

インフラ基本計画

平成26年3月

エキサイトよこはま22

基盤整備検討会

目次

1. インフラ基本計画策定にあたって	
(1) 「基盤整備の基本方針」と「インフラ基本計画」	1
(2) 「インフラ基本計画」の基盤整備の全体像と 中期的な取り組みについて	2
2. インフラ基本計画	
(1) 概ね20年後までに取り組む基盤整備の全体像	3
1) 施設整備の基本方針の具体化	
2) 施策全体イメージ	
(2) 中期的な取り組み	6
1) 施策の方向性	
2) 中期に想定される民間開発	
3) 主な取り組み施策	
4) 施策全体イメージ	
【トピックス】	14
3. 参考資料	
(1) エキサイトよこはま22推進体制	16
(2) 横浜駅周辺を取り巻く背景	16
1) 地域防災特性	
2) 制度の指定・選定	
3) 周辺環境の変化	
4) 地域の優位性	
(3) 現状課題	19
■治水・防災	
1) 大雨高潮による浸水被害	
2) 津波による被害予測	
3) 災害時の滞留者・帰宅困難者の大量発生	
■歩行者	
1) 横浜駅通路の混雑	
2) 横浜駅と交通結節点・他地区への移動の不便性	
3) 駅周辺の歩行者空間の不足	
■環境	
1) 都市の活動による二酸化炭素（CO ₂ ）の発生	
2) ヒートアイランド現象	
(4) 中期的に取り組む施策	22
1) 災害に強いまち	
2) 人を中心としたまち	
3) 環境にやさしいまち	
【コラム】横浜駅周辺の統計データ	24
基盤整備検討会委員名簿	25

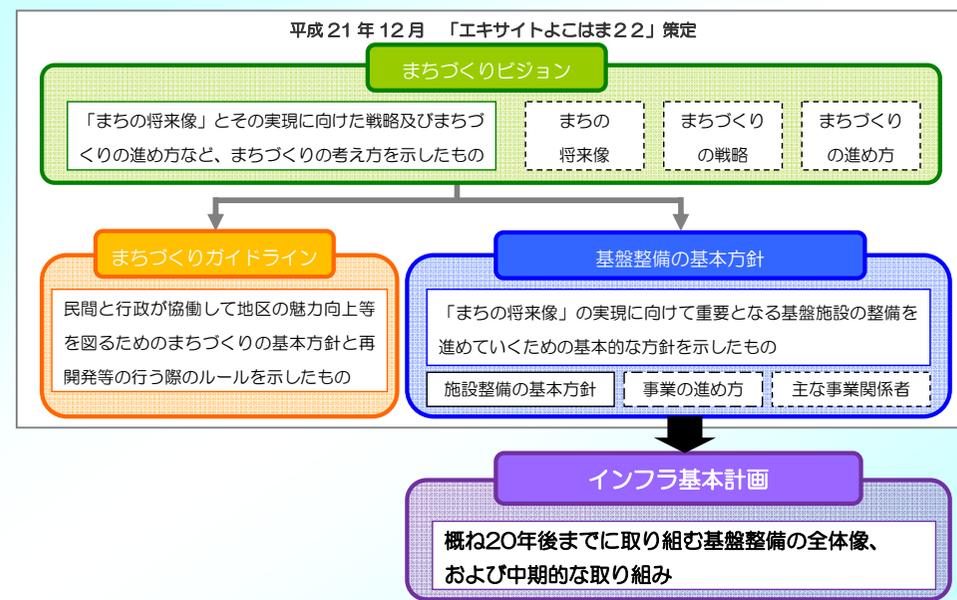
1 インフラ基本計画策定にあたって

(1) 「基盤整備の基本方針」と「インフラ基本計画」

平成21年12月に策定された「エキサイトよこはま22」は「まちづくりビジョン」「まちづくりガイドライン」「基盤整備の基本方針」の3編で構成されており、そのうち、「基盤整備の基本方針」は、まちの将来像の実現に向けて重要となる基盤施設の整備を進めていくための基本的な方針を示したものです。

インフラ基本計画は、横浜駅周辺を取り巻く状況と背景を踏まえ、「基盤整備の基本方針」に基づき、概ね20年後までに取り組む基盤整備の具体的な計画および事業について、基盤整備検討会においてとりまとめることにも、東日本大震災の発生や特定都市再生緊急整備地域の指定などから、災害安全性の向上や国際交流都市の実現に向けた優先的な取り組みの方向性を定め、民間開発にあわせた中期的な取り組み（概ね4～5年以内に具体的な検討を着手[※]するもの）を示したものです。今後、引き続き全体像の実現に向けて取り組んでいきます。

<インフラ基本計画の位置づけ>



インフラ基本計画の対象となる範囲

インフラ基本計画の対象となる範囲はエキサイトよこはま22検討区域（図中に赤線で示された範囲内）です。

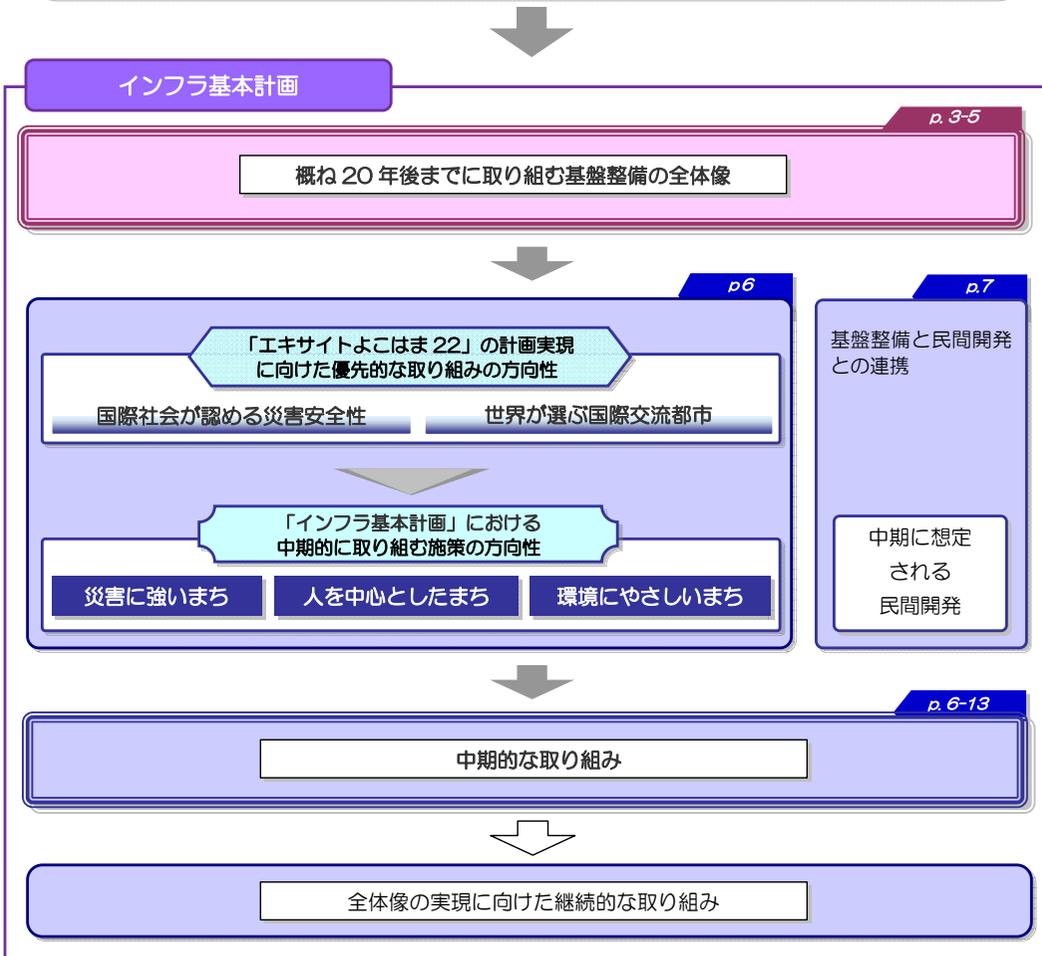
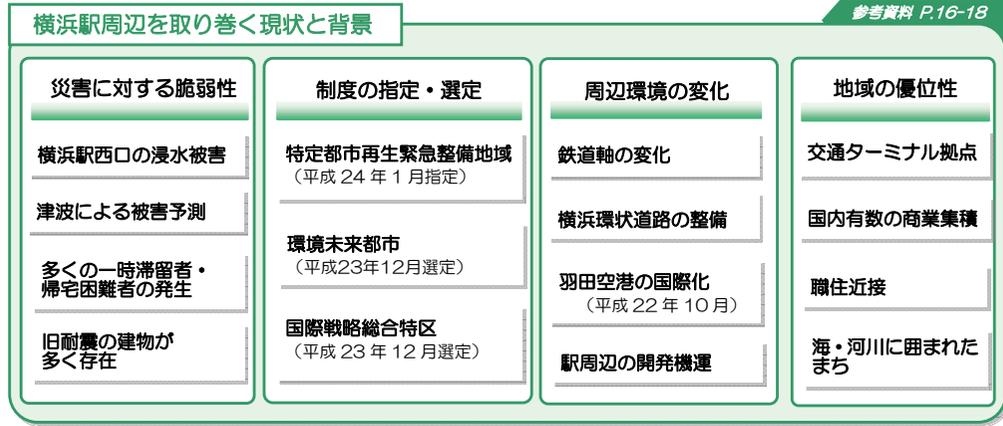
<エキサイトよこはま22 検討区域>



