

平成 25 年 4 月 26 日  
 建築・都市整備・道路委員会資料  
 都市整備局

## 「次世代の総合的な交通体系検討会」の開催状況について

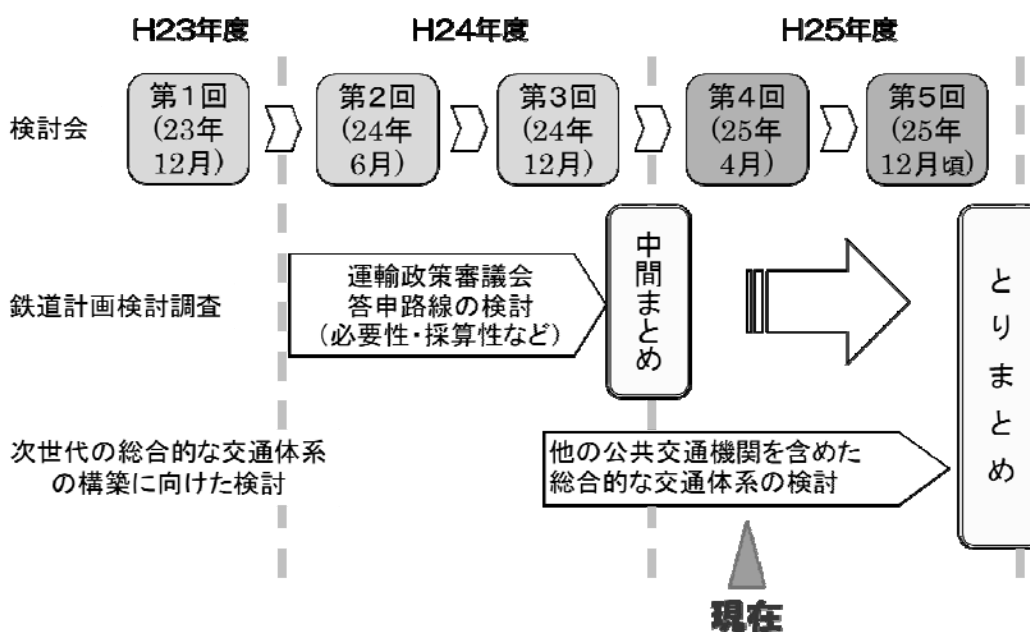
平成 23 年度から開催している「次世代の総合的な交通体系検討会」においては、高速鉄道 3 号線の延伸など運輸政策審議会答申路線について、社会状況の変化などを踏まえながら検討を進めてきました。

4 月 19 日に第 4 回検討会を開催するとともに、「運輸政策審議会答申路線に関する中間まとめ」としてこれまでの検討の内容をまとめました。

### 1 中間まとめの位置付け

中間まとめは、これまでに調査してきた内容を整理し、「高速鉄道 3 号線の延伸」、「横浜環状鉄道（仮称）の新設」、「東海道貨物支線の旅客線化等」について、路線の必要性や事業の採算性などをまとめたものです。

この中間まとめを踏まえ、今後、他の公共交通機関を含めた総合的な交通体系の検討を進めていきます。



### 2 中間まとめにおける対象路線の役割・効果・事業性

#### (1) 高速鉄道 3 号線の延伸

##### ア 路線の主な役割

##### ➤ 広域的な鉄道ネットワークの形成

横浜・新横浜都心、港北ニュータウン、新百合ヶ丘・多摩ニュータウンなど、横浜と川崎市北部・多摩地域を結ぶ、新たな都市軸が形成されると考えられます。

### ➤新幹線へのアクセス機能の強化

高速鉄道3号線の延伸により、横浜市北西部のみならず、川崎市北部・多摩地域などの広い範囲から新横浜駅へのアクセス機能が強化されます。

## イ 路線の主な効果

### ➤移動時間の短縮（例）

【あざみ野～新百合ヶ丘】約30分→約10分（乗換なし）

【新百合ヶ丘～横浜】約50分→約40分（乗換なし）

【すすき野付近～渋谷】約40分→約30分

### ➤代替経路の拡充

あざみ野～新百合ヶ丘間の移動において、横浜線・南武線を経由するルートに加え、直接移動することが可能となります。

## ウ 将来の需要規模、概算事業費、収支採算性の試算

需要規模（平均輸送密度）は、45～53千人／日となり、現在の相鉄いずみ野線と同規模と試算されました。

また、概算事業費は約1,300～1,500億円、累積資金収支は23～31年目で黒字転換すると試算されました。

## （2）横浜環状鉄道の新設

### ア 路線の主な役割

#### ➤拠点間を結ぶネットワークの確立

市域の主要な生活拠点間を乗り換えなしでつなぐことにより、人の流れの増加、業務圏・商圈の拡大などが期待できます。

#### ➤市民の生活利便性の向上

市内の観光施設・サービス施設等へのアクセス性が高まるとともに、誰もが移動しやすい交通の実現に寄与するものと期待されます。

## イ 路線の主な効果

### ➤移動時間の短縮（例）

【日吉～鶴見】約30分→約10分（乗換なし）

【中山～二俣川】約40分→約10分（乗換なし）

【元町・中華街～根岸】約30分→約10分（乗換なし）

### ➤代替経路の拡充

拠点間の移動において、横浜駅などを経由するルートに加え、横浜環状鉄道で直接移動することが可能となります。

## ウ 将来の需要規模、概算事業費、収支採算性の試算

横浜環状鉄道の全線が開業した場合のうち、新設区間の需要規模（平均輸送密度）は、42～55千人／日と試算されました。

また、概算事業費は概ね6,600～7,200億円となり、まちづくりや整備制

度など事業性を高めるための方策をあわせて検討する必要があります。

また、全線の整備には多額の費用と長い時間を要するため、今後、区間ごとに深度化した検討などが必要であると考えられます。

### (3) 東海道貨物支線の旅客線化等

#### ア 路線の主な役割

##### ▶京浜臨海部の活性化

京浜臨海部が周辺の都市とつながることで地域の交通利便性が向上し、人・モノ・情報の移動や交流が活発になると期待されます。

##### ▶既設路線の混雑緩和

東海道貨物支線を旅客線化することにより、並行する鉄道路線の混雑緩和に寄与するものと期待されます。

#### イ 路線の主な効果

##### ▶移動時間の短縮（例）

【桜木町～東京テレポート】約 45 分→約 30 分（乗換なし）

【桜木町～浜川崎】約 30 分→約 10 分（乗換なし）

【浜川崎～品川】約 25 分→約 15 分（乗換なし）

##### ▶代替経路の拡充

並行する鉄道路線に加え、東海道貨物支線経由の移動が可能となります。

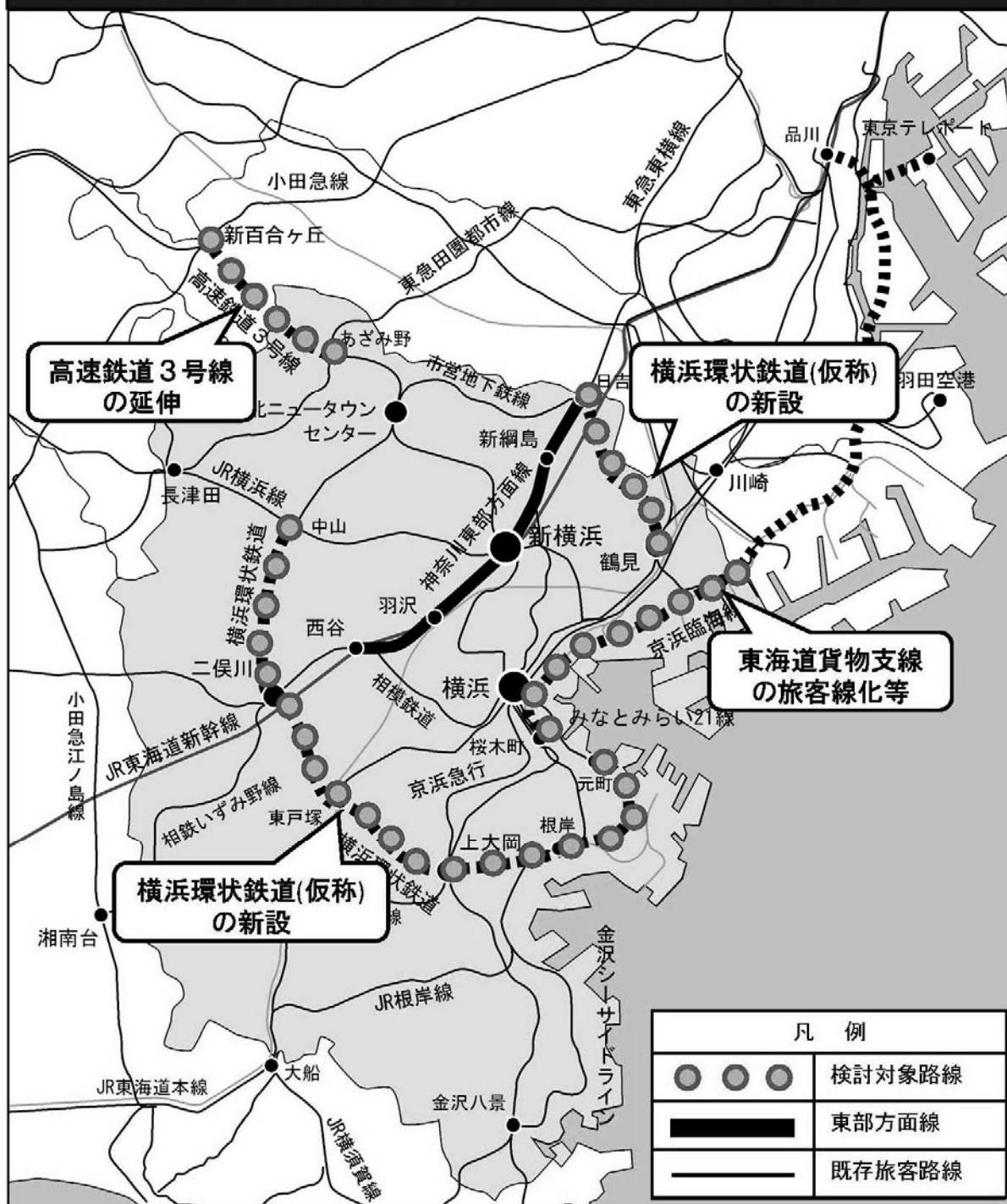
\* 東海道貨物支線の旅客線化等について、18号答申では「今後整備について検討すべき路線」に位置付けられています。将来の需要規模、概算事業費、収支採算性の試算にあたっては、多くの自治体にまたがる長い路線であることや、沿線の土地利用の将来像など前提条件にも不確定要素が多く、確度の高い試算が困難な状況であるため、今後、沿線自治体で構成される「東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会」と連携しながら検討を進める必要があります。

## 3 今後の取組について

中間まとめでは、平成 42 年を目標年次とする需要規模の推計、収支採算性などの試算を行いました。この試算は、仮定した前提条件に基づいて行ったものであり、今後の社会状況などによって数値は変化します。いずれの路線についても、今後、整備方策の検討やまちづくりと連携した検討が必要と考えられます。

この中間まとめを踏まえ、対象路線の事業性や今後の方向性についてさらに検討を進め、平成 25 年度にとりまとめます。

運輸政策審議会答申第18号(横浜市関連路線)



※この図は、答申を基に横浜市が作成したものです。

(横浜環状鉄道(仮称)の新設のうち、中山～日吉間は開業済)

鉄道計画検討調査  
運輸政策審議会答申路線に関する  
中間まとめ

平成25年4月

横浜市都市整備局

## 目 次

### 1 はじめに

### 2 横浜市の現状と将来

- (1) 人口動態
  - ・ 将来人口推計
  - ・ 人口減少と少子高齢社会
- (2) 土地利用状況
  - ・ 土地利用の現況と将来
- (3) 移動特性の変化
  - ・ パーソントリップ調査
- (4) 財政状況
  - ・ 今後の見通し

### 3 鉄道の現状と将来

- (1) 鉄道整備の変遷
- (2) 18号答申路線の整備状況
- (3) 横浜を取り巻く交通環境の変化

### 4 整備済み路線の検証

### 5 将来を見据えた交通に関わる課題の整理

- (1) 横浜市の将来像
- (2) 交通に関わる課題

### 6 答申路線の検討

- a 高速鉄道3号線の延伸
- b 横浜環状鉄道(仮称)の新設
- c 東海道貨物支線の旅客線化等

- (1) 事業の意義・必要性(役割)
- (2) 事業による効果・影響
- (3) 需要の見込み
- (4) 概算事業費と収支採算性
- (5) 公共事業としての評価

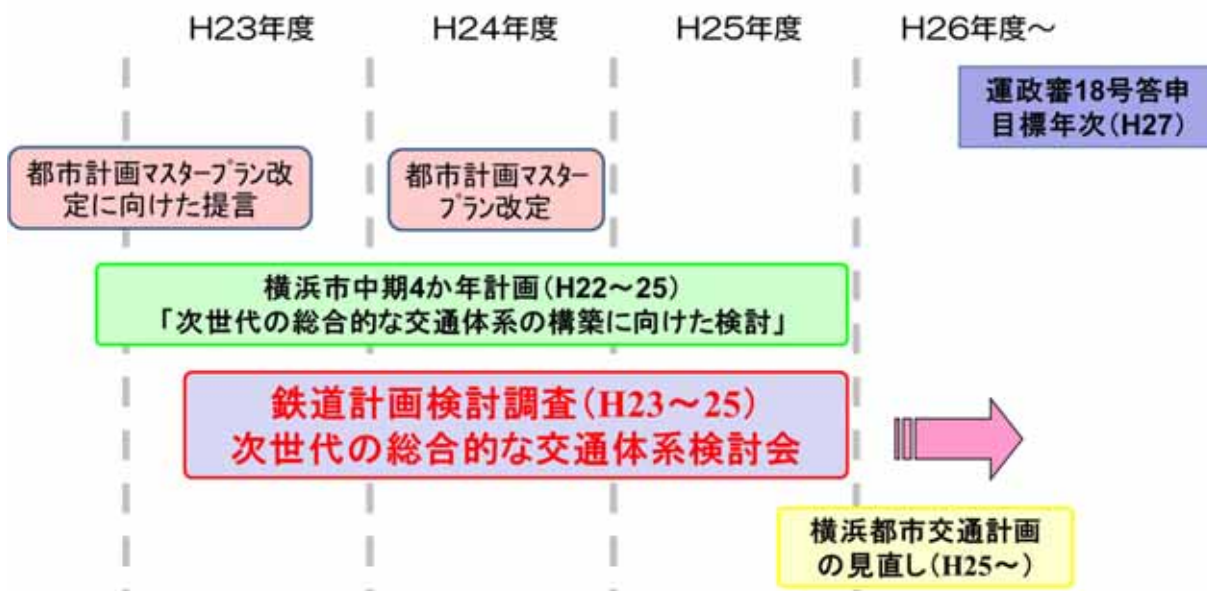
### 今後のとりくみ

- \* 本文中、平成をH、昭和をSと略する場合があります。
- \* 四捨五入により、数値の合計が合わない場合があります。
- \* 中間まとめ段階のものであるため、今後の検討により修正する場合があります。

