

# 基盤整備の基本方針

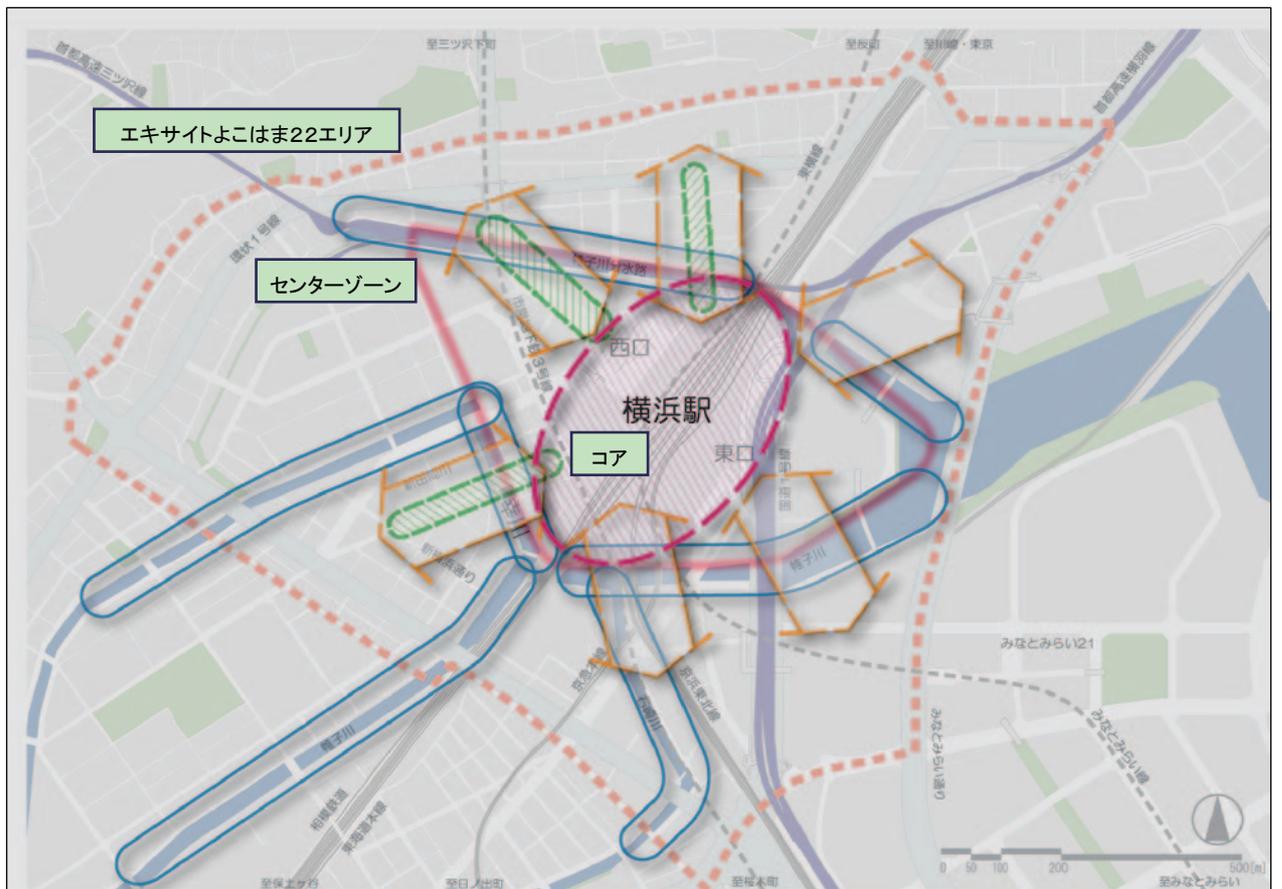
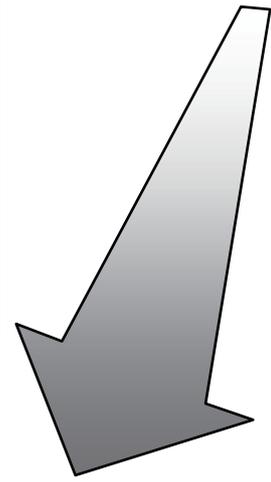
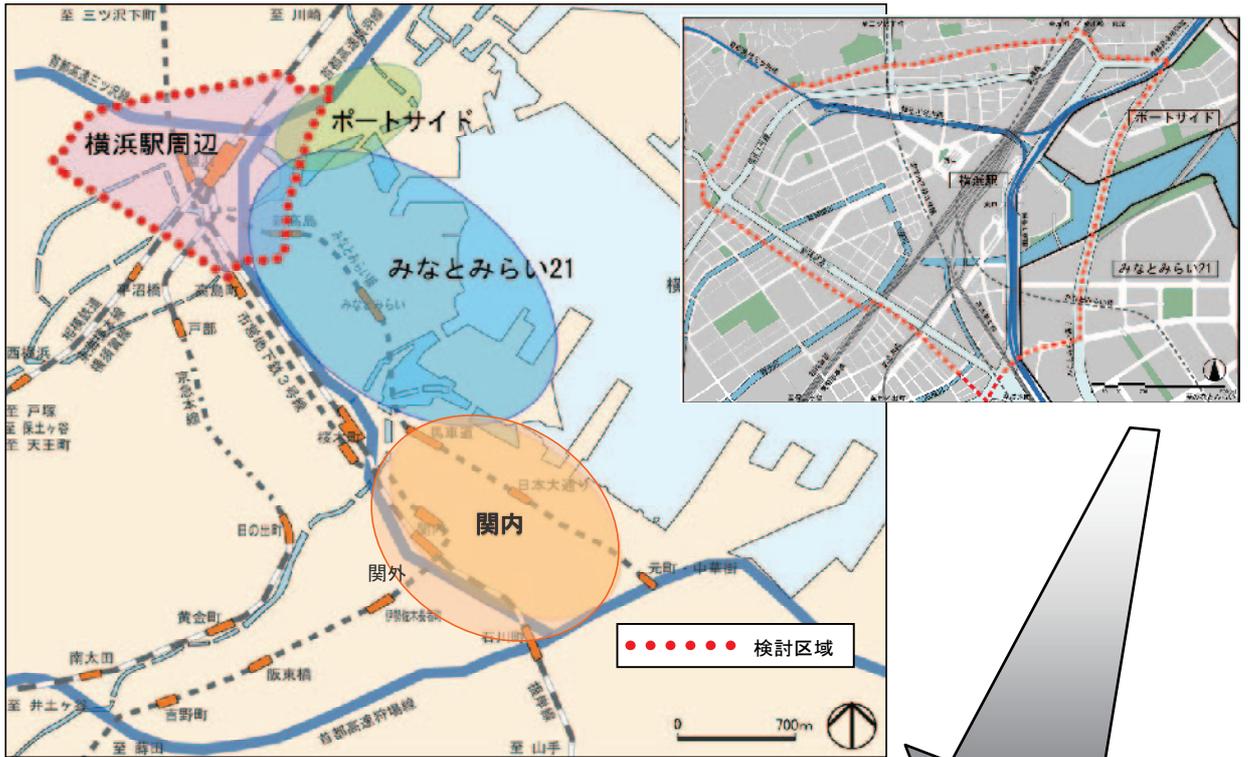
横浜駅周辺大改造  
計画づくり委員会



# 基盤整備の基本方針 目次

I. まちづくりの戦略を受けた施策展開.....	1
II. 施設整備の基本方針.....	4
1. 駅・鉄道.....	4
2. 駅前広場.....	6
3. 歩行者空間.....	8
4. 自転車関連インフラ.....	10
5. 道路（幹線、骨格となる道路）.....	12
6. 駐車場.....	14
7. 治水.....	15
8. 親水.....	16
9. 環境インフラ.....	17
10. 防災・情報インフラ.....	18
●施設展開イメージ（全体、地下部、地上部、デッキ）.....	19
III. 事業の進め方.....	24
IV. 主な事業関係者.....	25

