

標題 民有地を活用した駅前空間の創出（羽沢南二丁目地区）

氏名（所属）◎松本和行（日本工営都市空間株式会社東京支店都市整備部事業マネジメント課）
鈴木 彰（日本工営都市空間株式会社静岡支店技術部都市開発課）
編集協力：横浜市都市整備局都心再生課、寺田倉庫株式会社

1. はじめに

羽沢南二丁目地区（以下「本地区」という）は横浜市神奈川区の西部、第三京浜道路羽沢インターチェンジから南西方向約1Kmに位置しており、寺田倉庫株式会社のほか、9名の土地所有者による面積約1.5haの地区である。

本地区は、物流倉庫として使用されていたが、2019年（令和元年）11月に開業した相模鉄道・JR直通線及び相模鉄道・東急直通線の新駅が設置されることが決定したことから、土地利用転換を図り、駅前にふさわしい賑わいのある駅前空間を創出するため、土地区画整理事業による整備を実施した地区である。

本稿では、駅前空間整備に関する土地区画整理事業の取り組みについて紹介するものである。

2. 相模鉄道(株)・JR 直通線について

相模鉄道・JR直通線は（独）鉄道・運輸機構により工事が実施され、2019年（令和元年）11月30日に開業した。具体的には、相模鉄道線西谷駅とJR東海道貨物線横浜羽沢駅付近間に連絡線（約2.7km）を新設し、この連絡線を利用して相模鉄道線とJR線の相互直通運転が可能となった。

これにより海老名方面と東京都心が一本の路線で結ばれることとなり都心へのアクセス性が向上した。



図 相模鉄道・JR直通線

3. 羽沢南二丁目地区の事業概要

本地区は、相模鉄道・JR直通線の羽沢横浜国大駅に隣接していることから、新駅の駅前にふさわしい賑わいを創出する土地の整備を行うため、羽沢横浜国大駅の開業に合わせた事業完了を目指し、2015年度（平成27年度）に事業認可された。事業認可時の地権者は10名（共有者含む）であったが、早期の事業化を目指し、個人施行で実施することとし、寺田倉庫株式会社が各地権者の同意を得て施行者となり整備することとなった。

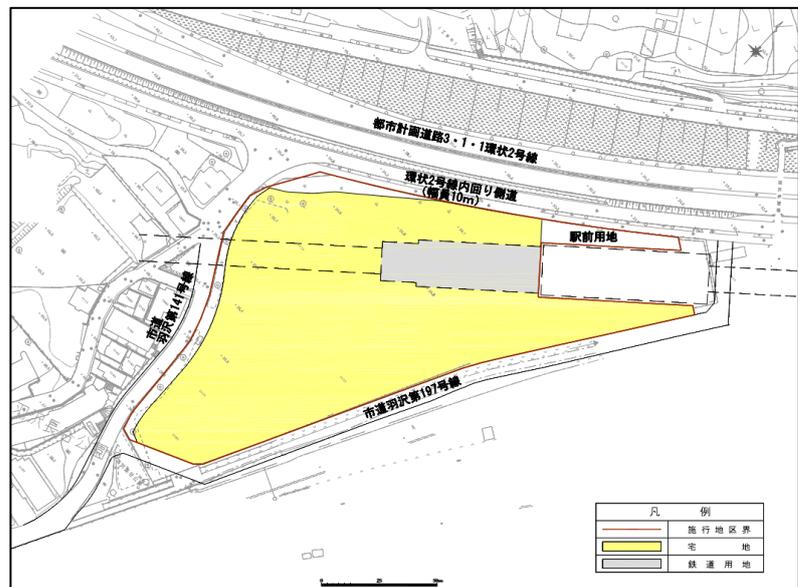


図 市街化予想図

4. 事業実施にあたっての課題

本事業は鉄道事業によって分断された敷地の整序と駅前にふさわしい賑わい空間の創出が目的であるが、事業実施にあたっては大きく下記の課題があった。

(1) 駅前の賑わい創出のため、人々が滞留できる空間（オープンスペース）の確保

新駅が開業する駅前にふさわしい空間を創出するため、オープンスペースを地区計画の地区施設として整備することとし、オープンスペースの確保については土地利用や地区内で新たに整備する商業施設等の一体的な空間形成を図るため、各地権者の換地の一部を将来的に施設が維持されるように地区計画の地区施設として整備した。