<周辺地域との位置関係>



※「着手」とは、都市計画等の行政手続きを開始するものを示す。



2 インフラ基本計画

(1) 概ね20年後までに取り組む基盤整備の全体像

横浜駅周辺では、鉄道・道路網の今後の変化や人口の減少傾向を念頭に置き、国際化された羽田空港へのアクセス性向上や周辺開発機運の高まり、平成32年の東京オリンピック・パラリンピック開催などを捉えて、民間・行政が連携して安全、快適で魅力的なまちづくりを進めることにより、駅の乗り継ぎや自動車で通過する人々の代わりに目的性を持った人々を横浜駅周辺に呼び込むことで発展していくことを目指しています。

このように、「通過・乗換」のまちから目的性をもった「来街・回遊」のまちへと転換していくことを目指し、概ね20年後までに取り組む基盤整備の具体的な計画をとりまとめました。

具体化した主な内容

治水対策の推進

◇河川、下水道、まちづくりが連携した浸水対策

治水安全度の向上を図るため、帷子川の治水対策として洪水時の水位低下や、高潮からの防御などの取り組みに加え、地下街を有しているセンターゾーンや浸水被害のある低い地盤エリアを中心に内水対策として、下水道整備や敷地内貯留施設設置、さらに、宅地・道路面などの計画的な嵩上げを誘導

防災機能の強化

◇津波発生時における避難動線の確保

災害時には多数の避難者が発生するため、駅周辺部の避難場所・施設に円滑に避難できるように駅周辺部に複数の避難動線（悠々回遊リンク、国道横断デッキ、東急東横線跡地、ターミナルコア等）を計画

歩行者ネットワークの強化

◇悠々回遊リンク

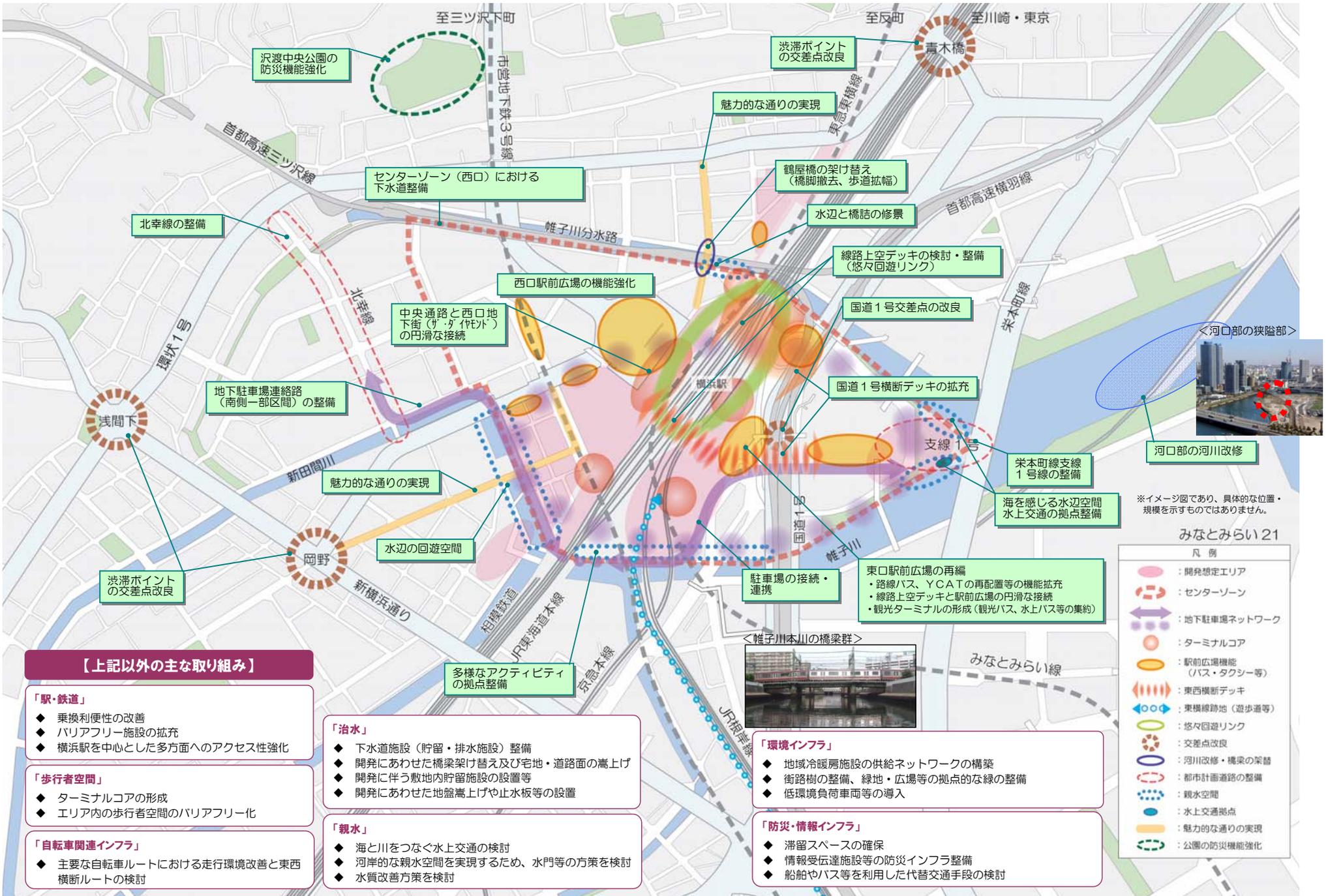
鉄道上の2本の「線路上空デッキ」（東西軸）を建物内の南北移動軸と一体的に活用し横浜駅上空を環状に回遊できる歩行者通路（悠々回遊リンク）を計画

◇国道1号横断デッキの拡充

悠々回遊リンクとネットワークし、横浜駅東口から国道1号上を横断する2本のデッキを計画

◇東急東横線の跡地利用

東急東横線の一部廃線に伴い生じた桜木町駅と横浜駅間の跡地を「自転車も通れる遊歩道や駐輪場」として計画



【上記以外の主な取り組み】

「駅・鉄道」

- ◆ 乗換利便性の改善
- ◆ バリアフリー施設の拡充
- ◆ 横浜駅を中心とした多方面へのアクセス性強化

「歩行者空間」

- ◆ ターミナルコアの形成
- ◆ エリア内の歩行者空間のバリアフリー化

「自転車関連インフラ」

- ◆ 主要な自転車ルートにおける走行環境改善と東西横断ルートの検討

「治水」

- ◆ 下水道施設（貯留・排水施設）整備
- ◆ 開発にあわせた橋梁架け替え及び宅地・道路面の嵩上げ
- ◆ 開発に伴う敷地内貯留施設の設置等
- ◆ 開発にあわせた地盤嵩上げや止水板等の設置

「親水」

- ◆ 海と川をつなぐ水上交通の検討
- ◆ 河岸的な親水空間を実現するため、水門等の方策を検討
- ◆ 水質改善方策を検討

「環境インフラ」

- ◆ 地域冷暖房施設の供給ネットワークの構築
- ◆ 街路樹の整備、緑地・広場等の拠点的な緑の整備
- ◆ 低環境負荷車両等の導入

「防災・情報インフラ」

- ◆ 滞留スペースの確保
- ◆ 情報受伝達施設等の防災インフラ整備
- ◆ 船舶やバス等を利用した代替交通手段の検討

みなとみらい21

凡例

- ：開発想定エリア
- ：センターゾーン
- ：地下駐車場ネットワーク
- ：ターミナルコア
- ：駅前広場機能（バス・タクシー等）
- ：東西横断デッキ
- ：東横線跡地（遊歩道等）
- ：悠々回遊リンク
- ：交差点改良
- ：河川改修・橋梁の架替
- ：都市計画道路の整備
- ：親水空間
- ：水上交通拠点
- ：魅力的な通りの実現
- ：公園の防災機能強化

(2) 中期的な取り組み

1) 施策の方向性

「エキサイトよこはま 22」の計画実現に向けた優先的な取り組みの方向性

「インフラ基本計画」における中期的に取り組む施策の方向性

国際社会が認める災害安全性

- 防災インフラ整備の推進
- 地域防災機能の強化
- 帰宅困難者等支援の強化

- 参考資料 P.19
- 高潮堤防高より地盤面の低い横浜駅周辺
 - 河川の洪水に対する治水安全度が低い
 - 最大クラスの津波に対する避難動線および避難場所が不十分
 - 滞留者・帰宅困難者への情報伝達システムが不十分、滞留空間が不足
- 今後策定される海岸保全計画も考慮しながら、災害リスクを最小限に抑えるための治水対策の推進、防災機能の強化

災害に強いまち

世界が選ぶ国際交流都市

- 横浜駅機能の強化
- 都心部の MICE*施策を活かした機能集積
- 魅力ある都市環境の充実

- 参考資料 P.20
- 駅の東西自由通路など主要な歩行者通路が混雑し、動線が錯綜
 - 案内サインの表示が不十分
 - 都心臨海部とのアクセス・回遊基盤が不足
 - 駅前広場、駅周辺の歩行者空間が不足
 - 津波等に対する歩行者避難動線が不足
- 国際交流都市の玄関口となる横浜駅周辺部に目的をもって来街して、快適に回遊でき、非常時には避難できる歩行者ネットワーク、都心臨海部の連携強化

