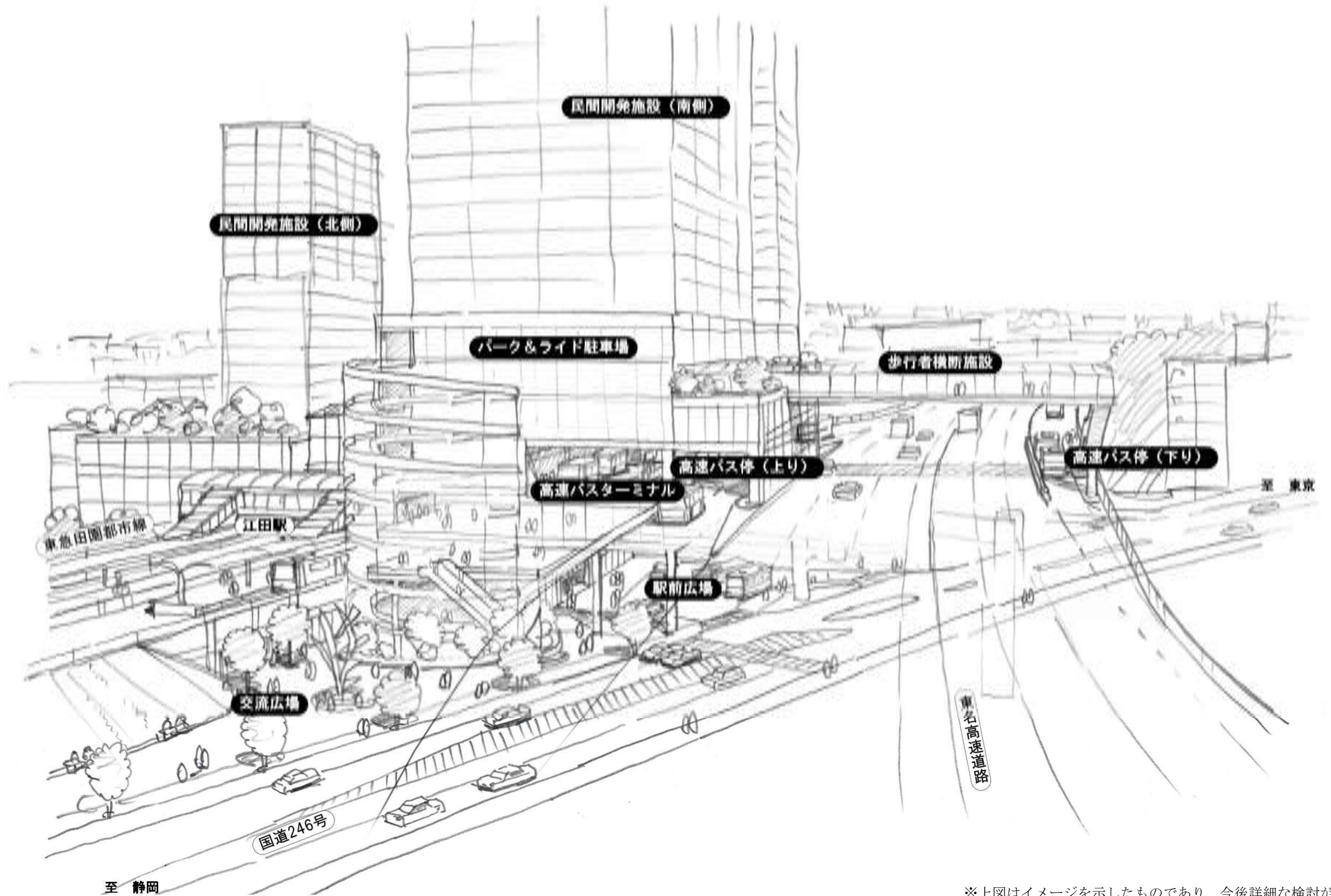


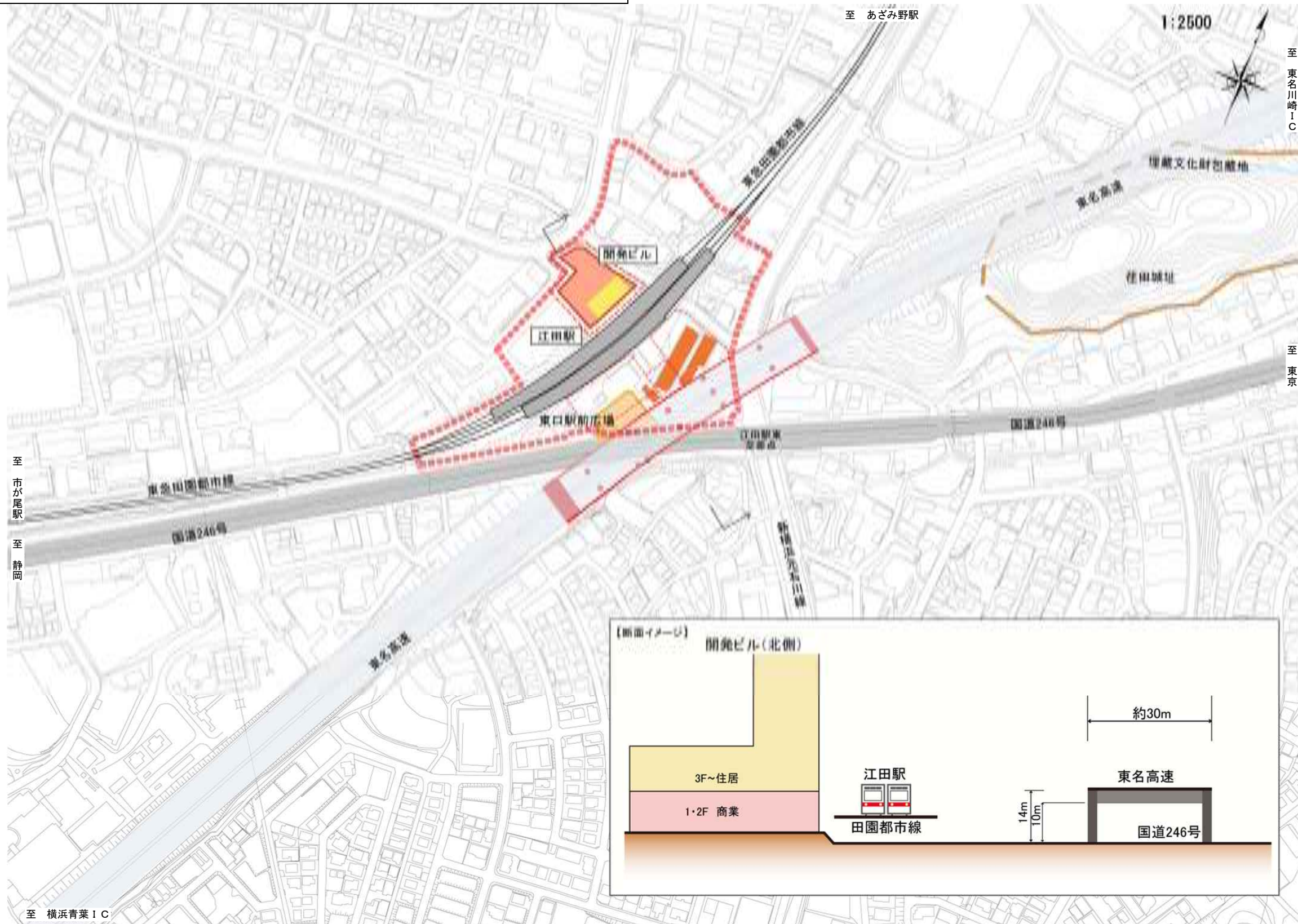
■江田駅周辺のラフスケッチ



※上図はイメージを示したものであり、今後詳細な検討が必要

■江田駅周辺段階整備構想イメージ図（STEP1）

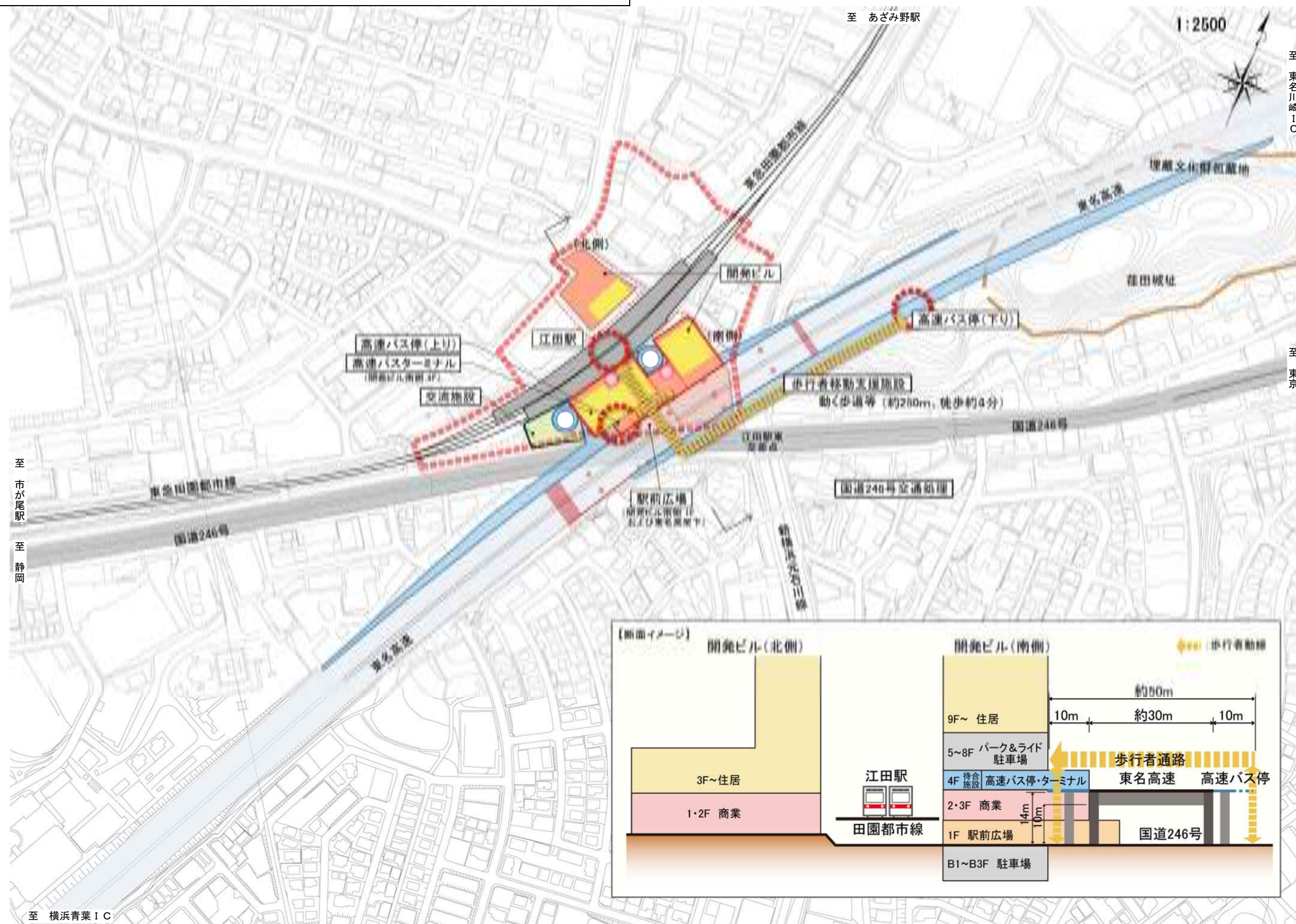
- ・「議論のたたき台」として作成したものであり、実現可能性も含めて、今後の検討・詳細な設計により変更となる可能性がある。
- ・東名高速の敷地境界は、高架橋部は構造端部、土工部は法肩・法尻と仮定
- ・用地買収の判断は、1/2500 図上での評価



至 横浜青葉IC

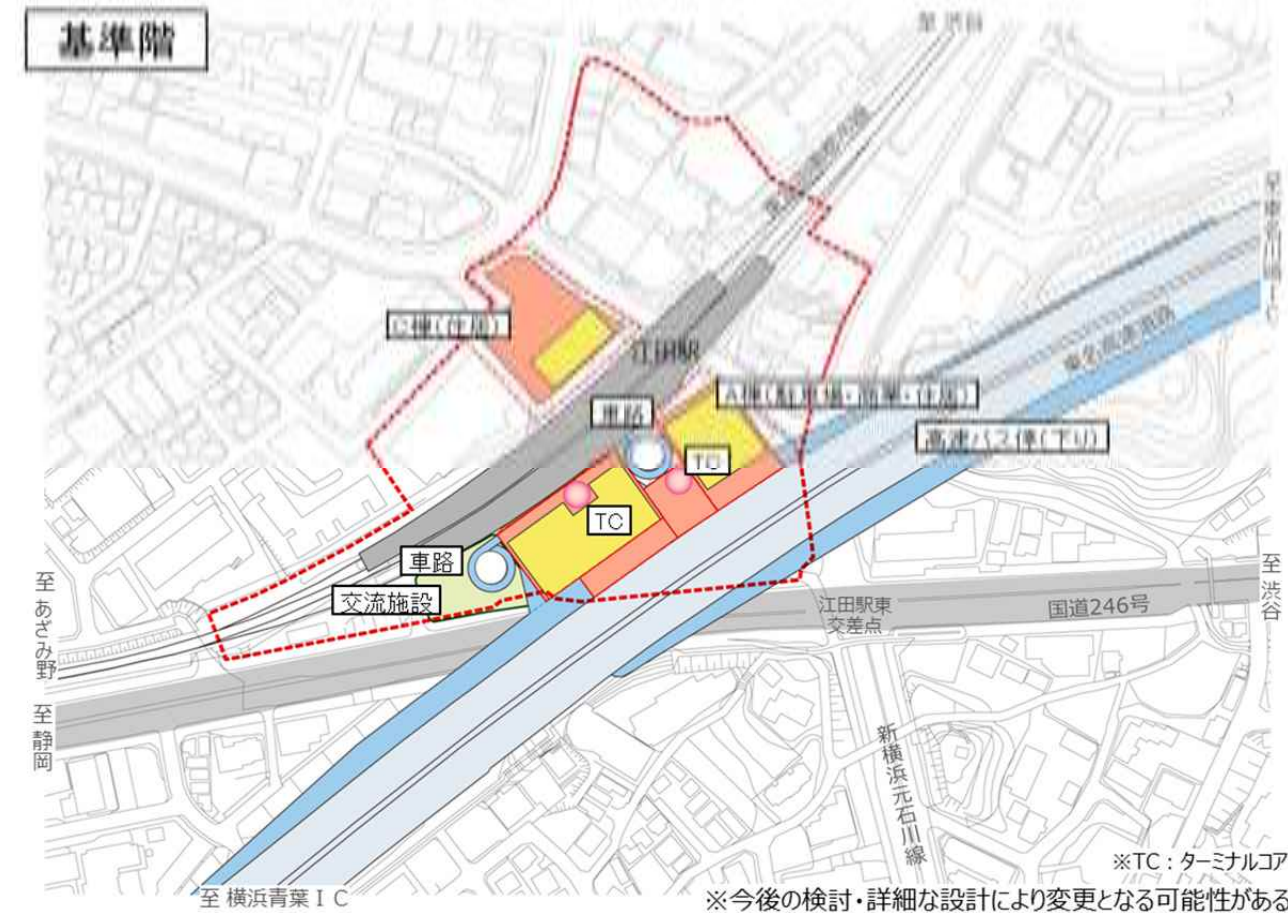
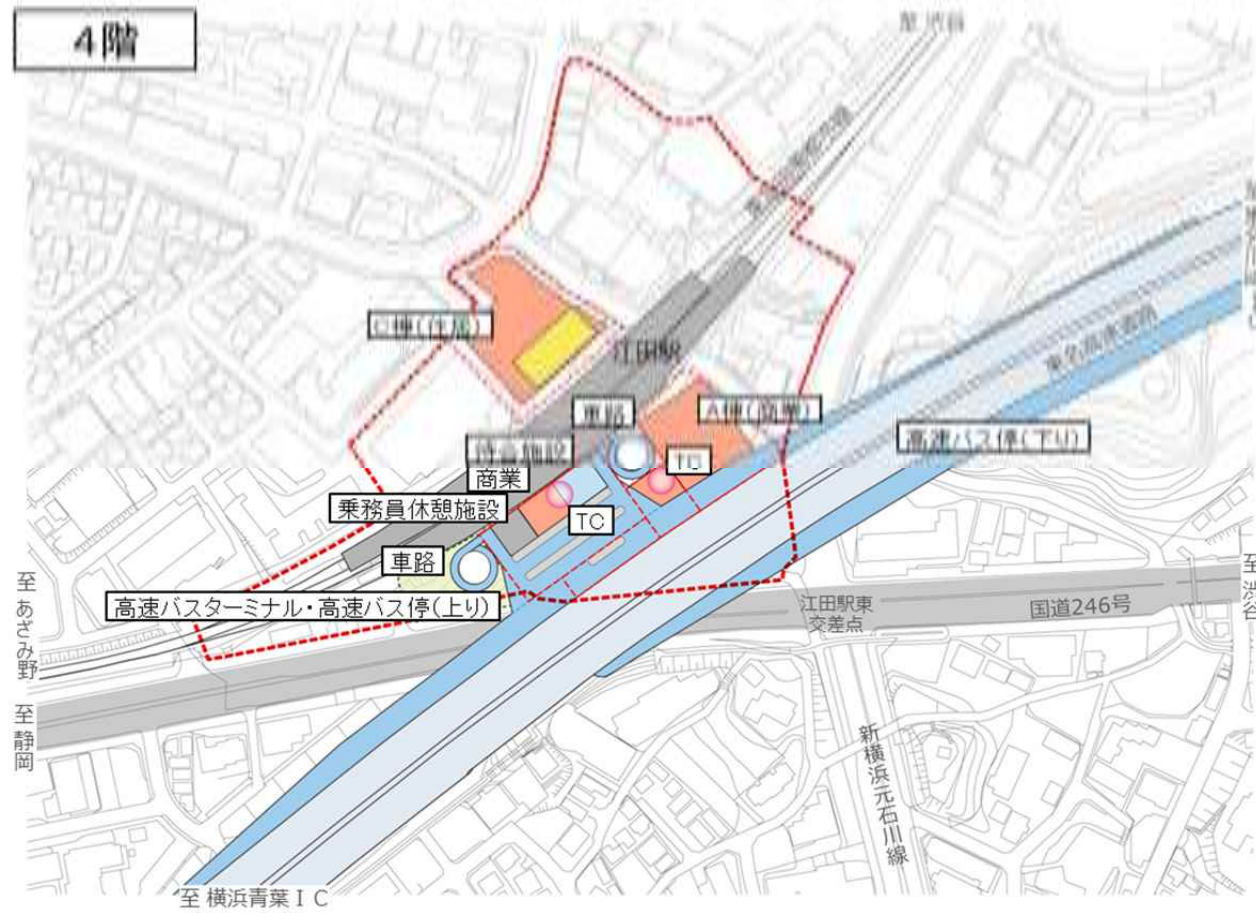
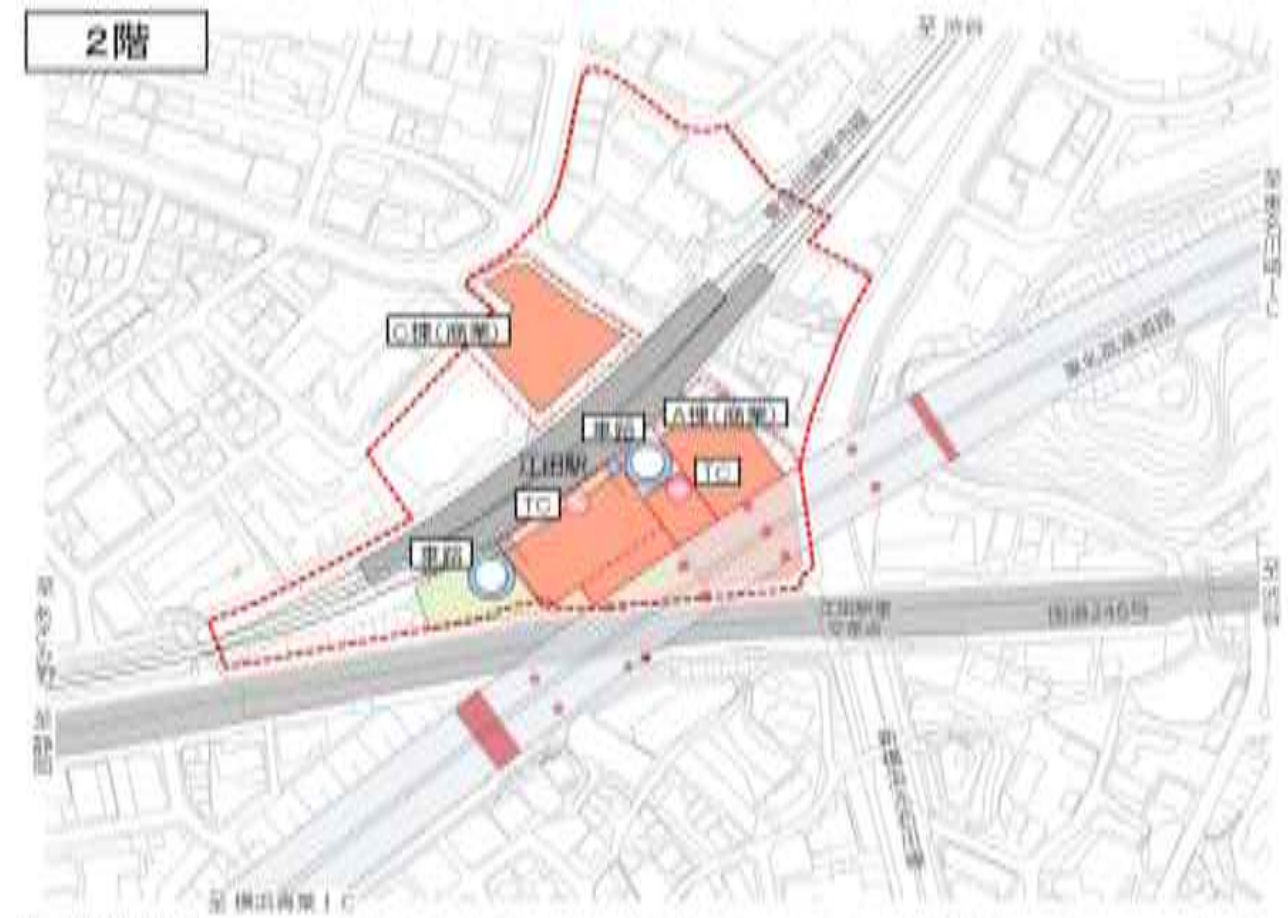
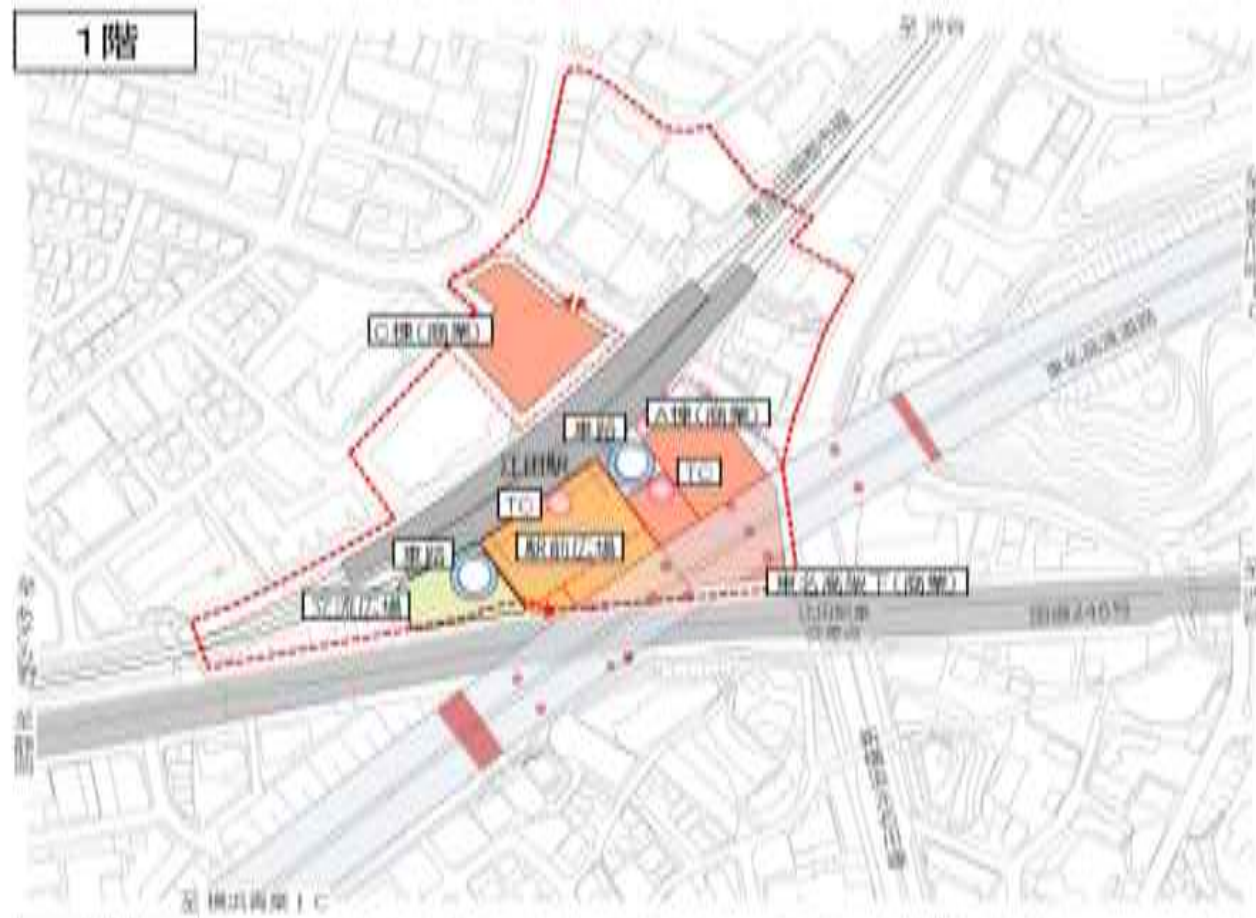
■江田駅周辺段階整備構想イメージ図（STEP2）

- ・「議論のたたき台」として作成したものであり、実現可能性も含めて、今後の検討・詳細な設計により変更となる可能性がある。
- ・東名高速の敷地境界は、高架橋部は構造端部、土工部は法肩・法尻と仮定
- ・用地買収の判断は、1/2500 図上での評価



至 横浜青葉IC

■江田駅周辺施設 平面図



※TC：ターミナルコア

※今後の検討・詳細な設計により変更となる可能性がある



## 第6章 実現化に向けた今後の課題の抽出・整理

第5章までの検討結果等を踏まえ、実現化にあたっての課題および法的制約・制度面での課題を抽出・整理した。

具体的には、モーダルミックス拠点整備の実現化に向け、官民連携にて事業を推進していく上での役割分担や整備にあたっての空間制約・用地制約、および関連法規や事業手法・事業制度の改定等の課題を抽出・整理した。

### 6.1 施設整備にあたっての課題の抽出・整理

これまでの検討結果を基に、江田駅周辺でのモーダルミックス拠点の施設整備を行う上での課題を抽出・整理した。

#### ①施設計画の深度化・設計

- ・本検討での施設計画は、主に、1/2500 上での概略検討レベルである。同時に、概算事業費に関しても、概略検討結果を基に算定した超概算である。
- ・今後、関係機関との調整の上、施設計画の検討・合意形成を図りながら、計画の深度化・設計を行い、概算事業費の算定精度を高めていく必要がある。
- ・中でも特に、東名高速道路の橋脚位置や地上部の駅前広場レイアウトへの影響等を考慮し、実現性の高い計画策定が必要である。

#### ②交通連携施設の運用・管理方法の検討

- ・第3章に示したとおり、官民連携によるモーダルミックス拠点整備を進めていく上では、東名高速道路上でのバス専用Uターン路や、高速パーク&レールライドと附置義務駐車場との境界における駐車時間管理（ETC等）が重要となる。
- ・近年のIT技術の開発動向等を踏まえ、具体の運用・管理方法の検討が必要である。

#### ③江田駅周辺での具体的な容積緩和等、環境づくりの検討

- ・開発ビルのディベロッパーの立場から、収益性の確保に必要な開発ビルの計画検討の深度化が必要である。
- ・上記を踏まえ、公共貢献の視点から民間開発ビルに対する容積緩和等の必要な支援メニューを検討する必要がある（6.2にも関連）。

