

## 都市整備対策特別委員会行政調査報告から

### 【吹田市】 市立吹田サッカースタジアムについて

#### 1 整備の背景や経緯

##### (1) スタジアム整備の背景

Jリーグのガンバ大阪は、平成5年のリーグ発足以来、吹田市内の北側に位置する万博記念競技場を本拠地としていたが、改修による対応が困難なほど老朽化が進んでいたことや、観客席数がFIFA（国際サッカー連盟）の基準を満たしていなかったことなどから、平成20年、チーム自前による新スタジアムの建設構想を表明した。

まず、スタジアムの建設地を探すため、活動エリアである大阪府北摂地域の4市（吹田市・茨木市・高槻市・豊中市）や大阪府にも協力を要請し、協議を重ねたものの、適当な候補地が見つからず、交渉は難航を極めた。

しかしながら翌21年、万博記念公園を管理していた日本万国博覧会記念機構（現在は大阪府所有）との協議の末、以前のホームスタジアムからほど近い万博記念公園の南東側の敷地を建設地とすること、建設資金は寄付金及び国等からの助成金のみで賄うことなどの基本的な方針が固まり、22年3月、スタジアム建設のための募金団体設立という前例のない斬新な手法による取り組みが始まった。



スタジアム周辺図

図右上に以前のホームスタジアムの万博記念競技場。現在のホームスタジアムは、図右下に位置。

##### (2) スタジアム建設募金団体の概要

①団体名：スタジアム建設募金団体（以下「募金団体」）

②メンバー：(株)ガンバ大阪、(公社)関西経済連合会、(公財)日本サッカー協会

(公社)日本プロサッカーリーグ ※代表理事にはガンバ大阪社長（当時）が、理事にはチーム役員のほか、関経連会長や日本サッカー協会の川淵三郎最高顧問、村井満Jリーグチェアマンなどの関係者が名を連ねた。

③事業内容：サッカースタジアム建設にともなう寄付金募集、サッカースタジアムの仕様決定建設・契約などに関わる行為、完成したサッカースタジアムの地方公共団体に対する寄贈、その他前述の目的を達成するために必要な行為

④目標金額：140億円（国等からの補助金を含む）



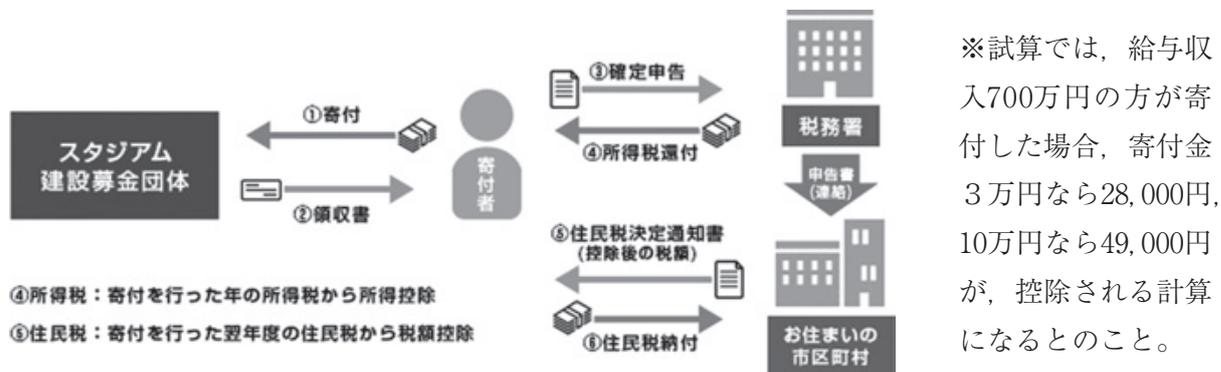
寄付金によるスタジアム建設のイメージ

(3) ふるさと納税制度の活用

22年3月に設立された募金団体は、寄付金を集めて建設した後の取扱いに関する吹田市との紆余曲折を伴う交渉、市議会における議決、国税当局との調整などを経て、24年4月から募金の受付を開始し、募集に当たっては、「国等に対する寄付金」の枠組みが活用された。

また、国税庁との交渉は募金団体が行ったが、吹田市も、自治体として協力している姿勢を示して後押しを行ったほか、ガンバ大阪のスポンサーとなっている金融機関が、窓口での寄付手数料を無料にするなど、関係する企業、団体等によるさまざまな形による協力のもとで募金活動が進められた。途中、募金額の低迷による募集期間の延長や、チームのJ2降格など苦境もあったが、26年のJ1復帰後いきなり国内三冠タイトルを獲得するなど、チームの好成績に刺激されたように募金額もふえ、27年3月の受付締め切りまでに140億円をクリアした。

①ふるさと納税制度を活用した税控除の仕組み



②募金活動等の集計状況

	金額	備考
法人	99億5,018万6,535円	延べ721社
個人	6億2,215万2,091円	延べ3万4,627人※個人枠の当初目標は30億円
助成金等	35億1,332万6,757円	日本スポーツ振興センター「スポーツ振興くじ助成」(toto助成)：約30億円、国交省「住宅・建築物省CO2先導事業」、環境省「自立・分散型低炭素エネルギー社会構築推進事業」
合計	140億8,566万5,383円	

※ toto助成金は制度上、吹田市が申請し交付を受け、市から募金団体に補助金として交付

(4) スタジアム竣工までのあゆみ

20年	スタジアム建設を構想
21年7月	日本初の寄付金でスタジアムを建設する計画を発表
22年3月	スタジアム建設募金団体が発足
22年5月	設計施行者選定コンペ開始
22年7月	設計施行者が竹中工務店に決定
23年10月	募金団体が、吹田市へ建設候補地決定を正式報告
23年12月	スタジアム建設を希望する署名21万超を吹田市に提出。同市議会において、「スタジアム採納に関する議案」を全会一致で可決
24年3月	大阪国税局より「国等に対する寄付金」の確認を受ける
24年4月	募金活動スタート
25年3月	1年目の募金活動終了。募金額が約78億円にとどまり、募金活動延長を決定
25年12月	スタジアム建設着工。当時の募金額は110億円余り。目標まで残り約30億円
26年3月	2年目の募金活動終了時点で募金額約130億円。屋根が設置できるまでの募金が集まったものの、ビジョン等の設備が設置できないため、再度1年間の延長を大阪国税局へ申請。3年目の募金活動が認められる。
27年3月	3年目の募金活動が終了。3年間で約138億円の募金が集まり、試合開催に必要な最小限の設備を整えたスタジアムの建設が可能となる
27年6月	かねてより申請していた補助金の交付が決定し、最終的な総事業費が約140億8,567万円に確定。当初目標どおりのスペックで建設が決定
27年9月	スタジアム竣工
27年10月	スタジアム竣工イベントを実施。スタジアム初お披露目

