

第2章 横浜の交通を取り巻く状況と課題

1 人口減少、超高齢社会の到来に伴う対応

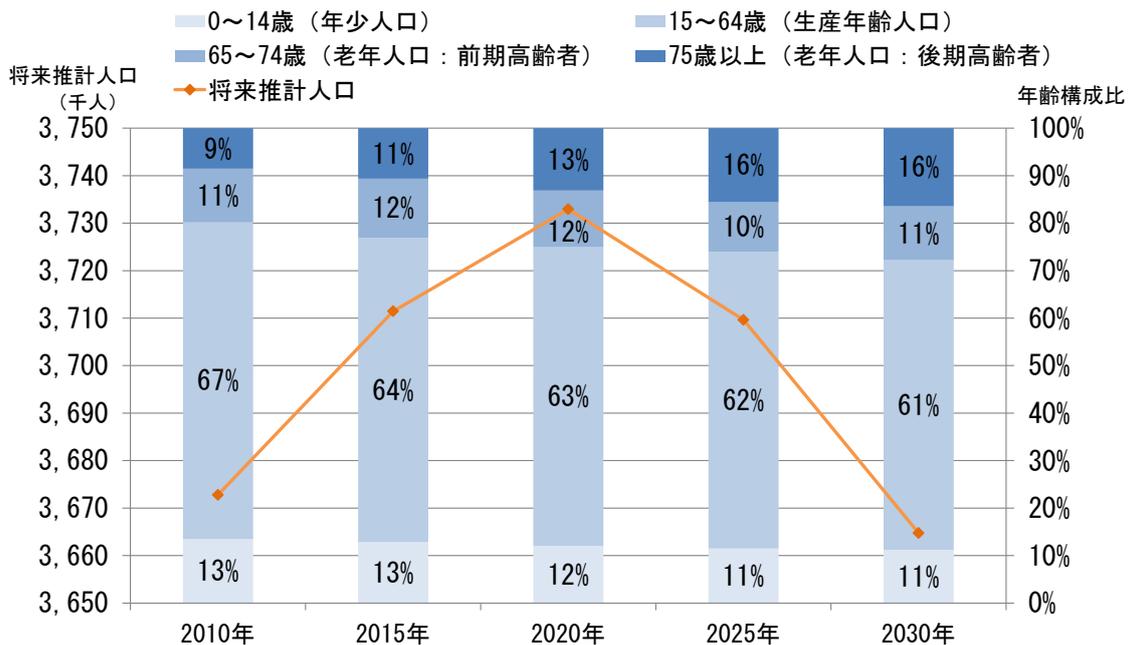
(1) 高齢者を取り巻く移動環境

本市の平成22(2010)年の総人口は367万人であり、65歳以上の高齢者人口は74万人、高齢化率は20.1%でしたが、平成42(2030)年には、総人口は366万人、高齢者人口は102万人、高齢化率は27.8%に達すると推計されています。

一般に、高齢になるにつれて徒歩での移動可能な範囲が狭くなり、自動車や自転車を自ら運転することが困難になるなど、身体機能の低下に伴って移動に関する様々な制約が増えていきます。

このような状況を踏まえて、超高齢社会の中にあっても高齢者がいきいきとした生活を営むために、自家用車に頼らなくても外出しやすく、安心して移動できる環境の整備が求められています。

対応する政策：政策目標1、2、3、9(第4章)



※2010年、2015年は実測値、2020年以降は、2015年を基準時点とする推計値に基づく。
 ※構成比は、「年齢不詳を含まない総人口」に対する構成比

図 2-1 横浜市の将来推計人口推移と年齢構成

資料) 横浜市将来人口推計(平成29(2017)年)より横浜市作成

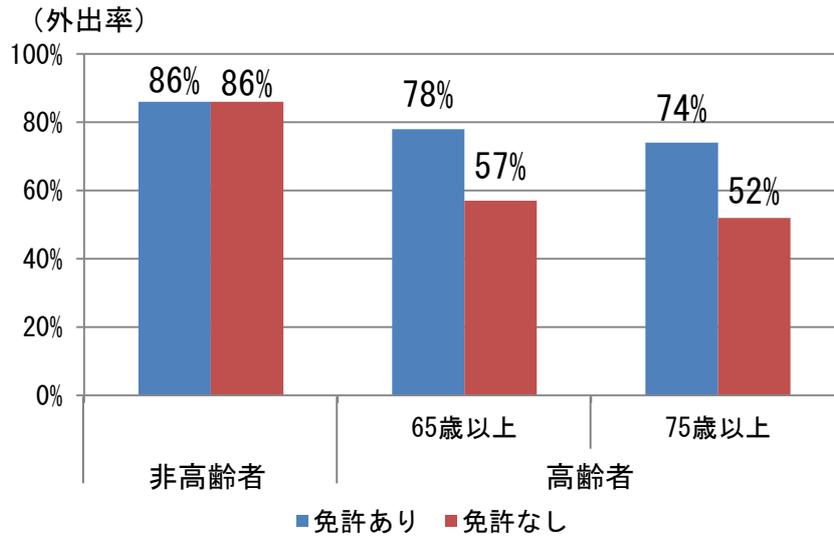


図 2-2 高齢非高齢別・免許有無別にみた外出率

資料) 国土交通省総合政策局 高齢者の移動手段の確保に関する検討会 配布資料より横浜市作成

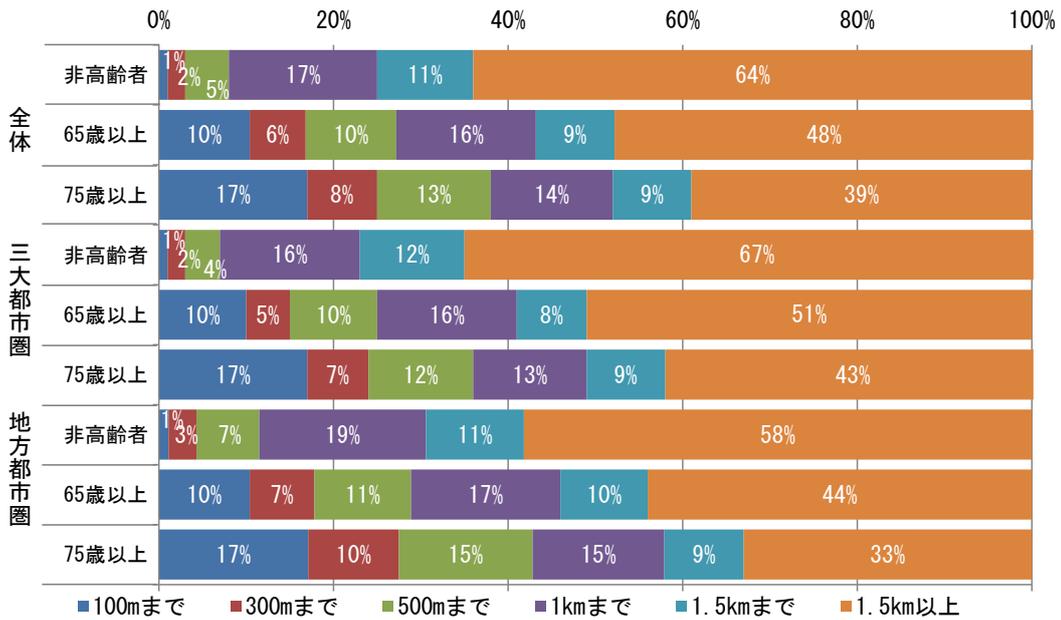


図 2-3 高齢非高齢別にみた無理なく休まずに歩ける距離

資料) 国土交通省総合政策局 高齢者の移動手段の確保に関する検討会 配布資料より横浜市作成

(2) 人口構成の変化が公共交通サービスに与える影響

本市の生産年齢人口^{用語8}は、既に減少傾向となり、平成 31 (2019) 年以降は、総人口も減少局面を迎える見込みとなっています。また、高齢者人口は今後増加し続け、近い将来 100 万人を超えると推計されています。

こうした状況から、長期的には、鉄道駅へと向かう朝夕の通勤や通学を目的とした移動需要が減少し、通院や買い物など駅とは異なる目的地への移動需要が増加していくと想定され、高齢者による多様な移動ニーズへの対応が求められます。

また、高齢化の進展に伴い、通勤・通学目的の需要が今後ますます減少することで、交通事業者の経営努力だけでは路線の維持が困難となり、減便や撤退など、地域の公共交通サービスの水準の低下が危惧されます。

👉 対応する政策：政策目標 1、3 (第4章)

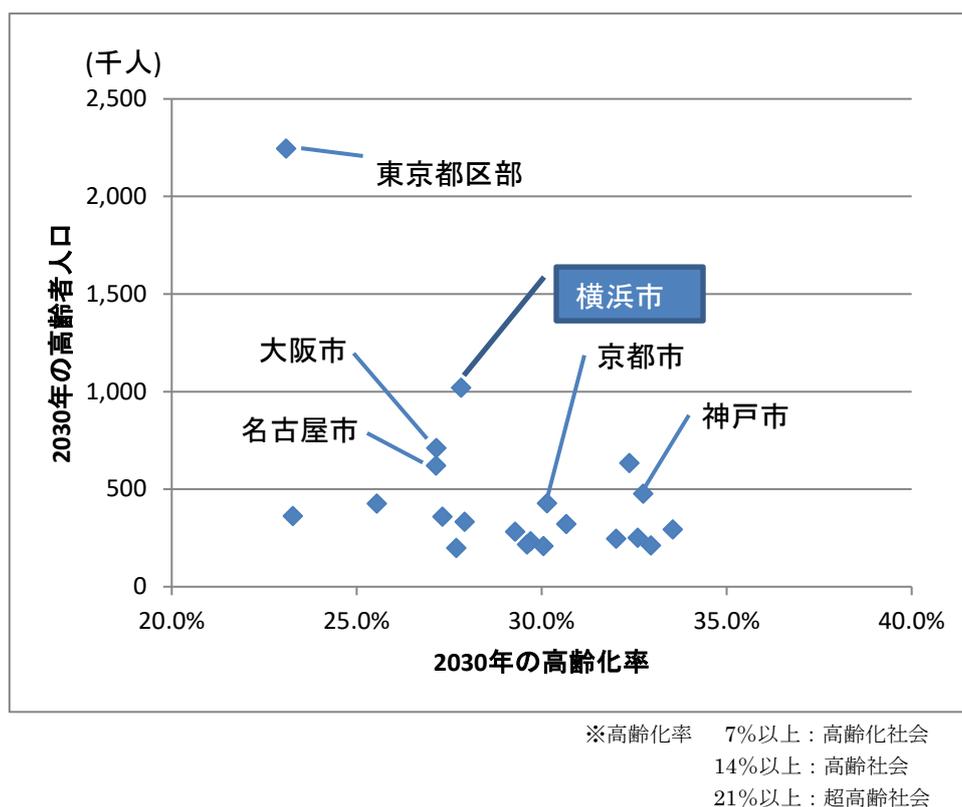


図 2-4 平成 42 (2030) 年の高齢者人口及び高齢化率 (東京都区部、20 政令指定都市)

資料) 日本の地域別将来推計人口 (平成 30 (2018) 年 3 月推計) (国立社会保障・人口問題研究所)

