

本年6月の都市再開発法50周年記念事業の一環として、地方公共団体の方々よりそれぞれの都市における再開発50年の記録をご寄稿いただいております。

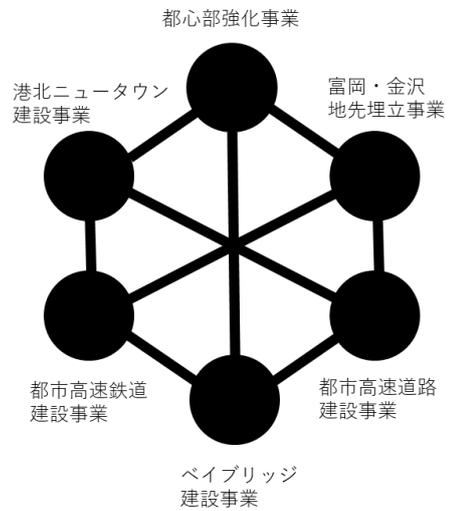
各地における再開発50年の貴重な経験を振り返り、それを関係者の方々と共有することは、人口減少に立ち向かう地域再生・まちづくりとしての今後の再開発事業の推進にも資するものと思われまます。

横浜市の都市形成において 市街地再開発事業が果たしてきた役割

横浜市 都市整備局 市街地整備部 市街地整備調整課

はじめに

横浜市ではバランスある都市の発展をめざし、横浜都心や新横浜都心の都心部や郊外部の拠点駅周辺等で市街地再開発事業や土地区画整理事業などによるまちづくりを進めています。公共施設の整備と防災性の向上、土地の高度利用を一体的に行う市街地再開発事業は主に老朽建物が密集した拠点駅前のまちづくりの有効な手法として活用してきました。これまで、戸塚駅東口地区や上大岡駅西口地区、最近では昨年4月に再開発ビルがオープンした二俣川駅南口地区や今年の3月に完了した東神奈川一丁目地区など、主要な鉄道駅周辺を中心として24地区で事業が完了し、現在、大船駅北第二地区や横浜駅きた西口鶴屋地区など6地区で事業を進めています。(表-1)



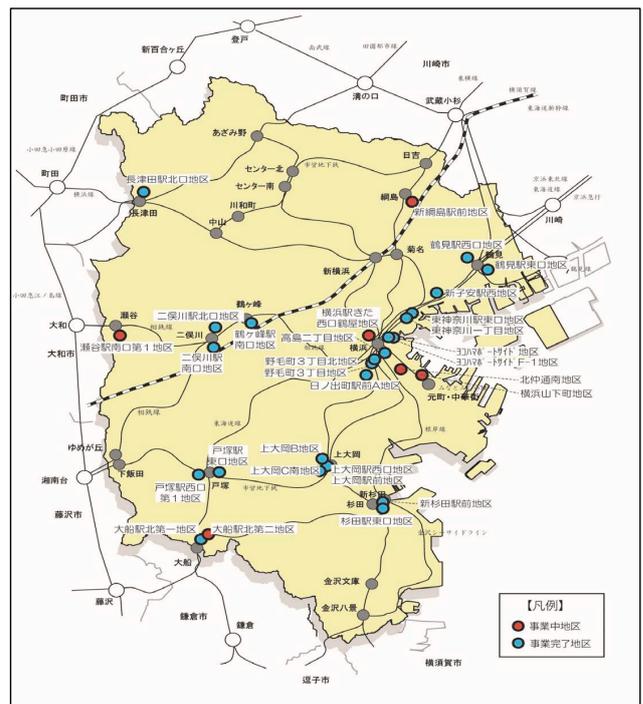
(図-1) 6大事業

(表-1) 市街地再開発事業実績表

(令和元年7月現在)

施行者別	事業完了		事業中		合計	
	地区	面積 (ha)	地区	面積 (ha)	地区	面積 (ha)
横浜市	5	12.9	0	0	5	12.9
都市再生機構等	4	4.5	1	3.0	5	7.5
組合・個人	15	20.1	5	5.8	20	25.9
合計	24	37.5	6	8.8	30	46.3

昭和44年(1969年)の都市再開発法制定以来、横浜市における市街地再開発事業の実績をみると、事業の戦略的性質として大きく2つに分類されます。一つは横浜の都市づくりの戦略であった6大事業(図-1)に関連するものと、もうひとつは郊外部の都市構造(骨格づくり)に関連する



(図-2) 都市整備・拠点整備位置図(令和元年7月現在)

ものです。(図-2) 6大事業は昭和40年(1965年)に「横浜の都市づくりの将来計画の構想」で示された戦略的なプロジェクトです。その中で市街地再開発事業によるまちづくり手法を活用したのは、①みなとみらい21事業に代表される都心部強化事業、②都心部と郊外部のアクセス向上を図る地下鉄事業です。

