

＜取組の事例＞

■郊外部を中心とした施策

- ・横浜市生活交通バス路線維持支援事業（参考-1）
- ・地域交通サポート事業（参考-2）
- ・モビリティマネジメント推進事業
- ・地域交通の維持・活性化方策の検討

■都心部を中心とした施策

- ・横浜都心部コミュニティサイクル事業（参考-3）
- ・河川や内港地区を活用した水上交通の社会実験（参考-4）
- ・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（参考-5）
- ・都心臨海部と郊外部の再生・活性化に向けて（参考-6）
- ・都心臨海部における新たな交通システムの導入検討

生活交通バス路線維持の取組

横浜市生活交通バス路線維持制度

1 趣旨

既存のバス路線が廃止されることによる交通不便地域の発生を回避し、市内の生活交通として必要なバス路線（横浜市生活交通バス路線）を維持するため、事業者に補助金を交付し、市民の日常生活の利便性を確保します。

2 補助制度の概要

(1) 補助事業対象路線

神奈川県生活交通確保対策地域協議会において路線の維持が必要と認められ、市長が指定した路線で、補助事業対象要件を満たす路線。

(2) 補助事業対象要件

バスの実走行1 km当たりの輸送人員（乗客）が概ね5人以上であり、次のいずれかに該当するもの。

- 廃止によって駅から1 km、他のバス停から300mの圏内から外れる地域が発生する路線。
- 最寄り駅まで15分圏内の達成人口が減少する路線。
- 廃止によって駅や区役所への移動方法が市域外を経由するなど、アクセスが著しく低下する地域が発生する路線。

駅まで15分圏域の考え方

1. 自宅から最寄り駅までの所要時間とする。
2. 平日の通勤時間帯（概ね午前7～8時）とする。
3. 交通手段としては、徒歩及びバス利用とし、二輪車・自動車は対象外とする
4. バス停の待ち時間は考慮しない。
5. ゴルフ場、大規模緑地、米軍接収地、ふ頭等の将来住宅地と想定されない地域は除外する。
6. 新交通システムにはバスによるアクセスはないものとする。

(3) 補助事業対象者

道路運送法に定めるバス事業者の中から公募し決定。

(4) 補助事業対象期間

原則3年間を目安に補助し、運行方法等について3年ごとに見直し。

(5) 補助金額算出方法

経常費用（運行経費等）に対する経常収入（運賃収入等）の欠損分を補助。

* 横浜市生活交通バス路線の利用状況と補助金額については、横浜市道路局ホームページ「<http://www.city.yokohama.lg.jp/doro/plan/bus/data.html>」で公開している。
平成24年度の補助金額は、18路線で計436,932（千円）となっている。

