

## 第 1 章 事業計画関連



## 1.1 上位計画関連



# 第1章 事業計画関連

## 1.1 上位計画関連

### 1 都市再生緊急整備地域（横浜都心・臨海地域）

地域名称：横浜都心・臨海地域

〔都市再生緊急整備地域〕 横浜駅周辺地区、横浜みなとみらい地区、北仲通地区において、各地区の個性的で魅力ある地域資源を生かし、一体的に都市機能の強化を図り、魅力と賑わいのある都市空間を形成
〔特定都市再生緊急整備地域〕 横浜都心部の多様な都市機能を一体的に強化し、公共施設等の更なる整備により一体化を図ることで、横浜駅周辺地区、横浜みなとみらい地区、北仲通地区の3地区の相乗効果による更なる国際競争力の強化を図り、日本全体の成長を牽引し、新たなビジネスチャンスを生み出す「アジア拠点」を形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>国際化した羽田空港からの玄関口であり、首都圏有数のターミナル機能や大規模商業機能を有する横浜駅周辺地区</li> <li>グローバル企業の本社機能・研究開発拠点が多数集積する国際的な業務機能、国際コンベンション参加者数日本一を誇る MICE 機能を有する横浜みなとみらい地区</li> <li>ウォーターフロントの空間に魅力的な文化・商業機能や高規格な居住機能の導入を進める北仲通地区</li> </ul>

※都市再生緊急整備地域：都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域。  
 ※特定都市再生緊急整備地域：都市再生緊急整備地域のうち、都市開発事業等の円滑かつ迅速な施行を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進することが都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域。

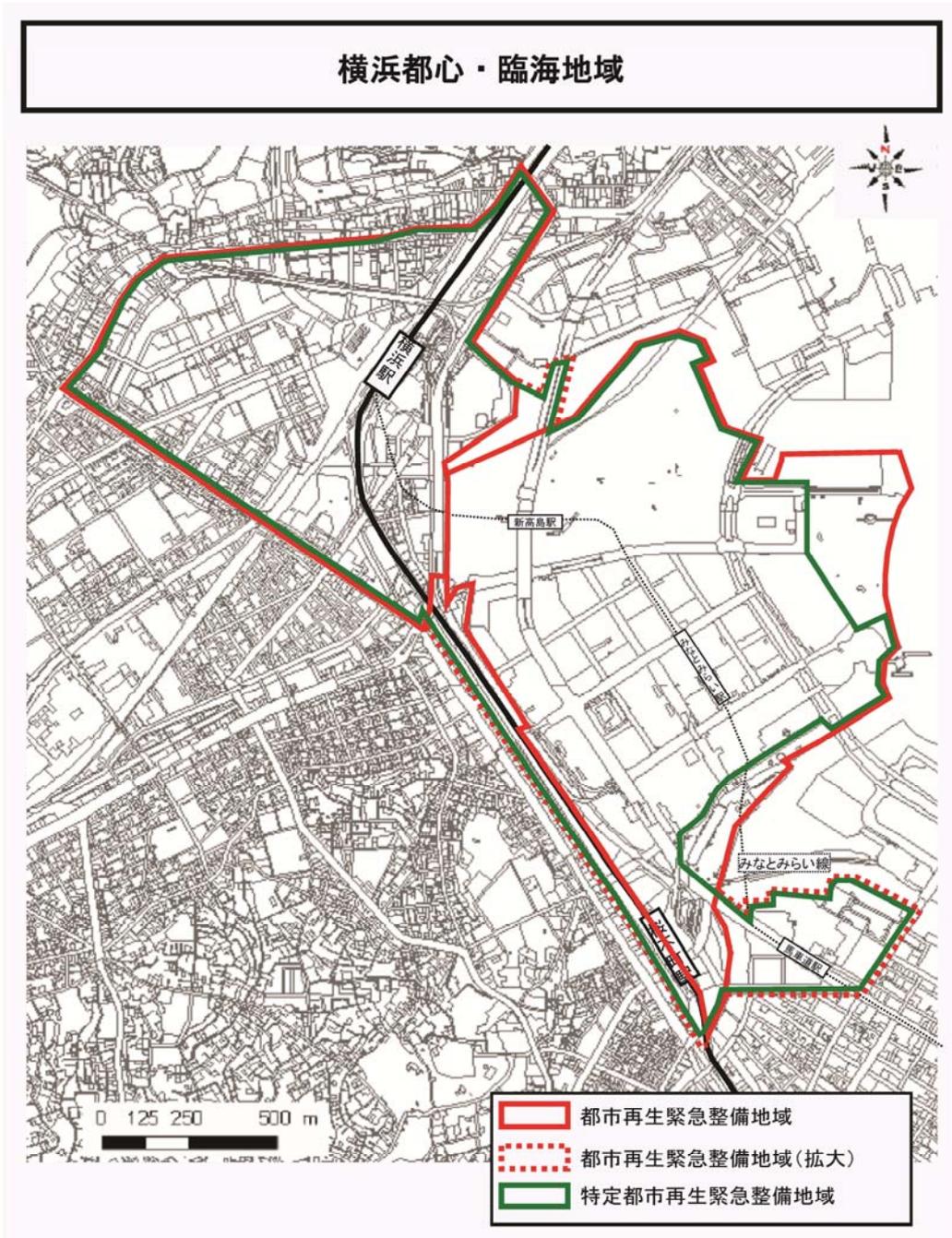
#### ■地域整備方針

地域名称	整備の目標	都市開発事業を通じて増進すべき都市機能に関する事項	公共施設その他の公益的施設の整備及び管理に関する基本的事項	緊急かつ重点的な市街地の整備の推進に關し必要な事項
横浜都心・臨海地域（横浜駅周辺地区）	首都圏有数のターミナルである横浜駅周辺地区において、老朽化した建築物の建替えや都市の基盤整備等の更新など既存市街地の再構築により、都心の一体化や交通結節機能の強化を行いつつ、国際的、広域的な業務・商業・サービス・文化交流機能等多様な機能の集積を通じ、国際都市横浜の玄関口にふさわしい魅力とにぎわいのある都市空間を形成 併せて、災害に強い安全な都市空間や先端的な環境都市を形成	○首都圏における重要な広域拠点として、商業、サービス、文化、業務など都市機能の充実 ○駅に近接する地区においては、国際都市横浜の玄関口にふさわしい賑わい機能、観光拠点機能、滞在・宿泊機能、情報発信機能、文化創造・交流機能、業務機能、ビジネスサポート機能、商業・生活支援機能などの充実・強化 ○災害時の滞留者や帰宅困難者等のスペース確保、治水安全度向上など防災対策関連の機能の強化 ○鉄道やバス等の乗換利便性の向上、駅を中心とした立体的な歩行者ネットワークの形成、駐車場マネジメント等による自動車交通の円滑化など交通結節機能の強化	○東西の駅前広場再編など、駅とまちとの玄関口となる交通結節空間の整備 ○歩行者の利便性向上を図るため、交通結節空間を地下、地上、デッキレベルで接続する歩行者ネットワークを整備 ○駅東西の連絡強化を図る連絡通路の整備 ○西口地下街と中央自由通路の円滑な接続 ○災害時の円滑な避難誘導を目的とした避難経路の情報伝達システムの整備 ○津波対策の観点からデッキレベルでの避難経路の整備 ○橋梁架け替えや河口部の河川改修など、帷子川・新田間川・幸川等における治水安全度向上を図る施設整備と、周辺市街地整備に併せた親水空間の整備 ○自動車交通の円滑化に資する地下駐車場連絡路の整備 ○横浜都心の一体化を図るため、横浜みなとみらい地区や関内方面と連絡する栄本町線支線1号線の整備 ○東横線跡地の整備	○駅直近部において建築物と公共施設の一体的な整備や高度利用による都市開発事業の促進 ○国際都市横浜の玄関口にふさわしい駅前の景観と、沿道ごとの特色を生かした個性的な通りの形成を誘導 ○都市開発事業における敷地内緑化・屋上緑化・壁面緑化などによるヒートアイランド対策や高効率な冷暖房設備・再生可能エネルギー利用などエネルギー対策を誘導 ○都市開発事業において、退避施設、津波避難施設、備蓄倉庫などの整備による滞留者・帰宅困難者対策の促進 ○都市開発事業の促進 ○帷子川・新田間川・幸川沿いにおいて、水辺環境を活かした都市開発事業の促進

※「横浜都心・臨海地域」は、H24.1.25に範囲拡大及び地域統合がされています。(旧名は横浜駅周辺地域(H14.10.25指定)と横浜みなとみらい地域(H14.7.24指定)です。)

