

横浜国際港都建設事業

みなとみらい21 中央地区土地区画整理事業



P R O J E C T S R E V I E W 2 0 0 6

平成18年11月

独立行政法人都市再生機構

事業竣工を迎えて

みなとみらい21事業は、横浜市が1965年(昭和40年)に発表した六大事業の一つである「都心部強化事業」の中核的プロジェクトとして、1983(昭和58)年に事業着手されました。

この事業は、三菱重工業(株)横浜造船所の移転計画に伴い、当時、横浜駅周辺と関内・伊勢佐木町周辺で二分されていた横浜都心部の一体化を目指した総面積約186haのウォーターフロント開発であり、このうち、約102haが土地区画整理事業により施行されました。

独立行政法人都市再生機構(当時、住宅・都市整備公団)は、土地区画整理事業に関して豊富な経験と実績を有していたことから、1982(昭和57)年、神奈川県及び横浜市の要請を受け、1983(昭和58)年11月に「横浜国際港都建設事業みなとみらい21中央地区土地区画整理事業」の事業認可を取得しました。この事業は、当時創設された特定再開発事業(現、都市機能更新型土地区画整理事業)の第1号であり、大規模かつ先導的な都市開発プロジェクトとしてスタートしました。

当初は造船所跡地の現地盤部約35haの区域において事業認可を受けましたが、市施行の埋立事業に伴い区域が拡大され、最終的に約102haの区域で事業を実施しました。この間、基盤整備の進捗と共に、民間を中心とした街区開発により市街化が進められました。みなとみらい21は、今や横浜市の顔として、約1,100社を超える企業が進出するとともに、年間約4,700万人もの来街者が訪れる街に成長しています。

事業着手から23年を経て、2006(平成18)年6月に、土地区画整理事業の完了手続きの換地処分公告を迎えるに至りました。事業の竣工をむかえ、20数年間の事業の記録をとりまとめることを目的として、この冊子を作成しました。

これまでの事業推進に御支援、御協力をいただいた関係者各位に心より感謝申し上げるとともに、今後のみなとみらい21の発展を祈念申し上げるところです。

2006(平成18)年11月



2006(平成18)年3月 ※左上は1983(昭和58)年

事業地の位置

みなとみらい21中央地区は、人口約360万人の大都市、横浜市の東側、横浜駅と関内・伊勢佐木町にはさまれた位置にあり、横浜港に面しています。

当地区は、鉄道や高速道路により東京をはじめ主要都市や海外との円滑な移動を可能とする交通環境を備えています。

地区内には、2004（平成16）年開通したみなとみらい線「みなとみらい駅」「新高島駅」の2駅があり、更に、JR、私鉄、市営地下鉄の名線が乗り入れる横浜駅並びに桜木町駅も徒歩圏内にあります。

また、車での移動の場合、地区内にある首都高速道路横浜羽田線みなとみらいランプにより、東京方面のみならず、羽田空港や県南方面へのアクセスビリティも高まっています。



位置図

横浜駅 （鉄道）	26分 東京 87分	成田空港
	20分	羽田空港
	26分	新宿
	11分	新横浜
みなとみらい21地区 （みなとみらい駅） （鉄道）	31分	渋谷
	3分	横浜
みなとみらい21地区 （みなとみらいランプ） （高速道路）	30分	東京
	90分	成田空港
	20分	羽田空港
	20分	東名横浜町田IC



みなとみらい線



首都高速みなとみらいランプ

1 地区の歴史

横浜港の開港

横浜港は、1859年(安政6)年6月2日、開港しました。開港に合わせ、道路・波止場などの基盤整備が行われ、1872(明治5)年には日本初の鉄道開通や高島嘉右衛門によるガス灯敷設などの新しい都市施設が導入され、1889(明治22)年イギリス人技師のH.S. パーマーにより横浜築港が着工されるなど、現在の横浜都心部の基礎が築かれていき、外国との窓口になった横浜は、国際貿易都市として発展していきました。



横浜海岸通之図 画：歌川広重(三代) 1970(明治3)年
※横浜マリタイムミュージアム所蔵

都市の急速な成長

開港から順次、都市として発展を続けていた横浜は、震災、戦争などにより、一時停滞していましたが、高度経済成長期をむかえた昭和30年代に入り、東京への人口集中を受け、ベットタウン化が進行しました。

急激な人口増加を示す一方で、道路、学校などの都市基盤施設の整備が追いつかず、都市問題が顕在化しました。

横浜都心部では、昭和30年代から横浜駅のターミナル化や周辺の整備が進み、横浜駅は商業地として急速に発展し、都心部は、開港以来の都心である関内・伊勢佐木町地区と横浜駅周辺の2つの核に分散しました。更に、2つの核の間には長年、横浜港を支えてきた三菱重工業(株)横浜造船所や旧国鉄高島ヤード、高島埠頭などの港湾関連施設が立地しており、都心部の強化とあわせて、横浜港の港湾機能を見直す機運も高まりました。