人を中心としたまち

- 参考資料 P.21
- 業務機能等による CO₂ 排出量の増大
 - 都心部（横浜駅周辺）の排熱等によるヒートアイランド現象の発生
- 環境における先進的なモデル都市として、環境負荷低減

環境にやさしいまち

*MICE：企業等の会議（Meeting）、企業等の行う報奨・研修旅行（インセンティブ旅行）（Incentive Travel）、国際機関・団体、学会等が行う国際会議（Convention）、展示会・見本市、イベント（Exhibition/Event）の頭文字のこと。多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称。

2) 中期に想定される民間開発



中期に想定される民間開発とは、平成26年3月現在具体的な手続き及び事業化の検討等が進められている開発を指します。「(仮称)横浜駅きた西口鶴屋地区」「横浜駅西口(幸栄)地区」「横浜駅西口五番街地区」については既に再開発準備組合が設立されており、「(仮称)横浜駅西口駅ビル」については、都市再生特別措置法に基づく都市計画提案が行われました。

名称	所在	地区面積	状況
横浜駅西口(幸栄)地区	西区 南幸一丁目	約 1.1ha	昭和52年12月に、横浜駅西口第一種市街地再開発事業が都市計画決定されました。平成4年12月に準備組合が結成されて以来、法定再開発事業を目指して活動が進められ、商業を主体とした再開発に向けた検討が行われています。
横浜駅西口五番街地区	西区 南幸一丁目	約 0.8ha	昭和62年4月に準備組合が結成されて以来、法定再開発事業を目指して活動が進められ商業を主体とした再開発に向けた検討が行われています。
(仮称)横浜駅西口駅ビル	西区 南幸一丁目	約 1.6ha	平成23年12月に、横浜市環境影響評価条例に基づいた環境影響評価の審査が終了しました。平成26年3月に、都市再生特別措置法に基づく都市計画提案が行われました。
(仮称)横浜駅きた西口鶴屋地区	神奈川区 鶴屋町一丁目	約 0.7ha	平成22年5月に、横浜駅きた西口鶴屋地区再開発準備組合が設立しました。第一種市街地再開発事業を目指して活動が進んでいます。

※ステーションオアシス地区、出島地区については、今後具体的な検討を実施予定

3) 主な取り組み施策

① 災害に強いまち

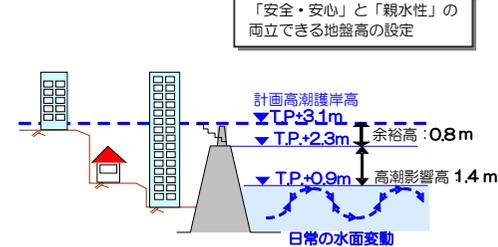
治水対策の推進

● 計画的な地盤面高上げ

横浜駅周辺の地盤面の高上げについては、高潮堤防高さ（T.P.+3.1m）以上を将来的な高さ目標とすることをまちづくりガイドラインに位置づけるとともに、民間開発による地盤面の高上げ推移に合わせて段階的に道路・橋梁の高上げも行います。

また、水辺との近接性も高まることから、あわせて親水空間の確保も目指します。

<地盤高の設定>



● 開発にあわせた橋梁架け替え

横浜駅周辺の治水安全度向上を目指し、周辺の開発にあわせた橋梁の架け替えを行います。

● 帷子川河口部の拡幅

洪水を安全に流下させるため、帷子川の河口部を拡幅します。

<帷子川河口部の航空写真>



● 鶴屋橋架け替え

洪水を安全に流下させるため、鶴屋橋を架け替えて橋脚を撤去します。

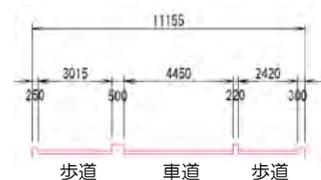
また、橋梁の架け替えにあわせて、両側の歩道幅員を片側約3mから約5mに拡幅し、歩行快適性の向上や魅力的な歩行空間の創出も目指します。

● 下水道整備

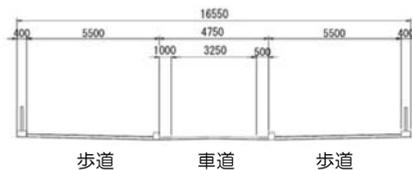
浸水に対するまちの安全度向上のため、センターゾーン西口を中心に30年に1度の降雨強度に対応した下水道施設（貯留・排水施設）を整備します。

<鶴屋橋架け替えイメージ>

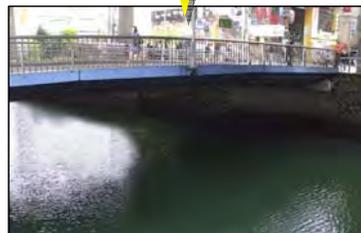
(現況)



(計画)



現況



将来イメージ

防災機能の強化

横浜駅周辺地区では、東日本大震災の教訓から、平成24年に創設された「都市再生安全確保計画制度」に基づく、「都市再生安全確保計画」を策定しました。

計画には、大規模な地震が発生した場合の滞留者等の安全確保を図るために、避難誘導や情報提供などのソフト対策と都市再生安全確保施設（退避経路・退避施設・備蓄倉庫等）の整備及び管理などのハード対策を定めています。

歩行者動線等の基盤施設の位置や必要な規模などの具体的な計画については、都市再生安全確保計画との連動を図りながら検討を進めます。

<情報端末活用例：デジタルサイネージ>



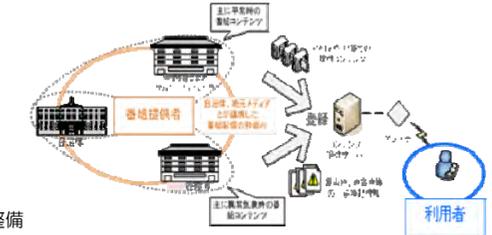
● 退避経路（都市再生安全確保施設）の整備

大規模な災害時に、来街者を短時間で安全な場所へ避難させる退避経路としても活用できるT.P.+5m以上の歩行者動線等を整備します。また、民間の開発と行政が連携して、退避施設や備蓄倉庫の整備を行います。

さらに、歩行者空間の拡充を図るため、西口駅前広場の再編・機能強化等を行います。

- 国道横断デッキの整備
- 線路上空デッキの整備
- ターミナルコアによるデッキ相互の接続
- (仮称) 横浜駅西口駅ビルと鶴屋地区を結ぶデッキの整備
- 東急東横線の跡地の歩行者・自転車通路利用整備
- 栄本町線支線1号線の歩行者空間整備
- 西口・東口駅前広場の再編・機能強化

<情報端末活用例：エリアワンセグ>



● 情報受伝達施設等の防災インフラ整備

- 駅周辺の滞留者や沢渡公園など一時避難場所へ誘導した帰宅困難者等へ適切な情報を提供するため、情報受伝達施設等の防災インフラを整備します。
- 運用面については既存の防災検討組織とも連携しながら検討を進めます。

期待される効果

- 大雨・高潮・津波による浸水被害の減少
- 河川・下水道等の流下能力の向上
- 親水空間の確保
- 大地震や津波発生時の被災者の減少

②人を中心としたまち

バリアフリー、歩行者ネットワークの強化

●悠々回遊リンク

線路上空南デッキや(仮称)横浜駅西口駅ビルを中心とした建物内の回遊動線を一体的に計画し、悠々回遊リンクの一部を実現することにより、歩行者ネットワークの強化を図ります。

●国道横断デッキ

上記の線路上空南デッキと一体的な国道横断デッキにより横浜駅周辺の円滑な東西移動を実現します。

●ターミナルコア

(仮称)横浜駅西口駅ビル等の民間開発と連携し、地下、地上、デッキレベルの円滑な動線処理を行います。また、西口中央部においてシンボリックな空間を担うターミナルコアを実現するなど、回遊・賑わいを上下に結び立体的な歩行者ネットワークを構築します。

●中央自由通路と西口地下街の接続(馬の背解消)

歩行者の円滑な移動の実現のため、地下レベルで中央自由通路と西口地下街とを接続します。

●既存の歩行者通路との接続

(仮称)横浜駅西口駅ビル等の民間開発と連携して、既存の歩行者通路との接続により歩行者の円滑な移動や回遊性・賑わい性の向上を図ります。

●駅前広場の再編・機能強化(西口、きた西口)
歩行者空間の拡充や公共交通の利便性向上を図るため、駅前広場を再編・機能強化します。

●バリアフリー

ターミナルコアや馬の背解消の整備と併せエレベーター等の施設を設置するなど駅及び駅周辺のバリアフリー化を推進します。

都心臨海部の連携強化

●東急東横線の跡地利用

自転車も通れる遊歩道や駐輪場等として東急東横線の跡地を活用します。

●栄本町線支線1号線

栄本町線支線1号線により横浜駅周辺と都心臨海部とのアクセス性・回遊性の向上を図ります。

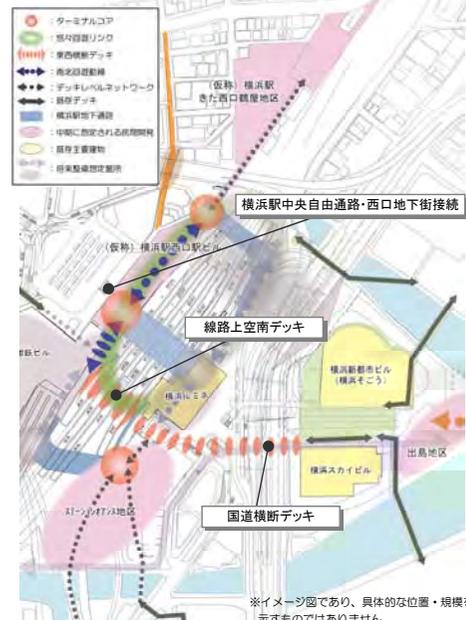
●津波時における歩行者避難者動線としての活用

横浜駅周辺は地盤面が低く、津波時における避難のため、安全な高さへ繋がる避難動線の早急な整備が求められます。上記デッキ及びターミナルコアによる歩行者ネットワークを津波時の避難動線として位置づけて活用します。

