

横浜都市交通計画 改定素案

～将来にわたり持続可能な交通の実現に向けて～

目次

第1章 計画に関する基本事項	1
1 趣旨・背景	1
2 位置づけ	1
3 改定の主なポイント	2
4 目標年次	2
5 推進体制	3
第2章 横浜の交通を取り巻く状況と課題	4
1 人口減少、超高齢社会の到来に伴う対応	4
(1) 高齢者を取り巻く移動環境	4
(2) 人口構成の変化が公共交通サービスに与える影響	6
2 横浜の都市構造を踏まえた対応	9
(1) 交通ネットワークの特性	9
(2) 地形・地理的な特性	15
3 グローバル化の進展や都市間競争への対応	18
(1) 広域的な人の移動の変化	18
(2) 横浜の活力をけん引する都心臨海部	21
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	24
(1) 防災・減災への意識の高まり	24
(2) 交通インフラの老朽化	26
(3) 交通事故の防止の必要性	27
5 地球温暖化や地域環境への対応	29
(1) 地球温暖化対策の必要性	29
(2) 地域環境対策の必要性	31
第3章 横浜が目指すべき将来像	33
1 都心部	33

2 郊外部.....	34
第4章 基本方針、政策目標.....	36
基本方針1 市民生活の質向上につながる交通政策.....	37
政策目標1 誰もが移動しやすい地域交通の実現.....	37
政策目標2 バリアフリーの一層の推進.....	37
政策目標3 マイカー交通から公共交通等への転換促進.....	38
基本方針2 都市の成長を支え魅力を高める交通政策.....	39
政策目標4 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの形成.....	39
政策目標5 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.....	39
政策目標6 都心臨海部を楽しく快適に回遊できる多様な交通手段の提供.....	40
基本方針3 持続可能で安全安心な都市づくりに寄与する交通政策.....	41
政策目標7 環境と調和した交通施策の推進.....	41
政策目標8 交通インフラの強靱化と長寿命化.....	41
政策目標9 日常生活を安全・安心に移動できる交通環境の整備.....	42
第5章 施策の方向、主な施策・事業.....	43
基本方針1 市民生活の質向上につながる交通政策.....	43
政策目標1 誰もが移動しやすい地域交通の実現.....	43
<施策の方向1-1 路線バスの維持・充実>.....	45
<施策の方向1-2 タクシーサービスの活性化>.....	47
<施策の方向1-3 多様な主体による新たな交通サービス実現>.....	49
<施策の方向1-4 歩行者空間・自転車の利用環境の整備>.....	52
政策目標2 バリアフリーの一層の推進.....	55
<施策の方向2-1 バリアフリー化に向けた施設の整備、車両の導入>.....	56
<施策の方向2-2 心のバリアフリーの普及・啓発支援>.....	59
政策目標3 マイカー交通から公共交通等への転換促進.....	61

<施策の方向 3-1 公共交通や自転車の利用促進につながる環境整備>	62
<施策の方向 3-2 マイカーから公共交通等への転換を促す啓発活動>	63
基本方針 2 都市の成長を支え魅力を高める交通政策	65
政策目標 4 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの形成	65
<施策の方向 4-1 市内の道路ネットワークの整備推進>	66
<施策の方向 4-2 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強>	68
<施策の方向 4-3 交通結節点の整備・シームレス化>	69
政策目標 5 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	73
<施策の方向 5-1 広域的な道路・鉄道ネットワークの充実>	74
<施策の方向 5-2 国際クルーズ拠点機能の強化>	75
<施策の方向 5-3 国際空港へのアクセス強化>	76
政策目標 6 都心臨海部を楽しく快適に回遊できる多様な交通手段の提供	79
<施策の方向 6-1 都心臨海部における回遊性向上>	80
<施策の方向 6-2 来街者の滞在環境の整備>	81
基本方針 3 持続可能で安全安心な都市づくりに寄与する交通政策	83
政策目標 7 環境と調和した交通施策の推進	83
<施策の方向 7-1 自動車交通の円滑化・道路緑化>	84
<施策の方向 7-2 環境に優しい自動車の普及・啓発>	85
政策目標 8 交通インフラの強靱化と長寿命化	87
<施策の方向 8-1 災害時の交通確保など大規模災害に備えた対策の推進>	88
<施策の方向 8-2 交通インフラの適切な維持・管理・運用>	89
政策目標 9 日常生活を安全・安心に移動できる交通環境の整備	91
<施策の方向 9-1 安全に移動できる環境の整備>	92
<施策の方向 9-2 交通安全教育・啓発の推進>	94

第1章 計画に関する基本事項

1 趣旨・背景

本計画は、交通政策全般にわたり、本市における政策目標や、施策の方向性などを提示することにより、市民、企業、交通事業者、関係行政機関等との協調した取組を一層推進し、横浜において、環境面、経済面、機能面、財政面などあらゆる側面から持続可能な交通の実現を目指すものとして、平成20(2008)年3月に策定されたものです。

本計画策定時から10年近くが経過し、超高齢社会の到来や訪日外国人旅行者の増加、東日本大震災を契機とした防災意識の高まり、ICTの劇的な進歩など技術革新の進展等といった、社会情勢の変化に交通政策も対応していくことが求められています。

また、国の動向としても、交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定めた「交通政策基本法(平成25(2013)年12月)」が施行されるとともに、「交通政策基本計画(平成27(2015)年2月)」が策定されました。

さらに、本市都市づくりの基本となり、都市計画の方針を示した「横浜市都市計画マスタープラン全体構想(平成25(2013)年3月)」が策定されました。

以上のような、社会・経済状況の変化や、本市都市づくりに関する計画を踏まえて、市内の人の移動を中心に、将来にわたり持続可能な交通の実現に向け、横浜都市交通計画の改定を行うこととしました。

2 位置づけ

本計画は、国民の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本理念を示した「交通政策基本法」の考えを基本としながら、国が総合的かつ計画的に講じるべき施策を位置付けた「交通政策基本計画」を踏まえたものとしています。

また、本市の「横浜市基本構想」や「横浜市中期4か年計画」、「横浜市都市計画マスタープラン」を踏まえ、都市、福祉、環境、防災などの他の分野別計画と整合を図り、交通分野に関する政策体系を示すものです。

なお、国の動向や社会情勢の変化など必要に応じて計画を見直していきます。

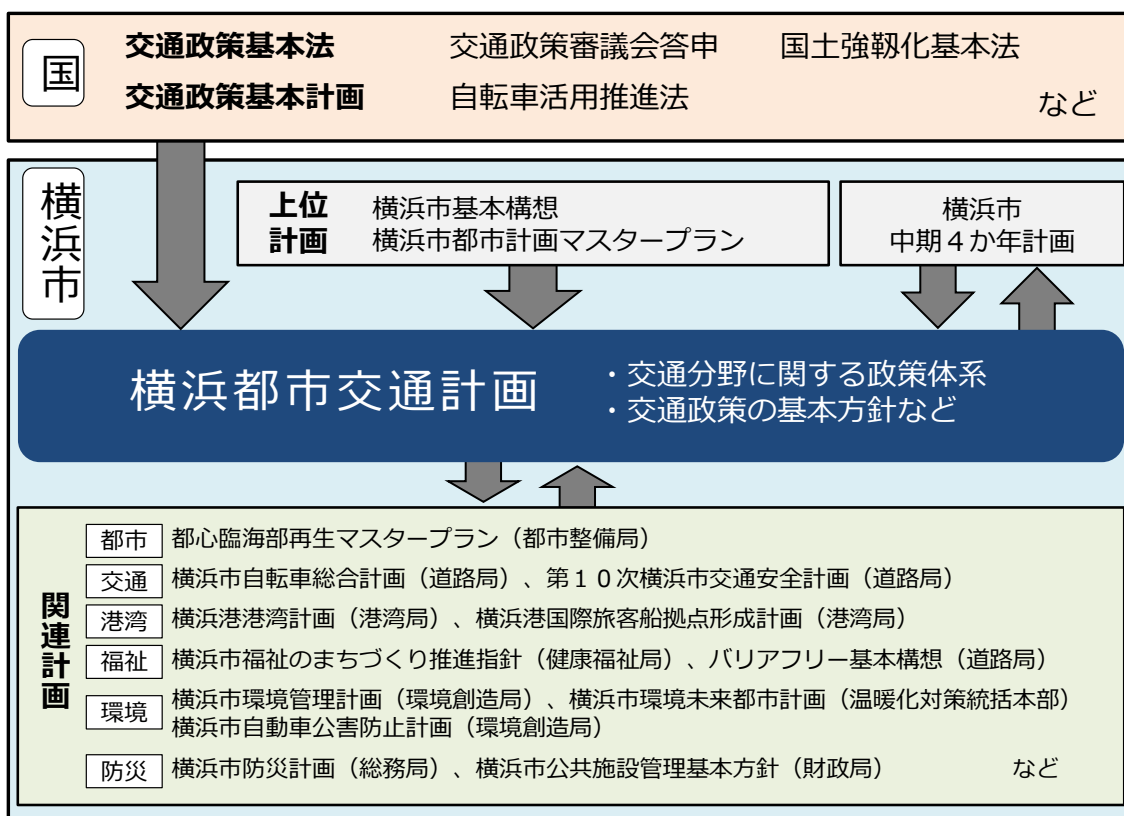


図 1-1 本計画の位置づけ

3 改定の主なポイント

本計画策定後に定められた、国の「交通政策基本法」や「交通政策基本計画」との整合を図るとともに、超高齢社会の到来や国内外からの来街者の増加、ICTの進展などの社会情勢の変化に合わせ、新たに福祉・観光・防災など他分野との連携を重視した計画としています。

具体的には、ドア・ツー・ドアの公共交通であるタクシーの活性化や福祉ニーズと連携した移動サービスの提供、観光・MICE施策と連携した都心臨海部の多様な交通手段の提供、防災や減災などの施策を新規・拡充しています。

4 目標年次

平成 42 (2030) 年頃

5 推進体制

本計画における交通施策は多岐にわたり、市民・企業、交通事業者、行政等関係する主体も多様であることから、計画の推進にあたっては、関係者が目標を共有し、連携して取り組むことが必要不可欠となります。

「市民・企業」は、交通サービスを受けるだけでなく、交通政策の目標の実現に向けて、公共交通の利用促進、相互扶助の取組を通じて、主体的に地域交通を支えていくことが期待されます。

「交通事業者」は、本計画の実現に重要な役割を有していることから、健全な事業体制を確保し、公共交通サービスを安定的に提供していくことが期待されます。

「国・自治体など行政」は、交通政策の目標を提示し、関係者の理解を深め、調整役としての役割を發揮することが期待されます。

このため、本市では、市民・企業、交通事業者、行政等が参加し、交通政策の推進等の意見交換を行う場を運営することで、本計画に関係する多様な主体が交通政策の目標や理念を共有し、責任と役割のもと、取組の連携強化を図っていきます。

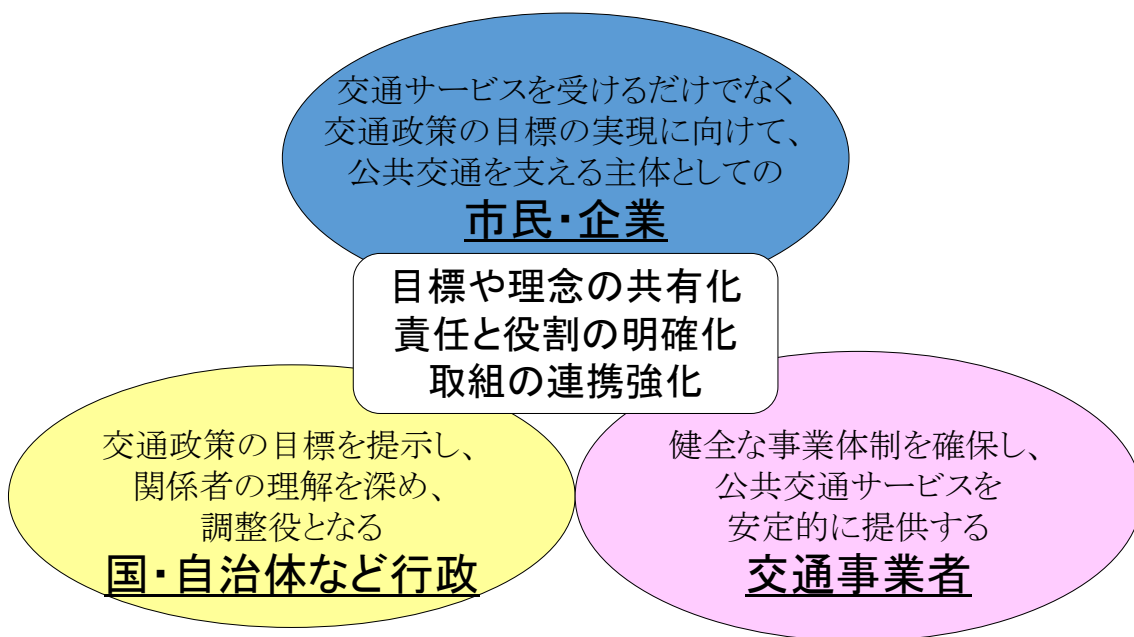


図 1-2 交通政策推進体制の概念図

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

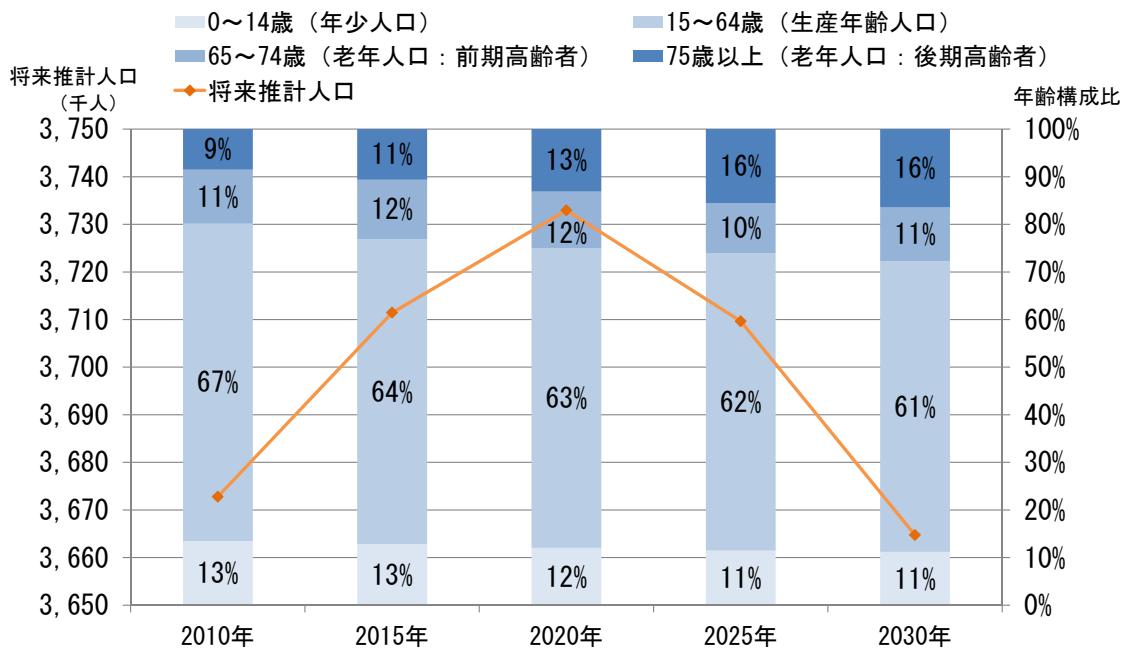
(1) 高齢者を取り巻く移動環境

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

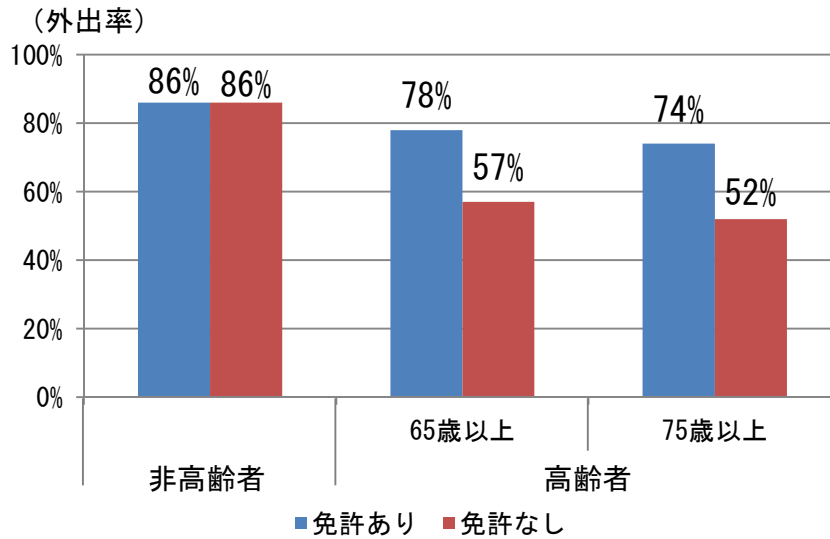


図 2-2 高齢非高齢別・免許有無別にみた外出率

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

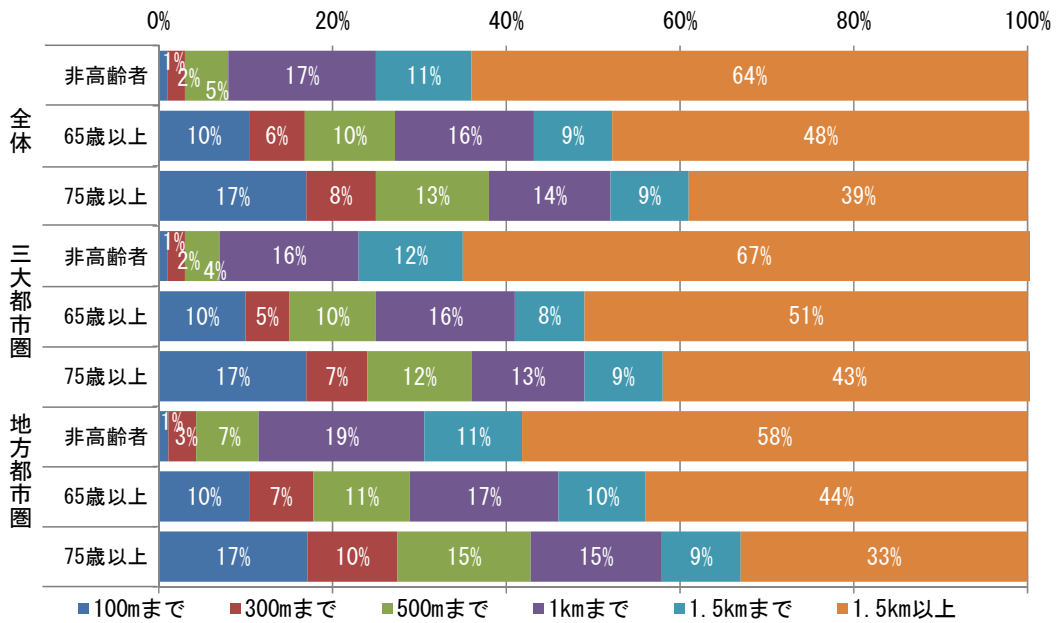


図 2-3 高齢非高齢別にみた無理なく休まずに歩ける距離

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)

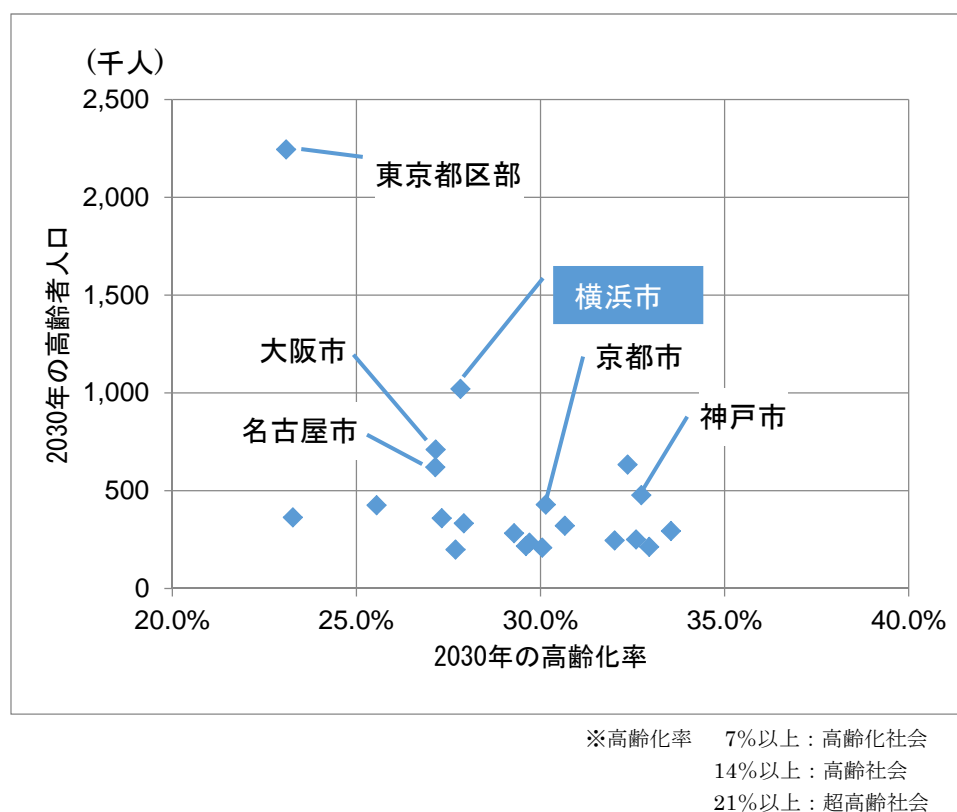


図 2-4 平成 42 (2030) 年の高齢者人口及び高齢化率 (東京都区部、20 政令指定都市)

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

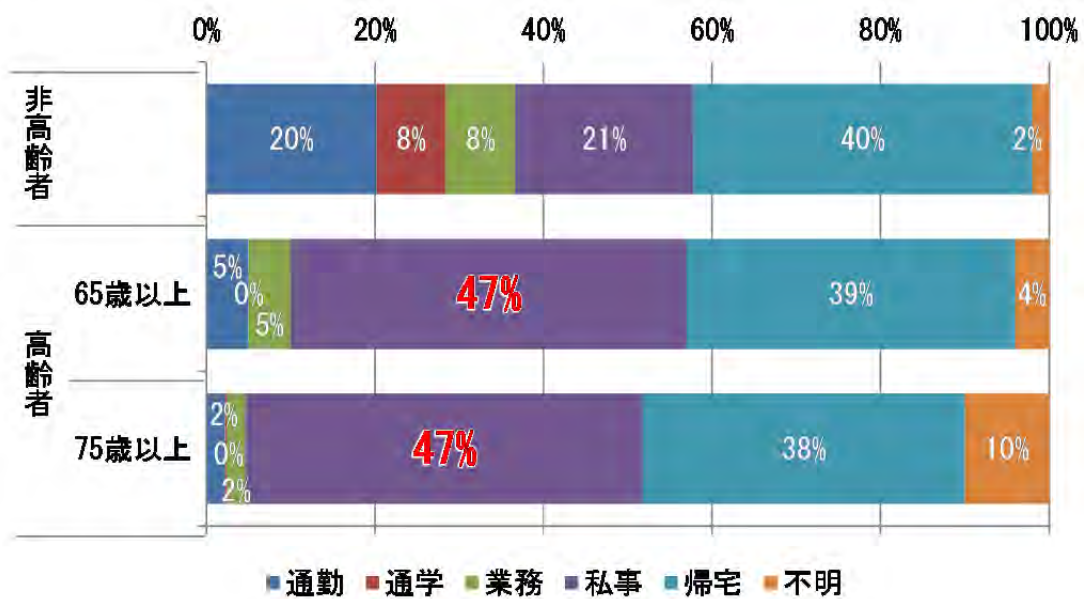


図 2-5 高齢者非高齢者別にみた外出目的構成

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

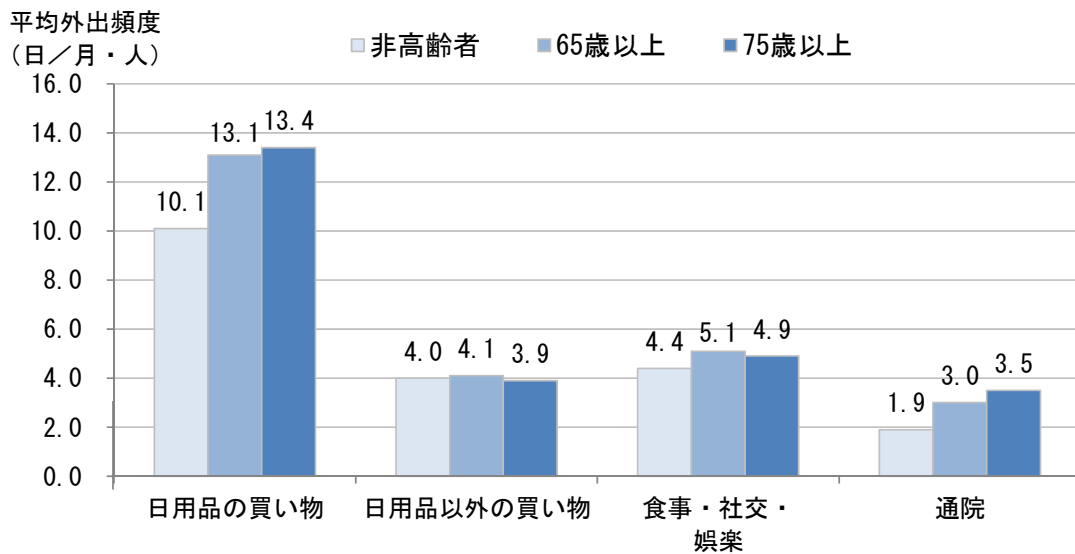


図 2-6 高齢者非高齢者別にみた私事目的の活動別平均外出頻度

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

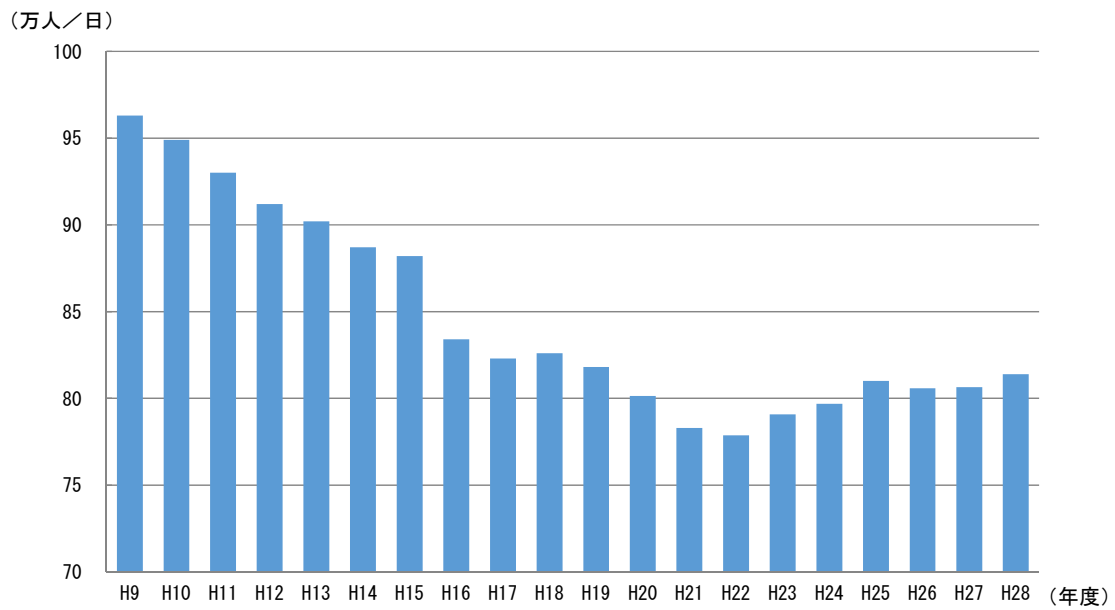


図 2-7 横浜市内の一日あたりバス乗車人員

資料) 横浜市統計ポータルサイトより横浜市作成

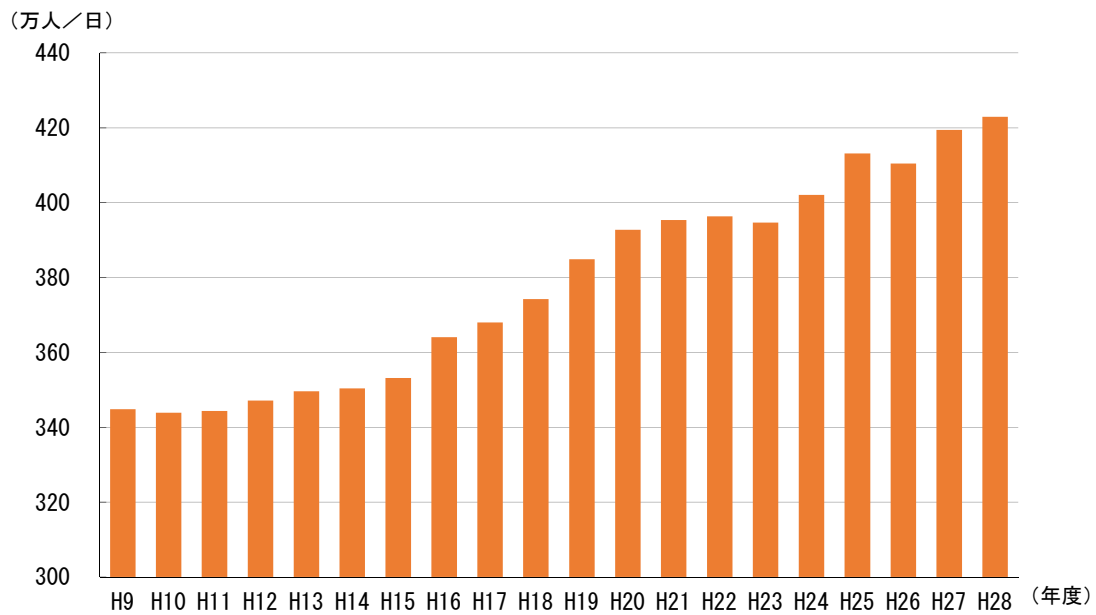


図 2-8 横浜市内の一日あたり鉄道乗車人員

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 駅を有しています。また市内の都市計画道路は、整備済み延長が約 463km、整備率は 68.3%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）