2 スタジアムの概要

(1) 建築概要等

- ① 名称：Panasonic Stadium Suita（市立吹田サッカースタジアム）
- ② 敷地面積：90,065㎡（建築面積：約24,696㎡，延床面積：約63,908㎡）  
※東西約160m×南北約210m，ピッチと客席間が7～10mの近さ
- ③ 施設規模：地上6階建て（最高点の高さ40.33m）
- ④ 施設構造：鉄筋コンクリート造・鉄骨鉄筋コンクリート造・鉄骨造  
（下層エリア・VIPエリア・上層エリアの3層構造）
- ⑤ 施工期間：平成25年12月～27年9月（22ヶ月間）
- ⑥ 建築主：スタジアム建設募金団体
- ⑦ 設計施工：(株)竹中工務店（コンストラクションマネージャー：(株)安井建築設計事務所）
- ⑧ 収容能力：40,000人（総数） ※入場可能数：39,694人
- ⑨ 総事業費：14,085,665,383円 ※通常なら200億円規模の整備費が必要とのこと  
（参考）国内の同規模スタジアムの収容人員・事業費  
豊田スタジアム（45,000人，447億），東北電力ビッグスワン（42,300人，300億）  
九州石油ドーム（40,000人，250億），ノエビアスタジアム（30,132人，230億）

(2) スタジアムの特徴（設計・工法・構造等）

① 大規模建築のコンパクト化

将来的な維持管理費軽減のため、観客席を積層させる断面構成による平面サイズの最小化を目指し、スタジアムの持続可能性と劇場のような臨場感を実現（右図参照）

② 開発面積の最小化とスマートコミュニティの実現

万博記念公園隣接の既存施設の活用により、新たな駐車場や道路を設けない計画とし、開発による環境影響を最小限に抑えるとともに、隣接の大型商業施設と一括受電することで地域全体の省CO2にも配慮

③ スタジアム初の屋根免震と3Dトラスで鉄骨量40%削減

観客席全面を覆う屋根に免震構造を採用し、地震の際の建物安全性を向上させるとともに、照明器具や音響設備等の落下リスクを低減するとともに、縦・横・斜めの特徴的架構を開発し、従来比で約40%の鉄骨量を削減（右図参照）

④ 芝生育のための低い屋根と全方位の通風スリット

天然芝生育のため、屋根を低く設置するとともに南側にガラスを採用することで日照を確保。また、芝生の光合成促進や温湿度調整のため、観客席下全方位に通風スリットを設け、フィールドに風が流れる環境を確保（右写真参照）

⑤ 芝散水とWC洗浄水の50%に雨水を利用

屋根に降った雨を一時的に地下の専用ピットに貯留した後、ろ過処理し、芝への散水や観客が利用するトイレ等の洗浄水に利用し、年間使用量の約半分をカバー

⑥ 高耐久、メンテナンスレスの仕上材

仕上材の削減や長寿命材料の採用を徹底するとともに、押出成形セメント板や躯体のコンクリートなどの素材をそのまま見せるミニマムなデザインを採用（右写真参照）

⑦ 国内スタジアム最大504KWの太陽光発電パネル

大面積の屋根を利用し、高出力240Wの太陽電池パネル2,100枚を設置し、合計出力504KW、年間発電量約480MWhを想定し、発電量や日射量をスタジアムのモニターで表示することで、観客のエコ意識向上を図る（右写真参照）

⑧ 消費電力34%を削減する国内初のオールLED照明

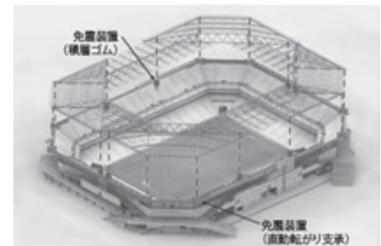
フィールド照明にLED投光器を採用し、競技に必要なとなる1,500ルクスの照度と高い均斉度を確保しつつ、消費電力の大幅削減を実現。（右写真参照）

⑨ 労働者数を1/6にした躯体PC工法

鉄筋コンクリート造の観客席の約8割がプレキャストコンクリートで構成され、基礎や梁段床等の構造体を工場製作することで型枠量を大幅に削減し、労働者数を1/6まで省人化



3層構造の断面図



免震構造の仕組み



ガラス屋根と客席下のスリット



客席下の簡素な造り



電池パネル（屋根中央の三角部分）



オールLEDの照明

(3) スタジアムの特徴（その他）

① ヨーロッパスタイルのVIPフロア

高級感あふれるラウンジを含め、2,000席のVIPエリアを完備し、ヨーロッパのスタジアムのような多様な観戦を実現（右写真参照）



VIPラウンジの様子

② 最先端のシステム導入

基幹ネットワークの構築による最先端の顧客・販売管理、セキュリティ、音響、映像、放送設備等のシステム導入と拡張可能なシステムの構築

3 管理運営面の特徴

(1) 公民連携による管理運営

同スタジアムは、募金団体が建築主となり、寄付金を元手に建設された後、竣工日に吹田市に寄贈され、同市が公共施設として所有しているが、指定管理者として(株)ガンバ大阪を指定し、同チームが施設の管理運営を行うという公民連携の手法を採用している。