※「横浜都心・臨海地域」は、H24.1.25に特定都市再生緊急整備地域の指定がされています。

資料：「都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域の一覧」(横浜市ホームページ、平成27年12月調べ)



資料：「都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域の一覧」  
 (横浜市ホームページ、平成27年12月調べ)

図 1.1-1 都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域図(横浜都心・臨海地域)

## 2 エキサイトよこはま 22

### ■目指している市街地の構造（まちづくりビジョン）

「エキサイトよこはま 22」の『まちづくりビジョン』で示されている「目指している市街地の構造」は、下記及び図 1.1-2 に示すとおりです。

将来市街地イメージの実現に向けては、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が必要であり、商業・業務機能など既存の集積や、川の存在など、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すとされています。

#### ●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）

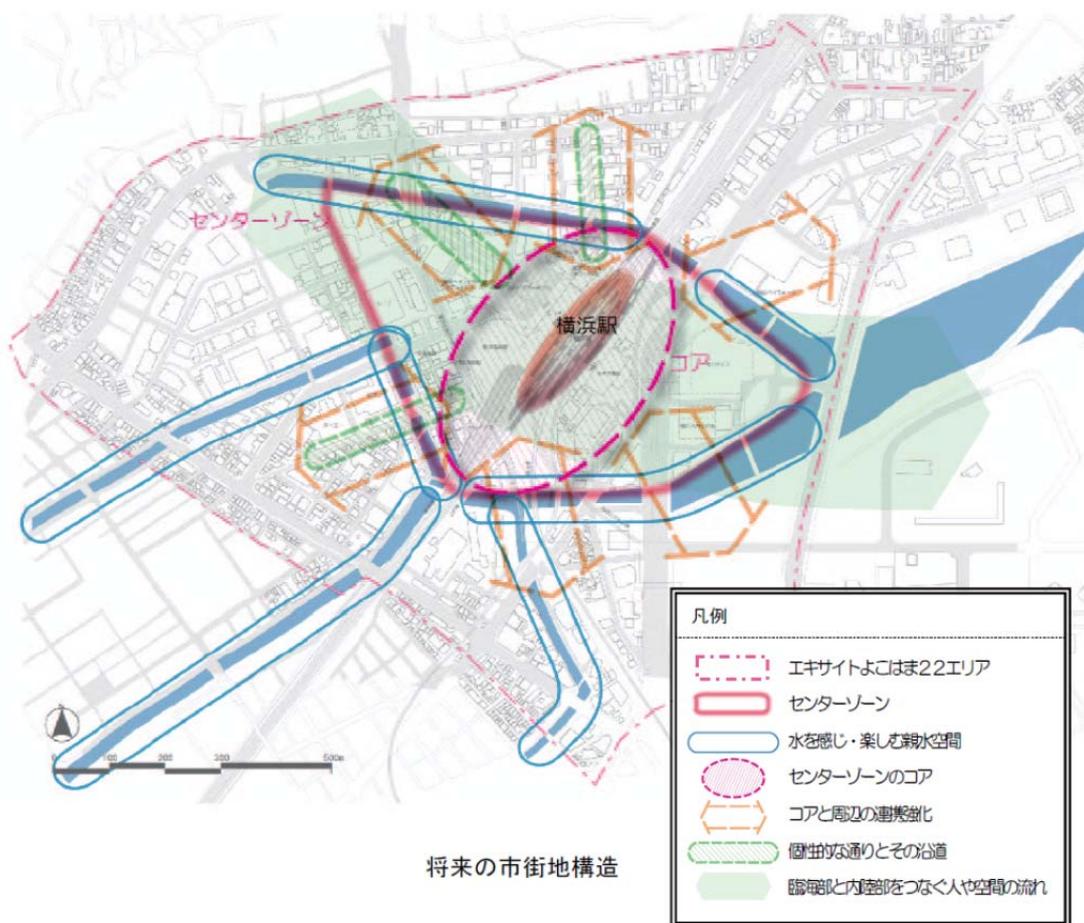
- ・横浜都心の交通の拠点としての機能が強化される。(鉄道の機能強化、駅前広場等交通ターミナル機能の強化、歩行者環境の充実)
- ・国際都市の玄関口にふさわしい環境が整備される。(外国人をはじめとする来街者にとっての利便性向上や空間としての快適性、玄関口としての風格や景観的な魅力づくり)
- ・駅直近の特に高い立地ポテンシャルを活かし、質の高い業務・商業機能の集積・強化が進められている。

●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と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、海側と陸側の間を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。



資料：「エキサイトよこはま 22」（横浜駅周辺大改造計画づくり委員会、平成 21 年 12 月）より一部抜粋

図 1.1-2 「エキサイトよこはま 22」における将来の市街地構造

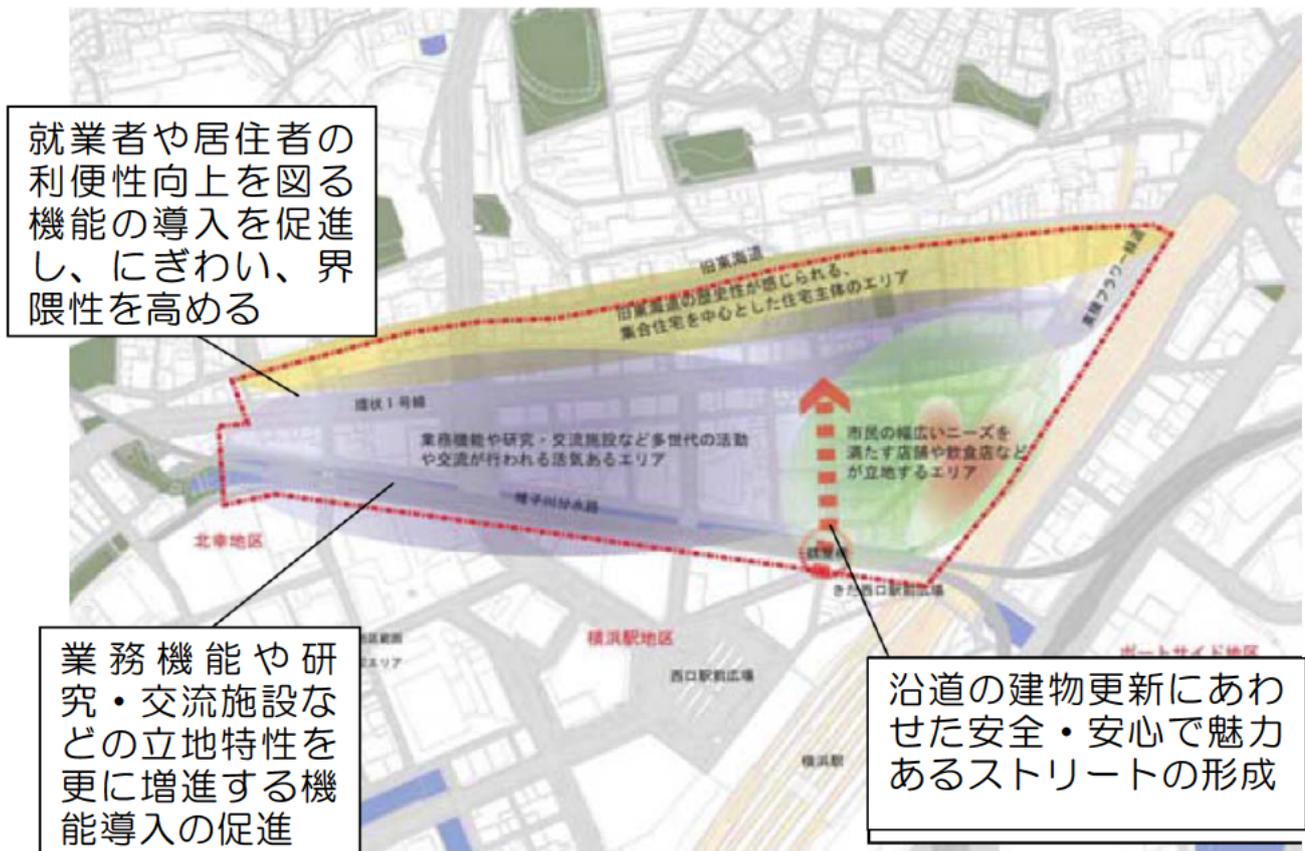
■まちづくりガイドライン

●地区別ガイドライン（鶴屋町地区）

地区の将来イメージ

- ・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が形成されている。
- ・横浜駅のきた西口近辺では、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・業務地区が形成されている。
- ・横浜駅きた西口から鶴屋橋を介し鶴屋町地区内へにぎわいと界限性と安全・安心が両立し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。

