

次世代の総合的な交通体系の構築 に向けた検討

横浜市における鉄道を軸とした
交通体系について

(案)

平成26年1月27日版

平成26年 月

横浜市都市整備局

目 次

I はじめに

1 横浜市の概況	2
2 交通（鉄道・道路）の現状	6
3 横浜市都市計画マスタープラン	10
4 検討の位置付け	16

II 横浜市における鉄道を軸とした交通体系について

1 鉄道を軸とした交通体系の方向性	20
2 重点的取組	42

III おわりに

今後のとりくみ	58
---------	----

【参考資料1】 次世代の総合的な交通体系検討会

【参考資料2】 需要規模・概算事業費・収支採算性の試算の前提条件

- * 本文中原則として和暦で表示し、平成を H、昭和を S と略する場合があります
- * 四捨五入により、数値の合計が合わない場合があります。
- * 事業者名については、社名（正式名称）ではなく略称（愛称等）で表記する場合があります。

I はじめに

1 横浜市の概況

- 横浜市は首都圏南西部に位置し、人口約 370 万人の政令指定都市である。
- 全体に起伏のある地形であるが、低地を通る鉄道路線沿線に市街地が広がっている。
- 市域の 4 分の 3 を占める市街化区域のうち、住居系の土地利用が約 7 割を占めている。

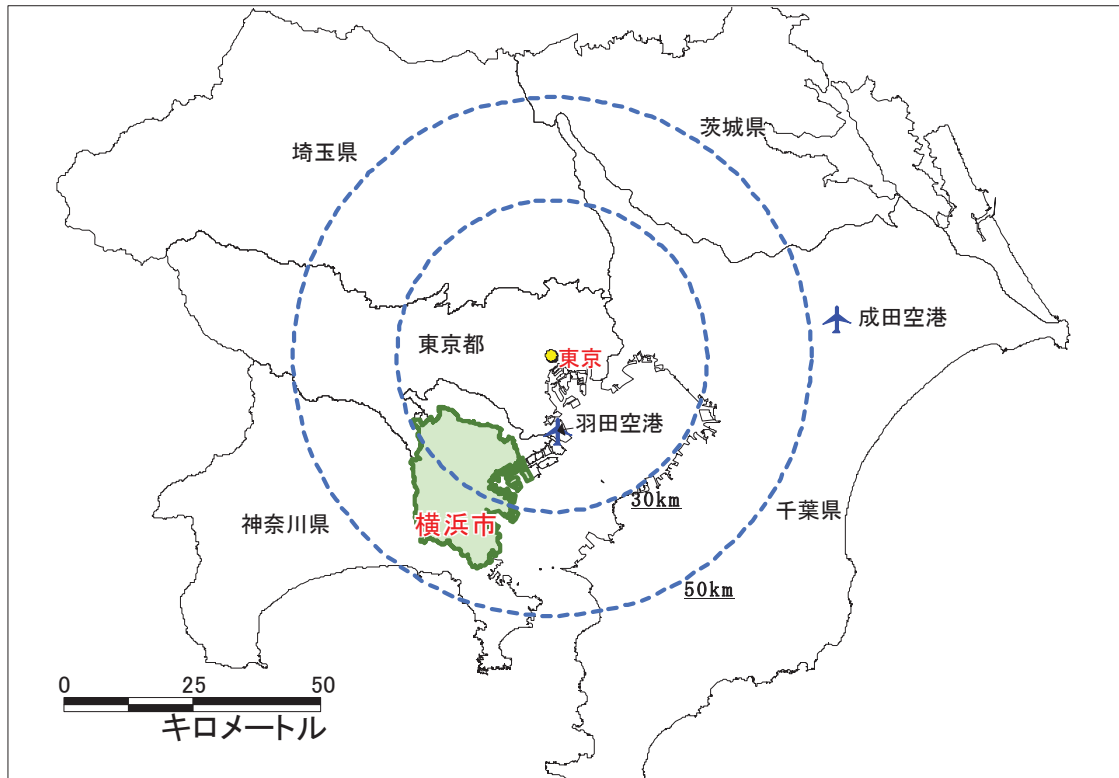


図 I - 1 首都圏における横浜市の位置

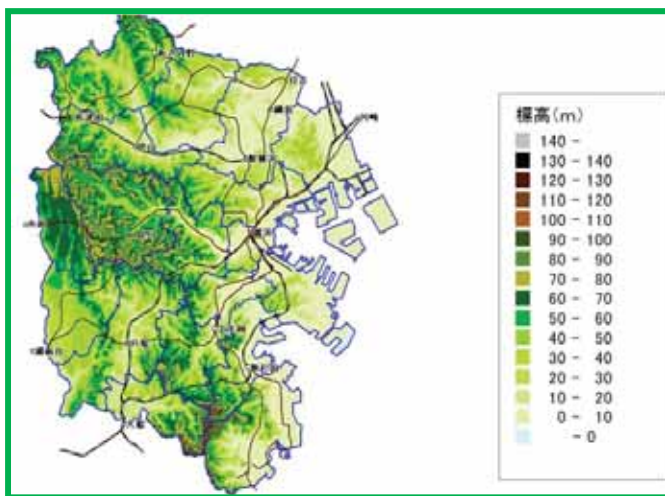


図 I - 2 横浜市の地形

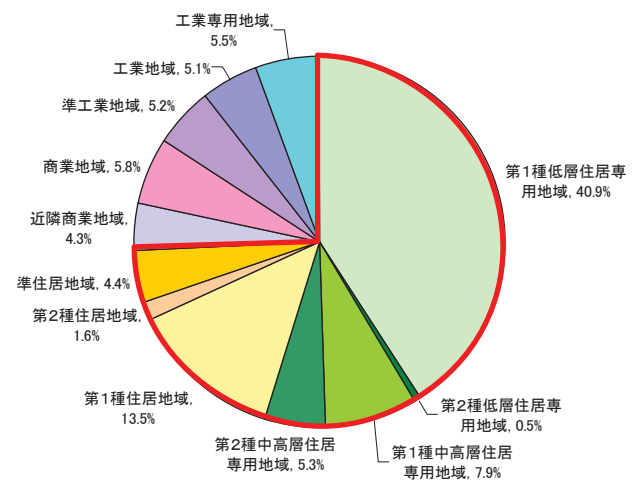


図 I - 3 市街化区域内の用途別割合

- 横浜市は、東京との近接性、羽田空港や新幹線駅（新横浜）へのアクセスの良さなどの特徴がある。
- 近隣都市との交通サービス比較において、横浜市は鉄道の分担率が 34%、バスの分担率が 6 %であり、一定程度の公共交通が利用しやすい交通体系になっていると考えられる。

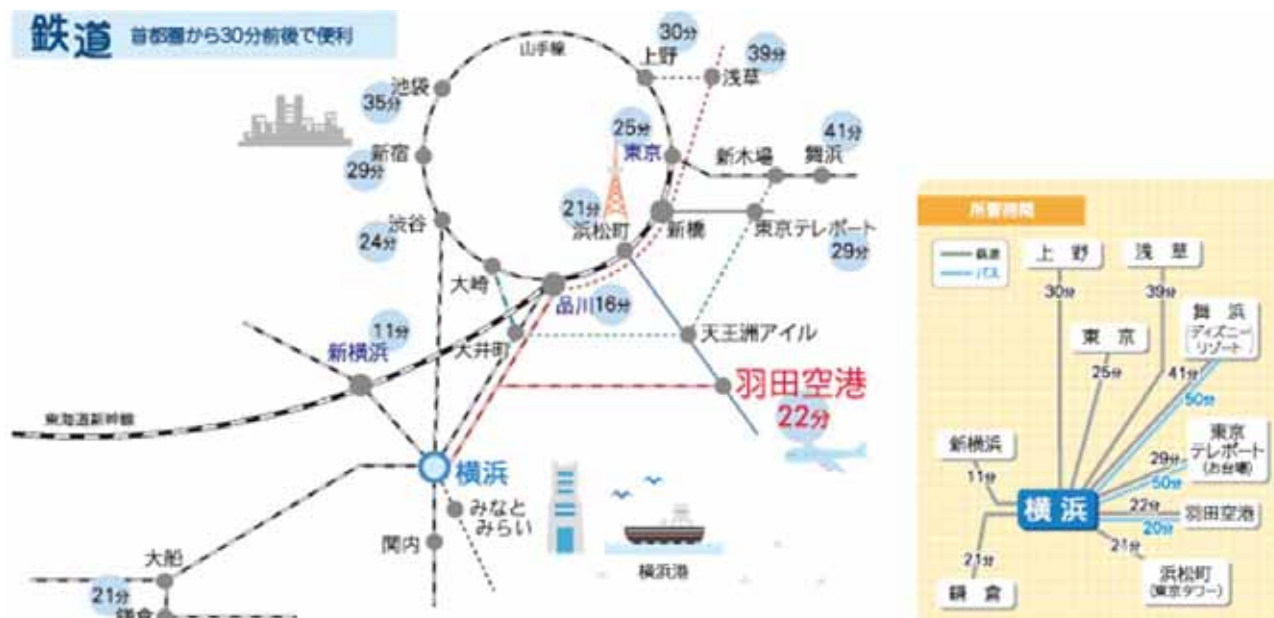


図 I - 4 横浜と主要拠点の所要時間（鉄道）
出典：横浜観光情報ホームページ

表 I - 1 近隣都市との交通サービス比較

		横浜市	川崎市	さいたま市	千葉市	相模原市	東京区部
人口 (万人)	夜間(H22)	369	143	122	96	72	895
	従業(H21)	155	55	54	43	27	790
人口密度 (万人/km2)	夜間	0.84	1.00	0.56	0.35	0.22	1.44
	従業	0.36	0.38	0.25	0.16	0.08	1.27
所要時間 (分)	始点駅	関内駅	川崎駅	浦和駅	千葉みなと駅	相模原駅	新宿駅
	東京駅	37	17	30	49	63	13
	羽田空港	34	23	76	95	74	42
	成田空港	97	87	71	64	119	65
	最寄新幹線駅	18	9	9	49	24	13
代表交通手段 分担率(%) (H20)	鉄道	34	34	26	24	19	48
	バス	6	4	2	3	2	3
	自動車	23	18	28	36	36	11
都市計画 区域(%)	市街化区域	75.9	88.2	53.3	47.3	61.1	94.8
	市街化調整区域	24.1	11.8	46.7	52.7	38.9	5.2

注:所要時間については、都庁及び各市役所最寄りの JR 駅を10:30に出発した場合の調査結果

■ 横浜市のこれまでの人口推移を見ると、高度経済成長期に重なる昭和 30（1955）年代から急速に人口が増えている。生産年齢人口（15 歳以上 65 歳未満）も同時期に増えており、東京のベッドタウンとして発展してきた一面もうかがえる。

■ 平成 20 年のパーソントリップ調査に基づく年齢階層別トリップ数では、平成 10 年の調査と比較して 60～65 歳の階層以上のすべての年齢層で外出時のトリップ数(*)が上昇している。外出した際に、多くの目的地に立ち寄る行動特性が、高齢の世代で増加していると言える。

（*トリップ数：人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1 回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても 1 トリップと数える。1 日に多くの目的地に立ち寄る度合いを表す）

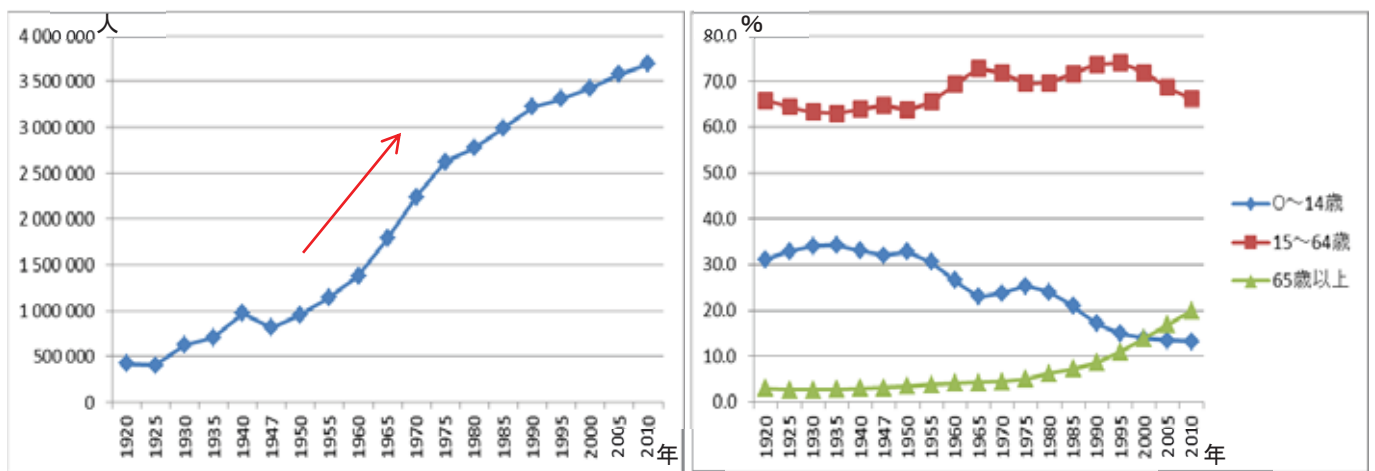


図 I - 5 横浜市の人口推移

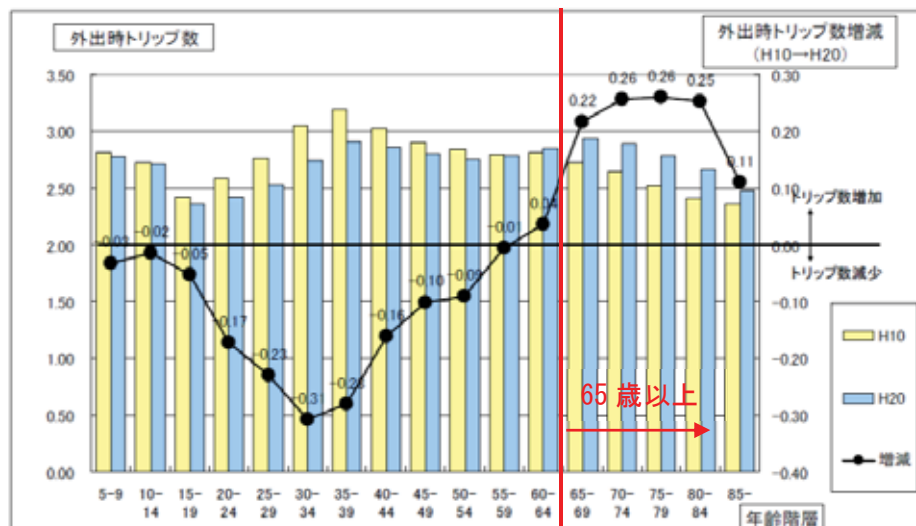


図 I - 6 横浜市民の年齢階層別トリップ数

- 福祉・医療・子育ての経費である扶助費が年々増加しており、人件費や過去の借入金の償還経費である公債費を合わせた義務的経費は、平成 22 年度予算において、はじめて予算全体の 50%を超えるなど、財政構造の硬直化が進んでいる。厳しい財政状況の中、行政コストの適正化、選択と集中による施設等の整備、持続可能な財政運営が求められる。
- 平成 23 年の東日本大震災では、首都圏の多くの鉄道が運休したために、多くの帰宅困難者が発生した。防災・減災対策の強化や代替経路の確保など交通基盤整備の重要性が再認識された。

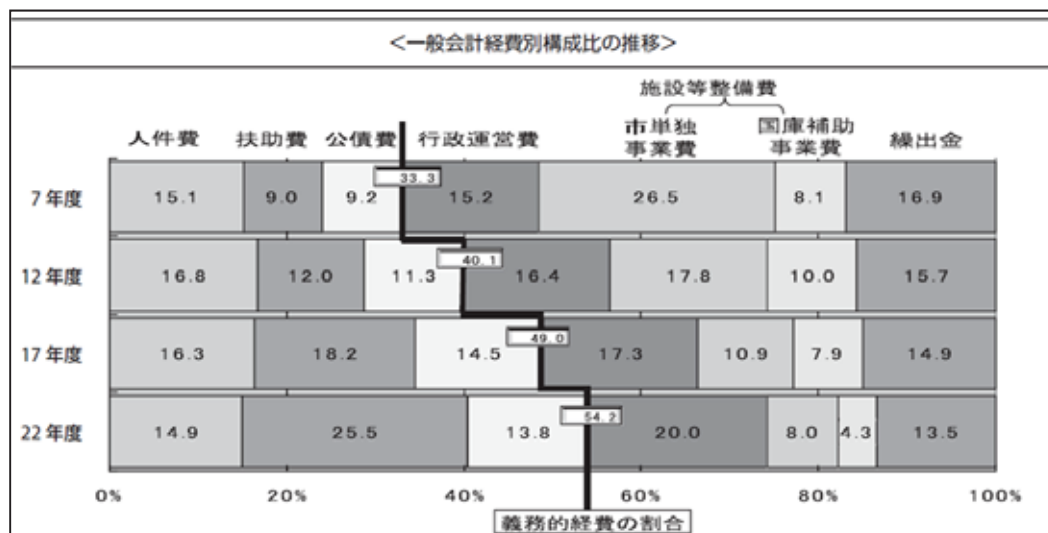


図 I - 7 横浜市の財政状況
出典：横浜市中期4か年計画（平成 22 年 12 月）

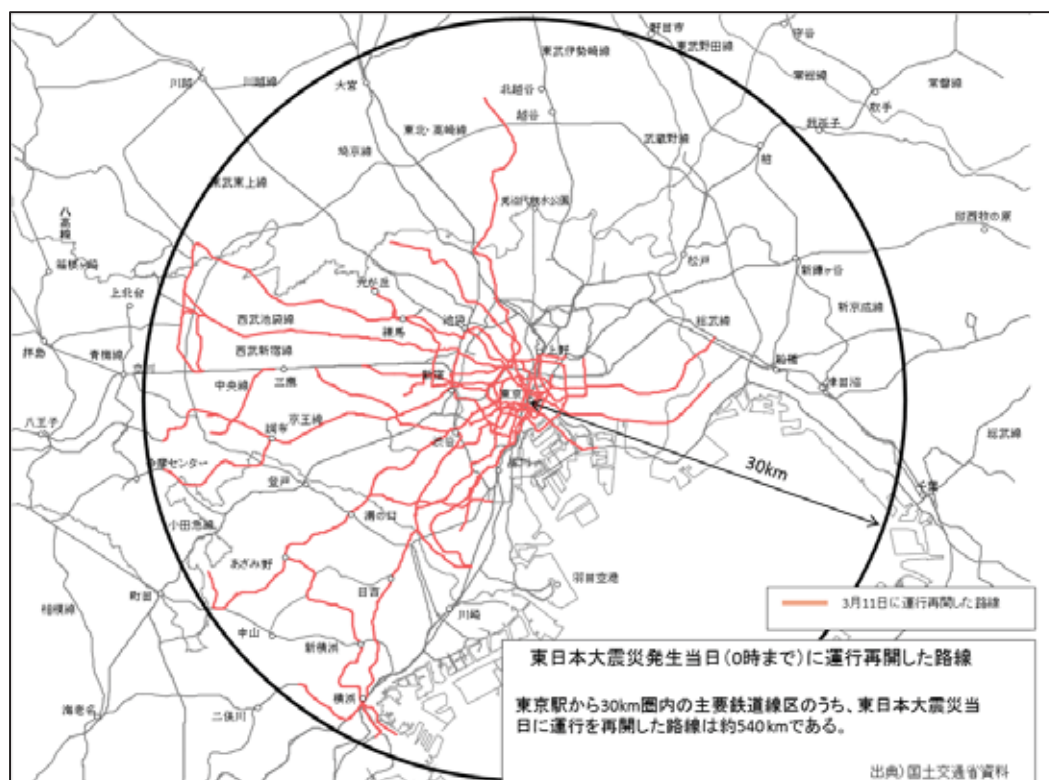


図 I - 8 震災当日に運行を再開した路線

2 交通（鉄道・道路）の現状

（１）鉄道網

- 明治5（1872）年、日本で最初の鉄道が新橋～横浜間に開通した。以来、東海道線をはじめとする鉄道網が横浜駅を中心として発達し、昭和40（1965）年時点では骨格となる鉄道網が形成された。
- 昭和40年以降の鉄道整備の変遷を15年間隔で見ると、鉄道網の発達とともに市街地が拡大してきており、横浜市が鉄道網の発達とともに発展してきたことがうかがえる。
- 横浜市内の鉄道は7事業者で運行されている。営業キロは約270km、駅数は156駅となっている。市域面積当たり鉄道延長は0.61km/km²であり、国内の主要都市と比較すると大阪市、東京区部、名古屋市に次ぐ規模となっている。（*旅客線のみ。東海道新幹線を含まない。シーサイドラインを含む。）

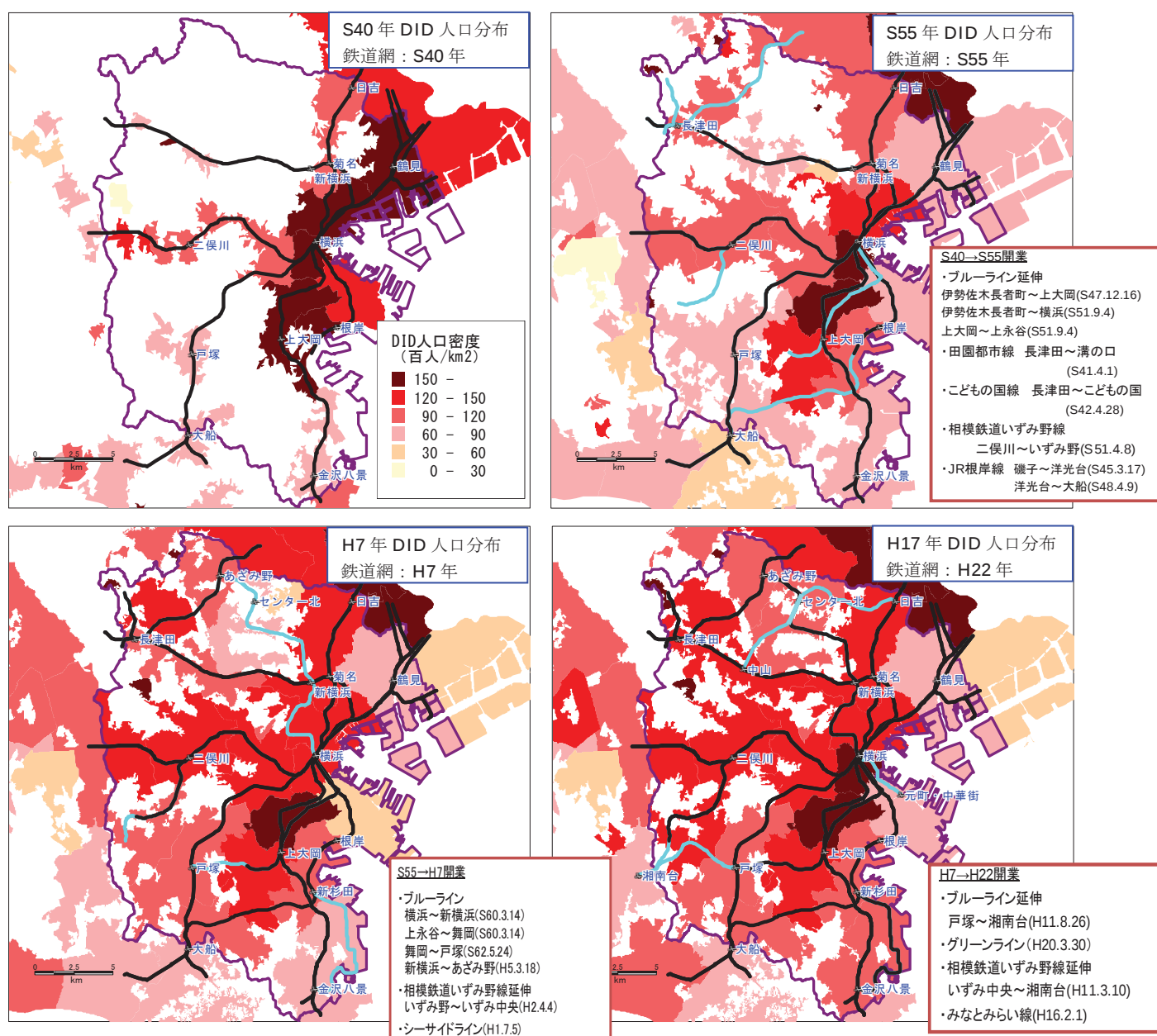


図 I - 9 15年ごとの横浜市の鉄道網の発達状況

- 横浜市における鉄道営業キロと人口の推移をみると、鉄道網の発達とともに人口が増えてきていることがわかる。このことから、横浜市が鉄道網の発達とともに発展してきたことがうかがえる。
- 横浜市では鉄道駅から1 km 圏に人口の約 65%が集中しており、首都圏では東京区部の約 89%、川崎市の約 71%に次いで3 番目に高い。

