

次世代の総合的な交通体系検討会

第1回検討会

資料－2 横浜市の概況と上位計画

平成23年12月21日

1. 横浜市の概況

(1) 横浜市の概況(1)

市民力と創造力により新しい「横浜らしさ」を生み出す都市

- ◆世界の知が集まる 交流拠点都市
- ◆新たな活躍の場を開拓する 活力創造都市
- ◆多様な働き方や暮らしができる 生活快適都市
- ◆市民の知恵がつくる 環境行動都市
- ◆いつまでも安心して暮らせる 安全安心都市



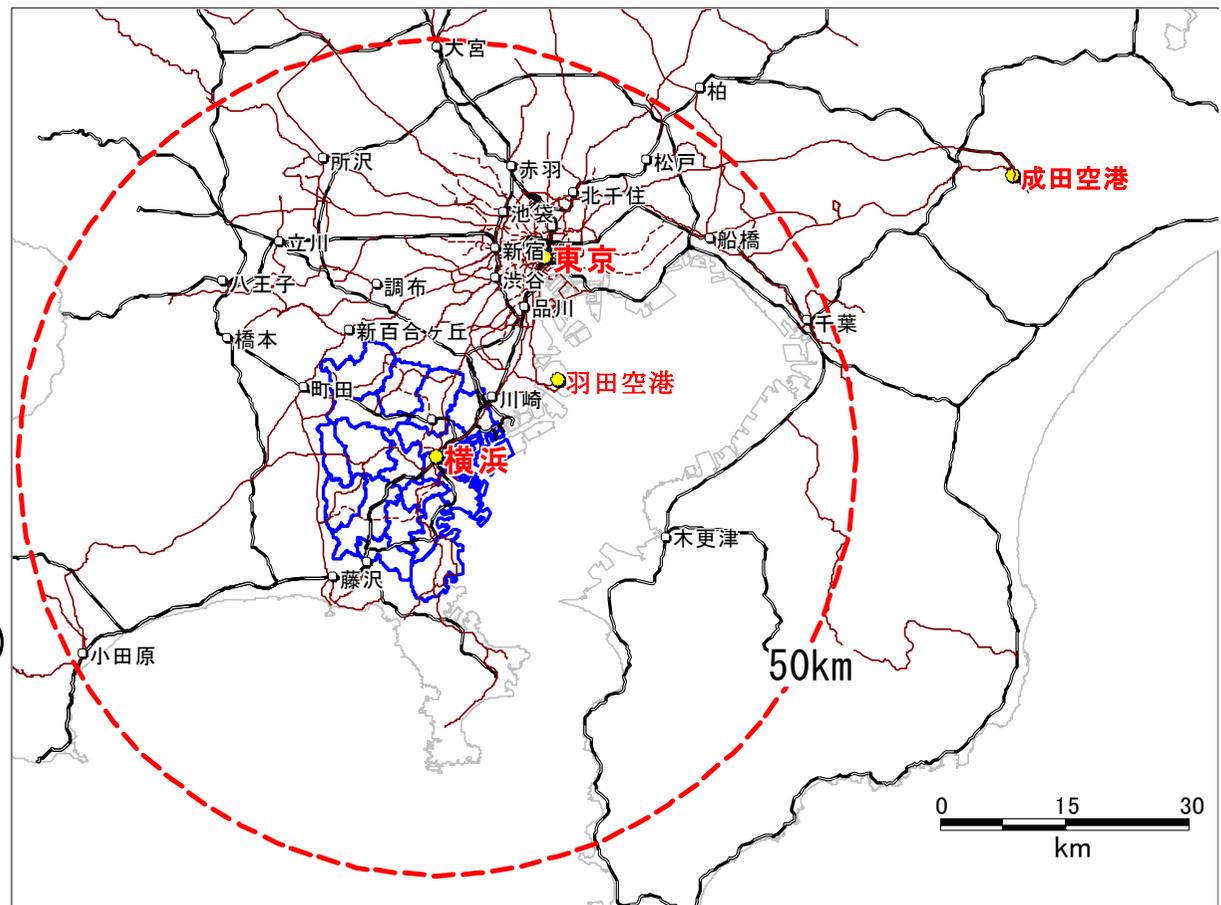
(2) 横浜市の概況(2) (平成23年)

横浜市の面積: 約434(km²)

横浜市の総人口: 369(万人)

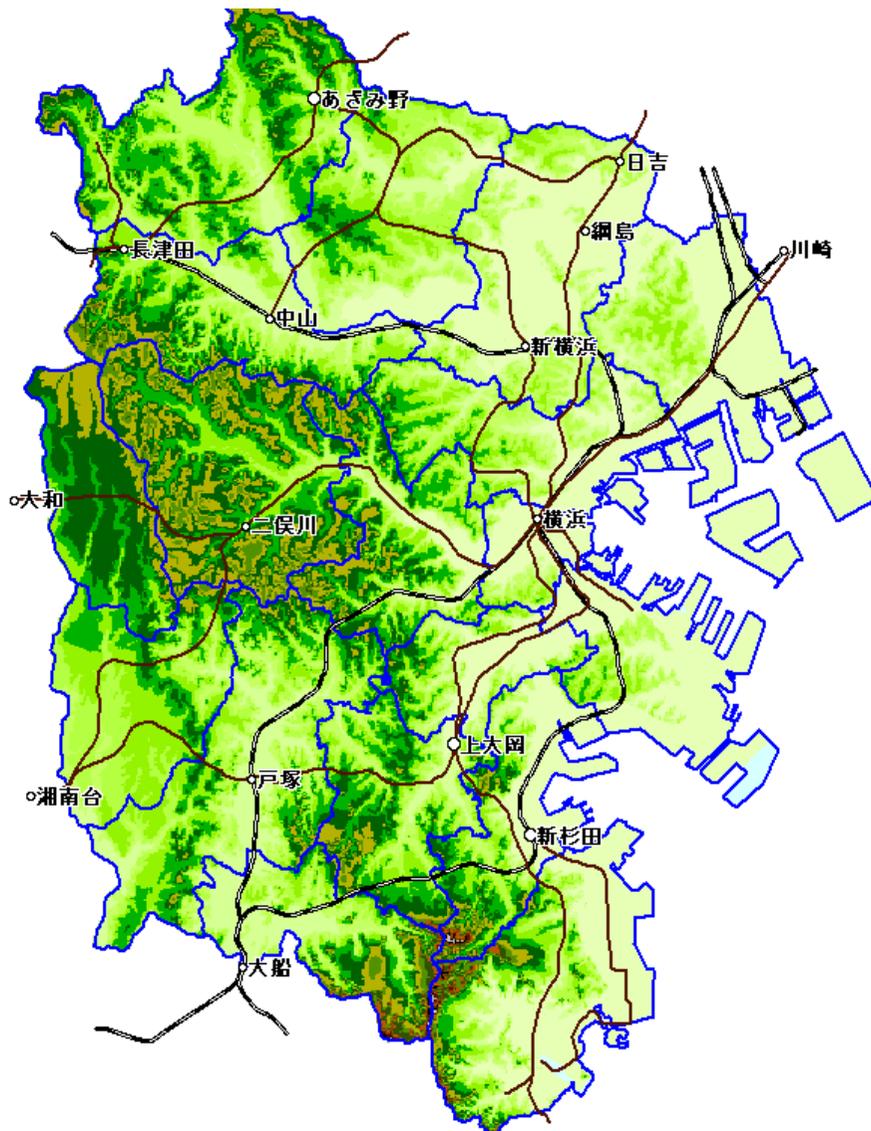
鉄道アクセス状況

- ・横浜駅→東京駅 約25分
- ・横浜駅→羽田空港 約22分
(京浜急行)
- ・横浜駅→成田空港 約90分
(成田エクスプレス)

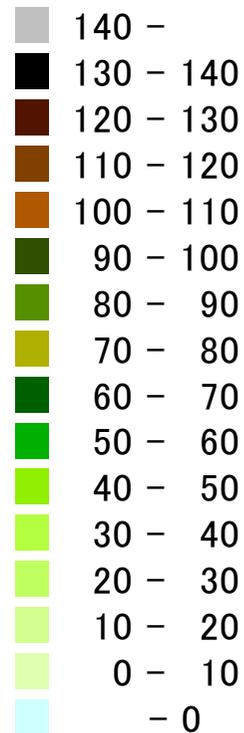


(3) 横浜市の地形

○全体的に起伏のある地形で、古くからある鉄道路線は比較的低地を通過している



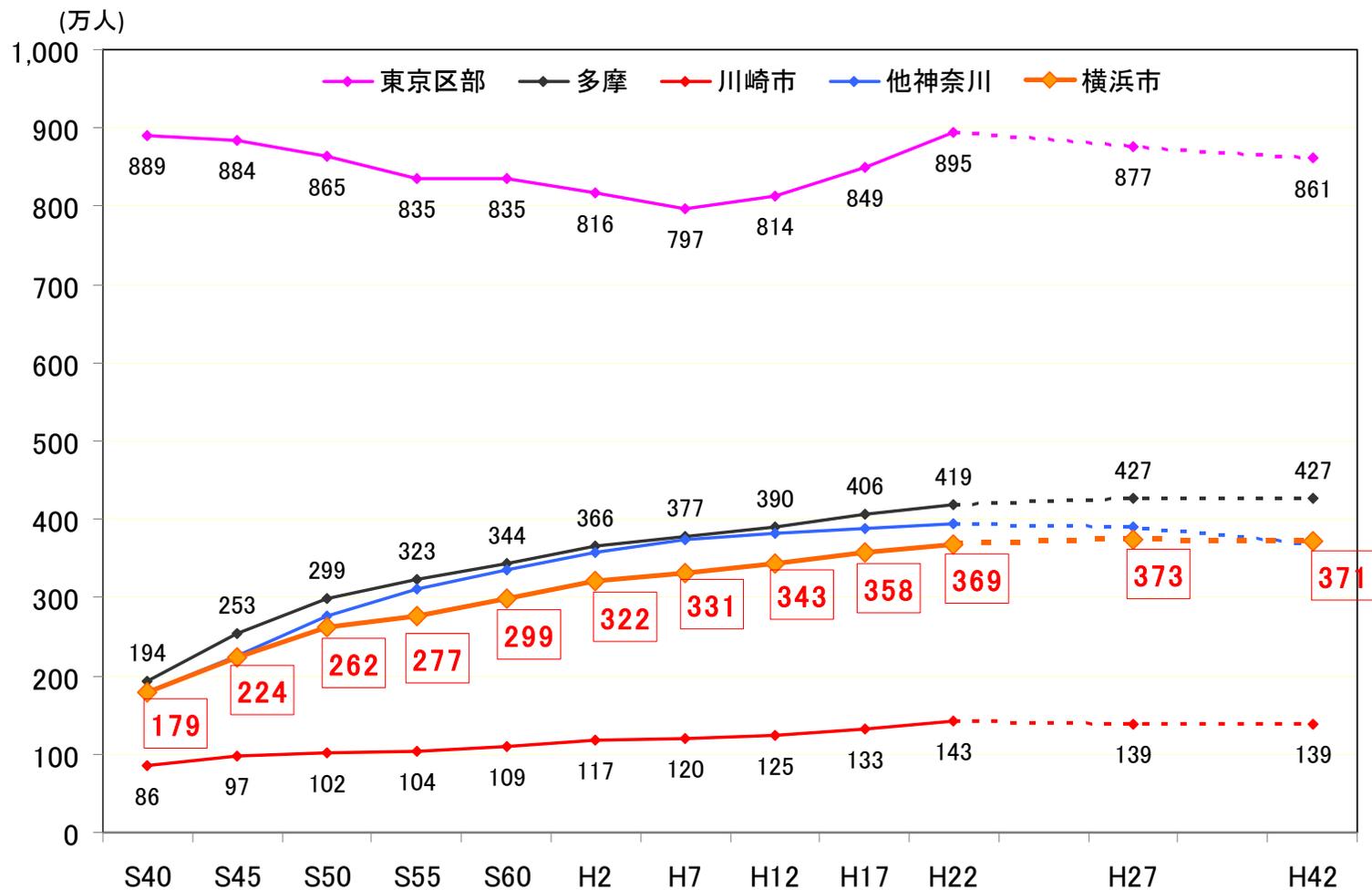
標高(m)



(4) 横浜市及び近隣自治体における夜間人口の推移

○平成27年の推計人口:373万人

→ 運政審18号答申時の推計値344万人を**29万人**上回る予測

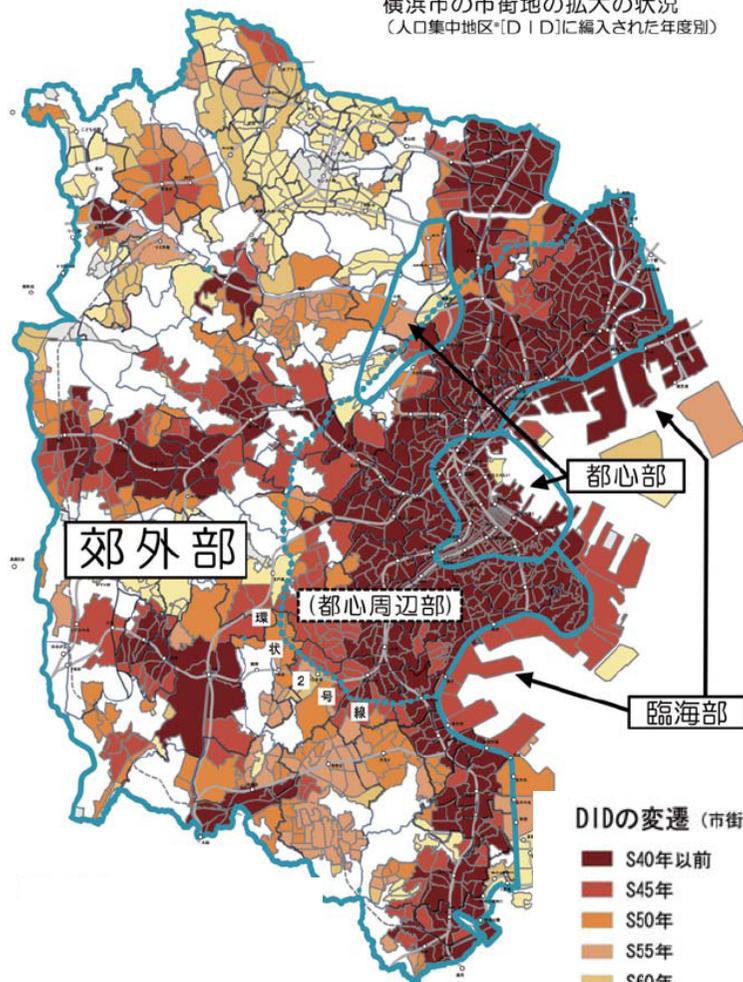


出典)実績(H22年)まで、国勢調査
将来値国立社会保障・人口問題研究所

(5) 横浜市の市街地拡大の状況

- 都心部周辺部(概ね環状2号線より内側の区域)では、S40年以前に形成された旧市街地による住戸密度が高い
- 郊外部は主としてS40年代以降に市街地が拡大

横浜市の市街地の拡大の状況
(人口集中地区*〔DID〕に編入された年度別)



DIDの変遷 (市街地調整区域を除く)

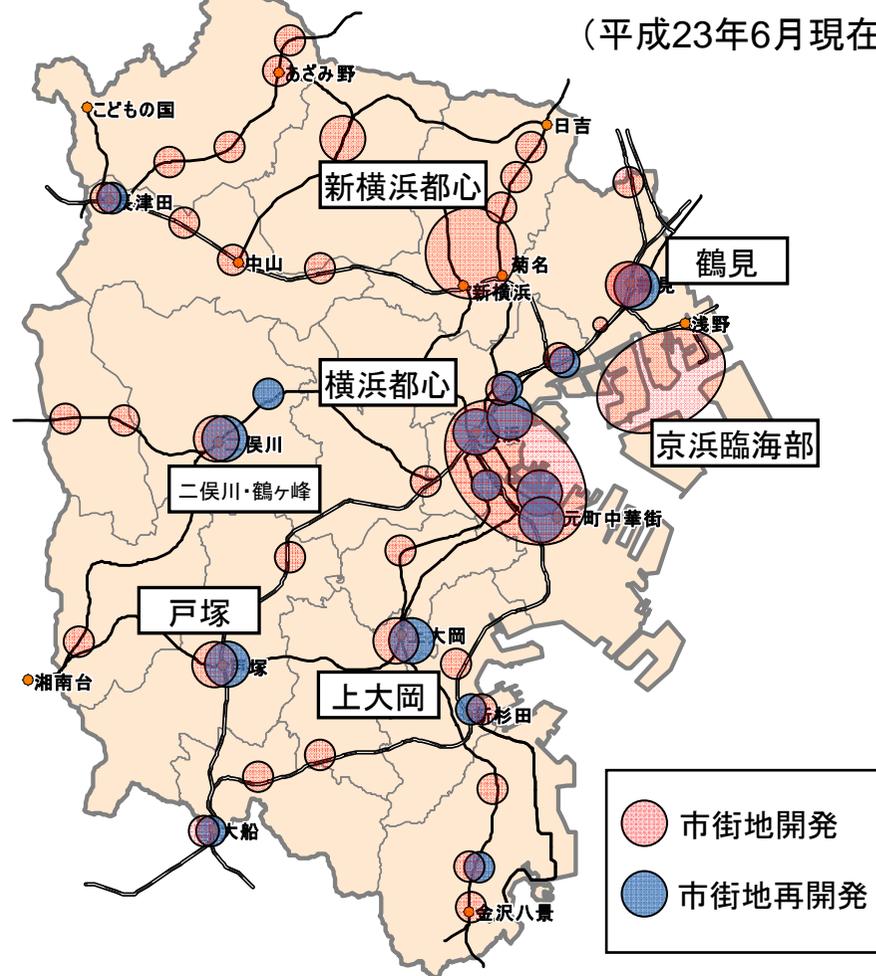
- S40年以前
- S45年
- S50年
- S55年
- S60年
- H2年以降
- H17年現在全てがDIDでない地区

*都市計画基礎調査小ゾーンデータごとに、DIDに100%編入された年度を着色

出典) 横浜市中期4か年計画

横浜市の市街地開発・市街地再開発の状況

(平成23年6月現在)



- 市街地開発
- 市街地再開発

都市整備局ホームページを参考に作成

(6) 横浜市の鉄道網拡大の状況

○横浜市は鉄道路線は全域に整備されてきている

S40年鉄道網



S55年鉄道網



- S40→S55開業**
- ・ブルーライン延伸
伊勢佐木長者町～上大岡(S47.12.16)
伊勢佐木長者町～横浜(S51.9.4)
上大岡～上永谷(S51.9.4)
 - ・田園都市線 長津田～溝の口 (S41.4.1)
 - ・こどもの国線 長津田～こどもの国 (S42.4.28)
 - ・相模鉄道いずみ野線
二俣川～いずみ野(S51.4.8)
 - ・JR根岸線 磯子～洋光台(S45.3.17)
洋光台～大船(S48.4.9)

H7年鉄道網



- S55→H7開業**
- ・ブルーライン延伸
横浜～新横浜(S60.3.14)
上永谷～舞岡(S60.3.14)
舞岡～戸塚(S62.5.24)
新横浜～あざみ野(S5.3.18)
 - ・相模鉄道いずみ野線延伸
いずみ野～いずみ中央(H2.4.4)
 - ・シーサイドライン(H1.7.5)

H22年鉄道網



- H7→H22開業**
- ・ブルーライン延伸
戸塚～湘南台(H11.8.29)
 - ・グリーンライン(H20.3.30)
 - ・相模鉄道いずみ野線延伸
いずみ中央～湘南台(H11.3.10)
 - ・みなとみらい線(H16.2.1)

(7) 横浜市における昼間・夜間人口の推移(S40~H22)

○横浜市の昼間・夜間人口は増加傾向

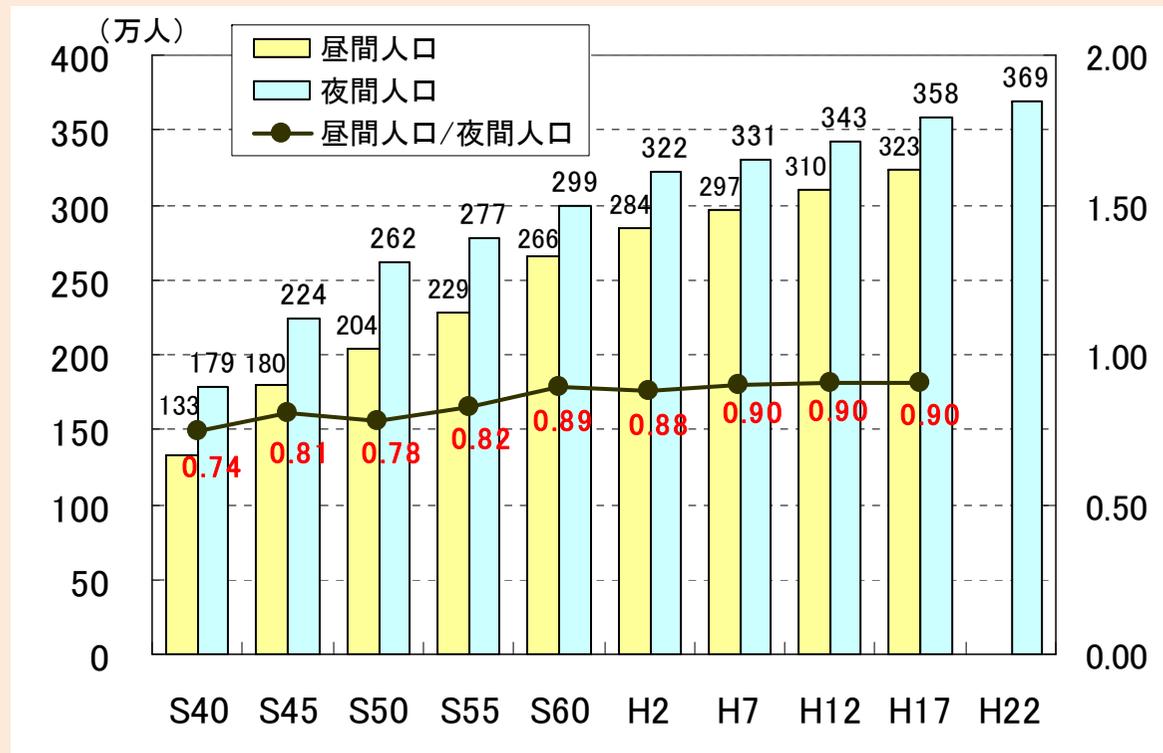
昼間人口(266万人(昭和60年)→**323万人(平成17年)21%増**)

夜間人口(299万人(昭和60年)→**369万人(平成22年)23%増**)

○夜間人口に対する昼間人口の比はS40:0.74→H17:0.90

→市内における通勤・通学者の増加

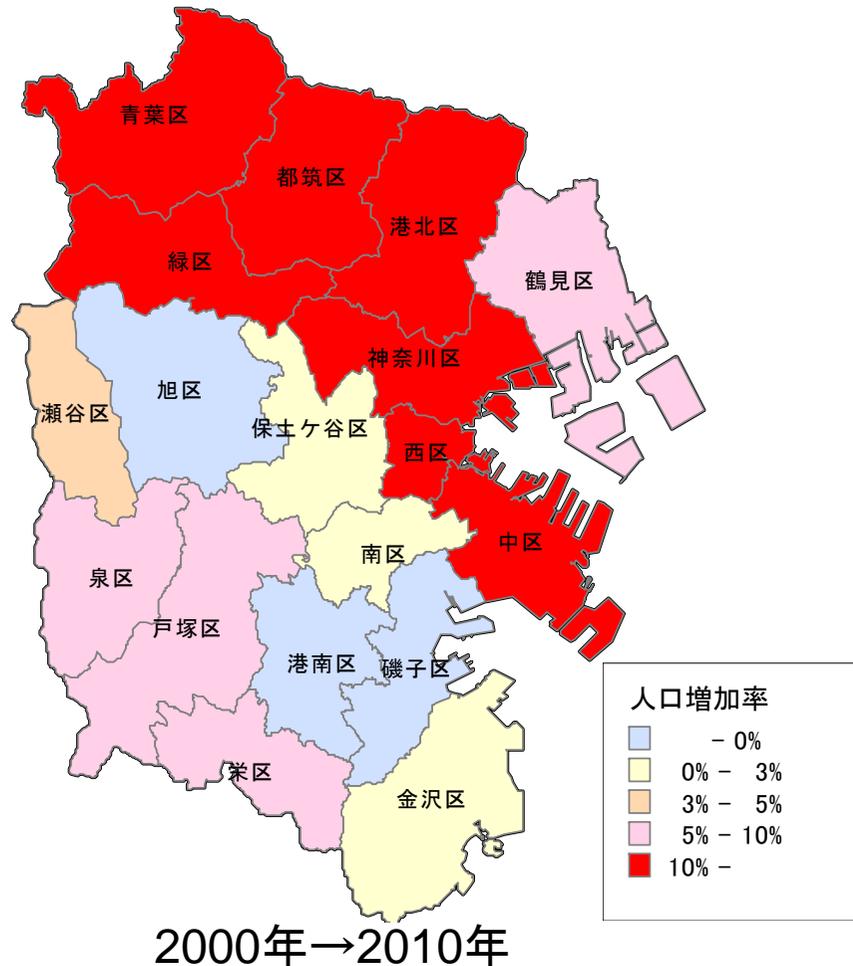
昼間人口の推移



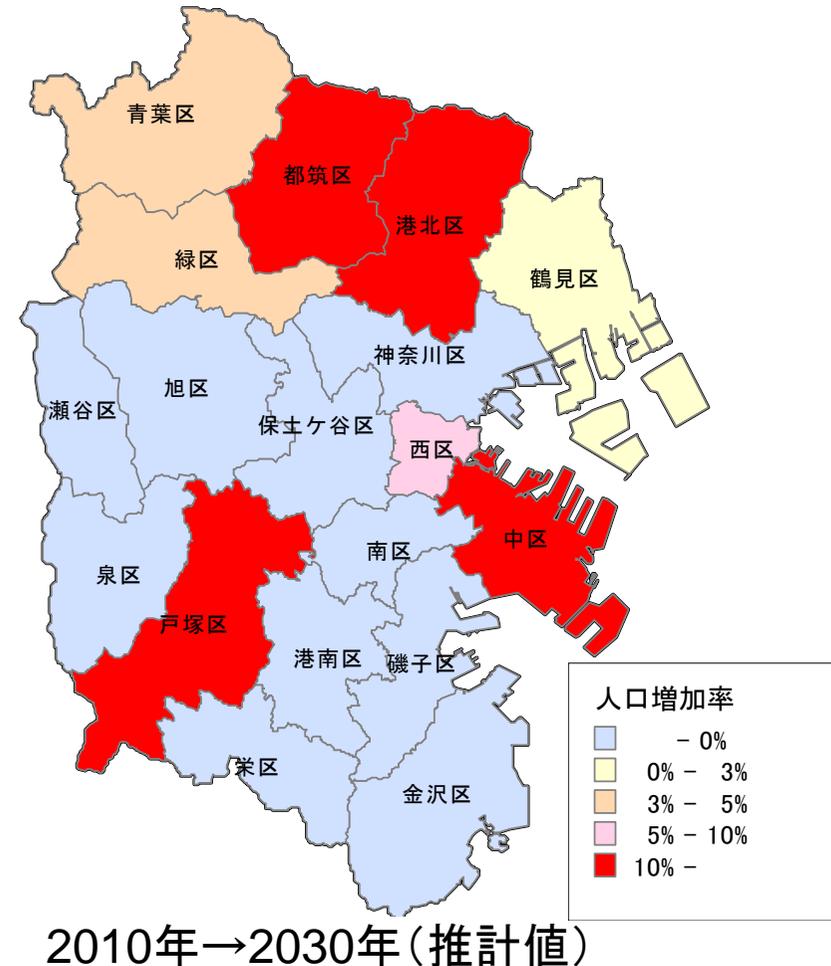
出典)国勢調査(総務省統計局)

