

### 第3章 これからの交通政策に求められる視点

都市として必要な交通体系を形成・維持することに加え、前章までの交通の現状や取り巻く環境を踏まえ、「これからの交通政策に求められる視点」として6つに整理しました。

#### 視点1 供給側の交通政策から利用者とともに支える交通政策へ

我が国では、道路・港湾・空港などの交通基盤は主に行政機関が中心に計画・整備し、鉄道・バス・航空など公共交通は主に交通事業者が中心に運行するという役割分担が基本となっていました。これまでは、交通需要に追いつくために、いかに大量に交通基盤を整備し安定的に交通サービスを提供するかということに力が注がれてきました。人口減少社会の到来が現実のものとなり、公共交通利用者が右肩上がりに増加することは期待できない中で、行政による運行経費に対する継続的な財政支援も困難な状況となるなど公共交通を取り巻く環境は今後ますます厳しくなっていくことが予想されます。

「公共交通サービスが低下することで、その結果利用者が減少し、さらにサービスレベルが低下する」という負のスパイラルに陥らないためには、市民一人ひとりが公共交通機関の存在を見直し、利用を促進することを通じて地域全体で公共交通を支えていくことが重要です。マイカーに過度に依存するライフスタイルそのものを変えていく意識啓発を含め、交通事業者と行政が一体となって、公共交通利用促進のための取り組みを積極的に進める必要があります。また、今後は、地域自らが主体となって公共交通サービスを支えるという意識を醸成させ、その取り組みに対して行政も積極的に支援しながら進めていくことが求められています。

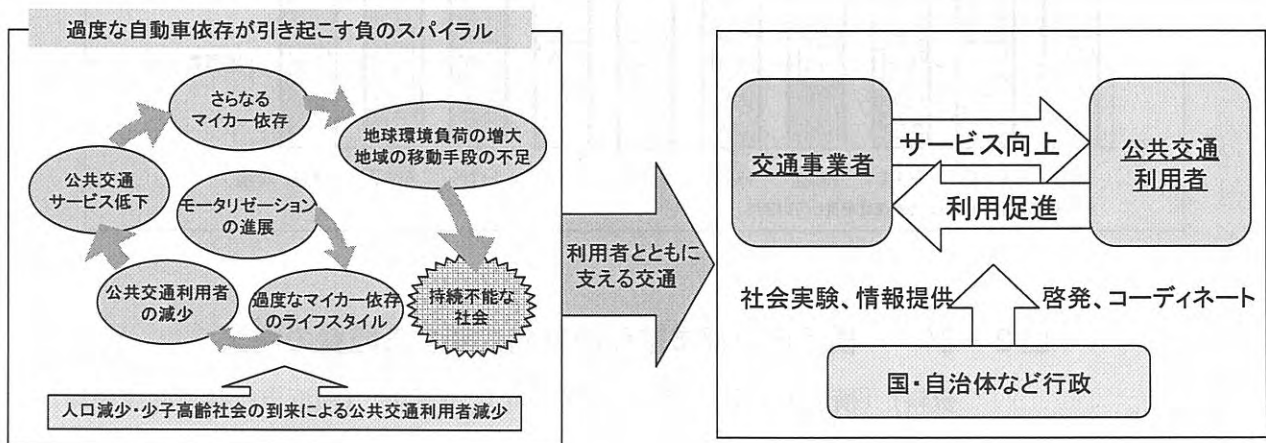


図3-1 利用者とともに支える交通のイメージ

**視点2 公共交通利用促進と自動車交通対策を一体的に進める交通政策へ**

今なお、市内の各所で発生している交通渋滞が及ぼす経済的・環境的な負の影響は、大きな社会問題となっており、今後とも、高速道路をはじめ、幹線道路、地区幹線道路など道路の特性や役割に応じた体系的な道路ネットワークを形成していくことが重要です。財政的な制約の下、選択と集中による道路整備を進めていく必要があります。

一方、増加する自動車交通の需要を抑制するための取り組みは、これまで十分に行ってきたとは言えない現状があります。公共交通機関の利用促進や過度なマイカー利用を抑制するとともに、自動車交通流の円滑化を図るなど、自動車交通需要の適正化に向けた取り組みが必要です。