ここでは横浜市都市づくりの中で特徴的な市街地再開発事業について、主に公共団体施行を中心に概説いたします。

1 都心部強化事業に関連した市街地再開発事業

かつて横浜の都心部は、戦前から商業・業務地区として形成されていた関内地区と戦後、商業を中心に形成された横浜駅周辺地区に二極分化されていました。また、両地区の間には工業・港湾地区があり、地域的結びつきが薄く、商業・業務などの都心部機能の集積も不十分でした。

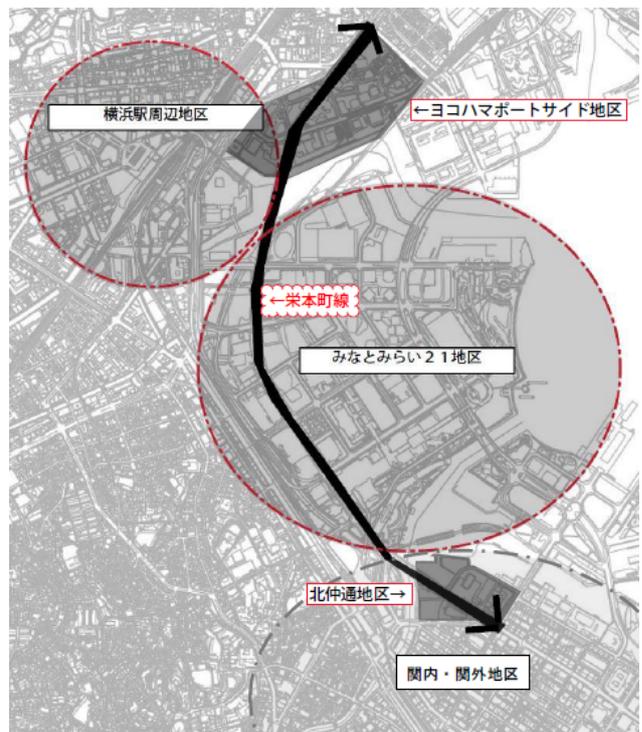
このため、両地区を結ぶ都心臨海部(みなとみらい21地区)の整備によって都心部の一体化と面的広がりを図り、業務や商業、コンベンション等の都心部としての機能集積と強化を目指しました。これが「みなとみらい21事業」の目的のひとつです。

ただ、みなとみらい21地区に商業・業務・コンベンション等の集積、誘致を成功させるうえで課題となったのは交通アクセスでした。都心部強化事業では、みなとみらい21地区と既存都心部や周辺部との連絡強化と交通混雑の解消を図るための都市内幹線道路を計画しました。これが、現在、みなとみらい大通りと呼ばれ、地区のシンボル道路となっている都市計画道路「栄本町線」です。栄本町線はみなとみらい21地区のみならず横浜都心部の大動脈になるため、この道路整備は特に重

要でした。(図-3)

栄本町線は、みなとみらい21地区内は土地区画整理事業で整備しますが、既成市街地との接続部分(起点部である神奈川区青木町、終点部である中区本町)をいかに整備するかがポイントとなります。接続部分も単なる街路整備ではなく面的広がりを持たせた“まちづくり”としてとらえ、起点部周辺はその後、ヨコハマポートサイド地区として市街地再開発事業や住宅市街地総合整備事業で整備を進め、終点部周辺の北仲通地区も市街地再開発事業等の手法でまちづくりを進めました。再開発事業の種別は事業の公共性、緊急性などから第二種市街地再開発事業を採用しました。

昭和59年(1984年)に「整備、開発及び保全の方針」の「都市再開発方針」の中で、みなとみらい21地区、ポートサイド地区、北仲通周辺地区が



(図-3) 栄本町線

(表-2) 2号地区の整備又は開発の方針(1984年)

地区名	ヨコハマポートサイド地区	(参考)	北仲通周辺地区
		みなとみらい21地区	
面積	約25.1 ha	約186.0ha	約11.3 ha
地区の再開発、整備の主たる目標	・みなとみらい21地区及び横浜駅周辺地区と一体的整備がはかられるべき地区として栄本町線の整備とあわせて都心地区にふさわしい機能の集積をはかる。	・国際性を軸とした業務・商業・文化等の多様な都市機能の集積を進めるとともに、都心と融合した港湾機能の整備、水と緑に囲まれた魅力的な都市空間の形成により、都心部の拡大強化をはかる。	・みなとみらい21地区及び関内地区と一体的整備がはかられるべき地区として、都市計画道路「栄本町線」の整備とあわせて都心地区にふさわしい機能の集積をはかる。

