

◎2010年に向けた横浜の交通体系

■藤田 格

1 ゆめはま2010プランにおける総合交通体系

横浜市の新しい総合計画である「ゆめはま2010プラン」は、多くの市民の意見をいろいろな形で聴取し、それを参考に市民生活において満足されるべき水準を定め、そのために必要な施策、事業を設定するというプロセスを経て策定されました。

市民の意見の中で、具体的な個別の意見として頂いたものは、二万五千件余りありました。その中で交通に関するものは四千二百件余り、割合にして一六・四%を占め、最も多くの意見を得た分野でした。寄せられた意見は、一口に交通分野といっても、道路や鉄道の整備から、歩道の整備に関するものまでさまざまな範囲にわたっていました。

「ゆめはま2010プラン」の総合交通体系は、こうした市民の意見や、現在の交通の実態、将来の人口や土地利用など今後の横浜の展望を踏まえて策定したものです。

本稿は、「ゆめはま2010プラン」に位

置づけられている総合交通体系について、その背景や考え方などを中心に記述し、横浜の総合交通体系についての理解を深めるための参考という趣旨で取りまとめたものです。

2 横浜の交通体系の現状と課題認識

① 横浜の市街地の形成過程と交通体系

まず、簡単に横浜市内の交通網の整備と市街地の形成過程について振り返ってみると、大きく、二つの時代に分けることができます。すなわち横浜の開港から終戦直後までと、戦後の高度成長期以降です。

横浜の歴史は、一八五九年の開港に始まります。そして、この世界に開かれた港と、首都東京の連絡のために、一八七二年に日本最初の鉄道が新橋―横浜間に開業しました。その後、一九〇三年ごろから路面電車が整備されはじめ、市街化は港の周辺を中心に路面電車の敷かれた沿線や京浜間の鉄道沿線に展開されていきました。一方、横浜線が生糸の生産地と横浜を連絡する目的で建設され、東京

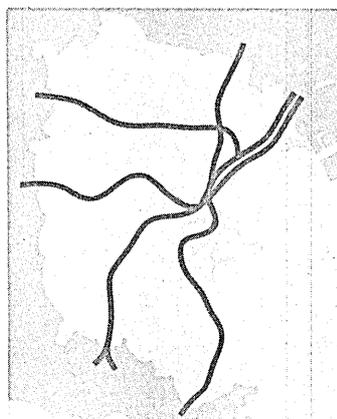
との都市間連絡鉄道として東横線や京浜急行などの私鉄線が建設され、一九三二年までに、根岸線を除く現在の放射状の鉄道路線がすべて開通しました。これらの鉄道の建設当時は、鉄道の機能としては、都市間連絡や貨物輸送の機能が強く、沿線の市街化はそれほど進行しませんでした(図一)。

戦後になると、日本経済は未曾有の高度成長をとげ、日本の産業、経済を支える首都圏への人口集中に伴って、横浜の人口も飛躍的に増大しましたが、その受皿となったのは、横浜駅から放射状に発達した鉄道網沿線の地域でした。

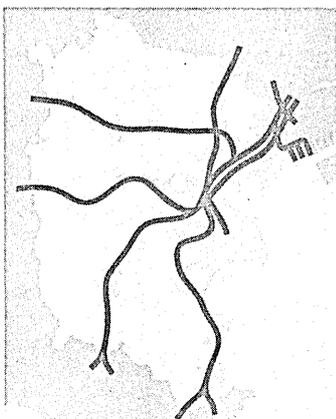
一九六〇年代までは、市民の交通手段の中心は公共交通機関であり、市内の道路網の整備もほとんど進んでいなかったこともあり、市街化された地域は鉄道駅周辺に限られていました(図二)。しかし、計画的なコントロールなしに丘陵地にスプロールの住宅地が形成されたことにより、防災、道路交通、教育施設などの都市基盤施設の整備が立ち遅れることとなり、大きな都市問題となりまし

- 1 ゆめはま2010プランにおける総合交通体系
- 2 横浜の交通体系の現状と課題認識
- 3 将来に向けた課題と総合交通体系整備の考え方
- 4 交通マネジメントという考え方
- 5 ゆめはま2010プランの実現に向けて

図一 1 鉄道の発達と市街化 1932年



図二 2 1960年



た。

一九七〇年代に入り、スプロール市街化に対する反省と、首都圏の住宅供給への要請に応えるために、鉄道整備と一体となった大規模な都市開発が計画的に行われ、田園都市線沿線や根岸線沿線の市街地が形成されました。これらの計画開発地では、モータリゼーションの進展を念頭に置いた道路計画が行われ、また、公園などのオープンスペースも十分に確保された良好な市街地が形成されました。