期待される効果

- 地下空間等の混雑、錯綜の解消及び賑わいの創出
- 乗換利便性の向上
- 駅周辺部や都心臨海部との移動快適性・回遊性の向上
- デッキ、地上、地下で複数の避難動線の確保
- 津波に対する避難動線(T.P.+5m以上)の確保
- 駅空間を象徴する、一体的な風景づくり・空間づくりの演出
- 各種情報発信、交流・滞留空間の提供

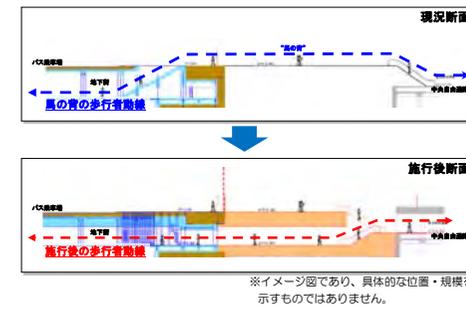
<歩行者ネットワークイメージ>



<西口駅前広場改修>



<馬の背解消>



③環境に優しいまち

交通環境の改善

●駅前広場の機能強化(東口、鶴屋地区)

東口において公共交通の利便性向上を図るため、駅前広場を機能強化します。

鶴屋地区においてタクシーを分散配置することにより利用者の利便性向上を図ります。

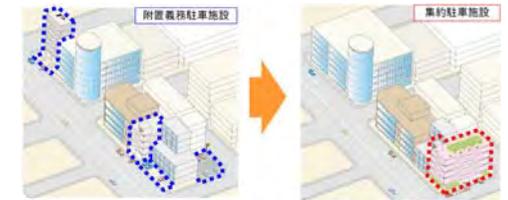
●交差点改良

東口の交通アクセスの向上を図るため、国道1号交差点改良を実施します。また、駅周辺における慢性的な自動車混雑を改善するため、主要な渋滞ポイント(岡野、浅間下など)において交差点改良を行います。

●集約駐車場・駐車場連携

エキサイトよこはま22駐車場整備ルールの適用によるエキサイトエリア全体における駐車場マネジメントの促進を図ると共に、駐車場の集約化や地下駐車場連絡路等による駐車場の連携を図ります。

<駐車場の集約化イメージ>



環境負荷の低減

●エネルギーの面的利用の促進

建物間・地区間のエネルギーネットワークや再生可能エネルギー等の活用により、災害安全性を高める自立・分散型エネルギーマネジメントシステムの構築を図ります。

●低環境負荷車両等の導入

環境負荷の低減等とともに、来街者の利便性向上を図るため、UD(ユニバーサルデザイン)タクシーやEVタクシーの導入を促進する環境整備を行います。また、民間開発とも連携し、コミュニティサイクルのサイクルポートを整備します。

●公共交通利用促進

駅前広場の再編と機能強化と合わせて、駅周辺の開発と公共交通機関との円滑な接続や、案内サインの充実など、すべての人にやさしいまちづくりを進め、公共交通利用促進を図ります。

●総合的なヒートアイランド対策

駅前広場や歩道空間における緑化、保水性・遮熱性舗装といった環境に配慮した舗装材の導入や開発と連携した雨水・中水利用等による総合的なヒートアイランド対策を行います。

期待される効果

- CO₂排出量の抑制
- 横浜駅周辺における交通環境の改善、人中心・公共交通優先のまちの実現
- 公共交通の利用促進
- 来街者の移動や回遊における利便性向上
- ヒートアイランド現象の緩和
- 雨水・中水等の有効利用

