

次世代の総合的な交通体系検討会

第3回検討会

「近年整備済み3路線の整備効果の検証」の補足

平成24年12月27日

整備効果を検証する目的

鉄道整備は鉄道利用者のみならず、社会の広範囲にわたって多様な効果・影響を及ぼしている。

そこで、都市鉄道が果たす役割を、総合的かつ具体的に把握し、今後の鉄道整備のあり方の検討に活かすことを目的として、横浜市内で近年整備された3路線を対象に鉄道整備効果の検証を行うこととした。

検証対象路線

近年整備済み3路線



整備済み3路線の特徴

- ①横浜市営地下鉄1号線(戸塚～湘南台):ブルーライン
比較的宅地の多い戸塚区・泉区の鉄道不便地域に開業したと同時に、隣接する藤沢市の湘南台駅に結節した路線
- ②横浜市営地下鉄4号線(日吉～中山):グリーンライン
港北ニュータウンを通過すると同時に、横浜北部の鉄道不便地域を解消し、港北ニュータウンの更なる発展につながっている路線
- ③横浜高速鉄道みなとみらい線(横浜～元町・中華街):
みなとみらい21地区の開発推進への寄与を目的とした路線であり、横浜都心のビジネスや観光を支える交通機関となっている路線

1 整備済み路線における交通広場等の設置状況

①交通広場の設置状況と課題

○横浜市営地下鉄1号線(戸塚～湘南台)

駅名	交通広場の計画	設置状況
踊場駅	隣接する戸塚地域において再開発事業があり、交通広場の必要性が低い。	設置なし
中田駅	交差する都市計画道路の予定があるため、交通広場を検討	用地が確保できないため、設置なし(交差する都市計画道路は未整備)
立場駅	神奈中バス営業所跡地を利用して、バス結節点としての交通広場を計画	交通広場(バス、タクシー、一般車)を設置
下飯田駅	「いずみ田園文化都市構想」の中で交通広場を計画	タクシー、一般車の寄付きスペースを整備(現在、まちづくりの早期事業化を目指し、検討中)

出典 横浜市都市整備局・建築局へのヒアリング調査より

1 整備済み路線における交通広場等の設置状況

①交通広場の設置状況と課題

○横浜市営地下鉄4号線

駅名	交通広場の計画	設置状況
日吉本町駅	幹線道路もバス路線もないため、必要性が低い。	設置なし
高田駅	都市計画道路の交差部付近に位置しているため、交通広場を計画	交通広場（バス、タクシー、一般車）を設置
東山田駅	都市計画道路の交差部付近に位置しているため、土地区画整理事業の中で交通広場を計画	土地区画整理等のまちづくりが進展していないため未設置（単独事業により小規模なバス乗り場がある）
北山田駅	隣接するセンター北駅にバスの起終点となる交通広場があるため、バスベイのみを計画	設置なし
都筑ふれあいの丘駅	土地区画整理事業の中で交通広場を計画	交通広場（バス、タクシー、一般車）を設置
川和町駅	土地区画整理事業等、まちづくりの進展とあわせて交通広場を計画	土地区画整理等、まちづくりが進展していないため未設置

出典 横浜市都市整備局・建築局へのヒアリング調査より

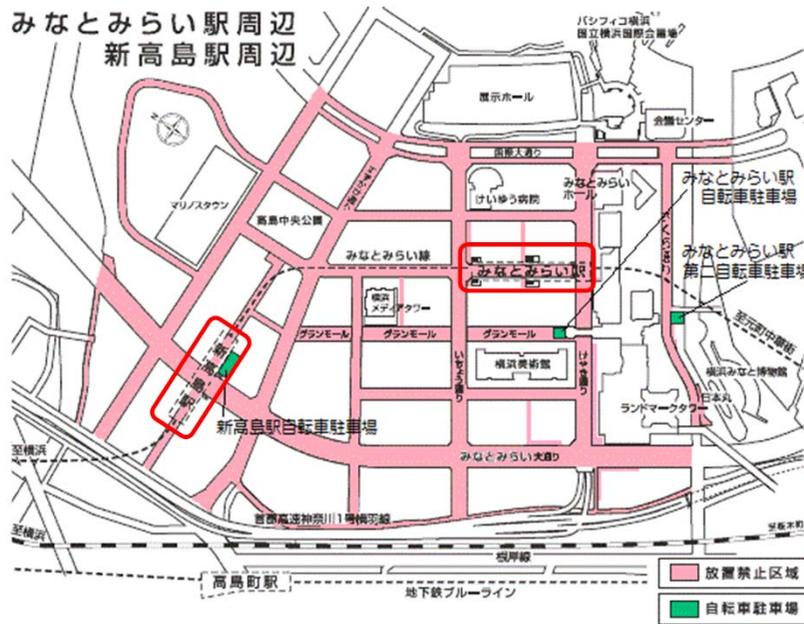
1 整備済み路線における交通広場等の設置状況

②タクシー・一般車の乗降場

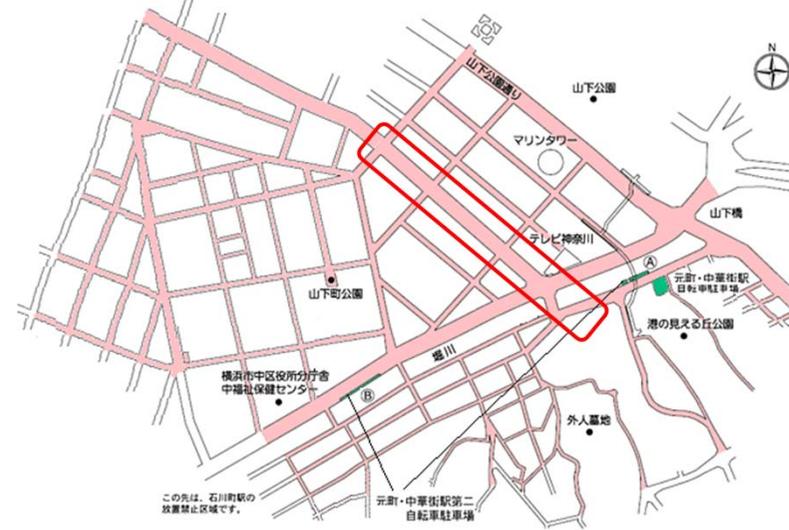
交通結節性の高い箇所において交通広場を整備し、バスバースと併せて、タクシー・一般車の乗降場を整備。(出典 横浜市建築局へのヒアリング調査より)

③自転車駐車場

横浜市営地下鉄1号線(戸塚～湘南台)・4号線(中山～日吉)では、駅周辺に住宅地が多く、全ての駅で自転車駐車場が整備されている。一方、みなとみらい線(横浜～元町・中華街)では、駅周辺に住宅地が比較的多い**みなとみらい駅**や**元町・中華街駅**周辺では**自転車駐車場が整備**されているが、業務系中心の駅では整備されていない。



元町・中華街駅周辺



2 鉄道開業に伴うバス路線再編に対する意見(1号線)



出典 横浜市営バス路線マップ(横浜市交通局)に加筆

1号線(戸塚～湘南台)開業当初は、湘07系統(立場ターミナル～湘南台駅東口)が減便になったことに対し、「減便となり不便」等の意見が、下和泉小、中和田南小付近の利用者から多数寄せられた。

2 鉄道開業に伴うバス路線再編に対する意見(4号線)

市営バス再編状況

○301系統の運行本数

174本/日(開業前)→ 100本/日(開業後)→ 100本/日(現在)

○旧88系統の運行本数

・センター南~道中坂下

12本/日(開業前)→廃止(開業後)

・仲町台~道中坂下

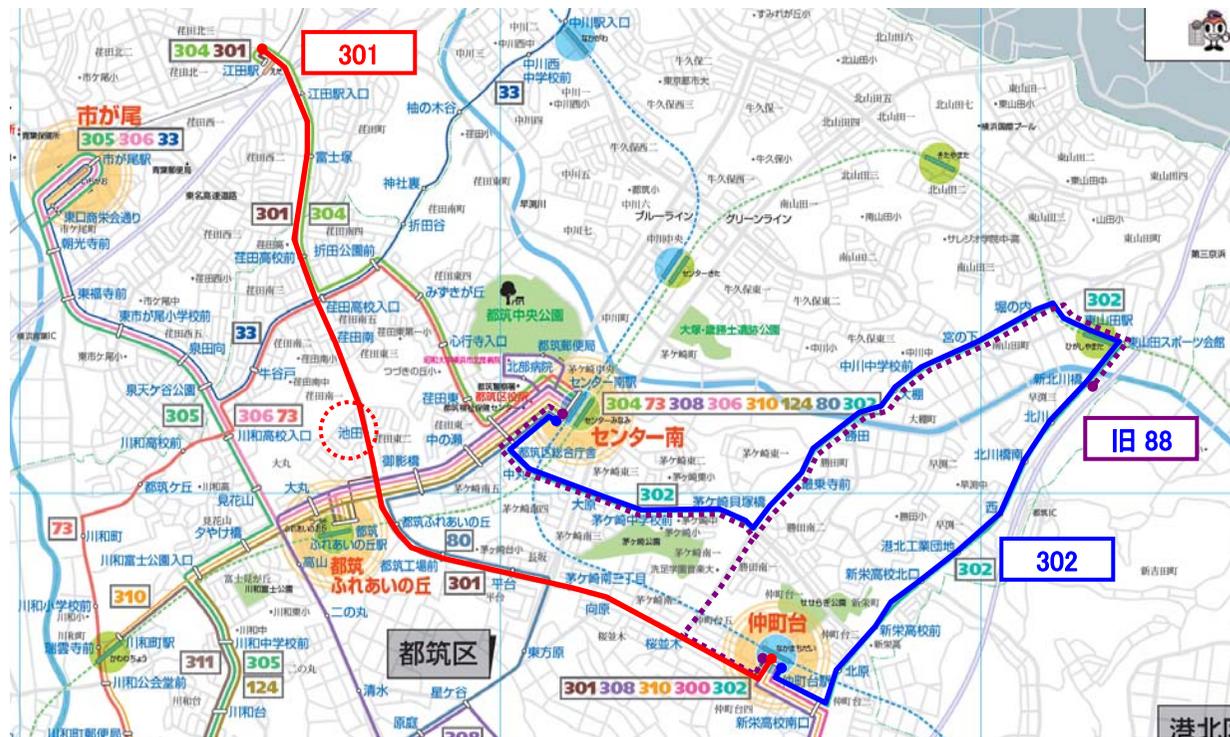
8本/日(開業前)→廃止(開業後)

