社会資本総合整備計画　　　中間評価書

令和４年３月31日

計画の名称	みなとみらい２１周辺地区都市再生整備計画事業		
計画の期間	平成２８年度　～　令和０３年度　(6年間)	重点配分対象の該当	○
交付対象	横浜市		
計画の目標	大目標　集約型の都市構造の転換とコンパクトな市街地形成を進め、更なる国際競争力の強化を図るため、市の中核である横浜都心を形成するエリアの都市機能を強化し、公共施設等の更なる整備による地域の一体化を推進する。 小目標①　最寄駅や、都市施設間のアクセス・回遊性の向上を図るための歩行者ネットワークの形成により都市機能を強化し、国際競争力のある拠点形成の一助とする。小目標②　横浜駅周辺の治水安全度の向上を図る。 小目標③　横浜駅周辺の高質な空間づくりを図る。		

全体事業費（百万円）	合計（A＋B＋C＋D）	8,800	A	8,800	B	0	C	0	D	0	効果促進事業費の割合C／（A＋B＋C＋D）	0	%

番号	計画の成果目標（定量的指標） 定量的指標の定義及び算定式	定量的指標の現況値及び目標値 当初現況値	中間目標値	最終目標値
		H22		R3
1	・ペデストリアンデッキの整備により、最寄駅からの歩行者空間を確保し、安全で快適な歩行者ネットワークを形成する。			
	・歩行者ネットワークの形成　（歩行者安全水準の向上） 桜木町駅から北仲通地区への歩行者交通量（ピーク時予測値）に対する減少	54人/m・分	人/m・分	27人/m・分
2	・就業者や来街者、観光客が安心して過ごす環境を整備するため、横浜駅周辺地区の治水安全度の向上を図る。			
	・治水安全度の向上 鶴屋橋の架替えによる帷子川分水路の流量の増加	260m3/s	m3/s	350m3/s
3	・横浜駅周辺の快適な歩行と滞留のできる空間形成を行う。			
	・地下通路接続による西口駅前地上部の混雑緩和 1日当たり地上部を通過する人数の減少	530100人/日	人/日	423300人/日
4	・横浜駅周辺の快適な歩行と滞留のできる空間形成を行う。			
	・横浜駅中央西口駅前広場内の歩行及び滞留空間の拡充 １日当たりの駅前広場利用者に対する空間	97人/m2・日	人/m2・日	75人/m2・日
5	・横浜駅周辺の快適な歩行と滞留のできる空間形成を行う。			
	・横浜駅きた西口から鶴屋町方面への歩行者安全水準の向上 歩行者交通量（ピーク時予測値）に対する減少	47人/m・分	人/m・分	20人/m・分

備考等	個別施設計画を含む	ー	国土強靭化を含む	ー	定住自立圏を含む	ー	連携中枢都市圏を含む	ー	流域水循環計画を含む	ー	地域再生計画を含む	ー

A 基幹事業

基幹事業（大）	番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	種別１	種別２	要素となる事業名（事業箇所）	事業内容（延長・面積等）	市区町村名／港湾・地区名	事業実施期間（年度） H28	H29	H30	H31	R2	R3	全体事業費（百万円）	費用便益比	個別施設計画策定状況
		一体的に実施することにより期待される効果																		
		備考																		
都市再生整備計画事業	A10-001	都市再生	一般	横浜市	直接	横浜市	－	－	みなとみらい２１周辺地区都市再生整備計画事業	道路・地域生活基盤施設等 122ha	横浜市	■	■	■	■	■	■	8,173		－
	A10-002	都市再生	一般	横浜市	間接	株式会社相鉄アーバンクリエイツ	－	－	みなとみらい２１周辺地区都市再生整備計画事業	横浜駅中央通路西口地下街接続	横浜市			■	■			627		－
											小計							8,800		
											合計							8,800		

中　間　評　価

○中間評価の実施体制、実施時期

中間評価の実施体制	中間評価の実施時期
評価の透明性、客観性、公正さを確保するため、学識経験者を入れた評価を実施した。	中間評価：令和3年度
	公表の方法
	横浜市ホームページ

○事業効果の発現状況

定量的指標に関連する 交付対象事業の効果の発現状況	・鶴屋橋の架け替え事業により、対象断面での流下能力が向上しました。 ・横浜駅中央通路西口地下街接続事業により、地上部における混雑が緩和されました。 ・横浜駅中央通路西口地下街接続事業と横浜駅西口駅前広場整備事業により、空間的ゆとりが増加したことで、駅前広場での歩行者動線の交錯が解消し、歩行者の安全性・快適性が向上しました。
定量的指標以外の交付対象事業の 効果の発現状況（必要に応じて記述）	・横浜駅中央通路西口地下街接続事業により、横浜駅中央自由通路から西口地下街への移動が円滑化されたこととで、地上部における歩行者動線の錯綜が改善され、利便性が向上しました。 ・横浜駅中央通路西口地下街接続事業と歩行者空間の拡充にあわせて、駅前広場に屋根を整備することにより、歩行者動線以外の空間として活用できるようになり、雨に濡れないタクシー待合空間、待ち合わせなど滞留空間、イベントなどの活用空間などを確保することができ、駅前広場としての利便性が向上しました。

○学識経験者の意見

鶴屋橋架替事業について、対象断面にて流下能力を向上させることができた。ただし、異常気象による想定外の事象もあるため、今後も引き続きハード面、ソフト面両方において治水対策を検討して欲しい。帷子川本線も引き続き治水対策を行い、安全性を高める必要がある。
横浜駅自由通路・西口地下街接続事業について、事業期間はかかってしまったが、駅ビルの建て替えとタイミングを合わせることで構造面等において効果的に調整することができた。
横浜駅西口駅前広場整備について、歩行者空間に余裕を確保することができた。横浜駅には他にも様々な課題が残っているので、今後はモバイル空間統計データなどの新しい技術を動線計画や評価に活用しつつ、引き続き多面的な視点で取り組んでほしい。
横浜駅西口駅前広場内の車両動線（タクシー及び一般車）の運用については、改善の余地があると思われるため、今後も継続的に検討してほしい。

未完了の事業については、引き続き事業完了に向けて着実に事業を推進します。

○目標値の達成状況

番号	指標（略称）		
	目標値／実績値		目標値と実績値に差が出た要因
1			
	最　終目標値	27人/m・分	
	最　終実績値	0人/m・分	
2	分水路の流量の増加		
	最　終目標値	350m3/s	
	最　終実績値	350m3/s	
3	1日当たりの地上部を通過する人数の減少		
	最　終目標値	423300人/日	横浜駅中央通路西口地下街接続事業により利便性が向上したことで、地下部の通行量が、従前に横浜駅中央自由通路から西口地下街へ通行した人数を上回ったため、地上部の通行量が目標値よりも少なくなりました。
	最　終実績値	204947人/日	
4	1日当たりの駅前広場利用者に対する空間的ゆとりの増加		
	最　終目標値	75人/m2・日	当初計画ではタクシーレーン6レーンのうち2レーン分を拡充するものでしたが、屋根整備において3レーン分を歩行者空間にする必要が生じたため、拡充面積が当初より大きくなったため目標値よりも小さくなりました。 また、横浜駅中央通路西口地下街接続事業の効果により駅前広場地上部を移動する人が少なくなったため、目標値に対してさらに空間的に余裕を持たせる結果となりました。
	最　終実績値	26人/m2・日	
5			
	最　終目標値	20人/m・分	
	最　終実績値	0人/m・分	