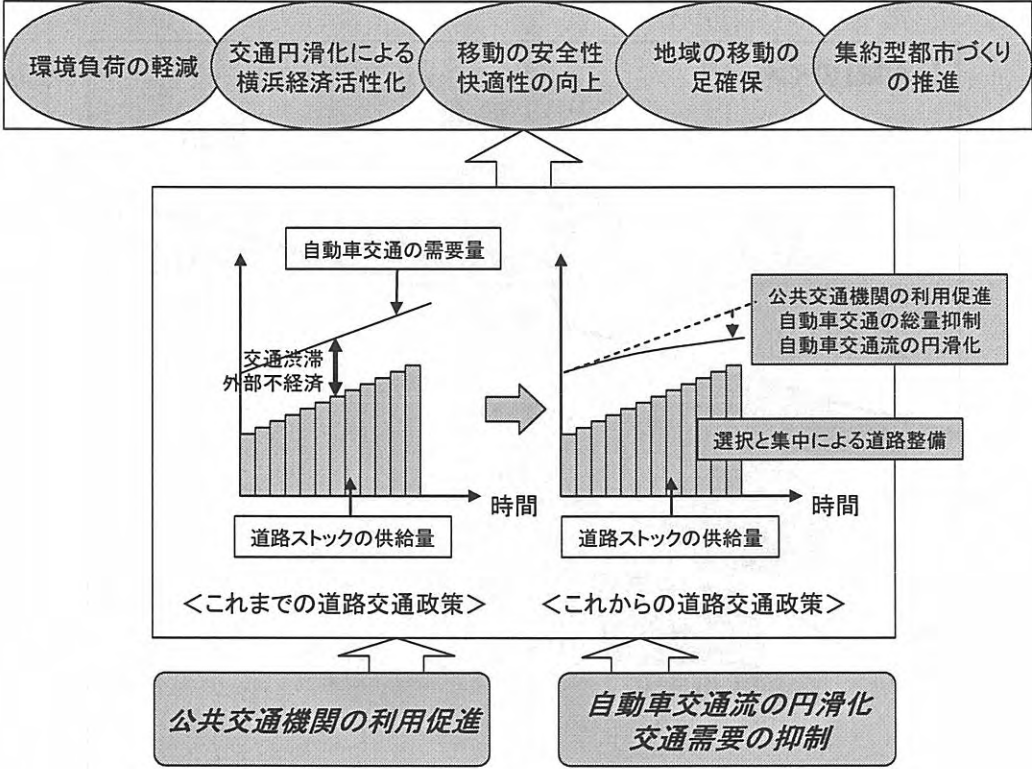


図3-2 公共交通利用促進と自動車交通対策を一体的に進める交通政策のイメージ

### 視点3 集約型の都市構造実現のための交通政策へ

郊外部の一部などでは、人口減少・少子高齢化が進むにつれて地域の活力が低減し、高齢者の介護や買い物など日常生活を維持するための負担が大きくなる恐れがあります。横浜の長期的な都市づくりの方向性としては、就業や居住の場のほか、楽しみ、学び、憩うなど多様な都市機能を、駅を中心としたエリアに集積していくとともに、生活ニーズに応える機能などを、特色ある自立した日常生活圏へと立地誘導していくことが都市全体のあり方として効率的と考えられます。

今後の交通政策は、このような都市づくりの方向性と整合を図りながら進めていくことが求められています。

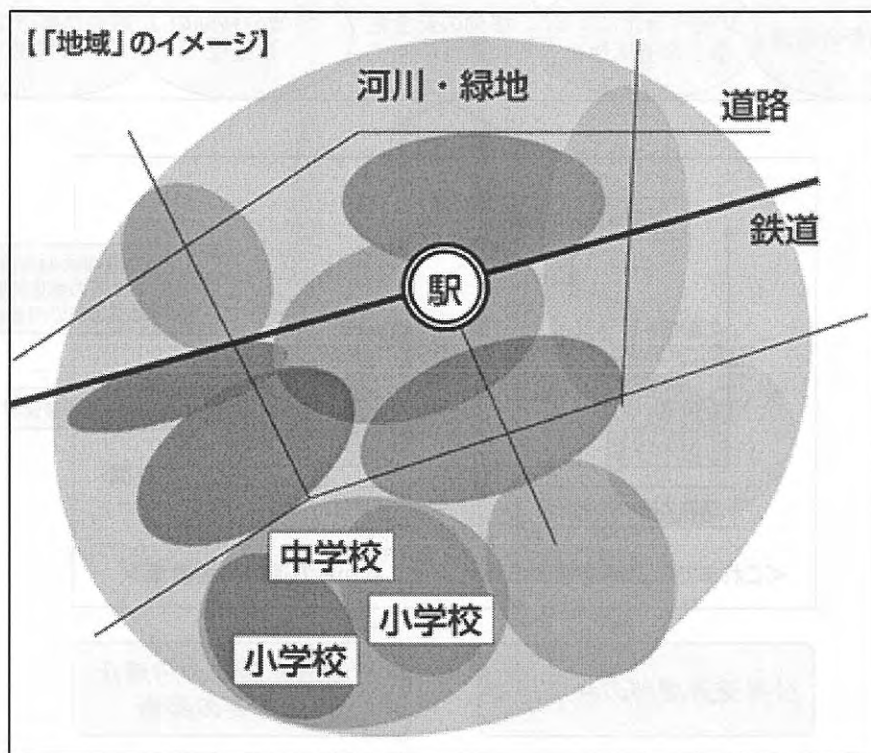


図3-3 「地域」のイメージ（横浜市中期計画より）

## 視点4 人と車が共存する交通政策へ

道路は、市民の日常生活や企業の経済活動を支える骨格であり、体系的な道路ネットワークの形成に向け整備を推進してきましたが、横浜においては、都市形成の経緯から道路整備が自動車交通需要に追いつかず、各所で交通渋滞が発生し、時間的損失や環境への負荷増大などの負の影響も発生させてきました。

また、過度に自動車に依存する社会が続けば、エネルギーを大量に消費し、地球環境に多大な負荷を与える社会システムの一因となるとともに、今後、公共交通機関の利用者が減少することにより、公共交通サービスの低下なども懸念されます。

今後の交通政策は、体系的な道路整備に加えて、安全で快適な歩行者・自転車通行空間の確保、駅周辺の歩行環境の改善など、高齢者や障害者にとっても移動しやすく、マイカーの利用に頼らなくても移動できるまちを形成する取り組みとともに、自動車交通需要の適正化に向けた取り組みも含め、人と車が共存する都市へと転換していく必要があります。

