# 第１章　事業計画の概要

# 第１章　事業計画の概要

## 1.1　事業計画の概要

本事業の事業計画の概要は、表1.1-1に示すとおりです。

計画区域は、図1.1-1、図1.1-2及び図1.1-3に示すとおりです。また、計画区域及びその近傍の現況写真撮影地点は図1.1-4に、現況写真は写真1.1-1(1)～(3)に示すとおりです。

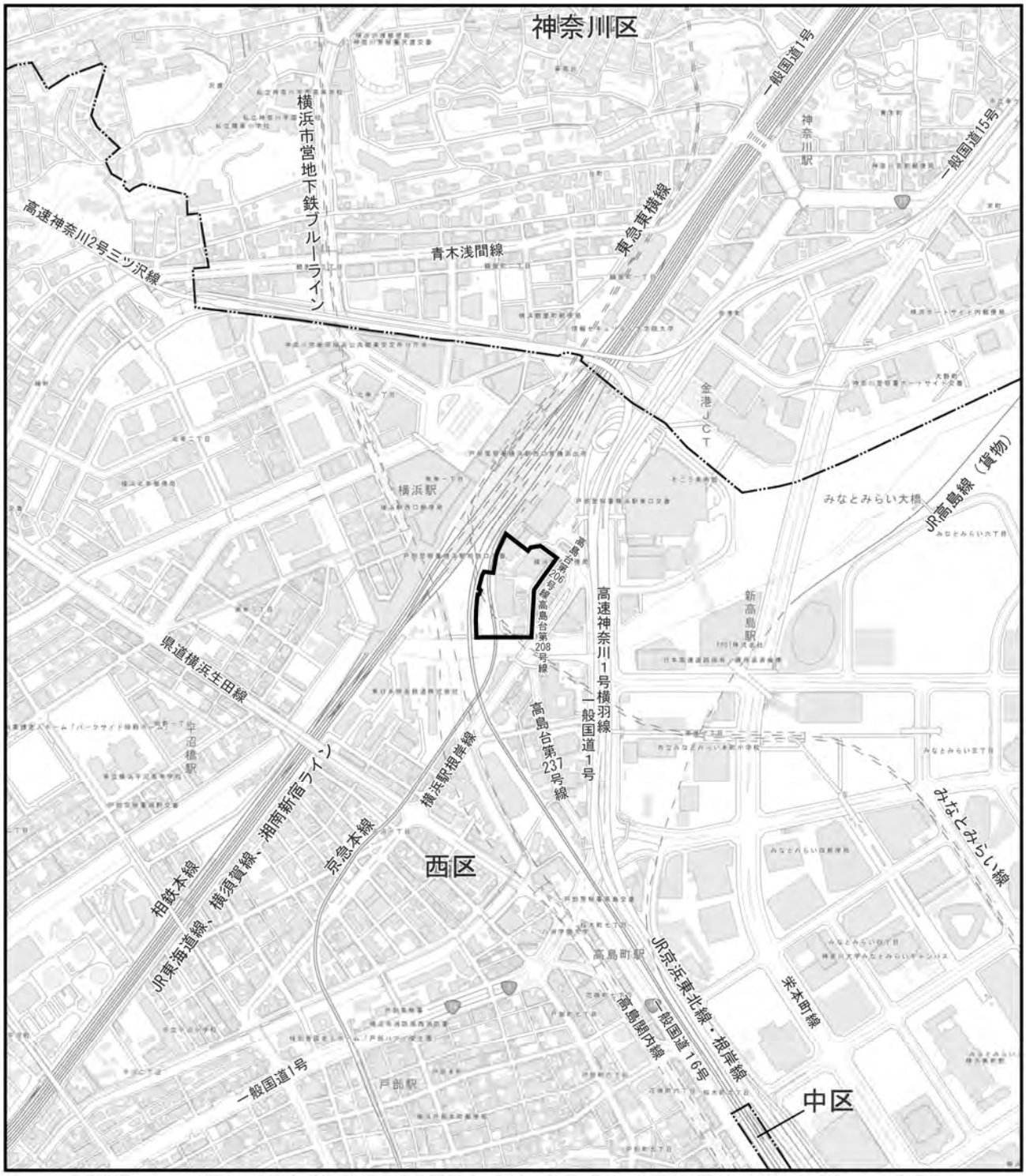
**表1.1-1　事業計画の概要**

| | |
|---|---|
| 計画段階事業者の氏名及び住所 | 横浜駅みなみ東口地区市街地再開発準備組合<br>理事長　株式会社崎陽軒　代表取締役　野並 晃<br>東京都千代田区大手町二丁目３番１号 |
| 事業の名称 | （仮称）横浜駅みなみ東口地区第一種市街地再開発事業 |
| 計画区域の所在地 | 横浜市西区高島二丁目 14、15、16 の各一部 |
| 事業の種類、規模 | 高層建築物の建設（第１分類事業）<br>建築物の高さ：約 218m<br>延べ面積　　：約 215,000$m^2$<br>飛行場の建設（第１分類事業）注） |
| 事業計画に係る許認可等の主な内容 | 【建築物の確認】<br>建築基準法第６条第１項<br>【地区計画等の区域内における建築物等の届出等】<br>都市計画法第 58 条の２第１項<br>【特定建築物の建築主の基準適合義務】<br>建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律<br>第 11 条 |
| 図書作成の受託者 | 株式会社日建設計東京オフィス<br>常務執行役員東京オフィス代表　佐藤　健<br>東京都千代田区飯田橋二丁目 18 番３号<br>株式会社ポリテック・エイディディ<br>代表取締役社長　望月　宣典<br>東京都中央区新富一丁目 18 番８号 |

注）本事業では、次世代モビリティである空の移動を可能とする、いわゆる“空飛ぶクルマ”の離着陸場（バーティポート）の設置を検討しています。バーティポートについては、「空飛ぶクルマに関する制度整備の概要」（令和６年４月公表、国土交通省ホームページ）に示されるバーティポートの制度整備に関する基本的考え方によると、バーティポート整備基準の策定（令和８年度予定）までは、空飛ぶクルマの離着陸は「航空法」（昭和 27 年７月、法律第 231 号）第 79 条の場外離着陸の許可により対応することとされています（資料編（p.資-11）参照）。ここで、「横浜市環境影響評価条例施行規則」（最近改正 令和６年３月規則第 28 号）の「別表第１　第１分類事業及び第２分類事業」で定められる「８飛行場の建設」に係る第１分類事業の要件については、「航空法施行規則」（昭和 27 年運輸省令第 56 号）第 75 条第１項に規定する空港等の新設の事業」と定められていますが、現時点では、バーティポートは場外離着陸場の許可により対応する方向であり、同規則に定められる空港等に該当していないことから、「横浜市環境影響評価条例」（最近改正 平成 24 年 12 月横浜市条例第 100 号）の対象事業の要件に該当していない状況です。

他方で、国内基準が制定されるまでの暫定ガイダンスとして示されている「バーティポート整備指針」（令和５年 12 月、国土交通省航空局）によると、陸上バーティポートとは、「航空法施行規則」第 75 条に規定する陸上ヘリポートのうち、VTOL 機専用のものを指すとされています。また、「Vertiport 設置のための環境アセスメント方針」（令和６年４月公表、経済産業省ホームページ）によると、空飛ぶクルマの離着陸場（Vertiport）については、航空法上ではヘリポートの一区分として位置づけられ、ヘリポートと同様、地方自治体の定める条例によっては環境アセスメントの対象となると整理されています（資料編（p.資-15）参照）。以上を踏まえると、バーティポートの設置は今後、「横浜市環境影響評価条例」の対象事業の要件に該当する方向となっています。

よって、本事業では、空飛ぶクルマの離着陸場（バーティポート）の設置に関する今後の制度整備等の方向性を踏まえ、対象事業として「飛行場の建設」を含めて横浜市環境影響評価条例の手続きを進めることとしています。




