

次世代の総合的な交通体系検討会

第4回検討会

鉄道整備・交通体系の検討 (概要)

平成25年4月19日

今後の検討概要

- 将来を見据えた交通に関わる課題(以下、将来課題)の整理、未着手路線の検討結果を踏まえ、鉄道、駅、結節点(駅)における異なる交通手段との連携を含む交通体系の方向性について検討を進める。

将来を見据えた交通
に関わる課題

運輸政策審議会答申
未着手路線の検討

社会状況の変化への対応

- (1) 都市構造の変化を踏まえた交通ネットワークの整備
- (2) コンパクトな市街地の形成
- (3) 低炭素型都市づくりへの対応(公共交通の利用促進) ※環境問題への対応
- (4) 国際競争力の強化(横浜、新横浜都心の機能強化)
- (5) 観光・交流への寄与
- (6) 都市構造・機能の再編整備への対応
- (7) 大規模災害等への対応

交通体系の方向性(課題認識)

I 新たな鉄道ネットワークの構築

II 既設鉄道路線の改良・活用

III 既設駅の改良・活用と新駅整備

IV 結節点(駅)における異なる交通手段との連携

V 鉄道整備とまちづくりとの連携

VI 新規路線の整備方策の検討

I 新たな鉄道ネットワークの構築について

- ・ 将来課題、未着手路線の検討結果を踏まえ、新たな鉄道ネットワークの構築について検討する。

課題認識≫ 新たな都市軸への対応

- ・ 横浜・新横浜都心、港北ニュータウン、新百合ヶ丘・多摩ニュータウンなど、横浜と川崎市北部・多摩地域を結ぶ、新たな都市軸が形成される。

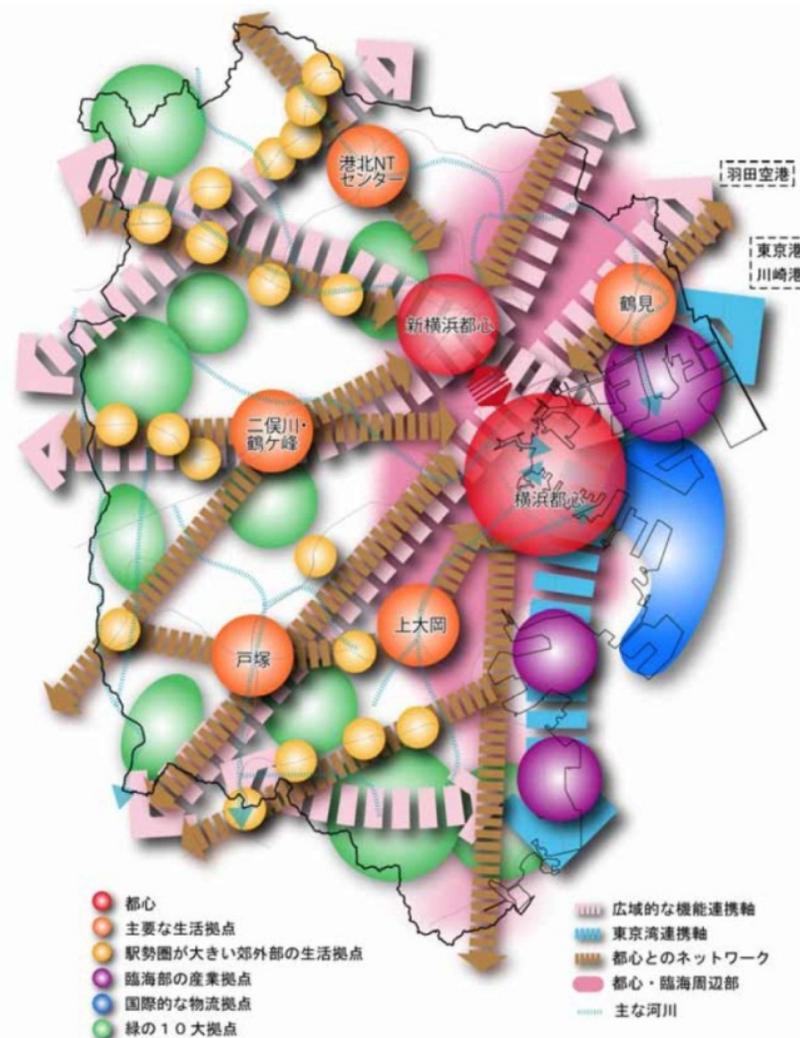
⇒ 高速鉄道3号線の延伸

- ・ 京浜臨海部が周辺の都市とつながることで地域の交通利便性が向上し、人・モノ・情報の移動や交流が活発になると期待される。

⇒ 東海道貨物支線の旅客線化

※ 東海道貨物支線の旅客線化等については、今後、沿線自治体で構成される「東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会」と連携しながら検討を進める必要がある。

- ・ 新規路線については、整備方策(まちづくりや整備制度など事業性を高めるための方策)について検討する。



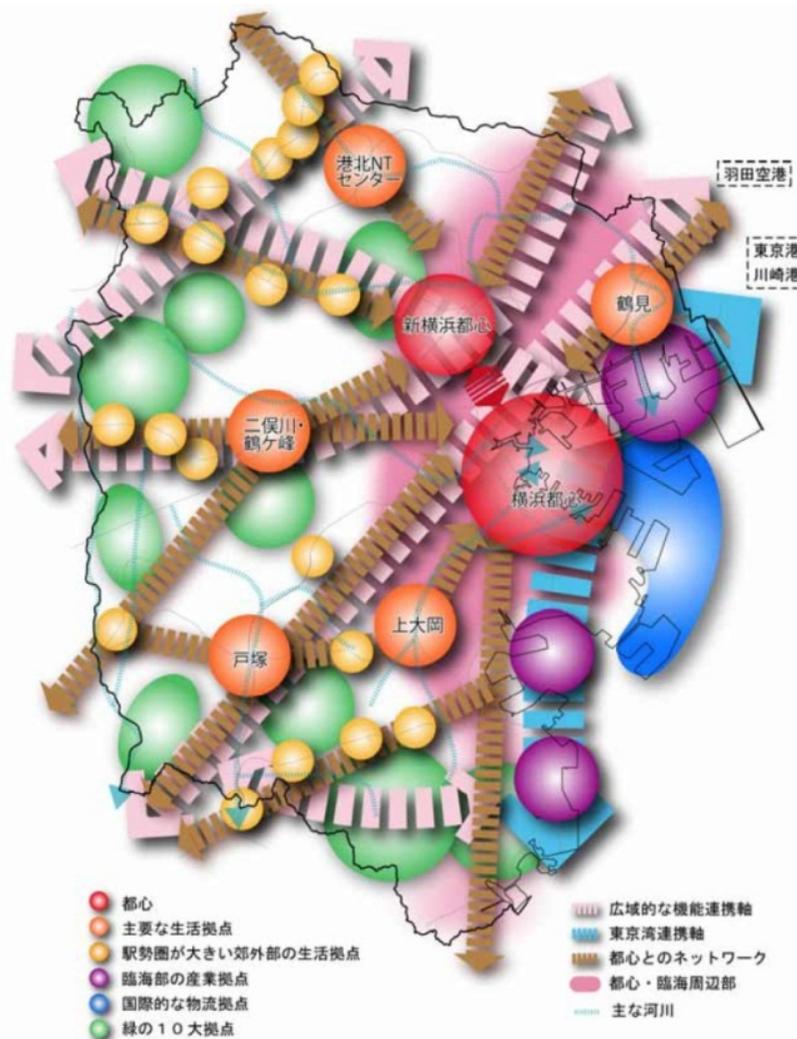
I 新たな鉄道ネットワークの構築について

- ・ 将来課題、未着手路線の検討結果を踏まえ、新たな鉄道ネットワークの構築について検討する。

課題認識 ≫ 拠点間を効果的に連絡する交通の整備

- ・ 市域の主要な生活拠点間を乗換えなしでつなぐことにより、人の流れの増加、業務圏・商圈の拡大などが期待できる。
⇒ 横浜環状鉄道(仮称)の新設

- ・ 新規路線については、整備方策(まちづくりや整備制度など事業性を高めるための方策)について検討する。



Ⅱ 既設鉄道路線の改良・活用について

- ・ 将来課題を踏まえ、既設路線の改良・活用について検討する。

- 課題認識 ≫
- (1)国際競争力の強化(横浜、新横浜都心の機能強化)
 - (2)観光・交流への対応
 - (3)新幹線駅(新横浜駅)へのアクセス機能の強化
 - (4)空港へのアクセス機能の強化
 - (5)中央新幹線駅へのアクセス機能の強化
 - (6)質の高いサービスの提供
 - (7)混雑緩和 (8)速達性の向上 (9)定時性の確保(列車遅延の緩和)

