

6

交通環境分野

(1) 地域の特性に合わせた駐車場利用環境の創出

基本方針

横浜駅周辺においては、開発に併せて適切な「駐車場マネジメント」等に取り組んだ開発者に対して、横浜駅周辺の弾力的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」を適用することで適正な駐車場整備を行い、人とクルマが調和した移動環境の創出を目指します。

ガイドライン

【基本ルール】

- ◆ エキサイトよこはま 2 2 駐車場整備ルールの適用条件となる駐車場の整備・運営に関する駐車場マネジメントの取組み
 - ※ 具体的取組み内容については「エキサイトよこはま 2 2 駐車場整備ルール運用マニュアル」を参照してください。
- ◆ 駐車場の適切な施設計画や周辺駐車場との連携による効率的な駐車場整備

【検討事項】（取組み事例）

- ◇ 駐車場整備ルールにおける駐車場マネジメントの積極的な導入
- ◇ センターゾーンの外側への出入り口設置（地下駐車場）
- ◇ フリンジ駐車場の整備と目的地までの円滑な移動環境の確保
- ◇ 方面別の需要に対応した適切な駐車場配置
- ◇ 既設駐車場との接続（地下駐車場連絡路の整備「基盤整備の基本方針」）
- ◇ 歩行者空間の形成を目指す道路に面した出入り口設置の回避
- ◇ 公共交通利用促進等の取組み

＜「公共交通利用促進等」の取組み例＞

- 公共交通利用促進についての広報の実施
- 公共交通利用者へのサービスや特典の付与
- 公共交通利用者への商品配送サービス
- 自動車による通勤の抑制
- 鉄道駅への地下通路等の接続
- 建築物内における公共交通機関の案内サインや情報提供システムの導入
- 施設利用者専用の駅送迎シャトルバス運行等の導入

＜駐車場等の適正配置と地下駐車場連絡路イメージ＞



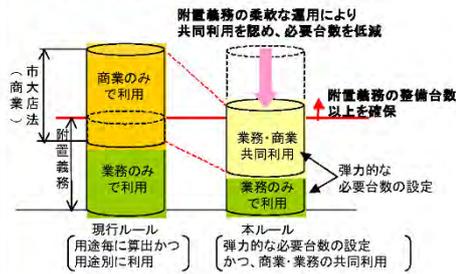
空き区画の明確化・誘導

※イメージ図であり、場所・規模を特定するものではありません。

< 「駐車場整備ルール」 >

- 必要駐車台数の弾力的な設定
- 商業用と業務用の駐車場の共同利用
- 周辺の駐車場との連携による空き駐車場の有効活用
- 附置義務駐車場の隔地配置

< 商業用と業務用の駐車場の共同利用 >

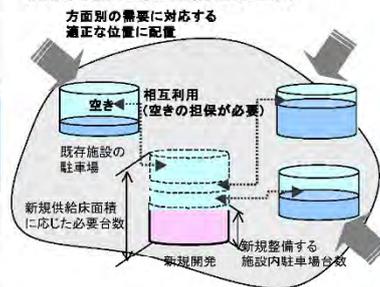


< 周辺の駐車場との連携空き駐車場の有効活用 >

- ソフト施策による連携のイメージ



- 空き駐車場との連携による施設内駐車場の整備台数低減



※イメージ図であり、場所・規模を特定するものではありません。

(2) 荷捌き作業の適正化による人と環境にやさしい空間形成の支援

基本方針

荷捌き作業の集約化、共同荷捌きルールの導入などを図ることによって、荷捌き作業の適正化を促し、人が安全かつ快適に活動できるまちを目指します。

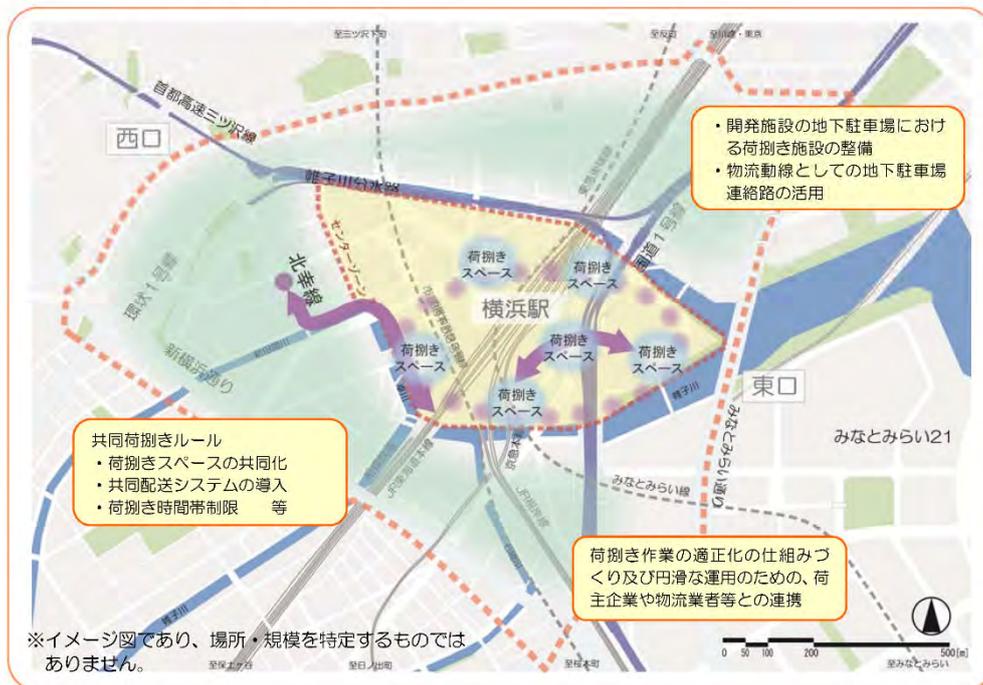
ガイドライン

【検討事項】（取組み事例）

◇荷捌き作業の適正化に必要な施設設備や運用方策の実施

<「荷捌き作業の適正化」の取組み例>

- 開発に伴う十分な荷捌きスペースの確保
- 荷捌き車両動線の適正化
- 荷捌き作業の適正化の仕組みづくり及び円滑な運用のための、荷主企業や物流業者等との連携
- 開発施設の地下駐車場における荷捌き施設の整備
- 物流動線としての地下駐車場連絡路の活用
- 小規模店舗の荷捌きスペースの共同化
- 電気自動車等を活用した共同配送システムの導入
- 荷捌きの時間帯制限などのルール化



(3) 民間と行政の協働による、快適で移動しやすい自転車利用環境の創出

基本方針

開発にあわせた駐輪場等の確保、自転車利用マナーの啓発やみらい21地区等を含む横浜都心部での回遊性向上などの自転車施策により、自転車の適正で利用しやすい環境づくりを目指します。

ガイドライン

【基本ルール】

- ◆ 開発に伴う十分な駐輪場・自動二輪駐車場の確保
- ◆ 駐輪場の出入り口部で歩行者と自転車の動線が錯綜しないような配慮

【検討事項】（取組み事例）

- ◇ コミュニティサイクル事業のためのサイクルポートの設置
- ◇ 駐輪場等について早朝と深夜の利用時間の拡大
- ◇ 自転車利用環境の改善
 - ・ 放置自転車防止や自転車利用マナーの啓発運動
 - ・ 立地条件の違いを考慮した料金体系の統一化
 - ・ 商店街等における共同駐輪場の分散配置



<自転車利用環境の整備イメージ>

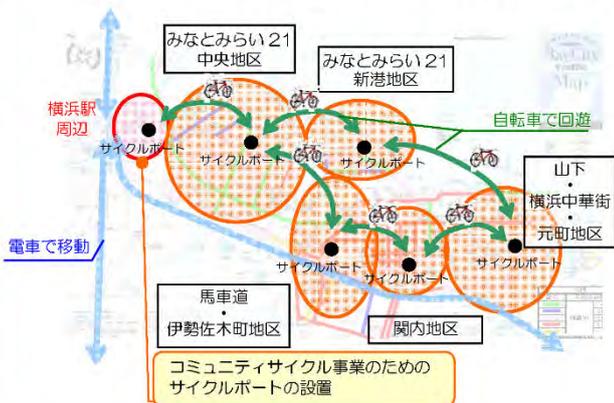
自転車利用環境の改善
 ・商店街等における共同駐輪場の分散配置



※イメージ図であり、具体的な位置・場所を特定するものではありません。

<コミュニティサイクル>

(複数のサイクルポート間で貸出しや返却が可能なレンタサイクルにより、バイサイドエリアの都心回遊を促進)



コミュニティサイクルポート

参考資料：「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 2 2 ガイドライン検討会）

■地区別のガイドライン

・センターゾーン

1

センターゾーン

地区の概要

地区の特性（現況・課題等）

- 〔地理的条件〕
 - ・首都圏有数のターミナル駅である横浜駅を含む中心エリア
 - ・川に囲まれ、一部海に面したエリア
- 〔土地利用特性〕
 - ・駅近接の大型商業ビル、地下街等からなる商業機能集積地
 - ・来街者や観光客を受け入れる玄関口
 - ・国際交流拠点としての機能の充実が必要
- 〔歩行者ネットワーク・交通〕
 - ・交通アクセスや乗換利便性などの駅機能の強化が必要
 - ・駅東西をつなぐ動線や、地下との接続部のアップダウンなどに対してゆとりある歩行環境が必要
 - ・駅周辺の道路への自動車の集中や通過交通の流入により慢性的な渋滞が発生
- 〔景観・環境等〕
 - ・緑地やオープンスペース、河川を生かした親水空間等が少ない。
 - ・魅力的な空間、横浜らしさを感じさせる景観形成が必要
 - ・老朽化した建物等が多く、災害安全性の向上、環境負荷低減等が必要
 - ・地下街等、浸水した場合、被害が甚大になる恐れがある。

地区の将来イメージ

- ・国内外からのビジネス客、観光客、首都圏一円からの買い物客、横浜都心の就業者、鉄道やバスの乗り換え客など、多様な人々が集まり活動する場所として、広域的な商業機能、宿泊機能、文化・交流機能、業務機能など、交通の拠点としての利便性を生かした高度で多様な都市機能が集積されている。
- ・横浜の玄関口として、羽田空港等への快適なアクセスが確保され、駅や駅前広場、歩行者空間や広場空間などが横浜らしくデザイン性に優れた公共空間として整備されている。また、玄関口にふさわしいシンボリックな景観が形成されている。
- ・縦横につながる歩行者空間が広場空間などを通じてわかりやすく快適につながり、初めての来訪者にも安心して回遊できる環境が整備されている。
- ・先端的な情報技術とホスピタリティによって、街や観光に関する情報提供や相談窓口のサービスが提供されるなど、誰もが安心できる横浜のコンシェルジュ機能が備えられている。
- ・駅近隣という立地の良さから、シンポジウムや会議・セミナー等が開催できるスペースや、大学のサテライトキャンパスなどの機能を備えている。

