

横浜の交通を考えるシンポジウムⅡ～これからの横浜の交通～
本日のスケジュール

| | | |
|---------------------------------|---|--|
| 14:00 | 開会 | |
| 14:00～ 14:05 | 開会の挨拶 | 都市整備局都市交通部長 國本 直哉 |
| 【第一部 横浜都市交通計画の改定のポイント】 | | |
| 14:05～ 14:25 | 横浜都市交通計画の改定について | 都市整備局都市交通部 都市交通課長 橋詰 勝彦 |
| 【第二部 横浜市の各種施策の紹介】 | | |
| 14:25～ 14:55 | ①地域主体の交通～福祉と交通の連携～ ・地域交通サポート事業 ・よこはま地域包括ケア計画 | 道路局計画調整部企画課 交通計画担当課長 馬場 明希 健康福祉局高齢健康福祉部 地域包括ケア推進課長 喜多 麻子 |
| 14:55～ 15:15 | ②鉄道ネットワークの整備推進 ・神奈川東部方面線および高速鉄道3号線の 延伸 ・金沢八景東口地区土地区画整理事業・金沢 八景駅周辺整備事業 | 都市整備局都市交通部都市交通課長 橋詰 勝彦 都市整備局市街地整備部 市街地整備調整課 担当係長 高田 剛維 |
| 15:15～ 15:20 | 休憩 | |
| 【第三部 事例紹介 旭区若葉台の取組】 | | |
| 15:20～ 15:40 | ヨコハマ SDGs デザインセンターが挑む郊 外住宅地の快適な移動手段の充実 | 温暖化対策統括本部企画調整部 SDGs 未来都市推進課長 高橋 知宏 |
| 【第四部 モビリティマネジメント推進部会の紹介】 | | |
| 15:40～ 16:00 | モビリティマネジメント推進部会の活動 ～市民参画による交通政策の推進～ | 横浜市交通政策推進協議会 モビリティマネジメント推進部会長 小田部 明人 |



1. 横浜都市交通計画とは

■横浜都市交通計画とは？
交通政策全般にわたり、本市における政策目標や、施策の方向性などを提示することにより、市民、企業、交通事業者、関係行政機関等との協調した取組を一層推進し、横浜において、環境面、経済面、機能面、財政面などあらゆる側面から持続可能な交通の実現を目指すものとして、平成20(2008)年3月に策定されたもの。

横浜の交通政策推進体制

2. 趣旨・背景と改定のポイント

平成20年 横浜都市交通計画作成

10年経過

社会・経済状況の変化
超高齢社会の到来
訪日外国人旅行者の増加
東日本大震災を契機とした防災意識の高まり
ICTの劇的な進歩など技術革新の進展

本市の都市づくりに関する計画の策定
「交通政策基本法(平成25年12月)」
「交通政策基本計画(平成27年2月)」
「横浜都市計画マスタープラン全体構想(平成25年3月)」

平成30年 横浜都市交通計画改定

改定のポイント 福祉・観光・防災など他分野との連携を重視

具体的には、ドア・ツー・ドアの公共交通であるタクシーの活性化や福祉ニーズと連携した移動サービスの提供、観光・MICE施策と連携した都心臨海部の多様な交通手段の提供、防災や減災などの施策を新規・拡充

目標年次
平成42(2030)年頃

3. 改定にあたって

- 本市交通政策の推進に向けては、市民・企業、交通事業者、国等の行政機関から構成される「横浜都市交通政策推進協議会」において、意見交換や情報共有等を行っています。
- 部会の一つである計画改定部会から意見をお聞きしながら、本市として改定作業を進めました。

横浜都市交通政策推進協議会

○計画改定部会のメンバー

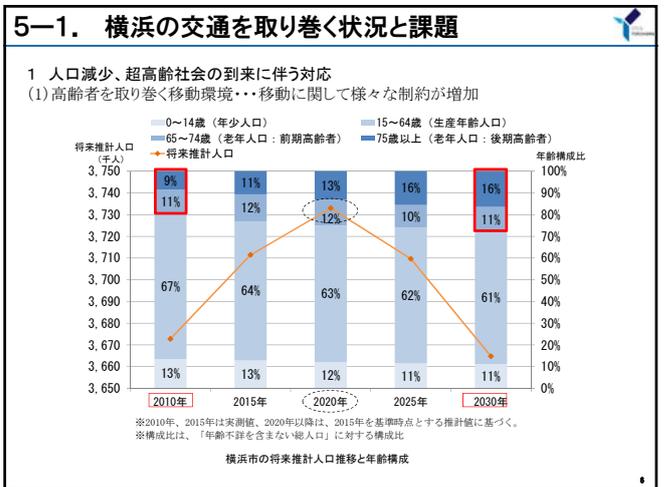
| | |
|-------|---|
| 学識経験者 | 横浜国立大学理事・副学長 中村文彦 |
| 交通事業者 | 鉄道事業者代表、一般社団法人神奈川県バス協会、一般社団法人神奈川県タクシー協会 |
| 行政機関 | 国土交通省関東運輸局、国土交通省関東地方整備局、神奈川県警察本部 |
| 市民 | モビリティマネジメント推進部会長、地域交通部会長 |

○改定スケジュール

| | |
|----------|----------------|
| 平成28年7月 | 第1回計画改定部会開催 |
| 平成28年12月 | 第2回計画改定部会開催 |
| 平成29年8月 | 第3回計画改定部会開催 |
| 平成29年11月 | 第4回計画改定部会開催 |
| 平成30年1月 | 第5回計画改定部会開催 |
| 平成30年6月 | パブリックコメント実施 |
| 平成30年8月 | 第6回計画改定部会開催 |
| 平成30年10月 | 横浜市区にて報告・確定版公表 |

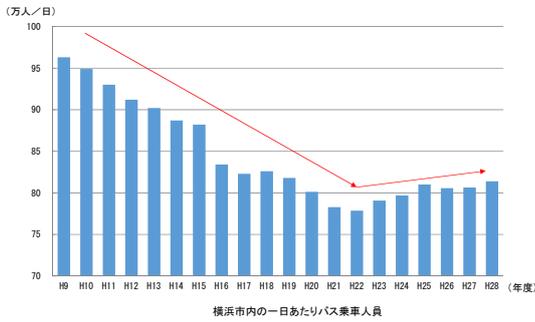
4. パブリックコメントの実施結果

| | | |
|------------------------|--|--|
| 実施概要 | 平成30年6月4日(月)～7月6日(金) 約1か月間 | |
| パンフレット配布場所 | 都市交通課、市民情報センター、各区役所(広報相談係)、PRボックス(主要駅、全行サービスコーナー、全図書館)にて配布のほか、HPで閲覧 | |
| 意見提出方法 | 郵送(付属はがき・手紙)、ファックス、電子メール、持参 | |
| 意見提出者(人・団体) | 53通 | |
| 意見件数 | 184件 | |
| ※一通当たり約3.5件 | | |
| 多くいただいた意見 | <ul style="list-style-type: none"> 路線バスを維持、充実して欲しい 自転車専用通行帯や駐輪場などの自転車利用環境を整備して欲しい 横浜環状鉄道の早期事業化をお願いしたい 都市計画道路など道路整備を進めて欲しい 駅や道路などのバリアフリーに力を入れるべき | |
| ○パブリックコメントを受けて修正した主な箇所 | | |
| No. | 意見(要約) | 修正内容 |
| 1 | 地域交通を担う路線バスの継続的な運行を確保するための、積極的な支援など具体的な取組を計画に記載して欲しい。 ※同様の意見ほか3件 | 政策目標1の主な施策・事業に記載の「地域交通サポート事業の推進」を「地域交通サポート事業の推進拡充」としました。 |
| 2 | 「第3章 横浜が目指すべき将来像」で、横浜市中期4か年計画2019～2021の戦略4だけを抜粋しているが、横浜都市交通計画と関連する戦略4だけでは足りないのではないか。 | 戦略4以外も関連性があることから、戦略1から6すべてを掲載しました。 |
| 3 | 横浜市中期4か年計画2018～2021と横浜都市交通計画との関係がわかりにくい。 | 「第3章 横浜が目指すべき将来像」で中期4か年計画との関係を記載しました。 |
| 4 | 改定で変更した箇所を明確にして欲しい。 | 「第4章 基本方針、政策目標」で新規に掲載した施策と内容を拡充した施策については、※印を付けました。 |



5-2. 横浜の交通を取り巻く状況と課題

- 1 人口減少、超高齢社会の到来に伴う対応
 (2) 人口構成の変化が公共交通サービスに与える影響・・・地域の公共交通サービスの水準の低下



7

5-3. 横浜の交通を取り巻く状況と課題

- 2 横浜の都市構造を踏まえた対応
 (1) 交通ネットワークの特性・・・エリアごとに運行頻度に差が発生



最寄駅まで15分の交通体系圏域(平成20(2008)年)

8

5-4. 横浜の交通を取り巻く状況と課題

- 2 横浜の都市構造を踏まえた対応
 (2) 地形・地理的な特性・・・高低差のある街では徒歩による移動にも多くの制約が伴う市民が増加



最寄バス停までの「基へ高低差」※

※最寄バス停までの基へ高低差=出発地から最寄バス停までに通過するメッシュごとの標高差の差分の絶対値。

9

6. 横浜が目指すべき将来像

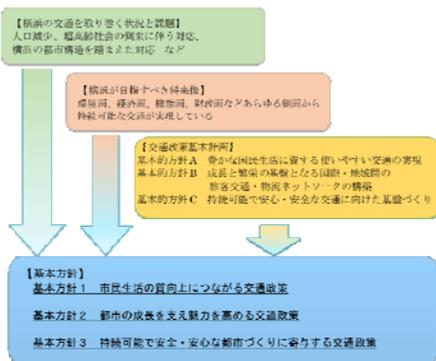
横浜市中期4か年計画2018～2021では、人口減少社会の到来や超高齢社会の進展などの直面する課題を乗り越え、都市の持続的な成長・発展を実現するため、2030(平成42)年を展望した6つの中長期的な戦略を示しています。
 横浜都市交通計画では、横浜市中期4か年計画2018～2021をふまえて、平成42年を展望し、「**環境面、経済面、機能面、財政面などあらゆる側面から持続可能な交通が実現している**」ことを「横浜が目指すべき将来像」としています。

- <横浜市中期4か年計画2018～2021より抜粋>
 戦略1 『力強い経済成長と文化芸術創造都市の実現』
 戦略2 『花と緑にあふれる環境先進都市』
 戦略3 『超高齢社会への挑戦』
 戦略4 『人が、企業が集い躍動するまちづくり』
 (1) 成長と活力を生み出す都心部
 (2) 誰もが「住みたい」「住み続けたい」と思える郊外部
 戦略5 『未来を創る多様な人づくり』
 戦略6 『未来を創る強靱な都市づくり』
 (1) 災害に強い安全で安心な都市
 (2) 市民生活と経済活動を支える都市基盤

10

7-1. 計画の構成

【横浜の交通を取り巻く状況と課題】と【横浜が目指すべき将来像】を踏まえ、本市のまちづくりや地域特性に合わせて、国の交通政策基本計画の3つの基本的方針とも整合を図り、本計画の基本的方針を定めました。