<コミュニティサイクルポート>



<EVタクシー>



<UDタクシー>

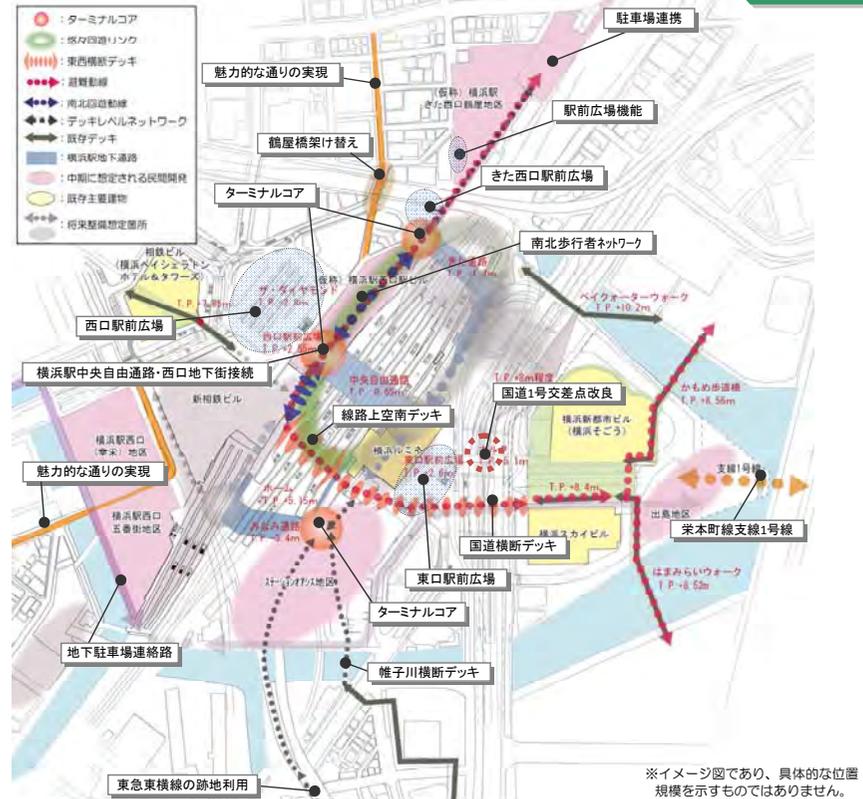


<UD・EVタクシー専用待機レーン運用開始(H25.6月)>

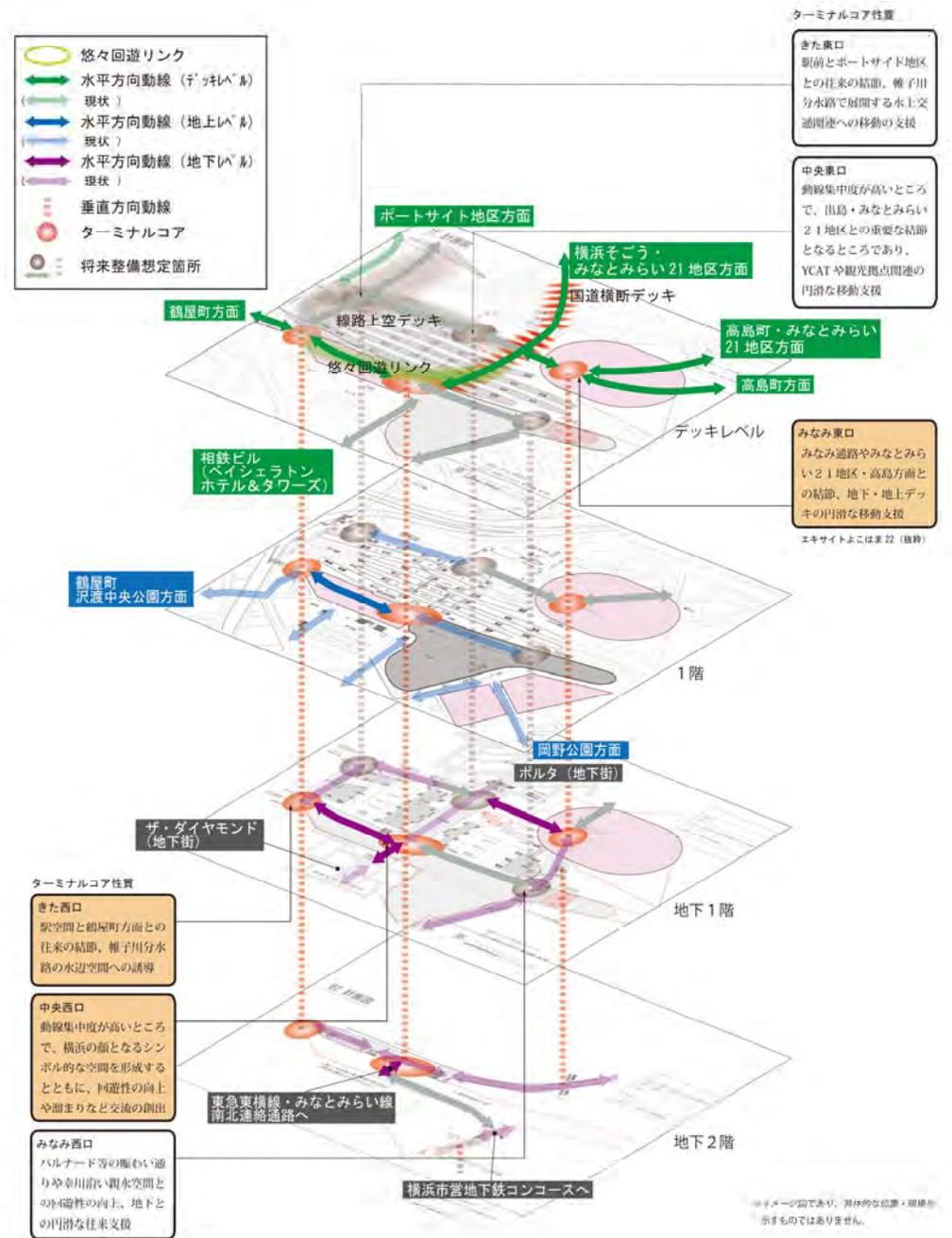


4) 施策全体イメージ

参考資料 P.22-23



・横浜駅周辺の歩行者ネットワークイメージ



災害に強いまち	ひとを中心としたまち	環境に優しいまち	中期的に取り組む施策
●			計画的な地盤面嵩上げ (低い地盤エリアの橋梁・道路の嵩上げ)
●	●		帷子川河口部の拡幅
●			鶴屋橋架け替え
●			下水道整備
●			下水道整備 (民間敷地内貯留施設整備)
●	●	●	情報伝達施設等の防災インフラ整備 (駅周辺と沢渡公園・岡野公園)
●	●	●	悠々回遊リンクの一部 (線路上空南デッキ)
●	●	●	悠々回遊リンクの一部 (南北歩行者ネットワーク)
●	●	●	国道横断デッキ
●	●	●	ターミナルコア
●	●	●	中央自由通路と西口地下街の接続 (馬の背解消)
●	●	●	既存の歩行者通路との接続
●	●	●	帷子川横断デッキ
●	●	●	駅前広場の再編・機能強化 (西口、きた西口)
●	●	●	東急東横線の跡地利用
●	●	●	栄本町線支線1号線
●	●	●	駅前広場の機能強化 (東口、鶴屋地区)
●	●	●	交差点改良 (国道1号、岡野、浅間下等)
●	●	●	集約駐車場・駐車場連携 (集約駐車場 (共同荷捌き含む))
●	●	●	集約駐車場・駐車場連携 (地下駐車場連絡路)
●	●	●	集約駐車場・駐車場連携 (駐車場連携)
●	●	●	エネルギーの面的利用の促進
●	●	●	低環境負荷車両等の導入 (UDタクシー・EVタクシー導入)
●	●	●	公共交通利用促進 (案内サインの充実)
●	●	●	総合的なヒートアイランド対策 (緑化、環境に配慮した舗装材の導入、再生水の利用等)
●	●	●	総合的なヒートアイランド対策 (中水の利用等)

12 ●青字：主に行政が取組む項目 ●赤字：行政・開発事業者が連携、共同して取組む項目 ●橙字：主に民間が取組む項目 ●緑字：行政・開発事業者・鉄道事業者が連携、共同して取組む項目

【トピックス】

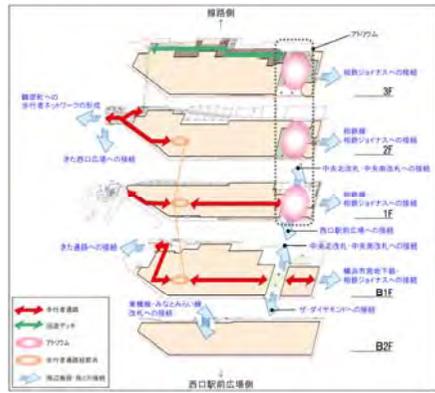
横浜駅西口の近況

(仮称) 横浜駅西口駅ビル計画

2020年の開業を目指して、(仮称)横浜駅西口駅ビル計画が進められています。

「エキサイトよこはま22」のリーディングプロジェクトとして、横浜駅の新しい顔づくり、駅や周辺施設等の利用者の快適な移動、環境・防災面など横浜の玄関口の魅力づくりに寄与する幅広い取組みが行われます。

【多層的な歩行者ネットワーク】



駅前棟 西口駅前広場側外観 イメージ



アトリウム イメージ



西口駅前広場側外観 イメージ



重層的な回遊デッキ イメージ



アトリウム 線路側内観 イメージ



(仮称) 横浜駅西口駅ビルに関連する基盤整備

(仮称)横浜駅西口駅ビル計画と連携し、駅前の基盤整備が行われます。

西口駅前広場の改修や中央自由通路と地下街を隔てるアップダウン“馬の背”の解消などにより、駅、バス乗車場、地下街などを利用する駅前広場の歩行者の円滑な移動に寄与します。

また、タクシーの分散配置なども計画し、駅利用者等の利便性の向上や横浜駅の魅力づくりを継続的に図っていきます。



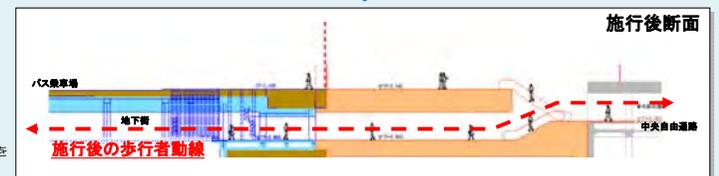
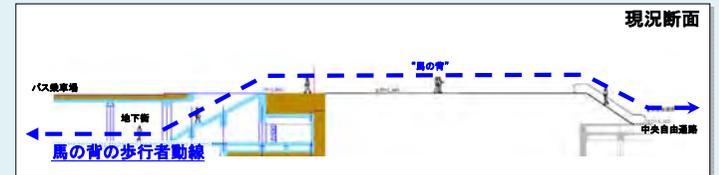
西口駅前広場改修

西口駅前広場の改修により、駅前の歩行者空間の拡充が図られ、歩行者動線の錯綜の改善などが期待されます。



中央自由通路と西口地下街の接続（馬の背解消）

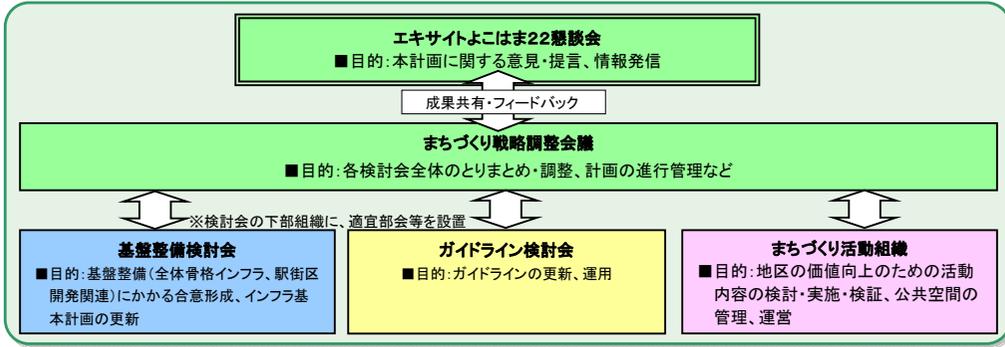
中央自由通路と西口地下街を隔てる“馬の背”が解消され、歩行者の円滑な移動、地上部の歩行者の錯綜の改善、バス乗車場へのアクセス性の向上などが期待されます。



※イメージ図であり、具体的な位置・規模を示すものではありません。

3 参考資料

(1) エキサイトよこはま22推進体制



(2) 横浜駅周辺を取り巻く背景

1) 災害に対する脆弱性

■横浜駅西口の浸水被害

平成 16 年の台風 22 号では横浜駅西口で甚大な浸水被害が生じるなど、地盤が低いため、過去幾度も浸水被害を受けています。

■津波による被害予測

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災によって、横浜港に津波の最大想定 (1.0m 未満) を超える津波 (約 1.6m 程度) が発生したことなどを受け、最大クラスの津波 (4.1m) が発生した際は、横浜駅周辺では広域で浸水被害が生じると予測しています。

また、防災・減災対策の強化が求められており、防災計画の見直しなども行います。

■多くの滞留者・帰宅困難者の発生

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災時には、横浜駅周辺に約 6 万人の滞留者が発生し、うち約 3 万人が帰宅困難者となりました。(戸部警察による目視・概算)

■旧耐震の建物が多く存在

横浜駅西口は昭和 30~40 年代の建物が多く、東口は昭和 50~60 年代の建物が多く、今後 30 年以内に震度 6 弱以上の地震の発生確率が 71.0% (地震調査研究推進本部) と発表されていることから、耐震に関する安全性の向上が求められています。

2) 制度の指定・選定

内閣府による「特定都市再生緊急整備地域」、「環境未来都市」、「国際戦略総合特区」のトリプル指定を受けました。(横浜市は全国唯一のトリプル指定となりました。)