ガイドライン

(1) 都市機能の導入・育成

基本的考え方

センターゾーンは、国内外を問わず多数の人々が集まる首都圏有数の交通ターミナル機能を有し、ビジネス、文化活動、ショッピングなど、様々な来街者のアクティビティを誘発する拠点です。この強みを生かし、国際都市横浜のポテンシャルを更に高める都市機能の集積を進めます。

ガイドラインの内容

既存の充実した商業・業務機能等を生かしつつ、更に機能の集積を図ります。

■おもてなしの機能

- 広域・国際的なにぎわいを持った商業機能・文化創造機能
 - ・外国人サービスの充実した商業施設、日本を感じさせるにぎわい施設、文化体験型ショールーム、イベントホール など
- 宿泊・滞在機能
 - ・多様なサービスを提供する国際水準のホテル・サービスアパートメント など
- 情報発信機能
 - ・観光案内・ツアーデスク、多言語対応のインフォメーションセンター、企業PRスペース など

■ビジネス・MICEの機能

- グローバルオフィス機能
 - ・大街区化等による大規模フロアのオフィス、駅直結、事業継続を支える防災機能等の優位性のあるオフィス など
- ビジネスサポート機能
 - ・ミーティングルーム、ショールーム等を備えた複合空間、ワンストップサービス など
- MICE機能
 - ・多用途に使える大・中小会議室、イベントホール、展示・商談スペース など

■安全・安心で便利な生活のための機能

- 防災機能
 - ・避難経路、災害情報システム、滞留スペース、備蓄倉庫 など
- 市民サービス機能
 - ・市民学習・教育施設、文化活動支援施設、子育て支援関連施設 など

1 センターゾーン

(2) 都市景観の形成

基本的考え方

国際都市横浜の玄関口である駅周辺においては、「ゲート性の創出」「都市活力の演出」「うるおいの体感」という視点に基づき、多様なシーンが展開し、ドラマ性を感じられる都市景観の形成を目指します。

ガイドラインの内容

交通結節空間、歩行者空間・親水空間、建物群像において、次のとおり都市景観の形成を進めます。

交通結節空間

■横浜の玄関口にふさわしい交通結節空間の形成

【取組みの例】

- 「横浜らしさ」を感じられる景観の形成
- 横浜の玄関口にふさわしいオープンスペースの創出
- 多彩なアクティビティが誘発される空間の形成
- 明るく開放感のあるターミナルコアの形成
- デッキやテラス等、視点場の導入の検討
- 駅前広場、ターミナルコア、線路上空間の連続による駅東西のつながりが感じられる景観の形成
- 来街者からの視線を意識し、圧迫感の低減や線路側への顔向けに配慮した低層部の壁面デザイン

歩行者空間・親水空間

■歩行者目線に配慮した、来街者にとって快適な歩行者空間・親水空間の形成

【取組みの例】

- 建物相互のつながりや、建物と歩行者空間・親水空間とのつながりが感じられる景観の形成
- 河川、街路沿いの屋外テラスなど、憩いやたまり空間の活用
- 水辺に顔を向けた建物整備や水上交通の導入等による、水面を利用したにぎわいの演出
- 駅前広場、壁面、屋上、舗装面、建物内などの緑化による重層的な緑化空間の形成
- 魅力的な待ち合わせ空間の創出

建物群像

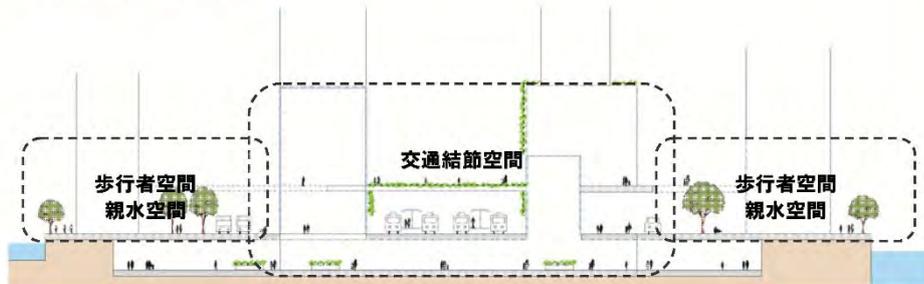
■個性を尊重しながらも、全体としてのまとまりが感じられる象徴的な建物群像の形成

【取組みの例】

- 個々のデザインを尊重しつつ、水、緑、光、ハマ風などの自然要素を活かしたにぎわいや潤いの空間、建物頂部デザイン、ライティングなどで建物相互のつながりを形成することによる、まとまり感のある象徴的な建物群像の形成
- 建物高層部などを活用し、海とのつながりを重視した景観の形成
- 高層建築物については、建物相互のつながりやまとまり感をふまえ、国際都市横浜としての玄関口にふさわしい建物群像の形成

都市景観の形成イメージ

【景観形成を展開する空間】



【景観形成における3つの視点】

エントランス性のある駅前広場

個性を尊重しつつもまとまり感のある建物群像

ハマ風を感じられる憩いの場

開放感やにぎわいがあるターミナルコア

ゆとりやにぎわいのある歩行者空間

水辺を活かした夜間景観

**多様なシーンが展開し
ドラマ性の感じられる
都市景観の形成**

ゲート性の創出

都市活力の演出

うるおいの体感

※上図はイメージであり、実際の場所や形態を特定するものではありません。

参考資料：「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 2 2 ガイドライン検討会）

1 センターゾーン

デザインコンセプト

【西口駅前デザインコンセプト】

- 横浜らしさを感じさせる、水、緑、光、ハマ風などを意識した景観形成
- 横浜駅西口の顔として、人にやさしく街の象徴となる景観形成
- まちの活力を感じられる景観形成
- 人々に期待感を与えるような、周辺とのつながりが感じられる景観形成

【線路上空デザインコンセプト案】

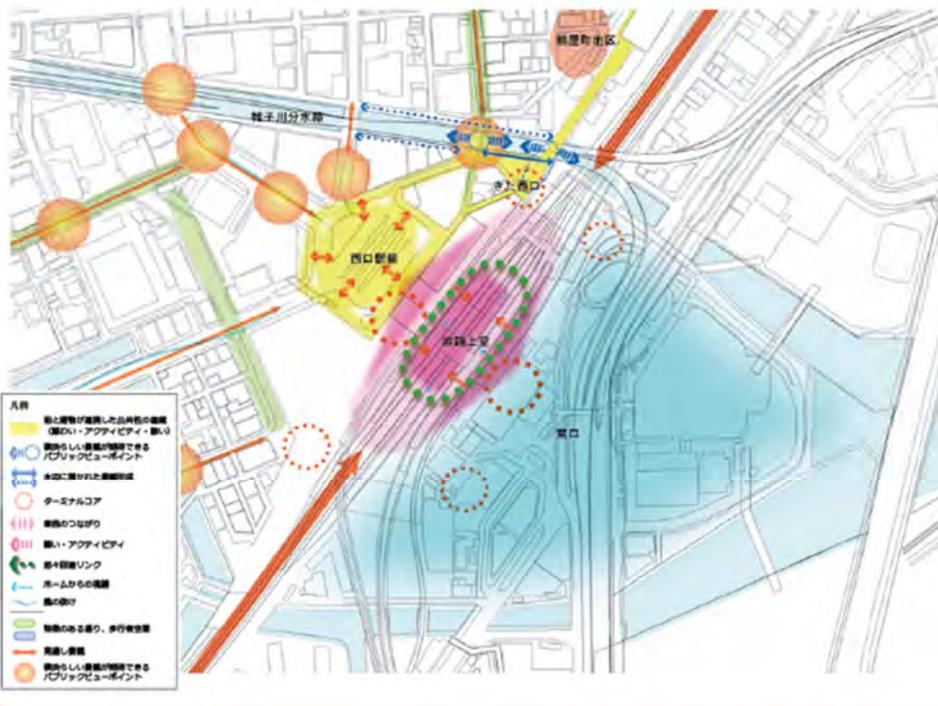
- 水、緑、光、ハマ風など、「みなとまち横浜」の雰囲気を感じられる景観形成
- 横浜の玄関口として公共性、開放性を有した景観形成
- 多様なドラマ性を有した重層的なアクティビティを感じられる景観形成
- 駅×街空間の中心として、東西の街に開かれた回遊性のある景観形成

【きた西口デザインコンセプト】

- 水辺との隣接を活かし、水・緑・光・ハマ風を感じられる潤いある景観形成
- 歩行者とのネットワーク拠点として、わかりやすく開放的な空間形成
- にぎわいや公共性の連続を誘発するような、2つの広場をつなぐ街路空間の形成

【東口デザインコンセプト】

- 常に新しい魅力を発信して、世界・他都市からの多様な人々を惹きつける
- 横浜らしい魅力を発揮する場所として、街に来る人が水を感じ体感できる
- 快適で回遊性の高い歩行者空間として、訪れる誰もが歩いて東口を楽しめる



参考資料：「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 2 2 ガイドライン検討会）

【西口駅前デザインコンセプト、取組みの例】

○水、緑、光、ハマ風など「みなとまち 横浜」の雰囲気を感じられる景観形成

【取組みの例】

- ・水やハマ風など、海と川に囲まれた「みなとまち 横浜」を感じられる景観の創出
- ・界隈性の高い街の中でも、随所に横浜の持つ文化性、歴史性を感じられる景観形成
- ・歩行者空間や建物の壁面、屋上等における重層的な緑により、広がりある潤いを感じさせる景観の演出

○横浜駅西口の顔として、人にやさしく街の象徴となる景観形成

【取組みの例】

- ・公共と民間が連携し、公共交通機能を確保しつつ歩行者を中心とした憩い、公共性を感じられる景観形成
- ・駅前広場と周囲の建物の一体性、視線の広がりを感じさせる景観形成
- ・地区の拠点として周辺市街地や主要な通りとの連続性、視認性を持った景観形成
- ・高層部の隣棟間隔の確保や壁面の分節等による、駅前広場への圧迫感の軽減や日照の確保に配慮した景観形成

○まちの活力を感じられる景観形成

【取組みの例】

- ・ヒューマンスケールで連続するにぎわいを感じられるファサードデザイン
- ・透過性の高い開口部や人の自由な出入りなど、建物内外をシームレスにつなぐアクティビティの誘発
- ・公共空間と建物が連携し、駅西口のにぎわいや憩いを感じられる街路景観の創出
- ・個々のデザインを尊重しつつ、建物間での緩やかな調和を図ったにぎわいの創出

○人々に期待感を与えるような、周辺とのつながりを感じられる景観形成

【取組みの例】

- ・東西のつながり、空間の奥行きや地下からデッキレベルまでの立体的なつながりを感じられる景観形成
- ・多様な視点からの線路上空や海への眺望に配慮
- ・歩行者ネットワークの拠点における建物内のたまり空間等、歩行者空間のつながりを感じさせる景観形成

●西口駅前まちづくり検討会のまとめ

◇西口駅前空間の再編方針 コンセプト (HUMAN ENERGY CORE)