<将来市街地像のイメージ>



資料：「エキサイトよこはま 22-まちづくりガイドライン(平成 24 年度改定)」

(エキサイトよこはま 22 ガイドライン検討会)より一部抜粋

図 1.1-3 鶴屋町地区における将来市街地像のイメージ

## ガイドライン

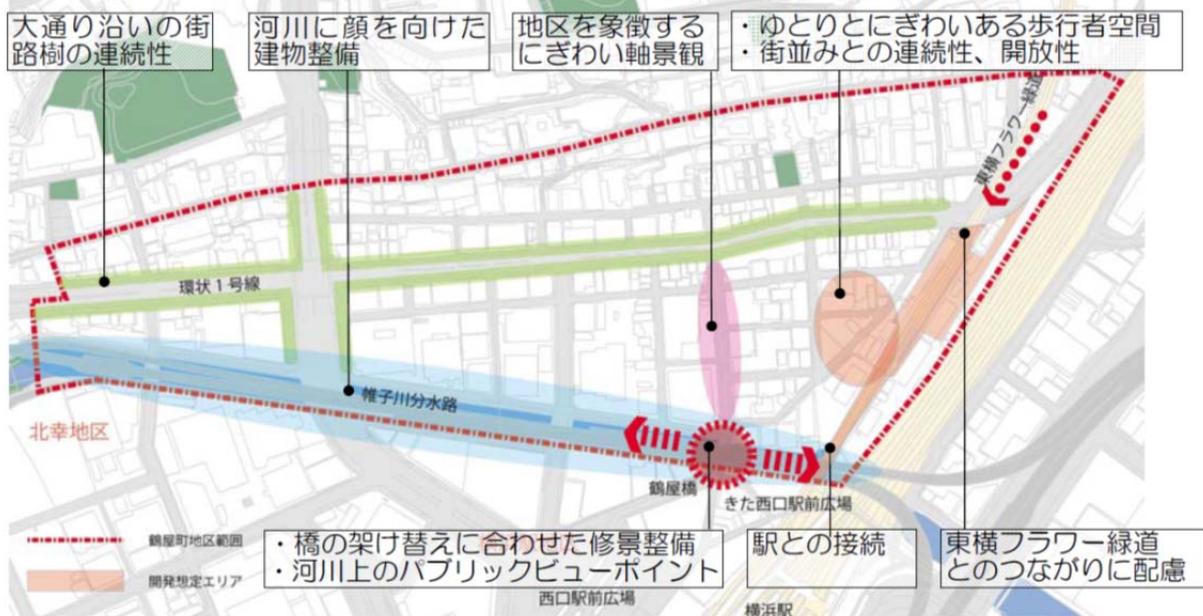
### (1) 「都市機能の導入・育成」の基本的考え方

鶴屋町地区は、横浜駅周辺と反町・台町方面を繋ぐ、横浜駅の北のゲートエリアに位置しており、地区内には、専門学校などの教育施設が集積しているとともに、鶴屋町1丁目を中心に飲食店なども集積しています。

このような特徴を生かした都市機能の集積を進め、にぎわい・界隈性と安全・安心が両立した街を目指します。

### (2) 「都市景観の形成」の基本的考え方

にぎわいある街並みや、帷子川分水路・旧東海道・東横フラワー緑道などの地区特性、地区の資源を生かした景観形成を図ります。



資料：「エキサイトよこはま 22-まちづくりガイドライン(平成 24 年度改定)」

(エキサイトよこはま 22 ガイドライン検討会)より一部抜粋

図 1.1-4 鶴屋町地区における都市景観形成のイメージ

### (3) 「環境分野」の基本的考え方

明日を担う若者が集まり賑わう拠点的地区であるという鶴屋町地区の特徴を生かした都市機能の集積や敷地の統合を進めるとともに、地区内外とのエネルギー・緑のネットワーク形成等を通じて、環境未来都市にふさわしい環境配慮型のまちづくりを目指します。

### (4) 「防災・防犯分野」基本的考え方

鶴屋町地区は、センターゾーンに隣接し、沢渡中央公園への避難経路を含む地区で、また、地区内には、専門学校などの教育施設が集積しているとともに、鶴屋町1丁目を中心に飲食店なども集積しています。

にぎわいと安全・安心が両立した街の実現のため、民間と行政の協力・連携体制のもと、災害時の滞留スペースの確保、情報提供等による適切な避難誘導、平常時の防犯対策等、ハード・ソフト両面の総合的な対策を進め、安全・安心のまちづくりを目指します。

都市再生の取組

- 地区のポテンシャル
  - 新たな研究・開発拠点やMICE・IR等のグローバルな活動拠点への近接による「居住近接」が可能な立地
  - 時差を超えたビジネスを支える交通利便性の高い立地
  - 日本の中枢機能が集積する首領圏の中で、エンターテイメントを兼ねる都心と豊かな自然や歴史に触れられる郊外のどちらにも近接した位置にある横浜
  - 横浜駅周辺には既存の外国人向けの施設（教育・娯楽施設等）も多く立地
- 目指す姿
  - 「世界で一番ビジネスしやすい環境づくり」の一翼を担う「国家戦略住宅」を核としたビジネス生活支援拠点づくり



1. グローバル企業誘致に貢献する充実した居住機能

- 180mの眺望を活かした「グローバルスカイcommons」
- グローバルレジデントに応える各施設デザイン
- 優れた環境配慮デザイン
- 住宅内共用施設の充実



グローバル企業誘致に不可欠な都市居住促進のための国家戦略住宅を供給

横浜（日本）での快適なビジネス・生活をサポートする機能の提供  
 短・中期滞在外国人に対して様々なスタイルでサービスを提供（宿泊特化型ホテル・SA等）  
 ゆとりある生活水準を支える高水準の生活利便施設の整備

- デッキ周りの考え方
  - ・横浜駅から横浜駅きた西口鶴屋地区へ直結するデッキ上を積極的に緑化することで、横浜駅から当地区を經由し、フラワー緑道へと繋がる緑のネットワークを創出

計画概要

事業主体	横浜駅きた西口鶴屋地区市街地再開発準備組合
敷地面積	約6,700㎡
延床面積	約80,000㎡
建物の高さ	約180m
建物の総高さ	約190m
階数	地上44階、地下2階
竣工予定時期	平成33年度（予定）

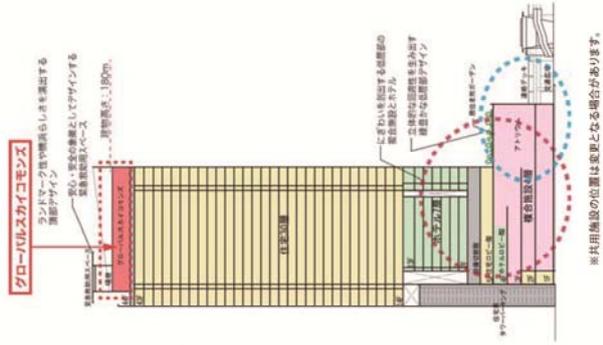
2. グローバルレジデントの多彩なニーズに応える各種付帯サービスの誘致

- 24時間常駐の多言語コンシェルジュサービス
- 多言語対応可能なメデイカルモール
- 外国人受け入れ可能保育施設、子育て支援施設

※各種付帯サービスの項目は検討中です。

3. グローバルレジデントの不安を払拭する優れた防災・防犯性能

- 地震国日本においても不安を感じさせない優れた防災・減災性能
- グローバルレジデントの安全を確保するハイクラスの防犯性能



※共用施設的位置は変更となる場合があります。

資料：「横浜市都市再生関連資料」（国家戦略特別区域会議・東京圏(第7回)・関西圏(第6回)・新潟市(第4回)・愛知県(第2回)合同区域会議）（内閣府地方創生推進室、平成27年11月）より一部抜粋  
<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc/151126goudoukuikikaigi.html>



## 1.2 交通計画



## 1.2 交通計画

### 1 工事中

#### (1) 隣接事業との工事期間の重複について

「(仮称)横浜駅西口駅ビル計画事後調査計画書(新築工事)」(東日本旅客鉄道株式会社、東京急行電鉄株式会社、平成27年9月)によると、当該隣接事業の工事工程は、平成27年1月から平成32年3月までの63ヶ月間が計画されています。

本事業の工事は、現在(平成28年1月現在)、平成30年4月から平成34年3月までの48ヶ月間を予定していますので、表1.1-1に示すとおり、平成30年4月から平成32年3月までの24ヶ月間、工事が重複することになります。

表 1.2-1 本事業と隣接事業の工事期間の重複具合

	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度	平成 31年度	平成 32年度	平成 33年度	平成 34年度
本事業					48ヶ月間(4年)				
隣接事業	63ヶ月間(5年3ヶ月)								