○302系統の運行本数

64本/日(開業前:仲町台~新北川橋)→

64本/日(開業後:仲町台~東山田)→

54本/日(現在:センター南駅~東山田駅~仲町台駅(東山田駅行きも含む))



出典 横浜市営バス路線マップ(横浜市交通局)に加筆

系統	路線	意見
301系統	田園都市線江田駅~都筑ふれあいの丘~仲町台	<ul style="list-style-type: none"> 池田から江田、仲町台へ毎日利用しているが、大幅に減便されたため不便。江田にできるためにはバスを利用するしか手段がない。 4号線が南北を結んでいるのに対して、東西を結ぶバス路線を減便されたため不便。通勤時には満員になっている。 開業に伴って減便したが、利用者は減らず、荏田南~荏田高校間は朝夕ともかなり混雑している。 大幅に減便されたため、混雑の割合もかなりひどくなっている。
302系統	センター南駅~東山田駅~仲町台駅	<ul style="list-style-type: none"> 88系統を302系統に統合したため、不便になった。

2 コンパクトな市街地形成

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

- 郊外部の鉄道駅を中心として地域特性に応じた圏域を形成
- 圏域の人口規模や人口構成に応じた機能集積と基盤形成を図り、個性ある生活拠点を形成

■ 主要な生活拠点

- これまでの商業等のストックを有し、交通ネットワークの主要な拠点
- 沿線地域を含め、通常の圏域を超えたところからのアクセスも想定し、ストック活用、更なる機能集積・充実を図る。

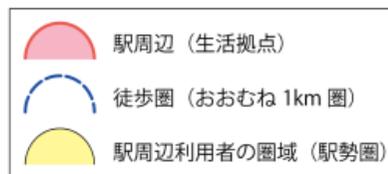
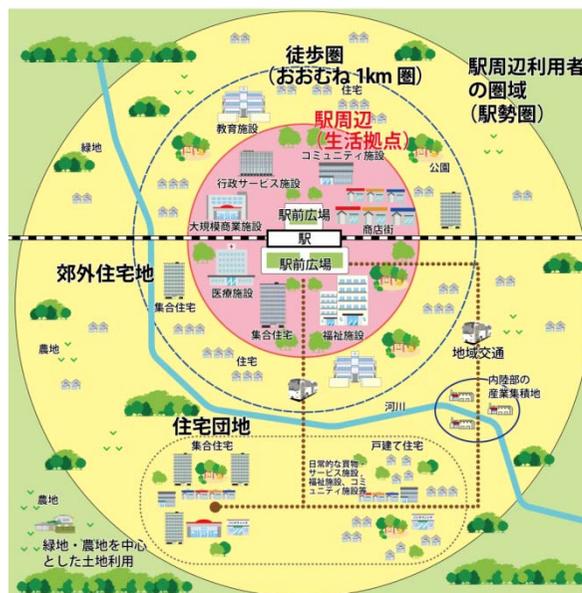
■ 駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点

- 駅を中心としたバスなどの地域交通ネットワークを有し、駅勢圏が比較的大きい郊外部の生活拠点

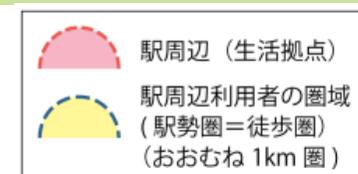
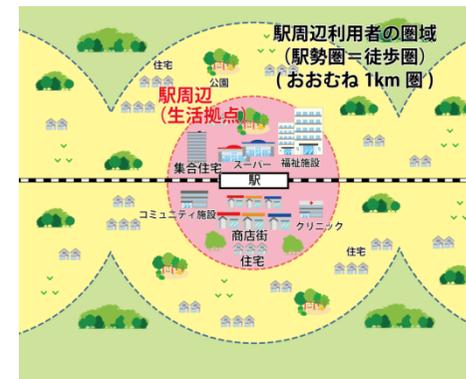
■ 駅勢圏が小さい郊外部の生活拠点

- 駅周辺の利用者の多くが徒歩、自転車でアクセスしている駅勢圏が比較的小さい郊外部の生活拠点

▼ 主要な生活拠点及び駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点周辺の市街地の場合



▼ 駅勢圏が小さい郊外部の生活拠点周辺の市街地の場合



3 市街化調整区域における駅周辺まちづくり

区域区分設定(市街化調整区域)の基本的考え方

- 市街化調整区域は、緑地の保全・創出と都市農業の振興を基本
- 市街化調整区域から市街化区域への編入については、コンパクトな市街地形成を目指すために、都市の成長や活性化など、横浜市の施策に資する計画的な市街地整備が確実な区域や既に市街化区域と同等の水準で開発・整備されている区域等について行う。
- 緑地や農地で長期にわたり存続すると見込まれ、市街化区域の整備に支障のないものは、積極的に市街化調整区域への編入に努める。

市街化調整区域の土地利用方針

- 貴重な緑地や農地を中心に保全し、レクリエーションの場として利活用を図るなど、開発を基本的に抑制し、多様化した市街化調整区域の地域特性に応じた土地利用を実現
- 骨格的な都市基盤施設の整備にあたっては、無秩序な市街化を防止しつつ、周辺土地利用の計画的な保全、誘導を行う。

出典:「横浜市都市計画マスタープラン(全体構想)【原案】」(平成24年11月)

参考 「横浜市における今後の市街化調整区域のあり方について」(答申)を踏まえた土地利用の対応方針について(平成20年8月)

- 市街化調整区域の土地利用施策の対応は、緑地等を保全する地域、計画開発を検討する地域など、それぞれの地域特性に応じたものとする。
- 開発許可にあたっては、緑地等に配慮しつつ、周辺環境との調和を図る。

地域		内容
緑地等を保全する地域		「みどりアップ計画」による保全策を行う地域
地域以外の地域 緑地等を保全する	計画開発を検討する地域	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺地域 高速道路インターチェンジ周辺地域 (「緑地等を保全する地域」を除く)
	その他の地域	「計画開発を検討する地域」以外の地域

3 市街化調整区域における駅周辺まちづくり

○市街化調整区域から市街化区域への編入について

- ・地下鉄の駅は都市計画決定されるものであり、駅の周辺は土地区画整理事業等を行って市街化区域に編入することが原則である。

○駅が市街化調整区域に設置された経緯

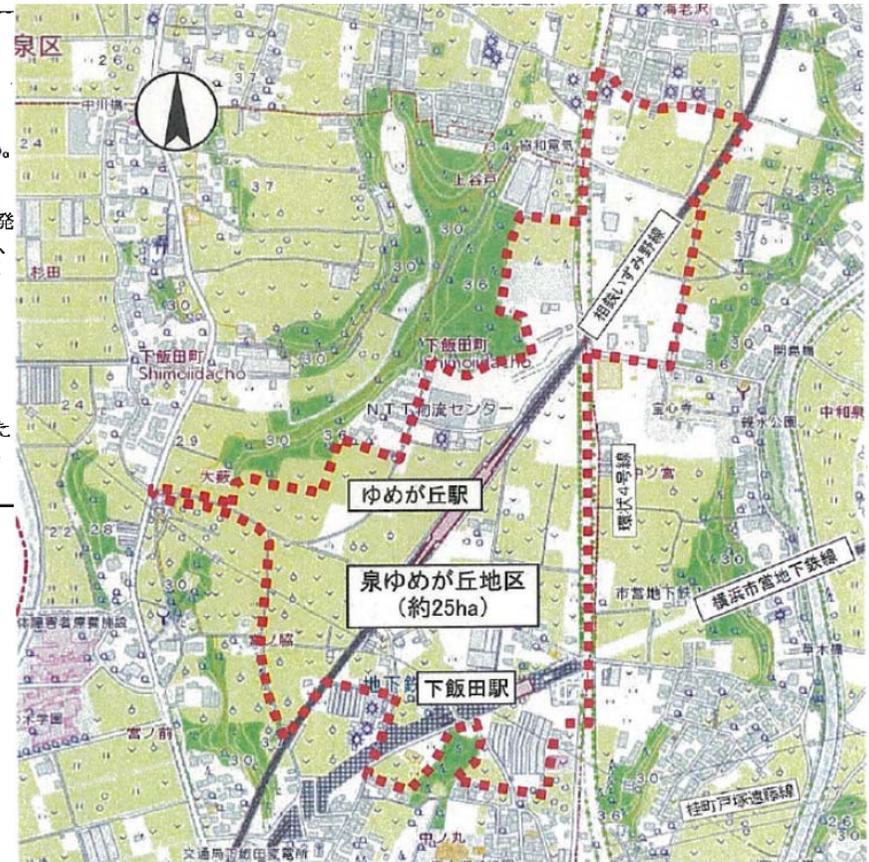
- ・下飯田駅は、いずみ田園文化都市構想を踏まえて駅を設置した。現在、まちづくりについて概ね地元の合意が形成されつつある。
- ・東山田駅、川和町駅については、将来のまちづくりを見据えて駅を設置した。