横浜の玄関口として「人に優しい駅前空間」をつくる

官民一体となった空間づくりにより実現を目指す



「人に優しい」とは、快適性と活力が両立できる
「人」を中心とした空間であること

コンセプト

HUMAN
ENERGY
CORE

横浜駅西口駅前は、「人に優しい駅前空間」として、
まちとの「つながり」があり、自分らしい「ゆとり」が持て
皆で「たまり」たくなる、みんなのための「ひろば」
を目指します

1 センターゾーン

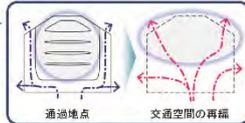
◇「HUMAN ENERGY CORE」を実現するための5つの空間形成方針

①「都市軸」と「ストリート」により地域力が「循環する」

駅前エリア全体の広がり認識を容易にし、回遊性を高めるため、東西の分断を解消する「都市軸」と、西口周辺地域（南幸・北幸・鶴屋）の相互波及を図る「ストリート」を形成する

②快適な交通結節点により豊かさを「高める」

スムーズで快適な乗換えと待合を実現するため、地下街などを含めた官民連携により、駅前広場を再編する

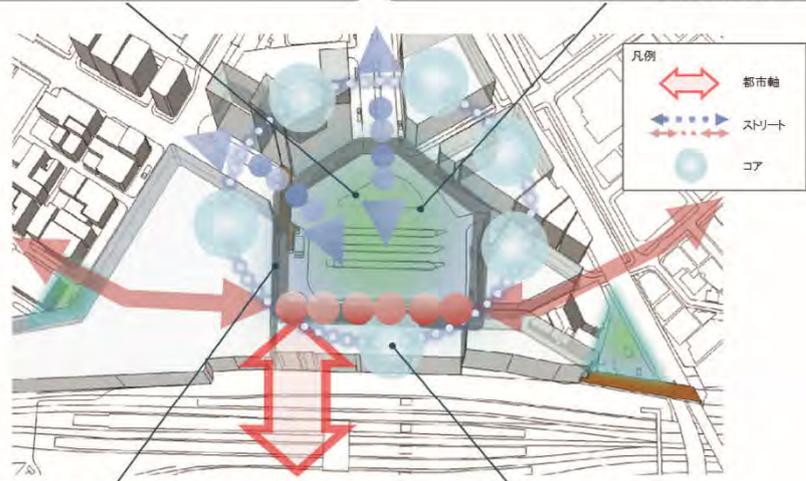
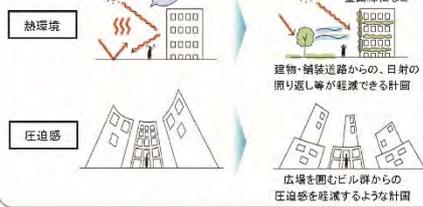


待合 乗換えるの時間を楽しみ、ゆとりある待合が可能な広場空間を共同でつくる



③都市の「ひろば」で活動を「育む」

人々が心地よく集い、時間を費やすことができる、憩いの空間を形成するため駅前広場に快適な空間を官民連携によりつくる



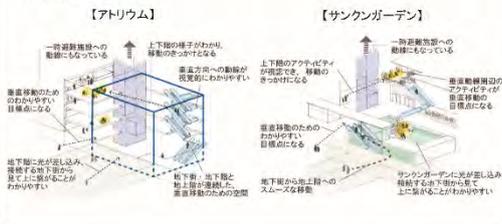
④「都市の縁側」によりまちに「近づく」

道行く人々が建物内のアクティビティを容易に認識でき、自然と足を止めたくなるような「仕掛け」をつくるため、官民境界に都市の「縁側」をつくる



⑤コアにより回遊性を「つなぐ」

来街する人々が建物内外のアクティビティや目的場所を縦方向でわかりやすく視認でき、安心で安全な回遊と潜在の「きっかけ」をつくるためコアをつなぐ



参考資料：「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 2 2 ガイドライン検討会）

【線路上空デザインコンセプト、取組みの例】

○水、緑、光、ハマ風など「みなとまち 横浜」の雰囲気を感じられる景観形成

【取組みの例】

- ・高層棟上部からの海への視点場をつくるなど「みなとまち横浜」を感じられる空間の創出
- ・重層的な緑化による潤いある景観の演出

○横浜の玄関口として公共性・開放性を有した景観形成

【取組みの例】

- ・交通結節点であると同時にまちのノードとして公共性、開放性の高い空間を有した新しい都市景観を創出する
- ・鉄道や首都高の車窓など南北方向からの視認性を意識した景観形成

○多様なドラマ性を有した重層的なアクティビティを感じられる景観形成

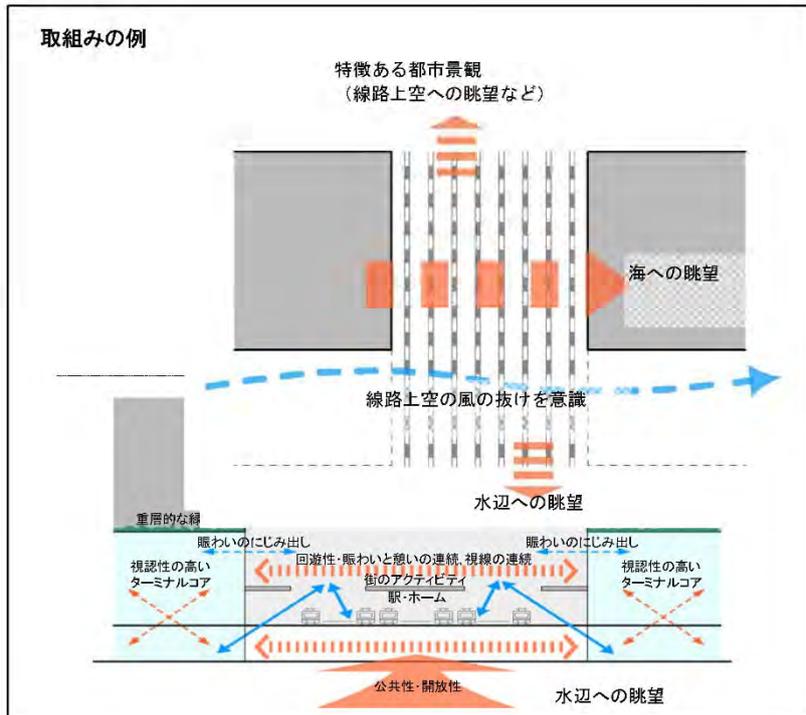
【取組みの例】

- ・乗降ホーム、デッキ、建物など様々なレベルから街のアクティビティを感じられる景観形成
- ・線路側にも顔を向けた建物ファサード
- ・建物の配置、形状において線路上空への日照の取り込みや圧迫感の軽減に配慮

○駅×街空間の中心として、東西の街に開かれた回遊性のある景観形成

【取組みの例】

- ・ターミナルコアを介して、東西の駅前広場や地下、地上、デッキの回遊性を感じられる景観形成
- ・駅東西ゾーンを整く、ヒューマンスケールでのにぎわいと憩いが連続する景観形成
- ・駅東西ゾーンとの視線の連続性を確保した景観形成



参考資料：「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 2 2 ガイドライン検討会）

1 センターゾーン

【きた西口デザインコンセプト、取組みの例】

○水辺との隣接を活かし、水・緑・光・ハマ風が感じられる潤いある景観形成

【取組みの例】

- ・河川に開かれ、駅前と水辺の一体性を感ずることができるヒューマンスケールな景観形成
- ・限られたスペースにおいても開放性のある重層的な緑化や風を感じられる環境配慮を体現した空間形成
- ・河川を見とおす視点場の創出や水辺に顔を向けた建物など水辺のまちを感じられる景観形成

○歩行者ネットワークの拠点として、わかりやすく開放的な空間形成

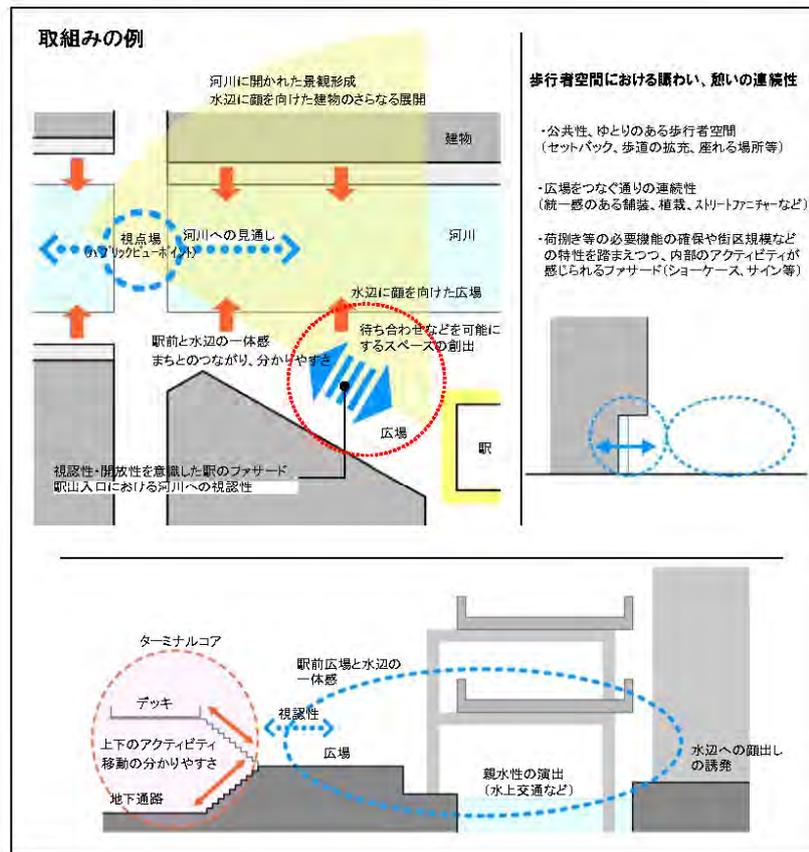
【取組みの例】

- ・視線を阻害せず、周囲から広場や駅出入り口が視認でき、開放性・健全性の高い空間形成
- ・地下、地上、デッキをつなぐターミナルコアにおいて、まちとのつながりを持った分かりやすい景観形成

○にぎわいや公共性の連続を誘発するような、2つの広場をつなぐ街路空間の形成

【取組みの例】

- ・西口、きた西口、鶴屋町地区などをつなぐ歩行者空間におけるにぎわい、憩いの連続性の創出
- ・建物側、都市側で補完しあいながら、公共性を持ったゆとりある歩行者空間の形成



参考資料：「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 2 2 ガイドライン検討会）

【東口デザインコンセプト、取組みの例】

○国際交流の玄関口として港湾の発展とともに近代化した横浜市の中心である「横浜駅東口」は、常に新しい魅力を発信して、世界・他都市からの多様な人々を惹きつける

【取組みの例】

- ・誰もが心地よく快適に、移動や滞在を楽しむことができる玄関口を形成する
- ・「みなとまち 横浜」を感じられる空間を形成し、ヒューマンスケールでの美しい景観を創出する
- ・発着地点に相応しい賑わいを感じられ、活力を生み出す施設の立地や機能を導入する

