

平成 28 年 2 月 19 日  
 建築・都市整備・道路委員会資料  
 都市整備局

都心臨海部における新たな交通システムの導入について

今後の方針

- 都心臨海部の新たな交通について、以下の方針で検討を進めます。
- 都心臨海部の地域全体の回遊性や連携強化に寄与し、市民や観光客の利便性を更に高めるため、LRTや連節バスなどの新たな交通の導入を推進
  - 当該地域のまちづくりの熟度や自動車交通の状況に合わせて新たな交通を段階的に導入
  - 短期的には 2020 年までに完成する施設への移動などを支えるため、バスを活用した新たな交通（高度化バスシステム）を導入

1. 都心臨海部における新たな交通の位置づけ

- ・「中期 4 か年計画」の戦略 3『魅力と活力あふれる都市の再生』や施策 25「魅力と活力あふれる都心部の機能強化」の中で、LRT などの新たな交通を導入し、都心臨海部の回遊性を向上させることとし、2020 年の一部事業化を目標としている。
- ・「都心臨海部再生マスタープラン」(H27.2 策定)の中で、既存の交通モードと役割分担を整理のうえ、水際線や内陸地について、新たな交通の導入を進め、訪れる観光客をはじめ、就業者や居住者の利便性・回遊性を高めることとしている。

2. 交通の現状や開発計画

◆ 交通の現状

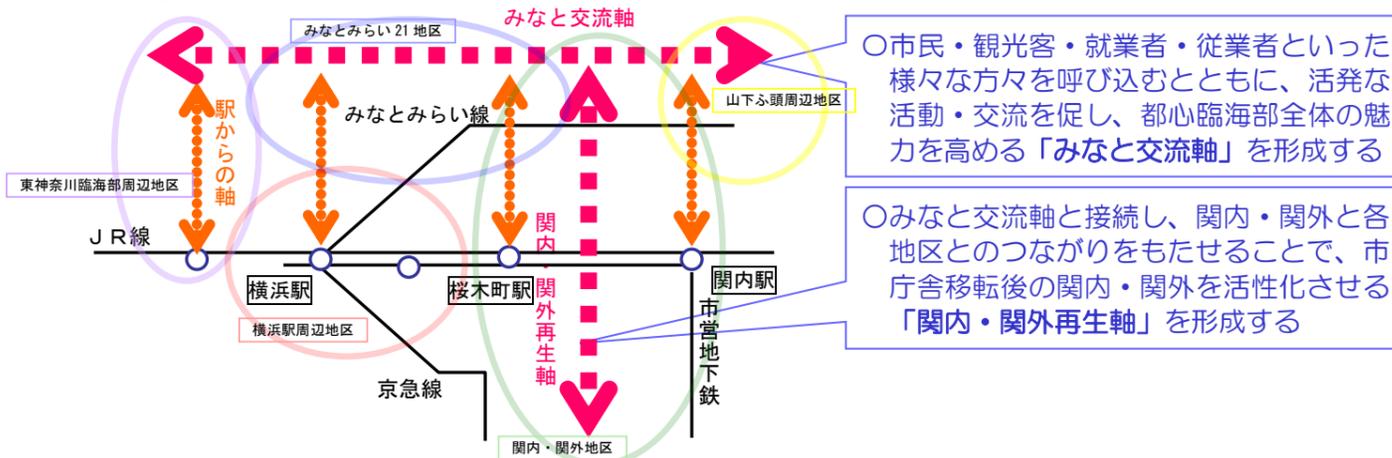
- ・鉄道は JR 線、みなとみらい線、市営地下鉄、京急線の 4 路線があり、乗降車人員数が多い横浜駅、関内駅、桜木町駅が玄関口となっている。
- ・バスについては横浜駅東口と桜木町駅北口をターミナルとしバス路線網が形成されている。
- ・水際線沿いや駅から水際線方向の公共交通が少ないことが課題である。

◆ 開発計画

- ・右図のとおり、MICE 機能の強化、山下埠頭の開発、新市庁舎など 2020 年までに整備される施設のほか様々な開発が予定されている。



3. 新たな交通の役割とネットワーク



4. 新たな交通の特性と課題

LRT (次世代型路面電車)	連節バスを活用した交通
<p>富山市の LRT</p> <p>出典：公益社団法人 日本交通計画協会</p>	<p>ルーアン市 (フランス) の連節バス</p> <p>出典：公益社団法人 日本交通計画協会</p>
乗車員数 80~128 名 (乗車率 100~160%)	乗車員数 約 130 名 (最大：2 連節の場合)
建設コスト：約 24 億円/km (富山環状線の整備事例) 車両費：約 2 億 6 千万円	建設コスト：約 1.1 億円/km (新潟 BRT の整備事例) 車両費：約 6 千万~7 千万円
<b>(メリット)</b> ◇車両にシンボル性があり、まちの賑わいづくりにも寄与する ◇バスと比べて定時性がある <b>(課題)</b> ◇道路上を走行することになり、自動車交通への影響が大きい※ ◇都心臨海部内に車両基地の整備が必要 ◇景観を考慮した架線レス車両の導入※	<b>(メリット)</b> ◇車両のデザインを工夫することで、シンボル性を持たせることが可能 ◇導入後であってもルート変更が容易 <b>(課題)</b> ◇定時性の確保 ◇スムーズに乗降できるようなバス待ち環境の工夫が必要 ◇ルートなどについて、利用者へわかりやすい案内表示

※ LRT を整備する場合、専用の軌道が必要になるが、現在の自動車交通量では、既存の道路車線を専用することはできない状況であり、自動車交通の状況を見ながら自動車利用の抑制策などを合わせて検討する必要がある。また、架線レス LRT 車両については開発途上であり、開発状況を見極めて導入する必要がある。

5. 今後の検討方針

- ・まちづくりの熟度や自動車交通の状況に合わせて新たな交通を段階的に導入



6. 高度化バスシステムのイメージ ((仮称) YSBS : ヨコハマスマートバスシステム)

連節バス等を活用し、従来の路線バスよりもサービスレベルを向上させたバスシステムを今後検討する

車両	まちのシンボルとなるデザイン + 「環境未来都市・横浜」に相応しい低炭素型バス
インフラ	「定時性」「利便性」「快適性」の向上を図るために様々な機能を付加する