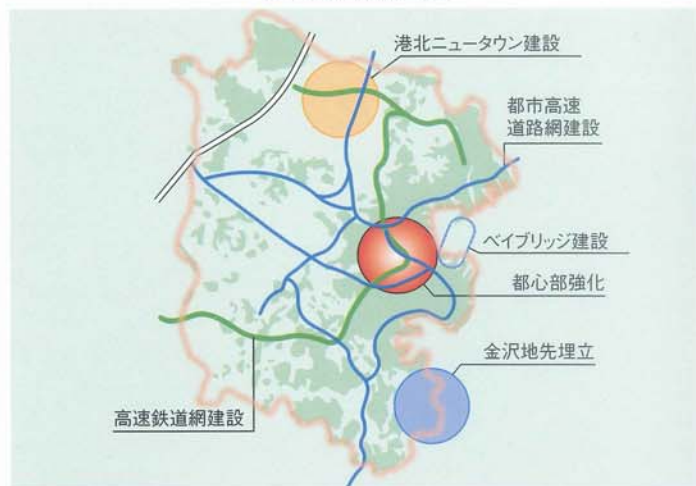
2 六大事業とみなとみらい21

六大事業

1965(昭和40)年、横浜市の飛鳥田市長は、横浜の都市構造再編・強化を促す六大事業を発表しました。

六大事業は、各々の事業を相互に密接な関連を持たせつつ進め、横浜全体として港湾、工業、住宅の諸機能が均衡した都市構造の形成を目指す構想でした。

六大事業位置図

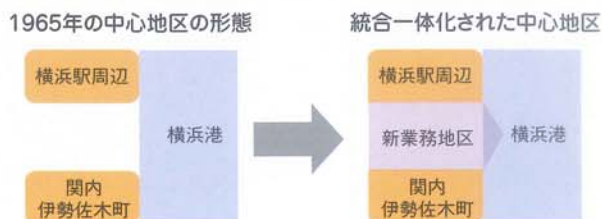


都心部強化事業

六大事業の一つである都心部強化事業は、旧来の都心である関内・伊勢佐木町地区と急速に発展した横浜駅周辺とに二分されていた都心部を強固に結びつけ、横浜に相応した機能を備えた都心部の形成を目的とする事業です。具体的には、この2つの都心に挟まれた臨海部の港湾関連の諸施設を移転・廃止し、跡地の再開発を行うことなどが計画されました。

この事業の核となる部分が、現在のみなとみらい21事業へとつながっていきます。

都心部強化事業の概念図

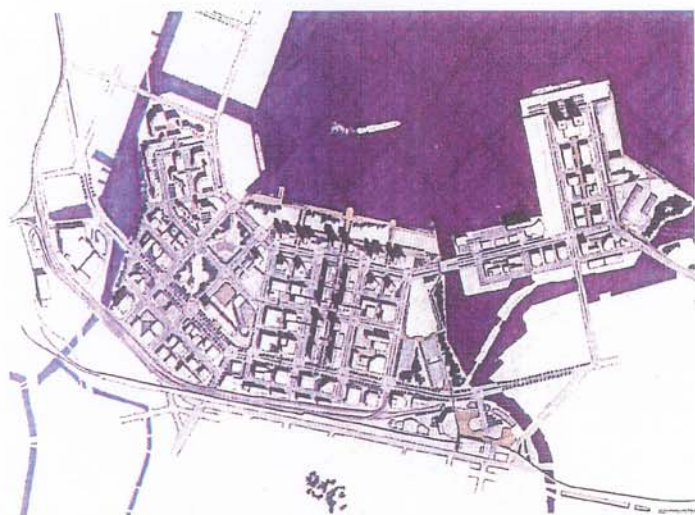


事業

横浜市都心臨海部総合整備計画

1978（昭和53）年、八十島義之助東大教授（当時）を委員長に国土庁、運輸省、建設省、神奈川県、横浜市、学識経験者などで構成される「横浜市都心臨海部総合整備計画調査委員会」（通称<八十島委員会>）が発足しました。

委員会では、広域的な見地から、都心臨海部の将来のあり方について調査・検討を行い、都心臨海部のマスタープランを策定しました。



1979（昭和54）年都心臨海部総合整備計画

都心臨海部総合整備基本計画（中間案） —みなとみらい21事業—

八十島委員会提案に基づき、事業化に向けた地権者や関係機関との調整、新たな視点からの検討などが加えられ、1981（昭和56）年に本計画が横浜市より発表されました。土地利用計画の特色としては、都心構造の明確化を図るために、現在のマスタープランに引き継がれている歩行者専用道路によるモール軸が設定されました。その後、事業の名称は公募により「みなとみらい21」と決定されました。



1981（昭和56）年都心臨海部総合整備基本計画（中間案）

整備計画の基本的方向

- ① 横浜市の都市機能の強化、自立性の向上ため、関内地区と横浜駅周辺地区の2つの都心を結合させ、特色ある都心地区の形成を図る。
- ② 横浜港に活力を与え、港湾機能の再編成を図る。
- ③ 単なる港湾機能だけではなく、市民生活の拠点となる港湾整備を図り、港を市民生活の中に位置づける。
- ④ 都市機能と港湾機能の調和を図り、良好な都市空間を創造する。

計画フレーム

- ・ 計画面積 150ha
- ・ 就業人口 19万人（2000年の目標値）

みなとみらい21の名称由来

1981（昭和56）年、事業名称の一般公募を行い、有識者による選考委員会により選定しました。約2,300件の応募があり、その中から「ヨコ文字が氾濫している現状に対し、ひらがなを用いたところに意外性と新鮮さがある」「国際都市としてのみなと横浜を印象づけるために有効である」などの理由から「みなとみらい21」が選ばれました。

計画の視点

- ① 複合的都心の形成
業務を中心に文化、国際交流、商業、都心型居住などの多様な機能を導入する。
- ② 個性豊かな街づくり
横浜の歴史的資産を活かしながら、都市デザイン上の配慮をしつつ街づくりを行う。
- ③ 都心に融合した港づくり
市民に親しまれる港湾機能を整備する。
- ④ 新しい都市システムの導入
先進的な都市システムを導入し、クリーンな省エネルギー都市、防災都市を目指す。