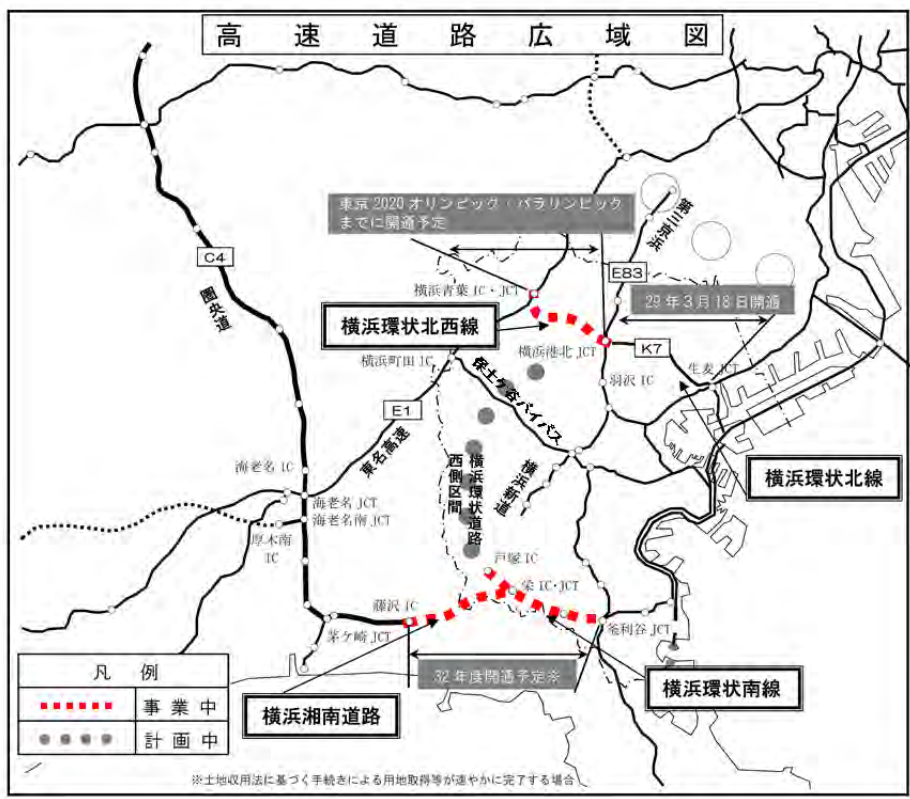


図 2-9 横浜市高速道路広域図（平成 30（2018）年 4 月 1 日時点）

資料）横浜市道路局資料

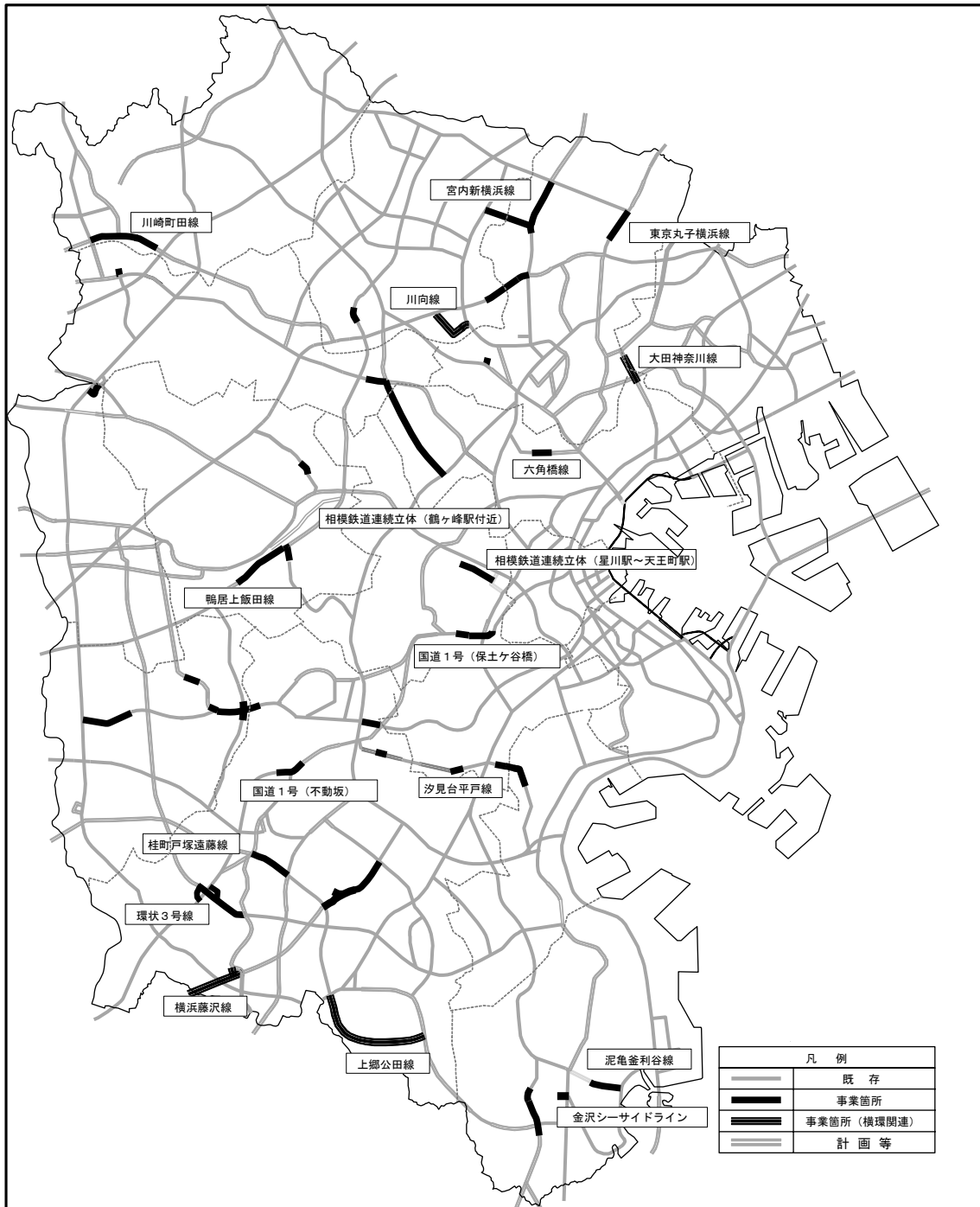
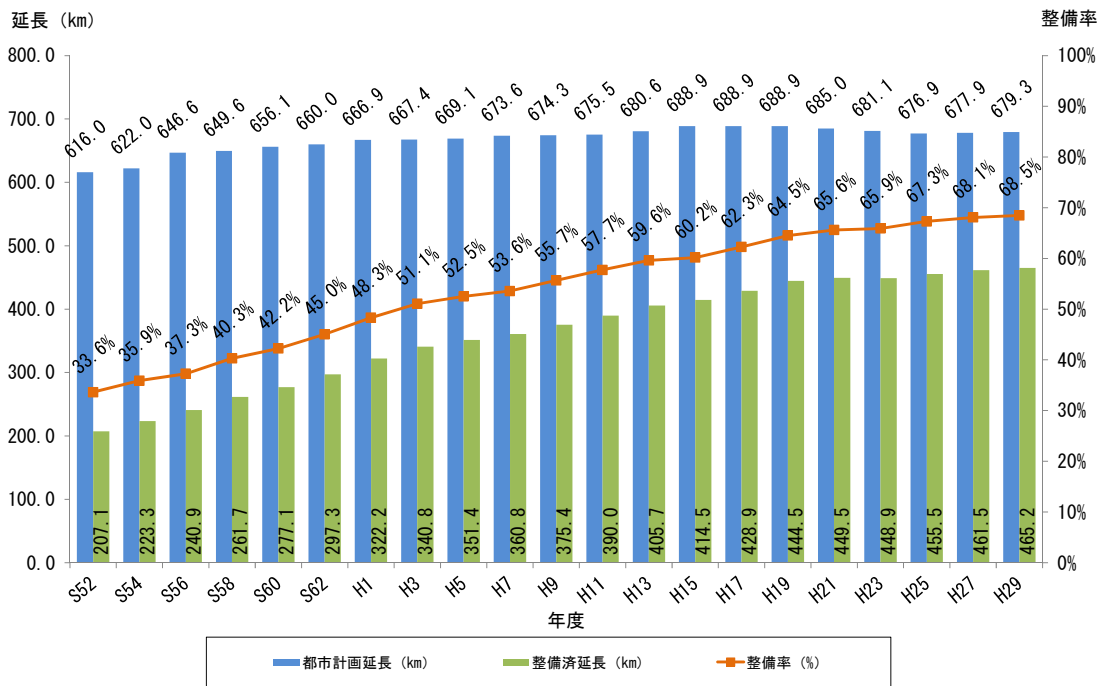


図 2-10 横浜市内の幹線道路網図 (平成 30 (2018) 年 4 月 1 日時点)

資料) 横浜市道路局資料



平成 28 (2016) 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

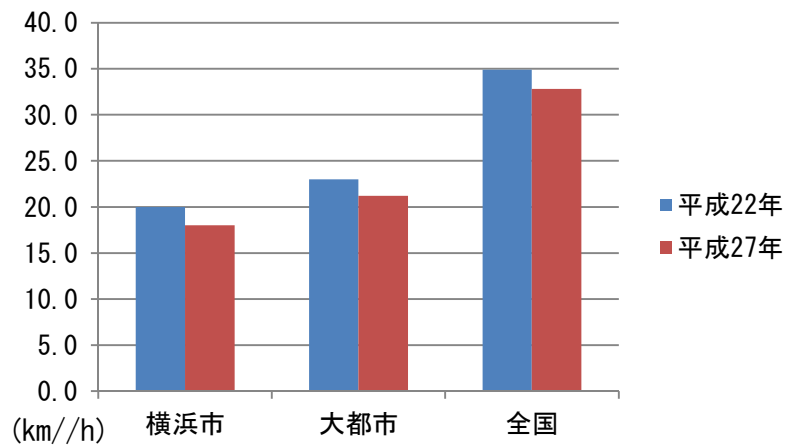


図 2-1 2 混雑時平均旅行速度 (平成 22 (2010) 年、平成 27 (2015) 年)

資料) 道路交通センサ調査結果より横浜市作成



※交通政策審議会第198号答申路線
 交通政策審議会とは、国土交通省において設置されている、交通政策に関する審議会のこと。
 第198号答申路線は、交通政策審議会の小委員会の一つである、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会」において審議され、平成28年4月の答申により位置づけられた構想路線。

図 2-13 市内鉄道ネットワークの整備と構想路線

資料) 横浜市都市整備局資料

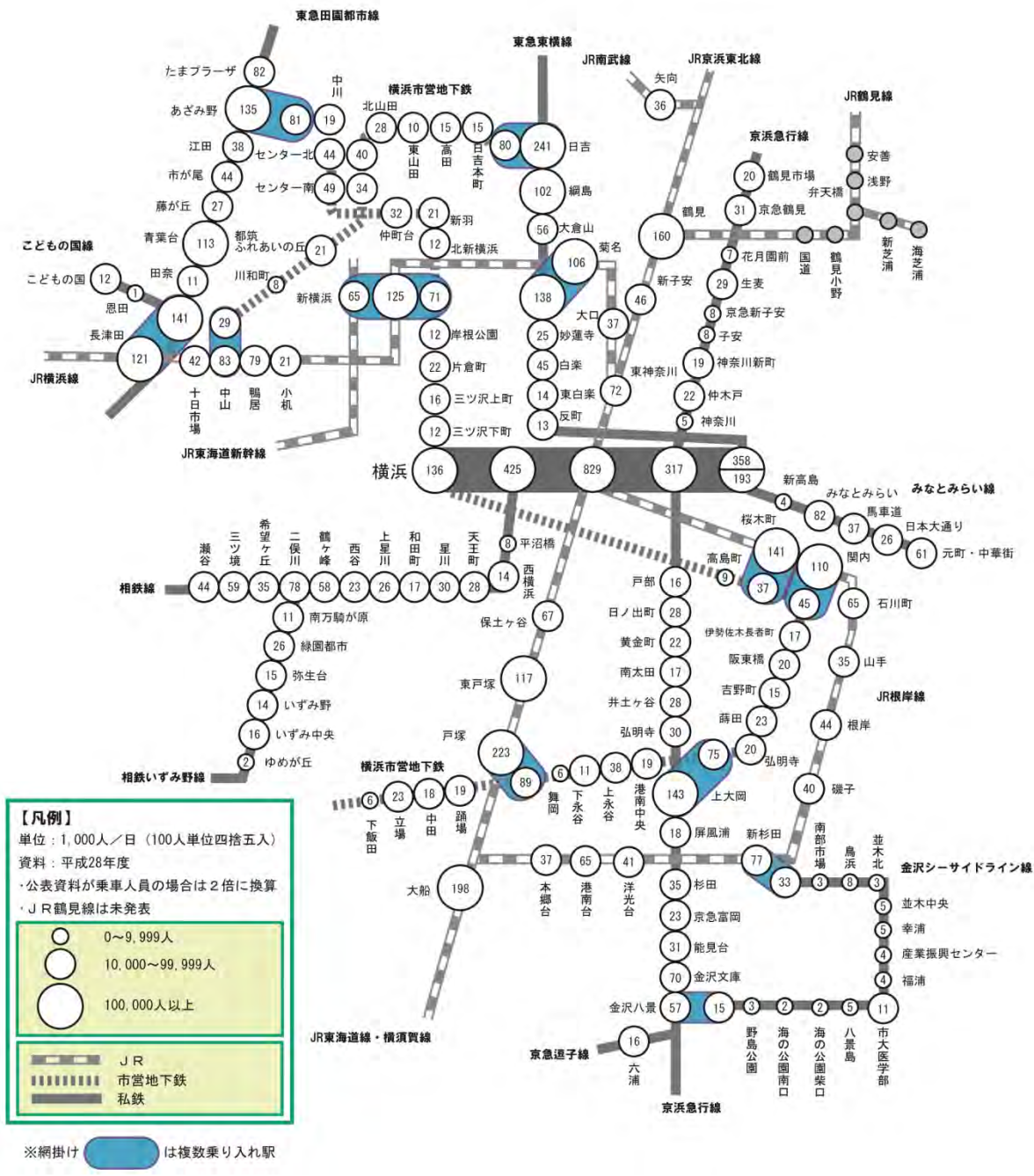


図 2-1 4 市内駅別乗降客数

資料) 横浜市統計ポータルサイトより横浜市作成

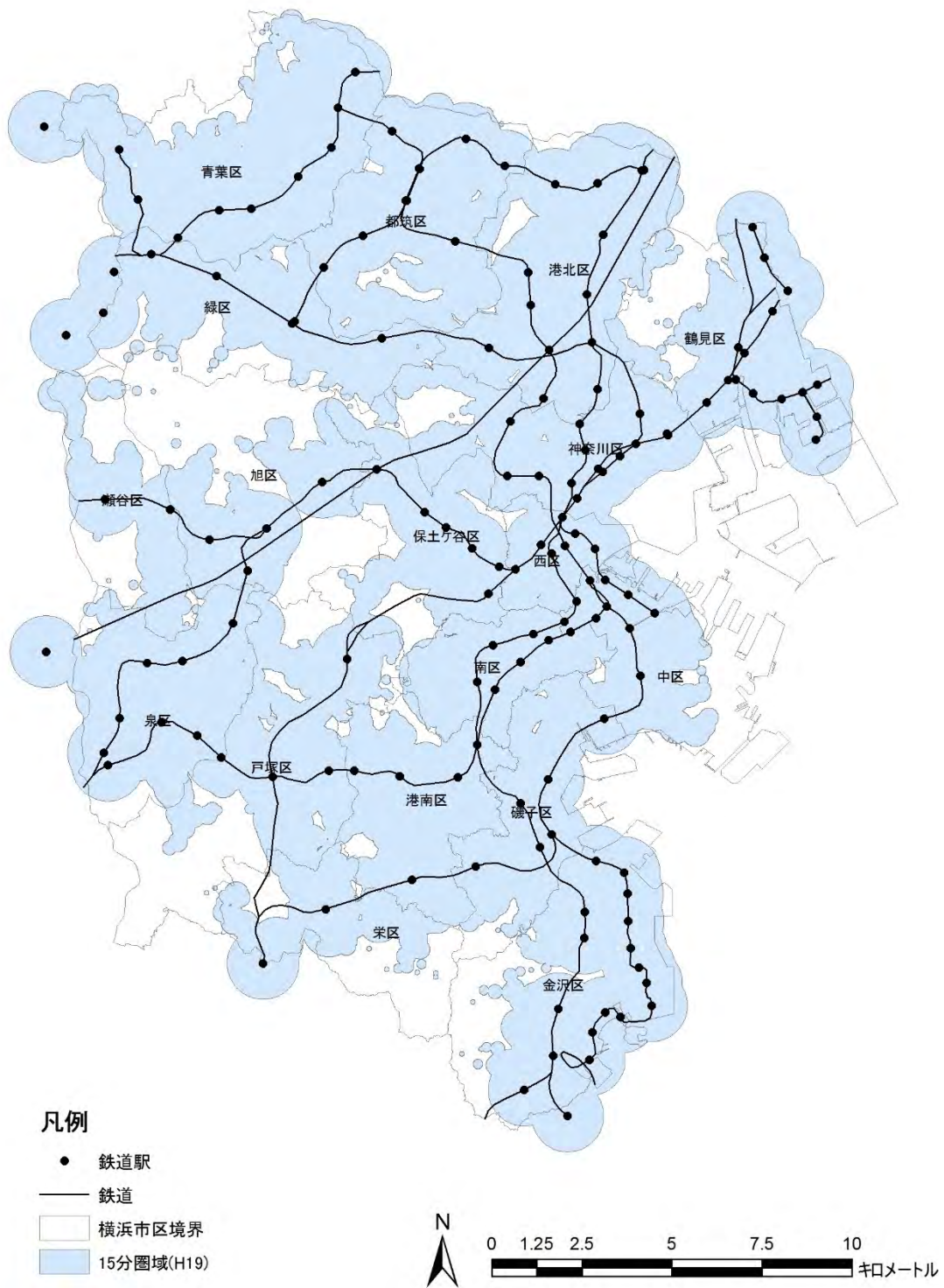


図 2-15 最寄駅まで15分の交通体系圏域（平成20（2008）年）

資料) 横浜市道路局資料

(2) 地形・地理的な特性

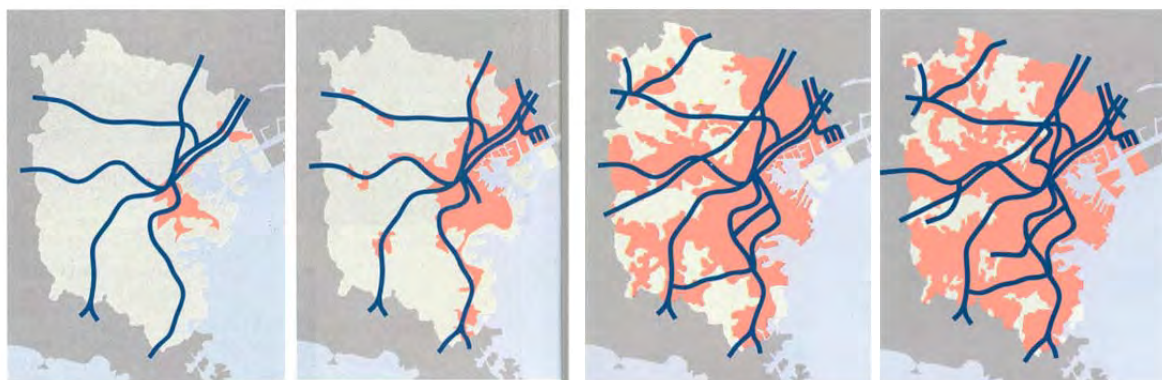
戦後の復興を遂げていく中で、東京都心部を中心とした放射状の交通ネットワークの形成とともに、住宅需要が急激に高まりました。その結果、市街地が無秩序に拡大するスプロール化が進み、計画的な都市基盤の整備が追い付かない状況になりました。また、丘陵地や高台への住宅立地が進んだことにより、郊外部の住宅地では坂道や階段などの高低差のある街が形成されてきました。

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。

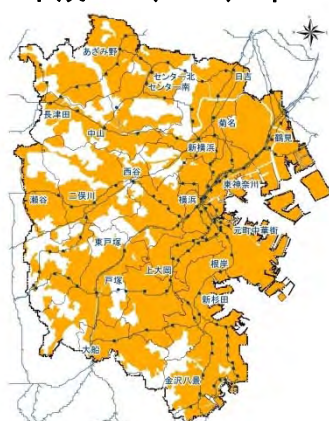
駅を中心としたコンパクトな市街地の形成に向けた都市づくりを進める一方で、横浜の地理的な特性を踏まえたきめ細かい対応が求められます。

☞ 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) 市区町村の境域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 km² 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

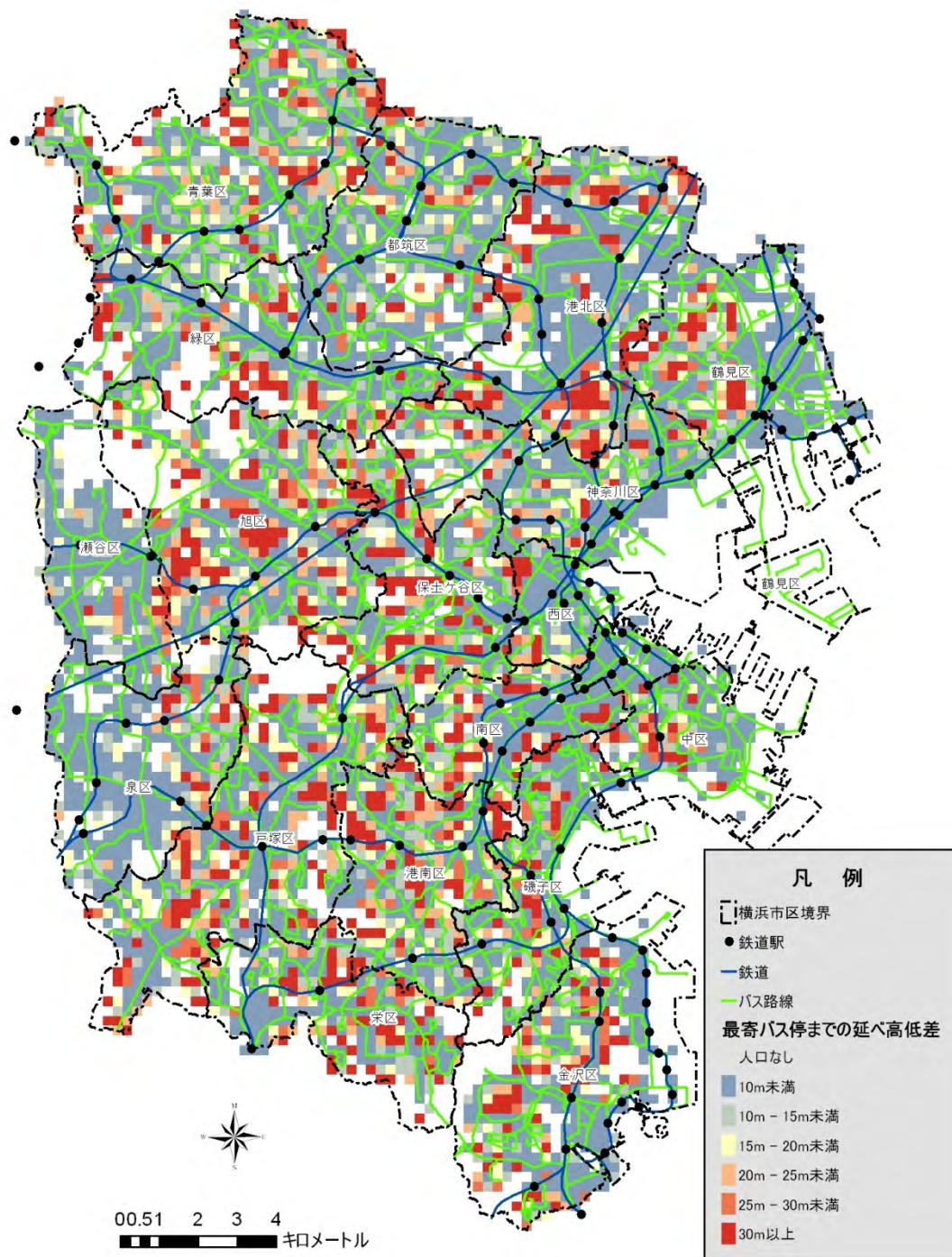
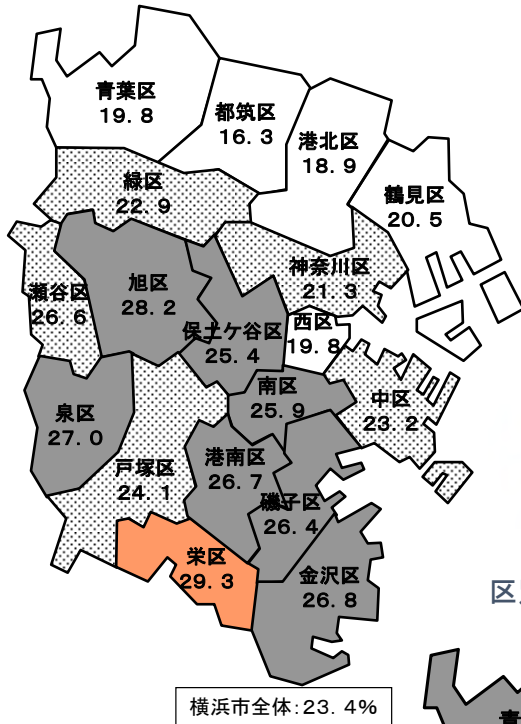