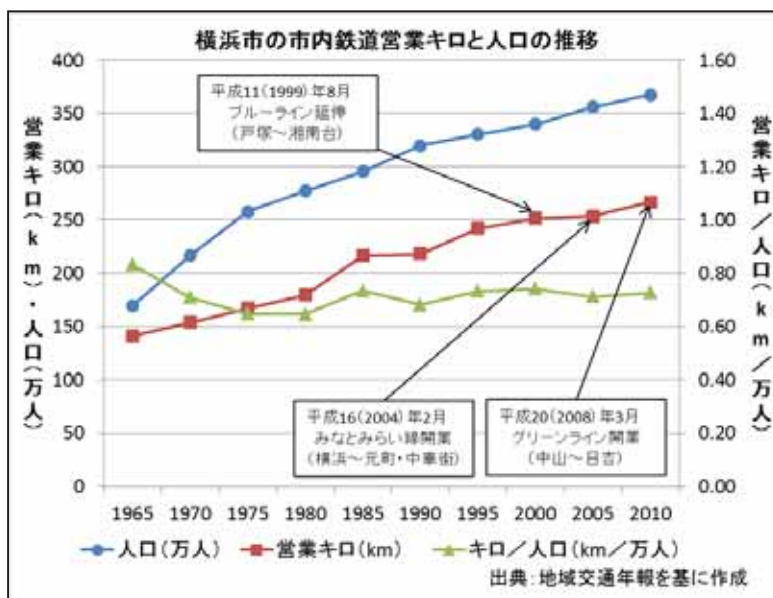


図 I - 1 0 横浜市の市内鉄道営業キロと人口の推移

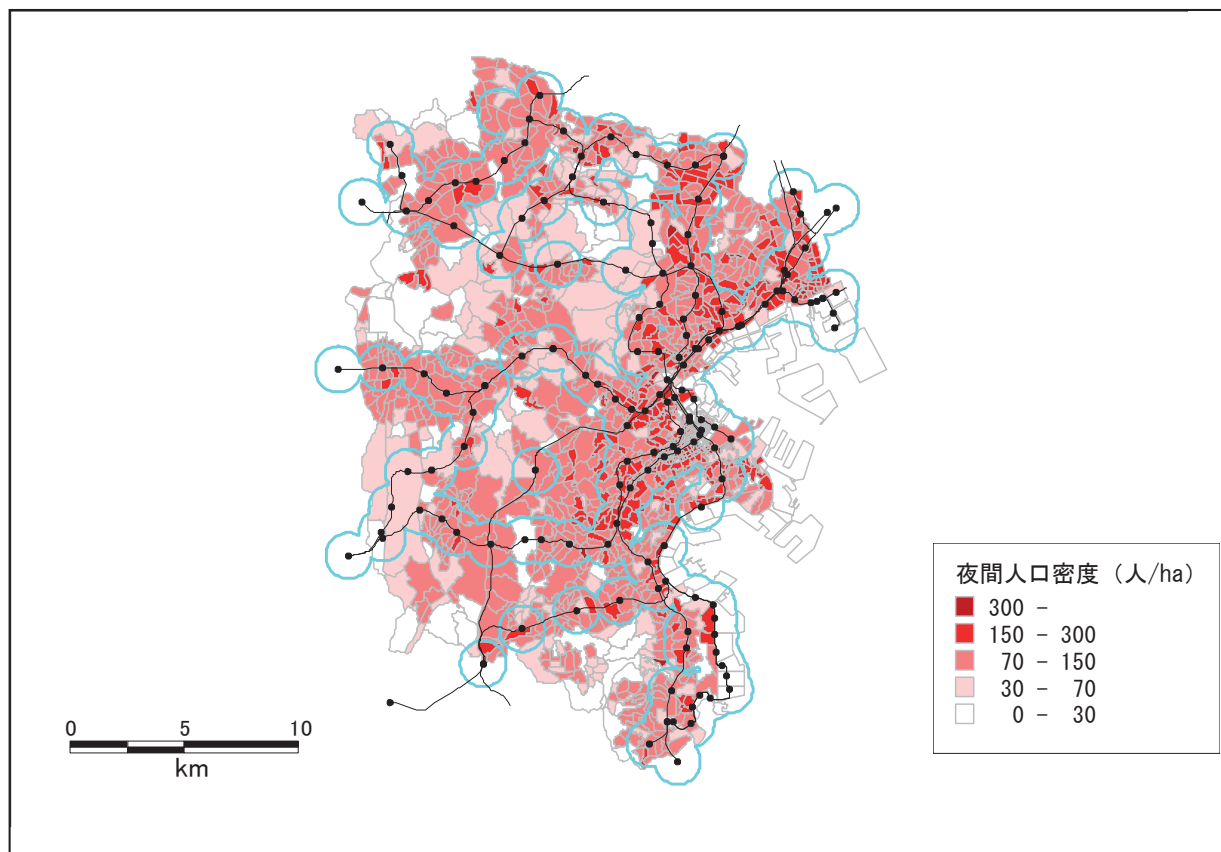


図 I - 1 1 横浜市における鉄道駅 1 km 圏と人口密度
出典: 住民基本台帳 (平成 22 年 4 月 1 日) を基に作成

(2) 道路網

- 横浜市内の幹線街路整備延長は約 380km に達し、市街化区域面積当たり延長（道路網密度）は 1.14km / km² である。（政令指定都市（20 都市）の中で最下位）
- 平成 6（1994）年に策定された「ゆめはま 2010 プラン」では、「最寄駅まで 15 分の交通体系整備」、「都心まで 30 分の交通体系整備」、「全国各地、首都圏の主要都市や空港を結ぶ交通体系整備」に向け、住宅地と最寄駅や幹線道路を連絡する「地区幹線道路」や「放射環状型的高速道路・幹線道路」などの整備が位置付けられ、整備を進めてきた。
- 平成 24 年度末の都市計画道路整備率は 66.4%にとどまっており、依然として低い水準である。



図 I - 1 2 横浜市内の高速道路網



図 I - 1 3

横浜市内の幹線道路網

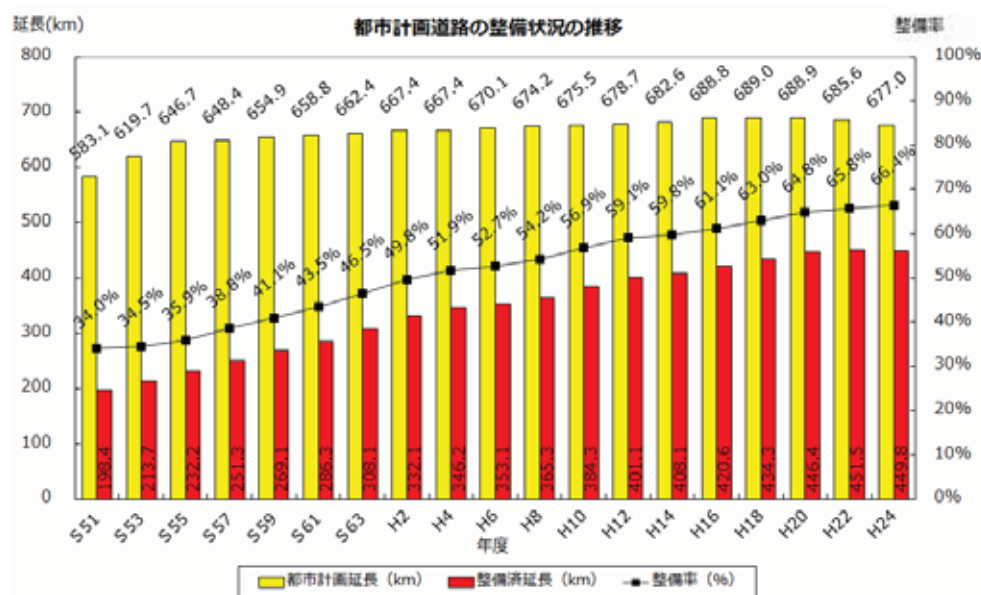


図 I - 1 4 都市計画道路の整備状況の推移

- 横浜市では、「最寄駅まで15分で到達できる交通体系」の整備を目指し、鉄道網の整備（新駅の設置）を進めるとともに、住宅地と最寄駅を連絡する幹線道路や地区幹線道路、駅前広場（バスターミナル等）を整備し、住宅地や駅周辺の道路混雑を緩和した。
- 平成11年8月のブルーライン延伸（戸塚～湘南台間）、平成16年2月のみなとみらい線開業、平成20年3月のグリーンラインの開業など、鉄道整備による新駅の設置やバス路線の再編・拡充、バス専用・優先レーンの設置区間の拡大などを進め、平成19年度末には、「人口割合」で88.4%が最寄駅まで15分で到達できるようになった。

表 I—2 最寄駅まで15分圏の人口の割合の拡大

年度	平成9年度	平成13年度	平成17年度	平成19年度 グリーンライン開業
人口割合	74%	83.1%	86.1%	88.4%

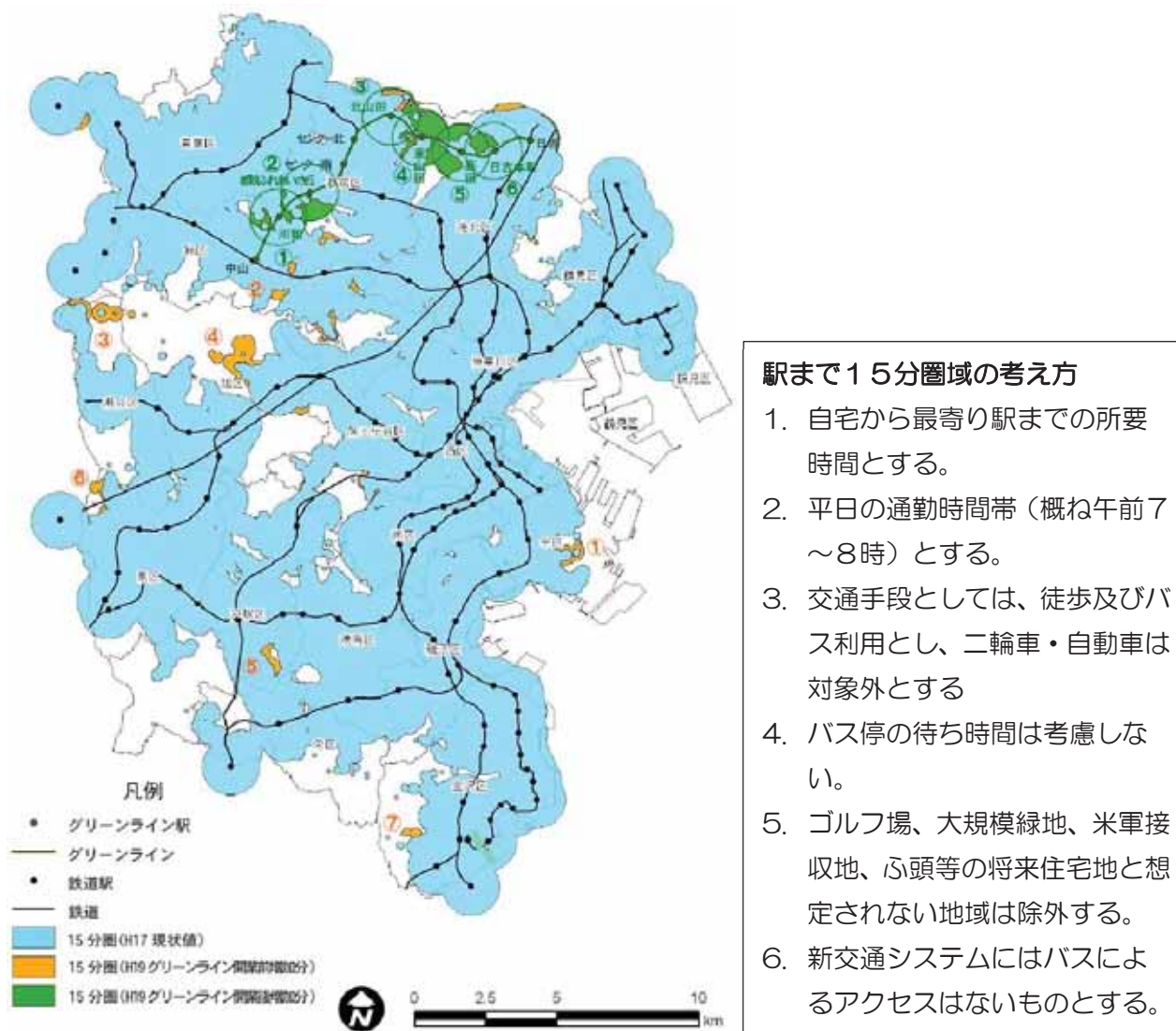


図 I—15 最寄駅まで15分で到達できるエリア

出典:横浜市都市計画マスタープラン(平成25年3月)

3 横浜市都市計画マスタープラン

(1) 都市計画マスタープランの位置付け

- 横浜市では、平成12年1月に、初めて「横浜市都市計画マスタープラン」を策定した。このプランを策定してから10年余りが経過し、この間に、都心部の機能強化、主要な鉄道駅周辺の拠点整備、交通ネットワークの整備や安全で住みよい住宅地の整備などを着実に進めてきた。
- 一方で、少子高齢化や地球規模の環境問題の深刻化など、社会情勢や横浜市を取り巻く状況が大きく変化してきたことから、時代の変化に対応したプランとするため、平成25年3月に横浜市都市計画マスタープラン（全市プラン）を全面的に改定した。
- 人口動態の変化が見込まれる中で、新たな課題に直面しても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・発展していくことを基本的な考えとしている。



横浜市都市計画マスタープランと関連計画との関係

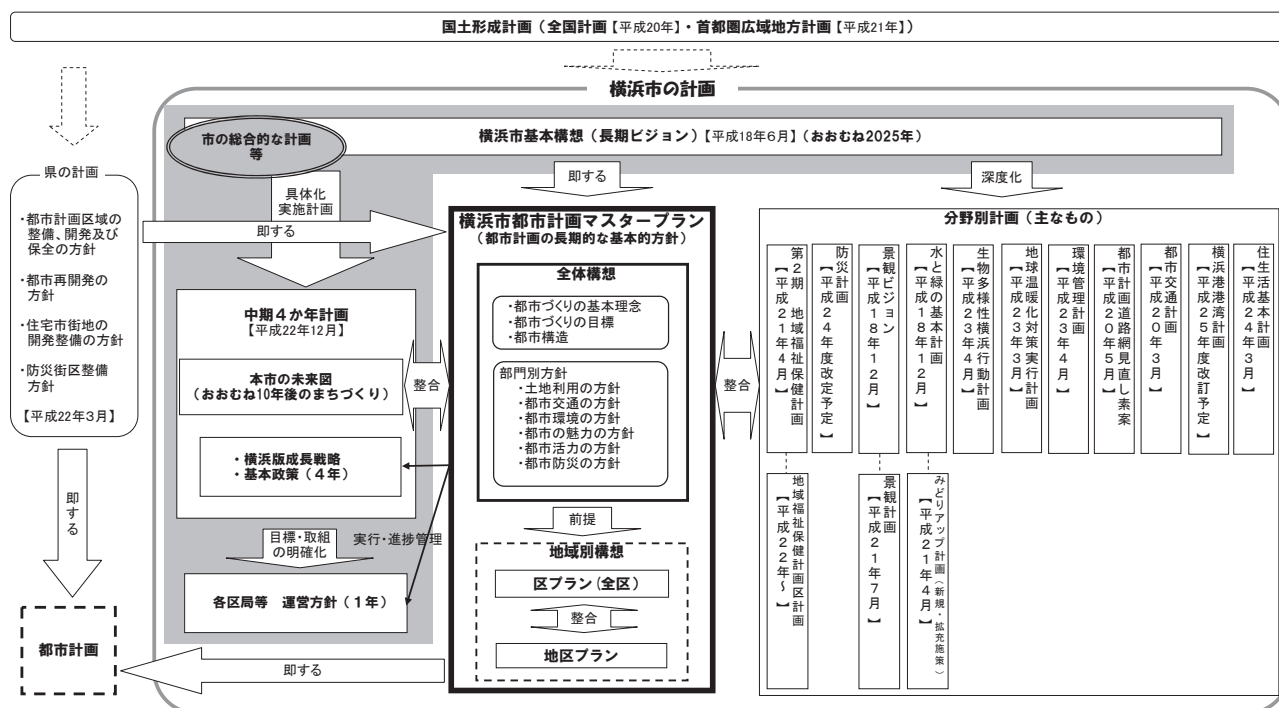


図 I - 16 横浜市都市計画マスタープランと関連計画との関係

出典：横浜市都市計画マスタープラン（平成25年3月）

(2) 都市づくりの目標

■ 都市計画マスタープランでは、都市づくりの基本理念として「新しい横浜らしさの創造と持続を支える都市づくり」を掲げ、7つの都市づくりの目標を示している。(目標年次：平成37(2025)年)

- 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

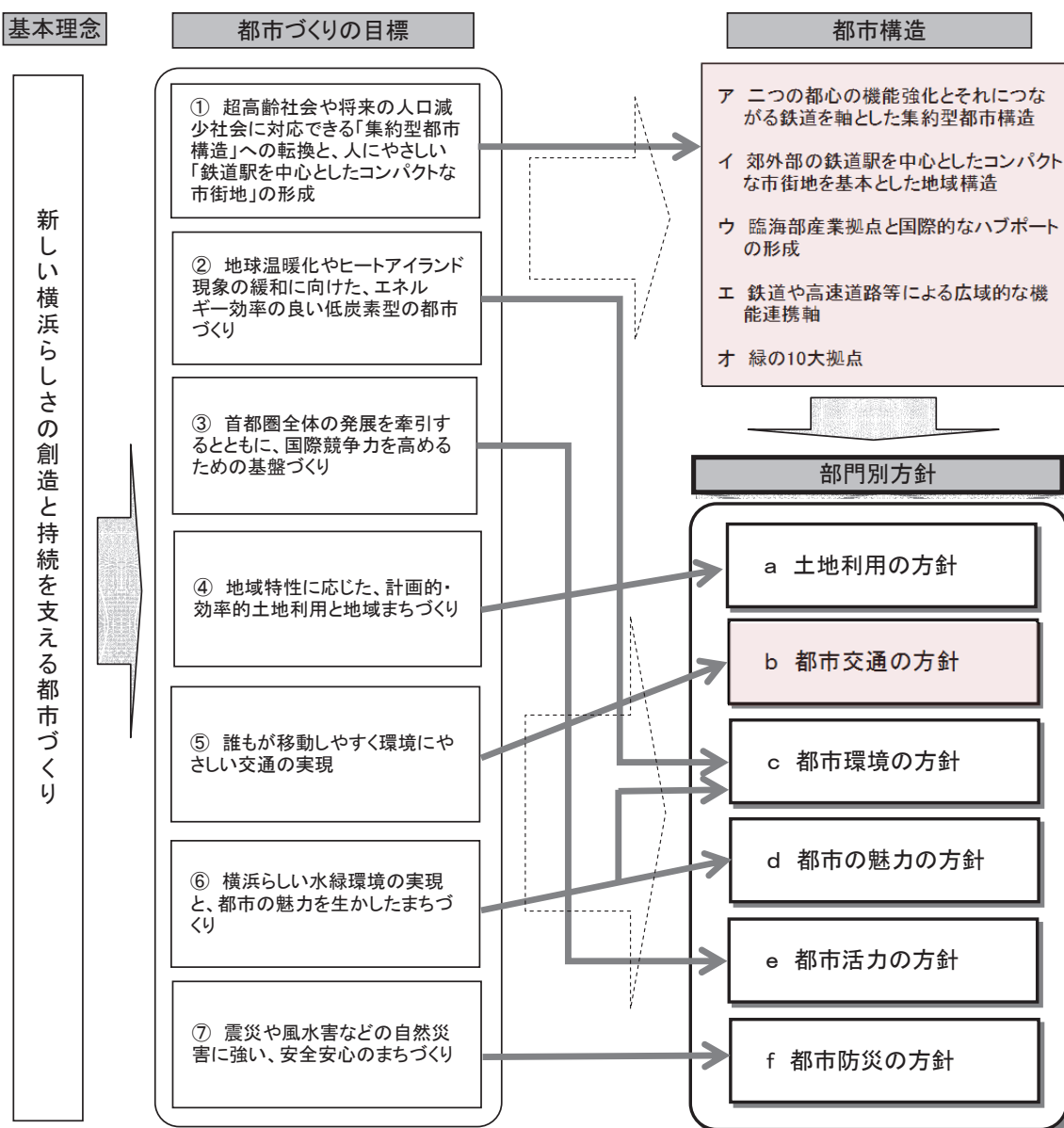


図 I - 17 「都市づくりの目標」と「都市構造」「部門別方針」の関係
出典：横浜市都市計画マスタープラン(平成25年3月)

(3) 都市構造の考え方

- 都市計画マスタープランでは、都市構造の考え方を「生活圏を基盤とした集約型都市構造」として
いる。
- 首都圏における位置付けでは、「横浜は、首都圏の中で首都東京との近接性を生かし、圏域の主たる
一員としての役割を果たしていきます。横浜は、東京と比較した場合、自らの持つ歴史や文化・交流、
ウォーターフロントから大規模緑地までを有する地理的特性や環境性、豊かで多様な住環境、陸・海・
空の三つのゲートへのアクセス性などの優位性があり、この点を生かして自治体としての自律性を高
めつつ、東京と機能分担をしながら圏域全体としての発展を目指す」としている。



図 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



図 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】

- 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
 - ◆主要な生活拠点
 - ◆駅勢圏が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
- 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」

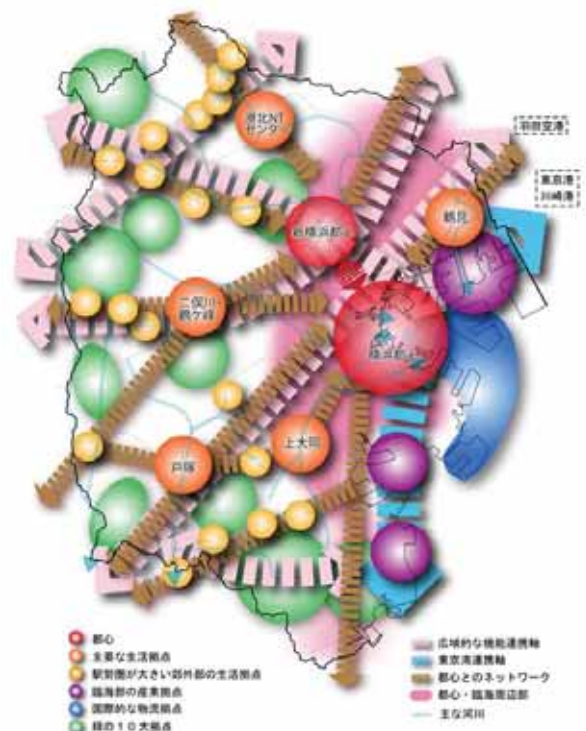


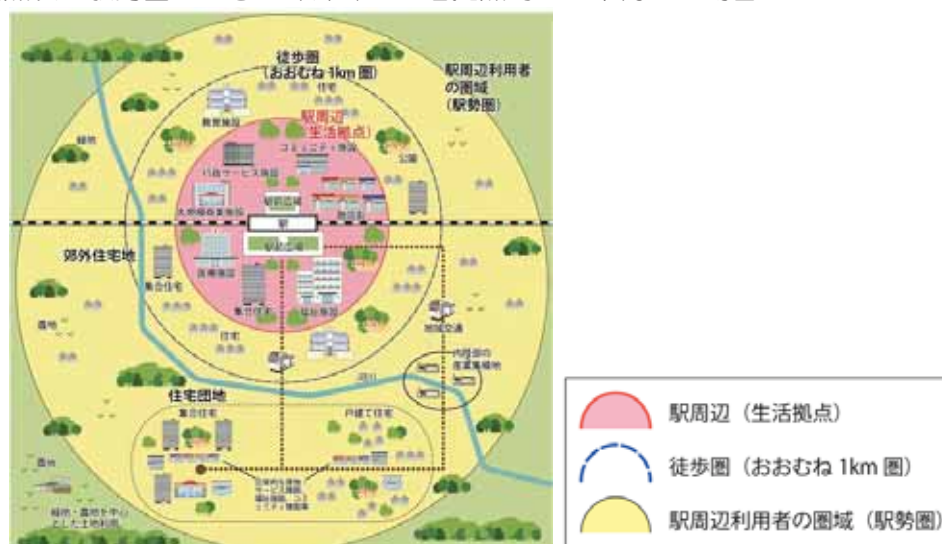
図 都市構造図

出典：横浜市都市計画マスタープラン(平成25年3月)