同時に、鉄道駅から離れた地域でも、民間事業者により、大規模な住宅開発が行われました。このような開発地では、開発地の中の道路整備は計画的に行われたものの、開発地区の外での道路整備が追いついていかなかったために、スプロール開発地とともに、通勤時間帯を中心に、最寄駅までバスで長時間を要するという駅アクセスの問題や、住宅地内の道路に通過交通が侵入したり、交通渋滞が慢性化する等の交通問題が生じています(図13)。

② 横浜市民の交通行動

さて、次に横浜市民の交通の特徴について、平成二年の国勢調査と昭和六十三年に行われた東京都市圏パーソントリップ調査の結果に基づいて説明します。

㉞ 市民の行動範囲は東京都と神奈川県

パーソントリップ調査による横浜市内の一日の発生交通量は、約六百八十四万トリップで、そのうち横浜市の中で完結するものが八割強を占め、市外との行き来は二割弱となっています。市外への行き先では東京都の区部が

四三%と最も多く、次いで川崎市以外の神奈川県内、川崎市などとなっており、ほとんどが東京都と神奈川県の間で完結しています(図14)。

㉟ 一日平均二・五回の移動

市民一人当たりの一日のトリップ回数は、男性では二・五九トリップ、女性では二・四五トリップとなっています。具体的なイメージで説明すると、通勤・通学の往復で二トリップ、二日に一回程度の割合で帰り道に一杯やったり、買物に立ち寄りたりするために、〇・五トリップということになります。実際には、営業で一日に六、七トリップもする人や、全く外出しない人も含めた平均値として算出された値です。

㊱ 市民の通勤者の四割は市外へ通勤、通勤・通学時間は平均四十八分

通勤については、国勢調査の結果によれば、市内の就労者のうち、六割が市内で勤務し、四割が市外に働きに行っていることとなります。なお、市外から横浜市に通勤してくる人の昼夜間人口比は約〇・八となっています。市民の平均通勤・通学時間は四十八分となっており、年々長時間化しています。その中で、市内に通勤・通学している市民の平均通勤・通学時間は約三十三分で、市外通勤者よりもかなり短くなっています。区別に見ると、東京への通勤者の多い郊外部での通勤時間が長くなっています。こうした長時間通勤の解消は、豊かな市民生活の実現に向けた課題の一つと考えています。

㊲ 通勤には鉄道、業務には自動車を利用

交通手段の利用実態を各交通手段の利用割合を通じてみると(図15)、鉄道二七%、バス五%、自動車二四%、徒歩・二輪車四四%で、鉄道と自動車はほぼ同等の利用率となっています。これを目的別にみると通勤では、鉄道が五六%、自動車が二三%、徒歩・二輪車が一六%、バスが五%となっており、首都圏では東京都に次いで鉄道の利用率が高くなっています。

また、業務交通では、自動車の利用率が六八%と非常に高くなっており、営業など、自動車が必要とする事業所の立地が多いことと関連しています。また、買物などの私事目的

図14 横浜発の交通の相手先割合

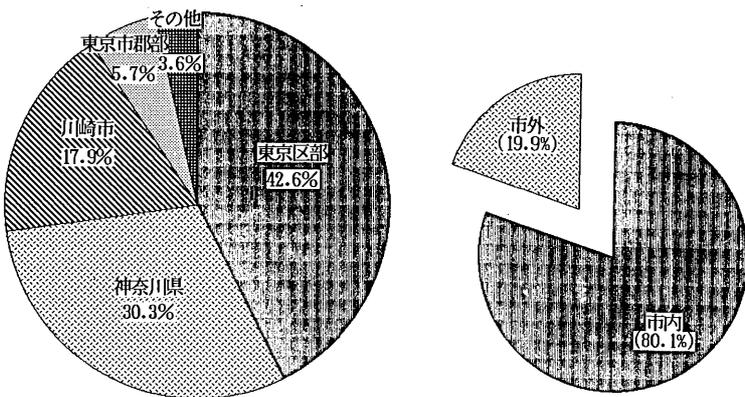


図15 交通手段分担 (昭和63年)

