

交通問題対策特別委員会資料

－ 市民の活動を支える交通 －

(平成19年度における本市交通施策及び事業の報告)

平成20年5月8日

都市経営局

都市整備局

道 路 局

交 通 局

目 次

I	誰もが移動しやすい交通の実現に向けて（都市整備局）	1
1	横浜市中期計画について	
2	交通政策の検討について	
	（1）横浜都市交通計画の策定について	
	（2）パーソントリップ調査の実施について	
	（3）駐車場施策について	
II	施策の進捗状況について	4
1	鉄道等の整備（都市整備局、道路局、交通局）	
	（1）事業中及び計画路線	
	（2）新幹線関連	
	（3）駅改良事業等	
2	駅前広場、バスターミナル等の整備（都市整備局、道路局）	6
3	バスなど地域交通サービスの充実（都市整備局、道路局、交通局）	7
	（1）バス路線の新設	
	（2）バス路線の維持	
	（3）バス路線の暫定運行措置	
	（4）公共車両優先システム（PTPS）	
	（5）バス活性化対策	
	（6）地域交通サポート事業	
4	都市計画道路網の見直し（道路局）	11

5	人にやさしいまちづくりの推進（道路局、交通局）	12
	（1）バリアフリー新法に基づく基本構想の策定	
	（2）人にやさしい（バリアフリー）歩行空間の整備	
	（3）ノンステップバスの導入	
	（4）鉄道駅へのエレベーター等の整備	
6	道路等の整備（道路局）	15
	（1）高速道路	
	（2）幹線道路	
	（3）地区幹線道路	
	（4）スムーズ交差点プラン	
	（5）鉄道と道路の立体交差化等	
	（6）橋梁の架け替え	
	（7）道路の地震対策	
	（8）道路の環境対策	
	（9）自転車駐車場の整備	
	（10）自転車道ネットワーク	
7	違法駐車防止対策（道路局）	26
	（1）重点地域対策事業	
8	空港対策の推進（都市経営局、都市整備局、道路局）	27
	（1）空港アクセスの向上	
	（2）羽田空港再拡張・国際化について	

本文中の太ゴシックは、平成19年度中に制定した施策、及び完成・供用した事業です。

1 誰もが移動しやすい交通の実現に向けて

1 横浜市中期計画について

「誰もが移動しやすい交通の実現」を基本理念に、「最寄り駅まで15分の交通体系」「全国を結ぶ交通体系」を目指します。そのため、空港や港湾など横浜と世界を結ぶ交流基盤を整備するとともに、鉄道や道路などの交通施設をまちづくりや環境に調和させながら整備を進めます。また、鉄道、自動車、バスなどの交通機関が効率的に利用されるよう、移動の円滑化に資する交通の運営・管理を進めます。

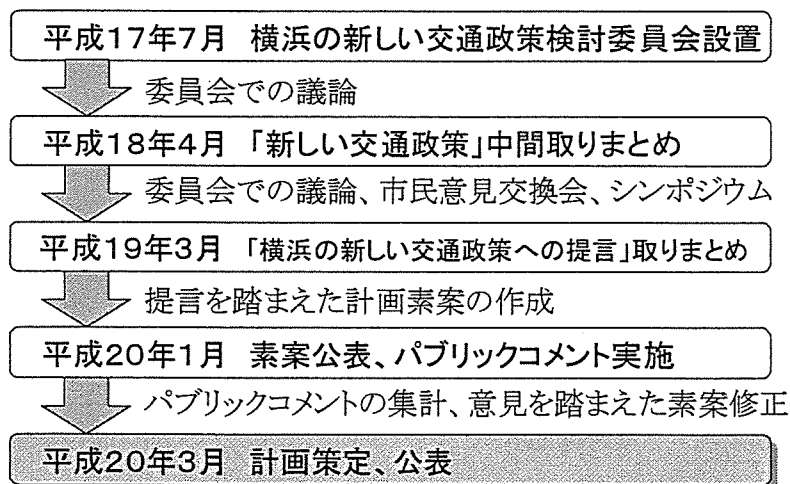
2 交通政策の検討について

(1) 横浜都市交通計画の策定について

① 策定の趣旨

人口減少・少子高齢社会の到来や地球環境問題への意識の高まりなど、交通を取り巻く環境が大きく変化することが予想されるため、時代の変化に対応した新たな視点での取組が必要となっています。本計画は、横浜の概ね20年先を見据えて、交通政策全般にわたる政策目標などを示すことにより、市民・企業、交通事業者、行政など多様な主体がこの目標を共有するとともに協調した取組を一層推進し、あらゆる側面から持続可能な交通の実現を目指すものです。

② これまでの検討経緯



③ パブリックコメントの実施結果

■ 実施概要

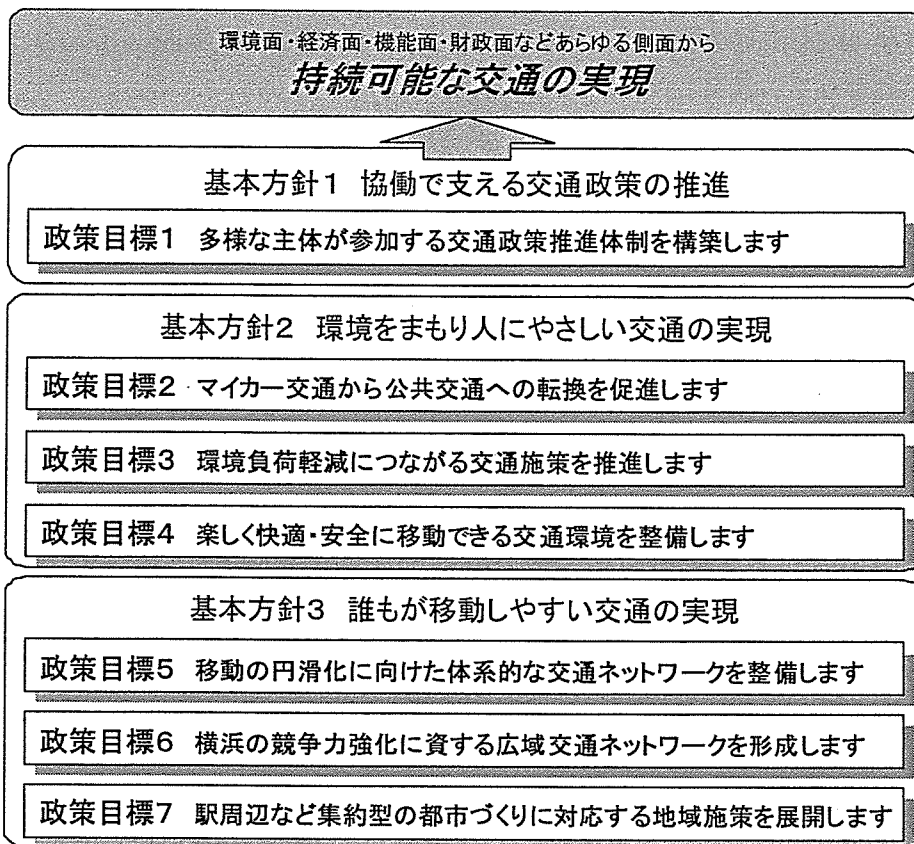
- ・実施期間：平成20年1月17日（木）～2月18日（月）
- ・パンフレット配布場所：都市整備局、市民情報センター、各区役所、地区センター、主要駅PRボックス（市ホームページでも閲覧）
- ・意見提出方法：郵送（付属はがき・手紙）、ファックス、電子メール、持参

■ 意見提出者数・件数

- ・提出者数：537人、意見件数1038件

④ 横浜都市交通計画の概要

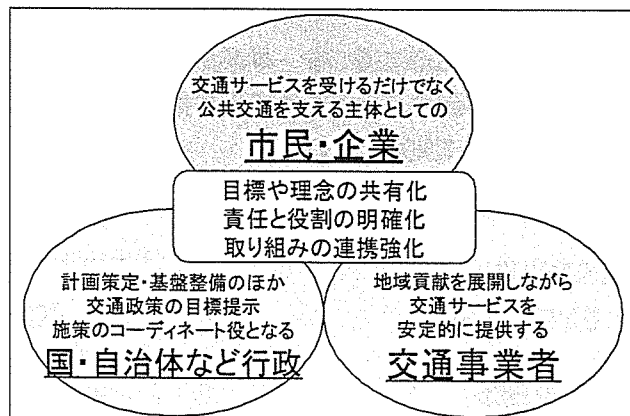
- 目標年次：概ね20年後（平成37年頃）
- 政策目標：下記の7つの目標を設定し、目標実現に向けた主な施策を掲載



⑤ 計画の推進体制

多様化する利用者の交通ニーズに的確に対応するため、市民・企業・交通事業者・行政など交通サービスに関わる多様な主体により交通政策の目標を共有化し、それぞれの責任と役割分担のもと主体的に取り組むを進めていく必要があります。

そこで、平成20年度から多様な主体が参加する常設の協議の場である「(仮称)横浜市交通政策推進協議会」を新たに設置し、連携を図りながら本計画の目標に向けて効果的な交通施策を進めていきます。



(仮称) 横浜市交通政策推進協議会

(2) パーソントリップ調査の実施について

パーソントリップ調査は、人の動きについて、出発地、到着地、移動の目的、利用交通手段などを調査する、交通に関する実態調査としては最も基本的な調査の一つです。この調査は、国及び東京都市圏の1都4県4政令市等が協力し、昭和43年から10年に一度実施しており、今年度は、第5回調査の実施年となっています。

① 調査の概要

調査対象圏域：茨城県南部、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

調査対象及び方法：住民基本台帳を基に無作為に抽出した世帯等に、調査票を郵送し、郵送又はウェブにて回収

調査配布世帯数：概ね17万世帯（横浜市内）

② 調査スケジュール

平成20年9月から12月：調査実施（調査票の配布及び回収）

平成21年1月から3月：基礎集計

平成21年度以降：本格的なデータ集計・解析・データ提供開始

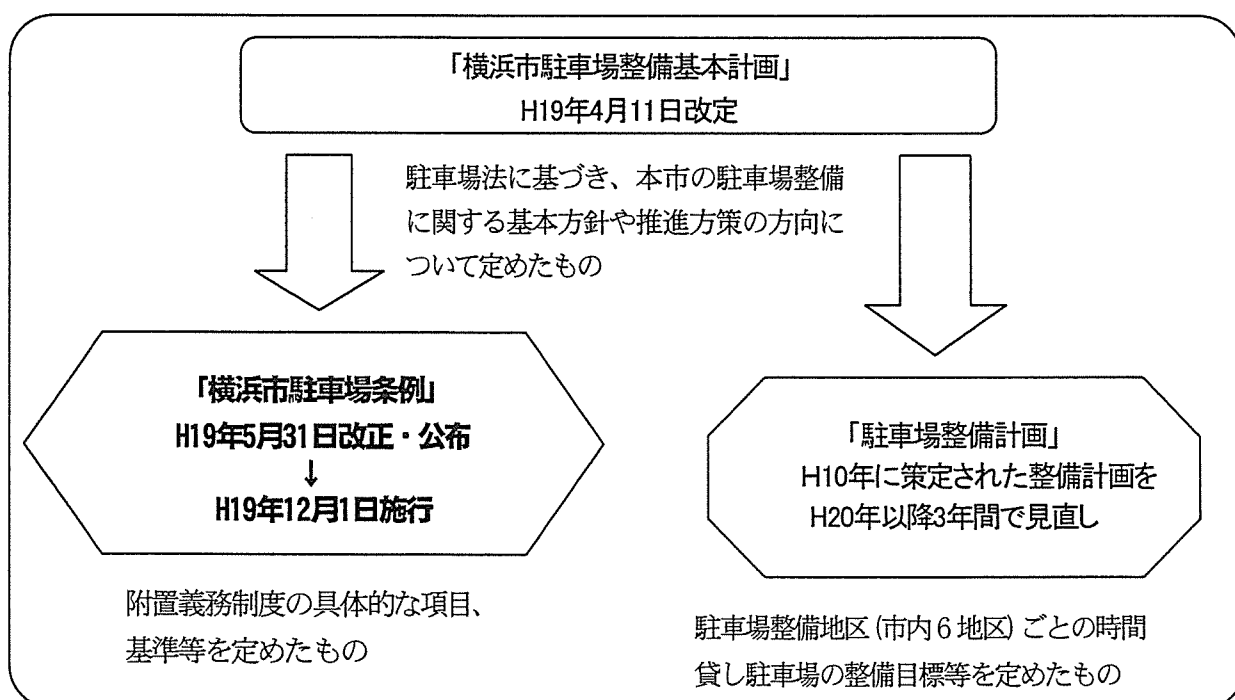
③ 調査の活用方法

- ・道路網の検討 ・鉄道網の検討 ・大規模開発等の交通計画の検討
- ・駅前広場の検討 ・帰宅困難者数の把握 ・新型インフルエンザ被害の拡大予測等

(3) 駐車場施策について

本市における駐車場対策の基本方針である「横浜市駐車場整備基本計画」（平成19年4月改定）に基づき、「横浜市駐車場条例」を改正（平成19年12月1日施行）するとともに、観光バス、自動二輪車の駐車場対策を推進しています。

