

交通問題対策特別委員会資料

平成19年6月12日

都市経営局

都市整備局

道 路 局

交 通 局

目 次

I	誰もが移動しやすい交通の実現に向けて（都市整備局）	1
1	横浜市中期計画について	
	（1）基本方針	
	（2）施策体系	
2	交通政策の検討について	
	（1）新しい交通計画の策定について	
	（2）駐車場施策について【別紙あり】	
II	施策の取組について	4
1	鉄道等の整備（都市整備局、道路局、交通局）	
	（1）事業中及び計画路線	
	（2）新幹線関連	
	（3）駅改良事業等	
2	駅前広場、バスターミナル等の整備（都市整備局、道路局）	6
3	バスなど地域交通サービスの充実（道路局、交通局）	7
	（1）バス路線の新設	
	（2）バス路線の維持	
	（3）バス路線の暫定運行措置	
	（4）公共車両優先システム（PTPS）	
	（5）市営バス、民営バスへのICカードの導入	
	（6）地域交通サポート事業	
4	都市計画道路網の見直し（道路局）	10

5	人にやさしいまちづくりの推進（道路局、交通局）	11
	（1）バリアフリー新法に基づく基本構想の策定	
	（2）人にやさしい（バリアフリー）歩行空間の整備	
	（3）ノンステップバスの導入	
	（4）鉄道駅へのエレベーター等の整備	
6	道路等の整備（道路局）	14
	（1）高速道路	
	（2）幹線道路	
	（3）地区幹線道路	
	（4）スムーズ交差点プラン	
	（5）鉄道と道路の立体交差化等	
	（6）橋梁の架け替え	
	（7）道路の地震対策	
	（8）道路の環境対策	
	（9）自転車駐車場の整備	
	（10）自転車道ネットワーク	
7	違法駐車防止対策（道路局）	25
	（1）重点地域対策事業	
8	空港対策の推進（都市経営局、都市整備局、道路局）	26
	（1）空港アクセスの向上	
	（2）羽田空港再拡張・国際化について	

Ⅰ 誰もが移動しやすい交通の実現に向けて

1 横浜市中期計画について

(1) 基本方針

「誰もが移動しやすい交通の実現」を基本理念に、「最寄り駅まで15分の交通体系」「全国を結ぶ交通体系」を目指します。そのため、空港や港湾など横浜と世界を結ぶ交流基盤を整備するとともに、鉄道や道路などの交通施設をまちづくりや環境に調和させながら整備を進めます。また、鉄道、自動車、バスなどの交通機関が効率的に利用されるよう、移動の円滑化に資する交通の運営・管理を進めます。

(2) 施策体系

基本施策 4 - 3 : 快適なくらしを支える交通の実現に向けた取組を推進します

- 道路ネットワーク形成
 - ① 3環状10放射道路整備事業
 - ② 完了期間宣言路線整備事業等
- 鉄道ネットワーク形成
 - ① 高速鉄道4号線（グリーンライン）の整備
 - ② 神奈川東部方面線の整備
 - ③ その他の運輸政策審議会答申路線の事業化検討
- 地域交通サポート
 - ① 横浜市生活交通バス路線支援事業
 - ② 地域主体の新たな公共交通サービス支援事業
- まちなりのバリアフリー推進
 - ① バリアフリー歩行空間形成事業
 - ② 公共交通機関のバリアフリー化推進事業
- 交通安全対策
 - ① 交通安全・放置自転車対策
 - ② あんしん歩行空間整備推進事業
 - ③ 踏切対策事業

基本施策 6 - 4 : 陸・海・空の社会資本整備により国際競争力を強化します

- 横浜環状道路等整備
 - ① 横浜環状南線及び関連街路整備事業
 - ② 横浜環状北線及び関連街路整備事業
 - ③ (仮称)横浜環状北西線整備事業
 - ④ 横浜湘南道路整備事業
- 羽田空港再拡張・国際化推進
 - ① 羽田空港再拡張事業への無利子貸付
 - ② 羽田空港の真の国際化に向けた取組推進

2 交通政策の検討について

(1) 新しい交通政策の検討について

① 背景

少子高齢社会における新たな交通ニーズへの対応や、既存ストックの有効活用、環境負荷の軽減、民との連携・協働、本市の都市活力向上など様々な視点から「横浜の新しい交通政策」を検討しています。

平成17年度、18年度の2箇年にわたり有識者からなる検討委員会の中で議論し、平成19年3月に「横浜の新しい交通政策への提言」をいただきました。

② 「横浜の新しい交通政策への提言」の主な内容 < 別冊 >

【提言5つの柱】

1) 市民・企業・行政が一緒になって交通を考え、それぞれ責任をもって行動すべき

(協働による交通政策運営、効果的な執行体制整備)

2) 交通のあり方からまちを考える発想も持つべき

(持続可能・駅中心のコンパクトなまちへの誘導、環境負荷の少ないまちに向けた交通施策の推進、災害に強い都市に向けた交通施策の推進)

3) 地域に相應しい交通サービスを地域の力を活かして実現すべき

(地域主体の取組支援、高齢者・子育て世代・子どもなどにも優しい交通)

4) 日本の国際競争力向上を担う交通を実現すべき

(京浜港機能強化、羽田空港再国際化、物流の効率化、広域交通網の拡充)

5) ヨコハマの魅力を一層高める交通を目指すべき

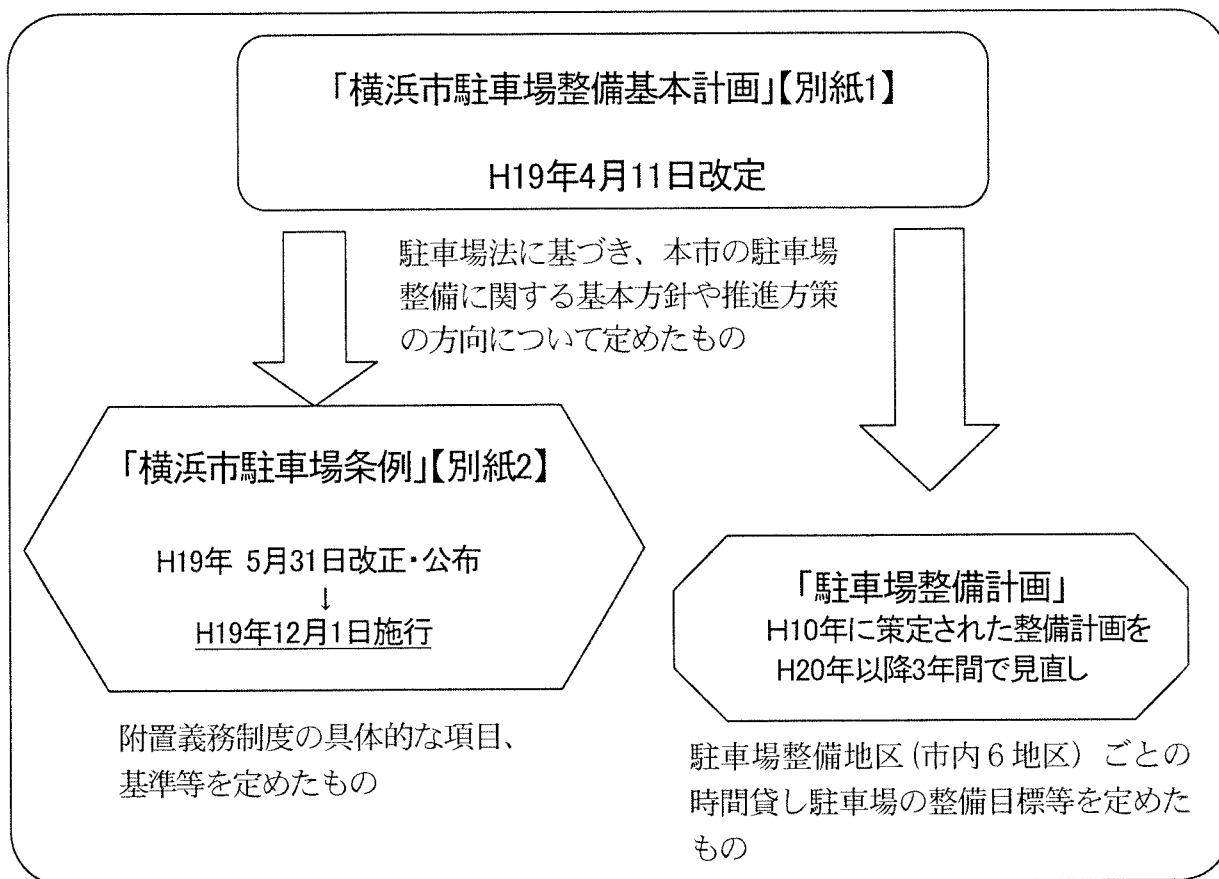
(横浜を実感できる景観形成、人が主役の空間づくり、都市型観光の充実)

③ 今後の進め方

有識者検討委員会からの提言を受けて、本市の長期ビジョンに示されている都市像及び、中期計画の都市づくりの方向性を踏まえ、市民からのご意見をいただきながら、今年度中に、本市の新しい交通政策として策定します。

(2) 駐車場施策について

① 本市の駐車場施策のフレーム



② 基本計画改定の主なポイント

□ まちづくりとの積極的な連携

自動二輪車駐車場対策の促進、観光政策との連携、荷さばき車対策、駐車場の緑化、バリアフリー化など

□ 附置義務制度の見直し

自動二輪車駐車場の附置義務化、普通車の附置義務原単位の見直し、荷さばき駐車場の附置義務化、隔地駐車場制度の見直しなど

③ 駐車場条例改正の主なポイント

□ 乗用車駐車場の原単位の見直し

最新データの分析結果に基づき、現在の駐車需要に合わせた基準に見直しました。

□ 荷さばき車駐車場の附置義務化

原因者負担の考え方に基づき、荷さばき車駐車場を附置義務化しました。

□ 自動二輪車駐車場の附置義務化

全国に先駆けて、自動二輪車駐車場を附置義務化しました。

□ 隔地駐車場制度の見直し

現行の隔地基準に加え、まちのにぎわいの連続性、安全な歩行者空間の確保、土地の有効な利用に資する路線やエリアについて隔地駐車場を認めることとしました。

駐車場に対するニーズの変化をふまえて

「横浜市駐車場整備基本計画」を改定しました！

○横浜市駐車場整備基本計画は、横浜市における駐車場整備の計画的な推進を目的に平成8年に策定し、路上駐車削減による交通の円滑化等に一定の成果をあげてきました。

○しかしながら、策定後、約10年が経過し、駐車場施策を取り巻く状況は大きく変化しています。自動二輪車駐車場の不足や観光バス駐車場対策の必要性などの新たな課題への対応が求められており、新しい駐車場施策の展開が必要となってきました。

○そこで、平成17年8月に設置した「横浜市駐車場整備基本計画見直し検討委員会」(委員長：横浜国立大学大学院環境情報研究院教授 中村文彦)からの提言(平成18年3月30日)に基づき、基本計画を改定しました。

<改定した基本計画の主な内容>

1 まちづくりとの積極的な連携

(1) 自動二輪車駐車対策の促進

民間事業者による駐車場整備の促進
未利用地の活用
横浜市駐車場条例による附置義務化の検討

4月1日にみなとみらい公共駐車場で自動二輪車駐車場が整備されました。(現在、市内17箇所)
引き続き、民間による整備の促進をします！

(2) 観光政策との連携

観光バス乗降所・待機の分離
観光バス駐車場案内の充実

民間との協働で、観光バスの乗降所・待機場所の整備を推進します！

(3) 荷さばき車対策

既設の建物に対しては、国で検討中の共同荷さばきへの支援等の動向を踏まえ検討
横浜市駐車場条例による附置義務化を検討

(4) 駐車場の緑化

駐車場への緑化推進

150万本植樹行動をふまえた駐車場への緑化を推進します！

(5) 駐車場のバリアフリー化の推進

新設の路外駐車場のバリアフリー化、既設駐車場のバリアフリー化の努力義務
駐車場案内システムを利用したバリアフリー情報の提供を推進

2 附置義務制度の見直し

- (1) 自動二輪車駐車場の附置義務化
- (2) 普通車の附置義務原単位の見直し
- (3) 荷さばき車駐車場の附置義務化
- (4) 隔地駐車場制度の見直し

全国に先駆けて、自動二輪車駐車場の附置義務化を目指します！

◆ 資料の配布と閲覧場所

都市整備局のホームページで4月12日（木）からご覧いただけます。

<http://www.city.yokohama.jp/me/toshi/parking/index.html>

基本計画については、市民情報センター（市庁舎1階）、都市整備局企画課（市庁舎6階）、で4月12日（木）から資料を配布します。

◆ お問い合わせ先

〒231-0017 横浜市中区港町1-1 横浜市都市整備局企画課（市庁舎6階）

電 話 : 045-671-3853 ファックス : 045-664-4539

Eメール : tb-parking@city.yokohama.jp

【お知らせ】

横浜市駐車場条例の改正について

ー平成19年12月1日から施行しますー

横浜市では、中長期的・総合的な駐車場対策を推進するために「横浜市駐車場整備基本計画」を、駐車場施策を取り巻く状況の変化に合わせて平成19年4月に改定しました。

改定した基本計画に基づき、また、平成18年6月の改正道路交通法の施行に伴う民間駐車監視員制度の導入、同年11月の改正駐車場法の施行により駐車場法の対象に自動二輪車が含まれたこと等の駐車場に関わる法改正を踏まえ、駐車場の附置義務^{※1}について定める「横浜市駐車場条例」の改正に取り組んできました。

このたび、平成19年5月の横浜市会で条例の改正案が可決されましたので、その概要についてお知らせします。

1 乗用車駐車場の原単位の見直しについて

乗用車^{※2}駐車場の原単位^{※3}について、最新データの分析結果に基づき、倉庫・工場及び非特定用途の原単位を、現在の駐車需要に合わせた基準に見直します。

なお、共同住宅、長屋、寄宿舎及び下宿については、横浜市建築基準条例により駐車場設置を義務付けていますので、横浜市駐車場条例の対象外とします。

(小数点以下は切り上げ)

対象エリア		駐車場整備地区 ^{※4} 又は商業地域若しくは近隣商業地域	周辺地区又は自動車ふくそう地区 ^{※5} (1中高、2中高、1住、2住、準住、準工業、工業及び工専の各用途地域)			
			(特定用途 ^{※6} の延べ面積＋非特定用途の延べ面積×0.5)が1,000㎡を超える場合		特定用途の延べ面積が、2,000㎡を超える場合	
対象規模		現行	改正後	現行	改正後	
原単位	特定用途	百貨店その他の店舗、事務所	200㎡/台	200㎡/台	200㎡/台	200㎡/台
		倉庫、工場	200㎡/台	250㎡/台	250㎡/台	300㎡/台
		その他の特定用途	250㎡/台	250㎡/台	250㎡/台	250㎡/台
	非特定用途(寺社、図書館、学校等)		300㎡/台	550㎡/台	—	—
	共同住宅、長屋、寄宿舎又は下宿		戸数の30%	駐車場条例の対象外	—	—

乗用車の駐車スペースの大きさについて、現行基準では、附置義務台数の30パーセント以上は幅2.5メートル、奥行6.0メートルと規定していますが、現在市販されている主な車両のサイズを参考に、すべて幅2.3メートル、奥行5.0メートルとします。

附置義務台数の 30パーセント以上	残りの附置義務台数	→	すべての附置義務台数
幅 2.5m、奥行 6.0m以上	幅 2.3m、奥行 5.0m以上		幅 2.3m、奥行 5.0m以上
(現行)			(改正後)

2 荷さばき車駐車場の附置義務化について

交通の阻害となる路上駐車の大半を、荷さばき車^{*7}が占めており、これらの路上駐車を減少させることが求められています。また、改正道路交通法の施行により強化された駐車違反の取締りにより、荷さばき車駐車場に対する社会的ニーズが高まっています。

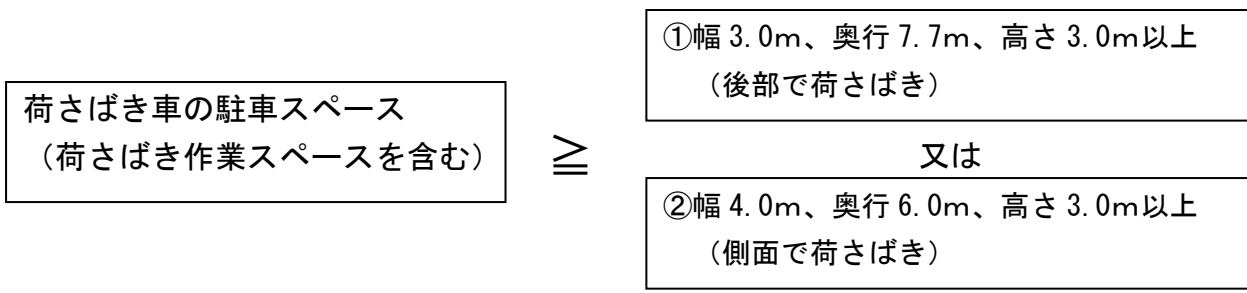
そこで、原因者負担の考え方にに基づき、荷さばき車駐車場を附置義務化します。

なお、設置する荷さばき車駐車場の附置義務台数は、乗用車駐車場の附置義務台数に含めることができ、また、10台を超える場合は10台を上限台数とします。

(小数点以下は切り上げ)

対象エリア		駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域	周辺地区又は自動車ふくそう地区(1中高、2中高、1住、2住、準住、準工業、工業及び工専の各用途地域)
対象規模		特定用途の延べ面積が3,000㎡を超える場合	
原 単 位	百貨店その他の店舗	3,000㎡/台	
	事務所	8,000㎡/台	
	倉庫、工場	3,500㎡/台	
	その他の特定用途	6,500㎡/台	

荷さばき車の駐車スペースの大きさは、2トン車の車両サイズと荷さばき作業に関わるスペースの合算を基準とする考えから、次の①又は②のいずれかとします。



3 自動二輪車駐車場の附置義務化について

民間駐車監視員制度の導入により駐車違反の取締りが強化されましたが、自動二輪車が駐車できる場所が市内にはほとんどなく、自動二輪車の駐車場確保に関する市民からの要望等が多数寄せられています。また、違法駐車による歩行環境の阻害等も問題となっており、対策が必要とされています。

また、改正駐車場法の施行により、自動二輪車^{※8}の附置義務化が可能になりました。

そこで、原因者負担の考え方に基づき、自動二輪車駐車場を附置義務化します。自動二輪車駐車場の附置義務台数は、乗用車駐車場の附置義務台数に含めることはできません。

(小数点以下は切り上げ)

対象エリア		駐車場整備地区又は商業地域若しくは近隣商業地域
対象規模		特定用途の延べ面積が1,000㎡を超える場合
原 単 位	百貨店その他の店舗	3,000㎡/台
	事務所	3,000㎡/台
	その他の特定用途	10,000㎡/台

自動二輪車の駐車スペースの大きさは、幅1メートル、奥行2.3メートル以上とします。

4 隔地駐車場制度の見直しについて

現行の横浜市駐車場条例では、敷地が狭い等のやむを得ない場合のみ、敷地外に駐車場を設ける隔地駐車場を特例として認めています。

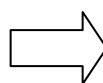
しかし、それ以外の附置義務対象建築物には一律に駐車場の設置が義務付けられているため、駐車場の出入口により、歩道が分断されるなど、街づくりの視点から、必ずしも好ましくない状態が発生する場合があります。

そこで、今後、施行規則及び取扱基準に定めていく路線及び地区について、まちのにぎわいの連続性、安全な歩行者空間の確保、土地の有効な利用に資する場合には、附置義務駐車場として隔地駐車場を認める制度とします。附置義務対象建築物から隔地駐車場までの距離については、徒歩5分以内を目安として、おおむね300メートル以内とします。

また、年に一度、隔地駐車場の位置、台数、契約状況等の定期報告を義務付けることとします。



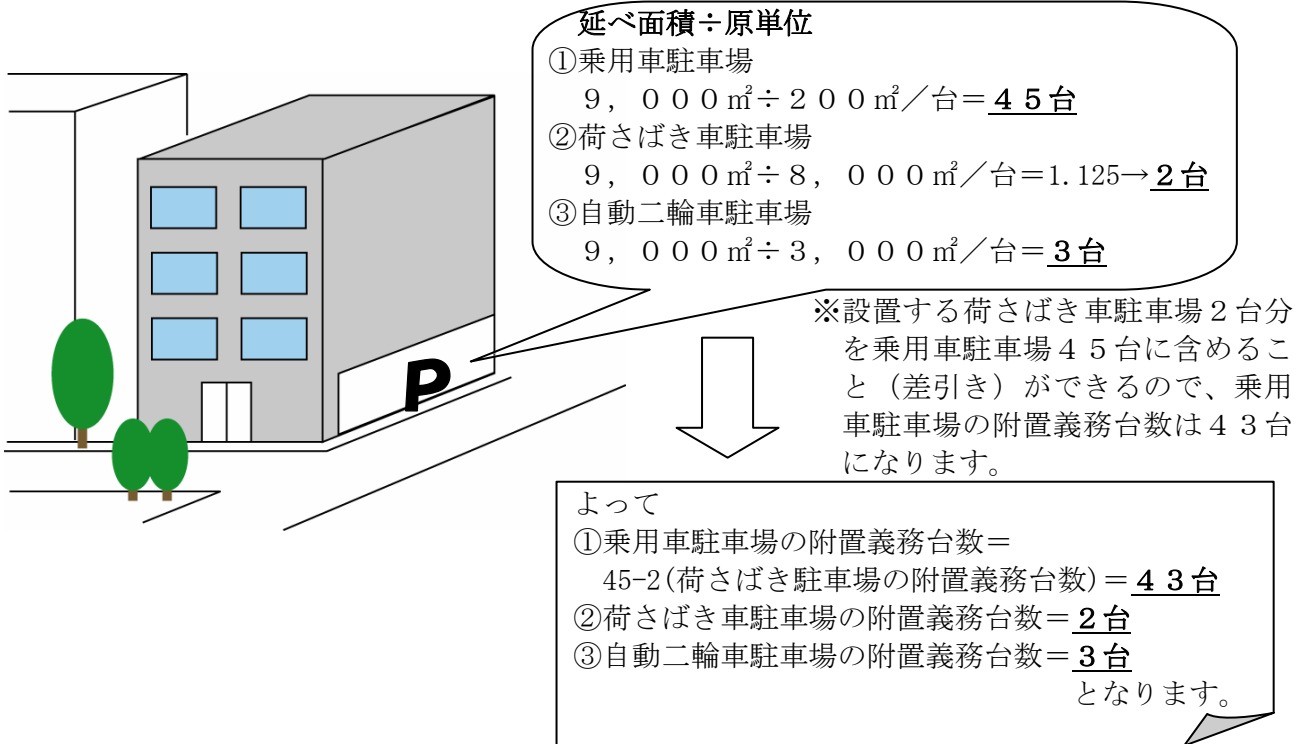
駐車場の出入口で歩道が分断



隔地駐車場により解消

5 附置義務台数の算定例について

(商業地域で延べ床面積9,000平方メートルの事務所を新築する場合)