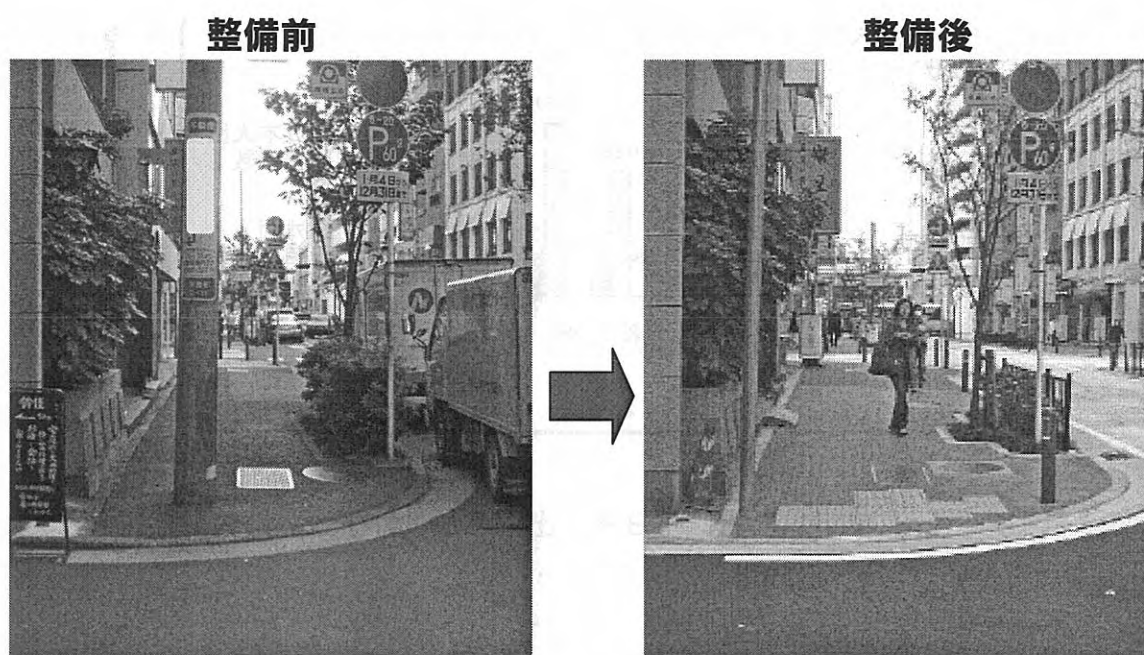


写真3-1 歩行環境の改善例

## 視点5 広域的な移動を一層円滑にする交通政策へ

360万人以上の人口を抱える横浜は、企業等の経済活動の面でも首都圏において極めて重要な役割を担っており、我が国の経済の中心となる東京都心部との移動の速達性向上はもとより、全国各地への広域的移動の円滑化が一層求められています。

また、経済のグローバル化が進み、産業構造の分業体制が確立されつつある中、諸外国とのビジネス面での往来がますます増加するとともに、国際会議、国際見本市の開催や、文化、学術面の交流が一層進むことが予想されており、グローバルなレベルでの人の移動は今後ますます増加していきます。

このような背景を踏まえ、横浜が経済面においても持続可能な都市となるためには、東京都心部、日本全国、世界各国との広域的な人とモノの移動を円滑化することが重要であり、国際的な広域交通基盤となる空港、港湾を戦略的に活用し、広域的な幹線道路で効果的につなぐなど、国際競争力を維持・強化していくための取り組みが求められています。

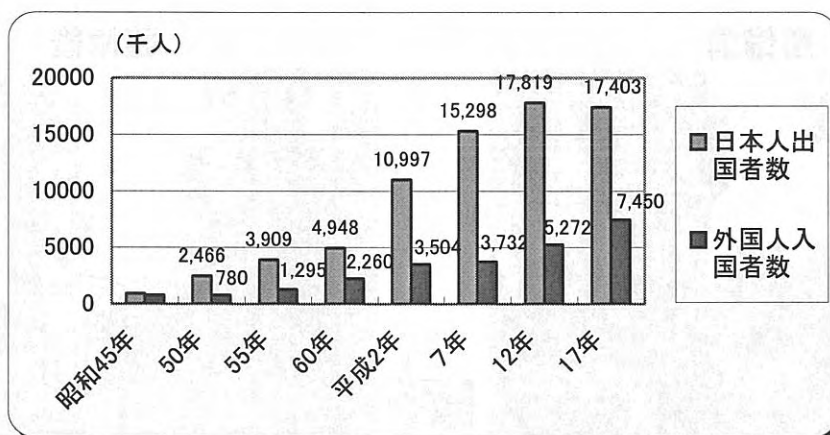


図3-4 我が国における日本人出国者数、外国人入国者数の推移

## 視点6 既存の交通施設を有効に活用し運用する交通政策へ

財政的な制約の下、交通基盤整備への投資余力の減少、維持管理費用の縮減など、交通基盤の整備・維持を取り巻く環境は厳しくなっています。

限られた財源を最大限に効果的に使うため、長期的な観点から維持管理の効率化、負担の平準化などアセットマネジメント<sup>※10</sup>の考え方を導入した交通基盤の維持管理を進めていく必要があります。また、鉄道の速達性向上や利便増進のため、既存鉄道施設の間を連絡する新線の建設や、既存鉄道施設の有効活用など少ない投資で大きなネットワーク効果を発揮できる事業や、局所的な渋滞箇所のための交差点改良、右折レーン設置など、既存の交通基盤のストックを有効に活用する視点を重視した、費用対効果の高い取り組みが求められています。