11

7-2. 計画の構成

基本方針1 市民生活の質向上につながる交通政策

- ◎政策目標1 誰もが移動しやすい地域交通の実現
- ◎政策目標2 バリアフリーの一層の推進
- ◎政策目標3 マイカー交通から公共交通等への転換促進

基本方針2 都市の成長を支え魅力を高める交通政策

- ◎政策目標4 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの形成
- ◎政策目標5 横浜の競争力強化に資する広域交通ネットワークの形成
- ◎政策目標6 都心臨海部を楽しく快適に回遊できる多様な交通手段の提供

基本方針3 持続可能で安全・安心な都市づくりに寄与する交通政策

- ◎政策目標7 環境と調和した交通施策の推進
- ◎政策目標8 交通インフラの強靱化と長寿命化
- ◎政策目標9 日常生活を安全・安心に移動できる交通環境の整備

12

8-1 基本方針1 市民生活の質の向上につながる交通政策

政策目標1 誰もが移動しやすい地域交通の実現

交通事業者等とも連携しながら、地域交通の要であり、住宅地から駅への交通アクセスを中心とした**バス路線の維持・充実**を図ります。また、医療、福祉、子育て等の多様なニーズにも対応するため、現行の外出支援施策に加え、ドア・ツー・ドアの移動が可能な**タクシーの利便性向上**を進めるとともに、**福祉に関わる主体との連携も含め多様な担い手による移動サービスの導入**を図ります。

さらに、身近で便利な交通手段である**自転車**が、**より安全・快適に利用できる環境を整備**します。

- <施策の方向1-1> 路線バスの維持・充実
- ※<施策の方向1-2> タクシーサービスの活性化
- ※<施策の方向1-3> 多様な主体による新たな交通サービス実現
- <施策の方向1-4> 歩行者空間・自転車の利用環境の整備

11

8-2 基本方針1 市民生活の質の向上につながる交通政策

政策目標2 バリアフリーの一層の推進

交通分野の移動の円滑化につながる道路の整備や施設の整備・改良、バリアフリー車両の導入を一層推進するとともに、市民や事業者の高齢者、障害者等に対する理解や協力が広がるよう、**心のバリアフリーの普及や啓発など、ハード・ソフト両面の取組を進めていきます。**

- <施策の方向2-1> バリアフリー化に向けた施設の整備、車両の導入
- <施策の方向2-2> 心のバリアフリーの普及・啓発支援

11

8-3 基本方針1 市民生活の質の向上につながる交通政策

政策目標2 バリアフリーの一層の推進



◀バリアフリー車両(ノンステップバス)



▼駅のバリアフリー施設(JR関内駅)

11

8-4 基本方針1 市民生活の質の向上につながる交通政策

政策目標3 マイカー交通から公共交通等への転換促進

公共交通や自転車を利用しやすい**環境の整備**や、**市民への啓発活動**を積極的に展開するなどハード・ソフト両面から取組を進めることで、マイカーに頼らなくても、移動しやすいまちづくりを推進します。

- <施策の方向3-1> 公共交通や自転車の利用促進につながる環境整備
- <施策の方向3-2> マイカーから公共交通等への転換を促す啓発活動

11

8-5 基本方針1 市民生活の質の向上につながる交通政策

政策目標3 マイカー交通から公共交通等への転換促進

▼小学校出前授業の様子(美しが丘小東学校)



◀啓発グッズ(エリア別バスマップ)

11

8-6 基本方針2 都市の成長を支え魅力を高める交通政策

政策目標4 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの形成

道路の特性や役割を踏まえた道路ネットワークの充実やボトルネックの解消につながる道路改良により、道路交通の円滑化を図るとともに、まちづくりと一体となった**鉄道ネットワークの形成、交通結節点のシームレス化**により、鉄道と他の公共交通機関との乗り換えの円滑化を図ります。

- <施策の方向4-1> 市内の道路ネットワークの整備推進
- <施策の方向4-2> 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強
- <施策の方向4-3> 交通結節点の整備・シームレス化

11

8-7 基本方針2 都市の成長を支え魅力を高める交通政策

政策目標4 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの形成



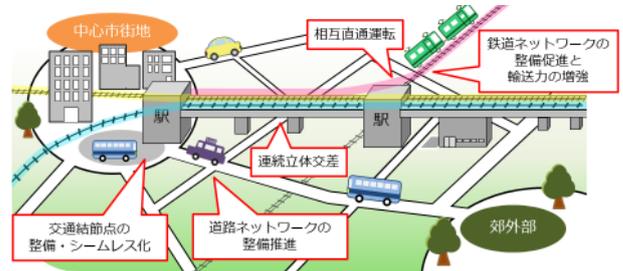
神奈川東部方面線および
高速鉄道3号線の延伸に
ついては、第2部で詳細を
ご説明します。

市内鉄道ネットワークの整備と構想路線

19

8-7 基本方針2 都市の成長を支え魅力を高める交通政策

政策目標4 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの形成



移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワーク

具体的な事例として、第2部で金沢八景駅周辺整備事業をご紹介します。

20

8-8 基本方針2 都市の成長を支え魅力を高める交通政策

政策目標4 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの形成

事業開始前から全線高架化までの経過 (星川2号踏切)



鉄道の連続立体交差事業
(相模鉄道本線(星川~天王町駅))

21

8-9 基本方針2 都市の成長を支え魅力を高める交通政策

政策目標5 横浜の競争力強化に資する広域交通ネットワークの形成

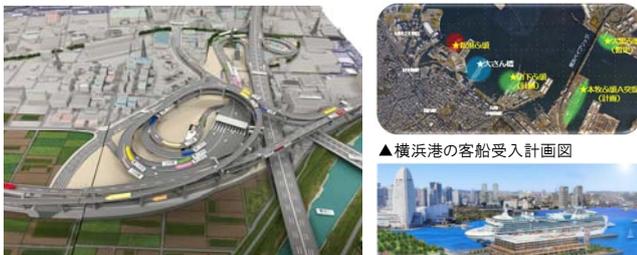
横浜港や臨海部の産業拠点と背後圏を結ぶ横浜環状道路など広域的な幹線道路網の整備や、臨海部における道路ネットワークの充実、国際クルーズ拠点機能の強化、国際空港や新幹線アクセスの向上など横浜の競争力強化に資する広域交通ネットワークを形成します。

- <施策の方向5-1> 広域的な道路・鉄道ネットワークの充実
- <施策の方向5-2> 国際クルーズ拠点機能の強化
- <施策の方向5-3> 国際空港へのアクセス強化

22

8-10 基本方針2 都市の成長を支え魅力を高める交通政策

政策目標5 横浜の競争力強化に資する広域交通ネットワークの形成



▲横浜環状北西線(港北JCT・IC付近の模型)

▲横浜港の客船受入計画図

▲クルーズ船の着岸イメージ

23

8-11 基本方針2 都市の成長を支え魅力を高める交通政策

政策目標6 都心臨海部を楽しく快適に回遊できる多様な交通手段の提供

そこで、徒歩・自転車・公共交通を中心とした交通体系を充実し、地域全体の回遊性を高めるとともに、水上交通も含めて街を眺めながらの移動自体が楽しく感じられるようなまちづくり、ネットワークづくりを進めます。また、観光客も含め、来街者のさらなる増加に向けて、快適な滞在環境の創出によるホスピタリティの向上を図ります。

- ※<施策の方向6-1> 都心臨海部における回遊性向上
- ※<施策の方向6-2> 来街者の滞在環境の整備

24

8-18 基本方針3 持続可能で安全・安心な都市づくりに寄与する交通政策

政策目標9 日常生活を安全・安心に移動できる交通環境の整備



▲ホームドア(みなとみらい線横浜駅)



▶狭い道路拡幅整備

9-1 基本方針1 市民生活の質の向上につながる交通政策

政策目標1 誰もが移動しやすい地域交通の実現(再掲)

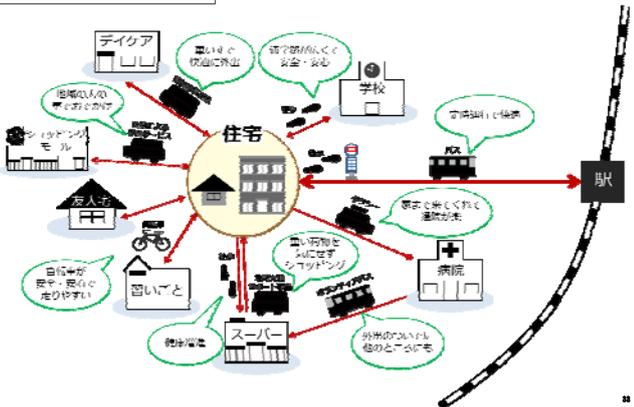
交通事業者等とも連携しながら、地域交通の要であり、住宅地から駅への交通アクセスを中心とした**バス路線の維持・充実**を図ります。また、医療、福祉、子育て等の多様なニーズにも対応するため、現行の外出支援施策に加え、ドア・ツー・ドアの移動が可能な**タクシーの利便性向上**を進めるとともに、**福祉に関わる主体との連携も含め多様な担い手による移動サービス**の導入を図ります。

さらに、身近で便利な交通手段である**自転車**が、**より安全・快適に利用できる環境**を整備します。

- < 施策の方向1-1 > 路線バスの維持・充実
- ※< 施策の方向1-2 > タクシーサービスの活性化
- ※< 施策の方向1-3 > 多様な主体による新たな交通サービス実現
- < 施策の方向1-4 > 歩行者空間・自転車の利用環境の整備

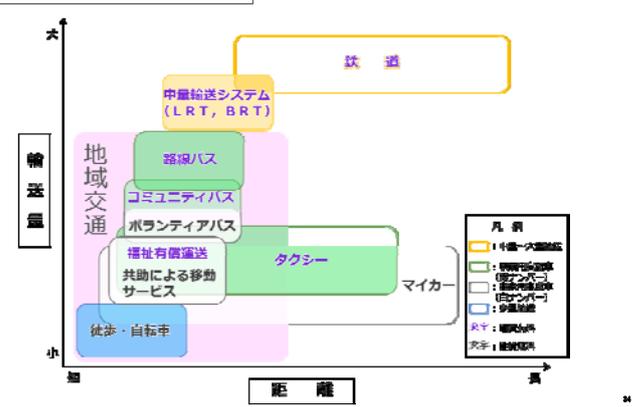
9-2 政策目標1 誰もが移動しやすい地域交通の実現

地域交通のイメージ図



9-3 政策目標1 誰もが移動しやすい地域交通の実現

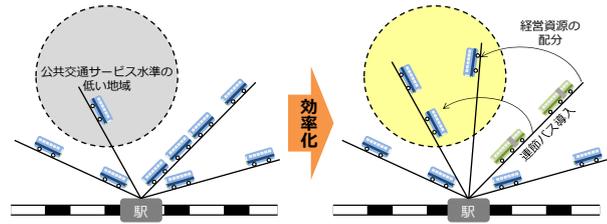
交通手段の役割概念図



9-4 政策目標1 誰もが移動しやすい地域交通の実現

< 施策の方向 1-1 > 路線バスの維持・充実

- 路線バスは、長期的には、通勤・通学等による利用者の減少に伴い、バス路線によっては、減便や廃止といった事態が発生
- 生活交通として必要なバス路線を維持するとともに、地域の主体的な取組による新たなバスサービス等の導入(地域交通サポート事業)やバス路線の再編に向けた支援
- 郊外部において、運行本数の多い路線への連節バスの導入など、バス事業者の経営資源を効率的に配分する取組を支援



