

資料3 「横浜市における鉄道を軸とした交通体系について（案）」

主なご意見と対応

	ご意見	対応
P26	p 26の目標③と、p 27の方向性⑩は連携するのではないか。	p 26、27のつながりに黄色線を追記しました。
P28	「都市構造の変化を促す鉄道ネットワークの構築」 3路線は都市計画マスタープランの中で位置づけられている。都市計画マスタープランを前提に改めて検討するといった書き方ができると良いのではないか。	p 28の「都市構造の変化を促す鉄道ネットワークの構築」の方向性の記述を、ご意見を踏まえて修正しました。
P34	「誰もが利用しやすい駅への改善」 バリアフリーが前面にでていますが、ユニバーサルデザインという視点を前面にだしてもいいのではないか。	p 34の「誰もが利用しやすい駅への改善（バリアフリー化）」の方向性に、ユニバーサルデザインの視点を追記しました。
P37	「駅周辺のまちづくりとの連携」 郊外の駅周辺の拠点性を高めることが書いてあるが、都心部のことが書かれていない。横浜都心部の拠点性を強化することも加えて良いのではないか。	p 37の「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）」の背景及び方向性に、都心部の拠点性強化を追記しました。
P39	「環境にやさしい公共交通の利用促進」 利用促進もするが、混雑緩和もしなければならないという両方の課題がある。どこを減らして、どこを利用促進するのが書かれていない。	p 32の「快適な移動サービスの提供」の背景に混雑率の高い区間を示しており、方向性にその解消に向けた取組を記載しました。
P40	「都市観光を支える交通インフラの整備」 横浜都心部の回遊性を促進する交通については課題があり、日本人はもちろん、個人で訪れる外国人客にわかりやすく使い勝手の良い交通手段をどう提供していけるかというところは大きな課題であると思う。 「新たな交通システム」 軌道系のハードを意識していると思うが、バスとか、観光タクシーとか、より多様な交通手段をどうしていくのかというところは重要な課題、方向性であると思うので、「新たな、かつ多様な」という言葉を入れたほうが良いのではないか。	p 40の「都市観光を支える交通インフラの整備（回遊性の向上）」の方向性に、「誰もが分かりやすく使い勝手の良い、多様な交通手段の提供」という表現を加えました。
P40	「都市交通を支える交通インフラの整備」 具体策はハードの部分が中心になっているが、外国人観光客を増やしていこうという中で、ハードだけではなくソフトのインフラとしても取り組むといったことを記載したほうが良いのではないか。	p 40の「都市観光を支える交通インフラの整備（回遊性の向上）」の方向性に、公共サインの多言語化の取組を追記しました。
P42	重点的取組はハード面に特化しているような印象があるが、ソフト面に関して特に重点的に進めるものは入れないのか。	p 59の「今後のとりくみ」に、「ハード・ソフトの両面から」という表現を加えました。
P44	3路線の「事業化検討を進める」と言いながら、東海道貨物支線の旅客線化等についてはそこまで言っていない。p 44の文章は少し先走っているような感じがする。	p 44の記述を修正し、路線ごとに取組の方向性を示したことを加えました。

	ご意見	対応
P54	「広域的な交通基盤への対応」 成田のアクセスも重要であるが議論ができていない。横浜方面はどうなっているのか見えてこない。	今回は、首都圏における横浜市の位置付け（羽田空港との近接性）を重視し、特に羽田空港のアクセスに絞らせていただきました。
	「羽田空港アクセス」 横浜方面からの京急空港線は各駅でとまっていく。利用者からするとアクセスが長いと感じている、といった数値的な基準みたいなものを見せると良いのではないかな。	p 30の「広域交通ネットワークへのアクセス向上」の背景に、横浜方面と羽田空港を結ぶ列車が、京急空港線内各駅停車であることを加えました。
P58	「今後のとりくみ」 横浜のポテンシャルは高く、それ以上に期待したいところでもある。国際競争力だとか、それに対する戦略性だとか、そういうものを踏まえた記述が書かれてくると良いのではないかな。	ご意見を踏まえ、横浜市のさらなる発展につなげるためにも「重点的取組」が必要であることが分かるよう、p 42の記述を修正しました。
	3路線の次のステップについて、即事業化という意味ではなく、例えばさらなる検討のレベルの深度化、精緻化といったことを入れてもらえるとう良いのではないかな。	p 58の「今後の取組」に、今後検討する項目を加えました。
全体	交通機関分担率の経年変化は基本的なデータであるが載っていない。	代表交通手段分担率を p 4 に加えました。また、p 47、p 50～p 52に沿線ゾーンのデータを示しました。
全体	「①～⑬の方向性」 全て「取り組む」で終わっているが、横浜市だけでは取り組めないものもあり、「取り組むべきだ」などもう少しわかりやすくすべきところもある。	p 28～40の方向性の文章（語尾）を、「取り組むことが重要である」等の表現に改めました。
全体	3路線は、方向性①～⑬の項目にも多少影響しながら位置付けされていって、そして重点のほうに入ってくるというところが、もう少し出てくると良い。	p 42の記述を、①～⑬の方向性を受けて重点的取組につながるよう修正しました。
全体	今回のレポートの中では目標年次を2030年と書いていて、都市計画マスタープランの目標年次は2025年である。その間、リニアの品川～名古屋間の開業の目標が2027年であり、都市計画マスタープランの議論に加えて、リニアによる影響をより強く意識した表現をしてもおかしくない。 リニアにより品川の拠点性が高まることは間違いない。東京の都心部の力も少し南下してくる可能性がある。横浜としては都心部の魅力がアピールできる良い状況になる。都市計画マスタープランにおいても、首都圏全体の発展をけん引することが書かれており、横浜都心部の位置付けをさらに強化されるべきであるという論調を全体に入れ込んで良いのではないかな。	ご意見を踏まえ、p 54の「広域的な交通基盤への対応」などに、リニアによる影響、横浜都心部の強化について追記しました。