

## 本市を取り巻く交通ネットワークの変化について

広域的には、首都高速中央環状線、首都圏中央連絡自動車道(圏央道)など、首都圏3環状道路の整備が進むほか、羽田空港のさらなる国際化の取組や、中央新幹線(リニア)の整備が進められています。

また、市内では、神奈川東部方面線や横浜環状道路等(北線、北西線、南線及び横浜湘南道路)の整備が進んでおり、横浜を取り巻く人やモノの流れが大きく変化していくことが見込まれます。

### 【広域】

#### 【首都高速 中央環状線】

2015年3月、大橋ジャンクションから大井ジャンクションが開通したことにより、全線が開通

#### 【首都圏中央連絡自動車道(圏央道)】

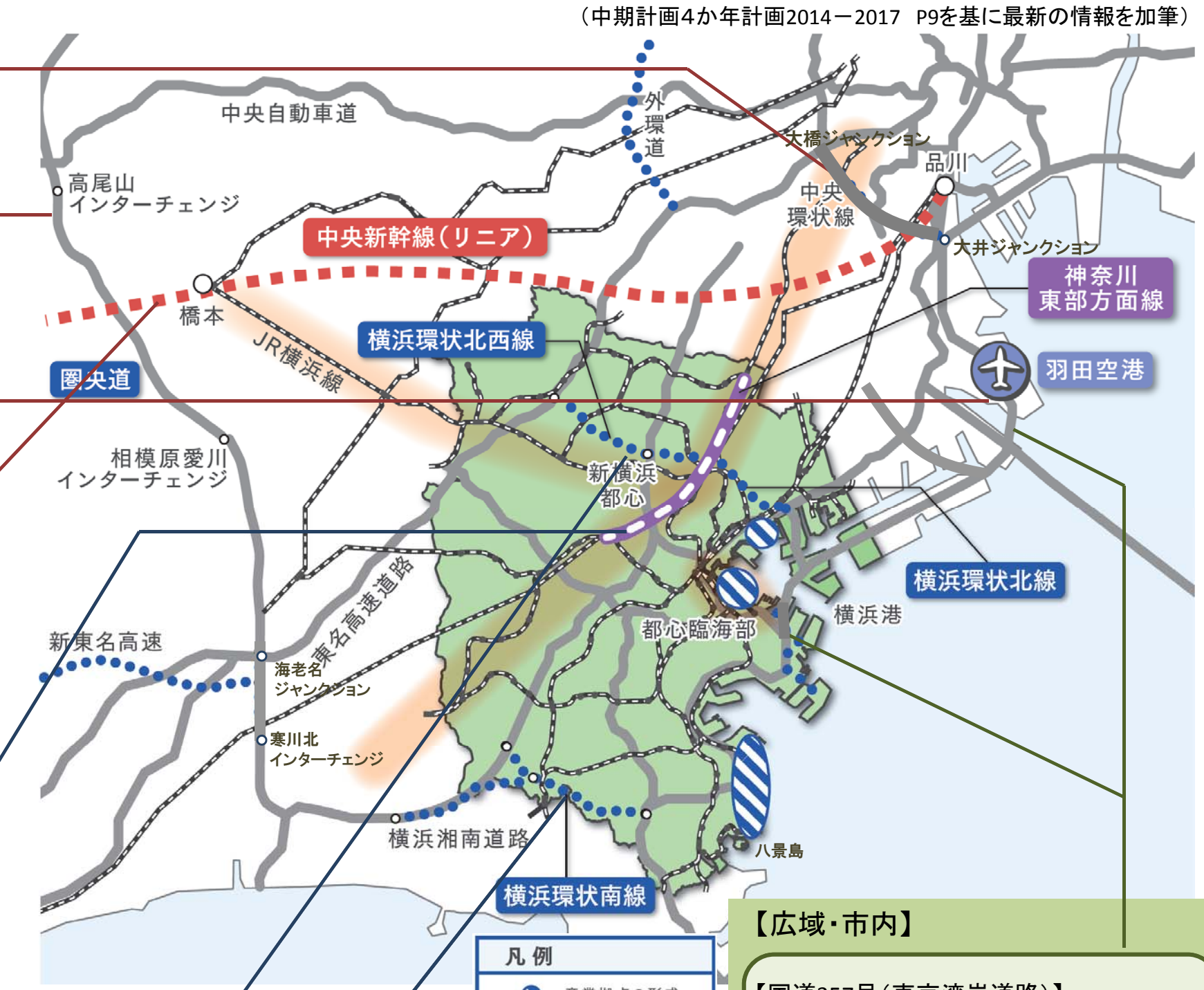
2015年3月、寒川北インターチェンジから海老名ジャンクションまで開通し、藤沢市から関越自動車道まで連結(2015年10月に東北自動車道まで連結)

