

次世代の総合的な交通体系検討会

第2回検討会

近年整備済み3路線の整備効果の検証

平成24年6月25日

整備効果を検証する目的

鉄道整備は鉄道利用者のみならず、社会の広範囲にわたって多様な効果・影響を及ぼしている。

そこで、都市鉄道が果たす役割を、総合的かつ具体的に把握し、今後の鉄道整備のあり方の検討に活かすことを目的として、横浜市内で近年整備された3路線を対象に鉄道整備効果の検証を行うこととした。

近年整備済み3路線



検討対象路線の特徴

①横浜市営地下鉄1号線(戸塚～湘南台):ブルーライン

比較的宅地の多い戸塚区・泉区の鉄道不便地域に開業したと同時に、隣接する藤沢市の湘南台駅に結節した路線

②横浜市営地下鉄4号線(日吉～中山):グリーンライン

港北ニュータウンを通過すると同時に、横浜北部の鉄道不便地域を解消し、港北ニュータウンの更なる発展につながっている路線

③横浜高速鉄道みなとみらい線(横浜～元町・中華街):

みなとみらい21地区の開発推進への寄与を目的とした路線であり、横浜都心のビジネスや観光を支える交通機関となっている路線

整備効果の検証項目

近年整備済み3路線について、以下の項目を分析する。

I. 上位計画の達成状況

II. 整備効果の検証

1. 利用者の視点

- 1) 速達性の向上
- 2) 鉄道不便地域の解消
- 3) 鉄道の混雑緩和
- 4) 鉄道ネットワークの拡充
- 5) バリアフリーに対応した駅の整備
- 6) フィーダー交通との連携

2. 鉄道事業者の視点

- 1) 利用人員
- 2) 事業費

3. 社会全体の視点

- 1) 夜間人口
- 2) 従業人口
- 3) 環境改善
- 4) 道路の混雑緩和
- 5) 観光振興
- 6) 地価・税収入
- 7) 公共空間のデザイン

* 検証項目は、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012(案)(国土交通省鉄道局(2012.3))」における事業による効果・影響の評価項目(利用者への効果・影響、供給者への効果・影響、社会全体への効果・影響)を参考にして設定した。

1. 上位計画における鉄道関連の 政策目標と達成状況

上位計画の変遷

- ・上位計画は行政のコミットメント(公約)であり、実現により地域の信頼を高め、ポテンシャルを上げている。
- ・横浜市では、横浜都心や新横浜都心と郊外部との連携強化や都心機能の強化、交通不便地域の解消、全国各地や首都圏の主要都市との連携強化等を目指し、鉄道路線整備を行ってきた。
- ・ここでは、以下に示す上位計画について、政策目標と、数値目標に対する達成状況を整理する。
 - 横浜市総合計画1985 (S48.12)
 - よこはま21世紀プラン (S56.12)
 - よこはま21世紀プラン見直し(H1.11)
 - ゆめはま2010プラン基本計画(H6.12)

横浜市総合計画1985(S48.12)における政策目標

- ・車優先社会の反省に立ち、生活環境と都市機能の調和のとれた総合交通体系を確立する。
- ・鉄道、高速道路、幹線道路その他の基幹的交通網は、東京中心の交通体系を是正し、横浜の都市構造に適合した体系となるよう整備する。
- ・市民の足として高速鉄道、バス等の公衆輸送機関の整備充実をはかる。

よこはま21世紀プラン・同見直しにおける政策目標

よこはま21世紀プラン(S56.12)

- ・東京中心の交通体系を是正するために、**横浜の都心部を中心とする道路・鉄道ネットワークを形成し、首都圏の中核都市の実現をめざす。**
- ・バス・鉄道網の充実をはかり、自動車等を含めた各種交通手段が、それぞれの特性を生かし、**交通需要に応じて役割分担のできる交通体系**を確立する。

よこはま21世紀プラン見直し(H1.11)

- ・**東京都心部および周辺諸都市との連携を強化**するため、鉄道網の整備をすすめます。
- ・市営地下鉄線をはじめとする鉄道等の整備を推進し、**市内の交通が不便な地域の解消を目指す**とともに、**市域の一体化**をはかります。

ゆめはま2010プラン基本計画(H6.12)における政策目標

- ・都心、新横浜都心、副都心を主要なターミナルとする放射環状型のネットワークを形成します。(中略)これらの整備により副都心相互の間や市内の各駅から都心、新横浜都心との間を概ね30分以内で移動できるようにします。
- ・道路や駅前広場の整備を合わせてすすめ、最寄駅には概ね15分以内で到達できるようにし、通勤・通学の主要な手段である公共交通の信頼性の向上を図ります。
- ・中距離電車の市内停車駅の増加や既存貨物線の旅客化、私鉄線の活用を図るなど、首都圏の広域的な連絡になる鉄道の強化により首都圏の主要な都市や空港に到達しやすいようにします。

達成状況① 「最寄駅まで15分の交通体系整備」

3路線の開業により新駅が設置され、端末交通であるバスとのネットワーク化が図られたことにより**15分圏が拡大**している。4号線の開業、幹線道路等の整備やバス路線の新設等の取り組みにより、駅まで15分圏の人口割合はH19年度末で**概ね90%**となっている。

15分圏の拡大状況（※15分圏：バスまたは徒歩で最寄駅までおおむね15分以内に行くことのできる範囲）

人口割合

H9：74.0%→H13：83.1%

※1号線（戸塚～湘南台）H11.8.29開業

人口割合

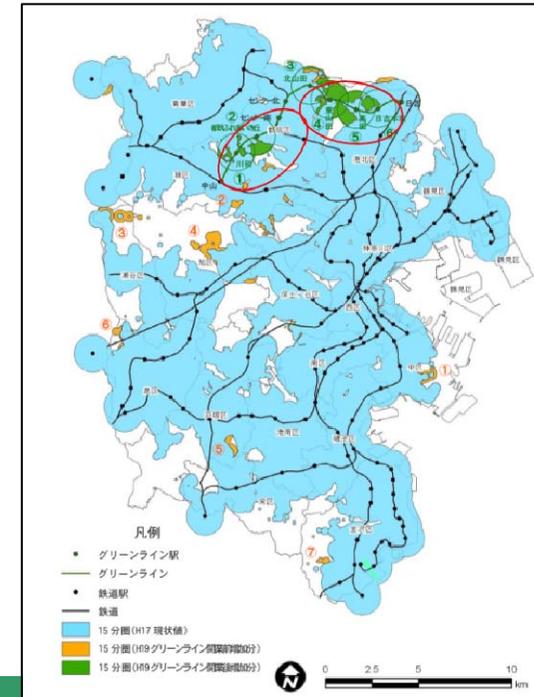
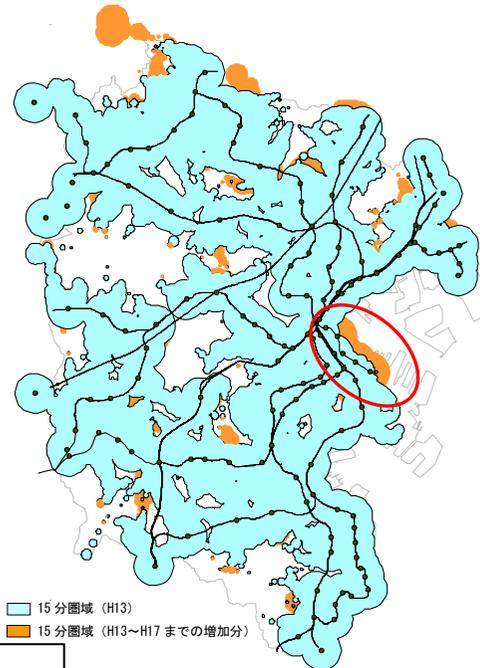
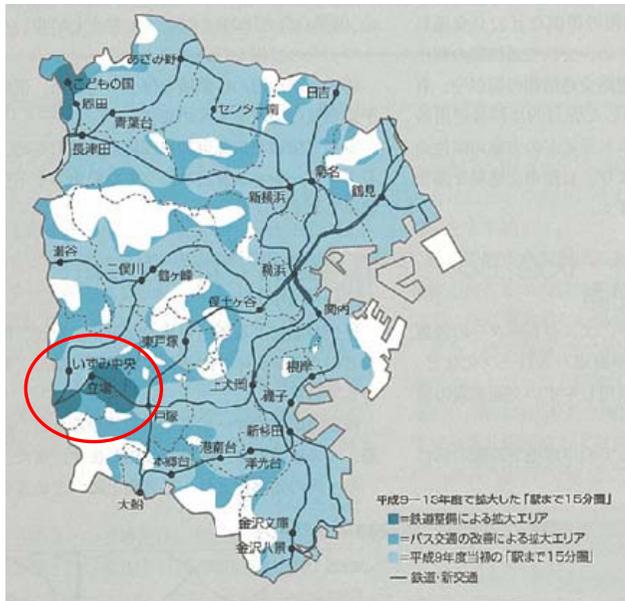
H13：83.1%→H17：86.1%

