

# エキサイトよこはま22

2009.12



横浜駅周辺大改造  
計画づくり委員会

まちづくりビジョン

横浜駅周辺大改造

計画づくり委員会

## まちづくりビジョン 目次

はじめに.....	1
・ 横浜駅周辺大改造の必要性.....	1
・ 大改造計画の検討区域.....	2
・ 大改造計画の取組みの基本的な考え方.....	3
・ 横浜駅周辺に期待される役割.....	4
・ 横浜駅周辺が取組むまちの課題.....	8
<b>I. まちの将来像 .....</b>	<b>10</b>
1. まちづくりの基本理念.....	10
2. まちの将来像.....	10
<b>II. まちづくりの戦略 .....</b>	<b>19</b>
まちづくりの戦略の位置づけ.....	19
将来像の実現に向けて取組むべき課題と戦略への展開.....	20
1. 横濱中心戦略 ～アジアの交流センターに向け、新たな開港～ .....	21
2. 環境創生戦略 ～横浜発・環境で世界をリード～ .....	22
3. 安全安心戦略 ～誰もが安心して集える場へ～ .....	23
4. 感動空間戦略 ～忘れられないシーンを演出～ .....	24
5. 悠々回遊戦略 ～ハマ時間を満喫できる界隈の創造～ .....	25
6. 交通転換戦略 ～公共交通の利用促進～.....	26
7. 協働共創戦略 ～みんなで作くり、はぐくむ～.....	27
重点的なプロジェクト.....	28
まちづくりの戦略から基盤整備の基本方針・まちづくりガイドラインへの展開 .....	29
<b>III. まちづくりの進め方 .....</b>	<b>30</b>
1. みんなで連携し、協働するまちづくり .....	31
2. まちづくりへの取組みと基本的な作法（ルール）の共有化 .....	32
3. 民間と行政が連携・協働したまちづくりへの取組みの考え方.....	33
4. まちづくりを検証する仕組みづくり .....	35
5. 大改造の実現へ向けて .....	36

## 大改造計画 3編の役割・構成

大改造計画は、「まちづくりビジョン」「基盤整備の基本方針」「まちづくりガイドライン」の3編から構成します。

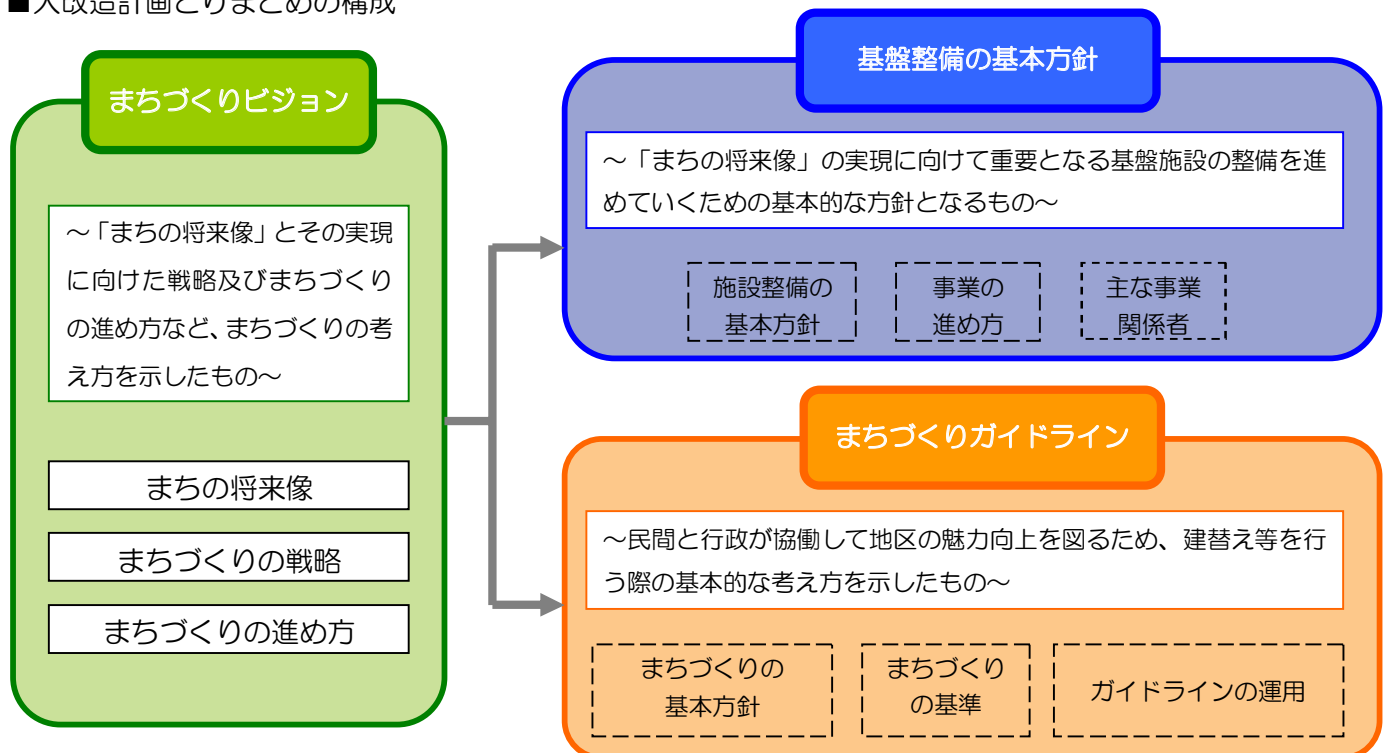
「まちづくりビジョン」は、「まちの将来像」と、その実現に向けた「まちづくり戦略」や「まちづくりの進め方」の基本的な考え方を示すものとして、長期に渡り、民間と行政が共有していきます。

「基盤整備の基本方針」は、まちづくりビジョンにおける「まちの将来像」の実現に向けて重要となる基盤整備について、具体の整備を進めていくための基本的な方針を示します。

「まちづくりガイドライン」は、民間と行政が連携・協働して地区の魅力向上を図るため、骨格となる空間や主要なネットワーク形成に向けた、まちづくりの取組みの基本方針・基準、その実現に向けたルール整備等に関する基本的な考え方を示します。

また、「基盤整備の基本方針」や「まちづくりガイドライン」は、まちづくりの進捗やその時代の考え方に応じて、進化・発展していくものです。

### ■大改造計画とりまとめの構成



## □ 横浜駅周辺大改造の必要性

横浜は、1859年6月の開港により、日本の表玄関となり、世界の文化が流入する窓口として、飛躍的な発展を遂げました。開港による貿易と生産の拠点として発展した後、戦後の接収と戦後復興の拠点、高度成長期の住宅地と京浜臨海部の拡大など、横浜は国家の危機や大転換期において、日本の国家戦略を先導的に展開する都市としての役割を果たしてきました。また、横浜は、企業家精神と自由を尊重する開放的な風土や企業・居住者・来街者へ良質で特徴的な空間を提供することで、都市としてのブランド力を持ち、多くの人や企業を惹き付けてきました。

## ▼横浜都心の一体化による新たなまちづくりのスタート

この横浜の中心に位置する横浜都心は、開港の地であり、古くからの都心であった関内、多くの鉄道が乗り入れるターミナルとして、その後急速に発展してきた横浜駅周辺と、この2つの都心をつなぎ、港の特性を活かしながら、新たな都心空間として形成されたみなとみらい21の3つのエリアから構成されています。みなとみらい21の整備進展により、この3つのエリアの一体化が進み、商業、業務、文化機能等が集積する首都圏有数のエリアとして、その集積を活かした新たなまちづくりの段階を迎えています。

## ▼羽田空港国際化を契機に横浜から世界へ新たな価値の発信

世界的な都市間競争が激化する中、今後も横浜が都市としてのブランド力を維持し、世界の中で魅力ある都市として、多くの人や企業に選ばれるためには、横浜都心が持つ資源を最大限活かし、横浜ならではの個性を発揮することが必要となります。国際化される羽田空港への近接性、開港当時の趣を残した街並み、新しい先進的な取り組みを受け入れる開放的な風土など、横浜都心が持つ資源を活用し、新たな価値を広く世界へ発信することが必要です。

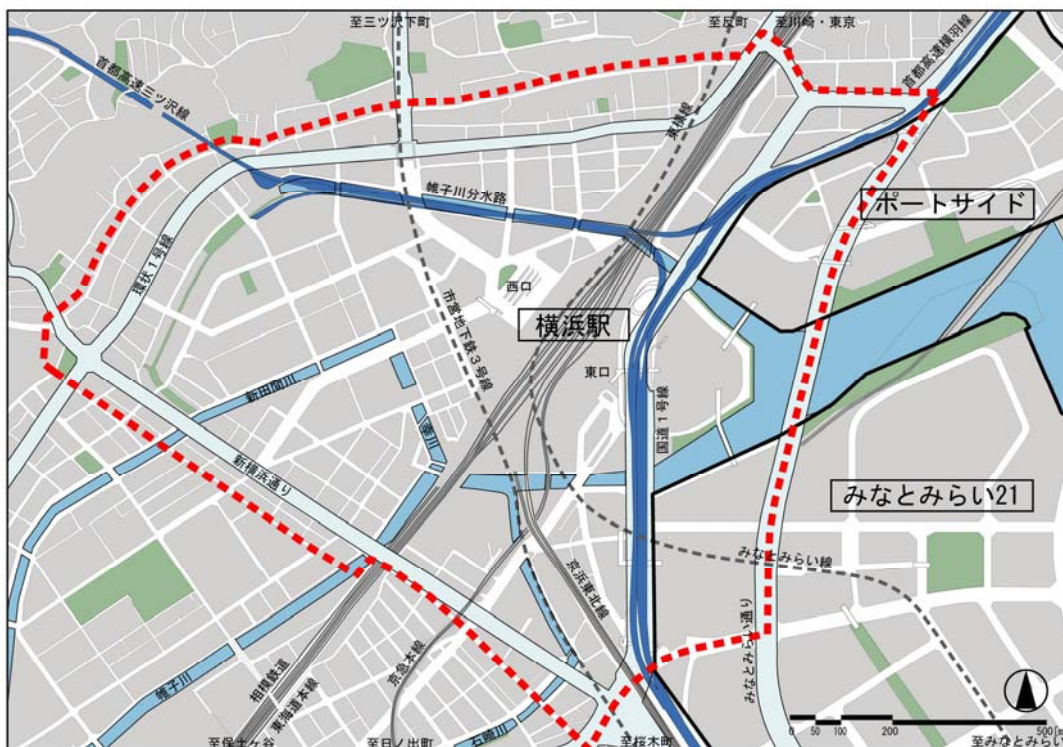
## ▼日本第二位の都市・首都圏南西部の要衝として、大都市中心部の再生モデルの提示

横浜都心にあって、6社9路線の鉄道が乗り入れ、1日に延べ約200万人の乗降客数がある首都圏有数のターミナルである横浜駅周辺は、横浜都心の核であるとともに、首都圏の中での東海道軸における重要な拠点です。しかし、まちとして自然災害に対する脆弱性を抱えていることや、都市活動に必要な道路などの基盤が不足していることなどから、その機能を十分に発揮できていないとともに、災害時には、首都圏全体の機能に大きな影響を与える可能性を抱えています。本地区区のような大都市中心部の既成市街地においては、治水安全度の更なる向上を図るためにも河川、下水、道路、鉄道、再開発等のまちづくりを一体的に扱わねばなりません。非常に困難な取り組みとなりますが、地区の更新時期にあわせて、課題解決に取り組む必要があります。また、海と川に接している本地区区は、地球温暖化に伴う海面上昇や台風大型化の影響を直接被る可能性が高く、防災上の対策と同時に、地球環境への貢献も欠かせません。特に環境への取り組みについては、首都圏の大都市で唯一、環境モデル都市に選定された横浜市の象徴として、日本あるいは世界を先導する役割が求められています。

これらを踏まえ、開港から150周年の大きな節目を迎える横浜が、今後も日本の首都圏機能を維持、強化する役割を担い、独自の魅力を発揮し、世界の中で確固たる「横浜ブランド」を確立し、日本を代表する都市として、持続的に発展できる環境を実現するために、本大改造計画は20年後の横浜駅周辺の将来像を見据え、その実現に向けたさまざまな取り組みをとりまとめています。

□ 大改造計画の検討区域

- ・横浜都心（横浜駅周辺、みなとみらい21、関内）全体を視野に入れながら、横浜駅周辺のまわりの将来像を描き、計画策定を行います。



## □ 大改造計画の取組みの基本的な考え方

### ▼まちの価値を高めるためにみんなで取組む計画

横浜駅周辺の大改造にあたっては、交通結節機能の強化・質の向上や自然災害に対する脆弱性の克服と合わせて、立地環境や機能の集積など横浜駅周辺の持つ資源を活用するとともに、新たな魅力や価値を創出するための機能の更新や再生、魅力ある都市空間づくりなどにより、まち全体の価値を高めていく必要があります。

すなわち、計画段階から管理運営段階まで、まち全体の価値向上に向けた一体的で総合的なマネジメントによるまちづくりを進めていくことが求められます。

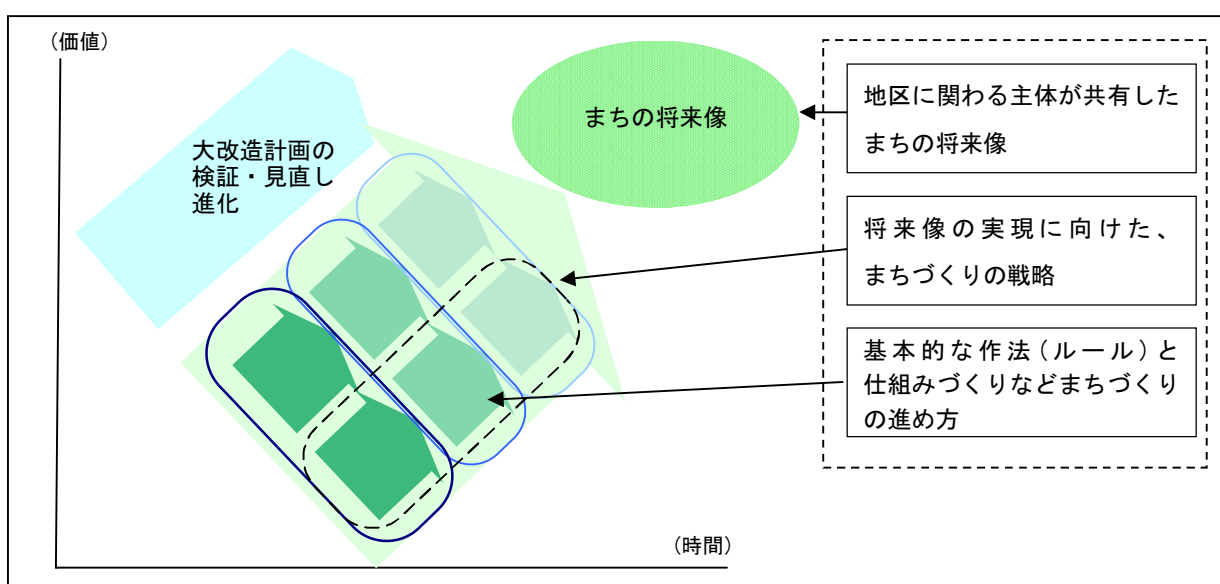
そのためには、

- 「まちの将来像」：地区に関わる主体が共有する将来のまちのあり方
- 「まちづくりの戦略」：まちの将来像の実現に必要な重点的な取組みの基本的な方針
- 「まちづくりの進め方」：まちづくりの実現化に向けた基本的な作法（ルール）と仕組みづくり  
これらについて行政、地元企業や団体、市民などまちづくりに関わる主体が共有し、まちづくりを進めて行くことが重要です。

### ▼まちの成長とともに進化する計画

また、まちづくりは長期的、かつ段階的な取組みを要しますが、まちの成長と共に柔軟かつ機動的にまちの将来像に向けた取組みを行っていくことが、将来像の実現の上で重要と考えます。

従って、まちづくりを進めながら、まちの成長や社会・経済動向に応じて、まちづくりに関わる主体を中心に、「まちの将来像」、「まちづくりの戦略」、「まちづくりの進め方」等を検証し、継続的に必要に応じた見直しを行うことが重要と考えます。



## □ 横浜駅周辺に期待される役割

横浜駅周辺は様々な都市機能が集積し、首都圏の多くの人々が利用する重要な拠点です。そのため、首都圏の目指す方向と横浜都心の役割、さらに、横浜都心が目指す将来像と期待される役割を踏まえて、横浜駅周辺におけるまちづくりの基本理念と将来像を定めます。

### ▼首都圏における横浜都心の役割

#### ◆新たな首都圏の目指すべき方向

首都圏<sup>※1</sup>は、わが国人口の約3分の1、GDPの約4割を占め、日本の政治・経済・文化等の中心的役割を果たすとともに、アジア・世界の中でも国際金融等、重要な役割を担っている、有数の大都市圏です。

一方、急速な高齢化に伴う経済成長力低下の懸念、グローバル化が一層進展する環境下での東アジア諸国の著しい経済成長など、首都圏をめぐる環境は大きく変化しつつあります。

また、災害等に対する脆弱な都市環境や慢性的な交通渋滞など今後の発展に向けて解決すべき数多くの課題も抱えています。

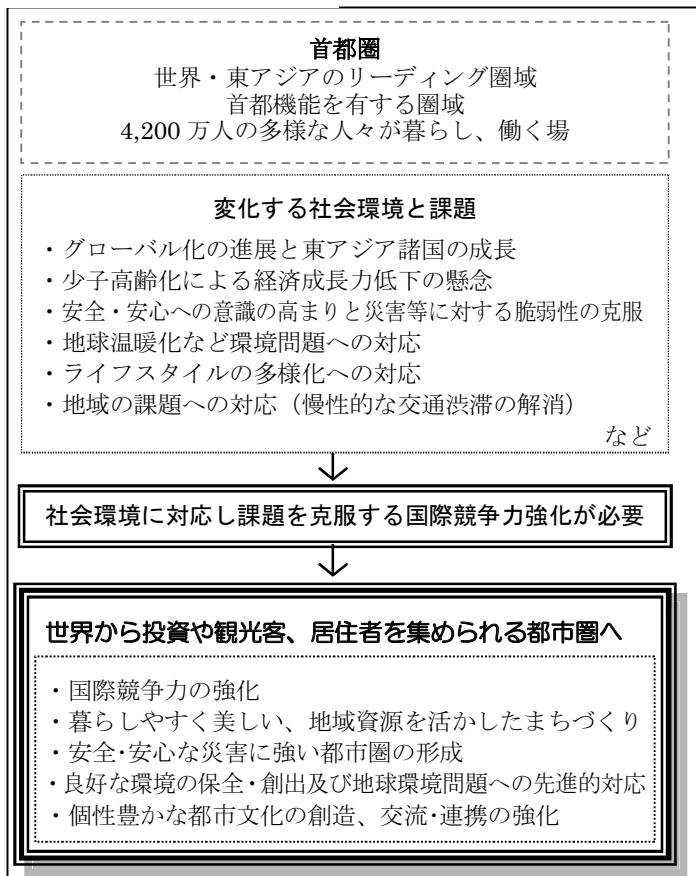
世界・東アジアのリーディング圏域など、首都圏が今後もその役割を果たすためには、経済・産業・学術・情報・都市インフラ等の集積を活かし、国際競争力を高めていくことが必要です。

現在、首都圏広域地方計画の策定に向けて、首都圏の果たすべき役割と目指すべき方向について議論・検討がなされていますが、首都圏がアジアを代

表する都市として世界レベルでの都市間競争の中で中心的な役割を果たしていくためには、整備された鉄道網などのインフラを活かし、人材や技術、歴史的資源などを背景に、都市としてのホスピタリティを高めることにより、世界から投資や観光客、ビジネスパーソンなどが集まり交流する都市圏へと成長することが必要です。そのためには、国際ビジネス拠点としての都市環境づくりや、世界から災害リスク（危険度）の高い都市圏と評価されている現状の改善、鉄道インフラを十分に活かすための都市基盤の更新や機能強化、環境問題への先進的な取り組み、個性や多様性を備えた都市文化の創造、多様な主体の交流・連携などを進めることが重要です。

※1 東京、神奈川、埼玉、千葉、茨城、群馬、栃木、山梨の一都七県

#### 【変貌する首都圏の役割】





#### ◆首都圏における横浜都心の役割

横浜は開港以来、日本の成長や発展を支えてきた近代文明の様々な事物が発祥した歴史を有し、先取の気質をもって国際社会との交流を通じて独自の文化を育んできた都市です。そして、戦後は日本の国際港都として、港湾物流を中心に世界と日本をつなぎ、日本の経済成長を支えてきました。また、拠点的な鉄道ターミナルとしての機能とその巨大な商業集積は南西部をはじめとした首都圏の人々の経済、社会活動と日常生活を支える重要な役割を担っています。

横浜は360万人の人口を擁する国内第二位の都市として、横浜らしさを活かした先進的な取組みを通じて、今後も首都圏の中であって大きな役割を担っていくことが期待されています。

その横浜の中心として、横浜都心は、様々な機能の集積など横浜都心が持つ強みを更に高め、以下に示すような首都圏を牽引していく役割を果たす必要があります。

○羽田空港への近接性や、コンパクトに集積するコンベンション施設や観光施設などを活かし、羽田空港の国際化を契機とした首都圏南西部の広域交通拠点としての機能強化と、国際的なビジネス、観光拠点としての機能の充実による国際競争力の強化が期待されています。

