

都心部再開発②

横浜駅西口の再開発



寺内 孝

ここ数年、横浜駅西口ほど建設工事が行なわれているところは他に例がないだろう。駅構内はもとよりのこと、駅前に一歩ふみ出すと高速道路の橋脚が派新田間川の河岸に日々その数を増し、昨日まであった店舗が姿を消して、そこは建設工事の板囲いとなり、又舗装道がいつの間にか鉄板被覆道と変わり、自動車走音の合い間を縫って地下から工事用ドリルの音がきこえてくるといった各種建設工事の息吹きがいやでも目に耳にとび込んでくる。

公共的施設整備に、大規模建築物の建設にと官民一体となって、本市六大事業の一つである都心部強化対策に雄々しく取り組んでいる姿である。

一見これらの各種工事がバラバラに、勝手気ままに行なわれているように見えるかも知れないが、それぞれ企業者側より本市あてに計画案につき事前協議がされて、関係局間と数ヶ月又は数年間の計画調整及び設計協議が行なわれ、まとまってはじめて着工されたものであり、まだまだこの地域には未着手で協議中のもの、又は本市に提案準備中のものが数多くあるので、ここ数年はこのような現状は続くものと思われる。

では、市がこれらの各種計画の調整、指導する寄りどころである「横浜駅西口再開発計画案」とは——ということになる。

現在、再開発計画書として最終決定まで至っていないが、昭和42年度に当時の土木、建築、交通、計画の共同作業で「計画案」を作成し首脳部会議の議を経て昭和43年1月より各種の計画の調整、指導の基準としているので、この計画案の概要を説明し、さらに今日までその煮つめと施設別詳細検討及び都市計画決定のために、調査とプロジェクト作業を継続して実施しているので、これらの点から、再開発計画案の問題点等について説明す

る。
何れにしても、本計画は、横浜駅西口周辺の将来に対処し、公共施設の再検討および環境の整備を図る指針となるべきものであり、この地区の性格上横浜駅東口地区の再開発計画とも密接に関係をもつ上に、河川埋立問題及び金沢地先埋立事業にも関連するので、関係諸機関との調整事項等も多いため短時間で最終計画をまとめあげることは困難であるが、更に鋭意作業を進め関係機関及び市民の協力をいただきながら、立派な「横浜駅西口再開発計画」にまとめあげたいと願っているの
で、よろしくご指導、ご鞭撻をお願いします。

2—————本計画区域とは

横浜駅西口駅前広場を中心として、北は浅間下より楠町を経て青木橋に至る道路、西南は浅間下より平沼橋を結ぶ道路、東南は東海道線で囲まれた扇形の区域とし、西区南幸町、北幸町、楠町及び神奈川区鶴屋町1、2、3丁目の一部と浅間町の一部が含まれ、その面積は約55.4haである。

3—————区域の経過

<1>この計画区域は市内都心部と同様に第二次大戦において全域罹災し、瓦礫の山であったので昭和21年3月より昭和23年にかけて戦災地応急対策として清掃事業が行なわれ、瓦礫の一部は現在の横浜駅西口広場内にあった。旧新田間川の一部埋立等に使用されたようだ。

この戦災地を市内一のにぎやかな現状に復興させたものは、他の都心の罹災地と同様に戦災復興土地区画整理事業である。

この計画区域は、その一部が台町地区及び浅間地

区の土地区画整理事業により復興したが、大部分は岡野地区の土地区画整理事業により計画され実施されて、今日の土地基盤ができたものである。約20余年前のこの区域の経緯をひるがえてみることもこの区域の変遷が激しいだけにあながち無意味ではないと思う。

本市は、都市再建の目的で昭和20年12月30日の閣議決定の「戦災地復興計画基本方針」に基き、自らが施行主体となり約2,511,000坪の土地区画整理事業を昭和21年度から着工したが、前記三地区もこれに含まれていた。

<2>岡野地区は、昭和23年10月に土地所有者代表として3名、借地権者代表7名の合計10名の委員が選挙により選出され、土地区画整理委員会が設置され、昭和24年3月に本市は換地予定地案をこの委員会に諮問した。

しかしながら昭和24年6月、政府の決定した「戦災復興都市計画の再検討に関する基本方針」にもとづいて本市の戦災復興事業は大幅に縮小され、前記三地区とも除外されたが、浅間、台町の両地区は既に区画整理事業の仮換地の指定を終わって工事施工中であったので、このまま保留することは大問題であり、先輩諸氏の骨身を削る建設省等との折衝の結果復活することになったが、岡野地区は、たまたま当時横浜駅西口周辺が駐留軍の接収を受けて、僅かに歩行者のための通路が残されていたに過ぎなかった状況等からそのまま事業が保留された。

今、考えるとまるで夢のようだが、この当時の横浜駅は国鉄東海道本線、横須賀線、京浜東北線、私鉄東京急行電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道の併用駅として稀にみる交通機関の集合駅であるにも拘らず、東口広場の発展に反して、西口は戦前からの未開発の状態であった。

その当時の本市は全国にその例をみない程の広範囲の占領接収をうけていたので、国際港都として

の機能を失い、経済力はとみに衰え、復興も暗澹たるものであった。市当局は100万市民と力をあわせ、県及び横浜商工会議所と歩調を一つにして一大解除運動を展開すべく、その運動母体として横浜市復興建設会議を設け、政府機関及び駐留軍当局に強力に解除促進を迫った結果、昭和27年の平和条約及び日米安全保障条約の発効とともに、各地区で解除が行なわれて、西口周辺区域も昭和27年8月に接收が解除され、従来の岡野地区土地区画整理事業は、接收解除地整備事業として再開された。

