

基盤整備検討会からの報告

インフラ基本計画
(中間とりまとめ)

□社会潮流・現状

○取り巻く環境・社会潮流

- ・成熟社会の到来（人口減少、高齢化社会）
- ・国際化・都市間競争の激化
- ・環境問題への関心の高まり
- ・羽田空港の国際化
- ・神奈川東部方面線の開通

○横浜駅周辺の現状と動向

- ・首都圏有数のターミナル
- ・まちとしての魅力は不足
- ・災害に対する脆弱性
- ・開発機運の高まり

⇒都市間競争を勝ち抜くため、エキサイトよこはま 22 に基づき、
官民連携による開発及び基盤整備を推進する

□将来歩行者流動の見通し

- ・人口減、神奈川東部方面線開通等による乗継ぎ流動の減
- ・開発床の増、羽田空港の国際化等による鉄道から街への移動客増

⇒歩行者流動の質の転換
（乗り換え→来街・回遊）

□将来自動車流動の見通し

- ・横浜環状北線等の整備による通過交通の減
- ・開発に伴う発生集中交通量の増

⇒自動車流動の質の転換（通過→来街）

※1 平 20 年度の歩行者流動調査に基づく、歩行者推計（平日）

※2 T1+T2+T3

※3 T1×2+T2 （改札の通過数を示すため、乗継ぎ客は2人とカウント）

T1：自由通路を介し、駅改札間を出入りする歩行者流動

T2：自由通路を介し、駅改札とまちを出入りする歩行者流動

T3：まちからまちへの歩行者流動

◆ インフラ基本計画の方向性（インフラ基本計画（たたき台）イメージ参照）

■ 駅及び駅前広場にかかる取組み（駅構想図（たたき台）イメージ参照）

【国際化対応】

- 世界に誇れる駅プロジェクトの推進（機能強化、顔づくり）

【回遊性の向上、乗換え利便性】

- 歩行者ネットワークの形成
- ・悠々回遊リンクの形成
（線路上空デッキ
デッキレベルの南北動線）
- ・MM21 など周辺市街地への歩行者動線の強化
- ・中央通路と西口地下街の円滑な接続
- ターミナルコアの形成
- 鉄道施設の改良

【駅前広場の再編】

- 西口駅広の再編（路線バス乗降場集約化、タクシー乗場の分散配置）
- 東口駅広の再編（タクシー駅前移設、路線バス集約化や YCAT 駅前移設などの再配置を検討）
- 国道 1 号交差点改良

