民間の提案を出発点に、「計画から建設・管理まで一貫して取り扱える港湾法の枠組み」の中で計画・事業を完成させるのが、有効な手法と考えられる。

水際線での街区開発は、既存市街地から最も離れたところに位置しているため、困難である。そこで独自性のある街区開発が行われることは、一団の街区開発による街の形成に寄与し、「一団の街区開発による街の形成の中で、自らの街区開発を安定的に進めたい民間開発者」を開発誘導するのに資する。

#### (c) 公的主体による公共建築物整備

公的主体による先行整備あるいは民間の街区開発との同時期整備は、みなとみらい21やサンポート高松の事例から、民間開発者の誘導に有効と考えられる。ただ、当該自治体がいつも大規模な公共建築物の整備が必要だとは限らないので、方法としては限定される可能性がある。

5-2の分析より、マーケット動向に即応する民間開発者に配慮した手法としては、次の2つが考えられる。

#### (d) 土地処分条件の緩和と支援金

この方法は5-2で述べたように、民間開発者の事業性を改善し、民間開発者の街区開発誘導に有効性が高いが、あくまでも需要があるという前提で有効性が成立する。また、それ以前の土地価格の決め方や企業誘致の方法と異なるので、方法として公的主体内で合意形成が図れるかどうかという課題がある。

#### (e) 暫定的に土地を利用

サンポート高松で採用された手法であり、経済変動や大型公共建築物の整備サイクルを考えると妥当な手法であるが、公的主体が、資金回収のため、開発コンセプトを破棄して土地処分を急ぐ場合は、採用がかなり困難となる。



## (2) 推進手法の安定的実施に基本構想・基本計画が果たした役割

### (a) 公的主体の積極的な公共投資の背景

上記(1)の(a)～(c)の手法は、公的主体の積極的な公共投資によるものであるが、同じ面的な開発である郊外の宅地開発や工場跡地の受益者負担による基盤整備とは異なる。公的主体がより大きな役割を果たしているが、2-3の港湾再開発の計画の特性で述べたように、大きな役割が計画書に記載され、合意形成もされていることによっている。

また、みなとみらい21では、民間開発者が参入できる新たな方策を採用し業務機能の集積を継続した。サンポート高松では、都市空間が形成できたことを評価して、街区開発の機会を待つことになった。それぞれの背景はどのようなものか、分析する。

### (b) みなとみらい21で新たな方策が可能であった背景

図5-17で明らかなように、新しい方策がとられても、まだ開発されていない街区があり、その大部分が、地権者によって暫定利用されている。街区開発の完了を目的とするなら、商業・業務機能の集積でなく、住宅開発を行うことが確実である。そうならなかった理由は下記の二つと考えられる。

- ① 住宅開発を続行するには、基本計画で定められている夜間人口10千人を増加させ、「街づくり協定で定めている住宅許容街区」を大幅に増やさなくてはならない。
- ② みなとみらい21の目的である、「図2-1に示す物流・工業地区の土地利用転換」と「都心における街路、公園などの整備」は、図5-17で明らかなように達成した。基本計画の目標の3つの内の2つを達成したので、街区開発は、時間をかけて行えばよい環境であった。あえて、基本計画や街づくり協定を変更する状況ではなかった。

この2点から、基本計画の目標である「商業・業務機能の集積」という方針が継続されたが、下記の3つの理由から、従来の街区開発方法が転換され、表5-11に示す新たな方策がとられた。

- ① インフラ整備が完了したので、開発エリアを設置しても、そのエリアで街区開発誘導はできない。
- ② 土地処分価格が、周辺市街地と同レベルでは、新規業務ビルの採算性が成立せず、民間事業者の参入がない。
- ③ 今後とも、計画目標である「商業・業務機能の集積」を追及するなら、他都市で実施されていた企業誘致条例を大規模に導入するのが、実際的である。

### (c) サンポート高松で新しい土地活用が可能であった背景

基本構想は、高次都市機能の充実強化と文化的で快適な都市空間の創造を目標としており、新しい土地活用は、以下のように整理されている。

- ① 「街区開発は当面は行わないが、社会経済情勢や周辺施設の更新時期も見据えた利活用方策」は、基本構想の高次都市機能の充実強化の、今日の状況を踏まえた方針である。
- ② 瀬戸の都・高松にふさわしいウォーターフロントの景観形成のため、北街区を公共で保有し利活用することは、基本構想の目標の一つである「文化的で快適な都市空間の創造」に即したものである。

従来とまったく異なった方策であるが、みなとみらい21とサンポート高松の両方において、基本構想・基本計画に依拠して採用されているのが理解される。民間開発者による街区開発は、マーケットに即したものであり、公的主体はそれに対応しなければならないが、港湾再開発の目標である「基盤整備、土地利用転換、及び、それらによってもたらされる快適な都市空間の創造」を踏まえたものでなければならない。

みなとみらい21とサンポート高松では、街区開発の継続か否かという観点からは逆であるが、基本構想・基本計画とマーケットの動向を踏まえることでは、同じ思考である。また、みなとみらい21でも、暫定利用をされている街区が多いことから、そのように判断できる。基本構想・基本計画は、4章、5章及び6章で示すように、民間開発者の参入を即する役割を果たしたが、同時に環境変化の中で公的主体の事業継続を促した。このことは、民間開発者の参入に関わる長期的判断に資し、公民共同の長期的・安定的基盤になると考えられる。

## 6章 開発推進プロセスの特性と果たした役割

5-1でのべたような街区開発の特性が形成された開発推進プロセスを分析し、その特性と開発推進に果たした役割を明らかにする。特徴的な3つのプロセス、即ち、事業計画を提案させ土地を処分するコンペ、(以下はコンペと表記)、と民間開発者と公的主体の間で行われた協議、および一団の街区開発による街の形成を、それぞれ6-1、6-2および6-3で分析する。分析は、参考文献85～99(公開資料)によっているが、ヒアリングにより分析を補強している。

### 6-1 コンペの果たした役割

#### (1) 24街区共同コンペにいたる地権者間協議

ここでは、みなとみらい21・24街区の事業コンペを例にあげ、共同コンペの実施にいたる、土地権利者3者、横浜市・住宅都市整備公団・(株)三菱地所との協議の構造を分析する。

#### (a) 24街区(クィーンズスクエア横浜)共同コンペの概要

以下にみなとみらい21・24街区事業コンペの概要を示す。延べ面積が約500千㎡であり、単一の街区の開発としては、日本では最大規模である。25街区ランドマークタワーとパシフィコ横浜の間に位置し、この3つの街区の早期完成が5-1(1)で述べた段階整備計画の最大の課題であった。2014年現在では、この3つの街区は、みなとみらい21の街の象徴となっている。

#### ① クィーンズスクエア横浜の建築概要<sup>85)</sup>

表6-1 クィーンズスクエア横浜の建築概要

建築概要	
■ 敷地面積	44千㎡
■ 建築規模	オフィスA棟 地下4階 地上36階 オフィスB棟 地下5階 地上28階 オフィスC棟 地下5階 地上21階 ホテル棟 地下3階 地上25階 ショッピングエリア 地下3階 地上5階 みなとみらいホール 地下1階 地上7階
■ 建築面積	34千㎡
■ 延床面積	496
■ オフィス	211
■ ショッピングエリア	54
■ ホテル	63
■ 横浜みなとみらいホール	19



ランドマークタワー      パシフィコ横浜  
クィーンズスクエア横浜

図5-3 (再掲) みなとみらい21 1994

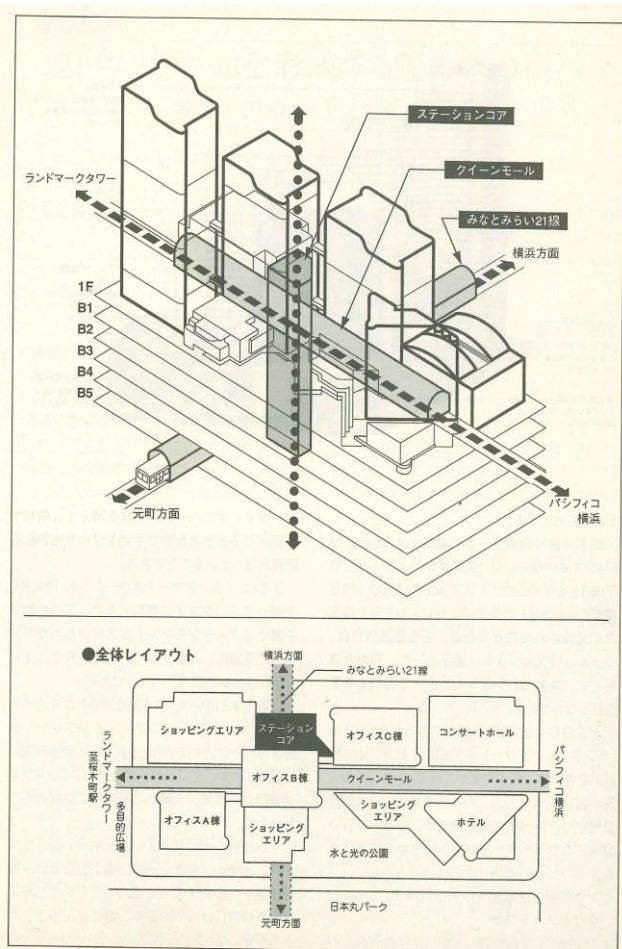


図6-1 クイーンズスクエア横浜の施設配置<sup>85)</sup>

② 事業コンペの経緯<sup>86) 87)</sup>

表6-2 事業コンペの経緯

コンペの経緯	
1989. 2	(株)横浜みなとみらい21、市、公団、地所による計画検討委員会設置
1989. 9	開発基本方針を発表 <ul style="list-style-type: none"> <li>・24街区の3地権者、市・公団・地所は、街区全体を一体的に開発</li> <li>・ビジネスの場、先進的モデル街区、イメージリーダーとして開発し、クイーン軸を充実</li> <li>・事業者を事業計画提案競技方式により選定</li> <li>・三菱地所は、選定された案により、地所所有敷地相当分を選定された事業者と連携して一体開発</li> </ul>
1989. 12	事業計画提案競技要項発表
1990. 2	敷地の処分形態、価格も含め事業計画提案競技募集要項を発表
1990. 3	応募登録
1990. 8	提案登録書受付
1990. 9	応募者ヒアリング
1990. 11	事業主体決定

③ 事業コンペ要綱（提案競技募集要項）<sup>88)</sup>

表6-3 事業コンペ要綱

主催者	(株)横浜みなとみらい21、市、公団、地所による 横浜みなとみらい21・24街区提案競技 実行委員会、審査は別途審査委員会を設置
提案内容	建築、経営、管理等の事業計画
導入機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業務機能は容積対象の50～60%</li> <li>・商業・サービスは容積対象の15～25%、 クィーンモールは幅員15m以上で賑わいを創出し 来街者に高揚感をもたらし、みなとみらい21線地 下駅との連続性を持つこと</li> <li>・ホテルは容積対象の15～25%</li> <li>・文化施設は、クラシック音楽専用ホールを中心 とした複合施設で容積対象の5%</li> </ul>
提案対象用地 と処分用地	提案対象用地→市・公団・地所の所有する4、4ha 処分用地→市・公団の所有する3、2ha
事業主体と 三菱地所との 事業区分	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業主体と三菱地所は、連携して基本設計・ 実施設計・建設を行い、それぞれの建物を 区分所有し管理</li> <li>・三菱地所が、建設・区分所有する建物の用途は 、オフィスを主体として、商業、住宅、 地域冷暖房プラント</li> <li>・事業主体が、建設・区分所有する建物の用途は、 オフィス、商業、住宅、文化施設</li> </ul>
建設スケジュール	1991年春 基本設計開始(実際の年月) 1992年秋 工事着手(1994年2月) 1995年秋 供用開始(1998年7月) (2004年2月地下駅完成)

④ 事業コンペ結果<sup>89)</sup>

表6-4 事業コンペ結果

コンペ実施時の 社会環境	<p>コンペ実施が予告された、1989年12月は 不動産バブルの最盛期であり、経済成長率 は6%を超え、土地価格・床の賃借料も 著しく増大していた。 ランドマークタワーが、事実上の着工に至った時期 で、みなとみらい21地区は、ディベロッパーから大き な注目を浴びていた。</p>
コンペ参加者	<p>住友商事、三和銀行、野村不動産、野村不動産、 森ビル、日本興業銀行、三井物産を代表企業とする 6グループが、事業コンペに参加した。 いずれの提案も、総延床面積が458千㎡から 499千㎡、総事業費が3、070千億円から 3、682千億円であった。 また、ホールの収容人数も2、000人から 2、100人であった。新宿三井ビルの3棟分に相当 する規模であり、当時のディベロッパーの過熱ぶりを 物語るとも、事後的には表現できる。</p>
■ 事業者の選定	<p>施設計画、運営計画ならびに実現性から、 上記6者の内、住友商事、日本興業銀行、 三井物産を代表企業とする3グループにしぼられ、 低層部の施設設計と文化育成から住友商事を 代表企業とするグループの提案が選ばれた。</p>



## (b) 事業コンペ実施に向けての協議の経緯と課題

上記 (a) で述べたような大規模スケールの開発に向けての課題を以下に示す。

### ① 24街区事業コンペの目標の高さと特殊性による困難性

この事業コンペは、当時の事業コンペに共通の目標の高さと、他にはない特殊性がある。特殊性とは、土地所有者が3者であり、同時に大規模な24街区を時間的にも空間的にも一体的に開発しようとするものである。特殊性がある開発において、高い目標を実現しようとしたところに、困難性があると考えられる。

#### ○目標の高さ

- ・延べ面積が、500千㎡に及ぶ規模の大きさ
- ・導入機能が、業務、商業・サービス、ホテル、クラシック音楽専用ホールと多岐にわたっている。

#### ○特殊性

- ・提案の対象となる用地が、市・公団・地所の所有する4,4haであるが、処分用地つまり事業者提供される用地は、市・公団の所有する3,2haである。
- ・事業主体は、自分が提案した計画の内、3,2ha相当を事業化し、三菱地所は残りの1,2ha相当を事業化する。事業主体と三菱地所は、連携して基本設計・実施設計・建設を行い、それぞれの建物を区分所有し管理する。

### ② 協議経緯と課題

ランドマークの協議の最終段階であり計画も確定しつつあった1989年1月に、(株)横浜みなとみらい21、市、公団、地所による協議が開始された。

まず、最初に協議され1989年9月までに確定し、開発基本方針として発表されたのが、一体的開発の方法と導入機能である。

次に、導入機能に加え、街区の具備すべきデザインの条件が加えられ、容積配分と構造において設計が成立するかどうか検討された。また、三菱地所と事業主体との事業区分も明確にされた。そのうえで、1989年12月に、事業計画提案競技要項が発表された。

その後、敷地の処分形態、価格も含め事業計画提案競技**募集**要項が発表された。

導入機能や街区の具備すべきデザインの条件については、街づくり協定によるさまざまなデザインの協議やランドマークタワーの開発協議で、コンセンサスもできあがっていた。協議の焦点は、一体的開発の方法である。これについて以下に述べる。

## (c) 一体的開発の方法をめぐる協議

3者がそれぞれ所有する24街区において、コンセプトを共有して早期に開発することは、共通認識であった。しかし、その方法には下記の二つがあり、主たる協議課題となった。

### ① 3者の土地をまとめて一つの事業者提供する。

この方法は、次のようなメリットがあった。

- ・同時期に街区全体を一つの開発方針で開発できる。
- ・開発の中で整備されるコンサートホールをだれの土地の使かって整備するかを、事業者の裁量にまかせられる。
- ・歩行者動線であり演出上重要な内部空間であるクィーンモールを区画整理事業の費用により事業者が整備するが、デザイン・整備・管理において一体性が保てる。

その反面、次のような問題点が指摘され、解決策が模索された。

- ・三菱地所は、企画・設計部門を有するディベロッパーであり、自らの土地の開発は自ら行う。  
→ 地所の土地を使う開発は主としてオフィスビルとして、地所は事業主体と連携して基本設計・実施設計・建設を行い、地所の土地相当分を区分所有し管理する。
- ・住宅都市整備公団としては、一つの計画の下に、それぞれの所有者が開発する方法でよいのではないかと考える。  
→ 一つの計画の下に、それぞれの所有者が開発する方法について検討する。

## ② 一つの計画の下に、それぞれの所有者が開発する

この方法は、次のようなメリットがあった。

- ・事業主体と三菱地所の間における「基本設計・実施設計・建設・区分所有」をめぐる調整が不要である。

その一方、コンセプトを共有して早期に同時期に開発し、クィーンモールなど低層部の建築空間におけるデザイン・整備・管理において一体性を保てる具体的方法が見つからなかった。

3者の土地をまとめて一つの事業者を提供する方法の問題点の解決策が明らかになるにつれ、①の方法が採用されるに至った。

### (d) 事業の完成にむけての課題

事業者が選定された1990年11月は、バブルが崩壊し、不動産価格と入居者の賃料の下落が始まった時期でもあった。これ以降、選定された事業者は、事業性の確立が大きな課題となり、事業化が決断され工事に着手したのは予定より2年後の1994年2月<sup>90)</sup>である。

### (e) 協議の構造

以上(a)から(d)で、コンペの概要と協議について述べたが、特に(c) 一体的開発の方法をめぐる協議から、その構造を次のように要約できる。

- ① コンセプトを共有して早期に開発することは、共通認識で協議の基礎であった。
- ② 公民の立場に関係なく、対等の協議であった。
- ③ コンセプトを共有して早期に開発するための方法が具体的に検討された。3者の知見が、共同検討の中で生かされた。
- ④ 採用された方法は、コンペ要綱に反映され、24街区開発は、3者の共同事業となった。

このような構造の協議は、参加者の利益と負担の平均化を求めるとかウインウインの関係に留まるものではない。協力し、今でないものを生み出す創造的事業である。このことが、規模・水準において、もっとも優れた開発が24街区で実現したことの要因の一つと考えられる。

## (2) 神戸ハーバーランドコンペに応募・当選した民間開発者の基本的考え方<sup>9 1)</sup>

### (a) 背景

民間開発者である、三菱倉庫は、在来からの地権者であり、区画整理による減歩の中で、残った自社用地を最大限に活用することを基本方針としていた。下記の水色で塗りつぶしたエリアが公的主体が開発した街区であるが、三菱倉庫はそれを上回る街区の開発を意図していた。

