

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

<政策目標の考え方>

横浜駅周辺、みなとみらい21地区、関内・関外地区など横浜都心部は、業務・商業・文化・アミューズメントなどの諸機能が集積する拠点地域です。これらの都市機能が連携し合い都市の総合性を一層高めるためには、徒歩や自転車、公共交通機関を中心に、「人」がまちを楽しく移動できる環境を整備し、回遊性^{*23}を向上させる必要があります。

また、主要な鉄道駅周辺は、鉄道利用者や商業施設の利用者など、多くの歩行者が通行していますが、駅周辺に流入する自動車交通との錯綜など、安全・快適に歩行できる環境が必ずしも整備されていない状況があります。

「人と車が共存する交通」を実現していくため、横浜のビジネス・観光の拠点である都心部においては、歩くことを基本に公共交通機関や自転車を利用しやすい環境整備など多様な交通手段を提供し、回遊性の向上を図ります。

鉄道駅周辺では、人の移動が安全で快適となるよう歩行環境の改善や交通安全対策、自転車の走行環境の整備を進めます。また、踏切対策など市内の交通事故をゼロに近づけるための歩行空間整備を積極的に推進します。

以上の取り組みを進めることにより、楽しく快適・安全に移動できる交通環境を整備します。

<施策の方向>

(1) 横浜都心部における回遊性向上

市民・来街者が自由・快適に移動できるよう、誰もが歩きやすい歩行空間整備や、自転車が安全で安心して走行できる連続的な自転車走行環境の形成など、道路空間を効果的に活用して人に優しい歩行者・自転車交通環境を整備するとともに、きめ細かにレンタル自転車拠点を配置したコミュニティサイクル^{*24}の普及など自転車施策を推進します。

都市型観光交通として、水上交通など乗ること自体を楽しむ新たな交通手段導入の検討を進めるとともに、公共交通マップの配布など、はじめて横浜を訪れる人々でもスムーズに移動できるための情報提供を進めます。

また、複数の公共交通を利用できる共通のフリーチケットの検討や、商業施設等と連携した公共交通利用促進策など民間と連携しながら、都心部の回遊性向上と横浜の魅力を高める交通施策を進めます。

あわせて、駐車場利用に対する課金制度の検討や、一定のエリアへのマイカーの流入規制などについても関係者等と調整を図りながら、自動車交通を抑制するための仕組みを検討します。

(2) 駅周辺における歩行環境・自転車走行環境の整備

主要な駅周辺地区において、誰もが安全・快適に歩行できるよう、公共施設までの主な経路において平坦で広幅員の歩道整備や段差解消、視覚障害者誘導用ブロック設置などバリアフリー整備や、無電柱化を推進するなど歩行環境の改善に努めます。

また、駅周辺の自転車駐車場整備や放置自転車対策を引き続き進めるとともに、必要に応じて歩行者や自転車のための専用空間を確保するため、路上駐車規制策や一方通行規制の積極的な導入など道路空間の使い方の工夫による道路断面の再構築を検討します。

(3) 安全に移動できる環境の整備

誰もが道路上で安全に通行できるよう、できる限り歩道と車道の空間的分離を進めるとともに、通学路などにおいて歩道の確保が困難な道路についてはカラー舗装等により安全性を高める施策を進めます。また、踏切内の歩道と車道の分離による構造改良やカラー舗装等による歩道部の明確化を図るとともに、警察と連携を図りながら、交通事故多発地域を重点に歩行空間の確保や自動車の速度抑制につながる施設整備など面的な安全対策のほか、自転車道・自転車レーンといった自転車通行環境の整備を推進します。さらに、自転車運転のマナー向上のための啓発活動を進めます。

施策の方向	概ね5年で取り組む 主な施策・事業	分類	所管局
(1) 横浜都心部における回遊性向上	歩道幅員の確保による歩行環境の整備	行政主体型	道路局
	連続的な自転車走行環境の形成	行政主体型	道路局
	レンタル自転車によるコミュニティサイクルの普及など自転車施策の推進	民間主体 協働型	都市整備局
	水上交通ネットワークの検討	民間主体 協働型	港湾局
	公共交通路線マップの作成・発行	民間主体 協働型	都市整備局
	複数の公共交通を利用できる共通フリーチケットの検討	民間主体 協働型	都市整備局
	駐車場利用にかかる課金制度の検討	行政主体 協働型	都市整備局
	一定エリアへの自家用車流入規制の検討	行政主体型	都市整備局 道路局
(2) 駅周辺における歩行環境・自転車走行環境の整備	主要駅周辺のバリアフリー化	行政主体 協働型	道路局
	歩道幅員の確保による歩行環境の整備	行政主体型	道路局
	無電柱化の推進	行政主体 協働型	道路局
	自転車駐車場の整備	行政主体 協働型	道路局
	放置自転車対策の推進	行政主体型	道路局
	路上駐車規制の強化	行政主体型	道路局
	一方通行規制の導入等による道路断面の再構築の検討	行政主体型	道路局
(3) 安全に移動できる環境の整備	連続立体交差事業の推進	行政主体型	道路局
	カラー舗装等による歩道と車道の視覚的分離	行政主体型	道路局
	カラー舗装等による踏切内の安全対策	行政主体型	道路局
	あんしん歩行空間整備	行政主体型	道路局
	自転車通行環境整備モデル事業	行政主体型	道路局
	自転車運転マナー向上のための啓発	行政主体型	道路局

<政策目標の考え方>

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・定時性の向上は、経済活動等を円滑に進めるための極めて重要な要素です。

また、地球環境に対する危機意識や身近な環境への市民の関心はますます高まる中、自動車から排出される二酸化炭素(CO₂)、窒素酸化物(NO_x)、粒子状物質(PM)は、大きな社会問題となっています。

経済活動の円滑化、環境負荷軽減のためには、市内の自動車交通渋滞を解消することが極めて重要であり、そのための抜本的な対策である道路ネットワークを充実することは、引き続き社会的な要請と言えます。

また、通勤や通学のための主要な交通機関である鉄道は、速達性・定時性・環境性の側面から質の高い公共交通であるとともに、とりわけ東京都心部方面への交通需要は依然として高い水準となっており、引き続き鉄道ネットワークを形成していくことが求められています。

このため、持続可能な財政運営への配慮や、パーソントリップ調査データ等の活用など交通実態の適切な把握に努めながら、道路の特性や役割を踏まえた道路網の形成、地域特性にあった駐車場整備を進めます。また、速達性向上・移動のシームレス化^{※25}に資する鉄道網の充実、既存の交通ネットワークを活用した効果的な交通基盤の整備・合理的な運用、維持管理など、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。