計画のフレーム

- ・ 区域面積 約180ha
- ・ 人口計画 就業人口約19万人
居住人口1万人（約3,000戸）

3 みなとみらい21事業全体の概要

みなとみらい21 マスタープラン 2006



計画フレーム

● 計画人口

就業人口	19万人
居住人口	1万人

● 土地利用

宅地(業務・商業・住宅など)	87ha
道路・鉄道用地	42ha
公園・緑地など	46ha
ふ頭用地	11ha
計	186ha

みなとみらい21事業の目的

- 横浜の自立性の強化
- 港湾機能の質的転換
- 首都圏の業務機能の分担

みなとみらい21事業の都市像

- 24時間活動する国際文化都市
- 21世紀の情報都市
- 水と緑と歴史に囲まれた人間環境都市

事業の役割分担

みなとみらい21事業は、総面積約186haについて、臨海部土地造成事業(埋立事業)、港湾整備事業、土地区画整理事業の3つの事業手法を組み合わせる都市基盤の整備を実施しています。

事業手順は、横浜市港湾局の臨海部土地造成事業による埋立造成後に、土地区画整理事業および港湾整備事業による基盤整備を行っています。



事業区分図

臨海部土地造成事業(埋立事業)

事業主体/横浜市港湾局
 事業開始/1983(昭和58)年度
 事業内容/中央地区:1992(平成4)年に概ね完了
 新港地区:1998(平成10)年度完了
 高島地区:1996(平成8)年度完了

港湾整備事業

事業主体/国、横浜市港湾局
 事業開始/1983(昭和58)年度
 事業内容/緑地、道路、その他港湾施設整備
 臨港パーク、内買パス(耐震パス)など

土地区画整理事業

施行主体/独立行政法人 都市再生機構
 (旧:住宅・都市整備公団、都市基盤整備公団)
 施行面積/約101.8ha
 事業内容/宅地造成、公共施設整備など
 事業期間/1983(昭和58)年11月~2010(平成22)年度末
 (清算期間5年を含む)

(独)都市再生機構の事業参画

みなとみらい21事業は、既成市街地での都市構造再編を行う大規模な土地区画整理事業であり、埋立事業との整合、土地利用の改廃に伴う権利関係の調整、地盤改良の実施、高次都市施設の導入など、高度な技術とノウハウを有する公的セクターの参画が求められました。

都市再生機構の前身である住宅・都市整備公団(「公団」という)は、当時、郊外の住宅地開発を目的とする事業を推進していましたが、昭和56年になり「特定再開発事業(現都市機能更新型土地区画整理事業)」の施行権能が新たに付与されました。

大規模開発に関する実績、技術・ノウハウを有する公団がみなとみらい21事業へ参画することが期待され、1982(昭和57)年、神奈川県及び横浜市から、当地区の土地区画整理事業の施行に係る要請を受けて、翌年11月に「横浜国際港都建設事業みなとみらい21中央地区土地区画整理事業」が特定再開発事業の第1号として着手されました。

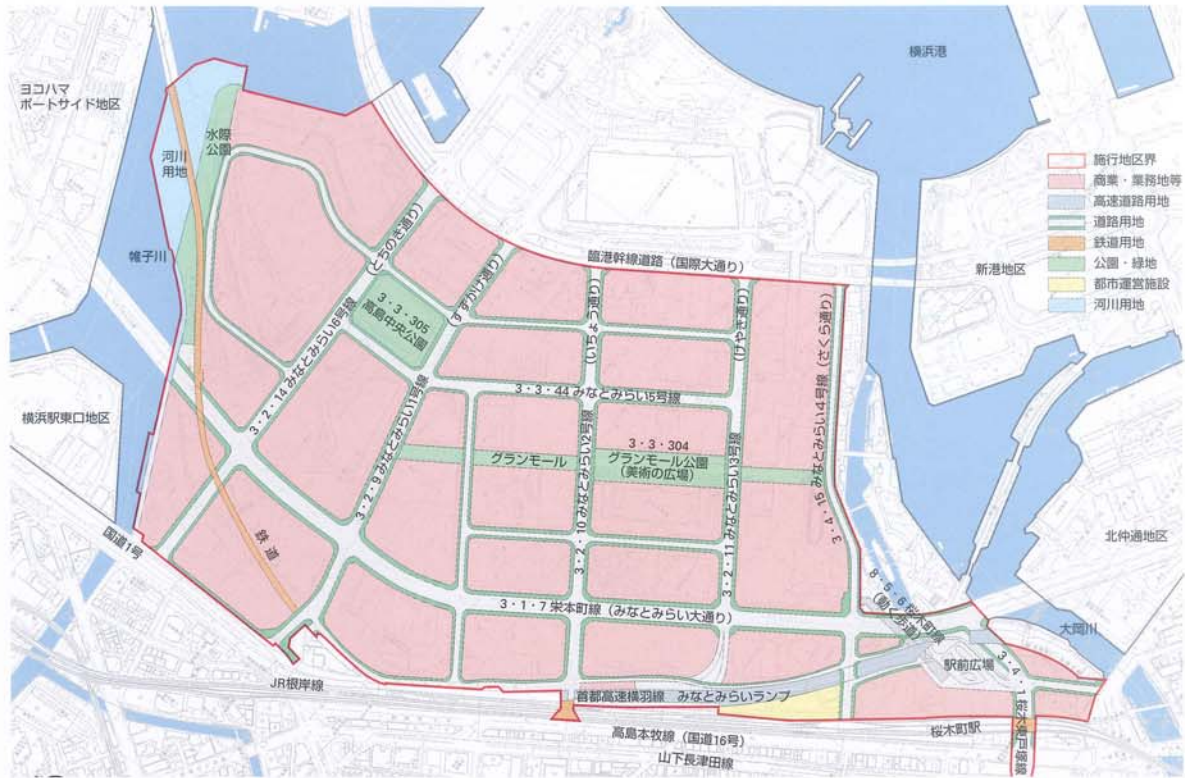


1983(昭和58)年事業認可・当時の状況(白線は計画線)