○市街化区域への編入にあたっての課題

- ・土地区画整理事業等、計画的な市街地形成を図らないと無秩序な開発（スプロール）が行われてしまうため、市街化区域に編入することができない。
- ・土地区画整理事業等を行うためには、地元の合意形成が必要であるが、減歩や固定資産税の増加等の理由から合意形成に時間を要する。

(参考) 下飯田駅周辺のまちづくり

<p>18 泉ゆめが丘地区</p> <p>相鉄線のゆめが丘駅と市営地下鉄ブルーラインの下飯田駅周辺の立地特性を活かし、交通利便性の高い拠点駅前の形成を目指します。</p>	<p>・事業手法 ・施行者 ・施行面積 ・地権者数</p> <p>土地区画整理事業(予定) 組合(予定) 約25ha 約135人</p>	<p>平成11年 3月 相鉄ゆめが丘駅開業 8月 地下鉄下飯田駅開業 暫定駅前広場開設</p> <p>平成19年12月 <u>泉ゆめが丘土地区画整理組合設立準備会発足</u></p> <p>平成20年 4月 「開発構想書」が提出される。 平成22年 3月 「開発事前協議書」が提出される。 平成22年 3月 「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」において、「特定保留区域※」として位置付けられる。</p> <p><u>・平成25年度の都市計画決定。並びに組合設立を目指し、地元・関係機関と調整中</u></p> <p>※ 特定保留区域 今後、計画的な市街地整備が確実になった段階で、市街化調整区域から市街化区域に編入を図る区域。</p>
---	--	--



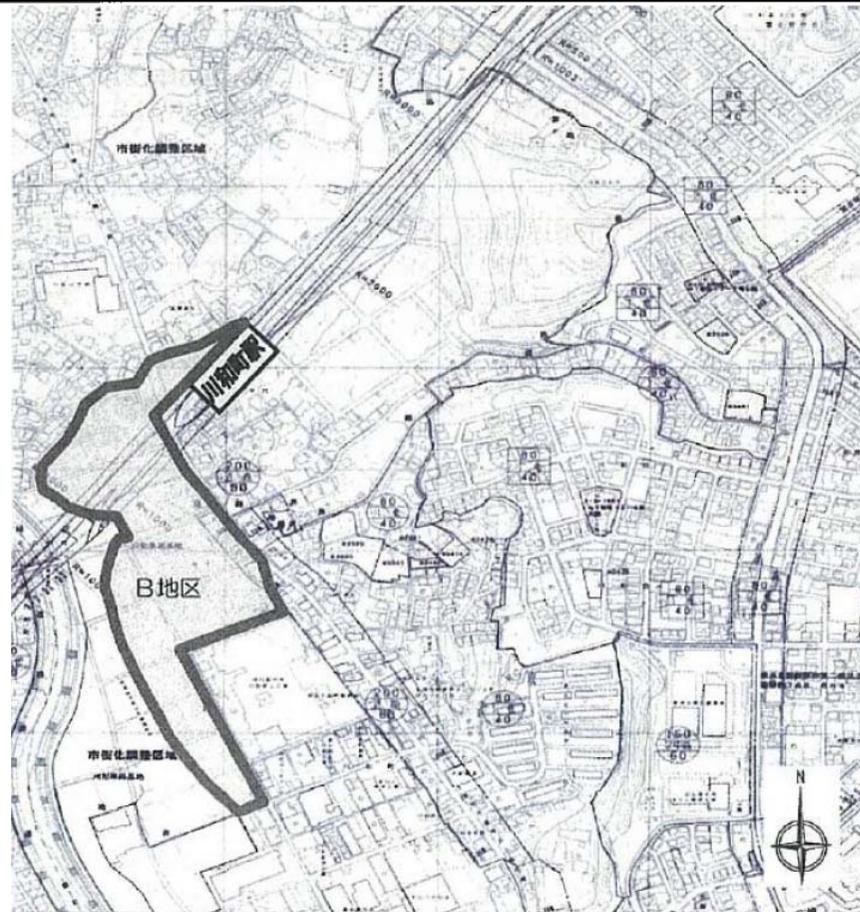
出典 横浜市会HP

(参考) 川和町駅周辺のまちづくり

<p>15 川和町駅周辺B地区 市営地下鉄グリーンラインと都市計画道路中山北山田線の開通を契機として、駅周辺地区の都市的土地利用のまちづくりを目指します。 <u>土地区画整理事業によるまちづくりについて、地権者組織による検討が行われています。</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ・事業手法 土地区画整理事業(予定) ・施行者 組合(予定) ・施行面積 約5.0ha ・権利者数 78人(借家人を除く) 	<p>平成22年 5月 地権者による「川和町駅周辺地区Bエリア土地区画整理検討会」が発足</p> <p><u>平成24年 6月 地権者による「川和町駅周辺B地区まちづくり協議会」が発足</u></p>
--	--	--



出典) 横浜国際港都建設計画図(地域・地区)

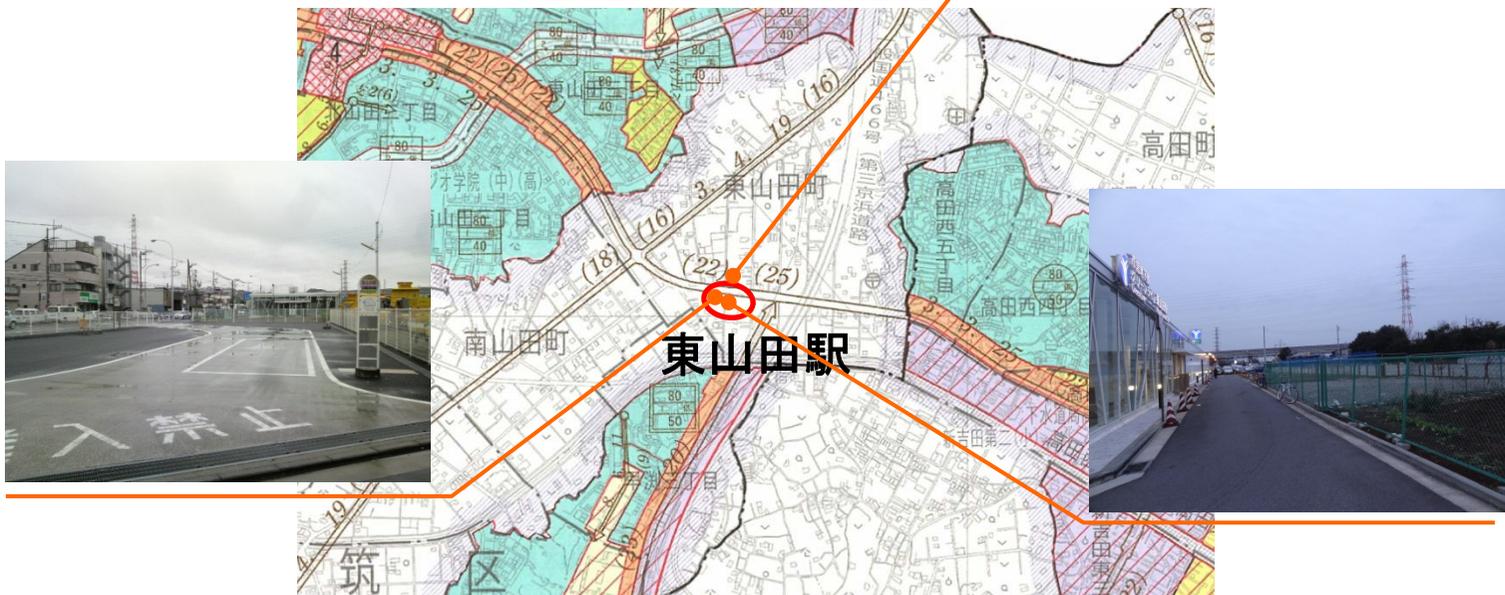


出典 横浜市会HP

(参考) 東山田駅周辺地区のまちづくり

交通利便性の高い拠点駅前の形成や周辺のまちづくりを進めるため、組合(地権者で組織)施行による土地区画整理事業を目指していたが、発起人会が解散した。

現在は、都市計画マスタープランの都筑区プランに基づくまちづくりを検討するため、東山田駅周辺地区における居住者アンケートを実施している。



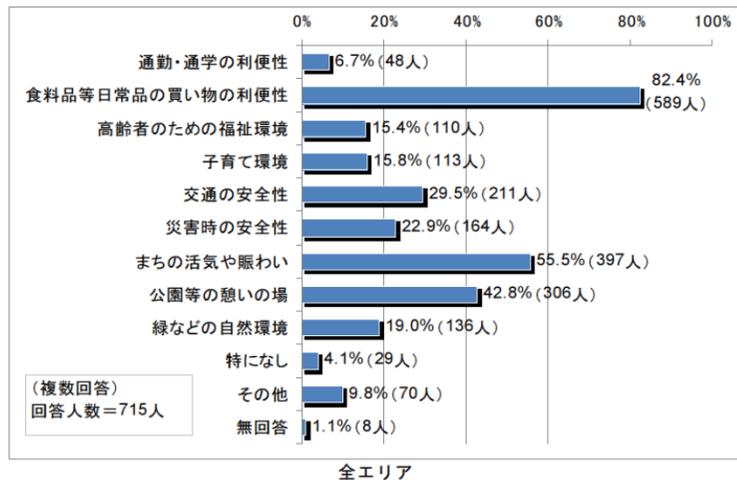
出典) 横浜国際港都建設計画図(地域・地区)