<施策の方向>

(1) 市内の道路ネットワークの整備推進

自動車交通を円滑化するための抜本的な対策として、市内の3環状10放射道路を中心とした放射環状型の道路ネットワークの形成を図ります。道路網の整備にあたっては、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推進します。

また、高度経済成長期に決定されて以降、大幅な見直しが行われてこなかった都市計画道路網について、社会情勢の変化などを見据えて全市的に見直し、優先順位を付けた計画的な整備を進めていきます。

(2) 地域特性に応じた駐車場の整備と質の向上

地域の交通状況やまちづくりの考え方に応じて、民間が中心となって駐車場整備を進めると

もに、量的な拡大を中心に進めてきた駐車場施策を、バリアフリー化の推進や自動二輪車の受け入れを可能とするための施設の改善など、質的な向上を中心とした施策へと転換します。

(3) 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強

東京都心部方面への通勤・通学需要に対応することや新幹線へのアクセスを強化するため、鉄道事業者と連携しながら、神奈川東部方面線など既存の鉄道路線間の相互直通運転を可能とする連絡線の整備や優等列車導入を可能とする追い越し線の整備、合理的な運用による移動の円滑化を進めます。また、新たな鉄道構想路線については、土地利用の状況や新たな事業スキームなどを踏まえながら事業採算性に関する検証を行うとともに、まちづくりの観点などから事業化に関する条件整理を行います。その上で、条件が整った路線については事業化に向けた関係機関との調整を進めます。さらに、車両編成の拡大など市内の鉄道輸送力の増強に向けた対応について事業者への働きかけを行います。

(4) 交通基盤の有効活用と適切な維持管理

交通渋滞対策の一環として、ボトルネックとなる交差点の改良、効果的な右折レーン、バスベイスの整備など少ない費用で渋滞解消効果が発揮できる取り組みを進めます。また、市民ボランティアによる道路施設の維持管理、アセットマネジメントの推進による維持管理の効率化・負担の平準化を図るなど、交通基盤のストックを有効に活用し適切に維持管理します。

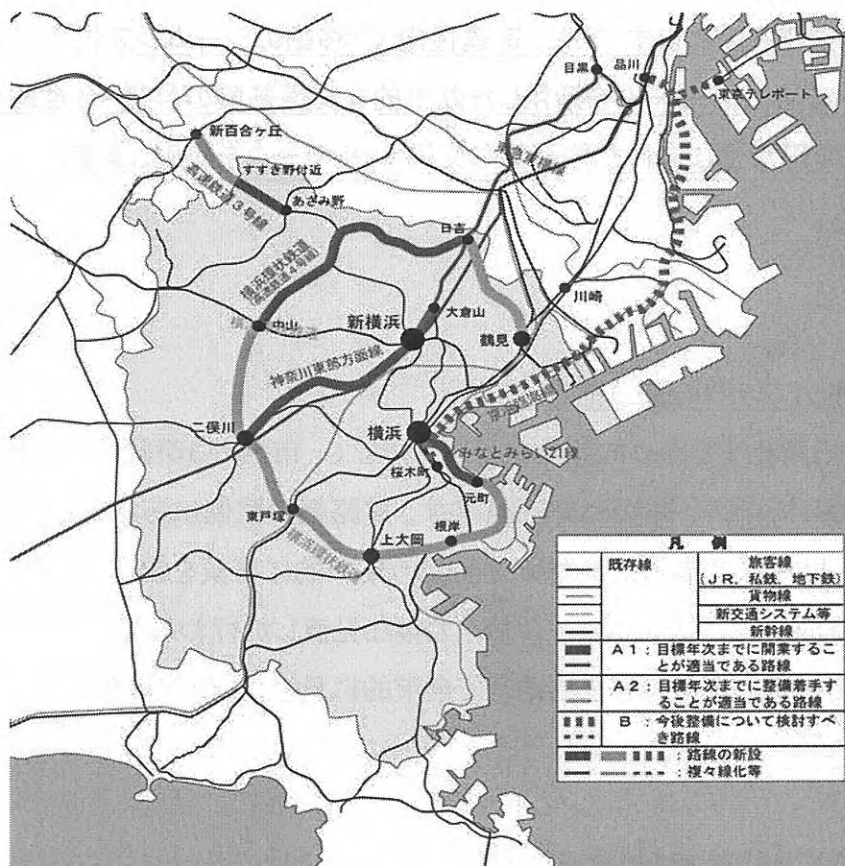


図4-6 運輸政策審議会答申第18号※26 (目標年次平成27年)

施策の方向	概ね5年で行き組む 主な施策・事業	分類	所管局
(1)市内の道路ネットワークの整備推進	3環状10放射道路を中心とした幹線道路網整備	行政主体型	道路局
	最寄駅まで15分で行ける道路整備	行政主体型	道路局
	都市計画道路網の見直し、優先順位を付けた計画的整備	行政主体型	道路局
(2)地域特性に応じた駐車場の整備と質の向上	駐車場施設のバリアフリー化の推進	民間主体 協働型	都市整備局
	駐車場案内システムの運用エリアの拡大・高度化	民間主体 協働型	都市整備局
	自動二輪駐車場の整備・誘導	民間主体 協働型	都市整備局
(3)鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強	神奈川東部方面線整備による相鉄・JR及び相鉄・東急の相互直通運転の推進	民間主体 協働型	都市整備局
	みなとみらい線ホームの改良による東急東横線・メトロ13号線の相互直通運転の推進	民間主体 協働型	都市整備局
	京急蒲田駅の改良による横浜方面と羽田空港方面のアクセス強化	民間主体 協働型	道路局
	鉄道構想路線の事業化検討	行政主体型	都市整備局
	車両編成の拡大等による輸送力増強の検討	民間主体型	都市整備局
(4)交通基盤の有効活用と適切な維持管理	リアルタイムな交通情報提供の促進	行政主体型	道路局
	ボトルネックとなる交差点の改良	行政主体型	道路局
	右折レーン・バスベイの整備	行政主体型	道路局
	市民の力で身近な道路の清掃などを行うハマロードサポーターの推進	民間主体 協働型	道路局
	アセットマネジメントの推進	行政主体型	道路局

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

<政策目標の考え方>

経済のボーダーレス化の進展に伴い、世界的な分業体制が確立されていますが、とりわけ、我が国にとって中国・韓国・ASEAN諸国など東アジアにおける相互依存関係はますます深まっています。将来にわたり横浜が経済面だけでなく文化や学術面など様々な方面で国際的な役割を担うためには、国際的な人とモノの移動を円滑にし、国際的にも遜色のない広域交通機能を強化することが重要です。