特定再開発事業の創設・1981(昭和56)年

市街地を面的に整備改善し、都市の拠点機能の向上を図るため、住宅・都市整備公団、地域振興整備公団が地方公共団体の要請に基づき、土地区画整理事業又は市街地再開発事業を行うとともに、それらに併せて事務所、店舗などの用に供する施設の建設、管理、譲渡を行う事業。都市機能の更新、都市の防災性の向上、都市環境の改善などを目的として創設。

4 みなとみらい21中央地区土地区画整理事業の概要



土地利用計画表

種別	地積 (ha)	構成比率 (%)	
公共施設用地	道路	24.4	24.0
	公園・緑地	5.0	4.9
	駅前広場	1.1	1.1
	河川	2.4	2.3
	計	32.9	32.3
宅地	商業・業務地	66.1	64.9
	鉄道用地	1.3	1.3
	高速道路用地	1.5	1.5
計	68.9	67.7	
合計	101.8	100.0	

事業概要

事業名称：横浜国際港都建設事業 みなとみらい21中央地区土地区画整理事業
 施行者：独立行政法人都市再生機構
 施行面積：約101.8ha
 計画人口：約16万人(就業人口)
 事業年度：昭和58年度～平成22年度(清算期間5年を含む)
 減歩率：36.5%

事業の経緯

1982 (昭和57)年	3月	横浜市から事業要請
	9月	神奈川県から事業要請
1983 (昭和58)年	2月	都市計画の決定(当初)
	11月	事業計画認可(当初) 35.1ha
1986 (昭和61)年	4月	都市計画の変更
1987 (昭和62)年	7月	事業計画変更(第1回)認可63.4ha
1988 (昭和63)年	4月	第1回仮換地指定
1989 (平成元年)	1月	事業計画変更(第2回)認可74.3ha
1992 (平成4)年	2月	都市計画の変更
	3月	事業計画変更(第3回)認可96.2ha
1995 (平成7)年	2月	事業計画変更(第4回)認可96.2ha
1997 (平成9)年	4月	都市計画の変更
1999 (平成11)年	3月	事業計画変更(第5回)認可101.6ha
2003 (平成15)年	9月	事業計画変更(第6回)認可101.8ha
2005 (平成17)年	12月	事業計画変更(第7回)認可101.8ha
2006 (平成18)年	6月	換地処分公告



計画変更図

道路計画

みなとみらい21中央地区の骨格を形成する道路網は、横浜駅周辺と関内地区を結ぶ広域幹線道路である栄本町線(みなとみらい大通り)を軸に、みなとみらい大通りと地区外に併走する臨港幹線道路間を結ぶ6本の幹線道路によって構成されています。

これらの道路整備とあわせて、共同溝を適宜設置し、道路地上部の無電柱化並びに道路地下部分にインフラ施設を収容しています。

なお、海に向かう縦の“通り”の名称は、植樹する街路樹の名前をとり、和語でひらがな表記としています。



栄本町線
(みなとみらい大通り)



みなとみらい4号線
(さくら通り)

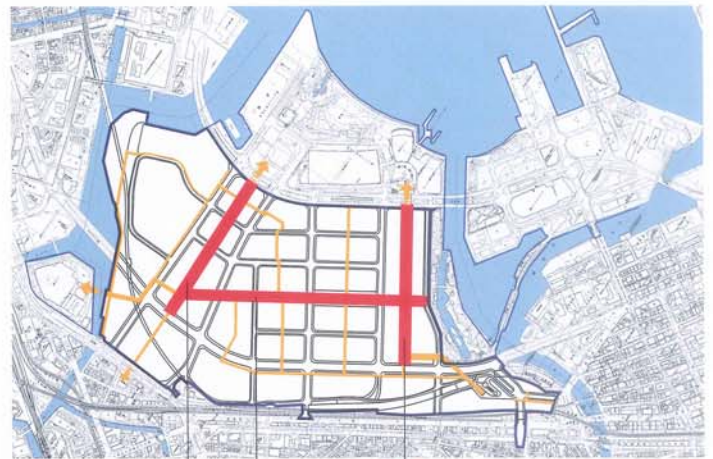
主要幹線道路の諸元

名称(呼び名)	幅員(m)	延長(m)	街路樹
栄本町線(みなとみらい大通り)	40	1542	くすのき
桜木東戸塚線	28	252	いちよう
みなとみらい1号線(すずかけ通り)	30	760	ぶらたなす
みなとみらい2号線(いちよう通り)	30	557	いちよう
みなとみらい3号線(けやき通り)	30	556	けやき
みなとみらい4号線(さくら通り)	18~25	705	そめいよしの
みなとみらい5号線	25	631	はなのき
みなとみらい6号線(とちのき通り)	30	533	へにばなとちのき

歩行者ネットワーク

歩行者ネットワークは、3つのモールを中心として、地区全体にわたり、主として街区内を貫く形で巡らせています。歩行者交通動線の機能に加えて、休息・散策・イベントのレクリエーション活動の場など、多様な都市空間として整備しています。

歩行者ネットワーク図



- クイーン軸
桜木町駅から海に向かって伸びる、商業空間を貫く賑やかなインナーモール
- グランモール軸
散策すること自体が目的となる空間づくりを目指した、緑豊かなオープンモール
- キング軸
多様な土地利用ゾーンを貫くオープンモール
(事業の進捗にあわせて整備が行われます)