この地図は国土地理院ウェブサイト（令和６年８月時点、電子地形図（タイル）標準地図）を使用して作成したものです。

凡　例

計画区域

区界

N

S＝1／10,000

0　100　200　300m

図1.1-1　計画区域位置図（広域）

国土地理院 地図・空中写真閲覧サービス 空中写真（2019.8.7撮影）を使用・加工して作成したものです。

凡　例

計画区域

区界

N

S＝1／10,000

0　100　200　300m

図1.1-2　計画区域及びその周辺の空中写真

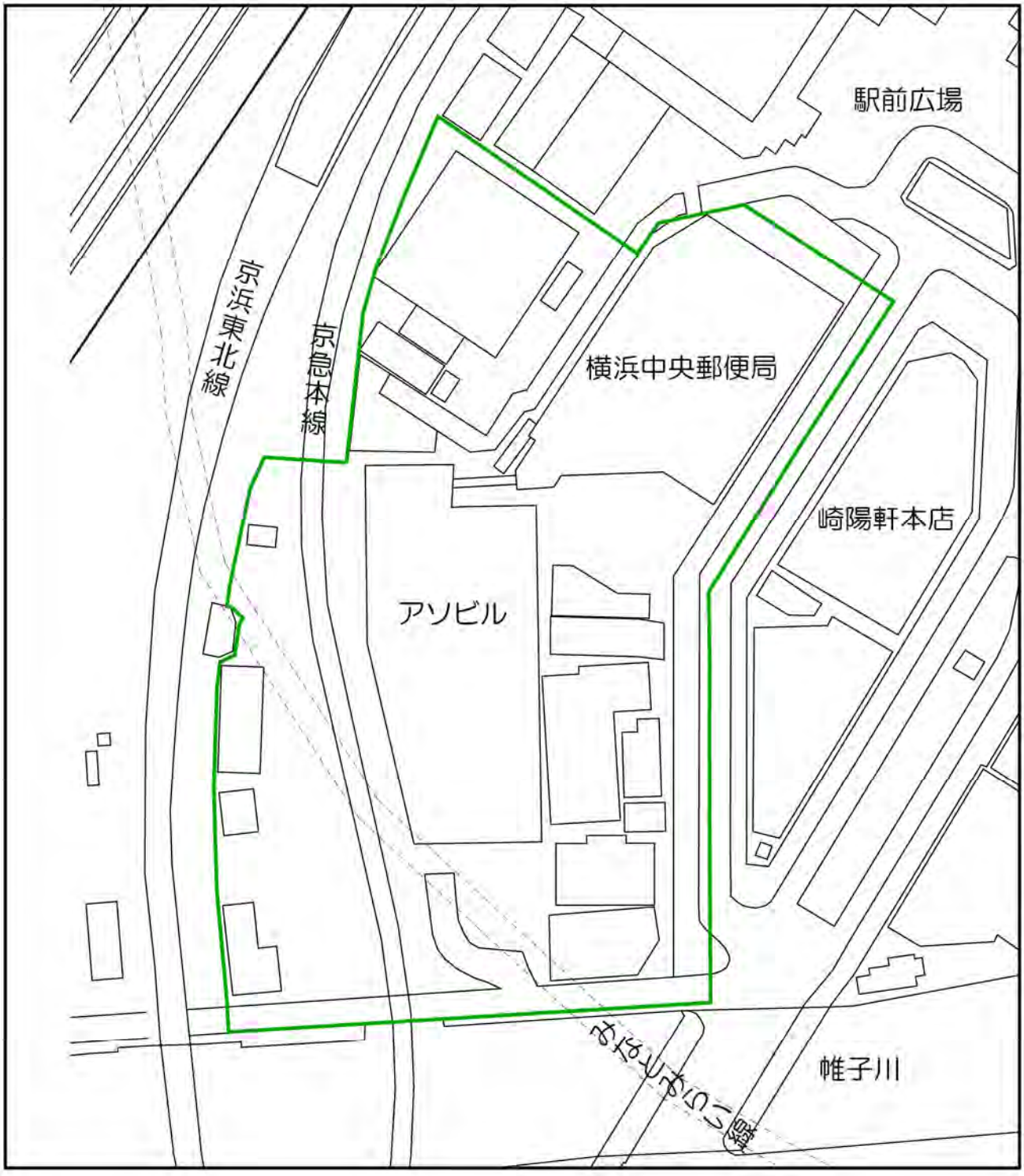



図 1.1-3　計画区域位置図（計画区域及びその近傍）

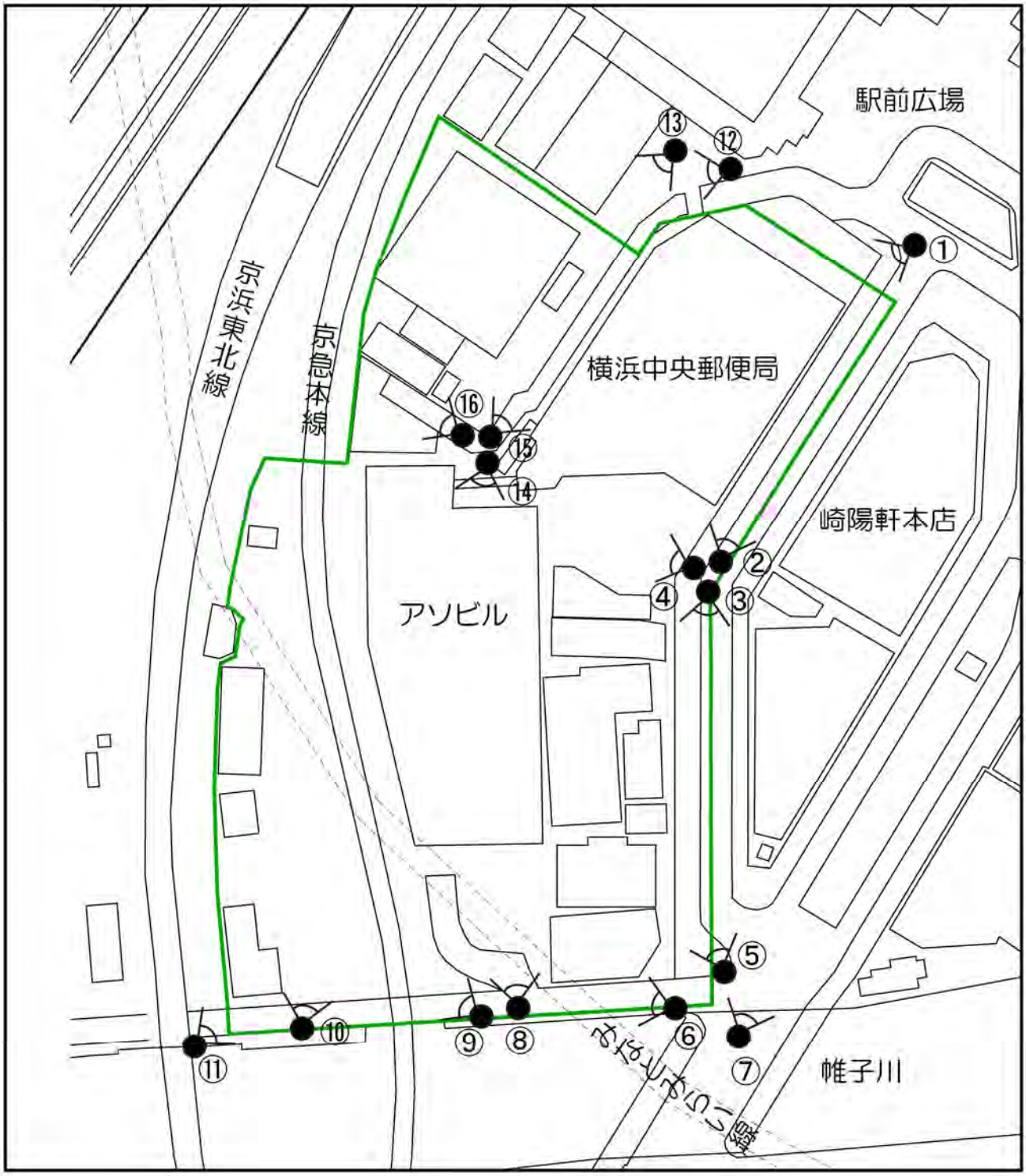
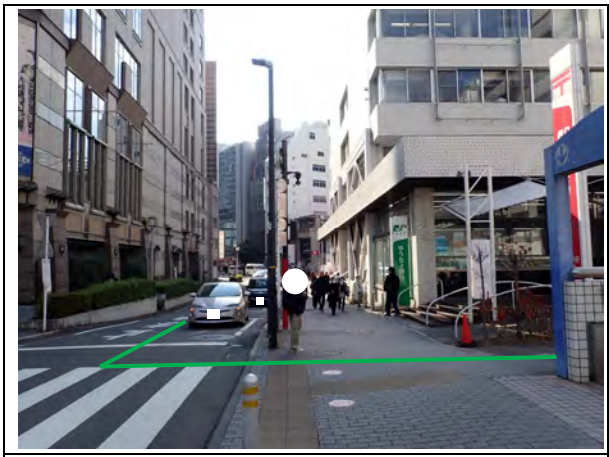
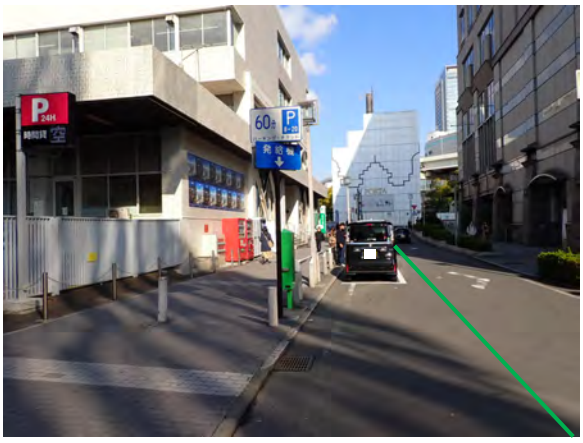
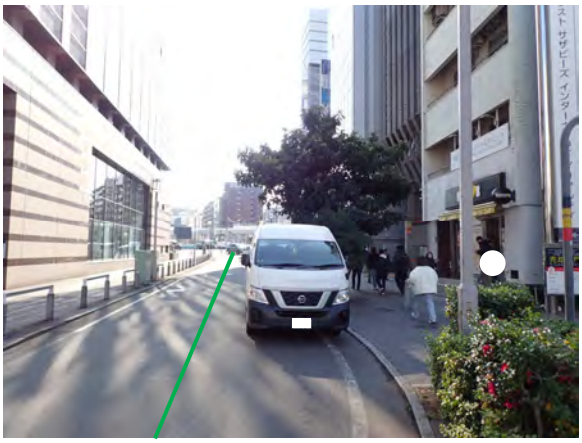



図 1.1-4　現況写真撮影地点（計画区域及びその近傍）

<table>
<tr><td>  </td><td>  </td></tr>
<tr><td>①計画区域の北東側から計画区域を望む<br>（撮影日：令和７年１月21日）</td><td>②計画区域の東側から計画区域を望む<br>（撮影日：令和７年１月21日）</td></tr>
<tr><td>  </td><td> </td></tr>
<tr><td>③計画区域の東側から計画区域を望む<br>（撮影日：令和７年１月21日）</td><td>④アソビル出入口付近の状況<br>（撮影日：令和７年１月21日）</td></tr>
<tr><td> </td><td> </td></tr>
<tr><td>⑤計画区域の南東側から計画区域を望む<br>（撮影日：令和７年１月21日）</td><td>⑥計画区域の南東側から計画区域を望む<br>（撮影日：令和７年１月21日）</td></tr>
</table>

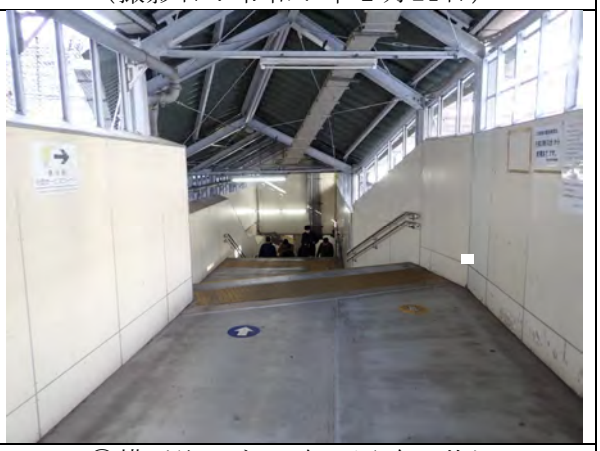
計画区域

**写真1.1-1(1)　現況写真**

<table>
<tr><td> </td><td> </td></tr>
<tr><td>⑦横浜駅東口地下駐車場入り口の状況<br>（撮影日：令和７年１月21日）</td><td>⑧アソビル出入口付近の状況<br>（撮影日：令和７年１月21日）</td></tr>
<tr><td> </td><td> </td></tr>
<tr><td>⑨踏切の状況<br>（撮影日：令和７年１月21日）</td><td>⑩計画区域の南側から計画区域を望む<br>（撮影日：令和７年１月21日）</td></tr>
<tr><td> </td><td> </td></tr>
<tr><td>⑪計画区域の南西側から計画区域を望む<br>（撮影日：令和７年１月21日）</td><td>⑫横浜駅みなみ東口の状況<br>（撮影日：令和７年１月21日）</td></tr>
</table>

計画区域

**写真1.1-1(2)　現況写真**

<table>
<tr><td> </td><td>
</td></tr>
<tr><td>⑬計画区域の北側から計画区域を望む<br>（撮影日：令和７年１月21日）</td><td>⑭アソビル出入口付近の状況<br>（撮影日：令和７年１月21日）</td></tr>
<tr><td> </td><td>  </td></tr>
<tr><td>⑮横浜駅みなみ東口通路の状況<br>（撮影日：令和７年１月21日）</td><td>⑯横浜駅みなみ東口通路の状況<br>（撮影日：令和７年１月21日）</td></tr>
</table>

計画区域

**写真1.1-1(3)　現況写真**

## 1.2 事業の目的及び必要性

横浜駅周辺地区（計画区域内）は、JR線・京急線など鉄道６社９路線が乗り入れ、一日約200万人の乗降客数を数える日本有数のターミナル駅である横浜駅を中心とする地区です。

その中でも計画区域が位置する横浜駅みなみ東口地区は、中低層の商業・業務施設が立地した市街地となっており、南側は帷子川に面し、更に帷子川を挟んでみなとみらい21地区及び平沼地区と隣接しています。