横浜駅周辺地区（エキサイトよこはま22エリア）位置図



## I. まちづくりの戦略を受けた施策展開

---

◆ 基盤整備の基本方針への展開

<p><b>施設整備の基本方針</b></p> <p><b>駅・鉄道</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅構内の鉄道車両系・面性向上</li> <li>誰もが分かりやすい歩行者動線の構築</li> <li>ユニバーサルデザインの実現</li> <li>駅駅舎を中心とした多方向へのアクセシビリティ向上</li> </ul> <p><b>駅前広場</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅前広場の再編</li> <li>東西の空港アクセス機能を強化</li> <li>駅西側の駅前広場を形成</li> <li>西側の駅前広場機能を強化</li> <li>駅前広場と駅前広場の整備</li> <li>バス乗り場の集約化</li> <li>タクシー乗り場の分散配置</li> <li>バス、タクシーの駅との近接性の重視</li> <li>歩行者動線の円滑化</li> <li>横浜駅の玄関口にふさわしい駅前広場の景観形成</li> </ul> <p><b>歩行者空間</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>立体的な歩行者ネットワークの構築</li> <li>周辺地区へのデッキレールでの連絡を強化</li> <li>「通り」の個性を活かした魅力的な歩行者空間の創出</li> <li>ユニバーサルデザインの実現</li> </ul> <p><b>自転車関連インフラ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>安心・快適な自転車走行環境の確保</li> <li>駅周辺を通過できる自転車ルートの検討</li> <li>放置自転車対策の強化</li> <li>自転車を活用した来着者の回遊性の向上</li> </ul> <p><b>道路</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大改造エリア内の道路交通の極端な混雑</li> <li>駅周辺の高層ビルとなる建物の整備</li> <li>開発に伴い混雑が見込まれる箇所のボトルネックの解消</li> </ul> <p><b>駐車場</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>センターエリアの外側に、方面別に駐車場、駐車場出入口を配置</li> <li>センターエリアを中心とした駐車場の拡張や運送強化による駐車場の一元化</li> <li>駐車場への円滑なアクセス動線を考慮した道路整備</li> </ul> <p><b>治水</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>河川、下水道、まちづくりが連携した浸水対策を策定</li> <li>従来の堤防に加え、長期的・広域的に河川の堤防を推進</li> </ul> <p><b>緑水</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地区特性に応じて緑水拠点や遊歩道等を整備</li> <li>水を身近に感じられる空間を演出するため、駅から水辺へのアプローチ空間等を整備</li> </ul> <p><b>環境</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>先導的で革新的な環境・インフラ</li> <li>広域的なエネルギーネットワーク構築の検討</li> </ul> <p><b>防災</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共空間の活用、避難施設等の受け入れ協力、避難誘導などによる避難スペースの確保</li> <li>消火設備等を備える仕組みづくりや安全な避難路、代替交通手段の確保</li> <li>ユニバーサルデザインにも配慮した災害時・緊急時情報伝達システムの構築</li> <li>将来の温暖化に備え、長期的・広域的に河川の堤防を推進</li> </ul>
---

◆ まちづくりの戦略

<p><b>1. 横浜中心戦略</b> ～アジアの交流センターに向け、新たな開港～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>羽田空港への近接性を活かす、世界と結びつけた都市活動・交流拠点の形成</li> <li>国際都市成長の玄関口の形成</li> <li>首都圏の重要な広域拠点としての機能向上</li> <li>魅力ある生活・文化創造拠点の形成</li> </ul> <p><b>2. 環境創生戦略</b> ～横浜発・環境で世界をリード～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>まちの機能更新に伴うエネルギー効率の向上と環境負荷の低減</li> <li>水と風と緑を感じ、うるおいのあるまちづくり</li> <li>まちづくりの取組みに基づく環境負荷の低減</li> </ul> <p><b>3. 安全安心戦略</b> ～誰もが安心して暮らせるまち～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>民間と行政が連携、協力した都市防災機能の強化</li> <li>まちの力を活かせる「安全・安心」の体制づくり</li> </ul> <p><b>4. 感動空間戦略</b> ～忘れられないシーンを演出～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>横浜の玄関口にふさわしい都市景観の創出</li> <li>各地区の個性を活かした、横浜らしさを認めることができる景観の形成</li> </ul> <p><b>5. 悠々回遊戦略</b> ～ハマ時間を満喫できる界隈の創造～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅東西が一体となる回遊性の向上</li> <li>歩きやすさ、わかりやすい歩行者空間の形成</li> <li>誰もが魅力を感じられる「通り」の創出</li> </ul> <p><b>6. 交通転換戦略</b> ～公共交通の利用促進～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>総合的な交通結節機能の強化</li> <li>公共交通を優先した交通節高の展開</li> <li>歩行者と自動車の競争の解消</li> </ul> <p><b>7. 協働共創戦略</b> ～みんなできつくり、はぐくむ～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくりの推進組織とプラットフォームの形成</li> <li>地元主体のエリアマネジメント</li> <li>活動と成長、成長等の循環によるまちの価値向上</li> </ul>
--

**重点的なプロジェクト**

- 世界に誇れる駅プロジェクト
- 交通結節・広域プロジェクト
- 水のまちプロジェクト

◆ まちづくりガイドラインへの展開

<p><b>まちづくりの基本方針</b></p> <p><b>土地利用・空間形成方針</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>「アジアの交流センター」としての都市機能強化</li> <li>拠点にふさわしいまちの性格形成</li> </ol> <p><b>環境形成方針</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>首都圏における「エコエンジン」の役割を担うまちづくり</li> <li>環境モデル都市にふさわしいエネルギー対策、ピークアウト、エネルギー削減による低炭素型まちづくり</li> <li>水・緑・風を活用した快適な環境形成</li> <li>公共交通利用促進と環境負荷の低減</li> </ol> <p><b>防災・防犯方針</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>安全・安心なまちづくり</li> <li>民間と行政の協働による基盤整備と安全・安心体制づくり</li> </ol> <p><b>景観形成方針</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>横浜の玄関口にふさわしい、印象的で魅力ある都市景観の創出</li> <li>河川空間や緑地の賑わいなど地区の個性を活かした個性ある景観の創出</li> </ol> <p><b>歩行者ネットワーク形成方針</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>立体的な歩行者ネットワーク構築と魅力ある通りの整備</li> <li>環境豊かな駅水辺型ネットワークの形成</li> </ol> <p><b>交通環境形成方針</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>地域の特性に合わせた駅周辺整備のルールをつくることにより、駅周辺の適正な配置や運送拠点との連携を促進</li> <li>徒歩や自転車の適正化による人と環境にやさしい空間形成の促進</li> <li>駅が一体となった、快適な移動しやすい自転車利用環境の創出</li> </ol> <p><b>持続可能なまちづくり</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>総合的なまちの価値向上のための仕組みづくりと実践的なまちづくりの推進</li> <li>既存組織と連携した議論や活動、成果検証によるまちの価値向上</li> </ol>	<p><b>まちづくりの基準</b></p> <p><b>駅×街空間</b></p> <p><b>ア. 都市機能の導入・育成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際都市の中心にふさわしい、おもてなしの機能、ビジネス・文化機能、安全・安心で暮らしやすさのための環境の集積</li> </ul> <p><b>イ. 環境配慮・創出の取組み</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>他地区、及び他地区のモデルとなるエネルギー対策、ピークアウト、エネルギー削減による低炭素型まちづくりの取組みを先導的に実施</li> </ul> <p><b>ウ. 防災の取組み</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>災害発生時の一時避難者・帰宅困難者への対策</li> <li>浸水被害に対する対策の住民協働での実施</li> </ul> <p><b>エ. 都市景観の形成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節空間、歩行者空間、緑水空間、運送拠点において、「アウトプット」の創出に「都市活動の創出」による「多様な体感」に基づいた「多様なシーン」を展開し、「ドラマティック」な都市景観を形成</li> </ul> <p><b>オ. ターミナルコアの整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅と駅あるいは駅と街とを円滑に結ぶ、魅力的なターミナルコアの整備</li> </ul> <p><b>歩行者空間</b></p> <p>利便性が高く、憩いの感じられる、魅力的な歩行者空間・通りの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺を円滑にわかりやすく結ぶネットワークの形成</li> <li>地域の特性を活かした憩いのある魅力的な通りづくり</li> <li>誰もが親しみやすいユニバーサルデザインに配慮した空間づくり</li> </ul> <p><b>緑水空間</b></p> <p>魅力ある緑水空間の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>主要な緑水拠点において、その特性に即した特徴ある空間づくり</li> </ul>
--	--

	駅・鉄道	駅前広場	歩行者	自転車	道路	駐車場	治水	親水	環境	防災・情報
1. 横濱中心戦略	☆世界と結ばれた都市活動・交流拠点の形成 ☆国際都市横浜の玄関口の形成 ☆広域拠点としての機能向上						☆広域拠点としての機能向上	☆国際都市横浜の玄関口の形成 ☆生活文化創造拠点形成		☆国際都市横浜の玄関口の形成 ☆生活文化創造拠点形成
2. 環境創生戦略	☆まちの機能更新に伴うエネルギー効率の向上と環境負荷の低減									
	☆水と風と緑を感じ、うるおいのあるまちづくり									
	☆まちぐるみでの取組による良好な環境の形成									
3. 安心安心戦略	☆民間と行政が連携・協力した都市防災機能の強化						☆民間と行政が連携・協力した都市防災機能の強化			☆民間と行政が連携・協力した都市防災機能の強化
4. 感動空間戦略	☆横浜の玄関口にふさわしい都市景観の創出 ☆各地区の特性を活かした、横浜らしさを感じることができる景観の形成							☆横浜の玄関口にふさわしい都市景観の創出 ☆各地区の特性を活かした、横浜らしさを感じることができる景観の形成		
5. 悠々回遊戦略	☆駅東西が一体となる回遊性の向上									
	☆歩きやすく、わかりやすい歩行者空間の形成									
	☆個性と魅力が感じられる「通り」の創出									
6. 交通転換戦略	☆総合的な交通結節機能の強化									
	☆公共交通を優先した交通施策の展開									
	☆歩行者と自動車の錯綜の解消									
7. 協働共創戦略	☆活動と成果・検証等の循環による、まちの価値向上						☆活動と成果・検証等の循環による、まちの価値向上	☆活動と成果・検証等の循環による、まちの価値向上		