※みなとみらい線 H16.2.1開業

人口割合

H17：86.1%→H19：88.4%

※4号線（日吉～中山）H20.3.30開業

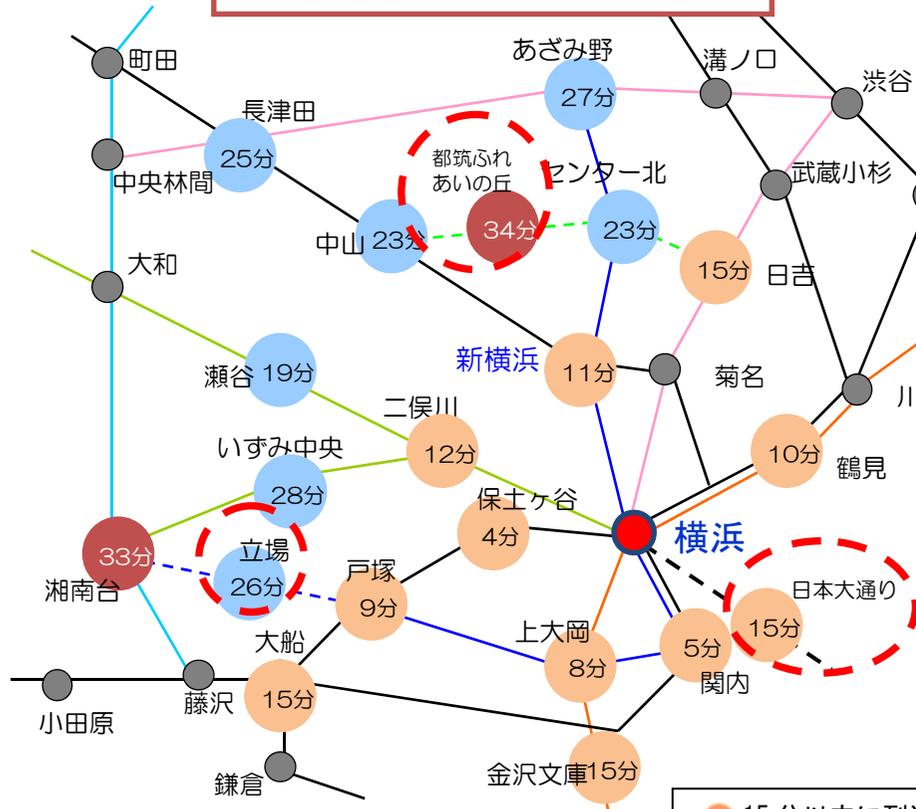


出典：15分圏の拡大（H9→H13）/横浜市資料
 15分圏の拡大（H13→H17）/横浜市資料
 15分圏の拡大（H17→H19）/横浜市道路局ホームページ

達成状況② 「都心まで30分の交通体系整備」

近年整備済み3路線と既存路線とのネットワークが構築されたことにより、**市内各駅から横浜駅までの所要時間は30分以内**となっている。

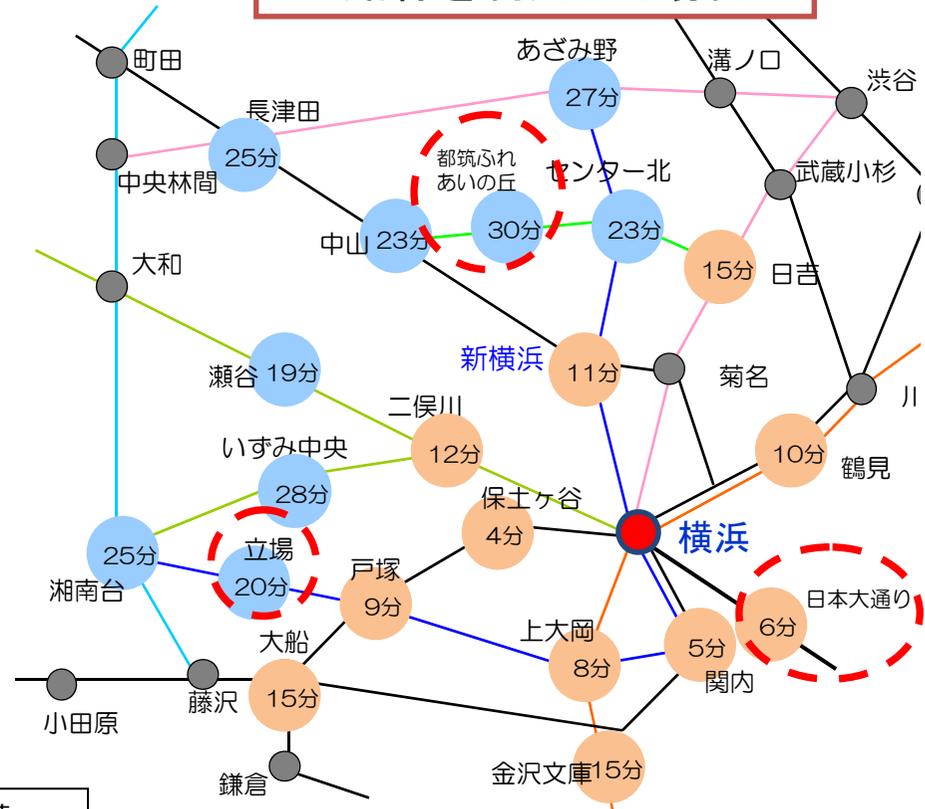
3路線を利用しない場合



※3路線を利用しない場合は、整備済み3路線以外の最寄駅までをバス・徒歩と設定して計算

- 15分以内に到達
- 15分～30分以内到達
- 30分以上で到達

3路線を利用した場合



※所要時間については、横浜駅の到着時刻をオフピーク時の時間帯(10:30)に設定して駅すぱあと(平成23年10時点)で計算

2. 近年整備済み路線の 整備効果の検証

<利用者の視点>

- 1) 速達性の向上
- 2) 鉄道不便地域の解消
- 3) 鉄道の混雑緩和
- 4) 鉄道ネットワークの拡充
- 5) バリアフリーに対応した駅の整備
- 6) フィーダー交通との連携

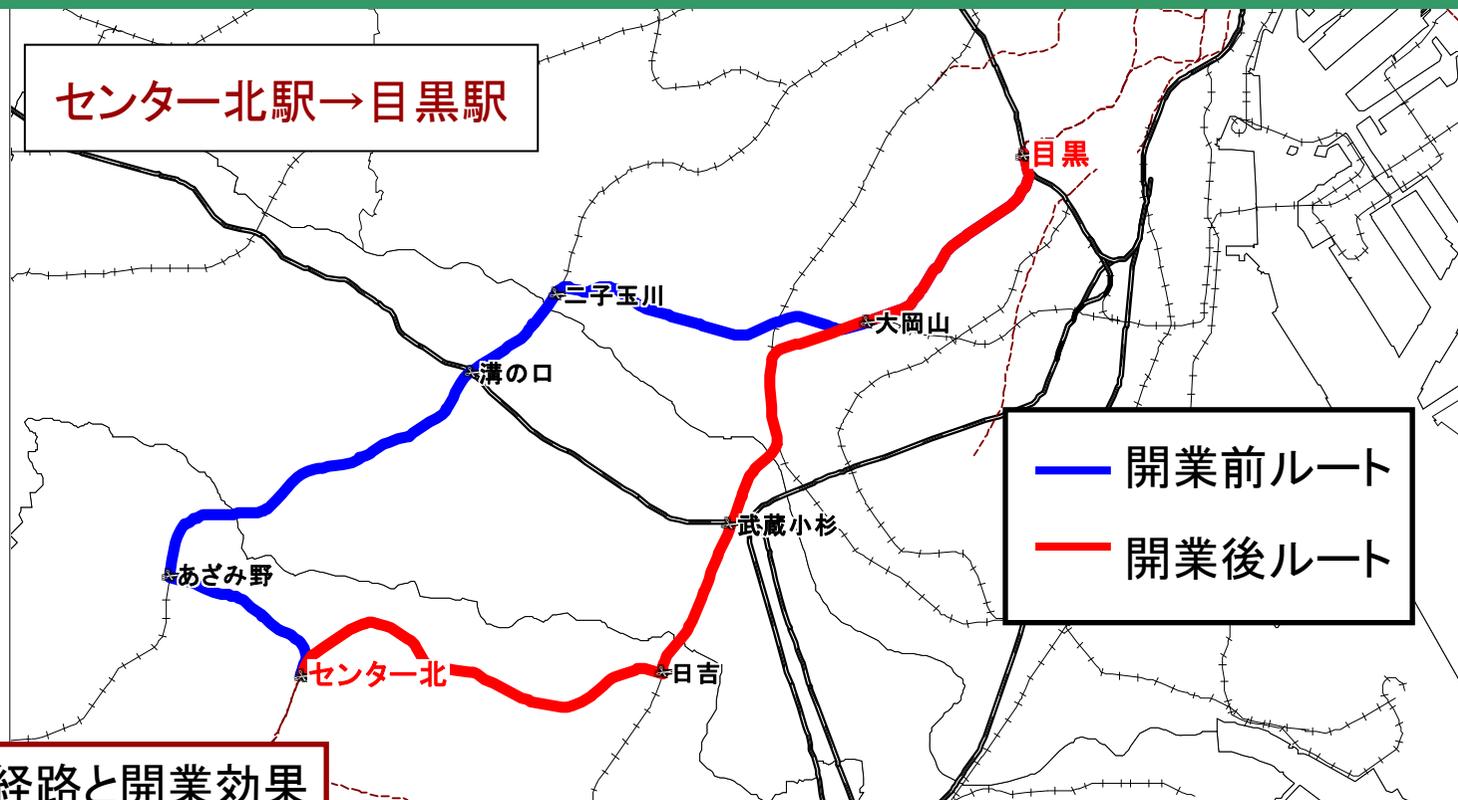
(1) 速達性の向上

いずれの路線も、沿線から横浜都心・東京都心等の主要拠点までの所要時間短縮に寄与している。

横浜市営地下鉄 1号線(戸塚~湘南台) (ブルーライン)	<ul style="list-style-type: none">・ 立場→横浜 27分→21分 (▲6分) (※戸塚でJRに乗換)・ 立場→町田 43分→39分 (▲4分)
横浜市営地下鉄 4号線 (グリーンライン)	<ul style="list-style-type: none">・ センター北→目黒 45分→37分 (▲8分)・ センター北→町田 33分→25分 (▲8分)
横浜高速鉄道 みなとみらい線	<ul style="list-style-type: none">・ 渋谷→日本大通り 49分→41分 (▲8分) (※整備前は渋谷→神奈川県庁(関内から徒歩))・ 渋谷→元町・中華街 51分→44分 (▲7分) (※整備前は渋谷→中華街(石川町から徒歩))

※所要時間については、出発時刻をピーク時の時間帯(8:00)に設定して駅す
ぱあと(平成23年10月時点)で計算

(1) 速達性の向上(市営地下鉄4号線グリーンラインの例)



利用経路と開業効果

開業前: センター北(ブルーライン)→あざみ野(東急田園都市線)→溝の口(東急大井町線)→大岡山(東急目黒線)→目黒
所要時間: 45分 乗換回数: 3回

開業後: センター北(グリーンライン)→日吉(東急目黒線)→目黒
所要時間: 37分 乗換回数: 1回

開業効果: 所要時間 45分 → 37分 **-8分** 乗換回数 3回 → 1回 **-2回**

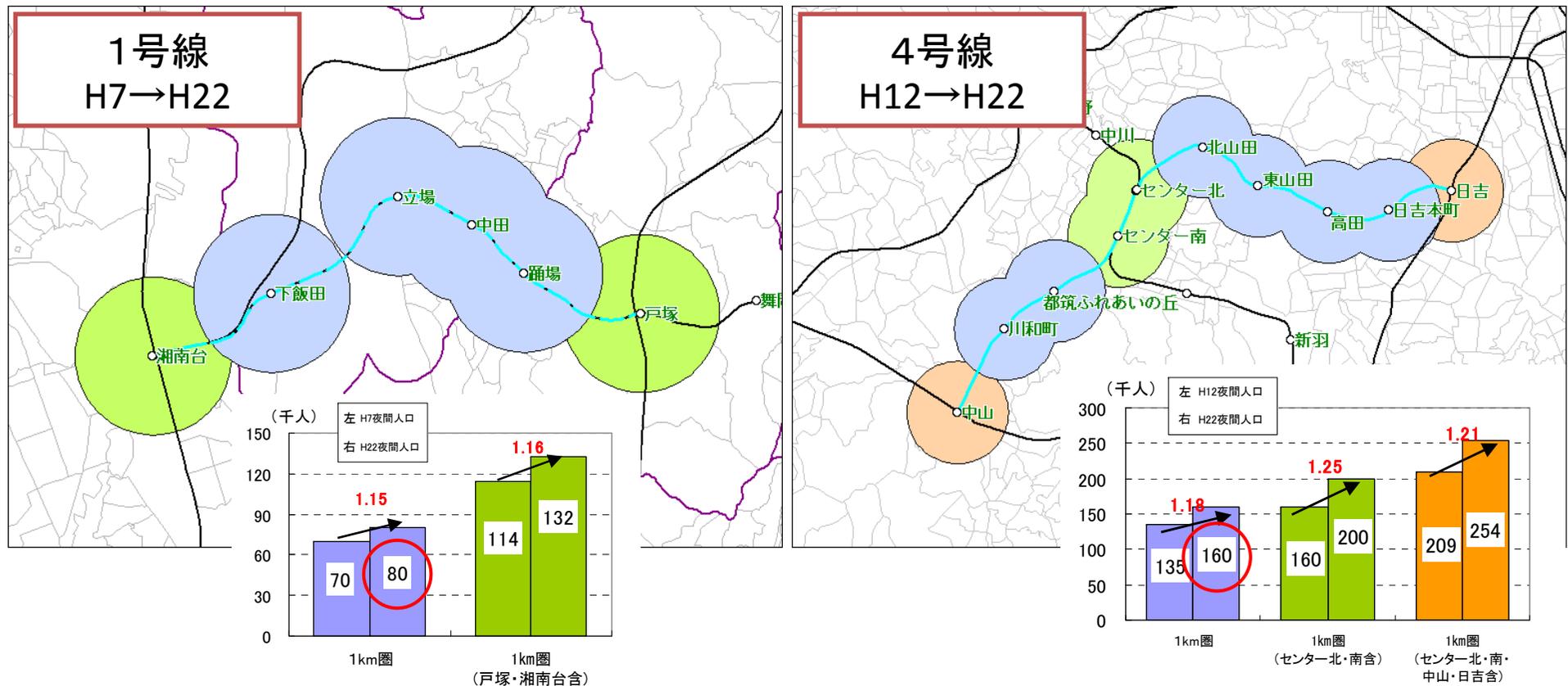
※センター北駅からの出発時刻を8:00と設定して駅すばあと(平成23年10月時点)で計算
※始めの乗車までの待ち時間は含まない