#### 【羽田空港】

2020年までに国際線発着枠を、9万回から12.9万回に拡大すべく取組中(3.9万回 増)

#### 【中央新幹線(リニア)】

2027年開業に向け整備中(設置駅:品川駅、橋本駅 他)



### 【市内】

#### 【神奈川東部方面線】

整備中(開業時期 調整中※)

※今年8月に整備主体(鉄道・運輸機構)が、相鉄・JR直通線について2019年度下期、相鉄・東急直通線について2022年度下期の開業見通しであることを発表

#### 【横浜環状道路】

北線 : 2017年3月開通

北西線 : 東京2020オリンピック・パラリンピックまでの開通を目指して整備中

南線※1 : 2020年度※2の開通に向け整備中

※1 南線は横浜湘南道路とともに、圏央道の一部を構成します  
※2 土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合

### 【広域・市内】

#### 【国道357号(東京湾岸道路)】

・羽田空港と川崎市を繋ぐ、多摩川トンネルについて、早期整備に向け取組中。  
・2016年3月に本牧地区が開通し、大黒ふ頭から八景島までが連結。

都心臨海部強化に向けた考え方

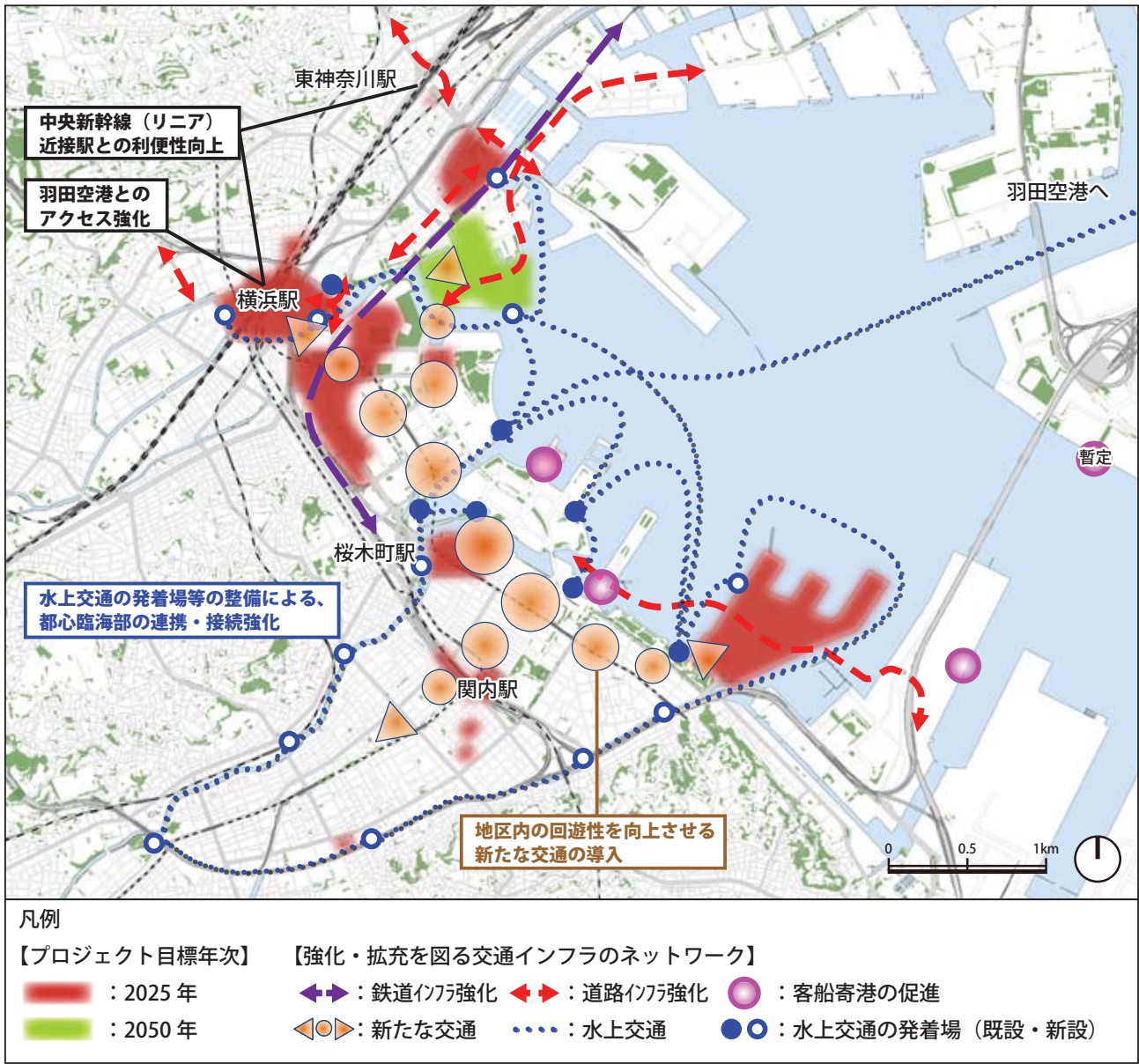
まちを楽しむ多彩な交通の充実（「横浜市都心臨海部再生マスタープラン」より抜粋）

回遊性を高めるネットワークの強化：主要な交通インフラ

都心臨海部では、公共交通や歩行者、自転車を中心とした交通体系を強化・拡充し、まちを眺めながらの移動自体が楽しく感じられるようなまちづくり、ネットワークづくりを展開し、地域全体の回遊性を高めていきます。