より横浜市作成

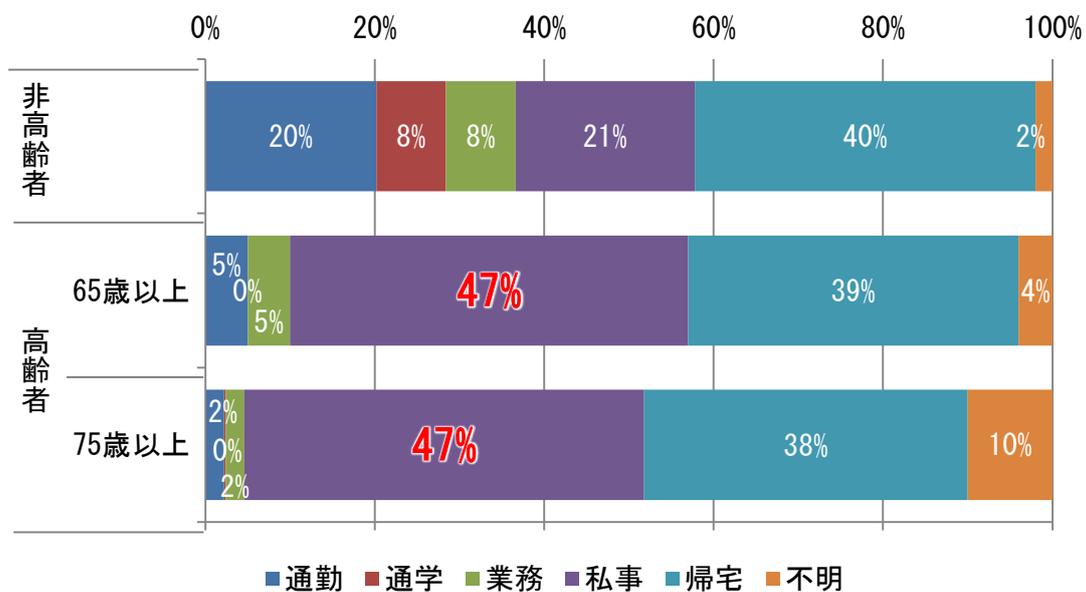


図 2-5 高齢者非高齢者別にみた外出目的構成

資料) 国土交通省総合政策局 高齢者の移動手段の確保に関する検討会 配布資料より横浜市作成

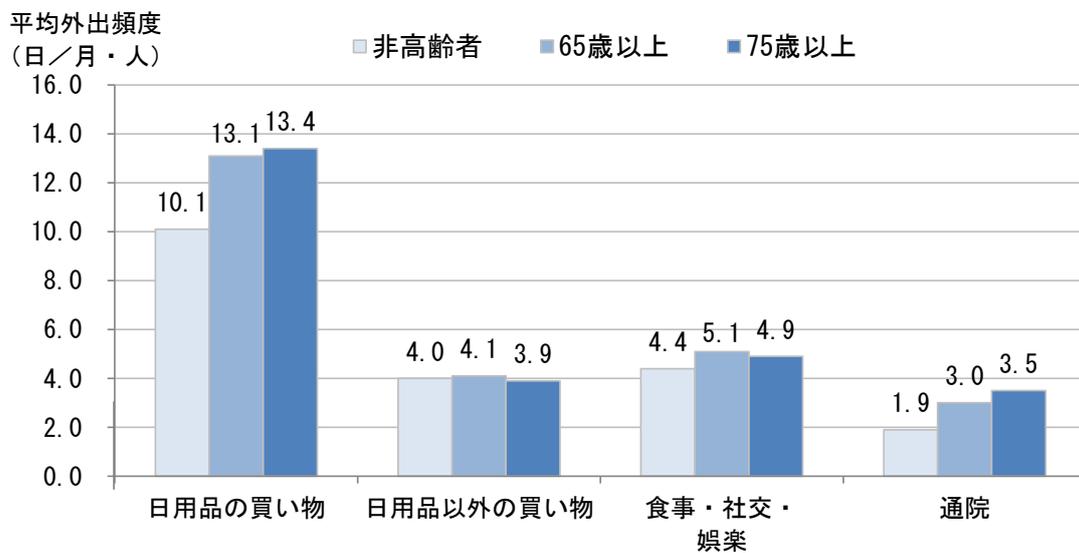


図 2-6 高齢者非高齢者別にみた私事目的の活動別平均外出頻度

資料) 国土交通省総合政策局 高齢者の移動手段の確保に関する検討会 配布資料より横浜市作成

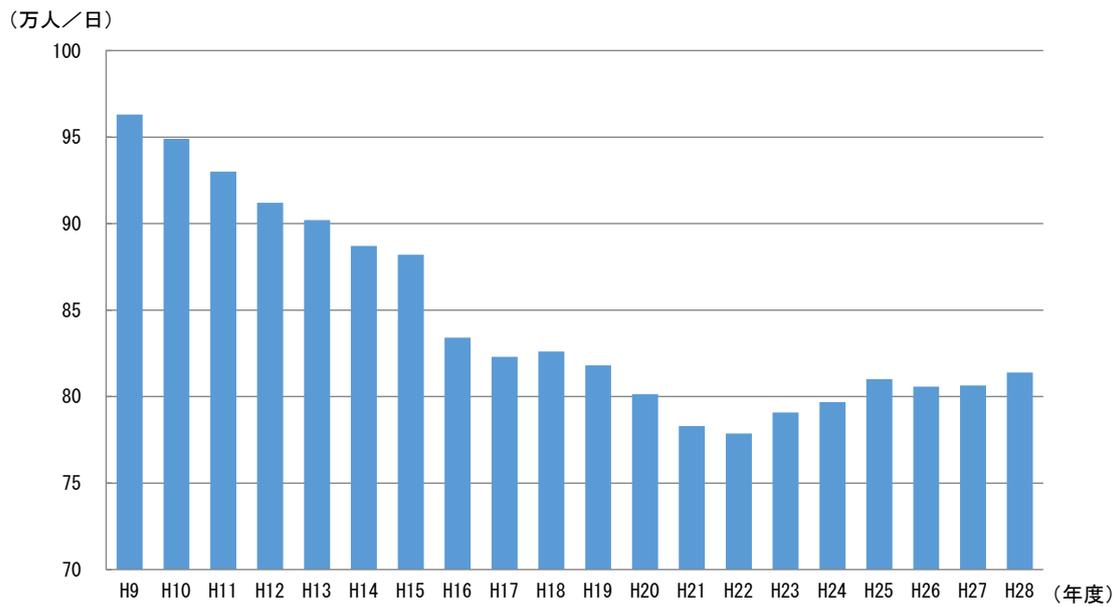


図 2-7 横浜市内の一日あたりバス乗車人員

資料) 横浜市統計ポータルサイトより横浜市作成

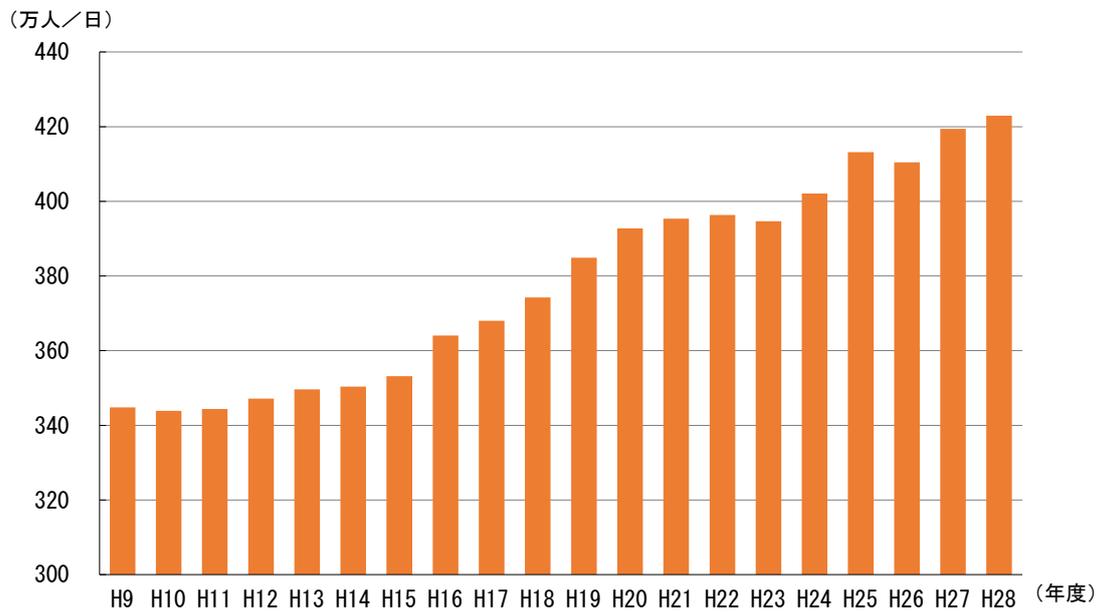


図 2-8 横浜市内の一日あたり鉄道乗車人員

資料) 横浜市統計ポータルサイトより横浜市作成

2 横浜の都市構造を踏まえた対応

(1) 交通ネットワークの特性

本市の鉄道ネットワークは、東京都心方面への路線を中心に整備が進み、現在では、鉄道路線延長は約 308km、駅数は 157 駅を有しており、多くの駅でバリアフリー化^{用語9}が進んでいます。また市内の都市計画道路^{用語10}は、整備済み延長が約 465km、整備率は 68.5%と整備が遅れているため、100 箇所以上の渋滞箇所があります。

道路や駅前広場の整備とともに、鉄道駅を中心とした路線バスネットワークが構築されてきたことで、最寄り駅まで 15 分で到達できる人口の割合が約 9 割まで拡大していますが、エリアごとに運行頻度などのサービスの水準に差が生じています。

このため、370 万人を超える市民の移動を支えるための最も重要な交通インフラ^{用語11}である鉄道や道路のネットワークの整備を進めていくとともに、エリアに合った交通サービスの提供により、一人ひとりの多種多様な移動需要に対応した交通サービスが求められています。