■「特定都市再生緊急整備地域」(平成 24 年 1 月指定)

都市再生緊急整備地域のうち、都市開発事業等の円滑かつ迅速な施行を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進することが都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域。平成 23 年 4 月に改正された都市再生特別措置法に基づき創設。

■「環境未来都市」(平成 23 年 12 月選定)

環境問題や高齢化社会などに対応する施策の先進的なモデルとなる都市を国が選定し、規制緩和や財政措置など様々な支援を行うもの。

横浜市は、CO₂ の排出が大きく削減されるスマートシティの市域全体での実現、郊外部の暮らしの快適さと中心部の魅力・利便性が一体的に享受できるコンパクトなまちづくり、アジアにおける人・モノ・情報の拠点都市を目指した文化芸術振興・MICE 誘致などを進め、その成功事例の国内外への普及展開を図ることを提案し選定。

■「国際戦略総合特区」(平成 23 年 12 月選定)

京浜臨海部におけるライフサイエンス拠点のための施策を「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」として国に神奈川県・川崎市とともに申請し、本地域が選定。

今後、国の支援を活かしつつ、市が総力を挙げて政策を実行するとともに、国に対して積極的に政策提案を行い、我が国全体の持続可能で活力に満ちた経済社会づくりに貢献できる都市を目指す。

3) 周辺環境の変化

■鉄道軸の変化

相鉄本線は平成 31 年に JR 線と相互直通化、さらに東急東横線とも相互直通化し、相鉄線から横浜駅での乗換を終ずに新横浜・東京方面へアクセスすることが可能になります。これにより、相鉄線利用者の横浜駅での乗換が減少することが見込まれます。

中央新幹線 (通称リニア) は、品川~名古屋間の 2027 (平成 39) 年の開業を目指した整備が進められています。中央新幹線の開通により品川~名古屋間が 40 分、品川~大阪間は 67 分で結ばれることになり、横浜市からも品川駅または相模原市内の中央新幹線駅を利用することで、中京圏・関西圏への移動時間が大幅に短縮されることとなります。

<相鉄本線・JR線・東急東横線直通後の路線図>



■横浜環状道路・広域幹線道路等の整備

横浜環状道路は、横浜の都心から 10~15km を環状に結ぶ自動車専用道路です。現在、横浜環状南線、横浜環状北線、横浜環状西線等で事業を行っています。

横浜環状北線、横浜環状北西線や広域幹線道路の整備が進められていることから、横浜駅周辺を通過する自動車交通は今後も減少傾向になると見込まれています。

■羽田空港の国際化 (平成 22 年 10 月)

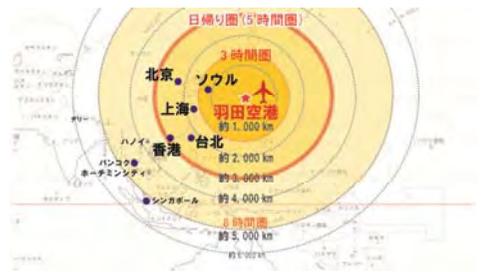
平成 22 年 10 月より羽田空港の国際線ターミナルが開業しました。羽田空港の国際線乗降客数は、国際化前の約 20~30 万人/月に対し国際化後は 50~60 万人/月と、およそ倍増しています。

さらに、平成 24 年 10 月、「京急蒲田駅付近連続立体交差事業」および「京急蒲田駅総合改善事業」の進捗により、全事業区間の高架化が完了しました。これにより、横浜駅から羽田空港まで乗り換えなく移動できる列車が増えただけでなく、移動時間が 23 分 (横浜駅~羽田空港国際線ターミナル駅) に短縮されました。

<広域幹線道路ネットワーク図>



<羽田空港からの距離時間図 (国際線開業後)>



<京浜急行横浜駅~羽田空港のアクセス改善>



■駅周辺の開発機運

すでに3地区 (「横浜駅西口 (幸楽) 地区」、「横浜駅西口五番街地区」、「(仮称) 横浜駅きた西口鶴屋地区」) では再開発準備組合が設立されており、(仮称) 横浜駅西口駅ビルについては横浜市環境影響評価条例に基づく環境影響評価の審査を終了しており、都市再生特別措置法に基づく都市計画提案が行われているなど、多数の民間による開発が想定されています。

歩行者

1) 横浜駅通路の混雑

東西自由通路は歩行者の通行量が多くなっています。特に中央通路は非常に混雑しており、平日タビーク時のサービス水準（通路の通行しやすさ）はCとなっています。これは歩行者が自由に歩く速度を決めたり追い抜いたりすることが混雑により制限されている状態です。

※フルーインによる歩行者空間のサービス水準の指標

- A: 遅い人を追い抜いたり、好きな歩行速度を自由に選択可能。
- B: 大部分が同じ方向に歩いている流動ならば他の人を追い抜くことも可能。
- C: 歩行者が各自の歩行速度を選択したり、追い抜いたりする自由度は制限。
- D: 遅い人を追い抜いたり、衝突を避けることが困難なため、大部分の人の歩行速度は制限され低下。
- E: 歩行路の可能容量の限界に近く、流れが頻りに停止したり、中断。

＜横浜駅中央自由通路の状況＞



＜横浜駅自由通路の通行量（平日タビーク）＞

	通行量(人/時)	サービス水準※
きた通路	約 11,000	A
中央通路	約 45,000	C
みなみ通路	約 24,000	B

2) 横浜駅と交通結節点・他地区への移動の不便性

- ・現在は2カ国語対応にとどまっており、多様な外国人に対応できていません。主要な施設内における案内サインの表示が不十分です。
- ・階段等の上下移動が生じる空間でありながらユニバーサルデザインの整備が不十分であり、高齢者、身障者、大きな荷物を持ったYCAT利用者などが移動しにくい通路になっています。

○西口方面

- ・中央自由通路と西口地下街（ザ・ダイヤモンド）を隔てるアップダウン（馬の背）により見通しができなくなっています。
- ・西口広場付近の馬の背状の狭い空間において、南北方向（鶴屋町⇄相鉄線、南幸方面）と東西方向（横浜駅⇄西口駅前広場、ザ・ダイヤモンド）の歩行者動線が交錯しています。

○東口方面

- ・横浜駅と東口バスターミナル間の見通しができないため、YCAT利用者など、横浜を初めて訪れた来街者にとって駅や主要建物の位置を把握しづらい空間となっています。
- ・横浜駅からポートサイド地区、MM21地区、北仲地区等の都心臨海部への動線は、上下移動も多く、快適に移動・回遊しにくくなっています。

＜横浜駅中央自由通路（現状）＞



＜訪問した中で最も残念だった場所（外国人来街者）＞

場所	票数	選んだ理由
1 中華街	22	他都市にも同様のものがある、混雑、客引きなど
2 横浜駅	16	混雑、外国語の表示不足、（乗り換え等）がわかりにくいなど
3 地下鉄	5	ごみごみしている、案内がわかりづらいなど

※出典：横浜コパ「ツウパ」1-0-「羽田空港国際化に伴う外国人来街者ニーズ把握調査報告書」

3) 駅周辺の歩行者空間の不足

- ・西口駅前広場周辺には商業機能が集積しており多くの来街者が訪れますが、人が移動・滞留する空間が狭小です。
- ・鶴屋橋は人通りが多く賑わっていますが、歩道が狭いため、朝・夕ともに混雑しています。

＜西口駅前広場付近の様子＞



＜鶴屋橋＞



多くの人が通行する鶴屋橋
朝：8,432人/時（8時台）
夕：6,279人/時（18時台）

課題

- 駅の東西自由通路など主要な歩行者通路が混雑し、動線が錯綜
- 案内サインの表示が不十分
- 周辺地区とのアクセス・回遊基盤が不足
- 駅前広場、駅周辺の歩行者空間が不足
- 津波に対する歩行者避難動線が不足

環境

1) 都市の活動による二酸化炭素（CO₂）の発生

横浜市の平成22年度のCO₂排出量は平成2年度比で14%増加しており、なかでも業務部門※においては90%の増加がみられ、開発によるオフィス等の増床がCO₂排出量増加の一因となっていると推測されます。

横浜駅周辺の建物の用途分布は、業務および商業用途が多くを占めていますが、今後の横浜駅周辺の開発によりさらなる増床が見込まれます。

開発に伴ういっそうのCO₂排出量の増加を抑制するため、省エネルギー効率の高い設備の導入を推進するなど、民間開発・都市基盤整備が一体となって対策を検討していくことが求められます。

※業務部門：サービス関連産業や公的機関等の事業活動に伴う排出（「横浜市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」より）

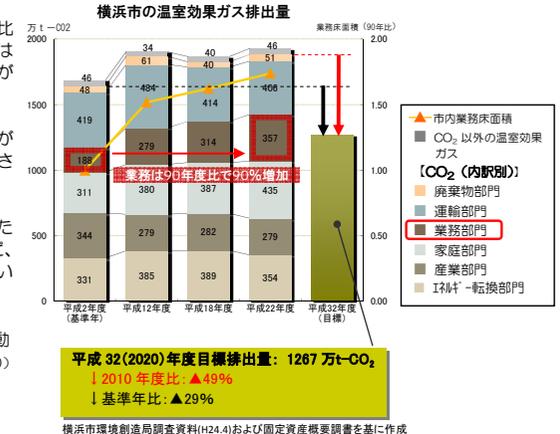
浅間下交差点・岡野交差点間において、混雑を実感している道路利用者は93%（「強く感じる」または「感じる」と回答した割合）。