グランモール軸



クイーン軸

歩行者専用横断施設

安全で快適な歩行者空間を確保するため、歩行者の幹線道路横断が想定される箇所、及び周辺既成市街地との歩行者交通アクセスの向上を図ることが必要な箇所に、バリアフリーに配慮したペDESTリアンデッキ及び地下横断施設を適宜、設置しています。地区内の各鉄道駅との連絡動線としても機能しています。また、ペDESTリアンデッキは、それぞれの立地条件に応じ、街区に相応しい景観を創出するようにデザインに配慮しています。



すずかけ通り歩道橋



すずかけ通り歩道橋のエレベーター棟



栄本町線歩道橋



桜木町駅前歩道橋



野毛ちかみち（事業主体：横浜市）



新高島地下通路

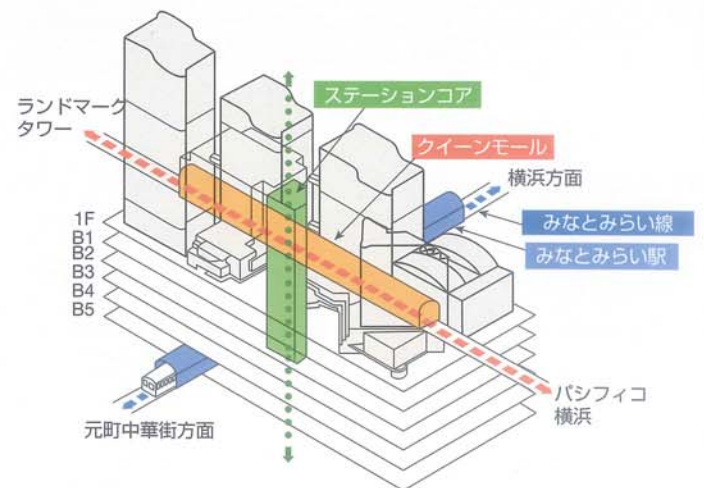
公開通路

24 街区の複合商業施設の建物内に土地区画整理事業により整備された公開通路は、クイーン軸の一部を構成する「クイーンモール」及びみなとみらい駅と直結する「ステーションコア」により構成され、単なる歩行者空間ではなく、イベント・展示スペースを兼ね備えた集客性に富む空間です。

「クイーンモール」は、店舗などに面した全長約 300m にも及ぶ賑わいのあるモールであり、「ステーションコア」は、地下 3 階のみなとみらい駅コンコースから地上 4 階までの吹き抜け空間をもつアトリウムです。



クイーンモール



公開通路の模式図

公園

公園は、歩行者ネットワークのグランモール軸、クイーン軸、キング軸を中心として計3箇所を配置し、水と緑豊かな憩いの空間として整備しています。

また、高島中央公園及びグランモールとクイーンモールの交差点にあるヨーヨー広場の地下には、災害や非常時の飲料水を貯留する災害用地下給水タンクが設置されています。



- ①グランモール公園
- ②高島中央公園
- ③(仮)水際公園



グランモール公園
(事業主体：横浜市)



モクモクワクワ・ヨコハマ ヨーヨー

※製作者/最上壽之氏
※モクモク濁く雲という形態イメージを表現し、集まる人々がモニュメントを見てワクワクする気持ちが掛け合わされている。ヨコハマ ヨーヨーは前途洋々を意味し、人に気楽に語りかけてくる響きをもっている。
※最高高さ17m
(金属パイプを用いたモニュメントとして世界最大規模)



災害用地下給水タンク

(事業主体：横浜市)
※災害などの非常時に必要となる飲料水を貯留するための地下施設です。

<設置場所>
ヨーヨー広場 (1,000m³)
高島中央公園 (1,500m³)



高島中央公園整備イメージ

高島中央公園

市民を交えた公園づくり懇談会を経て、居住者や就業者、来街者、など様々な利用者が都心の緑の中で多彩な活動を行い、出会いや交流が生まれるような公園を目指します。

生態護岸

帷子川では河川改修と併せて護岸の改修が計画されました。計画地は、帷子川が横浜港に流れ込む河口部にあたり、海水と淡水が混じる汽水域として、多様な生物相が見られる特性を備えたところです。

そこで、護岸改修にあたっては、本来、汽水域が保有していた自然環境の再生を試みることを目標に、垂直護岸に干潟、磯場などを組み合わせ、生物の生息環境を確保した生態護岸を整備しています。



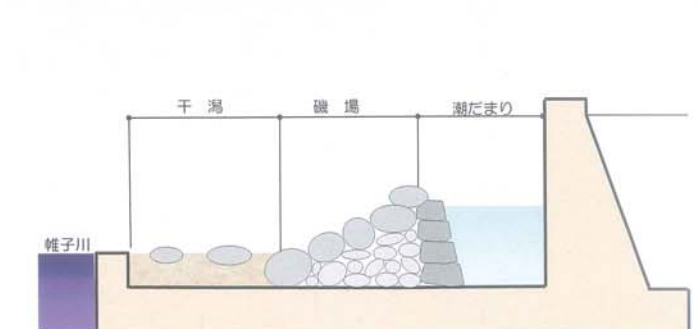
生態護岸 (帷子川右岸)



