

② 港湾再開発としての「みなとみらい21」

■三好誠人

1 はじめに

みなとみらい21事業は、一九八三年に土地
区画整理事業と埋立事業の工事が開始され、
十年が経過した。基盤整備はほぼ順調に推移
するとともに、一九九三年七月には民間ビル
の第一号として、日本一の超高層ビル、ラン
ドマークタワーがオープンした。

みなとみらい21事業については、多くのパ
ンフレットや報告書があるが、本稿ではみな
とみらい21事業を、港湾の再開発という視点
から述べてみることにする。

2 港湾の再開発

港湾施設の老朽化や都市構造の変化に対処
し港湾機能だけでなく、都市機能の向上を図
るため、港湾再開発の要請が高まっているが、
港湾の再開発には次のような種類が考えられ
る。

① 施設の更新

古い岸壁を撤去し、高規格の岸壁を作るこ
となどで、みなとみらい21地区では、中央地
区に設計強度を高めた耐震バースを新設する
とともに、新港地区では、古い岸壁を改修す

る。

② 機能転換（港湾機能のまま）

港湾機能は維持したままで、多様化する港
湾の別な機能へと転換すること。物流の空間
から、国際会議場や研究施設などの高質な産
業空間や港湾緑地、マリーナなどへの転換。

みなとみらい21中央地区においては、ふ頭
や造船所等の産業空間から国際会議場や、臨
港パークなどの港湾緑地など、市民に親しま
れる港湾空間へ転換を進めている。

③ 都市機能への機能転換

商業用地や業務用地などの都市機能用地へ
と転換を図る。

みなとみらい21中央地区においては、既存
土地の大部分と埋立地の半分が都市的土地利
用へと変わっていく(図1)。

3 港湾再開発の制度と手法

港湾の再開発を進めるためには、再開発の
マスタープランの作成とともに、プランを実
現するための法制度や手法の整備が必要にな
る。

再開発に関する法制度としては、都市再開

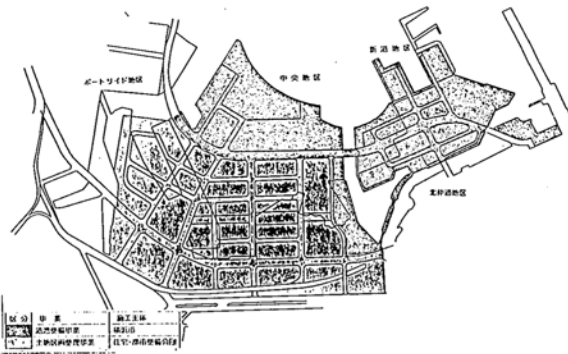
発法が考えられるが、港湾地域の再開発には
適用が難しい。その理由は、以下のような
る。

①都市再開発法は港湾施設の整備を想定して
いない。

②都市再開発法では土地の高度利用を想定し
ているが、港湾の再開発では、必ずしも高度
利用とはならない。

そこで、港湾独自の総合的な再開発制度が
要望されるが、関係者の努力にもかかわらず、
港湾の再開発のための制度、手法は十分に用
意されているとはいえない。

図-1 基盤整備事業区分図



- 1—はじめに
- 2—港湾の再開発
- 3—港湾再開発の制度と手法
- 4—新港地区の再開発

そこで、みなとみらい21においては、既存の制度、手法を組み合わせて事業を進めている。

① 臨海部土地造成事業（埋立事業）

中央地区、新港地区において埋立を行うとともに、高島地区においても一九九四年度から埋立を行う計画になっている。港湾といっても、再開発であるから、権利者がいるため、移転補償が必要になる。みなとみらい21中央地区においては、住宅・都市整備公団と協力して、移転補償を行っており、新港地区の倉庫、事務所の移転補償は埋立事業会計で実施している。当地区の最大の地権者であった三菱重工工業（三三・五ヘクタール）は金沢区の本市の埋立地と本牧地区の自社工場へと分散移転した。