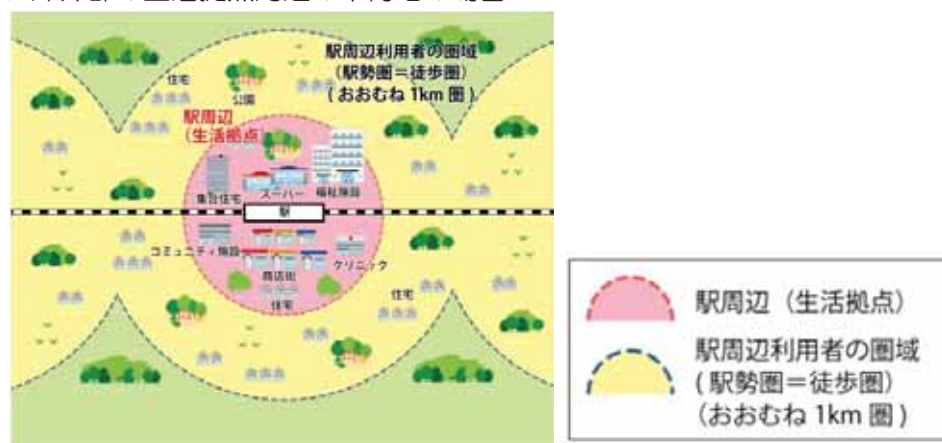
■ 目指すべき都市構造の中で、「郊外部の鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地を基本とした地域構造」については、以下の通り示している。

- ・ 郊外部の鉄道駅を中心として、郊外住宅地の都市基盤や地域交通、地形の状況など、地域特性に応じた圏域を形成します。そのうえで、鉄道駅周辺において、圏域の人口規模や人口構成等に応じた機能集積（商業・業務施設、行政サービス施設、福祉施設、医療施設、集合住宅等）と基盤整備を図り、個性ある生活拠点进行形成します。
- ・ 駅徒歩圏（おおむね 1 キロメートル圏）については、現状の土地利用を踏まえつつ、駅周辺（生活拠点）への利便性を生かした良好な住宅市街地を形成するなど、土地の有効活用を図ります。
- ・ 駅から離れた郊外住宅地は、緑豊かな自然環境を生かしつつ、土地利用の整序・転換、地域の公共交通維持・活性化、日常的な買い物・サービス施設等の整備・誘導を図り、豊かな住宅市街地を形成します。

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（平成 25 年 3 月）

(4) 都市交通の方針

- 都市計画マスタープランでは、「誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現」を目標とし、
 - ・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
 を、都市交通の方針として示している。
- 自動車交通を円滑化するための対策として、横浜環状道路、幹線道路等による体系的な道路ネットワークの整備を推進する。
- 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強として、神奈川東部方面線の整備や、高速鉄道3号線の延伸など運輸政策審議会答申路線についての事業化の検討などを進める。
- さらに、公共交通の利用促進（モビリティマネジメントの推進）など、環境負荷の低減につながる交通施策の展開を、都市交通の方針としている。

【都市交通の方針図（鉄軌道）】



【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）】



出典：横浜市都市計画マスタープラン(平成25年3月)

- 都市交通の方針図（鉄軌道）に示す「運輸政策審議会答申路線」は、21 世紀における東京圏の姿を展望しつつ、新たな東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本的な計画として策定され、平成 12 年 1 月 27 日に運輸大臣（当時）に答申された。（目標年次：平成 27（2015）年）
- 横浜市に関連する路線としては、高速鉄道 3 号線の延伸が目標年次までに開業することが適当である路線（A 1）、横浜環状鉄道が目標年次までに整備着手することが適当である路線（A 2）、東海道貨物支線の旅客線化等が今後整備について検討すべき路線（B）に位置付けられた。
- みなとみらい線（横浜～元町・中華街）や市営地下鉄グリーンライン（中山～日吉）も答申に位置付けられた路線であり、それぞれ平成 16 年 2 月、平成 20 年 3 月に開業している。現在は、神奈川東部方面線（相鉄・J R 直通線、相鉄・東急直通線）が事業中となっている。
- 一方、A 1 に位置付けられた路線で着手されていない路線は、横浜 3 号線（高速鉄道 3 号線）の延伸、東京 7 号線（埼玉高速鉄道）の建設及び延伸（一部開業済み）、川崎縦貫高速鉄道（仮称）の新設、京急久里浜線の延伸、千葉都市モノレールの延伸の 5 路線となっている。

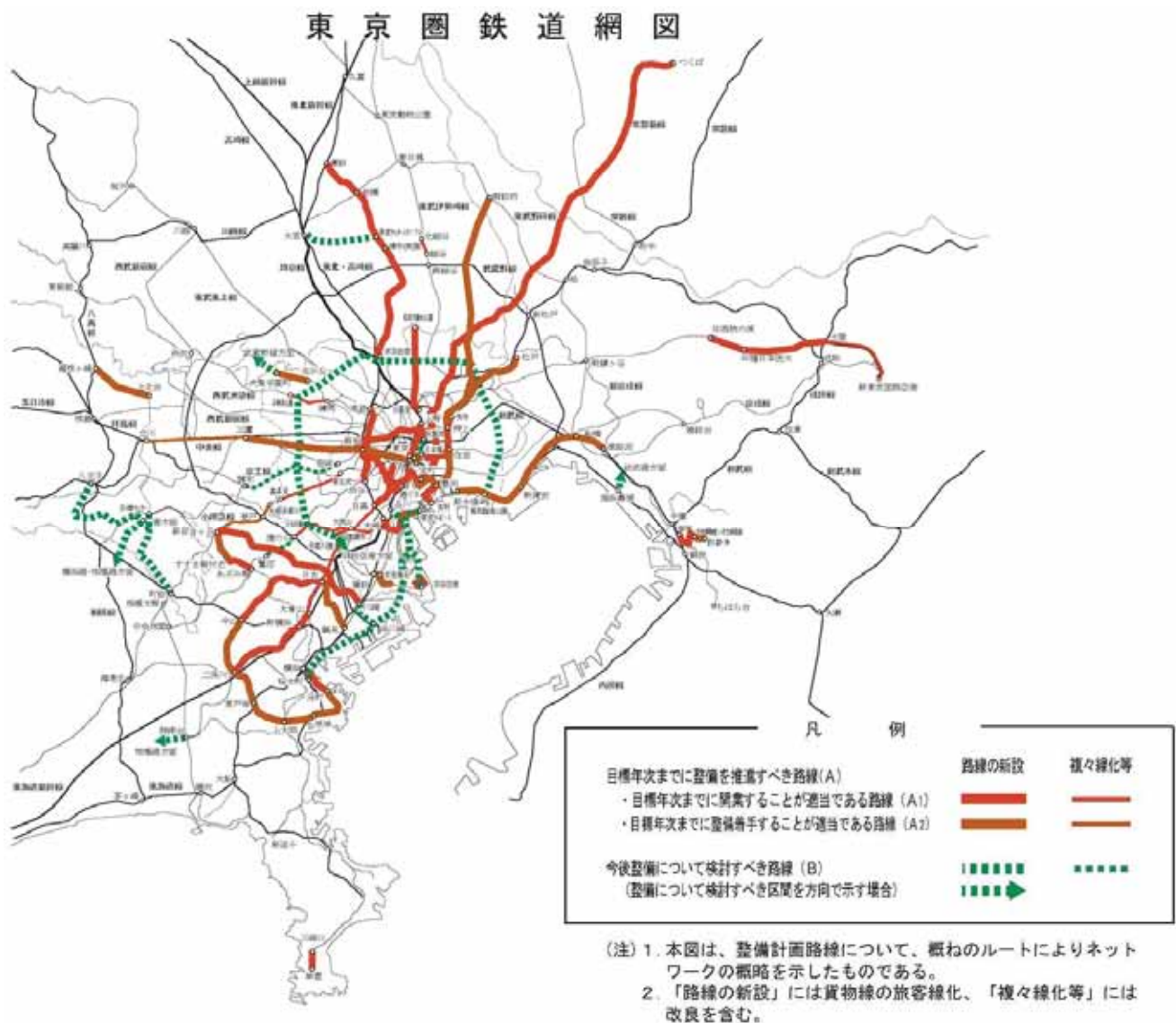


図 I - 18 運輸政策審議会答申第 18 号 東京圏鉄道網図

出典:国土交通省ホームページ

4 検討の位置付け

(1) 鉄道を軸とした交通体系の検討

- 都市計画マスタープランでは、「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」、「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」を目指すべき都市構造として示した。
- 都市づくりの目標では「誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現」を示し、都市交通の方針では、「体系的な道路ネットワークの整備」、「鉄道ネットワークの整備促進」などを示した。
- 横浜市は鉄道網の発達とともに発展してきた都市であるともいえる。また、鉄道駅1km圏に人口の約65%が集中し、市民にとって鉄道は身近な存在にあるといえる。
- 交通には、鉄道、バス、タクシー、自転車など需要に応じた様々な交通手段があるが、本検討ではまず「鉄道」に着目し、新設路線の検討や既設路線の活用、結節点である駅などについて検討した。
- 「運輸政策審議会答申路線に関する中間まとめ」（平成25年4月）を踏まえ、このたび「横浜市における鉄道を軸とした交通体系」についてとりまとめた。
- 他の公共交通機関を含めた「総合的な交通体系」の検討については、引き続き横浜市のまちづくりなどと合わせて検討を行う。

【検討の背景】

- 運輸政策審議会答申第18号（平成12年1月）における目標年次（平成27年）が迫っている。
- 国勢調査に基づく人口動態やパーソントリップ調査に基づく利用者の行動特性に変化が見られる。
- 厳しい財政状況の中、行政コストの適正化、選択と集中による交通基盤の整備、持続可能な財政運営が求められる。
- 中央新幹線の行政手続きが開始されたことや、羽田空港の国際化など交通環境の変化が起きている。

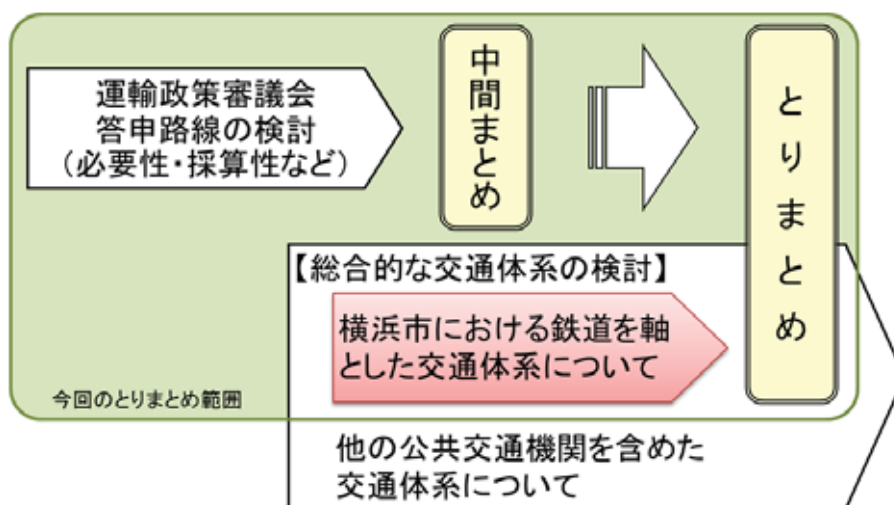


図 I - 1 9 検討の位置付け

（２）「次世代の総合的な交通体系検討会」による検討

- 横浜市中期４か年計画（２０１０～２０１３）に掲げられた施策である「交通ネットワークの充実による都市基盤の強化」の中で、「次世代の総合的な交通体系の構築に向けた検討」が位置付けられた。
- 交通を取り巻く環境は近年複雑になっており、課題の解決に当たっては様々な観点から対応することが必要となっている。また、交通は様々な分野と関連するものであり、検討を進めるためには幅広く助言をいただく必要があることから、学識経験者や関係機関の職員などで構成する「次世代の総合的な交通体系検討会」を開催して検討を進めた。（検討会の詳細は巻末資料参照）

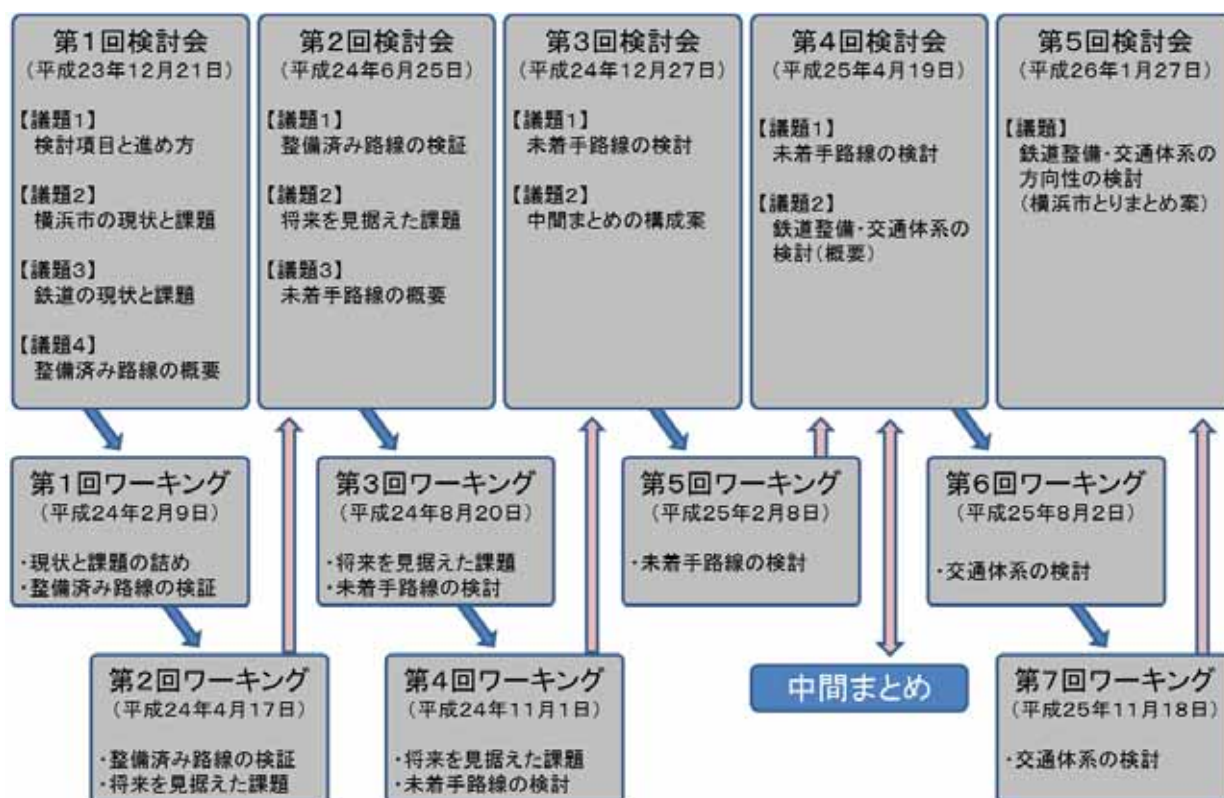


図 I - 2 0 検討の経緯

Ⅱ 横浜市における鉄道を軸とした交通体系 について

1 鉄道を軸とした交通体系の方向性

(1) 横浜市の将来人口動態

■ 平成 22 (2010) 年の国勢調査に基づく横浜市による人口推計では、平成 31 (2019) 年に 3,736 千人となり、以降減少に転じる。平成 31 (2019) 年の高齢化率 (65 歳以上の割合) は、25.0%と推計された。

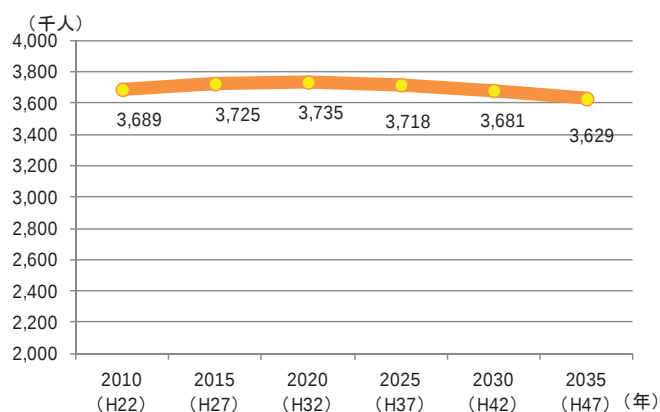


図 II-1 人口の予測

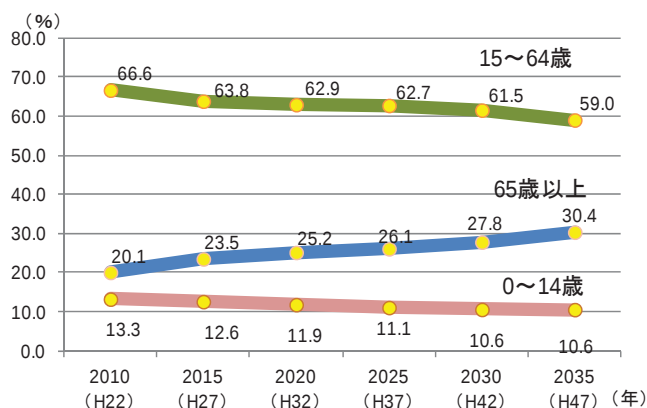


図 II-2 年齢構成の予測

出典: 横浜市将来人口推計 (平成 24 年 12 月) より作成

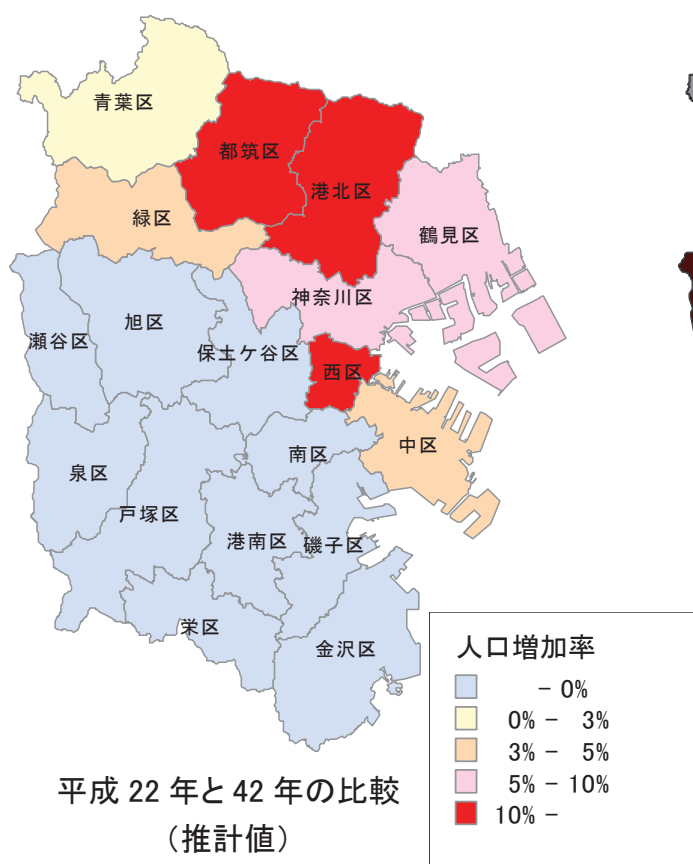


図 II-3 区別人口増加率

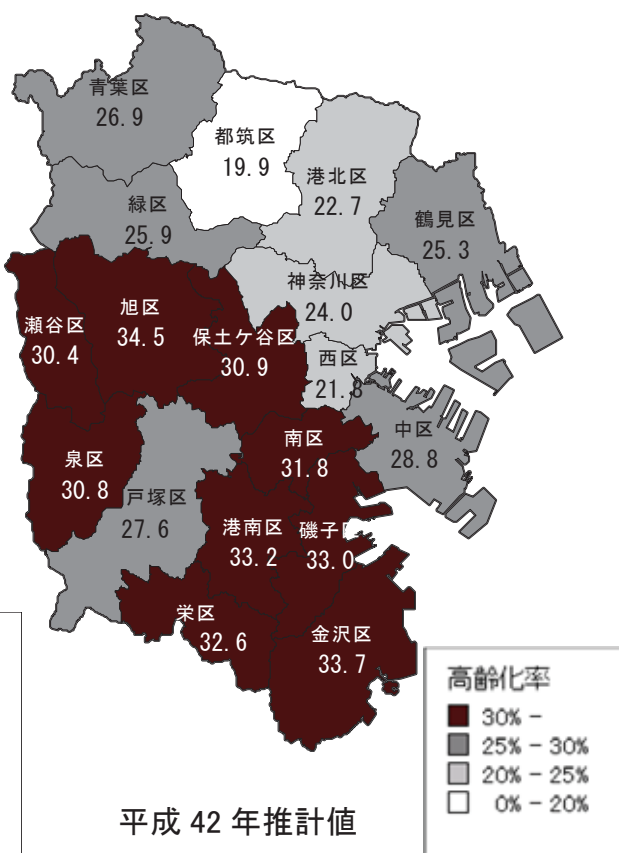


図 II-4 区別高齢化率

(2) 整備済み路線の検証

■ 横浜市内で近年整備され、開業した3つの路線について検証を行った。鉄道整備の効果とともに、課題が明らかとなった。



図Ⅱ－5 近年整備・開業した路線

【整備により得られた効果の一例】

- (鉄道ネットワーク機能の強化)
 - ・広域的な鉄道ネットワークの拡充
 - ・アクセス時間の短縮など利用者の利便性向上
 - ・周辺鉄道路線の混雑の緩和・平準化
- (環境改善)
 - ・マイカー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
 - ・公共交通への利用転換を促進し、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
 - ・鉄道へのアクセス改善と回遊性の向上
 - ・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)
 - ・市域内外の人の交流の活性化
 - ・バリアフリーに配慮した安全・快適な移動環境を整備
 - ・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
 - ・駅前広場の設置によるバスなどのフィーダー交通との連携
- (観光振興)
 - ・東京都心方面など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

【検証で明らかになった課題】

①フィーダー交通とのさらなる適切な連携

・交通広場を整備し、駅を起終点とした路線バスを運行するなど、鉄道とバスの連携を図ることが重要である。また、鉄道と競合するバス路線については、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。

・交通広場がなく、路線バスやタクシーの乗降が歩道上で行われている駅や幅員の狭い路上で行われている駅があり、危険であるとともに車の流れを阻害している。駅出入口や昇降設備の位置を考慮した上で、バス乗り場やタクシーの寄り付きスペースを配置するなど、安全に乗降できるスペースの確保や乗り継ぎ利便性の向上が課題と考えられる。