本市の駐車場施策のフレーム



II 施策の進ちよく状況について

1 鉄道等の整備

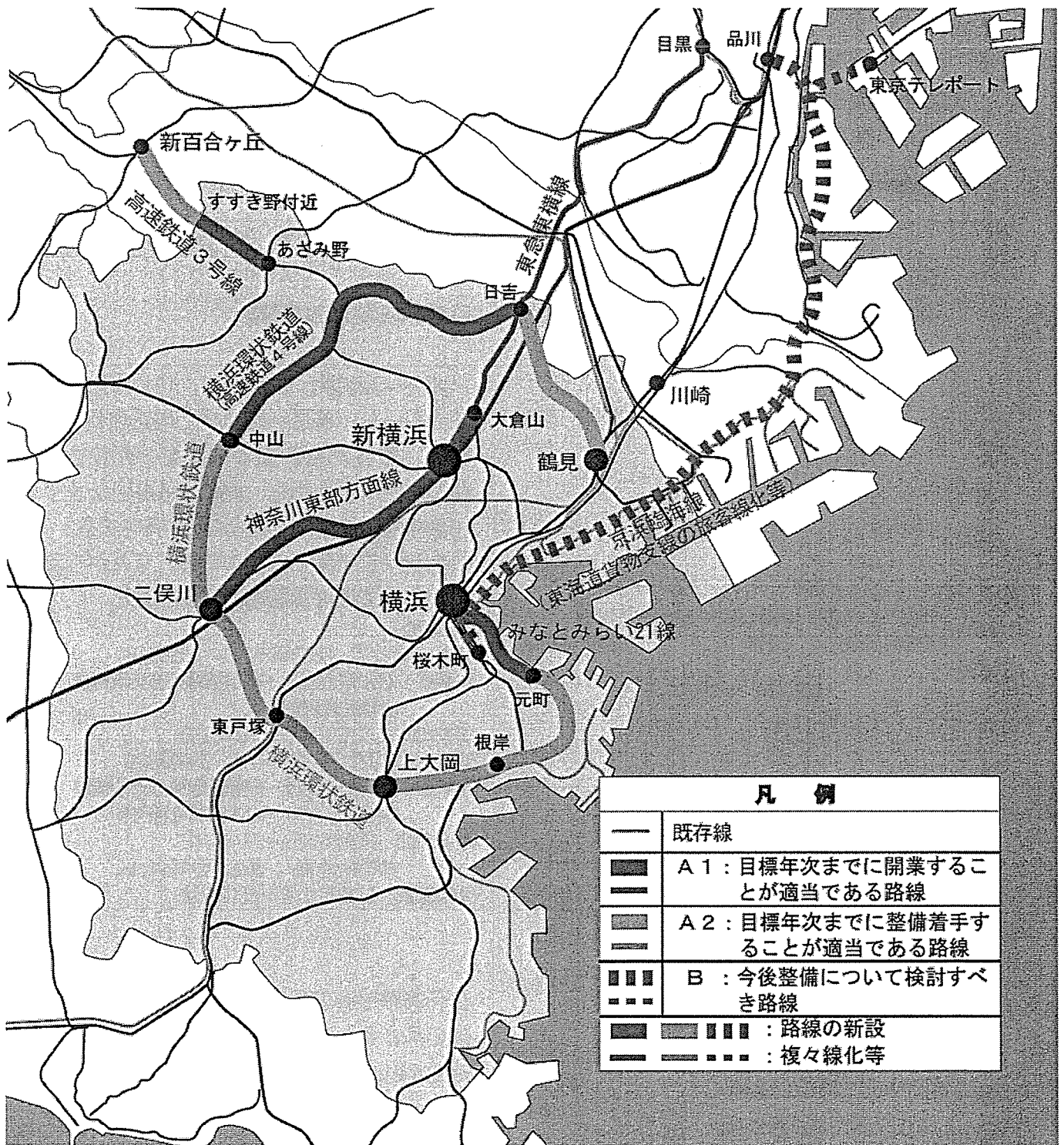
市内拠点間の連絡強化のための鉄道整備を基本としつつ、費用対効果が高く大きなネットワーク効果が発揮できる連絡線の整備や、相互直通運行による移動のシームレス化（乗り換えの解消）など、既存の鉄道路線の有効活用や、合理的な運用による利便性の増進を図っています。

運輸政策審議会答申第18号路線（次ページ資料参照）を踏まえ、中期的な整備路線として、神奈川東部方面線の整備を進めるほか、その他の路線については事業化を検討しています。

(1) 事業中及び計画路線

	路線名及び整備区間	延長 (km)	事業概要
事業 中 路 線	横浜環状鉄道 中山～港北ニュータウン～日吉 (市営地下鉄グリーンライン)	13.1	<ul style="list-style-type: none"> ・平成20年3月30日に開業。
	神奈川東部方面線 西谷駅—羽沢駅—新横浜駅—綱島駅—日吉駅 [相鉄線 (仮称) (仮称) (仮称) (仮称) [東横線] ↓JR貨物線への乗り入れ	約12.7	<ul style="list-style-type: none"> ・「西谷～羽沢間」において、10月末に「概略のルート・構造」について地元説明会を行い、環境影響評価の方法書の縦覧を実施。また、現地調査、測量、概略設計及び相鉄線内の安全保安施設の改修等を実施。 ・「羽沢～日吉間」においても、12月から現地調査、測量及び概略設計等を実施。 [事業概要] 【西谷～羽沢間】(平成18年11月 計画認定) 事業者：(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 相模鉄道(株) 事業期間：H18年11月～H27年3月 【羽沢～日吉間】(平成19年4月 計画認定) 事業者：(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 相模鉄道(株)、東京急行電鉄(株) 事業期間：H19年4月～H31年3月 相模鉄道(株)、東京急行電鉄(株) 事業期間：H19年4月～H31年3月
計 画 路 線	横浜環状鉄道 元町～根岸～上大岡～東戸塚～ 二俣川～中山及び 日吉～鶴見	(未定)	<ul style="list-style-type: none"> ・少子高齢社会の到来や地球環境問題への意識の高まりなど今後の社会環境の変化や周辺土地利用の状況、将来のまちづくり、交通需要の見通しなどを踏まえ、総合的に検討。
	高速鉄道3号線の延伸 あざみ野～新百合ヶ丘	(未定)	
	京浜臨海線 (東海道貨物支線の貨客併用化等)	(未定)	

運輸政策審議会答申第18号(横浜市関連路線)



(目標年次:平成27年《2015年》)

※この図は、答申を基に横浜市が作成したものです。

(2) 新幹線関連

事業名	事業概要
東海道新幹線のぞみ・ひかりの停車増	・鉄道事業者に対し要望活動を継続的に行ってきた結果、平成20年3月のダイヤ改正において、すべての「のぞみ」、「ひかり」の新横浜への停車が実現。
新横浜駅周辺などの機能強化	・平成17年7月に着手し、20年3月新幹線駅舎の改良・交通広場等と合築の駅ビルが完成。 ・20年度に歩行者デッキを含む駅前広場全体の完成予定。

(3) 駅改良事業等

事業名	事業概要
横浜駅整備事業	・横浜駅の自由通路のうち、きた通路、南北連絡通路が完成。平成20年度は引き続きみなみ通路の整備等を進める。 ・京浜急行電鉄による横浜駅下り線ホームの増設工事等が平成19年度末に完成。

2 駅前広場、バスターミナル等の整備

鉄道とバス等との乗り換えの利便性向上を図るため、駅前広場などの整備を引き続き進めています。

<事業中>

駅名	路線名	面積	備考
新横浜駅北口	東海道新幹線 JR横浜線 ブルーライン	約21,300㎡	H19 デッキ一部供用、交通広場完成 H20 デッキ、広場完成予定
長津田駅南口	JR横浜線 東急田園都市線 横浜高速鉄道こどもの国線	約3,800㎡	H19 用地取得 H20 用地取得、工事着手予定
小机駅南口	JR横浜線	約2,700㎡	H19 詳細設計 H20 用地取得
高田駅	グリーンライン	約2,600㎡	H19 工事完成 H20 測量
星川駅南口	相模鉄道本線	約4,700㎡	用地取得済 H20 連立事業中
戸塚駅西口	JR東海道本線 ブルーライン	第1 約6,300㎡ 第2 約2,000㎡	H19 第1交通広場工事着手 H20 再開発事業中
金沢八景駅東口	京浜急行本線	約3,000㎡	H20 区画整理事業中
たまプラーザ駅	東急田園都市線	南口 約4,000㎡ 北口 約6,000㎡	H19 南口交通広場移転 H20 駅ビル事業中
鶴見駅東口	JR京浜東北線	約11,400㎡	H20 再開発事業中

3 バスなど地域交通サービスの充実

最寄駅まで15分の交通体系の実現をめざすとともに、高齢者などの様々な市民ニーズに対応したバスサービスの向上を図るため、バス路線の新設などを行いました。

また、市民の生活交通として必要なバス路線（横浜市生活交通バス路線）の適正な維持に努めるとともに、公共交通機関としてのバス利用促進のため、共通ICカードの導入に関して、事業者への補助を行っています。

(1) バス路線の新設

道路整備に合わせた路線の新設を行うとともに、道路幅が狭く、大型バスの運行が困難な地域へ小型バス路線の新設を行いました。

区・地区	取 り 組 み の 内 容	備 考
戸塚・泉区 俣野地区 下飯田地区	・環状4号線整備に伴う住宅地と駅を結ぶ路線の新設 上飯田車庫～ゆめが丘駅入口・下飯田駅前～ドリームハイツ 事業者：神奈川中央交通	平成19年12月
中区 本牧満坂・緑ヶ丘 地区	・丘陵住宅地区と駅を循環する小型バス路線の新設 山手駅前～本牧緑ヶ丘～本牧宮原～山手駅前 事業者：横浜市交通局	平成19年10月
磯子区 岡村地区	・丘陵住宅地区と駅を循環する小型バス路線の新設 上大岡駅～笹堀～泉谷～笹堀～上大岡駅 ・事業者：京浜急行バス	平成19年10月

(2) バス路線の維持

既存のバス路線が廃止されることによる交通不便地域の発生を回避し、市内の生活交通として必要なバス路線を維持するため、事業者に補助金を交付し、市民の日常生活の利便性を確保しています。

横浜市生活交通バス路線

運行系統	起点～主な経由地～終点	運行事業者
11系統	保土ヶ谷駅東口～蒔田駅～中村橋～桜木町駅	神奈川中央交通(株)
60系統	磯子駅～笹堀～南区役所前	
121系統	保土ヶ谷駅～川島住宅～羽沢町～新横浜駅前	
鶴11(旧72)系統	鶴見駅～末吉橋～江ヶ崎	臨港グリーンバス(株)
134系統	桜木町駅前～みなと赤十字病院～本牧元町	(株)フジエクスプレス
10系統	磯子駅～中原～峰の郷	横浜市交通局
17系統	鶴見駅前～L8バース～流通センター～鶴見駅前	
18系統	鶴見駅前～尻手駅前～矢向駅前	
26系統	横浜駅～大棧橋～横浜港シンボルタワー	
27系統	鶴見駅前～寛政～安善町	
33系統	市が尾駅～中川駅入口～あざみ野駅	
73系統	中山駅北口～川和高校前～センター南駅	
80系統	中山駅北口～星ヶ谷～センター南駅	
109系統	横浜駅西口～T1バース～スカイウォーク	
300系統	仲町台駅～新開橋～日産スタジアム前～新横浜駅	
310系統	センター南駅～石橋・新開橋～仲町台駅	
302系統	仲町台駅～新栄高校前～東山田駅	
308系統	センター南駅～星ヶ谷～仲町台駅	

