

横浜市総合交通体系の確立にむけて

広瀬貞男 藤田 格 小林正幸

一 はじめに

二十一世紀の到来を目前にして、社会は大きな転換期を迎えている。「重厚長大」型から「軽薄短小」型への移行がそれであり、「国際化」「情報化」「高齢化」「余暇」社会等これまでに見られなかった社会が現れようとしている。

一方、首都圏においては一極依存型から多核多圏域型の都市構造への変革をめざして核都市づくりがすすめられており、本市としても首都圏の中核機能分散の受け皿としての都

市づくりを進めていくことが求められている。

都市交通計画はこうした社会動向と深い係わりを有しており、これら社会の要請に応えていくことが重要なことである。

このためには、都市づくりのベクトルを示す土地利用計画とこれに対応した交通基盤施設が必要であり、都市間、都市内交通のネットワーク化による総合的な都市交通体系の確立を図っていくことが最も重要かつ緊急な課題である。

二 総合交通体系確立の視点

① 高度成長の歪みの是正

昭和三十～四十年代の高度成長の時代は、横浜市に急激な宅地化（東京のベッドタウン化）をもたらしたが、資源・エネルギー・環境等の問題の顕在化にともない、東京都圏においては都市膨張に鈍化現象があらわれ、社会経済は安定成長の時代へと移行している。

このような状況の変化の中にあつて、横浜市は、前時代の急成長がもたらした歪み、例えば内陸住宅地域

- 一 はじめに
- 二 総合交通体系確立の視点
- 三 総合交通体系の目標
- 四 総合交通体系整備の考え方
- 五 総合交通体系の実現化にむけて
- 六 おわりに

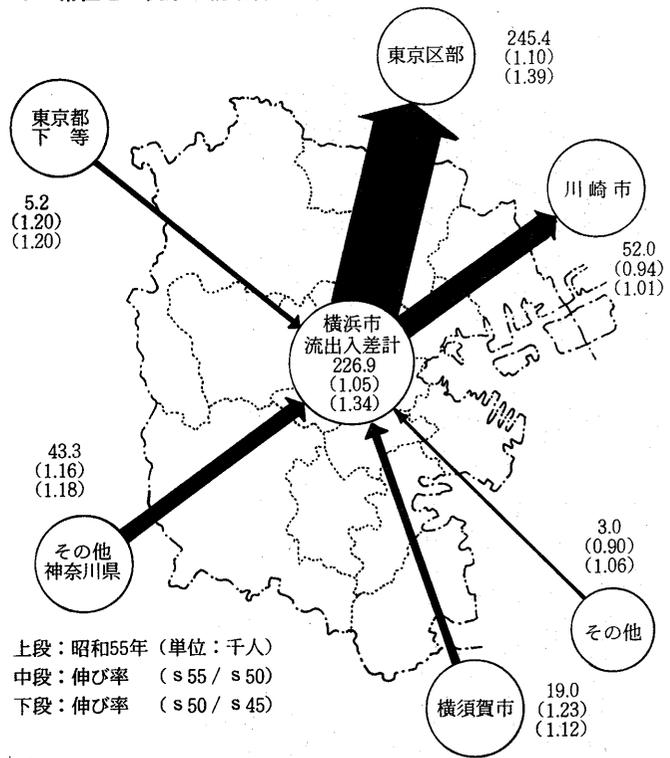
での公共施設の整備の不十分さ、内陸部と臨海部の連絡の不便など都市基盤の未整備に伴う問題が多くあらわれている。

このような都市構造上の欠陥を是正することが、まず第一に必要なである。さらに今後の都市整備においては、同様の手直しを将来に発生させないよう十分に配慮することも必要である。

② 横浜への集中構造の強化

東京都心にあらゆる都市機能が極端に集中することによって、多くの

図一 常住地・従業地就業者の流出入差



都市問題が発生した。この東京への過集中の弊害を是正するために、東京都圏においては、多核分散型の都市構造を実現して、都市活動の効率化、社会資本の有効活用をはかることが構想されている。この新たな首都構造の展開にあたって、横浜市

