

## 第4章 基本方針、政策目標

第2章の「横浜の交通を取り巻く状況と課題」と第3章の「横浜が目指すべき将来像」を踏まえ、本市のまちづくりや地域特性に合わせつつ、国の交通政策基本計画の3つの基本方針とも整合を図り、本計画の基本方針を定めました。

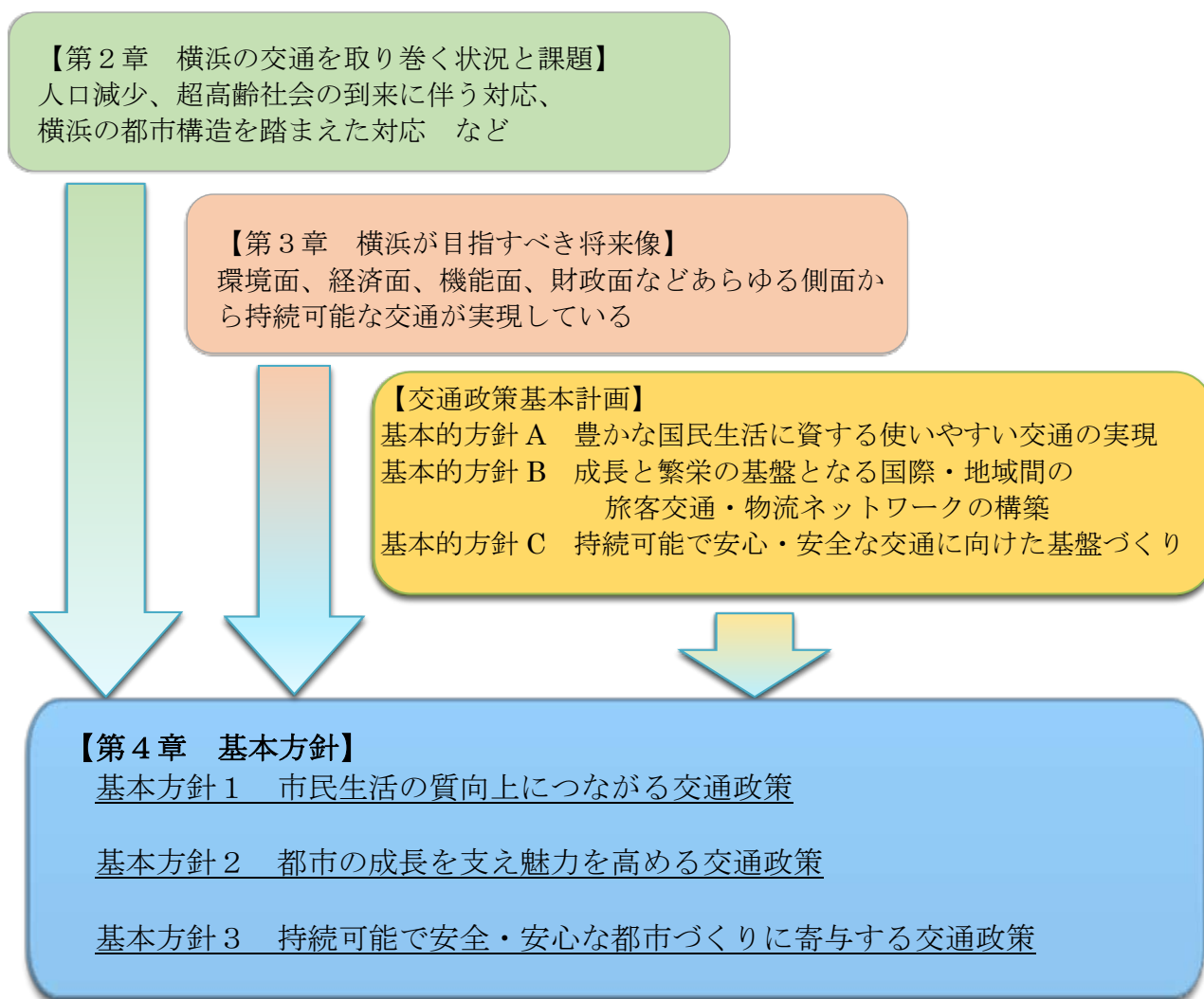


図 4-1 横浜都市交通計画の基本方針の考え方

## 基本方針 1 市民生活の質向上につながる交通政策

※は前計画と比較して新規に掲載・内容を拡充した施策

### 政策目標 1 誰もが移動しやすい地域交通の実現

人口減少や超高齢社会の到来など社会情勢が変化する中で、今後、公共交通のサービス水準の維持が困難となる地域が発生するとともに、公共交通だけでは多様な移動ニーズに応えることが難しくなることが予想されます。高齢者や障害者を含めた誰もが安心して便利に利用でき、外出機会の増加につながる地域の移動環境・交通サービスが求められています。