干潟

磯場

潮だまり

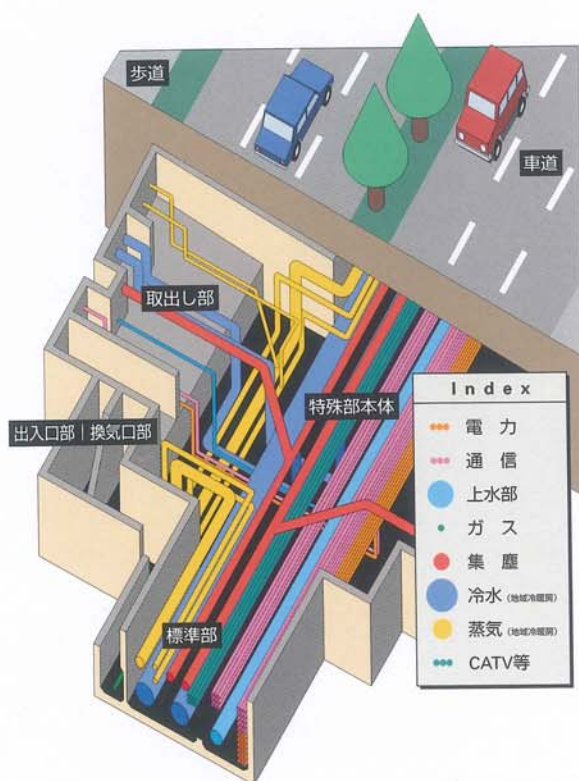


生態護岸標準断面イメージ

共同溝

安全で快適な都市環境をつくり、地下空間の有効活用、都市災害の防止を図るため、地区内の幹線道路の地下には都市機能を支える供給処理施設を収容する共同溝を設置しています。

みなとみらい21中央地区の共同溝は、収容する配管やケーブルの種類が多いため、断面の大きさで、国内最大級の規模を誇ります。



共同溝標準敷設図

共同溝の施設規模

収容している施設は、上水道管、工業用水道管、通信線、電力線、中圧ガス管、地域冷暖房管、CATV、真空集塵管です。また、共同溝としては、初めて中圧ガス管を収容しており、安全性を高めるため、単独空間(別室方式)を設けています。

地盤改良

みなとみらい21中央地区では、安全・安心な都市の実現に向けて、道路や護岸の整備、宅地の造成に際して地震災害や地盤沈下などを防止するための地盤改良を行っています。地区の施工状況に合わせて、新しく開発した工法を含め3つの工法をもちいて施工され、地盤強度を高めています。



サンドドレーン工法による地盤改良

サンドドレーン工法

沈下が生じる軟弱地盤に、一定の間隔で直径50cmほどの砂の杭をつくり、地盤沈下の原因となる地中の水を砂杭を通して短期間に排除する工法です。

CDM(セメント系深層混合処理)工法

先端に翼のついた管を地中に差し込み、管を通して送ったセメントミルクと地中の土砂を攪拌混合して、改良杭を構築する工法です。みなとみらい21中央地区の共同溝の周りは、大部分がこの工法で固められています。

JAMPS工法

機械式攪拌と高圧噴射式攪拌を複合した施工機械を用いて、地中に鉛直固化壁と水平固化盤を組み合わせた改良体を構築する新しい工法です。都市機構では、鹿島建設(株)と共同でこの新しい工法を開発しました。

5 施設立地

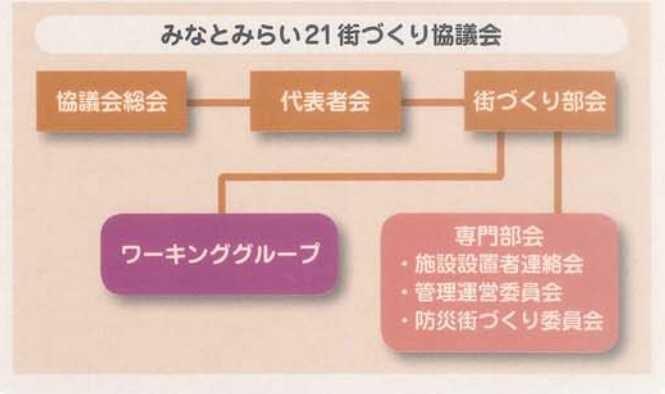
計画的な施設立地の誘導・展開

当地区では、基盤整備は公共側で、街区開発や建物建設は民間によることを基本とし、地権者などが協力して街づくりに関する自主的なルール「街づくり基本協定」を定め、施設立地を進めています。初期の段階から「街」が形成されるようクイン軸を中心に施設が建設され、みなとみらい21のデザインを先導する建物として、横浜ランドマークタワーやクイーンズスクエア横浜などが建設されました。

また、都市の単調さを補い、バランスのとれた都心形成を図るため、居住人口1万人を目標として都心住宅を導入しています。都心住宅は、都市生活者の多様な生活像に応える特色ある住宅を目指すとともに、周辺の施設集積を阻害しないように、配置などに配慮しています。

更に、本格的な街区開発が着手されるまでの間、街の賑わいを創出し、街区開発を誘導する手法として、商業施設やイベントなど、幅広く暫定的な土地利用を行っています。

みなとみらい21の街づくりにおける「土地利用」や「建物」に対する指針を定めた「みなとみらい21街づくり基本協定」は、昭和63年に地権者などの間で締結されました。また、この協定の運営を行う「みなとみらい21街づくり協議会」が組織されました。さらに、当地区では、協定と合わせて計画的な市街地形成を図ることを目的とした「地区計画」が定められています。



●横浜ランドマークタワー
高さ296m、日本一の超高層ビルで地区全体のスカイラインの頂点を形成。
1990（平成2）年3月着工
1993（平成5）年7月竣工



●クイーンズスクエア横浜
先導的なモデル街区とするべく、事業計画提案コンペを実施。商業業務施設の他、ホテル・コンサートホールを有する複合施設。
1994（平成6）年2月着工
1997（平成9）年7月竣工

●けいゆう病院
アメニティ・ホスピタリティ・インターナショナル리티の3つのテーマに基づいた総合病院。
1993（平成5）年2月着工
1996（平成8）年1月竣工



●横浜ジャックモール
グランモール公園をはさんで2棟で構成された暫定商業施設。
1999（平成11）年1月着工
1999（平成11）年10月竣工



●M.M.TOWERS
地区内初の都心住宅として建設された3棟の超高層分譲集合住宅。
2000（平成12）年9月着工
2003（平成15）年10月竣工



●横浜みなとみらいスポーツパーク
市民のスポーツ振興を目的として、フィールド系スポーツに適した人工芝グラウンドを敷設した施設
2005（平成17）年11月着工
2006（平成18）年7月竣工