その中で、今後の都心臨海部の開発状況や既存の交通インフラの利用状況等を踏まえながら、まちの賑わいづくりに寄与する新たな交通の導入や、港町の特色を生かした水上交通ネットワークの拡充により、更なる観光客の呼び込みや交流人口の増加、まちのホスピタリティの向上を図ります。なお、整備・導入に際しては、バリアフリー動線の確保や、様々な交通モードの円滑な乗り換えを実現し、公共交通利用者の利便性を高めていきます。

《強化・拡充を図る主要な交通インフラのネットワーク》



都心臨海部の回遊性を高める新たな交通の導入

- 既存の交通モードとの役割分担を整理のうえ、水際線や内陸地について、新たな交通の導入を進め、訪れる観光客をはじめ、就業者や居住者の利便性・回遊性を高めます。
- 導入にあたっては、周辺のまちづくりとの連携を密に図り、魅力的な都市空間を形成します。



新たな交通の導入イメージ（左上：LRT、右上：連節バス、下：ロープウェイ）

道路インフラの強化・拡充

- まちづくりや港湾の整備状況を踏まえながら、臨港幹線道路や横浜上麻生線、東神奈川線等の整備を進めます。

鉄道インフラの強化・拡充

- 東高島駅周辺の再整備を契機に、東海道貨物支線について、旅客線化に向けた取組を進めます。

客船寄港の促進、水上交通の強化・拡充

- 横浜への海からの玄関口である、大さん橋国際客船ターミナルや新港埠頭について、客船ターミナル機能の強化・拡充を図り、国内外から多くの来街者を迎え入れます。
- 水上交通の発着場等の整備を進め、水上交通ネットワークの強化・拡充を図ります。