### ○鉄道計画検討調査の概要

本調査は、横浜市中期4か年計画(2010～2013)に掲げられた施策である、「交通ネットワークの充実による都市基盤の強化」の中で、高速鉄道3号線の延伸など運輸政策審議会答申路線について、人口減少・少子高齢化の進展などの社会情勢の変化を踏まえながら事業化の検討を行うものです。

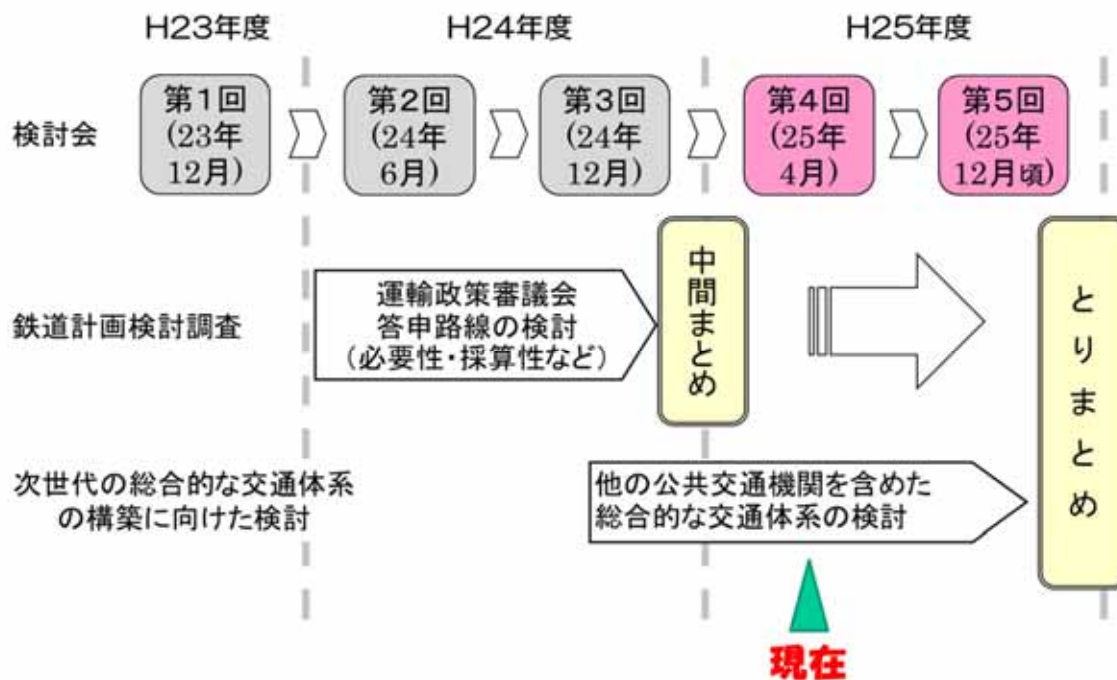
検討にあたっては、学識経験者などで構成する「次世代の総合的な交通体系検討会」において助言をいただきながら進めています。



### ○中間まとめの位置づけ

中間まとめは、これまでに調査してきた内容を整理し、「高速鉄道3号線の延伸」、「横浜環状鉄道(仮称)の新設」、「東海道貨物支線の旅客線化等」について、路線の必要性や事業の採算性などをまとめたものです。

この中間まとめを踏まえ、今後他の公共交通機関を含めた総合的な交通体系の検討を進めていきます。



### 検討の背景

- 運輸政策審議会答申第18号(平成12年1月)における目標年次(平成27年)が迫っている。
- 国勢調査に基づく人口動態やパーソントリップ調査に基づく利用者の行動特性に変化が見られる。
- 厳しい財政状況の中、行政コストの適正化、選択と集中による交通基盤の整備、持続可能な財政運営が求められる。
- リニア中央新幹線の行政手続きが開始されたことや、羽田空港の国際化など交通環境の変化が起きている。

### 検討会の目的

- 横浜市における鉄道の現状を整理するとともに、近年開業した鉄道路線における整備効果を検証し、将来の高齢化・生産年齢人口の減少を見据えた交通(鉄道、バス等末端交通、駅)に関する課題を抽出する。
- 鉄道整備によって得られる効果(速達性やまちづくりなど)の検討を踏まえ、運輸政策審議会答申路線のうち未着手である路線の必要性や事業の採算性について検討する。
- さらに、鉄道・バス等次世代の総合的な交通体系について検討し、方向性を示す。

### 検討対象路線



※この図は、答申を基に横浜市が作成したものです。



### 1. 横浜市の現状と課題の整理

- ・横浜市の人口・社会経済状況等の動きを整理し、検討の基礎とする

### 2. 上位計画の整理

- ・横浜市の将来像を把握するとともに、交通に関連する上位計画の概要と変遷を整理する

### 3. 鉄道の現状と課題の整理

- ・横浜市域を中心とした鉄道の現状及び将来計画を整理し、課題の検討を行う

### 4. 近年整備済み3路線の整備効果の検証

- ・横浜市における近年開業した3路線について、利用状況、鉄道整備による効果・影響を検証する

- 横浜市営地下鉄1号線(戸塚～湘南台)(H11.8開業)
- 横浜市営地下鉄4号線(H20.3開業)
- みなとみらい線(H16.2開業)

### 5. 将来を見据えた交通に関わる課題の整理

- ・横浜の都市づくりの方向性を踏まえ、近年の社会経済状況・交通流動の変化や将来の動向を見据えた交通(鉄道、バス等端末交通、駅)に関わる課題を整理する

### 6. 運輸政策審議会答申未着手路線の検討

- ・横浜市域における18号答申未着手路線の検討を行う
  - 高速鉄道3号線の延伸(あざみ野～新百合ヶ丘)
  - 横浜環状鉄道(仮称)の新設
  - 東海道貨物支線の旅客線化等

### 7. 鉄道整備のあり方・交通体系のあり方の方向付け

- ・各種の検討結果をふまえ、鉄道整備のあり方・進め方について検討を行い、さらに次世代の総合的な交通体系の方向性を示す

中間まとめ



## 平成23年12月21日 第1回次世代の総合的な交通体系検討会

- ・ 横浜市の概況と上位計画
- ・ 横浜市における鉄道の現状と近年整備済み3路線の概況
- ・ 鉄道に関する市民アンケートの紹介

平成24年 2月 9日 第1回ワーキング  
平成24年 4月17日 第2回ワーキング

## 平成24年 6月25日 第2回次世代の総合的な交通体系検討会

- ・ 近年整備済み3路線の整備効果の検証
- ・ 将来を見据えた交通に関わる課題の整理
- ・ 運輸政策審議会答申未着手路線の概要

平成24年 8月20日 第3回ワーキング  
平成24年11月 1日 第4回ワーキング

## 平成24年12月27日 第3回次世代の総合的な交通体系検討会

- ・ 運輸政策審議会答申未着手路線の検討
- ・ 中間まとめの構成案

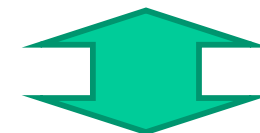
平成25年 2月 8日 第5回ワーキング

## 平成25年 4月19日 第4回次世代の総合的な交通体系検討会

- ・ 運輸政策審議会答申未着手路線の検討
- ・ 鉄道整備・交通体系の検討（概要）

### 検討会

- ◇ 屋井鉄雄（東京工業大学大学院教授）
- ◇ 岸井隆幸（日本大学理工学部教授）
- ◇ 羽田耕治（横浜商科大学商学部教授）
- ◇ 村木美貴（千葉大学大学院教授）
- ◇ 田邊勝巳（慶應義塾大学商学部准教授）
- ◇ 谷口綾子（筑波大学大学院講師）
- ◇ 神奈川県
- ◇ 横浜市
- ◇ 国土交通省（オブザーバー）
- ◇ 鉄道・運輸機構（オブザーバー）
- ◇ 横浜高速鉄道（オブザーバー）
- ◇ 横浜市交通局（オブザーバー）



### ワーキング

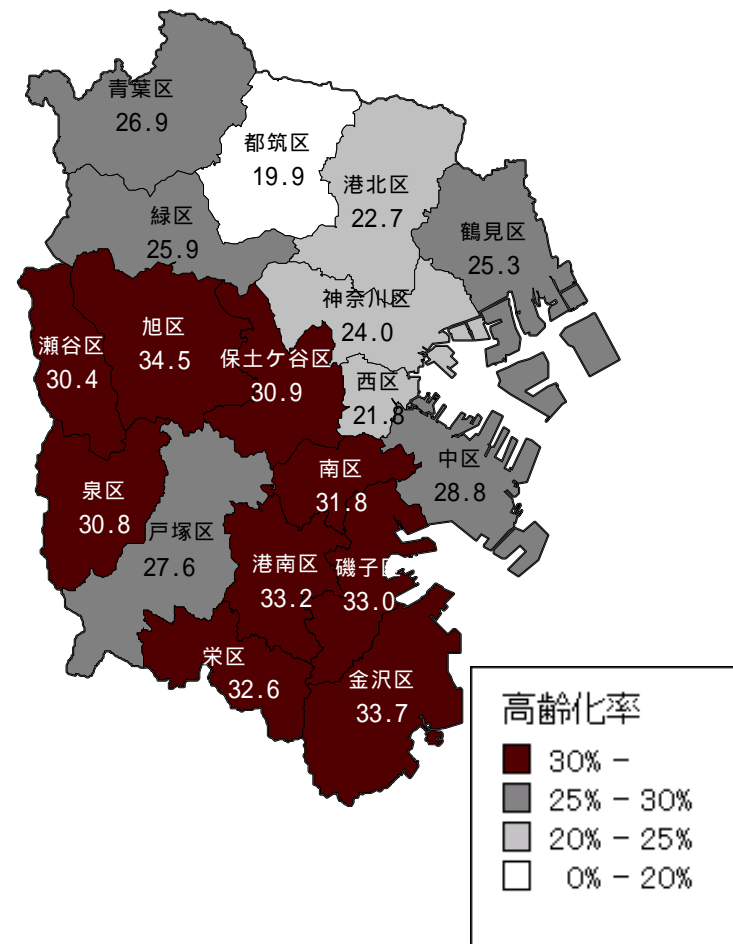
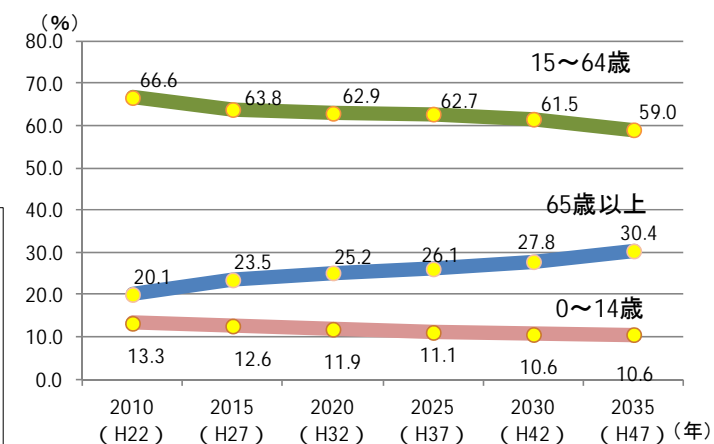
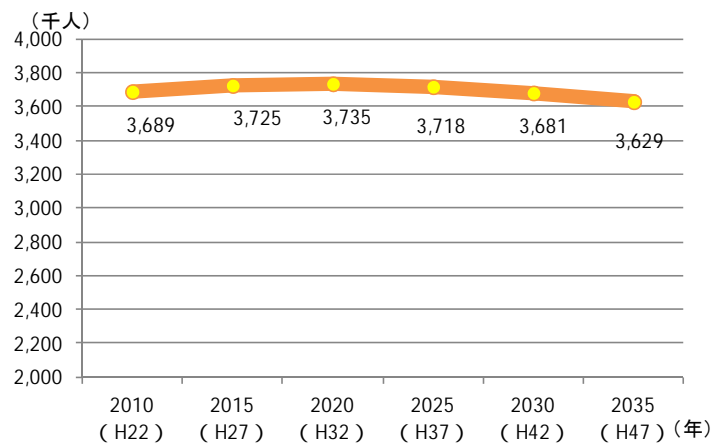
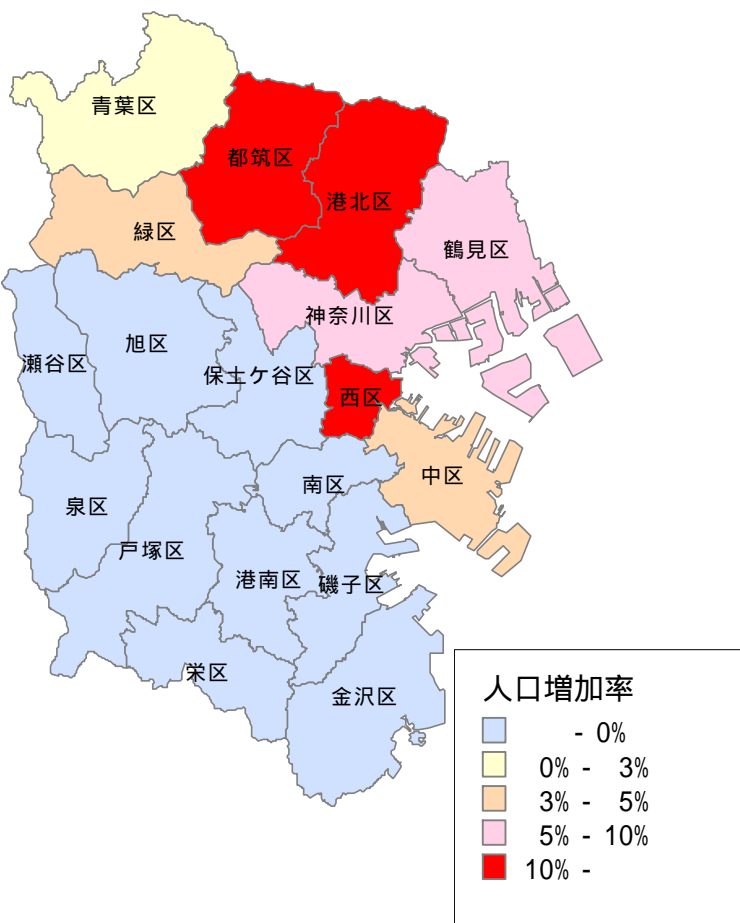
- ◇ 屋井鉄雄（東京工業大学大学院教授）
- ◇ 岸井隆幸（日本大学理工学部教授）
- ◇ 神奈川県
- ◇ 横浜市
- ◇ 国土交通省（オブザーバー）
- ◇ 鉄道・運輸機構（オブザーバー）
- ◇ 横浜高速鉄道（オブザーバー）
- ◇ 横浜市交通局（オブザーバー）