(参考) 東山田駅周辺地区居住者アンケート調査

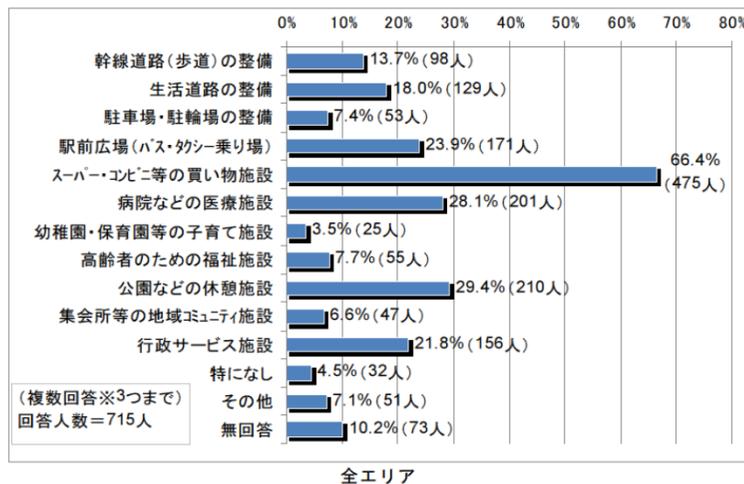
現在の東山田駅周辺について、買物が不便であることや、まちの活気や賑わいの不足、交通安全性の向上を求める内容が多く、具体的な施設整備としては、スーパー等の設置、駅前広場や道路整備、公園等の憩いの場、医療施設の設置を求める内容が多くある。

現在の環境のままを望み、農地や緑地の保全など市街化調整区域のままでよいという意見もある。

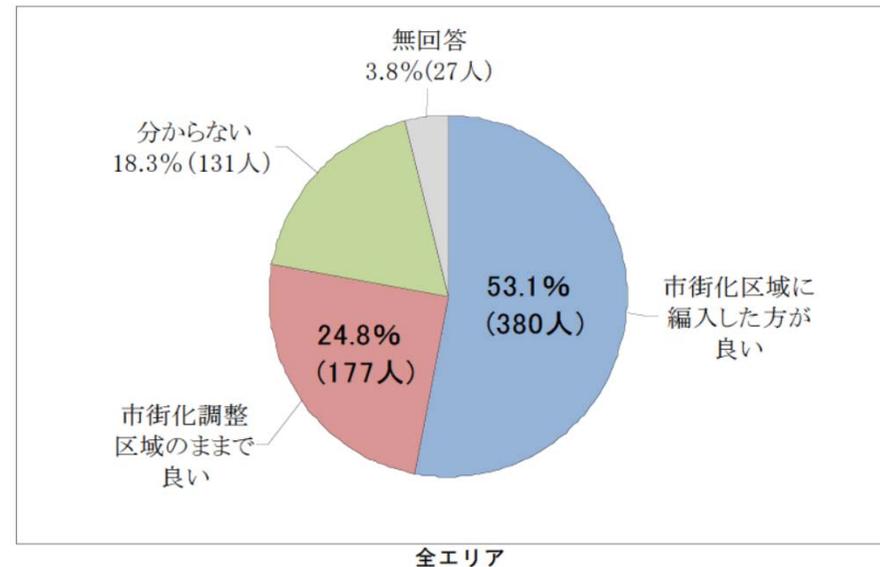
● あなたが東山田駅周辺の「まち」に不足していると思うものはありますか？ (複数回答可)



● あなたが東山田駅周辺の「まち」に必要なと思うものはどれですか？ (3つまで複数回答)



● 市街化調整区域について、あなたのお考えはどれですか？



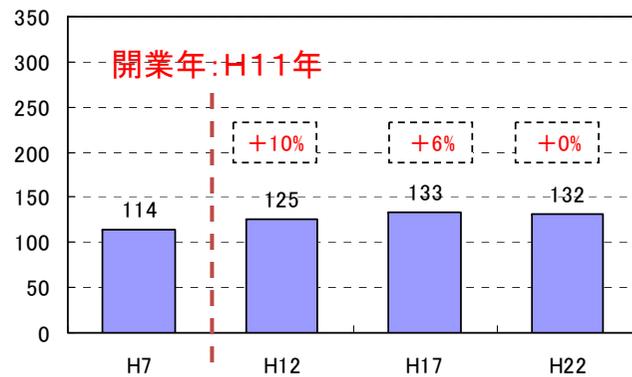
出典 東山田駅周辺地区における居住地アンケート調査(都市整備局, 平成24年6月)

4 路線沿線の人口動態 1号線(戸塚～湘南台)

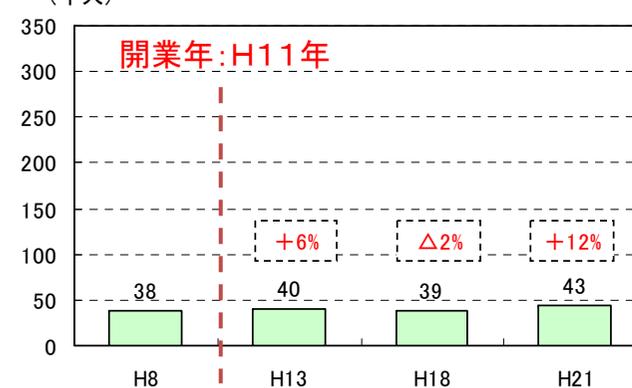
駅1km圏人口の推移

- 駅1km圏夜間人口は開業前のH7から開業後のH12にかけて10%増加しており、戸塚区・泉区全体の人口の伸びよりも伸び率が高い。
- 駅1km圏従業人口については、開業前のH8から開業後のH13にかけて6%増加している。

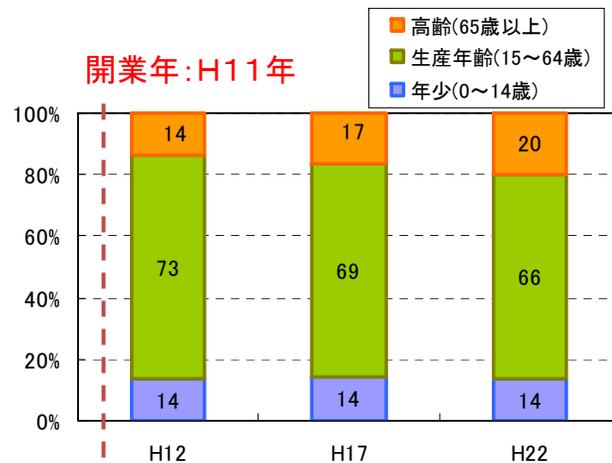
(千人) 駅1km圏夜間人口の推移



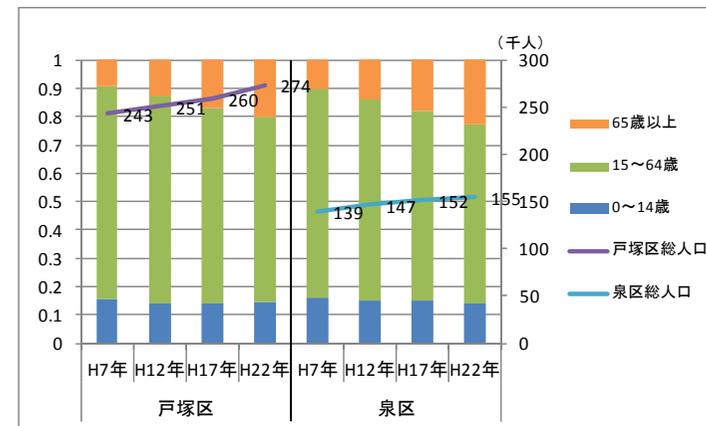
(千人) 駅1km圏従業人口の推移



駅1km圏年齢階層別人口の推移



参考 沿線区夜間人口の推移

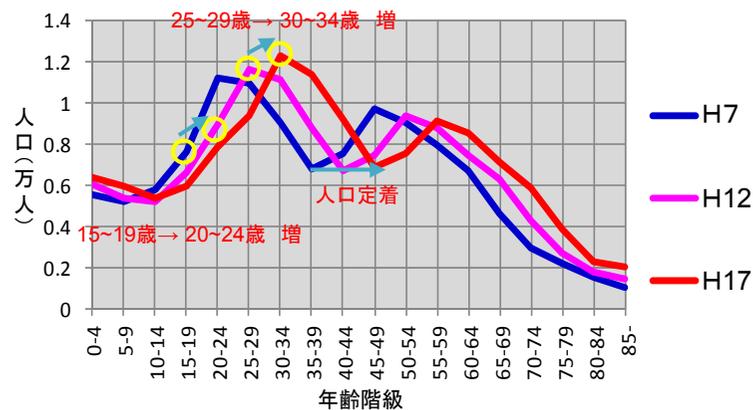


4 路線沿線の人口動態 1号線(戸塚～湘南台)

