

次世代の総合的な交通体系検討会

第2回検討会

将来を見据えた交通に関わる課題の整理

平成24年6月25日

課題抽出の視点

「将来を見据えた交通に関わる課題の整理」に際しては、第1回検討会でいただいた意見を基本として、国レベル（国土・地域づくり）や首都圏レベル、県レベルの視点も参考とする。

(1) 国レベルの視点(国土・地域づくり)から

国土交通省では、「持続可能で活力ある国土・地域づくり」(平成23年11月)の推進について、人口減少、少子高齢化、財政制約に加え、震災を契機としたエネルギー制約等の課題を克服し、我が国の明るい未来を築くためには、持続可能で活力ある国土・地域づくりの推進が不可欠であり、その柱を「4つの価値・8つの方向性」として示している。

1) 持続可能な社会の実現

- ① 低炭素・循環型システムの構築
- ② 地域の集約化

2) 安全と安心の確保

- ① 災害に強い住宅・地域づくり
- ② 社会資本の的確な維持管理・更新

3) 経済活性化

- ① 個人資産の活用等による需要拡大
- ② 公的部門への民間の資金・知見の取込み

4) 国際競争力と国際プレゼンスの強化

- ① 我が国が強みを有する分野の海外展開、国際貢献
- ② 国際競争の基盤整備の促進

課題抽出の視点

(2) 首都圏レベルの視点から

国土形成計画の「首都圏広域地方計画」(平成21年8月)においては、首都圏の目指すべき方向として、以下の項目があげられている。

方針1 日本全体を牽引する首都圏の国際競争力の強化

1. 国際ビジネス拠点の強化
2. 産業イノベーションの創出
3. 太平洋・日本海ゲートウェイ機能の強化
4. 地域を支える産業の創出

方針2 人口約4200万人が暮らしやすく、美しい地域の実現

1. 新たな圏域構造の構築
2. 活力あふれる都市圏及び地域の形成
3. 生活の質の向上と良好な居住環境の形成
4. 水資源の安定的確保
5. 歴史、文化、地域資源を活用したまちづくり
6. 農林水産業の強化と農山漁村の活性化

方針3 安全で安心な生活が保障される災害に強い圏域の実現

1. 地震・津波対策の推進
3. 火山噴火対策の推進
4. 危機管理体制の充実
2. 風水害・高潮・土砂災害・豪雪対策等の推進と地球温暖化に伴う影響への対応

方針4 良好な環境の保全・創出

1. 先導的な地球温暖化対策の推進
2. 森林・農地の整備・保全
3. 水と緑の保全と活用
4. 循環型社会の形成
5. 大気・土壌汚染対策の推進

方針5 多様な主体の交流・連携がより活発な圏域の実現

1. 観光交流の強化
2. 都市・農山漁村の交流・連携
3. 多文化共生社会の実現
4. 「新たな公」による地域づくり

課題抽出の視点

(3) 県レベルの視点から

「**かながわグランドデザイン**」(平成24年3月)においては、**地域づくりの基本方向**の中で、川崎・横浜地域圏のめざすすがた・政策展開の方向について、以下の項目を示している。

【めざすすがた】

世界と、神奈川そして日本の交流・結節地域として、これまでの文化や産業の集積を生かした生活環境や生産環境の整備を進め、良好な環境が保全され、にぎわいや活力があふれ、世界とつながる文化や産業を発信し、国際性豊かで魅力ある地域づくりをめざします。

【政策展開の方向】

●羽田空港の国際化を生かしたまちづくりや県民活動の利便性、経済活動の活性化に資する総合的な交通ネットワークの形成を推進するとともに、総合特区制度などを活用しながら、京浜臨海部などへのライフサイエンス産業の拠点形成を図ります。

●横浜市域では、バイオ関連企業などの集積を生かして、産学公による研究開発の推進や地域の産業の活性化を図るほか、歴史、観光・コンベンション資源を生かし、多くの人々が訪れ、国際的な文化芸術を創造し、交流の拠点となる都市づくりや、みどりあふれる快適な生活空間の形成などを進めます。

●残された貴重な自然、緑地の保全や創造を図りつつ、土地の高度利用による効率的で良好な市街地を形成するとともに、東日本大震災を踏まえ、大規模地震などへの備えを強化します。

課題抽出の視点

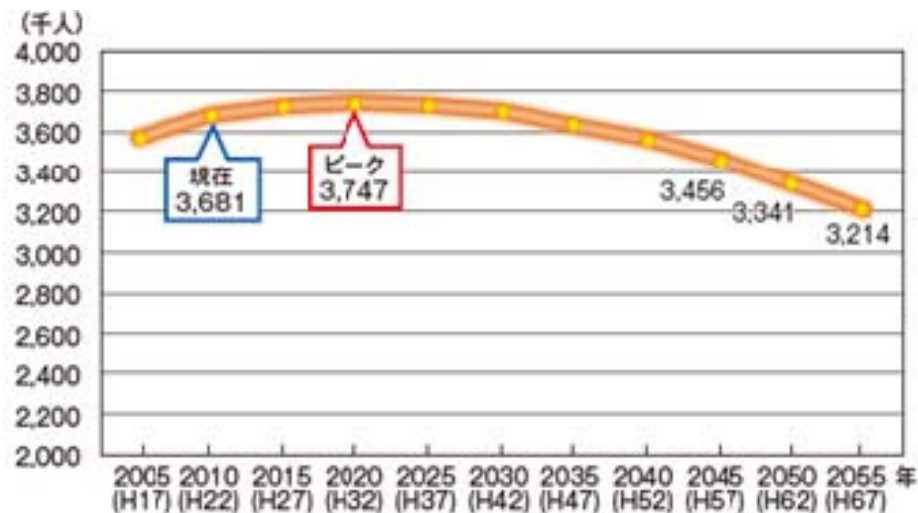
(4) 次世代の総合的な交通体系検討会(第1回)でいただいた意見

委員の発言要旨（主なもの）		検討の視点
首都圏全体での役割を担う横浜都心部の役割と市内の地域拠点の役割を明確にしながら交通体系について検討する必要がある。		
横浜線は、新横浜駅のあり方を含めて相当課題が多い。リニア中央新幹線との関連を考え、広域的な交通アクセスを検討する必要がある。	⇒	広域的な交通ネットワークの構築
リニア中央新幹線の新駅や羽田空港など広域ネットワークの中で得られる効果は何かを考える必要がある。		
災害時において、鉄道は、バスやタクシーなどとの連携が不可欠であり、その体制をあらかじめ組んでおく必要がある。	⇒	他の交通手段との連携
総合的な交通体系については、バスや自転車を含めて検討していく必要がある。		
駅を中心としたコンパクトシティになっていく必要があると思うが、郊外部との連携やまちづくりの課題を、交通の面からどのように解決していくのか、掘り下げていく必要がある。	⇒	まちづくり（中心となる鉄道駅のあり方）
高齢化社会の進展などに考慮して、次世代の交通について検討する必要がある。	⇒	交通ネットワークのあり方

1. 横浜の都市づくりの方向性

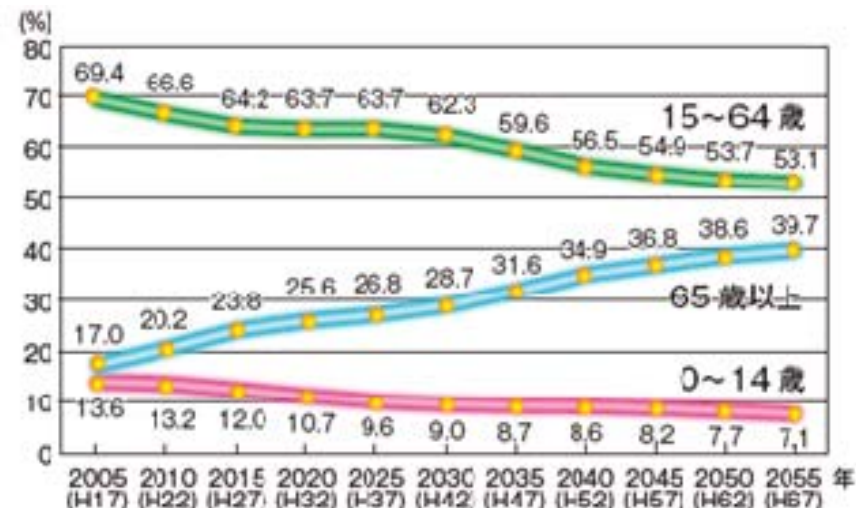
横浜市の人口・年齢構成の予測

人口の超長期予測



出典：横浜市将来人口推計2005(平成17)年度より作成

年齢構成の超長期予測



出典：横浜市将来人口推計2005(平成17)年度より作成

* 上記推計は、基準人口に平成17年国勢調査の男女別年齢各歳別人口を用い、将来の出生率、将来の生存率、将来の社会移動率（転入率及び転出率）には、過去の実績を踏まえて仮定値を設定して行っている。

なお、将来の出生及び死亡の推移については、いずれも中位の仮定としている。

都市計画マスタープラン改定の基本的な考え方

◎社会状況の変化

- ・人口減少・超高齢社会
- ・都市基盤・施設の老朽化
- ・地球温暖化などへの対応
- ・生物多様性への配慮 等



◎改定の基本的な考え方

新たな課題に直面しても、「選択と集中」により、それらの課題を克服して引き続き横浜が自立した大都市、「安心と活力があふれるまち」として、持続・発展していくための指針として策定します。



◎基本理念

新しい横浜らしさの創造と持続を支える都市づくり

都市づくりの目標

- ① 超高齢社会や将来の人口減少社会に対応できる「**集約型都市構造**」への転換と、人にやさしい「**鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地**」の形成
- ② 地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和に向けた、エネルギー効率のよい低炭素型の都市づくり
- ③ 首都圏全体の発展を牽引するとともに、国際競争力を高めるための基盤づくり
- ④ 地域特性に応じた、計画的・効率的な土地利用と地域まちづくり
- ⑤ 誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現
- ⑥ 横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくり
- ⑦ 震災や風水害などの自然災害に強い、安全安心のまちづくり

都市構造

(1) 都市構造の考え方

～生活圏を基盤とした集約型都市構造～

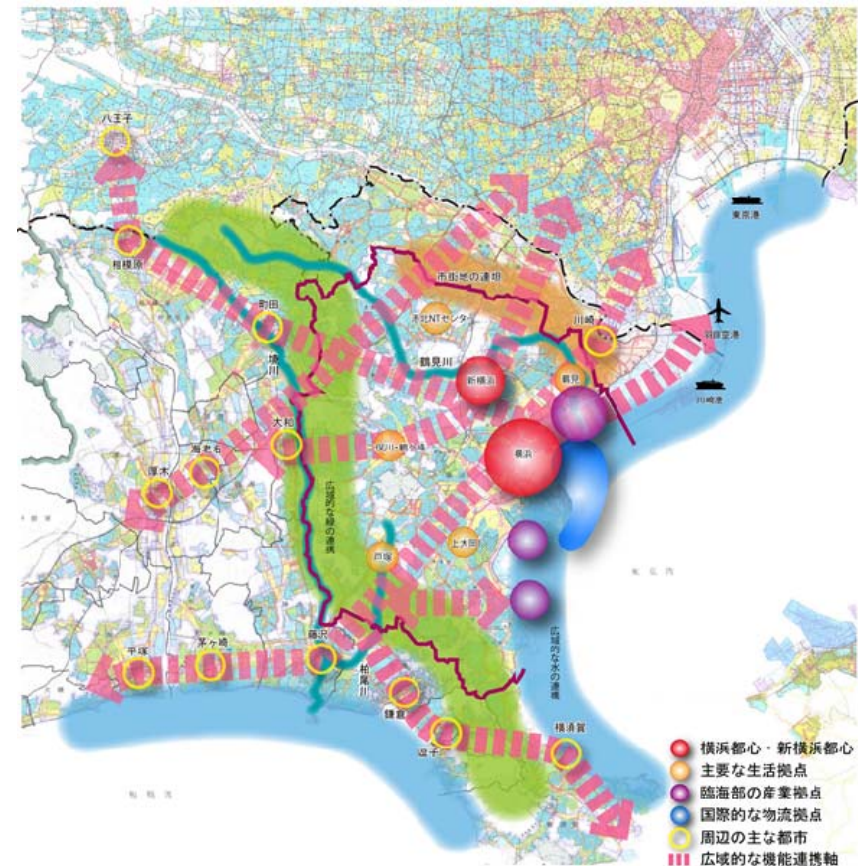
市民生活の向上と経済活性化に向けた、都心部等の機能強化と郊外部の持続可能なまちづくり