## 6.2 法的制約・制度面での課題の抽出・整理

これまでの検討結果を基に、交通インフラ施設と民間開発を一体的に行う上での法的制約・制度面での課題を抽出・整理した。

### (1) 制度面・予算面での課題

#### ①「官民連携による交通結節機能の強化」の促進(制度設計・仕組みの検討)

- ・江田駅周辺のような高速道路と鉄道が近接した地域においては、双方の事業者が連携し、インフラを整備する方が、より付加価値の高いサービスを提供することが可能となる(例：高速道路と鉄道の乗り換え利便 等)。
- ・更には、首都直下型地震をはじめとする首都圏での震災確度が高まる中、これら交通モードの連携は、災害応急・復旧活動を行う上でも極めて重要である。
- ・「社会資本整備審議会 道路分科会建議 中間とりまとめ」においても、「総合的な交通体系の中での道路交通システムの最適化(道路、鉄道、海上、航空の各交通機関がそれぞれの特性に応じて適切に役割分担し、有機的かつ効率的な交通網を形成)」「交通結節機能の充実・高度化」が謳われている。
- ・上記から、「官民連携による交通結節機能の強化」を促進する制度設計・仕組みの検討が必要であると考ええる。

#### ②官民連携施設に対する既存制度の要件等の緩和(「道の駅」を例として)

- ・現行の「道の駅」設置基準では、当該「道の駅」の前面道路の交通量等を基に、駐車場の所要規模が算定される。これによって、自動車の駐車スペースの占める割合が過大となり、更には、「無料駐車場の長時間利用」「市街地部への大型車進入の助長」等、都市部特有の問題発生が想定される。
- ・自動車運転手の休憩施設等として制度設計された「道の駅」であるが、上記のとおり、首都圏のような都市部での整備を前提としていない。また、近年の「道の駅」に対するニーズは多様化しており、これら取り巻く環境に併せた制度設計の見直しが必要であると考ええる。

### (2) 体制面での課題

#### ①上位計画の整合

- ・現在、横浜市青葉区では、都市計画マスタープランの改定作業を進めている。
- ・本検討でのまちづくりの方向性、および官民連携によるモーダルミックス拠点整備の方針等と齟齬のないよう、調整することが必要である。

#### ②検討体制の拡充

- ・計画熟度を高め、具現化を図るため、必要に応じ、バス事業者や首都高速株式会社および住宅部局等を含めた検討体制の拡充が必要である。

## 参考資料 目次

平成 26 年度 第 1 回検討会・WG 合同会議.....	参考-1
資料 1 会議次第.....	参考-2
資料 2 座席表.....	参考-3
資料 3 規約案.....	参考-6
資料 4 第 1 回検討会・WG 合同会議 資料.....	参考-9
議事要旨.....	参考-47
平成 26 年度 第 2 回検討会・WG 合同会議.....	参考-48
資料 1 会議次第.....	参考-49
資料 2 座席表.....	参考-50
資料 3 第 1 回検討会・WG 合同会議 議事要旨.....	参考-53
資料 4 第 2 回検討会・WG 合同会議 資料.....	参考-54
議事要旨.....	参考-78
第 2 回検討会での指摘事項と対応.....	参考-80





**平成 26 年度**  
**第 1 回検討会・WG合同会議**

江田駅周辺モータルミックス官民連携事業検討会  
— 平成 26 年度 第 1 回検討会・WG 合同会議 —

- 日時 : 2014 年 11 月 12 日 (水) 15 時 30 分～17 時
- 場所 : コンベンションルーム A P 渋谷 (渋谷東急プラザ 8 階) B ルーム
- 参加者 : 国土交通省 関東地方整備局 道路部  
建政部  
横浜国道事務所
- 横浜市 財政局  
建築局  
都市整備局  
道路局
- 中日本高速道路 企画本部  
東京支社
- 東急電鉄 都市開発事業本部  
鉄道事業本部

- 次 第 : 1. 開会  
2. 検討会設立の趣旨と規約(案)の説明  
3. 座長の選任  
4. 座長あいさつ  
5. 議事  
(1) 本検討会・WG の進め方について  
(2) 江田駅周辺のまちづくり方針について  
6. 閉会

- 添付資料 : 資料 1 . . . 会議次第  
資料 2 . . . 座席表  
資料 3 . . . 規約(案)  
資料 4 . . . 第 1 回検討会・WG 合同会議資料

以上

江田駅周辺モーダルミックス官民連携事業検討会  
 — 平成26年度 第1回検討会・WG合同会議 —  
 座席表

日時: 2014年11月12日(水) 15:30~17:00  
 場所: AP渋谷 B会議室

横浜市 財政局  
 公共施設・事業調整室長  
**藤田 格**

横浜市 道路局  
 局長 **手塚 文雄**

国土交通省  
 関東地方整備局  
 道路部長  
**後藤 貞二**

国土交通省  
 関東地方整備局  
 横浜国道事務所長  
**杉崎 光義**

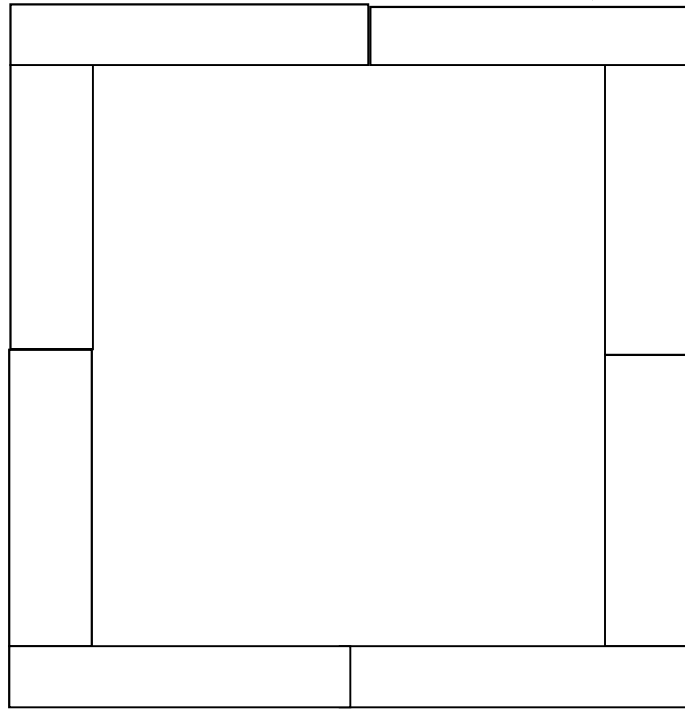
国土交通省 関東地方整備局  
 道路部 道路計画第二課長  
**松山 隆雄**

国土交通省 関東地方整備局  
 建政部 都市整備課長  
**能勢 和彦**

東京急行電鉄株式会社  
 顧問 **梶山 修**

東京急行電鉄株式会社  
 都市開発事業本部企画開発部  
 統括部長 **東浦 亮典**

東京急行電鉄株式会社  
 都市開発事業本部プロジェクト開発部  
 統括部長 **久慈 正幸**



横浜市 道路局 横浜環状道路担当理事  
**池本 裕生**

横浜市 道路局横浜環状道路調整部長  
**古山 諭**

横浜市 建築局企画部 都市計画課長  
**佐藤 正治**

横浜市 都市整備局企画課長  
**大石 龍巳**

中日本高速道路株式会社  
 企画本部 経営企画部  
 経営企画チームリーダー  
**松井 保幸**

中日本高速道路株式会社  
 東京支社 総務企画部  
 企画調整チームリーダー  
**橋本 太郎**

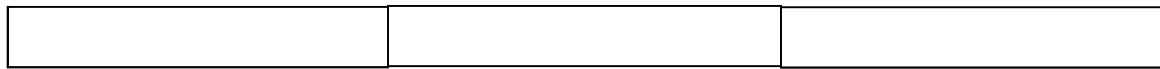
事務局

コンサルタント

横浜市 道路局  
 横浜環状道路調整部 事業調整課  
 担当 **田宮 佳代子**

横浜市 道路局  
 横浜環状道路調整部  
 事業調整課  
 担当係長 **勝俣 英樹**

東京急行電鉄株式会社  
 都市開発事業本部  
 企画開発部 沿線戦略担当  
 主査 **鹿本 英利**



横浜市 道路局  
 横浜環状道路調整部  
 事業調整課  
**加藤木 元樹**

国土交通省 関東地方整備局  
 道路部 道路計画第二課  
 課長補佐  
**石浜 康賢**

国土交通省 関東地方整備局  
 道路部 道路計画第二課  
 係長  
**奥瀬 晃**

国土交通省 関東地方整備局  
 横浜国道事務所 計画課専門官  
**石田 春昭**

東京急行電鉄株式会社  
 都市開発事業本部 プロジェクト開  
 発部 開発三担当課長  
**平江 良成**

東京急行電鉄株式会社 鉄道  
 事業本部 事業統括部  
 企画課長  
**関 聡史**

東京急行電鉄株式会社  
 都市開発事業本部  
 企画開発部 沿線戦略担当  
**伊藤 直子**

※敬称略

江田駅周辺モーダルミックス官民連携事業 検討会メンバー(※調整中)

(敬称略)

	所属			氏名
座長	国土交通省	関東地方整備局	道路部長	後藤 貞二
			道路部 道路計画第二課長	松山 隆雄
			建政部 都市整備課長	能勢 和彦
			横浜国道事務所長	杉崎 光義
	中日本高速道路	企画本部	経営企画部 経営企画チームリーダー	松井 保幸
		東京支社	総務企画部 企画調整チームリーダー	橋本 太郎
	東京急行電鉄		顧問	梶山 修
		都市開発事業本部	都市戦略事業部 企画開発部 統括部長	東浦 亮典
			ビル事業部 プロジェクト開発部 統括部長	久慈 正幸
	横浜市	財政局	公共施設・事業調整室長	藤田 格
		建築局	企画部長	秋元 康幸
		都市整備局	担当理事(企画部長)	小山 孝篤
		道路局	局長	手塚 文雄
			横浜環状道路担当理事	池本 裕生
			横浜環状道路調整部長	古山 諭
事務局	東京急行電鉄	都市開発事業本部	都市戦略事業部 企画開発部 沿線戦略担当 主査	鹿本 英利
			都市戦略事業部 企画開発部 沿線戦略担当	伊藤 直子
	横浜市	道路局	事業調整課担当係長	勝俣 英樹
			事業調整課担当	加藤木 元樹

江田駅周辺モーダルミックス官民連携事業 WGメンバー(※調整中)

(敬称略)

		所属		氏名
座長	国土交通省	関東地方整備局	道路部 道路計画第二課 課長補佐	石浜 康賢
			道路部 道路計画第二課 係長	奥瀬 晃
			建政部 都市整備課	
			建政部 都市整備課	
			横浜国道事務所 計画課長	松實 崇博
			横浜国道事務所 計画課専門官	石田 春昭
	中日本高速道路	東京支社	総務企画部 企画調整チームリーダー	橋本 太郎
			総務企画部 企画調整チーム サブリーダー	柳野 和也
	東京急行電鉄		顧問	梶山 修
			ビル事業部 プロジェクト開発部 開発担当課長	平江 良成
			鉄道事業本部 事業戦略部 企画課長	関 聡史
	横浜市	建築局	都市計画課長	佐藤 正治
			都市計画課都市施設計画係長	松村 克紀
		都市整備局	企画課長	大石 龍巳
			企画課担当係長	斎藤 慎太郎
		道路局	事業調整課横浜環状道路担当課長	田宮 佳代子
事務局	東京急行電鉄	都市開発事業本部	都市戦略事業部 企画開発部 沿線戦略担当 主査	鹿本 英利
			都市戦略事業部 企画開発部 沿線戦略担当	伊藤 直子
	横浜市	道路局	事業調整課担当係長	勝俣 英樹
			事業調整課担当	加藤木 元樹

## 江田駅周辺モーダルミックス官民連携事業検討会 規約

## (名称)

第1条 本会は、「江田駅周辺モーダルミックス官民連携事業検討会（以下「検討会」という）」と称する。

## (目的)

第2条 検討会は、道路（一般道、高速道路）及び鉄道が結節する東急・江田駅周辺において、交通結節機能の整備など、一体的なエリア開発や交通連携策を行うことで付加価値の高い魅力あるまちづくりを実現するための官民連携による事業スキーム等について検討することを目的とする。

## (検討事項)

第3条 検討会は、前条の目的を達成するために、次に掲げる事項を検討するものとする。

- ①官民連携によるモーダルミックス拠点のあり方検討
- ②施設整備の概略検討
- ③事業スキームの検討
- ④実現に向けた事業のイメージの作成
- ⑤実現化に向けた今後の課題の抽出・整理
- ⑥その他、必要な事項

## (組織)

第4条 検討会は、行政機関、高速道路事業者および鉄道事業者等で構成する。

- 2 検討会の構成員は、別表による。
- 3 検討会の構成員は、必要に応じて追加できるものとする。
- 4 座長は構成員の互選により選任する。
- 5 検討会の下部組織として、必要に応じてワーキンググループ（以下「グループ」という。）を設置する。

## (座長)

第5条 座長は、会議の議長となり、議事を整理する。

- 2 座長がやむを得ずその職務を遂行できない場合は、座長が指名する委員が職務を代行する。

## (会議)

第6条 検討会の会議は、事務局が必要に応じて招集し、開催する。

## (検討会の公開等)

第7条 検討会の傍聴及び資料・会議録の公開等については非公開とする。

(守秘義務)

第8条 委員は、個人情報等、公表することが適切でない情報その他を漏らし、または無断使用してはならない。その職を退いた後も同様とする。

(事務局)

第9条 検討会の事務局は、横浜市道路局が行い、必要に応じて鉄道事業者が補佐する。

(雑則)

第10条 この規約に定めるものの他、検討会の運営に関し必要な事項は、検討会において検討し、別途、定める。

(附則)

(施行期日)

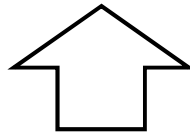
この規約は、平成26年11月12日から施行する。



## 江田駅周辺モーダルミックス官民連携事業検討会 検討体制(案)

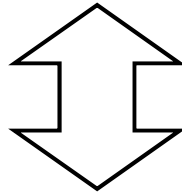
## ＜検討会の目的＞

本検討会は、道路(一般道、高速道路)及び鉄道が結節する東急・江田駅周辺において、交通結節機能の整備など、一体的なエリア開発や交通連携策を行うことで付加価値の高い魅力あるまちづくりを実現するための官民連携による事業スキーム等について検討することを目的とする。



## 検討会

- ・検討主旨、調査計画及び検討結果など、各検討段階の内容を確認する。
- ・ワーキングでの検討結果を受け、次の検討段階へ進むにあたっての課題や検討事項を確認する。



## ワーキンググループ

- ・各検討段階における調査内容を検討するとともに、検討結果を検討会資料としてまとめる。
- ・各主体としての知見や本検討の参考となる事業実績等を実務レベルで持ち寄り、各段階における検討を、事務局資料を基に実施。

**江田駅周辺モーダルミックス官民連携事業検討会  
平成26年度 第1回検討会・WG 合同会議資料**

**平成26年11月12日**

# 目次

1. 本検討会・WGの進め方	2
2. 既往の上位計画の整理	5
3. 取り巻く環境の変化	13
4. 江田駅周辺の現状の整理	19
5. 取り巻く環境の変化を踏まえたまちづくり方針(案)	33

# 1. 本検討会・WGの進め方

## (1)本検討会・WG設立の背景

▪ H24～25: 江田駅・青葉IC周辺の交通連携について、関係機関(国土交通省、NEXCO中日本、東急電鉄、横浜市)で意見交換を実施



▪ H26.6 : 先導的官民連携支援事業(一次)に採択

横浜市:江田駅周辺モーターミックス官民連携事業調査



▪ H26.11 : 上記、採択を受け、検討会・WGを発足

# 1. 本検討会・WGの進め方

## (2)本検討会の目的

道路（一般道、高速道路）及び鉄道が結節する東急・江田駅周辺において、交通結節機能の整備など、一体的なエリア開発や交通連携策を行うことで付加価値の高い魅力あるまちづくりを実現するための官民連携による事業スキーム等について検討するものである。

## (3)検討会・WGの役割

・検討会は、前項の目的を達成するために、以下の事項を検討するものである。

- ①官民連携によるモデルミックス拠点のあり方検討
- ②施設整備の概略検討
- ③事業スキームの検討
- ④実現に向けた事業のイメージの作成
- ⑤実現化に向けた今後の課題の抽出・整理
- ⑥その他、必要な事項

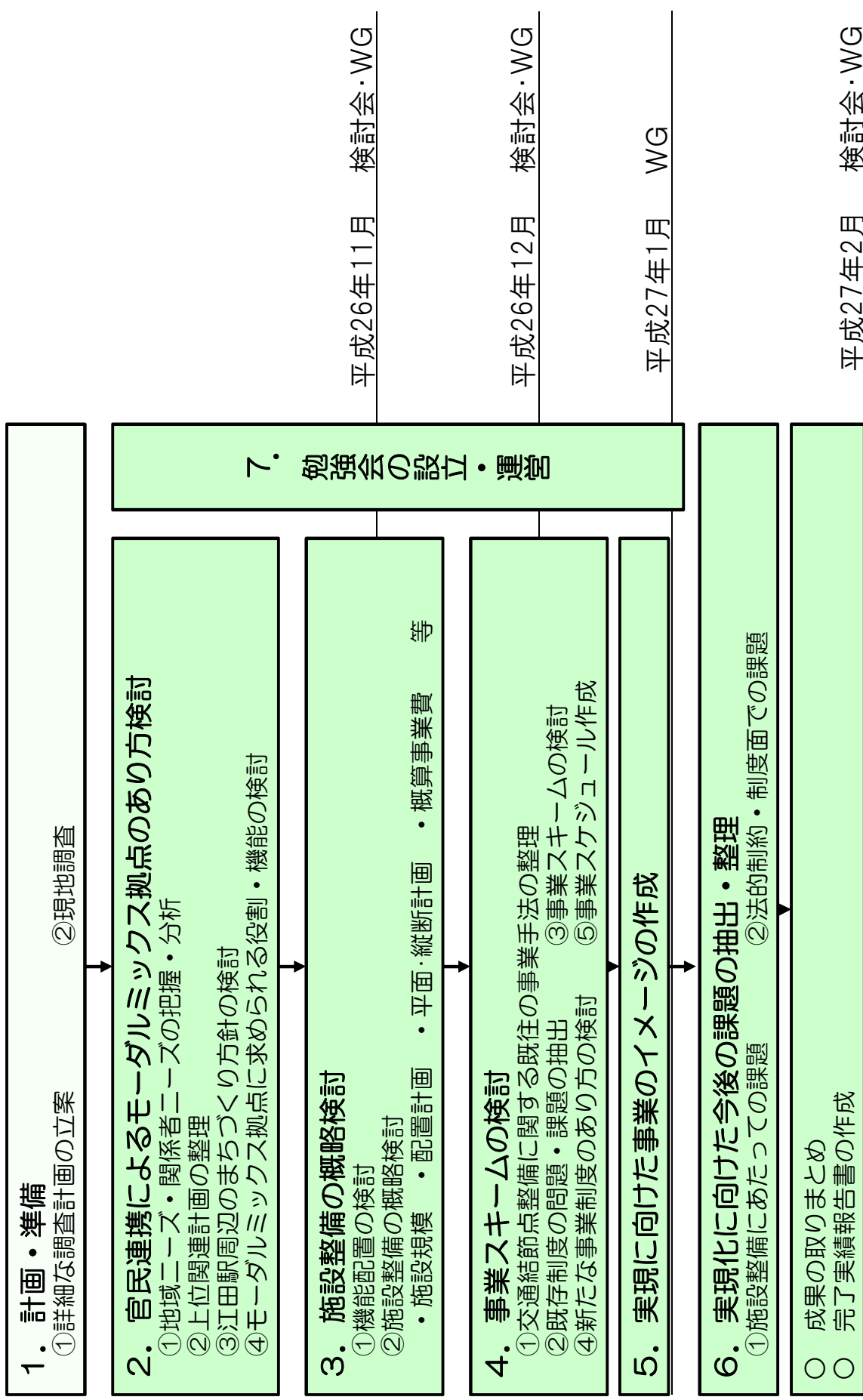
・検討会の下部組織として、必要に応じてワーキンググループを設置する。

・事務局は、横浜市、鉄道事業者（補佐）

- ・検討会：各検討段階の内容確認、次の検討段階へ進むにあたっての課題や検討事項の確認
- ・ワーキング：各検討段階の調査内容の検討

# 1. 本検討会・WGの進め方

## (4)本検討会・WGの進め方

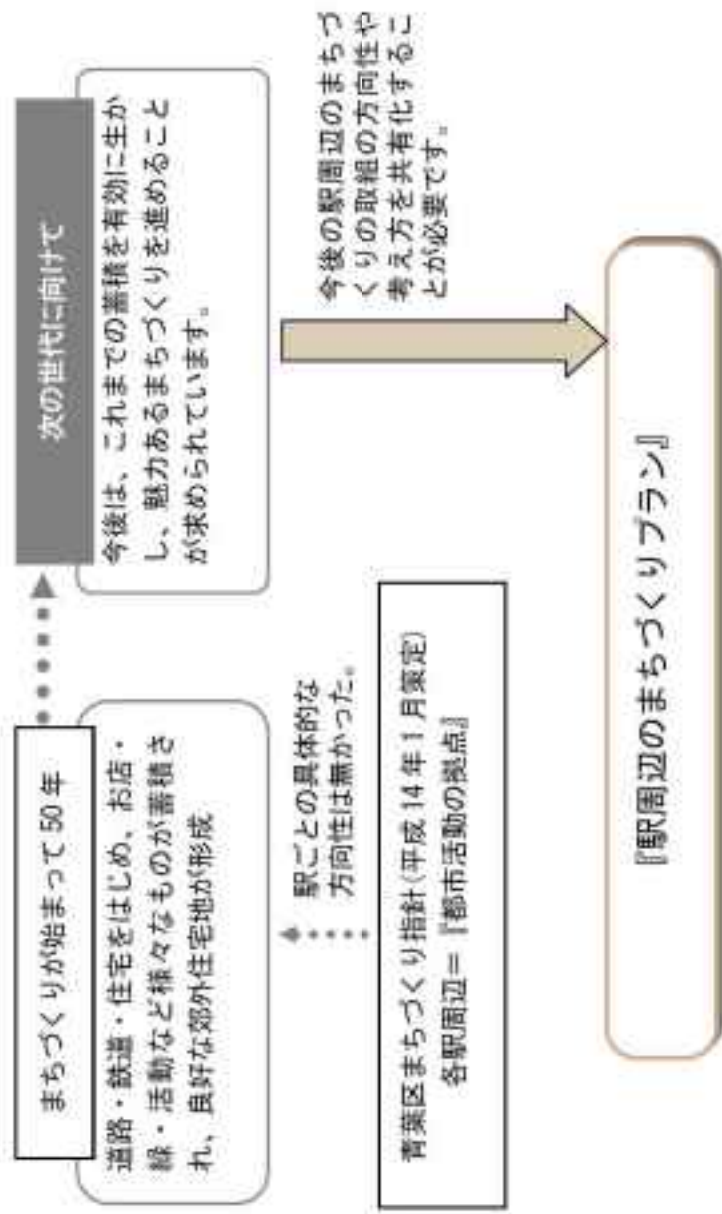


## 2. 既往の上位計画の整理

### (1) 田園都市線駅周辺のまちづくりプラン【江田駅】(H23.3 横浜市)

#### ① 策定の背景

- ・平成14年、『横浜市都市計画マスタープラン青葉区プラン』が策定
- ・策定以降、計画的なまちづくりが進められてきたが、各種まちづくりに関する事業の進行や大規模な施設の立地等に応じて、新たなまちづくりの課題も発生  
⇒ 上記、動向を踏まえた新たな「駅周辺のまちづくり」の計画が必要



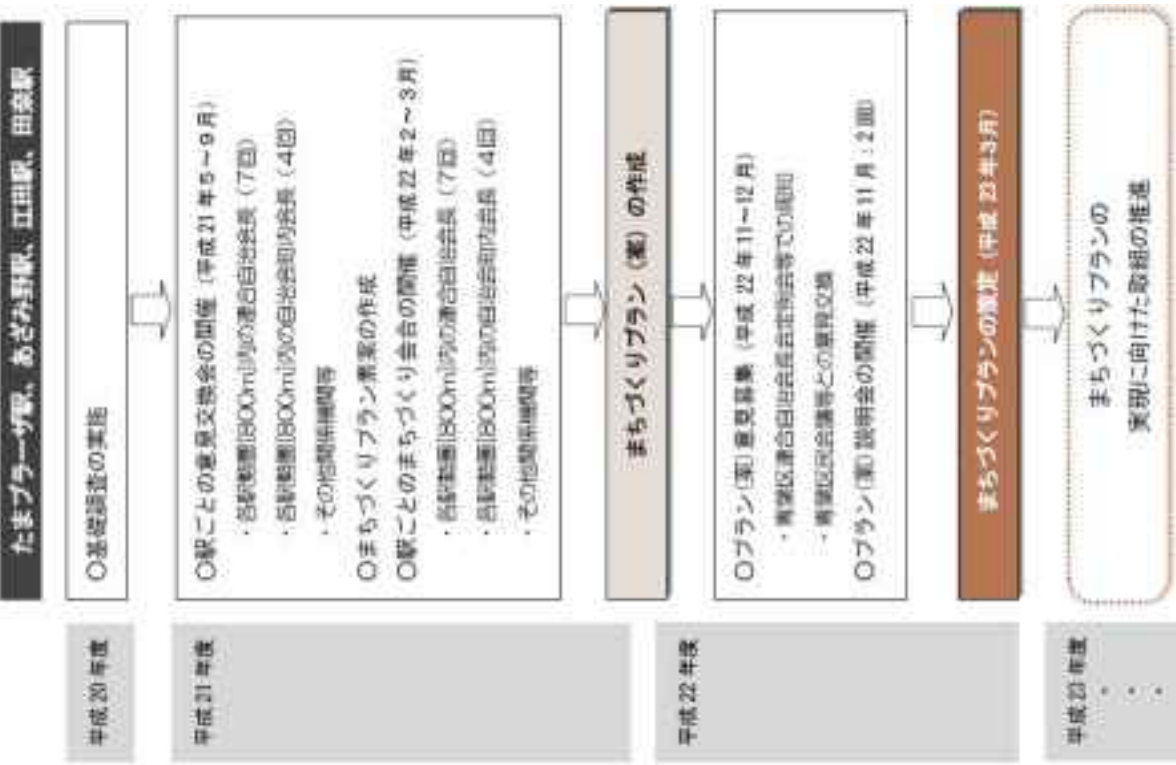
※田園都市線のまちづくりプランは、都市計画法等の根拠法があるものではなく、青葉区独自で策定したまちづくりに関するプラン

## 2. 既往の上位計画の整理

### (1) 田園都市線駅周辺のまちづくりプラン【江田駅】(H23.3 横浜市)

#### ② 策定の経緯

- ・平成20年度以降、基礎調査、プラン検討（自治会との意見交換や関係部署へのヒアリング等を含む）を経て、平成22年3月、「まちづくりプラン(案)」を作成
- ・H22.9～11の意見募集及び説明会等を通じて、平成23年3月、「まちづくりプラン」を策定・公表



資料：田園都市線駅周辺のまちづくりプラン (H23.3 横浜市)