連節バス導入による経営資源の効率化のイメージ図

9-5 政策目標1 誰もが移動しやすい地域交通の実現

< 施策の方向 1-1 > 路線バスの維持・充実

○地域交通サポート事業の仕組み



→ 支援内容を拡充

地域交通サポート事業については、第2部にて詳細をご説明します。

9-6 政策目標1 誰もが移動しやすい地域交通の実現

<施策の方向 1-2> タクシーサービスの活性化

- ・タクシーは、ドア・ツー・ドアの移動や24時間対応が可能な公共交通機関
- ・一方で、鉄道やバスと比較して運賃が高い、目的地に到着するまで運賃が確定しない、利用したい時に必ずしも利用できるとは限らない、などが課題
- ・タクシー協会等と連携して、ICTを活用した配車サービスの導入のほか、ネット決済や電子マネーの導入による支払いの簡便化、多言語タブレットによる訪日外国人旅行者への対応など利用者の利便性向上に繋がる取組を促進



タクシーのICT活用のイメージ図

9-7 政策目標1 誰もが移動しやすい地域交通の実現

<施策の方向 1-2> タクシーサービスの活性化

KANAGAWA TAXI ASSOCIATION

- ・すぐし、確実にタクシーを手配できるサービスの必要性
- ・部分認識の電応対応配中の限界
- ・決済手段の簡便化、多様化（ネット決済、交通系IC）

個別事業者の空率判断ではなく、全体最適を目指す。

DeNA

- ・既存の交通システムとの協調体制
- ・高い技術力（高精度、高精度のリアルタイムデータ）
- ・エリアマーケティング力、企画力

自動運転時代のモビリティプラットフォームを目指す。

配車アプリサービスの提供
→構想段階から僅か1年半で、約5000台の運行開始。



2018年4月～



2019年12月～



9-8 政策目標1 誰もが移動しやすい地域交通の実現

<施策の方向 1-3> 多様な主体による新たな交通サービス実現

- ・NPO等が運行主体となる福祉有償運送や、社会福祉法人の社会貢献活動による移動支援や介護保険制度を活用した移動など、福祉政策と交通政策との連携を強化
- ・ボランティアによる乗合交通サービスや商業施設等の送迎バスを利用した民間による移動サービスの展開に向けた支援
- ・技術革新を通じた新たな交通サービスの導入可能性について検討



多様な主体による新たな交通サービスのイメージ図

多様な主体による新たな交通サービスについては、第2部・第3部にて事例をご紹介します。

9-9 政策目標1 誰もが移動しやすい地域交通の実現

<施策の方向 1-3> 多様な主体による新たな交通サービス実現

横浜市金沢区富岡西エリアにおける「電動小型低速車」を活用した実証実験



横浜市と京急電鉄株の協定『京急沿線（横浜市南部地域）における公民連携のまちづくりの推進に関する連携協定』に基づく取組の一環として、横浜市金沢区富岡西エリアにおいて「電動小型低速車」を活用した実証実験が行われました。



<実証実験について>

- 実施期間
 - イ. Aルート 平成30年10月29日（月）～11月7日（水）の10日間 ※平日及び土休日運行
 - ロ. Bルート 平成30年11月9日（金）～11月18日（日）の10日間 ※平日及び土休日運行
- 運行形態
 - イ. 利用者は事前登録したモニター限定（富岡第一地区、富岡第三地区に在住の方）
 - ロ. 電動小型低速車2台による定時定路線の循環運行 八、日中1時間あたり2～3便運行

【参加登録者事後アンケートより】

- ・高齢になってもここで暮らせる「助け」になると思います。
- ・バスや電車との差別化をはかるには、コミュニケーションを活性化するようなくみが重要。

9-10 政策目標1 誰もが移動しやすい地域交通の実現

<施策の方向1-4> 歩行者空間・自転車の利用環境の整備

- ・歩道の設置や拡幅などにより、安全で誰もが安心して歩行できる空間の形成
- ・自転車を安全、快適に利用でき、歩行者などの安全が確保できるよう、既存の道路空間における自転車通行空間の整備
- ・自転車利用の多い施設等において駐輪環境の整備

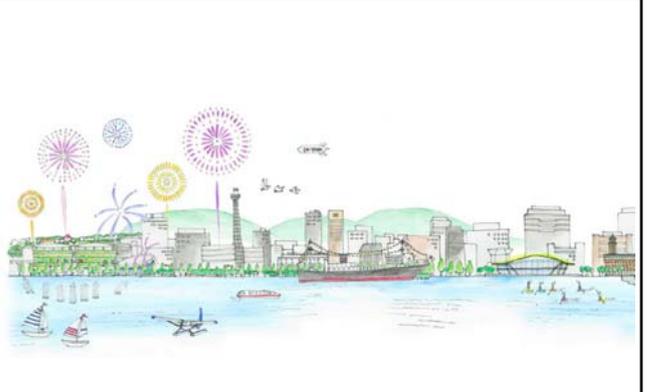


歩道の設置



自転車通行帯の整備

ご清聴ありがとうございました。



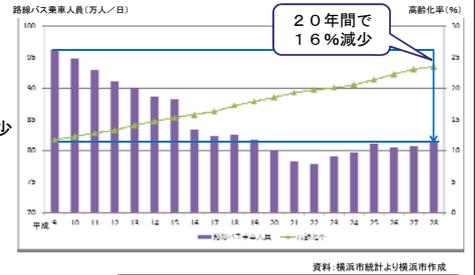
横浜市地域交通サポート事業

～持続可能な地域交通の充実に向けて～

横浜市道路局計画調整部企画課
交通計画担当課長 馬場 明希

路線バス事業をめぐる状況

マイカー依存
少子化の進展
↓
路線バス利用者の減少
↓
最近では深刻な
運転士不足も



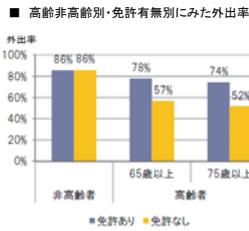
路線バス事業者の
経営環境は非常に厳しい

減便、人件費削減などを行い
何とか路線を維持している状況

高齢者の外出実態と特性

徒歩や自家用車等で対応できていた方も
外出が困難になるケースが増加

地域交通の重要性
は、ますます高まる



資料:国土交通省総合政策局 高齢者の移動手段の確保に関する検討会 配布資料

コミュニティバスとは?

正式な定義はないが、国土交通省ガイドラインでは次の通り。

「まちづくりなど住民福祉の向上を図るため交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じた『まち』の活性化等を目的として、**地方自治体が主体的に運行を確保するバス**のこと」

- 経常的収支で赤字計上は覚悟せざるを得ない
- 公益的な観点から、**市町村から運行費用の補助(赤字補填)が行われるのが一般的**である。



横浜市でも、過去(H15.12~19.3)にコミュニティバスの実験運行に取り組んだが、収支改善は難しいと判断し、この方法による路線拡充は行わないこととした。



バスリース料を控えても、**▲14888円/日(▲547万円/年)**の収支穴埋が生じると予測

安定的な継続運行を目的とした目標達成は困難

横浜市地域交通サポート事業

「横浜の新しい交通政策への提言(平成19年3月)」

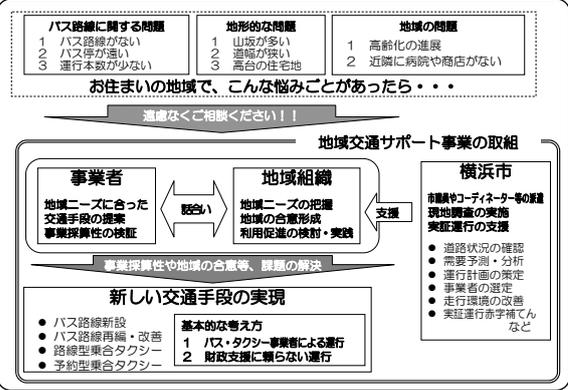
地域にふさわしい交通サービスを地域の力を活かして実現すべき

(運行補助金を導入する仕組みでは、利用啓発が進まず収支改善は難しい)

事業のコンセプト

- ・ バス・タクシー事業者による運行を基本
- ・ 地域が主体となった取組(地域の盛り上がり)
- ・ 財政支援に頼らない自立した運行

「地域」「交通事業者」「行政」の協働・連携により 地域に密着した公共交通の実現を図る



事例紹介 港南区日野ヶ丘地区

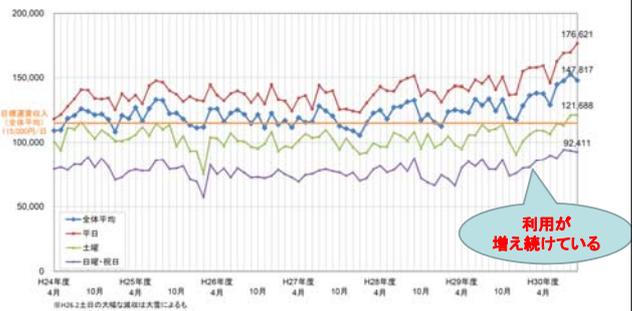


地区の概要
 ・港南中央駅、上永谷駅から約1km
 ・丘陵地に立地
 ・約1,000世帯、約2,500人
 ・高齢化率 27.3%

運行概要

実証運行: 平成23年10月～
 本格運行: 平成24年4月～
 事業者: 神奈川中央交通㈱
 車両: 中型バス(定員58名)
 ルート: 日野ヶ丘地区～
 港南中央駅～上大岡駅
 本数: 31便/日(平日)
 26便/日(土曜)
 18便/日(日祝日)

事例紹介 港南区日野ヶ丘地区



事例紹介 港南区日野ヶ丘地区



事例紹介 港南区日野ヶ丘地区



成功要因

- **地域主体の活発な活動**
 - ・ 一方的なお願いではうまく行かないという認識が浸透
 - ・ 単一町内会の活動から周辺町内会、小学校へ
 - ・ 「町内皆がまちづくりのサポーター」「私たちのバス」
 - ・ **本格運行後も継続的な啓発活動**
 (樹木剪定、違法駐車に対する啓発、広報誌発行等)
- **地域、運行事業者、行政の信頼関係構築**
 - ・ 過度な負担は、一時的な運行に繋がっても破綻しがち
 - ・ 持続可能な本格運行に向け、各々が適切な役割分担