○平成22年現在の横浜市の夜間人口は約369万人であるが、将来の夜間人口は、平成32年には約374万人、平成42年には人口ピークが過ぎ、約368万人と予測されている。

○港北区、都筑区など横浜市北部では、今後も人口の増加が予測されている。

○高齢化率（65歳以上の人口の割合）は、平成22年には約20%、平成32年には約25%、平成47年には約30%と予測されている。

○平成42年推計では9区で高齢化率30%以上となり、人口が減少すると予測されている区で、高齢化率が高くなる傾向にある。



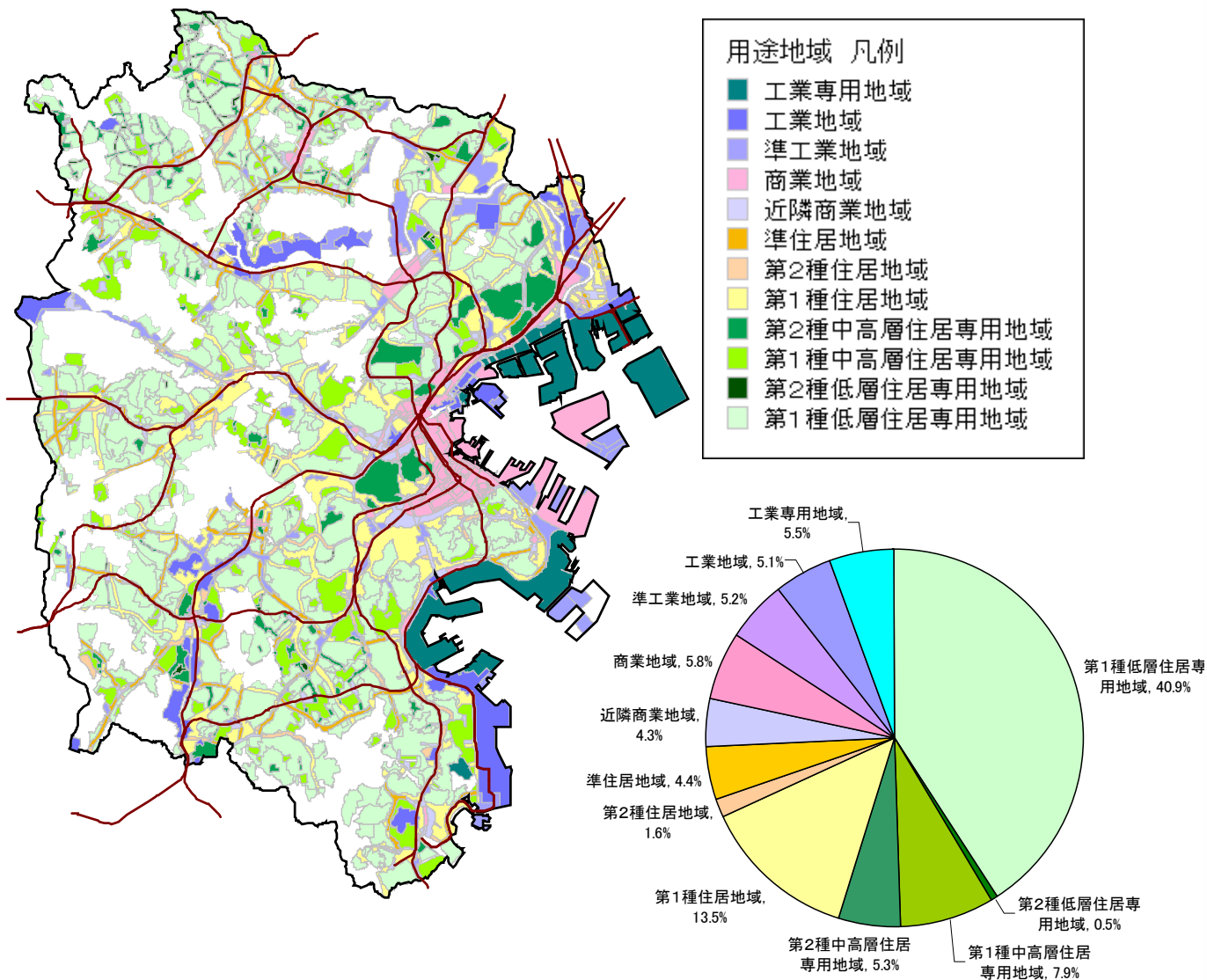
2010年→2030年(推計値)

出典)横浜市将来人口推計(平成24年12月)より作成

2030年推計値

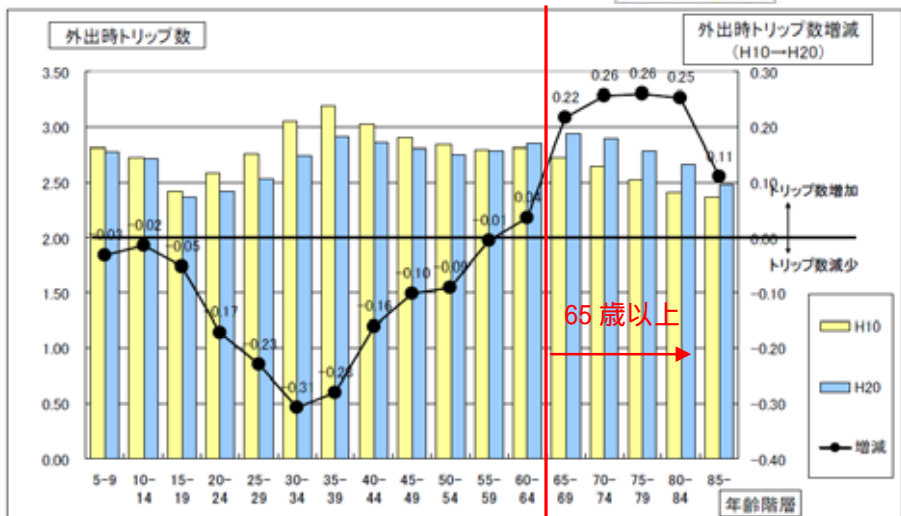
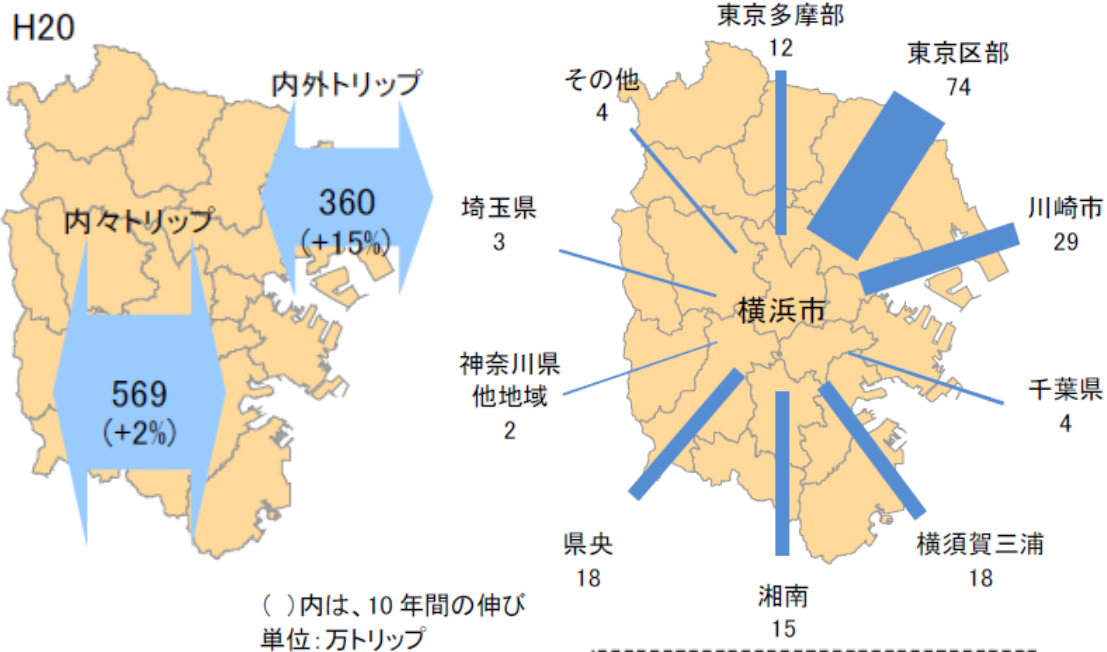
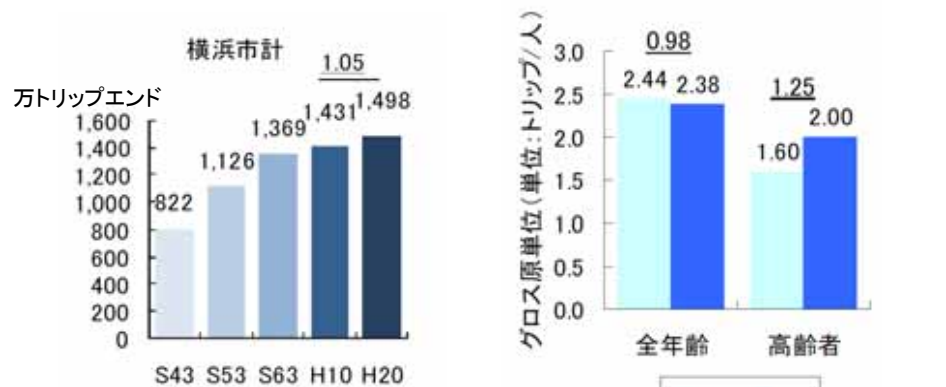
○横浜市の土地利用は、第1種低層住居専用地域が最も多く、用途地域全体で見ると住居系が74.1%と約7割を占めている。

○「横浜市都市計画マスタープラン（全体構想）（平成25年3月）」では、業務・商業、住宅、産業・流通業務、緑地・農地の土地利用の方針を示している。



- 平成20年のパーソントリップ調査における横浜市の発生集中量は1,498万トリップエンド(\*)であり、平成10年の調査と比較して1.05倍に増加している。
  - 横浜市民1人あたり平均2.38トリップであり、平成10年の調査と比較して減少している。
  - 高齢者(65歳以上)のトリップ数は、平成10年の調査と比較して1.25倍に増加している。
- ※人がある目的をもって移動する単位のことをトリップといい、1つのトリップの出発側と到着側をそれぞれトリップエンドという。

- 横浜市の人の動きは929万トリップあり、平成10年の調査と比較して、市内を移動する人数(内々トリップ)は約1.02倍に、横浜市と市外間を移動する人数(内外トリップ)は約1.15倍に増加している。
- 横浜市から横浜市域外へのトリップをみると、約4割の74万トリップが東京区部へ向かっている。



■地域の説明

- <横須賀三浦>横須賀市、三浦市、鎌倉市、逗子市、葉山町
- <湘南>藤沢市、茅ヶ崎市、寒川町、平塚市、大磯町、二宮町、秦野市、伊勢原市
- <県央>厚木市、愛川町、清川村、大和市、海老名市、座間市、綾瀬市、相模原市(旧相模原市)
- <神奈川県他地域>小田原市、箱根町、真鶴町、湯河原町、南足柄市、中井町、大井町、松田町、山北町、開成町、相模原市(旧津久井町、旧城山町、旧相模湖町、旧藤野町)
- <その他>茨城南部、域外、不明

出典) 横浜市ホームページより作成

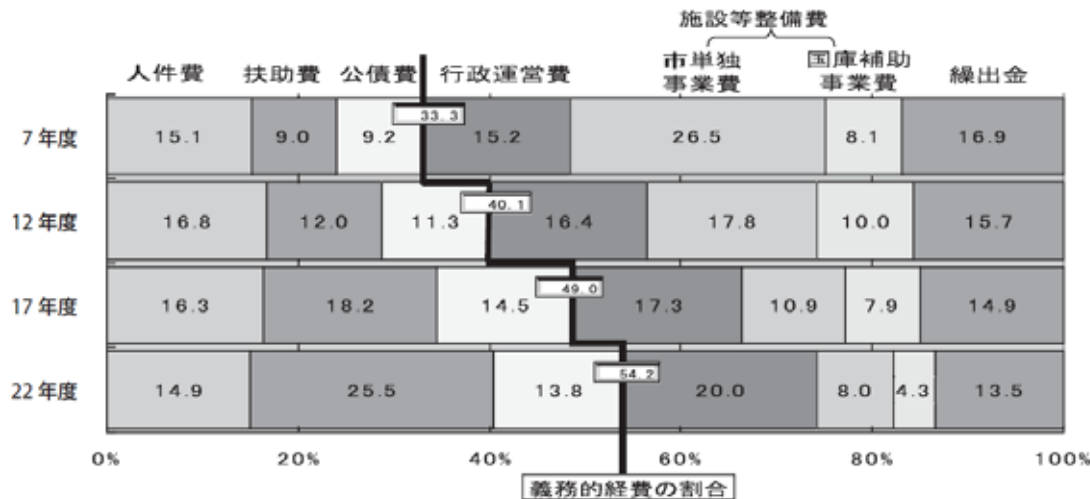
○生活保護や保育所の運営費など、福祉・医療・子育ての経費である扶助費が年々増加しており、人件費や過去の借入金の償還経費である公債費を合わせた義務的経費は、22年度予算において、はじめて予算全体の50%を超えるなど、財政構造の硬直化が進んでいる。