○首都圏における枢要な広域拠点として、首都圏南西部をはじめとする人々の生活に豊かさをもたらす商業、サービス、文化、業務など都市機能の充実と、地域の資源を活かした魅力ある都心空間の創造が期待されています。

○東海道軸の拠点として、災害時に首都圏機能へ与える影響を最小限に抑え、災害リスクの軽減をはかった世界レベルでの安心・安全な都市環境の形成が期待されています。

○首都圏の大都市で唯一の環境モデル都市として、「低炭素社会」への転換を目指している国際社会を先導する、先進的な環境創造への取組みを世界に発信することが期待されています。

○クリエイティブシティとしてのこれまでの取組みを活かし、国内外の多様な人々を魅了する文化の育成や、多様な人々が交流する場としての機能強化と、それらの活動の場に相応しい魅力ある環境づくりが期待されています。

#### ■首都圏における横浜の位置づけ（横浜市中期計画より作成）



## ▼横浜都心における横浜駅周辺の役割

みなとみらい21地区の整備の進展により、関内と横浜駅をあわせた3つの地区の一体化が進みつつある中、各地区が持つ魅力を発揮しつつ、各地区の融合による都心全体としての魅力を高めていくことが望まれています。

そのため、「横浜都心部ランドデザイン」において、基本的な方向性として以下の6つの将来像が示されており、横浜駅周辺はこれらの将来像のもと、「国際都市横浜の玄関口として国際競争力のあるまちを目指す」地区として方向づけられています。

その高めていくべき機能として、横浜の玄関口としての交通ターミナル機能や広域的商業等の広域の拠点としての機能、先端的・国際的企業の集積やそのサポート機能などが挙げられています。

## ■横浜都心の将来像と各地区の役割（横浜都心のランドデザインより）

### 横浜都心の将来像

- 歴史的な景観、港、海、川を活かした賑わいのまち
- 新しい就業の場と活力を創出するまち
- 新しい文化・芸術・技術を創造するまち
- 安全・快適に移動できる回遊性の高いまち
- 海風と緑を活かし地球環境共生するまち
- 防災・防犯機能を備えた安全・安心なまち

### みなとみらい21地区

みなとみらい21地区は、創造都市横浜を代表する地区を目指す。特に、以下の機能について高めていくものとする。

- ・国際文化都市としての国際交流拠点
- ・21世紀の情報都市としての国際業務企業
- ・先端的企業、ベンチャー企業による情報発信

### 横浜駅周辺地区

横浜駅周辺地区は、国際都市横浜の玄関口として国際競争力のあるまちを目指す。特に、以下の機能について高めていくものとする。

- ・横浜の玄関口としての交通ターミナル機能
- ・大型商業施設による広域的商業機能
- ・先端的・国際的企業の集積と良質な事業所サポート機能

### 関内地区

関内地区は、横浜開港の歴史と都心の最初の核として今後も発展していくことを目指す。特に、以下の機能について高めていくものとする。

- ・中心地としての機能を支える行政機能
- ・多くの人が集う教育・文化・芸術・スポーツ
- ・ショッピングストリートに見られる特色ある専門店
- ・歴史的建造物や街並み散策などの観光

### 関外地区

関外地区は、多様性・大衆性のある横浜独自の生活文化を育ててきた地区として、文化・業務の伝統を受け継ぎつつ、魅力的なまちを目指す。特に、以下の機能について高めていくものとする。

- ・市民に愛される特色ある専門店
- ・都市生活を支える地域密着型商店
- ・安全・快適・便利な都市型住宅

**横浜駅東口～新高島駅エリア**  
国内有数のターミナル機能を持つ横浜駅の徒歩圏内であり、都市基盤の整ったエリア

**桜木町駅～馬車道駅エリア**  
関内地区のウォーターフロントエリア、みなとみらい21地区の魅力的な景観に恵まれ、みなとみらい線の馬車道駅、桜木町駅の利用が可能な交通利便性にも恵まれたエリア

**関内駅周辺エリア**  
関内地区の都心機能、関外地区の境界性を持ち、JR、市営地下鉄関内駅及びみなとみらい線の駅も至近な距離にあるなど交通利便性にも恵まれたエリア

また、現在検討が進められている「都心臨海部・インナーハーバー整備構想」(※)から期待される役割についても留意していく必要があります。

(※「都心臨海部・インナーハーバー整備構想」・・・都心臨海部・インナーハーバーを横浜の象徴ととらえ、50年後に向けた新たなビジョンを策定するもの)

■都心臨海部・インナーハーバー整備構想対象エリア



## □横浜駅周辺が取り組むまちの課題

横浜駅周辺が今後も期待される役割を担い、首都圏機能の維持・強化や独自のまちの魅力を発揮し、持続的に発展できる環境を実現するため、まちが抱える様々な課題に取り組んでいくことが求められています。

### 国際化・都市間競争に向けた対応

世界情勢を踏まえ、横浜駅周辺が国際都市にふさわしい魅力の向上を図り、世界レベルでの国際競争力を高めていく必要がある。そのためには、アジアを中心とした国際交流拠点として不足する機能を充実させるとともに、羽田の国際化に対応した交通アクセスや乗換利便性等の駅機能の強化を図っていく必要がある。



### 深刻化する環境課題への取組み

横浜駅周辺は緑地も少なく、深刻な駅周辺の交通渋滞など、あるいはエネルギー効率の低さやヒートアイランド現象などの環境負荷が顕在化しており、まちの機能更新を契機に「環境モデル都市」にふさわしい潤いのある環境づくりをおこなう取組みが期待されている。

### 首都圏有数のターミナル駅としての魅力の向上

首都圏有数の拠点である横浜の玄関口にふさわしい、来街者や観光客などをひきつける魅力的な空間、横浜らしさを感じさせる景観が不足している。

また、横浜駅周辺は首都圏有数の商業機能集積地区であるにもかかわらず、ゆとりある歩行環境が不足している。駅東西を移動する際には、地下との接続部のアップダウンなどで円滑な人の流れが妨げられ、不便さとともに混雑を高める原因にもなっている。

駅周辺の道路には駅前商業施設等への自動車の集中や通過交通の流入により、慢性的に交通渋滞が発生している。そのため、公共交通の定時制や速達性が損なわれている。

横浜駅周辺を特徴づけている河川などの地域資源については、十分に活用が図られているとは言い難く、個性的・魅力的な親水空間を活かしたまちの魅力向上などへの期待も高まっている。



### 災害に対する安全性の確保

横浜駅周辺には、老朽化した建物が数多く見られ、建物更新、改善による地震に対する安全度の向上が求められている。また、海や川への近接性・駅東西の地下街の発達等の地区特性を有した首都圏の重要な拠点であるため、浸水時の被害が甚大となる恐れがあり、浸水に対するまちの安全度向上が求められている。

さらに、大震災の発生時などにおける被災者の駅周辺の滞留空間の圧倒的不足や災害情報を提供する手段の不足などにより、被害が甚大となる危険性を抱えている。





# I まちの将来像

## 1. まちづくりの基本理念

横浜駅周辺における現状やこれを取り巻く社会背景、首都圏における横浜都心や横浜駅周辺の役割などを踏まえ、横浜の特徴である歴史的な景観・海・川といった自然資源、開港以来育まれてきた開放的な風土や先進的な取組みへのチャレンジ精神を活かしながら、次の4項目をまちづくりの基本理念とします。

**1 安全安心を実感できるまちを目指します**

**2 都市機能の強化と新たな魅力を創出します**

**3 新たな環境の創造に取り組みます**

**4 エリアマネジメントによるまちの運営を目指します**

## 2. まちの将来像

### 1) 将来像

世界の中で、確固たる都市ブランドを持った新たな価値を発信する都市として持続的に発展していくとともに、横浜都心が日本の首都圏機能を強化し、独自の魅力を創出していくため、横浜駅周辺地区の将来像を次のとおりとします。

**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』**

## 世界から人々をいざなう『選ばれるまち』

地球環境への取組みや機能集積等による情報発信力、優れた交通アクセス、災害安全度や治安のよさなど、世界の人々から選ばれる機能と性能を備えた横浜都心の玄関口にふさわしい国際競争力を持ったまち

- ・ 横浜駅周辺は、アジアを中心とした国際的なビジネス活動や交流を促進する拠点として、また、横浜の魅力の発信など、横浜と世界を結ぶ玄関口としてのまちづくりを進めます。
- ・ 様々な機能の集積などによる情報発信力の強化のみならず、「環境モデル都市」を象徴する都心再生のモデルとして、「先取の気質」にふさわしい「脱温暖化」に取り組むまちづくりの姿を世界に発信し、国際社会を先導するまちづくりを進めます。
- ・ 国際競争力の向上をはかるためにも、治水対策や大規模災害時における街全体の安全性向上などにより、災害リスクを低減するとともに、防犯にも取り組むことで、全ての人が安心して過ごせるまちづくりを進めます。

## 心地よく、心に残る場面にあふれた『魅了するまち』

まち全体がユニバーサルデザインに配慮され、全ての人にとって、また車にとっても快適で、まちの中に印象的な空間があり、いつ来ても心が満たされる豊かな時間を過ごせるまち

- ・ 横浜の玄関口として、バリアフリーに配慮し誰もが使いやすく、来訪者が横浜らしさを感じる印象的で魅力あふれる風景や空間を創出するまちづくりを、文化・歴史を考慮しながら進めます。
- ・ 誰にとっても快適なユニバーサルデザインへの配慮を基本とし、様々な機能や空間が、水辺や賑わいなど地域資源を活用した歩行者空間で結ばれ、「通り」の個性や魅力を満喫できるなど、まち全体としての一体感や、安全で円滑な「回遊の楽しさ」が感じられるまちづくりを進めます。
- ・ 玄関口として国内外を結ぶ利便性の高い交通結節機能や、「脱温暖化」を目指したインフラやシステムなどに支えられ、拠点としての様々な都市活動が展開する、人が中心のまちを目指します。

## まちに関わるすべての人が『誇りに思うまち』

まちに関わる人が主役となり、考え、つくり、育て、みんなが自慢したくなる、ブランド力をもったまち

- ・ まちづくりに関わる主体が「まちの将来像」を共有し、まちづくりの計画段階からまちの運営まで、まちの持続的な発展のため様々な活動を展開し、まちのブランドを形成していきます。



## 2) 将来市街地イメージ

まちの将来像の実現に向けて、地区の持つ個性やポテンシャルを活かした将来市街地イメージを共有し、まちづくりを進めていきます。

### ○各々の地区が有する個性、ポテンシャルを生かし、その魅力を磨き上げる。

各々の個性を活かした土地利用や機能の更新、隣接する地区との連携強化などにより、それぞれの地区の特色を十分に活かすことで、魅力を備えたまちづくりを進めていきます。

### ○それぞれの個性を結びつけ、まちとしての一体感や重層的な魅力を醸成していく。

横浜駅周辺が全体としてまちづくりの効果を最大限に発揮するために、それぞれの地区の魅力を高めることとあわせ、相互連携が強化され、相乗効果が発揮するような「市街地の構造」を形成し、まちとしての一体感や重層的な魅力を醸成していきます。

### □将来市街地イメージの方向性

#### 【横浜駅の周辺】

- ・広域的な交通拠点である横浜駅の存在を活かした魅力的な横浜の玄関口となっている。
- ・交通の拠点として多様な人々が集まる特性を受けて様々な機能が集積している。

#### 【駅西側】

- ・商業、業務、教育など、既存の機能集積で育まれた特性を生かしながら、次世代にむけ市街地機能が更新され、通りと沿道が一体となった魅力あるまちが形成されている。
- ・水辺空間と市街地の近接性とスケール感を生かしながら市街地の魅力が向上している。

#### 【駅東側】

- ・ダイナミックな空間スケールや眺望にすぐれた水辺等を資源に、業務・商業、文化、交流、居住など、地区の特色にあわせ横浜都心の成長を支える新たな機能の受け皿が形成されている。
- ・小さな街区では、駅に近接する立地、地区を河川が流れる特色を生かしながら、周辺と連携したまちが形成されている。

## □地区別の将来市街地イメージ

(1) 横浜駅地区 ～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～

(2) 高島地区 ～横浜の発展を支える新しい都市機能と優れた景観・環境を備えた複合市街地～

(3) ポートサイド地区 ～「アートとデザイン」をテーマとする複合機能を備えた都心居住地～

(4) 南幸地区 ～様々な人々が楽しめる商業・文化・エンターテインメントのまち～

(5) 北幸地区 ～成長企業が地域に生まれ、有力企業に共存して活躍するビジネスのまち～

(6) 鶴屋町地区 ～明日をになう人材を育てる、交流・賑わいのまち～

(7) 平沼地区 ～横浜駅にもみなとみらいにもアクセスしやすい利便性の高い住宅・業務市街地～



## □将来市街地イメージの位置づけ

将来市街地イメージは、関係者による価値観や方向性の共有を助けるものであり、今後、関係者によって議論、検討を行い深めていくものと考えています。

## ▼各地区の将来イメージ

### (1) 横浜駅地区 ～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～

- ・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い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、超高層建築物などによって、玄関口にふさわしいシンボリックな景観が形成される。
- ・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、小規模な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。

### (2) 高島地区 ～横浜の発展を支える新しい都市機能と優れた景観・環境を備えた複合市街地～

- ・アジアをはじめ、世界で活躍する企業や国内の有力企業の拠点、先端技術産業の研究開発拠点等、横浜を支える新しい都市機能が立地し、国際色豊かな業務・商業地区を形成している。
- ・オフィス等と一体に文化施設・芸術施設、交流施設などが整備され、就業者や市民など幅広い層が楽しめる文化機能が立地している。
- ・川や海への眺望を楽しめる空間が整備され、みなとみらい21地区と横浜駅を往来するビジネスマンや来街者、地区の就業者などに快適なウォーターフロントを提供している。デザイン性に優れた建物群によってみなとみらいと調和した都市景観を形成し、広がりのある眺望やダイナミックな風景が楽しめる空間が形成されている。
- ・海や川への眺望が楽しめる歩行者デッキによって街区が結ばれており、イベント開催など交流の場となる広場など、まちの活気と潤いが融合した空間が形成されている。

### (3) ポートサイド地区 ～「アートとデザイン」をテーマとする複合機能を備えた都心居住地～

- ・利便性が高く、海の眺望を望める都心型の住宅地や先端的な商業施設、業務施設などが立地し、帷子川・横浜港にむかって顔をかたちづくるウォーターフロントのまち。
- ・「アートとデザイン」を街の特色としてアート作品やテーマに従って色彩等がコントロールされた建築物、公共空間など整備され、個性的な都市空間を形成している。

**(4) 南幸地区 ～様々な人々が楽しめる商業・文化・エンターテインメントのまち～**

- ・多彩な店舗や飲食店、娯楽施設を集積してきた地区の特色が活かされ、さらに先進的な商業空間や文化機能、幸川の親水空間などが備わって魅力的な商業・エンターテインメントが展開している。
- ・パルナードをはじめ、歩行者に開放されて安心して街歩きができる個性的なストリートが形成され、活気と賑わいにあふれた地区を形成している。

**(5) 北幸地区 ～成長企業が地域に生まれ、有力企業に共存して活躍するビジネスのまち～**

- ・数多くの地元有力企業に加えて、国際都市として成長する横浜都心や東京の企業をサポートする多様な業種・業態の企業や起業したばかりの企業、成長過程にある企業が集積し、落ち着いた環境の中で多様な居住ニーズを満たす住宅等と調和しながら立地している。
- ・就業者や居住者の生活を豊かにする生活便利施設や店舗、コミュニティの交流の場などが適切に立地し、快適な都心生活が行われている。
- ・新田間川と一体となった親水空間が形成され、人々の憩いや散策の場として、地区の魅力を高めている。

**(6) 鶴屋町地区 ～明日をにう人材を育てる、交流・賑わいのまち～**

- ・帷子川分水路の北側を中心に、高い専門性を備えた各種の学校や大学のサテライトキャンパス、企業や大学の研究者が利用する研究・交流のための施設などが複数立地するなど、若い世代の活動や交流が行われる活気のある地区を形成している。
- ・横浜駅の北口近辺では、従来から立地する商業機能の更新などによって、横浜市民の幅広いニーズを満たす店舗や飲食店などが立地する商業・業務地区を形成している。
- ・北口から鶴屋町地区内へ賑わいと限界性を持った通りが形成されている。
- ・旧東海道沿いでは、歴史性を活かした通りが形成されている。

**(7) 平沼地区 ～横浜駅にもみなとみらいにもアクセスしやすい利便性の高い住宅・業務市街地～**

- ・横浜駅に近接する立地条件と帷子川や石崎川などの景観要素を活かして豊かな都市生活を享受できる住宅や、周辺オフィスゾーン・住宅との近接性等を活かした多様な業態の企業などが調和しながら立地している。
- ・就業者や居住者の生活を豊かにする生活便利施設、旧東横線跡地を活かした遊歩道や店舗、周辺の就業者が運動や息抜きなどに利用する施設等が立地し、快適な都心生活が行われている。

## □目指している市街地の構造

将来市街地イメージの実現に向けて、それを支える適切な市街地の構造があわせて形づくられていくことも必要です。

商業・業務機能など既存の集積や、川が存在など横浜駅周辺が有する資源を活かし、今後、戦略的なまちづくりに取り組み、以下のような市街地の構造が形成されていくことを目指します。

### ○高次都市機能が集積し、高度かつ立体的な土地利用によるセンターゾーンを形成

- ・既存の機能集積を活かしつつ、国際的な業務機能や中枢的な業務機能、広域的な商業機能・集客機能、宿泊機能、高度な文化機能等、高次な都市機能が集積される。
- ・土地利用の高度化、立体的な複合化とともに、快適な広場や歩行者空間が確保され、利便性や回遊性の高いまちが形成される。
- ・センターゾーンの高度利用を通じて、風の通り道や見通しの確保などの環境に配慮しながら横浜の新たなランドマークが形成される。(超高層等により遠方からも視認しやすい景観を形成)

### ○センターゾーンを包み、親水性の高い、魅力ある市街地をつくる水辺空間を形成

- ・都心の市街地に入り込む新田間川、帷子川等の水辺空間を再生し、海側からの風を川に沿って誘いながら親水性が高く涼やかな環境が市街地全体で形成される。美しく潤いのある環境によって包み込まれたセンターゾーンが形成される。
- ・市街地の特性や立地条件にあわせてそれぞれに特色のある水辺を形成し、魅力的な水辺を備えた都心空間が創造される。

### ○「ターミナル」としての横浜駅とその隣接街区の機能を強化(コアの形成)

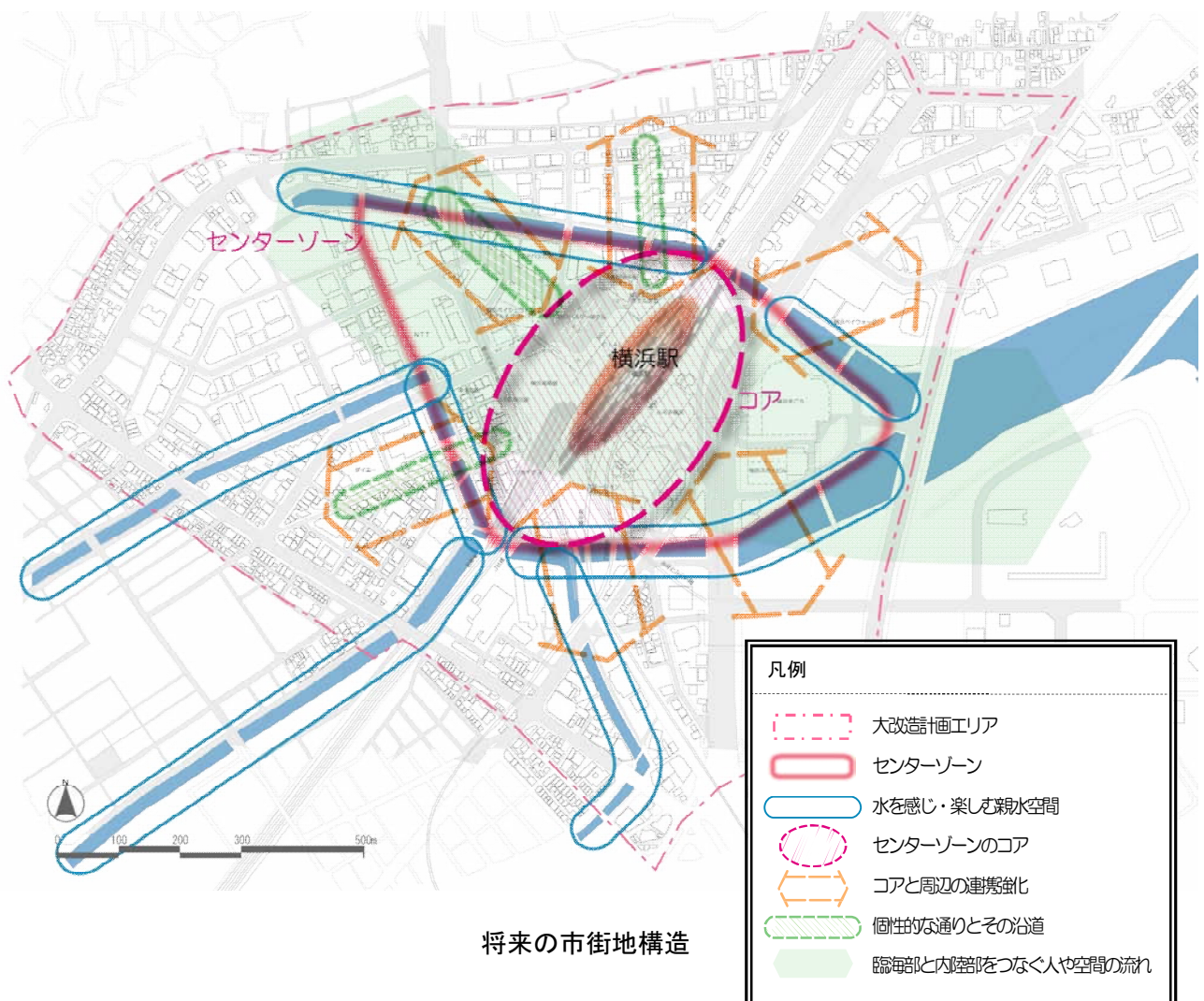
- ・横浜都心の交通の拠点としての機能が強化される。(鉄道の機能強化、駅前広場等交通ターミナル機能の強化、歩行者環境の充実)
- ・国際都市の玄関口にふさわしい環境が整備される。(外国人をはじめとする来街者にとっての利便性向上や空間としての快適性、玄関口としての風格や景観的な魅力づくり)
- ・駅直近の特に高い立地ポテンシャルを活かし、質の高い業務・商業機能の集積・強化が進められている。