そのため、**横浜環状道路をはじめとする広域的な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。**

<施策の方向>

(1) 広域的な幹線道路網の整備

横浜港や羽田空港は、我が国を代表する物流の拠点であり、また京浜臨海部においては製造業や物流業が数多く立地する産業拠点となっています。これら東京湾臨海部に発生・集中するモノの流れを円滑化するためには、臨海部と内陸部とを結ぶ幹線道路網の形成が不可欠です。

このため、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道路をはじめとする広域的な幹線道路網の整備を推進します。

(2) スーパー中樞港湾としての横浜港の機能強化

コンテナ船の超大型化や取扱貨物の増加に対応するため、我が国最大級の水深を誇る南本牧ふ頭など高規格コンテナターミナルの整備を進めるとともに、ふ頭間の円滑な交通流を確保するための臨港幹線道路や背後圏との道路ネットワークの整備を進めます。また、港湾コストの低減や物流の高度化に対応するリードタイム^{*27}短縮など港湾ユーザーへのサービス向上を図るとともに、東京港や川崎港と連携し、物流機能の一層の高度化に取り組みます。

(3) 国際ビジネスの交流基盤としての航空機能の強化

羽田空港再拡張事業の完成により再国際化が実現することとなりますが、我が国と東アジア諸国との国際ビジネスの交流基盤として戦略的に活用していくことが国際競争力の強化につながります。そのため、羽田空港と成田空港それぞれに国際線・国内線を適切に配置するなどの役割分担のもと、羽田空港からの国際旅客定期便が、少なくともASEAN諸国を含む東アジア主要都

市をカバーできるよう、真の国際化に向けた様々な取り組みを進めます。あわせて、横浜から羽田・成田両空港との鉄道等による一層のアクセス強化を図るほか、二地点間輸送等に資する航空機能を活用した施策も検討します。

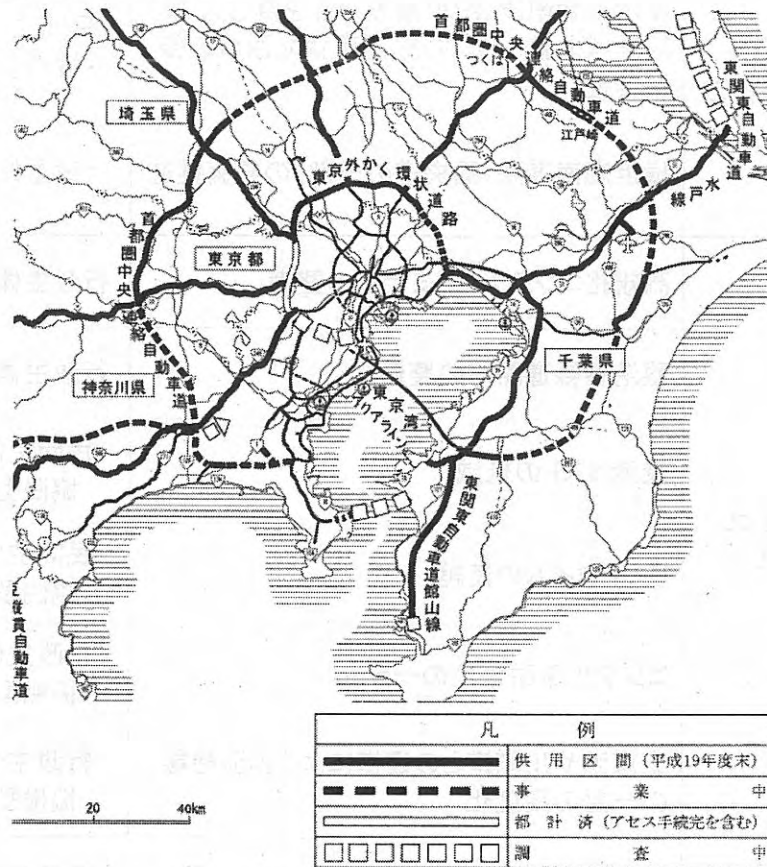


図4-7 首都圏の主な広域交通ネットワーク

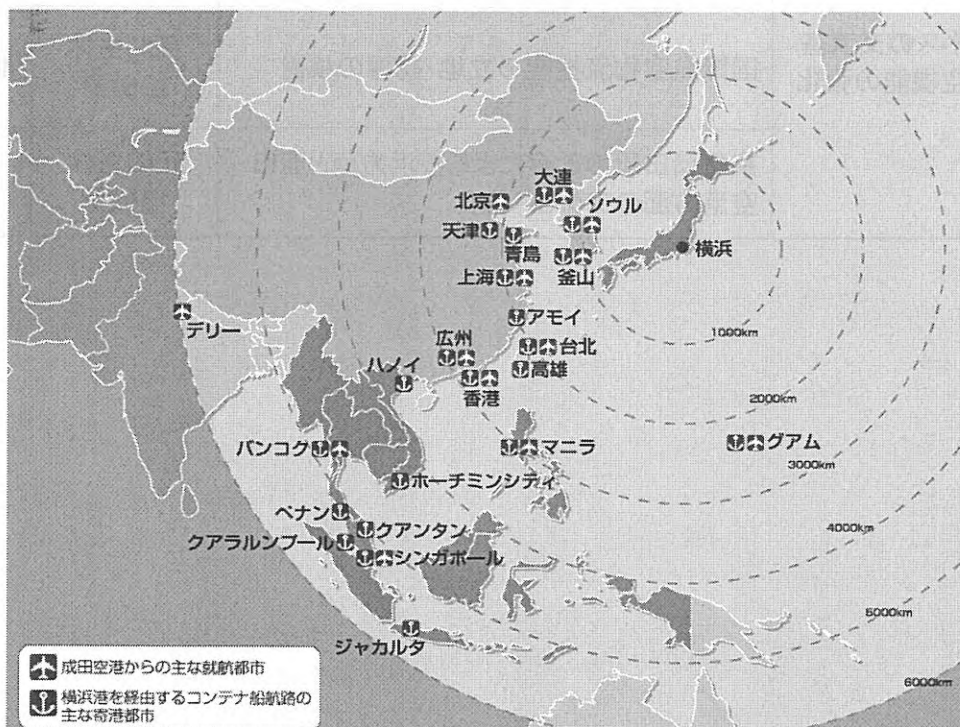


図4-8 横浜港を經由するコンテナ船航路の主な寄港都市と成田空港からの国際旅客定期便の主な就航都市(6000キロ圏)

