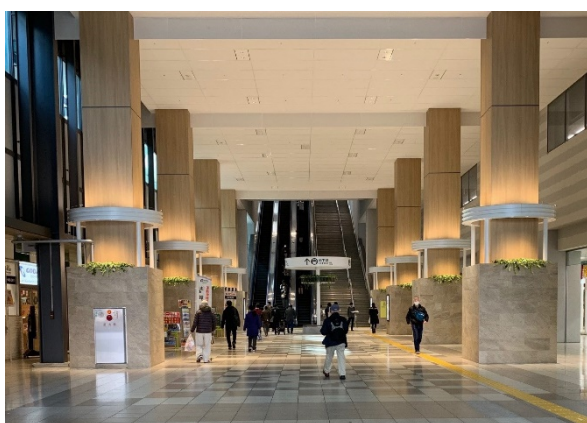


# 横浜市営地下鉄

## センター南北駅間高架下等 有効活用基本構想



令和 4 年 4 月  
横浜市交通局

## I 「基本構想」について

### 1 「基本構想」策定の趣旨

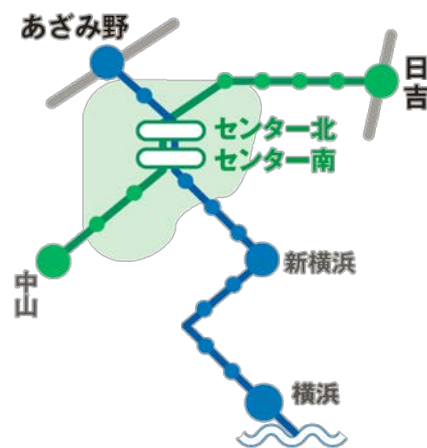
～タウンセンター地区の「まちの価値向上」に寄与する有効活用を目指す～

横浜市営地下鉄のセンター南駅、センター北駅は、平成5年にブルーライン、平成20年にグリーンラインが開業しました。両駅は横浜市営地下鉄の結節点となり、今日に至るまで港北ニュータウンの発展とともに成長を遂げてきました。

2つの路線の間には、歩行者専用道路が整備され、地元の方々が愛称を選定した「みなきたウォーク」として、平成18年3月に供用開始されました。

「みなきたウォーク」は、センター南駅・センター北駅を結ぶ軸線として、高低差があるまちの一体化を図るなど、タウンセンター地区のまちづくりの活性化において重要な役割が期待されています。

そこで、両駅間の高架下区画や駅構内の商業用区画について、タウンセンターのまちとしての価値向上に寄与する有効活用をすることで、タウンセンター地区の回遊性向上や他地区からの来街者増加の効果を生み出し、市営交通（地下鉄・バス）をご利用されるお客様の増加にもつなげていくために、「横浜市営地下鉄 センター南北駅間高架下等 有効活用基本構想」（以下「基本構想」といいます。）を策定します。



#### コラム 「みなきたウォーク」とは

「みなきたウォーク」は、横浜市営地下鉄センター南駅とセンター北駅を結ぶ、2つの路線（ブルーライン、グリーンライン）の鉄道高架に挟まれる形で伸びている歩行者専用道路です。長さは約800mあり、平成18年3月に供用開始しました。

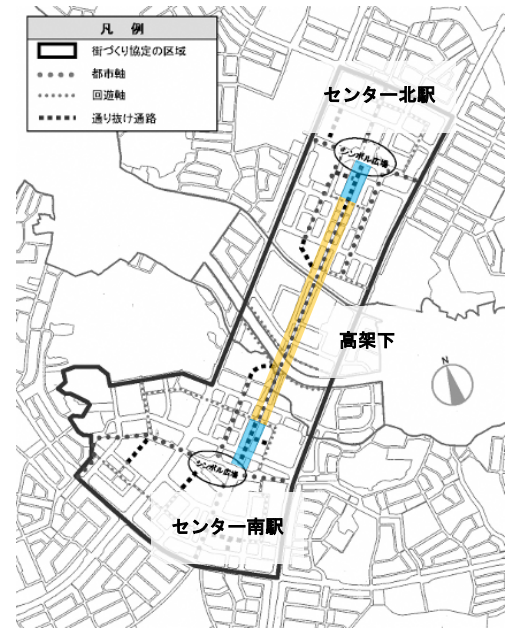
「みなきたウォーク」の愛称は、公募で集まった444件の案をもとに、地元の方々を中心に構成された選定委員会で決定されました。