交通分野

水のまち分野

環境分野

防災分野

基盤整備の基本方針

I まちづくりの戦略を受けた施設展開

II 施設整備の基本方針

III 事業の進め方

IV 主な事業関係者



## Ⅱ. 施設整備の基本方針

---

# 1

## 駅・鉄道

### 目的

- ◇ 国際拠点・広域拠点にふさわしい、駅機能の強化
- ◇ 広域交通機能の強化

### 現状の課題・動向

- ◇ 不便な鉄道乗換がある
- ◇ 地下自由通路において歩行者が混雑し、乗り継ぎ動線や回遊動線が交錯している
- ◇ バリアフリールートが不十分
- ◇ 羽田空港の国際化、京急蒲田駅の連続立体交差事業及び駅総合改善事業による羽田空港へのアクセス性向上
- ◇ 神奈川東部方面線の整備
- ◇ 東急東横線の副都心線直通化
- ◇ 東北縦貫線の整備

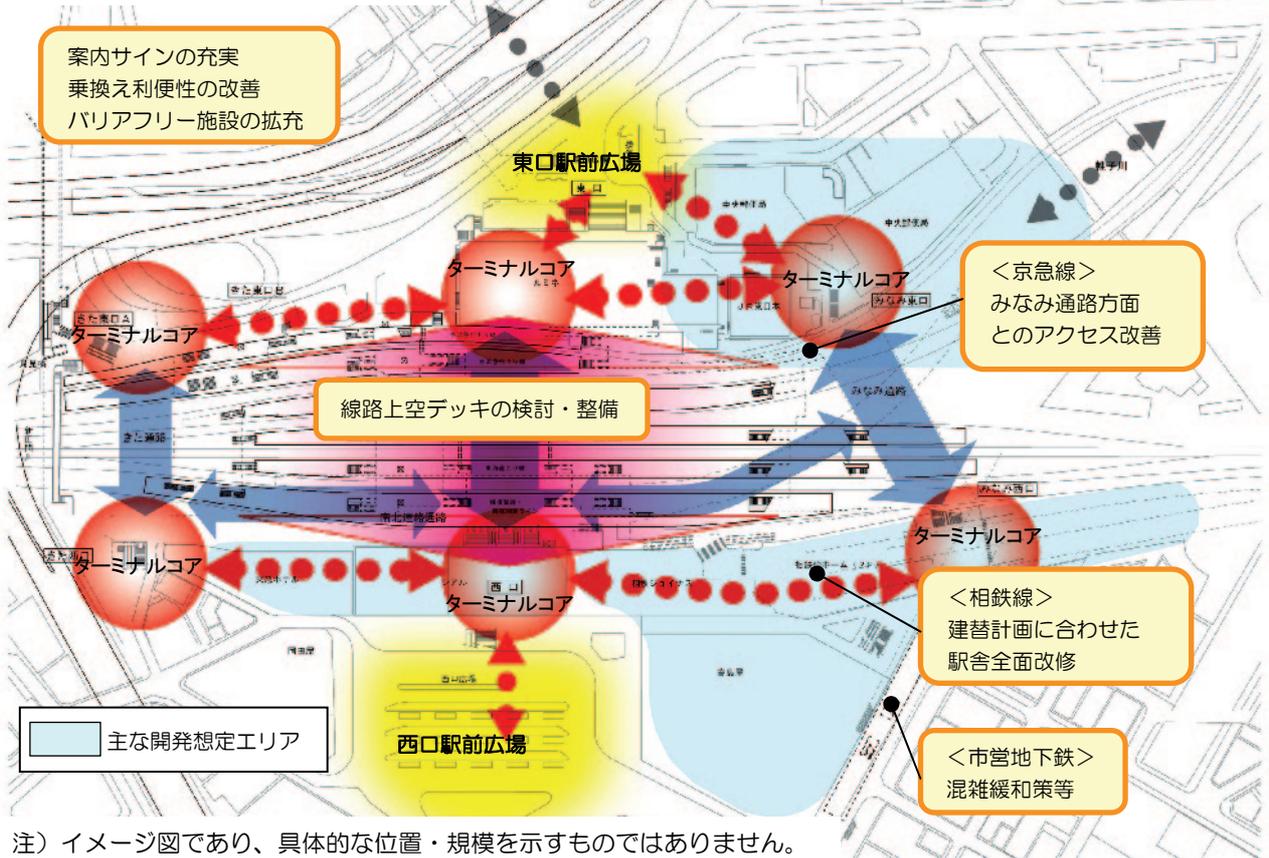
### 施設整備の基本方針

- ◇ 駅・鉄道の利便性の向上
- ◇ 誰もが分かりやすい歩行者動線の構築
- ◇ ユニバーサルデザインの推進
- ◇ 横浜駅を中心とした多方面へのアクセス性強化

### 取組み内容

- ◆ 乗換利便性の改善
- ◆ 駅・鉄道施設の改善
- ◆ 線路上空デッキの検討・整備
- ◆ 案内サインの充実（まち全体での統一、多言語等のユニバーサルデザインへの対応等）
- ◆ バリアフリー施設の拡充
- ◆ 羽田・成田空港や観光地へのアクセス性強化（横浜駅発特急電車の運行等）
- ◆ 横浜駅から新横浜駅へのアクセス性強化
- ◆ 首都圏各方面へのアクセス性強化（高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）等）

## < 駅機能の強化 >



## < 広域交通機能の強化 >



※運輸政策審議会答申第18号(平成12年1月)に基づき、未整備のA路線(目標年次までに整備を推進すべき路線)のうち、横浜を中心に主要路線を掲載

基盤整備の基本方針

I まちづくりの戦略を受けた施設展開

II 施設整備の基本方針

III 事業の進め方

IV 主要な事業関係者

# 2 駅前広場

## 目的

- ◇ 鉄道やバス等の駅内外での乗換利便性向上

## 現状の課題・動向

- ◇ 歩行空間や憩い・待ち合わせのスペースの不足
- ◇ 歩行者動線のバリアフリー対応が不十分
- ◇ バス乗り場やYCAT施設等の機能が分散しており乗換が不便で分りにくい
- ◇ 一般車両が駅前広場に流入し、公共交通と錯綜
- ◇ 道路上のタクシー・観光バスの駐停車が自動車交通の流れに影響
- ◇ 羽田空港の国際化
- ◇ 周辺開発に伴う都市活動の増加による、集客力の向上

## 施設整備の基本方針

### 【駅前広場の再編】

- ◇ 国際拠点の玄関口として東口の空港アクセス機能を強化
- ◇ 観光バスなどを集約した観光ターミナルの形成
- ◇ 地域の交通結節の拠点として、西口の駅前広場機能（路線バス・タクシー等）を強化
- ◇ 駅前広場と幹線道路とのアクセス性を向上

### 【駅前広場の整備】

- ◇ バス乗り場は、観光客を含む初めての利用者にもわかりやすいよう集約化
- ◇ タクシー乗降場は、駅の主要出入口付近に分散配置
- ◇ バス・タクシーは、利用者の利便性向上の観点から駅との近接性を重視
- ◇ 駅前広場・上空デッキ・ターミナルコアと連携した歩行者動線の円滑化
- ◇ 横浜の玄関口にふさわしい、周辺施設と一体となった駅前広場の景観形成

## 取組み内容

- ◆ 西口駅前広場への路線バス乗降場の集約化
- ◆ タクシー乗降場の分散配置
- ◆ YCATの再配置等の機能拡充
- ◆ 観光バス、都市間バスおよび水上バスを集約化した、観光ターミナルの形成
- ◆ 国道1号線交差点の改良及び栄本町線支線1号線の整備