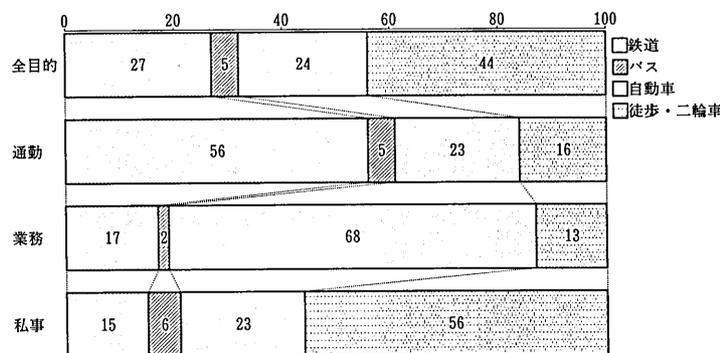
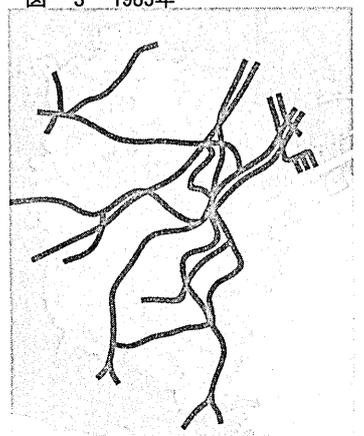


図16 1985年



注① トリップ
人がある目的をもつてある地点からある地点へ移動する単位。目的が変わるごとにトリップも変わり、一回の移動で複数の交通手段を利用しても一トリップと数える。

では、徒歩・二輪車の割合が五六%で最も高く、次いで自動車が二三%となっており、身近なところで買物が行われていることを物語っていると考えられます。

④最寄駅までは平均十二、三分

パーソントリップ調査によれば、発地から最寄駅までの平均所要時間は、通勤・通学では約十三分、全目的で十二分となっており、特に、バス利用者の所要時間は、約二十分と長くなっています。これは、郊外部においては、放射状に伸びた鉄道路線相互の間隔が広く、最寄駅までのバスの乗車距離が長いことと、道路の混雑によるバスの運行速度の低下が原因と考えられます。所要時間の分布で見ると、徒歩では七割以上が十五分以内で、また九割以上が二十分以内となっているのに対し、バスでは、十五分以内の割合が三割に達していません。

駅アクセスの問題については、市民にとって大きな課題の一つとして受け止められており、冒頭に紹介した「ゆめはま2010プラン」に関連して実施した三万人アンケートにおいても、郊外部の区では、横浜の不満な点として、「道路事情の悪さ」が、また、将来の望ましい街の姿として、「新たな鉄道や道路が整備され、快適な通勤・通学が可能になっている」が上位に挙げられていました。

③交通施設ごとの課題

⑦道路整備の課題

横浜の道路整備の状況は、都市計画道路の整備状況とみると整備率で五割強と、まだ十分な状況ではありません。また、四車線以上

の幹線道路も十分になく住宅地内の道路が抜け道として使われるなど、道路の本来の役割と使われ方のバランスがとれていないという問題も生じています。

①鉄道整備の課題

鉄道については、通勤・通学に鉄道が非常に高い割合で使われていることと、鉄道網が横浜駅に集中する放射状に形成されているために、横浜駅周辺の朝ラッシュ時間帯の混雑度が各路線の平均で約一八〇%と非常に高くなっており、横浜駅周辺での混雑緩和が課題となっています。

また、郊外部では、鉄道路線の間隔が大きく、バスによるアクセスに長時間を要する地域の解消や、郊外部相互の連絡性の向上が課題となっています。

3 将来に向けた課題と総合交通体系整備の考え方

①今後の社会・経済のキーワードと交通体系整備

⑦高齢社会

横浜市の高齢者数とその人口に占める割合は、年々増大の一途をたどっており、「ゆめはま2010プラン」では、一九九三年には、六十五歳以上の人口の割合が九・六%であったものが、二〇一〇年には一七・五%に達すると想定されています(図一六)。人口の高齢化に対応して、活動的な高齢者が増加する一方、移動に何らかの困難を抱える高齢者も増大していくことが予想され、交通体系の整備にあたっては、歩行者あるいは、公共交通機