埋立事業の目的は用地の造成にある。公有水面埋立法により、埋立地は埋立事業者の所有となる。みなとみらい21中央地区の埋立地六〇・二ヘクタールのうち二八・一ヘクタールが土地区画整理事業区域に編入され、本市（埋立会計）は地権者として土地区画整理事業に参画した。また、高島地区五・五ヘクタールも土地区画整理事業に編入の予定である。土地区画整理事業の仮換地後の本市用地等を処分することで、埋立事業会計は借入金返済済し、独立採算で事業を続けている。

② 港湾整備事業

① 臨港道路、共同溝

臨港道路とは、港湾法により港湾施設として位置付けられた道路で、管理者は港湾管理

者である。中央地区においては、臨港幹線道路とそれより海側の道路が臨港道路である。また、新港地区の計画道路はすべて臨港道路である。

臨港道路といっても、道路構造令に基づいて作られているため、道路法の道路（都市内の普通の道路）と全く見分けがつかない。

臨港幹線道路は神奈川区恵比須町から中区山下町までの、延長六・九キロメートルの道路でみなとみらい21地区内二・二キロメートルの区間は本線（地下）四車線、側道（地上）四車線の合計八車線の市内でも有数の高規格道路である。現在、国際会議場の前面の側道部が供用されている。

臨港幹線道路には共同溝が設置され、電気、電話、ガス、地域冷暖房等の配線、配管類が収容されている。道路、共同溝の整備は運輸省の補助事業で行っている。

② 港湾緑地

みなとみらい21のオープンスペース計画は、本事業の目玉のひとつである。市民の就業の場を確保するだけでなく、都心の臨海部に水際線に沿った大規模な緑地を整備し、港湾施設や産業空間に独占されていた水際線を市民に開放するとともに、災害時の避難場所として計画されている。

みなとみらい21地区の公園・緑地四十六ヘクタールのうち三〇・六ヘクタールが港湾緑地で占められているが、この港湾緑地は港湾法上の港湾施設で、施設管理者は、港湾管理者である。ただし、外見上は都市公園と全く見分けがつかない。

みなとみらい地区のオープンスペースの計

画テーマは、水際オープンスペースのネットワーク化、歩行者専用空間のネットワーク化、港湾景観の演出、都市景観との調和、親水性の確保などである。当初のオープンスペースの配置は図12のようになっていたが、一九九一年十二月の港湾計画の一部変更により、新港地区の水際線はほとんどが港湾緑地で占められることとなった（図13）。

港湾緑地はその立地の性格上、親水機能の確保が可能となる。当地区は、都心部に立地するという特性もふまえ、臨港パークと新港パークにおいて、ゆるやかなカーブ（半径が二百五十メートルと五百メートル）の平面形状をもつ、階段状の親水護岸を採用している。ここでの、親水性は、水に近づくことはできず、直接水に触れるとは限らない。今後、親水性を増すことを検討する必要がある。幸い、新港地区の周辺には静穏な水域があるので、ボート漕ぎなどの水面利用についても、

図-2 MM21オープンスペース配置図（1982年）

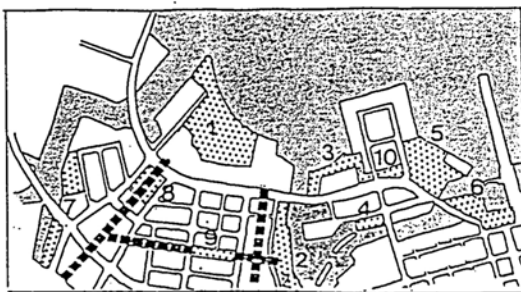
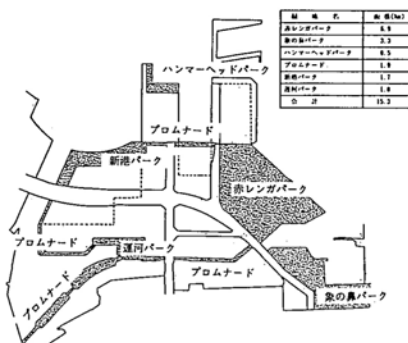