【広域交通機能の強化】

- 成田・羽田アクセスの強化
- 首都圏各方面へのアクセス強化

□効果の検証（※1）

（単位：万人/日）

⇒歩行者流動（※2）の増

（110→126（+16））

（参考）鉄道利用者数（※3）の減（160→149（▲11））

■ 開発を支える主な基盤整備

【幹線、骨格道路の整備】

- 広域幹線道路の整備（横浜環状道路等）
- 地区内幹線道路の整備（北幸線、支線 1 号線）
- 主要渋滞箇所の交差点改良（青木橋、浅間下、岡野）

【駐車場連携】

- 地下駐車場連絡路の整備
- 駐車場整備ルールの策定

【治水安全度の向上】

- 河口部の河川改修
- 下水道整備

■ その他駅×街空間にかかる主な取組み

【防災インフラの整備】

- 滞留スペースの確保
- 情報伝達システムの構築・整備

【親水空間の整備】

- 親水拠点や遊歩道の整備

【環境インフラの整備】

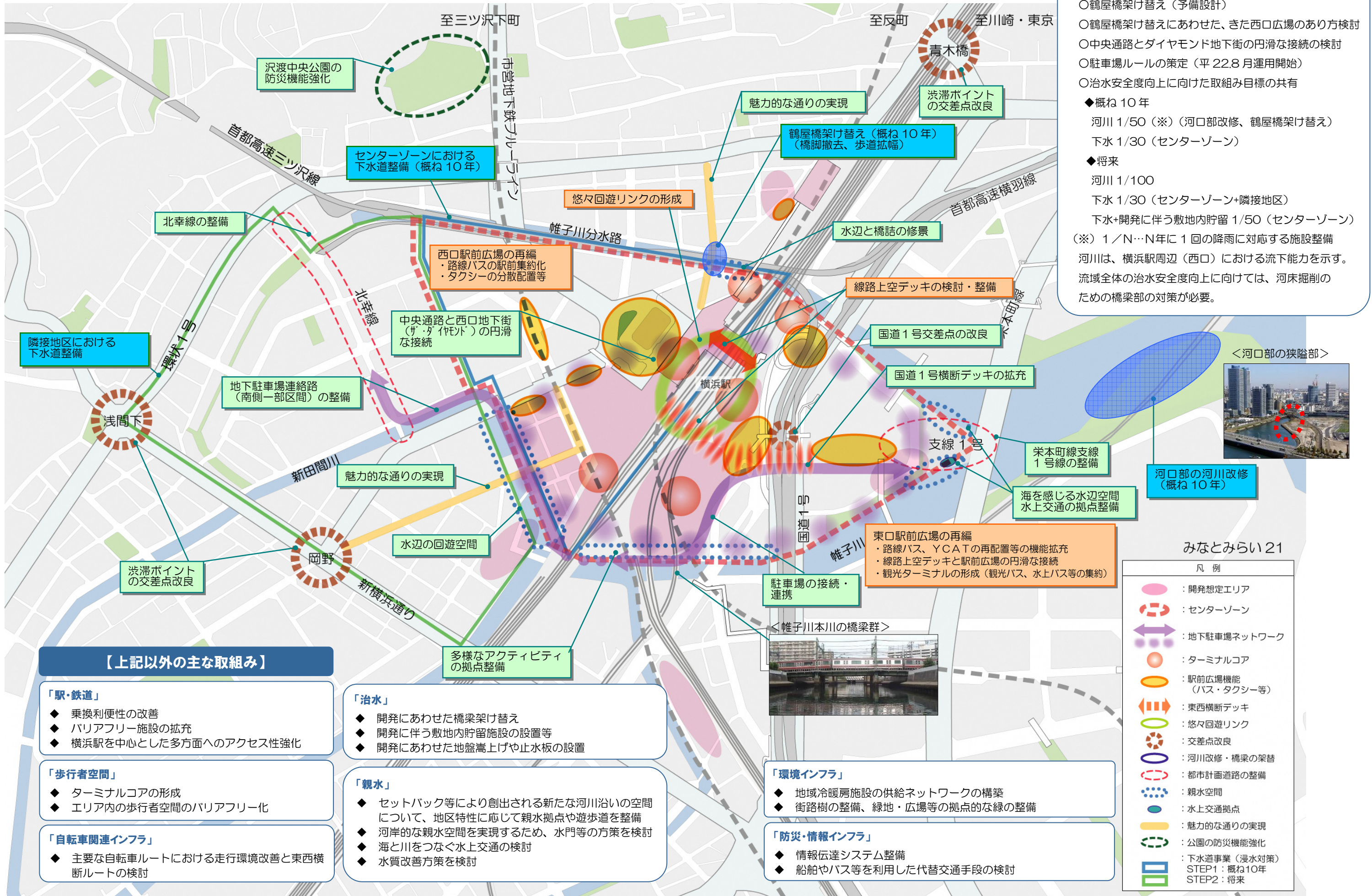
- 地域冷暖房施設の供給ネットワークの構築

【自転車関連】

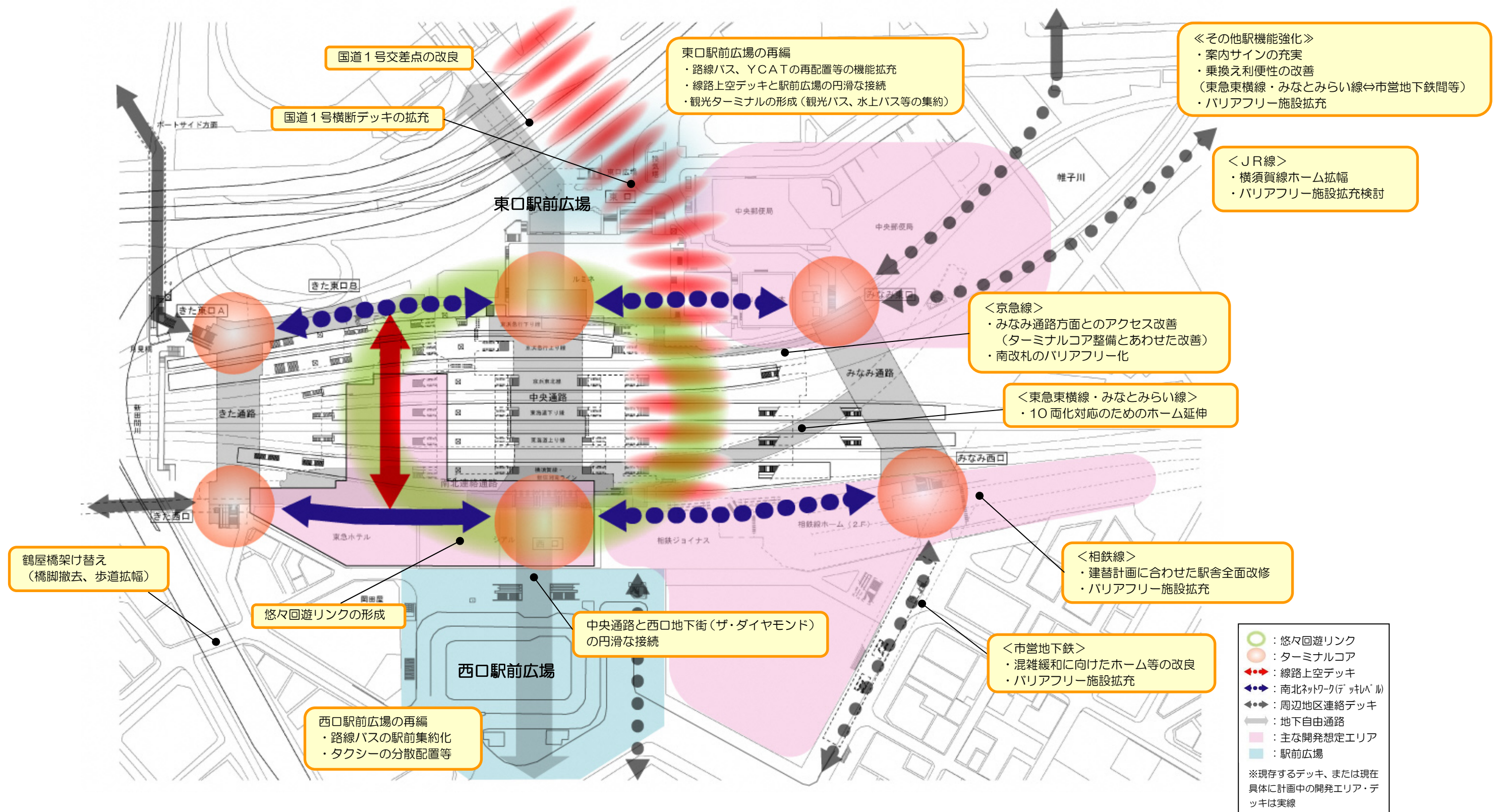
- 走行環境改善、東西横断ルートの検討

- 開発にあわせた橋梁架け替え（鶴屋橋等）
- " 敷地内貯留

【インフラ基本計画(たたき台)イメージ】



【 駅構想図(たたき台)イメージ 】



※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。

【 線路上空デッキとターミナルコアの接続について 】

- 線路上空デッキと各ターミナルコア間を円滑に接続するためには、デッキレベルの【南北ネットワーク】を確保することが重要。
- この南北ネットワークを介し、線路上空デッキから地上・地下をつなぐ一連の空間を【広義のターミナルコア】にとらえ、これらを円滑に接続することで、まちの回遊性向上に寄与する。