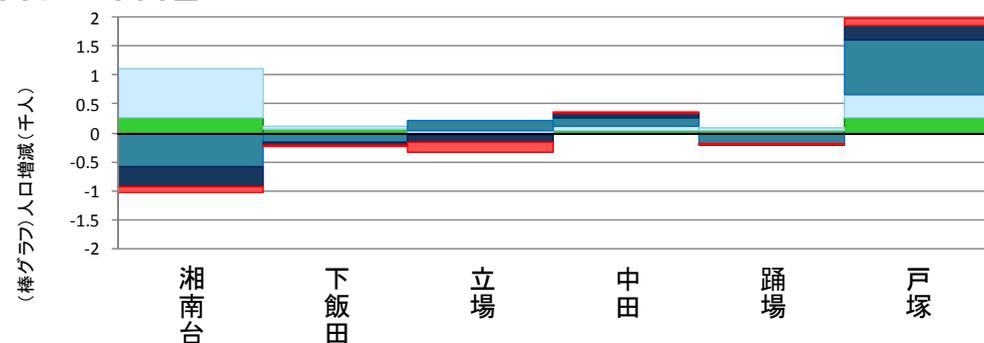
駅1km圏年齢階層別人口の推移

- 1号線(戸塚～湘南台)開業前後の駅1km圏年齢構造の推移をみると、H7→H12にかけて、20-24歳の増加が見られる。
- 駅別に見ると、湘南台、戸塚で20-24歳の増加が見られる。また、**新駅(踊場～下飯田)については、大きな増減はみられず人口定着の傾向にあるものと考えられるが、立場駅で高齢者の転出が見られる。**
- H12→H17では、30-34歳の増加が見られる。駅別でみると、湘南台の他に**踊場駅で25-44歳の大きな増加**が見られ、**同時に5-19歳の増加**も見られることから**世帯で転入**してきていると考えられる。
- 高齢者の減少は見られるが、若い世代の増加があり、人口定着しているものと考えられる。

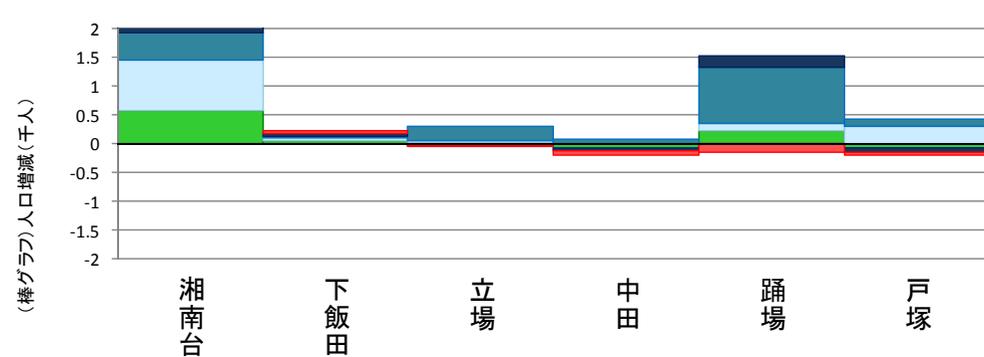
駅1km圏年齢構造の推移



H7→H12 駅別年齢階層別駅1km圏人口の増減



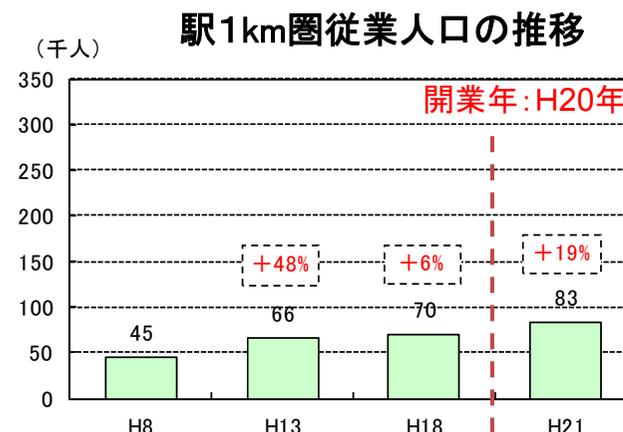
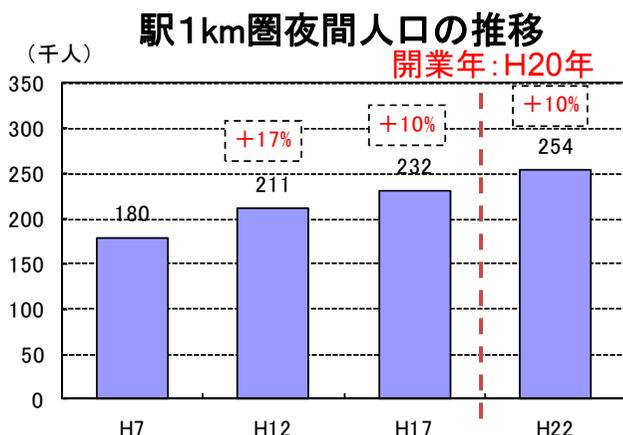
H12→H17



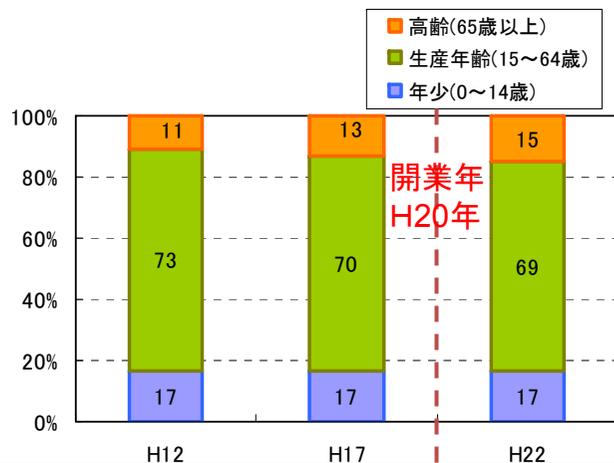
4 路線沿線の人口動態 4号線(中山～日吉)

駅1km圏人口の推移

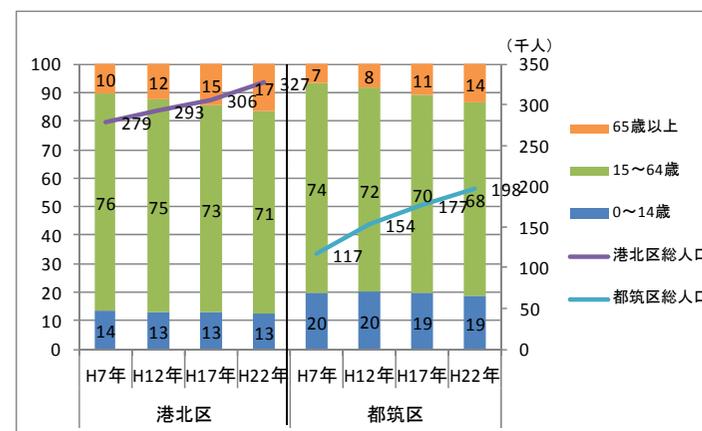
- 駅1km圏夜間人口、従業人口は増加傾向にある。開業前のH17から開業後のH22にかけて、夜間人口では10%、従業人口では19%増加している。
- 年齢階層別にみると、15～64歳の割合が減少し、65歳以上が増加している。



駅1km圏年齢階層別人口の推移



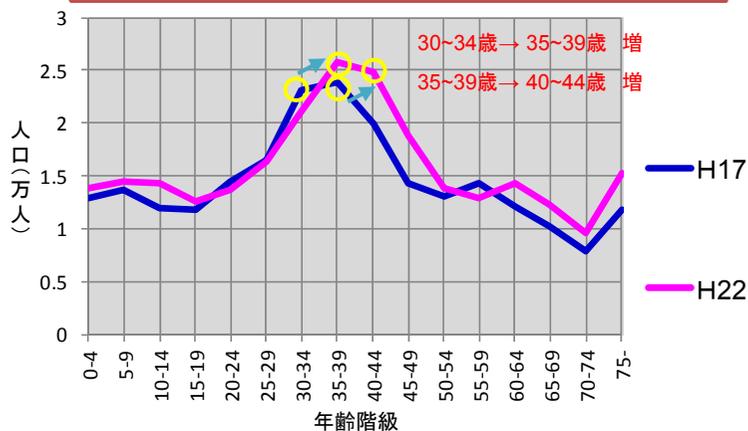
参考 沿線区夜間人口の推移



4 路線沿線の人口動態 4号線(中山～日吉)