②駅周辺のまちづくり

・地域の生活拠点である駅と駅周辺のまちづくりの連携した整備が課題と考えられる。

・駅を中心としたコンパクトな市街地形成を目指すために、市街化区域と同等の水準で開発・整備されている市街化調整区域の市街化区域への編入などが課題と考えられる。

③駅周辺における放置自転車の対策

・放置自転車が多くみられる駅周辺では、自転車駐車場の整備が必要であるとともに、自転車駐車場の利用率が100%を超える駅についてはさらなる対策が課題と考えられる。

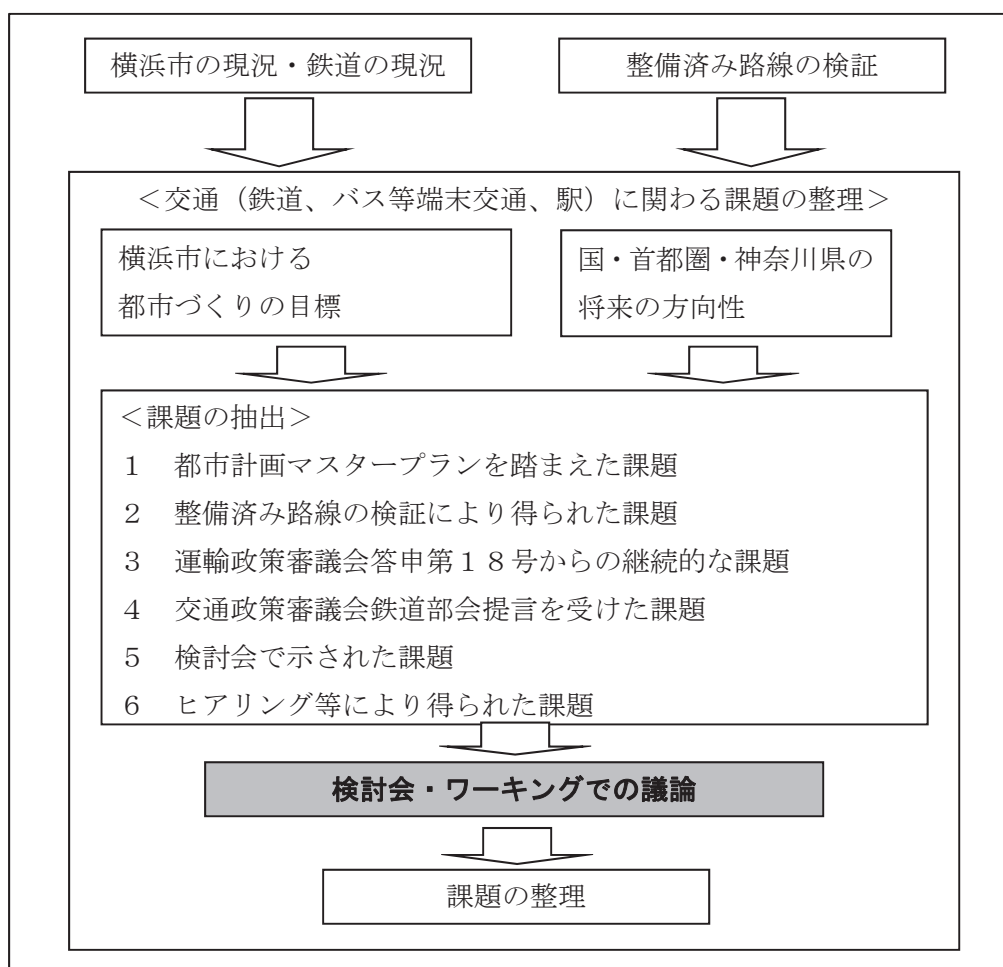
④ホームドア（可動式ホーム柵）の整備

・利用者からは、改善してほしい項目としてホームドアの整備があげられている。転落事故や触車事故の防止等、さらなる安全性の向上が課題と考えられる。



（３）交通に関わる課題の整理

- 「次世代の総合的な交通体系検討会」では、横浜市の現況や鉄道の現況、整備済み路線の検証などを踏まえ、交通（鉄道、バス等端末交通、駅）に関わる課題を抽出・整理した。
- 課題の抽出においては、都市計画マスタープランに示された「都市づくりの目標」だけでなく、首都圏における横浜市の果たすべき役割を考慮するために、国や首都圏、神奈川県の方未来の方向性も参考とした。



図Ⅱ－６ 交通に関わる課題の整理（フロー）

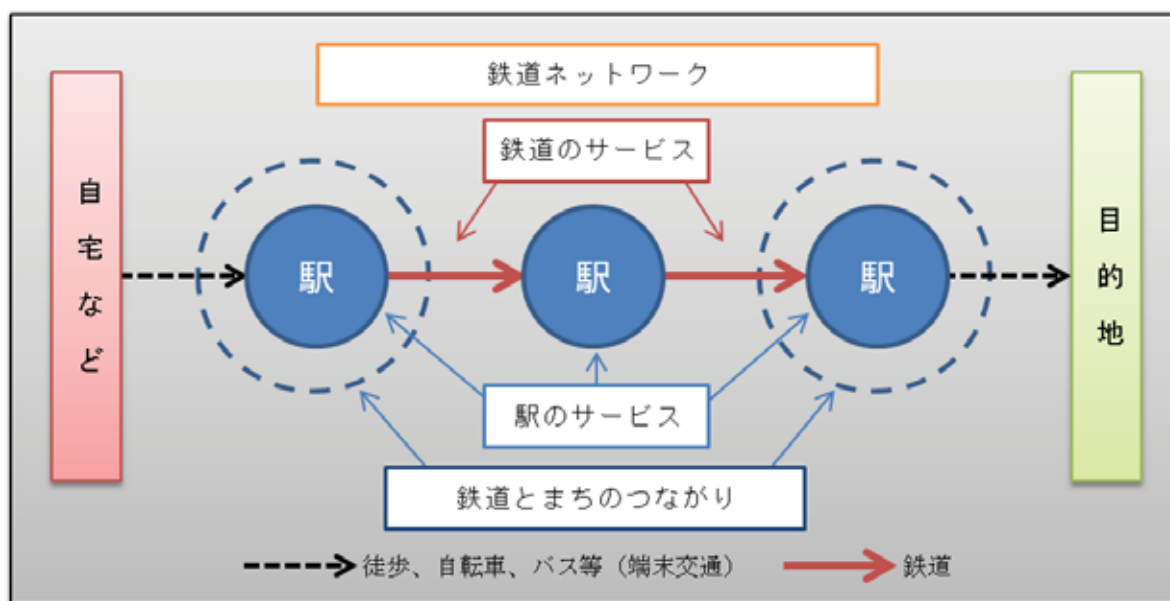
- 「運輸政策審議会答申路線に関する中間まとめ（平成 25 年 4 月）」では、抽出された課題について、「社会状況の変化」、「鉄道整備」、「交通体系」に分類して整理した。
- 運輸政策審議会答申第 18 号の目標年次が平成 27（2015）年であること、鉄道に関する計画期間が概ね 15 年程度であることを考慮し、将来の基本的な目標年次を平成 42（2030）年とした。

表Ⅱ－１ 交通に関わる課題の整理

将来を見据えた交通に関わる課題の整理		
(1) 社会状況の変化	都市構造	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
	都市環境	3) 環境問題への対応（公共交通の利用促進）
	都市活力	4) 国際競争力の強化（横浜、新横浜都心の機能強化）
		5) 観光・交流への対応
		6) 都市構造・機能の再編整備への対応
	都市防災	7) 大規模災害への対応
(2) 鉄道整備	鉄 道	1) 鉄道整備とまちづくりとの連携
		2) 混雑緩和
		3) 速達性の向上
		4) 既設線の改良
		5) 定時性の確保（列車遅延の緩和）
		6) 高齢化社会に対応した質の高いサービス提供
	駅	1) バリアフリー化・シームレス化等の推進
		2) 既設駅の改良
		3) さらなる安全性の向上
		4) 駅の機能の高度化
(3) 交通体系	鉄道	1) 新幹線駅（新横浜駅）へのアクセス機能の強化
		2) 空港へのアクセス機能の強化
		3) 将来の鉄道ネットワークの変化への対応
		4) 中央新幹線駅へのアクセス機能の強化
	バス等 端末交通	5) フィーダー交通との適切な連携

（４）鉄道を軸とした交通体系の方向性

- 都市計画マスタープランでは、7つの「都市づくりの目標」と、それらの目標を実現するための「都市構造」及び「部門別方針」の関係性が示されている。（P11 参照）
- 都市交通の方針では「誰もが移動しやすい交通の実現」が示されており（P14 参照）、自宅などから目的地までの鉄道を軸とした「移動」を想定し、「鉄道ネットワーク」、「鉄道のサービス」、「駅のサービス」、「鉄道とまちのつながり」の4つの要素に分類した。
- さらに、交通に関わる課題を13の項目に整理したうえで、それぞれの方向性について検討した。



図Ⅱ－７ 鉄道を軸とした「移動」のイメージ

【鉄道を軸とした移動に伴う4つの要素と13の項目】

☆鉄道ネットワーク

①鉄道ネットワーク

☆鉄道のサービス

②利便性の高い移動サービス

③広域交通ネットワークへのアクセス

④安全で安定した移動サービス

⑤快適な移動サービス

⑥災害に強い移動サービス

☆駅のサービス

⑦誰もが利用しやすい駅

⑧安心して利用できる駅

⑨利便性・快適性の高い駅

☆鉄道とまちのつながり

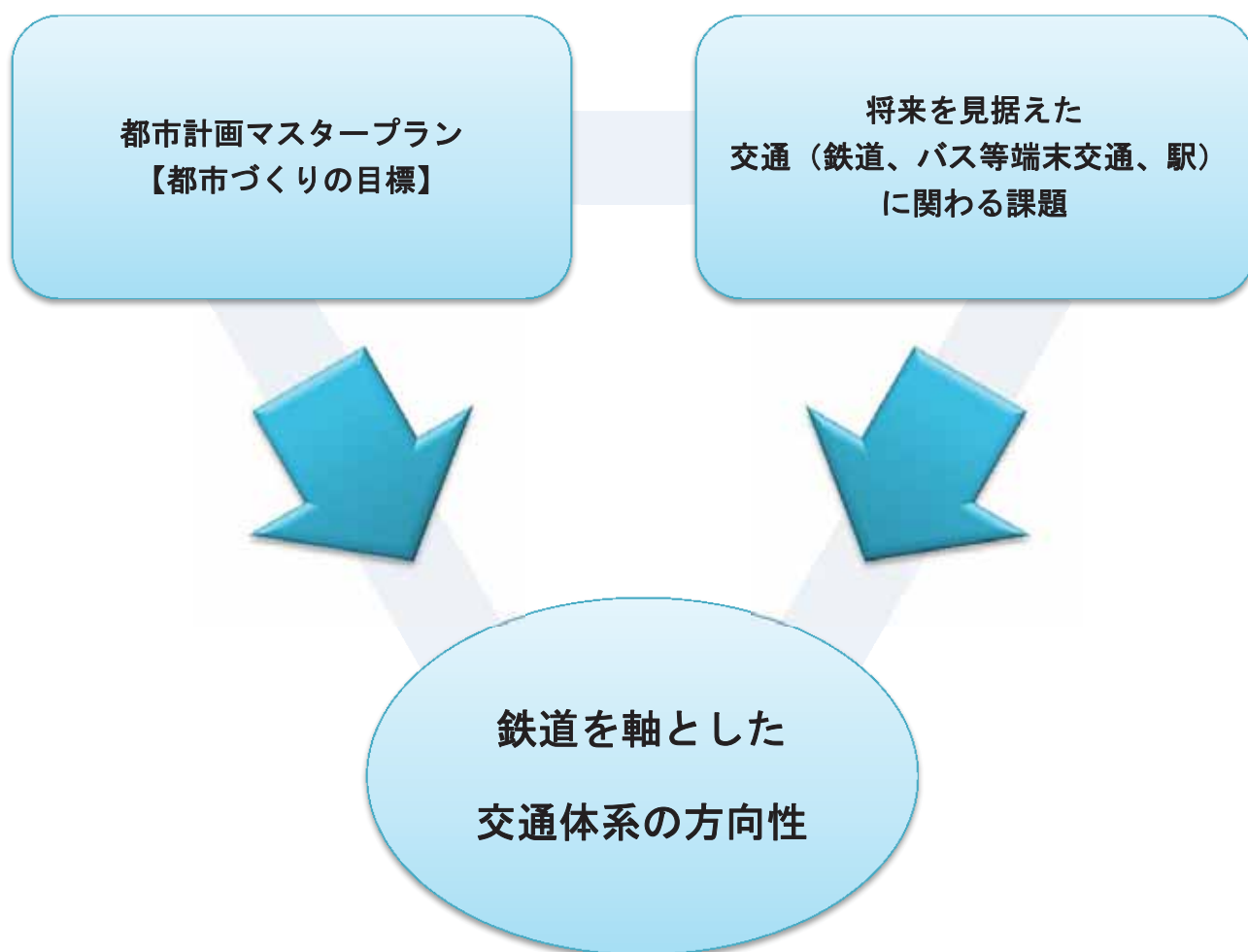
⑩駅周辺のまちづくり

⑪鉄道とバス等との乗り換え利便性

⑫環境にやさしい公共交通

⑬都市観光を支える交通

- 「都市づくりの目標」、「将来を見据えた交通（鉄道、バス等端末交通、駅）に関わる課題」、「鉄道を軸とした交通体系の方向性」の関係を、以下の図に示した。
- 「都市づくりの目標」と「鉄道を軸とした交通体系の方向性」の関係（つながり）については、次頁に整理した。（P26・27 参照）



図Ⅱ－８ 都市づくりの目標、交通に関わる課題
鉄道を軸とした交通体系の方向性の関係

都市づくりの目標と、都市構造及び部門別方針

【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

都市構造

- 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
- 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
- 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」
- 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」
- 都市に潤いを与える「緑の10大拠点」

【目標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

都市環境

【目標③】首都圏全体の発展をけん引するとともに、国際競争力を高めるための基盤づくり

都市活力

【目標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

土地利用

【目標⑤】誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現

都市交通

- 1 環境をまもり人にやさしい交通の実現の方針
 - 公共交通の利用促進
 - 環境負荷の低減につながる交通施策の展開
 - 誰もが楽しく快適・安全に移動できる交通環境の整備
- 2 誰もが移動しやすい交通の実現の方針
 - 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの整備
 - 競争力強化に資する広域交通ネットワークの形成
 - 駅を中心としたコンパクトな市街地形成に向けた地域交通施策の展開

【目標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

都市の魅力

【目標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

都市防災

鉄道を軸とした交通体系の方向性

【鉄道を軸とした移動に伴う4つの要素と13の方向性】

☆鉄道ネットワーク

- ① 都市構造の変化を促す鉄道ネットワークの構築

☆鉄道のサービス

- ② 利便性の高い移動サービスの提供
(シームレス化・速達性の向上)

- ③ 広域交通ネットワークへのアクセス向上
(空港アクセス、新幹線アクセスの強化)

- ④ 安全で安定した移動サービスの提供
(定時性の確保・安全性の確保)

- ⑤ 快適な移動サービスの提供
(車内環境の向上・混雑緩和)

- ⑥ 災害に強い移動サービスの提供

☆駅サービス

- ⑦ 誰もが利用しやすい駅への改善
(バリアフリー化)

- ⑧ 安心して利用できる駅への改善
(ホームでの安全性の確保)

- ⑨ 利便性・快適性の高い駅への改善
(駅機能の高度化)

☆鉄道とまちのつながり

- ⑩ 駅周辺のまちづくりとの連携
(コンパクトな市街地の形成・拠点性の向上)

- ⑪ 鉄道とバス等との乗り換え利便性の向上
(駅前広場の整備・情報提供)

- ⑫ 環境にやさしい公共交通の利用促進
(低炭素化・モビリティマネジメント)

- ⑬ 都市観光を支える交通インフラの整備
(回遊性の向上)

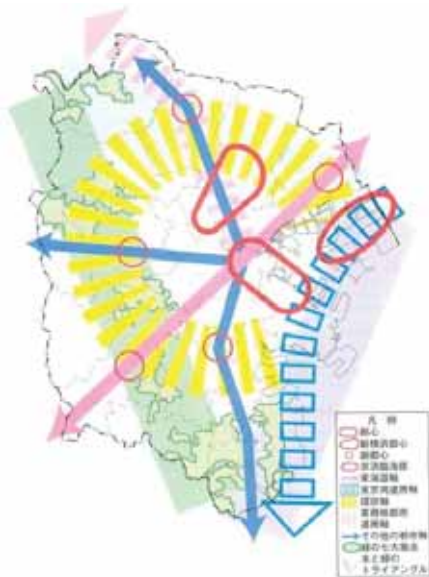
☆鉄道ネットワーク

① 都市構造の変化を促す鉄道ネットワークの構築

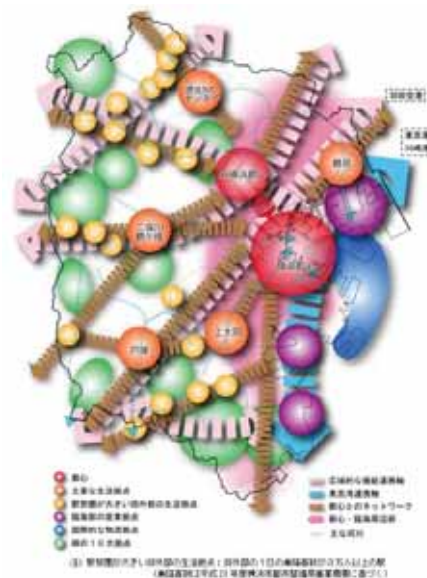
横浜市が首都圏において大きな役割を果たし、自立した都市としてさらなる発展を遂げるためには、将来の都市構造を支える鉄道ネットワークを構築し、その変化を促すことが重要であると考えられる。

背景（現況（事例）、課題等）

- 平成 12 年 1 月に策定された横浜市都市計画マスタープランでは、関内・関外やみなとみらい 21 地区、横浜駅周辺地区などの都心、新横浜都心、鶴見駅周辺など 5 つの副都心、および京浜臨海部を重点的に強化するなど、「多心型都市構造の形成」を目指していた。鉄道計画の分野においては、都心を起点とした放射軸の強化を図るとともに、副都心相互を連絡する環状軸の形成を目指した。この考え方は運輸政策審議会答申第 18 号に反映され、その位置付けに基づいて順次整備を進めてきた。
- 新たな都市計画マスタープランでは、目指すべき都市構造として「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」、「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」、「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』」などを示している。これを受けて、「都市の軸としての鉄道」、「まちの拠点としての駅」、さらに「広域的な連携軸としての鉄道や高速道路等」を、次世代を見据えた基本的な交通体系の考え方とし、人口減少・超高齢社会を迎える中で、誰もが利用しやすい交通とともに、持続可能な交通の実現を目指す必要がある。



横浜市都市計画マスタープラン（全市プラン）
（平成 12 年 1 月）



横浜市都市計画マスタープラン（全体構想）
（平成 25 年 3 月）

方向性

◆ 都市構造の変化を促す鉄道ネットワークの構築

これまでに整備されてきた既存の鉄道路線を最大限に利用・活用するとともに、運輸政策審議会答申第 18 号に位置付けられた「高速鉄道 3 号線の延伸」、「横浜環状鉄道」、「東海道貨物支線の旅客線化等」については引き続き計画路線とし、鉄道ネットワークの構築に取り組む。

☆鉄道のサービス

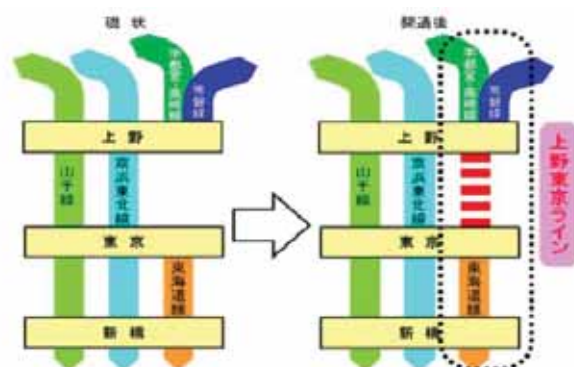
② 利便性の高い移動サービスの提供（シームレス化・速達性の向上）

自宅などを出発してから目的地へ到着するまで、途中駅での乗換や待ち時間も含めた全体の移動がスムーズになって所要時間が短縮されると、鉄道利用者の満足度が高まるとともに、鉄道の利用者増加にもつながると考えられる。

背景（現況（事例）、課題等）

【シームレス化】

- 貨物線など既存の鉄道路線（ネットワーク）を活用したＪＲ東日本の湘南新宿ラインの運行により、横浜駅から新宿・池袋・大宮方面へ乗り換えなしで行けるようになった。朝や夕方のラッシュ時にも運行されるようになり、運行本数が増えて利便性が向上している。
- 運輸政策審議会答申第 18 号で位置付けられた神奈川東部方面線の機能を有する「相鉄・ＪＲ直通線」、「相鉄・東急直通線」が事業着手された。この路線の整備により、横浜市西部及び神奈川県央部と東京都心部が乗り換えなしで結ばれる。また、宇都宮・高崎・常磐線の各方面と東海道線東京・横浜方面との直通運転が可能となる「東北縦貫線（上野東京ライン）」の工事が進んでおり、平成 26 年度末完成予定である。
- 平成 25 年 3 月 16 日に東武東上線・西武池袋線・東京メトロ副都心線・東急東横線・みなのみらい線の相互直通運転が開始された。みなのみらい線の平成 25 年 5 月の乗降客数は前年比 11% 増となっており、通勤・通学の利便性向上や観光需要の創出にもつながっている。
- 同一方面への乗り換えに際し、ホーム上で対面乗換ができると、ホーム間の階段等の上下移動がなく便利である。（例：東神奈川駅ではホーム間移動が発生する場合がある）



【速達性の向上】

- 市営地下鉄ブルーライン・グリーンラインは、表定速度が 40km/h 未満であり、市内の他の路線に比べて低くなっている。
- 横浜市交通局では、ブルーラインの急行運転の実施について、利用者ニーズの把握に務めるとともに、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中である。（「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））

方向性

◆ 利便性の高い移動サービスの提供（シームレス化・速達性の向上）

既存の鉄道路線（ネットワーク）を活用した直通運転は、乗り換えの少ないシームレスな移動を可能とする。このため、既存の鉄道路線を最大限に利用・活用するとともに、引き続き「相鉄・ＪＲ直通線」、「相鉄・東急直通線」の整備を推進し、高速鉄道 3 号線の延伸等の事業化検討に取り組む。

☆鉄道のサービス

③ 広域交通ネットワークへのアクセス向上（空港・新幹線アクセスの強化）

横浜都心部の活力・競争力の向上のために、国内外の地域を相互に結ぶ航空・新幹線等の広域交通ネットワークへのアクセス強化が引き続き重要と考えられる。また、速達性・利便性を高め、利用者の快適性等の質の向上を図ることで、鉄道を利用したアクセスが増加すると考えられる。

背景（現況（事例）、課題等）

【羽田空港アクセス】

- 昭和 60（1985）年の運輸政策審議会答申第 7 号で、京急空港線の改良及び空港線と本線との直通運転についての当初計画が位置付けられた。京急蒲田駅は、連続立体交差事業にあわせて平成 24（2012）年に 2 層高架駅となり、東京都心及び横浜方面からの利便性は大きく向上した。
- 鉄道で横浜駅と羽田空港間を連絡する京急線は、日中 10 分間隔で直通の「エアポート急行」を運行し、約 30 分で両駅間を結んでいる。一方で、両駅間を約 20 分で結ぶ速達型の「快特」は、横浜から羽田空港方面行きが早朝に 1 本、羽田空港から横浜方面行きが 22 時台に 2 本となっている。
- 「ヨコハマ e アンケート（平成 25 年 10 月）」では、横浜・羽田空港間のノンストップの列車を求める意見が多く寄せられた。また、横浜駅での乗り換えに不便を感じるとの意見が多く寄せられた。