横浜市による「横浜市都心臨海部再生マスタープラン」（平成27年２月、横浜市）では、計画区域が属する横浜駅周辺地区は、都心臨海部５地区の魅力をつなぎ合わせる「みなと交流軸」の形成と、「地区の結節点」における連携強化を重点的に進め、都心臨海部５地区の一体的なまちづくりにより、港と共に発展する横浜ならではの都心を形成することを目指すとされています（図1.2-1参照）。

また横浜駅周辺地区は、平成24年１月に「横浜都心・臨海地域」の一部として、都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域であることから、都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域を定める政令による「特定都市再生緊急整備地域[注)]」に指定されています（図1.2-2参照）。

横浜駅周辺地区のさらなる国際化への対応・環境問題・駅としての魅力向上・災害時の安全性確保などに取り組み、「国際都市の玄関口としてふさわしいまちづくり」を進めるための指針となる計画として策定された、「エキサイトよこはま２２」（平成21年12月、横浜駅周辺大改造計画づくり委員会）において、計画区域は「世界と横浜をつなぐ玄関口、ホスピタリティあふれる横浜の顔」となる「センターゾーン」に位置しています（図1.2-3参照）。

計画区域が位置する横浜駅みなみ東口地区では、「エキサイトよこはま２２横浜駅みなみ東口地区地区計画」（横浜市）が定められており、「国際都市横浜の玄関口にふさわしい魅力とにぎわいのある都市空間を形成するために、土地の高度利用を図り、国内外の多様なニーズに対応した商業・業務機能等を集積する」、「ターミナルコアを中心としたデッキ、地上、地下レベルで構成される立体的な歩行者ネットワークの構築を図り、横浜駅周辺における円滑な移動・回遊性の向上に寄与する」等の方針が定められています（表1.2-1(1)～(2)、図1.2-4参照）。

計画区域内は商業・業務施設や倉庫、鉄道施設等が立地しているものの、鉄道により地区が分断され、低・未利用地が多く、駅直近の立地特性を生かした土地利用がなされていない状況にあります。さらに、隣接するみなとみらい21地区及び平沼地区と

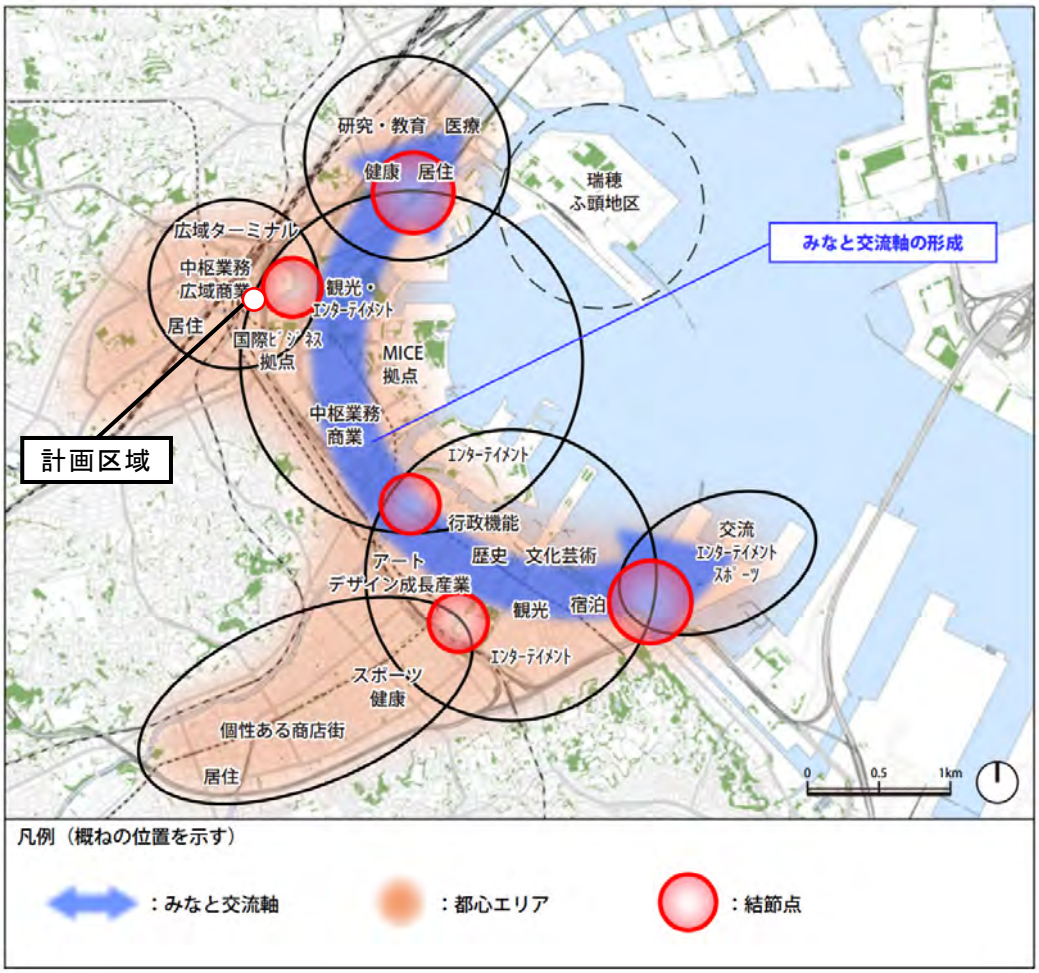
注）横浜都心・臨海地域における特定都市再生緊急整備地域の整備の目標は、開港以来、国際港都として発展してきた横浜市において、その成長をけん引し、発展の中心として、業務・商業機能や行政機能が集積している横浜都心・臨海部の横浜駅周辺地区、横浜みなとみらい地区、北仲通地区、山下ふ頭周辺地区、関内駅周辺地区において、「世界が注目し、横浜が目的地となる新しい都心」の実現に向けた施策に取組み、将来にわたり輝き続け、魅力あふれた世界都市の顔としての都心臨海部を形成することとされています。このうち、横浜駅周辺地区における整備の目標は、日本有数のターミナル駅である横浜駅を中心とする地区であり、国家戦略住宅など民間開発や基盤整備を促進するとともに、東口地区の事業を推進し、国際競争力強化に資するまちづくりを進め、国際都市の玄関口にふさわしい街を形成することとされています。

のアクセス性や地区内の回遊性に課題があります。

本事業では、「エキサイトよこはま２２」、「エキサイトよこはま２２横浜駅みなみ東口地区地区計画」等の方向性に沿って、都心臨海部内各地区との連携強化及び横浜駅周辺の回遊性の向上を図るとともに、国内外の多様なニーズに対応した、都心にふさわしい高度な商業・業務機能等の集積を図ることにより、国際都市横浜の玄関口にふさわしい魅力とにぎわいのある都市空間を形成することを目標として計画を進めます。

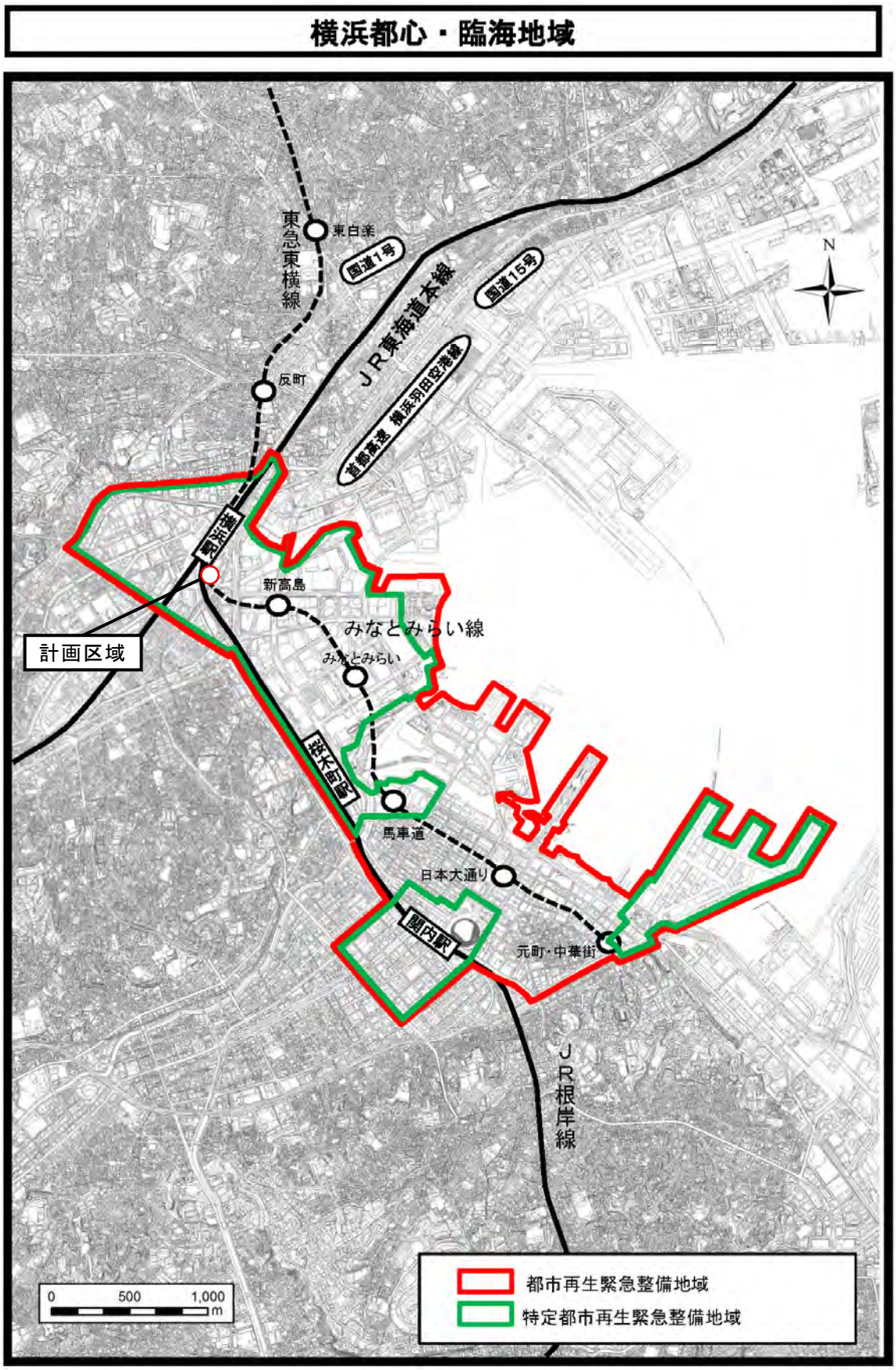
また、人や物の移動において、短中距離を自動で飛行し、安全かつ安価に移動させられる機体やサービスが実現すれば、都市部での移動にかかる時間の短縮、災害時の救急搬送や物資輸送の迅速化など、新しいサービスの展開や各地での課題の解決につながることが期待されています。このような「空の移動」を可能とする、いわゆる「空飛ぶクルマ」の実現を見据えて、本事業では空飛ぶクルマの離着陸場（バーティポート）の設置を検討しています。