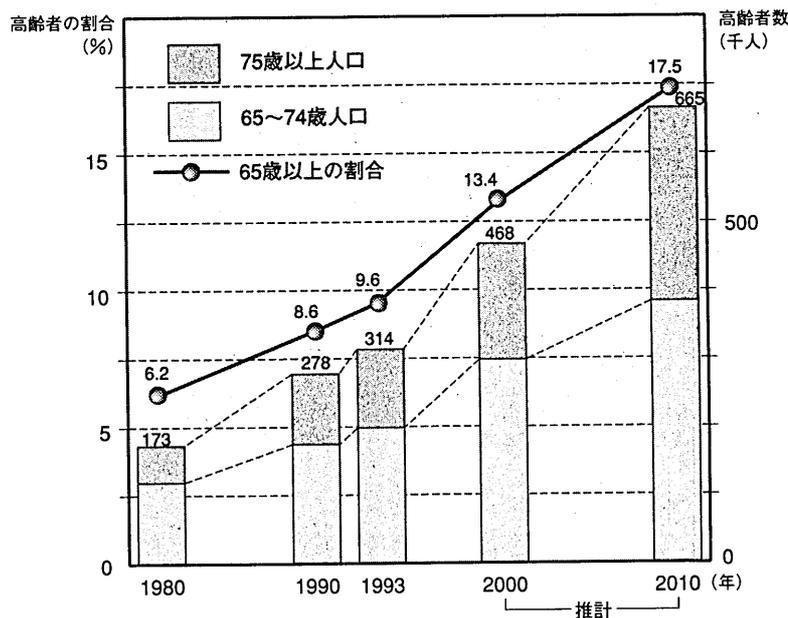
関を利用する際の移動のしやすさや、高齢者ドライバーへの対応が求められます。

④女性の社会進出

女性の社会進出意欲は年々高まっており、働く女性の数も増大していますが、子育てや職場と家庭の両立などの課題があり、労働力不足への対応を図るためにも、就労しやすい社会環境の整備が求められています。

都市づくりの面では、こうした女性の社会進出にも対応して、身近な就業の場を創出する副都心や地域拠点の整備を進めていくとともに、地域からこれらの就業の場への移動時間を短縮できる交通網の整備が必要と考えられます。

図一六 横浜市の高齢者の人口と割合の推移



*2000年、2010年の高齢者推計人口については、総人口が幅のある数値となっているため中間値を使用
各年10月1日、1993年は1月1日現在

⑦国際化

アジア諸国の国際経済における競争力の高まり、円高を背景とした生産の海外シフトは、横浜港の性格を原料輸入や製品輸出の拠点という性格から、大量消費地を控えた消費財輸入港へと転換させつつあります。また、業務活動が国際化するなかで、世界各地とのネットワークを持った拠点空港の整備は、国や地域の国際競争力を高めるために欠かせない施策となっています。こうした観点からは、アジアの中でも、日本の空港整備は立ち遅れを見せていますし、横浜から国際空港へのアクセスも、もっと利便性を高めていく必要があります。

⑧業務核都市の整備

横浜の都市づくりを進めるには、横浜が首都圏の中で担っていくべき役割を踏まえその方向性を定める必要があります。

首都圏においては、東京都心への業務機能をはじめとする諸機能の一極集中による問題の解決が大きな課題となっており、十分な就業の場や商業・文化の集積を持ち、機能的に自立した都市圏を有する業務核都市を東京都心から三十km圏に整備することにより、業務核都市と東京都心が相互に機能を補完し合いながらバランスの取れた「多核多圏域型」の首都圏を形成しようというのが、首都圏整備の考え方になっています(図-7)。

そのために、横浜は、千葉、大宮・浦和など周辺の都市とともに、国の行政機関の一部や企業の中核管理機能を担う業務核都市と位置づけられ、首都機能の分散配置の受皿としての役割を担っていくことが求められています。

す。

このような都市づくりの方向性に合わせて、首都圏の交通体系としては、東京都心を中心とする放射環状型の交通ネットワークの整備が進められています。

⑨職住近接

首都圏の業務核都市づくりの主要なテーマの一つが職住近接であり、また横浜の「ゆめはま2010プラン」においても重要な目標の一つとなっています。今までみてきたように、今後の社会・経済の展望からは、女性や高齢者の社会参加や東京一極集中の是正が求められており、その答えの一つとして、職住

近接を図っていくようとしています。

その方法論は、一方では都心や副都心の整備を進め、良好な就業の場としていくとともに、交通体系の整備により、各都心、副都心への移動時間を短縮し、居住地と就業地の距離、移動時間をともに短縮していくというものです(図-8)。