(2) 鉄道不便地域の解消

駅から1km圏の人口が増加しており、1号線では**8万人**、4号線では**16万人**の鉄道利便性が改善している。

みなとみらい線では、みなとみらい21地区などの都心臨海部においてアクセスが改善している。

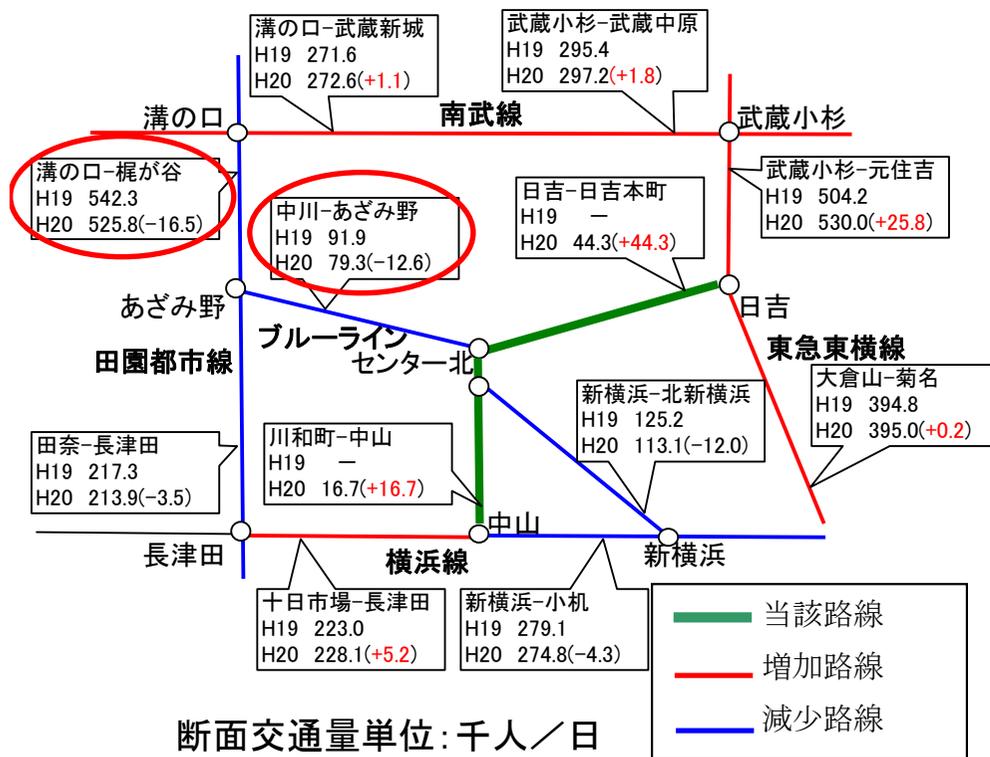
鉄道駅から1km圏域の人口



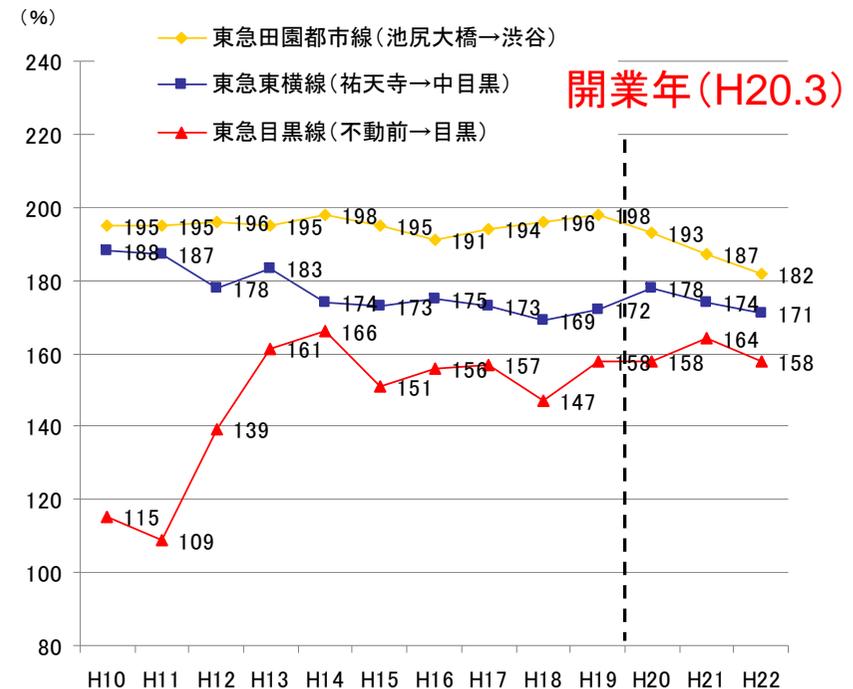
(3) 鉄道の混雑緩和

4号線は、ブルーラインや東急田園都市線などの周辺路線の混雑緩和に寄与している。(混雑の平準化)

4号線周辺路線の断面交通量の変化



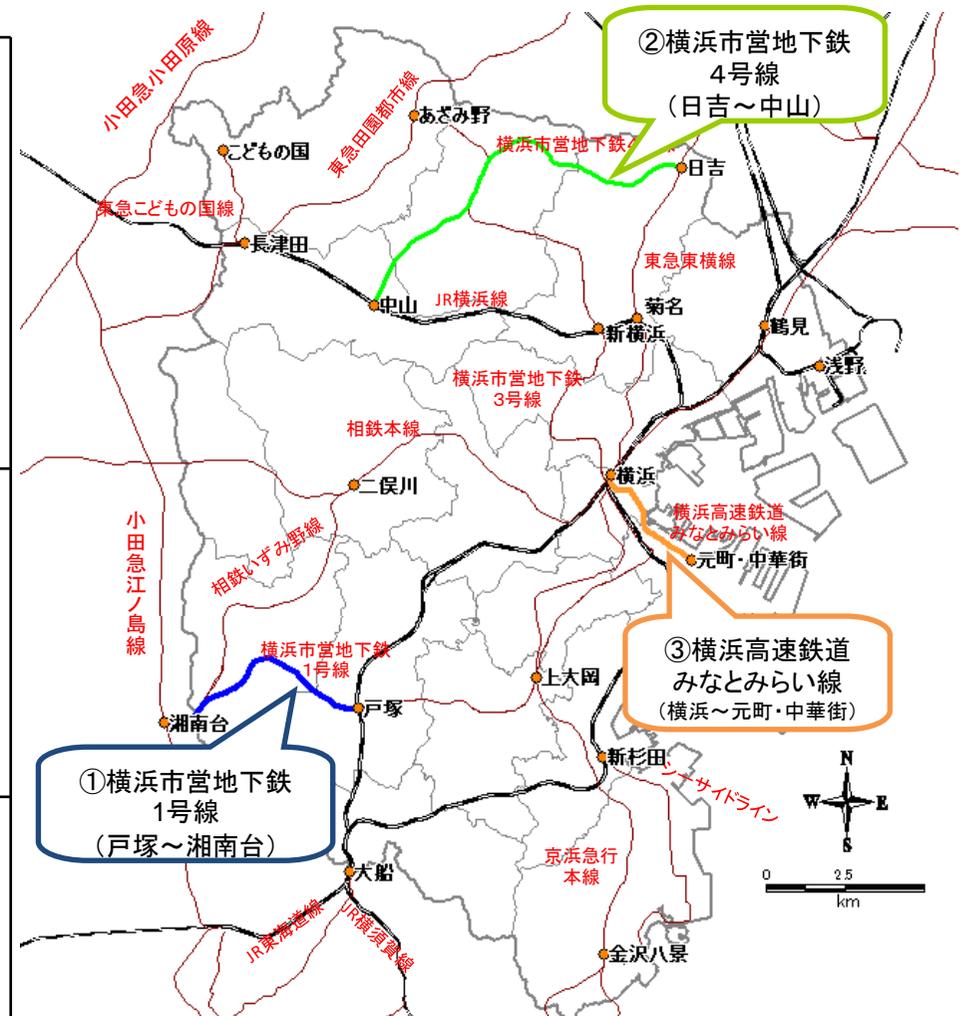
4号線周辺路線の混雑率の変化



(4) 鉄道ネットワークの拡充

いずれの路線も、鉄道ネットワークの拡充に寄与しており、リダンダンシー効果があると考えられる。

<p>横浜市営地下鉄 1号線 (戸塚~湘南台)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○沿線各駅と横浜都心部が直結するとともに、湘南台駅で小田急線と結節することで、藤沢市、大和市、相模原市、町田市方面への広域鉄道ネットワークが拡充 ○代替路線としてのリダンダンシー効果
<p>横浜市営地下鉄 4号線</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○沿線各駅と東急東横線日吉駅との結節により、港北NT地区から東京都心への新たなルートを創出 ○代替路線としてのリダンダンシー効果
<p>横浜高速鉄道 みなとみらい線</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○みなとみらい21地区と横浜駅、東京都心を直結する新たな鉄道ルートを創出



(5) バリアフリーに対応した駅の整備

エレベータ・エスカレータは、3路線ともほぼ全駅で設置されており、可動式ホーム柵は1号線と4号線の全駅で設置されている。

横浜市営 地下鉄1号線 (戸塚~湘南台)	○エレベータ ○エスカレータ ○可動式ホーム柵	5 駅中 5 駅 5 駅中 5 駅 5 駅中 5 駅	} 開業(H11.8)と 同時に設置 H19.9全駅設置
横浜市営 地下鉄4号線	○エレベータ ○エスカレータ ○可動式ホーム柵	10 駅中 10 駅 10 駅中 9 駅 10 駅中 10 駅	} 開業(H20.3)と 同時に設置
横浜高速鉄道 みなとみらい線	○エレベータ ○エスカレータ ○可動式ホーム柵	6 駅中 6 駅 6 駅中 6 駅 未設置	} 開業(H16.2)と 同時に設置

注 エレベータ・エスカレータについてはホームから地上まで整備されている駅数を記載

(6)フィーダー交通との連携

1号線・4号線の交通広場やタクシー乗り場は約7割の駅で整備されている。駐輪場は、全ての駅で整備されている。

横浜市営 地下鉄1号線 (戸塚~湘南台)	○交通広場	5 駅中 3 駅
	○タクシー乗り場	5 駅中 3 駅
	○駐輪場	5 駅中 5 駅
横浜市営 地下鉄4号線	○交通広場	10 駅中 7 駅
	○タクシー乗り場	10 駅中 7 駅
	○駐輪場	10 駅中 10 駅



バス停・タクシー乗り場の整備した交通広場(4号線都筑ふれあいの丘駅)



駅と直結した地下駐輪場(1号線踊場駅)



バス停を整備した交通広場(4号線東山田駅)

(6)フィーダー交通との連携

みなとみらい線の交通広場やタクシー乗り場については、横浜駅以外には設置されていない。駐輪場は、整備されていない駅、不足している駅があり、駅周辺に放置自転車がある。

横浜高速鉄道 みなとみらい線	○交通広場	6 駅中 1 駅 (横浜駅)
	○タクシー乗り場	6 駅中 1 駅 (横浜駅)
	○駐輪場	6 駅中 4 駅 (横浜駅含む)

■ 駅入口付近の放置自転車
(みなとみらい線馬車道駅)



■ 元町・中華街駅自転車駐車場
(公園下部)