6 みなとみらい21中央地区がもたらしたもの

安全・快適・美しい都市づくりの効果

みなとみらい21中央地区では、新しい地盤改良工法の導入、共同溝の整備、災害用地下給水タンクなどの先進的で高度な基盤整備により、都心部の防災拠点として災害に強い「安全な街づくり」を実現しています。こうした基盤整備に加え、地区内外にわたるアクセスビリティに優れた交通ネットワークを形成することによって、「快適な街づくり」が進められています。

また、都市デザインの思想を取り入れることにより、ウォーターフロントの特性を活かした景観と機能性を有する美しい都市づくりを実現し、都市景観大賞「都市景観100選」(1997年度：(財)都市づくりパブリックデザインセンター)やグッドデザイン賞(1998年度：日本産業デザイン振興会)などを受賞するなど、高い評価を得ております。



多彩な都市機能の導入による街の活性化と地域イメージの向上

横浜駅周辺、関内周辺地区の業務集積を先導する、みなとみらい21地区では、業務施設の立地が進み、平成17年12月現在、就業人口は約56,000人、立地事業所数は約1,140社となるなど、今や都心部全体をリードする存在となっています。

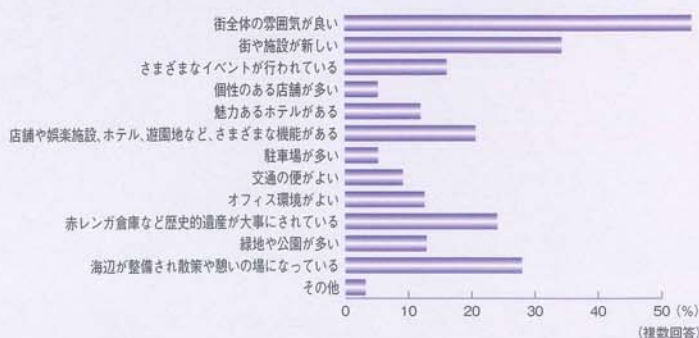
更に、業務機能に加え、ホテル、コンベンション施設、文化・娯楽施設などの多彩な都市機能が集積し、年間約4,700万人の人々が訪れる我が国有数の賑やかで魅力的なアーバン・リゾートの拠点にもなっています。



また、都心住宅建設により地区内の居住者も急速に増加しており、近い将来、居住人口は計画の1万人に達する見通しです。

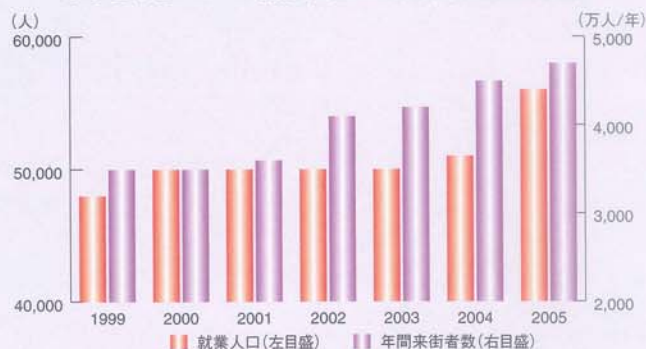
これまでの街づくりに対する様々な取り組みと、そこで繰り広げられる立地企業・居住者・来街者などによる多彩で活発な活動は、本地区の「地域イメージ」を大きく向上させています。

就業者が感じるみなとみらい21の魅力的な点



※平成15年度みなとみらい来街者調査：就業者調査

みなとみらい21の就業人口・年間来街者数の推移



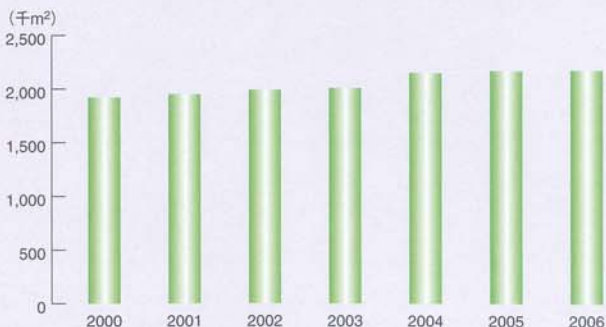
開発による経済波及効果及び 周辺の開発促進効果

土地区画整理事業の建設投資額(1983～2005年度の23年間累計)は約1,600億円で、民間企業による建物建設を含めた建設投資による横浜市内への経済波及効果は、約2兆円を超える規模(横浜市:2004年度までの事業期間累計)と推計されます。

また、2000年以降、本地区の都市機能集積が高まると共に、みなとみらい線開通、みなとみらい大通りなどの広域幹線道路、ペDESTリアンデッキなど、地区内外にわたる交通ネットワークの形成が進んだことにより、北仲通地区やヨコハマポートサイド地区、さらに山内地区などにおいて、住宅建設・業務商業ビル建設が促進されるという周辺の開発促進効果がみられます。このことは、みなとみらい21の目的である都心部を一体化し、拡大・強化する効果のあらわれとして注目されます。



みなとみらい21業務・商業ビル集積の推移



今後に向けて



みなとみらい21事業の当初マスタープラン(1981年「都心臨海部総合整備基本計画(中間案)」横浜市)から四半世紀を経過して、土地区画整理事業は概成しました。現在の見通しとしては、居住人口は居住ニーズの都心シフトにより、遠からず目標の1万人近くが達成されるものと思われませんが、一方、就業人口は目標数の19万人に到達するまでには、なお長期を要するものと思われま