3 現在の対象路線



図 生活交通バス路線

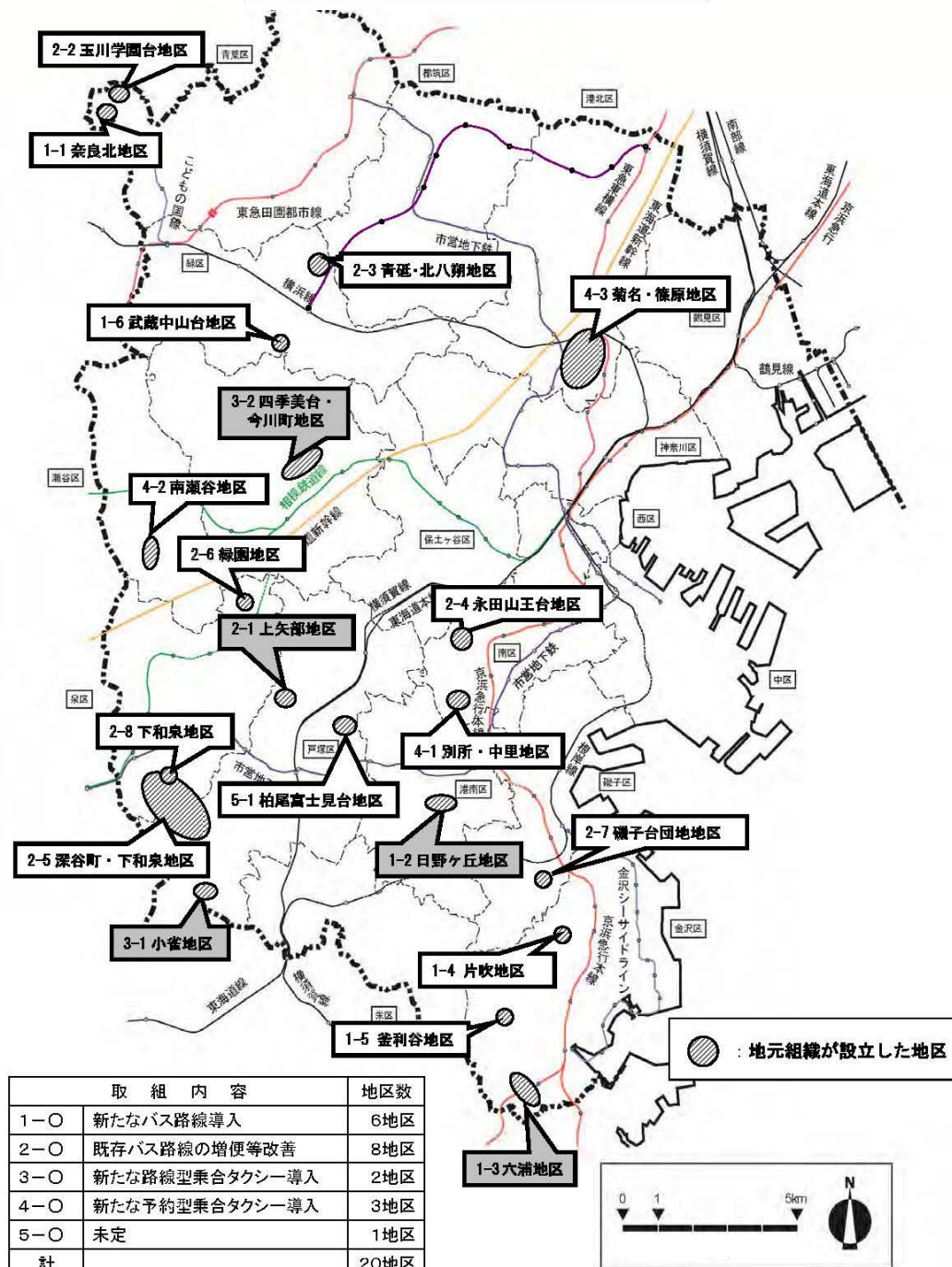
出典 道路局ホームページ

地域交通サポートの取組

坂道が多い横浜では、既存バス路線がない地域などで、住民の方々が集まり、小型バスなど生活に密着した交通手段の導入に向けて取り組みを行っているケースが多く見られる。

このような地域の主体的な取組がスムーズに進むように、横浜市では運行にいたるまでの事業の立ち上げに対して支援を行い、通院、買い物、通勤、通学等様々な目的の方が一緒になって乗りあって移動できる公共交通サービスの実現を目指している。

地域交通サポート事業取り組み状況一覧図



第2回横浜市地域公共交通会議(平成26年1月14日開催)より

横浜市地域交通サポート事業 ～取り組みを進めるにあたって～

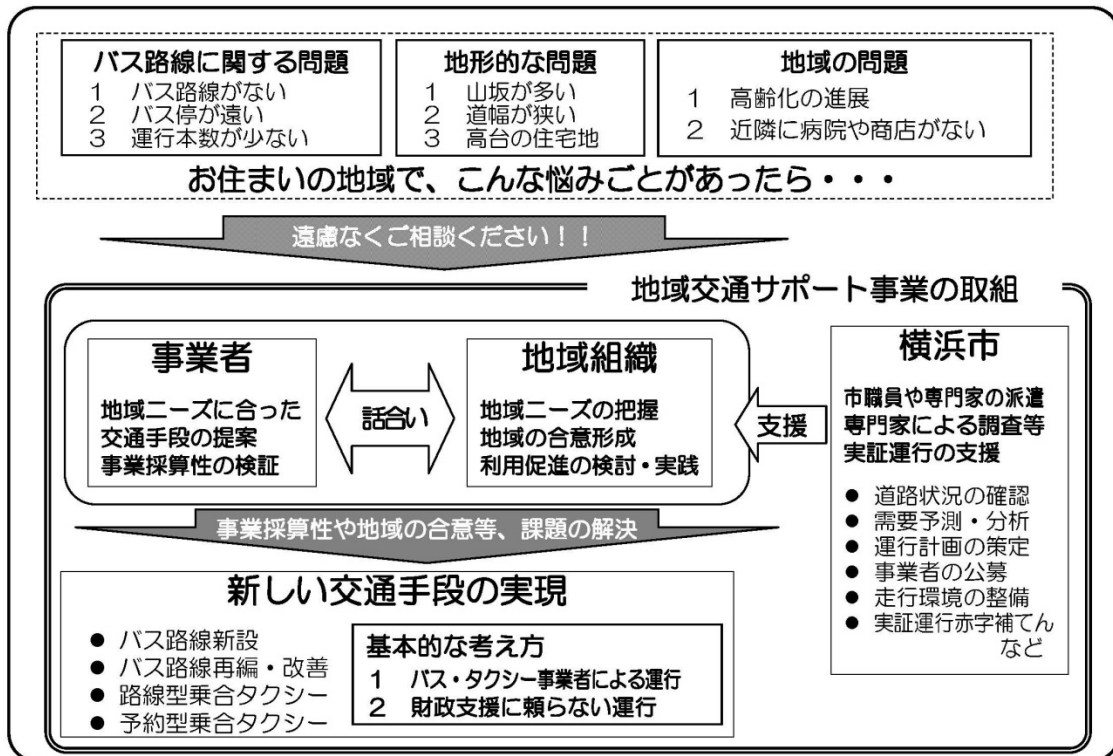
〇はじめに

市内の路線バスの利用者は、この10年間で約10%減少しています。収益悪化に対応するため、バス事業者は利用者が少ない路線を減便し、利用者が多い路線に振替える等、運行効率の改善を図りながら、併せて人件費等のコスト削減も行い、路線をなんとか維持してきました。

しかしながら、これらの対策には限界があり、今後も利用者の増加が望めない状況では、バス路線の新設や増便等の要望に対して、十分に応えられません。

横浜市では、既存のバス路線廃止による交通不便地域の発生を回避するため「横浜市生活交通バス路線」に補助金を交付し、維持していますが、その他路線は、市営バスも含め、バス事業者が利用者の運賃収入等で、運行しています。

