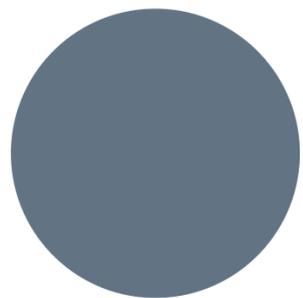


---

# 都市更新與再生案例報告一 橫濱港未來21

張○柔 周○珺 謝○慧



みんなとみらいへ  
Minato Mirai 21

---

# 案例介紹



MM21計畫地區位於橫濱，伊勢佐木町及橫濱車站周邊地區間臨海地區，原為三菱造船廠之重工業使用地。MM21為總面積高達186公頃的再開發事業，於1981年正式實質開發全區分為中央、新港及橫濱站東口等三個地區

# 中央地區

MM21計畫的核心區，自水岸至內陸依序規劃公園綠地、國際會議中心、展覽場、文化設施、辦公商業及住宅等使用

該計畫除包括土地利用構想、造街方向、主題外，並針對基地規模、建築高度、人行步道系統、基地退縮、天際線、開放空間、色彩、廣告物等，均納入設計準則詳加規定。同時，對於都市防災，以及超高層建築可能產生的電磁波干擾等課題，均研訂對策納入規定



橫濱港

# 新港地區

於中央地區與橫濱最早開發的關內山下區間之節點位置。為日本最先建設的近代化港灣設施，區內既存諸多紅磚瓦倉庫及石造港灣構造物，為十九世紀末廿世紀初所興建，極具歷史意義及懷古景觀風貌



© 2021 YOKOHAMA RED BRICK WAREHOUSE

紅磚瓦倉庫

# 新港地區

此區重點為歷史資產的活化再利用，構想如下：

- 1.總面積約41公頃地區內共分為17個街廓（1～17區）其中綠地15公頃約佔37%
  - 2.綠地間規劃海濱步道予以連接。
  - 3.妥善保存活化再生倉庫建築，遷移景觀纜車位置，增進街景及使用效益。
  - 4.改善臨海幹線，主要道路系統、及海上交通設施，提供多樣化交通工具。
  - 5.徹底改善周邊海域水質，發展海水游泳設施，恢復良好生態環境。
  - 6.擴充住宿、休憩等服務設施，滿足國際船泊需求。
-

# 橫濱站東口地區

此面積僅4公頃的街廓內興建兩棟建築物。一棟是1985年完工啟用之地上10層樓，地下3層建物，除百貨公司進駐外，以新都市會堂、文化設施、公車轉運站、停車場等多功能服務設施為主，是橫濱站東口地區的先導性更新事業。另一棟地上30層樓，地下3層的「Sky building」除辦公商業設施外，並提供可連通羽田與成田機場之轉運站-橫濱City AirTerminal 之交通設施。



Sky building

# 現況與成果

據MM21公司所提供事業效果2005年資料顯示，該地區就業人口約144,000人，來訪人數約8,260萬人，進駐企業約2,010家，市稅收入約205億日圓，另對橫濱市帶來的經濟波及效果，在建設投資方面約累計約2兆1,219億日圓，在事業活動方面約一年5,047億日元。

# 發展歷程

## 1853~1923

關東大地震破壞橫濱港設施  
民間企業填海造地，作為工廠用地  
1859年正式開港（原為小漁村）  
黑船事件後簽訂《神奈川條約》  
美國要求與日本通商遭拒

## 1924~1949

活動停止，直到1949年陸續歸還  
戰後港口由同盟國接收，軍事以外的  
太平洋戰爭使橫濱港受創  
紅磚倉庫和填海造陸  
災害重建迅速，且持續增建碼頭與

## 1950~1964

配合東京奧運，興建客船設施  
工業港化  
與臨海工業用地建設完成，加速橫濱  
京濱工業區不斷擴大、臨岸填海造陸  
因此成立新的港灣計畫與碼頭  
貿易恢復後，貨運吞吐量大幅成長，