(8) 横浜市の人口動態

- 2000年→2010年では、北部・東部で人口増加率が高い。
- 2010年→2030年(推計値)では、北部は人口が増加するが、南部の10区では人口が減少すると推計。



※H12(2000)年からH22(2010)年の人口増加数/H12(2000)年人口総数



※H22(2010)年からH42(2030)年の人口増加数/H22(2010)年人口総数

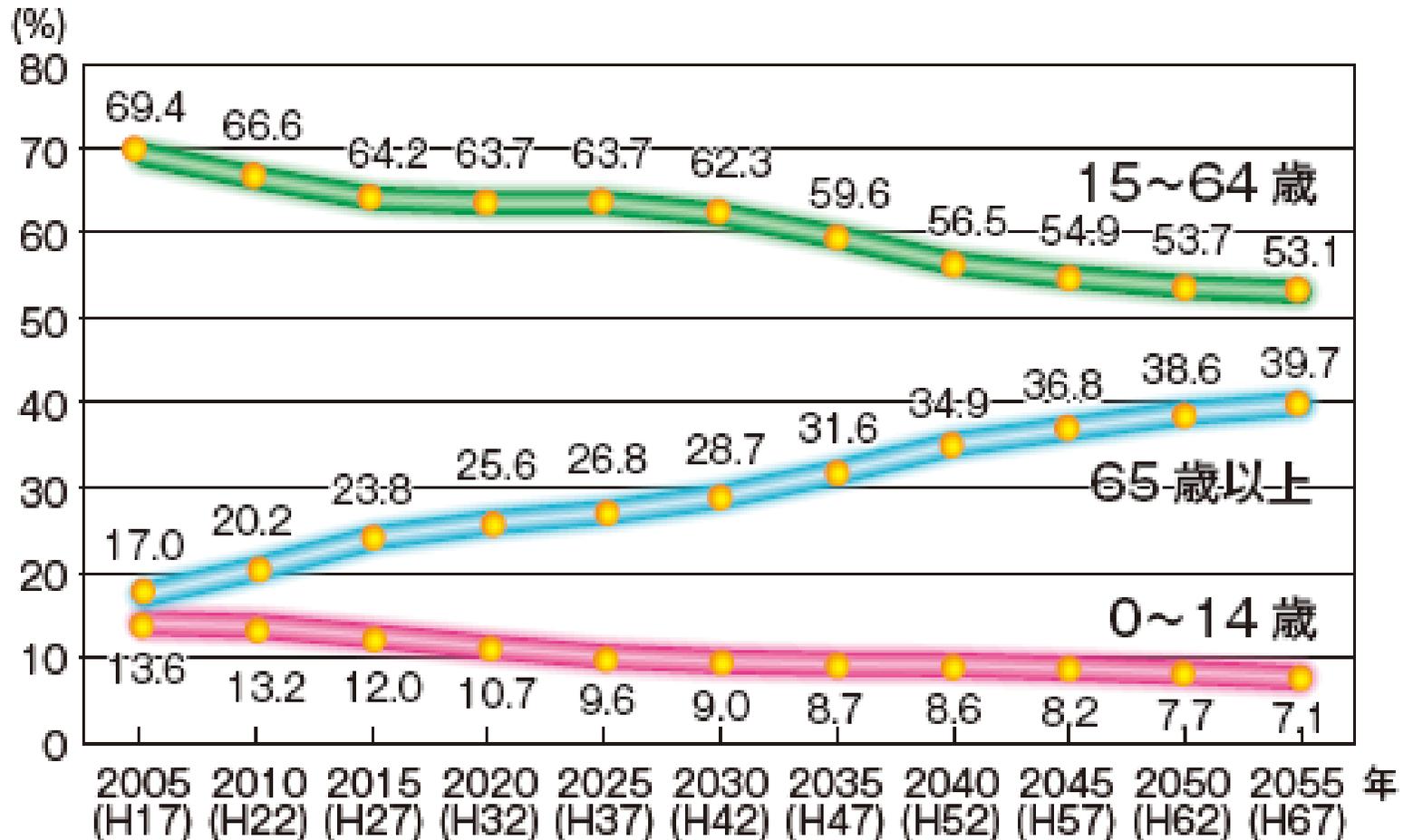
出典)H12、H22は国勢調査

H42は:横浜市将来人口推計値を基にしている。

(9) 横浜市における高齢化率の推移(H17~H67)

○横浜市の高齢化率(65歳以上)は、増加していくと予測

→H22:約20%, H42:約30%, H67:約40%が65歳以上と予測

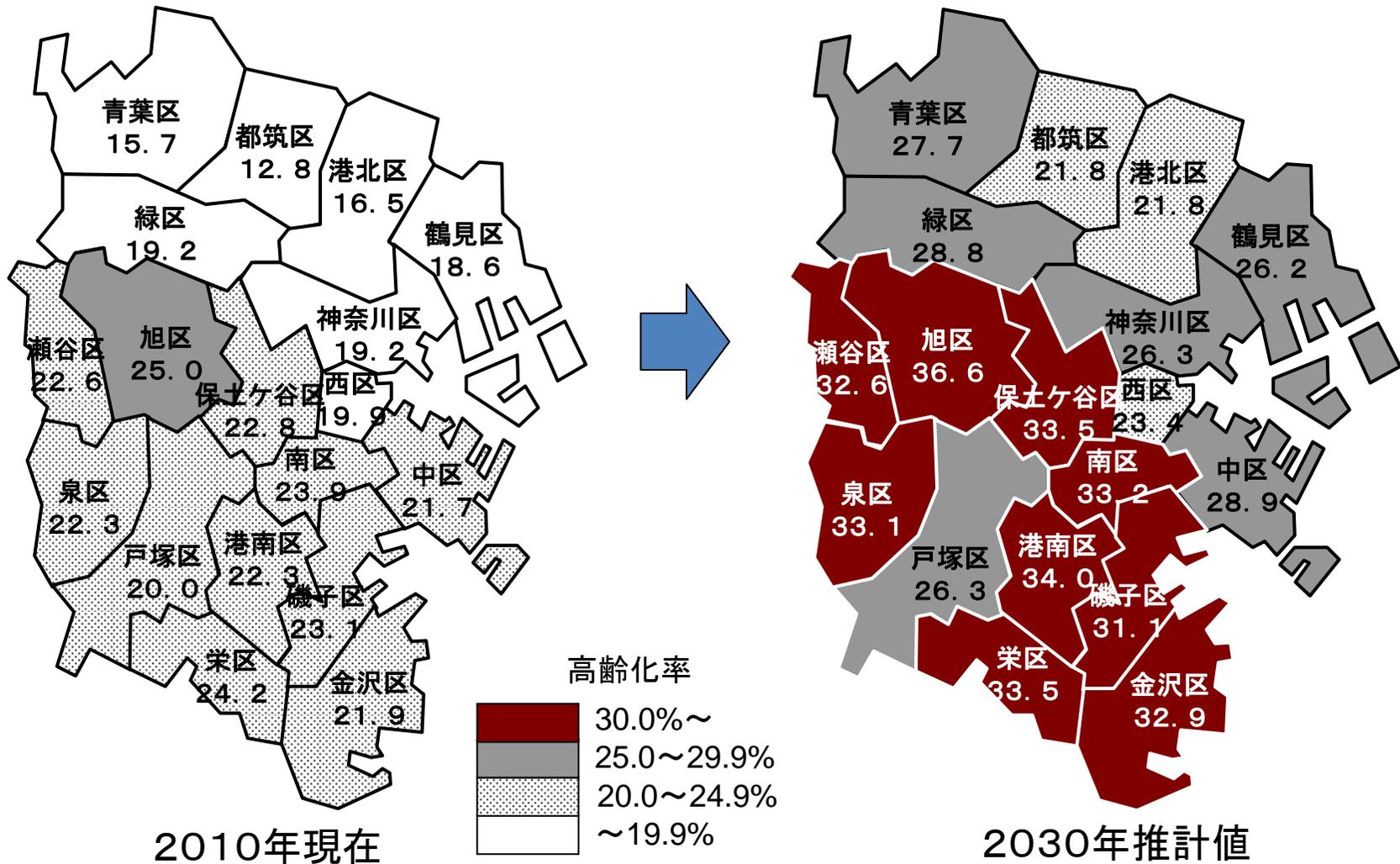


出典：横浜市将来人口推計2005(平成17)年度より作成

(10) 横浜市における高齢化率

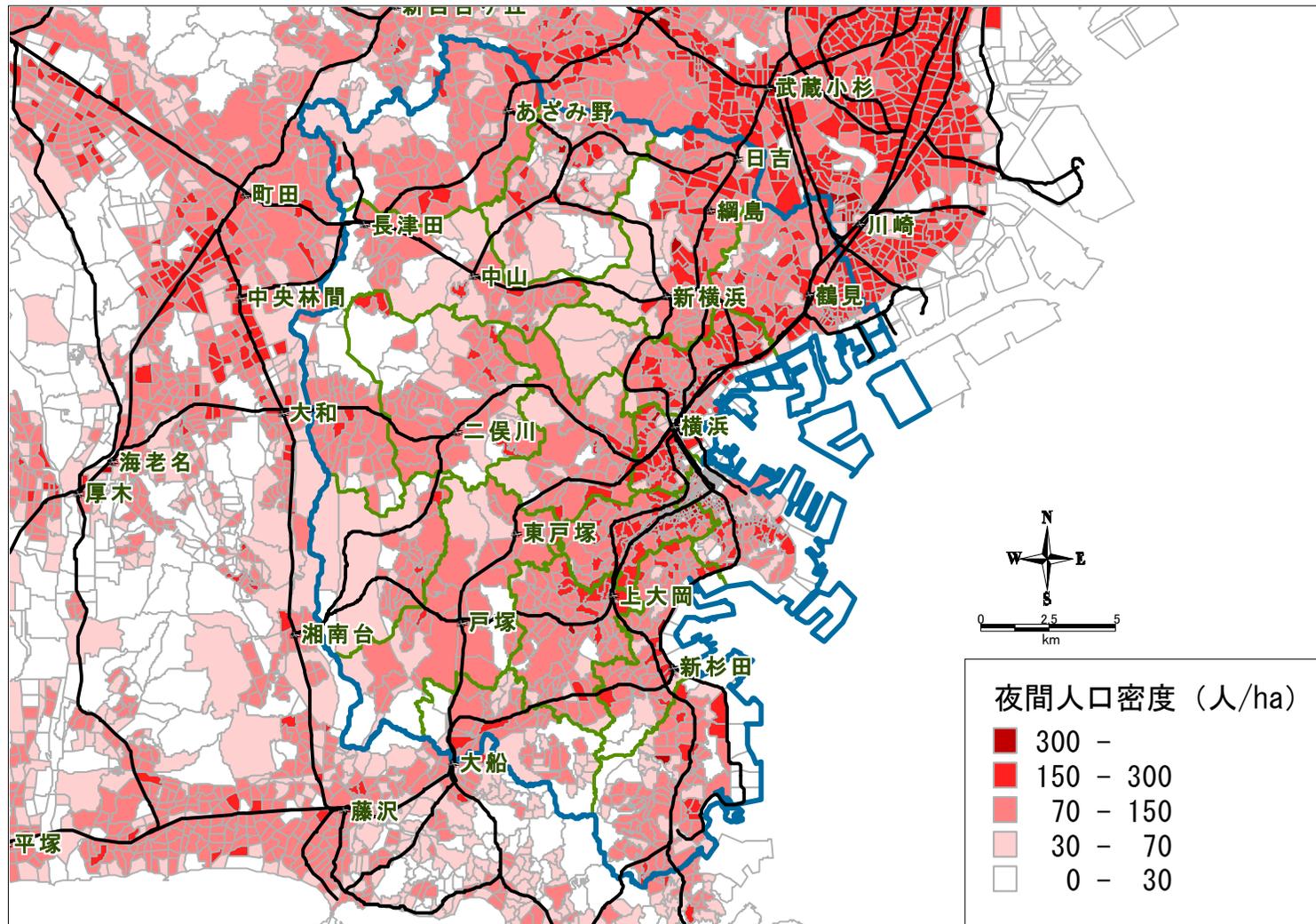
○2010年の高齢化率(65歳以上)は、旭区が最も高く**25%**

○2030年推計では**9区で高齢化率30%以上**、人口が減少すると予測されている区で高齢化が高くなる傾向



(11) 平成22年夜間人口の町丁目別密度分布

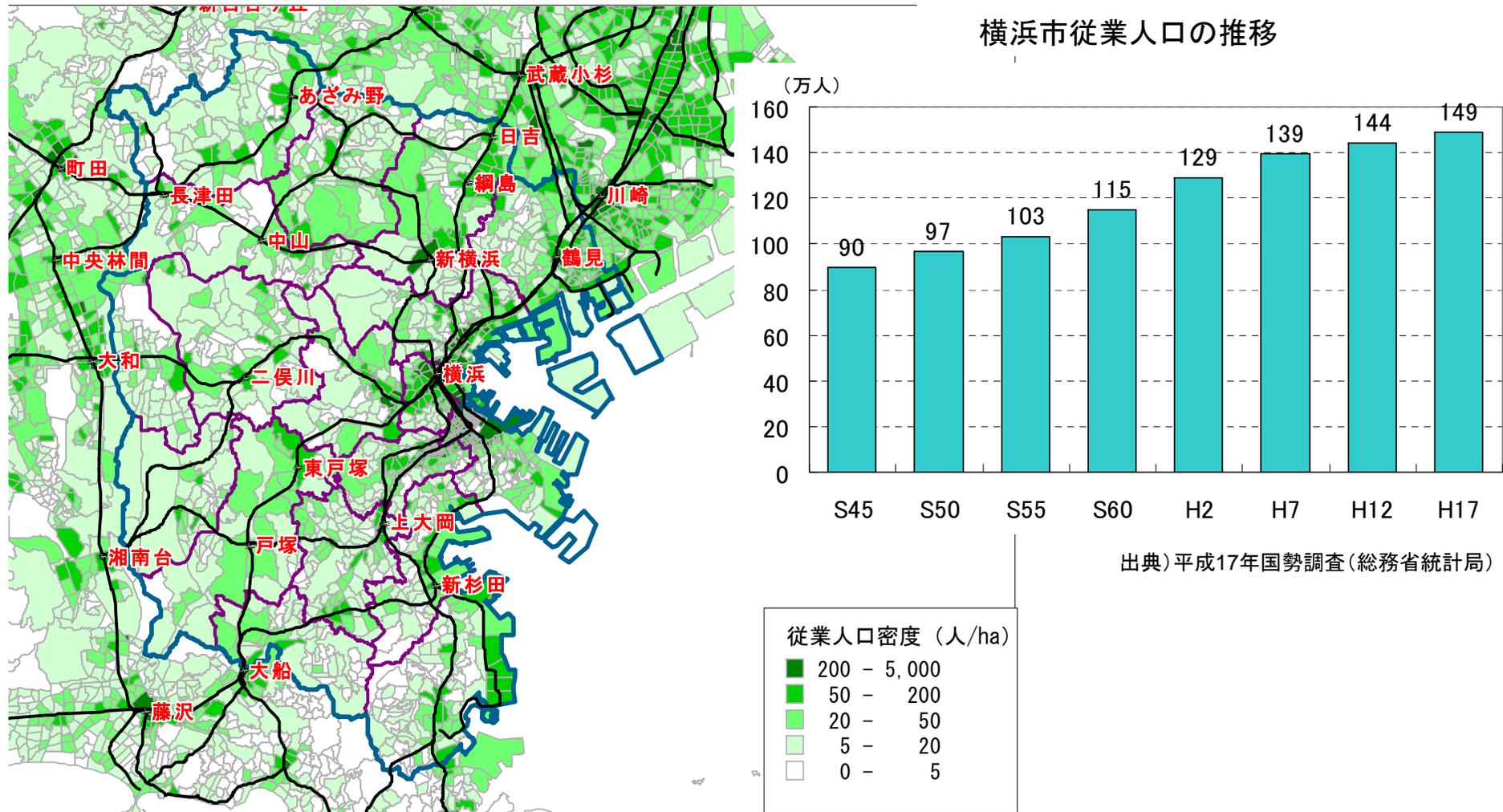
- 横浜市のほぼ全域に人口が分布している
- 特に、鉄道沿線に多く集中している



出典) 全国人口統計マスター(財団法人 国土地理協会) 住民基本台帳(平成22年4月1日)を基礎としたデータ

(12) 従業人口の推移と平成18年町丁目別密度分布

- 横浜市全体の従業人口は、増加傾向(115万人(昭和60年)→**149万人(平成17年)**30%増)
- 主要な鉄道駅周辺の従業人口密度が高い



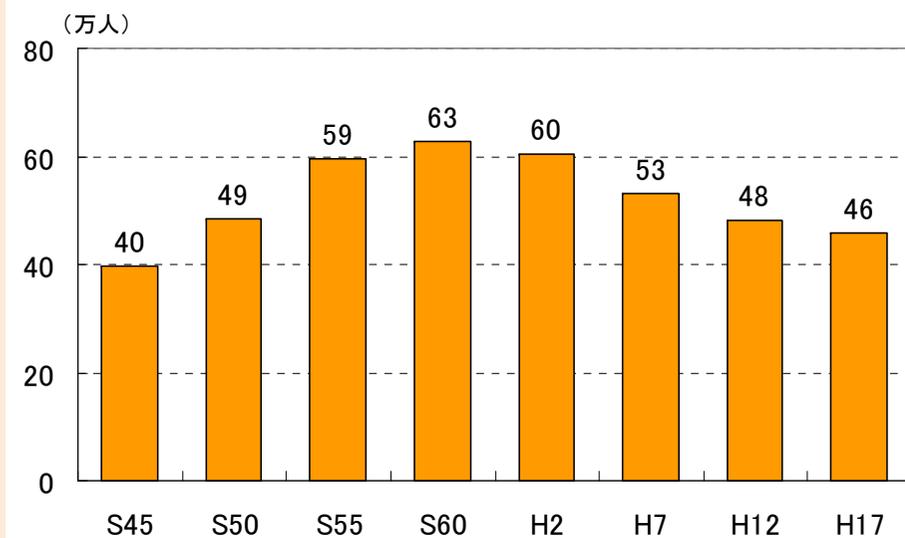
出典) 平成18年度 事務所・企業統計調査(総務省統計局)

(13) 就学・従学人口の推移

○就学・従学人口ともに、少子化の影響により、大幅に減少

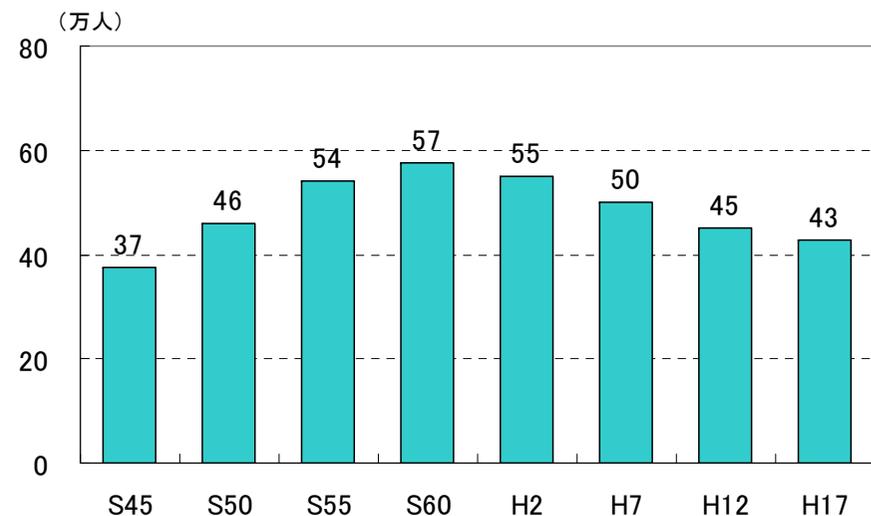
- ・就学人口:約63万人(昭和60年)→約46万人(平成17年)27%減
- ・従学人口:約57万人(昭和60年)→約43万人(平成17年)25%減

就学人口の推移



出典)平成17年度国勢調査(総務省統計局)

従学人口の推移

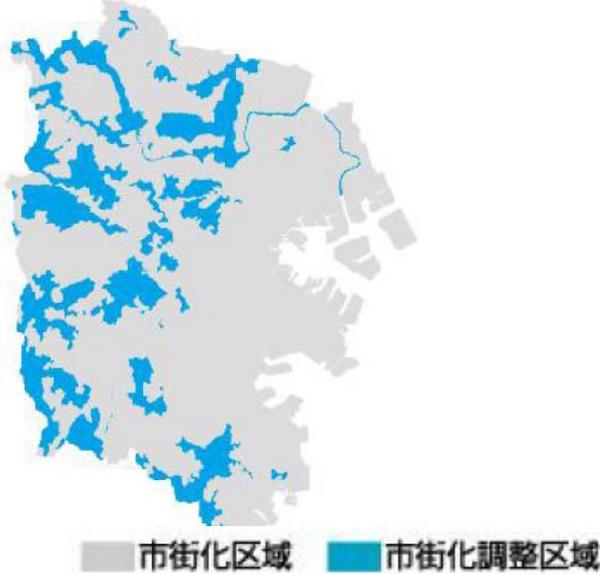


出典)平成17年度国勢調査(総務省統計局)

(14) 横浜市の土地利用

○特徴として市街化調整区域は主に市域の西側にモザイク状に分布している

市街地の形態図



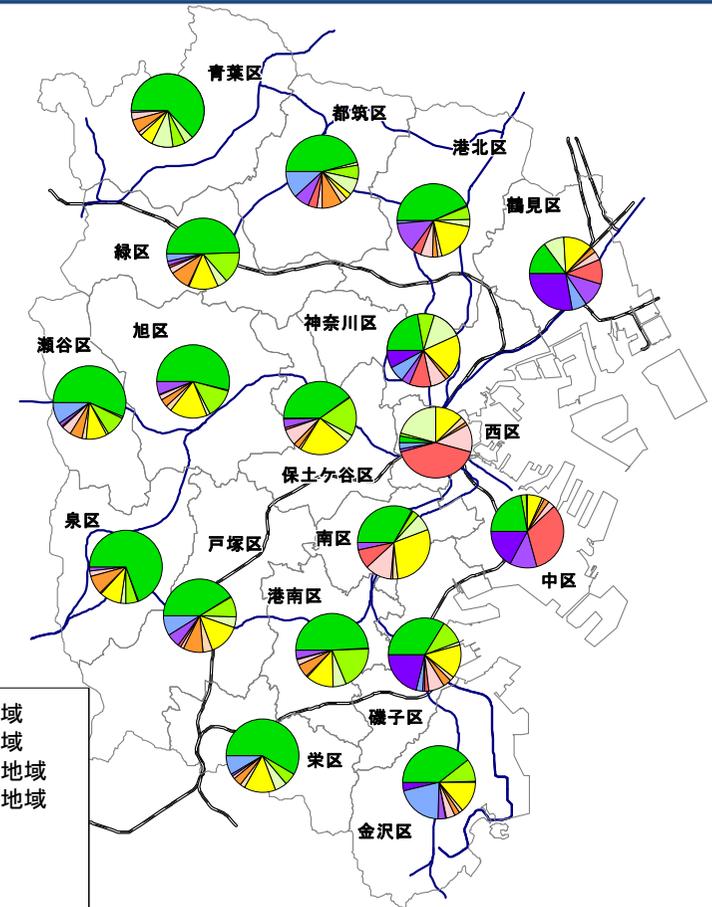
緑被率の分布図



※資料：環境創造局 総合企画部 環境政策課

用途地域の分布図

○内陸部では住居地域系の割合が大半
○臨海部では商業・工業地域系の割合が比較的高い



出典) H21年度 横浜市統計書(Web版)

(15) 横浜市の経済

- 市民総生産額 > 市内総生産額
→ 市民が市外から得た所得が大きい
- 就業者は流入より流出が多い

主要都市の対全国シェア

| | 横浜市 | 1位 | 2位 | 3位 | 4位 | 5位 |
|--------------------|-------------------|----------------|-------------------|-----------------|-------------------|---------------|
| ①人口 (21年12月現在) | 3,673,323 人 | 東京 (881万人) | 横浜 [全国シェア2.9%] | 大阪 (266万人) | 名古屋 (225万人) | 札幌 (191万人) |
| ②市内総生産額 (19年度) | 12,973,323 百万円 | 東京 (92.3兆円) | 大阪 (21.5兆円) | 名古屋 (14.4兆円) | 横浜 [全国シェア2.5%] | 福岡 (6.9兆円) |
| ③市民総生産額 (19年度) | 15,230,412 百万円 | 東京 (81.4兆円) | 横浜 [全国シェア2.9%] | 大阪 (14.8兆円) | 名古屋 (11.4兆円) | 札幌 (6.8兆円) |
| ④事業所数(民営) (18年) | 107,557 事業所 | 東京 (55万事業所) | 大阪 (20万事業所) | 名古屋 (13万事業所) | 横浜 [全国シェア1.9%] | 京都 (8万事業所) |
| ⑤従業者数(民営) (18年) | 1,271,937 人 | 東京 (686万人) | 大阪 (212万人) | 名古屋 (138万人) | 横浜 [全国シェア2.3%] | 札幌 (78万人) |