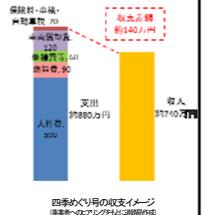


取組の中で見えてきた課題



①ワゴン型車両運行地区での採算性確保

これまでに2地区でワゴン型車両による運行を実施しているが、運行事業者の負担する経費に対して、利用者による運賃収入が少なく採算が見込みにくい状況。



②相談地区の傾向の変化

- 採算が見込みにくい地区からの相談が増加。
- ・ 道路が狭いので小型バスでも通行困難
 - ・ 比較的駅に近いが、地形が急峻なために高齢者には移動困難
 - ・ 通院・買い物等、ニーズが小規模

地域交通の維持・充実に向けて



・地域交通サポート事業の支援制度を拡充

ワゴン型車両運行地区における本格運行時の初期投資費用（車両代相当、保険代等）を支援



6月より運行再開した地区「四季めぐり号」

・地域交通サポート事業に新たな支援メニューを追加

ボランティアバスの取組や民間送迎バスの活用など、公共交通を補完する移動手段の確保に向けた取組を支援

13

公共交通を補完する移動手段の確保に向けた取組①～ボランティアバス～



『ボランティアバス』とは…

バスが通れない狭い道や需要が小規模であり、バス事業者による運行が困難な地区において、地域の共助によるバスの運営・運行で移動手段を確保する取組

○緑区山下地区：平成31年4月2日より本格運行

運行主体：

一般社団法人 山下地区安全・安心まちづくり協議会

利用者負担：実費（燃料費相当）

運行頻度：週4日、1日5便

（地区内周回ルートと近隣商業施設へのルート）



○都筑区都田池辺地区でも実証運行を実施中

14

公共交通を補完する移動手段の確保に向けた取組②～地域貢献送迎バス～



地域の移動手段を確保する新たな試みとして、病院が運行する無料送迎バスの空席を、対象地域に居住する高齢者等の日常の移動手段として活用する実証運行を実施。

- ・運行ルート：すすき野循環コース
- ・車 両：14人乗りワゴン車（客席12席）
- ・利用対象：青葉区内在住の満70歳以上で、ご自身で乗降できる方
- ・利用方法：本市発行の乗車証を提示（無料）
- ・実証運行期間：平成30年1月29日から平成31年3月31日まで



15

今後の取組について…



移動に関する多様なニーズを踏まえ、効率的なバス路線の再編や乗合タクシーの導入など、様々な手法を活用しながら、地域交通の維持・充実に取り組んでいきます

16

ご清聴ありがとうございました。



17

OPEN YOKOHAMA

よこはま地域包括ケア計画

～身近な地域の取組事例から～

令和元年 6月29日
横浜市健康福祉局地域包括ケア推進課

OPEN YOKOHAMA

横浜市の人口・高齢者の状況

(平成31年3月末現在 ※括弧内は前年同月比)

| | | |
|------|------------|---------------------|
| 人口総数 | 3,745,377人 | (+ 9,611人) |
| 高齢者計 | 911,658人 | (+10,023人) |
| 内訳 | 65～74歳 | 446,357人 (▲ 9,569人) |
| | 75歳～ | 465,301人 (+19,592人) |
| 高齢化率 | 24.3% | (+0.2%) |

<行政区ごとの高齢化率の状況>

| 上位 | | | 下位 | | |
|----|-----|-------|-----|-----|-------|
| 1位 | 栄区 | 30.8% | 18位 | 都筑区 | 17.1% |
| 2位 | 金沢区 | 29.3% | 17位 | 港北区 | 19.7% |
| 3位 | 旭区 | 29.0% | 16位 | 西区 | 19.8% |

※住民基本台帳（外国人登録含む）ベース（政策局統計情報課公表データ）を集計したものを。

OPEN YOKOHAMA

横浜市の高齢者を取り巻く状況

平成37年にかけて、後期高齢者は1.4倍になる一方、15～64歳は微減すると予想されており、少子化の中で急増する高齢者を支えていくこととなります。また、要介護認定者数、認知症高齢者数も1.4倍になる見込みです。

要介護者の今後の介護の希望としては、「在宅介護サービスを利用しながら自宅で暮らしたい」が7割と最も高く、住み慣れた地域での生活を続けられるための支援が必要となっています。

年齢別人口の推移 (平成27年を100とした場合) × 1

あなたは今後もご自宅での介護を希望しますか? (要介護者計、身体状況・介護者の状況に大きな変化がない場合) × 3

要介護認定者数の推移 × 2

認知症高齢者数の推移 × 2

出典: 平成27年国勢調査(総務省)で、年齢別人口は国勢調査の結果に基づいて算出している。平成31年は平成27年を基準とした将来人口推計(推定値)。
*1 平成27年国勢調査(総務省)で、年齢別人口は国勢調査の結果に基づいて算出している。平成31年は平成27年を基準とした将来人口推計(推定値)。
*2 平成27年国勢調査(総務省)で、年齢別人口は国勢調査の結果に基づいて算出している。平成31年は平成27年を基準とした将来人口推計(推定値)。
*3 平成27年国勢調査(総務省)で、年齢別人口は国勢調査の結果に基づいて算出している。平成31年は平成27年を基準とした将来人口推計(推定値)。

OPEN YOKOHAMA

2025年に向けて

介護が必要な高齢者が爆発的に増加する**2025年**

- 第一次ベビーブーマー（団塊の世代）が75歳を超える
- 医療・介護サービスの利用者が増加
- 一人暮らしや高齢者のみ世帯が増加

こうした社会変化に対応するための取組をまとめた

よこはま地域包括ケア計画

OPEN YOKOHAMA

地域包括ケアシステムとは？

「地域包括ケアシステム」とは、高齢者が可能な限り、住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最後まで続けるために、**介護・医療・介護予防・生活支援・住まいが一体的に提供される、日常生活圏域ごとの包括的な支援・サービス提供体制**のことです。2025年を目標に、全国各地で構築が進められています。

出典: 厚生労働省資料

OPEN YOKOHAMA

横浜市が目指す将来像

本市では、2025年に向けた目指すべき社会の姿を、次のとおり定めました。歳をとり心身の状態が悪化しても、地域の助け合いや専門職のサービスをうまく組み合わせ、いつまでも自分らしい生活を続けていく、その方向性を本計画では「**ポジティブ・エイジング**」という言葉に込め、基本目標としています。また、これを具体化した仕組みを「**横浜型地域包括ケアシステム**」と呼んでいます。

2025年の目指す将来像

地域で支え合いながら、
介護・医療が必要になっても安心して生活でき、
高齢者が自らの意思で自分らしく生活することができる

横浜型地域包括ケアシステム

地域の助け合い
+
専門職のサービス

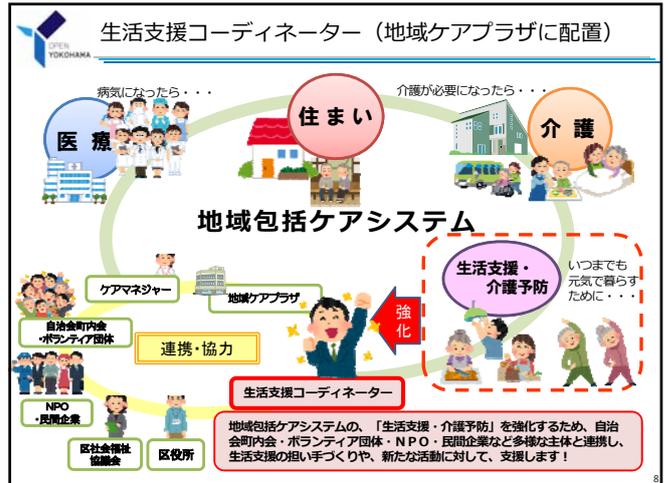
～基本目標～
ポジティブ・エイジング
いつまでも自分らしい生活を続ける

横浜型地域包括ケアシステム

横浜型 地域包括ケアシステム

横浜地域において「介護・医療・介護予防・生活支援・住まい」が一体的に提供される、包括的な支援・サービスの提供体制のことで、「地域ケアプラザ」を中心に、日常生活圏域ごとに進めていくものです。

- 取組 1 活発な市民活動と協働します
- 取組 2 「介護予防・健康づくり」、「社会参加」、「生活支援」を一体的に推進し、健康寿命の延伸につなげます
- 取組 3 医療・介護の連携など、多職種連携の強化を進めます
- 取組 4 高齢者が「地域を支える担い手」として活躍できる環境整備を進めるとともに、医療や介護などの人材確保・育成に取り組みます



身近な地域で、新しい活動が広がっています！

- 地域住民×障害者地域作業所
 - ⇒パンや野菜の出張販売(鶴見区)
- 民間事業者の送迎車両×デパート
 - ⇒お買い物夢ツアー(港南区)
 - ⇒港南おでかけ〇〇たい

地域住民等が検討の中心に

仏向地区移動手段を0から考える会 (保土ヶ谷区)

⇒①買い物宅配・病院無料送迎 チラシ作成

⇒②仏向ふれあいワゴン

区域で取組を進めることも

★ 泉サポートプロジェクト

- 地域住民×福祉施設
 - ⇒地域のサロンへの送迎

生活支援コーディネーターの取り組み① 横浜市泉区では7人活動

移動支援などで成果

介護の現場から

地域ケアプラザ拠点に

神奈川県東部方面線および 高速鉄道3号線の延伸 (あざみ野～新百合ヶ丘)について

横浜市都市整備局都市交通課
橋詰勝彦

1



市内鉄道ネットワークの整備と
構想路線

2

1. 神奈川県東部方面線

3



事業概要

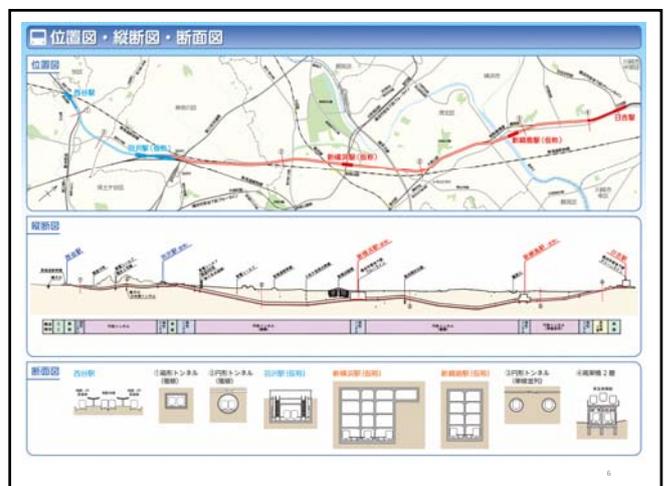
神奈川県東部方面線整備事業は、都市鉄道等利便増進法に基づき、相鉄・JR直通線（相模鉄道本線西谷駅～JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近）および相鉄・東急直通線（JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近～東京急行電鉄東横線・目黒線日吉駅）の二つの連絡線を整備するものです。

この事業により、相鉄線とJR線、相鉄線と東急線とが相互に乗り入れることができようになり、横浜市西部地区及び神奈川県東部と東京都心部との交通性の向上や、広域鉄道ネットワークの形成が図られます。