図-7 業務核都市の整備

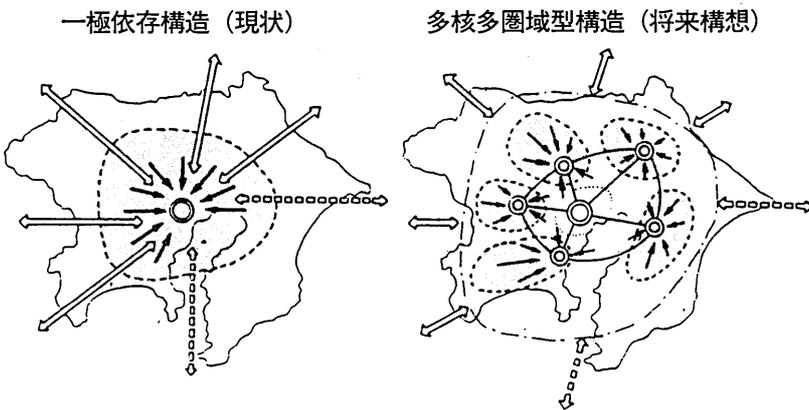
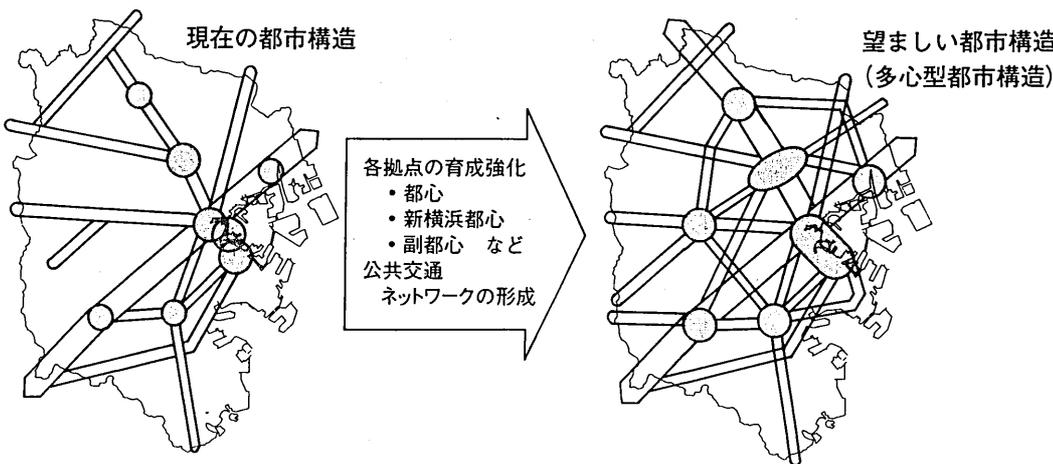


図-8 「ゆめはま2010プラン」の目指す都市構造



②地球環境問題への対応

地球温暖化、酸性雨、オゾン層の破壊などの地球規模での環境問題への対応が、全世界的に求められており、交通に関しては、省エネルギー、低公害タイプの交通技術の開発や、既存交通機関の有効利用が求められています。

②-1 交通体系の整備目標水準と施策

交通体系を整備する目標水準としては、速達性、安全性、信頼性、さらには快適性といった評価指標が一般的に考えられます。これらの指標の頭文字をとって、「ゆめはま2010プラン」の交通体系に関するリーディングプランである「快・速・安・信ネットワークプラン」の名前がつけられています。

②-2 最寄駅まで十五分の交通体系整備

市民の意見、現状の課題や、将来の展望を踏まえると、通勤・通学の主要な手段である公共交通機関の利便性向上は、横浜の交通体系整備の上での重要な課題の一つです。

公共交通機関を利用する中でも、駅と住宅地を連絡する交通については、徒歩や二輪車だけではなく、バスに頼る市民も多く、通勤時間の短縮とともに確実性を高めることが求められています。

そこで、住宅地と最寄駅間の到達時間として、徒歩での限界に近い十五分をバス利用の際にも達成することを目標として設定しました。なお、バス利用の場合には、徒歩時間とバス乗車時間の和として考えられています。道路ネットワークが整備されていけば、バスで十五分という範囲であれば、運行ダイヤの乱れもそう大きくはならず、信頼性も十分確保

できると考えており、「十五分以内」という目標水準のもとに、路線バスの信頼性の向上も図っていく考えです。

最寄駅まで十五分を達成するための施策としては、鉄道ネットワークの整備を進め、駅と住宅地との距離を短縮するとともに、バスの利便性、速達性、信頼性を向上させるため、幹線道路や地区幹線道路の整備による混雑緩和、駅前広場やバスターミナル整備、バス路線の再編成や小型バス導入などによるバス路線の拡充などを進めます(図-9)。

④ 都心まで三十分の交通体系整備

職住近接は「ゆめはま2010プラン」の重要な都市づくりの目標となっていますが、市街地の整備の観点からは、都心や副都心の整備により、業務、商業、文化等の諸機能をこれらの拠点に集積させることにより、身近な就業の場を創出することを目指しています。

一方市民の側からは、副都心等の身近な拠点に就業の場ができることにより、女性や高齢者の社会進出の援助ともなり、次の世代の市民にとっても身近に就業の場が確保されることとなります。