資料:「横浜経済の現状」

※[]内は対全国シェア ※「東京」については、①④⑤は区部、②③は東京都全部

就業者の流出入状況

市民就業者
1,736,859人
[A]+[B]

うち市内就業者
1,083,738人
A

市内へ流入
345,411人
C

うち市外へ流出
653,121人
B

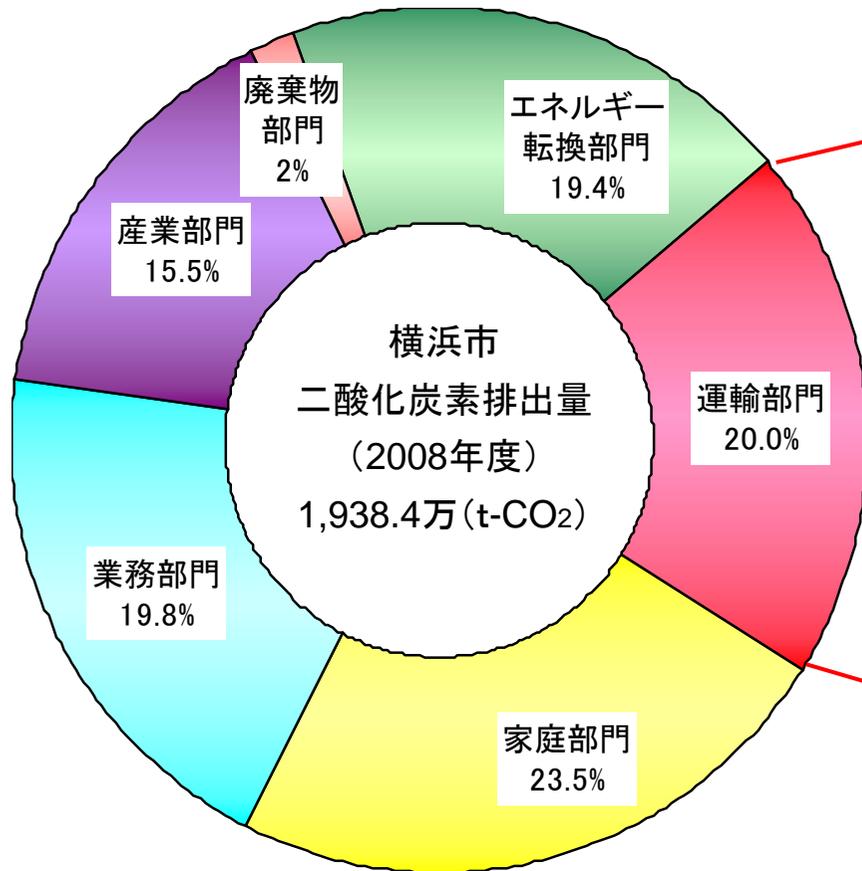
流出超過
=[B]-[C]
=307,710人

資料:平成17年国勢調査

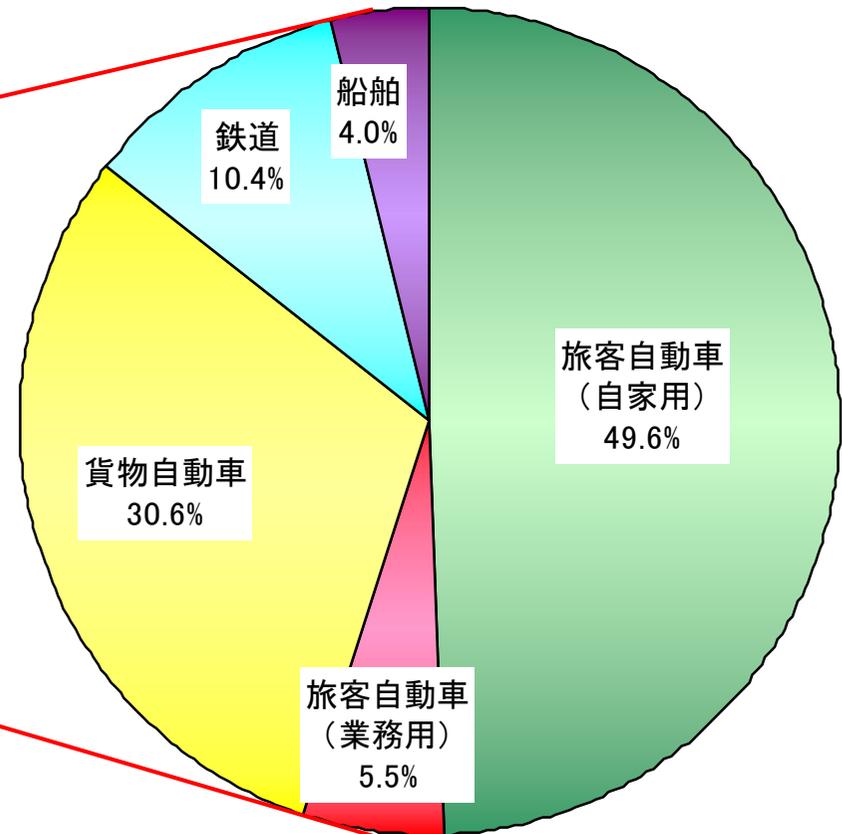
(16) 横浜市のCO2排出量の内訳

- 横浜市全体のCO2排出量のうち、運輸部門は20.0%
- 運輸部門のうち、旅客自動車(自家用)が49.6%と最も高い

横浜市の部門別CO2排出量の内訳
(2008年)

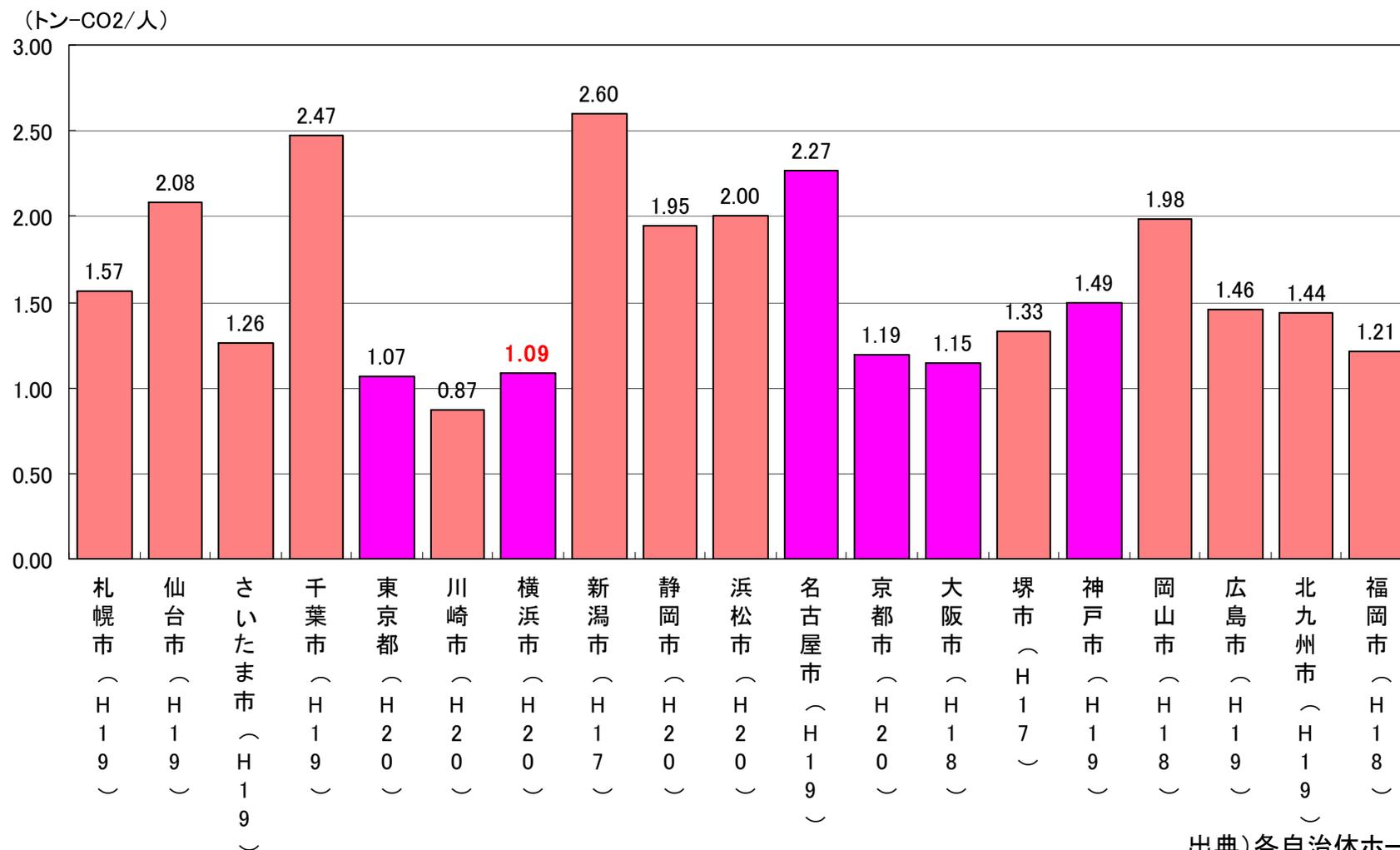


横浜市の運輸部門CO2排出量の内訳
(2008年)



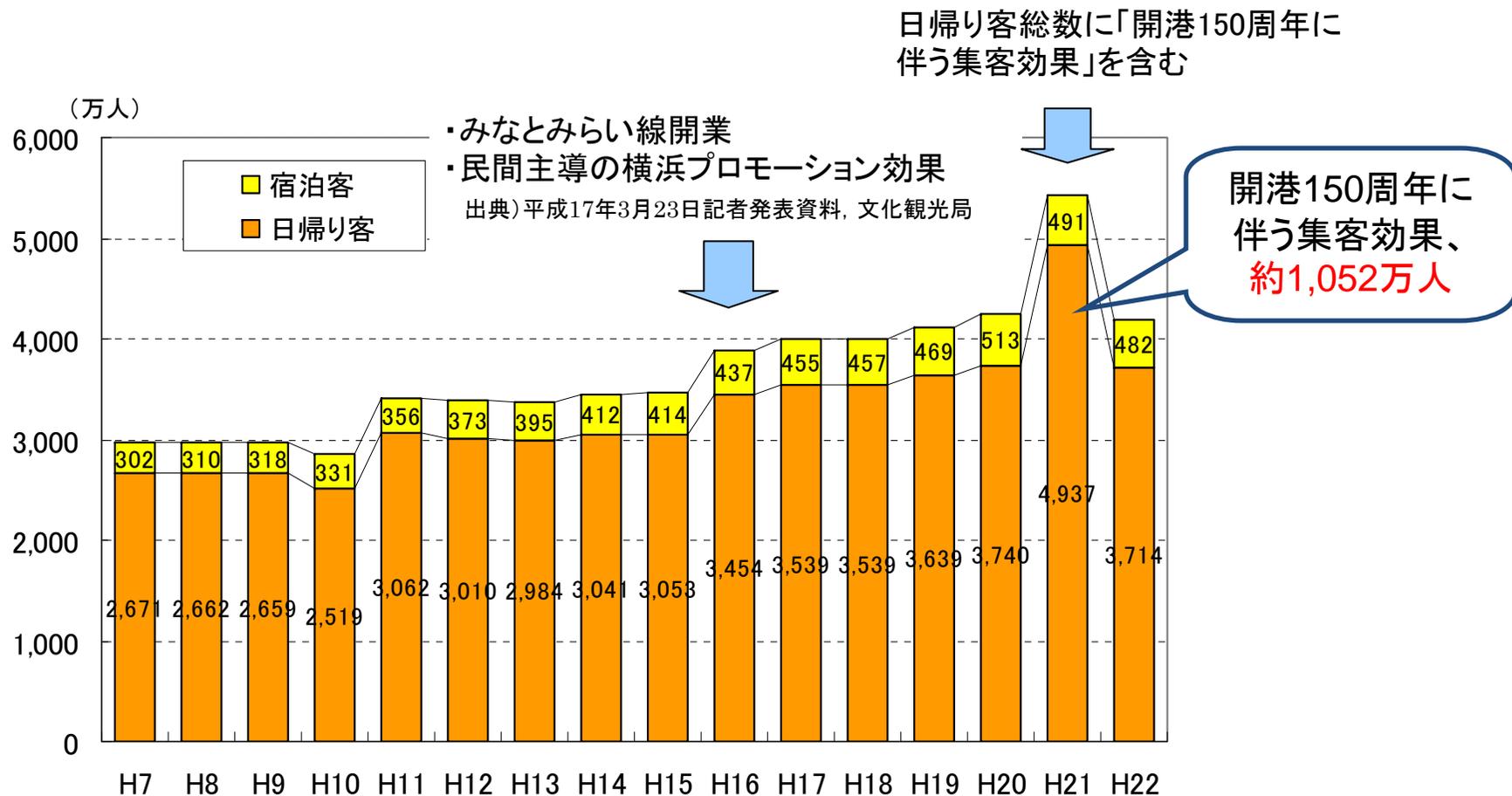
(17) 主要都市のCO2排出量(運輸部門)

○横浜市における運輸部門に占める1人当りのCO2排出量は**1.09(トン-CO2/人)**であり、全国の政令指定都市の中で、川崎市につぎ低い



(18) 横浜市の観光入込客数

○横浜市の観光入込客数は年々増加傾向にあり、平成21年度には、**過去最高の5,428万人**（開港150周年に伴う集客効果（約1,052万人）を除いた場合でも、約4,376万人と過去最高）



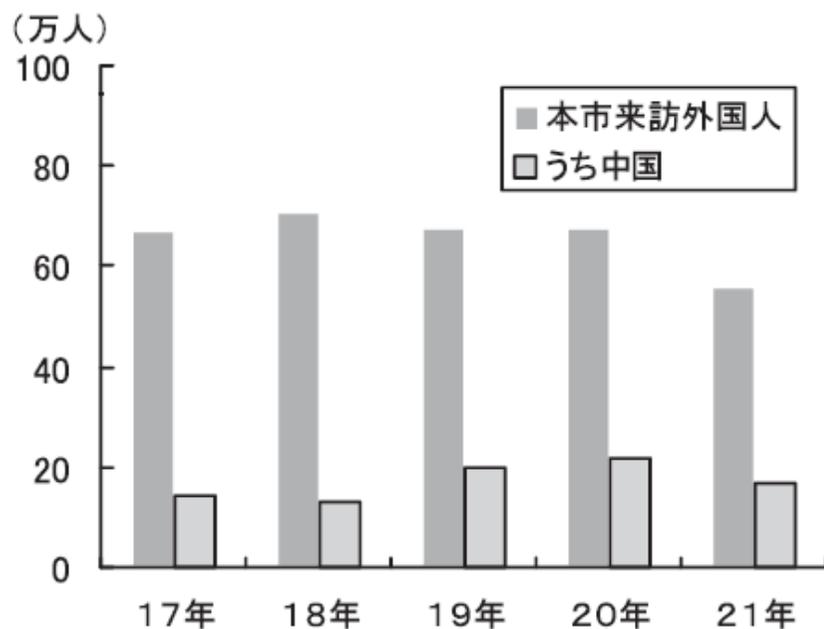
注) 民間主導の横浜プロモーション効果: 民間主導の観光プロモーション活動や観光イベント開催を積極的に支援する制度が平成15年から開始(横浜観光プロモーション認定事業)

出典)観光入込客数: 横浜市ポータルサイト

(19) 横浜市の来訪外国人客数

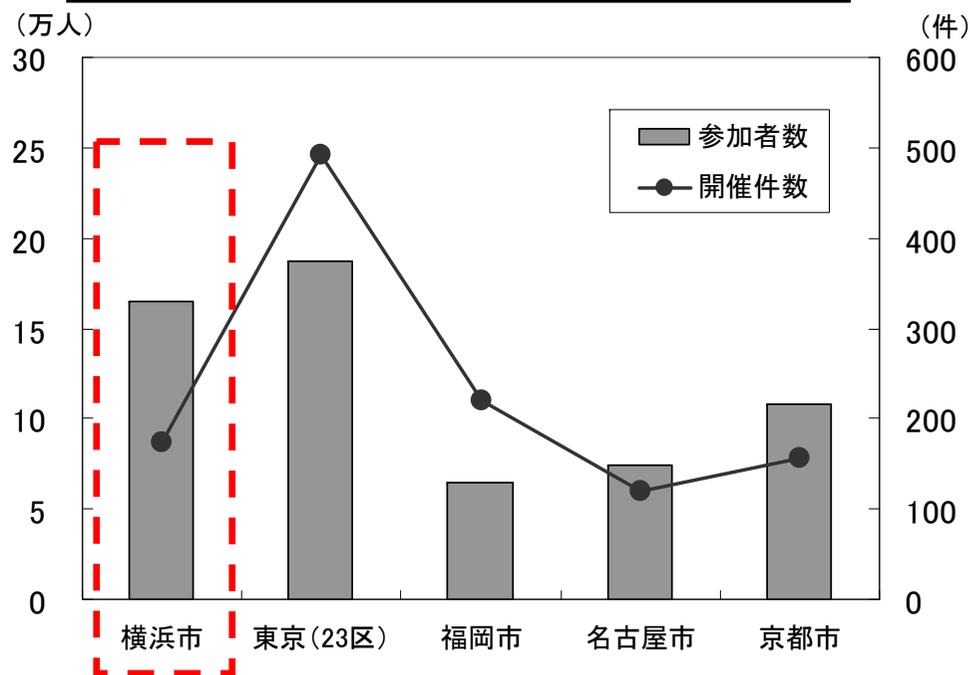
- 来訪外国人数は平成21年では減少したものの、平成17～平成21年ともおおむね60万人が来訪
- 平成22年国際会議参加者数は全国2位、開催件数は3位

<本市来訪外国人人数推移(推計)>



資料：文化観光局

<都市別国際会議開催実績(22年)>



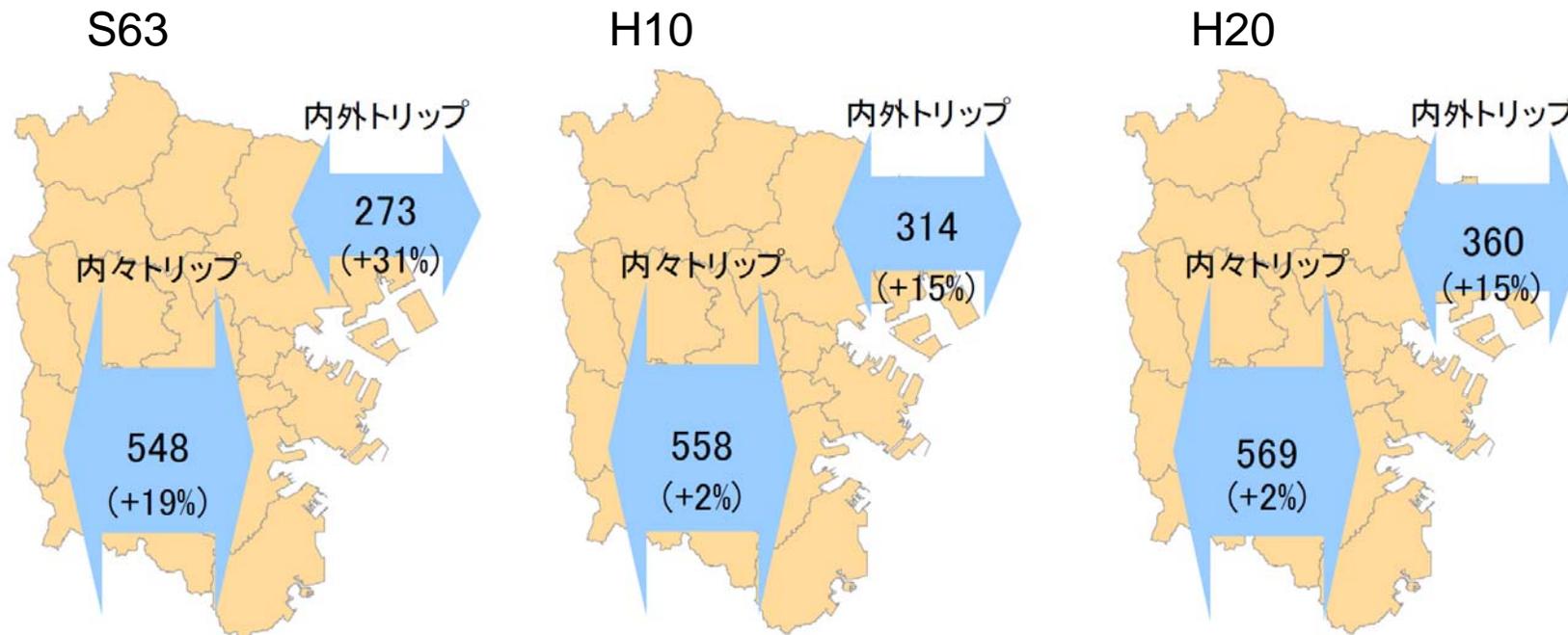
資料：日本政府観光局(JNTO)

(20) 横浜市の人の移動状況(パーソントリップ調査より)

○横浜市におけるH20の内々トリップ(市内から市内への移動)は569万トリップ、内外トリップ(市内から市外への移動、市外から市内への移動)は360万トリップで、総トリップ数は929万トリップ

○H10と比べ、H20の内々トリップは2%増、内外トリップは15%増

※トリップとは、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のこと

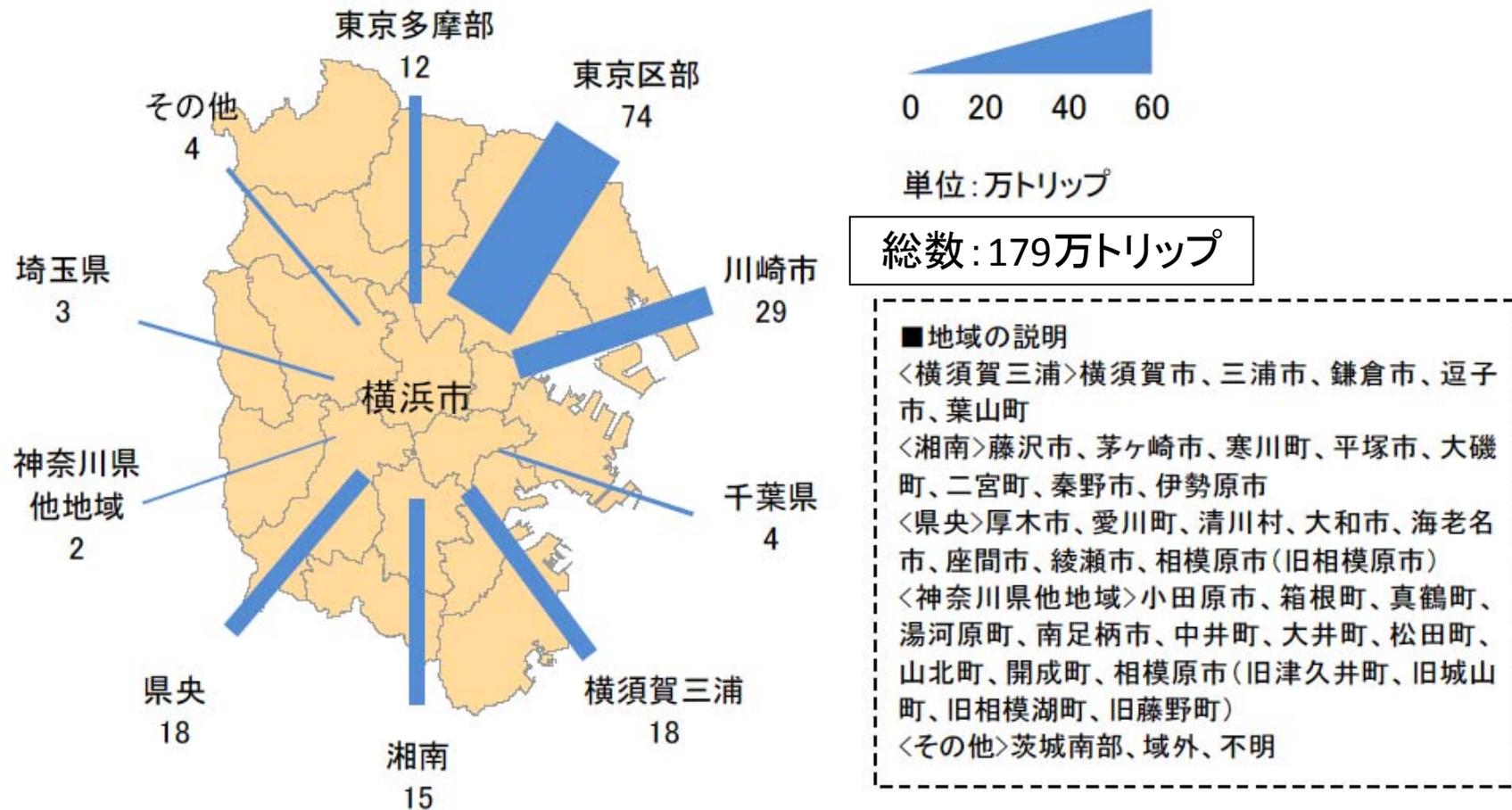


()内は、10年間の伸び率
単位: 万トリップ

出典)横浜市都市整備局HP

(21) 横浜市外との流動状況 (H20パーソントリップ調査より)