### (b) 所有地

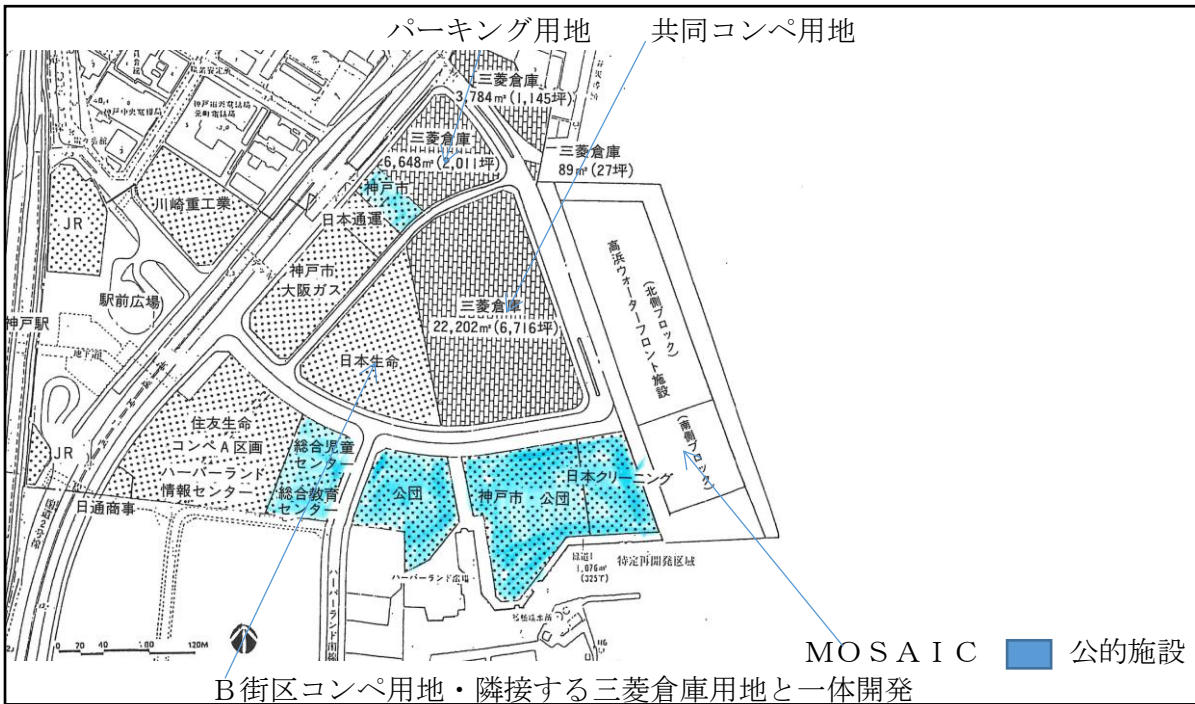


図6-2 三菱倉庫の開発用地

### (c) 開発内容

表6-5に示したコンセプトで3つの街区を一体的開発する考えであった。とりわけ、B街区コンペ用地と隣接する三菱倉庫用地とを一体的にし、スーパーブロックの実現を意図していた<sup>5 1)</sup>。

表6-5 開発概要

開発街区	敷地面積 延床面積	開発概要
パーキング	6,3千㎡ 60,7	2000台
ダイヤニッセイビル (共同コンペ)	24千㎡ 192	・商業施設を核とした複合施設 ・運河・ガレリアの実現
MOSAIC	16千㎡ 33	・生活文化の出島 ・運河と緑地の実現

### (3) コンペの果たした役割

みなとみらい21では、地権者間の話し合いにより、神戸ハーバーランドでは施設立地検討委員会の報告書<sup>39)</sup>において、サンポート高松では公的主体の判断<sup>78)</sup>により、コンペ実施が決められた。表6-6にコンペの概要を示した。

表6-6 コンペの概要

	実施時期	実施主体	処分土地面積	開発内容
みなとみらい21・24街区	1989年 ～ 1990年	横浜市・住宅都市整備公社 (株)三菱地所	44千㎡	商業・業務 ホテル 文化施設
神戸ハーバーランド・A街区	1987年	神戸市・住宅都市整備公社	14千㎡	商業・業務 情報センター
神戸ハーバーランド・B街区	同上	同上	11千㎡	商業・業務
サンポート高松	1999年	香川県・高松市	13千㎡	商業・業務 公共ホール

上記のコンペにおいて、24街区コンペとB街区コンペは、規模も大きく、表6-7に示すように、「公有地を取得するコンペ当選者は、隣接する敷地の民間所有者と共同開発する」という同じ仕組みをもっている。

表6-7 共同コンペの特性

	みなとみらい21・24街区	神戸ハーバーランド・B街区
共同コンペの背景	・横浜市、住宅都市整備公社、(株)三菱地所の地権者3組織で、開発基本方針を共有して早期に開発行う。 ・単一の計画の中で、建物内のクイーンモールを区画整理事業の費用により整備する。	・神戸市・住宅都市整備公社と(株)三菱倉庫の間で、開発の時期、内容、規模に整合性を果たせる。
コンペにおける隣接民間地権者の役割	・コンペの主催者になり、開発内容を定める ・コンペには参加しない	・コンペの主催者にはならない ・コンペには参加する

表6-7に示したように、コンペ当選者が隣接する敷地の民間地権者と、開発の時期・計画を調整し整合性をもって、開発を促進しようとするものである。共同コンペでは、公有地を取得するコンペ当選者との共同開発により、隣接する敷地の民間地権者は、事業化で大きな役割をはたした。同時に、開発計画をリードする役割を担った。

24街区では、三菱地所は、コンペ主催者の一員として、建物の用途や動線を決める事業計画提案要綱作成に加わり開発計画をリードした。

B街区では、三菱倉庫は日本生命を代表とするグループに参加し開発の提案を行い、結果としてコンペで選定されたグループの構成員となって開発計画をリードした。三菱倉庫は、区画整理前は、B街区全体の所有地者であり、ここでスーパーブロックの開発を構想していたこともあり、共同コンペの推進者であった。

この二者は、コンペを通しての開発計画づくりとその後の共同開発に重要な役割を担った。そして、開発の促進だけでなく図6-3～図6-6に示すように、優れた公共空間を創出した<sup>85) 91)</sup>。これは(1)で述べたコンペに向けた協議の構造、(2)で述べた民間開発者の考え方と深くかかわっていると考えられる。公的主体との創造的共同事業としての共同コンペにより、既存地権者である、民間開発者の意図・知見・思想が生かされたと考えられる。





図6-3 みなとみらい21クイーンモール



図6-4 みなとみらい21クイーンモール



図6-5 みなとみらい21クイーンモール



図6-6 神戸ハーバーランド、ダイヤニッセイビルギャラリー

## 6-2 民間開発者と公的主体の間で行われた協議の果たした役割

この項では、みなとみらい21でのランドマークタワーを事例として、協議の仕組み、経緯、課題、役割等进行分析し、協議の機能と構造を、まず、明らかにする。次に、明らかにされた機能と構造をもった協議が、ランドマーク、小樽港マリーナ、小樽築港駅周辺地区再開発、および神戸ハーバーランドMO S A I C開発で果たした役割进行分析する。

### (1) 民間開発者と公的主体の間で行われた協議の機能・構造

ここでは、みなとみらい21でのランドマークタワーを事例として、協議の仕組み、経緯、課題、役割等进行分析する。

#### (a) 協議の仕組み

##### ① 推進調整の課題

公的主体と民間開発者との協議も含め、公的主体の行わなければならなかった調整課題を表6-8に整理する。また、調整課題の背景となった、街づくり基本協定の概要を図6-7街づくり基本協定の土地利用イメージを図6-8に示す。

表6-8 調整の課題

開発の確実な実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 基幹インフラの公共事業による確実な整備</li> <li>(2) 商業・業務機能誘致が可能な土地処分価格の実現               <ul style="list-style-type: none"> <li>・埋め立て地の処分価格</li> <li>・区画整理事業における地権者の換地後の価格</li> <li>・区画整理事業における保留地処分価格</li> </ul> </li> <li>(3) 段階的開発(整備の段階構想)の実施               <ul style="list-style-type: none"> <li>・選択されたエリアでは、インフラ整備と公共施設整備は先行</li> <li>・最初の開発は、既存地盤で既存駅に近いところに集中</li> <li>・民間施設立地の誘導</li> </ul> </li> </ul>
高い水準の都市の実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 基幹インフラの機能目面での整備水準とデザインの確立</li> <li>(2) 水際線ぞいを中心とした公園のデザイン</li> <li>(3) モール計画</li> <li>(4) 街の密度とデザイン</li> <li>(5) 施設誘致</li> </ul>
街づくり基本協定による街区開発の調整	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 基幹インフラの機能目面での整備水準とデザインの確立</li> <li>(2) 水際線ぞいを中心とした公園のデザイン</li> <li>(3) モール計画</li> <li>(4) 街の密度とデザイン</li> <li>(5) 施設誘致</li> </ul>

はじめに

第1条 基本協定の趣旨

1. 基本協定の目的
2. 基本協定の位置づけ

第2条 協定の締結

1. 協定の締結
2. 効力の継承

第3条 協定の変更及び廃止

第4条 協定の区域

第5条 街づくりの基本方針

1. 街づくりのテーマ
2. 土地利用イメージ
3. 街づくりの基本要素
  - (1) 都心住宅
  - (2) 水と緑
  - (3) スカイライン・街並・ビスタ
  - (4) コモンスペース
  - (5) アクティビティフロア
  - (6) 色調・広告物・駐車場

第6条 建物用途

1. 建物用途
2. 都心住宅

第7条 建築物等の基準

1. 最小敷地規模
2. スカイライン
3. ペDESTリアンネットワーク
4. 外壁後退
5. 駐車場
6. 広告物

第8条 都市管理項目

1. 供給処理施設への対応
2. 高度情報化への対応
3. 都市防災等への配慮
4. 周辺市街地への配慮

第9条 協定の運営

1. 協議会の設置
2. 協議会の役割
3. 協議会の事務局

第10条 協議会への届出

1. 街づくり行為の届出
2. 土地の所有者等の届出

第11条 暫定土地利用

第12条 協定の有効期間等

図6-7 街づくり基本協定の概要<sup>9,2)</sup>

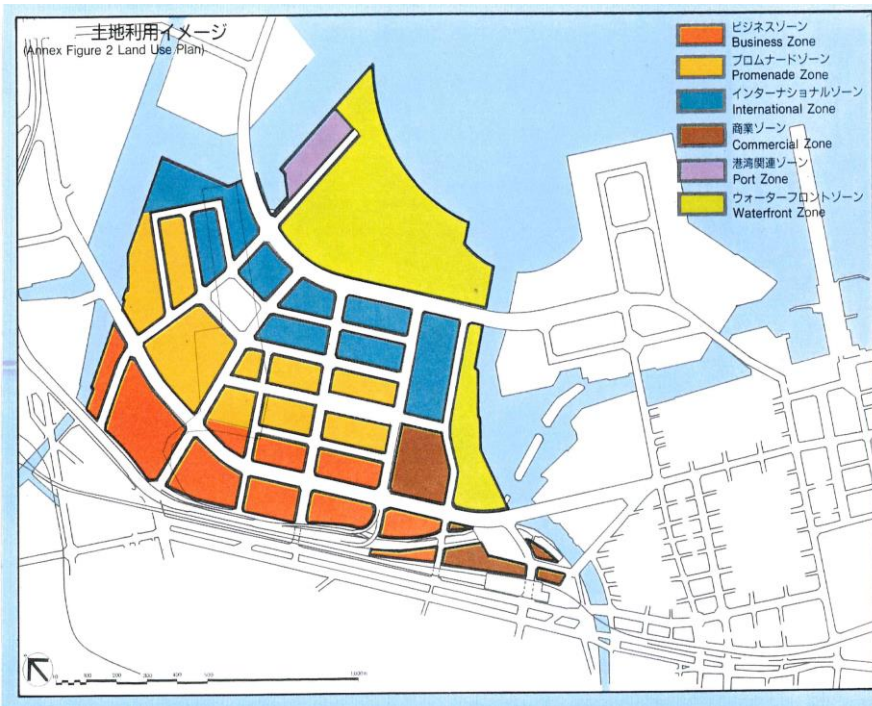


図6-8 街づくり基本協定の土地利用イメージ<sup>9,2)</sup>



② 推進調整の場とルール

表6-9に述べるように、推進調整の場とルールは、明確にされていた。

表6-9 推進調整の場とルール

調整主体	調整の相手方	課題	調整の根拠
横浜市 都市計画局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾管理者</li> <li>・国交省港湾局</li> <li>・道路管理者</li> <li>・国交省道路局</li> <li>・住宅都市整備公団</li> <li>・国交省都市局</li> <li>・民間開発者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○段階整備の実現</li> <li>・選択されたエリアでは、インフラ整備と公共施設整備は先行</li> <li>・最初の開発は、既存地盤で既存駅に近いところに集中</li> <li>○民間施設立地の誘導</li> <li>○インフラの整備水準とデザインの確立</li> <li>○開発すべき街区の選択と機能および規模</li> <li>○土地利用規制</li> <li>○開発にむけての諸手続きの迅速化</li> </ul>	任意の協議
みなとみらい21 会社	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾管理者</li> <li>・住宅都市整備公団</li> <li>・民間開発者</li> <li>・地権者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○建築計画</li> <li>○広場、モールの計画</li> </ul>	街づくり協定

(b) ランドマークタワーの概要<sup>85)</sup>

調整の対象となったランドマークタワーの概要を以下に示す。

表6-10 ランドマークタワーの概要

建築概要(第1期)	
・敷地面積	38千㎡
・建築規模	タワー棟 地下3階 地上70階 プラザ棟 地下4階 地上5階
・建築面積	23千㎡
・延床面積	388千㎡
・オフィス	タワー棟1階から48階 162千㎡
・プラザ	全長500m、地下2階地上5階、5層吹き抜け 72千㎡
・ホテル	タワー棟52階から67階 88千㎡
・ドッグヤードガーデン	全長 100m、幅 30m、深さ 10m
・ランドマークホール	多目的ホール 500㎡
・展望フロアー	タワー棟69階

## 25街区配置図

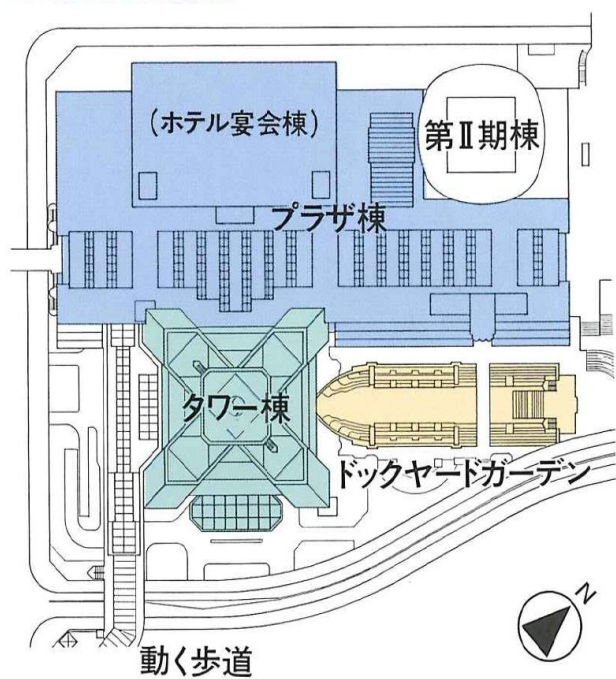


図6-9 ランドマーク配置図

## ランドマークタワー立面図

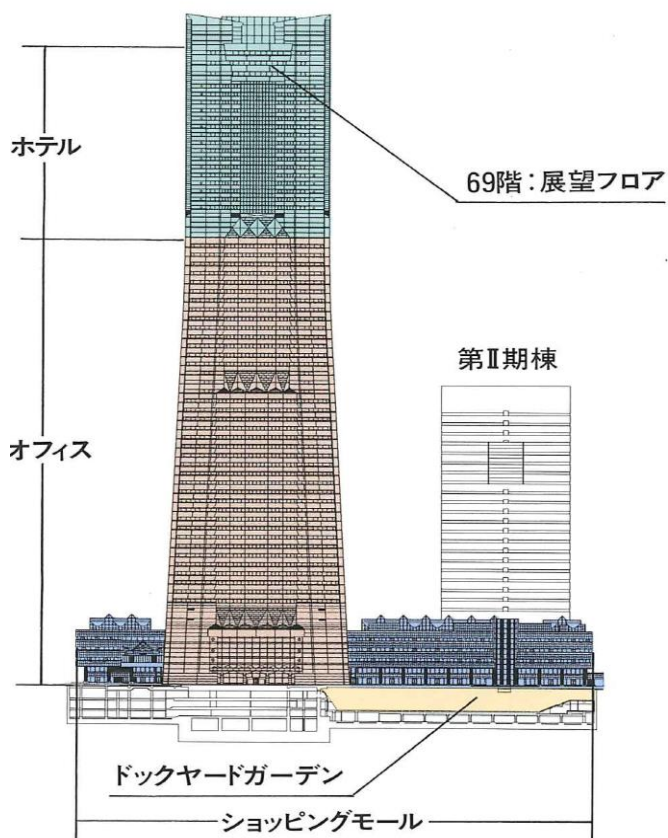


図6-10 ランドマーク立面図



図6-11 プラザ

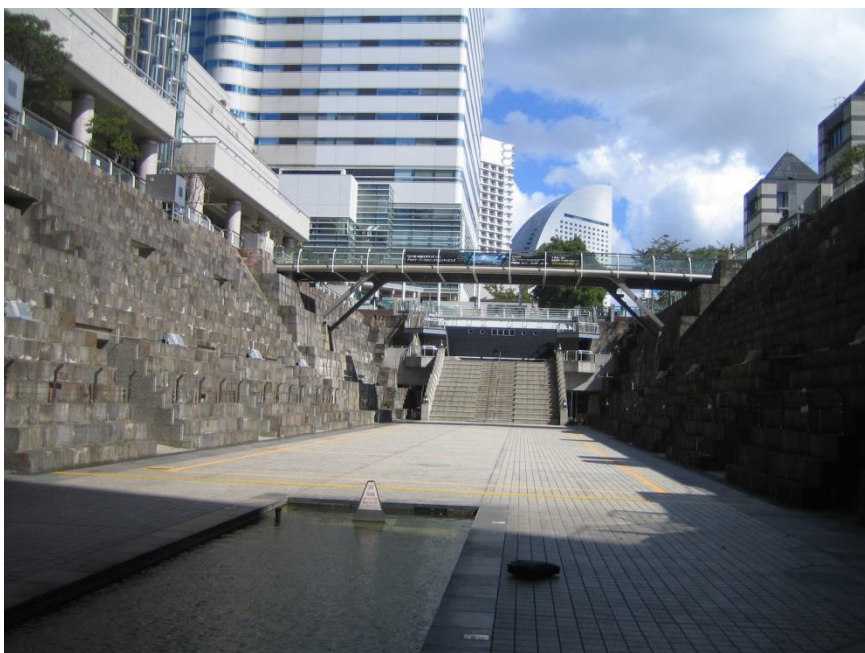


図6-12 ドッグヤードガーデン

## (c) 協議経緯と協議課題

### ① 経緯

表6-11に協議と法定化の経緯をしめす。協議は1989年8月には終了し、8月に基準容積を400%から800%に増大させ、また容積割増に関わる特定街区の制度を10月に法定化し、90年1月に1080%の容積率を特定街区により法定化している。