【新幹線アクセス】

- すべての東海道新幹線が停車する新横浜駅へは、J R 東日本横浜線及び市営地下鉄ブルーラインの 2 路線が利用可能である。現在、「相鉄・J R 直通線」「相鉄・東急直通線」が事業中であり、完成すると横浜市西部及び神奈川県央部から新横浜駅のアクセスが飛躍的に向上する。
- 横浜都心と新横浜都心の二つの都心間を連絡する横浜線は、1 日当たり約 22 万人が利用する首都圏でも有数の路線である。一方で、その多くが東神奈川駅発着であり、両都心間におけるシームレスな移動に課題がある。
- 「ヨコハマ e アンケート（平成 25 年 10 月）」では、横浜・新横浜間のノンストップの列車を求める意見が多く寄せられた。また、東神奈川駅での乗り換えに不便を感じるとの意見が多く寄せられた。（「ノンストップの列車」については、横浜線と市営地下鉄の両方が対象と考えられる）
- 一方 J R 東海は、平成 25（2013）年 9 月 18 日に中央新幹線環境影響評価準備書の中で路線概要（ルートや駅位置など）を示し、神奈川県駅は JR 横浜線、相模線、京王相模原線の 3 路線が乗り入れる橋本駅付近を設置個所とした。

方向性

◆ 広域交通ネットワークへのアクセス向上（空港・新幹線アクセスの強化）

羽田空港は今後も発着枠の増加が期待されるなど横浜市としても重要な空の玄関口であり、国内外からの来街者のさらなる増加が期待できるため、羽田空港と横浜都心部をはじめとした市域内とのアクセス強化に取り組む。また、東海道新幹線の新横浜駅、中央新幹線の起点である品川駅と神奈川県駅（橋本駅付近）の 3 駅へのアクセス強化に取り組む。

☆鉄道のサービス

④ 安全で安定した移動サービスの提供（定時性の確保・安全性の確保）

相互直通運転など運行区間の拡大による利便性向上の一方で、遅延の発生頻度が増加するとともに、遅延発生時にはその影響が広域化し、回復に長時間を要している。遅延の発生は、定時性の高い移動を妨げて鉄道への信頼を失うだけでなく、経済的な損失にもつながると考えられる。

背景（現況（事例）、課題等）

【定時性の確保（遅延対策）】

- ラッシュ時間帯には極めて高頻度に列車が運行され、わずかな遅れがダイヤの乱れにつながるなど、頻繁に列車遅延が発生している。
- 路線別の遅延の状況を見ると、JR東海道線・京浜東北線・横須賀線、東急東横線・田園都市線などで遅延時間が長くなっており、いずれも「混雑率が高い」、「運行本数が多い」、「運行区間が長い」、「相互直通運転を行っている」路線である。
- 鉄道事業者に起因する遅延（施設や車両の故障等）も多く発生しているが、線路内立ち入りやホームからの転落、無理な駆け込み乗車等による停車時間増による遅延も多く発生している。鉄道事業者においては、ホームへの警備員等の配置や利用者へのマナー啓発などの対応をしている。
- 国土交通省では「サービスの高度化に伴い発生する遅延等に対応した定時運行の確保方策に関する調査」を行い、「列車遅延（30分以内のもの）のボトルネック要因の把握と対策」、「輸送障害（運休又は30分以上の遅延を生じた輸送トラブル）発生時の影響最小化のための対策」、「遅延防止のための混雑緩和対策」について、平成23年9月にまとめた。

【安全性の確保（踏切の安全対策など）】

- 現在市内には踏切が168箇所あり、「開かずの踏切」（ピーク時間の遮断時間が40分/時以上の踏切）が56箇所（平成21年度）ある。
- 踏切の安全確保や踏切交通の円滑化には、連続立体交差化（鉄道の高架化、地下化）などの抜本対策により踏切自体を除却することが有効と考えられるが、事業の実施には多大な費用と時間がかかる。
- 横浜市では、平成18年10月に「横浜市踏切5箇年整備計画」（平成18年度～平成22年度）を策定し、緊急性が高く、5箇年での施工が可能な踏切について、安全対策を集中的に実施した。この結果、3箇所でこ線人道橋のバリアフリー化（エレベーターの設置）、12か所で構造改良（踏切の拡幅など）、16か所で歩道部のカラー舗装化が完了した。
- 相鉄本線（星川駅～天王町駅）では、踏切事故の解消等を図るために、踏切7箇所を立体交差化（2箇所を廃止）する連続立体交差事業を行っている。

方向性

◆ 安全で安定した移動サービスの提供（定時性の確保・安全性の確保）

鉄道は、他の公共交通機関と比較して定時性・安全性の高い輸送機関であるが、近年ではホームでの触車事故やホームからの転落事故が増加傾向にある。より安全で定時性の高い鉄道の運行のために、鉄道事業者や行政による対策とともに、利用者へのマナー啓発にも取り組む。

☆鉄道のサービス

⑤ 快適な移動サービスの提供（車内環境の向上・混雑緩和）

これまで、主に通勤・通学などピーク時における混雑緩和等を目的とした鉄道整備が行われ、首都圏では広域的な鉄道ネットワークが構築されてきた。これからの超高齢社会における鉄道輸送の役割は、輸送需要を満たすという「輸送力の量的な増強」から、快適性・安全性など「移動の質の向上」へと変化していくと考えられる。

背景（現況（事例）、課題等）

【車内環境の向上】

- JR東日本では、一部の荷棚や吊手高さの変更、優先席エリアの明確化等ユニバーサルデザインの採用による人にやさしい車両への置換えを進めている。また、定員が約1割増える幅広車両の導入など、混雑緩和にも寄与している。鉄道事業者は、車両の更新とともに利便性の高い設備や機能を付加して、サービスの水準を高めている。
- 市営地下鉄では、平成25年12月24日から全ての区間で携帯電話サービスの利用が可能になり、駅構内だけでなく各駅間のトンネル内においても携帯電話によるインターネット接続およびEメールの送受信が可能となった。（携帯端末・PHSも利用可能）
（なお、「車内では、これまでどおり携帯電話での通話をご遠慮いただき、つり革がオレンジ色の「ゆずりあいシート」付近では電源をお切りくださいますようお願いいたします」と、利用者のマナー啓発をあわせて行っている。）
- 現在、主に通勤時間帯に、着席乗車の提供を目的に有料の整理券等が必要となる座席定員制の列車が運行されている。超高齢社会における鉄道の利用状況を想定すると、今後は着席ニーズへの対応が増してくると考えられる。

【混雑緩和】

- 横浜市内では、JR横浜線の小机→新横浜間の混雑率が180%を超えており、運輸政策審議会答申第19号（平成12年8月）で示された当面の目標（混雑率180%以下）が達成されていない。
- 「ヨコハマeアンケート（平成25年10月）」では、主に通勤・通学で利用している回答者（ほぼ毎日利用する20代・30代からの回答）から混雑緩和を求める意見が多く寄せられた。
- 路線によっては、今後も混雑緩和のための輸送力増強等が必要であると考えられるが、オフピークの利用を促す取組も必要であると考えられる。（時差通勤にクーポンなどで特典を付与するキャンペーンを実施している鉄道事業者もある。）

方向性

◆ 快適な移動サービスの提供（車内環境の向上・混雑緩和）

鉄道は様々な人々が利用する輸送機関であり、その利用目的も様々である。利用者のニーズの把握に努めるとともに、誰もが快適性を感じられる車内環境の創出に取り組む。また、横浜市内で混雑率が180%を超える区間の解消に向けて、引き続き混雑の緩和・平準化のための輸送力増強等に取り組む。

☆鉄道のサービス

⑥ 災害に強い移動サービスの提供

東日本大震災では、首都圏の多くの鉄道が運休したために、多くの帰宅困難者が発生した。防災・減災対策の強化や代替経路の確保など交通基盤整備の重要性が再認識された。経済的・物的な被害を最小化する減災に向けた都市づくりを進めるため、災害時にも対応できる補完性・代替性のある鉄道ネットワークの構築が重要であると考えられる。

背景（現況（事例）、課題等）

- 平成 7（1995）年の阪神大震災を受け、鉄道事業者では耐震対策に積極的に取り組んできた。J R 東日本は平成 23（2011）年の東日本大震災で一部路線が被災し、災害に強い鉄道づくりを進めるために、橋脚や駅舎などの耐震補強対策への投資を行っている。
- 横浜市防災計画震災対策編（平成 25 年 3 月）では、鉄軌道施設の被害想定（鉄道の被害箇所数、駅間ごとの発生箇所数）、鉄道事業者ごとの施設の耐震性や整備計画（主な耐震強化の取組）を記載している。
- 帰宅困難者対策として、一斉帰宅の抑制を周知するとともに、民間の建物を含めた駅周辺における一時滞在施設の確保に取り組んでいる。また、一時滞在施設の検索システムや徒歩帰宅支援マップ等の情報提供も行っている。（「震災時安全ハンドブック」等を配布している鉄道事業者もある。）
- 横浜市交通局では、バス・地下鉄を利用の際に津波等が発生した場合の対応について津波避難訓練を実施し、その映像を公開している。
- 一方近年では、1 時間に 50 ミリメートル以上の降雨観測回数が増加している。線路の冠水などの他、沿線の土砂崩壊など、これまでの想定を超える災害も発生している。
- 横浜市の鉄道網は、横浜駅を中心として放射状の形態となっていることから、自然災害（内水、外水）等によって横浜駅が被災するとその影響は広範囲となる可能性がある。国際化への対応・環境改善・駅としての魅力向上・災害時の安全性確保などの課題を解消し「国際都市の玄関としてふさわしいまちづくり」を進めるため、「エキサイトよこはま 22（横浜駅周辺大改造計画）」を策定した。
- 業務地や商業地等の不特定多数の利用者が集まる都心部の駅や複数路線が接続する乗換駅等においては、帰宅困難者を段階的に誘導できるよう駅及び駅周辺施設が連携して一時滞在施設等を確保することが必要である。また、駅構内の情報提供ディスプレイの活用によるテレビ放送（ニュース放映）を行っている鉄道事業者もある。

方向性

◆ 災害に強い移動サービスの提供

鉄道施設の耐震補強や大規模災害発生時の輸送障害抑制策の検討を進めるとともに、移動サービスが確保されるよう、鉄道ネットワークの構築による「補完性・代替性（リタンダンシー）のある鉄道網」の形成や拠点駅周辺のまちづくりに取り組む。

☆駅のサービス

⑦ 誰もが利用しやすい駅への改善（バリアフリー化）

これまで「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称：バリアフリー法）」等に基づいて駅あるいは車両等のバリアフリー化に取り組んできたが、「どこでも・誰でも・自由に・使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくことが重要であると考えられる。

背景（現況（事例）、課題等）

【バリアフリー化】

- 横浜市では「横浜市福祉のまちづくり条例」を制定し、すべての人が安心して生活し、自らの意思で自由に行動し、あらゆる分野の活動に参加することができる福祉のまちづくりを進めるため、市民、各事業者、横浜市が協働して、様々な取組を進めている。
 - 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（通称：バリアフリー法）に基づき、これまでに市内の 14 地区においてバリアフリー基本構想を策定し、市民がよく利用する施設が集まっている地区において、重点的かつ一体的にまちのバリアフリー化を進めている。
 - 市内では、概ね 9 割の駅で改札内にエレベーターが設置され、今後 JR 関内駅、菊名駅で整備が予定されている。高齢社会への対応や利便性向上のためには、複数の改札に対応したエレベーター・エスカレータの設置や段差・勾配の解消など、移動のすべての行程におけるバリアフリー化の検討が必要であると考えられる。
-
- 出典：横浜市道路局ホームページ
- 鉄道事業者は、誰もが使いやすい、移動しやすい、わかりやすい、人にやさしい施設（車両も含む）を目指して、ユニバーサルデザインを積極的に採用している。改札付近に案内業務を専門に行うスタッフを配置している鉄道事業者もある。
 - 市営地下鉄グリーンラインは、ホームと車両の段差や隙間、エレベーターとの隙間をできるだけ小さくするなど、誰もがよりスムーズに移動できるよう工夫している。

方向性

◆ 誰もが利用しやすい駅への改善（バリアフリー化）

鉄道やバス、自動車、自転車など様々な交通手段の結節点である駅においては、移動のすべての行程におけるさらなるバリアフリー化を図るとともに、よりシームレスな乗り換えを実現するためのハード面、ソフト面の対策に取り組む。

☆駅のサービス

⑧ 安心して利用できる駅への改善（ホームでの安全性の確保）

転落事故や触車事故の防止等さらなるホームでの安全性の確保によって、すべての人が安心して鉄道を利用できるようになり、鉄道を利用する機会の増加につながると考えられる。

背景（現況（事例）、課題等）

【ホームでの安全性の確保】

- 鉄道事業者は、ホームから線路への転落による人身事故を防ぐため、非常停止ボタンを設置している。近年では、ホーム内方を示す線状の突起（内方線）がある誘導ブロックへの更新（交換）や、ホームにステッカーを表示するなど、利用者への注意喚起を行っている。また、ホーム上のエレベータ出入口に線路に平行する柵など設置し、ホームの傾斜が原因となる転落事故の防止にも努めている。
- 首都圏における利用者の意識としては、エレベータ・エスカレータの設置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の設置」があげられている。
- 「ヨコハマeアンケート（平成 25 年 10 月）」では、主に 70 代以上の回答者からホーム柵・ホームドアの設置を求める意見が多く寄せられた。
- 現在横浜市内では、市営地下鉄（ブルーライン、グリーンライン）及び金沢シーサイドラインの全駅、東急目黒線日吉駅、東海道新幹線新横浜駅（一部）で可動式ホーム柵が設置されている。
- 設置コストにかかわる課題を解決するため、新たなホームドア等の実用化に向けた試験が始まっている。相鉄いずみ野線弥生台駅では、平成 25 年 10 月 27 日から、下りホームに1両分の「昇降式ホームドア」を約1年間にわたり設置し、実際に使用中で安全性や耐久性の検証を行う。この他、西武新宿線、東急田園都市線でも試験を行っている。
- 東京メトロでは、ホームドアの設置にあわせ、曲線ホームなどでホームと車両の間隔が広い場所に、乗降の際の踏み外しや転落を防止する設備として可動ステップを設置している。



ハーフハイトタイプのホームドア（副都心線）



可動ステップ（丸ノ内線）

出典：東京メトロホームページ

方向性

◆ 安心して利用できる駅への改善（ホームでの安全性の確保）

さらなる安全性の向上のため、国や自治体、鉄道事業者の協力のもとホームドア（可動式ホーム柵など）の設置促進に取り組む。また、ホーム上での列車との接触や線路への転落についての注意喚起など、利用者へのマナー啓発に取り組む。

☆駅のサービス

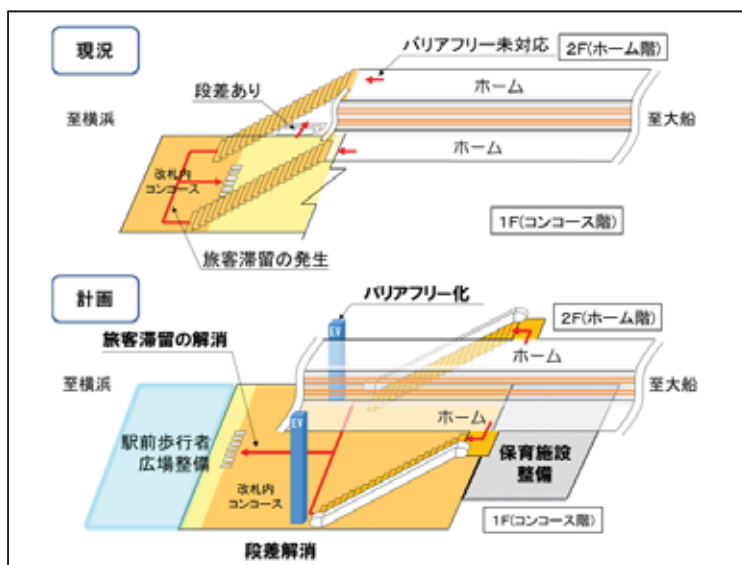
⑨ 利便性・快適性の高い駅への改善（駅機能の高度化）

多くの人が行き交う駅を「単なる通過点」ではなく、多様な機能の集積により駅空間を高度化していくことが期待されている。沿線人口や交流人口の増加、さらには鉄道需要を確保するためにも、駅の利便性・快適性を高めることが重要であると考えられる。

背景（現況（事例）、課題等）

【駅機能の高度化】

- 商業施設や医療施設など一体となった駅の整備や、駅構内に多目的室等の共同利用スペースを設置して集いの場を提供するなど、駅の新しい利用方法に取り組み、利便性の向上とともに地域の活性化につながっている事例がある。
- 横浜市交通局では、市営地下鉄の駅構内コンコースを時間貸しスペースとして提供している。時間貸しスペースでは、各種商品サービスの紹介、サンプリング、展示会、物販催事などが可能である。
- 「ヨコハマeアンケート（平成25年10月）」では、駅構内及び周辺にあってほしい施設として、「コンビニ、スーパー、本屋等の物販店舗」、「銀行、郵便局等の金融サービス施設」、「行政サービスコーナー等の公共施設」を求める意見が多く寄せられた。
- 国土交通省では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく総合連携計画の枠組みを活用して、既存の鉄道駅の改良と一体的に地域のニーズにあった生活支援機能を有する鉄道駅空間の高度化（コミュニティ・ステーション化）を図る事業に対し、その費用の一部を補助している。
- JR 関内駅では、「鉄道駅総合改善事業費補助（連携計画事業）」を活用し、地元、鉄道事業者、横浜市等で構成される「JR 関内駅北口整備協議会」が事業主体となり、駅改良事業を行う。駅周辺の段差解消やエレベーターの新設、改札口の移設等を実施することにより、円滑な旅客流動の確保やバリアフリー化等、鉄道利用者の利便性の向上を図るとともに、保育施設を整備することにより、駅機能の高度化を図る。



出典：横浜市都市整備局資料

方向性

◆ 利便性・快適性の高い駅への改善（駅機能の高度化）

「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成を目指す中で、駅の拠点性を活かし、利用者ニーズを踏まえた各種施設や地域特性に応じた機能を集積することにより、誰もが快適で暮らしやすいまちの実現に取り組む。

☆鉄道とまちのつながり

⑩ 駅周辺のまちづくりとの連携（コンパクトな市街地形成・拠点性の向上）

今後の人口減少社会やさらなる少子高齢化を踏まえると、既存鉄道駅周辺の再開発や新線整備における新駅の設置においては、駅機能の高度化や駅前広場の整備・改善など、駅周辺のまちづくりとの連携を図り、鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地を形成することが重要であると考えられる。

背景（現況（事例）、課題等）

【コンパクトな市街地形成】

- 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する。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る。

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)

【拠点性の向上】

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）

- これまでは、まず鉄道事業者が郊外に鉄道路線を敷設し、同時に沿線の土地を購入して住宅地や商業地の開発を行い、さらに、駅と住宅地を結ぶバスを走らせるなど、鉄道整備と沿線のまちづくりを一体的に行ってきた。
- 交通施策と連携しつつ、駅周辺において商業やサービスなど多様な日常生活を支える機能が集積した魅力的な拠点を形成するとともに、駅から歩いて移動できる範囲に多様な世代が暮らす利便性の良いまちづくりが必要である。

方向性

◆ 駅周辺のまちづくりとの連携（コンパクトな市街地形成・拠点性の向上）

鉄道駅周辺において、圏域の人口規模や人口構成等に応じた機能集積（商業・業務施設、行政サービス施設、福祉施設、医療施設、集合住宅等）と基盤整備を図り、個性ある生活拠点を形成する。交通ネットワークの主要な拠点においては、さらなる機能集積・拡充に取り組む。

☆鉄道とまちのつながり

⑪ 鉄道とバス等との乗り換え利便性の向上（駅前広場の整備・情報提供）

拠点間を結ぶなど基幹的な役割を果たす鉄道と、鉄道駅からさらに目的地等へ向かうバス等端末交通との「結節点である駅」における乗り換え利便性の向上により、横浜市が目指す「誰もが移動しやすい交通の実現」を図ることが重要であると考えられる。

背景（現況（事例）、課題等）

【駅前広場の整備】

- 端末交通の利用動向などに応じた駅前広場の整備と、よりシームレスな乗換が可能となる動線の確保、利用者への案内表示など、駅前広場の適切な整備を図ることが必要である。
- 駅前広場は、市街地再開発事業、土地区画整理事業、街路事業、駅まで15分道路整備事業等で整備されている他、鉄道事業者主体による整備・改良も行われている。横浜市内157駅中82駅で駅前広場（交通広場）が整備されており、東日本旅客鉄道、相模鉄道、東京急行電鉄、横浜市交通局の駅では、半数以上の駅で駅前広場が整備されている。
- 横浜市における「コンパクトな市街地」の形成を進めるうえで、駅から離れた大規模団地や住宅地と駅とのアクセス性向上のため、駅前広場や駅へのアクセス道路等を整備する必要がある。

【情報提供】

- 結節点における乗り換え利便性の向上のためには、ハード面の整備だけではなく、運行情報を利用者に適時・適切に提供するとともに、情報の相互提供などソフト面の改善を図ることが必要である。
- 「ヨコハマeアンケート（平成25年10月）」では、鉄道と他の交通手段との乗継についての改善要望として、「駅から発車するバスの運行状況がわかるようにしてほしい」、「駅改札から他の交通手段への乗継案内表示をわかりやすくしてほしい」との意見が多く寄せられた。
- 近年では、携帯端末等で鉄道・バス等双方の時刻表や駅構内図、駅前広場の状況について調べることができるようになり、利便性が高まっている。また、駅構内において、デジタルサイネージ（液晶ディスプレイなどの映像表示装置、電子掲示板）を活用した情報提供を行っている事例もある。
- バスの運行状況を提供するシステムとして、横浜市内で運行するバス事業者10社のうち、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、市営バスの計7社でバスロケーションシステムが導入されている。このシステムにより、「あと何分でバスが来るか」、「今どの位置を走行しているか」などを調べることができ、利用者の利便性向上に寄与している。
- また、横浜市では、「公共サイン」に対するガイドラインを策定しており、羽田空港の国際化、APEC横浜開催を契機に国際都市戦略の一環として公共サインの多言語化等に取り組んでいる。

方向性

◆ 鉄道とバス等との乗り換え利便性の向上（駅前広場の整備・情報提供）

鉄道と他の公共交通機関（バス等端末交通）との円滑な乗り換えを実現するため、既設駅周辺の再開発や新駅設置の際には、端末交通の利用動向などに応じた駅前広場の整備や、よりシームレスな乗り換えが可能となる動線の確保、利用者への案内表示など、駅前広場の適切な整備に取り組む。

☆鉄道とまちのつながり

⑫ 環境にやさしい公共交通の利用促進（低炭素化・モビリティマネジメント）

エネルギー効率のよい低炭素型の都市づくりを進めるうえで、公共交通のサービス水準や利便性の向上を図り、過度な自動車利用から鉄道・バス等公共交通への利用転換を促進することが重要であると考えられる。

背景（現況（事例）、課題等）

【低炭素化】

- 地球環境に対する危機意識や身近な環境への市民の関心が高まる中で、運輸部門から排出される二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質は大きな社会問題となっている。
- 「都市の低炭素化の促進に関する法律」（略称：エコまち法）が平成 24 年 12 月に施行された。基本的な方針の中では公共交通機関の利用促進のための施策の方向性が示され、この中で、「バス路線の新設・変更や鉄軌道の整備等により、公共交通機関の利便性向上を推進することが重要である」と示されている。
- 横浜市は平成 23 年 12 月に「環境未来都市」に指定され、「低炭素交通プロモーション」を実施している。低炭素都市を目指すうえで、CO2 排出量の約 20%を占めている運輸部門の低炭素化は重要であり、自動車・鉄道等の交通車両自体の低炭素化や、低炭素な交通インフラの整備、交通利用者の意識向上など、様々な関係者が協力し、総合的に取り組むことが重要である。横浜市では、交通・環境行政を担う自治体として、鉄道事業や公共交通利用の促進などに取り組んでいる。
- 鉄道は、1 人を 1 km 運ぶ際の二酸化炭素排出量が自動車（乗用車）に比べて 1/9 程度であり、環境負荷の少ない交通機関である。旅客輸送だけでなく、貨物輸送でも鉄道が果たしている役割は大きく、関係者による鉄道活用のさらなる拡大が求められる。
- 鉄道自体においても低炭素化の推進が重要であり、鉄道事業者は、より省エネルギーな車両への置き換えを進めている。