【首都圏における横浜市の位置付け】



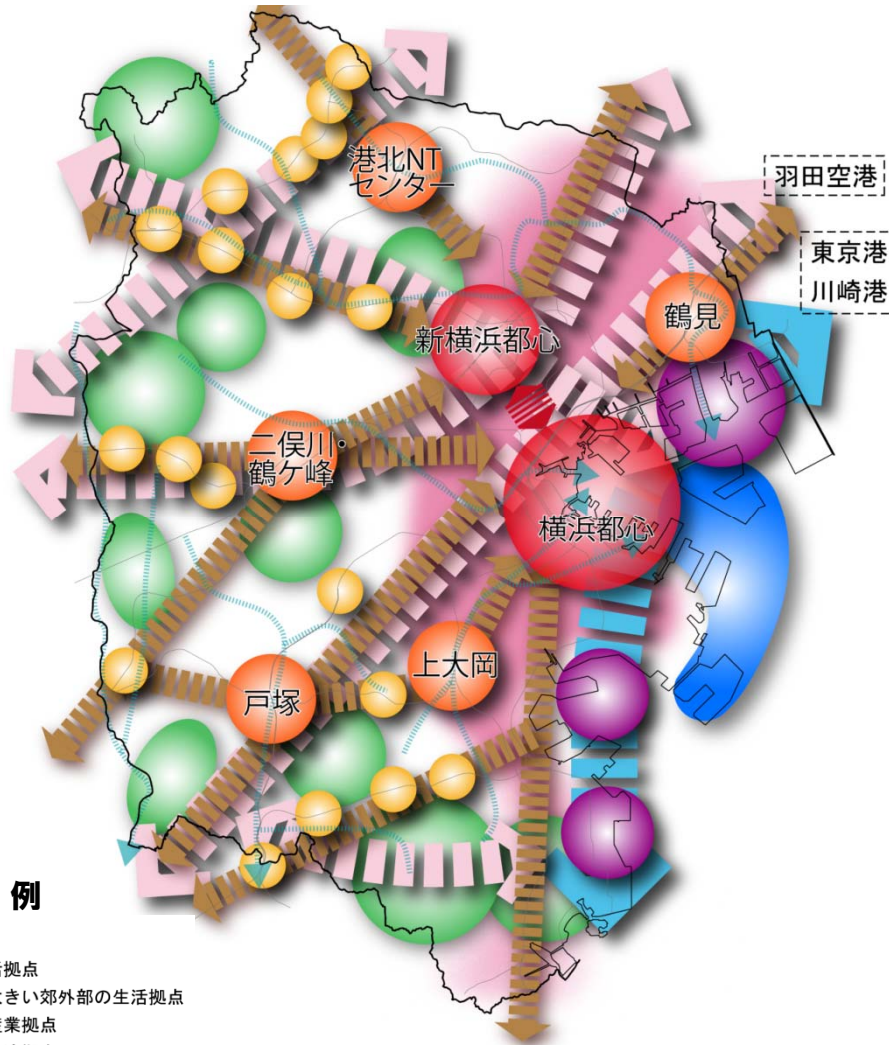
参考：国土形成計画、首都圏広域地方計画、
かながわ都市マスタープラン、
横浜市中期4か年計画

【周辺都市との連携と広域的な機能連携軸】



目指すべき都市構造

【都市構造図】



凡 例

- 都心
- 主要な生活拠点
- 駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点
- 臨海部の産業拠点
- 国際的な物流拠点
- 緑の10大拠点
- ▨ 広域的な機能連携軸
- ▨ 東京湾連携軸
- ▨ 都心とのネットワーク
- ▨ 都心・臨海周辺部
- ▨ 主な河川

① 二つの都心の機能強化と、それにつながる鉄道を軸とした集約型都市構造

② 郊外部の鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地を基本とした地域構造

③ 首都圏やアジア諸都市と適切に役割分担できる「臨海部産業拠点と国際的なハブポートの形成」

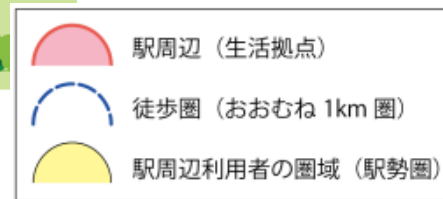
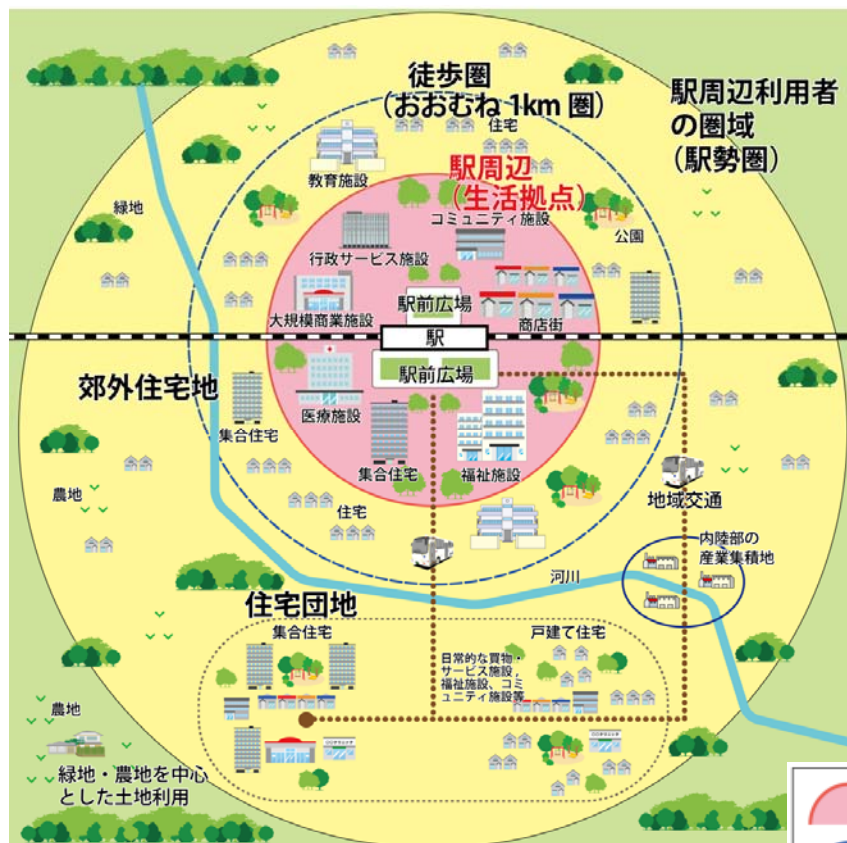
④ 産業拠点や物流拠点を支える「鉄道や高速道路等による広域的な機能連携軸」

⑤ 都市に潤いを与える「緑の10大拠点」

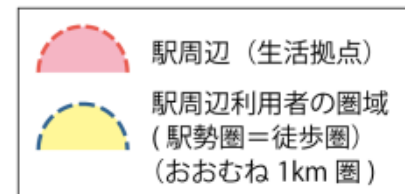
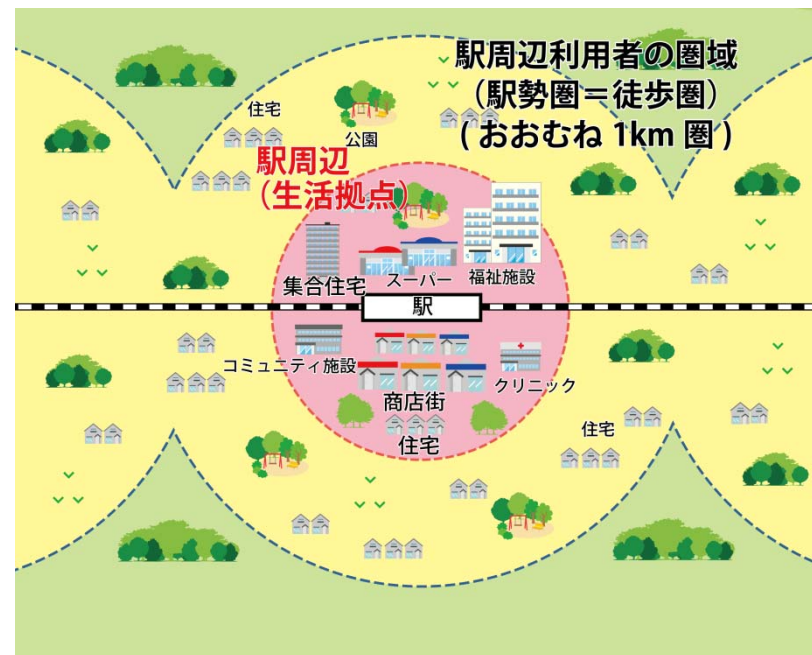
駅を中心としたコンパクトな市街地イメージ

(郊外部の地域構造)