(3) バス路線の暫定運行措置

横浜市営バス路線の廃止に伴う地域住民の日常生活の激変緩和を図るため、平成19年度、20年度の2年間に限り、暫定措置として一般会計から交通局へ補助(繰出)を行っています。

補助対象路線

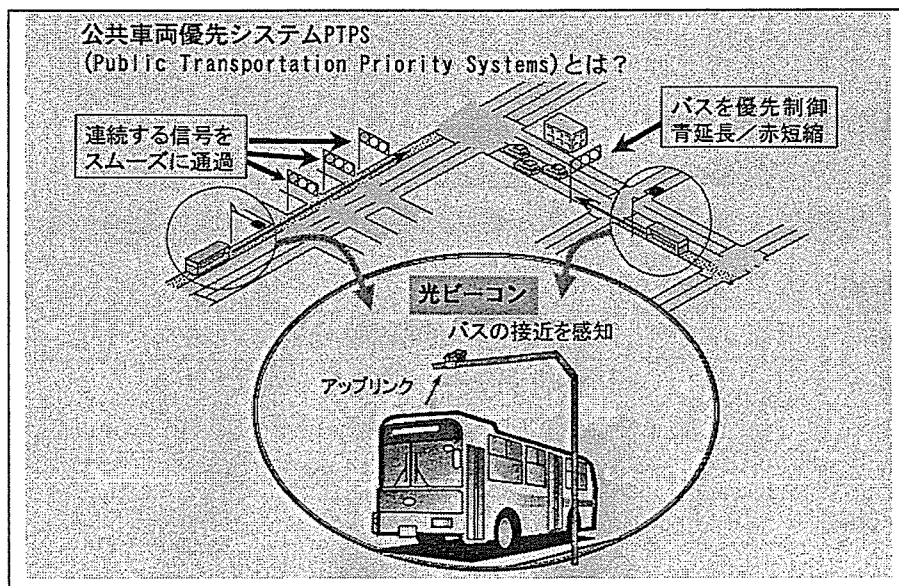
運行系統	起点～主な経由地～終点	運行事業者
201系統	横浜駅～岡沢町～洪福寺～横浜駅	横浜市交通局
290系統	新子安駅西口～内路～白幡～新子安駅西口	
291系統	大口駅前～片倉町入口～横浜駅西口	
292系統	浅間町車庫前～西前町～野毛町～桜木町駅前	
293系統	磯子駅前～下ヶ谷～氷取沢公園下 ～上中里団地～磯子駅前	
294系統	新杉田駅前～パークハイツ前～なぎさ団地前 ～並木中央～新杉田駅前	

(4) 公共車両優先システム (PTPS)

路線バスに専用の車載器を搭載し、交差点をバスが優先的に通過できるように信号制御を行うことによって、バス利用者の利便性の向上と定時性の確保を図っています。

平成19年度は、本牧地区に導入が図られました。

導入区間	対象系統	備考
県道横浜上麻生線 岸根～東神奈川駅前	横浜市営バス、 市営39系統他	平成12年度
県道鶴見溝ノ口線 上末吉～鶴見駅東口	横浜市営バス 市営13系統、市営14系統他	平成14年度
桜木町駅周辺 日ノ出町～桜木町駅前 大棧橋入口～桜木町駅 高島1丁目～桜木町駅	横浜市営バス、 市営21系統他	平成15年度
県道横浜鎌倉線 越戸橋～日野立体	横浜市営バス、 市営51系統、市営52系統他	平成16年度
主要地方道青木浅間線 洪福寺～鶴屋町三丁目 ～横浜駅西口	横浜市営バス、 市営25系統、市営201系統他	平成17年度
市道山下本牧磯子線 山手警察署前～根岸駅前	横浜市営バス 市営58系統、市営99系統、 市営101系統他	平成19年度



(5) バス活性化対策

バス・鉄道相互の共通ICカードの導入により、乗り継ぎ時間が短縮されるなど、利用者の利便性向上に大きく資するため、これに必要な車載器について、国との協調補助により、ICカードシステム導入費用の一部を市内バス事業者に対し、補助を行いました。

平成20年度も引き続き補助を行い、これにより、市内全てのバス事業者でICカードが利用できる予定になっています。

(平成19年度ICカードの導入実績) 446台分の補助

また、平成20年度には、

①携帯電話などでバスの現在位置や路線案内等を提供する「バスロケーションシステム」の導入に対する補助を新たに開始します。

②特定のエリアでバス路線を選定し、その範囲内でバスを乗り継ぐ場合に割引料金で利用できる社会実験を実施し、その効果分析を行います。

(6) 地域交通サポート事業

1 事業概要

既存バス路線がカバーしていない地域などにおいて、地域の特性や交通ニーズを踏まえた、その地域にふさわしい新たな乗合型の交通サービスの実現を図るため、計画づくりから運行に至るまで、地域の主体的な取組に対して、様々な支援を実施する事業として、平成19年度から取組を開始しています。

[支援内容]

- ・ 専門家派遣
- ・ 調査の実施
- ・ 実証運行費用の助成等

2 取組状況

地域の取組を促すため、パンフレットを市内全ての自治会町内会に配布するとともに、広報よこはまやホームページへの掲載などにより、幅広く周知しました。

その結果、平成19年度には以下の地区では地元の組織が設立されました。

地区名	地元組織による取組内容
青葉区奈良北団地地区	新たなバス路線導入の検討
港南区日野が丘地区	
金沢区六浦地区	
戸塚区小雀地区	新たな乗合タクシー導入の検討
戸塚区上矢部地区	既存バス路線の改善の検討

4 都市計画道路網の見直し

現在の横浜市の都市計画道路の多くは、昭和40年代までに都市計画決定されており、その後、都市構造が大きく変化するとともに、社会状況も様々な面で変化してきております。そこで、課題を検証し、将来の横浜にふさわしい都市計画道路網の再構築することを目的として、平成16年度から「都市計画道路網の見直し」に着手し、順次、検討を進めてまいりました。

◇平成16年度：これからの都市計画道路網のあり方について（横浜市都市計画審議会の答申）

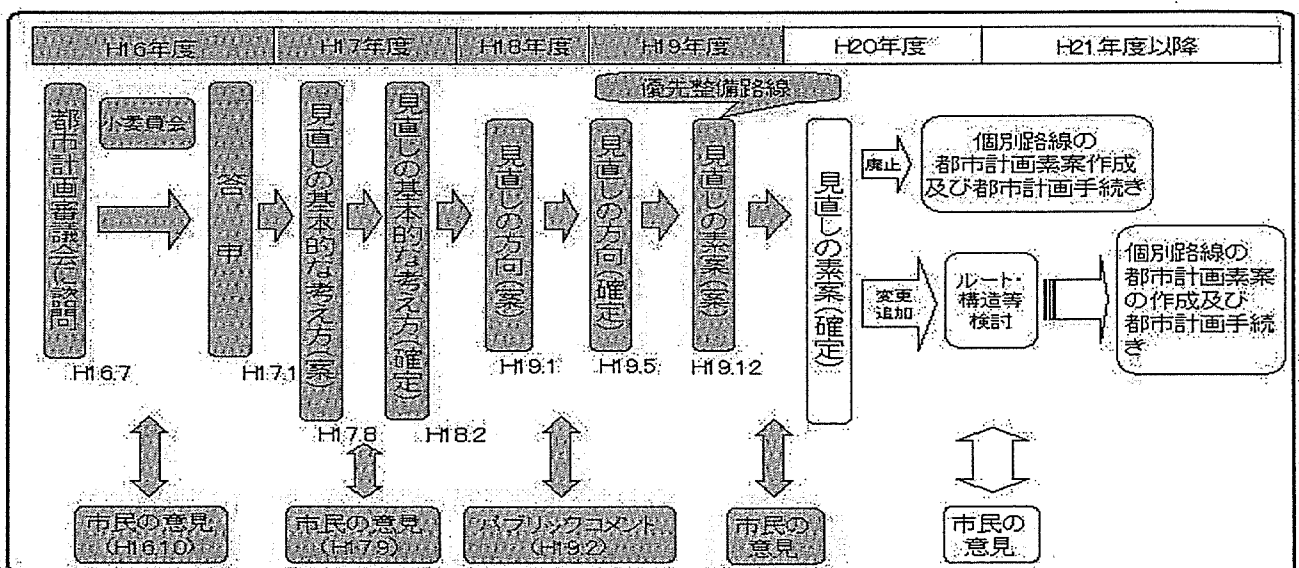
◇平成17年度：見直しの基本的な考え方（見直しのガイドライン）

◇平成18年度：見直しの方向（見直しの概ねの規模（将来の望ましい都市計画道路の水準、概ねの事業費、事業期間）など）

◇平成19年度：見直しの素案(案)（「廃止」「変更」「追加」「存続」のそれぞれの候補路線・区間）
優先整備路線（優先的に事業着手する路線）

今後は、「見直しの素案(案)」に対して頂いた市民意見を取りまとめ、市の考え方とともにホームページ等で公表し、「見直しの素案」としてまいります。

また、廃止、変更、追加の各候補路線につきましては、関係機関との協議やルート・構造などについて具体的な検討を行い、市民の皆さまのご意見も踏まえつつ、個別路線毎に都市計画素案を作成し、順次、都市計画法に基づく手続きを進めてまいります。



5 人にやさしいまちづくりの推進

(1) バリアフリー新法に基づく基本構想の策定

鉄道駅等の旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、重点整備地区の区域、バリアフリー化を図る経路、実施すべき事業の内容等を定めるものです。

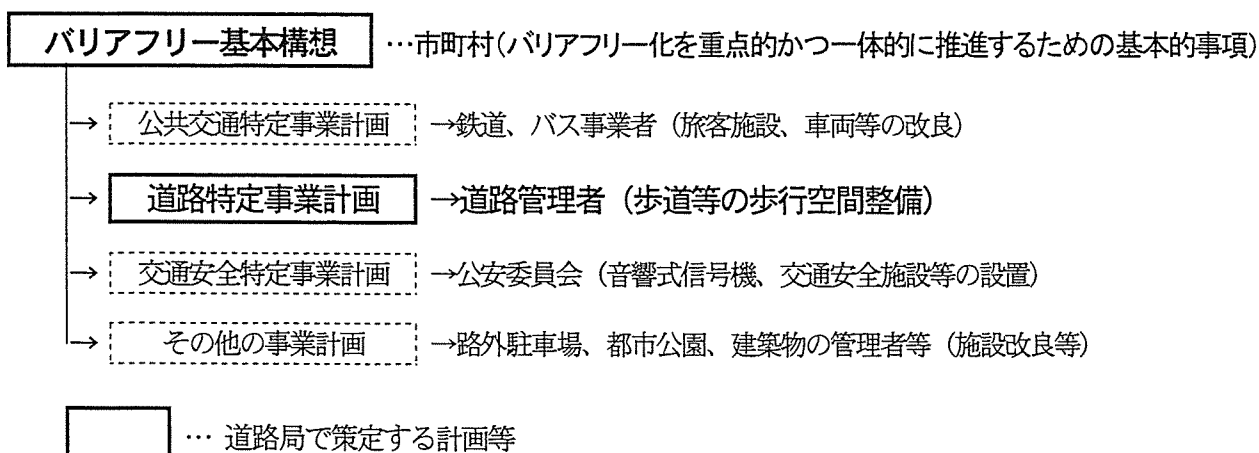
基本構想策定後は、各事業者が基本構想に基づき具体的な事業計画を策定し、平成22年を目標に、重点整備地区内のバリアフリー化を実施していきます。

平成19年度は、戸塚駅周辺地区、上大岡駅・港南中央駅周辺地区を対象とした基本構想の策定作業を行いました。(平成20年5月策定予定)

【横浜市におけるバリアフリー基本構想づくりの状況について】

地区名	平成19年度末の状況
関内駅周辺地区	平成16年8月 基本構想策定 17年9月 道路特定事業計画策定
鶴見駅周辺地区	平成16年8月 基本構想策定 17年9月 道路特定事業計画策定
横浜駅周辺地区	平成18年8月 基本構想策定 18年9月 道路特定事業計画策定
新横浜駅周辺地区	平成18年8月 基本構想策定 18年9月 道路特定事業計画策定
三ツ境駅周辺地区	平成19年3月 基本構想策定 19年4月 道路特定事業計画策定
戸塚駅周辺地区	平成20年5月 基本構想策定 (予定) 20年6月 道路特定事業計画策定 (予定)
上大岡駅・港南中央駅周辺地区	平成20年5月 基本構想策定 (予定) 20年6月 道路特定事業計画策定 (予定)

