

次世代の総合的な交通体系検討会

第3回検討会

運輸政策審議会答申未着手路線の検討

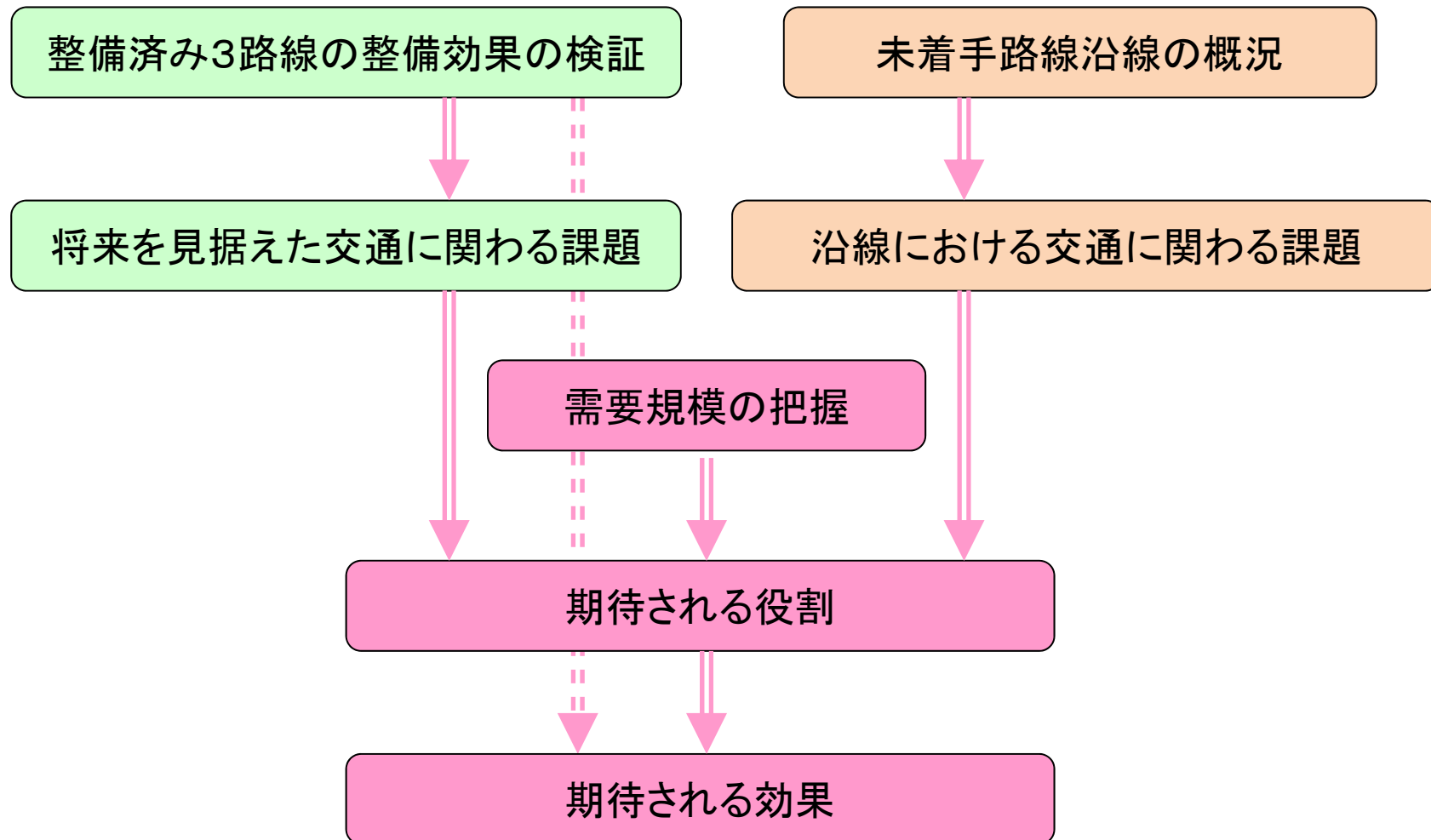
平成24年12月27日

■ 未着手3路線の概要

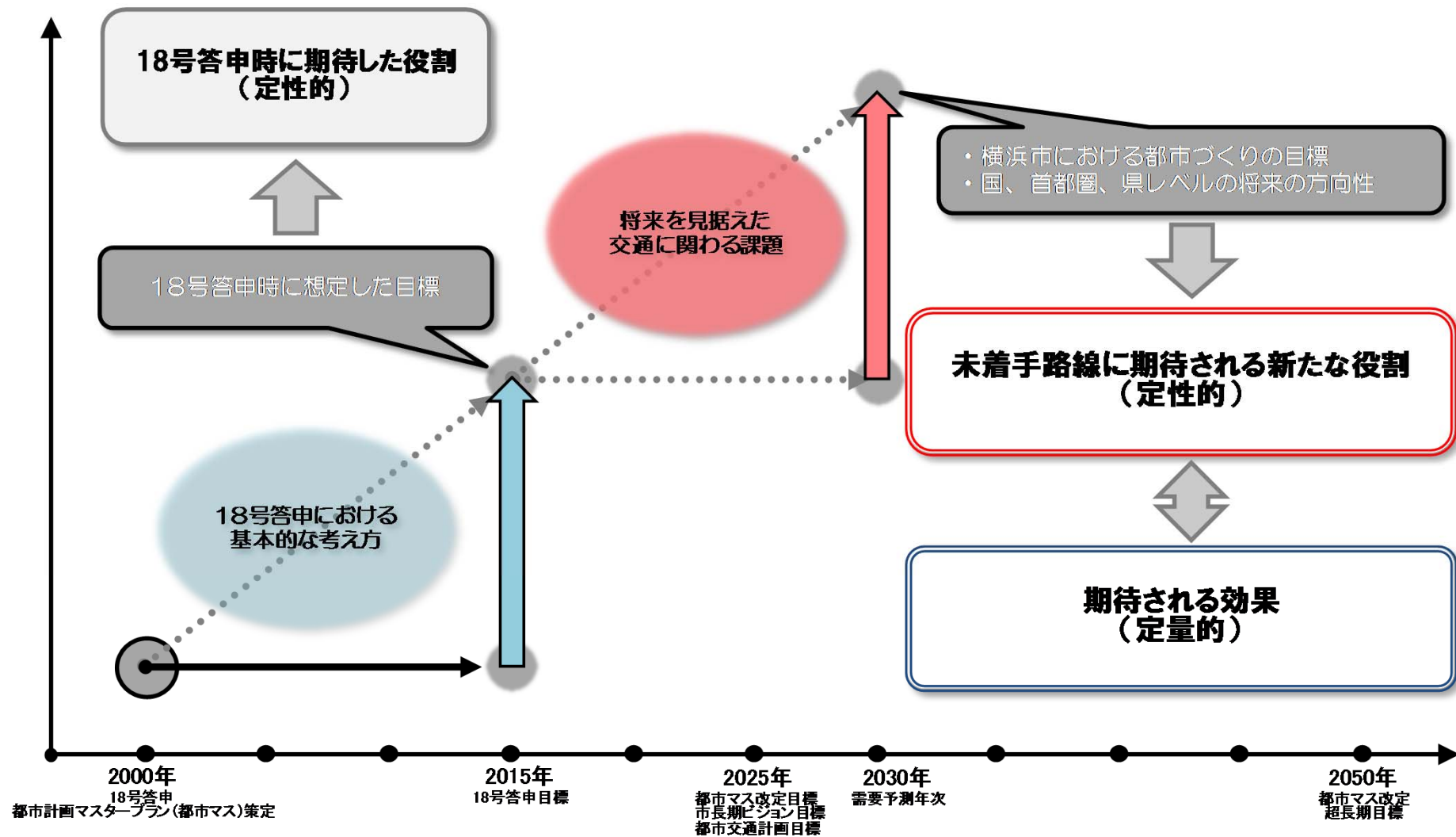