▼主要な生活拠点及び駅勢圏が大きい
郊外部の生活拠点周辺の市街地の場合



▼駅勢圏が小さい郊外部の生活拠点
周辺の市街地の場合

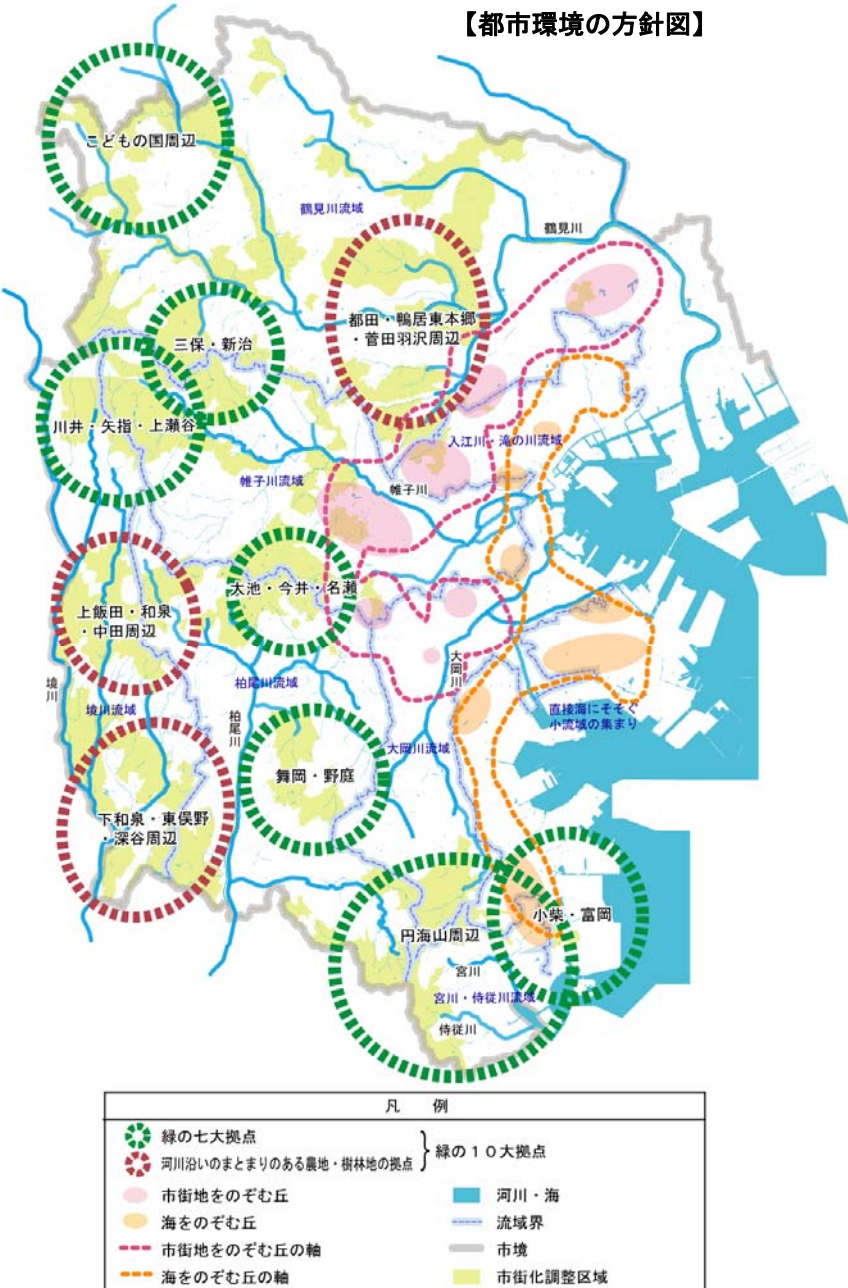


都市づくりの目標と方針（都市環境）

(2)地球温暖化やヒートアイランド現象
の緩和に向けた、エネルギー効率
のよい低炭素型の都市づくり

- ・低炭素型都市づくり
- ・豊かな生物多様性の実現に向けた水と緑の保全と創造
- ・資源循環
- ・生活環境保全

【都市環境の方針図】



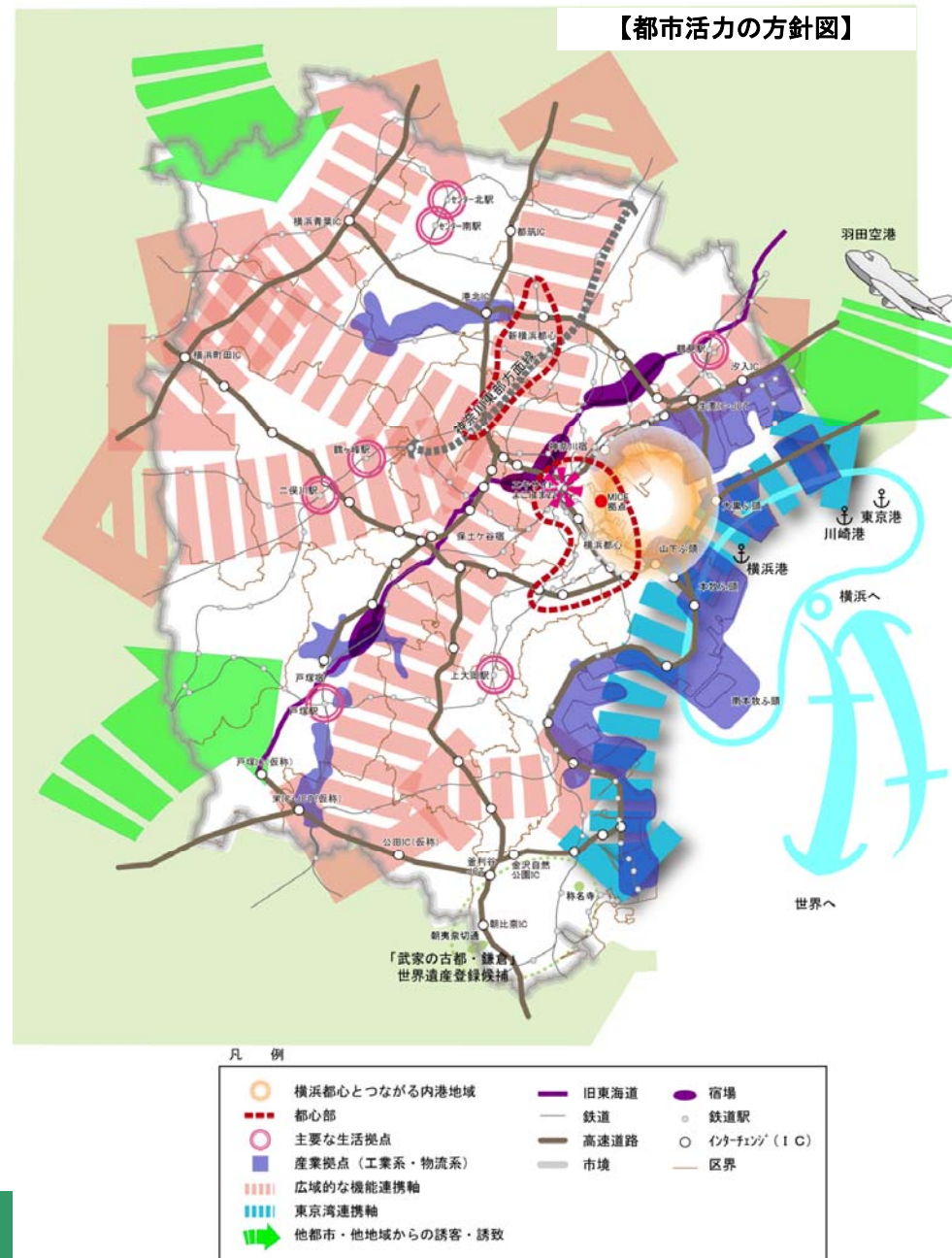
出典:「横浜市都市計画マスタープラン(全体構想)【素案(案)】」(平成24年6月)

都市づくりの目標と方針(都市活力)

(3) 首都圏全体の発展を牽引するとともに、国際競争力を高めるための基盤づくり

- ・都心部の競争力向上及び活力を支える産業基盤強化
- ・MICE・観光の機能強化
- ・市民生活の利便性向上

【都市活力の方針図】



出典:「横浜市都市計画マスタープラン(全体構想)【素案(案)】」
(平成24年6月)

都市づくりの目標と方針(土地利用)

(4) 地域特性に応じた、計画的・効率的な土地利用と地域まちづくり

- ・ バランスとめりはりのある土地利用の誘導
- ・ 地域の現状を踏まえたゾーンごとの土地利用方針の策定
- ・ 国際競争力強化や市民生活利便性向上のための市街地開発・拠点整備
- ・ 自然的環境の保全と魅力ある市街地環境の創造

【土地利用方針図】



出典:「横浜市都市計画マスタープラン(全体構想)【素案(案)】」(平成24年6月)

都市づくりの目標と方針(都市交通)

(5) 誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現

- ・環境をまもり人にやさしい交通の実現
- ・誰もが移動しやすい交通の実現

【都市交通の方針図(高速道路)】



※1: 完成時期については、今後の国の動向等により変更の可能性があります。
※2: 名称は仮称です。

【都市交通の方針図(幹線道路)】



【都市交通の方針図(鉄軌道)】



都市づくりの目標と方針(都市の魅力・都市防災)

(6) 横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくり

- ・都市でデザイン及び創造都市の取組による魅力向上
- ・市民生活の質や地域にふさわしい魅力向上

(7) 震災や風水害などの自然災害に強い、安全安心のまちづくり

- ・被害を最小化するための減災都市づくり
- ・災害時の都市機能確保
- ・復興都市づくり
- ・地域の防災・防犯力向上



2. 将来を見据えた交通に関わる課題の抽出

- (1) 都市計画マスタープラン改定(案)を踏まえた課題
- (2) 整備済み3路線の検証により示された課題
- (3) 18号答申から継続的な課題
- (4) 交通政策審議会鉄道部会提言をうけた課題
- (5) 検討会等で示された課題

(1) 都市計画マスタープラン改定(案)を踏まえた課題

- 1) 交通ネットワーク整備において残された課題(①都市構造、④土地利用)
- 2) 鉄道整備とまちづくりとの連携(①都市構造)

(2) 整備済み3路線の検証により示された課題

- 1) 交通結節機能の充実(④土地利用、⑤都市交通)
- 2) バス交通との連携(⑤都市交通)
- 3) タクシーとの連携(⑤都市交通)
- 4) 自転車交通との連携(⑤都市交通)

(3) 18号答申からの継続的な課題

- 1) 混雑緩和(⑤都市交通)
- 2) 速達性の向上(⑤都市交通)
- 3) 新幹線(新横浜駅)へのアクセス機能の強化(③都市活力)
- 4) 空港(羽田空港)へのアクセス機能の強化(③都市活力)
- 5) バリアフリー化・シームレス化等の推進(⑤都市交通)
- 6) 既設線・駅の改良(⑤都市交通)

(4) 交通政策審議会鉄道部会提言をうけた課題

- 1) 定時性の確保(列車遅延の解消) (⑤都市交通)
- 2) さらなる安全性の向上(ホームドア等の設置) (⑤都市交通)
- 3) 駅の機能の高度化 (④土地利用、⑤都市交通)
- 4) 観光振興への寄与 (③都市活力)

(5) 検討会等で示された課題

- 1) 将来鉄道ネットワークの変化への対応 (⑤都市交通)
- 2) 中央新幹線駅へのアクセス機能の強化 (③都市活力)
- 3) 大規模災害への対応 (⑦都市防災)

