

(様式2)

公共事業事前評価調書

事業概要	事業名	【道路-1】 (仮称) 大岡川横断人道橋整備事業
	場所 (所在地)	横浜市中区桜木町一丁目地先から本町六丁目地先まで
	事業目的	<p>北仲通地区は、みなとみらい21中央地区と関内地区との結節点、回遊拠点と位置付けており、その機能強化が必要な地区です。</p> <p>北地区では民間開発が進められ、南地区でも新市庁舎建設が進められるなど、まちづくりが着実に進められています。北仲通地区全体で大幅な来街者や就業者数等の増加が見込まれています。</p> <p>そこで、JRならびに地下鉄桜木町駅から北仲通地区への歩行者動線の容量確保と利便性向上のために (仮称) 大岡川横断人道橋 (以下「人道橋」。) を整備します。</p>
	事業内容	<p>【案内図】</p> <p>【計画施設概要】 橋長:概ね 250m前後 幅員:4~8m程度</p>

【イメージパース】



大岡川下流側より辨天橋^{べんてんはし}方向を望む

事業
スケジュール

平成 28 年度 予備設計
 平成 29 年度 詳細設計、工事(下部工)
 平成 30 年度 工事(下部工・上部工)
 平成 31 年度 工事(上部工)
 ※今後の検討状況により変更になる場合があります。

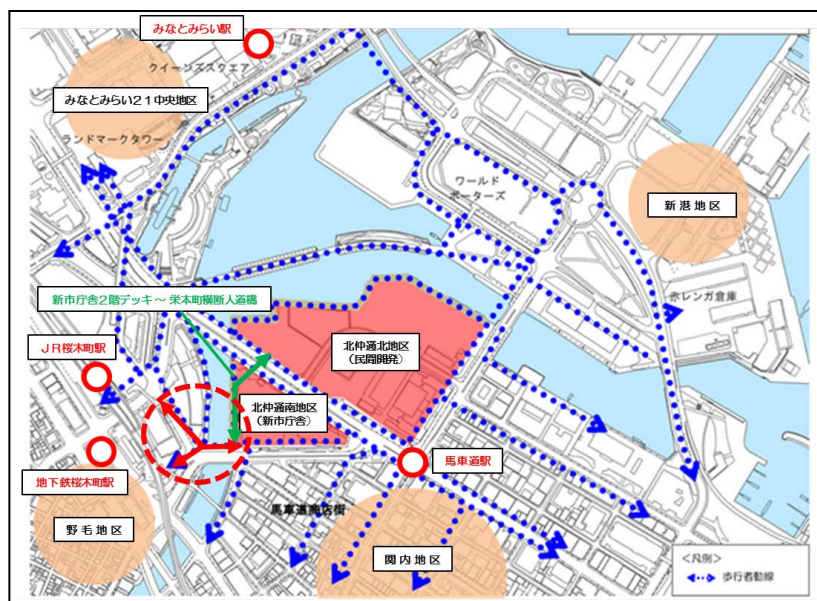
総事業費

総事業費 約 25 億円
 ※今後の検討状況により変更になる場合があります。

事業の
必要性

1 北仲通周辺地区の歩行者動線ネットワークの基本的な考え方

みなとみらい21地区と関内地区との結節点、回遊拠点と位置付けられている北仲通地区では、地区内で複数の新規事業（結婚式場、ホテル、商業施設、住宅、新市庁舎等の整備）が進められています。これらによって北仲通地区への来街者や就業者数が大幅に増加することが予想されるため、最寄り駅や周辺地区との回遊性の強化を図り、安全性の高い動線を確保することが必要となります。

