

(2) LRT 導入ルート の 検討

調査項目	検討成果
導入ルート の 検討	<p>2050年を目標とする臨海5地区の回遊ネットワークを前提として(1)で検討した全体の交通手段の動線などを考慮したうえで、将来開発の動向等を総合的に判断し、中長期におけるLRT等の導入想定ルート案を検討した。</p> <p>(図7 2050年を目標とする臨海5地区の回遊ネットワークイメージ)</p> <p>(図8 中長期におけるLRT等の導入想定ルート案)</p> <p>またその導入想定ルートについて、課題等を整理し整備の優先順位を検討した。</p> <p>(表1 想定ルートの課題と導入時期)</p>
導入空間 の 検討	<p>LRTの優先的な導入想定ルート案について、各道路断面における車道の幅員や自動車・歩行者に対する安全対策や沿道の商業者に対する影響、自動車交通の処理方法等の国内外の事例などを考慮してLRT導入空間の確保策について検討した。</p> <p>(図9 関内・関外地区におけるLRTが導入可能な道路の確認図)</p> <p>(写真1 軌道敷横断箇所における安全対策例(左:マルセイユ、右:熊本市))</p> <p>(写真2 路上駐停車の抑制対策例(左:熊本市、右:富山市))</p> <p>(表2 日本におけるトランジットモールの法的位置づけの違いによる比較)</p> <p>(写真3 トランジットモールでの安全対策の海外事例)</p>