図 2-17 最寄バス停までの「延べ高低差」

※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。

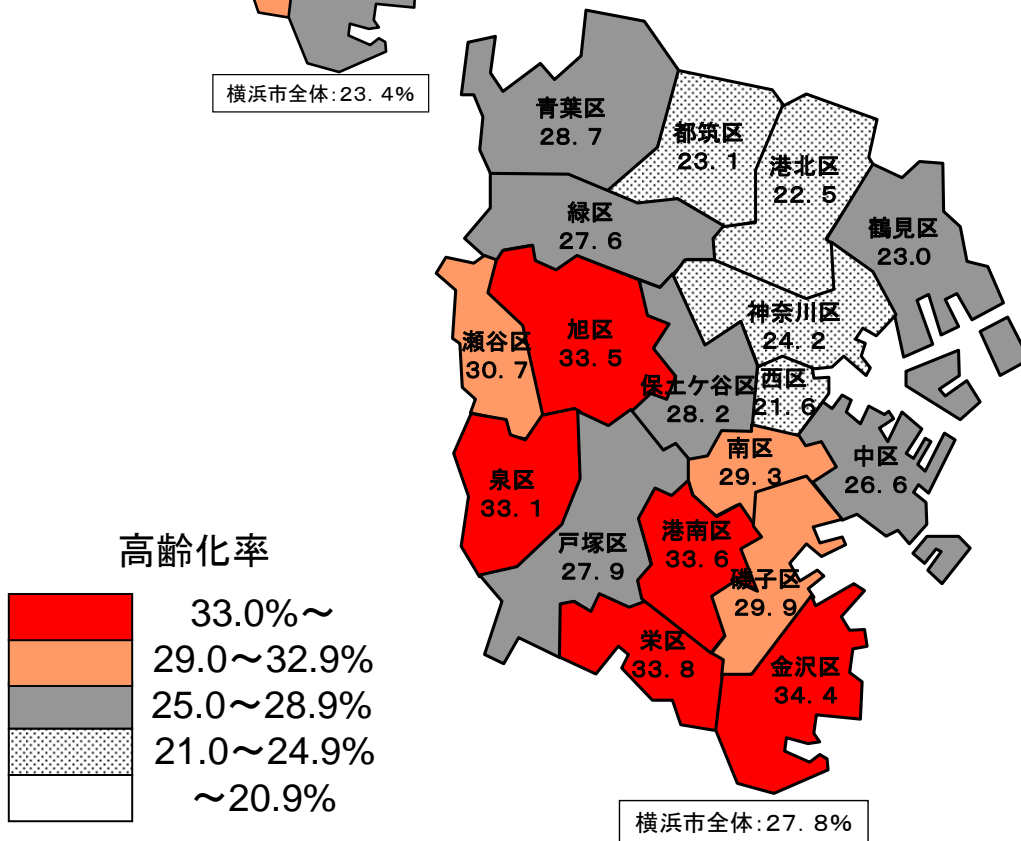
資料) 横浜市道路局資料

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)



高齢化率

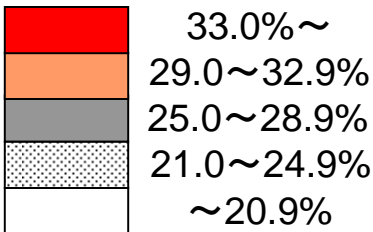


図 2-18 区別高齢化率の推移

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）

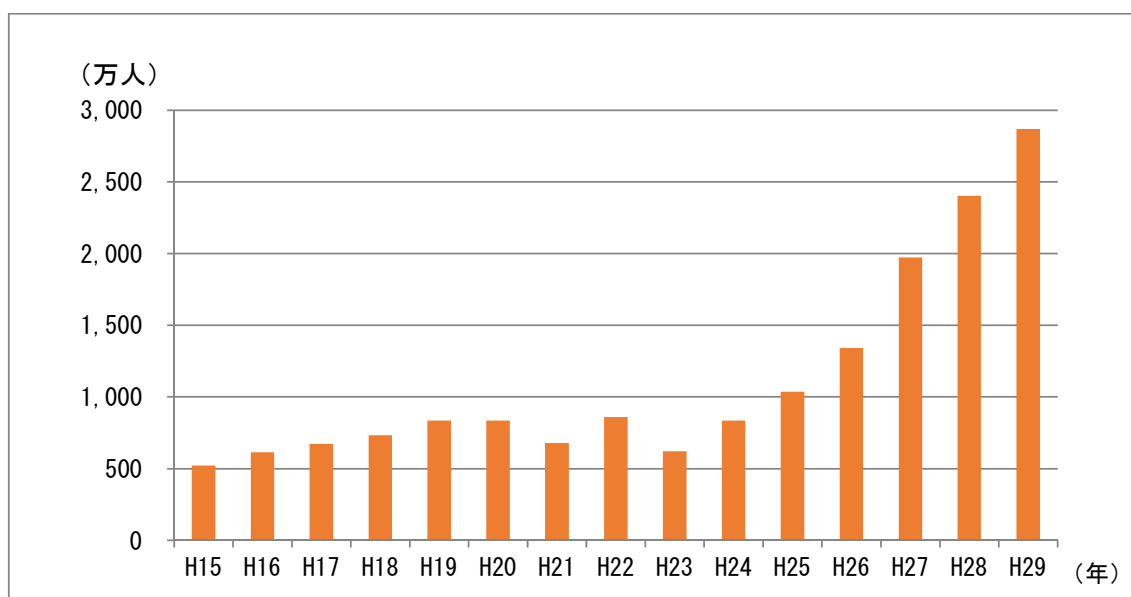


図 2-19 我が国の訪日外国人数

資料) 日本政府観光局 (JNTO) 資料

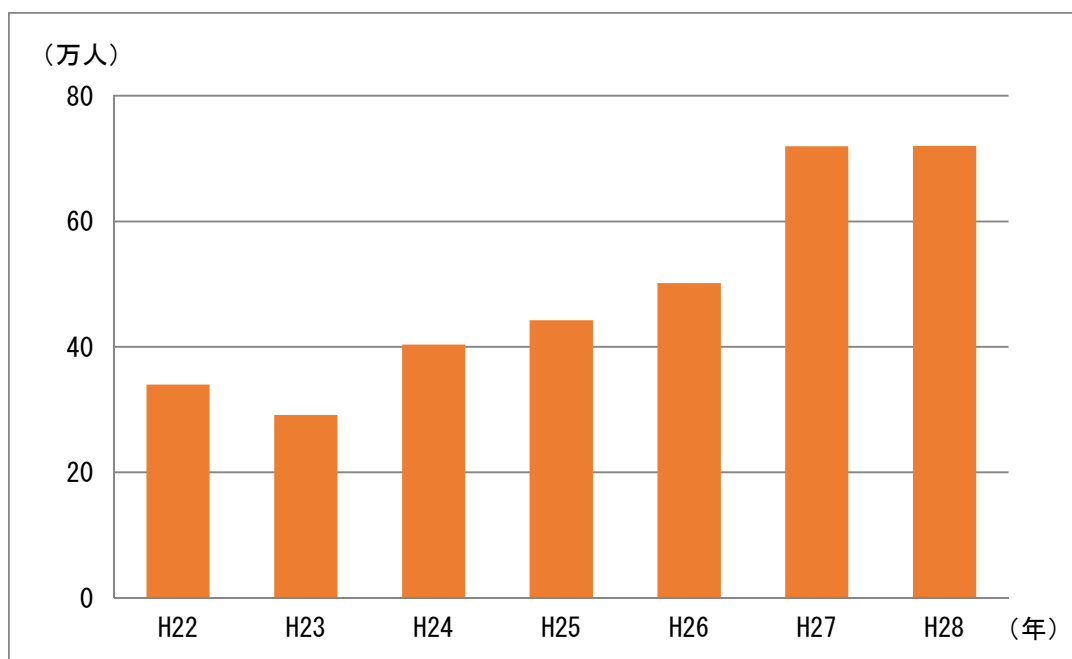


図 2-20 横浜市内外国人延宿泊者数年別推移

資料) 観光庁 宿泊旅行統計調査より横浜市作成

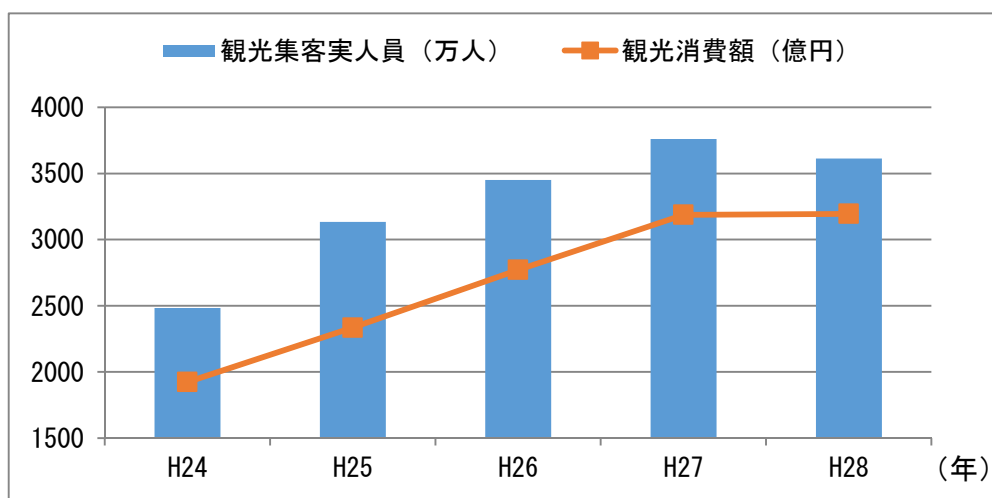


図 2-21 横浜市における「観光集客実人員」および「観光消費額」の推移

資料) 横浜市文化観光局資料

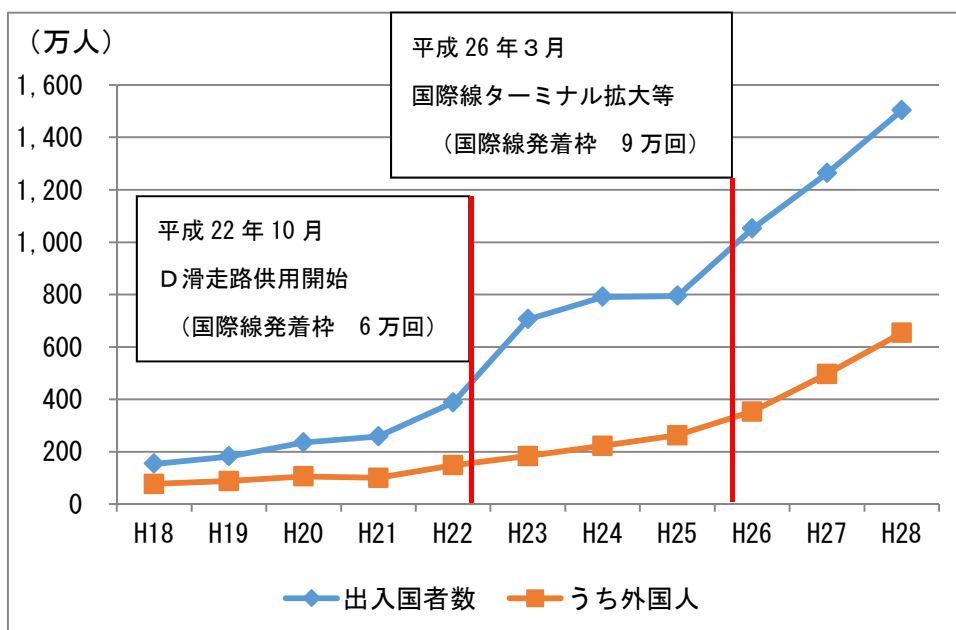


図 2-22 東京国際空港（羽田空港）の出入国者数の推移

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(速報値)	
	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



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

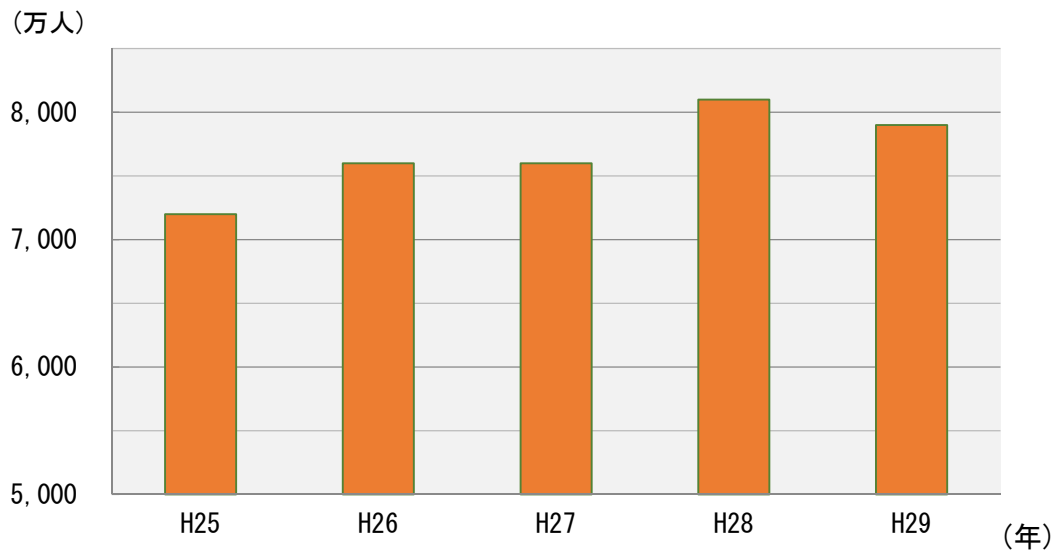


図 2-25 みなとみらい21地区の年間来街者数の推移

資料) 横浜市都市整備局資料

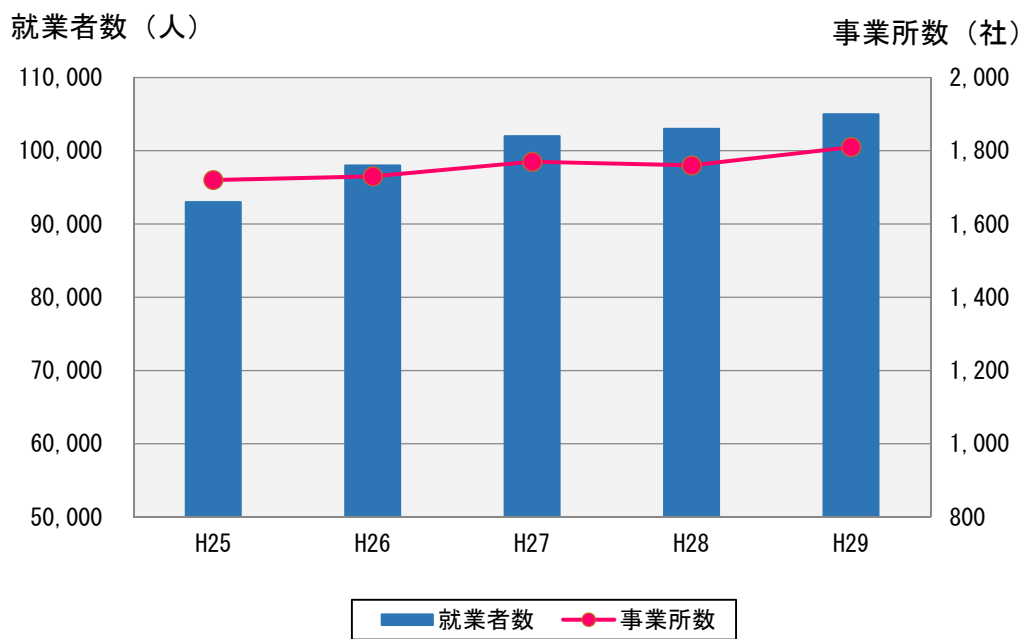


図 2-26 みなとみらい21地区の就業者数及び事業所数の推移

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、震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）

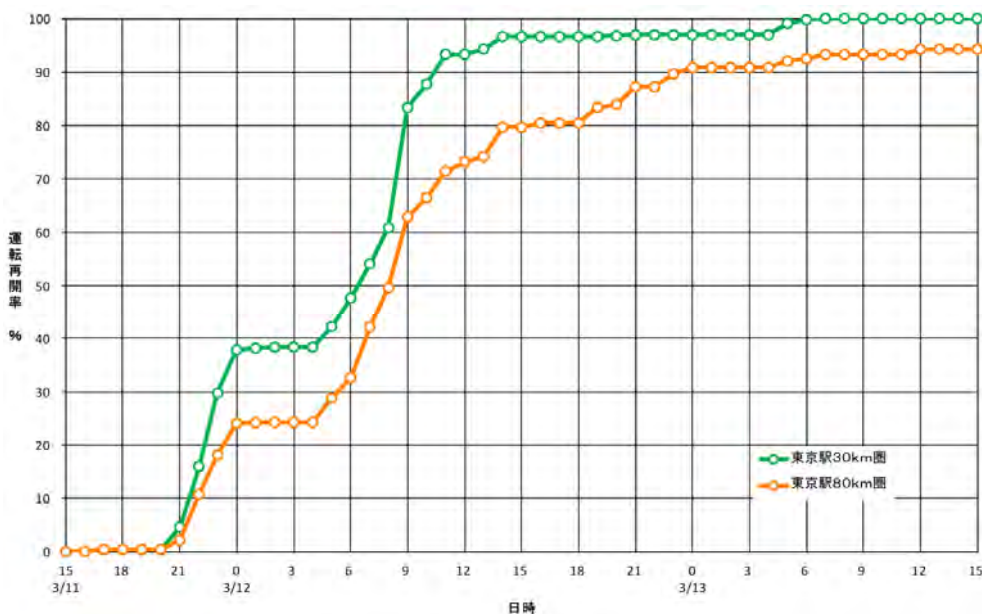


図 2-27 東日本大震災後の首都圏鉄道運転再開率(東京駅 30km 圏・80km 圏)

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。

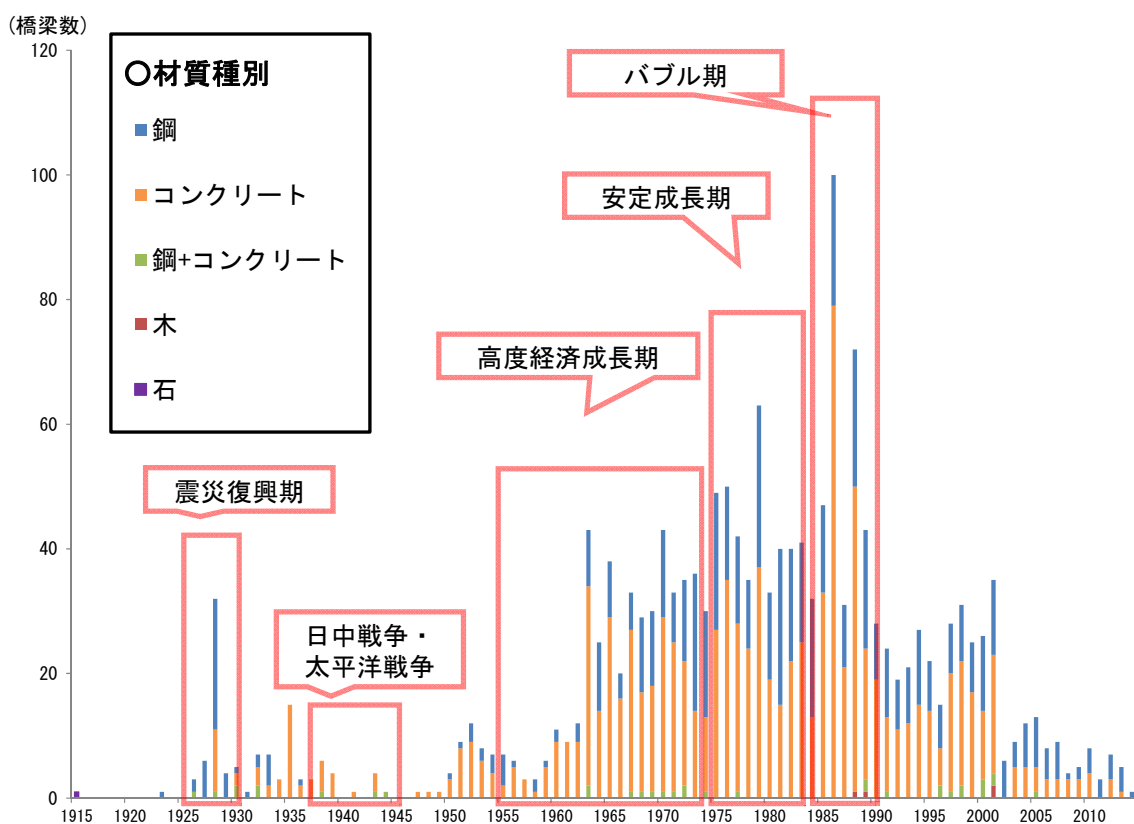


図 2-29 横浜市管理橋梁の竣工年・材質種別の橋梁数

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）

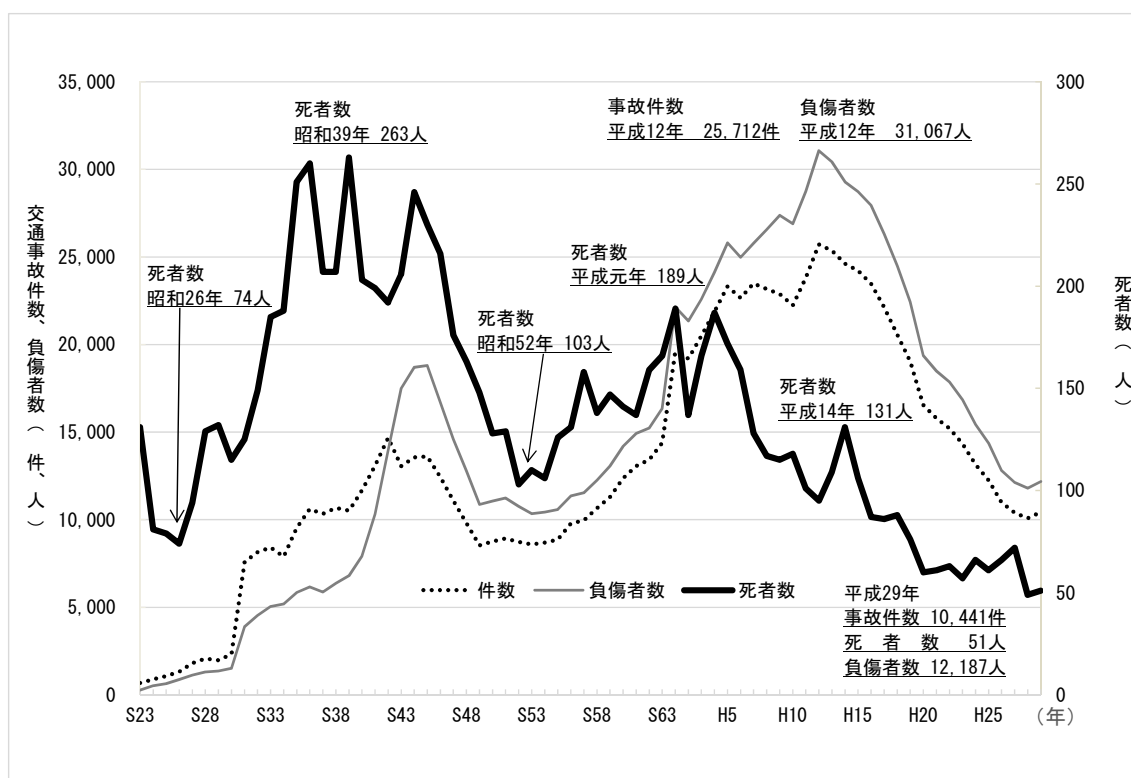


図 2-30 横浜市内の交通事故件数、負傷者数、死者数の推移

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

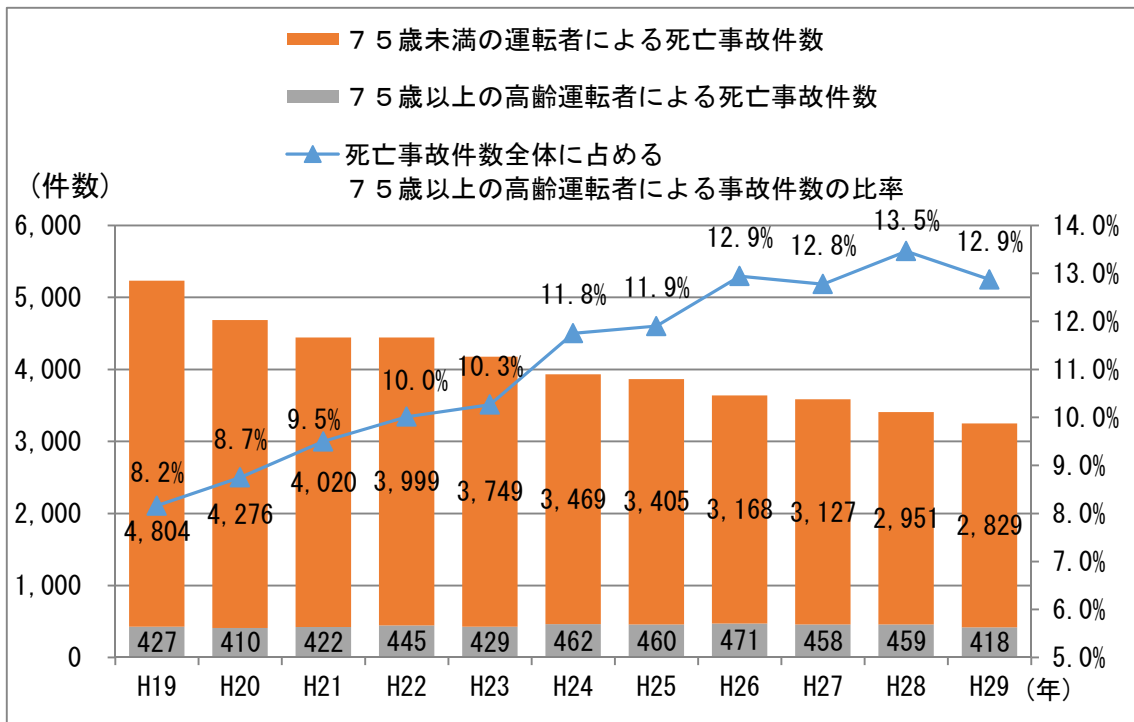


図 2-3 1 我が国の死亡事故件数の推移と 75 歳以上の高齢運転者による死亡事故件数及び構成比

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）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）