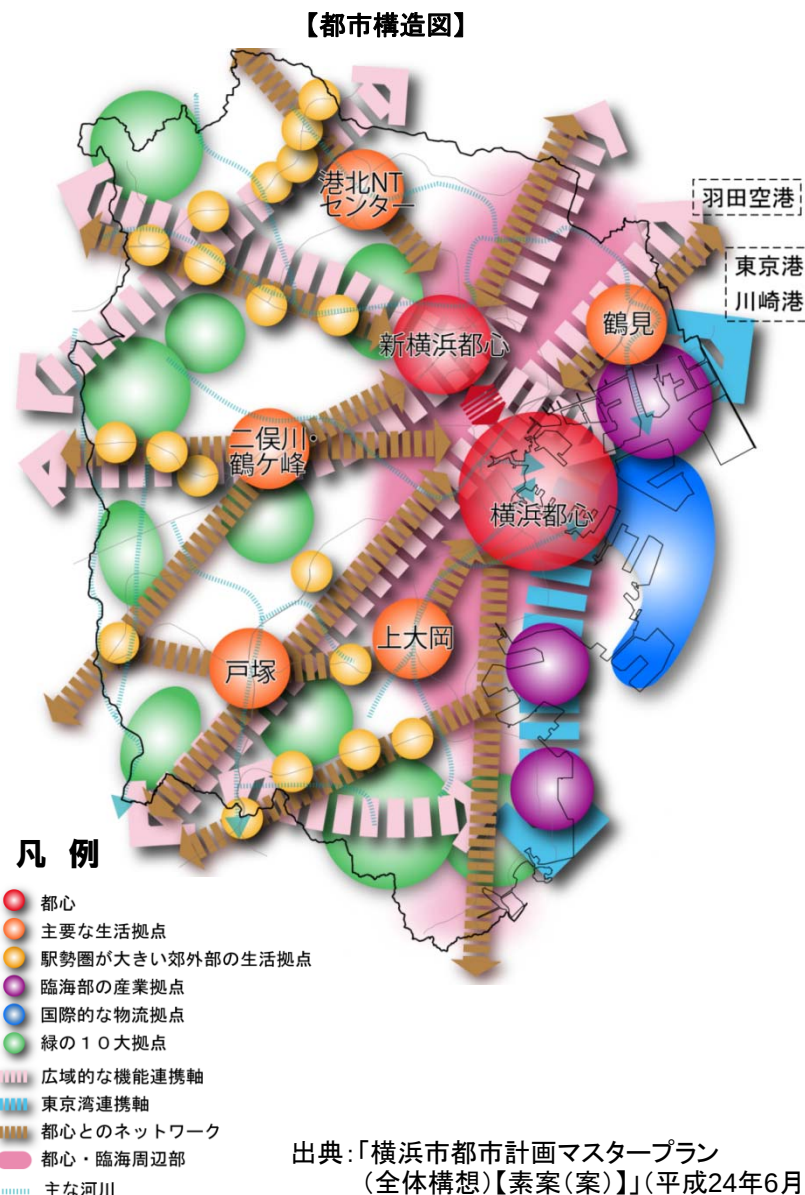
(1) 都市計画マスタープラン改定(案)を踏まえた課題

1) 交通ネットワーク整備において残された課題

a) 新たな都市軸の形成

運輸政策審議会第18号答申では、「国際中枢機能を担う都心や副都心、業務核都市等を相互に高速で連絡する広域的な鉄道ネットワークの整備」が示されており、横浜市都市計画マスタープラン(全体構想)【素案(案)】(H24.6)においても「二つの都心の機能強化とそれにつながる鉄道を軸とした集約型都市構造」があげられている。

横浜と町田、相模原、八王子等の各都市間については、横浜線により接続されているが、**港北ニュータウンから東京北西部方面への新たな都市軸に対応した鉄道路線は、整備されていない状況にある。**



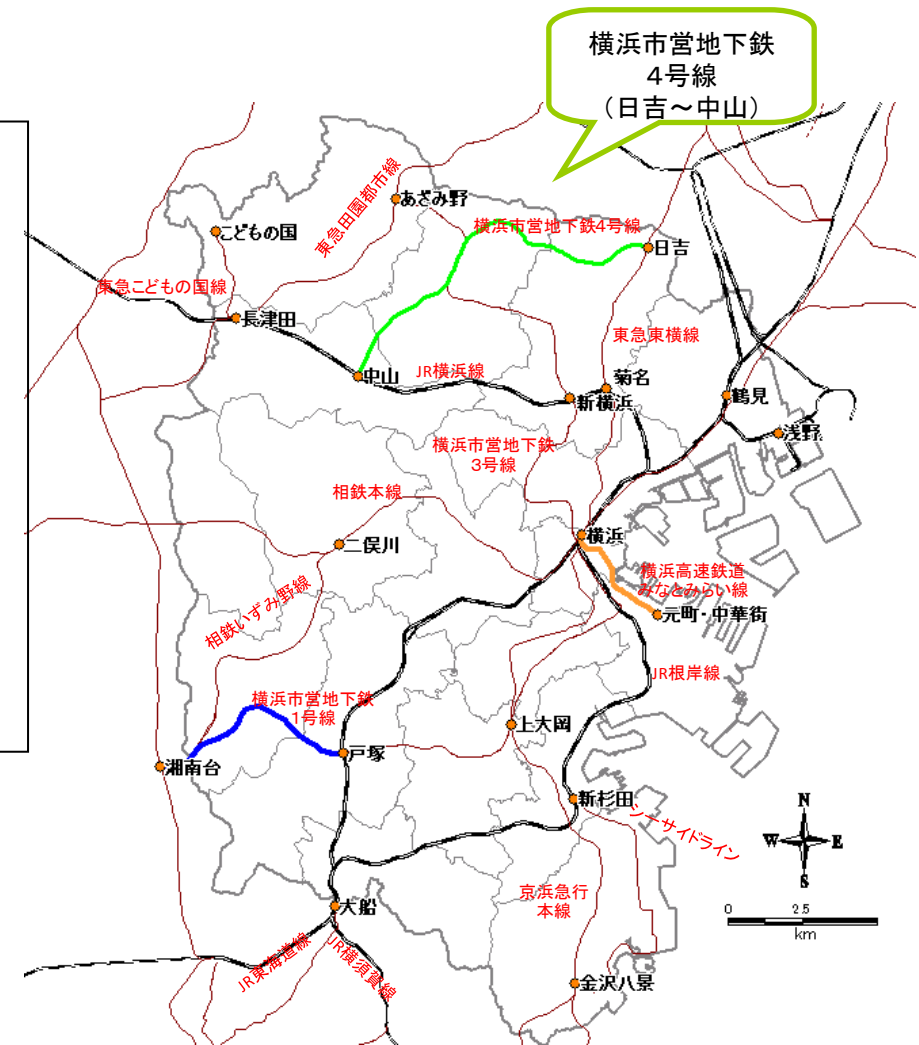
(1) 都市計画マスタープラン改定(案)を踏まえた課題

1) 交通ネットワーク整備において残された課題

b) 環状方向の交通体系の整備

横浜市都市計画マスタープラン(全体構想)【素案(案)】(H24.6)では、「鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強」を掲げ、「運輸政策審議会答申路線についての事業化の検討を進める」としている。

市営地下鉄4号線(グリーンライン)の整備により、東急東横線とJR横浜線を結ぶ環状方向の鉄道が整備された。しかし、**市内の拠点間の連携に資する放射状路線を結ぶ環状方向の鉄道は一部に限られている状況にある。**



(1) 都市計画マスタープラン改定(案)を踏まえた課題

2) 鉄道整備とまちづくりとの連携

地球環境にやさしく、また超高齢化・人口減少社会においても持続可能な都市とするために、鉄道駅を中心としたコンパクトなまちづくりが示されている。引き続き、**鉄道と都市が連携して、生活拠点を形成するための駅周辺の基盤整備**が求められる。

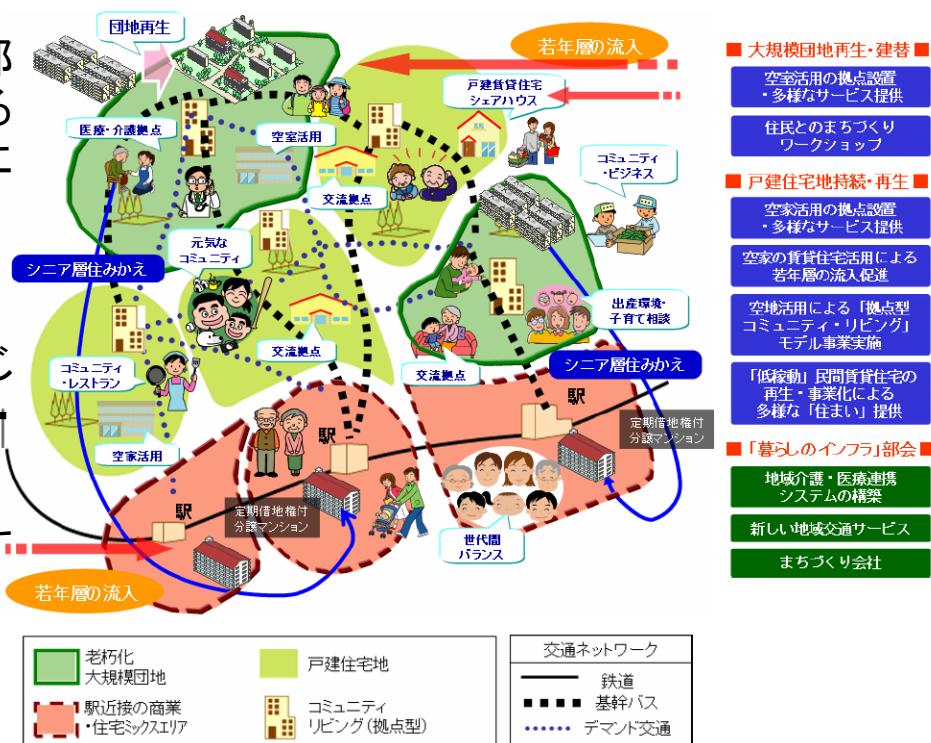
○取組事例:コンパクトなまちづくり

横浜市と東急電鉄の「官民共同」で「次世代郊外まちづくり」を推進し、「横浜モデル」といえる最先端の「郊外住宅地の再生型まちづくり」に着手することで合意。

<取組事項>

- ①地域の交通、医療、介護、子育て支援をはじめとする暮らしやコミュニティを支えるインフラネットワークに関する事項
- ②老朽化団地・戸建て住宅地の再生等に関する事項
- ③環境重視のまちづくりの推進に関する事項
- ④防犯・防災対策の推進に関する事項 など

「コミュニティ・リビング」を中心とした「歩いて暮らせる生活圏」と、公共交通ネットワークの再構築



資料: 東急電鉄ニュースリリース 平成24年4月18日

(2) 整備済み3路線の検証により示された課題

1) 交通結節機能の充実

横浜市の交通をすべて鉄道ではカバーできないため、交通モード間の連携は必要不可欠である。**鉄道駅における他の交通モードとの円滑な乗継のため、駅前広場等の交通結節機能の充実**が求められる。

○整備事例: つくばエクスプレス(TX) 青井駅

青井駅の出口はA1・A2の2カ所設置されており、A1出口に隣接して交通広場(2535 m²)が整備されている。駅周辺は都営の集合住宅が広がっている他、保育園や小学校も立地し、人に優しいシンプルな交通広場が整備され、コミュニティバスやタクシーの乗降場、公衆トイレが設置されている。