## 2. 既往の上位計画の整理

### (1) 田園都市線駅周辺のまちづくりプラン【江田駅】(H23.3 横浜市)

#### ③ プランの概要

##### ▼ まちづくりのテーマ

**歴史を活かした、緑豊かな生活（くらし）提案型の住宅地と  
産・学が連携し、互いに共存するまちづくり**

##### ▼ まちづくりの視点

- 駅前広場等の交通機能の再編と空間形成
- 駅周辺のにぎわい空間の充実
- 荏田の歴史と資源を生かした回遊性のあるまちづくり

##### ▼ まちづくりのテーマや視点を踏まえた方向例



## 2. 既往の上位計画の整理

### (1) 田園都市線駅周辺のみちづくりプラン【江田駅】(H23.3 横浜市)

#### ▼基本方針1：江田駅の拠点づくり

##### 1-1 交通の要衝地にふさわしい使いやすく安全な駅前広場機能の向上

- 交通機能の再配置の検討
- 駅前の機能更新と併せた将来像の検討（駅前再開発等）

##### 1-2 心暖かく映る駅前空間づくり

- 駅と街とのつながりを強化する

短期的に歩行者の安全性を考慮した駅前空間の整備が考えられるエリア

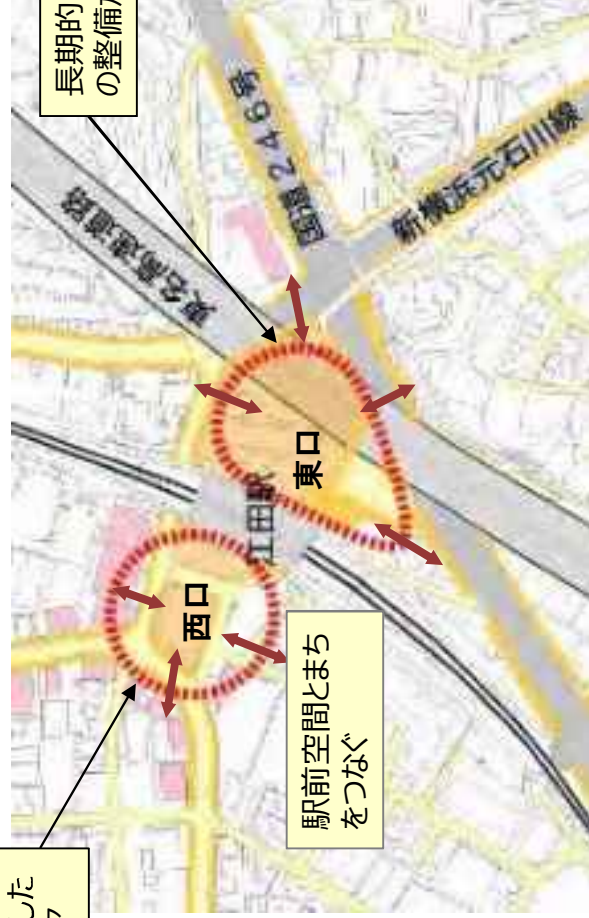


図 江田駅前空間の機能更新の方針

資料：田園都市線駅周辺のみちづくりプラン(H23.3 横浜市)

## 2. 既往の上位計画の整理

### (1) 田園都市線駅周辺のまちづくりプラン【江田駅】(H23.3 横浜市)

#### ▼基本方針 2：まちのシンボルづくり

##### 2-1 地域のメインストリートとなるにぎわいの道づくり

- 快適で安心して歩ける歩行者空間の充実
- 緑豊かな歩行空間の形成

##### 2-2 地域の資源を活用したまちづくり

- 楽しく散歩ができる空間づくり

段差がある部分は開放的に演出する等、店先の演出

店先空間は歩道空間と一体的にセットバックし、店先をみどり豊かに演出する等

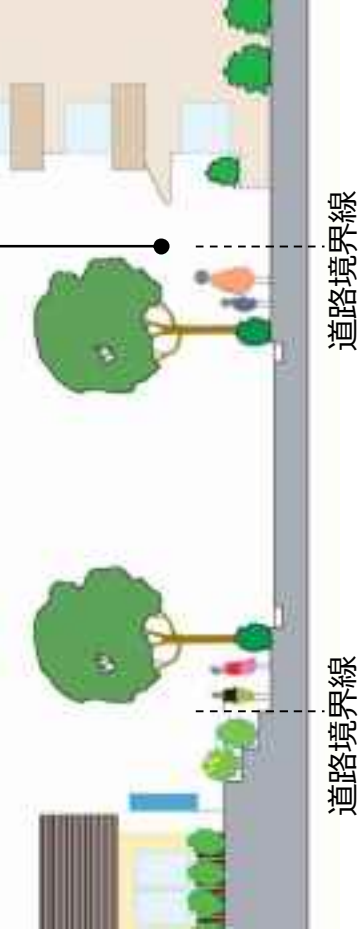


図 快適で安心して歩けるメインストリートの空間構成

## 2. 既往の上位計画の整理

### (1) 田園都市線駅周辺のまちづくりプラン【江田駅】(H23.3 横浜市)

#### ▼基本方針3：安全で快適な環境づくり

<b>3-1 個性的な住まいが立地する、魅力的な街並みづくり</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>● 落ち着きのある住環境の形成</li><li>● 荏田の街並みにあった魅力的な街並みの形成</li></ul>
<b>3-2 住宅地でありながら商業・研究開発業務等とも調和したまちづくり</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>● 住宅だけではない街としての位置づけ明確化</li><li>● 学校の立地を生かしたまちづくりの展開</li></ul>

## 2. 既往の上位計画の整理

### (2) 地域のニーズ

#### ▼ 駅周辺のまちづくりの視点

- ・青葉区のそれぞれの駅前には街のサイズがちょうど良い。
- ・「青葉区の玄関」として、駅を降り立ったときに青葉区の魅力が浮かび上がるような地区の形成を目指したい。
- ・開発を進めるのではなく、駅周辺の緑地や自然を保護することを第一に考えるべきである。

#### ▼ 土地利用

- ・全ての駅に噴水、ベンチを設置し、区民にとっての憩いの場を作ってほしい。駅に交流ができる場所(カフェやイベントができる場所)を作ってほしい。
- ・駅周辺を高層化し、人・店を集中させて賑やかにしてはどうか。土地区画整理事業で小規模な公園が整備されている。建物を高層化し、公園などを集約し、大規模なオープンスペースをつくるはどうか。
- ・高齢者も安心して住める環境づくりが必要ではないか。青葉区は若年層が他の地区に比べ多いが、いづれ高齢層が多くなるだろう。若い人が入ってくることを望む。
- ・最近の大学の学祭では、テーマのひとつにまちづくりもあげられているようであり、まちづくりに学生も活用してはどうか。

#### ▼ 江田駅周辺のまちづくりプラン

- ・江田駅南口は、国道246号がまちを分断しているイメージが強い。
- ・駅前からタウンニュースへ向かう横断歩道を陸橋にしてほしい。信号が減り、国道246号の交通もスムーズになると思う。
- ・年をとると駅から家までの急斜面が辛い**ため、国道246号側の歩道を広く**してほしい(江田駅から荏田団地(旧東急分譲地)、真福寺近くの高台)
- ・駅周辺がにぎわいに欠ける。
- ・江田駅又はあざみ野駅について、駅と東名江田バス停との関連について記述がない。東名の上り線が渋滞している場合、バスの車内アナウンスにて、当停留所で下車し、あざみ野駅を使うことで回避する手法があると推奨している。江田駅は、交通要衝なので、積極的に利用・活用してほしい。
- ・あざみ野から江田に向かう線路東の文化の香る施設を、二層文化の薫る街にするためには散策する雰囲気が必要。(例：北の丸公園、都立図書館)
- ・産・学の誘致。たまプラーザから田奈の間は住むには絶好な場所だが、商業施設以外の働く場所が極めて少ない。江田のまちづくりテーマに産・学とあるが、この地区の住人は知的レベルが高いと予想されるため、環境負担が少ないIT産業や、生化学産業を積極的に誘致すれば、通勤混雑の抑制にもなり、町のイメージも**国際的**になる。

資料：田園都市線駅周辺のまちづくりプラン(H23.3 横浜市)

※P6で前述の通り、平成22年3月に公表された「まちづくりプラン(案)」に対して挙げられた意見。  
平成23年3月に策定された「まちづくりプラン」は、これを踏まえたものである。 11

## 2. 既往の上位計画の整理

### (3) 既往の上位計画のキーワード整理

#### 《交通結節に関する事項》

- ・交通の要衝地
- ・交通機能の再編
- ・駅と高速バス停との連携

#### 《駅前のにぎわいに関する事項》

- ・駅周辺の高層化
- ・駅前広場機能の向上
- ・地域のメインストリート
- ・青葉区の玄関口
- ・駅と町や街のつながり
- ・にぎわい空間の形成
- ・にぎわいに欠ける

#### 《歩行空間に関する事項》

- ・歩道を広く
- ・楽しく散歩
- ・回遊性
- ・緑豊かな歩行空間

#### 《住環境・街並みに関する事項》

- ・区民の憩いの場
- ・カフェやイベント
- ・オープンスペース
- ・落ち着きのある住環境
- ・魅力的な街並み
- ・街のサイズがちょうどよい
- ・高齢者の安心
- ・安全

#### 《地域・観光資源に関する事項》

- ・国際的
- ・歴史資源
- ・公園などの集約
- ・緑地や自然を保護

#### 《産学に関する事項》

- ・まちづくりに学生を活用
- ・学校の立地
- ・一層文化の薫る街へ
- ・産業や学校の誘致
- ・産学連携

#### 《国道246号に関する事項》

- ・まちの分断解消
- ・横断歩道の陸橋化

### 3. 取り巻く環境の変化

- 平成26年7月、「国土のグランドデザイン2050」公表
- 平成26年6月、「国土強靱化基本計画」が閣議決定
- 平成25年9月、2020年の「東京オリンピック・パラリンピック開催」が決定
- 平成24年6月、「社会資本整備審議会 道路分科会 建議 中間とりまとめ」が公表
- 平成24年7月、高速横浜環状北西線が新規事業化

#### 平成26年7月、「国土のグランドデザイン2050」が公表

##### 【基本的考え方】

- (1) コンパクト＋ネットワーク
- (2) 多様性と連携による国土・地域づくり
- (3) 人と国土の新たなかかわり
- (4) 世界の中の日本
- (5) 災害への粘り強くしなやかな対応
- (6) 国土づくりの理念（ダイバーシティ、コネクティビティ、レジリエンス）

#### 平成26年6月、「国土強靱化基本計画」が閣議決定

##### 【基本的考え方】

- ① 人命の保護
- ② 国家・社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持される
- ③ 国民の財産及び公共施設に係る被害の最小化
- ④ 迅速な復旧復興

#### 平成25年9月、「東京オリンピック・パラリンピック開催」が決定

#### 平成24年6月、「道路分科会 建議 中間とりまとめ」が公表

##### 【基本的な視点等】

2. 道路を「進化させる」～道路の有する機能や価値の再評価・醸成・創出
  - (1) 道路空間のオープン化・多様化
  - (3) 交通結節機能の充実・高度化、公共交通利用の促進
5. 強くしなやかな国土の形成に向け、「道路の役割を再認識する」  
～大災害に備え、国土と国民を守るための道路へ～
  - (1) 大規模広域地震への備え

#### 【第15回道路分科会(2014年7月2日)】

##### 【資料4】新たな国土構造を支える道路交通のあり方について

2. 道路交通施策の方向 – 賢く使うコンセプト–

#### 平成24年7月、北西線が新規事業化

##### 【北西線の事業目的】

- ・横浜港等の国際競争力向上及び保土ヶ谷バイパス等の交通渋滞の改善
- ・道路ネットワークの信頼性向上

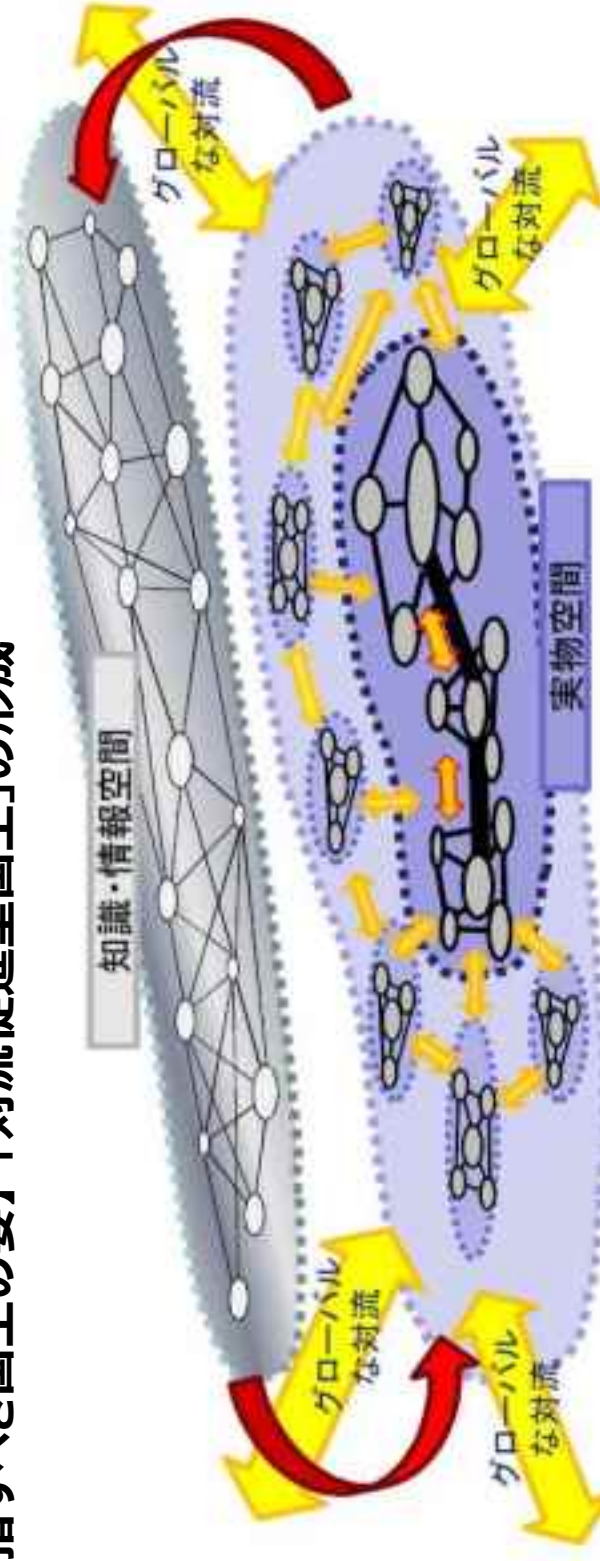
### 3. 取り巻く環境の変化

#### ①「国土のグランドデザイン2050」

(「基本戦略」からの抜粋)

- (1) 国土の細胞としての「小さな拠点」と、高次地方都市連合等の構築
- (2) 攻めのコンパクト・新産業連合・価値創造の場づくり
- (5) 国の光を観せる観光立国の実現
- (7) 子供から高齢者まで生き生きと暮らせるコミュニティの再構築
- (8) 美しく、災害に強い国土
- (9) インフラを賢く使う
- (10) 民間活力や技術革新を取り込む社会

#### 【目指すべき国土の姿】「対流促進型国土」の形成





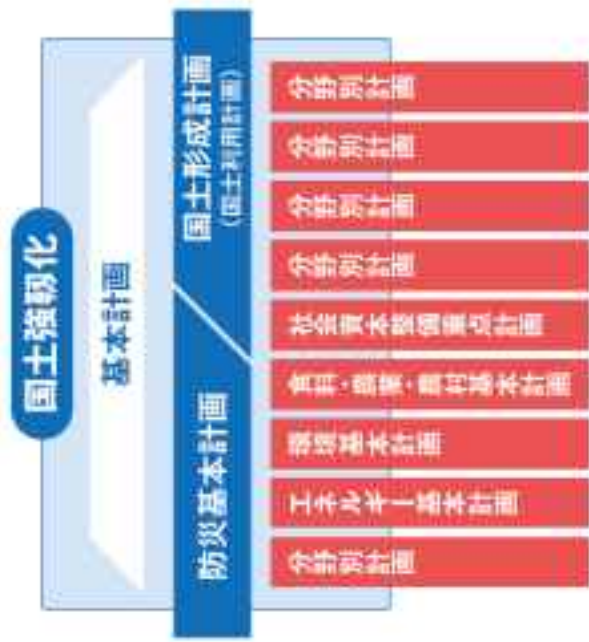
# 3. 取り巻く環境の変化

## ②「国土強靱化基本計画」

(「基本方針」からの抜粋)

- 1 人命の保護が最大限図られる
- 2 国家及び社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持される
- 3 国民の財産及び公共施設に係る被害を最小化する
- 4 迅速な復旧復興を可能とする
- 5 ソフト・ハード施策の組合せによる国土強靱化推進のための体制を整備する
- 6 自助、共助、公助の適切な組合せによる取組を基本とし、特に重大性・緊急性が高い場合は国が中核的な役割を果たす
- 7 実施される施策は、国民需要の変化や社会資本の老朽化等を踏まえるとともに、重点化を図る

### 【アンブレラ計画のイメージ】



### 【国土強靱化基本計画及び国土強靱化地域計画の関係】

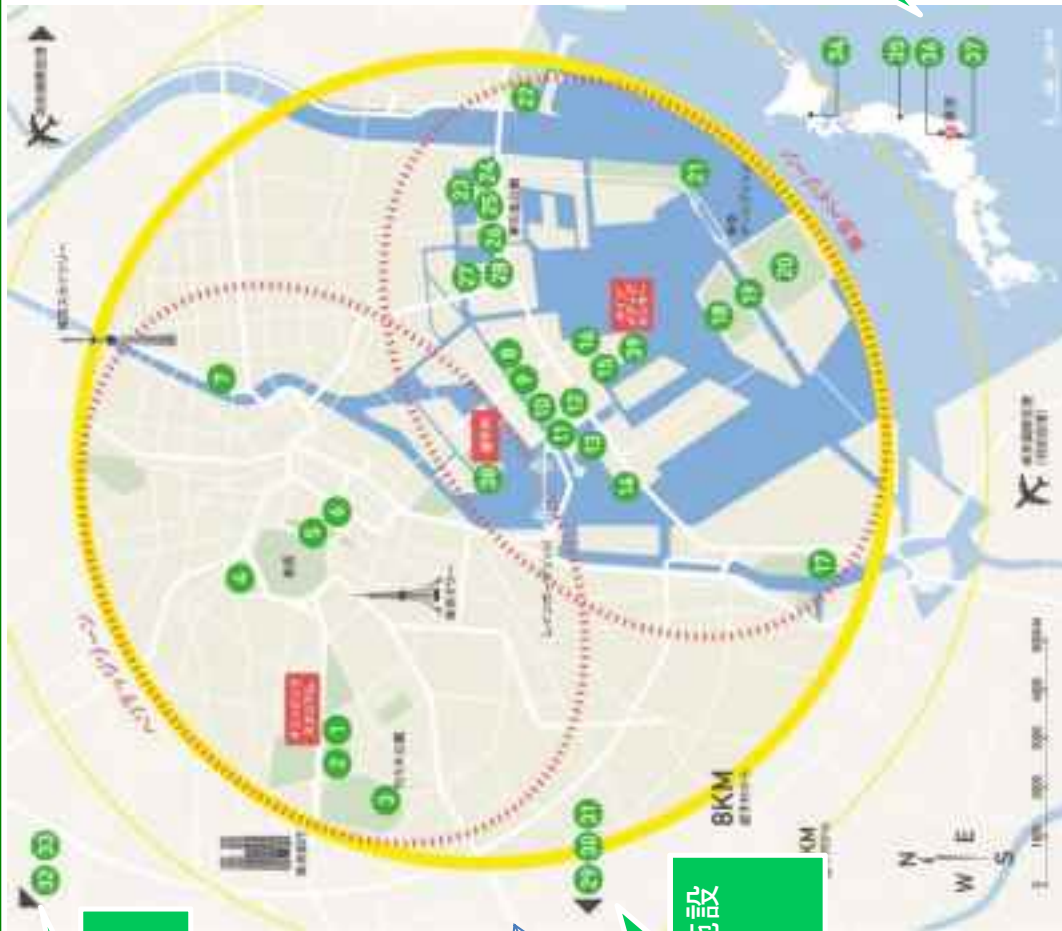


資料：「国土強靱化とは？(内閣官房国土強靱化推進室)パンフレット」より抜粋 15

### 3. 取り巻く環境の変化

#### ③2020年「東京オリンピック・パラリンピック開催」

- 2020年(平成32年)、東京オリンピックの開催が決定



32: 陸上自衛隊朝霞訓練場  
33: 霞ヶ関関ツリ一倶楽部

29: 武蔵野の森総合スポーツ施設  
30: 東京スタジアム  
31: 武蔵の森公園

34: 札幌ドーム  
35: 宮城スタジアム  
36: 埼玉スタジアム2002  
37: 横浜国際総合競技場

# 3. 取り巻く環境の変化

## ④道路分科会(第15回 道路分科会 H26.7.2)



### 3. 取り巻く環境の変化

#### ⑤北西線(H24.7新規事業化)

- 横浜市北部地区は、「北西線」の整備により、湾岸エリア(羽田空港・京浜港)までの所要時間が大幅に短縮(約60分⇒約30分に短縮)
- 新幹線(新横浜駅)までのアクセス性も向上(所要時間:約20分)

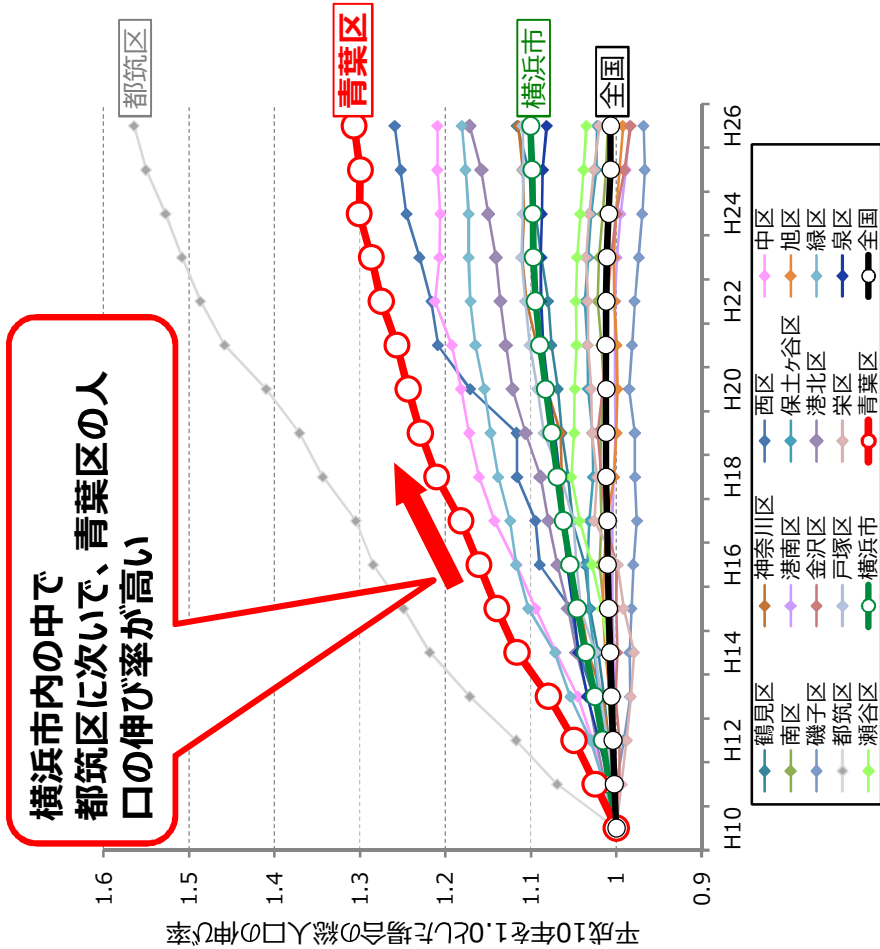


# 4. 江田駅周辺の現状の整理

## (1) 地域概況① 青葉区の人口

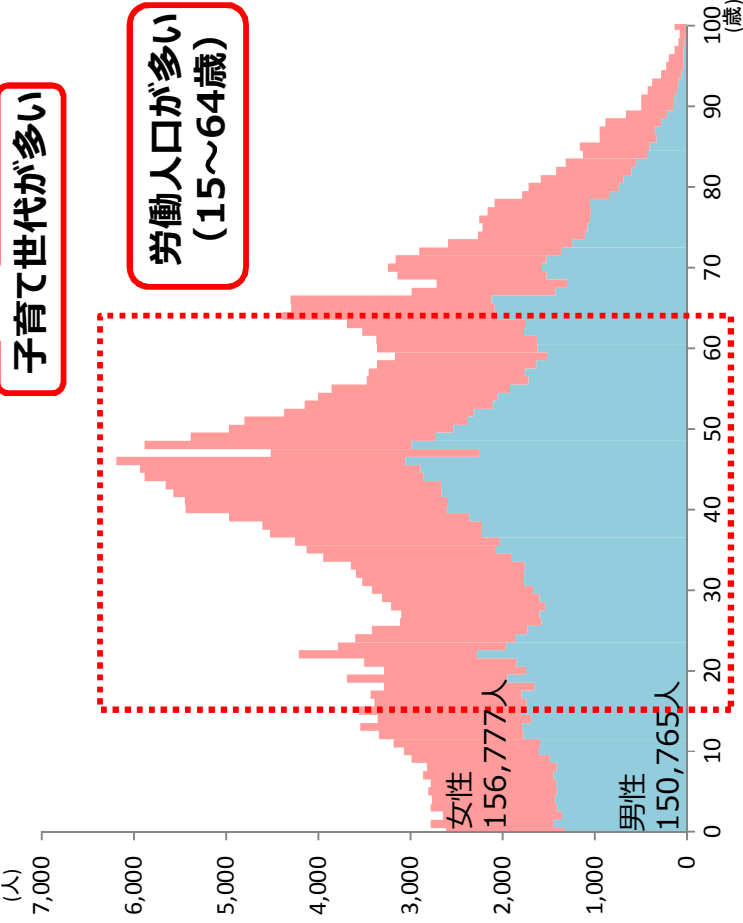
- 全国的に人口が横ばい傾向を示す中、江田駅を包含する青葉区は伸び率が高い。
- 年齢構成を見ると、労働人口(働く世代)が多い他、子育て世代の占める割合も高い。

### ▼人口推移



### ▼青葉区の人口構成

	年少人口比率 (15歳未満)	高齢化率 (65歳以上)
横浜市青葉区	14.4%	18.5%
(参考) 横浜市	12.9%	22.1%



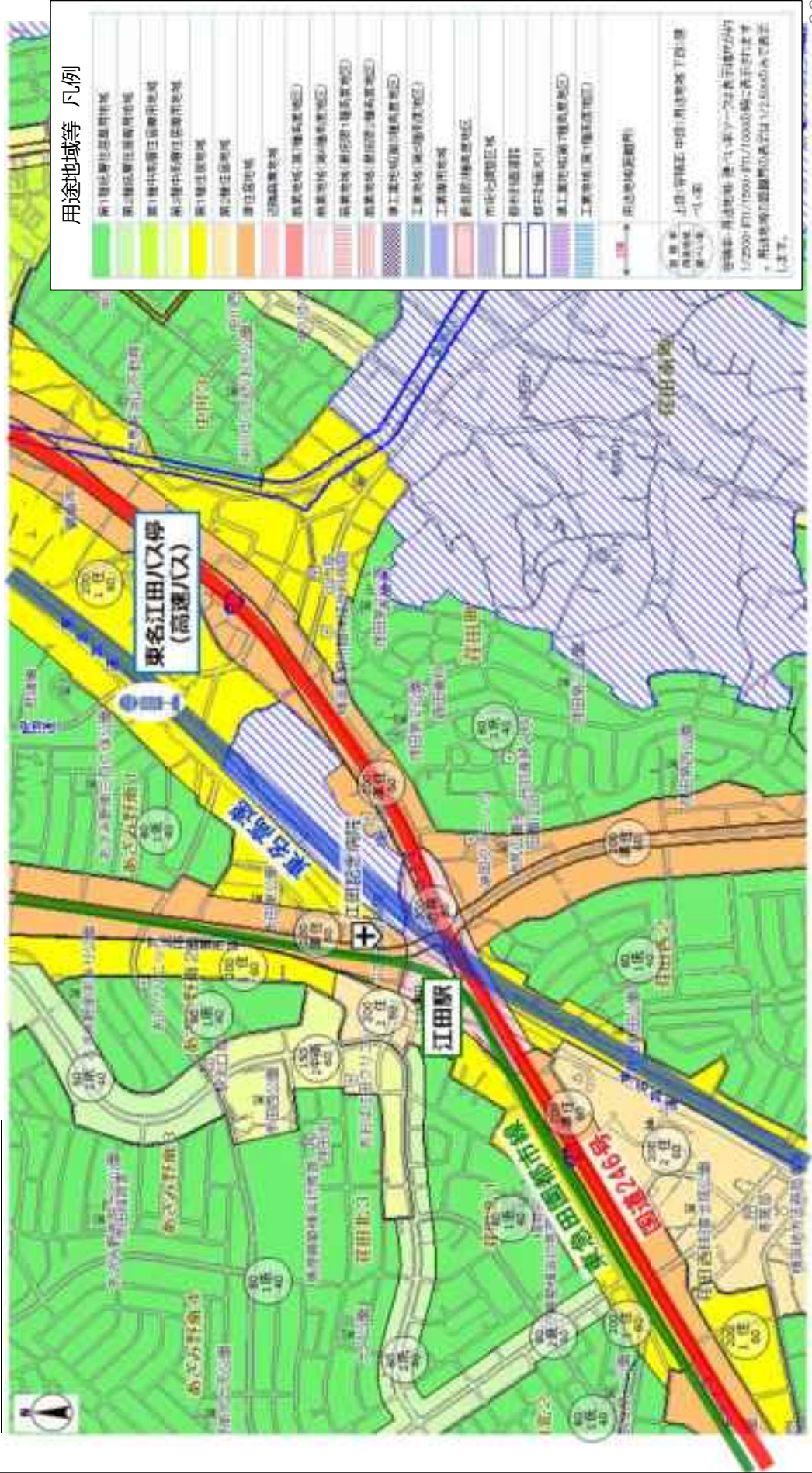
出典：【横浜市、市内各区】横浜市統計ポータルサイト(各年10月末時点)  
【全国】総務省資料(各年10月末時点)