西側セクターの核都市として大きな期待がかけられている。そのためには、あらゆる機会を通じて、横浜への集中構造を強化していくことが必要であり、その際、国際空港との直結性の確保など国際対応についても考えておく必要がある。

③ 交通条件の向上と内部構造の強化

横浜市の集中構造を強めるためにはまず第一に雇用力の質と量を向上拡大することが重要であり、そのためには産業の高度化をはかることが不可欠である。この高度化には、研究施設や先端産業が横浜においても東京都心部と同様に営業活動が営めるような条件をもつことが必要であり、交通条件の向上だけではなく、土地条件や周辺環境条件など横浜市内部の条件整備をはかることも必要となる。都心臨海部を中心に核都市としての新たな就業構造の展開をはかるための都心部の再整備が必要である。また、同時に新横浜地区および港北ニュータウンセンター地区等の新都心、副都心整備をはじめとして、周辺内陸部の住宅地・工業地等と交通との関係、緑地との関係、公共公益事業施設との関係などにわかりやすい秩序を生み出すためにいくつかの地域拠点を育てていくことが重要であると考える。このとき、交通体系は、都市整備条件の根

幹として、都市機能の転換を誘導するように連絡性の向上をはかり、各地域の生活環境にまともな与えを与えるように整備することが必要である。

④ 社会環境の変化への対応

都市交通の省エネルギー化、低公害化等の技術革新への対応、高齢化社会を迎えるにあたっての交通弱者に配慮した交通施設の整備、情報化社会における情報基盤の整備と交通需要の質的、量的変化への対応など様々な観点から社会環境の変化に対応した都市交通の整備を図っていく必要がある。

⑤ 交通施設整備に対する留意

交通施設を整備していく上では、交通機能のみならず、施設の文化的な側面への配慮、総合的な交通管理の活用、施設整備のための公共空間の先行確保、土地利用計画との整合性の確保、環境問題への対応、効率的な投資等に留意していく必要がある。