Google マップ©2012 Google
地図データ© 2012 ZENRIN

2. 近年整備済み路線の 整備効果の検証

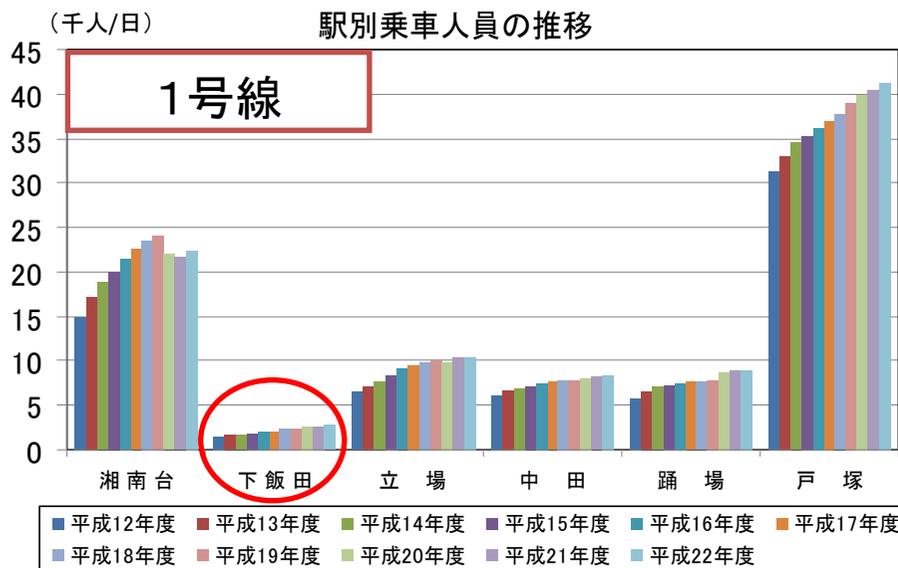
< 鉄道事業者の視点 >

- 1) 利用人員
- 2) 事業費

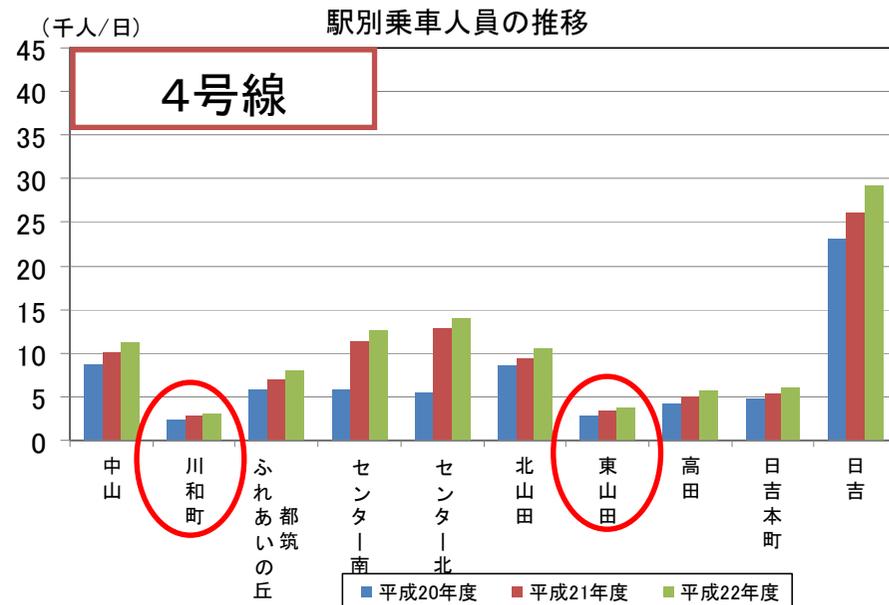
(1) 利用人員

1号線・4号線とも、沿線人口の増加とともに、利用人員の増加傾向が続いている。

一方、1号線の下飯田駅、4号線の川和町駅・東山田駅においては、他の駅に比べ乗車人員が少ないなど、沿線まちづくりの進展による利用者の増加が期待される。



注 年間乗車人員を365で除し1日の乗車人員とした

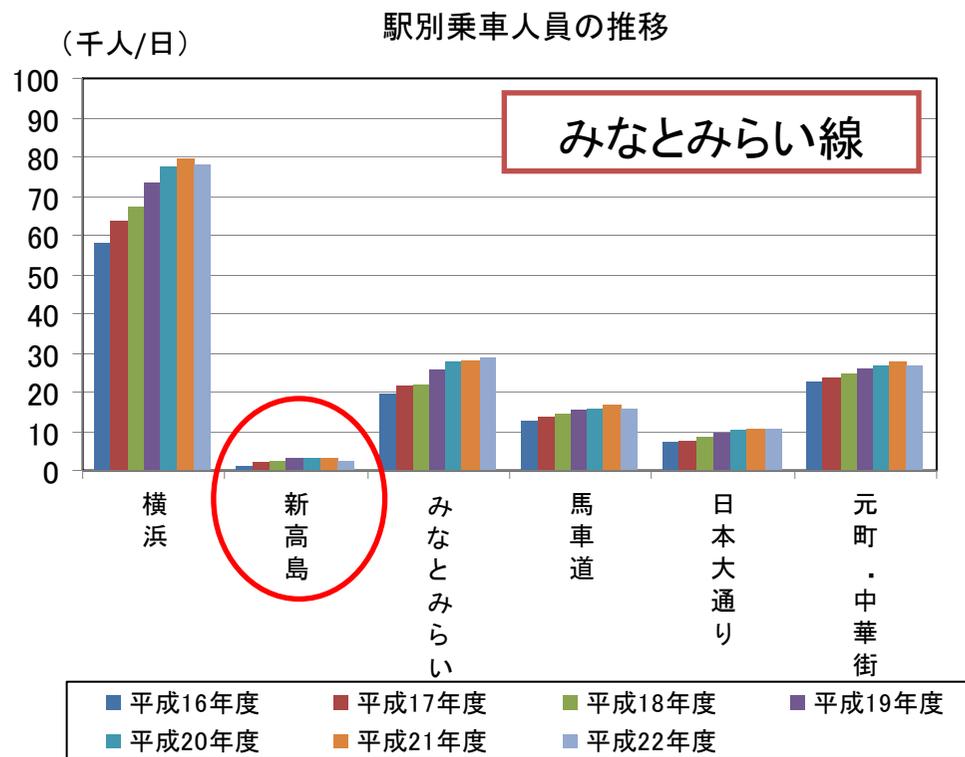


注 年間乗車人員を365で除し1日の乗車人員とした

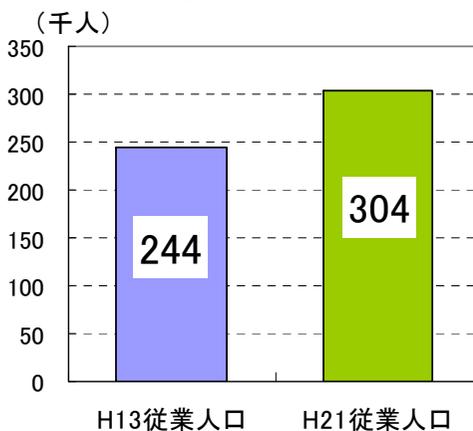
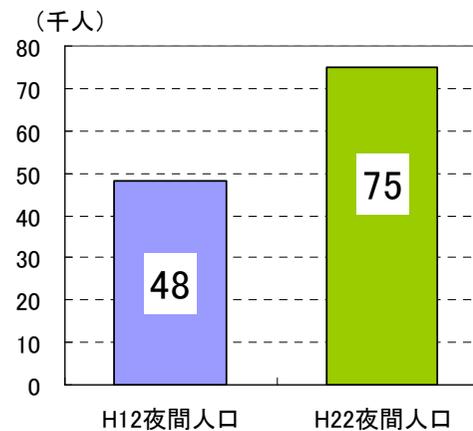
注)平成21年度から横浜市営地下鉄1号線と横浜市営地下鉄4号線の乗継人員をそれぞれに計上(乗継駅:センター南、センター北)

(1) 利用人員

みなとみらい線では、沿線人口の増加とともに、利用人員の増加傾向が続いているが、乗車人員が少ない新高島駅など、駅周辺地区の活性化が期待される。



鉄道駅から1km圏域の人口



出典 夜間人口: 全国人口統計マスター(財団法人 国土地理協会)住民基本台帳(平成22年4月1日, 平成12年4月1日)を基礎としたデータ,
従業員人口: 平成21年度 経済センサス, 平成13年度 事業者・企業統計調査(総務省統計局)

(2) 事業費

いずれの路線も、都市施設との一体施工等によるコスト縮減の工夫がされている。

一方、1号線とみなとみらい線は、追加工事により事業費が増加した。また、すべての路線で建設期間が延長している。

	コスト縮減要因	コスト増加要因
横浜市営 地下鉄1号線 (戸塚~湘南台)	<ul style="list-style-type: none"> ○都市計画道路（拡幅）との一体的整備（用地費縮減） ○湘南台駅において相鉄線と一体構造とした 	<ul style="list-style-type: none"> ○耐震補強対策、環境対策、バリアフリー工事の追加等 ○予定より建設期間が延長
横浜市営 地下鉄4号線	<ul style="list-style-type: none"> ○施設規模の見直し等 	<ul style="list-style-type: none"> ○予定より建設期間が延長
横浜高速鉄道 みなとみらい線	<ul style="list-style-type: none"> ○みなとみらい21地区地権者による開発者負担の実施 ○駅の整備と連携して埋戻し空間を利用した駐車場整備が図られ、これにより双方のコスト縮減 	<ul style="list-style-type: none"> ○新高島駅の設置、横浜駅の工事追加等 ○予定より建設期間が延長

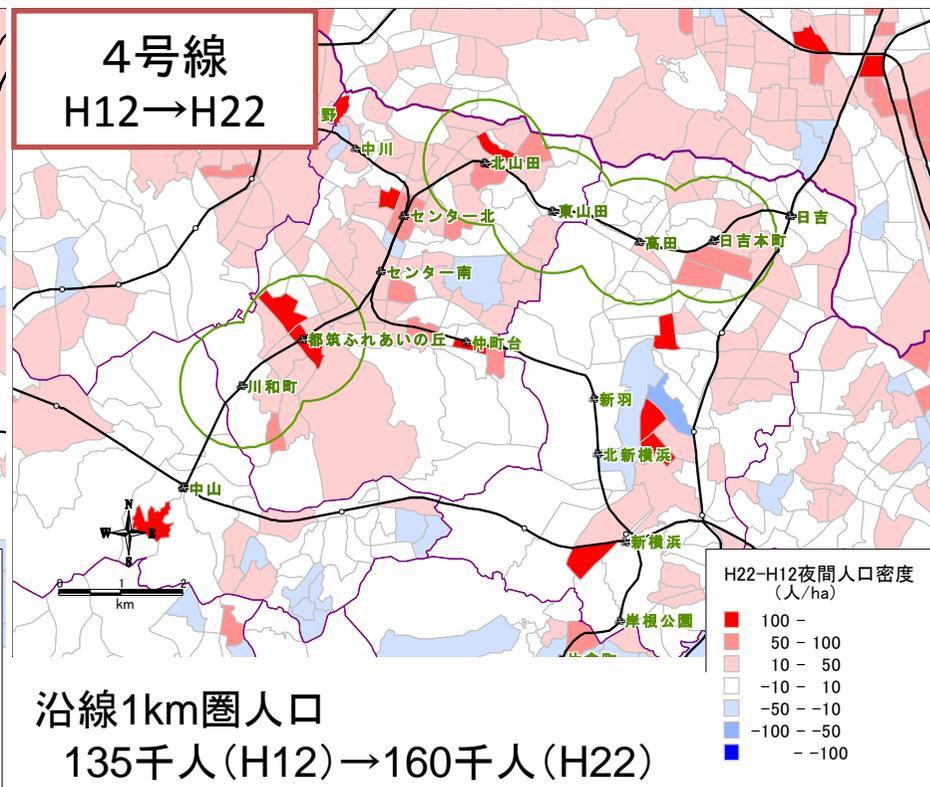
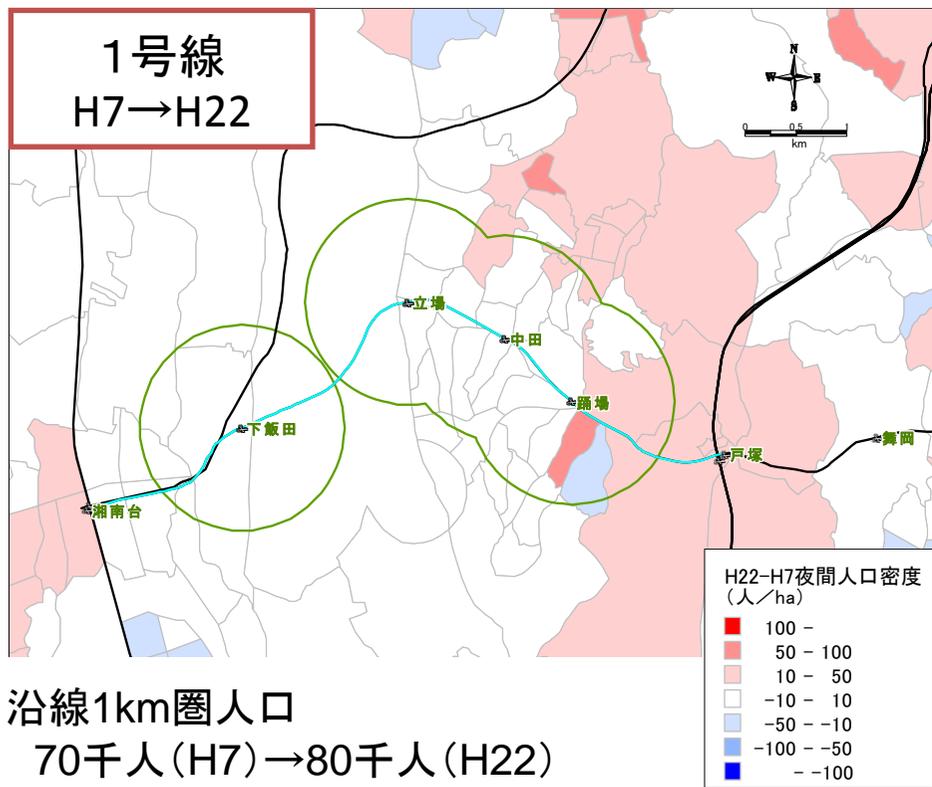
2. 近年整備済み路線の 整備効果の検証