す。1965(昭和40)年の六大事業が発表された時代は、高度成長期の真っ只中にありましたが、その後、現在までの情勢変化は、オイルショック、バブル景気、バブルの破綻と経済の低迷、そしていま景気は回復基調にあるものの、今後も大幅な経済成長は見込めないとの予想が大方です。そして、この間の社会環境の変化は、少子化・高齢化、女性の社会進出、雇用環境の変化、地球環境保全への配慮など、六大事業発表時には予測しえなかった動向がみられます。

今後のみなとみらい21事業を展望すると、国際都市横浜が都市間競争に優位性を保ちつつ、バランスの良い都市として成長し続けることを目標に持ちつつ、将来にわたり持続的に発展する街づくりを進めていくことが必要と思われま

す。これからの街づくりのキーワードは、「美しい景観の維持」「歩行者にやさしい街」「災害に強い安全・安心の街づくり」「暫定施設を含め柔軟な土地利用」などが重要ではないかと思いますが、今後の街づくりにあたっては、行政、地権者、立地企業などの関係者間で多様な活動が展開されることが期待されます。

事業年表

1965 (昭和40)年	2月	横浜市が六大事業・都心部強化事業を発表
78 (昭和53)年	11月	横浜市都心臨海部総合整備計画調査委員会発足 (委員長:八十島義之助東大教授)
80 (昭和55)年	3月	三菱重工業(株)横浜造船所の移転が決定
81 (昭和56)年	7月 10月	横浜市が都心臨海部総合整備基本計画(中間案)発表 計画及び事業名称を「みなとみらい21」に決定
82 (昭和57)年	3月 9月	横浜市より土地区画整理事業の事業要請 神奈川県より土地区画整理事業の事業要請
1983 (昭和58)年	2月 11月	土地区画整理事業などの都市計画決定 土地区画整理事業に係る建設大臣の事業認可 みなとみらい21事業起工式
84 (昭和59)年	5月	第一回土地区画整理審議会開催
88 (昭和63)年	4月	換地設計に基づく仮換地指定開始
89 (平成元)年	3月 11月	動く歩道竣工 横浜博覧会(YES' 89)開幕(~10月) 横浜美術館正式オープン(1985年着工)
92 (平成4)年	3月 5月	旧国鉄高島ヤード部等(21.9ha)を土地区画整理事業区域編入 みなとみらいランプ全方向供用開始
1993 (平成5)年	2月 7月 9月	横浜業務核都市基本構想を国から承認 横浜ランドマークタワーオープン(1990年着工) 横浜銀行本店ビルオープン(1990年着工)
96 (平成8)年	1月	けいゆう病院オープン(1993年着工)
97 (平成9)年	7月	クイーンズスクウェア横浜オープン(1994年着工) みなとみらい大通り全面開通(一部暫定2車線)
02 (平成14)年	7月	都市再生緊急整備地域に指定
2003 (平成16)年	10月	M.M.TOWERS竣工(2000年着工)
04 (平成16)年	2月 3月	みなとみらい線開通 県民共済プラザビルオープン(2002年着工)
2006 (平成18)年	6月 11月	土地区画整理事業・換地処分公告 事業竣工記念式典・フォーラム

写真で綴る事業記録

事業前の状況

~1983 (昭和58) 年・事業の始まり



開発前のみなとみらい21中央地区<1980 (昭和55) 年>



区域面積約35.1ha<1983 (昭和58) 年> 計画図重ね

1983 (昭和58) 年11月
土地区画整理事業・事業認可



桜木町駅前



高島埠頭内の店舗



1984 (昭和59) 年頃のみなとみらい21中央地区



高島埠頭の三井倉庫



高島埠頭にあったフェリー乗場



事業起工式
<1983 (昭和58) 年11月>



第1回土地区画整理審議会
<1984 (昭和59) 年5月>

事業5年

～1988(昭和63)年



横浜市港湾局による埋立事業<1984(昭和59)年>



<1987(昭和62)年>(43ha埋立完了)



陸地側よりの埋立工事



横浜博覧会開場工事中<1988(昭和63)年頃>



火薬発破による建物の解体



ジャイアントブレイカーによる造船所建物の撤去



日本丸パークと整備中の横浜美術館



サンドドレーン工法による地盤改良工事



博覧会にあわせて設置した地域冷暖房管

博覧会工事で敷設した仮設共同溝

事業10年

～1992(平成4)年

—横浜博覧会 YES '89—
1989(平成元)年3月～10月



横浜美術館とパビリオン



<1992(平成4)年>



桜木町駅から博覧会会場を望む



動く歩道・桜木駅前



建設中の横浜ランドマークタワー



さくら通りからみたパビリオン



共同溝の整備

事業20年



グランモール円形広場の整備



建設中のクイーンズスクエア横浜



ヨーヨー広場下の災害用地下給水タンク



ドックヤードガーデン



整備中のペDESTリアンデッキ



ヨーヨー広場のモニュメント



みなとみらい32番館

～2002 (平成14) 年



路盤工事中のみなとみらい5号線



整備中のみなとみらい大通り(栄本町線)



整備中のみなとみらい線



開通したみなとみらい大通り(栄本町線)



<2001 (平成13) 年>横浜新都市ビルから地区を望む



帷子川護岸工事の様子



建設中のM.M.タワーズ



サンドドレーン工法による地盤改良

MINATOMIRAI 21



 **UR 都市機構**

企画・編集・発刊：独立行政法人 都市再生機構 神奈川地域支社

〒220-6110 神奈川県横浜市西区みなとみらい2-3-3 キーンズタワーB棟10F

編集協力：横浜市・株式会社 横浜みなとみらい21

発行年月：2006年(平成18)年11月