(参考)



(2) 人にやさしい（バリアフリー）歩行空間の整備

子供、高齢者、障害のある方など、すべての方が安心して安全に移動できる歩行空間の整備を進めます。

平成19年度は以下の事業を行いました。

事業名	事業概要
(道路特定事業) <u>関内駅周辺地区</u> ・山下町第5号線ほか（中区港町三丁目） <u>鶴見駅周辺地区</u> ・下末吉第348号線ほか（鶴見区豊岡町・豊岡通り） <u>横浜駅周辺地区</u> ・高島台第91号線ほか（神奈川区鶴屋町二丁目） <u>新横浜駅周辺地区</u> ・菊名第63号線ほか（港北区新横浜2丁目・レンガ通り） <u>三ツ境駅周辺地区</u> ・瀬谷第47号線ほか（瀬谷区二ツ橋町・三ツ境下草柳線）	歩道の拡幅・段差改善等
(あんしん歩行エリア) ・大口第188号線他（大口駅周辺地区）	
(あんしんカラーベルト) <通学路の安全対策> ・18区の小学校42校で、20kmを実施	路側帯の拡幅とカラー化

(3) ノンステップバスの導入

ノンステップバス導入に対する補助を実施し、導入の促進を図りました。

このほかに、各バス事業者においてスロープ付ワンステップバスなどの低床バスの導入が図られています。

	平成19年度導入実績*		平成18年度末 市内営業所保有車両数
	導入数	19年度末累計	
市営バス	30 両	340 両	865 両
民営バス	48 両	308 両	1,095 両
合計	78 両	648 両	1,960 両

※ 健康福祉局「高齢者・障害者等に配慮した路線バス整備事業」により導入される車両数

(4) 鉄道駅へのエレベーター等の整備

民営鉄道等駅舎へのエレベーターの整備等に対する補助を実施するなど、鉄道駅のバリアフリー化を進めています。また、エレベーターの整備とともに高齢者や障害者など誰にでも利用しやすい多目的トイレの整備も進めています。平成19年度は下記施設が整備されました。

<エレベーター設置>

駅名	整備内容
南太田駅(京浜急行) *	エレベーター 2基
黄金町駅(京浜急行) *	エレベーター 1基
桜木町駅(JR東日本) *	エレベーター 2基
新横浜駅(JR東日本) *	エレベーター 1基
港南台駅(JR東日本)	エレベーター 1基
保土ヶ谷駅(JR東日本)	エレベーター 1基
中山駅(JR東日本)	エレベーター 2基
三ツ境駅(相模鉄道) *	エレベーター 3基
上星川町(相模鉄道)	エレベーター 4基
星川駅(相模鉄道)	エレベーター 3基

*健康福祉局により「エレベーターの整備等に対する補助」等を実施する駅

<多目的トイレ(オストメイト*対応機器等)の整備>

駅名	整備内容
横浜駅(相模鉄道) *	機器等の整備
上星川駅(相模鉄道) *	
南太田駅(京浜急行) *	
黄金町駅(京浜急行)	
神奈川駅(京浜急行)	
桜木町駅(JR東日本) *	
新横浜駅(JR東海)	
センター北駅(市営地下鉄)	
センター南駅(市営地下鉄)	

*健康福祉局により「多目的トイレの整備等に対する補助」等を実施する駅

※オストメイト：人工肛門、人工膀胱を造設した方

6 道路等の整備

市民生活と経済活動を支える「快適で便利な交通網」の実現のために、引き続き次の3本の柱で道路の整備を進めます。

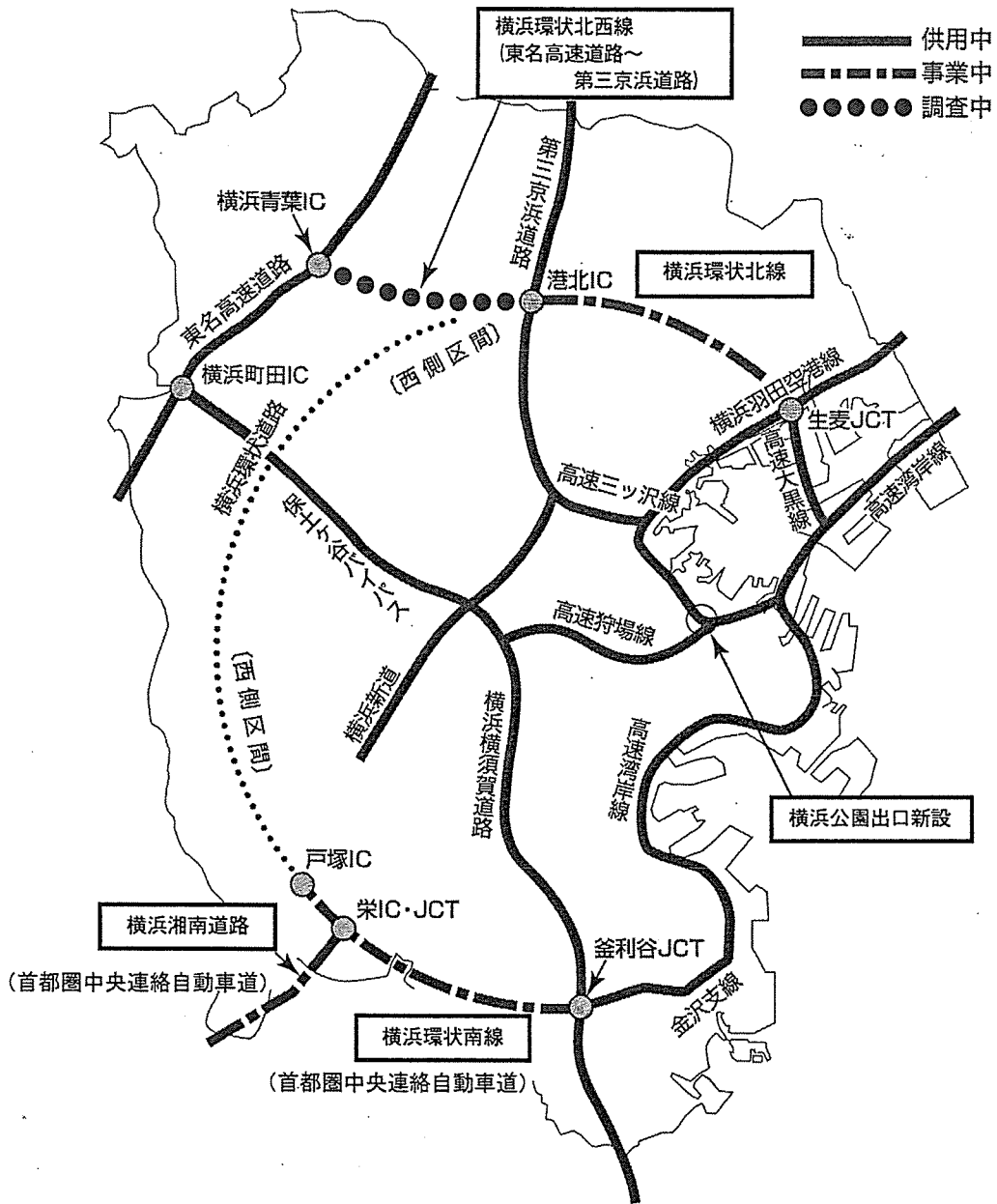
- 1 全国及び首都圏の主要な都市を連絡する広域的な道路の整備を図ります。
- 2 市内の各地域から都心まで、自動車でおおむね30分以内で到達できるよう、放射環状型の高速道路及び幹線道路ネットワークの形成を進めます。
- 3 市内のほとんどの地域で、最寄り駅へおおむね15分で到達できるよう、住宅地と幹線道路を連絡する地区幹線道路等の整備を進めます。

(1) 高速道路

整備中路線

事業名	事業概要
横浜環状道路 ・南線 (横浜横須賀道路～国道1号)	<ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省及び東日本高速道路(株)が、用地取得及び調査や設計を実施しています。 ・関連街路である上郷公田線、横浜藤沢線、田谷線は用地取得等を実施しました。なお、上郷公田線は、平成19年度に工事に着手しました。
・北線 (第三京浜道路～横浜羽田空港線)	<ul style="list-style-type: none"> ・首都高速道路(株)がトンネル区間で区分地上権設定及び高架部で用地取得を実施するとともに、平成19年12月から、子安台換気所、新横浜発進立坑の工事に着手しました。 ・関連街路である大田神奈川線、岸谷生麦線などは、用地取得及び工事を実施しています。
・北西線 (東名高速道路～第三京浜道路)	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画決定に向け、具体的なルート・構造等の道路計画の検討を進めるとともに、環境影響評価に必要な調査を実施し、予測、評価等に着手しました。
横浜湘南道路 (南線～新湘南バイパス)	<ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省が用地取得等を実施しています。
横浜公園出口新設事業	<ul style="list-style-type: none"> ・高速湾岸線から関内周辺へのアクセス改善のため横浜公園付近に新たに出口を新設しました。 ・平成17年10月工事着手、平成19年11月21日開通しました。

●横浜市高速道路網



(2) 幹線道路

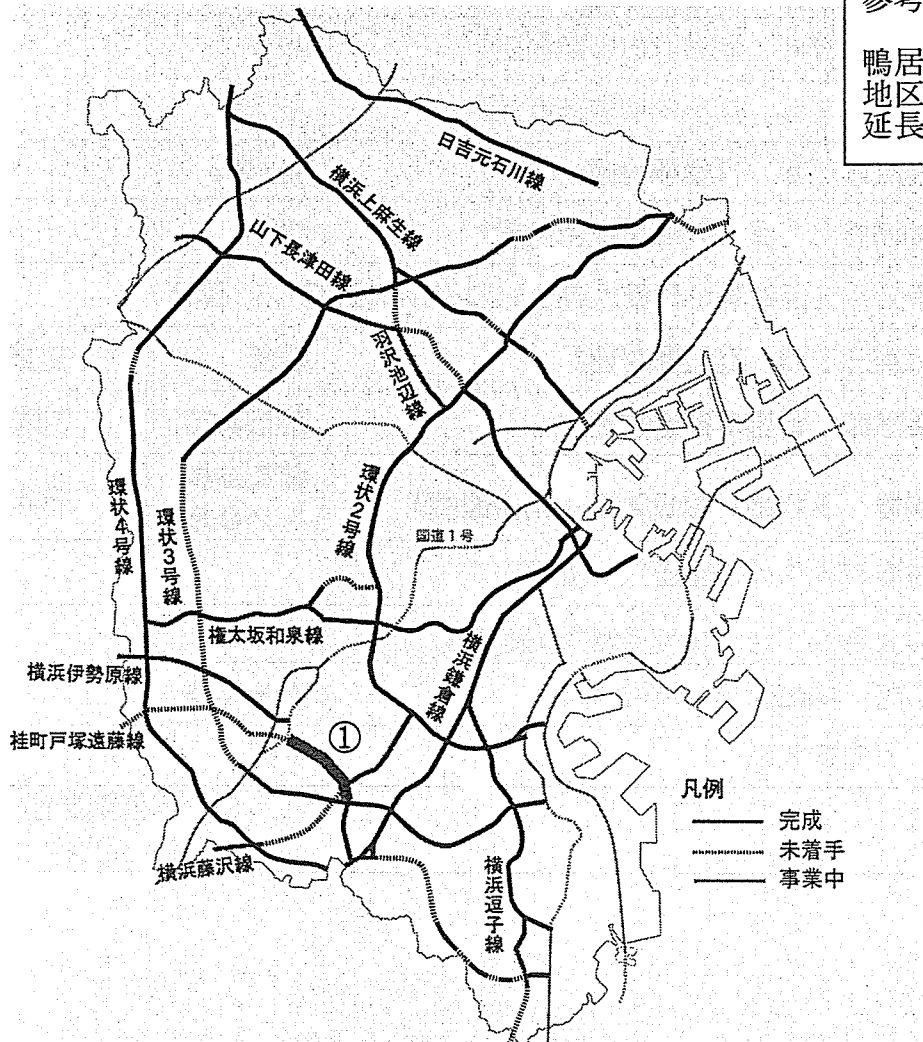
都市の骨格となる放射環状型の幹線道路ネットワークを形成するため、環状3号線、羽沢池辺線をはじめとした3環状10放射道路の整備を重点的に進めています。