<社会全体の視点>

- 1) 夜間人口
- 2) 従業人口
- 3) 環境改善
- 4) 道路の混雑緩和
- 5) 観光振興
- 6) 地価・税収入
- 7) 公共空間のデザイン

(1) 夜間人口

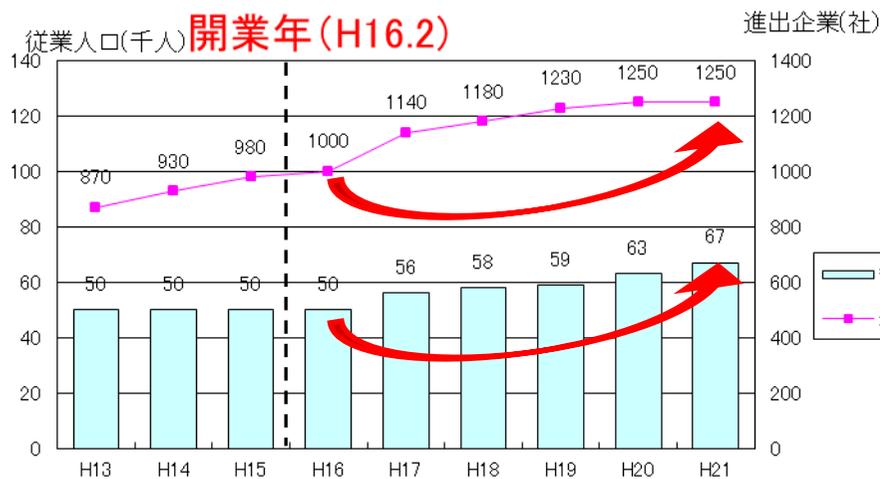
沿線の夜間人口は、1号線では10千人、4号線では25千人増加しており、特に4号線では駅周辺で夜間人口密度が増加している。
みなとみらい線においても沿線の開発が促進され、夜間人口は増加している。



(2) 従業人口

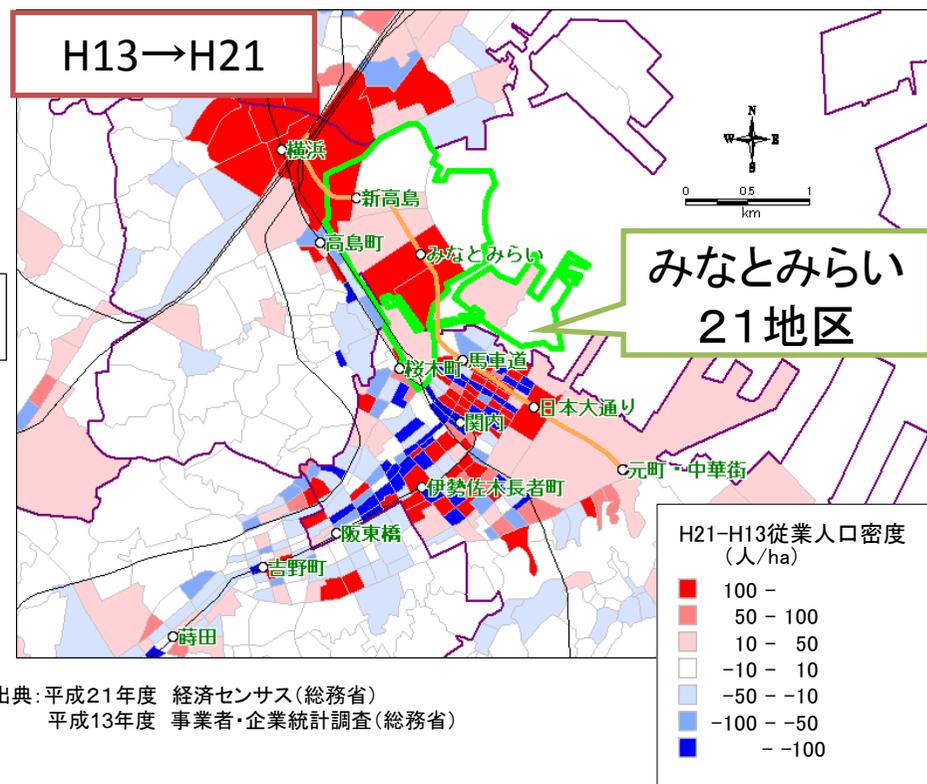
みなとみらい線沿線では、みなとみらい21地区への進出企業が25%増となり、従業人口が17千人増加している。従業人口密度は、沿線全体で増加している。

1号線・4号線においても沿線に商業施設等が進出し、従業人口は増加している。



みなとみらい21地区従業人口
50千人(H16)→67千人(H21)

出典: みなとみらい21の計画概要と個別事業

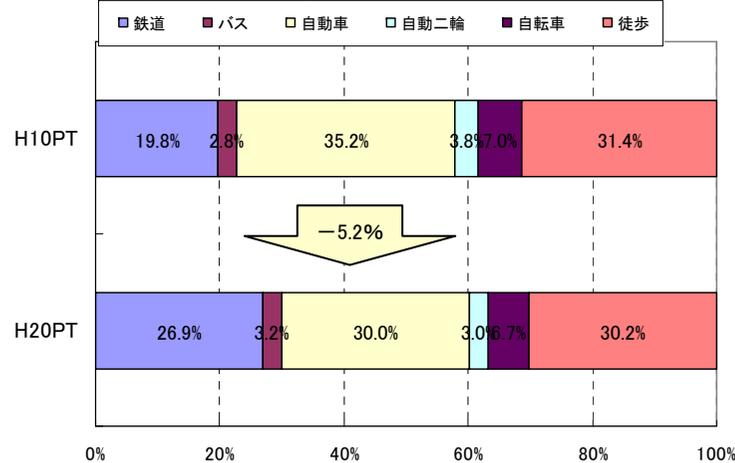


出典: 平成21年度 経済センサス(総務省)
平成13年度 事業者・企業統計調査(総務省)