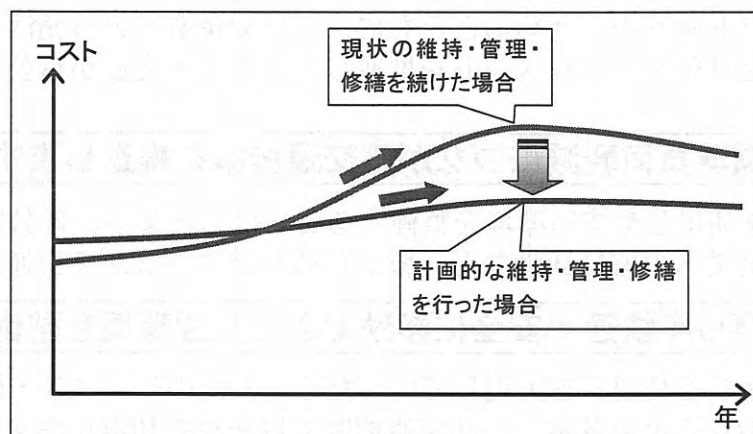


図3-5 今後の維持・管理コストの概念図

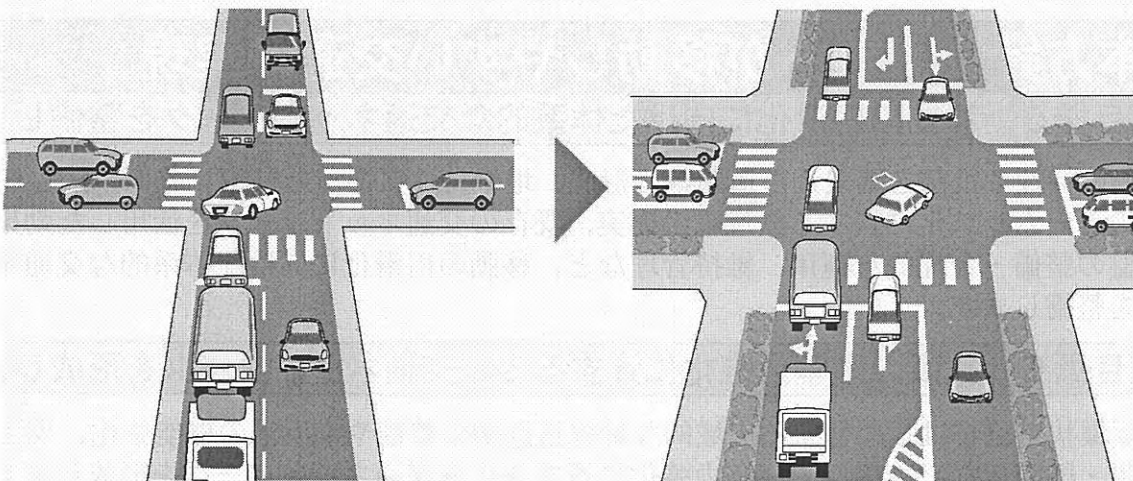


図3-6 交差点改良のイメージ

## 第4章 基本方針・政策目標と施策の方向

今後概ね20年先(平成37年頃)を見据えた基本方針・政策目標を定めるとともに、概ね5年で実施する施策の方向性及び主な施策・事業を整理しました。

### 基本方針1 協働で支える交通政策の推進

#### 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

市民・企業・交通事業者・行政等による議論の場を設置・運営するとともに、庁内の交通関連部局の効率的な執行体制を検討するなど、多様な主体が参加する交通政策推進体制を構築します。

### 基本方針2 環境をまもり人にやさしい交通の実現

#### 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整備やマイカー交通の需要そのものを抑制するための施策をハード・ソフト両面から進めるとともに、市民や企業への啓発活動を積極的に展開するなど総合的なモビリティマネジメントを推進し、マイカー交通から公共交通への転換を促進します。

#### 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

公共交通機関を利用しやすい環境を整備することはもとより、低公害車の普及や道路施設の緑化、市民や企業への啓発活動など、環境負荷軽減につながる交通施策を推進します。

#### 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

「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。

### 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

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、速達性向上・移動のシームレス化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。

#### 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。

#### 政策目標7 駅周辺など集約型都市づくりに対応する施策を展開します

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。

## 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

### <政策目標の考え方>

交通には鉄道、道路、港湾、空港など様々な分野があり、これまでは、交通に関連する計画を踏まえて、国、自治体等の行政機関が主に基盤整備を進め、交通事業者は事業採算性を考慮した上で交通サービスの提供を行ってきました。

今後は、多様化する利用者の交通ニーズへの適切な対応や、交通サービス向上に取り組むことが重要ですが、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が横浜の交通政策をより効果的に推進していくためには、理念や目標を共有化し、それぞれが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。

市民・企業は交通サービスを受けるだけでなく公共交通を支える主体としての役割、交通事業者は採算性の確保とともに地域貢献を展開しながら交通サービスを安定的に提供する役割、国・自治体などの行政は計画策定、基盤整備のほか交通政策の目標提示や施策のコーディネートをする役割を担うことを基本としていく必要があります。

そのため、市民・企業・交通事業者・行政等による議論の場を設置・運営するとともに、庁内の交通関連部局の効率的な執行体制を検討するなど、多様な主体が参加する交通政策推進体制を構築します。