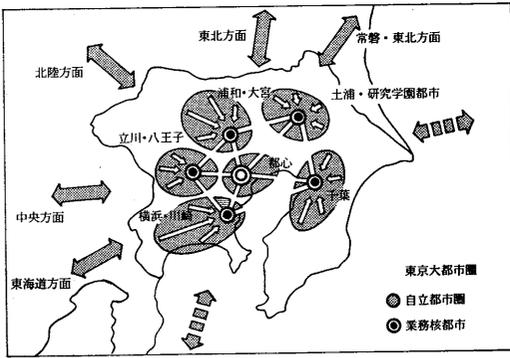
三 総合交通体系の目標

横浜市の総合交通体系の確立にあたり、先述の視点をもとに具体的な目標を定めるとおおよそ次の八項目に整理できる。

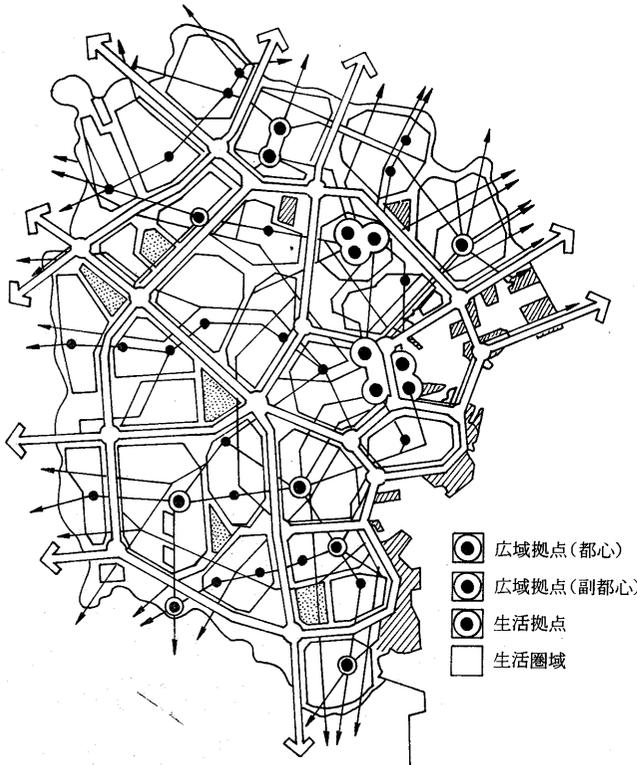
①核都市の整備

核都市としての成長には、都市機能誘致をはかるための立地条件整備がまず必要であり、横浜都市圏内の交通機能の充実のもとより、国際的な交通拠点、全国的な幹線交通網と

図一 2 多核多圏域型都市構造の構想図



図一 3 将来都市構造概念図



の直結、将来の東京大都市地域の核都市となるべき諸都市との連絡網の形成など、東京都心の備えている集中構造に匹敵する交通機能の確保をはかる。

②秩序の形成

都心の整備、新都心、副都心、地域拠点などの核地区の形成をはかり、市域全体の均衡ある発展とそれぞれの地区の機能を効果的かつ円滑に伸

③不便の解消

長させていくため、交通体系の整備によって市内各地区相互の連絡性を確保し、それにわかりやすい秩序や役割を与える。また、幹線交通路による骨格体系づくりによって居住環境地域のまとまりをつくり、都市環境の向上をはかる。

④選択の多様性の確保

市域内には交通不便な住宅地、港湾業務地などの存在、居住地区への通過交通の侵入等、様々な交通問題が発生しており、都市活動や都市生活の基盤であるモビリティ（動きやすさ）やアクセシビリティ（到達しやすさ）の水準を低いものにしていく。そのため、まず骨格的な交通施設を早期に整備し、市域内に均等な利便性を確保する。

⑤快適な交通の達成

都市活動や都市生活から発生する多様多目的な交通需要に対応できるように、できるだけ公共交通利用へと誘導する意図をもちながらも、選択の自由度をもった交通体系の整備をめざす。

⑥明日のシステムへの刺激

移動の連続性、高速性、正確な交通情報の提供などの移動しやすさばかりでなく、移動の空間、周辺環境にも配慮し、移動の快適性を高める。

新しい交通技術の開発に対応できる交通体系をめざすとともに、新たな試みを積極的に導入することによって新しい交通技術の開発を刺激する。

⑦個性ある環境創造への寄与

都市・地域・地区のもつ個性を保全、育成し、さらに創造していく上で交通体系の整備が有効なものとして作用するよう、居住環境の保持を考慮して交通施設整備をおこなうとともに、市街地整備と一体的な交通施設の整備を行って新しい環境の創造をはかるなど、都市環境やアメニティの創造に対して積極的に寄与させる。

⑧施設利用の円滑化

各種施設が効率的に利用されるよう交通管制、誘導、料金・運賃体系の見直し、サービスの改善など交通運営の円滑化・合理化を進め、移動の連続性の確保、適正な交通機関分担の実現、既存施設の有効利用をはかる。

