

第 14 回 横浜市交通政策推進協議会 会議要旨	
日 時	平成 27 年 10 月 22 日 (木) 17:30~19:30
開催場所	岩崎学園横浜西口 2 号館 8 階 808・809
出席者	中村文彦委員、浅井光洋委員、鏑木孝昭委員、塚原良一委員代理 若林史郎氏、山口拓委員、張欧華委員代理 柳澤幸一郎氏、八郷大文委員、金子茂浩委員、太田宏委員代理 大野慶太氏、駒田茂委員、本村信一郎委員、三富弥宗和委員代理 馬郡弘幸氏、佐藤正治委員、松尾寛委員、小田部明人委員、清水弘子委員、國本直哉委員、松井恵太委員
欠席者	三宅亮委員
開催形態	公開 (傍聴者 3 名)
議 題	<p>(1) 第 13 回横浜市交通政策推進協議会の概要報告</p> <p>(2) モビリティマネジメント施策</p> <p>ア モビリティマネジメント推進部会の開催報告</p> <p>イ 横浜市の取組の報告</p> <p>(3) 地域交通施策</p> <p>ア 地域交通部会の開催報告</p> <p>イ 横浜市の取組の報告</p> <p>(4) バス交通施策</p> <p>バス交通部会 報告</p> <p>(5) 鉄道に関する施策</p> <p>ア 鉄道部会の開催報告</p> <p>イ 交通政策審議会の取組状況</p> <p>(6) 横浜都市交通計画改定</p>
議 事	<p>(1) <u>第 13 回横浜市交通政策推進協議会の概要報告</u></p> <p>事務局から説明があった。</p> <p>(2) <u>モビリティマネジメント施策</u></p> <p>ア モビリティマネジメント推進部会の開催報告を小田部部会長から、イ横浜市の取組の報告を事務局から説明後、次のとおり質疑があった。</p> <p>(中村委員)</p> <p>色々な施策をやっていただいて素晴らしいが、やったことに対する効果のフィードバックがある形だとすごくよい。そこから得たもので次に何をやるのか考え、また、今回参加したくてもできなかった人や、なかなか気がのらなかった人たちにより関心を持ってもらえるにはどうしたらいいのかということまで考えられるといいという印象を受けた。いろいろなイベントやアクションが増えれば増えるほどそうなっていく気がする。モビリティマネジメントという言葉にこだわるつもりはないが、交通行動を変えてもらうにはかなり意識を変えてもらわないといけないし、意識を変えてもらうためにはやはりいろいろなきっかけがあることも必要だけれども、きっかけを通して実際に施策を打つ側と市民の側と</p>

の間のコミュニケーションを図ることがすごく大切であると言われてい
る。自分自身が昔、別の町で藤井聡先生たちと一緒に調査をした際に、
何度か市民の側とアンケートのやり取りを続けていく中で徐々にバス利
用のハードルが下がっていった、という経験をしたことがある。活動が
継続的になっていく中で、ないとは思いますが、特定の方々がいつも集まっ
て盛り上がっているように見えて閉じた形になっていくというのは絶対
にもったいない。どんどんどんどんいろんな方々がこの活動を理解して
いただいて広がっていくという方向になればいいなと思った。小田部委
員はいかがか。

(小田部委員)

先生がおっしゃるように、一部の人だけがわかっているのでは意味がな
いので、それをどうやって広げていくかという点が課題だと思う。フィ
ードバックという点で言うと、昨年度に実施した「バス散歩スタンプラ
リー」のアンケート結果では、普段バスを利用する人とあまり利用しな
い人とで回答する内容がかなり異なっていた。このように利用する人と
しない人で異なる要望を一つずつ拾っていくことも大切だと思う。今年
度についてもその辺りをもっと充実したアンケートにして、実施したい
と思っている。

(3) 地域交通施策

ア 地域交通部会の開催報告を清水部会長から、イ 横浜市の取組の報告
を事務局から説明後、次のとおり質疑があった。

(鏑木委員)