○これまで財政健全化に向けて新たな市債発行の抑制に努めてきたが、一般会計の市債残高は依然として2兆円を超えており、引き続き財政の健全化に取り組んでいく必要がある。

○長期的な財政見通しとして、

- ・歳入では、個人市民税について、現在、人口構成比のシェアが大きい30~40代が、高所得世代である40~50代に移行していくことで増加するものの、将来的には定年年齢である60歳以上に移行することにより、36年度頃をピークに減少傾向となることから、全体でもほぼ横這い。
- ・歳出では、高齢者数の増加により、介護・医療などに係る経費の増加が見込まれる一方、子どもの数の減少に伴い、児童手当などが減少傾向となることが見込まれ、全体ではほぼ横這い。

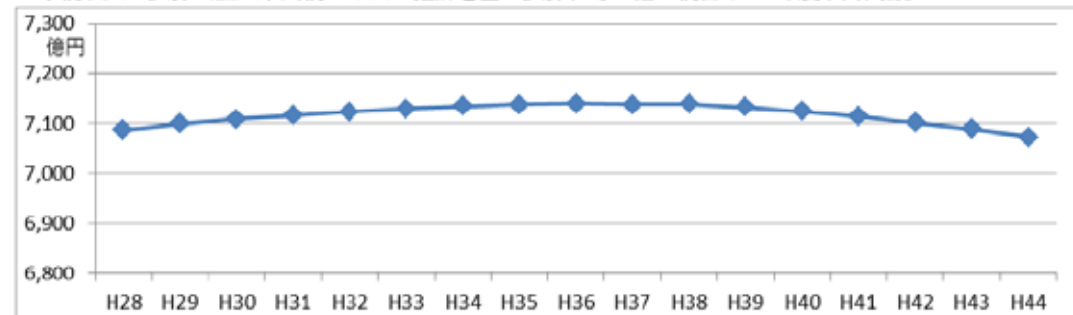
<一般会計経費別構成比の推移>



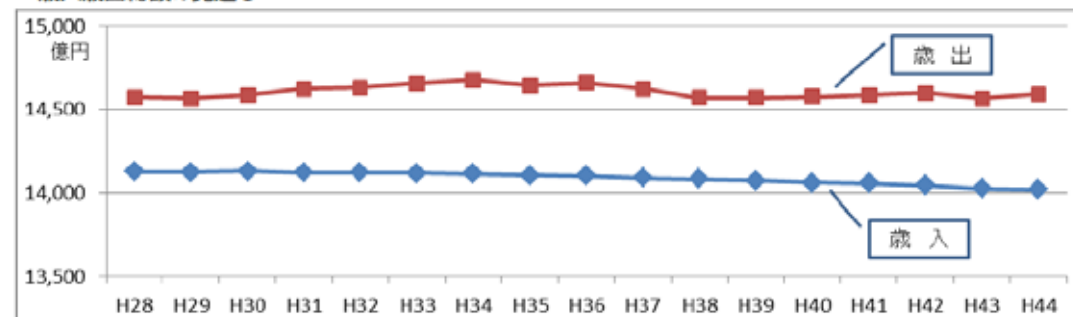
出典)横浜市中期4か年計画(平成22年12月)

本市の将来人口推計(平成17年基準)を適用した平成44年度までの長期的な財政見通しの試算であり、政策的な意図を加味しない骨格的な財政見通し。今回の試算では、施設等整備費や行政運営費は、基本的に平成27年度以降同額としている。

・市税収入の試算(個人市民税のみ人口推計を基に試算、その他の税目は27年度以降同額)



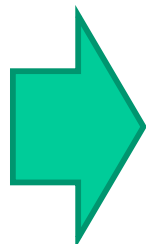
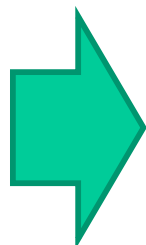
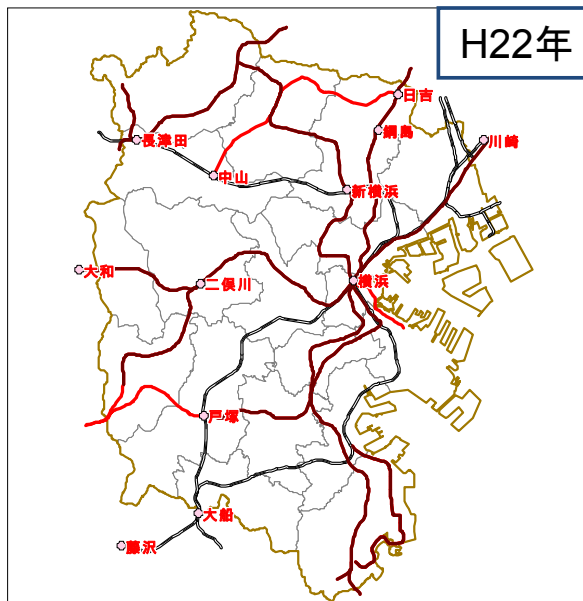
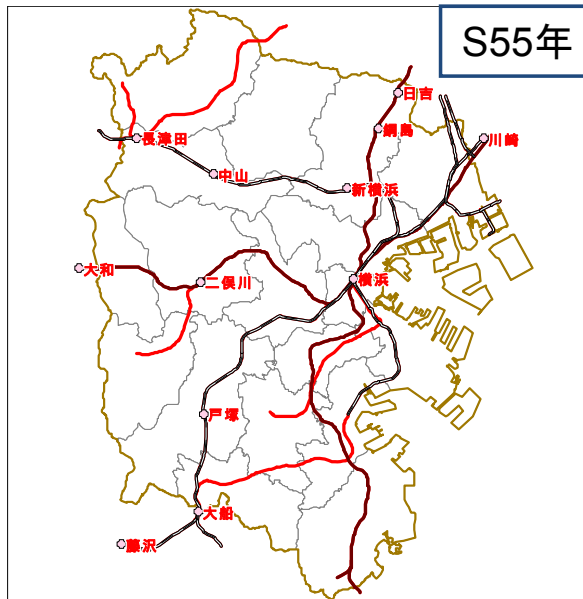
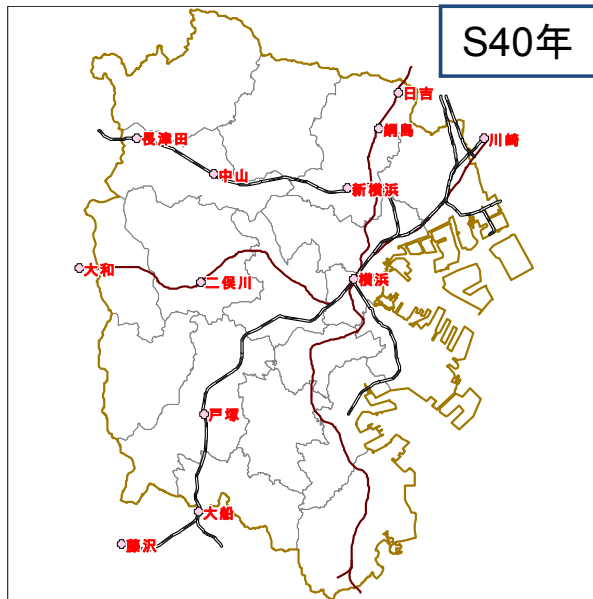
・歳入歳出総額の見通し



出典)横浜市中期4か年計画 中間振り返り(平成24年9月)

### 3 鉄道の現状と将来 (1) 鉄道整備の変遷

- 横浜市の鉄道網は、多くは横浜駅を中心に放射状に伸びている。
- 鉄道整備の変遷をみると、郊外部の住宅開発に合わせて整備された様子が分かる。



#### S40→S55開業

- ・ブルーライン  
伊勢佐木長者町～上大岡(S47.12.16)  
伊勢佐木長者町～横浜(S51.9.4)  
上大岡～上永谷(S51.9.4)
- ・田園都市線  
長津田～溝の口(S41.4.1)
- ・こどもの国線  
長津田～こどもの国(S42.4.28)
- ・相模鉄道いずみ野線  
二俣川～いずみ野(S51.4.8)
- ・JR根岸線  
磯子～洋光台(S45.3.17)  
洋光台～大船(S48.4.9)

#### S55→H7開業

- ・ブルーライン  
横浜～新横浜(S60.3.14)  
上永谷～舞岡(S60.3.14)  
舞岡～戸塚(S62.5.24)  
新横浜～あざみ野(H5.3.18)
- ・相模鉄道いずみ野線延伸  
いずみ野～いずみ中央(H2.4.4)
- ・シーサイドライン(H1.7.5)

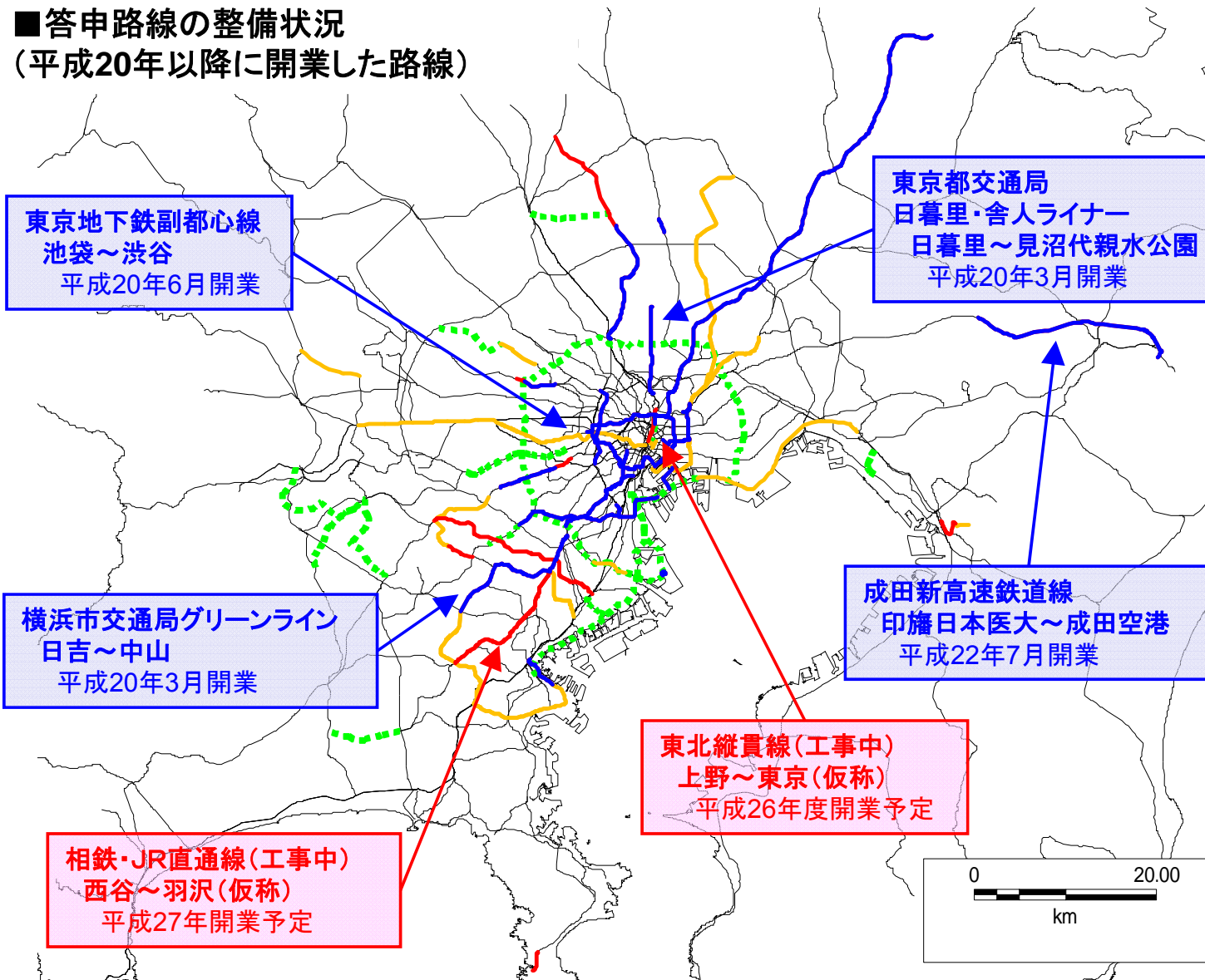
#### H7→H22開業

- ・ブルーライン  
戸塚～湘南台(H11.8.29)
- ・グリーンライン(H20.3.30)
- ・相模鉄道いずみ野線延伸  
いずみ中央～湘南台(H11.3.10)
- ・みなとみらい線(H16.2.1)

○18号答申においてA1路線（平成27年までに開業することが適当である路線）に位置づけられた路線を中心に整備が進められている。

○A1路線については、答申延長280kmのうち、約8割にあたる218kmが開業している。未着手路線は、高速鉄道3号線の延伸など5路線となっている。

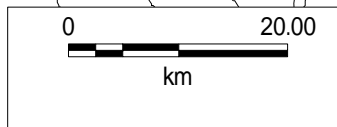
#### ■答申路線の整備状況 (平成20年以降に開業した路線)