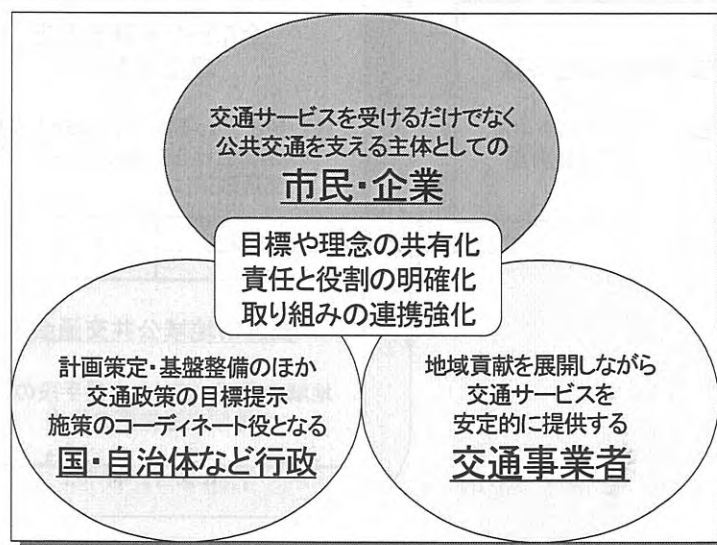


図4-1 横浜の交通政策推進体制



## ＜施策の方向＞

### (1) 市民・企業・交通事業者・行政等による議論の場づくり

全市的な視点から交通政策の推進等について市民・企業・交通事業者・行政等が参加して議論する場を設置します。また、横浜市地域公共交通会議<sup>※11</sup>などにより、地域の交通手段確保に向けた地域組織の主体的な取り組みに対して、多様な主体による協議の場を通じて行政が支援をします。このように、それぞれの立場から交通サービスの課題や改善策を議論し、施策に反映できる仕組みを整備します。

### (2) 交通政策の効率的な庁内執行体制と関係部局の連携

交通政策は、都市づくり政策、土地利用政策、環境政策など他の政策分野と密接に関わるとともに、徒歩、自転車、バス、鉄道、自動車、航空機など交通手段ごとに施策を推進する部署が異なっており、行政内部における連携、目標の共有化が不可欠な政策分野です。そこで、本市における交通関連部局の効率的な執行体制を検討するとともに、横浜市交通政策調整会議<sup>※12</sup>を庁内に設置し、交通政策に関する総合的な調整を進めます。

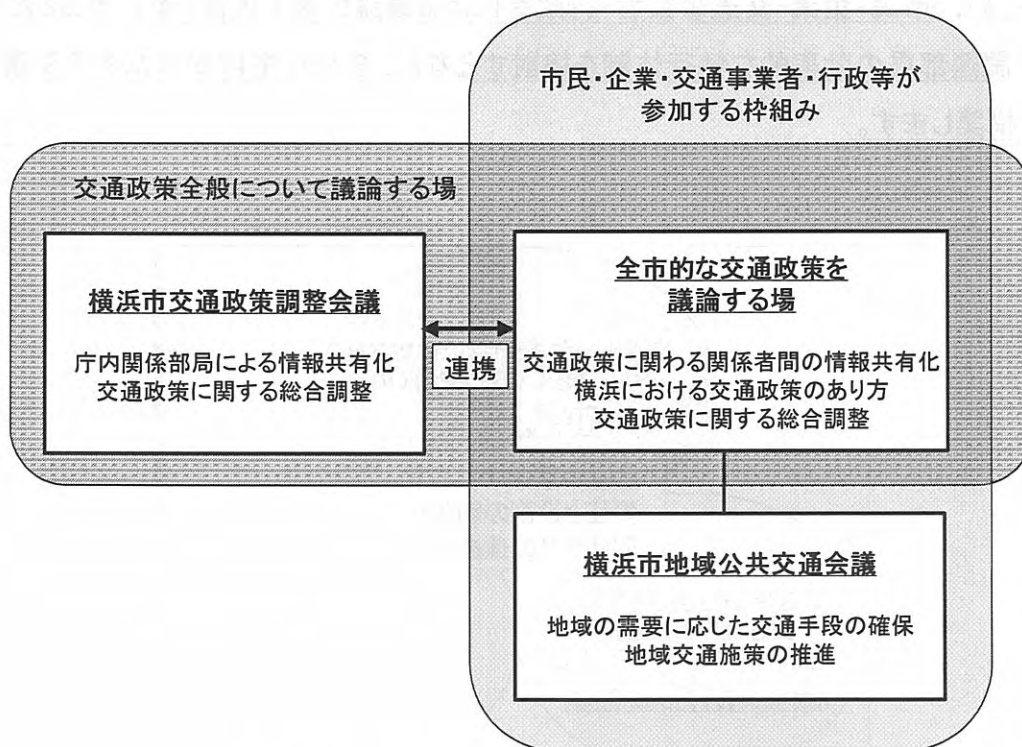
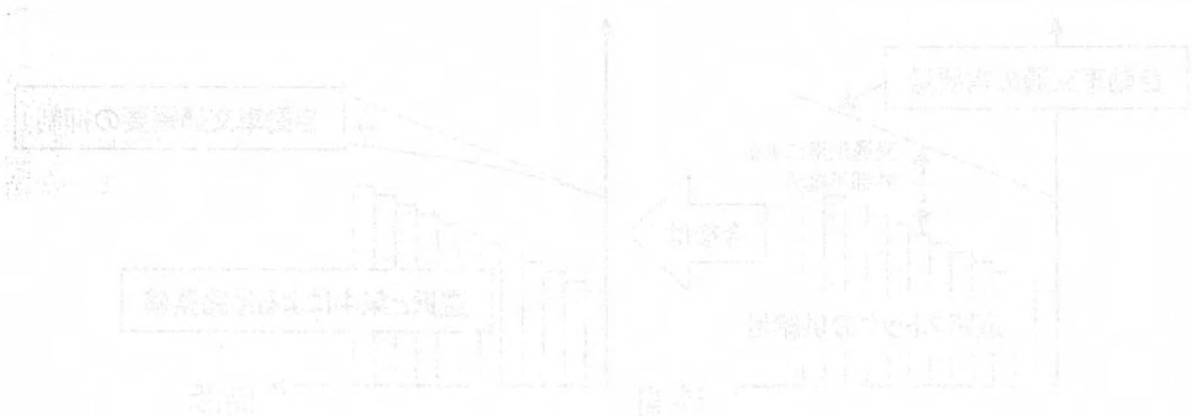