表6-11

1983年から1989年までの協議経緯	
1983. 3	市より三菱重工に1、2号ドッグの保存の協力依頼
3	三菱地所は、三菱重工より跡地31haの内、20haを購入
4	市より三菱地所に1、2号ドッグの保存の協力依頼
1986. 9	三菱地所より、開発計画(2案あり)の協議依頼
1988. 1	三菱地所と市の間で、協議項目と協議体制の確認
1	開発基本構想を発表(東京で記者会見)
3	東京大学村松名誉教授による2号ドッグ調査委員会発足(～7月)
1989. 3	みなとみらい地区で横浜博覧会開幕
1989. 4	2号ドッグを横浜市認定歴史建造物認定
7	展望フロア、文化施設、公共空間、業務機能に関わる計画が地所から示される。
8	2号ドッグ保全活用計画が三菱地所から発表
1989. 8～1990. 3までの法定化の手続き	
1989. 8	基準容積の変更に関わる横浜市都市計画審議会
10	基準容積の変更に関わる決定告示
10	特定街区に関わる横浜市都市計画審議会
12	2号ドッグ保全のための解体現地調査
1990. 1	特定街区決定告示
3	着工
1993年	竣工

### ② 協議課題

下記表6-12の協議課題の内、三菱地所側が強く要望していたのが、業務・商業・ホテルからなる床面積340千㎡の開発を、早期に、二段階に分けて行うことである。

一方、横浜市側が要望していたのが、業務機能の集積と2号ドッグの保全活用である。したがって、協議の焦点となったのは、機能、空間構成と特定街区、および2号ドッグの保全活用であり、その協議について、以下に述べる。

なお、三菱地所側の体制として特徴的なのは、経営と設計に関わるメンバーが参加して、両面からの意見が同時に示されたことである。協議の効率化と深化に大きく貢献している。



表 6-12 協議課題

協議課題	協議メンバー
<ul style="list-style-type: none"> <li>・着工時期(博覧会との調整)</li> <li>・開発許認可手続きの迅速化</li> <li>・機能、空間計画</li> <li>・1期と2期整備の区分け</li> <li>・特定街区の容積割増</li> </ul>	都市計画局みなとみらい21担当  地所経営担当、設計担当
<ul style="list-style-type: none"> <li>・街づくり協定との調整</li> <li>・建築計画</li> <li>・2号ドッグの保全に関わるタワーの配置</li> </ul>	都市計画局みなとみらい21担当 (株)みなとみらい21  地所経営担当、設計担当
<ul style="list-style-type: none"> <li>・2号ドッグの保全活用計画</li> </ul>	都市計画局デザイン室 みなとみらい21担当  (株)みなとみらい21  地所経営担当、設計担当
<ul style="list-style-type: none"> <li>・動く歩道、広場、モール</li> <li>・アクセス</li> <li>・交通処理</li> <li>・供給処理</li> </ul>	都市計画局みなとみらい21担当 関連部局  地所設計担当

(d) 機能・空間構成と特定街区に関わる協議

協議は、機能・空間構成と2号ドッグの保存、及び上記2点に関わる特定街区による容積割増について、同時進行したが、ここでは、機能・空間構成と特定街区に関わる協議について述べる。

① 1988年3月地所発表案<sup>93)</sup>にいたる経緯

1986年に、三菱地所より開発計画(2案あり)の説明があり、協議が開始された。

表 6-13 協議の開始時点での建築イメージ

協議開始時点の建築イメージ
<ul style="list-style-type: none"> <li>・1986年のマスタープランにおける建築イメージでは、25街区に超高層ビルは存在していない。</li> <li>・地所のこの時点での考え方は、「業務・商業・ホテルよりなる超高層ビルを1998年の前半で建設着手したい。当面はホテルとなる」であった。</li> <li>・建築計画については、70階と45階の二案があり、想定容積は900%で第一期は480%であった。</li> </ul>

88年1月の開幕前に地所側から構想が発表され、これを出発点として本格的協議がスタートし、博覧会終了の1989年10月以降に、早期に着工を目指すことになった。

1988年3月の開発構想案は、1989年4月の最終案と多くの共通点があるが相違点もある。それを表6-14整理する。

表 6-14 開発構想案と最終案の比較

— 共通点 — <ul style="list-style-type: none"> <li>・機能 業務・商業・ホテル</li> <li>・超高層ビル 295m</li> </ul>
— 相違点 — <ul style="list-style-type: none"> <li>・最終案は、二号ドッグの全面保全</li> <li>・開発構想案と最終案では、ホテル棟とオフィス棟のエントランスが逆</li> <li>・開発構想案でなかった、文化施設(ホール)が最終案では整備される。</li> <li>・容積率が開発構想案では900%、最終案1030%</li> </ul>

これより明らかなように、2号ドッグの全面保存と魅力的な建築空間の実現を特定街区により容積率を割り増しすることで、市から要望を実現したものである。

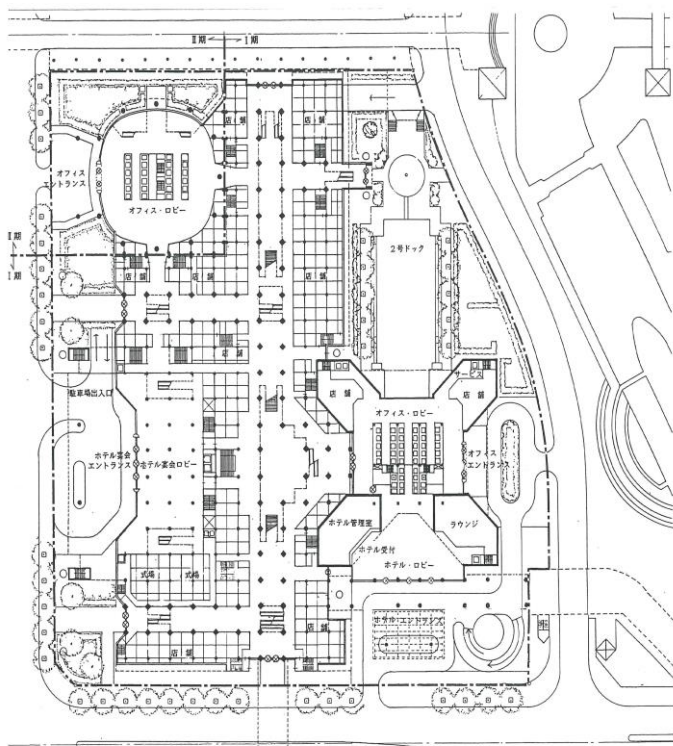


図6-13 1988年3月 開発構想案

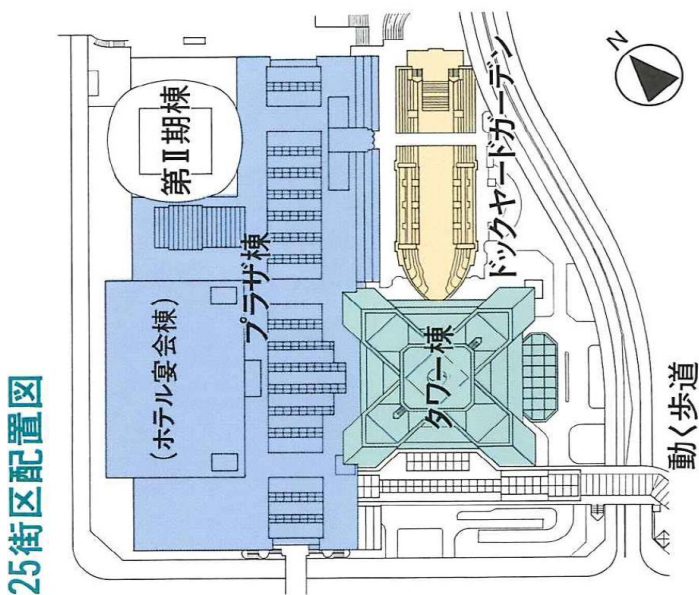


図6-14 1989年4月最終案

25街区配置図

## ②1989年4月最終案にいたる経緯

都市計画の手続きによる「特定街区制度による容積割増」は、告示が1989年4月以降になるが、協議はそれ以前に行われており、この協議を含めて経緯を述べる。

### ○2号ドッグの保全の可能性

構想案から最終案に至る最大の課題は、2号ドッグの保全であり、保全をどの程度まで行うかによって、建築計画が変わってくる。これについては、(e)で詳述する。

### ○街づくり協定の概念の実現

街づくり協定の目指した空間づくりの中で、特記されるものは、次の2点である。

- ・道路、公園などの公共空間と建築物の私的空間を結ぶ半公共空間（コモンスペース）
- ・このコモンスペースを生かすために、建物低層部に設ける賑わいの空間（アクティビティフロア）（図6-15）。

この概念により、下記の空間を形成した。

- ・日本丸メモリアルパーク側では、外壁後退の空間が同パークと一体化した空間
- ・歩行者動線とりわけクイーンモルにそって賑わいのある魅力的な空間

また、動く歩道とクイーン軸の結節点など歩行者空間の容量が十分であることも、重要な協議課題であった。

地所側においては、これらの課題を構造、商業施設・業務施設としての機能上から検討し、地所案を提示した。

### ○特定街区制度による容積割増の確立

建築計画で、協議の対象になったのは、2号ドッグ以外に

- ・歩行者空間であり、基本計画においても歩行者ネットワークを形成するクイーン軸の整備
- ・外壁後退やコモンスペースやアクティビティフロアにみられる半公共空間の確保
- ・屋内外の空地の確保

機能集積で、協議の対象となったのは、

- ・業務機能
- ・ホテル

である。これらは、地所側も進めようと考えていたところであり、容積率割り増しによって、どの程度市側が誘導できるかが課題であった。

したがって、2号ドッグも含め容積割増を都市計画制度により合理的に行うことが、市側の課題となっていた。1989年4月には運用基準が定められ、それに基づき、上記協議課題の実現度合に応じて230%の容積が増大した。

1988年3月 開発構想案の100%の容積率増大をはるかに上回るものであった。地所側による協議課題の実現が、制度により評価された結果であると考えられる。

なお、基準容積率は、協議の開始された1983年3月では、暫定的に400%であり、1989年10月に800%に変更された<sup>94)</sup>。みなとみらい地区全体の容積率の増大、臨港地区の一部解除、地区計画と最低限高度地区の指定の一環として行われたものである。

### ○早期の許認可・着工

本格的協議の開始された1988年1月に、地所側から早期着工が要望されていたが、下記のような許認可の並行的推進となっている。

- ・街づくり協定による計画調整
- ・特定街区
- ・構造評定
- ・防災評定
- ・建築確認

・ 2号ドッグ活用計画ならびに解体調査

この手続きを、協議と情報交換を頻繁に行い、並行的に行うことで、14ヶ月で終了させることが可能となったと考えられる。早期着工は、特定街区による容積割増と並んで、地所に対するインセンティブとなったと推量される。

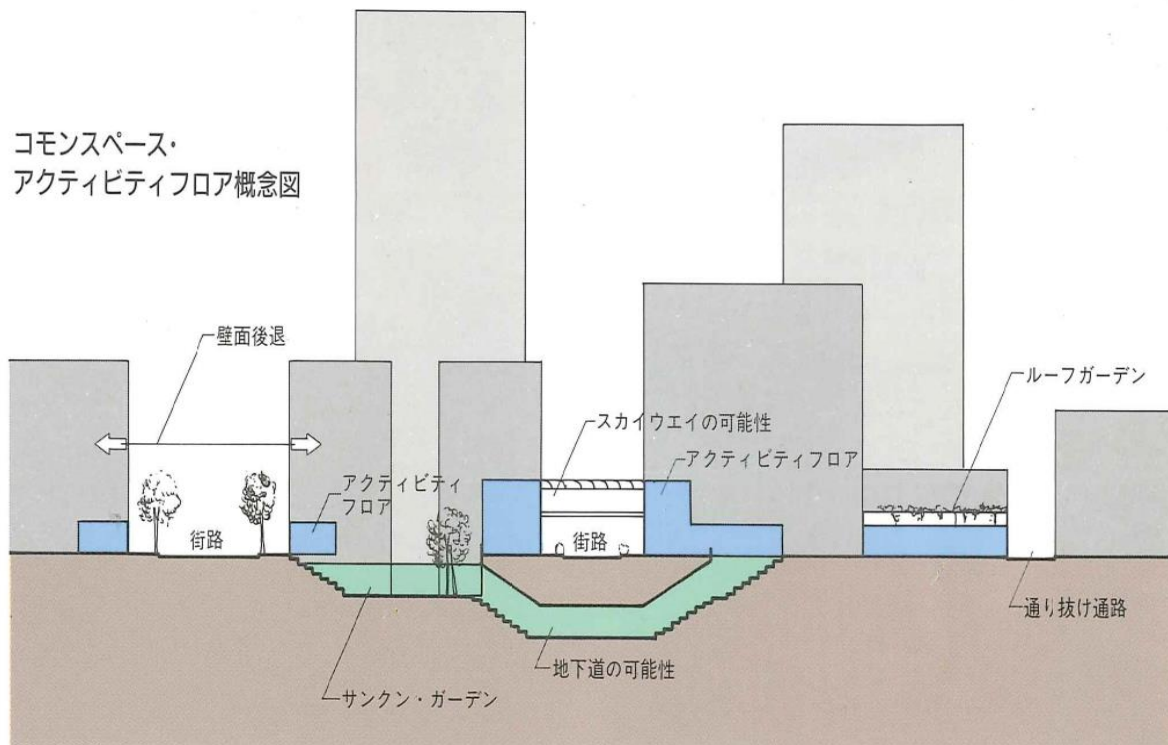


図6-15 コモンスペース、アクティビティフロア概念図

### (e) 2号ドッグの保全

2号ドッグ保存協議は、全体の協議の一部であるが、技術と歴史的建造物保全<sup>95)</sup>の観点から、別途に協議されたので、その経緯を以下に記述する。

#### ① 2号ドッグの概要

表6-15 2号ドッグの概要<sup>96)</sup>

<p><b>2号ドッグの概要</b></p> <p>○1896年竣工(1973年 使用停止)</p> <p>○スケール</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全長 128.32m(内長 117.25m)</li> <li>・上部幅 18.5~27.8m</li> <li>・下部幅 14.0~14.6m</li> <li>・深さ 9.5~10.1m</li> </ul> <p>○構造</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石造乾ドッグ</li> <li>・相州堅石(16,720個)、セメントモルタル</li> </ul> <p>○建造された船舶</p> <p>氷川丸、第一青函丸、計巡洋艦那珂など、1917年から426隻、582万総トンを建造</p>
---



② 88年3月 開発構想案の部分保存

この時点では、図6-13で明らかのように部分保存となっている。

③ 2号ドッグ調査委員会（88年5月～9月）

下記のメンバーにより、4つの視点から5案が検討された。

○メンバー

- ・東京大学 村松貞次郎名誉教授
- ・三菱地所 常務取締役
- ・横浜市 都市計画局長

○評価の視点

- ・近代土木技術史における成果
- ・海運造船史における技術革新に対応
- ・横浜の都市史で重要な位置を占める土木産業遺構
- ・日本ではまれな石造の大空間

○検討案

上記開発構想案と完全保存案を基本に5案検討された。

④ 論点と解決策<sup>97)</sup>

横浜市側の要望もあり、できるだけ保存するにしても解決しなければならない4つの課題があった。

○施設配置

3.8haの敷地に、オフィスとホテルに使われる高さ29.6mの高層棟、オフィスに使われる二期目の高層棟、商業施設が入る低層棟、地下駐車場、敷地内を貫通する公共歩廊・クイーンモールを配置するにあたって、人や車の動線と優れた景観を確保すること。

→ ドッグを若干縮小し（内長107m）、高層棟と日本丸パーク側街路に接して配置する（図6-16）。

○構造

ドッグが水面下にあるため、水漏れならびに浮力による底盤の持ち上げの可能性があった。

→ ドッグを解体し、構造的に建物の一部として復元する（図6-17）。

○活用方法

この異空間を日常的にどのように使うのか。

→ ホテルや商業施設の外部空間として、また、隣接する多目的広場と一体となったイベント空間・憩の広場として活用する。

○投資の妥当性

2号ドッグは容積が3万 $m^3$ 、保存のための建設費30億円をどのように回収するか。

→ 特定街区により容積率が約50%増大された。容積率の増大があっても使いこなすための建築費の増大があるが、ある程度資産価値の増大をもたらしたものと推定される。

⑤ 結論

技術的、デザインのらびに経営的に大変に困難な課題であったが、協議にあたった地所設計陣、横浜市、みなとみらい21会社（市、公団、地所で構成）ともできるだけ保存という方向で一致し、地所経営陣も特定街区による容積率の増加、地所の想定した着工時期が実現できることによって「できるだけ保存」も視野にいれていた。オフィス需要が増大し、ランドマークタワーを地所の飛躍の象徴としたいという会社全体の方向性、総工費2,700億円の規模の中で、ほぼ完全保存となった。

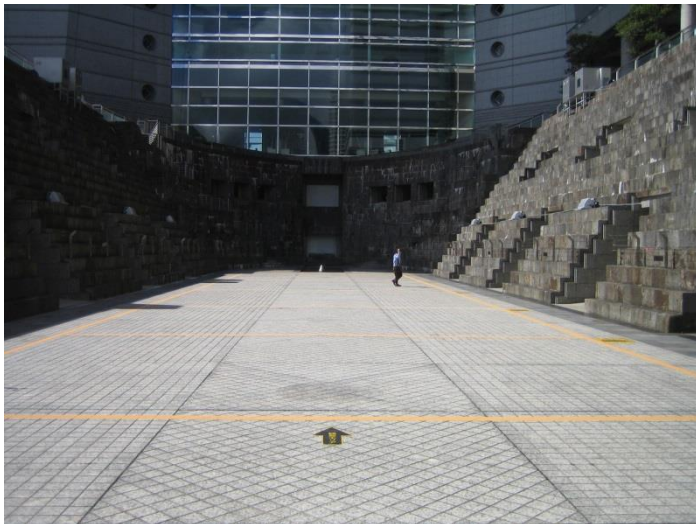


図6-16 高層棟に接して保存



図6-17 構造的には建物の一部として保存

#### (f) 協議の果たした役割

##### ① 「街の密度とデザイン」の実現

「早期開発を完全に実施すること」は、三菱地所側の意欲によって担保されており、協議の役割は地所の意欲をフォローする早期の許認可の実現であった。早期開発の原動力は地所であった。

協議の果たした独自の役割は、「街の密度とデザイン」の実現である。どこまで、そして具体的にすぐれたデザインを実現するかにおいて、協議の果たした役割は極めて大きい。街づくり協定の中で示されている「スカイライン・街並み・ビスタ、COMMONSPACE、アクティビティフロア」を建築空間の中で表現した意義は極めて大きい。地所設計陣、横浜市、みなとみらい21会社は、デザインにおいて、ほぼ共通の問題意識を持ち、その実現のため「地所・市・公団・その関連部門とどのように合意形成するか」も、また、共有されていた。