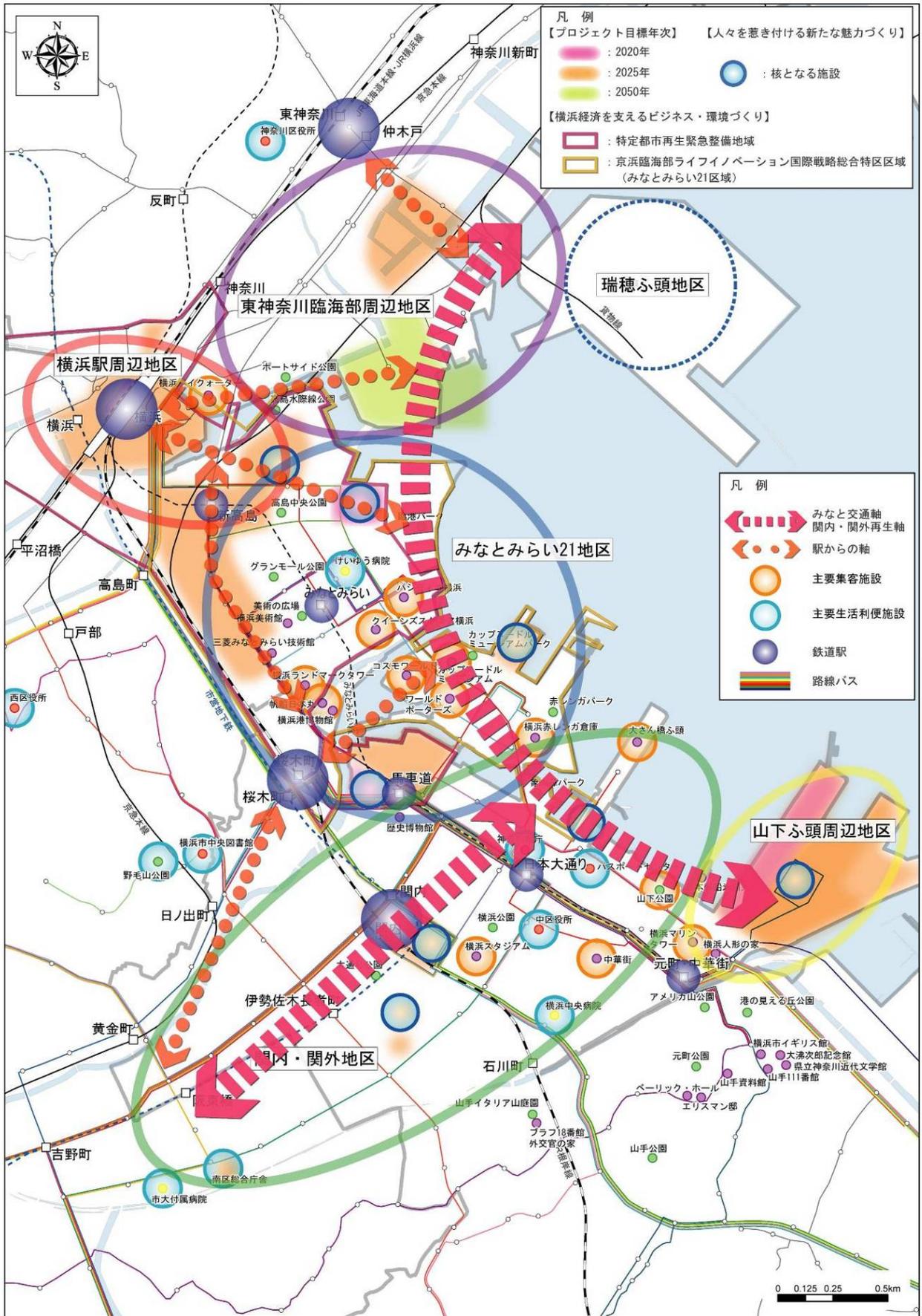


図 7 2050年を目標とする臨海5地区の回遊ネットワークイメージ

表 1 想定ルート of 課題と導入時期

想定ルート	課題分類			導入 時期
	空間再配分の課題	基盤整備	開発整備	
関内～（日本大通り）～ 赤レンガ	<ul style="list-style-type: none"> 道路景観配慮 自動車通行の抑制 	<ul style="list-style-type: none"> 関内駅の拠点性強化 	<ul style="list-style-type: none"> 現市庁舎街区の 利活用・再整備等 	中期
万国橋～（馬車道）～イ セザキモール・大通り公 園・関内駅	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者空間確保 自転車の走行・通 行空間の見直し 地区内自動車交通 処理の適正化 			
イセザキモール～黄金 町駅	<ul style="list-style-type: none"> 自動車交通の削 減・影響軽減（藤 棚浦舟通り） 		<ul style="list-style-type: none"> 黄金町駅周辺のま ちづくり 	長期
桜木町駅～赤レンガ	<ul style="list-style-type: none"> 自動車交通の削 減・影響軽減（臨 港幹線道路側道） 	<ul style="list-style-type: none"> 共同溝への支障 臨港幹線道路本線 整備 		
横浜駅接続		<ul style="list-style-type: none"> 栄本町線支線 1 号 の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 横浜駅東口周辺の 再開発 	
山下ふ頭接続			<ul style="list-style-type: none"> 山下ふ頭の再開発 （全体供用） 	
臨港幹線ルート （みなと交流軸）	<ul style="list-style-type: none"> 自動車交通の削 減・影響軽減（臨 港幹線道路側道） 自転車通行空間の 確保 	<ul style="list-style-type: none"> 共同溝への支障 臨港幹線道路本線 整備 	<ul style="list-style-type: none"> 60・61 街区の開発 	
東神奈川臨海部ルート		<ul style="list-style-type: none"> 東海道貨物支線へ の乗り入れ 	<ul style="list-style-type: none"> 東神奈川駅前再開 発事業 東高島駅北地区の 面的整備 埋立による緑地の 創出 中央卸売市場周辺 地区高度利活用 	
横浜駅～（みなとみらい 大通り）～桜木町駅～ （平戸桜木道路）～黄金 町駅	<ul style="list-style-type: none"> 自動車交通の削 減・影響軽減 			