## 1965~

都心部強化事業 港未來事業動工  
經殘破不堪  
港口深處的山內碼頭與大棧橋碼頭已  
相關建設  
貨櫃與貨櫃船出現，橫濱港開始進行



# 發展課題

二戰後同盟國  
佔領，整建進  
度落後

橫濱車站周邊  
與關內・伊勢  
佐木町地區的  
發展兩極化

如何轉換這塊  
龐大工業用地  
的本質

位於海嘯預測  
的淹水地區

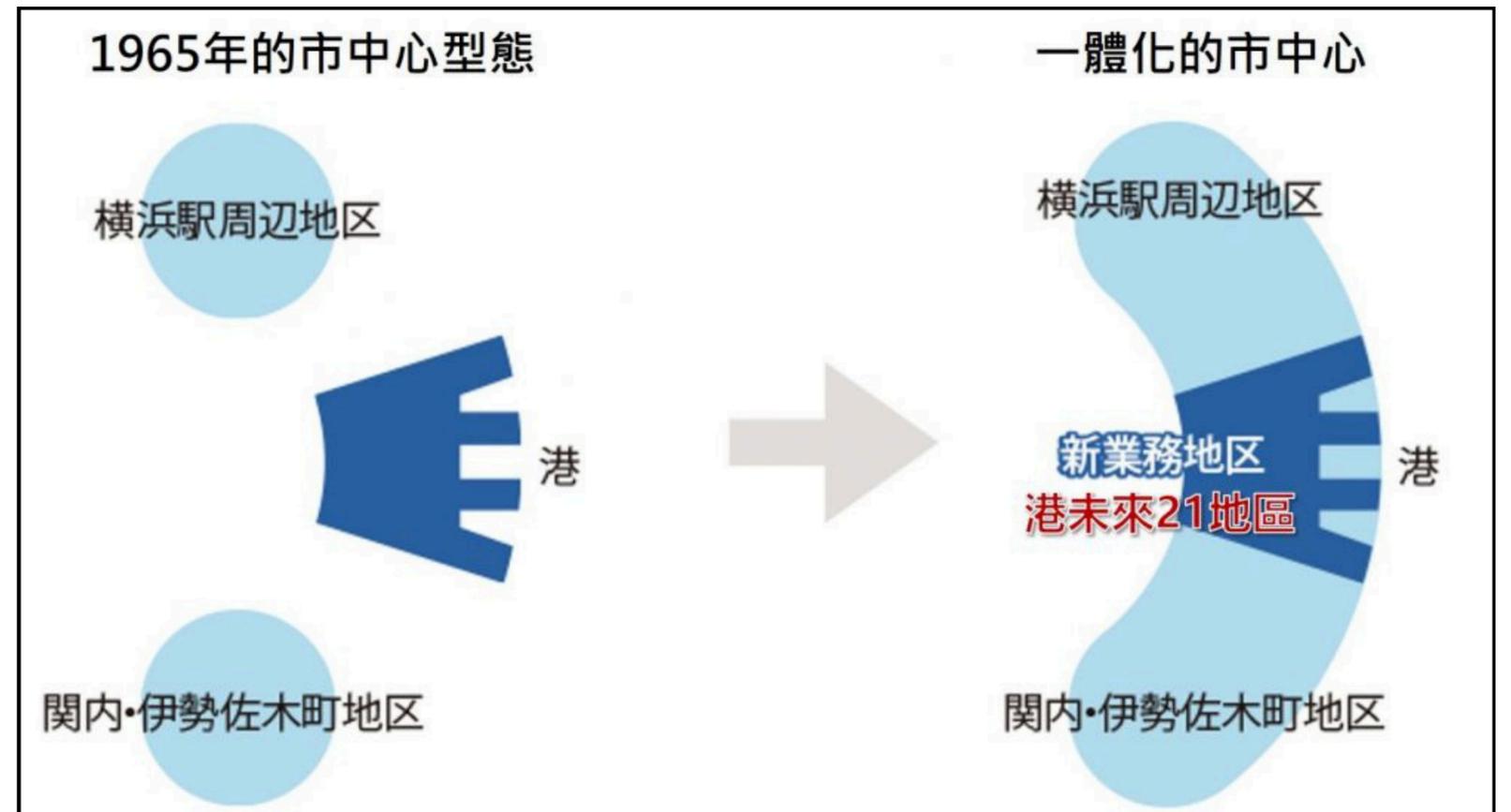
# 橫濱港未來21計畫定位

## 計畫背景

- 戰後橫濱市發展出現「兩極化」：  
橫濱車站區 vs. 關內・伊勢佐木町區
- 計畫構想：  
轉型臨海工業地，串聯兩大都心，  
實現**產業轉型**、**多元化都市開發**