延べ面積÷原単位

- ①乗用車駐車場
 $9,000\text{ m}^2 \div 200\text{ m}^2/\text{台} = \underline{45\text{ 台}}$
- ②荷さばき車駐車場
 $9,000\text{ m}^2 \div 8,000\text{ m}^2/\text{台} = 1.125 \rightarrow \underline{2\text{ 台}}$
- ③自動二輪車駐車場
 $9,000\text{ m}^2 \div 3,000\text{ m}^2/\text{台} = \underline{3\text{ 台}}$

※設置する荷さばき車駐車場2台分を乗用車駐車場45台に含めること(差引き)ができるので、乗用車駐車場の附置義務台数は43台になります。

よって

- ①乗用車駐車場の附置義務台数 =
 $45 - 2(\text{荷さばき駐車場の附置義務台数}) = \underline{43\text{ 台}}$
- ②荷さばき車駐車場の附置義務台数 = 2台
- ③自動二輪車駐車場の附置義務台数 = 3台
となります。

6 改正条例の施行について

改正条例は、平成19年12月1日から施行します。

また、施行に合わせ、施行規則及び取扱基準を改正してまいります。

- ※1 附置義務……一定規模を超える建築物の新築、増築又は用途変更を行う場合に、駐車場の設置を義務付けるもの。
- ※2 乗用車……ここでいう乗用車とは、おおむね幅2.3m×5mに収まるような二輪車を除く自動車を指します。
- ※3 原単位……附置義務駐車場1台当たりの建築物床面積(m²/台)
- ※4 駐車場整備地区…自動車交通が著しくふくそうする地区として、駐車場法第3条第1項及び都市計画法第8条第1項に基づき、都市計画決定している地区。現在、市内6箇所
- ※5 周辺地区又は…自動車交通がふくそうする地区及びふくそうすることが予想される地区として、ふくそう地区 横浜市駐車場条例第3条第1項及び第2項に基づき、指定している地区
- ※6 特定用途……駐車場法施行令第18条に規定する劇場、映画館、演芸場、観覧場、放送用スタジオ、公会堂、集会場、展示場、結婚式場、斎場、旅館、ホテル、料理店、飲食店、待合、キャバレー、カフェー、ナイトクラブ、バー、舞踏場、遊技場、ボーリング場、体育館、百貨店その他の店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫及び工場
- ※7 荷さばき車…トラックや貨物車等で、商店や事務所等へ荷物を運ぶことを目的としている車
- ※8 自動二輪車…排気量が50cc越えるオートバイ

◆ご意見やご質問等の連絡先

〒231-0017 横浜市中区港町1-1 横浜市都市整備局企画課(市庁舎6階)

電 話：045-671-3853 ファクス：045-664-4539

Eメール：tb-parking@city.yokohama.jp

平成19年5月発行

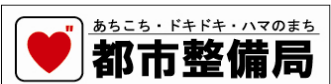
横浜市広報印刷物登録

号

類別分類C-J J



古紙配合率100%再生紙を使用しています



II 施策の取組について

1 鉄道等の整備

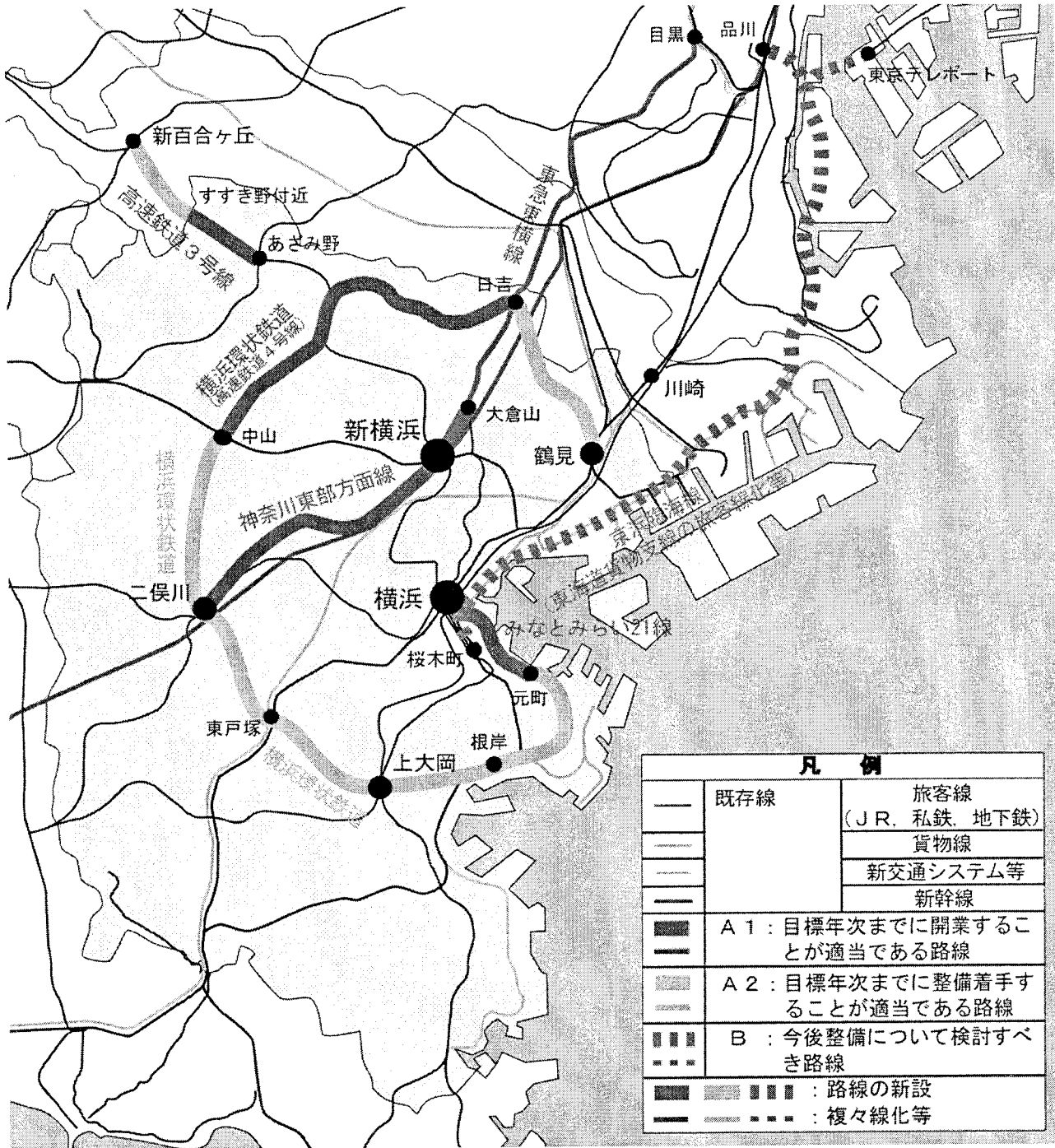
市内拠点間の連絡強化のための鉄道整備を基本としつつ、費用対効果が高く大きなネットワーク効果が発揮できる連絡線の整備や、相互直通運行による移動のシームレス化（乗り換えの解消）など、既存の鉄道路線の有効活用や、合理的な運用による利便性の増進を図ります。

運輸政策審議会答申第18号路線（次ページ資料参照）を踏まえ、中期的な整備路線として、環状方向の鉄道である高速鉄道4号線（グリーンライン）や、神奈川東部方面線の整備を進めるほか、その他の路線については事業化を検討します。

(1) 事業中及び計画路線

	路線名及び整備区間	延長(km)	事業概要
事業 中 路 線	横浜環状鉄道 中山～港北ニュータウン～日吉 (市営地下鉄グリーンライン)	13.1	・懸案であった日吉駅～日吉本町駅間の土地収用区間のトンネルも4月中旬に完成し、全線にわたり土木構造物はほぼ完成。平成20年3月末の開業を目指し、レールの敷設、電気設備、駅の建築工事及び車両の製造を進める。
	神奈川東部方面線 西谷駅—羽沢駅—新横浜駅—綱島駅—日吉駅 [相鉄線(仮称)] (仮称) [東横線] └─ JR貨物線	約12.7	・「西谷～羽沢間」及び「羽沢～日吉間」において、現地調査や測量、概略設計等を実施するとともに、引き続き相鉄線内の安全保安施設の改修等を実施する。 [事業概要] 【西谷～羽沢間】(平成18年11月 計画認定) 事業者：(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構 相模鉄道(株) 事業期間：H18年11月～H27年3月 【羽沢～日吉間】(平成19年4月 計画認定) 事業者：(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構 相模鉄道(株)、東京急行電鉄(株) 事業期間：H19年4月～H31年3月
計 画 路 線	横浜環状鉄道 元町～根岸～上大岡～東戸塚～ 二俣川～中山間 および 日吉～鶴見間	(未定)	・少子高齢社会など今後の社会環境の変化や周辺土地利用の状況、将来のまちづくりや交通需要の見通しなどを踏まえ、総合的に検討する。
	高速鉄道3号線の延伸 あざみ野～新百合ヶ丘	(未定)	
	京浜臨海線 (東海道貨物支線の貨客併用化等)	(未定)	

運輸政策審議会答申第18号(横浜市関連路線)



(目標年次：平成27年《2015年》)

※この図は、答申を基に横浜市が作成したものです。

(2) 新幹線関連

事業名	事業概要
東海道新幹線のぞみ・ひかりの停車増	・「のぞみ」、「ひかり」の新横浜駅停車増に向けて、鉄道事業者に対し要望活動等を行う。
新横浜駅周辺などの機能強化	・「新横浜都心」のまちづくりの一環として、JR東海と共同で新幹線駅舎の改良、歩行者デッキの整備、駅前広場の再整備等を進める。 ・平成17年7月に本市の交通広場等を合築する駅ビル等の本格的な工事に着手。20年度に完成予定。

(3) 駅改良事業等

事業名	事業概要
横浜駅整備事業	平成19年度は、 ・横浜市が、きた通路・みなみ通路の整備を引き続き実施する。 ・東急電鉄と横浜高速鉄道が、南北連絡通路の整備を引き続き実施する。 ・京浜急行電鉄が横浜駅下り線ホームの増設工事等を引き続き実施する。 ・平成19年度末、全面的に供用開始予定。

2 駅前広場、バスターミナル等の整備

鉄道とバス等との乗り換えの利便性向上を図るため、駅前広場などの整備を引き続き進めます。

＜事業中＞

駅名	路線名	面積	備考
新横浜駅北口	東海道新幹線、JR横浜線、市営地下鉄3号線	約21,300㎡	H19 工事中 H20.3 交通広場完成予定
長津田駅南口	JR横浜線、東急田園都市線	約3,800㎡	H19 用地取得
小机駅南口	JR横浜線	約2,700㎡	H19 用地取得
高田駅	市営地下鉄4号線	約2,600㎡	H19 工事完成予定
星川駅南口	相模鉄道本線	約4,700㎡	用地取得済 連立事業中
戸塚駅西口	JR東海道本線、市営地下鉄1号線	第1 約6,300㎡ 第2 約2,000㎡	H19 第1交通広場工事着手 H21秋 第1交通広場完成予定 H24秋 第2交通広場完成予定
金沢八景駅東口	京浜急行本線	約3,000㎡	H19 区画整理事業中
たまプラーザ駅南口	東急田園都市線	約4,000㎡	H19 南口交通広場移転 駅ビル事業中
鶴見駅東口	JR京浜東北線	約11,400㎡	H19 再開発事業中

3 バスなど地域交通サービスの充実

最寄駅まで15分の交通体系の実現をめざすとともに、高齢者などの様々な市民ニーズに対応したバスサービスの向上を図るため、バス路線の新設や再編を促進します。

(1) バス路線の新設

道路整備に合わせた路線の新設及び道路幅が狭く、大型バスの運行が困難な地域へ小型バス路線の新設を行います。

区・地区	取り組みの内容	備考
戸塚・泉区 俣野地区 下飯田地区	・住宅地と下飯田駅等を結ぶ路線の新設 上飯田車庫～下飯田駅～ドリームハイツ 事業者：神奈川中央交通	平成19年7月 運行開始予定
中区 本牧満坂地区	・丘陵住宅地区と駅を循環する小型バス路線の新設 山手駅～本牧満坂～本郷町～山手駅 事業者：横浜市交通局	平成19年11月 運行開始予定
港南区 日野中央三丁目 地区	・住宅地区と駅を循環する路線の新設 港南台駅～港南台一丁目・日野中央三丁目～港南台駅 事業者：横浜市交通局	平成19年11月 運行開始予定

(2) バス路線の維持

既存のバス路線が廃止されることによる交通不便地域の発生を回避し、市内の生活交通として必要なバス路線を維持するため、事業者に補助金を交付し、市民の日常生活の利便性を確保します。

横浜市生活交通バス路線

運行系統	起点～主な経由地～終点	運行事業者
11系統	保土ヶ谷駅東口～蒔田駅～中村橋～桜木町駅	神奈川中央交通(株)
60系統	磯子駅～笹堀～南区役所前	神奈川中央交通(株)
121系統	保土ヶ谷駅～川島住宅～羽沢町～新横浜駅前	神奈川中央交通(株)
鶴11(旧72)系統	鶴見駅～末吉橋～江ヶ崎	臨港グリーンバス(株)
134系統	桜木町駅前～みなと赤十字病院～本牧元町	(株)フジエクスプレス
10系統	磯子駅～中原～峰の郷	横浜市交通局
17系統	鶴見駅前～L&Bバス～流通センター～鶴見駅前	横浜市交通局
18系統	鶴見駅前～尻手駅前～矢向駅前	横浜市交通局
26系統	横浜駅～大榎橋～横浜港シンボルタワー	横浜市交通局
27系統	鶴見駅前～寛政～安善町	横浜市交通局
33系統	市が尾駅～中川駅入口～あざみ野駅	横浜市交通局
73系統	中山駅北口～川和高校前～センター南駅	横浜市交通局
80系統	中山駅北口～星ヶ谷～センター南駅	横浜市交通局
109系統	横浜駅西口～TIバス～スカイウォーク	横浜市交通局
300系統	仲町台駅～新開橋～日産スタジアム前～新横浜駅	横浜市交通局
310系統	センター南駅～石橋・新開橋～仲町台駅	
302系統	仲町台駅～新栄高校前～新北川橋	横浜市交通局
308系統	センター南駅～星ヶ谷～仲町台駅	横浜市交通局

(3) バス路線の暫定運行措置

横浜市営バス路線の廃止に伴う地域住民の日常生活の激変緩和を図るため、平成19年度、20年度の2年間に限り、暫定措置として一般会計から交通局へ補助（繰出）を行います。

補助対象路線

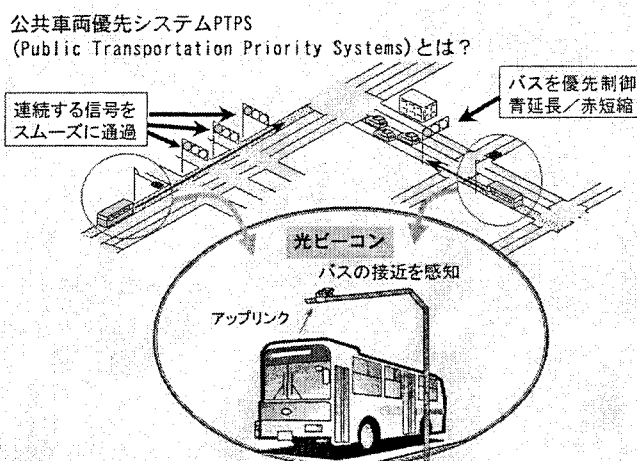
運行系統	起点～主な経由地～終点	運行事業者
201系統	横浜駅～岡沢町～洪福寺～横浜駅	横浜市交通局
290系統	新子安駅西口～内路～白幡～新子安駅西口	横浜市交通局
291系統	大口駅前～片倉町入口～横浜駅西口	横浜市交通局
292系統	浅間町車庫前～西前町～野毛町～桜木町駅前	横浜市交通局
293系統	磯子駅前～下ヶ谷～氷取沢公園下 ～上中里団地～磯子駅前	横浜市交通局
294系統	新杉田駅前～パークハイツ前～なぎさ団地前 ～並木中央～新杉田駅前	横浜市交通局

(4) 公共車両優先システム (PTPS)

路線バスに専用の車載器を搭載し、交差点をバスが優先的に通過できるように信号制御を行うことによって、バス利用者の利便性の向上と定時性の確保を図っています。

平成19年度も引き続き車載器の導入を図ります。

導入区間	対象系統	備考
県道横浜上麻生線 岸根～東神奈川駅前	横浜市営バス、東急バス 市営39系統他	平成12年度 運用開始
県道鶴見溝ノ口線 上末吉～鶴見駅東口	横浜市営バス 市営13系統、市営14系統他	平成14年度 運用開始
桜木町駅周辺 日ノ出町～桜木町駅前 大栈橋入口～桜木町駅 高鳴1丁目～桜木町駅	横浜市営バス、神奈中バス 市営11系統、市営21系統他	平成15年度 運用開始
県道横浜鎌倉線 越戸橋～日野立体	横浜市営バス、相鉄バス、神奈中バス 市営51系統、市営52系統他	平成16年度 運用開始
主要地方道青木浅間線 洪福寺～鶴屋町三丁目 ～横浜駅西口	横浜市営バス、相鉄バス、神奈中バス 市営25系統、市営201系統他	平成18年 3月28日 運用開始



(5) 市営バス、民営バスへのICカードの導入

バス・鉄道相互の共通ICカードの導入により、乗り継ぎ時間が短縮されるなど、利用者の利便性向上に大きく資するため、これに必要な車載器について、国との協調補助により、ICカードシステム導入費用の一部を市内バス事業者に対し、補助します。

(平成19年度) 市内のバス事業者に対して 789台分を補助予定

(6) 地域交通サポート事業

1 事業概要

既存バス路線がカバーしていない地域などにおいて、地域の特性や交通ニーズを踏まえた、その地域にふさわしい新たな乗合型の交通サービスの実現を図るため、計画づくりから運行に至るまで、地域の主体的な取組に対して、今年度から様々な支援を実施します。

[支援内容]

- ・ 専門家派遣
- ・ 調査の実施
- ・ 実証運行費用の一部助成等

2 平成19年度の取組

今年度は、地域、交通事業者、行政等が一体となって新たな交通手段の導入を検討する地元体制が4箇所程度でつくられることを目指し、来年度以降も引き続き拡大を目指します。

《参考》 西区おでかけサポートバスについて

平成15年12月から実験運行しました『西区おでかけサポートバス（愛称名：ハマちゃんバス）』については、平成18年度の実験運行を開始するにあたり、本格運行を実施するための目標を設定し、その結果により本格運行の可否を判断することとしていました。しかしながら、目標を大きく下回り、また運行収支の改善の見込みも望めないことから、本格運行を断念せざるを得ないとの結論に至り、平成19年3月31日をもって実証実験並びに運行を終了いたしました。

○運行終了に伴う利用者アンケート

(1) 目的

ハマちゃんバス運行終了後における利用者の外出意向等の把握

(2) 実施概要

平成19年3月9日(金)、10日(土)の両日実施

アンケート用紙配布398票、回答数186票(回収率46.7%)