本事業：(仮称)横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業

隣接事業：(仮称)横浜駅西口駅ビル計画

この重複する期間の本事業と隣接事業の月別・日ピーク工事用車両台数の一覧は表1.2-2に示すとおりです。

対象事業実施区域付近の本事業の工事用車両ルートにおいて、本事業と隣接事業による工事車両のうち、道路沿道等に影響を生じさせやすい大型車の走行台数が最大となる月は、本事業の工事開始後12ヶ月目となります。

この最大月における本事業に関する工事用車両の日ピーク台数は、大型車で153台/日、小型車で23台/日、隣接事業に関する工事用車両の日ピーク台数は、大型車で228台/日、小型車で239台/日と想定しました。



## (2) 工事用車両の方面構成比及び時間変動の設定

### ア 本事業

#### (ア) 方面別構成比

工事用車両の対象事業実施区域への方面構成比は、表 1.2-3 及び図 1.2-1 に示すとおりです。

方面別構成比の検討にあたっては、対象事業実施区域周辺への配慮から、隣接事業との連携し、主要地方道青木浅間線（環状 1 号線）を走行する工事用車両は、鶴屋町 1 丁目交差点を左折イン・左折アウトで入・出庫することを徹底していきます。

表 1.2-3 対象事業実施区域付近の工事用車両の方面構成比

方面	工事用車両	
	入庫	出庫
環状 1 号線西方面	0.00%	100.00%
第 2 京浜鶴見方面	25.00%	0.00%
第 1 京浜鶴見方面	25.00%	0.00%
東海道関内方面	50.00%	0.00%
合計	100.00%	100.00%

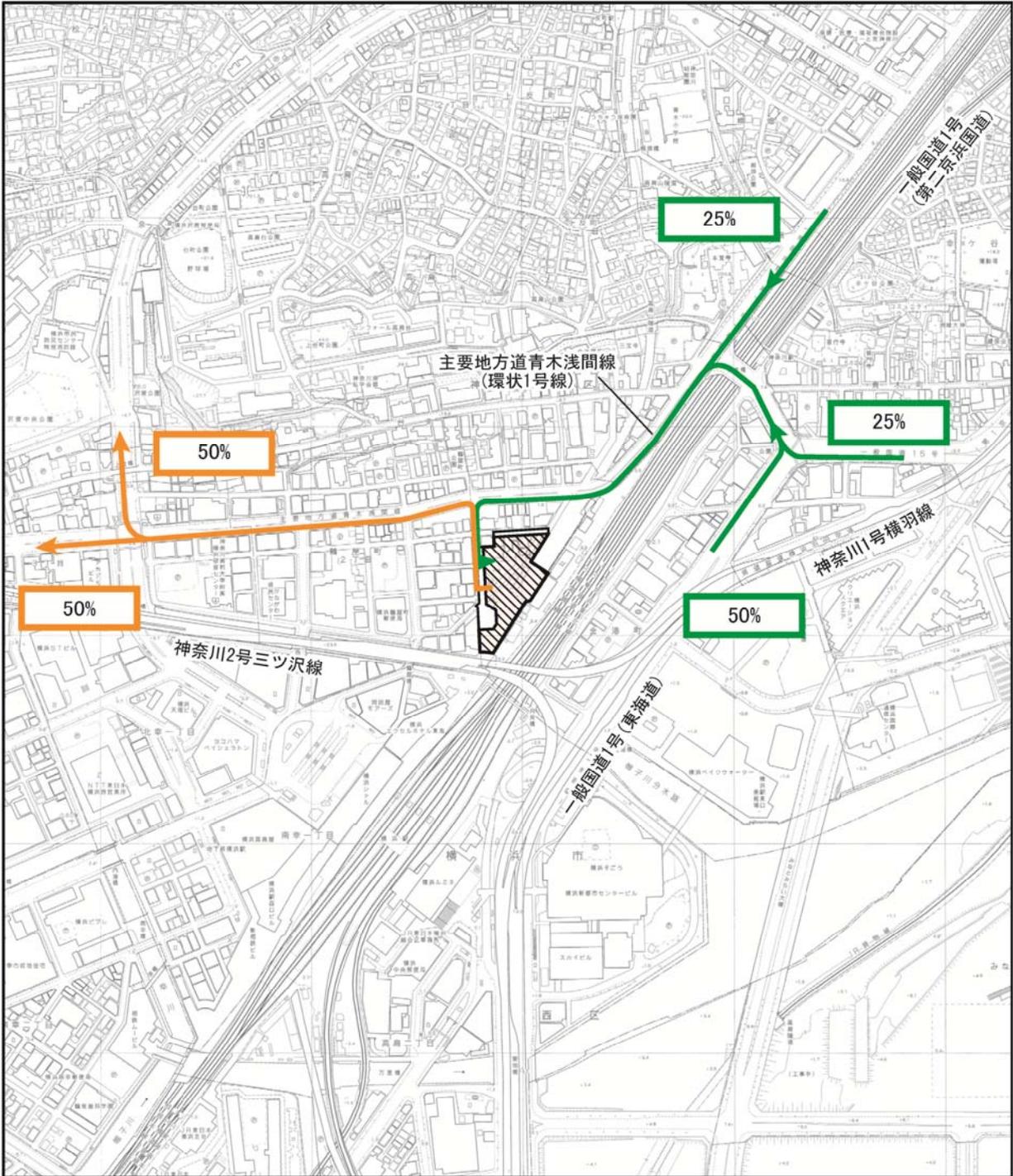
#### (イ) 時間変動の設定

本事業の工事用車両の時間変動割合は、表 1.2-4 に示すとおり、小型車については、1 日の工事開始前に全て入庫し、2 回に分けて出庫、大型車については、昼休みを除いた工事現場の稼働時間帯に分散して入・出庫としました。

表 1.2-4 本事業の工事用車両の時間変動割合

	入庫		出庫	
	小型	大型	小型	大型
7-8	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
8-9	0.0%	11.1%	0.0%	11.1%
9-10	0.0%	11.1%	0.0%	11.1%
10-11	0.0%	11.1%	13.0%	11.1%
11-12	0.0%	11.1%	0.0%	11.1%
12-13	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
13-14	0.0%	11.1%	0.0%	11.1%
14-15	0.0%	11.1%	0.0%	11.1%
15-16	0.0%	11.1%	0.0%	11.1%
16-17	0.0%	11.1%	0.0%	11.1%
17-18	0.0%	11.1%	0.0%	11.1%
18-19	0.0%	0.0%	87.0%	0.0%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

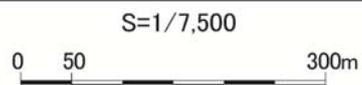
※四捨五入の関係から割合の和は 100% になりません。



凡 例

- |   |          |   |                  |
|---|----------|---|------------------|
|  | 対象事業実施区域 |  | 工事用車両の主な走行ルート(入) |
|  | 関連事業区域   |  | 工事用車両の主な走行ルート(出) |

図1.2-1 工事用車両の方面構成比



この地図の作成にあたっては、横浜市発行の1/2,500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 平27建都計第9104号)

イ 隣接事業

(ア) 方面別構成比

隣接事業の工事用車両の対象事業実施区域への方面構成比は、「(仮称)横浜駅西口駅ビル計画環境影響評価書資料編」(東日本旅客鉄道株式会社、東京急行電鉄株式会社、平成 23 年 8 月)と、平成 27 年 9 月に開催された工事説明会資料を参考に、表 1.2-3 及び図 1.2-1 に示したとおりとしました。

(イ) 時間変動の設定

隣接事業の工事用車両の時間変動の設定は、「(仮称)横浜駅西口駅ビル計画環境影響評価書資料編」(東日本旅客鉄道株式会社、東京急行電鉄株式会社、平成 23 年 8 月)において設定されていた時間変動表(表 1.2-5)から、時間割合を算定して用いることとしました(表 1.2-6)。

表 1.2-5 既存資料による時間変動表

	入庫			出庫		
	小型	大型	計	小型	大型	計
7-8	77	65	142	0	0	0
8-9	25	22	47	6	4	10
9-10	25	23	48	12	13	25
10-11	12	12	24	14	14	28
11-12	11	11	22	16	14	30
12-13	13	11	24	13	10	23
13-14	25	22	47	16	17	33
14-15	12	11	23	17	14	31
15-16	11	11	22	14	11	25
16-17	12	11	23	12	11	23
17-18	15	10	25	19	15	34
18-19	11	11	22	110	97	207
合計	249	220	469	249	220	469

出典：「(仮称)横浜駅西口駅ビル計画環境影響評価書資料編」  
(東日本旅客鉄道株式会社、東京急行電鉄株式会社、平成 23 年 8 月)