## 三大目標

1. 強化橫濱市**自主自立性**
2. **更新港灣機能**擴充遊憩設施
3. 分擔首都圈**業務機能**



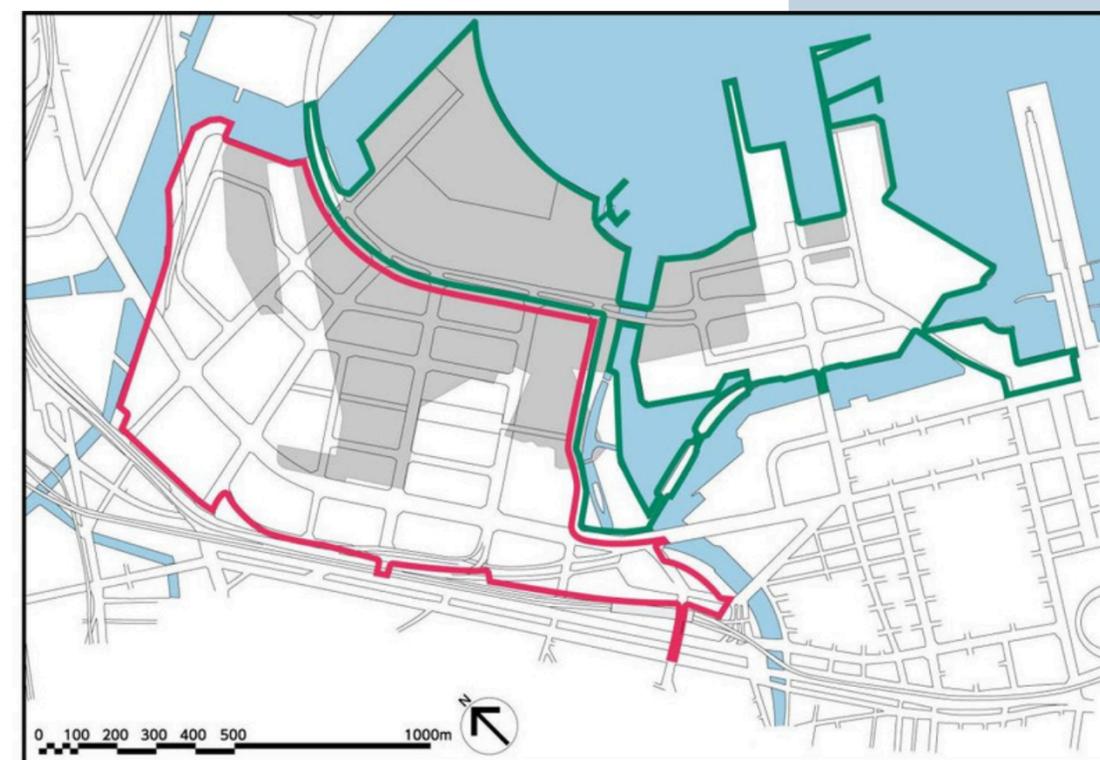
# 發展方案內容（一）：多功能與空間整合

## 整體設計理念

- 採「**多功能複合開發**」概念，商業 × 辦公 × 住宅 × 文化並存
- 利用海洋與綠地打造有吸引力的步行空間
- 融合歷史資產與現代設計，塑造城市美學

## 土地重劃與配置

- **開發面積：186公頃**
- **地盤整理：填海造陸、土地重劃、港埠整備**
- **分區構成：新港地區、中央地區、橫濱站東口三處，並再細分為68個街區**
- **土地使用比例：建築用地 46%、道路・鐵道 23%、公園・綠地 25%、碼頭用地 6%**



區分	事業名	事業主体
	填海造陸事業	橫濱市港灣局
	土地重劃事業	獨立行政法人都市再生機構
	港埠整備事業	橫濱市港灣局、國

# 發展方案內容（二）：制度及推動機制創新

## 公私合營第三部門模式

- 1984年成立「株式會社 橫濱港未來二十一」  
→ 由橫濱市、神奈川縣、土地權利人、企業共同出資
- 目的：統籌都市規劃、環境、文化行銷、地域活化
- 核心工具：《MM21都市建設基本協定》  
→ 對建築高度、景觀、防災、廣告設置具法定拘束力

## 法制特例與都市再生指定

- 指定為「都市再生緊急整備地域」及「特定都市再生緊急整備地域」  
→ 可享都市計畫及稅制上的彈性放寬與減免



# 發展方案內容 (三)：企業誘因與產業導入策略

## 地方條例支持

《企業立地促進條例》提供補助與稅制優惠

- 研究所：補助投資額20%，上限30億日圓
- 企業總部：補助投資額5%，上限10億日圓

→ 吸引大企業總部或研究機構進駐

## 發展成果

- 開發進展率：98.6%
- 投資金額：3兆4,968億日圓
- 企業進駐：1,930家
- 年訪客：約7,730萬人



Nissan  
總部



Nissan Gallery

# 橫濱港未來21成功關鍵

## 1. 明確的願景與都市整合設計

- 以多功能開發避免單一用途風險
- 為未來的成功奠定基礎

## 2. 強大的公私協力機制

- 成立第三部門有效協調各方利益
- 確保計畫執行力和持續性

## 3. 政策與法制槓桿效應

- 國家指定都市再生特例
- 降低開發成本，增加投資吸引力

## 4. 精準的財政支持

- 地方政府補助吸引企業進駐
- 實現產業轉型的目標

# 參考資料

橫濱港灣未來廿一世紀 (MM21, Yokohama, Japan)

<https://www.ur.org.tw/classroom/view/95>

みなとへGO! 横浜港の歴史

<https://www.city.yokohama.lg.jp/kanko-bunka/minato/taikan/manabu/rekishi/history3.html>

みなとみらい  
*Minato Mirai 21*

<https://minatomirai21.com/>

---



**Thank  
You**