### 【ガイドライン関連項目】

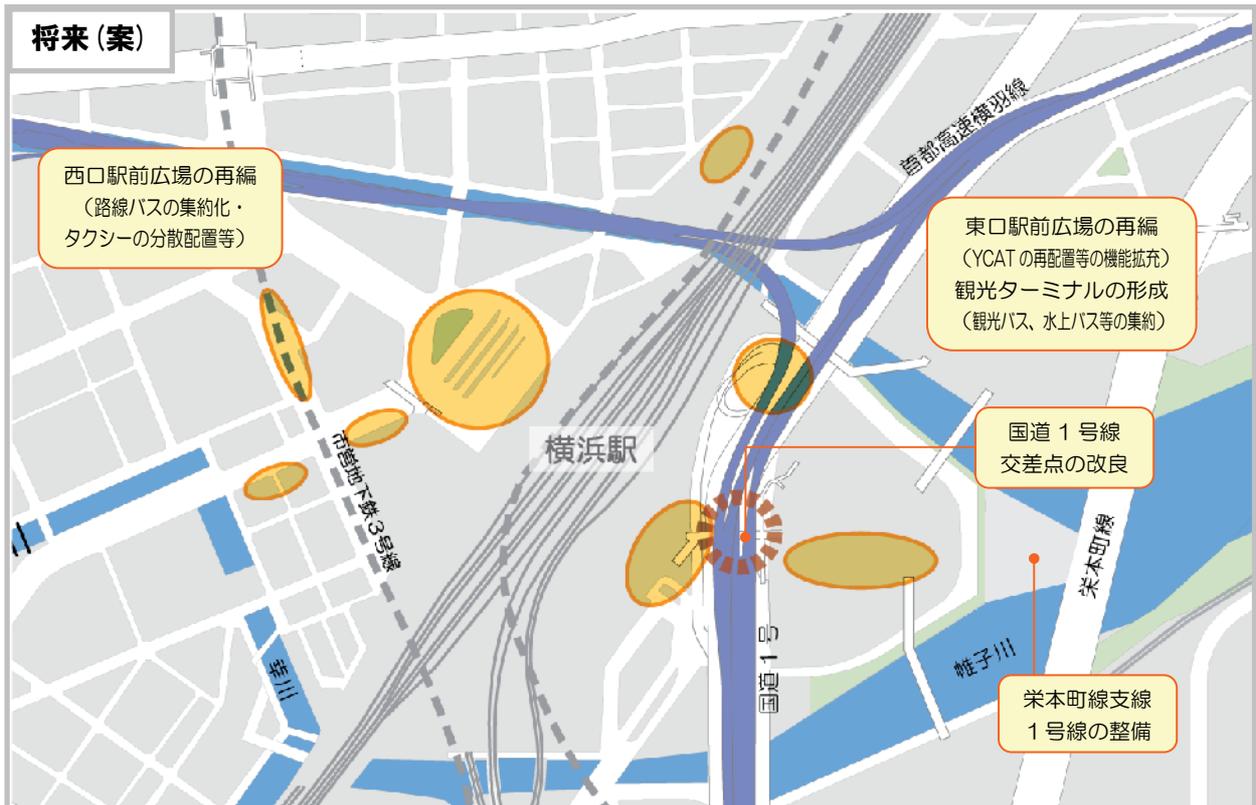
- P.11 「5. 歩行者ネットワーク形成方針」
- P.30 「①駅×街空間 エ. 都市景観の形成」
- P.32 「①駅×街空間 オ. ターミナルコアの整備」

# 駅前広場

## 現状



## 将来(案)



※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。

Ⅰ 基盤整備の  
基本方針

Ⅱ まちづくりの  
戦略を受けた  
施設展開

Ⅲ 施設整備の  
基本方針

Ⅳ 事業の進め方

Ⅴ 主な事業関係者

# 3 歩行者空間

## 目的

- ◇ 駅を中心に東西を一体的かつ円滑に移動・回遊できる歩行者ネットワークの整備
- ◇ 魅力的で賑わいのある、憩い・交流の場の創出
- ◇ 歩きやすく、わかりやすい歩行者空間の創出

## 現状の課題・動向

- ◇ 地下自由通路や駅前広場等において歩行者が混雑し、乗り継ぎ動線や回遊動線が交錯している
- ◇ コアにおける待ち合わせや滞留のための空間の不足
- ◇ 駅からみなとみらい21地区やポートサイド方面への歩行者移動が不便で分かりにくい
- ◇ パルナード等における歩行者と自動車の錯綜
- ◇ 中央通路と西口地下街（ザ・ダイヤモンド）を隔てるアップダウン等
- ◇ 周辺開発による歩行者交通量の増加

## 施設整備の基本方針

- ◇ コアにおける、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
- ◇ 東口エリアにおける、みなとみらい21地区やポートサイド方面へのデッキレベルでの連結を強化
- ◇ 西口エリアにおける、「通り」の個性を活かした魅力的な歩行者空間の創出
- ◇ ユニバーサルデザインの推進

## 取組み内容

- ◆ 線路上空デッキの検討・整備、ターミナルコアの形成
- ◆ 国道1号横断デッキの拡充
- ◆ 魅力的な通りの実現（きた西口～鶴屋町間（鶴屋橋歩道拡幅等）、パルナード、高島屋・幸栄間）
- ◆ 中央通路と西口地下街（ザ・ダイヤモンド）の円滑な接続
- ◆ 歩行者空間のバリアフリー化の促進
- ◆ 案内サインの充実（まち全体での統一、多言語等のユニバーサルデザインへの対応等）

### 【ガイドライン関連項目】

P.11 「5. 歩行者ネットワーク形成方針」

P.32 「①駅×街空間 オ. ターミナルコアの整備」

P.34 「②歩行者空間」

※ターミナルコア：デッキ・地上・地下の移動や回遊、賑わいを円滑にわかりやすく結ぶ、象徴的な結節空間



# 4 自転車関連インフラ

## 目的

- ◇ 環境に優しい自転車を活用した、快適で移動しやすいまちづくり

## 現状の課題・動向

- ◇ 地区内における、安心・快適な自転車走行環境の不足
- ◇ 駅周辺での駐輪スペースの不足
- ◇ 路上にあふれる放置自転車による、まちの魅力の低下と、歩行者や自転車の通行への阻害

## 施設整備の基本方針

- ◇ 目的施設までの安心・快適な自転車走行環境の確保
- ◇ コア内を押し歩いて歩く等、駅東西を通過できる自転車ルートへの検討
- ◇ 放置自転車対策の強化
- ◇ 自転車を活用した来街者の回遊性の向上

## 取組み内容

- ◆ 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
- ◆ センターゾーン外延部に駐輪場・自動二輪駐車を確保
- ◆ 放置自転車の取締り強化による歩行空間の確保
- ◆ 横浜駅におけるサイクルシェアリングの導入支援
- ◆ 横浜ベイサイドエリア回遊のためのコミュニティサイクルポート用地の確保

【ガイドライン関連項目】  
P.15「6. 交通環境形成方針」

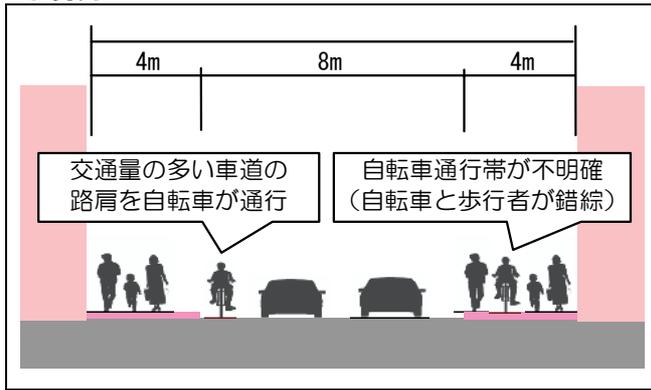
※サイクルシェアリング：一つの自転車を複数人で効率よく利用（シェア）すること。都市型レンタサイクル。  
※コミュニティサイクル：複数のサイクルポートの何処でも自転車を借りたり返すことができるレンタサイクル。



