

### ○鉄道計画検討調査の概要

本調査は、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、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、人口減少・少子高齢化の進展などの社会情勢の変化を踏まえながら事業化の検討を行うものです。

検討にあたっては、「次世代の総合的な交通体系検討会」において助言をいただきながら進めています。

### ○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。

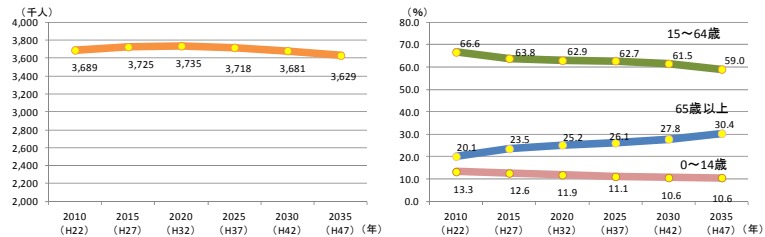
▶厳しい財政状況の中、行政コストの適正化、選択と集中による交通基盤の整備、持続可能な財政運営が求められる。

▶リニア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。

### ○横浜市の人口動態

・平成22年現在の横浜市の夜間人口は約369万人であるが、将来の夜間人口は、平成32年では約374万人、平成42年では人口ピークが過ぎ、約368万人と予測されている。

・高齢化率(65歳以上の人口の割合)は、平成22年では約20%、平成32年では約25%、平成47年では約30%と予測されている。



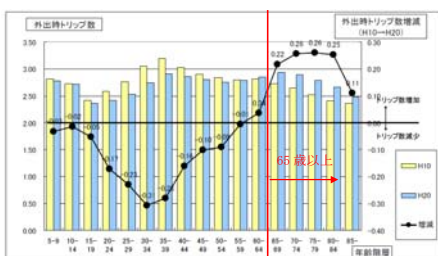
出典)横浜市将来人口推計(平成24年12月)より作成

### ○移動特性の変化

(平成10年と平成20年の比較)

・市民一人当たりのトリップ数は減少の傾向にある。  
・一方、高齢者(65歳以上)のトリップ数は約1.25倍に増加している。

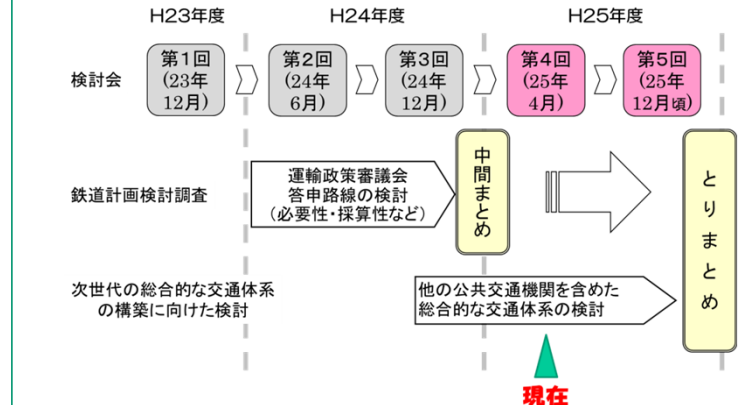
出典)横浜市ホームページ



※この図は、答申を基に横浜市が作成したものです。

### ○中間まとめの位置づけ

中間まとめは、これまでに調査してきた内容を整理し、「高速鉄道3号線の延伸」、「横浜環状鉄道(仮称)の新設」、「東海道貨物支線の旅客線化等」について、路線の必要性や事業の採算性などをまとめたものです。この中間まとめを踏まえ、今後他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ていきます。



### ○鉄道整備による効果(近年開業した路線の検証)

- ①横浜市営地下鉄1号線(戸塚～湘南台)(平成11年8月開業)
- ②横浜市営地下鉄4号線(中山～日吉)(平成20年3月開業)



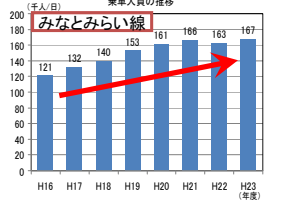
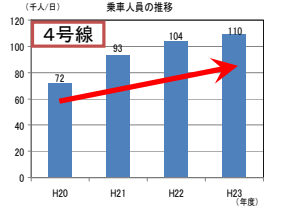
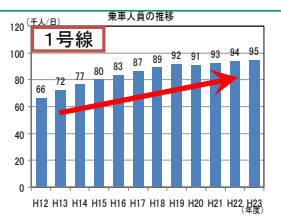
- (鉄道ネットワーク機能の強化)
- ・**広域的な鉄道ネットワークの拡充**
- ・アクセス時間の短縮など**利用者の利便性向上**
- ・周辺鉄道路線の**混雑の緩和・平準化**

