

国の制度及び予算に関する 提案・要望書

平成28年12月
横浜市



提案・要望事項

旧上瀬谷通信施設における国際園芸博覧会の開催検討への支援・協力	1
国際競争力及び防災力の強化に向けた幹線道路整備等の推進	3
横浜港の国際競争力強化及び山下ふ頭の再開発等に向けた事業費の確保	5
道路の防災対策、交通安全対策及び道路施設の老朽化対策の推進	7
都市鉄道利便増進事業【神奈川東部方面線】の推進	9

旧上瀬谷通信施設における国際園芸博覧会の開催検討への支援・協力（国土交通省、農林水産省）

国際園芸博覧会の開催検討への支援と協力

- (1) 公園を核とした整備計画策定への支援
- (2) 国際園芸博覧会の招致検討への協力

【提案の背景・必要性】

- ・本市は、環境問題や超高齢社会への対応などの社会課題を解決する「環境未来都市」の取組を積極的に進めています。また、樹林地や農地の保全、緑の創出のために「横浜みどりアップ計画」による総合的な取組を進めてきました。
- ・来年は、第33回全国都市緑化よこはまフェアを開催し、多くの皆様に花や緑のある生活の豊かさや大切さを実感いただけるよう、準備を進めています。
- ・昨年6月、市内米軍施設の中で最大面積であった上瀬谷通信施設が返還されました。横浜のみならず首都圏でも貴重な広大な土地（約242ha）であり、その跡地利用は新たな活性化拠点になると考えます。

【提案内容の説明】

- ・本市では、緑豊かな都市づくりを進めると共に、旧上瀬谷通信施設の跡地利用促進策として国有地の活用による国際園芸博覧会※の招致を検討しています。
- ・開催後の会場は、旧上瀬谷通信施設の跡地利用の核となる都市公園を想定しており、引き続き、計画策定への支援が必要です。
- ・また、今後設置予定の国際園芸博覧会招致検討委員会（仮称）において、国際園芸博覧会構想（案）の検討を予定しており、関係府省の協力が必要です。

※国際園芸博覧会は、1990年に大阪で開催された国際花と緑の博覧会が国内初で、開催理念である「自然と人間との共生」を全世界に発信し、環境を重視する都市づくり等の先導的役割を果たしました。

国際園芸博覧会についての横浜市の基本的な考え方（素案）

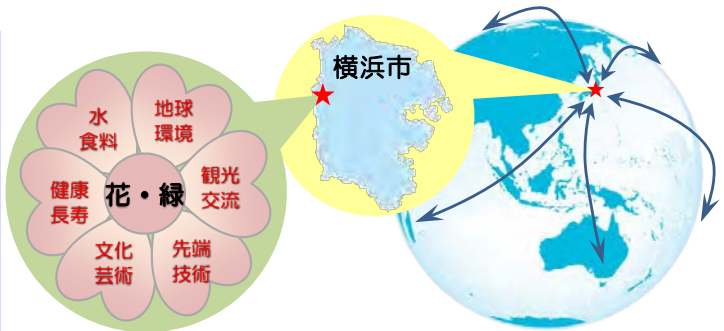
現時点での国際園芸博覧会についての本市の基本的な考え方は次のとおりです。

◎開催意義（案）

- 【国内】** 未来への展望を示し、社会変革の契機としての国際園芸博覧会の開催
⇒未来の社会のモデルとなる「生活の『質』の向上を重視した社会の実現」
- 【横浜】** 海外との花文化の交流窓口の歴史、環境施策を展開する横浜での開催
⇒都市緑化よこはまフェアをステップとした「Garden City Yokohama に向けた都市づくり」
- 【地域】** 戦後 70 年の返還地であり首都圏最大級の広大な空間での開催
⇒横浜市郊外部の活性化拠点としての「旧上瀬谷通信施設のまちづくりの起爆剤」

◎開催理念（案）

未来にむけて、花や緑を通して、地球規模の環境問題である温暖化や生物多様性、食料問題などの解決を促し、暮らしや健康・文化などの生活の「質」の向上の新たな提案を行う、時代の転換点となる国際園芸博覧会の開催