これまでにいただいた主な意見 ≫

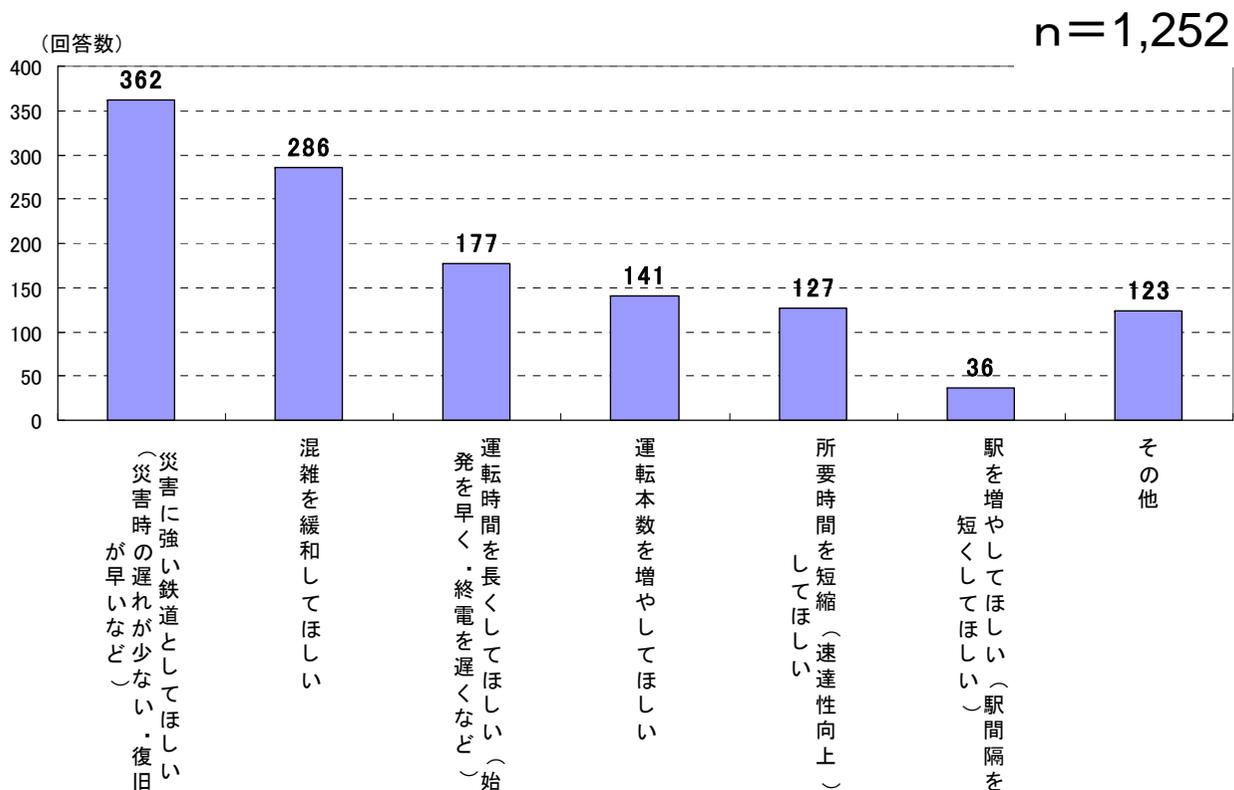
- ・ 横浜市は従来、東京だけを向いていたところもあるが、リニアの神奈川県内駅を含め、広域的に神奈川県央部や他の方面を含めて幅広く横浜市の位置づけを検討してほしい。
- ・ リニアとのアクセスを考えると新横浜のあり方を含めて、横浜線の位置づけが重要になってくる。
- ・ 市営地下鉄の急行化みたいな問題は、どういう将来のサービスが必要か、という視点でもう少しダイナミックなことを考えていくべきだと思う。
- ・ 観光交通の立場では、観光地から横浜都心部への広域的なアクセスについて検討が必要。鎌倉の世界遺産登録も視野に入れ、鎌倉や箱根、小田原などの連携を考えていく必要がある。
- ・ 鉄道事業者にとって利用者のベースになる人口や観光需要をいかにもってくるかということは重要である。
- ・ 環状機能といっている一部の区間(グリーンライン)は拠点間を結ぶだけでなく、東京都心に向かう放射状機能も一定程度ある。
- ・ 高齢化社会が進行し、生産年齢人口が減少していくなかで、混雑率180%をクリアするといった議論だけではなく、より質の高いサービスを提供する上で、横浜市という立場からどこまで貢献できるか検討してほしい。
- ・ 人口が順調に増えて若い世代が流入してくる北部と、既に人口が減り始めていて高齢化していく南部というのが横浜市の典型的な特徴であり、どのように交通を対応させていくのかがカギになる。
- ・ 既存の交通ネットワークをどう維持していくかという観点も今後は首都圏で問題になってくるのではないかと思う。

Ⅱ 既設鉄道路線の改良・活用について

鉄道・駅に関する市民要望(eアンケート結果)

- 平成23年度に駅や駅周辺における市民ニーズを把握するため、eアンケートを実施(アンケート回答に登録をしている市内在住の15歳以上の市民を対象)

Q1 横浜市内の鉄道に関して、改善してほしいと思う項目はありますか。
(3つまで回答可)



II 既設鉄道路線の改良・活用について

鉄道・駅に関する市民要望(eアンケート結果)

- 平成23年度に駅や駅周辺における市民ニーズを把握するため、eアンケートを実施(アンケート回答に登録をしている市内在住の15歳以上の市民を対象)

Q1 横浜市内の鉄道に関して、改善してほしいと思う項目はありますか。
(3つまで回答可)

	居住区																回答数 (構成比)		
	鶴見区	神奈川区	西区	中区	南区	港南区	保土ケ谷	旭区	磯子区	金沢区	港北区	緑区	青葉区	都筑区	戸塚区	栄区		泉区	瀬谷区
1 混雑を緩和してほしい	18	22	12	19	14	19	14	30	15	17	24	11	15	6	19	7	13	11	286 (22.8)
2 所要時間を短縮(速達性向上)してほしい	7	4	5	7	7	13	7	14	7	9	11	5	8	4	3	4	7	5	127 (10.1)
3 運転本数を増やしてほしい	7	8	8	14	8	13	8	12	7	6	11	11	5	7	9	1	4	2	141 (11.3)
4 運転時間を長くしてほしい(始発を早く・終電を遅くなど)	8	11	9	14	13	16	7	19	6	8	13	9	8	6	8	5	8	9	177 (14.1)
5 駅を増やしてほしい(駅間隔を短くしてほしい)	4	2	0	5	1	3	4	1	2	1	5	0	2	1	1	2	1	1	36 (2.9)
6 災害に強い鉄道としてほしい(災害時の遅れが少ない・復旧が早いなど)	26	31	13	31	25	27	15	22	19	20	29	15	19	12	23	12	12	11	362 (29.0)
7 その他	3	12	5	14	5	10	7	5	6	10	13	6	4	8	11	1	2	1	123 (9.8)
																			計 1252 (100.0)

各区ごとに、回答数の多い順に1位を■、2位を■で表示。
なお、同数の場合は、同位として表示。

Ⅲ 駅の整備・活用について

- ・ 将来課題を踏まえ、駅の整備や活用について検討する。

- 課題認識≫
- (1) コンパクトな市街地の形成
 - (2) 国際競争力の強化(横浜、新横浜都心の機能強化)
 - (3) 観光・交流への対応
 - (4) 大規模災害への対応
 - (5) バリアフリー化・シームレス化の推進
 - (6) さらなる安全性の向上
 - (7) 駅機能の高度化

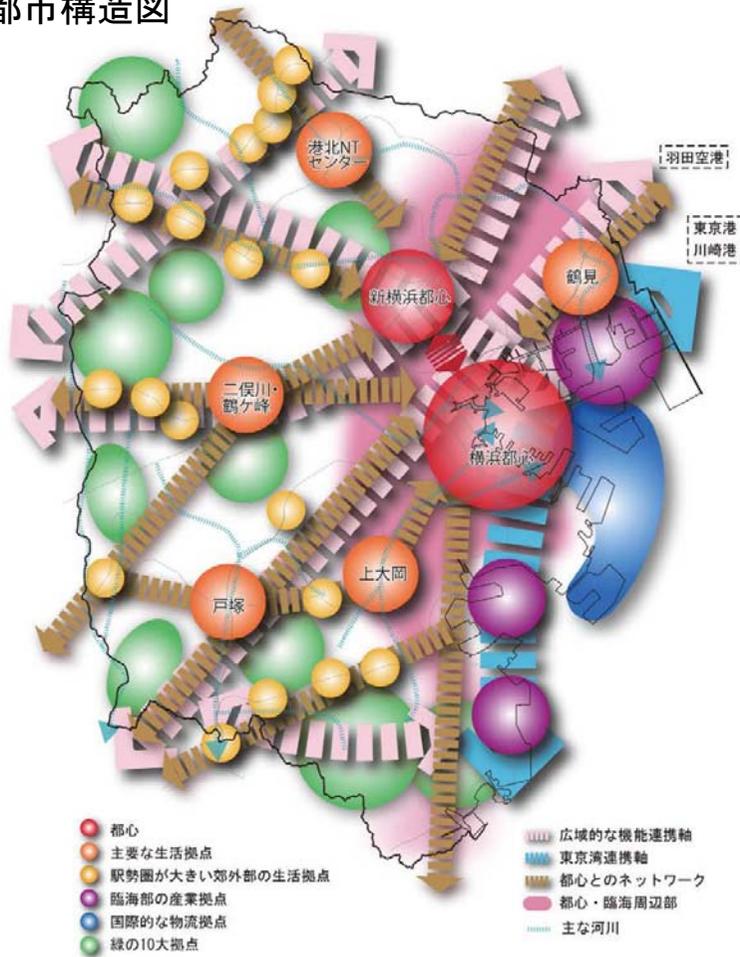
これまでにいただいた主な意見≫

- ・ 駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点や主要な生活拠点について、高齢化社会において、駅の生活拠点がどういう役割を果たすのかということについて、しっかり考えなくてはならない。
- ・ 帰宅難民に対する機能というものを新たな試みとして付加しようとしているのであれば検討してもらいたい。
- ・ バリアフリー化やシームレス化の推進は、ハード的なバリアフリーの検討に加え、鉄道から鉄道だけではなく、鉄道からバス、端末交通への乗換の料金抵抗も含めて、幅広く検討していく必要があるのではないか。
- ・ 利用者からの意見でバリアフリーや安全対策としてのホームドア整備への期待がでている。鉄道の整備、新線整備において、バリアフリーやホームドア整備について何か方向性みたいなものを検討するのか。