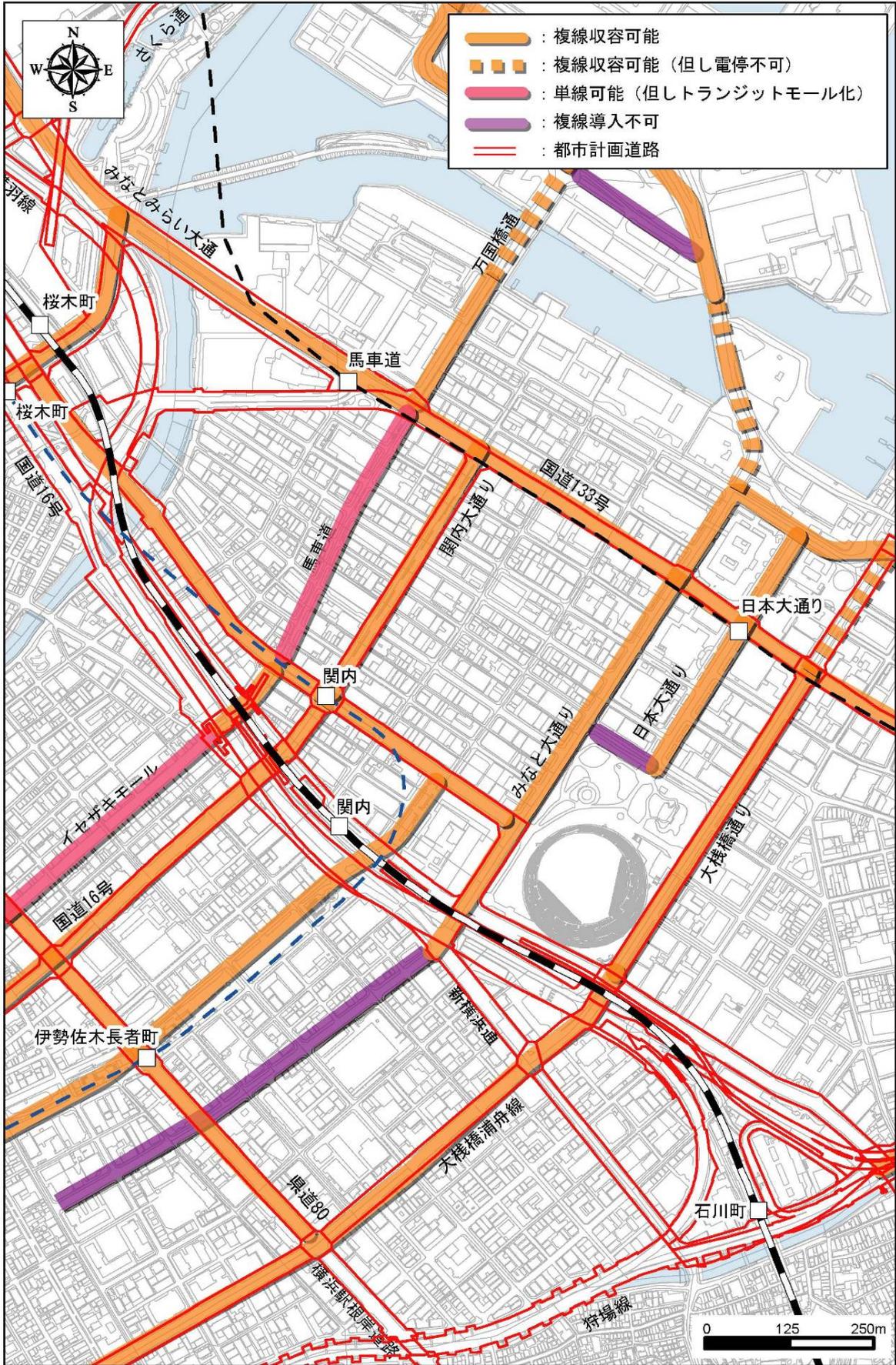


図 9 関内・関外地区におけるLRTが導入可能な道路の確認図

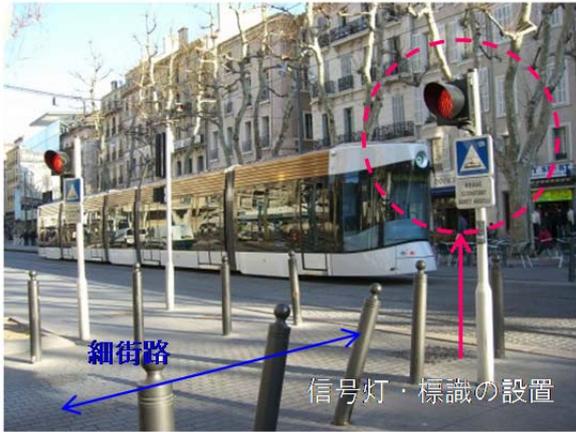


写真 1 軌道敷横断箇所における安全対策例（左：マルセイユ、右：熊本市）



写真 2 路上駐停車の抑制対策例（左：熊本市、右：富山市）

表 2 日本におけるトランジットモールの法的位置づけの違いによる比較

分類	A)軌道敷を含む道路空間全体を歩行者用道路として車両の通行を禁止する場合	B)軌道敷を除く道路空間を歩行者用道路として車両の通行を禁止する場合
規制標識	(325の4) 歩行者専用 	(325の4) 歩行者専用  軌道敷を除く
軌道敷の横断	軌道敷を含む道路空間全体が歩行者用道路であり、歩行者は軌道敷を含め自由に横断することが可能である（通常のバストランジットモールと同じ） *道路交通法第13条の2（歩行者用道路等の特例）	軌道敷内は歩行者用道路でないため、軌道敷の横断にあたっては、横断歩道がある場所の附近においては、その横断歩道によって軌道敷を横断しなければならない。 *道路交通法第12条（横断の方法）
軌道事業者の事故責任	横断歩道	歩行者には道路交通法に規定された横断の方法の義務が生じないことから、軌道事業者が事故防止対策を講じていたとしても、軌道事業者に一定の過失責任が生じる可能性がある。（通常のバストランジットモールと同じ）
	横断歩道以外	歩行者は道路交通法に規定された横断の方法に従った横断をしており、事故防止対策を講じていたとしても、軌道事業者に一定の過失責任が生じる可能性がある。 歩行者が道路交通法に規定された横断の方法に従っていない場合、軌道事業者だけに過失責任は生じない （通常の車道（併用軌道）と同じ）



