



みなとみらい 21 地区横浜駅側ゲートビル 横浜新都市ビルの建設現場



開発前の横浜駅東口地区と周辺地区



着工前の現場（1983 年 9 月）



（1984 年 5 月）

「横浜新都市センターへ出向を命じる」と局長から異動を命じられた時は、異動先の名前がにわかに思い浮かばず一瞬戸惑った。

都市デザインの活動を街づくりの現場で実践したいと、横浜市役所に入って足掛け 9 年間、都市デザインの専門家として仕事をしていて、別の部署に異動することは考えていなかった。

しかしこの世界では、異動は当たり前のことなのだと改めて気付かされた。

「横浜新都市センター」は、横浜駅の東口駅前の通称「出島」と呼ばれている「みなとみらい 21 地区」の横浜駅側の区域の開発事業を行っている第三セクターである。

この地区の開発までの経緯は長く、自分が横浜市に勤務する前の設計事務所時代にも、横浜駅東口開発総合計画について検討するため、検討案を市の委託を受けて二度ほど作成したこともあった。

実際の開発計画は、その後の経緯によって別の形で進められていて、自分が市役所に入ってから事業が進行していることは耳にしていたが関わる機会もなく、新しく出来た事業主体の名前も失念していた。

「異動先では、都市デザインの活動と同様の仕事をするのですね」という先輩の言葉に励まされた。

そして 1984 年 6 月に赴任した。



元町商店街街づくり整備



(1984年10月)



(1985年3月)



(1985年8月)



横浜駅と国道・首都高をはさんで新都市ビル

直前まで、都市デザイン室で関わっていた主要な仕事に、元町商店街のまちづくりがあった。

横浜を代表する商店街の一つである元町商店街の「協同組合元町 SS 会」では、道路幅の関係から買物客の歩行者空間がなく、歩道を確保するための元町独自の方法を考えた。

道路に面した一階部分の店舗の壁面を、一軒一軒、建物の建て替えに際して後退させる取り組みを続け、30 年近くかけてほぼ街全体の建物の後退が実現した。

しかし、横浜駅東口に大規模商業施設が進出してくることに對する危機感もあり、元町らしい、より快適な歩行者空間の整備を行うために新たな街づくりに取り組んだ。

それを受け、SS 会と横浜市の関係部署による協議会を立ち上げ、両者の協力により御影石張りの歩道の拡幅整備や電柱の地下埋設などを中心にした街づくりを完成させた。

この元町の街づくり事業が一段落した直後の異動が、その横浜駅東口の開発事業ということだった。

「ここでのノウハウが活かされるのでしょうか」と、皮肉っぽく言葉をかける商店街の人もいた。

事業者である第三セクターの会社は、県や市、鉄道会社や複数の銀行から派遣されたメンバーで構成されていた。

自分の職場となるのは本社ではなく、隣接するスカイビルにある旧ボーリング場を改装した現場事務所だった。

建物のオープン日は翌 1985 年 9 月 30 日で、残すところ 1 年 3 ヶ月を切っており、工事は超突貫スケジュールで進められていて、躯体の工事が着々と進んでいる様子で、既に低層部の鉄骨は姿を見せていた。

今でこそ巨大建築物は珍しくないが、当時では、池袋の「サンシャインビル」に次ぐ日本で 2 番目に大きい床面積の巨大ビルである。

横浜の新しい都心部として開発される「みなとみらい 21 地区」と「ポートサイド地区」への横浜駅からのエントランスとなる、都市計画上重要な公共的役割を負っているプロジェクトであった。

そして、世界で最大級のデパートと言われる「横浜そごう」をメインテナントとしていた。



バスターミナル

具体的には、地下2階に横浜駅東口へつながる地下街ポルタや交通広場に面する公共広場、地下1階にバス乗り場へのコンコース、1階に18バスの「バスターミナル」、2階に「みなとみらい地区」と「ポートサイド地区」につながる「ペデストリアンデッキとブリッジ」、地下3階に「公共駐車場」、という様々な公共的施設を整備し、9階には多目的ホールや公益施設が配置される「市民フロア」を配置することなどであった。



地下2階横浜駅からの歩行者入口広場

そのため調整する関係者も多岐にわたり、計画と設計の大きな骨組は決まっていたが、様々な事情から市民フロアやホール、公共広場などの公共的施設の具体的内容が決まっていなかった。

