

第 22 回横浜市交通政策推進協議会 会議録

日 時	令和 3 年 12 月 22 日 (水) 10:00~12:00
開催場所	崎陽軒本店会議室 (2~3 号室)
出席者	中村委員、渡邊委員、野村委員、山本委員、依田委員、八郷委員、入野委員、大野氏 (太田委員代理)、稲葉委員、板垣委員、西村氏 (鈴木委員代理)、杉野氏 (飯島委員代理)、國本委員、長谷川委員、古川委員、石山氏 (清水委員代理)、村田委員、六渡委員
欠席者	小池委員
開催形態	公開
議 題	1. 横浜市から情報提供 2. 横浜都市交通計画の一部改定について (地域公共交通計画の作成) 3. その他

議題 1. 横浜市から情報提供

資料 1~5 について事務局から説明を行った後、意見交換を行った。

國本委員	「(3) 地域公共交通事業者支援金について」に関して補足したい。タクシー事業者は、コロナ禍においても公共交通として市民の足を確保いただいているところであり、その経営に苦勞されている。昨年度はバス事業者に対し支援をさせていただいたが、今回、令和 3 年 12 月の市会でタクシー事業者に対する支援金に関する補正予算を組み、昨日議決をいただいた。これにあたっては、令和 3 年 9 月頃より、タクシー協会から様々なデータをいただき意見交換しながら、どのように支援をすべきか検討してきた。タクシー協会にはこの場を借りて御礼申し上げる。10 月には関東運輸局長とお会いし、運輸局長からも「支援の検討をお願いしたい」という言葉をいただき、さらに検討を加速させた。
大野委員	タクシー事業者に対する支援ということで感謝している。支援金がタクシー車両 1 台あたり 10,000 円ということだが、現在その 10,000 円を稼ぐのも厳しい状況。金額の大小には様々な見方があると思うが、実態としては経常的な赤字が続いているので、今回の支援は本当に助かる。 後ほど、横浜都市交通計画の話があると思うが、タクシーに期待される役割について、関係者に対し周知していきたい。

渡邊委員	<p>タクシーの支援に関して、コロナ禍における運行経費の支援も大事だが、今回限りの支援ではなく、タクシーが使いやすい環境の整備等、継続的な支援も必要と考える。市民の取組を1つ紹介したい。私の所属する任意団体「横浜交通まちづくり協議会」では、タクシーの乗り方を説明する「横浜タクシー便利ノート」を作成している。事業者任せにすることなく、ハード面・ソフト面での経営支援、タクシーの乗り方を含めた環境整備の強化について検討いただきたい。</p>
中村委員	<p>「横浜タクシー便利ノート」をいろいろなところで見てもらえるとよい。国内でもこのようなものを作成した事例は少ないだろうと思うので、少しでも多くの人に知ってもらうことは大切。後ほど情報共有をお願いしたい。</p> <p>タクシーのメリットとして一つ感じたことがある。それは乗車中にオンライン会議ができること。移動を兼ねることができるので、会議室や打合せスペースを借りることと比較してもそこまで割高感はない。このようにうまく使い方がいろいろあるだろうから、それを日常生活の場面にうまく入れ込むような仕掛けがあるといい。今までの使い方の常識を超えた使い方もあると思う。</p>
渡邊委員	<p>「(4) 横浜都心部コミュニティサイクル事業の進捗について」について、市が支援する「ベイバイク」とは別に、他の民間企業によって運営されている「ダイチャリ」というコミュニティサイクルがある。ダイチャリは、相模鉄道株式会社と共同で駅周辺にポートを増やすそうだ。今後、コミュニティサイクルは市内全体で増加するだろうが、残念ながら(一部の)市民には安全な自転車利用に際しての基本的ルールやマナーが浸透していないようで、スマートフォンを操作しながら運転する人を日常的に見かける。この状況を大変憂慮している。当局より交通ルールのさらなる啓発を進めるといった話があったが、警察と行政で連携して、例えば「自転車の乗り方教室」を小中学生や子育て世代等向けに開催するなど、自転車利用ルールの啓発の強化と、警察による取り締まりの強化を進めていただきたい。</p>
事務局	<p>「ベイバイク」は、限られたエリアでの展開のため、できることは限られるが、地域の子どもたちを集めて、自転車の乗り方・交通ルールを教える「キッズサイクルスクール」を事業開始当初からずっと続けている(コロナ禍は休止)。冬季を除き月2回程度やっており、参加者は1回あたり30人程度いるため、一定のルールマナー向上に寄与できていると考えている。また、「ベイバイク」の会員登録者数約16万人のうち約半数のアプリ利用者を対象に、神奈川県警察とタイアップして、プッシュ配信機能を活用した交通安全の呼</p>