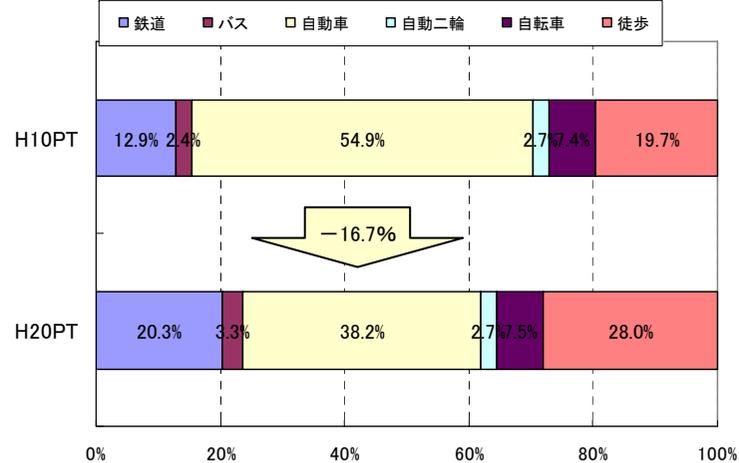
(3) 環境改善

いずれの路線沿線でも、開業前に比べて自動車分担率が5～17ポイント減少し、CO₂削減等の環境改善に寄与している。

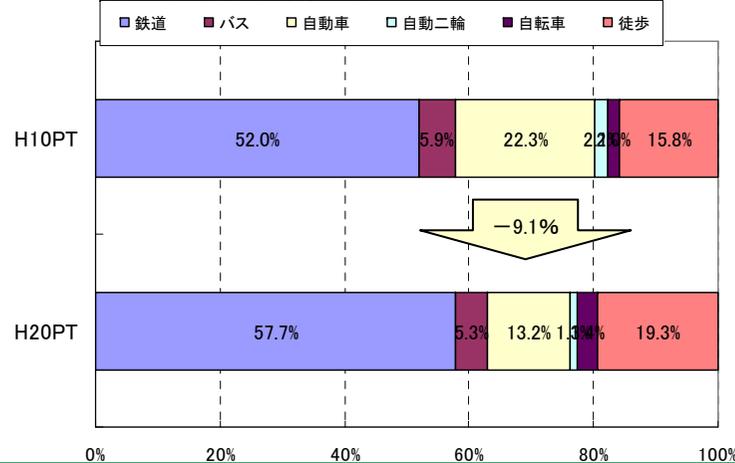
■ 1号線沿線(中田周辺)の代表交通手段別分担率



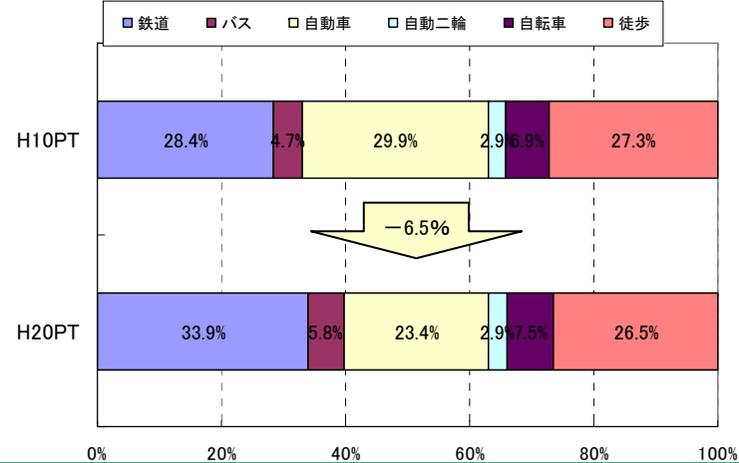
■ 4号線沿線(東山田周辺)の代表交通手段別分担率



■ みなとみらい線沿線(山下、関内、桜木町周辺他)の代表交通手段別分担率



<参考> 横浜市の代表交通手段別分担率

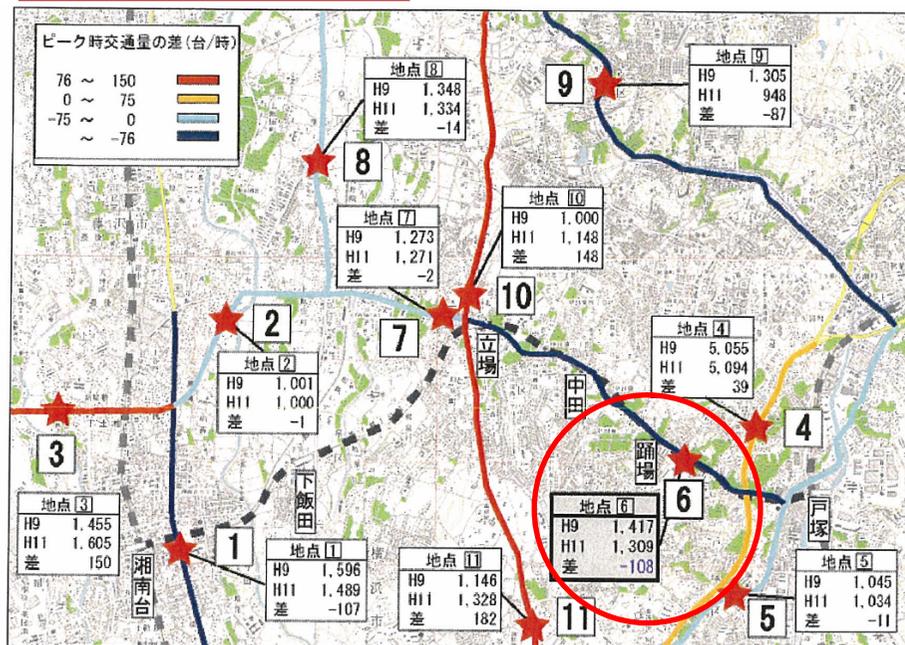


(4) 道路の混雑緩和

いずれの路線でも、開業前に比べて周辺道路における道路交通量の減少がみられた。

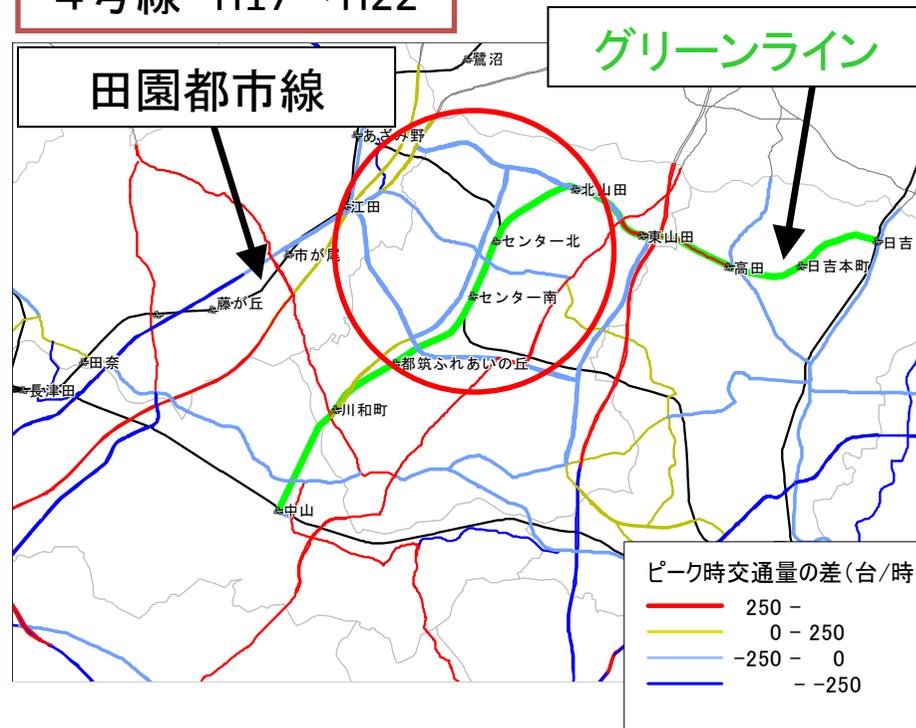
1号線では並行する長後街道で、4号線では港北ニュータウン周辺で道路交通量の減少が見られた。

1号線 H9→H11



出典:「高速鉄道1号線(戸塚~湘南台間)事後評価調査」報告書
(資料:平成9年・11年道路交通センサス)

4号線 H17→H22

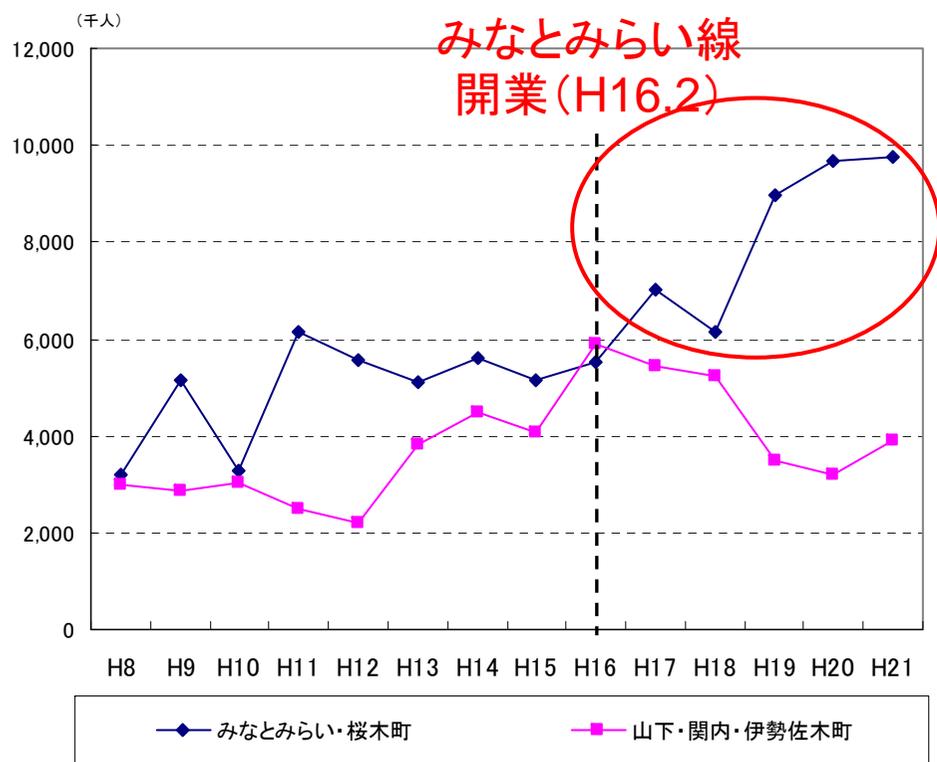


出典:平成17年・22年道路交通センサス

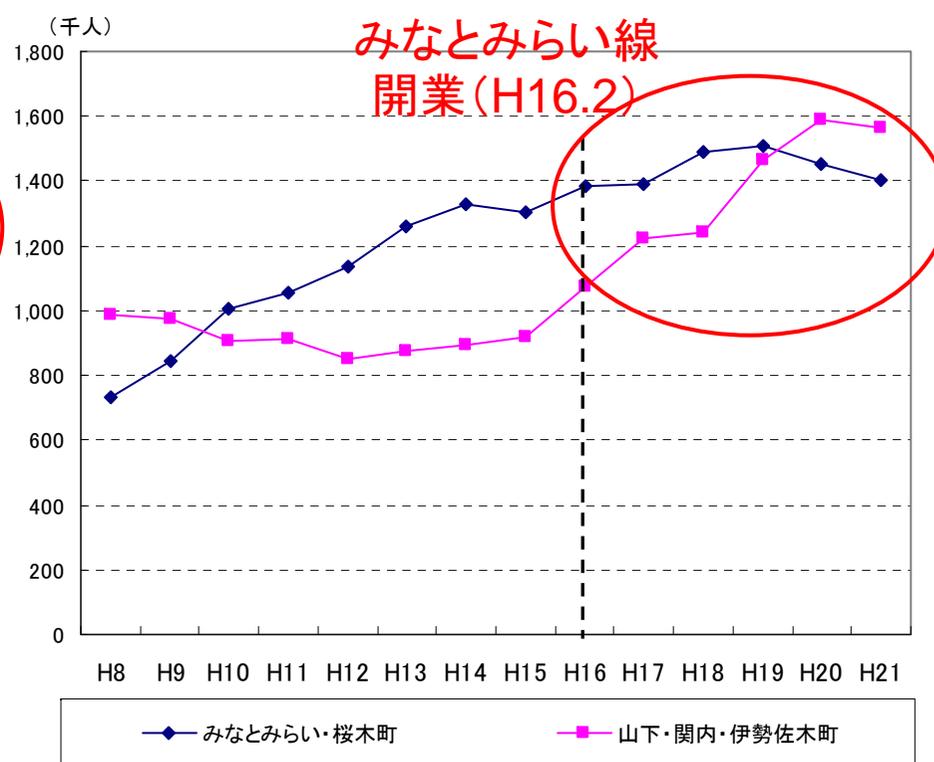
(5) 観光振興

みなとみらい線沿線では、開業前に比べてみなとみらい21地区への来街者が増加している。宿泊客は、関内地区で増加している。

日帰り客



宿泊客

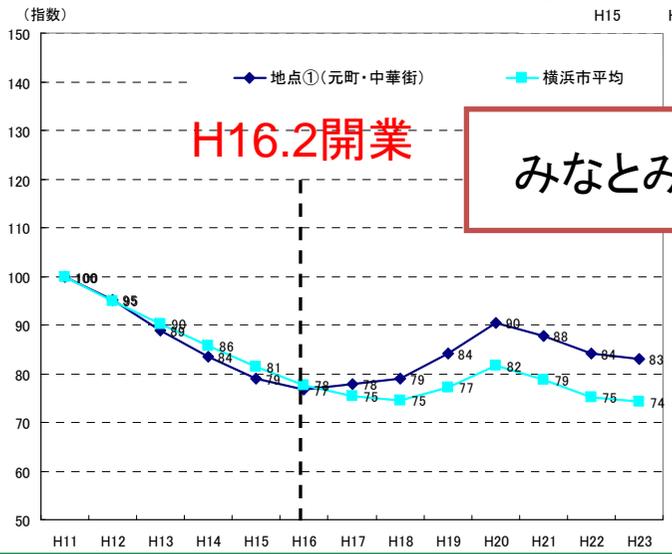
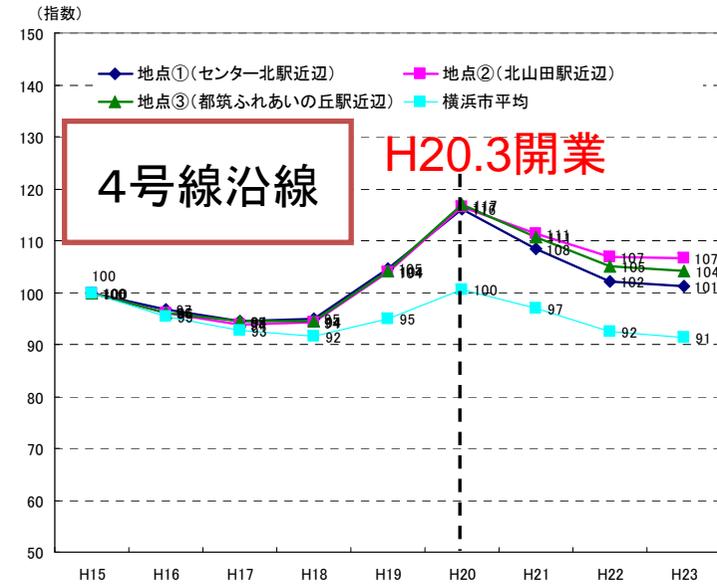
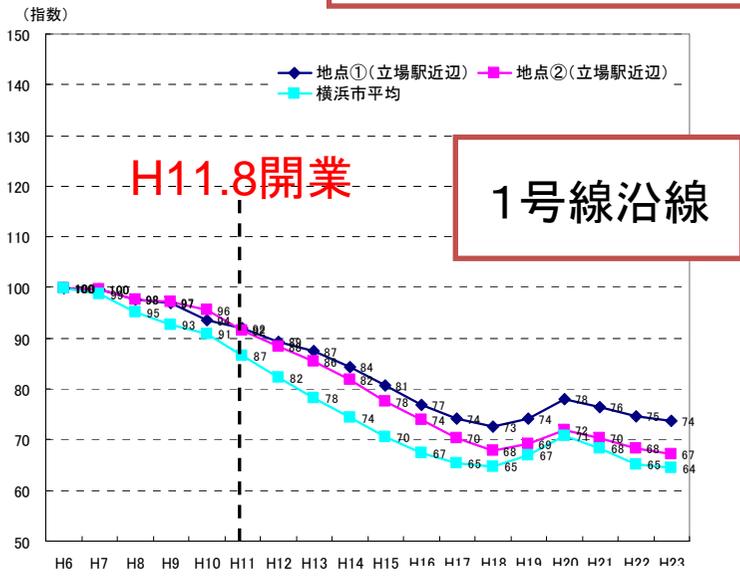