なお、スタジアムの敷地については、現在の所有者である大阪府と吹田市が事業用定期借地契約を結び借りており、2013年12月から2063年3月まで、年間約1億5,000万円の賃借料を支払うことになっているが、敷地は借地で、建物は市所有のため、チームはスタジアム敷地の固定資産税を支払う必要はなく、また、市道の道路標識等は市の負担で表示を変更している。（※当初の契約先は日本万国博覧会記念機構だったが、26年4月から公園管理者が大阪府に変更）

① 指定管理者：(株)ガンバ大阪

② 契約期間：2013年9月30日～2063年3月31日

③ 委託料：0円（チケット売上等の利用料金から管理運営費をねん出）

【参考】チーム側の管理運営費：約7億円／年

設備等のメンテナンス費用1億5,000万円、芝の管理費用1億5,000万円、土地の賃借料1億5,000万円、修繕用積立金1億5,000万円、人件費1億円  
※土地の賃借料は、ガンバ大阪⇒吹田市⇒大阪府という流れで支払われる

④ ネーミングライツ：2億1,600万円／年間（30年1月からの5年契約）

※吹田市がスタジアムの愛称に係る命名権者を募集し、ガンバ大阪の親会社であるパナソニック(株)が優先交渉権者に決定

(2) 地域防災の拠点

① 災害対策本部のバックアップ機能

災害等により吹田市役所が使用不能となった場合に活用

② 救援物資の配送センター機能

③ 太陽光発電による電気の確保

④ 生活用水の確保（飲み水、シャワー、手洗い用）

⑤ 災害用備蓄倉庫の設置

⑥ 避難所機能（300人なら1カ月、800人なら10日滞在可）



客席下に設置された備蓄倉庫

#### 4 効果及び課題、今後の展開

##### (1) スタジアム整備による効果

###### ① 臨場感にあふれ、地球にやさしいエコ・コンパクトスタジアム

- ア ピッチに近い臨場感あふれる客席等の構造（ピッチから最短で7m、客席の配置角度）
- イ 全席屋根に覆われた快適な観戦環境の実現（J1スタジアム基準をクリア）
- ウ 試合前後から楽しむ回遊できるコンコース（ショッピングモールのような店舗、車いす席）
- エ ヨーロッパのスタジアムのような多様な観戦を実現（2,000席のVIPエリア）
- オ 環境面の配慮（太陽光発電、雨水利用、オールLED照明、芝育成のための通風性確保）

###### ② 吹田市との円滑な協力体制の確立

- ア 募金団体等における推進体制（市が専任部局を設け、建設等諸手続や地域住民との調整）
- イ 整備後の管理運営等の推進体制（長期の指定管理、看板広告等の営業活動自由化）

###### ③ 周辺との一体開発の推進

- ア 万博記念公園（太陽の塔の一般公開や、「はなフェス」など多彩なイベントを年中開催）
- イ エキスポシティー（受電設備の共通化で災害時に電力供給可能、連携イベントの開催）
- ウ 大阪府（「万博記念公園周辺の未来を語る会」との連携、周辺道路・歩道等の改善）

項目	平成27年	平成28年	
試合数	26試合	23試合	
観客	入場者数	370,000人	530,000人
	J1平均	16,000人	25,342人
売上	入場券	7億9千万円	13億9千万円
	グッズ	4億9千万円	5億8千万円
	飲食	1億3千万円	3億6千万円

観客動員、売上への影響（完成前後の比較）

項目	大阪府下	吹田市	
建設による 経済波及効果	274億7千万円	68億7千万円	
観客の消費 経済効果	初年度	81億6千万円	40億8千万円
	2年目以降	604億3千万円	302億2千万円
合計	960億7千万円	411億6千万円	

スタジアム整備がもたらす経済効果見込み  
（関西大学：宮本教授による平成21年時の試算）

##### (2) スタジアム整備後の課題

- ① 管理運営のための資金確保（市からの補助金がなく、今後の修繕積立金等の確保が不安）
- ② 芝生管理の難しさ（当初は5年スパンの張替え予定も、3年で張替え済（経費5千万円））
- ③ 年間試合数の制約（J1：20試合、J3：15試合、代表戦等：5試合の年間40試合）
- ④ 試合以外の利用（貸会議室、VIPルームの販売低迷（全体の約3割）、騒音等の自主規制）
- ⑤ 交通手段の制約（モノレール輸送は1便約500人が限界、周辺道路が狭くバス輸送が不便）
- ⑥ エキスポシティー等との連携（連携イベントの充実、モノレール駅からの道路・歩道の改善）

##### (3) 今後の展開

- ① 営業活動の強化（看板広告、貸会議室、VIPルーム（宴会等）、結婚式、就職説明会）
- ② チケットの電子化（QRコード等のキャッシュレス決済の導入検証、データ分析）
- ③ 音楽イベント等の誘致強化（29年度に市が騒音等による影響調査を実施済）
- ④ 既存観光施設との連携による集客（USJ等とセットの旅行パック、スポーツツーリズム）
- ⑤ 健康増進拠点（近隣の阪大医学部やガンバ大阪コーチ等による運動プログラムの提供）
- ⑥ 地域の交流拠点（地域のイベント誘致、環境・防災教育の場としての活用）

## 【横浜市】 みなとみらい21地区のまちづくりについて

### 1 取組みの経緯及び目的等

#### (1) 取組みの経緯

戦災で大半が焼失した横浜市の都心は、戦後も米軍に接収されたため、計画的な復興や再整備を実施する機会が得られなかった一方で、商社等の業務機能の東京流出など、高度経済成長に伴う首都東京の巨大化による急激な郊外部の住宅開発と人口増加（東京のベッドタウン化）に苦しんだ。

また、郊外部と都心を結ぶ鉄道の結節点として横浜駅周辺が急速に栄えたことで、開港以来の関内・伊勢佐木町地区と二分された状態となっていた。（写真左上が横浜駅、中央は造船所、右下が関内地区）