当時、横浜駅西口の前面〈現広場の給排水塔付近〉に新田間川が通じており、あまり利用されず、かえって駅前発展に重大な障害となっていたので区画整理事業再開の一番目工事としてこれを埋立てることにした。埋立は昭和27年度に工事費825万円で施行され延長427m、川幅26m、面積11,102平方メートルが45,000立方メートルの土量により完了したが、このことは今日の西口の繁栄の大きな要因となっている。

横浜駅西口広場は、1日最大計画乗降客数14万人、最大ハイヤー駐車台数72台、最大バス駐車台数15台等を面積算定基礎として、面積14,600平方メートルを都市計画決定していたが、用地を岡野地区土地区画整理事業で確保し、整備は第10回国民体育大会開催を機会に緊急施行をし、着工以来僅か50日間の突貫作業で昭和30年10月25日に広場内諸施設からアスファルト・コンクリート舗装までを一気に完成したものであり、当時の一つの話題でもあった。

その間、区画整理事業も着々と進行し、昭和27年度に南幸橋、28年度に内海橋、29年度には北幸橋を架設し、それとともに幹線道路の整備を行ない排水は昭和27年に着工し、下水管の原形復旧及び移設工事を昭和32年に終了した。

又土地区画整理法が昭和30年4月1日から施行さ

れ、昭和31年10月からは新しい岡野地区土地区画整理審議会が設置され、選出された11名の委員は仮換地変更又は仮換地指定についての市当局案審議に、又は関係権利者に対する説得等事業進捗のために大変な労苦をされた。

このような官民一体となった努力により、公共施設の整備と仮換地の指定、建物等の移転工事が進捗するとともに、西口周辺に大規模な宅地を有する相模鉄道が西口地区の大規模開発を計画し、昭和30年に横浜駅名品街を建設し、その後相鉄文化会館、相鉄ビル、相鉄会館等を次々と建設し相鉄会館に株式会社高島屋を誘致してからは、商業的に急激に活気を呈するようになった。

その後昭和37年11月横浜ステーションビル、昭和39年12月にダイヤモンド地下街及び西口地下自動車駐車場が建設され、またこれらに呼応して周辺の民間建設投資が相次いで行なわれ、本市における一大商業地区を形成するに至った。

このように西口周辺一特に広場を中心とした数区の街区が異常な発展をとげたことは、約156,000坪を事業面積とする岡野土地区画整理事業の清算業務をますますむづかしいものとし、市担当者はもとより前記審議会の労苦は到底筆舌では尽せぬものであったが、昭和41年6月25日の換地処分により、区画整理は完了した。

〈3〉本計画区域において、もう一つの重要な経過事項がある。それは区域内の西南部を流れている新田間川、幸川の埋立に関することである。

本市は、昭和40年3月31日に条例第10号で「横浜市河川利用審議会条例」を、8月5日に規則第71号で「横浜市河川利用審議会規則」をそれぞれ制定し、学識経験者4人、地域住民組織を代表する委員4人、市議会議員である委員10人、関係行政機関の委員1人、その他の委員11名計30名の委員を委嘱し、昭和40年9月1日に第一回の審議会を開催し、市長から「新田間川・派大岡川等埋立利

用計画」について諮問した。

そのうち新田間川に関する概要は、次の通りである。

① 計画の趣旨

本市では、昭和37年以来都市づくり構想の市街地中心地区強化開発の一環として、新田間川・派大岡川等の埋立利用計画を検討してきた。

しかし、これらの河川は何れも横浜市中心部をなす既成市街地を貫流して、帷子川水系及び大岡川水系の雨水・汚水の放流河川として利用されているうえ、又、付近は商業繁華地域となっている。従って、これら河川の埋立は倉庫・造船・回漕等の水面利用者のみでなく、集中豪雨の際の溢水と関連して流域の住民に直接生活上に影響を及ぼし、又、利用方法の如何は一般市民の利便に関するのみならず、横浜市将来の商業・経済上の発展をも大きく左右するものである。上記事由にかんがみ本市では、これら河川の埋立

ての前提となるべき治水面の研究・検討を重ねてきたが、関連河川の護岸のかさ上げ・浚渫及び下水施設の整備等をするときは、雨水系流域の洪水対策が技術的に可能であるとの結論に達したので地元関係者等の理解と協力を得たうえで、新田間川・幸川及び派大岡川・吉田川を埋立て、必要な公共施設を整備し、併せて付近商業地域の振興を図るため、本計画を樹立した。

② 新田間川・派大岡川等を埋立てることによる治水上の検討

新田間川・幸川・派大岡川・吉田川を埋立てた場合、帷子川水系及び大岡川水系に治水上如何なる影響を及ぼすかを検討した。

<ア>前提条件

前記河川を埋立てた場合を想定するに、横浜が受けた過去最悪の状態昭和33年の22号台風により記録された降雨量287.2mm/day<132年確率>と、22号台風時の河川水位 1.327m <横浜港における

