

「東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会」への対応について(中間報告)

平成27年12月10日
建築・都市整備・道路委員会資料
都市整備局

現在の「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」(平成12年1月 運輸政策審議会答申第18号)は、平成27年を目標年次としています。
そこで、東京圏における今後の都市鉄道のあり方については、平成26年4月に国土交通大臣から交通政策審議会へ諮問され、現在「東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会」(以下、「小委員会」という。)において審議されています。
これまでの小委員会における審議状況と、本市の取組状況について中間報告いたします。

3 交通政策審議会に対する横浜市の取組について

- (1) 路線の新設 <第18号答申未着手路線>
 - 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
 - 都心臨海部における新たな交通
- (2) 既設施設の改良等
 - 羽田空港アクセスのさらなる強化
 - 新幹線駅アクセスのさらなる強化
 - エキサイトよこはま22(横浜駅東口)
 - 既存駅の改良検討
- (3) 大規模プロジェクトの事業化に向けた対応
 - 山下ふ頭再開発
 - 米軍施設返還跡地利用(上瀬谷通信施設跡地、深谷通信所跡地)

次期答申への位置付け要望

必要となる鉄道の 신설・延伸やLRTなど新たな交通の整備に対し、機動的かつ弾力的な対応が可能となるよう答申における配慮を要望

1 運輸政策審議会答申第18号(平成12年1月)について

- 答申後の本市における路線の整備状況
- みなとみらい線(横浜～元町・中華街間) 平成16年2月開業
 - グリーンライン(中山～日吉間) 平成20年3月開業
 - 神奈川東部方面線 (相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線) 事業中

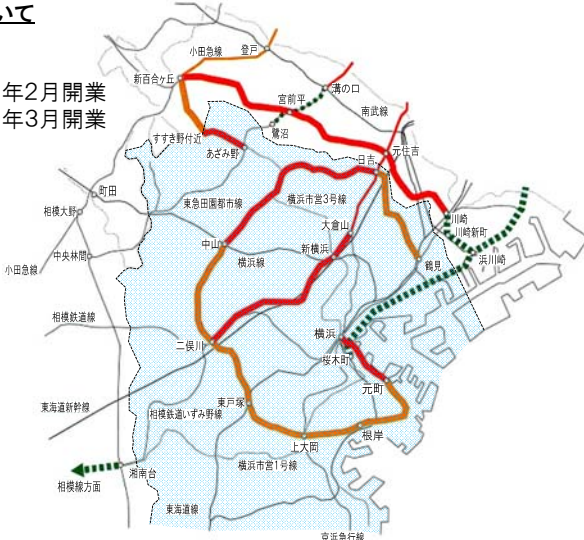


図-1 東京圏鉄道網図(横浜・川崎)