四——総合交通体系整備の考え方

横浜市における総合交通体系は、大きく分けて、一般の自動車交通や徒歩・二輪車などの用に供する道路網、鉄軌道およびバス交通などによ

る公共輸送網、これらの主要な交通動線を結び中継する交通結節点と各個の交通を具体的に管理運営する交通管理の四者によって組み立てる。

①道路網整備

⑦広域交通への対応

核都市としての成長に必要な広域圏や後背圏との連絡(人や物)を量・質ともに増大させるために、広域的幹線道路と市内骨格道路網を直結させる。

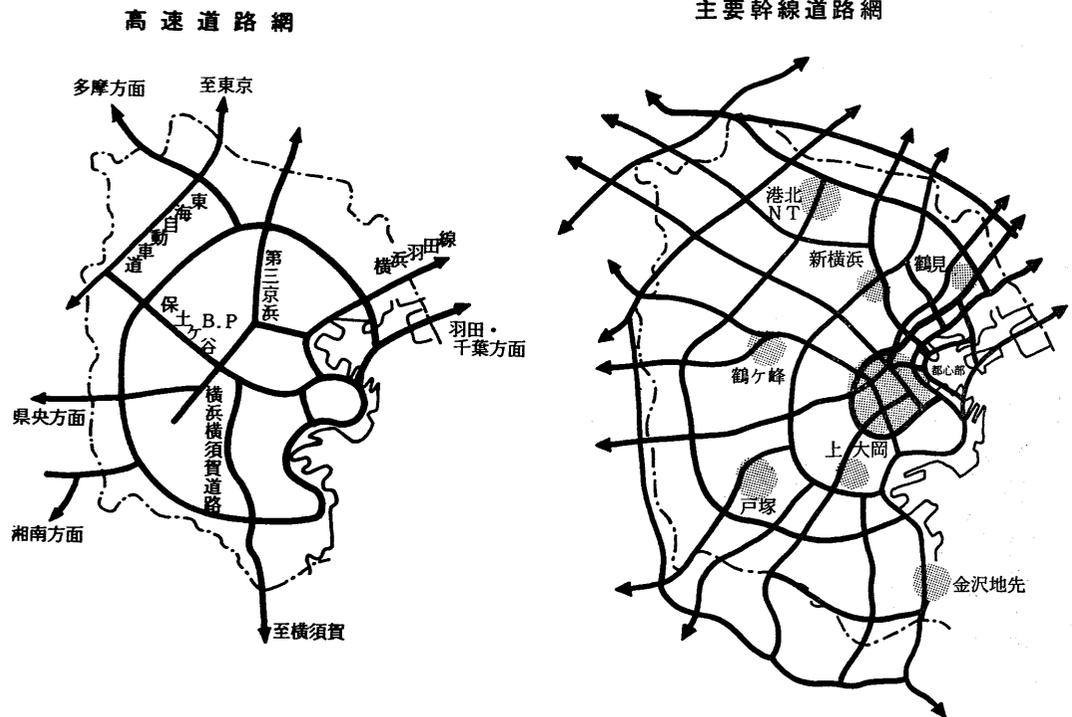
高速道路にあつては、国土幹線網や首都圏レベルで構想されている路線の整備を積極的に要請し、広域圏からの横浜への吸引力の増大をはかる。

一般道路にあつては、まず横浜から放射方向にのびる広域幹線を充実し、横浜都市圏(後背圏)から横浜への吸引力の増大をはかる。

①市内交通への対応

市内の都市構造の秩序を誘導しつつ、不便を解消するために、放射環状道路による骨格網を形成する。骨格道路網は市内に出入口を備

図一4 高速道路網・主要幹線道路網



えた都市幹線としても使われる高速道路と一般道路のうち、業務・物流等の広域交通、重交通に対応し、都市の骨格を形成する主要幹線道路によって形成する。

④ 高速道路は、放射環状のセル・ネットワークを形成するとともに、全身的にインターチェンジを密に配置することにより、市内交通に多大な利便性を提供させる。

⑤ 主要幹線道路は、都心部の吸引力を増大させるために、放射方向の充実をはかるとともに、新都心、副都心等の形成や市域の一体化をはかるために環状方向の整備を行って、放射環状の主要幹線道路網を形成する。

⑥ 主要幹線道路網は、おおむね二〜四kmの間隔で配置し、車線数は四車線以上をめざす。

⑦ 生活道路網
 良好な市街地の形成をはかり、市民生活に必要な交通基盤を確保するために、骨格道路網と整合をはかりながら生活道路網を形成する。

生活道路網は、市街地の整備や地

区レベルでの生活の中心軸となるべき幹線道路と地区レベルでの交通生活水準を維持、向上させるための補助幹線道路によって形成する。

⑧ 骨格道路網と生活道路網とで、市街化区域内の幹線道路の網密度がおおむね三・五km/km²の水準に達するよう努める。

⑨ 選択の多様性の確保
 道路網の整備にあたっては、道路網と公共輸送網との有機的連携の確保をはかるとともに、単に自動車交通への対応にとどまらず、交通手段としての新しいシステムや、バス、自動二輪車、自転車、歩行者の利用に資する公共空間として、多様な利用ができるように整備する。