写真 3 トランジットモールでの安全対策の海外事例

(3) 都心臨海部の交通のあり方に関する検討

調査項目	検討成果
LRT 導入に向けた基本方針案	これまでの検討内容を踏まえ、LRT やバスを含む都心臨海部における将来的な交通の基本方針案として、各交通モードの役割や LRT 等の連携方法などを整理した。 (図 10 各交通モードの役割と LRT 等の連携方法)
LRT の整備方針の検討	LRT の整備方針として、導入想定ルート案の優先順位付けを行ったうえで、段階的な整備方法などについて整理した。 (図 11 2020 年の想定ルート案 (高度化バスシステム)) (図 12 中長期の想定ルート案 (高度化バスシステム+LRT))

来訪者の 移動手段	役割	LRT 等との連携の方法
自動車	都心臨海部内における自動車利用の適正化	(来訪手段) 公共交通など環境にやさしい移動手段への転換 (通過交通) LRT 等が導入される道路以外の幹線道路の通行
自転車	自転車通行空間整備による自転車利用の促進	LRT 等と自転車の利用を組み合わせた回遊を可能にする移動環境の整備
コミュニティ サイクル	利用範囲の拡大と普及	LRT 等ではカバーできない目的施設等への移動の補完
徒 歩	都心臨海部を回遊するための重要な移動手段	LRT 等と歩行者を優先する 都市・道路空間の創出 LRT 等の交通拠点や停留所へのアクセス経路・動線の確保
鉄道・ 路線バス	都心臨海部へ来訪するための重要な移動手段	LRT 等と運行目的や利用者層が重複する路線の見直し