2 小委員会における審議状況について

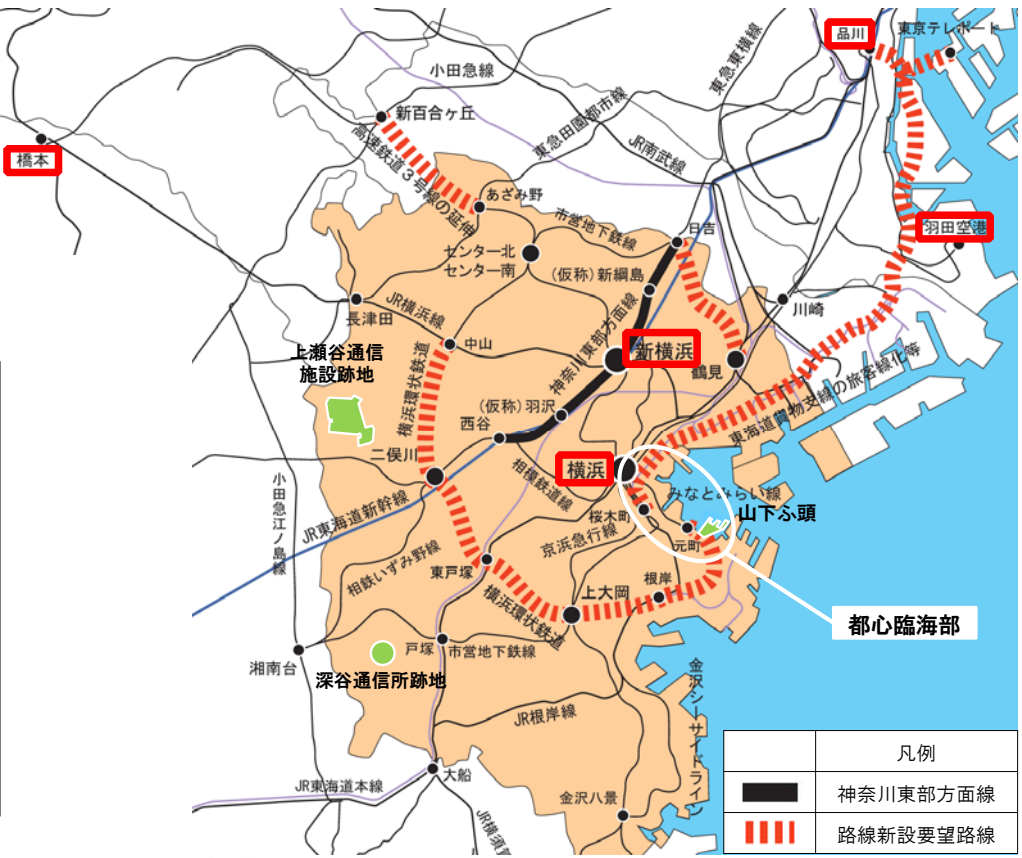
- (1) 審議の対象
- 【対象地域】 東京都心部を中心とする概ね半径50kmの範囲
- 【対象交通機関】 高速鉄道を中心とした、モノレール、新交通システム、路面電車等を含む鉄軌道とする
- 【目標年次】 2030年(平成42年)頃
- (2) スケジュール
- 平成26年4月 国土交通大臣が交通政策審議会へ諮問
 - 平成26年5月 小委員会において審議を開始
 - 平成27年7月 中間整理
 - 平成27年7～9月 地方公共団体、鉄道事業者及び観光団体ヒアリング(横浜市:8月20日)
 - 平成27年度中を目途に答申予定

委員名簿

○ 家田 仁	東京大学・政策研究大学院大学教授
伊藤 香織	東京理科大学理工学部教授
岩倉 成志	芝浦工業大学工学部教授
大原 美保	(独)土木研究所水災害・リスクマネジメント国際研究センター水災害研究グループ主任研究員
加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科教授
岸井 隆幸	日本大学理工学部教授
竹内 健蔵	東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授
富井 規雄	千葉工業大学情報科学部教授
羽藤 英二	東京大学大学院工学系研究科教授
村木 美貴	千葉大学大学院工学研究科教授
屋井 鉄雄	東京工業大学大学院総合理工学研究科教授
矢ヶ崎 紀子	東洋大学国際地域学部国際観光光学科准教授
山内 弘隆	一橋大学大学院教授

○:委員長

- (3) 中間整理について(平成27年7月)
- ア 第18号答申のフォローアップを中心とした東京圏の都市鉄道に係る現状認識
 - イ 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた都市鉄道の取組
 - ウ 小委員会(ワーキンググループ)におけるその他検討状況について
 - 駅空間・防災のあり方
 - 遅延対策のあり方



4 今後の取組について

現在、小委員会及び事務局である国土交通省により、答申に向けて検討を行っています。本市の発展を支えるうえで必要な鉄道計画については、引き続き交通政策審議会の答申に位置づけられるよう、今後ともしっかりと働きかけてまいります。

凡例

■	神奈川東部方面線
	路線新設要望路線

【重点的取組】 より充実した鉄道ネットワークの構築

【拠点間を結ぶ路線の整備】

高速鉄道3号線の延伸 (あざみ野～新百合ヶ丘)

- 横浜市と川崎市の拠点を結び、広域的な首都圏の鉄道ネットワークの一翼を担う路線になります。
- 東京都心方面と神奈川県中部を結ぶ鉄道路線を短絡し、災害等による輸送障害発生時の代替経路が確保されます。
- 川崎市北部・多摩地域と横浜・新横浜を乗り換えなしでつなぐことにより、新幹線駅(新横浜)や空港(羽田)へのアクセスが向上します。