ピクトサインの掲出については、もともとは私たち交通まちづくり協議
会が中心になっていろいろ考えてきたものである。風呂敷をあまり広げ
るのもどうかとは思いますが、2020年の東京オリンピックも視野に入れ、関
東圏でどの言語の方も見て分かるようなものを最終的には目指したいと
ういことで立ち上げたものである。是非温かく見守っていただけたらと
思う。

(浅井委員)

資料4のUDタクシー専用乗り場の実証実験中の利用者の声というところ
で、「屋根の無い場所で乗車しなくてはならない」という意見があった。
実際、横浜市内では駅前再開発等でUDタクシー乗り場が現状設置され
ているところ、これから設置するところ、といろいろあると思うが、屋
根の設置について、どのように行政として対応してもらえるのか、今後
の対応も含めて聞きたい。

(事務局)

市で駅前の交通広場等を整備する際にはできるだけ利用者の利用しやす

いものを、と考えている。ただ、そもそもその場所がどのような場所なのか、物理的に設置可能かどうか、といったことで条件は異なると思う。ケースバイケースでその都度より良いものを設置するよう取り組んでいきたい。

(浅井委員)

資料5-1について、運行時間・本数、目標乗車人数はどのように設定したのか。具体的に教えてほしい。

(事務局)

金沢区片吹地区の場合は、運行時間は需要アンケート結果をもとに、最も運行需要が多い時間帯・年代層向けに設定した。目標乗車人数は、事業者から提出してもらっている運行経費を、ICカードを利用した場合の運賃で単純に割り戻して算出している。泉区緑園地区の場合も基本的な考え方は同様である。

(清水委員)

地域交通サポート事業を行うにあたり、協議を進めるメンバーや経緯を教えてください。

(中村委員)

それは、今回紹介のあった2地区（金沢区片吹地区、泉区緑園地区）に限定した質問ということでしょうか。

(清水委員)

それで構わない。

(事務局)

地区にもよるが、基本的には町内会長、福祉関係者、高齢者の団体など、現役を引退された方が中心になっている。

(清水委員)

まさにニーズのある方が中心になって取り組んでいる。

(中村委員)

意欲的でニーズのある方からの提案があって、初めて事業が動く。

(清水委員)

資料5-3の補足として、5ページに福祉有償運送の台数、団体数、輸送距離が記載されているが、主に台数と団体数のところは、実際に動いているものとだいぶ乖離がある。台数は、月1～2回しか送迎をしない車と毎日の送迎を行っている車の総数を示している。また、団体数についても、全部で20台程度を動かしている大きな地元団体も、月に何回かしか有償福祉運送を行わない団体も、両方有償福祉運送を登録しており、それらの団体数を合わせた数である。これらは広く高齢者や障害のある方の対応をしている数字ではない、ということを示し添えておきたい。

(太田委員代理 大野氏)

資料5-3の4ページで示されている1回当たりの輸送距離とは利用者に乗せた距離なのか、お迎えに行くような移動距離も含まれているのか、どちらか。タクシーに当てはめて考えると、タクシー1回当たりの輸送距離はお客様に乗せた場合だとたかだか3キロ程度であり、介護タクシーの輸送距離はかなり長く感じる。

(事務局)

輸送距離は国土交通省関東運輸局の数値を元に算出しているが、それが利用者に乗せた距離なのか否か、今は手元に資料がなく、わからない。

(清水委員)

国土交通省が求めている数値は運賃を取っている距離なので、これは利用者に乗せた距離のはずだが、私の感覚で言うとすごく多いと感じる。

(中村委員)

事務局はしっかりと確認をしてほしい。

(小田部委員)

資料5-1の地域交通サポート事業の取組状況について、休止中の地区が7地区あるが、休止の理由は何か。

(事務局)

理由は地区によって様々。例えば、青葉区奈良北地区は、町田市との市境に位置しており、玉川学園前に出たいという声が多く聞かれていた。よって、町田市が運行している既存のコミュニティバス「たまちゃんバス」を横浜市内まで運行させることを主な目的として活動していたが、町田市は地区内の運行に課題を抱えており、なかなか市外の横浜市まで行けない状況であった。横浜市まで行くのは、町田市内での運行課題を解決してからということになったため、一旦活動を休止することとなった。また、南区永田山王台地区は、サポート事業をやりたいという気はあるが、東日本大震災を受けて地区としては防災にまずは力を入れたいということになり、一旦活動を休止している。このように休止はすべて各地区の事情によるものであり、運行実験をして収支が合わないから辞めた、という地区はない。