単位: km

	答申延長	未着手	整備中	営業中
①A1路線 目標年次(2015年)までに開業することが適当である路線	280 (100%)	53 (19%)	9 (3%)	218 (78%)
①のうち答申時未着手であった路線	93 (100%)	53 (57%)	9 (10%)	31 (33%)
②A2路線 目標年次(2015年)までに整備着手することが適当である路線	169 (100%)	168 (99%)	0 (0%)	1 (1%)
③B路線 今後整備について検討すべき路線	203 (100%)	203 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
計(①+②+③)	653 (100%)	424 (65%)	9 (1%)	219 (34%)

- 既存路線
- 既開業
- A1路線
- A2路線
- B路線



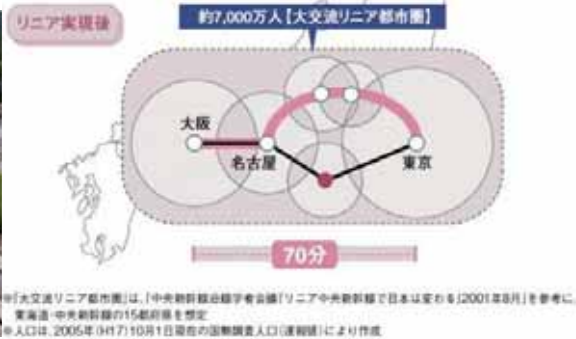


### 3 鉄道の現状と将来

#### (3) 横浜を取り巻く交通環境の変化 (将来計画)

○リニア中央新幹線：品川駅付近を起点とし大阪市を終点とする超電導磁気浮上式鉄道で、東京・大阪間を約1時間で結ぶ。横浜市からは、品川駅付近の起点駅、相模原市域の神奈川県駅の2駅の利用が想定される。

○神奈川東部方面線：相鉄線西谷駅から羽沢駅（仮称）を經由してJR線へ乗り入れる「相鉄・JR直通線」と、羽沢駅（仮称）から新横浜駅（仮称）を經由して日吉駅で東急東横線と接続する「相鉄・東急直通線」を整備することにより、横浜市西部や神奈川県央部と東京都心部を直結する。



出典) 神奈川県ホームページ(一部加筆)

利用者の利便性向上の具体例 (朝ラッシュ時を想定)

【整備前】	乗換 (イメージ)	【整備後】	直通運転!
出発駅	乗換駅	出発駅	到着駅
所要時間短縮・乗換回数			
二俣川→日暮 54分 (横浜経由・乗換1回)		38分 (約16分短縮・乗換無し)	
二俣川→新宿 59分 (横浜経由・乗換1回)		44分 (約15分短縮・乗換無し)	
湘南台→渋谷 60分 (戸塚経由・乗換1回)		51分 (約9分短縮・乗換無し)	
新横浜へのアクセス			
大和→新横浜 42分 (横浜経由・乗換1回)		19分 (約23分短縮・乗換無し)	
渋谷→新横浜 41分 (菊名経由・乗換1回)		30分 (約11分短縮・乗換無し)	

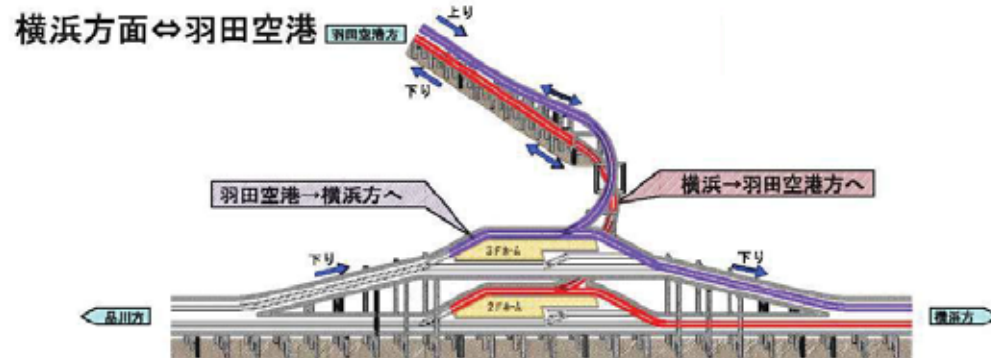
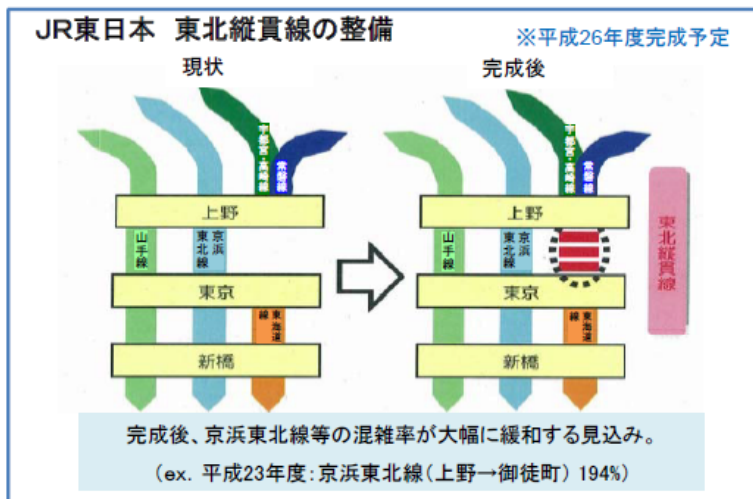
※相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線開業時



出典) 横浜市、鉄道・運輸機構ホームページ

- 東北縦貫線：宇都宮・高崎・常磐線の各方面から東海道線東京・新橋・品川方面への直通運転が可能となり、並行する山手線や京浜東北線の混雑緩和、乗換えの解消、所要時間の短縮が図られる。
- 都心直結線：東京都心と羽田・成田両国際空港を結ぶ鉄道アクセスを改善するとともに、東京圏の通勤混雑の緩和を図る。横浜市など首都圏南西部から成田空港への時間短縮効果が期待される。

- 羽田空港の拡張・国際化：羽田空港は平成22年10月に国際線定期便が就航し、平成25年度末には国際線旅客ターミナルがさらに拡張される。24時間運用や年間発着枠の拡大など、利便性はさらに向上する。平成24年10月には京急蒲田駅付近連続立体交差事業の進捗に伴い、横浜方面から羽田空港へのアクセスが改善された。



#### 都心直結線の整備

【都心直結線の整備概要】  
押上駅付近～新東京駅  
～泉岳寺駅付近(約11km)



出典)国土交通省  
ホームページ

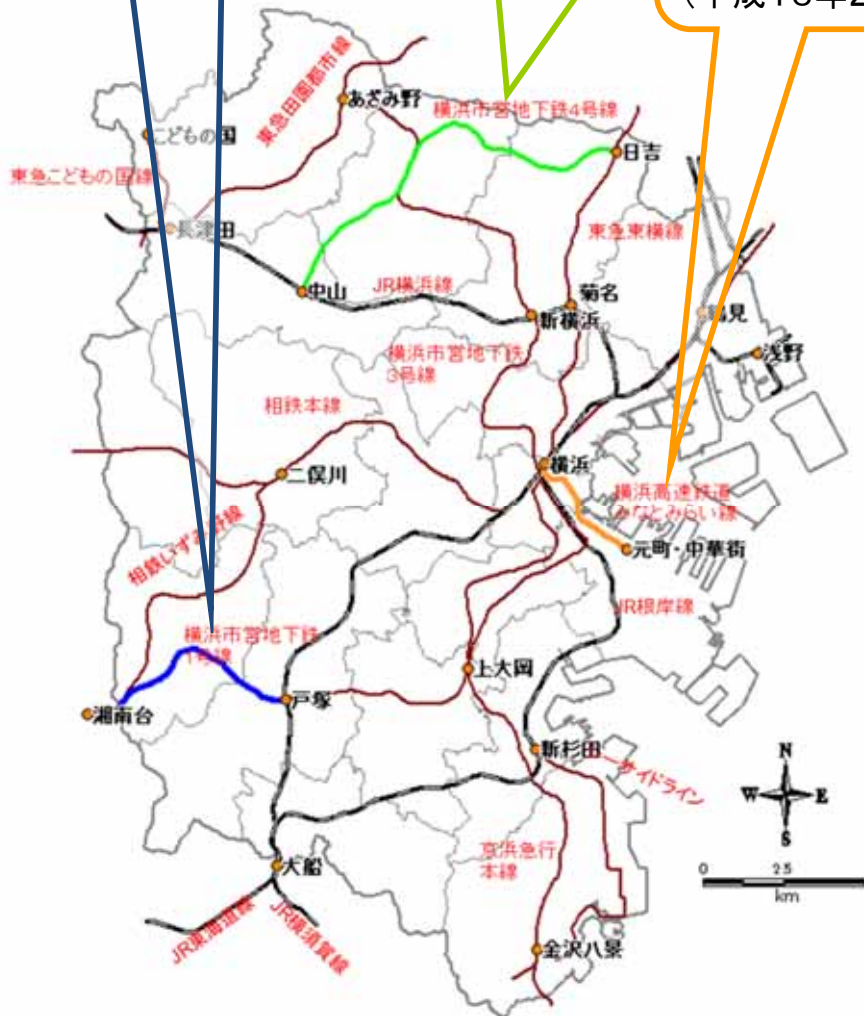
出典)国土交通省ホームページ

○横浜市内で近年整備し、開業した3つの路線について検証を行った。鉄道整備の効果とともに残された課題が明らかとなった。

①横浜市営地下鉄1号線(戸塚～湘南台)  
(平成11年8月開業)

②横浜市営地下鉄4号線(中山～日吉)  
(平成20年3月開業)

③横浜高速鉄道みなとみらい線(横浜～元町・中華街)  
(平成16年2月開業)



## 【整備により得られた効果の一例】

(鉄道ネットワーク機能の強化)

- 広域的な鉄道ネットワークの拡充
- アクセス時間の短縮など利用者の利便性向上
- 周辺鉄道路線の混雑の緩和・平準化

(環境改善)

- マイカーから鉄道への交通手段の転換により、二酸化炭素排出量が減少
- 公共交通への利用転換を促進し、道路走行環境が改善

(まちづくり・土地利用)

- 新しい駅の設置による駅を中心とした沿線地域の活性化
- 鉄道へのアクセス改善と回遊性の向上
- 相対的に高い地価推移(資産価値の向上)

(人にやさしい交通の実現)

- 市域内外の人の交流の活性化
- バリアフリーに配慮した安全・快適な移動環境を整備
- 開発と一体となった駅整備により、誰もが移動しやすい交通を実現
- 駅前広場の設置によるバスなどのフィーダー交通との連携

(観光振興)

- 東京都心方面などからの来街者の増加
- 駅の魅力向上や構内でのイベント開催などによる交流の場や需要の創出
- 一日乗車券を活用した沿線の回遊性の向上

#### 【検証で明らかになった課題】

##### ① フィーダー交通とのさらなる適切な連携

・交通広場を整備し、駅を起終点とした路線バスを運行するなど、鉄道とバスの連携を図ることが重要である。また、鉄道と競合するバス路線については、駅間の移動を考慮した上で、鉄道とバスの適切な分担を図ることが課題と考えられる。

・交通広場がなく、路線バスやタクシーの乗降が歩道上で行われている駅や幅員の狭い路上で行われている駅があり、危険であるとともに車の流れを阻害している。駅出入口や昇降設備の位置を考慮した上で、バス乗り場やタクシーの寄り付きスペースを配置するなど、安全に乗降できるスペースの確保や乗り継ぎ利便性の向上が課題と考えられる。



##### ② 駅周辺のまちづくり

・地域の生活拠点である駅と駅周辺のまちづくりの連携した整備が課題と考えられる。

・駅を中心としたコンパクトな市街地形成を目指すために、市街化区域と同等の水準で開発・整備されている市街化調整区域の市街化区域への編入などが課題と考えられる。

##### ③ 駅周辺における放置自転車の対策

・放置自転車が多くみられる駅周辺では、自転車駐車場の整備が必要であるとともに、自転車駐車場の利用率が100%を超える駅についてはさらなる対策が課題と考えられる。

##### ④ ホームドア（可動式ホーム柵）の整備

・利用者からは、改善してほしい項目としてホームドアの整備があげられている。転落事故や触車事故の防止等、さらなる安全性の向上が課題と考えられる。



○「未着手路線の検討」にあたっては、今回検証で明らかとなった課題を踏まえて検討する必要がある。

○「横浜市都市計画マスタープラン（全体構想）（平成25年3月）」では、平成37年に向けた都市づくりの基本理念を「新しい横浜らしさの創造と持続を支える都市づくり」とし、都市構造の考え方を「生活圏を基盤とした集約型都市構造」としている。

### 【首都圏における横浜市の位置付け】

- 首都圏は、今後も質の高い生活や活動の場として発展していくことが求められる。
- 横浜は、東京との近接性など地理的特性や環境性、多様な住環境、陸・海・空の三つのゲートへのアクセス性などの優位性を生かして自立性を高めつつ圏域全体としての発展を目指す。

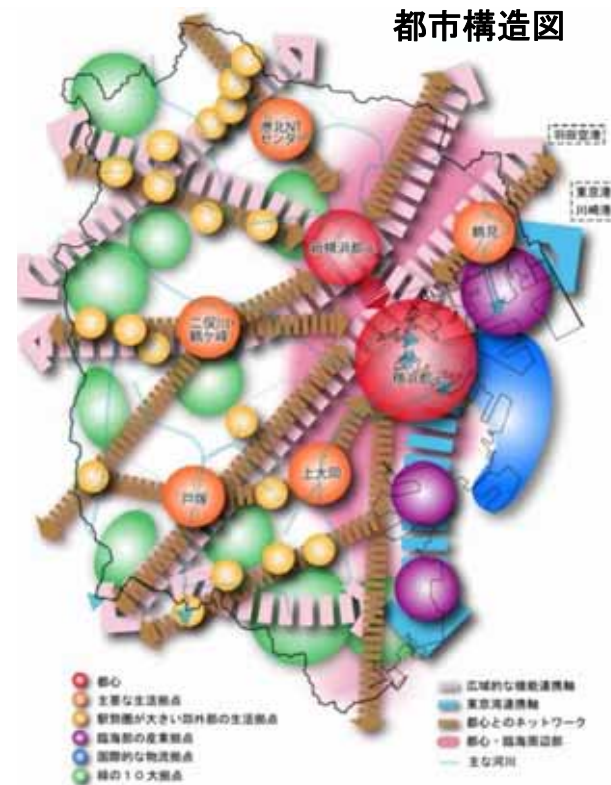
### 【周辺都市との連携と広域的な機能連携軸】

○羽田空港に連絡するとともにわが国の国土形成の骨格を成す東海道軸や、県央方面につながる軸、将来のリニア中央新幹線の駅とのアクセスも意識した首都圏南西部の都市等を結ぶ軸など、市内の産業拠点や物流拠点を支える、鉄道や高速道路等による広域的な機能連携軸を形成し、国内外から横浜へのアクセス性向上を図る。