※この図は、答申を基に横浜市が作成したものです。

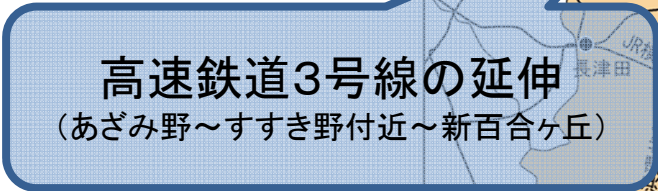
■ 未着手路線検討の流れ



■ 未着手路線検討の流れ



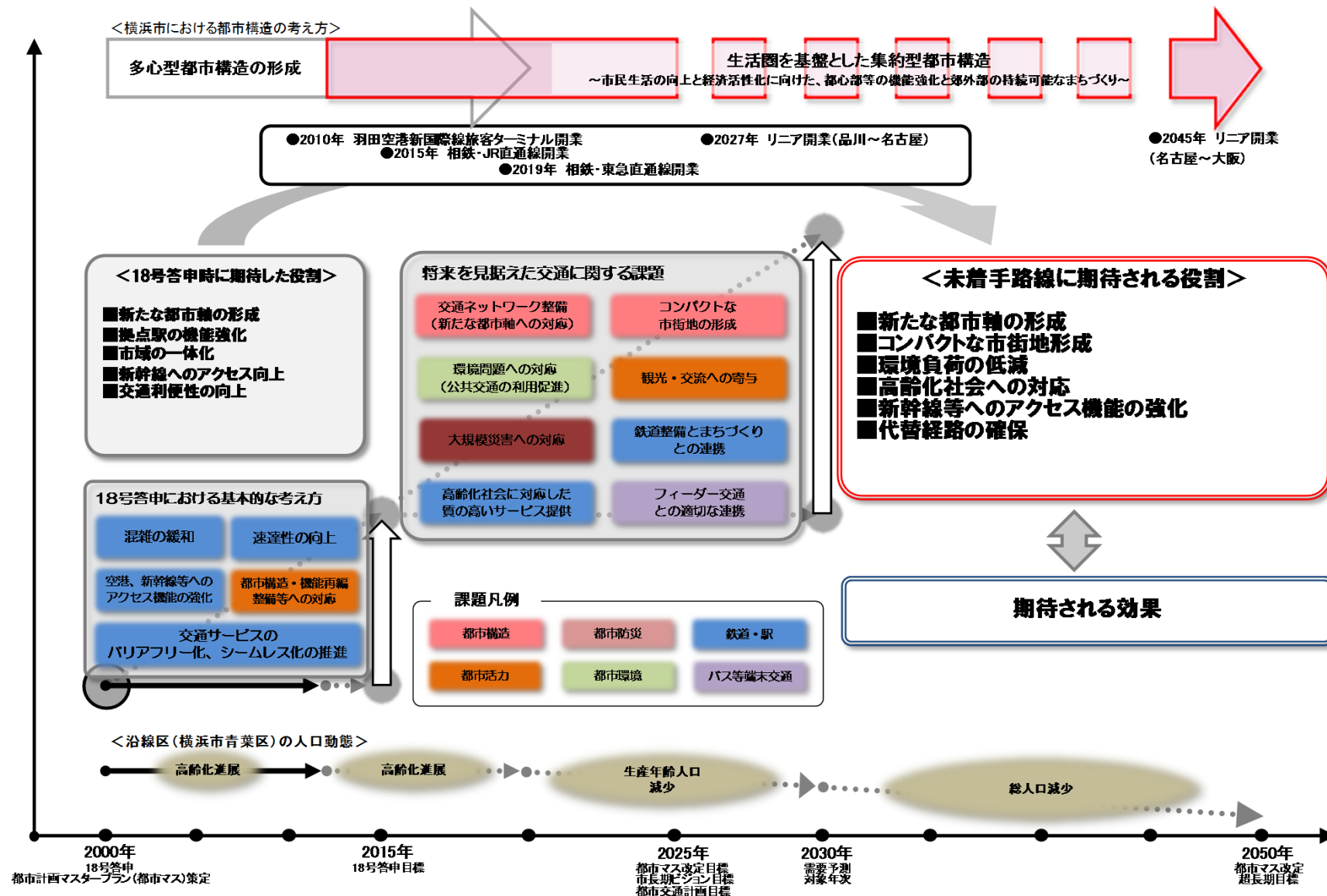
高速鉄道3号線の延伸(あざみ野～すすき野付近～新百合ヶ丘)