Ⅲ 駅の整備・活用について

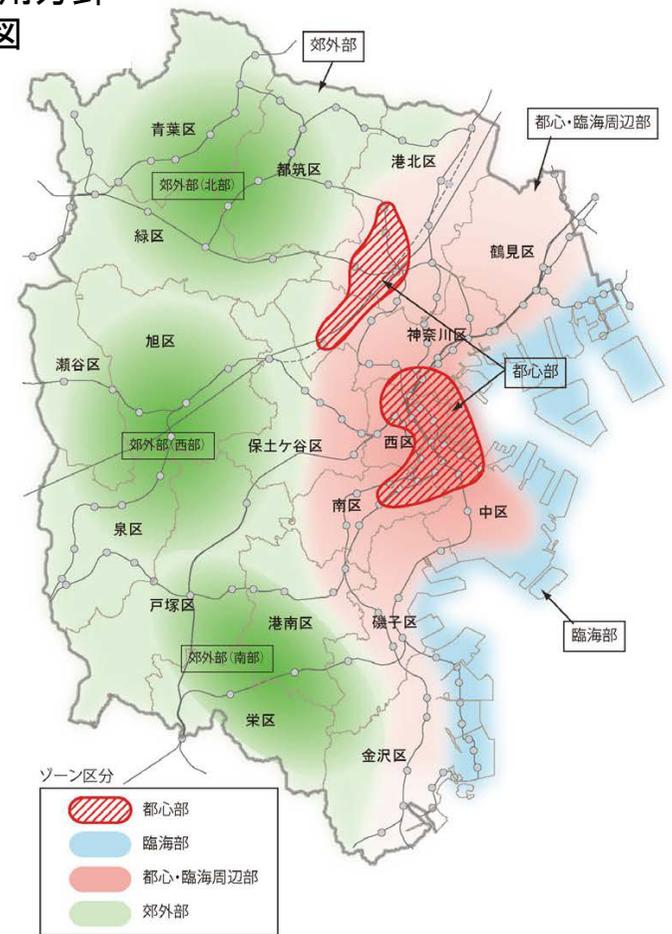
- 駅の利用者数、駅の地域特性(駅周辺土地利用、駅利用者目的)を踏まえて、市内157駅(複数の鉄道事業者間での同一駅の重複あり)を類別化。

都市構造図



注) 駅圏が大きい郊外部の生活拠点：郊外部の1日の乗降客数が3万人以上の駅 (乗降客数は平成23年度横浜市都市整備局事業概要に基づく)

土地利用方針
ゾーン図



出典:横浜市都市計画マスタープラン(全体構想)

Ⅲ 駅の整備・活用について

- ・ 新規路線との接続駅は、都心部(商業系, 住宅系)、都心・臨海周辺部(住宅系, 工業系)、郊外部(住宅系)に分類される。
- ・ 鶴見、上大岡、東戸塚、あざみ野、桜木町は、一日平均利用者数が10万人以上である。

各駅の利用者数		一日平均利用者数 10万人以上	一日平均利用者数 5万人以上10万人未満	一日平均利用者数 5万人未満
各駅の立地特性 各駅周辺の地域特性	主に 商業系 の土地利用	①都心商業 A:13駅 横浜(6駅)、新横浜(3駅)、 <u>桜木町</u> (2駅)、関内(2駅)	②都心商業 B:1駅 みなとみらい	③都心商業 C:4駅 新高島、馬車道、日本大通り、伊勢佐木長者町
	主に 工業系 の土地利用			④都心工業 C:2駅 新羽、北新横浜
	主に 住宅系 の土地利用		⑤都心住宅 B:2駅 石川町、 <u>元町・中華街</u>	⑥都心住宅 C:11駅 小机、神奈川、戸部、日ノ出町、黄金町、南太田、平沼橋、反町、高島町、阪東橋、吉野町
都心部 (横浜・新横浜都心)	主に 工業系 の土地利用	⑦周辺工業 A:2駅 新杉田(2駅)		⑧周辺工業 C:2駅 <u>根岸</u> 、 <u>磯子</u>
	主に 住宅系 の土地利用	⑨周辺住宅 A:8駅 <u>鶴見</u> 、菊名(2駅)、 <u>京急鶴見</u> 、 <u>上大岡</u> (2駅)、 <u>日吉</u> (2駅)	⑩周辺住宅 B:10駅 保土ヶ谷、新子安、東神奈川、京急新子安、仲木戸、金沢文庫、金沢八景(2駅)、大倉山、綱島	⑪周辺住宅 C:33駅 山手、大口、矢向、国道、鶴見市場、花月園前、生麦、子安、神奈川新町、井土ヶ谷、弘明寺、屏風浦、杉田、京急富岡、能見台、六浦、西横浜、天王町、星川、和田町、東白楽、白楽、妙薬寺、岸根公園、片倉町、三ツ沢上町、三ツ沢下町、蒔田、弘明寺、港南中央、海の公園柴口、海の公園南口、野島公園
都心・臨海周辺部	主に 工業系 の土地利用			⑫臨海工業 C:10駅 弁天橋、浅野、安善、新芝浦、海芝浦、南部市場、鳥浜、産業振興センター、福浦、市大医学部
	主に 住宅系 の土地利用			⑬臨海住宅 C:5駅 鶴見小野、並木北、並木中央、幸浦、八景島
臨海部	主に 商業系 の土地利用		⑭郊外商業 B:1駅 <u>センター南</u>	
	主に 住宅系 の土地利用	⑮郊外住宅 A:10駅 <u>戸塚</u> (2駅)、 <u>東戸塚</u> 、大船、長津田(3駅)、青葉台、 <u>あざみ野</u> (2駅)	⑯郊外住宅 B:9駅 港南台、鶴居、 <u>中山</u> (2駅)、 <u>鶴ヶ峰</u> 、 <u>二俣川</u> 、三ツ境、たまプラーザ、 <u>センター北</u>	⑰郊外住宅 C:34駅 洋光台、本郷台、十日市場、上星川、西谷、希望ヶ丘、瀬谷、南方駒が原、緑園都市、弥生台、いずみ野、いずみ中央、ゆめが丘、田奈、藤が丘、市が尾、江田、恩田、こどもの国、中川、仲町台、 <u>上永谷</u> 、下永谷、舞岡、踊場、中田、立場、 <u>下飯田</u> 、日吉本町、高田、東山田、北山田、都筑ふれあいの丘、川和町
郊外部	主に 商業系 の土地利用			
	主に 住宅系 の土地利用			