施策の方向	概ね5年で取り組む 主な施策・事業	分類	所管局
(1)広域的な幹線道路網の整備	横浜環状南線(圏央道の一部を含む)、横浜環状北線、(仮称)横浜環状北西線の整備推進	民間主体協働型	道路局
	横浜湘南道路(圏央道の一部)の整備推進	行政主体型	道路局
(2)スーパー中枢港湾としての横浜港の機能強化	高規格コンテナターミナルの整備	行政主体型	港湾局
	臨港幹線道路等の整備	行政主体型	港湾局
	港湾コストの低減	民間主体協働型	港湾局
	リードタイムの短縮	民間主体協働型	港湾局
	コンテナふ頭管理の一元化	行政主体協働型	港湾局
	東京港や川崎港との連携による物流機能の一層の高度化	行政主体協働型	港湾局
(3)国際ビジネスの交流基盤としての航空機能の強化	羽田空港の真の国際化実現に向けた取り組み	行政主体協働型	都市経営局
	国際航空物流機能の立地・誘導の検討	民間主体協働型	都市経営局
	京急蒲田駅の改良による横浜方面と羽田空港方面のアクセス強化	民間主体協働型	道路局

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

<政策目標の考え方>

地域によっては既に人口が減少していることなどを踏まえて、長期的な都市づくりの方向としては、就業や居住の場のほか、楽しみ、学び、憩うための多様な都市機能を、駅を中心としたエリアに集積するとともに、生活ニーズに応える機能などを、市民主体で地域運営を行うエリアマネジメントを進めつつ、特色ある自立した日常生活圏へと立地誘導していく必要があると考えられます。今後の交通政策は、最寄駅まで15分で到達可能なエリアを単に市域全体に拡大するだけでなく、都市づくり政策や土地利用政策と連携しながら、長期的な都市づくりの方向に対応していく必要があります。

そこで、最寄駅まで15分で行ける交通体系を基本として、路線バスの維持を図るとともに、駅を中心としたバス網の整備や利用促進、地域主体の乗合型交通サービスに対する支援など都市づくりや土地利用施策と整合を図りながら、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。

<施策の方向>

(1) 地域の足としての路線バスの維持・充実

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するため、最寄駅まで15分の交通体系を基本に、市民の生活交通として必要なバス路線を維持するとともに、駅を中心とした身近な地域交通サービスの実現を図るため、バス網の形成やサービスの充実に向けた検討を行います。

(2) 地域の特性やニーズにあった交通サービスへの支援

地域の交通手段を地域の力で実現する取り組みに対して、まちづくりや交通計画に関する専門的な知識を有する人材派遣や、実証実験に対する支援、新たな交通手段確保に向けた地域組織への支援など、地域へのサポートを積極的に進めていきます。

(3) 自立した日常生活圏形成に向けた誘導施策の推進

地域の生活ニーズに対応する小規模で多機能な商業・サービス施設などを身近な生活範囲に細やかに誘導するとともに、介護、子育て、生活支援サービスなどのコミュニティビジネス、地域コミュニティ活動など様々な就業・活動の場を創出するため、地域住民、NPO等との協働による取り組みを積極的に推進するとともに、用途地域の柔軟な運用の検

討など土地利用施策からも日常生活圏の形成を進めていきます。

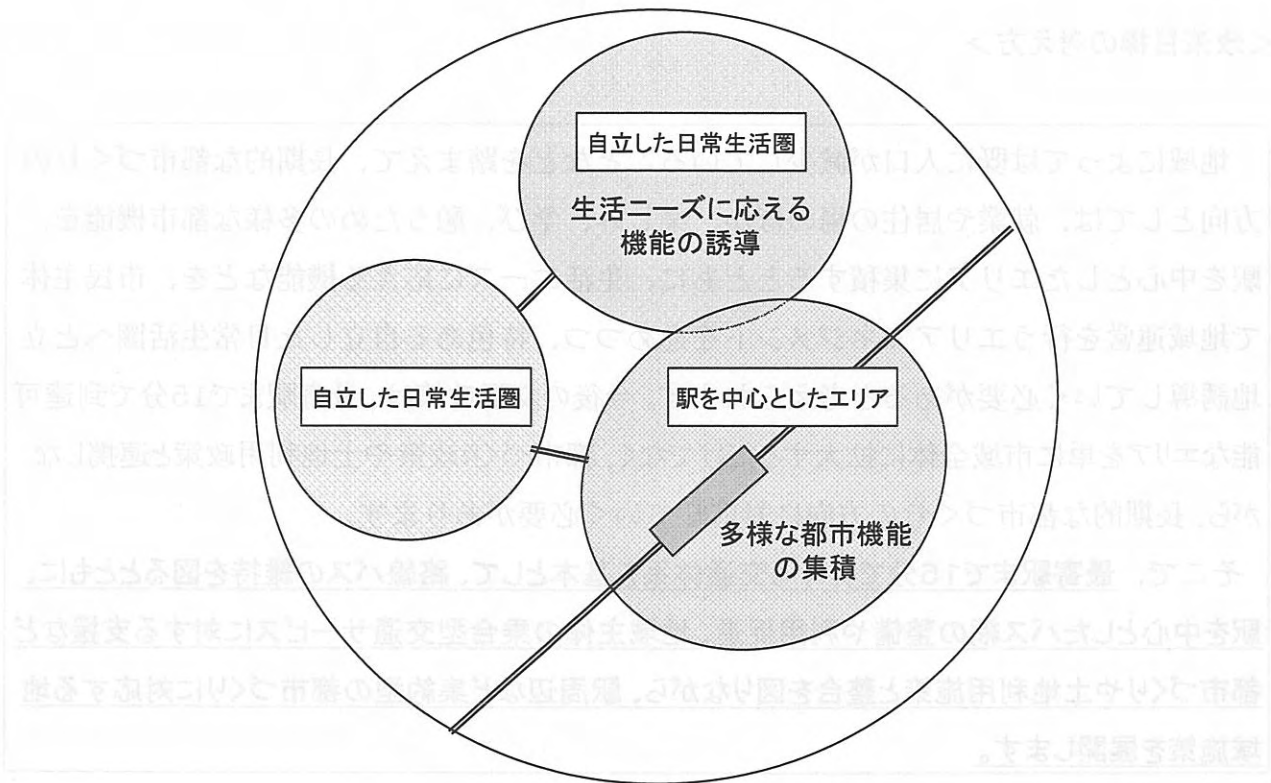


図 4 - 9 集約型の都市構造のイメージ

<向六の策源>

東京・圏域のメタ構造のメカニズムの概要(1)