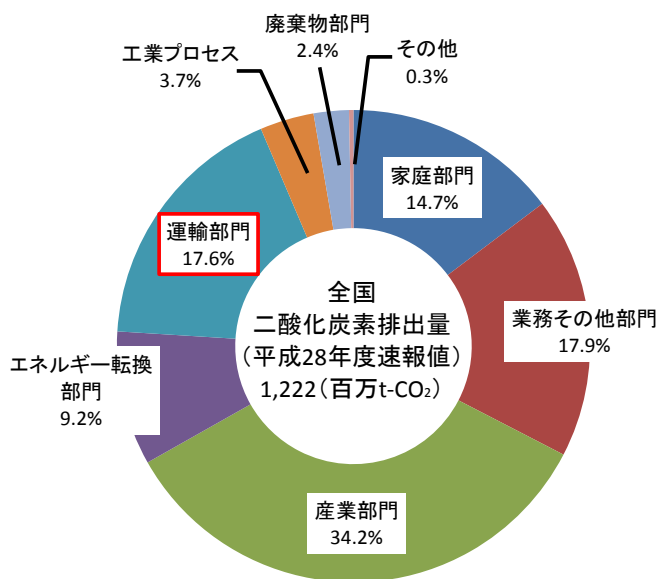


図 2-3 2 全国の CO₂ 排出量の内訳

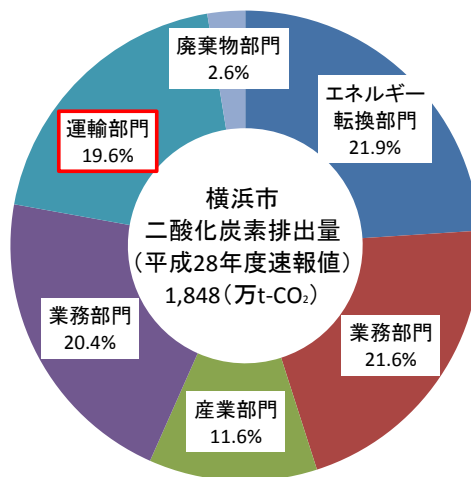


図 2-3 3 横浜市の部門別 CO₂ 排出量の内訳

資料) 横浜市温暖化対策統括本部資料

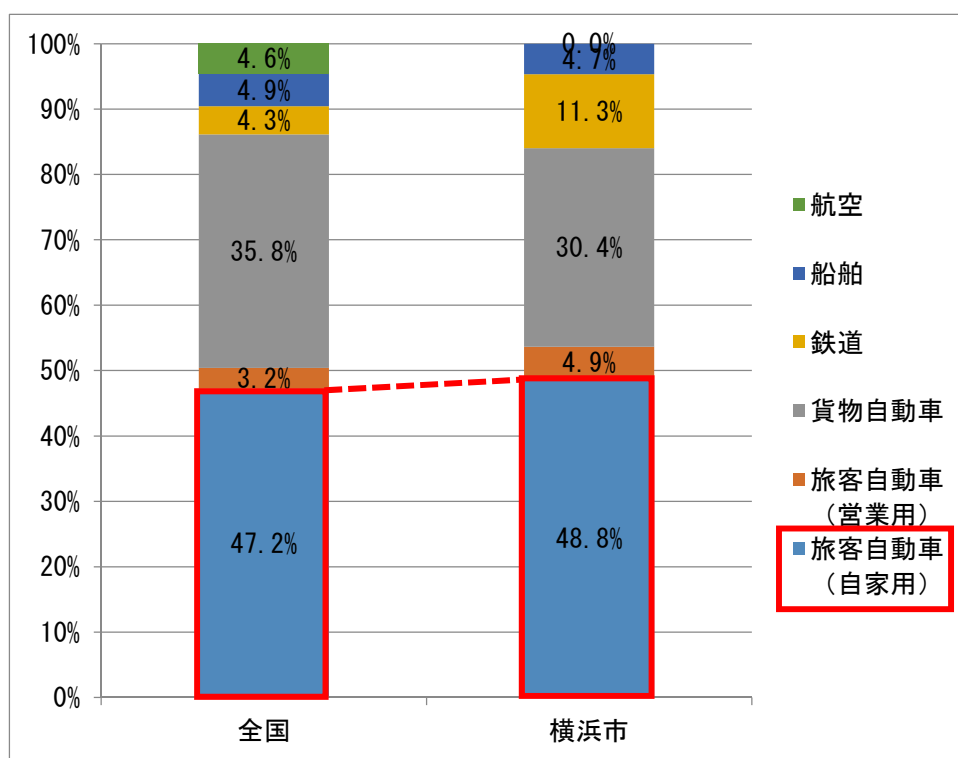


図 2-3 4 横浜市の運輸部門における CO2 排出量の内訳 (平成 27 (2015) 年度)

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

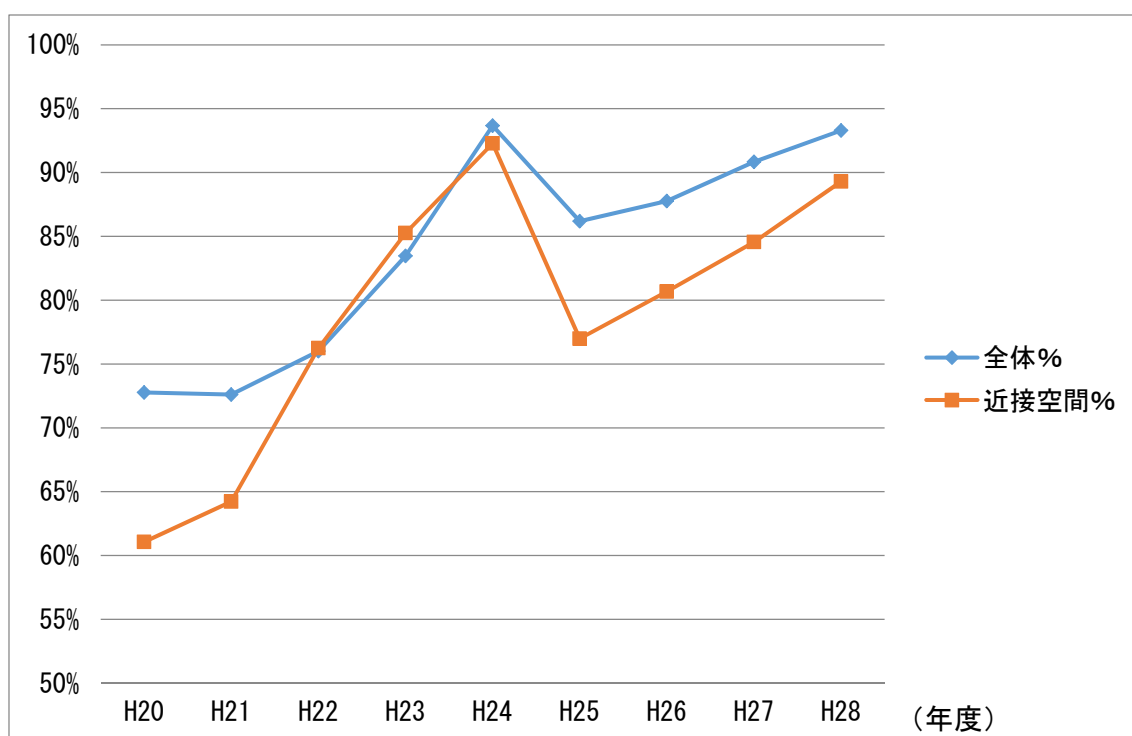
(2) 地域環境対策の必要性

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 (NO₂)、浮遊粒子状物質 (SPM) 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）

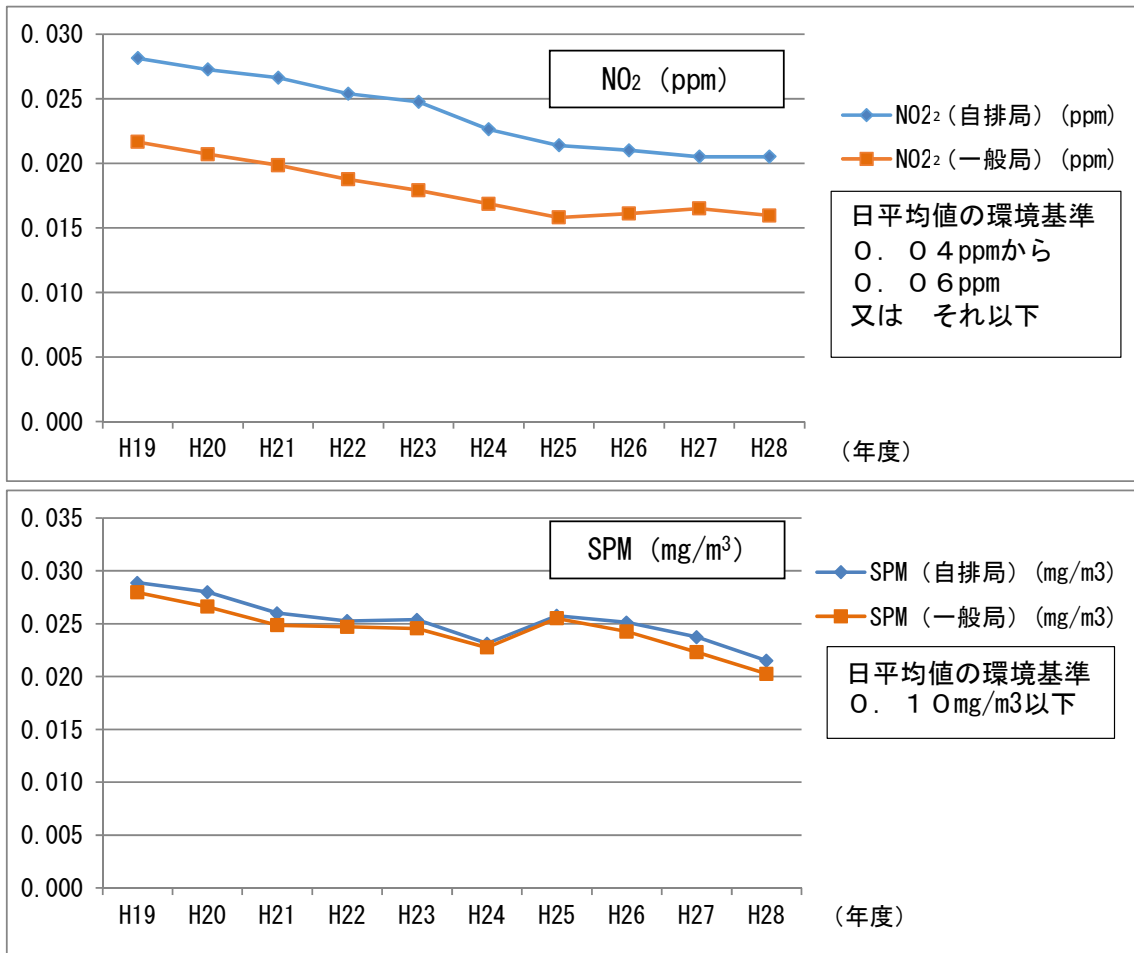


※近接空間について

- ・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

第3章 横浜が目指すべき将来像

(「横浜市中期4か年計画(2018～2021)」素案より抜粋)

1 都心部

『人が、企業が集い躍動するまちづくり』

～成長と活力を生み出す都心部～

横浜の成長をけん引する都心臨海部・新横浜都心に加え、京浜臨海部等も含めたエリアで、各地区の特性と魅力をいかした機能強化を一体的に進めます。また、国内外から人や企業が集い、活躍できる就業・生活環境の充実や、来訪者がまちを楽しみ回遊できる多彩な交通の充実等により、成長と活力を生み出します。

◆都心臨海部・新横浜都心と、京浜臨海部等の魅力あるまちづくり

横浜駅周辺地区

西口での駅ビル整備や鶴屋地区における国家戦略住宅整備事業等の再開発、東口の駅前開発など、エキサイトよこはま22の取組を推進し、国際都市横浜の玄関口にふさわしいビジネスや交流などの拠点形成を図ります。

みなとみらい21地区

国際ビジネス・MICEの拠点として、本社機能・研究開発拠点等の集積をいかして新たなビジネスを創出し、さらなる企業誘致につながる好循環を生み出すとともに、MICE施設やエンターテインメント施設等の活用・集積を、まち全体の賑わい創出につなげます。

関内・関外地区

関内駅周辺地区で現市庁舎街区の活用等による「国際的な産学連携」「観光・集客」をテーマとする新たなまちづくりを進めるとともに、これまでの「文化芸術」「業務」に加え、横浜文化体育館再整備や横浜スタジアムの改修など、「スポーツ・健康」をテーマとしたまちづくりを進めることで相乗効果を生み出し、地区全体の活性化につなげます。

山下ふ頭周辺地区

都心臨海部の新たな魅力創出を目指し、大規模で魅力的な集客施設の導入などを含めたハーバーリゾートの形成に向けて再開発を推進します。

東神奈川臨海部周辺地区

東神奈川駅周辺の再開発推進とともに、新たな拠点として東高島駅北地区での総合的な再編整備や、中央卸売市場と連携した山内ふ頭周辺の賑わい創出などを進めます。

新横浜都心とその周辺

神奈川東部方面線の整備による交通利便性の向上をいかし、沿線のまちづくりを進めます。新横浜都心では、商業・業務機能の集積や、市街地開発により都心機能の強化を推進するとともに、新横浜都心と直結することとなる日吉・綱島地区では、新綱島駅周辺での市街地開発など、地区のポテンシャルをいかすまちづくりを進めます。

京浜臨海部

イノベーションを促進するための環境づくりなど、経済施策と連動させるまちづくりを進め、先端産業をけん引する魅力ある新たな都市空間を形成します。

公民連携等の手法を活用したまちづくりの推進

各地区での賑わいや活力を生み出すため、公民連携（PPP）などの手法の検討を進めます。また、統合型リゾート（IR）については、国の動向を見据え、検討します。

◆人や企業が活躍できるまちづくり

人や企業が集まり、活躍できる環境づくり

関内での既存ビルのリノベーションの促進や、京浜臨海部での新たな価値を生み出す産業集積など、産業振興とまちづくりを一体的に進め、地区の特性や魅力を最大限活用した新たな企業誘致・集積を進めます。

また、グローバル化の進展や働く人々のライフスタイルに対応した国家戦略住宅等の都市型住宅や医療・教育等の就業・生活環境づくりを進めるとともに、交通利便性の向上や生活道路の整備など、安全・安心なまちづくりを進めます。

◆賑わいと回遊性を生み出すまちづくり

人々の交流や回遊性を生み出す賑わいあるまちづくり

観光・MICE、スポーツや文化芸術等の目的で訪れる人々がまちを楽しみ、回遊できるように、客船ターミナルや鉄道駅等での来街者への受入環境整備を進めるとともに、花や緑、水辺や道、歴史的建造物等の魅力資源をつなぐまちづくりを進めます。

さらに、既存の鉄道・バス等の利便性の向上を図ることに加えて、連節バスを活用した「高度化バスシステム」や水上交通、新技術を活用した移動手段など、多彩な交通を充実し、交流や回遊を生み出すまちづくりを進めます。

2 郊外部

『人が、企業が集い躍動するまちづくり』

～誰もが「住みたい」「住み続けたい」と思える郊外部～

駅周辺の生活拠点機能の強化や住宅地の活性化・魅力向上、それらをつなぐ身近な交通ネットワーク等の維持・充実により、若い世代をはじめ多世代に選ばれるまちづくりを推進します。また、米軍施設の跡地利用など、地域や市域の活性化、広域的課題の解決に資する戦略的な土地利用誘導によるまちづくりを推進します。

◆コンパクトな郊外部のまちづくりの推進

鉄道駅周辺のまちづくり

駅周辺では、各地域の特性に応じて、多様な暮らし方や働き方などの変化に対応し、地域の生活や経済を支える拠点を形成します。主要な駅を中心に市街地開発や周辺の道路・交通等の都市基盤整備を進めるとともに、地区計画等の規制誘導手法

を活用し、民間事業者等と連携しながら、業務、商業、住宅等の機能集積を図り、多世代に選ばれるまちづくりを進めます。

住宅地の活性化・魅力向上

住宅地では、民間事業者や大学など多様な主体と連携しながら、医療・福祉、買物、子育て、教育等の日常生活を支える機能の導入や身近な就労の場の確保等を図るとともに、水や緑など豊かな自然環境をいかした住環境の整備を進め、多世代が暮らしやすい住宅地を形成します。

また、住まいの公的団体と連携した「団地再生コンソーシアム」等の取組により、団地の建替え等による再生やコミュニティの活性化等に向けた支援を進めます。

市民に身近な交通ネットワーク等の維持・充実

駅周辺と住宅地等をつなぐバス等の公共交通の維持・充実に取り組みます。また、買物や医療・福祉、子育て等のニーズにも対応するため、地域住民や民間事業者などの多様な担い手との連携強化や、自動運転等のICTの活用検討など、新たな交通サービスの導入に向けた取組を進めます。

ユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、駅への可動式ホーム柵の整備促進や、駅及び駅周辺のバリアフリー化等を推進するとともに、通学路や踏切の安全対策等を進め、誰もが利用しやすく安全な交通の実現に取り組みます。

◆戦略的な土地利用誘導・まちづくりの推進

都市インフラ整備等の機会をいかしたまちづくり

駅やインターチェンジの周辺など、都市的土地利用が見込まれる地域では、緑や農地の保全とのバランスを図りながら、医療・学術研究機関、ロジスティクス産業、商業、住宅等の誘致・集積を進め、人や企業を惹きつける戦略的な土地利用誘導によるまちづくりを進めます。また、市街地における大規模な土地利用転換の機会をとらえ、周辺環境との調和を図りながら、生活利便機能など地域特性に応じた土地利用を誘導します。併せて、都市環境の変化に対応した土地利用規制の見直しの検討を進めます。

米軍施設の跡地利用の推進

市内に残された貴重な資産である米軍施設跡地では、広大な土地や立地特性等をいかし、地域や市域の活性化、広域的課題の解決に向けた土地利用を進めます。

旧上瀬谷通信施設では、国際園芸博覧会の招致と連携し、農業振興や新たな都市的土地利用を図るとともに、新たな交通の整備など、総合的なまちづくりを進めます。また、旧深谷通信所では、緑豊かな環境をいかながら、健康・スポーツの拠点形成を目指していくとともに、根岸住宅地区等の跡地活用の検討を進めます。

第4章 基本方針、政策目標

第2章の「横浜の交通を取り巻く状況と課題」と第3章の「横浜が目指すべき将来像」を踏まえ、本市のまちづくりや地域特性に合わせて、国の交通政策基本計画の3つの基本方針とも整合を図り、本計画の基本方針を定めました。

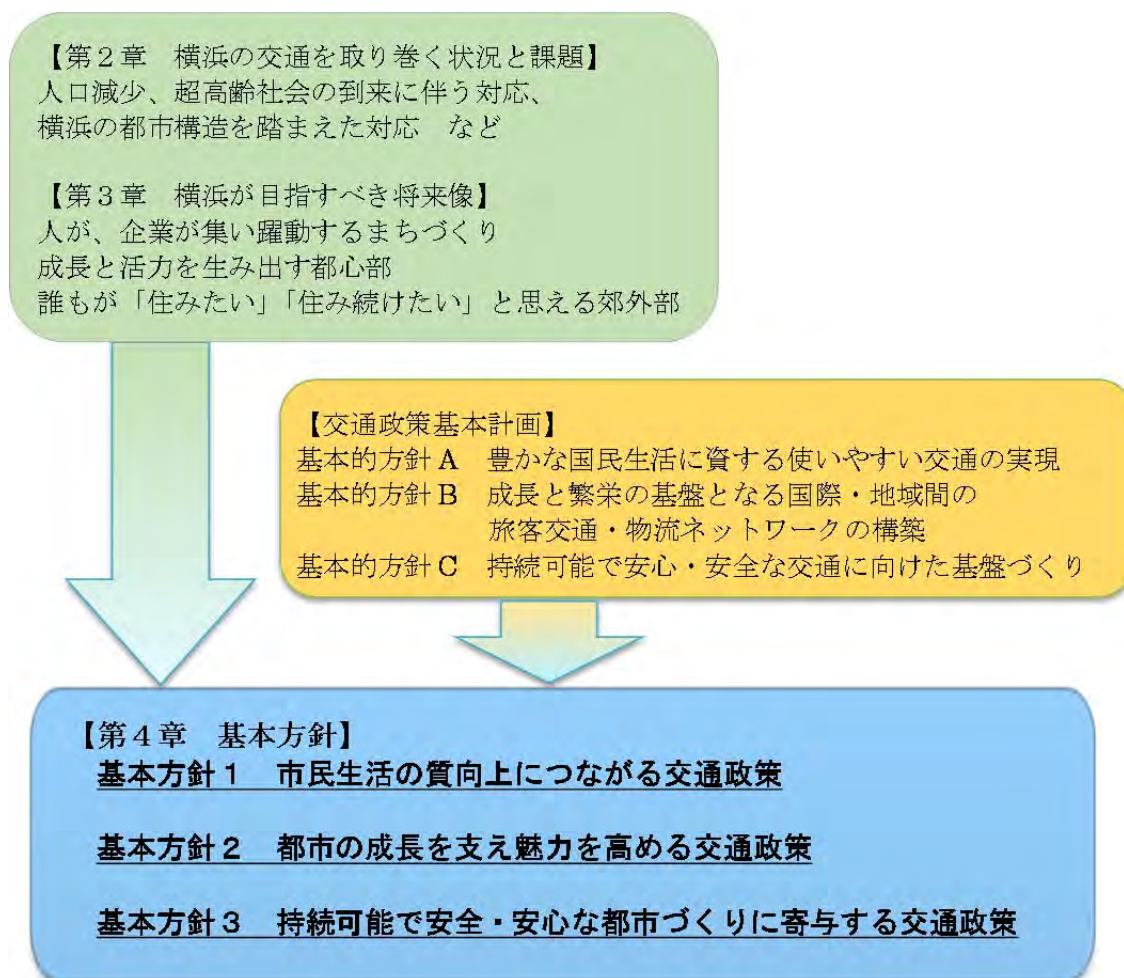


図 4-1 横浜都市交通計画の基本方針の考え方

基本方針 1 市民生活の質向上につながる交通政策

政策目標 1 誰もが移動しやすい地域交通の実現

人口減少や超高齢社会の到来など社会情勢が変化する中で、今後、公共交通のサービス水準の維持が困難となる地域が発生するとともに、公共交通だけでは多様な移動ニーズに応えることが難しくなることが予想されます。高齢者や障害者を含めた誰もが安心して便利に利用でき、外出機会の増加につながる地域の移動環境・交通サービスが求められています。

そこで、交通事業者等とも連携しながら、地域交通の要であり、住宅地から駅への交通アクセスを中心としたバス路線の維持・充実を図ります。

また、医療、福祉、子育て等の多様なニーズにも対応するため、ドア・ツー・ドアの移動が可能なタクシーの利便性向上を進めるとともに、福祉に関わる主体との連携も含め多様な担い手による移動サービスの導入を図ります。

さらに、身近で便利な交通手段である自転車が、より安全・快適に利用できる環境を整備します。

政策目標 2 バリアフリーの一層の推進

今後更なる高齢化が見込まれる中で、高齢者の自立と参画による、健康で活力ある社会の実現とともに、障害の有無にかかわらず自由に移動や活動ができる環境の整備が重要です。

このため、高齢者、障害者等が自立した日常生活や社会生活を営むための交通手段が必要不可欠であり、交通分野でのバリアを取り除き、誰もが円滑に移動できる交通環境を整備することが求められています。

そこで、交通分野の移動の円滑化につながる道路の整備や施設の整備・改良、バリアフリー車両の導入を一層推進するとともに、市民や事業者の高齢者、障害者等に対する理解や協力が広がるよう、心のバリアフリーの普及や啓発など、ハード・ソフト両面の取組を進めていきます。

政策目標3 マイカー交通から公共交通等への転換促進

過度にマイカーに依存する生活は、自動車からの排出ガスによる環境負荷や交通渋滞による経済的な損失、健康面への悪影響等、社会にも個人にも負の影響を及ぼすことにつながる可能性があります。

このため、過度にマイカーに依存するライフスタイルを改め、徒歩・自転車・公共交通による移動を促進することにより、環境負荷の軽減や健康増進、持続可能な公共交通サービスを実現する必要があります。

そこで、公共交通や自転車を利用しやすい環境の整備や、市民への啓発活動を積極的に展開するなどハード・ソフト両面から取組を進めることで、マイカーに頼らなくても、移動しやすいまちづくりを推進します。

基本方針 2 都市の成長を支え魅力を高める交通政策

政策目標 4 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの形成

市民生活や企業の活動において、時間価値が増大した今日では、人やモノの移動に関する速達性や定時性の更なる向上は、日常生活や経済活動を支えるために極めて重要な要素です。

このため、市内の自動車交通渋滞の解消が重要であり、抜本的な対策である道路ネットワークの充実が求められています。また、通勤や通学のための主要な交通機関である鉄道は、輸送力が高く、速達性・定時性・環境性の側面から質の高い公共交通であり、引き続き鉄道ネットワークの形成や交通結節点の改善が求められています。