A1出口脇にある交通広場



つくばエクスプレス青井駅A1出口



(2) 整備済み3路線の検証により示された課題

2) バス交通との連携

整備済み3路線の検証では、駅前広場が必ずしも整備されていないなど、**鉄道とバスとの十分な連携が図られていない**駅がみられた。

3) タクシーとの連携

整備済み3路線の検証では、駅にタクシー乗り場が整備されているのは半数程度にとどまり、**鉄道とタクシーとの連携が十分には図られていない**状況にある。

4) 自転車交通との連携

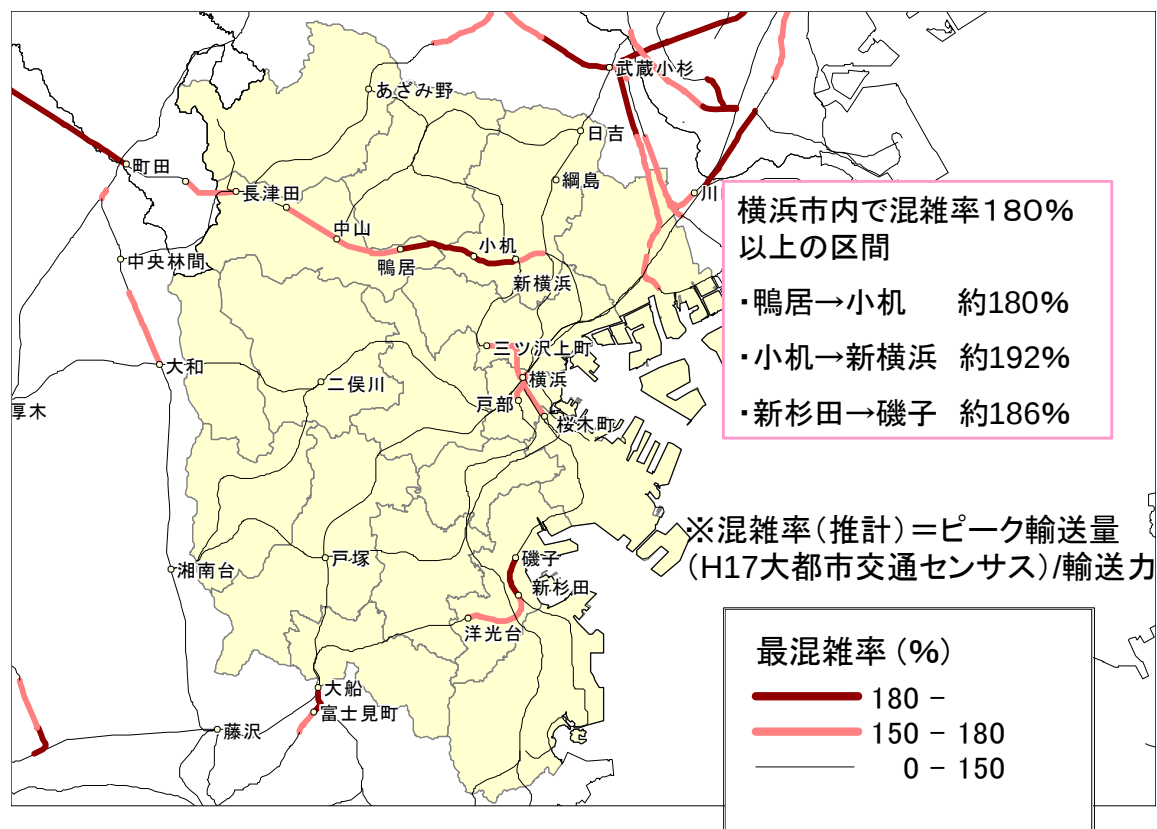
整備済み3路線の検証では、市営地下鉄のほとんどの駅で駐輪場が整備されていた。横浜市全体では、調査対象の137駅中、駐輪場がない駅が11駅、駐輪場の利用率100%以上の駅が42駅となっている。

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
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)

(3) 18号答申からの継続的な課題

1) 混雑緩和

横浜市に関連する主要路線の中では、JR京浜東北線、東海道線、横須賀線、横浜線、南武線、東急田園都市線における混雑率が180%を超えている。これらのほとんどは横浜市外の区間であるが、市内でも**横浜線の小机～新横浜間で混雑率が180%を超えており、目標(180%以下)が達成されていない。**



混雑緩和対策

横浜線では、2014年度から従来の205系と比較して定員が約1割増加した新型車両を導入して、混雑緩和を図る計画が進行中

E233系通勤形車両の概要

【別紙3】

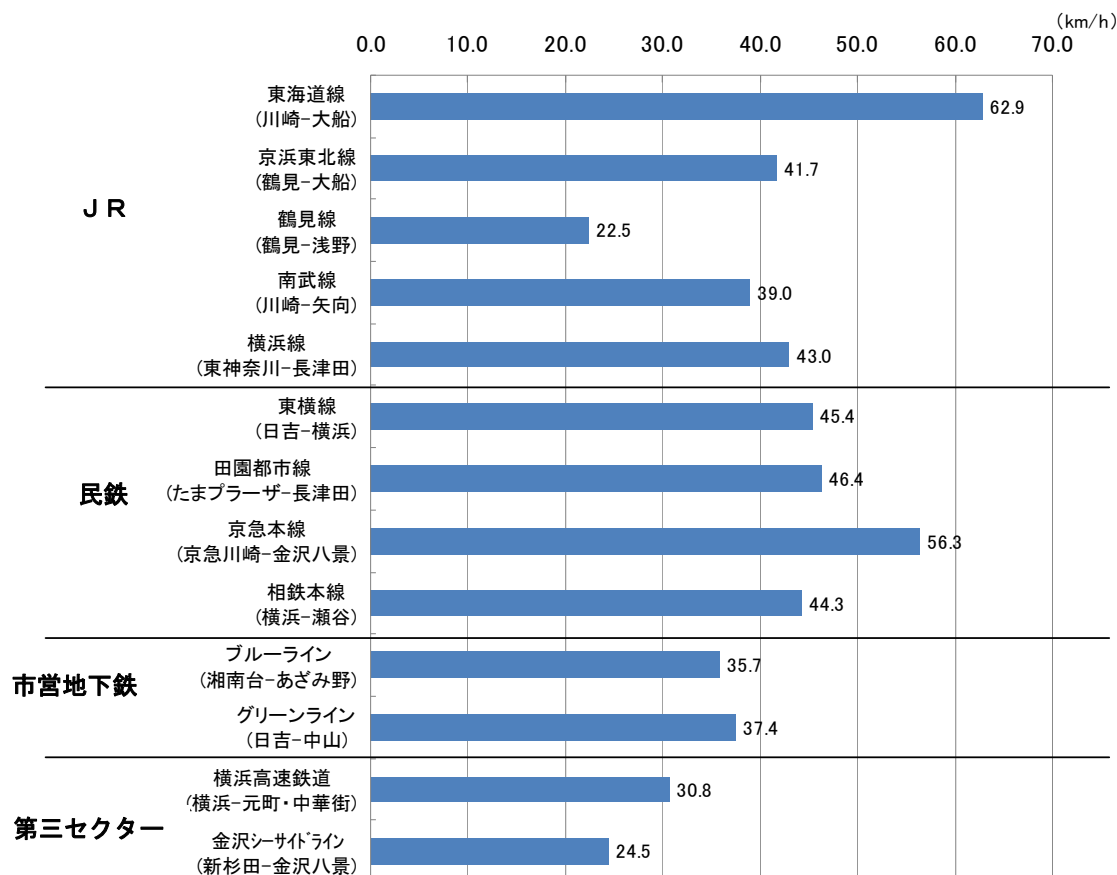
	E233系(埼京線)	E233系(横浜線)	205系(埼京線)	205系(横浜線)
編成	埼京線...10両(6M4T) 横浜線...8両(4M4T)		埼京線...10両(6M4T) 横浜線...8両(4M4T)	
定員	埼京線...1,564名 横浜線...1,244名		埼京線...1,424名 横浜線...1,136名	
車体寸法	20m(全長)×2.95m(全幅)×3.62m(全高) (ステンレス製広幅車体)		20m(全長)×2.80m(全幅)×3.67m(全高) (ステンレス製車体)	
営業最高速度	埼京線...100km/h 横浜線...95km/h (設計最高速度は120km/h)		埼京線...100km/h 横浜線...95km/h (設計最高速度は100km/h)	
制御方式	VVVF制御・交流誘導電動機		界磁添加励磁制御・直流電動機	

出典: 東日本旅客鉄道株式会社プレスリリース H24年4月10日

(3) 18号答申からの継続的な課題

2) 速達性の向上

横浜市内の主要路線のうち、JR鶴見線、横浜市営地下鉄ブルーライン・グリーンライン、横浜高速鉄道みなとみらい線、金沢シーサイドラインは、表定速度が40km/h未満と他の路線に比べて低くなっている。これは駅間距離が短いためと考えられるが、特に**横浜市営地下鉄ブルーラインは路線延長が40km以上あり、横浜市の都心部を貫通する路線でもあるため、速達性の向上が課題**と考えられる。



ピーク時の最高列車の 表定速度

注：横浜地域におけるピーク時の最速列車の表定速度を示す。特急・急行等が運行されている場合は特急・急行等における表定速度

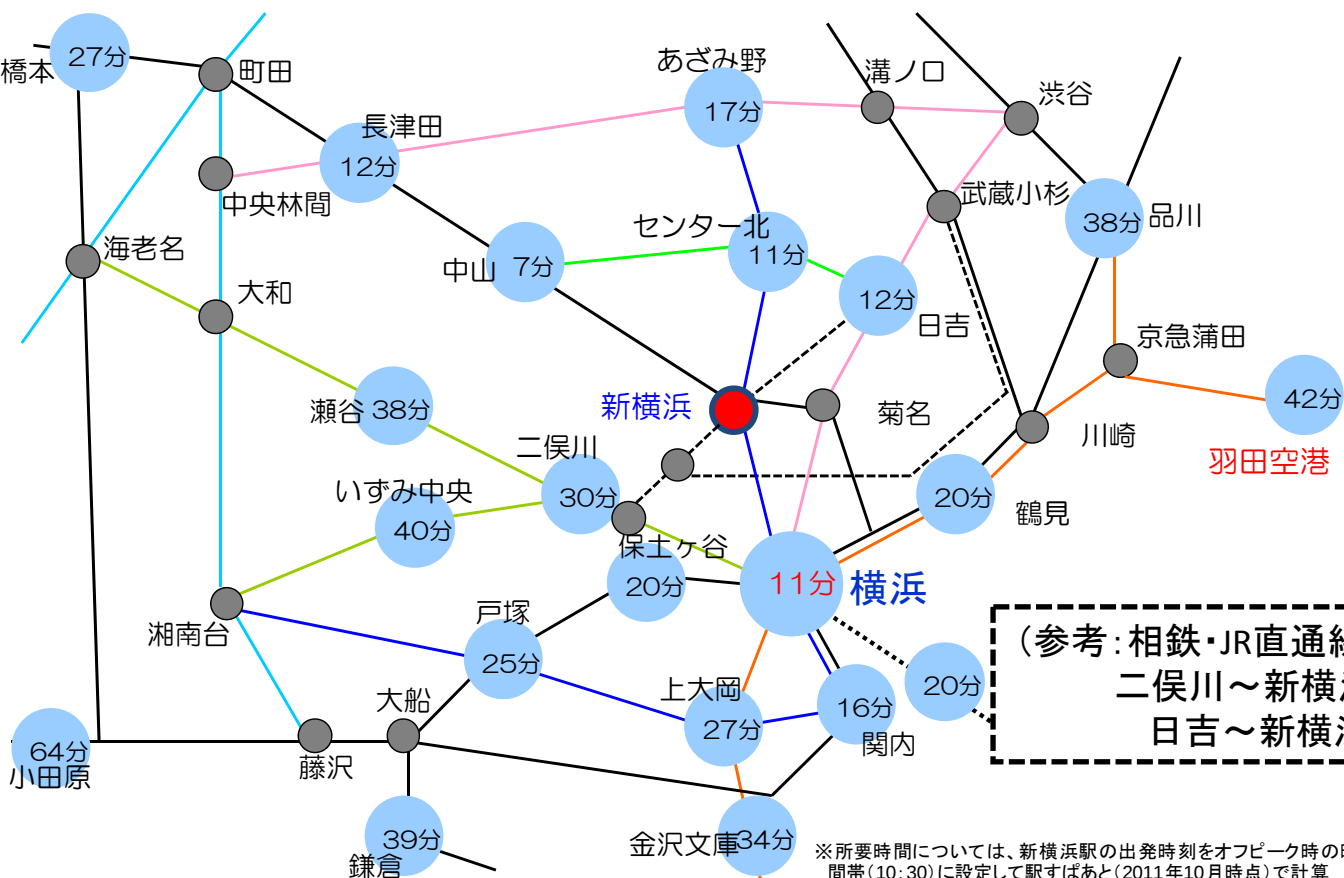
【横浜市営地下鉄の今後の事業展開】
○地下鉄の速達性向上に向けた検討
・地下鉄の**急行・快速運転の実施**について、お客様のニーズの把握を務めるとともに、新たな設備投資や費用対効果など、現在の設備の有効活用も含めて検討を進めます。

