

横浜の交通を考えるシンポジウム「まちの交通のために、みんなが、今、できること」

シンポジウムについて

将来にわたり公共交通の維持・活性化に取り組むことが求められる中で、市民、交通事業者、行政が横浜の交通の課題を共有しながら、将来の交通の方向性を考えるため「横浜の交通を考えるシンポジウム ～まちの交通のために、みんなが、今、できること」を開催しました。

シンポジウムの概要

- 日時 平成 28 年 9 月 24 日(土)14:00～16:30
- 会場 パシフィコ横浜 アネックスホール F202
- 主催 横浜市交通政策推進協議会
モビリティマネジメント推進部会
(事務局:横浜市都市整備局都市交通課)
- 参加人数 約 85 人



会場全景

プログラム

■ 第一部 基調講演

- ①基調講演 (45 分)
「郊外が支える将来の横浜の交通のあり方」
横浜国立大学 理事・副学長 中村 文彦氏
- ②取組報告 (15 分)
「横浜市の施策紹介」 横浜市 都市整備局 都市交通課

■ 第二部 パネルディスカッション (90 分)

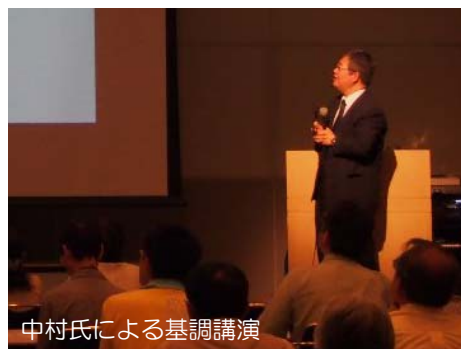
- 【テーマ 1】横浜の郊外部の交通が抱えている現状と課題について
- 【テーマ 2】交通政策推進の方向性について
- コーディネータ 中村 文彦氏 (学識者)
- パネリスト 松川 由実氏 (市民代表)
永山 輝彦氏 (バス事業者)
大野 慶太氏 (タクシー事業者)
清水 弘子氏 (福祉関係者)
佐藤 正治氏 (横浜市)

第一部 ①基調講演「郊外が支える将来の横浜の交通のあり方」

横浜国立大学 理事・副学長 中村 文彦氏

■ 交通計画の発想の変遷・領域の変化

- 交通計画の発想は、以前の「predict and provide: 予測して供給する」から、環境、福祉など将来の問題への対応が求められる中で「predict and protect: 予測して守っていく」へと変わり、さらに「decide(vision) and act together: ビジョンを決めて、関係者と一緒に動いていく」と、これこそが交通計画だという時代になっています。
- 街路の主役は間違いなく人間であり、歩行者や自転車が主役です。「まち」については、そこでの色々な活動を受け止める場として、道路も沿道のお店も住宅も、公園などのオープンスペースもセットにして考える必要があります。
- クルマの捉え方が大事で、必然的な車両の動きは保持しつつも、優遇すべきは徒歩、自転車、公共交通であり、街路での色々な活動の奨励も大切。この前提で、道路空間を考えることが主張される時代と認識する必要があります。



中村氏による基調講演

■ 都市交通の革新に向けて

- 都市交通の革新には、①スマートな移動、②つながり共有される移動、③環境に優しい交通手段の優先、④歩いて楽しい都心と街路、⑤安全な自転車、⑥信頼できる公共交通、⑦楽しめる交流拠点、の視点が重要と思います。

- 電車、バスなど乗り継ぐ場所の考え方も大切で、以前はスムーズに乗り継げれば良いと考えましたが、最近はその場所自体の楽しみ方、乗り継ぐ場所での出会いなど、交流拠点としての乗り継ぐ場所の意味を考えることも必要と思います。
- 歩行者空間 (Walkable Town) の事例で、クリチバ市では商店街からクルマを締め出して素晴らしい歩行者専用空間をつくり、ドイツではクルマも入れますが優先権は人にあるシェアドスペースの考え方でまちが造られました。
- 郊外の駅は非常に大切で、イギリス ウェリンでは駅前に広場をつくり、両側にお店が並び、郊外の落ち着いた雰囲気を保ちつつ、人の集積を確保する、ということをして 19 世紀末に行っています。広場をつくる価値はあるのだと感じます。
- ソウルでは、高架含む 16 車線の道路を 4 車線まで減らして運河を再生したり、大規模交差点を広場化しています。公共交通への転換、他道路への誘導等も併せ、多少の渋滞はあっても、歩行者空間をつくる取組が行われています。
- 公共交通 (Transit First) の事例で、クルマを締め出しながら LRT を導入している都市があります。LRT を軸として生活が成り立ち、生活の質が期待できる、ということセットで取り組むことで実現しています。
- コロンビア ボゴダでは、バスへの転換に向け「バスが早く安全」であり、「クルマを使うとコストがかかる」仕組みを徹底し、ピーク時に 10 秒間隔で運行するシステムをつくりました。1 時間に 4 万 8 千人の人を運び、ホワイトカラーの人が転換しました。公共交通を徹底して頑張ることで、効果を得る事例と言えます。