それぞれの計画や設計の検討や調整、未解決の都市計画手続きなど決めていくために、連日連夜、遅くまでの作業が続いた。

一方「横浜そごう」の建設部隊は、現場近くの大きな倉庫を利用した事務所で準備を進めていた。



屋外の吹き抜け広場で地下街と接続する

通常の建築工事は、建物の本体工事が終了してからテナント工事が行われるが、個の現場では本体工事の期間内にテナント工事も終了させるという、現場の工事関係者が戸惑う異例なスケジュールになっていた。

現場担当責任者の、事業者は「間に合います」、設計者は「出来ることを精一杯やるしかないでしょう」、テナントのデパートは「絶対に間に合わなければいけません」、建築工事の大小15社で構成するJVのベテラン所長は、冗談とも本音ともつかない「間に合うかどうか分かりません」と、それぞれの立場で発言を繰り返しながらも現場は動いていった。

無事に竣工した後でJVの所長は「この工事がこの期間で完成したということは、内緒にして下さい」と言い変えていた。



2階横浜駅側歩行者連絡広場

建物がオープンする半年前には、自分の担当する建築関係の業務に加え、土木関係の業務の担当も加わり、その途端、バスターミナルがオープン出来ないかもしれないという問題が生じ、多くの関係者の調整に集中せざるを得ない状況に追い込まれた。

ホールや公共広場など建築関係の計画や設計を進めると同時に、問題となったバスターミナル関係の課題解決の調整に奮闘せざるを得なくなった。

最終段階の工事現場では、3000人から4000人ほどの人員が働いていて、昼食の供給が出来るかという心配もされていた。



2階ポートサイド地区への「かもめ歩道橋」



9階市民フロア中央舞台



「新都市ホール」



「新都市ホール」利用例

関係者の努力により、無事にオープンを迎えることが出来た。
ビルの中の各所に配置されている公共の広場などに、それぞれの空間に応じて様々なアート作品やオブジェ、ストリートファニチャーを配置する演出も図ることが出来た。

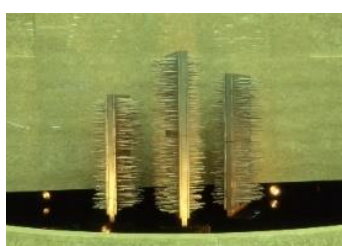
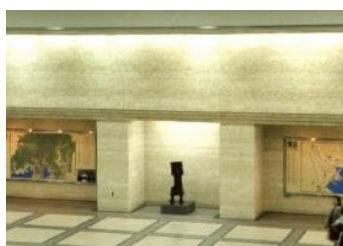
オープンの前日は生憎の土砂降りの大雨になり、バスターミナルオープンに備えて国道一号線のラインの変更を行うために、深夜、作業員は、交通量が多い国道の路面上を川のように流れる雨水をバーナーの火炎で瞬間的に乾かしながら無事ライン引きを完了させた。

そして迎えた翌9月30日の朝には、雨は嘘のように上がり、無事にビルとデパートのオープンを迎えることが出来た。

「新都市ビル」は横浜市の「街並み景観賞」を受賞した。

さまざまな立場で建設工事に関わった者が、厳しい環境の中で共通の目標に向かって苦労した思い出は懐かしい。

来年で完成後35年が経過するが、今でもなお、同じ釜の飯を食べた仲間が集まる会を、毎年、ビルがオープンした日に開いている。



公共空間に配置されたアートやオブジェなど



竣工当時の「横浜新都市ビル」とその周辺地区



みなとみらい21地区側歩行者連絡橋



ポートサイド地区側歩行者連絡橋

現在の「横浜新都市ビル」とその周辺地区

「横浜新都市ビル」とその周辺の状況は、オープン当時は左の写真のようだったが、現在は上の写真のように様変わりしている。

テナントの「横浜そごう」はその後、名称はそのままに経営と中身が「西武」に代わり、隣の「横浜スカイビル」も新しく建て替わった。

竣工当時はまだ開発前夜の状態だった周辺の「みなとみらい21地区」と「ポートサイド地区」の開発も進んでいる。

中央のビルが「横浜新都市ビル」で、その右隣が新しく生まれ変わった「横浜スカイビル」。

この二つのビルが「みなとみらい21地区」の一部「横浜駅東口地区」を形成し、「みなとみらい21地区」と「ポートサイド地区」のゲートの役割を果たしているのが分かる。

右手は、川を挟んで「みなとみらい21地区」の「中央地区」が広がり、歩道橋で「日産グローバル本社ビル」を経由して地区につながる。

左手は、川を挟んで「ポートサイド地区」が広がり、歩道橋で「横浜ベイクウォーター」を経由して地区につながっている。

(2019年7月 記)