## 2 「基本構想」の位置づけ

基本構想は、センター南駅、センター北駅及び両駅間の高架下において、交通局が所有する資産の **活用方針** を定め、これに基づきタウンセンター地区の「**まちの価値向上**」に寄与する用途・機能を誘導していくものです。

対象区域は、タウンセンターの中心に位置しているため、「港北ニュータウン・タウンセンター地区まちづくり協定」との整合を図り、地域特性を踏まえた総合的な構想とします。



## 3 対象範囲

交通局が所有する資産のうち、次に掲げる区画を有効活用します。

- ① センター南駅構内商業用区画
- ② センター北駅構内商業用区画
- ③ 両駅間の高架下区画（鉄道施設区画、道路用地を除く）
- ④ 両駅に隣接するトンネル上部区画

### コラム 高架下の公共的利用用地

高架下区画は、みなきたウォークと一体的に活用し、より豊かな都市空間とまちの賑わいを創出していくことが求められています。

高架下の交通局用地には、鉄道施設区画、本基本構想の対象となっている商業用区画のほか、公共的利用用地（道路用地）があります。この公共的利用用地をみなきたウォークと一体的に整備し、歩行者等の利用に供することで、安全な歩行者空間を形成しています。



## 4 センター南北駅間高架下等を取り巻く状況

タウンセンター地区では、地区内事業者と行政とで構成する「タウンセンター活性化検討会」において、地区の利便性向上と活性化の促進に向けた活動を行ってきました。検討会では、これまで、広域からの来街者の誘導方策の検討、南北の回遊性向上のための検討などを行ってきており、駅周辺には多数の商業施設が集積しています。当地区の人口は依然増加傾向にあるものの平均年齢は上昇傾向にあり、子育て世代に限らず、地区内に居住・来訪される方々が求める新しいライフスタイルやニーズに対応していく必要があります。

一方、市営交通の経営状況は、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響等により、以前にも増して厳しい状況となっています。

そのような中で、高架下区画等の保有資産を有効利用するためには、地元関係者のアドバイスをいただきながら適切な方向性を定め、民間事業者の企画力及び推進力を積極的に活用し、収益を確保していく必要があります。

また、この地域のニーズに即した公共施設等についても、整備の打診があれば、積極的に場所を提供していくことが重要と考えます。

## 5 策定の経緯

平成 24 年 10 月～12 月 地元関係者や区役所等の行政関係者をメンバーとする  
意見交換会開催  
平成 25 年 1 月 「基本構想」策定

## 6 今回の改定の趣旨

交通局では、平成 24 年度に「基本構想」を策定して以降、駅構内商業区画 5 区画、高架下区画 9 区画において、新規の活用を行いました。センター南駅 1 階のカフェを併設したパスポートセンターや駅間高架下区画のくつろぎの機能を備えたベーカリーへの貸付などは、新たな賑わいを創出し、基本構想が目指した「まちの価値向上」につながる活用となりました。

一方、同じ用途の業態集積を抑制することによるさらなる賑わいの創出やみなきたウォークとの一体感の創出など、新たな役割も期待されています。

また、今後、

- ・ グリーンラインの6両編成化（令和4年度～）による輸送力の増強
- ・ 高架下区画の隣接地における都筑区民文化センターの整備による新たな賑わいの創出
- ・ ブルーラインの延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）による広域的な鉄道ネットワークの形成

が予定されているなど、当該エリアの周辺状況は大きく変わっていきようとしています。

そこで、今後の新規区画の活用や既存区画の建替えにあたり、活用方針の具体化を図るとともに、次の 20 年、30 年を見据えたみなきたウォークの将来像を示すことで、これまで以上にまちの価値向上、賑わいに寄与する活用を行っていくことを目的として、基本構想の改定を行います。