### ○コアと周辺、隣接地区(みなとみらい21地区等臨海部、内陸)との連携を強化

- ・コアとなる部分の交通結節機能や都市機能の強化・拡充とあわせて、地区の特長が異なるゾーン間の連携が強化され、さらにみなとみらい21地区等臨海部との相互連携による相乗効果や周辺への波及効果を発揮するため、人の動線を中心にネットワーク機能が強化される。
- ・回遊性の高い人の流れが生み出され、より高い都心全体の活性化効果が発揮される。西口周辺では、個性的な通り空間の形成と沿道建物の機能更新を合わせて進められることにより、地区間の連携が強化されつつ市街地の魅力が向上する。

### ○海及び臨海部と内陸部をつなぎ人や空間の新しい流れを形成

- ・市街地の発達とともに分断された海側と陸側の市街地が結ばれ、人や空間の新しい流れが形成される。
- ・西口と東口及びみなとみらい21地区との間の人の流れをつくる、空間的な見通しやつながりを持たせることによる一体感の形成、地域本来の自然条件としての浜風のとおりぬけに対する配慮など、海側と陸側の間につながりが意識された空間の確保や基盤整備を進められている。





## II

## まちづくりの戦略

---



## ◆ まちづくりの戦略の位置づけ

まちの将来像を実現するには、長期かつ段階的な取組みが必要であり、さらに、社会経済情勢の変化やまちの成長に合わせて、柔軟かつ機動的に取組みを行うことが重要です。

また、取組みの中でも、地区全体に必要な取組みや、複数のまちづくりに関わる主体の連携が重要な取組み、先行して実施することが効果的・効率的な取組みなどを、まちづくりに関わる主体が共有し、進めていくことが求められます。

このような観点から、取組みの基本的な方針を「まちづくりの戦略」として位置づけ、まちづくりに関わる主体が共有することが重要です。

◆ まちの将来像

将来像

- 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』

◆ 将来像実現に向けた取り組むべき主な課題

**『選ばれるまち』の実現に向けた課題**

- 国際都市にふさわしい魅力の向上
- 羽田の国際化を契機とした展開
- 国際競争力の強化
- アジアを中心とした国際交流拠点としての役割強化
- 「環湾モデル都市」にふさわしい取組みへの期待
- エネルギー効率の低さやヒートアイランド現象などによる環境負荷の軽減
- 多くの老朽化した建物の更新、改善
- 災害時の滞留空間の欠如、情報提供手段の不足への対応
- 特有の地形（海・川への近接、低い地盤、地下街の発達など）に由来する、被害発生への抑止
- 現在展開されている自主防災や防犯活動の連携強化

**『魅了するまち』の実現に向けた課題**

- 横浜の玄関口にふさわしく、横浜らしさを感じさせる風景や空間の創出
- 来街者や観光客の誘引力の向上
- 回遊空間、ゆとりある歩行環境の改善
- 歩行者と自動車の錯綜の改善
- 駅東西の横断の不便さや混雑、駅周辺の移動の困難さ（地下との接続部のアップダウン解消の必要性など）の解消
- 川などの地域資源の活用、個性的・魅力的な空間づくりへの期待
- 脆弱な道路基盤の改善
- 公共交通利用の促進、利便性の向上への期待

**『誇りに思うまち』の実現に向けた課題**

- まちとしてのブランド力の向上
- 既存まちづくり組織による取組みの連携
- まち全体の価値向上、ブランド力向上を議論する場づくり
- エリアマネジメント推進への（関係者間等での）理解・認識の深度化

◆ 社会潮流・現状

▼ 取り巻く環境・社会潮流

- 成熟社会の到来
- 国際化・都市間競争の激化
- 環境問題への関心の高まり

▼ 横浜駅周辺の現状と動向

- 首都圏有数のターミナル、周辺には商業集積を形成
- まちとしての魅力は不足
- 災害に対する脆弱性
- 隣接地区における開発の進展、地区内での開発機運の高まり

◆ 横浜都心に期待される役割

▼ 首都圏における横浜都心の役割

- ◆ 新たな首都圏のめざすべき方向
- ◆ 首都圏における横浜都心の役割

▼ 横浜都心における横浜駅周辺の役割

「国際都市横浜の玄関口として 国際競争力のあるまちを目指す」

～横浜の玄関口としての交通ターミナル機能、商業等の広域の拠点としての機能、先端的・国際的企業の集積やそのサポート機能～

◆ まちづくりの戦略

1. 横濱中心戦略 ～アジアの交流センターに向け、新たな開港～

- 羽田空港への近接性を活かし、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
- 首都圏の重要な広域拠点としての機能向上
- 魅力ある生活・文化創造拠点の形成

2. 環境創生戦略 ～横浜発・環境で世界をリード～

- 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みによる良好な環境の形成

3. 安全安心戦略 ～誰もが安心して暮らせる場へ～

- 民間と行政が連携・協力した都市防災機能の強化
- まちの力を活かせる「安全・安心」の体制づくり

4. 感動空間戦略 ～忘れられないシーンを演出～

- 横浜の玄関口にふさわしい都市景観の創造
- 地区の特徴を活かした、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 ～ハマ時間を満喫できる界隈の創造～

- 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 ～公共交通の利用促進～

- 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 ～みんなできつくり、はぐくむ～

- まちづくり推進組織とプラットフォームの形成
- 地元主体のエリアマネジメント
- 活動と成果・検証等の循環によるまちの価値向上

## 背景とねらい

開港以来の日本の表玄関としての歴史や先取性を備えた横浜都心の中核的な役割を担う横浜駅周辺では、羽田空港の国際化などを契機としつつ、世界に開かれたゲートにふさわしい機能・魅力を発揮し、アジアを中心とした国際的な交流促進をする拠点の形成を目指します。同時に市民の豊かな生活を支援する生活・文化の拠点としての役割も期待されます。

## テーマ

- ▶ 羽田空港への近接性を活かし、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
- ▶ 首都圏の枢要な広域拠点としての機能向上
- ▶ 魅力ある生活・文化創造拠点の形成

## 実現するための方策

### グローバルに展開する企業の活動拠点と支援機能の充実

- ・時代をリードする企業活動の場、ビジネス活動をサポートする機能の導入
- ・起業や企業の成長をサポートする機能の充実

### 国際都市横浜の玄関口にふさわしい顔の演出と機能の充実

- ・国際都市横浜の玄関口として、海外などからの来訪者が最初に出会う場にふさわしい、印象に残る魅力的な駅空間の創出
- ・国際都市横浜にふさわしいホスピタリティの充実、訪れる全ての人々が快適に利用できるユニバーサルデザインに配慮された空間、機能の充実

### 国際化される羽田空港などの国内外の主要拠点を結ぶ、広域交通アクセスの強化

- ・広域拠点を担う横浜駅における輸送力増強、乗換利便性向上などの駅機能の強化
- ・国際化される羽田空港や成田空港などの国外へのハブとなる拠点へのアクセスの強化
- ・名古屋、大阪などの国内主要拠点への中継地となる新横浜へのアクセス強化
- ・主要な観光地への拠点となるターミナル機能の強化
- ・首都圏各方面へのアクセスの強化

### 多様な都市活動を支え、まちの魅力を高める機能の強化

- ・市民の生活・文化創造をサポートする機能の導入
- ・快適な広場や歩行者空間の確保による、土地利用の高度化

## 方策イメージ



# 環境創生戦略

～横浜発・環境で世界をリード～

## 背景とねらい

横浜駅周辺は、まちの骨格形成から長い時間が経過し、脆弱な道路基盤による自動車渋滞の発生、ヒートアイランド現象の発生など、環境負荷の高い状態にあります。

まちの機能更新の機運を捉え、これらの課題を解決するのみならず、環境モデル都市「横浜」の象徴として総合的な取組みを行い、地区の温室効果ガス排出削減量を「横浜市脱温暖化行動方針（CO-D030）」で掲げる目標※と同レベルとするなど、世界をリードする環境創生型のまちづくりを目指します。

※長期目標：平成 62 年度までに一人当たり温室効果ガス排出量 60%以上削減（平成 16 年度比）

※中期目標：平成 37 年度までに一人当たり温室効果ガス排出量 30%以上削減（平成 16 年度比）

## テーマ

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みによる良好な環境の形成

## 実現するための方策

### 地区の環境特性を活かしたまちづくり

- ・河川や駅、集積する商業業務施設、近接する住宅地などの地区特性を活かした再生可能エネルギー・未利用エネルギーの積極的な利用や最適なエネルギーマネジメントの仕組みの検討
- ・環境への取組みが首都圏全体へ波及するための原動力（=エコエンジン）となるような、環境に関する情報発信の場やインキュベーション施設の整備

### 河川等の自然環境を意識した空間形成と緑化の推進

- ・水・緑・風などの自然要素を活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を緩和
- ・「アメニティ性向上に寄与する緑」「生態系に配慮した緑」それぞれを整備する多様な緑化を推進

### まちのエネルギー利用効率の向上・環境負荷の低減

- ・脱温暖化のまちづくりを目指すため、最高水準のエネルギー利用効率を追求

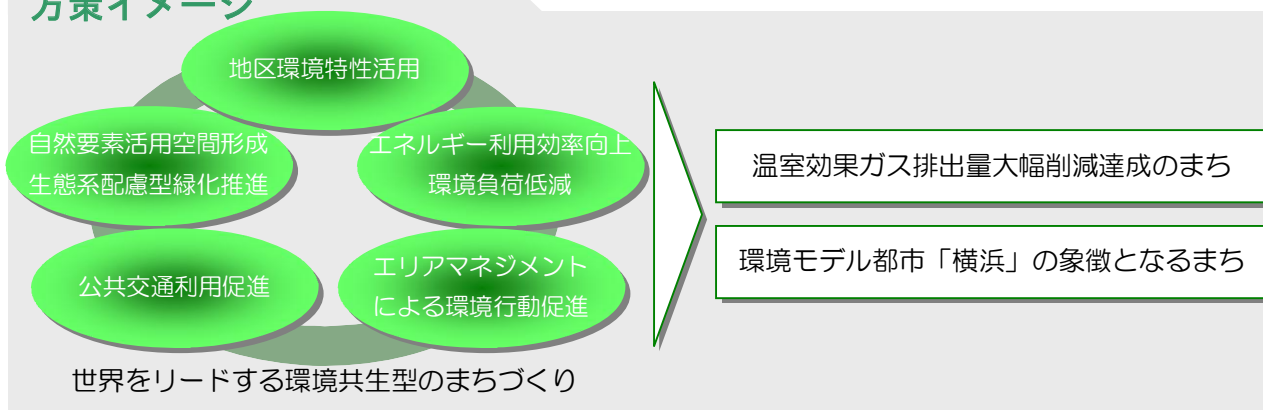
### 公共交通利用の促進等による環境負荷の低減

- ・鉄道や路線バス等の公共交通の利便性向上を図り、環境負荷の少ない公共交通の利用を促進
- ・充電スタンドの整備などによる、電気自動車等の環境負荷の低い交通手段の普及促進

### エリアマネジメントによる環境にやさしいまちづくり

- ・他地区との環境連携により広域的で包括的な環境行動の実施
- ・地区・街区単位のエネルギーマネジメント主体の構築

## 方策イメージ



## 背景とねらい

横浜駅周辺は、災害時・緊急時において来街者を滞留させる空間や混乱を防止するための情報提供手段の不足、多くの老朽化した建物といった防災上の課題を抱えています。また、海・川に囲まれ、低い地盤や地下街の発達等の地区特性を有した首都圏の枢要な広域拠点であるため、昨今の局地的集中豪雨などにより浸水した際には、被害が甚大となる恐れがあります。将来に向けては、地球温暖化による海面上昇への対応も必要となります。

現在の横浜駅周辺では、個別の自主防災・防犯活動が行なわれているものの、地域組織が一体化した活動は十分にされていないため、これまで以上に安全・安心なまちを目指すためには、それぞれの活動を連携させまち全体で取組む必要があります。

今後、災害リスクを低減させ、防災・防犯対策を強化することで、誰もが安心して訪れ、働き、暮らすことのできるまちを目指します。

## テーマ

- ▶ 民間と行政が連携・協力した都市防災機能の強化
- ▶ まちの力を活かせる「安全・安心」の体制づくり

## 実現するための方策

### 河川、下水道、まちづくりが連携した浸水対策を実施

- ・ 地下街を有したターミナル駅である横浜駅周辺にふさわしい治水安全度の確保

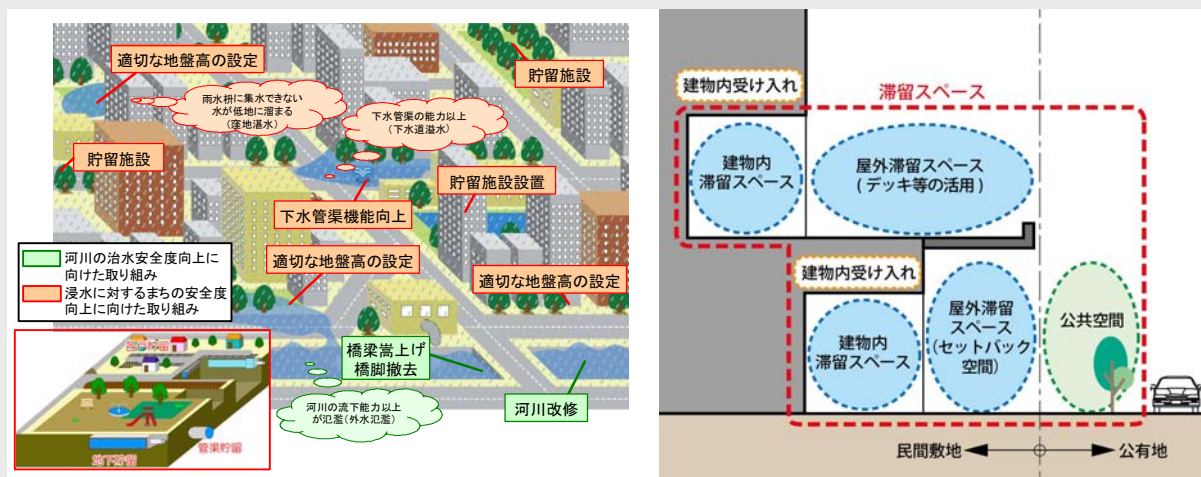
### 民間と行政の協働による防災インフラ整備等

- ・ 建物更新により整備されたセットバック空間や建物内空間と、公共空間とを連携させた滞留スペースの確保や、情報伝達システムの整備等、民間と行政の協働による防災インフラの整備を行う

### まち全体での安全・安心管理体制の確立

- ・ まちと行政が連携し、まち全体で来街者に安全安心を提供できる体制づくり

## 方策イメージ



# 感動空間戦略

～忘れられないシーンを演出～

## 背景とねらい

横浜駅周辺地区は、1日に約200万人が利用する首都圏有数のターミナル駅を有しており、横浜の玄関口の役割を担っています。

まちの機能更新が進むにつれてさらに多くの人々がこの地区を訪れるであろうことを踏まえて、観光客をはじめとした来街者などに対し、横浜らしさが感じられ、印象的な風景や空間を提供するとともに、文化・歴史性を考慮しながら、忘れられないシーンを演出します。

## テーマ

▶ 横浜の玄関口にふさわしい都市景観の創出

▶ 各地区の特徴を活かした、横浜らしさを感じることができる景観の形成

## 実現するための方策

### 横浜の玄関口にふさわしい都市景観の創出

- ・横浜の玄関口として、印象的で魅力にあふれ、忘れられないシーンが展開する都市景観（建築物や駅前広場、橋梁等の公共施設）の形成
- ・関内地区、みなとみらい21地区等との関係において、それぞれの景観的特徴を尊重しつつ、都心部全体としての魅力が高まるよう、互いのつながりや連携に配慮した景観の形成
- ・横浜駅周辺を象徴する建物群像の形成

### 河川空間を活かした景観形成

- ・河川に顔を向けた建物整備や、壁面後退、水上交通の導入などによる、賑わいのある親水空間の形成

### 横浜らしい見通し景観の形成

- ・街路や河川を活かし、横浜の特徴となる場所への視認性にも配慮した、見通し景観の形成

### 各地区の特徴を活かした景観形成

- ・各地区や、海側と陸側、コアとその周辺部など、それぞれの特徴を活かし、またその連携や文化・歴史性にも配慮した景観の形成
- ・首都高速道路の取扱いを含めた機能更新については、長期的な課題として検討

## 方策イメージ



## 背景とねらい

横浜駅周辺は、歩行者と自動車の錯綜、駅東西を結ぶ通路での混雑等、ゆとりある歩行環境が不足しています。そこで、歩行空間の快適性と結びつきを高めることで、河川などの地域資源を活用した、個性と魅力を満喫できる回遊の場の創出を目指します。また、この回遊の場は全ての人々に快適な、ユニバーサルデザインに配慮した空間としていきます。

## テーマ

- ▶ 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

## 実現するための方策

### 駅を中心とした立体的な歩行者ネットワークの構築

- ・駅を中心に、デッキ・地上・地下によるネットワークを構築

### 多層なレベルを円滑につなぐ魅力的な「ターミナルコア」の創出

- ・デッキ・地上・地下レベルを円滑に結び、結節機能の強化と魅力的な空間の創出

### 「通り」の個性を活かした魅力的な歩行者空間の創出

- ・地域の資源である河川を活かした親水空間や、商業空間と一体となった歩行者空間、街の風景を楽しむ広場空間など、「通り」の個性を活かした、魅力的な歩行者空間の創出

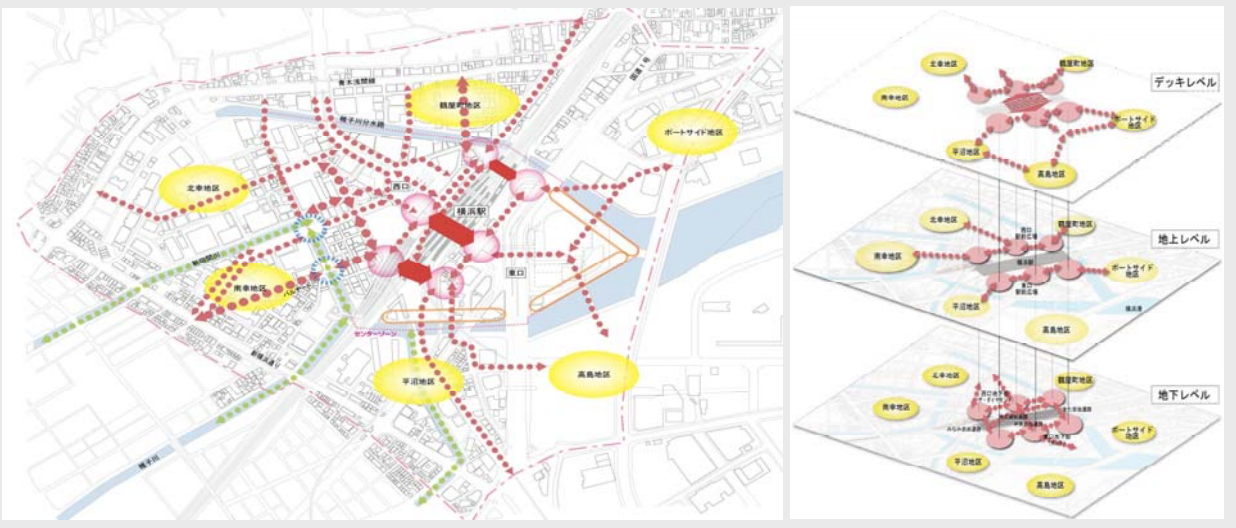
### 誰もが利用しやすい歩行空間の創出

- ・案内サインの充実や、誰もがわかりやすい地域情報・案内情報の提供やバリアフリー化

### 民間と行政が連携した歩行者ネットワークの形成

- ・民間の建物内や敷地内での歩行者空間の確保と、行政による広場や歩道等の公共空間整備の連携による、多層的な歩行者ネットワークの形成

## 方策イメージ



# 交通転換戦略 ～公共交通の利用促進～

## 背景とねらい

横浜駅周辺は慢性的な交通渋滞、バスの遅れ、人と車の錯綜などが見られ、必ずしも移動しやすい交通環境が整っていません。そこで、これらの改善を図り、誰もが快適に利用できる公共交通の利便性を高めることで、環境にやさしい、人が主役のまちづくりを目指します。