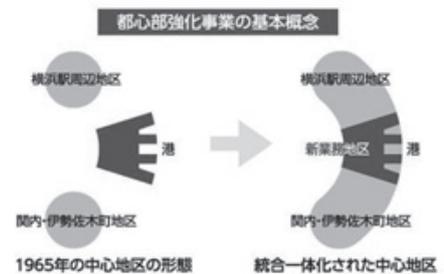


こうした状況の打開と個性ある自立都市を目指し、相互に関連する6つの戦略的プロジェクト（都心部強化事業、港北ニュータウン建設事業、金沢地先埋立事業、高速鉄道（地下鉄）建設事業、高速道路網建設事業、ベイブリッジ建設事業）を打ち出した。「みなとみらい21事業」はそのうちの都心部強化事業の中核的プロジェクトとして提案されたものである。

#### ① 都心部強化事業の概要

都心部強化事業のねらいは、開港以来の都心部である関内・伊勢佐木町地区と高度経済成長期に急速に都市化した横浜駅周辺地区の一体化と再整備にあった。

2つの都心に挟まれた臨海部には、高度経済成長期に活躍した埠頭や造船所があったが、各機能を廃止または移設し、跡地に業務をはじめとした都市機能を集積させ、2つの都心を一体化・強化しようとしたものである。



#### (2) みなとみらい21事業の目的

##### ① 横浜の自立性の強化

関内・伊勢佐木町地区と横浜駅周辺地区に二分されていた横浜の都心部の一体化により、オフィス、文化施設、商業施設等多彩な機能の集積、市民の就業の場や賑わいの場の創出を進め、経済の活性化と経済基盤を確立することで、横浜の自立性を強化する。

##### ② 港湾機能の質的転換

海辺に臨港パークや日本丸メモリアルパークなどの公園、緑地を整備し、市民が憩い、親しめるウォーターフロント空間をつくる。そのほか、国際交流機能や港湾管理機能を集積する。

##### ③ 首都圏の業務機能の分担

首都圏の均衡ある発展を目指し、東京に集中した首都機能を分担する最大の受け皿として、業務・商業・国際交流などの機能の集積・拡大を図る。

(3) みなとみらい21の都市像

① 24時間活動する国際文化都市

コンベンション機能を備えた国際交流拠点として、パシフィコ横浜（横浜国際平和会議場）を中心に、オフィス、文化施設、商業施設、都市型住宅など、様々な機能を有機的に結合。世界各地の動きに常時対応する、活気に満ちた国際色あふれる魅力的な街をつくる。

② 21世紀の情報都市

先端技術・知識集約・国際業務などの分野で活動する企業の中核管理部門や研究開発部門を初め、国の行政機関などの業務機能を集積し、経済・文化など、様々な情報を創造・発信する情報都市として機能していく。

③ 水と緑と歴史に囲まれた人間環境都市

ウォーターフロントの貴重な特性を活かし、人間と自然とが溶け合う潤いのある街づくりを進め、水際に広がる大規模な緑地などを整備し、緑のネットワークを形成する。

また、横浜の歴史を象徴する赤レンガ倉庫や石造りドックなどを保存・活用し、水と緑の中で歴史の香りが漂う、開放的な都市環境を実現する。

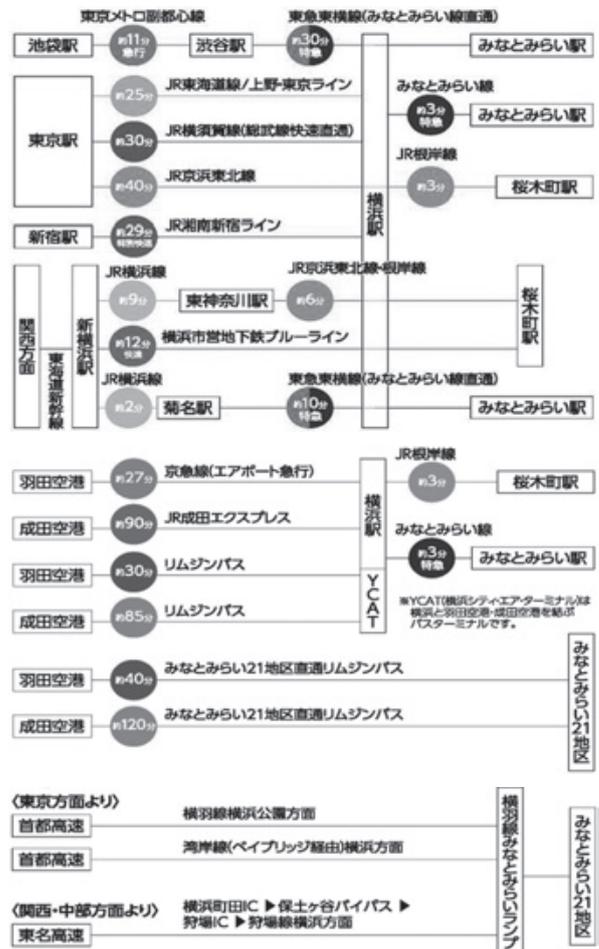
2 みなとみらい21地区のまちづくりの概要

(1) 高いアクセス性と多様な交通ネットワーク

① 鉄道アクセス



③ 主要ターミナル等からの所要時間



② 自動車アクセス



④ 地区内外を結ぶ道路網（幹線道路）

地区内には、みなとみらい21地区の都市機能を支え、首都高速神奈川1号線横羽線に接続する「みなとみらい大通り」と、新港地区と山内地区とを結び、地下と地上の二層構造の臨港幹線道路でもある「国際大通り」の2本の主要幹線道路が整備されている。