##### ② クイーン軸街区開発の概念形成

この協議を通してクイーン軸における街区開発の概念が形成された。

○整備の段階構想（段階的开发）を継承した開発軸の概念

段階的開発をどこでどのように行うかは、具体的開発によって決まってくるか、市・公団・地所の協力により、エリアを定め早期に集中的に開発し、みなとみらい21計画の信頼性とポテンシャルを高めるのが目的である。その具体的エリアとして、パシフィコとランドマークの開発の進行によりクイーンモール沿いの街区が浮上してきた。段階的開発としてのクイーン軸である。

○開発軸のイメージ形成と具備すべき内容

図6-18に示すように、基本計画、街づく協定、パシフィコとランドマークの開発の進行により、イメージは形成され、市、公団、地所、みなとみらい21会社によって共有された。クイーンモールの沿った街のスタンダードができあがり、前述した24街区開発においても、デザインが協議対象とならなかった。市、公団、地所間で協議対象となったのは、24街区を一体的に開発するための方法である。

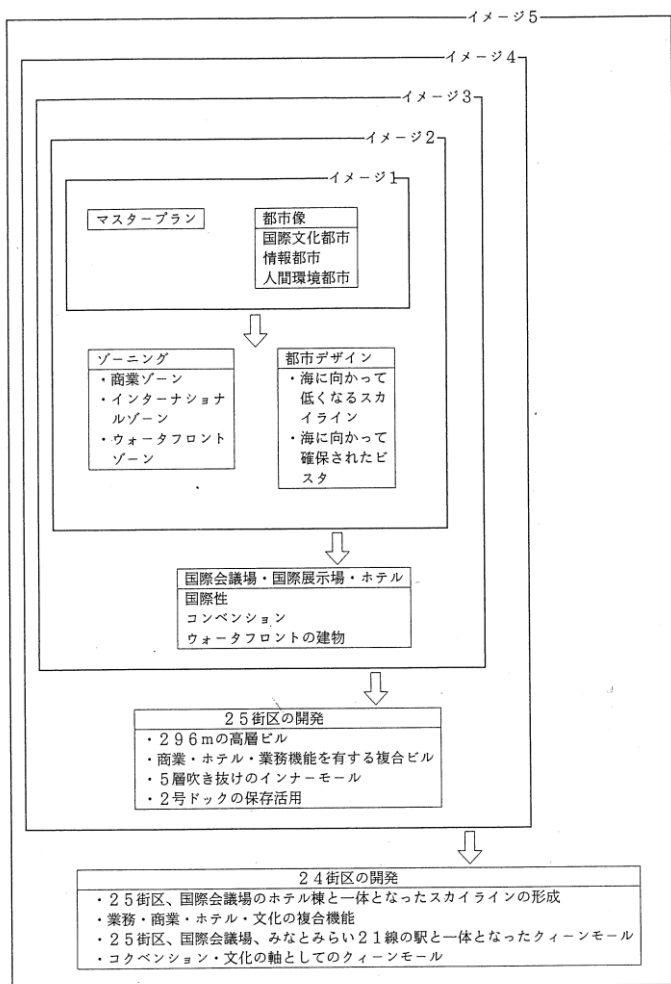


図6-18 クイーン軸のイメージ形成

(g) 開発の質を飛躍的に向上させ公共空間を創造した協議の機能・構造

(a) から (f) で述べたことを、機能・構造として、次のように要約できる。

- ① 道路接続のような技術的な課題を除き、重要な課題は任意の協議で行われているが、公民とも、必要なメンバーが出席し、双方の意思決定に繋がっている。
- ② 案が定まらない段階から、複数の案に基づいて協議され、案を可能にする制度も併せて検討されている。双方において可能な方法を提案し、困難な案を可能にする試みが行われている。
- ③ 協議され合意された内容は、その後の街全体の形成を定めるものとなっている。開発内容・開発空間の水準を上げていくガイドラインとなっている。

## (2) 民間開発者と公的主体の間で行われた協議の果たした役割

民間開発者と公的主体との協議にかかわるものの内、「すでに公的主体によって定められた基準に合致しているか否かについての技術面での協議」は、定められた事前手続きによるが、「開発内容やそれに関わる制度の運用」については、任意の事前協議となる。任意の事前協議を、(1) 協議の背景、(2) 協議内容、(3) 協議結果の法定計画の反映に分けて分析する。

### (a) 協議の背景

どのような経緯で協議が開始されたかを、表6-16に示す。みなとみらい21では横浜市からの要請、小樽港マリナーでは港湾計画の決定に基づく小樽市からの要請、小樽築地区港駅周辺地区再開発では再開発計画書の提言に基づく小樽市からの要請により、開発者は事業参画を決めた。

4章で明らかにしたように、みなとみらい21と小樽築地区港駅周辺再開発では、事業の見通しを公的主体が示した時点で、民間開発者は用地を購入し、街区開発についての協議が開始される。

神戸ハーバーランドでは、三菱倉庫は商業施設の開発の許可を、神戸市は三菱倉庫所有岸壁の前面に公共岸壁の建設を要請している<sup>98)</sup>。

このように、協議は、許認可でなく、開発パートナーとしての関係性に基いている。

表6-16 協議の背景

みなとみらい21 ランドマーク タワー	1980年に基本構想が決定した段階で横浜市から事業参入の依頼があり、三菱地所は、基盤整備事業について横浜市と事前協議を開始した。 1983年に、基盤整備事業が開始され、三菱地所は三菱重工横浜造船所跡地の大部分を購入した。基盤整備事業だけでなく、自らの街区開発でもみなとみらい21地区の開発を促進させようと考えていた。 1986年に、ランドマークの基本設計の検討にはいり、横浜市との協議となった。
神戸ハーバー ランド MOSAIC	三菱倉庫は、区画整理区域と港湾事業区域の総面積23.4haのうち9.6haを倉庫用地として事業前より所有し、ディベロッパーとして港湾事業区域内の商業施設の開発に強い意欲をもっていた。 1984年に、同社より神戸市港湾局に協議依頼がなされ、また、当港湾局は、三菱倉庫の所有岸壁の前面に公共岸壁の整備を申し入れた。
小樽港 マリナー	1985年に、港湾計画で、貯木場を親水機能をもった観光型マリナーとしての再整備が決定され、ヤマハの誘致が行われる。 1988年に、ヤマハのマリナー事業開発計画が市に示される。
小樽築港駅 周辺地区 再開発	1990年に、小樽港再開発計画書で、全国的な視野にたった民間活力の導入が提言され、同市はマイカルグループを誘致する。 1991年に小樽港港湾計画で築港地区の土地利用の転換が位置づけられ、小樽築港駅周辺地区再開発の見通しもたち、マイカルグループがJR北海道等と(株)小樽ベイシティ開発を設立し、同社が築港地区の18.3haを清算事業団から取得する。 (株)小樽ベイシティ開発と小樽市で開発についての協議が始まる。



**(b) 協議内容**

表6-17に協議内容を示すが、建物の用途、開発規模、基盤整備手法及び用途容積の緩和にかかる制度など、開発にとって根幹的<sup>73)</sup>なものとなっている。このことは、前項の「民間開発者と公的主体の間で行われた協議の機能・構造」からも明らかである。

民間開発者の提案と公的主体が当該開発で実現したい事柄が協議され、公的主体は、ランドマークでは特定街区、MOSAICでは特定港湾再開発地区、及び、小樽築港駅周辺地区再開発では再開発地区計画により、用途・容積の緩和についての制度的解決となっている。

表6-17 協議内容

<p>みなと みらい21 ランドマーク タワー</p>	<p>地所の要望は、「業務・商業・ホテルよりなる超高層ビルを1988年の前半で建設着手したい。当面はホテルとなる」であった。市側が要望は、「規模の大きい業務機能の集積と造船所で使われていた2号ドッグの保全活用」であった。 1988年に開発構想案の発表となるが、2号ドッグの保存は部分的なものであった。 1989年の最終案で、「2号ドッグの全面保存と文化施設の整備、これに対して、特定街区制度により容積率を1030%とする」ことで、合意された。</p>
<p>神戸ハーバー ランド MOSAIC</p>	<p>1985年の協議では、隣接する区画整理区域では地権者が公共用地を負担し、臨港地区内の開発では、区画整理区域の負担率との整合性が課題であった。区画整理区域と異なり用途のみの緩和で容積率の緩和はないので、緑地として敷地の20%にあたる0.9haを提供することになった。 神戸市は商業施設の整備を基本としたが、臨港地区商工区における用途を認める制度について結論はでなかった。</p>
<p>小樽港 マリナー</p>	<p>1984年に、マリナーの施設整備について、小型栈橋は小樽市が整備し、係留施設その他はマリナー運営主体が整備することで合意され、小樽市とヤマハなどで、運営主体が設立された。</p>
<p>小樽築港駅 周辺地区 再開発</p>	<p>1994年に、区画整理事業計画を小樽市が策定したが、「事業の安定性を考え、協議により、当初の開発者による基盤整備の案から、区画整理事業の導入」となったことによる。 1995年に、区画整理計画に基づき、開発計画概要を(株)小樽ベイシティ開発が発表し、用途容積の緩和が課題となった。小樽築港駅周辺地区の臨港地区は解除されず、再開発地区計画の適用によって用途容積の緩和が行われることになった。</p>

双方の実現したいことから始まった協議であるが、協議の進展の中で一歩進んで図6-19、20に示すように、より優れた内容・質の開発を生み出した。このことは、前項の「民間開発者と公的主体の間で行われた協議の機能・構造」にも示されている。



図6-19 MOSAIC 運河と緑地



図6-20 MOSAIC 水際線

### (c) 協議結果の法定計画への反映

協議による合意内容は、港湾法<sup>99)</sup>ならびに都市計画法に関わる部分が法定計画に反映され、表6-18に示したように、その後遅滞なく、開発着手となっている。

遅滞がない着工は、開発者側の開発への強い要望を示しており、着工の前提となる法定計画への反映のため、公的主体側が制度的解決策を見出すことは不可欠であったと考えられる。

表6-18 協議結果の法定計画への反映

みなとみらい21 ランドマークタワー	1989年に、合意後、「臨港地区を解除し商業地域とする。容積率を400%から600~800%にする」ことが都市計画決定された。 1990年に特定街区が都市計画決定され、着工となった。
神戸ハーバーランド MOSAIC	1985年に、神戸市と三菱倉庫の間で公共用地負担の合意後、岸壁、緑地、臨港道路の港湾計画が決定された。 1987年に、新規制度として「民活法の特定港湾再開発地区」が創設された。臨港地区は商港地区が指定されており、ここでの商業施設建設の制度的裏打ちが課題であったが、これにより立地が制度として可能となった。 1988年に、以上の経緯により、三菱倉庫は着工した。
小樽築港駅周辺 地区再開発	1995年に、区画整理事業区域と再開発地区計画が、都市計画決定され、96年には区画整理事業が着工された。 1997年に、基盤整備と用途容積の緩和の課題も解決したので、(株)小樽ベイシティ開発が商業施設ウイングベイ小樽に着工した。

### 6-3 街の形成の仕組みその背景となった要因

3-3で示したように、街区開発における不確定性を除去するために、民間開発者が着手前に確実にしておきたいことは、次の2点である。

- ・開発の前提となる用途容積が緩和される。
- ・単独の開発でなく、集積効果のある「近接する街区と同時期に街を形成」する。

下記表6-19に示すように、方法に違いはあるが、緩和は3港湾再開発で確実に行われている。

街区開発で「近接する街区と同時期に街を形成」することについては、小樽築港駅周辺地区再開発では、(株)小樽ベイシティ開発の単独開発であり、必要がなかった。他の3つの港湾再開発では、開発着手前に、街を形成する仕組みをつくっておくことが必要であった。実際の街区開発では、5-1で示したように、街区が連続的に開発され街が形成されている。ここでは、その仕組みを分析する。

港湾再開発における街の形成の仕組みを下記の表6-19に整理した。千㎡の前の数字は、整備された建物の延べ面積である。

表6-19 街の形成の仕組み

	みなとみらい21	神戸ハーバーランド	サンポート高松
用途容積の緩和	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1989年 商業地域 600~800%</li> <li>・1991年 臨港地区は、無分区 または修景厚生港区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1988年 商業地域 500~800%</li> <li>・1987年 臨港地区内は特定 港湾再開発地区により商業施設が立地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1995年 商業地域 400~800%</li> </ul>
街区開発における街の形成総延べ面積千㎡ (開発者数) [既存地権者数]	<ul style="list-style-type: none"> <li>■クイーン軸沿いに開発</li> <li>・1989~91に供用開始 美術館、パシフィコ横浜など公的施設202千㎡</li> <li>・1993~4に供用開始 ランドマーク、横浜銀行本店など590千㎡</li> <li>・1997に供用開始 クイーンズイースト、日石ビル、1176千㎡</li> <li>・89~97 1378千㎡ (6)[3]</li> <li>■その後2013年までに 1743千㎡(32)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1988~90年 総合教育センタ等が先行 19千㎡</li> <li>・1992年に 大部分の民間施設が供用開始 613千㎡</li> <li>・1988~94年 632千㎡ (10)</li> <li>[5]</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2001 高松駅、旅客ターミナル ホテルクレメント 50千㎡</li> <li>・2004 合同庁舎、シンボルタワー 165千㎡</li> <li>・2001~4年 215千㎡ (5)[5]</li> </ul>
街区開発の進め方を決めた要因	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1980年 基本計画で「段階的整備、公的施設の先行整備」が決定</li> <li>・1986年~ 民間開発について 個別公民協議での調整</li> <li>・1988年~ 街づくり協議会での 開発情報の共有</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1986年 施設立地員会報告書で「地権者間で開発について協議、共同の事業コンペ」が決定</li> <li>・1987年~ ハーバーランド地区 整備事業推進懇話会で協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1992年 県から合同庁舎の 移転要請</li> <li>・1998年 街づくり協定</li> <li>・2000年 シビックコア地区 整備制度</li> </ul>

#### (a)みなとみらい21

表6-19に示すように、基本計画で地区を4分割して段階的に整備する方法が採用された。基本計画で定められた「公的施設の先行整備」により、5-1(1)の図5-1に示すように、横浜港博物館、美術館及びパシフィコ横浜が先行して供用開始した。

25街区ランドマークタワーと隣接する横浜銀行および三菱重工横浜ビルは、公的主体の調整により、ほぼ同時期の93~4年に供用開始された。パシフィコ横浜とランドマークタワーの間に位置しクイーン軸ぞいの街の中核となるクイーンズイースト横浜の開発は、横浜市・住宅都市整備公団・三菱地所の協議により、ランドマーク工事着手前に開発が決定された。ランドマークタワーの開発に続く、クイーンズイースト横浜、日石横浜ビルは、形成された街の中で、開発を進め1997年に供用開始することができた。開発時期に関わる協議は、公的主体と開発者で行われ、その情報は、「地権者で構成される協議会」で共有された。



表6-20 みなとみらい21の街区開発順序

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
横浜港博物館	△				○		◎								
横浜美術館	△		○				◎								
パシフィコ横浜	△				○				◎						
ランドマークタワー				△				○			◎				
横浜銀行本店						△		○			◎				
三菱重工横浜ビル							△		○			◎			
クイーンズスクエア横浜							△					○			◎
日石横浜ビル									△			○			◎

△ 着工の決定 ○着工 ◎供用開始

**(b) 神戸ハーバーランド**

神戸ハーバーランドでは、広範な関係者間参加した施設立地委員会<sup>39)</sup>で、立地機能、延べ面積、用途容積の緩和が決定されている。さらに、他の3事例では街区開発の実施段階で逐次に合意された「街区の開発時期、開発規模・機能、土地の処分方式についての土地所有間での事前調整、さらに公有地の事業コンペ及び既存地権者との共同事業コンペ」が、同委員会で事前に合意された。これは、2-3で示したように、施設立地委員会では、すでに決まっていた基盤整備計画を前提に「いかに施設立地を進めるか」が、主たるテーマであったことによると考えられる。87年の推進懇話会で具体化され、街が同時期に形成されることは新たに参入する開発者も含め民間開発者には確実なこととなっていたと考えられる。5-1(1)の図5-4に示すように、1988年から94年という短期間に、開発区域内の街区すべてで開発が完了する。

**(c) サンポート高松**

表6-19に示すように国の合同庁舎移転がまず要請され、行政施設の集約整備による民間業務施設の立地を促進させるシビックコア地区整備制度が2000年に適用された。

5-1(1)の図5-8の示すように01年には、高松駅内商業施設、旅客ターミナル、ホテルが先行して供用開始された。したがって、1999年に事業コンペにより選定された「シンボルタワーの民間開発主体」は、駅周辺における街の形成を前提に開発を進めることができ、04年に駅に近い南側の街区で街が形成された<sup>78)</sup>。

**(d) 街区開発の進め方を決めた要因**

上記3事例は、街の形成プロセスに違いがあるが、いずれも民間事業者が単独開発になることなく、一定の時間内に複数街区開発による街の形成が図られている。表6-19の街区開発の進め方を決めた要因が示すように、みなとみらい21では基本計画が、サンポート高松では基本構想に述べられた四国の中枢管理都市高松の都市拠点形成のための「合同庁舎の移転やシビックコア地区整備制度」が、「街の形成の仕組み」を作る基礎となっている。神戸ハーバーランドでは、基本計画に相当する施設立地委員会報告書が、街の形成の仕組みを事前に直接的に決定している。表6-19に示すように、地権者の過半が既存地権者であり、公的主体の調整が整う環境であったことに加え、これらの基本構想・基本計画が、「街区開発の主体は民間であるが、不確定性のある港湾再開発では、街の形成の仕組みが重要であり、公的主体がそれをつくり調整する」ことが不可欠であることを示している。

## 6-4 開発推進プロセスにおける公民協議についての考察

### (1) 開発推進プロセスにおける公民協議についての考察

#### (a) 基本計画確定前からの少数の地権者と公的主体の共同による安定的な推進

街区開発着手までの経緯（4-1～2、5-2）で明らかのように、在来または土地を取得した少数の地権者と公的主体の間で、街区開発の内容・時期・規模・方法が、コンペも含め協議された。表6-21に示すように、それらの協議による街区開発の全体の街区開発総延べ面積に占める比率は、75～100%である。街区開発の事業上の見通しを、少数の主たる地権者と公的主体とで共有することができ、街区開発の安定推進に大きく寄与したと考えられる。港湾再開発では地権者が少ないので、より可能になったと考えられる。