2号地区に指定され、事業が動き出すこととなります。(表-2)

○ヨコハマポートサイド地区第二種市街地再開発事業

- ・施行区域：約4.0ha (図4、5)
- ・施行者：横浜市
- ・経緯：都市計画決定(昭和61(1986)年12月)、事業決定(昭和63(1988)年7月)、完了公告(平成6(1994)年3月)
- ・主な公共施設：栄本町線、区画街路、ペデストリアンデッキ
- ・施設建築物：

	第1街区	第2街区	第3街区
延べ床面積	約28,800㎡	約43,000㎡	約19,800㎡
高さ	85m	110m	50m
主な用途	業務、住宅、店舗	住宅、店舗	住宅、業務、店舗

□地区の特徴

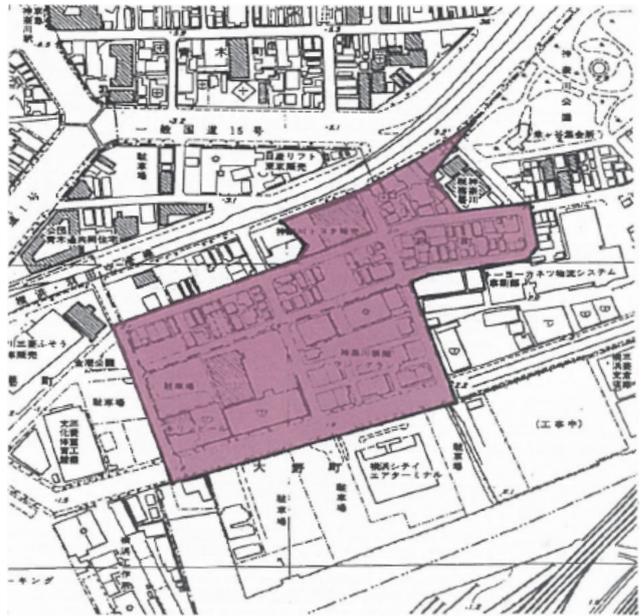
横浜駅東口から至近の距離にありながら、国道15号、国道1号、首都高速道路、帷子川によって囲まれ、立地条件を活かしきれていない状況でした。土地利用状況は低層の作業所・倉庫や密集した住宅及び作業所等の併用住宅などの老朽化した建物が存在していました。

□計画の特徴

都心部機能強化の一環として、みなとみらい21地区の業務機能を補完するため、住宅機能を中心

に、商業・業務・文化施設等を集積した複合市街地として整備を行いました。また、「アート&デザインの街」を地区開発のコンセプトに掲げ、建物の色彩やスカイラインなどをコントロールしています。

各施設建築物は、構造的・デザイン的に基壇部・中間部・頂部の3層構成となっており、周辺環境に圧迫感などを与えないよう配慮されています。また、外壁、アーケード、屋根、ファサード等は、ビル毎に独自に工夫を凝らし、形状、仕上げ、色調に変化を持たせるなど調整を図っています。



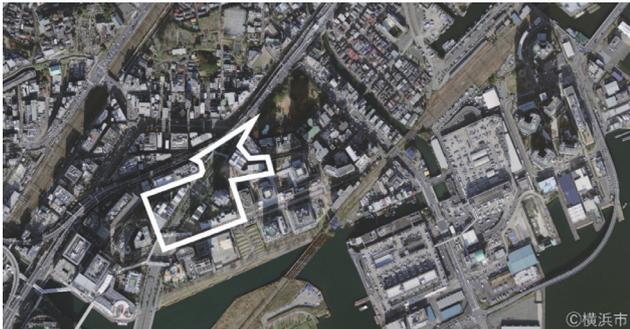
(図-4) 区域図



(図-5) 全体配置図



従前（昭和63年）



従後（令和元年）



現況写真（ポートサイド地区）

□現在の状況等

ポートサイド地区全体（約25.1ha）には、住宅市街地総合整備事業を導入し、公共施設や良好な住宅の整備を推進してきました。また、主要街区（約18.5ha）には、ヨコハマポートサイド地区地区計画により良好な開発の誘導を図っています。さらに、この区域では、各事業者が事業を推進するための共通ルールとして「街づくり協定」を締結し、「アート&デザインの街」をコンセプトとして、各事業者が協調しながら、デザインを重視した質の高い街づくりを展開しています。また協定の推進運営母体として、「ヨコハマポートサイド街づくり協議会」が、民間の創意・工夫を発揮しつつ、特色ある街づくりを推進しています。