表 1.2-6 算定された隣接事業の工事用車両の時間変動割合

	入庫		出庫	
	小型	大型	小型	大型
7-8	30.9%	29.5%	0.0%	0.0%
8-9	10.0%	10.0%	2.4%	1.8%
9-10	10.0%	10.5%	4.8%	5.9%
10-11	4.8%	5.5%	5.6%	6.4%
11-12	4.4%	5.0%	6.4%	6.4%
12-13	5.2%	5.0%	5.2%	4.5%
13-14	10.0%	10.0%	6.4%	7.7%
14-15	4.8%	5.0%	6.8%	6.4%
15-16	4.4%	5.0%	5.6%	5.0%
16-17	4.8%	5.0%	4.8%	5.0%
17-18	6.0%	4.5%	7.6%	6.8%
18-19	4.4%	5.0%	44.2%	44.1%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

※四捨五入の関係から割合の和は 100%になりません。

## 2 供用時

### (1) 関連車両の用途別発生集中交通量

#### ア 本事業

関連車両の用途別発生集中交通量の算定にあたっては、図 1.2-2 に示す手順に従いました。

住宅施設及び宿泊施設の発生集中交通量の算定にあたっては、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版」(国土交通省、平成 26 年 6 月)(以下、「大規模マニュアル」とします。)に準じて算定しました。

複合施設の発生集中交通量の算定にあたっては、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」(経済産業省、平成 19 年 2 月)(以下、「指針」とします。)に準じて算定しました。

宿泊施設及び複合施設の供用時に発生する荷捌き車両の発生集中交通量の算定にあたっては、「(仮称)横浜駅西口駅ビル計画環境影響評価書」(東日本旅客鉄道株式会社ほか、平成 23 年 8 月)を参考に算定しました。また、平日、休日ともに一律としました。

また、本事業では、交通広場を整備し、横浜駅西口を利用しているタクシーの利用台数の約 1/3 を当該交通広場において乗車できるようにし、横浜駅西口地域の交通混雑緩和の一助を担っていくことになっています。「横浜駅西口開発に関わる基本計画策定業務 II 交通調査結果報告書」(平成 19 年 2 月)に実施された横浜駅西口におけるタクシーの利用状況を踏まえ、本事業の交通検討を行いました。

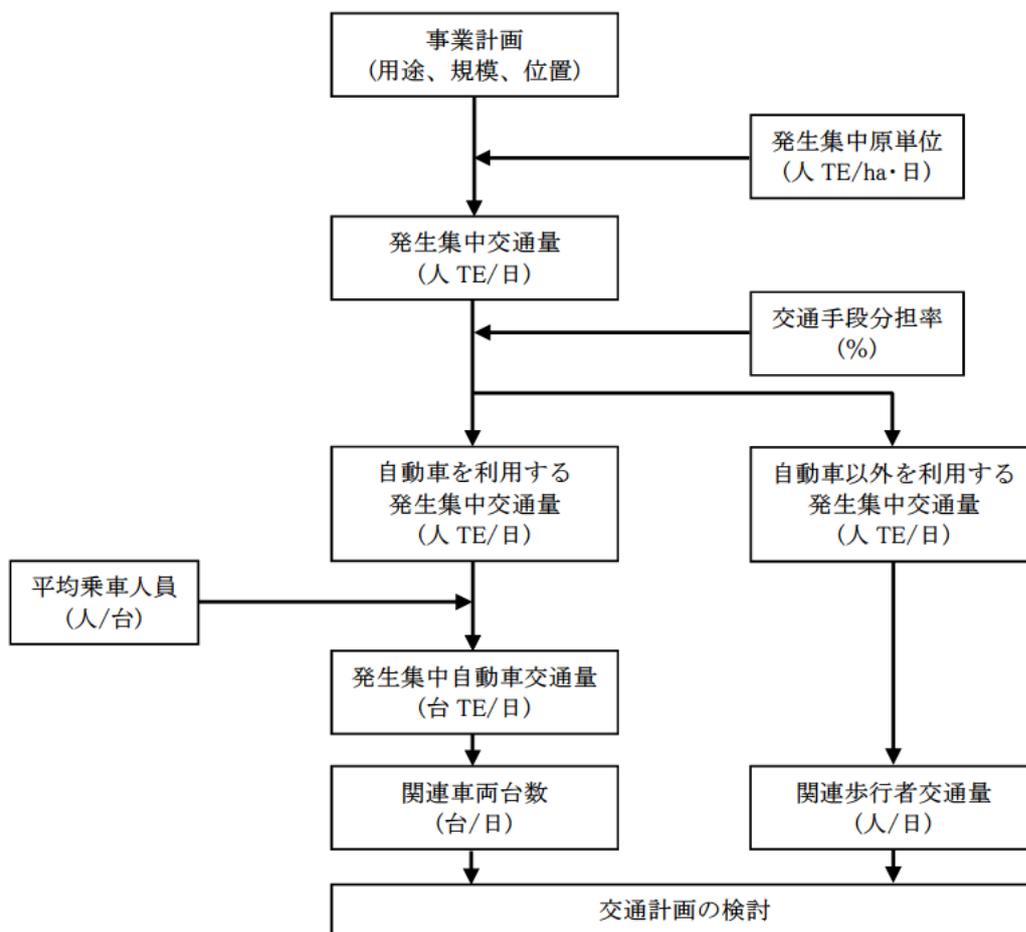


図 1.2-2 発生集中交通量算定手順

ア 住宅施設、宿泊施設

大規模マニュアルから、平日、休日を通じて、住宅施設の発生集中交通量は表 1.2-7 に示すとおり 500 台 TE/日、宿泊施設の発生集中交通量は表 1.2-8 に示すとおり 100 台 TE/日としました。

表 1.2-7 住宅施設(平・休日)の発生集中交通量算定

	住宅施設	備考
①延べ面積(m <sup>2</sup> )	50,733	
②発生集中交通原単位(人 TE/ha・日)	700	大規模マニュアル値
③発生集中交通量(人 TE/日)	3,500	①×②
④自動車利用率(分担率)	20%	類似事例
⑤台換算係数(人/台)	1.4	大規模マニュアル値
⑥日発生集中交通量(台 TE/日)	500	③×④÷⑤*
⑦日集中交通量(台/日)	250	⑥÷2

※大規模マニュアルに従い、100 人 TE/日の単位で切り捨てています。

表 1.2-8 宿泊施設(平・休日)の発生集中交通量算定

	宿泊施設	備考
①延べ面積(m <sup>2</sup> )	14,153	
②発生集中交通原単位(人 TE/ha・日)	1,900	大規模マニュアル値 (標準偏差 600 人 TE/ha・日を考慮)
③発生集中交通量(人 TE/日)	2,600	①×②
④自動車利用率(分担率)	8.40%	H20PT 小ゾーンより
⑤台換算係数(人/台)	1.5	大規模マニュアル値の商業施設(平日)と同様と設定
⑥日発生集中交通量(台 TE/日)	100	③×④÷⑤*
⑦日集中交通量(台/日)	50	⑥÷2

※大規模マニュアルに従い、100 人 TE/日の単位で切り捨てています。

イ 複合施設

指針から、複合施設の発生集中交通量は表 1.2-9 に示すとおり、平日は 612 台 TE/日、休日は 786 台 TE/日としました。

表 1.2-9 複合施設(休日)の発生集中交通量算定

	複合施設	備考
①店舗面積(千 m <sup>2</sup> )	5.295	売場面積
②日來客数原単位(人/千 m <sup>2</sup> )	1,394.1	指針値:①<2 万 m <sup>2</sup> ⇒1500-20×①
③発生集中交通量(人 TE/日)	7,382	①×②
④自動車分担率	10.65%	指針値:7.5+0.045L(駅からの距離 L=70m)
⑤平均乗車人員(人/台)	2	指針値:1 万 m <sup>2</sup> 未満⇒2.0
⑥日集中交通量(台/日)	393	③×④÷⑤
⑦日発生集中交通量(台 TE/日)	786	⑥×2

※複合施設日集中交通量平日=複合施設日集中交通量休日×0.78\*=393×0.78≒306 台/日

複合施設日発生集中交通量平日=306×2=612 台 TE/日

\*: 0.78 は平休比

「(仮称)横浜駅西口駅ビル計画環境影響評価書」(東日本旅客鉄道株式会社ほか、平成 23 年 8 月) 参照

ウ 荷捌き車両

荷捌き車両の発生集中交通量は、表 1.2-10 に示すとおり、類似事例から、平日、休日を通じて、宿泊施設は 82 台 TE/日、複合施設は 78 台 TE/日としました。