## テーマ

- ▶ 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

## 実現するための方策

### 交通結節機能の強化やアクセス性の向上による公共交通の利便性向上

- ・横浜駅における交通結節機能の強化や公共交通の走行環境を向上し、鉄道、バスの利便性等を向上

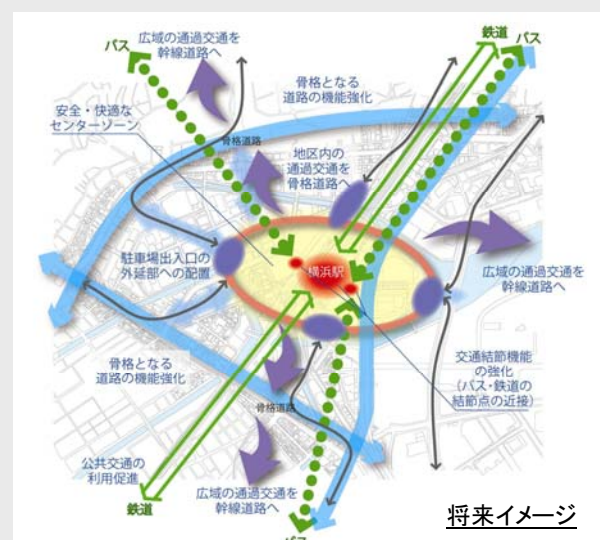
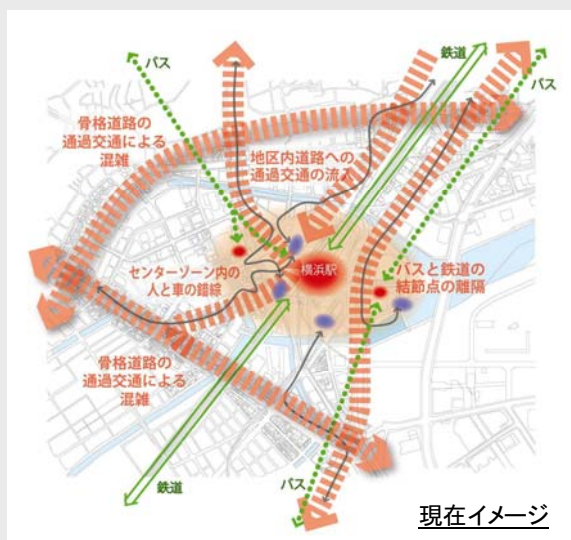
### 自動車交通の円滑化

- ・幹線道路の整備促進による横浜駅周辺地区の通過交通の転換や、駅周辺の骨格となる道路の機能強化により、人や自動車が集中する駅周辺地区内の交通を円滑化

### 駐車目的車両・自転車の適正化による人中心の空間形成

### 環境にやさしい交通施策の推進

## 方策イメージ





## 背景とねらい

横浜駅周辺地区においては既存の組織が、それぞれ、多様なまちづくり活動を行っています。今後、これら既存組織等、地域の主要なまちづくり組織と事業者が核となり、様々な関係者・市民を交えて、本地区全体の価値向上のための議論・活動を行うことで、エリアマネジメント型のまちづくりを目指します。

## テーマ

- ▶ まちづくり推進組織と「プラットフォーム」の形成
- ▶ 地元主体のエリアマネジメント
- ▶ 活動と成果・検証等の循環によるまちの価値向上

## 実現するための方策

### 「まちづくり推進組織」の設立

- ・様々なテーマについて地域全体で議論・検討する中核組織として「まちづくり推進組織」を設立

### 「プラットフォーム」の形成

- ・まちづくり活動等を共有し、多様な主体がその活動に参加する「プラットフォーム」の形成

### 「まちの将来像」をより具体的・実践的なかたちで共有

- ・「議論」「実施」「検証」の循環を通じて、まちの将来像を具体的・実践的なかたちで共有すると共に、エリアマネジメント活動の発展を図る

### 「適切な実施主体」による活動の実施

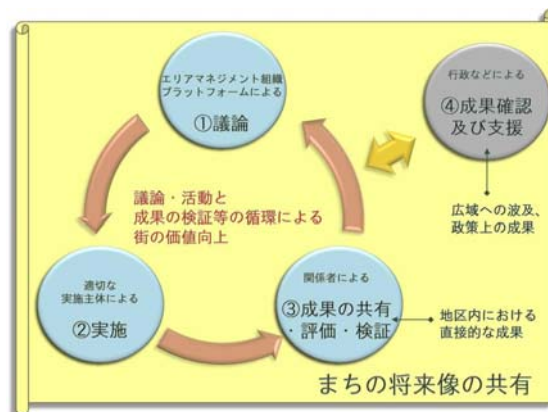
- ・活動内容に応じた適切な「実施体制」により、エリアマネジメント活動を実施

## 方策イメージ

### ■まちづくり推進組織と「プラットフォーム」の形成イメージ



### ■まちの将来像の共有イメージ



7つの戦略を踏まえて、大改造計画実現に向けて、重点的に取り組むプロジェクトとして、駅を中心とした「コア」※において展開される「世界に誇れる駅プロジェクト」を柱に、それを下支える「交通転換・拡充プロジェクト」と「水のまちプロジェクト」を展開していきます。

### 世界に誇れる駅プロジェクト

交通転換・拡充  
プロジェクト

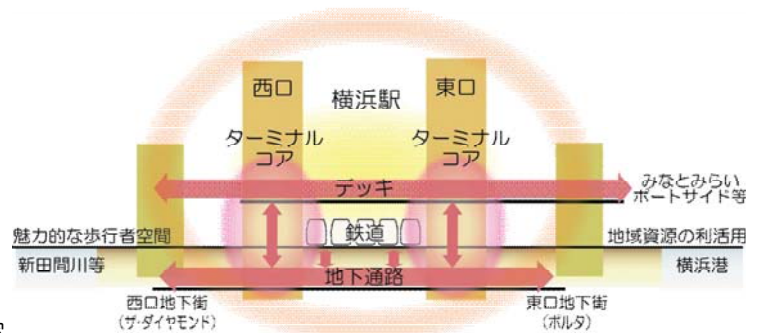
水のまち  
プロジェクト

※コアとは、国際都市横浜の顔にふさわしい空間・機能・環境の整備を一体的に進める、駅とその隣接街区です。

### ○ 世界に誇れる駅プロジェクト

- ① 国際的な拠点・広域的な拠点として、駅機能を強化します。
- ② 多様なシーンが展開し、ドラマ性の感じられる都市景観を形成します。
- ③ 水（海・川）が感じられる駅をつくります。
- ④ 連絡デッキによって、駅と海、駅東西の回遊性の向上を図ります。
- ⑤ 魅力的な「ターミナルコア」※を創出します。
- ⑥ 世界の人々を迎えるためのホスピタリティを充実します。
- ⑦ 駅と建物が一体となって、環境配慮への取組みを実践します。

＜センターゾーンにおける“コア”を中心とした空間及びネットワークの形成イメージ＞



※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。

### ○ 交通転換・拡充プロジェクト

- ① 広域的な交通機能を強化します。
- ② 横浜駅及び東西の駅前広場を再編し、便利になります。
- ③ 観光拠点を形成します。
- ④ 幹線道路を整備し、駅周辺の骨格となる道路の機能を強化します。
- ⑤ センターゾーン内へ入ってくる自動車交通を適正に処理し、円滑になります。
- ⑥ 荷捌き用の車両や自転車等が適正に利用され、円滑になります。

＜総合的な交通結節機能強化・交通施策のイメージ＞

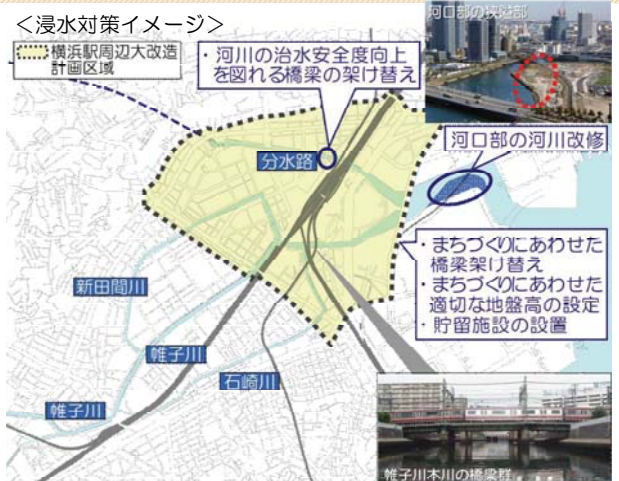


### ○ 水のまちプロジェクト

- ① 横浜駅周辺にふさわしい治水安全度（水害に対する安全性）を確保します。
- ② 魅力ある親水空間を創出します。



＜親水空間の整備イメージ＞



◆ 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>・駅構内の鉄道乗換利便性向上</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推進</li> <li>・横浜駅を中心とした多方面へのアクセス性強化</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>・東口の空港アクセス機能強化</li> <li>・観光ターミナルの形成</li> <li>・西口の駅前広場機能強化</li> <li>・駅前広場と幹線道路とのアクセス性を向上</li> </ul> <p><b>駅前広場の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス乗り場の集約化</li> <li>・タワシ乗り場の分散配置</li> <li>・タワシ・乗り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>・周辺地区へのネットワークでの接続を強化</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推進</li> </ul> <p><b>自転車専用道インフラ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安心・快適な自転車専用道ネットワークの確保</li> <li>・駅周辺地区へのネットワークでの接続を強化</li> <li>・放電自転車対策の強化</li> <li>・自転車を活用した来街者の回遊性の向上</li> </ul> <p><b>道路</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大改造エリア内の通過交通の監視促進</li> <li>・駅周辺の骨格となる道路の整備</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>・セク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</li> <li>・センターゾーンを中心とした駐車場の接続や連携強化による駐車場の一体化</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、まちづくりの連携した治水対策を実施</li> <li>・将来的な温暖化に備え、長期的・広域的に対策を検討を推進</li> </ul> <p><b>緑水</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地区特性に即して親水拠点や遊歩道等を整備</li> <li>・水を身近に感じ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</li> </ul> <p><b>環境</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・先端的な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、既存施設内の受け入れ協力、新規開発などによる避難スペースの確保</li> <li>・帰宅支援情報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</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>・将来的な温暖化に備え、長期的・広域的に対策の検討を推進</li> </ul>
--

◆ まちづくりの戦略

<p><b>1. 横浜中心戦略 ～アジアの交流センターに向け、新たな開港～</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○羽田空港への近接性を活かし、世界と結ばれた都市活動・交流拠点の形成</li> <li>○国際都市横浜の玄関口の形成</li> <li>○首都圏の必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 ～横浜浜・環境で世界をリード～</b></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>○まちぐるみでの取組みによる良好な環境の形成</li> </ul> <p><b>3. 安全安心戦略 ～誰もが安心して集える場へ～</b></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 ～忘れられないシーンを演出～</b></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>○各地区の特徴を活かした、横浜らしさを感じることができる景観の形成</li> </ul> <p><b>5. 悠々回遊戦略 ～ハマ時間を満喫できる界隈の創造～</b></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>○歩きやすく、わかりやすい歩行者空間の形成</li> <li>○個性と魅力が感じられる「通り」の創出</li> </ul> <p><b>6. 交通転換戦略 ～公共交通の利用促進～</b></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施策の展開</li> <li>○歩行者と自動車の錯綜の解消</li> </ul> <p><b>7. 協働共創戦略 ～みんなであつくり、はぐくむ～</b></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>○活動と成果・検証等の循環によるまちの価値向上</li> </ul> <p><b>重点的なプロジェクト</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○世界に誇れる駅プロジェクト</li> <li>○交通転換・拡充プロジェクト</li> <li>○水のまちプロジェクト</li> </ul>
--

◆ 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>1. 「アジアの交流センター」として都市機能強化</li> <li>2. 拠点にふさわしいまちの骨格形成</li> </ol> <p><b>環境形成方針</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 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>2. 環境モデル都市にふさわしいエネルギー都市による低炭素型のまちづくり</li> <li>3. 水・緑・風を活用した快適な環境形成</li> <li>4. 公共交通利用促進と低環境負荷車両の活用による環境負荷の低減</li> </ol> <p><b>防災・防犯方針</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 安全・安心なまちづくり</li> <li>2. 民間と行政の協働による基盤整備と安心体制づくり</li> </ol> <p><b>景観形成方針</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 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>2. 河川空間や路面の賑わいなど地区の特徴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>1. 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>2. 環境豊かな親水空間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>1. 地域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</li> <li>2. 荷別き車両の適正化による人と環境にやさしい空間形成の支援</li> <li>3. 官民が一体となった、快適で移動しやすい自転車利用環境の創出</li> </ol> <p><b>特筆可能なまちづくり</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 継続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>2. 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・安心で便利な生活のための機能の集積</li> </ul> <p><b>イ. 環境配慮・創出の取組み</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・他街区、及び他地区のモデルとなるエネルギー対策、ヒーティング対策、環境意識啓発促進に寄与する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>・災害発生時の一時滞留者・帰宅困難者への対策</li> <li>・浸水被害に対する対策の官民協働での実施</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、空間、建物群像において、「ゲート」の創出」「都市活力の創出」「多様なおののけ」に基づいた「多様なシーン」を展開し、ドラマ性の感じられる都市景観」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び、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><b>利便性が高く、憩いの感じられる、魅力的な歩行環境・通りの形成</b></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>・誰もが利用し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>親水空間</b></p> <p><b>魅力ある親水空間の創出</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な親水拠点において、その特性に即した特徴ある空間づくり</li> </ul>
---	--

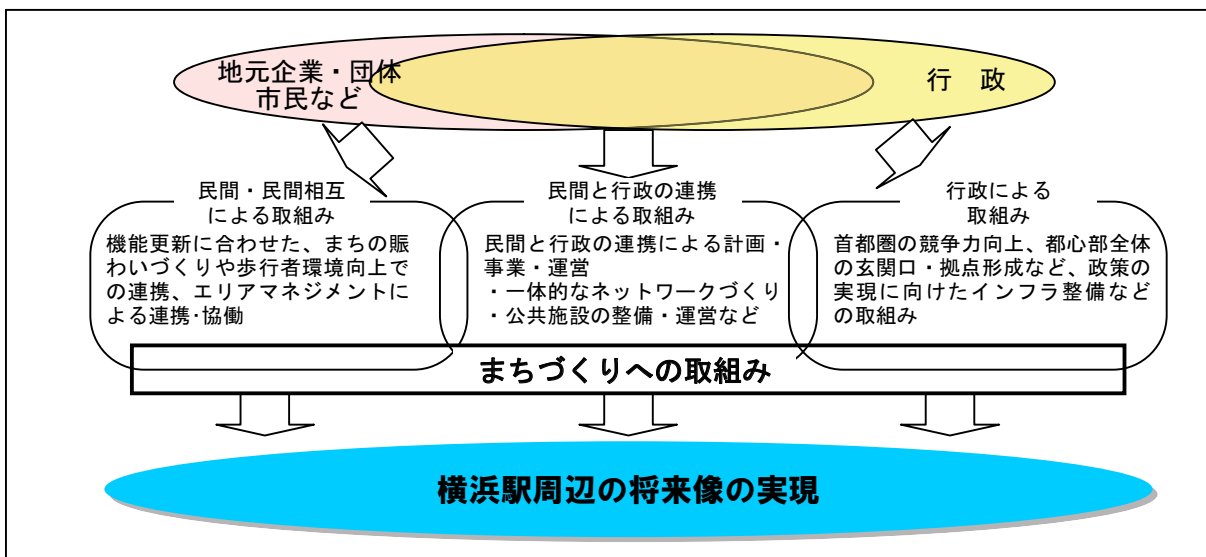
# III まちづくりの進め方

---

## 1. みんなで連携し、協働するまちづくり

まちの将来像を実現するためには、まちづくりに関わる主体が、各々の活動を通じて、まちづくりに積極的に取り組んでいくことが必要となります。さらに、民間相互や民間と行政など複数の主体が連携・協働することにより、個々の活動ではなしえない相乗効果を生み出し、まち全体の価値向上につなげていくことが求められます。

特に、横浜駅周辺は様々な施設が集積した高度利用がなされている地区であり、限られた空間や資金を効果・効率的に活用してまちづくりを進めるため、各主体の個別の取組みのみではなく、関係者間の連携、協働による取組みが求められます。

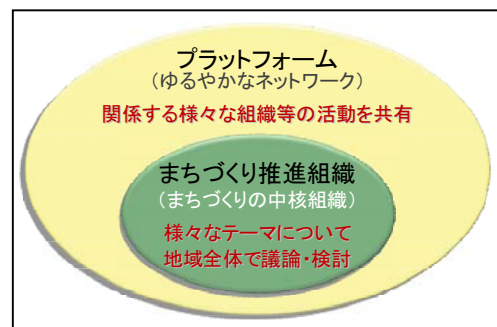


まちづくりに関わる主体の連携・協働によるまちの将来像の実現

### ▼まちの成長にむけて、「民間相互、民間と行政」が連携・協働して取り組む

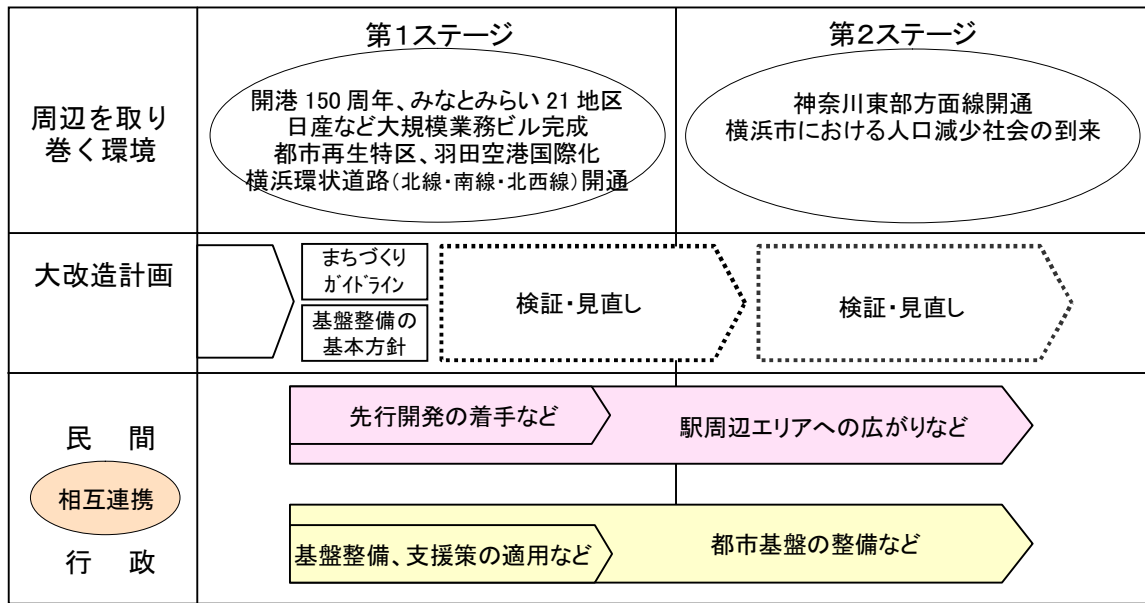
さまざまな主体の取組みが連携・協働しておこなわれるためには、「プラットフォーム」で共有したまちの将来像の実現に向け、主要なまちづくり組織と事業者が参加した「エリアマネジメント組織」を中心に、まちづくりの取組みの実施や検証、見直しを行うなど、民間相互が連携してまち全体の価値向上に向けた活動に取り組んでいくことが重要と考えます。

特に、駅の東西が一体となった魅力あるまちづくりを進めるには、東西の主要なまちづくり組織や事業者が、連携・協働していくことが必要です。



まちづくりのプラットフォームと  
エリアマネジメント組織

また、羽田空港国際化や神奈川東部方面線開通などのインパクトある動きをふまえ、横浜駅周辺で機運のある民間開発によるまちづくりの取組みなどと相互連携して、行政による都市基盤整備や民間開発の支援策の適用などの取組みが、着実にすすめられることが必要と考えます。



まちの成長とあわせた民間と行政の相互連携した取組み

(第1ステージ・大改造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)

## 2. まちづくりへの取組みと基本的な作法(ルール)の共有化

### 1) まちづくりへの取組みの内容や役割の共有化

まちづくりに関わる主体が、まちの将来像の実現に向けて積極的な活動を行っていくには、先ず、何が「まちづくりへの取組み」として必要な取組みであり、どのような効果を期待し、目標とするかなど、取組みの内容をまちづくりに関わる主体間で共有することが必要になります。