○横浜のインナーハーバーをつなぐ「水辺空間」は、横浜らしい魅力を発揮する場所として、街に来る人が水を感じ体感できる

【取組みの例】

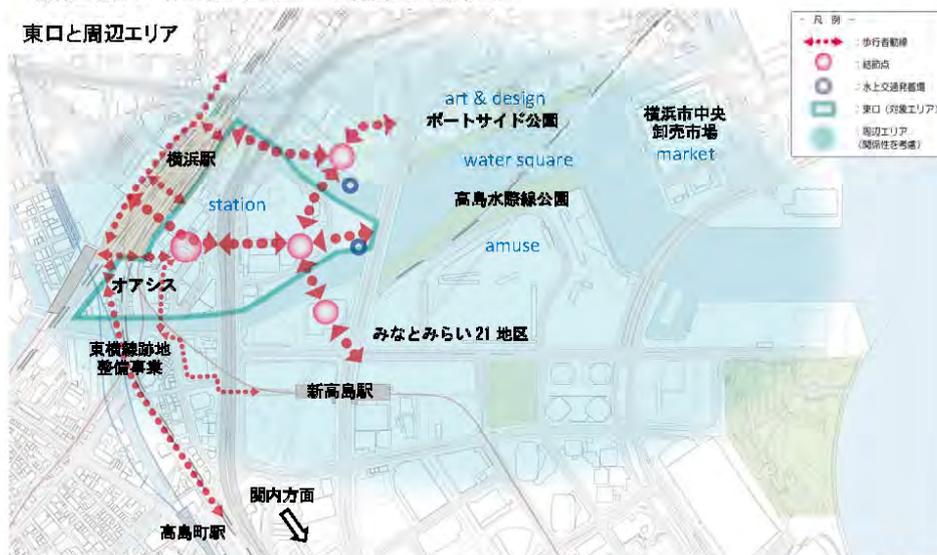
- ・水ト交通発着所は賑わいの機能を設けるとともに、インナーハーバー地区内の拠点と複合的な水ト交通のネットワークを構築する
- ・みなとみらい21地区、横浜市中央卸売市場などとの連携を考慮しながら、水上や水辺でのアクティビティに必要な機能や仕掛けづくりを行う
- ・水上や対岸からの視点を意識した景観に留意するとともに、水辺との一体感や回遊を創出する設えを工夫する

○みなとみらい21地区など魅力的な周辺地区とつながる「デッキ」は、快適で回遊性の高い歩行者空間として、訪れる誰もが歩いて東口を楽しめる

【取組みの例】

- ・周辺の横浜らしい都市景観を享受できるとともに、ゆとりを持って自由に楽しく回遊できる空間を創出する
- ・デッキでつながる地区の特徴を生かしたデッキ整備を行うとともに、結節点広場の整備や隣接建物との融合などで、多様な使い方を工夫する
- ・賑わいが連続し快適で居心地の良い一体的なデッキ空間を形成するため、各々のデッキや隣接する建物の所有者などで一体的なマネジメント実現に向けて取り組む

東口と周辺エリア



※デザインコンセプトを取りまとめるため関係者で検討した内容については、横浜市のホームページにて掲載しています。ヒントや手がかりが多くあると思いますので、計画を行う際には参考にしてください。

1 センターゾーン

(3) 立体的な歩行者ネットワークの構築（ターミナルコアの整備）

基本的考え方

駅とまちをつなぐ立体的な歩行者ネットワークの構築に向けて、重要な結節を担うターミナルコアにおいては、様々な役割や機能を複合化し担わせる空間づくりを誘導します。また、ターミナルコアの整備に合わせ、ユニバーサルデザインに配慮した、円滑な移動動線の整備を推進します。

ガイドラインの内容

立地特性や処理動線などに配慮しながら、駅と駅あるいは駅と街とを円滑に結び、魅力的なターミナルコアを整備します。

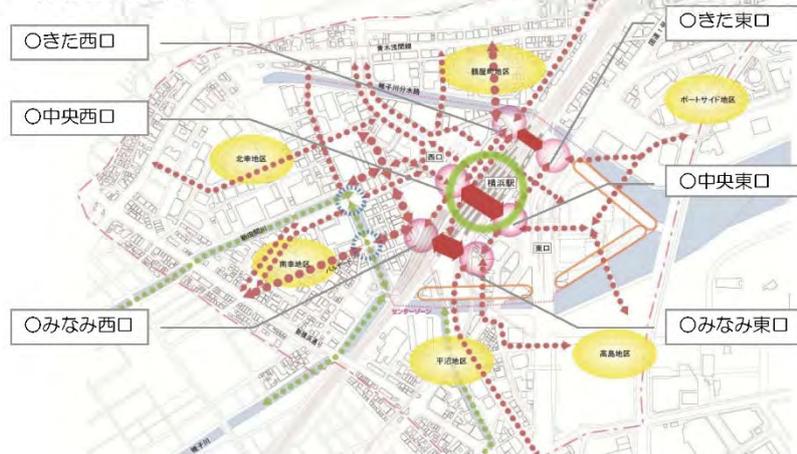
■ターミナルコアの形成における基本的な配慮事項

- 拠点開発とまちを結びつけるネットワーク結節点としての機能（水平方向）
- 地上や地下、上空を有機的に結びつけるネットワーク結節点としての機能（垂直方向）
- 狭小な駅前空間を補う、広場等と連なる広がり
- 駅東西南北の方向性を意識させる視認性
- 円滑な移動を支援するためのバリアフリー化・案内サインの充実などの実施

■各ターミナルコアの特性に応じて、特に配慮されるべき事項

- 中央西口：シンボリックな空間、回遊性向上や溜まりなどの交流の場、地下街・駅前広場・デッキレベルの3方の円滑な動線処理、交流・情報発信機能の補完
- 中央東口：シンボリックな空間、出島地区・みなとみらい21地区等周辺との円滑な往来、地下街・駅前広場・デッキへの円滑な移動、交流・情報発信機能の補完
- きた西口：駅と鶴屋町方面との円滑な往来、帷子川分水路の水辺への誘導空間
- きた東口：ポートサイド地区との円滑な往来、水上交通関連施設への誘導空間
- みなみ西口：バルナード等のにぎわいの通り空間や幸川等の親水空間と一体となった回遊性の向上、地下乗換・地上・デッキの3方の円滑な動線処理
- みなみ東口：高島地区・みなとみらい21地区等周辺との円滑な往来、帷子川の水辺への誘導空間、地下乗換・駅前広場・デッキの3方の円滑な動線処理

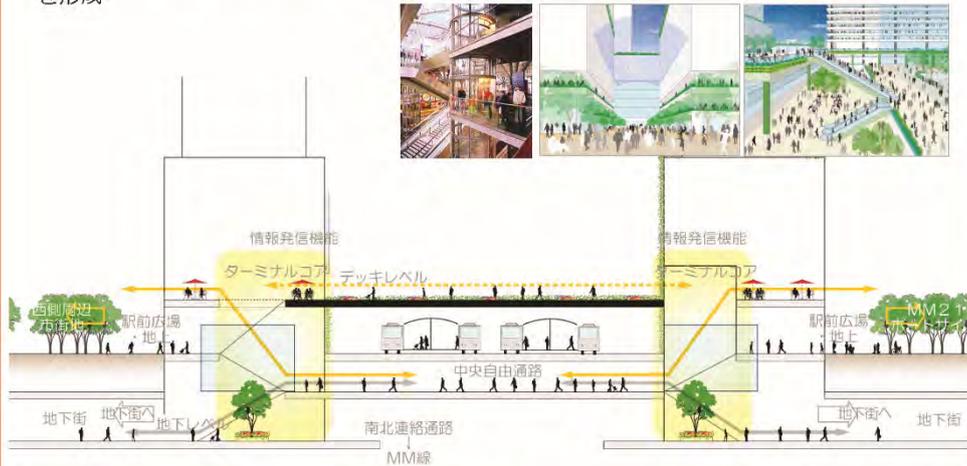
<各ターミナルコアの位置>



ターミナルコアの整備イメージ

【ターミナルコアの空間形成イメージ】

駅直近街区や駅東西を結ぶデッキ・自由通路と連携し、回遊性が高く、にぎわいのあるセンターゾーンの一翼を担う、デッキ・地上・地下が一体となった、象徴的で魅力的な結節空間を形成



【各ターミナルコアの現状の特徴と期待する役割】

○きた西口：

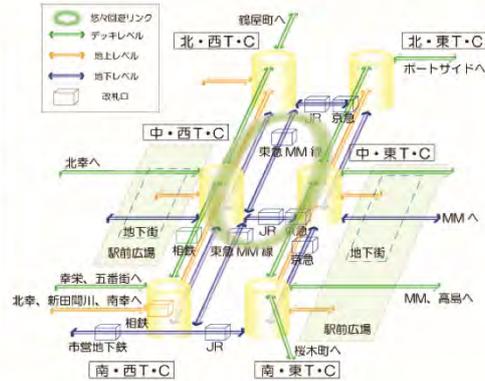
駅空間と鶴屋町方面との往來の結節
⇒帷子川分水路の水辺空間への誘導

○きた東口：

駅前とポートサイド地区との往來の結節
⇒帷子川分水路で展開する水上交通関連への移動

○中央西口：

動線集中度が高い
⇒横浜の顔となるシンボル空間を形成するとともに、回遊性の向上や溜まりなど交流の創出



○中央東口：

動線集中度が高い出島・みなとみらい21地区との重要な結節
⇒YCATや観光拠点関連の円滑な移動の支援

○みなみ西口

パルナード等のにぎわいの通りや幸川沿い親水空間との結節⇒回遊性向上、地下との円滑な往來支援

○みなみ東口：

みなみ通路やみなとみらい21地区・高島方面との結節⇒地下・地上・デッキの円滑な移動支援

1 センターゾーン

(4) 環境分野

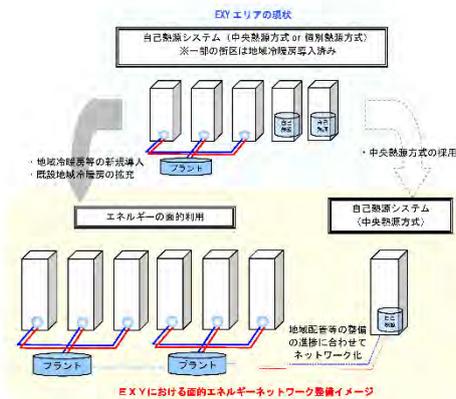
基本的考え方

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、センターゾーンにおける災害安全性を高める自立・分散型エネルギーマネージメントシステムの構築を図ります。

ガイドラインの内容

■エネルギーの面的利用の促進

- 建替えや開発に合わせて、段階的に面的エネルギーネットワークを整備することで、**発災時にも地域のエネルギー自立性が高まる分散型・低炭素型エネルギーマネージメントの構築を推進。**
- 建替えの際、やむを得ず、自己熱源方式を採用する場合においても、面的エネルギー化に対応可能な中央熱源方式の採用が前提。