こうした状況を踏まえ、「横浜市地域交通サポート事業」では、主体的に活動される皆様の交通に関する地域ニーズについて、専門家による調査を行い、事業者と一緒に地域にふさわしい持続可能な交通のあり方を考えながら、需要予測や地域での公共交通利用促進の取り組みを通じて、身近な地域交通の実現を支援します。



●チェックポイント1 ー地域交通の導入に関わる三大必須条件ー

1 利用者

→毎日、たくさんの方のご利用が期待できますか？

2 道路

→車両（バス等）が安全かつ、円滑に通れる道路はありますか？

3 地域合意

→バスが走行することやバス停の位置など、住民の皆さんの理解が得られていますか？

●チェックポイント2 一行きたい場所はどこですか？

運行ルート・輸送方式の選定

※ 運転手1人・バス1台を使用すると仮定

	出発地	目的地	模式図	路線の特徴	備 考	難易度
ピストン輸送型	1 か所	1 か所		- 移動パターンの把握が容易 - 効率的な運行ができる - 沿線居住者が少ないと採算がとりづらい	- 目的地に短時間で行くことができる - 運行回数が最も多い - 利用エリアが限られる	易
		複数		- 移動パターンの把握が比較的容易 - 速達性や効率的な運行に劣る	- 複数の目的地に行くことができる - 目的地が多いほど乗車時間が長くなる	
循環輸送型	複数	1 か所		- 移動パターンの把握が比較的容易 - 双方向循環では運行間隔が長く、運行効率が悪い	- 広い範囲の居住地をカバーできる - 片方向循環の場合、乗車時間が長くなる場合がある	難
		複数		- 移動パターンの把握が困難 - 非効率的な運行になりやすいので、需要が見込める状況ならば、ピストン輸送型に分割する方法も検討すべきである	- 広い範囲の居住地をカバーできる - 複数の目的地に行くことができる - ピストン輸送型に比べ、輸送効率が悪く、運行コストが高い - 循環輸送のため、乗車時間が長くなる	

運行車両の特徴

	バス事業者			タクシー事業者(実証運行時)	
	大型バス	中型バス	小型バス	ワゴン型車両	セダン型車両
諸元(長さ×幅)	11m×2.5m	9m×2.3m	7m×2.1m	5.4m×1.9m ※市販されている車両の最大値	4.9m×1.8m
乗客定員	約 80 人	約 60 人	約 30 人	9 人	4 人
最小道路幅の目安	5.5m	5.1m	4.7m	4.3m	4.1m
運行経費の目安 ※各種資料による本市推計	約 5～6 万円/日・台(8 時間運行の場合)			約 3 万円/日・台(8 時間運行の場合)	
満員乗車での売上げ (1 便あたり理論値) ※割引運賃は考慮しない	16,800 円 (80 人×210 円)	12,600 円 (60 人×210 円)	6,300 円 (30 人×210 円)	2,400 円 (8 人×300 円)	1,200 円 (4 人×300 円)
備 考			新規購入が必要 輸送力が劣るため、他路線転用が難しい	車両購入を伴うため、事業参画のハードルが高い	1 回の輸送量が少なく、採算性に課題あり

○バス路線の運行コスト削減や車両選定に関する考え方

バス利用者を増加させるには、「路線を延長して沿道利用者を増やす方法」と「路線を短縮して運行頻度を上げ、需要を喚起する方法」がありますが、一般的に「路線を短縮する」後者がコスト削減には有利に働きます。

また、バス路線の運行コストは、バスの大きさに関わらず 1 台につき約 5～6 万円/日かかるため、輸送需要がはっきりしない路線新設の場合、バス 1 台、運転手 1 人で運行できる運行計画（ダイヤ）とし、リスクを最小限にしているようです。

バス事業者の車両選定の傾向は、バス利用者の減少や輸送コスト削減の観点から、一人のドライバーで運べる利用客数が一番多い大型バスの運行に重点を置いており、中型バス・小型バスの保有台数は減少してきています。

そのため、特に輸送効率が劣る小型バスは、余剰車両がなく、路線の新設にあたり車両購入が必須であり、小型バスが導入される前提条件は、中型バスが通れない道路の状況で、かつコストが賄える利用者が確実に見込める場合に限られると考えるのが妥当と言えます。

●チェックポイント3 —どんな活動をするの？—

地域の交通を地域の方で実現する意識を持っていただくことで、多くの方が利用し、将来にわたって継続的な運行を目指します！

そのために、地域の方々が取組む内容としては

- ・ 運行ルートを選定では・・・

バス路線運行の目的を皆様で再確認し、問題点を共有していただきます。

地域の中で本当に困っているエリアがどこかを皆様で話し合ってください。

- ・ 地域の合意形成では・・・

地域の方が中心となり、地域内のバス通過やバス停の設置について、沿道の方の理解と合意を得ていただきます。

既存のバス路線がある場合は、事業者を交え、その路線を含めた再編計画について、話し合ってください。

- ・ 継続的な利用では・・・

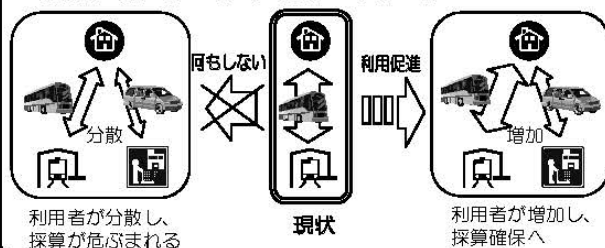
地域の方の積極的かつ継続的な乗車が、バス路線の維持のために重要なので、バスに乗りいただくのは勿論、地域の方に対してバスの利用促進に関する啓発活動をお願いします。