また、主要幹線道路を結ぶ幹線道路がおおむね200m間隔で整備されており、歩道に植えられた街路樹にちなんだ名称となっている。



⑤ 回遊性を高める多様な交通



ぶかり棧橋（水上バス）



あかいくつ（観光周遊バス）

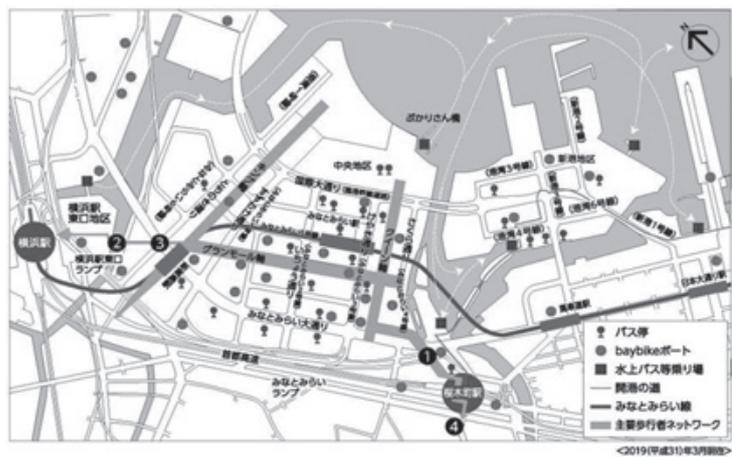


ベイバイク（シェアサイクル）

⑥ 地区内外を結ぶ歩行者ネットワーク（歩行者通路）

地区内には、桜木町駅方面から海に向かう「クイーン軸」、横浜駅方面から海に向かう「キング軸」、街の中央でこれをつなぐ「グランモール軸」の三つの都市軸を主要な歩行者軸とする、多様な歩行者空間が整備されている。

さらに地区内外を結ぶ歩道橋や「野毛ちかみち」等の地下道など、快適で回遊性の高い歩行者ネットワークが形成されている。



はまみらいウォーク（右上図②）



みなとみらい歩道橋（右上図③）

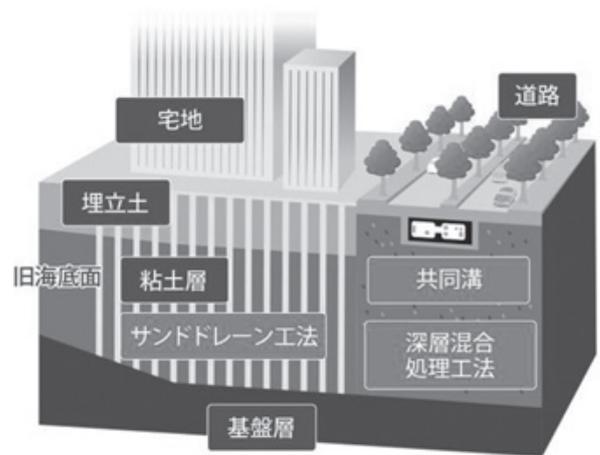


野毛ちかみち（右上図④）

(2) 災害に強い都市基盤

① 地盤改良・液状化防止

都市の基盤となる道路や宅地の造成については、みなとみらい21地区の埋立地の場合、地震災害や地盤沈下などを考慮し、宅地はサンドドレーン工法（軟弱地盤に一定の間隔で「砂の杭」を作り、それを通じて地盤沈下の原因となる地中水を短期間で排除させ沈下を抑制）道路は深層混合処理工法（軟弱な地盤にセメント等の改良材を混ぜ合わせ地盤を固定）を実施するとともに、埋立て用材については液状化しにくい粒径の異なる土砂を用いている。



② 共同溝

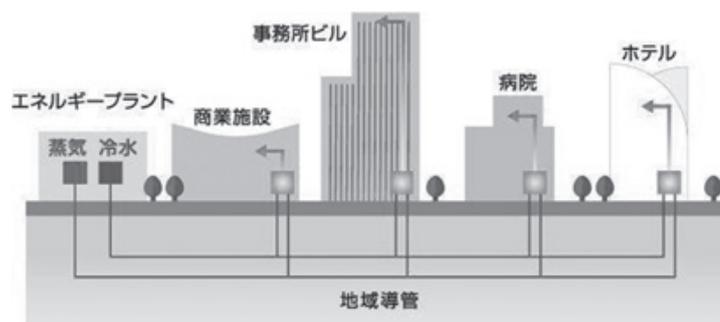
地区内の幹線道路の地下には、都市機能を支える供給処理施設を収容する共同溝を設置しており、道路下の地下空間を有効活用し、都市災害の防止や都市景観の向上を図っている。

中央地区では、みなとみらい21地区のまちづくりに合わせ、昭和58年度から順次整備を進め、平成16年には完成しており、新港地区では、電線共同溝の整備を進めている。



③ 地域冷暖房システム

みなとみらい21地区では、冷温熱を集中的に製造・供給・管理し、エネルギーを効率的に供給する地域冷暖房システムを採用し、公害や都市災害のない安全な都市生活を実現している。センタープラントには、低廉な深夜電力を使用するSTL潜熱蓄熱システムを採用し、第2プラントでは、高効率の大型電動ターボ冷凍機の採用により、二酸化炭素排出量の低減と省エネルギーを図っており、今後も供給区域の拡大に合わせ、環境に配慮した効率の良い熱源機器の増設を進めていく。

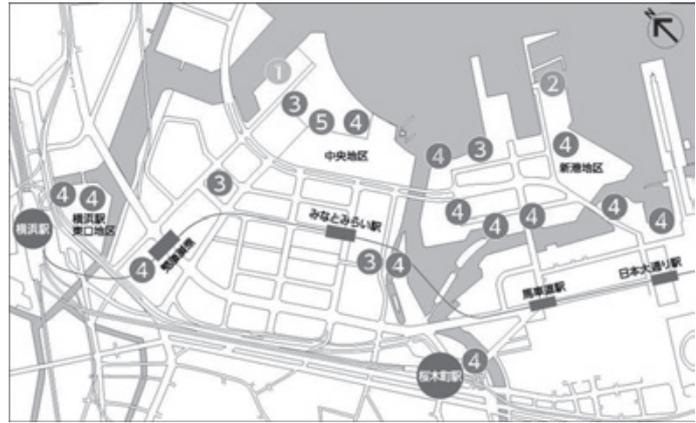


地域冷暖房システムの仕組み

④ 高潮対策・津波対策

みなとみらい21地区においては、各河川や横浜港における高潮・津波対策として、護岸の高さを標高2.7～3.1m、宅地の高さを標高3.1～5.0mで整備している。

また、想定される最大級の津波による浸水予測等を踏まえ、津波から速やかに避難するため、海拔標示を各所に設置するとともに、津波避難情報板や津波警報伝達システム等を整備している。