表6-21 少数の地権者間による協議

	公的主体以外の主たる民間地権者の数	公的主体と主たる民間地権者の開発が総商業・業務床面積に占める比率(%)
みなとみらい21	3(一つは在来地権者)	88%
神戸ハーバーランド	2(一つは在来地権者)	75%
小樽築港駅周辺地区再開発	1	100%
サンポート高松	1(在来地権者)	100%

#### (b) 協議における民間提案の重要性と優れた開発と公共空間の実現

開発内容は、マーケットのニーズに対応しなければならないが、その内容を定めるにあたり、民間開発主体の提案はきわめて重要である。みなとみらい21では、ランドマーク開発計画と24街区コンペ提案要綱作成で(株)三菱地所は大きな役割を果たし、クイーン軸の開発が具体化された。また、神戸ハーバーランドでは、(株)三菱倉庫からの提案<sup>1)</sup>でモザイクとB街区の開発が具体化し、そして小樽築港駅周辺再開発では(株)小樽ベイシティ開発が開発基本構想を提出した。公的主体は、置かれた条件の中で可能な制度を見出し、このような民間からの提案を生かし、双方の要望の実現に止まらず、優れた開発と公共空間を実現していく取り組みが大切である。

#### (c) 公的主体の主体的役割

街区開発の主体は民間であるが、不確定性のある港湾再開発では、公的主体が、「用途容積の緩和を確実に民間開発者の状況に即して行う」ことが不可欠である。また、公共建築物の先行整備や開発についての調整・情報共有にみられるように、民間開発者だけでは実施できない「街の形成の仕組みをつくり調整する」ことが重要である。

### (2) 公の働きの背景となった基本構想・基本計画

5-1と5-2に述べた分析より、「港湾再開発における街区開発のモデル」を図6-21に示す。そのモデルは、下記のように要約される。

- 再開区域全体の駅と近隣市街地へのアクセスを向上させる。
- 港湾事業を活用し、環境・デザイン・アクセスに優れた水際線と水際線に面した宅地を整備する。
- 一団の街区による街の形成を図る。
- 公共建築物の先行整備により民間の街区開発の基盤をつくる。
- 水際線に面した宅地においては、
  - ・公的主体は用途容積緩和と収益性のある宅地価格を実現する。

・民間の既存地権者、あるいは導入された民間開発者が、水際線を生かし既存市街地側の街区と競合しない開発を行う。

f) 既存市街地側の街の形成の核となる街区では、

・公的主体は、できるだけ早期に民間開発者の参入を図り、収益性に寄与する宅地コストの実現を図り、用途・容積率の緩和を図る。」

・民間開発者は、街区レベルでのインフラを整備し、独自性のある開発を行う。

その実現のためには、下記 a) ～ c) の公民の働きが必要と考えられる。

a) 公的主体の幅広い役割 (黒字で表記)

公的主体は、インフラの整備など公的主体の分野を行うだけでなく、街の形成における調整・推進役の役割や「民間開発者の提案によるスーパーブロック開発のための共同コンペの実現ように調整・サポートの役割を果たすことが重要である。

b) 民間開発者の主体性 (赤字で表記)

5-2で述べたように核となる街区の開発は、民間開発主体の強い意欲で進められている。街区開発を進めるのは、民間開発者であり、その主体性なしでは開発は完成しない。

c) 公的主体と民間主体の協議で行うこと (緑字で表記)

容積率の緩和のように公的主体の責任で行うものや、開発への参入のために用地を購入するものように民間開発者の責任で行うものがあるが、両者の早い段階からの協議が望ましい。5-1で述べた水際線に沿った独自性のある開発の実現のためには、公民それぞれの開発コンセプトと使用可能な手段についての総理解が基礎となって、公民両方の手段を使いこなすことが不可欠と思われる。

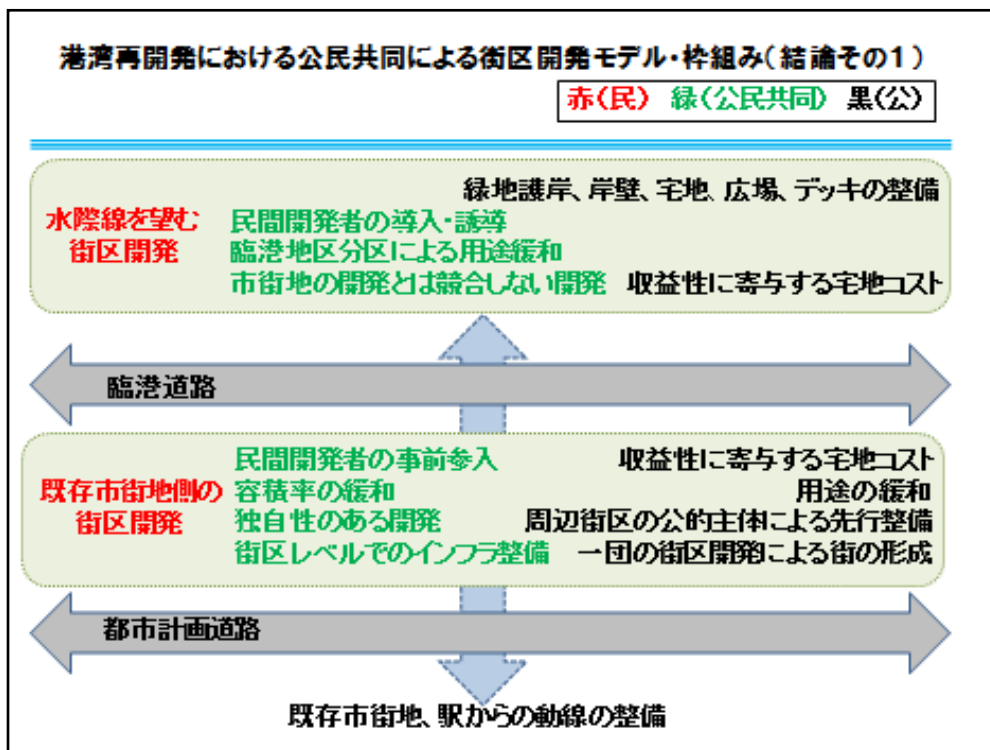


図6-21 街区開発モデル

上記の a) から c) について、

○みなとみらい21では、基本計画で a), b) について述べ、街づくり協定で c) について述べている。

○神戸ハーバーランド立地施設委員会報告書では、a) ～ c) について述べている。

○小樽築港駅周辺地区再開発基本構想では、a), b) について述べ、マリーナ開発におけるヤマハの誘致を行って以来、c) が念頭におかれて開発が推進されている。

○サンポート高松では、中枢管理都市高松という目標実現のためのシビックコア地区制度が b) c)、を具現化したものである。

このように、基本構想・基本計画は、完成像を示すだけでなく、そのための方法、公的主体の役割についても述べている。このことも、一因となって、背後圏人口より想定される以上の商業・業務の集積をもたらしたと推量される。



## 7章 公民共同による港湾再開発の推進手法と提言

### 7-1 公民共同による港湾再開発の推進手法

港湾再開発の特性を、再開発に参入し街区開発を行う民間開発者からみると、次のような3点の不確定性があり、それを払拭することが必要である。

- イ) 港湾再開発区域は、駅や既存市街地と道路や水路で分断されおり、駅や既存市街地への接続のため、駅への動線改修や道路の整備など多くの基盤整備を要求される。「この基盤整備が計画通り進捗するか否か、また、基盤整備が、民間への過大な負担なく公共事業として行われるか否か」についての不確定性
- ロ) 土地利用転換のためには、用途容積の緩和とその前提となる「前例に乏しい臨港地区解除」が必要になるが、それが確実に実施されることの不確定性
- ハ) 港湾再開発は、ウォーターフロント再開発と比較すると、土地利用が商業・業務に特化し、開発しなければならない宅地面積あたりの背後圏人口も多くなき、街区開発全体の完了は容易ではない。その一方、既存市街地に隣接していないので、孤立した開発を避けるため、他の街区開発者と協力して街の形成が必要になる。一団の街区により街を形成することの不確定性

#### (1) 公的主体による枠組みづくり

民間開発者の懸念する港湾再開発の上記イ)、ロ)、ハ)の不確定性を低減し、民間開発者が安定的に事業参入し、街区開発を行うためには、公的主体によって、まず、次のような枠組みが整備されることが必要である。

- a) 港湾再開発において、市街地に比べて相対的に少ない補償費、また港湾事業と街路事業を併用している特性を生かし、駅や近隣市街地へのアクセスを向上させる。
- b) 臨港地区の解除と用途容積の緩和を確実にを行う。
- c) 一団の街区開発による街の形成のため、街区開発誘導を公的主体の責任で行う。

#### (2) 民間開発者の主体性を前提に公民共同により優れた質と公共空間のある街区開発

a) から c) の枠組みと民間開発者の主体性を前提に公民共同で、街区開発を次のように進める必要がある。

- a) 臨港地区内の街区開発においては、港湾法により港湾管理者との協議により大部分の調整が進むので、市街地の再開発に比べ、より独自性のある開発提案を許容する可能性がある。公的主体がもつ基本計画と民間の提案を出発点に、開発内容を検討し独自性のある計画・事業を完成させる。
- b) 港湾再開発では、開発規模が大きくなり民間開発者のリスクも高くなる。リスクに加え、時代とともに変わる社会的ニーズに対応するためには、早期から主たる少数の民間開発者と公的主体との協議の枠組みをつくり、民間の開発主体の意図をくみ取って、開発を促進する。

#### (3) 公的主体の大きな役割と変化への対応力

港湾再開発では、下記のような公的主体の変化への対応力が要求される。

- a) 基盤整備を受寄者負担から公共事業で推進することに比重を移す。
- b) 臨港地区の解除や用途容積の緩和方法は一様でなく、それぞれの開発で解決方法を公的主体が見つけなくてはならない。
- c) 街の形成では、調整者としての公的主体の働きが新に必要となる。
- d) 街区開発が経済環境の変化に遭遇すると、街区開発についての方針転換が必要になる。

#### (4) 公民共同におけるガイドラインとしての基本構想・基本計画の役割

上記の(1)～(3)が可能となったのは、基本構想・基本計画において

- a) 目標が不可避的な必ず実現すべきものとして設定されているので、その目標を優先することで、上記(1)から(3)の実現方法については、柔軟に対応できた。たとえば、サンポート高松では、街区開発は重要な課題として実施できる時期を待つことが可能となり、みなとみらい21では、立地する企業に支援金を交付することが可能となった。

- b) 目標実現のための再開発の推進方法、公民の役割及び公民の協力方法が、幅広く記載されているので、上記の(1)から(3)の手法の実施が、可能となった。例えば、神戸ハーバーランドでは共同コンペが可能となり、小樽築港駅では区画整理の導入が可能となった。
- c) 目標と推進手法について、幅広い関係者・機関と合意形成されているので、利害関係者・機関の多岐にわたる「みなとみらい21」において、「土地利用転換と基盤整備を開発者負担から公共事業による実施に方針転換」が可能となった。

このように、港湾再開発における公民共同を進めるに不可欠な

- (1) 公的主体による枠組みが整備
  - (2) 民間開発者の主体性を前提に公民共同での街区開発
  - (3) 公的主体の大きな役割と変化への対応力
- を、担保するガイドラインとしての役割を、基本構想・基本計画は果たした。

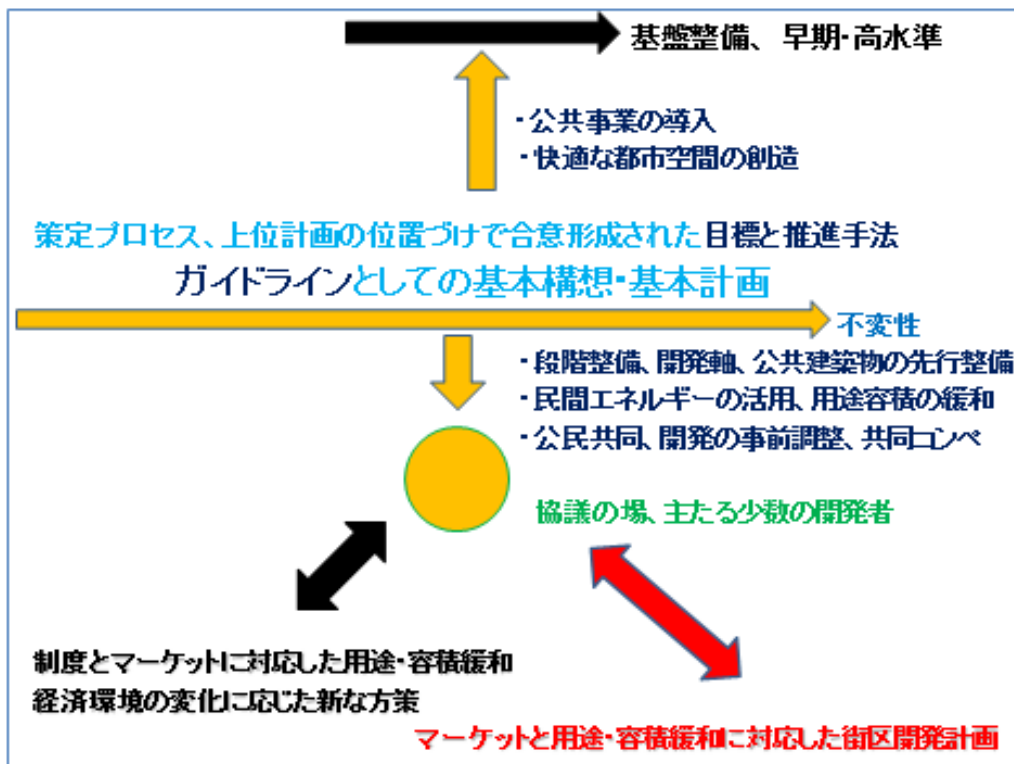


図7-1 公民共同におけるガイドラインとしての基本構想・基本計画の役割

## 7-2 我が国における港湾再開発への提言

前節(1)から(3)で述べた、目標と推進手法を述べると共に合意形成された基本構想・基本計画をガイドラインとして

- (1) 公的主体による枠組みを整備
- (2) 民間開発者の主体性を前提に公民共同での街区開発
- (3) 公的主体が大きな役割を担い変化に対応

する手法は、

- 1) 基盤整備と土地利用転換の確実な実施と街区開発を安定的かつ継続の実施が可能であり、
- 2) 目標を堅持しつつ、状況変化に対応可能である。

街区開発は、マーケットとそれに反応する民間開発者に大きく左右されるが、この手法は、マーケットの動向に関わらず有効と考えられ、次のような課題に適用されることが考えられる。

- 事業継続中の港湾再開発の安定的推進
- 再整備が不可避の都心港湾空間の再生
- クルーズ・観光による地域活性化、港湾空間再編の新たなニーズへの対応
- 我が国の港湾空間開発方式の国際展開

これらの課題は、課題ごとに必要となる手法が異なるが、表7-1に示すように、上記の(1)から(3)の手法によって、課題の実施につながっていくと思われる。

例えば、事業継続中の港湾再開発の安定的推進には、

- 1、継続した街区開発のために、「街の形成のため、街区開発誘導を公的主体の責任で実施」
- 2、環境変化の中では、「公的主体が大きな役割を担い変化に対応」
- 3、安易な計画変更が生じないためには、「目標を堅持するガイドラインとしての役割の基本構想・基本計画」  
が、それぞれ必要である。

表7-1 課題と手法の関係

手法		事業継続中の 港湾再開発の 安定的推進	再整備が不可避 の都心港湾空間 の再生	港湾空間再編 の新たなニーズ への対応	港湾空間開発 方式の 国際展開
(1) 公的主体による 枠組みづくり	(a) 港湾事業、街路事業 によるアクセスの向上		○	○	○
	(b) 臨港地区の解除と 用途容積の緩和		○	○	
	(c) 街の形成のため、 街区開発誘導 を公的主体の実施	○	○		
(2) 公民共同の 街区開発	(a) 臨港地区内の街区開発 において独自な事業		○	○	○
	(b) 核となる民間の開発主体 の提案による開発促進		○		○
(3) 公的主体の大き な役割と変化 への対応力		○	○	○	
(4) 基本構想・基本 計画による ガイドライン機能	(目標、推進手法、 公民の役割・協力手法)	○			○

## 1章 参考文献

- 1) 横浜市：都心臨海部総合整備計画，pp. 58-645，1981
- 2) ハーバーランド地区施設立地委員会：同報告書，pp. 9-49，1986
- 3) 港湾空間高度化センター：小樽港再開発計画報告書，pp. 40-41，1989
- 4) 香川県：サンポート高松北側街区利活用検討委員会資料，pp. 1-10，2010
- 5) 港湾空間高度化環境研究センター：日本のウォーターフロント，2007
- 6) 大阪湾ベイエリア推進機構：ウォーターフロント開発調査，2007
- 7) 安西真子・横内憲久・桜井慎一：臨港地区の土地利用転換に伴う新たな都市計画制度の必要性、第33回日本都市計画学会論文集，1998
- 8) 山田郁子・大沢昌玄・岸井孝幸：臨港地区・商工区の設定状況に関する分析、土木計画学、研究発表会講演集 Vol. 131，pp. 66，2005
- 9) 石田隆：国内のウォーターフロント開発地区における地区計画・景観条例に関する調査、国総研資料第302号，pp. 1-20，2006
- 10) 細川祐介・横内憲久・岡田智秀・大越正之：ウォーターフロントにおける土地区画整理事業に関する研究、みなとみらい21中央地区を事例として、土木計画学、研究発表会講演集 Vol. 128，2003
- 11) 細川祐介・横内憲久・岡田智秀、大越正之：ウォーターフロントにおける土地区画整理事業に関する研究、区画整理設計に着目して、土木計画学、研究発表会講演集 Vol. 130，2004
- 12) 加瀬靖子・横内憲久・岡田智秀・大越正之・細川祐介：ウォーターフロントにおける土地区画整理事業の特性に関する研究、換地計画に着目して、日本建築学会大会学術講演梗概集（近畿）2005年，pp. 449-450，2005
- 13) 金田孝之・大塚宏：みなとみらい21事業の目標と手段・制度、再開発研究 No. 8，pp. 45-59，1991
- 14) 上田隆夫：民間大規模開発に関する考察、大阪ビジネスパークを例にして、都市計画学会、一般研究論文187巻，pp. 74-84，1994
- 15) 山根勝利：大規模な再開発事業における事業推進方策と課題、JR尼崎駅北地区再開発を踏まえて、再開発研究 No. 16，pp. 84-93，1999
- 16) 姫野貴司、村橋正武：公民連携による大規模都市開発事業の推進方策に関する研究、平成17年度、土木学会関西支部、年次学術講演会集IV41，2005
- 17) 岡田忠夫：東京都心部における都市開発プロジェクトを通じた新たな公民協調と都市機能の変容に関する研究、大手町・丸の内、有楽町地区を対象に、筑波大学システム情報工学研究科社会システム・マネジメント専攻、博士論文、2012