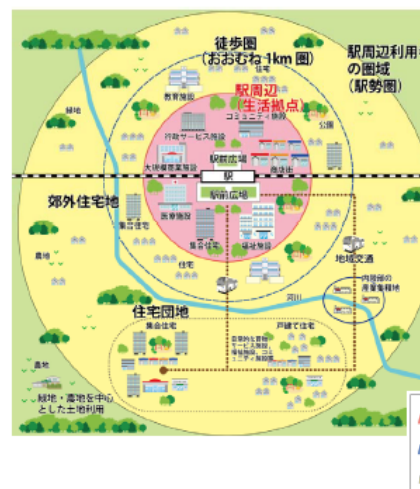
### 【目指すべき都市構造】

- ①二つの都心の機能強化と、それにつながる**鉄道を軸とした集約型都市構造**
- ②郊外部の**鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地**を基本とした地域構造
- ③首都圏やアジア諸都市と適切に役割分担できる「臨海部産業拠点と国際的なハブポートの形成」
- ④産業拠点や物流拠点を支える「鉄道や高速道路等による広域的な機能連携軸」
- ⑤都市に潤いを与える「緑の10大拠点」

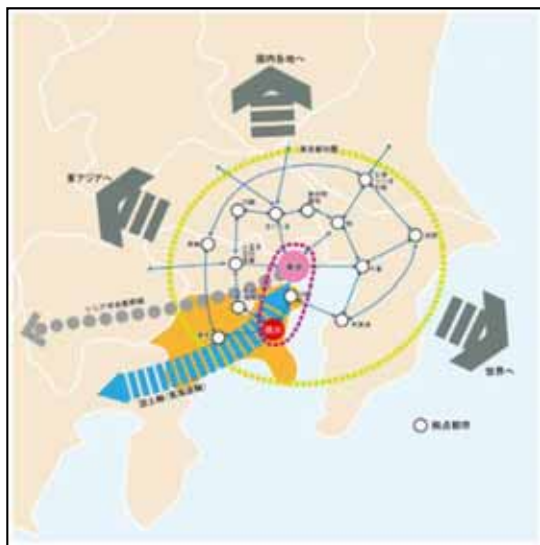
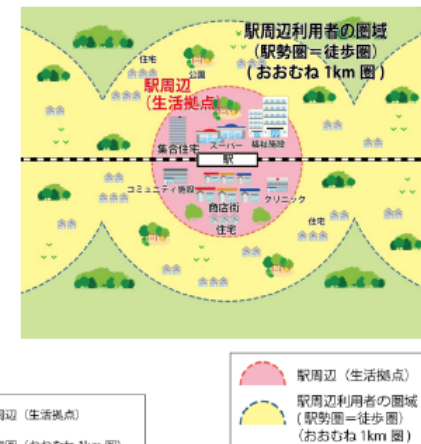
都市構造図



▼主要な生活拠点及び駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点周辺の市街地の場合



▼駅勢圏が小さい郊外部の生活拠点周辺の市街地の場合



## (2) 交通に関わる課題

○横浜市都市づくりの方向性をふまえ、将来の動向を見据えた交通（鉄道、バス等端末交通、駅）に関わる課題を抽出した。

○抽出された課題について、社会状況の変化、鉄道整備、交通体系に分類して整理した。

将来を見据えた交通に関わる課題の整理

将来を見据えた交通に関わる課題の整理						
(1) 社会状況の変化	都市構造	1) 都市構造の変化を踏まえた交通ネットワークの整備 2) コンパクトな市街地の形成				
	都市環境	3) 環境問題への対応（公共交通の利用促進）				
	都市活力	4) 国際競争力の強化（横浜、新横浜都心の機能強化） 5) 観光・交流への対応 6) 都市構造・機能の再編整備への対応				
	都市防災	7) 大規模災害への対応				
(2) 鉄道整備	鉄道	1) 鉄道整備とまちづくりとの連携 2) 混雑緩和 3) 速達性の向上 4) 既設線の改良 5) 定時性の確保（列車遅延の緩和） 6) 高齢化社会に対応した質の高いサービス提供				
		駅	1) バリアフリー化・シームレス化等の推進 2) 既設駅の改良 3) さらなる安全性の向上 4) 駅の機能の高度化			
			(3) 交通体系	鉄道	1) 新幹線駅（新横浜駅）へのアクセス機能の強化 2) 空港へのアクセス機能の強化 3) 将来の鉄道ネットワークの変化への対応 4) 中央新幹線駅へのアクセス機能の強化	
					バス等 端末交通	5) フィーダー交通との適切な連携

### 【都市づくりの目標と交通に関わる課題】

① 超高齢社会や将来の人口減少社会に対応できる「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成

→鉄道や道路など交通施設の整備、バス・タクシー・自転車など役割に応じた地域交通サービスの確保

② 地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和に向けた、エネルギー効率のよい低炭素型の都市づくり

→過度な自動車利用から鉄道・バス等の公共交通への転換を促進するためのサービス水準や利便性向上

③ 首都圏全体の発展を牽引するとともに、国際競争力を高めるための基盤づくり

→MICE全般の誘致・開催支援や観光需要を取り込むための基盤づくり及び環境づくり

④ 地域特性に応じた、計画的・効率的な土地利用と地域まちづくり

→都心部、臨海部、都心・臨海周辺部、郊外部それぞれの特性に応じたバランスとめりはりある土地利用

⑤ 誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現

→市内外拠点間の連絡強化のための鉄道整備、大きなネットワーク効果が発揮できる連絡線の整備

→駅の移動のシームレス化、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

⑥ 横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくり

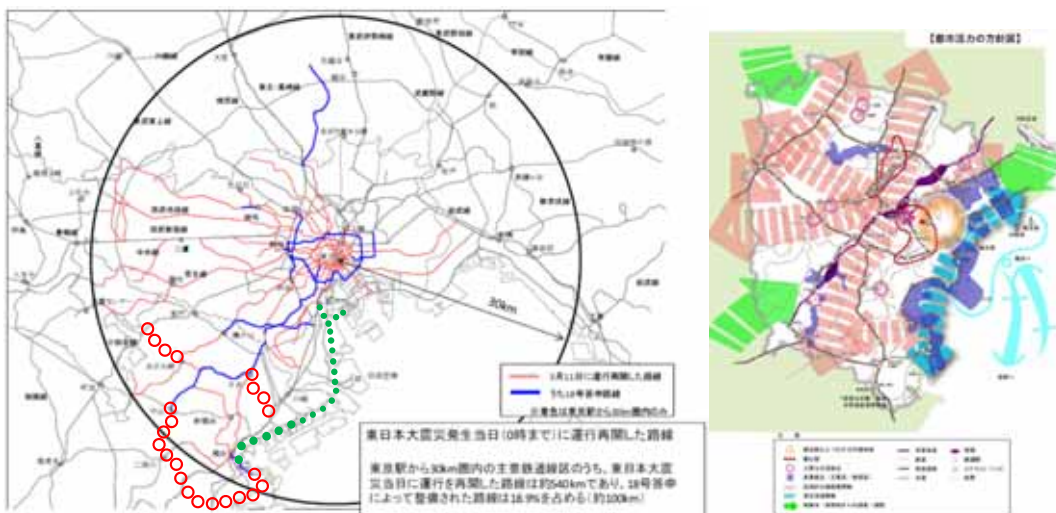
→地域資源を生かした都市空間の保全・整備といった都市デザインによる魅力あふれる都市空間の形成

⑦ 震災や風水害などの自然災害に強い、安全安心のまちづくり

→主要駅周辺等における一時的な避難施設の安全性や配置の在り方の検討

○ここで整理した課題の解決に向けた方策のひとつとして、今回の中間まとめでは、運輸政策審議会答申路線の必要性や事業の採算性などについてまとめた。

- 今回の中間まとめでは、高速鉄道3号線の延伸など運輸政策審議会答申路線についての検討をまとめた。
- 運輸政策審議会答申路線は、首都圏における鉄道ネットワークの一翼を担う。
- これらの路線は、環境改善や災害時における代替経路の確保などの重要な役割も担うものと考えられる。



### 高速鉄道3号線の延伸の主な役割

#### ➤ 広域的な鉄道ネットワークの形成

横浜・新横浜都心、港北ニュータウン、新百合ヶ丘・多摩ニュータウンなど、横浜と川崎市北部・多摩地域を結ぶ、新たな都市軸が形成される。

#### ➤ 新幹線へのアクセス機能の強化

高速鉄道3号線の延伸により、横浜市北西部のみならず、川崎市北部・多摩地域などの広い範囲から新横浜駅へのアクセス機能が強化される。

### 横浜環状鉄道(仮称)の新設の主な役割

#### ➤ 拠点間を結ぶネットワークの確立

市域の主要な生活拠点間を乗換えなしでつなぐことにより、人の流れの増加、業務圏・商圈の拡大などが期待できる。

#### ➤ 市民の生活利便性の向上

市内の観光施設・サービス施設等へのアクセスが高まるとともに、誰もが移動しやすい交通の実現に寄与するものと期待される。

### 東海道貨物支線の旅客線化等の主な役割

#### ➤ 京浜臨海部の活性化

京浜臨海部が周辺の都市とつながることで地域の交通利便性が向上し、人・モノ・情報の移動や交流が活発になると期待される。

#### ➤ 既設路線の混雑緩和

東海道貨物支線を旅客線化することにより、並行する鉄道路線の混雑緩和に寄与するものと期待される。

### 3路線に共通する主な役割

#### ➤ 環境改善

交通手段の転換による二酸化炭素排出量の減少

#### ➤ 代替経路の確保

災害時や輸送障害発生時に移動経路の選択肢が増加

- 高速鉄道3号線の延伸など運輸政策審議会答申路線の整備による効果の試算を行った。
- 鉄道整備の効果のひとつは移動時間の短縮であり、それぞれの路線においても大きな効果を得られることが分かった。乗換えの解消も大きな効果である。
- また、新駅の設置により駅から1kmの圏域が拡大し、鉄道不便地域の解消とともに、地域の活性化などに寄与するものと考えられる。
- 複数の経路が選択可能になり、より利便性が向上する。
- また、交通手段の転換による環境改善、誰もが移動しやすい交通の実現、駅を中心とした沿線地域の活性化、駅周辺の資産価値の向上、さらには横浜市全体の活性化が期待される。

### 高速鉄道3号線の延伸

#### ➤移動時間の短縮(例)

【あざみ野～新百合ヶ丘】

鉄道またはバス 約30分→約10分(乗換なし)

【新百合ヶ丘～横浜】

鉄道 約50分→約40分(乗換なし)

【すすき野付近～渋谷】

鉄道およびバス 約40分→約30分

#### ➤鉄道不便地域の解消

鉄道駅から1km圏の人口：約6万人

#### ➤代替経路の拡充

あざみ野～新百合ヶ丘間の移動において、横浜線・南武線を経由するルートに加え、直接移動することが可能

### 横浜環状鉄道(仮称)の新設

#### ➤移動時間の短縮(例)

【日吉～鶴見】

鉄道 約30分→約10分(乗換なし)

【中山～二俣川】

鉄道 約40分→約10分(乗換なし)

【元町・中華街～根岸】

バス 約30分→約10分(乗換なし)

#### ➤鉄道不便地域の解消

鉄道駅から1km圏の人口：約30万人

#### ➤代替経路の拡充

拠点間の移動において、横浜駅などを經由するルートに加え、横浜環状鉄道で直接移動することが可能

### 東海道貨物支線の旅客線化等

#### ➤移動時間の短縮(例)

【桜木町～東京テレポート】

鉄道 43分→29分(乗換なし)

【桜木町～浜川崎】

鉄道 29分→12分(乗換なし)

【浜川崎～品川】

鉄道 24分→16分(乗換なし)

\*「東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会」資料より

#### ➤代替経路の拡充

並行する鉄道路線に加え、東海道貨物支線経由の移動が可能



- 高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）、横浜環状鉄道（全線が開業した場合の新設区間）について、需要規模の試算を行った。
- 前提条件に基づく試算であり、人口動態や開発の動向など、今後の社会状況によって数値は変化する。

### 【試算の主な前提条件】

- 1) 予測対象圏域  
東京圏(神奈川県、東京都、埼玉県、千葉県、茨城南部)
- 2) 予測年次  
平成42年(2030年)
- 3) 予測対象とする交通の種類  
都市内旅客、空港アクセス旅客、新幹線アクセス旅客
- 4) おもな使用データ  
平成22年国勢調査、平成20年パーソントリップ調査 等
- 5) 将来人口フレーム  
横浜市の区別将来推計人口等をもとに設定
- 6) 開発人口  
現在事業が進んでいる開発のみを見込む
- 7) 鉄道ネットワーク条件
  - 各路線とも各駅停車のみの運行とする。
  - 表定速度は35km/h(乗換時間割増)と40km/hのケースで推計
  - 運行本数については、接続する路線を参考に設定
  - 運賃については、接続する事業者との通算運賃で設定