図1 新田間川・幸川埋立による治水検討図<昭和40年9月1日 諮問案図>

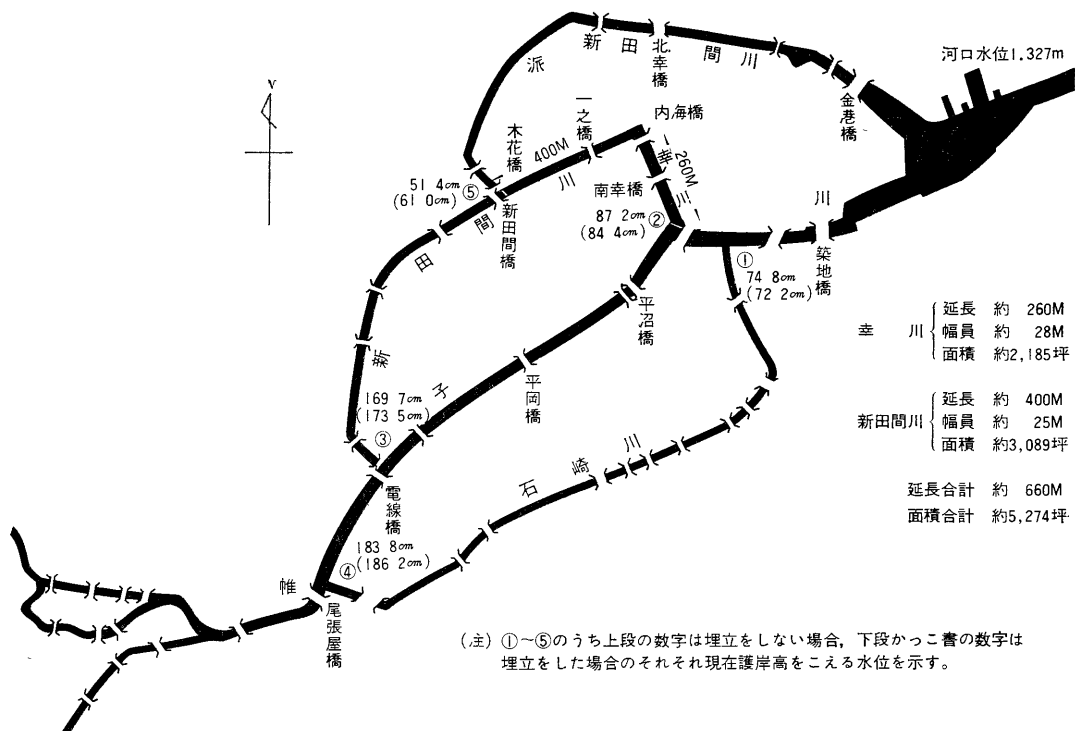
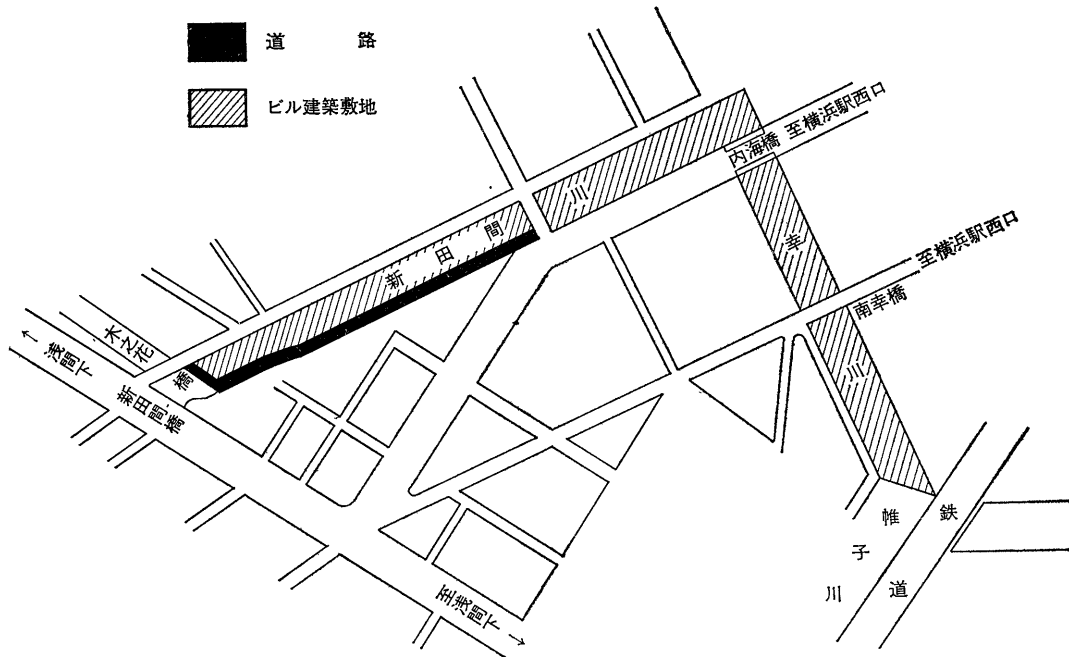


図2 新田間川・幸川利用計画図<昭和40年9月1日 諮問案図>



既往最高>を採用して検討した。

<イ>新田間川の埋立

新田間川の埋立ては治水上からみて可能である。

<埋立による治水検討図を参照>

埋立に起因する水位上昇は僅少であるが、埋立てをする、しないに拘らず、洪水防止のためには、護岸工事と内水排除の下水工事が必要であり、かつ、水面利用者に対する補償と護岸かさ上げに伴う補償が必要である。