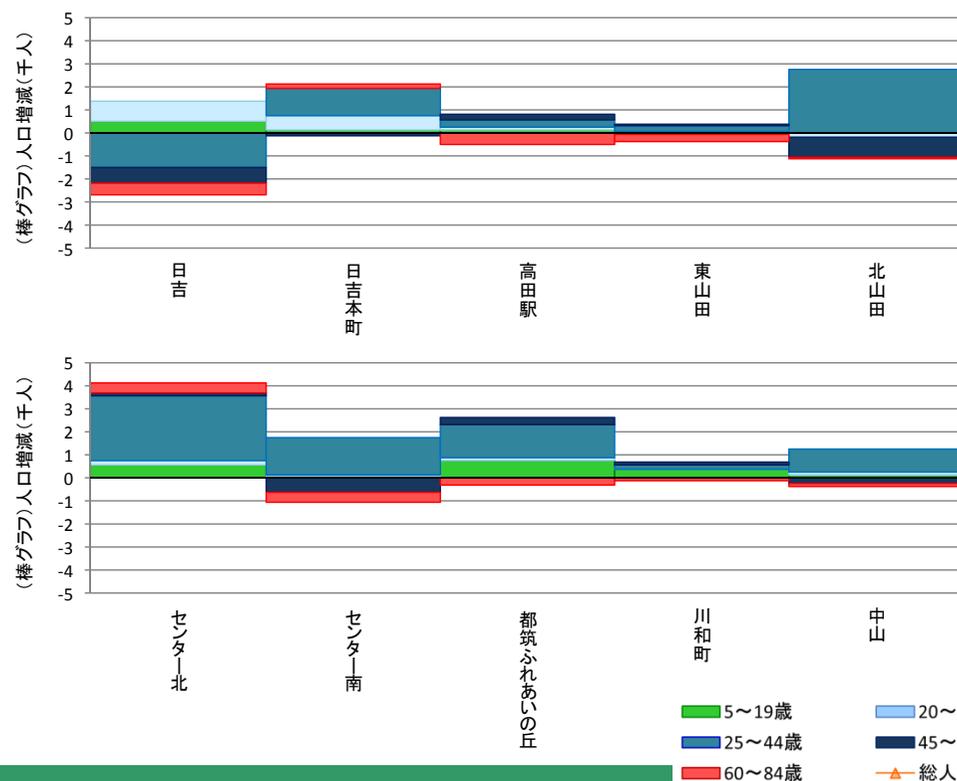
○グリーンライン開業前後の人口動態をみると、H17→H22にかけて、25-44歳の増加が見られる。駅別でみるとセンター北、南、北山田、都筑ふれあいの丘駅の25-44歳の増加が大きい。また、**新駅(踊場～下飯田)については、都筑ふれあいの丘駅で同時に5-19歳の転入も見られることから世帯で転入してきていると考えられる。**
 ○一方、日吉駅については25歳以上の年代が減少している。

年齢構造の推移



駅別年齢階層別人口増減

H17→H22

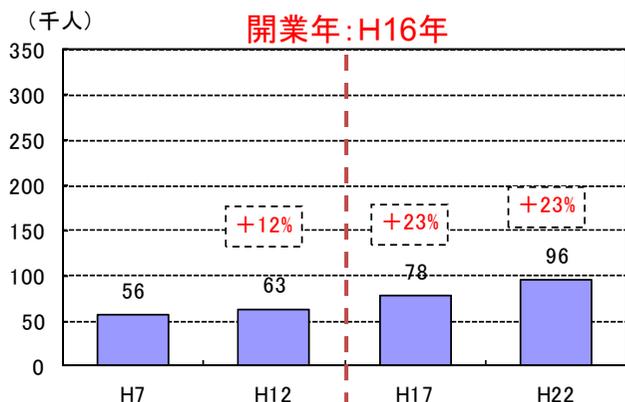


4 路線沿線の人口動態 みなとみらい線(横浜～元町・中華街)

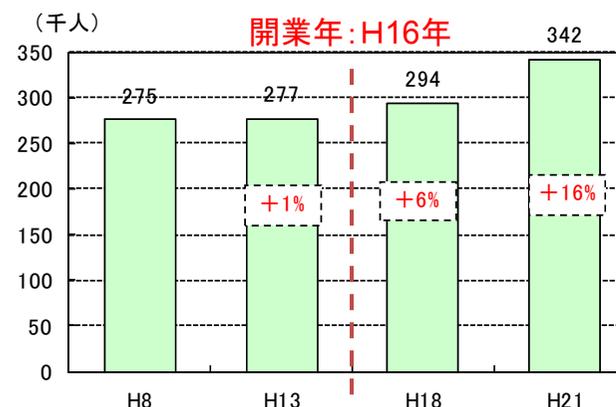
駅1km圏人口の推移

- 駅1km圏夜間人口は、開業前のH12から開業後のH17にかけて23%増加しており、中区・西区全体の人口の伸びよりも伸び率が高い。
- 駅1km圏従業人口は、開業前のH13から開業後のH18にかけて増加しており、開業前よりも伸び率が高い。

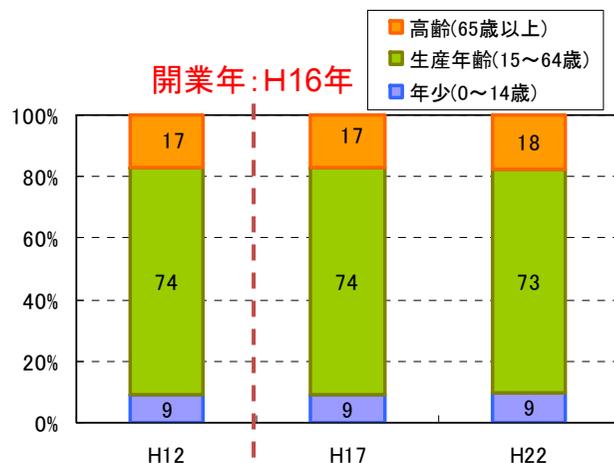
駅1km圏夜間人口の推移



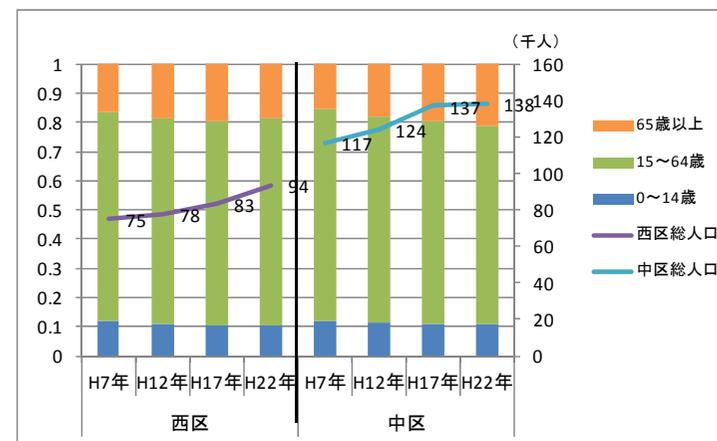
駅1km圏従業人口の推移



駅1km圏年齢階層別人口の推移



参考 沿線区夜間人口の推移



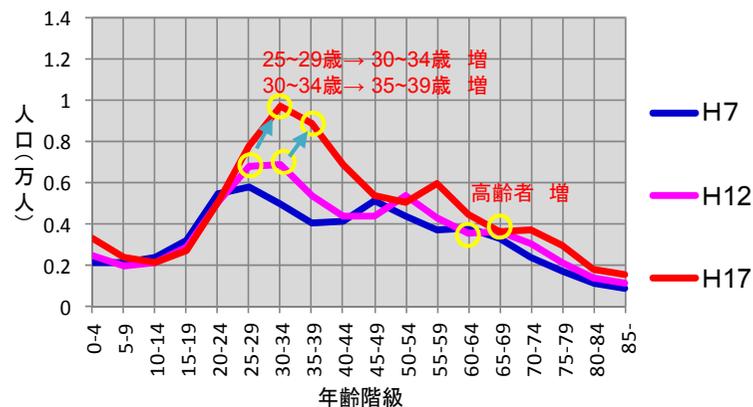
出典 夜間人口:全国人口統計マスター(財団法人 国土地理協会)住民基本台帳(平成22年4月1日、平成7年4月1日)を基礎としたデータ、H12・H17国勢調査
従業人口:平成21年度 経済センサス(総務省)、平成8・13・17年度 事業者・企業統計調査(総務省)

4 路線沿線の人口動態 みなとみらい線(横浜～元町・中華街)