👉 対応する政策：政策目標 4、5（第 4 章）

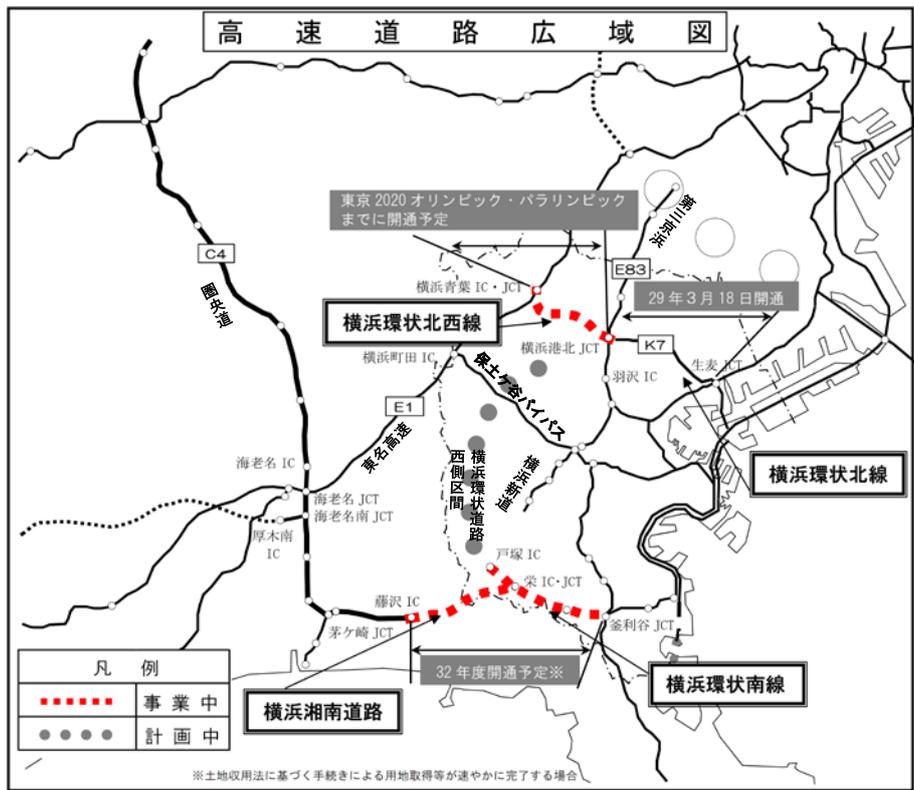


図 2-9 横浜市高速道路広域図（平成 30（2018）年 4 月 1 日時点）

資料）横浜市道路局資料

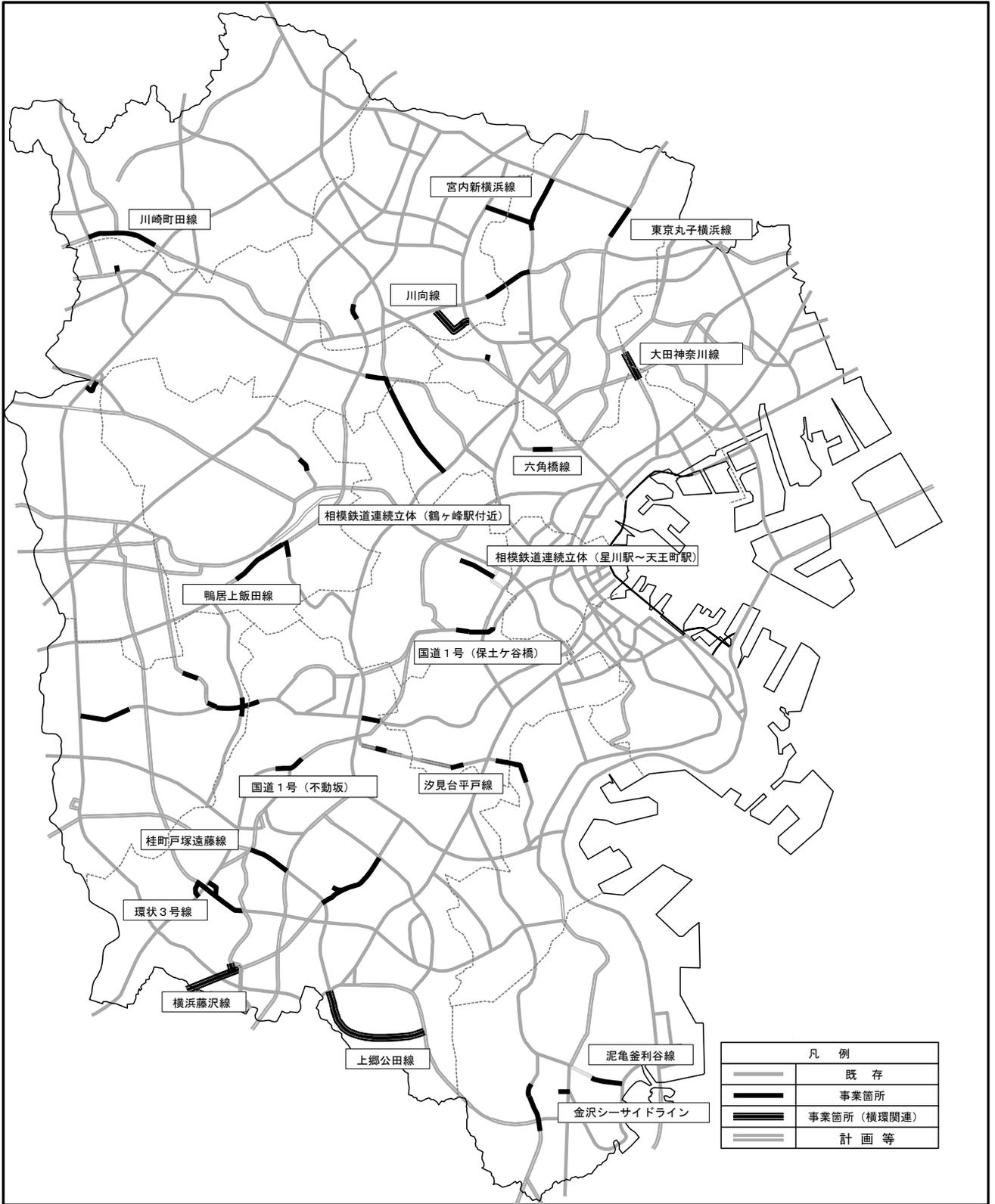
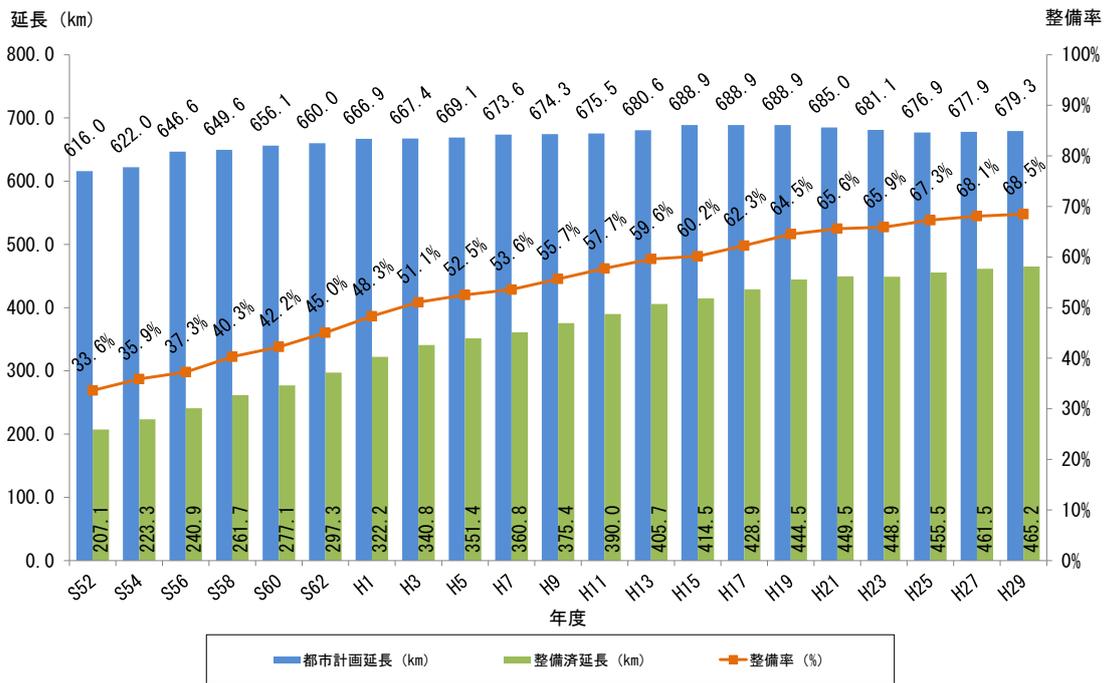


図 2-10 横浜市内の幹線道路網図 (平成 30 (2018) 年 4 月 1 日時点)

資料) 横浜市道路局資料



平成 29 (2017) 年度 自動車専用道路・新交通システムを除く

図 2-1 1 横浜市の都市計画道路の整備状況の推移

資料) 横浜市道路局資料

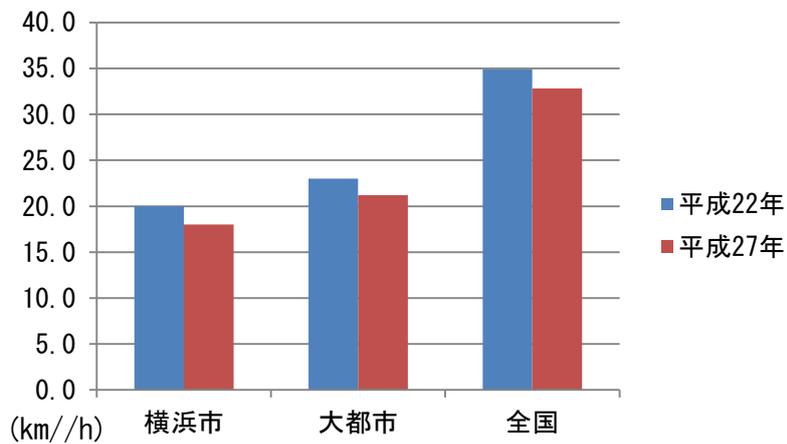


図 2-1 2 混雑時平均旅行速度^{用語 12} (平成 22 (2010) 年、平成 27 (2015) 年)