<注> 新田間川の一部・幸川を埋立てる場合には、派新田間川・帷子川・石崎川を浚渫計画断面まで浚渫することを前提として検討してある。

③ 新田間川・幸川利用計画の概要

新田間川の一部<新田間橋—内海橋延長約400m、幅員約25m>及び幸川の全部<内海橋—帷子川との合流点延長約260m、幅員約28m>を市が埋立て道路の新設、所要河川の浚渫・護岸のかさ上げ、下水施設の整備等を行なうとともに、横浜駅西口周辺地域の駐車需要を充たすため、埋立造成地を商業センタービル及び地下駐車場用地として民間に利用させるものとする。

横浜市河川利用審議会は、この諮問以来、6回の総会と6回の小委員会を開いて審議検討を重ねた結果、昭和41年7月8日に次のように答申した。

① 帷子川水系の治水対策の万全がきせられれば横浜市発展のため新田間川の一部及び幸川の埋立に次の条件を付けて賛成する。

<ア>関連河川の改修工事を早期に、かつ、完全に実施するとともに、埋立後も浚渫計画断面を維持すること。

<イ>帷子川下流地域の下水道施設を早急に整備すること。

<ウ>帷子川・派新田間川の河口に水門を設置する等の高潮対策を、早期に実施するよう努力すること。

② 新田間川・幸川の埋立土地利用にあたっては、河川は市民共有の財産であるから、西口の発展に適應するとともに、横浜市全域に寄与するよう考慮する必要がある。

従って現計画は、都市計画的観点に立脚し、次の事項に留意して、再検討せられたい。

<ア>横浜駅西口付近に残された唯一の空間であ

るから、将来の時点に目標をおいた長期的・広域的配慮のうえにおいて、実施計画を樹立されたい。
〈イ〉西口全域における道路・交通広場・公園・街区等を総合的に関連づける将来計画を樹立した後利用せられたい。

〈ウ〉西口全域の道路網を再検討し、道路交通体系を確立して、自動車交通の円滑化と歩行者の安全を図られたい。

〈エ〉交通広場と有機的に連絡結合する広い公園を埋立地を代替地等に利用することによって設置されたい。

〈オ〉第三京浜道路と西口とを結ぶ道路及び岡野町交差点の改造を埋立地利用する時は、その整備について考慮されたい。

〈カ〉乗降客の利便を考慮してバス発着所の改善をせられたい。

④ 爾来、本市はこの答申の趣旨を尊重し埋立地の利用計画の再検討案と計画区域内全体の再開発計画の基本計画案を当時の土木局、建築局、交通局及び計画局の共同作業で作成し、首脳部会議の議を経て外部との調整作業に移った。

まず神奈川県だが、昭和43年1月8日の建設行政県市連絡会議において県土木部に発表して以来、数次の協議の結果の県側の意見は、県・市並びに建設省において治水対策について検討中の「派大岡川等埋立に関する治水対策」〈現在決定されている大岡川分水路建設計画をいう〉の結果により市案の治水対策は修正されることが予測されるので、その際は、修正することを条件として了解する。今後、市側においてさきに埋立免許申請している日本市街地開発株式会社〈出願は県に対して昭和40年7月16日、市に対して昭和39年11月18日〉で、申請者は港都開発株式会社〔仮称〕であったが、昭和42年1月25日付で名義変更届出をした〉と事前協議をされることを希望するとの主旨であった。

従って、昭和43年1月に本市は同会社に対して、次の利用計画案と第二広場計画案を内示し、検討方を要望した。

その概要は、西口周辺再開発計画案と重複するので、ここでは省略する。

4———計画案作成の条件

都市再開発は、当初不良住宅地の改良、スラムクリヤランス等の目的で行なわれて来たが、現在の都市再開発は都市の発展による都市構造の変化、交通施設の整備等に対処するために用いる積極的方向に変わりつつある。

この横浜駅西口周辺地区は、この後者としての再開発地区であり、常に質的・量的・構造的に変化をとげている地区であるが、既成市街地として一特に最近の区画整理完了地区だからとしてこのまま放置した場合、将来の環境の悪化、都市機能の効率低下は必至の状態にある。しかもこの地区の再開発には相当の民間投資が期待でき、公共投資は導火線の役割を果すべきであろうともいわれている。

このような条件にある本地区の再開発計画案を作成するに当っては、民間側の再開発計画を育成し、いやしくも民間の再開発に対する意欲を減衰させることのないように注意する必要があると共に、適切な位置に公共的施設を補足整備して、さらに民間の意欲を高揚し、官民一体で建設可能な計画案であらねばならない。

従って、計画作成に当っては本市及び民間側の各種計画と、前述した河川利用審議会の答申事項とを尊重し、かつ、計画区域全体の立場からを検討し、昭和43年1月にその概要をまとめた。

5 横浜駅西口周辺の再計画案の概要
 <昭和43年1月作成>

別図の再開発計画案は全体としての構想であり、個々については今後更に検討を加えて逐次決定していかねばならないが、その概要はつぎの通りである。<図面3-1及び3-2を参照>