海外と日本の文化交流の窓口となった横浜から発信

◎開催の基本事項（想定）

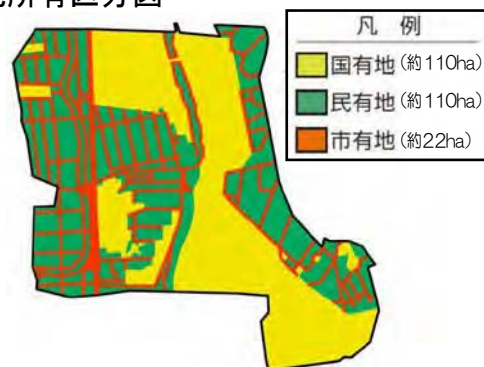
開催区分	国際園芸博覧会（A1）、国際博覧会
開催地	旧上瀬谷通信施設*
開催年・期間	※約 250 名の地権者の皆様と横浜市で将来の土地利用の検討を始めています。 2026（平成 38）年 春から秋（6 か月間）
入場者	1,000 万人から 1,500 万人
会場	国有地を中心に 80ha から 100ha 程度

旧上瀬谷通信施設（約 242ha）

航空写真



土地所有区分図



国際競争力及び防災力の強化に向けた幹線道路整備等の推進 (国土交通省)

- 1 必要な道路整備を進めるため、国の道路整備費枠の拡大
- 2 横浜環状道路の整備
 - (1) 横浜環状北西線の東京2020オリンピック・パラリンピックまでの開通に向けた事業費の確保
 - (2) 横浜環状南線、横浜湘南道路及び関連街路の平成32年度開通に向けた整備推進
- 3 開かずの踏切の解消に向けた連続立体交差事業の推進
 - (1) 相模鉄道本線(星川駅～天王町駅)連続立体交差事業の平成30年度全線高架化に向けた事業費及び相模鉄道本線(鶴ヶ峰駅周辺)連続立体交差事業の調査費の確保
- 4 直轄国道の整備推進
 - (1) 一般国道1号戸部付近及び一般国道246号荏田付近の整備推進、一般国道357号未着手区間の着実な整備、一般国道16号西谷駅付近の調査検討の推進
- 5 第三京浜道路周辺一般道路等の渋滞対策の促進