	<p>びかけを行っている。引き続き、これらの内容についても推進・検討していきたい。</p>
事務局	<p>自転車利用の安全啓発については非常に重要であり、課題と認識している。ご紹介した広域シェアサイクルの目的の一つにも安全啓発を掲げており、事業者と共に取り組んでいきたい。また、世代別に自転車の交通安全に関するチラシの製作や、小中学生向けに交通安全教室を開催している。これらの取組は継続的に行う必要があると考えているので、今後も様々な機会をとらえ活動を行っていきたい。</p>
八郷委員	<p>公共交通における自転車とバスの棲み分けはどのように考えているのか。コロナ禍でバス利用者が減少している中、今年10・11月はコロナ感染者数が減少し緊急事態宣言等も解除されたにもかかわらず、バスの利用者数があまり戻ってきていない。この要因として、在宅勤務者の増加もあるだろうが、自転車などに利用者が取られているのではないかとも見ている。ちなみに、ベイバイクの利用料金はいくらなのか。</p>
事務局	<p>1回利用は165円/30分、月額2,200円（30分まで。超過分は1回利用分を負担）となっている。</p>
八郷委員	<p>利用料金の面でいえば、バスはコミュニティサイクルにはかなわない。公共交通のバランスをうまく保てるようにできればと思っている。</p>
中村委員	<p>自転車・コミュニティサイクルとバスの棲み分け・役割分担について、市でどう考えているのか。</p>
事務局	<p>後ほどの議題にて説明するが、色々な乗り物を前提に、地域の交通をどうすべきか、色々な乗り物を選択して使っていただけるようにするという意味では、シェアサイクルもあっていいと考えている。当然、大量輸送が可能なバスは、そのネットワークの維持が必要と考えている。</p>
中村委員	<p>横浜市の交通全体の中で、自転車がどう位置づけられるか、しっかりと検討する必要がある。考え方として、自転車と言っても、個人所有の自転車とシェアサイクル、郊外と都心の自転車利用では、まったく性質・役割が異なるため、区分別に明確に整理すべき。都市全体における自転車の役割と、個人による利用場面の想定が必要だと思う。世界に目を向けると、都心部の短い移動は自転車を利用し、バス・地下鉄はそれ以外の領域で展開すると明確に分けているところもあれば、極めて短距離の場合に金額面で各交通手段のバランスをとるところもあるし、各交通手段を同じチケットにし、会計も独立して考えないところもある。国内では、都市交通の役割を明確に分けられているところはほとんどない。かつて、他都市のバス事業者の方が言ってい</p>