目標水準として設定した「都心まで三十分」の考え方ですが、既往の調査結果から、三十分というのは、半日単位で完結する行動を行うための移動時間の限界としてとらえられていることがわかりました。例えば、企業が事務所の立地を選定する時の条件として三十分で行動できる範囲の広さが考慮されていますし、女性の通勤時間は三十分以内の割合が、男性より非常に多いことなどにあらわれています。

そこで、職住近接を交通面から達成していく目標として、「都心まで三十分、副都心間を三十分」という水準を設定しました。その達成のために、道路では放射環状型の高速道路、幹線道路ネットワークを整備するとともに、鉄道では、これまでの放射型の鉄道網に加えて、横浜環状鉄道(シティループ)や、郊外部連絡線(シャトルライン)といった環状型の路線の整備を進めていきます(図-10・11)。

⑤ 全国各地や世界と結ぶ交通体系整備

全国各地、首都圏の各都市や空港と結ぶ交通体系整備の目標としては、時間の水準を設定していませんが、これは、目的地によって到達時間が異なるため、首都圏内では、一日行動圏をできるだけ広げること、特に東京都心や他の業務核都市へは、より短時間で到達できることを目指しています。そのためには、首都圏の各都市と横浜を連絡する広域的な道路や鉄道の整備を進めていきます。

また、今後の国際化に対応し、世界各国との交流は、ますます重要になっていくものと考えられますので、国際空港への到達時間をできるだけ短縮し、市民にとって利便性の高い国際空港を実現していくことも重要です。

4-1 交通マネージメントという考え方

「ゆめはま2010プラン」の総合交通体系の考え方においては、ハードウェアとしての交通施設の整備とともに、ソフトとしての「交通マネージメント」すなわち、情報提供や規制、誘導による交通の運営管理も重要な