表 1.2-10 宿泊施設及び複合施設に関わる荷捌き車両の発生集中交通量算定

	宿泊施設	複合施設	備考
①延べ面積(m <sup>2</sup> )	14,153	13,615	
②100 m <sup>2</sup> あたりの日発生台数(台/日・100 m <sup>2</sup> )	0.29	0.29	既存資料*
③物流発生交通量(台/日)	41	39	①×②
④物流発生集中交通量(台 TE/日)	82	78	③×2

※参考：「(仮称)横浜駅西口駅ビル計画環境影響評価書」(東日本旅客鉄道株式会社ほか、平成 23 年 8 月)

エ その他車両

「横浜駅西口開発に関わる基本計画策定業務Ⅱ 交通調査結果報告書」(平成 19 年 2 月)に実施された横浜駅西口におけるタクシーの利用状況から、新設の交通広場の利用が想定されるタクシー台数は平日で 1,594 台/日、休日で 1,149 台/日としました。

オ まとめ

本事業の供用時における発生集中交通量は、表 1.2-11 に示すとおりとしました。

表 1.2-11 本事業の用途別発生集中交通量

単位：台 TE/日

		平日			休日		
		一般車両 (小型)	荷捌き車両 (小型)	小計	一般車両 (小型)	荷捌き車両 (小型)	小計
本事業	住宅施設	500	0	500	500	0	500
	複合施設	612	78	690	786	78	864
	宿泊施設	100	82	182	100	82	182
	小計	1,212	160	1,372	1,386	160	1,546
横浜駅西口 より配分	交通広場	1,594	0	1,594	1,149	0	1,149
合計		2,806	160	2,966	2,535	160	2,695

イ 隣接事業

隣接事業の関連車両については、隣接事業者へのヒアリングを踏まえ、表 1.2-12 に示す発生集中交通量を予測条件に用いることとしました。

表 1.2-12 隣接事業の用途別発生集中交通量

単位：台 TE/日

	平日			休日		
	一般車両 (小型)	荷捌き車両 (小型)	小計	一般車両 (小型)	荷捌き車両 (小型)	小計
隣接事業関連車両	2,040	462	2,502	1,682	376	2,058

## (2) 関連車両の方面構成比及び時間変動の設定

### ア 本事業

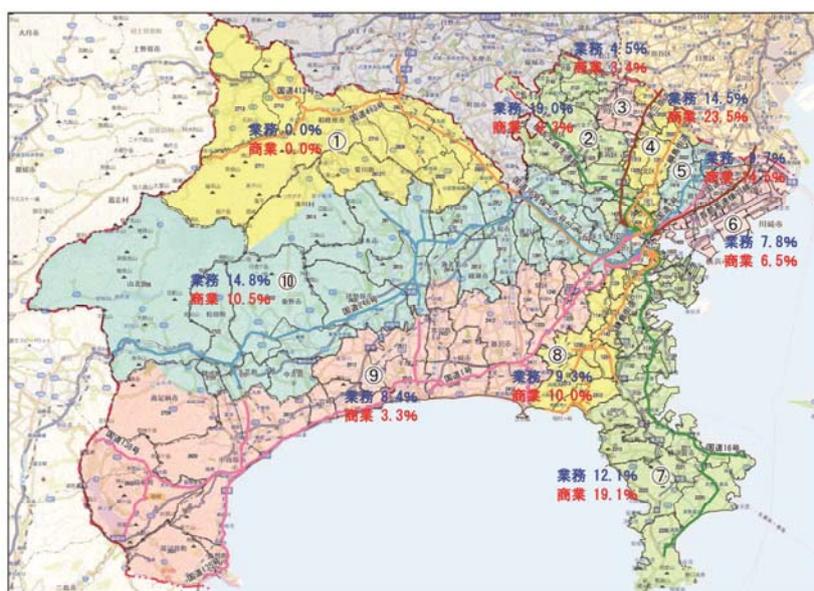
#### (ア) 方面構成比

対象事業実施区域への方面構成比は、隣接事業との整合を持たせる観点から、平成 20 年パーソントリップ調査（以下、「H20PT」とします。）を用いて整理されている「(仮称)横浜駅西口駅ビル計画環境影響評価書」（東日本旅客鉄道株式会社ほか、平成 23 年 8 月）に準じることとし、同評価書において設定されている業務目的の方面構成比は宿泊施設、商業目的の方面構成比は複合施設に当てはめ、想定される走行ルートを検証しながら設定しました。

なお、同評価書では、図 1.2-3 に示すように神奈川県及び隣接県を 10 ゾーンに区分し、H20PT における隣接事業地と周辺ゾーン間の目的施設別の利用 OD\*から割合が設定されています。

住宅施設については、設定がないため、H20PT の対象事業実施区域を含む計画基本ゾーン（1011、1423）の集計から方面構成比を新たに設定しました。

※OD：O は起点（origin）、D は終点（destination）を示しています。



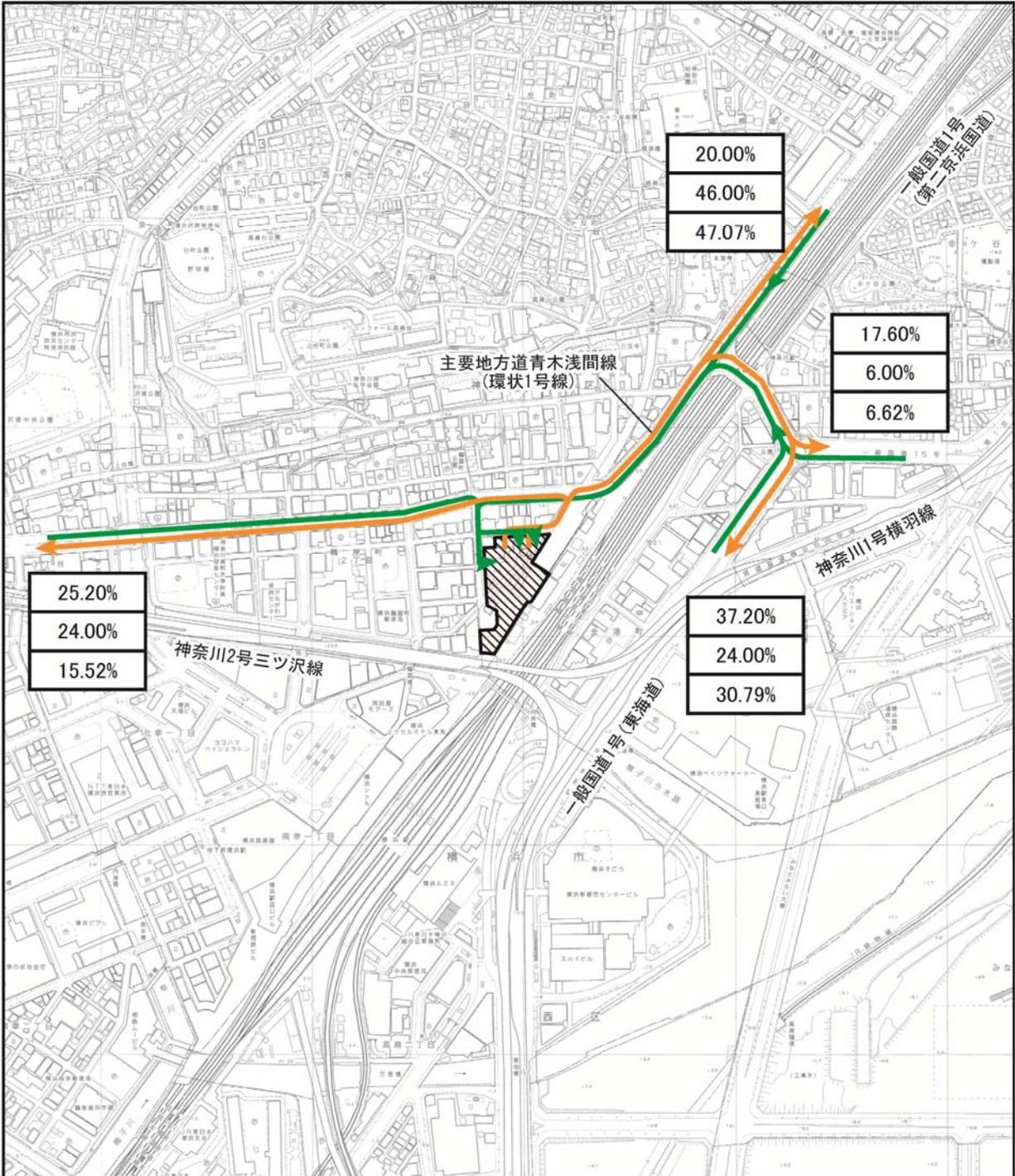
出典：「(仮称)横浜駅西口駅ビル計画環境影響評価書資料編」（東日本旅客鉄道株式会社ほか、平成 23 年 8 月）