4

| 神奈川県東部方面線 事業概要 | | |
|----------------|------------------------------------|---|
| 整備路線 | 相鉄・JR直通線 | 相鉄・東急直通線 |
| 整備区間 | 相鉄本線西谷駅～JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近 | JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近～東急東横線・目黒線日吉駅 |
| 運行区間 | 相鉄線：海老名駅・湘南台駅～西谷駅～羽沢駅（仮称）～JR線：新宿方面 | 相鉄線：海老名駅・湘南台駅～西谷駅～羽沢駅（仮称）～東急線：日吉駅～渋谷・目黒方面 |
| 整備延長 | 約2.7km | 約10.0km |
| 整備主体 | 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 | 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 |
| 営業主 | 相模鉄道株式会社 | 相模鉄道株式会社 東京急行電鉄株式会社 |
| 運行頻度（片道） | 朝ラッシュ時間帯：4本/時 その他時間帯：2～3本/時 | 朝ラッシュ時間帯：10～14本/時 その他時間帯：4～6本/時 |
| 開業予定時期 | 令和元年11月30日 | 令和4年度下期 |

5



位置図・縦断面・断面図

6

事業効果

1 横浜市西部・神奈川県中部と都心部の接続が強化

神奈川県西部方面開発により、横浜市西部や相模川流域から、新横浜駅、東京都心部方面が近くなります。

また、東京都心部と直結することにより、途中駅での乗り換え回数が増えるため、鉄道に利用者が多く集まる見込みです。

相鉄・JR直通線

相模川方面から新横浜駅まで

約44分

現在の横浜駅経由と比較して15分程度短縮の見込みです。

相鉄・東急直通線

二俣川方面から新横浜駅まで

約38分

現在の横浜駅経由と比較して10分程度短縮の見込みです。

2 新幹線へのアクセスが向上

東京圏幹線幹線である新横浜駅付近に新駅を設置することにより、新幹線へのアクセスが大幅に向上します。

3 広域鉄道ネットワークの形成

新たな鉄道ネットワークが形成されることにより、地域の連携や活性化が図られ、近隣地域とのさらなる発展が期待されます。

主な事業の流れ

速達性向上計画の大臣認定

相鉄・JR直通線 平成18年11月
相鉄・東急直通線 平成19年4月

都市計画決定の告示

相鉄・JR直通線 平成22年3月
相鉄・東急直通線 平成24年10月

環境影響調査評価報告書の公告

相鉄・JR直通線 平成22年3月
環境影響調査評価書の公告 相鉄・東急直通線 平成24年10月

事業説明会

用地取得

工事発注

工事

開業

都市鉄道等利便増進法とは

この法制度は、既存の都市鉄道施設を有効活用し、速達性の向上および駅施設の利用円滑化を対象とした鉄道整備手法を定めたものです。

この制度では、整備主体（公的主体）と営業主体（鉄道事業者）を分離する「上下分離方式」が採用されています。

本事業においては、国と地方自治体（神奈川県および横浜市）が総事業費の1/3ずつを補助し、残りの1/3を整備主体（鉄道・運輸機構）が資金調達して鉄道施設の整備を行います。営業主体（相鉄および東急）は、整備主体に施設使用料を支払って営業を行います。

「受益活用型」上下分離方式

鉄道営業主体
(法的主体)

相鉄・東急

施設使用料 (受益料)

鉄道整備主体
(法的主体)

鉄道・運輸機構

償還

国 1/3

地方 1/3

借入 1/3

相鉄・JR直通線の工事の状況について

平成31年4月

① **西谷駅**
西谷駅付近
直通線（上下線）の軌道工事完了（電車線等の電気工事を施工中）

② **西谷トンネル**
西谷トンネル
電気工事施工中（電車線設備等設置状況）

③ **羽沢横浜国大駅**
羽沢横浜国大駅
電気工事施工中（各種電気設備、信号機設備等）

④ **横浜新沢駅**
横浜新沢駅付近
躯体完成
軌道工事施工中
電気工事施工中（信号設備、電車線設備等）

相鉄・JR直通線の工事の状況について

平成31年4月

①

横浜方

西谷駅付近

〔直通線（上下線）の軌道工事完了（電車線等の電気工事を施工中）〕

相鉄・JR直通線の工事の状況について

平成31年4月

②

西谷トンネル

〔電気工事施工中（電車線設備等設置状況）〕

相鉄・JR直通線の工事の状況について

平成31年4月



羽沢横浜国大駅
電気工事施工中
(各種電話設備・発車機設備等)

13

相鉄・JR直通線の工事の状況について

平成31年4月

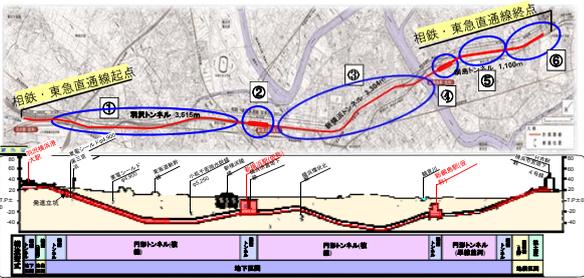


横浜羽沢駅付近
躯体完成
軌道工事施工中
電気工事施工中
(信号設備・電車線設備等)

14

相鉄・東急直通線の工事の状況について

平成31年4月



| | | | | | |
|------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|--------------------------|--|-----------------------------------|
| ① 羽沢トンネル (シールドトンネル施工中) | ② 新横浜駅(仮称) 躯体構築工事中、出入口部仮土留め・掘削 | ③ 新横浜トンネル (シールドトンネル施工中) | ④ 新綱島駅(仮称) 躯体構築工事中 | ⑤ 綱島トンネル (角形鋼管推進工事(上半)完了、中央取壊築、立坑掘削) | ⑥ 目吉駅付近 (高架橋改築工事中、U型擁壁工構築中) |
|------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|--------------------------|--|-----------------------------------|

相鉄・東急直通線の工事の状況について

平成31年4月



羽沢トンネル
(シールドトンネル施工中)

16

相鉄・東急直通線の工事の状況について

平成31年4月



新横浜駅(仮称)
躯体構築工事中、出入口部仮土留め・掘削

17

相鉄・東急直通線の工事の状況について

平成31年4月



新横浜トンネル
(シールドトンネル施工中)

18

相鉄・東急直通線の工事の状況について

平成31年4月



新綱島駅（仮称）
躯体構築工事中

19

相鉄・東急直通線の工事の状況について

平成31年4月



綱島トンネル
角形鋼管推進工事
（上半完了、
中床版構築、立坑掘削）

20

相鉄・東急直通線の工事の状況について

平成31年4月



日吉駅付近
高架橋改築工事中
U型擁壁工構築中

21

2. 横浜市高速鉄道3号線の延伸 （あざみ野～新百合ヶ丘）

22

横浜市高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）について

1 場所のイメージ



横浜市高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）について

2 横浜市の「事業化判断」

(1) 事業化判断

○ これまでの取組状況

平成26年度～ 事業化に向けた基礎調査を開始

平成28年4月 交通政策審議会答申第198号（高速鉄道3号線延伸等が位置付けられる）

平成29年度～ 横浜市交通局を事業候補者として、鉄道事業者の視点による調査検討を実施

平成31年1月 事業化判断の公表

横浜市高速鉄道3号線の延伸について、事業化に向けて横浜市、川崎市が協議し、事業計画について合意形成を進めてきました。

このたび、本事業の整備効果、延伸区間の費用対効果及び採算性が認められることから、横浜市として、事業化することとしました。

今後、事業許可に向けて、国や関係者との協議・調整を進めていきます。

横浜市高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）について

2 横浜市の「事業化判断」

(1) 事業化判断

○ 事業概要

| | |
|---------|---------------------------|
| 整備区間 | あざみ野～新百合ヶ丘 |
| 整備延長 | 約6.0km～6.5km |
| 概算事業費 | 約1,690億円～1,760億円 |
| ルート・駅位置 | 新駅4駅(既設あざみ野駅を除く) |
| 事業主体 | 横浜市交通局(第一種鉄道事業者) |
| 事業スキーム | 地下高速鉄道整備事業費補助(想定) |
| 開業 | 平成42年開業目標(交通政策審議会答申の目標年次) |
| 需要予測 | 1日約8万人のご利用を想定 |

横浜市高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）について

2 横浜市の「事業化判断」

(1) 事業化判断

○ 整備効果1

[広域的な鉄道ネットワークの形成]

- 横浜と川崎市北部、多摩地域を結ぶ、新たな都市軸の形成
- 災害等による輸送障害発生時の代替経路確保



横浜市高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）について

2 横浜市の「事業化判断」

(1) 事業化判断

○ 整備効果2

[新幹線へのアクセス機能の強化]

- 横浜市北西部のみならず、川崎市北部・多摩地区など、広範囲での新横浜駅アクセス機能の強化



横浜市高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）について

2 横浜市の「事業化判断」

(1) 事業化判断

○ 整備効果3

[移動時間の短縮]

| | |
|--------------|------------------|
| ● 拠点間アクセスの強化 | 約30分→約10分 |
| 新百合ヶ丘～あざみ野 | 約20分短縮 (乗換なし) |
| ● 新幹線アクセスの強化 | 約35分→約27分 |
| 新百合ヶ丘～新横浜 | 約8分短縮 (乗換なし) |



横浜市高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）について

2 横浜市の「事業化判断」

(1) 事業化判断

○ 整備効果4

[沿線地域の活性化]

- 新駅周辺まちづくりの活性化や、ターミナル駅の交通結節機能、沿線地域の公共交通ネットワークの強化に寄与



横浜市高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）について

2 横浜市の「事業化判断」

(1) 事業化判断

○ 事業スキーム(事業手法・事業スキーム)

[事業主体]

- 横浜市営地下鉄を延伸する事業であり、これまでの建設、運営、経営等で培った技術や知見、ノウハウを最大限に活用するため、**事業主体は横浜市交通局**とします。

[事業スキーム]

- これまでの横浜市営地下鉄の延伸においても適用し、公営地下鉄事業に適用される基本スキームである、**地下高速鉄道整備事業費補助を想定**します。



今後、国と協議・調整が必要となります。

横浜市高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）について

2 横浜市の「事業化判断」

(1) 事業化判断

- 費用負担の試算（概算事業費を約1,800億円とした場合）
【補助対象】 約1,500億円（工事費、用地費等）

| | | | |
|---------------------------|--------------------|------------------------|----------------------|
| 出資金20.0% (300億円) ※1 | 国 25.7% (385億円) | 地方 28.6% ※2 (430億円) | 借入金 25.7% (385億円) |
|---------------------------|--------------------|------------------------|----------------------|

【補助対象外】 約300億（車両費・総経費・建設利息）

| | |
|--------------------------|----------------------|
| 出資金20.0% (60億円) ※1 | 借入金 80.0% (240億円) |
|--------------------------|----------------------|

- ※1 横浜市交通局への出資金は、横浜市が全額負担します。
- ※2 本路線の事業効果や過去の鉄道整備事例等を踏まえて、**横浜市と川崎市の負担割合は「1:1」とし、両市協調のもと事業を推進**します。