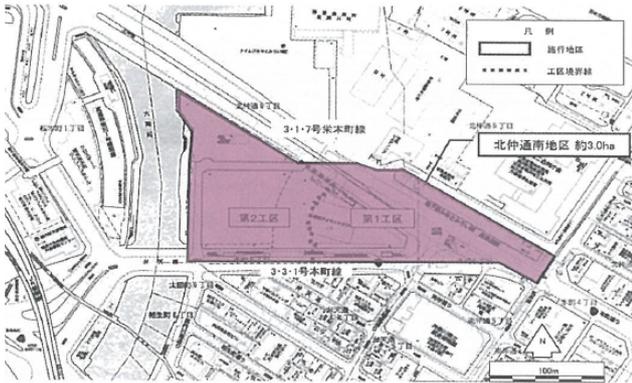
再開発事業完了後も開発が進み、現在ではいくつかの街区を除き、ほとんどの街区において開発が完了しています。

- 北仲通南地区第二種市街地再開発事業第1工区
 - ・施行区域：約3.0ha（図－6、7）
 - ・施行者：UR都市機構
 - ・経緯：都市計画決定（平成2（1994）年11月）、事業決定（平成10（2002）年3月）、第一工区完了公告（平成14（2006）年3月）
 - ・主な公共施設：栄本町線、本町線
 - ・施設建築物：

	第1工区	第2工区（事業中）
延べ床面積	約44,000㎡	約164,000㎡
高さ	120m	180m
主な用途	業務・商業・公益施設	業務

□地区の特徴

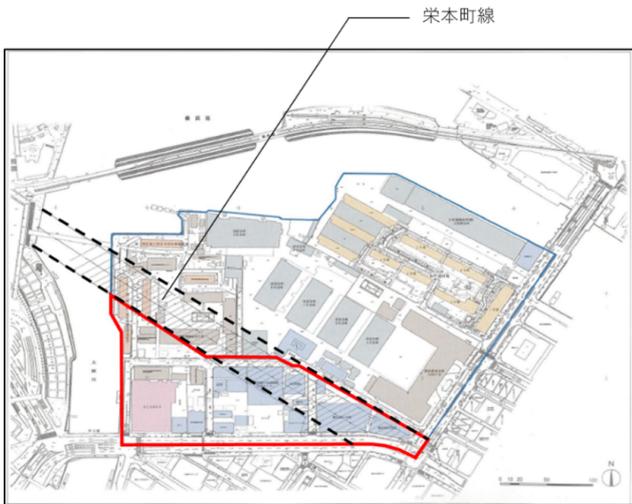
従前は、国道沿いに業務・商業施設が、その背後には倉庫・業務施設が立地していました。横浜市では栄本町線を市街地再開発事業に合わせて整備するため、平成元年（1989年）に公団（現UR都市機構）に施行要請を行い、その後、平成2年（1990年）に市街地再開発事業の都市計画決定を行いました。



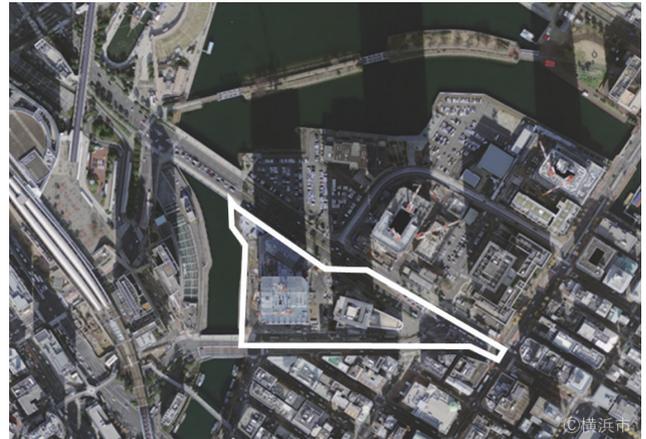
(図-6) 区域図



従前（昭和63年）



(図-7) 北仲通全体図



従後（令和元年）

□計画の特徴

街区はスーパーストリックとし、土地の高度利用により都心部にふさわしい業務・商業機能を集積します。また、歴史的建造物の復元保存、大岡川に沿ったプロムナードや栄本町線沿いに空地や広場を設けるなど、歴史や環境資源の活用を図ります。施設建築物は関内地区とみなとみらい21地区の結節点であることを象徴する超高層建築物とし、低層部にはまちの賑わいを生み出す施設を配置しています。

□現在の状況等

北仲通南地区は第1工区が完了し、現在第2工区で横浜市庁舎の建設工事を進めています。また、北仲通北地区では、関内地区とみなとみらい21地区との結びつきを強化する新たな拠点として、業務・商業機能の誘導や、文化芸術を中心とした新たな創造都市づくり、ウォーターフロントの再生、歴史的建造物等の保全による都市景観の形成、居住機能の導入等を目指しまちづくりを進めています。