【モビリティマネジメント】

- 「横浜都市交通計画」（平成 20 年 3 月）では、「移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの整備」とともに、「マイカーから公共交通への転換の促進」を政策目標の一つに掲げている。そこで、「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていくモビリティマネジメントに取り組んでいる。
- 横浜市では平成 24 年度から、電車・バス・クルマ・自転車等の交通手段と地球温暖化との関係を学ぶ授業を、小学校の高学年を対象に実施している。

方向性

◆ 環境にやさしい公共交通の利用促進（低炭素化・モビリティマネジメント）

運輸部門から排出される二酸化炭素を抑制するためには、交通事業者を中心とした取り組みだけではなく、利用者の意識向上など公共交通利用促進に取り組むことが重要であり、引き続き都市の低炭素化を目指してモビリティマネジメントに取り組む。

☆鉄道とまちのつながり

⑬ 都市観光を支える交通インフラの整備（回遊性の向上）

都市としての国際競争力をさらに高めるためには、MICE・観光に対応した機能強化が重要であり、特に横浜都心部では、国際都市横浜の玄関口にふさわしい魅力とにぎわいのある都市空間の形成、それを支える交通インフラの整備が重要であると考えられる。

背景（現況（事例）、課題等）

【回遊性の向上】

- 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、横浜市としてはMICE誘致・開催支援を促進するとともに、国際的な交流促進や経済活性化のため、観光客のさらなる誘致を進めている。
- 横浜都心部では、みなとみらい・中華街・山下公園など臨海部に魅力的な観光施設が多く集まっている。現在でも、みなとみらい線や周遊バス（あかいくつ）などにより回遊性の向上が図られているが、JR根岸線、市営地下鉄、みなとみらい線の間を結ぶ交通が不足している。
- 横浜都心エリアでは、低炭素交通の推進、都市生活・移動のクオリティアップ（移動手段の多様化による利便性の向上など）、横浜観光の振興（観光エリア間でのアクセス性の向上など）を目的とした超小型EV（電気自動車）を活用した大規模シェアリング実験（チョイモビヨコハマ）や、回遊性の向上を目的としたコミュニティサイクル社会実験（平成26年度から本格実施予定）を行っている。



- 横浜市の周辺には、国内外に知名度の高い鎌倉や全国有数の温泉地である箱根、平成25年6月に世界遺産として登録された富士山などの観光地がある。これらの観光地と連携して観光回遊ルートを確認することで、横浜市を訪れる観光客数の増加や宿泊客数の増加が期待される。
- 平成25年3月にはみなとみらい線、東急東横線、東京メトロ副都心線、西武池袋線、東武東上線の相互直通運転が開始された。沿線の観光地と連携した観光回遊ルートを確認することで、横浜市を訪れる観光客数の増加や宿泊客数の増加が期待される。

方向性

◆ 都市観光を支える交通インフラの整備（回遊性の向上）

横浜市は、羽田空港との近接性やすべての東海道新幹線が停車する新横浜駅があるなど、地理的に恵まれている。都市の魅力を最大限に活かすためには、観光施設などを連絡する回遊性のある交通インフラの整備が重要であり、新たな交通システムの導入についても検討を進める。

【コラム】駅と駅周辺のまちづくり

都市づくりの目標に掲げる「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成を目指す中で、従来にも増して駅の拠点性を活かし、利用者ニーズを踏まえた各種施設・機能の集積など多方面における取組を促し、誰もが安全・安心・快適に利用できるような鉄道駅への改良が重要である。

また、「駅の価値」を向上させるとともに、それぞれの地域（エリア）に応じた駅と駅周辺のまちづくりを進める必要がある。

横浜市では、これまでも「市街地再開発事業」や「土地区画整理事業」等により、総合的・計画的なまちづくりに取り組んできている。引き続き事業中地区(*)等の着実な推進を図るとともに、多様な手法による駅周辺の拠点再生や新たな拠点再生手法の検討に取り組む必要がある。

(*)事業中地区（平成 25 年 7 月現在）

市街地再開発事業：長津田駅北口、北仲通南、横浜山下町、日ノ出町駅前 A、二俣川駅南口

土地区画整理事業：戸塚駅前地区中央、金沢八景駅東口、北仲通北

【都心部（横浜駅周辺地区）における事例】

■エキサイトよこはま 22（横浜駅周辺大改造計画）

国際化への対応・環境問題・駅としての魅力向上・災害時の安全性確保などの課題を解消し、「国際都市の玄関口としてふさわしいまちづくり」を進めるための指針となる計画として、平成 21 年 12 月に策定された。横浜駅周辺が、世界の人々の交流拠点となり、国際都市の玄関口にふさわしい魅力に満ちた、安全で誇れるまち、となるための新たなまちづくりを進めている。



2 重点的取組

- 「鉄道を軸とした交通体系の方向性」の中で、社会情勢や交通環境の変化に対応するための重点的取組を示した。今回取組の方向性を示す範囲は「より充実した鉄道ネットワークの構築」の部分とし、「駅の拠点性向上やまちづくりとの連携」については、今後も引き続き継続して取り組むこととする。

【鉄道を軸とした交通体系の方向性】

☆鉄道ネットワーク

- ①都市構造の変化を促す鉄道ネットワークの構築

☆鉄道のサービス

- ②利便性の高い移動サービスの提供

- ③広域交通ネットワークへのアクセス向上

- ④安全で安定した移動サービスの提供

- ⑤快適な移動サービスの提供

- ⑥災害に強い移動サービスの提供

☆駅のサービス

- ⑦誰もが利用しやすい駅への改善

- ⑧安心して利用できる駅への改善

- ⑨利便性・快適性の高い駅への改善

☆鉄道とまちのつながり

- ⑩駅周辺のまちづくりとの連携

- ⑪鉄道とバス等との乗り換え利便性の向上

- ⑫環境にやさしい公共交通の利用促進

- ⑬都市観光を支える交通インフラの整備

重点的取組

より充実した鉄道ネットワークの構築

【拠点間を結ぶ路線の整備】

- ・ 神奈川東部方面線の整備推進（事業中）
- ・ 高速鉄道3号線の延伸、横浜環状鉄道等の事業化検討

【広域的な交通基盤への対応】

- ・ 羽田空港アクセスのさらなる強化
- ・ 新幹線駅アクセスのさらなる強化

今回「取組の方向性」を示す範囲

駅の拠点性向上やまちづくりとの連携

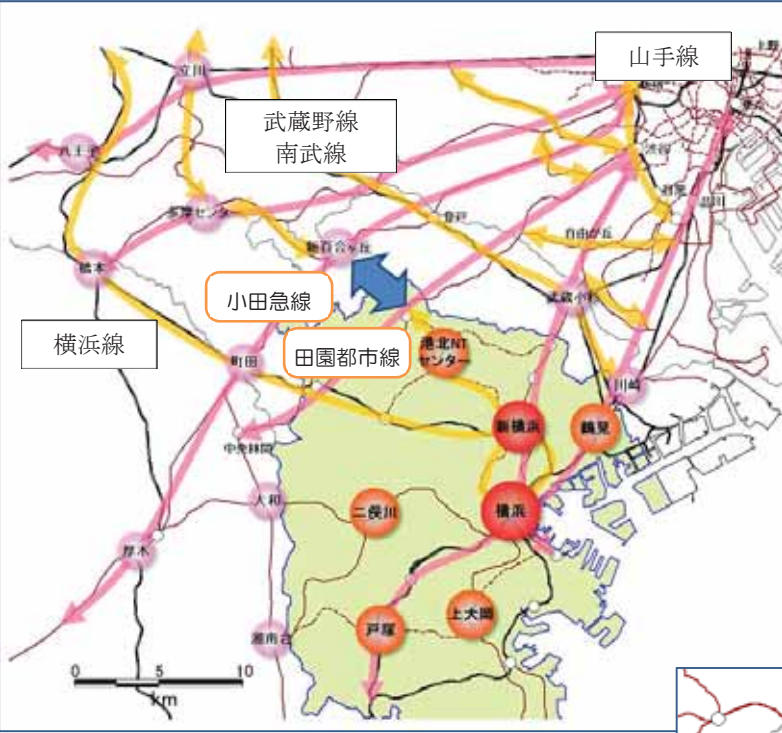
【駅及び駅周辺の機能強化やまちづくり】

- ・ 交通結節点としての駅改良と機能の強化
- ・ 環境や観光など都市の価値向上への取組
- ・ 次世代につながる「交通とまちの連携」
- ・ 新たな拠点再生手法の検討

今後も引き続き継続して取り組む範囲

【コラム】首都圏南西部の鉄道ネットワーク

首都圏南西部における鉄道は、概ね JR 山手線の駅から郊外に向かって放射状に伸びている。民間鉄道事業者（JR を除く）においては、沿線の住宅地や商業地の開発を鉄道整備と一体的に行い、鉄道需要を確保するとともに沿線の発展に効果を上げてきた。



一方、首都圏南西部に伸びる放射状の路線をつなぐ環状方向の鉄道は、JR 武蔵野線・南武線、JR 横浜線などがその機能を担っており、さらに私鉄各線がそれを補完する形となっている。

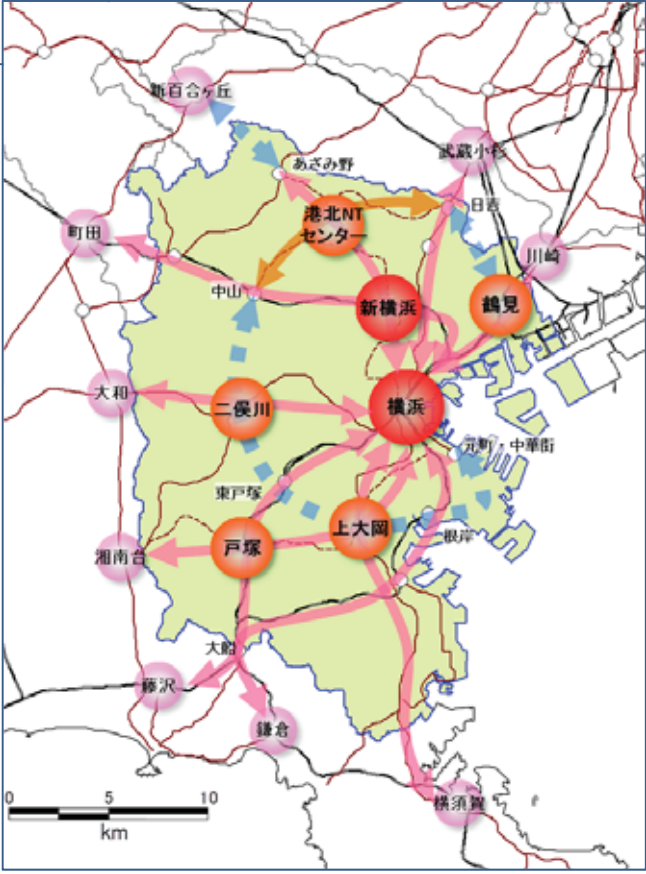
この中で、小田急線新百合ヶ丘駅と東急田園都市線あざみ野駅をつなぐ区間については、整備されていない。

← 図 首都圏南西部における
鉄道のミッシングリンク（青矢印）

横浜市においては、鉄道網は概ね横浜駅を中心とした放射状に整備されてきており、隣接する各都市の拠点とつながっているが、川崎市の拠点のひとつである新百合ヶ丘とは直接つながっていない。

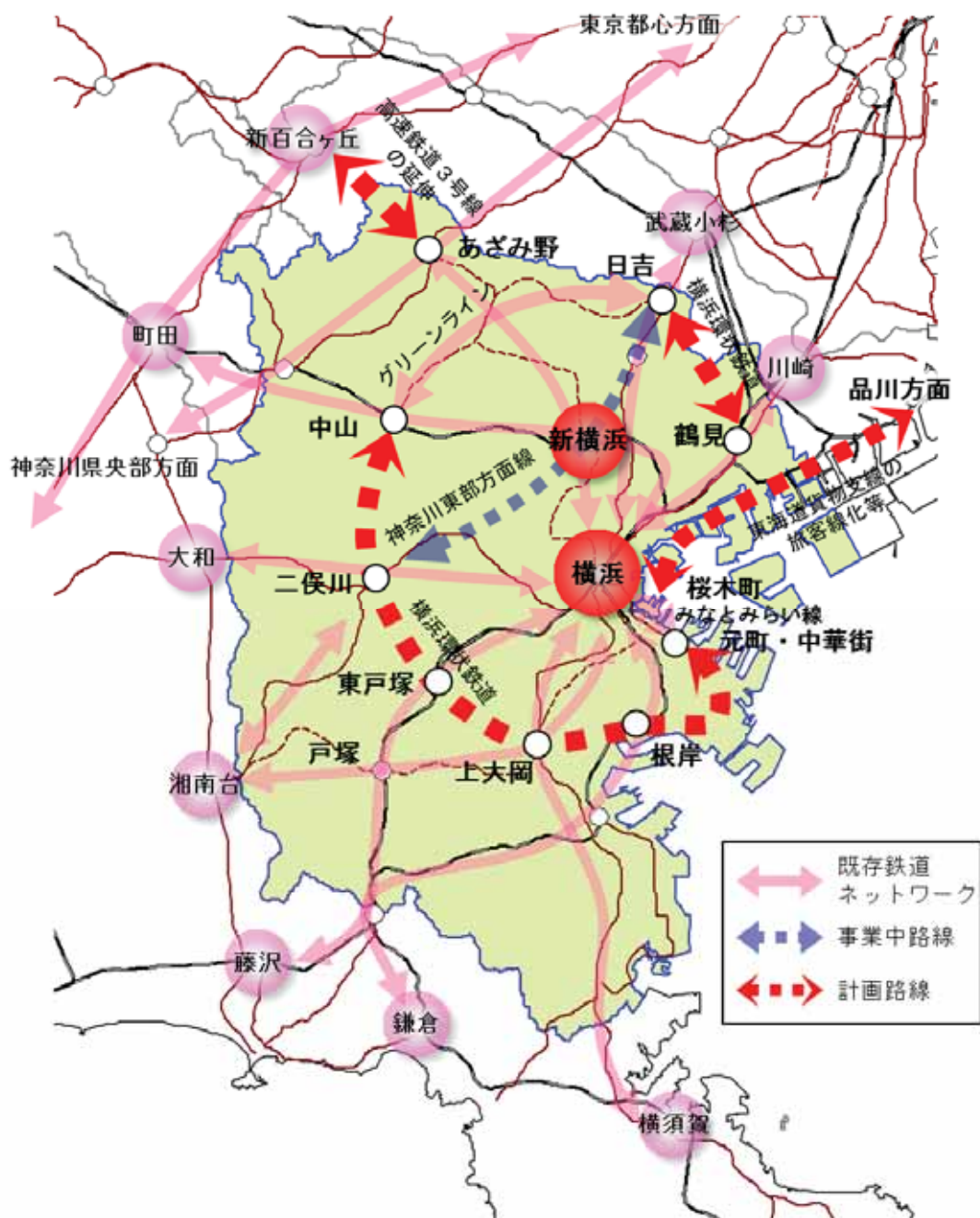
また、横浜駅から伸びる放射状の各鉄道路線上の拠点駅を結ぶ鉄道は十分とは言えない状況にある。それぞれの拠点間を鉄道で移動する場合は、多くの場合横浜駅を経由することになり、いずれも30分程度を要している。バスで移動する場合は、拠点間を直接結ぶバス路線がない区間もあり、乗り継ぎを要するなど利便性が高いとは言えない状況にある。

図 横浜市における
鉄道のミッシングリンク→
(青矢印)



(1) 拠点間を結ぶ路線の整備

- より充実した鉄道ネットワークを構築することにより、利便性の高い移動サービスを提供するとともに、補完性・代替性（リダンダンシー）のある鉄道網を形成し、災害に強い移動サービスを提供する必要がある。
- 都市計画マスタープランの「都市交通の方針図（鉄軌道）」（P14 参照）に示す整備予定路線（神奈川東部方面線）の整備、計画路線（高速鉄道 3 号線の延伸、横浜環状鉄道、東海道貨物支線の旅客線化等）の事業化検討を進める。



図Ⅱ－9 拠点間を結ぶ路線の整備

【コラム】整備予定路線（神奈川東部方面線）について

運輸政策審議会答申第 18 号に位置付けられた神奈川東部方面線の機能を有する路線として、「相鉄・JR直通線」及び「相鉄・東急直通線」が事業中である。

○路線概要

相鉄・JR直通線は、相鉄本線西谷駅からJR東日本東海道貨物線横浜羽沢駅付近までの連絡線（約 2.7km）を新設し、この連絡線を利用し、相鉄線とJR線が相互直通運転を行う。また、相鉄・東急直通線は、JR東日本東海道貨物線横浜羽沢駅付近から東急東横線日吉駅までの連絡線（約 10.0km）を新設し、この連絡線を利用し、相鉄線と東急線が相互直通運転を行う。

この路線が整備され、相互直通運転が行われることにより、横浜市西部および神奈川県央部と東京都心部が直結し、広域鉄道ネットワークの形成と機能の高度化がなされ、所要時間の短縮や乗換回数の減少など、鉄道の利便性向上となるとともに、新幹線へのアクセスが向上する。



○整備効果

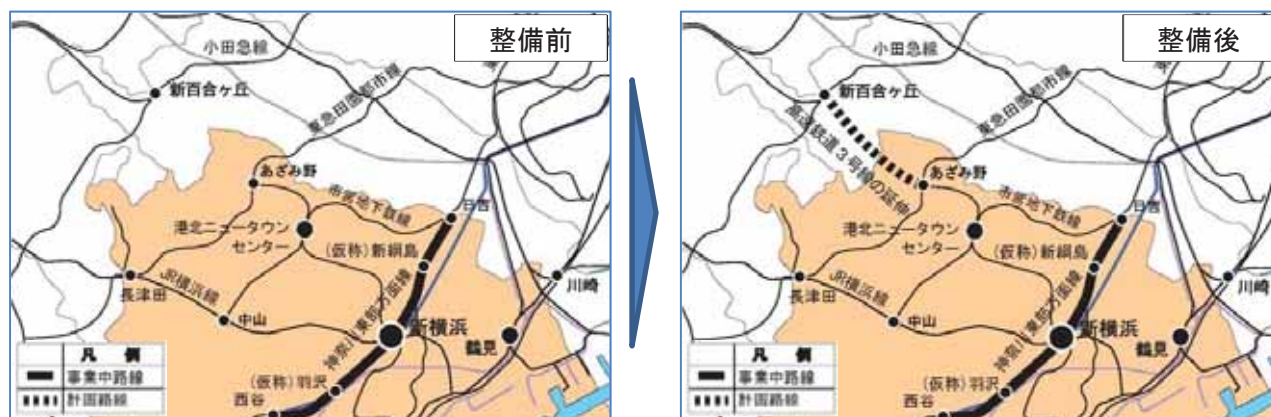
利用者の利便性向上の具体例（朝ラッシュ時を想定）	
【整備前】	乗換（イメージ）
出発駅	乗換駅
所要時間短縮・乗換回数	
二俣川→目黒：54分（横浜経由・乗換1回）	38分（約16分短縮・乗換無し）
二俣川→新宿：59分（横浜経由・乗換1回）	44分（約15分短縮・乗換無し）
湘南台→渋谷：60分（戸塚経由・乗換1回）	51分（約9分短縮・乗換無し）
新横浜へのアクセス	
大和→新横浜：42分（横浜経由・乗換1回）	19分（約23分短縮・乗換無し）
渋谷→新横浜：41分（菊名経由・乗換1回）	30分（約11分短縮・乗換無し）

出典：鉄道・運輸機構ホームページより作成

ア 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）

【路線概要】

- ・横浜市と川崎市の拠点を結び、広域的な首都圏の鉄道ネットワークの一翼を担う路線になる。
- ・東京都心方面と神奈川県央部を結ぶ鉄道路線を短絡し、災害等による輸送障害発生時の代替経路が確保される。
- ・川崎市北部・多摩地域と横浜・新横浜を乗り換えなしでつなぐことにより、新幹線駅（新横浜）や空港（羽田）へのアクセスが向上する。



【整備による効果・影響】

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

※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

【将来の需要規模、概算事業費、収支採算性の試算】

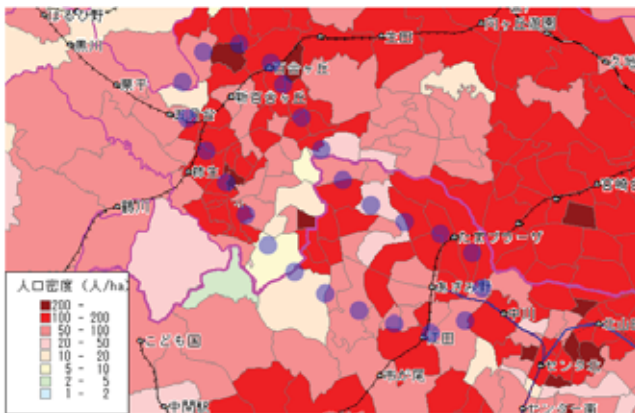
需要規模は45～53千人／日となり、現在の相鉄いずみ野線と同規模と試算された。また、概算事業費は概ね1,300～1,500億円、累積資金収支は23～31年目で黒字転換すると試算された。

- * 前提条件に基づく試算であり、今後の社会状況などによって数値は変化する。
- * 試算の前提条件については、巻末資料参照

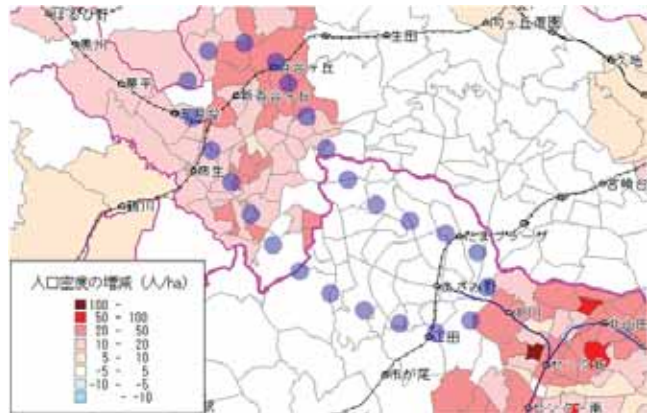
【沿線の概況】

①人口動態

沿線の夜間人口は増加傾向にあり、平成 42 年にかけては川崎市域で増加すると予想される。



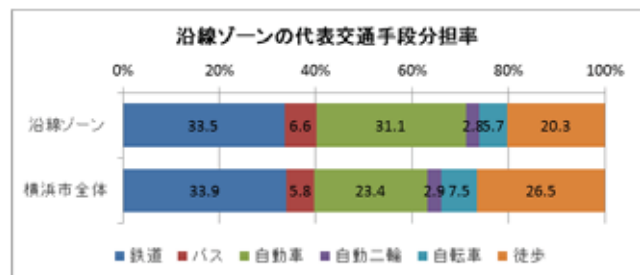
夜間人口密度分布図（平成 42 年推計値）



夜間人口密度分布図（平成 42 年と 22 年の比較）

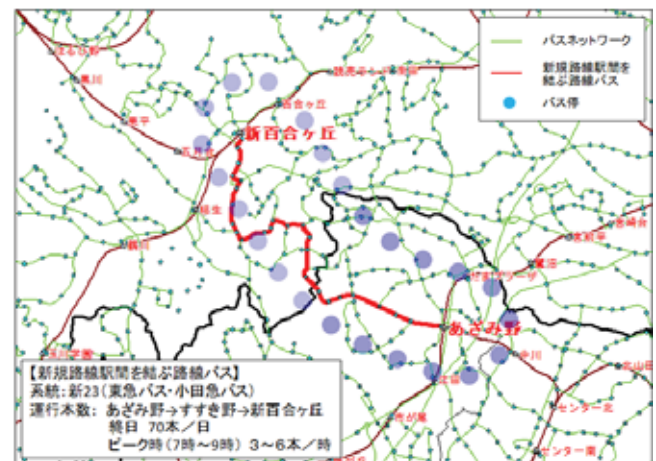
②代表交通手段

沿線で発生・集中する代表交通手段分担率は、鉄道が最も高く、次いで自動車となっている。横浜市全体と比較して自動車の分担率が高く、鉄道の利便性向上による公共交通への転換が期待される。