道路が混雑し渋滞による走行速度の低下にともない自動車のCO₂排出量が増加します。時速20kmでの走行時の1km当りCO₂排出量は、時速60kmでの走行時の約1.6倍となります。

課題

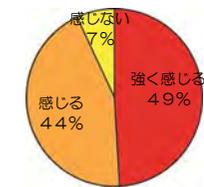
- 業務機能等によるCO₂排出量の増大

＜CO₂排出量の推移（平成2年度→平成22年度）＞



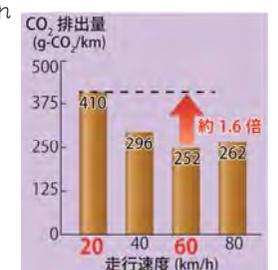
＜道路利用者アンケート調査＞

車で移動する際、「移動性が阻害されている」と感じますか？（浅間下交差点～岡野交差点）



移動性向上委員会資料を基に作成

＜走行速度とCO₂排出量の関係＞



2) ヒートアイランド現象

ヒートアイランド現象とは、建物や舗装などによる地表面の人工化やエネルギー消費に伴う人口排熱の増加により、都心部の気温が郊外部に比べて高くなる現象です。

夏期の平均気温分布では（上図）、北東部に著しい高温がみられるほか、市街化の進んでいる中心部（西区・中区）でも高温となる傾向がみられました。一方、市内でも大規模な緑地のある地域は低温となる傾向がみられました。

また、熱帯夜日数分布*では、夜間は特に横浜港周辺（鶴見区、神奈川区、西区、中区など）で高温となり、市内で熱帯夜日数が最も少ない観測地点と比較して平成24年で30日程度多く熱帯夜となりました。

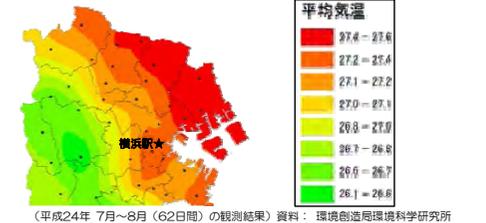
これらの高温地域の分布は、近年同様の結果となっています。

*熱帯夜：夜間の最低気温が25℃以上のこと。

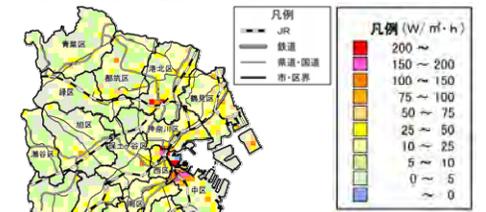
課題

- 都心部（横浜駅周辺）の排熱等によるヒートアイランド現象の発生

＜横浜駅周辺の平均気温分布＞

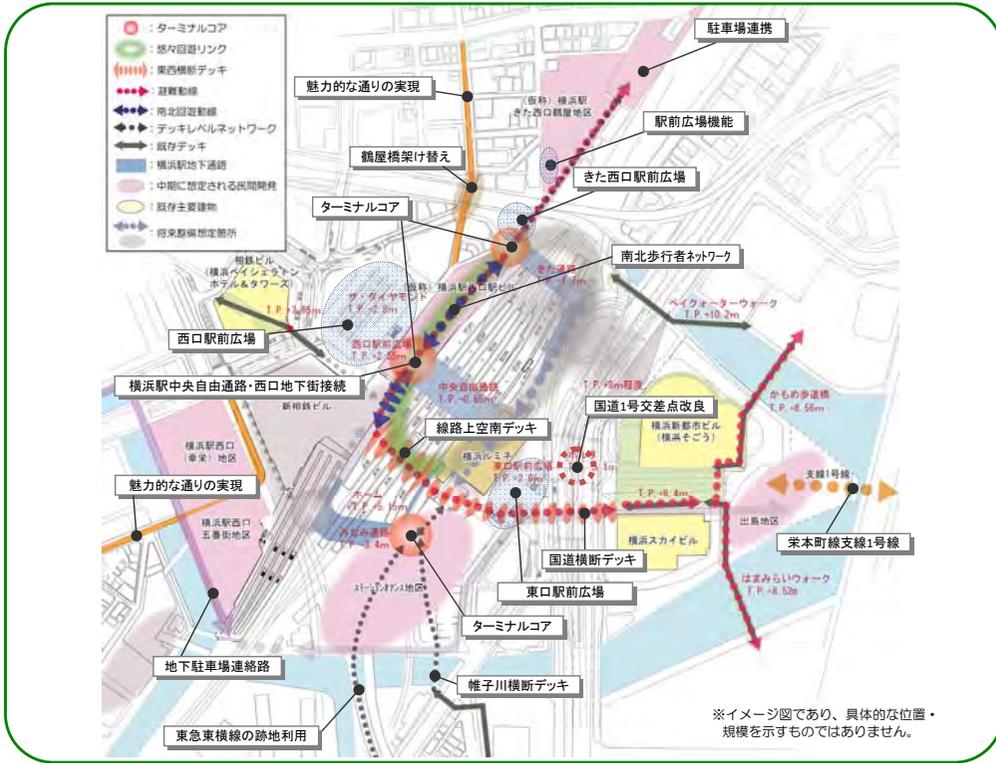


＜横浜駅周辺の人口排熱の状況＞



建物・自動車・事業所からの人工排熱（日平均：顕熱+潜熱）
 （横浜市環境科学研究所資料；夏期8月を対象に推計）

(4) 中期的に取り組む施策



1) 災害に強いまち

現状課題と方針	中期的に取り組む施策	整備効果
■高潮堤防高より地盤面の低い横浜駅周辺		
◎中期に想定される民間開発周辺の橋梁・道路の高上げ	●計画的な地盤面高上げ (低い地盤エリアの橋梁・道路の高上げ)	>大雨・高潮・津波による浸水被害の減少
■河川の洪水に対する治水安全度が低い		
◎大雨、高潮等にもなる浸水リスク対応 ※今後の頻度の高い津波に対する防護水準の見直し状況にあわせて対応	●帷子川河口部の改修 ●鶴屋橋架け替え ●下水道整備 ●下水道整備(民間敷地内貯留施設整備)	>横浜駅周辺で河川・下水道等の流下能力の向上 ・河川：横浜駅周辺で年超過確率 [※] 1/50の規模の洪水に対応 ※毎年、1年間にその規模を超える洪水が発生する確率 ・下水道：わが国(西側)で30年に1度の降雨強度に対応さらに民間敷地内貯留施設とあわせて50年に1度の降雨強度に対応
■最大クラスの津波に対する避難動線および避難場所が不十分		
◎駅及び駅周辺における災害時の避難動線の確保	●国道横断デッキ ●悠々回遊リウの一部(線路上空南デッキ) ●悠々回遊リウの一部(南北歩行者ネットワーク) ●ターミナルコア ●帷子川横断デッキ ●東急東横線の跡地利用 ●栄本町線支線1号線	>災害時(津波・洪水・火災等)避難動線の確保による安全性向上
■滞留者・帰宅困難者への情報伝達システムが不十分、滞留空間が不足		
◎駅周辺の滞留者に対する情報伝達手段や備蓄スペース等の確保	●情報伝達施設等の防災インフラ整備 (駅周辺と沢渡公園・岡野公園)	>防災機能(備蓄スペース、情報伝達手段等)の向上

●青字：主に行政が取組む項目 ●赤字：行政・開発事業者が連携、共同して取組む項目 ●橙字：主に民間が取組む項目
22 ●緑字：行政・開発事業者・鉄道事業者が連携、共同して取組む項目

2) 人を中心としたまち

現状課題と方針	中期的に取り組む施策	整備効果
■駅の東西自由通路など主要な歩行者通路が混雑し、動線が錯綜 ■駅・交通結節点・主要建物などの位置が不明確 ■都心臨海部とのアクセス・回遊基盤が不足 ■津波等に対する歩行者避難動線が不足		
◎駅の東西を結ぶ通路など主要な歩行者動線の強化	●国道横断デッキ ※ ●悠々回遊リウの一部(線路上空南デッキ) ※ ●悠々回遊リウの一部(南北歩行者ネットワーク) ※ ●ターミナルコア ※ ●帷子川横断デッキ ●鶴屋橋架け替え ※	>駅東西～ポートサイド・MM21方面、きた西口～鶴屋町の歩行者の移動快適性、回遊性の向上
◎主要な歩行者動線の錯綜や駅ビル・西口地下街間の上下移動(馬の背)の解消	●中央自由通路と西口地下街の接続(馬の背解消) ●集約駐車場・駐車場連携(地下駐車場連絡路) ●集約駐車場・駐車場連携(駐車場連携) ●公共交通利用促進(案内サインの充実)	>駅と西口地下街の歩行者の移動快適性、回遊性の向上 >わかりやすいサイン表示による歩行者の移動快適性向上
◎MM21など都心臨海部とのアクセス性・回遊性の強化	●東急東横線の跡地利用 ※ ●栄本町線支線1号線 ※	>MM21方面へのアクセス性・回遊性の向上による都心一体化 >支線1号線の立体利用による歩行者空間の創出
■駅前広場、駅周辺の歩行者空間が不足		
◎誰もが安全で快適に利用できる駅前広場の機能強化	●駅前広場の再編・機能強化(西口、きた西口) ●低環境負荷車両等の導入(UDタクシー・EVタクシー導入)	>西口における、ゆとりある快適な歩行者空間の創出、乗り換え利便性の向上 >様々な人に移動しやすい公共交通の実現 ※EV:電気自動車