地域の組織

分類	活動団体	活動の傾向
世話人型	世話人組織 (町内会が推薦する活動組織)	取り組み路線の傾向：ピストン輸送型が多い ・ 世話人等、事務局の負担が大きい ・ 目的地を絞り込みやすい ・ 移動パターンの把握が容易 ・ 他の町内会で理解が得られない可能性がある
単位町内会型	町内会・自治会など	・ 比較的単純なルートになりやすい ・ 比較的目的地を絞り込みやすい ・ 目的地の分散化時は循環輸送型になりやすい
町内会ボトムアップ型 (単位町内会からの要望に対し、 連合町内会の交通部会等で検討)	連合町内会 (一般的に各町内会からの 代表者により構成された組織)	取り組み路線の傾向：ピストン輸送型が多い ・ 地域における大まかなニーズを把握しやすい ・ バス停やルートの合意形成が図りやすい ・ 目的地が分散化されるため冗長なルートになりやすい ・ 移動パターンの把握が難しい ・ 付き合いでの取り組みになりやすい ・ 必要性が希薄になりやすい
トップダウン型 (連合町内会の交通部会等で 広域の交通問題として検討)		

地域交通は、小さく産んで、大きく育てましょう！

【検討の前に少し考えてみましょう！】



既にバスが運行している地域で、新たにバス路線が運行すると、それぞれの路線に利用者が分散し、新旧バス路線とも採算性が確保できなくなる可能性が生じます。

そのため、新しい路線の運行実現をゴールとせずバス利用促進の活動を行い、積極的にバスに乗り乗る機会を増やすなど、バス利用者の増加に取り組むことが重要です！

○地域交通サポート事業の取り組み内容

現在、20地区で取り組みを行っています。

種別	内容・特性	取組地区	車両
バス路線の新設	バスの通行に十分な道路幅員と需要が見込める地域を対象として、バス事業者がバス路線を新設するもの ・ 定時定路線運行	(本格運行済み) ・ 金沢区六浦地区 ・ 港南区日野ヶ丘地区 (検討中) ・ 青葉区奈良北地区 ・ 金沢区片吹地区 ・ 金沢区釜利谷地区 ・ 緑区武蔵中山台地区	大型バス・小型バス 
既存バス路線の再編・改善	現在運行している路線バスを利用者のニーズに合ったサービスに変更するもの ・ バスの増便 ・ 路線の延伸 ・ 路線の経路変更、再編等	(本格運行済み) ・ 戸塚区上矢部地区 (検討中) ・ 青葉区玉川学園台地区 ・ 緑区青砥・北八朔地区 ・ 南区永田山王台地区 ・ 戸塚区深谷町・泉区下和泉地区 ・ 泉区緑園地区 ・ 磯子区磯子台団地地区 ・ 泉区下和泉地区	
路線型乗合タクシー導入	道路幅員等、路線バスの運行できない地域や需要の少ない地域を対象として、ワゴン型車両で路線バスと同じように乗合運行するもの ・ 定時定路線運行 ・ 定員15人以下の車両	(本格運行済み) ・ 戸塚区小雀地区 ・ 旭区四季美台・今川町地区	ワゴン型車両 
予約型乗合タクシー導入	新たな路線型乗合タクシーの交通需要に満たない地域において、予約が発生した時のみ、セダン型車両を利用して乗合運行するもの ・ 不定期運行	(検討中) ・ 南区別所・中里地区 ・ 瀬谷区南瀬谷地区 ・ 港北区菊名・篠原地区	セダン型車両 
未定	相応しい交通手段について、需要、道路環境などから検討中のもの	(検討中) ・ 戸塚区柏尾富士見台地区	

※各地区で取り組んでいただいた事例

- ・ 民地へのバス待機場設置・・・マンションの敷地を利用したバス待機場を設置しました。
- ・ バス停の設置作業・・・・・・地域住民が協力してバス停を製作・設置しました。
- ・ PR・啓発活動・・・・・・実証運行開始時から利用が高まるよう、また本格運行開始後もさらに利用が増えるよう積極的・集中的にPR活動を行っています。
- ・ 地域の合意形成・・・・・・地域内をバスが通行することやルートの変更、バス停設置位置について、地域住民同士が話し合うことで合意形成を図りました。

ご不明な点は、下記連絡先「地域交通サポート担当」までご相談ください。

横浜市 道路局 企画課 交通計画担当
 電話(045)671-3800/FAX(045)651-6527
<http://www.city.yokohama.lg.jp/doro/plan/chiiki/>
 平成25年12月発行



横浜市記者発表資料

平成25年10月31日
都市整備局都市交通課



コミュニティサイクルの 本格実施に向けた 事業者の公募について

横浜市は、都心部活性化、観光振興および、低炭素化に寄与する取組であるコミュニティサイクルの本格実施に向けて、横浜市と協働で事業を展開する民間事業者を公募します。

1. 事業目的

平成23年4月から3年間実施されている「横浜都心部コミュニティサイクル社会実験」の成果をもとに、都心部における利便性、回遊性を高め、都心部の活性化や観光振興に寄与するとともに自家用車からの転換を含めた、低炭素化に寄与する取組としてコミュニティサイクルの本格実施を進めます。