路線名 (計画延長)	整備延長 (整備率)	事業概要
環状2号線 (約24.5km)	約24.5km (100%)	<ul style="list-style-type: none"> 平成13年3月に本線部(24.5km)が全線完成。 平成17年3月に屏風ヶ浦バイパス(森支線)約1.2km及び東川島外回りランプ約0.2kmが完成し、全線整備完了。
環状3号線 (約28.2km)	約17.3km (約62%)	<ul style="list-style-type: none"> 磯子区杉田五丁目から戸塚区戸塚町の戸塚大船線までの約9.7kmが整備済み。また、瀬谷区二ツ橋町から都筑区佐江戸町までの約7.6kmが整備済み。 戸塚大船線から国道1号までの約1.2kmを事業中。
環状4号線 (約36.6km)	約28.7km (約79%)	<ul style="list-style-type: none"> 平成18年3月に戸塚区深谷町から市営地下鉄下飯田駅までの約2.1kmが完成。 栄区中野町から桂町までの約1.2kmを事業中。このうち、平成21年3月には公田交差点付近から鎌倉市境までの約0.9kmが完成予定。
日吉元石川線 (約13.0km)	約11.8km (約91%)	<ul style="list-style-type: none"> 青葉区美しが丘一丁目(川崎市境)から東京丸子横浜線(港北区綱島東四丁目)までの約11.8kmが整備済み。
横浜上麻生線 (約16.1km)	約15.2km (約94%)	<ul style="list-style-type: none"> 国道1号(神奈川区東神奈川一丁目)から青葉区鉄町(川崎市境)までの約15.2kmが整備済み。
羽沢池辺線 (約5.1km)	約0.4km (約9%)	<ul style="list-style-type: none"> 環状2号線(神奈川区羽沢町)から緑区鴨居町までの約3.2kmを事業中。 平成19年3月に都筑区池辺町都田中学入り口交差点から川崎町田線までの約0.4kmが完成。
山下長津田線 (約19.8km)	約14.4km (約73%)	<ul style="list-style-type: none"> 緑区鴨居三丁目(羽沢池辺線)から緑区中山町までの約2.4kmを事業中。このうち、緑区白山二丁目から上山交差点付近までの約0.9kmが平成18年3月に4車線化。 国道246号(緑区長津田六丁目)から霧が丘長津田線(緑区長津田五丁目)までの約0.4kmを事業中。
権太坂和泉線 (約9.6km)	約3.5km (約36%)	<ul style="list-style-type: none"> 戸塚区名瀬町から新橋町西田橋交差点まで約2.2kmを事業中。 平成17年12月に弥生台交差点付近から泉警察署前交差点までの約0.8kmが完成。 泉警察署前交差点から環状4号線(泉区和泉町)までの約1.1kmを事業中。
横浜伊勢原線 (約5.6km)	約4.1km (約74%)	<ul style="list-style-type: none"> 平成19年3月に戸塚区戸塚町の矢沢交差点から泉区中田西一丁目までの約3.0kmが完成。 泉区和泉町から泉区上飯田町(藤沢市境)までの約1.3kmを事業中。このうち、平成20年9月には和泉団地入口交差点から環状4号線までの約0.7kmが完成予定。

路線名 (計画延長)	整備延長 (整備率)	事業概要
桂町戸塚遠藤線 (約10.2km)	約4.0km (約39%)	・栄区小菅ヶ谷町から国道1号(戸塚区戸塚町)までの約2.9kmを事業中。 このうち、平成20年3月には栄区小菅ヶ谷4丁目から上倉田町まで約1.9kmが完成。(下図①)
横浜藤沢線 (約7.3km)	約1.2km (約16%)	・舞岡上郷線(港南区丸山台四丁目)から戸塚区舞岡町までの約1.9kmを事業中。 ・栄区长尾台町から戸塚区小雀町(鎌倉市境)までの約1.4kmを事業中。
横浜鎌倉線 (約12.6km)	約12.6km (100%)	・中区本町から栄区桂町までの全区間約12.6kmが平成18年10月に整備完了。
横浜逗子線 (約11.3km)	約8.4km (約74%)	・港南区上大岡西二丁目から金沢区釜利谷南一丁目までの約8.4kmが整備済み。 ・金沢区釜利谷南一丁目から環状4号線(金沢区六浦四丁目)までの約1.4kmを事業中。

注：整備率は整備済延長を計画延長で除したもの。平成20年3月31日現在。

● 幹線道路網計画(3環状10放射)



参考(その他の主な完成箇所)

鴨居上飯田線(鴨居・鴨居第2地区)
延長 590m

凡例
 — 完成
 - - 未着手
 事業中

(3) 地区幹線道路

「最寄り駅まで15分の交通体系」の実現に寄与する交差点の改良、路線の拡幅、駅周辺整備及びバスベイの設置を進めています。

主な施行箇所

路線名 (施行箇所)	最寄駅	備考
1 交差点改良等によりボトルネック解消につながる路線 (21箇所)		
横浜伊勢原 (戸塚区舞岡町 ^{もとまい} 元舞橋付近)	戸塚	完成
下川井第253号線 (旭区中尾一丁目 中尾郵便局付近)	希望ヶ丘	完成
瀬谷柏尾 (瀬谷区三ツ境 三ツ境小学校前交差点)	三ツ境	完成
市ヶ尾第19号線 (青葉区柿の木台 柿木台交差点)	市が尾	
横浜上麻生 (都筑区佐江戸町 ^{やぶね} 藪根交差点)	鴨居	
汲沢第439号線 (戸塚区汲沢町 中村三叉路交差点付近)	戸塚	
2 幹線道路と併せて整備することにより、効果が一層高まる路線 (40箇所)		
上大岡第59号線 (南区大岡五丁目 ^{むかいだ} 向田橋付近)	上大岡	完成
菅田第293号線 (神奈川区羽沢町 旭硝子バス停付近)	西谷	
平戸第486号線 (南区别所二丁目 南土木事務所付近)	上大岡	
上白根第99号線 (旭区白根六丁目 斉藤橋付近)	鶴ヶ峰	
蒔田第480号線 (磯子区岡村七丁目 笹堀交差点付近)	磯子	
3 駅前広場、駅周辺道路等公共交通機関の利便性向上につながる路線 (11箇所)		
宮内新横浜線 (港北区高田東三丁目 高田駅付近)	高田	完成
新吉田日吉線 (港北区日吉本町 日吉本町駅付近)	日吉本町	完成
中山北山田線 (都筑区 ^{くず} 葛が谷 ふれあいの丘入口交差点付近)	都筑ふれあいの丘	完成
4 交通渋滞の解消につながるバスベイの設置 (5箇所)		
片倉六角橋線 (神奈川区 ^{かんだいじ} 神大寺四丁目 ^{かんだいじ} 神大寺郵便局付近)	片倉町	
原宿六ツ浦 (金沢区朝比奈町 朝比奈バス停付近)	金沢八景	
大船停車場矢部 (戸塚区 上倉田地区)	戸塚	
		19年度事業箇所 合計 77箇所

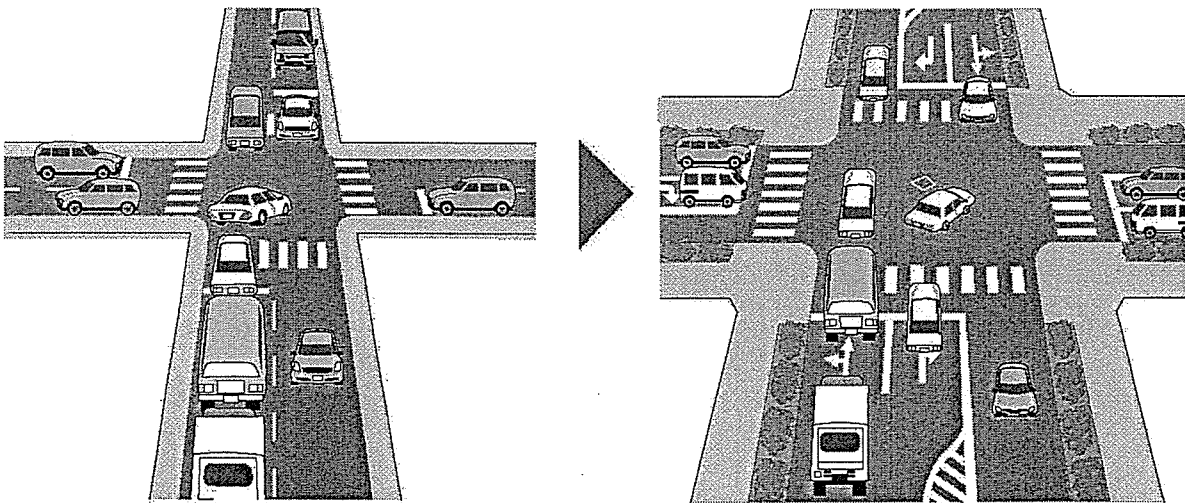
(4) スムーズ交差点プラン

主に郊外部の主要な幹線道路や地区幹線道路等で交通渋滞の要因となっている交差点について、短期に効果が見込める右折レーンの設置などの交差点改良を進めます。

＜実施箇所（8箇所）＞

区	交差点名	整備路線名	交差路線名
磯子区	杉田交差点	国道16号	環状3号線
港北区	西岸根交差点	鶴見駅三ツ沢線	横浜上麻生
港北区	大綱橋交差点	川崎町田	東京丸子横浜
戸塚区	不動坂交差点	国道1号	瀬谷柏尾
栄区	山手学院入口交差点	原宿六ツ浦	光明寺第207号線
泉区	弥生台交差点	阿久和鎌倉	弥生台桜木町
泉区	岡津交差点	瀬谷柏尾	中田さちが丘線
瀬谷区	二ツ橋交差点	瀬谷柏尾	横浜厚木

※整備路線名は主として整備する路線



改良前

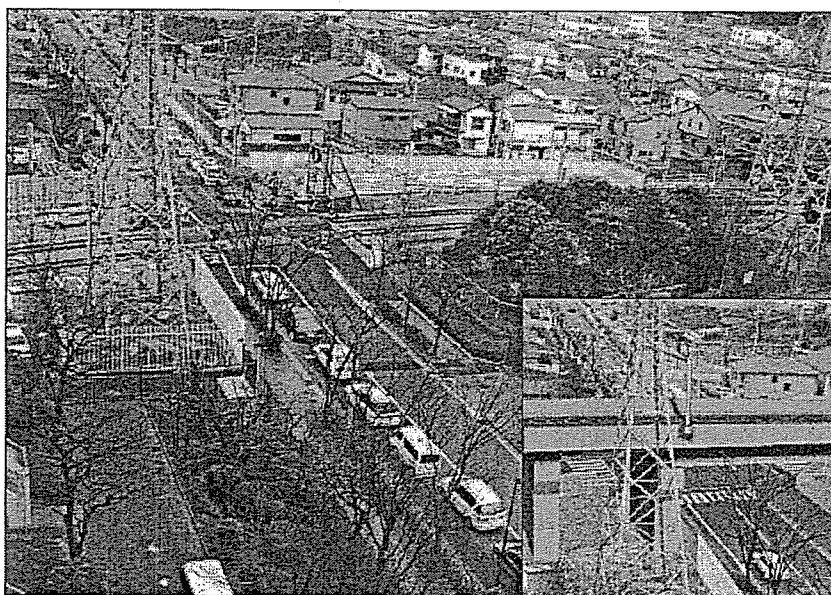
改良後

(5) 鉄道と道路の立体交差化等

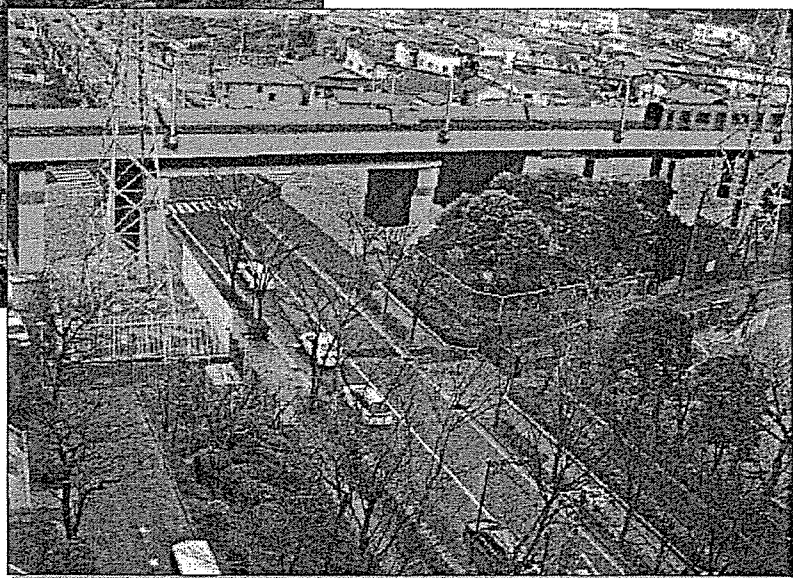
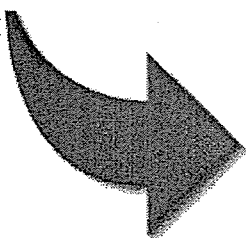
交通のボトルネックとなっている交差点や踏切について立体交差化を実施し、交通の円滑化や安全性の向上を図っています。