ここで課題となったのが、下記の2点である。

① 駅前としてふさわしいオープンスペースの整備方針

駅前空間としての賑わいや駅利用者の動線に配慮したオープンスペースとする整備方針の検討が必要であった。

② オープンスペースと地権者の換地形状・換地面積の決定

オープンスペースは地権者の換地面積に応じて、それぞれの換地の一部を活用して設けることとしたが、建築計画が確定していなかったことから、オープンスペースに充当する面積と建築に必要な面積の妥当性を判断することが難しく、換地形状や換地面積の決定が困難であった。

なお、本地区は鉄道事業により分断された敷地（鉄道の区分別地上権が設定された敷地）や不整形な散在した土地を駅前の賑わい創出のために敷地整序型土地区画整理事業として整備を行うこととした。土地区画整理事業運用指針では敷地整序型土地区画整理事業の場合は、施行規則第9条第6項のただし書きが適用できるとされており、本地区内に隣接して既存公園が整備済であったこと及び、オープンスペースを地区計画の地区施設として整備することから、地区内に公園は確保しないこととした。

(参考) 土地区画整理事業運用指針

施行地区内に必要な公園面積は、規則第9条第6号において「公園の面積の合計が施行地区内に居住することとなる人口について一人当たり3㎡以上であり、かつ施行地区の面積の3%以上となるように定めなければならない。」と規定している。

ただし、次の場合には、同号の「ただし書き」を適用することができる。

- イ. 施行地区の大部分が都市計画法第8条第1項第1号の工業専用地域である場合
- ロ. 道路、広場、河川、堤防又は運河の整備改善を主たる目的として土地区画整理事業を施行する場合
- ハ. 敷地整序型土地区画整理事業を施行する場合

また、同号の「ただし書き」の「健全な市街地を造成するのに支障がないと認められる場合」としては、以下のようなものが考えられる。

- イ. 施行地区が周辺における既存の公園（整備されることが確実と見込まれるものを含む）の誘致距離内にある場合
- ロ. 地区計画の地区施設等、総合設計制度の公開空地等により、同等のオープンスペースが整備されることが確実な場合

(2) 新駅開業に合わせた整備

本事業は相模鉄道・JR 直通線の新駅開業に合わせた、新駅周辺の整備が目的であることから、土地区画整理事業による整備は、新駅の開業スケジュールに合わせる必要がある。しかし、事業区域内の土地は相模鉄道・JR 直通線及び新駅建設のための工事ヤードとして使用されていたことから、新駅開業に合わせた土地区画整理事業の整備工程が厳しい状況にあった。

(3) 公共施設整備の役割分担

新駅開業に合わせた整備を行うにあたり、鉄道・駅舎整備と土地区画整理事業の整備のスケジュール調整に加え、駅前としてふさわしい空間を創出する整備とするため、公共施設整備にあたっては横浜市、鉄道運輸機構、区画整理施行者の3者で役割分担をしながら整備する必要があった。

5. 課題への対応策

(1) オープンスペースの確保

① 駅前としてふさわしいオープンスペースの整備方針

オープンスペースの確保にあたっては、駅前の公共的な空間として効果的に活用するため、建物整備と一体的な整備を行うよう配慮し、駅前の賑わいに寄与するように配置した。配置にあたっては、周辺地域と駅を結ぶ歩行者動線に配慮しつつ、公園的な機能を持った空間として計画した。

また、オープンスペースは駅舎前の空間や駅前広場などと一体的に連絡したものとして整備するよう指導があったことも踏まえ、各地権者の換地形状を考慮しながらオープンスペースとして確保した。

② オープンスペースと地権者の換地形状・換地面積の決定

オープンスペースは各地権者の換地面積の大きさに応じて、各自の換地の一部を充てる計画とした。しかし、地権者はまだ具体的な建築計画をもっていなかったことから、駅前にふさわしい賑わい空間として必要と考えられる地区面積の3%を目安とし、歩行者通行機能、歩行者の滞留空間を考慮しながら必要な換地面積を設定して換地設計を実施した。

また、オープンスペースと地権者の換地形状を考慮しながら、各地権者の意向を踏まえて換地位置・形状・面積を検討した。地権者に対しては、オープンスペースとしての機能と面積を考慮すれば、若干のオープンスペースの形状変更は可能であることを伝えて換地設計、仮換地指定を行った。