資料) 道路交通センサ調査結果より横浜市作成

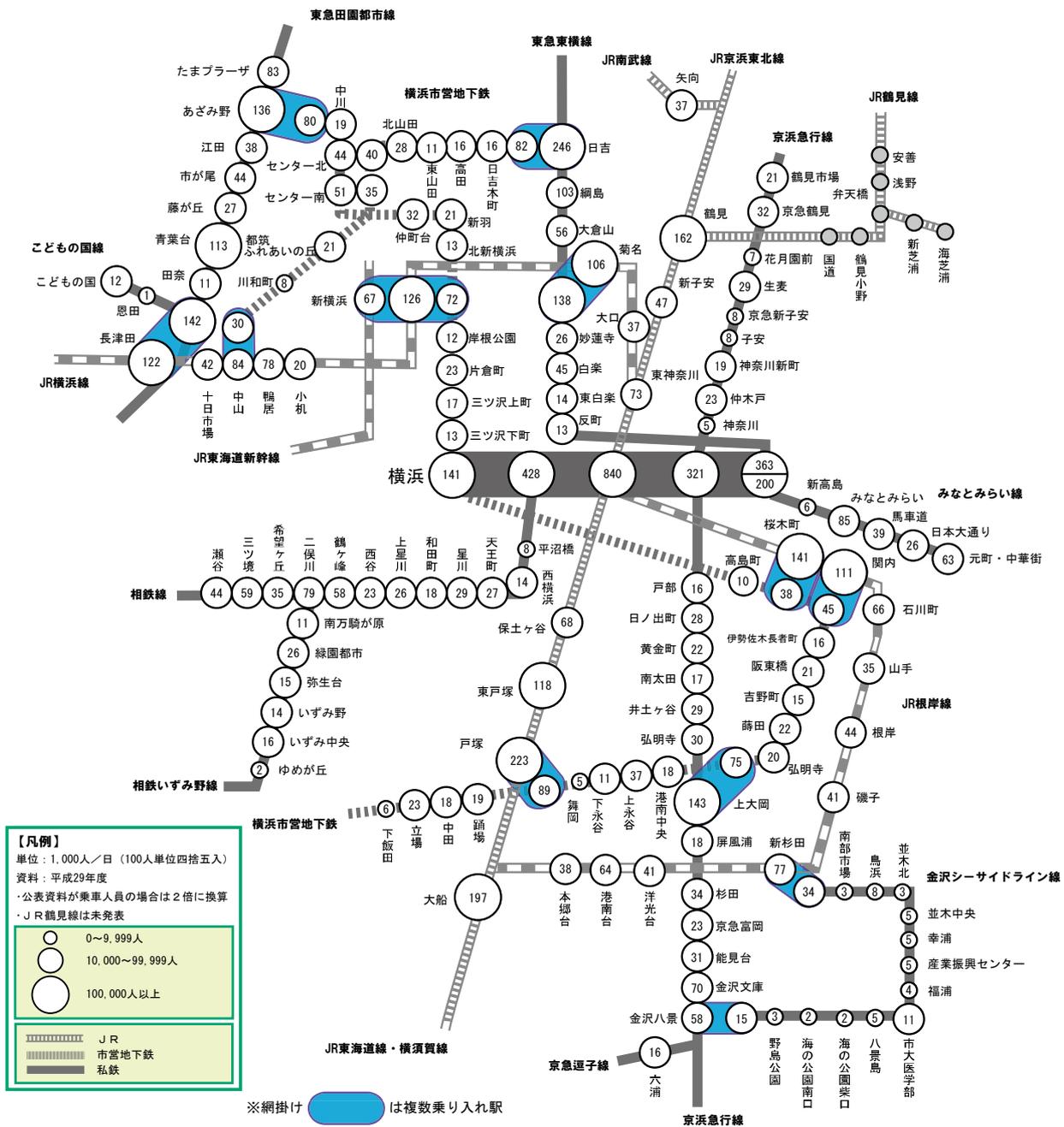


図 2-14 市内駅別乗降客数

資料) 横浜市統計ポータルサイトより横浜市作成

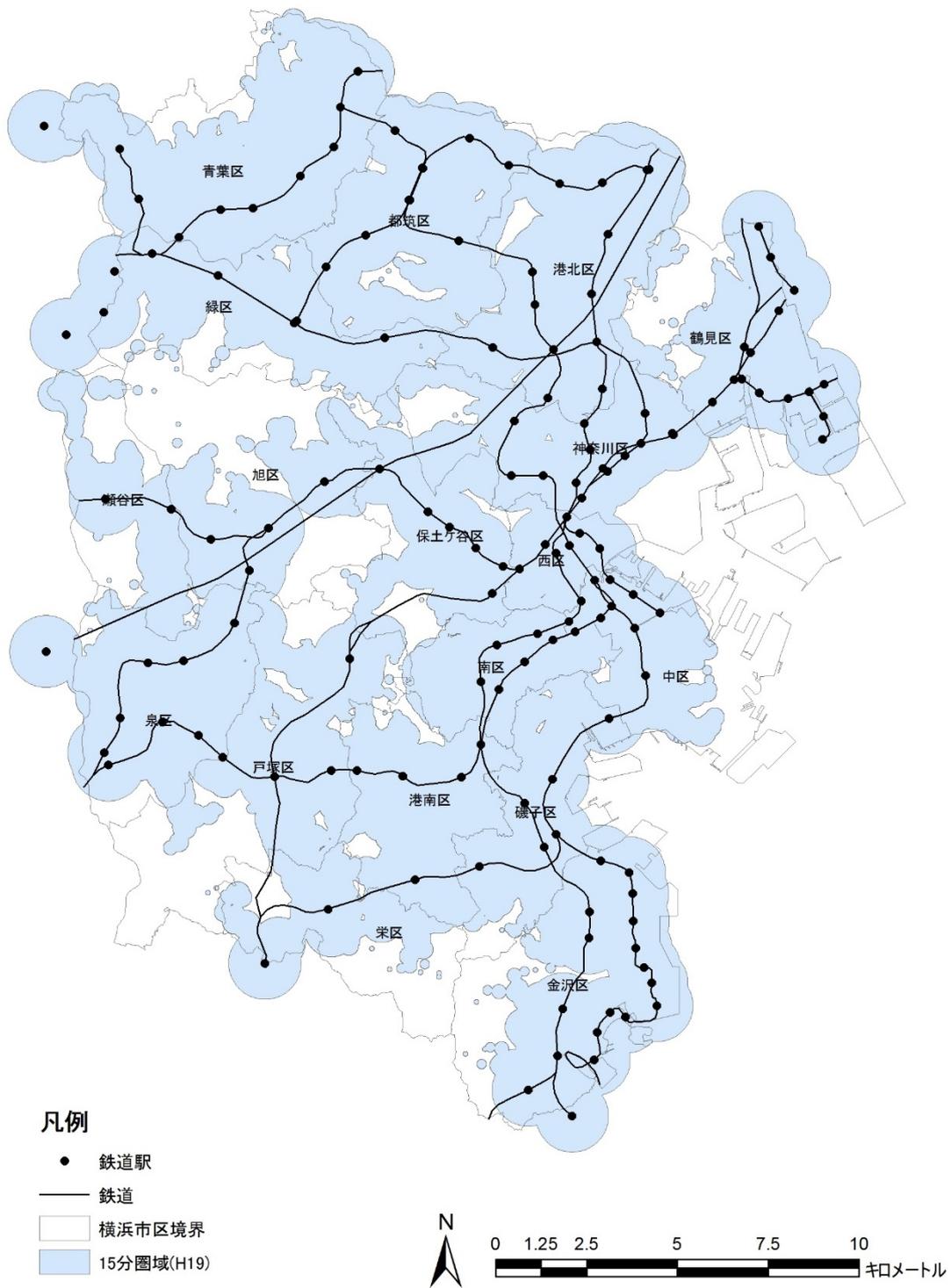


図 2-15 最寄駅まで15分の交通体系圏域（平成20（2008）年）

資料) 横浜市道路局資料

(2) 地形・地理的な特性

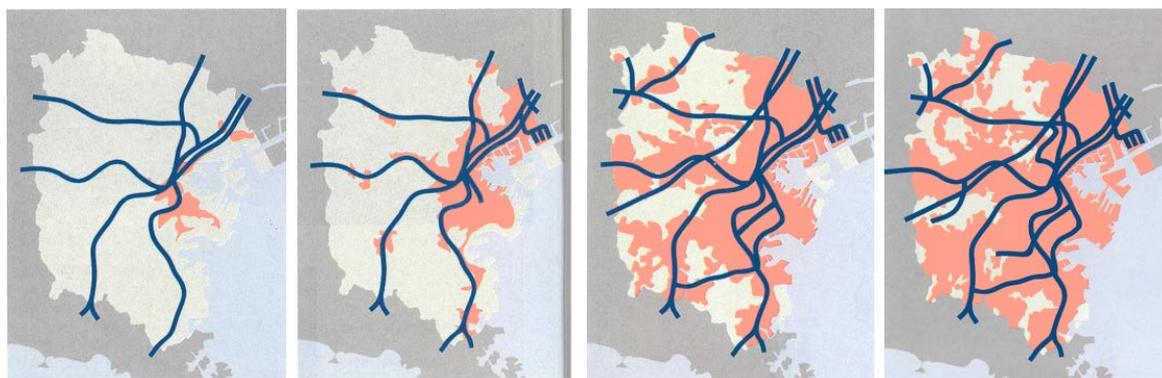
戦後の復興を遂げていく中で、東京都心部を中心とした放射状の交通ネットワークの形成とともに、住宅需要が急激に高まりました。その結果、市街地が無秩序に拡大するスプロール化^{用語 13}が進み、計画的な都市基盤の整備が追い付かない状況になりました。また、丘陵地や高台への住宅立地が進んだことにより、郊外部の住宅地では坂道や階段などの高低差のある街が形成されてきました。

そのような地域の多くは、高齢化の進展が顕著となっており、徒歩による移動にも多くの制約が伴う市民が増加するため、生活を営む上での交通サービスがますます必要な状況となっています。

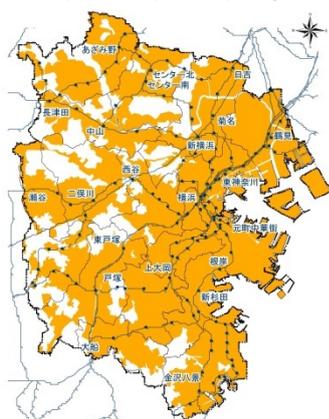
駅を中心としたコンパクトな市街地の形成に向けた都市づくりを進める一方で、横浜の地理的な特性を踏まえたきめ細かい対応が求められます。

☞ 対応する政策：政策目標 1、4（第4章）

昭和 7 (1932) 年 昭和 35 (1960) 年 昭和 50 (1975) 年 昭和 60 (1985) 年



平成 27 (2015) 年



凡例 (2015 年以外)

■ DID 地区
— 鉄道路線

凡例 (2015)

■ 市街化区域
● 鉄道・駅

※DID とは、人口集中地区 (Densely Inhabited District) の略であり、(1) 国勢調査基本単位区を基礎単位地域として、(2) 市区町村の境界内で人口密度の高い基本単位区 (原則として人口密度が 1 km^2 当たり 4,000 人以上) が隣接し、(3) それらの地域の人口が 5,000 人以上を有する地区のこと。

※市街化区域とは、すでに、市街地を形成している区域及びおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。おおむね 6~7 年ごとに全市的な見直しを行う。

図 2-16 鉄道路線網と市街地の変遷

資料) 横浜市都市整備局資料

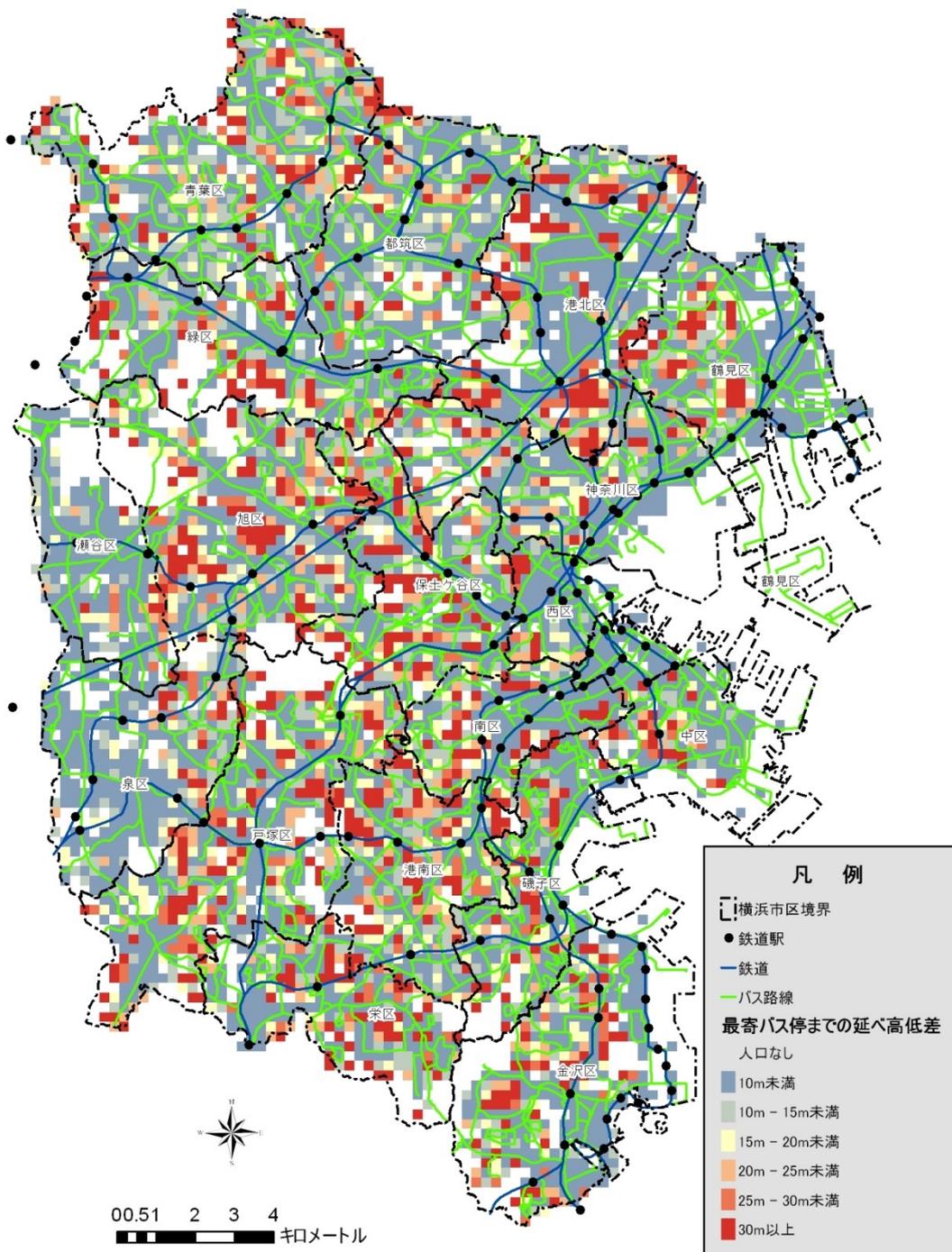
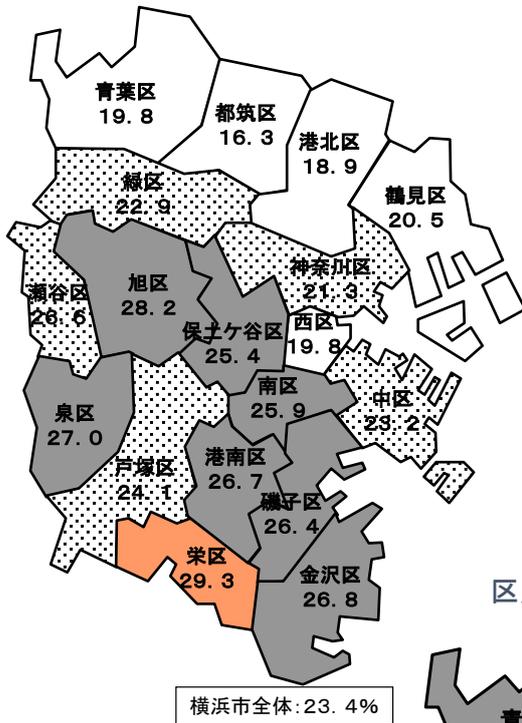


図 2-17 最寄バス停までの「延べ高低差」

※最寄バス停までの延べ高低差＝出発地から最寄バス停までに通過するメッシュごとの標高差の差分の絶対値。

資料) 横浜市道路局資料

区別の高齢化率(平成 27(2015)年)



15年経過

区別の高齢化率(平成 42年(2030年)推計値)

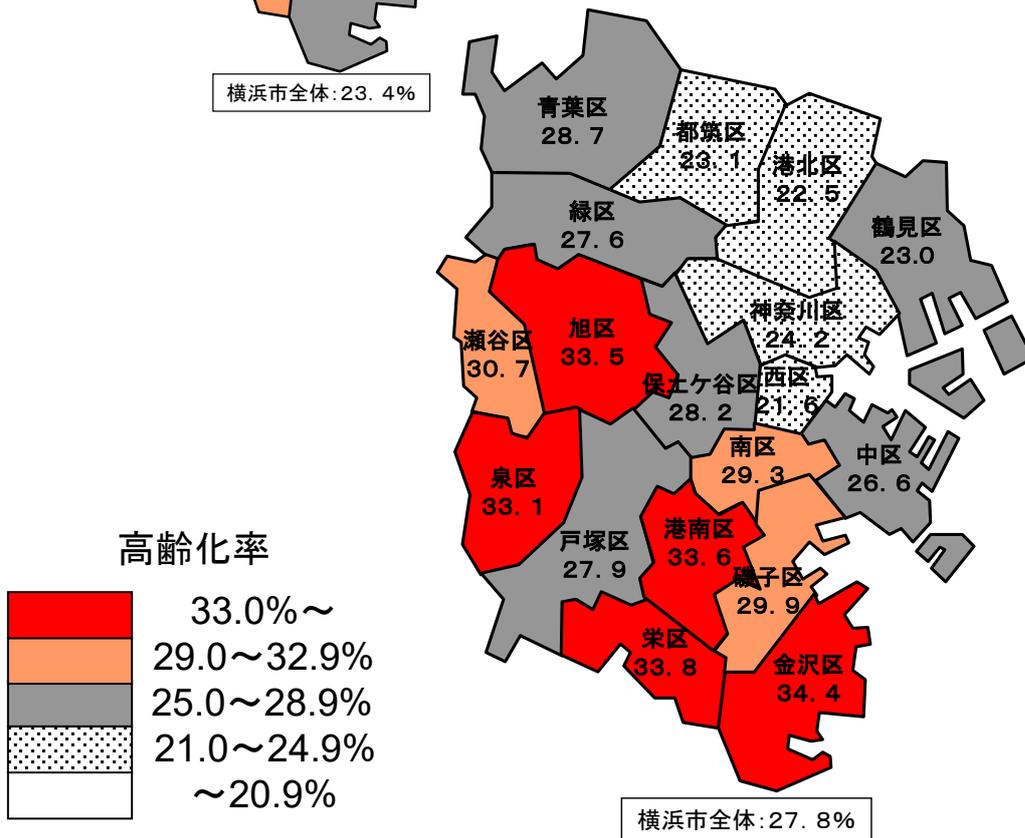


図 2-18 区別高齢化率の推移

資料) 横浜市将来人口推計(平成 29(2017)年)より横浜市作成

3 グローバル化^{用語 14}の進展や都市間競争への対応

(1) 広域的な人の移動の変化

国際空港や客船ターミナル、高速鉄道などのインフラが整備され、情報通信技術が飛躍的に向上したことなどにより、ビジネスや文化・観光などあらゆる分野で国際的な人の移動が活発になっています。我が国へは、アジア地域の経済発展、羽田空港の国際化、観光ビザの緩和などにより、訪日外国人が年々増加しており、今後も増加が見込まれています。