※この図は、答申を基に横浜市が作成したものです。

高速鉄道3号線の延伸(あざみ野～すすき野付近～新百合ヶ丘)

(1) 期待される役割と効果



高速鉄道3号線の延伸(あざみ野～すすき野付近～新百合ヶ丘) (2)期待される役割

○新たな都市軸の形成

- 新百合ヶ丘駅を結節点として小田急線と高速鉄道3号線(ブルーライン)を結び、広域的なネットワークを形成することにより、横浜・新横浜都心と、港北ニュータウンを経て、新百合ヶ丘・多摩ニュータウンなど川崎市北部・多摩地域を結ぶ、新たな都市軸の形成が期待される。
- 川崎市北部・多摩地域から横浜・新横浜都心へのアクセスが向上することにより、横浜・川崎両市の交流人口、業務圏、商圈が拡大し、経済活性化が期待できる。

○コンパクトな市街地の形成

- 新規路線の整備によりこれまでの鉄道不便地域に新駅が設置されることは、横浜市の都市づくりの目標にある「駅を中心としたコンパクトな市街地の形成」に寄与することが期待される。
- 高速鉄道3号線の延伸により、すすき野周辺の鉄道不便地域が解消され、活力ある駅周辺の形成に向けた土地利用の誘導、周辺の団地再生など良好な住環境の維持に寄与することが期待できる。

高速鉄道3号線の延伸(あざみ野～すすき野付近～新百合ヶ丘)

(2) 期待される役割

○環境負荷の低減(公共交通の利用促進)

- 近年、地球温暖化問題が深刻化する中で、環境に優しい社会の実現に向けた取り組みが急務となっている。
- 鉄道は自動車と比較して二酸化炭素排出量が少ない。高速鉄道3号線の延伸により広域的な鉄道ネットワークを拡充することは、過度なマイカー利用から公共交通への利用の転換を促し、環境負荷の低減に寄与すると期待できる。

○高齢化社会への対応

- 横浜市においては、今後さらなる高齢化が進むと考えられる。高齢者の外出機会の創出や移動のしやすさを支えるためには、高齢化社会に対応した質の高いサービスの提供が重要である。
- 高速鉄道3号線の延伸は、沿線の利便性向上により高齢者の多様な活動(余暇、学習、ボランティアなど)に寄与することが期待できる。
- 新規路線(新駅)の整備に合わせた駅周辺のまちづくりにおいては、具体的なバリアフリー対策が施され、高齢化社会への対応に寄与すると期待できる。

高速鉄道3号線の延伸(あざみ野～すすき野付近～新百合ヶ丘) (2)期待される役割

○新幹線等へのアクセス機能の強化

- 横浜・新横浜都心の機能強化によるさらなる市域の活性化、国際競争力の強化においては、各方面から新幹線駅へのアクセス機能の強化が重要である。
- 高速鉄道3号線の延伸により、横浜市北西部のみならず、川崎市北部・多摩地域などの広い範囲から新横浜駅へのアクセス機能の強化が期待できる。

○代替経路の確保

- 災害時や輸送障害発生時への対応として、代替経路の確保は重要な課題である。
- 現在、あざみ野～新百合ヶ丘間は路線バスにより約30分、南武線または横浜線を経由して約30～40分で結ばれるが、高速鉄道3号線の延伸により、移動経路の選択肢の増加が期待される。
- また、川崎北部・多摩地域から新横浜方面を結ぶJR横浜線の代替経路となることが期待できる。

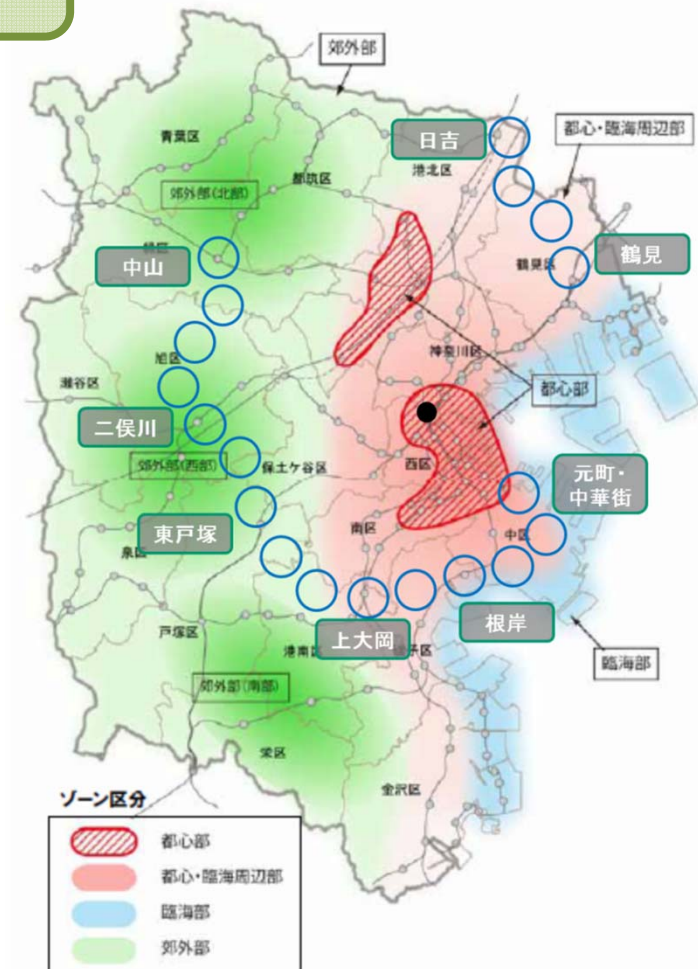
高速鉄道3号線の延伸(あざみ野～すすき野付近～新百合ヶ丘)