# 4. 江田駅周辺の現状の整理

## (1)地域概況② 土地利用

- 江田駅周辺は主に住宅地に指定。駅直近エリアのみ商業・近隣商業地域。

### ▼江田駅周辺の土地利用

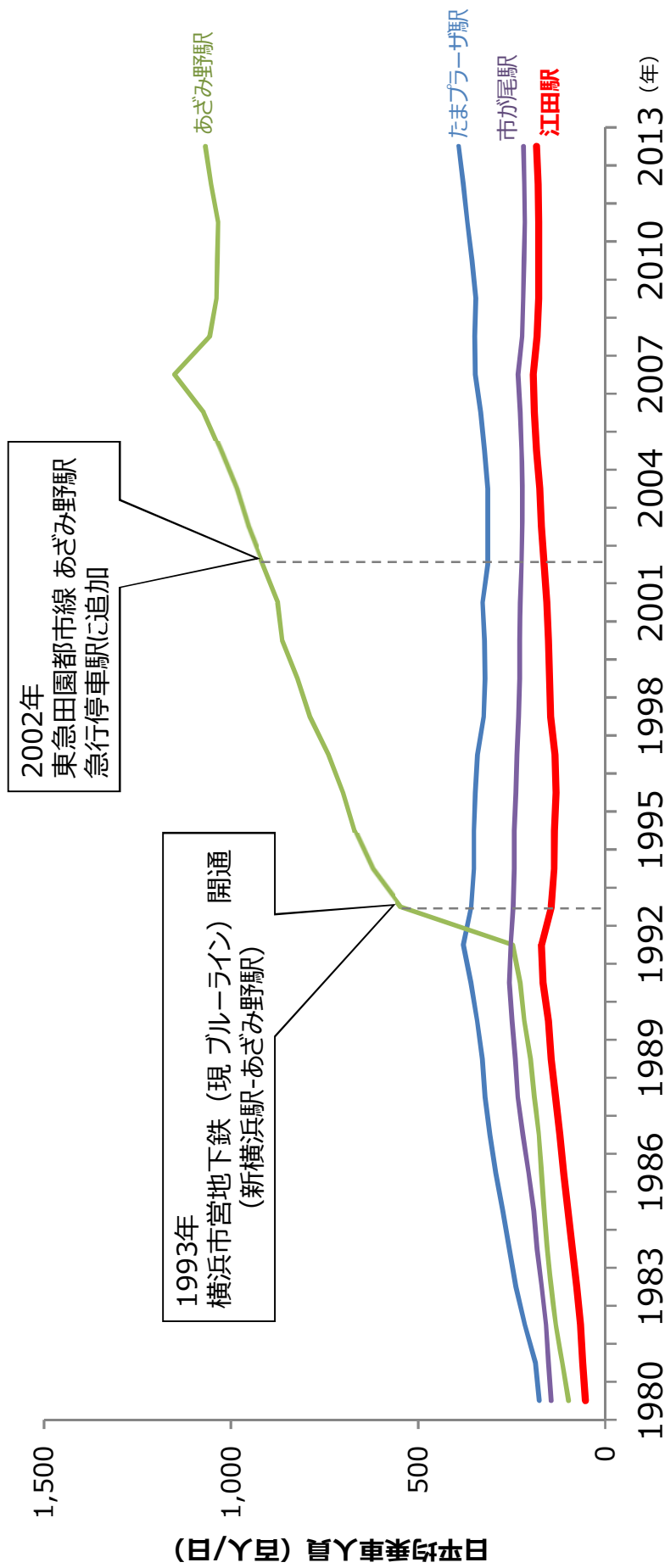


## 4. 江田駅周辺の現状の整理

### (1) 地域概況③ 交通施設【鉄道】

- 東急田園都市線は、中央林間～渋谷(半蔵門線へ直通運転)
- 江田駅の乗車人員は、近年、横ばい傾向(約18,000人/日)、あざみ野駅の約1/6

#### ▼江田駅周辺の乗車人員の推移



## 4. 江田駅周辺の現状の整理

### (1) 地域概況④ 交通施設【高速バス】

- 東名江田バス停には、1日約170便(上り・下り)の高速バスが停車(通過を含めると250便)

#### ▼高速バスの便数

<上り方向>



<下り方向>



※東名江田バス停に停車する本数。( )内は東名高速道路を通行する高速バスの本数(平日1日あたり)

資料:ハイウェイバスドットコムを基に作成(<https://www.highwaybus.com/rs-web01-prd-rel/gp/index>)  
(H26.10 現在)

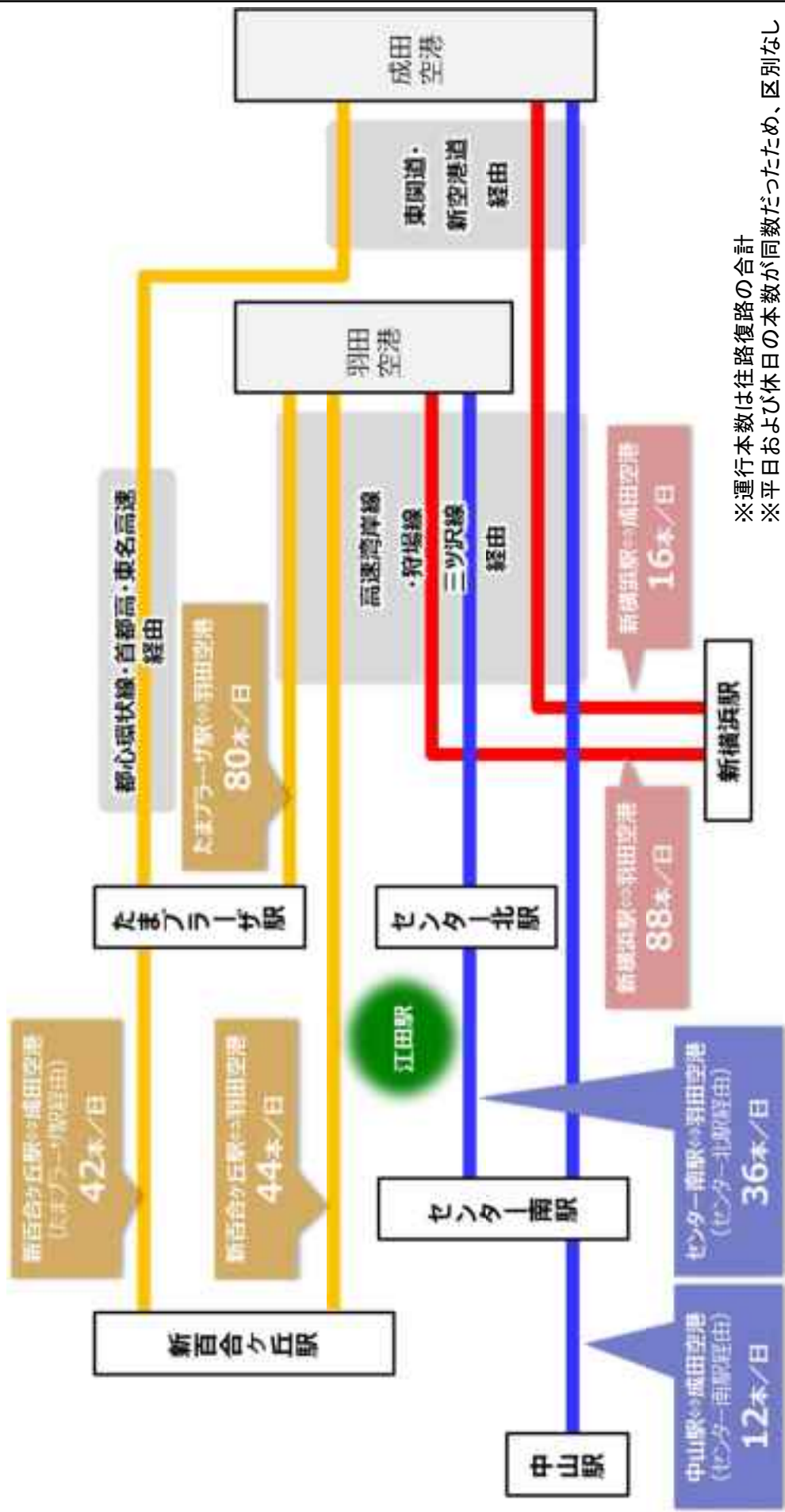
注)上り・下りのデータ出典の整合を図るため、上記、ポータルサイトを活用。そのため、必ずしも全数とは一致しない場合がある。



# 4. 江田駅周辺の現状の整理

## (1) 地域概況④ 交通施設【高速バス】

- 江田駅周辺の鉄道駅を起点に、成田空港行き・羽田空港行き的高速バスが多数運行（新百合ヶ丘駅、たまプラーザ駅、センター南駅・センター北駅、新横浜駅、中山駅）



※運行本数は往路復路の合計

※平日および休日の本数が同数だったため、区別なし  
(H26.10 現在)

## 4. 江田駅周辺の現状の整理

### (1) 地域概況④ 交通施設【高速バス】

- 江田駅に近接する東名高速には、「東名江田」(高速バス停)が設置されているものの、乗り換えの利便性は低い(江田駅～東名江田バス停:約1km)



# 4. 江田駅周辺の現状の整理

## (1) 地域概況⑤ 交通施設【路線バス】

▼江田駅に発着する路線バスの運行ルート



▼江田駅からの運行ルート (拡大)



出典：Yahoo!地図

資料：各バス事業者のHPを基に作成

## 4. 江田駅周辺の現状の整理

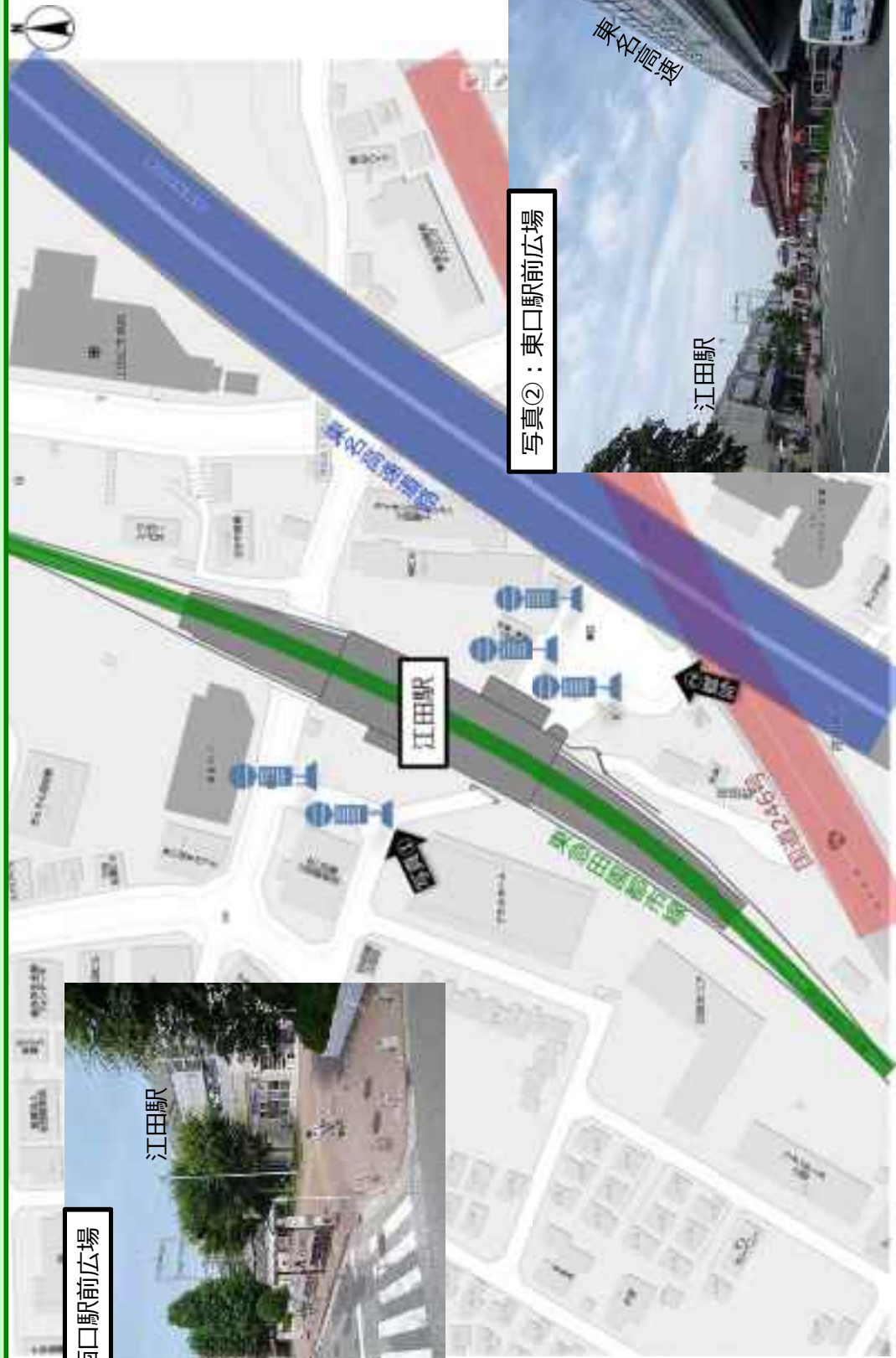
### (1) 地域概況⑥ 駅前広場

- 江田駅は盆地状の底地に位置し、面積が狭小(約1,800㎡)
- 路線バスのバス数は西口が2バス、東口が3バス

写真①：西口駅前広場



江田駅



写真②：東口駅前広場

江田駅

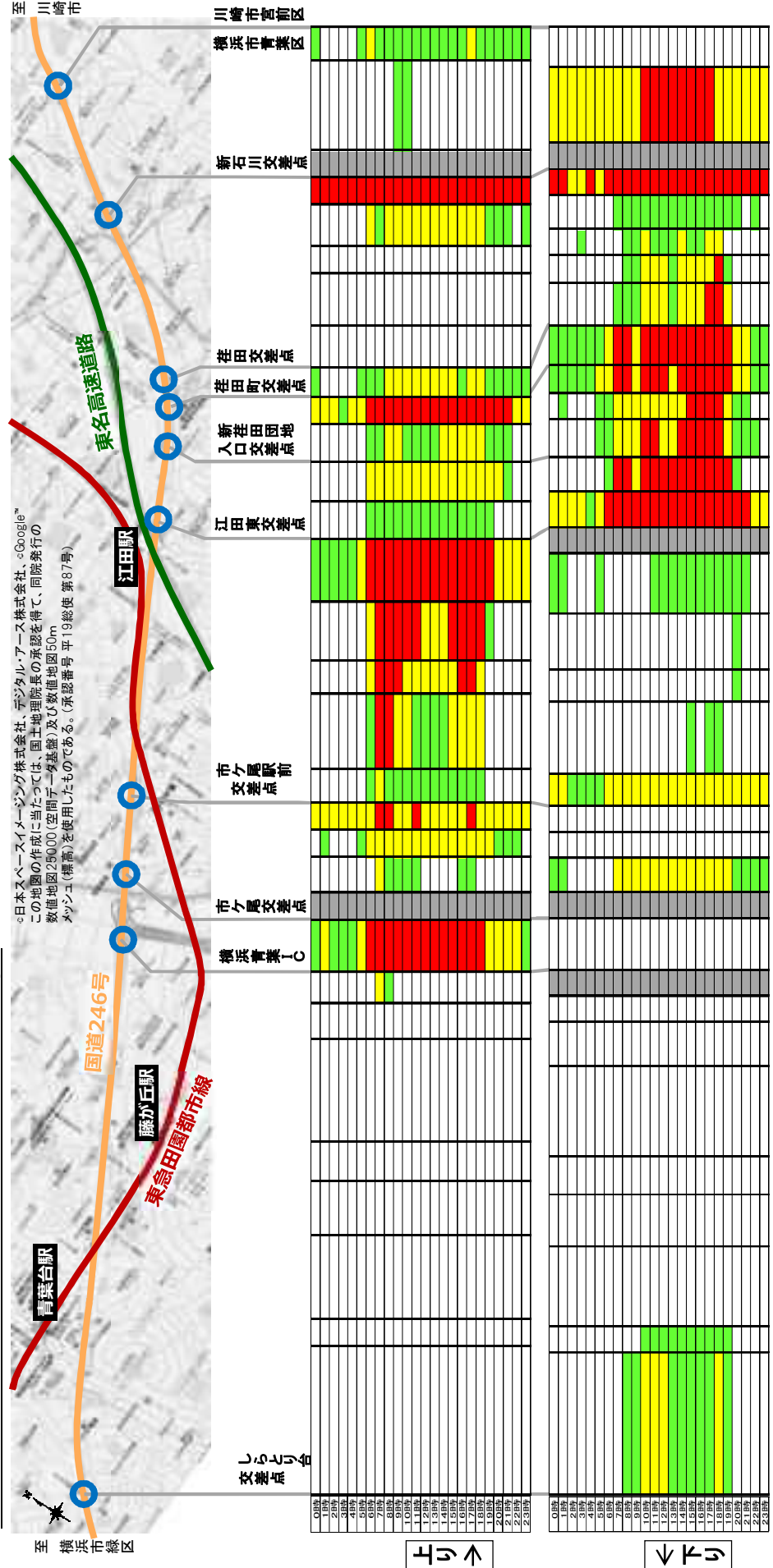
東口駅前広場

# 4. 江田駅周辺の現状の整理

## (1) 地域概況⑦ 国道246号

- 上り区間は、横浜青葉IC周辺、江田駅東、桂田町、新石川交差点で走行速度が低下
- 下り区間は、新石川交差点～江田東交差点間において走行速度が低下

▼上下別区間別平均速度 (H24年度平均)



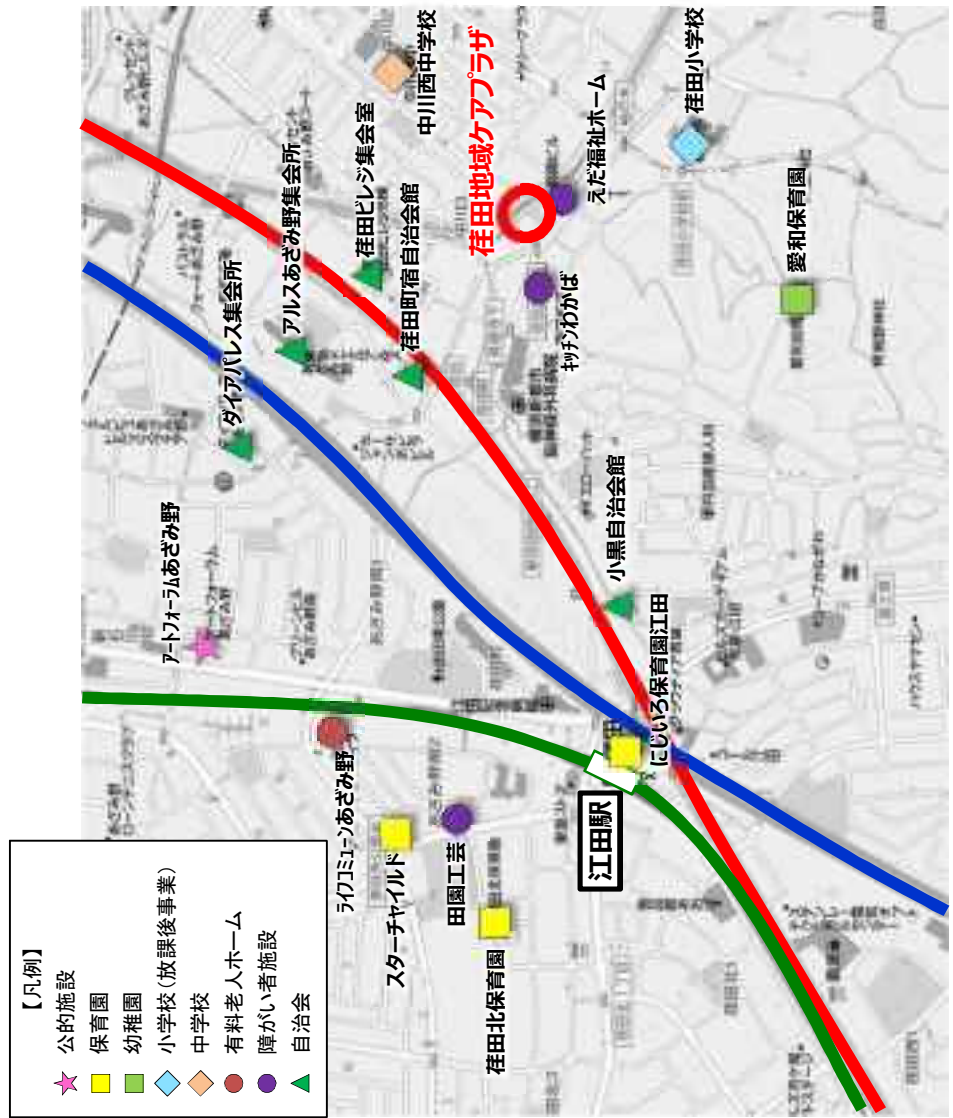
出典：民間プローブデータ(H24.4.1～H25.3.31)を用いて作成  
 ※市ヶ屋交差点および新石川交差点は、側道の速度を表示

# 4. 江田駅周辺の現状の整理

## (1) 地域概況⑧ 子育て・福祉

- 江田駅周辺(荏田地区)は、福祉関連施設が多く立地し、地域の福祉保健活動が実施
- 地域活動の拠点は、荏田地域ケアプラザ、青葉区役所、社会福祉協議会などに分散

### ▼江田駅周辺の福祉関連施設の立地



### ▼江田地区の地域活動

会場 実施主体等	活動【分野】
荏田地域 ケアプラザ	<ul style="list-style-type: none"> <li>保育園ひろば、ママの会 【子育て支援】</li> <li>介護者のつどい、茶話会、うさぎとかめの会 【高齢者支援】</li> <li>あおばいキキ!!元氣塾 【人材育成】</li> <li>男塾(団塊世代交流の場) 【地域交流など】</li> <li>かたらい広場(多世代交流の場)</li> </ul>
区役所	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域育児教室、保育園ひろば、保育園庭開放 【子育て支援】</li> <li>介護者のつどいあおばいキキ!!元氣塾 【高齢者支援】</li> </ul>
自主活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>えくほクラブ 【障がい者支援】</li> <li>かたらい広場(多世代交流の場)、グラウンドゴルフ 【地域交流など】</li> </ul>
地区社協	<ul style="list-style-type: none"> <li>江田地区社協茶話会 【高齢者支援】</li> </ul>
自治会	<ul style="list-style-type: none"> <li>サロン・ド・ヴィレージ 【高齢者支援】</li> <li>夏祭り、レクリエーション大会、グラウンドゴルフ 【地域交流など】</li> </ul>
NPO・ボランティア	<ul style="list-style-type: none"> <li>デイサービスひとときサロン、荏田まめの会(配食) 【高齢者支援】</li> <li>はなみずき混声合唱団(慰問活動) 【地域交流など】</li> </ul>
保健活動 推進委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>健康ウォーキング 【健康づくり】</li> <li>古布のリサイクル活動、救急法講習会 【地域交流など】</li> </ul>

資料:「荏田地区地域福祉保健計画」  
第二期青葉区地域福祉保健計画(H22.3)

# 4. 江田駅周辺の現状の整理

## (1) 地域概況⑨ 防災

- 江田駅は、帰宅困難者受入を「アートフォーラムあざみ野」であざみ野駅と共有
- 駅から半径500m圏内に一時滞在施設が存在しない

▼横浜市青葉区の帰宅困難者一時滞在施設

駅名	施設名	駅からの経路	駅からの時間	最大収容人(人)
たまプラーザ駅	國學院大學(たまプラーザキャンパス)	約300m	徒歩4分	調整中
あざみ野駅 (東急・市営地下鉄)	山内地区センター	約200m	徒歩3分	300
	アートフォーラムあざみ野	約400m	徒歩5分	300
江田駅	アートフォーラムあざみ野	約800m	徒歩10分	1,000
	青葉公会堂	約700m	徒歩8分	400
市が尾駅	藤が丘地区センター	約450m	徒歩5分	100
青葉台駅	大成祭典 セレモニーホール大成第2	約400m	徒歩5分	
田奈駅	調整中			
こどもの国駅	こどもの国(園内)レストランさんかくぼうし	約400m	徒歩5分	200

資料：青葉区防災計画(H25.6)



# 4. 江田駅周辺の現状の整理

## (2) 地域概況まとめ

### 青葉区の人口

- ・ 伸び率が高い
- ・ 労働人口（働く世代）子育て世代の割合が高い
- ・ 14歳未満の年少人口比率が高い
- ・ 65歳以上の高齢化率が低い

### 土地利用

- ・ 江田駅周辺は商業・近隣商業地域、後背地は主に住宅地に指定

### 国道246号

- ・ 国道246号の交通量は、概ね5万～6万台/日
- ・ 江田駅周辺には主要渋滞箇所が2箇所存在（江田駅東交差点、市が尾交差点）

### 鉄道

- ・ 東急田園都市線は中央林間～渋谷（半蔵門線へ直通運転）
- ・ 乗車人員は、近年、横ばい傾向（約18,000人/日）
- ・ 1日の運行本数は、約200本

### 子育て・福祉

- ・ 江田駅周辺（荏田地区）は、福祉関連施設が多く立地し、地域の福祉保健活動が実施
- ・ 地域活動の拠点は、荏田地域ケアプラザ、青葉区役所、社会福祉協議会などに分散

### 防災

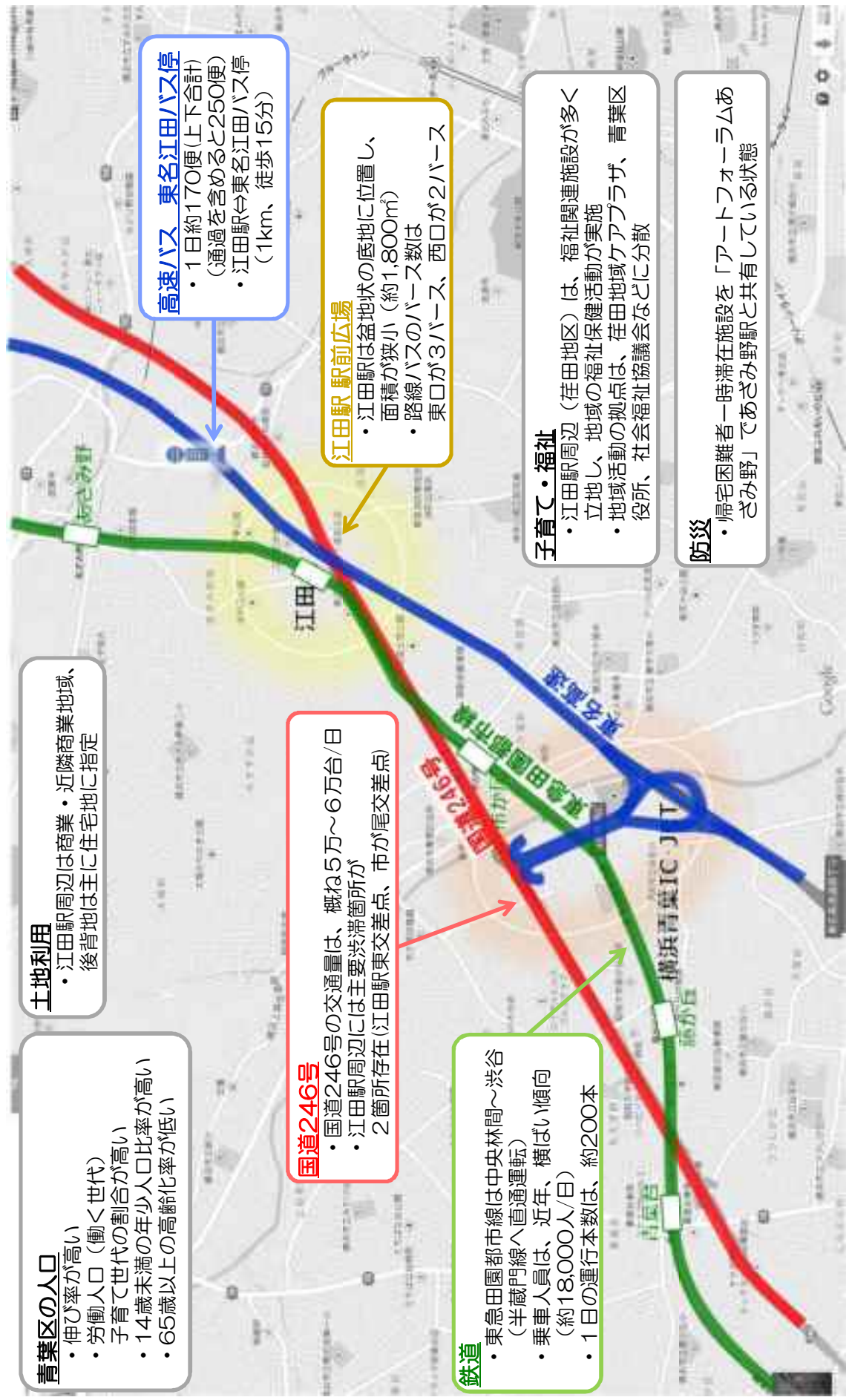
- ・ 帰宅困難者一時滞在施設を「アートフォーラムあざみ野」であざみ野駅と共有している状態