そこで、交通事業者等とも連携しながら、地域交通の要であり、住宅地から駅への交通アクセスを中心としたバス路線の維持・充実を図ります。

また、医療、福祉、子育て等の多様なニーズにも対応するため、現行の外出支援施策に加え、ドア・ツー・ドアの移動が可能なタクシーの利便性向上を進めるとともに、福祉に関わる主体との連携も含め多様な担い手による移動サービスの導入を図ります。

さらに、身近で便利な交通手段である自転車が、より安全・快適に利用できる環境を整備します。

- <施策の方向 1-1> 路線バスの維持・充実
- ※<施策の方向 1-2> タクシーサービスの活性化
- ※<施策の方向 1-3> 多様な主体による新たな交通サービス実現
- <施策の方向 1-4> 歩行者空間・自転車の利用環境の整備

### 政策目標 2 バリアフリーの一層の推進

今後更なる高齢化が見込まれる中で、高齢者の自立と参画による、健康で活力ある社会の実現とともに、障害の有無にかかわらず自由に移動や活動ができる環境の整備が重要です。

このため、高齢者、障害者等が自立した日常生活や社会生活を営むための交通手段が必要不可欠であり、交通分野でのバリアを取り除き、誰もが円滑に移動できる交通環境を整備することが求められています。

そこで、交通分野の移動の円滑化につながる道路の整備や施設の整備・改良、バリアフリー車両の導入を一層推進するとともに、市民や事業者の高齢者、障害者等に対する理解や協力が広がるよう、心のバリアフリーの普及や啓発など、ハード・ソフト両面の取組を進めていきます。

- <施策の方向 2-1> バリアフリー化に向けた施設の整備、車両の導入
- <施策の方向 2-2> 心のバリアフリーの普及・啓発支援

### **政策目標 3 マイカー交通から公共交通等への転換促進**

過度にマイカーに依存する生活は、自動車からの排出ガスによる環境負荷や交通渋滞による経済的な損失、健康面への悪影響等、社会にも個人にも負の影響を及ぼすことにつながる可能性があります。

このため、過度にマイカーに依存するライフスタイルを改め、徒歩・自転車・公共交通による移動を促進することにより、環境負荷の軽減や健康増進、持続可能な公共交通サービスを実現する必要があります。

そこで、公共交通や自転車を利用しやすい環境の整備や、市民への啓発活動を積極的に展開するなどハード・ソフト両面から取組を進めることで、マイカーに頼らなくても、移動しやすいまちづくりを推進します。

＜施策の方向 3-1＞ 公共交通や自転車の利用促進につながる環境整備

＜施策の方向 3-2＞ マイカーから公共交通等への転換を促す啓発活動

## 基本方針 2 都市の成長を支え魅力を高める交通政策

※は前計画と比較して新規に掲載・内容を拡充した施策

### 政策目標 4 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの形成

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や定時性の更なる向上は、日常生活や経済活動を支えるために極めて重要な要素です。

このため、市内の自動車交通渋滞の解消が重要であり、抜本的な対策である道路ネットワークの充実が求められています。また、通勤や通学のための主要な交通機関である鉄道は、輸送力が高く、速達性・定時性・環境性の側面から質の高い公共交通であり、引き続き鉄道ネットワークの形成や交通結節点<sup>用語 21</sup>の改善が求められています。

そこで、道路の特性や役割を踏まえた道路ネットワークの充実やボトルネック<sup>用語 22</sup>の解消につながる道路改良により、道路交通の円滑化を図るとともに、まちづくりと一体となった鉄道ネットワークの形成、交通結節点のシームレス化<sup>用語 23</sup>により、鉄道と他の公共交通機関との乗り換えの円滑化を図ります。

- <施策の方向 4-1> 市内の道路ネットワークの整備推進
- <施策の方向 4-2> 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強
- <施策の方向 4-3> 交通結節点の整備・シームレス化

### 政策目標 5 横浜の競争力強化に資する広域交通ネットワークの形成

国内他都市との競争に加えて、世界中の都市が互いに人材や企業、資産を獲得するための都市間競争が一層高まってきています。こうした状況において、国際都市としての地位を確立してきた本市は、東京とともに首都圏全体の発展をけん引する国際競争力をさらに備えていく必要があります。

このため、人や企業に選ばれる都市となるよう、経済面だけでなく、文化や観光面での交流が可能となる戦略的な交通政策を進め、国内外との広域的な移動を円滑にする交通基盤を整備することが求められています。

そこで、横浜港や臨海部の産業拠点と背後圏を結ぶ横浜環状道路など広域的な幹線道路網の整備や、臨海部における道路ネットワークの充実、国際クルーズ拠点機能の強化、国際空港や新幹線アクセスの向上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 5-1> 広域的な道路・鉄道ネットワークの充実
- <施策の方向 5-2> 国際クルーズ拠点機能の強化
- <施策の方向 5-3> 国際空港へのアクセス強化