図-9 最寄駅までの交通体系整備のイメージ

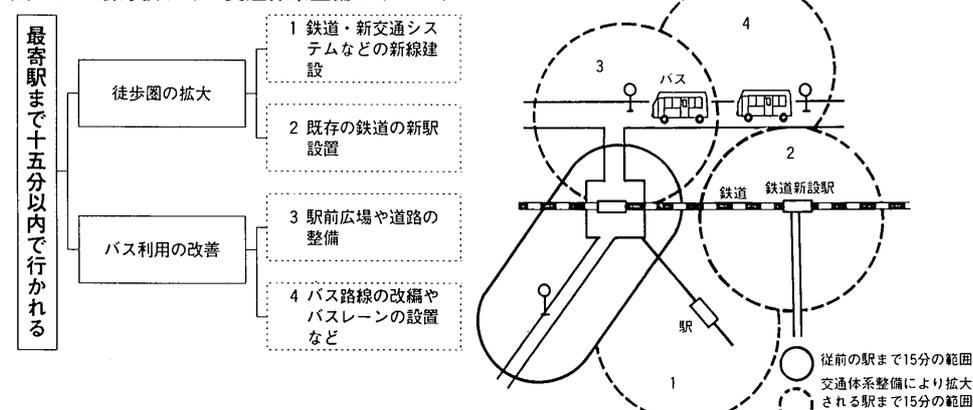
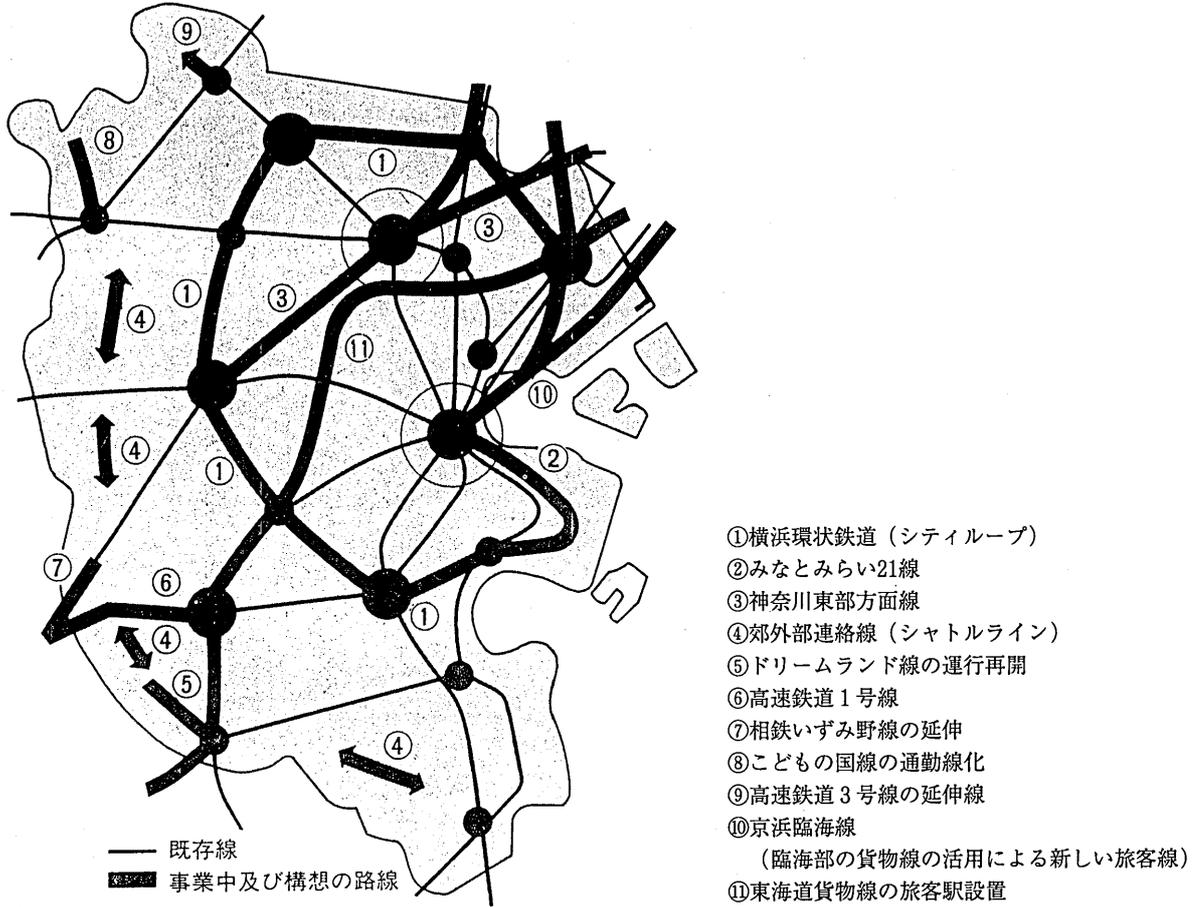
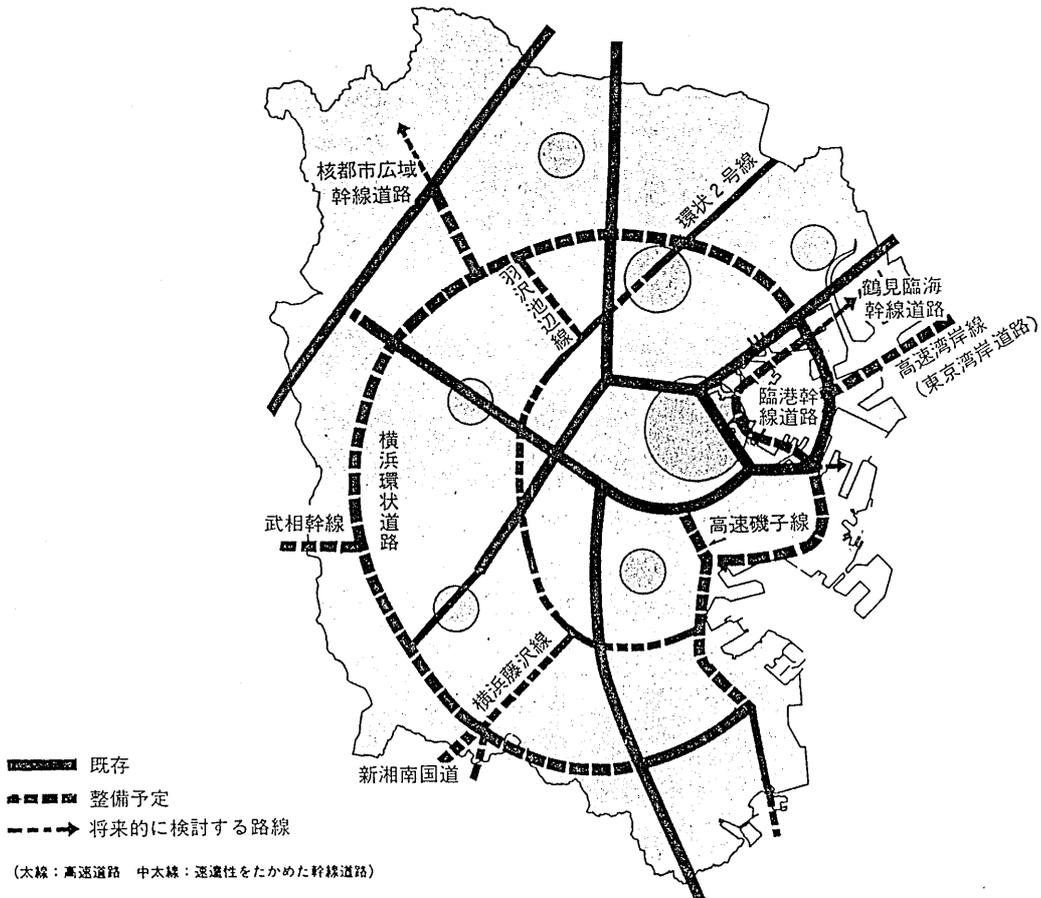