4 都市計画道路網の見直し

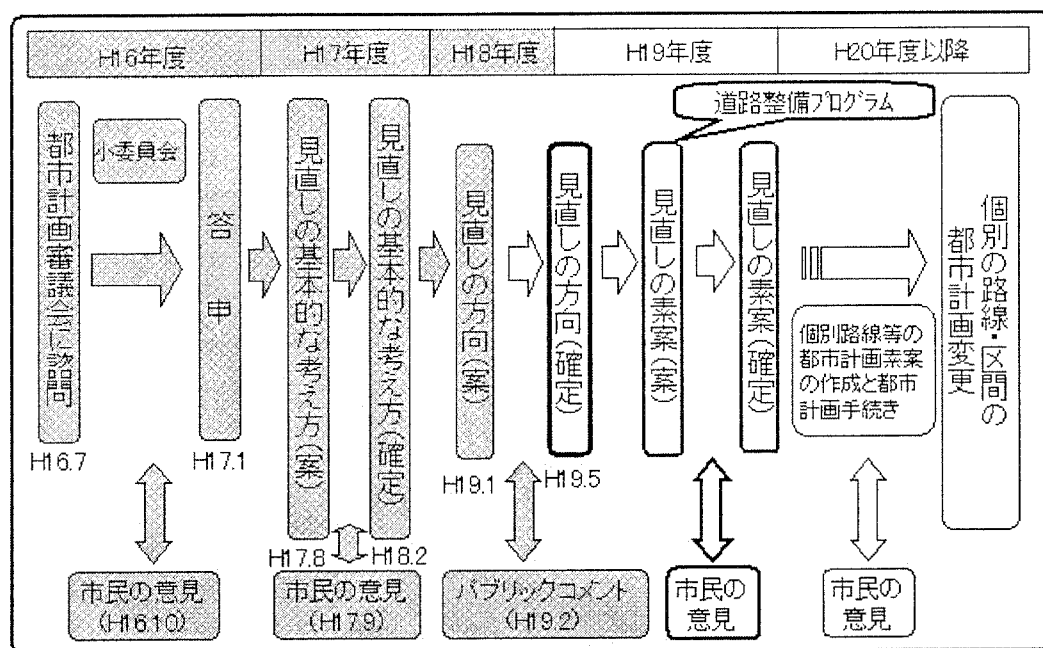
現在の横浜市の都市計画道路の多くは、昭和40年代までに都市計画決定されており、その後、社会状況や土地利用状況などが大きく変化してきております。

そこで、課題を検証し、今後の市民生活や経済活動を展望した上で、再構築することを目的として、平成16年度から「都市計画道路網の見直し」に着手しています。

平成16年度の横浜市都市計画審議会の「これからの都市計画道路網のあり方について（答申）」を受け、平成17年度に見直しの基本的な事項について、横浜市の考え方を示す「基本的な考え方」を取りまとめました。

また、平成18年度には、「基本的な考え方」に基づき、見直しの概ねの規模（将来の望ましい都市計画道路の水準（事業中路線に加え約200km）、概ねの事業費、事業期間）などを示した「見直しの方向（案）」を策定し、平成19年2月にパブリックコメントを実施しました。この「見直しの方向（案）」につきましては、パブリックコメントに寄せられた市民意見（664通、1,174件）を取りまとめ、市の考え方を示した上で、平成19年5月に「見直しの方向」として確定いたしました。

今後は、「見直しの方向」を踏まえまして、「廃止」「変更」「追加」「存続」のそれぞれの候補路線・区間を示した「見直しの素案」及び、概ねの着手時期を示した「道路整備プログラム」を策定してまいります。また、これまでと同様に、「案」の公表時には、市民の皆さまのご意見を伺ってまいります。



5 人にやさしいまちづくりの推進

(1) バリアフリー新法に基づく基本構想の策定

鉄道駅等の旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、重点整備地区の区域、バリアフリー化を図る経路、実施すべき事業の内容等を定めるものです。

基本構想策定後は、各事業者が基本構想に基づき具体的な事業計画を策定し、平成22年を目標に、重点整備地区内のバリアフリー化を実施していきます。

平成19年度は、戸塚駅周辺地区、上大岡駅・港南中央駅周辺地区を対象とした基本構想を策定するほか、新たな地区における基本構想の策定に向けた検討作業を進めてまいります。

【横浜市におけるバリアフリー基本構想づくりの状況について】

地区名	平成19年度の状況
関内駅周辺地区	平成16年8月 基本構想策定 17年9月 道路特定事業計画策定
鶴見駅周辺地区	平成16年8月 基本構想策定 17年9月 道路特定事業計画策定
横浜駅周辺地区	平成18年8月 基本構想策定 18年9月 道路特定事業計画策定
新横浜駅周辺地区	平成18年8月 基本構想策定 18年9月 道路特定事業計画策定
三ツ境駅周辺地区	平成19年3月 基本構想策定 19年4月 道路特定事業計画策定
上大岡駅・港南中央駅周辺地区	基本構想策定中（市民意見募集中）
戸塚駅周辺地区	基本構想策定中（市民意見募集中）

(2) 人にやさしい（バリアフリー）歩行空間の整備

本格的な高齢社会を迎え、すべての方が安心して安全に移動できる歩行空間の整備を進めます。

<平成19年度事業>

事業名	事業概要
(道路特定事業) <u>関内駅周辺地区</u> ・山下町第5号線他（中区港町三丁目） <u>鶴見駅周辺地区</u> ・下末吉第348号線他（鶴見区豊岡町・豊岡通り） <u>横浜駅周辺地区</u> ・高島台第91号線他（神奈川区鶴屋町二丁目） <u>新横浜駅周辺地区</u> ・菊名第63号線他（港北区新横浜2丁目・レンガ通り） <u>三ツ境駅周辺地区</u> ・瀬谷第47号線他（瀬谷区二ツ橋町・三ツ境下草柳線）	歩道の拡幅・段差改善等
(あんしん歩行エリア) ・大口第188号線他（大口駅周辺地区）	
(あんしんカラーベルト) ・各区の小学校1，2校程度の通学路等で実施	路側帯の拡幅とカラー化

(3) ノンステップバスの導入

ノンステップバス導入に対する補助を実施し、導入の促進を図ります。

このほかに、各バス事業者においてスロープ付ワンステップバスなどの低床バスの導入が図られています。

	平成19年導入予定 ^{※1}		平成17年度末 ^{※2} 市内営業所保有車両数
	導入数	19年度末累計	
市営バス	30 両	340 両	939 両
民営バス	48 両	308 両	1,289 両
合計	78 両	648 両	2,228 両

※1 健康福祉局「高齢者・障害者等に配慮した路線バス整備事業」により導入される車両数

※2 平成18年3月に各バス事業者に対して調査した数値

(4) 鉄道駅へのエレベーター等の整備

民営鉄道等駅舎へのエレベーターの整備等に対する補助を実施するなど、鉄道駅のバリアフリー化を進めます。また、エレベーターの整備とともに高齢者や障害者など誰にでも利用しやすい多目的トイレの整備を進めます。

<エレベーター設置予定駅>

駅名	整備内容 (完成予定)
南太田駅 (京浜急行) *	エレベーター 1基 (平成20年3月)
黄金町駅 (京浜急行) *	エレベーター 2基 (平成20年3月)
桜木町駅 (JR東日本) *	エレベーター 2基 (平成20年3月)
新横浜駅 (JR東日本) *	エレベーター 1基 (平成20年3月)
港南台駅 (JR東日本)	エレベーター 1基 (平成20年3月)
保土ヶ谷駅 (JR東日本)	エレベーター 1基 (平成20年3月)
中山駅 (JR東日本)	エレベーター 2基 (平成20年3月)
三ツ境駅 (相模鉄道) *	エレベーター 3基 (平成20年3月)
上星川町 (相模鉄道)	エレベーター 4基 (平成20年3月)
星川駅 (相模鉄道)	エレベーター 3基 (平成20年3月)
産業振興センター (シーサイドライン)	エレベーター 1基 (平成20年3月)
野島公園 (シーサイドライン)	エレベーター 1基 (平成20年3月)
蒔田駅 (市営地下鉄) *	エレベーター 3基 (平成20年度内)

*健康福祉局により「エレベーターの整備等に対する補助」等を実施する駅

<多目的トイレ(オストメイト*対応機器等)の整備予定駅>

駅名	整備内容 (完成予定)
南太田駅 (京浜急行) *	機器等の整備 (平成20年3月)
神奈川駅 (京浜急行)	機器等の整備 (平成20年3月)
横浜駅 (相模鉄道) *	機器等の整備 (平成20年3月)
上星川駅 (相模鉄道) *	機器等の整備 (平成20年3月)
桜木町駅 (JR東日本)	機器等の整備 (平成20年3月)
新横浜駅 (JR東海)	機器等の整備 (平成20年3月)
新横浜駅 (市営地下鉄)	機器等の整備 (平成20年度内)
センター北駅 (市営地下鉄)	機器等の整備 (平成20年3月)
センター南駅 (市営地下鉄)	機器等の整備 (平成20年3月)
あざみ野駅 (市営地下鉄)	機器等の整備 (平成20年3月)
片倉町駅 (市営地下鉄)	機器等の整備 (平成20年3月)
弘明寺駅 (市営地下鉄)	機器等の整備 (平成20年3月)
蒔田駅 (市営地下鉄)	機器等の整備 (平成20年度内)

*健康福祉局により「多目的トイレの整備等に対する補助」等を実施する駅

※オストメイト：人工肛門、人工膀胱造設者

6 道路等の整備

市民生活と経済活動を支える「快適で便利な交通網」の実現のために、引き続き次の3本の柱で道路の整備を進めます。

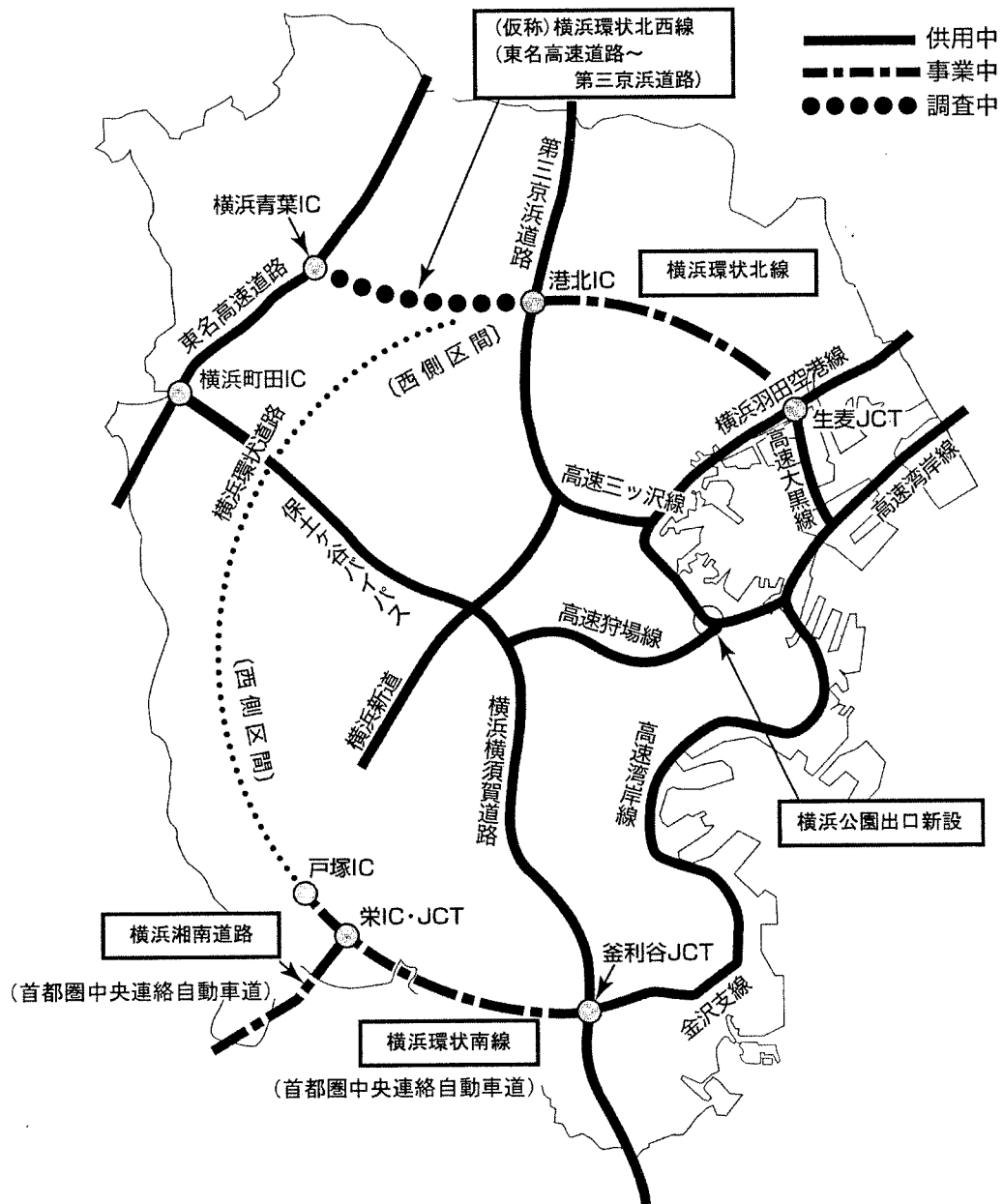
- 1 全国を連絡する高速自動車国道や首都圏の主要な都市を連絡する広域的な道路の整備を図ります。
- 2 市内の各地域から都心まで、自動車でおおむね30分以内で到達できるよう、放射環状型の高速道路及び幹線道路ネットワークの形成を進めます。
- 3 市内のほとんどの地域で、最寄り駅へおおむね15分で到達できるよう、住宅地と幹線道路を連絡する地区幹線道路等の整備を進めます。

(1) 高速道路

整備中路線

事業名	事業概要
横浜環状道路 ・南線 (横浜横須賀道路～国道1号)	<ul style="list-style-type: none"> 国土交通省及び東日本高速道路㈱が、用地取得及び調査や設計を実施。 関連街路である上郷公田線、横浜藤沢線、田谷線は用地取得等を実施。なお、上郷公田線は、平成19年度から工事に着手。
・北線 (第三京浜道路～横浜羽田空港線)	<ul style="list-style-type: none"> 首都高速道路㈱がトンネル区間で区分地上権設定及び高架部で用地取得を実施するとともに、平成19年度下期より、子安台換気所、新横浜発進立坑の工事を実施。 関連街路である大田神奈川線、岸谷生麦線などは、用地取得及び工事を実施。
・北西線 (東名高速道路～第三京浜道路)	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画決定に向け、具体的なルート・構造等の道路計画の検討を進めるとともに、環境影響評価に必要な調査、予測、評価等に着手。
横浜湘南道路 (南線～新湘南バイパス)	<ul style="list-style-type: none"> 国土交通省が用地取得等を実施。
横浜公園出口新設事業	<ul style="list-style-type: none"> 高速湾岸線から関内周辺へのアクセス改善のため横浜公園付近に新たに出口を新設。 平成17年10月工事着手、平成19年12月完成予定。

●横浜市高速道路網



(2) 幹線道路

都市の骨格となる放射環状型の幹線道路ネットワークを形成するため、環状3号線、羽沢池辺線をはじめとした3環状10放射道路の整備を重点的に進めています。

路線名 (計画延長)	整備延長 (整備率)	事業概要
環状2号線 (約24.5km)	約24.5km (100%)	<ul style="list-style-type: none"> 平成13年3月に本線部(24.5km)が全線完成。 平成17年3月に屏風ヶ浦バイパス(森支線)約1.2km及び東川島外回りランプ約0.2kmが完成し、全線整備完了。
環状3号線 (約28.2km)	約17.3km (約62%)	<ul style="list-style-type: none"> 磯子区杉田五丁目から戸塚区戸塚町の戸塚大船線までの約9.7kmが整備済み。また、瀬谷区二ツ橋町から都筑区佐江戸町までの約7.6kmが整備済み。 戸塚大船線から国道1号までの約1.2kmを事業中。
環状4号線 (約36.6km)	約28.2km (約77%)	<ul style="list-style-type: none"> 平成18年3月に戸塚区深谷町から市営地下鉄下飯田駅までの約2.1kmが完成。 栄区中野町から桂町までの約1.2kmを事業中。
日吉元石川線 (約13.0km)	約11.8km (約91%)	<ul style="list-style-type: none"> 青葉区美しが丘一丁目(川崎市境)から東京丸子横浜線(港北区綱島東四丁目)までの約11.8kmが整備済み。
横浜上麻生線 (約16.1km)	約15.2km (約94%)	<ul style="list-style-type: none"> 国道1号(神奈川区東神奈川一丁目)から青葉区鉄町(川崎市境)までの約15.2kmが整備済み。
羽沢池辺線 (約5.1km)	約0.4km (約9%)	<ul style="list-style-type: none"> 環状2号線(神奈川区羽沢町)から緑区鴨居町までの約3.2kmを事業中。 平成19年3月に都筑区池辺町都田中学入り口交差点から川崎町田線までの約0.4kmが完成。
山下長津田線 (約19.8km)	約14.4km (約73%)	<ul style="list-style-type: none"> 緑区鴨居三丁目(羽沢池辺線)から緑区中山町までの約2.4kmを事業中。このうち、緑区白山二丁目から上山交差点付近までの約0.9kmが平成18年3月に4車線化。 国道246号(緑区長津田六丁目)から霧が丘長津田線(緑区長津田五丁目)までの約0.4kmを事業中。
権太坂和泉線 (約9.6km)	約3.5km (約36%)	<ul style="list-style-type: none"> 戸塚区名瀬町から新橋町西田橋交差点まで約2.2kmを事業中。 平成17年12月に弥生台交差点付近から泉警察署前交差点までの約0.8kmが完成。 泉警察署前交差点から環状4号線(泉区和泉町)までの約1.1kmを事業中。
横浜伊勢原線 (約5.6km)	約4.1km (約74%)	<ul style="list-style-type: none"> 平成19年3月に戸塚区戸塚町の矢沢交差点から泉区中田西一丁目までの約3.0kmが完成。 泉区和泉町から泉区上飯田町(藤沢市境)までの約1.9kmを事業中。このうち、平成19年3月には立場交差点付近から和泉団地入口交差点までの約0.5kmが完成。

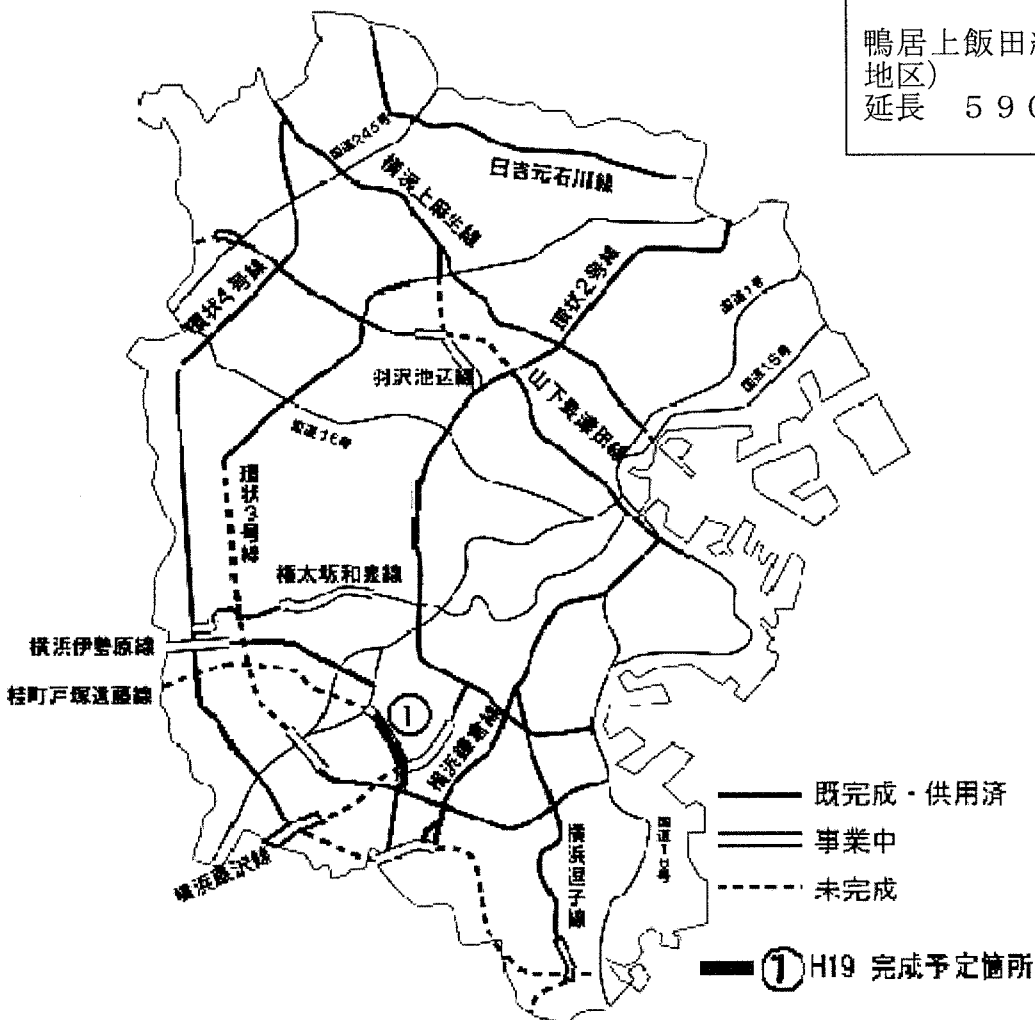
路線名 (計画延長)	整備延長 (整備率)	事業概要
桂町戸塚遠藤線 (約10.2km)	約2.2km (約21%)	・栄区小菅ケ谷町から国道1号(戸塚区戸塚町)までの約2.9kmを事業中。このうち、平成20年3月には栄区小菅ケ谷4丁目から上倉田町まで約1.9kmが完成予定。(下図①)
横浜藤沢線 (約7.3km)	約1.2km (約16%)	・舞岡上郷線(港南区丸山台四丁目)から戸塚区舞岡町までの約1.9kmを事業中。 ・栄区长尾台町から戸塚区小雀町(鎌倉市境)までの約1.4kmを事業中。
横浜鎌倉線 (約12.6km)	約12.6km (100%)	・中区本町から栄区桂町までの全区間約12.6kmが平成18年10月に整備完了。
横浜逗子線 (約11.3km)	約8.8km (約78%)	・港南区上大岡西二丁目から金沢区釜利谷南一丁目までの約8.8kmが整備済み。 ・金沢区釜利谷南一丁目から環状4号線(金沢区六浦四丁目)までの約1.4kmを事業中。