## II 活用の考え方

### 1 タウンセンター地区の回遊性向上・来街者増加につながるような有効活用を目指します。

この地域の商業施設の充足はかなり進んでおり、既存店舗と同様の店舗等を誘致しているだけでは、まちの価値向上につながらないだけでなく、高架下の有効活用策としても将来性に欠けるものとなります。「みなきたウォーク」沿いは、夕方～夜間の灯りが少ないことや、中間部に休憩・憩いのためのスポットがないことなどが、賑わい形成の上での弱点となっており、ひいてはタウンセンター地区全体のイメージアップを目指すうえで、検討課題のひとつとなっています。このため、これまでのものとは異なる新たな活用形態も含め、この地域の回遊性向上や来街者増加につながるような有効活用事業の誘致を目指します。

### 2 タウンセンター全体の中での位置づけやバランスを意識します。

空いている区画や、その区画に関する利用提案だけを個別に見て事業者を決めるのではなく、タウンセンター全体の中でその区画に求められている機能・役割を意識した上で、活用方法を決定します。

### 3 公共的なニーズについても呼び込みを図ります。

従来は、もっぱら商業テナントや駐車場の誘致だけを行っていましたが、タウンセンターで生活する方々の地域活動の振興や行政サービス向上につながるような、公共的な利用の提案について、良い提案があれば積極的に受入れを図るよう、PRに努めます。

### 4 事業者選定の際には地元関係者及び区役所の意見を参考にし、最適な事業者を選びます。

有効活用を行う事業者は、交通局及びその関係団体（以下「交通局等」と言います。）が公募により募集し、提案を受けたうえで、選定を行います。

事業者を決定するのは、高架下等を所有・管理する交通局等ですが、地元関係者のご意見をいただきながら、まちの価値向上に寄与する優良な事業者を選定します。

また、地域行政やまちづくり計画との整合を図るため、都筑区役所からも意見を聴取し、事業者選定時の参考とします。

既に貸付を行っている場所についても、新たな事業者選定を行わずに契約期間の延長等を行う際には、再度、地元関係者及び都筑区役所の意見を聴取します。

### 5 門戸を狭めずに具体的な活用提案をみて、柔軟に判断します。

民間・行政を問わず、様々な有効活用のアイデアが提案される可能性があるため、事前に色々な条件をつけて選択肢を狭めてしまうことは、よりよい有効活用を図っていく上で得策ではありません。

そのため、

- ① 次章Ⅲの有効活用のイメージを大枠として示しつつ、個別の区画の用途を限定することはしないこととします。その上で、有効活用の提案は幅広く受け付け、地元からご意見等を参考に、この「基本構想」の趣旨にかなった事業者の誘致を図ります。
- ② 「商業／非商業」「公共／非公共」といった、事業形態についても、最初から門戸を狭めず、幅広く提案を受け付けます。営利と非営利の境界にあるようなソーシャルビジネスや、公共施設と商業施設の複合施設など、様々なバリエーションが考えられますが、より優れた提案を受け入れる方向で、柔軟に判断します。

## 6 民間事業者や行政所管部局による開発の誘致を原則とします。

交通局は自ら事業主体として開発を行いません。高架下等の有効活用にあたって、

交通局は、

- ・ 民間事業者の資金や優れた事業ノウハウの活用
- ・ または、行政の所管部局による公共施設の設置

等を 誘致する立場 をとります。

ただし、

- ・ 駅構内 など、鉄道事業との関係で保守・防災等を自ら行う必要がある区画の開発
- ・ 鉄道事業者が行うべき駅前 駐輪場 の整備
- ・ 駐車場など、高架下の一時的な利用

等については、交通局等が自ら開発を行う場合があります。

## 7 鉄道施設の保守管理や活用提案の事業採算性の観点から、活用事業者を選定します。

「まちの価値向上」への寄与など、上記の考え方で有効活用を図っていく一方で、鉄道施設である高架や駅舎を安全・適切に管理する見地から、交通局において活用提案のチェックを行い、お断りする場合があります。