※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。

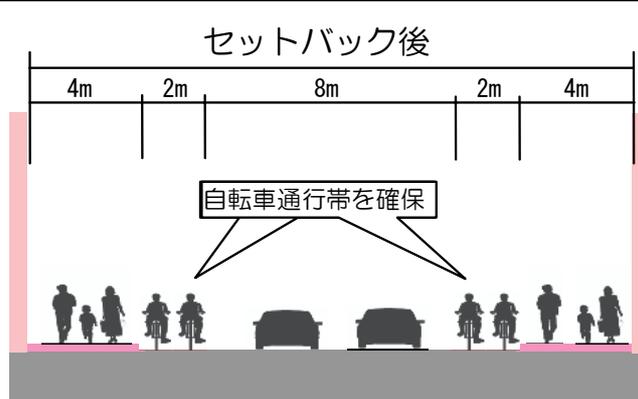
# 一般道路における自転車通行帯の整備イメージ

## ○現況



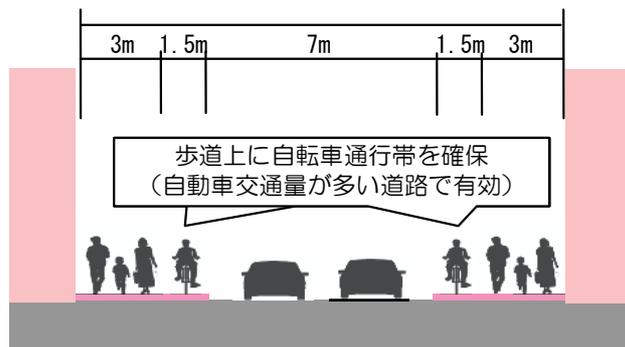
## ○整備後

### 1) セットバックによる自転車道整備のイメージ

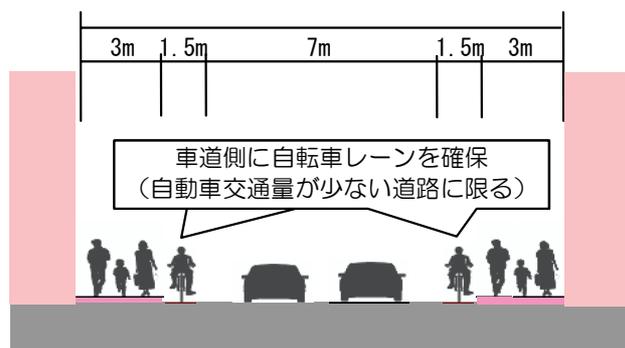


### 2) 現況幅員における自転車通行帯の暫定運用のイメージ

#### ①自転車の歩道通行部分の指定



#### ②自転車専用通行帯の指定



基盤整備の  
基本方針

I まちづくりの  
戦略を受けた  
施設展開

II 施設整備の  
基本方針

III 事業の  
進め方

IV 主な事業  
関係者

# 5 道路（幹線、骨格となる道路）

## 目的

- ◇ 人や自動車が集まる駅周辺地区内の交通の円滑化
- ◇ 公共交通の走行環境改善による、バス等の定時性・速達性の確保

## 現状の課題・動向

- ◇ 駅周辺の骨格となる道路に広域的な通過交通と駅周辺へのアクセス車両が混在しており、渋滞が発生
- ◇ センターゾーン内への通過交通の流入
- ◇ エリア流入部の交差点の混雑による、バスの定時性・速達性の低下
- ◇ 駅直近を中心とした多くの開発による、来訪車両の増加

## 施設整備の基本方針

- ◇ 幹線道路の整備・機能強化による計画エリア内の通過交通の転換促進
- ◇ 駅周辺の骨格となる道路の整備
- ◇ 開発に伴い混雑が見込まれる箇所の機能強化によるボトルネックの解消

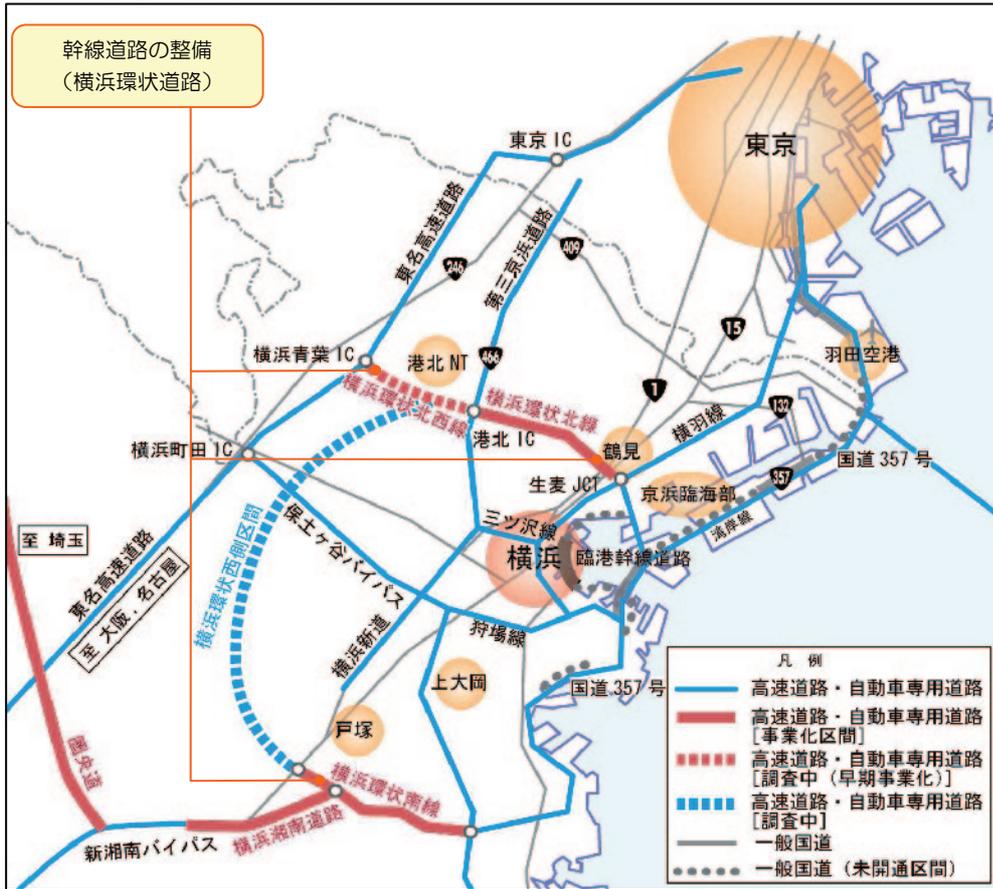
## 取組み内容

- ◆ 栄本町線支線1号線、北幸線の整備
- ◆ 主要渋滞ポイント（浅間下、青木橋、岡野など）の交差点改良（道路断面構成の変更によるレーン追加等）

## 本計画を支える関連事業

- ◆ 横浜環状道路（北線、南線、北西線）等の整備
- ◆ 首都高速道路の利用促進
- ◆ 市域幹線道路整備の着実な推進

【幹線道路の整備・強化】



【骨格となる道路の整備、ボトルネックの解消】



基盤整備の  
基本方針

I まちづくりの  
戦略を受けた  
施設展開

II 施設整備の  
基本方針

III 事業の  
進め方

IV 主要な事業関係者

# 6 駐車場

## 目的

- ◇ センターゾーンに向かう駐車目的交通の円滑化
- ◇ 駐車目的車両と歩行者との錯綜の解消

## 現状の課題・動向

- ◇ 特定の駐車場への利用集中による道路上への待ち行列の発生や、特定道路・交差点への交通の集中
- ◇ 点在する空き駐車場を探す、うろつき交通の発生
- ◇ 歩行者と自動車の動線の錯綜
- ◇ 周辺開発による駐車目的車両のセンターゾーンへの集中

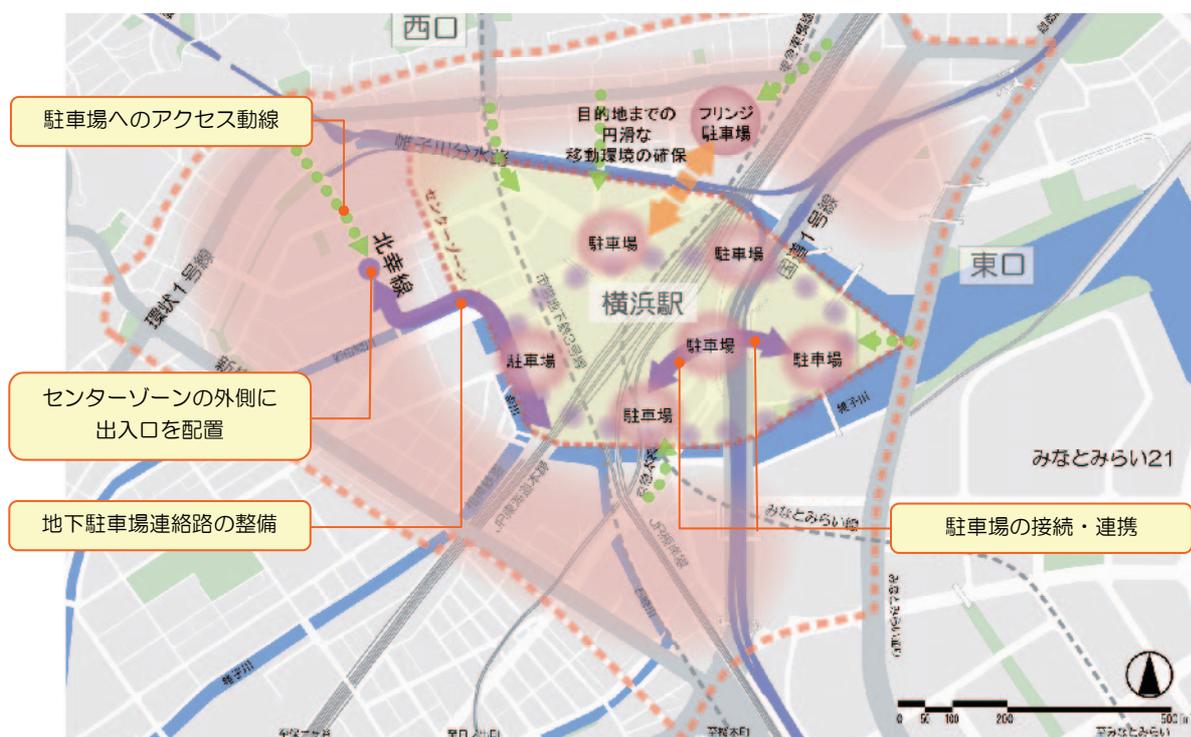
## 施設整備の基本方針

- ◇ センターゾーンの外側に、方面別に駐車場・駐車場出入口を配置
- ◇ センターゾーンを中心とした、駐車場間の接続や連携強化による駐車場の一体化
- ◇ 駐車場への円滑なアクセス動線を考慮した道路整備（5 道路（幹線、骨格となる道路）参照）