<1>国鉄第3次長期計画に基づく線増の影響

<ア>国鉄の計画

国鉄横浜駅の貨物線が旅客線となりホームが一面新設される。

<イ>東横線

東横線が国鉄の新設ホームに相当する分だけ駅ビル及び相模鉄道側に寄ることになり、東横線上りホームは、駅ビル2階に食い込むように改造される。

<ウ>相模鉄道

相模鉄道は、そのために一線分使用出来なくなるので、これを機会に駅舎の大改造を行ない、ホームの位置を全体的に約80m幸川側に移動させるとともに、新相鉄ビルの2階にホームを設ける。なお、国鉄の各ホームに連絡するため地下道を新設する。

<2>地下鉄横浜駅の新設に伴う諸計画

地下鉄横浜駅は相鉄文化会館西寄りの地下に新設され、その地上部分は現在幅員8mの道路であるが、22mに拡幅し、延長約150mにわたり整備を行なう。さらに、この地下鉄駅を中心として、相鉄、第二広場、新相鉄ビル、既設地下街等とを相互に連絡し、交通能率、歩行者安全を図るため地下歩道の整備をする。

<3>高速道路関連道路の整備

高速道路三ツ沢線のランプが北楠橋付近に設けられるので、同橋に至る道路<現況11m>を幅員22mに拡幅整備する。

<4>第二広場の新設

横浜駅西口広場を利用するバス発着所<現在18バ

ス>の需要増加に対処するため、西電話局付近に約7,660m²の第二広場を新設し、17バースのバス発着所を設ける。

なお、上空はビル建築空間<約3,450m²>に利用して地域経済の振興を図るとともに広場新設事業費の財源に充当する。

<5>新田間川等の河川利用計画

新田間川・幸川の河川約18,000m²を埋立てて、つぎの施設並びに宅地を造成する。

<ア>街路

幅員 33~37m

延長 約550m

<イ>立体交差 2ヶ所

幅員 22m

延長 14m及び19m

<ウ>新田間橋付近河川付替工事

幅員 25m

延長 約200m

<エ>緑地 約3,100m²

<オ>宅地 約1,900m²

<カ>土地利用区分一覧表

| 利用区分 | 埋立地内 | | 関連施工 区 域 | 計 |
|------|----------------|-----|-------------|--------|
| | m ² | % | | |
| 街路 | 12,865 | 72 | 7,750 | 20,615 |
| 緑地 | 3,120 | 17 | 345 | 3,465 |
| 宅地 | 1,930 | 11 | — | 1,930 |
| 計 | 17,915 | 100 | 8,095 | 26,010 |

<6>都市再開発資金による市街地整備計画

「都市再開発資金に関する法律」を運用して北幸1丁目の一部、同2丁目の全部、南幸の一部計約18.63haの区域の再開発計画を、進めるものである。<表1及び図面4参照>

<7>その他道路の再整備計画

南幸地区の交通処理と岡野町交差点改良の一部を分担するために、幅員18m、延長630mの道路を整備する。

< 8 > 岡野町及び浅間下の交差点改良

第三京浜道路からの交通を受ける高島長津田線は、浅間下及び岡野町交差点がネックとなっているので、立体交差等により改良を行なう必要があるが、詳細については目下検討中である。