(3) 期待される効果

期待される効果の例		高速鉄道3号線の延伸	
鉄道ネットワークの拡充 ・速達性の向上 ・シームレス化	拠点間 アクセス	あざみ野～新百合ヶ丘	現状 27分(乗継2回) [武蔵溝の口(南武線)経由] ※ 参考 路線バス利用 34分(乗継なし) 整備後 10分(乗継なし) 17分短縮
	横浜都心 アクセス	新百合ヶ丘～横浜	現状 46分(乗継1回) [町田(横浜線)経由] 整備後 37分(乗継なし) 9分短縮
	新幹線 アクセス	新百合ヶ丘～新横浜	現状 35分(乗継1回) [町田(横浜線)経由] 整備後 25分(乗継なし) 10分短縮
	その他	すすき野付近～渋谷	現状 39分(乗継1回) [あざみ野(東急田園都市線)経由] 整備後 29分(乗継1回) 10分短縮
鉄道不便地域の解消		鉄道駅1km圏人口が 約6万人増加	
代替経路の拡充		新百合ヶ丘～新宿方面	現状 小田急小田原線利用 整備後 あざみ野(東急田園都市線)経由が可能
		新百合ヶ丘～横浜方面	現状 JR横浜線利用 整備後 3号線延伸・ブルーライン経由が可能

※効果として示した数値は需要予測条件及び結果を踏まえた試算値

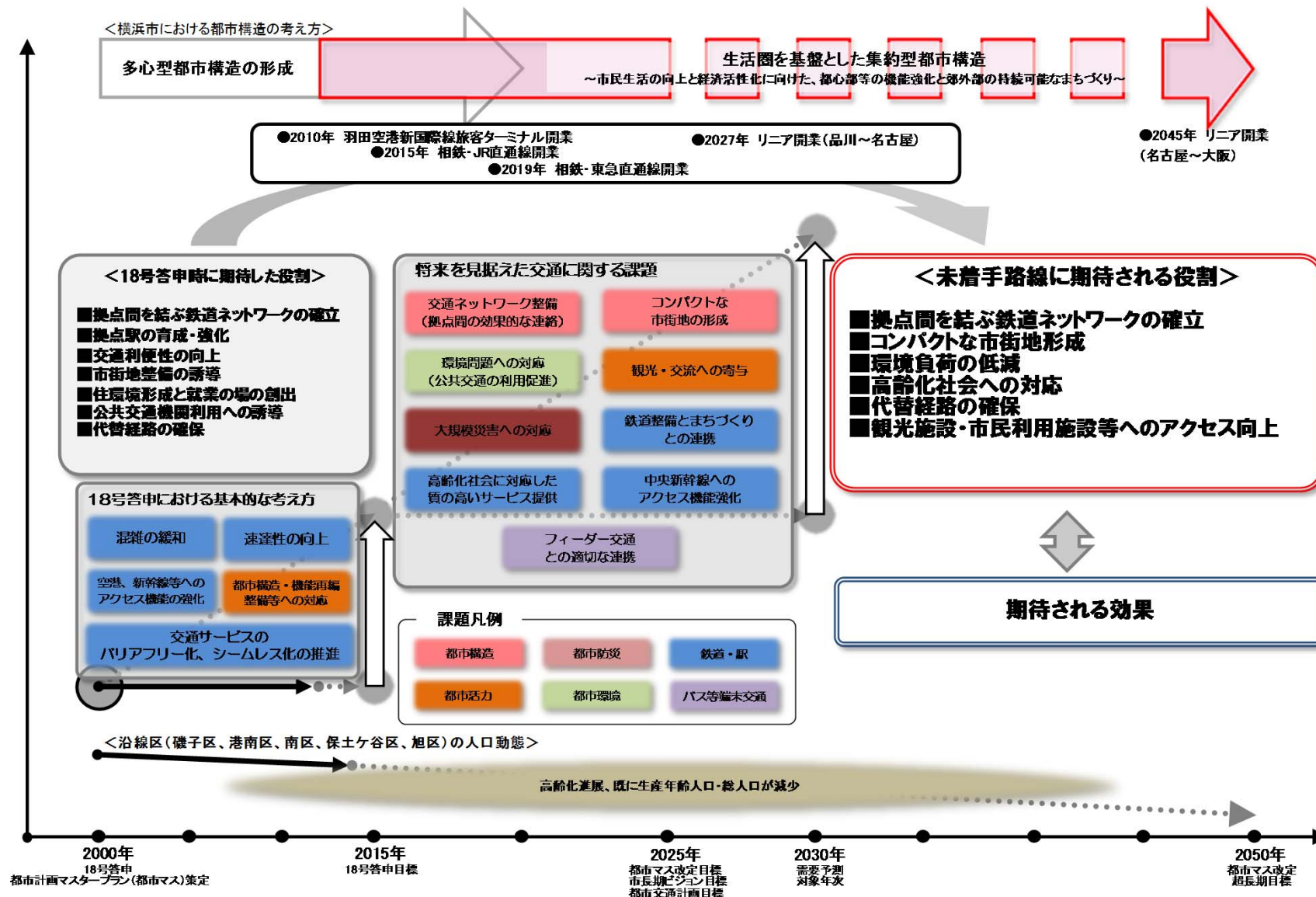
横浜環状鉄道(仮称)の新設〔 元町・中華街～根岸、根岸～上大岡～東戸塚 東戸塚～二俣川～中山、日吉～鶴見 〕