注：整備率は整備済延長を計画延長で除したものの。平成19年3月31日現在。

● 幹線道路網計画(3環状10放射)

参考(その他の主な完成箇所)

鴨居上飯田線(鴨居・鴨居第2地区)
延長 590m



(3) 地区幹線道絡

「最寄り駅まで15分の交通体系」の実現に寄与する交差点の改良、路線の拡幅、駅周辺整備及びバスベイの設置を進めます。

主な施行箇所

路線名（施行箇所）	最寄駅	備考
1 交差点改良等によりボトルネック解消につながる路線（21箇所）		
川崎町田（鶴見区上末吉五丁目 上末吉交差点）	鶴見	新規 完成予定
鴨居第48号線（保土ヶ谷区新井町 稲荷通付近）	西谷	新規 完成予定
瀬谷柏尾（瀬谷区三ツ境 三ツ境小学校前交差点）	三ツ境	完成予定
下川井第253号線（旭区中尾一丁目 中尾郵便局付近）	希望ヶ丘	
横浜上麻生（都筑区佐江戸町 藪根 ^{やぶね} 交差点）	鴨居	
阿久和鎌倉（泉区和泉町 萩丸交差点）	立場	新規
2 幹線道路と併せて整備することにより、効果が一層高まる路線（40箇所）		
上大岡第59号線（南区大岡五丁目 向田橋 ^{むかいだ} 付近）	上大岡	完成予定
菅田第293号線（神奈川区羽沢町 旭硝子バス停付近）	西谷	
平戸第486号線（南区别所二丁目 南土木事務所付近）	上大岡	
上白根第99号線（旭区白根六丁目 斉藤橋付近）	鶴ヶ峰	
蒔田第480号線（磯子区岡村七丁目 笹堀交差点付近）	磯子	
3 駅前広場、駅周辺道路等公共交通機関の利便性向上につながる路線（11箇所）		
中山北山田線（都筑区葛が谷 ふれあいの丘入口交差点付近）	都筑ふれあいの丘	完成予定
新吉田日吉線（港北区日吉本町 日吉本町駅付近）	日吉本町	完成予定
星川停車場線（保土ヶ谷区星川一丁目 星川駅付近）	星川	
4 交通渋滞の解消につながるバスベイの設置（5箇所）		
片倉六角橋線（神奈川区神大寺 ^{かんだいじ} 四丁目 神大寺郵便局 ^{かんだいじ} 付近）	片倉町	
原宿六ツ浦（金沢区朝比奈町 朝比奈バス停付近）	金沢八景	
大船停車場矢部（戸塚区 上倉田地区）	戸塚	
合計		77箇所

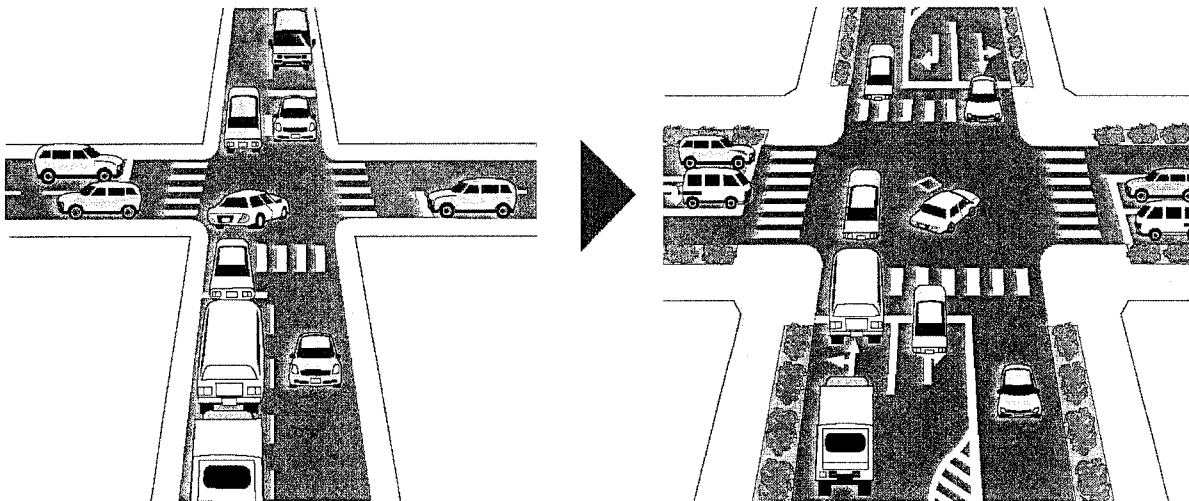
(4) スムーズ交差点プラン

主に郊外部の主要な幹線道路や地区幹線道路等で交通渋滞の要因となっている交差点について、短期に効果が見込める右折レーンの設置などの交差点改良を進めます。

<実施箇所（8箇所）>

区	交差点名	整備路線名	交差路線名
磯子区	杉田交差点	国道16号	環状3号線
港北区	西岸根交差点	鶴見駅三ツ沢線	横浜上麻生線
港北区	大綱橋交差点	川崎町田線	東京丸子横浜線
戸塚区	不動坂交差点	国道1号	瀬谷柏尾線
栄区	山手学院入口交差点	原宿六浦線	光明寺第207号線
泉区	弥生台交差点	阿久和鎌倉線	弥生台桜木町線
泉区	岡津交差点	瀬谷柏尾線	中田さちが丘線
瀬谷区	二ツ橋交差点	瀬谷柏尾線	横浜厚木線

※整備路線名は主として整備する路線



改良前

改良後

(5) 鉄道と道路の立体交差化等

交通のボトルネックとなっている交差点や踏切について立体交差化を実施し、交通の円滑化や安全性の向上を図っています。

① 鉄道と道路の立体交差化

事業名	事業概要
(相模鉄道本線) 相模鉄道本線連続立体交差事業 (星川駅～天王町駅)	<ul style="list-style-type: none"> ・星川駅から天王町駅付近の鉄道高架化について、平成14年9月13日に事業認可を取得し、約1.9kmを事業中。 ・平成17年度から星川駅付近において、仮線や星川駅自由通路設置工事に着手。平成19年秋に、上り線を仮線に切替予定。

② 交差点の立体化

事業名 (事業主体)	事業概要
国道1号原宿交差点 (国土交通省)	<ul style="list-style-type: none"> ・本線4車線の立体交差化(国道1号が環状4号線をアンダーパス)を事業中。

③ 踏切の安全対策

事業名	事業概要
踏切安全対策	<ul style="list-style-type: none"> ・「横浜市踏切5箇年整備計画」に位置づけた緊急性が高い31箇所の踏切について、踏切に隣接しているこ線人道橋のバリアフリー化や踏切の構造改良及び歩道部のカラー舗装化を実施。 <p><平成19年度完成予定箇所></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切の構造改良 JR東日本鶴見小野踏切及び学校前踏切 京浜急行能見台第3踏切 相模鉄道上星川5号踏切 ・歩道部のカラー舗装化 JR東日本滝坂踏切他。

(6) 橋りょうの架け替え

橋りょうの老朽化対策として、架け替えを行います。

〈平成19年度継続事業〉

橋梁名	事業概要
江ヶ崎跨線橋	・施行箇所 鶴見区矢向6丁目～川崎市幸区小倉 ・橋長 約180m
中村橋	・施工箇所 南区中村町4丁目～睦町1丁目 ・橋長 約30m
根岸橋	・施行箇所 磯子区上町～丸山2丁目 ・橋長 約33m

(7) 道路の地震対策

地震発生時における緊急輸送路等の安全を確保するため、耐震補強等の対策を実施します。

事業名	事業概要
道路橋の耐震対策	<p>緊急輸送路等に架かる橋りょうの耐震補強を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成14年度までの緊急対策に引き続き、第2期対策として、昭和55年以降の道路橋示方書に基づき設計された橋りょうのうち対策を要する33橋について順次実施。 <p>《橋脚補強・落橋防止対策 17橋》</p> <p>新規事業 5橋 新田間橋（西区）、本牧シーポートストリート（中区）、 瀬戸ヶ谷富士見橋・瀬戸ヶ谷西橋（保土ヶ谷区）、 能見橋（金沢区）</p> <p>平成18年度から継続事業 12橋 芦穂橋・臨港鶴見川橋・小野橋・潮鶴橋（鶴見区）、 大道人道橋（神奈川区）、 小湊橋・みなとみらい7号橋（中区）、南清橋（南区）、 境木跨線人道橋・東伸西橋・岡沢橋（保土ヶ谷区） 第二和泉原跨線橋（泉区）</p>
トンネル補修	<p>劣化の著しい第二山手トンネルについて、平成17年度から3年間の予定で、引き続き補修を実施します。</p> <p>《平成19年度》 第二山手トンネル（中区）</p>
道路がけ整備	<ul style="list-style-type: none"> 防災総点検結果を平成16年度に再点検し、対策必要箇所の抽出を行った結果、緊急度が高い主要地方道横浜駅根岸線の1箇所について工事を行います。 <p>《平成19年度工事予定箇所》 主要地方道横浜駅根岸線（中区宮川町）</p>

(8) 道路の環境対策

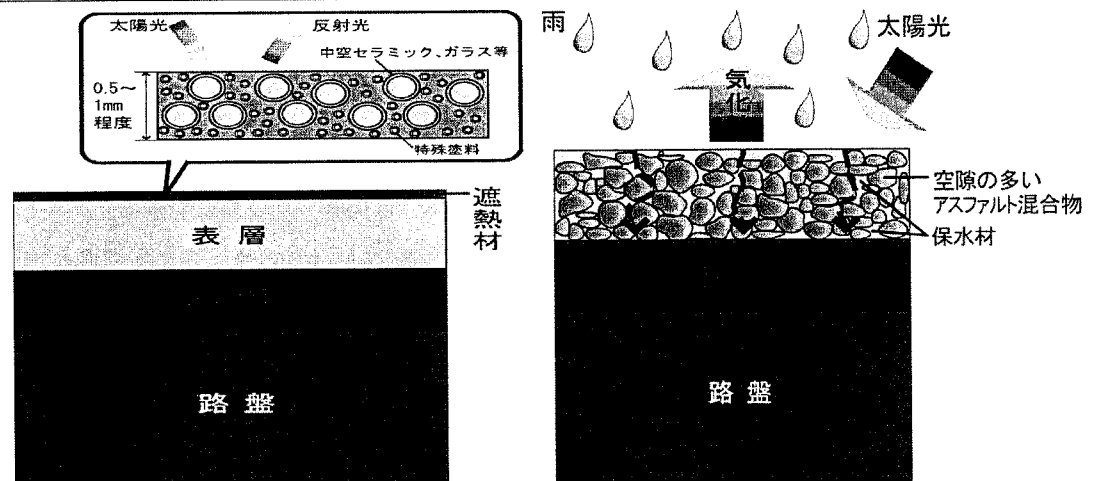
幹線道路などの路面温度上昇の抑制や走行音の低減を図るため、環境対策を進めます。

① すず風舗装

ヒートアイランド現象の抑制策の一つとして保水した水分の気化熱で舗装表面の温度を低下させる保水性舗装、舗装面に遮熱材を施し太陽光を反射させることで、舗装の温度上昇を抑制する遮熱性舗装などによる環境対策を実施します。

<実施箇所（11箇所）>

	区	実施箇所	延長
1	鶴見区	下末吉第348号線外（とよおか通り）	約300m
2	神奈川区	六角橋第388号線外（松本三丁目商店会）	約220m
3	西区	西戸部第271号線（さくら通り）	約330m
4	中区	山下町第13号線（中区役所前付近）	約181m
5	南区	蒔田第75号線（中村町中通り）	約200m
6	保土ヶ谷区	鶴ヶ峰天王町線（保土ヶ谷区役所前付近）	約360m
7	磯子区	森第33号線（JR磯子駅前付近）	約400m
8	港北区	新吉田第395号線（大曽根商店街付近）	約165m
9	港北区	菊名第6号線外（レンガ通り）	約350m
10	都筑区	中山北山田第7158号線（富士見が丘交差点付近）	約170m
11	泉区	上飯田第315号線（泉区役所前付近）	約285m



② 低騒音舗装

幹線道路沿道の住環境を保全するための取組として、自動車騒音に効果的な低騒音舗装の整備を進めます。

<主な実施箇所（4箇所）>

区	実施箇所	事業延長
神奈川区	環状2号線（三枚町付近）	約1,500m
港南区	環状2号線（下永谷付近）	約360m
港北区	環状2号線（師岡町付近）	約460m
南区	弥生台桜木町線（南太田付近）	約816m

(参考)

平成19年3月31日現在までの整備実績	約79.5km
---------------------	---------

(9) 自転車駐車場の整備

① 市営自転車駐車場整備

整備予定個所	駐車台数
日吉駅、蒔田駅、上大岡駅等 10駅11箇所	約2,900台

② 民営自転車駐車場への建設費補助

自転車駐車場を経営しようとする方に建設費を補助し、民営自転車駐車場の育成と整備促進を図ります。

19年度整備補助予定台数 約1,000台

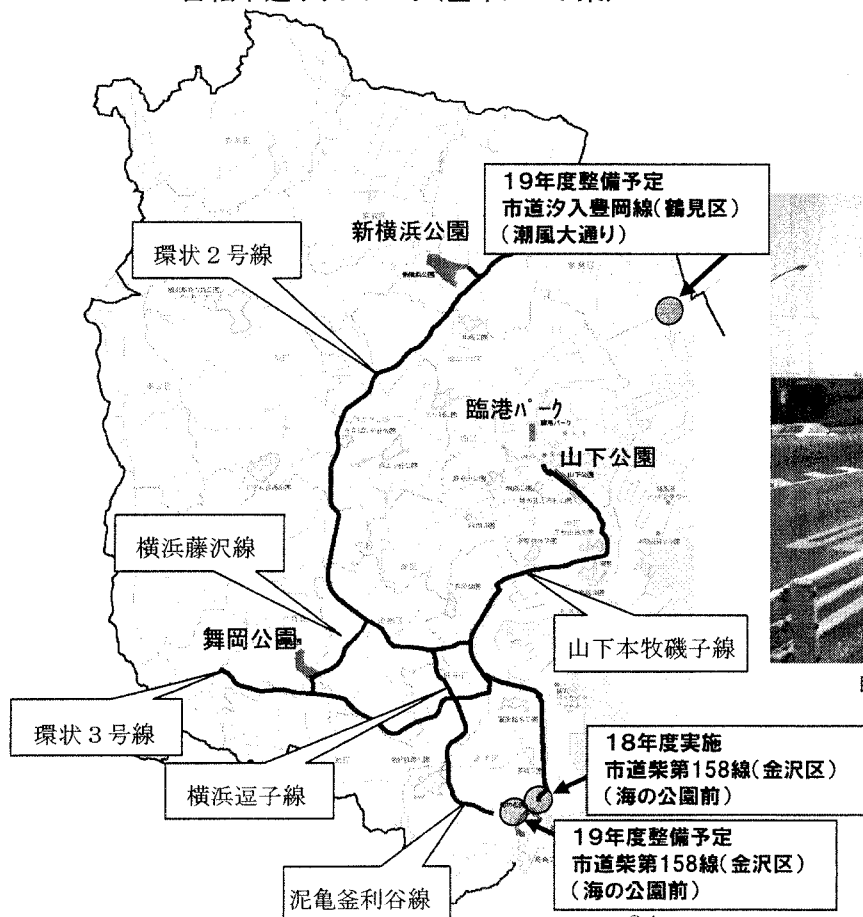
③ 区と連携した放置自転車対策の推進

区と連携した放置自転車等の移動・啓発活動の実施（神奈川区、青葉区等）

1.0) 自転車道ネットワーク

事業名	事業概要
自転車道ネットワーク事業	市民の皆様が安全で快適な自転車利用ができるよう、広幅員の歩道を活用し、舗装のカラー化やサイン等による自転車走行空間の整備を始めています。19年度は、鶴見区の「潮風大通り」や金沢区の「海の公園」前の道路で整備を進める予定です。

自転車道ネットワーク(基本ルート案)



自転車走行環境の整備（金沢区）平成18年度実施

7 違法駐車防止対策

(1) 重点地域対策事業

違法駐車防止対策につきましては、平成5年9月制定の「横浜市違法駐車等の防止に関する条例」に基づき指定した、違法駐車等防止重点地域（以下「本市重点地域」という）において、監視活動を実施してきました。

しかし、平成18年6月1日施行の改正道路交通法により、本市重点地域に民間駐車監視員が配置されたため、これまでの監視活動を防止啓発や実態調査に転換するなどの事業の見直しを図り、違法駐車防止対策を進めてきました。

19年度も引き続き本市重点地域において、防止啓発と実態調査を進めるとともに、区や地域などが取り組む違法駐車防止啓発活動を支援していきます。

【本市条例に基づき指定した違法駐車等防止重点地域】

種 別	地区名称 及び 面積・延長距離
地 域 指 定	関内地区 53.3 ha
路 線 指 定	下末吉交差点～三角交差点 0.9 km
	洪福寺交差点～鶴屋町3丁目交差点 2.3 km
	岡野交差点～横浜駅西口交差点 0.7 km
	山手警察署前交差点～麦田交差点 1.7 km
	麦田交差点～横浜スタジアム前交差点 1.1 km
	洪福寺交差点～宮田町2丁目交差点 0.4 km
	浦舟町交差点～東橋交差点 0.6 km
総 延 長	7.7 km

8 空港対策の推進

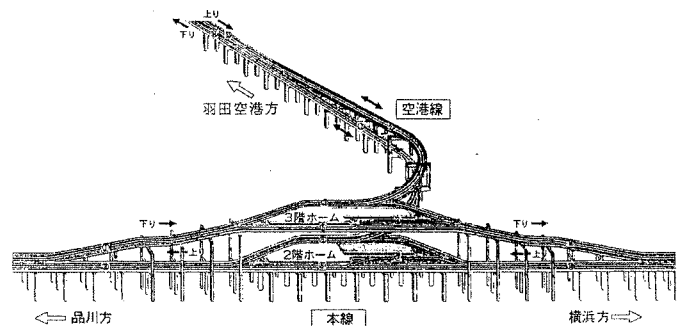
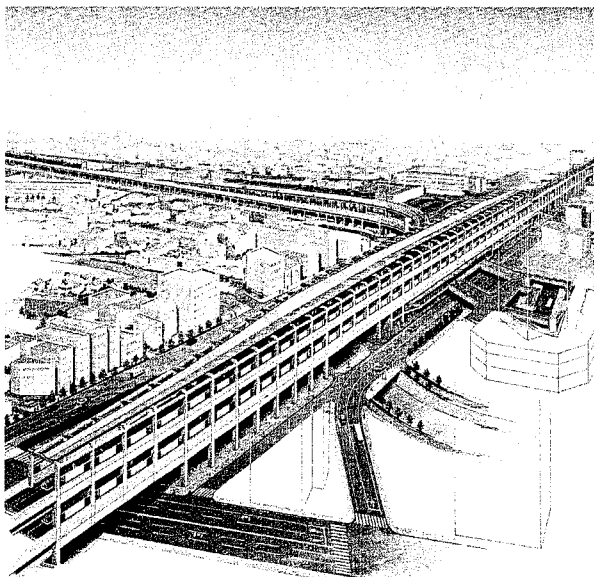
(1) 空港アクセスの向上

横浜シティ・エア・ターミナル（YCAT）を、横浜と成田・羽田両空港を結ぶ空港アクセスの拠点として活用し、より一層利用者の利便性、快適性の向上に努めます。

羽田空港へのアクセス向上については、京浜急行本線と同空港線が分岐する京急蒲田駅周辺において、連続立体交差事業に併せた駅舎等の再整備が、平成13年度より着手されており、再整備にかかる事業費の一部を本市が負担しております。

なお、京浜急行では、本事業の工程の一環として、平成14年10月より暫定的に、ラッシュ時間を除いた時間帯において、時間あたり3本程度横浜方面からの直通運転を実施しています。平成20年度には、ラッシュ時を含め時間あたり6本程度の直通運転が可能となる予定です。

京急蒲田駅整備イメージ



※再整備事業費

約113億円（本市負担額：約3億円）

■整備効果（横浜～羽田空港間の所要時間）

時 点	所要時間
事業着手前	約30分
平成18年現在	平均24分
事業完了時（平成24年度）	約20分

(2) 羽田空港再拡張・国際化について

① 羽田空港再拡張事業について

国土交通省は、首都圏における将来の航空需要の増大に対応するため、羽田空港に新たに4本目の滑走路を新設し、現在の年間発着能力を29万6千回から40万7千回に高めるとともに、国際定期便（年間3万回）を就航させることとしています。

本事業については、千葉県との補償交渉に時間を要したことから、当初の予定より1年遅れの平成19年3月30日に現地着工し、完成目標を平成21年(2009年)中から平成22年(2010年)10月としました。平成19年度は、国土交通省により、新設滑走路・連絡誘導路の工事を推進することとなっています。