出典: 横浜市統計年報

(6) 地価・税収入

いずれの路線も、沿線の地価は横浜市平均に比べて相対的に高く推移しており、
 税収の確保に寄与している。

地価公示価格指数(各路線開業5年前=100)



出典:横浜市都市整備局 横浜地価マップ

(7) 公共空間のデザイン

いずれの路線も、駅のデザインなどが工夫されている。

1号線の事例

踊場駅

地名の由来のイメージを取り入れたデザイン

「踊場」の由来: 付近の猫が毎晩集まって踊りあって興をわかせた場所といわれている。

猫が踊る姿をモチーフにしたレリーフ等を設置



出典: 横浜市交通局提供

4号線の事例

川和町駅

鶴見川の流れをテーマとし躍動感を演出

全駅において、生活に密着した駅を目指し、駅の設計プロセスから市民ニーズの把握と市民コンセンサスを実施



出典: 横浜市交通局提供

みなとみらい線の事例

元町・中華街駅

「グラフィカルな一冊の本の空間になる駅」をコンセプトとしたデザイン



出典: 横浜高速鉄道株式会社HP

3. 各路線の整備目的に対する達成状況と 課題のまとめ

(1) 横浜市営地下鉄1号線(戸塚～湘南台) (平成11年8月開業)

整備目的	達成状況
<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路・鉄道の適切な分担構造をもった交通体系の確立 	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通への転換を促進し、公共交通を中心とした交通体系の確立 ・ 沿線の鉄道分担率が7ポイント増 ・ 並行する道路（横浜伊勢原線（長後街道））のピーク時道路交通量が8%減
<ul style="list-style-type: none"> ・ 横浜市南西部地域（戸塚区、泉区）と横浜都心部の直結 	<ul style="list-style-type: none"> ○戸塚～湘南台間の沿線から横浜・関内などの横浜都心部まで直結

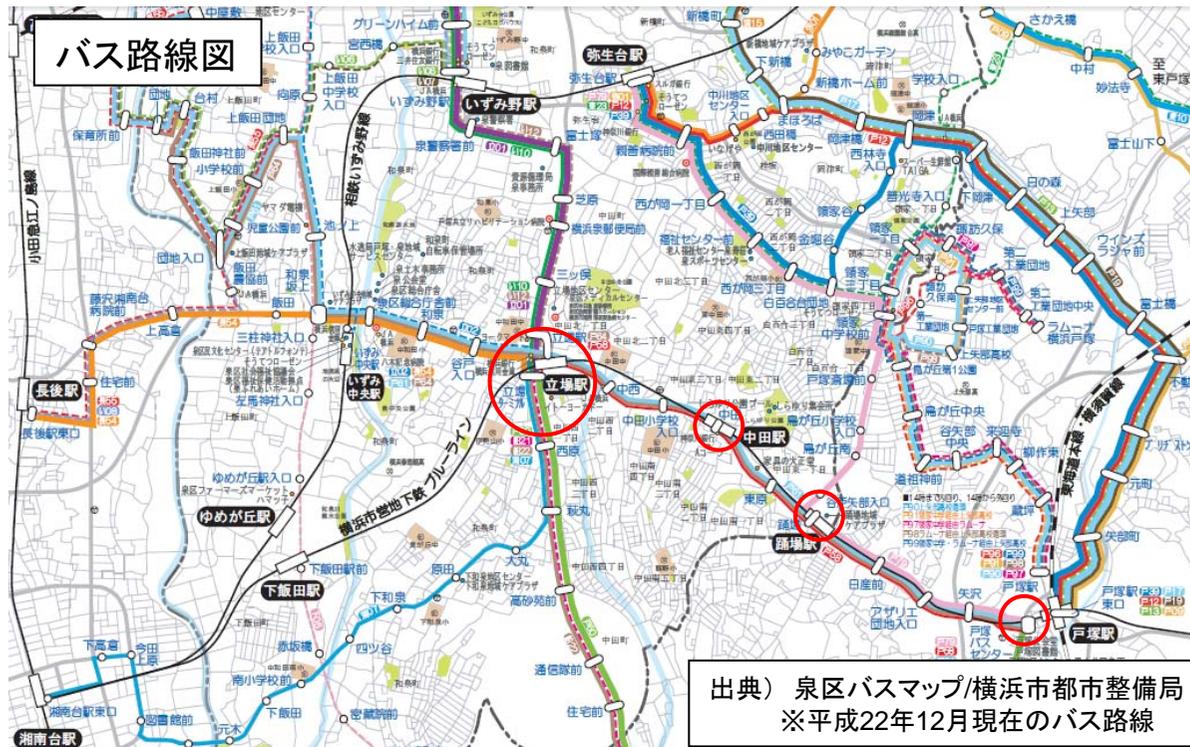
整備目的の出典：「高速鉄道1号線（戸塚～湘南台間）事後評価調査」報告書（H17.3）

- 課題
- 1) さらなるフィーダー交通との適切な連携
 - 2) 下飯田駅周辺のまちづくり（土地区画整理事業検討地区）

(1) 横浜市営地下鉄1号線(戸塚～湘南台)(平成11年8月開業)

課題1) さらなるフィーダー交通との適切な連携

- ・ 立場駅では交通広場が整備され、立場ターミナルを起終点とした路線バスが運行しており、鉄道とバスの連携が図られている。一方で、1号線の立場駅～中田駅～踊場駅～戸塚駅を結ぶ路線バスがあり、駅間の移動を考慮した上で鉄道とバスの適切な分担を図ることが課題と考えられる。
- ・ 中田駅、踊場駅には交通広場がなく、路線バスやタクシーの乗降は路上で行われている。駅出入口や昇降設備を考慮した上で、バス乗り場やタクシーの寄り付きスペースを配置する等、乗り継ぎ利便性の向上が課題と考えられる。



■ 踊場駅前のバス乗降場



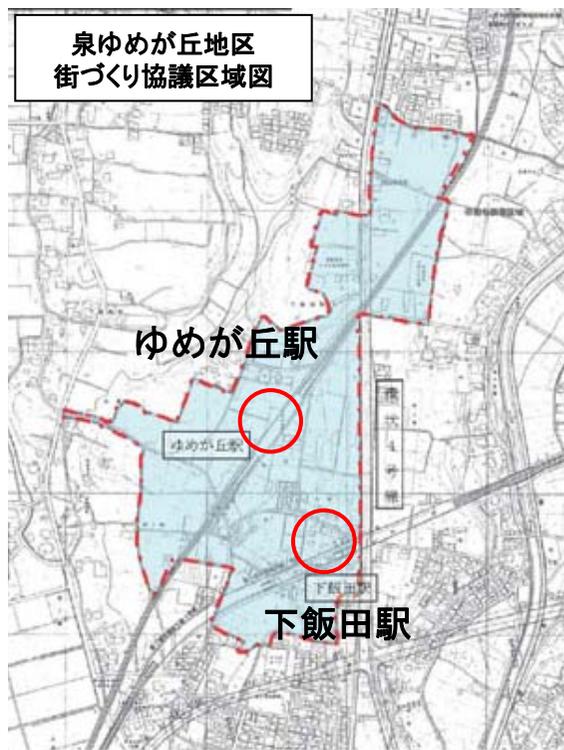
(1) 横浜市営地下鉄1号線(戸塚～湘南台)(平成11年8月開業)

課題2) 下飯田駅周辺のまちづくり(土地区画整理事業検討地区)

- ・ 下飯田駅は市街化調整区域内にあり、地域の生活拠点として駅周辺でのまちづくりの進展が期待される。
- ・ 下飯田駅を含む「泉ゆめが丘地区」は街づくり協議地区になっており、平成19年12月には「泉ゆめが丘土地区画整理組合設立準備会」が発足し、現在、早期事業化を目指し、まちづくりの検討を行っている。



出典) 横浜国際港都建設計画図(地域・地区)



出典) 横浜市都市整備局ホームページ

下飯田駅



出典) 横浜市資料

(2) 横浜市営地下鉄4号線 (平成20年3月開業)

整備目的	達成状況
<ul style="list-style-type: none"> 港北ニュータウン地区の輸送体制の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ○4号線乗車人員 約104千人/日 (H22) うち港北ニュータウン内4駅 約46千人/日 ○東京都心への新たなルート創出
<ul style="list-style-type: none"> 横浜北部地域（港北区・都筑区）の交通不便地域における交通便利性の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ○沿線の約16万人の利便性が向上
<ul style="list-style-type: none"> 横浜市の骨格的鉄道網の形成 	<ul style="list-style-type: none"> ○横浜市の環状方向の鉄道網を形成
<ul style="list-style-type: none"> 横浜副都心の強化育成 (港北ニュータウンセンター地区) 	<ul style="list-style-type: none"> ○港北ニュータウン内の駅1km圏の従業人口（都筑ふれあいの丘、センター北、センター南、北山田） 27千人(H13)→42千人(H21)→約15%増

整備目的の出典：平成18年度第3回「横浜市公共事業評価審査委員会」資料

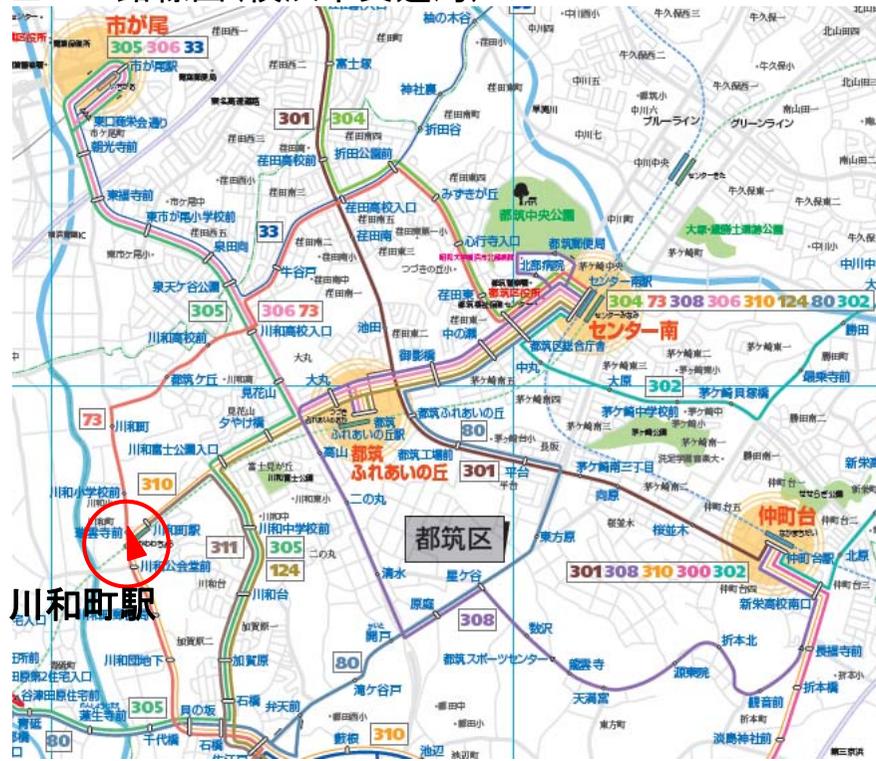
- 課題
- さらなるフィーダー交通との適切な連携
 - 駅周辺におけるまちづくりの進展（川和町駅、東山田駅）