○横浜市から市外へのトリップ数を方向別で見ると、東京区部へのトリップが74万トリップ(全体の約4割)と最も高い

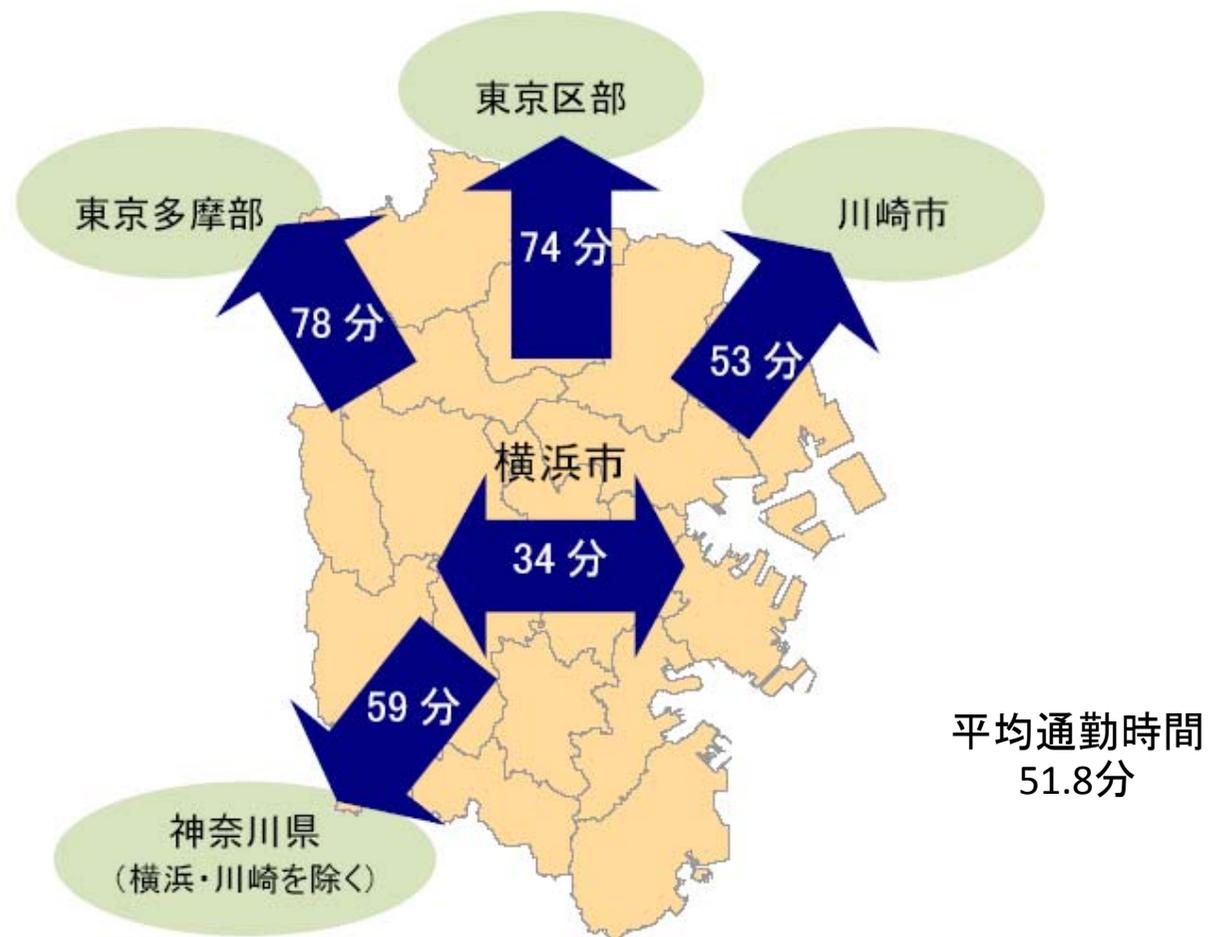


出典)横浜市都市整備局HP

(22) 方向別平均通勤時間(H20パーソントリップ調査より)

○横浜市内発着の平均通勤時間は、34分

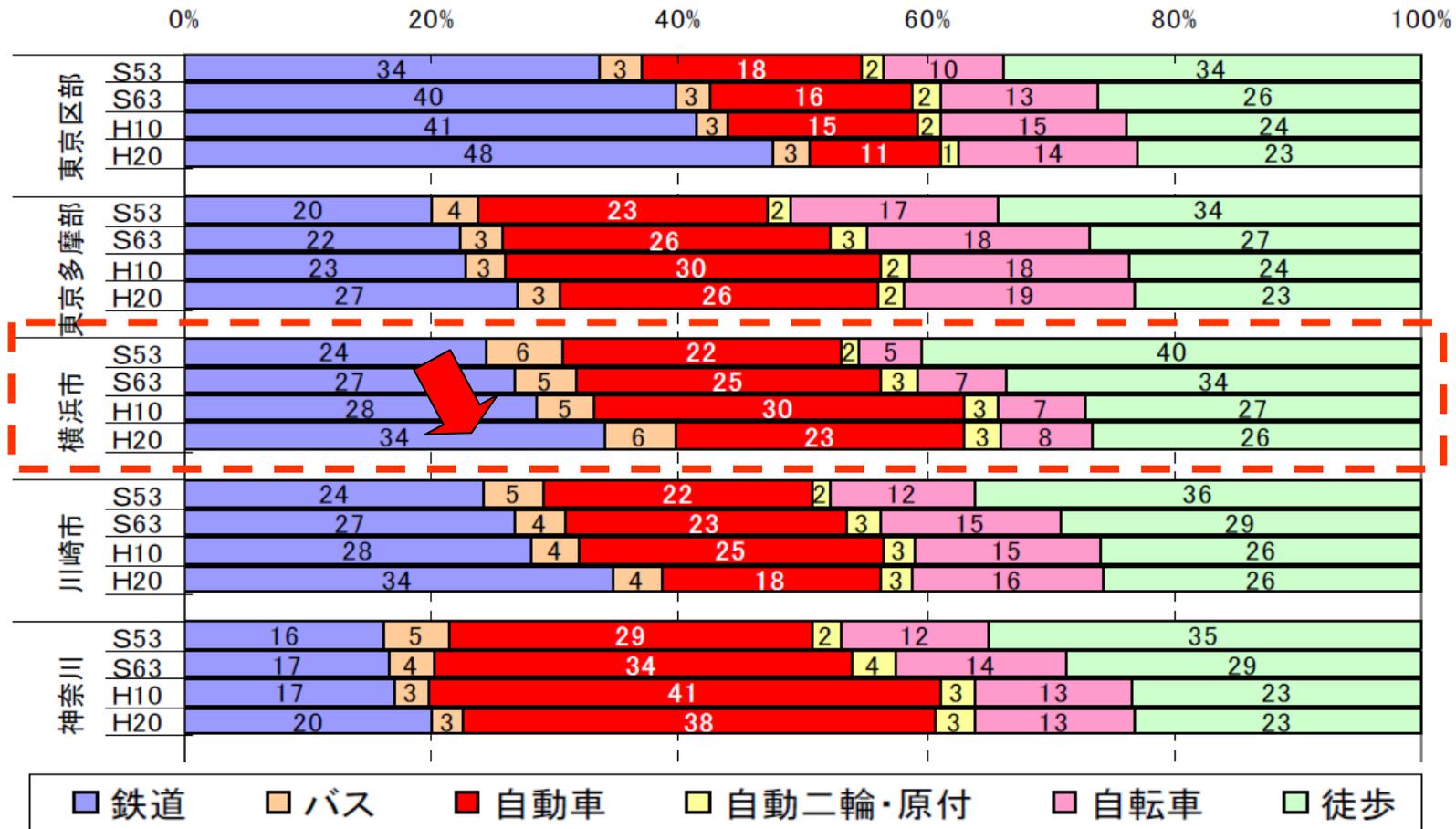
○一方、東京区部への平均通勤時間は74分・東京多摩部へは78分



出典)横浜市都市整備局HP

(23) 横浜市の代表交通機関分担率 (H20パーソントリップ調査より)

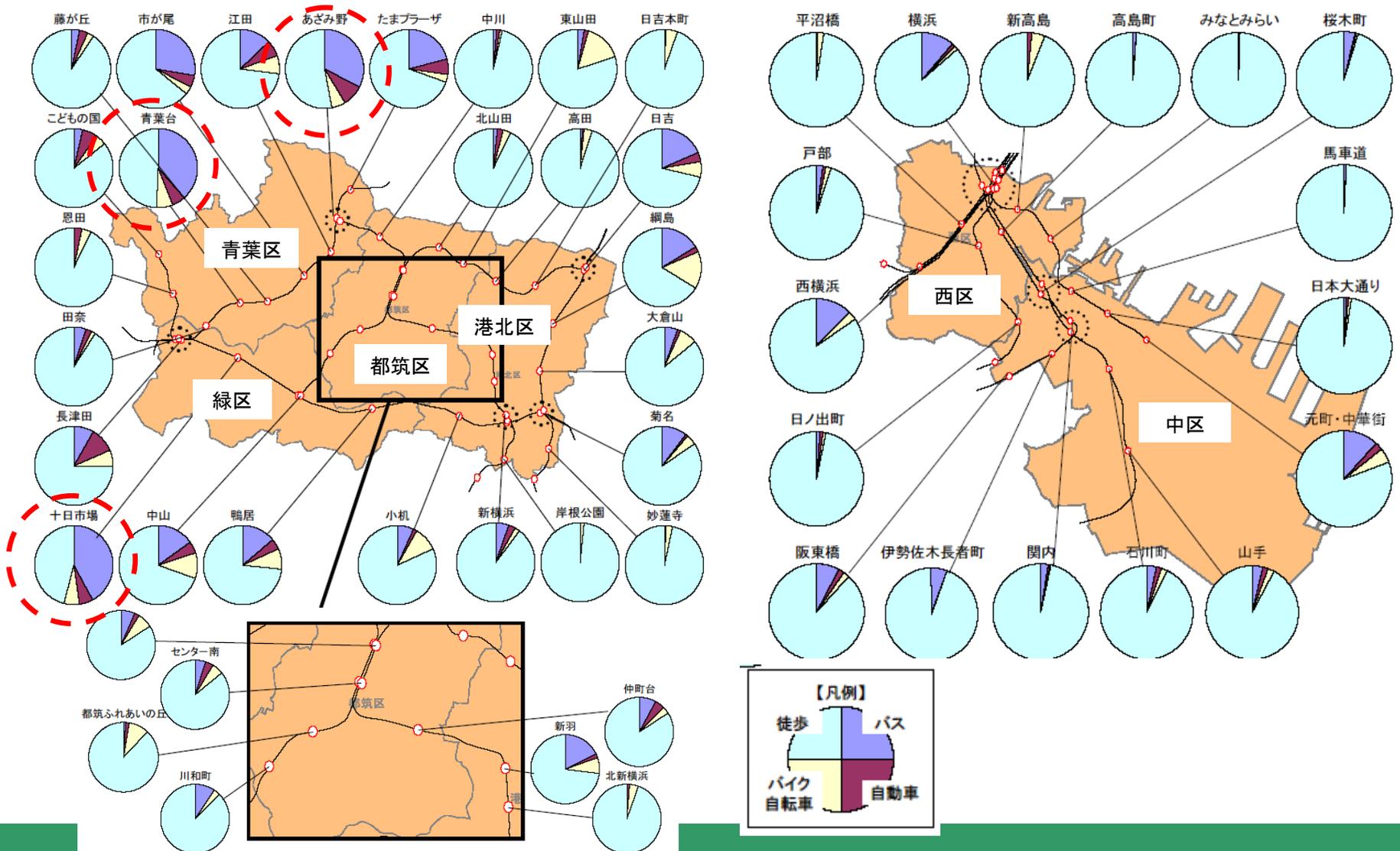
- 横浜市の鉄道の分担率: 28%(H10) → 34%(H20)6ポイント増加
- 横浜市の自動車の分担率: 30%(H10) → 23%(H20)7ポイント減少



出典) 東京都市圏パーソントリップ調査(交通実態調査)の結果概要(関東地方整備局HP)

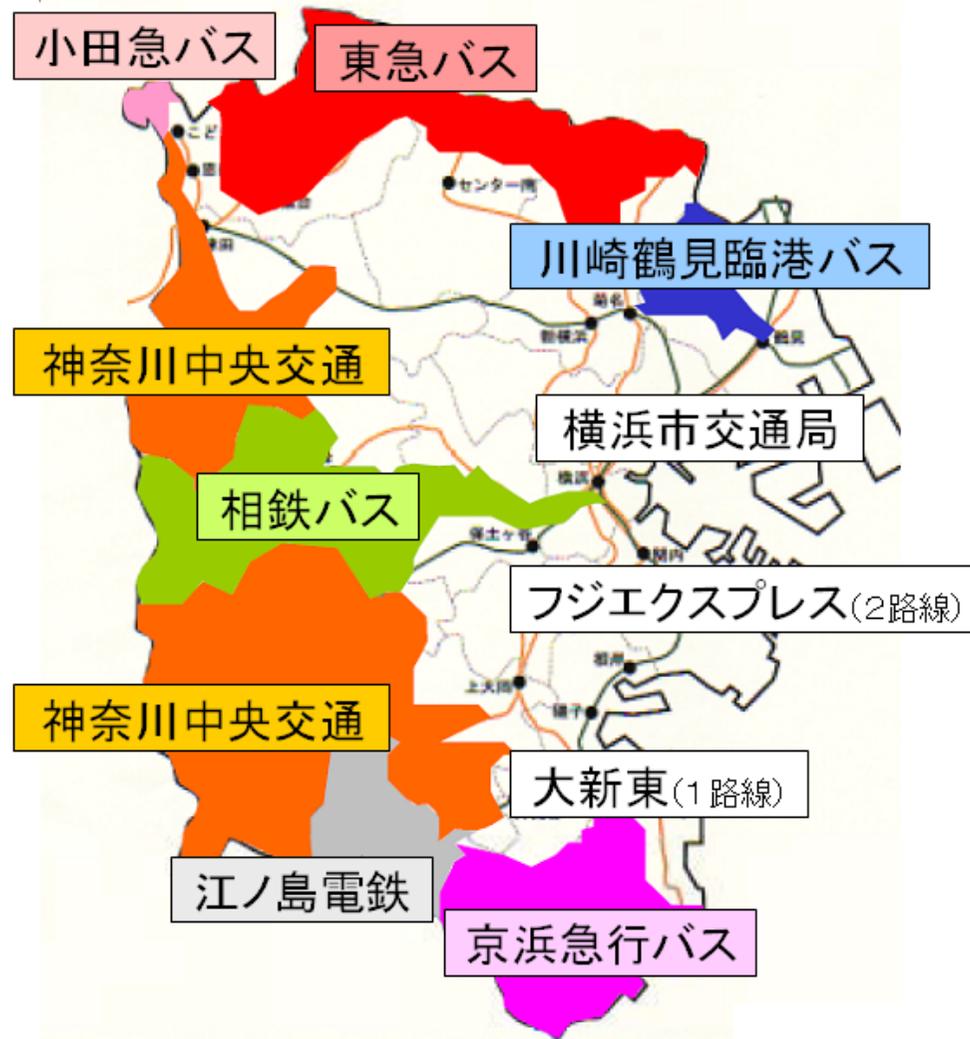
(24) 駅端末交通手段(H20パーソントリップ調査より)

- あざみ野駅、青葉台駅、十日市場駅ではバスの割合が他の駅と比べ高い(約3~4割)
- 西区・中区の駅端末交通手段の多くは徒歩(約9割以上)



(25) 横浜市内路線バス事業者のカバーエリア

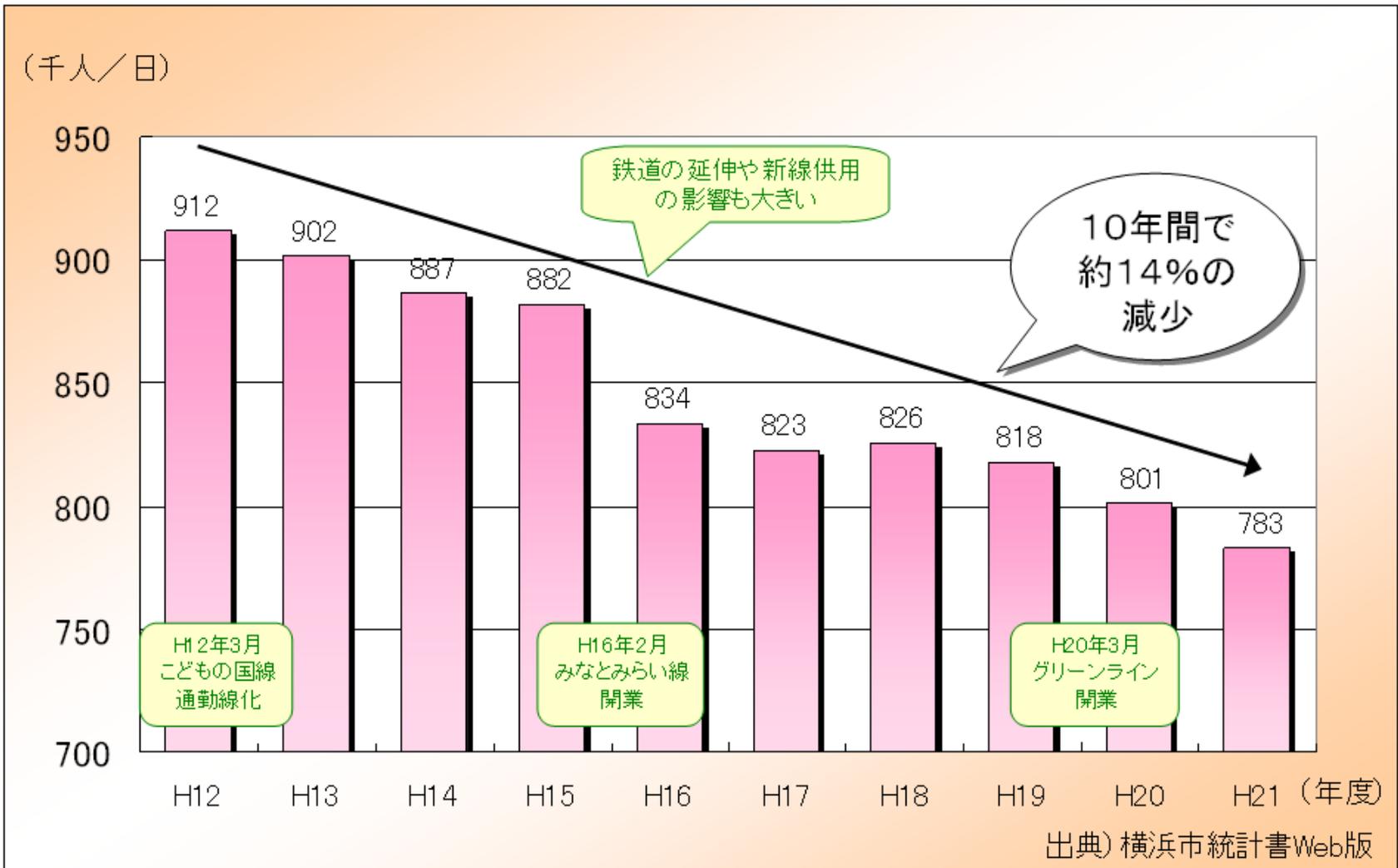
- 横浜市交通局を含めて、市内バス事業者は10社(子会社などは除く)
- 複数のバス事業者により市域がカバーされている



横浜市都市整備局作成

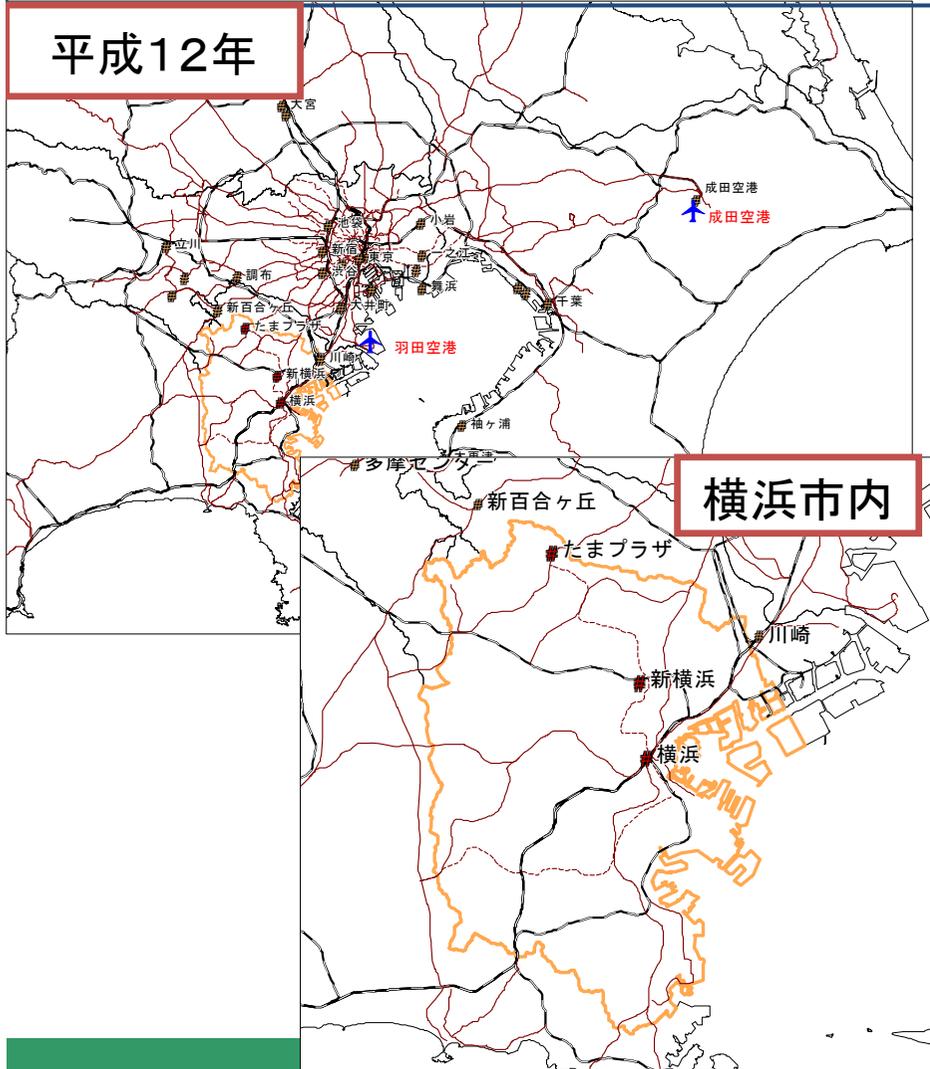
(26) 横浜市内の路線バス利用者の推移

- 横浜市内の路線バス利用者は、鉄道の延伸や新線開業の影響もあり減少傾向
- 1日の利用者数は、H12 からH21で約13万人(約14%)減少



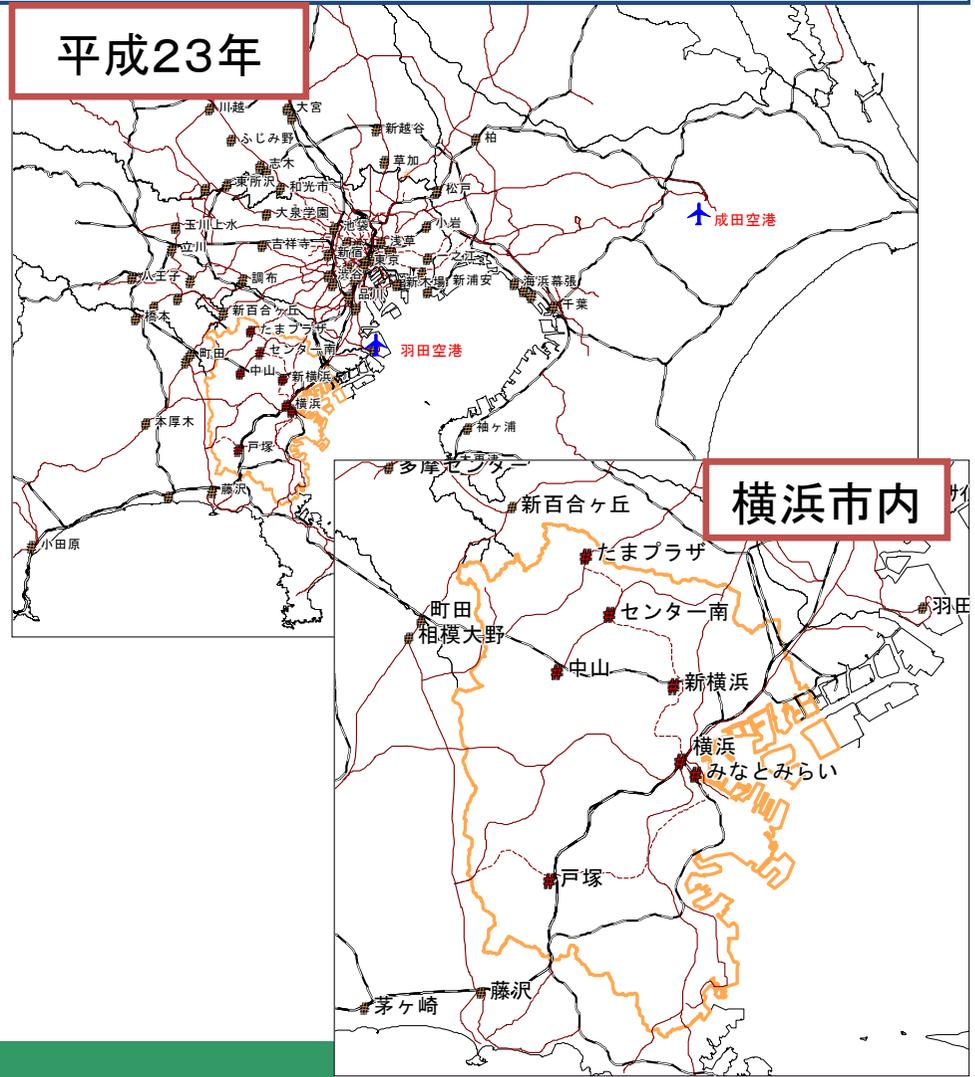
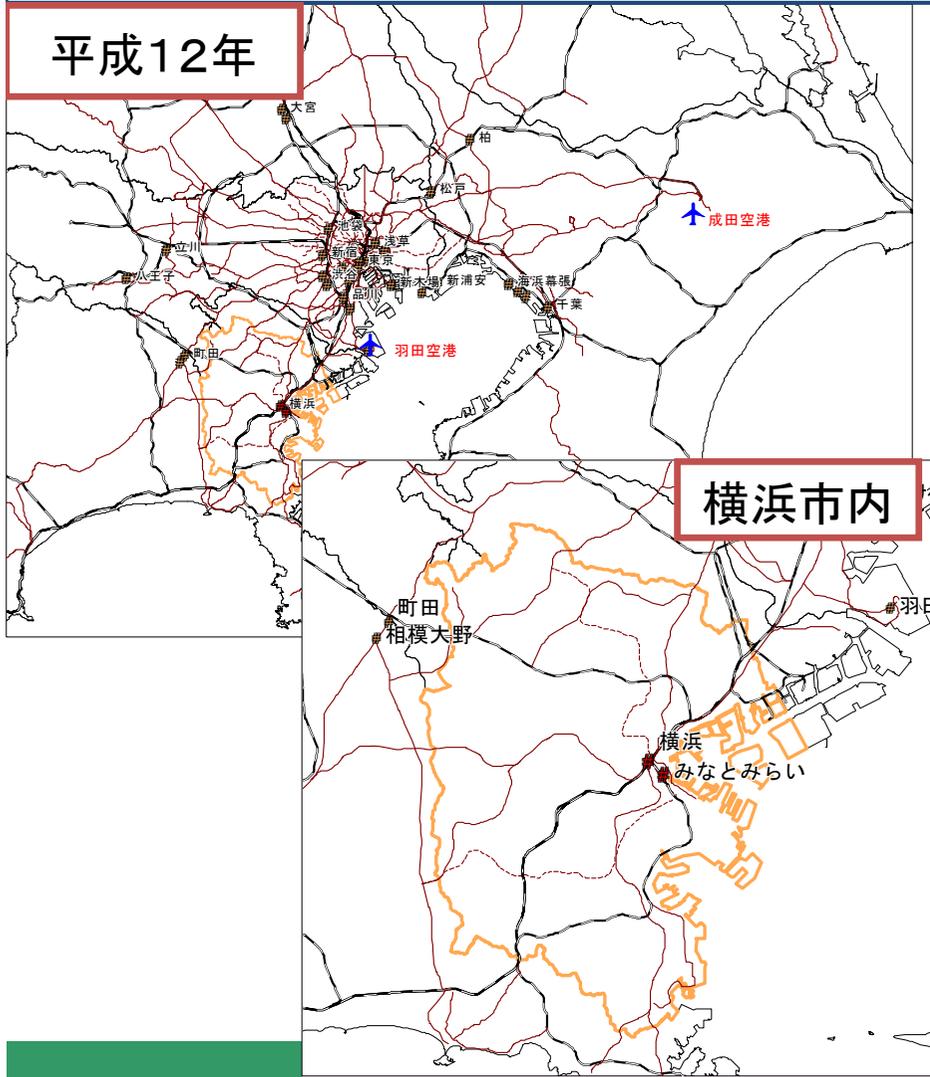
(27) 横浜市内の羽田空港アクセスバスの拡充