図 1.2-3 関連車両の方面構成比

これらから、対象事業実施区域付近の用途別の方面構成比は、表 1.2-13 及び図 1.2-4 に示すとおりです。

表 1.2-13 対象事業実施区域付近の用途別の方面構成比（入・出庫）

方面	住宅施設関連車両	宿泊施設関連車両 (荷捌き含む)	複合施設関連車両 (荷捌き含む)	備考
環状 1 号線西方面	25.20%	24.00%	15.52%	③+⑨/2+⑩
第 2 京浜鶴見方面	20.00%	46.00%	47.07%	②+④+⑤
第 1 京浜鶴見方面	17.60%	6.00%	6.62%	⑥
東海道関内方面	37.20%	24.00%	30.79%	⑦+⑧+⑨/2
合計	100.00%	100.00%	100.00%	

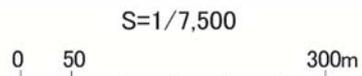


凡例

- 対象事業実施区域
- 関連車両の主な走行ルート(入)
- 関連事業区域
- 関連車両の主な走行ルート(出)

住宅施設  
 宿泊施設  
 複合施設

図1.2-4 本事業の関連車両の方面構成比



この地図の作成にあたっては、横浜市発行の1/2,500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 平27建都計第9104号)

(イ) 時間変動

本事業の関連車両の時間変動は、H20PTの計画基本ゾーン（1011、1423）の集計から、各用途における時間配分を整理しました。その結果は表 1.2-14 に示すとおりです。荷捌き車両については、類似事例等を考慮して均等配分としました。

この時間配分は、関連車両の走行に伴う道路沿道大気質、道路交通騒音・振動の予測にあたり必要となる時間あたりの走行台数として用いました。

地域社会の交通検討にあたっては、所轄警察との交通協議との整合の関連から、住宅施設と宿泊施設の時間ピークについては、大規模マニュアルに従い、平日・休日ともに住宅施設の最大値である 8.0%、宿泊施設は事務所と見なして 12.0%、複合施設については、指針に従い平日・休日ともに 14.4%、荷捌き車両は隣接事業の検討経緯を参照し 14.3%、タクシーは対象事業実施区域周辺での現況調査でピーク時間帯となった夕方において、「横浜駅西口開発に関わる基本計画策定業務Ⅱ 交通調査結果報告書」（平成 19 年 2 月）から得られる時間ピーク 5.8%を用いることとしました。

表 1.2-14 用途別入・出庫時間配分割合

時間帯	住宅施設 (平日)		住宅施設 (休日)		複合施設 (平日)		複合施設 (休日)		宿泊施設 (平休日)		複合施設 荷捌き		宿泊施設 荷捌き	
	入庫	出庫	入庫	出庫	入庫	出庫	入庫	出庫	入庫	出庫	入庫	出庫	入庫	出庫
22-23	7.4%	0.3%	3.0%	0.6%	0.6%	0.5%	0.6%	0.5%	1.1%	0.4%	7.3%	7.3%	7.7%	7.7%
23-0	3.1%	0.2%	1.3%	0.9%	0.2%	1.0%	0.2%	1.0%	0.8%	0.6%	7.3%	7.3%	7.7%	7.7%
0-1	2.2%	0.0%	0.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
1-2	0.3%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
2-3	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
3-4	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
4-5	0.2%	0.6%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.3%	7.3%	7.7%	7.7%
5-6	0.0%	1.0%	0.3%	0.4%	0.5%	0.3%	0.5%	0.3%	0.0%	0.2%	9.8%	9.8%	7.7%	7.7%
6-7	0.4%	8.3%	0.5%	0.6%	0.4%	0.2%	0.4%	0.2%	0.0%	0.9%	9.8%	9.8%	7.7%	7.7%
7-8	0.0%	23.2%	1.5%	2.8%	2.3%	3.1%	2.3%	3.1%	0.3%	3.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
8-9	0.5%	25.7%	3.2%	4.4%	3.6%	2.5%	3.6%	2.5%	0.9%	8.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
9-10	1.1%	10.8%	6.2%	6.8%	6.7%	2.2%	6.7%	2.2%	1.3%	11.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
10-11	2.1%	6.7%	6.5%	6.0%	7.3%	2.3%	7.3%	2.3%	2.5%	20.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
11-12	3.1%	4.1%	5.5%	7.1%	6.3%	6.6%	6.3%	6.6%	1.3%	7.3%	7.3%	7.3%	7.7%	7.7%
12-13	3.6%	3.2%	5.0%	8.2%	6.2%	10.1%	6.2%	10.1%	2.5%	6.2%	7.3%	7.3%	7.7%	7.7%
13-14	1.6%	2.1%	6.3%	5.9%	9.6%	5.9%	9.6%	5.9%	2.3%	10.8%	7.3%	7.3%	7.7%	7.7%
14-15	3.9%	2.7%	5.6%	7.8%	6.8%	8.8%	6.8%	8.8%	11.9%	6.3%	7.3%	7.3%	7.7%	7.7%
15-16	6.2%	2.7%	6.5%	8.0%	6.5%	8.3%	6.5%	8.3%	12.1%	10.3%	7.3%	7.3%	7.7%	7.7%
16-17	6.1%	2.7%	9.5%	9.9%	12.5%	11.2%	12.5%	11.2%	11.9%	5.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
17-18	8.8%	1.8%	8.9%	9.6%	10.0%	11.5%	10.0%	11.5%	13.8%	4.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
18-19	12.1%	1.7%	9.6%	10.0%	9.2%	12.4%	9.2%	12.4%	16.7%	1.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
19-20	15.6%	0.7%	8.8%	5.7%	6.0%	7.3%	6.0%	7.3%	11.5%	1.0%	7.3%	7.3%	7.7%	7.7%
20-21	10.4%	1.3%	6.1%	4.0%	3.8%	4.1%	3.8%	4.1%	5.6%	1.1%	7.3%	7.3%	7.7%	7.7%
21-22	11.3%	0.2%	4.7%	1.3%	1.4%	1.5%	1.4%	1.5%	3.3%	0.5%	7.3%	7.3%	7.7%	7.7%
計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

表 1.2-11 の本事業の用途別発生集中交通量と、表 1.2-14 の用途別入・出庫時間配分割合から、各用途の時間別の走行台数は表 1.2-15 に示すとおりです。

表 1.2-15 用途別入・出庫時間配分台数

単位：台/時

時間帯	住宅施設 (平日)		住宅施設 (休日)		複合施設 (平日)		複合施設 (休日)		宿泊施設 (平休日)		複合施設 荷捌き		宿泊施設 荷捌き	
	入庫	出庫	入庫	出庫	入庫	出庫	入庫	出庫	入庫	出庫	入庫	出庫	入庫	出庫
22-23	19	1	7	1	2	2	2	2	1	0	3	3	3	3
23-0	8	0	3	2	1	3	1	4	0	0	3	3	3	3
0-1	5	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1-2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3-4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4-5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	3	3
5-6	0	2	1	1	2	1	2	1	0	0	3	3	4	4
6-7	1	21	1	1	1	1	1	1	0	0	3	3	4	4
7-8	0	58	4	7	7	10	9	12	0	2	0	0	0	0
8-9	1	64	8	11	11	8	14	10	0	4	0	0	0	0
9-10	3	27	16	17	20	7	26	9	1	6	0	0	0	0
10-11	5	17	16	15	22	7	29	9	1	10	0	0	0	0
11-12	8	10	14	18	19	20	25	26	1	4	3	3	3	3
12-13	9	8	13	21	19	31	25	39	1	3	3	3	3	3
13-14	4	5	16	15	29	18	38	23	1	5	3	3	3	3
14-15	10	7	14	20	21	27	27	35	6	3	3	3	3	3
15-16	16	7	16	20	20	25	26	33	6	5	3	3	3	3
16-17	15	7	24	25	38	34	49	44	6	3	0	0	0	0
17-18	22	5	22	24	31	35	39	45	7	2	0	0	0	0
18-19	30	4	24	25	28	38	36	49	8	1	0	0	0	0
19-20	39	2	22	14	19	22	24	29	6	1	3	3	3	3
20-21	26	3	15	10	12	12	15	16	3	1	3	3	3	3
21-22	28	1	12	3	4	5	5	6	2	0	3	3	3	3
計	250	250	250	250	306	306	393	393	50	50	39	39	41	41