【取組の方向性】

- 広域的な交通利便性の向上が期待される路線であり、かつ事業としての採算性が比較的高いことから、**優先度の高い路線**とします。
- 事業中の神奈川東部方面線(相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線)の進ちょく状況などを踏まえ、事業化に向けて取り組みます。
- 沿線のバスネットワークと合わせた利便性の高い交通体系を構築するとともに、鉄道整備と合わせた駅周辺のまちづくりを検討します。

横浜環状鉄道 (日吉～鶴見、中山～二俣川～東戸塚～上大岡～根岸～元町・中華街)

- 市域の主要な生活拠点を結び、横浜市の鉄道ネットワークのより一層の充実が図られる路線です。
- 横浜駅を中心とした放射状の鉄道路線を短絡し、災害等による輸送障害発生時の代替経路が確保されます。
- 市域の主要な生活拠点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。

【取組の方向性】

- 全線の整備により市域の一体化や交通利便性の向上が期待されますが、多額の費用を要することから**長期的に取り組む路線**とします。
- 鉄道のネットワーク機能や効率的な運営を確保するために、まずグリーンラインやみなとみらい線の隣接区間から検討を進めます。
- 事業性をさらに高めるため、鉄道整備とまちづくりの連携方策や沿線の交通需要を喚起するための方策などを検討します。

東海道貨物支線の旅客線化等 (桜木町～品川方面)

- 京浜臨海部の各地域を結ぶ新たな鉄道ネットワークを形成する路線です。
- 東海道軸が多重化され、並行する鉄道路線の混雑緩和や災害等による輸送障害発生時の代替経路が確保されます。
- 京浜臨海部と東京都心方面や横浜都心方面を乗り換えなしでつなぐことにより、移動や交流の増加など地域の活性化が期待できます。

【取組の方向性】

- 多くの自治体にまたがる長い路線であり、沿線の土地利用の動向などを踏まえ、**長期的に検討を進めていく路線**とします。
- 引き続き、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ます。

【広域的な交通基盤への対応】

羽田空港アクセスのさらなる強化

- 羽田空港は今後も発着枠の増加が期待されるなど、横浜市としても重要な空の玄関口です。
- 羽田空港と横浜都心部をはじめとした市域内とのアクセスを強化することで、国内外からの来街者のさらなる増加が期待できます。

【取組の方向性】

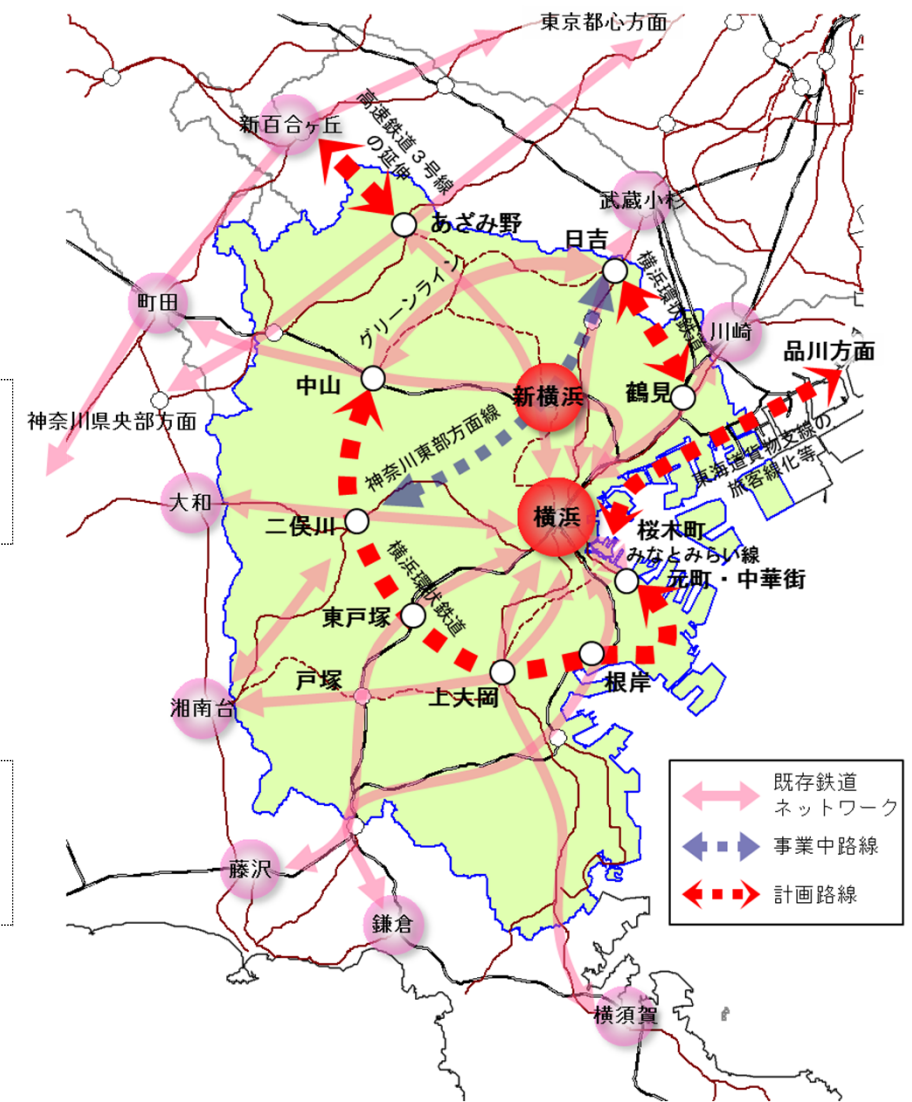
- 羽田空港と横浜方面を結ぶ直通・速達型列車の運行本数増加や早朝・深夜便への対応など利便性向上に取り組みます。
- 利用者の利便性・快適性に配慮するなど、鉄道によるアクセスの質の向上に取り組みます。