**まちづくりへの取組み:「横浜駅周辺地区の将来像を実現するための公的空間や施設、  
システムの整備、サービスの提供などの取組み」**

〈まちづくりへの取組みのイメージ〉

- ・「まちづくりの戦略」に示す『実現するための方策』
- ・その他、まちの将来像の実現に向けた施設整備、管理運営、ソフトでの取組み
- ・一体的なまちづくりのために民間相互で連携した計画づくりと事業化
- ・さらなるまちの価値向上に向けた提案と実施 など

また、取組みの内容や特性に応じて、公共や民間主体、民間相互、民間と公共の連携など、適切な役割分担により取組みが実施されることが重要と考えます。とりわけ、民間相互で取組みをおこなう場合には、エリアマネジメント組織での議論などを通じて各々の役割分担を共有化し、取組みを進めていくことが必要と考えます。

## 2) 基本的な作法(ルール)の共有化

さらに、まちづくりへの取組みを効果的に展開していくには、まちづくりに関わる主体が、取組みの実施における基本的な作法(ルール)を共有することが必要です。すなわち、まちづくりの取組みで周辺環境への影響や地区全体の価値向上に向けて留意すべきことや、関係者間での合意形成の進め方などを基本的な作法(ルール)として共有することなどが必要と考えられます。

取組みの内容によって、民間相互、民間と公共で共有するそれぞれ基本的な作法(ルール)が考えられますが、民間相互による取組みの基本的な作法(ルール)は、エリアマネジメントでの活動を通じて共有化を進めていくことが重要と考えます。

### ○ 民間相互の取組みにおける作法(ルール)の共有(例)

- ・連続したネットワーク形成など、まちの将来像を実現するために民間施設の計画・整備相互で反映、調整する事項、合意形成のルール など
- ・施設の共同整備・運営やソフト面での連携・協働のための役割分担、合意形成のルール など

### ○ 民間と公共の取組みにおける作法(ルール)の共有(例)

- ・公共が実施する施策への民間活力の導入や、民間が連携・協働したまちづくりへの取組みへの公共の支援などに際しての基本的な条件、合意形成のルール など

## 3. 民間と行政が連携・協働したまちづくりへの取組みの考え方

### 1) 民間によるまちづくりの取組みへの考え方

民間によるまちづくりへの積極的な参画を促進するためには、取組みに関わる関係者相互が公平にメリットを感じる、「Win-Win」の関係になる仕組みが必要です。

そのためには、民間によるまちづくりへの取組みによる人・モノ(空間)・資金の投資が、有効に活用され、まち全体の価値向上につながるとともに、民間の活動や資産の価値向上につながることが必要です。

また、駅を利用する人々などが広くまちづくりや様々な活動に参加し、それらを通じて公共貢献を行うことのできる仕組みを構築することにより、より多くの人にとって魅力あるまちづくりが可能になると考えます。

そうした取組み内容を総合的に評価し、必要に応じて民間相互または行政により活動を支援する仕組みが必要と考えます。

### ○ 民間の取組みに対する行政による促進策、支援策の適用

- (例) ・機能更新を促進・支援する制度の活用(容積緩和手法、再開発事業など)
- ・特定の施設の設置や活動に際しての支援制度の活用(税制、補助・助成制度など)

### ○ 民間と行政が連携した取組みの促進策の活用

- (例) ・PFI、指定管理者制度など民間活力の導入策の適用
- ・地域内再投資の仕組みの創設(横浜版TIF)
- ・民間提案による公共施設整備(施設整備などに見合うインセンティブの付与など)





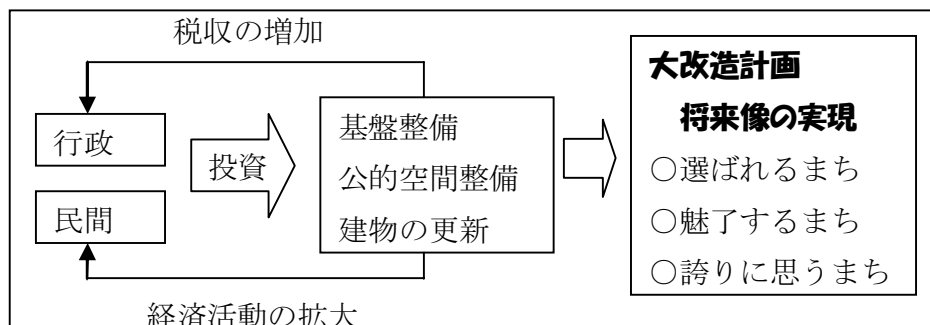
### 3) まちづくりへの取組みの位置づけと民間と行政の連携・協働の仕組み

前頁までのまちづくりの進め方に関する考え方に基づき、「まちづくりへの取組み」について、その「位置づけ」及び「民間と行政の連携・協働の仕組み」のイメージを下記のとおり整理します。

分類・性格分け	取組み項目の位置づけ		整備例	連携・協働の仕組み
大改造エリア全体を支える都市基盤等の『課題解消』に向けた取組み	① 個々の民間開発等による地区全体に対するマイナスの影響や負荷を解消する取組み	必須の取組み	・交通基盤等に関する課題解消 など	施設整備・負担に関する役割分担による連携・協働
大改造エリアにおいて、まちの『魅力・価値向上』を実現する取組み	②-A 地区全体の将来展望を持ち、時間差をこえて連携して取組むことにより、効果が増加・相乗的に発揮される取組み（ネットワークづくり等）	▼	・歩行者ネットワークの形成 ・駐車場ネットワークの形成 ・地区のモデルとなる環境への取組み など	民間活力を適切に誘導するインセンティブ・ルールをベースとした連携・協働
	②-B 個々の取組みの中でも、地区全体への波及的な効果や影響を与える先導的な取組み		・開発敷地内での良好な環境形成 ・公開空地の確保 など	
	③ 主に個々の開発敷地内において、良質な空間や環境などの創出を目的とした取組み			

行政と民間は、まちづくりにおいて、それぞれ適切な役割分担のもと、連携・協働した取組みにより、本計画の実現を推進していきます。

この取組みにより、賑わいや活力のあるまちの実現や雇用の場の創出、ひいては税収の増加につながる、という考え方を基本に、行政、民間の双方の投資が横浜駅周辺において循環、還元される仕組みを検討しています。



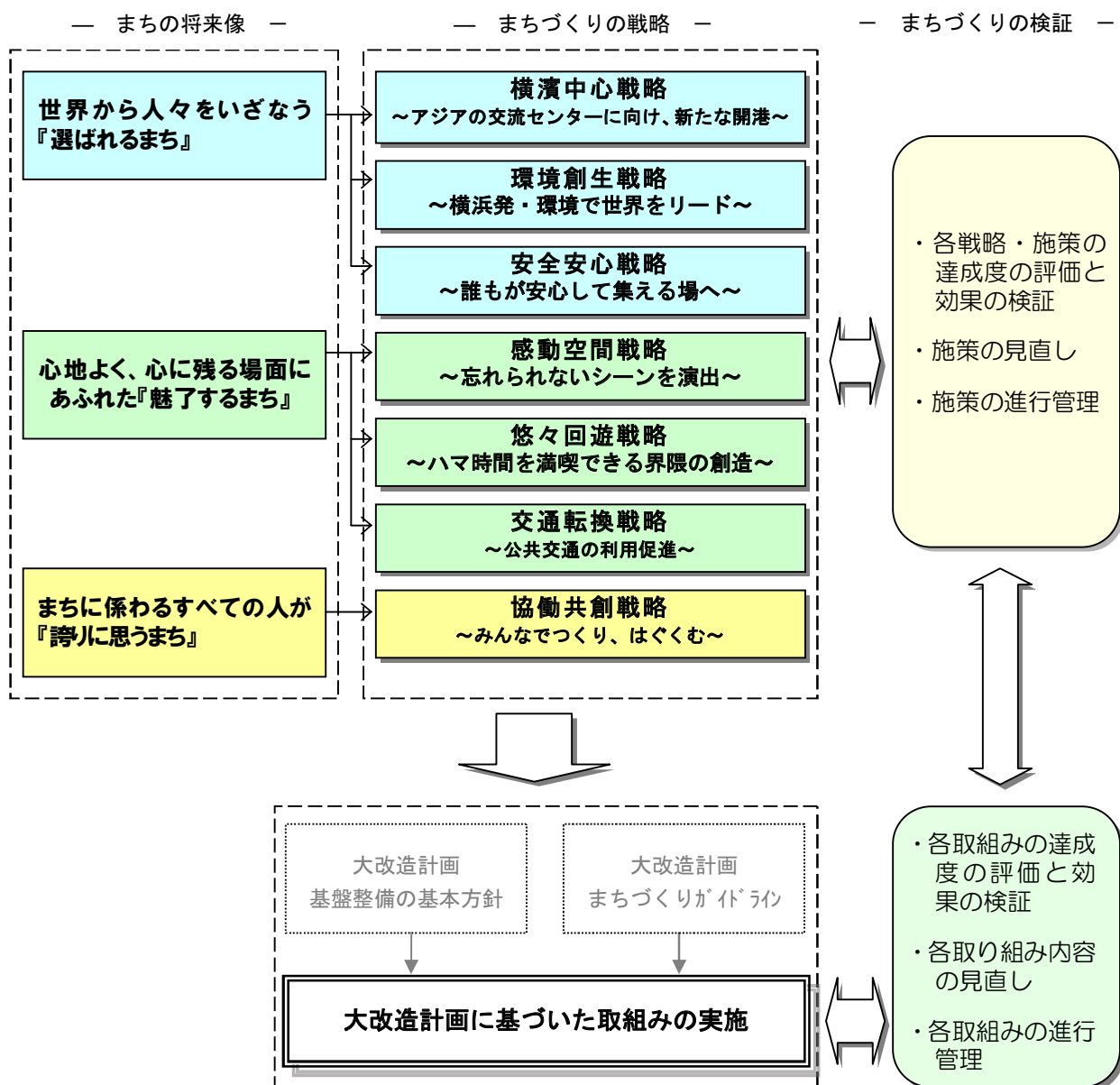
#### 4. まちづくりを検証する仕組みづくり

まちの将来像を実現するためには、まちづくりの戦略の一つとして掲げる「協働共創戦略(27ページ参照)」に示すように、まちづくりの関係者が、「議論」「実施」「検証」等の各段階を通じて、将来像実現に向けた取組みの内容や役割などについて、より具体的・実践的なかたち(ルール、アクション・プランなど)で共有していく必要があります。

さらに、「活動の成果」を関係者で共有し、「成果の評価・検証」を通じて、目標が達成されているかを確認し、まちの成長にむけた、民間相互、民間と行政の連携・協働による活動の発展をはかっていくことが考えられます。

そのためには、まちの将来像の実現に向けた戦略や基盤整備の基本方針、まちづくりガイドラインに基づいた取組みの達成度とその効果について関係者で評価を行い、共有し、地区を取り巻く環境の変化等に応じて必要な施策や役割などについて見直しを行うなどといった、効率的で効果的に活動を進めていくことが必要です。

まちづくり戦略と取組みの達成度の評価と検証のフロー



## 5. 大改造計画の実現に向けて

横浜駅周辺の大改造にむけて、計画段階から管理運営段階まで、まち全体の価値向上に向けた一体的で総合的なマネジメントによるまちづくりを進めていくことが求められます。

そのためには、行政、地元企業や団体、市民などのまちづくりに関わる主体が、様々な立場の意見を調整する仕組みが必要です。また、様々な主体が、「まちづくりビジョン」と、その実現に向けた「基盤整備の基本方針」や「まちづくりガイドライン」を共有し、主体間が相互に連携した取組みを行っていくことが必要と考えます。

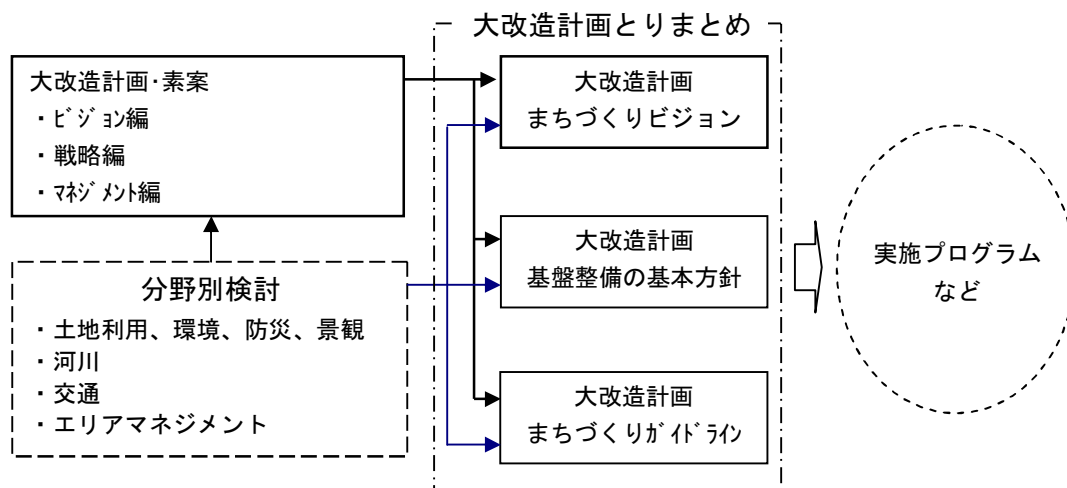
### ▼大改造実現にむけた各々の取組み

さらに、大改造計画とりまとめ以降は、まちづくりに関わる各々の主体が中心となり

○地区や施設整備、ソフト的な施策など具体の活動の実施プログラムの策定

○各主体が施設整備や維持管理などを行う際の、その具体的な内容などに関する基本的作法のルール化及びその取組み

など、協働してまちの価値を高めるための個別の具体計画やプログラムなどを策定し、大改造の実現をすすめていきます。



具体的取組みに向けた大改造計画の深度化のイメージ

#### ・まちづくりビジョン

「まちの将来像」と、その実現に向けた「まちづくりの戦略」及び「まちづくりの進め方」をとりまとめ、共有する。

#### ・基盤整備の基本方針

将来像の実現に向けて必要となる基盤施設について、事業化を進めていくための基本方針をとりまとめ、関係する主体間で共有する。

#### ・まちづくりガイドライン

「まちづくりの戦略」に示す横浜駅周辺地区全体として骨格となる空間・主要なネットワークの形成に向けて、各エリアや主要な施設の整備などに際して留意すべき事項やルールとして必要な事項を洗い出し、それらのルール化の基本方向をとりまとめ、共有する。

横浜駅周辺におけるまちづくりは、まちづくりビジョン、まちづくりビジョン、基盤整備の基本方針及びまちづくりガイドラインに基づき、まちの熟度や開発の進捗を勘案し、官民で協議しながら、推進してまいります。

H21.3

大改造計画 <素案>

I まちづくりのビジョンと将来像 (ビジョン編)

- ・まちづくりの基本理念
- ・首都圏における位置づけ・役割
- ・まちの将来像

II まちづくりの戦略 (戦略編)

1. 横濱中心戦略
2. 環境創生戦略
3. 安全安心戦略
4. 感動空間戦略
5. 悠々回遊戦略
6. 交通転換戦略
7. 協働共創戦略

(重点的なプロジェクト)

- ・世界に誇れる駅プロジェクト
- ・交通転換・拡充プロジェクト
- ・水のまちプロジェクト

III まちづくりの進め方 (マネジメント編)

- ・みんなで連携し、協働するまちづくり
- ・まちづくりへの取組みと基本的な作法 (ルール)の共有化
- ・民間と行政の連携・協働したまちづくりへの取組みの考え方
- ・まちづくりを検証する仕組みづくり

大改造計画 <とりまとめ>

横浜駅周辺大改造計画  
—まちづくりビジョン—

「まちの将来像」とその実現に向けた戦略及びまちづくりの進め方など、まちづくりの考え方を示したものです

- まちの将来像
- まちづくりの戦略
- まちづくりの進め方

横浜駅周辺大改造計画  
—基盤整備の基本方針—

「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となるもの

- 施設整備の基本方針
- 事業の進め方
- 主な事業関係者

横浜駅周辺大改造計画  
—まちづくりガイドライン—

民間と行政が協働して地区の魅力向上を図るため、建替え等を行う際の基本的な考え方を示したものです

1. まちづくりの基本方針
2. 土地利用・空間形成方針
3. 環境形成方針
4. 防災・防犯方針
5. 景観形成方針
6. 歩行者ネットワーク形成方針
7. 交通環境形成方針
8. 持続可能なまちづくり

エリア全体に  
関して  
提示

主な骨格  
地点に関し  
てより具体  
的な誘導の  
内容を提示

- I. まちづくりの基準
  - ① 駅×街空間
    - ア 都市機能の導入・育成
    - イ 環境配慮・創出の取組み
    - ウ 防災の取組み
    - エ 都市景観の形成
    - オ ターミナルコアの整備
  - ② 歩行者空間
  - ③ 親水空間
- II. その他エリアにおけるまちづくりの方向性

- III. ガイドラインの運用
  - 適切なインセンティブの付与による民間活力を活かしたまちづくり
  - ガイドラインの担保と運用

長期に渡り維持

基盤整備計画・事業化計画

○各基盤整備に係る協議調整、実施計画の策定と合意

まちづくりの  
進捗にあわせ  
更新

まちづくりガイドライン (深度化・詳細化)

○横浜駅周辺地区全体で共有するガイドライン (左記)を踏まえ、より具体的な内容について、深度化・詳細化

まちづくりの  
進捗にあわせ  
更新

先行開発に係る関係者との協議・調整・調停 ～民間事業者、国、県、庁内関係部署など～

基盤整備・ガイド  
ラインを織込んだ  
事業化

横浜駅周辺大改造 計画づくり委員会 委員名簿

平成21年11月時点

		所属等	役職等	氏名
委員	学識経験者	東京都市大学教授	都市計画	小林 重敬
		日本大学教授	交通計画	岸井 隆幸
		長岡造形大学学長	景観関係	上山 良子
		関東学院大学教授	河川関係	宮村 忠
		東洋大学大学院教授	経済関係	根本 祐二
		長岡造形大学教授	防災関係	平井 邦彦
	地元協議会	横浜駅西口振興協議会	事務局 (株)相鉄アーバンクリエイツ常務取締役	地曳 良夫
			事務局 (株)相鉄アーバンクリエイツ常務取締役	紀 謙一
		横浜駅東口振興協議会	事務局 横浜新都市センター(株)専務取締役	森 誠一郎
			事務局 横浜新都市センター(株)総務部長	平光 正樹
	鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社	総合企画本部 ターミナル計画部 担当部長	平野 邦彦
		東京急行電鉄株式会社	開発事業本部 資産活用事業部 事業計画部 統括部長	濱名 節
		京浜急行電鉄株式会社	取締役 鉄道本部 事業計画推進部長	原田 一之
		相模鉄道株式会社	グループ経営戦略室 事業創造担当 部長	杉原 正義
	関係機関	神奈川県	県土整備部 河川課長	杉山 孝一
	コーディネーター	独立行政法人都市再生機構 神奈川地域支社	横浜駅周辺地区コーディネイト室 室長	菊池 康之
オブザーバー	関係機関	国土交通省	都市・地域整備局 都市計画課 施設計画調整官	渡邊 浩司
		国土交通省	河川局 治水課 河川保全企画室長	岡積 敏雄
		国土交通省	鉄道局 都市鉄道課 企画調整官	小幡 章博
	横浜商工会議所	経済政策部 副部長	小川 幸久	

計画づくり委員会 横浜市関連名簿

関係局・区			
	神奈川区	区政推進課長	小宮 勝男
	西区	区政推進課長	福山 一男
	安全管理局	危機管理室危機対処計画課長	松本 智
	環境創造局	企画課みどりアップ企画調整担当課長	佐藤 誠
		事業調整課長	山本 尚樹
	経済観光局	事業調整課長	下澤 明久
	交通局	事業開発担当部長	荒川 義則
		施設課長(交通局担当部長)	大西 順一
	港湾局	企画調整課長	松田 宗純
	地球温暖化対策事業本部	地球温暖化対策課担当課長	稲垣 英明
	道路局	計画調整部企画課長	森 秀毅
		河川管理課長	井上 幸一
		河川計画課長	安田 邦彦
	都市経営局	政策課担当課長	鈴木 和宏
まちづくり調整局	都市計画課長	鈴木 智之	
都市整備局			
	企画課	企画課長	桑波田 一孝
	みなとみらい21推進課	みなとみらい21推進課長	奥田 正則
	都市交通課	鉄道事業推進担当課長	佐藤 正治
	都市デザイン室	都市デザイン室長	中野 創