■ 海外の話題から

- フランス メッス市では、3 両編成の連節バスを導入しています。交通渋滞対策でなく、公共交通の存在感を出すために専用空間をつくり、車両も市の都市デザイナーが原案を作り国際コンペするなど、都市ビジョンを反映したまちの骨格として造られています。時間通りに運行される信頼できる乗り物をつくる、強い意志だと思います。
- 都市計画での「コンパクトシティ」は、密度を高める中で色々な機能を集め、その中で交流が生まれ、まちが元気になるという意味合いです。ただし、国を含め「なぜコンパクトなのか?」「どうやってコンパクト化するのか」の議論が必要と感じています。横浜でも、どこにどの位の空間をつくり、どう支えるのかの議論がもう少し必要です。
- クリチバでは、オフィス、住宅、お店等があり、その同じ断面上に公共交通がある、というコンセプトがあります。裏を返せば、公共交通でアクセスできないオフィス等はいかがなものか、ということでもあります。
- 同市を貫く国道のバイパスは外側に造り、中心道路に「グリーンライン」としてバスを通し、その周りをまた開発していく、このようなやり方で、クルマを使わなくても良いまちを広げつつあります。

▼ウェリンの駅前広場



▼ソウルでの歩行者空間増強



▼ボゴダのバス高速輸送システム



■研究室での取組から

- 郊外住宅地が不便になる中で、解決策を考えるきっかけとして、大学構内を回るゴルフカートを走らせたり、星川駅 明神台で5分間隔に決められた路線を走る軽乗用車を走らせるなどの実験を行いました。
- 洋光台では、クルマと自転車のシェアリングを同時に提供する実験を行いました。出掛ける範囲の広域化等の結果もあり、交通サービスによる郊外の外出促進にはまだ可能性がある、ということが見えてきました。

■郊外「が」支えるという意味と、将来の交通のあり方

- 横浜市は人口の約8割が郊外にあり「郊外」が支えている状況です。郊外に人が住み、生活し、それが全体を支えていることを認識し、郊外での「生活の質」の維持を、行政、市民がどう理解し進めるかが課題です。
- 郊外の人が東京に向かうのではなく、横浜都心に来るしかけをどうつくるのかも課題で、そのためのアクセス交通手段の維持、都心自体の魅力向上が必要となります。
- 加えて、郊外拠点間の移動が次の課題で、クルマでは渋滞し、公共交通では遠回りという状態です。その間をつなぐだけでなく、その周辺のまちの可能性を引き出す方法も考えなければいけません。
- 横浜は常に新しいものを取り込んでいくまちで、常に先に行くことが必要だと思えます。その視点で臨海部や各区の計画を見ていくと、都市交通の視点では、さらに議論が必要であると思えます。
- 郊外あってこそその「大横浜」であり、郊外の生活の質、都心アクセス、郊外間連携、都心の質、それぞれの意味を理解し、大事に育てていくことを、行政も事業者も市民も認識することが大事です。その形でまちができれば、インバウンド需要、観光需要にも対応できる強い都市交通体系に繋がります。
- 港の周りだけでなく郊外があるからこそ都心が生きる。市民が都心も郊外も大好きで、そこにモビリティマネジメント（以下MM）の視点を加えると、行動の変容を受け止める骨太の公共交通、街路の空間をつくること、あるべき姿だと思います。

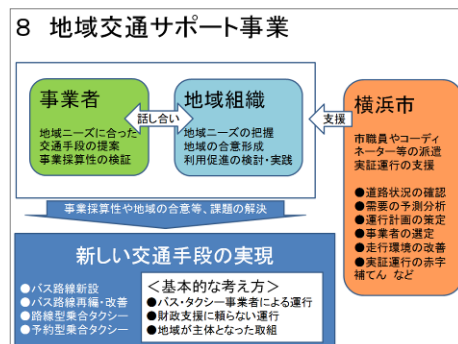
第一部 ②横浜市の施策紹介

- 横浜の郊外部はとくに南部での将来人口減少が懸念され、また地形的に高低差が激しく、これらを意識した交通政策が必要です。
- 人口減少・高齢化で何が問題かと言えば、退職後は通勤しなくなり利用頻度が低下することや、加齢に伴い駅・バス停への高低差が抵抗になることなどです。結果的に利用者が減り、いつのまにかバス路線減便、となるかもしれません。
- 将来起きうる負のスパイラルに伴う交通不便地域の大量発生が起らないよう、交通政策を考えていかないとはいけません。
- 交通政策推進の体制として、市民・企業、交通事業者、国・自治体などの行政が三位一体で進めることが必要です。一例として、市では地域交通サポート事業を展開し、各々の連携の中でよりよい仕組みを模索しています。
- 市担当部署では、①誰もが移動しやすい交通体系とは何か、②タクシーや自家用車による運送をどう位置付け活用するのか、③地域交通サポート事業の改善、④限られた枠組みの中でMMをどう進めていくのか等について、MM部会等と連携しながら検討を進めています。

横浜市 都市整備局 都市交通課



▼地域交通サポート事業について



第二部 パネルディスカッション

上段: テーマ1
「横浜の郊外部の交通が抱えている現状と課題について」
下段: テーマ2 「交通政策推進の方向性について」

【市民代表】松川由実 氏 (モビリティマネジメント推進部会委員)