< 9 > 民間資本による防災街区の造成

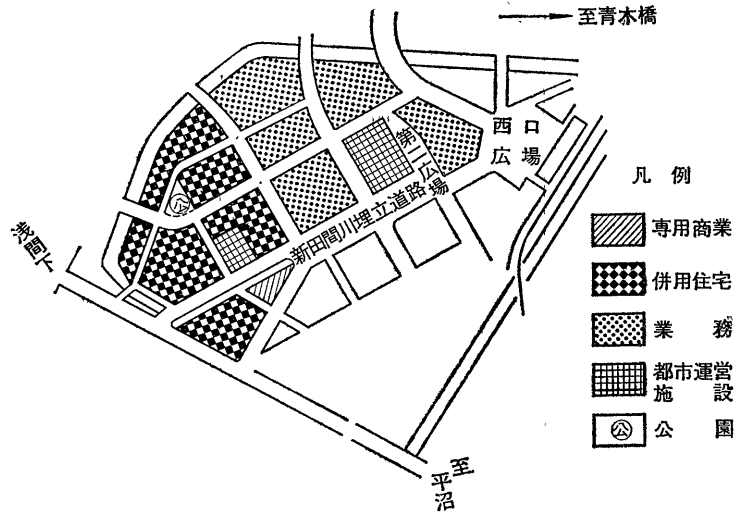
建物の不燃化による土地の高度利用、環境の整備改善等による

都市機能の向上を図るために、民間企業を指導助成して防災街区の造成に努める。

< 10 > 横浜駅東西広場の連絡

横浜駅東口の再開発計画が種々検討されているが東西駅前広場を緊密に連絡して地域の一体化を図る必要があるので北方面、中央、南方面の三本の

図4 北幸市街地整備地域の土地利用計画案図



東西連絡地下歩道を計画するとともに、東京寄りの新田間川沿いに自動車専用の連絡地下道<幅員6.5m>を設ける予定である。

なお、本計画案のうち公共施設及び公共的施設につき現況と計画及び構想を対比表にすると表2の通りとなる。

表1 ——北幸市街地整備地域の現況と計画との一覧表

| 人 口 | 現 況 | | 計 画 案 | | | | |
|-------------|---------|-------------------------------|--------------------------------|---------|----------------|------|--------------------------------|
| | 区域内人口 | 1,641 | 4,400 | | | | |
| | 区域内人口密度 | ネット 1,114人/ha グロス 88.1人/ha | ネット 3,598人/ha グロス 236.2人/ha | | | | |
| 土 地 | 用途区分 | 面 積 | 構成比 | 備考 | 面 積 | 構成比 | 備考 |
| | | m ² | % | | m ² | % | |
| | 建築敷地 | 147,270 | 79.0 | | 122,300 | 65.6 | 立体交差, 広場を含む |
| | 街路 | 28,200 | 15.1 | | 61,400 | 33.0 | |
| | 公園 | 850 | 0.5 | | 2,600 | 1.4 | |
| その他 | 9,980 | 0.4 | 運河 | — | — | | |
| 計 | 186,300 | 100.0 | | 186,300 | 100.0 | | |
| 建 築 物 | 用途区分 | 延床面積 | 構成比 | 備考 | 敷地面積 | 構成比 | 備考 |
| | | m ² | % | | m ² | % | |
| | 住居 | 10,110 | 9.4 | | 57,600 | 47.0 | 併用住宅 専用商業 業務<公共 をも含む> |
| | 商業 | 38,720 | 35.9 | | 2,200 | 1.9 | |
| | 業務 | 13,250 | 12.3 | | 62,500 | 51.1 | |
| | 工業 | 37,350 | 34.7 | | — | — | |
| | 倉庫 | 2,090 | 1.9 | | — | — | |
| | 公共 | 3,300 | 3.1 | 電々公社 | — | — | |
| その他 | 2,960 | 2.7 | 医院等 | — | — | | |
| 計 | 167,780 | 100.0 | | 122,300 | 100.0 | | |

表 2 — 公共施設及び公共的施設整備一覧表

| 施設 | 現況 | 計画及び構想 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|---|--|----------|------|-------|-------|-----------|-------|------|------|-----------|------|------|---------|-----------|------|--|-----|-----------|--|--|--|
| 道路 | <p>○この地区は既に区画敷理はすんでいる 主要街路は次の通り。</p> <table border="0"> <tr> <td>国道1号線</td> <td>幅員</td> <td>50m</td> </tr> <tr> <td>生田横浜線</td> <td>幅員</td> <td>27m</td> </tr> <tr> <td>青木浅間線</td> <td>幅員</td> <td>27m</td> </tr> <tr> <td>岡野町・駅西口</td> <td>幅員</td> <td>25m</td> </tr> <tr> <td>鶴屋町・駅西口</td> <td>幅員</td> <td>36m</td> </tr> </table> | 国道1号線 | 幅員 | 50m | 生田横浜線 | 幅員 | 27m | 青木浅間線 | 幅員 | 27m | 岡野町・駅西口 | 幅員 | 25m | 鶴屋町・駅西口 | 幅員 | 36m | <p>○三ツ線出口に伴い北楠橋の道路拡幅<幅22m> 員計画</p> <p>○東西連絡自動車道路を新田間川沿いに結ぶ可能性 がある。幅員 6.5m</p> <p>○地下鉄3号線新駅上部を街路幅員22mに拡幅。</p> <p>○浅間下, 岡野町交差町交差点の高架が計画され ている高島町交差点の立体化は都市計画の決定 されており, 近く事業化の予定。</p> | | | | | |
| 国道1号線 | 幅員 | 50m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 生田横浜線 | 幅員 | 27m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 青木浅間線 | 幅員 | 27m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 岡野町・駅西口 | 幅員 | 25m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 鶴屋町・駅西口 | 幅員 | 36m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 高速道路 | <p>○横浜羽田線 東神奈川インターまで完成</p> | <p>○新田間川埋立による道路新設計画。</p> <p>○横浜羽田線の延伸及びそれに伴う出入口が高島 町付近に取付けられる。</p> <p>○高速道路三ツ沢線の延伸及びそれに伴う出入口 は北楠橋付近に設けられる。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自動車施設 バスターミナル 駐車場 | <p>○西口 18バース</p> <p>○東口 14バース</p> <p>○主要な駐車場は横浜駅西口地下 自動車駐車場 362台 その他 630台</p> <p>○路側になる駐車能力 1,220台</p> | <p>○東口にバスターミナルを新設する計画がある。</p> <p>○西口にバスターミナルを増設する可能性があ る。</p> <p>○西口に地下自動車駐車場を増設する可能性はあ る。</p> <p>○東口地下自動車駐車場を新設する計画がある。 約 740台</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 歩行者路 | <p>○横浜駅北方面の東西連絡地下道 幅員 5.5m</p> <p>○横浜駅西口中央地下道 幅員 12~8 m</p> <p>○西口ダイヤモンド地下街・名品街地下道</p> <p>○鉄道中央口の連絡地下道</p> <p>○横浜駅北方面の東西連絡こ線橋</p> | <p>○東口地下街計画と北方面, 中央・南方面, 東西 連絡地下道計画。</p> <p>○国鉄東口駅ビル計画と中央地下道の拡幅計画あ り。</p> <p>○地下鉄3号線に伴うコンコースの計画とこれに 接続する地下道計画。</p> <p>○新相鉄ビル建設に伴う地下道新設。</p> <p>○その他新設ビル建設に伴う地下道計画。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 鉄道 | <p>現在<S. 40>のピーク時輸送能力とピー ク時乗車効率は次のようになる。</p> <table border="0"> <tr> <td>横須賀線</td> <td>9,900人/h</td> <td>乗車効率</td> <td>300%</td> </tr> <tr> <td>京浜東北線</td> <td>28,000人/h</td> <td>乗車効率</td> <td>300%</td> </tr> <tr> <td>京浜急行</td> <td>14,000人/h</td> <td>乗車効率</td> <td>280%</td> </tr> <tr> <td>相模鉄道</td> <td>15,000人/h</td> <td>乗車効率</td> <td>180%</td> </tr> <tr> <td>東横線</td> <td>16,000人/h</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | 横須賀線 | 9,900人/h | 乗車効率 | 300% | 京浜東北線 | 28,000人/h | 乗車効率 | 300% | 京浜急行 | 14,000人/h | 乗車効率 | 280% | 相模鉄道 | 15,000人/h | 乗車効率 | 180% | 東横線 | 16,000人/h | | | <p>○東海道線小田原—東京内線増に伴うプラットホ ーム新設。</p> <p>○相模鉄道駅舎改造, ホームを2階に設け, ホー ム位置を約80m幸川側に移動さす。</p> <p>○東横線駅ビル側に移設。</p> <p>○地下鉄3号線部分完成と新駅の建設。</p> <p>○地下鉄2号線 S.55 完成と新駅東口広場内に建 設。</p> <p>○間接的に関係のあるもの</p> <p>横浜線 東神奈川—八王子間複線化</p> <p>根岸線 磯子—大船間延伸 S.48 完成</p> <p>相模鉄道 二俣川—平塚新線</p> <p>○国鉄高島機関区の移転交渉中</p> |
| 横須賀線 | 9,900人/h | 乗車効率 | 300% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 京浜東北線 | 28,000人/h | 乗車効率 | 300% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 京浜急行 | 14,000人/h | 乗車効率 | 280% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 相模鉄道 | 15,000人/h | 乗車効率 | 180% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 東横線 | 16,000人/h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