横浜市高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）について

2 横浜市の「事業化判断」

(1) 事業化判断

- 費用対効果及び事業採算性

| | 西側ルート | 中央ルート | 東側ルート |
|------------|---------|---------|---------|
| 整備延長 | 6.3km | 6.0km | 6.5km |
| 概算事業費 | 1,760億円 | 1,690億円 | 1,720億円 |
| 需要予測 | 7.8万人/日 | 8.0万人/日 | 7.9万人/日 |
| 所要時間 | 約10分 | 約9分30秒 | 約10分 |
| 費用便益費(B/C) | 1.48 | 1.59 | 1.53 |
| 累積損益欠損解消年 | 30年 | 25年 | 28年 |
| 累積資金不足解消年 | 36年 | 33年 | 34年 |

各案とも、費用対効果・事業採算性が認められる



横浜市高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）について

2 横浜市の「事業化判断」

(2) 概略ルート・駅位置

- 概略ルート・駅位置の基本的な考え方

【全体】

- 周辺の地形や土地利用への影響等を考慮し、**地下トンネル構造**を基本とする
- 既設のあざみ野駅から、小田急線新百合ヶ丘駅**南口付近**まで延伸する
- 新駅については、駅間隔を既存と同様の間隔を基本とし、**4駅**とする

【横浜市側】

- **道路下などの公有地を有効活用**し、既設のあざみ野駅から、市境となるすすき野付近までを基本とする。
- 駅位置については、**嶮山付近及びすすき野付近**を基本とする。

【川崎市側】

- 現実的かつ合理的な案として、**中央を通るルート、西側を通るルート、東側を通るルートの3案**を設定する。
- 駅位置については、幹線道路に近く、駅へのアクセスがしやすいこと、周辺の土地利用や人口集積、可能な限り道路などの公有地を活用することなどを考慮する。

横浜市高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）について



横浜市高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）について

2 横浜市の「事業化判断」

(2) 概略ルート・駅位置

- 川崎市側の有カルト案について

有カルト案の考え方

- 設定した3案については、いずれも費用対効果や事業採算性が認められており、実現可能
- **川崎市側のまちづくりや地域交通に関する視点**から検討を行い、総合的に評価した結果、「**東側ルート**」を、**より整備効果の高い案**と考える。

「東側ルート」の主なメリット

- ヨネッティー王禅寺付近に中間駅を設置した場合、**多方面に向かう既存バス路線と鉄道との連携を図ることが可能**であり、**公共交通ネットワークの充実**において、最も相乗効果が見込める。
- 他案と比較し、既存の駅から中間駅までの距離が最も離れていることから、**新百合ヶ丘駅等との機能分担を踏まえ、中間駅の周辺まちづくりの効果がより期待できる**。
- バス路線等との連携により、麻生区のみならず**宮前区や多摩区にまで、アクセシビリティ強化や利便性向上の波及効果が期待できる**。

横浜市高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）について

2 横浜市の「事業化判断」

(3) 駅周辺のまちづくりの方向性について

あざみ野駅

- 交通利便性を生かし、規制・誘導的手法等により商業・業務・文化機能の集積を中核とする拠点づくりを進めます。

嶮山・すすき野付近

- 地域の状況に合わせ、周辺の環境にも配慮しながら、生活拠点としてまちづくりを進めます。

新百合ヶ丘駅付近

- 民間活力を活かした土地利用転換の誘導や交通結節機能の強化、駅周辺の回遊性向上を目指し、ハード・ソフト両面での総合的な取組により、広域拠点にふさわしいまちづくりを推進します。

横浜市高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）について

2 横浜市の「事業化判断」

(3) 今後の進め方について

- 本事業の整備効果、延伸区間の費用対効果及び採算性が認められることから、今回の計画内容を基本として、今後、国や関係者との協議・調整を進めるとともに、鉄道事業法や都市計画、環境影響評価等の手続きを経て、早期の事業着手を目指します。
- ルートについては、今後、市民の皆様へ情報提供を行い、御意見を伺うとともに、令和元年度中を目途に1案に選定する予定です。



本日の説明内容

- 1 金沢八景駅東口地区について
- 2 金沢八景駅周辺の状況と課題
- 3 金沢八景駅周辺事業等の概要
- 4 まちづくりに関すること

1 金沢八景駅東口地区について

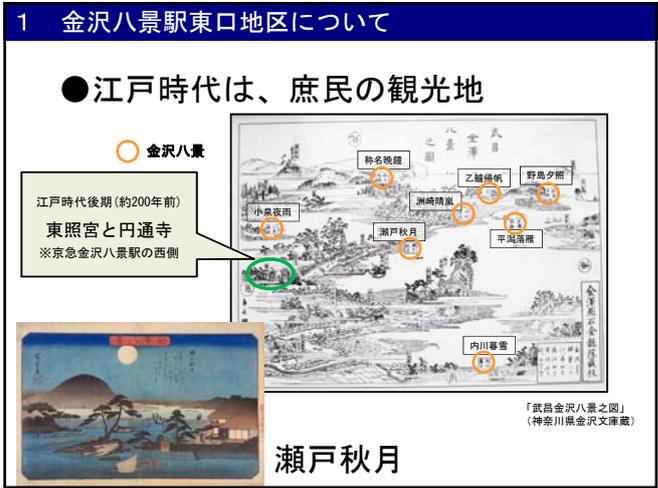


1 金沢八景駅東口地区について

■横浜市の施策上の位置づけ

横浜市中期4か年計画(2018～2021)

- 戦略4 『人が、企業が集い躍動するまちづくり』
～成長と活力を生み出す**都心部**～
～誰もが「住みたい」「住み続けたい」と思える**郊外部**～
- 政策21 **コンパクトで活力のある郊外部のまちづくり**
【主な施策】・**鉄道駅周辺のまちづくりの推進**
→ 主要な駅周辺において、土地区画整理事業・市街地再開発事業等により、拠点整備を推進



1 金沢八景駅東口地区について

近世初頭の平潟湾想定図



●古墳時代

平潟湾に漁村、祭祀

●鎌倉時代

金沢文庫を建立、文教の地
六浦津（むつうらのつ）

瀬戸橋

- ・鎌倉時代に架けられた交通の要所
- ・金沢八景を象徴する景観



瀬戸橋

「近世初頭の平潟湾想定図」
(神奈川県立金沢文庫展示図録『金沢八景』より転載)

2 当時の金沢八景駅周辺の状況

2 金沢八景駅周辺の状況と課題

平成22年

御伊勢山・権現山

木村屋住宅主屋
(旧円通寺客殿)

横浜市立大学

京浜急行電鉄 金沢八景駅

事業区域

瀬戸神社

琵琶島神社

国道16号

金沢シーサイドライン
金沢八景駅(旧駅)

平潟湾

2 当時の金沢八景駅周辺の状況（東側）

①シーサイドライン金沢八景駅



乗降客:約5.8万人/日

京浜急行電鉄
金沢八景駅



②金沢八景駅前交差点



④国道16号の渋滞



③地区内道路の状況



金沢シーサイドライン
金沢八景駅(旧駅)

乗降客:約1.5万人/日

2 当時の金沢八景駅周辺の状況（西側）

①西口への通路



京浜急行電鉄
金沢八景駅



②駅西側道路



③旧円通寺客殿



④旧円通寺客殿



横浜市認定歴史的構造物

3 金沢八景駅周辺事業等の概要



3 金沢八景駅周辺事業の概要

【駅周辺の基盤整備】

- ① 公共施設 の整備
⇒ 「街路事業」 など
- ② 公共施設 + 建築敷地 の整備
⇒ 土地区画整理事業
- ③ 公共施設 + 建築敷地 + 施設建築物 の整備
⇒ 市街地再開発事業

土地区画整理事業

整理前 → 整理後

公共施設、道路、公園や事業資金

市街地再開発事業

整理前 → 整理後

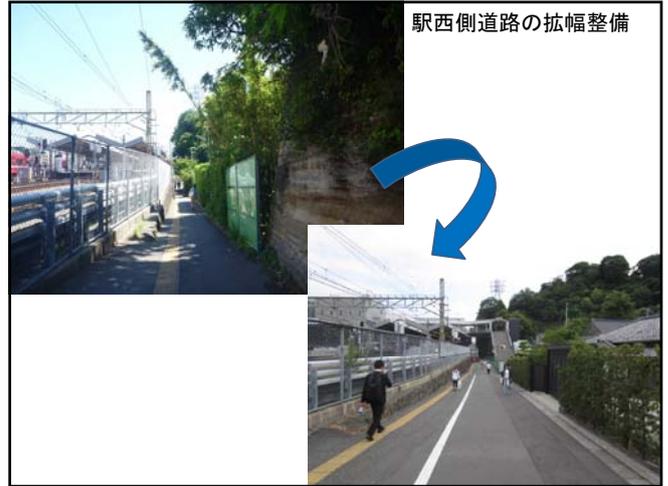
公共施設、民間事業資金



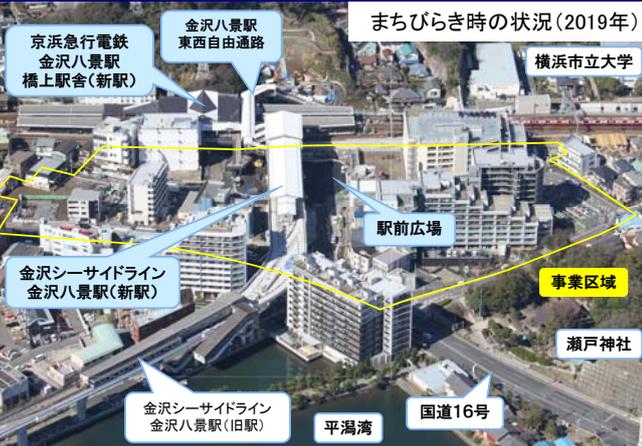


3 金沢八景駅周辺事業の概要

6 駅西側道路の整備

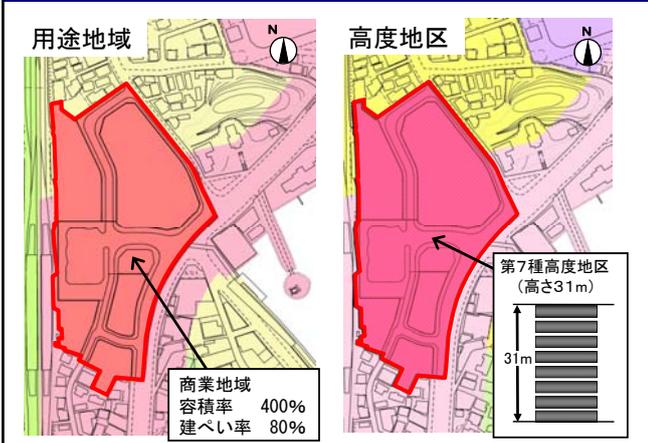


3 金沢八景駅周辺事業の概要



4 まちづくりに関すること

4 まちづくりに関すること ~都市計画制限~



4 まちづくりに関すること ~地区計画~

地区にふさわしい土地利用を図り、良好な市街地環境の形成や、にぎわいのある駅前の拠点づくりを進めるため、地区計画を決定します

名称：
金沢八景駅東口地区地区計画

面積：
約2.4ha

地区計画の区域
地区整備計画の区域



4 まちづくりに関すること ~地区計画~

建築物の用途の制限

次の用途の建築物を制限します。

1階を住居にするもの

- ・1階以外を住居とする建築物を建築する場合、廊下や階段、エレベーター等を1階部分に設置することはできません。
- ・従前に専用住宅の敷地として使用していた土地で、金沢八景六浦線（含む駅前広場）に接していない土地として換地・仮換地された土地は、除かれます。