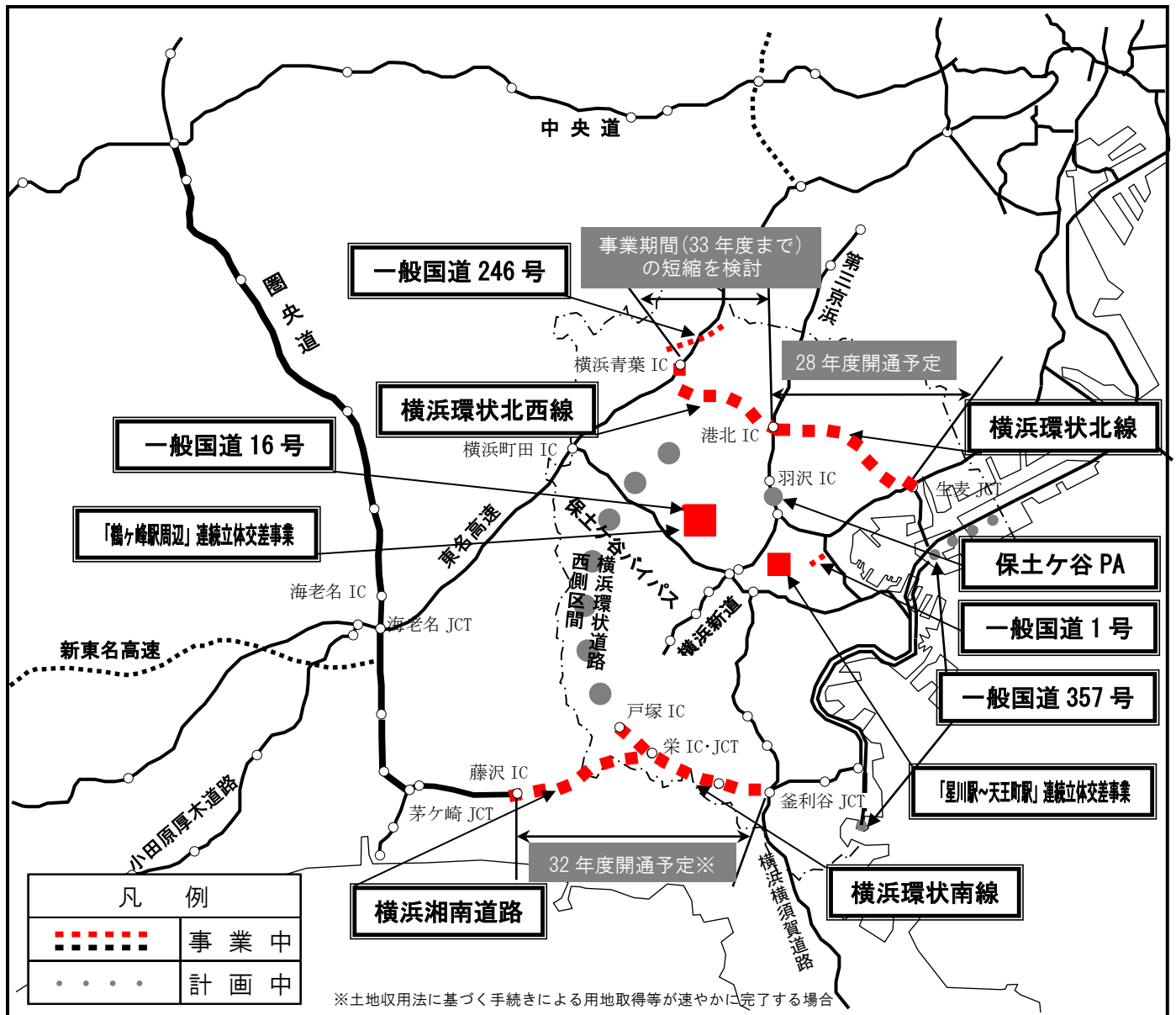
【提案の背景・必要性】

- ・首都圏における幹線道路整備の遅れは、交通利便性や経済活動、大規模災害時の復旧活動等にも影響が及びます。本市及び首都圏の国際競争力、防災対応力強化のためには、横浜環状道路や国道357号等の整備が急務です。
- ・横浜環状北西線は、東京2020オリンピック・パラリンピックまでの開通に向け、今後も着実な事業費の確保が不可欠です。
- ・圏央道の機能を十分に発揮させるため、西側区間で唯一の未開通区間の横浜環状南線及び横浜湘南道路の整備推進と関連街路の事業費の確保が不可欠です。
- ・連続立体交差事業は、開かずの踏切を含む複数の踏切除却により、渋滞解消や地域防災力の向上だけでなく、まちづくりの側面からも多面的で高いストック効果が期待できます。着実な事業推進のためにも安定的な予算確保が必要です。
- ・一般国道1号戸部付近、一般国道246号荏田付近は、朝、夕のピーク時間の渋滞が激しくなっており、現道拡幅を進める必要があります。また、一般国道357号は、国際競争力の強化、京浜臨海部における広域的な交通ネットワーク形成などの効果が期待できる重要な路線であり、着実な整備が必要です。また、神奈川東部方面線開業に伴い、交通結節点機能強化が必要な一般国道16号西谷

駅付近の調査検討を推進することが必要です。

- ・新横浜都心と横浜都心を結ぶ主要な一般道の渋滞緩和のためには、第三京浜保土ヶ谷PA付近に横浜都心方面との出入口を設置することが必要です。
- ・4月に導入された「首都圏の新たな高速道路料金」の効果や影響を検証するとともに、激変緩和措置の長期継続が必要です。