その他の具体的取組みの内容については、「分野別の基本方針とガイドライン (2 環境分野)」を参照してください。

(5) 防災・防犯分野

基本的考え方

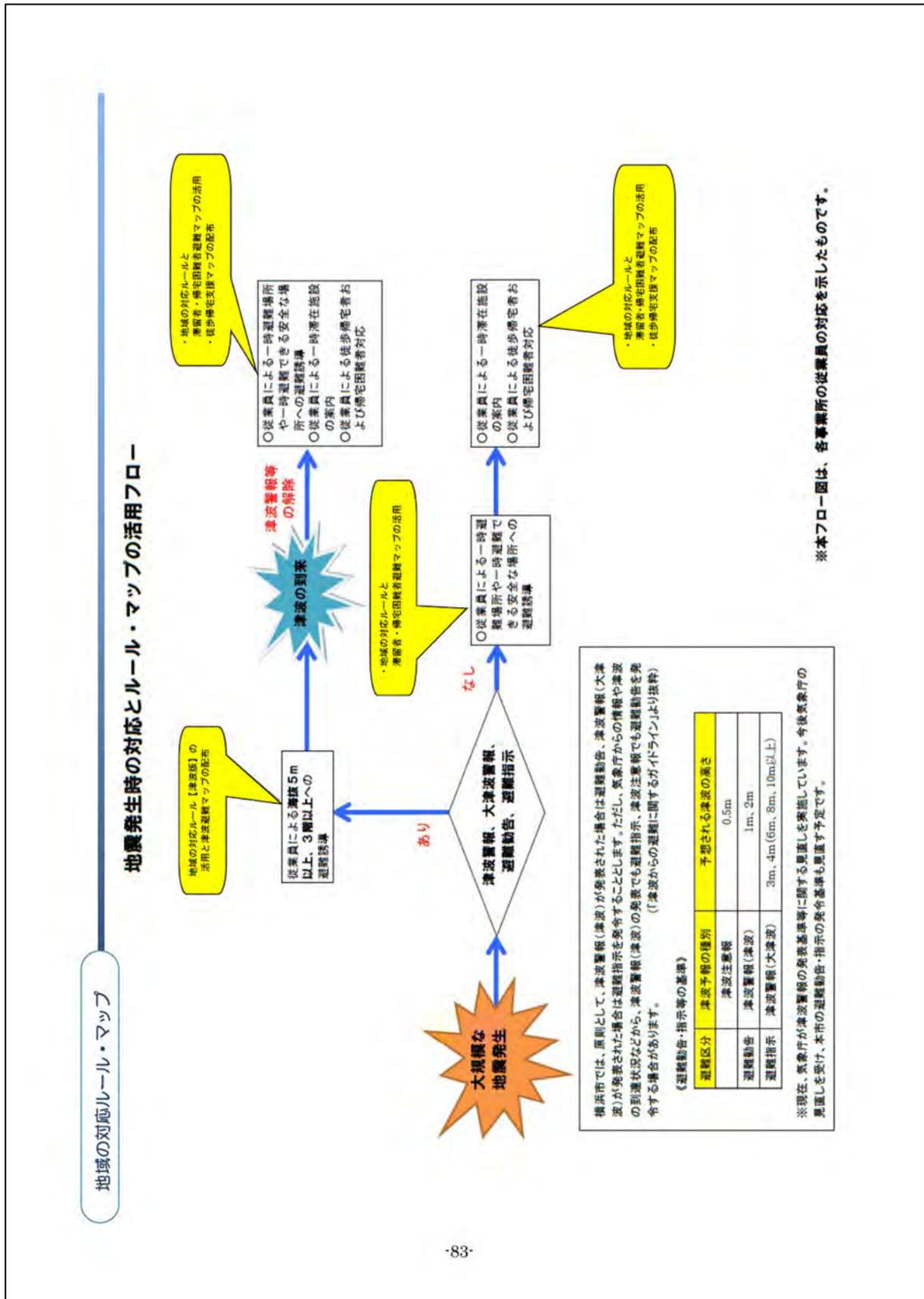
センターゾーンは、首都圏有数の交通ターミナル機能を有し、駅東西には地下街が形成され、又、それぞれ大型商業施設が立地しており、発災時には、特に多くの滞留者や帰宅困難者の発生が予測されます。

駅周辺での混乱を防止するため、滞留者・帰宅困難者の発生抑制や滞留スペース等の整備、災害情報の提供などの対策を進めます。また、「地域の対応ルール」等を活用した滞留者・帰宅困難者の支援など、民間と行政が協力・連携しながら、発災前から災害時にわたる取組みを推進し、安全・安心まちづくりを目指します。

具体的取組みの内容については、「分野別の基本方針とガイドライン (3 防災・防犯分野)」を参照してください。

■ 参考資料

・ 地域の対応ルール・マップ



参考資料：「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）

〇地域の対応ルール

「地域の対応ルール」

ルールの位置づけ

本ルールは大震災発生時のある被害想定に基づいた「横浜駅周辺地区の事業所及び鉄道事業者」(以下「事業所等」という)の「心得」を示したものである。実際の被害状況は様々であり、またその状況は刻一刻と変化するため、本ルールを原則としつつも、実際の状況に即した臨機応変な対応が必要となる。本ルールは、各「事業所等」における事業継続計画(BCP)や防災計画を作成する際の参考とし、風水害その他の災害により、鉄道が運行停止し横浜駅周辺の混乱が予想される場合にも、本ルールを準用する。

基本的な考え方

- 1 平常時からの準備及び普及啓発の実施
災害時は、個人や組織で助け合う「自助」・「共助」の考え方が基本
(※「事業継続計画(BCP)」の策定が重要)
- 2 適切な情報提供による混乱防止対策の強化
(1) 「むやみに行動を開始しない」という基本原則の徹底
(2) 情報提供ツールの拡充
(3) 行政と周辺事業者の連携強化
- 3 民間と行政の役割分担と連携・協力体制の構築
備支援の実施にあたっては、横浜駅周辺地区の事業者、鉄道事業者、警察、横浜市(消防も含む)および個人が協力し、それぞれの役割分担を明確化するとともに、連携・協力体制を構築
- 4 来街者等への協力呼びかけ
来街者等への協力を呼びかけ、自助、共助のもと、来街者、事業者等が一体となって災害対応を行う

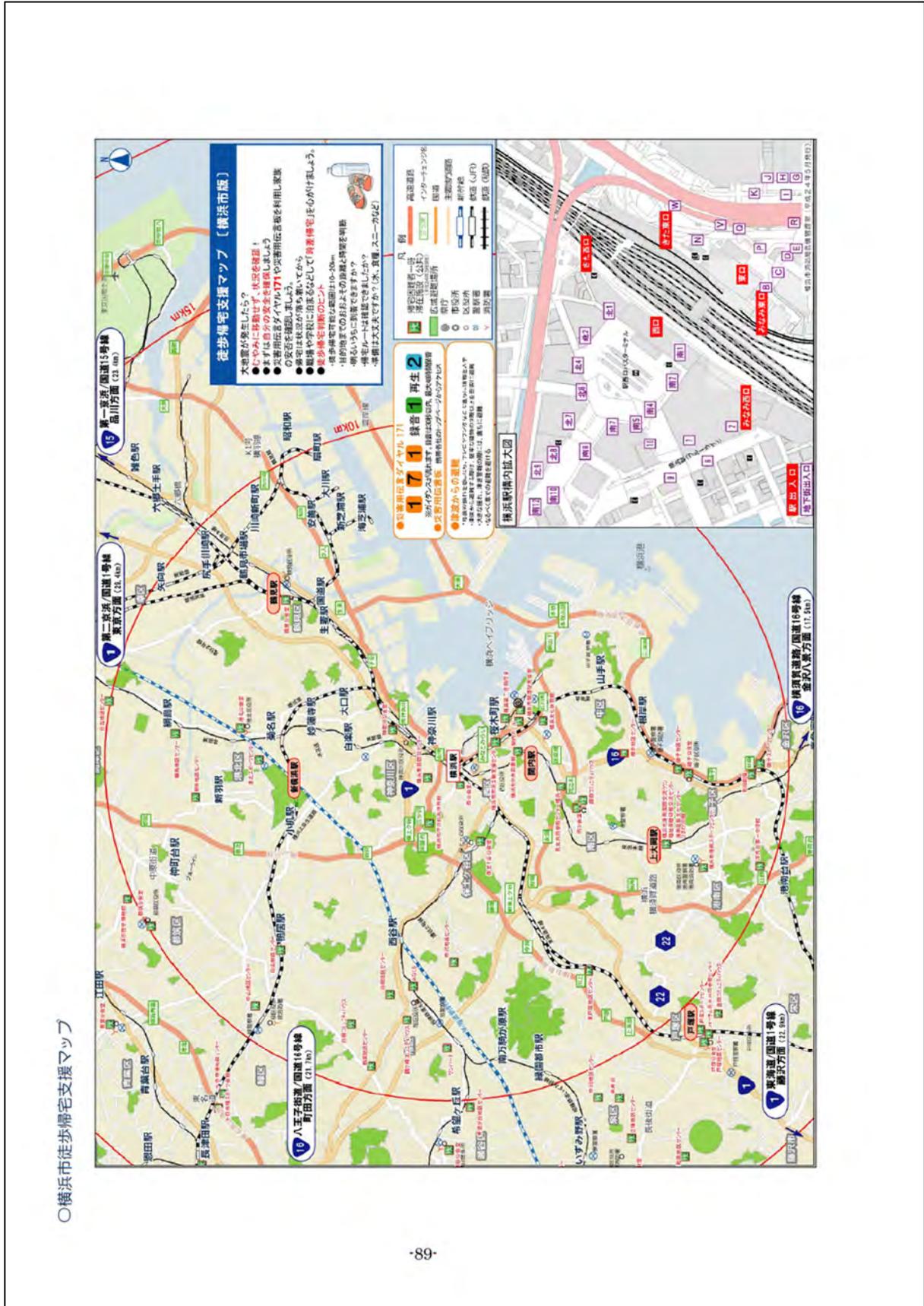
被害想定

- 地震の種類：大規模地震(津波警報等・避難勧告等が無い場合)
- 市内の高度：高度5強～7
- 横浜駅周辺の状況
○津波等の被害、及び直後の大震災は発生しない
○鉄道などの公共交通機関は停止
○駅周辺の建物倒壊などの被害は比較的少ない
○電気、ガス、水道は一時的に断絶
○一般の携帯電話は故障のため、じまに電話不可となる

用語の定義

事業所等	横浜駅周辺地区の事業所及び鉄道事業者
一時待機	発災直後、発災地点の近辺にて一時的に留まること(発災後、30分～1時間程度を想定)
滞留者	外出時、災害発生により移動手段を失い、出先で滞留状態になった人
一時滞留場所	「滞留者」の一時的安全確保と災害関連情報を提供する公園など(発災後、数時間～半日程度の対応を想定)
一時滞在できる安全な場所	「一時滞留場所」と同様の役割を持つが、発災時に事業所等が任意に提供できるスペース
帰宅困難者	「滞留者」のうち、自宅と滞留場所との距離が遠く、徒歩帰宅ができない人
帰宅困難者一時滞在施設	「帰宅困難者」を一時的に受け入れ、休憩場所のほか、可能な範囲でトイレ、水の供給などを提供する施設(発災後、1日程度の対応を想定)(以下、「一時滞在施設」という)