⑩ 快適な交通の達成
 高速道路、主要幹線道路については、移動の連続性、高速性の確保と交通情報の提供に努める。

また、道路は都市における緑の提供空間として重要であり、緑空間の確保に努め、防災機能の向上や良好な都市景観を確保するため、電線の地中化についても検討する。

また、道路は都市における緑の提供空間として重要であり、緑空間の確保に努め、防災機能の向上や良好な都市景観を確保するため、電線の地中化についても検討する。

⑪ 快適環境創造への寄与
 地域の個性ある環境の創造や育成のために道路網形成にあたって、アーティスティックな環境整備に十分な配慮を行う。

⑫ 公共輸送網整備の考え方
 ⑬ 放射路線の整備
 核都市としての成長に必要な広域圏や後背圏との連絡を量・質ともに

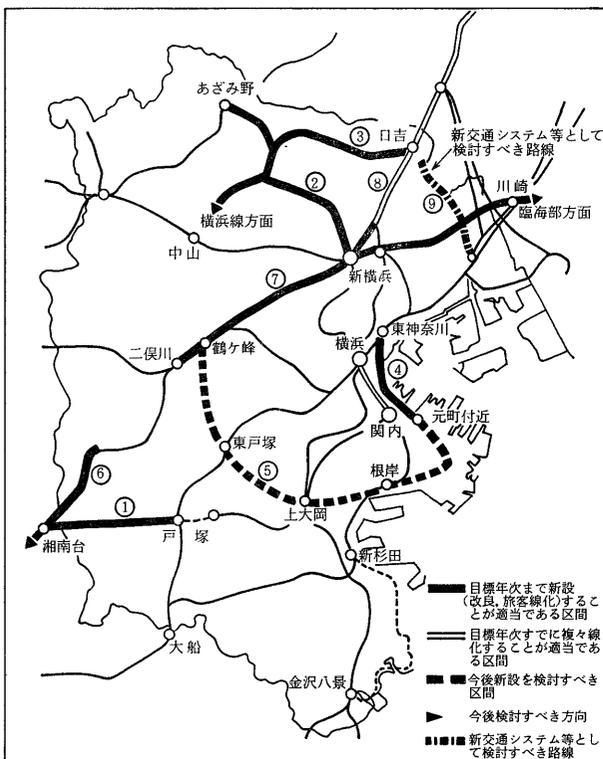
⑭ 公共輸送網整備の考え方
 ⑮ 放射路線の整備
 核都市としての成長に必要な広域圏や後背圏との連絡を量・質ともに

増大させるため、放射方向の既存の鉄道の強化と延伸および新設を行う。

⑯ 広域圏から横浜への吸引力を強めるため、既存線の強化を要請し、横浜市高速鉄道等を郊外拠点または他の鉄道駅まで延伸する。

⑰ 都心部においては東神奈川駅から元町付近を経て根岸駅に至るのみならず、みらい21線(仮称)を整備する。

図一五 運輸政策審議会答申路線図(横浜市関連)



表一 横浜市関連運輸政策審議会答申路線

-
- ①横浜1号線の建設
 関内—上大岡—舞岡—戸塚—湘南台
 (関内駅・舞岡駅間開業中)
 - ②横浜3号線の建設
 関内—桜木町—横浜—新横浜—港北ニュータウン—あざみ野
 (関内駅・新横浜駅間開業中)
 - ③横浜4号線の新設
 日吉—高田町—港北ニュータウン……→横浜線方面
 - ④みなとみらい21線の新設
 東神奈川—みなとみらい21地区—元町付近……本牧町……根岸
 - ⑤横浜環状線の新設
 根岸……上大岡……東戸塚……鶴ヶ峰
 - ⑥相模鉄道いずみ野線の延伸
 二俣川—いずみ野—湘南台……→相模線方面
 (二俣川駅・いずみ野駅間開業中)
 - ⑦二俣川から新横浜を経て大倉山・川崎方面へ至る路線の新設
 二俣川—鶴ヶ峰—上菅田町—新横浜—大倉山
 |
 —下末吉—川崎……→臨海部方面
 - ⑧東京急行電鉄東横線の複々線化及び目蒲線の改良
 大倉山==多摩川園—目黒
 (大倉山・多摩川園間複々線化, 多摩川園・目黒間改良)
 ・東京6号線及び東京7号線と目黒駅において相互直通運転を行う。
 - ⑨その他
 日吉・鶴見間については、輸送需要の動向等を勘案のうえ、新交通システム等を導入する。
- (注1) 答申路線の表示は、次によることとする。
 — 開業区間
 —— 目標年次までに新設(改良・旅客線化)することが適当である区間(ただし、(—)は共用区間)
 == 目標年次までに複々線化することが適当である区間
 … 今後新設を検討すべき区間
 …… 今後新設を検討すべき方向
- (注2) 横浜○号線の路線番号表示は、原則として、それぞれ都市交通審議会答申第915号及び答申第号において表示されたものに基づいている。
-