耐震バース（右上図①）



海上防災基地（右上図②）



災害用給水タンク（上図③）



海拔表示



津波避難情報板と津波警報伝達システム（右上図④）



(3) 潤いと安らぎのある都市環境の整備

① 緑のネットワーク

地区内では、ウォーターフロントという恵まれた立地条件を活かすため、水際線に特色のある緑地を配置し、各緑地をプロムナードで結ぶとともに、中央地区の中心にグランモール公園を整備し、地区全体で緑のネットワークを形成している。また、道路等の公共空間や各施設における高水準な緑化により、地区全体で四季等を感じられる緑の創出に努めている。

② 屋上・壁面・公開空地緑化

地区内には、屋上緑化、壁面緑化、公開空地への緑化などを行っている施設が複数あり、ヒートアイランド現象や室内の熱環境の緩和に加え、省エネや建築・構造物を保護する効果などが見込まれるほか、歩行者に安らぎを与えてくれることも期待される。

③ 発電及び舗装

地区内では、太陽光発電や小型風力発電が複数施設に設置され、照明等に活用されているほか、舗装路面に熱反射塗料等を塗布し、温度上昇を抑制する遮熱性舗装を実施されている。

(4) 中央地区のまちづくり

① みなとみらい21街づくり基本協定

昭和63年にみなとみらい21中央地区の地権者等で締結された同協定は、地権者の間でまちづくりについてのルールを自主的に定め、基本的な考え方を共有し、調和のとれたまちづくりを進めることを目的としており、まちづくりのテーマや土地利用イメージとともに、まちづくりに関する基本的な考え方が示されている。

また、建築物については、敷地規模、高さ、ペDESTリアンネットワーク、外壁後退等の基準が示され、高度情報化社会への対応、都市防災、環境や周辺市街地への配慮など、都市管理に関する項目についても規定されている。

ア ペDESTリアンネットワーク

クイーン軸、キング軸、グランモール軸の3軸で歩行者ネットワークの骨格を形成

イ スカイライン

都市的骨格に沿って、超高層の建物を計画的に配置し、街のランドマークを形成するとともに、全体的な基調として内陸から海へ向かって徐々に街並を低くしている。また、街の主要なビスタポイントから海に向けて通景空間を設けるとともに、各建物の建て方を工夫することで、街の奥深くまで海が感じられるようになっている。

ウ コモンスペース

「コモンスペース」とは、公共空間と建物とを結びつける中間領域のことで、人々が自由に出入り可能な空間として、通り抜け通路、中庭、建物内の吹抜け空間など、施設ごとの創意工夫により、さまざまな演出が施されている。

エ アクティビティフロア

街の賑わいを演出するため、全ての建物の低層階に、店舗、ショールーム、サービス施設等、人々が自由に利用できる空間を設置し、変化に富んだ回遊空間を演出している。

(5) 新港地区のまちづくり

① 歴史と景観を活かした再開発

みなとみらい21中央地区と開港以来の街・関内山下地区との結節点に位置する新港地区は、我が国初の近代的な港湾施設として、明治後期から大正初期にかけて建設されたもので、赤レンガ倉庫に代表される懐かしい港の風景や石畳等が長い歴史を物語っている。この地区の再開発に当たっては、これらの歴史的資産や港の景観の保全に十分配慮した上で、横浜港を支える港湾関連業務施設や静穏な水面を活かした緑地などが整備されている。