横浜市高速道路広域図



提案の担当／道路局計画調整部企画課長
道路局横浜環状道路調整課長

菊地 健次 Tel 045-671-2746
清水 裕之 Tel 045-671-3985

横浜港の国際競争力強化及び山下ふ頭の再開発等に向けた事業費の確保（国土交通省）

1 横浜港の国際競争力強化

- (1) 港湾運営会社である横浜川崎国際港湾(株)への支援
(集貨促進・航路誘致、ガントリークレーン整備への支援等)
- (2) 戦略港湾施策の推進
(ロジスティクス・国内輸送強化、コンテナターミナル効率化等、LNG 供給拠点化の推進)
- (3) 先進的な港湾施設の着実な整備推進
(南本牧MC 4 等整備、新本牧事業化、大黒自動車岸壁機能強化)
- (4) クルーズ振興に向けた客船受入機能の強化
(新港 9 号岸壁改修・旅客施設整備推進、超大型客船受入機能強化)

2 山下ふ頭の再開発

- (1) 既存倉庫・上屋の移転・機能強化への支援
- (2) 臨港幹線道路の早期整備・基盤整備等への支援

3 市内公共事業建設発生土受入場所の確保（新本牧事業化）

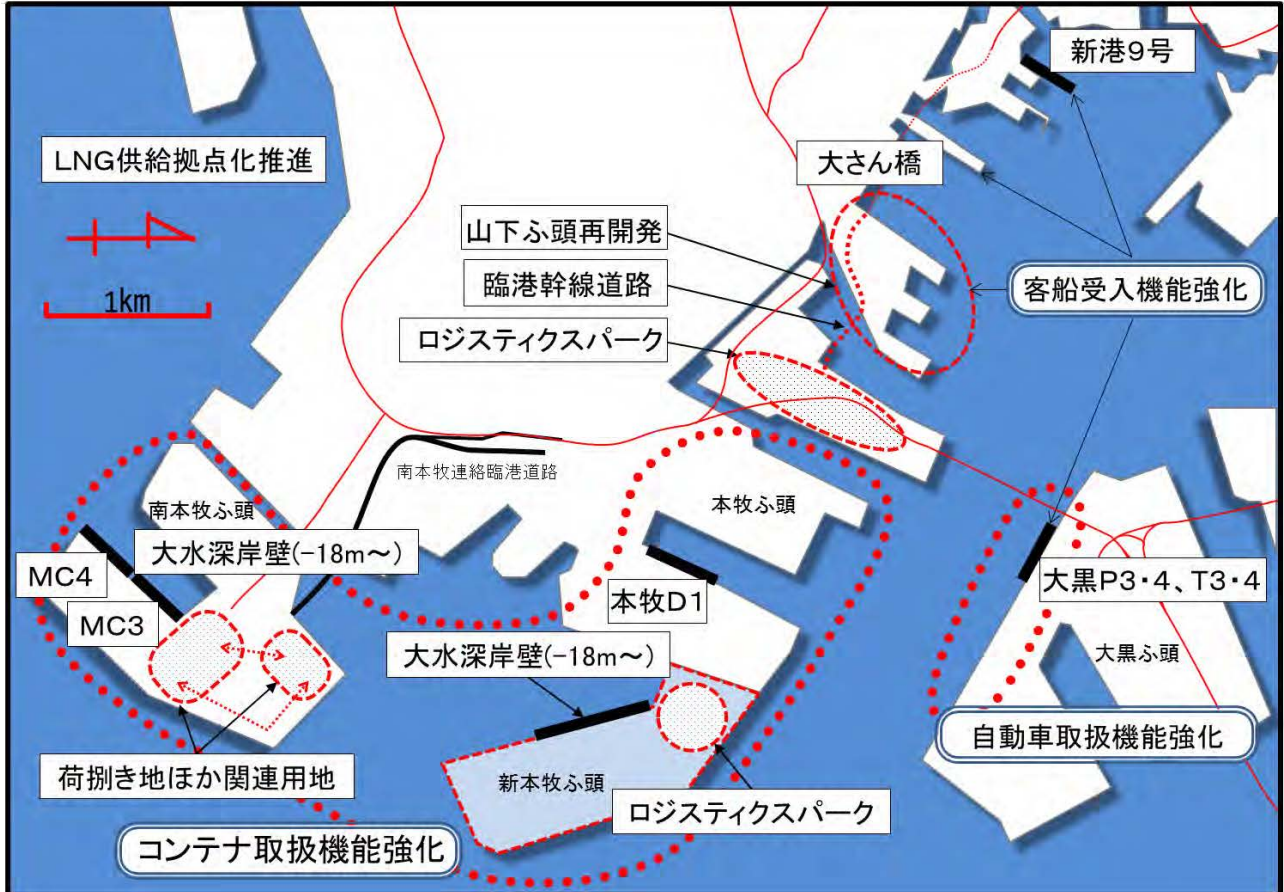
【提案の背景・必要性】

- ・「集貨」の取組では、横浜川崎国際港湾（株）が実施する基幹航路の維持・拡大に関する支援のほか、トランシップ貨物の誘致など取扱貨物量増加に向けた幅広い支援が不可欠です。
- ・「創貨」の取組では、高機能な物流施設を集積させたロジスティクスパークを形成し、輸入貨物の取込みを積極的に図るとともに、山下ふ頭の再開発を推進するため、物流施設の再編・高度化に対する支援策の一層の強化が必要です。
- ・「競争力強化」の取組では、港湾コストの低減化を推進するため、荷捌き地の直轄工事による整備（国有化）の一層の推進等が不可欠です。また、LNG 供給拠点化に向けた具体策の検討が必要です。
- ・南本牧ふ頭MC 4・MC 3 荷捌き地ほか関連用地の整備、本牧ふ頭D 1 改良の推進等の支援とともに、新たな物流拠点として、また、平成 30 年頃の南本牧ふ頭埋立完了に続く建設発生土の受入場所として、新本牧ふ頭の事業化が必要です。
- ・完成自動車の取扱機能強化のため、自動車専用船岸壁 大黒ふ頭P 3・4、T 3・4 整備の推進が不可欠です。