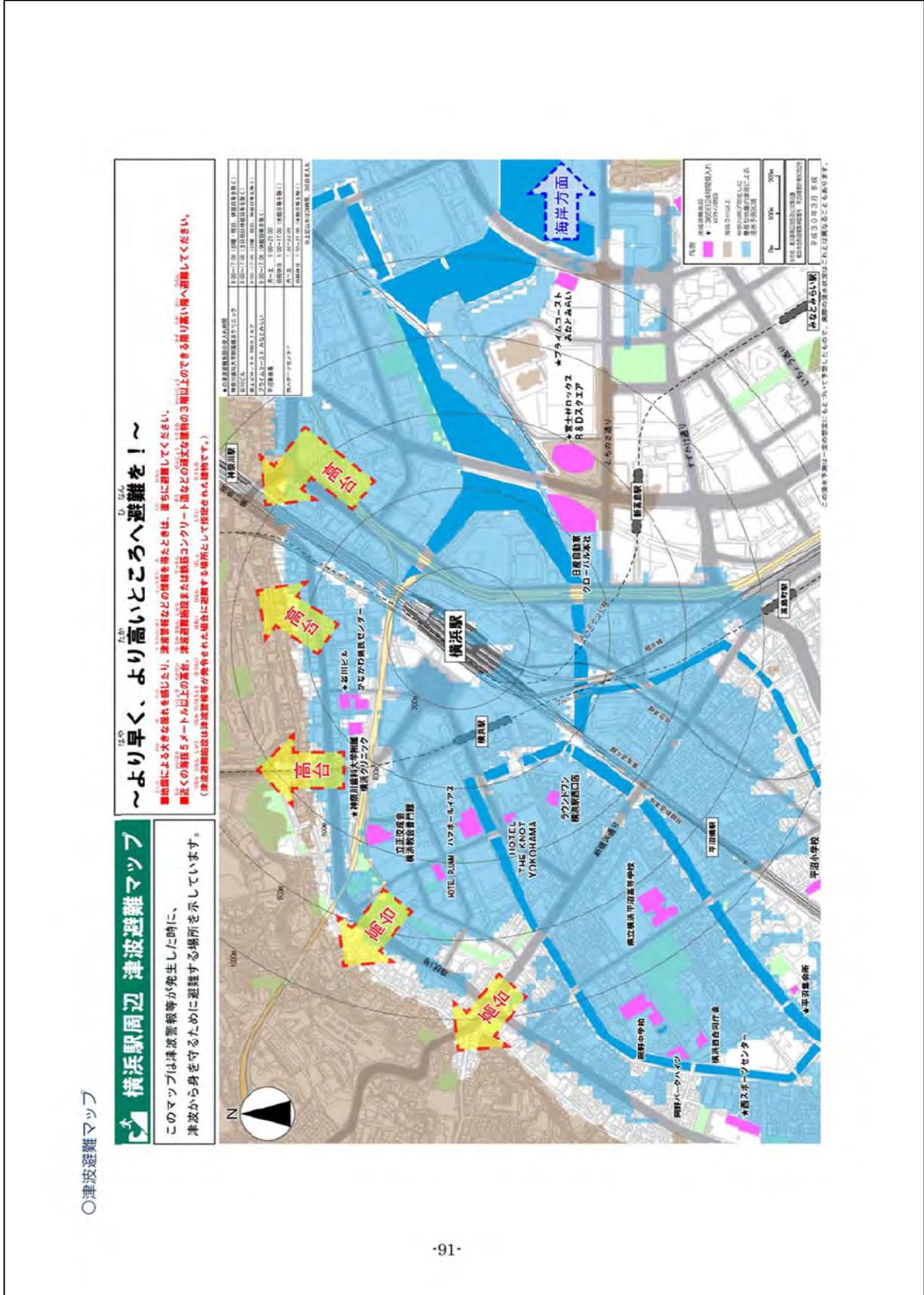
・横浜市徒歩帰宅支援マップ



○横浜市徒歩帰宅支援マップ

参考資料：「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 2 2 ガイドライン検討会）

・津波避難マップ



参考資料：「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）

3. 既存ボーリング調査関連

3.1 計画地内の既存ボーリング調査

計画地内の既存ボーリング調査地点は図 1(1)に、土質ボーリング柱状図は図 1(2)～(5)に示すとおりです。

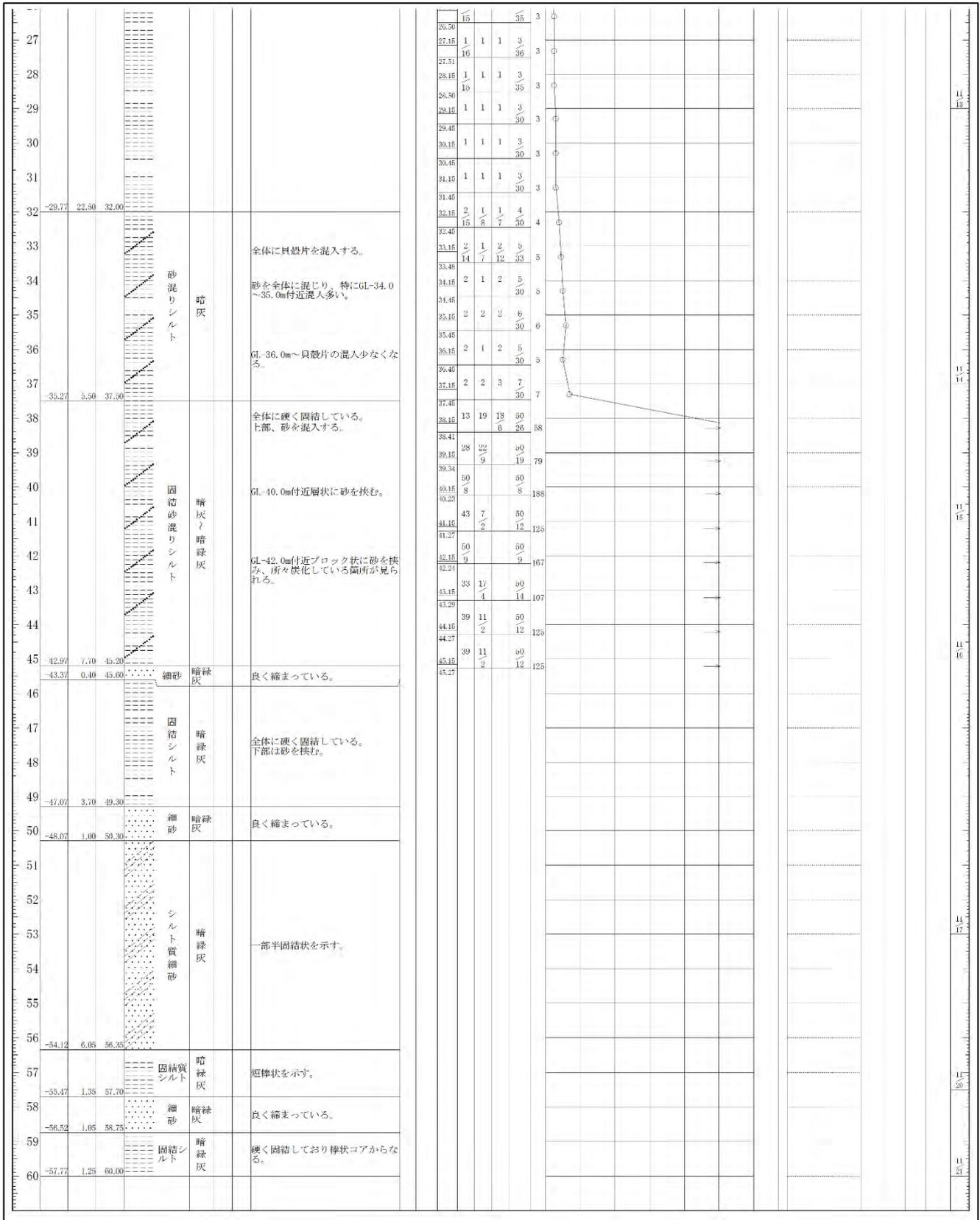


図1(3) 土質ボーリング柱状図 (地点①)

ボーリング柱状図

調査名

ボーリングNo.

事業・工事名

シートNo.

ボーリング名		調査位置		北緯	
発注機関		調査期間		平成 29年 11月 29日 ~ 29年 12月 8日 東経	
調査業者名		主任技師		現代場人	
孔口標高		角		コ 鑑 定 者	
TP +1.67m		180° 上 90° 下 0°		YBM-05	
総掘進長		方 向		ハンマー 落下用具	
65.00m		北 0° 東 90° 西 180° 南		半自動落下	
		地盤勾配		エンジン	
		鉛直 90° 水平 0°		NFD-9F	
				ポンプ	
				カノV6-P	