- 羽田空港アクセスバスの発着地が東京圏全域に設けられてきている。
 - 横浜市内の発着地も増加(平成12年:3地点 → 平成23年:9地点)
- 参考: 東京23区: 12地点 → 22地点、川崎市: 2地点 → 3地点、千葉市: 1地点 → 2地点
- ※同一駅周辺のホテル等を複数経由している場合には、集約し「1」地点として計上



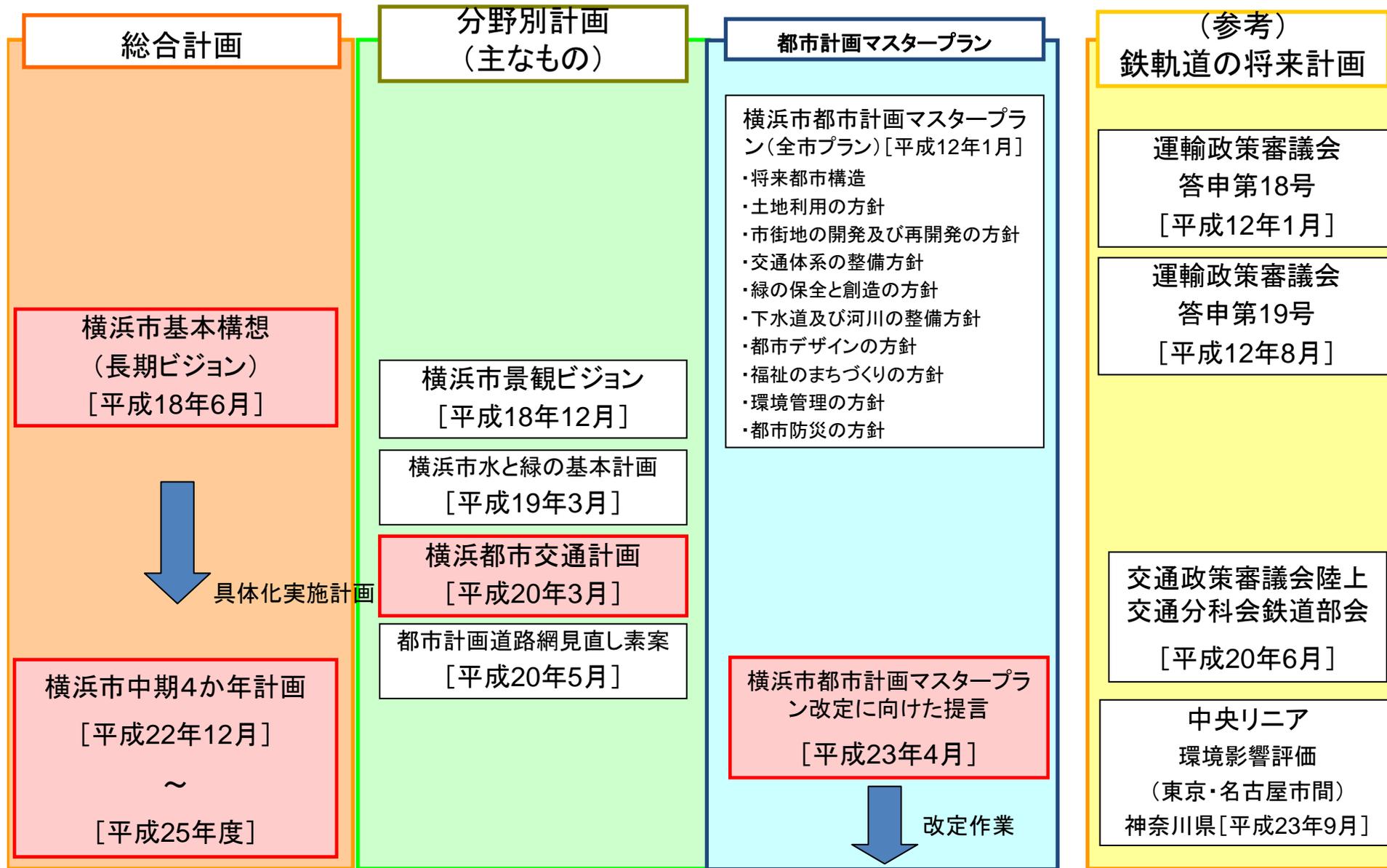
(28) 横浜市内の成田空港アクセスバスの拡充

- 成田空港アクセスバスの発着地が東京圏全域に設けられてきている。
 - 横浜市内の発着地も増加(平成12年:2地点 → 平成23年:7地点)
- 参考: 東京23区: 12地点 → 15地点、川崎市: 0地点 → 1地点、千葉市: 1地点 → 2地点
 ※同一駅周辺のホテル等を複数経由している場合には、集約し「1」地点として計上



2. 横浜市上位計画

横浜市上位計画と鉄軌道に関する答申



※赤枠の計画について説明

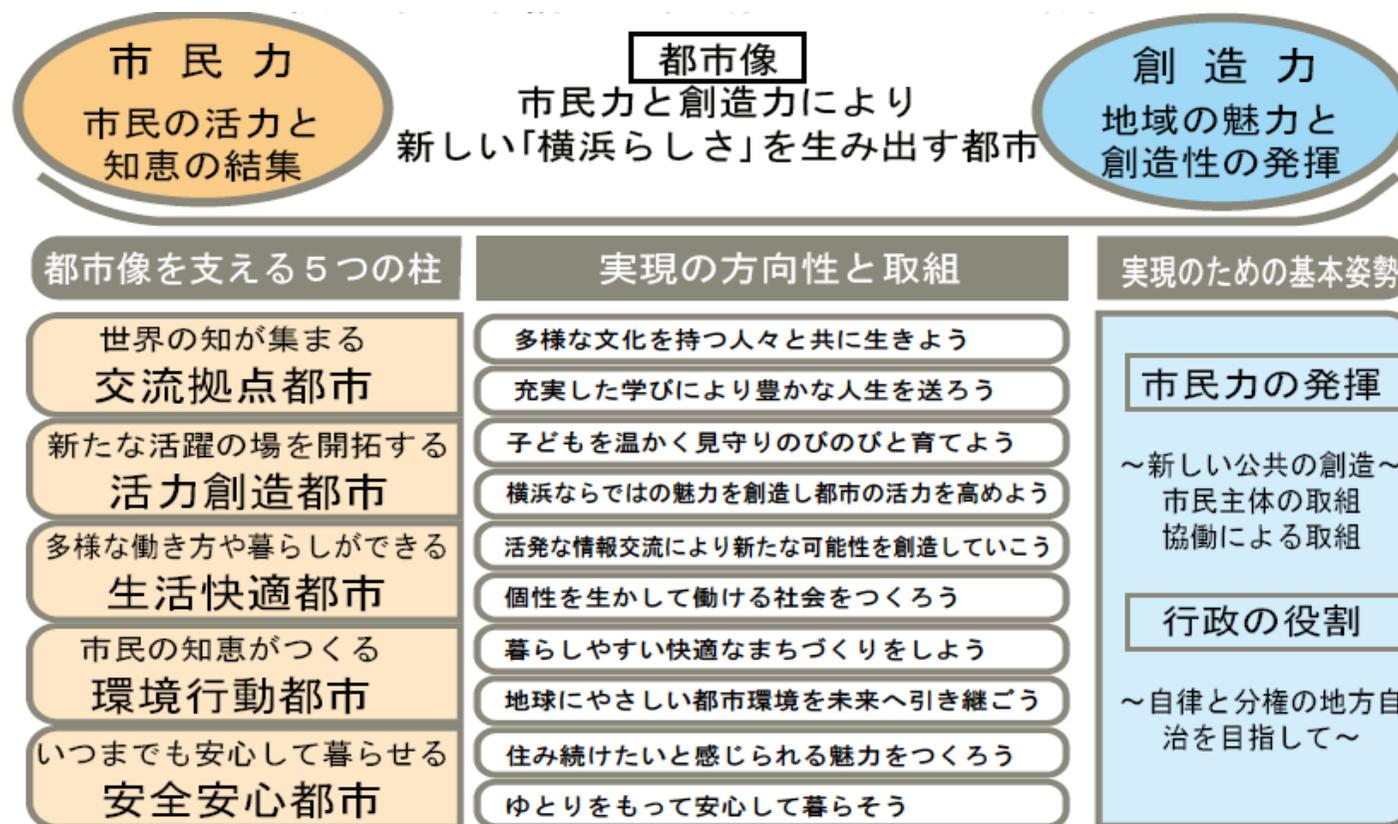
(1) 横浜市の上位計画(1)

横浜市基本構想(長期ビジョン)(H18. 6)

◆横浜市基本構想の位置づけ

- 概ね2025年頃を展望し、横浜市が目指す都市の姿を描いたもの
- 横浜市の様々な計画の最上位に位置付けられる、市政運営の根本となる指針

◆横浜市基本構想の骨格



(2) 横浜市の上位計画(2)

横浜市中期4か年計画(H22. 12)

◆ 中期4か年計画の位置づけ

中期4か年計画は、基本構想が掲げる目指すべき**都市像の実現**に向けた政策や工程を具体化する、22年度を初年度とした、25年度までの4か年計画

◆ 計画の全体像

ア 「基本構想」

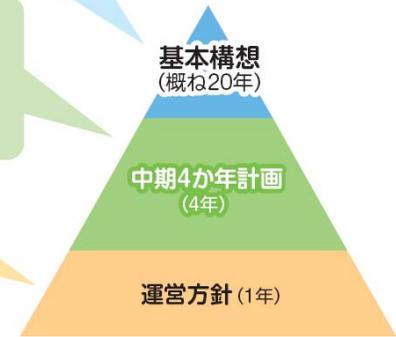
「横浜市基本構想」(長期ビジョン)は、概ね2025年頃を展望し、本市が目指す都市の姿を描いたものです。本市の様々な計画の最上位に位置付けられる、市政運営の根本となる指針です。

イ 「中期4か年計画」

「中期4か年計画」は、基本構想を着実に具体化していくための、4か年の実施計画です。4か年で目指す姿や目標などを示します。

ウ 「運営方針」

運営方針は、各年度における、本市の区・局・統括本部の、目標や取組を明確に示したものです。



横浜版成長戦略～将来を見据え、着手します～ (P24～)

※「本市の未来図」の実現に向けて今から着手する、25年度までの計画期間を越えた政策

成長産業の強化

- 戦略1: 環境最先端都市戦略
- 戦略2: 観光・創造都市戦略

地域で暮らす人々の活力づくり

- 戦略3: 「未来の人材」子ども戦略
- 戦略4: 100万人の健康づくり戦略
- 戦略5: 女性による市民力アップ戦略

成長を支える基盤づくり

- 戦略6: 海と空のハブ戦略
- 戦略7: 中小企業の技術・経営革新戦略
- 戦略8: 海外ビジネス展開戦略

基本政策～現在の様々な課題に対応します～ (P42～)

※現在の様々な課題に対し、計画期間中に達成を目指す政策

【基本政策1】

子育て安心社会の実現

本市の未来を担う子どもを、安心して産み、育てるための環境をつくっていきます。

【基本政策2】

市民生活の安心・充実

地域でのつながりを大切に、身近な暮らしの安心・充実を実現していきます。

【基本政策3】

横浜経済の活性化

地域経済の下支えと、未来に向けた投資により、活力ある横浜経済の実現に向けて取り組んでいきます。

【基本政策4】

環境行動の推進

高い目標を掲げて先駆的な取組にチャレンジする都市として、環境行動を推進していきます。

行財政運営

～政策を進める土台です～ (P134～)

行政運営 共感と信頼のある市政の推進

- 市民力発揮をささげる市役所
- 最速で確実な市政の推進
- 職員の能力発揮による市民サービスの向上

財政運営 持続可能な財政運営

- 財政健全化の取組(市全体の借入金の縮減)
- 行政コストの縮減とわかりやすい財政情報の提供
- 未収債権の回収整理や使用料等の適正化による財源確保の取組
- 保有資産の戦略的有効活用

本市の未来図「概ね10年後の目指す姿です」(P10～)
「つながるしあわせ」安心と活力があふれるまち・横浜

◆本市の未来図(地域レベルのまちづくり)

3 市民生活を支える都市の姿

「つながるしあわせ～安心と活力があふれるまち・横浜」を実現するための、市民生活を支える都市の姿を、地域レベルのまちづくり、都市レベルのまちづくりという視点で描きます。

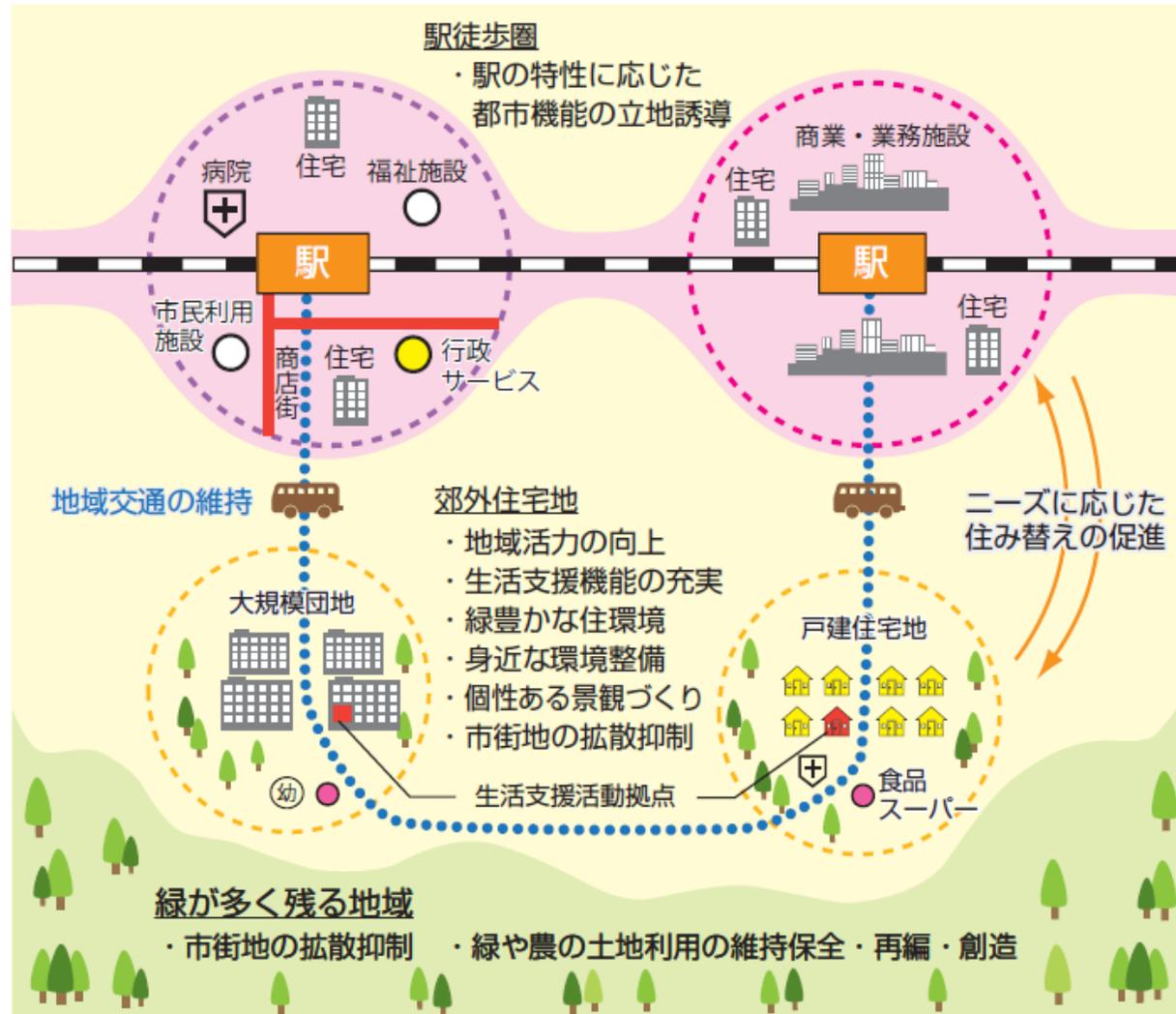
(1) 地域レベルのまちづくり

- 住み慣れた身近な地域で、誰もが安心して暮らし続けられるよう、市民一人ひとりの**生活圏の充実が図られています**。その生活圏は、日頃の生活や地域活動、歴史や文化、鉄道や道路、緑地や農地・公園・河川などの様々な要素により、**一定のまとまりが感じ取れる**ようになっています。
- 生活圏それぞれの構成としては、地域ごとの特性を踏まえ、適切な土地利用の誘導などを行うことにより**市街地の拡散が抑制**されつつ、**最寄駅周辺では市民利用施設などの都市機能が集約的に配置**されています。また、**商店街の維持・活性化**や住宅地での**生活支援機能の充実**なども進み、**市民生活を支える地域の拠点が整備**されています。さらに、道路・公園などの都市基盤や地域資源・施設、空き家などの**既存ストックをまちづくりにいかしながら、身近な環境の整備、個性ある景観づくり**も進められています。
- 都心周辺部の密集市街地においては、**地域の防災性の向上や住環境の整備**などにより、安全で利便性の高いまちづくりが進められています。
- そして、**駅前や福祉・医療施設などの拠点と緑豊かな郊外住宅地は地域交通でつながり**、生活と身近な就労の場を兼ね備えた、**快適で利便性の高いコンパクトなまちが形成**されています。
- このような地域構造の中では、人と人との交流や賑わい、地域活動のつながりが生まれていき、様々な主体が協働しながら**市民主体のまちづくり、地域運営が進展**し、地域の特性をいかした、**持続可能なコミュニティが形成**されています。

◆本市の未来図(地域レベルのまちづくり(地域構造図))

地域構造図

コンパクトなまちの形成
持続可能なコミュニティの形成



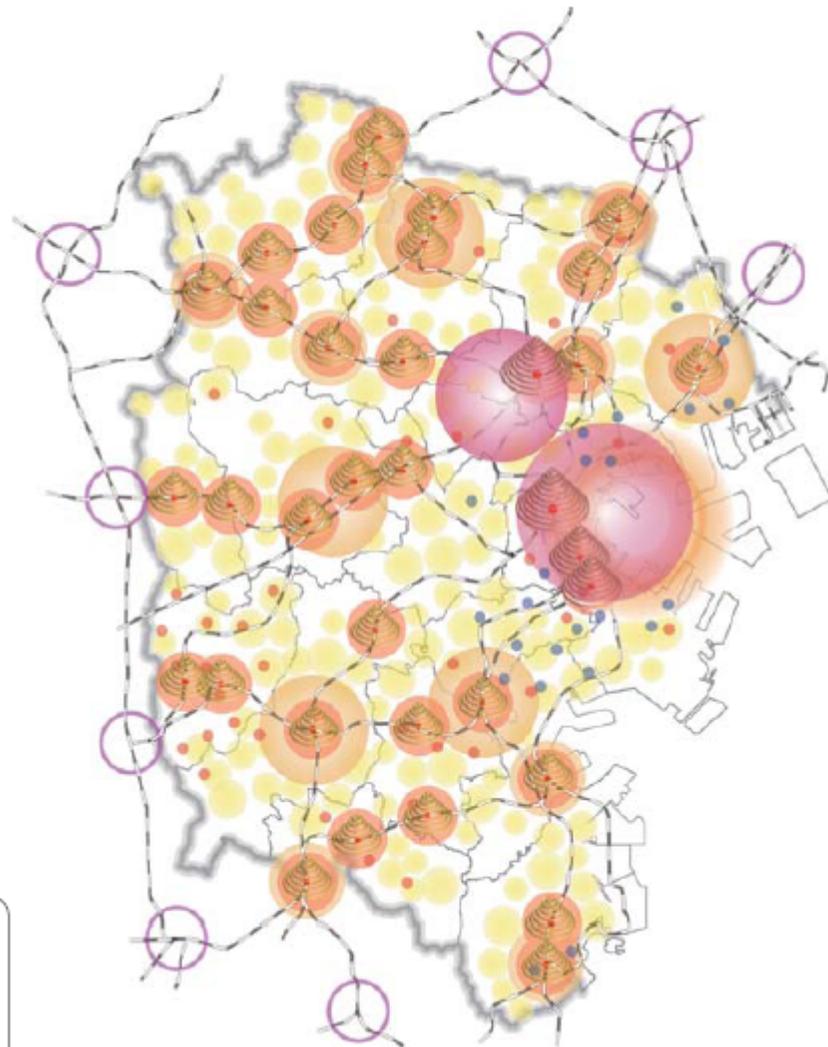
◆本市の未来図(都市レベルのまちづくり(都市構造))

1 2つの都心・鉄道駅を拠点とした生活圏づくりと地域運営の充実

- 横浜都心: エキサイトよこはま22(横浜駅周辺大改造計画)やみなとみらい21、関内・関外地区でのプロジェクトやインナーハーバー構想により、都心機能の魅力・活力が増大し、横浜の新たな顔づくりも進んでいます。
- 新横浜都心: 広域交通ターミナルとしての利便性や北部地区におけるIT産業の集積をいかし、神奈川東部方面線の進ちょくにあわせたまちづくりが進められています。
- 鉄道駅を中心に都市機能の集約化と施設立地が進み、拠点機能が充実します。隣接する地域との相互連携も進み、生活圏における都市機能が十分に享受できるようになっています。
- 郊外部では、市民主体の地域運営や地域まちづくりが進展し、様々な主体が連携することによって、地域課題が解決し、地域への愛着が増しています。

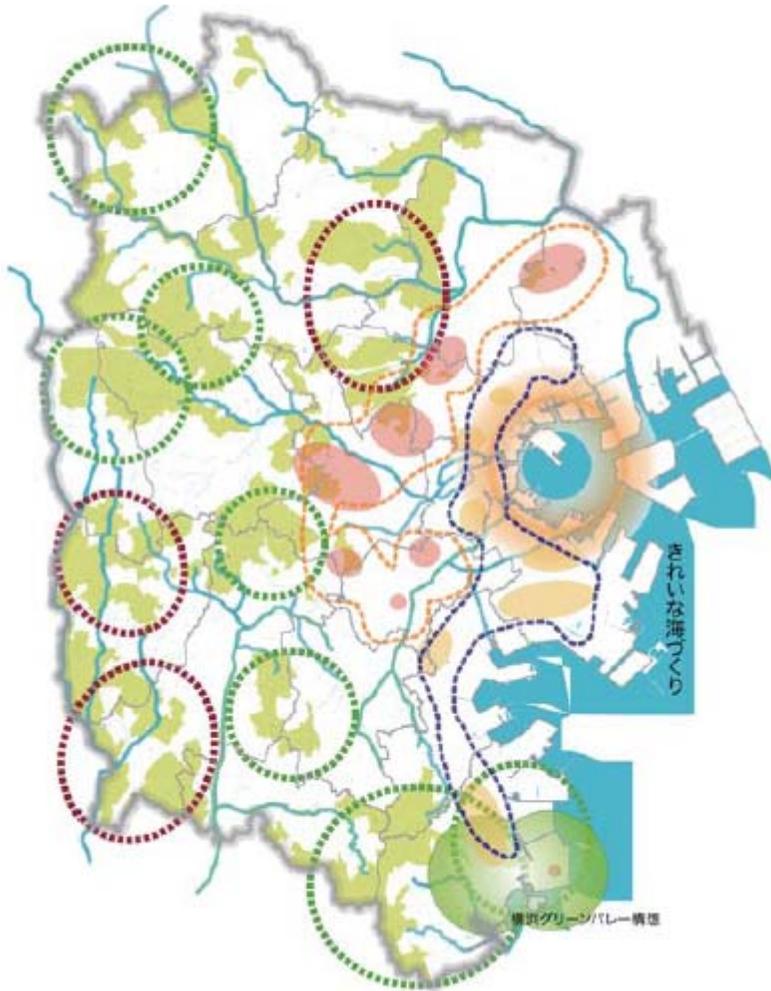
【凡例】

- | | | |
|--------------|------------------|----------------------|
| ○ インナーハーバー構想 | ○ 鉄道の乗換駅 | ● いえ・みち まち改善事業地区 |
| ● 都心部 | ○ 隣接都市の拠点駅 | ● 身近な地域・元気づくりモデル事業地区 |
| ● 主な鉄道駅 | ○ 主な鉄道駅の徒歩圏と機能集約 | ● 地域運営の広がり |



◆本市の未来図(都市レベルのまちづくり(都市構造))