横浜駅周辺大改造計画 交通分科会 委員名簿

平成21年11月時点

所属等		役職等	氏名
日本大学		【分科会長】 教授	岸井 隆幸
国土交通省	都市・地域整備局	都市計画課 施設計画調整官	渡邊 浩司
		都市計画課 課長補佐	新屋 千樹
		街路交通施設課 企画専門官	菊池 雅彦
	鉄道局	都市鉄道課 企画調整官	小幡 章博
		都市鉄道課 専門官	尾崎 達郎
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 担当部長	平野 邦彦
	東京急行電鉄(株)	開発事業本部 資産活用事業部 事業計画部 統括部長	濱名 節
	京浜急行電鉄(株)	取締役 鉄道本部 事業計画推進部長	原田 一之
	相模鉄道(株)	常務取締役 施設部長	長谷川 正昭
	横浜高速鉄道(株)	経営管理部長	花池 史雄
	横浜市 交通局	高速鉄道本部長	菅井 忠彦
横浜市	経済観光局	産業立地調整課長	高瀬 卓弥
	道路局	計画調整部 企画課長	森 秀毅
	都市整備局	企画部 企画課長	桑波田 一孝
		都市交通課 都市交通経営担当課長	山田 耕作
		都市交通課 鉄道事業推進担当課長	佐藤 正治
		横浜駅周辺等担当理事	鈴木 伸哉
		担当部長 (横浜駅周辺等担当課長)	奥山 勝人
横浜駅周辺等担当課長	吉川 俊巳		
独立行政法人 都市再生機構	神奈川地域支社	横浜駅周辺地区コーディネート室 室長	菊池 康之
		横浜駅周辺地区コーディネート室 チームリーダー	島田 和生

※参加メンバーは、検討状況に応じ適宜追加できるものとする。

横浜駅周辺大改造計画 河川分科会 委員名簿

平成21年11月時点

所属等		役職等	氏名
関東学院大学		【分科会長】 教授	宮村 忠
国土交通省	河川局	治水課 河川保全企画室長	岡積 敏雄
		河川環境課 河川環境保全調整官	井上 茂治
	都市・地域整備局	都市計画課 施設計画調整官	渡邊 浩司
		都市計画課 課長補佐	新屋 千樹
	鉄道局	都市鉄道課 企画調整官	小幡 章博
		都市鉄道課 専門官	尾崎 達郎
神奈川県	県土整備部	河川課長	杉山 孝一
横浜市	環境創造局	施設整備部長	青井 恒夫
		施設整備部 事業調整課長	山本 尚樹
	港湾局	企画調整課長	松田 宗純
	都市整備局	横浜駅周辺等担当理事	鈴木 伸哉
		担当部長(横浜駅周辺等担当課長)	奥山 勝人
独立行政法人 都市再生機構	神奈川地域支社	横浜駅周辺コーディネート室長	菊池 康之
		横浜駅周辺コーディネート室チームリーダー	島田 和生

※参加メンバーは、検討状況に応じ適宜追加できるものとする。



横浜駅周辺大改造計画 エリアマネジメント分科会 委員名簿

平成21年11月時点

所属等	役職等	氏名	
東京都市大学	【分科会長】 教授	小林 重敬	
長岡造形大学	学長	上山 良子	
東洋大学大学院	教授	根本 祐二	
長岡造形大学	教授	平井 邦彦	
横浜駅西口振興協議会	事務局 (株式会社相鉄アーバンクリエイツ 係長)	真野 良光	
	株式会社高島屋横浜店 営業企画担当課長	深尾 有美	
横浜駅東口振興協議会	事務局 (横浜新都市センター株式会社 総務部長)	平光 正樹	
	株式会社横浜スカイビル 常務取締役 総務部長	鈴木 博	
東日本旅客鉄道株式会社	事業創造本部 大規模開発部門 課長	山屋幸太郎	
東京急行電鉄株式会社	開発事業本部資産活用事業本部事業計画部 課長	久慈 正幸	
京浜急行電鉄株式会社	都市生活創造本部 課長	千葉 肇	
相鉄ホールディングス株式会社	グループ経営戦略室 第一統括担当 課長	大久保 忠昌	
横浜市	西区	総務部区政推進課 まちづくり調整担当係長	勝俣 英樹
	神奈川区	総務部区政推進課 まちづくり調整担当係長	樽川 正弘
	都市整備局	横浜駅周辺等担当理事	鈴木 伸哉
		都市再生推進課 横浜駅周辺等担当課長	吉川 俊巳
	都市再生推進課 担当係長	石黒 靖雄	

※参加メンバーは、検討状況に応じ適宜追加できるものとする。

# 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

## 大改造計画 3編の役割・構成

大改造計画は、「まちづくりビジョン」「**基盤整備の基本方針**」「**まちづくりガイドライン**」の3編から構成します。

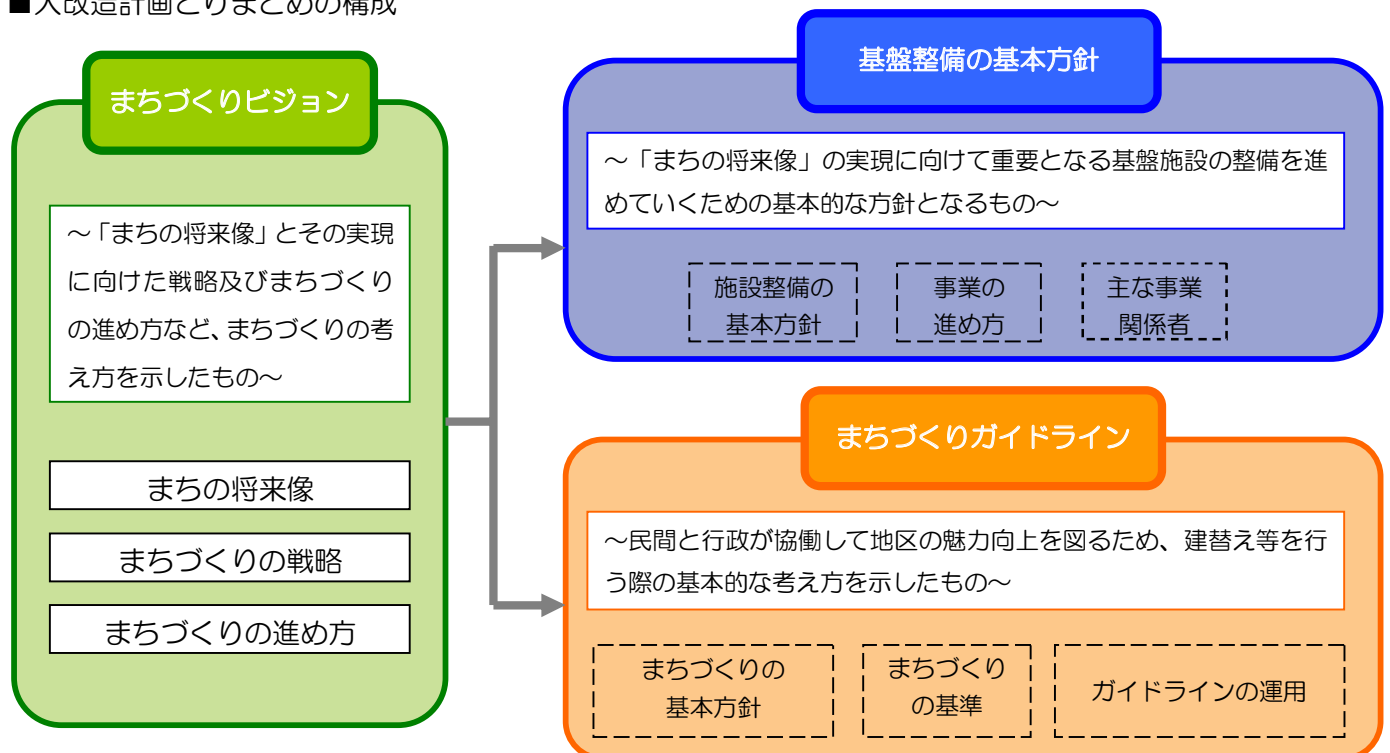
「**まちづくりビジョン**」は、「まちの将来像」と、その実現に向けた「まちづくり戦略」や「まちづくりの進め方」の基本的な考え方を示すものとして、長期に渡り、民間と行政が共有していきます。

「**基盤整備の基本方針**」は、まちづくりビジョンにおける「まちの将来像」の実現に向けて重要となる基盤整備について、具体的な整備を進めていくための基本的な方針を示します。

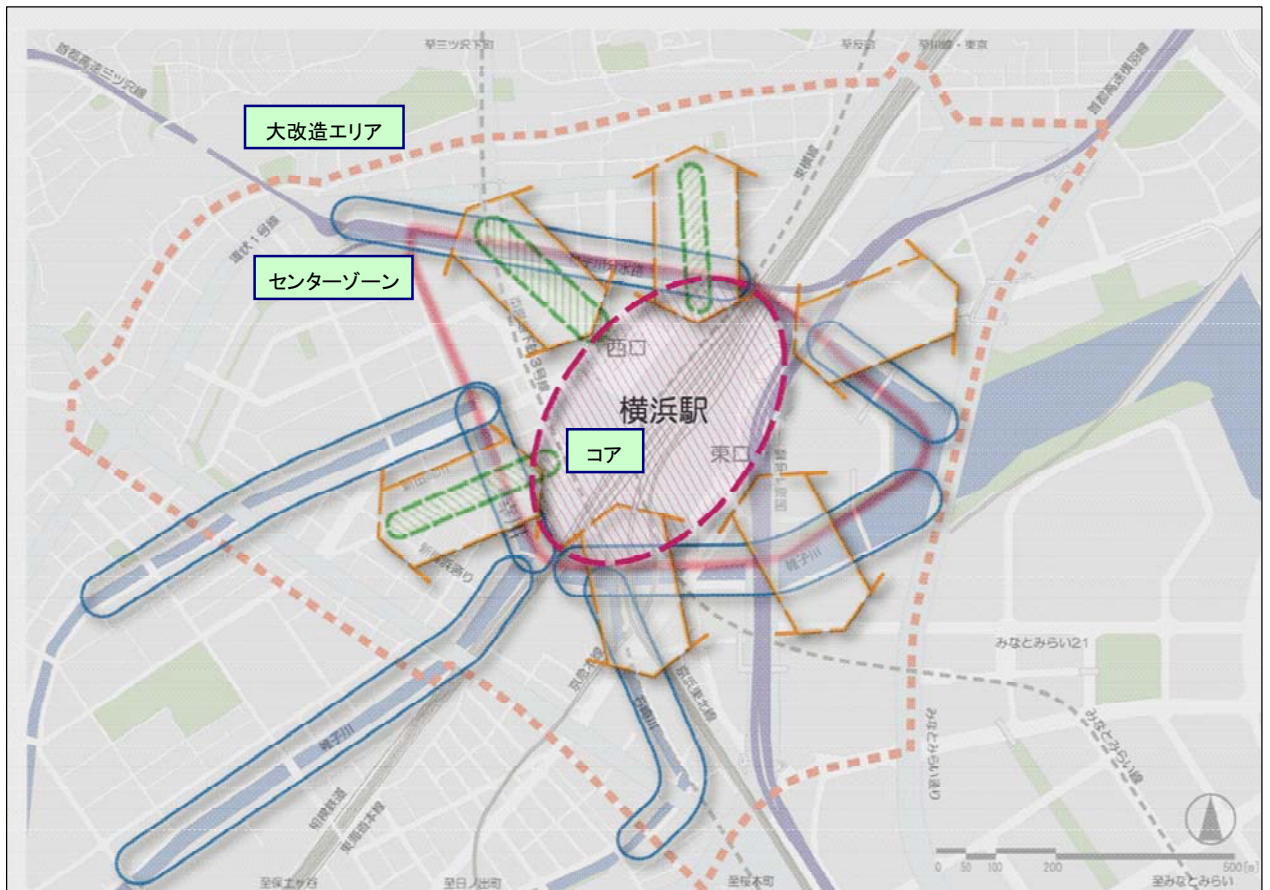
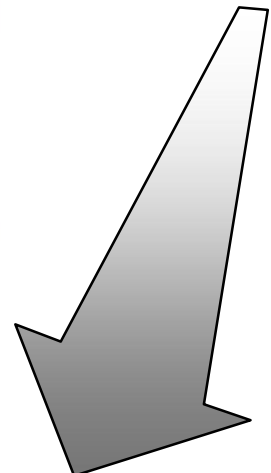
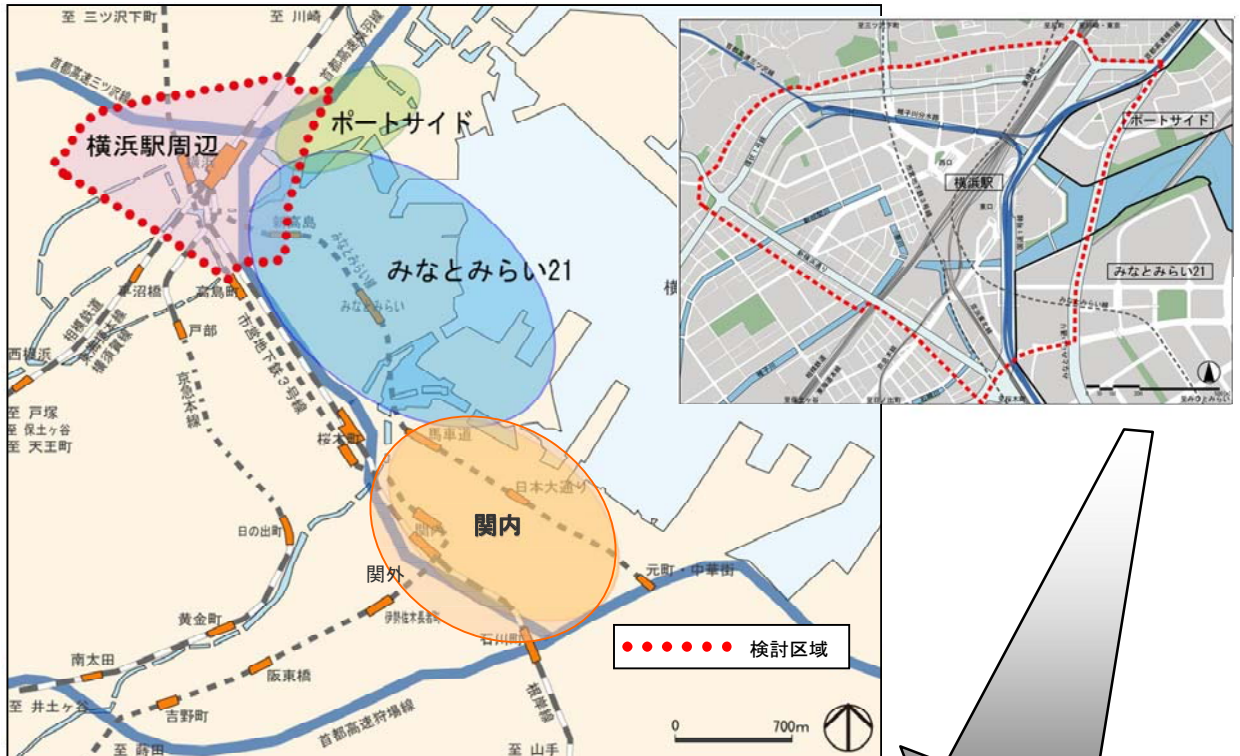
「**まちづくりガイドライン**」は、民間と行政が連携協働して地区の魅力向上を図るため、骨格となる空間や主要なネットワーク形成に向けた、まちづくりの取組みの基本方針・基準、その実現に向けたルール整備等に関する基本的な考え方を示します。

また、「**基盤整備の基本方針**」や「**まちづくりガイドライン**」は、まちづくりの進捗やその時代の考え方に応じて、進化・発展していくものです。

### ■大改造計画とりまとめの構成



# 横浜駅周辺地区（大改造エリア）位置図



## I. まちづくりの戦略を受けた施策展開

まちづくりの戦略から基盤整備の基本方針・まちづくりガイドラインへの展開

◆ 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>駅構内の鉄道乗換利便性向上</li> <li>誰もがわ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推進</li> <li>横浜駅を中心とした多方面へのアクセス性強化</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>東口の空港アクセス機能強化</li> <li>観光ターミナルの形成</li> <li>西口の駅前広場機能強化</li> <li>駅前広場と幹線道路とのアクセス性を向上</li> <li>駅前広場の整備</li> <li>バス乗り場の集約化</li> <li>タワシ乗り場の分散配置</li> <li>バス、タワシ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>周辺地区へのテラス・キレバルでの連結を強化</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推進</li> </ul> <p><b>自転車専用道インフラ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>安心・快適な自転車専用道の確保</li> <li>駅周辺地区へのテラス・キレバルでの連結を強化</li> <li>放置自転車対策の強化</li> <li>自転車を活用した来街者の回遊性の向上</li> </ul> <p><b>道路</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大改造エリア内の通過交通の監視促進</li> <li>駅周辺の骨格となる道路の整備</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>センターゾーンの外側に、方面別に駐車場、駐車場出入口を配置</li> <li>センターゾーンを中心とした駐車場の接続や連携強化による駐車場の一体化</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治水対策を実施</li> <li>将来の温暖化に備え、長期的・広域的に対策の検討を推進</li> </ul> <p><b>緑水</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地区特性に応じて親水拠点や遊歩道等を整備</li> <li>水を身近に感じさせるため、駅から水迎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>先端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、既存施設内の受け入れ協力、新種開発などによる避難スペースの確保</li> <li>帰宅支援情報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</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・広域的に対策の検討を推進</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して、世界と結ばれた都市活動・交流拠点の形成</li> <li>国際都市横浜の玄関口の形成</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>首都圏の重要な広域拠点としての機能向上</li> <li>まちづくり</li> </ul> <p><b>3. 安全安心戦略</b> ～誰もが安心して集える場へ～</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>各地区の特徴を活かした、横浜らしさを感じることができきる景観の形成</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>歩きやすく、わかりやすい歩行者空間の形成</li> <li>個性と魅力が感じられる「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施策の展開</li> <li>歩行者と自動車の絡綜の解消</li> </ul> <p><b>7. 協働共創戦略</b> ～みんなであつくり、はぐくむ～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくり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>活動と成果・検証等の循環によるまちの価値向上</li> </ul> <p><b>重点的なプロジェクト</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>世界に誇れる駅プロジェクト</li> <li>交通転換・拡充プロジェクト</li> <li>水のまちプロジェクト</li> </ul>
---

◆ 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骨格形成</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による低炭素型のまちづくり</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低環境負荷車両利用促進による環境負荷の低減</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>河川空間や路面の賑わいなど地区の特徴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>環境豊かな親水空間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の連携等を促進</li> <li>荷別き車両の適正化による人と環境にやさしい空間形成の支援</li> <li>官民が一体となった、快適で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>継続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・安心で便利な生活のための機能の集積</li> </ul> <p><b>イ. 環境配慮・創出の取組み</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>他街区、及び他地区のモデルとなるエネルギー対策、ヒートアイランド対策、環境意識啓発促進に寄与する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>災害発生時の一時滞留者・帰宅困難者への対策</li> <li>浸水被害に対する対策の官民協働での実施</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、空間、建物群像において、「ゲート」性の創出」「都市活力の創出」「多様なおののけ」に基づいた「多様なシーン」を展開し、ドラマ性の感じられる都市景観」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><b>利便性が高く、憩いの感じられる、魅力的な歩行環境・通りの形成</b></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>誰もが利用し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>親水空間</b></p> <p><b>魅力ある親水空間の創出</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>主要な親水拠点において、その特性に応じた特徴ある空間づくり</li> </ul>
--	---

# I. まちづくりの戦略を受けた施策展開

	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆世界と結ばれた都市活動・交流拠点の形成</li> <li>☆国際都市横浜の玄関口の形成</li> <li>☆広域拠点としての機能向上</li> </ul>						<ul style="list-style-type: none"> <li>☆広域拠点としての機能向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆国際都市横浜の玄関口の形成</li> <li>☆生活文化創造拠点形成</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>☆国際都市横浜の玄関口の形成</li> <li>☆生活文化創造拠点形成</li> </ul>	
2. 環境創生戦略	<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>☆まちぐるみでの取組による良好な環境の形成</li> </ul>										
3. 安全安心戦略	<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> </ul>						<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> </ul>			<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> </ul>	
4. 感動空間戦略	<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</li> </ul>							<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</li> </ul>			
5. 悠々回遊戦略	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆駅東西が一体となる回遊性の向上</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>☆歩きやすく、わかりやすい歩行者空間の形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆個性と魅力が感じられる「通り」の創出</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>☆歩きやすく、わかりやすい歩行者空間の形成</li> <li>☆個性と魅力が感じられる「通り」の創出</li> </ul>			
6. 交通転換戦略	<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施策の展開</li> </ul>										
		<ul style="list-style-type: none"> <li>☆歩行者と自動車の錯綜の解消</li> </ul>									
7. 協働共創戦略		<ul style="list-style-type: none"> <li>☆活動と成果・検証等の循環による、まちの価値向上</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>☆活動と成果・検証等の循環による、まちの価値向上</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>☆活動と成果・検証等の循環による、まちの価値向上</li> </ul>			