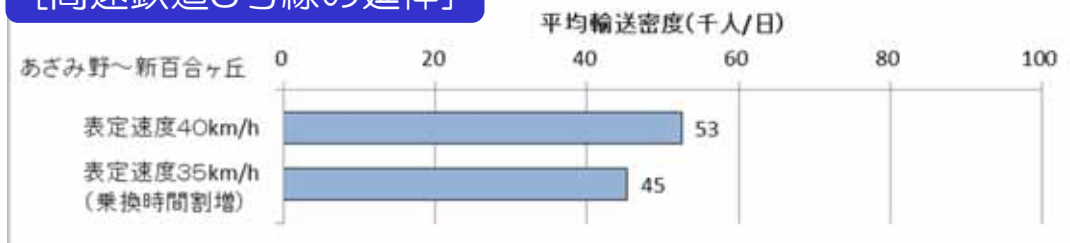
### 需要の見込みで示す指標について

需要の見込みは、他路線との需要規模が比較できるように、路線の1日当たりの平均乗客数(輸送人員)を表す「平均輸送密度」を指標として示す。

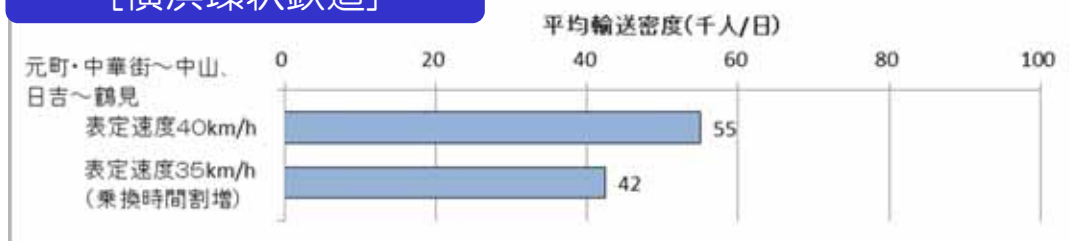
$$\text{平均輸送密度} = \frac{\text{1日当たりの輸送人キロ}}{\text{営業キロ}}$$

- ・輸送人キロ: 輸送した旅客(人)にその乗車距離(キロ)を掛けた累積
- ・営業キロ: 営業線の長さを示し、旅客を輸送する発着駅間のキロ数

### [高速鉄道3号線の延伸]

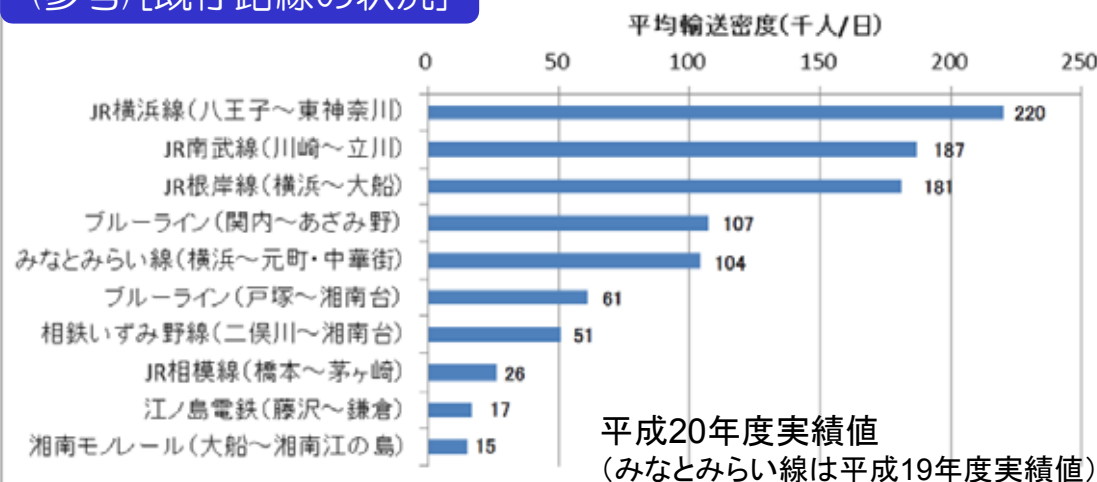


### [横浜環状鉄道]



\* 東海道貨物支線の旅客線化等については、18号答申で「今後整備について検討すべき路線」に位置付けられている。需要規模の試算にあたっては、多くの自治体にまたがる長い路線であることや、沿線の土地利用の将来像など前提条件に不確定要素が多く、確度の高い試算が困難な状況であるため、今後、沿線自治体で構成される「東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会」と連携しながら検討を進める必要がある。

### (参考) [既存路線の状況]



- 高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）、横浜環状鉄道（全線が開業した場合の新設区間）について、概算事業費の試算を行った。
- 駅の構造など、様々な要因により変動する。

#### 【試算の主な前提条件】

- 高速鉄道3号線の延伸及び横浜環状鉄道(元町・中華街～根岸)については普通鉄道、横浜環状鉄道(根岸～中山、日吉～鶴見)については小型鉄道(リニアメトロ)とした。
- 高速鉄道3号線延伸については、他路線における施工実績などをもとに、全線シールド工法の場合と山岳工法併用の場合で試算した。
- 横浜環状鉄道(日吉～鶴見、中山～根岸)については、グリーンラインの施工実績(高架部を除く)などをもとに、全線シールド工法の場合と山岳工法併用の場合で試算した。
- 横浜環状鉄道(元町・中華街～根岸)については、みなとみらい線の施工実績などをもとに試算した。

#### 【試算の結果】

##### ○高速鉄道3号線の延伸(あざみ野～新百合ヶ丘)

概ね1,300～1,500億円、キロ当たり平均単価は約190～220億円と推計される。

##### ○横浜環状鉄道(元町・中華街～根岸～中山、日吉～鶴見)

概ね6,600～7,200億円、キロ当たり平均単価は約170～240億円と推計される。根岸～中山、日吉～鶴見についてはグリーンラインと同様の小型鉄道(リニアメトロ)を想定し、トンネル断面が小さいため低くなっていると考えられる。

○概算事業費・収支採算性の試算については、ともに多くの変動要素があることから、いずれの路線についても、**今後、整備方策の検討やまちづくりと連携した検討が必要**と考えられる。

- 試算した需要および概算事業費をもとに、収支採算性の試算を行った。
- 試算に当たっては、補助率を70%とした場合の累積資金収支の黒字転換に要する年数を試算した。
- 採算性については、概ね30年程度での黒字転換が目安となっている。

#### 【試算の主な前提条件】

- 高速鉄道3号線の延伸及び横浜環状鉄道(元町・中華街～根岸)については普通鉄道、横浜環状鉄道(根岸～中山、日吉～鶴見)については小型鉄道(リニアメトロ)とした。
- 資金構成は、出資金、無償資金(補助金)、長期借入金とする。
- 物価上昇等による運賃上昇は見込まない。
- 計算期間内の設備投資は、車両更新のみとする。

#### 【試算の結果】

##### ○高速鉄道3号線の延伸(あざみ野～新百合ヶ丘)

累積資金収支は23～31年目で黒字転換すると試算された。

##### ○横浜環状鉄道(元町・中華街～根岸～中山、日吉～鶴見)

まちづくりや整備制度など事業性を高めるための方策をあわせて検討する必要がある。また、全線の整備には多額の費用と長い時間を要するため、今後、区間ごとに深度化した検討などが必要であると考えられる。

\* 東海道貨物支線の旅客線化等については、18号答申で「今後整備について検討すべき路線」に位置付けられている。概算事業費、収支採算性の試算にあたっては、多くの自治体にまたがる長い路線であることや、沿線の土地利用の将来像など前提条件に不確定要素が多く、確度の高い試算が困難な状況であるため、今後、沿線自治体で構成される「東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会」と連携しながら検討を進める必要がある。

- 鉄道整備は、多様な意義・役割を担っており、事業実施による多様な効果・影響を適切に評価することが必要である。
- 評価にあたっては、事業効率の観点からの費用便益分析による評価、鉄道事業としての採算性の評価、事業の実施環境の視点からの評価などを、**総合的に評価することが必要**である。

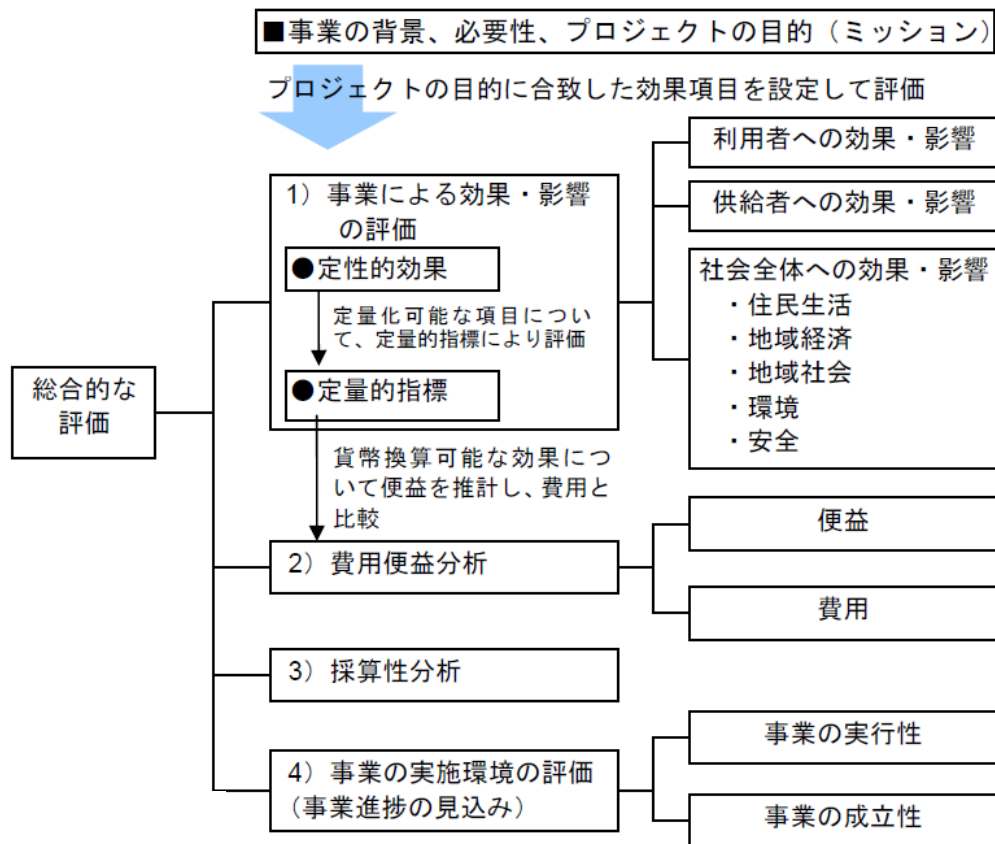


図 評価の基本的体系(新規事業採択時)

### 【評価項目】

#### ① 事業による効果・影響の評価

事業の実施により、プロジェクトの目的(ミッション)が達成されるかどうかを評価するため、まず、当該事業の背景、必要性及びミッションを十分に踏まえた上で、**事業がどのような効果・影響をもたらすのかを定性的に評価する**。また、定性的に評価した効果・影響のうち、定量化が可能なものは定量的指標についても整理する。

#### ② 費用便益分析

事業による多種多様な効果・影響のうち、貨幣換算の手法が比較的確立されている所要時間の短縮効果等の効果を対象に貨幣換算し、**事業費等の費用と比較する**。

#### ③ 採算性分析

事業者によるサービスの提供が持続可能なものであるかどうかを評価するため、**採算性が確保されるのかという視点から評価を行う**。

#### ④ 事業の実施環境の評価

整備事業が円滑に進まなければ、事業による多様な効果の発現が妨げられるほか、費用対便益や採算性の確保が困難になるため、**事業の実施環境が確保されているかという視点から評価を行う**。

### 【参考(マニュアルに基づく費用便益分析の試算の結果)】

\*すべての便益・費用を平成24年の価値に割り戻し、平成24年の価格で表示したものです。

#### ○高速鉄道3号線の延伸(あざみ野～新百合ヶ丘)

所要時間の短縮便益など利用者便益は約1200～1300億円、環境等改善便益は約40億円(二酸化炭素削減量は年間約2700トン)と試算され、費用便益比は約1.6～1.8と試算された。(開業後30年間)

#### ○横浜環状鉄道(元町・中華街～根岸～中山、日吉～鶴見)

利用者便益は約3400～4100億円、環境等改善便益は約130～140億円(二酸化炭素削減量は年間約9400トン)と試算され、費用便益比は約1.0～1.2と試算された。(開業後30年間)

○費用便益分析は評価項目のひとつであり、試算は鉄道プロジェクトの側面のみから行ったものである。横浜市としては、まちづくりなど総合的な評価が必要であり、この数値のみでの評価は適切ではない。今後すべての評価項目について、さらに検討を進める必要がある。

これまでの調査により、「高速鉄道3号線の延伸」、「横浜環状鉄道（仮称）の新設」、「東海道貨物支線の旅客線化等」について、路線の必要性や事業の採算性などを整理しました。

需要の見込みなどの数値については、現段階における試算であり、本市が目指すべき都市構造の実現などにより変化していくものです。今後この中間まとめを踏まえ、3路線の事業性や今後の方向性についてさらに検討する必要があります。また、検討にあたっては、他の自治体など関係機関と連携する必要もあります。

平成25年度は、3路線の整備方策（まちづくりや整備制度など事業性を高めるための方策）や他の公共交通機関との連携等について検討し、横浜市における次世代の総合的な交通体系についてとりまとめます。