図4-2 各交通政策推進体制の関係

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)市民・企業・交通事業者・行政等による議論の場づくり	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	行政主体 協働型	都市整備局
	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
(2)交通政策の効率的な庁内執行体制と関係部局の連携	交通関連部局の効率的な庁内執行体制の検討	行政主体型	都市整備局 道路局
	横浜市交通政策調整会議の設置・運営	行政主体型	都市整備局

関係の各部署を横断的に連携させるための体制づくりを推進する。また、関係の各部署が連携して取り組むべき施策の推進を図る。また、関係の各部署が連携して取り組むべき施策の推進を図る。



<政策目標の考え方>

マイカーは公共交通機関と比較して、出発時刻や移動経路などの点で自由度が高く、利便性が高い交通機関である一方で、過度に自動車に依存することによる交通渋滞の発生、二酸化炭素の排出による地球温暖化の問題などマイナス面の影響も大きな社会問題となっています。

自動車の利便性を認めつつも、過度にマイカーに依存するライフスタイルを改め、公共交通機関の利用を促進することは、交通渋滞の緩和による環境負荷の軽減につながるとともに、交通事業者の採算性向上による公共交通サービスの安定供給にもつながります。

そのため、公共交通機関を利用しやすい環境整備やマイカー交通の需要の適正化を促すための施策をハード・ソフト両面から進めるとともに、市民や企業への啓発活動を積極的に展開するなど総合的なモビリティマネジメント<sup>※13</sup>を推進し、マイカー交通から公共交通への転換を促進します。

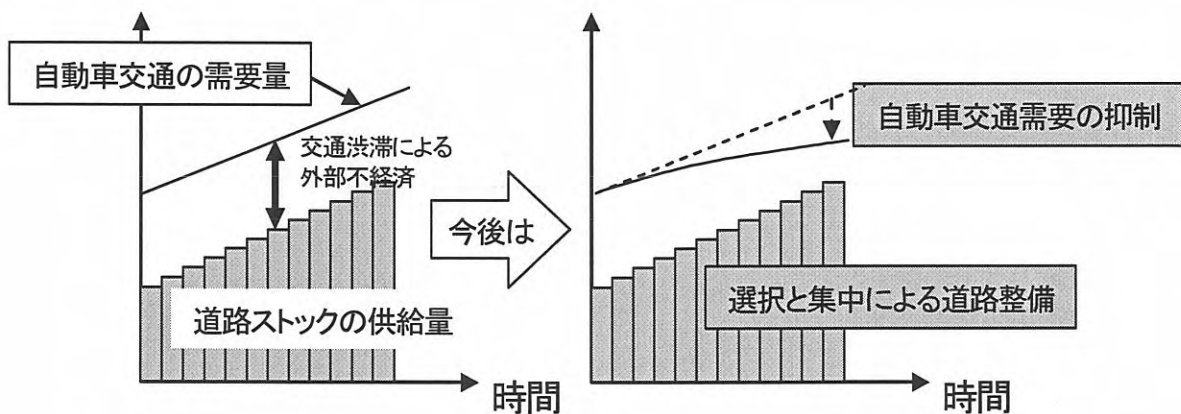


図4-3 道路整備と自動車交通需要抑制の関係

## <施策の方向>

### (1) 公共交通機関の利用促進

地域において最も身近な移動手段となる路線バス、鉄道など公共交通機関をより一層利用しやすくするために、バスと鉄道の交通結節点である鉄道駅周辺の歩行環境の改善、駅及び駅周辺のバリアフリー化、自転車駐車場の確保など駅を中心とした公共交通の利用環境を整備します。

また、公共交通の乗り継ぎ利便性を高めるための施策や、バスの定時性を高めるための交通規制やシステムの導入、複雑なバス路線を一覧できるマップの作成、バスなど公共交通に関連する運行状況がリアルタイムに把握できる情報発信システムの導入などを総合的に進めます。

### (2) 過度なマイカー交通の抑制

過度なマイカー利用をできる限り抑制するため、駐車場利用にかかる課金制度、一定のエリアに流入する自動車への規制などの新たな仕組みづくりや、1台の自動車を複数の会員が共同で自動車を利用するシステムであるカーシェアリング<sup>※14</sup>の導入などについて、関係者と連携・調整しながら検討を進め、実現を図ります。

### (3) 交通行動の転換を促すための啓発活動

過度なマイカー交通を抑制し、公共交通利用を促進するためには、市民一人ひとりの交通行動に関する意識の変革やライフスタイルそのものを考えていく必要があります。そのため、学校教育の場などを通じたマイカーの節度ある利用方法や路線バスなど地域の公共交通機関の利用を促すための啓発活動を進めるとともに、マイカー通勤の抑制について企業に協力を呼びかけるなど、過度の自動車利用が引き起こす社会問題を具体的に示し、自発的な交通行動の転換を促すためのモビリティマネジメントを推進します。