## 取組み内容

- ◆ 地下駐車場連絡路（南側一部区間）の整備

【ガイドライン関連項目】  
P.15「6.. 交通環境形成方針」



※フリンジ駐車場：駐車目的車両と歩行者との錯綜を解消することを目的として、センターゾーン外側（フリンジ部）に配置された駐車場のこと。

# 7 治水

## 目的

- ◇ 横浜駅周辺にふさわしい治水安全度の確保

## 現状の課題・動向

- ◇ 地下街の発達、高度利用された駅直近部等の地区特性から、浸水した場合の被害が甚大となる恐れ
- ◇ 一方、帷子川分水路の整備などの浸水対策を着実に実施してきたところ
- ◇ 昨今の局地的豪雨への対応
- ◇ 周辺開発による更なる高度集積
- ◇ 地球温暖化による海面上昇の可能性
- ◇ 桁下高さが不足する橋梁が多数存在（内海橋、京急線橋梁等）

## 施設整備の基本方針

- ◇ 河川、下水道、まちづくりが連携した浸水対策を実施
  - ・洪水時に河川から溢水することのないよう、河川の治水安全度を向上
    - 50年に1回程度の降雨（82mm/hr（※））に対応する整備（帷子川の将来目標は、100年に1回程度の降雨（93mm/hr（※））に対応する計画）
  - ・地下街を有したセンターゾーンにおける内水の安全度向上（浸水に対するまちの安全度向上）
    - 30年に1回程度の降雨（74mm/hr（※））に対応する整備（将来目標は、50年に1回程度の降雨（82mm/hr（※））に対応する計画）
  - ・その他、地域の取組みにより、水害に負けないまちづくりを目指す（※）横浜気象台における60分の確率雨量
- ◇ 将来の地球温暖化に備え、長期的・広域的に対策の検討を推進

## 取組み内容

- ◆ 河口部の河川改修
- ◆ 開発にあわせた橋梁架け替え等
- ◆ 公共空間における貯留施設の整備、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、止水板の設置等
- ◆ 将来の地球温暖化による海面上昇への対応として、沖合いにおける防潮水門等の方策を検討

【ガイドライン関連項目】  
P.7「3. 防災・防犯方針」  
P.28「駅×街空間 ウ. 防災の取組み」

基盤整備の  
基本方針

I まちづくりの  
戦略を受けた  
施設展開

II 施設整備の  
基本方針

III 事業の  
進め方

IV 主な事業関係者

## <浸水対策イメージ>



# 8 親水

## 目的

- ◇ 川・海とのつながりやまちの賑わいを感じられる魅力ある親水空間の整備

## 現状の課題・動向

- ◇ 堤防によるまちと川の分断、川に背を向けた土地利用など親水性が欠如
- ◇ 周辺開発による新たな空間の確保

## 施設整備の基本方針

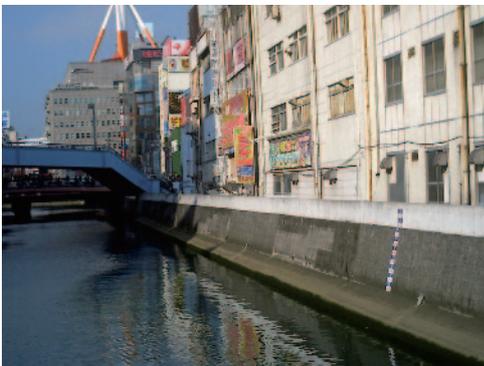
- ◇ 開発にあわせたセットバック等により創出される新たな河川沿いの空間について、地区特性に応じて親水拠点や遊歩道等を整備
- ◇ 水を身近に感じられる駅を演出するため、駅から水辺へのアプローチ空間等を整備

## 取組み内容

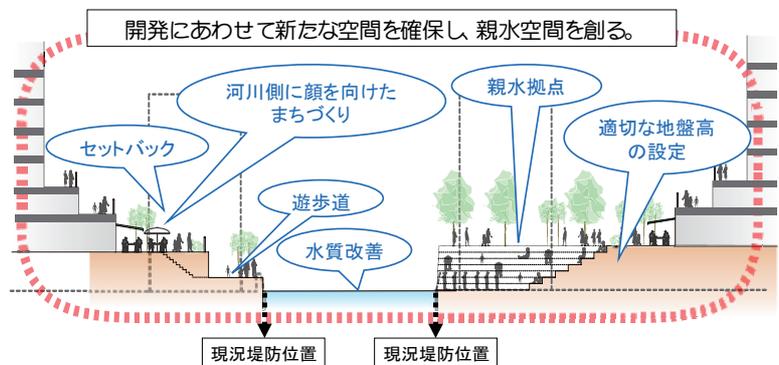
- ◆ 親水拠点や遊歩道の整備（ボードウォーク、階段護岸整備等）
- ◆ 海と川をつなぐ水上交通の検討
- ◆ 河岸的な親水空間を実現するための方策を検討（水門等）
- ◆ 水質改善方策を検討

【ガイドライン関連項目】

P.11 「5. 歩行者ネットワーク形成方針」  
P.36 「③親水空間」



【川に背を向けたまちの状況（西口）】



【親水空間整備イメージ】

# 9 環境インフラ

## 目的

- ◇ 横浜駅周辺地区が中心となり、首都圏全体へ環境への取組みが波及
- ◇ 最高水準のエネルギー効率の追求
- ◇ 熱のこもりにくい空間整備によるヒートアイランド現象の緩和
- ◇ 公共交通利用転換や低環境負荷型車両導入などの交通対策による環境負荷低減

## 現状の課題・動向

- ◇ 環境モデル都市「横浜」の中核に位置づけられる横浜駅周辺地区への期待
- ◇ 高いエネルギー需要に対するエネルギー供給の効率性追求
- ◇ 蓄熱性の高い素材に囲まれた空間がもたらすヒートアイランド現象
- ◇ 自動車交通起因による環境負荷

## 施設整備の基本方針

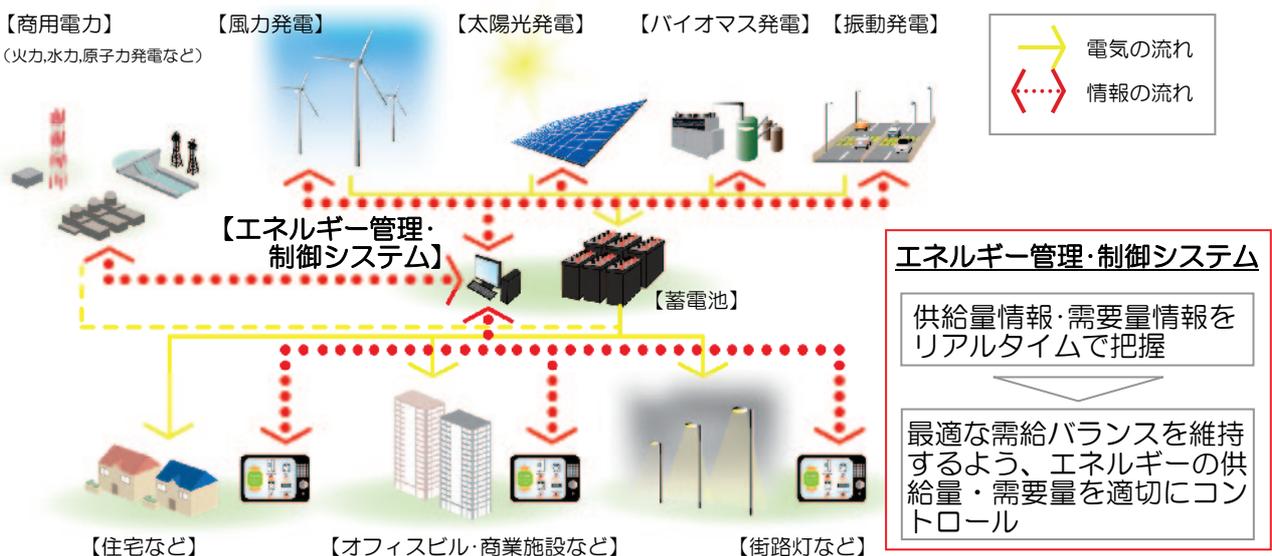
- ◇ 首都圏の他地区・他地域のモデルとなる先端的で革新的な環境インフラの整備
- ◇ 横浜市内の他地区間連携を視野に入れた広域的なエネルギーネットワーク構築の検討