また、再国際化に向け、PFI事業により国際線地区旅客ターミナルビル等整備事業などを進めております。

<滑走路整備事業について>

事業概要：東京国際空港D滑走路及び連絡誘導路新設並びに東京港第一航路移設に係る設計及び施工を行う。

事業費：5,985億円

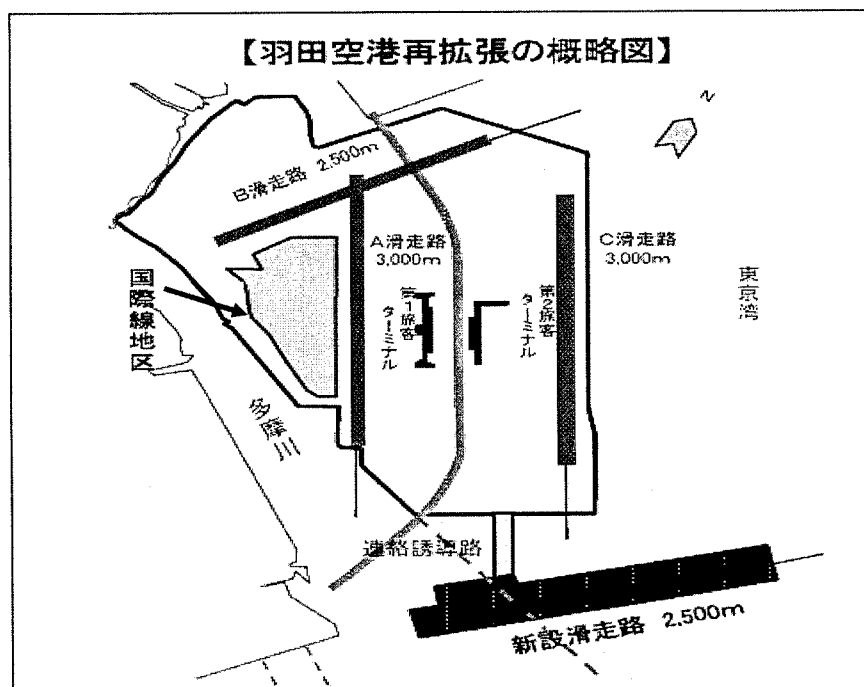
契約の相手：ゼネコン15社によるJV（鹿島建設（株）、（株）大林組など）

<国際線地区旅客ターミナルビル等整備・運営事業について>

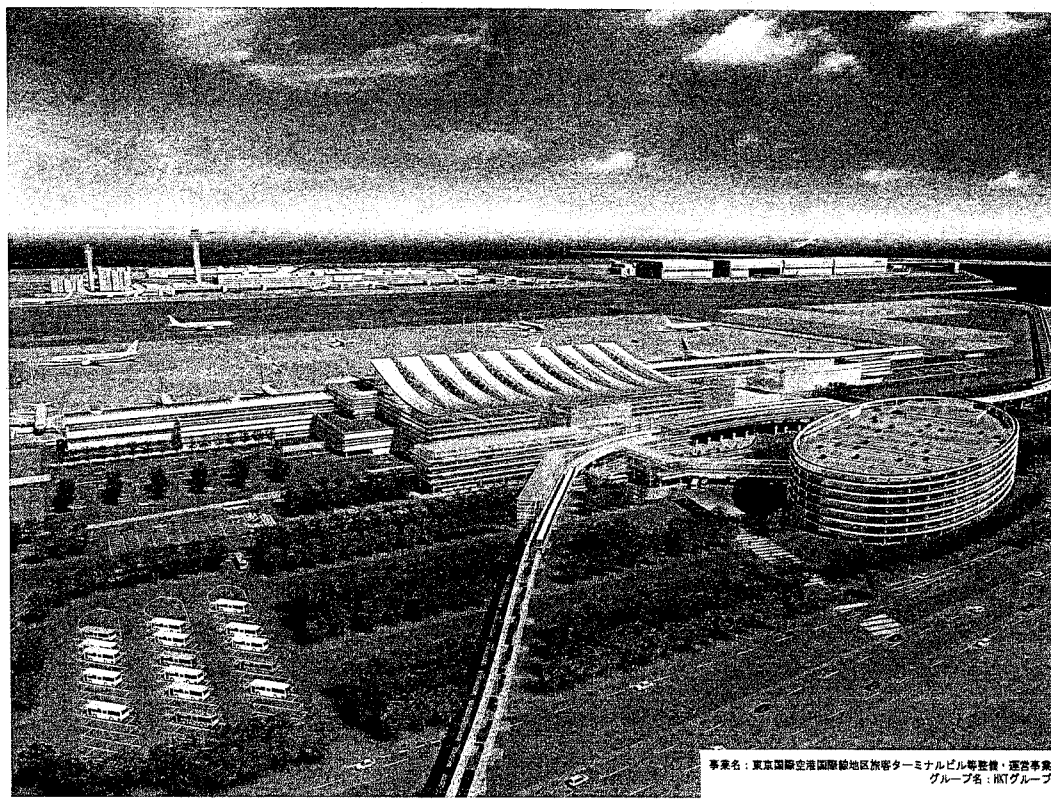
事業概要：PFI手法により、ターミナルビル等を設計、施工管理し、事業期間終了まで対象施設を所有するとともに、維持管理及び運營業務を実施する。

期間：30年間（平成18年7月7日 事業契約締結）

契約の相手：東京国際空港ターミナル（株）（HK Tグループが設立した特別目的会社）
（日本空港ビルディング（株）、（株）日本航空、全日本空輸（株）、
成田国際空港（株）、東京電力（株）、京浜急行電鉄（株）など）



国際線地区旅客ターミナルビルのパース図（西側から見た図）



② 八都県市による取り組みについて

1) 八都県市により空港問題を研究することとなった経緯

平成16年11月10日に開催された八都県市首脳会議において、本市から提案を行い、首都圏の空港のあり方について、八都県市として共同で研究することが了承されました。

2) 首都圏空港のあり方研究会について

上記提案を受けて、八都県市首脳会議の下部機関として、各都市航空政策担当部署をメンバーとする「首都圏空港のあり方研究会」を平成17年2月に設置し、研究・検討を進めました。

平成18年11月に、望ましい首都圏の空港のあり方には、以下の4つの視点が不可欠であるとの内容の報告書を取りまとめ、八都県市首脳会議において報告しました。

- ①国際競争力を支える国際ゲートウェイ機能の充実
- ②利便性の高い国内線ネットワーク網の充実
- ③空港利用の利便性の向上
- ④環境と利便性との両立

3) 今後の対応等

今後は、報告書の趣旨を踏まえ、適宜、情報交換や意見交換などを図り、必要な対応を図ってまいります。

③ 三縣市(神奈川県・横浜市・川崎市)による取り組み

1) 再拡張事業に対する無利子貸付事業

羽田空港の再拡張・国際化は、市民の海外渡航の際の利便性を高めるばかりでなく、本市の国際集客力の強化や横浜経済の活性化に大きく寄与することが期待されます。そのため、羽田空港再拡張事業が円滑に推進されるよう、「東京国際空港における緊急整備事業の円滑な推進に関する特別措置法」に基づく国からの要請を受け、滑走路等の整備費の一部として、神奈川県・川崎市とともに、国に対しておおむね100億円を複数年度に分けて、無利子で貸付けを行っています（東京都の無利子貸付総額は1,000億円）。

□平成17年度無利子貸付事業費：三縣市それぞれ 917百万円(東京都は 9,175百万円)

□平成18年度無利子貸付事業費：三縣市それぞれ2,312百万円(東京都は23,123百万円)

※平成18年度の貸付については、全額明許繰越を行いました。平成19年3月に工事着工したことを受け、平成19年5月に三縣市同時に、それぞれ貸付を実施しました。

□平成19年度無利子貸付事業予算：三縣市それぞれ2,455百万円(東京都は24,554百万円)

2) 神奈川口構想に関する協議会

平成16年2月に、3縣市首長と国土交通大臣をメンバーとする「神奈川口構想に関する協議会」が設置され、神奈川方面からの空港アクセスの改善や、集客プロモーションの推進などについて検討を進めています。

□趣 旨：羽田空港の再拡張・国際化に連携しつつ、神奈川口構想の具体化に向けた方策を検討するため設置する。

□メンバー：国土交通大臣、神奈川県知事、横浜市長、川崎市長

□開催状況：

第1回 平成16年2月12日	・「神奈川口構想に関する協議会」を設置し、以下の項目について検討することについて合意 検討項目①神奈川口における空港機能の分担 ②神奈川方面からの空港アクセスの改善 ③都市再生、まちづくりの支援 ④集客プロモーションの推進 ⑤港湾機能の強化・産業の活性化の促進等
第2回 平成16年6月14日	・上記検討項目について、スケジュール及び平成16年度の検討目標等について確認
第3回 平成17年1月13日	・平成16年内の検討状況等について確認
第4回 平成18年2月7日	・これまでの取り組み・今後の進め方等について確認

□具体化した検討項目

- ・首都高速湾岸線（横浜市内～羽田空港）の料金割引
- ・横浜市内から羽田空港へのバス路線の新設（戸塚駅、二俣川駅）など

④ 羽田空港再拡張後の真の国際化に向けた本市の取り組み

1) 羽田空港国際化に関する国の考え方

安倍内閣総理大臣を議長とするアジア・ゲートウェイ戦略会議が、平成19年5月にとりまとめたアジア・ゲートウェイ構想において、再拡張事業後の羽田空港の国際定期便の就航について、次のとおりとしています。

- ①年間発着回数：供用開始時に、国際旅客定期便を3万回就航させる。
- ②路線：これまでの距離の基準だけでなく、需要や路線の重要性も判断し、羽田空港にふさわしい路線を、近いところから検討する。

<参考>

国土交通省では、従来、国際定期便の就航について、次のとおりとしていました。

- ①年間発着回数：
将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保した後の余裕枠を活用し、概ね3万回程度とする。
- ②路線：羽田から一定の距離以内の路線とする。羽田発着の国内線の距離をひとつの目安とする。
<参考>「羽田発着の国内線の距離」≒2,000km（羽田＝石垣間は1,947km）

- ～2,000km：釜山 ソウル 上海
- 2,000km～3,000km：北京 台北 香港 広州
- 3,000km～6,000km：マニラ バンコク シンガポール

2) 羽田空港国際化に関する横浜市の考え方（資料次ページ）

日本が世界に通用する国際競争力をつけるとともに、東アジア全体において相互の利益をもたらすためには、日本経済を支える首都圏と、成長著しい東アジア諸都市との相互アクセスを高め、人と物の移動の円滑化を図ることが不可欠です。

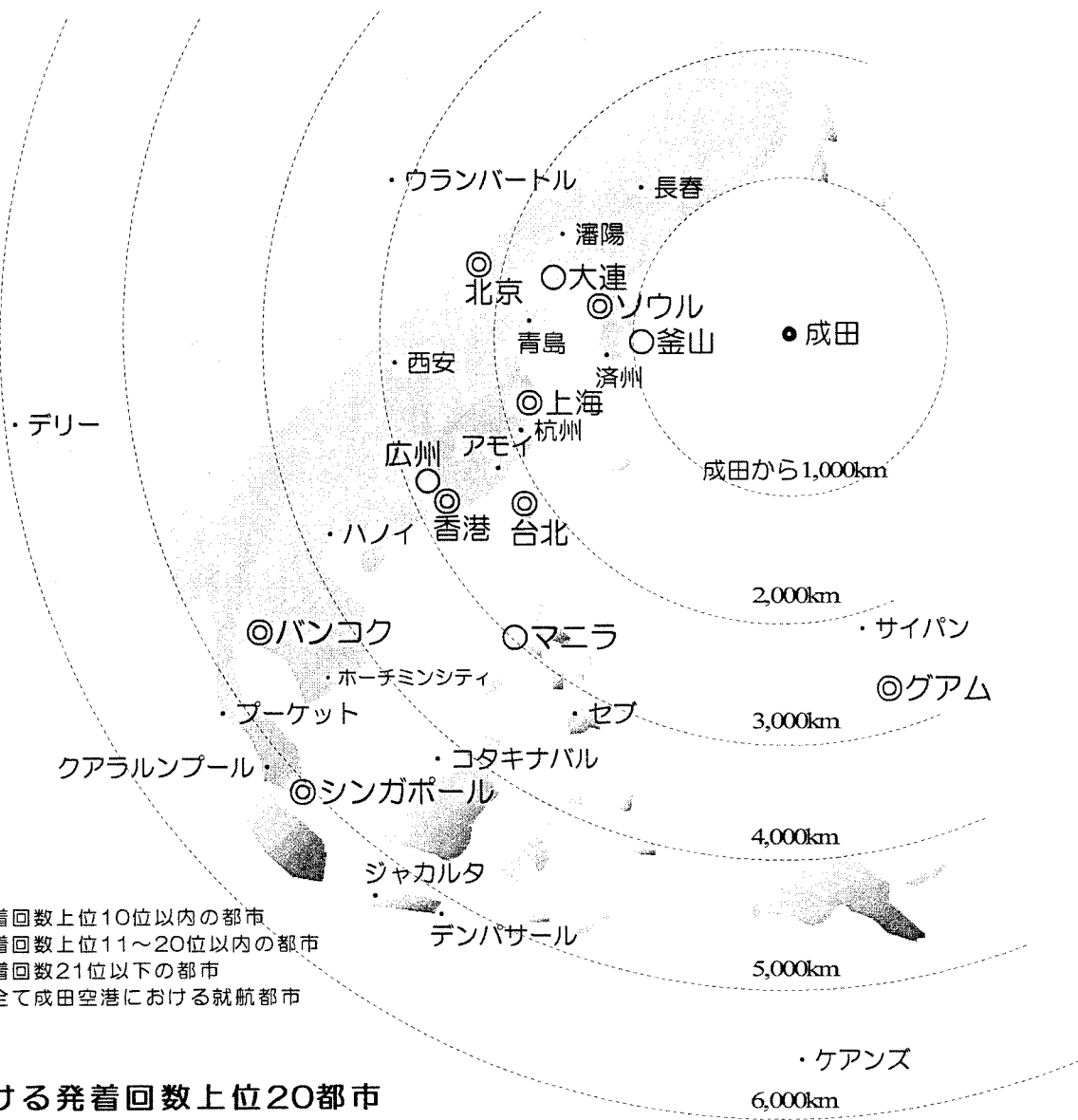
本市としては、空港の立地特性などを十分踏まえた適切な役割分担とすることが重要であると考えており、具体的には欧米など遠距離国際路線は主に成田空港が担い、ASEAN諸国を含む東アジアなど近距離国際路線は主に羽田空港が担うこととし、両空港に乗り継ぎ需要に応じた国内線を配置する必要があると考えております。

特に、羽田空港に就航する国際旅客定期便の路線は、ASEAN諸国を含む東アジアの主要都市をカバーすべきと考えております。

3) 今後の取り組み

羽田空港の真の国際化を推進するためには広く世論を形成する必要があるとあり、引き続き、本市独自の国への要望活動や、神奈川口構想に関する協議会など、あらゆる機会を通じて、羽田空港の真の国際化を実現するよう国への働きかけを行ってまいります。

成田空港における就航都市(6,000km圏)と発着回数順位



◎成田空港における発着回数上位10位以内の都市
 ○成田空港における発着回数上位11~20位以内の都市
 ・成田空港における発着回数21位以下の都市
 ※掲載している都市は全て成田空港における就航都市

成田空港における発着回数上位20都市

順位	国名	都市名	距離(km)	発着回数/年	順位	国名	都市名	距離(km)	発着回数/年
1	中国	上海	1,776	10,316	11	フランス	パリ	9,930	3,855
2	韓国	ソウル	1,214	10,212	12	中国	広州	2,915	3,647
3	台湾	台北	2,128	9,586	12	アメリカ	サンフランシスコ	8,210	3,647
4	中国	香港	2,915	8,753	12	アメリカ	シカゴ	10,058	3,647
5	タイ	バンコク	4,589	8,128	15	アメリカ	ニューヨーク	10,779	3,230
6	中国	北京	2,101	6,148	16	フィリピン	マニラ	3,006	2,918
7	シンガポール	シンガポール	5,298	5,835	16	イギリス	ロンドン	9,952	2,918
8	アメリカ	ホノルル	6,130	5,627	18	中国	大連	1,667	2,292
9	アメリカ	ロサンゼルス	8,722	5,210	19	韓国	釜山	987	2,188
10	アメリカ	グアム	2,498	5,106	19	ドイツ	フランクフルト	9,485	2,188

- 平成19年1月JTB時刻表を参考に横浜市作成
- 発着回数=(便数/週)×2÷7×365として算出
- 網掛けは、韓国、中国、台湾、ASEANの各国・地域

**横浜の
新しい交通政策への
提言**

20年後に向けた「新しい発想への転換」

平成19年3月

横浜の新しい交通政策検討委員会

横浜の新しい交通政策への提言

目次

- 1 . はじめに 1
- 2 . これまでの横浜を振り返って 3
- 3 . 横浜が目指す都市の将来像 17
- 4 . 新しい交通政策に求められるもの 22
- 5 . 新しい交通政策の展開の方向性 26
- 6 . これからの交通政策に向けて 43

1.はじめに

「横浜」は、開港以来、我が国初の本格的な臨海公園である山下公園をはじめ、数々の先駆的な取組みによって、積極的にまちづくりを進めてきた。そして現在人口約360万人の東京に次ぐ大都市となり、また「横浜」の名は、ひとつのブランドとして、独自の都市イメージを創り出し、国内外でその知名度も高まっている。いまや日本のリーディングシティの一つとして、我が国の発展において重要な役割、そして大きな責任を担う都市となってきた。

一方、交通分野においても、都市の発展にあわせ、都市骨格を形成する鉄道・道路網をはじめ世界や全国、首都圏各都市を結ぶ交通体系整備を進め、「誰もが移動しやすい交通の実現」に向けて様々な取組みを進めた結果、一定の交通基盤が形成され、市民の交通利便性の改善も図られた。

しかし、近い将来、横浜においても本格的な少子高齢社会、人口減少社会が到来し、都市や交通を取り巻く環境が大きく変化することが予測される中、先手を打って適切に対応していくことが求められている。

とりわけ、高齢者をはじめとする多様な交通ニーズへの対応、新たな勤務形態への対応、厳しい財政状況下における効率的な交通サービスの実現、さらに、地球環境問題への対応など、交通政策においても、従来とは異なる新たな視点での取組みが必要となっている。

そのため、これまでの「造ること」に主眼を置いた交通政策から、既存の交通体系の維持・充実に加え、市民との協働や、まちづくり、観光、環境、福祉などあらゆる分野と連携した総合的な視点に立った交通政策への転換が求められている。

以上のような状況を踏まえ、横浜市では、平成17年度、18年度の2カ年にわたって、「横浜の新しい交通政策検討委員会」を設置し、概ね20年先を見通した交通政策の基本的な方向性について議論を重ねてきた。その過程では、意見交換会やシンポジウムなどを通じて多くの市民の意見をお聞きし、また過去のまちづくりや交通政策の成果と反省を踏まえながら検討を進めた。そして今回、今後求められる新たな発想への転換、政策展開の方向性などについて、「横浜の新しい交通政策のあり方への提言」としてとりまとめたものである。

今後は、本提言を基礎に、将来あるべき横浜の交通の姿を目指して、横浜市としての交通政策を市民に示すとともに、その実現に向けて、市民、交通事業者、国や関係部局が連携しながら積極的に行動していただきたい。

平成19年3月

「横浜の新しい交通政策検討委員会」座長 家田 仁

1.はじめに



写真-1 横浜のウォーターフロント

資料) 横浜市



写真-2 横浜の港・大さん橋

資料) 横浜市

2.これまでの横浜を振り返って

交通政策における横浜のこれまでの取組みを振り返り、その成果と反省すべき点をまとめた。

(1)これまでの取組み (交通政策の従来目標)

a)基本計画「ゆめはま2010プラン」(H6策定、H22目標)

1)交通体系整備の目標

最寄り駅まで15分の交通体系整備

住宅地と最寄り駅を連絡する地区幹線道路の整備や交差点等の改良を行うとともに、駅前広場やバスターミナルの整備による駅周辺の交通混雑を緩和し、バスや徒歩により最寄り駅まで15分以内に到達できる交通体系を整備する。

都心まで車で30分の交通体系整備

放射環状型の高速道路、幹線道路ネットワークを形成し、市内の各地域から都心まで自動車でおおむね30分に到達できるように整備する。

全国各地、首都圏の主要都市や空港を結ぶ交通体系整備

全国を連絡する高速自動車国道や首都圏の主要な都市を連絡する広域的な道路の整備を図る。

b)交通手段別の整備目標

鉄道:運輸政策審議会答申(H12策定・H27目標)

道路:道路網計画

業務核都市基本構想による骨格的な放射環状道路、高速道路・幹線道路・地区幹線道路などの整備を図る。

(2) 取組みの成果

都心部への高い商業・業務機能集積

横浜は、1859年の開港以来、明治維新後の開国の拠点、日本の近代化の玄関口の役割を担い、商業・貿易都市として発展してきた。戦後の高度成長期には、首都圏への大量の人口流入が進む中、横浜も東京のベッドタウンとして急激な市街化とともに人口が急増し、都心部を中心に商業機能など様々な都市機能の集積が進んだ。

また、臨海部においては、昭和30年代ころから重厚長大型の産業を中心に京浜工業地帯が形成され、我が国の経済発展を牽引してきたが、近年は、研究開発等の業務機能や住宅開発等も進められている。