たのは、自転車は乗れない人がいて、シェアサイクルは借りられない時があるが、バスは積み残しを除けば誰でも乗れる。人に優しいという面ではバスに重要な役割がある。現状、交通手段の役割分担についてなかなかいい答えが出ていないが、継続して議論してもらいたい。タクシーは荷物が多きときや家族での移動の際に便利だし、短い距離でもバスに乗れる環境も用意しておく必要もある。選択できることはいいことだと思う。また、横浜の道路は自転車が走りやすい環境かということ、そうでない場所もたくさんある。自転車に乗る人の交通ルールにだけ意識を向ければいいのかということそうではない。自転車に乗る人がルールを守っても、クルマに乗る人が自転車に寄ってきたら危ない。実際、クルマに乗る人は比較的交通ルールを守っていて、自転車に乗る人があまりルールを守っていないという実態はあるが、道路を使うすべての人が交通ルールをきちんと理解することが必要。特に若い人が危ない乗り方をしている割合が多いかもしれない。小学生向けの自転車教室は開催されている例が多いが、中・高・大学生向けの教室は少ない。自転車を含めたすべての道路利用者がルールを再確認するということが重要だと思う。また、ベイバイクの事業に関して、市としてのコミュニティサイクルの位置づけ、都心部におけるコミュニティサイクルの位置づけ、なぜドコモが始めたのかの理由、ベイバイク以外の民間主導のシェアサイクルを市としてどう位置付けるのか、をいずれ整理しないといけない。ヨーロッパでは、シェアサイクルは公共交通であると明確に言っている。公共性のサービスがあるものは公共交通として、役割分担の整理をしなければならない。日本だと、2006年の交通バリアフリー法の中に「公共交通」について記載があるが、それ以外では明記しているものがない。国交省の資料の中で、シェアサイクルは公共交通であると言っている発言（議事録）はたくさんあるが、国としても計画の中でシェアサイクルが公共交通という整理はできていない。市内で行われているコミュニティサイクル事業について市が把握し、それぞれの役割を市が独自に考えて、整理することが大切。民営事業を市が縛る必要はなく、都市交通の中の一つの要素として位置づけるべきである。特定のニーズが多いところにサービスが集まってきてしまうことがないようにするにはどうすればいいかを考える際に、公共交通の再定義が必要になってくる。また、シェアサイクル事業のエリアを拡大していく際に、あくまで例示だが、異なるエリアで違う業者がシェアサイクルを運営した場合、違うエリアでの乗捨てができなくていいのかなど、課題はたくさんあると思うので、頑張ってもらいたいと思う。

議題 2. 横浜都市交通計画の一部改定について（地域公共交通計画の作成）	
資料 6 について事務局から説明を行った後、意見交換を行った。	
中村委員	今回配布のなかった都市交通計画の一部改定の中身について、今後、協議会で議論する場はあるのか。
事務局	計画改定の中身はまだたたきの段階である。令和 4 年 5 月頃の素案公表に向け作業を進めていく。その間に、庁内の関係部署や当協議会及び各部会等の場でご意見をいただきながら進めていきたい。
中村委員	計画改定の中身の説明を聞くだけで手元に資料として配布しないと、内容の議論ができない。大事な内容がたくさんあるので、私としてはもう少し検討が進んだ段階で、この協議会で議論する場を作ったほうがいいと思う。
入野委員	バス事業者からすると、計画改定についていい話が多かったように思う。 いまコロナ禍で自動車教習所が繁盛している。1 回目の緊急事態宣言以降、四輪・二輪とも免許取得者が増え、現在も同じ状況が続いている。今までは若い人を中心に、都心部は公共交通が充実していることもあり免許離れの傾向があったが、今後はどうなるのか読めなくなっている。また主婦の方の免許取得も増えている。コロナ禍で人との接触を避けるためにクルマやバイクで移動する人が増えているのかもしれない。企業もコロナ禍で自動車通勤を認める会社が増えている。我が社は 19 年度から 20 年度の売上比は 25% 減。21 年度は 20% を切るくらいまでは需要が戻ったが、生活様式の変化で、今後もコロナ前の需要までは戻らないと考えている。需要が戻らない可能性があることを、計画の中で考える必要があると思う。
事務局	コロナ禍や人口減少社会における公共交通の存続については計画の中で触れる。今後も、大量輸送としての公共交通（鉄道、バス等）を地域で支えていかなければいけないし、モビリティマネジメントの取組を継続させなければいけない。計画の中で、モビリティマネジメントについては地域の方々向けにもう少し分かりやすく説明したい。利用者が減っても、交通事業が維持できて、市民が乗り物に乗って生活が維持できる、というようなことを計画の中に記載したいと考えている。
中村委員	今後コロナがどうなるかはなかなか読めないが、コロナ前と同じような通勤通学のスタイルにはもう戻らないだろうというのが大方の予測である。通勤・通学・その他それぞれどれくらいの減少が見込まれるのかを分けて議論しなければならない。企業の動きや人の流れの変化が少しずつ分かってきた中で、課題も浮き彫りになってきている状況である。 計画改定の内容に関する議論についてはできれば年度内を希望するが、こ