## 2章 参考文献

- 18) 横浜市：みなとみらい21，pp. 16-27，1999
- 19) 横浜市都市計画局：みなとみらい21vol. 84，pp. 19，2013
- 20) 横浜市都市計画局：みなとみらい21vol. 83，pp. 20，2012
- 21) (財)神戸都市問題研究所：神戸ハーバーランド，pp. 20-21，1992
- 22) (財)神戸都市問題研究所：神戸ハーバーランド，pp. 46，1992
- 23) 神戸市住宅都市局：新都心整備の区画整理事業，2014
- 24) 港湾空間高度化環境研究センター：日本のウォーターフロント，pp. 18~19，2007
- 25) 国土交通省：高度画像情報（カラー空中写真），2014. 2
- 26) 香川県：サンポート高松北側街区利活用検討委員会資料，pp. 1-10，2010
- 27) UR都市機構：豊洲2、3丁目の街づくり，pp. 7，2008
- 28) 東京都：豊洲1~3丁目街づくり方針，pp. 7，2001
- 29) 千葉県企業庁：幕張新都心土地利用計画図，1989
- 30) 横浜市都市整備局：市街地開発事業の概要、ポートサイド地区，2014
- 31) みなとみらい21街づくり協議会：MINATOMIRAI21，pp. 3-4，1994
- 32) 神戸市住宅都市局：新都心整備土地区画整理事業，pp. 1，2014
- 33) 横浜市企画調整局：横浜の都市づくり，pp. 86，1982
- 34) 横浜市企画調整局：調査季報28，pp. 62-68，1971



- 3 5) 金子彰・石渡友夫：運輸省港湾技研資料 No. 220, pp. 52, 1975
- 3 6) 高橋正宏：横浜・都市計画の実践的手法, 鹿島出版会, pp. 93-95, 1978
- 3 7) 横浜市都心臨海部総合整備計画調査委員会：同調査報告書, pp. 16-25, 1978
- 3 8) 国鉄湊川貨物駅跡地利用計画策定委員会：神戸駅周辺地域の活性化に向けて, pp. 1-26, 1984
- 3 9) ハーバーランド地区施設立地員会：同報告書, pp. 9-48, 1986
- 4 0) 小樽港港湾管理者：港湾計画書, pp. 1-2 及び小樽港港湾計画図, 1989
- 4 1) 小樽港港湾管理者：港湾計画書, 小樽港港湾計画図, 1991
- 4 2) 小樽港港湾管理者：港湾計画図, 1997
- 4 3) 小樽港港湾管理者：小樽港港湾計画書資料, pp. 29-30, 1991
- 4 4) 港湾空間高度化センター：小樽港再開発計画報告書, pp. 35-41, 1989
- 4 5) 香川県：サンポート高松北側街区利活用検討員会資料 6, pp. 1-2, 2010

### 3章参考文献

- 4 6) 横浜市都市計画局：みなとみらい 21 vol. 83, pp. 19, 2012
- 4 7) 江東区都市整備部都市計画課：豊洲二・三丁目地区（再開発促進区）計画図、2002
- 4 8) 港湾空間高度化環境研究センター：日本のウォーターフロント, pp. 18-181, 2007
- 4 9) 神戸市住宅都市局：H A T 神戸東部新都心の計画, 2009
- 5 0) 横浜市：都心臨海部総合整備計画調査中間報告書, pp. 11, 1979
- 5 1) 横浜市、神戸市及び小樽市の港湾管理者からのヒアリング結果, 2012. 10~2014. 3

### 4章参考文献

- 5 2) 高橋正宏：横浜・都市計画の実践的手法, 鹿島出版会, pp. 88-89, 1978
- 5 3) 田村明：横浜・都市計画の実践的手法, 鹿島出版会, pp. 29-36, 1978
- 5 4) 田村明：都市ヨコハマをつくる, 中央公論社, pp. 72-87, 1983
- 5 5) 依田和夫：業務核都市横浜とみなとみらい 2 1 事業, 都市開発, pp. 2-8, 1994. 6
- 5 6) 小沢恵一：、横浜市とリーディングプロジェクト, 都市開発, pp. 8-12, 1994. 6
- 5 7) 森誠一郎：みなとみらい 2 1 計画のめざすもの, 木学会誌, 1984. 4
- 5 8) 横浜市：都心臨海部総合整備計画調査中間報告書, pp. 1, 34, 1979
- 5 9) 横浜市：都心臨海部総合整備計画調査中間報告書, pp. 22, 1979
- 6 0) 横浜市：都心臨海部総合整備計画調査中間報告書, 1979 及び当時の担当者よりヒアリング
- 6 1) 横浜市：都心臨海部総合整備計画調査中間報告書, pp. 28-32, 34, 1979
- 6 2) 横浜市：都心臨海部総合整備計画調査報告書, pp. 13-20, 1980
- 6 3) 横浜市：都心臨海部総合整備計画調査報告書, pp. 21-25, 1980
- 6 4) 日本経済新聞：1980. 7. 19
- 6 5) 横浜市：都心臨海部総合整備計画調査報告書, pp. 25, 1980
- 6 6) 横浜市：都心臨海部総合整備基本計画（中間案）, pp. 33-64, 1981
- 6 7) 曾根原悦夫：住・都公団「特定再開発事業」の第一号, 都市開発, pp. 21, 1994. 6
- 6 8) 横浜市都市計画局：みなとみらい 21 vol. 43, pp. 9, 1995
- 6 9) 横浜市都市計画局：みなとみらい 21, pp. 22, 1989
- 7 0) 小樽港港湾管理者：港湾計画書, 小樽港港湾計画図若竹地区, 1989
- 7 1) 港湾空間高度化センター：小樽港再開発計画報告書, pp. 40-41, 1989
- 7 2) 小樽港港湾管理者：港湾計画書, pp. 2-4 及び小樽港港湾計画図, 1991
- 7 3) 坂本眞一：北海道における駅周辺整備とまちづくり, 運輸政策研究 Vol. 32, pp. 27, 2002
- 7 4) 小樽市：小樽築港駅周辺地区整備基本計画, pp. 15-32, 1992

### 5章参考文献

- 7 5) 横浜市：都心臨海部総合整備基本計画, pp. 58-59, 1981
- 7 6) (財) 神戸都市問題研究所：神戸ハーバーランド, pp. 30-37, 1992
- 7 7) 神戸市住宅都市局：新都心整備の区画整理事業, 2014
- 7 8) 香川県・高松市：サンポート高松の現況, pp. 1-40, 2005

- 79) 横浜市文化観光局：本市の「MICE機能強化」等への取り組み及び検討状況，  
pp. 1, 2013. 6. 15
- 80) 横浜市都市計画局：みなとみらい 21 vol. 84, pp. 12-18, 2013
- 81) 一般社団法人横浜みなとみらい 21 より提供
- 82) みなとみらい 21・24 街区提案競技実行委員会：みなとみらい 21・24 街区事業提案競技募集要  
項, pp. 11, 1990. 2
- 83) 日経 BP 社：Nikkei Real Estate , pp. 56-58, 1989. 1
- 84) サンポート高松北側街区利活用検討委員会：報告書, pp. 13-19, 2012

## 6章参考文献

- 85) T・R・Y90 事業組合、三菱地所株式会社：地区の中心軸を形成する賑わいの街へ，  
都市開発, pp. 60-74, 1994. 6
- 86) 横浜市：24 街区の開発基本方針、みなとみらい 21 INFORMATION23, pp. 2-3, 1989. 10
- 87) 横浜市：みなとみらい 21 中央地区 24 街区事業提案競技，みなとみらい  
21 INFORMATION24, pp. 2-3, 1990. 2
- 88) みなとみらい 21・24 街区提案競技実行委員会：みなとみらい 21 中央地区 24 街区事業計画提案競  
技募集要項, 1990. 2
- 89) 株式会社横浜みなとみらい 21：みなとみらい 21 中央地区 24 街区事業計画提案競技実施報告  
書, pp. 71-137, 1991. 3
- 90) 横浜市：みなとみらい 21 INFORMATION40, pp. 8-9, 1994. 2
- 91) (株)三菱倉庫神戸支店ハーバーランド開発課：ダイヤニッセイビル／立体駐車場／モザイク，  
新都市開発, pp. 27-32, 1992. 5
- 92) みなとみらい 21 街づくり協議会：街づくり基本協定, pp. 6-20, 1992
- 93) 三菱地所株式会社：みなとみらい 21・25 街区開発構想案, 1988. 3
- 94) 横浜市：第 27 回横浜市都市計画審議会議事録, 1989. 10
- 95) 横浜市都市デザイン室：歴史的建造物の認定と補助金交付について, 1989. 4
- 96) 三菱地所株式会社：25 街区開発計画における 2 号ドッグ保全活用について, 1989. 4
- 97) 金田孝之：都市計画のコツ・プランナーの思考と行動，ぎょうせい, pp. 235-241, 1996
- 98) 神戸市港湾局の担当者よりのヒヤリング
- 99) 神戸港港湾管理者：神戸港港湾計画書, pp. 11-18, 1985

## 謝辞

最後に本論文をとりまとめるにあたり、ご指導いただいた海洋建築工学科の近藤健雄先生と桜井慎一先生に、まずもって深謝の意を表します。大変ありがとうございました。筆者の経験を踏まえた論文のテーマの設定そして研究の方法について、両先生のご指導がなければ、本論文は完成し得なかったことは明らかであり、心より感謝申し上げます。また、海洋建築工学科の増田光一先生にはOMAEでの論文発表、理工学部の岸井孝幸先生には、既往論文の取扱いについてご指導いただき、感謝申し上げます。

本論文の基礎となっているのは、筆者が横浜市在職中の横浜の都心部強化事業からみなとみらい21事業にいたる40年近い計画策定と事業推進の経験であり、この中で、指導頂いた田村明先生、大高正人先生、依田和夫先生に心から感謝申し上げます。鬼籍に入られ親しくお話しできないのは残念であるが、本研究の問題意識は、三名の先生の思想の射程内に入っていると考えています。2号ドッグ保存の先鞭をつけた北沢猛先生とは住む世界を異にし、直接感謝の意を表せないが、創造力の喚起に言葉を越えたものがあつたことをご報告申し上げます。

みなとみらい21の計画策定・事業推進は、苦闘の連続であり、個人ではなく組織としての集合意識によってなされたものであり、いままで存在しなかった水準の達成が目指されてきた。労苦を共にした、先輩、同僚、後輩に心から感謝申し上げます。

港湾再開発の概念がようやくできはじめたころから、折にふれご議論いただいた、港湾空間高度化環境研究センター初代常務の石渡友夫氏の仕事の延長に本論文はあり、鬼籍に入られたとはいえ深謝の意を表します。

港湾空間高度化環境研究センターから、みなと総合研究財団にいたる歴史の中で、ご指導いただいた新井洋一先生には、港湾行政の先輩として本論文についてご討議いただきました。また、みなと総合研究財団に計画・環境業務についてご指導頂いている海洋建築工学科の畔柳昭雄先生からも御意見を頂き、両先生のご指導に感謝申し上げます。

また、下記のヒアリングに協力いただいた各機関の皆様に感謝申し上げます。あわせて、本論文についてご議論いただいた細川恭史理事、宇於崎泰寛主任研究員をはじめ、みなと総合研究財団の職員の皆様に感謝申し上げます。

専門分野は異にしますが、本論文の分析方法の核心となる時間の推移の概念を議論いただいた岩壁茂博士に感謝申し上げます。そして、少なからぬ期間、研究活動を見守ってくれた吾妻に感謝したい。

### ヒアリング先（組織名称は当時のもの）

	横浜市企画調整局
	横浜市都市計画局
みなとみらい21	(株)横浜みなとみらい21
	(財)横浜みなとみらい21
	横浜市港湾局
神戸ハーバーランド	神戸市都市計画局
	神戸市港湾局
小樽築港駅周辺 地区再開発	小樽市産業港湾部
サンポート高松	香川県土木部港湾課

付録

手法に関する既往の論文および開発例



## 付録の位置付け

本研究の結論において、公民共同による港湾再開発の推進手法として、下記の（１）～（４）を挙げた。

### （１）公的主体による枠組みづくり

- a) 港湾再開発において、市街地に比べて相対的に少ない補償費、また港湾事業と街路事業を併用している特性を生かし、駅や近隣市街地へのアクセスを向上させる。
- b) 臨港地区の解除と用途容積の緩和を確実に行う。
- c) 一団の街区開発による街の形成のため、街区開発誘導を公的主体の責任で行う。

### （２）民間開発者の主体性を前提に公民共同の街区開発

- a) 臨港地区内の街区開発においては、港湾法により港湾管理者との協議により大部分の調整が進むので、市街地の再開発に比べ、より独自性のある開発提案を許容する可能性がある。公的主体がもつ基本計画と民間の提案を出発点に、開発内容を検討し独自性のある計画・事業を完成させる。
- b) 港湾再開発では、開発規模が大きくなり民間開発者のリスクも高くなる。リスクに加え、時代とともに変わる社会的ニーズに対応するためには、早期から主たる少数の民間開発者と公的主体との協議の枠組みをつくり、民間の開発主体の意図をくみ取って、開発を促進する。

### （３）公的主体の大きな役割と変化への対応力

港湾再開発では、下記のような公的主体の大きな役割と変化への対応力が要求される。

- a) 基盤整備を受寄者負担から公共事業で推進することに比重を移す。
- b) 臨港地区の解除や用途容積の緩和方法は一様でなく、それぞれの開発で解決方法を公的主体が見つけなくてはならない。
- c) 街の形成では、調整者としての公的主体の働きが新に必要となる。
- d) 街区開発が経済環境の変化に遭遇すると、街区開発についての方針転換が必要になる。

### （４）公民共同におけるガイドラインとしての基本構想・基本計画の役割

（１）～（３）については、個々の事業手法を新たに整備することが必要な場合が、少なからずある。本研究は、個々の手法の開発を研究するものでないが、本研究の過程で、例えば、神戸のMOSAICにおける臨港地区内開発制度など手法の整備例を少なからずヒアリングしたので、以下に筆者の経験も含めてその論点と過程を、付録で、整理する。

また、併せて、既往の手法及び計画策定過程についての概念と論文、ならびに、みなとみらい21計画に関わったプランナーの手法についての開発事例を整理する。

## 1、手法の整備についての港湾再開発での試み

1970年代後半から90年代にかけて計画し実施された「港湾再開発計画」は、計画のあるべき姿については先行事例があったものの、その事業手法に関しては実績のある有効な安定した事例が乏しく、手法を開発しつつ計画を策定せざるを得なかった。

現存する権利者との協議を踏まえた計画内容となるため、計画内容のみならず、策定プロセスも協議の影響を受けた。すなわち、協議と並行した計画策定となっている。区画整理事業や再開発事業では、基本計画策定時点で、プレ権利変換計画を権利者に示し協議と計画策定を並行して進めるが、港湾再開発の基本計画策定時点でこれを適用することは、制度もなく、権利者の意識の上でも無理があった。したがって、計画策定主体が、任意で協議と計画策定をつなぐ必要があった。実施主体は、計画策定主体とは別に複数となり、一部は有利子資金で事業幕張新都心計画とみなとみらい21計画費の多くを調達し、宅地や床売却で有利子資金を返済していた。全体としての事業の中断は、有利子資金による事業の中断にもなり資金ショートによる有利子資金事業の瓦解につながった。計画当初より事業リスク対応を重視した計画が要求された。

計画時点では予想できなかった「不動産バブルとその崩壊」により、事業実施において、多大の影響を受けた。事業実施時点で、開発された政策手段が機能しなかった場合もあり、また事後的に新たな事業手法が開発された。表付-1に、港湾再開発で採用された新規の手法を赤字で表記する。

表 付-1 港湾再開発で採用された新規の手法（赤字）

	みなとみらい 21	神戸 ハーバー ランド	小樽築港駅 周辺再開発	サンポート 高松
駅の改修	○	—	○	○
駅への導線の改善	○	○	○	○
区画整理事業 (開発誘導事業)	○	○ (○)	○	○
街路の整備	○	○	○	○
臨港道路の整備	○	○	○	○
緑地護岸の整備	○	○	○	○
岸壁の整備	○	○	○	○
埋め立ての実施	○	—	—	○
用途容積の緩和	○	○		○
臨港地区の解除	○	○		○
臨港地区内開発		○	○	
公共建築物による 街区開発誘導制度	—	—	—	○
共同コンベ	○	○	—	—
立地への支援助成	○	—	—	—

上記の手法は、不確定な状況あるいは前例のない場合の開発で、事業実施段階におけるリスク回避策を含め、不可欠となる。この場合、十分な時間的財政的余裕と政策的な裏打ちがあれば、制度に保証された手法をまったく新たに開発できるが、その余裕が無いときは、とりあえず使用可能な手法で計画を組み立てることになる。