6———横浜駅西口周辺再開発計画案の煮つ

め

以上述べた計画案は、区画整理完了直後の時点における作成であったことと、各種建築物並びに施設について緊急な調整と指導を要求されたこととにより、十分な調査・分析・検討により作成するというゆとりもなく、徹底的な街区の再編成を図る方途をさけ、できるだけ現実に則した計画案とした。

従ってさらに理想的計画とのチェック及びその後の調査事項からのチェック等まだまだ検討を必要とすると共に、別のプロジェクトで行なわれている横浜駅東口周辺再開発計画案がまとまりつつあることと、新田間川・幸川埋立に関する治水対策が建設省の基本方針の内示があり県及び市の共同作業により近く都市計画決定の諸手続きが行なわれようとする最近の情勢と、埋立区域の土地利用計画についても県市間で調整の上確定しようとする気運にあること、並びに横浜駅西口防災建築街区造成の基本計画書が本市の計画局により作成されたこと、さらに又新相鉄ビル、天理会館等民間の建築物の実施設計の進捗に伴う本市をはじめとする関係諸機関との設計協議による決定事項等から、前述の計画案の部分的手直し作業を積極的に実施している。

都市再開発の計画は決して一つの案を簡単に固定すべきなく、一つの叩き台の案を中心にして数多くの方々による討論と提案とにより、又適格な統計資料・調査資料等の分析と推計とにより、更により良い計画の作成のため研究と努力を継続すべきであると考えているので、各方面からの忌憚無
いご批判・ご意見・ご提案をお願いします。

7———問題点及び提案事項

<1>容積地区の指定

現在本市全域における容積制の制定が大きな課題となっているが、特に本計画区域においては民間の大規模或いは高層建築物の建設計画の提案が多く、市のプロジェクト作業としても最もむづかしい地区となっている。

敷地面積に対して適正な建築容積を規制するため許容容積と街区規模についての都市環境確保のための日照、採光、高層建築物からの落下物のチェック、防災の意味での空地条件等を考慮したマスタープランは物理的に用意できるが、根本問題としての容積による発生交通量の対策と道路網の考察、緊急の避難についての検討などは一つの街区では到底解決のできぬ問題である。

例えば、西口の現状の道路パターンで周辺道路への取付車線数の合計は30車線であるが、仮に昭和60年次の延床面積を約964,000m²とし発生交通量より計算すると周辺道路との取付口の必要車線は68車線を要するといわれる。

従って、計画開発計画と周辺幹線道路等の整備方針まで議論が発展し、現在これを調整し最終決定する段階にまで至っていない。

以下連記する問題点は何れも容積率指定をするためにも重要な事項である。

<2>計画区域の周辺道路は現状でかなり混乱を示しており、特に青木橋・横浜駅前周辺は許容交通量の限界に達している。

この緩和としては、中環状線、高速道路、湾岸道路の早期建設による他はない。

特にその一つとして横浜駅東口で緑町、高島町操車場の再開発とあわせて建設が構想されている国道一号線のショート・カットのバイパス計画は西口としても欠くことのできない期待路線である。

(3) 周辺道路としてもうひとつ、浅間下、平沼橋を結ぶ道路混雑にも問題がある。

この道路は、東海道方面の動きへの連絡、第三京浜による東京への連絡、横浜駅と関内地区の連絡

のための道路としての機能を持っている。この道路は、駅西口の関内方面の交通がほとんどこのルートにたよっていること、駅東西方面への連絡がここと青木橋と二つに限定されていることに原因があり、この対策としては、この路線の連続立体化と横浜駅東西の連絡道が必要とされる。