駅1km圏年齢階層別人口の推移

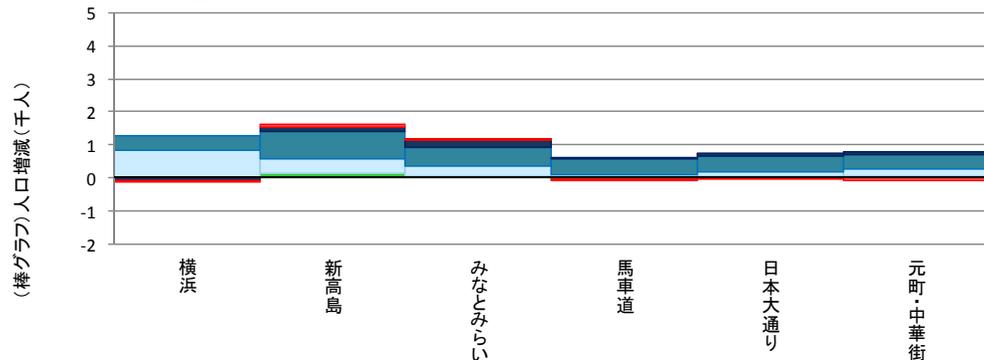
- 駅1km圏年齢構造の推移を見ると、H7→H12よりも、みなとみらい線の開業前後であるH12→H17(みなとみらい線の開業:H16年)の増加分が大きい。特にH12→H17にかけて、30-39歳の増加が顕著である。
- 駅別にみると、どの駅も25-44歳の増加が大きく、人口増加の傾向にある。また、H12→H17にかけては横浜駅を除いて60-84歳の増加が見られる。

駅1km圏年齢構造の推移

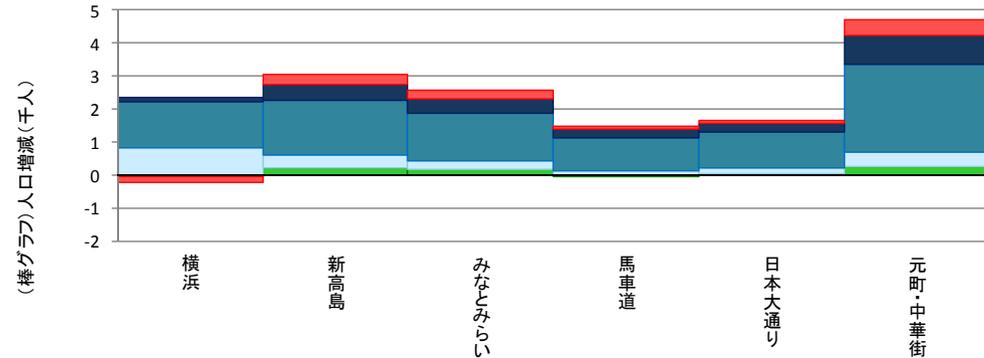


駅別年齢階層別駅1km圏人口の増減

H7→H12



H12→H17



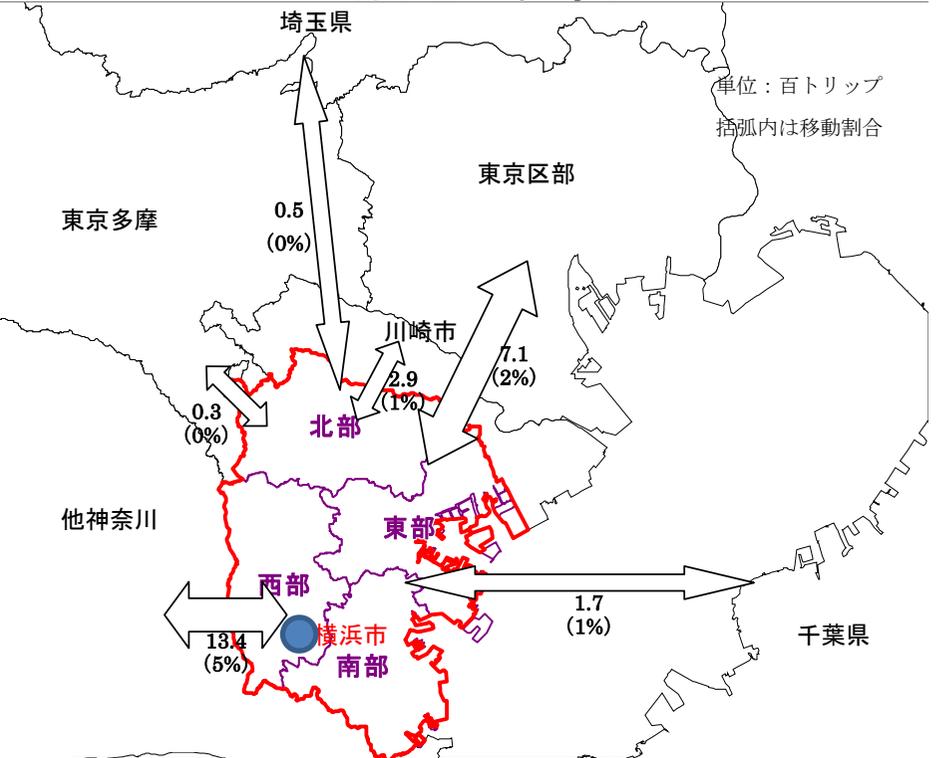
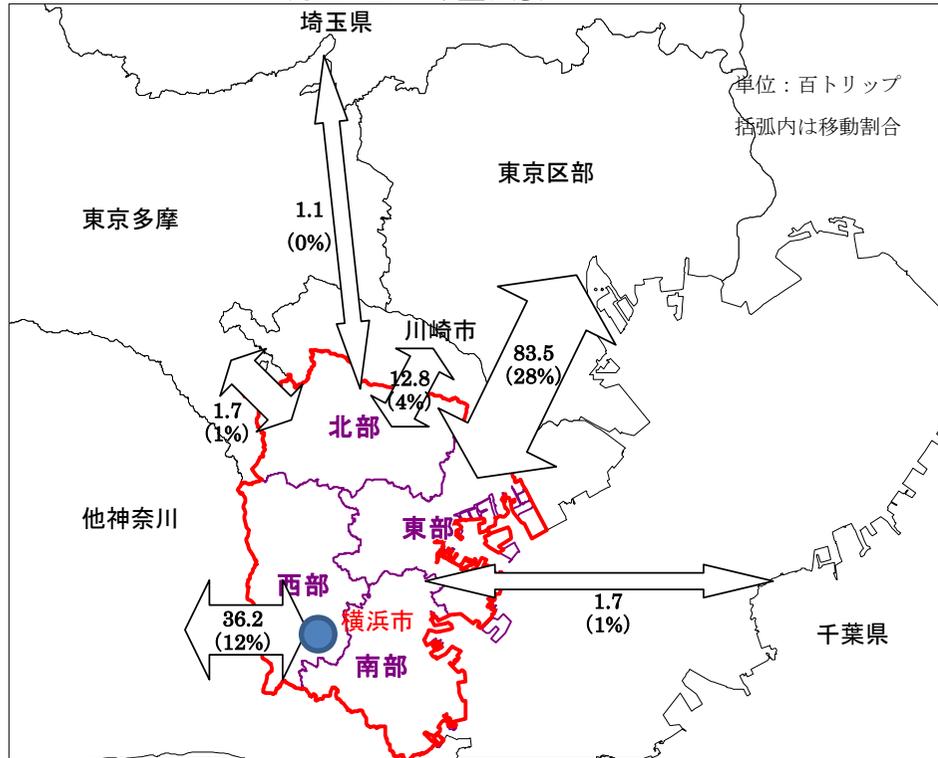
5 利用者の方向別交通動態 1号線(戸塚～湘南台)

○通勤目的の交通動態は、横浜市内が5割と最も高く、次いで東京区部へ向かう利用者が多い。また、他神奈川の割合が高いのは、湘南台方面から藤沢市等へアクセスが容易であることが考えられる。

○私事目的では、全体の9割が横浜市内となっており、東京区部・川崎市方面はあまり多くない。

(自宅 - 通勤)

(自宅 - 私事)



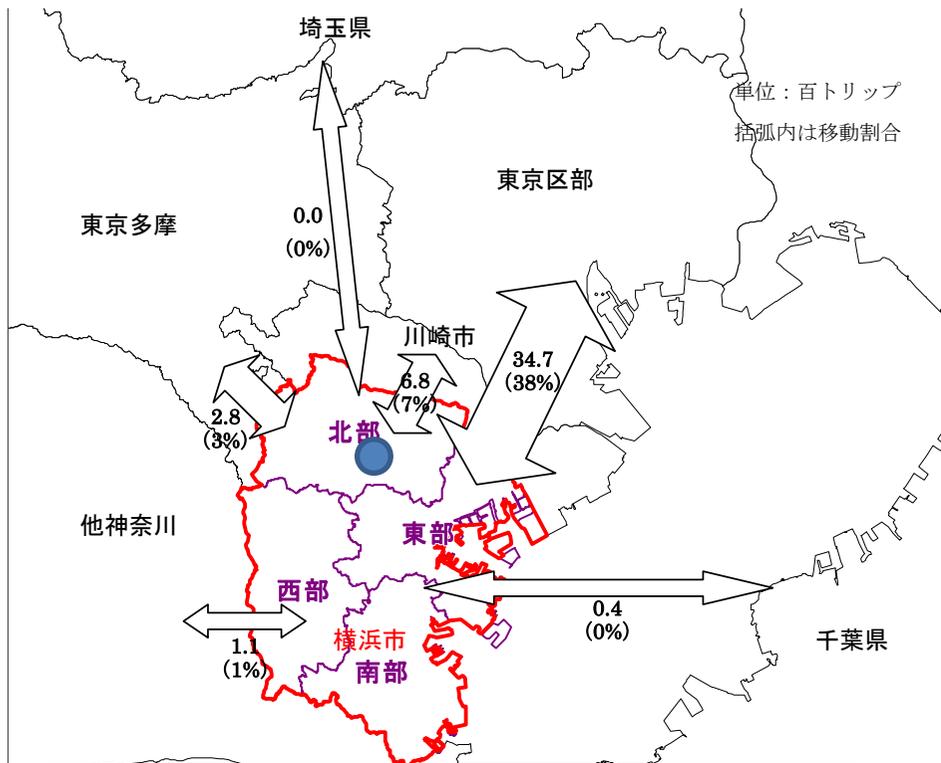
横浜市内々: 162.8 (54%)
 <横浜市内々の内訳>
 東部: 33% 西部: 51% 北部: 9% 南部: 7%