## イ 隣接事業

### (ア) 方面構成比

隣接事業地への方面構成比は、隣接事業者へのヒアリングより得た方面別走行台数図より、図 1.2-5 に示す方面構成比を整理しました。

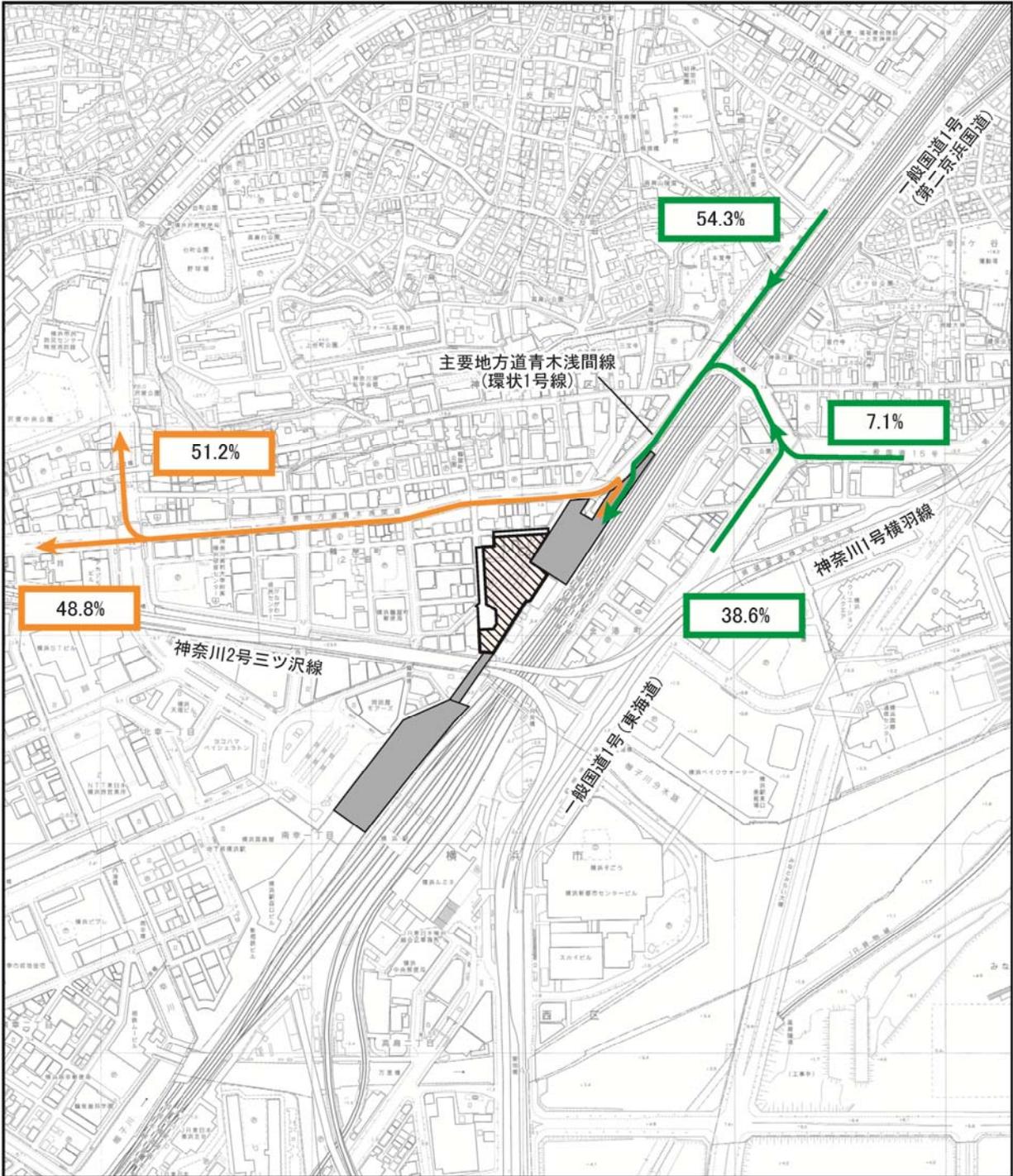
### (イ) 時間変動

隣接事業の関連車両の時間変動は、「(仮称)横浜駅西口駅ビル計画環境影響評価書資料編」(東日本旅客鉄道株式会社ほか、平成 23 年 8 月)において整理されている関連車両の時間別断面交通量表を参照して、表 1.2-16 に示すとおり平日、休日の時間別割合としました。

なお、荷捌き車両は全て横浜駅東口に回る計画となっています。

表 1.2-16 入・出庫時間配分割合

時間帯	一般車両	
	入庫	出庫
22-23	2.1%	2.1%
23-0	0.8%	0.8%
0-1	0.4%	0.4%
1-2	0.2%	0.2%
2-3	0.5%	0.5%
3-4	0.1%	0.1%
4-5	0.0%	0.0%
5-6	0.0%	0.0%
6-7	0.6%	0.6%
7-8	0.8%	0.8%
8-9	0.6%	0.6%
9-10	4.0%	4.0%
10-11	5.5%	5.5%
11-12	6.5%	6.5%
12-13	5.2%	5.2%
13-14	10.9%	10.9%
14-15	8.7%	8.7%
15-16	8.7%	8.7%
16-17	8.3%	8.3%
17-18	11.5%	11.5%
18-19	8.5%	8.5%
19-20	7.7%	7.7%
20-21	4.8%	4.8%
21-22	3.5%	3.5%
計	100.0%	100.00%



凡 例

- |   |                        |   |                 |
|---|------------------------|---|-----------------|
|  | 対象事業実施区域               |  | 関連車両の主な走行ルート(入) |
|  | 関連事業区域                 |  | 関連車両の主な走行ルート(出) |
|  | 隣接事業 ((仮称) 横浜駅西口駅ビル計画) |   |                 |

図1.2-5 隣接事業の関係車両の方面構成比

S=1/7,500  
0 50 300m



この地図の作成にあたっては、横浜市発行の1/2,500地形図を使用しています。(横浜市地形図複製承認番号 平27建都計第9104号)

### (3) 供用時の歩行者量

住宅施設及び宿泊施設の発生集中交通量（人ベース：人 TE/日）の算定にあたっては「大規模マニュアル」、複合施設の発生集中交通量（人ベース：人 TE/日）の算定にあたっては「指針」に準じ、表 1.2-17 に示すとおり算定しています。

この発生集中交通量のうち、自動車利用以外の手段（鉄道・バス・二輪車・自転車・徒歩）で対象事業実施区域に出入りする人の量を算定する必要があるため、H20PT の計画基本ゾーン（1011、1423）のゾーン別・代表交通手段別・発着施設別発生集中量から自動車利用以外の交通手段分担率を表 1.2-18 に示すとおり構築して、歩行者・自転車発生集中交通量（人ベース）を算定し、二輪車と自転車を除く発生集中交通量を、横浜駅と計画建物間を繋ぐペデストリアンデッキの歩行利用者量（人 TE/日）としました。

なお、この歩行利用者量は、「大規模マニュアル」に示されているピーク率の最大値（表 1.2-20）を乗じることにより、サービス水準算定のための本事業の発生集中交通量としました。

表 1.2-17 施設用途別の自動車利用以外の手段による発生集中交通量

施設用途	発生集中交通量 （人 TE/日）	自動車分担率	自動車利用以外の手段 による発生集中交通量 （人 TE/日）
	①	②	③=①×(1-②)
住宅施設	3,500	20%	2,800
宿泊施設	2,600	8.4%	2,300
複合施設	7,382	10.65%	6,500
合計	1,3482	—	11,600

※大規模マニュアルに従い、100 未満の発生集中交通量は切り捨てとしています。

表 1.2-18 ゾーン別・代表交通手段別・発着施設別発生集中量から算定した交通手段別割合

施設用途	H20PT の区分	鉄道・ 地下鉄	路線バス ・都電	2 輪車	自転車	徒歩	計
住宅施設	住宅・寮	49.2%	6.9%	3.1%	8.5%	32.4%	100.0%
宿泊施設	宿泊施設・ホテル	77.2%	3.1%	0.0%	0.0%	19.7%	100.0%
複合施設	スーパー・デパート・SC	62.9%	11.0%	0.6%	2.0%	23.5%	100.0%

表 1.2-19 交通手段別発生集中量（人ベース）

施設用途	鉄道・ 地下鉄	路線バス ・都電	2 輪車	自転車	徒歩	計
住宅施設	1,300	100	0	200	900	2,500
宿泊施設	1,700	0	0	0	400	2,100
複合施設	4,000	700	0	100	1,500	6,300

表 1.2-20 歩行者ピーク率

	平日	休日
住宅施設	10%	9%
宿泊施設	12%	12%
複合施設	12%	12%

出典：「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版」（国土交通省、平成 26 年 6 月）