広域圏との連絡性を確保するた
 め、東横線の複々線化、二俣川と大
 倉山間の路線等の新設を検討する。

④市域内交通への対応
 市域内の都市構造の秩序を誘導し
 つつ不便の解消をはかるために、大

放射路線の相互連絡をはかり、新
 都心、副都心、地域拠点の育成整備を
 はかるために横浜四号線、横浜環状

都市横浜にふさわしい網密度で面的
 に整備された放射環状の公共輸送網
 を形成する。

線等の環状路線の新設を検討する。
 都心と新都心と港北ニュータウン
 センター方向の横浜南北都市軸の形
 成のために、横浜市高速鉄道三号線
 を整備するとともに横浜線を強化す
 る。

放射・環状の鉄軌道網と主要バス
 路線によって市街化区域内で4kmメ
 ッシュになるように公共輸送網を配
 置し、市内の公共輸送利便性の低い
 地域を解消する。

公共輸送網で囲まれる市街地にお
 いては、近隣拠点へのアクセスや、
 公共輸送利用者のためにフィダーバ
 ス(駅端末バス)サービスを強化し、
 公共輸送網全体の利用促進をはか
 る。

⑩新交通システム等の導入
 良好な市街地の形成と市民生活に
 必要な交通基盤を確保するために、
 鉄道とバスの中間的需要が見込まれ
 る地域の交通サービスとして新交通
 システムを導入するほか、交通に関
 する新しいシステム(動く歩道など)
 の導入を検討する。

⑪選択の多様性の確保
 交通に対する都市活動、都市生活
 からの多様な要求に応えるために、
 公共輸送網は乗り換えの利便性向上
 を図るとともに、代替ルートが選択
 できるように組み立てる。

⑤—交通結節点の整備

大都市としての成長や都市構造の秩序を誘導するために、交通結節点の結節力を強化する。

⑦広域的施設

①港湾機能の強化

日本の中枢港湾としての機能を高め、国際貿易の振興をはかるために埠頭と関連施設の拡充整備をはかる。

②航空輸送の強化

空港と横浜との直結および地域間連絡の強化をはかるために近距離都市間航空輸送システムの確立を図るとともに、その受け皿としてのみならずとみらい21地区等へのヘリポート整備について検討する。また、国際空港の適正な機能分担のあり方についても関係機関に要請する。

④地域的施設

①駅前広場、バスターミナルの整備

都心、新都心、副都心の交通ターミナル性を向上させ交通の連続性、快適性を確保するため、駅前広場、バスターミナル等交通結節点施設の

整備を積極的に進める。

①駐車場、駐輪場の整備

都心部では大量の路上駐車車の発生により円滑な道路交通が阻害されている。

今後は、これらの問題を解決するとともに、商業・業務の活性化、観光振興の観点からも、地区の特性に合わせ次のような駐車場対策を検討し、関係機関と協議しながら駐車場の整備を強力に進めていく必要がある。

- ・ 公共駐車場の整備促進
- ・ 駐車場諸制度の見直し
- ・ 民間駐車場整備への助成
- ・ 既存駐車場の効率的活用
- ・ 適正な路上駐車規制

また、住宅地における駅アクセス手段として自転車、バイク等の二輪車は重要な役割を果たしており、駐輪場の整備についても今後とも積極的に推進していく必要がある。

④—交通運営の考え方

⑦道路系

市内の高速道路の統一のとれた料

金体系や料金所の自動化等の施策の

検討、都心部の総合的な交通運営の検討、市内一般乗用車とのふくそうを避けるための大型車の通行経路指定等の交通管理の検討、道路交通の効率化をはかるための交通規制の改善、交差点の改良、リバス・レーン（中央線位置変位）の設置等を行う。また、道路網の整備に合わせて効率的な維持管理システムの検討を行う。