また、高架下や駅構内を安定的・継続的に有効活用していただくため、活用提案が経営面で成り立ち、持続し得るものかという、事業採算性についても交通局で検討し、活用をお断りする場合があります。

### Ⅲ 有効活用のイメージ

#### 1 全体像

対象区域の活用を進めていくうえで、区画単体で都度活用方法を考えるのではなく、賑わい向上のために、別図1「センター南北駅間高架下等の活用ゾーニングのイメージ」と次の「有効活用のイメージ」を参考に活用を推進します。

#### 2 有効活用のイメージ

有効活用のイメージは、以下の通りです。

ただし、前章Ⅱの5で述べたとおり、下記の有効活用のイメージを厳格に当てはめて門戸を狭めることはせず、多様な活用提案を幅広く受け付け、判断します。

#### 全 体

周辺及び広域からの更なる集客を図るため、集客性・目的性の高い店舗、体験型施設等により、みなきたウォークの 賑わい形成、付加価値向上を図り、更なる 回遊性向上を目指します。

また、公共性、地域振興（町内会活動、地域に密着したNPOの活動等）などこれまで導入を図ってきた機能は維持していきます。

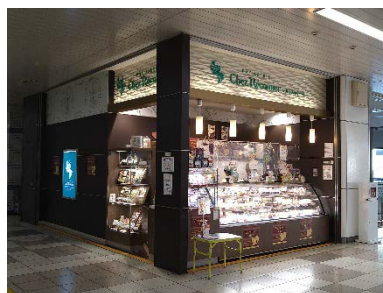
#### 駅 構 内

まちのエントランスとして、日常にご利用いただける店舗や、日々の生活のクオリティ向上をもたらす店舗等を誘致することで、駅を利用するお客様の 利便性向上、駅周辺への 賑わい形成や まちの付加価値向上につなげていきます。

あわせて、センター南北駅周辺の商業施設等との調和や連続性を考慮します。



コンビニエンスストア



スイーツ



フラワーショップ

## 駅 至 近

高低差のあるまちの一体化を図り、多様なニーズに応えるため、地域の方々の日常的な利便性向上のための 子育て・教育関係施設 のほか、来街者・地域の方々が興味を引くような 文化・芸術・スポーツ といった性格をもつ 個性的 な店舗など幅広い用途を、バランスよく 誘致します。

また、これまでとおり、公共性や地域振興 に資するものなど行政サービスの向上に繋がる提案があれば積極的に受け入れます。



ビーコルセンター（スタジオ）



パスポートセンター

## 駅 間

駅からみなきたウォークへ新たな人の流れを生み出すために、来街者・地域の方々が 付加価値 を求めて訪れたいような 個性豊かな 店舗等を誘致し、タウンセンター地区の回遊性向上を図ります。また、駅間区域には、吾妻山公園や早淵川などの貴重な地域資源もあり、憩いの場 や 体験型の施設 など、特性を生かした活用を誘導していきます。



ベーカリー（+くつろぎ機能）

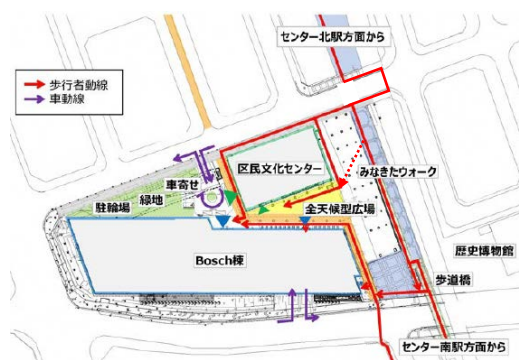


いちご栽培ハウス（+収穫体験）

### Pick Up 都筑区民文化センターの開業と周辺の活用

令和6年度に都筑区民文化センターの開業が予定されています。併設される民間研究開発施設との間には全天候型広場（以下「広場」と言います。）が配置され、イベント会場としても利用される予定です。