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) 公共交通機関の利用促進	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
	駅のバリアフリー化の推進	民間主体協働型	健康福祉局
	駅周辺のバリアフリー化の推進	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
	バス等の乗り継ぎ利便性等を高めるICカードの普及促進	民間主体協働型	道路局
	公共交通機関の乗り継ぎ割引制度の導入検討	民間主体協働型	都市整備局 道路局
	商業施設とタイアップによる環境ポイント制度 <sup>※15</sup> の拡充	民間主体協働型	環境創造局 都市整備局
	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
	ノンステップバス <sup>※16</sup> の導入促進	民間主体協働型	健康福祉局
	バスロケーションシステム導入支援	民間主体協働型	道路局
公共交通路線マップの作成	民間主体協働型	都市整備局	
(2) 過度なマイカー交通の抑制	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
	都心部などにおける自動車流入規制の検討	行政主体型	都市整備局 道路局
	カーシェアリングの導入検討	民間主体協働型	都市整備局
(3) 交通行動の転換を促すための啓発活動	市民への節度あるマイカー利用・公共交通利用促進の啓発	行政主体協働型	都市整備局 道路局 環境創造局
	企業を対象としたマイカー通勤抑制の啓発	行政主体協働型	都市整備局
	カーフリーデー <sup>※17</sup> の支援や拡充	民間主体協働型	環境創造局 都市整備局 道路局

## 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

### <政策目標の考え方>

本市の二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量のうち運輸部門からの排出シェアは22.4%（平成17年度）と高く、その多くは自動車交通からの排出が原因となっています。また、自動車から排出される窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）<sup>※18</sup>や粒子状物質（PM）<sup>※19</sup>等に起因する大気汚染の状況は、全体としては改善傾向にあるものの、依然として環境基準を満たしていない地域も存在しています。さらに、市内の交通騒音は多くの観測地点で環境基準を超えています。

市民一人ひとりが環境問題を自分のこととして捉え、過度にマイカーに依存するライフスタイルから、環境にやさしい交通行動へと変えていくことや、低公害車の普及を進めるための支援などを行政が積極的に進めていく必要があります。

そのため、公共交通機関を利用しやすい環境を整備することはもとより、低公害車の普及や道路施設の緑化、市民や企業への啓発活動など、環境負荷軽減につながる交通施策を推進します。

### <施策の方向>

#### (1) 公共交通機関の利用促進（一部再掲）

路線バス同士の乗り継ぎやバスと鉄道の乗り継ぎの利便性を高めるため、交通結節点となる駅のバリアフリー化やバス停の快適性向上を図るとともに、乗り継ぎの際に発生する料金負担を軽減する施策を検討します。また、バスの定時性を確保するため、バス専用・優先レーンの導入調整、公共交通車両優先システム（PTPS）の導入促進など路線バスの通行に優先権を与える道路交通管理の推進について交通管理者と調整を図ります。路線バスの運行状況をリアルタイムに把握するためのシステム導入を支援するとともに、地域の公共交通の路線図や時刻表をわかりやすく表示したマップを作成・配布するなど公共交通機関を利用しやすくするための適切な情報提供ができる環境を整えます。

#### (2) 自動車交通の円滑化・需要の抑制（一部再掲）

自動車から排出されるCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、PMは、渋滞が発生するなど平均走行速度が低下することにより増加する傾向があります。そこで、交通流の円滑化による自動車からの排出ガス抑制のために、体系的な道路ネットワークの整備や、渋滞箇所における道路拡幅や交差点改良などを進めます。また、リアルタイムな交通情報提供や駐車場案内システムの高度化などドライバーに対して適

切な経路に変更を促す取り組みを進めます。

過度なマイカー交通の需要を抑制する取り組みとして、駐車場利用にかかる課金制度、一定のエリアに流入する自動車への規制などについて、関係者と連携・調整を図りながら検討を進めるとともに、コンテナ貨物についてトラック輸送から内航船や鉄道等を活用した輸送へと転換する取り組みを進めます。

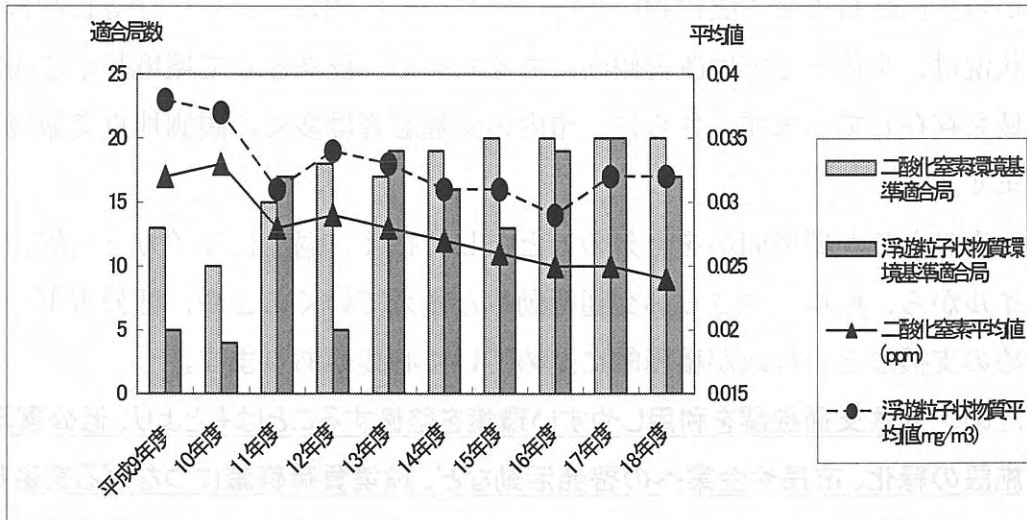


図 4 - 4 一般環境大気測定局における環境基準適合局数と平均値の推移

二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>)、浮遊粒子状物質 (SPM)