図 10 各交通モードの役割と LRT 等の連携方法



図 12 中長期の想定ルート案（高度化バスシステム+LRT）

(4) LRT 導入に向けた施策展開に関する検討

調査項目	検討成果
関連施策の検討	(3) で検討した方向性を踏まえ、LRT 導入にあたり必要な、自動車交通マネジメントの基本施策案などについて検討した。 (図 13 自動車交通マネジメントの基本施策 (案))
具体的な整備に向けた実現策の検討	(3) で選定した想定ルート案を対象に、路線計画や需要予測などについて検討し、具体的な整備を進めるための条件やその条件を満たすために必要な対応策などについて検討した。 LRT の需要予測の規模は、平日：5,800～9,000 人、休日：7,200～9,700 人という予測結果になった。 (図 14 高度化バスと LRT の需要予測ルート) (図 15 LRT 導入に向けた具体的な施策案)

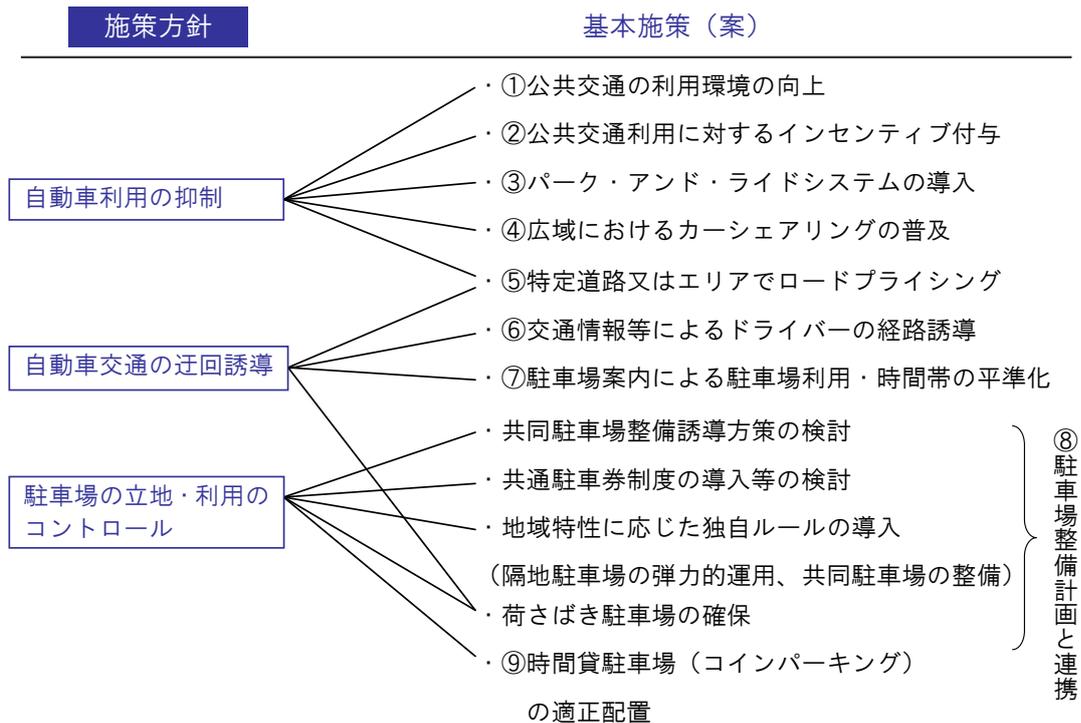


図 13 自動車交通マネジメントの基本施策 (案)