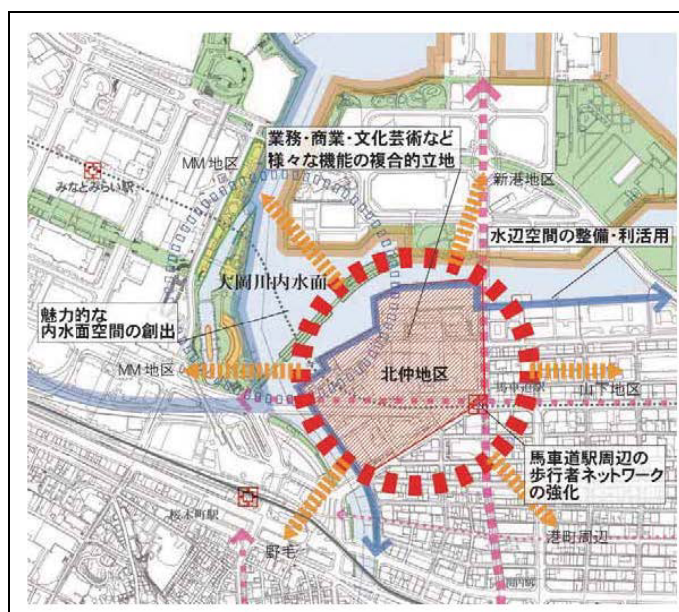


2 既往の計画の位置付け

(1) 関内・関外地区活性化推進計画(H22.3)【P.86】

・優先的取組の視点「北仲結節点強化」

関内地区・みなとみらい21地区をつなぐとともに、野毛、港町周辺、山下地区、新港地区などの周辺地区との回遊の拠点とします。



関内・関外地区活性化推進計画(H22.3) P.86【検討の方向性】より抜粋

(2) 北仲通南地区再開発地区計画

- ・アトリウム(人が集う屋根付きの広場空間)、ペDESTリアンデッキ及び歩行者用通路等、快適な歩行者空間づくりを行い、街のにぎわいを生み出す。

(3) 北仲通地区まちづくりガイドライン(H25.3 変更)【P.6】

- ・みなとみらい21地区と関内地区を結ぶ結節点、回遊拠点であるため、地区内だけでなく馬車道などとの連続性を確保するなど、周辺を含めた歩行者動線ネットワークの形成を図ります。
- ・人と車、それぞれの動線を分離しつつ、人を最優先に考えた安全性・利用のしやすさ等を念頭に、地下、地上及び低層部での動線処理を行います。

(4) 新市庁舎整備基本計画(H26.3)【P.58】

- ・最寄り駅である馬車道駅との接続や桜木町駅との連絡を強化するとともに、みなとみらい21地区や関内・関外地区とのアクセス性を確保し、利便性や回遊性の向上を目指します。



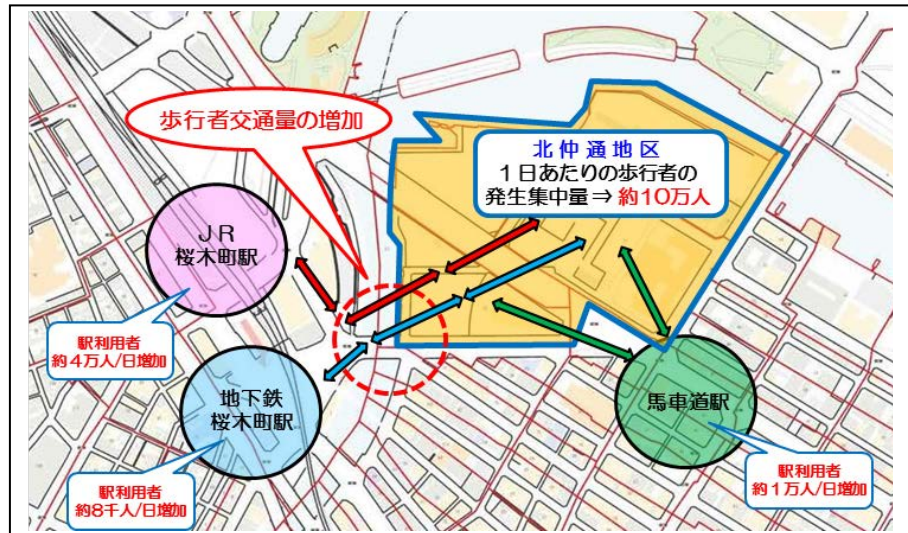
新市庁舎整備基本計画(H26.3) P.58 (2) 歩行者ネットワークの考え方より抜粋

<p>事業の効果 (費用便益分析 等)</p>	<p>① 定性的事項</p> <p>【歩行者動線の利便性向上及び安全確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北仲通地区の開発後においても、人道橋の整備により、JR桜木町駅および地下鉄桜木町駅から北仲通周辺地区への<u>円滑な移動が可能</u>となります。 ・北仲通地区と桜木町駅方面及び周辺地区(みなとみらい21中央地区、関内地区、野毛地区、新港地区、馬車道地区等)との<u>回遊性が向上</u>し、一体的なまちの賑わいが創出され、より一層の活性化に繋がります。 ・人道橋の利用者は、桜木町駅前交差点の横断歩道を通行する必要がなく、<u>信号の待ち時間が削減</u>されます。 ・人と車の動線が分離されるため、交通事故の危険性がない<u>安全な通行が可能</u>となります。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人道橋にエレベータを設置することにより、<u>バリアフリー性が向上</u>します。 ・人道橋に屋根を設置することにより、雨天等気象条件による歩行者の<u>快適性を確保</u>します。 ・津波等の災害時には、<u>緊急避難路</u>としても活用できます。 ・人道橋と大岡川下流のウッドデッキ、新市庁舎低層部の3つが一体の空間とすることで、<u>水辺空間の魅力</u>を向上します。
---------------------------------	--