## **政策目標 6 都心臨海部を楽しく快適に回遊できる多様な交通手段の提供**

都心臨海部は、横浜開港の地であり、業務・商業・歴史・文化・観光など多様な都心機能がコンパクトに集積した横浜を代表する地域となっています。近年では、情報通信技術の飛躍的な進歩や交通利便性の向上を背景に世界中の人々が都市を選択する機会が増えています。こうした中で、横浜が将来にわたり発展していくには、世界から注目され横浜が目的地となる新しい都心を目指していく必要があります。

このため、主要駅と主要施設とを結ぶアクセス性の向上や、複数の目的地を円滑に移動できる回遊性の向上など、集客・賑わいづくりにつながる魅力あふれる都心臨海部の交通環境を創出することが重要です。

そこで、徒歩・自転車・公共交通を中心とした交通体系を充実し、地域全体の回遊性を高めるとともに、水上交通も含めて街を眺めながらの移動自体が楽しく感じられるようなまちづくり、ネットワークづくりを進めます。また、観光客も含め、来街者のさらなる増加に向けて、快適な滞在環境の創出によるホスピタリティの向上を図ります。

※＜施策の方向 6-1＞ 都心臨海部における回遊性向上

※＜施策の方向 6-2＞ 来街者の滞在環境の整備

### 基本方針3 持続可能で安全・安心な都市づくりに寄与する交通政策

※は前計画と比較して新規に掲載・内容を拡充した施策

#### 政策目標7 環境と調和した交通施策の推進

大気汚染や騒音などの日常生活に直接影響のある環境問題に加えて、温室効果ガスによる地球温暖化も深刻な問題となっており、自動車からの排出ガスや音等の抑制は引き続き取り組むべき課題となっています。

このため、自動車交通の円滑化に向けた体系的な道路ネットワークの整備や、ボトルネックの解消につながる道路改良、騒音対策につながる道路施設の整備、道路緑化の推進など、環境負荷の低減につながるインフラ整備を進めます。

また、自動車の排出ガスによる環境負荷を着実に削減するため、クリーンエネルギー・低燃費・低排出ガス車の導入拡大に取り組むとともに、次世代自動車普及のためのインフラ設備の普及を促進します。さらに、市民一人ひとりが環境問題を自分の問題として捉え、環境にやさしい交通行動ができるよう啓発活動を進めます。

＜施策の方向7-1＞ 自動車交通の円滑化・道路緑化

＜施策の方向7-2＞ 環境にやさしい自動車の普及・啓発

#### 政策目標8 交通インフラの強靱化と長寿命化

近い将来、首都圏直下型地震や南海トラフ巨大地震の発生するおそれが指摘されています。また、気候変動の影響等もあり、いわゆるゲリラ豪雨が頻発するなど、雨の降り方が局地化・集中化・激甚化し、従来の予想を超える被害が発生しています。

逃れることのできない自然の脅威から、市民の生命と財産を守り、市民生活への影響を最小限に抑えるとともに、震災後の都市の迅速な復旧復興には、交通インフラが十分に機能することが重要です。また、既存の交通インフラの多くは高度経済成長期からバブル期にかけて集中的に整備されたため、今後一斉に老朽化を迎え、深刻な社会問題となります。

そこで、防災及び減災により交通機能が致命的な被害を受けず維持され、被害を最小化する取組に加え、帰宅困難者対策では交通事業者との連携などソフト面の対応も進めていきます。また、中長期的なトータルコストの縮減や予算の平準化を図る戦略的な交通インフラの維持管理・更新等を促進します。

※＜施策の方向8-1＞ 災害時の交通確保など大規模災害に備えた対策の推進

＜施策の方向8-2＞ 交通インフラの適切な維持・管理・運用

## **政策目標 9 日常生活を安全・安心に移動できる交通環境の整備**

近年、交通事故件数は減少していますが、通学中の児童が死傷する交通事故や高齢運転者による重大な交通事故、また駅ホームからの転落事故などが問題化しており、交通安全に対する社会的要請が高まっています。

このため、人命尊重の理念の下に、自動車や鉄道による事故のない社会を目指して、子どもを事故から守り、高齢者や障害者が安全に移動できる交通環境の整備や交通安全に関する正しい知識を身に付けることが必要です。

そこで、誰もが安全に移動できる歩行空間や自転車空間の整備を進めるとともに、鉄道による人身事故の発生を抑制します。また、交通安全教育の推進などを通じて交通社会の一員としての責任を自覚していただくなど、市民の意識を高める取組を推進します。

※<施策の方向 9-1> 安全に移動できる環境の整備

<施策の方向 9-2> 交通安全教育・啓発の推進