使用可能な手法で計画を組み立てるには、下図のような合意形成が必要になる。

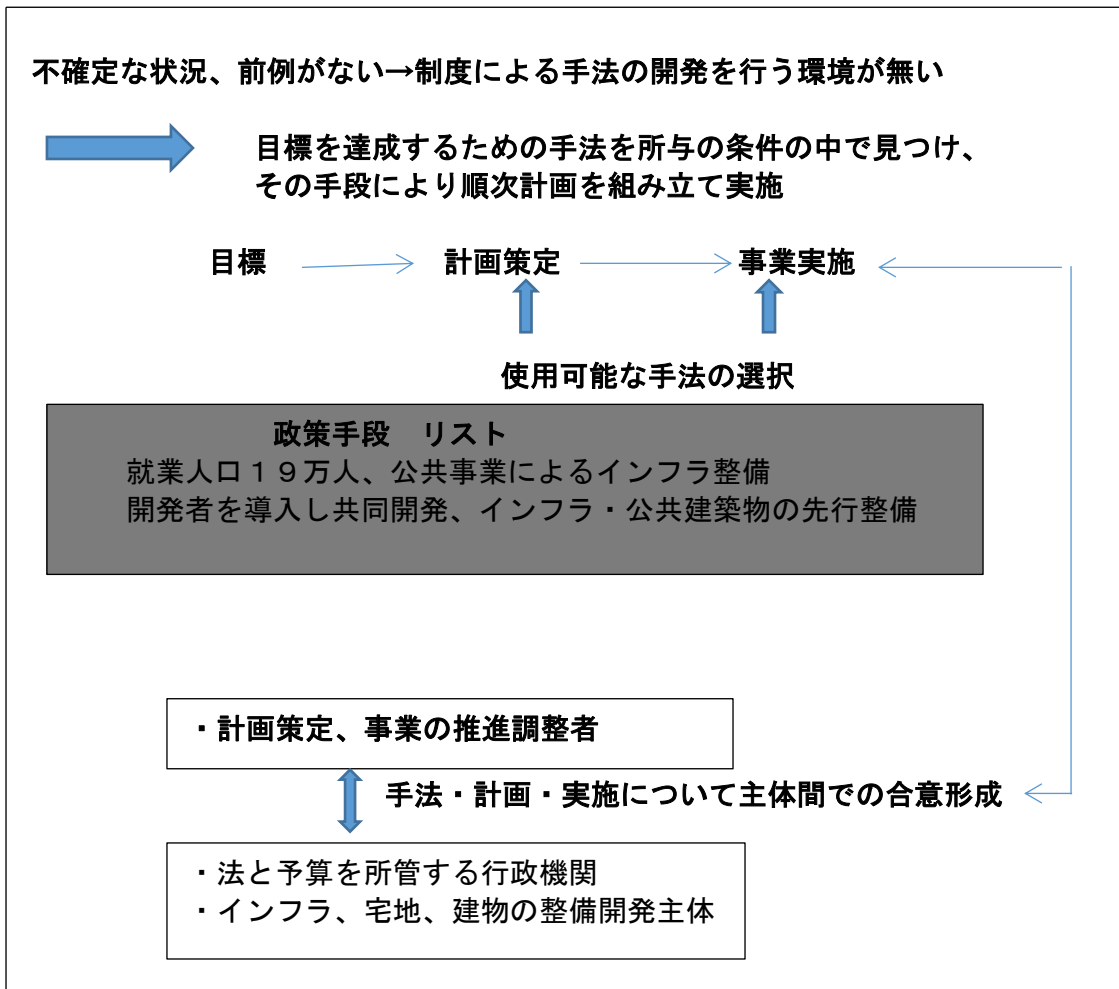


図 付一1 合意形成プロセス

この合意の論点は、まず新しく提案された手法が、下図 付一2のどこに位置するかによって合意の難しさが、異なってくる。

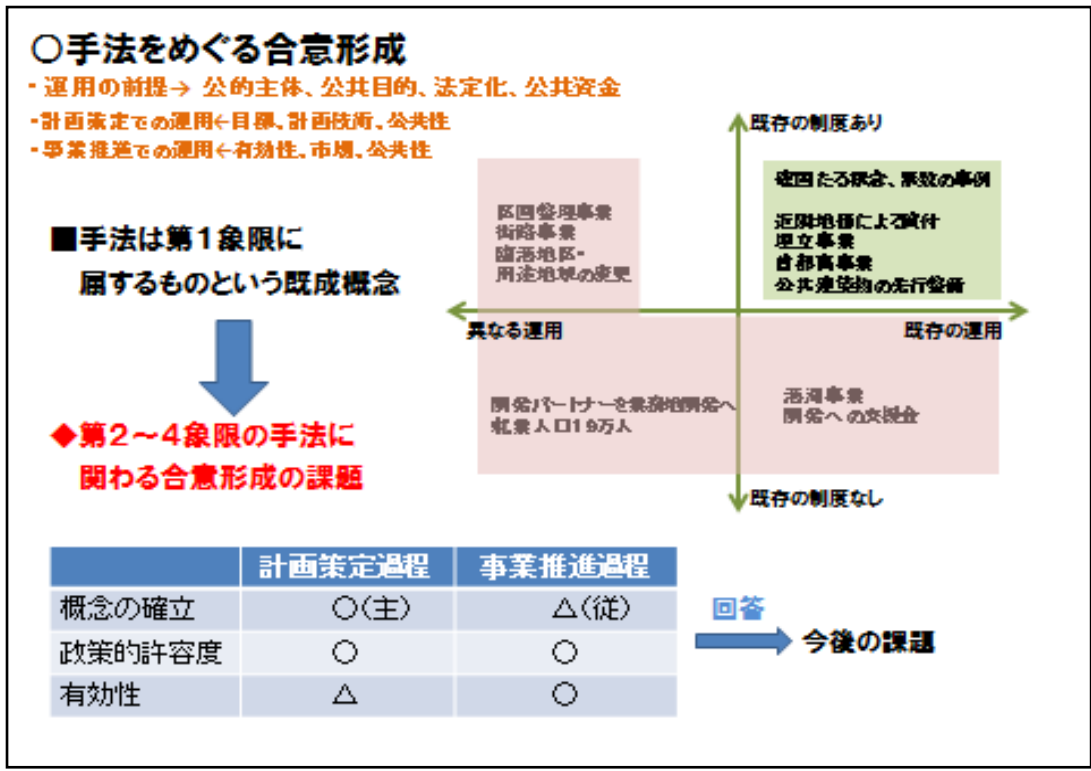


図 付—2 合意形成

表 付—2に新規の手法（赤字）の位置する象限を示すが、大部分は第二象限に属し運用をめぐる議論となった。

表 付—2

	みなとみらい21	神戸ハーバーランド	小樽築港駅周辺再開発	サンポート高松
駅の改修	○	—	○	○
駅への導線の改善	2	○	○	○
区画整理事業(開発誘導事業)	2	2 (○)	○	○
街路の整備	○	○	○	○
臨港道路の整備	2	2	2	○
緑地護岸の整備	2	2	○	○
岸壁の整備	○	○	○	○
埋め立ての実施	2	—	—	○
用途容積の緩和	○	○	○	○
臨港地区の解除	2	2	—	○
臨港地区内開発	—	4	2	—
公共建築物による街区開発誘導制度	—	—	—	4
共同コンペ	2	2	—	—
立地への支援助成	3	—	—	—



## 2 手法及び計画策定過程についての既往の概念と論文

ここでは、手法及び計画策定過程についての既往の概念と論文を整理する。

### (1) 森村道美東大教授の概念規定<sup>1)</sup>

都市基本計画の立案プロセスについて以下のようなものである。1から8の一方向でなく、評価して問題があれば、目標を見直して2から7の手順を繰り返す。

手法について言及されていないが、各種事業・誘導・規制手法による計画の実現という表現から推測すると、既存の手法と想定される。

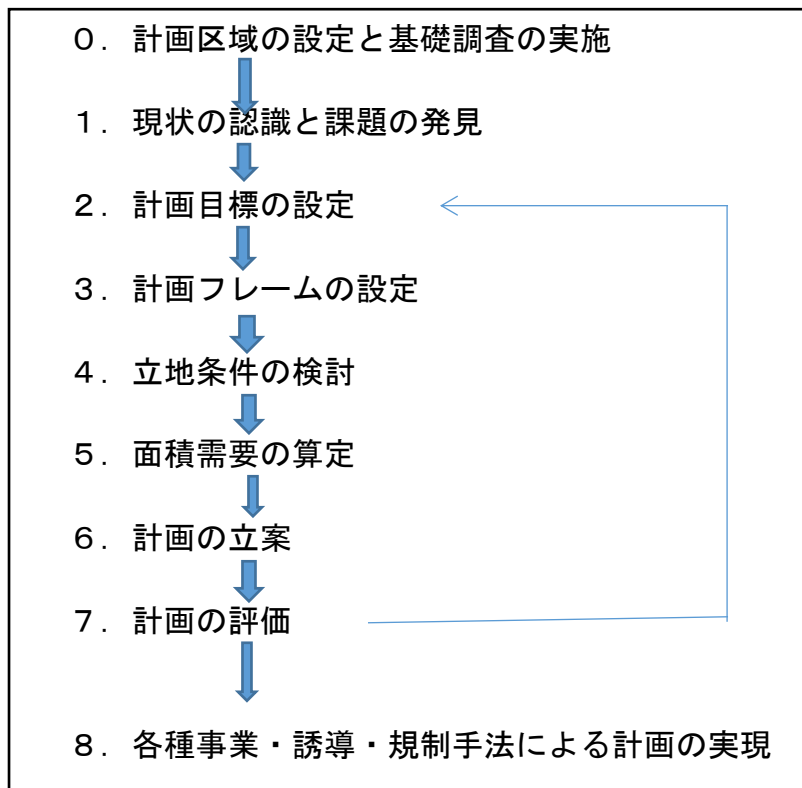


図 付-3 計画策定フロー その1

### (2) 中川大、京都大学工学(系)研究科教授の概念規定<sup>2)</sup>

手法として、既存の完成された、制度、インフラ整備、都市開発をとりあげ、戦略的アプローチにおいて、以下のような見解を述べている。

- (a) 複雑で難しい問題に対して、その時々に応じた現実的な解決策を段階的に見出す。
- (b) 将来のことは不確実なので、現時点ですべて決定できない。当面する問題に対していかに行動すべきかを逐次見出す。

上記の二つの概念においては、手法は、制度とその運用の枠内にあるように推定される。制度の枠外にある手法もふくめ、その運用という概念は見いだされない。

中川教授の見解 (a) については、本論文の事例と共通する問題意識を見出すことはできるが、本論文の事例の課題は、以下の2点である。

- (ア) 将来に向かっての課題は自明の場合に、
- (イ) 不確定な状況の中で、その時々に応じた現実的な解決策を段階的ではあるが具体的に見出す方法論の確立

### (3) 田村明法政大学教授における手法の考え方<sup>3)</sup>

田村氏は、実践的都市計画の方法として幅広く述べているが、手法に関わる考え方は、次のように要約される。

- (a) 都市のあるべき姿についての哲学を持ち、それに向かって実践の場でより良い計画を見出し現実にスタートできるプログラムを持つ。
- (b) 都市計画を個別事業的、手続き的にとらえるのではなく、未来の人間環境をつくりだすための技術としてとらえる必要がある。そのためには、現実の都市にぶつかり、さまざまな反応を受けながら困難を解決していく実践的都市計画が必要になる。そこでは、画一的な方法はなく、都市の状況に応じて見出していく。
- (c) 活用できる方法としては、長期総合計画、プロジェクトコントロール、土地利用規制、アーバンデザイン、これらを運用する組織があげられる。
- (d) 土地利用規制では、著しく法の整備が遅れていたもので、次のような方法によりコントロールを行い普遍化していく。
  - ・個別開発者との協定
  - ・要綱による指導
  - ・要綱を都市計画法上の技術基準と位置付けていく

本論文の事例と共通するものが多く、通底する考え方があると思われる。本論文のプロセス分析の中で、同様の場面がみられる。

### (4) 広瀬良一氏における手法の考え方<sup>4)</sup>

広瀬氏は、土地利用規制における目標と法令との関係を整理する中で、運用について述べている。

- (a) それぞれ運用の基準があるが、画一的かつ最低基準となっている。
- (b) その補完のために、要綱によって運用している。

要綱の運用については、その後の経緯で都市計画法などに採用されたものや、あるいは行政手続法で制限されたものがある。

法の運用をどのように行うかは、本論文の対象でもある。

### (5) 金田孝之、大塚宏氏の考え方<sup>5)</sup>

みなとみらい21の目標と手段・制度の関係を整理し、街区開発のための手段として、次のようなものを示している。

- ・公共事業、区画整理事業、第3セクターによるインフラ整備
- ・第3セクターによる会議場などの整備
- ・都市計画法による用途、容積率の誘導
- ・法によらない街づくり協定による建築指導
- ・土地の貸付による開発誘導
- 開発誘導の方法としては、
- ・開発軸の設定
- ・地権者間での開発軸の共有化
- ・機能と空間の構成ならびに街の生成プロセスと運営システムの誘導

これらの方法を駆使し、いかに高い水準の開発を継続的に行うかをのべている。

この論文が投稿された時点は、不動産バブルの時期であるが、街区開発の進め方が述べられている。また、事業化の進め方として下記の2点をあげており、本研究でみなとみらいの事業化を分析するにあたり、参考となるものである。

- ・インフラ整備と街区開発に、独自の意義を持たせ、事業としても独立させ、みなとみらい21の事業の安定性を持たせている（筆者注、街区開発が遅れても、インフラ整備が進めば、それだけでも意義がある）。
- ・基本計画が確定する段階で、想定される事業主体の意見を取りいれている。

### 3 大高氏の坂出市における人工土地に関わる試み<sup>6) 7)</sup>

新しい手法をとりいれた既存の事例として、大高氏の坂出市における人工土地造成方式による再開発計画（都市計画学会第八回石川賞計画部門会受賞、1966）をとりあげる。大高氏は、みなとみらい21計画において、その計画の具体的化に大きな役割を果たしている。

#### (1) 計画概要

- ・住宅地区改良事業を裏地区で、防災建築街区（商店街）造成事業を表通りで行った。
- ・当時としては日本として最初の人工地盤を設け、二階以上に住宅、一階に商店街と市民ホールを配置すること、及び道路空間を確保することが可能になった。

##### a) 所在地

香川県坂出市京町地区

##### b) 計画設計面積

- ・地区面積：約1.3ha
- ・敷地面積：12,714m<sup>2</sup>
- ・建築面積：10,111m<sup>2</sup>

##### c) 主な用途

集合住宅、店舗、市民ホール

##### d) 計画及び事業工程工期

- |       |  |
|-------|--|
| 62年   | 清浜亀島地区住宅地区改良事業（単純なスラムクリアランス案）の認可           |
| 64    | 清浜亀島地区住宅地区改良事業計画変更（人口土地案）防災建築街区造成事業の街区指定認可 |
| 65    | 清浜亀島地区住宅地区改良事業計画変更（市民ホール併設案）               |
| 65～68 | 第1期工事：人口土地上部に改良住宅、下部に駐車場の建設                |
| 71    | 第2期工事：人口土地上部に改良住宅の建設                       |
| 72    | 第3期工事：市民ホールと上部の改良住宅の建設                     |
| 74    | 坂出市民ホール使用開始                                |
| 75    | 2期：店舗営業開始                                  |
| 84    | 第4期工事：上部の改良住宅の建設                           |
| 86    | 坂出人工土地の完成                                  |

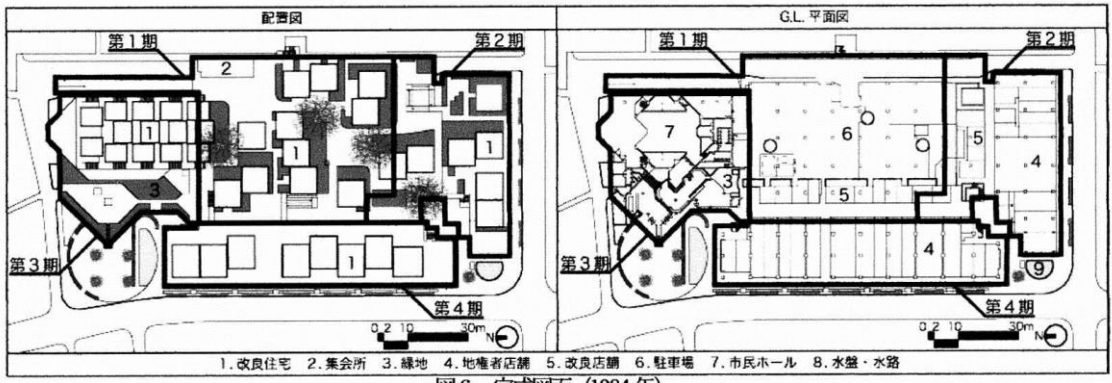


図6 完成図面 (1984年)

図 付—5 平面図

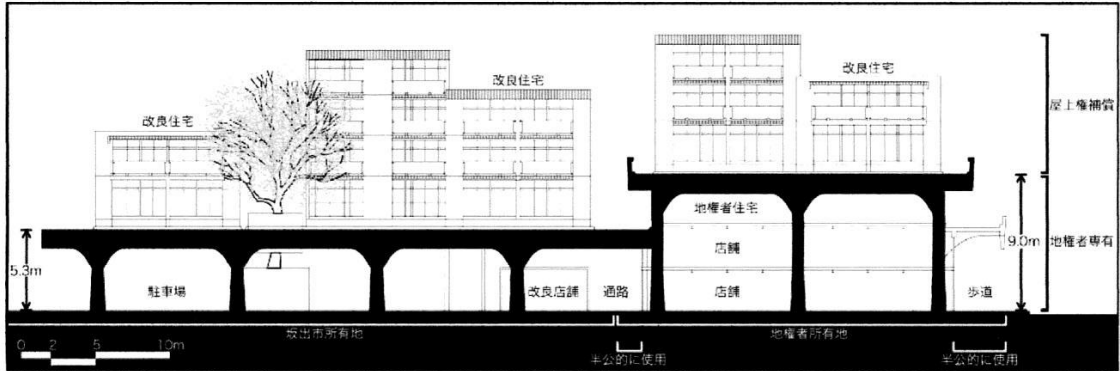


図 付—6 立面図



図 付—7 二階の住宅



図 付—8 一階の商店街

**(2) 計画の経緯**

1962年 塩田スラム地区（裏地区）を住宅地区改良事業として地区指定後、浅田孝氏が人口地盤を提案し、大高正人が基本計画を行い、人工地盤の上に住宅、公園、在来地盤に商店街、倉庫、駐車場とする。

坂出市は、地価負担の大きい表通りの買収を避けるため、人工地盤の上の使用権のみの取得とする。

日本で最初の試みであるので、財政面での国、県の援助が見込まれる。

1964 表通りを防災建築街区造成事業の街区指定とすることについての認可

### (3) 計画の意図が実った事柄

- (a) 建物を用途別に地上と人口地盤の上に分離し、公共用地を生み出した。
- (b) 人口地盤を、構造上は建築用地として利用可能にした。
- (c) 人口地盤上部を、建築基準法上の避難階とする。

### (4) 計画の意図と反した事柄

- (d) 人口地盤上に公園があると、住宅地区改良事業の対象とならない。
- (e) このため、地上の地権者の人口地盤上の権利によって住宅は建てられ、権利が制限されたものになる。
- (f) 人口地盤は、計画では人口土地であったが、法的裏づけは無く、最終的には区分所有権で、登記された。
- (g) 当初の予想を超え20億円の事業費となった。

近藤裕陽、木下光:坂出人工土地における開発手法に関する研究では、人工地盤が提案され坂出市で採用された経緯、ならびに限界について述べられている。手法としての人口地盤がかなり固定的なものとなり、人工地盤に関する法的整備が遅れていたため、一般化しなかったと結論されている。

制度面よりの考察であるが、運用面からの解決もあり得たと推察される。

- ・住宅地区改良事業の対象の幅をひろげ、商店の上空にある公園を事業対象とする。
- ・商店の権利は在来型の権利形態とし、人工地盤と権利形態を切り離す。

手法を、制度面だけでなく運用からも考察することが、必要とかがえられる。「4 戸塚再開発事業の見直しの背景とその手法」において、手法の運用面からの取り扱いについて述べる。



## 4 戸塚再開発事業の見直しの背景とその手法

以下の手法整備の事例は、みなとみらい21の経験者が進めたものであり、整備の経緯の報告<sup>8)</sup>により、「手法を制度だけでなく運用も含めて取り扱う」事例である。

横浜戸塚駅に西口第一地区二種市街地再開発事業における新たな手法（権利の種類別建物計画）による計画変更プロセスについて以下に述べる。

- ・権利変換計画の合意が、地権者、借地権利者、借家権利者の間で成立しないので、権利の種類別に建物を別個に建てるという「再開発法による再開発としてはあまり例のない手段」を採択する。
- ・このため、道路、広場、宅地の都市計画および建築計画のやり直しを行う。