② 新港地区の個性とまちづくり像

ア 街の“楽しさ”を実現する

21世紀の横浜を支える港湾施設、貿易振興や国際交流に貢献する施設、歴史性や静穏な内水面を活かした市民と港を結ぶ緑地等を整備し、賑わいと楽しさ溢れるまちづくり

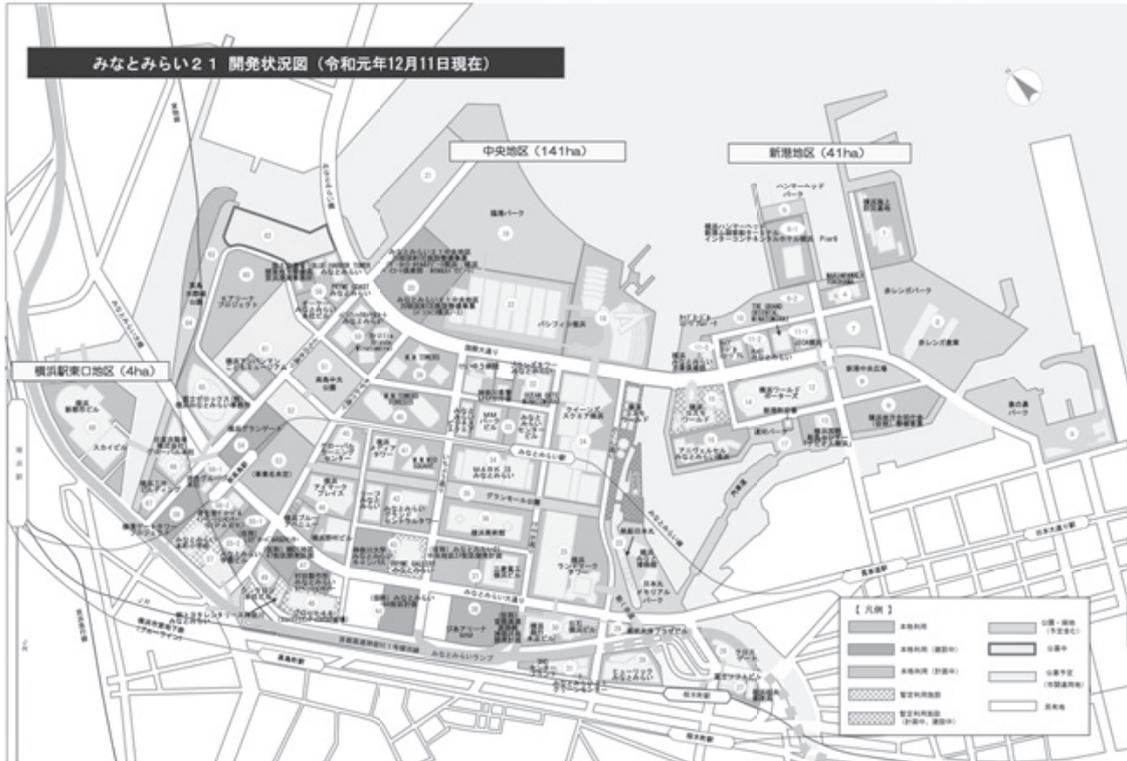
イ 街の“優しさ”を実現する

人々がゆったりと心地よく快遊できるよう、広幅員で段差の少ない歩道や、水際線を巡るプロムナードの整備やわかりやすい誘導サインの設置など、人に優しいまちづくり

ウ 街の“美しさ”を実現する

みなとの情景を演出し、歴史と景観に配慮した魅力あふれる美しい街並み空間を形成

(6) みなとみらい21地区の開発状況



①横浜ハンマーヘッド

所在地	横浜市中区新港2丁目14-1
最寄駅	みなとみらい線馬車道駅 or みなとみらい駅 徒歩10分 J R 京浜東北線桜木町駅徒歩15分
敷地面積	約17,400㎡
施設規模	地上5階建（延床面積：約30,300㎡）
用途	1F：C I Q施設，商業施設 2F：商業施設 1～5F：高級ホテル
開業時期	令和元年10月31日（ホテルは11月）



客船入港時の横浜ハンマーヘッド（イメージ図）

<中央地区の主な施設>

- ・パシフィコ横浜（国立横浜国際会議場，展示ホール，ホテル等）  
※現在，隣接地に新たなM I C E・ホテル施設を建設中で，来春開業予定
- ・クイーンズスクエア横浜（オフィス，商業施設，ホール，ホテル等）
- ・横浜ランドマークタワー（オフィス，ホテル，店舗，展望フロア等）
- その他（県等の出先機関，小学校等の教育施設，公園，オフィスビルなど）

<新港地区の主な施設>

- ・赤レンガ倉庫（文化施設，商業施設，イベント広場）
- ・横浜ワールドポーターズ（商業施設，シネマコンプレックス等）
- ・よこはまコスモワールド（都市型遊園地等）
- その他（国等の出先機関，温泉施設，結婚式場，公園，オフィスビルなど）

#### 4 これまでの取り組みによる効果

(1) みなとみらい21の取り組みによる効果

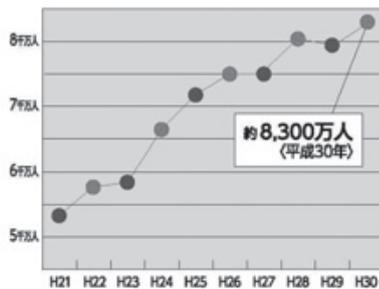
- ① 進出企業：約1,810社（～30年）
- ② 国際会議開催件数：119件（29年）※日本政府観光局統計より
- ③ 市税収入：約160億円（29年度）

(2) 横浜市への経済波及効果

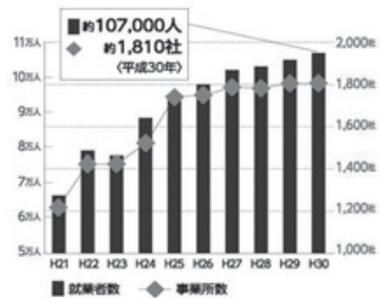
- ① 建設投資による効果：約2兆8,827億円（昭和58年度～平成28年度までの累計）
- ② 都市稼働による効果：約2兆446億円（28年度の1年間）

(3) 来街者、就業者数及び事業所数

① 来街者数



② 就業者数及び事業所数

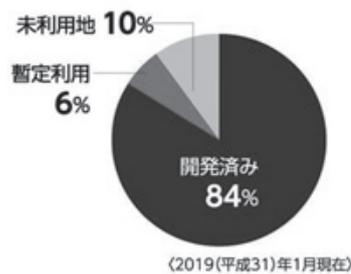


(4) 土地利用及び交通利用者の状況等

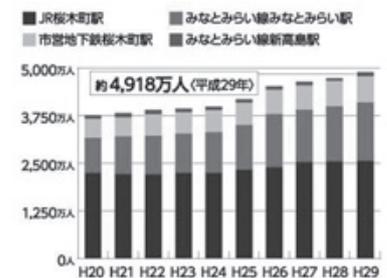
① 土地利用計画

■ 土地利用計画	
宅地(業務・商業・住宅など)	87ha
道路・鉄道用地	42ha
公園・緑地など	46ha
ふ頭用地	11ha
<b>計</b>	<b>186ha</b>

② 街区開発の進捗状況



③ 地区内鉄道駅の乗車人員数



#### 5 今後の展開

(1) 環境を軸に、経済や文化・芸術による新たな価値・賑わいを創出し続ける都市の実現

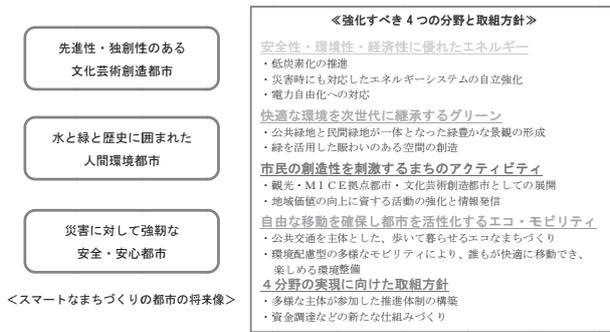
23年に環境未来都市に選定されて以来進めてきた横浜市の先進的なまちづくりは、国内外から高い評価を受けてきたが、この取り組みを進化させるため、世界が合意したSDGs（持続可能な開発目標）を踏まえた「SDGs未来都市」として、30年6月に横浜市が選定された。

横浜市では、「ヨコハマSDGsデザインセンター（仮称）」の仕組みを活用し、環境・経済・社会の三側面の課題の同時解決型「大都市モデル」を創出し、国内外に発信していく。