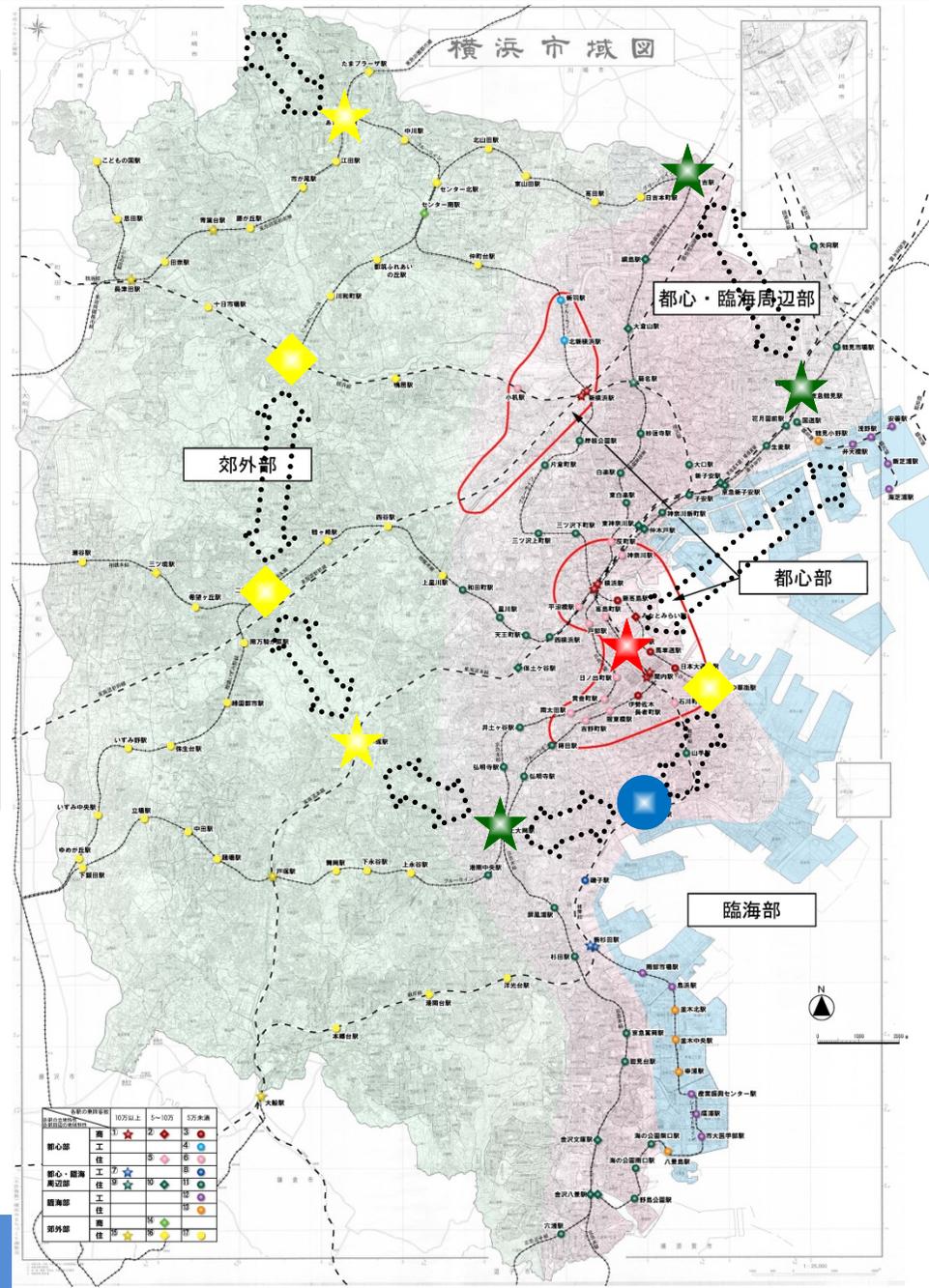
※ は主要な生活拠点駅、**太字**は駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点、□は未着手路線接続駅を示している。

Ⅲ 駅の整備・活用について

新規路線との接続駅の類別化

- ＜高速鉄道3号線の延伸の接続駅＞
あざみ野駅
→郊外部(住宅系)
- ＜横浜環状鉄道(仮称)の新設の接続駅＞
元町・中華街駅
→都心部(住宅系)
鶴見駅、上大岡駅、日吉駅
→都心・臨海周辺部(住宅系)
根岸駅
→都心・臨海周辺部(工業系)
東戸塚、中山駅、二俣川駅
→郊外部(住宅系)
- ＜東海道貨物支線の旅客線化＞
桜木町
→都心部(商業系)

各駅の乗降客数		10万以上	5~10万	5万未満
都心部	商	① ★	② ◆	③ ●
	工			④ ●
	住		⑤ ◆	⑥ ●
都心・臨海周辺部	工	⑦ ★		⑧ ●
	住	⑨ ★	⑩ ◆	⑪ ●
臨海部	工			⑫ ●
	住			⑬ ●
郊外部	商		⑭ ◆	
	住	⑮ ★	⑯ ◆	⑰ ●



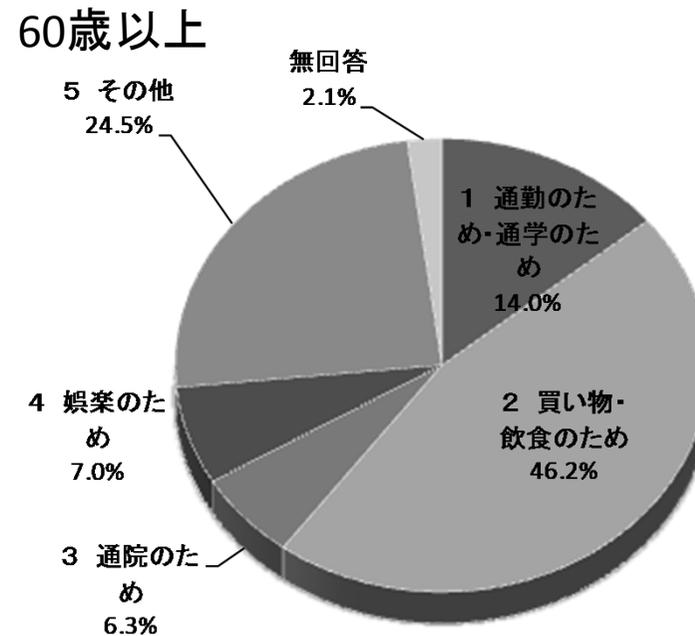
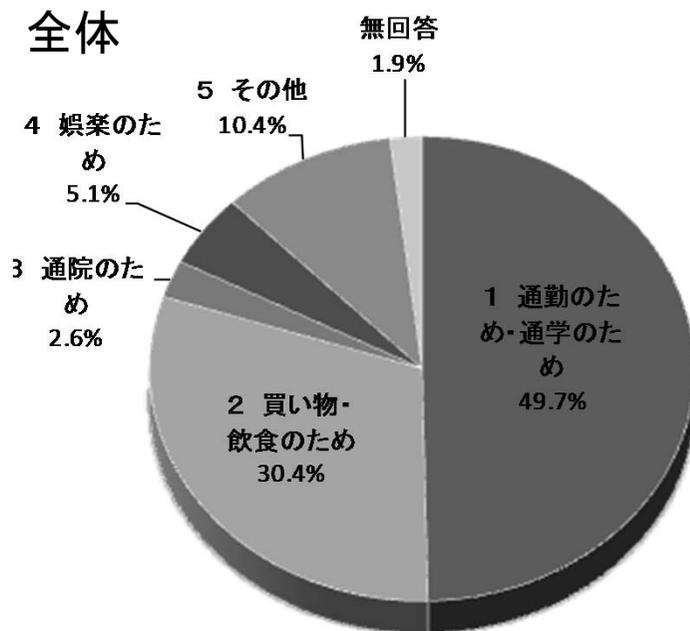
Ⅲ 駅の整備・活用について

鉄道・駅に関する市民要望(eアンケート結果)

- 平成23年度に駅や駅周辺における市民ニーズを把握するため、eアンケートを実施(アンケート回答に登録をしている市内在住の15歳以上の市民を対象)

最も利用する駅及び駅周辺を訪れる主な目的(単数回答)

「通勤・通学」「買い物・飲食」が多く、全体の約8割を占める。年齢別では、「60歳代以上」において「買い物・飲食」が半数近くを占めている。



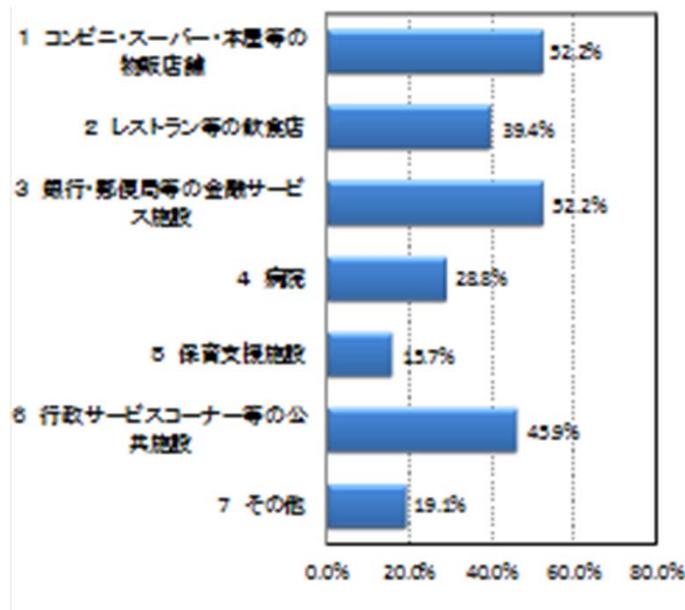
Ⅲ 駅の整備・活用について

鉄道・駅に関する市民要望(eアンケート結果)

- 平成23年度に駅や駅周辺における市民ニーズを把握するため、eアンケートを実施(アンケート回答に登録をしている市内在住の15歳以上の市民を対象)

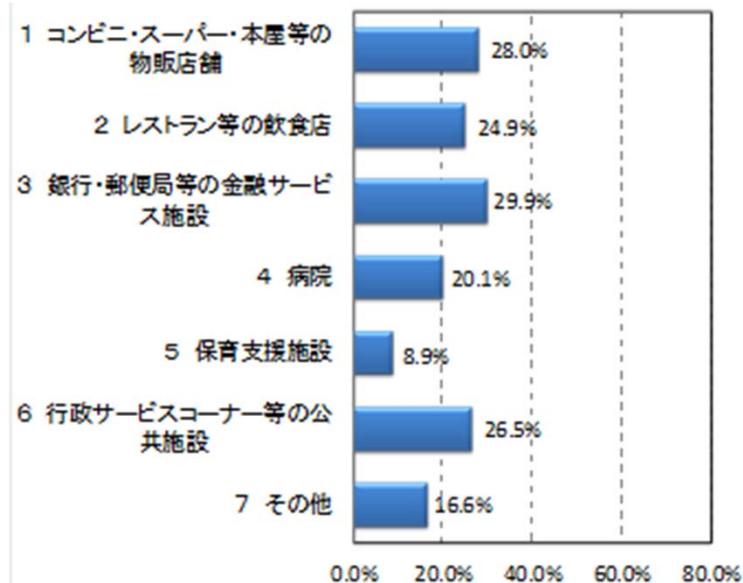
最も利用する駅及び駅周辺にあってほしい施設、充実してほしい施設(複数回答)