広場の東側には、隣接する高架下区画及び広い歩道空間があり、広場の賑わいをみなきたウォークに波及 させるため、連続性・調和のとれた活用 を行う必要があります。また、回遊性向上 のため、みなきたウォークから広場、広場から歴史博物館といった 歩行者動線 を確保する必要があります。



施設配置とアクセス例



### 3 景観ルール等

駅構内及び高架下に出店される際は、歩いて楽しいまちづくりのため、以下の内容に留意してください。

#### (1) 全体<sup>□</sup>のデザイン

- ・ コーポレートカラー等の使用については、交通局と十分協議を行うこと。

#### (2) 駅<sup>□</sup>至<sup>□</sup>近<sup>□</sup>（高架下）及び駅<sup>□</sup>間<sup>□</sup>のデザイン

- ・ ガラス等見通しのよいファサードで設え、みなきたウォークと一体感のある店先とすること。
- ・ 防犯や視認性に留意した建物配置、照明計画やサイン計画を行うこと。
- ・ 夜間や定休日においても、店舗内の灯り等が沿道にしみ出るよう努めること。

#### (3) 運営

- ・ 賑わい形成と防犯の観点から、平日に加え土日営業を原則とし、営業時間は、コアタイム（11時～19時）を含めること。
- ・ センター南商業地区振興会又はセンター北商業振興会への加入を推奨する。

### 4 貸付期間

将来の環境変化やニーズの動向に対応し、柔軟にリニューアルや用途変更が行えるよう、**なるべく長期にわたらないように留意**します。

しかし、開発を行う事業者の収支採算や、補助金を導入する事業との関係等を考慮すると、**事業者がある程度の期間は継続的に事業を続ける必要**もあります。

このため、以下を貸付期間の上限の目安とします。

ア 堅固な建物整備を伴わない利用（暫定駐車場等）	⇒ 最長で3年間程度
イ 建物整備を伴う利用	⇒ 最長で10～15年間程度
ウ 契約継続（※1）又はイの建物を利用（※2）	⇒ 最長で5～10年間程度
エ 行政の補助金を導入した施設整備を伴う利用	⇒ 最長で30年間

※1 貸付期間満了後も、引き続き **事業継続することが地域の利益を著しく損なわず**、かつ **より良い代替利用提案がない場合** は、**貸付期間を更新** できることとします。

※2 駅構内商業用区画の場合、入居時に交通局等及び事業者の設備投資があるため、柔軟に判断します。

## IV 事業者の決定

### 1 事業者募集から決定までの流れ

#### (1) 事業者の募集

- ① ウェブサイト「横浜市交通局資産活用ポータルサイト」に、未利用区画の情報を掲載し、活用提案を募集します。
- ② 公募に期間を設けた案件は所定の締切時点、年間を通じて常時公募を行っている案件は年4回の締切（各四半期末）時点で、活用提案があれば、交通局等で内容をヒアリングします。

#### (2) 活用提案の事前検討

- ① Ⅲ章に例示した有効活用のイメージに明らかに適合しない提案は、交通局においてお断りします。
- ② 有効活用のイメージに合致する提案については、実現可能性や、鉄道施設（高架・駅舎など）に与える支障がないか等を、交通局において確認します。

#### (3) 地元関係者からの意見聴取

**別紙「提案概要説明書」**を作成の上、活用提案の内容を「タウンセンター活性化検討会（みなぎたウォーク活性化専門部会）」にご説明し、整備に向けて修正が望ましい点や、地元配慮すべき事項について、ご意見をいただきます。

#### (4) 事業者の決定

- ① **交通局等が事業者を選考する際には、地元意見を記入した「提案概要説明書」を参考と**します。
- ② 年間を通じて常時公募を行っている案件については、交通局等は、事業者の決定のほか、**貸付期間や貸付条件等**についても、**地元意見を参考として定める**こととします。

### 2 活用提案の事前検討にあたっての提出資料

- (1) 活用の考え方に沿うものか確認するため、以下の資料について、提供をお願いします。
  - ・事業計画書（会社案内、事業内容、出店理由、想定売上、スケジュール等）
  - ・店舗等の概要（平面図、イメージパース等）
- (2) また、活用検討を進める中で、以下の書類等の提出を求める場合があります。
  - ・履歴事項全部証明書
  - ・貸借対照表、損益計算書等の財務諸表
  - ・納税証明書