さらに、みなとみらい21地区を含む都心部や、新幹線開業以降開発が進んだ新横浜都心は、首都圏の業務核都市の中でも最も商業・業務機能集積が進んだ地区となっている。



写真 - 3 みなとみらい21地区

資料) 横浜市

鉄道網整備の進展

東京都心から伸びる放射路線の他、JR根岸線、相鉄線、市営地下鉄、みなとみらい線など、横浜の骨格を形成する鉄道網整備が積極的に進められてきた。

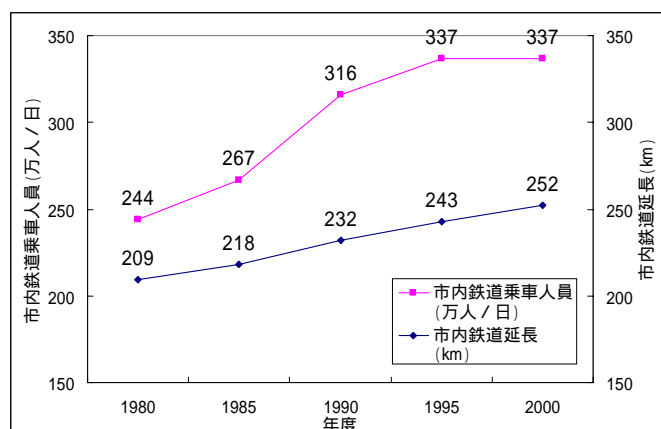


図 - 1 市内鉄道延長と鉄道乗車人員

資料) 地域交通年報・横浜市統計書

道路網整備の進展

高速道路網や環状2号線などの横浜都心を中心とする放射環状型幹線道路網など、鉄道同様、市の骨格を形成する道路網整備が進められてきた。

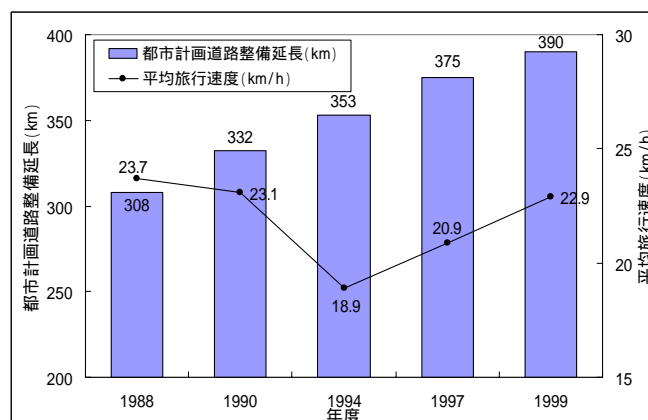


図 - 2 都市計画道路整備延長と平均旅行速度

資料) 都市計画年報・道路交通センサス

2.これまでの横浜

鉄道等と連携した計画的な市街地整備

高度成長期以降の横浜市民の急激な人口増加に伴う住宅需要に応えるため、田園都市線沿線など民間事業者による東京都心から郊外方向への鉄道延伸整備と併せた宅地開発や、港北ニュータウンなど公的機関によるニュータウン開発など計画的な市街地整備が進められた。



写真 - 4 港北ニュータウンの風景

資料) 横浜市

整備数値目標の一定水準の達成

鉄道・道路網整備の進展により、交通計画において掲げられた「最寄り駅まで15分」、「横浜都心まで車で30分」といった数値目標も、一定水準まで達成されてきた。



図 - 3 「最寄り駅まで15分交通体系」の達成状況（平成13年度時点）

資料) 横浜市道路局

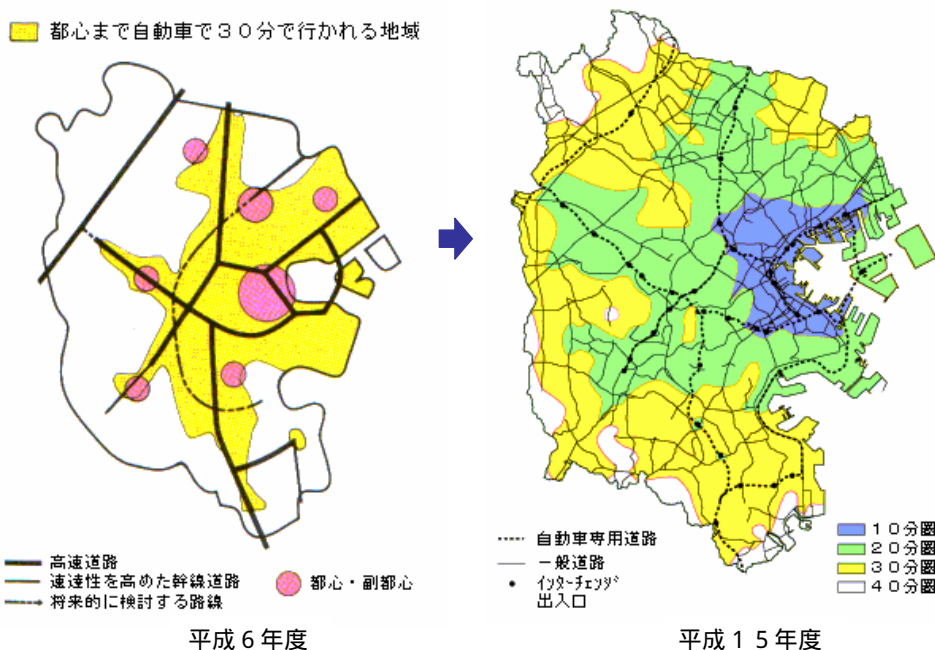


図 - 4 「都心まで30分交通体系」の達成状況（自動車による圏域）

資料) 横浜市道路局

2.これまでの横浜

横浜らしい都市空間整備

横浜の歴史とともに発展してきた都心部においては、関東大震災の瓦礫を埋め立てて整備した山下公園にはじまり、近年はみなとみらい21などのウォーターフロント開発など、横浜らしい都市空間整備が進められてきた。あわせて交通面では、海に臨む歩行者ネットワークの整備やみなとみらい線の駅空間デザインなど「みなとらしさ」を感じさせる空間環境整備も行われてきた。



図 - 5 みなとみらい線（元町・中華街駅）の駅空間デザイン

資料) 横浜市

(3) 取組みの反省点

1) 大都市共有の問題

人口急増期の基盤整備の遅れ

我が国の高度経済成長期以降、首都圏各都市は短期間に人口が急増¹するなか、横浜市においても、宅地整備や鉄道・道路網の整備を計画的に進めたが、急激な住宅需要の増加に市街地整備が対応しきれず、市街地が無秩序に拡大していくスプロール化を防ぎきれなかった。そのため、生活道路など地域の都市基盤整備が相対的に立ち遅れた。

1 横浜市人口：1968年約200万人、1985年約300万人



写真 - 5 郊外部に拡大する市街地

資料) 横浜市

2.これまでの横浜

交通サービスの質的向上に遅れ

社会の成熟化とともに市民の価値観やニーズが多様化する中で、交通のサービス水準や使いやすさの向上など、いわゆる質の向上への意識が高まりを見せているが、バブル崩壊後の経済低迷や逼迫する財政状況の中で対応が遅れた。



写真 - 6 こみ入った駅前広場

資料) 横浜市

交通政策が硬直的、画一的

様々な時代背景や社会経済状況、将来人口予測など政策の前提条件は大きく変化してきたのに対し、これまでは、市域全域を対象に硬直的、画一的な共通の政策目標を掲げて交通施策を進める傾向にあった。また、市民ニーズの把握や地域の実情へのきめ細かな対応が不十分な面もあった。

施策間連携・市民協働意識が不足

これまでの交通施策は行政中心で進められがちであり、市民協働に対する意識も希薄であった。また、まちづくりと交通政策など本来連携すべき施策が別個に進められた面もあり、官民協働、関連部局間の連携も十分とは言えなかった。さらに利用者ニーズや意向把握、利便性向上などを反映する仕組みなども不十分であった。

2)横浜の特徴的な問題

目標とする都市構造への誘導が進まず

業務核都市基本構想で目標とした多心型構造のうち、都心部では業務、商業機能の集積が一定規模で進んだものの、副都心については低成長期に移行する中で計画的、効果的な業務集積が進まず、想定した都市構造が実現できなかった。

人口急増により、傾斜地へも居住が進展

我が国の高度成長期における人口増加は、東京の周辺都市全体で発生したが、山坂が多く、丘陵地と谷地が入り組んだ地形の多い横浜市においては、傾斜地の宅地化を急速に進行させることとなり、地震や水害に弱い危険な地域が拡大してしまった。



写真 - 7 傾斜地に広がった住宅地

資料)横浜市

2.これまでの横浜

横浜の歴史・文化への更なる配慮が必要

これまで交通施設整備は、量的充足に追われがちで、歴史・文化・景観・環境などの視点での配慮が必ずしも十分ではなかった。交通分野においても、横浜らしさ、シンボル性、景観の美しさなどをより一層感じられるような配慮が必要であった。



写真 - 8 歴史的地区を回遊するレトロ調バス（最近の取組み例）

資料) 横浜市

(4) 今後の社会経済動向と予測される課題

少子高齢化の急速な進展への対応

2005年、我が国の総人口は減少局面に入った。横浜市においても、地域によってはすでに人口減少が生じており、2020年には、市内総人口は減少に転じると推計されている。また、65歳以上人口の比率(高齢化率)は2005年の17%から2020年には25%に増加、逆に15歳未満人口の比率は14%から11%に減少すると推計されており、高齢化対策、少子化対策双方の視点で交通政策を検討していく必要がある。

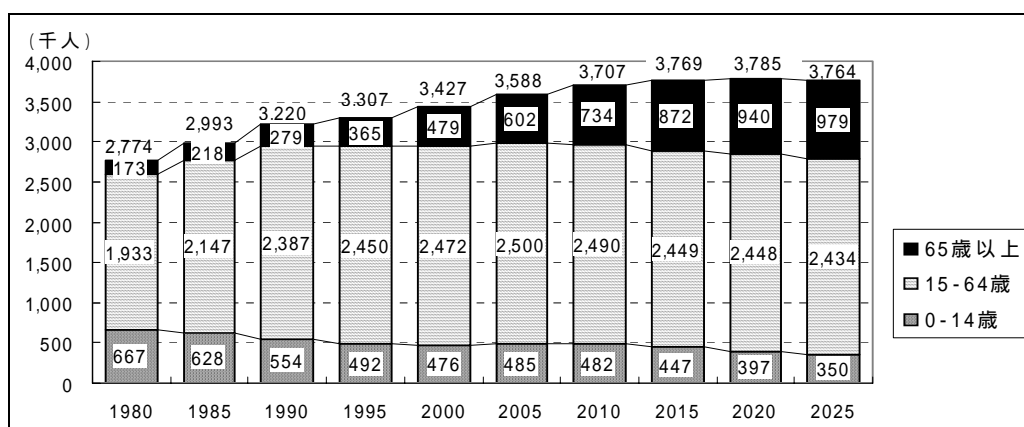


図 - 5 横浜市の将来人口(2005年度推計)

資料)「横浜市将来人口推計調査 資料編」(横浜市、2005年)

坂のまち横浜における高齢者等の生活の足の確保

人口減少社会の到来により、高齢者は急激に増大するが、山坂の多い地域やスプロール的に開発された市街地などに居住し、自動車を運転、また利用できない高齢者等に対し、生活の足を確保するための交通施策が重要な課題となる。

安定した公共交通サービスの提供

公共交通機関は今後も重要な役割を担っていく一方、厳しい経営状況や環境の変化に伴い、バスなどの運行事業者には路線見直し・再編成を含めた企業努力や経営の効率化などが求められており、将来に向けて安定した公共交通サービスの提供や適切な交通サービス水準の維持が課題となる。

2.これまでの横浜

団塊世代による新たな交通ニーズへの対応

団塊世代の現役引退に伴い、地域活動等様々な社会活動への参加などによって、これまでの東京中心型の移動・交通流動パターンに留まらない多様な交通ニーズが生まれる可能性がある。また、新たな地域交通ニーズの具体化に向けた取組みの推進役として期待される。

新パターンの通勤交通・帰宅立寄交通への対応

高齢者の再雇用や、パートタイム、サテライトオフィスやSOHOなど、従来と異なる勤務形態の普及が考えられ、新たなパターンの通勤交通・帰宅立寄交通への対応が求められる。

厳しい財政状況

人口減少や少子高齢化の更なる進展により、将来的に税収増が望めないなか、大規模な交通施設の整備や既存施設の維持管理に充てられる財政支出が抑制されることが考えられる。また、市民に身近な公共交通機関であるバス交通についても、近年利用者数が減少するなか、現在のサービス水準を企業努力や財政支援に頼って維持していくことは難しく、路線再編など運行面、経営面での効率化が求められる。

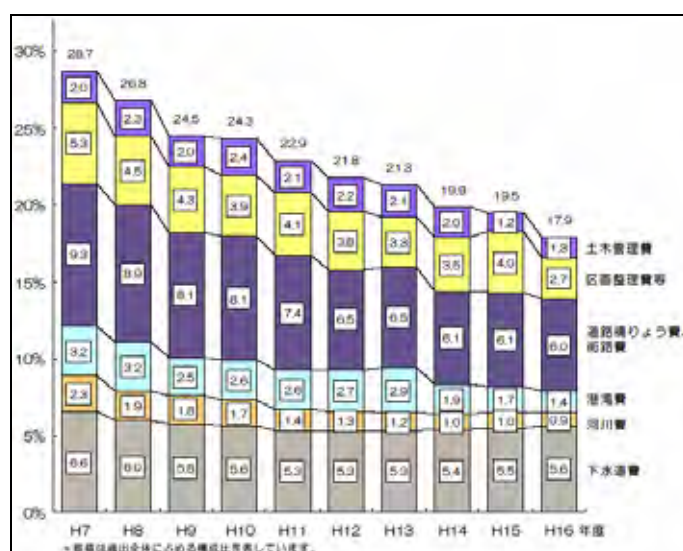


図 - 6 都市基盤の整備に関する経費の内訳

資料)「横浜市の財政状況」(横浜市財政局、2005年12月)

地球環境問題への対応

地球温暖化対策として京都議定書の目標達成年次が迫る中、我が国のCO₂排出量の一定の割合を占める運輸部門においても、改善努力が求められる。そのため、都市構造そのもののあり方を環境の視点から見直すことや、公共交通や自転車の利用促進、自動車利用距離を短縮するなど、環境負荷がより少ない交通行動への転換が必要である。また、業務用車両よりも自家用車のCO₂排出量のシェアが増大しており、マイカー利用から公共交通機関利用への転換を図るべく、市民への意識啓発も必要となる。

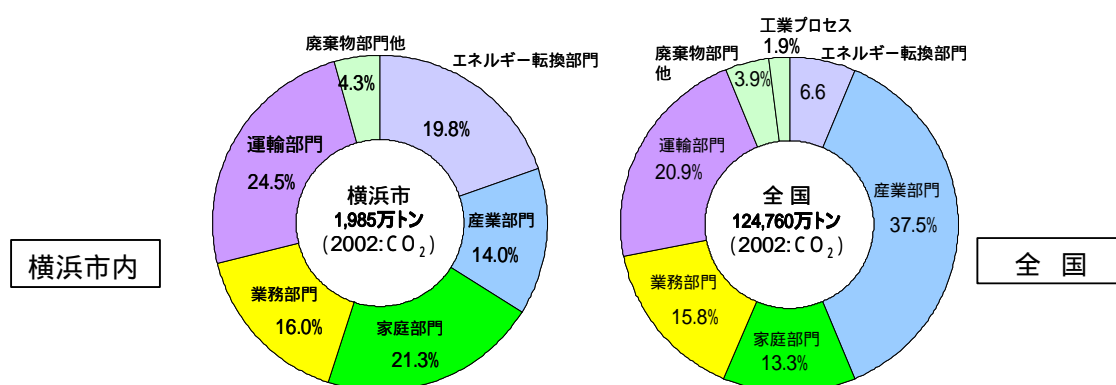


図 - 7 部門別二酸化炭素排出量 (2002年)

資料) 横浜市環境創造局資料

2.これまでの横浜

国際競争の激化

近年、釜山、香港、高雄、シンガポールなど、東アジアの主要港の国際競争力が増大し、横浜港を始め我が国主要港のアジアにおける相対的地位は低下傾向にある。我が国においても、スーパー中樞港湾の整備をはじめ、真に国際競争力のある港づくりに向けた様々な取組みを積極的に展開する必要がある。

図 - 8 東アジア諸国・地域と日本の主要港湾コンテナ取扱量ランキング (2003年)

03年 世界 順位	02年 世界 順位	港湾名	国・地域名	03年取扱量 (千TEU)	02年取扱量 (千TEU)	前年比
1	1	香港	香港	20,449	19,144	106.8
2	2	シンガポール	シンガポール	18,100	16,800	107.7
3	4	上海	中国	11,280	8,610	131.0
4	6	深圳	中国	10,614	7,614	139.4
5	3	釜山	韓国	10,408	9,453	110.1
6	5	高雄	台湾	8,840	8,493	104.1
12	11	ポートケラン	マレーシア	4,840	4,533	106.8
14	15	青島	中国	4,239	3,410	124.3
16	21	タンジュンペレパス	マレーシア	3,487	2,660	131.1
17	19	東京	日本	3,314	2,712	122.2
19	22	レムチャバン	タイ	3,181	2,657	119.7
21	24	天津	中国	3,015	2,410	125.1
22	32	寧波	中国	2,772	1,860	149.0
23	27	広州	中国	2,762	2,180	126.7
24	20	タンジュンプリオク	インドネシア	2,758	2,680	102.9
25	23	マニラ	フィリピン	2,552	2,462	103.7
27	25	横浜	日本	2,505	2,365	105.9
29	35	廈門	中国	2,331	1,750	133.2

資料) Informa UK Ltd 「Containerisation International Yearbook 2005」より作成

出典) 平成17年版 国土交通白書

3. 横浜が目指す都市の将来像

将来の交通政策のあり方を探るにあたって、その都市が目指す望ましい将来像を踏まえていく必要があることは言うまでもない。

横浜市が目指す都市像としては、平成18年6月に策定された「横浜市基本構想」（長期ビジョン）がある。これは、市民生活を取り巻く環境が大きく変化する中で、市民が希望をもって生活できるよう、今後概ね20年先を展望した市政の根本となる指針として策定されている。

この基本構想は、歴史あるまち「横浜」が、今後も夢や希望にあふれるまちであり続けるために、市民との協働を進め、限られた財源や人材を最大限に活用し、市民の満足度の向上を目標とする市政運営を行うことを目指している。

そのため、本検討では「横浜市基本構想」を踏まえながら、概ね20年先を見通した交通政策のあり方について探った。

また、この基本構想を着実に具現化していくため、最初の5カ年間で目指す姿や目標、これを実現するための重点的な施策・事業や行財政面での取組み・計画を示した「横浜市中期計画」が策定されている。さらにこの中では、今後概ね10年先を見据えた横浜の「中長期的な都市づくりの方向性」が示されているが、20年先を見据えた本検討の中では、中間年次（10年後）の都市づくりの方向性として整合を図る。

以下、「横浜市基本構想（長期ビジョン）」及び「横浜市中期計画」の中で示された都市の将来像の記載部分を抜粋する。

1) 横浜市基本構想《長期ビジョン》（抜粋）

都市像: 市民力と創造力により、新しい「横浜らしさ」を生み出す都市

市民一人ひとりが広い視野と責任感をもって自発的に地域や社会活動に参画し、知恵と行動を結集することにより、生き生きと暮らせる都市の魅力と活力を

つくりあげていきます。

また、国内外から人や企業、国際機関などが集まり、それぞれの知恵や文化の融合により新たな魅力を創造し、世界で活躍する人を育む、躍動する創造的都市をつくりあげていきます。

都市像を支える5つの柱

1) 世界の知が集まる交流拠点都市

国際機関や研究活動の場が集まる横浜で、私たちと、世界から集まる多様な文化や技術を持つ人々が交流し、互いに切磋琢磨することにより、新しい文化芸術や先進的技術を生み出し、特色ある都市の創造性を発信することで、横浜は世界の知識と知恵の拠点を目指します。

2) 新たな活躍の場を開拓する活力創造都市

高度な技術や人の集積による都市の創造力と、新しい就業の場の創出により、横浜は人も企業も躍動する活力ある都市を目指します。

3) 多様な働き方や暮らしができる生活快適都市

個人の価値観に応じて働きながら地域や家庭で心豊かな生活を送ることができるよう、高齢者や女性も生き生きと暮らせるライフスタイルを実現します。

また、自然環境や都市景観など地域の特性に応じたまちづくりを市民自らが愛着を持って行うことにより、豊かな生活環境のある快適で暮らしやすい都市を目指します。

4) 市民の知恵がつくる環境行動都市

世界から環境に関する情報や技術、人が集まり、その交流の中から新たな環境技術や取組を生み出すとともに、人と自然が共生し、環境と経済の好循環を実現する都市の姿を世界に発信することで、横浜は環境の港を目指します。

5) いつまでも安心してくらす安全安心都市

一人ひとりの知恵と行動力を結集しつつ、セーフティネットの行き届いた社会の仕組みをつくりあげていくことにより、いつまでも心豊かに暮らせる都市を目指します。

2) 横浜市中期計画《都市づくりの方向性》 (抜粋)

地域レベルのまちづくり

1) 市民力と創造力を活かしたまちづくり

市民と行政の協働による「住民が主体となった」取組みをさらに充実させ、市民の活力と知恵の結集による地域の魅力と創造力が発揮できる「地域」レベルのまちづくりを進めます。

2) 駅を中心としたコンパクトで持続可能なまちづくり

鉄道駅を中心とした「地域」では、既存ストックを有効活用し、商店街の再生やコミュニティ機能の導入を進めたり、駅を中心とした身近な地域の交通サービスの充実を図ったり、まちなかへの住み替えを希望する人々の為の住宅地を整備する一方、住宅地と商店街、駅や水・緑を市民の多様な暮らし方を支える場として有機的に結びつけ、コンパクトで持続可能なまちづくりを進めます。