### 高速バス 東名江田バス停

- ・ 1日約170便（上下合計）（通過を含めると250便）
- ・ 江田駅⇄東名江田バス停（1km、徒歩15分）

### 江田駅駅前広場

- ・ 江田駅は盆地状の低地に位置し、面積が狭小（約1,800㎡）
- ・ 路線バスのバース数は東口が3バース、西口が2バース





## 4. 江田駅周辺の現状の整理

### (3) 江田駅の強み・弱み

#### 強み

- ▶ 古くからの交通要衝地として、交通機能が集積（高速道路・国道・鉄道・高速バス・路線バスなど）
- ▶ 新たに横浜環状北線、北西線を整備中
- ▶ 北線・北西線の整備により、空港、港湾などの国際交通拠点と接続
- ▶ 人口の伸び率が高く、子育て世代・年少人口も多い
- ▶ 企業の研究施設や事業所、学校など、多様な施設が立地
- ▶ 江田城址、大山街道など豊富な歴史資源が点在
- ▶ 周辺には大小の公園や文化施設が立地

#### 弱み

- ▶ 各モーター間の乗り継ぎや連携が不十分（江田駅⇄東名江田バス停は約1km15分）
- ▶ 駅前広場のたまり空間や交流空間が不足（盆地形状の底地に位置し、面積が狭小）
- ▶ 国道246号の横断施設が不十分
- ▶ 安全な歩行空間が確保されていない
- ▶ 魅力的・個性的な店舗がない
- ▶ 福祉関連施設が点在し、地域活動拠点が分散している
- ▶ 江田駅の乗車人員は、近年横ばい傾向
- ▶ 帰宅困難者一時滞在施設が駅周辺にない

# 4. 江田駅周辺の現状の整理

## (4) 高速バス停移設の必要性

### ニーズ・環境の変化

■ 上位計画での位置づけ(田園都市線駅周辺のまちづくりプラン)  
交通の要衝地にふさわしい  
使いやすく安全な駅前広場機能の向上

### ■ 地域のニーズ

- ・ 駅と東名江田バス停の関連
- ・ 江田駅は古くからの交通要衝

### ■ 取り巻く環境の変化

東京オリンピック・パラリンピックの  
開催が決定

### ■ 取り巻く環境の変化

「国土のグランドデザイン2050」  
⇒ 小さな拠点、コミュニティの再構築  
災害に強い国土、インフラを賢く使う

### ■ 取り巻く環境の変化

「道路分科会 建議 中間とりまとめ」  
⇒ 交通結節点の充実・高度化

### ■ 取り巻く環境の変化

高速横浜環状北西線が  
都市計画事業認可を取得、現在事業中

### 高速バス停移設の必要性

高速バスと鉄道の乗換えの  
利便性向上に対する期待

交通結節点の高度化を  
推進する動き

羽田・成田空港、  
京浜三港等への乗換え  
の利便性

- ① 都心方向高速渋滞時におけるバス利用者の利便性向上
- ② 田園都市線各駅利用者の付加価値向上

高速バス停の移設が有効

# 5. 取り巻く環境の変化を踏まえたまちづくり方針（案）

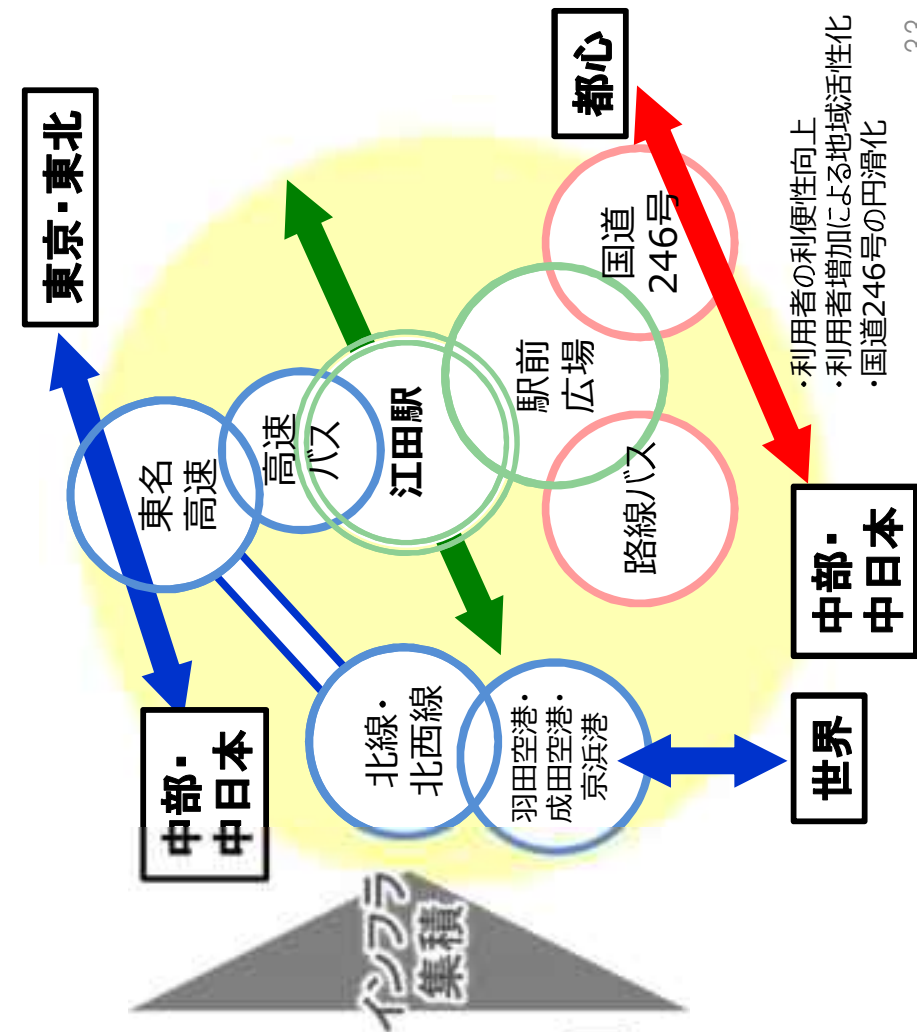
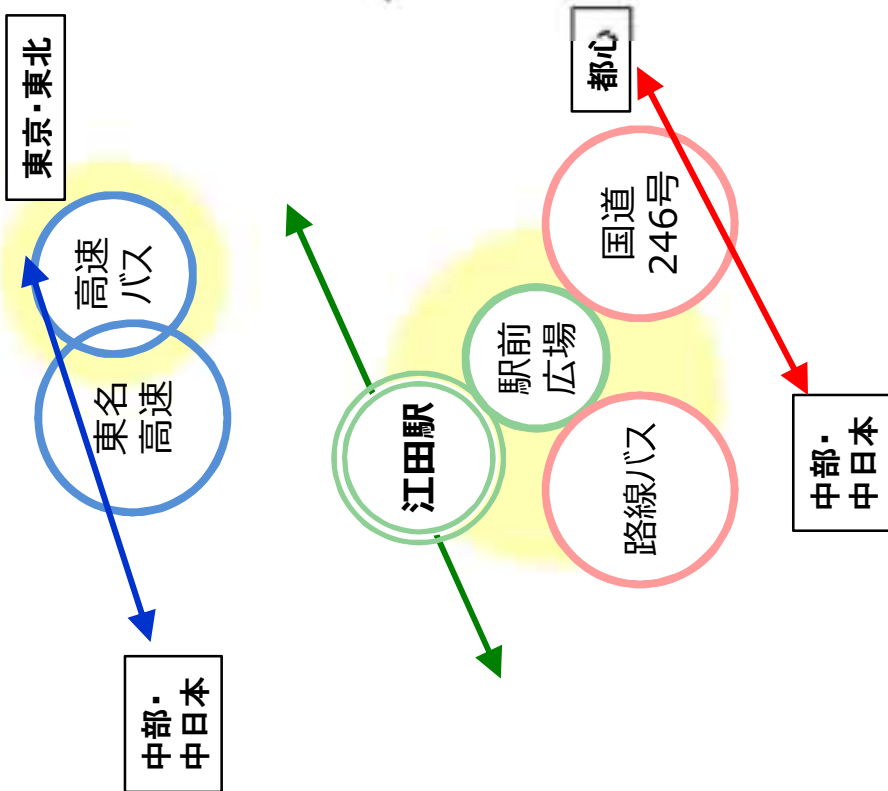
## (1) 目指す姿：① 高速道路・国道・鉄道のインフラを集積

背景・現状

- 古くからの交通要衝地として、交通機能が集積
- 新たに横浜環状北線、北西線を整備中
- ただし、各モーターダルの乗り継ぎや連携は不十分

目指す姿

- 高速道路、国道、鉄道のインフラをさらに集約
- モーターミックス拠点として、利用者の利便性向上、利用者増加による地域活性化



- ・ 利用者の利便性向上
- ・ 利用者増加による地域活性化
- ・ 国道246号の円滑化

# 5. 取り巻く環境の変化を踏まえたまちづくり方針 (案)

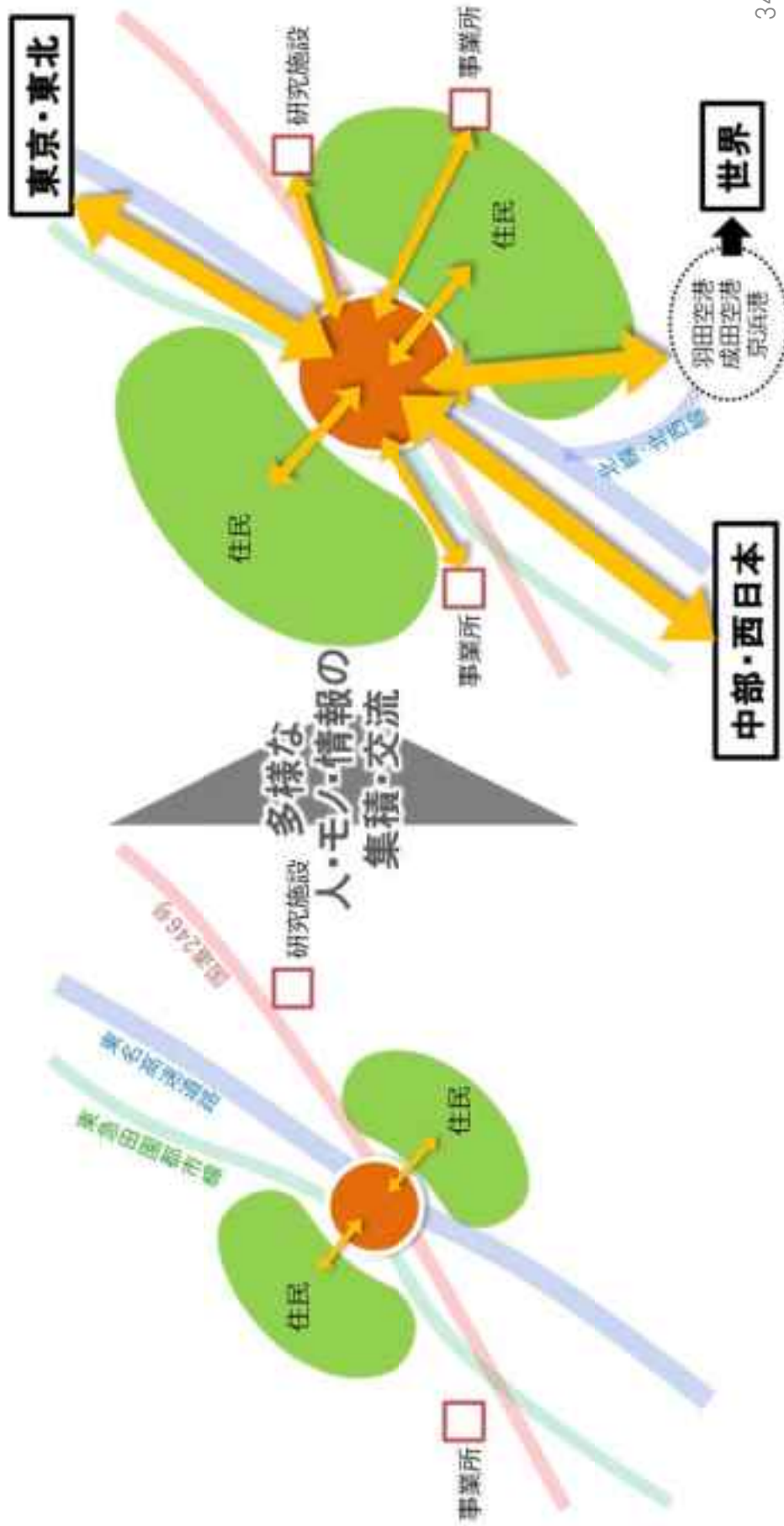
## (1) 目指す姿：②多様な人・モノ・情報を集積・交流

### 背景・現状

- 人口の伸び率が高く、子育て世代・年少人口も多い
- 企業の研究施設や事業所など、多様な施設が立地
- 北線・北西線の整備により、国際交通拠点と接続

### 目指す姿

- 年齢、性別、家族構成、居住地の異なる人々が来街
- 国土軸と国際交通拠点、都心部の結節点
- 内陸部にある日本の玄関口としての位置づけ



# 5. 取り巻く環境の変化を踏まえたまちづくり方針（案）

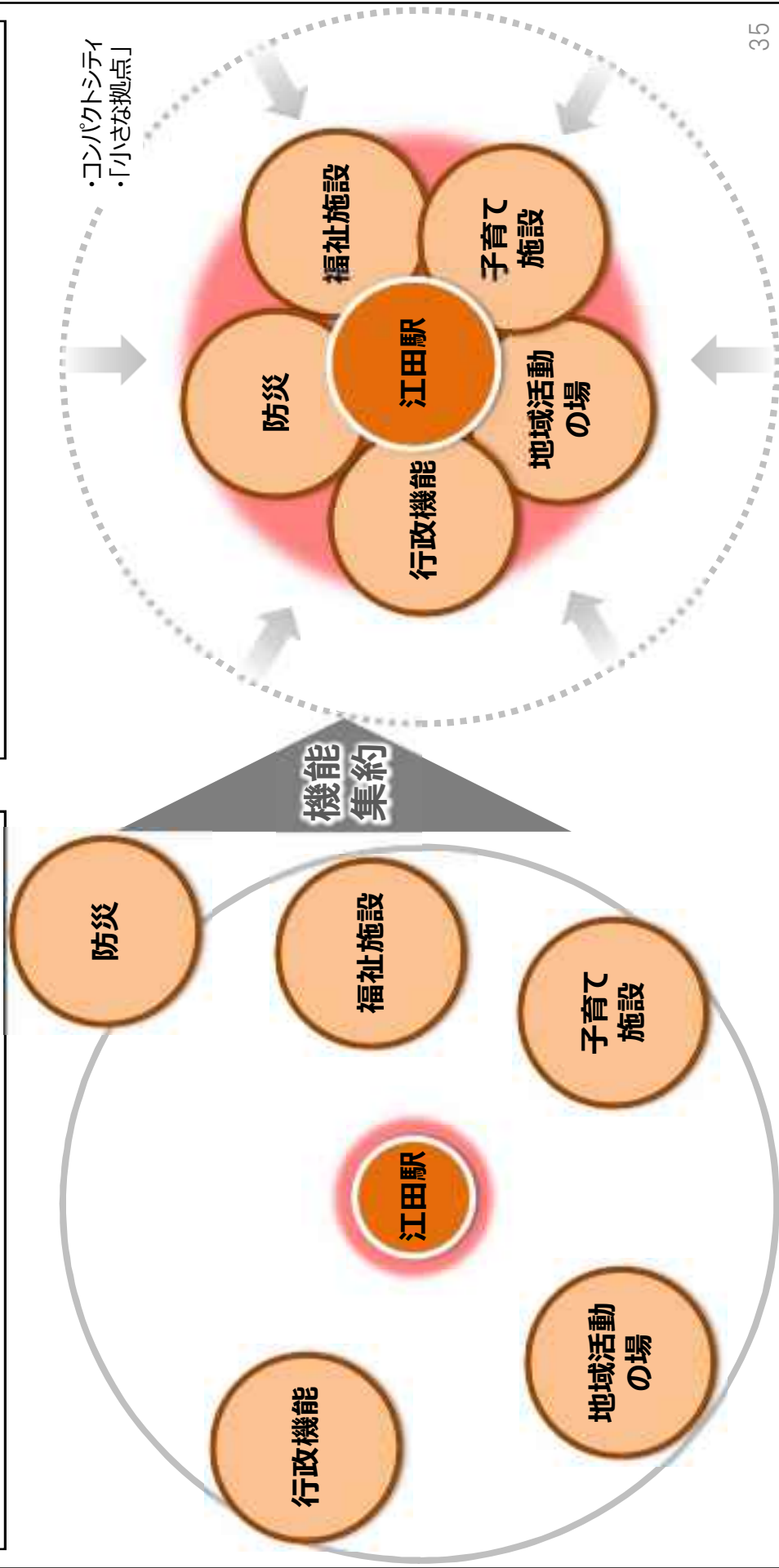
## (1) 目指す姿：③「小さな拠点」として福祉・防災・行政機能を集約

背景・現状

- 江田駅周辺には福祉関連施設が点在
- 子育て世代や年少人口が多く、幅広い年齢層
- 帰宅困難者一時滞在施設が駅周辺にない

目指す姿

- 医療・福祉・子育て・防災施設等の機能を集約
- それぞれの機能が効率よく連携するコンパクトシティ
- 行政機能や情報発信機能も備えた「小さな拠点」に



# 5. 取り巻く環境の変化を踏まえたまちづくり方針（案）

## (1) 目指す姿：④歴史的資源と新たな価値を融合(回遊性の促進)

背景・現状

- 江田城址、大山街道など豊富な歴史資源が点在
- 周辺には大小の公園や文化施設が立地

目指す姿

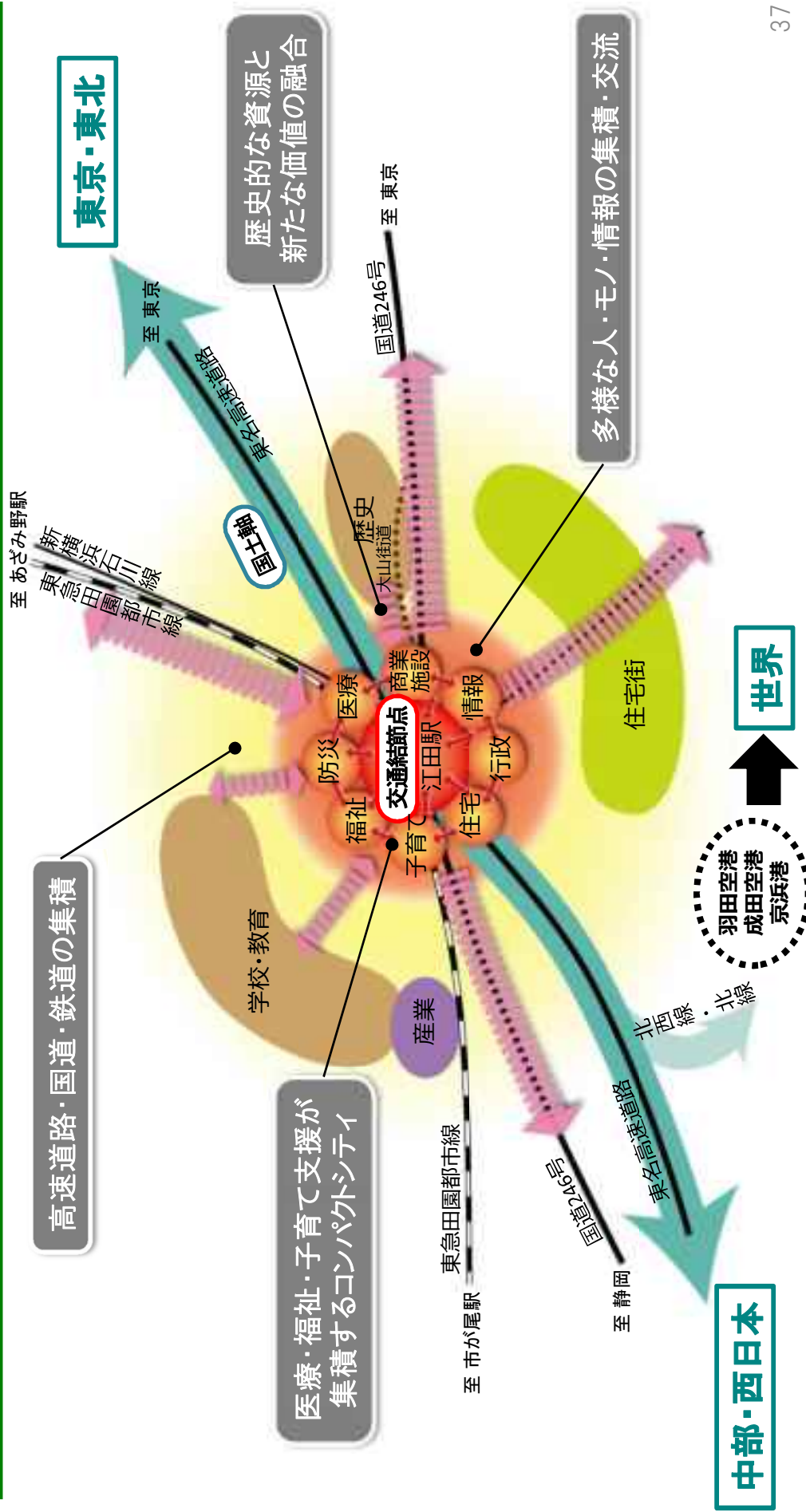
- 歴史的資源と新たな価値が融合したまちへ
- 多様な価値観が混在することで、地域の魅力向上や回遊性促進に寄与



# 5. 取り巻く環境の変化を踏まえたまちづくり方針（案）

## （2）方針：世界とつながる時代をつなげるコンパクトシティ“江田”

- ・ 住民をはじめ、多様な人・モノ・情報が集積するまち
- ・ 歴史的な資源と新たな価値が融合するまち
- ・ “交通の要衝”を活かしつつ、医療・福祉・子育て支援が集積するコンパクトシティ



江田駅周辺モーダルミックス官民連携事業検討会  
第1回検討会・WG合同会議 議事要旨

日時：平成26年11月12日(水) 15:30～17:00

場所：コンベンションルームA P渋谷（渋谷東急プラザ8階）Bルーム

要 旨

- 横浜市内の各区では、現在、都市計画マスタープランの見直しを進めており、青葉区も作業着手済みである。整合に留意する（後に支障が出ないように調整が必要）。
- 青葉区は現在、若い世代が多い一方、将来は高齢者が最も増加すると予測されている。地域の強み・弱みを含めて再整理する。
- 今後、ヒアリング調査等を通じ、高速バス事業者等の関係者のニーズを把握する（意見を引き出すための工夫は必要）。
- 次回は、基本方針(案)を踏まえ、課題解決のための施設整備(絵)および事業スキームについて議論する。検討にあたっては、必要性および実現可能性・効率性に留意が必要である。
  - 例)・上り方向のみの高速バス停・Uターン路設置(事業効率)
  - ・東名高速の渋滞緩和に資するP&R駐車場の整備(効果発揮・費用負担の考え方・事業スキーム)
  - 例)・民間開発ビルの整備に対するメニュー出し(地区計画以外。例えば非住居系の用途指定等)
- 次回の検討会開催は、12/15(月)もしくは12/19(金)を予定する。

以 上





**平成 26 年度**  
**第 2 回検討会・WG合同会議**

江田駅周辺モーダルミックス官民連携事業検討会  
— 平成 26 年度 第 2 回検討会・WG 合同会議 —

- 日時 : 2014 年 12 月 19 日 (金) 16 時～18 時
- 場所 : コンベンションルーム A P 渋谷 (渋谷東急プラザ 8 階)
- 参加者 : 国土交通省 関東地方整備局 道路部  
建政部  
横浜国道事務所
- 横浜市 財政局  
建築局  
都市整備局  
道路局
- 中日本高速道路 企画本部  
東京支社
- 東急電鉄 都市開発事業本部  
鉄道事業本部

- 次 第 : 1. 開会  
2. 座長あいさつ  
3. 議事  
(1) 前回検討会時の指摘事項と対応  
(2) バス事業者へのヒアリング結果  
(3) 施設整備の概略検討  
(4) 事業スキームの検討 (基本的な考え方)
4. 閉会

- 添付資料 : 資料 1・・・会議次第  
資料 2・・・座席表  
資料 3・・・第 1 回検討会・WG 合同会議 議事要旨  
資料 4・・・第 2 回検討会・WG 合同会議 資料

以上

江田駅周辺モータルミックス官民連携事業検討会  
 — 平成26年度 第2回検討会・WG合同会議 —  
 座席表

日時: 2014年12月19日(金)  
 16:00~18:00  
 場所: AP渋谷 E会議室

横浜市 財政局  
 公共施設・事業調整室長  
**藤田 格**

横浜市 道路局  
 局長 **手塚 文雄**

国土交通省  
 関東地方整備局  
 道路部長  
**後藤 貞二**

国土交通省  
 関東地方整備局  
 横浜国道事務所長  
**杉崎 光義**

国土交通省 関東地方整備局  
 道路部 道路計画第二課長  
**松山 隆雄**

国土交通省 関東地方整備局  
 建政部 都市整備課  
 課長補佐 **加藤 郁二**

東京急行電鉄株式会社  
 顧問 **梶山 修**

東京急行電鉄株式会社  
 都市開発事業本部プロジェクト開発部  
 統括部長 **久慈 正幸**

東京急行電鉄株式会社  
 都市開発事業本部 プロジェクト開発部  
 開発担当課長 **平江 良成**

東京急行電鉄株式会社  
 鉄道事業本部事業統括部  
 企画課長 **関 聡史**

横浜市 道路局  
 横浜環状道路  
 担当理事 **池本 裕生**

横浜市 都市整備局  
 担当理事(企画部長)  
**小山 孝篤**

横浜市 道路局  
 横浜環状道路調整部長  
**古山 諭**

中日本高速道路株式会社  
 企画本部 経営企画部  
 経営企画チームリーダー  
**松井 保幸**

中日本高速道路株式会社  
 東京支社 総務企画部  
 企画調整チームリーダー  
**橋本 太郎**


事務局

コンサルタント

横浜市 道路局  
 横浜環状道路調整部事業調整課  
 担当係長 **勝俣 英樹**

東京急行電鉄株式会社  
 都市開発事業本部  
 企画開発部 沿線戦略担当  
 主査 **鹿本 英利**

横浜市 道路局  
 横浜環状道路調整部事業調整課  
 担当係長 **田宮 佳代子**

担当者

担当者

担当者

--	--	--

国土交通省 関東地方整備局  
 横浜国道事務所 計画課専門官  
**石田 春昭**

国土交通省 関東地方整備局  
 建政部 都市整備課  
 専門員  
**日下部 淳子**

国土交通省 関東地方整備局  
 道路部 道路計画第二課  
 課長補佐  
**石浜 康賢**

国土交通省 関東地方整備局  
 道路部 道路計画第二課  
 係長  
**奥瀬 晃**

横浜市 建築局  
 都市計画課 都市設計企画係長  
**松村 克紀**

横浜市 都市整備局  
 企画課 担当課長  
**斎藤 慎太郎**

横浜市 道路局  
 横浜環状道路調整部事業調整課  
**加藤木 元樹**

## 江田駅周辺モーダルミックス官民連携事業 検討会メンバー

(敬称略)