2. 事業概要

実施期間：平成26年春（予定）～平成31年3月末の5年間

事業主体：横浜市と民間事業者の協働実施とし、協定書により役割分担を明確にします。

実施場所：横浜都心部（横浜駅地区、MM地区、関内地区等）

実施規模：（事業開始時）自転車300台、貸出返却拠点30か所程度

※利用状況等により、順次拡大を図ります。

3. 公募期間およびスケジュール

公募期間：平成25年10月31日（木）～平成25年12月12日（木）

11月11日（月） 参加意向申出書提出〆切

12月12日（木） 提案書提出〆切

12月下旬 事業候補者決定（予定）

平成26年1月～ 事業候補者と基本協定の協議・締結、実施準備

4. 応募資格

協定締結時、当該年度の一般競争入札参加有資格者名簿に登録された者であることを条件とします。但し、有資格者名簿に登録されていない場合、協定締結時までに登録すること等を条件に応募できることとします。また、一事業者に限らず、複数事業者による連合体の応募も可能です。

5. 選定方法

コミュニティサイクル事業の応募者は、「提案書作成要領」（下記HPに掲載）に基づき、提案書等を作成し提出してください。審査のうえ事業候補者を選定し、事業候補者と事業内容等を協議し、合意の上で協定を締結します。

6. 公募関連資料

事業説明および公募に関する資料は、下記の都市整備局都市交通課HPを参照ください。

『公募資料』<http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/toshiko/cc/koubo.html>

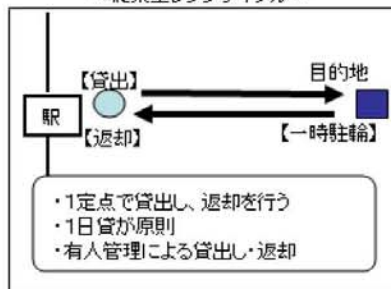
参考資料

コミュニティサイクルについて

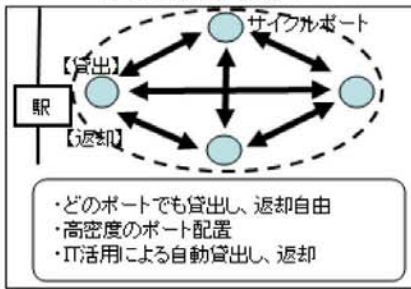
コミュニティサイクルとは？

- ・ 安価な料手で、都心部の交通手段として自転車を提供するもの。
- ・ 同一の場所での貸出しと返却を前提としたレンタサイクルと異なり、一定のエリアで複数の貸出拠点を設置し、どのポートでも貸出し、返却が可能なシステム

<従来型レンタサイクル>



<コミュニティサイクル>



横浜都心部コミュニティサイクル社会実験の成果

規模の拡大

※25.9.30現在
サイクルポート数の増加
14 か所 ⇒ 34 か所
自転車台数の増加
100 台 ⇒ 300 台

利用の増加

※25.9.30現在
累計登録者数 約 16,300 人
利用回数の推移
114 回/日 (H23 年度)
⇒424 回/日 (H25 年度見込み)



＜図-1＞横浜都心部コミュニティサイクル利用イメージ

- コミュニティサイクルの規模拡大に伴い、利用登録者は順調に増加しました。
- 社会実験の効果検証として行った利用者アンケートの結果では、利用者のうち約 92%の方に「満足」もしくは「やや満足」と回答いただきました。
- 横浜都心部におけるコミュニティサイクルの特徴として、平日と休日の利用で大きく性質が異なる事が挙げられます。平日に関しては、通勤・業務目的で、主に駅と業務地との間の短距離・短時間の移動のため、公共交通機関（主に JR 線）の端末交通として利用されています。一方、休日に限っては、観光・買物の目的で、横浜駅・新高島駅～みなとみらい（中央、新港）地区～山下公園の移動が多く、利用距離、利用時間が比較的に長いことが特徴です。

横浜都心部コミュニティサイクル社会実験の成果等は下記 URL 参照ください。

『第5回検討委員会 資料』 <http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/toshiko/cycle/committee.html>

お問合せ先

都市整備局都市交通課 都市交通経営担当課長 中村 和久 Tel 045-671-3122



横浜市記者発表資料

平成25年10月1日
港湾局 企画課
都市整備局 都心再生課

10月12日開始!

都心臨海部の再生、内港地区の活性化に向けて、水上交通の社会実験を実施します。

関東初! ～地域と連携した電池推進船による社会実験を実施します。～

横浜市では、“国際都市・横浜”の顔である都心臨海部を賑わいと活力の拠点とするため、水辺空間の活性化に向けた取組を進めています。

このたび、横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区、関内・関外地区の水辺空間において、港の魅力を生かし、回遊性強化を図るため、河川や内港地区を活用した水上交通の社会実験を実施することになりました。

実験では、低炭素交通プロモーションの一環として、環境に優しい電池推進船（東京海洋大学・らいちょうⅠ）を使用します。

ご乗船いただいた市民の皆さまのご意見など実験の成果を参考に、水上交通の実現に向けた検討を進めていきます。

なお、この社会実験実施にあたっては、地元組織によるPR活動や関連イベントもあわせて実施されます。

1 実施期間 平成25年10月12日（土）～10月20日（日）

2 実施主体 よこはま都心部水上交通実行委員会
・発起人：関内・関外活性化協議会 会長 北村宏氏
・委員長：小林直樹氏
・メンバー：地元組織（大岡川川の駅運営委員会、NPO法人「HamaBridge 濱橋会」）、
運航事業者（京浜フェリーボート㈱、㈱東京ベイガード）、横浜市