交通分野

水のまち  
分野

環境  
分野

防災  
分野





## 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

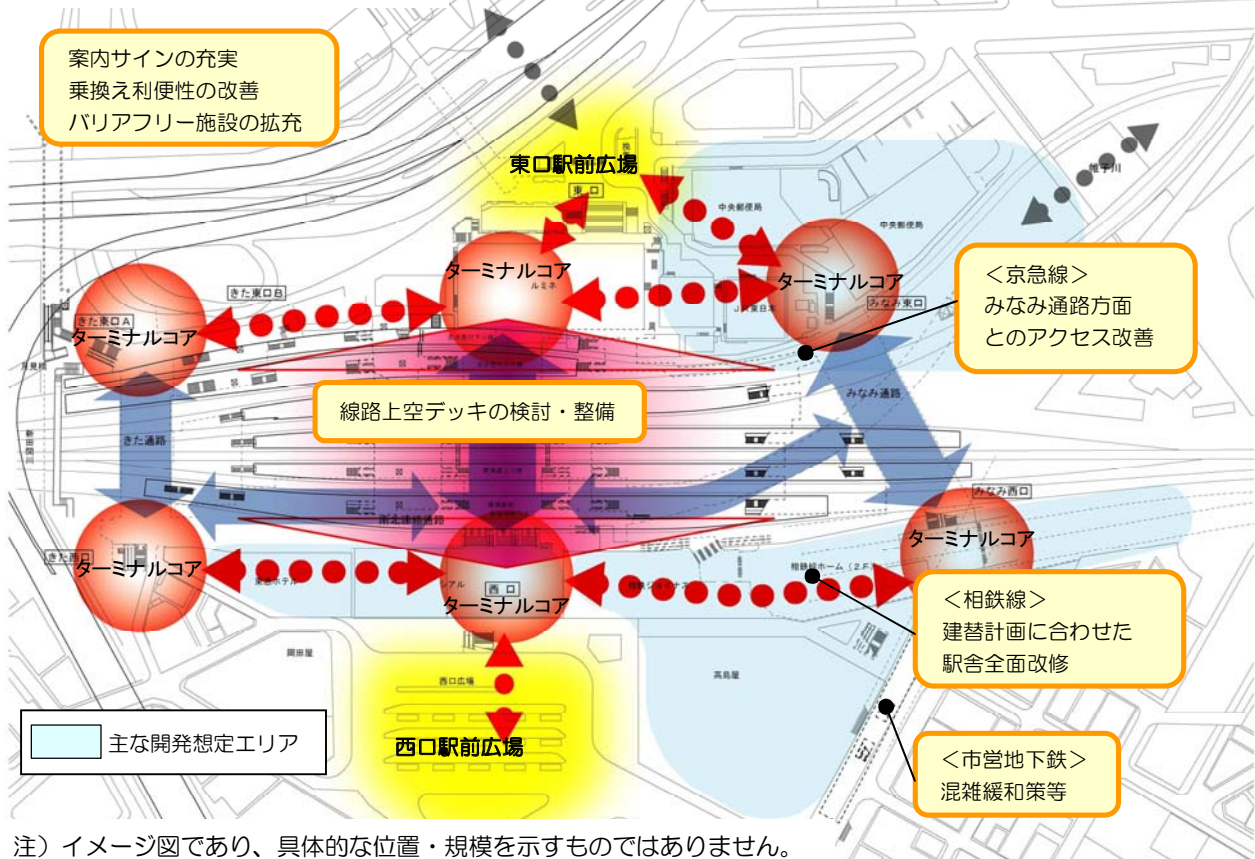
## 施設整備の基本方針

- ◇ 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 >



注) 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。

< 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

# 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

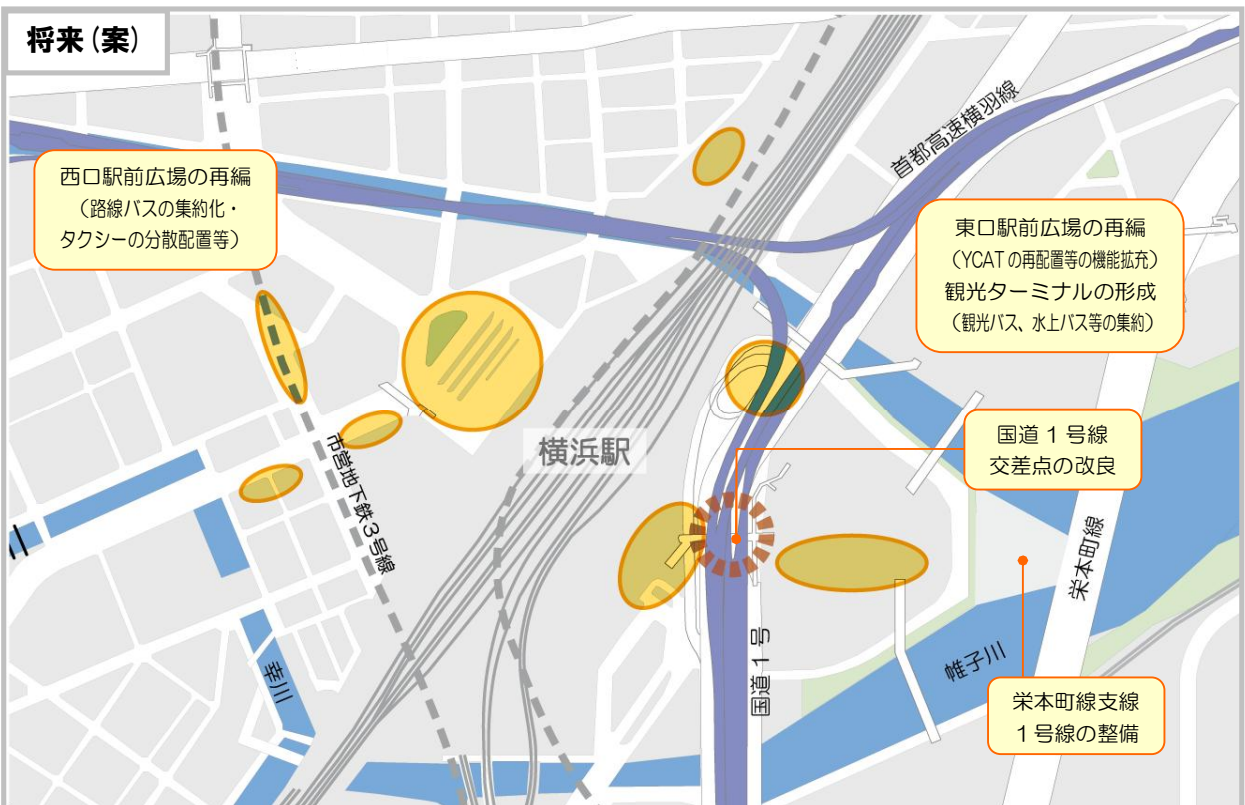
## 取組み内容

- ◆ 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



※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 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

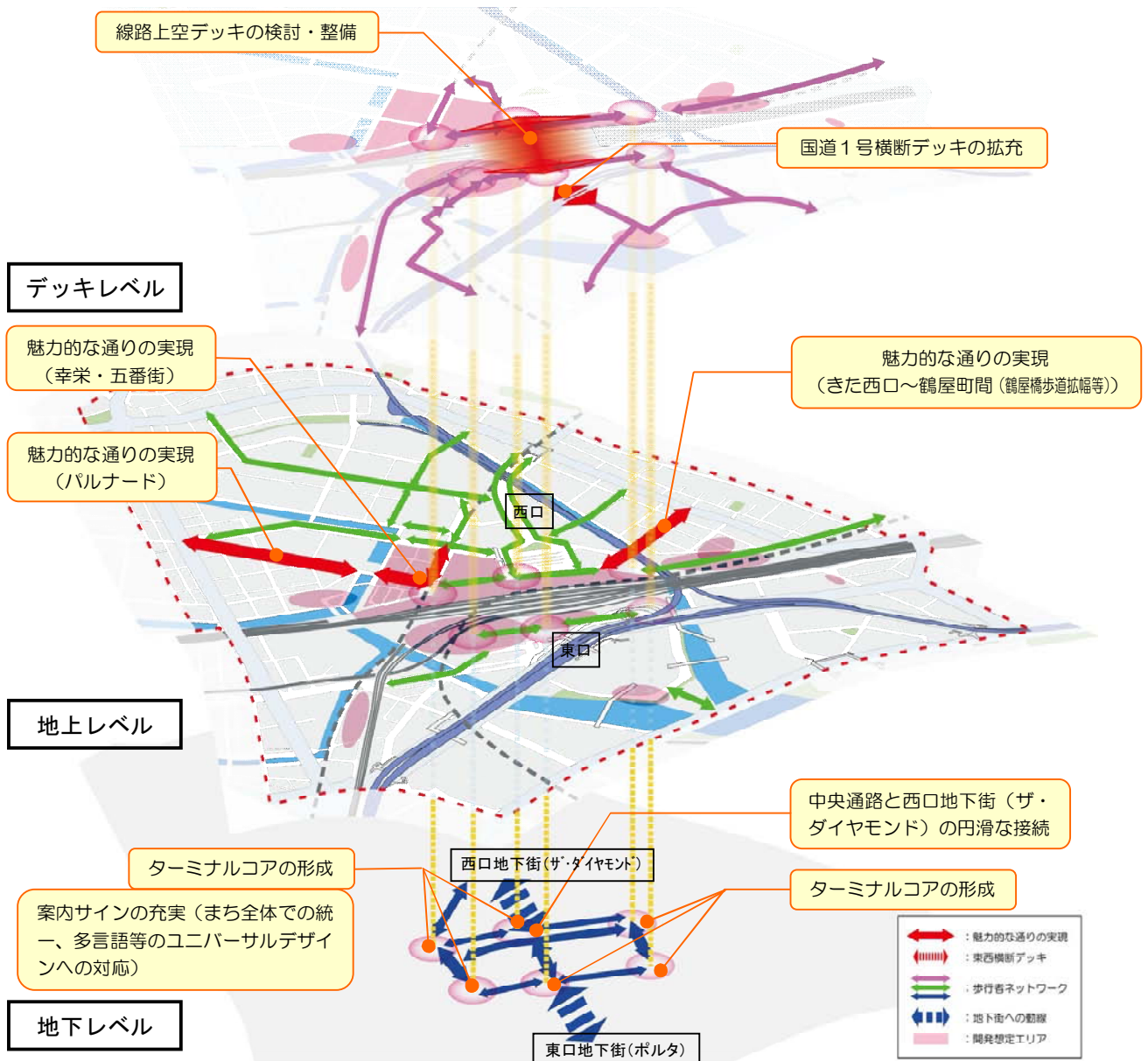
- ◆ 線路上空デッキの検討・整備、ターミナルコアの形成
- ◆ 国道1号横断デッキの拡充
- ◆ 魅力的な通りの実現（きた西口～鶴屋町間（鶴屋橋歩道拡幅等）、パルナード、高島屋・幸栄間）
- ◆ 中央通路と西口地下街（ザ・ダイヤモンド）の円滑な接続
- ◆ 歩行者空間のバリアフリー化の促進
- ◆ 案内サインの充実（まち全体での統一、多言語等のユニバーサルデザインへの対応等）

### 【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」

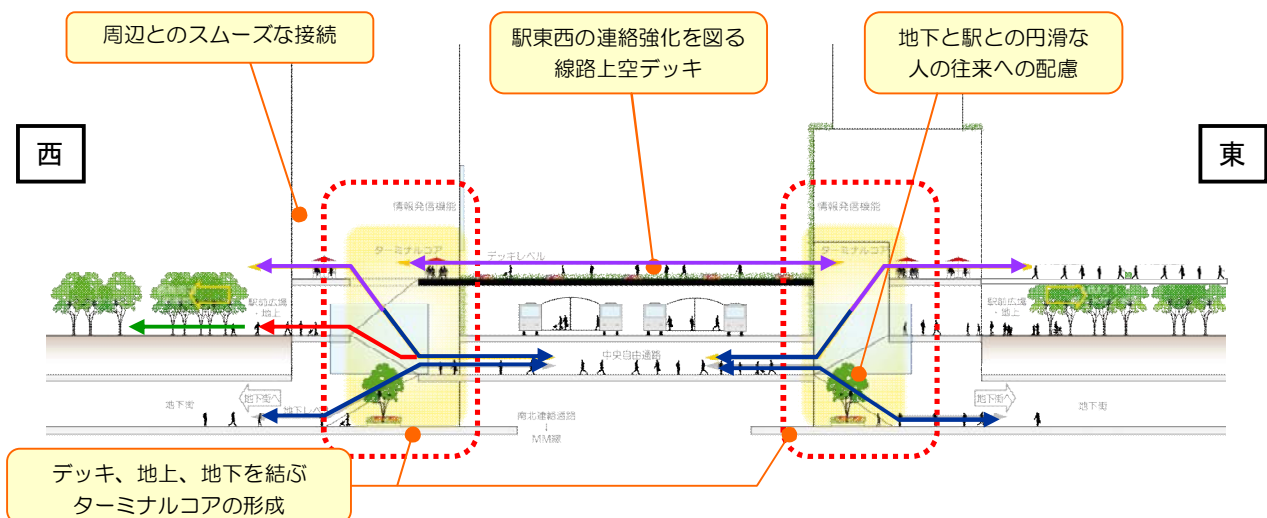
※ターミナルコア：デッキ・地上・地下の移動や回遊、賑わいを円滑にわかりやすく結ぶ、象徴的な結節空間

<駅を中心とした立体的な歩行者ネットワーク>



※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。

<ターミナルコアの形成イメージ>





# 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」

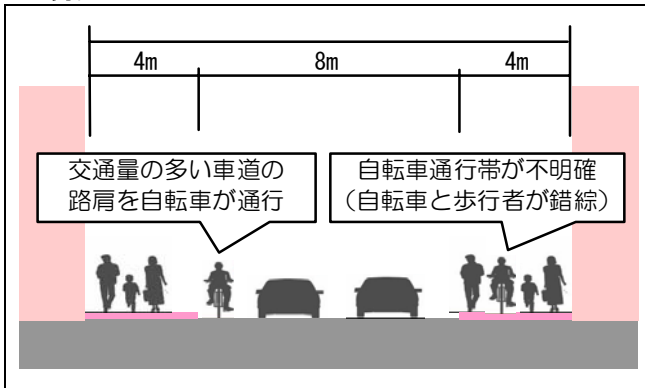
※サイクルシェアリング：一つの自転車を複数人で効率よく利用（シェア）すること。都市型レンタサイクル。  
※コミュニティサイクル：複数のサイクルポートの何処でも自転車を借りたり返すことができるレンタサイクル。



※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。

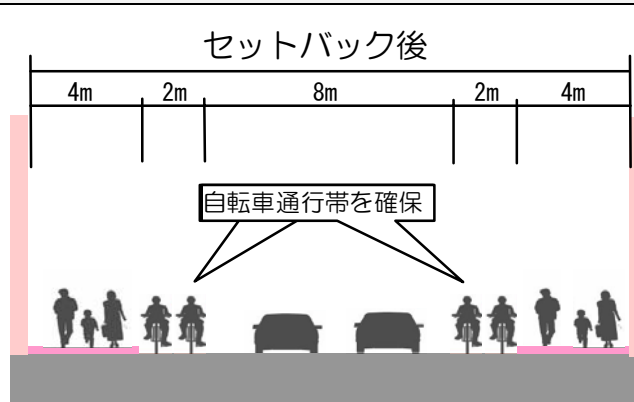
一般道路における自転車通行帯の整備イメージ

○現況



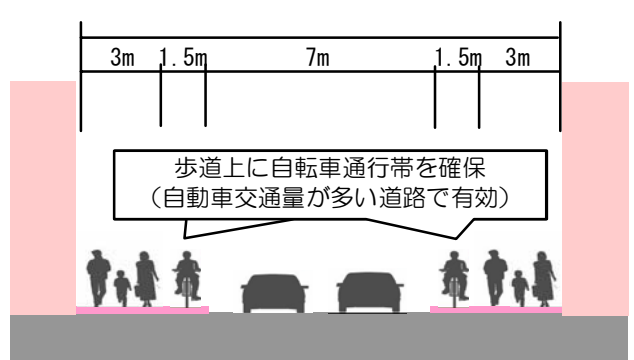
○整備後

1) セットバックによる自転車道整備のイメージ

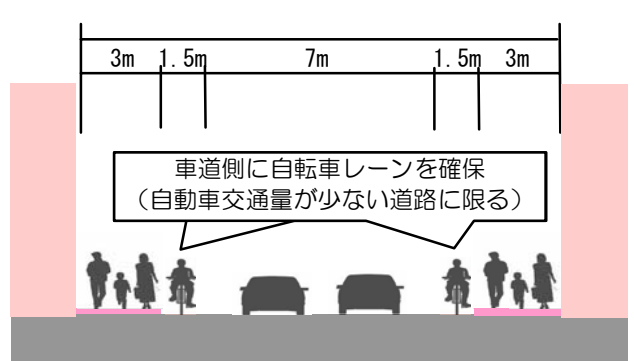


2) 現況幅員における自転車通行帯の暫定運用のイメージ

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



# 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・機能強化による大改造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

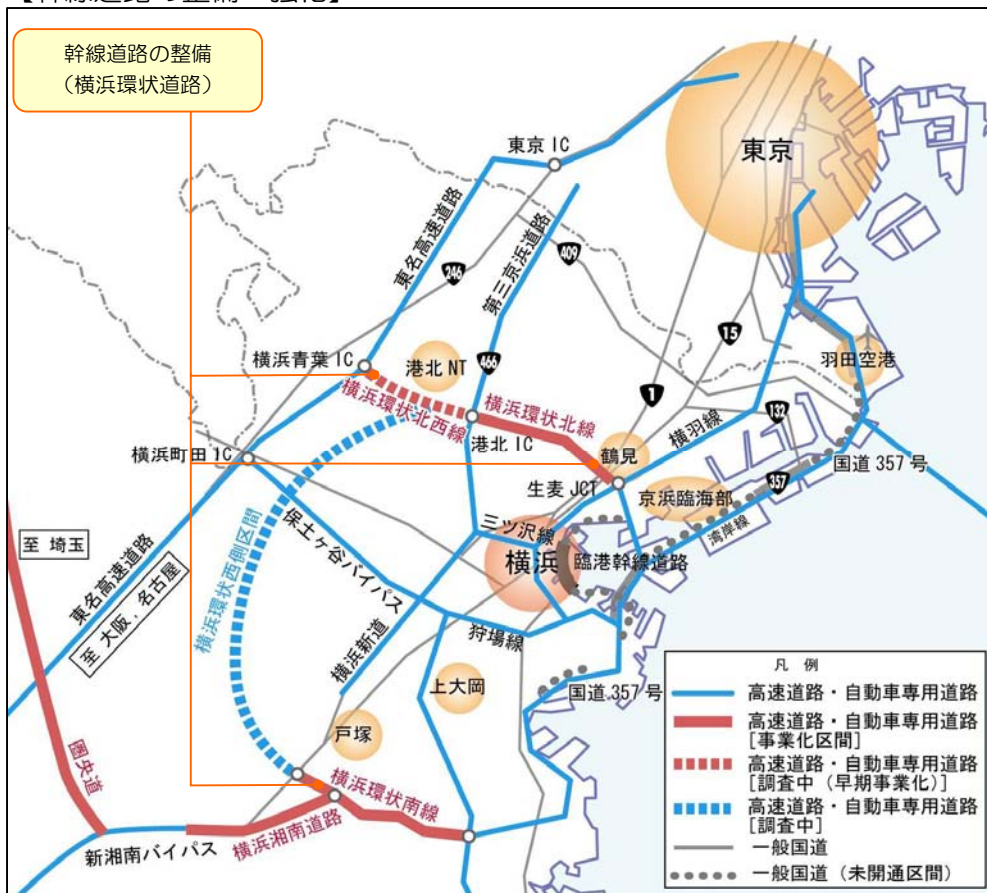
## 取組み内容

- ◆ 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）

## 大改造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】



# 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

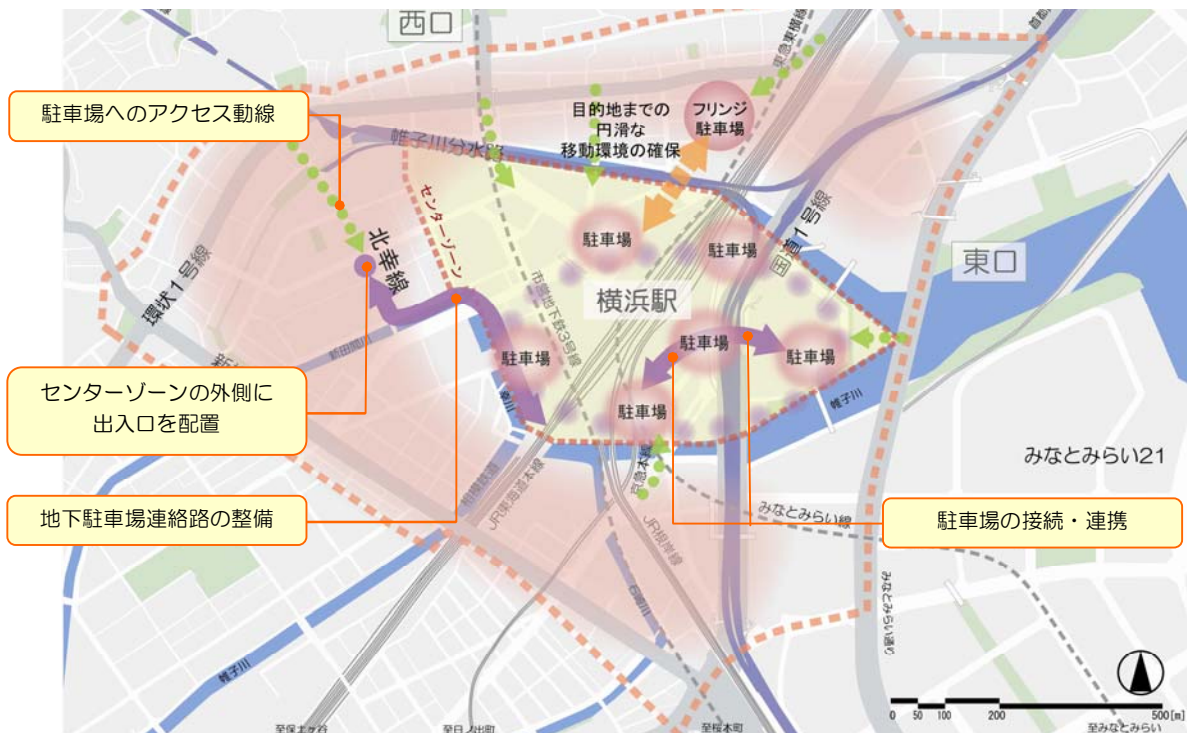
## 施設整備の基本方針

- ◇ 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
  - ◇ 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
- （※）横浜気象台における60分の確率雨量