	所属			氏名
座長	国土交通省	関東地方整備局	道路部長	後藤 貞二
			道路部 道路計画第二課長	松山 隆雄
			建政部 都市整備課長	能勢 和彦
			横浜国道事務所長	杉崎 光義
	中日本高速道路	企画本部	経営企画部 経営企画チームリーダー	松井 保幸
		東京支社	総務企画部 企画調整チームリーダー	橋本 太郎
	東京急行電鉄		顧問	梶山 修
		都市開発事業本部	都市戦略事業部 企画開発部 統括部長	東浦 亮典
			ビル事業部 プロジェクト開発部 統括部長	久慈 正幸
	横浜市	財政局	公共施設・事業調整室長	藤田 格
		建築局	企画部長	秋元 康幸
		都市整備局	担当理事(企画部長)	小山 孝篤
		道路局	局長	手塚 文雄
			横浜環状道路担当理事	池本 裕生
			横浜環状道路調整部長	古山 諭
事務局	東京急行電鉄	都市開発事業本部	都市戦略事業部 企画開発部 沿線戦略担当 主査	鹿本 英利
			都市戦略事業部 企画開発部 沿線戦略担当	伊藤 直子
	横浜市	道路局	事業調整課担当係長	勝俣 英樹
			事業調整課担当	加藤木 元樹

## 江田駅周辺モーダルミックス官民連携事業 WGメンバー

(敬称略)

	所属			氏名
座長	国土交通省	関東地方整備局	道路部 道路計画第二課 課長補佐	石浜 康賢
			道路部 道路計画第二課 係長	奥瀬 晃
			建政部 都市整備課 課長補佐	加藤 郁二
			建政部 都市整備課 係長	久保 智史
			横浜国道事務所 計画課長	松實 崇博
			横浜国道事務所 計画課専門官	石田 春昭
	中日本高速道路	東京支社	総務企画部 企画調整チームリーダー	橋本 太郎
			総務企画部 企画調整チーム サブリーダー	柳野 和也
	東京急行電鉄		顧問	梶山 修
			ビル事業部 プロジェクト開発部 開発担当課長	平江 良成
			鉄道事業本部 事業戦略部 企画課長	関 聡史
	横浜市	財政局	公共施設・事業調整室 保全・利活用計画担当課長	足立 哲郎
			建築局	都市計画課長
		都市整備局	都市計画課都市施設計画係長	松村 克紀
			企画課長	大石 龍巳
		道路局	企画課担当係長	斎藤 慎太郎
			事業調整課横浜環状道路担当課長	田宮 佳代子
事務局	東京急行電鉄	都市開発事業本部	都市戦略事業部 企画開発部 沿線戦略担当 主査	鹿本 英利
			都市戦略事業部 企画開発部 沿線戦略担当	伊藤 直子
	横浜市	道路局	事業調整課担当係長	勝俣 英樹
			事業調整課担当	加藤木 元樹

江田駅周辺モーダルミックス官民連携事業検討会  
第1回検討会・WG合同会議 議事要旨

日時：平成26年11月12日(水) 15:30～17:00

場所：コンベンションルームA P 渋谷（渋谷東急プラザ8階）Bルーム

要 旨

- 横浜市内の各区では、現在、都市計画マスタープランの見直しを進めており、青葉区も作業着手済みである。整合に留意する（後に支障が出ないように調整が必要）。
- 青葉区は現在、若い世代が多い一方、将来は高齢者が最も増加すると予測されている。地域の強み・弱みを含めて再整理する。
- 今後、ヒアリング調査等を通じ、高速バス事業者等の関係者のニーズを把握する（意見を引き出すための工夫は必要）。
- 次回は、基本方針(案)を踏まえ、課題解決のための施設整備(絵)および事業スキームについて議論する。検討にあたっては、必要性および実現可能性・効率性に留意が必要である。
  - 例)・上り方向のみの高速バス停・Uターン路設置(事業効率)
  - ・東名高速の渋滞緩和に資するP&R駐車場の整備(効果発揮・費用負担の考え方・事業スキーム)
  - 例)・民間開発ビルの整備に対するメニュー出し(地区計画以外。例えば非住居系の用途指定等)
- 次回の検討会開催は、12/15(月)もしくは12/19(金)を予定する。

以 上

**江田駅周辺モーダルミックス官民連携事業検討会  
平成26年度 第2回検討会・WG 合同会議資料**

**平成26年12月19日**



# 目次

1. 前回検討会時の指摘事項と対応	2
2. バス事業者へのヒアリング結果	6
3. 施設整備の概略検討	11
4. 事業スキームの検討(基本的な考え方)	30

# 1. 前回検討会時の指摘事項と対応

## ■前回(第1回)会議での主な指摘事項と対応は、以下の通り

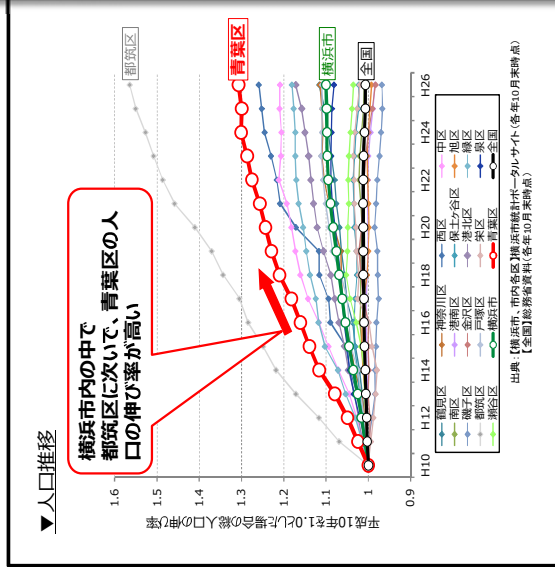
項目	主な指摘事項	対応
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>見直しを進めている都市マスタープランとの整合に留意する</li> </ul>	⇒見直し後に、支障が出ないよう、市内で調整し、対応(今後)
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口推計を用いて、今後、急速に進む高齢化についても把握すること</li> </ul>	⇒年齢別の将来人口を整理(→P.3参照) ※高齢化対応は反映済み
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>帰宅困難者一時滞在施設について、最新の状況と今後の動向を把握すること</li> </ul>	⇒最新の情報を収集し、反映(→P.4参照)
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>「都市再生特別措置法」に基づく立地適正化計画の動きがある</li> </ul>	⇒認識済み。コンパクトシティの実現に向けた具体の手法の一つであり、今後、必要に応じて考慮 ※立地適正化の概要はP.5参照
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路会社として、新しいことに取り組みするためには、課題やメリットの整理が必要となる</li> </ul>	⇒バス事業者へのヒアリングを実施(→P.6参照) ⇒交通円滑化に関する検討結果を提示(→P.14参照)

# 1. 前回検討会時の指摘事項と対応

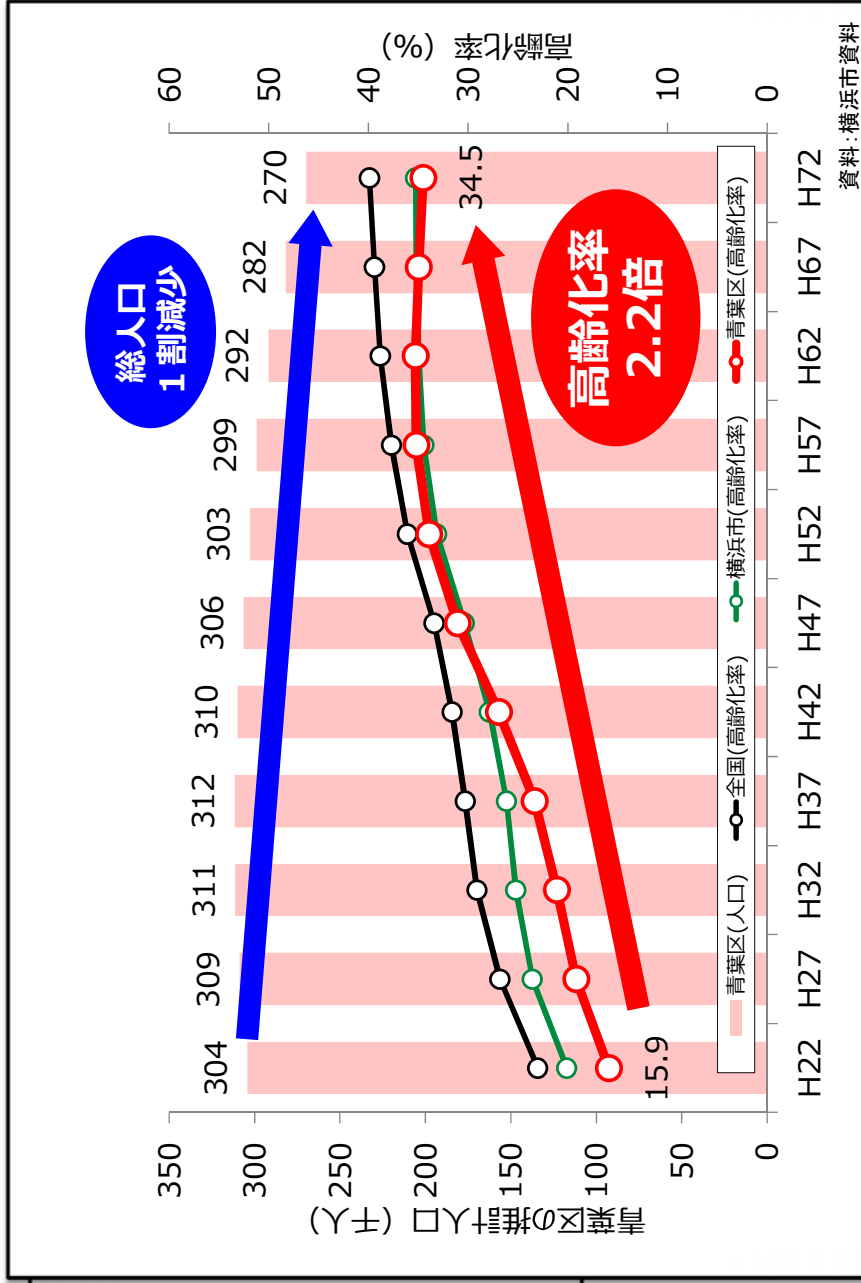
## 《人口推計》

- ◆現在の年齢構成を見ると、労働人口（働く世代）が多い他、子育て世代の占める割合も高い。
- ◆50年後は人口が1割減少、高齢化率は約2倍（高齢化対応が必要）。

(前回)



(追記)



資料：横浜市資料

# 1. 前回検討会時の指摘事項と対応

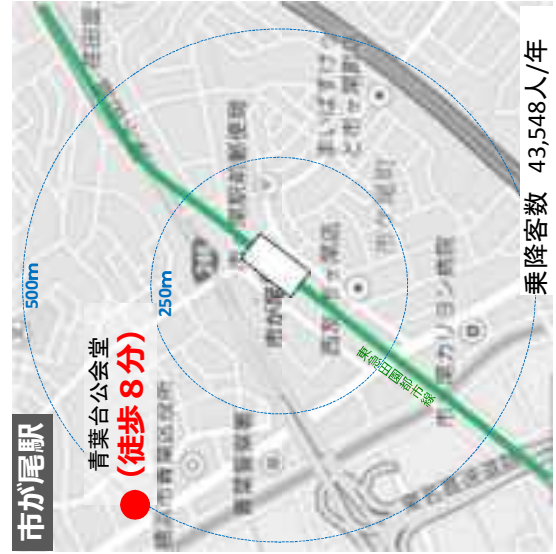
## 《帰宅困難者一時滞在施設》

### ◆江田駅周辺には、1カ所の一時滞在施設が存在

#### ▼横浜市青葉区の帰宅困難者一時滞在施設

駅名	施設名	駅からの距離	駅からの時間	最大収容人数(人)
たまプラーザ駅	國學院大學(たまプラーザキャンパス)	約 300m	徒歩4分	100
あざみ野駅 (東急・市営地下鉄)	山内地区センター アートフォーラムあざみ野	約 200m 約 400m	徒歩3分 徒歩5分	300 300
江田駅	品川合同葬祭(株)シティホール江田	約 200m	徒歩3分	100
市が尾駅	青葉公会堂	約 700m	徒歩8分	1,000
藤が丘駅	藤が丘地区センター	約 450m	徒歩5分	400
青葉台駅	大成祭典(株)セレモニーホール大成第2	約 400m	徒歩5分	100
田奈駅	多摩田園都市まちづくり館	約 50m	徒歩1分	100
こどもの国駅	こどもの国(園内)レストランさんかくぼうし	約 400m	徒歩5分	200

資料: 青葉区役所総務課(H26.7)



資料: 横浜市資料

# 1. 前回検討会時の指摘事項と対応

## 《立地適正化計画》

- ◆都市全体の関連から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランを作成
- ◆民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり

### 【立地適正化計画制度の意義・役割】

- ①市町村マスタープランの高度化版
- ②都市計画と民間施設誘導の融合
  - ・既存インフラを活かした民間施設立地の適正化
  - ・民間施設へのコントロール手法の多様化
  - ・民間施設への支援（誘導施設への財政支援、公的不動産の有効活用、等）
- ③市町村の主体性と都道府県の広域調整
- ④市街地空洞化防止のための新たな選択肢
- ⑤時間軸をもったアクションプラン
- ⑥都市計画と公共交通の一体化
- ⑦都市計画と公的不動産(PRE)の連携



## 2. バス事業者へのヒアリング結果

### (1)ヒアリング概要

目的	バス事業者の視点から見た「羽田空港」へのバス路線・系統等に対する需要・ニーズの把握
対象	JRバス関東株式会社、小田急箱根高速バス株式会社
質問項目	(1)現在の高速バスの運行状況 ■ 東名高速道路の渋滞による影響、渋滞時の対応 (2)北西線・北線が接続した場合の需要・ニーズ ■ 横浜市北西部から羽田空港行きの高速バス利用の需要・動向 ■ 東京～中部・関西方面系統と横浜市北部～羽田空港行き高速バスの乗り換え需要・動向（新たな需要） ■ 東名高速でのUターン路の必要性、メリット・デメリット
提示資料	<ul style="list-style-type: none"><li>北西線パンフレット</li><li>江田駅周辺位置図</li><li>高速バスの運行状況</li><li>高速バスと駅の乗り換え状況</li><li>高速バス施設の設定形態パターン図</li><li>ヒアリングシート</li></ul>

## 2. バス事業者へのヒアリング結果

### (2)ヒアリング結果

#### 1.現在の高速バスの運行状況について

##### ①東名高速道路の渋滞による影響、渋滞時の対応(ルート変更等)

- 東名高速の渋滞は慢性的に発生。
- 高速バスの走行ルートは、国交省の免許の交付を受けているため、安易に変更できない。
- 通常、乗務員は1往復/日。渋滞により往路の到着時間が遅延。乗務員の労働時間の制限により、復路の発着時間も遅延。1勤務から次の勤務までの休憩時間も法律で定められている。そのため、1人の乗務員だけでなく、所属する他の乗務員全体の勤務にまで影響する。
- 渋滞遅延による乗務員の超過勤務により、会社は割増賃金を支払わなければならない。渋滞は、人件費だけでなくバス会社全体の経営にも影響。
- GWや秋の三連休には、渋滞を見越して、通常の出発時刻の2本前の時刻に出発させる等の変則的な運行時間を設定 (5点とも、両社共通)

## 2. バス事業者へのヒアリング結果

### ■説明資料:

- ・北西線パンフレット
  - ・高速バスの運行状況(羽田空港行き)
  - ・高速バス施設の設置形態パターン図
- ### ■説明内容:
- ・北線・北西線開通による羽田アクセス性の向上

### (2)ヒアリング結果

#### 2.北西線・北線が接続した場合の需要・ニーズについて

##### ①横浜市北西部から羽田空港行きの高速バス利用の需要・動向(上り・下り)

- ・江田駅に高速バス停が整備された場合、羽田空港行きの高速バスの動向には、**間違いな**  
**く変化が起きる**。乗務員の**運転時間の短縮**や**安定した運転時間が実現**できるため、今ま  
で1往復しかできなかったものが、**同じ勤務時間の中で、2往復が可能**になる。
- ・高速道路が開通することは、バス事業者にとって魅力的。お客様にとっては**所要時間が安**  
**定し、乗務員にとっては勤務時間が短縮**する効果を期待。
- ・今まで一般道を通っていたものが、**高速道路に転換**するようになるのは間違いでない。高速料  
金のコストがかかったとしても、**安定した運行には経済効果が見込める**。
- ・鉄道で羽田空港へ行く場合、乗り換えが発生するが、高速バスの場合は、**乗り換えゼロ**。  
**青葉区の地域特性**を考慮すれば、今後、**需要は大いに期待**できる。
- ・現状の江田バス停を駅近くに移設し、鉄道に乗り換えやすくすると、**非常に利用価値が高**  
**まる**と思う。この認識が浸透すれば、**利用者にとって、江田バス停は魅力的なバスターミナ**  
**ル**になる。

(5点とも、両社共通)



## 2. バス事業者へのヒアリング結果

### ■説明資料:

- ・北西線パンフレット
- ・高速バスの運行状況(江田バス停停車・通過)
- ・高速バス施設の設置形態パターン図

### ■説明内容:

- ・「高速バス×高速バス」といった新たな需要発掘の可能性

## (2)ヒアリング結果

### 2.北西線・北線が接続した場合の需要・ニーズについて

#### ②2系統(東名軸・羽田空港軸)の高速バス乗り換え需要・動向(新たな需要)

- ・ バス事業者が喜ぶほどの需要は見込めない。高速バスを多頻度で運行すると、利用者は増えるが、「高速バスから高速バスへ」の乗り換えは、**定時性と多頻度の観点からいうと難しい。**利用者の視点からいえば、予定通り乗り継げるか不安であり、バスが定刻通り来るのかも分らないためである。
- ・ 「乗車しているバス」と「乗り換えようとするバス」の接続の時間が、うまく合えば告知はできると思う。例えば、新宿行きバスで、「江田バス停で、羽田空港行きバスに乗り換えができます」ということを告知すれば、利用する人もいると思う。
- ・ ルートの変更や、東名高速道路上にバス停を増設する等の動向は容易に予想できる。  
(3点とも、両社共通)

## 2. バス事業者へのヒアリング結果

### ■説明資料:

・高速バス施設の設定形態パターン図

### ■説明内容:

・Uターン設置の有無による所要時間の違い

## (2)ヒアリング結果

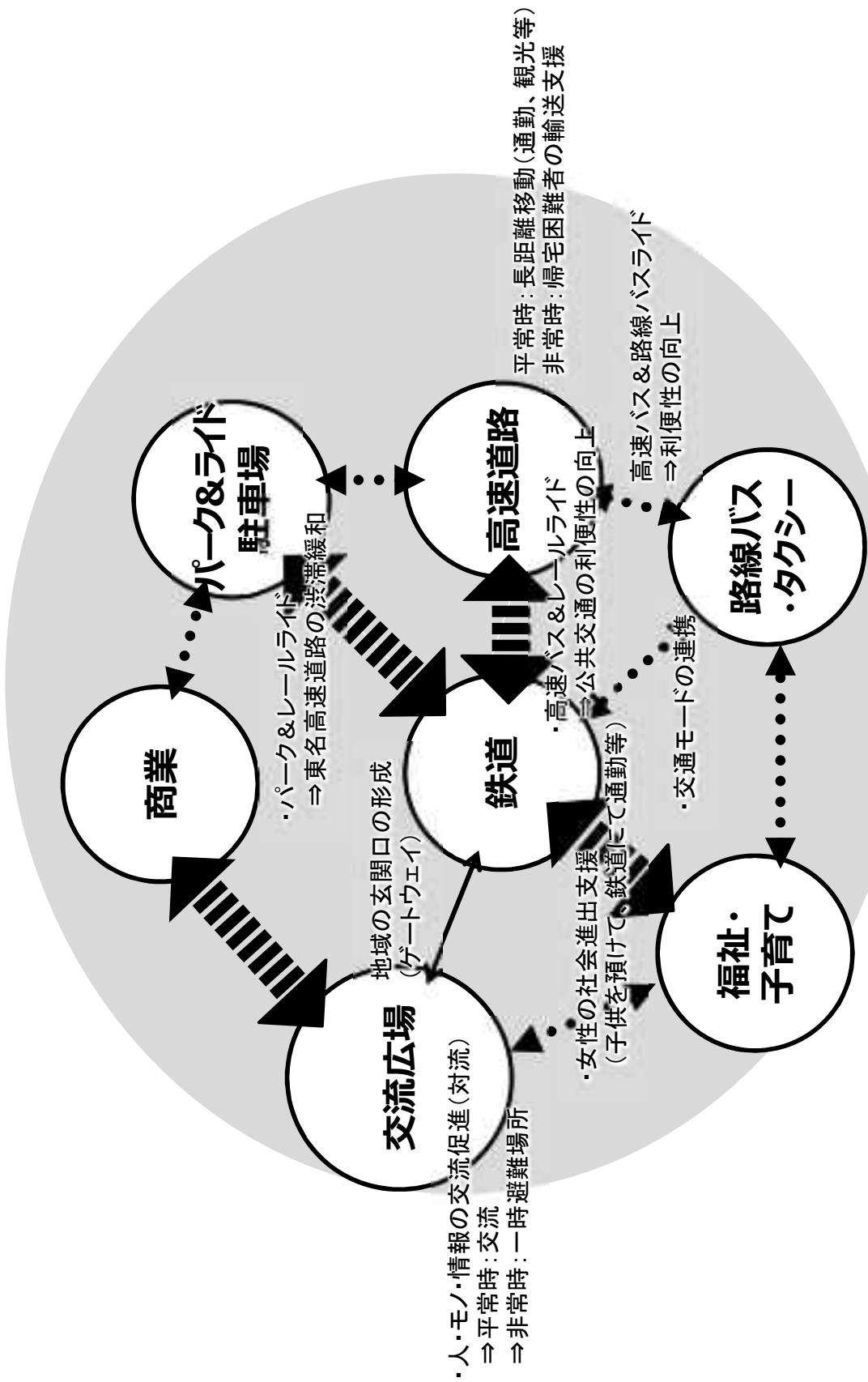
### 2.北西線・北線が接続した場合の需要・ニーズについて

#### ③東名高速道路でのUターン路の必要性、メリット・デメリット

- ・羽田空港へのフィーダー輸送をする場合、**Uターン路は有効**。東名川崎ICへ行くのに、どれくらいタイムロスが発生するのか分からないし、どこでUターンできるのか不明。(JRバス関東)
- ・現況の江田バス停にUターン路を設けた場合でも、東名川崎ICでUターンする場合でも、**その環境に合った運行時間を設定**する。(小田急箱根高速バス)
- ・Uターン路ができた場合、**一般車の利用制限**をどうするのか、管理面の整理が必要。  
(JRバス関東)

# 3. 施設整備の概略検討

## 3.1 機能配置の検討(基本的な考え方)

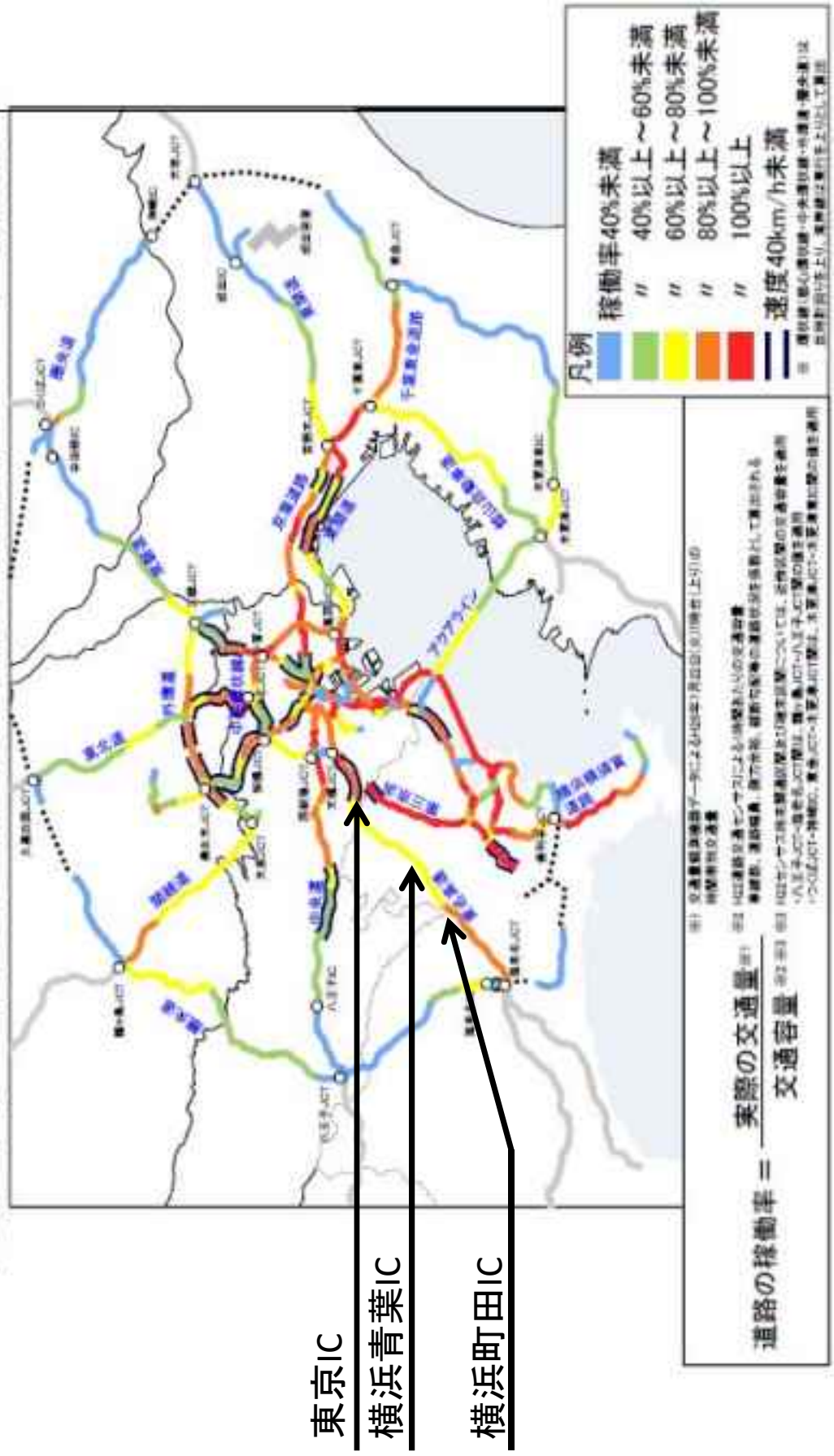


# 3.2.1 高速バス停整備の概略検討

## (1) 高速バス停移設の必要性

- 江田駅に近接する区間の東名高速の車線稼働率は、60～80%

◇平成26年7月22日(火)7時台(上り)における首都圏の高速道路ネットワークの稼働状況

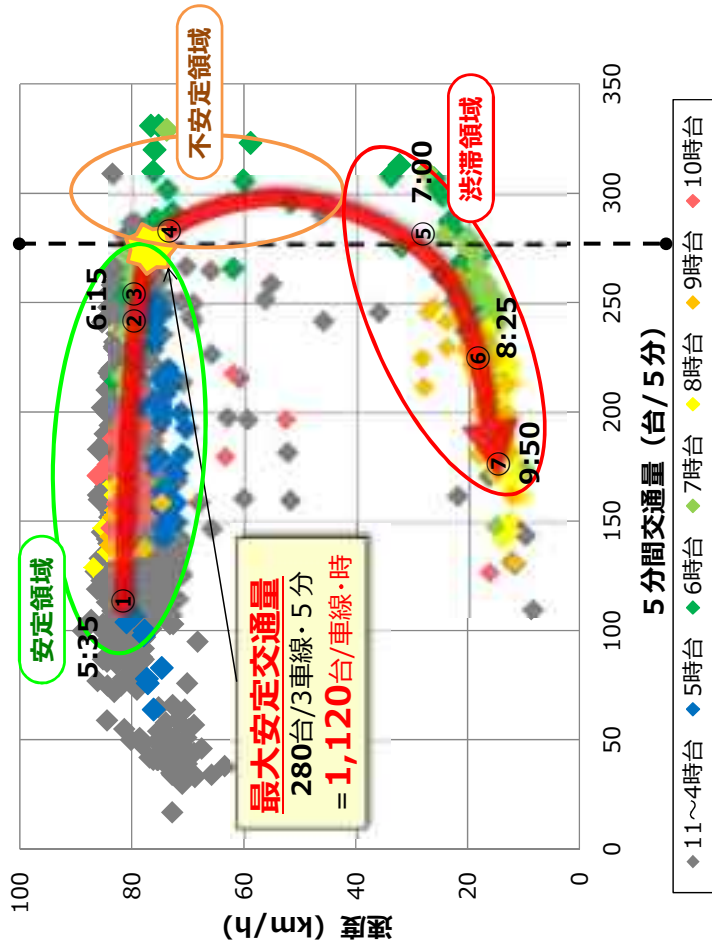


### 3.2.1 高速バス停整備の概略検討

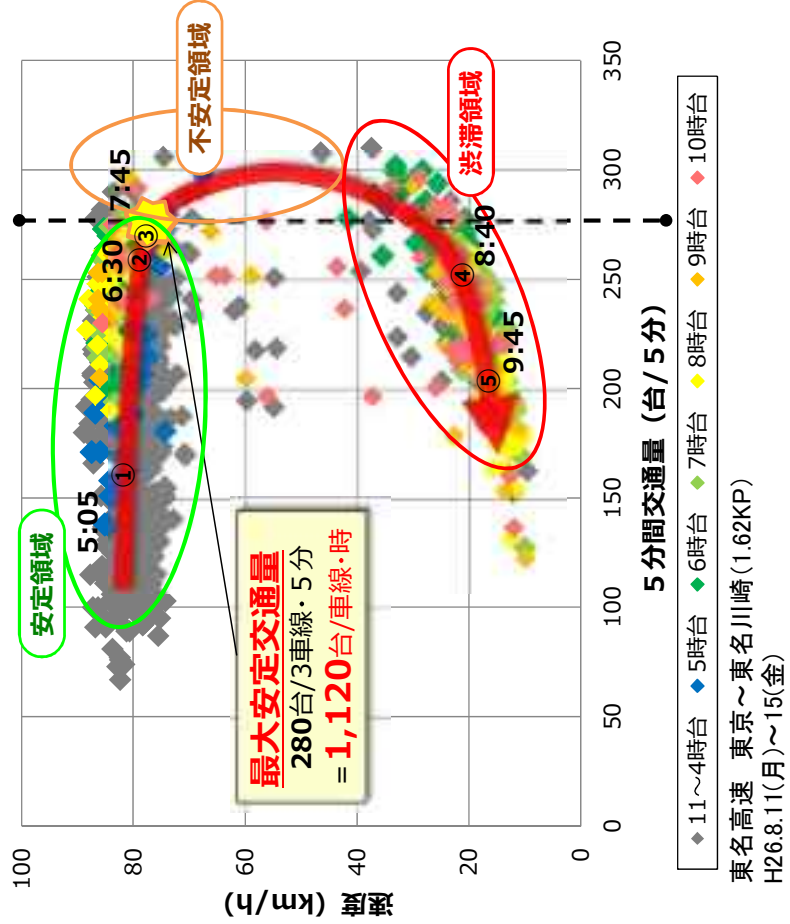
#### (1) 高速バス停移設の必要性

- 平常時(10月)およびピーク時(8月)ともに、朝方(6-7時台)、容量超過が発生(上り方向)