	<p>ういった状況をふまえどんなシナリオがありうるのか、その時に公共交通の維持・確保にあたっての市民・行政・事業者それぞれの役割についての議論をもう一段徹底しないといけないと思っている。データをもう少し見て、ありうるシナリオを徹底して議論することが必要だと思う。</p>
大野委員	<p>タクシー業界はいま「担い手不足」が最も深刻。タクシー業界では直近1か月で急激に需要が戻ってきている。これはなぜか現場の運転手に聞くと、「深夜バスが運休しているからではないか」とのことだった。コロナの影響で都心部も郊外部もバスが減便となり、その影響でタクシーが夜間忙しくなっている。これでタクシーは万々歳かというところではない。現在、供給不足に頭を抱えている。タクシー1台あたりの売上は良いが、タクシー待ちの客が増えてしまっている。バス路線の見直しや交通空白地帯をどうするか議論も大事だが、急激な需要増に対して供給がきちんとできていない点も課題だと思う。夜間の需要が深夜バスの運休の件で明確になったが、朝晩に移動需要が集中することが全体として何とかせねばならない問題だと思う。解決方法としては担い手を確保するしかないだろうが、現状、人材の確保も難しく、中長期的な課題と感じている。</p>
中村委員	<p>公共交通の短期的な需要変動に伴うサービス変更は、様々な場所に影響が波及する。短期的な需要変動に対してしなやかに対応できるしかけを持つというのが理想だが、厳密には柔軟にサービスを変えることができるものとそうでないものがある。それぞれの乗り物の特性を見極めた上で、それぞれの交通手段の役割を議論することが必要である。それを考える際、通勤通学時間帯や夜間など、時間帯ごとの議論を具体化することが必要だと考えている。</p>
板垣委員	<p>計画一部改定の内容が非常に一般的な記載内容だというのが率直な感想。横浜市として地域公共交通計画を作るわけなので、より具体的に記載する必要があるのではと思った。先ほど話のあったシェアサイクルとバスの競合の件は都市部でよくある話ではあるが、市の事業としてシェアサイクルをやっていたり、バスにも横浜市交通局があるので、市として利用者の具体的なODデータが蓄積されているはず。計画に記載するかはさておき、公共交通の役割分担を考える上ではデータが重要であり、どこでどのように競合し影響しているかの分析が必要。東京都のとある区では、区が利用者のデータを取得しバス事業者と協議されているが、これが重要と考えている。市と事業者との間で互いがウィンウィンになるようにデータを出し合うなどして協力しあって計画を作っていくのが重要と思う。地域公共交通活性化再生法が改正され、輸送資源の総動員と言われているが、地域によって公共交通の分担は変わっ</p>

	<p>てくるので、具体的なレベルに落とししたうえで、議論して方向性を決めていくべきと思う。</p>
<p>中村委員</p>	<p>郊外部シェアサイクルについて、「市にデータを出してもらうことが条件」という話があった。アメリカでは新しい提案に対してデータを行政に出すことと引き換えに許認可を出す例がある。形状フォーマットを指定しておけば行政側でデータが見れて、その数値をもとに様々な議論ができ、実態が分からなかったところが横並びで見られる。日本もこうしていかなければならない。</p> <p>MaaS というと、アプリの話がよく出るが、その中でデータが取れ、より望ましいものは何か、どこに問題があるのかが客観的に分析できる時代に変化してきている。データを活用した議論はとても重要である。</p> <p>また先ほどの説明の中で、「バスの営業係数」という指標があった。100円稼ぐのにいくらかかるかというのはインパクトがあって分かりやすいが、バス路線を維持するのにいくらかかっているかという指標と、このバス路線の利用者がどれくらいいるかという指標は、分けて考えなければならない。営業係数だけで考えるとどちらに問題があるのか見えてこない。あるバス事業者が多くのお金をかけて運行を維持できているだけなのか、利用者と現在提供しているサービスとの間に何か乖離があるのかなど、原因の分析ができなくなってしまう。わかりやすいことは大切だが、その地区に対するサービスと、そのサービスが地区のニーズとあっているのかは分けて議論する必要がある。もしコロナ前の需要が戻ってこないのであれば、企業の独立採算だけで運営するという考え方を変え、行政が間接的な支援として地域を支えるというスキームに変えていく必要があるしれない。そうすると、なおさら現在のサービスが適正なコストで運営されているか否か、そのサービスが街にフィットしているのかの議論が必要である。この確認を行う際もデータが必要である。具体的な資料が出てきたときに議論したいと思う。</p>
<p>野村委員</p>	<p>経済を支えるという立場で発言すると、「攻めの交通計画」という視点を入れてほしいと思う。計画の目標年次が2030年ということであれば、2030年に横浜が目指すビジョンがあって、その中の一つとして交通の課題を解決するという要素もあると思う。横浜に人を呼び込む・横浜が魅力ある・わくわくするという視点で、その一翼を担う交通計画をぜひ作成してほしい。</p> <p>その視点でいうと、計画の中で「路線再編においてバスによっては途中で乗り継ぐ考えも必要」という話があり、それに対して商業機能の好循環・利用促進などの抽象的な内容が記載されているようだが、市民が見たときにこの内容でわくわくするだろうか。ふつう市民は乗換えに対して抵抗があるは</p>