「物販店舗」「金融サービス施設」が過半数を占め、「公共施設」「飲食店」も多くなっている。



乗換駅及び駅周辺にあってほしい施設、充実してほしい施設(複数回答)

「金融サービス施設」「物販施設」「公共施設」「飲食店」「病院」がいずれも20%を超えており、最も利用する駅への要望と概ね同様の傾向となっている。



Ⅲ 駅の整備・活用について

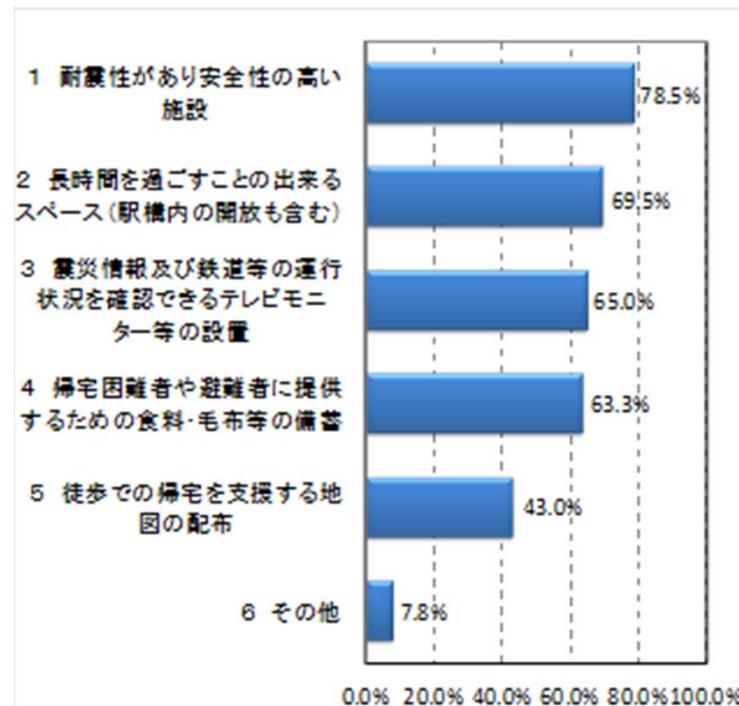
鉄道・駅に関する市民要望(eアンケート結果)

- 平成23年度に駅や駅周辺における市民ニーズを把握するため、eアンケートを実施(アンケート回答に登録をしている市内在住の15歳以上の市民を対象)

震災時に駅が果たすべきこととして特に必要であること。(複数回答)

「耐震性」「長時間過ごせるスペース」「震災情報、運行情報を確認できるモニターを設置」「帰宅困難者への支援」が多くあげられている。

その他としては、「各種の情報手段の整備」や「自家発電施設」などがあげられている。



Ⅲ 駅の整備・活用について

新規路線との接続駅の施設状況

- ・ 新規路線との接続駅の施設状況について整理した。
- ・ 改札内の施設は売店・コンビニの設置駅が多いが、飲食店や店舗の設置駅は少ない。
- ・ 改札外については市民ニーズの高かった行政センターの設置駅が少ない。

駅名	鉄道事業者	駅舎内施設											駅舎一体施設	
		改札内				改札外							名称	
		売店 コンビニ	飲食店	店舗	ATM	売店 コンビニ	飲食店	店舗	行政 センター	ATM	観光 案内所	旅行 センター		その他
あざみ野	東急	●				●	●	●	●	●		●	郵便局	
	交通局					●		●						
元町・中華街	横浜高速					●								
根岸	JR東日本	●				●	●						みどりの窓口	
上大岡	京急	●		●						●				ゆめおおおか
	交通局	●					●		●	●			サービスセンター	
東戸塚	JR東日本	●				●	●	●		●			みどりの窓口	
二俣川	相鉄	●				●	●		●	●		●	グリーンポケット	
中山	JR東日本		●		●	●	●						みどりの窓口	中山ロンロン
	交通局					●								
日吉	東急	●				●			●	●		●		日吉東急アベニュー
	交通局					●								
鶴見	JR東日本	●	●	●		●		●		●		●	みどりの窓口	
	京急		●			●		●		●				
桜木町	JR東日本			●		●	●	●		●	●		みどりの窓口	
	交通局													

Ⅲ 駅の整備・活用について

新規路線との接続駅の施設状況

- ・ 新規路線との接続駅の施設状況について整理した。
- ・ ホーム柵は市営地下鉄全駅、東急東横線日吉駅(目黒線)で設置されている。
- ・ バリアフリー関連施設はエレベーター、エスカレーター、多機能トイレは新規路線との接続駅では設置されている。

駅名	鉄道事業者	ホーム柵	バリアフリー関連施設							
			エレベーター	エスカレーター	車いす対応エスカレーター	車いす用階段昇降設備	多機能トイレ	スロープ	電動車いす利用可能駅	車いす用乗降装置
あざみ野	東急		●	●			●		●	
	交通局	●	●	●			●			
元町・中華街	横浜高速		●	●			●		●	
根岸	JR東日本		●	●			●		●	
上大岡	京急		●	●			●		●	●
	交通局	●	●	●			●			
東戸塚	JR東日本		●	●			●			
二俣川	相鉄		●	●			●		●	
中山	JR東日本		●	●	●		●		●	
	交通局	●	●	●			●			
日吉	東急	▲	●	●			●	●	●	
	交通局	●	●	●			●			
鶴見	JR東日本		●	●			●		●	
	京急		●	●			●			●
桜木町	JR東日本		●	●			●		●	
	交通局	●	●	●			●			

IV 結節点(駅)における異なる交通手段の連携

- ・ 将来課題を踏まえ、結節点(駅)における異なる交通手段の連携方策について、ハード面及びソフト面の両面から検討する。

- 課題認識≫
- (1) コンパクトな市街地の形成
 - (2) 国際競争力の強化(横浜、新横浜都心の機能強化)
 - (3) 観光・交流への対応
 - (4) 大規模災害への対応
 - (5) バス交通等との適切な分担
 - (6) 交通結節機能の充実
 - (7) 案内表示などソフト面の改善

これまでにいただいた主な意見≫

- ・ 東日本大震災を見ていると他モードとの連携が不可欠で、そのような体制をあらかじめ組んでおく必要がある。
- ・ コンパクトシティということを考えたときに、郊外部との連携をどのように考えるのか、まちづくりの課題を交通面からどのように解決していくのか掘り下げる必要がある。
- ・ ハード的なバリアフリーの検討に加え、鉄道から鉄道だけではなく、鉄道からバス、端末交通への乗り換えの料金抵抗も含めて、幅広く検討していく必要があるのではないかと。
- ・ 端末交通手段をどう考えるべきなのか、議論しておいた方がよい。高齢社会において住宅地に対するサービスとして、端末交通機関も含めて鉄道整備を考えるべき。
- ・ 鉄道整備による不便地域の解消が、バス路線の廃止につながってしまうというのは気になるところであり、新しい路線を検討するときには今の市街地にどういう影響をもたらしてしまうのか議論できるとよい。
- ・ この駅ではどのようなネットワークがあるのか情報提供できるようなサービスがあれば、初めてきた人にも非常に使いやすい方法になるのではないかと。

IV 結節点(駅)における異なる交通手段の連携

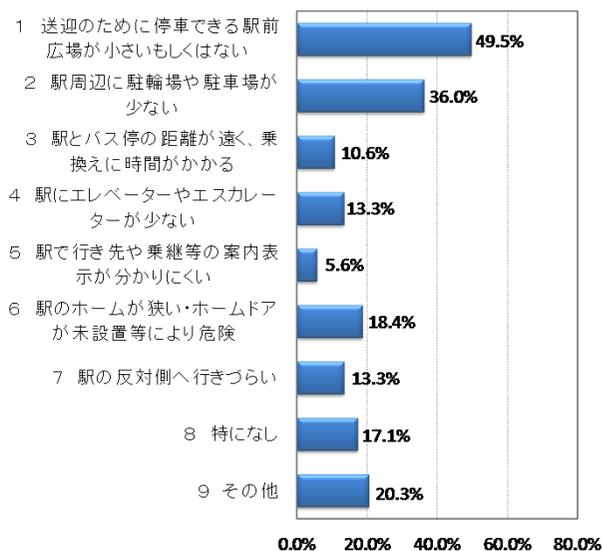
鉄道・駅に関する市民要望(eアンケート結果)

- 平成23年度に駅や駅周辺における市民ニーズを把握するため、eアンケートを実施(アンケート回答に登録をしている市内在住の15歳以上の市民を対象)