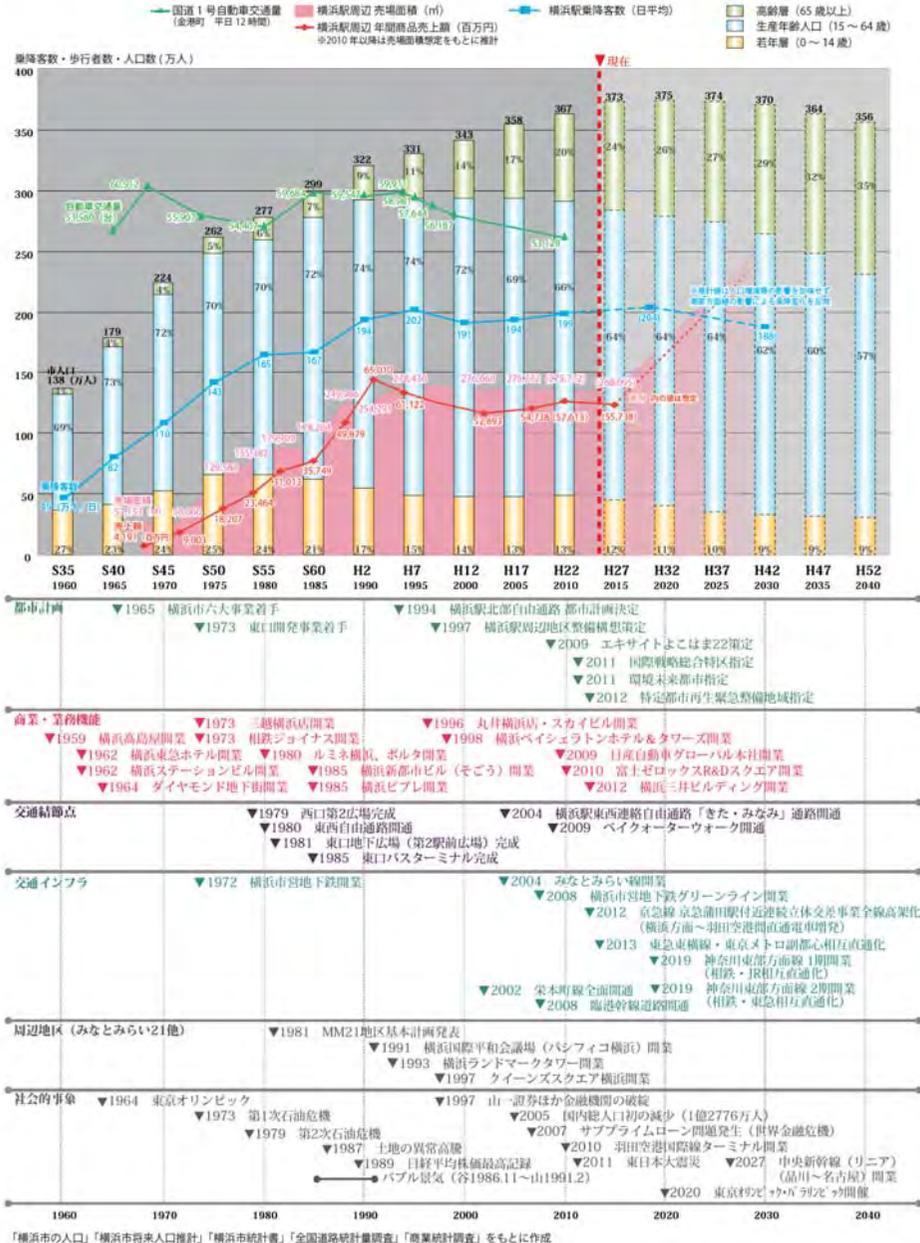
3) 環境に優しいまち

現状課題と方針	中期的に取り組む施策	整備効果
■業務機能等によるCO₂排出量の増大		
◎駅と東西を結ぶ通路の整備による公共交通の利便性確保	●国道横断デッキ ※ ●悠々回遊リウの一部(線路上空南デッキ) ※ ●悠々回遊リウの一部(南北歩行者ネットワーク) ※ ●ターミナルコア ※	>環境負荷低減による低炭素まちづくりの実現 ・バスターミナル等の交通結節点と駅をつなぐ歩行者空間を充実させることにより公共交通利用を促進 ・交差点等渋滞解消 ・エネルギー利用の効率化 ・低環境負荷車両利用促進
◎主要交差点、駅前広場での渋滞解消 待機車両による環境負荷を低減	●交差点改良(国道1号、浅間下、岡野) ●駅前広場の再編・機能強化(西口) ※ ●駅前広場の機能強化(東口、鶴屋地区) ●栄本町線支線1号線 ※	
◎適正箇所・適正規模の駐車場整備	●集約駐車場・駐車場連携(集約駐車場(共同荷捌き含む)、地下駐車場連絡路) ※ ●集約駐車場・駐車場連携(駐車場連携) ※	
◎自立・分散型エネルギー管理システムの構築	●エネルギーの面的利用の促進	※EV:電気自動車
◎低環境負荷車両の導入	●低環境負荷車両等の導入(UDタクシー・EVタクシー導入) ※	
■都心部(横浜駅周辺)の排熱によるヒートアイランド現象の発生		
◎立地環境特性に配慮した対応	●総合的なヒートアイランド対策(緑化、環境に配慮した舗装材導入等)	>ヒートアイランド現象を緩和
◎未利用資源の有効活用	●総合的なヒートアイランド対策(再生水等の利用) ●総合的なヒートアイランド対策(中水等の利用)	>雨水・中水等の有効利用

●青字：主に行政が取組む項目 ●赤字：行政・開発事業者が連携、共同して取組む項目 ●橙字：主に民間が取組む項目
●緑字：行政・開発事業者・鉄道事業者が連携、共同して取組む項目 ※再掲

【コラム】 横浜駅周辺の統計データ

- 横浜市人口：平成 32 年の 374.7 万人をピークに減少見込み。平成 22 年には高齢者割合 20%（5 人に 1 人は 65 歳以上）に。
- 横浜駅乗降客数：平成 7 年に 200 万人/日に到達。東部方面線開通以後は減少傾向。
- 横浜駅中央自由通路：通行者は開通時 24 万人から 36.5 万人（平成 14 年）に増加。きた・みなみ通路開通後（平成 16 年）は 31.7 万人に混雑が緩和。
- 商業：パブル景気時を除き、販売額は売場面積の伸びに比例して増加。売場面積は昭和 50 年から平成 6 年にかけてほぼ倍増。
- 自動車交通：広域幹線道路の開通により、国道 1 号の自動車交通は大幅に減少しつつある。



エキサイトよこはま22 基盤整備検討会 名簿

平成26年3月時点

所 属 等	役 職 等	氏 名	
日本大学	【会長】教授	岸井 隆幸	
関東学院大学	【水のまち検討部会長】名誉教授	宮村 忠	
国土交通省	都市局	都市計画課 施設計画調整官 街路交通施設課 企画専門官	菊池 雅彦 東 智徳
	鉄道局	都市鉄道政策課 駅機能高度化推進室長 施設課 総括課長補佐	高菜 圭一 森 宣夫
		関東運輸局	鉄道部 計画課長
	関東地方整備局	河川部 水災害予報センター長	木村 國男
	神奈川県	県土整備局	河川下水道部 河川課長 横浜川崎治水事務所 所長
鉄道事業者		東日本旅客鉄道(株)	総合企画本部 ターミナル計画部 次長
	東京急行電鉄(株)	都市開発事業本部 ビル事業部 事業計画部 統括部長	太田 雅文
	京浜急行電鉄(株)	鉄道本部 事業計画推進部長	森 明裕
	相鉄ホールディングス(株)	経営戦略室 部長	佐藤 充
	横浜高速鉄道(株)	経営企画課長	千葉 健志
	横浜市 交通局	建設改良室長	村田 守廣
横浜市	環境創造局	担当理事(下水道計画調整部長)	渡邊 聡
	経済局	成長戦略推進部 産業立地調整課長	名倉 直
	港湾局	企画調整部企画調整課 事業推進担当課長	井上 義晃
	道路局	計画調整部 企画課長	乾 晋
	都市整備局	企画部 企画課長	鈴木 智之
		都市交通課 都市交通経営担当課長	中村 和久
都市交通課 鉄道事業推進担当課長		松井 恵太	
横浜駅周辺等担当部長 横浜駅周辺等担当課長 横浜駅周辺等担当課長		奥山 勝人 前中 良介 竹下 雄治	
独立行政法人都市再生機構	神奈川地域支社	横浜都心プロジェクト室 室長 横浜都心プロジェクト室 リーダー	草場 優昭 大貫 英二

敬称略

エキサイトよこはま22 基盤整備検討会事務局
横浜市都市整備局 都心再生課

〒231-0017 横浜市中区港町 1-1 TEL 045-671-3857
FAX 045-664-7694
E-mail tb-yokoeki@city.yokohama.jp

エキサイトよこはま 22 URL <http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/tosai/excite/>