現況写真（北仲通南地区）

2 地下鉄事業に関連した市街地再開発事業

6 大事業では横浜の自立性を確保するため、都心部の機能強化と併せて郊外部から都心部への大量輸送を図る地下鉄事業を進めました。港北ニュータウンに代表される新市街地は別として、戸塚駅や上大岡駅などのＪＲや京浜急行と地下鉄との接続駅となる駅周辺の既成市街地では、地下鉄事業を契機として駅周辺の整備を市街地再開発事業等で行いました。

戸塚駅東口地区では、再開発区域の中に地下鉄の新たな駅舎を削工法で整備するため、市街地再開発事業と地下鉄事業とを同時施行で行った特徴的な事業です。

○戸塚駅東口第一種市街地再開発事業

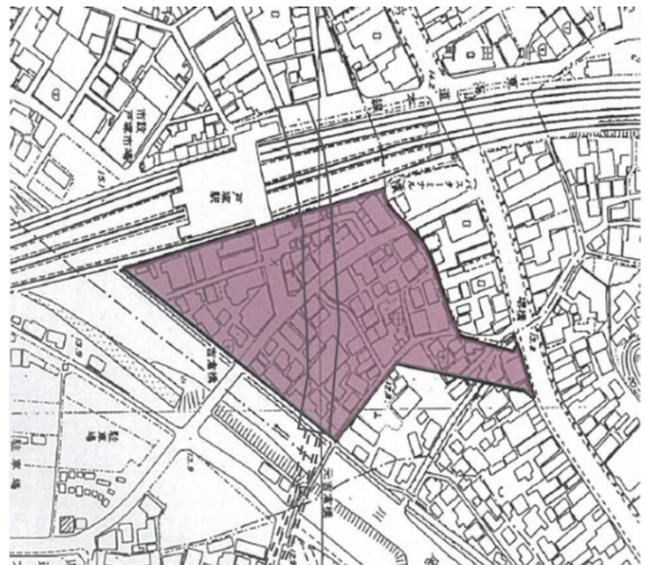
- ・ 施行区域：約1.8ha（図－8、9）
- ・ 施行者：横浜市
- ・ 経緯：都市計画決定（昭和54(1979)年6月）、事業決定（昭和57(1982)年4月）、完了公告（昭和61(1986)年10月）
- ・ 主な公共施設：駅前広場（約4,800m²）、都市計画道路、区画街路、自転車駐車場（約500台）、ペDESTリアンデッキ（約2,000m²）
- ・ 施設建築物：

	第1街区	第2街区	第3街区
延べ床面積	約29,080m ²	約19,050m ²	約19,800m ²
高さ	31m		
主な用途	商業、業務		

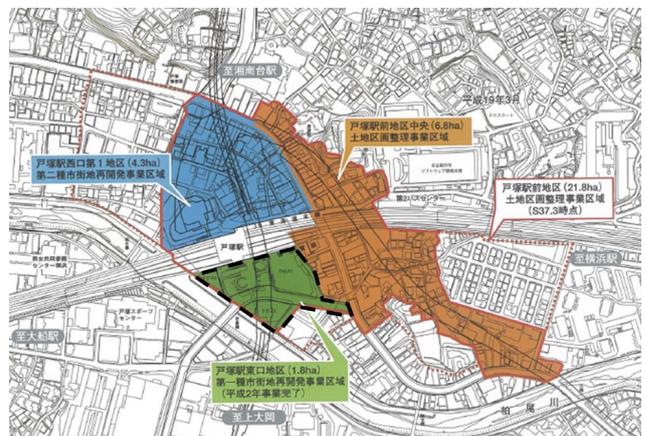
□地区の特徴

戸塚駅周辺地区は、昭和30年代後半から高度成長とともに宅地開発が進み、人口急増と相まって駅周辺の混雑は激しさを増しました。横浜市では昭和37年（1962年）に駅周辺の約22haの区域について土地区画整理事業を施行すべき区域として都市計画決定しました。しかし事業化には至らず、その後、昭和44年（1969年）の都市再開発法の施行を契機にＪＲ線の東口地区と西口地区において市街地再開発事業の検討が進められましたが、この計画もオイルショック等による経済情勢の悪化から実現はしませんでした。