10月 平日 東京～東名川崎(上り)



8月 平日 東京～東名川崎(上り)



## 3.2.1 高速バス停整備の概略検討

### (1)高速バス停移設の必要性

- 江田バス停を通過・停車する東名高速上の高速バスの運行状況を見ると、平日は、分程度の遅延が発生(上り方向)

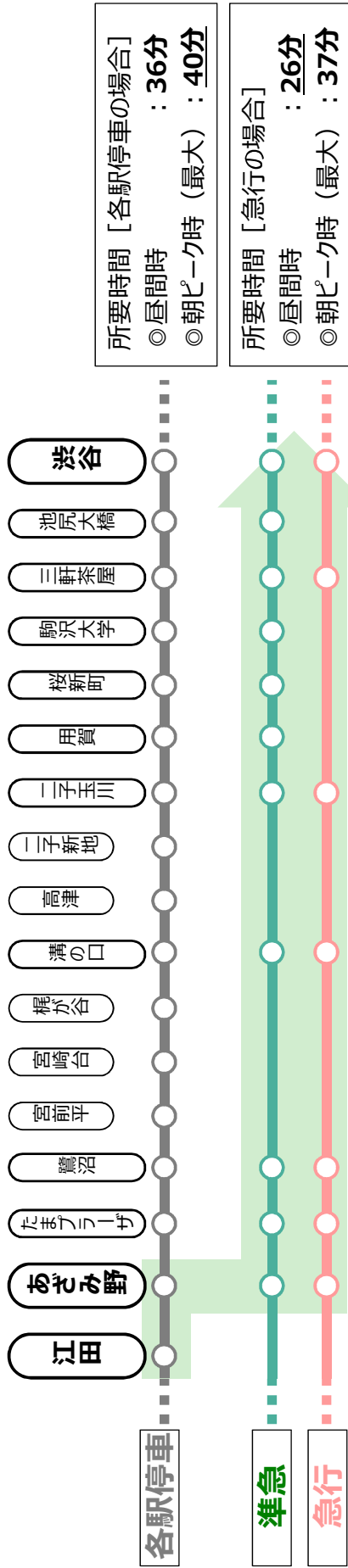
データ提供依頼中

# 3.2.1 高速バス停整備の概略検討

## (1) 高速バス停移設の必要性

- ・ 鉄道(東急田園都市線)を利用した場合、江田→都心(渋谷)まで最短26分(最大でも40分)

### ■ 江田駅⇒渋谷駅への所要時間



資料:Yahoo!路線情報より算出  
 [昼間時]11時~15時の正時出発で設定  
 [朝ピーク時]7時~9時の正時出発で設定

### ■ 上り(渋谷駅行き)の時刻表(平日)

《江田駅》

1日あたり平均乗車人員  
 : **約18,000人/日**  
 朝ピーク時 (7時~9時)  
 【各駅停車】  
 : **5分に1本**

《あざみ野駅》

1日あたり平均乗車人員  
 : **約67,000人/日**  
 朝ピーク時 (7時~9時)  
 【急行・準急】  
 : **6分に1本**



## 3.2.1 高速バス停整備の概略検討

### (2) 検討条件

#### 【現状、北線・北西線整備後のニーズ】

- 東名・首都高の渋滞により、高速バスの遅延が発生。運営・管理面で影響が大
- 江田⇒羽田空港行きバス運行は魅力的。需要は大いに期待。事業者側もメリット大
- 「東京⇒西日本方面のバス」と「江田⇒羽田空港のバス」の乗継は疑問。ただし、江田でのバスターミナル化等の条件が整えば、可能性としてあり
- Uターン路は有効(時間、経路)。ただし、運行時間の調整による対応も可能

#### 【導入施策】

##### パーク&レールライド

- ◆ 公共交通への転換による東名高速・首都高の渋滞緩和

##### 高速バス停の移設

- ◆ 鉄道・高速バスの乗り換え利便の向上

##### 高速バスのターミナル化

- ◆ 高速バス利用の利便性向上

##### Uターン路の整備

- ◆ 羽田⇄江田のフイーター輸送支援



## 3.2.1 高速バス停整備の概略検討

### (2) 検討条件

#### 【基本的な考え方】

- 江田駅周辺の公共用地は限られているため、民地を活用した一体的整備も視野(官民連携)
- 高速バスと鉄道との連携強化は、江田駅側に現行の東名江田バス停を移設することを基本
- 既存の東京・新宿等～関西方面の高速バスに加え、北西線・北線の開通に併せた羽田空港方面への新設を前提
- Uターン路の設置は、新たな用地買収の最小化を図るため、現行の江田バス停の活用を基本

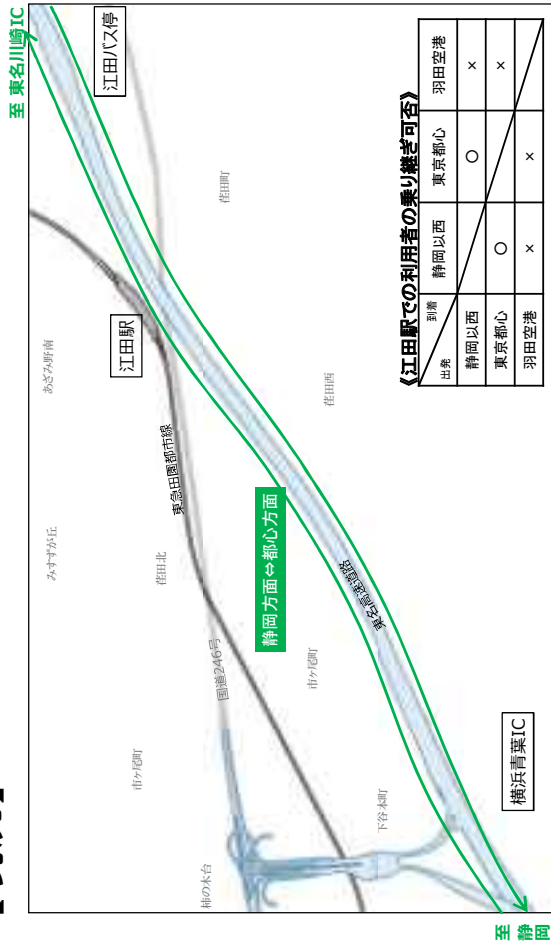
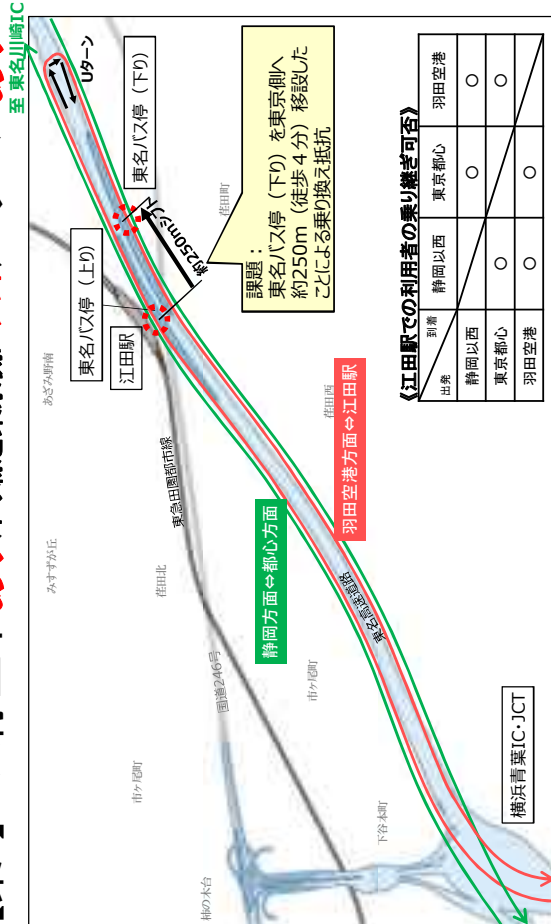
#### 【検討条件・制約条件】

- パーク&ライド駐車場の駐車マスのは、関連法規・設置基準に準拠
- 移設後の新設バス停は、道路構造令に準拠し、計画  
⇒ 加減速車線長、幅員、勾配等
- 構造上の制約要件は下記のとおり  
⇒ 建築物、道路構造物(高速道路)の橋脚・橋台

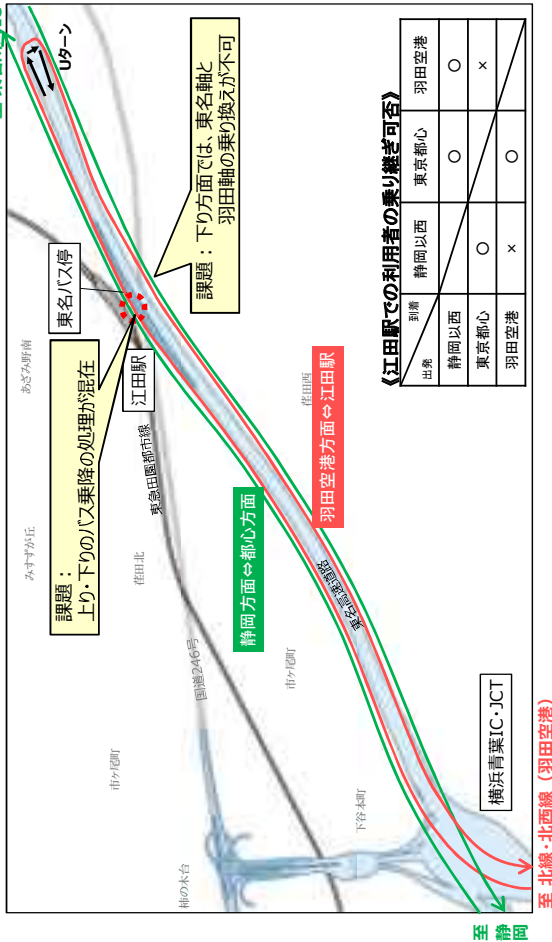
# 3.2.1 高速バス停整備の概略検討

## (3) 高速バス停の設置形態パターン 【現況】

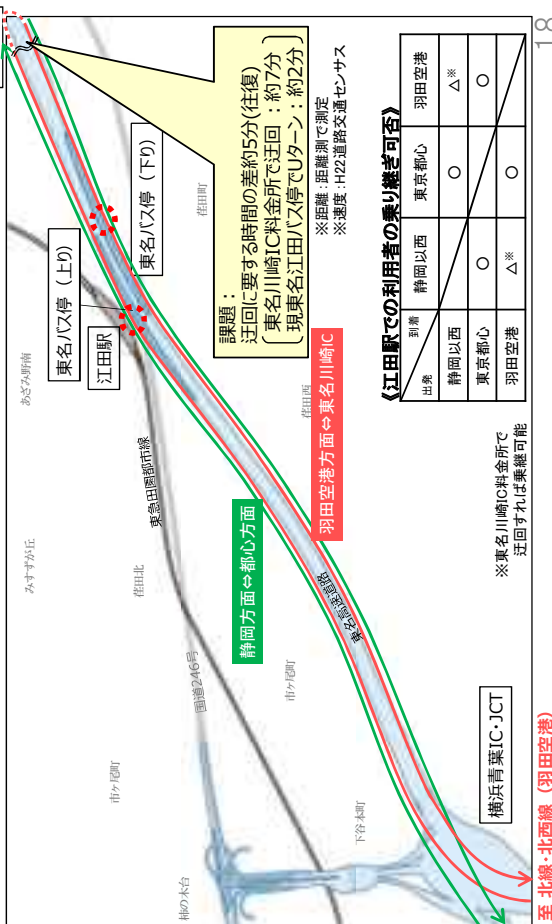
【案1】バス停上下あり(下り線を東京側にシフト)・Uターンあり



【案2】バス停上りのみ・Uターンあり



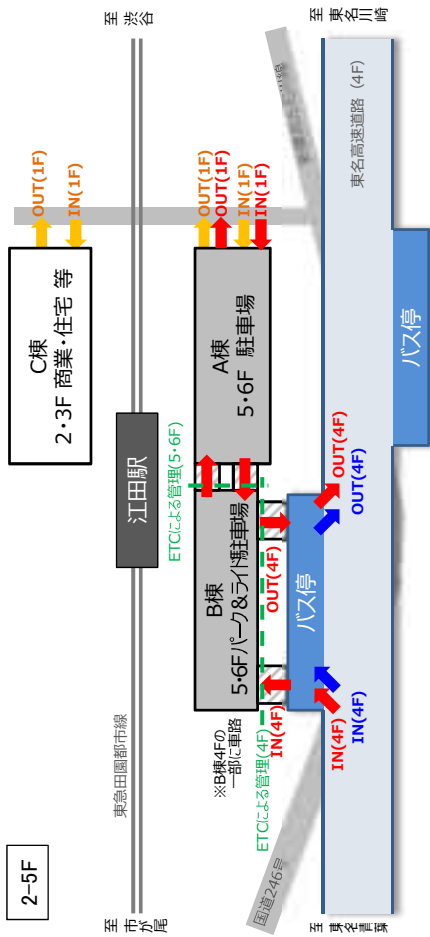
【案3】バス停上下(下り線を東京側にシフト)・Uターンなし



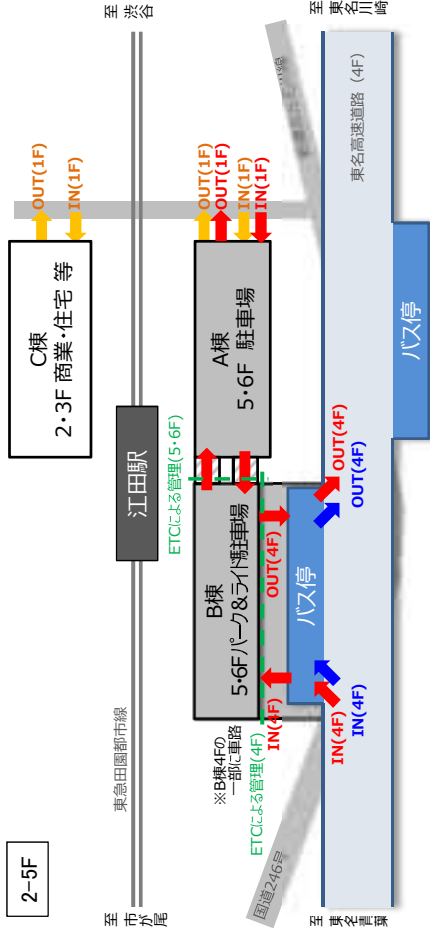
# 3.2.1 高速バス停整備の概略検討

## (4) 高速バス停の接続形態(案)

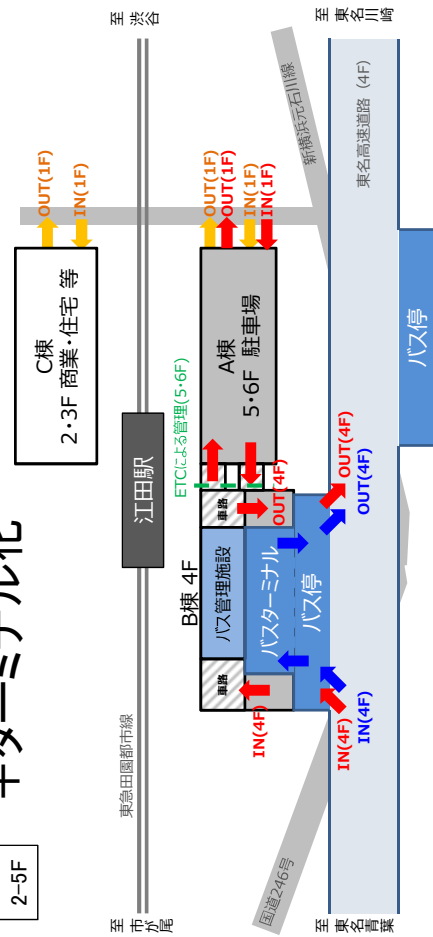
【案1】バス停+パーク&ライド駐車場



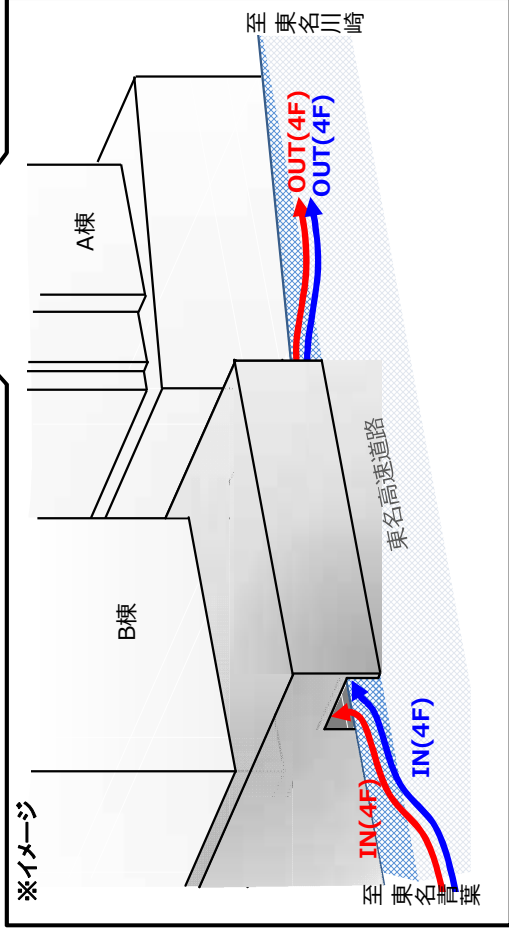
【案2】バス停(建物一体)+パーク&ライド駐車場



【案3】バス停(建物一体)+パーク&ライド駐車場  
+ターミナル化



- 凡例
- ↑ ↓ パーク&ライド駐車場利用一般車動線
  - ↑ ↓ 附置義務駐車場利用一般車動線
  - ↑ ↓ 高速バス動線

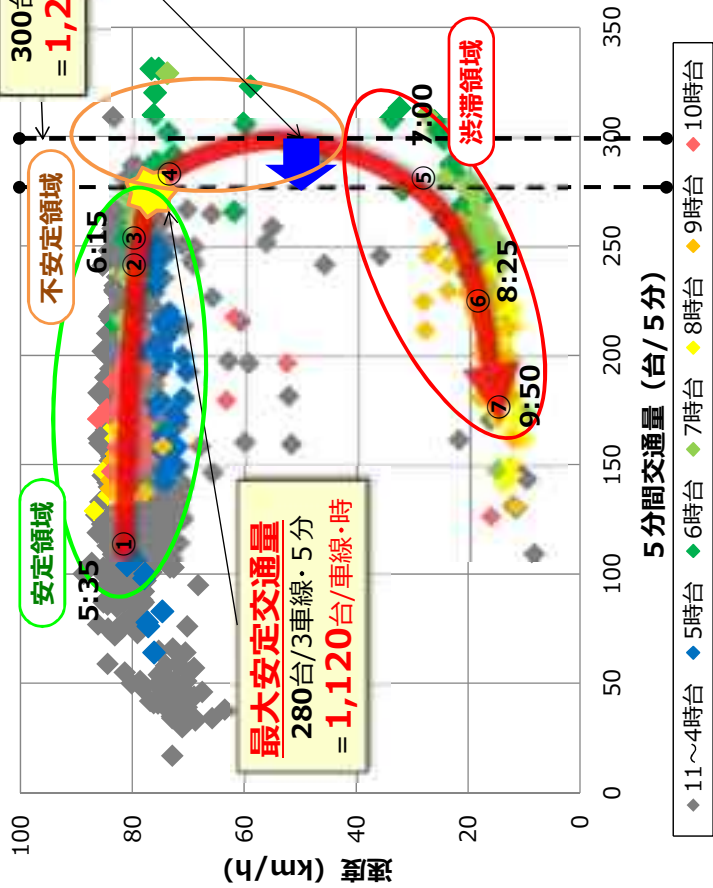
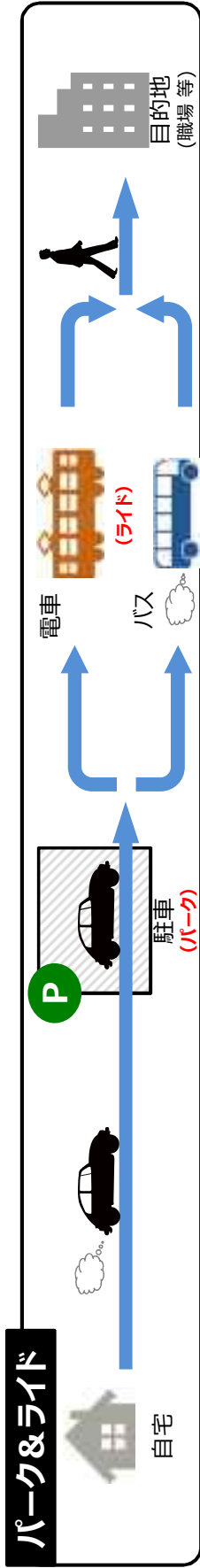


※オプショナルとして、平常時はツアーバスやレンタカー、災害時は帰宅困難者の輸送支援も考慮。また、バス待合所、乗務員の管理・休憩施設を考慮。

# 3.2.1 高速バス停整備の概略検討

## (5) 整備効果①パーク&ライドによる都心への流入交通減少・渋滞緩和

- 江田駅でのパーク&ライド実施により、東名高速の都心への流入交通が減少し、渋滞の緩和に寄与

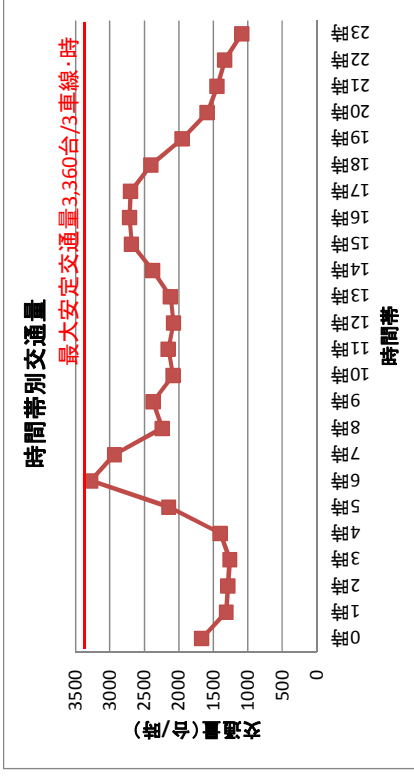


最大安定交通量  
での運用が可能

パーク&ライドにより、ピークカット  
(6時台の1時間、240台)が図れば...

