

第 23 回横浜市交通政策推進協議会 会議録

|      |   |
|------|---|
| 日 時  | 令和 4 年 12 月 21 日（水） 15:00～17:00   |
| 開催場所 | 横浜市役所 18 階共用会議室【みなと 1・2・3】  |
| 出席者  | 中村委員、平山委員、渡邊委員、森委員、吉田委員、内田氏（小里委員代理）、<br>八郷委員、斎藤委員、大野氏（太田委員代理）、菊池氏（鈴木委員代理）、<br>松井委員、長谷川委員、清水委員、村田委員、古性委員<br>小田部氏（横浜市交通政策推進協議会運営要綱第 5 条第 3 項） |
| 欠席者  | 稲葉委員、松木委員、岡本委員、古川委員   |
| 開催形態 | 公開（傍聴者 0 名）   |
| 議 題  | 1. 横浜市から情報提供<br>2. 交通政策の動向について<br>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。

|      |   |
|------|---|
| 渡邊委員 | 資料 4 の市内広域シェアサイクル事業社会実験について、自転車利用時のヘルメット着用が努力義務化される旨が報道されているが、この社会実験が本格実施となれば、着用啓発はもちろんのこと、利用者の着用支援として何らかの取り組みを行う予定があるかを伺いたい。また、さいたま市においては同様の社会実験で、サイクル&バスライドを行っており、シェアサイクルアプリでバス停の位置が確認できるようになっている。つまり、バスから自転車への乗り換え利便性が向上しているとも考えられる。横浜市においても、公共交通の機能補完という認識に立ち、利便性向上に努めて頂きたい                                       |
| 事務局  | ヘルメット着用については、シェアサイクル社会実験において目的の一つとして交通安全啓発を掲げており、協働事業者とも議論しながら、周知を進めていきたい。なお、周知は、シェアサイクル利用者だけでなく、自転車利用者全体に対して行っていく必要があると考えている。着用支援に関しては、ヘルメットの購入補助という趣旨のご意見かと思うが、現時点では実施予定はなく、まずは周知啓発に力を入れて取り組んでいきたいと考えている。<br>バスと自転車の乗り継ぎの利便性向上についてだが、今回の社会実験は公共交通の機能補完も事業目的としており、双方の利便性が高まっていくことは非常に大切と考えている。現段階では具体的に答えられる段階になっていな |

|      |   |
|------|---|
|      | <p>いが、頂いたご意見の趣旨を踏まえ、取り組みを進めていきたい。</p>   |
| 渡邊委員 | <p>海外の事例では、レンタルサイクルの貸出場所にヘルメットを置くなどを試験的に行っている事例もあるため、このような事例を研究し、対応していただきたい。</p>  |
| 中村委員 | <p>ヘルメット着用が義務化された最初の事例は、オーストラリアのメルボルンだったと思うが、大きな反響があったようだ。ヘルメットのシェアは難しい部分も多く、自分でヘルメットを持っていたり、スプレーを持参したり、苦勞していることも事実。オーストラリアやヨーロッパのいくつかの都市で事例があるため、自転車を安全に使える横浜を目指し、調査していただきたい。</p> <p>サイクル&amp;バスライドについては昔からある施策で、今回、シェアサイクルとアプリを用いて繋げる狙いだが、バス停部分にステーションが置けるかどうか重要である。また、最寄駅まで15分圏外に代表されるように、駅から遠いエリアや、バスの足が長いエリアなど、狙いどころを定め、うまく組み合わせる必要がある。</p>                      |
| 清水委員 | <p>資料3の交通事業者への支援について、福祉有償運送は国交省の道路運送法に基づく事業であり、自治体の福祉関係部署の所管となっていることがほとんどである。コロナ禍において、福祉部門には、マスクや消毒液の支援が多くあったが、福祉有償運送についてはその支援がなかった。今回の交通事業に関する支援についても同様で、福祉有償運送に対してはこれまで支援がなかった。私ども中間支援組織の働きかけも重要であるが、自治体全体として、制度に基づく事業として、どの部署が対応していくのか、自治体としての考えをお聞きしたい。</p> <p>また、今回の支援に該当しなかった事業に対し、ガソリン代を補助している自治体もある。神奈川県地域福祉課で議論いただいていると聞いており、結論はこれからかと思うが、横浜市の考えをお聞きしたい。</p> |
| 村田委員 | <p>清水委員のおっしゃるとおり、福祉有償運送に対してこれまで燃料費の支援を行っていないことは事実である。この事業の所管は、健康福祉局福祉保健課であるが、当課としても課題は認識しており、所管課にご意見があったことは伝える。また、燃料費については、人流抑制や燃料価格高騰の観点から、公共交通事業者に支援を行ってきた。新しい試みとしては、地域交通サポート事業者に対して支援を行っている。このように、少しずつ取り組みの拡大を行っているところではあるが、福祉有償運送事業者に関する今回のご意見は、庁内で共有したい。</p>   |