本市もこうした流れを受けて、横浜が人や企業に選ばれる都市となり、持続的な都市の成長につなげていくためには、国内外のあらゆる人々にとって、わかりやすく快適に移動できる交通環境を整え、グローバル化の進展や都市間競争への対応を進めていく必要があります。

☞ 対応する政策：政策目標4、5、6（第4章）

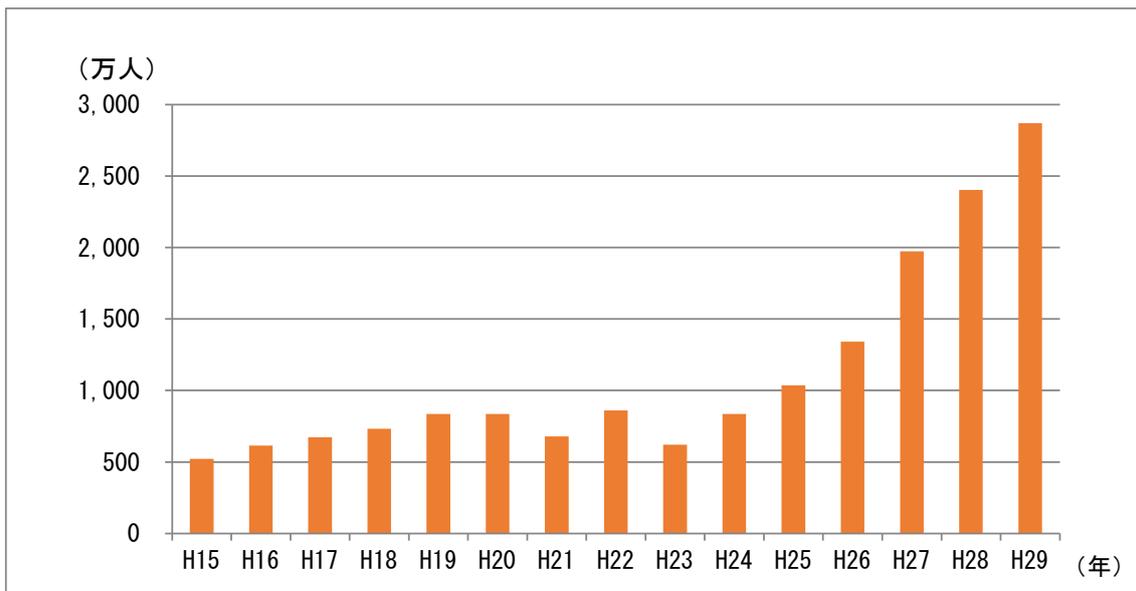


図 2-19 我が国の訪日外国人数

資料) 日本政府観光局 (JNTO) 資料

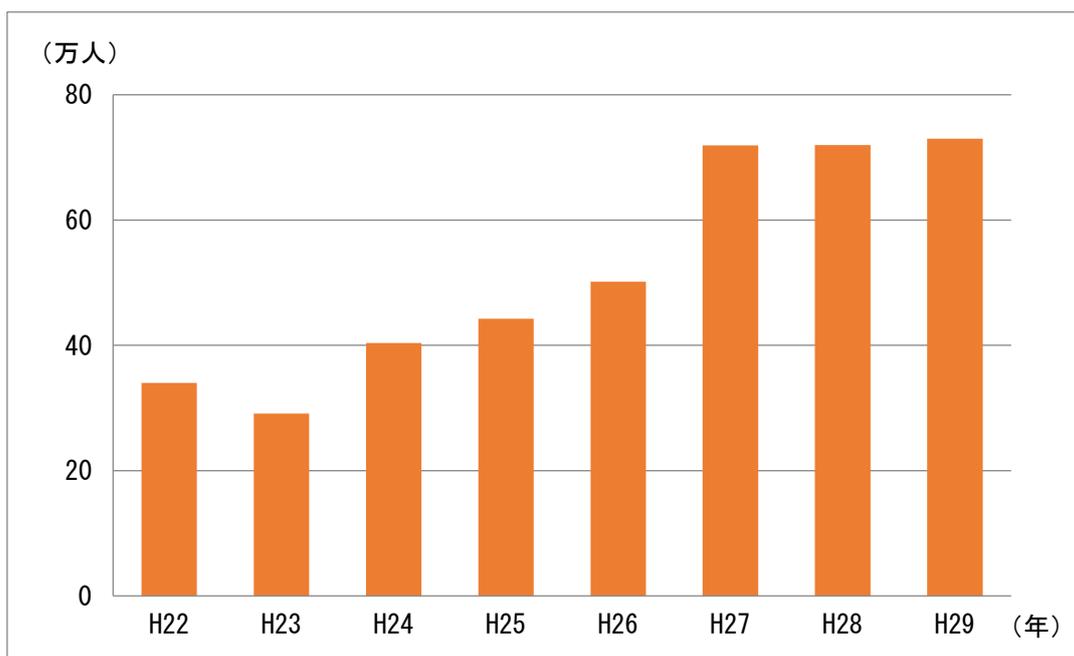


図 2-20 横浜市内外国人延泊者数年別推移

資料) 観光庁 宿泊旅行統計調査より横浜市作成

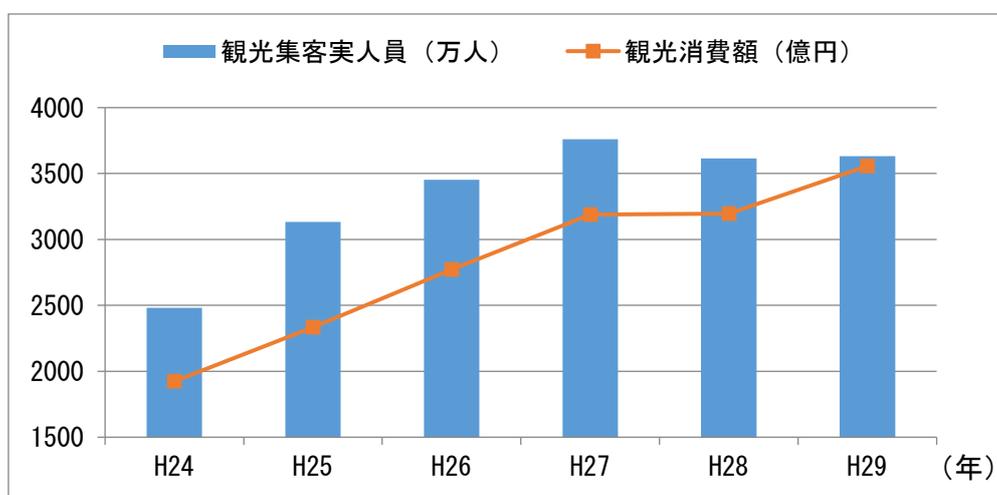


図 2-21 横浜市における「観光集客実人員」および「観光消費額」の推移

資料) 横浜市文化観光局資料

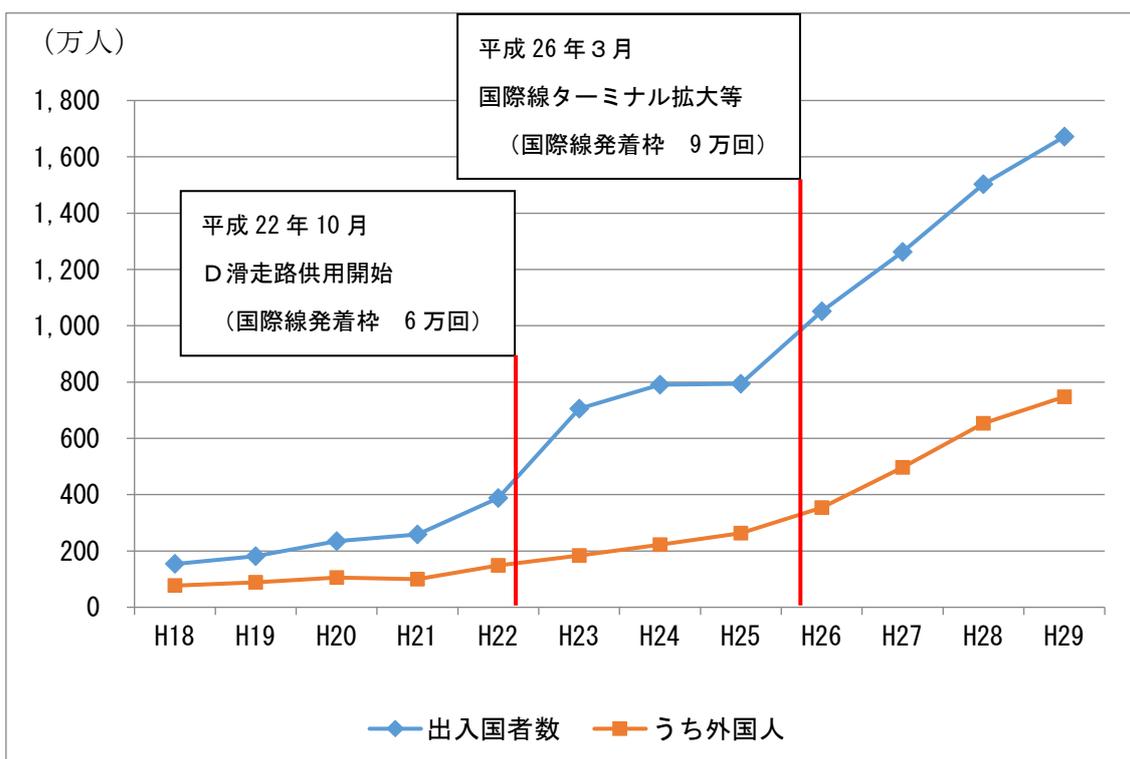


図 2-22 東京国際空港（羽田空港）の出入国者数の推移

資料) 法務局出入国管理統計より横浜市作成

表 2-1 外国船社及び日本船社が運行するクルーズ船の寄港回数

順位	平成22年		平成23年		平成24年		平成25年		平成26年		平成27年		平成28年		平成29年	
	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数
1	横浜	122	横浜	119	横浜	142	横浜	152	横浜	146	博多	259	博多	328	博多	326
2	神戸	103	神戸	107	博多	112	神戸	101	博多	115	長崎	131	長崎	197	長崎	267
3	博多	84	博多	55	神戸	110	石垣	65	神戸	100	横浜	125	那覇	193	那覇	224
4	長崎	54	那覇	53	長崎	73	那覇	56	那覇	80	那覇	115	横浜	127	横浜	178
5	鹿児島	52	石垣	49	那覇	67	東京	42	長崎	75	神戸	97	神戸	104	石垣	132
6	那覇	52	名古屋	28	石垣	52	長崎	39	石垣	73	石垣	84	石垣	95	平良	130
7	石垣	47	宮之浦	23	名古屋	43	博多	38	小樽	41	鹿児島	53	平良	86	神戸	117
8	名古屋	27	長崎	21	別府 【大分県】	34	名古屋	35	函館	36	佐世保	36	鹿児島	83	鹿児島	108
9	宮之浦	25	広島	19	鹿児島	34	二見 【東京都】	29	鹿児島	33	名古屋	34	佐世保	64	佐世保	84
10	東京	22	鹿児島	18	大阪	33	広島	26	名古屋	30	広島	32	広島	47	八代	66
	広島	22														
	その他	319	その他	316	その他	405	その他	418	その他	475	その他	488	その他	693	その他	1133
	合計	929	合計	808	合計	1105	合計	1001	合計	1204	合計	1454	合計	2017	合計	2765