大型客船が寄港する  
大さん橋国際客船ターミナル



横浜駅東口からベイエリアへと  
向かうシーバス



防災拠点や水上レクリエーションの  
拠点として整備された船着場

都心臨海部における新たな交通システムの導入について

平成 28 年 9 月 23 日  
観光・創造都市・国際戦略特別委員会資料  
都市整備局

事業の方針

都心臨海部の新たな交通について、以下の方針で検討を進めます。

- 都心臨海部の地域全体の回遊性や連携強化に寄与し、市民や観光客の利便性を更に高めるため、LRTや連節バスなどの新たな交通の導入を推進
- 当該地域のまちづくりの熟度や自動車交通の状況に合わせて新たな交通を段階的に導入
- 短期的には 2020 年までに完成する施設への移動などを支えるため、バスを活用した新たな交通（高度化バスシステム）を導入

1. 都心臨海部における新たな交通の位置づけ

- ・「中期 4 か年計画」の戦略 3『魅力と活力あふれる都市の再生』や施策 25「魅力と活力あふれる都心部の機能強化」の中で、LRT などの新たな交通を導入し、都心臨海部の回遊性を向上させることとし、2020 年の一部事業化を目標としている。
- ・「都心臨海部再生マスタープラン」（H27.2 策定）の中で、既存の交通モードと役割分担を整理のうえ、水際線や内陸地について、新たな交通の導入を進め、訪れる観光客をはじめ、就業者や居住者の利便性・回遊性を高めることとしている。

2. 交通の現状や開発計画

◆ 交通の現状

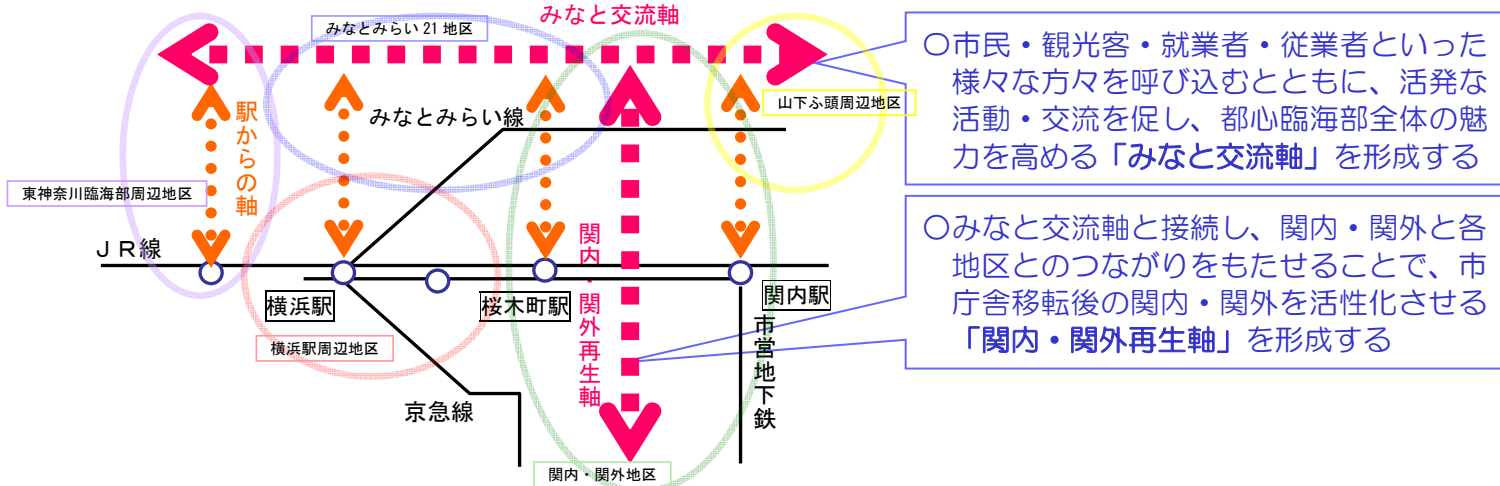
- ・鉄道は JR 線、みなとみらい線、市営地下鉄、京急線の 4 路線があり、乗降車人員数が多い横浜駅、関内駅、桜木町駅が玄関口となっている。
- ・バスについては横浜駅東口と桜木町駅北口をターミナルとしバス路線網が形成されている。
- ・水際線沿いや駅から水際線方向の公共交通が少ないことが課題である。