そこで、道路の特性や役割を踏まえた道路ネットワークの充実やボトルネックの解消につながる道路改良により、道路交通の円滑化を図るとともに、まちづくりと一体となった鉄道ネットワークの形成、交通結節点のシームレス化により、鉄道と他の公共交通機関との乗り換えの円滑化を図ります。

政策目標 5 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

国内他都市との競争に加えて、世界中の都市が互いに人材や企業、資産を獲得するための都市間競争が一層高まってきています。こうした状況において、国際都市としての地位を確立してきた本市は、東京とともに首都圏全体の発展をけん引する国際競争力をさらに備えていく必要があります。

このため、人や企業に選ばれる都市となるよう、経済面だけでなく、文化や観光面での交流が可能となる戦略的な交通政策を進め、国内外との広域的な移動を円滑にする交通基盤を整備することが求められています。

そこで、横浜港や臨海部の産業拠点と背後圏を結ぶ横浜環状道路など広域的な幹線道路網の整備や、臨海部における道路ネットワークの充実、国際クルーズ拠点機能の強化、国際空港や新幹線アクセスの向上など横浜の競争力強化に資する広域交通ネットワークを形成します。

政策目標 6 都心臨海部を楽しく快適に回遊できる多様な交通手段の提供

都心臨海部は、横浜開港の地であり、業務・商業・歴史・文化・観光など多様な都心機能がコンパクトに集積した横浜を代表する地域となっています。近年では、情報通信技術の飛躍的な進歩や交通利便性の向上を背景に世界中の人々が都市を選択する機会が増えています。こうした中で、横浜が将来にわたり発展していくには、世界から注目され横浜が目的地となる新しい都心を目指していく必要があります。

このため、主要駅と主要施設とを結ぶアクセス性の向上や、複数の目的地を円滑に移動できる回遊性の向上など、集客・賑わいづくりにつながる魅力あふれる都心臨海部の交通環境を創出することが重要です。

そこで、徒歩・自転車・公共交通を中心とした交通体系を充実し、地域全体の回遊性を高めるとともに、水上交通も含めて街を眺めながらの移動自体が楽しく感じられるようなまちづくり、ネットワークづくりを進めます。また、観光客も含め、来街者のさらなる増加に向けて、快適な滞在環境の創出によるホスピタリティの向上を図ります。

基本方針 3 持続可能で安全・安心な都市づくりに寄与する交通政策

政策目標 7 環境と調和した交通施策の推進

大気汚染や騒音などの日常生活に直接影響のある環境問題に加えて、温室効果ガスによる地球温暖化も深刻な問題となっており、自動車からの排出ガスや騒音等の抑制は引き続き取り組むべき課題となっています。

このため、自動車交通の円滑化に向けた体系的な道路ネットワークの整備や、ボトルネックの解消につながる道路改良、騒音対策につながる道路施設の整備、道路緑化の推進など、環境負荷の低減につながるインフラ整備を進めます。

また、自動車の排出ガスによる環境負荷を着実に削減するため、クリーンエネルギー・低燃費・低排出ガス車の導入拡大に取り組むとともに、次世代自動車普及のためのインフラ設備の普及を促進します。さらに、市民一人ひとりが環境問題を自分の問題として捉え、環境にやさしい交通行動ができるよう啓発活動を進めます。

政策目標 8 交通インフラの強靱化と長寿命化

近い将来、首都圏直下型地震や南海トラフ巨大地震の発生するおそれが指摘されています。また、気候変動の影響等もあり、いわゆるゲリラ豪雨が頻発するなど、雨の降り方が局地化・集中化・激甚化し、従来の予想を超える被害が発生しています。

逃れることのできない自然の脅威から、市民の生命と財産を守り、市民生活への影響を最小限に抑えるとともに、震災後の都市の迅速な復旧復興には、交通インフラが十分に機能することが重要です。また、既存の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たため、今後一斉に老朽化を迎え、深刻な社会問題となります。

そこで、防災及び減災により交通機能が致命的な被害を受けず維持され、被害を最小化する取組に加え、帰宅困難者対策では交通事業者との連携などソフト面の対応も進めていきます。また、中長期的なトータルコストの縮減や予算の平準化を図る戦略的な交通インフラの維持管理・更新等を促進します。

政策目標9 日常生活を安全・安心に移動できる交通環境の整備

近年、交通事故件数は減少していますが、通学中の児童が死傷する交通事故や高齢運転者による重大な交通事故、また駅ホームからの転落事故などが問題化しており、交通安全に対する社会的要請が高まっています。

このため、人命尊重の理念の下に、自動車や鉄道による事故のない社会を目指して、子どもを事故から守り、高齢者や障害者が安全に移動できる交通環境の整備や交通安全に関する正しい知識を身に付けることが必要です。

そこで、誰もが安全に移動できる歩行空間や自転車空間の整備を進めるとともに、鉄道による人身事故の発生を抑制します。また、交通安全教育の推進などを通じて交通社会の一員としての責任を自覚していただくなど、市民の意識を高める取組を推進します。

第5章 施策の方向、主な施策・事業

基本方針1 市民生活の質向上につながる交通政策

政策目標1 誰もが移動しやすい地域交通の実現

【関連局】政策局、健康福祉局、都市整備局、道路局

人口減少や超高齢社会の到来など社会情勢が変化する中で、今後、公共交通のサービス水準の維持が困難となる地域が発生するとともに、公共交通だけでは多様な移動ニーズに応えることが難しくなることが予想されます。高齢者や障害者を含めた誰もが安心して便利に利用でき、外出機会の増加につながる地域の移動環境・交通サービスが求められています。

そこで、交通事業者等とも連携しながら、地域交通の要であり、住宅地から駅への交通アクセスを中心としたバス路線の維持・充実を図ります。

また、医療、福祉、子育て等の多様なニーズにも対応するため、ドア・ツー・ドアの移動が可能なタクシーの利便性向上を進めるとともに、福祉に関わる主体との連携も含め多様な担い手による移動サービスの導入を図ります。

さらに、身近で便利な交通手段である自転車、より安全・快適に利用できる環境を整備します。

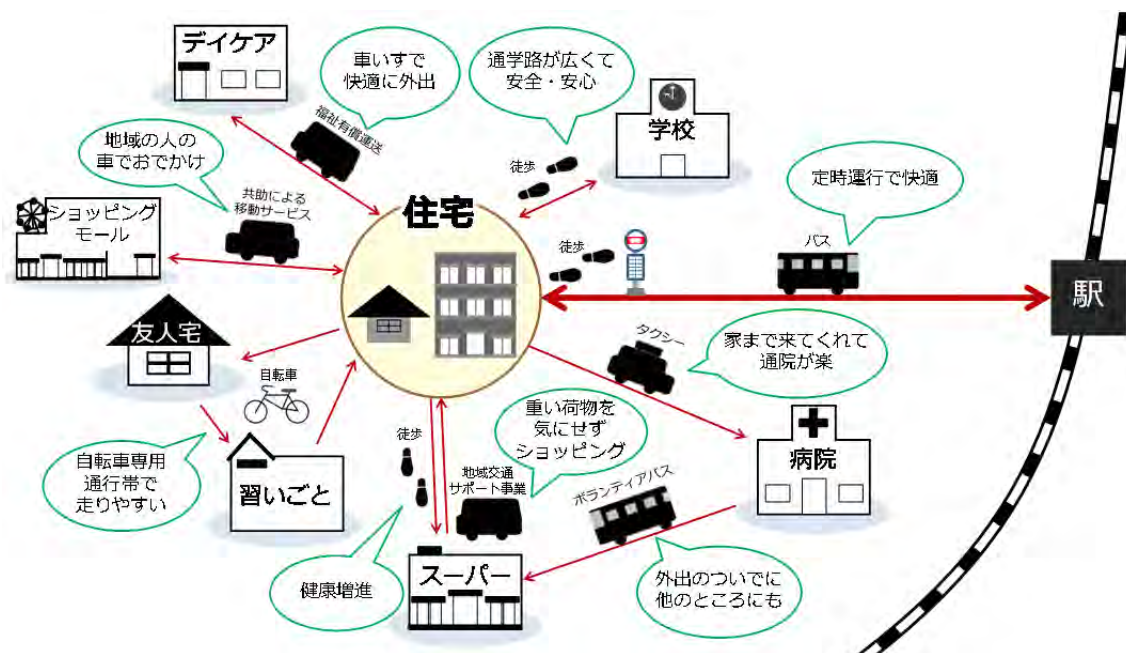
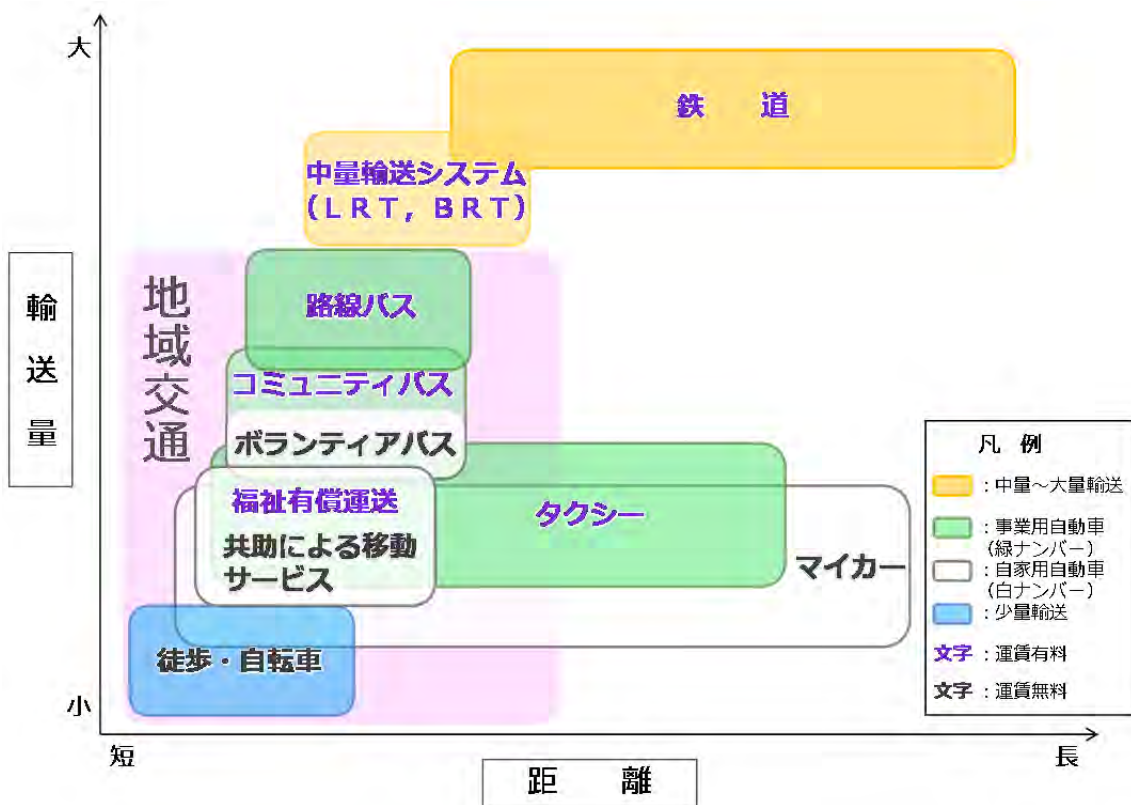


図 5-1 地域交通のイメージ図

資料) 横浜市都市整備局資料



※上図はあくまで概念を示すものであり、横浜市の施策体系を示すものではありません。

図 5-2 交通手段の役割概念図

資料) 横浜市都市整備局資料

- ※地域交通 : 本計画では、市民生活における買い物や通勤・通学、通院等の日常生活圏を移動するための交通とし、概ね自宅から駅や自宅周辺エリアを移動する交通とする。
- 中量輸送システム : 鉄道とバス間の交通需要量に対応した交通システム (LRT・BRT 等)
- コミュニティバス : 明確な定義はないが、行政が直接運行主体となることや、交通事業者に運行を委託して赤字の補てんを行うなど、行政が主体的に運行計画等を立案・関与しているバス路線を、一般に「コミュニティバス」と呼ぶことが多い。ただし、便宜上、小型バスやワゴン型車両で運行されるバスを呼称することがある。
- ボランティアバス : 地域の共助による移動手段としてボランティアが主体となって無償運行するバス
- 福祉有償運送 : NPO 法人等が他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者等の会員に対して、乗車定員 11 人未満の自家用自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの。
- 共助による移動サービス : 知人や地域住民同士による自家用車を用いた移動サービスや商業施設・病院等の送迎バス等を利用した移動サービス。

＜施策の方向1-1 路線バスの維持・充実＞

路線バスは、鉄道駅や住宅地などを結ぶ地域の基幹的な移動手段であり、市民生活に必要不可欠な交通サービスとして将来にわたり維持していく必要がありますが、長期的には、通勤・通学等による利用者の減少に伴い、バス路線によっては、減便や廃止といった事態の発生が危惧されます。

そこで、本市において、バス路線の廃止等による交通不便な地域の発生を回避し、市民の日常生活の利便性を確保するため、生活交通として必要なバス路線を維持するとともに、地域の主体的な取組による新たなバスサービス等の導入やバス路線の再編に向けた支援を進めていきます。また、郊外部において、運行本数の多い路線への連節バスの導入など、バス事業者の経営資源を効率的に配分する取組を支援し、バス路線の維持・充実を図ります。

ビッグデータ等を活用し需要を的確に把握するなど地域の移動実態の基礎データを収集・活用し、バス事業者と共有を図りながら持続可能なバス路線網の形成を目指していきます。

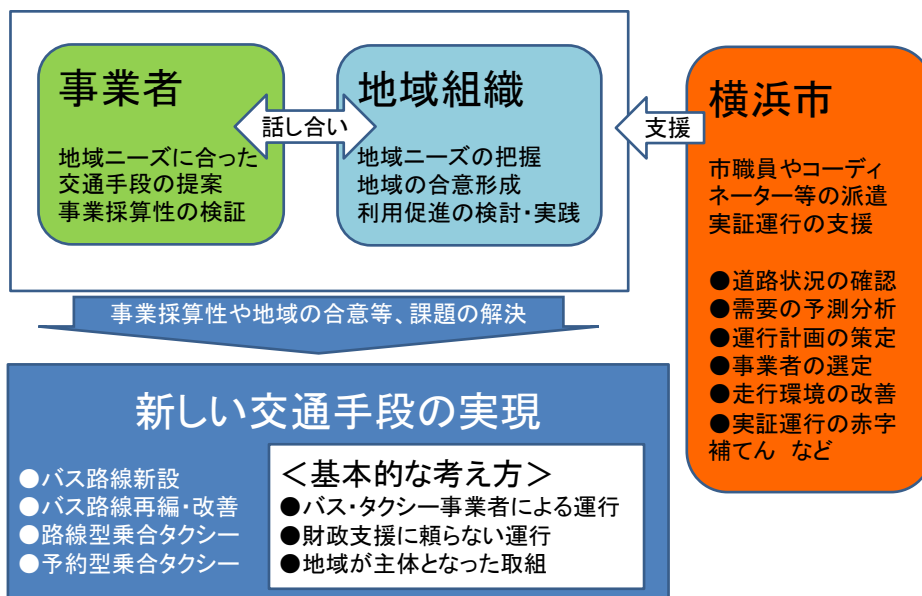


図 5-3 地域交通サポート事業の仕組み

資料) 横浜市道路局資料



図 5-4 こすずめ号 (地域交通サポート事業)

資料) 横浜市道路局資料

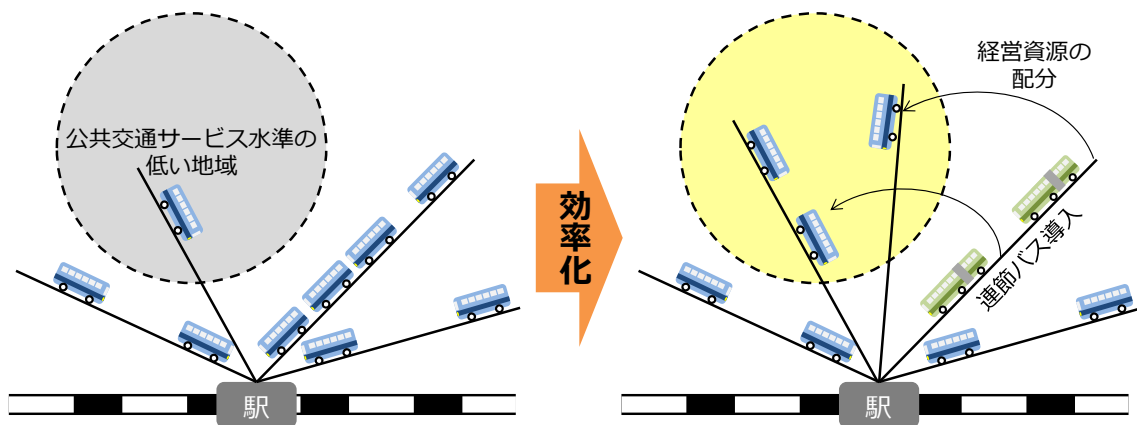


図 5-5 連節バス導入による経営資源の効率化のイメージ図

資料) 横浜市都市整備局資料

＜施策の方向1-2 タクシーサービスの活性化＞

タクシーは、ドア・ツー・ドアの移動や24時間対応が可能な公共交通機関であり、利用者の目的に応じたきめ細かいサービスを提供できます。一方、鉄道やバスと比較して運賃が高いことや、目的地に到着するまで運賃が確定しないこと、利用したい時に必ずしも利用できるとは限らないことなど、タクシーサービスが抱える様々な課題も存在しています。

このような課題を解決しタクシーの特性を活かしたサービス向上を図るため、タクシー協会等と連携して、ICTを活用した配車サービスの導入を促進し、利用したい時にタクシーを利用できるサービスの実現を目指していきます。

また、ネット決済や電子マネーの導入による支払いの簡便化、多言語タブレットによる訪日外国人旅行者への対応など利用者の利便性向上に繋がるタクシー事業者の取組を促進していきます。

さらに、不特定多数を同時に運送する乗合タクシーの導入、渋滞や回り道の有無に関わらず目的地だけで運賃を決定する事前確定運賃など、タクシー協会等においてタクシーの活性化に向けて議論が進められている施策の実現に向け、積極的に支援を行います。

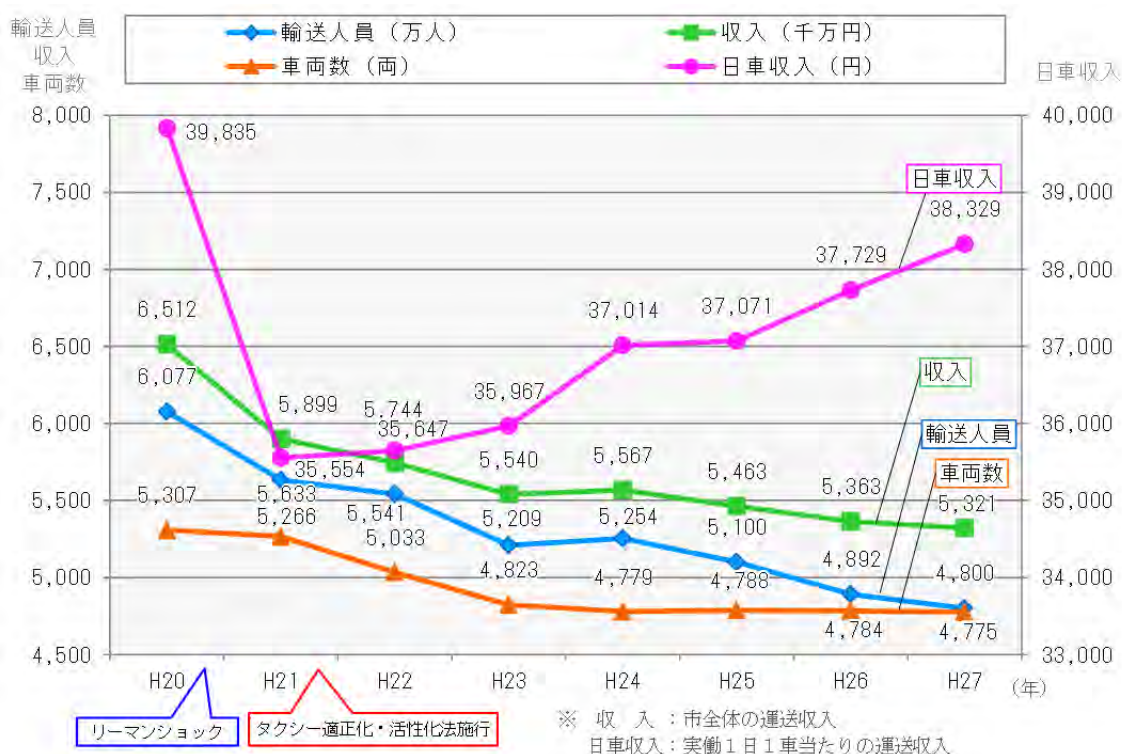


図 5-6 横浜市内タクシーの輸送人員・収入・車両数・日車収入

資料) (一社) 神奈川県タクシー協会横浜支部資料 横浜市輸送実績 (H20~H27) より横浜市作成

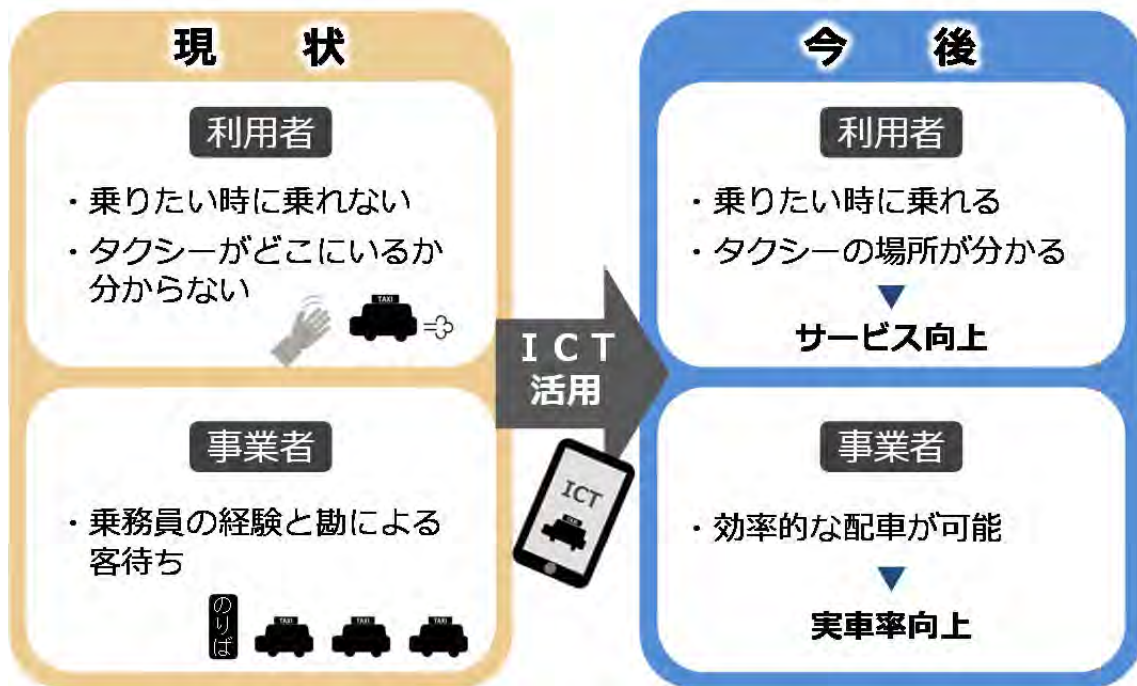


図 5-7 タクシーの ICT 活用のイメージ図

資料) (一社) 神奈川県タクシー協会横浜支部資料より横浜市作成

＜施策の方向1-3 多様な主体による新たな交通サービス実現＞

超高齢社会の到来などの社会情勢の変化に伴い、年齢や住む場所に関わらず市民が日常生活を営むための移動手段として、これまでの公共交通を前提とした移動だけでなく、公共交通では賄いきれない移動サービスが求められてきています。こうした移動サービスの中には、サービスの提供主体の確保や白ナンバーによる運送の法的な問題など様々な課題が存在し、十分な体制が整っていません。

そこで、増加傾向にある高齢者や障害者など移動に制約のある方々が生活に必要な移動を確保できるよう、NPO等が運行主体となる福祉有償運送や、社会福祉法人の社会貢献活動による移動支援や介護保険制度を活用した移動サービスなど、福祉政策と交通政策との連携を強化しながら、既存サービスの活性化や新たな交通サービスの実現に向けた支援を進めていきます。

また、公共交通によるサービスが行き届かない地域等を対象に、社会実験を通じてボランティアによる乗合交通サービスや商業施設・病院等の送迎バスを利用した民間による移動サービスの展開についても検討を進めていきます。

さらに、自動運転技術など国や民間が連携して進めている自動車の技術開発の動向や、関連する法令をはじめとする社会的な仕組みの整備状況などを十分に踏まえながら、実証実験に積極的に協力するとともに、技術革新を通じた新たな交通サービスの導入可能性について検討していきます。