- ・クルーズ振興に向けては、新港 9 号岸壁改修・旅客施設整備推進、横浜ベイブリッジを通過できない超大型客船の受入機能強化に加え、訪日外国人旅行者の「おもてなし」への支援が必要です。
- ・山下ふ頭の再開発に伴う既存倉庫等の移転及び機能強化への支援、基盤整備等への支援、来街者と物流の交通円滑化を図るため、臨港幹線道路の早期整備が必要です。

横浜港の国際競争力強化

現状・課題		提案
横浜川崎国際港湾（株）への支援		
集貨	更なる集貨支援の充実	既存の基幹航路の維持やトランシップ貨物の誘致等、航路数・貨物量増加に向けた幅広い支援の適用
競争力強化	特定港湾運営会社である横浜川崎国際港湾（株）のターミナルコスト競争力の強化	岸壁機能を最大限活用するために不可欠なガントリークレーン整備に係る補助（補助率 7/10）
横浜港への支援		
集貨	地方港では外航航路への優遇措置が講じられており、戦略港湾施策との不整合が発生	地方港の優遇措置の是正
創貨	既存物流施設の高機能化に多額の初期投資が必要	・不動産に係る税制優遇措置（不動産取得税等） ・京浜港における地域再生支援利子補給金制度の延長【内閣府】
競争力強化	ターミナル等の運営効率化の推進	Cs-Link（貨物情報共有・予約システム）の汎用性向上など、IT化の一層の推進 実質的なゲートオープン 24 時間化に資する取組への支援

●事業位置図



提案の担当／港湾局総務部経理課長

港湾局港湾物流部物流企画課長

港湾局港湾物流部物流運営課長

港湾局政策調整部政策調整課担当課長

港湾局みなと賑わい振興部客船事業推進課担当課長

港湾局山下ふ頭再開発調整室山下ふ頭再開発調整課長

環境創造局政策調整部技術監理課担当課長

安住 秀子 TEL 045-671-2702

新保 康裕 TEL 045-671-2714

有路 益義 TEL 045-671-2873

林 総 TEL 045-671-7373

蝦名 隆元 TEL 045-671-3870

池亀 拓 TEL 045-671-7312

本多 啓一 TEL 045-671-2846

道路の防災対策、交通安全対策及び道路施設の老朽化対策の推進（国土交通省）

1 道路の防災対策の推進

- (1) 緊急輸送路及び延焼遮断帯の形成に資する幹線道路の整備
- (2) 橋りょうの耐震補強や老朽橋の架替え、歩道橋の耐震補強、無電柱化の推進などの緊急輸送路等の地震対策