① 鉄道と道路の立体交差化

事業名	事業概要
(相模鉄道本線) 相模鉄道本線連続立体交差事業 (星川駅～天王町駅)	<ul style="list-style-type: none"> ・星川駅から天王町駅付近の鉄道高架化について、平成14年9月13日に事業認可を取得し、約1.9kmを事業中。 ・平成17年度から星川駅付近において、仮線や星川駅自由通路設置工事に着手。 <p>平成20年3月に星川駅仮駅舎の使用を開始。</p>



天王町2号踏切付近
現況



完成後イメージ

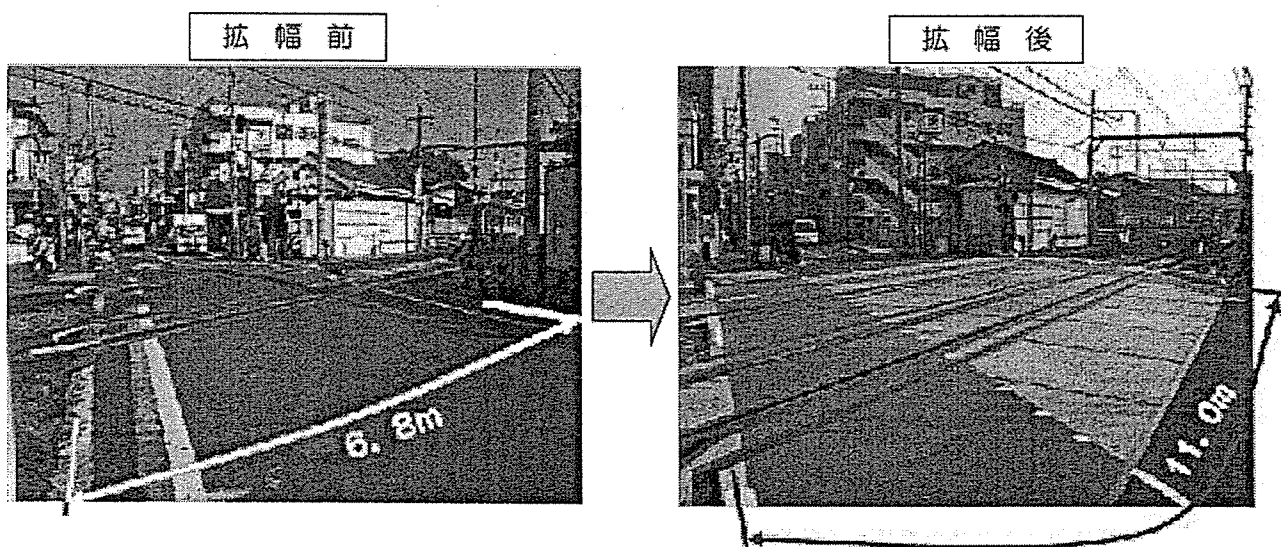
② 交差点の立体化

事業名 (事業主体)	事業概要
国道1号原宿交差点 (国土交通省)	・本線4車線の立体交差化(国道1号が環状4号線をアンダーパス)を事業中。

③ 踏切の安全対策

事業名	事業概要
踏切安全対策	<ul style="list-style-type: none"> ・「横浜市踏切5箇年整備計画」(平成18年度～22年度)に位置づけた緊急性が高い31箇所の踏切について、踏切に隣接しているこ線人道橋のバリアフリー化や踏切の構造改良および歩道部のカラー舗装化を実施。 <p><平成19年度完成箇所></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切の構造改良 鶴見小野踏切(JR東日本 鶴見線)、 学校前踏切(JR東日本 横浜線)、 能見台第3踏切(京浜急行本線) ・歩道部のカラー舗装化(16箇所)

鶴見小野踏切(JR東日本 鶴見線)



(6) 橋りょうの架け替え

橋りょうの老朽化対策として、架け替えを行いました。

橋梁名	事業概要
江ヶ崎跨線橋	・ 施行箇所 鶴見区矢向6丁目～川崎市幸区小倉 ・ 橋長 約180m
中村橋	・ 施工箇所 南区中村町4丁目～睦町1丁目 ・ 橋長 約30m
根岸橋	・ 施行箇所 磯子区上町～丸山2丁目 ・ 橋長 約33m

(7) 道路の地震対策

地震発生時における緊急輸送路等の安全を確保するため、耐震補強等の対策を実施しました。

事業名	事業概要
道路橋の耐震対策	<p>緊急輸送路等に架かる橋りょうの耐震補強を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成14年度までの緊急対策に引き続き、第2期対策として、昭和55年以降の道路橋示方書に基づき設計された橋りょうのうち対策を要する33橋について順次実施。 <p>《橋脚補強・落橋防止対策》</p> <p>新規着手事業 5橋 新田間橋（西区）、本牧シーポートストリート（中区）、 瀬戸ヶ谷富士見橋・瀬戸ヶ谷西橋（保土ヶ谷区）、 能見橋（金沢区）</p> <p>平成19年度完成事業 7橋 芦穂橋（鶴見区）、大道人道橋（神奈川区）、 みなとみらい7号橋（中区）、南清橋（南区）、 境木跨線人道橋・岡沢橋（保土ヶ谷区） 第二和泉原跨線橋（泉区）</p>
トンネル補修	<p>劣化の著しい第二山手トンネルについて、引き続き補修を実施しました。</p> <p>《平成19年度実施事業》 第二山手トンネル（中区）</p>
道路がけ整備	<ul style="list-style-type: none"> 防災総点検結果を平成16年度に再点検し、対策必要箇所の抽出を行った結果、緊急度が高かった主要地方道横浜駅根岸線の1箇所について工事着手しました。 <p>《平成19年度工事箇所》 主要地方道横浜駅根岸線（中区宮川町）</p>

(8) 道路の環境対策

幹線道路などの路面温度上昇の抑制や走行音の低減を図るため、環境対策を進めました。

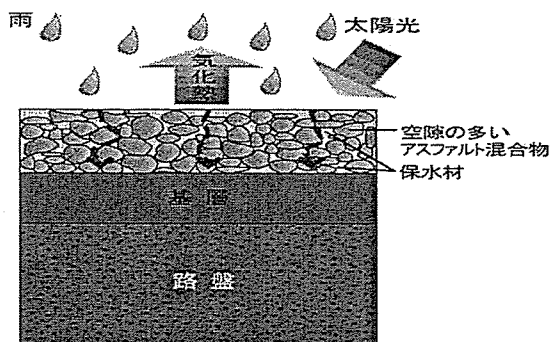
① すず風舗装

ヒートアイランド現象の抑制策の一つとして舗装体に保水した水分の気化熱で舗装表面の温度を低下させる保水性舗装、舗装面に遮熱塗装を施し太陽光を反射させることで、舗装の温度上昇を抑制する遮熱性舗装を実施しました。

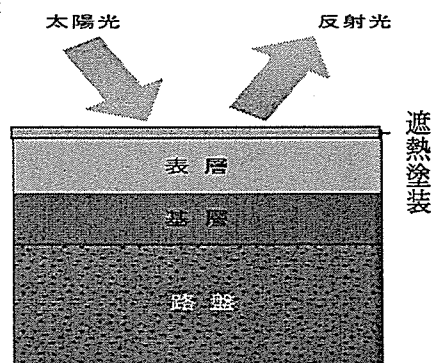
<実施箇所（11箇所）>

	区	実施箇所	延長	種別
1	鶴見区	下末吉第348号線外（とよおか通り）	約550m	保水
2	神奈川区	六角橋第281号線（松本通三丁目商店会）	約220m	保水
3	西区	西戸部第271号線（さくら通り）	約581m	遮熱
4	中区	山下町第13号線（中区役所前付近）	約181m	遮熱
5	南区	蒔田第75号線（中村町中通り）	約350m	保水
6	保土ヶ谷区	鶴ヶ峰天王町線（保土ヶ谷区役所前付近）	約640m	遮熱
7	磯子区	森第33号線（JR磯子駅前付近）	約380m	遮熱
8	港北区	新吉田第395号線（大曾根商店街付近）	約165m	保水
9	港北区	菊名第6号線外（レンガ通り）	約515m	保水
10	都筑区	中山北山田第7158号線（富士見が丘交差点付近）	約310m	遮熱
11	泉区	上飯田第315号線（泉区役所前付近）	約255m	保水・遮熱

保水性舗装



遮熱性舗装



② 低騒音舗装

幹線道路沿道の住環境を保全するための取組として、自動車騒音に効果的な低騒音舗装を実施しました。

<主な実施箇所>

区	実施箇所	事業延長
神奈川区	環状2号線（三枚町付近）	約 1,580m
港南区	環状2号線（下永谷付近）	約 820m
港南区	環状2号線（笹下付近）	約 380m
港北区	環状2号線（師岡町付近）	約 670m
南区	弥生台桜木町線（南太田付近）	約 815m

(9) 自転車駐車場の整備

① 市営自転車駐車場整備

19年度整備箇所	駐車台数
日吉駅、蒔田駅、上大岡駅等 13駅13箇所	3,044台

② 民営自転車駐車場への建設費補助

自転車駐車場を経営しようとする方に建設費を補助し、民営自転車駐車場の育成と整備促進を図ります。

19年度整備補助台数 1,530台

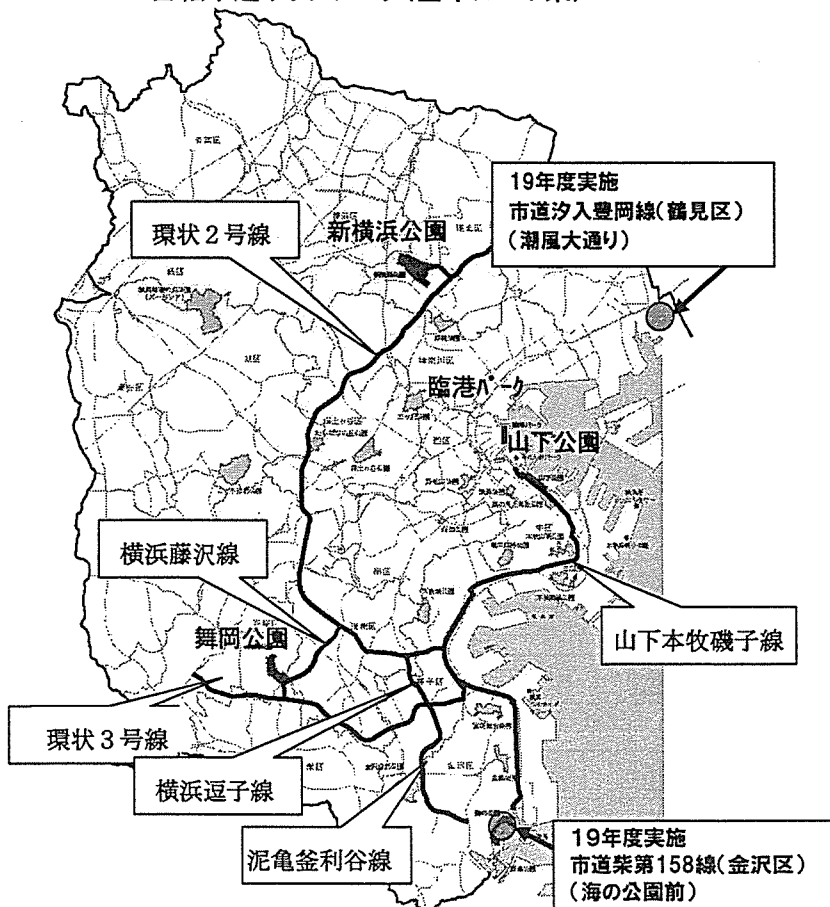
③ 区と連携した放置自転車対策の推進

区と連携した放置自転車等の移動・啓発活動の実施（神奈川区、青葉区等）

(10) 自転車道ネットワーク

事業名	事業概要
自転車道ネットワーク事業	市民の皆様が安全で快適な自転車利用ができるよう、広幅員の歩道を活用し、舗装のカラー化やサイン等による自転車走行空間の整備を始めています。 19年度は、鶴見区の「潮風大通り」、金沢区の「海の公園」前市道で整備しました。