出典)「市営交通 中期経営計画 平成24～26年度」
横浜市交通局(平成24年5月)

(3) 18号答申からの継続的な課題

3)新幹線(新横浜駅)へのアクセス機能の強化

新横浜駅は横浜市内唯一の新幹線駅であり、横浜における新幹線の玄関口としてアクセス利便性が求められている。現在の新横浜駅は、JR横浜線と横浜市営地下鉄ブルーラインが結節しており、横浜都心部や港北ニュータウンとも直結している。**未着手路線である高速鉄道3号線の延伸により、広範囲な新幹線アクセスの利便性向上**が期待される。



(参考:相鉄・JR直通線・相鉄・東急直通線の開業)
二俣川～新横浜 31分 → 11分(20分短縮)
日吉～新横浜 17分 → 6分(11分短縮)

※所要時間については、新横浜駅の出発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(2011年10月時点)で計算

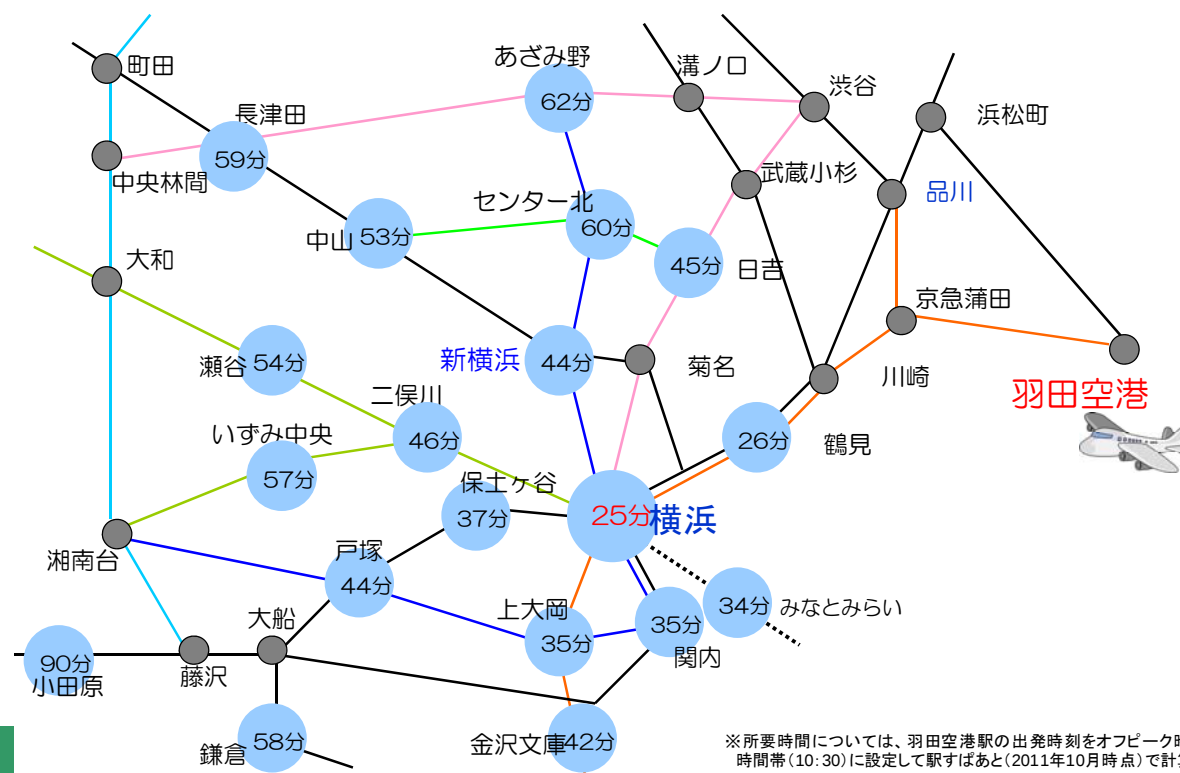
(3) 18号答申からの継続的な課題

4) 空港(羽田空港)へのアクセス機能の強化

a) 鉄道によるアクセス

羽田空港～横浜駅間は、鉄道(京浜急行)で25分程度であり、羽田空港と横浜都心部の所要時間は、首都圏の政令指定都市の中では川崎市に次いで短い。

羽田空港は平成22年10月に新たな滑走路の供用と国際線ターミナルが開業した。平成24年6月現在の羽田空港からの就航都市はアジア12都市、アメリカ5都市、ヨーロッパ3都市の計20都市であるが、今後の増加が期待されるなど、重要な空の玄関口である。

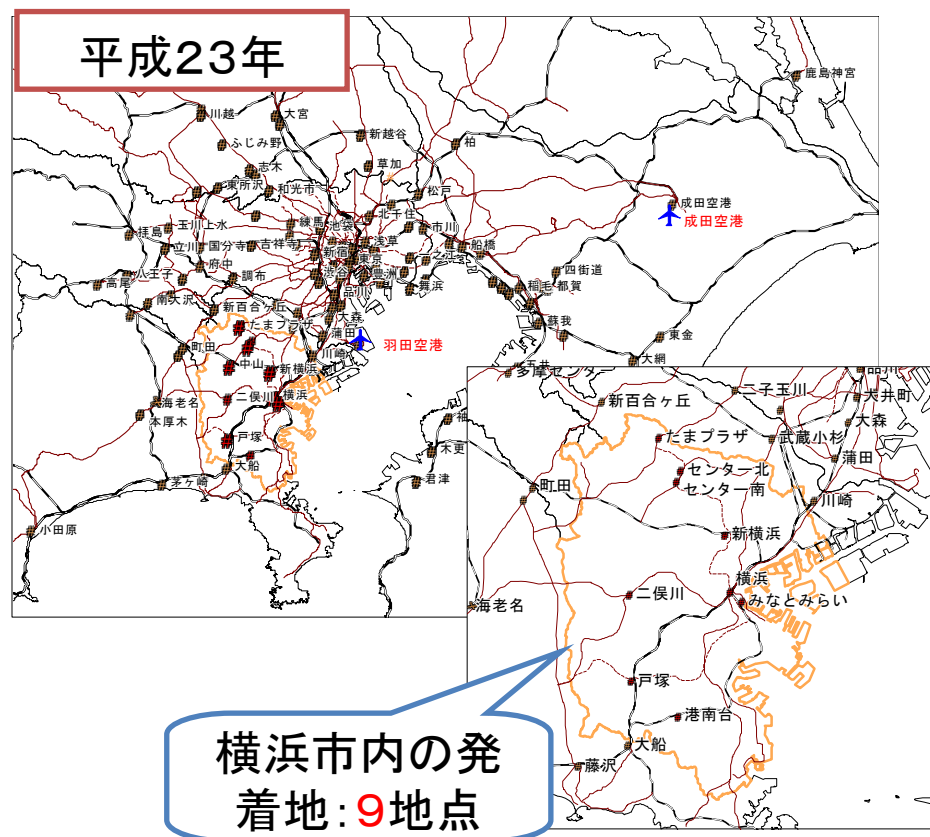
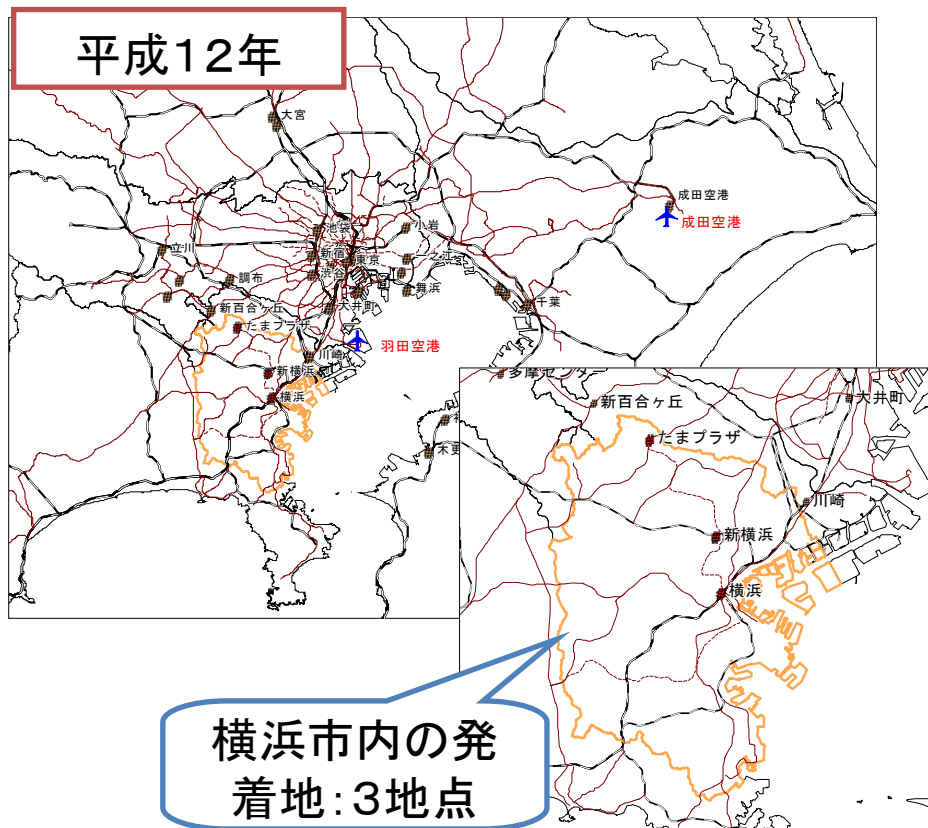


(3) 18号答申からの継続的な課題

4) 空港(羽田空港)へのアクセス機能の強化

b) 空港リムジンバスによるアクセス

横浜市では、空港リムジンバスの路線網が拡充されてきているが、鉄道においては横浜駅等での乗換が必要であるため、羽田空港まで50～60分程度を要している。



(3) 18号答申からの継続的な課題

5) バリアフリー化・シームレス化等の推進

横浜市内の鉄道駅におけるエレベータの設置率は概ね9割に達しているが、まだ未整備の駅については早期整備が課題とされる。また、複数の出口がある駅における、複数のエレベータ設置が今後の検討項目と考えられる。一方、エスカレータについては設置が65%程度に留まっていることや、設置している場合でも上りエスカレータのみという場合が多い。

今後の高齢社会への対応や鉄道の利便性向上のため、駅構内や車両などに加え、移動の全ての行程におけるさらなるバリアフリー化の推進が必要であると考えられる。

横浜市内の駅バリアフリー状況(H24.3現在)

	駅数	エレベータ設置		エスカレータ設置	
		駅数	割合	駅数	割合
JR東日本(鶴見線を除く)	27	23	85.2%	23	85.2%
JR東日本(鶴見線)	7	0	0.0%	0	0.0%
東急電鉄	17	17	100.0%	12	70.6%
京急電鉄	24	22	91.7%	13	54.2%
相模鉄道	19	19	100.0%	15	78.9%
横浜市交通局	39	39	100.0%	23	59.0%
みなとみらい線	6	6	100.0%	6	100.0%
金沢シーサイドライン	14	11	78.6%	7	50.0%
計	153	137	89.5%	99	64.7%

注: こどもの国線は東急に含めている

東急妙蓮寺駅、こどもの国駅は段差がないため駅数から除いた

エレベータ・エスカレータは、地上階まで連続した経路がある場合のみ「あり」とした

(3) 18号答申からの継続的な課題

6) 既設線・駅の改良

新線整備だけでなく、**既存の鉄道路線についても改良を行って利便性を高めることが重要**である。横浜市内の改良が必要と考えられる駅について検討を進めていく必要がある。また、事業者のみによる対応には限界があり、国・自治体等との連携が課題と考えられる。