### (1) 事業の見直しの背景と新たな政策手段

#### (a) 事業概要

- ・ 施行者 横浜市
- ・ 区域と面積 戸塚駅西口の4.3ha
- ・ 事業期間 2007年3月～2013年3月
- ・ 総事業費 1,120億円
- ・ 主な建築物
 

共同ビル「トツカーナ」	延床	70,800㎡
個別ビル「戸塚パルソ」	延床	13,700㎡
区役所など公益施設	延床	34,400㎡
- ・ 主な公共施設
 

三つの街路	面積	1.8千㎡
二つの交通広場	面積	8千㎡
プロムナード	面積	1千㎡

(用途地域 容積 600%)
- ・ 資金計画
 

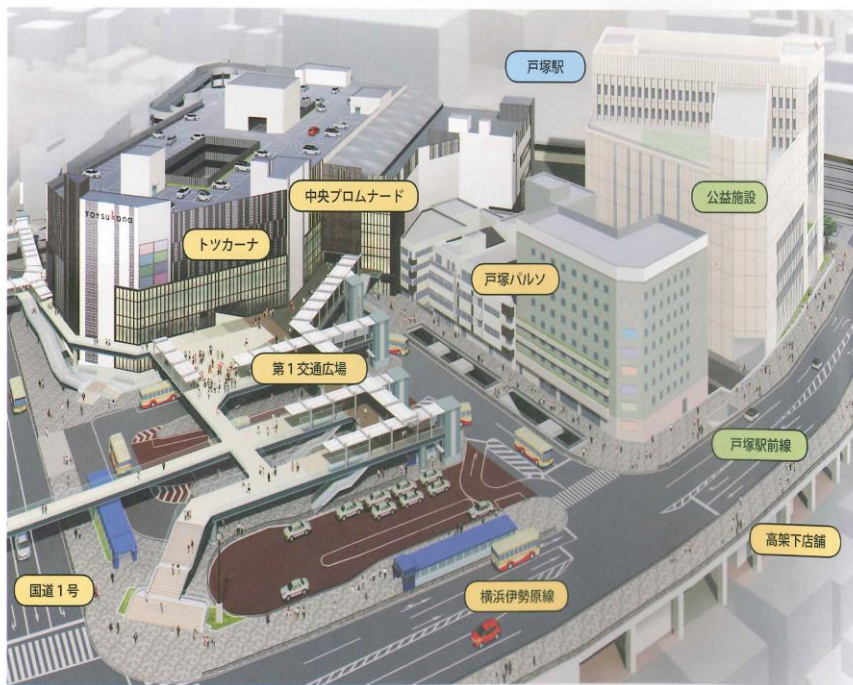
収入	1,120億円	
	補助金	195億円
	公共施設管理者負担金	510億円
	市単独負担金	65億円
	保留床処分金	294億円
支出	1,120億円	
	公共施設工事費	145億円
	建築物工事費	304億円
	用地費、補償費	524億円
- ・ 公共性の高いので、施行者が土地・建物を買収し、希望者に床を与える二種事業を採用



図 付-9 東口から遠景



図 付-10 西口から近景



完成予想図

図 付-11 完成予想図



図 付-12 施設配置図

### (b) 事業の特性と経緯

駅前の木造密集による防災上の問題、街路や広場の不備を解決するのを目的として、横浜市を施行者とする二種事業として計画された。資金計画で明らかのように、収入の約70%が市からの資金、支出の約50%が権利者に払われる用地費・補償費である。目的と資金からも明らかのように、公共性の極めて高い事業である。

- 1962年 戸塚駅前地区土地区画整理事業として都市計画決定
- 1992年 西口再開発協議会が設立、西口を3ブロックにわける。
- 1994年 駅前のブロックを西口第一地区二種市街地再開発事業として都市計画決定（4.3ha）
- 1997年 事業計画決定（公共施設、公益施設、商業施設、住宅の計画を決定）
- 2003年 事業計画変更（公共施設、公益施設、商業施設の変更、住宅計画の取止め）

2003年3月に上記事業計画変更をするが、同年9月には、施行者と権利者、権利者間で合意がとれず、「ビルの配置計画の変更、権利者との合意形成」についての要望書が再開発協議会から出される。

- 2004年 再検討案発表
- 2006年 都市計画変更、事業計画変更
- 2007年 管理処分計画変更
- 2010年 共同ビル、個別ビル、広場完成
- 2011年 街路の完成
- 2013年 公益施設完成、事業完了



### (c) 事業の見直しの背景と新たな手法

施行者と権利者、権利者間で合意がとれず再検討が行なわれたのは、次のよう背景があり、その対応策（新たな手法）がとられた。

- ・地権者の中に、土地の取得にこだわる、共同化への嫌悪感が強いものに対し、土地を取得し単独あるいは複数で建物を建設する方法を提示（個別活用ゾーン）
- ・地権者から共有床の処分への不安があったので、区分所有床も共有床とあわせて選択枝とする（共同ビルの区分所有）。
- ・区分所有ビルの店舗の配置にあたっては、「ゾーニングにより商業施設を一体運用する」から、「換地照応の原則により立体的に従前の商店街を復元する」に変更。
- ・共有床のトツカーナモール地下1階は、食品スーパーとの一体的運用を図る。
- ・転出誘導の対象ともなった借家人には、施行者による賃貸（地元店エリア1）と区分所有床の特定分譲（地元店エリア1、2）を行う。

個別活用ゾーン、共同ビルの区分所有、地元店エリア1、2における借家人の参入など新たな手法により、大規模な一体型施設（図 付-14）から、目的ごとに建物を分棟で整備する（図 付-15）計画に変更された。再開発事業型再開発から区画整理型再開発への部分的転換とも評価できる。

再開発は、「大規模ビルの建設」と「大規模に床を所有し商業ポテンシャルを上げるキイテナントの誘致」が核心であり、「それに適用できない既存の商業者は、移転補償をする」のが、一般的方法である。

この方法では、施行者と権利者、権利者間で合意がとれず、防災と公共施設の整備を目的とし、公共資金を大量に投入された事業が放置されたままになる恐れが濃厚であった。

そこで、権利者との合意を最重点とした、個別活用ゾーン、共同ビルの区分所有、地元店エリア1、2における借家人への賃貸・分譲がとられたわけである。



図 付-13 個別活用ゾーン

## (2) 新たな手法による計画変更

### (a) 計画変更点

従来の計画(図 付-14)と変更計画(図 付-15)から明らかなように、新たな手法とあわせ、下記の点が計画変更されている。

- ・ピーク時の混雑を避けるため、バスの乗車場については、従来の駅から離れた位置に存続させた。なお、通勤客の利便を考慮し、降車場とタクシー乗り場は、駅前とされている。これにより、帰路にバスに乗る通勤客が商業ゾーンを通過する従来の歩行者動線(プロムナードとして整備)は残ったので、地元商業事業者との合意はスムーズになったと推察される。
- ・地下鉄上部での建築を取りやめプロムナードとして整備し、大きなビルでなく分棟による各建物のスリム化を図ったので、建築コストの削減となっている。

この計画変更の背景は、地元合意の追及だけでなく、大規模ビルとキイテナントに頼らない再開発の模索と考えられる。戸塚駅西口第一地区二種市街地再開発事業実務史(横浜市都市整備局戸塚駅周辺開発事務所)に述べられている「身の丈にあった再開発、全員入居」の再開発である。既存の商店街を立体的に再現(区分所有ビル)に、見られるように、既存商店の力量・意欲をできるだけ生かす方法である。

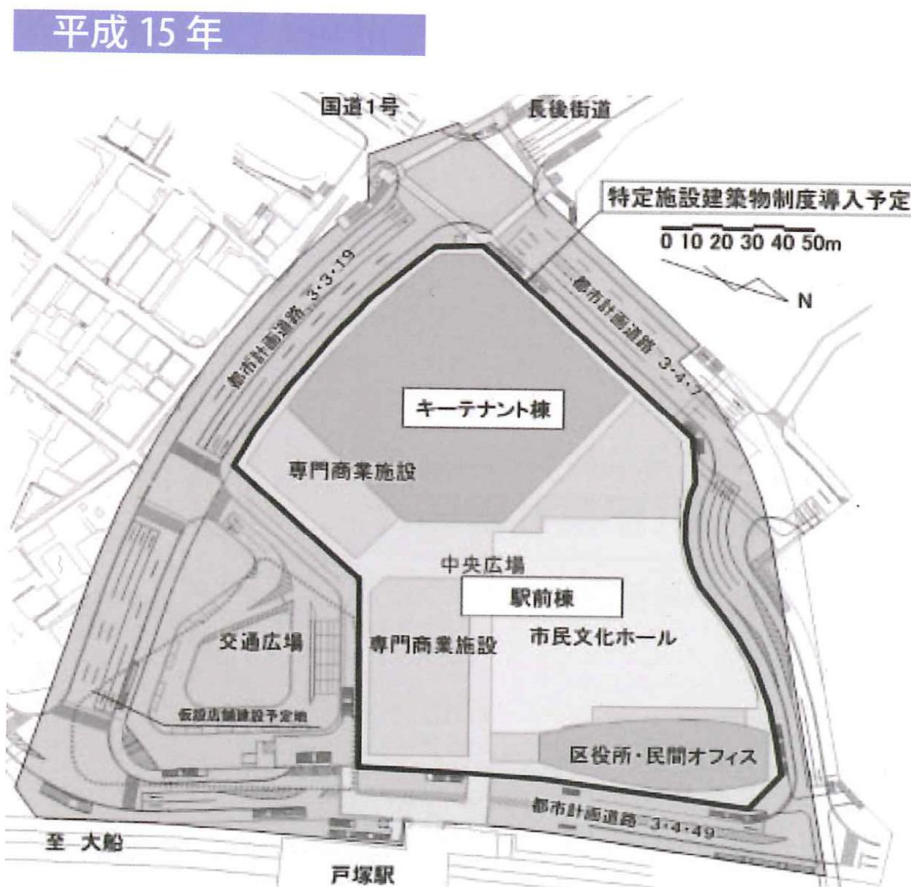


図 付-14 従来の計画



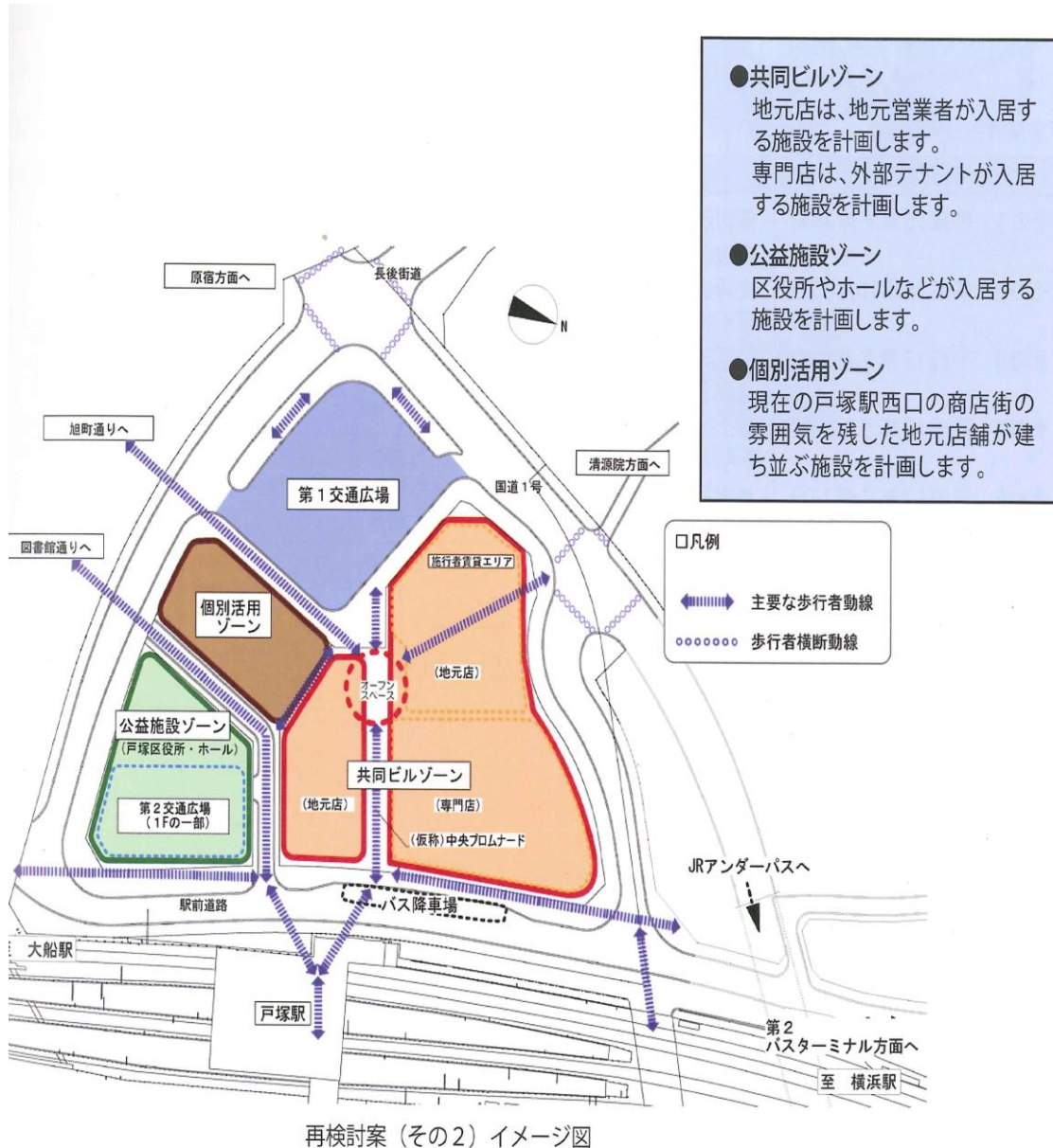


図 付-15 変更計画図

**(b) 協議の進め方**

有効と期待される新たな政策手段が提起されても、それが有効に運用されなければならない。再開発においては、地権者と借家人との協議が非常に重要である。協議は、合意形成とルール確立を図りつつ、以下のように進められた。

— 合意形成 —

・再検討案の説明

2004年の3月に、分棟型再開発、多様な地元要望に応える、既存の歩行者動線を生かす、およびコスト削減による床価格と管理費の削減が提案される。

地元からの要望を踏まえて、具体案(図 付-15)が同年11月に提案される。

・中間報告会(段階的合意形成)

再検討案の説明会のあと、2004年7月から2006年7月まで、7回行われた。地権者の権利が明瞭に補償される「個別活用ゾーン」、区分所有される「共同ビルゾーン」、借家人に対し施行者に

よる賃貸と特定分譲される「共同ビルゾーン」、及び食品スーパーとの一体的運用を図る「共有床のトツカーナモール地下1階」の概要報告が順次行われた。

また、商店経営のカギとなる交通動線について、またその交通動線を前提としたビルの配置計画が、2回目に説明された。

最後に、床の処分と管理の価格、及び契約の流れが説明された。

権利者の関心の高い「再開発後の権利の形態と人の動線」について順次説明し段階的に合意形成が図られた。

#### ・ゾーン別入居希望者検討会

具体的な建築計画のためには、ゾーンごとに入居者を決めて調整をはかる必要がある。一棟一筆の個別活用ゾーン、区分所有と施行者賃貸となる共同ビルゾーン、及び共有となる共同ビル地下1階共有ゾーンについて、個別面談による計画の詳細が相談された。

### — ルールの確立 —

#### ・特定分譲に関する検討委員会

2005年6月から7月にかけて3回行われた。床を権利者や借家人に分譲するルールを決めようとしたものである。利害関係のない専門家で構成し、権利者の意見を公開で聞く、公開で議論し、専門家のみで方針を決められた。この方針により、分譲する床の面積、価格、分譲先に借家人も含めることが定められた。なお、方針に基づき分譲を実施するのは、施行者である市となる。

### (3) 手法と計画についての評価

施行者と権利者、権利者間で合意を図るためにとられた分棟型の建築計画は、再開発後の土地（一筆で所有）や床（区分所有）の権利を保障するという「再開発法としては異例の手法」であるが、副次的に次のようなメリットも生んだと推察され、手法として極めて有効である。

- ・権利形態のことなるそれぞれの建物ごとに権利者と調整するので、調整やそれにとまなう建築計画がスムーズになる。
- ・分棟による建築コストの削減と同時に、規模そのものは変わらないので規模によるコスト削減が図れる。
- ・借家人も含めて全員が残っての再開発なので、既存商店の営業意欲を生かせ、また想定外の移転補償による時間もふくめたコスト増が避けられる。

したがって、合意形成は従来の「小規模権利者の地区外移転、大規模商業棟に権利者とキイテナントを収容」に比べれば困難では無かったとも推察される。

残った課題は、従来の営業環境を残すことであり、これは従来の歩行者動線をプロムナードとして整備や立体的に従前の商店街を復元によって、対応された。また、権利者や借家人の間の不公平感については、特定分譲に関する検討委員会の定めたルールによって解決された。

このように、新たな手法と併せて地元の不安に応えた計画内容、権利についての公正なルールの確立により事業着手にこぎつけたものと思われる。

敷地規模4.3ha、延床面積118,900㎡、事業費1,120億円の事業規模にもかかわらず、個別活用ゾーン（敷地2,900㎡）には12棟の建物が整備されている。しかし、みなとみらい21における24街区や25街区の複合用途の大規模建築物は、単一の事業者で可能であり、複雑な調整を要する再開発で複合用途の大規模建築物を追及するのは、よほど条件に恵まれたときであろう。このことは、1962年の都市計画決定後、長年にわたり事業着手されず、この新たな政策手段の導入

により2007年にはじめて事業着手されたことから、明らかであろう。

不動産価格の上昇とマーケットの拡大を前提とした「大規模商業棟に主要権利者とキイテナントを収容し、小規模権利者を補償で地区外移転させる在来型モデル」でなく、「分棟型で全員参加の新しい再開発モデル」を示したものとして、新たな手法開発の事例となるものと考えられる。

## 参考文献

- 1) 森村道美：都市計画教科書、7、都市の構成計画、彰国社、1989
- 2) 中川大\_：図説都市計画、11、1計画立案プロセス、丸善株式会社、1994
- 3) 田村明：SD別冊No11、都市計画の実践的手法、鹿島出版、1978. 11
- 4) 広瀬良一氏：SD別冊No11、都市計画の実践的手法、コントロール、土地利用の誘導・規制、鹿島出版、1978
- 5) 金田孝之、大塚宏：みなとみらい21事業の目標と手段・制度、再開発研究No9、1981、
- 6) 野村瑠衣：坂出市における人工土地方式による再開発計画、高知工科大学工学部社会システム工学科、2011
- 7) 近藤裕陽、木下光：坂出人工土地における開発手法に関する研究、都市計画学会、2008
- 8) 横浜市都市整備局：戸塚駅西口第一地区第二種市街地再開発事業、2003. 1