※この図は、答申を基に横浜市が作成したものです。

横浜環状鉄道(仮称)の新設 (1) 期待される役割と効果

元町・中華街～根岸、根岸～上大岡～東戸塚
東戸塚～二俣川～中山、日吉～鶴見



横浜環状鉄道(仮称)の新設 (2)期待される役割

元町・中華街～根岸、根岸～上大岡～東戸塚
東戸塚～二俣川～中山、日吉～鶴見

○拠点間を結ぶ鉄道ネットワークの確立

- 横浜市の都市づくりの目標である「誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現」の中で、鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強が掲げられている。
- 横浜環状鉄道(仮称)の新設により、市域の主要な生活拠点間が乗り換えなしでつながり、人の流れが増加することにより、交流人口、業務圏、商圈の拡大が期待できる。

○コンパクトな市街地の形成

- 新規路線の整備によりこれまでの鉄道不便地域に新駅が設置されることは、横浜市の都市づくりの目標にある「駅を中心としたコンパクトな市街地の形成」に寄与することが期待される。
- 横浜環状鉄道の新設により、沿線の鉄道不便地域が解消され、活力ある駅周辺の形成に向けた土地利用の誘導、良好な住環境の維持に寄与することが期待できる。

横浜環状鉄道(仮称)の新設 (2)期待される役割

元町・中華街～根岸、根岸～上大岡～東戸塚
東戸塚～二俣川～中山、日吉～鶴見

○環境負荷の低減(公共交通の利用促進)

- 近年、地球温暖化問題が深刻化する中で、環境に優しい社会の実現に向けた取り組みが急務となっている。
- 鉄道は自動車と比較して二酸化炭素排出量が少ない。横浜環状鉄道の新設により広域的な鉄道ネットワークを拡充することは、過度なマイカー利用から公共交通への利用の転換を促し、環境負荷の低減に寄与すると期待できる。

○高齢化社会への対応

- 横浜市においては、今後さらなる高齢化が進むと考えられる。高齢者の外出機会の創出や移動のしやすさを支えるためには、高齢化社会に対応した質の高いサービスの提供が重要である。
- 横浜環状鉄道の新設は、沿線の利便性向上により高齢者の多様な活動(余暇、学習、ボランティアなど)に寄与することが期待できる。
- 新規路線(新駅)の整備に合わせた駅周辺のまちづくりにおいては、具体的なバリアフリー対策が施され、高齢化社会への対応に寄与すると期待できる。

横浜環状鉄道(仮称)の新設 (2)期待される役割

元町・中華街～根岸、根岸～上大岡～東戸塚
東戸塚～二俣川～中山、日吉～鶴見

◎代替経路の確保

- 災害時や輸送障害発生時への対応として、代替経路の確保は重要な課題である。
- 現在、各拠点間は路線バスもしくは横浜駅を中心とした放射状の鉄道路線を経由することなどにより結ばれるが、横浜環状鉄道の新設により、横浜駅を経由しない移動経路の選択肢の増加が期待される。
- また、東京都心方面からの放射状路線をバイパスする機能を持ち、災害時や輸送障害発生時の各路線の代替経路となることが期待される。

◎観光施設・市民利用施設等へのアクセス向上

- 市域郊外の観光施設や市民利用施設へのアクセスが向上し、横浜市内の新たな交流・回遊ルートが確立が期待される。
- 横浜環状鉄道の新設により、市内の観光施設・市民利用施設へのアクセス性が高まり、市民の誰もが利用しやすい環境づくり(交通サービスの平準化)に寄与するものと期待される。

横浜環状鉄道(仮称)の新設

元町・中華街～根岸、根岸～上大岡～東戸塚
東戸塚～二俣川～中山、日吉～鶴見

(3) 期待される効果

期待される効果の例		横浜環状鉄道(仮称)の新設	
鉄道ネットワークの拡充 ・速達性の向上 ・シームレス化	拠点間 アクセス	元町・中華街～根岸	現状 27分(乗継1回) [横浜(根岸線)経由] 整備後 9分(乗継なし) 18分短縮
		根岸～上大岡	現状 23分(乗継1回) [横浜(京急線)経由] 整備後 6分(乗継なし) 17分短縮
		上大岡～東戸塚	現状 18分(乗継1回) [横浜(JR横須賀線)経由] 整備後 8分(乗継なし) 10分短縮
		東戸塚～二俣川	現状 31分(乗継1回) [横浜(相鉄本線)経由] 整備後 9分(乗継なし) 22分短縮
		二俣川～中山	現状 42分(乗継1回) [横浜(横浜線)経由] 整備後 11分(乗継なし) 31分短縮
		日吉～鶴見	現状 25分(乗継2回) [武蔵小杉(南武線)経由] 整備後 10分(乗継なし) 15分短縮
	中央新幹線 アクセス	東戸塚～橋本	現状 56分(乗継1回) [横浜(横浜線)経由] 整備後 46分(乗継1回) [中山(横浜線)経由] 10分短縮
	羽田空港 アクセス	日吉～羽田空港	現状 47分(乗継2回) [横浜(京急線)経由] 整備後 39分(乗継2回) [鶴見(京急線)経由] 8分短縮
鉄道不便地域の解消		鉄道駅1km圏人口が増加 元町・中華街～根岸 約3万人増加 根岸～上大岡～東戸塚 約8万人増加 東戸塚～二俣川～中山 約10万人増加 日吉～鶴見 約8万人増加	
代替経路の拡充	根岸～横浜方面	現状 JR根岸線 整備後 横浜環状鉄道・みなとみらい線、上大岡(京急線またはブルーライン)経由が可能	
	上大岡～横浜方面	現状 京急線、ブルーライン 整備後 根岸(JR根岸線)、東戸塚(JR横須賀線)経由が可能	
	東戸塚～横浜方面	現状 JR横須賀線 整備後 上大岡(京急線またはブルーライン)、二俣川(相鉄本線)経由が可能	
	二俣川～横浜方面	現状 相鉄本線 整備後 東戸塚(JR横須賀線)経由、中山(JR横浜線)経由が可能	
	日吉～横浜方面	現状 東急東横線、グリーンライン・ブルーライン 整備後 鶴見(JR京浜東北線)経由が可能	