自転車道ネットワーク(基本ルート案)



自転車走行環境の整備(鶴見区)



自転車走行環境の整備(金沢区)

7 違法駐車防止対策

(1) 重点地域対策事業

違法駐車防止対策につきましては、平成5年9月制定の「横浜市違法駐車等の防止に関する条例」に基づき指定した、違法駐車等防止重点地域（以下「本市重点地域」という）において、監視活動を実施してきました。

しかし、平成18年6月1日施行の改正道路交通法により、本市重点地域に民間駐車監視員が配置されたため、これまでの監視活動を防止啓発や実態調査に転換するなどの事業の見直しを図り、違法駐車防止対策を進めてきました。

19年度も引き続き本市重点地域において、防止啓発と実態調査を進めるとともに、区や地域などが取り組む違法駐車防止啓発活動を支援しました。

【本市条例に基づき指定した違法駐車等防止重点地域】

種 別	地区名称 及び 面積・延長距離
地 域 指 定	関内地区 53.3 ha
路 線 指 定	下末吉交差点～三角交差点 0.9 km
	洪福寺交差点～鶴屋町3丁目交差点 2.3 km
	岡野交差点～横浜駅西口交差点 0.7 km
	山手警察署前交差点～麦田交差点 1.7 km
	麦田交差点～横浜スタジアム前交差点 1.1 km
	洪福寺交差点～宮田2丁目交差点 0.4 km
	浦舟町交差点～東橋交差点 0.6 km
	総 延 長 7.7 km

8 空港対策の推進

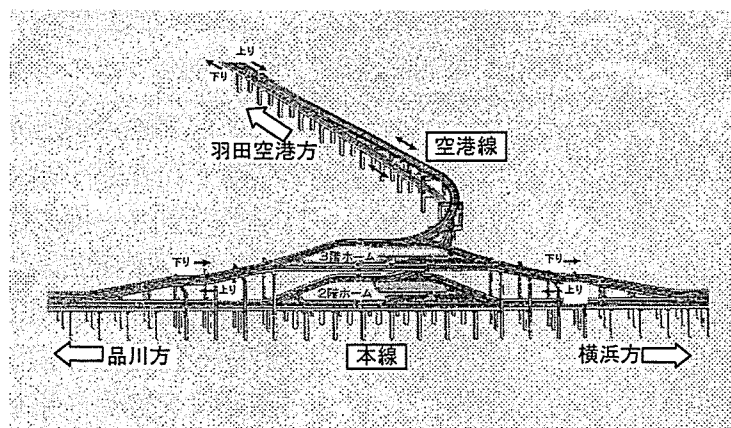
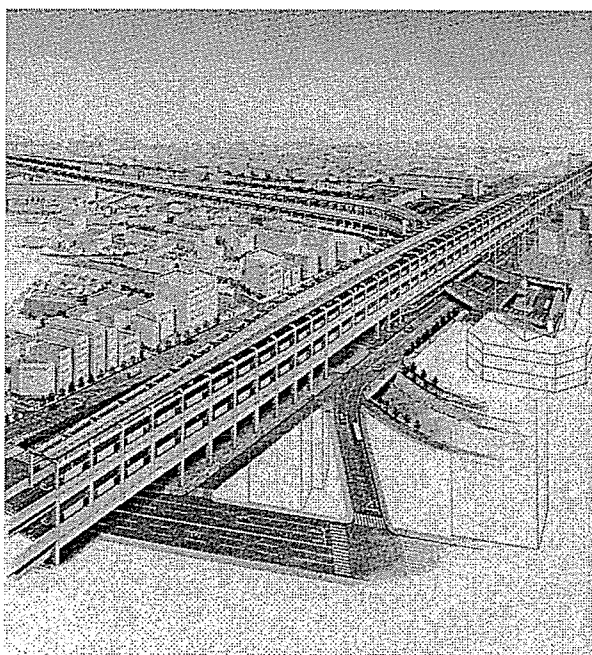
(1) 空港アクセスの向上

横浜シティ・エア・ターミナル（YCAT）を、横浜と成田・羽田両空港を結ぶ空港アクセスの拠点として活用し、より一層利用者の利便性、快適性の向上に努めます。

羽田空港へのアクセス向上については、京浜急行本線と同空港線が分岐する京急蒲田駅周辺において、連続立体交差事業に併せた駅舎等の再整備が、平成13年度より着手されており、再整備にかかる事業費の一部を本市が負担しております。

なお、京浜急行では、本事業の工程の一環として、平成14年10月より暫定的に、ラッシュ時間を除いた時間帯において、時間あたり3本程度横浜方面からの直通運転を実施しています。事業完了後には、ラッシュ時を含め時間あたり6本程度の直通運転が可能となる予定です。

京急蒲田駅整備イメージ



※再整備事業費

約113億円（本市負担額：約3億円）

■整備効果（横浜～羽田空港間の所要時間）

時 点	所要時間
事業着手前	約30分
平成19年現在	平均24分
事業完了時（平成24年度）	約20分

(2) 羽田空港再拡張・国際化について

① 羽田空港再拡張事業について

国土交通省は、首都圏における将来の航空需要の増大に対応するため、羽田空港に新たに4本目の滑走路を新設し、現在の年間発着能力を29万6千回から40万7千回に高めるとともに、国際定期便（年間3万回）を就航させることとしています。

本事業については、千葉県との補償交渉に時間を要したことから、当初の予定より1年遅れの平成19年3月30日に現地着工し、概ね1年遅れの工程ではありますが、平成22年(2010年)10月の供用開始に向け順調に進捗しております。

平成19年度は、国土交通省が埋め立て部の地盤改良や棧橋部の構造物の設置などの工事を推進しましたが、平成20年度も、引き続き工事を推進することとなっております。

また、再国際化に向け、PFI事業により国際線地区旅客ターミナルビル等整備事業などを進めております。

<滑走路整備事業について>

事業概要：東京国際空港D滑走路及び連絡誘導路新設並びに東京港第一航路移設に係る設計及び施工を行う。

事業費：5,985億円

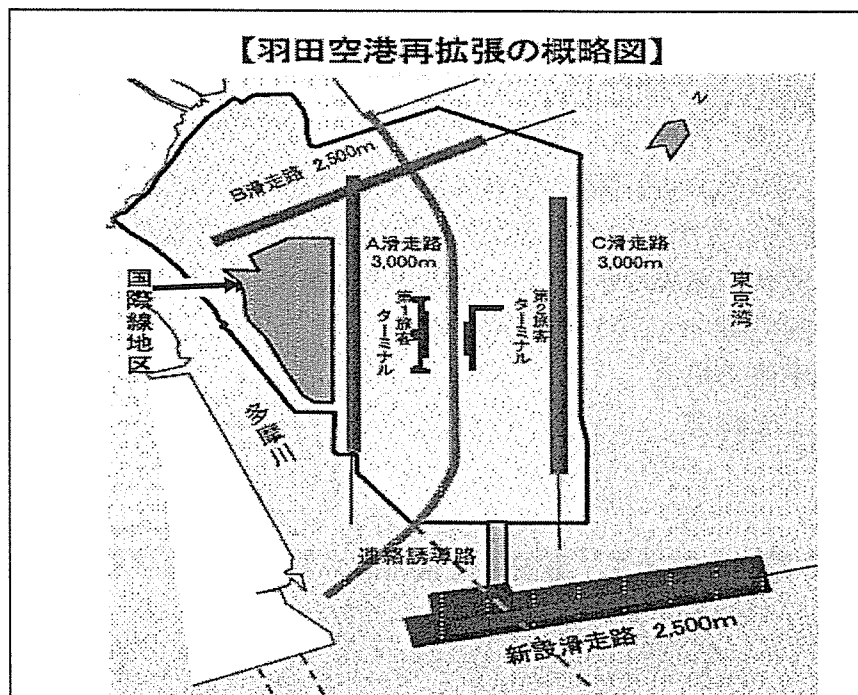
契約の相手：ゼネコン15社によるJV（鹿島建設（株）、（株）大林組など）

<国際線地区旅客ターミナルビル等整備・運営事業について>

事業概要：PFI手法により、ターミナルビル等を設計、施工管理し、事業期間終了まで対象施設を所有するとともに、維持管理及び運營業務を実施する。

期間：30年間（平成18年7月7日 事業契約締結）

契約の相手：東京国際空港ターミナル（株）（HK Tグループが設立した特別目的会社）（日本空港ビルディング（株）、（株）日本航空、全日本空輸（株）、成田国際空港（株）、東京電力（株）、京浜急行電鉄（株）など）



国際線地区旅客ターミナルビルのパース図（西側から見た図）



② 八都県市による取り組みについて

1) 八都県市により空港問題を研究することとなった経緯

平成16年11月10日に開催された八都県市首脳会議において、本市から提案を行い、首都圏の空港のあり方について、八都県市として共同で研究することが了承されました。

2) 首都圏空港のあり方研究会について

上記提案を受けて、八都県市首脳会議の下部機関として、各都市航空政策担当部署をメンバーとする「首都圏空港のあり方研究会」を平成17年2月に設置し、研究・検討を進めました。

平成18年11月に、望ましい首都圏の空港のあり方には、以下の4つの視点が不可欠であるとの内容の報告書を取りまとめ、八都県市首脳会議において報告しました。

- ①国際競争力を支える国際ゲートウェイ機能の充実
- ②利便性の高い国内線ネットワーク網の充実
- ③空港利用の利便性の向上
- ④環境と利便性との両立

3) 今後の対応等

今後は、報告書の趣旨を踏まえ、適宜、情報交換や意見交換などを図り、必要な対応を図ってまいります。

③ 三縣市(神奈川県・横浜市・川崎市)による取り組み

1) 再拡張事業に対する無利子貸付事業

羽田空港の再拡張・国際化は、市民の海外渡航の際の利便性を高めるばかりでなく、本市の国際集客力の強化や横浜経済の活性化に大きく寄与することが期待されます。そのため、羽田空港再拡張事業が円滑に推進されるよう、「東京国際空港における緊急整備事業の円滑な推進に関する特別措置法」に基づく国からの要請を受け、滑走路等の整備費の一部として、神奈川県・川崎市とともに、国に対しておおむね100億円を複数年度に分けて、無利子で貸付けを行っています(東京都の無利子貸付総額は1,000億円)。

□平成17年度無利子貸付事業費 : 三縣市それぞれ 917百万円(東京都は 9,175百万円)

□平成18年度無利子貸付事業費 : 三縣市それぞれ2,312百万円(東京都は23,123百万円)

※平成18年度の貸付については、全額明許繰越を行いました。平成19年3月に工事着工したことを受け、平成19年5月に三縣市同時に、それぞれ貸付を実施しました。

□平成19年度無利子貸付事業予算 : 三縣市それぞれ2,455百万円(東京都は24,554百万円)

※平成19年度の貸付については、国において、羽田空港の真の国際化に向けた進展が見られないことから、貸付を留保しております。(本市以外は貸付を実施済)

□平成20年度無利子貸付事業予算 : 三縣市それぞれ1,857百万円(東京都は18,570百万円)

2) 神奈川口構想に関する協議会

平成16年2月に、3縣市首長と国土交通大臣をメンバーとする「神奈川口構想に関する協議会」が設置され、神奈川方面からの空港アクセスの改善や、集客プロモーションの推進などについて検討を進めています。