資料) 国土交通省港湾局資料

(2) 横浜の活力をけん引する都心臨海部

都心臨海部は、横浜開港の地であり、現在でも数多くの市民や観光客が訪れる横浜を象徴するエリアです。業務・商業など横浜経済の中心を担うエリアでもあり、横浜全体の発展をけん引する役割を担っています。また、交通アクセス面では、日本有数の一大ターミナル駅である横浜駅を有し、国際線の増便が進む羽田空港には30分以内で、東海道新幹線新横浜駅には15分以内でアクセス可能であるなど、都心臨海部は広域的な交通アクセスに非常に恵まれた立地環境となっています。

このような状況の中で、都心臨海部が、国内外からの人や企業に選ばれ、引き続き横浜を代表するエリアとして将来にわたり発展していくには、人々が都心臨海部全体を快適に行き交う回遊性^{用語 15}の高い移動環境の創出が求められています。

☞ 対応する政策：政策目標6（第4章）



図 2-23 都心臨海部の概ねの位置

資料) 横浜市都市整備局資料 横浜市都心臨海部再生マスタープランより

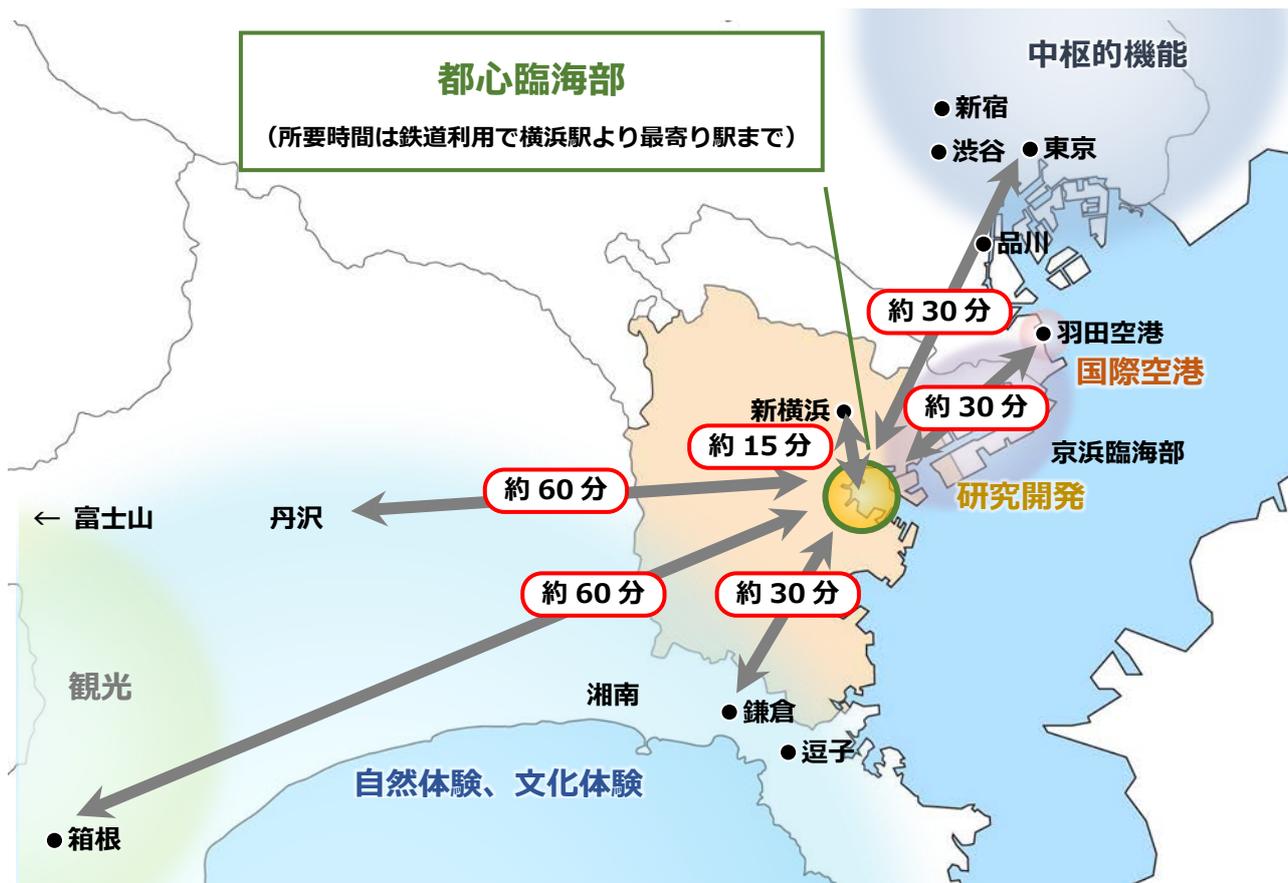


図 2-2 4 都心臨海部の立地

資料) 横浜市都市整備局資料 横浜市都心臨海部再生マスタープランより

表 2-2 都心臨海部及び横浜市の統計データ

	都心臨海部	概ね過去 10年間の推移 (都心臨海部)	横浜市	都心臨海部が 占める割合 (都心臨海部/横浜 市)
面積	約 942ha	—	約 43,738ha	約 2.2%
人口 *1	約 11 万人	約 3 万人 増	約 370 万人	約 3.0%
人口密度	約 117 人/ha	約 1.4 倍 増	約 85 人/ha	約 1.4 倍
世帯数 *1	約 7 万世帯	約 2 万世帯 増	約 170 万世帯	約 4.1%
外国人人口 *2	約 7 千人	約 500 人 増	約 53 千人	約 13.2%
事業所数 *3	約 1 万 8 千社	約 600 社 増	約 12 万 3 千 社	約 14.6%
従業員数 *3	約 35 万人	約 7 万人 増	約 155 万人	約 22.6%
年間商品販売額 *4	約 3.0 兆円	約 1.1 兆円 減	約 9.8 兆円	約 30.6%
売場面積 *4	約 53 万㎡	約 11 万㎡ 増	約 288 万㎡	約 18.4%

※ 1 : 横浜市住民基本台帳 (平成 15 年 1 月 31 日、平成 25 年 1 月 31 日) より

※ 2 : 国勢調査 (平成 12 年、平成 22 年) より

※ 3 : 事業所・企業統計調査 (平成 13 年)、経済センサス基礎調査 (平成 21 年) より

※ 4 : 経済産業省 商業統計調査 (平成 9 年、平成 19 年) より

資料) 横浜市都市整備局資料 横浜市都心臨海部再生マスタープランより

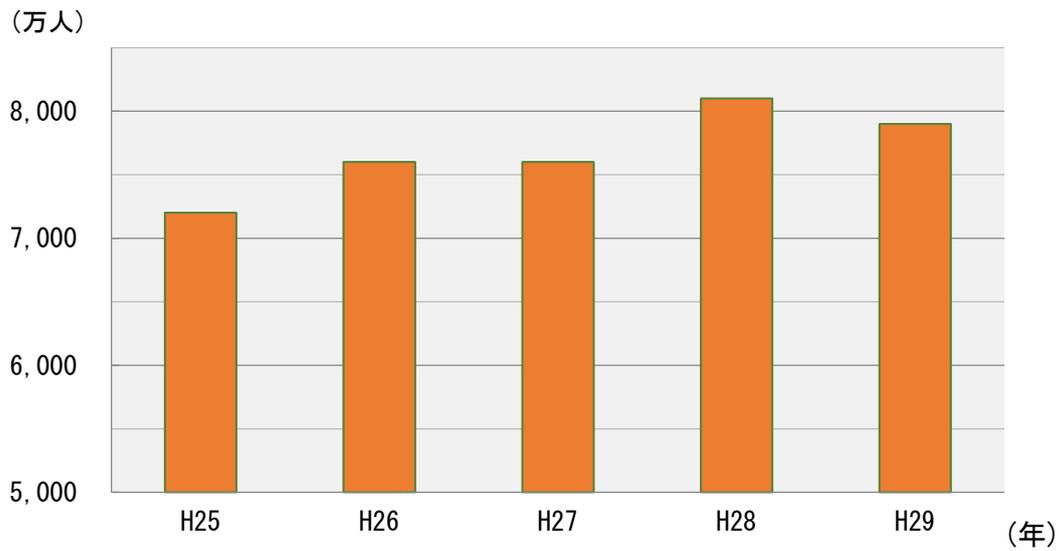


図 2-2 5 みなとみらい21地区の年間来街者数の推移

資料) 横浜市都市整備局資料

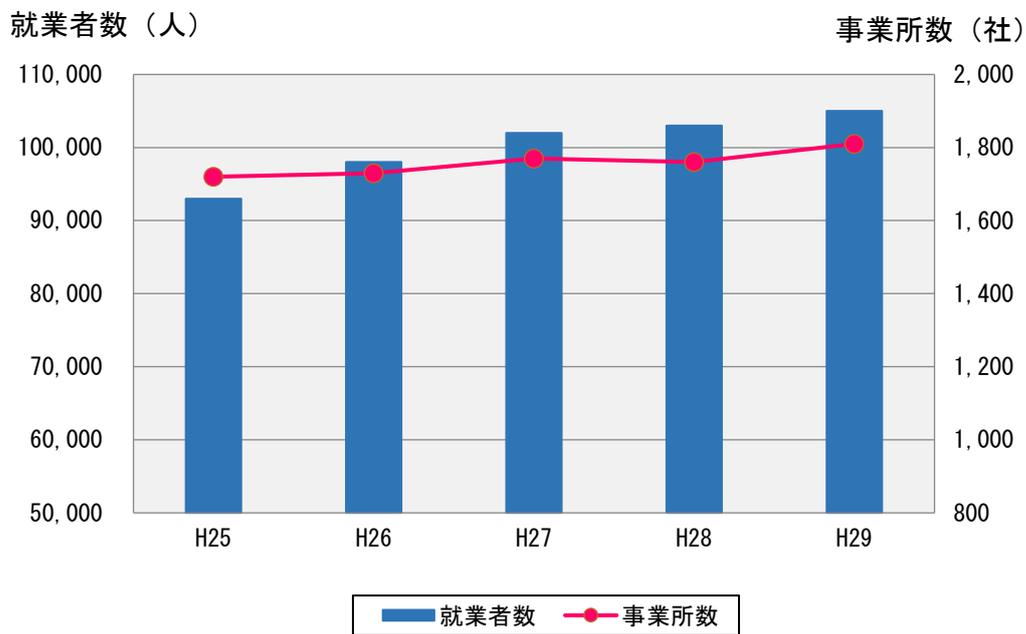


図 2-2 6 みなとみらい21地区の就業者数及び事業所数の推移

資料) 横浜市都市整備局資料

4 防災・減災対策や安全・安心に関する社会的要請への対応

(1) 防災・減災への意識の高まり

東日本大震災を契機として、道路や鉄道といった交通インフラは、円滑な救助・救援、緊急物資の輸送などの復旧活動において重要な役割を担うことが再認識されました。また、特に大都市では、震災直後の鉄道の運休や道路渋滞が原因で多くの帰宅困難者が発生しました。震災時における交通機能の早期回復は人命に関わる非常に重要な問題であり、交通分野における防災・減災対策に対する社会的要請が高まっています。

このため、大規模な地震発生時に道路や鉄道の機能が長期にわたり麻痺しないよう、道路構造物や駅施設の耐震化といったハード面の対策に加えて、発災時における適切な情報発信や誘導、一時避難場所等の確保などソフト面の対策について交通事業者と行政が連携して対応することが求められています。