(2) 横浜市営地下鉄4号線 (平成20年3月開業)

課題1) さらなるフィーダー交通との適切な連携

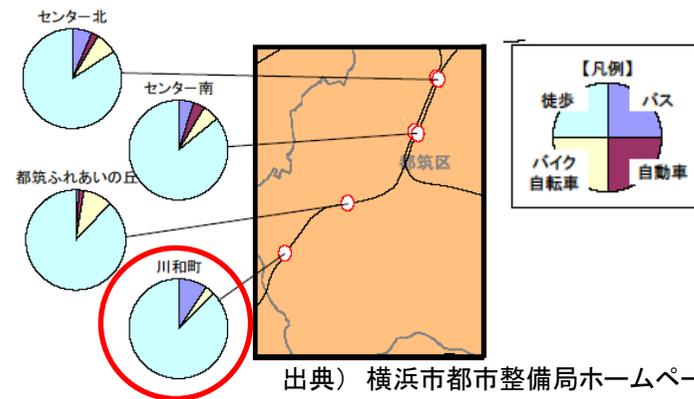
- センター南駅では交通広場が整備され、駅を起終点としたバス路線が運行している。また、都筑ふれあいの丘駅など交通広場が整備されたことにより、路線バス、タクシー等の乗り継ぎ利便性が高い。
- 一方、川和町駅では端末交通手段としてのバス利用が比較的多いが、路線バスの乗降は幅員の狭い歩道で行われており、安全に乗降できるスペースの確保が課題である。またバスベイがないため、車の流れを阻害している。

■バス路線図(横浜市交通局)



出典) 横浜市交通局ホームページ

■端末交通手段分担率(H20パーソントリップ調査)



出典) 横浜市都市整備局ホームページ

■川和町駅前のバス乗降場



(2) 横浜市営地下鉄4号線 (平成20年3月開業)

課題2) 駅周辺におけるまちづくりの進展 (川和町駅、東山田駅)

- 川和町駅、東山田駅は市街化調整区域内にあり、地域の生活拠点として駅周辺でのまちづくりの進展が期待される。



出典) 横浜国際港都建設計画図(地域・地区)



出典) 横浜国際港都建設計画図(地域・地区)

(3) 横浜高速鉄道みなとみらい線 (平成16年2月開業)

整備目的	達成状況
<ul style="list-style-type: none"> 横浜都心部の各地区を結び回遊性を向上 	<p>○開業により横浜都心部の一体化、回遊性向上に寄与</p>
<ul style="list-style-type: none"> 東急東横線と相互直通運転によりみなとみらい21地区と東京都心を直結 	<p>○渋谷～元町・中華街間において、平日約580本・休日約530本の直通列車が運行</p>
<ul style="list-style-type: none"> 商業・業務活動の誘致促進や観光客の増加など、将来にわたる横浜市の活性化への寄与 	<p>○みなとみらい21地区の従業人口 50千人(H13)→67千人(H21) (約34%増)</p> <p>○みなとみらい線の乗車人員 121千人(H16)→163千人(H22) (約34%増)</p>

整備目的の出典：横浜市都市交通課HP

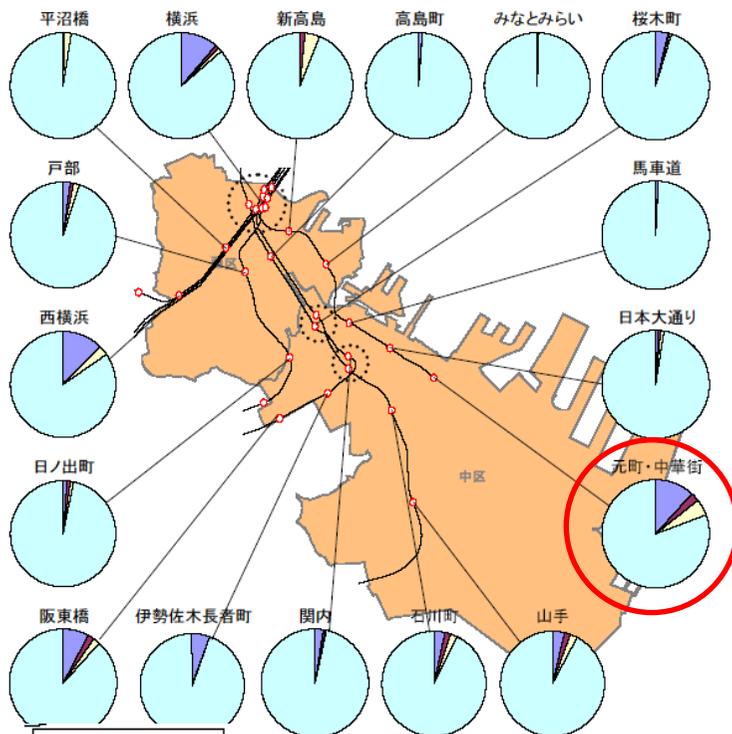
- 課題
- 1) さらなるフィーダー交通との適切な連携
 - 2) 駅周辺における放置自転車の対策
 - 3) ホームドア（可動式ホーム柵）の整備

(3) 横浜高速鉄道みなとみらい線 (平成16年2月開業)

課題 1) さらなるフィーダー交通との適切な連携

- 本牧方面と横浜駅を結ぶ路線バス等、みなとみらい線と競合する路線があり、鉄道とバスの適切な分担を図ることが課題と考えられる。
- 横浜駅を除く全ての駅において交通広場が整備されていない。特に、元町・中華街駅では端末交通手段としてのバス利用が比較的多いが、路線バス等の乗降は路上で行われている。

■ 端末交通手段分担率 (H20パーソントリップ調査)



出典) 横浜市都市整備局ホームページ

■ バス路線図(横浜市交通局)



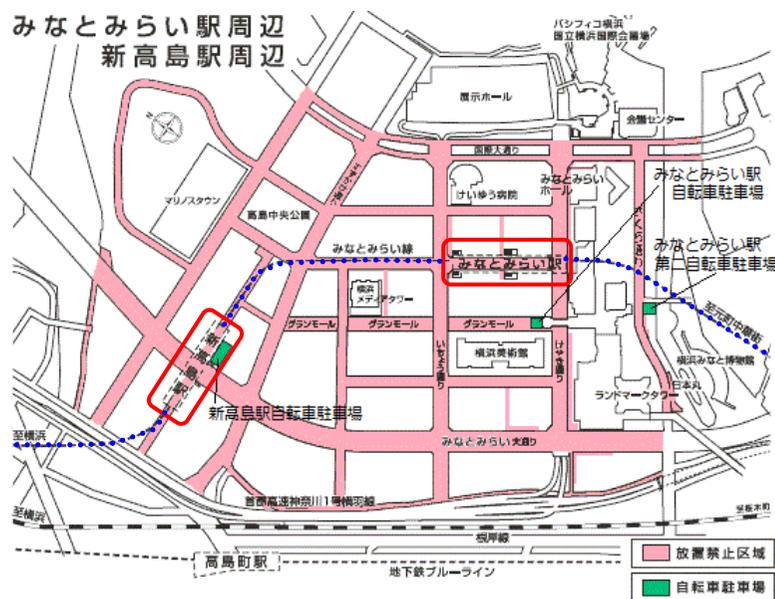
出典) 横浜市交通局ホームページ

(3) 横浜高速鉄道みなとみらい線 (平成16年2月開業)

課題2) 駅周辺における放置自転車の対策

- ・ みなとみらい駅や元町・中華街駅周辺では、自転車駐車が整備され、自転車等放置禁止区域が指定されているが、放置自転車が存在する。
- ・ 馬車道駅、日本大通り駅では自転車駐車が整備されておらず、自転車等放置禁止区域が指定されてなく、放置自転車がが多い。

■ 馬車道駅周辺の放置自転車



出典) 横浜市交通安全協会ホームページの図に加筆



出典) 横浜市交通安全協会ホームページの図に加筆

(3) 横浜高速鉄道みなとみらい線（平成16年2月開業）

課題3) ホームドア（可動式ホーム柵）の整備

- 市営地下鉄1号線、4号線の全駅で可動式ホーム柵が設置されているが、みなとみらい線にはホームドア等が設置されていない。
- 転落事故や触車事故の防止等、さらなる安全性の向上が期待される。

■市営地下鉄1号線の可動式ホーム柵



出典) 横浜市交通局ホームページ

■市営地下鉄4号線の可動式ホーム柵



出典) 横浜市交通局ホームページ

4. 路線特性をふまえた鉄道整備効果

(1) 横浜市営地下鉄1号線(戸塚～湘南台) (平成11年8月開業)

地域

郊外部

都心部

形態

放射型

環状型

(鉄道ネットワーク機能の強化)

- ・JR東海道・横須賀線、小田急江ノ島線と結節することにより、**市域外との広域的な鉄道ネットワーク**が拡充(リダンダンシー効果)
- ・**横浜都心方面と乗り換えなしで移動**が可能となり、アクセス時間の短縮など利用者の利便性が向上
- ・周辺鉄道路線の**混雑の緩和・平準化**

(環境改善)

- ・自動車から鉄道への**交通手段の転換**により、二酸化炭素排出量が減少
- ・公共交通への転換を促進し、**道路走行環境が改善**

(まちづくり・土地利用)

- ・新しい駅の設置による、**駅を中心とした沿線地域の活性化**
- ・市平均と比較して**相対的に高い地価推移**(資産価値の向上)

(人にやさしい交通の実現)

- ・**市域を越えた人の交流の活性化**
- ・バリアフリーに配慮し、**安全・快適な移動環境を整備**
- ・中間駅にバスターミナルを設置し、**フィーダー交通との連携**に配慮

(2) 横浜市営地下鉄4号線 (平成20年3月開業)

地域

郊外部

都心部

形態

放射型

環状型

(鉄道ネットワーク機能の強化)

- ・JR横浜線、東急東横線・目黒線(目黒線経由都営三田線・東京メトロ南北線)と結節することにより、**広域的な鉄道ネットワーク**が拡充(リダンダンシー効果)
- ・地下鉄3号線と連絡することにより**鉄道利用の選択肢**が広がるとともに、アクセス時間の短縮など利用者の利便性が向上
- ・放射状路線を結ぶことによる周辺鉄道路線の**混雑の緩和・平準化**

(環境改善)

- ・自動車から鉄道への**交通手段の転換**により、二酸化炭素排出量が減少
- ・公共交通への転換を促進し、**道路走行環境が改善**

(まちづくり・土地利用)

- ・新しい駅の設置による、**駅を中心とした沿線地域の活性化**
- ・市平均と比較して**相対的に高い地価推移**(資産価値の向上)

(人にやさしい交通の実現)

- ・バリアフリーに配慮し、**安全・快適な移動環境を整備**
- ・**港北ニュータウンの開発と一体となった駅整備**により、誰もが移動しやすい交通を実現

(3) 横浜高速鉄道みなとみらい線 (平成16年2月開業)

地域

郊外部

都心部

(臨海部)

形態

放射型

環状型

(在来線並行型)

(鉄道ネットワーク機能の強化)

- ・東急東横線との相互直通運転により、**広域的な鉄道ネットワーク**が拡充
- ・**東京都心方面と乗り換えなしで移動**が可能となり、アクセス時間の短縮など利用者の利便性が向上

(まちづくり・土地利用)

- ・業務地、商業地における**鉄道へのアクセス改善と回遊性の向上**
- ・市平均と比較して**相対的に高い地価推移**(資産価値の向上)

(人にやさしい交通の実現)

- ・バリアフリーに配慮し、**安全・快適な移動環境**を整備
- ・**みなとみらい21地区の開発と一体となった駅整備**により、沿線地域の交通利便性が向上

(観光振興)

- ・東京都心方面からの**来街者の増加**
- ・**駅の魅力向上や構内でのイベント開催**などによる交流の場や需要の創出
- ・**一日乗車券を活用した沿線の回遊性の向上**