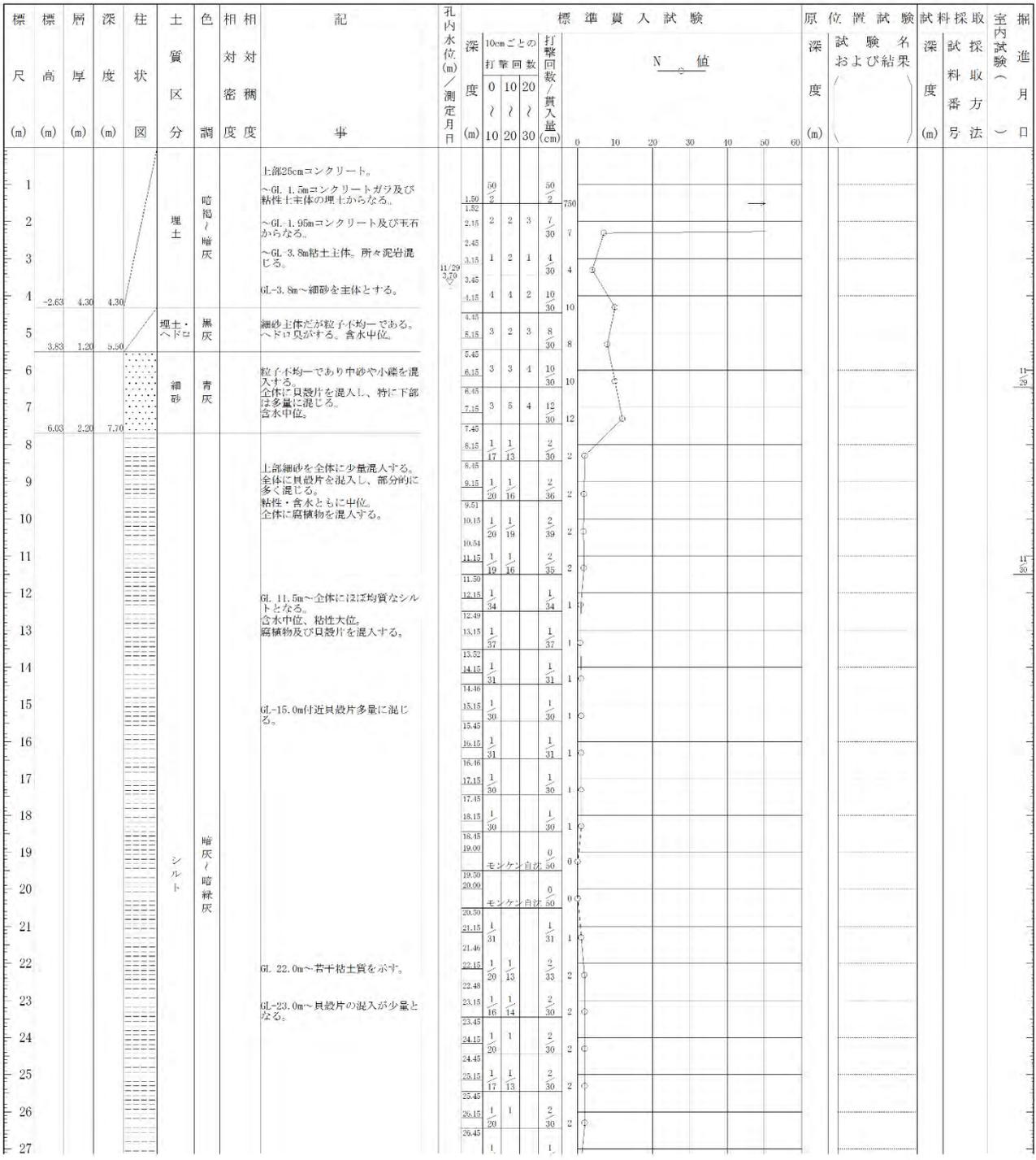


図1(4) 土質ボーリング柱状図 (地点②)

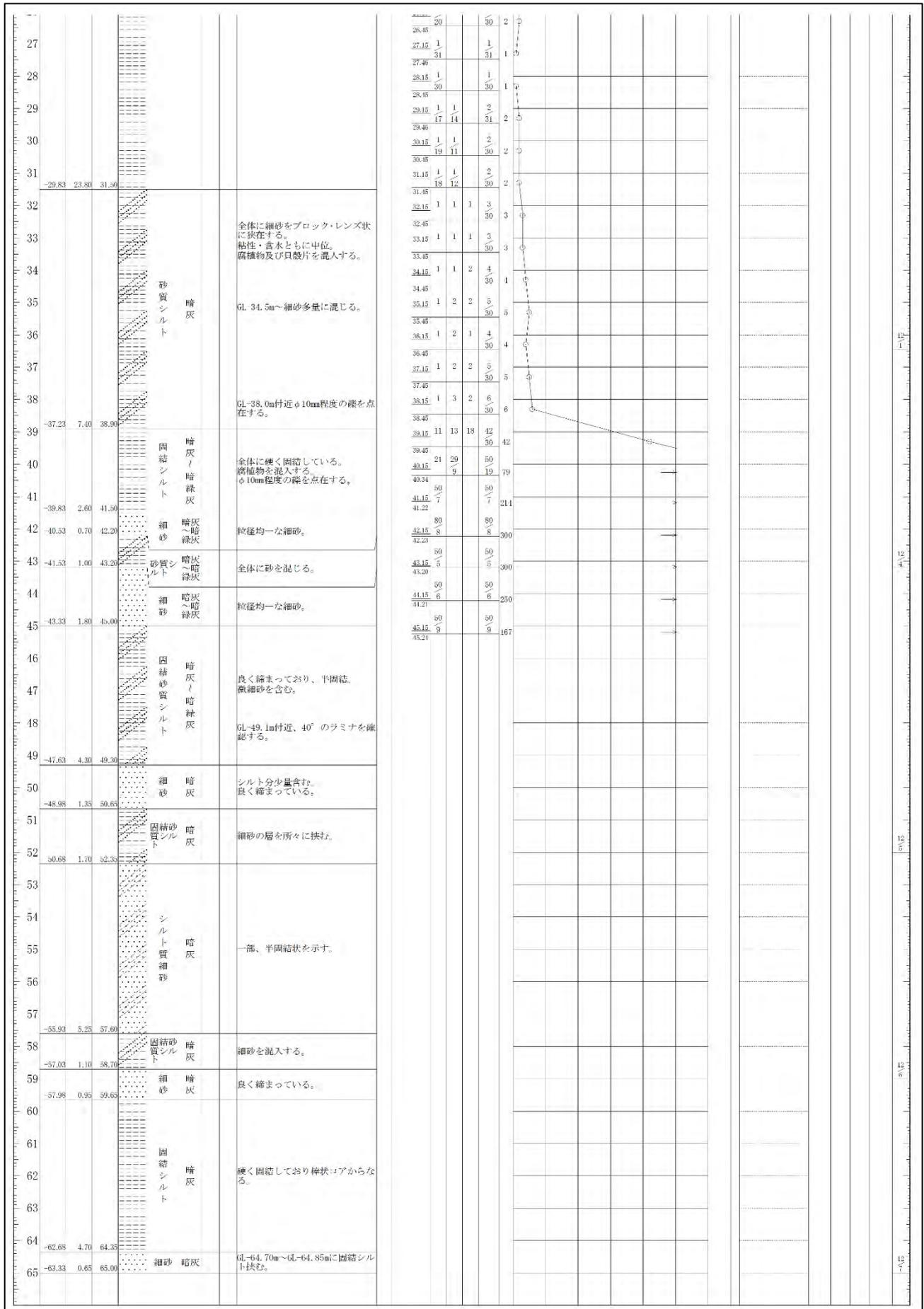


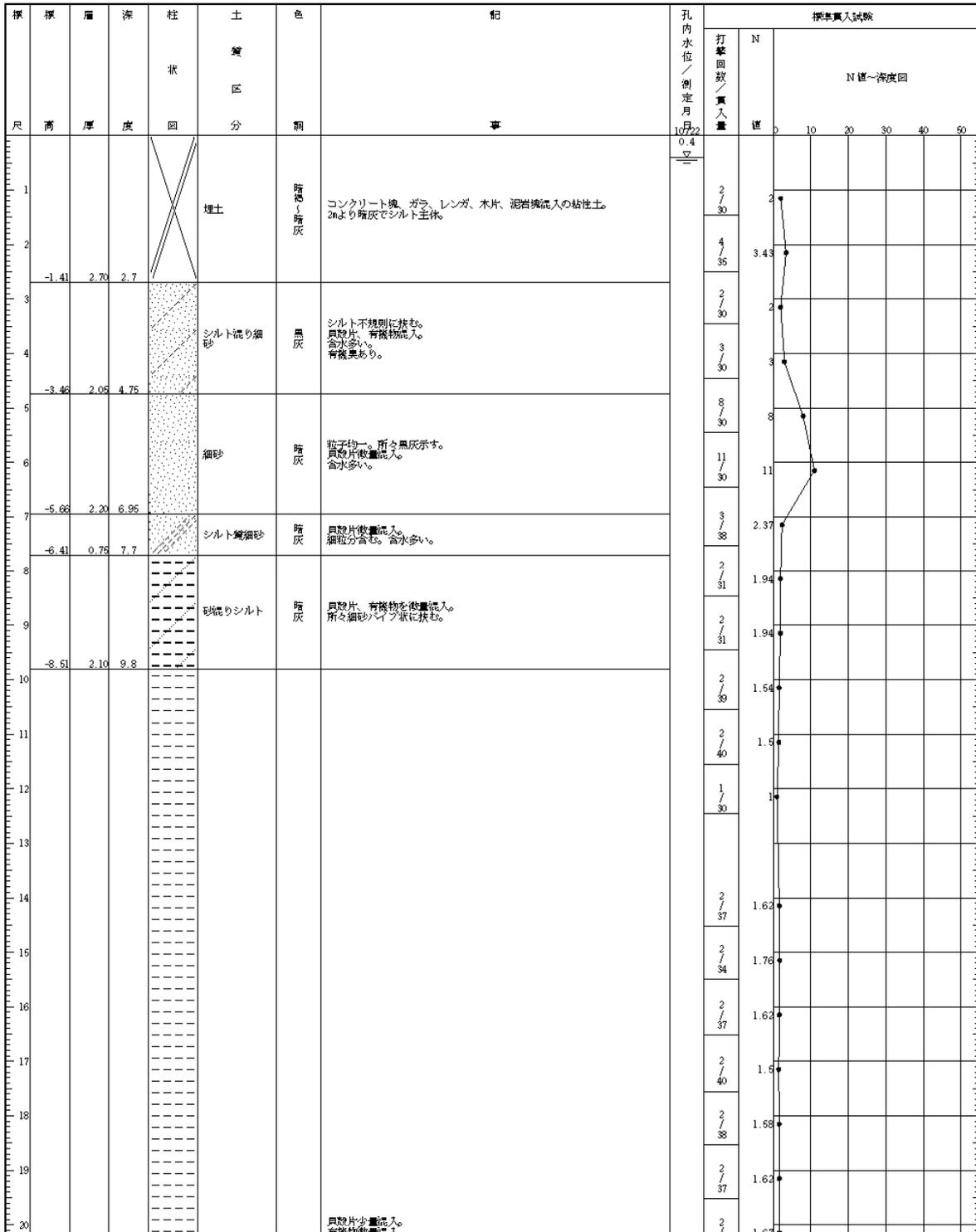
図 1(5) 土質ボーリング柱状図 (地点②)