この図は、東京圏のメタ構造のメカニズムを示しています。中心には「東京」があり、その周囲には「圏域」が広がっています。この構造は、東京の中心部から圏域へと広がるメタ構造を表現しています。

東京圏のメタ構造のメカニズムの概要(2)

この図は、東京圏のメタ構造のメカニズムを示しています。中心には「東京」があり、その周囲には「圏域」が広がっています。この構造は、東京の中心部から圏域へと広がるメタ構造を表現しています。

東京圏のメタ構造のメカニズムの概要(3)

この図は、東京圏のメタ構造のメカニズムを示しています。中心には「東京」があり、その周囲には「圏域」が広がっています。この構造は、東京の中心部から圏域へと広がるメタ構造を表現しています。

施策の方向	概ね5年で取り組む 主な施策・事業	分類	所管局
(1)地域の足としての路線バスの維持・充実	横浜市生活バス路線維持支援事業	民間主体 協働型	道路局
	駅を中心としたバス網の形成・充実の検討	民間主体 協働型	道路局
	バス優先レーン、バス専用レーンの導入調整	行政主体型	道路局
	公共車両優先システム(PTPS)の導入促進	行政主体 協働型	環境創造局 道路局
	バスロケーションシステムの導入支援	民間主体 協働型	道路局
(2)地域の特性やニーズにあった交通サービスへの支援	地域主体の地域交通サービス導入への支援	民間主体 協働型	道路局
(3)自立した日常生活圏形成に向けた誘導施策の推進	用途地域の制限の柔軟な運用の検討	民間主体 協働型	まちづくり 調整局
	まちのルールづくり等の地域まちづくりに対する支援	民間主体 協働型	都市整備局

第5章 20年後における横浜の交通の姿

第3章で示した「これからの交通政策に求められる視点」を踏まえて、第4章で交通分野における基本方針、7つの政策目標、施策の方向を掲げました。本計画に位置づけた政策・施策を推進することにより、将来にわたって「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」(※参考を参照)を実現し、以下の5つの柱が具体化しています。

<20年後における横浜の交通を支える5つの柱>

1 多様な主体が参加する効率的な交通政策が運営されています

市民・企業・交通事業者・行政等が様々な場面で議論し、相互理解が深まっています。また、交通政策の目的・目標を共有し、それぞれの責任と役割分担のもと効率的な政策運営が進められています。

2 徒歩や自転車、公共交通によって移動できる便利で地球に優しいまちが実現しています

都市間をつなぎ、地域の足となる鉄道・バスなどの公共交通機関が利用しやすくなっています。駅周辺などの住宅や商業施設・病院など生活関連施設の充実が図られ、マイカーを使わなくても徒歩や自転車、公共交通によって便利なまちへと変化しています。そして、地球環境にやさしいまちが次世代へと引き継がれています。

3 移動することが楽しい快適で活力ある魅力的なまちが実現しています

横浜都心部では、国内外の観光客や市民が、観光施設だけでなく、移動そのものを楽しめるまちになっています。また、街中を快適に歩き、たたずみ、散策できる空間が整備され、人々が交流し、活気のあるまちになっています。

4 産業活動が効率的に展開され国際交流や連携が活発に行われています

国内の諸都市や羽田空港・成田空港などの国際交通拠点、横浜港などの国際物流拠点が規格の高い交通ネットワークで結ばれ、国内外の利用者によって便利でわかりやすい交通サービスが提供されています。これにより、横浜の産業活動が効率的に展開され、また国際的な交流連携が活発に行われ、横浜の国際競争力の向上につながっています。

5 地域の活力で地域の暮らしに必要な交通サービスが提供されています

地域の知恵やノウハウ・マンパワーにより、地域の実状やニーズに相応しい交通サービスが実現・運営され、地域の暮らしのために必要な交通サービスが継続して提供されています。また、駅を中心としたエリアや自立した日常生活圏における地域の交通が充実し、快適で安心安全な暮らしを送ることができる地域が増えています。