このための問題点としては連続立体化には莫大な事業費と現在の道路幅員では建設が困難で新たな用地確保の方法にあり、連絡道は現計画案では新田間川沿いに建設予定をしているが、西口における取付地点の選定が物理的に制約をうけ、交通流の理論的に弱い点にある。

その対策の一つとして現在検討中の帷子川治水対策の進展により、新田間川以外の小河川の廃止可能を期待し、この利用による東海道線横断の道路新設計画案の作成をも実施中である。

<4>歩行者については考慮すべき点が四点ある。

- 横浜駅の乗降客、乗換客のための駅内整備。
- 横浜駅と地下鉄、バスターミナルなどの連絡と東口との連絡。
- 緊急時の避難にあてうるより広い歩行者網の整備。
- 歩行者レベルの統一。

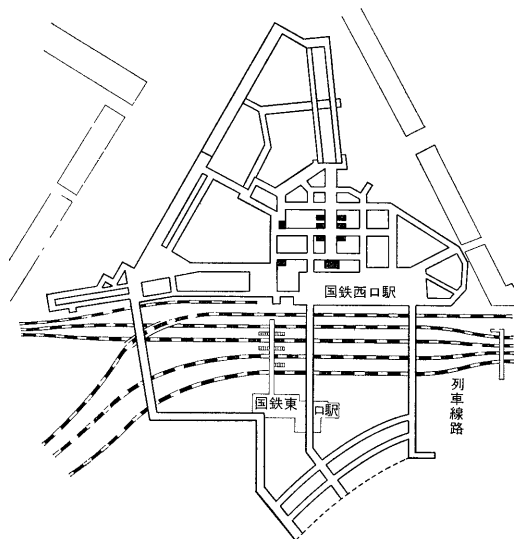
以上の問題点を考慮して現計画案のうち地下道路計画は図面6の通りである。

これは一つのパターン図であり、幅員・レベル等の詳細は検討中であり、建設は民間開発者によることを考えている。なおパターンの延伸計画についても当然今後の研究課題であるが、連続した地下道・地下街の限度とペDESTリアン歩道計画への転換等懸案事項が残されている。

<5>計画案では西電話局横にバスターミナルを計画したが、構想において一階部分をターミナルとし、二階以上を業務又は商業に利用できるビル建築可能とした。

この敷地約7,660m²のうち約60%の土地について

図6 地下道路計画案見取図



は本市として利用可能なように事務手続き等がされている。従って、本市全体の立場から西口のこの地において一階をバス発着所とした場合の上空利用の内容、或はバス発着所を他の位置に移してもこの場所を絶対的に利用すべき内容等につき、ご提案があったらお願いします。

なお、図5の当該場所については、7,660m²のうち約78%を道路に使用する試案とし一つの比較案としている。

<6>計画区域周辺の避難予定場所は、別表3の通りであり、横浜駅周辺へ集中する人の避難場所とはなりえない。より広い地区で考えると、避難場所とそこへのルートは、西口から三ツ沢公園<1.6km>、掃部山公園<1.4km>、野毛山公園<2.1km>を結ぶルートである。計画区域内に新たに避難場所を考えると、北幸地区の工場移転跡地等の利用計画のプロジェクト作業に期待したい考えである。

<7>幸川より岡野町に至る区域の再開発計画が不十分ではないかと危惧をしている。この地区の再開発のイメージが希薄である。このことは岡野町交差点と平沼橋のよう壁と新田間川・幸川で囲われている環境が原因であり、これらの改善により

表3——周辺の避難予定場所

| 場所 | 収容人員 | 横浜駅からの距離 |
|-------|--------|-------------------|
| 平沼小 | 1,400人 | 1.1 ^{km} |
| 平沼高 | 2,350 | 0.9 |
| 岡野中 | 1,400 | 1.1 |
| 浅間下公園 | 300 | 1.0 |
| 宮ヶ谷小 | 600 | 1.3 |
| 幸ヶ谷公園 | 2,400 | 0.8 |
| 反町公園 | 1,100 | 1.2 |

ただし、神奈川県防災会議の社会災害対策計画
 <S.40>による。

地元の再開発意欲と再開発方法が将来を左右する
 最もむずかしい区域ではないかと考えている。

<8>新田間川より北の北幸地区は工場が多い立
 地条件から、工場跡地の再開発というかたちでま
 とまった土地の再開発が考えられる地区で、全計
 画区域の再開発の大きな手段となる地区と考えら
 れる。

従って金沢地区埋立計画に関連する都心部中小工
 場の移転問題に大きく影響する地区であり、今後
 作業に期待する地区である。

<9>建設プログラムと事業費及び資金計画の問題

<10>その他

8——むすび

今回の報告にあたり、数多くの調査資料と図面等
 を掲載するとともに、現在建設中の又は計画中の
 建築物及び公共施設の内容をも詳細にご照会し、
 広くご意見、ご批判をいただく所存でありました
 が、筆が意のように動かず誠にお粗末な報告書に
 なりました。

資料としましては、

<1>都市開発資金による横浜駅西口市街地整備
 計画書<試案>

<2>横浜駅西口地区市街地基本図

<3>横浜駅西口周辺再開発調査

<4>横浜駅西口防災建築街区造成事業計画計画
 書<案>

を参考にし、問題点および提案事項においては一
 部私見をそう入しておりますので、お断りしてお
 きます。

<計画局計画部長>