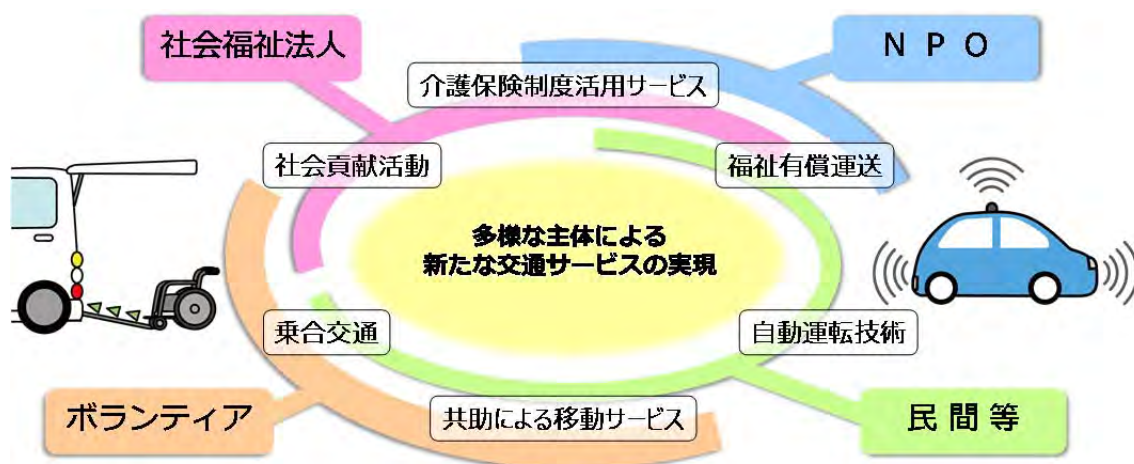


図 5-8 多様な主体による新たな交通サービスのイメージ図

資料) 横浜市都市整備局資料

基本方針 1 市民生活の質向上につながる交通政策

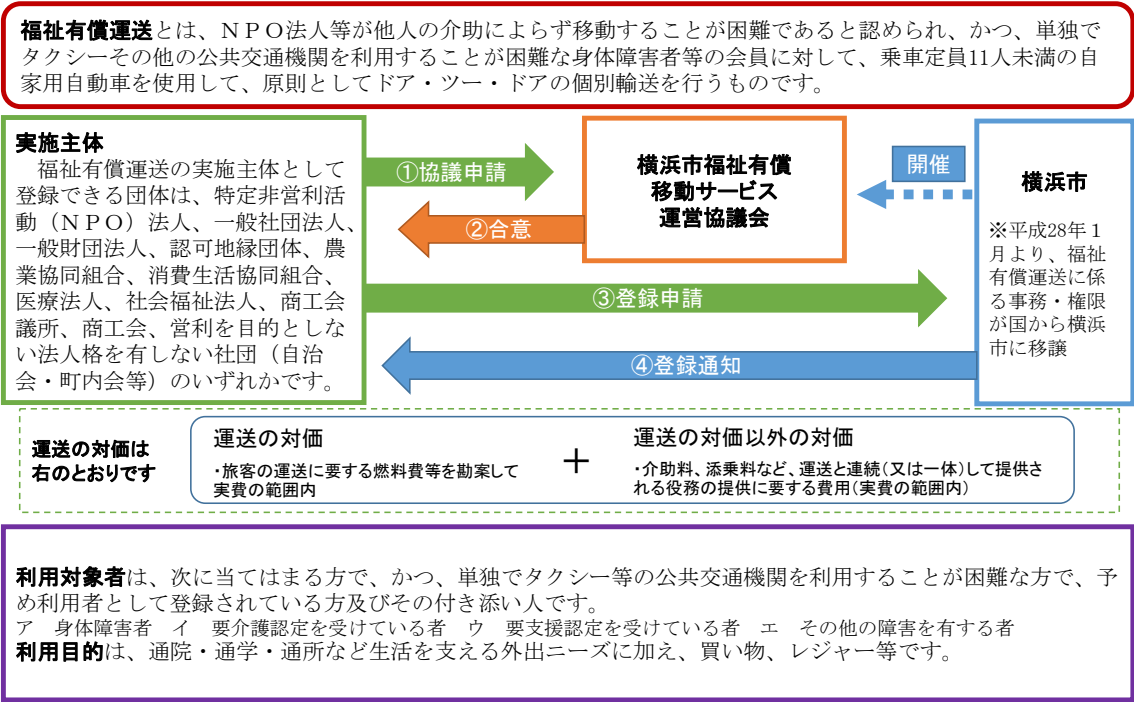
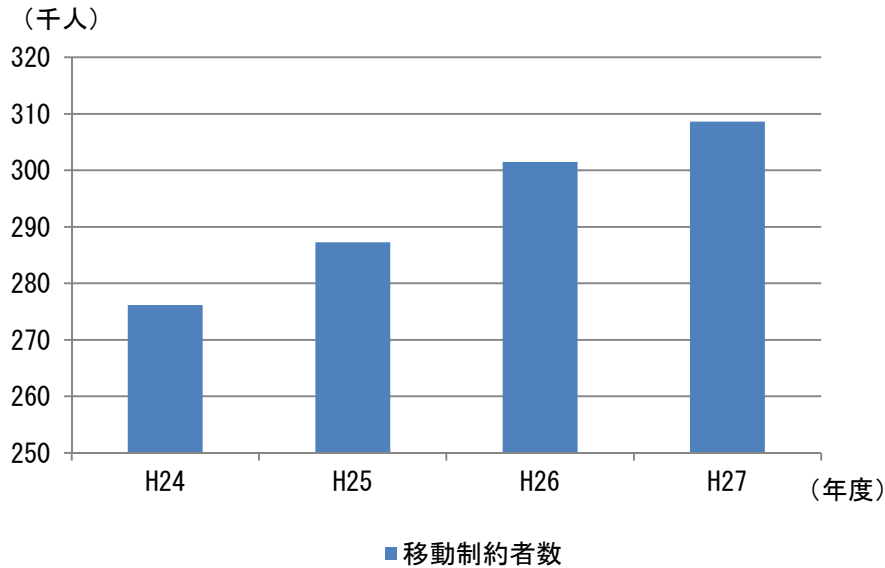


図 5-9 福祉有償運送の登録手続きと特性

資料) 横浜市健康福祉局資料より横浜市作成



※移動制約者：要支援・要介護認定者、身体障害者手帳交付者数、知的障害児者把握数の計

図 5-10 横浜市の移動制約者数

資料) 神奈川県保健福祉局資料より横浜市作成

基本方針 1 市民生活の質向上につながる交通政策

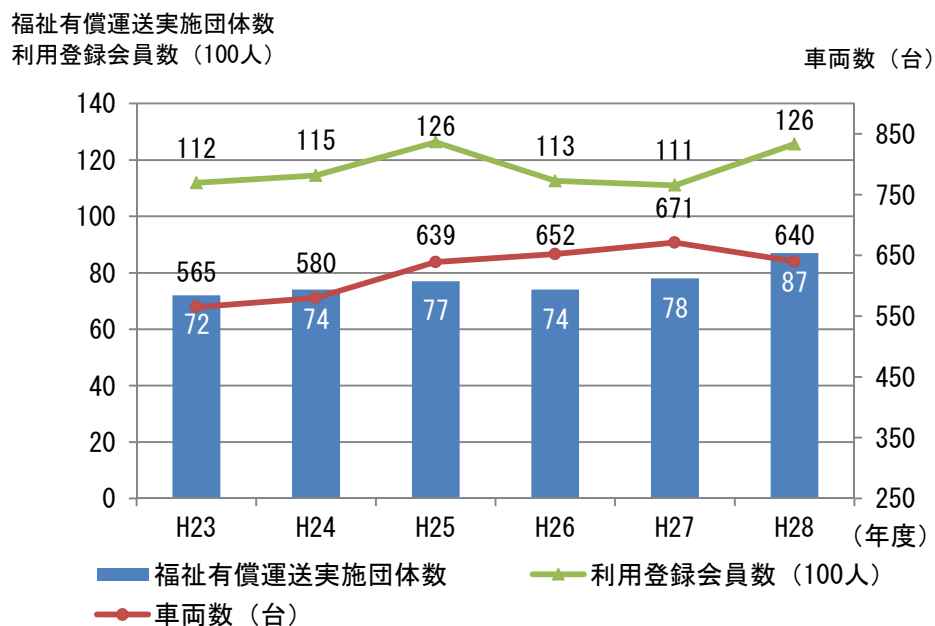


図 5-1-1 横浜市の福祉有償運送実施 NPO 等団体数と車両数、利用者数の推移

資料) 横浜市健康福祉局資料より横浜市作成

＜施策の方向1-4 歩行者空間・自転車の利用環境の整備＞

徒歩は、あらゆる移動の基本ですが、現状では歩道がない道路や歩道が狭い道路が多く、必ずしも安全・安心に歩ける環境とはなっていません。そのため、駅周辺や通学路を中心に、歩道の設置や拡幅などにより、安全で誰もが安心して歩行できる空間を形成します。また、健康増進や外出意欲の向上につながる歩行空間を整備することにより、楽しみながら健康づくりに取り組める環境を創出します。

自転車は、環境への負荷が少なく、健康増進にもつながる身近で便利な交通手段であり、自転車が安全、安心な乗り物として他の交通手段と街の中でバランスよく共存することが求められています。そのため、主に鉄道駅周辺など自転車利用や事故の多い地域において、自転車を安全、快適に利用でき、歩行者などの安全が確保できるよう、既存の道路空間における自転車通行空間の整備を進めます。また、自転車利用の多い施設等に駐輪環境の整備を促す仕組みの導入を図ります。



図 5-1 2 健康みちづくり整備のイメージ図

資料) 横浜市道路局資料

基本方針 1 市民生活の質向上につながる交通政策



図 5-13 歩道の設置

資料) 横浜市道路局資料



図 5-14 自転車通行帯の整備 (泉区)

資料) 横浜市道路局資料

「政策目標1 誰もが移動しやすい地域交通の実現」に向けた
主な施策・事業

- ・生活交通バス路線維持制度
- ・地域交通サポート事業の推進
- ・ICT技術を活用したタクシー配車の効率化
- ・ネット決済や電子マネーの導入によるタクシー運賃支払の簡便化
- ・多言語タブレット導入による訪日外国人旅行者へのタクシーサービス向上
- ・福祉ニーズと連携した移動サービスの提供
- ・安全・安心な歩行空間の整備
- ・無電柱化の推進
- ・健康みちづくり推進事業の推進
- ・安全で快適な自転車走行空間の整備
- ・自転車駐車場の附置義務制度の導入

「政策目標1 誰もが移動しやすい地域交通の実現」に向け
今後実施を検討する主な施策・事業

- ・郊外部における連節バスの導入による路線網の維持、充実
- ・ビッグデータ等を活用した移動需要の把握と活用によるバス路線再編
- ・ICT技術を活用した需要に応じた効率的なバス・タクシー運行の実証実験
- ・乗合タクシーの導入
- ・タクシーの事前確定運賃
- ・タクシーのダイナミックプライシング
- ・技術革新を通じた新たな交通サービス導入（自動運転技術など）
- ・自動運転車によるタクシーサービス

政策目標2 バリアフリーの一層の推進

【関連局】健康福祉局、建築局、都市整備局、道路局

今後更なる高齢化が見込まれる中で、高齢者の自立と参画による、健康で活力ある社会の実現とともに、障害の有無にかかわらず自由に移動や活動ができる環境の整備が重要です。

このため、高齢者、障害者等が自立した日常生活や社会生活を営むための交通手段が必要不可欠であり、交通分野でのバリアを取り除き、誰もが円滑に移動できる交通環境を整備することが求められています。

そこで、交通分野の移動の円滑化につながる道路の整備や施設の整備・改良、バリアフリー車両の導入を一層推進するとともに、市民や事業者の高齢者、障害者等に対する理解や協力が広がるよう、心のバリアフリーの普及や啓発など、ハード・ソフト両面の取組を進めていきます。



図 5-15 福祉のまちづくり

資料) 横浜市健康福祉局資料

＜施策の方向2-1 バリアフリー化に向けた施設の整備、車両の導入＞

超高齢社会の到来に伴い、高齢者や障害者も含めて、誰もが自らの意思で自由に移動でき、快適に暮らせるまちづくりがますます求められています。

そこで、駅及び駅周辺の一体的なバリアフリー化を進めるため、エレベーター設置などにより、駅の入出口からホームに至る経路の段差解消や、多機能トイレなどの整備、わかりやすい情報提供などを事業者と協力して推進します。駅周辺道路では、視覚障害者誘導用ブロック設置や歩道のセミフラット化、道路勾配の適正化などを進めていきます。

また、路線バスの乗降口における物理的な段差を解消したノンステップバスや、車いすのまま乗降可能なユニバーサルデザインタクシーの普及促進のため、交通事業者による車両導入を支援します。



図 5-16 バリアフリー車両（ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシー）

資料）（上）横浜市交通局資料、（下）（一社）神奈川県タクシー協会資料

基本方針 1 市民生活の質向上につながる交通政策

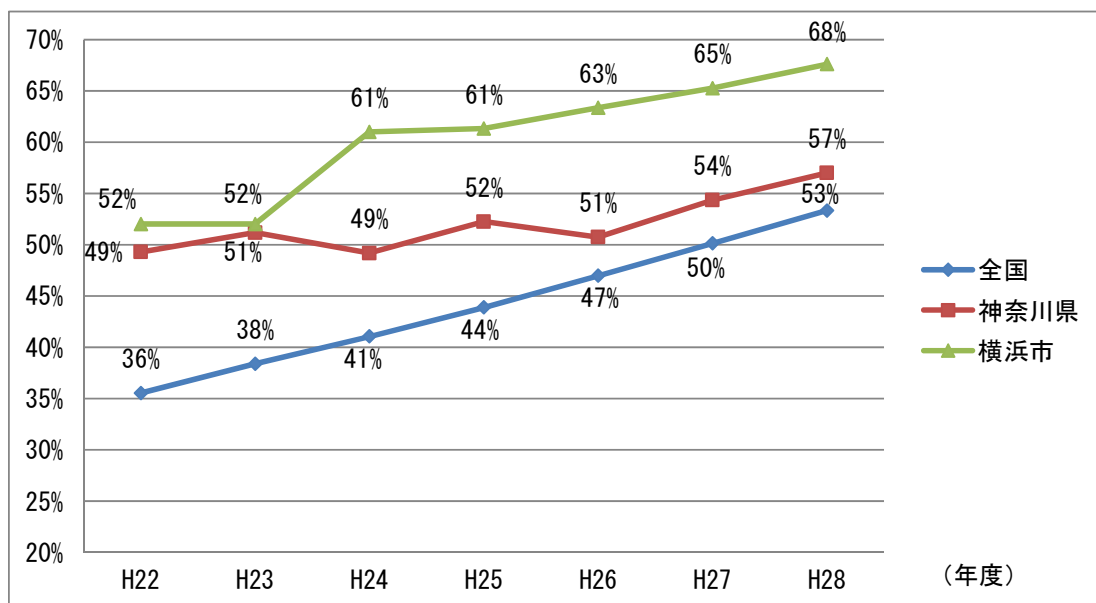
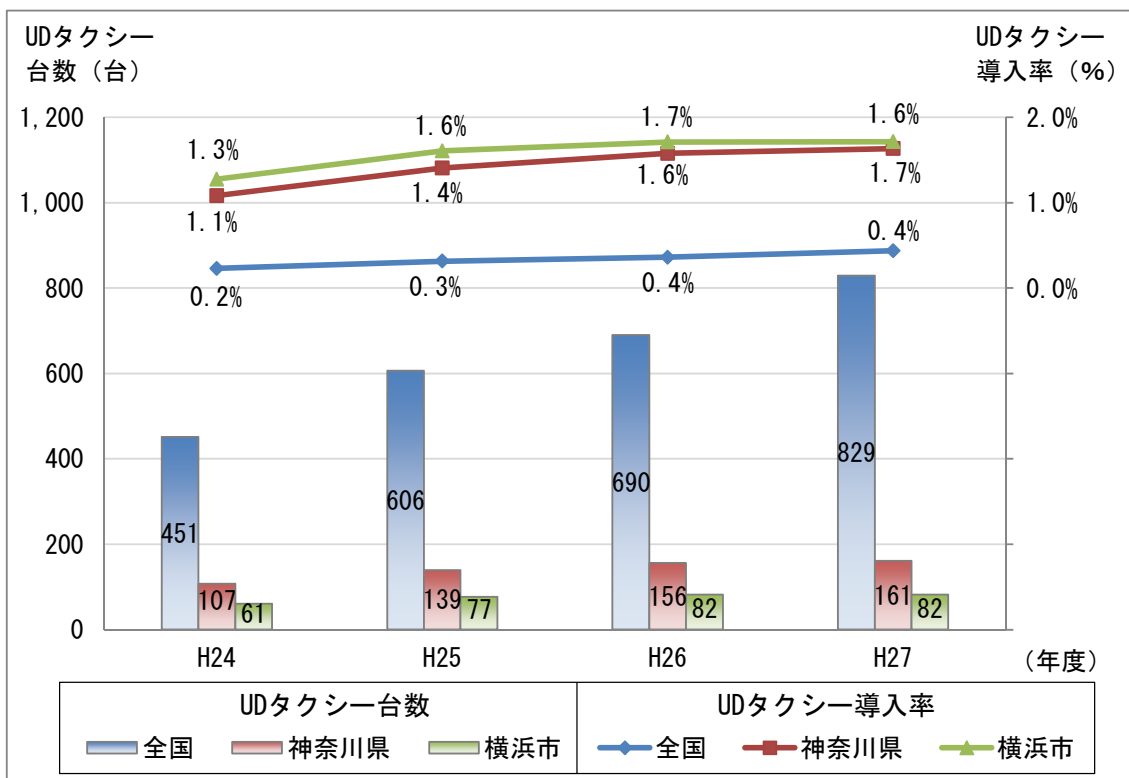


図 5-17 横浜市内バス事業者のノンステップバスの導入率の推移

資料) 横浜市統計ポータル、国土交通省資料より横浜市作成



※車両台数は、全国のは、全国ハイヤー・タクシー連合会に所属するタクシーのみ。
神奈川県・横浜市のは、神奈川県タクシー協会に所属するタクシーのみ。

図 5-18 横浜市内のユニバーサルデザインタクシー導入率・導入台数の推移

資料) (一社) 神奈川県タクシー協会資料より横浜市作成

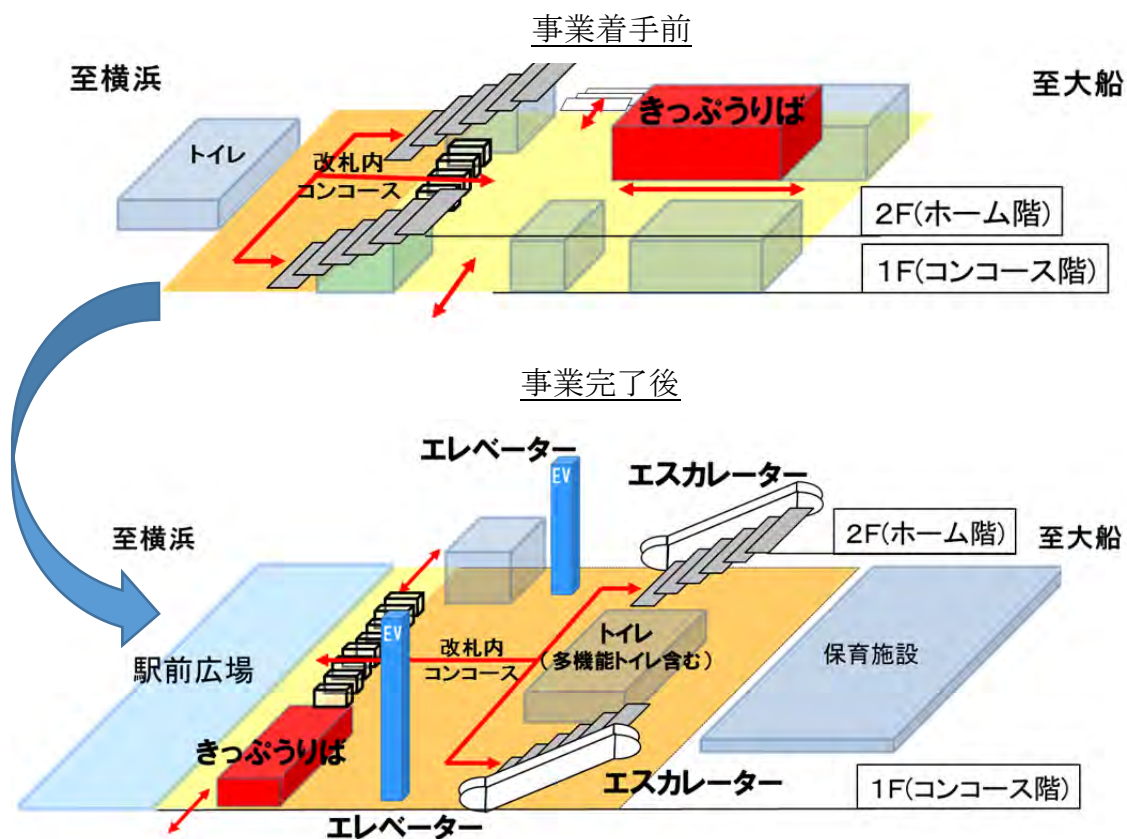


図 5-19 駅のバリアフリー施設 (JR 関内駅)

資料) 横浜市都市整備局資料

＜施策の方向2-2 心のバリアフリーの普及・啓発支援＞

高齢者、障害者、妊産婦等が安心して日常生活や社会生活が出来るようになるためには、施設整備（ハード面）だけではなく、こうした方々の困難を自らの問題として認識し、心のバリアを取り除き、その社会参加に積極的に協力する心のバリアフリーが重要です。

このため、市民や利用者へ交通バリアフリー教室による擬似体験、介助体験、バリアフリー化された乗り物の乗車体験等の場を提供していきます。またパンフレットの配布などの啓発活動を通じて市民に広く普及していきます。さらに駅員や乗務員をはじめ、利用者同士による声掛けサポート運動を広め、心のバリアフリーを普及していきます。



図 5-20 交通バリアフリー教室の様子

資料) 横浜市都市整備局資料



図 5-21 こころのバリアフリー啓発活動

資料) (左) 各鉄道関連社局資料、(右) 国土交通省関東運輸局資料

「政策目標2 バリアフリーの一層の推進」に向けた
主な施策・事業

- ・新規バリアフリー基本構想の策定
- ・道路のバリアフリー化
- ・駅のバリアフリー化
- ・バス乗り場の改善
- ・タクシー乗り場の改善
- ・車いす使用者用駐車スペースの普及促進
- ・ノンステップバスの導入支援
- ・ユニバーサルデザインタクシー、福祉車両タクシーの導入支援
- ・交通バリアフリー教室の実施
- ・バリアフリーの啓発活動

政策目標 3 マイカー交通から公共交通等への転換促進

【関連局】都市整備局、道路局、(温暖化対策統括本部)

過度にマイカーに依存する生活は、自動車からの排出ガスによる環境負荷や交通渋滞による経済的な損失、健康面への悪影響等、社会にも個人にも負の影響を及ぼすことにつながる可能性があります。

このため、過度にマイカーに依存するライフスタイルを改め、徒歩・自転車・公共交通による移動を促進することにより、環境負荷の軽減や健康増進、持続可能な公共交通サービスを実現する必要があります。

そこで、公共交通や自転車を利用しやすい環境の整備や、市民への啓発活動を積極的に展開するなどハード・ソフト両面から取組を進めることで、マイカーに頼らなくても、移動しやすいまちづくりを推進します。

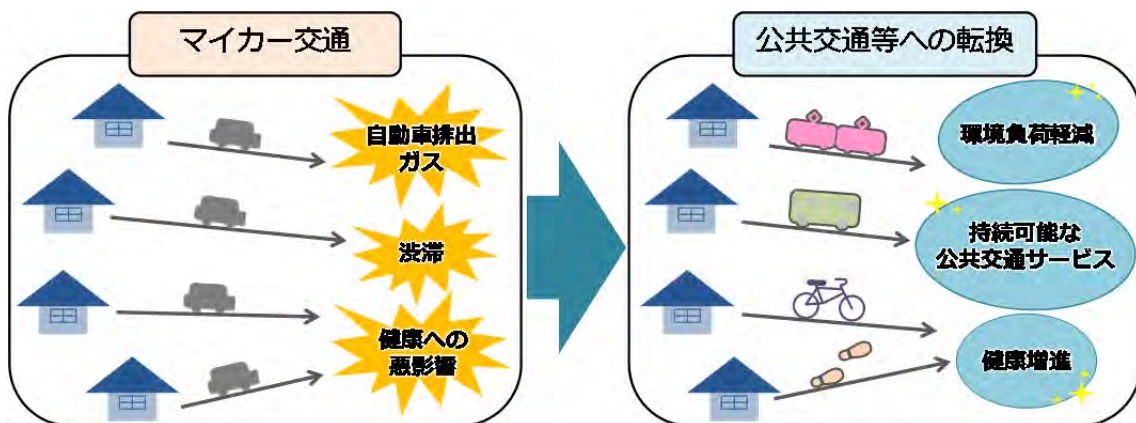


図 5-22 マイカー交通から公共交通への転換イメージ図

資料) 横浜市都市整備局資料

＜施策の方向3-1 公共交通や自転車の利用促進につながる環境整備＞

マイカー交通から公共交通への転換を進めていくためには、必ずしも利用しやすい環境となっていない公共交通の利用環境を改善し魅力を高めていく必要があります、様々な交通機関をシームレスに繋げていくことが重要です。

このため、駅前広場など様々な公共交通機関の乗降機能が集積する場所において、鉄道とバス・タクシーとの乗換の円滑化につながる空間の形成を図るとともに、バスやタクシーの待合環境の改善を事業者とともに促進していきます。

また、鉄道とバスとの乗換情報や、リアルタイムなバス運行状況、タクシーの位置情報などに関する適切な情報提供の支援などを行うとともに、連節バスを活用した「高度化バスシステム」や特定エリアにおける乗降自由の乗車券の導入、乗務員による料金精算を省略し乗降時間の短縮を図る信用乗車などについて検討を行います。

さらに、自転車の利用環境の整備に向けて、利用者が安心して停めることができる駐輪環境の整備を促進する仕組みの導入を図るとともに、自転車が安全・安心、快適に走行できる自転車通行空間の整備に取り組みます。

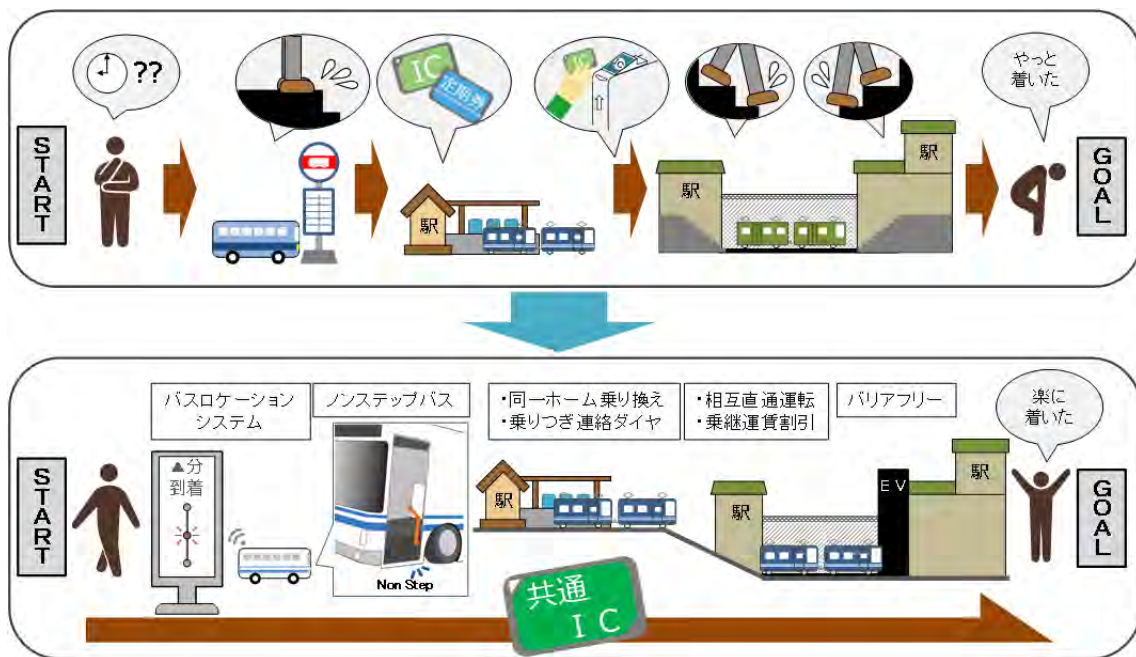


図 5-23 公共交通の利用促進につながる環境整備

資料) 横浜市都市整備局資料

＜施策の方向3-2 マイカーから公共交通等への転換を促す啓発活動＞

過度なマイカー交通を抑制し、公共交通や自転車の利用を促進するためには、交通行動に関する意識やライフスタイルそのものを変えることについて、市民一人ひとりに考えていただく必要があります。