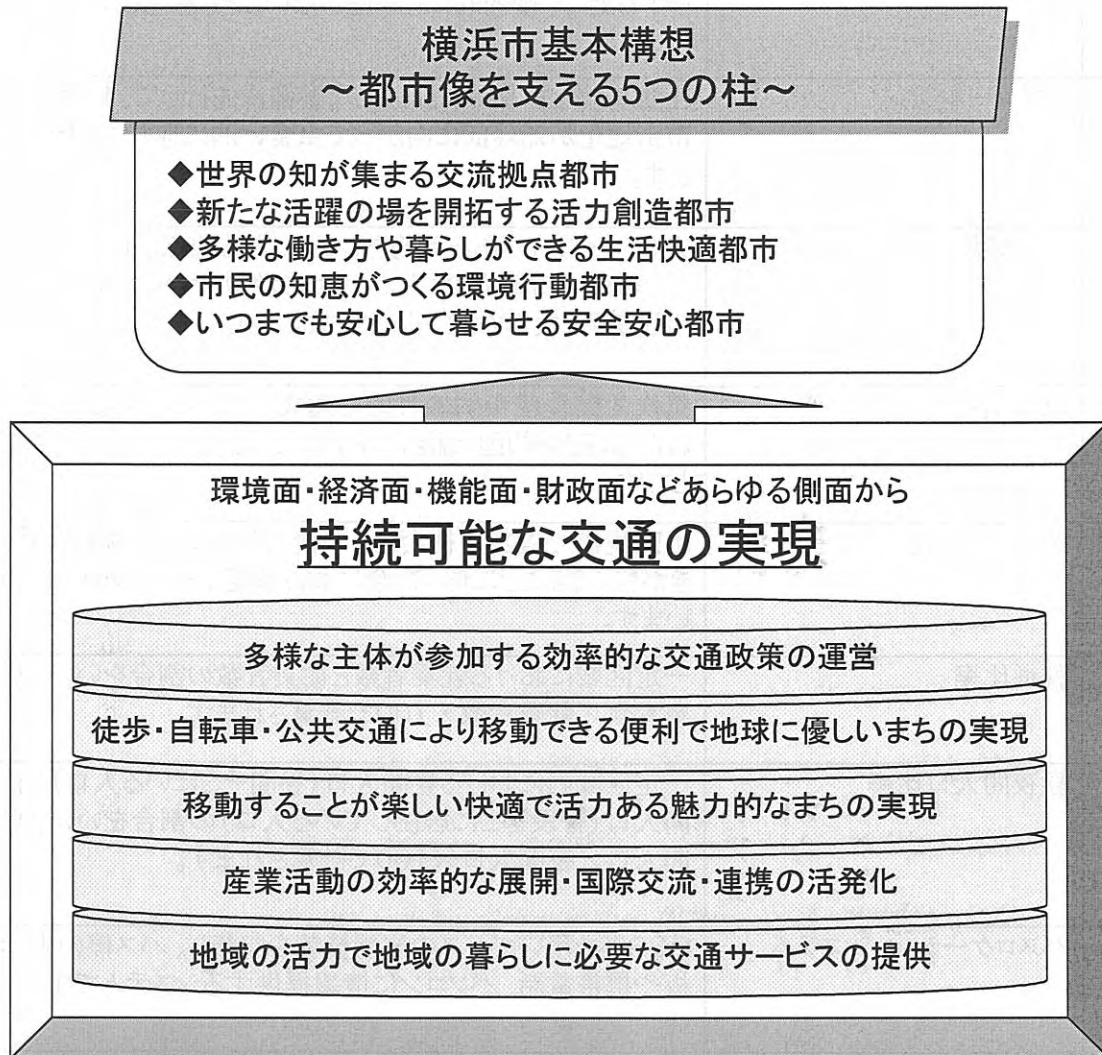


図5-1 20年後における横浜の交通の姿

(※) 参考： 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

- ◆ 環境面から見た持続可能な交通
→地球温暖化や地域の大气環境に与える影響を極力抑制し、環境負荷の少ない交通
- ◆ 経済面から見た持続可能な交通
→市民の通勤や企業活動、物流など横浜の経済活動を支え続け国際競争力強化につながる交通
- ◆ 機能面から見た持続可能な交通
→道路や鉄道など交通ネットワークが安全性・速達性・定時性・快適性など求められる機能を十分に発揮できる交通
- ◆ 財政面から見た持続可能な交通
→多様な主体による役割分担や既存のストックの活用、適切な維持管理による自立した財政運営を可能とする交通

【用語説明】

番号	用語	解説
※1	バリアフリー化	高齢者、障害者等が生活する上で、行動の妨げになる障壁を取り去り、高齢者、障害者等にやさしい生活空間を作りあげること(歩道の段差解消など)をいいます。また、物理的な障壁ばかりでなく、高齢者、障害者等が社会参加をする上で、精神的にも障壁がないことも意図します。
※2	スプロール	社会基盤などの都市計画的な整備に先行して、無秩序な市街地化が郊外部に向かって虫食いの進むことをいいます。
※3	トリップ数	人(パーソン)がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位のこと、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数えます。
※4	京都議定書	気候変動枠組条約の目的を達成するため、京都で開かれた第3回締約国会議(COP3)にて採択された議定書のことです。
※5	グローバル化	地球規模で複数の社会とその構成要素の間での結びつきが強くなることに伴う社会における変化やその過程をいいます。
※6	就従比率	一定区域における就業者数と従業者数の割合をいい、 $\text{従業者数} / \text{就業者数} \times 100$ で計算されます。
※7	昼夜間人口比率	一定区域内における昼間人口(昼間そこにいる人口)と夜間人口(普段そこに居住している人口)の割合をいい、 $\text{昼間人口} / \text{夜間人口} \times 100$ で計算されます。
※8	バスロケーションシステム	GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステムです。
※9	公共車両優先システム(PTPS)	バスなどの公共車両が優先的に通行できるように支援するもので、路上に設置した光ビーコンがバス車載装置からの信号を受信すると、進行方向の交通信号機をバス優先(赤の短縮、青の延長など)としバスを通過しやすくするシステムをいいます。
※10	アセットマネジメント	道路管理などにおいて、橋梁、トンネル、舗装等を道路資産と捉え、その損傷・劣化等を将来にわたり把握することにより、最も費用対効果の高い維持管理を行う概念をいいます。

【用語説明】

番号	用語	解説
※11	横浜市地域公共交通会議	道路運送法に基づき、地域のニーズに即した乗合型運送サービスの運行形態、サービス水準、運賃等について協議する場として、市民、行政、交通事業者、学識経験者等からなる「横浜市地域公共交通会議」を設置しています。同会議は、行政と地域住民などによる協議の場での合意によって、地域ニーズに応じた柔軟な交通サービスの導入を行いやすくするものです。
※12	横浜市交通政策調整会議	横浜市市内の交通施策を所管する関係局が横断的に連携し、本市の交通政策及び施策を総合的かつ効果的に推進することを目的に「横浜市交通政策調整会議」を設置しています。
※13	モビリティマネジメント	一人ひとりの移動を対象としつつ、それらが社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを期待する施策であり、「過度な自動車利用の状態から、公共交通や自転車等を適切に利用する状態」に少しずつ変えていくための取組です。
※14	カーシェアリング	一定のエリアで、自動車を複数の会員が共同で利用する自動車の利用形態です。利用者は自ら自動車を所有するのではなく、「共有=シェア」して「使用」という仕組みです。マイカーを所有しないことから、経済的にも地球環境にもやさしい新しい車の使い方です。
※15	環境ポイント制度	環境によい活動や公共交通を利用して買い物をするなどの行動をすると「ポイント」が貯まり、そのポイントが地域のお店や公共交通利用時などに還元使用できる仕組みです。平成19年度は、普及している交通ICカードを活用して、電車利用などでポイントが貯まる仕組みの社会実験を行いました。
※16	ノンステップバス	バス車両の床面が超低床で、車いす使用者のみならず、杖を利用している方、高齢者、ベビーカー利用者などさまざまな人々のスムーズな乗降を可能とするバス車両のことです。
※17	カーフリーデー	都市の中心部で自動車を使わないことで、交通や環境の問題について考える日のことです。ヨーロッパの都市を中心に、毎年9月に車の使い方を見直す取組として実施されており、日本では横浜市をはじめ名古屋市などでも参加都市として取組が行われています。
※18	窒素酸化物(NOx)	物質が高い濃度で燃えた際に、空気中の窒素(N)と酸素原子(O ₂)が結びついて発生する、一酸化窒素(NO)と二酸化窒素(NO ₂)などのことを言います。特に二酸化窒素(NO ₂)は毒性が高く、高濃度で人の呼吸器(のど、気管、肺など)に悪影響を与えるため、環境基準を設けて常時観測しています。主な発生源は自動車や工場などです。

