

意見書の通数及び人数

第 134 回横浜市都市計画審議会

都市計画案に対する意見書の要旨と  
都市計画決定権者の見解

議第 1037 号 横浜国際港都建設計画都市再生特別地区の変更  
(横浜駅西口駅前地区)

議第 1038 号 横浜国際港都建設計画地区計画の決定  
エキサイトよこはま 2 2  
横浜駅西口駅前・鶴屋町地区地区計画

議第 1039 号 横浜国際港都建設計画道路の変更  
8・5・7号横浜駅西口1号線

都市再生特別地区及び地区計画について

	通 数	人 数
賛 成	1	1
反 対	0	
その他	1	

道路について

	通 数	人 数
賛 成	0	1
反 対	0	
その他	1	

平成 26 年 8 月 27 日

## 都市計画案に対する意見書の要旨

都市再生特別地区及び地区計画について

整理番号	分類	意見の要旨	住所
1	賛成	別添「都市計画案に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解」中	1 西区宮崎町
2	その他	別添「都市計画案に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解」中	1 西区宮崎町

道路について

整理番号	分類	意見の要旨	住所
3	その他	別添「都市計画案に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解」中	1 西区宮崎町

## 意見の要旨

都市再生特別地区及び地区計画について

分類	番号	意見の要旨
賛成	1	都市再生特別地区の変更について
その他	2	地区計画の決定について

道路について

分類	番号	意見の要旨
その他	3	道路の変更について

都市計画案に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

横浜駅西口駅前・鶴屋町地区関連

分類	意見の要旨	都市計画決定権者の見解
賛成	<p>1 都市再生特別地区の変更について</p> <p>基本的に賛成する。</p> <p>先の大震災の際、横浜駅でも地震直後の避難者、帰宅困難者及び再開した鉄道利用者の滞留が大きな問題となりました。首都圏直下地震の危険性が高まっている今日、発災した際には、一日 200 万人以上の利用者が集中する横浜駅では想定外の事態が生ずる可能性を十分にはらんでいます。</p> <p>設計はその常として想定範囲を設定することでしか行うことができませんが、その想定範囲にはある程度の余裕度を持って設定することが、今回の震災によって得られた教訓の一つであったと言えます。</p> <p>横浜駅の駅前広場には十分な広さがないため、駅施設と連続する歩行者用公共空間には想定される歩行者容量に加え、非常時の滞留人口を想定した余裕度の確保が求められます。また、建築構造耐力にも同様に余裕度を持つ耐震性が求められます。加えて、狭い駅前空間を遮るように建てられる超高層ビルによる景観への影響も懸念されていました。</p> <p>今回、建築規模を当初計画より、延べ面積、建物高さともに計画地での適正規模としたこと、線路上空棟を中止したことは高く評価します。</p>	<p>横浜駅周辺地区は、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針において横浜都心に位置付けられ、「首都機能をはじめとする高次の商業・業務、文化機能等の集積を誘導し、利便性の高い活気のある地区を形成する」としています。</p> <p>横浜市都市計画マスタープラン全体構想においても横浜都心に位置付けられ、「首都圏有数の乗降客数や駅前の商業集積などのポテンシャルと、国際化した羽田空港との近接性等を最大限に活用し、国際競争力を持ったアジアの交流センターに相応しい観光、交流機能の強化に向けた土地利用を図る」としています。</p> <p>横浜駅周辺を含む横浜都心・臨海地域は、都市再生特別措置法に基づく特定都市再生緊急整備地域及び都市再生緊急整備地域に指定されており、更なる国際競争力の強化が求められています。既成市街地の再構築により、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の形成及び災害に強い安全な都市空間や先端的な環境都市の形成が横浜駅周辺地区の整備の目標に掲げられています。</p> <p>また、横浜駅周辺では、平成21年に民間と行政が協働し、エキサイトよこはま22が策定され、国際競争力の強化に向けた整備等が進められています。東日本大震災後の平成24年度に改定されたエキサイトよこはま22まちづくりガイドラインにおいて、安全で快適な歩行者空間やオープンスペースの確保、滞留者・帰宅困難者の受入れの実施、建物の耐震化等がルールとして位置付けられ、安全性や防災性を高めるまちづくりが進められています。</p> <p>このような上位計画に基づき、横浜駅周辺地区の更なる国際競争力の強化を図り、横浜都心・臨海地域のまちづくりを積極的に推進するためにも、都市再生特別地区に横浜駅西口駅前地区を追加する都市計画変更を行う必要があると考えます。</p>