このため、学校での出前授業や、啓発グッズの作成・配布などにより、環境や健康への影響や利用者の減少によるバス路線の廃止・減便など、過度の自動車利用が引き起こす様々な問題を具体的に示すとともに、バスマップなど公共交通に関する情報を積極的に提供し、徒歩・自転車・公共交通利用への自発的な交通行動の転換を促すモビリティマネジメントを進めていきます。

また、公共交通や自転車の利用促進に繋がるイベントの開催やWebサイトの運営など市民団体が主体的に行う取組を支援していきます。



図 5-24 小学校出前授業の様子

資料) 横浜市都市整備局資料



図 5-25 啓発グッズ（エリア別バスマップ）

資料) 横浜市都市整備局資料

「政策目標3 マイカー交通から公共交通等への転換促進」に向けた
主な施策・事業

- ・バス乗り場の改善
- ・タクシー乗り場の改善
- ・交通結節点での乗換案内情報の充実
- ・バスロケーションシステムの導入支援
- ・バス優先レーン・PTPS などバスの速達性向上につながる環境整備
- ・ICT 技術を活用したタクシー配車の効率化
- ・連節バスを活用した「高度化バスシステム」の導入
- ・学校モビリティマネジメント（出前授業）の実施
- ・交通事業者と連携したモビリティマネジメントの実施
- ・モビリティマネジメントイベント開催
- ・モビリティマネジメント啓発グッズ作成・配布
- ・エリア別のバスマップ配布
- ・市民団体や交通事業者のイベント支援
- ・Web サイトの運営など市民団体が主体的に行う取組の支援
- ・安全で快適な自転車通行空間の整備
- ・自転車駐車場の附置義務制度の導入

「政策目標3 マイカー交通から公共交通等への転換促進」に向け
今後実施を検討する主な施策・事業

- ・路線バスの速達性・利便性向上を目的とした信用乗車方式の導入
- ・IC カードを活用した特定エリアにおける共通乗車券

基本方針2 都市の成長を支え魅力を高める交通政策

政策目標4 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの形成

【関連局】都市整備局、道路局

市民生活や企業の活動において、時間価値が増大した今日では、人やモノの移動に関する速達性や定時性の更なる向上は、日常生活や経済活動を支えるために極めて重要な要素です。

このため、市内の自動車交通渋滞の解消が重要であり、抜本的な対策である道路ネットワークの充実が求められています。また、通勤や通学のための主要な交通機関である鉄道は、輸送力が高く、速達性・定時性・環境性の側面から質の高い公共交通であり、引き続き鉄道ネットワークの形成や交通結節点の改善が求められています。

そこで、道路の特性や役割を踏まえた道路ネットワークの充実やボトルネックの解消につながる道路改良により、道路交通の円滑化を図るとともに、まちづくりと一体となった鉄道ネットワークの形成、交通結節点のシームレス化により、鉄道と他の公共交通機関との乗り換えの円滑化を図ります。

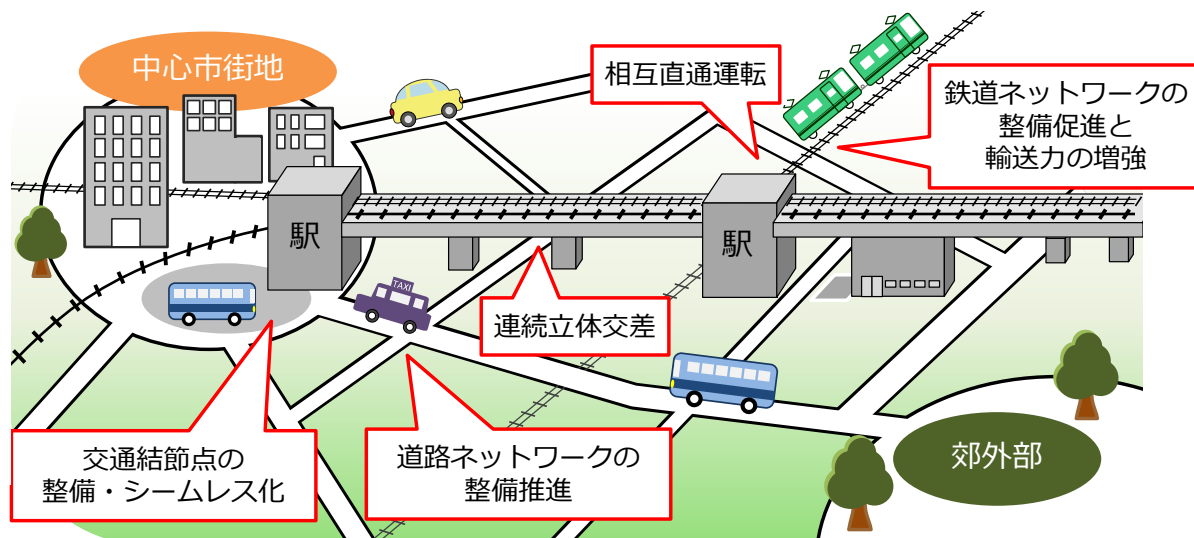


図 5-26 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワーク

資料) 横浜市都市整備局資料

＜施策の方向4-1 市内の道路ネットワークの整備推進＞

道路交通の円滑化につながる道路ネットワークの充実に向け、真に必要な路線や箇所を選択し、早期に事業効果が発揮できるよう集中的に事業を進めるとともに、都市計画で定め未着手となっている路線については、社会情勢等の変化を見据えて、優先順位を付けた計画的な整備を進めます。

また、米軍施設跡地など今後大規模な土地利用転換が進められる地域への道路・交通アクセスについて、土地利用計画等と整合を図りながら計画的な整備を進めていきます。

日常生活圏で発生する局所的な渋滞対策として、右折レーンやバスベイを設置するとともに、踏切が原因となる渋滞対策として、相模鉄道本線（鶴ヶ峰駅付近）の鉄道と道路の連続立体交差化を進めていきます。

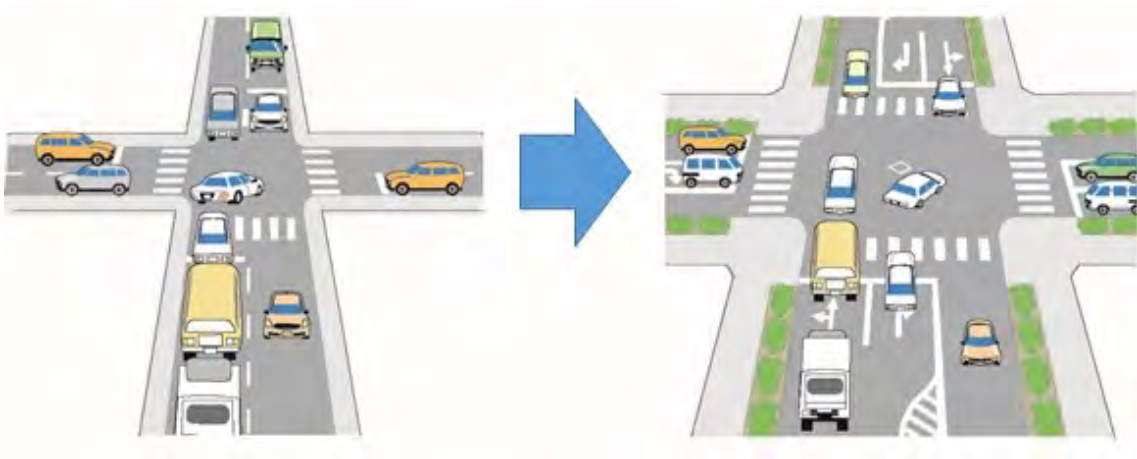


図 5-27 交差点改良のイメージ図

資料) 横浜市道路局資料



図 5-28 道路の拡幅整備（旭区）

資料) 横浜市道路局資料



図 5-29 鉄道の連続立体交差事業完成イメージ図（相道線（星川～天王町駅））

資料) 横浜市道路局資料

＜施策の方向4-2 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強＞

東京都心方面や新幹線へのアクセスを強化するため神奈川東部方面線の整備を進めるとともに、高速鉄道3号線の延伸、横浜環状鉄道、東海道貨物支線の貨客併用化などについて国の交通政策審議会答申を踏まえつつ事業化を検討します。検討にあたっては、土地利用の状況や事業採算性などを考慮して、優先順位を明確にしながらいを進めていきます。

既存の鉄道路線のうち利用者が多く混雑率の高い路線については、ピーク時間帯における運行本数の多頻度化や、優等列車の増加など、輸送力増強に向けた取組を鉄道事業者へ働きかけるとともに、時差通勤の啓発などのソフト面の取組についても必要に応じて検討していきます。



図 5-30 神奈川東部方面線事業路線図

資料) 横浜市都市整備局資料

＜施策の方向4-3 交通結節点の整備・シームレス化＞

基幹的な輸送を担う鉄道と、鉄道駅から目的地への主な交通手段であるバスやタクシーとの交通結節点である駅の機能強化を図るために、利用者の視点に立った乗換案内情報の提供や駅前広場の整備・合理的運用など、関係者と連携してシームレスな移動ができる環境を整備していきます。

また、交通結節点としての機能だけでなく、駅がコンパクトなまちづくりの拠点となるように、公的な役割を担う機能を整備するなど地域の活性化につながる取組を進めます。

横浜駅は6社局の鉄道事業者が乗り入れ、一日に約200万人の乗降客が利用する国内有数のターミナル駅であるため、横浜の玄関口にふさわしい乗換利便性や歩行者動線の確保、ユニバーサルデザインの推進を図ります。

また、東海道新幹線の停車駅である新横浜駅は、神奈川東部方面線の完成後に5社局が乗り入れる広域的なネットワークの拠点となるため、新幹線と在来線とのシームレスな乗換が可能となるようサイン誘導などの対応を鉄道事業者と連携して取組を進めていきます。



図 5-3 1 鉄道とバスの乗換案内の例（横浜市営地下鉄関内駅改札前）

資料）横浜市都市整備局資料

基本方針2 都市の成長を支え魅力を高める交通政策



図 5-3 2 鉄道駅の改良（JR 関内駅）

資料) 横浜市都市整備局資料

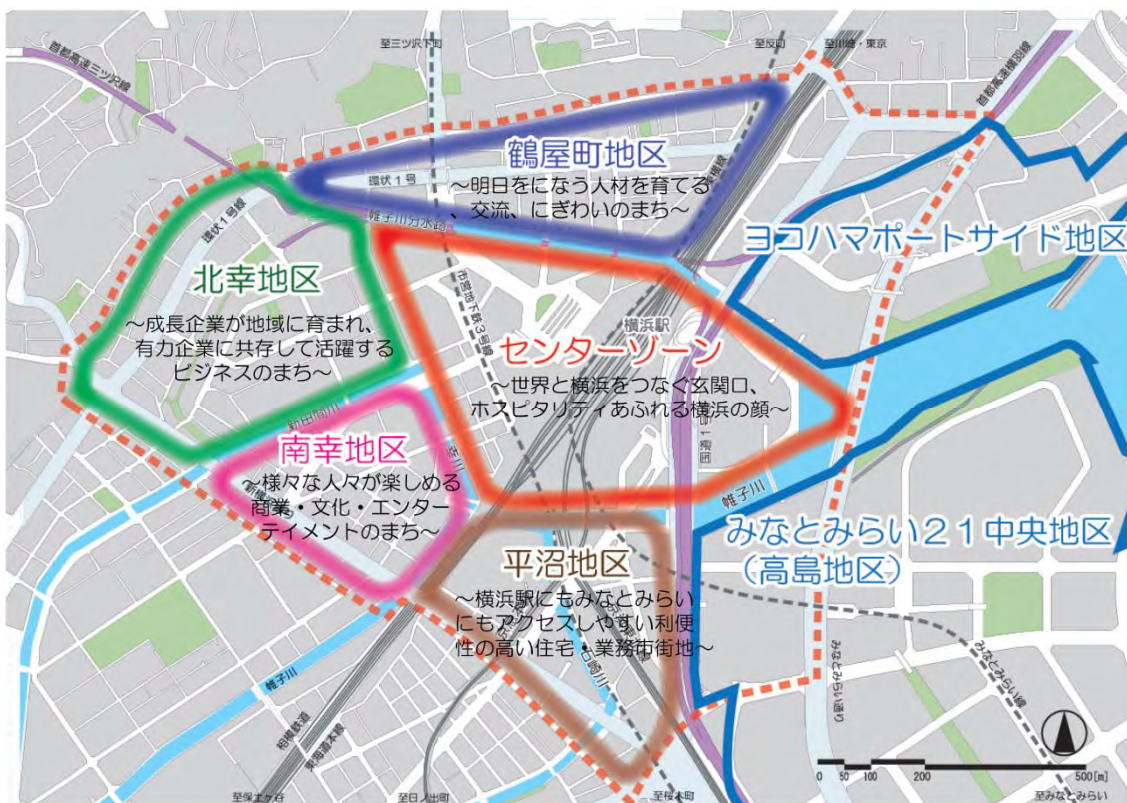


図 5-3 3 横浜の玄関口を形成する拠点整備地区（エキサイトよこはま22のエリア）

資料）横浜市都市整備局資料

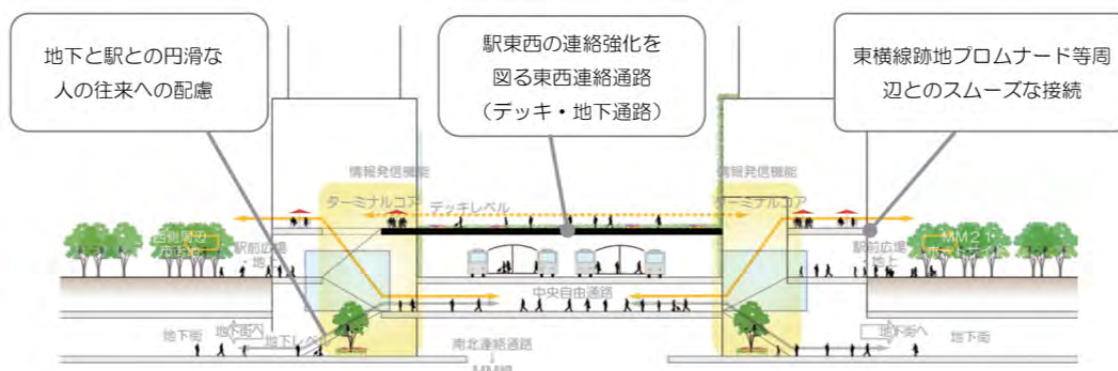


図 5-3 4 横浜駅直近における円滑なネットワークの形成イメージ

資料）横浜市都市整備局資料

「政策目標4 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの形成」に向けた
主な施策・事業

- ・都市計画道路の整備
- ・慢性的な渋滞箇所の道路拡幅
- ・ボトルネック交差点の改良
- ・右折レーン・バスベイの設置
- ・連続立体交差事業（相鉄線（星川駅～天王町駅、鶴ヶ峰駅付近））
- ・大規模な土地利用転換に伴う道路整備
- ・旧上瀬谷通信施設の土地利用計画に対応する新たな交通の整備
- ・神奈川東部方面線事業の推進
- ・高速鉄道3号線延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）事業化検討
- ・横浜環状鉄道の事業化検討
- ・東海道貨物支線の貨客併用化の検討
- ・JR 鶴見駅への中距離電車停車検討
- ・JR 鶴見線の活性化の検討
- ・バリアフリーに向けた駅改良（JR 関内駅、石川町駅、菊名駅など）
- ・駅機能強化に繋がる駅改良（JR 桜木町駅、西谷駅など）
- ・駅の混雑緩和・安全対策の検討（東戸塚駅など）
- ・エキサイトよこはま22事業の促進
- ・新横浜駅の新幹線と在来線の案内情報充実による乗り換え円滑化
- ・鉄道とバスの乗り換えに関する適切な案内情報充実
- ・大規模イベント時などの公共交通機関の臨時運行
- ・駅の自由通路、交通広場の整備

政策目標5 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

【関連局】政策局、文化観光局、都市整備局、道路局、港湾局

国内他都市との競争に加えて、世界中の都市が互いに人材や企業、資産を獲得するための都市間競争が一層高まってきています。こうした状況において、国際都市としての地位を確立してきた本市は、東京とともに首都圏全体の発展をけん引する国際競争力をさらに備えていく必要があります。

このため、人や企業に選ばれる都市となるよう、経済面だけでなく、文化や観光面での交流が可能となる戦略的な交通政策を進め、国内外との広域的な移動を円滑にする交通基盤を整備することが求められています。

そこで、横浜港や臨海部の産業拠点と背後圏を結ぶ横浜環状道路など広域的な幹線道路網の整備や、臨海部における道路ネットワークの充実、国際クルーズ拠点機能の強化、国際空港や新幹線アクセスの向上など横浜の競争力強化に資する広域交通ネットワークを形成します。

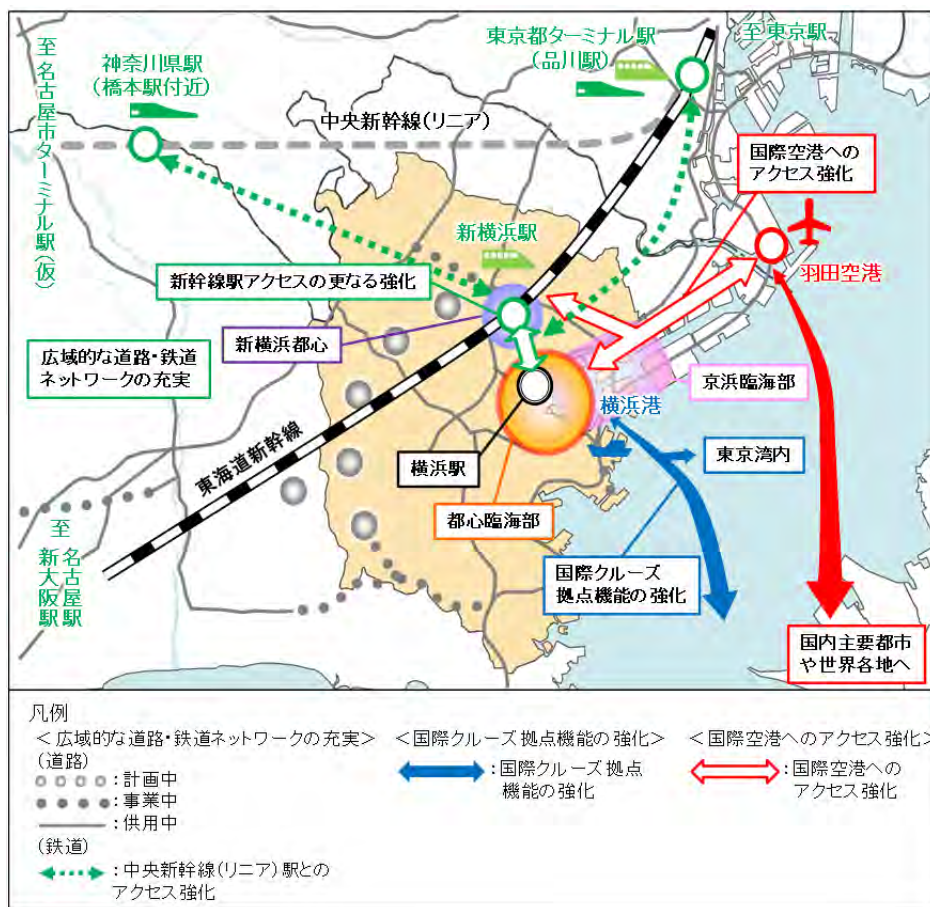


図 5-35 広域交通ネットワーク図

資料) 横浜市都市整備局資料

＜施策の方向5-1 広域的な道路・鉄道ネットワークの充実＞

横浜港は、国際コンテナ戦略港湾に指定されるなど我が国を代表する物流の拠点であり、また京浜臨海部は製造業や物流業が数多く立地する産業拠点です。これら臨海部に発生・集中するモノの流れを円滑にするため、横浜の臨海部と国土軸である東名高速道路とのアクセス強化や、首都圏全体への連絡強化を図る横浜環状北西線・南線や横浜湘南道路の整備を推進するとともに、臨港幹線道路など道路ネットワークを整備していきます。

また、建設中の中央新幹線が全線開業すると、三大都市圏が約1時間で結ばれ、新たな国土軸が形成され、人の流れや企業立地に大きな影響があると考えられます。

そのため、将来的な利用者の需要を見極めながら、品川方面への利便性向上など市内からの中央新幹線へのアクセスの充実を検討するとともに、将来にわたり横浜の発展に寄与する東海道新幹線について、市民にとって利便性の高いものとなるよう鉄道事業者へ働きかけていきます。



図 5-3 6 横浜環状北西線（港北JCT・IC付近の模型）

資料) 横浜市道路局資料

＜施策の方向5-2 国際クルーズ拠点機能の強化＞

クルーズ客船の発着は、多くの旅客が寄港地を訪れ、大きな経済効果が見込めることなどから、観光や地域振興に繋がることが期待されています。

日本を代表するクルーズポートとして、より多くの客船で賑わう横浜港であり続けるため、横浜港全体での客船受入機能強化に取り組んでいきます。

また、横浜港は国から官民連携による国際旅客船の受入促進を目的とする「国際旅客船拠点形成港湾」の指定を受け、ラグジュアリーな小型客船からカジュアルな超大型客船まであらゆる客船の受入れとニーズに対応できる国際クルーズ拠点を目指していきます。

そのため、岸壁改修による受入バースの増強を行うとともに、旅客の利便性向上に繋がるサービス施設等の整備にも取り組んでいきます。

さらに、横浜港を訪れる多くの旅客や来街者のため市内主要施設へのアクセス機能の充実を図ります。

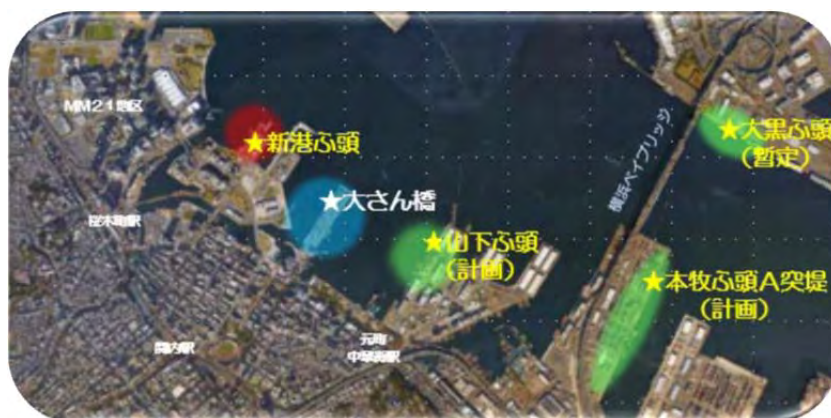


図 5-37 横浜港の客船受入計画図

資料) 横浜市港湾局資料



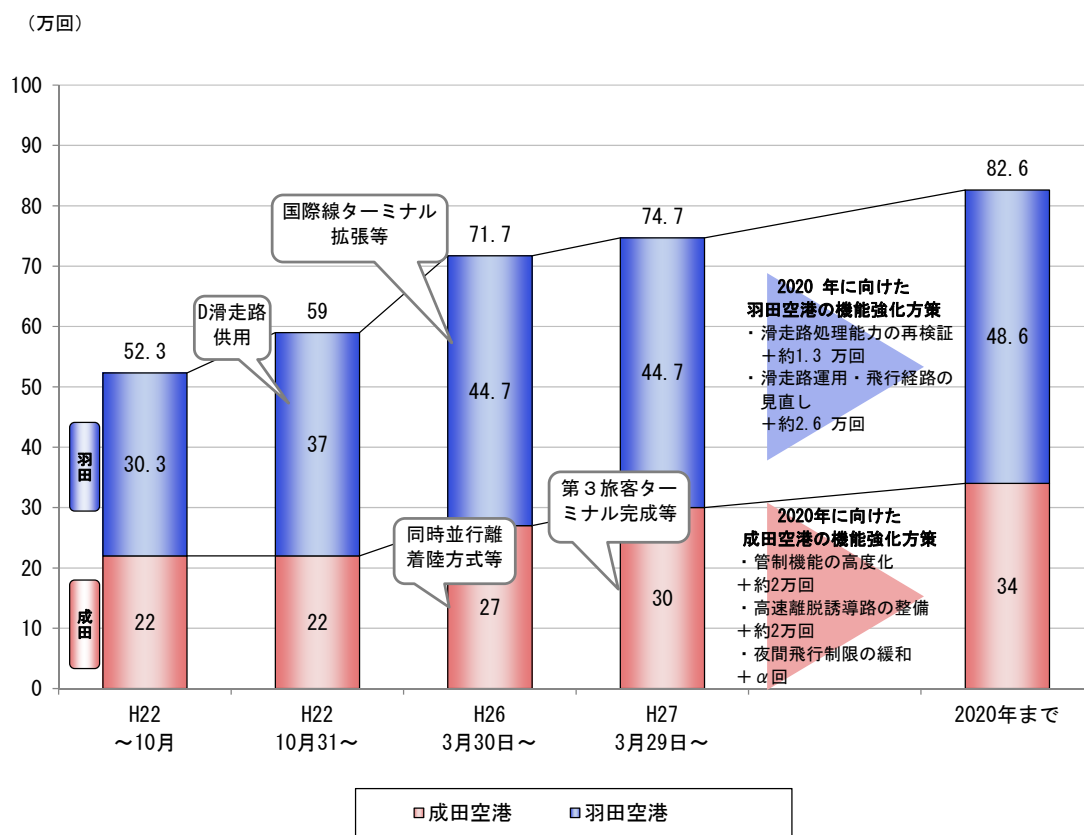
図 5-38 クルーズ船の着岸イメージパース

資料) 横浜市港湾局資料

＜施策の方向5-3 国際空港へのアクセス強化＞

観光・MICE、国際スポーツイベントや、国際的な企業の誘致を推進し、世界や国内各地へ横浜の魅力を広めるためには、国内外の交流基盤である国際空港とのアクセス利便性の向上が必要不可欠です。

国際線の発着回数増加など国際空港の機能強化に対応するため、空港と市内を結ぶ鉄道サービス向上や、深夜早朝時間帯におけるバス・タクシーのサービス向上など、関係者と連携しながら空港アクセスの拡充を図ります。



※1. いずれも年間当たりの回数である。
 ※2. 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離着陸で2回とのカウントである。