## 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」

## <浸水対策イメージ>



<帷子川本川の橋梁群>

# 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

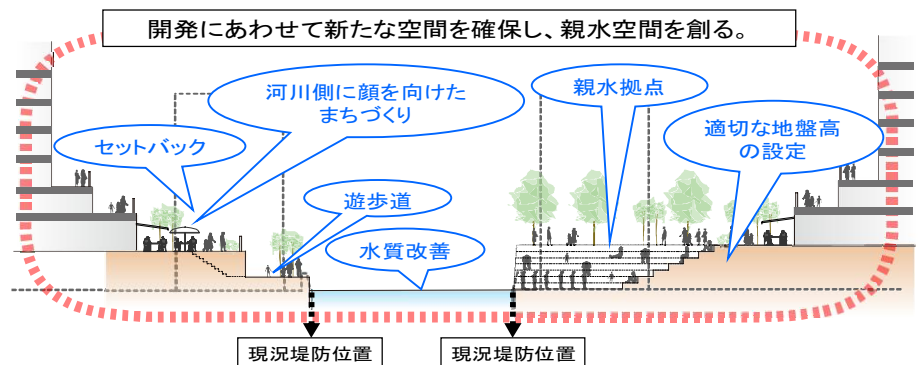
## 取組み内容

- ◆ 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

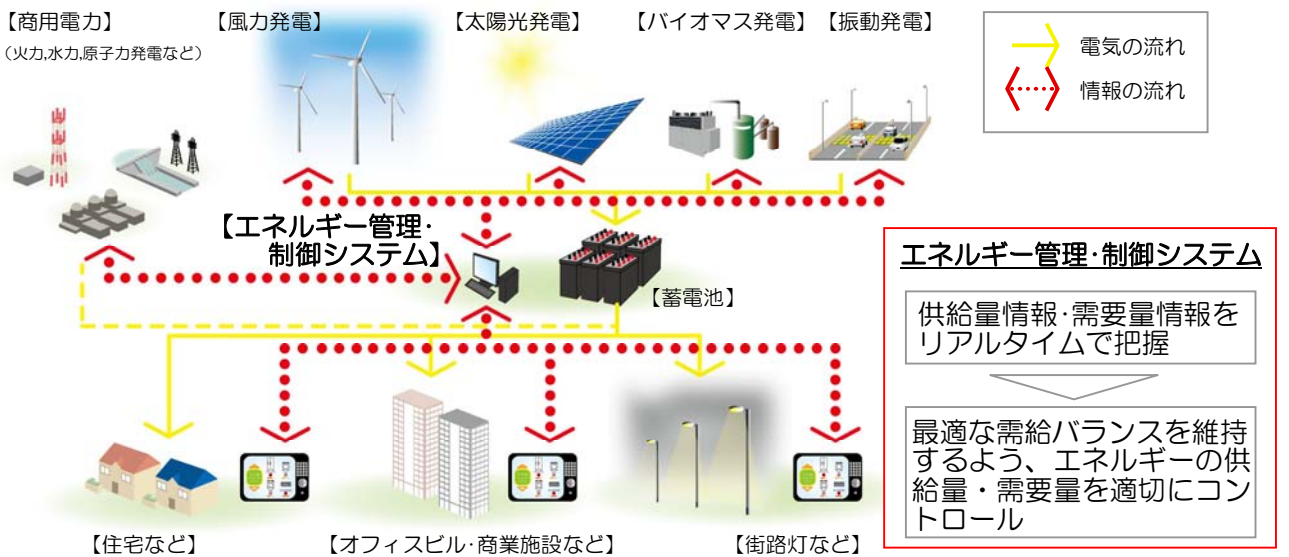
- ◇ 首都圏の他地区・他地域のモデルとなる先端的で革新的な環境インフラの整備
- ◇ 横浜市内の他地区間連携を視野に入れた広域的なエネルギーネットワーク構築の検討

## 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>





# 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

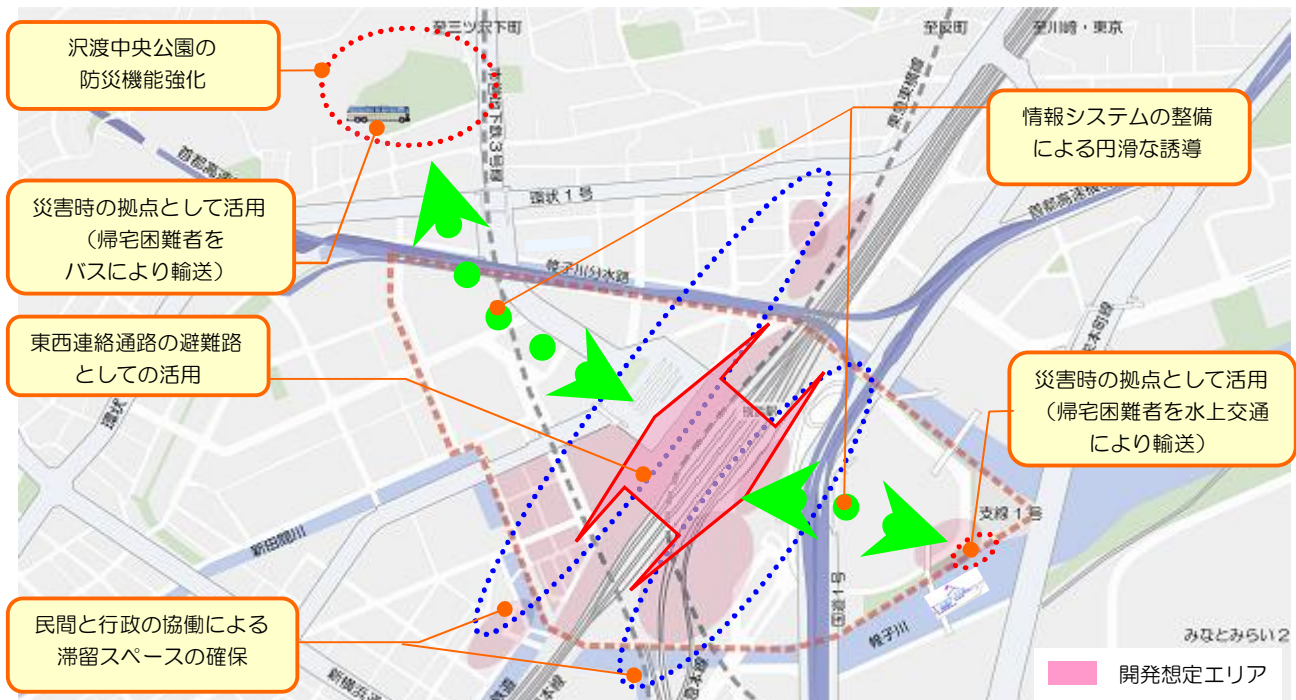
## 施設整備の基本方針

- ◇ 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

---



【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」

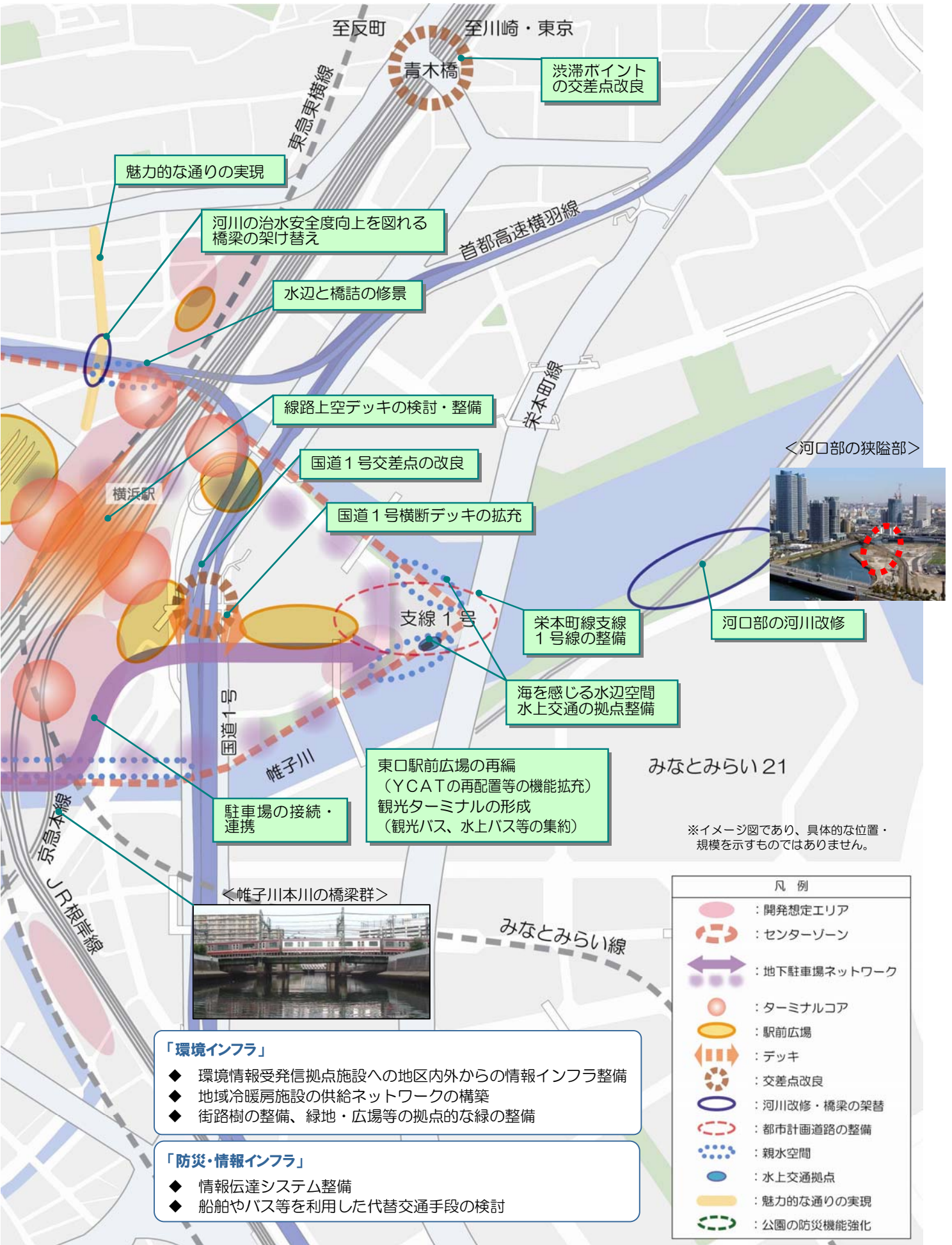
- ◆ 主要な自転車ルートにおける走行環境改善と東西横断ルートの検討

「治水」

- ◆ 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」

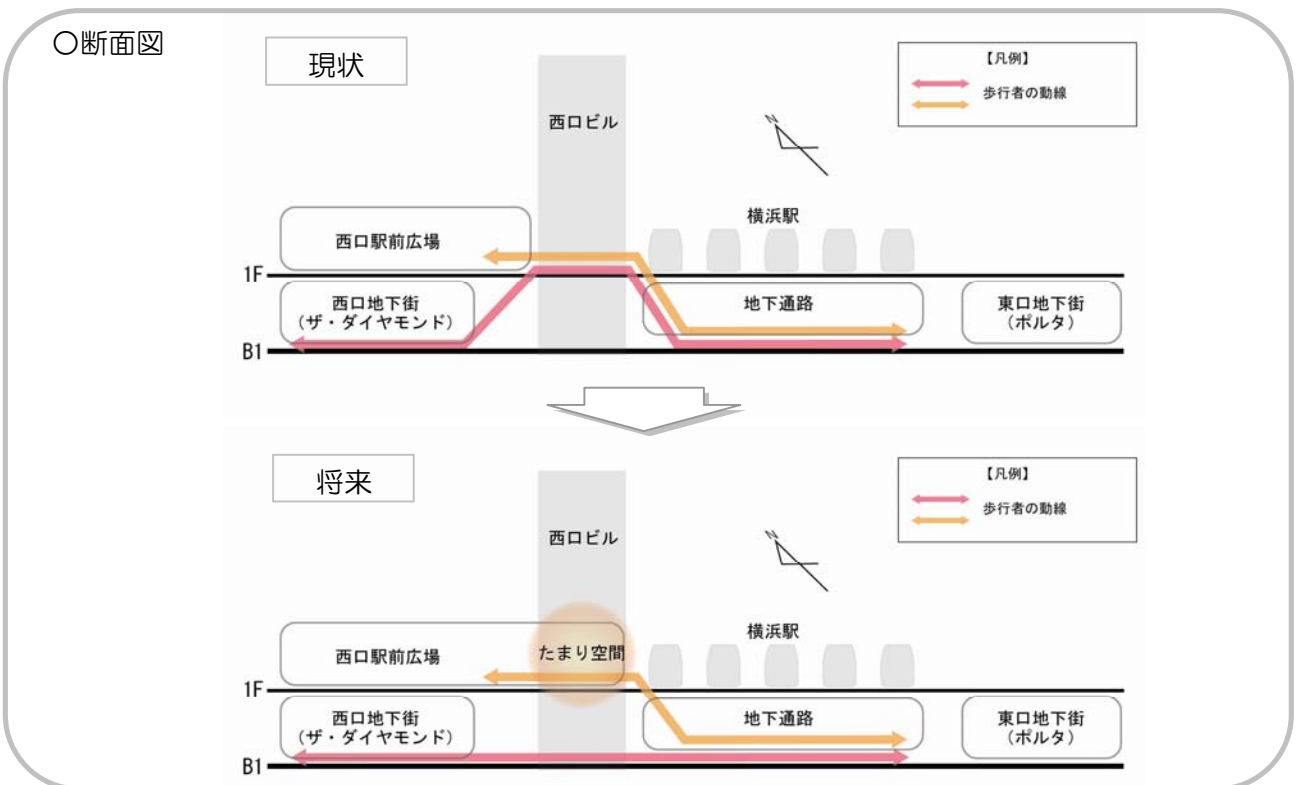
- ◆ 海と川をつなぐ水上交通の検討
- ◆ 河岸的な親水空間を実現するため、水門等の方策を検討
- ◆ 水質改善方策を検討

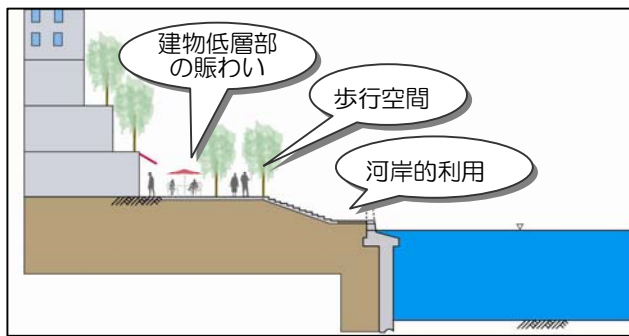
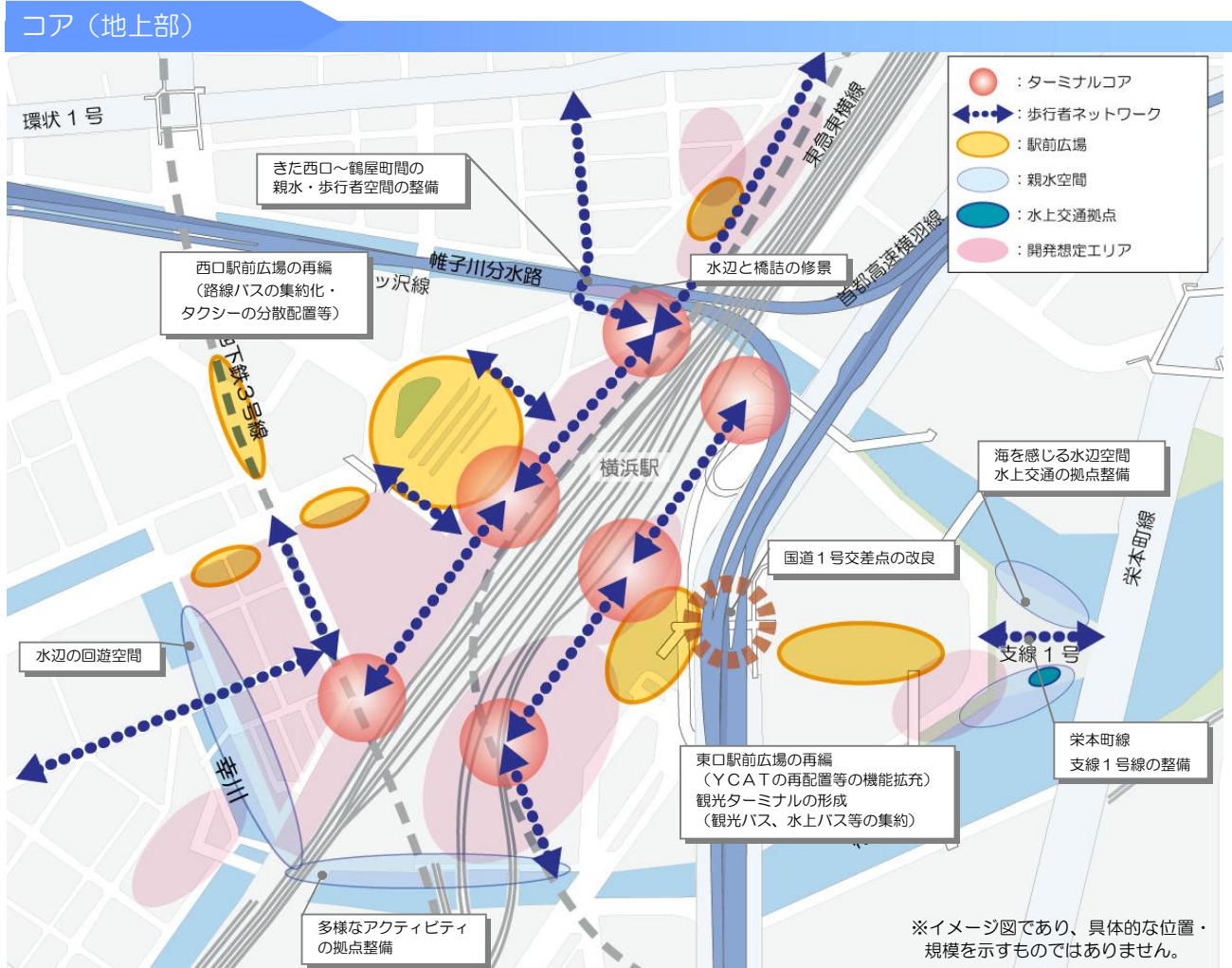


コア（地下部）

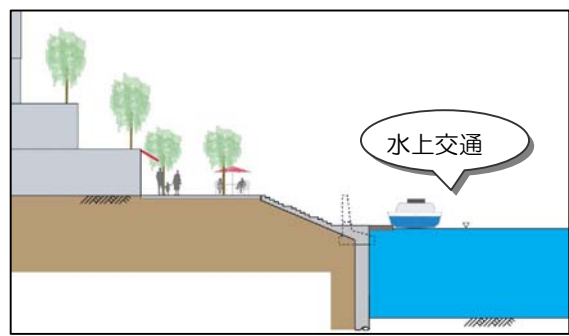


●中央通路と西口地下街（ザ・ダイヤモンド）の円滑な接続のイメージ



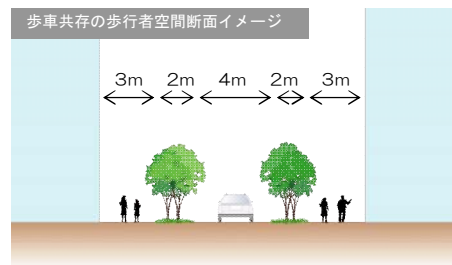
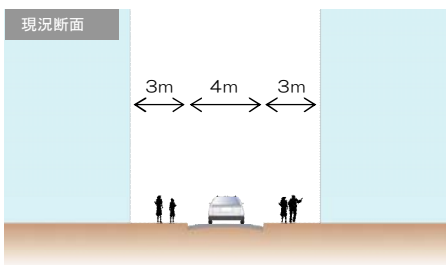


幸川親水空間断面イメージ



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





## Ⅲ. 事業の進め方 Ⅳ. 主な事業関係者



---



### Ⅲ. 事業の進め方

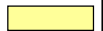
【凡例】

- 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		
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>・歩行者空間のバリアフリー化の促進</li> <li>・案内サインの充実</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> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <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・大改造計画取りまとめ以後概ね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