◆ 開発計画

- ・右図のとおり、MICE 機能の強化、山下埠頭の開発、新市庁舎など 2020 年までに整備される施設のほか様々な開発が予定されている。



3. 新たな交通の役割とネットワーク



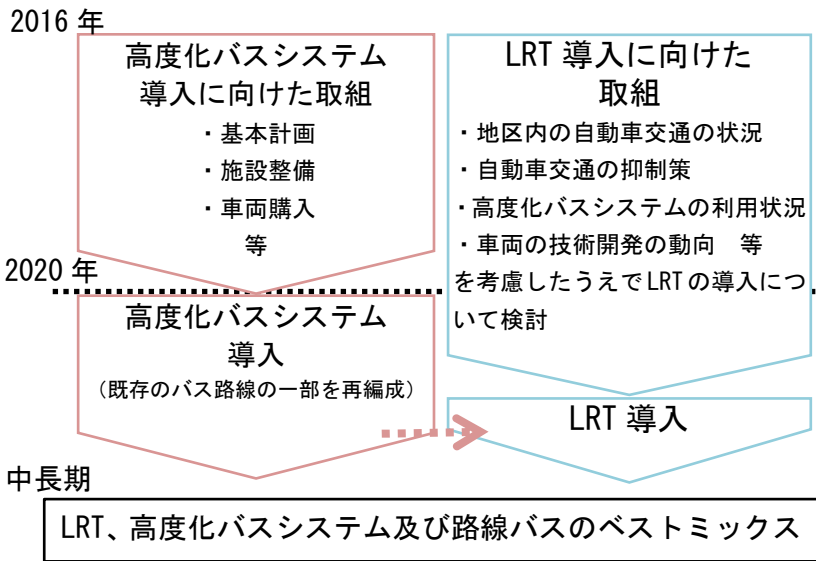
4. 新たな交通の特性と課題

| LRT（次世代型路面電車）                                                                                                                                | 連節バスを活用した交通                                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>富山市の LRT</p> <p>出典：公益社団法人 日本交通計画協会</p>                |  <p>ルーアン市（フランス）の連節バス</p> <p>出典：公益社団法人 日本交通計画協会</p>        |
| 乗車員数 80～128 名（乗車率 100～160%）                                                                                                                  | 乗車員数 約 130 名（最大：2 連節の場合）                                                                                                                     |
| 建設コスト：約 24 億円/km（富山環状線の整備事例）<br>車両費：約 2 億 6 千万円                                                                                              | 建設コスト：約 1.1 億円/km（新潟 BRT の整備事例）<br>車両費：約 6 千万～7 千万円                                                                                          |
| （メリット）<br>◇車両にシンボル性があり、まちの賑わいづくりにも寄与する<br>◇バスと比べて定時性がある<br>（課題）<br>◇道路上を走行することになり、自動車交通への影響が大きい※<br>◇都心臨海部内に車両基地の整備が必要<br>◇景観を考慮した架線レス車両の導入※ | （メリット）<br>◇車両のデザインを工夫することで、シンボル性を持たせることが可能<br>◇導入後であってもルート変更が容易<br>（課題）<br>◇定時性の確保<br>◇スムーズに乗降できるようバス待ち環境の工夫が必要<br>◇ルートなどについて、利用者へわかりやすい案内表示 |

※ LRT を整備する場合、専用の軌道が必要になるが、現在の自動車交通量では、既存の道路車線を専用することはできない状況であり、自動車交通の状況を見ながら自動車利用の抑制策などを合わせて検討する必要がある。また、架線レス LRT 車両については開発途上であり、開発状況を見極めて導入する必要がある。