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| 中村委員                            | 随時、庁内で課題認識を共有いただき、事業実施段階においても、どこの部署がではなく、一体的に取り組んでいただきたい。  |
| 平山委員                            | シェアサイクルについて、私の感覚では子供連れの方もニーズがあると思うため、可能であれば、ニーズ調査を行ったうえで、子供連れでも使えるような方策を検討していただきたい。  |
| 事務局                             | 現時点でシェアサイクルは一人乗り自転車のみを展開している。平山委員のご指摘は、例えば、子供を載せることが可能な電動付きアシスト自転車のようなイメージだと思うが、シェアサイクルは色々な場所から移動し、色々な場所に置かれるという性質のため、多様な種類の自転車を用いた場合、それぞれのニーズに届くかどうかという課題もあると思う。どこまでならできるとかという回答はこの場では難しいが、頂いたご意見を参考に、協働事業者とともに検討していきたい。  |
| 中村委員                            | 重要なことだと考える。子育て世代が快適に生活できることは、将来の人口構成に影響を及ぼす。私の知る事例では、1 km 程度の移動は自転車ではハードルが高く、車移動が多くなる。個人所有かシェアかにもよるが、ニーズを把握することが必要。また、次の世代に向けて考えておくことも重要で、例えば、公有財産としての自転車・ポートがどこにあるかという情報発信が挙げられる。デジタル活用により、これまで煩わしかったことがシンプルになる面がある。今回の実験に関して、その先の在り方、資料4に事業目的がいくつか記載されているが、自転車政策側で、どのようなことができ、技術的な問題がどこにあるのか、を把握し、実験の結果、その目的が達成できたかを踏まえ、次に向けた議論をしていくことが重要。 |
| <b>議題2. 交通政策の動向について</b>         |  |
| 資料6～7について事務局から説明を行った後、意見交換を行った。 |  |
| 大野氏                             | 資料7のP6「横浜市民の1世帯当たりの自動車保有台数」について、以前見た同様のグラフから年度が更新され、だいぶ印象が異なる結果となっている。事実としてこのような変化が起こったのか、それとも統計上の処理によりこうなったのかを聞きたい。   |
| 村田委員                            | 以前の資料に錯誤があったため、お詫び申し上げたい。今回提示しているデータが正確なものである。一番多い都筑区でも1.00以下で全国平均より低い。都筑区は若い世代が多いことが関係している可能性があるが、分析まではできていない。  |
| 大野氏                             | 最近、いかに世帯当たりの保有台数で2台目を持たせないか、ということが重要視されている印象を持った。このデータの動向は注視していきたい。  |

|      |   |
|------|---|
| 中村委員 | <p>どう変化し、なぜ地域差があるのか、の分析を継続的に把握していくことが重要。2台目保有により行動パターンが変化することが言われており、10数年前のパリの事例では、電気自動車をどう位置付けるかという議論の中で、郊外部において2台目所有を狙っていくという検討があった。2台目の使い方を変えていくということが大事で、あまり分析はできてないが、重要な視点である。</p>   |
| 小田部氏 | <p>バスネットワーク再編について、バス事業者の経営が厳しい状況のなか、効率的な再編を行うことは重要であるが、利用者によっては、不便になる可能性もあるので、利用者への説明を丁寧に行っていただきたい。</p> <p>また、資料7のP22「交通・福祉分野でより一層の連携」とあるが、組織を超えて取り組んでいくことが重要と考える。それに関連し、資料6の輸送手段の総動員による移動手段の確保について、「輸送手段の総動員」というフレーズはもともと国交省が使い始めたフレーズで、地方都市や輸送手段が限られている地域では、そのとおりと納得できる部分もあるが、横浜のような大都市では、その前に、行政、事業者、利用者、それぞれの主体が実施すべきことが色々あるとも思う。NPO や住民に押し付けているような印象の他都市事例もあるため、輸送手段の総動員というフレーズだけに捕らわれず、行政及び事業者には主体的に取り組むようお願いしたい。</p> |
| 村田委員 | <p>バスネットワーク再編については、後ほど資料8において事例を紹介したい。</p> <p>「交通・福祉分野でより一層の連携」については、小田部氏のご指摘のとおり、言葉だけでなく、例えば地域交通部会等において、組織の壁を越えて、一緒に取り組んでいきたい。</p> <p>輸送手段の総動員については、市内において、通勤・通学需要がまだまだ存在し、バスやタクシーを含む既存の公共交通機関の維持・改善が必要なところについて引き続き取り組んでいく。また、地域交通サポート事業の中で地域貢献バスを実施していただいている事例もあるが、小田部氏のご意見を踏まえ、輸送手段の総動員というフレーズだけに捕らわれず、地域、行政、企業全体で、交通を支えていく考えである。</p>  |
| 中村委員 | <p>小田部氏の「NPO や住民に押し付けているような印象の他都市事例もある」という発言に共感する部分もある。輸送手段の総動員というフレーズは、内閣府が準備している次の戦略でも用いられるフレーズである。この言葉だけでどうこう判断するわけではないが、何か歪んだことが起きてしまったり、地域、行政、企業のバランスが崩れないよう注意することが重要と考える。安易にフレーズを悪用しないよう、学識経験者として約束したい。</p>   |