1,200 - 1,120 = 80台/車線・時  
東名上り3車線×80 = 240台/3車線・時

【参考】



資料: NEXCOトラカンデータ

東名高速 東京～東名川崎(1.62KP)  
H26.10.14(火)～17(金)

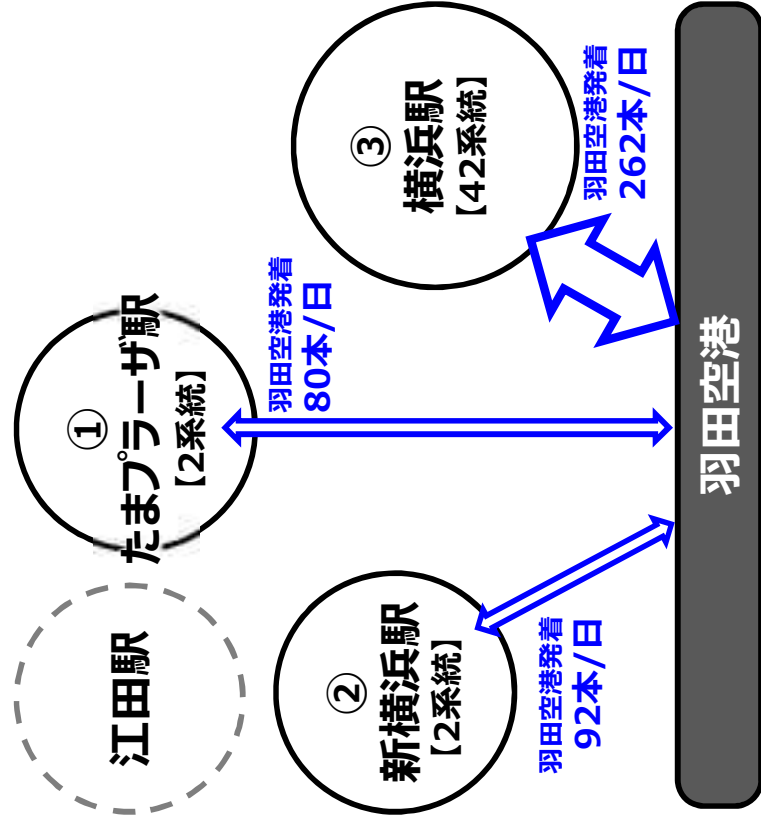


## 3.2.1 高速バス停整備の概略検討

### (5) 整備効果③利用者数増加

- 現行の「新横浜駅」「たまプラーザ駅」規模と同等のターミナル化では、利用者が約7,300人程度(想定)
- 「横浜駅」と同等規模を想定すると、約11,400人程度

■各駅が発着点、または経由する系統・便数(往復計)



■西日本方面⇄都心方面のバス(往復計)

停留所	便数	利用延人数 (想定※)
江田駅	246本/日	5,535人/日



■羽田空港発着のバス(往復計)

ケース (目標規模)	便数	利用延人数 (想定※)
①たまプラーザ駅	80本/日	1,800人/日
②新横浜駅	92本/日	2,070人/日
③横浜駅	262本/日	5,895人/日

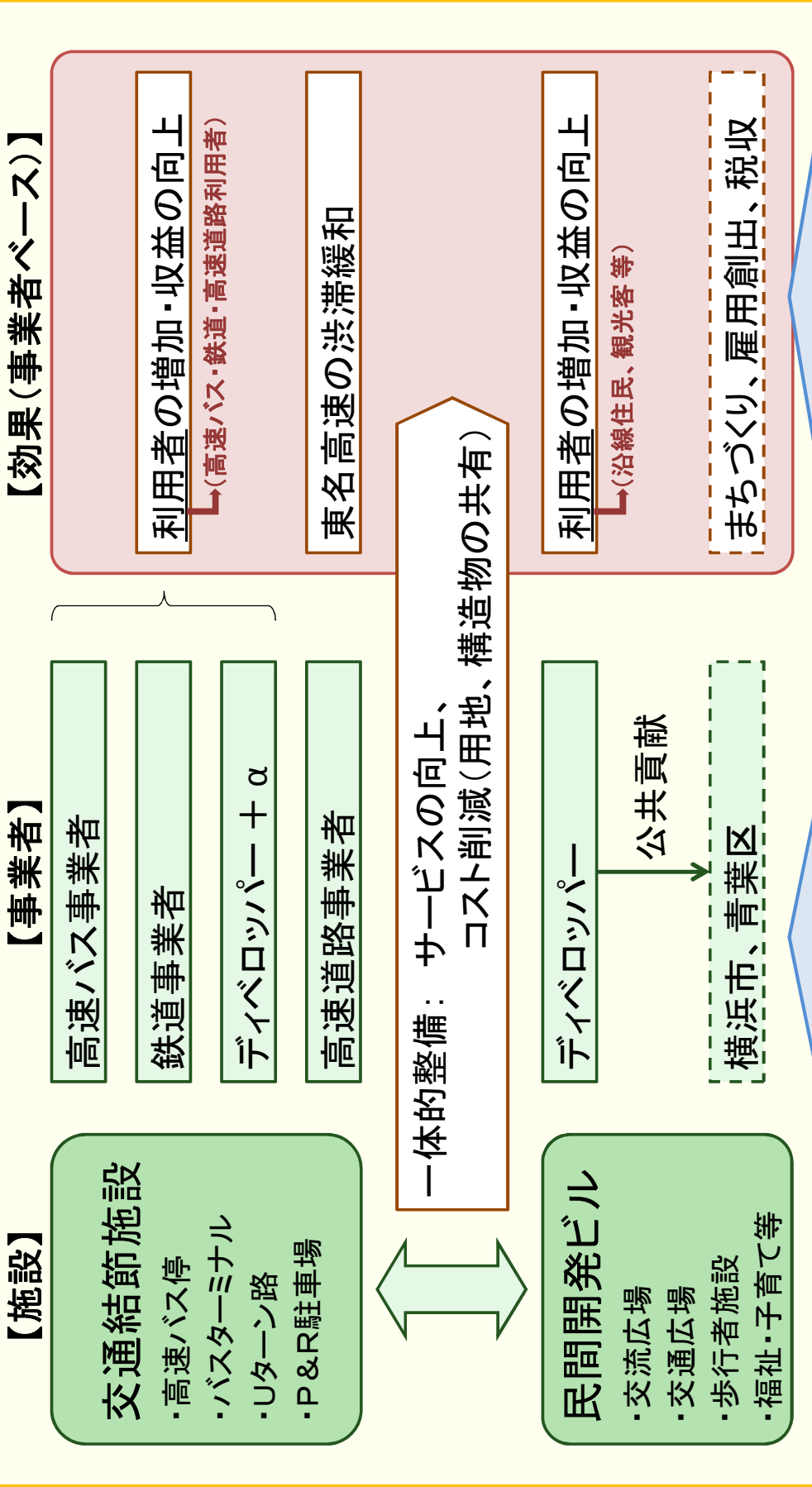
※[算出方法]高速バスの最大収容人数45人、乗車率50%として往復便数を乗算

1日あたり、概ね

**約7,300人～約11,400人の利用が想定**

# 4. 事業スキームの検討（基本的な考え方）

【官民連携による一体的な空間活用】



国：支援メニュー（交付金等）  
【インフラ】  
事業者：新たな施策メニューの検討

市：計画策定（体制含む）・  
規制緩和等の環境づくり

江田駅周辺モーダルミックス官民連携事業検討会  
第2回検討会・WG合同会議 議事要旨

日時：平成26年12月19日(金) 16:00～18:00

場所：コンベンションルームAP渋谷（渋谷東急プラザ8階）Eルーム

要 旨

1. 前回検討会時の指摘事項と対応

- 誤解を招かないよう、資料中の記載を下記のとおり修正する。
  - ・「立地適正化計画」は一般的な制度・施策の紹介とする。

2. バス事業者へのヒアリング結果

- 「高速道路整備による変化」と「高速バス停移設による変化」が混同している。資料を再整理する。
- 「羽田空港行きバス」「パーク&レールライド」は、バス事業者の立場で見ても魅力的であることを確認。「バス乗り換え」は、「接続」等の課題はあるが、今後可能性として検討する。

3. 施設整備の概略検討・事業スキームの検討

- スキームの検討では、事業者の視点の効果のみならず、利用者の視点での効果を整理する。
- 江田の特徴は、多様な交通モードの連携である。したがって、「パーク&ライド」等の表記を正確にする。その中で、「時間信頼性の向上」等、それぞれの場面での効果を整理する。
- 施策によって、車両の動線が異なるので、各々の動線の図面を整理する。
- 高速バス利用者の想定は、再整理する。
- 施設計画の深度化を図り、概算事業費の算定を行う。
- 本日の検討会で見えてきた新たな着眼点に、更に民間開発が組み合わされば、高速バス停の移設から始まるこの事業の成立性が高まる。今後、幅広く検討する。

以 上





## 第 2 回検討会での指摘事項と対応

## 第2回検討会での主な指摘事項と対応

主な指摘事項	指摘事項への対応
①「コンパクトシティ」という表現は誤解を招く。「コンパクトなまち“江田”」とする方がよいのでは	・ご指摘どおり、修正 (P2,3参照)
②「立地適正化計画」は横浜市独自の施策ではなく、一般的な国交省の制度・施策である。その旨、注釈を記載すべき	・ご指摘どおり、修正 (P5参照)
③資料中の文言「高速道路会社として」は「高速道路として」に修正する。	・ご指摘どおり、修正 (P4参照)
④バス事業者へのヒアリング結果の記載には、「高速道路整備による変化」と「高速バス停の移設による変化」が混同している。記載の順序を変更すべき	・ご指摘どおり、修正 (P6,7参照)
⑤「民間開発ビルの中でのバス待ち時間の活用方法（楽しんでもらう工夫）」は今後、検討していく必要がある視点である。	・計画にバスターミナルの待合施設等の配置を追加 ・待ち時間をビル内で楽しく過ごすための工夫は今後も引き続き検討
⑥事業スキームの関係者に、「国交省」・「横浜市」も追記すべき	・たたき台を作成
⑦高速バス停移設の概算事業費の算定結果は、「超概算であり、今後、変更となる可能性がある」旨、注釈等が必要	・ご指摘どおり、記載 ⇒高速バス停移設以外の概算事業費を算出。注釈はいずれにも記載
⑧パーク&ライドは、「〇〇パーク&ライド」といったように、内容がわかるよう意識して記載して欲しい。	・ご指摘どおり、「高速パーク&レールライド」、「高速バス&レールライド」等、記載方法を変更 (P8,9参照)
⑨高速バス利用時の「所要時間のばらつき」も分析して欲しい。	・バス事業者からの提供データを活用し、所要時間のばらつき度を整理
⑩高速道路を利用してきた「一般車両」と「高速バス」の動線は、往路・復路で異なる。整理が必要	・ご指摘どおり、動線を整理

# 5. 取り巻く環境の変化を踏まえたまちづくり方針 (案)

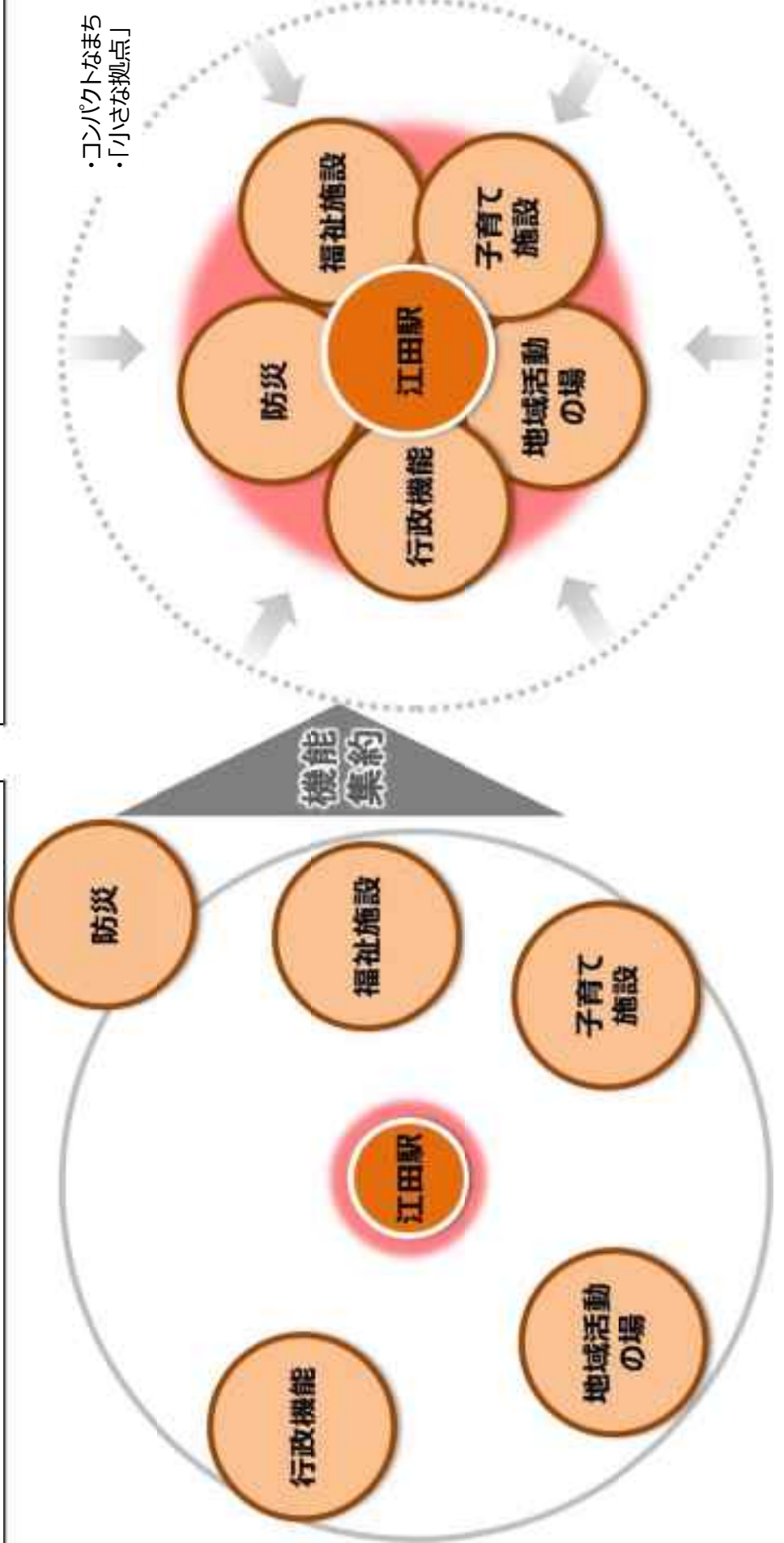
## (1) 目指す姿：③「小さな拠点」として福祉・防災・行政機能を集約

背景・現状

- 江田駅周辺には福祉関連施設が点在
- 子育て世代や年少人口が多く、幅広い年齢層
- 帰宅困難者一時滞在施設が駅周辺にない

目指す姿

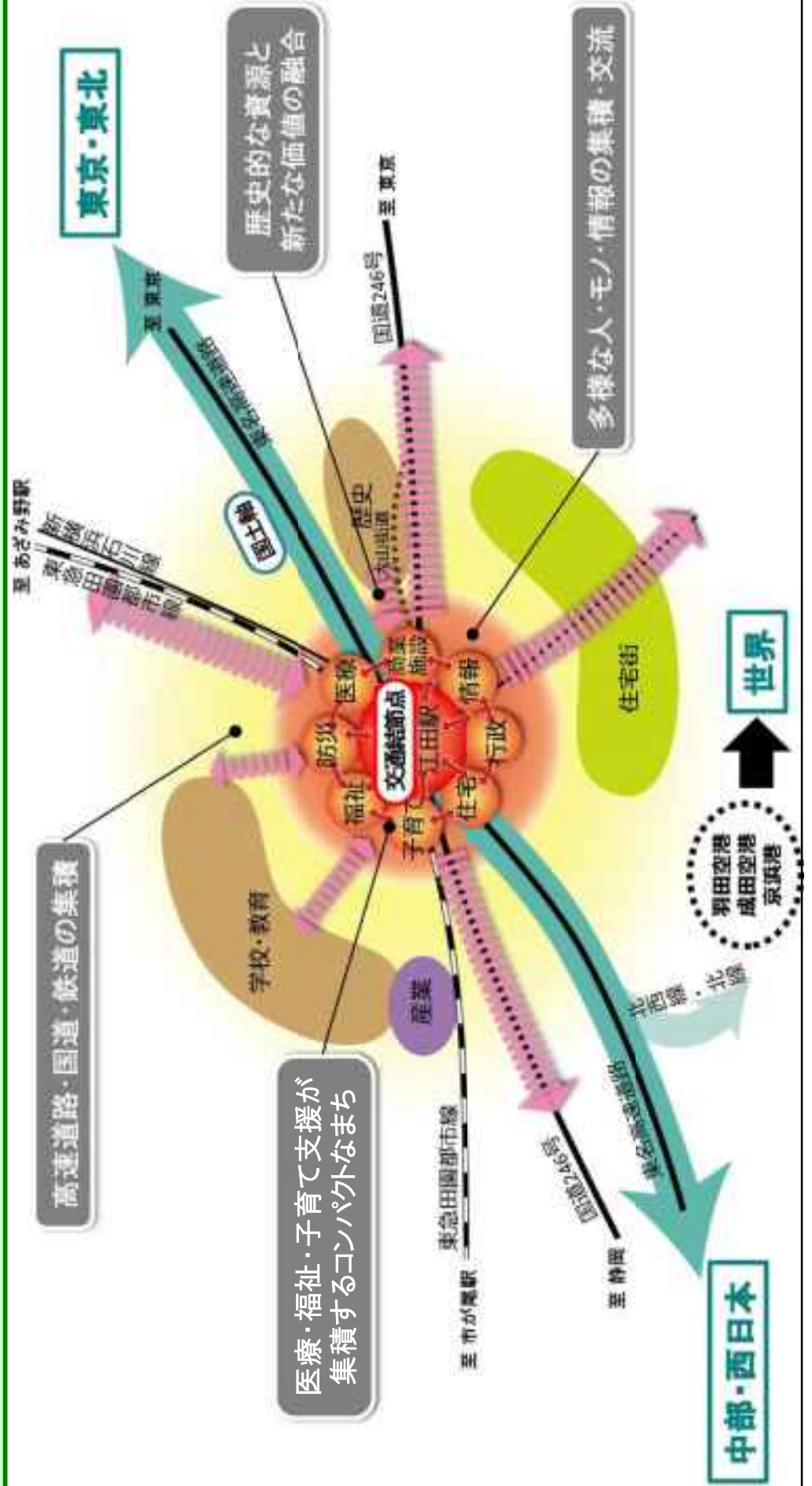
- 医療・福祉・子育て・防災施設等の機能を集約
- それぞれの機能が効率よく連携するコンパクトなまち
- 行政機能や情報発信機能も備えた「小さな拠点」に



# 5. 取り巻く環境の変化を踏まえたまちづくり方針（案）

## (2)方針：世界とつながる 時代をつなげる コンパクトなまち“江田”

- ・ 住民をはじめ、多様な人・モノ・情報が集積するまち
- ・ 歴史的な資源と新たな価値が融合するまち
- ・ “交通の要衝”を活かしつつ、医療・福祉・子育て支援が集積するコンパクトなまち



# 1. 前回検討会時の指摘事項と対応

## ■ 前回（第1回）会議での主な指摘事項と対応は、以下の通り

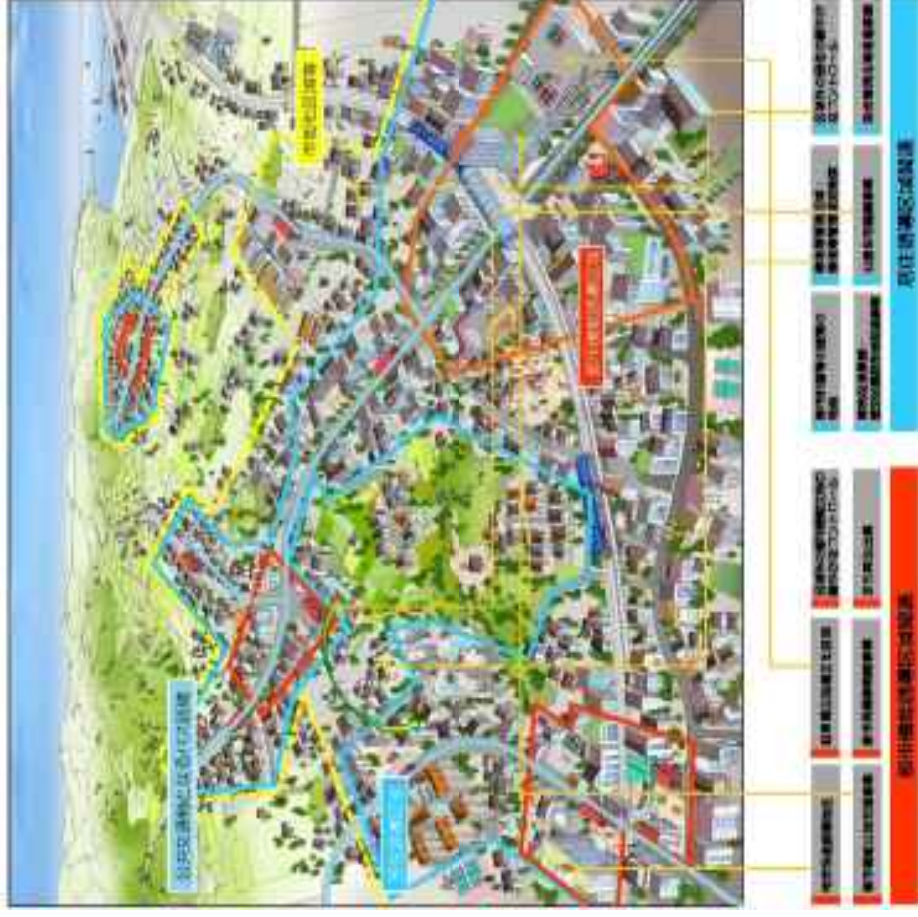
項目	主な指摘事項	対応
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>見直しを進めている都市マスタープランとの整合に留意する</li> </ul>	<p>⇒見直し後に、支障が出ないよう、市内で調整し、対応（今後）</p>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口推計を用いて、今後、急速に進む高齢化についても把握すること</li> </ul>	<p>⇒年齢別の将来人口を整理（→P.3参照） ※高齢化対応は反映済み</p>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>帰宅困難者一時滞在施設について、最新の状況と今後の動向を把握すること</li> </ul>	<p>⇒最新の情報を収集し、反映（→P.4参照）</p>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>「都市再生特別措置法」に基づく立地適正化計画の動きがある</li> </ul>	<p>⇒認識済み。コンパクトシティの実現に向けた具体の手法の一つであり、今後、必要に応じて考慮 ※立地適正化の概要はP.5参照</p>
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路として、新しいことに取り組みためには、課題やメリットの整理が必要となる</li> </ul>	<p>⇒バス事業者へのヒアリングを実施（→P.6参照） ⇒交通円滑化に関する検討結果を提示（→P.14参照）</p>

《参考：立地適正化計画制度》※注)横浜市独自の制度ではなく、国交省が設けた制度である

- ◆都市全体の関連から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランを作成
- ◆民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり

## 【立地適正化計画制度の意義・役割】

- ①市町村マスタープランの高度化版
- ②都市計画と民間施設誘導の融合
  - ・既存インフラを活かした民間施設立地の適正化
  - ・民間施設へのコントロール手法の多様化
  - ・民間施設への支援(誘導施設への財政支援、公的不動産の有効活用、等)
- ③市町村の主体性と都道府県の広域調整
- ④市街地空洞化防止のための新たな選択肢
- ⑤時間軸をもったアクションプラン
- ⑥都市計画と公共交通の一体化
- ⑦都市計画と公的不動産(PRE)の連携



## 2. バス事業者へのヒアリング結果

第2回検討会・WG  
資料4 P.8

### ■説明資料:

- ・北西線パンフレット
- ・高速バスの運行状況(羽田空港行き)
- ・高速バス施設の設置形態パターン図

### ■説明内容:

- ・北線・北西線開通による羽田アクセス性の向上

## (2)ヒアリング結果

### 2.北西線・北線が接続した場合の需要・ニーズについて

#### ①横浜市北西部から羽田空港行きの高速バス利用の需要・動向(上り・下り)

《高速道路整備による変化》

- ・高速道路が開通することは、バス事業者にとって魅力的。お客様にとっては所要時間が安定し、乗務員にとっては勤務時間が短縮する効果を期待。
- ・今まで一般道を通っていたものが、高速道路に転換するようになるのは間違いない。高速料金のコストがかったとしても、安定した運行には経済効果が見込める。

《高速バス停移設による変化》

- ・江田駅に高速バス停が整備された場合、羽田空港行きの高速バスの動向には、間違いなく変化が起きる。乗務員の運転時間の短縮や安定した運転時間が実現できるため、今まで1往復しかできなかったものが、同じ勤務時間の中で、2往復が可能になる。
- ・鉄道で羽田空港へ行く場合、乗り換えが発生するが、高速バスの場合は、乗り換えゼロ。葉区の地域特性を考慮すれば、今後、需要は大いに期待できる。  
(4点とも、両社共通)



## 2. バス事業者へのヒアリング結果

第2回検討会・WG  
資料4 P.10

- 説明資料：
  - ・高速バス施設の設置形態パターン図
- 説明内容：
  - ・Uターン設置の有無による所要時間の違い

### (2)ヒアリング結果

#### 2.北西線・北線が接続した場合の需要・ニーズについて

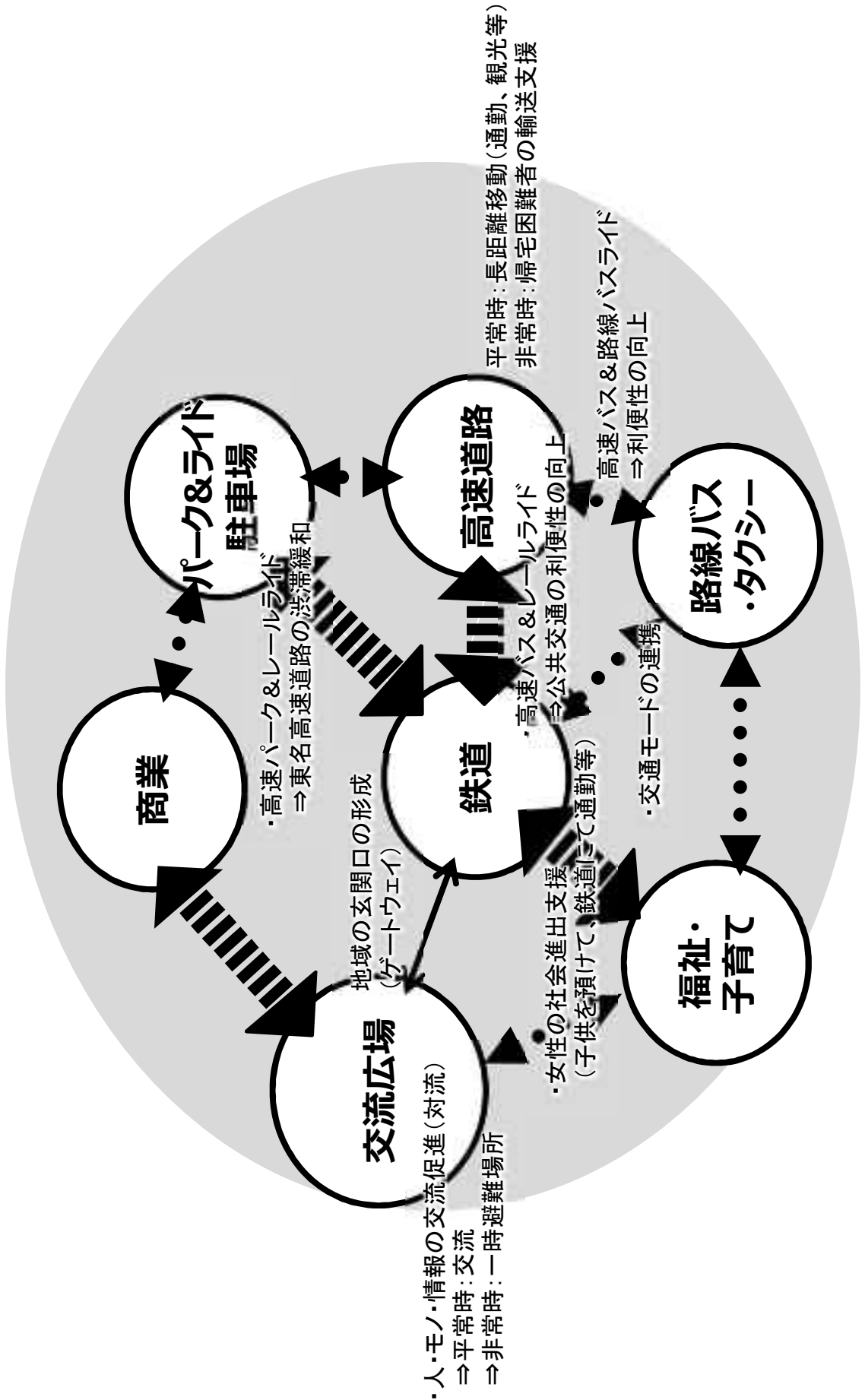
#### ③東名高速道路でのUターン路の必要性、メリット・デメリット

- ・羽田空港へのライダー輸送をする場合、**Uターン路は有効**。東名川崎ICへ行くのに、どれくらいタイムロスが発生するのか分からないし、どこでUターンできるのか不明。(JRバス関東)
- ・現況の江田バス停にUターン路を設けた場合でも、東名川崎ICでUターンする場合でも、**その環境に合った運行時間を設定**する。(小田急箱根高速バス)
- ・Uターン路ができた場合、**一般車の利用制限**をどうするのか、管理面の整理が必要。  
(JRバス関東)

#### ④江田駅での高速パーク&レールライドの動向について

- ・現状の江田バス停を駅近くに移設し、鉄道に乗り換えやすくと、**非常に利用価値が高まる**と思う。この認識が浸透すれば、**利用者にとって、江田バス停は魅力的なバスターミナル**になる。

## 3.1 機能配置の検討(基本的な考え方)



## (2) 検討条件

### 【現状、北線・北西線整備後のニーズ】

- 東名・首都高の渋滞により、高速バスの遅延が発生。運営・管理面で影響が大
- 江田⇒羽田空港行きバス運行は魅力的。需要は大いに期待。事業者側もメリット大
- 「東京⇒西日本方面のバス」と「江田⇒羽田空港のバス」の乗継は疑問。ただし、江田でのバスターミナル化等の条件が整えば、可能性としてあり
- Uターン路は有効(時間、経路)。ただし、運行時間の調整による対応も可能

### 【導入施策】

#### 高速パーク&レールライド

- ◆ 公共交通への転換による東名高速・首都高の渋滞緩和

#### 高速バス停の移設

- ◆ 鉄道・高速バスの乗り換え利用の向上

#### 高速バスのターミナル化

- ◆ 高速バス利用の利便性向上

#### Uターン路の整備

- ◆ 羽田⇔江田のライター輸送支援