《都心臨海部の機能配置とみなと交流軸・結節点の配置イメージ》




資料：「輝き続ける世界都市横浜の実現に向けて 横浜市都心臨海部再生マスタープラン」（令和６年 12 月調べ、横浜市都市整備局ホームページ）

**図1.2-1　都心臨海部再生マスタープラン**




資料：「都市再生緊急整備地域等について」（令和６年 12 月調べ、横浜市都市整備局ホームページ）

図1.2-2　横浜都心・臨海地域の特定都市再生緊急整備地域の範囲

資料：「エキサイトよこはま２２」（令和６年 12 月調べ、横浜市都市整備局ホームページ）

図1.2-3　エキサイトよこはま２２のエリア

表1.2-1(1)　エキサイトよこはま２２横浜駅みなみ東口地区地区計画の概要

| 項　目 | 内　容 |
|---|---|
| 位　置 | 西区高島二丁目地内 |
| 面　積 | 約 2.5ha |
| 地区計画の目標 | 本地区は、横浜駅南東側に位置し、帷子川に面している。また、帷子川を挟んで、みなとみらい 21 地区及び平沼地区と隣接している。<br>本地区内は商業・業務施設や倉庫、鉄道施設等が立地しているものの、鉄道により地区が分断され、低・未利用地が多く、駅直近の立地特性を生かした土地利用がなされていない状況である。さらに、隣接するみなとみらい 21 地区及び平沼地区とのアクセス性や地区内の回遊性に課題がある。<br>本地区を含む横浜駅周辺地区について、横浜市都市計画マスタープラン全体構想では、首都圏有数の乗降客数や駅前の商業集積などのポテンシャルと、国際化した羽田空港との近接性等を最大限に活用し、国際競争力を持ったアジアの交流センターに相応しい観光、交流機能の強化に向けた土地利用を図るとしている。<br>また、横浜市都心臨海部再生マスタープランでは、人々を、横浜らしさを象徴する水際線へと呼び込んだり、都心臨海部の各地区の連携を強化するため、魅力ある歩行者ネットワークの強化・拡充を進めるとしている。<br>横浜駅周辺を対象として、平成 21 年に民間と行政の協働により、エキサイトよこはま２２が策定され、まちの将来像として世界から人々をいざなう「選ばれるまち」、心地よく、心に残る場面にあふれた「魅了するまち」、まちに関わるすべての人が「誇りに思うまち」を掲げている。これらの将来像に基づき、横浜駅東西を一体的かつ円滑に移動・回遊できる立体的な歩行者ネットワークの構築、国際拠点の玄関口として横浜駅東口の空港アクセス機能を強化する駅前広場の再編、横浜駅周辺地区内の交通を円滑にするための骨格となる道路の整備及び横浜駅周辺にふさわしい治水安全度を確保するための河川、下水道、まちづくりが連携した浸水対策の実施などを、民間開発事業にあわせて順次進めている。<br>本地区計画は、これらを踏まえ、本地区内で計画される民間開発事業を適切に誘導し、都心臨海部内各地区との連携強化及び横浜駅周辺の回遊性の向上を図るとともに、国内外の多様なニーズに対応した、都心にふさわしい高度な商業・業務機能等の集積を図ることにより、国際都市横浜の玄関口にふさわしい魅力とにぎわいのある都市空間を形成することを目標とする。 |
| 土地利用の方針 | 1　国際都市横浜の玄関口にふさわしい魅力とにぎわいのある都市空間を形成するために、土地の高度利用を図り、国内外の多様なニーズに対応した商業・業務機能等を集積する。<br>2　ターミナルコアを中心としたデッキ、地上、地下レベルで構成される立体的な歩行者ネットワークの構築を図り、横浜駅周辺における円滑な移動・回遊性の向上に寄与する。<br>3　河川、下水道、まちづくりが連携した浸水対策を実施し、安全・安心な空間を創出する。 |
| 地区施設の整備の方針 | みなとみらい 21 地区等の都心臨海部内の連携強化を図りつつ、商業・業務機能等が高度に集積する横浜駅周辺の回遊性を確保し、ターミナルコアを中心とした利便性の高い立体的な歩行者ネットワークを構築する。<br>1　歩行者ネットワークの結節点として、吹抜けにより各層からの視認性に配慮した連続的な空間を形成し、来街者等のガイドとして機能するターミナルコアを整備する。また、各層においてにぎわいを創出する空間を、吹抜けを囲むように整備する。<br>2　横浜駅の東西を横断できるルートとして、横浜駅東口の地下街と直結する歩行者用通路Ａ、ターミナルコア、歩行者用通路Ｂ及び歩行者用通路Ｃを連続的に整備し、ＪＲ線南改札へとつなげる。<br>3　横浜駅周辺地区とみなとみらい 21 地区をつなぐ歩行者動線として、帷子川横断デッキとターミナルコアをつなぐ位置に歩行者用通路Ｄを整備し、建築計画と連携して、重層的でにぎわいのある回遊動線を形成する。<br>4　横浜駅周辺地区と平沼地区をつなぐ歩行者動線として、平沼地区から整備が進んでいる東横線跡地事業の一部として歩行者用通路Ｅを整備し、歩行者用通路Ｂと連続させてターミナルコアとつなぐ。<br>5　本地区内の回遊性を高めるため、ターミナルコアを中心に地区内を一巡できるルートとして、歩行者用通路Ｄ、道路、歩行者用通路Ｅ及び歩行者用通路Ｂを整備する。 |

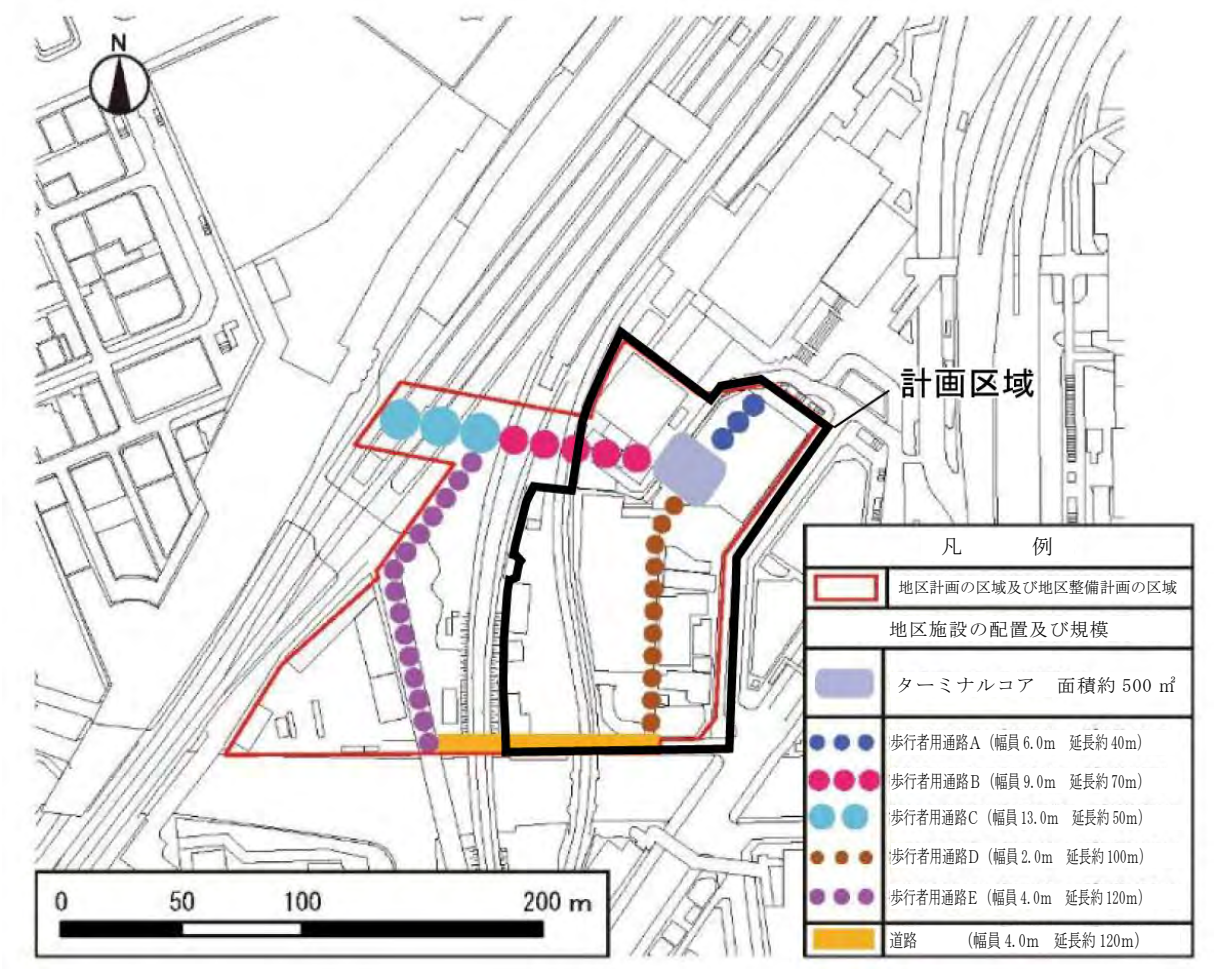
資料：「エキサイトよこはま２２横浜駅みなみ東口地区地区計画書」（令和６年 12 月調べ、横浜市都市整備局ホームページ）

表1.2-1(2)　エキサイトよこはま２２横浜駅みなみ東口地区地区計画の概要

| 地区整備計画 | | |
|---|---|---|
| 地区施設の配置及び規模 | ターミナルコア | 面積約 500 ㎡（非青空、吹抜け部分を含む。） |
| | 歩行者用通路Ａ | 幅員 6.0m　延長約 40m（非青空） |
| | 歩行者用通路Ｂ | 幅員 9.0m　延長約 70m（非青空） |
| | 歩行者用通路Ｃ | 幅員 13.0m　延長約 50m（非青空） |
| | 歩行者用通路Ｄ | 幅員 2.0m　延長約 100m（非青空） |
| | 歩行者用通路Ｅ | 幅員 4.0m　延長約 120m（非青空） |
| | 道路 | 幅員 4.0m　延長約 120m |

資料：「エキサイトよこはま２２横浜駅みなみ東口地区地区計画書」（令和６年 12 月調べ、横浜市都市整備局ホームページ）

エキサイトよこはま２２横浜駅みなみ東口地区地区計画




資料：「エキサイトよこはま２２横浜駅みなみ東口地区地区計画書」（令和６年 12 月調べ、横浜市都市整備局ホームページ）

図1.2-4　エキサイトよこはま２２横浜駅みなみ東口地区地区計画の計画図

## 1.3 事業計画の内容

### 1.3.1 計画区域の位置及び面積等

本事業の概要は、表1.3-1に示すとおりです。

**表1.3-1 本事業の概要[注1)]**

| 項　目 | 内　容 |
|---|---|
| 計画区域 | 横浜市西区高島二丁目 14、15、16 の各一部 |
| 主要用途 | オフィス、商業、ホテル（一部 SA（サービスアパートメント）[注 2)]）、駐車場・車路等、機械室、離着陸場[注 3)]等 |
| 地区計画 | 「エキサイトよこはま２２横浜駅みなみ東口地区地区計画」の一部 |
| 用途地域 | 商業地域（防火地域） |
| 指定容積率/建ぺい率[注 4)] | 800% / 80% |
| 計画容積率[注 5)]/建ぺい率 | 1,700% / 89% |
| 計画区域の面積 | 約 1.41ha |
| 敷地面積 | 約 10,400$m^2$ |
| 建築面積 | 約 9,250$m^2$ |
| 延べ面積[注 6)] | 約 215,000$m^2$ |
| 容積対象床面積[注 7)] | 約 176,800$m^2$ |
| 建築物の最高高さ[注 8)] | 約 231m |
| 建築物の高さ[注 8)] | 約 218m |
| 階　数[注 9)] | 地下３階、地上 45 階、塔屋１階 |
| 工事予定期間[注 10)] | 令和 10 年度～令和 19 年度 |
| 供用予定時期[注 10)] | 令和 19 年度 |