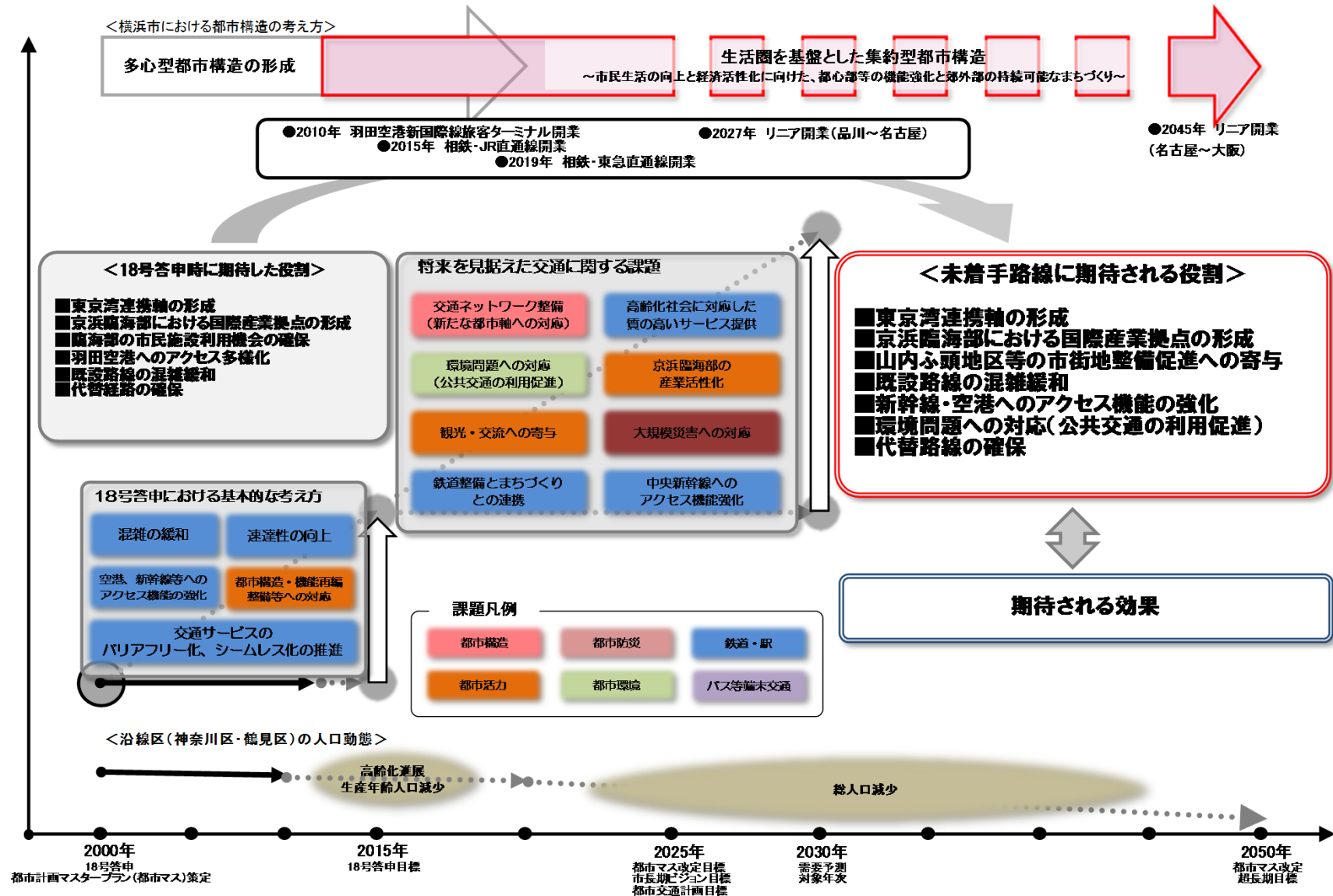
※効果として示した数値は需要予測条件及び結果を踏まえた試算値

東海道貨物支線の旅客線化(桜木町～浜川崎～品川、東京テレポート)



※この図は、答申を基に横浜市が作成したものです。

東海道貨物支線の旅客線化(桜木町～浜川崎～品川、東京テレポート) (1) 期待される役割と効果



東海道貨物支線の旅客線化(桜木町～浜川崎～品川、東京テレポート) (2)期待される役割

◎東京湾連携軸の形成

- 東京都心～京浜臨海部～横浜都心を結ぶことによる東京湾連携軸の形成
- 臨海部アクセスの向上
- 品川(新幹線・リニア)、羽田空港へのアクセス向上

◎京浜臨海部における国際産業拠点の形成

- 京浜臨海部におけるライフイノベーション分野の国際拠点の形成
- みなとみらい地区(MICE拠点)へのアクセス強化

◎山内ふ頭地区等の市街地整備の促進への寄与

- 山内ふ頭地区、ヨコハマポートサイド地区、子安通・浦島町地区といった市街地整備の促進への寄与
- 新駅設置による生活拠点の形成への寄与

東海道貨物支線の旅客線化（桜木町～浜川崎～品川、東京テレポート） （２）期待される役割

◎既設路線の混雑緩和

- 並行する東海道線、横須賀線、京浜東北線、京浜急行線は、いずれもピーク通勤時間帯の混雑率が高く、混雑緩和は18号答申で位置づけられた政策課題の一つとなっているが目標は達成されていない。
- 東海道貨物支線を旅客線化することによる東海道軸の2重系化は、並行する鉄道路線の混雑の平準化が期待される。