## 意見聴取時のルール

(1) ご意見は、タウンセンター活性化検討会（みなきたウォーク活性化専門部会）（以下「専門部会」と言います。）メンバーよりいただくこととします。

◇ センター南商業地区振興会 会長

◇ センター北商業振興会 会長

◇ 株式会社横浜都市みらい 役員

特に必要があると認められる場合には、上記専門部会を会議体方式で開催し、意見聴取を行うこととします。

(2) ただし、専門部会メンバーのご指名により、指名された方から 代理 でご意見をいただくことも 可能 とします。

(3) また、専門部会メンバーまたは(2)の代理の方のご判断により、必要があると認められる場合には、以下の方々からもご意見をいただくこととします。

◇ 都筑区連合町内会自治会会長

◇ 該当地区の 町内会長

(4) 地元関係者への意見聴取に先立ち、都筑区役所の意見も聴取し、「提案概要説明書」に記載しておく こととします。

(5) 意見聴取時には、「提案概要説明書」をベースに、必要に応じて資料を添付し、交通局から提案概要をご説明します。

地元関係者から頂いたご意見は「提案概要説明書」に記入します。

## V 資料

別図1 センター南北駅間高架下の活用 ソーニングのイメージ

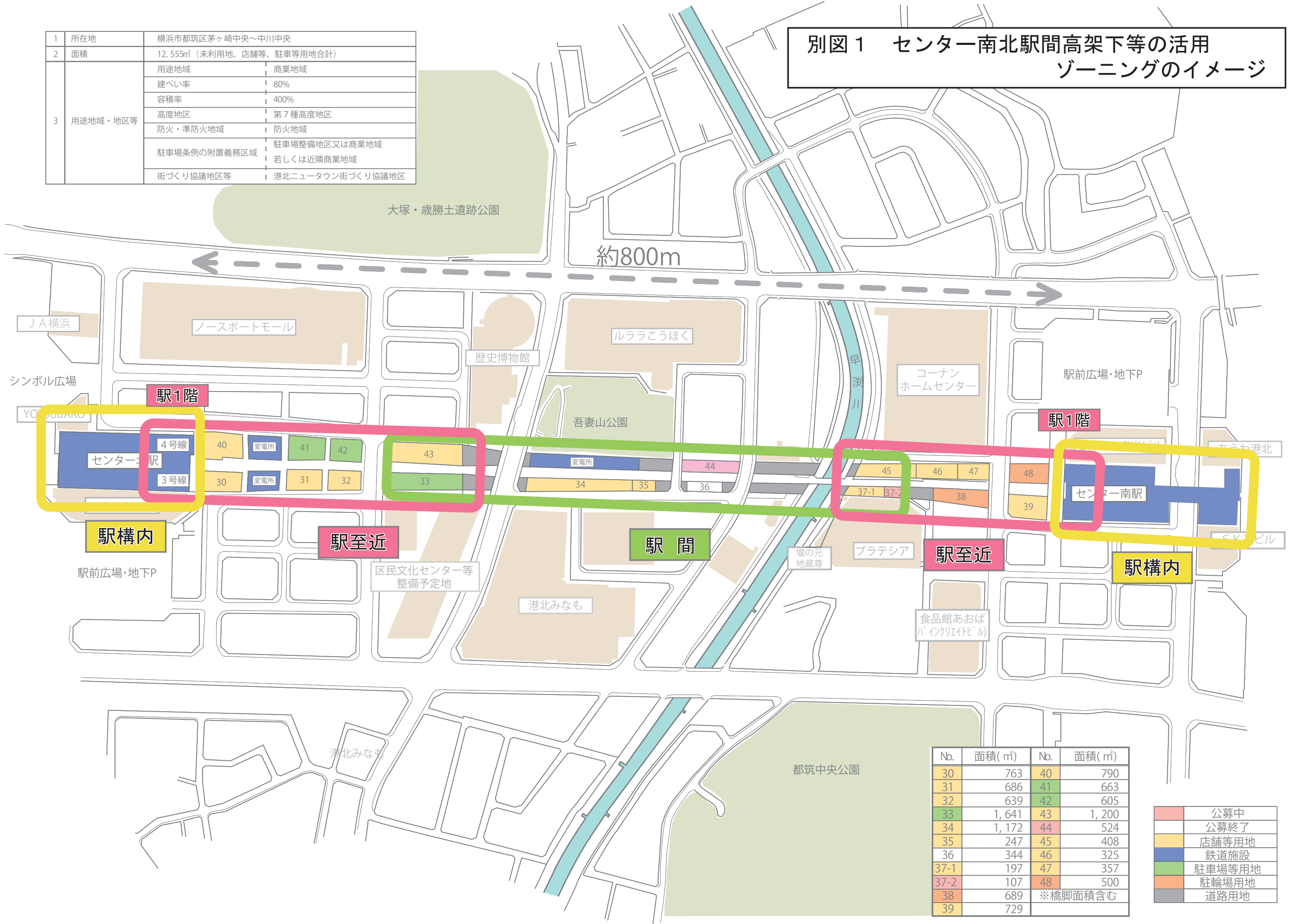
別図2 センター南北駅間高架下の活用状況（令和4年3月）

別紙 センター南北駅間高架下有効活用 提案概要説明書



別図1 センター南北駅間高架下等の活用  
ゾーニングのイメージ

1	所在地	横浜市都筑区茅ヶ崎中央～中川中央	
2	面積	12,555㎡ (未利用地、店舗等、駐車等用地合計)	
3	用途地域	商業地域	
	建ぺい率	80%	
	容積率	400%	
	高度地区	第7種高度地区	
	防火・準防火地域	防火地域	
	駐車場条例の附置義務区域	駐車場整備地区又は商業地域 若しくは近隣商業地域	
	街づくり協議地区等	港北ニュータウン街づくり協議地区	