注1)数値等は、本書作成時点のものであり、今後の関係機関との協議や経済情勢等により変更になる可能性があります。

注2) SA（サービスアパートメント）とは、一般的にはホテルに見られるコンシュルジュやキーピング等のサービスと、家具・家電設備付き賃貸住宅に見られる両方の特徴を併せ持った施設です。

注3) 本事業では、次世代モビリティである空の移動を可能とする、いわゆる“空飛ぶクルマ”の離着陸場（バーティポート）の設置を検討しています。

注4)建ぺい率の限度が80%とされている地域内で、かつ、防火地域内にある耐火建築物は、建ぺい率の規定が適用除外となります。(建築基準法第53条第５項第１号)
計画建築物は、耐火建築物とするため、建ぺい率の規定が適用除外となります。

注5)本事業の容積率については、「都市再生特別地区」の提案・決定により、約900%の容積割増を受ける予定です。
「都市再生特別地区」とは、都市再生特別措置法に基づく都市再生緊急整備地域内において、既存の用途地域等に基づく用途、容積率等の規制を適用除外とした上で、自由度の高い計画を定めることができる都市計画制度です。都市の再生に貢献し、土地の合理的かつ健全な高度利用を図る特別の用途、容積、高さ、配列等の建築物の建築を誘導する必要があると認められる区域については、都市計画に、都市再生特別地区を定めることができます。
なかでも、駅に近接する地区では、都市開発事業を通じて増進すべき都市機能として、「国際都市横浜の玄関口にふさわしい賑わい機能、観光拠点機能、滞在・宿泊機能、情報発信機能、文化創造・交流機能、業務機能、ビジネスサポート機能、商業・生活支援機能などの充実・強化」が期待されています。また、緊急かつ重点的な市街地の整備の推進として「駅直近部において建築物と公共施設の一体的な整備や高度利用による都市開発事業の促進」が期待されています。
計画区域は、みなみ通路東側出口に位置する、周辺を既成市街地に囲まれた駅直近部の開発事業であり、この計画区域内で高度利用を緊急かつ重点的に進めることで、期待される各種都市機能の増進を進める必要があります。

注6)延べ面積は、建築物の各階（駐車場・機械室含む）の床面積の合計です。

注7)容積対象床面積は許容床面積の最大値の面積を記載しています。

注8)建築物の最高高さは、塔屋（屋上の機械室等）を含む高さです。建築物の高さは、建築基準法施行令第２条第１項第６号の規定による高さです。なお、本事業の建築物の高さは、今後策定される予定の都市再生特別地区に規定されることを前提としたものです。

注9)建築物の階数は、建築基準法施行令第２条第１項第８号の規定による階数です。

注10)工事予定期間及び供用予定時期は、本書作成時点のものであり、今後の関係機関との協議や経済情勢等により変更になる可能性があります。

### 1.3.2　施設配置計画

施設配置図は図1.3-1に、施設断面図は図1.3-2(1)、(2)に示すとおりです。

計画区域は、基本的には都市再生特別地区の提案・決定を目指す範囲とします。このうち、京急本線より東側の区域（京急本線を含まない区域）をＡ街区、京急本線を含む西側の区域をＢ街区とします。また、Ａ街区内の南側の地区計画の道路用地等を除く区域を再開発事業施行区域とします。なお、Ａ街区外の北部については、現行施設の一部が都市再生特別地区に含まれる計画になっており、解体範囲は施設全体となるため、当該施設を含ませるように計画区域を設定しました。

Ａ街区には計画建築物（高層部、低層部）を配置し、Ｂ街区には京急本線の上部をＡ街区と繋がるデッキ等を配置する計画です。

また、施設配置計画の検討にあたっては、「エキサイトよこはま２２横浜駅みなみ東口地区地区計画」のほか、「横浜市景観ビジョン」（平成31年３月改定、横浜市）、計画区域が属する「エキサイトよこはま２２」等の上位計画を踏まえ、みなとみらい21地区等の都心臨海部内の連携強化を図りつつ、商業・業務機能等が高度に集積する横浜駅周辺の回遊性を確保し、ターミナルコア[注1)]を中心とした利便性の高い立体的な歩行者ネットワーク[注2)]を構築する計画です。

計画建築物の高層部の北部及び一部の東部については、低層部に比べてセットバックさせる計画です。また、外装デザインの分節化等の検討を行い、周辺の街並みや調和に配慮します。なお、分節化については、単純で特徴のない建築物の大壁面がもたらす圧迫感を生じさせないように、外壁面に用いる建材や目地などの配置を工夫することにより、外壁面を構成する単位を小さくすることを検討します。

加えて、高層部のセットバックにより風環境にも配慮した配置計画とします。低層部は周辺歩道等との一体的な環境整備、圧迫感の軽減に配慮し、北側に隣接する駅前広場側を含めて敷地境界から２ｍセットバックさせる計画です。

空飛ぶクルマについては、計画建築物の高層棟屋上（高さ約231ｍ、図1.3.2(1)～(2)参照）に空飛ぶクルマの離着陸場（バーティポート）の設置を検討しています。

計画建築物の基礎形状は、地盤状況を十分に把握したうえで、安全な構造計画となるよう、設計上の適切な対策を検討します。

また、計画区域を通る鉄道（京急本線、みなとみらい線）や近接する鉄道（JR根岸線）に対しては、影響を及ぼさないよう、設計上の適切な対策を検討します。

---

注1)ターミナルコアとは、デッキ・地上・地下の移動や回遊、賑わいを円滑に分かりやすく結ぶ、象徴的な結節空間です。

注2)立体的な歩行者ネットワークとは、駅を中心に、デッキ・地上・地下によるネットワークです。

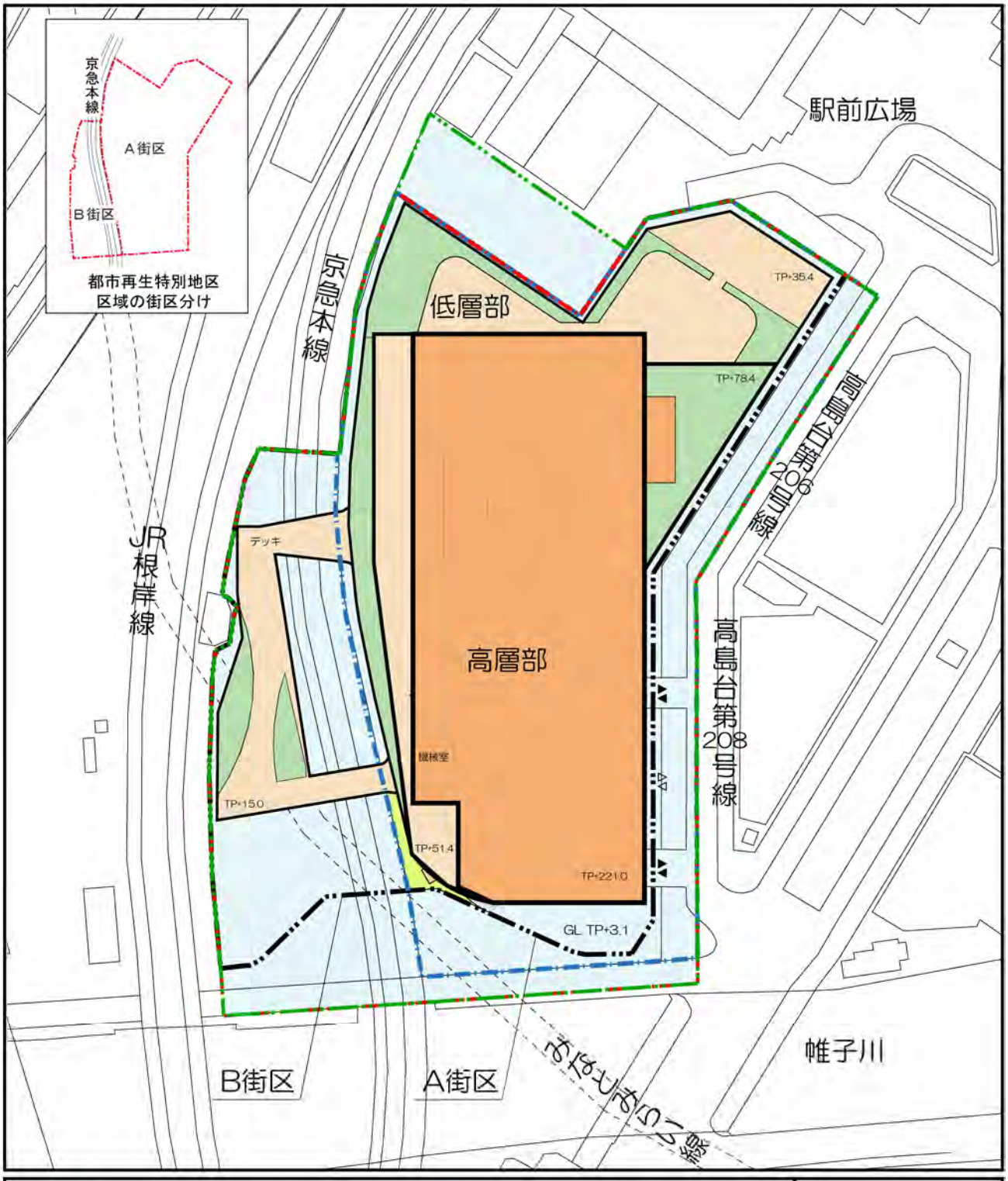
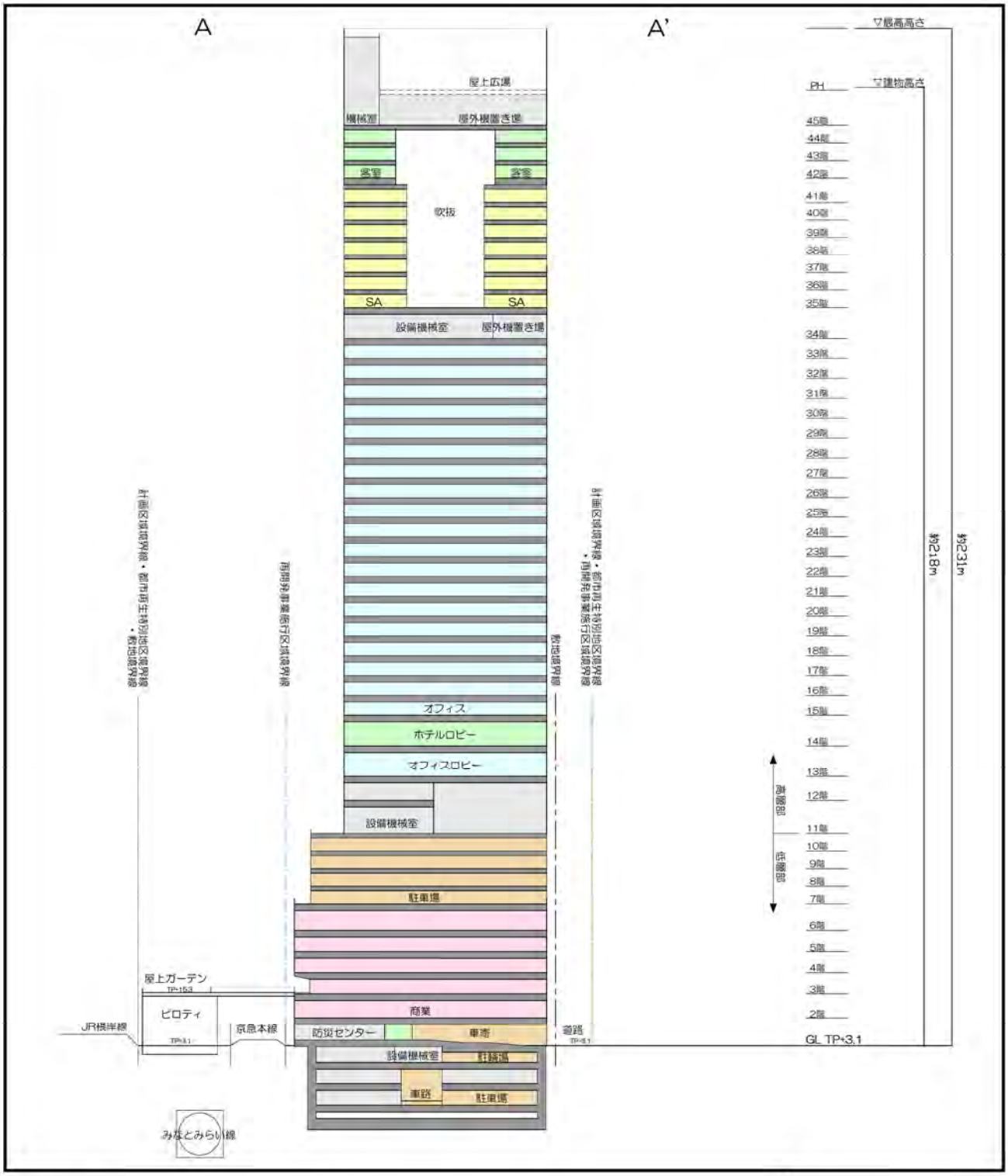