## 取組み内容

- ◆ 横浜駅周辺地区を中心としたスマートグリッド構築の検討
- ◆ 環境情報受発信拠点施設の整備
- ◆ エネルギーの高効率化を促進する地域冷暖房施設の供給ネットワークの構築
- ◆ 臨海工場地区等排熱有効利用のための供給ネットワークの構築の検討
- ◆ 河川水、海水、下水等を活用したエネルギーネットワークの構築の検討
- ◆ ヒートアイランド現象緩和に向けた道路被覆対策（保水性・遮熱性舗装化）
- ◆ 周辺環境も含めた緑のネットワークの形成に向けた、街路樹の整備、緑地・広場等の拠点的な緑の整備
- ◆ フリンジ駐車場と駅前を結ぶ自動車交通の低環境負荷車両化と駐車場における充電設備整備

【ガイドライン関連項目】  
P.3 「2. 環境形成方針」  
P.26 「①駅×街空間  
イ. 環境配慮・創出の取組み」

### <横浜駅周辺地区を中心としたスマートグリッド構築イメージ>



基盤整備の  
基本方針

I まちづくりの  
戦略を受けた  
施設展開

II 施設整備の  
基本方針

III 事業の  
進め方

IV 主な事業関係者

# 10 防災・情報インフラ

## 目的

- ◇ 国際都市横浜にふさわしい、安全・安心なまちづくり

## 現状の課題・動向

- ◇ 災害時・緊急時に来街者を滞留させる空間の不足や混乱防止の情報提供手段の更なる充実
- ◇ 国際色豊かな都市にふさわしい活動を支える高水準な防災機能に強化
- ◇ 将来の地球温暖化による海面上昇の可能性

## 施設整備の基本方針

- ◇ 公共空間の活用、既存施設内の受け入れ協力、新規開発などによる滞留スペースの確保
- ◇ 地区内に人々が長時間滞留する事態を避ける為、帰宅支援情報等を提供する仕組みづくりや安全な避難路、代替交通手段の確保
- ◇ 誰でもどこでも簡単に情報を入手・確認でき、ユニバーサルデザインにも配慮した災害時・緊急時情報伝達システムの構築
- ◇ 将来の地球温暖化に備え、長期的、広域的に対策の検討を推進

## 取組み内容

【ガイドライン関連項目】

P.7「3. 防災・防犯方針」

P.28「①駅×街空間 ウ. 防災の取組み」

- ◆ 滞留スペースの確保・・・民間と行政の協働による滞留スペースの創出
- ◆ 情報伝達システムの構築・整備・・・災害時・緊急時だけでなく、平常時にも活用され、海外からの来街者や障害者の方などにも便利な、街の情報伝達システムの民間と行政の協働による構築・整備
- ◆ 避難経路の確保・・・老朽化建物等の更新による耐震性の強化や、落下物対策等による地区内の安全な避難経路確保方策の検討
- ◆ 帰宅支援対策・・・沢渡中央公園の防災機能の強化、海上や河川を利用した代替交通手段の検討、多言語 対応の案内サインの整備
- ◆ 将来の地球温暖化による海面上昇への対応として、沖合いにおける防潮水門等の方策を検討



## ■施設展開全体イメージ

---



沢渡中央公園の  
防災機能強化

北幸線の整備

西口駅前広場の再編  
(路線バスの集約化・タ  
クシーの分散配置等)

中央通路と西口地  
下街(ザ・ダイエー)  
の円滑な接続

地下駐車場連絡路  
(南側一部区間)の整備

魅力的な通りの実現

水辺の回遊空間

渋滞ポイント  
の交差点改良

多様なアクティビティ  
の拠点整備

【上記以外の主な取組み】

- 「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

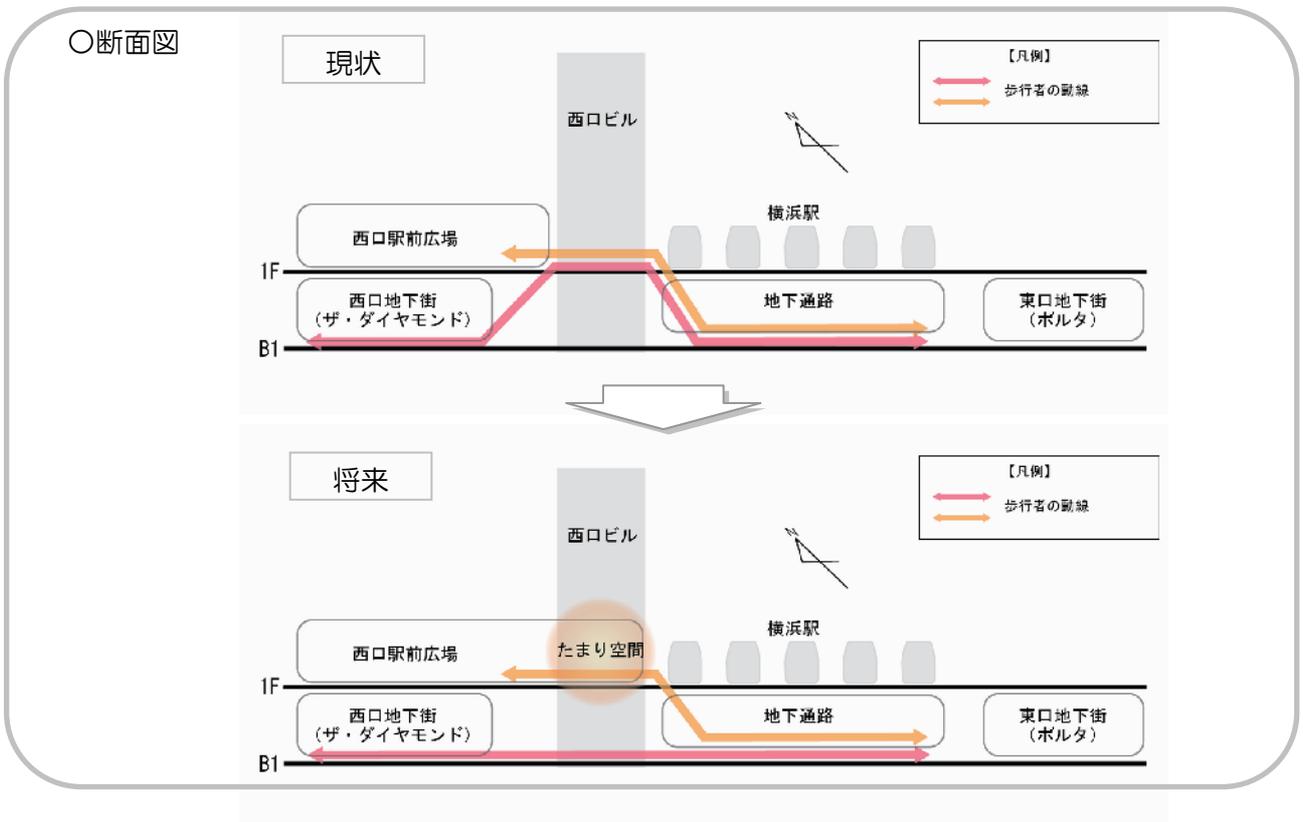
- 「治水」
- ◆ 開発にあわせた橋梁架け替え
  - ◆ 公共空間における貯留施設の整備、開発に伴う敷地内貯留施設の設置等
  - ◆ 開発にあわせた地盤嵩上げや止水板の設置