○整備事例：相鉄瀬谷駅下り待避線新設

相鉄・JR直通線開業後は、相鉄線の二俣川駅～海老名駅間の列車密度が高くなることから、瀬谷駅に列車の追い越し施設の整備を整備し、下り線を1本増設して2面4線の配線とすることにより、速達性の向上を図る

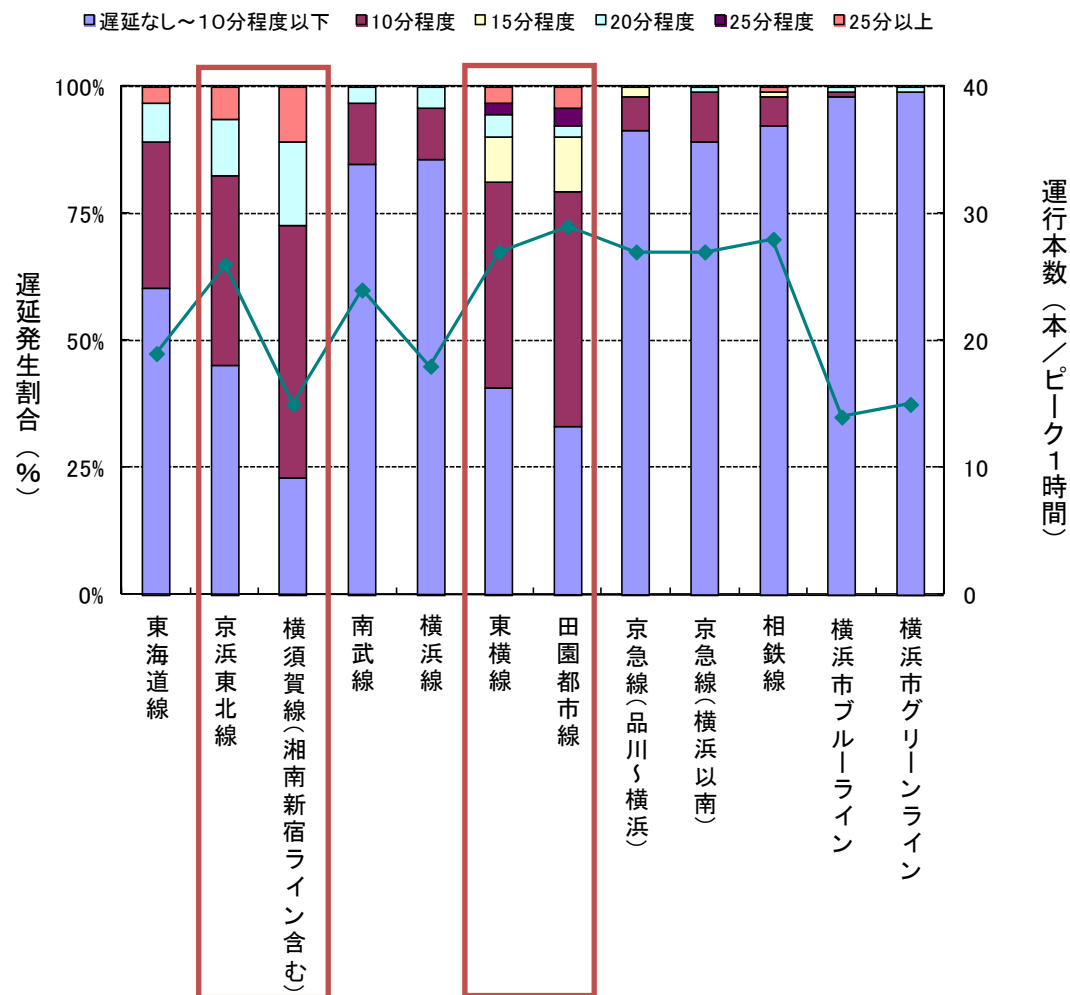
資料：相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線ホームページ



(4) 交通政策審議会鉄道部会提言をうけた課題

1) 定時性の確保(列車遅延の解消)

相互直通運転の拡大などにより、鉄道における遅延の発生頻度が増加している。特に、JR 横須賀線、京浜東北線、東急田園都市線・東横線では遅延の発生度合いが高い。



注: JR各線は午前7時～9時の最大遅延時間

京急線は始発～9時の最大遅延時間

その他路線は始発～10時の最大遅延時間を集計

資料: H23年12月16日～H24年3月15日(3ヶ月)の遅延状況(各社HPよりデータ収集)

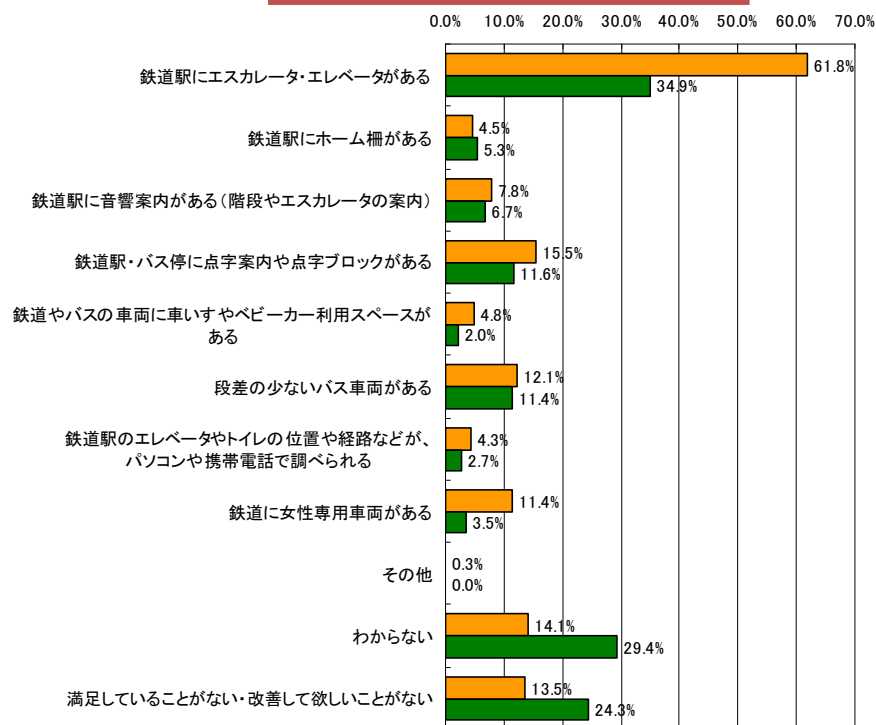
(4) 交通政策審議会鉄道部会提言をうけた課題

2)さらなる安全性の向上(ホームドア等の設置)

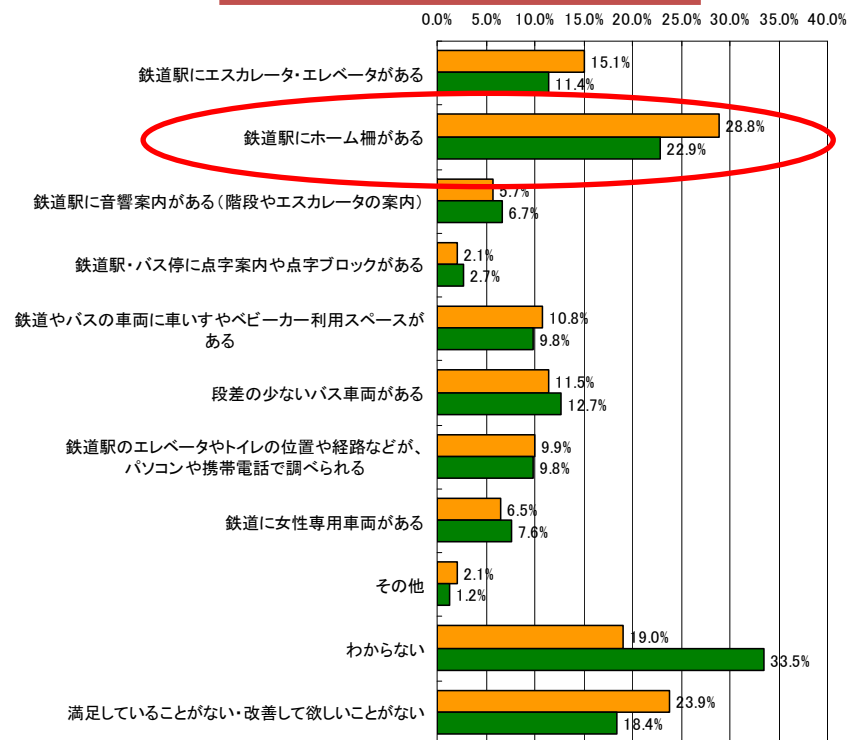
現在、横浜市内では、市営地下鉄・金沢シーサイドラインを除いてはほとんどホームドア等の設置が進んでいない。

また、首都圏における利用者の意識としては、エレベータ・エスカレータについて満足度が高まっている一方で、改善してほしい項目として駅におけるホームドア等があげられている。

満足している項目



改善して欲しい項目



(4) 交通政策審議会鉄道部会提言をうけた課題

3) 駅の機能の高度化

今後の鉄道駅にあっては、バリアフリー化はもとより、従来にも増して、駅の拠点性を活かした、**利用者ニーズを踏まえた各種施設・機能の駅への集積**等、多方面における取組みを促すことが求められる。

○整備事例：JR関内駅北口整備事業

JR関内駅北口をバリアフリー化するとともに、駅に保育施設を整備するなど北口駅舎の改良を行う計画

＜事業概要(案)＞

- ・バリアフリー化のためのエレベータの設置
- ・改札口の向きを伊勢佐木・馬車道方面に変更
- ・駅前歩行者広場の整備
- ・生活支援施設(保育施設)の設置



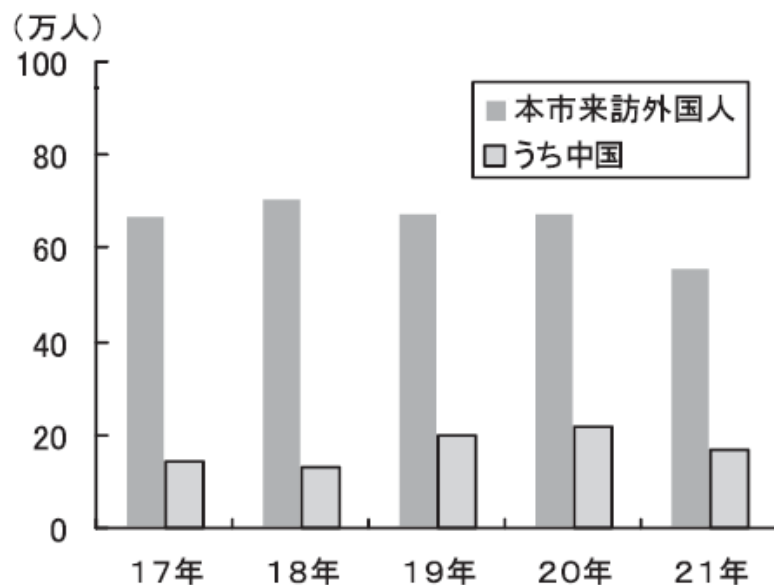
資料：横浜市記者発表資料 H23 年10 月19 日付

(4) 交通政策審議会鉄道部会提言をうけた課題

4) 観光振興への寄与

横浜は、横浜港を有する首都圏の海の玄関口でもあり、また国際機関や研究活動の場が集まる国際都市でもある。現在、我が国では積極的にインバウンド観光にも力を入れているが、横浜市としても、世界との交流促進や経済振興のため、外国人観光客のさらなる誘致を進めている。そのため、外国人観光客の誘致に資する交通面の課題としては、**羽田・成田空港や新幹線とのアクセス強化など利用しやすさの向上**が挙げられる。