③バス交通の状況

あざみ野駅、新百合ヶ丘駅と沿線の団地や住宅地等を結ぶバスが多く運行されている。また、あざみ野駅と新百合ヶ丘駅を結ぶバスは、1 日に 70 本運行されている。



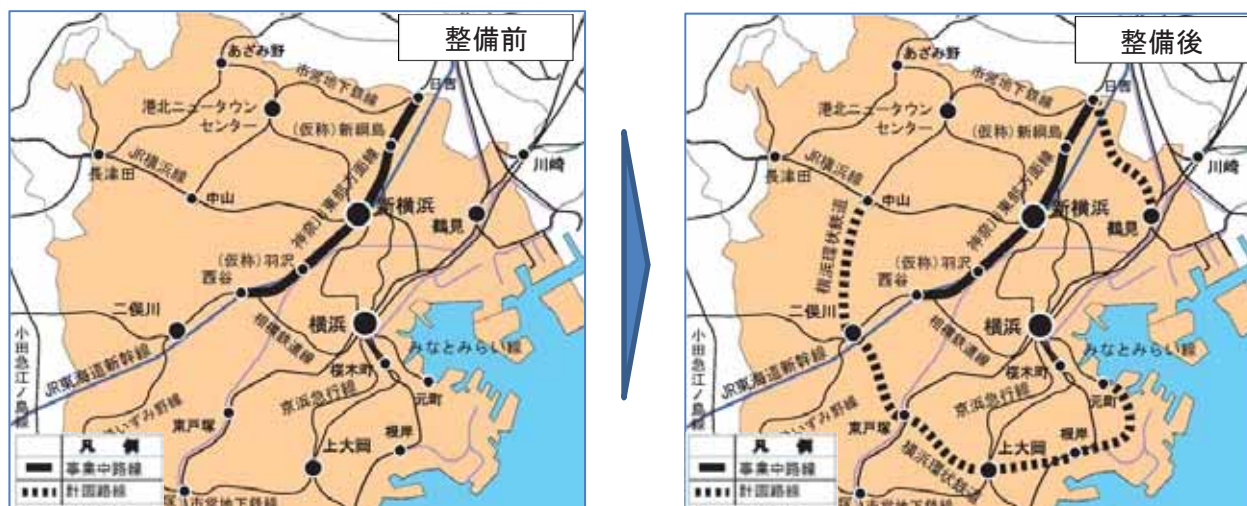
【取組の方向性】

- ・ 広域的な交通利便性の向上が期待される路線であり、かつ事業としての採算性が比較的高いことから、優先度の高い路線とする。
- ・ 事業中の神奈川東部方面線（相鉄・JR 直通線、相鉄・東急直通線）の進ちょく状況などを踏まえ、事業化に向けて取り組む。
- ・ 沿線のバスネットワークと合わせた利便性の高い交通体系を構築するとともに、鉄道整備と合わせた駅周辺のまちづくりを検討する。

イ 横浜環状鉄道（日吉～鶴見、中山～二俣川～東戸塚～上大岡～根岸～元町・中華街）

【路線概要】

- ・市域の主要な生活拠点を結び、横浜市の鉄道ネットワークのより一層の充実が図られる路線である。
- ・横浜駅を中心とした放射状の鉄道路線を短絡し、災害等による輸送障害発生時の代替経路が確保される。
- ・市域の主要な生活拠点を乗り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。



【整備による効果・影響】

期待される効果の例		横浜環状鉄道	
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

※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

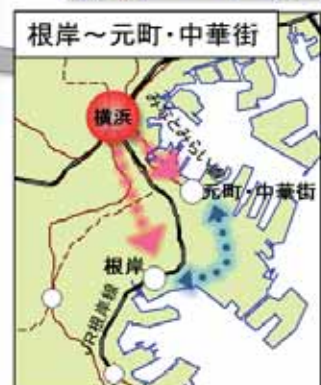
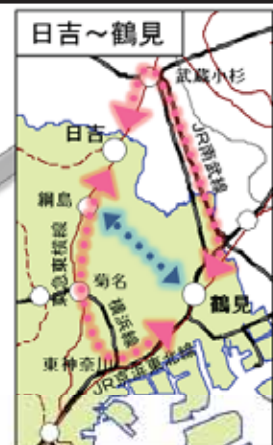
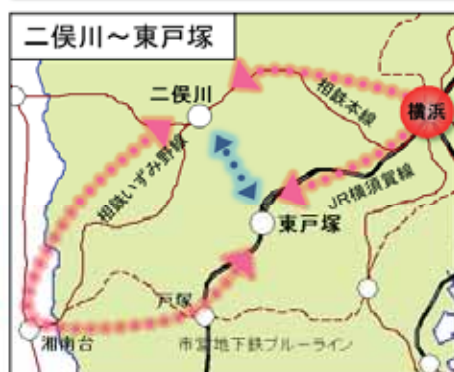
【将来の需要規模、概算事業費、収支採算性の試算】

横浜環状鉄道の全線が開業した場合のうち、新設区間の需要規模は、42～55千人／日となり、現在の相鉄いずみ野線と同規模と試算された。また、概算事業費は概ね6,600～7,200億円と試算された。事業としての採算性を確保するためには、まちづくりや整備制度など事業性を高めるための方策をあわせて検討する必要がある。

- * 前提条件に基づく試算であり、今後の社会状況などによって数値は変化する。
- * 試算の前提条件については、巻末資料参照

【コラム】現在の拠点間の移動について

- ・拠点間を鉄道で移動する場合は、多くの場合横浜駅を経由することになり、いずれも30分程度を要する。
- ・バスで移動する場合は、拠点間を直接結ぶバス路線がない区間もあり、乗り継ぎを要するなど利便性が高いとは言えない状況にある。



【取組の方向性】

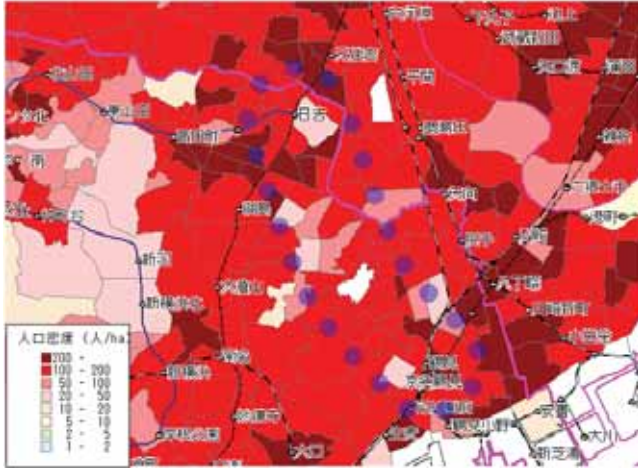
- ・ 全線の整備により市域の一体化や交通利便性の向上が期待されるが、多額の費用を要することから長期的に取り組む路線とする。
- ・ 鉄道のネットワーク機能や効率的な運営を確保するために、まずグリーンラインやみなとみらい線の隣接区間から検討を進める。
- ・ 事業性をさらに高めるための、鉄道整備とまちづくりの連携方策や沿線の交通需要を喚起するための方策などを検討する。

A 日吉～鶴見間

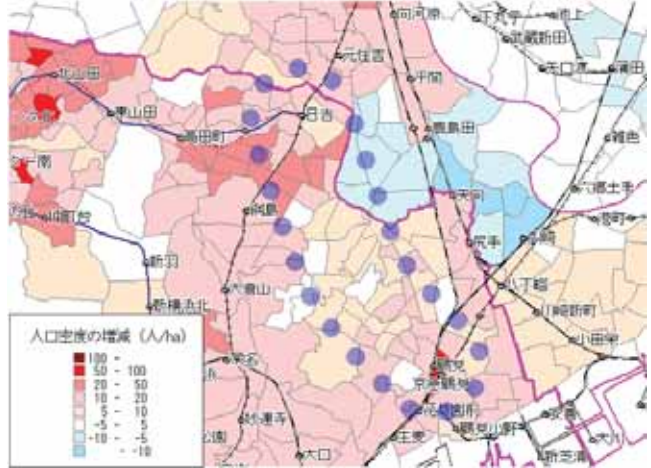
【沿線の概況】

①人口動態

沿線の夜間人口は増加傾向にあり、平成 42 年にかけて増加すると予想される。



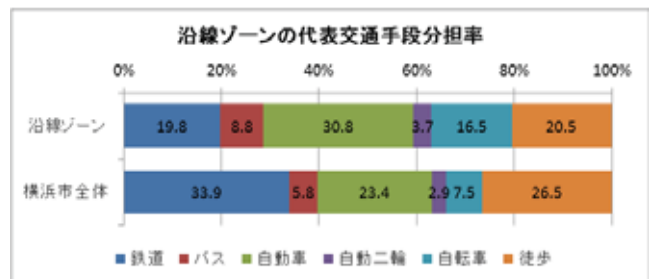
夜間人口密度分布図（平成 42 年推計値）



夜間人口密度分布図（平成 42 年と 22 年の比較）

②代表交通手段

沿線で発生・集中する代表交通手段分担率は、自動車が最も高く、横浜市全体と比較しても自動車の分担率が高い。鉄道の利便性向上による公共交通利用への転換が期待される。



③バス交通

日吉駅、鶴見駅と沿線の住宅地等を結ぶバスが多く運行されている。日吉駅と鶴見駅を結ぶバスは運行していない。

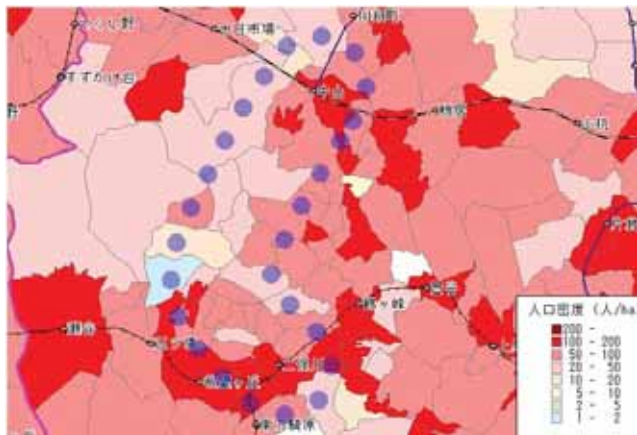


B 中山～二俣川間

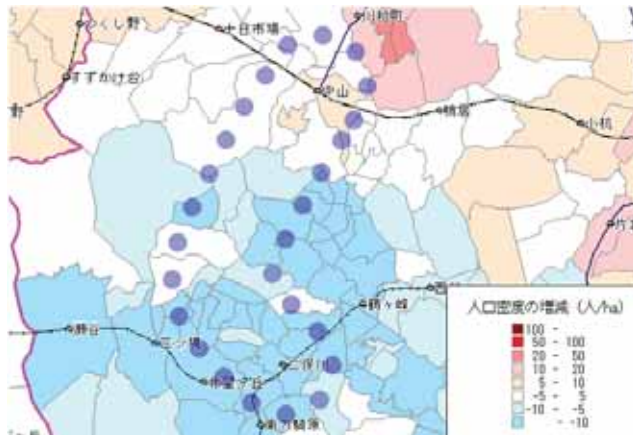
【沿線の概況】

①人口動態

沿線の夜間人口は、平成 42 年にかけて減少すると予想される。



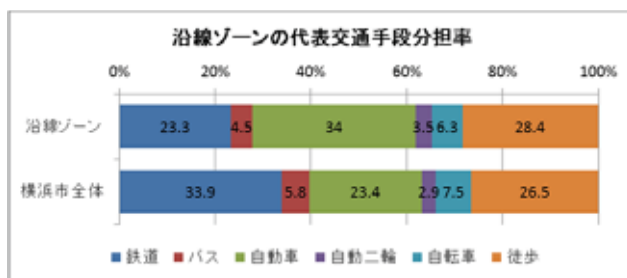
夜間人口密度分布図（平成 42 年推計値）



夜間人口密度分布図（平成 42 年と 22 年の比較）

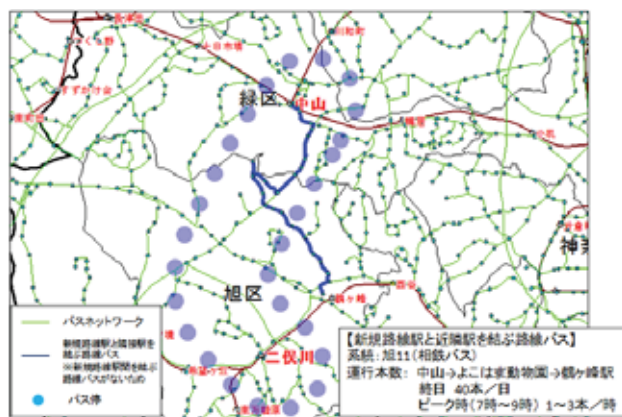
②代表交通手段

沿線で発生・集中する代表交通手段分担率は、自動車が最も高く、横浜市全体と比較しても自動車の分担率が高い。鉄道の利便性向上による公共交通利用への転換が期待される。



③バス交通

中山駅、二俣川駅と沿線の団地や住宅地等を結ぶバスが運行されている。中山駅と二俣川駅を結ぶバスは運行していない。

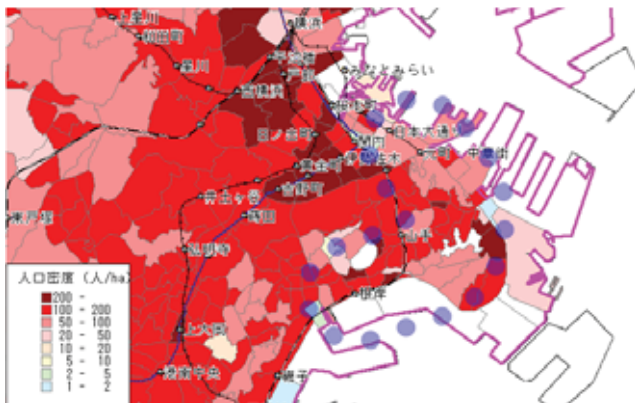


C 元町・中華街～根岸間

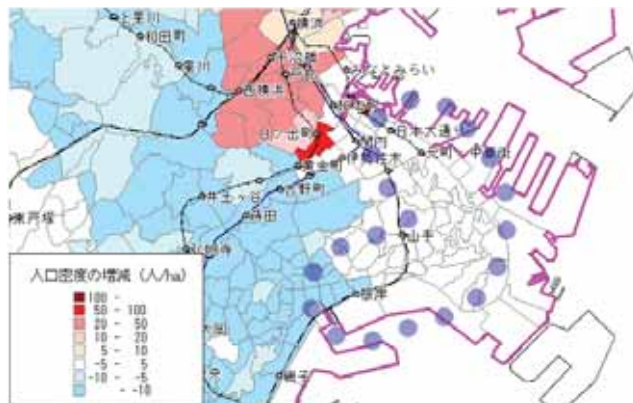
【沿線の概況】

①人口動態

沿線の夜間人口は、平成 42 年にかけて横ばいで推移すると予想される。



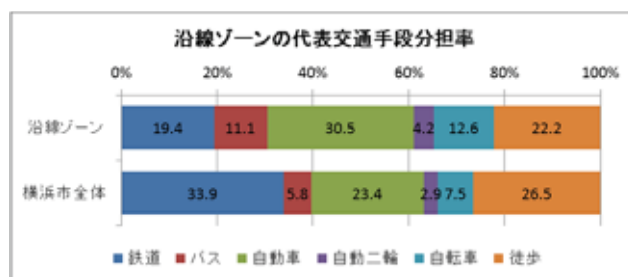
夜間人口密度分布図（平成 42 年推計値）



夜間人口密度分布図（平成 42 年と 22 年の比較）

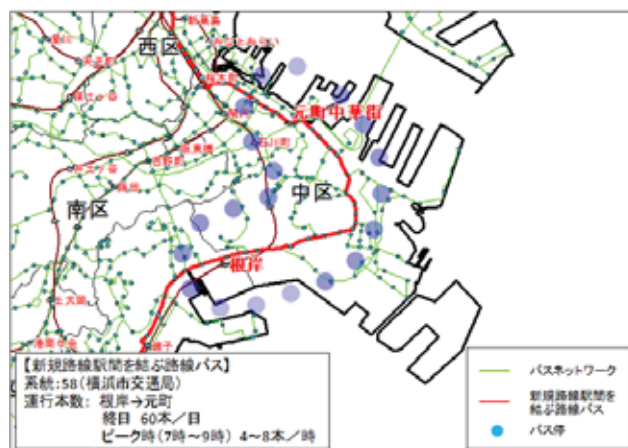
②代表交通手段

沿線で発生・集中する代表交通手段分担率は、自動車が最も高く、横浜市全体と比較しても自動車の分担率が高い。鉄道利便性の向上による公共交通利用への転換が期待される。



③バス交通

元町・中華街駅、根岸駅と沿線の団地や住宅地等を結ぶバス路線が多く運行されている。また、元町・中華街駅と根岸駅を結ぶバスは、1日に60本運行されている。



ウ 東海道貨物支線の旅客線化等（桜木町～浜川崎～品川、東京テレポート）

【路線概要】

- ・京浜臨海部の各地域を結ぶ新たな鉄道ネットワークを形成する路線である。
- ・東海道軸が多重化され、並行する鉄道路線の混雑緩和や災害等による輸送障害発生時の代替経路が確保される。
- ・京浜臨海部と東京都心方面や横浜都心方面を乗り換えなしでつなぐことにより、移動や交流の増加など地域の活性化が期待できる。



【整備による効果・影響】

期待される効果の例	東海道貨物支線の旅客線化等
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

【将来の需要規模、概算事業費、収支採算性の試算】

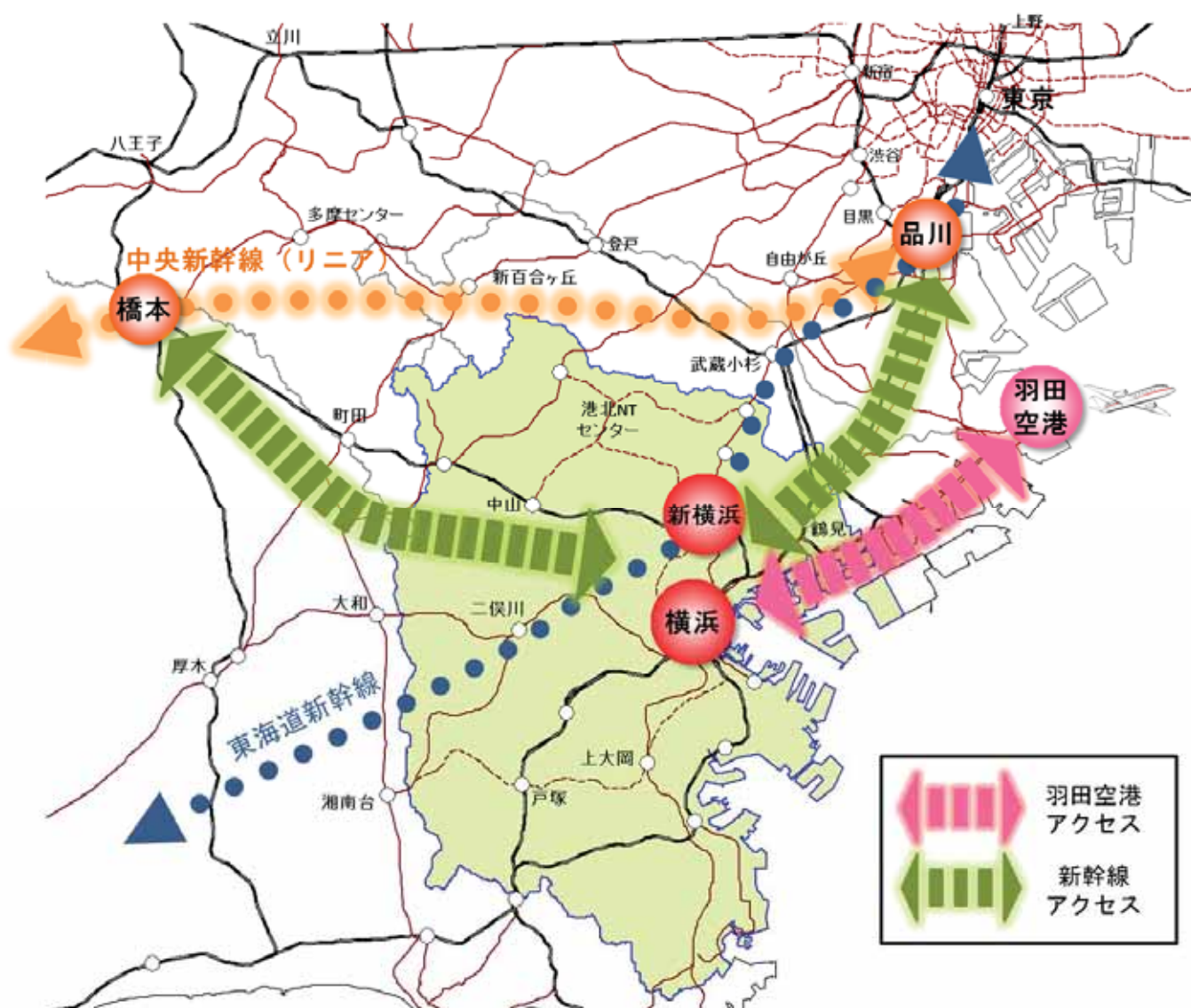
多くの自治体にまたがる長い路線であることや沿線の土地利用の将来像など前提条件に不確定要素が多いため、確度の高い試算が困難な状況である。

【取組の方向性】

- ・多くの自治体にまたがる長い路線であり、沿線の土地利用の動向などを踏まえ、長期的に検討を進めていく路線とする。
- ・引き続き、沿線自治体等で構成される「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。

（２）広域的な交通基盤への対応

- 都市としての競争力を高めていくためには、広域的な交通結節点（空港・新幹線駅）と市内の拠点間のアクセスを一層強化する必要がある。
- 都市計画マスタープランの都市構造の考え方では、「羽田空港に連絡するとともに、国土形成の骨格をなす東海道軸や、将来の中央新幹線の駅とのアクセスも意識した軸など広域的な機能連携軸を形成し、国内外から横浜へのアクセス性向上を図る」と示している。



図Ⅱ－１０ 広域的な交通基盤への対応

ア 羽田空港アクセスのさらなる強化

羽田空港は、平成 22 年 10 月に新たな滑走路の供用とともに国際線ターミナルが開業し、今後も発着枠の増加が期待されるなど、国内線・国際線ともに重要な空の玄関口である。

京急蒲田駅の改良により羽田空港とのアクセスは大きく改善したが、都市間競争を踏まえ、国内外からの来街者のさらなる増加に対応し、横浜都心部とのアクセス強化や快適性等の質の向上を図る必要がある。

【取組の方向性】

- ・ 羽田空港と横浜方面を結ぶ直通・速達型列車の運行本数増加や早朝・深夜便への対応
- ・ 利用者の利便性・快適性に配慮するなど鉄道によるアクセスの質の向上、など

イ 新幹線駅アクセスのさらなる強化

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（2027）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。東海道新幹線の新横浜駅に加え、将来は中央新幹線の起点である品川駅、神奈川県駅（橋本駅付近）の利用が可能となる。

いずれの駅へもつながる新横浜駅は、今後も広域交通の拠点として位置付けられる。横浜～新横浜間は、現在、市営地下鉄と J R 横浜線により結ばれているが、両駅間のさらなる移動利便性を高め、横浜都心・新横浜都心の連携強化を図る必要がある。

【取組の方向性】

- ・ 市営地下鉄の急行運転による新横浜駅への時間短縮
- ・ 横浜線の根岸線乗り入れ本数の増加などによる横浜～新横浜間の移動の利便性向上、など

Ⅲ おわりに

今後のとりくみ

次世代の総合的な交通体系の構築に向けた検討の中で、まず「鉄道」に着目し、「横浜市における鉄道を軸とした交通体系」についてまとめた。この中で、「より充実した鉄道ネットワークの構築」と「駅の拠点性向上やまちづくりとの連携」を重点的取組とした。