3 運航内容 1日あたり午前1便・午後1便の合計2便（強風等の荒天時は欠航）

【ルート】（裏面参照）

- ①象の鼻パーク～桜枝橋
- ②桜枝橋～ぶかりさん橋
- ③ぶかりさん橋～階段護岸
（みなとみらい大橋下）



「らいちょうⅠ」の仕様
全長 約10m
全幅 約23m
全深さ 約1.2m
電動機推進機出力 45kW
蓄電池容量 約26kWh

4 参加申込方法 郵便による申込

- ※ 往復はがきに必要事項を記載し申し込みいただき、返信はがきにより結果をお知らせします。（応募者多数の場合は抽選）
- ※ 詳細については、下記アドレス、もしくは、横浜市都市整備局都心再生課までお問い合わせください。

※リチウムイオン電池・推進モーターを動力とすることで「低騒音・低振動」、「航行中の排気ガスや二酸化炭素を出さない」、「高出力かつ短時間の充電時間」などを特徴としています。

<お問い合わせ・詳細について>

- ・URL : <http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/tosai/suijoukotu/>
（検索サイトで「横浜市 水上交通 社会実験」と検索すると表示されます。）
- ・電話 : 横浜市都市整備局都心再生課 045-671-4247

<郵便に記載していただく内容（上記ホームページでも案内します）>

代表者の氏名・住所・電話番号、乗車人数（1枚で4名まで）、乗船者全員の氏名、乗船希望日、希望区間

5 関連イベント：「第一回横浜運河パレード」

日 時：10月12日（土）11：00～13：00（11：00 桜栈橋でレセプション、出発）

ルート：大岡川・中村川・堀川を周遊

内 容: SUP(スタンダップパドルサーフィン)、シーカヤック、Eボート、プレジャーボート等
が船団を組んで、川をパレード

※ 経由する蒔田、石川町駅付近においても、地元によるイベントを予定。

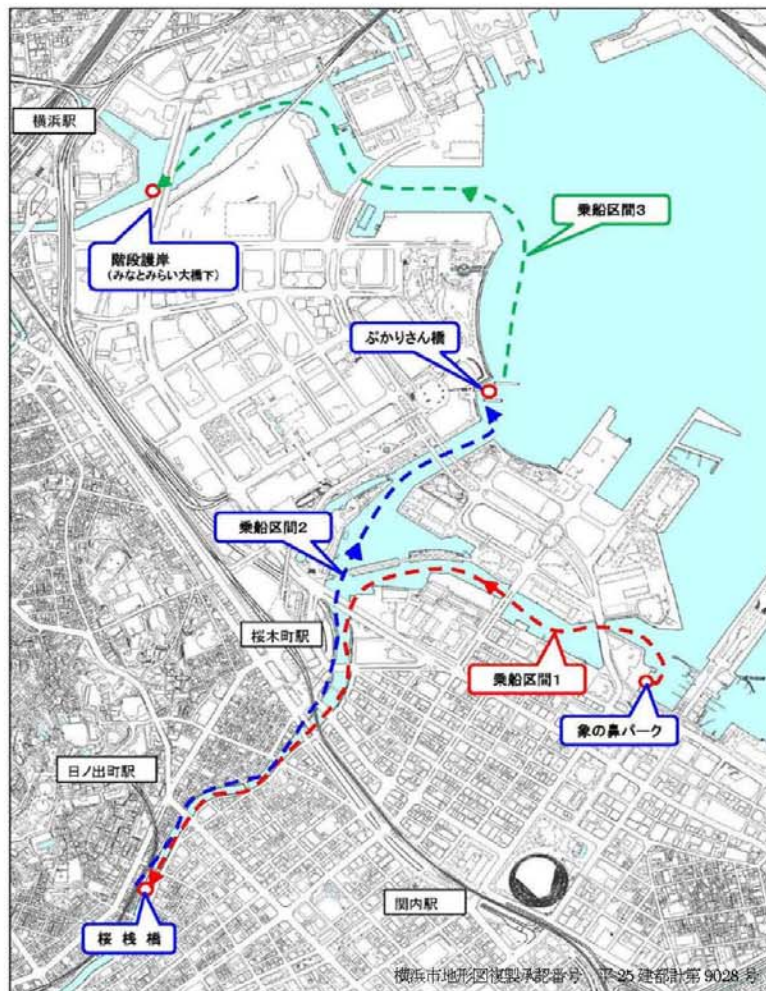
6 実験開始日（10月12日）の取材について

10月12日の午前中、実験船に乗船。

申込方法：都市整備局都心再生課担当 遠藤、大串(TEL045-671-4247)へ連絡

集合場所：10月12日（土）10:40、桜棧橋 受付に集合

7 運航ルート



お問い合わせ先

港灣局 企画調整部 企画調整課

事業推進担当課長 井上義晃 Tel 045-671-2885

都市整備局 都心再生部 都心再生課 地域再生まちづくり担当課長 村上 実 Tel 045-671-4246



横浜市記者発表資料

平成25年9月25日
横浜市
温暖化対策統括本部
プロジェクト推進課

— 低炭素都市を目指した次世代交通の推進 及び 環境未来都市の取組推進 に向けて —
国内初・超小型モビリティによる大規模カーシェアリング「チョイモビ ヨコハマ」スタート！
本日から利用者会員登録開始、10/10 出発式、10/11 から利用開始