図-3 新港地区緑地計画図（1991年）



業務用船舶との調整を行いながら、検討を進めている。

水面の利用にあたっては、水質や底質の問題も重要であるので、これらの向上に向けて、調査を進めるとともに、平成六年度からは運輸省の補助を受けて、浚渫と覆砂を主体としたシーブルー事業を実施することとしている。

④岸壁、物揚場

中央地区の内貿バースは、耐震性を特に強化して、地震等の災害時には、住民の避難や救済物資の輸送のための船舶が接岸できるようになっている。新港地区においても三バースの旅客船バースを計画している。

岸壁の新設、改修は運輸省による直轄事業で行われることが多く、港湾管理者（横浜市）がその管理を受託する。

中央地区の内貿バースの脇には、小規模業務船のための物揚場が整備中である。物揚場は、運輸省の補助を受けて、本市が整備している。

4 新港地区の再開発

新港地区は、みなとみらい21計画の中では、港湾的土地利用を想定した地区である。中央地区の開発が進み、多くの市民が臨港パーク、日本丸パークやランドマークタワーなどを訪れているが、新港地区は現在のところ、一般市民の立ち入りを制限している。新港地区は、関税法により、指定保税地域になっているため、港湾関連の物流関係者、九号バースのフェリー利用者以外は立ち入ることができない。

しかし、一九九四年四月には中央地区と新

港地区を結ぶ大岡川橋梁（「国際橋」と命名の予定）の開通に合わせて、新港地区の一部で指定保税地域を解除し、一般市民の通行が可能となる。現在、新港地区では、倉庫の移転補償と埋立工事、臨港幹線道路や港湾緑地の整備が進められている。今後、新港地区の整備が進められるにつれて、徐々に、市民に開放される区域が広がっていく。

① 新港地区整備の基本方針

新港地区の特徴を整理すると以下のようになる。

第一に、新港ふ頭は明治の末期から大正にかけて、国により整備されたわが国で最初の大形船の係船式岸壁をもつふ頭であった。国が整備したふ頭であるため、既存土地の八〇%が国有地となっている。

次に、当地区は全域が臨港地区（商港区）に指定されており、埋立地も市街化区域に編入後は、臨港地区に指定される予定である。

第三に、地区の中央に、米軍の接収地がある。この米軍の接収地の存在が、新港地区の開発のブレーキとなっていたが、長年にわたる努力の結果、一九九三年九月、日米間に返還の合意が成立し、一九九四年四月返還の運びとなった。

以上のような地区の特性に基づき、新港地区の整備の基本方針として、以下の三つを掲げている。

① 横浜市及び横浜港の貿易振興や産業振興に寄与する施設の整備

② 横浜港発祥の地としての歴史性を生かした

市民と港を結ぶ施設の整備

③ 二十一世紀の横浜港を支える港湾関連中核業務施設の整備

② 事業の進め方

新港地区には、多くの倉庫や港湾関連の事業所が立地しているため、埋立工事や基盤整備工事に先行して、これらの倉庫、事業所の移転が必要となるので、大黒ふ頭に移転用地を確保している。

臨港道路や港湾緑地等の港湾施設の整備にあたり、用地の確保が必要となるが、用地の担当は、二つの方法で行う予定である。まず、本市所有の埋立地および既存土地においては、用途変更等により道路、緑地の用地を確保できる。問題は、既存土地の八〇%を占める国有地についてであるが、国有財産法の規定により、港湾施設用地については、国有地のままで、本市が無償で管理受託を行い、道路、緑地等を整備する方向で、運輸・大蔵両省と協議を進めている。

道路、緑地の整備は、可能な限り国費を導入するが、補助事業の採択基準に合わないものや、スケジューリング上問題があるものは、一部、埋立事業会計での整備を予定している。

新港地区の街区開発については、中央地区の街区開発のスケジュールや、臨港地区による構築物の制限などの問題が残されており、今後の課題となっている。

△ 港湾局みなとみらい21担当課長補佐担当係長▽