京急本線
A街区
B街区
都市再生特別地区
区域の街区分け
駅前広場
京急本線
低層部
TP+35.4
TP+78.4
JR根岸線
デッキ
高層部
高島台第208号線
機械室
TP+15.0
TP+51.4
TP+221.0
GL TP+3.1
帷子川
B街区
A街区
凡　例
計画区域
都市再生特別地区
再開発事業施行区域
敷地境界
▲▼ 車両出入口
△▽ 自転車出入口
計画建築物（低層部）
計画建築物（高層部）
屋上緑化
地上緑化
空地（広場、道路等）
0
10
30m
注1）本図面は、本書作成時点のものであり、今後の関係機関との協議や経済情勢等により変更になる可能性があります。
注2）T.P.とは、東京湾平均海面です。

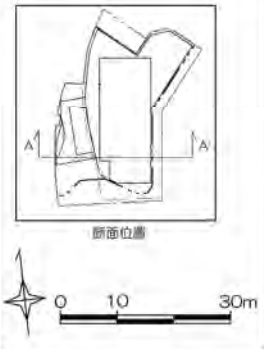
図1.3-1　施設配置図




凡　例

- ホテル
- SA（サービスアパートメント）
- オフィス
- 商業
- 駐車場・車路等
- 機械室等

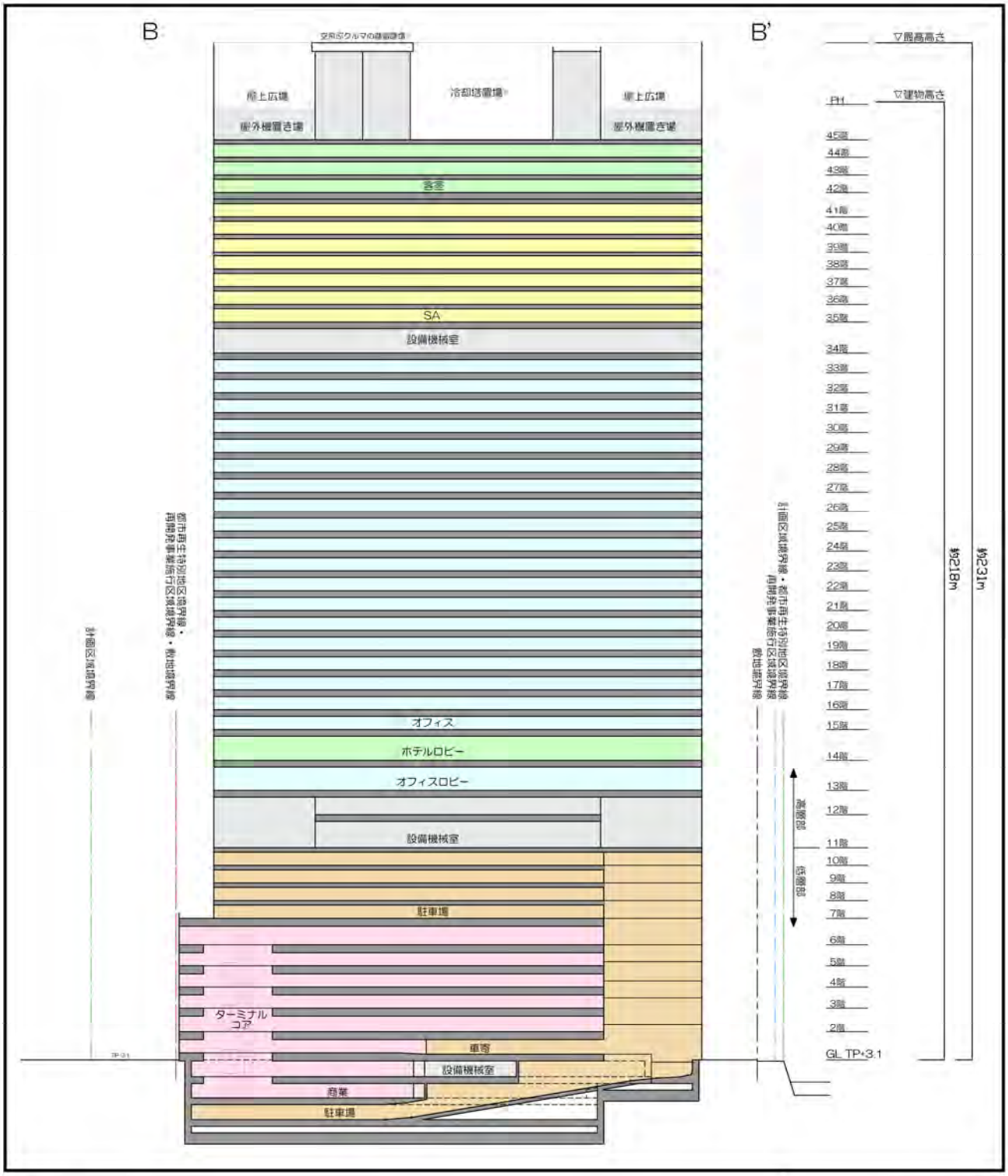
注）本図面は、本書作成時点のものであり、今後の関係機関との協議や経済情勢等により変更になる可能性があります。




断面位置




図1.3-2(1)　施設断面図（東西）




注）本図面は、本書作成時点のものであり、今後の関係機関との協議や経済情勢等により変更になる可能性があります。

図1.3-2(2)　施設断面図（南北）

### 1.3.3　交通計画

#### (1)　関係車両

計画建築物供用後の関係車両の主な走行ルートは、図1.3-3に示すとおりです。計画区域には、オフィス、商業施設、ホテル（一部SA（サービスアパートメント））を利用する車両（以下「関係車両」といいます。）が出入りすることを想定しています。

関係車両の出入口は、計画区域の東側で接する高島台第208号線（北方向の一方通行）に整備し、左折イン、左折アウトで入出庫を行う計画です。関係車両は、横浜駅根岸線、高島台第237号線、帷子川に架かる万里橋、高島台第208号線、高島台第206号線等を利用して、計画建築物に出入りする計画です。

#### (2)　空飛ぶクルマ

本事業では、次世代モビリティである空の移動を可能とする、いわゆる“空飛ぶクルマ”の実現を見据えて、計画建築物の高層棟屋上（高さ約231m、図1.3.2(1)～(2)参照）に空飛ぶクルマの離着陸場（バーティポート）の設置を検討しています。

「空飛ぶクルマに関する基準の方向性の整理」（令和５年３月、国土交通省航空局）では、空飛ぶクルマ離着陸場（バーティポート）については、欧米の動向や機体性能等を踏まえ、水平表面・進入表面等の設定基準に関する検討を進めることとされています（資料編（資-39）参照）。本事業では、こうした設定基準の検討状況を踏まえながら、水平表面・進入表面等の設定に関する検討を進めます。また、空飛ぶクルマの飛行ルートの選定に当たっては、静穏を必要とする施設に配慮した飛行ルートを検討します。

### 1.3.4　駐車場計画

駐車場は、「横浜市駐車場条例」（平成28年２月改正、条例第33号）の附置義務に基づき必要となる台数を確保する計画です。併せて、エキサイトよこはま２２駐車場整備ルール[注)]の適用条件となる駐車場の整備・運営に関しての駐車場マネジメントの取組みを実施します。

また、駐車場内に電気自動車の充電設備の設置を検討していきます。

---

注）エキサイトよこはま２２における駐車場整備の考え方

地域の特性に合わせた駐車場整備のルールをつくることにより、駐車場の適正な配置や周辺駐車場との連携等を促進します。

駅直近における大規模な複合施設の開発に当たっては、現行の基準で一律に駐車場を整備するのではなく、一定のルールの下で地域の実情に見合った駐車場の整備・運営がまちづくりにとって必要なため、開発に併せて「適切な駐車場マネジメント」に取り組んだ開発者に対して、横浜駅周辺の適正かつ効率的な駐車場整備が可能となる「駐車場整備ルール」を適用することで、施設の用途や利用時間帯等に応じた適正な駐車場整備を行い、エキサイトよこはま２２で掲げた「まちの将来像」を実現するものです。