【用語説明】

番号	用語	解説
※19	粒子状物質(PM)	一般的にマイクロメートル単位の固体や液体の粒のことを言い、主に燃焼によるばいじんや黄砂のような土壌の飛散、海塩などの自然現象によるものもあります。 粒子状物質(PM)のうち、粒径10 μ m以下の小さいものを特に浮遊粒子状物質(SPM)と言い、環境基準を設けて常時観測しています。ディーゼル車から排出される粒子状物質(PM)は10 μ m以下の細かい粒子が多く、また大気中に長く浮遊し、人の気道や肺に沈着して健康に悪影響を与えます。
※20	ポケットパーク	道路脇や街区内の空き地などわずかの土地を利用した小さな公園または休憩所のことをいいます。
※21	エコドライブ	自動車から排出されるCO ₂ を少なくするため、緩やかにアクセルを操作することや、駐停車時のアイドリングストップなど環境にやさしい自動車の運転方法のことです。
※22	ボトルネック	車線数が減少する場所や交差点など、交通混雑を引き起こす要因となるような場所をいいます。
※23	回遊性	街を移動する人の流れのことを言います。都心部においては市民や来街者が、多様な目的を持って多くの移動を可能にすることが回遊性が高いといえます。そのためには、徒歩や自転車、公共交通等の移動しやすい交通環境が必要となります。
※24	コミュニティサイクル	誰もが手軽に利用しやすい都市型の自転車のレンタルシステム。IT技術を活用したセルフ方式の貸し出し返却システムを採用した レンタル拠点がきめ細かにあり、様々な人が手軽に低料金で利用できる仕組み。ヨーロッパでは大都市から中小に至る都市で展開されており、世界各地でその取組は注目されています。
※25	シームレス化	公共交通機関などの利用者が複数の交通サービスを乗り換えなどの抵抗が無く円滑に利用できることをいいます。
※26	運輸政策審議会答申第18号	国の諮問機関である運輸政策審議会が平成12年1月に答申した「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」を指します。
※27	リードタイム	製品の発注から納品までの期間。調達期間。手配期間。内訳として、「配送(出荷/物流)リードタイム」「調達(購買)リードタイム」「生産(製造)リードタイム」「外注リードタイム」などがあります。

参考資料 横浜が目指す都市の将来像

横浜の交通の将来像や、交通政策・施策を考えるにあたり、横浜が目指す都市の将来像を踏まえることが必要です。ここでは、参考として上位計画である「横浜市基本構想(長期ビジョン)」及び「横浜市中期計画」の概要を以下に示します。

1 「横浜市基本構想(長期ビジョン)」における都市の将来像

平成18年6月に策定された「横浜市基本構想(長期ビジョン)」は、今後概ね20年間(概ね平成37年頃を展望)にわたり、横浜が目指す都市の姿を描いたものです。

(1) 都市像：市民力と創造力により、新しい「横浜らしさ」を生み出す都市

市民一人ひとりが広い視野と責任感をもって自発的に地域や社会活動に参画し、知恵と行動を結集することにより、生き生きと暮らせる都市の魅力と活力をつくりあげていきます。

また、国内外から人や企業、国際機関などが集まり、それぞれの知恵や文化の融合により新たな魅力を創造し、世界で活躍する人を育む、躍動する創造的都市をつくりあげていきます。

(2) 都市像を支える5つの柱

ア 世界の知が集まる交流拠点都市

国際機関や研究活動の場が集まる横浜で、私たちと、世界から集まる多様な文化や技術を持つ人々が交流し、互いに切磋琢磨することにより、新しい文化芸術や先進的技術を生み出し、特色ある都市の創造性を発信することで、横浜は世界の知識と知恵の拠点を目指します。

イ 新たな活躍の場を開拓する活力創造都市

高度な技術や人の集積による都市の創造力と、新しい就業の場の創出により、横浜は人も企業も躍動する活力ある都市を目指します。

ウ 多様な働き方や暮らしができる生活快適都市

個人の価値観に応じて働きながら地域や家庭で心豊かな生活を送ることができるような、高齢者や女性も生き生きと暮らせるライフスタイルを実現します。

また、自然環境や都市景観など地域の特性に応じたまちづくりを市民自らが愛着を持って行うことにより、豊かな生活環境のある快適で暮らしやすい都市を目指します。

エ 市民の知恵がつくる環境行動都市

世界から環境に関する情報や技術、人が集まり、その交流の中から新たな環境技術や取り組

みを生み出すとともに、人と自然が共生し、環境と経済の好循環を実現する都市の姿を世界に発信することで、横浜は環境の港を目指します。

オ いつまでも安心してらせる安全安心都市

一人ひとりの知恵と行動力を結集しつつ、セーフティーネットの行き届いた社会の仕組みをつくりあげていくことにより、いつまでも心豊かに暮らせる都市を目指します。

2 「横浜市中期計画」における都市づくりの方向性

平成18年12月に策定された「横浜市中期計画」は、「横浜市基本構想(長期ビジョン)」を具体化するための最初の5か年間の取り組みを示した実施計画であり、5か年間で目指す姿や目標、これを実現するための重点的な施策・事業や行財政面での取り組みを示しています。

この中で、今後概ね10年先を見据えた横浜の「都市づくりの方向性」が示されています。

(1) 地域レベルのまちづくり

鉄道駅を中心とした「地域」では、既存ストックを有効活用し、商店街の再生やコミュニティ機能の導入を進めたり、駅を中心とした身近な地域の交通サービスの充実を図ったり、まちなかへの住み替えを希望する人々の為の住宅地を整備する一方、住宅地と商店街、駅や水・緑を市民の多様な暮らし方を支える場として有機的に結びつけ、コンパクトで持続可能なまちづくりを進めます。

(2) 都市レベルのまちづくり

ア 横浜都心

首都圏、全国、東アジア圏を視野に入れた業務・商業・文化・観光などの機能強化し、魅力と活気あふれる拠点地区として整備

イ 新横浜都心

神奈川東部方面線の整備により、広域交通ターミナルとしての拠点性を一層高め、その利便性を生かして、多様で広域的な機能集積を図り、横浜都心とともに「ツインコア」を形成

ウ 鉄道駅周辺

地域の持つ資源や特性などに応じた個性的で魅力的な地区を形成することに重点をおき、個性ある拠点として、基盤整備を進め、働く、学ぶ、楽しむ、買う、憩うといった機能を充実