2 交通安全対策の推進

- (1) 通学路の安全確保に資する一般道路の歩道設置及び幹線道路の整備
- (2) 踏切安全対策、駅周辺のユニバーサルデザイン化、無電柱化の推進及び自転車通行空間の整備

3 道路施設の老朽化対策の推進

- (1) 橋りょう及び歩道橋の長寿命化対策の推進
- (2) トンネル及び地下道をはじめとする道路施設の総点検や点検に基づく補修の推進

4 社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金における重点配分事業の対象拡大と所要額の確保

【提案の背景・必要性】

1 道路の防災対策の推進

- ・被災時の迅速な救助活動や緊急物資の輸送機能確保のため、緊急輸送路の整備を進めるとともに、延焼範囲を分断し、延焼遮断帯の形成に資する都市計画道路の整備を進めることが必要です。また、橋りょうの耐震補強や老朽橋の架替え、歩道橋の耐震補強、無電柱化を進めることが必要です。

2 交通安全対策の推進

- ・市街化が進み、現道の幅員の中での歩道設置が困難な中、児童や歩行者の安全を確保するため、現道の拡幅及び幹線道路の整備を進め、安心して通行できる歩道を設置することが必要です。
- ・平成27年度に策定した「横浜市踏切安全対策実施計画」に基づき、踏切の安全対策を着実に進めます。特に、25年8月に事故が発生した生見尾踏切の安全対策として、こ線人道橋の早期完成を目指します。
- ・超高齢社会の中、継続的かつ着実に駅周辺の一層のユニバーサルデザイン化を進めるとともに、安全性の向上や魅力ある景観の形成を図っていくためには、

無電柱化を進めることが重要です。また、都市内交通の円滑化を図るため歩行者と分離した自転車通行空間の整備を進める必要があります。

3 道路施設の老朽化対策の推進

- ・本市が管理する道路施設は、橋りょう 1,725 橋、トンネル数 39、歩道橋 328 橋にのぼります。例えば橋りょうは、高度成長期に集中的に整備されたため、25 年後には約 80%の橋りょうが 50 年以上経過することになります。これらの施設を定期的な点検、維持、補修により計画的に長寿命化を進めるには、必要となる保全費の財源確保が喫緊の課題です。

4 社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金における重点配分事業の対象拡大と所要額の確保

社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金における重点配分事業の対象拡大

現状
緊急輸送路の整備や無電柱化の推進などの減災対策、及び駅周辺のユニバーサルデザイン化、自転車通行空間の整備は、交付金制度の対象ではあるものの、重点配分事業の対象外



提案
緊急輸送路の整備、無電柱化の推進、駅周辺のユニバーサルデザイン化、自転車通行空間の整備への重点配分事業の対象拡大

社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金の所要額の確保



【緊急輸送路】



【踏切の安全対策】

現状

- ・緊急輸送路等の整備、橋りょう、歩道橋の耐震補強や老朽化対策、無電柱化等の推進が必要
- ・通学路の整備及び踏切の抜本対策などによる交通安全対策の推進が必要
- ・駅周辺のユニバーサルデザイン化、自転車通行空間の整備が必要