### 1.3.5　自動二輪・自転車駐車場計画

自動二輪駐車場は、「横浜市駐車場条例」の附置義務に基づき、必要となる台数を確保する計画です。

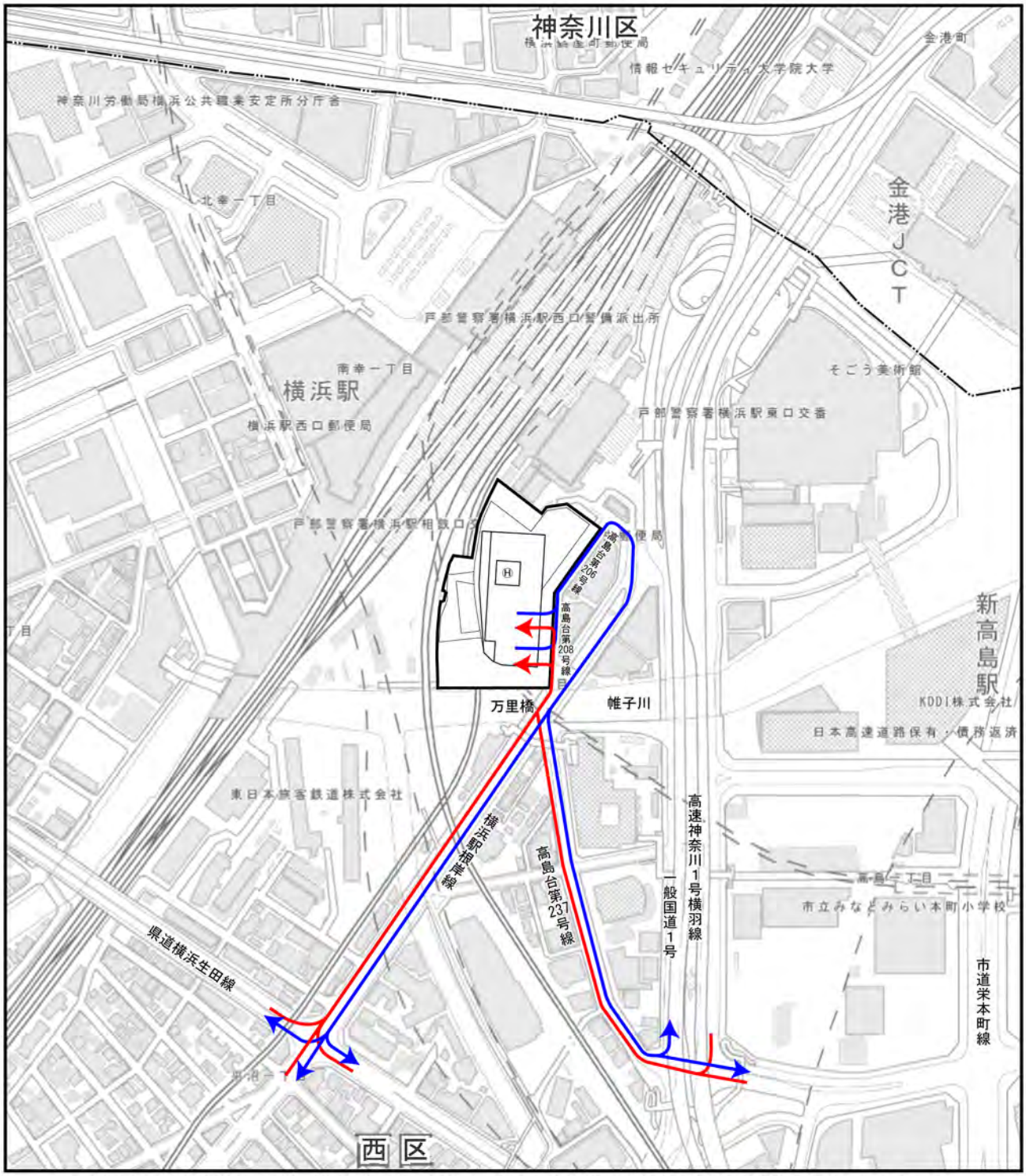
また、自転車駐車場は、「横浜市自転車駐車場の附置等に関する条例」（平成30年３月、条例第３号）に基づき、必要となる台数を確保する計画です。

### 1.3.6　歩行者動線計画

歩行者の動線計画は、図1.3-4に示すとおりです。

計画区域への主たる歩行者動線は、横浜駅の利用を想定しています。

本事業では、みなとみらい21地区等の都心臨海部内の連携強化を図りつつ、商業・業務機能等が高度に集積する横浜駅周辺の回遊性を確保するため、ターミナルコアを中心とした歩行者ネットワークの構築を図り、周辺との歩行者ネットワークの形成に寄与する計画です。




この地図は国土地理院ウェブサイト（令和６年８月時点、電子地形図（タイル）標準地図）を使用して作成したものです。

凡　例

- 計画区域
- Ⓗ 空飛ぶクルマの離着陸場
- 区界
- 関係車両の主な走行ルート（入庫）
- 関係車両の主な走行ルート（出庫）

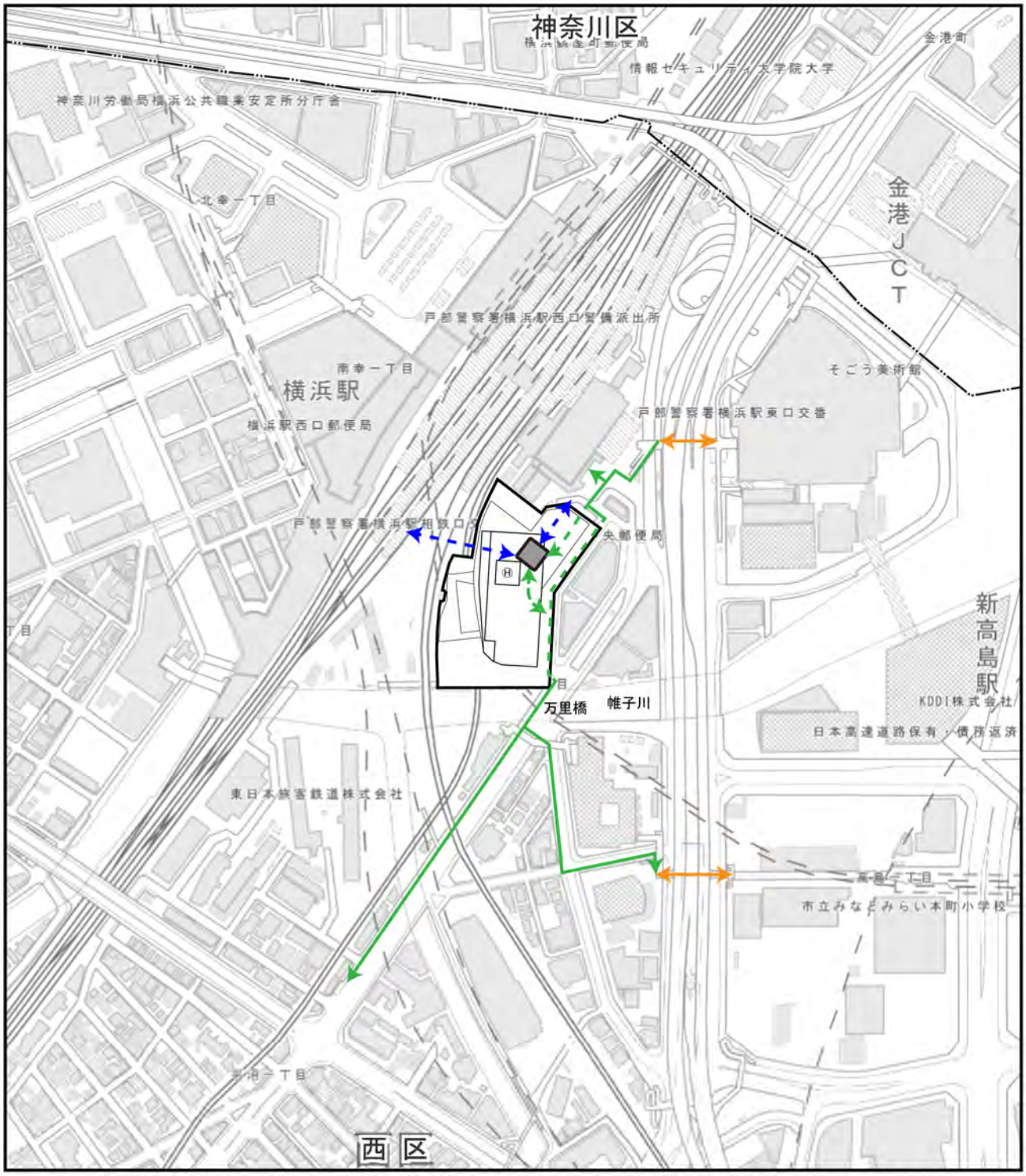
N

S＝1／5,000

0　50　100　150m

注）本図面は、本書作成時点のものであり、今後の関係機関との協議や経済情勢等により変更になる可能性があります。

図1.3-3　関係車両の主な走行ルート及び空飛ぶクルマの離着陸場（バーティポート）位置図




この地図は国土地理院ウェブサイト(令和６年８月時点、電子地形図(タイル)標準地図)を使用して作成したものです。

凡　例

- 計画区域
- 区界
- ターミナルコア
- Ⓗ 空飛ぶクルマの離着陸場
- 歩行者ルート（地上レベル）
- 歩行者ルート（デッキレベル）
- 歩行者ルート（地下通路レベル）

N

S＝1／5,000

0　50　100　150m

注)破線は地区計画を踏まえて想定しているルートです。本図面は本書作成時点のものであり、今後の関係機関との協議により変更になる可能性があります。

図1.3-4　歩行者動線計画図

### 1.3.7　熱源計画

熱源は、主に都市ガスを前提に高効率の熱源機器の採用やガスコージェネレーションシステムの導入を検討していきます。

また、災害時の使用を想定している非常用発電機については、停電時にも使用できる非常用発電機などの「電力代替機能」（浸水の影響を受けない高層部11階の設備機械室への設置を想定）により、従業員の施設内待機と最低限の業務継続に必要な電力を確保することに併せ、滞留者・帰宅困難者の受入れに必要な電力も確保する計画です。

### 1.3.8　給排水・供給施設計画

上水は公営上水道を利用し、下水は公共下水道（分流式汚水管）を利用する計画です。その他、電力や都市ガスの供給を受ける計画です。なお、地下水の揚水及びその使用の計画はありません。

また、雨水排水についても、公共下水道（分流式雨水管）を利用する計画ですが、省資源の観点から、雨水の一部を植栽の潅水やトイレ洗浄水として利用する等の検討を進めていきます。

### 1.3.9　排気・換気計画

本事業では、中間期の省エネルギー性・快適性及び災害時の自立性の向上を図るため、自然換気等の計画を積極的に検討していきます。

また、熱源としてガスコージェネレーションシステムや非常用発電機を導入するため、計画建築物に煙突を設置する計画です。

### 1.3.10　廃棄物処理計画

計画建築物から発生する一般廃棄物及び産業廃棄物は分別して回収し、廃棄物保管施設で一時保管し、一般廃棄物及び産業廃棄物の種類に応じた許可を有する廃棄物処理業者に委託し、適正に処理する計画です。

また、供用後においては、入居テナント等に対して廃棄物の排出抑制や、分別排出の徹底を促す計画です。

### 1.3.11　省エネルギー・再生可能エネルギー利用計画

横浜市では、「横浜市生活環境の保全等に関する条例」に基づき、「再生可能エネルギー導入検討報告制度」を設け、再生可能エネルギーの普及促進のため、床面積の合計が2,000㎡以上の建築物を建築しようとする建築主に対し、建築計画時に再生可能エネルギーの導入を検討し、検討結果を横浜市に報告することを義務付けています。

本事業では、同制度に基づき再生可能エネルギーの導入について検討を進めるほか、以下の環境制御技術や建築技術等の採用を検討し、運用エネルギーの低減を図ります。

- 自然採光の活用、高効率電気機器、LED 照明の採用
- 自然換気システム、Low-Eガラスの採用等による熱負荷低減
- 日射遮蔽効果のある、庇や奥行きのある縦方向部材の方位別設置による外壁負

荷削減（庇や奥行きのある縦方向部材の方位別設置により外壁の日射負荷や熱負荷の低減を図ること）
- BEMSの採用によるエネルギーの効率的な運用
- 太陽光発電設備の設置