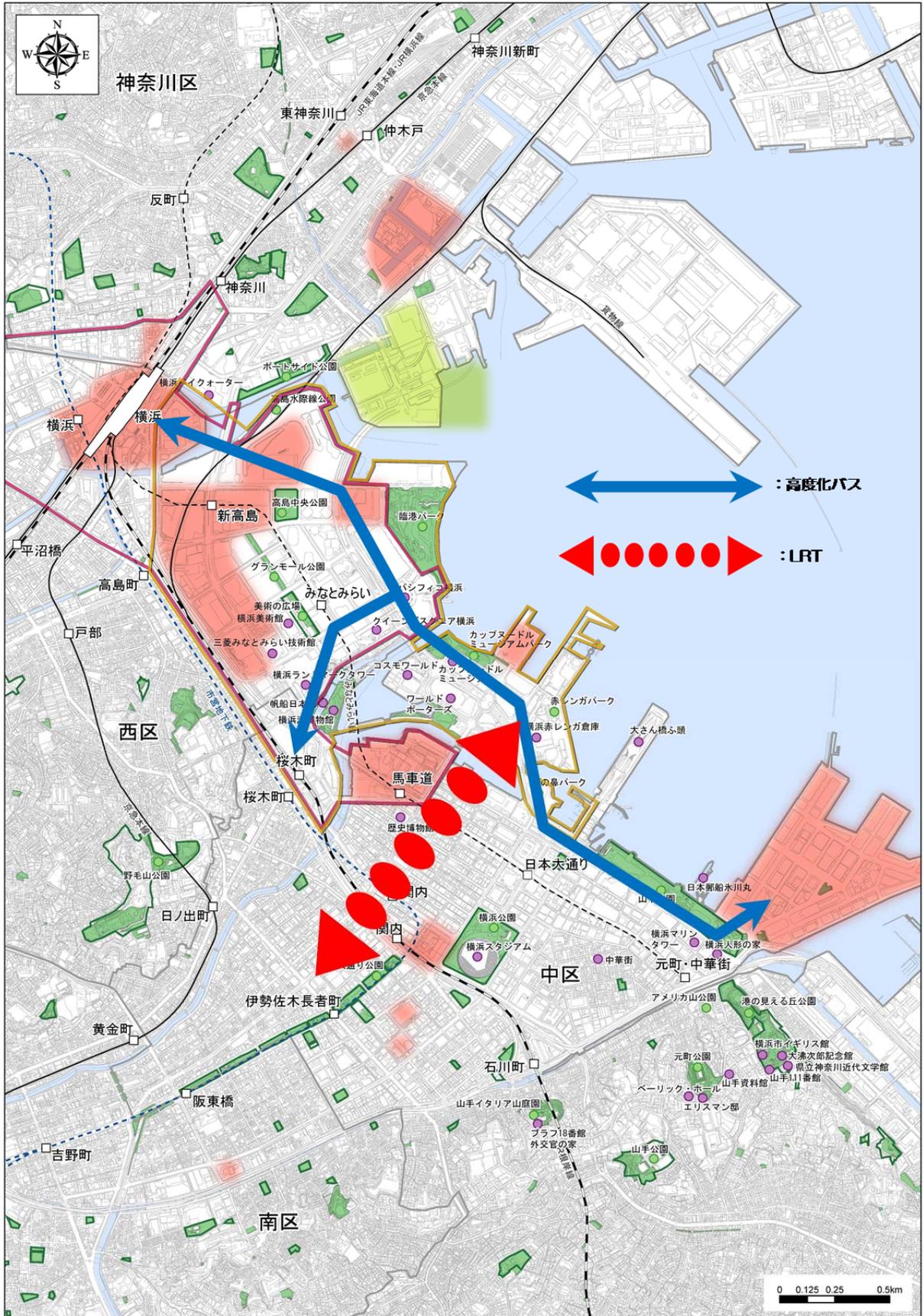


図 14 高度化バスとLRTの需要予測ルート

(5) とりまとめ

以上の検討内容をとりまとめ、報告書を作成した。