新幹線駅アクセスのさらなる強化

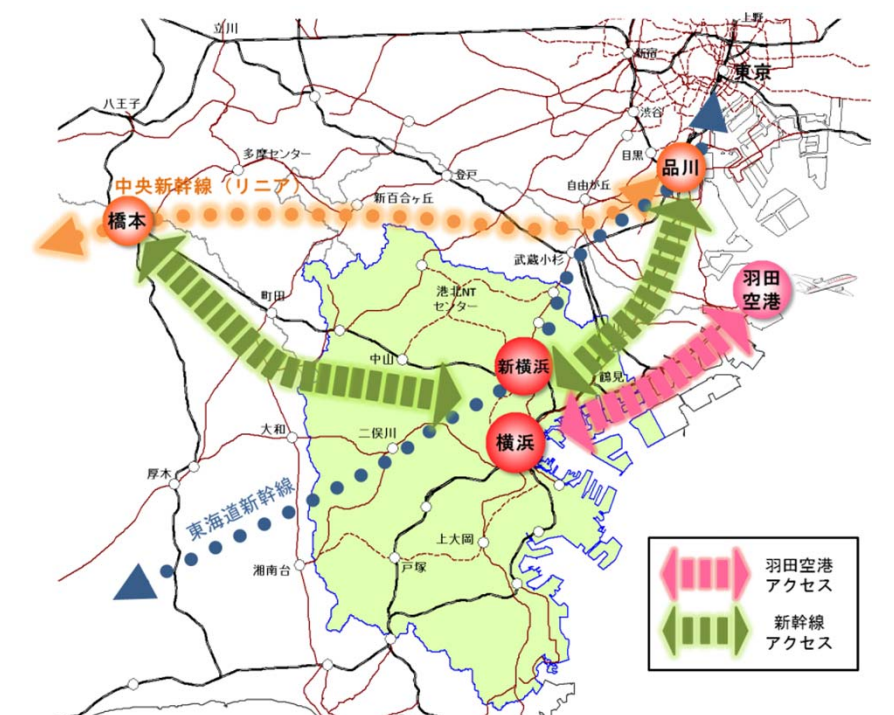
- 中央新幹線は、平成39年の品川～名古屋間開業を目指して環境影響評価の手続きが進められています。
- 東海道新幹線の新横浜駅に加え、将来は中央新幹線の起点である品川駅、神奈川県駅(橋本駅付近)の利用が可能となります。

【取組の方向性】

- 市営地下鉄の急行運転による新横浜駅への時間短縮を図ります。
- 横浜線の根岸線乗り入れ本数の増加などによる、横浜～新横浜間の移動の利便性向上に取り組みます。



【拠点間を結ぶ路線の整備】



【広域的な交通基盤への対応】