	<p>ずで、何分待つのか、待つ環境はどうなのかが気になるはず。例えばショッピングセンターがあるところを拠点にし、乗換えのついでに買い物ができるなど、市民が新しい交通網の中でいいねと思ってもらえる計画にしてほしい。均等・公平な視点を持ちながらというのは難しいが、1・2年だけではなく5年という長いスパンで採算を考える、都心部の売上を郊外部に回す、今もやっていることをもっと強力にやっていく、など市民に対し市が考えることを全面に出していくような「攻め」の姿勢で進めてほしい。</p>
古川委員	<p>計画一部改定案について、案の中に記載のあった ICT の活用という観点で「MaaS」についての記載がなかった。ぜひ、MaaS をどうやって実現するのかということ、検討の中に入れてほしい。</p>
中村委員	<p>世間一般に言われている MaaS という概念自体が、本当にそれでいいのかと思うことが多々ある。MaaS は何のためか、市民にどうしてもらいたいのか、どうわくわくしてもらおうのかを含めて戦略的に考えていくときに、特定の鉄道・バス事業者しか使えないアプリはどうかと思う。MaaS は Mobility as 「a」 service の略で、「a」という不定冠詞が入るので、全体が一つのものになって、束になっているように見せてこそだと思う。個々に見ると面白い事例はあるが、日本全体としては完成形には遠いと思っている。</p> <p>交通計画は、需要追随・課題解決型になってしまいがちだが、一方で世の中では「ビジョンドリブン」「バックキャストिंग」という言い方をしている、10年後こうするために何をするか、というような言い方をしていくべき。全体でお金を回していくときに、1つひとつの事業で、単年度で考えるというこれまでの考え方を取り払うことが重要。5月予定の素案公表時に市民に計画素案を見てもらう機会があるが、見た市民に応援団になってもらい、もっとこうしたほうがよいということを引き出すことが必要。そのためには見てわかりやすく、若干刺激的な見せ方が必要だろうと、皆さんからの意見を聞いて思った。</p> <p>バスの乗継ぎに関しては、何十年間も日本中で実験・実施がなされていて、うまくいった事例からそうでないものまでたくさんある。気を付けてデザインしていかないと厳しいものになってしまう。全体の効率を考えると乗継がある方がいいという視点と、市民に向けてより積極的に公共交通を使ってもらおうという視点とのせめぎあいがあるだろうと思う。</p> <p>先ほど話のあった、いろいろな乗り物が選べるという意味について、都心へ行く際に時間は早い乗換が必要な鉄道・バスと、鉄道に乗らずに都心部に直通するバスについて、後者は無駄だから廃止するという発想や、乗継ぎ</p>