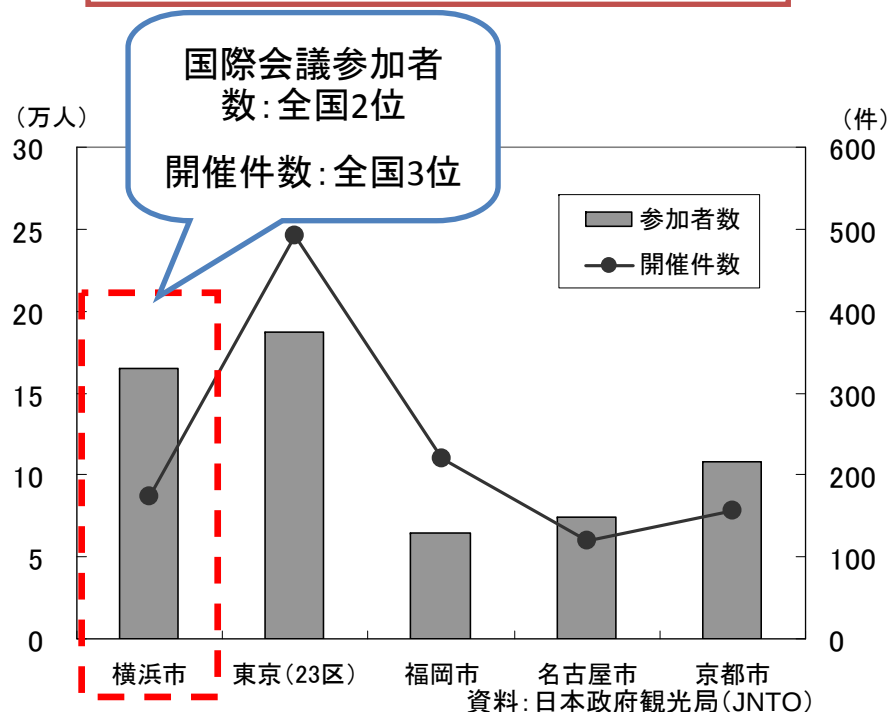
来訪外国人数推移



資料：文化観光局

出典：横浜市文化観光局

都市別国際会議開催実績(22年)



(5) 検討会等で示された課題

1) 将来鉄道ネットワークの変化への対応

現在、横浜市内では**神奈川東部方面線整備事業(相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線)**が進められており、開業により相鉄沿線から東京都心がつながることで人の動きが大きく変動する可能性がある。また、横浜市の周辺では、**京急蒲田駅付近の連続立体交差事業等**が進められており、横浜市内における18号答申の未着手路線を含め、将来を展望した交通体系のあり方の検討を進めていく必要がある。

相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線



二俣川～新横浜	31分→11分	(約▲20分)
日吉～新横浜	17分→6分	(約▲11分)
大和～渋谷	58分→47分	(約▲11分)
二俣川～目黒	54分→38分	(約▲16分)

出典: 鉄道・運輸機構HP

京急蒲田駅付近の連続立体交差事業



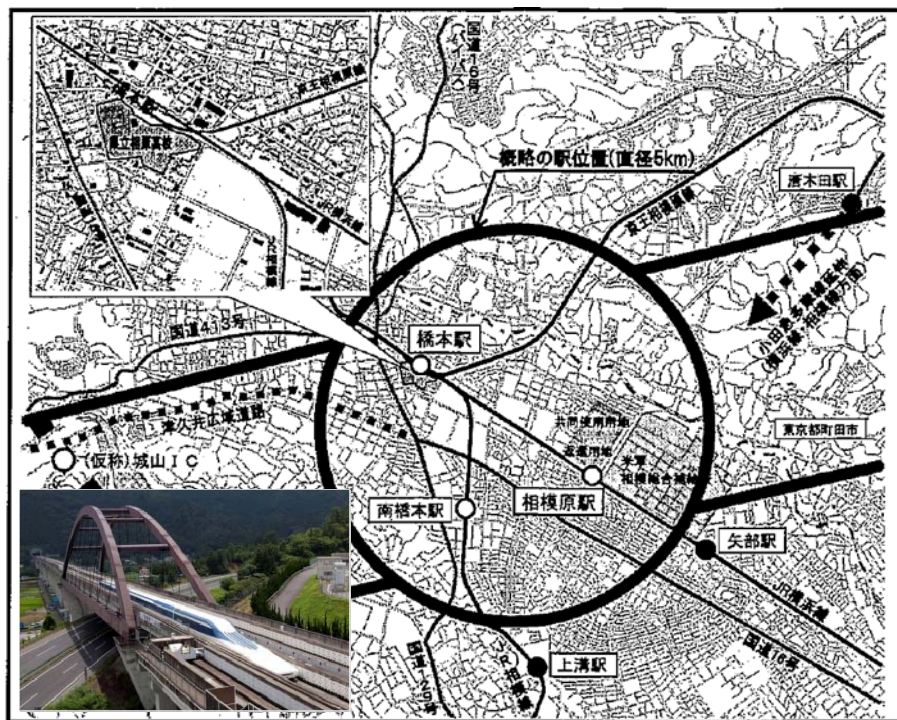
出典: 大田区HP

(5) 検討会等で示された課題

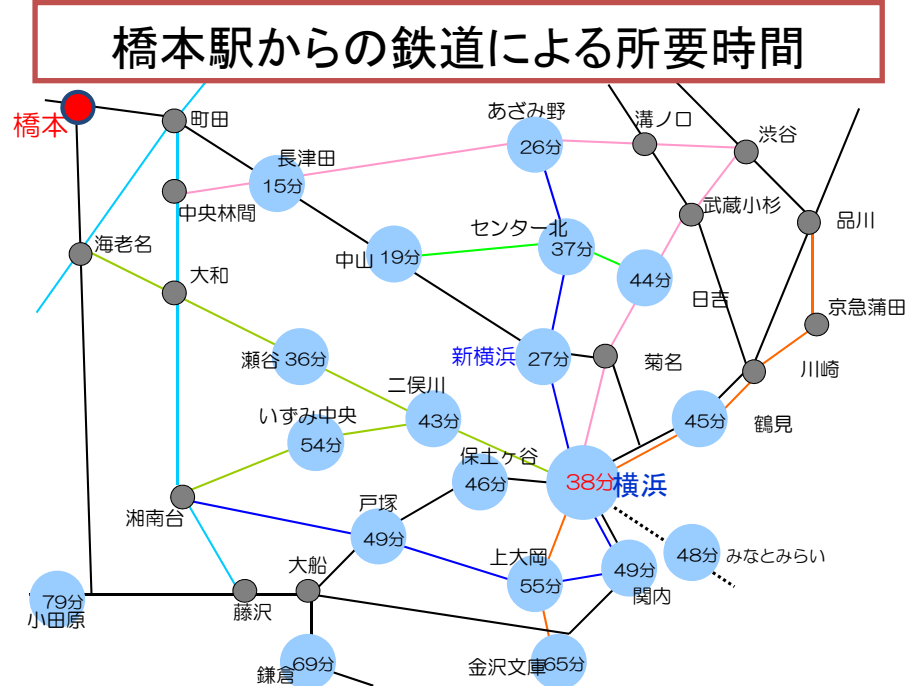
2) 中央新幹線駅へのアクセス機能の強化

平成23年5月に中央新幹線の整備計画が決定され、品川～名古屋間は平成39年の開業を目指して、環境影響評価の手続きが進められている。この中央新幹線の整備により、幹線交通における人の流れが大きく変化すると想定されるが、中央新幹線は横浜市内には駅が設置されないため、**中央新幹線駅までのアクセス利便性を高めることが重要**と考えられる。

例えば、横浜からの中央新幹線利用は品川駅経由も選択肢の一つと想定される。一方、新横浜や中山・長津田などの横浜市内陸部においては橋本付近を利用すると考えられるため、**アクセス利便性向上のための横浜線の機能強化(運行本数増、速達性向上等)**が課題と想定される。



出典：リニア中央新幹線神奈川県駅の誘致地区について



※神奈川県内のリニア駅は未確定であるため、最寄駅の1つと想定される橋本駅により所要時間を算出

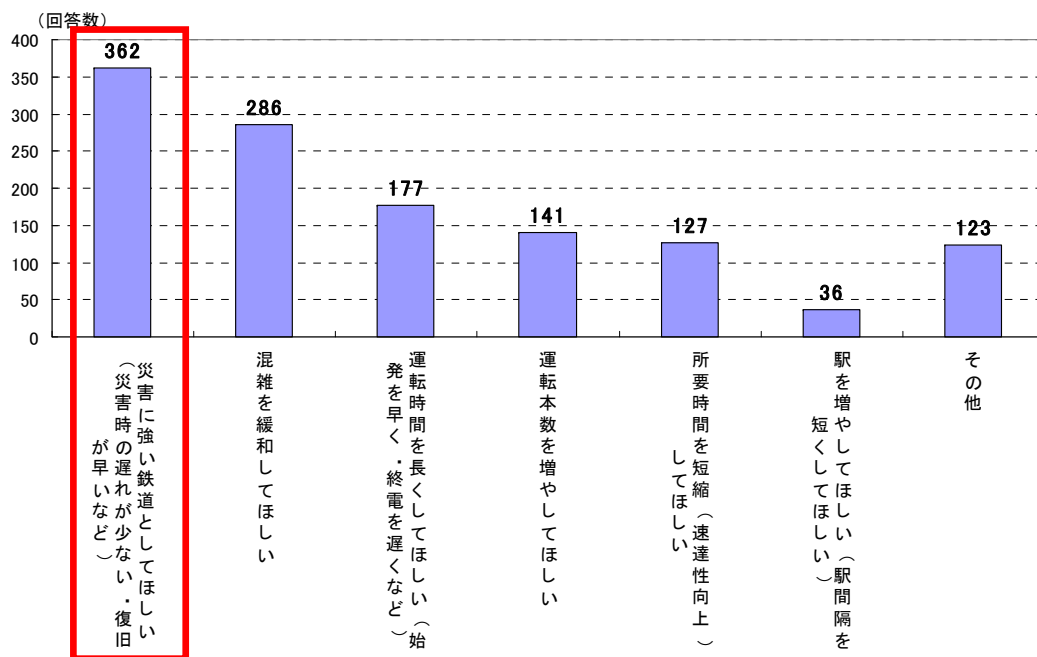
※所要時間については、新横浜駅の到着時刻をオフピーク時の時間帯(10:30)に設定して駅すばあと(H23年10月時点)で計算

(5) 検討会等で示された課題

3) 大規模災害への対応

平成23年3月11日の東日本大震災後、地震をはじめとした災害に対する市民の関心が高まり、ヨコハマeアンケートにおける市内の鉄道に関して改善してほしい項目では「災害に強い鉄道」への要望が最も多くなっている。これは、鉄道輸送そのものの安定性への期待に加え、帰宅困難者対策も視野に入れた広範な不安や懸念の心理からと推測される。このため、**各路線の安全対策や災害時の対応、代替手段の確保などによる災害に強い交通体系を確立し、安心して利用できる交通とすることが必要**である。新たな鉄道ネットワークの拡充は、**リダンダンシー(補完性・代替性)確保**の向上にも繋がる。

Q 横浜市内の鉄道に関して改善してほしい項目



東日本大震災当日の状況



資料:ヨコハマeアンケート(平成23年11月)