2 環境の保全・創造



- 緑の10大拠点のようなまとまった規模の緑や市街地の中にある斜面緑地などの保全・創造が図られています。これらの緑は、維持管理が進み、多くの市民に利活用されています。
- 特に貴重な動植物などの生息場所では、適切な保全が進んでいます。
- 公園・河川・海辺、水路等の環境整備により、水と緑のネットワークが形成され、多様な生物の生息環境が創出されています。
- 省エネルギーの推進と再生可能エネルギーの活用など、低炭素型のまちづくりを市民・事業者・行政が一体となって進めています。

【凡例】

- | | | |
|-------------------------|--------------|------------|
| ○ インナーバ-構想 | ■ 河川・海 | ● 市街地をのぞむ丘 |
| ○ 緑の拠点 | ■ 市街化調整区域 | ● 海をのぞむ丘 |
| --- 市街地をのぞむ丘の軸 | --- 海をのぞむ丘の軸 | |
| ○ 河川沿いのまとまりのある農地・樹林地の拠点 | | |

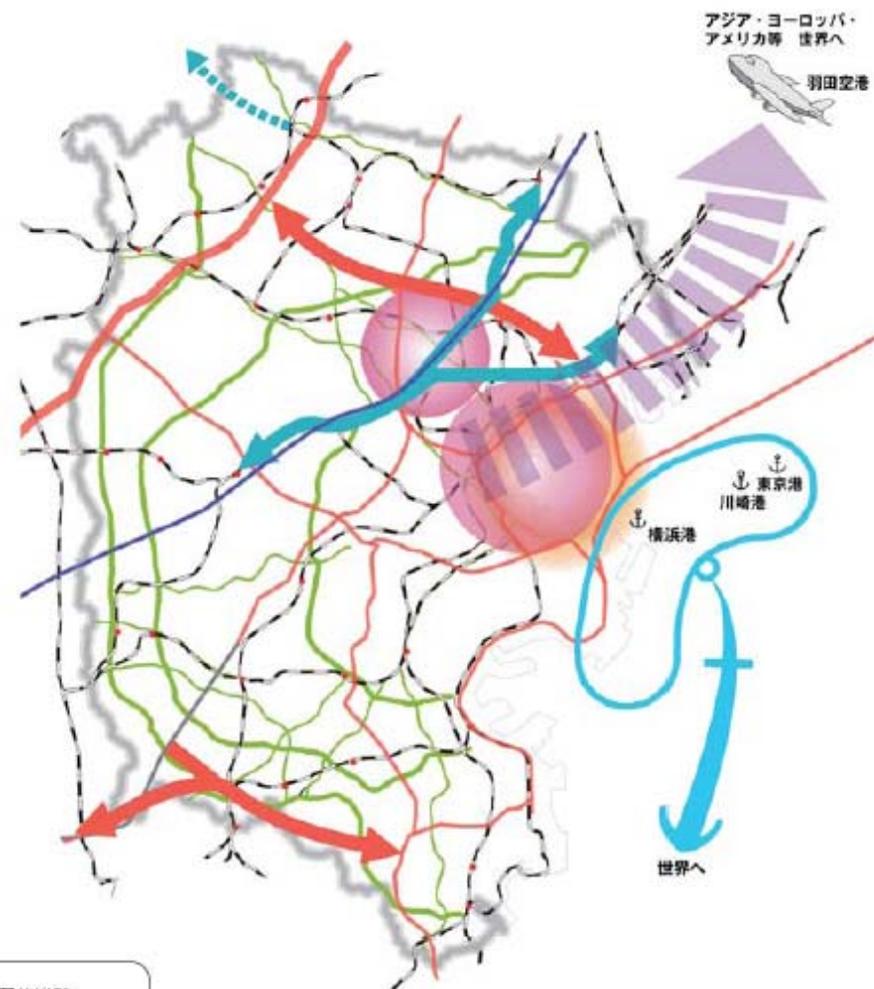
◆本市の未来図(都市レベルのまちづくり(都市構造))

3 交通基盤の強化

- 羽田空港の国際化や横浜港のハブポート化を支える市内交通網が強化されています。
- 市内外の拠点間の連絡強化のための鉄道整備を基本としつつ、費用対効果が高く大きなネットワーク効果が発揮できる、神奈川東部方面線の整備や、相互直通運行による乗り換えの解消など、鉄道の利便性が増進されています。

高速鉄道3号線の延伸(あざみ野以北)など、運輸政策審議会第18号答申路線があります(P116図を参照)。

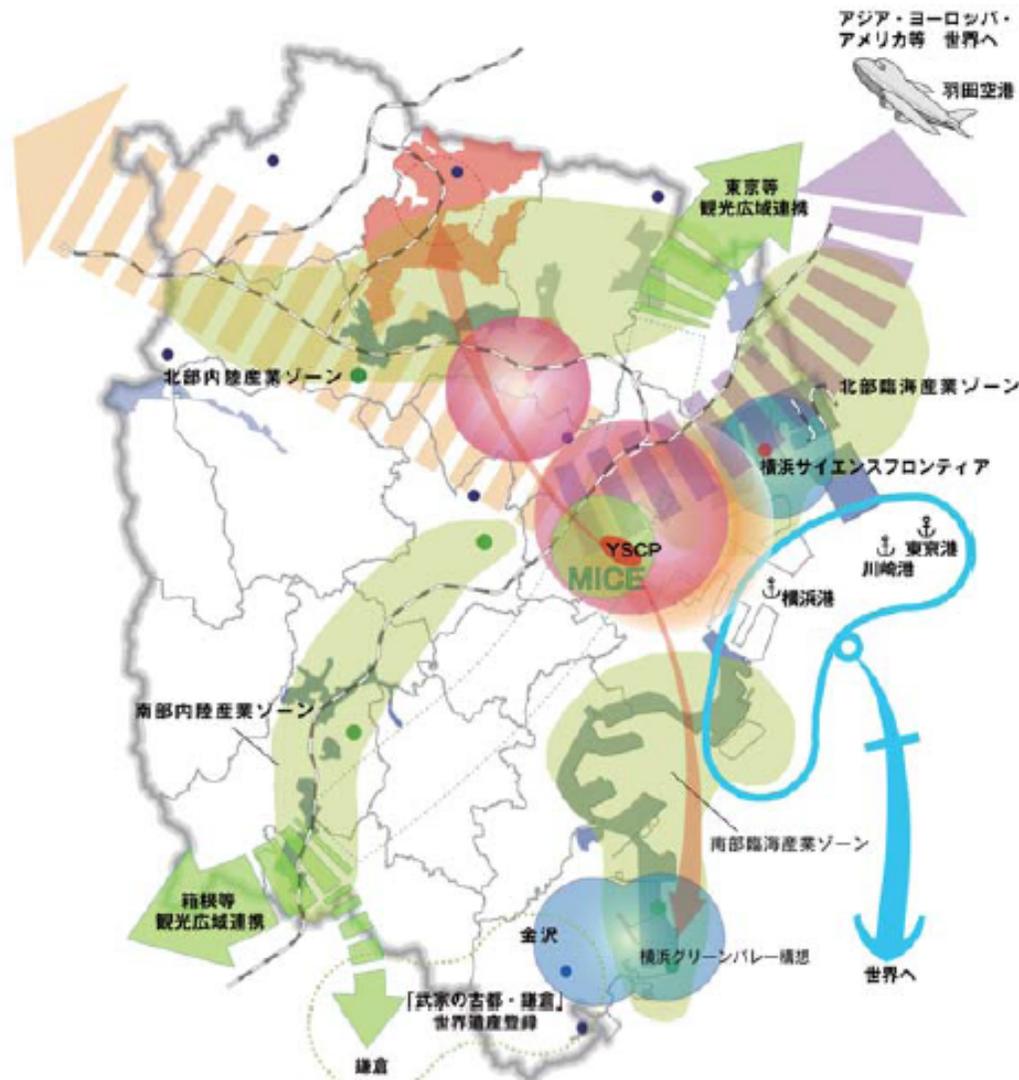
- 市内の交通渋滞の解消等を図るため、横浜環状道路や横浜湘南道路などの高速道路網や、3環状10放射道路など幹線道路整備が進み、人と物の移動が円滑化していきます。



| 【凡例】 | | |
|------------|-----------------|-----------|
| ○ インナービル構想 | — 自動車専用道路 | — 3環状道路 |
| ● 都心部 | — 横浜環状道路・横浜湘南道路 | — 10放射道路 |
| | — 神奈川東部方面線 | — 東海道新幹線 |
| | — 羽田空港軸 | — 高速鉄道3号線 |

◆本市の未来図(都市レベルのまちづくり(都市構造))

4 様々な産業が織りなす都市の活力



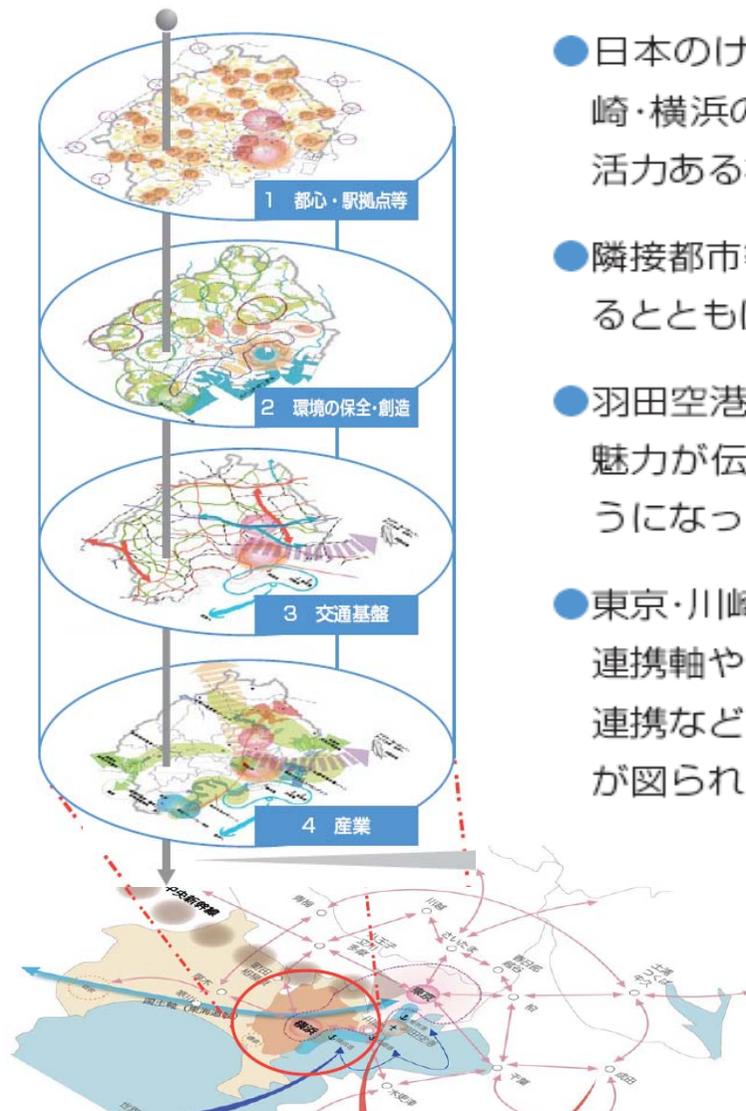
- 横浜サイエンスフロンティアを中心としたバイオ関連産業の集積や東京・川崎・横浜の3港連携によるハブポート化も進んでいきます。
- 横浜スマートシティプロジェクトや横浜グリーンバレー構想を契機とした環境関連の産業が成長しています。
- 羽田空港の国際便就航により、アジア地域では、東京・箱根などを巡る周遊型観光の人気が高まり、横浜に宿泊する観光客が増加しています。都心部を中心に観光・MICE・創造都市の取組により賑わいにあふれています。

【凡例】

- | | | |
|-------------|--------------|------------|
| ○ インカールP-構想 | ■ 産業集積地(業務系) | ● 大学(工学系) |
| ● 都心部 | ■ 産業集積地(工業系) | ● ビジネスパーク等 |
| ● 産業拠点 | ■ 産業ゾーン | ● みなとみらい21 |
| リニア軸 | 羽田空港軸 | ○ 観光連携 |

◆本市の未来図(都市レベルのまちづくり(都市構造))

5 首都圏の中の横浜・世界とつながるヨコハマ



- 日本のけん引役としての首都圏の中において、東京・川崎・横浜の京浜の軸を中心として、横浜の強みを発揮し、活力ある横浜が築かれています。
- 隣接都市等との連携が進み、横浜と隣接都市の活力が高まるとともに、市民に身近な生活圏が充実しています。
- 羽田空港の国際化などにより、より多くの人々に横浜の魅力が伝わり、多くの人々が仕事や観光で横浜を訪れるようになっています。
- 東京・川崎との連携のほか、リニア中央新幹線を想定した連携軸や国土軸としての東海道軸、東京・箱根等との観光連携など、広域レベルでの連携強化により、産業の活性化が図られています。

◆施策17:市民に身近なきめ細かい交通機能の充実

(中期4か年計画)

○目標

- ・誰もが移動しやすい環境整備
- ・路線バス等の市民に身近な公共交通サービスの確保

○主な事業

- ①地域の公共交通維持・活性化
- ②安心歩行空間整備事業
- ③放置自転車対策と交通安全啓発
- ④鉄道駅の利便性向上
- ⑤都心部の自転車利用環境整備

目標達成に向けた主な事業

| 1 | 地域の公共交通維持・活性化 | 所管局 | 道路局、都市整備局【区】 |
|---|--|---------|--------------|
| ①生活交通バス路線維持支援事業により、交通不便地域の発生を回避し、②地域の主体的な取組を地域交通サポート事業により支援するとともに、③市民や事業者と連携して公共交通の利用を促進するモビリティマネジメント*を推進します。 | | | |
| 想定事業量 | ①事業中 ②18地区 ③11地区 【直近の現状値】21年度末:①事業中、②12地区、③3地区 | 計画上の見込額 | 26億円 |
| <small>*モビリティマネジメント:「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一連の取組です。</small> | | | |
| 2 | 安心歩行空間整備事業 | 所管局 | 道路局【区】 |
| まちのバリアフリー推進事業、安心歩行空間整備事業を通じて、誰もが安全に、そして快適に移動できる歩行者空間を創出します。 | | | |
| 想定事業量 | ①安心歩行空間整備延長 200km ②バリアフリー化整備延長 30.7km 【直近の現状値】21年度末:①99km、②18.7km | 計画上の見込額 | 28億円 |
| 3 | 放置自転車対策と交通安全啓発 | 所管局 | 道路局【区】 |
| 自転車利用が増加していく中で、違法駐輪や放置自転車による歩道通行の阻害、並びにこれに起因した交通事故を無くすための取組を強化します。同時に交通安全に対する啓発活動を実施します。 | | | |
| 想定事業量 | 放置自転車削減 5,000台以上(4か年) 【直近の現状値】21年度末:26,524台 | 計画上の見込額 | 5億円 |
| 4 | 鉄道駅の利便性向上 | 所管局 | 都市整備局、健康福祉局 |
| 横浜駅をはじめ、地域の拠点となる駅とその周辺において歩行者空間やエレベータ等を整備し、駅までのアクセス、乗り継ぎや乗り換えなどの利便性向上に取り組みます。 | | | |
| 想定事業量 | 完了 7駅、事業中 1駅、事業化検討 6駅 【直近の現状値】21年度末:事業中3駅、事業化検討6駅 | 計画上の見込額 | 33億円 |
| 5 | 都心部の自転車利用環境整備 | 所管局 | 都市整備局 |
| 都心部で手軽に自転車利用ができるコミュニティサイクルの民間主体での導入を進めます。また、自転車も通行できる遊歩道として東横線跡地の活用を図ります。 | | | |
| 想定事業量 | ①コミュニティサイクル 導入 ②東横線跡地整備 事業中 【直近の現状値】21年度末:①検討中、②事業中 | 計画上の見込額 | 2億円 |

◆施策27: 交通ネットワークの充実による都市基盤の強化

(中期4か年計画)

○目標

市民生活の利便性向上、経済や地域交流の活性化等

→道路、バス等の交通ネットワークの充実

○主な事業

①横浜環状道路の整備

②都市計画道路の整備

③駅まで15分道路の整備

④東部方面線整備事業

⑤羽田空港へのアクセス強化

⑥【新規】次世代の総合的な交通体系の構築に向けた検討

目標達成に向けた主な事業

| 1 | 横浜環状道路の整備 | 所管局 | 道路局 |
|---|---------------------------------------|---------|---------------|
| 横浜環状北線・北西線・南線、並びにその関連街路を整備し、人、物、まちをつなぐ、環状道路ネットワークを構築します。 | | | |
| 想定事業量 | 事業中 【直近の現状値】21年度末:事業中 | 計画上の見込額 | 430億円 |
| 2 | 都市計画道路の整備 | 所管局 | 道路局 |
| 本市の道路ネットワークの骨格となる幹線道路を整備し、渋滞要因となっているボトルネック対策により円滑な交通を確保するとともに、市民生活の利便性と交通環境の向上を図ります。 | | | |
| 想定事業量 | 整備率 67.7% 【直近の現状値】21年度末:65.6% | 計画上の見込額 | 520億円 |
| 3 | 駅まで15分道路の整備 | 所管局 | 道路局【区】 |
| 最寄駅まで概ね15分で到着できるように、主に駅までのバス路線等の地区幹線道路等について、バスベイの設置や右折レーンの設置などの交差点改良等を行い、短時間で大きな事業効果が得られる箇所を重点的に整備します。 | | | |
| 想定事業量 | 整備延長 67km 【直近の現状値】21年度末:61km | 計画上の見込額 | 170億円 |
| 4 | 神奈川東部方面線整備事業 | 所管局 | 都市整備局 |
| 本市西部及び新横浜を東京都心部と直結し、利用者の利便性と到達性を向上するとともに、新横浜都心の機能強化を図るため、神奈川東部方面線の整備を推進します。 | | | |
| 想定事業量 | 事業中 【直近の現状値】21年度末:事業中 | 計画上の見込額 | 97億円 |
| 5 | 羽田空港へのアクセス強化 | 所管局 | 道路局、政策局、都市整備局 |
| 京急蒲田駅の鉄道駅総合改善事業、空港リムジンバス等の深夜早朝対応など、本市都心部と羽田空港のアクセス時間短縮及び強化を図るため、国や事業者との調整を含め、ハードとソフト両面の取組を公民で連携しながら進めていきます。 | | | |
| 想定事業量 | 蒲田駅の鉄道駅総合改善事業 完了 【直近の現状値】21年度末:事業中 | 計画上の見込額 | 1億円 |
| 6 | 【新規】次世代の総合的な交通体系の構築に向けた検討 | 所管局 | 都市整備局 |
| 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、広域的な交通ネットワークなどを踏まえながら事業化を検討します。さらに、鉄道・バス等次世代を見据えた総合的な交通体系の構築に向けた検討を進めます。 | | | |
| 想定事業量 | 調査検討 【直近の現状値】21年度末:- | 計画上の見込額 | 0.5億円 |

(3) 分野別計画

横浜都市交通計画(H20. 3)

◆計画の目標年次

- ・「横浜市基本構想(長期ビジョン)」、「横浜の新しい交通政策への提言」が、概ね20年先を展望していることを踏まえ、
→概ね20年先(平成37年頃)を見据えて基本方針、政策目標を定める

◆構成

基本方針1 協働で支える交通政策の推進

政策目標1 多様な主体が参加する交通政策推進体制の構築

基本方針2 環境をまもり人にやさしい交通の実現

政策目標2 マイカー交通から公共交通への転換促進

政策目標3 環境負荷軽減につながる交通施策の推進

政策目標4 楽しく快適・安全に移動できる交通環境の整備

基本方針3 誰もが移動しやすい交通の実現

政策目標5 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

政策目標6 横浜の競争力強化に資する広域交通ネットワークの形成

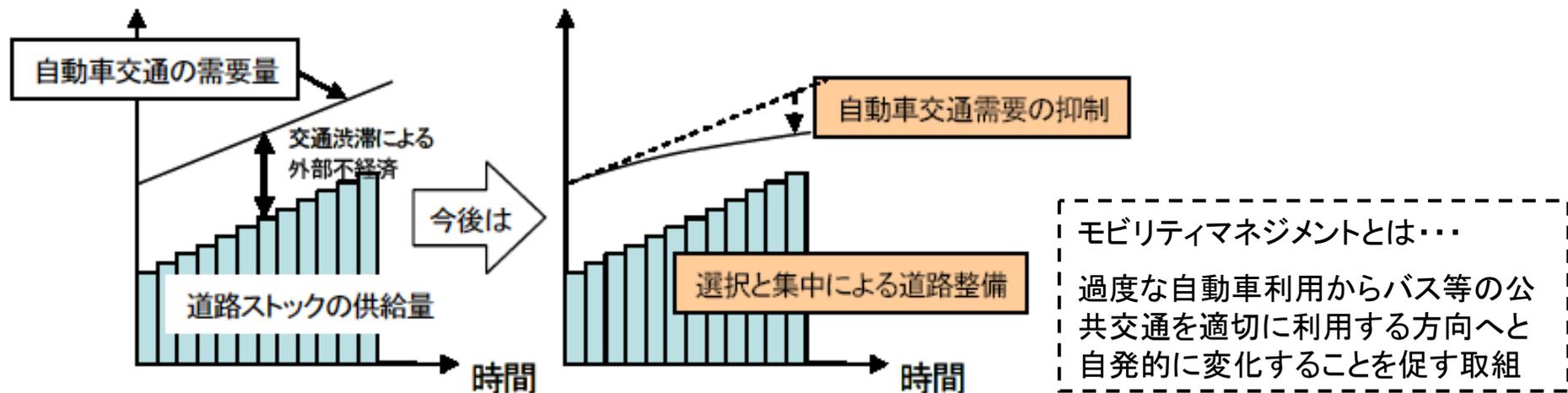
政策目標7 駅周辺など集約型都市づくりに対応する施策の展開

(4) 公共交通利用促進の取組

横浜市では、誰もが移動しやすい環境を整備し、市民に身近な公共交通サービスを将来にわたって確保するため、公共交通利用促進施策に取り組む

○主な施策

- ◆鉄道整備による交通不便地域解消や交通結節点である鉄道駅周辺の歩行環境の改善、バリアフリー化などのハード施策
- ◆**モビリティマネジメント**や路線バスの維持・活性化などのソフト施策
- ◆横浜都心部コミュニティサイクル社会実験など新たな施策



(5) 公共交通利用促進の取組

○モビリティマネジメントの主な取組事例

| | | |
|------------|--|---|
| 平成21 年度 | 横浜の交通を考えるシンポジウムの開催(9月) | |
| | 横浜の交通について、学識経験者の講演や市民団体・交通事業者・行政によるパネルディスカッションを開催しました。 | |
| | 南区永田みなみ台におけるバス利用促進モビリティマネジメントの実施(12月～2月) | |
| | 内容 | 地域の皆様にバス路線マップや啓発資料を配布し、配布の前後にアンケートを実施することで、対象の皆様の意識変化を把握しました。 |
| | 結果 | アンケートの事前事後で約3割の人が「バス利用が増えた」と回答し、バス利用者数が約4%増加していることが確認されました。 |
| 平成22 年度 | 横浜のバス交通を考えるシンポジウムの開催(9月) | |
| | バス交通に着目し、学識経験者の講演や市民・市民団体・行政等によるパネルディスカッションを開催しました。 | |
| | 泉区転入者を対象としたバス利用促進モビリティマネジメントの実施(1月～4月) | |
| | 内容 | 泉区へ転入した皆様を対象に、バス路線マップや優待乗車証、啓発資料を配布し、配布後にアンケートを実施しました。 |
| | 結果 | バス路線マップの有用性を認識してもらうことができ、アンケート調査でもマイカーを控え路線バスを積極的に利用するという回答が見られました。 |
| 平成23 年度 | 都市交通セミナー「モビリティマネジメントを学ぶ」の開催(9月) | |
| | 学識経験者の講演や、京都市・秦野市の交通担当者を招いての先進的な取り組み事例の紹介を行うセミナーを開催しました。 | |
| | 試験運行バス路線におけるバス利用促進モビリティマネジメントの実施(12月～3月) | |
| | 内容 | 1年間の試験運行実施前に、対象バス路線の沿線にお住まいの皆様に対し、マップや啓発資料、アンケートを配布してバス利用促進に取り組みます。 |

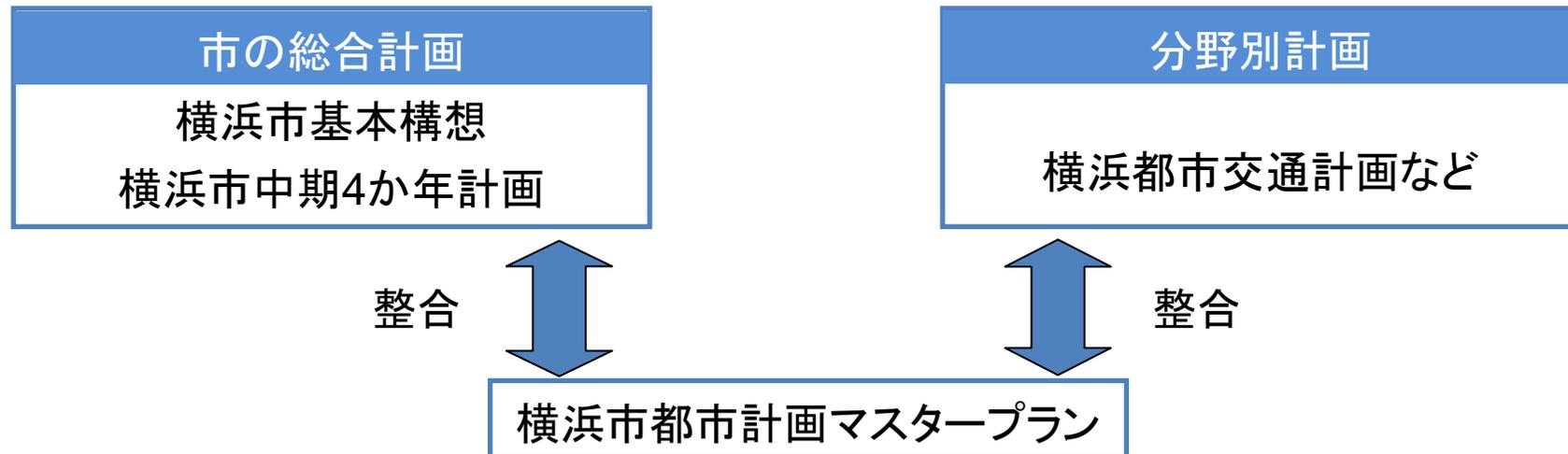
(6) 横浜市都市計画マスタープラン改定に向けた提言 (H23.4)