都市レベルのまちづくり

- 1) 横浜都心 : 首都圏、全国、東アジア圏を視野に入れた業務・商業・文化・観光などの機能強化し、魅力と活気あふれる拠点地区として整備
 新横浜都心 : 神奈川東部方面線の整備により、広域交通ターミナルとしての拠点性を一層高め、その利便性を生かして、多様で広域的な機能集積を図り、横浜都心とともに「ツインコア」を形成
- 2) 鉄道駅周辺 : 地域の持つ資源や特性などに応じた個性的で魅力的な地区を形成することに重点をおき、個性ある拠点として、基盤整備を進め、働く、学ぶ、楽しむ、買う、憩うといった機能を充実
- 3) 産業拠点ゾーン : 国際的な産業、研究開発拠点として再編整備や、陸海空の総合ターミナルとして、国際港にふさわしい機能強化を図り、スーパー中枢港湾として国際貿易の振興を促進

3. 横浜の都市の将来像



図 - 1 首都圏における横浜の位置づけ



図 - 2 新しい横浜の都市構造イメージ

交通ネットワーク

- ・基本理念「誰もが移動しやすい交通の実現」

「最寄り駅まで15分の交通体系」、「全国や世界を結ぶ交通体系」を目指し、空港や港湾など横浜と世界を結ぶ交流基盤を整備するとともに、鉄道や道路などの交通施設をまちづくりや環境に調和させながら整備を進め、鉄道、自動車、バスなどの交通機関が効率的に利用されるよう、移動の円滑化に資する交通の運営・管理を進めます。



図 - 3 道路整備構想



図 - 4 鉄道整備構想

水と緑の回廊形成

- 1) 豊かな水・緑環境をまもり・ふやす

郊外部の大規模な緑や市街地に残る貴重な緑をまもり、ふやし、緑の総量を維持・向上させていきます。

- 2) 身近な水・緑環境をつくり・高める

市民が身近に水や緑を体感でき、多様な生物が生息できる水・緑環境を充実します。

- 3) 市民とともに作る水・緑環境

豊かな水・緑環境を地域から実現します。

4.新しい交通政策に求められるもの

(1)いま「新しい交通政策」が何故必要か？

横浜市では、「最寄り駅まで15分の交通体系」などを交通施策の基本として、鉄道や道路ネットワークや交通結節点の整備を進める中で、一定の交通基盤が形成され、市民の交通利便性改善が図られてきた。

しかしながら、少子高齢化のさらなる進展や市街地の郊外化による自動車依存の高まりなど今後想定される社会環境の変化等を見渡したとき、行政主導による施策推進の考え方とともに、市民、行政、事業者が一緒になって「公共」を担う考え方（＝「新しい公共」）を、交通の分野に取り入れていくことについても十分議論していく必要がある。すなわち、今後多様化する交通ニーズに適切に対応し、かつ利便性を高めていくためには、市民や民間事業者とともに交通政策を検討しながら目標を共有化し、協働型で進めていくことが求められる。

また、従来のように行政が目標や期限を固定的に示すのではなく、交通政策が目指す方向性やその考え方を「芯」としてしっかりと示しながら、時代の趨勢等に合わせて、市民や民間事業者と議論しながら、目標や計画内容を柔軟に見直ししていくことも必要である。

つまり、今後の交通政策は「何をすべきか」と同時に、とりわけ「どのように進めていくか」を明確にしていくことが求められる。その際に大切なことは、人口減少社会への移行など、今後時代が転換期を迎える中で、交通政策にも従来型の発想を見直す柔軟さ、「新たな発想」も求められていること、また、地方分権が進み個性ある都市づくりが一層重要となるなか、「横浜らしさ」を更に追求していくことである。

そこで今回、「横浜市基本構想」（長期ビジョン）等に表示される概ね20年先の都市像の実現に向けて、「何をすべきか」を示すとともに、具体化していくためのプロセスや手法など「どのように進めていくか」について検討し、横浜における新たな時代の交通政策が目指すべき方向性やその考え方について明らかにするものである。

(2)「新しい発想」への転換

鉄道や道路などの交通施設は、これまで、都市の様々な活動や市民生活を「下支え」するインフラとして重要な役割を担ってきた。横浜市においても、高度経済成長期の人口急増に伴い、「とにかく造る」ことに専念し、後追的に交通基盤の整備を進め、安全で円滑な交通施設の充実を図ってきた。そして現在、十分とは言えないまでも一定の水準まで整備が進み、経済の安定的な成長に寄与してきた。

しかし、将来の社会経済動向などを勘案すると、今後は「とにかく造る」発想を転換し、環境面、経済面、社会面で持続可能な都市づくりに向けて、都市全体の効率性・快適性の向上、そして魅力づくりの視点に立って、必要な施設を造り、かつ効率よく運用していくことが求められている。

今後の交通政策は、まちづくり、経済、観光、福祉、環境など各都市施策との密接な連携により、都市全体の施策推進において重要な役割を担っている。そのため交通政策のあり方によっては、これらの都市施策の効果を高めていく一方、施策自体が成り立たなくなる可能性もあるといえる。

つまり、交通政策は、将来の都市発展の方向性を左右するといっても過言ではなく、「下支え」的な役割から、新たな役割が求められている。いままさに、「新たな発想」への転換を行い、交通サイドから主体的に都市を考え、積極的に問題提起していくことが重要となっている。

1) 「将来のまちに必要な交通」だけでなく、「交通のあり方を踏まえた将来のまち」を考えることも必要

交通はまちづくり（都市構造の形成）を進める上で不可欠な要件であり、これまで「まちありき」で交通を考える場合が多くみられた。しかし、近年、まちづくりの進展により、駅から遠い地域や郊外部などでも一定の人口集積が進み、地域によっては人口減少も生じているなか、今後は、都市における交通ネットワークのあり方や、各地域における適切な交通サービスの内容や水準を検討し見極めた上で、まちづくり（都市構造）や土地利用のあり方を考えていく視点も必要となっている。

また、市街地の郊外化のトレンドは、すぐには抑制しがたいことも念頭に置きつつ、広域的な幹線道路など既存の交通網を最大限に活用した土地利用や産業立地を誘導し、都市全体の効率化、活性化を図っていく視点も求められる。

市街化調整区域や斜面地まで低密度に拡散したまちの交通問題や、道路混雑等による環境負荷増大などの都市問題に、交通の視点で対策を考える発想から、将来の望ましい交通の姿を目指し、まちを造り替えていく発想へ

既存の幹線道路網・鉄道網を最大限活用した空港・港湾機能や内陸物流機能の強化、本社等業務機能や観光コンベンション機能の向上など産業政策の重点実施へ

2) 「とにかく造る」から、財政状況を見据え、「うまく繋ぎ、賢く使う」交通へ変えるべき

財源に恵まれた時代の「造ること」に主眼を置いた交通施策から、厳しい財政状況を踏まえ、真に必要なものを選択して計画的に造り、今あるものはきちんと維持管理し、大切に賢く使い続ける施策へ

ITなどの先進技術を駆使しながら事業者間相互の一層の連携を図り、利用者にとって使い勝手がよく効率的な交通サービスへ

市境にとらわれることなく、周辺諸都市を含めたより広域的な視点から相互の交通ネットワークをうまく繋ぎ、効率的で、利便性の高い交通サービスへ

3) 「安全、円滑に移動できればいい」から「美しさ、やさしさ、楽しさを感じながら移動できる」ことを考えるべき

魅力よりも機能を優先する交通から、横浜の景観にマッチした車両デザインや移動中に景観を楽しめるなど、「移動すること」に加え、多様なサービスを「創り・提供する」交通へ

横浜の“顔”である都心のウォーターフロントエリアなどにおいて、「人」のための空間および交通環境づくりへ

はじめて横浜を訪れる様々な人々をやさしく受け入れ、再び訪れたいくなるような、質の高いおもてなし交通サービスの提供へ

4) 「市民に供給される交通」から、「市民とともに創り育て、持続できる交通」を考えるべき

行政による全市一律で、画一的な交通政策から、市民・民間事業者等のアイデア・ノウハウ等を取り入れた、地域にふさわしい交通も含めた政策へ

行政や交通事業者が主体となる交通サービスだけでなく、市民・行政・交通事業者がそれぞれの役割（責任、負担）を担いながら、協働して創り育て、持続する交通サービスへ

行政内の担当部局による縦割り型の政策運営から、交通政策担当部局を一元化し、関係部局間の横断的な連携による政策運営へ

市民ひとりひとりが望ましい交通のあり方を学習し、交通に対する意識・行動の改革につながる政策へ

5. 新しい交通政策の展開の方向性

横浜が目指す望ましい姿を達成するため、おおむね20年先を見据えた交通政策の展開の方向性について提案する。20年後の目指すべき姿と取組み姿勢（理想像）を明らかにし、できることから、すぐに実行に移すべきである。

(1) 市民・企業・行政が一緒になって交通を考え、それぞれ責任をもって行動すべき！

【20年後の目指すべき姿】

～ 将来のまちと交通のあり方について市民・行政・交通事業者などが様々な場面で議論し、相互理解が深まっています。そして、交通施策の目的・目標を共有し、それぞれの責任を十分に果たしながら、効率的な政策運営が進められています～

【そのためには、こんなことをすべき】

協働による交通政策運営

< 市民への積極的な情報提供 >

- ・ 市民とともに、「何をすべきか」だけでなく「どのように進めていくか」を考えるために、市民へ様々な情報を積極的に提供し、情報の共有化を図るべきである。

< 市民・交通事業者・行政による協議の場づくり >

- ・ 市民・交通事業者・行政が共に参加するような全市的な検討会議や地区単位の協議組織などの協議の場を設立し、それぞれの立場から交通サービスの課題や改善策等について議論するとともに、様々なアイデアが自由に出され、施策に反映できる仕組みを検討すべきである。

< 地域の取組みに対する行政支援 >

- ・ 市民発意による地域主体の交通サービスの具体化への取組みに対し、行政として専門家の派遣やニーズの把握調査、実験運行の実施など様々な支援を行うべきである。

- ・ 市民協働による事業の管理・運営と併せて、優れた地域活動への表彰や公的支援を含めたインセンティブ付与など、市民力、創造力を最大限活かした地域の取組みを積極的に支援していくべきである。

< 政策・事業の評価システムの速やかな導入 >

- ・ 交通マネジメント協議会など、市民、民間事業者、有識者、行政などからなる組織を設立し、政策や施策の立案、施策や事業の実施、進ちょく状況の点検、目標の達成状況を随時評価・見直しを行うPDCA (Plan - Do - Check - Action) サイクルを速やかに導入すべきである。

< 市民の意識啓発への取組み >

- ・ 厳しい財政状況の中、今後安定した公共交通サービスの提供や維持のため、地域や市民に対し、公共交通の積極的な利用や市民発意による主体的な地域交通サービスの実現などに向けた意識を啓発していくべきである。

< 行政のリーダーシップ >

- ・ 行政は、市民・行政・交通事業者が一緒になって担う「新しい公共」の考え方を示した上で、新たな交通サービスの実践に向けて、リーダーシップを発揮しながら全体をコーディネートしていく必要がある。

効果的な執行体制整備

< 交通施策の効率的な執行体制の整備 >

- ・ 現状の横浜市の執行体制は、鉄道・道路・バス・自転車・空港、港湾など交通機関によって担当部署が異なっており、縦割りの進め方による弊害や、市民などからみてわかりにくいなどの課題も多い。そのため、早急に交通施策を所管する部署の一元化など、効率的な執行体制の整備を図るべきである。

< 関係部局での目標の共有化と連携の強化 >

- ・ まちづくり、環境、福祉、観光、港湾、商業振興など、交通に関わる関係部局が、大局的な交通政策の目標・方向性を共有化し、その目標達成に向けた一層の連携の強化を図るべきである。

(2) 交通のあり方からまちを考える発想も持つべき！

【20年後の目指すべき姿】

～都市間をつなぎ、地域の足となる鉄道・バスなどの公共交通機関が利用しやすくなっています。併せて駅周辺などの住宅や商業施設、病院などの生活関連施設の充実が図られ、徒歩や自転車、公共交通によって便利に暮らせるまちへと変わっています。そして、地球環境に優しいまち横浜が、次世代へと引き継がれます～

【そのためには、こんなことをすべき】

持続可能(経済的、財政的、環境的)な交通ネットワークを前提としたまちへの誘導

<交通からまちを考える>

- ・交通からまちを考えていくにあたり、交通サービスの水準など、将来の望ましい交通のあり方を明らかにし、その上でそれらを踏まえ、都市構造やまちをどのように誘導していくかを検討すべきである。
- ・公共交通ネットワークを前提としたTOD(Transit Oriented Development:公共交通指向型開発)型の将来市街地像を提示し、地区計画等の手法も含め、街の造りかえに向けた取り組み施策も検討すべきである。

<「最寄り駅まで15分圏」の選択的な拡大>

- ・横浜市は「最寄り駅まで15分圏」の維持、拡大に向けて施策を進めてきており、人口ベースで86%(H17年度末)にまで達しているが、今後、この圏域をただ拡大するのではなく、土地利用状況等を踏まえてメリハリをつけていく必要がある。例えば市街化調整区域などのように人口密度が極めて低い地域では、新たな開発(宅地開発、公共施設設置等)による土地利用を抑制し、確保する交通サービスも見直すことや、その一方で、スプロール的に開発され比較的人口密度の高い地域については、必要な交通サービスを提供することなども検討すべきである。

<鉄道計画路線の事業化条件の整理と幅広い検討>

- ・平成12年1月に国の運輸政策審議会から答申された路線のうち、平成16年2月にみなとみらい線が開業し、高速鉄道4号線(中山・日吉間)は平成19年度末に開業予定、神奈川東部方面線も事業に着手するなど順次事業化を図っ

てきた。これ以外の運政審答申路線についても、横浜市の鉄道ネットワークの目指す方向として、国の審議を受けて示された経緯は尊重すべきである。しかしながら、鉄道路線の事業化にあたっては、沿線まちづくりや土地利用の状況、需要の見通し、将来に渡る持続的な収支の確保、財源確保策を含む新たな事業スキームの可能性など様々な検討課題があり、今後これらを慎重に検討しながら、条件が整った路線の事業化や、当面の事業化が困難な路線については、鉄道以外の交通手段も幅広く検討していくべきである。

<都市計画道路の見直し>

- ・現在横浜市では、都市計画道路の見直しを進めているが、用途地域などの既定の都市計画についても、整合がとれるように見直しを行うべきである。

<危険地域の交通サービスへの対応と土地利用の誘導>

- ・横浜は起伏に富んだ地形的特性のため急傾斜地が多く、これらの地域に隣接する居住地域は防災面での課題が残っている。そのため、これらへの早急な対応とともに、長期的な視点からは、急傾斜地から他の地域への計画的な住み替え誘導策や、それに合わせた交通サービスの見直しについても検討していくべきである。

駅を中心としたコンパクトなまちへの誘導

<鉄道駅周辺の生活サービス空間、居住空間の計画的整備>

- ・交通結節点であり交通利便性の高い鉄道駅周辺においては、生活サービス空間、居住空間を計画的に整備していくべきである。そのため、駅周辺の市街地への商業・業務機能の立地誘導施策、まちなか居住の推進、郊外スプロール市街地から駅周辺への住み替え支援など、駅を中心としたまちづくり施策を推進すべきである。
- ・駅を中心としたまちづくりにあたっては、団塊世代の地域回帰をひとつの契機としながら、自分の居住地域に魅力を感じ、生活が楽しめるようなまちづくりを進めるべきである。

環境負荷の少ないまちに向けた交通施策の推進

<環境負荷低減に資する地域にふさわしい公共交通等の整備>

- ・運輸部門から排出される汚染物質（NO_x等）や温室効果ガス（CO₂等）の削

減に向けて、鉄道やバス、LRTなど、その地域にふさわしい公共交通の整備を進めるとともに、環境にやさしい車両の導入に対するインセンティブを検討するなど、まちそのものの環境負荷軽減を図る取組みを積極的に行うべきである。

< 地域住民にやさしい沿道の交通環境の整備 >

- ・横浜では、有識者や行政が中心となって、その土地に元来植生していた樹木で森を再生する独自の植栽法が30年以上実践され、環状2号線などにおいて沿道環境の整備を図ってきた。そのような取組みを引き続き進めることにより、地域住民にやさしい沿道の交通環境を形成するとともに、NOxなど大気汚染の軽減、ヒートアイランドの防止などにも努めていく必要がある。

< マイカーから公共交通へ転換する取組みの推進 >

- ・パーク・アンド・ライドなどのTDM施策の推進や、マイカーから公共交通への転換のために市民の意識を啓発し、公共交通利用促進という行動の変革を促す「モビリティマネジメント」の導入、さらに、市民・民間と協働して可能な限りマイカーを使わずに公共交通を利用するような活動への支援などについても検討すべきである。また一定の交通需要が確保できる場合、バスなどに比べ環境負荷の少ないLRT等の新たな交通手段の導入についても検討すべきである。

災害に強い都市に向けた交通施策の推進

< 災害時の関係自治体との連携方策の検討 >

- ・直下型地震発生時など、災害時の一時避難・広域避難や緊急輸送路の確保、帰宅難民の輸送等に関し、関係自治体と連携しながら、具体的な検討を進めるべきである。

< 災害や事故時の速やかな交通情報発信と代替交通手段の確保 >

- ・災害や事故時において、民間の鉄道事業者、バス事業者も含めた交通事業者は、交通情報を速やかに発信するとともに、行政等と連携、協議し、代替交通手段の確保が迅速にできる体制を構築すべきである。

(3) 地域に相応しい交通サービスを地域の力を活かして実現すべき！

【20年後の目指すべき姿】

～地域の知恵やノウハウ、マンパワーにより、地域の実状やニーズに相応しい交通サービスが実現、運営され、地域のくらしのために必要な交通サービスが継続して提供されています。また、駅を中心とした地域の交通まちづくり¹が進み、必ずしも車を使わなくても快適で安心・安全なくらしを送ることができる地域が増えています～

- 1 まちづくりの目標に貢献する交通計画を、計画立案し、施策展開し、点検・評価し、見直し・改善して、繰り返し実施していくプロセス

【そのためには、こんなことをすべき】

バスネットワークの適正な維持

<公共交通の使命・役割についての理念の共有化>

- ・諸外国には、市民に提供されるべきサービス水準や資金負担の方法などについて、全体で共有する明確な規定をもつ都市がある。横浜においても、公共交通が都市や地域の中でどのような役割を担い、どのような考え方でサービスが提供されるべきかについて、行政、市民、企業の間で、共通の認識を持つべきである。

<バスネットワーク維持のための役割分担>

- ・バス交通は、少子高齢化の更なる進行などを背景に、今後の利用者数の減少が危惧されるなか、運行事業者の経営努力だけで適切なサービス水準を維持していくことは難しい時代を迎えつつある。そこで、バス交通が今後とも市民に身近な公共交通機関として重要な役割を担い、将来に渡り適切なネットワークを維持していくため、今後、市民、行政、運行事業者は、十分議論し、それぞれの役割を認識し、努力していくべきである。

<運行事業者の役割>

- ・運行事業者は、コスト意識だけでなく、顧客志向を心がけ、利用者ニーズの把握やマーケティング活動等の一層の企業努力によって経営効率を高めるとともに、より効率的で便利なバスネットワークに向けて必要な再編が行われ

るべきである。

<行政の役割>

- ・行政は、運行事業者の経営努力によっても維持が困難な路線については、一定の条件のもと、必要な交通サービスの水準を維持していくべきである。横浜市では、昨年「横浜市生活交通バス路線維持制度」を創設し、路線の廃止により「最寄り駅まで15分」の圏域から外れるなど交通不便地域が発生する場合には、財政的支援によってバスネットワークを維持していくこととしており、市民の足を確保していくうえでの、行政としてのひとつの基準が示されている。
- ・今後は、バスをより利用しやすくしていくため、バス交通に関する情報を市民に十分提供し、運行事業者も交えた議論の場等を設置するとともに、公共交通の利用促進に向けたPRをはじめ、市民の意識啓発に努めるべきである。また、施設改良などハード面や料金システム等ソフト面で、改善に向けた様々な取組みを進めていくべきである。
- ・地域における取組みを進めていく上で、横浜市の本庁部局と区役所の関わり方がわかりにくい。両者の役割分担を明確化し、互いに連携しながら、地域をバックアップしていける仕組みを構築することが望まれる。

<市民の役割>

- ・市民においては、バスをはじめとする交通を取り巻く状況を理解し、マイカーへの過度の依存体質を改め、積極的なバス利用によって、地域の足としてのバス路線を守り育てていく交通行動に転換するべきである。

地域の多様なニーズに対応した交通の実現

<様々なニーズに対応した運行計画の策定>

- ・少子高齢化の進展による移動制約者の交通ニーズの増加、団塊世代の大量退職などに伴って想定される地域活動や余暇活動の増加などに対応し、様々なニーズにあった交通サービスについて検討を進めるべきである。

<様々な生活関連施設等をつなぐ交通需要への対応>

- ・これまでのような朝夕における駅と居住地域間の通勤需要への対応に加え、高齢化の進展に合わせ、昼間の時間帯等における高齢者等の病院や福祉施設

等への交通需要への対応や、子育て世代に対して、子供の通学、通園時の支援等も求められ、居住地と様々な施設間をつなぐ交通需要への対応もすべきである。

- ・ 今後一層高齢者の交通需要の増大が見込まれるなか、特に、敬老特別乗車証の取り扱い、福祉輸送のような個別輸送ニーズを公共交通サービスの中でどのように取り込んでいくのかなどについて関連部局と連携して早急に検討すべきである。