図 5-3 9 国際空港の発着枠増加の経緯と今後の見通し

資料) 国土交通省航空局資料より横浜市作成

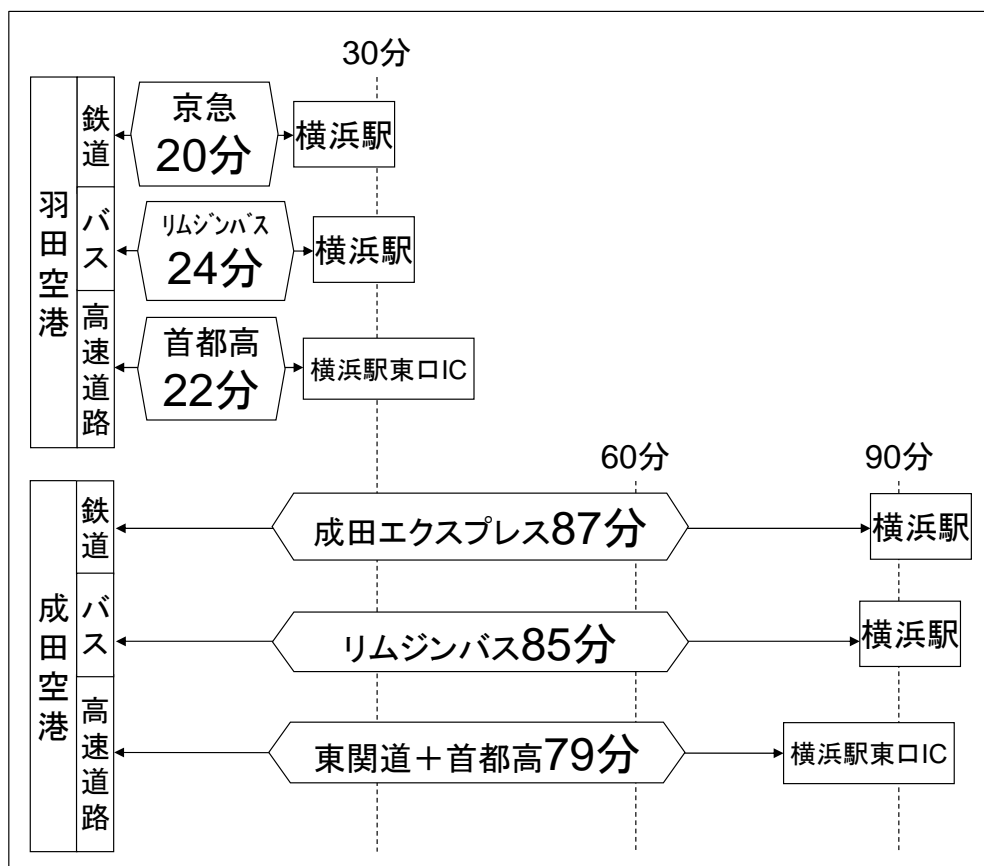


図 5-40 羽田および成田から横浜までの概ねのアクセス時間

資料) 交通事業者 HP、高速道路会社 HP 等より横浜市作成

「政策目標5 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」に向けた
主な施策・事業

- ・横浜環状北西線の整備
- ・横浜環状南線、横浜湘南道路の整備
- ・臨港幹線道路の整備
- ・官民連携による国際クルーズ拠点整備の推進
- ・外国客船の母港化
- ・クルーズ振興の牽引
- ・横浜港から市内の観光施設へのアクセス充実
- ・空港アクセスのサービス充実
- ・羽田空港の深夜・早朝時間帯でのアクセス強化

「政策目標5 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」に向け
今後実施を検討する主な施策・事業

- ・中央新幹線とのアクセスの充実
- ・観光バスの待機場の整備
- ・国際空港の機能強化に対応した公共交通機関の充実
- ・訪日外国人に対応した国際空港と市内間の移動サービスの充実

政策目標6 都心臨海部を楽しく快適に回遊できる多様な交通手段の提供

【関連局】文化観光局、環境創造局、都市整備局、道路局、港湾局

都心臨海部は、横浜開港の地であり、業務・商業・歴史・文化・観光など多様な都心機能がコンパクトに集積した横浜を代表する地域となっています。近年では、情報通信技術の飛躍的な進歩や交通利便性の向上を背景に世界中の人々が都市を選択する機会が増えています。こうした中で、横浜が将来にわたり発展していくには、世界から注目され横浜が目的地となる新しい都心を目指していく必要があります。

このため、主要駅と主要施設とを結ぶアクセス性の向上や、複数の目的地を円滑に移動できる回遊性の向上など、集客・賑わいづくりにつながる魅力あふれる都心臨海部の交通環境を創出することが重要です。

そこで、徒歩・自転車・公共交通を中心とした交通体系を充実し、地域全体の回遊性を高めるとともに、水上交通も含めて街を眺めながらの移動自体が楽しく感じられるようなまちづくり、ネットワークづくりを進めます。また、観光客も含め、来街者のさらなる増加に向けて、快適な滞在環境の創出によるホスピタリティの向上を図ります。

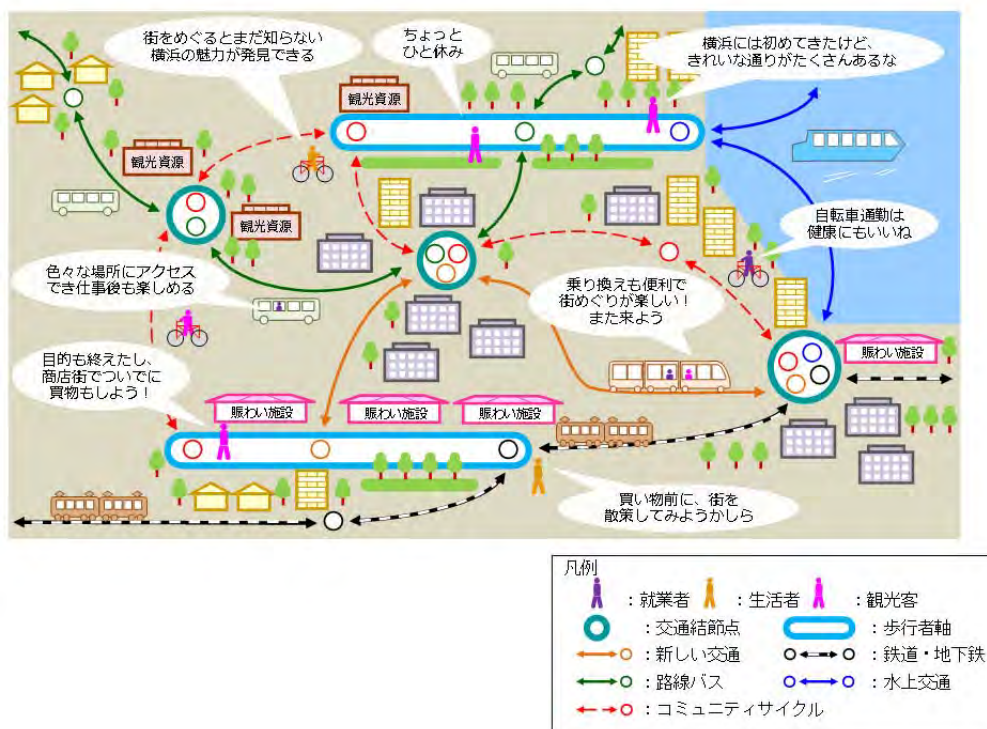


図 5-4 1 都心臨海部のイメージ図

資料) 横浜市都市整備局資料

＜施策の方向6-1 都心臨海部における回遊性向上＞

多様な都市機能がコンパクトに集積したエリアであり個性豊かな施設・境界が多数存在する都心臨海部には、ビジネス、買い物、観光、コンベンションなど様々な目的で国内外から来街者が訪れるため、移動に関するニーズも多種多様です。

このため、快適な歩行空間を形成しつつ鉄道・路線バス・タクシーといった公共交通サービスが充足し、歩行者動線と交通結節点がシームレスに接続するとともに、コミュニティサイクルなどのシェアリングモビリティにより公共交通を補完することで、全体として円滑に移動できる交通環境を整備します。

また、移動自体が楽しく感じられる街としていくために、連節バスを活用した「高度化バスシステム」、海辺や河川を生かした水上交通、民間事業者の創意工夫による交通サービスの導入により、多彩な交通手段が提供される国内有数の回遊性の高いエリアを形成していきます。



図 5-4 2 コミュニティサイクル（ベイバイク）

資料) 横浜市都市整備局資料



図 5-4 3 観光スポット周遊バス（あかいくつ）

資料) 横浜市交通局資料

＜施策の方向6-2 来街者の滞在環境の整備＞

都心臨海部は、国内外から多くの来街者が訪れるエリアであり、今後も観光・MICE機能を有する新たな施設の整備などが計画されており、誰もが快適に滞在できる環境の整備が必要です。

このため、訪日外国人も含めて誰もが利用しやすい情報通信環境の整備や、道路上に設置する案内サインの維持管理の充実、都心臨海部の交通情報が一覧できるマップの配布、交通拠点や観光・MICE施設における各種情報発信の工夫など、適切な情報提供が可能となる滞在環境の整備を中心とした取組を推進します。



「YOKOHAMA Free Wi-Fi」のロゴマーク



図 5-4 4 来街者の滞在環境の整備イメージ

資料) 横浜市都市整備局資料



図 5-4 5 都心臨海部の交通情報が一覧できるマップ（横浜ベイシティ交通マップ）

資料) 横浜ベイシティ交通マップ©NDC グラフィックス

<p>「政策目標6 都心臨海部を楽しく快適に回遊できる多様な交通手段の提供」に向けた 主な施策・事業</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・都心部コミュニティサイクル事業の拡充 ・都心臨海部における自転車ネットワーク計画路線の拡充 ・シェアリングモビリティの充実 ・連節バスを活用した「高度化バスシステム」の導入 ・水上交通のネットワーク化の推進 ・民間事業者提案によるまちを楽しむ多彩な交通の充実 ・東横線跡地の遊歩道の整備 ・関内駅周辺地区における回遊性強化（交通広場、内港地区や関外地区への歩行者ネットワーク等） ・道路上に設置する案内サインの維持管理の充実 ・Wi-Fi 環境の整備 ・Web や観光案内所などを活用した情報発信の強化 ・都心臨海部交通マップの配布 ・道路案内標識の外国語併記 ・緑花による快適な歩行空間の形成

<p>「政策目標6 都心臨海部を楽しく快適に回遊できる多様な交通手段の提供」に向け 今後実施を検討する主な施策・事業</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・都心臨海部の中量輸送システムの導入 ・マイカー流入抑制策の導入 ・需要に応じた柔軟な駐車場マネジメント ・ICカードを活用した特定エリアにおける共通乗車券

基本方針3 持続可能で安全・安心な都市づくりに寄与する交通政策

政策目標7 環境と調和した交通施策の推進

【関連局】温暖化対策統括本部、環境創造局、都市整備局、道路局

大気汚染や騒音などの日常生活に直接影響のある環境問題に加えて、温室効果ガスによる地球温暖化も深刻な問題となっており、自動車からの排出ガスや騒音等の抑制は引き続き取り組むべき課題となっています。

このため、自動車交通の円滑化に向けた体系的な道路ネットワークの整備や、ボトルネックの解消につながる道路改良、騒音対策につながる道路施設の整備、道路緑化の推進など、環境負荷の低減につながるインフラ整備を進めます。

また、自動車の排出ガスによる環境負荷を着実に削減するため、クリーンエネルギー・低燃費・低排出ガス車の導入拡大に取り組むとともに、次世代自動車普及のためのインフラ設備の普及を促進します。さらに、市民一人ひとりが環境問題を自分の問題として捉え、環境にやさしい交通行動ができるよう啓発活動を進めます。

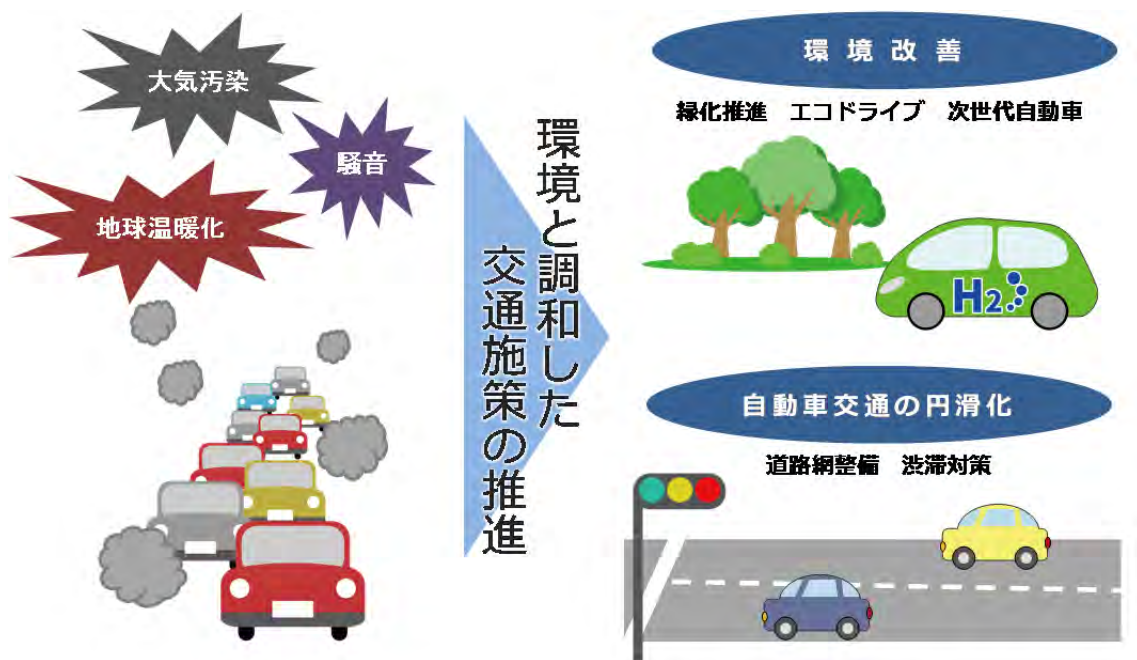


図 5-4 6 環境と調和した交通施策のイメージ図

資料) 横浜市都市整備局資料

＜施策の方向7-1 自動車交通の円滑化・道路緑化＞

自動車から排出され地球温暖化の原因となる二酸化炭素（CO₂）や、大気汚染物質である一酸化炭素（CO）、窒素酸化物（NO_x）、粒子状物質（PM）等は、交通渋滞の発生などで自動車の走行速度が低下することにより、排出量が増加する傾向があります。このため、交通渋滞の解消につながる体系的な幹線道路網の整備を推進するとともに、慢性的な渋滞箇所における道路拡幅や交差点改良、バスベ이의整備、鉄道との立体交差化などを総合的に進めます。

また、道路交通機能の確保を前提としながら、美しい景観形成、沿道環境の保全、道路利用者の快適性の向上等に向けた道路緑化を進めます。

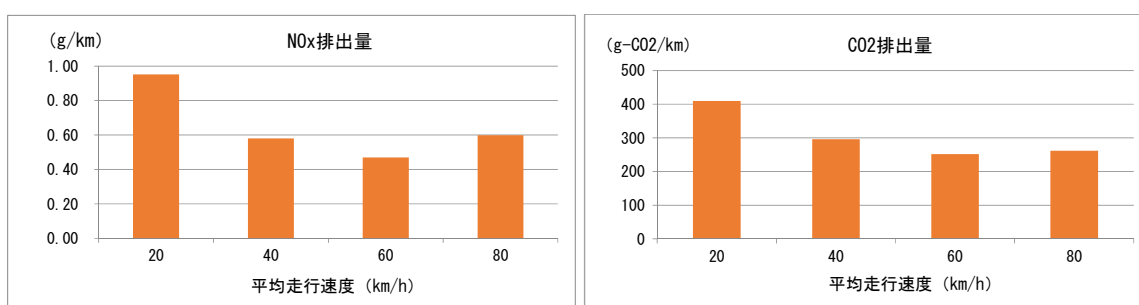


図 5-47 自動車速度と排出ガスの排出量の関係

資料) 国土交通省 国土交通白書 (CO₂は平成20年度、NO_xは平成26年度) より



図 5-48 道路緑化イメージ

資料) 国土交通省 グリーンインフラストラクチャー (取組等の事例) より

＜施策の方向7-2 環境に優しい自動車の普及・啓発＞

自動車一台一台からの排出ガスを抑制するため、クリーンエネルギー・低燃費・低排出ガス車やインフラ設備等の普及を促進します。また、環境にやさしい自動車運転方法に関する講習会などエコドライブを実践するための啓発活動を進めます。

また、過度なマイカー利用を抑制し、環境への負荷が少ない公共交通機関や自転車などを適度に利用する生活への転換を促すモビリティマネジメントを進めるとともに、大規模イベント時における公共交通利用の広報活動を積極的に進めます。



図 5-49 超小型電気自動車（チョイモビヨコハマ）

資料) 横浜市温暖化対策統括本部資料



図 5-50 エコドライブ講習会の様子

資料) 横浜市環境創造局資料

「政策目標7 環境と調和した交通施策の推進」に向けた
主な施策・事業

- ・体系的な幹線道路網の整備推進
- ・慢性的な渋滞箇所の道路拡幅
- ・ボトルネック交差点の改良
- ・右折レーン・バスベイの設置
- ・道路環境改善につながる道路インフラ整備
- ・量から質への転換によるまちづくりと調和した駐車施設の有効活用の推進
- ・公共交通等の利用促進（モビリティマネジメント）
- ・カーシェアリングの普及促進
- ・次世代自動車（FCV、EV、PHV等）やインフラ設備等の普及・利活用・促進
- ・公用車への次世代自動車の導入促進
- ・超小型EVによるカーシェアリング
- ・エコドライブの促進
- ・道路、駅前広場などの緑化の推進

政策目標8 交通インフラの強靱化と長寿命化

【関連局】政策局、総務局、財政局、建築局、都市整備局、道路局

近い将来、首都圏直下型地震や南海トラフ巨大地震の発生するおそれが指摘されています。また、気候変動の影響等もあり、いわゆるゲリラ豪雨が頻発するなど、雨の降り方が局地化・集中化・激甚化し、従来予想を超える被害が発生しています。

逃れることのできない自然の脅威から、市民の生命と財産を守り、市民生活への影響を最小限に抑えるとともに、震災後の都市の迅速な復旧復興には、交通インフラが十分に機能することが重要です。また、既存の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たため、今後一斉に老朽化を迎え、深刻な社会問題となります。

そこで、防災及び減災により交通機能が致命的な被害を受けず維持され、被害を最小化する取組に加え、帰宅困難者対策では交通事業者との連携などソフト面の対応も進めていきます。また、中長期的なトータルコストの縮減や予算の平準化を図る戦略的な交通インフラの維持管理・更新等を促進します。



図 5-5 1 交通インフラの強靱化と長寿命化の概念図

資料) 横浜市都市整備局資料

＜施策の方向8-1 災害時の交通確保など大規模災害に備えた対策の推進＞

震災発生時において早急な救助活動や円滑な復旧活動を行うため、高速道路や4車線以上の幹線道路の整備、橋梁の耐震化や老朽橋の架け替え、歩道橋の耐震補強、無電柱化の推進、路面下空洞調査などを活用した道路の維持管理、道路沿道の建築物の耐震化支援などによる、緊急輸送路の強靱化を推進します。

また、局地的な大雨や台風などに対し、土砂崩れ等による道路や鉄道の寸断防止・軽減を図るがけ地対策や、地下鉄の浸水対策等を推進します。

さらに、大規模災害発生時における帰宅困難者対策として、交通事業者や駅周辺事業者と行政が連携する体制を整備し、一時避難場所等や代替輸送手段の確保を進めるとともに、災害時における水上交通や自転車の活用を進めます。



図 5-52 橋梁の耐震化（磯子橋）

資料) 横浜市道路局資料



図 5-53 緊急輸送路の無電柱化（磯子区）

資料) 横浜市道路局資料

＜施策の方向8-2 交通インフラの適切な維持・管理・運用＞

市民生活や経済活動などを支える交通インフラは、将来にわたる安全性・強靱性を確保するため、老朽化の進行に対し、長寿命化を基本とした、確実な点検と優先順位づけに基づく計画的かつ効果的な保全・更新を着実に進め、必要な機能・サービスの持続的な提供を目指します。また、更新・修繕の際にはライフサイクルコストの低減に配慮していきます。

将来の状況変化に柔軟に適応しながら、点検管理の改善や環境負荷の低減などを図るため、新たな技術・手法や民間のノウハウの活用、広告事業やネーミングライツによる新たな資金の確保等に積極的に取り組み、必要な機能を持続的に提供していきます。

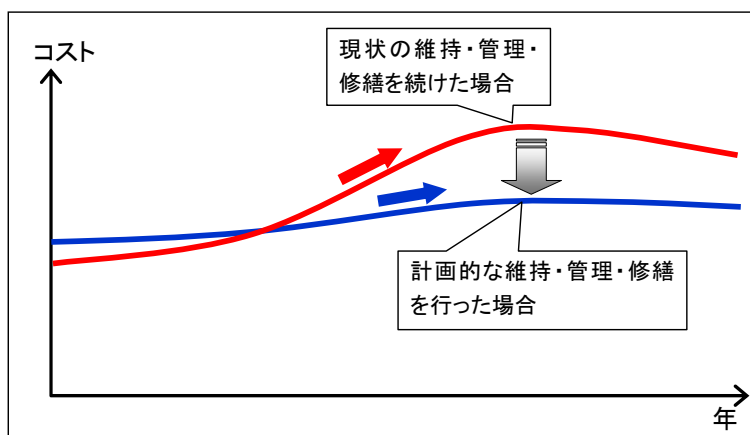


図 5-54 今後の維持管理コストの概念図

資料) 横浜市都市整備局資料



図 5-55 道路施設のネーミングライツ

資料) 横浜市道路局資料

「政策目標8 交通インフラの強靱化と長寿命化」に向けた
主な施策・事業

- ・ 緊急輸送路の確保に向けた幹線道路の整備、橋梁や歩道橋の耐震化、無電柱化
- ・ 道路沿道の建築物の耐震化支援
- ・ 鉄道・バス・タクシーの災害時における帰宅困難者対策、代替輸送手段の確保
- ・ 水上交通の活用による帰宅困難者対策
- ・ 災害時の機動的な自転車の活用検討
- ・ 局所的な大雨や台風などに対する法面对策
- ・ 交通インフラの日常点検、定期点検、監視、管理
- ・ 保全、更新計画の活用、定期的な見直し
- ・ 維持管理点検技術の伝承や技術者の育成

政策目標9 日常生活を安全・安心に移動できる交通環境の整備

【関連局】都市整備局、道路局

近年、交通事故件数は減少していますが、通学中の児童が死傷する交通事故や高齢運転者による重大な交通事故、また駅ホームからの転落事故などが問題化しており、交通安全に対する社会的要請が高まっています。

このため、人命尊重の理念の下に、自動車や鉄道による事故のない社会を目指して、子どもを事故から守り、高齢者や障害者が安全に移動できる交通環境の整備や交通安全に関する正しい知識を身に付けることが必要です。

そこで、誰もが安全に移動できる歩行空間や自転車空間の整備を進めるとともに、鉄道による人身事故の発生を抑制します。また、交通安全教育の推進などを通じて交通社会の一員としての責任を自覚していただくなど、市民の意識を高める取組を推進します。

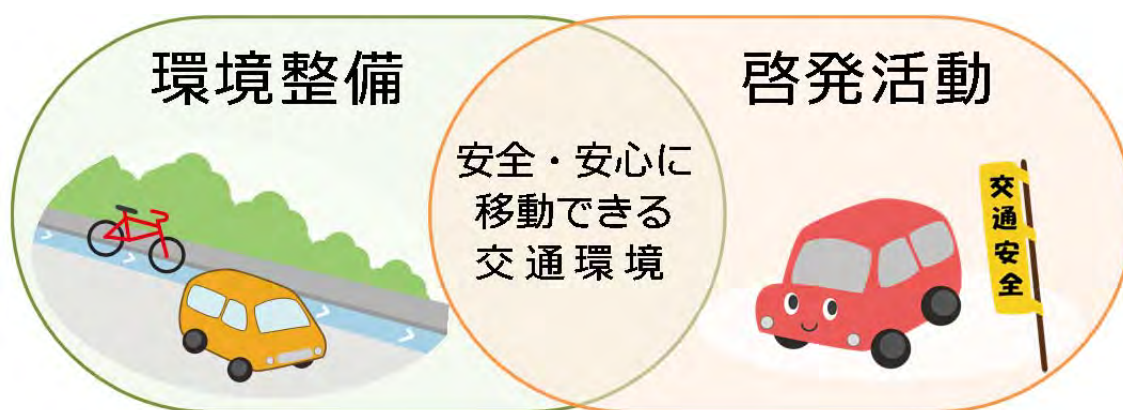


図 5-56 交通安全のイメージ図

資料) 横浜市都市整備局資料

＜施策の方向9-1 安全に移動できる環境の整備＞

誰もが安全・安心に移動できるように、生活道路や踏切道において歩道の新設・拡幅やガードレール設置により歩行者と自動車の空間的分離を進めるとともに、通学路において空間的分離が困難な道路ではカラー舗装を進めます。また、生活道路における物理的な自動車速度抑制対策の検討を推進します。

自転車利用に関しては、自転車道や自転車専用通行帯、自転車ナビライン等の設置により安全で快適な自転車通行空間の整備を推進します。

鉄道駅のホーム上混雑が原因による電車との接触事故や視覚障害者の転落事故等を防止するために、鉄道事業者によるホームドア設置を働きかけるとともに、駅乗降者数が非常に多い駅や視覚障害者利用施設の最寄り駅を中心にホームドア設置を支援します。



図 5-57 通学路の歩道改良

資料) 横浜市道路局資料



図 5-58 生活道路における自動車速度抑制対策の社会実験（ハンプ、狭さく）

資料) 横浜市道路局資料

基本方針3 持続可能で安全・安心な都市づくりに寄与する交通政策



図 5-59 自転車専用通行帯の設置

資料) 横浜市道路局資料



図 5-60 ホームドア (みなとみらい線横浜駅)

資料) 横浜市都市整備局資料

＜施策の方向9-2 交通安全教育・啓発の推進＞

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるため、各世代に適した交通安全教育の実施や、各季の交通安全運動期間、強化月間を中心に、様々な機会をとらえて、交通安全思想の普及啓発活動を推進します。

さらに、自転車が安全・安心な乗り物として活用されるよう、運転ルールの順守と運転マナー向上のための啓発等にも取り組みます。



図 5-6 1 交通安全教室

資料) 横浜市道路局資料



図 5-6 2 自転車安全利用の啓発

資料) 横浜市道路局資料

「政策目標9 日常生活を安全・安心に移動できる交通環境の整備」に向けた
主な施策・事業

- ・生活道路や踏切道における歩道の新設・拡幅、ガードレール設置
- ・あんしんカラーベルト等の整備
- ・生活道路における自動車速度抑制対策
- ・踏切道の安全対策
- ・安全で快適な自転車通行空間の整備
- ・鉄道駅へのホームドアの整備
- ・交通安全教育の実施
- ・自転車安全利用の推進
- ・交通安全啓発活動の実施