- 「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

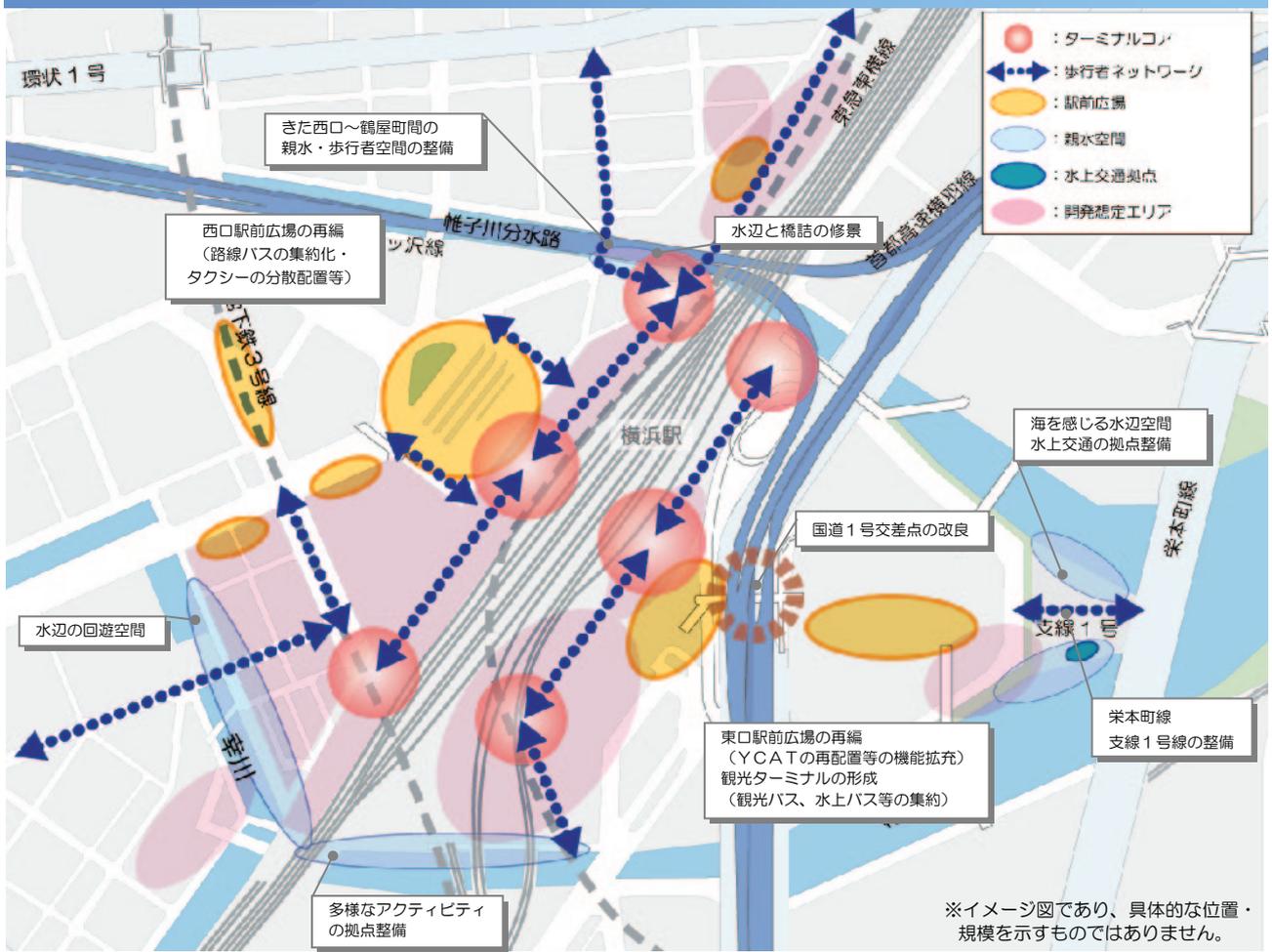




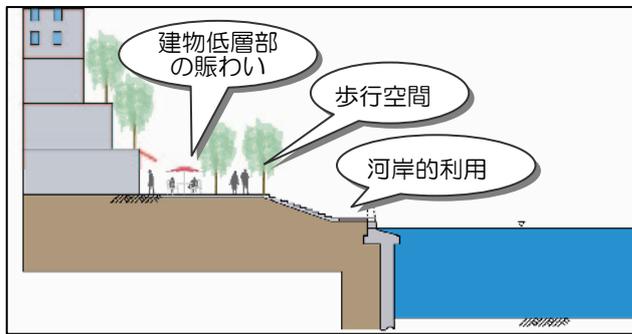
●中央通路と西口地下街（ザ・ダイヤモンド）の円滑な接続のイメージ



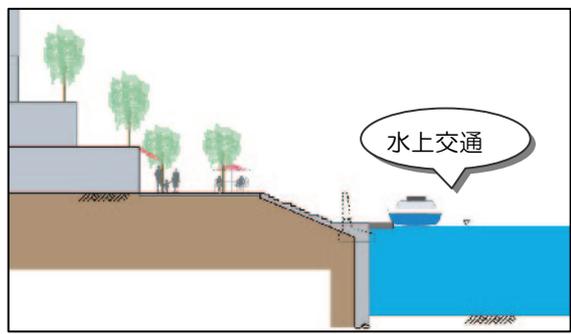
コア（地上部）



●親水空間・歩行者空間の整備イメージ

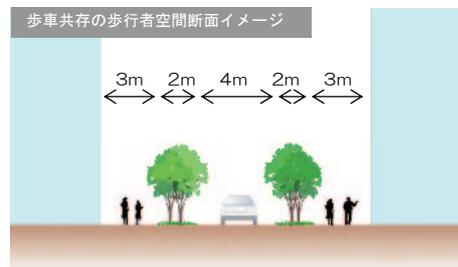
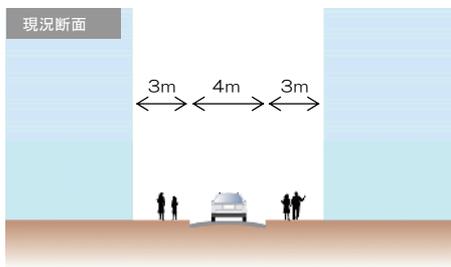


幸川親水空間断面イメージ



帷子川本川（東口）親水空間断面イメージ

鶴屋橋～鶴屋町：現況の特徴の活用、界隈性の創出



基礎整備の  
基本方針

I まちづくりの  
戦略を受けた  
施設展開

II 施設整備の  
基本方針

III 事業の  
進め方

IV 主な事業関係者

コア（デッキ）



※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。

## Ⅲ. 事業の進め方 Ⅳ. 主な事業関係者

---

### Ⅲ. 事業の進め方

【凡例】  
 主に行政が取り組む項目   
 行政と民間が連携して取り組む項目

項目	実施時期イメージ	
	第1ステージ	第2ステージ
想定民間開発		
駅・鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗換え利便性の改善</li> <li>駅・鉄道施設の改善</li> <li>線路上空デッキの検討・整備</li> <li>案内サインの充実</li> <li>バリアフリー施設の拡充</li> <li>多方面へのアクセス性強化</li> </ul>	
駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> <li>西口駅前広場の再編</li> <li>東口駅前広場の再編</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>YCATの再配置等の機能拡充、観光ターミナルの形成</li> <li>国道1号交差点の改良</li> </ul>
歩行者空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>線路上空デッキの検討・整備</li> <li>国道1号横断デッキの拡充</li> <li>魅力的な通りの実現</li> <li>案内サインの充実</li> <li>歩行者空間のバリアフリー化の促進</li> <li>ターミナルコアの整備 (横浜駅中央西口(一部)・みなみ東口・きた西口・きた東口)</li> <li>中央通路と西口地下街(ザ・ダイヤモンド)の円滑な接続</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ターミナルコアの整備 (横浜駅中央西口・みなみ西口・中央東口)</li> </ul>
自転車関連件	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>センターゾーン外延部に駐輪場・自動二輪駐車を確保</li> <li>放置自転車の取締り強化による歩行空間の確保</li> <li>コミュニティサイクルポート用地の確保</li> <li>サイクルシェアリングの導入支援</li> </ul>	
道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要渋滞ポイント(浅間下、青木橋、岡野などの交差点改良)</li> <li>栄本町線支線1号線の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>北幸線の整備</li> </ul>
駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>地下駐車場連絡路(南側一部区間)の整備</li> </ul>	

【凡例】

主に行政が取組む項目



行政と民間が連携して取組む項目



項目	実施時期イメージ	
	第1ステージ	第2ステージ
想定民間開発		
治水	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河口部の河川改修</li> <li>・開発にあわせた橋梁架け替え等</li> <li>・公共空間における貯留施設の整備、開発に伴う敷地内貯留施設の設置等</li> </ul>	
親水	<ul style="list-style-type: none"> <li>・開発にあわせた親水整備（帷子川本川（東口の一部）、分水路沿い、幸川沿い、栄本町線支線1号線付近）</li> <li>・新田間川における魅力ある親水空間の実現方策（水門、下水道の合流改善等）の検討</li> <li>・水上交通による賑わい創出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・開発にあわせた親水整備</li> </ul>
環境ｲﾝﾌﾗ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境情報受信拠点施設への地区内外からの情報ｲﾝﾌﾗ整備</li> <li>・地域冷暖房施設の供給ネットワークの構築</li> <li>・街路樹の整備、緑地・広場等の拠点的な緑の整備</li> </ul>	
防災・情報ｲﾝﾌﾗ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・情報伝達システム整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶やバス等を利用した代替交通手段の検討</li> <li>・沢渡中央公園の防災機能強化</li> </ul>

（第1ステージ・本計画とりまとめ以後概ね10年、第2ステージ・それ以後概ね10年）

上記表は、各ステージの開発にあわせて取組むことが望ましい基盤整備等を整理したものであり、今後、このイメージを基本に関係者間で協議をするものです。

※・主に行政が取組む項目

… 行政が、現在事業化しているもの及び今後主体的に整備・事業化していくものです。

・行政と民間が連携して取組む項目

… 開発にあわせて、行政と民間が連携して行政と民間が連携・協働し、整備・事業化していくものです。具体的な役割分担については、今後、関係者間で協議を進めていきます。

## IV. 主な事業関係者