|      |  |
|------|--|
| 清水委員 | 私どもは市民活動を続けてきて、地域交通部会も参加しているが、上位から与えられたことをこなすことは、住民主体ではない。住民が主体として自ら考え、行政や企業と協同していくことが重要。  |
| 中村委員 | フレーズを書き換えるという話ではないと思うが、実際に動いていくときに、住民主体で動いているいい事例も参考にしながら、いい方向に取り組んでいきたい。  |
| 渡邊委員 | バスネットワーク維持について、関係者と議論を共有し、最適な関係を構築するという観点から、バス協会に意見を伺いたい。モビリティマネジメント推進部会において議論している課題として、バス停留所におけるバス利用案内掲示がある。日ごろバスを利用しない方や、慣れないバス停を利用する方の利便性向上が重要と考えており、バス停の案内表示においては、道路運送法で定める最低限の掲示しか行わない事業者が多い一方、発着案内が秀逸な掲示や、利用者にとってわかりやすいデザインとして優れた掲示があるなど、バス事業者によって温度差がある。個別に最適化するという課題があることは理解しているが、モビリティマネジメント推進部会の取り組みも、スペースの都合などにより掲示を断られるケースもある。バス協会においても、優れた案内掲示をバス事業者間で共有・研究するなど、誰もが利用しやすい案内掲示に向け、取り組んでいただきたい。 |
| 八郷委員 | 非常に難しい問題と考えている。バス停はかなりの数があるが、単純な路線表示だけでなく、分岐も含め、すべて案内表示として全バス停に貼るべきという指摘か。   |
| 渡邊委員 | 例えば、相鉄バスは最近研究を進められており、非常に意匠性に優れており、広い掲示スペースで分かりやすい箇所が多い印象がある。一方、神奈中バスは、路線網がかなり広域なこともあってか、おざなりな案内が多い印象。また、営業所ごとに温度差があったり、事業者ごとに方向性が見えない傾向があるため、事業者間で課題共有し、研究いただきたい  |
| 齋藤委員 | 系統（路線）の長さによっては、スペースの都合上、掲示が難しいという課題もあるが、ご指摘はごもっともだと思うため、他事業者の事例を参考にしながら、取り組んでいきたい。   |
| 中村委員 | 広告収入等を利用し、デザインを変えられる可能性はあるのか。  |
| 齋藤委員 | 過去には、バス停の最寄り商店や企業にご負担いただき、対応した事例もあるが、近年はそういったニーズ（バス停のほか車内放送含む）が減っており、難しい状況である。   |