- 横浜は都心へは便利でも、地域の中の移動は不便。市役所には便利でも、区役所には行きにくい。
- お互い助け合う地域包括ケアの動きの中で、ボランティア活動、買い物、子供の送迎など、地域内の移動も複雑化している。これに公共交通が対応できていないことが問題。
- 元気な高齢者は高齢パスを使って出かけていて、一方で若者がネット通販等で移動しないこともある。交通行動の変化を含め、実態を調査すべき。
- 公共交通利用推進のため、バスのポータルサイトやタクシーの乗り方等を紹介するなどの情報提供を行っている。
- 横浜は地域課題も多く、MM部会等の会議の中では地域課題の協議が難しい。協議する組織を区ごとにつくり、そこで協議をする仕組みが必要。
- 日常的に地域で集まり、議論できる場があるとよいと考え。組織、人等が集まっている、できるところからが良い。

【バス事業者】永山輝彦 氏
(神奈川中央交通(株) 運輸計画部次長)

- 市街地開発当時、バス不要の意向を示した地域も高齢化に伴いバスを要請する要望が増えている。要望に応えたいが、地域の合意形成が取れず苦慮することも多い。
- 敬老パス利用者の日中利用が増加したことにより、朝晩の混雑と同様に満員となる状況が発生している。
- 増便するにも、敬老パス利用の市補填は満額でなく、要望に対応するサービス改善の採算性が取れない状況にある。
- 地域交通サポート事業を行っているが、新路線を開設するとなると、地域住民の合意形成が難しい。事業者として、親切、丁寧に説明していくことが大切と感じている。
- 事業者として、適切な提案をし、まずは実験的に運行することにより地域のニーズを汲み取ることが重要。
- タクシー等他交通手段との連携も含め、需要に応じて様々な手段を使い、地域の移動に対応していくことが重要。
- 乗り継ぎ拠点が必要になることもあり、スムーズな乗換だけでなく、人が集まれる仕掛けも含め検討が必要。



【タクシー事業者】大野慶太 氏 (東宝タクシー(株)代表取締役)

- タクシーは「非」日常の公共交通を脱皮できていない。「日常」になるには、使いたいとき使えることが重要。雨天や深夜など、瞬間的に集中する需要に対応できていない。
- タクシーが維持できなければ、マイカーに頼るか、お出かけ自体をやめるか、良くない状況に繋がる。
- 子育て家庭について、駅から遠い保育園に入所すると「送迎」が重要となってくる。施設を増やすだけでなく、立地と交通を考えることも重要。
- データの活用を革新的に進めることが重要。タクシーでは時間+位置情報が取れるため、これを都市計画等に活かすべき。バスとの連携など、交通モード横断型のサービスへの活用も含め、検討していきたい。
- サービスの満足度を高める、情報発信をしていく、生産性を上げていくことがタクシー事業者に求められている。
- 流しのタクシーに「まちを見守る」機能を付加し、地域貢献できる仕組みも考えていきたい。

【福祉関係者】清水弘子 氏
(認定NPO法人かながわ福祉移動サービスネットワーク 理事長)

- 2015年から福祉有償運送の権限が市に委譲され市で登録、監査が可能になった。しかし施策として高齢者移動に貢献できているか疑問の状況。
- 福祉施策を交通施策にも位置付け、連携することで誰もが外出しやすいまちにすることも重要。
- 福祉有償運送は介護保険認定等、利用要件の制約があり、これに含まれない方への対応も問題。
- 介護保険の中で地域包括ケアシステムが動き出すと、中学校区単位で課題を考える協議体が立ち上がる。その際、コーディネータが事業者等と調整するセンスがあると良い。
- 市民は自分たちが考え動くボトムアップ式でないといけない。交通課題に対しても、有償運送、相互互助など色々な方法がある、という情報提供も重要。
- 地域交通サポート事業は、暮らしの足をつくる効果だけでなく、地域のコミュニティ形成のきっかけにもなる。防災、福祉などのまちづくりの意味合いも持っていると思う。

【横浜市】佐藤正治 氏 (横浜市都市整備局都市交通部長)

- 郊外での交通課題を放置すると、郊外住宅地がスポンジ化し、市街地としての問題が起きてくる。
- 新しい動きとして、UDタクシー、有償運送など福祉分野があり、交通の担う役割が重要かつ多様化している。通勤通学中心の過去の交通施策を見直すことも必要。
- 地域の利用者、事業者、行政が持続可能な交通を考え、合意していくために、しっかりとしたデータに基づいた議論をしていくことが必要と思う。
- お願いごととして、普段からクルマだけでなく公共交通を選択する考えをもち、利用が少なければ廃止・減便もあり得るということも意識して欲しいと思う。
- バス事業者等との普段つきあいの中で、早めに情報をやり取りしていくことも進めないといけない。
- 横浜の交通計画の改定を進めており、MMは地味だが重要なものと考えている。区ごとの話し合いの場の形成も含め、市民、事業者などとともにも今後とも進めていきたい。