最も利用する駅及び駅周辺の現在の環境に対して不便に思っていること。(複数回答)

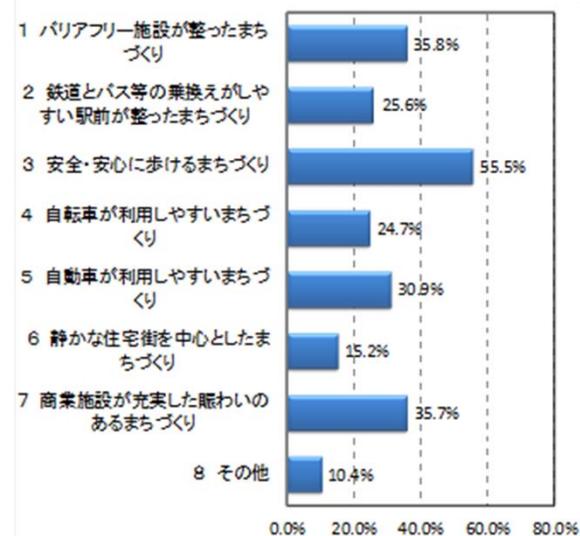
「駅前広場」の不十分さや、「駅周辺における駐輪場、駐車場」の少なさに関する内容が比較的多くなっている。

その他としては、駅周辺の道路の狭さなどの利便性に関する内容が多くあげられている。



最も利用する駅及び駅周辺で、今後、特に取り組んでほしいこと。(複数回答)

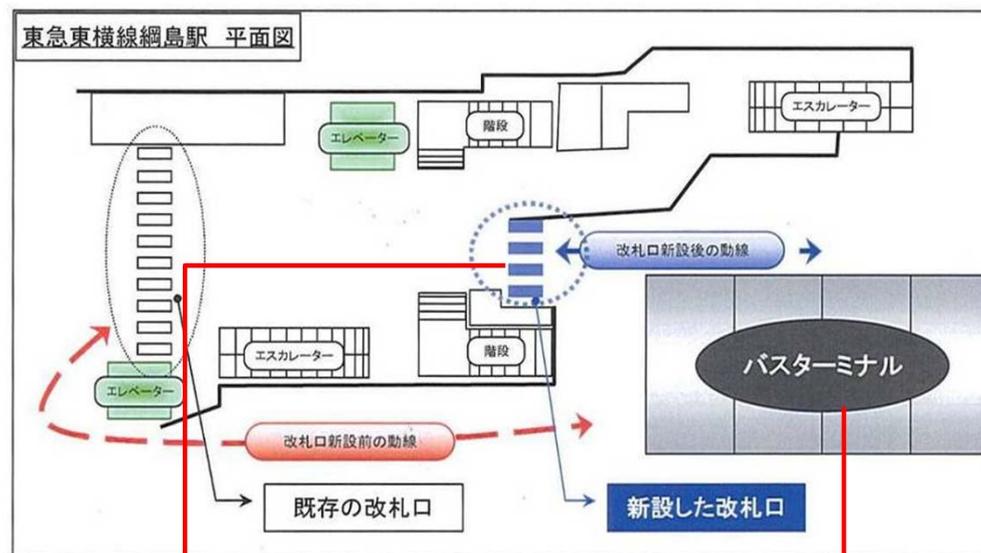
「安全・安心に歩けるまちづくり」が5割を超え、「バリアフリー施設が整ったまちづくり」「商業施設が充実した賑わいのあるまちづくり」も多くあげられている。年齢別においても同様の傾向であるが、「10～20歳代」では、「自動車利用しやすいまちづくり」の割合が高くなっている。



IV 結節点(駅)における異なる交通手段の連携

駅における乗継利便性の向上策

- ・ 駅前の交通広場は、鉄道から様々な端末交通(路線バス、普通タクシー、UDタクシー等)への乗継をしやすくすることが望まれる。



鉄道施設の改良によるバスへの乗り継ぎ利便の向上(東急東横線 綱島駅)

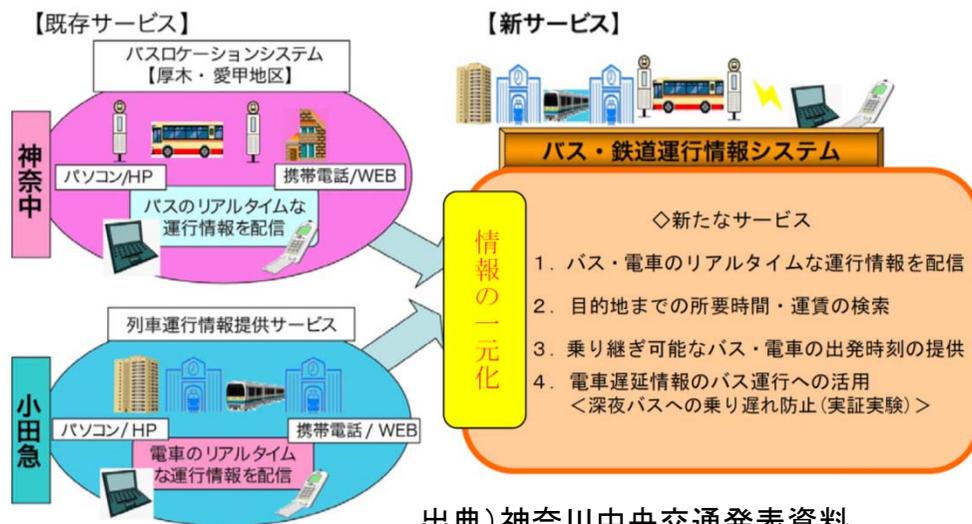
出典 都市鉄道整備等基礎調査『鉄道駅における他交通モードとの連携方策に関する調査 事例集』, 平成19年3月 財団法人運輸政策研究機構

IV 結節点(駅)における異なる交通手段の連携

利用者への情報提供方法

- ・ 市内で運行するバス事業者のうち、相鉄バス、東急バス、小田急バス、神奈川中央交通、川崎鶴見臨港バス、フジエクスプレス、市営バスでバスロケーションシステムが導入されている。
- ・ 横浜市内では、平成24年度に相鉄バス、東急バス、神奈川中央交通がバスロケーションシステム(スマートフォン対応)の導入事業を実施。
- ・ 小田急バス、神奈川中央交通ではリアルタイムで、バスから小田急線への乗継検索が可能となっている。
- ・ 神奈川中央交通が運行するノンステップ連節バス「ツインライナー」では、車内に路線バスと小田急線の運行情報の提供システムが設置されている。

＜バス・鉄道運行情報システムの例＞



出典) 神奈川中央交通発表資料

＜バス車内に設置された鉄道運行情報提供システムの例＞

アクスト 本厚木駅

9:29 → 9:44

上り					下り		
本厚木	海老名	相模大野	町田	新宿	本厚木	新松田	小田原
急	9:52	9:55	10:08	10:11	10:51	急	9:54 10:22 10:32
特	9:55	-	10:05	-	10:39	急	10:05 10:35 10:51
各	9:57	10:01	10:13	10:15	11:15	急	10:16 10:43 11:02
急	10:01	10:05	10:16	10:21	10:57	特	10:25 - 10:54
準	10:05	10:10	10:21	10:24	11:17	急	10:27 10:54 11:10

特急ロマンスカー 快 快速急行 急行 準急 区間準急 各駅停車

※上記の小田急線乗継情報は平常時運行のものです。

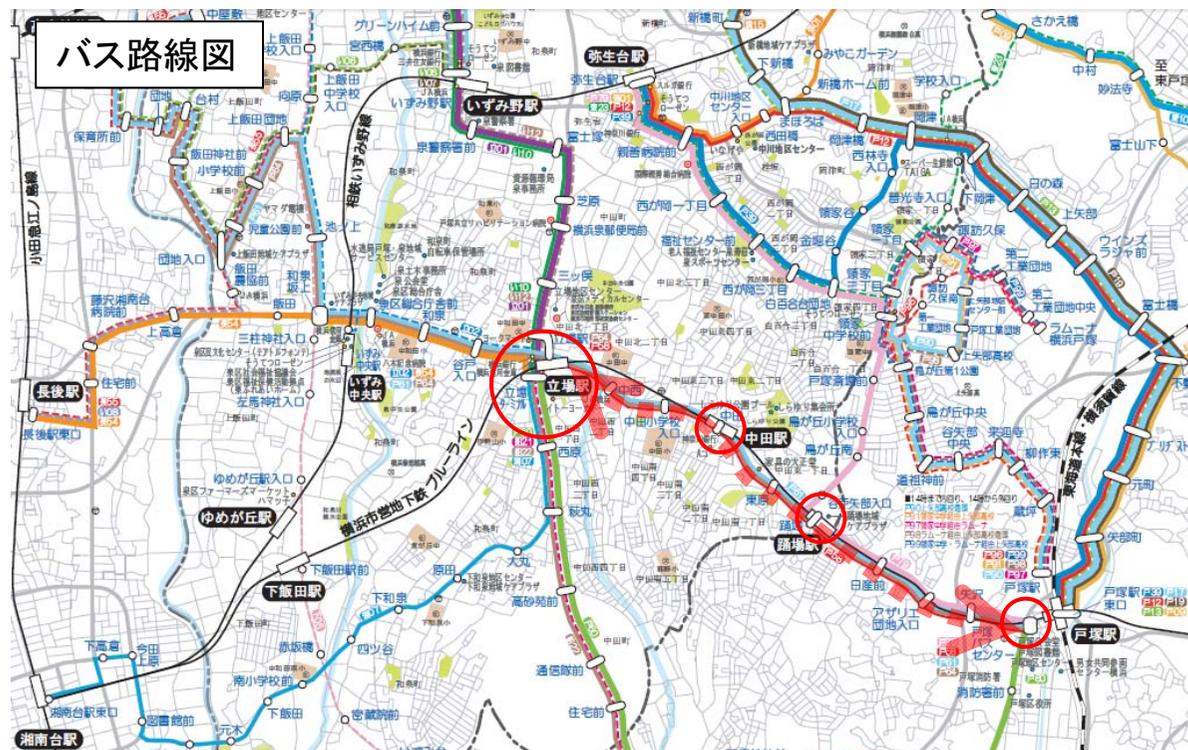
小田急線は正常運行中です

出典) 神奈川中央交通発表資料

IV 結節点(駅)における異なる交通手段の連携

端末交通との連携課題(鉄道と競合するバス路線との適切な役割分担)