◎新幹線・空港へのアクセス機能の強化

- 横浜・新横浜都心の機能強化によるさらなる市域の活性化、国際競争力の強化においては、各方面から新幹線・空港へのアクセス機能の強化が重要である。
- 東海道貨物支線の旅客線化により、沿線から品川（新幹線、リニア）へのアクセス性が高まるとともに、横浜市のみならず、首都圏南西部地域などの広い範囲から羽田空港へのアクセス機能の強化が期待できる。

東海道貨物支線の旅客線化（桜木町～浜川崎～品川、東京テレポート） （2）期待される役割

○環境負荷の低減（公共交通の利用促進）

- 近年、地球温暖化問題が深刻化する中で、環境に優しい社会の実現に向けた取り組みが急務となっている。
- 鉄道は自動車と比較して二酸化炭素排出量が少ない。東海道貨物支線の旅客線化により広域的な鉄道ネットワークを拡充することは、過度なマイカー利用から公共交通への利用の転換を促し、環境負荷の低減に寄与すると期待できる。

○代替経路の確保

- 災害時や輸送障害発生時への対応として、代替経路の確保は重要な課題である。
- 東海道貨物支線を旅客線化することは、東京都心方面からの放射状路線である東海道軸を2重系化する機能を持ち、災害時や輸送障害発生時の代替経路となることが期待される。

東海道貨物支線の旅客線化(桜木町～浜川崎～品川、東京テレポート) (3)期待される効果

期待される効果の例	東海道貨物支線の旅客線化
鉄道ネットワークの拡充 ・速達性の向上 ・シームレス化	桜木町～東京テレポート 現状43分 →整備後29分 約14分短縮
	桜木町～浜川崎 現状29分 →整備後12分 約17分短縮
	浜川崎～品川 現状24分 →整備後16分 約8分短縮
	※数値については東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会パンフレットを参考に記述
代替経路の拡充	桜木町～品川方面 現状 JR東海道、JR横須賀、JR京浜東北線、京急本線 整備後 東海道貨物支線の旅客線化により代替が可能

(参考) 需要予測の概要

運輸政策審議会答申第18号で行った需要予測手法を基本とする。

1) 予測対象圏域

東京圏(神奈川県、東京都、埼玉県、千葉県、茨城南部)

2) 予測年次

平成42年(2030年)