横浜市は、中期4か年計画に「環境最先端都市戦略」を位置付け、低炭素社会に向けた需要創出による市内経済の活性化に取り組んでいます。その取り組みの一環として、低炭素型交通を推進するため、低炭素な超小型モビリティの活用を横浜市と日産自動車株式会社様が協働で進めている『ヨコハマモビリティ プロジェクト ZERO』や『環境未来都市』の取り組みとして、これまで、様々な実証を行ってきました。

このたび、国土交通省から「超小型モビリティ導入促進」事業の支援を受け、国内初となる超小型モビリティを活用した大規模カーシェアリングの実証実験を開始することになりましたのでお知らせします。なお、本日から専用サイトにて利用者の会員登録を開始するとともに、10月10日（木）に出発式を開催し、10月11日（金）から運用を始めます。

1. 実施概要

(1) サービス名：チョイモビ ヨコハマ

(2) 実施主体：日産自動車株式会社、横浜市

(3) 目的：○低炭素交通の推進

超小型EVを新たな移動手段として導入し、
マイカーからシェアリングへ

○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や新たなコミュニティの活性化へ

○横浜観光の振興

観光エリア間でのアクセス性の向上やチョイモビによる集客力アップへ

(4) 期間：平成25年10月11日～平成26年9月30日

(5) 中心エリア：横浜都心エリア（横浜駅～みなとみらい21～山手・元町を含むエリア、裏面参照）

(6) 主な内容：・実証内容：観光・業務・生活等における低炭素な移動手段としての有用性やビジネスモデルの検討等

・車両台数、貸渡返却箇所：約100台、約70箇所（約140台分）

（※30台、約45箇所（約90台分）で開始し順次拡大）

・運営方法：貸渡返却手続はスマートフォン等/ICカードを活用。

・利用料金：20円/分（課金によるビジネスモデル実証実験）

(7) 利用方法：



- ① 専用サイトにて利用者会員登録
- ② 特定日にて安全講習を受講（安全講習は初回のみ）
- ③ 会員証発行（ICカード）

お問い合わせ先：チョイモビ ヨコハマ運営事務局

TEL : 0120-458-023

専用サイト：<http://www.choi-mobi.com/>

裏面あり



2. 出発式の開催

「チョイモビ ヨコハマ」のオープニングセレモニーとして10月10日に出発式を開催します。

(1) 日時：2013年10月10日(木) 15時30～16時30分(14時45分 受付開始)

(2) 場所：グランモール公園「美術の広場」

※取材をご希望される場合、申し込みが必要となりますので、別紙「超小型モビリティを活用した大規模カーシェアリング実証実験 出発式開催のご案内」をご覧くださいお申し込みください。

参 考

■概ねの中心エリア、予約・駐車イメージ



■超小型モビリティの概要

- ・車名 NISSAN New Mobility Concept (日産自動車株式会社)
- ・リチウムイオン電池を搭載した電動車両、最高速度 時速 80km (本実証では高速道路・自動車専用道等は不可)
- ・長さ 234cm、幅 123cm、高さ 145cm、車両重量 500kg、定員 2名
- ・100%電動車両である「NISSAN New Mobility Concept」は、CO2 排出ゼロの環境に優しい車両であり、軽自動車よりもコンパクトで車両感覚のつかみやすさと周囲の見通しの良さを有する車両です。

■ヨコハマ モビリティ “プロジェクト ZERO” (YMPZ)

横浜市と日産自動車株式会社は、低炭素型次世代交通の実現に向けて、電気自動車やエコ運転の普及をはじめとした総合的な自動車交通施策に関する5か年間(平成21～25年度)のプロジェクトを協働で進めています。

お問い合わせ先

実施概要について

横浜市 温暖化対策統括本部 企画調整部 プロジェクト推進課長 吉田雅彦 Tel 045-671-2636

出発式について

チョイモビ ヨコハマ実行委員会(ウィタン アソシエイツ内)担当:重田(おもだ) Tel 03-5228-0621



横浜市記者発表資料

平成25年1月9日
政策局 政策課
建築局 企画課
都市整備局 企画課
港湾局 企画調整課

都心臨海部と郊外部の再生・活性化に向けて

取組のねらい

人口減少・超高齢社会の到来により活力低下が懸念される中、災害に強いまちづくりや地球温暖化への対応を含めた都心臨海部と郊外部の再生・活性化を進め、企業や市民の皆様の足元をしっかりと支える戦略を打ち出し、大都市横浜が日本の成長を支えるエンジンとして、取り組んでいく必要があります。

「経済」「福祉」「まちづくり」など多様な政策を統合し、新たな成功モデルを構築して市内展開をするとともに、世界に発信し、ビジネスチャンスをグローバルに展開し、横浜経済の基盤強化を図ります。

横浜最大の資源である「港」を臨む都心臨海部では、中長期を見据えたマスタープランづくりを進めるとともに、緑豊かな住宅地を抱える郊外部では、住宅地や駅周辺を再生し、若者をはじめとした多くの人を惹きつける魅力あるまちづくりを進め、雇用の場の確保や地域経済の活性化を目指します。