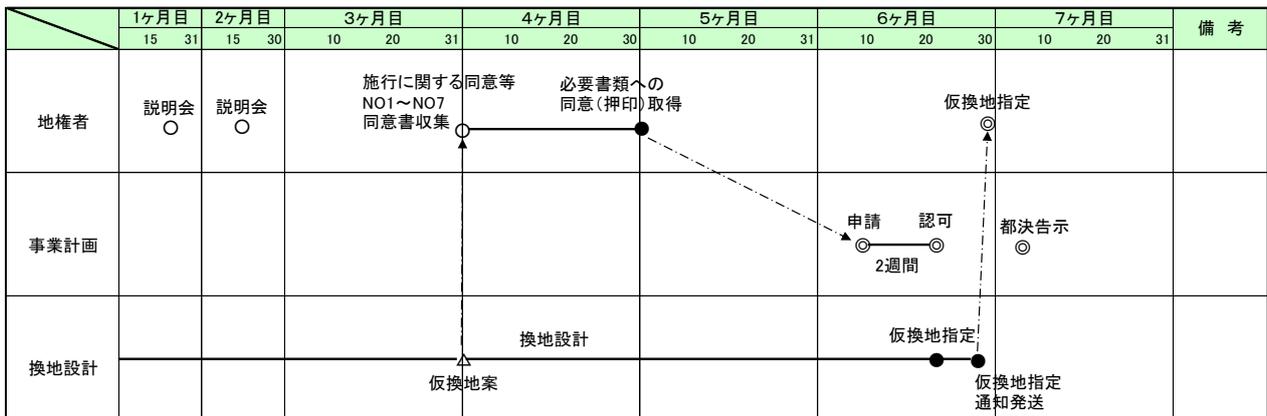


図 オープンスペース等イメージ図

(2) 事業認可前から換地設計を実施

相模鉄道・JR 直通線の新駅開業前まで施工ヤードが使われていて地区内工事がすぐに着手できないため、土地区画整理事業を完了するためには、事業認可後に速やかに仮換地指定を行って工事を行う必要があった。そのため仮換地指定までの工程表を作成し、事業認可前から換地設計を実施した。具体的には、地権者と土地評価基準や換地規程をはじめとした各基準・諸規程及び仮換地の位置・面積等について協議し同意を得ることで事業認可後、速やかに仮換地指定を行った。

なお、新駅開業に合わせた土地区画整理事業の整備工程では、一部について仮換地指定前から工事を実施する必要があったため、地権者から起工承諾書を頂き対応した。



		当初認可申請		変更認可申請	
事業計画関係	土地区画整理事業の施行に関する同意	法第3条第1項	NO.1	○	○
	規準を定めること	法第4条第1項	NO.2	○	—
	公共編入の申請に関する同意	法第7条	NO.3	○	○
	土地区画整理事業の事業計画に関する同意	法第8条第1項	NO.3	○	○
換地設計関係	換地規程を定めること	規準第22条	NO.4	○	—
	土地評価基準を定めること	規準第18条	NO.4	○	—
	整理前後の路線価を定めることについての同意	規準第18条	NO.5	○	○
	仮換地についての同意（換地設計の決定）	規準第23条	NO.6	○	○
	仮換地の指定についての同意	法第98条第3項	NO.7	○	○
事業運営関係	処務規程	規準第9条	NO.4	○	—
	監査要綱	規準第10条	NO.4	○	—
	会計規程	規準第11条第2項	NO.4	○	—
	工事請負等業務規程	規準第12条	NO.4	○	—
	測量作業規程	測量法第33条第1項を準用	NO.4	○	—

また、換地設計にあたって、鉄道の区分所有権の土地には、地上権が設定されていたため、載荷重及び一定の高さ以下には構造物を設置出来ないため、区分所有権を含む土地を換地される権利者の土地は、同等の面積の区分所有権を含むように換地することや、将来の建築計画を想定して換地の形状を設定する必要があった。

なお、土地評価については、整理前は物流倉庫用地として一体的な土地利用がなされており、整理後においてもマンション等の住居系土地利用のほかオープンスペースといった一体的な土地利用が見込めることから、画地ごとに評価を行うことは土地利用の状況を考慮すると馴染まないことから、整理前後の土地評価は一体評価として実施した。

(3) 公共施設整備の役割分担

公共施設の整備にあたっては、横浜市、鉄道運輸機構、土地区画整理施行者間でそれぞれが役割分担をして整備にあたった。大きくは、新駅開業時に最低限交通処理上必要なアクセス道路整備は横浜市が施行、駅舎等の整備は鉄道運輸機構、区画整理施行者は開業後の周辺建物整備と合わせた賑わい形成に寄与する整備を行うことで工事工程の調整と合わせて協議しながら整備にあたった。また、新駅の駅前としてふさわしい整備を行う必要性は関係者間で理解はしているものの、整備費用の負担に対するの考慮が必要であった。土地区画整理事業で整備を行うためには、地権者の合意が必要であることから、整備費用を考慮しながら関係者間で役割分担を行った。