② 定量的事項

【民間開発・新市庁舎整備による歩行者交通量増加のイメージ】

今後、北地区の民間開発及び南地区の新市庁舎建設などのまちづくりが進められ、北仲通地区全体で1日あたり約10万人の歩行者の発生集中量が見込まれます。



【歩行者動線のサービス水準確保】

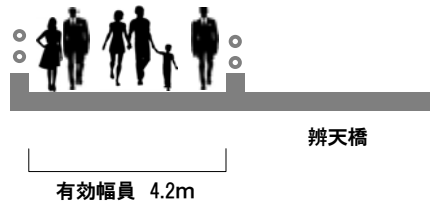
JR桜木町駅及び地下鉄桜木町駅から辨天橋ルートを経由して北仲通地区へ見込まれる将来の交通量は想定で約4,000人/15分(平日ピーク時)です。

大規模開発地区関連交通計画マニュアル(H26.6 国土交通省都市局)によるサービス水準を参照すると、現況の辨天橋(歩道有効幅員4.2m)ではサービス水準C「歩行がやや困難」となり、JR桜木町駅および地下鉄桜木町駅から辨天橋ルートの容量確保が必要となります。



人道橋を整備することで、辨天橋及び人道橋ともに、サービス水準Aを満足し、北仲通地区の開発後においても歩行者動線の容量(サービス水準)が確保され、円滑な移動が可能になります。

人道橋を整備しない場合



【辨天橋】

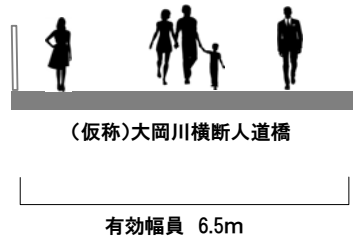
想定歩行者交通量：約 4,000(人/15分)

想定有効幅員：4.2(m)

想定歩行者流量：4,000(人/15分)÷4.2(m)÷15分
 $\approx 64(\text{人}/\text{m}\cdot\text{分}) \Rightarrow \text{サービス水準C}$



人道橋を整備した場合

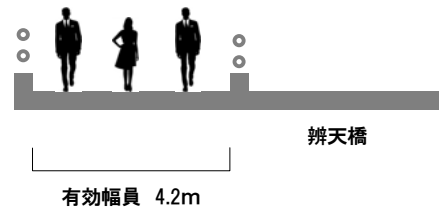


【辨天橋】

想定歩行者交通量：約 1,700(人/15分)

想定有効幅員：4.2(m)

想定歩行者流量：1,700(人/15分)÷4.2(m)÷15分
 $\approx 27(\text{人}/\text{m}\cdot\text{分}) \Rightarrow \text{サービス水準A}$



【(仮称)大岡川横断人道橋】

想定歩行者交通量：約 2,300(人/15分)

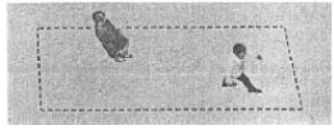




想定有効幅員：6.5(m)

想定歩行者流量：2,300(人/15分)÷6.5(m)÷15分
 $\approx 24(\text{人}/\text{m}\cdot\text{分}) \Rightarrow \text{サービス水準A}$

※人道橋及び辨天橋の推計歩行者交通量、有効幅員、歩行者流量については、現時点で想定されているものであり、今後の検討状況により変更になる場合があります。

※辨天橋の有効幅員は、歩道 4.6m に対し、「交通工学ハンドブック 1984(交通工学)」の考え方を踏まえ、両側の側方余裕 0.2m を除いた 4.2m としています。

【人道橋整備後のサービス水準変化のイメージ】

大規模開発地区関連 交通計画マニュアル (14改訂版、国土交通省)		通行状況のイメージ
サービス 水準	通行量 (人/m・分)	
A 自由歩行	~27	
B やや制約	27~51	
C やや困難	51~71	
D 困難	71~87	
E ほとんど 不可能	87~100	

整備後 (blue arrows pointing to levels A and B)

整備前 (red arrows pointing to levels C, D, and E)

※通行状況のイメージについては、歩行者の空間 = 理論とデザイン = ジョン・J・フルーイン(鹿島出版会 S49.12)より抜粋

環境への配慮	<ul style="list-style-type: none"> ・人と車の動線を分離することで、歩行者の安全を確保します。 ・周辺地区のガイドライン等を踏まえながら、景観について配慮します。 ・環境負荷の低減に配慮した設計とします。 ・施工時には、騒音や振動等に配慮します。
地域の状況等	事業の実施にあたっては、地域のみなさまへの説明等を行いながら進めてまいります。
事業手法	公共発注方式によります。(民間事業者による整備の効果が低いと判断したため。)
その他	
添付資料	無
担当部署	道路局計画調整部企画課交通計画担当 (TEL671-3800)