3.2 計画地周辺の既存ボーリング調査

計画地周辺の既存ボーリング調査地点は図 2(1)に、土質ボーリング柱状図は図 2(2)～(5)に示すとおりです。

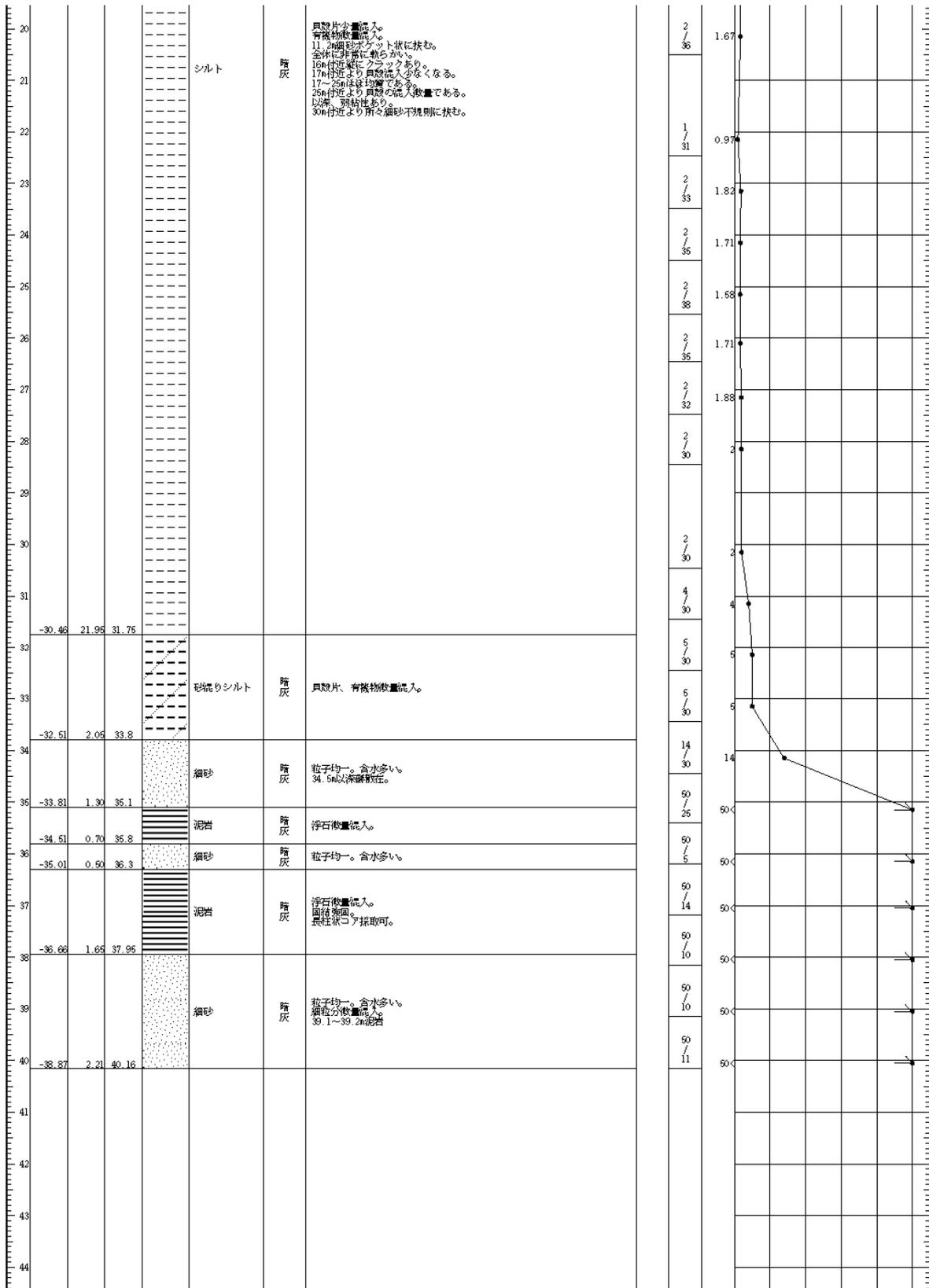
土 質 柱 状 図

ボーリング名	C0446001	総振進長	40.16	孔口標高	1.29	孔内水位	0.4
--------	----------	------	-------	------	------	------	-----



資料：「横浜市行政地図情報提供システム」（令和6年10月調べ、横浜市）

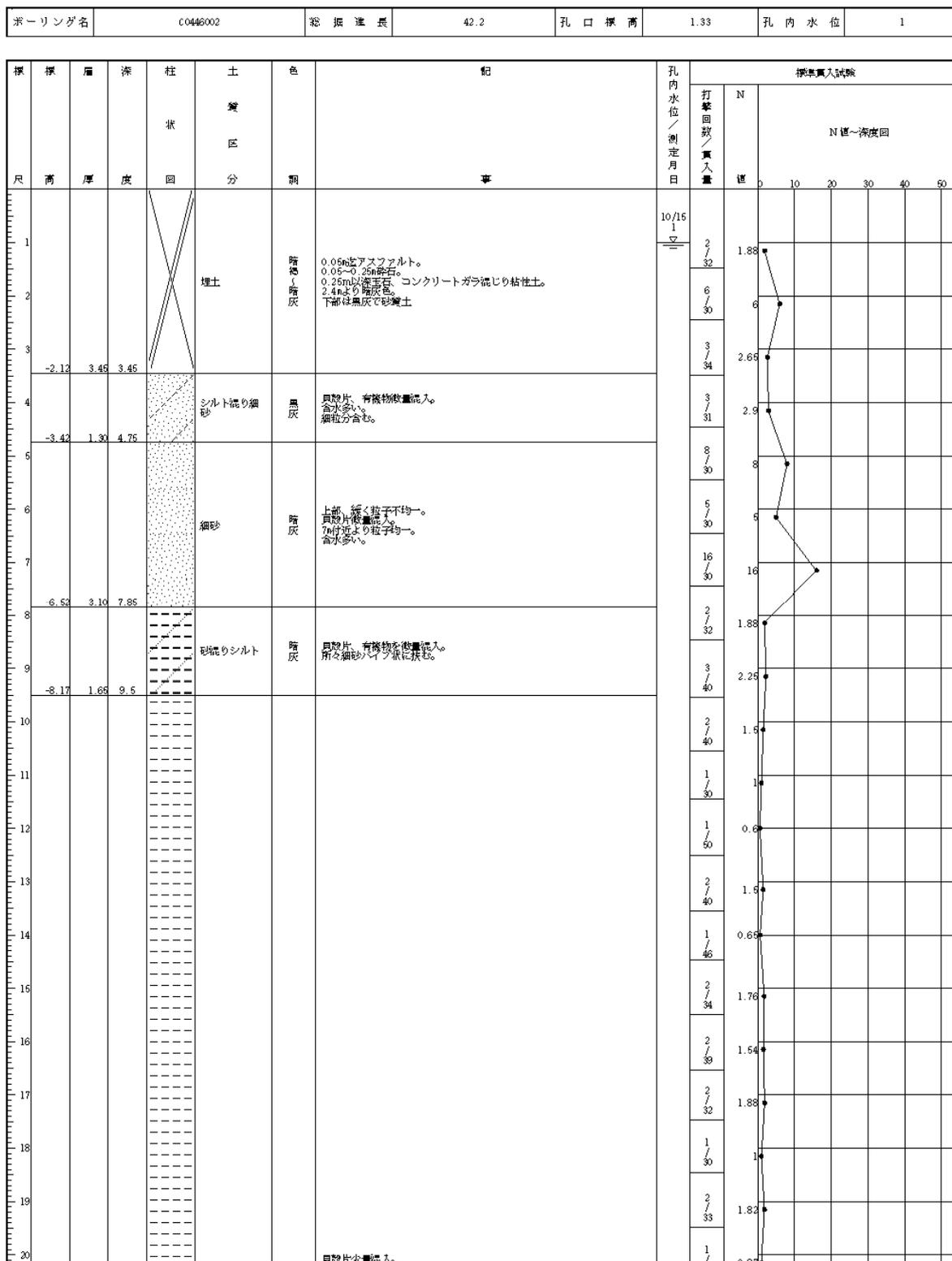
図 2(2) 土質ボーリング柱状図（地点①）



資料：「横浜市行政地図情報提供システム」（令和6年10月調べ、横浜市）

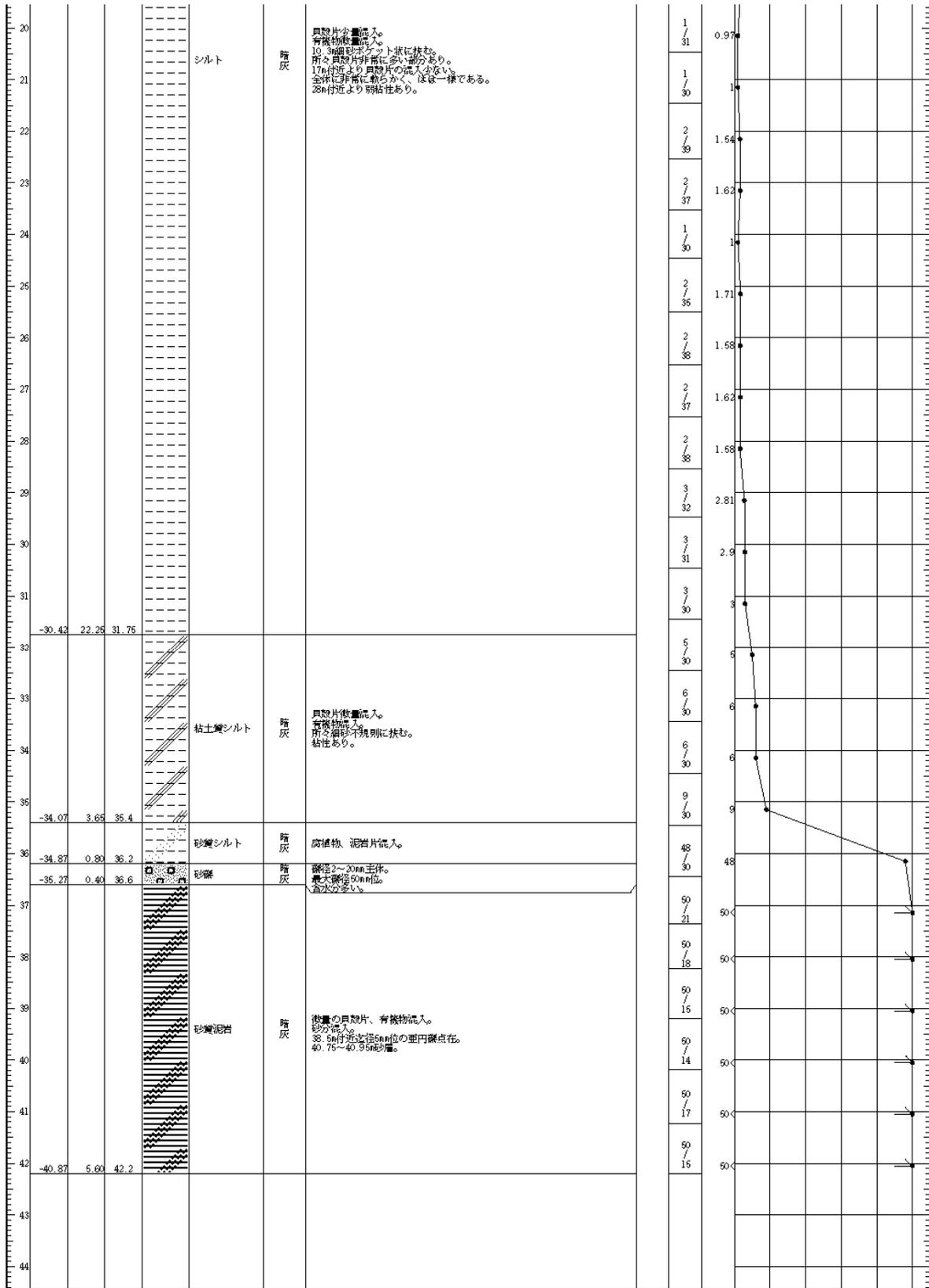
図2(3) 土質ボーリング柱状図（地点①）

土 質 柱 状 図



資料：「横浜市行政地図情報提供システム」（令和6年10月調べ、横浜市）

図 2(4) 土質ボーリング柱状図（地点②）



資料：「横浜市行政地図情報提供システム」（令和6年10月調べ、横浜市）

図2(5) 土質ボーリング柱状図（地点②）