👉 対応する政策：政策目標8（第4章）

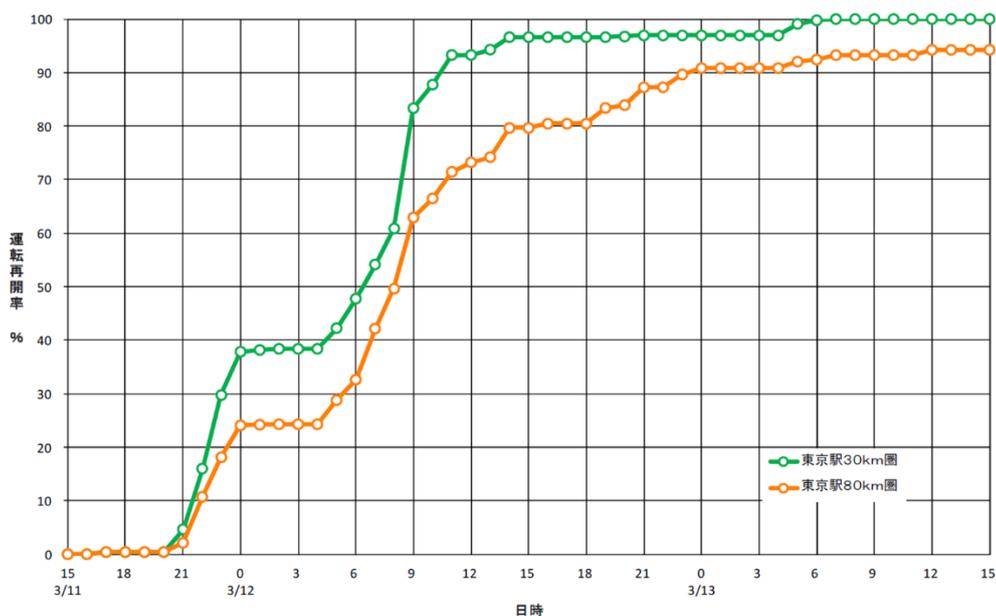


図 2-27 東日本大震災後の首都圏鉄道運転再開率(東京駅 30km 圏・80km 圏)

資料) 国土交通省 大規模地震発生時における首都圏鉄道の運転再開のあり方に関する協議会報告書より



図 2-28 東日本大震災後の市内の被害状況

資料) 横浜市道路局資料

(2) 交通インフラの老朽化

日常生活を支える交通インフラの多くは、高度経済成長期からバブル期にかけて集中的に整備されており、老朽化による経年変化や疲労等に伴う損傷により、崩落などの重大な事故が発生することが懸念されています。

交通インフラが将来にわたり健全に機能し続けるためには、長期的な視点で計画的に補修・補強・更新を進めることが重要です。

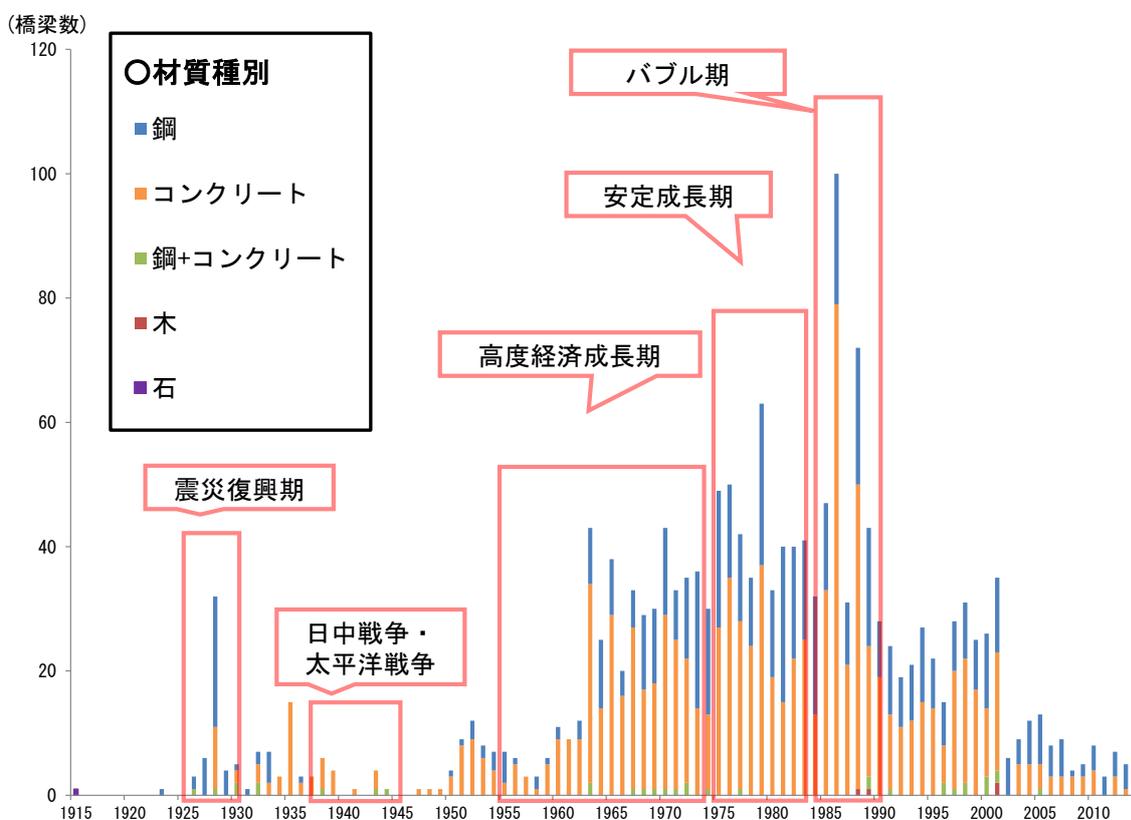


図 2-29 横浜市管理橋梁の竣工年・材質種別の橋梁数

資料) 横浜市道路局資料

(3) 交通事故の防止の必要性

本市での自動車事故による死亡者数は、多様な関係者による様々な取組を通じて、平成元（1989）年の189人から、平成28（2016）年には49人まで減少しました。一方で、死亡事故のうち、高齢者ドライバーが加害者となる事故の割合が増加傾向にあります。また、通学路で児童が被害者となる交通事故や、視覚障害者の駅ホームからの転落事故といった痛ましい事故が報道され、関係する各主体による早期の対策が社会的な要請となっています。

高齢者や障害者、子どもが安心して移動できる環境の整備はもとより、交通事故の加害者にならないためのハード・ソフト両面からの対策が喫緊の課題となっています。

👉 対応する政策：政策目標1、9（第4章）

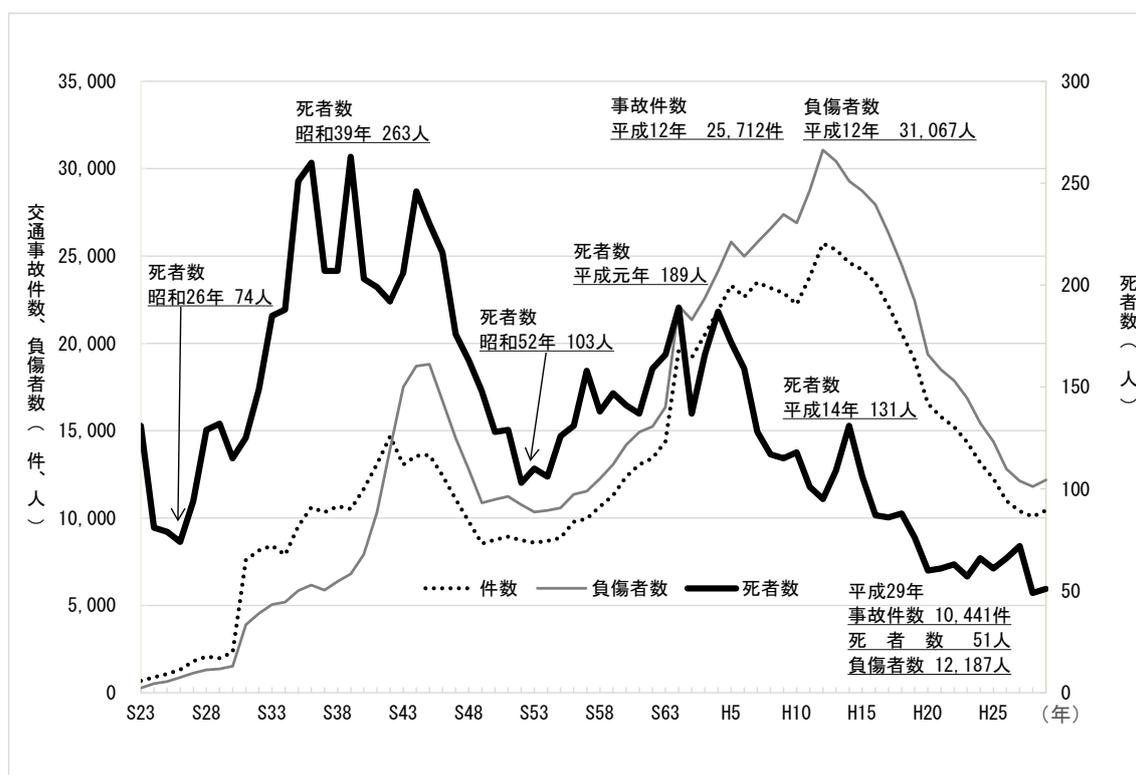


図 2-30 横浜市内の交通事故件数、負傷者数、死者数の推移

資料) 横浜市交通安全対策会議 第10次横浜市交通安全計画(平成28年度~平成32年度)より

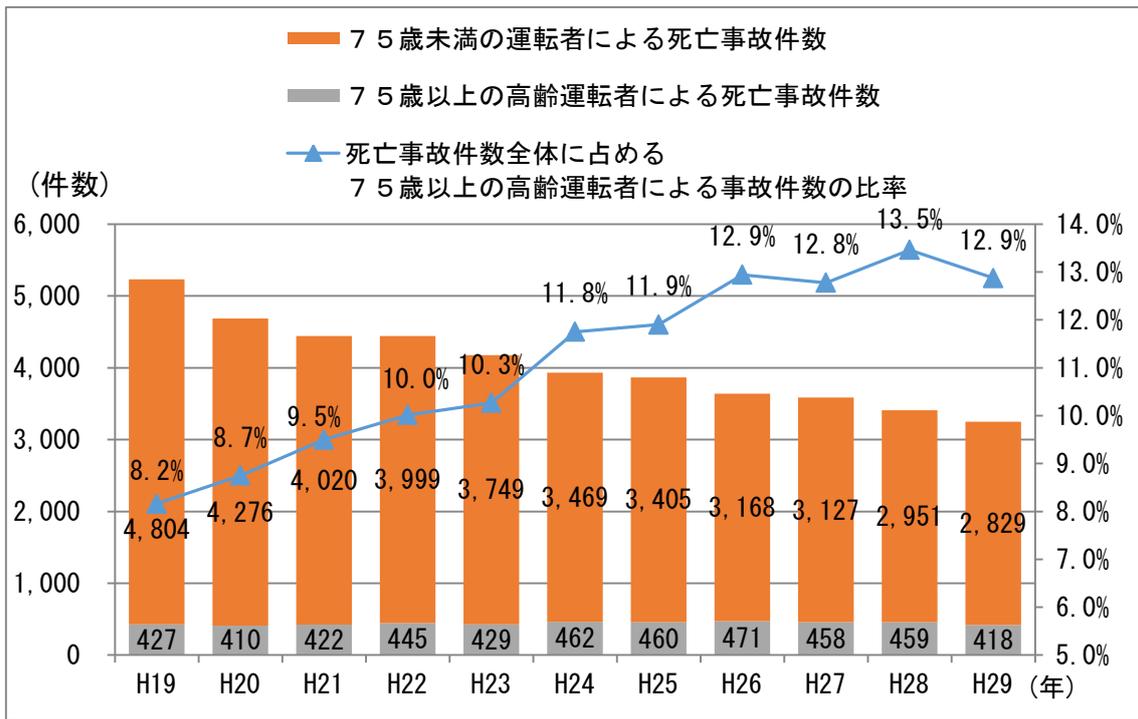


図 2-3 1 我が国の死亡事故件数の推移と75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数及び構成比

資料) 警察庁「交通事故統計」より横浜市作成

5 地球温暖化や地域環境への対応

(1) 地球温暖化対策の必要性

気候変動に関する政府間パネル（IPCC）^{用語 16}では「気候システムの温暖化については疑う余地がない」と結論付けられるとともに、平成 27（2015）年に温室効果ガス削減等のための新たな国際的枠組みである「パリ協定」が採択されるなど、世界的に地球温暖化対策が求められています。

本市の温室効果ガス排出量全体の約 20%を運輸部門が占めており、そのうちマイカーが全体の排出量の半分を占めています。

このため、環境負荷^{用語 17}の少ない自動車の普及及び使用の促進や自動車から環境負荷の少ない公共交通機関への誘導、過度にマイカーへ依存しないライフスタイルやワークスタイルの実現を官民一体となって推進していく必要があります。