公共施設整備にあたって、関係者が行った主な整備箇所は下図のとおりである。

また、本地区の工事は鉄道・駅舎の工事と、土地区画整理事業の工事を同時に行ったため、工事の時期・工程などについて調整しながら実施した。

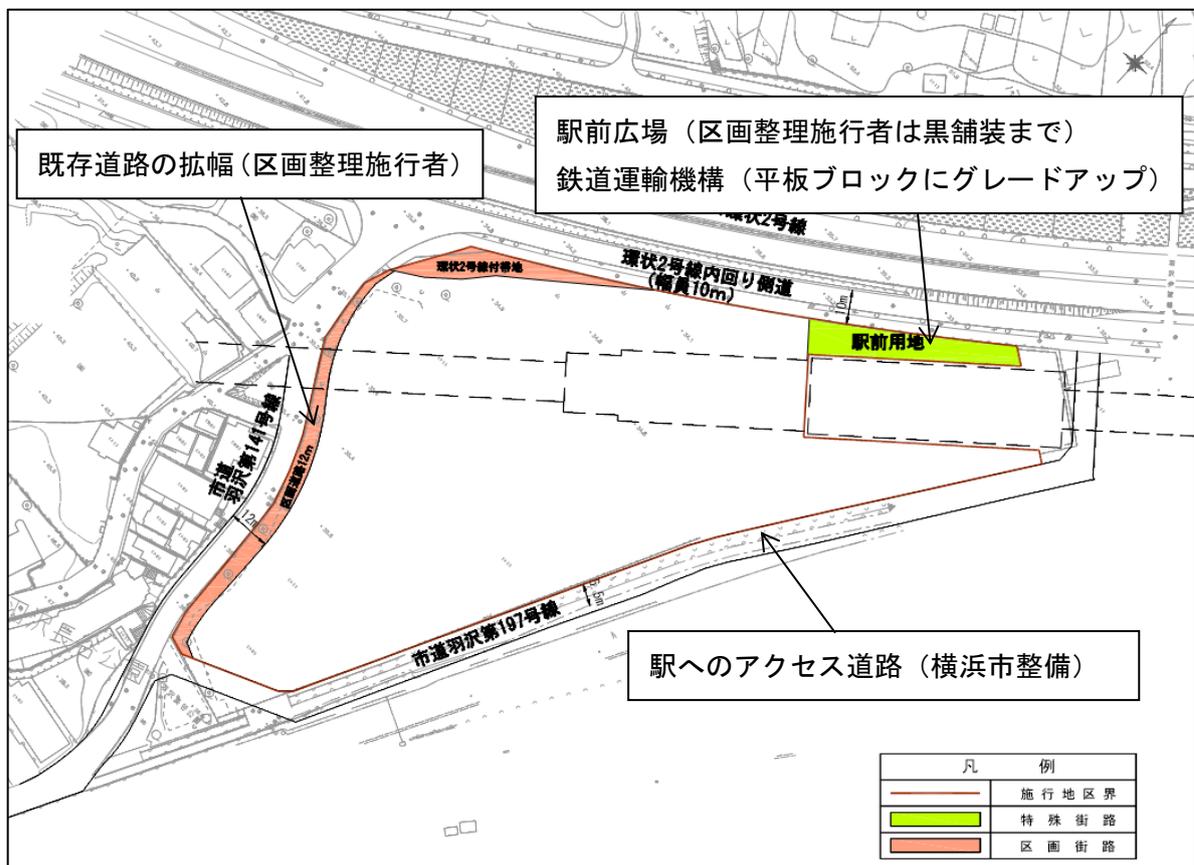


図 主な公共施設整備の役割分担

6. おわりに

本地区は造成工事の完了後、換地処分を令和2年12月4日に行い、既存道路拡幅部などの公共施設は令和3年3月に横浜市に引継ぎを完了しました。

建物整備状況は、クリエイトS・Dが令和3年5月末に開業し、オープンスペース整備を含めた商業一体的複合タワー「リビオタワー羽沢横浜国大」の令和6年2月の完成を目指し、工事を進めています。

羽沢国際大学駅の令和元年11月末の開業後、今後の各地権者の土地活用が本格的に開始され、これまで以上に賑わいあふれる駅前空間となることを期待しています。



ここまで事業進捗できたのは、横浜市や鉄道運輸機構、寺田倉庫（株）をはじめとする地権者の皆様のご協力とご尽力のおかげであると敬意を表し、この場を借りてお礼申し上げます。