自動車教習所

勝馬投票券発売所、場外車券売場、場外勝舟投票券発売所

危険物の貯蔵又は処理に供するもの

キャバレー、料理店、ナイトクラブ、ダンスホールなど

個室付浴場業に係る公衆浴場など

4 まちづくりに関すること

■地元独自のガイドライン(任意のルール)の策定

土地区画整理事業区域内は、地区計画と「金沢八景駅東口地区まちづくりガイドライン(以下、「ガイドライン」という。)」が策定され、道路や駅舎などの公共施設や民間建物について、用途、高さ、形態、デザイン(意匠)、広告物など、秩序の中に個性ある魅力的なまちづくりを進めています。

金沢八景駅東口地区まちづくりガイドライン

…6つの目標の実現に向けた行動指針…

<ハード面のガイドライン>

- 1 駅前広場・道路・新交通のデザイン
- 2 建築物等のデザインガイドライン

<ソフト面のガイドライン>

- 3 テナント等の誘導(施設用途・店舗等)
- 4 店先の演出

<南北の一体化に向けた活動指針>

- 5 高架下を活用した核の形成

4 まちづくりに関すること

■金沢八景駅東口地区まちづくりガイドライン

1階部分の用途

物販・飲食・サービス店舗等
一般事務所、住宅等は制限

建築時に
事前協議
が必要

調和のとれた良好なまちなみの形成

- ・ルーバー（縦格子）を設置する
- ・隣接する建物との隙間に、目隠しを設置する
- ・看板の設置位置を揃える
- ・屋根形状を合わせる

魅力ある店先・通りの形成

- ・ウッドデッキ（テラス）や庇を設置する



4 まちづくりに関すること

■公共施設のデザイン調整

新たな駅施設のデザインについて

金沢八景駅周辺では公共施設の整備にあたり、デザイン調整を行い、まち並みの新しい魅力づくりを検討してきました。そこで、地域特性をいかしたデザインとして、「和」をイメージした切妻屋根を京急線、金沢シーサイドラインの駅舎、東西自由通路の上屋に取り入れ、金沢シーサイドラインの外装に縦格子の設置を計画しています。各駅舎の屋根の一部は、「帆（海）」をイメージした膜屋根にしています。



「和」をイメージした縦格子のアクセント(完成イメージ)



「帆（海）」をイメージした膜屋根（京急線金沢八景駅改札内）

完成イメージ図は、変更する場合があります。

ご清聴ありがとうございました。

- ・駅前広場完成予想パース
- ・現地の状況(令和元年6月現在)



SDGs 未来都市・横浜の実現

“多様なステークホルダーとの連携による社会課題解決と新たな価値創出”

横浜市温暖化対策統括本部 SDGs未来都市推進課長 高橋 知宏

SDGs未来都市・横浜の将来ビジョン

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

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS 世界を変革するための17の目標

Zero Carbon Yokohama

ヨコハマSDGsデザインセンター ※取組イメージ

環境・経済・社会的課題の統合的解決を図る、横浜型「大都市モデル」の創出に向け、多様な主体との連携によって自らも課題解決に取り組む中間支援組織

提供

大都市モデル創出に向けた、パイロットプロジェクト（試行的取組）
環境・経済・社会的課題の統合的解決を目指す取組を、課題と場所を設定の上実施

- 経済活性化と賑わい創出の取組
- 郊外住宅地など地域課題解決の取組
- 温暖化対策の取組

企業との連携

「SDGs 未来都市・横浜」の実現に向け、ソフトバンク株式会社と包括連携協定を締結

ICTを活用し、女性の活躍支援、超高齢化などのまちづくりの課題解決の取組を推進

■具体的取組内容

- ①地域における女性活躍社会の実現
“ショートタイムテレワーク実証実験”（磯子区汐見台）
ICTを活用した短時間勤務を職任近接で実現、新しい働き方「ショートタイムテレワーク」を提案
- ②地域内移動手段の充実
“オンデマンドバス実証実験”（旭区若葉台）
地区内にオンデマンドバスを導入し、子育て世代・高齢者などの快適な移動環境を形成

実証地域：旭区若葉台

概要

- ・約6,700世帯、約14,000人が暮らす大規模な住宅団地エリア
- ・地域では、様々な組織や住民グループが相互に連携し、子育て世代をはじめ様々な世代が暮らしやすいまちづくりが進められている。

開発時期 1979年

面積 約90ヘクタール

戸数 14階を中心とした75棟の中高層住宅団地。分譲5,186戸（多様な間取り）、賃貸790戸（バリアフリー化）、高齢者住宅326戸

実証地域：旭区若葉台

○高齢化の状況
高齢化率49.4%（H31年3月末）
市内でもトップクラスの高齢化の進展

○地域内移動手段の状況
地域内を巡回する無料のコミュニティバスが運行

更なる高齢化による移動困難者の増加や子育て世代の転出が予測される中、移動しやすく、暮らしやすい団地づくりに向け、地域ニーズに即した移動の仕組みの構築が必要

旭区若葉台年齢別人口推移（出典：国勢調査）

SDG未来都市・横浜 | オンデマンドバス実証

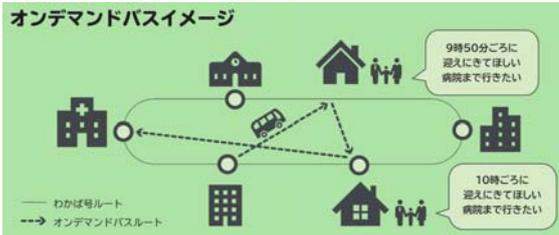
■ **高齢者をはじめ子育て世代を中心に生活や移動がしやすいモビリティ環境づくりを進めることで、移動困難者の減少、外出機会の増加によるコミュニティの活性化、子育て環境の向上、地域商業の活性化等を図り、「住みたい」「住み続けたい」まちの実現を目指す**



| | |
|-----------|---|
| 期間 | 2019年3月20日～26日（関係者向け試乗会：3月19日） |
| 運行時間 | 午前9時～午後5時（休憩時間：11:00-11:30、14:00-14:30） |
| エリア | 横浜市旭区若葉台1～4丁目 |
| 対象者（モニター） | 上記エリアにお住まいの方30人程度 |
| 乗降場所 | 自宅及び既存コミュニティバス停留所（32か所） |
| 料金 | 無料 |
| 車両 | ミニバンクラス1台 |
| 実施主体 | 運営：一般財団法人若葉台まちづくりセンター 技術提供：MONET Technologies株式会社 プロモーション・全体調整：横浜市、ヨコハマSDGsデザインセンター |
| 協力 | 神奈川県住宅供給公社 |

SDG未来都市・横浜 | オンデマンドバス実証

オンデマンドバスイメージ



スマートフォンの専用アプリで予約を入力し、オンデマンドバスを利用します

手順1



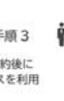
出発地と目的地の登録

手順2



予約の登録

手順3



予約後にバスを利用

SDG未来都市・横浜 | 実証結果

■ 約 30 名の方にモニターになっていただき、100 名を超える予想以上の利用あり試乗会として非常に大きな成果を取めた

■ 利用者からは、使いやすい・快適である等の意見や、利用料金やサービスの充実に関する、様々な意見を得ることが出来た。これらの意見を、今後の展開へ活かし検討を進めていく

| | |
|------|--|
| 利用条件 | 約30名のモニター登録 iPhone所有者、若葉台に在住在勤在学の方がアプリダウンロード |
| 利用件数 | 61件 |
| 利用者数 | 105名（最終の3日間で7割の74名）の利用（最大7名が乗合） |
| ご意見 | ・「オンデマンド」による運行形態について8割以上の方から「満足した」という高評価 ・「iPhone だけが使えないのは不便」「予約アプリをもう少し使いやすくしてほしい」など今後の課題が明確化 |

SDG未来都市・横浜 | 第2回実証実験

■ 地区内の各住居棟前や施設のほか、地区内子育て世代の利便性向上を目指し、近隣施設（保育所、学校、小児科など）まで乗降ポイントを拡大

■ 利用期間と運行時間を拡大

◎日時：2019年7月11日（木）～8月9日（金） ※7月27日（土）のみ運休

◎運行時間：期間中毎日7時～20時、ユーザー登録開始：7月1日（月）

| | 今回 | 前回(3月) |
|--------|--|-------------------------------|
| ご利用対象者 | 旭区若葉台にお住まいの方・お勤めの方 人数制限なし ※利用条件あり | 旭区若葉台にお住まいの方 30名程度 ※利用条件あり |
| 実施期間 | 29日間 | 7日間 |
| 運行時間 | 7:00～20:00 | 9:00～17:00 |
| 走行エリア | 若葉台地区及び近隣施設 | 若葉台地区 |
| 乗降ポイント | 94地点 ・地区内75地点 (わかば号バス停、各住居棟前、学校、病院、福祉施設など) ・地区外19地点 (団地から周囲1km範囲内の保育所、幼稚園、学校、小児科、産婦人科など) | 32地点 (わかば号バス停、自宅登録地点) |
| 運賃 | 無料 | 無料 |

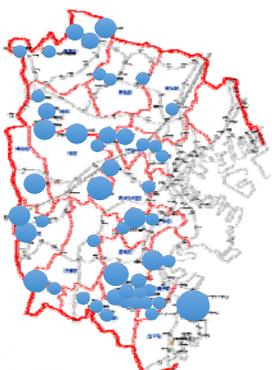
一般財団法人トヨタ・モビリティ基金「地域に合った移動の仕組み作り」助成プログラム

SDG未来都市・横浜 | 市内の大規模団地（約500戸以上）の分布

■ 築約40年以上、500戸以上が61団地（分譲28、賃貸33）

■ 多くは、鉄道駅から離れたバス交通に依存する郊外部に立地

■ 9割が公的住宅供給団体によって供給



SDG未来都市・横浜 | ヨコハマSDGsアクションプロジェクト

誰もが「住みたい」「住み続けたい」と思える住宅地に
～ 快適な移動手段の充実 ～

● 郊外部の住宅地において、安心安全で、誰もが快適に移動できる環境を充実させることで、地域の経済活性化やにぎわい創出につなげるプロジェクト

Yokohama SDGs DESIGN CENTER |

- ・例) ICTなど最新技術を活用した移動手法の導入
- ・例) 地域が自ら取り組める技術提供



移動環境の充実を実現する提案を募集します。 事前相談受付中



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・横浜を実現します

SDGs

未来都市・横浜

Sustainable Development Goals
Realization of the Future City



ラグビーワールドカップ
神奈川県・横浜市

東京五輪
神奈川県・横浜市

東京パラリンピック
神奈川県・横浜市

モビリティマネジメント推進部会の活動 ～ 市民参画による交通政策の推進

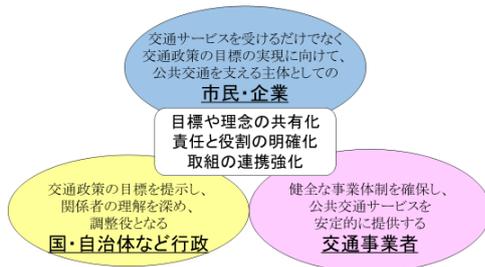
2019.6.29
横浜市交通政策推進協議会
モビリティマネジメント推進部会
小田部明人