< 新たな交通手段の導入可能性の検討 >

- ・ 近年は車両技術の進歩とともに、様々なタイプの小型バスやノンステップバス、BRT（Bus Rapid Transit / バス・ラピッド・トランジット：快速バス輸送システム）、LRT（低床式の路面電車）、ゴムタイヤ式の路面電車、線路と道路の両方を走行できるデュアルモードビークル、ゴンドラやリフト式の輸送手段など、様々な車両や交通システムが開発されている提案され、実用化しており、今後、各地域のニーズや特性にあった交通手段を幅広い視点での検討していくべきである。

< 安全・安心な交通環境の整備 >

- ・ これまで自転車の通行帯については、一定の歩道幅員を確保できる場合は歩道側に設けることとされているが、歩行者の安全面等で課題もあった。今後、歩行者・自転車・自動車が共存していくためには、実質的に車が専有している車道に、自転車が安全に走行できる通行帯を設置するなど、道路の使い方を抜本的に見直す必要がある。
- ・ 子供から高齢者まで誰もが安心して外出できるよう、道路等交通施設の安全対策は最優先されるべきである。そのため、道路管理者や交通管理者と連携しながら、交通事故等の防止に向けて対策を講じていく必要がある。例えば、スクールゾーンなどで市民にとってヒヤリと感じられる危険な箇所を地図化し、交差点改良や道路網再整備などにつなげる取組みなどが考えられる。
- ・ 高齢者などの移動制約者も含め、誰もが安全・安心で利用しやすい交通を実現するため、まちなかや駅施設などのバリアフリー化を一層積極的に進めるべきである。

駅を中心とした移動環境や交通サービスの充実

<公共交通の利用促進に向けた取組みの実施>

- ・公共交通の利用促進を図っていくため、バスや自転車、自動車など、駅における多様な端末交通への繋ぎをよくする必要がある。鉄道とバスの結節駅におけるバリアフリー化、IT技術を活用した乗継情報提供や乗継運賃制度など乗り継ぎにおける抵抗の軽減策を実施していくべきである。
- ・駅利用者、駅周辺の商業者や住民、鉄道事業者、バス・タクシー事業者、行政など駅に関わる様々な主体が横の連携を深めながら、より安全で快適に利用できる駅を目指して協議し、改善に向けて取組んでいくべきである。
- ・現在、自動車の機関分担率はこの30年で、約12.6ポイント(1968年17.2% 1998年29.8%)増加しており、今後も生活スタイルの変化によって、マイカーによる自動車利用がさらに増加していく可能性もある。そのため、今後は駅周辺部での道路や駐車場の整備だけでなく、駅そのものやその周辺の交通環境整備等によってバスや徒歩・自転車等による駅アクセスを改善するなど、マイカー依存型の生活習慣を改め、公共交通利用促進につながる取組みを進めるべきである。

<幹線公共交通網の整備と地域交通の多角的な検討>

- ・交通ニーズの多様化や各地域の特徴を生かしたまちづくりを進めるために、地域の拠点となる駅を相互に連絡し、一定の速達性、信頼性(定時性等)が確保された移動を確保していくべきである。
- ・市街地の骨格となる鉄道や基幹的なバスなど幹線公共交通網と、フィーダーバス路線等の駅中心のコンパクトなまちづくりを支える地域交通を、総合的、多角的に検討すべきである。

<最寄り駅まで15分圏の今後のあり方>

- ・最寄り駅まで15分圏が達成された地域であっても、交通サービスの質をさらに高めるため、バスの定時性や運行頻度の改善、乗換えが発生する場合には乗継ぎ料金など、サービス向上を検討すべきである。
- ・駅によって施設集積やバス路線の状況が違い、拠点性が異なるなかで、「15分圏」の最寄り駅をどの駅も同様に扱うことについての是非、また、地域によって山坂の状況など地形が異なっているが、一律に駅から1kmを15分の徒歩圏として設定することの是非などについても今後検討すべきである。

高齢者、子育て世代、子供などにも優しい交通サービスの実現

< 敬老福祉パス制度の見直し >

- ・ 健全な高齢者対応である敬老福祉パス制度は今後ますます進む高齢化に伴い、財政的に立ちいかなくなる可能性があるため、将来にわたって持続していくためにも利用実態に合わせて抜本的な見直しの検討を開始するべきである。

< 福祉有償移動サービス等個別輸送との連携の検討 >

- ・ 要支援・要介護の高齢者などを対象とする個別の福祉輸送サービスと、乗合型の地域交通サービスの連携について、福祉、交通双方の視点から、積極的な調査、検討を進めるべきである。

< 子育て支援交通サービスの普及 >

- ・ 実験的に行っている子育て支援タクシーなど、児童・園児の送迎など子育て支援のための交通サービスを普及させていくべきである。

< 一般利用者に対する意識啓発や駅ボランティアの配置等 >

- ・ 高齢者や子育て世代も含め誰もが快適に公共交通機関を利用できるよう、交通事業者とともに、一般利用者の利用マナーなどについても意識啓発を行う必要がある。また、駅ボランティアの配置など、ソフト施策を進めていくべきである。

< 高齢者外出支援の視点での財政支援のあり方の検討 >

- ・ 地域交通の充実は、高齢者の外出支援による予防介護の意味もあり、将来的な社会保障費や医療費等の削減効果も期待される。そのため、高齢社会全体の便益の視点から、地域交通に対する財政支援のあり方についても検討していくべきである。

地域主体の取組みへの行政支援

< 地域の主体的な取組みへの支援 >

- ・ 今後の地域交通サービスは、地域が発意し、地域が主体となって確保策を検討していくことが重要である。そのため、行政は地域の積極性に応えながら、様々な支援を行っていくべきである。例えば、アドバイザーの派遣、交通ニーズ把握のための調査、実験運行における支援などが考えられる。

< 市民や運行事業者等による独自の検討への支援 >

- ・市民や地元企業、運行事業者などが、その地域にふさわしい交通サービスや環境負荷を軽減していくための交通施策など、独自の検討を奨励し、その成果の提案やアイデアを競う場の設置などについて、行政は積極的に支援していくべきである。

効率的な交通政策の運用(地域の様々な資源の活用)

< アセットマネジメントの推進 >

- ・市の人口急増期に集中的に整備された土木構造物(道路、橋梁、港湾施設など)が、今後一斉に更新時期を迎えることから、ライフサイクルコストの最小化と維持コストの平準化が必要である。
- ・特に横浜では老朽化が進む橋梁などが多く、アセットマネジメントの考え方を取り入れ、長期保全更新計画を策定し、これに基づくマネジメントを進めることによって、今後発生が見込まれるコストをできる限り縮減していくべきである。

< 様々な交通サービス・システムの検討 >

- ・地域における民の知恵や人材、資金力を活かした費用対効果の高い交通サービスを目指すべきである。そのため、PFI¹や補助金入札方式²などについて検討すべきである。

1 Private Finance Initiative(プライベートファイナンスイニシアチブ)のこと。公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う新しい手法

2 行政が地域に必要なサービスの提供を条件として示し、企業の運営や経営のノウハウを活かしながら最も安い補助金で運行できる企業に委託する方式

< 既存ストックの再生や有効活用 >

- ・限られた財源の効果的な運用の視点から、選択と集中によるハード整備を進めるとともに、既存ストックの再生や有効活用などを図るべきである。

(4) 日本の国際競争力向上を担う交通を実現すべき！

【20年後の目指すべき姿】

～国内の諸都市や羽田・成田空港などの国際交通拠点、横浜港等の国際物流拠点が規格の高い交通ネットワークで結ばれ、また国内外の利用者にとって便利でわかりやすい交通サービスが提供されています。これにより、横浜の産業活動が効率的に展開され、また国際的な交流・連携が活発に行われ、ひいては我が国の国際競争力の向上につながっています～

【そのためには、こんなことをすべき】

スーパー中枢港湾「京浜港」としての更なる機能強化

< 東京港との連携による効率的な運営 >

- ・昨今のアジア主要港の急速な成長・発展により、我が国港湾の相対的な地位低下が指摘されるなか、我が国を代表する国際港である横浜港は、スーパー中枢港湾として、これまで以上に積極的な取組みが求められており、より一層国際競争力のある港を目指し、港湾コストの低減や、物流の高度化に対応するリードタイム¹の短縮などを実現していくべきである。

1 製品の発注から納品までの期間。調達期間。手配期間。内訳として、「配送（出荷／物流）リードタイム」「調達（購買）リードタイム」「生産（製造）リードタイム」「外注リードタイム」などがある。

- ・横浜港独自の取組みとともに、東京港との密接な連携により「京浜港」としての一体性を高めていくことが重要であり、両港を相互に連絡する陸路・海路の整備、通行料等輸送コスト軽減に向けた取組みを進めるとともに、一体的な運営管理を視野に入れ、関係者間の協議を進めるべきである。

< 港湾関連交通に対応する計画的道路整備 >

- ・南本牧ふ頭におけるコンテナターミナル整備や臨海部への大規模物流拠点の進出により発生する大型車交通を円滑に処理し、背後の一般道路への負荷を軽減していくため、ふ頭間や後背地への計画的な道路整備を進めるべきである。

< 国際規格のコンテナ貨物輸送への対応 >

- ・現在、国際規格のコンテナ貨物の通行にあたっては、重量や車高の制限、通行許可手続きの煩雑さなど課題も多い。そのため今後、通行可能な道路網の拡大、許可手続きの簡素化など、国際物流におけるネックの解消に向けて努めるべきである。

羽田空港再国際化を契機とする国際交通ネットワーク強化

< 羽田空港と成田空港の適切な役割分担の整理 >

- ・我が国や首都圏の国際競争力を高めていく上で、羽田空港の再国際化を契機として、羽田・成田両空港の適切な役割分担のあり方や、これを踏まえた空港アクセスのあり方について、国や関係自治体が議論し、二つの空港が連携しながら、真に利便性の高い空港となるよう検討していくべきである。例えば、東アジアの主要都市をカバーする近距離の国際線は羽田空港を、一方、欧米方面等長距離国際線は成田空港を利用することなども含め両空港のあり方を検討していく必要がある。

< 横浜～羽田間の基盤強化 >

- ・羽田空港への国際貨物専用便の24時間乗り入れが可能となった場合、これによって必要となる通関、荷捌き、保管、配送等の一連の業務を、横浜港の物流施設や港湾運送等のノウハウ等を活用しながら効率的に処理していくため、横浜、羽田間の広域幹線道路の一層の充実を図るべきである。

物流の効率化および環境整備

< 京浜港等と市内外を結ぶ高規格幹線道路網の整備 >

- ・京浜港（横浜港・東京港）、羽田空港、また、内陸部の物流拠点等が相互に連携し、海・陸・空の総合的な物流機能を一層強化していくため、市内外を結ぶ規格の高い幹線道路網の整備を促進すべきである。

< 広域・都市内物流施設の適切な立地による物流機能強化 >

- ・広域物流施設や都市内物流施設を、高速道路のインターチェンジ周辺等適切な位置（市街化調整区域も含め）に立地、誘導させ、内陸部等での物流機能高めるとともに、一般市街地内への物流施設立地による生活道路等への物流車両の流入を防ぐべきである。

国際・国内ビジネス拠点としての広域交通網の拡充

<良好な広域交通ネットワークの形成>

- ・首都圏南西地域のゲートタウンとして、横浜市域にとらわれることなくより広域的な視点から、東京都心や周辺諸都市、空港などとの良好な交通ネットワークを構築すべきである。
- ・羽田・成田空港へのアクセスの更なる向上に向け、道路・公共交通網の重点整備や、横浜駅、新横浜駅などの拠点駅からの鉄道による速達性向上、リムジンバスの路線拡大や、YCATの機能強化、市内公共交通ネットワークとの乗継利便性の向上を図るべきである。
- ・ビジネスや緊急・災害時などの際に利用可能な本格的なヘリポートを設置し、広域交通機能の更なる充実を図るべきである。

<業務機能集積を目指した駅の機能強化>

- ・横浜都心部や新横浜については、本社機能をはじめとする業務機能を集積し、首都圏の主要なビジネス拠点として成長させていくため、横浜駅や新横浜駅を広域的交通結節点にふさわしい駅として機能強化し、周辺部への業務、商業等の機能集積を図っていくべきである。
- ・横浜駅は、駅周辺の再整備とあわせ、駅の利便性、快適性の向上に一層努力する必要がある、また新横浜駅は神奈川東部方面線の整備に合わせ、在来線の機能強化や駅周辺における機能集積等に積極的に取り組むべきである。

(5)ヨコハマの魅力を一層高める交通を目指すべき！

【20年後の目指すべき姿】

～国内外の観光客や横浜市民が、観光施設だけでなく、空港、港、駅などの交通施設や車窓から広がる横浜独自の歴史的・文化的な景観を味わい、移動の過程を楽しめるようなまちになっています。また、まちなかを快適に歩き、たたずみ、散策できる空間が整備され、人々が交流し、活気のあるまちになっています～

【そのためには、こんなことをすべき】

来街者が横浜を実感できる景観形成

< 横浜を訪れたことを実感できる様々な工夫 >

- ・鉄道や自動車、飛行機、あるいは船を使って横浜を訪れた人が、それぞれに横浜らしさや横浜の美しさ、楽しさを実感できるよう様々な工夫をすべきである。例えば、横浜の歴史や文化、海や港などをモチーフにして駅舎や駅内部、車両、バス停などをデザインしたり、案内標識やバナー等にも横浜の個性を演出することも大切である。また、交通施設のデザインや配置を周辺の景観とマッチするよう配慮することも大切である。

< 車窓の景観への配慮 >

- ・移動中、車窓に広がる横浜らしい景観を楽しめるように配慮していく必要があり、車両の工夫とともに、景観を保全していくため地区計画等都市計画上のコントロールなども検討していくべきである。

「人」が主役の空間づくり

< 「人」が主役となる道路、都市空間の整備 >

- ・都心部や駅周辺市街地で、徒歩や自転車等「人」が主役の都市空間を確保し、市民や来街者が散策し、憩い、交流する場を提供していくべきである。

< 「人」がまちを楽しく回遊できる交通環境整備 >

- ・都心部では、鉄道駅間をバス等で繋ぎ、公共交通網を充実するとともに、歩行者空間や自転車の走行環境を整備し、まちを楽しく回遊できる環境を整えるべきである。
- ・アクセス手段としてだけでなく、移動を楽しむことを意識した多様な交通手段によって、まち全体を自由に楽しく巡ることができる交通環境を整備すべきである。

< 案内サインの充実や情報提供スポット整備 >

- ・海外からの観光客をはじめ、はじめて横浜を訪れる人々が、迷うことなく快適に移動できるよう、案内サインの充実や交通マップの整備、主要駅や空港での交通、観光の情報提供スポットの整備、案内ボランティアの配置などを進める必要がある。

都市型観光の充実

< 都心部の梯子型交通網の整備 >

- ・都心部では、みなとみらい線、JR根岸線、横浜市営地下鉄というほぼ平行して走る鉄道路線間を繋ぐ交通機能が弱い。そのため、平行する鉄道間をバス路線等で繋ぎ、梯子型交通網を整備することで、都心部の回遊性を高めていく必要がある。

< 水上交通による回遊性向上 >

- ・横浜のウォーターフロントの魅力を海上から楽しめるよう、河川、運河なども活用しながら水上バスや水上タクシー等による水上交通網を検討することも必要である。

< 都心部全体を「交通テーマパーク」とする取組み >

- ・横浜においては、観光施設を巡るための交通そのものがひとつの観光資源になりうるものであり、今後、市民や民間と連携しながら、新たな都市型観光の創出に向けて、横浜のまちにふさわしい様々な交通を検討し、都心部全体をいわば「交通テーマパーク」としていくことなども検討すべきである。

< 都心部の来街者に向けた取組みの充実 >

- ・都心部内を自由に乗り降りできるフリー切符は、交通事業者ごとに発売され

ているが、利用できる交通機関や自由に乗降できる区間が各社で異なり、利用者にとって利便性の高いものとは言えない。そのため、都心部内の鉄道、バス事業者、観光事業者等が連携して、各社が共通のフリーチケットの導入について検討すべきであり、食事やショッピングなどでの割引など商業者との連携も検討すべきである。

- ・都心部の観光スポットでは、観光バスの路上駐車が多く、交通渋滞やイメージの低下などが問題になっており、効果的な乗降場やバスの待機場所等の確保に向けて積極的な対応を図るべきである。

< 横浜港を市民により身近にしていく工夫 >

- ・我が国の輸入貨物の99%以上（重量ベース）が港を經由し、本来、港と市民生活は密接な関係にある。しかしながら、港とともにまちが発展した横浜においてすら、港湾機能の沖合展開とともに、物理的、心理的な面で、港は市民から遠い存在となっている。そこで、港と都市の関係や港湾物流の重要性についての市民の理解を深め、港を市民に身近な存在にしていくため、コンテナターミナルや世界最大級のコンテナ船など、ダイナミックで機能的な横浜港の物流活動を、港湾機能を阻害しないよう配慮しながら市民に見せる工夫について検討することも重要である。

6 . これからの交通政策に向けて

以上、横浜の新しい交通政策のあり方について提言として取りまとめたが、この提言は、20年後の横浜の交通やまちづくりを考えていく上での基本的な方向性を示したにすぎない。今後、ますます高齢化が進むなか、山坂の多い横浜の地形をどのように克服していくのか。また、横浜が開港以来蓄積してきた有形無形の財産を活かしながら、引き続き我が国のリーディングシティとしての役割をどのように果たしていくのか。その解決に向けた本当の答えは、これから市民、行政、交通事業者が十分に議論し、知恵を出しあいながら、横浜ならではのやり方を考えるなかで見出していきたい。

今後の様々な環境の変化に伴い、従来からの発想では、解決できない課題も多く想定され、新しい発想への転換が求められている。そのため、議論には多くの時間を要するとともに、様々な困難に直面することも考えられる。

しかし、幸いにして、横浜には新たな議論を進めていくための素地がある。今回、この検討を進めるなかで、市民意見交換会やシンポジウムなどの場を通じて、多くの市民の意見をお聞きしたが、横浜の市民が自らのまちや交通に寄せる関心の大きさや熱意を実感した。この市民の力は、まだ限られたものであるが、今後の広がりが期待できるものである。

行政は、この市民の力を活かし、20年後の交通のあるべき姿に向けて市民と共有できるような新たな交通政策を早急に取りまとめていくことが求められる。あわせて、市民、交通事業者などとともに、率直な議論ができる場を設け、また、具体的な成果に繋がるよう行政がしっかりとコーディネートしていく必要がある。

また、それぞれの市民や運行事業者も、自らのまちや交通のことを見つめ直し、将来に向けて何ができるかを考え、行動に移していく意識改革が求められる。

この提言を受けて、市民、行政、交通事業者が一緒になって議論し、真に誇れる横浜のまち、横浜の交通を目指して、「はじめの一步」を踏み出していきたい。

【参考】

【参考】横浜の新しい交通政策検討委員会の概要

(1) 設置目的

本市では、少子高齢時代の到来や環境への配慮など交通環境を取り巻く様々な環境変化をとらえ、平成17～18年度の2カ年にわたって、概ね20年先を見据えた横浜の交通政策の方向性について検討していくため、本検討委員会を設置した。

(2) 設置年月日

平成17年7月25日（平成18年7月3日 委員名簿変更）

(3) 委員名簿

平成18年度「横浜の新しい交通政策検討委員会」委員名簿

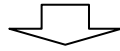
	氏名	職名
有識者 五十音順 (座長)	いえだ ひとし 家田 仁	東京大学大学院工学系研究科教授
	なかむら ふみひこ 中村 文彦	横浜国立大学大学院工学研究院教授
	ふたむら まりこ 二村 真理子	愛知大学経営学部経営学科助教授
	みやもと かずあき 宮本 和明	武蔵工業大学環境情報学部環境情報学科教授
横浜市 ()	はまの しろう 浜野 四郎	横浜市都市経営局政策調整担当部長
	かわぐち まさとし 川口 正敏	横浜市道路局担当理事 計画調整部長
	すずき のぶや 鈴木 伸哉	横浜市都市整備局都市企画調整担当政策専任部長

適宜、他の市職員も出席。

(4) 検討の経過

【平成17年度】

バス等の地域交通サービスに主眼をおいて検討を進め、
「横浜の新しい交通政策」の中間とりまとめを行った。(平成18年4月)



【平成18年度】

平成17年度の検討内容を含め、従来とは異なる新しい発想から、新しい交政
策の方向性について検討を行った。

<平成18年度検討委員会 開催状況および主な議事>

第1回委員会(平成18年 7月13日)

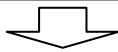
- ・平成18年度の検討の進め方

市民意見交換会
(平成18年8月10日)
・市民代表の意見発表及
び委員との意見交換。



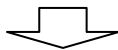
第2回委員会(平成18年 8月10日)

- ・学識委員意見発表
- ・横浜における現状の交通に関する問題認識(たたき台)
- ・横浜の新しい交通政策の全体構成イメージ(案)



第3回委員会(平成18年 9月29日)

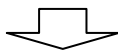
- ・学識委員意見発表
- ・横浜の都市づくりの方向性
- ・横浜における現状の交通に関する問題認識(たたき台)
- ・横浜の新しい交通政策の全体構成イメージ(案)



第4回委員会(平成18年11月14日)

- ・横浜の新しい交通政策の全体構成イメージ(案)
- ・これまでの委員会の流れと今後の進め方

シンポジウム
(平成19年1月24日)
・横浜の新しい交通政策
の方向性の説明、パネ
リスト・会場参加者との
意見交換



第5回委員会(平成19年 3月14日)

- ・横浜の新しい交通政策のあり方への提言(案)
- ・今後の進め方