横浜市内々: 269.7 (92%)
 ○横浜市内々の内訳
 東部: 7% 西部: 90% 北部: 1% 南部: 2%

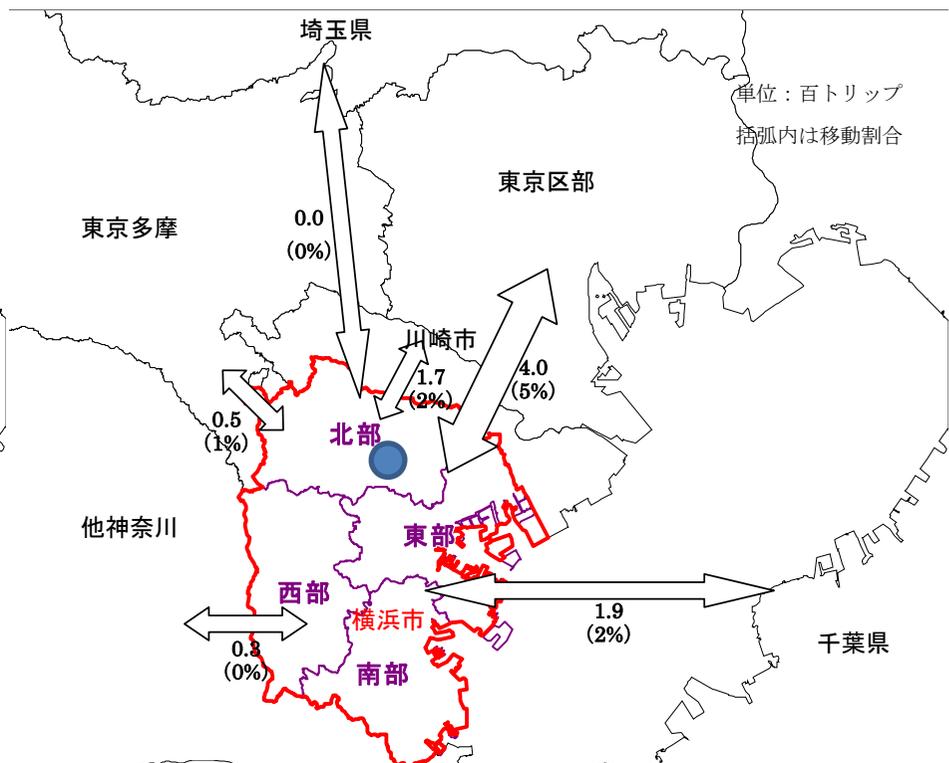
5 利用者の方向別交通動態 4号線(中山～日吉)

- 通勤目的の交通動態は、横浜市内が5割と最も高く、次いで東京区部へ向かう利用者が多い。
- 私事目的では、全体の9割が横浜市内となっており、東京区部・川崎市方面はあまり多くない。

(自宅 - 通勤)



(自宅 - 私事)



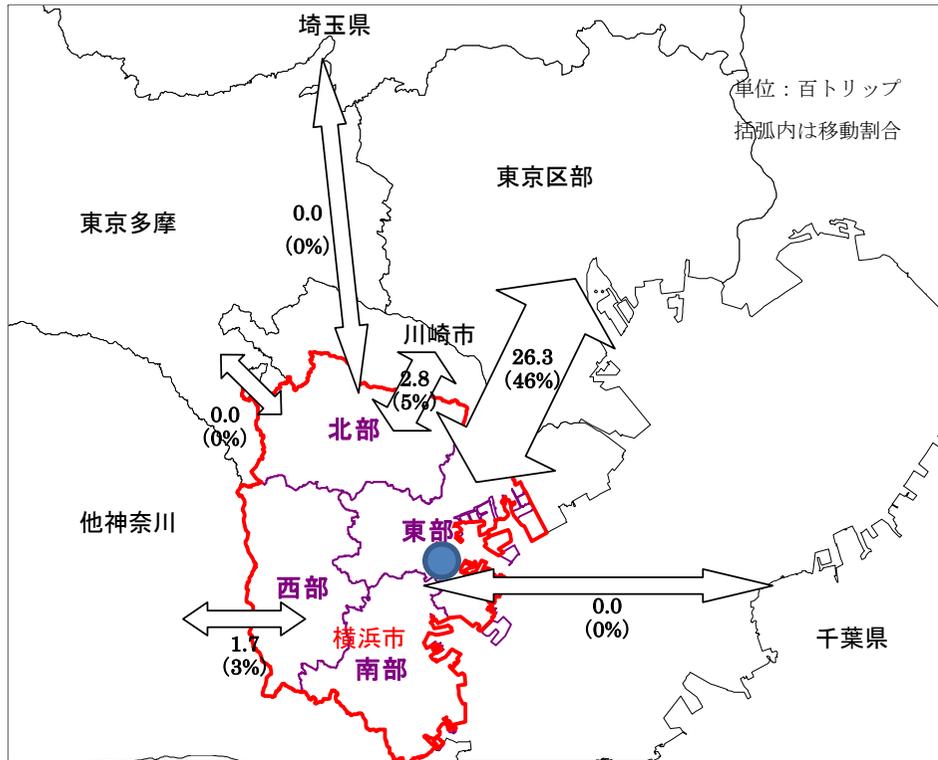
横浜市内々: 46.7 (51%)
 ○横浜市内々の内訳
 東部: 16% 西部: 1% **北部: 80%** 南部: 3%

横浜市内々: 67.5 (89%)
 ○横浜市内々の内訳
 東部: 4% 西部: 0% **北部: 96%** 南部: 0%

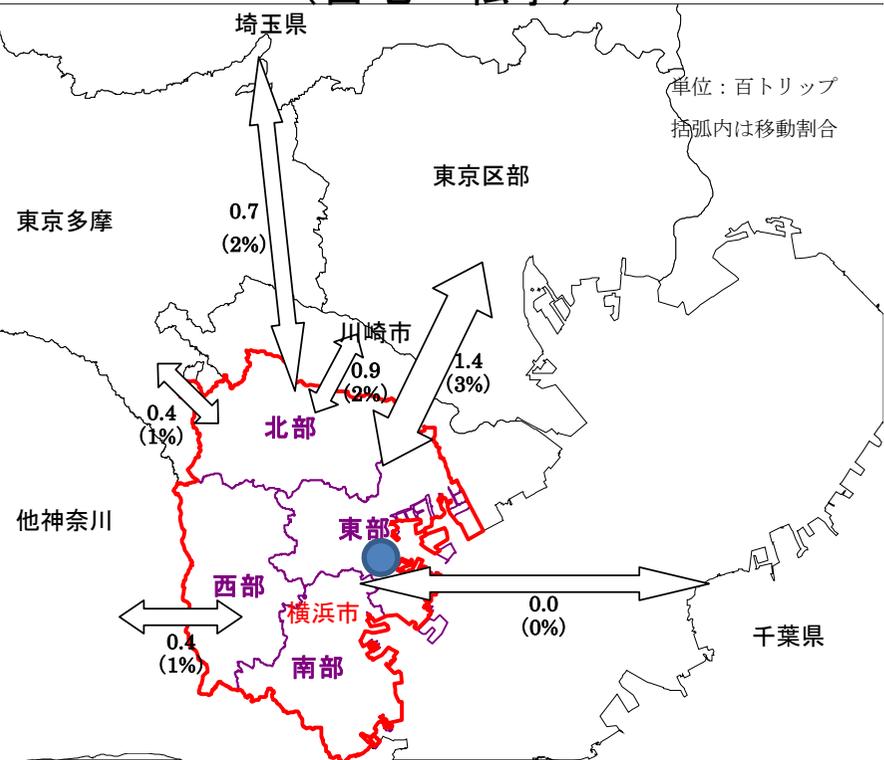
5 利用者の方向別交通動態 みなとみらい線(横浜～元町・中華街)

○通勤目的の交通動態は、横浜市内が5割と最も高く、次いで東京区部へ向かう利用者が多い。他の路線よりも直通で東京区部にアクセスが可能であることから、東京区部の割合が高いものと考えられる。
 ○私事目的では、全体の9割が横浜市内となっており、東京区部・川崎市方面はあまり多くない。

(自宅 - 通勤)



(自宅 - 私事)



横浜市内々：26.5 (46%)
 ○横浜市内々の内訳
東部：77% 西部：1% 北部：9% 南部：13%

横浜市内々：37.7 (91%)
 ○横浜市内々の内訳
東部：95% 西部：0% 北部：2% 南部：3%