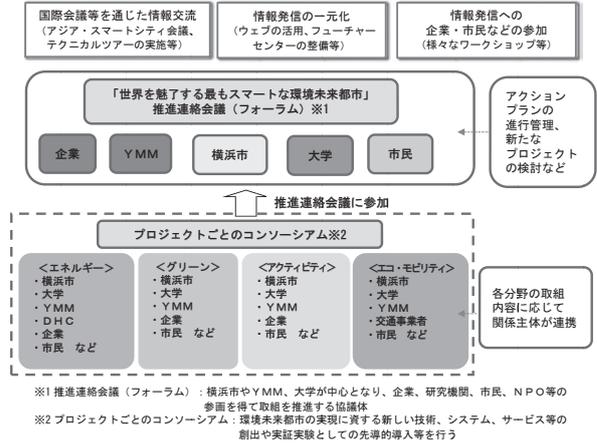
(2) みなとみらい2050プロジェクトアクションプラン

横浜市の都心部を代表するみなとみらい21地区では、エネルギーに加えて、グリーン、エコ・モビリティ、アクティビティなど、「SDGs未来都市・横浜」の都心部における取り組みとして、平成27年3月に策定したみなとみらい2050プロジェクトアクションプランに基づき、さらに先進的なまちづくりを公民連携で推進するとともに、国内外へその魅力を発信していく。

①都市の将来像と分野別の取組方針



②国内外への情報発信・推進体制



世界を魅了する最もスマートな環境未来都市

③分野別の取り組み

**エネルギーの取組**

**＜目指す姿＞**

- 先進的な地域冷暖房施設等を活かし、災害への対応にも配慮した自立分散型エネルギーインフラにより更なる強靱化が図られている
- 横浜スマートシティプロジェクト(YSCP)の成果を活かし、電力の他、熱の融通も含めた最適なエネルギーマネジメントが実現されている

**＜主な取組＞**

- 既存の都市基盤施設を活用した自立分散型エネルギーインフラ形成
  - 環境・防災性能を高める自立分散型のエネルギー供給システムを導入(CGS等設置促進)
- 供給側と需要側が一体となったエネルギーマネジメント
  - DHCやYMMと連携した新たなコンソーシアムを設立
  - YSCP(みなとみらい21地区8拠点BEMS導入)⇒地区全体への水平展開

※CGS：コージェネレーションシステムなど  
DHC：みなとみらい21熱供給株式会社  
YMM：一般社団法人横浜みなとみらい21

環境ショーケースとして  
分野横断的な取組を推進、国内外へ発信・展開

- 環境技術のフィールドチャレンジ
- 環境技術とアートのコラボレーション
- 歩いて楽しめるスマートな緑花空間

**アクティビティの取組**

**＜目指す姿＞**

- 観光・MICE拠点都市、文化芸術創造都市として更なる展開を図り、グローバルな規模で高く評価される競争力のある都市として注目されている
- エリアマネジメント活動やコミュニティ活動など、地域が主体となった取組をICTを活用した先進的技術により国内外に発信している

**＜主な取組＞**

- 国際的なMICE拠点の地位の確立
  - 新たなMICE拠点を整備・拡充(20街区など)
  - 横浜らしき芸術フェスティバルの実施
  - スマートイルミネーション横浜など、特色のある芸術フェスティバルの開催
- 訪日外国人の滞在環境の向上
  - 無料Wi-Fi環境整備、多言語案内表示、多言語対応などのボランティアガイド育成など
- エネルギー・環境など成長・発展分野の育成
  - 先進的エネルギー、次世代交通などスマートな技術等の情報発信
- 国際海洋都市に向けた環境整備
  - 環境保全・海洋教育を先導的に推進
- 道、街並み、景観、歴史的資産等をいかした魅力づくり

＜パシフィコ横浜＞

＜スマートイルミネーション横浜＞

＜パシフィコ横浜と20街区＞

＜オープンカフェ＞

＜きれいなまちづくり＞

**グリーンの取組**

**＜目指す姿＞**

- 公共緑地と民間緑地の連携による緑陰空間・壁面緑化など、これまでにない魅力のある快適な空間が広がり、緑のつながりが形成されている
- 市民ボランティアや企業スポンサー等が協働してつくる季節感ある「緑花」空間やまちの賑わいにつながる緑が実現している

**＜主な取組＞**

- 公園緑地等を中心とした新しい緑のオープンスペースの整備
  - グランモール公園への環境未来都市にふさわしい公園へのリニューアル、魅力・賑わいの創出に向けた協働による新たな公園利用
- 公園空地等を活用した「まちかどの緑」プロジェクトの実施
  - 公民連携による花と緑の賑わい創出、壁面緑化、環境技術の導入など、緑と都市生活の調和

＜壁面緑化＞

＜花と緑による賑わいの創出＞

ICTを活用した環境モニタリング装置の設置

緑陰を形成する苗木植栽

ベンチ等 休憩場所の設置

プランターによる緑花

＜新たな公園利用のイメージ＞

＜まちかどの緑のイメージ＞

**エコ・モビリティの取組**

**＜目指す姿＞**

- 充実した公共交通の利用を図り、歩いて暮らせるエコなまち、高齢者にも配慮した人に優しい、健康志向のまちが実現している
- 多様な次世代交通により、快適に移動できるまち、賑わいの創出、活発な都市活動が実現している

**＜主な取組＞**

- 公共交通を主体とした、歩いて楽しめるエコなまちづくり
  - 沿道の賑わい創出、緑陰の形成、ベンチ設置など、まちを散策できる環境整備
  - 低炭素型次世代交通の実用化
    - 次世代交通の相互連携による情報提供、交通結節点機能の強化
- 回遊性を高める最先端のモビリティ、新たな交通システムの導入
  - 観光も意識した交通の導入(LRT、連節バスなど)
  - 車両自動運転システム、燃料電池車、次世代コミュニティサイクルなどの導入
  - 水陸両用バス・水上交通等の導入

＜ワンウェイ型モビリティ＞

＜パーソナルモビリティ＞

＜移動式水素ステーション＞

＜LRT(次世代路面電車)＞