④公共輸送系

広域圏や後背圏との直達性を飛躍的に改善するための新横浜駅への新幹線ひかり号全面停車促進、中距離電車の停車駅の拡大、既設線のサービス改善、輸送力増強と駅勢圏の適正化、既設線への快速電車の運行、既設線の有効利用による東京（副都心など）への連絡強化、交通の連続性の確保をはかるための相互乗り入れや共通切符の導入等を事業者に要請する。

バスシステムにおいては、バス専用レーン、優先レーン、優先信号の拡大等により定時性の確保に努め

る。

公共輸送網の保守・管理そして騒音等公害対策についても要請する。

⑥港

横浜港の国際港湾機能の拡充をはかるとともに、東京湾の中枢管理機能をめつよう情報機能の強化をはかる。

五—総合交通体系の実現化

にむけて

①—コンセンサスの確保

交通施設の整備を促進するために、計画を行政上実効性のあるものとする必要がある。そのためには関係機関等の合意形成が必要であり、特に市民・地権者等の理解協力を得ることが交通施設整備促進にとってとりわけ重要である。

一方、交通問題は多面的で複雑であり、また市民生活と交通のかかわりも多様化することから、今後も交通施設の整備が迅速にはかられるよう、各方面へのPR活動を強化するなど整備に向けてのコンセンサスを

得る努力を続けていくことが重要である。

② 道路整備財源の確保

道路整備を促進していくためには、必要な財源を安定的かつ長期的に確保していかなければならない。

従来の道路事業・街路事業・有料道路事業・港湾整備事業等道路整備のための各種事業を有効に活用し効率的な事業展開を図っていくことが必要である。

さらに、これら事業の組み合わせによる合併事業等の活用をはかるほか、立替施行・用地の借地方式等新たな整備手法についても今後検討していく必要がある。

加えて道路の整備によって周辺の土地の開発促進の可能性が高まることから、道路整備財源として開発利益の吸収方策についても今後研究し

ていく必要がある。

③ 鉄道採算性の向上

鉄軌道網の整備には「採算性」が大きな問題であり、採算性を向上させる方策を検討することが鉄道整備の促進につながるようになる。

そのため、需要が少ない路線については、土地区画整理等の計画的な開発を鉄道の整備と合わせて積極的に推進し、需要の拡大をはかる一方で、建設費の低廉化をはかるなどコスト削減の努力を行う必要がある。

加えて、新線建設等に際しては、鉄軌道導入にともなう駅周辺や沿線の開発利益の一部を鉄軌道の整備財源として吸収する方策について今後積極的に検討する必要がある。

④ 交通施設用地取得の促進

交通施設の整備を促進するために

は、交通施設用地の確保が前提となる。この用地取得については現在でも非常に困難を極めており、用地買収に際しては代替地の要求や現地残留希望等が相当あることから、土地区画整理事業や沿道区画整理型街路事業、臨海部土地造成事業等面整備事業を積極的に活用して、交通施設整備を推進するとともに、先行的・計画的に施設用地や代替地の確保をはかっていく必要がある。

さらに、交通施設用地の有効利用をはかる観点から「空中権」を活用したり、民間エネルギーを活用し用地買収をはかるなど新たな用地確保方策等についても今後検討していく必要がある。

⑤ 民間活力の導入

交通施設の整備には多大な投資が必要なことから、道路、駅前広場整

備における組合施行の土地区画整理事業・再開発事業の推進、鉄軌道経営における第三セクター方式の活用など、今後も一層民間資金、民間活力の導入をはかっていくことが重要である。

六 おわりに

以上、述べたような交通体系整備が進めば本市の交通利便性は飛躍的に向上すると考えられるが、今後とも本市の将来都市像と整合性を図りながら、市民生活の向上に寄与するなお一層の利便性の高い総合交通体系整備に向けて模索、研究していく所存である。

△広瀬Ⅱ都市計画局企画課総合交通対策担当主査／藤田、小林Ⅱ同課▽