□趣 旨 : 羽田空港の再拡張・国際化に連携しつつ、神奈川口構想の具体化に向けた方策を検討するため設置する。

□メンバー : 国土交通大臣、神奈川県知事、横浜市長、川崎市長

□開催状況 :

第1回 平成16年2月12日	・「神奈川口構想に関する協議会」を設置し、以下の項目について検討することについて合意 検討項目①神奈川口における空港機能の分担 ②神奈川方面からの空港アクセスの改善 ③都市再生、まちづくりの支援 ④集客プロモーションの推進 ⑤港湾機能の強化・産業の活性化の促進等
第2回 平成16年6月14日	・上記検討項目について、スケジュール及び平成16年度の検討目標等について確認
第3回 平成17年1月13日	・平成16年内の検討状況等について確認
第4回 平成18年2月7日	・これまでの取り組み・今後の進め方等について確認

□具体化した検討項目

- ・首都高速湾岸線（横浜市内～羽田空港）の料金割引
- ・横浜市内から羽田空港へのバス路線の新設（戸塚駅、二俣川駅、**センター北駅**、**センター南駅**）など

④ 羽田空港再拡張後の真の国際化に向けた本市の取り組み

1) 羽田空港国際化に関する国の考え方

安倍内閣総理大臣を議長とするアジア・ゲートウェイ戦略会議が、平成19年5月にとりまとめたアジア・ゲートウェイ構想において、再拡張事業後の羽田空港の国際定期便の就航について、次のとおりとしています。

- ①年間発着回数：供用開始時に、国際旅客定期便を3万回就航させる。
- ②路線：これまでの距離の基準だけでなく、需要や路線の重要性も判断し、羽田空港にふさわしい路線を、近いところから検討する。

<参考>

国土交通省では、従来、国際定期便の就航について、次のとおりとしていました。

- ①年間発着回数：
将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保した後の余裕枠を活用し、概ね3万回程度とする。
 - ②路線：羽田から一定の距離以内の路線とする。羽田発着の国内線の距離をひとつの目安とする。
- <参考>「羽田発着の国内線の距離」≒2,000km（羽田＝石垣間は1,947km）

- ～2,000km：釜山 ソウル 上海
- 2,000km～3,000km：北京 台北 香港 広州
- 3,000km～6,000km：マニラ バンコク シンガポール

2) 羽田空港国際化に関する横浜市の考え方（資料次ページ）

日本が世界に通用する国際競争力をつけるとともに、東アジア全体において相互の利益をもたらすためには、日本経済を支える首都圏と、成長著しい東アジア諸都市との相互アクセスを高め、人と物の移動の円滑化を図ることが不可欠です。

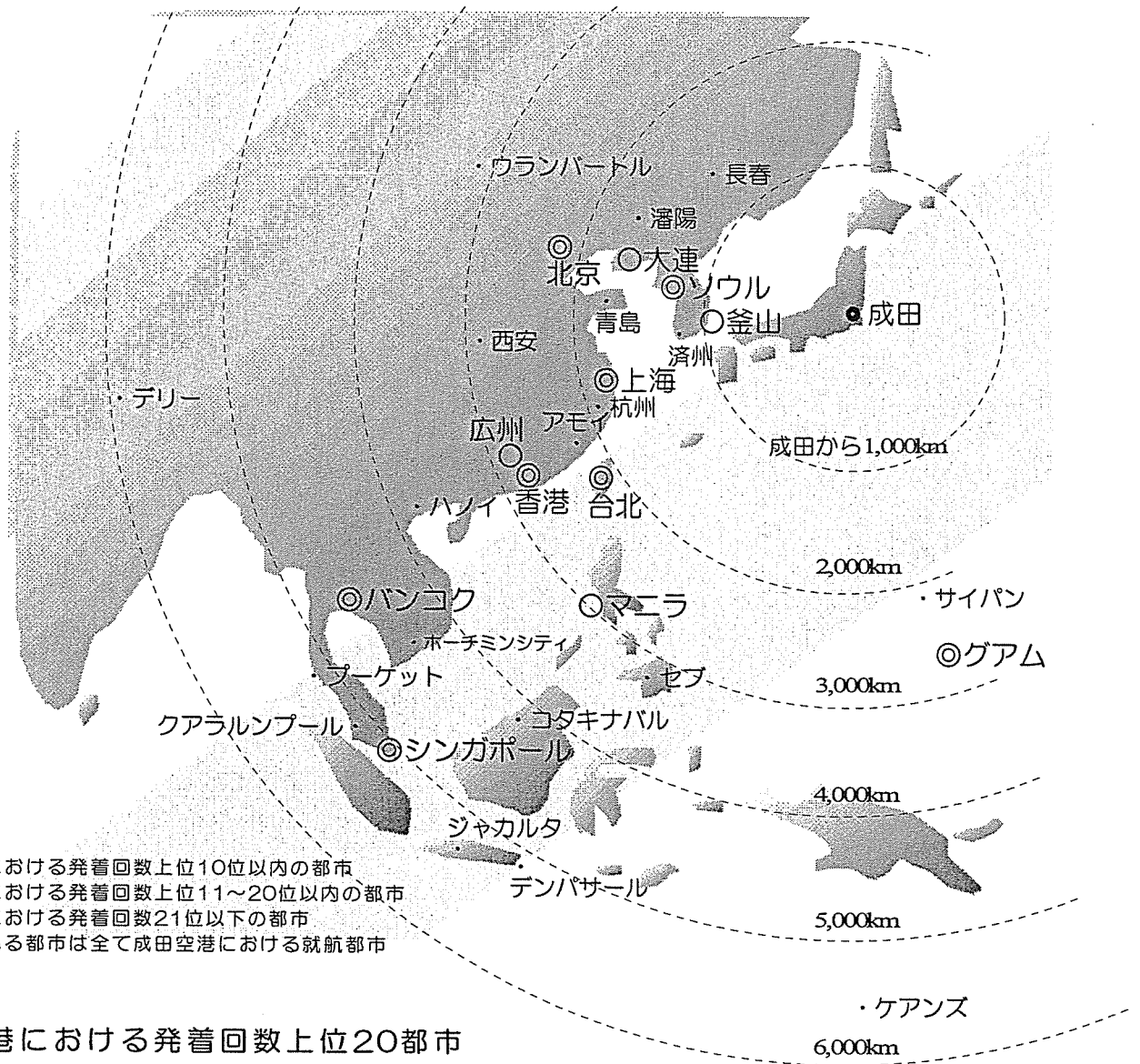
本市としては、空港の立地特性などを十分踏まえた適切な役割分担とすることが重要であると考えており、具体的には欧米など遠距離国際路線は主に成田空港が担い、ASEAN諸国を含む東アジアなど近距離国際路線は主に羽田空港が担うこととし、両空港に乗り継ぎ需要に応じた国内線を配置する必要があると考えております。

特に、羽田空港に就航する国際旅客定期便の路線は、ASEAN諸国を含む東アジアの主要都市をカバーすべきと考えております。

3) 今後の取り組み

羽田空港の真の国際化を推進するためには広く世論を形成する必要があり、引き続き、本市独自の国への要望活動や、神奈川口構想に関する協議会など、あらゆる機会を通じて、羽田空港の真の国際化を実現するよう国への働きかけを行ってまいります。

成田空港における就航都市(6,000km圏)と発着回数順位



◎成田空港における発着回数上位10位以内の都市
 ○成田空港における発着回数上位11~20位以内の都市
 ・成田空港における発着回数21位以下の都市
 ※掲載している都市は全て成田空港における就航都市

成田空港における発着回数上位20都市

順位	国名	都市名	距離(km)	発着回数/年	順位	国名	都市名	距離(km)	発着回数/年
1	中国	上海	1,776	10,316	11	フランス	パリ	9,930	3,855
2	韓国	ソウル	1,214	10,212	12	中国	広州	2,915	3,647
3	台湾	台北	2,128	9,586	12	アメリカ	サンフランシスコ	8,210	3,647
4	中国	香港	2,915	8,753	12	アメリカ	シカゴ	10,058	3,647
5	タイ	バンコク	4,589	8,128	15	アメリカ	ニューヨーク	10,779	3,230
6	中国	北京	2,101	6,148	16	フィリピン	マニラ	3,006	2,918
7	シンガポール	シンガポール	5,298	5,835	16	イギリス	ロンドン	9,952	2,918
8	アメリカ	ホノルル	6,130	5,627	18	中国	大連	1,667	2,292
9	アメリカ	ロサンゼルス	8,722	5,210	19	韓国	釜山	987	2,188
10	アメリカ	グアム	2,498	5,106	19	ドイツ	フランクフルト	9,485	2,188

- 平成19年1月JTB時刻表を参考に横浜市作成
- 発着回数=(便数/週)×2÷7×365として算出
- 網掛けは、韓国、中国、台湾、ASEANの各国・地域

基本方針・政策目標と主な施策・事業

政策目標 1

多様な主体が参加する交通政策推進体制を構築します



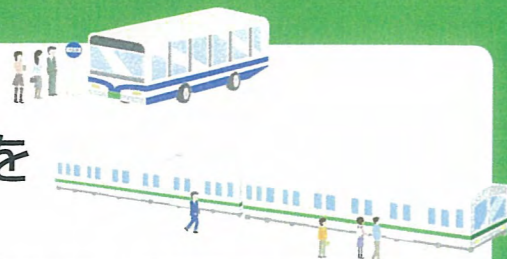
基本方針1 協働で支える交通政策の推進

市民・企業・交通事業者・行政などによる議論の場を設置・運営するとともに、行政の交通関連部局の連携強化を図るなど多様な主体が参加する交通政策推進体制を構築します。

- 市民・企業・交通事業者・行政等が参加する全市的な交通政策を議論する場の設置
- 地域主体の地域交通サービス導入への支援など

政策目標 2

マイカー交通から公共交通への転換を促進します



公共交通機関を利用しやすい環境の整備やマイカー交通の需要を抑制するための施策を進めるなどマイカー交通から公共交通への転換を促進します。

主な施策・事業

- 公共交通機関の乗り継ぎ割引制度の導入検討
- 運行情報等をリアルタイムに提供できるバスロケーションシステムの導入支援
- 節度あるマイカー利用や公共交通の利用促進の啓発など

政策目標 3

環境負荷軽減につながる交通施策を推進します



自動車交通の円滑化・需要の抑制などを図りながら低公害車の普及を促進するとともに、ヒートアイランド対策に資する道路舗装や道路緑化など環境負荷軽減につながる交通施策を推進します。

主な施策・事業

- 自動車交通の円滑化のための体系的な道路網の整備
- 民間事業者への低公害車導入支援
- 駐車場利用にかかる課金制度の検討など

政策目標 4

楽しく快適・安全に移動できる交通環境を整備します



都心部において歩くことを基本に多様な交通手段を提供し回遊性向上を図るとともに、鉄道駅周辺等において歩行環境の改善や交通安全対策を進めるなど楽しく快適・安全に移動できる交通環境を整備します。

主な施策・事業

- 連続的な自転車走行環境整備やレンタル自転車の普及など自転車施策の推進
- 主要な駅周辺のバリアフリー化
- 歩行者安全対策のためのカラー舗装等を活用した歩道と車道の分離など

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を整備します



地域特性などを踏まえた道路網の形成や鉄道網の充実、既存の交通基盤の有効活用や適切な維持管理を行うなど移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークを整備します。

主な施策・事業

- 3環状10放射道路を中心とした幹線道路網整備
- 相互直通運転の推進など鉄道ネットワークの整備
- 局所的な渋滞対策としての交差点の改良、右折レーン・バスベイスの整備など

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を形成します



横浜環状道路をはじめとする広域幹線道路網の整備や横浜港の機能強化、羽田空港の再拡張・国際化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。

主な施策・事業

- 横浜環状道路など広域的な幹線道路網の整備
- 高規格コンテナターミナルの整備など横浜港の機能強化
- 羽田空港の真の国際化実現のための取り組みなど

政策目標 7

駅周辺など集約型の都市づくりに対応する地域施策を展開します



最寄駅まで15分で行ける交通体系を基本としながら路線バスの維持を図るとともに、地域主体の乗合型交通サービスに対する支援などを土地利用政策等と連携しながら集約型の都市づくりに対応する地域施策を展開します。

主な施策・事業

- 市民の生活交通として必要なバス路線の維持
- 地域主体の地域交通サービス導入への支援