◆改定の背景

- ・横浜市基本構想(長期ビジョン)の策定に伴い、他分野別計画の改定
- ・人口減少社会等、社会情勢の変化に対応する必要性

◆位置づけ

市の総合計画、分野別計画と整合を図り、横浜市基本構想等で定めた都市構造の実現を目指す



◆求められる役割

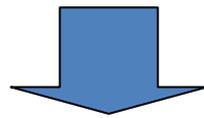
- ①都市づくりの基本理念や目標等を定めることで、都市計画を定める際の指標とする
- ②土地利用や都市施設整備など都市計画に関する方針や情報等をまとめ、市民に周知する
- ③都市づくりの目標を市民と共有することで、まちづくりに多様な主体が参画する機会を促す

◆都市づくりの目標

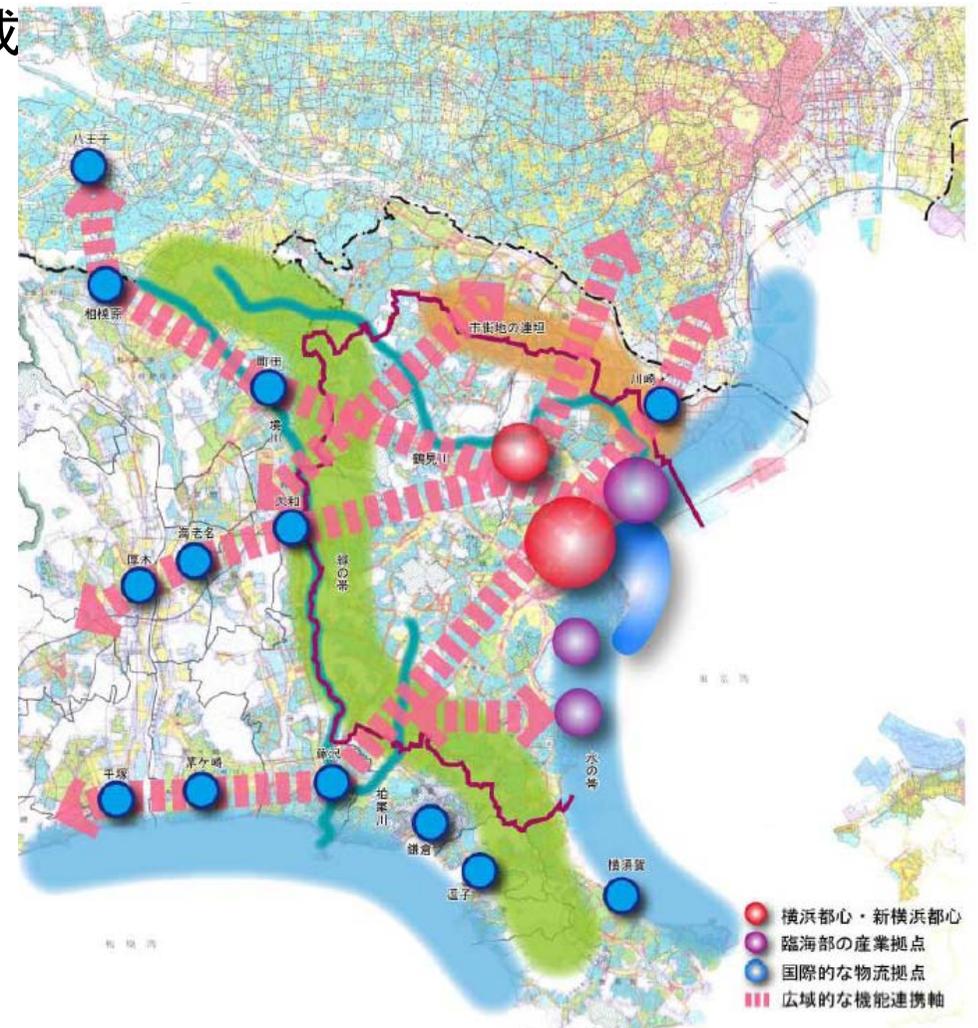
- ①超高齢化社会や将来の人口減少社会に対応できる「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成
- ②地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和に向けた、エネルギー効率のよい低炭素型の都市づくりの推進
- ③首都圏全体の発展を牽引するとともに、国際競争力を高めるための基盤づくりの推進
- ④地域特性に応じた、計画的・効率的な土地利用と地域まちづくりの推進
- ⑤誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現
- ⑥横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくりの推進
- ⑦震災や風水害などの自然災害に強い、安全安心のまちづくりの推進

◆周辺都市との連携と広域的な機能連携軸

- ①羽田空港に連絡するとともに、国土形成の骨格を成す東海道軸
- ②県央方向につながる軸
- ③リニア中央新幹線の駅とのアクセス軸

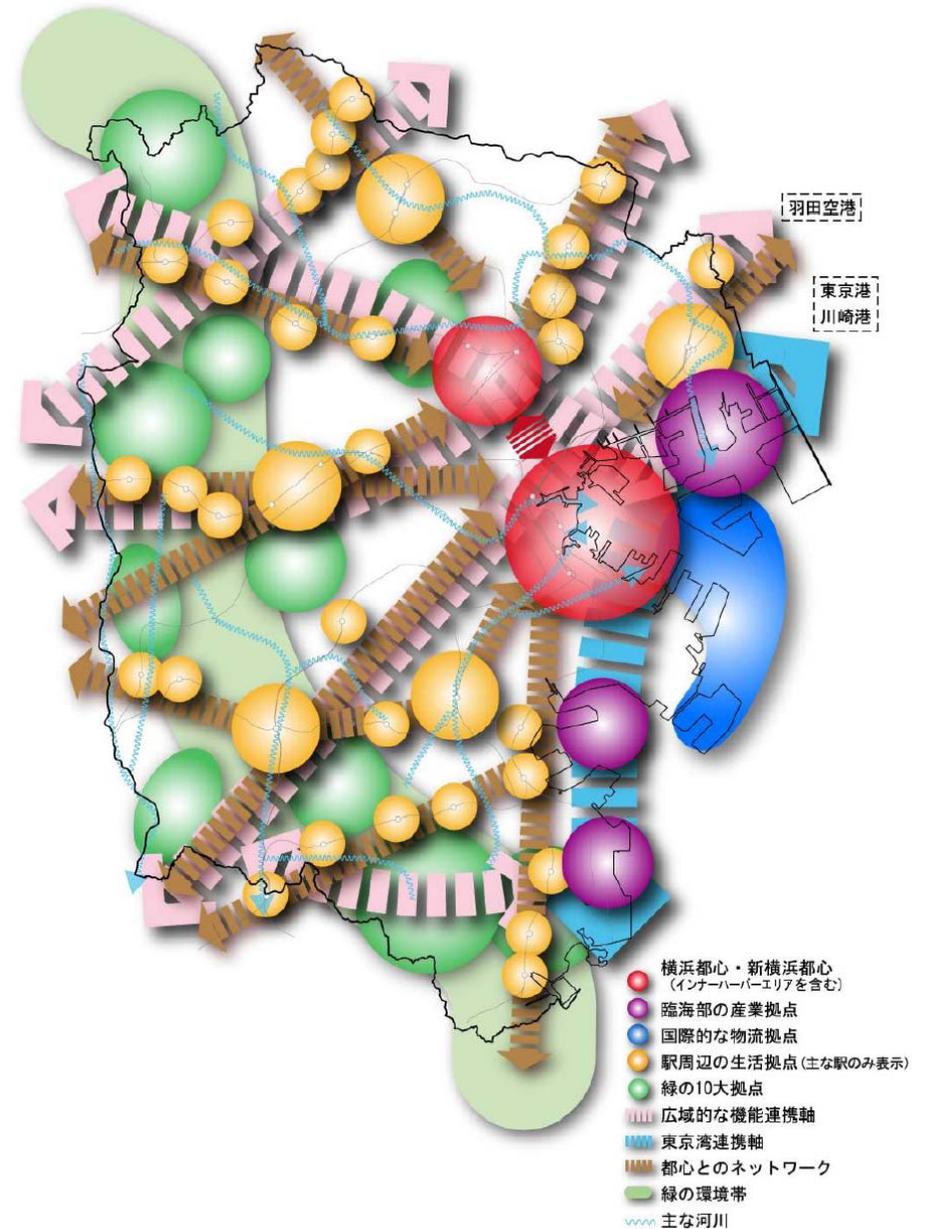


- ①市内の産業拠点や物流拠点を支える
- ②国内外から横浜へのアクセス性向上
→鉄道や高速道路等による広域的な機能連携軸を形成



◆目指すべき都市構造

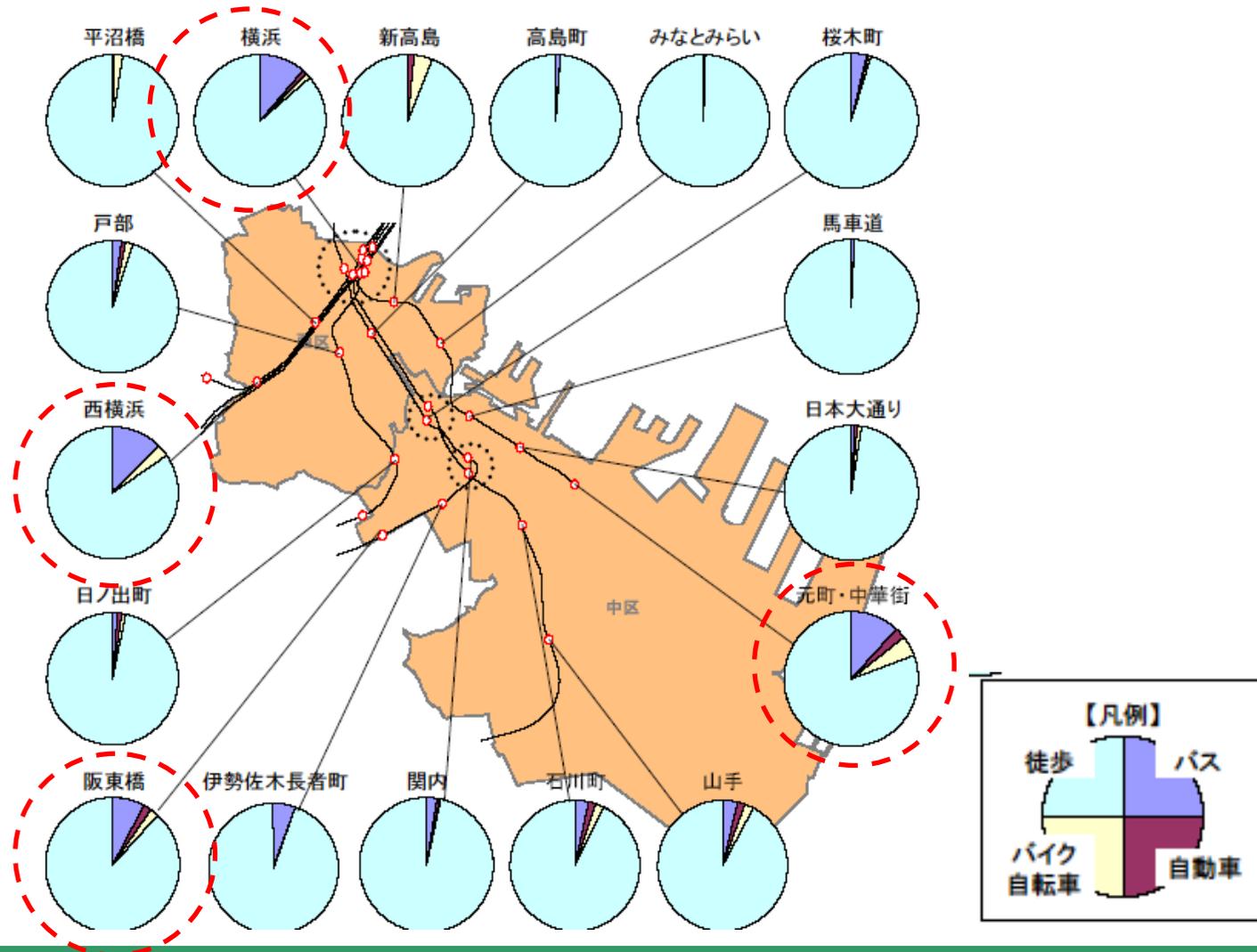
- ① 2つの都心の機能強化と、それにつながる鉄道を軸とした**集約型都市構造**
- ② 郊外部の**鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地**を基本とした地域構造
- ③ 首都圏やアジア諸都市と適切に役割分担できる「**臨海部産業拠点と国際的なハブポートの形成**」
- ④ 産業拠点や物流拠点を支える「**鉄道や高速道路等による広域的な機能連携軸**」
- ⑤ 都市に潤いを与える「**緑の10大拠点と緑の農の環境帯**」



(参考)横浜市全区の駅端末交通手段

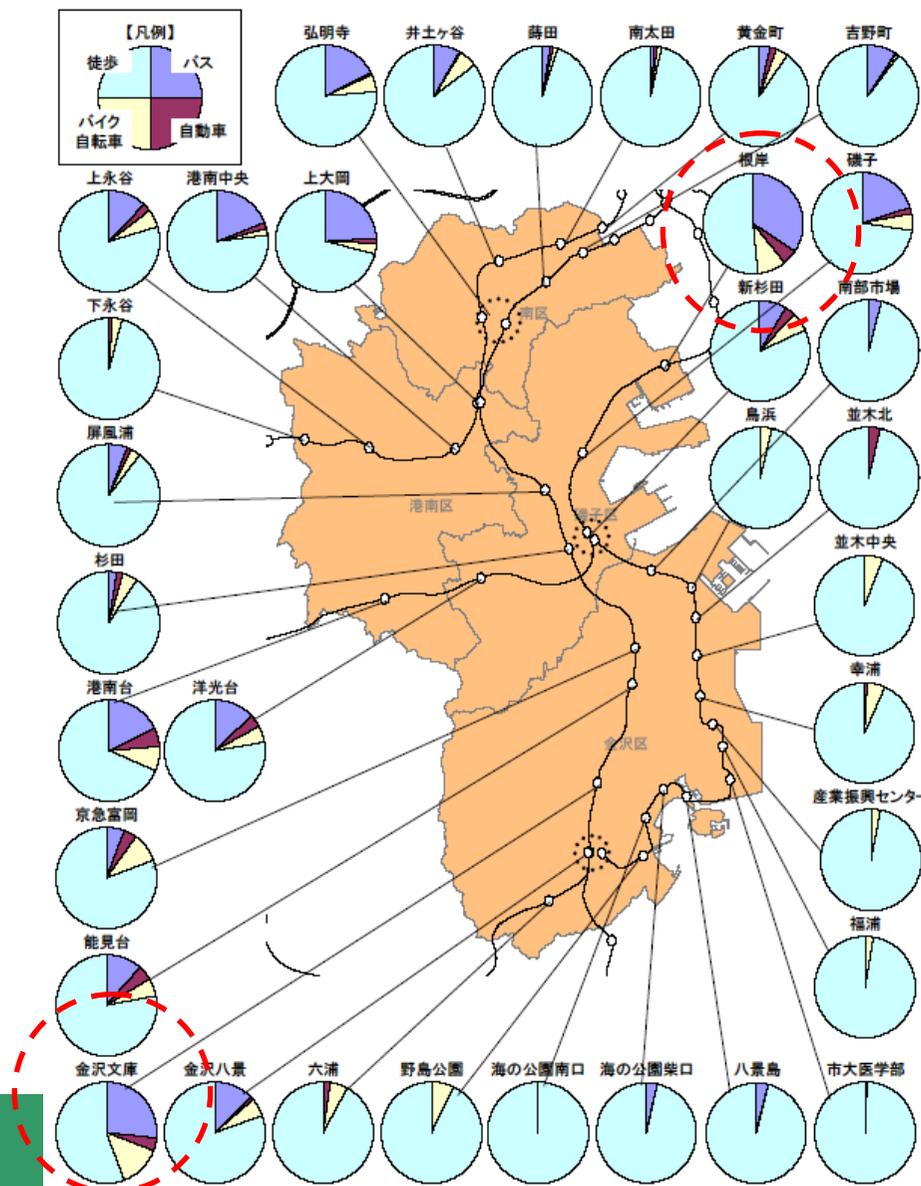
西区・中区の駅端末交通手段(H20パーソントリップ調査より)

- 西区・中区における鉄道駅までの駅端末交通手段の多くは徒歩(約9割以上)
- 横浜駅、元町・中華街駅、阪東橋駅、西横浜駅ではバス利用の割合が他の駅と比べ高い



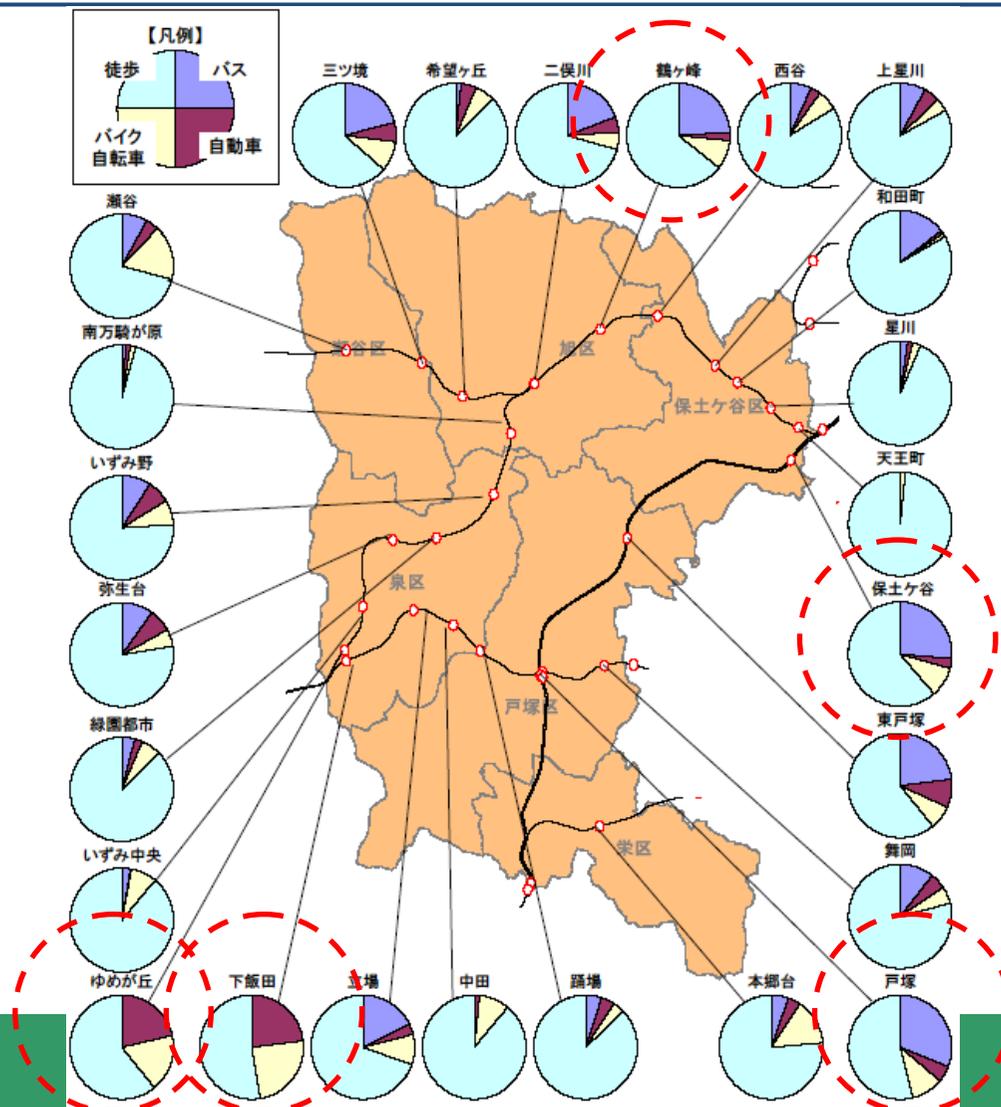
磯子区・金沢区・南区・港南区の駅端末交通手段(H20パーソントリップ調査より)

- 磯子区・金沢区・南区・港南区における鉄道駅までの駅端末交通手段の多くは徒歩
- バス利用の割合が高い駅も散見され、特に根岸駅、金沢文庫駅については4分の1以上



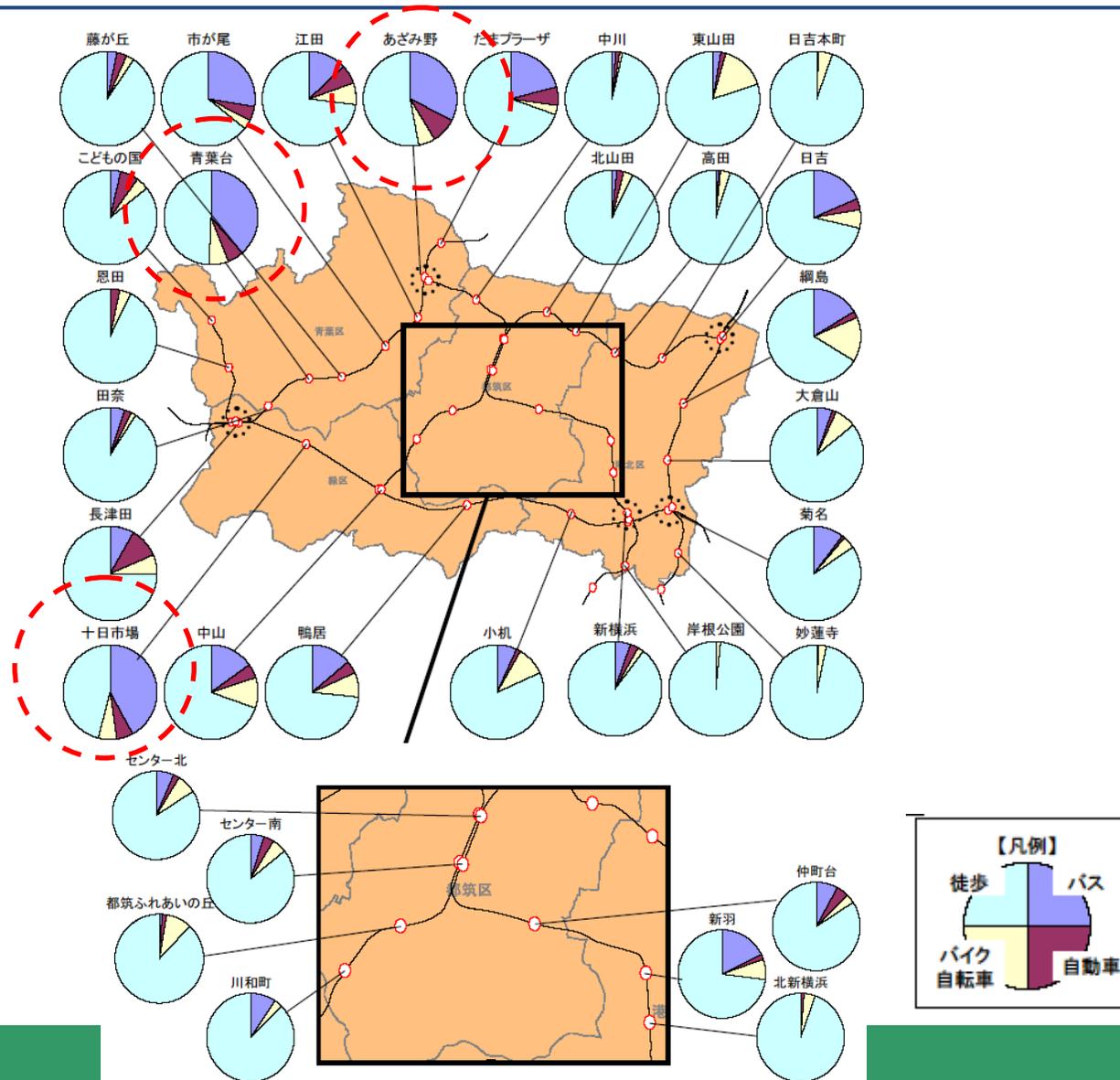
保土ヶ谷区・戸塚区・栄区・泉区・瀬谷区の駅端末交通手段(H20パーソントリップ調査より)

- 保土ヶ谷区・戸塚区・栄区・泉区・旭区・瀬谷区における鉄道駅までの駅端末交通手段の多くは徒歩
- 鶴ヶ峰駅、保土ヶ谷駅、戸塚駅ではバス利用の割合が他の駅と比べ高く、ゆめが丘駅、下飯田駅では自動車やバイク・自転車利用の割合が他の地域と比べ高い



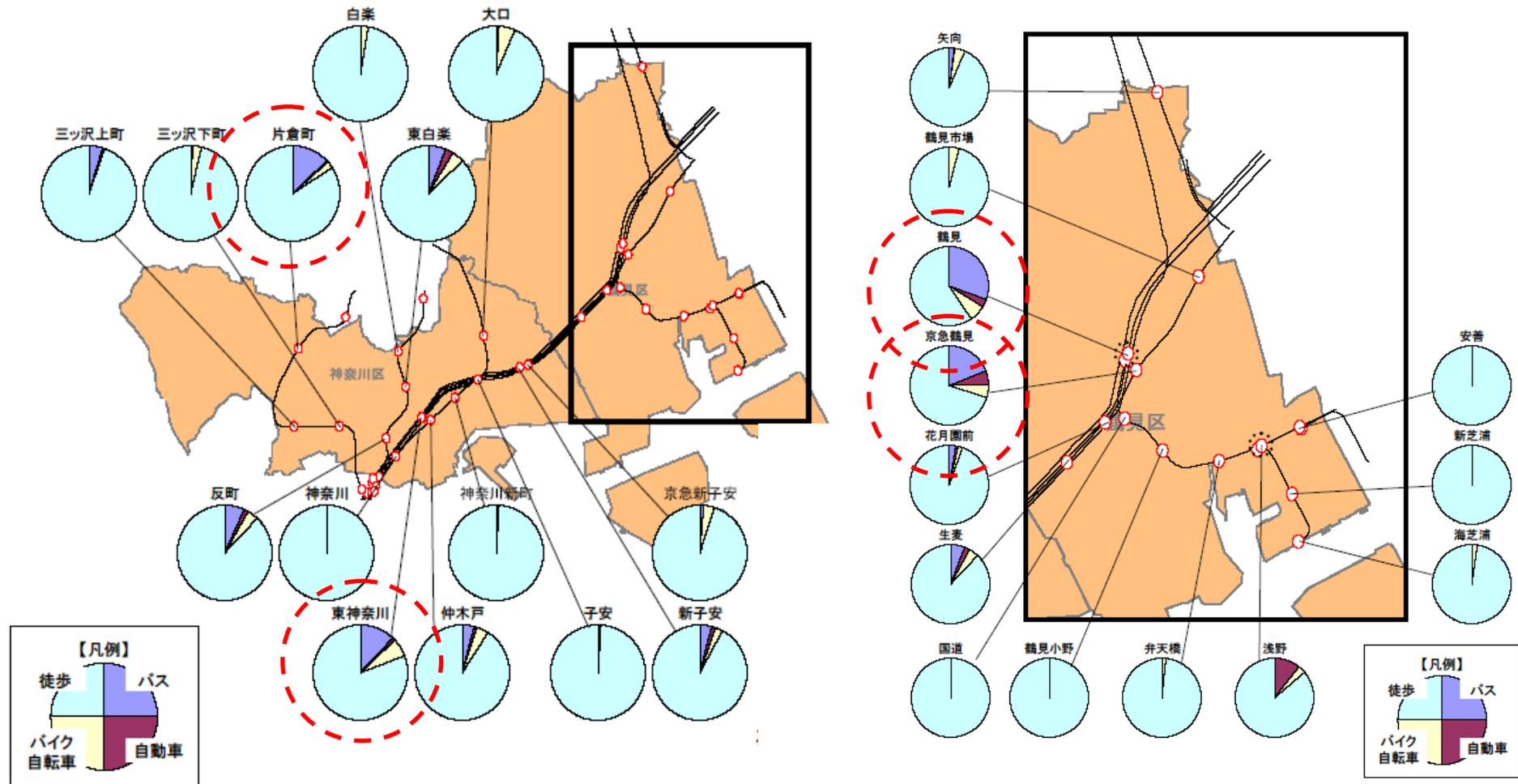
港北区・都筑区・青葉区・緑区の駅端末交通手段(H20パーソントリップ調査より)