また、今後の次世代自動車^{用語 18}の急激な普及や技術革新を見据えた対応をしていくことも重要です。

👉 対応する政策：政策目標 7（第 4 章）

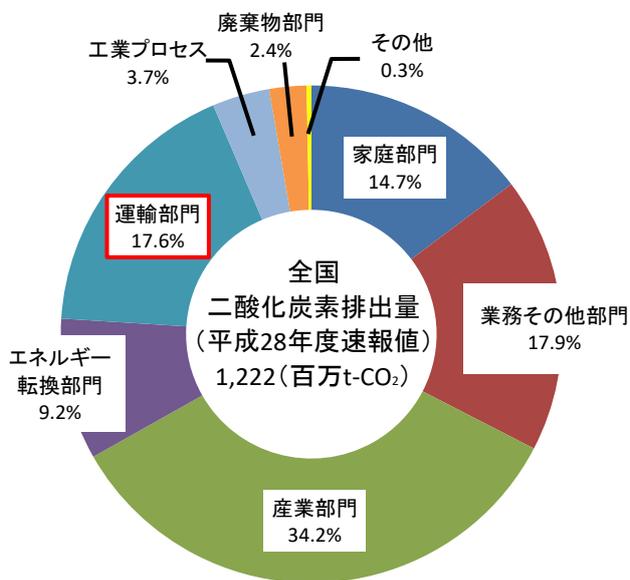


図 2-3 2 全国の CO₂排出量の内訳

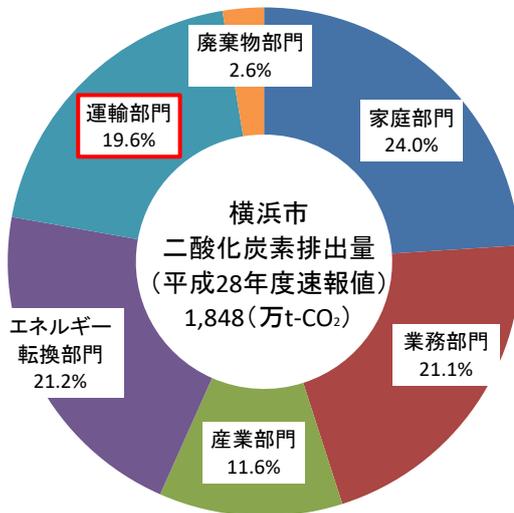


図 2-3 3 横浜市の部門別 CO₂排出量の内訳

資料) 横浜市温暖化対策統括本部資料

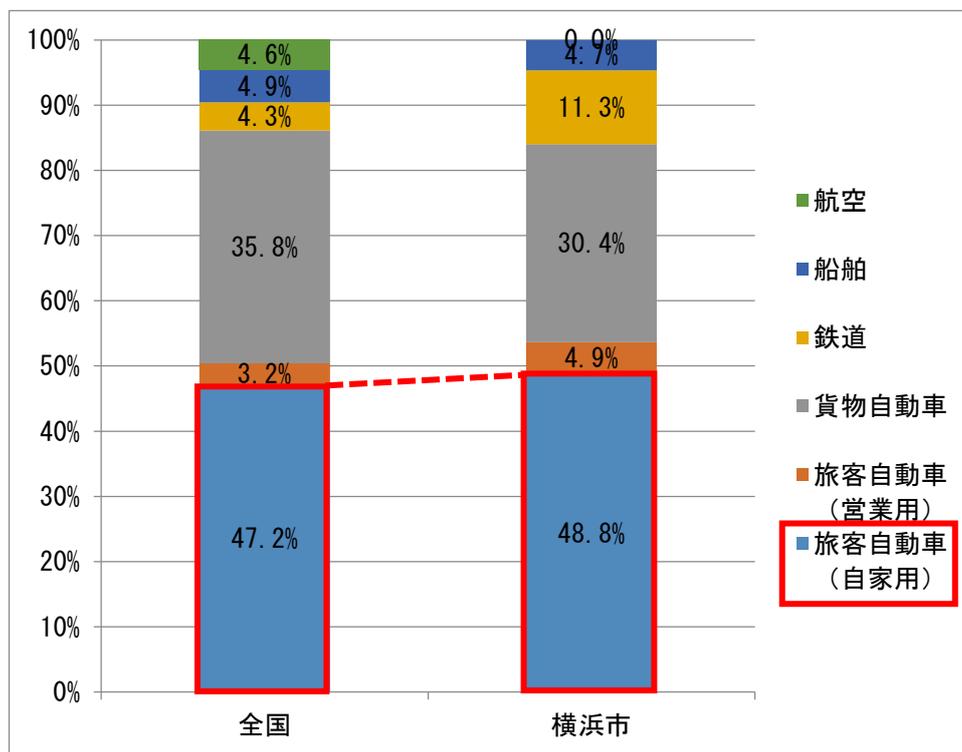


図 2-3 4 横浜市の運輸部門における CO2 排出量の内訳 (平成 27 (2015) 年度)

資料) (全国) 運輸部門における二酸化炭素排出量 (国土交通省総合政策局環境政策課資料)

(横浜市) 横浜市温室効果ガス排出状況 (横浜市温暖化対策本部資料) より横浜市作成

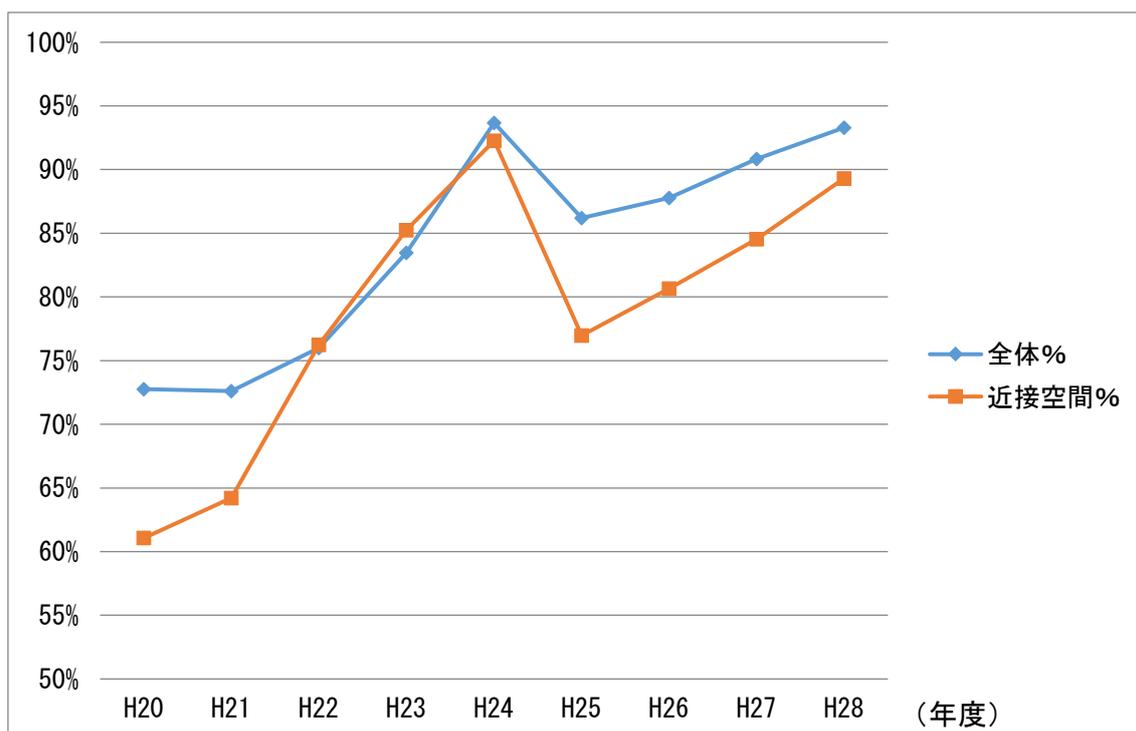
(2) 地域環境対策の必要性

近年、自動車の排出ガスや騒音に関する規制が段階的に強化されるとともに、低公害車に関する技術開発などが進められたことにより、自動車に起因する様々な環境負荷の低減対策が図られています。

これらの取組により、横浜市内の道路沿道の大気環境については、二酸化窒素(NO_2)^{用語19}、浮遊粒子状物質(SPM)^{用語20}などが環境基準を達成するまでに改善されてきました。一方、道路交通騒音については改善が進んでいますが、引き続き環境基準を超えている箇所も存在します。

市民一人ひとりの生活に密接に関係する問題であり、次世代への責務を果たすためにも、交通分野の大気汚染や騒音問題など地域の生活環境の維持・改善に繋がる一層の交通施策が引き続き必要です。

☞ 対応する政策：政策目標7（第4章）

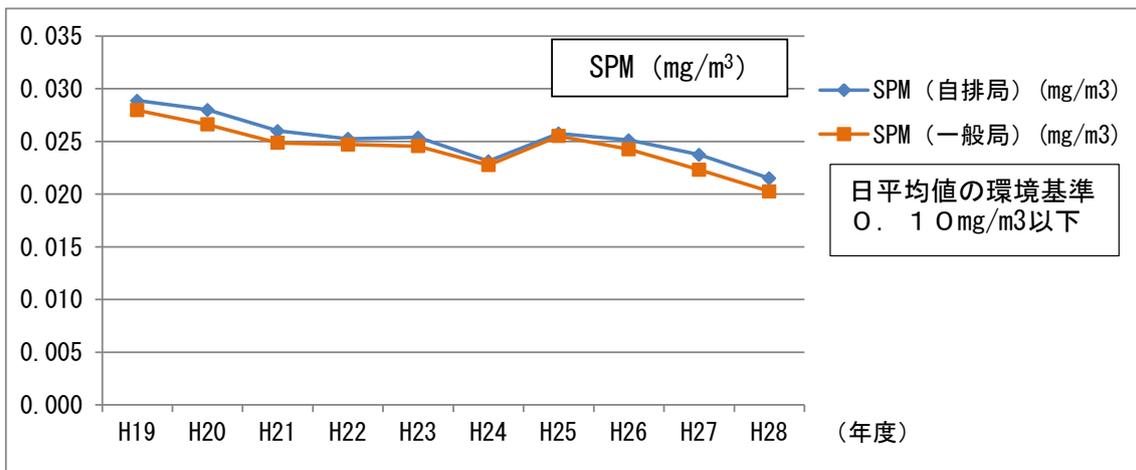
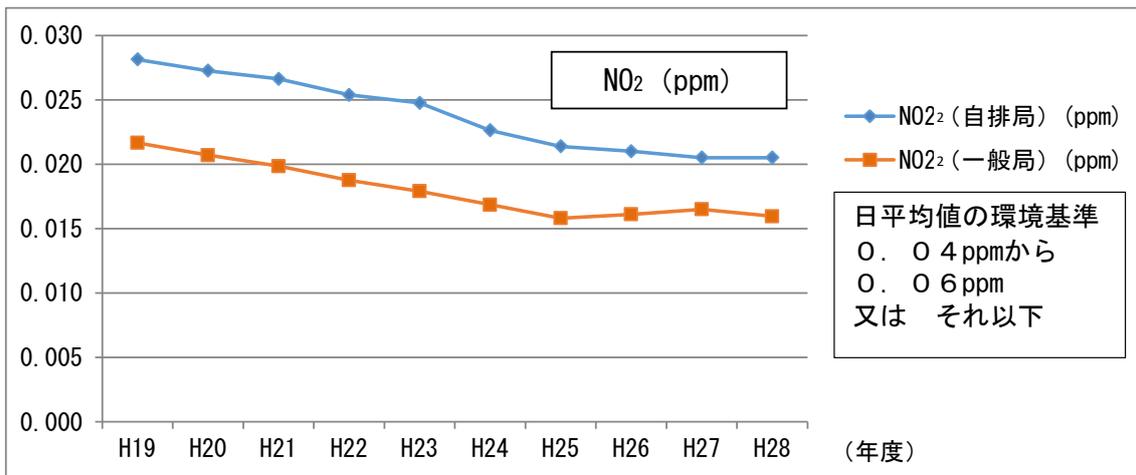


※近接空間について

- ・2車線以下の車線を有する幹線道路：道路端から15m
- ・2車線を越える車線を有する幹線道路：道路端から20m

図 2-35 横浜市の自動車騒音環境基準適合率（適合戸数/評価対象戸数×100%）

資料) 横浜市環境創造局 道路交通騒音の経年推移より横浜市作成



※自排局（自動車排出ガス測定局）：自動車排出ガスによる大気環境の汚染状況を常時監視する測定局
 一般局（一般環境大気測定局）：大気環境の汚染状況を常時監視する測定局のうち自排局以外の測定

図 2-36 横浜市内測定局における大気汚染物質の年平均値の推移

資料) 横浜市環境創造局 大気汚染物質の経年推移より横浜市作成