その後、昭和52年（1977年）に地下鉄の延伸計画案の地元提示をきっかけに戸塚駅東口地区で市街地再開発事業が動きだすこととなります。



（図－8）区域図



（図－9）事業エリア全体図

□計画の特徴

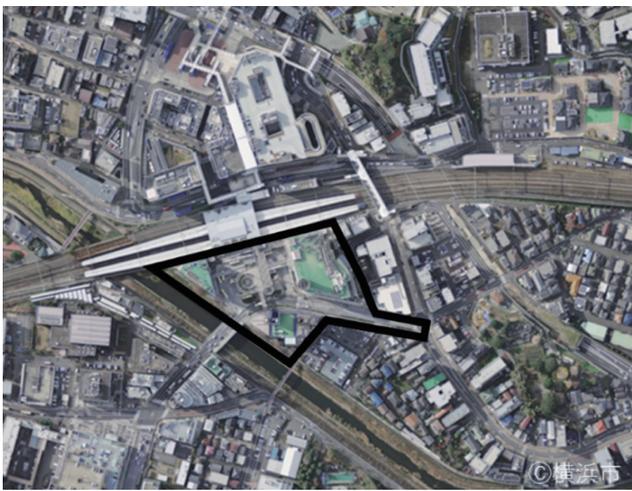
施行面積1.8haの限られたエリアの中で地下鉄事業と同時に施行し、駅前広場や道路等の都市基盤施設と施設建築物を一体的に整備しています。また、再開発ビルと地下鉄、ＪＲ、駅前広場と地下空間で有機的に接続させるとともに、デッキレベルでも3棟の再開発ビルとＪＲ駅舎とを接続させ、歩行空間の確保と回遊性の向上を図っています。

□現在の状況等

東口の再開発事業完了後、残された区画整理区域については、地下鉄の湘南台延伸計画の具体化やまちづくり機運の盛り上がりなどを受けて、西口においても再開発事業を行い、その他の区域も区画整理事業等でまちづくりを行っています。



従前（昭和56年）



従後（令和元年）



現況写真（戸塚駅東口）

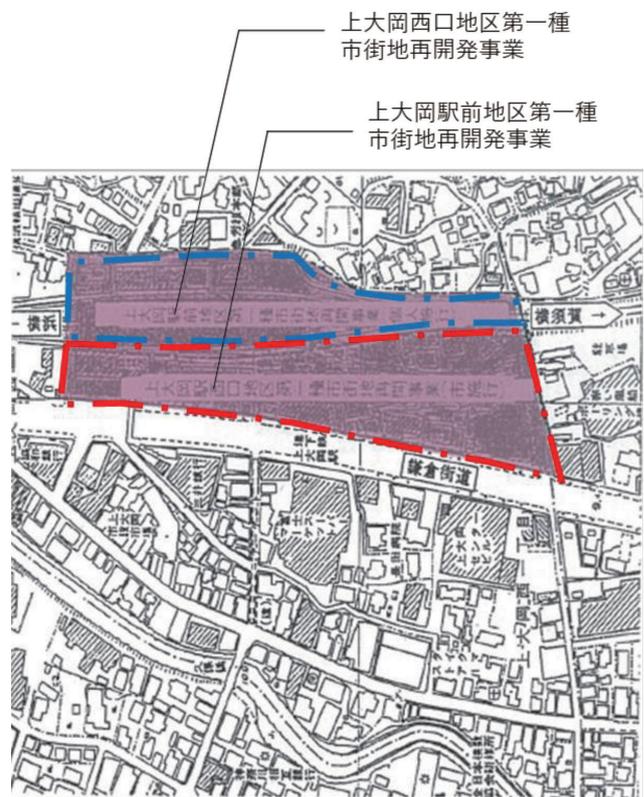
3 郊外部の都市構造に関連した市街地再開発事業

都心部の機能強化と併せてコンパクトな市街地形成を図るため、郊外部の拠点駅周辺で市街地再開発事業によるまちづくりを進めています。かつては都心、副都心、地域拠点といった駅周辺のエリアごとにヒエラルキーをつけた時代もありました。そのような拠点駅の機能強化を市街地再開発事業により進めた代表例が、上大岡駅周辺地区です。