3) 予測対象とする交通の種類

通勤・通学等の都市内旅客、および空港アクセス旅客、新幹線アクセス旅客

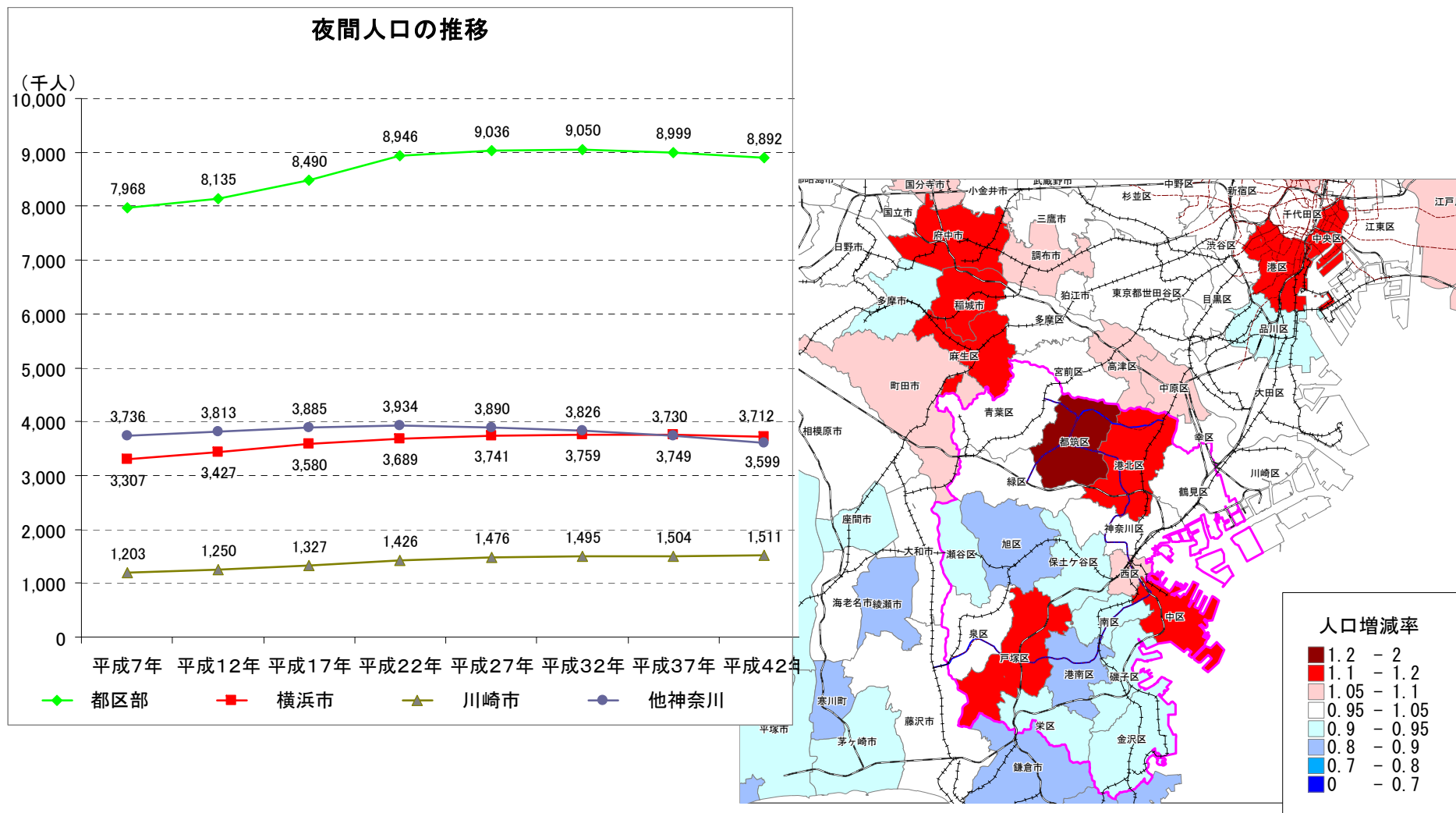
4) おもな使用データ

- 平成22年国勢調査
- 平成20年東京圏パーソントリップ調査 等

(参考) 需要予測の概要

5) 将来人口フレーム

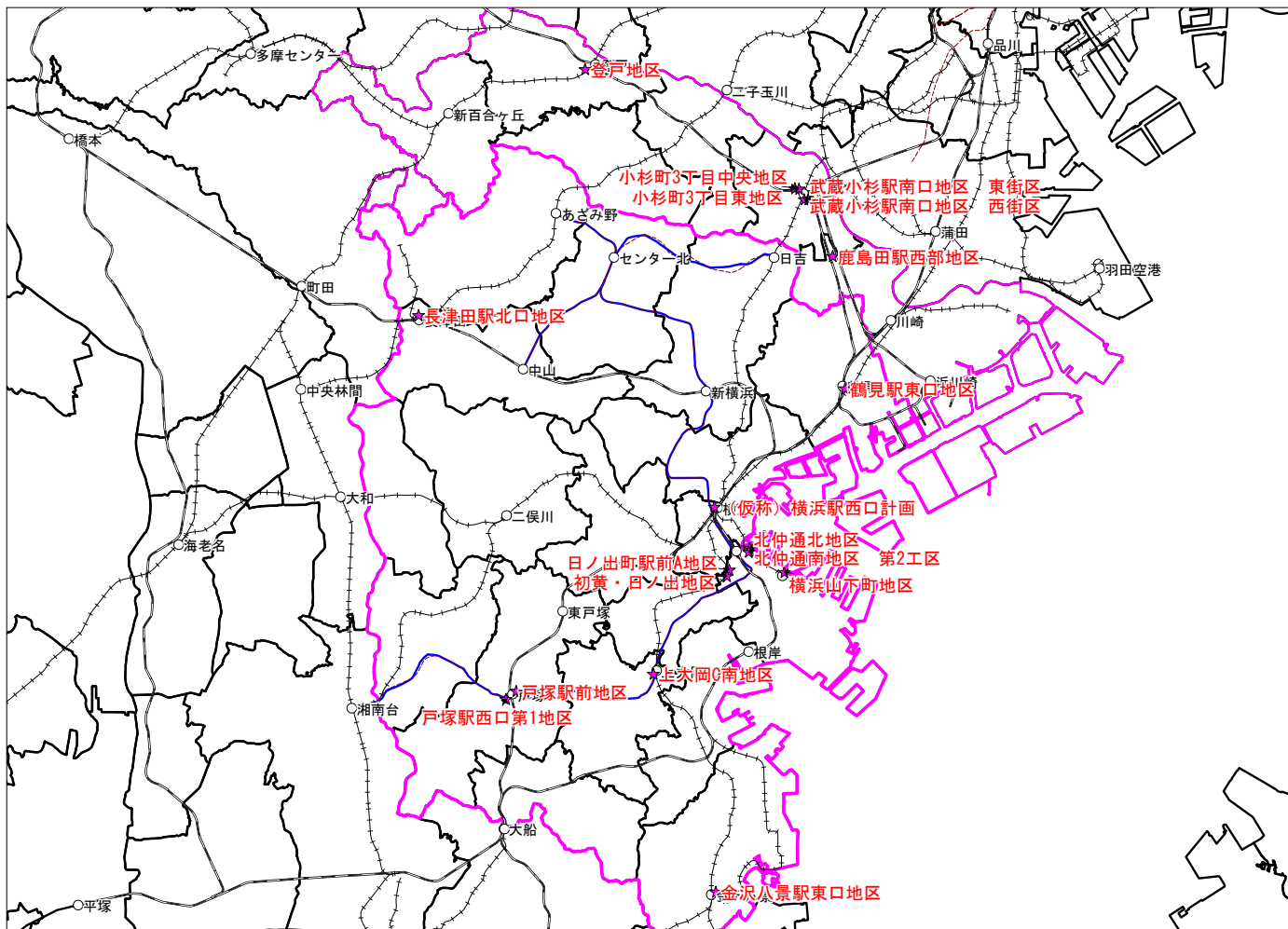
横浜市の区別将来推計人口等をもとに設定



(参考)需要予測の概要

6) 開発人口

現在事業が進んでいる以下の開発のみを見込む



(参考) 需要予測の概要

7) 鉄道ネットワーク条件

① 所要時間

各駅停車のみの運行で、**表定速度35km/hのケースと40km/hのケースを推計**し、幅で示すこととした。

② 乗換時間

乗換駅の想定位置と深さから乗換時間を設定した。ただし、乗換施設の詳細は未検討であるため、**乗換時間に2割の幅**を持たせうえで推計し、①と合わせて示すこととした。

③ 運行本数

接続するブルーライン、グリーンライン、みなとみらい線の運行本数を参考に設定した。

④ 運賃

接続する横浜市交通局および横浜高速鉄道の運賃体系と同じ(通算運賃)とした。

(参考) 需要予測の概要

8) 予測フロー