- 港北区・都筑区・青葉区・緑区における鉄道駅までの駅端末交通手段の多くは徒歩
- あざみ野駅、青葉台駅、十日市場駅ではバス利用の割合が他の駅と比べ高い



鶴見区・神奈川区の駅端末交通手段(H20パーソントリップ調査より)

- 鶴見区・神奈川区における鉄道駅までの駅端末交通手段の多くは徒歩
- 片倉町駅、東神奈川駅、鶴見駅、京急鶴見駅ではバス地用の割合が他の駅と比べ高い

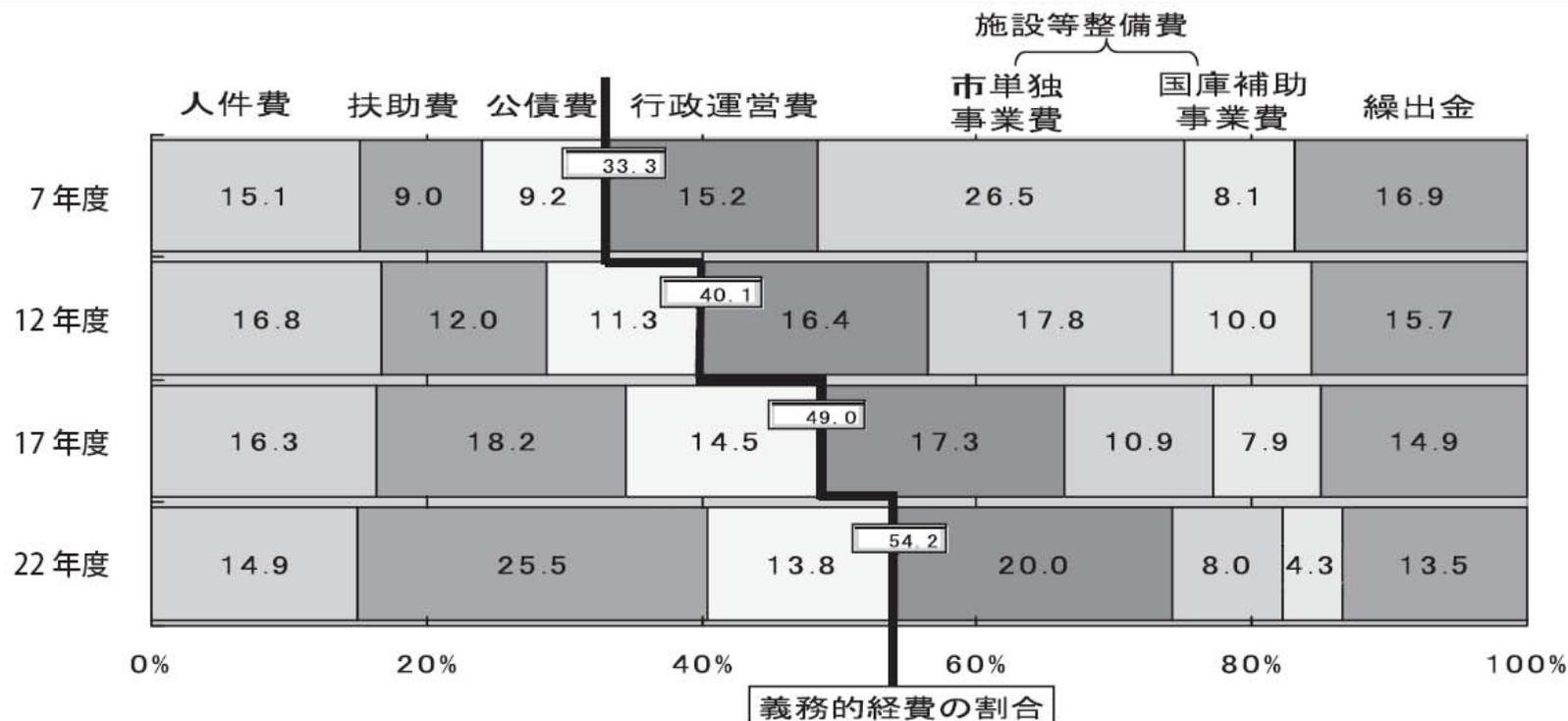


(参考)横浜市の財政

横浜市の財政構造(平成22年)

○生活保護や保育所の運営費など、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、22年度予算で初めて予算全体の50%を超過

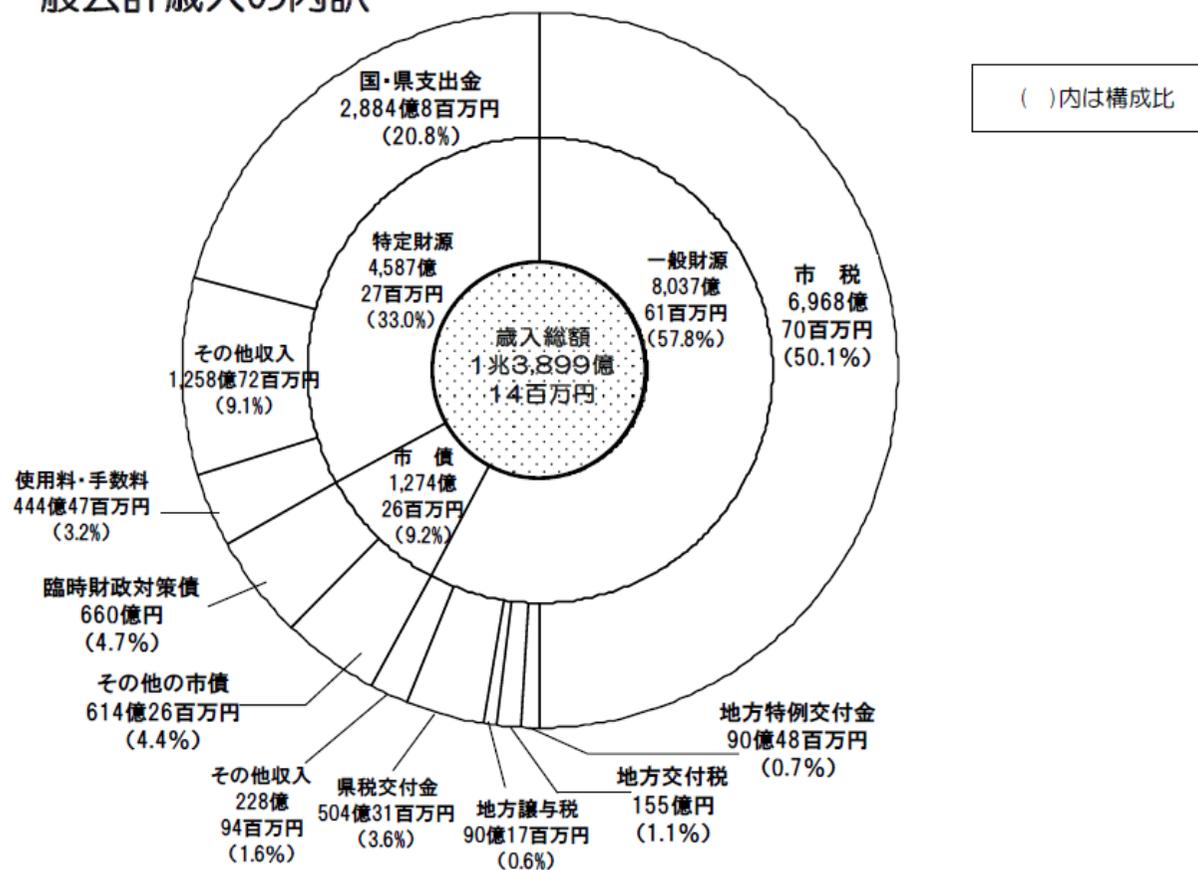
<一般会計経費別構成比の推移>



出典)横浜市中期4か年計画より

一般会計歳入の内訳（平成23年度）

(2) 一般会計歳入の内訳



〈地方特例交付金〉 国の施策や税制改正等の影響で、市税が減収になったことなどを補うため、国から交付されるものです。

〈地方交付税〉 地方税収の差などを調整するため、国税の一部を使って財源が足りない地方公共団体に交付されるものです。

〈地方譲与税〉 国税として徴収した後、市町村などに配分されるものです。

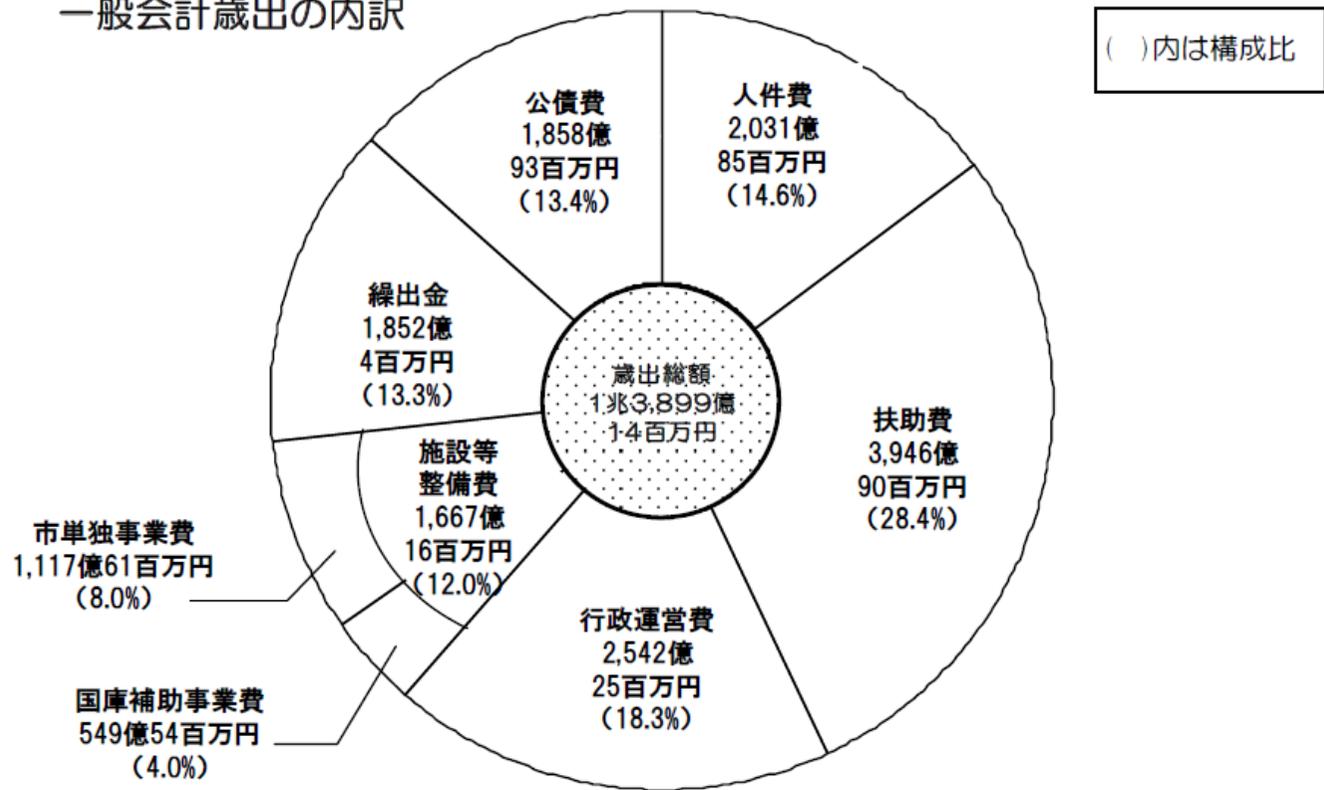
〈県税交付金〉 県税として徴収した後、県下市町村に配分されるものです。

〈臨時財政対策債〉 地方の財源不足額のうち、地方交付税の一部に代えて各自自治体が発行する地方債です。その元利償還金は、全額後年度の交付税の基準財政需要額に算入されます。

出典)横浜市 財政のあらまし平成23年度

一般会計歳出の内訳（平成23年度）

(3) 一般会計歳出の内訳



()内は構成比

〈扶助費〉 高齢者や障害者、児童などに対する様々なサービスに関する経費のうち、医療費の援助や諸手当の支給、さらに保育所などの施設の運営経費が含まれます。また、生活に困窮している家庭等を支援するための生活保護費なども含まれます。

〈施設等整備費〉 福祉・市民利用施設の建設や、道路、公園、市街地再開発など、いわゆる社会資本の形成に関する経費をいいます。

〈繰出金〉 一般会計から特別会計及び公営企業会計に対し、特定の事業の財源として、あるいは経費不足分に対する補てん財源として支出される経費などをいいます。

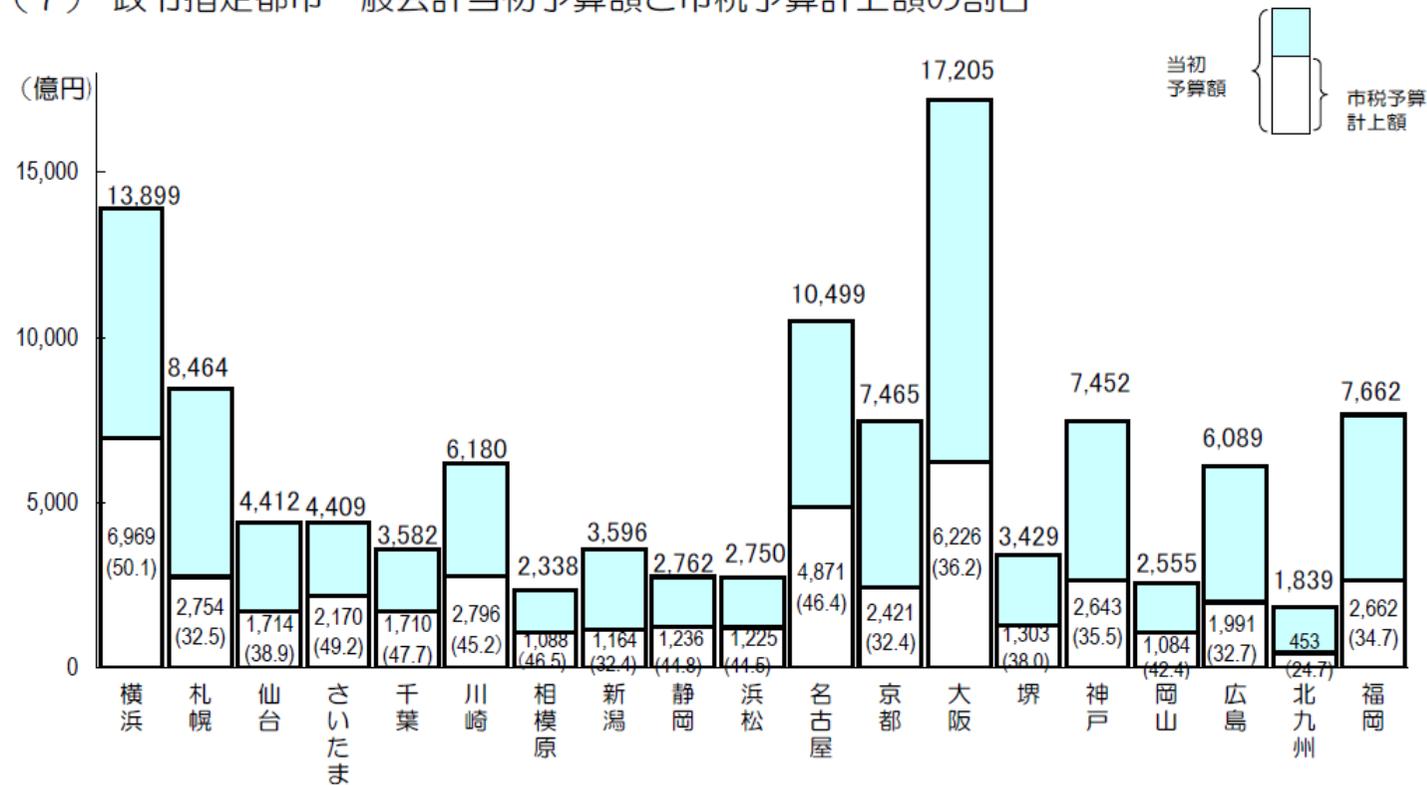
〈公債費〉 地方債の発行に伴い、毎年度必要とする元金の償還及び利子の支払いに要する経費です。

出典)横浜市 財政のあらまし平成23年度

政令指定都市の一般会計当初予算額と市税予算計上額の割合（平成23年度）

○平成23年度の一般会計当初予算額に対する市税予算の割合が50%を超過できているのは横浜市のみ

(7) 政令指定都市一般会計当初予算額と市税予算計上額の割合

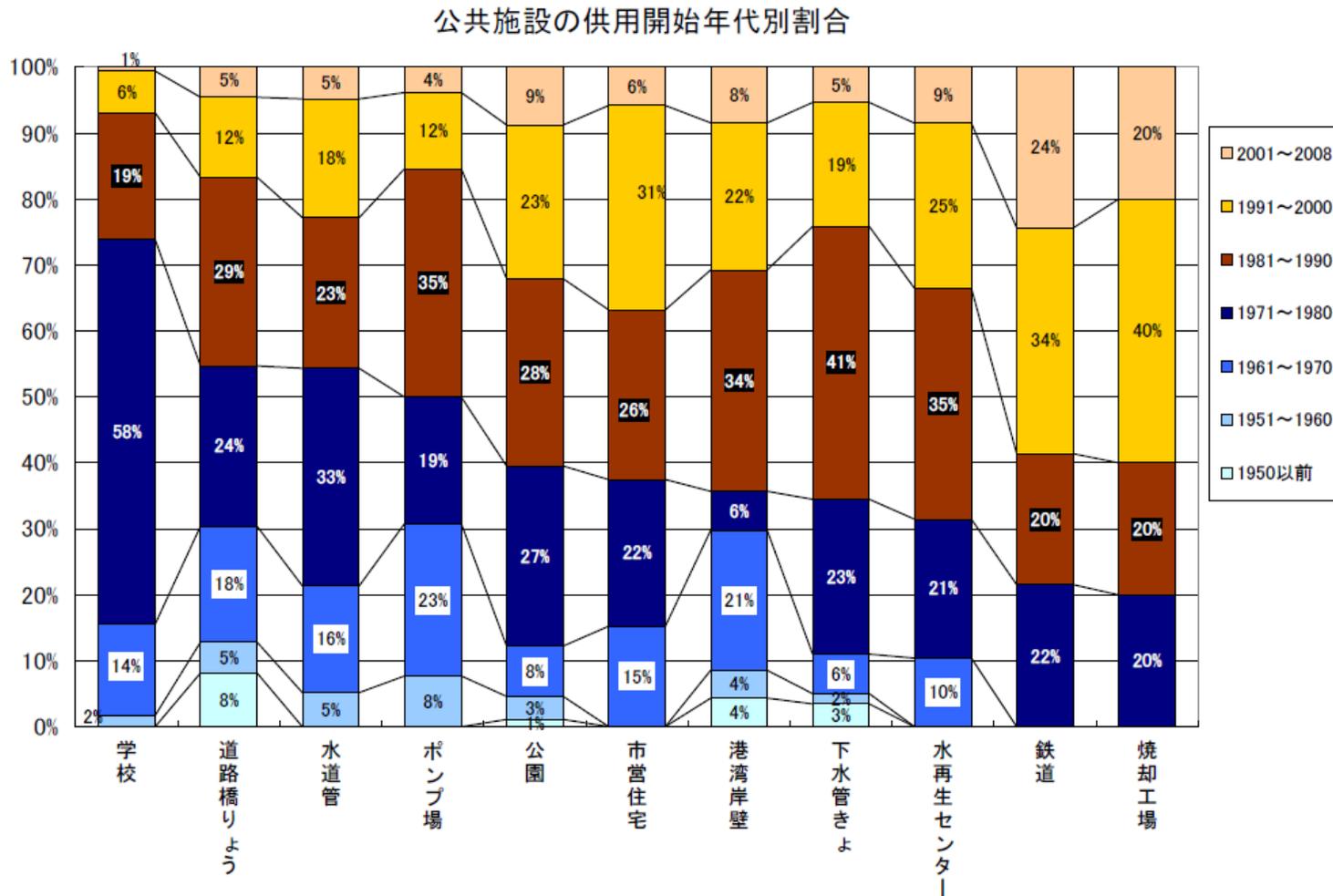


- (注) 1 () は、予算額に占める市税予算計上額の割合(%)です。
 2 北九州市は、予算編成時期に市長選挙が行なわれたことから、4月から6月までの3か月間の暫定予算の数字です。
 3 札幌市、相模原市、広島市は、23年4月に市長選挙が行なわれるため、骨格予算となっています。

出典)横浜市 財政のあらまし平成23年度

横浜市の公共施設の現状と今後の保全費の推計

○横浜市の保有施設は、高度経済成長期の人口急増期に集中して整備してきたため、その大部分は老朽化の進行による問題を抱える

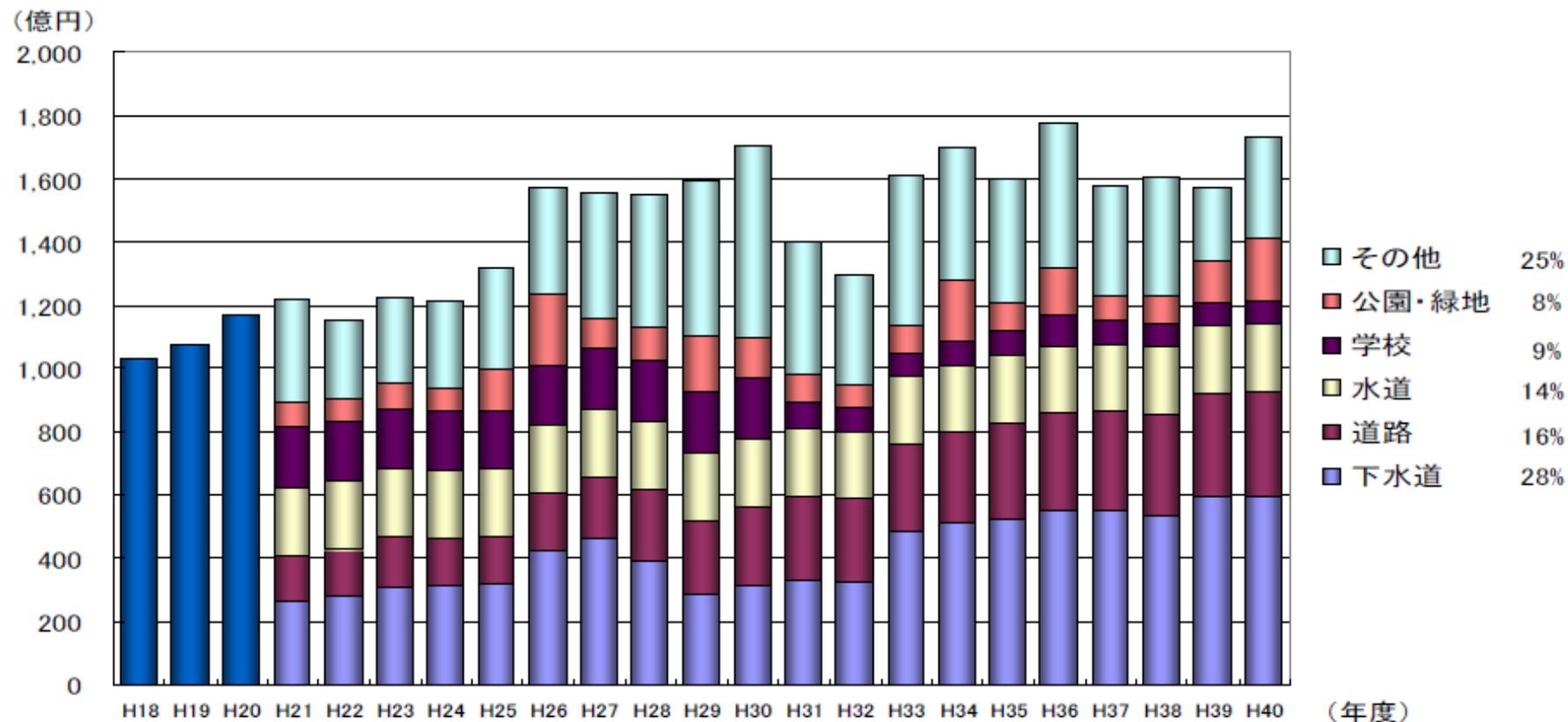


出典)平成21年3月 横浜市公共施設の保全・利活用基本方針

横浜市の公共施設の現状と今後の保全費の推計

○平成21年度から40年度までの保全費推計を分野別に見ると、下水道、道路、水道、学校、公園の5分野が、保全費全体の75%を占める

公共施設 保全・更新費推計



出典)平成21年3月 横浜市公共施設の保全・利活用基本方針