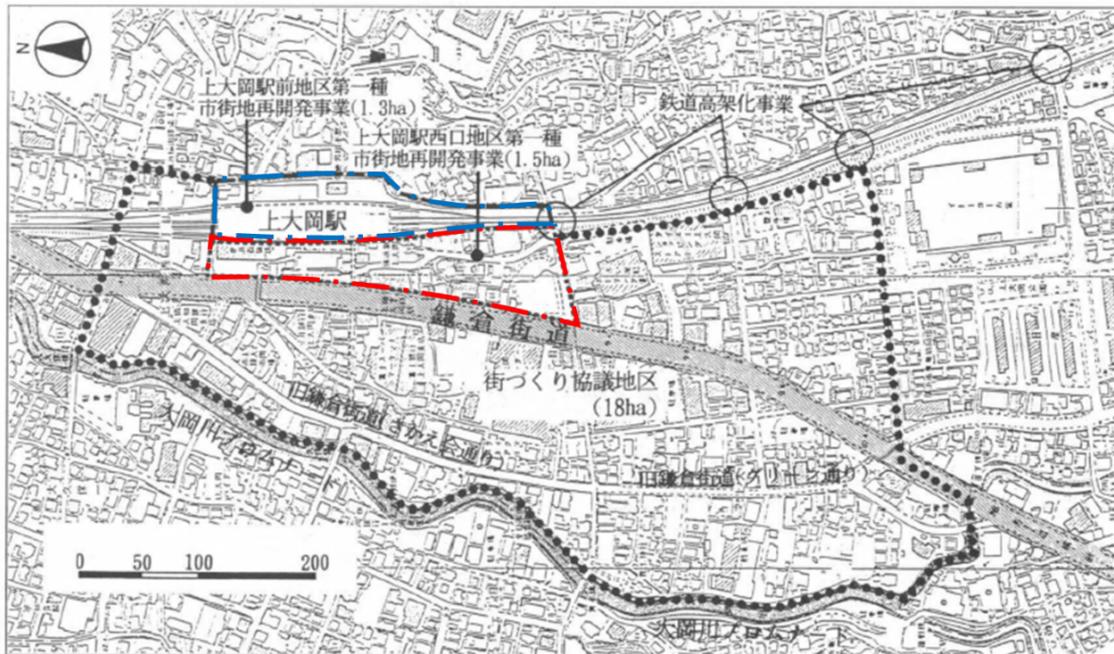
○上大岡駅西口地区第一種市街地再開発事業

- ・ 施行区域：約1.5ha（図-10、11）
- ・ 施行者：横浜市
- ・ 経緯：都市計画決定（平成元（1989）年3月）、事業決定（平成3（1991）年2月）、完了公告（平成9（1997）年3月）
- ・ 主な公共施設：都市計画道路、区画街路、バスターミナル（約0.5ha）
- ・ 施設建築物：

延べ床面積	約108,000m ²
高さ	114m
主な用途	業務・商業・公益施設



（図-10）区域図



(図-11) 事業エリア全体図

○上大岡駅前地区第一種市街地再開発事業

- ・ 施行区域：約1.3ha (図-10、11)
- ・ 施行者：京浜急行電鉄 (株)
- ・ 経緯：都市計画決定【高度利用地区】(平成元(1989)年7月)、事業認可(平成3(1991)年5月)、完了公告(平成9(1997)年3月)
- ・ 主な公共施設：区画街路、タクシーターミナル
- ・ 施設建築物：

延べ床面積	約72,000m ²
高さ	60m
主な用途	商業

□地区の特徴

上大岡駅周辺地区は京浜急行の主要駅である上大岡駅を中心に、高度経済成長の頃から東京へのアクセス性の良さを活かし、急激に宅地造成が進み、駅前には銀行や商業施設等が進出しました。さらに昭和47年(1972年)には市営地下鉄の上大岡駅も開業し、地区のポテンシャルはさらに高まります。

しかし、急激に発展したため、道路は地区内幹線道路の鎌倉街道から一步入ると狭い道ばかりで、土地利用も木造低層建物が無秩序に密集しており、防災上の面や商店街の活性化の意味においても再開発が求められました。

そのような中で駅周辺地区の18haでは、建物

共同化の推進や歩行者空間の確保と壁面後退等について計画誘導等を行っていましたが、昭和61年(1986年)に駅西口地区で再開発事業の事業化に向けた地元組織が設立し、再開発事業の実現に向け計画が具体化していきます。

□計画の特徴

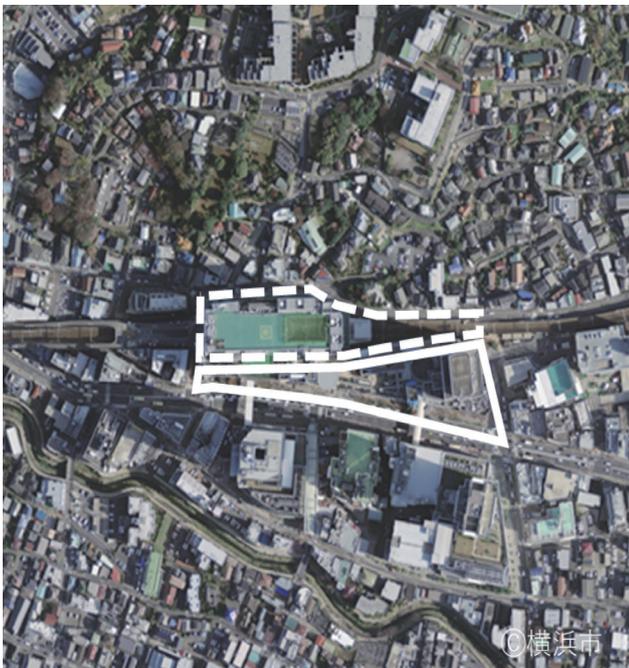
上大岡駅前の再開発事業は隣接する2つの再開発事業に分かれています。ひとつは横浜市が施行する「上大岡駅西口地区第一種市街地再開発事業」であり、もう一つは京浜急行電鉄(株)の個人施行による「上大岡駅前地区第一種市街地再開発事業」です。