はじめに

- ・横浜市では、交通を取り巻く様々な環境の変化や多様な移動ニーズに適切に対応していくため、公共交通を始めとした交通施策のあり方とその方向性について多くの主体による意見交換の場として「交通政策推進協議会」が設けられている。
- ・協議会にはテーマ別の部会が設置され、その一つに「モビリティマネジメント推進部会」がある。モビリティマネジメントなどを通じて公共交通を将来にわたって維持し、利用しやすいものにするため、市民や交通まちづくりに関わる市民団体が行政担当者と共に議論し、交通に関わる施策に反映されるよう取り組んでいる。

推進体制

横浜の交通政策推進体制



<横浜市交通政策推進協議会資料から>

横浜市交通政策推進協議会（親協議会）

<メンバー構成>

- ・学識経験者（座長：中村文彦横浜国立大学副学長・教授）
- ・市民 2名（モビリティマネジメント推進部会による推薦）
- ・企業（経済団体）
- ・交通事業者（鉄道2名、バス2名、タクシー2名）
- ・行政（国交省：運輸局・地方整備局各1名、警察1名、横浜市：都市整備局、道路局各1名）
- ・各部会（※）代表
（モビリティマネジメント推進部会、地域交通部会、バス交通部会、鉄道部会）

※ 施策の議論を深め、具体化を図るためテーマ別に部会を設置

交通政策推進協議会の構成

横浜市交通政策推進協議会（親協議会）

市民、交通事業者、行政など多様な主体が交通施策のあり方と方向性について意見交換を行う。

- －**モビリティマネジメント推進部会**
過度なマイカー利用から公共交通の適切な利用へ転換させる取組みについて議論する。
- －**地域交通部会**
地域交通の担い手（タクシー、福祉移動サービス等）を中心とし、高齢社会に対応した交通のあり方を議論。
- －**バス交通部会**
市内バス事業者10社と行政による、バスに関する情報共有と、路線バスの維持・活性化を議論する。
- －**鉄道部会**
市内鉄道事業者7社と行政による、鉄道に関する情報共有と「交通結節点のあり方」などを議論する。
- －**計画改定部会**（2018年計画改定に伴い活動終了）
横浜都市交通計画改定のための多様な議論の場。

モビリティマネジメント推進部会

<目的>

平成25年1月設置
高齢社会への対応、環境負荷低減に向けて、既存の公共交通を将来にわたって維持し、利用しやすいものにするため、過度なマイカー利用からモビリティマネジメントなどにより公共交通の適切な利用に転換させることについて議論し行動することを目的とし、市民・市民団体、行政が協働して取り組む。（略称：MM推進部会）

<構成>

- ・市民 3名＋市民団体 4団体（公募に基づく選定）
- ・事務局（横浜市都市整備局都市交通課）
→ 部会長が親協議会に委員として出席

<開催>

部会（年度2回程度）、部会ワーキング（年度4回程度）

MM推進部会に参加する市民団体

- ・暮らしフォーラムにし
- ・横浜交通まちづくり協議会
- ・横浜にLRTを走らせる会
- ・横浜の公共交通活性化をめざす会

MM推進部会の活動①

MM推進部会がこれまで取組んできた活動を紹介します。

＜横浜バスの旅＞

普段、バスに乗る機会のない方に、路線バスの魅力を知ってもらい、マイカーから公共交通への転換を図るきっかけとなるようにと、バスを乗り継ぐミニトリップを過去3回実施。市の広報紙等を通じて市民に参加を呼びかけ。

- ・H25.11 市電の足跡をたどる旅（市都心部とその周辺）
- ・H26.11 横浜バス散歩 スタンプラリー（市南部）
- ・H27.11 横浜バス散歩 スタンプラリー（市北部）

路線バスの旅 ～市電の足跡をたどる旅～ 開催報告

- 駅の始まりは「市電」も通っていた横浜駅**
 ※横浜に開港した11月17日の開港日、市電の路線が12ヶ所からスタートし、まちを走る路線がスタートしました。
 ※メンバーはスタッフを含め23人、市電12の1日乗車を体験しました。市電の「市電」のルートも、今の路線バスに代わります。
- 議員のバスに揺られて戸部のまちへ**
 ※横浜にのりかからず横浜のバスに揺られて、まちを体験するミニトリップです。
 ※途中にある歴史のある建物や、まちを一望できる丘の上など、ガイドの話を聞きながら、のんびりと楽しむことができます。
- 駅前から続く繁華街 伊勢佐木町へ**
 ※乗車して歩きの心地よい道を通り、賑わい続ける繁華街。伊勢佐木町でランチタイム。
 ※バスに乗り継ぐ乗客が、当時の下車より変わってしまいましたが、伊勢佐木町は昔ながらの雰囲気が残っており、懐かしさや、ゆったり、ランチを楽しみました。
- 横浜のまちを一望できる横浜森林公園へ**
 ※横浜の緑豊かな風景を満喫し、公園の中心部、横浜森林公園へ。
 ※この公園は古くは緑地帯として、今は市民の憩いの場として、多くの人々に愛されています。
- 駅の終わりは「市電」が走る市電保存線**
 ※横浜のまちの歴史を伝える市電保存線。市電の歴史をたどるには、市電保存線がおすすめです。
 ※横浜のまちの歴史を伝える市電保存線。市電の歴史をたどるには、市電保存線がおすすめです。
 ※駅の終わりの始まりを伝える市電保存線。市電の歴史をたどるには、市電保存線がおすすめです。

＜市ホームページから＞

「横浜バス散歩」スタンプラリー

上：本郷ふじやま公園と長尾台・田谷の名所めぐり (H26.11)

右：東急バス沿線 都筑・青葉のふるさとめぐり (H27.11)

MM推進部会の活動②

＜学校出前講座の教材改善＞

事務局（都市交通課）がおこなっている、モビリティマネジメントについて学ぶ学校出前講座の教材を改善。

＜視察を行った鶴見小学校学校出前授業の様子＞

MM推進部会の活動③

＜シンポジウムの開催＞

平成28年9月
 横浜の交通を考えるシンポジウム
 ～まちの交通のために、みんなが今できること～

- ・中村文彦氏（横浜国大副学長・教授）による講演「郊外が支える将来の横浜の交通のあり方」
- ・様々な主体（福祉移動サービスに関わるNPO関係者、バス事業者、タクシー事業者、MM推進部会委員、行政）によるパネルディスカッションを実施。
- ・横浜の交通に関する課題の共有と、将来のあり方を議論。

MM推進部会の活動④

＜バスポータルサイトの開設・運用＞
 路線バスを利用する際の分かりづらさを解消し、利用促進に繋げることをねらいとし、「BUS PORTAL yokohama」を開設。市のホームページにもリンクされている。
 （平成28年度から運用）
 管理、運用は部会の参加団体である「横浜交通まちづくり協議会」が担当し部会にて内容確認。

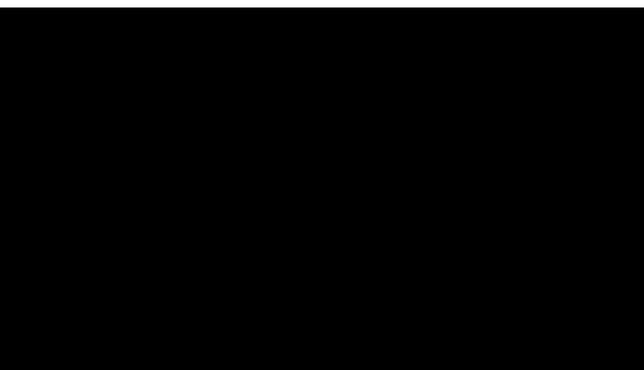


- 横浜バス 横浜バス株式会社 横浜バス株式会社 横浜バス株式会社 横浜バス株式会社 横浜バス株式会社
- 相鉄バス 相鉄バス株式会社 相鉄バス株式会社 相鉄バス株式会社 相鉄バス株式会社 相鉄バス株式会社
- 東横バス 東横バス株式会社 東横バス株式会社 東横バス株式会社 東横バス株式会社 東横バス株式会社



BUS PORTAL yokohama から

BUS PORTAL yokohama には各委員が交代で書くコラム欄があるが、一例として、昨年部会で実施したバス事業者へのインタビューの様子を動画付きで紹介している。
 バスの利用促進を図るには、事業者と利用者の相互理解が重要と考え、事業者（相鉄バスさん）を訪問し、利用上の注意事項や事業運営の状況等13項目にわたり話を伺った。



インタビュー動画
 「ベビーカー利用者への利用方法の案内や一般乗客へ配慮を求める対応等について」

MM推進部会の活動⑤

＜鉄道駅におけるバス案内サインの見直し＞ 継続案件
 平成29年度からの取組みであるが、バスの利用促進を図るには、乗換案内表示の充実化が大事。
 利用者目線で、点検を行い改善につなげる活動。
 MM推進委員と事務局（都市交通課）合同でフィールドワークを実施した。今年度は課題点等を取りまとめ、事業者に改善提案を行っていく。
 ・平成29年度 JR鶴見駅
 ・平成30年度 JR東戸塚駅、JR中山駅
 京急上大岡駅、地下鉄関内駅
 相鉄鶴ヶ峰駅、相鉄二俣川駅



フィールドワークの様子

鉄道駅における案内サインの充実に向けて

鉄道駅における案内サインの充実について

JR東戸塚駅、JR中山駅、京急上大岡駅、地下鉄関内駅、相鉄鶴ヶ峰駅、相鉄二俣川駅

MM推進部会報告書から（JR鶴見駅）

＜フィールドワーク チェックリスト（JR東戸塚駅）＞

今後の課題

- ・MM推進部会として行政と協働しながら、公共交通の利用促進に向けた取組みを進めているが、実施にあたっては、バス・鉄道事業者サイドとの連携が欠かせないが充分とはいえない。
私たちの役割やねらいを更に理解してもらい、その声が各社の施策や事業遂行に反映されるようさらに働きかける必要がある。
 - ⇒ 具体的な成果に向けた取組
- ・私たちの活動を、より多くの人に知ってもらう必要があるが、一方で各委員の平均年齢は比較的高く、今後若い世代の人々をいかに巻き込むかが課題。
 - ⇒ 多様なライフスタイルが進む中、多世代への情報発信方法の検討