- (環境改善)
- ・マイカーから鉄道への**交通手段の転換**
- ・**道路走行環境が改善**(CO<sub>2</sub>排出量が減少)

- (まちづくり・土地利用)
- ・**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**
- ・**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



## ○鉄道整備の課題(近年開業した路線の検証)

### 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を歩道上や幅員の狭い路上で行うと、危険であるとともに車の流れを阻害する。駅出入口や昇降設備の位置を考慮した上で、バスやタクシーの乗降場を配置するなど、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。

## ○横浜市の将来像(都市づくりの目標)と交通に関わる課題

### 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

→鉄道や道路など交通施設の整備、バス・タクシー・自転車など役割に応じた地域交通サービスの確保

### 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

→過度な自動車利用から鉄道・バス等の公共交通への転換を促進するためのサービス水準や利便性向上

### 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

→MICE全般の誘致・開催支援や観光需要を取り込むための基盤づくり及び環境づくり

### 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

→都心部、臨海部、都心・臨海周辺部、郊外部それぞれの特性に応じたバランスとめりはりある土地利用

### ⑤誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現

→市内外拠点間の連絡強化のための鉄道整備、大きなネットワーク効果が発揮できる連絡線の整備  
→駅の移動のシームレス化、既存の鉄道路線の有効活用や合理的な運用による利便性の増進

### 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

→地域資源を生かした都市空間の保全・整備といった都市デザインによる魅力あふれる都市空間の形成

### 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

→主要駅周辺等における一時的な避難施設の安全性や配置の在り方の検討

## ○中間まとめにおける対象路線の役割・効果・事業性

### 高速鉄道3号線の延伸

#### ▶広域的な鉄道ネットワークの形成

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・多摩地域を結び、新たな都市軸が形成される。

#### ▶新幹線へのアクセス機能の強化

高速鉄道3号線の延伸により、横浜市北西部のみならず、川崎市北部・多摩地域などの広い範囲から新横浜駅へのアクセス機能が強化される。

#### ▶移動時間の短縮(例)

【あざみ野～新百合ヶ丘】約30分→約10分(乗換なし)  
【新百合ヶ丘～横浜】約50分→約40分(乗換なし)  
【すすき野付近～渋谷】約40分→約30分

#### ▶代替経路の拡充

あざみ野～新百合ヶ丘間の移動において、横浜線・南武線を経由するルートに加え、直接移動することが可能

#### ▶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(平均輸送密度)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。

### 横浜環状鉄道(仮称)の新設

#### ▶拠点間を結ぶネットワークの確立

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・商圏の拡大などが期待できる。

#### ▶市民の生活利便性の向上

市内の観光施設・サービス施設等へのアクセス性が高まるとともに、誰もが移動しやすい交通の実現に寄与するものと期待される。

#### ▶移動時間の短縮(例)

【日吉～鶴見】約30分→約10分(乗換なし)  
【中山～二俣川】約40分→約10分(乗換なし)  
【元町・中華街～根岸】約30分→約10分(乗換なし)

#### ▶代替経路の拡充

拠点間の移動において、横浜駅などを経由するルートに加え、横浜環状鉄道で直接移動することが可能

#### ▶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(平均輸送密度)は、42～55千人/日と試算された。  
また、概算事業費は概ね6,600～7,200億円となり、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。また、全線の整備には多額の費用と長い時間を要するため、今後、区間ごとに深度化した検討が必要であると考えられる。

### 東海道貨物支線の旅客線化等

#### ▶京浜臨海部の活性化

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。

#### ▶既設路線の混雑緩和

東海道貨物支線を旅客線化することにより、並行する鉄道路線の混雑緩和に寄与するものと期待される。

#### ▶移動時間の短縮(例)

【桜木町～東京レポ-ト】43分→29分(乗換なし)  
【桜木町～浜川崎】29分→12分(乗換なし)  
【浜川崎～品川】24分→16分(乗換なし)

\*「東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会」資料より

#### ▶代替経路の拡充

並行する鉄道路線に加え、東海道貨物支線経由の移動が可能

\*東海道貨物支線の旅客線化等について、18号答申では「今後整備について検討すべき路線」に位置付けられている。将来の需要規模、概算事業費、収支採算性の試算にあたっては、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く、確度の高い試算が困難な状況であるため、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。

\*各路線の主な役割・効果などを示したものです。\*採算性については、概ね30年程度での黒字転換が目安です。\*中間まとめ段階のもので、今後修正する場合があります。

中間まとめでは、平成42年を目標年次とする需要規模の推計、収支採算性などの試算を行いました。この試算は、仮定した前提条件に基づいて行ったものであり、今後の社会状況などによって数値は変化します。いずれの路線についても、今後、整備方策の検討やまちづくりと連携した検討が必要と考えられます。この中間まとめを踏まえ、対象路線の事業性や今後の方向性についてさらに検討を進め、平成25年度にとりまとめます。