- 横浜市営地下鉄1号線の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、立場駅～中田駅～踊場駅～戸塚駅を結ぶ路線バスがあり、鉄道路線と競合している。
- また、立場駅から湘南台駅では路線バスが減便となり不便になったとの利用者意見が挙がっている。
- 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。



出典) 『泉区バスマップ/横浜市都市整備局』※平成22年12月現在のバス路線に加筆

V 鉄道整備とまちづくりの連携

- ・ 新規路線における鉄道整備とまちづくりの連携策について検討する。

- 課題認識≫
- (1) コンパクトな市街地の形成
 - (2) 鉄道整備とまちづくりの連携

これまでにいただいた主な意見≫

- ・ 駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点や主要な生活拠点について、高齢化社会において駅の生活拠点がどのような役割を果たすのかということについてしっかりと考えなくてはならない。
- ・ 不便地域に駅をつくとコンパクト化になるとか、現状は駅が無いところに駅ができるとコンパクト化というのは、何か違うのかという気がする。
- ・ 駅から少し離れたバス便で繋がっているようなエリアは、バスの利便性を高めてコンパクト化を図ることもあるが、何か新しい形で交通軸をつくることによって人口減少を抑制していくこともあり得る。計画的に誘導しながら、コンパクト化を徐々に進めていくことが今後必要ではないか。
- ・ コンパクトな市街地の議論において、市街地が拡がることとの関係をどう説明するのか。また、バスを束ねて便利な公共交通に再編しながらその沿線をどう使っていくか、ということも重要ではないか。
- ・ 既存路線の駅前の区画整理は、区画整理組合が中心であったと聞こえるが、本当にコンパクトシティが誘導できるのか。反省という意味で何か記載することが必要ではないか。
- ・ 新駅において、区画整理のような都市開発を行って、周辺から人が移ってもらえるような場所がどれだけあるのか。また、郊外部で本当に開発が実現できるのか。一方で、既成市街地の不便地域に対して、サービス提供をどこまで続けていけるのか。

V 鉄道整備とまちづくりの連携

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

- 郊外部の鉄道駅を中心として地域特性に応じた圏域を形成
- 圏域の人口規模や人口構成に応じた機能集積と基盤形成を図り、個性ある生活拠点を形成

■ 主要な生活拠点

- これまでの商業等のストックを有し、交通ネットワークの主要な拠点
- 沿線地域を含め、通常の圏域を超えたところからのアクセスも想定し、ストック活用、更なる機能集積・充実を図る。

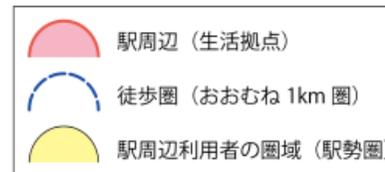
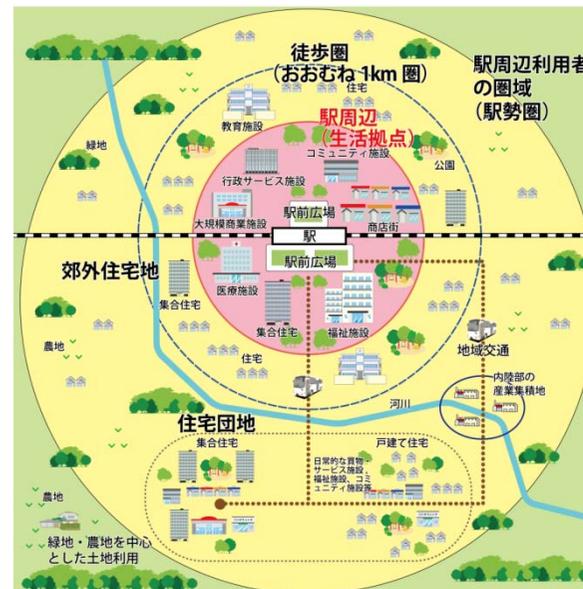
■ 駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点

- 駅を中心としたバスなどの地域交通ネットワークを有し、駅勢圏が比較的大きい郊外部の生活拠点

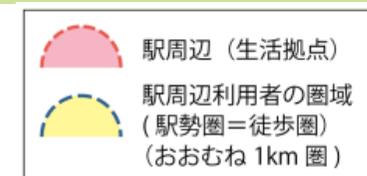
■ 駅勢圏が小さい郊外部の生活拠点

- 駅周辺の利用者の多くが徒歩、自転車でアクセスしている駅勢圏が比較的小さい郊外部の生活拠点

▼ 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



出典:「横浜市都市計画マスタープラン(全体構想)(平成25年3月)」

V 鉄道整備とまちづくりの連携

横浜市における市街地のコンパクト化の考え方

3 都市構造

(1) 本格的な人口減少社会を見据えた市街地のコンパクト化の考え方

都市づくりの基本理念や目標を踏まえた都市構造を検討する際、特に重要な概念となる「コンパクトな市街地の形成」に関する考え方を次のとおり整理します。

ア 現況

- 横浜市は、市全体での人口密度が1ヘクタール当たり84人で、全国的にみても集約された区域の中で都市活動が営まれており、現在においても十分に効率的な都市です。
- 一部、過去の急速な市街化により、公共交通が利用しにくい地域もあります。
- 人口は当面は増加傾向ですが、既に減少傾向にある地域もあります。

イ 基本的考え方

現在、わが国の地方中小都市において進められているコンパクトシティに関する取組は、主に人口の広範囲の分布による都市経営上の課題に対応するために行われている場合が多いと考えられます。しかし人口増加が進む当面の間、横浜市が目指すコンパクトな市街地形成に向けては、次の観点に重点を置きます。

- 交通の円滑化や生活圏の中心である駅周辺の商業・サービス機能充実などの「市民の生活利便性の向上」及び都心やその周辺部等への居住機能の誘導による「職住近接」や集約化による業務・家庭部門のエネルギー効率化を促すとともに、過度に自動車に依存せず、都市活動における移動のエネルギー効率化を図ることにより「低炭素社会」を目指すという観点を重視したコンパクト化を推進します。併せて、これらにより、災害時にも自立性の高い地域を形成することが可能となります。
- 将来の人口減少は避けて通れないため、本格的な人口減少社会の到来時には、都市経営上の観点から、人口減少分に応じた市街地の縮退が必要です。このため、今の時点から、将来の市街地の縮退を想定した取組に着手します。

ウ 横浜市におけるコンパクト化の考え方

考え方	主な効果	施策展開時期のイメージ	施策の例
アクセス性を向上させる (時間的なコンパクト化)	・生活利便性の向上 ・職住近接の実現	人口増加～停滞期	・鉄道整備、それに伴う新駅設置 ・駅前広場や駅にアクセスする道路等の整備 ・地域モビリティの持続的確保
コンパクトな立地を促す (空間的なコンパクト化)	・エネルギー効率化(CO2の削減) ・災害時の自立性向上 ・都市経営の効率化		・市街地の拡散抑制 ・駅周辺への機能集積 ・住替えの促進 ・必要に応じた日常的な買物、サービス施設等の整備
		本格的な人口減少期	・郊外住宅地での低密度化に見合った適切な管理、活用 ・郊外部の縮退(減築、ダウンゾーニング等)

出典:「横浜市都市計画マスタープラン(全体構想)(平成25年3月)」

V 鉄道整備とまちづくりの連携

- 富山市では、公共交通沿線居住推進地区を設け、居住を推進するための支援制度を設けている。

公共交通沿線居住推進事業 (H19年10月施行)

都市マスタープランで位置づけた公共交通沿線居住推進地区への居住を推進するため、まちなか居住推進事業と同等な助成を実施

■補助対象範囲

(1)公共交通沿線居住推進地区の設定

公共交通沿線居住推進地区内で住宅を建設・購入される方への支援制度を創出

※1:①鉄道駅勢圏(半径500m)+バス停圏(半径300m)でかつ、
②用途地域が定められている区域(工業地域・工業専用地域を除く)を対象とする。ただし、都心地区(約436ha)の区域は除く。