	<p>が困難な方のために1日何本か残すという福祉的な意味合いの発想など、いろんな発想がある。「選べる」というのは、自分の状況に応じて、自分で一番納得できる選択肢がある、ということだと思う。それがないと出かけるにくくなる。ほかにも選択肢として、タクシーや福祉有償運送等もありうる。ただ選択肢が多ければいいのではなく、自分が出かけることを妨げられず出かけられるというのが大事。だから選択を増やすことが大切。そこまで踏み込んで考えたときに、乗継ぎをするバスとは何なのか、ぜひ考えておいてほしい。</p>
渡邊委員	<p>提案だが、資料6の文中、「持続可能な地域交通の維持・確保」の中に「モビリティマネジメントの推進」について言及があった。377万人の市民の中で全市的な取組を行うには、現況の部会体制では弱小である。本来であれば区ごとに部会の委員がいてもいいと思う。生涯学習として学ぶことを楽しむ市民は多い。これまでに実施してきた一度限りのセミナー方式ではなく、モビリティマネジメントの推進員制度のようなものを作り、連続講座のような形にして市民が楽しみながら学ぶような仕組みとし、効果が見える化する形で啓発活動を進める取組みがあってもいいと思う。</p>
中村委員	<p>リカレントと言って、社会人の方に継続的に話をするようなイベントを、単発ではなくシリーズ化して、具体的な政策に関するものの考え方を学んでもらうという動きは、これから活発化していくだろう。モビリティマネジメントを大枠で考えたときに、安全・福祉・防災・地域活性化のようなことを包括的・実践的に学ぶことは必要だろうと思う。体系的に学んで市民の方にも考えてもらうこと場が必要だということを、計画のどこかに盛り込めればいいと思う。</p>
石山委員	<p>横浜市もこれから更に高齢化が進む中で、高齢者や障害者の問題として、福祉と交通に関するキーワードが、計画一部改定案の中に入っていた。例えば、高齢者の方が楽しく外出できる、またこれから増えるであろう地域の中での身近な移動を支えるなど、楽しいおでかけができることが実現できる交通計画になるよう、ともに考えていきたい。</p>
中村委員	<p>交通は歴史的に通勤・通学需要の処理、渋滞の解消というのを主眼に対応してきたが、今はそればかり言っている時代ではなくなっている。お出かけることをもう少しメインに打ち出していくのが大切だと思っている。</p>
<p>議題3. その他</p> <p>資料7について事務局から説明を行った後、意見交換を行った。</p>	

野村委員	<p>新たな交通システムについて、行き止まりではなくその先、横浜線や田園都市線沿線とつながるようなら検討してもいい、というような話を聞いた。採算性からしてとても無理、で終わるのではなく、そういう発想も必要ではないかと思う。横浜だけがハッピーな世界ではなく、大和などの他のまちにもいい影響がある。もっと外側から一度トライしてみて、それでだめなら仕方がないが、そういう視点も戦略としてあっていいと思う。横浜は IR 構想から撤退してしまったので、花博とその後の上瀬谷の開発が首都圏の大きな拠点となるポテンシャルを秘めていると思うので、ぜひ都市交通のあり方を考えて頑張ってもらいたいと思う。</p>
國本委員	<p>様々なご意見をいただき大変感謝している。今日頂いた意見をすべて尊重することになると、もしかしたらあと3か月では対応しきれないかもしれないと感じたところ。ただ、今回は都市交通計画の「一部」改定というところがポイント。都市交通計画全体を改定するということは今の時点では考えていない。全体を改定する時期は、あと数年先になると思っている。今後、横浜市では中期計画や上瀬谷の地域戦略の作成、都市計画マスタープランの作成のほうが先行する。それらの計画作成の時期や内容をふまえて、戦略的な都市交通を検討していくことになると思っている。</p> <p>来年4月に公表予定の素案は、地域公共交通活性化再生法の改正の趣旨をふまえた部分を中心に絞ることを考えている。ただし、今日頂いた意見の中でも、今回の新たな章に追加できるようなものがあればぜひ追加したい。</p>
古川委員	<p>野村委員への賛成意見として述べる。新たな交通システムは、駅から出て、ある地点で止まってしまうのはどうなのか。近くに十日市場・青葉台・長津田がある。ほか西の方へ向かう考え方もあるかもしれない。ぜひ検討をお願いしたい。</p>
中村委員	<p>地図作成の際に、東京都心も含めた地図も作ると、関東圏の中での位置づけや意味が見えてくる。東京都心も含めた地図・対象地域の地図・具体的な地図の3段階くらいで作業をすることが基本だと思う。</p>
<p>事務局から、次回の協議会日程は各部会の開催状況を踏まえ、改めて事務局から連絡することを周知し、閉会。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>	