<p>その他</p>	<p>2 地区計画の決定について</p> <p>一部地区施設の追加、修正を求める。</p> <p>地区施設として計画されている建物内ターミナルコア、歩行者用通路の規模、それらと駅前歩行者用広場空間との連続性、関係性については再考の余地があるものと考え、追加、修正を求めます。</p> <p>計画案のターミナルコアを形成するアトリウム空間は、中央通路の幅員と同程度であり、現在の駅ビルの1階部分の歩行者用通路と平面規模は同程度の空間であると推測されます。現在でも歩行者動線が輻輳する部分であり、集中する歩行者量に対して飽和状態となっております。</p> <p>計画案では歩行者を地下2、3階に分散させることで、1階は現在の平面規模で足りると想定した結果であると推察しますが、余裕度を持った想定が望まれます。</p> <p>環境影響評価書では供用後における平常時歩行者の調査・予測だけを行っていますが、今回のような大規模な複合公共空間を設ける際には、通常時歩行者通行量と災害時の避難者滞留量を加えた総量が環境影響要因になると考えます。</p> <p>そこで、災害時に発生する計画建物以外からの避難者にも考慮することが適当であると考えます。</p> <p>余裕度を持たせる具体策として、アトリウム空間に隣接する駅ビル1階の商業施設側に滞留空間を更に加えて設置することを求めます。横浜駅の現状での欠陥に歩行者用広場空間がほとんどないことがあげられます。現在の駅ビル1階部分は現状の歩行者通行量の処理だけで飽和状態であり、平常時には待ち合わせ空間などにも使える、余裕のある災害時の滞留空間が足りずその整備が急務となっております。</p> <p>また、駅ビル前の歩道空間も狭あいであり、特に西口地下街の入口階段前面のボトルネック部分から東急ホテル跡地前面に至る歩道は、常に歩行者が輻輳しており危険な状態にあります。今回の開発による利用者の増加、また周辺での再開発による利用者の増加も推測されます。計画では壁面線の後退によりこれらの部分を拡幅することがあげられていますが、後退距離2.0mでは不足すると推測されます。</p> <p>その計画に加えて、アトリウムに隣接する歩行者用通路E（幅員4.0m）と駅前広場とに挟まれた位置に更なる滞留空間を地区施設として決定し、一体的に歩行者用広場空間とすることを求めます。この部分には高層階のエレベーターホールも隣接するものと推測されますが、これら歩行者用空間に余裕を持たせて効果的に配置することにより、一体的に運用できるものと考えます。また、将来、相鉄ジョイナスの再開発に際してはアトリウム部分に隣接して駅東西連絡デッキ及び歩行者用広場が設けられるものと推測されます。それらと一体となってターミナルコアが形成されることで駅西口広場の災害に強い公共性が担保されるものと考えます。</p> <p>この滞留空間が地区施設として決定が難しいならば、当該部分の商業用途の密度を制限する、カフェなどの待ち合わせ空間に限定する等の用途制限を設けることを附帯意見として求めます。</p>	<p>横浜駅周辺においては、エキサイトよこはま22のまちづくりガイドラインや基盤整備の基本方針に沿ったまちづくりを進めており、平常時及び災害時における適切な空間確保が図られます。</p> <p>災害時については、エキサイトよこはま22まちづくりガイドラインにおいて関係する個々の再開発等での滞留者・帰宅困難者の受入れの実施をルール化しており、開発に応じて増加が予想される来街者数も考慮した滞留者等の受入れ体制の充実化を図っています。</p> <p>横浜駅西口駅前・鶴屋町地区に整備される建物においても、災害時の受入れスペースとしてアトリウム空間など、建物内に滞留者10,000人分、面積で約10,000㎡、帰宅困難者3,000人分、面積で約5,000㎡のスペースを確保することとなっております。この数値は、建物の従業員を除く数値であり、建物利用者以外の滞留者等の受入れも可能となっております。</p> <p>歩行者用通路については、横浜駅西口駅前・鶴屋町地区において、今回計画されている事業により、中央通路から西口地下街への地下1階での直通通路や、河川横断デッキによる鶴屋町方面と横浜駅間をつなぐ通路、西口駅前の南北を地下1階から地上3階まで立体的につなぐ通路等が整備され、これらは地区計画の地区施設に位置付けられます。</p> <p>これらの整備により、駅周辺の歩行者動線が地下1階、地上1階、2・3階等に分散し、今後の再開発等に伴う歩行者等の増加や横浜駅という特殊性を考慮しても、歩行者環境の改善が図られます。</p> <p>また、今後もエキサイトよこはま22に沿った歩行者ネットワークの整備や、駅前広場の再編等が進められる予定となっております。</p> <p>駅前広場に面する建物の1階部分については、壁面後退のほか、地区計画の形態意匠の制限において、広場との関係性に配慮したものとするよう、「西口駅前広場に面する1階部分は、視覚的連続性のほか、大型の開口部を設ける等西口駅前広場との空間的な連続性も確保すること」と制限しており、駅前広場と建物の1階部分を含む駅前空間を待ち合わせ場所などとしても利用できる魅力的な空間形成を誘導していきます。これらにより、平常時及び災害時を考慮した魅力的で防災性に優れた駅前空間になると考えます。</p>
------------	---	--