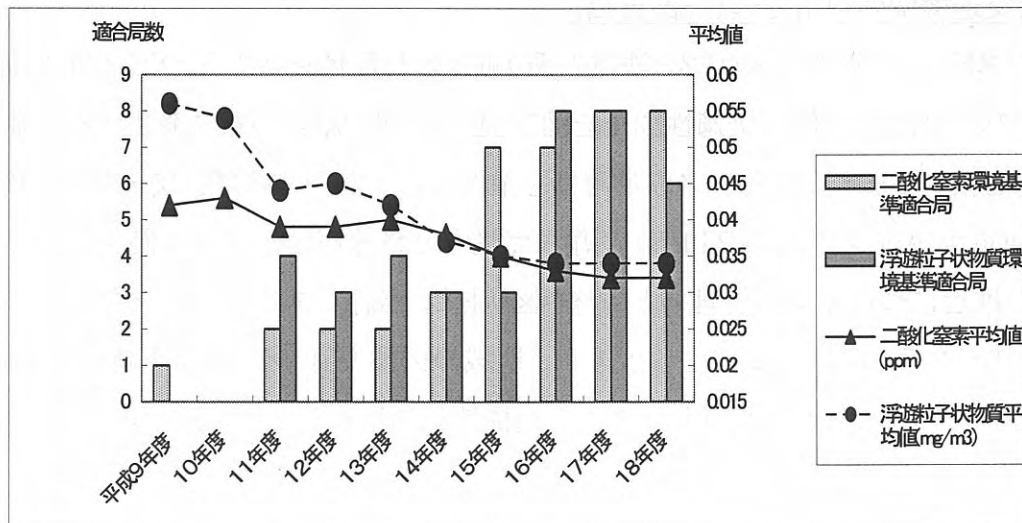


図 4 - 5 自動車排出ガス測定局における環境基準適合局数と平均値の推移

二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>)、浮遊粒子状物質 (SPM)

### (3) 低公害車の普及促進

今後、新型自動車に対する更なる排ガス規制が想定される中で、一層低公害な自動車が開発されていくと考えられることから、公共用の自動車などに新たな低公害車を率先して導入するほか、民間事業者等に対して低公害車の導入を誘導していきます。さらに、低公害車利用者に対し駐車場料金の減免など優遇策の創設を検討します。

### (4) 環境と調和した交通施設の整備

温室効果ガス等の排出量が少なく環境にやさしい交通機関である鉄道については、神奈川東部方面線をはじめとするネットワークを整備、事業化の検討を進めるとともに、新たな交通システムの導入なども事業採算性やまちづくりの観点からその必要性を含めて検討します。

ヒートアイランド現象の抑制策として、人通りが多く、打ち水の期待ができる商店街などで、舗装補修に併せて舗装表面の温度上昇をやわらげる保水性舗装や、太陽からの熱を反射する遮熱性舗装を積極的に導入します。道路整備にあたっては街路樹を積極的に植え、法面緑化や植樹帯、ポケットパーク<sup>\*20</sup>の導入など道路緑化を推進します。

### (5) 環境に優しい交通行動の啓発(一部再掲)

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<sup>\*21</sup>を実践するための普及啓発を進めます。また、マイカーの節度ある利用方法や路線バスなど地域の公共交通機関の利用を促すための啓発活動について、学校教育の場や自動車教習所などを活用しながら進めるとともに、マイカー通勤の抑制について企業に協力を呼びかけるなど、過度のマイカー利用による環境への影響を理解した上での自発的な交通行動の転換を促すためのモビリティマネジメントを推進します。



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)公共交通機関の利用促進 (一部再掲)	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
	駅のバリアフリー化の推進	民間主体 協働型	健康福祉局
	駅周辺のバリアフリー化の推進	行政主体 協働型	道路局
	駅構内の自由通路整備	行政主体型	都市整備局
	自転車駐車場の整備	行政主体 協働型	道路局
	バス等の乗り継ぎ利便性等を高めるICカードの普及促進	民間主体 協働型	道路局
	公共交通利用の乗り継ぎ割引制度の導入検討	民間主体 協働型	都市整備局 道路局
	商業施設とタイアップによる環境ポイント制度の拡充	民間主体 協働型	環境創造局 都市整備局
	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
	ノンステップバスの導入促進	民間主体 協働型	健康福祉局
	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
	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
(2)自動車交通の円滑化・需要の抑制(一部再掲)	体系的な道路網の整備推進	行政主体型	道路局
	ボトルネック <sup>※22</sup> となる交差点の改良	行政主体型	道路局
	リアルタイムな交通情報提供の促進	行政主体型	道路局
	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
	カーシェアリングの導入検討	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
	都心部などにおける自動車流入規制の検討	行政主体型	都市整備局 道路局
	内航船や鉄道等を活用したコンテナ輸送の推進	民間主体 協働型	港湾局

(3)低公害車の普及促進	公用車への天然ガス自動車・ハイブリッド自動車等の導入促進	行政主体協働型	環境創造局
	民間事業者への低公害車導入支援	民間主体協働型	環境創造局
	低公害車利用者に対する駐車場料金優遇策の創設検討	行政主体協働型	環境創造局 都市整備局
(4)環境と調和した交通施設の整備	鉄道ネットワークの整備・事業化検討	民間主体協働型	都市整備局
	新たな交通システムの導入検討	民間主体協働型	都市整備局
	保水性舗装・遮熱性舗装の導入推進	行政主体型	道路局
	街路樹・法面緑化・植樹帯など道路緑化の推進	行政主体型	道路局
(5)環境にやさしい交通行動の啓発(一部再掲)	エコドライブ実践のための普及啓発	行政主体協働型	環境創造局
	市民への節度あるマイカー利用・公共交通利用促進の啓発	行政主体協働型	都市整備局 道路局
	企業を対象としたマイカー通勤抑制の啓発	民間主体協働型	都市整備局
	カーフリーデーへの支援や拡充	民間主体協働型	環境創造局 都市整備局 道路局