「より充実した鉄道ネットワークの構築」では、現在事業中である神奈川東部方面線の整備を推進するとともに、計画路線である高速鉄道3号線の延伸や横浜環状鉄道等の事業化検討、羽田空港や新幹線駅へのアクセス強化を示した。

「駅の拠点性向上やまちづくりとの連携」では、駅の改良や機能の強化、都市の価値向上、交通とまちの連携、新たな拠点再生手法の検討について、今後引き続き継続して取り組むことを示した。

（１）他の公共交通機関を含めた交通体系について

今後、さらなる高齢化や人口減少が予測されている中で、人口規模や人口構成に見合った効率的な基盤整備や機能集約を行い、都心部や郊外部などの地域の特性を活かした活力ある持続可能な都市づくりを行う必要がある。その中で、誰もが移動しやすい交通の実現を図るために、鉄道や道路などの交通施設を整備するとともに、路線バス、タクシー、自転車など役割に応じたきめ細かい地域交通サービスを確保することが重要である。

このため、都心臨海部と郊外部において、再生・活性化に向けた取組が始まっている。

都心臨海部においては、さらなる活性化を目指し、多様な交通手段の選択や移動のシームレス化を実現する必要がある。現在、本市の持続的な成長・発展を図るため、都心臨海部の再生・活性化を目的としたマスタープランの策定を進めているが、回遊性を向上し、地区内を相乗的に活性化していくことが求められている。

郊外部においては、大規模団地や住宅地における空き家の増加、地域交通のサービス水準の維持が懸念されている。また、高低差のある地形や十分ではない道路幅員等により、交通手段の確保が難しい地域もあり、地域交通の維持・充実、コンパクトなまちづくりを進めるうえで重要なテーマである。

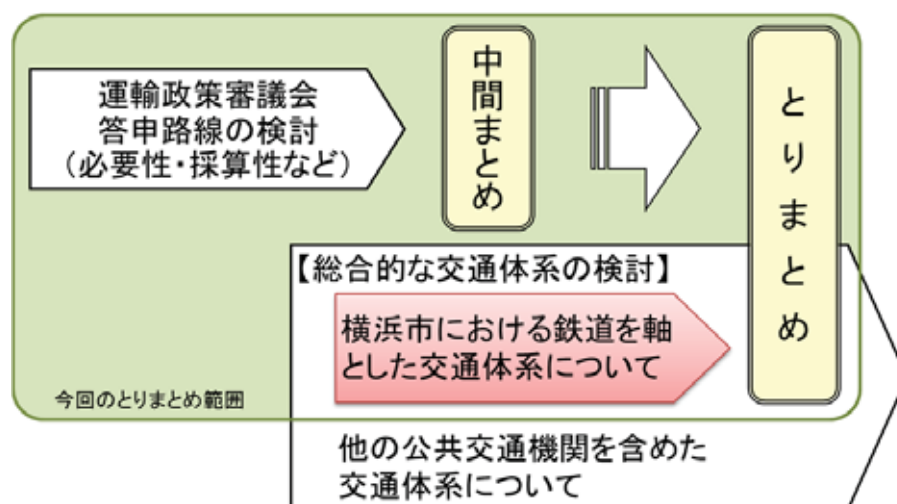
横浜の都市としての価値を向上し、かつ誰もが快適で暮らしやすいまちを実現するために、引き続き、鉄道以外の公共交通機関を含めた「総合的な交通体系」の検討を進める必要がある。また、新たな交通システムなど低炭素な交通インフラの整備やモビリティマネジメントによる交通利用者の意識向上など、総合的に取り組む必要がある。

（２）鉄道ネットワークの構築（鉄道整備）について

計画路線には、事業性が非常に厳しい状況である路線も含まれる。鉄道整備は利用者負担が原則であるが、鉄道事業の公共性等を勘案すると、さらなる公的支援等を行うことなど、財源の確保のための新たな整備制度の仕組みも検討する必要がある。

一方で、鉄道事業の安定的な経営のためには、需要を確保していくことが重要である。そのためには、沿線での開発（再開発）計画と十分な調整を行い、計画路線沿線の需要の把握に努める必要がある。また、沿線の道路整備を合わせて行うことにより、バス等端末交通との連携による駅へのアクセス利便性を高め、需要の喚起を図ることが必要である。

財源や需要の確保とともに、建設費や運営費などの支出を抑えることも、鉄道事業としての採算性確保にあたっては重要である。したがって、需要等の精査により最適なルート・駅位置を選定するなど、施設の整備を必要最小限に抑え、建設費の低減を図ることが重要である。また、地元関係者などの理解・協力を得られるように努め、工事の円滑化を図って建設期間を短縮することも、事業費の削減のうえでは重要である。



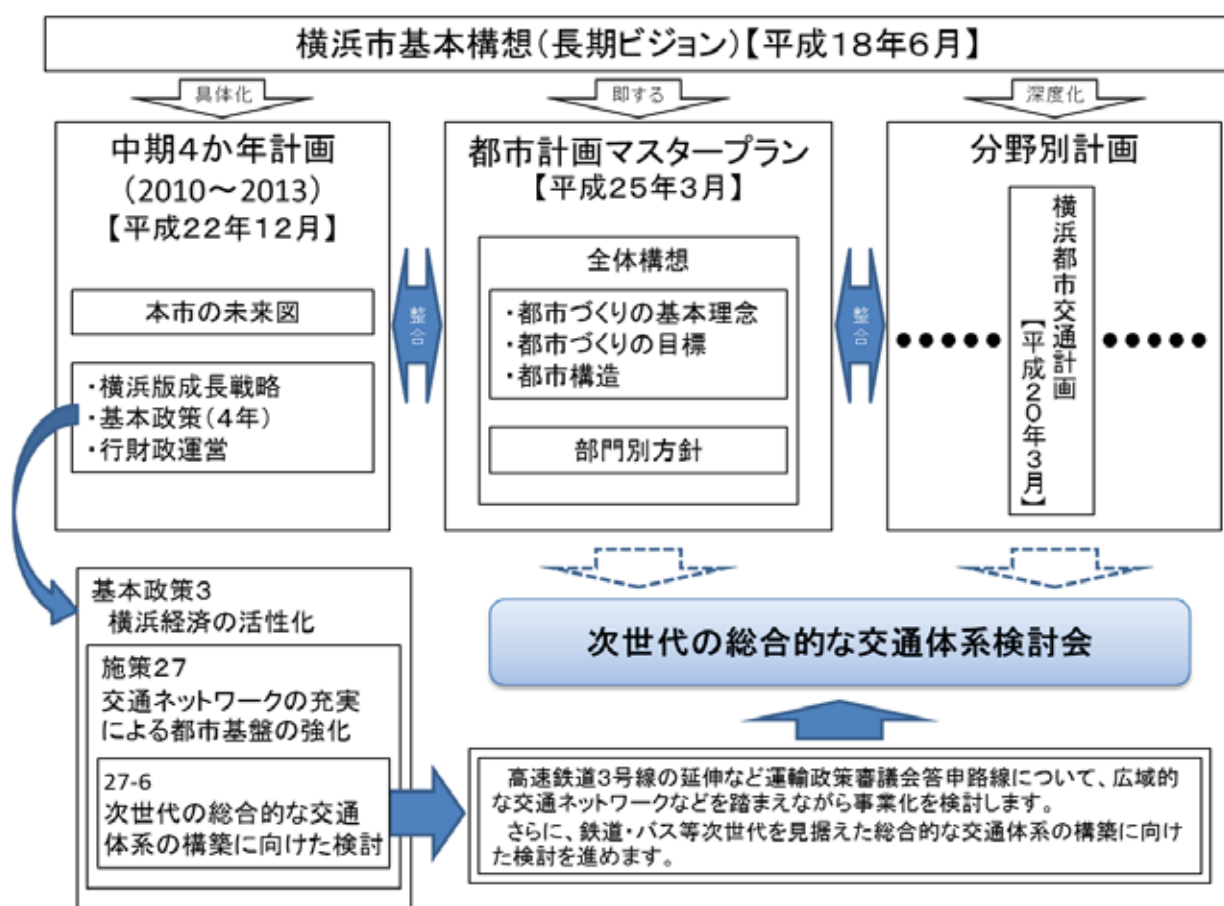
図Ⅲ－１ 検討の位置付け（再掲）

■次世代の総合的な交通体系検討会

(1) 検討会の位置付け

本検討会は、横浜市中期4か年計画（2010～2013）に掲げられた施策である「交通ネットワークの充実による都市基盤の強化」の中で、「次世代の総合的な交通体系の構築に向けた検討」を行うものである。

平成25年3月に改定された横浜市都市計画マスタープランや、分野別計画である横浜都市交通計画を踏まえて検討を行った。



(2) 検討会の目的

- 横浜市における鉄道の現状を整理するとともに、近年開業した鉄道路線における整備効果を検証し、将来の高齢化・生産年齢人口の減少を見据えた交通（鉄道、バス等端末交通、駅）に関する課題を抽出する。
 - 鉄道整備によって得られる効果（速達性やまちづくりなど）の検討を踏まえ、運輸政策審議会答申路線のうち未着手である路線の必要性や事業の採算性について検討する。
- さらに、鉄道・バス等次世代の総合的な交通体系について検討し、方向性を示す。

(3) 検討経緯

平成 23 年 12 月 21 日 第 1 回次世代の総合的な交通体系検討会

- ・ 横浜市の概況と上位計画
- ・ 横浜市における鉄道の現状と近年整備済み 3 路線の概況
- ・ 鉄道に関する市民アンケートの紹介

平成 24 年 2 月 9 日 第 1 回ワーキング

平成 24 年 4 月 17 日 第 2 回ワーキング

平成 24 年 6 月 25 日 第 2 回次世代の総合的な交通体系検討会

- ・ 近年整備済み 3 路線の整備効果の検証
- ・ 将来を見据えた交通に関わる課題の整理
- ・ 運輸政策審議会答申未着手路線の概要

平成 24 年 8 月 20 日 第 3 回ワーキング

平成 24 年 11 月 1 日 第 4 回ワーキング

平成 24 年 12 月 27 日 第 3 回次世代の総合的な交通体系検討会

- ・ 運輸政策審議会答申未着手路線の検討
- ・ 中間まとめの構成案

平成 25 年 2 月 8 日 第 5 回ワーキング

平成 25 年 4 月 19 日 第 4 回次世代の総合的な交通体系検討会

- ・ 運輸政策審議会答申未着手路線の検討
- ・ 鉄道整備・交通体系の検討（概要）

平成 25 年 8 月 2 日 第 6 回ワーキング

平成 25 年 11 月 18 日 第 7 回ワーキング

平成 26 年 1 月 27 日 第 5 回次世代の総合的な交通体系検討会

- ・ 鉄道整備・交通体系の方向性の検討（横浜市とりまとめ案）

次世代の総合的な交通体系検討会 委員名簿

議 委 員	長	屋 井 鉄 雄	東京工業大学大学院総合理工学研究科教授
	員	岸 井 隆 幸	日本大学理工学部土木工学科教授
	〃	羽 田 耕 治	横浜商科大学商学部貿易・観光学科教授
	〃	村 木 美 貴	千葉大学大学院工学研究科教授
	〃	田 邊 勝 巳	慶応義塾大学商学部准教授
	〃	谷 口 綾 子	筑波大学大学院システム情報工学研究科講師
	〃	浅 羽 義 里	神奈川県県土整備局都市部長
	〃	桑波田 一 孝	横浜市政策局政策担当部長
		(征 矢 雅 和)	
	〃	黒 水 公 博	横浜市都市整備局都市交通部長
オ ブ ザ ー バ ー		(渡 邊 圭 祐)	
		(奥 山 勝 人)	
		清 水 喜代志	国土交通省都市局街路交通施設課長
		(高 橋 忍)	
		(西 植 博)	
	〃	堀 内 丈太郎	国土交通省鉄道局都市鉄道政策課長
	〃	上 野 賢 一	国土交通省関東地方整備局建政部長
		(岡 哲 生)	
	〃	鈴 木 史 朗	国土交通省関東運輸局企画観光部長
		(金 子 正 志)	
		(橋 本 亮 二)	
	〃	富 田 一 之	国土交通省関東運輸局鉄道部長
		(段 原 二 郎)	
	〃	高 瀬 昭 雄	鉄道建設・運輸施設整備支援機構計画部長
		(木 村 宏)	
特 別 委 員	〃	伊 藤 紀 昭	横浜高速鉄道株式会社経営管理部長 (第3回まで)
		(円 谷 英 樹)	
	〃	村 田 守 廣	横浜市交通局建設改良室長
		(大 西 順 一)	
		森 地 茂	政策研究大学院大学特別教授
事 務 局	〃	家 田 仁	東京大学大学院工学系研究科教授
		横浜市都市整備局都市交通部都市交通課	順不同、敬称略
	〃	一般財団法人 運輸政策研究機構	() 内は前任者

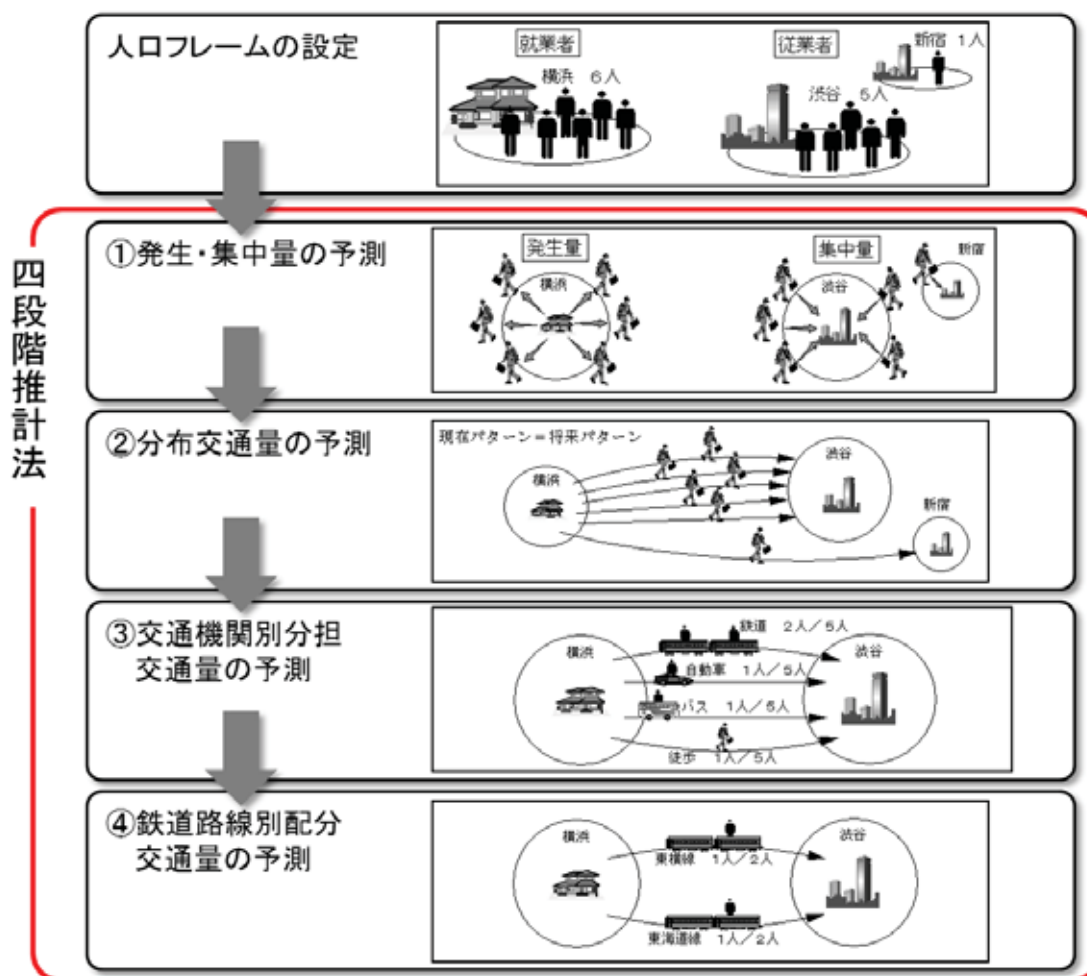
次世代の総合的な交通体系検討会 ワーキング委員名簿

議 委 員	長	屋 井 鉄 雄	東京工業大学大学院総合理工学研究科教授
	員	岸 井 隆 幸	日本大学理工学部土木工学科教授
	〃	寶珠山 正 和	神奈川県県土整備局都市部交通企画課長
		(三 枝 薫)	
	〃	鵜 沢 聡 明	横浜市政府政策課担当課長
	〃	佐 藤 正 治	横浜市建築局企画部都市計画課長
	〃	乾 晋	横浜市道路局計画調整部企画課長
		(秋 山 禎 治)	
	〃	鈴 木 智 之	横浜市都市整備局企画部企画課長
		(鈴 木 健 一)	
オブザーバー	〃	隈 元 幸 治	横浜市都市整備局都市交通部都市交通課長
		(菅 沢 重 之)	
		東 智 徳	国土交通省都市局街路交通施設課企画専門官
		(菊 池 雅 彦)	
	〃	二 井 俊 充	国土交通省鉄道局都市鉄道政策課企画調整官
		(栗 原 弥 生)	
	〃	高 桑 圭 一	国土交通省鉄道局都市鉄道政策課駅機能高度化推進室長
		(川 口 泉)	
	〃	能 勢 和 彦	国土交通省関東地方整備局建政部都市整備課長
		(尾 上 佑 介)	
		(中 西 賢 也)	
	〃	榎 本 考 暁	国土交通省関東運輸局企画観光部交通企画課長
		(荒 木 智 彦)	
	〃	岩 田 信 晴	国土交通省関東運輸局鉄道部計画課長
		(兵 動 宜 久)	
	〃	山 崎 敏 弘	鉄道建設・運輸施設整備支援機構東京支社計画部担当部長 (鉄道建設・運輸施設整備支援機構東京支社計画部調査第一課長)
	〃	千 葉 健 志	横浜高速鉄道株式会社経営管理部経営企画課長
		(大 石 龍 巳)	
	〃	佐々木 雅 彦	横浜市交通局建設改良室建設改良課長
		(谷 畑 一 行)	
特 別 委 員		中 村 文 彦	横浜国立大学大学院工学研究科教授
事 務 局		横浜市都市整備局都市交通部都市交通課	順不同、敬称略
〃		一般財団法人 運輸政策研究機構	() 内は前任者

■需要規模・概算事業費・収支採算性の試算の前提条件

(1) 需要規模の試算

- 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：都市内旅客、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 年東京都市圏パーソントリップ調査、横浜市の将来人口推計（平成 24 年 12 月 27 日公表）等
- 5) 需要予測手法：
発生・集中量、分布交通量、交通機関別分担交通量、鉄道路線別配分交通量の 4 つの予測を段階的に進める「4 段階推計法」を用いた。



6) 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した。

7) 開発人口：

- ・ 横浜市域、川崎市域において開発人口を設定した。
- ・ 平成 24 年 8 月現在で工事着手済など、事業中の「土地区画整理事業」と「市街地再開発事業」のみ（計画人口が概ね 500 人以上）を対象とした。

8) 鉄道ネットワーク条件

①所要時間

各駅停車のみの運行を設定した。表定速度は、市営地下鉄ブルーライン及びグリーンラインを参考に、35km/h のケースと 40km/h のケースを設定した。

②乗換時間

接続する路線の乗換駅の想定位置などから乗換時間を設定した。なお、駅の構造など詳細は未検討であるため、感度分析ケースとして乗換時間を 2 割増としたケースについても設定した。

（＊表定速度を 35km/h と設定したケースについて乗換時間を 2 割増と設定した。）

③運行本数

接続する市営地下鉄ブルーライン・グリーンライン（横浜市交通局）、みなとみらい線（横浜高速鉄道）の運行本数を参考に設定した。

④運賃

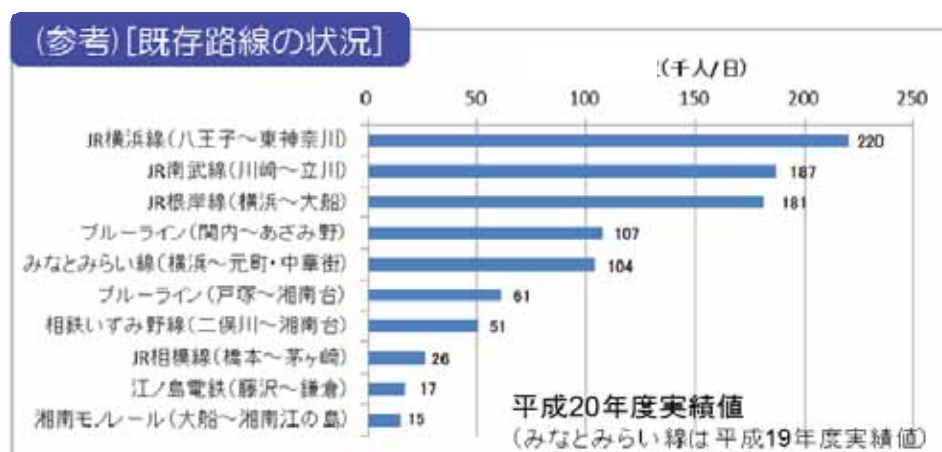
接続する横浜市交通局及び横浜高速鉄道の運賃体系と同じ（通算運賃）とした。

9) 需要規模を示す指標について

他路線との比較ができるように、路線の 1 日当たりの平均乗客数（輸送人員）を表す「輸送密度」を指標として示す。

輸送密度＝1 日当たりの輸送人キロ／営業キロ

- ・ 輸送人キロ：輸送した旅客（人）にその乗車距離（キロ）を掛けた累積
- ・ 営業キロ：営業線の長さを示し、旅客を輸送する発着駅間のキロ数



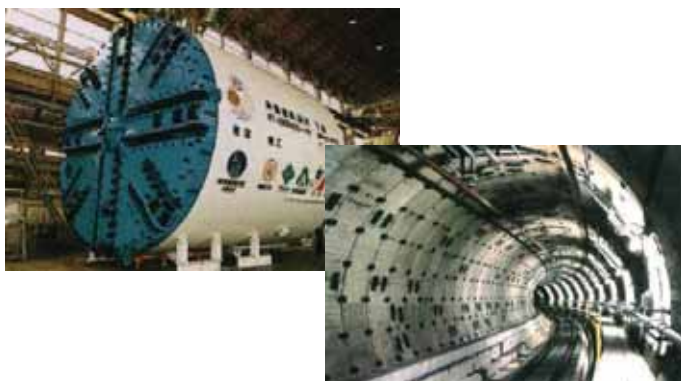
(2) 概算事業費の試算

1) 高速鉄道3号線の延伸

- ・ 現在の高速鉄道3号線（市営地下鉄ブルーライン）と同様のシステムである普通鉄道を想定して試算した。
- ・ 他路線を含む施工実績などをもとに、全線シールド工法の場合と、山岳工法を併用した場合で試算した。

2) 横浜環状鉄道

- ・ 全線が開業した場合の新設区間について、概算事業費の試算を行った。
- ・ 元町・中華街～根岸間については、現在のみなとみらい線と同様のシステムである普通鉄道を想定し、みなとみらい線の施工実績などをもとに試算した。
- ・ 日吉～鶴見間、中山～根岸間については、現在の高速鉄道4号線（市営地下鉄グリーンライン）と同様のシステムである小型鉄道（リニアメトロ）を想定し、グリーンラインの施工実績（高架部を除く）などをもとに試算した。
- ・ 全線シールド工法の場合と、山岳工法を併用した場合で試算した。



シールド機械（上）と完成後のシールドトンネル（下）



出典：鉄道・運輸機構ホームページ

山岳トンネルの工事状況

(3) 収支採算性の試算

- ・ 試算した需要規模及び概算事業費をもとに、収支採算性の試算を行った。
- ・ 概算事業費が大きいケースについて、需要が大きい場合（基本ケース）と小さい場合（リスクケース）の試算を行った。
- ・ 試算にあたっては、「地下高速鉄道整備事業費補助」の導入を想定し、補助率を70%とした場合の、累積資金収支の黒字転換に要する年数を試算した。
※採算性については、概ね30年程度での黒字転換が目安となっている。
- ・ 物価上昇等による運賃上昇は見込まないものとした。
- ・ 計算期間内の設備投資は、車両更新のみとした。