<p>その他</p>	<p>3 道路の変更について</p> <p>工事中対策の付議を求める。</p> <p>完成まで7年の年月が予定されており、その期間は駅利用者、中央通路利用者にとっては大きな支障となります。さらに、7年の年月の間には横浜駅周辺、みなとみらい21地区での新たな開発による、駅利用者、中央通路利用者の増加も予想されます。</p> <p>そこで、工事中の中央通路と西口広場、地下街、相鉄ジョイナス方向との歩行者用通路の早期整備確保を附帯意見として求めます。</p> <p>7年の工事期間は、駅利用者、中央通路利用者は仮設通路での通行を余儀なくされます。また、工事の進捗にあわせ何回かの仮設通路の盛換えが予測され、いつ、先のような災害が起こるかもしれない中で長期にわたる工事となります。そこで、早い時期に中央通路と西口地下街バスターミナルとを地下通路で直接行き来できるようにすることが求められます。7年もの間、仮設通路で駅利用者进行处理することは防災の観点からも好ましい状態とは言えません。</p> <p>7年後に全て同時に完成させるのではなく、地下躯体工事の完了と同時に地下通路で直接行き来できるように、工程を立てることを求めます。また、1階部分の仮設通路についても西口地下街の入口階段前の部分に歩行者が集中しないように、複数の仮設通路に分散することが必要であると考えます。加えて仮設通路の仕様には長期にわたる工事期間中、駅利用者が快適に利用できるよう本設に近い内装仕様とすることを望みます。</p>	<p>工事計画は、関係事業者が作成しますが、駅周辺は、歩行者交通量が非常に多く、かつ、歩行者動線も輻輳しているため、工事中の歩行者用通路の確保は重要な課題です。</p> <p>このため、駅利用者の安全性とバリアフリー動線の確保を含めた利便性に十分に配慮した工事を行うこと、工事实施にあたっての事前周知や説明を行うことなどについて、関係事業者と本市の所管部署が調整していきます。</p>
------------	--	--