|      |   |
|------|---|
| 中村委員 | <p>バス停自体の管理は事業者が行う一方、地域全体の交通を支えるものと考えれば、バス事業者だけの負担とするのはどうかとも思えてくる。知恵を絞れば、地域で支える手段が見つかるかもしれない。バス事業者にどこまでしてもらうのか、難しい課題であるが、渡邊委員の指摘のように、日ごろバスを利用しない方や、慣れないバス停を利用する方の利便性向上は重要であるため、バス停の優良事例を共有することはぜひ実施してもらいたい。</p> <p>バス停が変わると都市もバスもまだまだ変わると考えている。法律上どうかというよりも、初めて乗って貰う人に対しどうすればいいかを考えるべき。関東運輸局から表彰を受けた川越市循環バスも、実は狭いバス停が何カ所かある。それは観光客から見て、バスに乗ろうという場面で欲しい情報ではない。「こういう人に、こう見てほしいから、こう出そう」という考え方が必要で、それは、バス事業者の努力だけでなく、まちづくりとして考えていくことが重要。</p> |
| 平山委員 | <p>資料7のP17 バスネットワークの再編イメージ図を見ていると、バス事業者の経営の最適化は確かに必要だが、ユーザーからしてみれば、今まで、一つのバスに乗れば駅に着いていたものが、バスとバスの乗り継ぎが発生したり、2つ先のバス停で乗り換えて駅に行かなければならなくなったり、15分で駅まで行けなくなったりと、今まで得られてきた利便性が損なわれるケースも出てくる可能性があると感じた。そういった場合、例えばシェアサイクルを配置するなどし、利便性を補完していただく必要がある。</p>   |
| 村田委員 | <p>この図により誤解を与えてしまったかもしれないが、朝夕などの時間帯や、地区ごとの状況を見ながら、バスネットワークを維持していくために考えていくという趣旨であり、また、すべての路線が再編を行うという意味ではない。ご指摘のとおり、利便性が落ちてしまう場合には代替手段を用意するなど、地域全体の移動を確保するという観点から、取り組んでいく。</p> <p>なお、バスからバスへの乗り換えについては、先ほどの小田部氏からの質問にも答えたとおり、このあと事例を紹介したい。</p>   |
| 中村委員 | <p>確かに、再編後に多くの路線で乗継拠点が必要となってしまうようにも見えるなど、この図だけを見たときに誤解を与えてしまう可能性はあると思う。修正が間に合うかはわからないが、必要なところで要件が整い、市民の皆様の不便が起きない場面で、このような再編を行う可能性がある、という趣旨が伝わればいい。乗継負荷がかかる可能性や、代替手段を用意することの必要性は、平山委員のご指摘のとおりである。</p> <p>1点、バス協会に尋ねたい。資料7のP8に、横浜市営交通の一般乗合バス</p>   |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>の営業係数別路線数・収支の推移の図があるが、可能な範囲で、民間バス事業者についても同様の資料を用意できないか。企業・経営・競争という観点から難しいことは理解できるが、公表することにより、状況を理解してもらい、「だからバスは必要であり頑張ってもらいたい」という結論に繋がることを望む。</p>   |
| 八郷委員   | <p>市営バスだけのデータだと現状が上手く伝わらない懸念も確かにある。事務局と相談し、年明けに詰め、バス部会に諮るなど対応したい。</p>  |
| 中村委員   | <p>このような現状のため、どうしても赤字か黒字か、ばかりの議論になってしまうが、地域に必要なサービスができていないか、それに対し利用者が適切に乗っているか、それについて最大限努力しているか、が重要。どうしても黒字にならない部分もあると思う。民間事業者が経営しておりそれを持続していかなければならない、と考える指標の一つになると思う。どのようなものを公表すれば最適かを検討のうえ、都市整備局から公表していただきたい。</p> |
| <p><b>議題 2. 交通政策の動向について</b></p> <p>資料 8 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> |  |
| 渡邊委員   | <p>デマンド型バスの実証実験とのことだが、インターネットや電話が利用できないなど、サポートが必要な方が気軽に利用できないことを懸念している。一定の利用者確保に向け、最終的には定時・定路線を、難しい場合にはそれとデマンド型をミックスさせるなど、誰もが移動しやすい地域交通の実現に向けて取り組んでいただきたい。</p>   |
| 村田委員   | <p>利用者の多くは高齢者で、スマートフォンの操作が困難な方も多くいるため、そういった方には使い方を丁寧に説明している。また、電話予約にも対応している。ご指摘のような事項も踏まえて検証していく実証実験と考えており、誰もが利用しやすい地域交通の実現に向け、取り組んでいきたい。</p>  |
| 渡邊委員   | <p>知的障害の方など、スマートフォン及び電話予約が困難な方もいるため、そのような方への配慮も忘れずお願いしたい。</p>  |
| 中村委員   | <p>横浜市は、地域交通で色々な取り組みをしている。このような議論の場に参加すればそれがわかるが、そうでもない限りわからない。そのため、どこでどんな事業が行われているかが一目でわかる地図があればいいと思う。理想を言えば、ウェブ上でクリックすれば情報が出てくるような、データベースのようなものを、都市整備局主導で作成してほしい。</p>  |

### 議題 3. その他

資料 9 について東急電鉄株式会社 内田氏から説明を行った後、古性委員から補足説明を行った。

事務局から、次回の協議会は、半年後を目安に開催したい旨を周知し、閉会。

以上