1 都心臨海部再生 マスタープランの策定

本市の持続的な成長・発展を図るため、新たに都心臨海部の将来構想づくりに着手します。

(1) 計画対象区域

環境未来都市、国際戦略総合特区、特定都市再生緊急整備地域のトリプル指定を活かして機能強化に取り組んでいる、横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区、関内・関外地区、土地利用

の検討を進めている山下ふ頭周辺地区に、新たな街づくりへの期待が高まっている東神奈川臨海部周辺地区を加えた5地区を中核とし、それぞれの地区の魅力を最大限活かした計画づくりを行います。

(2) 今後の進め方

プロジェクト体制を整えて、市民の皆様や企業、専門家、関係機関の方々など幅広くご意見を伺いながら、地区毎の整備方針を踏まえて、都心臨海部のマスタープランとして取りまとめます。

2 持続可能な郊外部の再生（裏面参照）

(1) 持続可能な住宅地再生への取組

鉄道事業者や企業、UR都市機構等と連携し、高齢者から子供まですべての世代が安心して住み続けられるよう、介護・医療、子育て・教育などの新たな仕組みをつくり、身近なビジネスの場を創出します。

また、地域コミュニティの新たな構築を図るなど、郊外住宅地再生の成功モデルを作り上げて、全市展開に繋げます。

(2) 駅周辺の拠点再生に向けた取組

少子化・超高齢社会に必要な機能を集積し、働く場、消費の場として、地域の生活や経済を支える拠点となるよう、郊外部の駅周辺の再生を進めます。

(3) 計画的な土地利用の誘導に向けた取組

土地利用転換や市内米軍施設の跡地利用などの機会を捉え、良好な緑環境を保全しながら、より魅力的で夢の描けるまちづくりを進めます。

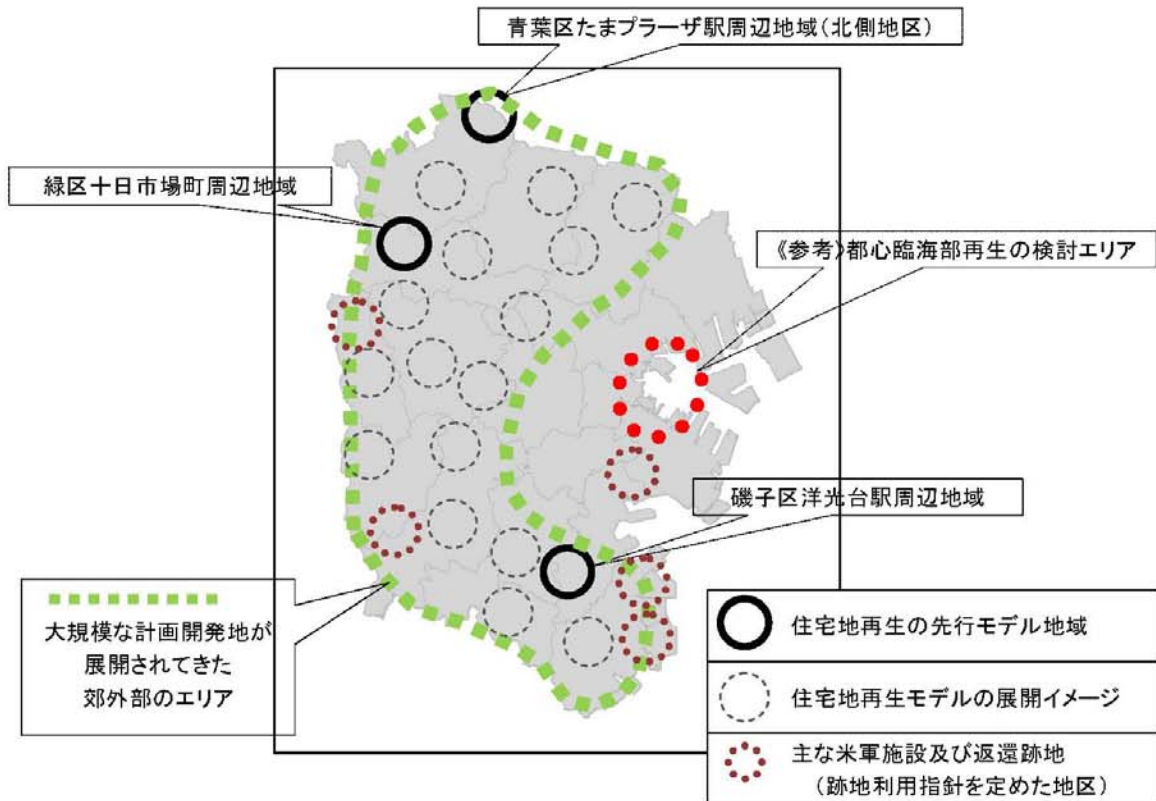
【都心臨海部の5つの地区】



お問い合わせ先

政策局 政策部 政策課	担当課長	鶴澤聡明	Tel 045-671-4202
建築局 企画部 企画課	企画課長	黒田 浩	Tel 045-671-3627
都市整備局 企画部 企画課	企画課長	鈴木健一	Tel 045-671-2005
港湾局 企画調整部 企画調整課	企画調整課長	厨川研二	Tel 045-671-2877

持続可能な郊外部の再生 (関連図面)



青葉区たまプラーザ駅周辺地域(北側地区)での取組例