図-10 将来の公共交通ネットワーク



— 特集・大都市交通体系の確立に向けて 2010年に向けた横浜の交通体系

図-11 主要な道路網計画



課題としてとらえています。

交通マネージメントは、将来において交通施設を最大限効果的に利用させようという側面もありますが、交通体系整備には、長い年月を要するため、その時々々に整備されている交通施設をできるだけ効率的に利用していくための、運営、管理の側面も含んでおり、当面の交通問題に取り組むための考え方が重要であると考えています。

本来、総合交通体系というのは、ハードウェアのみの計画ではなく、交通体系の運営も含めた一つのシステムとして成り立つものですが、従来は、ハードウェアの計画としての側面のみが、一般に総合交通体系として前面に押し出され、運営の側面は、陰に隠れて説明されてきました。

交通体系が一元的に公的機関により整備、運営されてきたヨーロッパ諸国とは異なり、さまざまな事業主体、管理主体により、交通体系が形成されている日本では、考え方としては従来よりありましたが、実行面で難しい課題が多かったことも運営のシステム形成を阻害する要因であったと考えられます。

しかし近年、ハイテク技術の進歩により、情報伝達や計測技術が飛躍的に向上したこともあり、交通マネージメントを導入する素地は整ってきており、事業者間を越えて横断的に交通を運営管理する可能性が膨らみつつあります。

例えば、情報提供による交通の誘導では、駐車場案内システムや、高速道路の渋滞情報がすでに実用化され、路車間情報通信システムも実用化段階に入っています。また、公共交通機関でも、バスのターミナル案内システム、共通プリペイドカードなどが実用化され、利用促進に役立っています。

交通マネージメントの考え方は、横浜でもまだ生まれればかりの考え方に近いものですが、こうした実例を参考に、横浜でも、今後公共交通機関の利用促進や、道路混雑の緩和を図るために、効果的な交通の運営管理を行う手法を探していきたいと考えています。

5 ゆめはま2010プランの実現に向けて

横浜の総合交通体系を確立するためには、次のようなことに留意しながら、事業を推進していく必要があると考えています。

まず、交通体系の整備にかかわる事業主体間の調整を円滑に進めていくことが必要です。鉄道では、市内に八事業者が鉄道事業を営んでいますし、路線バス事業者も七事業者にわたっています。また、道路整備についても、国、公団、県、横浜市と四者にわたっています。こうした多くの主体の間で、横浜市の目指す交通体系整備を進めていくためには、特に、公共交通の分野で、各事業主体間の経

営方針の違いや、利害の対立や、事業進ちょくに対する考え方の相違など、調整すべき課題が山積していることが多く、調整の成否が事業の進ちょくの鍵を握っているとも言えます。

そこで、鉄道については、平成二年度から市内の各鉄道事業者と協議会を設置し、横浜市と鉄道事業者間の懸案事項についての協議の場としています。

これまでは、バス事業者とのコミュニケーションが必ずしも十分ではありませんでしたが、「ゆめはま2010プラン」に掲げた最寄駅まで十五分の交通体系の実現を図るためには、民間バス事業者など関係機関の協力が必要なことから、今後、市内のバス交通の改善に向けた連絡調整の場も設けていきたいと考えています。

また、交通施設の整備を進める際には、利用者も地域も交通施設が整備されることによる恩恵を受けられるように、街づくりとの一体的な推進を図り、地域の環境改善にも寄与する事業推進の方策を考えていくことが必要です。

今後、今まで述べた考え方に基づいて、市民はもとより、多くの関係機関や交通事業者の理解と協力を得て、よりよい総合交通体系の実現を目指し、計画の推進を図っていききたいと考えています。

△企画局総合交通計画課課長補佐▽

注②路車間情報通信システム
道路沿いに一定間隔に設置された情報通信基地ビークンの電波を自動車のマイコンがキャッチ、車の現在位置や経路誘導を画面表示して、目的地までの最短経路情報を提供するなどのシステム。