提案
地方が必要とする所要額の確保

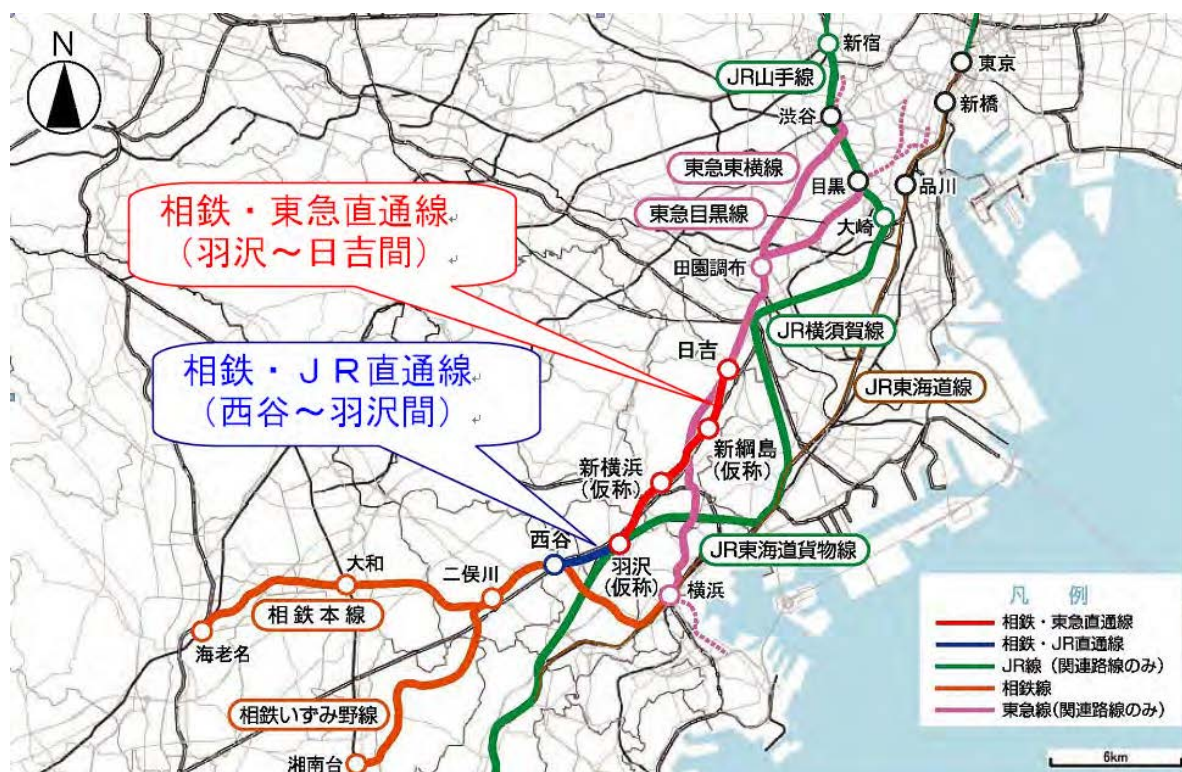
都市鉄道利便増進事業【神奈川東部方面線】の推進 (国土交通省)

都市鉄道利便増進事業(神奈川東部方面線)の所要額の確保

【提案の背景・必要性】

- ・ 神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線)については、多岐に渡る効果が期待できることから、本市は本事業を積極的に進めてきました。
- ・ しかし、整備主体である(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(鉄道・運輸機構)などから、平成28年8月26日に開業時期および事業費に関する計画変更の見通しについて報告がありました。変更内容については事業再評価の結果等を踏まえて、国や県と協議の上、判断することになりますが本路線は本市にとって重要です。
- ・ このため、鉄道・運輸機構に対する補助金について都市鉄道等利便増進法の基本理念に則り、所要の額を確保し事業を着実に推進していくとともに、毎年度の財政支出の平準化を可能とする柔軟な運用が必要です。
- ・ また、工期短縮やコスト縮減、広域鉄道ネットワークによる更なる整備効果の向上や再度の変更を招かないための管理体制の強化、工事による周辺地域への影響を最小限とする努力など、整備主体である鉄道・運輸機構に対し、本市とともに働きかけをお願いします。

【路線図】



【事業概要】

神奈川東部方面線 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 2.7 km	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
営業主體	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

横浜市 政策局 大都市制度推進室 大都市制度推進課
〒231-0017 横浜市中区港町 1 - 1
Tel : 045-671-2951 Fax : 045-663-6561

この提案・要望書は下記のサイトでご覧になれます。
<http://www.city.yokohama.lg.jp/seisaku/daitoshi/teian/>