## メモ

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

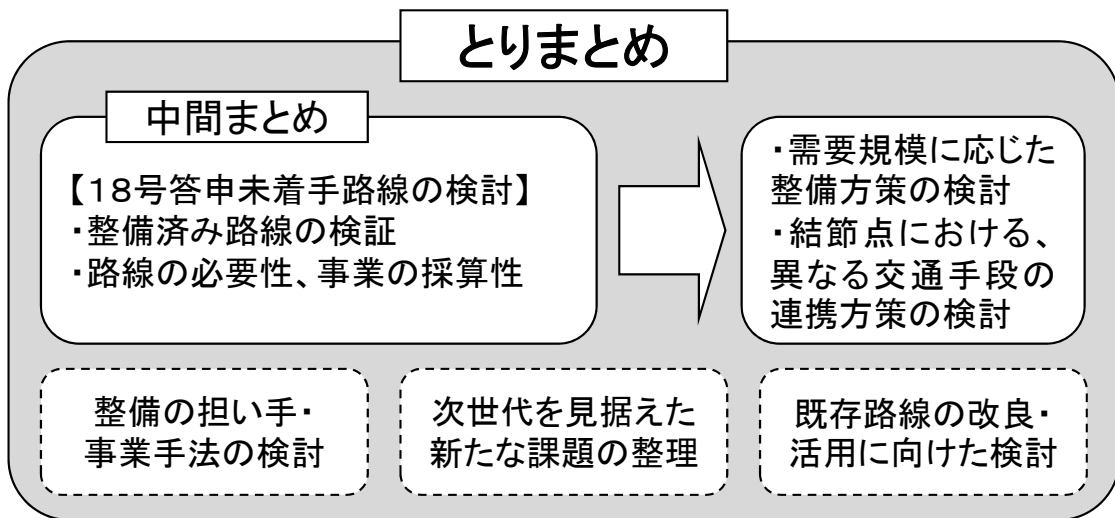
---

---

---

---

---



### ○鉄道計画検討調査の概要

本調査は、横浜市中期4か年計画(2010～2013)に掲げられた施策である、「交通ネットワークの充実による都市基盤の強化」の中で、高速鉄道3号線の延伸など運輸政策審議会答申路線について、人口減少・少子高齢化の進展などの社会情勢の変化を踏まえながら事業化の検討を行うものです。

検討にあたっては、「次世代の総合的な交通体系検討会」において助言をいただきながら進めています。

### ○検討の背景

▶運輸政策審議会答申第18号(平成12年1月)における目標年次(平成27年)が迫っている。

▶国勢調査に基づく人口動態やパーソントリップ調査に基づく利用者の行動特性に変化が見られる。

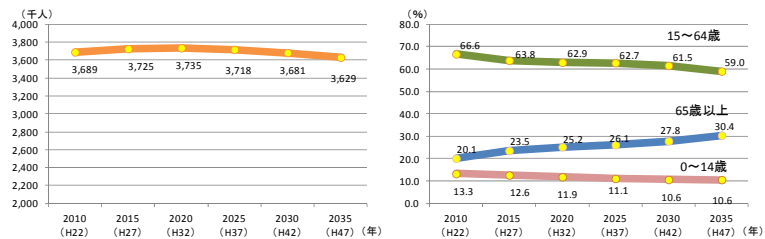
▶厳しい財政状況の中、行政コストの適正化、選択と集中による交通基盤の整備、持続可能な財政運営が求められる。

▶リニア中央新幹線の行政手続きが開始されたことや、羽田空港の国際化など交通環境の変化が起きている。

### ○横浜市の人口動態

・平成22年現在の横浜市の夜間人口は約369万人であるが、将来の夜間人口は、平成32年では約374万人、平成42年では人口ピークが過ぎ、約368万人と予測されている。

・高齢化率(65歳以上の人口の割合)は、平成22年では約20%、平成32年では約25%、平成47年では約30%と予測されている。

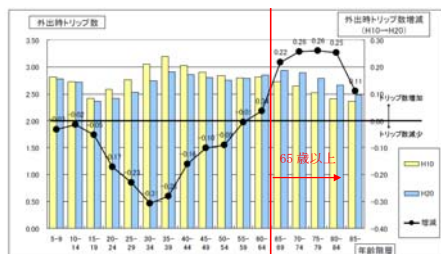


### ○移動特性の変化

(平成10年と平成20年の比較)

・市民一人当たりのトリップ数は減少の傾向にある。  
・一方、高齢者(65歳以上)のトリップ数は約1.25倍に増加している。

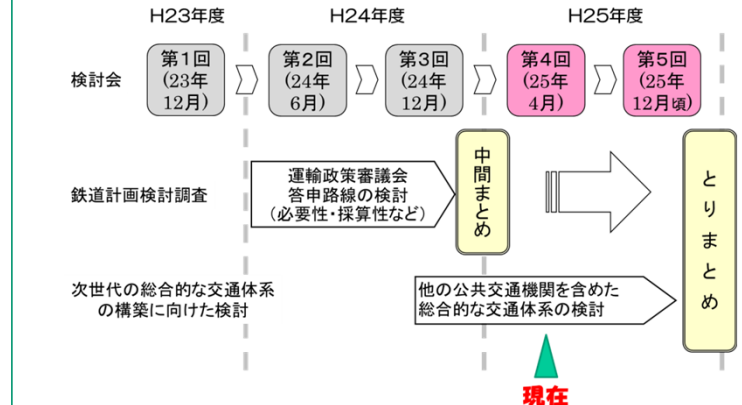
出典 横浜市ホームページ



※この図は、答申を基に横浜市が作成したものです。

### ○中間まとめの位置づけ

中間まとめは、これまでに調査してきた内容を整理し、「高速鉄道3号線の延伸」、「横浜環状鉄道(仮称)の新設」、「東海道貨物支線の旅客線化等」について、路線の必要性や事業の採算性などをまとめたものです。この中間まとめを踏まえ、今後他の公共交通機関を含めた総合的な交通体系の検討を進めていきます。

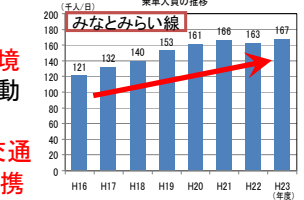
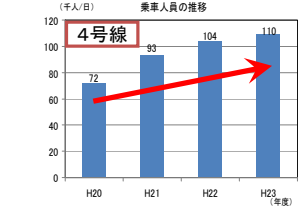
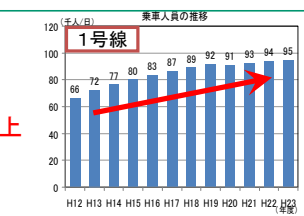


### ○鉄道整備による効果(近年開業した路線の検証)

- ①横浜市営地下鉄1号線(戸塚～湘南台)(平成11年8月開業)
- ②横浜市営地下鉄4号線(中山～日吉)(平成20年3月開業)



- (鉄道ネットワーク機能の強化)
  - ・広域的な鉄道ネットワークの拡充
  - ・アクセス時間の短縮など利用者の利便性向上
  - ・周辺鉄道路線の混雑の緩和・平準化
- (環境改善)
  - ・マイカーから鉄道への交通手段の転換
  - ・道路走行環境が改善(CO<sub>2</sub>排出量が減少)
- (まちづくり・土地利用)
  - ・駅を中心とした沿線地域の活性化
  - ・鉄道へのアクセス改善と回遊性の向上
  - ・相対的に高い地価推移(資産価値の向上)
- (人にやさしい交通の実現)
  - ・域内外の人の交流の活性化
  - ・バリアフリーに配慮した安全・快適な移動環境
  - ・開発と一体となった駅整備により、誰もが移動しやすい交通を実現
  - ・駅前広場設置によるバスなどのフィーダー交通との連携
- (観光振興)
  - ・東京都心方面などからの来街者の増加
  - ・駅の魅力向上や構内でのイベント開催などによる交流の場や需要の創出
  - ・一日乗車券を活用した沿線の回遊性の向上



## ○鉄道整備の課題(近年開業した路線の検証)

### ①フィーダー交通とのさらなる適切な連携

- ・交通広場を整備し、駅を起終点とした路線バスを運行するなど、鉄道とバスの連携を図ることが重要である。また、鉄道と競合するバス路線については、駅間の移動を考慮した上で、鉄道とバスの適切な分担を図ることが課題と考えられる。
- ・交通広場がなく、路線バスやタクシーの乗降を歩道上や幅員の狭い路上で行うと、危険であるとともに車の流れを阻害する。駅出入口や昇降設備の位置を考慮した上で、バスやタクシーの乗降場を配置するなど、安全に乗降できるスペースの確保や乗り継ぎ利便性の向上が課題と考えられる。

### ②駅周辺のまちづくり

- ・地域の生活拠点である駅と駅周辺のまちづくりの連携した整備が課題と考えられる。
- ・駅を中心としたコンパクトな市街地形成を目指すために、市街化区域と同等の水準で開発・整備されている市街化調整区域の市街化区域への編入などが課題と考えられる。

### ③駅周辺における放置自転車の対策

- ・放置自転車が多くみられる駅周辺では、自転車駐車場の整備が必要であるとともに、自転車駐車場の利用率が100%を超える駅についてはさらなる対策が課題と考えられる。

### ④ホームドア(可動式ホーム柵)の整備

- ・利用者からは、改善してほしい項目としてホームドアの整備があげられている。転落事故や触車事故の防止等、さらなる安全性の向上が課題と考えられる。

## ○横浜市の将来像(都市づくりの目標)と交通に関わる課題

### ①超高齢社会や将来の人口減少社会に対応できる「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成

→鉄道や道路など交通施設の整備、バス・タクシー・自転車など役割に応じた地域交通サービスの確保

### ②地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和に向けた、エネルギー効率のよい低炭素型の都市づくり

→過度な自動車利用から鉄道・バス等の公共交通への転換を促進するためのサービス水準や利便性向上

### ③首都圏全体の発展を牽引するとともに、国際競争力を高めるための基盤づくり

→MICE全般の誘致・開催支援や観光需要を取り込むための基盤づくり及び環境づくり

### ④地域特性に応じた、計画的・効率的な土地利用と地域まちづくり

→都心部、臨海部、都心・臨海周辺部、郊外部それぞれの特性に応じたバランスとめりはりある土地利用

### ⑤誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現

→市内外拠点間の連絡強化のための鉄道整備、大きなネットワーク効果が発揮できる連絡線の整備  
→駅の移動のシームレス化、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

### ⑥横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくり

→地域資源を生かした都市空間の保全・整備といった都市デザインによる魅力あふれる都市空間の形成

### ⑦震災や風水害などの自然災害に強い、安全安心のまちづくり

→主要駅周辺等における一時的な避難施設の安全性や配置の在り方の検討

## ○中間まとめにおける対象路線の役割・効果・事業性

### 高速鉄道3号線の延伸

#### ▶広域的な鉄道ネットワークの形成

横浜・新横浜都心、港北ニュータウン、新百合ヶ丘・多摩ニュータウンなど、横浜と川崎市北部・多摩地域を結び、新たな都市軸が形成される。

#### ▶新幹線へのアクセス機能の強化

高速鉄道3号線の延伸により、横浜市北西部のみならず、川崎市北部・多摩地域などの広い範囲から新横浜駅へのアクセス機能が強化される。

#### ▶移動時間の短縮(例)

【あざみ野～新百合ヶ丘】約30分→約10分(乗換なし)  
【新百合ヶ丘～横浜】約50分→約40分(乗換なし)  
【すすき野付近～渋谷】約40分→約30分

#### ▶代替経路の拡充

あざみ野～新百合ヶ丘間の移動において、横浜線・南武線を経由するルートに加え、直接移動することが可能

#### ▶将来の需要規模、概算事業費、収支採算性の試算

需要規模は、45～53千人/日(平均輸送密度)となり、現在の相鉄いずみ野線と同規模と試算された。  
また、概算事業費は概ね1,300～1,500億円、累積資金収支は23～31年目で黒字転換すると試算された。

### 横浜環状鉄道(仮称)の新設

#### ▶拠点間を結ぶネットワークの確立

市域の主要な生活拠点間を乗換えなしでつなぐことにより、人の流れの増加、業務圏・商圏の拡大などが期待できる。

#### ▶市民の生活利便性の向上

市内の観光施設・サービス施設等へのアクセス性が高まるとともに、誰もが移動しやすい交通の実現に寄与するものと期待される。

#### ▶移動時間の短縮(例)

【日吉～鶴見】約30分→約10分(乗換なし)  
【中山～二俣川】約40分→約10分(乗換なし)  
【元町・中華街～根岸】約30分→約10分(乗換なし)

#### ▶代替経路の拡充

拠点間の移動において、横浜駅などを經由するルートに加え、横浜環状鉄道で直接移動することが可能

#### ▶将来の需要規模、概算事業費、収支採算性の試算

横浜環状鉄道の全線が開業した場合のうち、新設区間の需要規模(平均輸送密度)は、42～55千人/日と試算された。  
また、概算事業費は概ね6,600～7,200億円となり、まちづくりや整備制度など事業性を高めるための方策をあわせて検討する必要がある。また、全線の整備には多額の費用と長い時間を要するため、今後、区間ごとに深度化した検討が必要であると考えられる。

### 東海道貨物支線の旅客線化等

#### ▶京浜臨海部の活性化

京浜臨海部が周辺の都市とつながることで地域の交通利便性が向上し、人・モノ・情報の移動や交流が活発になると期待される。

#### ▶既設路線の混雑緩和

東海道貨物支線を旅客線化することにより、並行する鉄道路線の混雑緩和に寄与するものと期待される。

#### ▶移動時間の短縮(例)

【桜木町～東京羽根】43分→29分(乗換なし)  
【桜木町～浜川崎】29分→12分(乗換なし)  
【浜川崎～品川】24分→16分(乗換なし)

\*「東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会」資料より

#### ▶代替経路の拡充

並行する鉄道路線に加え、東海道貨物支線経由の移動が可能

\*東海道貨物支線の旅客線化等について、18号答申では「今後整備について検討すべき路線」に位置付けられている。将来の需要規模、概算事業費、収支採算性の試算にあたっては、多くの自治体にまたがる長い路線であることや、沿線の土地利用の将来像など前提条件に不確定要素が多く、確度の高い試算が困難な状況であるため、今後、沿線自治体で構成される「東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会」と連携しながら検討を進める必要がある。

\*各路線の主な役割・効果などを示したものです。\*採算性については、概ね30年程度での黒字転換が目安です。\*中間まとめ段階のもので、今後修正する場合があります。

中間まとめでは、平成42年を目標年次とする需要規模の推計、収支採算性などの試算を行いました。この試算は、仮定した前提条件に基づいて行ったものであり、今後の社会状況などによって数値は変化します。いずれの路線についても、今後、整備方策の検討やまちづくりと連携した検討が必要と考えられます。この中間まとめを踏まえ、対象路線の事業性や今後の方向性についてさらに検討を進め、平成25年度にとりまとめます。