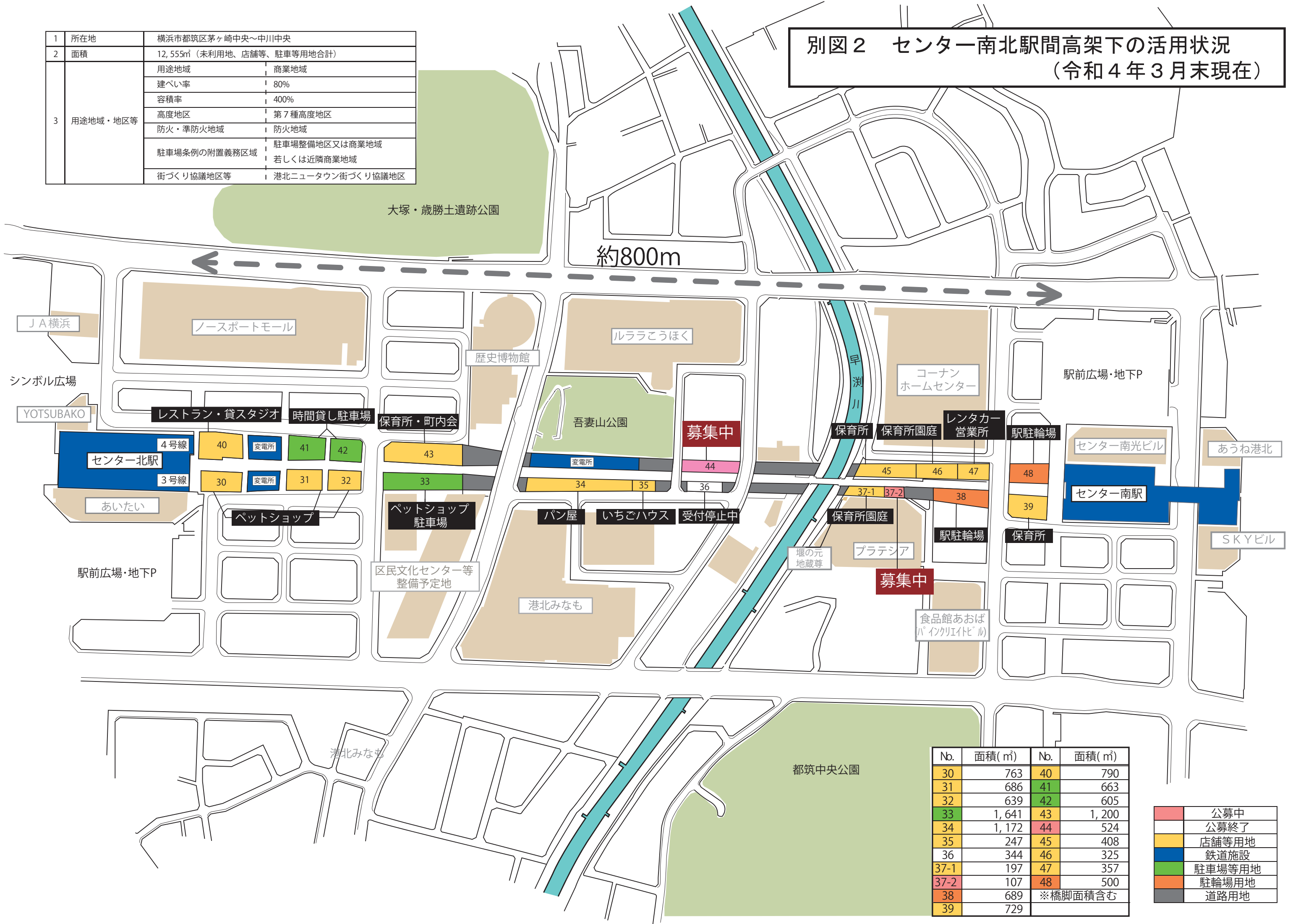


Nb.	面積(㎡)	Nb.	面積(㎡)
30	763	40	790
31	686	41	663
32	639	42	605
33	1,641	43	1,200
34	1,172	44	524
35	247	45	408
36	344	46	325
37-1	197	47	357
37-2	107	48	500
38	689	※橋脚面積含む	
39	729		

公募中
公募終了
店舗等用地
鉄道施設
駐車場等用地
駐輪場用地
道路用地

別図2 センター南北駅間高架下の活用状況  
(令和4年3月末現在)

1	所在地	横浜市都筑区茅ヶ崎中央～中川中央	
2	面積	12,555㎡ (未利用地、店舗等、駐車等用地合計)	
3	用途地域・地区等	用途地域	商業地域
		建ぺい率	80%
		容積率	400%
		高度地区	第7種高度地区
		防火・準防火地域	防火地域
		駐車場条例の附置義務区域	駐車場整備地区又は商業地域 若しくは近隣商業地域
		街づくり協議地区等	港北ニュータウン街づくり協議地区



Nb.	面積(㎡)	Nb.	面積(㎡)
30	763	40	790
31	686	41	663
32	639	42	605
33	1,641	43	1,200
34	1,172	44	524
35	247	45	408
36	344	46	325
37-1	197	47	357
37-2	107	48	500
38	689	※橋脚面積含む	
39	729		

	公募中
	公募終了
	店舗等用地
	鉄道施設
	駐車場等用地
	駐輪場用地
	道路用地

# センター南北駅間高架下等有効活用 提案概要説明書

1 開発予定区画の概要								
(1) 場所						(2) 面積		
(3) 現状・制約条件等								
2 提案事業者								
No.	主な利用目的	整備・運営主体	活用概要	主な長所	主な課題			
①								
②								
③								
3 主な意見								
No.	主な利用目的	交通局( 月 日)		都筑区政推進課( 月 日)		地元意見( 月 日)		
		評価	意見	評価	意見	評価	意見	
①								
②								
③								
【評価】◎: 第1候補として強く推薦する。○: 優良な候補として推薦する。△: 積極的に薦めないが、進出に異議があるほどではない。 ×: 進出は望ましくない。								
4 附帯意見								
都筑区意見								
地元意見								