5. 検討方針

- ・まちづくりの熟度や自動車交通の状況に合わせて新たな交通を段階的に導入



6. 高度化バスシステムのイメージ（（仮称）YSBS：ヨコハマス마트バスシステム）

連節バス等を活用し、従来の路線バスよりもサービスレベルを向上させたバスシステムを今後検討する

|      |                                         |
|------|-----------------------------------------|
| 車両   | まちのシンボルとなるデザイン + 「環境未来都市・横浜」に相応しい低炭素型バス |
| インフラ | 「定時性」「利便性」「快適性」の向上を図るために様々な機能を付加する      |

## 水上交通等の取り組み推進について

観光・創造都市・国際戦略特別委員会資料  
平成 28 年 9 月 23 日  
港 湾 局

横浜市港湾計画では、市民への積極的な水域の開放などを進めていくため、都心臨海部に面する内港地区に「レクリエーション等活性化水域」を定めています。

この水域を中心に、中期 4 か年計画における目標の一つである「都心臨海部における回遊性の向上」にもつながら水上交通や海洋性レクリエーションの充実に向けた取組を進めています。

### 水上交通社会実験（港湾局、都市整備局）

平成 25 年度に、地元組織、運航事業者、本市からなる実行委員会を設立し、大岡川と内港地区を結ぶ社会実験を開始、26 年度は、港を中心とした回遊性を高めることを目的に、赤レンガパーク前棧橋を活用して実施しました。

併せて、大岡川や掘割川などの河川を利用した防災物資の運搬実験も行っています。

平成 27 年度は、運航エリアを内港地区、大岡川、中村川、掘割川に拡大したガイド付き周遊クルーズを実施するとともに、船着き場エリアの「まち歩き」を加え、地域との連携も図っています。



### 水陸両用バス社会実験

内港地区及び都心臨海部の新たな回遊手段であるとともに、それ自体が一つの観光資源となる水陸両用バスの導入について、社会実験を進めています。

平成 27 年 6～8 月に運行事業者を公募し、関係機関との調整や、事業者による進水斜路等の施設整備、車両製作などの準備を行ってきましたが、本年 8 月 10 日より一般利用を開始しました。

今後、運行状況を検証しながら、平成 32 年 3 月まで社会実験を行っていく予定です。



### 広域連携による水上交通ネットワークの拡大

平成 27 年 9 月から、国土交通省や東京都の関係区、運航会社等からなる「秋葉原・天王洲・羽田空港舟運プロジェクト準備会」により、東京都心と羽田空港を結ぶ水上交通の社会実験が、数次にわたり実施されています。

平成 28 年 6 月の第 3 次実験においては、横浜と羽田・水道橋／天王洲を結ぶ航路でも実験運航が行われました。今後、本市における水上交通との連携検討や需要喚起に向けた取組への協力などを実施し、水上交通の広域ネットワーク化を推進します。

#### 横浜－羽田－水道橋コースの料金設定

|     | 横浜 ⇄ 羽田空港 | 羽田空港 ⇄ 水道橋 |
|-----|-----------|------------|
| 平 日 | 2,650円    | 3,000円     |
| 土 日 | 4,000円    | 4,500円     |

（※大人お一人の料金です。）

### 民間事業への波及

社会実験等の波及効果もあり、民間事業者の積極的な取組が進んでいます。平成 26 年から、羽田と横浜を結ぶ定期便が毎週日曜日に運行しているほか、工場夜景や歴史的建造物など横浜の魅力を生かしたクルーズも多数実施されています。

また、本年は内港地区や接続する河川等での運行に適した取り回ししやすいクルーズ船の新造が相次ぐとともに、8 月には鶴見区生麦の麒麟ビール横浜工場に、海上から見学施設等に訪れることができる棧橋が新設されました。このように、民間の事業者による船や拠点の整備、新たな航路の事業化が進むことにより、内港地区を中心とした水上交通の一層の活性化が図られるよう、支援・誘導をしていきます。