地区の前面に幹線道路である鎌倉街道が通っており、その地下には市営地下鉄の駅舎部分があるため、道路下の利用が大きく制限され、また、道路から京浜急行の軌道敷まで奥行きが極めて狭いことなどが駅前広場機能の確保や再開発ビルの計画に大きな制約となっていました。そのため、2つの再開発事業を同時に進めていくこととし、敷地も2つの事業を合わせて1敷地として扱い、建物も合築されて1つの建築物としたことが大きな特徴です。

また、関連事業として市営地下鉄と京浜急行電鉄の駅舎改良、京浜急行電鉄の高架化事業も実施しています。



従前（昭和63年）



従後（令和元年）

□現在の状況等

これらの再開発が起爆剤となり、立地条件や利便性などがいかされ、その後も組合施行による市街地再開発事業（上大岡B地区、上大岡C南地区）が段階的に進められました。さらに完了した再開発ビルは、デッキや地下空間（地下鉄コンコース）で有機的に結ばれ、回遊性の向上を図っています。また、現在も事業化に向け検討が進められている地区もあり、継続的にまちづくりが進められています。



現況写真（上大岡）

今後の展望など

(1) 成長から成熟へ

ここまで、本市のまちづくりにおいて先導的役割を果たしてきた市街地再開発事業について説明しました。これらの市街地再開発事業は、本市における都市の成長過程でのまちづくりの一翼を担ってきたといえるでしょう。しかし、本市も人口減少、成熟の時代を迎えています。また、都市間競争の中で自治体の個性や特徴の打ち出しも必要です。まちづくりを進める際には、市街地再開発事業をまちづくりの手法として効果的に活用していくことが必要だと思います。特に市街地再開発事業で生み出す公的空間などの社会資本は、建設してから活用を考えるのではなく、活用するためにどのような空間を作るかを十分議論することが求められると思います。

(2) エリアマネジメント

駅前広場等の公共空間や再開発ビルのオープンスペースなどは整備して終わりではなく、エリアマネジメントの取組が不可欠です。エリアマネジメントは、その中身やプレーヤー、資金作りなど、地区によって形は様々です。事業を進める過程で組織化された組合等の地元組織と自治体が連携して、事業を進める段階からエリアマネジメントの内容、組織等について準備しておく必要があります。

おわりに

本市では中長期的な戦略のひとつとして、「人が、企業が集い躍動するまちづくり」を掲げ、成長と活力を生み出す都心部と、だれもが「住みたい」「住み続けたい」と思える郊外部のまちづくりを進めています。「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」においても都市づくりの基本理念を「新しい横浜らしさの創造と持続を支える都市づくり」とし、横浜型のコンパクトな市街地形成を図るため、都心部（横浜都心、新横浜都心）の機能強化と、郊外部における鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地形成を進めています。

市街地再開発事業は既成市街地で実施するため関係権利者も多く、合意形成等に時間と労力を費やします。また経済・社会状況に影響を受けやす

い事業です。しかし、完成すると整備効果がすぐ発現するというメリットもあります。このため、地区のポテンシャルや地元の状況、地域特性に応じた整備水準や整備効果等の検討が重要で、事業効果を市民の皆様に分かりやすくPRすることも必要です。今後も本市の都市づくりの戦略的取り組みを推進するため、市街地再開発事業をまちづくりの有効な手法として活用していく所存です。

最後になりますが、これまで本市の市街地再開発事業によるまちづくり携わられた地元の皆様、国・県などご支援を賜った関係者の皆様に感謝するとともに、引き続き持続可能なまちづくりの実現に向けて、ご協力くださいますようお願い申し上げます。

都市再開発法制定50周年記念特集記事の募集について

当協会では、設立50周年及び都市再開発法制定50周年を迎えることから、機関誌「市街地再開発」において50周年記念特集記事を募集しております。

それぞれ地方公共団体のこれまでの「市街地再開発事業のあゆみ」について振り返ってご寄稿いただきたいと思います。ご寄稿を希望される地方公共団体におかれましては事務局までご連絡ください。お待ちしております。

(連絡先) 公益社団法人全国市街地再開発協会

企画情報部機関誌編集担当

TEL 03-6265-6691