(2)支援内容

市民向けの支援

- 戸建て住宅・共同住宅の建設・取得に対する補助:30万円/戸
- 2世帯住宅の場合は上乗せ補助:10万円/戸
- 区域外からの転入の場合は上乗せ補助:10万円/戸

事業者向けの支援

- 共同住宅の建設費への補助:70万円/戸
- 地域優良賃貸住宅供給事業の対象地域の拡大

実績(H19.10~H22.3)
136件(334戸)

事業対象地区の単位面積あたりの新規着工件数は、市内の可住地における着工件数の1.5倍

公共交通沿線居住推進地区 区域図

- 公共交通沿線居住推進地区
- 都心地区
- 公共交通軸
- 鉄軌道
- 路線バス(運行頻度の高い路線)
- 市境

0 500 1000 2000 5000m

36

出典) 富山市作成資料より

VI 新規路線の整備方策の検討

検討方針

- ・ 新規路線の事業性を高めるための方策について検討する。

(1) 事業性を高めるための方策の検討

- ・ 商業系、観光系、業務系、住居系施設の建設や再生による鉄道需要への影響について事例収集し、事業性を高めるための方策について検討する。

(2) 整備制度など事業手法の検討

- ・ 現行の補助制度(地下高速鉄道整備事業費補助、都市鉄道利便増進事業費補助)を新規路線の整備に適用する場合の課題を整理し、事業採算性を確保するための事業スキームについて検討する。

VI 新規路線の整備方策の検討

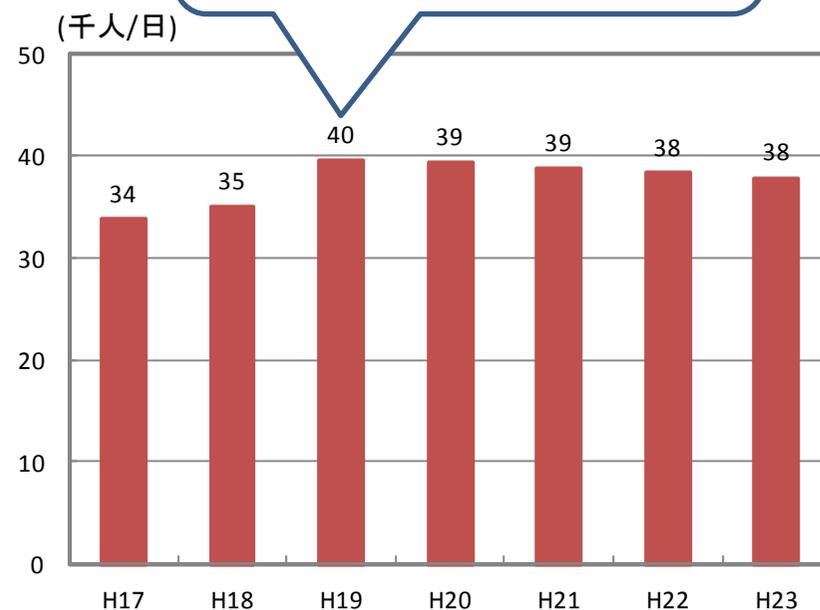
(1) 事業性を高めるための方策(商業系)

- ・ ららぽーと横浜の開業後、鴨居駅の鉄道利用者数がH18年度の35千人からH19年度の40千人/日と約13%増加



出典 ららぽーと横浜HP

ららぽーと横浜:平成19年3月15日に開業



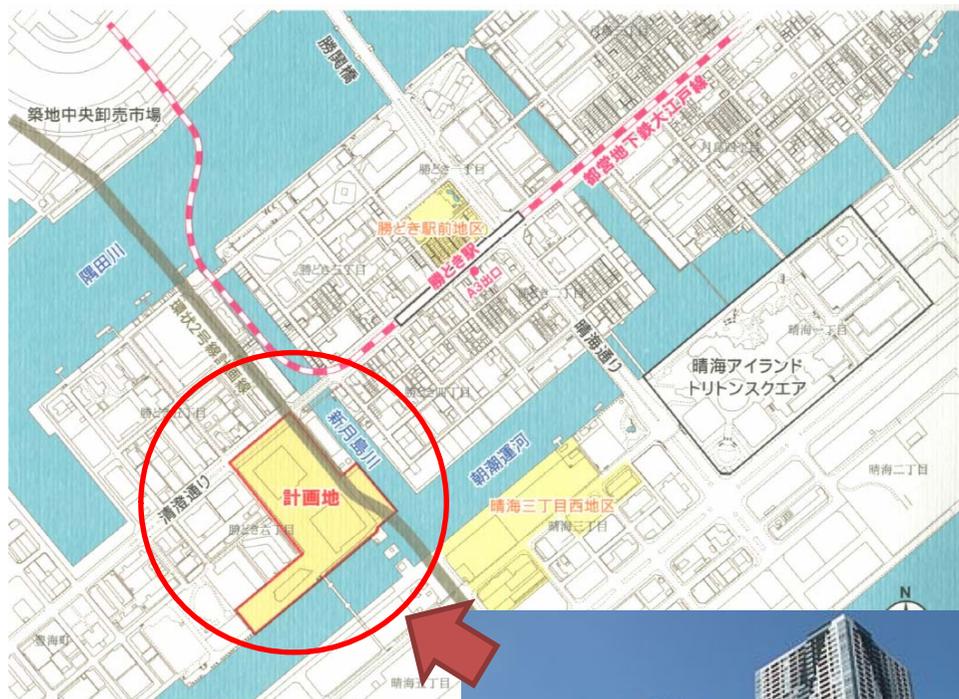
鴨居駅の1日平均乗車人員の推移

出典 JR東日本HP

VI 新規路線の整備方策の検討

(1) 事業性を高めるための方策(住宅系)

- 勝どき地区の再開発後、鉄道利用者はH19からH20にかけて約8%増加、周辺人口はH17からH22にかけて59%増加

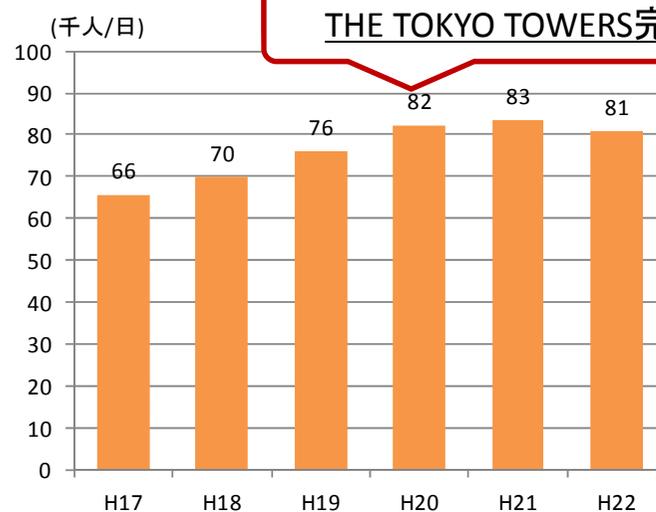


THE TOKYO TOWERS
 所在地/ 東京都中央区勝どき六丁目
 竣工年月/ 平成20年1月
 交通/ 「勝どき」駅徒歩5分
 総戸数/ 2,794戸他管理室など

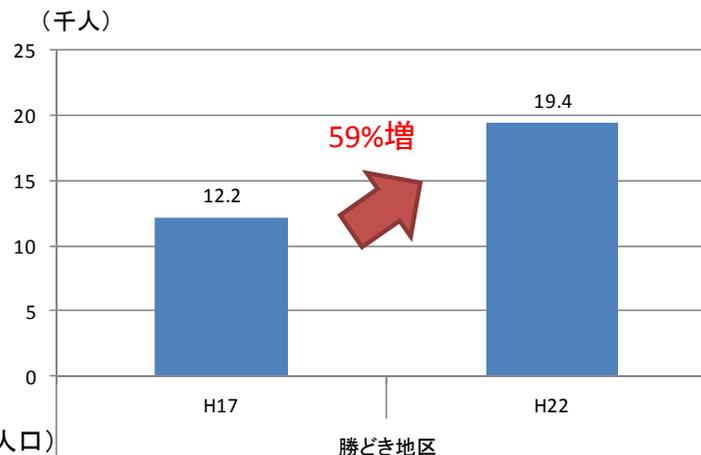


出典 東京都HP(乗降人員)、国勢調査(人口)

勝どき駅の乗降人員の推移



勝どき地区周辺人口の伸び



VI 新規路線の整備方策の検討

(2) 整備制度の検討

- ・ 現行の補助制度(地下高速鉄道整備事業費補助、都市鉄道利便増進事業費補助)を新規路線の整備に適用する場合の課題を整理し、事業採算性を確保するための事業スキームについて検討する。

■ 地下高速鉄道整備事業費補助

出資金 20%	補助金 (地下高速鉄道整備事業費補助)		長期借入金
	国 補助率:補助対象建設費の 35%	地方 補助率:補助対象建設費の35%	

■ 都市鉄道利便増進事業費補助

補助金 (都市鉄道利便増進事業費補助)		長期借入金
国 補助率:補助対象経費の 1/3	地方 補助率:補助対象経費の 1/3	