### 1.3.12 「横浜市建築物環境配慮制度」の活用

本事業では、環境関連の法令や条例、指針等を遵守するとともに、「横浜市建築物環境配慮制度」に基づき、計画建築物の建設工事から供用後に至るまでの長期にわたり、計画建築物が環境に与える負荷を低減するため、様々な環境配慮事項に取り組み、建築環境総合性能評価システム（CASBEE 横浜）のAランク以上の取得を目指します。

### 1.3.13 緑化・空地計画

#### (1) 緑化方針

横浜市では、「横浜みどりアップ計画[2024-2028]」（令和６年２月、横浜市）において「地域特性に応じた緑の保全・創出・維持管理の充実により緑の質を高める」等の目標を掲げており、「横浜市環境管理計画」（平成30年11月改定、横浜市）においては、横浜が目指す将来の環境の姿として「郊外部だけでなく都心臨海部においても身近に水とみどり豊かな自然環境があり、生物多様性の恵みを受けられるまち」を掲げています。

また、「エキサイトよこはままちづくりガイドライン」（平成24年度改定・平成30年4月一部追加・修正、エキサイトよこはま２２ガイドライン検討会）においては、「水・緑・風を活用した快適な環境形成」を基本方針として掲げています。

これらを踏まえ、本事業の緑化にあたっては、人々が身近に感じ、かつ、来街者が快適に感じる多様な緑地空間の創出を行うとともに、生物多様性の保全と創造に配慮する方針とします。

また、本事業では、緑や風の流れ等を利用した潤いのある空間形成を行う方針とします。

#### (2) 緑化計画

緑化方針の具体化にあたっては、以下について検討します。
- 緑視率を向上させる緑の配置
- 高木･中木･低木･地被類を組み合わせた緑化
- 屋上緑化、壁面緑化
- 建物内、一般公開空地等の緑化
- 生物多様性に配慮した樹種の選定等
- 線的、面的にネットワークされた緑の形成に配慮した緑化や植栽配置

### (3) 空地計画

本事業では、計画区域内に歩行者動線の結節点となるターミナルコアを整備し、ターミナルコアから北側、南側（ターミナルコアから既存の歩道に接続する動線を確保する予定）及び西側をつなぐように歩行者用通路を整備することにより、建築計画と連携して、重層的でにぎわいのある回遊動線を形成します。加えて、建物相互のつながりやまとまり感に配慮した景観を形成し、統一感あるファサードや壁面後退、低層部のにぎわい施設導入、ストリートファニチャー（街路備品であり、街灯・ベンチなど家具的なものを指します。）などによる、ゆとりとにぎわいある歩行者空間の整備を図ります。

また、本事業では、エネルギーの効率的運用による省エネルギー化を推進し、空調システム等から排出される人工排熱の抑制に努めるほか、線的、面的にネットワークされた緑の形成を図るなどによる、緑や風の流れ等を利用した潤いのある空間形成を行い、ヒートアイランド現象の緩和を図ります。加えて、人々が身近に感じ、かつ、来街者が快適に感じる多様な緑地空間の創出を図り、緑を感じられるまちづくりを目指します。

## 1.3.14 防災等に関する計画

本事業では、「エキサイトよこはままちづくりガイドライン」において基本方針として掲げられている「民間と行政が連携した地震や水害などの災害に強い防災・減災まちづくり」、「災害時における滞留者や帰宅困難者への対策」、「地域と行政の連携による防災力向上の取組みの推進」を基に、以下について検討します。

【計画時】

- 計画建築物の耐震化
- 高層建物において長周期地震動対策
- 計画建築物からの落下物防止策
- 地盤嵩上げ及び建物内への浸水防止対策の実施（横浜駅周辺の地盤面の嵩上げ高さについては、計画区域及びその周辺は１ｍ以上３ｍ未満の高潮による浸水が予測されていることなどから、高潮堤防高さ（T.P.+3.1m）以上を将来的な高さ目標とする）

【供用時】

＜平常時＞

- 計画建築物内の従業員等に対する「地域の対応ルール」、「地域の対応ルール【津波版】」、「滞留者・帰宅困難者避難マップ」及び「津波避難マップ」の周知及び活用
- 建物に訪れる来街者数に応じた滞留者・帰宅困難者受入れのための事前の取組みの実施
- 地域の防災訓練の実施及び参加

＜災害時＞

- 計画建築物内で働く従業員の施設内待機
- 「津波からの避難に関するガイドライン」（平成25年３月、横浜市）に基づき、津波や大津波警報の発表及び避難勧告・避難指示発令の時における、海抜５ｍ以上の高台への来街者の誘導又は堅牢な建物の３階以上（又は床上面が地盤から５ｍ以上）の場所への来街者の受入れ
- 滞留者及び帰宅困難者の受入れ

### 1.3.15　施工計画

本事業の施工計画の立案にあたっては、以下に示す配慮を検討します。

#### (1)　設計上の配慮事項

- 支持層深さや土質、地盤強度等の把握や地震波作成のためのデータ取得をするために、地盤状況を十分に把握したうえで、安全な構造計画となるよう、設計上の適切な対策を検討していきます。

#### (2)　安全に関する配慮事項

- 施工計画の策定に当たっては、安全に配慮した工法や建設機械及び工事用車両の集中を回避した工程等を検討するとともに、標識の設置等により来街者や近隣住民等への情報提供を行います。
- 工事の実施に当たっては、仮囲いを設置して、工事用車両の出入りする時間帯においては原則として車両出入口に交通誘導員を配置し、歩行者や一般通行車両の安全に配慮する計画とします。
- 計画区域内の既存の南北の歩行者動線は本事業の工事に伴い利用できなくなる期間があるため、歩行者に対して適切に情報提供を行います。
- 必要に応じて仮設歩道を設け、安全で円滑な歩行空間を確保するよう計画するとともに、「工事中歩行者に対するバリアフリー推進ガイドライン」（平成17年６月、横浜市）を参考にして、歩行者に対するバリアフリーを推進します。
- 荒天の予報がある場合は、資材の飛散等が発生しないよう養生等の安全対策に配慮します。
- 計画建築物の建設にあたっては、計画区域内を通る鉄道（京急本線、みなとみらい線）や近接する鉄道（JR根岸線）への影響が考えられるため、設計上の適切な対策を検討していくとともに、今後の本事業の深度化に合わせて鉄道事業者と調整を図ります。

#### (3)　建設機械、工事用車両の採用に関する配慮事項

- 建設機械については、排出ガス対策型建設機械、低騒音型建設機械及び低振動型建設機械を積極的に採用します。
- 工事用車両については、「神奈川県生活環境の保全等に関する条例」で規定する「粒子状物質の排出基準」適合車を採用する等、低公害、省エネルギーに配慮します。

### (4) 建設機械の稼働、工事用車両の走行に対する配慮事項

- 構造計画、施工計画の工夫により掘削土を減らし、土砂搬出に伴う工事用車両の台数を極力減らす計画とします。また、周辺の交通混雑の状況を勘案して、可能な限り工事用車両の走行時間や台数を調整する計画とします。
- 工事関係者に対しては、建設機械のアイドリングストップ、高負荷運転の防止、低速走行の実施、工事用車両の規制速度の遵守、過積載、急発進及び急加速の禁止等に関する教育及び指導を徹底します。
- 建設機械及び工事用車両が正常に稼働、走行できるように整備及び点検を徹底します。

### (5) 施工方法等に関する配慮事項

- 既存建築物の解体に当たっては、既存建築物の解体工事着手前にアスベスト含有建材の調査を行い、アスベスト含有建材が存在していた場合には、関係官庁と協議し、アスベストの飛散防止措置を実施します。
- 土壌汚染対策法に基づき、解体工事時期に調査を行い、結果に応じて適切な対応を行います。
- 工事で発生する建設発生土は、可能な限り場内仮置き・埋め戻し利用を検討するとともに、運搬距離の低減のため、可能な限り近隣の建設工事現場での再使用を検討していきます。
- 工事排水は適切な処理を行います。
- 散水や工事用車両のタイヤ洗浄等個別の作業に応じて対策を実施し、粉じんの飛散防止、周辺道路の汚れ防止に努めていきます。
- 電波障害対策として、クレーン未使用時のブームを電波到来方向に向ける等の対策を講ずる計画とします。
- 「ヨコハマプラ5.3（ごみ）計画 横浜市一般廃棄物処理基本計画（2023年度～2030年度）」（令和６年１月、横浜市）の取組を推進し、工事中においては、廃棄物の発生抑制と分別、リサイクルを積極的に進め、なお残る廃棄物は適正に処理します。また、木材代替型枠やリサイクル材等のエコマテリアルの活用を検討します。
- 工程や安全管理を考慮した、適切な休工日を設けます。
- 作業時間は原則として午前８時から午後６時までとします。また、原則として、事業特性上やむを得ない場合を除き、土曜日、日曜日、祝日は工事を実施しない計画です。

### (6) 近隣に対する対応

- 現場事務所に問い合わせ窓口を設け、苦情が発生した場合には、迅速に適切な対応を行います。

## 1.4　事業計画を立案した経緯

### 1.4.1　開発計画の策定経緯

計画区域は、JR線・京急線など６社９路線が乗り入れる日本有数のターミナル駅である横浜駅の東口駅前に位置する約1.41haのエリアです。

また、計画区域は横浜駅周辺における「国際都市の玄関口としてふさわしいまちづくり」の指針となる「エキサイトよこはま２２」において、「世界と横浜をつなぐ玄関口、ホスピタリティあふれる横浜の顔」となるセンターゾーンに位置しています。

計画区域のまちづくり推進のため、横浜市主催の「横浜駅東口地区まちづくり勉強会」等において、議論を重ねてきました。市街地再開発事業の実現に向けて更なる検討を行うため準備組合を設立することについて、地権者の方々から賛同を得られたため、令和６年６月に準備組合を設立するに至りました。

計画区域については、準備組合の設立に至るまでに検討した範囲とし、京急本線を挟んだ東側と西側の一体的な範囲を設定し、基本的に都市再生特別地区の提案・決定を目指す範囲としました。なお、計画区域の一部北部側については、現行施設の一部が都市再生特別地区に含まれる予定になっており、解体範囲は施設全体となるため、当該施設を含ませるように計画区域を設定しました。

本事業では、「エキサイトよこはま２２」等の方向性に沿って、国内外の多様なニーズに対応した、都心にふさわしい高度な商業・業務機能等の集積を図ることにより、国際都市横浜の玄関口にふさわしい魅力とにぎわいのある都市空間を形成することを目標として進めており、この目標を達成できるよう計画建築物の規模等を設定しました。

また、計画建築物の配置検討等にあたっては、高層部のセットバックにより風環境に配慮した配置計画とするとともに、低層部は北側に隣接する駅前広場側を含めて道路等沿いからのセットバックにより周辺歩道等との一体的な環境整備、圧迫感の軽減に配慮した計画としました。

今後、事業計画の策定、並びに事業の実施にあたっては、計画段階配慮書でとりまとめた計画段階配慮事項を踏まえて周辺環境への影響に配慮することはもちろん、「エキサイトよこはま２２」等に位置付けられる本地区の役割を果たすとともに、地権者や周辺地区の皆さまの発展にも寄与する、国際都市横浜の玄関口に相応しいまちづくりの実現を目指してまいります。

### 1.4.2　事業スケジュール案

本事業は、都市計画等の手続き完了以降、令和10年度に工事着工し、令和19年度に工事完了を目指します。