エ 産業拠点ゾーン

国際的な産業、研究開発拠点として再編整備や、陸海空の総合ターミナルとして、国際港にふさわしい機能強化を図り、スーパー中枢港湾として国際貿易の振興を促進

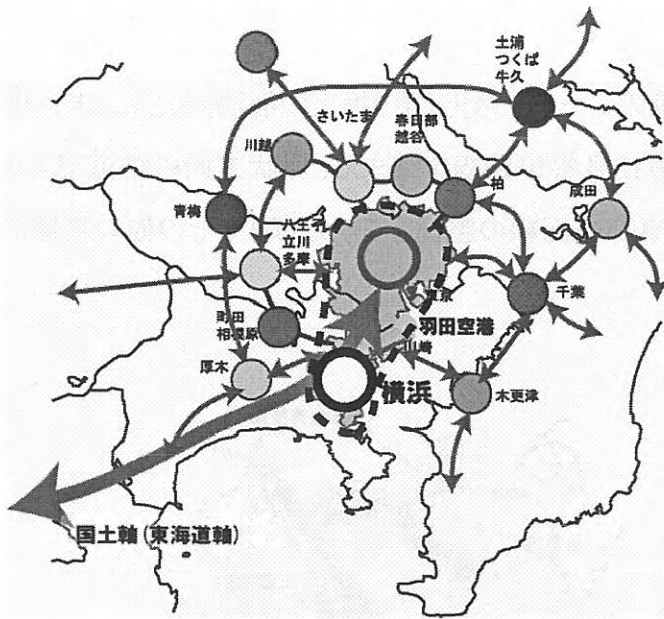


図-1 首都圏における横浜の位置づけ

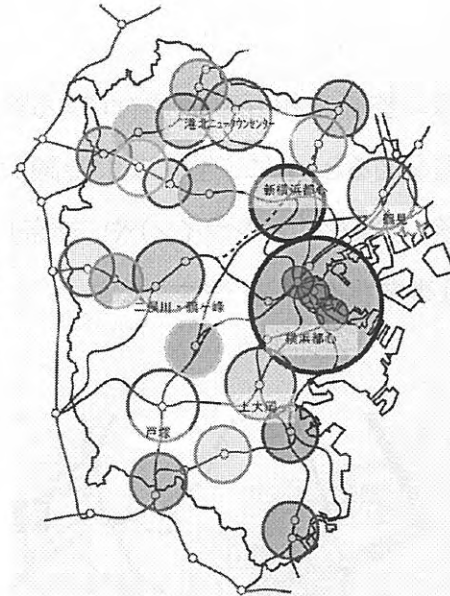


図-2 新しい横浜の都市構造イメージ

(3) 交通ネットワーク

ア 基本方針

「誰もが移動しやすい交通の実現」を基本理念に、「最寄駅まで15分の交通体系」、「全国や世界を結ぶ交通体系」を目指し、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、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。

イ 空港

平成22年の完成を目標に国が進める羽田空港の再拡張事業に対して支援を行うとともに、国際旅客定期便の就航範囲がASEAN諸国を含む東アジア主要都市となるよう様々な取り組みを推進します。

ウ 港湾

スーパー中枢港湾の基幹施設である南本牧ふ頭の整備や、臨港道路の整備などを引き続き進めるとともに、客船の寄港を促進するなど、水上交通ネットワークについても強化していきます。

エ 道路

横浜環状道路や横浜湘南道路など、市内の高速道路網を構築するとともに、都市内交通の円滑化、市民の交通利便性の向上を図るため、3環状10放射道路など市内の幹線道路を整備

します。

オ 鉄道

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)などにより利便性の増進を図るとともに、運輸政策審議会第18号答申路線を踏まえ、環状方向の鉄道である高速鉄道4号線(グリーンライン)や、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ます。

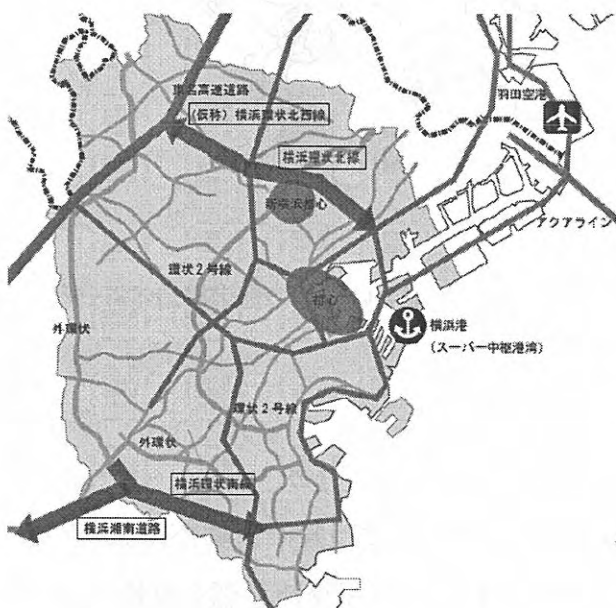


図-3 将来道路ネットワーク

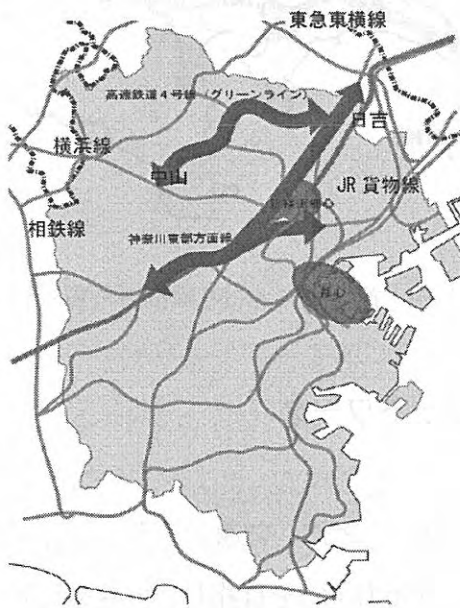


図-4 将来鉄道ネットワーク

カ バス等地域交通

「最寄駅まで15分の交通体系」の維持、充実に向けて、効率の良いバスネットワークの構築、定時性、運行頻度などサービスの「質」の維持・向上を目指します。また、地域のニーズや特性にあった持続可能な交通サービスの展開に向けて、地域主体による乗合型交通サービスの実現を目指します。

キ 歩行者等

駅施設や駅周辺のバリアフリー化を進めるとともに、歩行者の安全対策をハード・ソフト両面から総合的に推進し、誰もが移動しやすい歩行環境を形成します。

横浜市都市整備局

〒231-0017 横浜市中区港町1-1 TEL. 045-671-4128 FAX. 045-664-4539

平成20年3月発行
横浜市広報印刷物登録 第190750号
類別・分類 A-JJ050