(中村委員)

それぞれの地区について、市役所として状況は常にフォローしているのか。

(事務局)

状況は逐次フォローしており、状況によって活動を再開するということもありえる。

(中村委員)

他の自治体ではあまり見られない、優れた取組だろう。地域の方々にも市役所にも敬意を表したい。

(4) バス交通施策

バス交通部会の開催報告を部会事務局國本委員から説明後、次のとおり質疑があった。

(小田部委員)

都市交通課からバス事業者へヒアリングをしたことに関して、まずはお礼を申し上げたい。

案内表示のガイドラインの整備について、バスの路線等は一つの市内で路線が完結しているわけではないので近隣の地域も巻き込んだ動きが必要だと思うが、国で2020年の東京オリンピックを見据えたガイドラインの整備の動きがもしあれば教えてほしい。

(國本委員)

今日は国土交通省関東運輸局が欠席のため国の動きを直接答えることはできない。鉄道については、今、交通政策審議会で外国人への対応も含め、案内サインについてはもっと充実させていこうという動きが進んでいる。バスの方で同様の動きがあるか、バス協会は把握しているか。

(八郷委員)

バスについて、現在のところ情報や直接の指示はない。

(中村委員)

この交通政策推進協議会からでもバス協会からでも良いが、ただ国などの動きを待つだけではなく、近隣も含めて、少なくともオリンピックの影響があろう首都圏三県のエリアで共通のことをやるのがいいと発信していくことが大切だと思う。その際には音頭を取るのはやぶさかではないと横浜市が言うぐらいでいいのではないか。

(國本委員)

もともとバス利用者は毎日乗る人が多いため、案内を見なくても乗れる方がほとんどである。しかし、今後のニーズとしては初めて来た人、外国人など初めてバスに乗る人でもスムーズに乗れることが大切である。そうすることでバス利用者も増えるだろう。例えば市営交通では、地下鉄を降りた目の前に、バス乗場の位置や行先の表示を出すようにした。このように、今後もバスと鉄道の連携ができるというのがふさわしいと思う。今後、横浜市も音頭を取って取り組んでいきたい。

(八郷委員)

補足として、空港連絡バスについては進んでいるだろう。

(中村委員)

2020年に向けてバスの出番が増えるだろうが、バスに乗るのを諦めたり、せっかく横浜に来たのに出掛けるのを諦めたりする人がいてはもったいないので、是非色々と考えてほしい。

(5) 鉄道に関する施策

ア 鉄道部会の開催報告を部会事務局松井委員から、イ 交通政策審議会の取組状況を事務局から説明後、次のとおり質疑があった。

(山口委員)

資料7の6ページに出席鉄道事業者の主な意見というところで、鉄道事業者のエゴ丸出しの勝手な理屈で否定的な意見を述べているかのように捉えられてしまうが、ここにあるような意見は「手法論」としての課題であって、その前に「あるべき論」としての課題の方がより大きいのではないかと思っている。「どうあるべきか」というのは一般的には5ページにあるような国から指針が示されている内容になるが、それを実際の駅にあてはめてみると、駅空間ごとに状況が異なるため、色々な駅で同一のレベル、一定の品質で駅空間の高品質化を行うのは非常に難しい。同じ会社の同じサインマニュアルを使っている同じ線区の駅であっても駅の状況は必ずしも同じではないし、駅ごとに案内上の弱点や駅空間わかりにくさが必ず存在しており、これは鉄道事業者として解決できない非常に大きな問題だ。なので、単純に複数の鉄道会社のサインの色や形やピクトの絵面だけを統一すればいいという単純な話ではなくて、その前にその駅それぞれでご利用されるお客様がどういったところを欲しているのか、どういったところで案内上困っているのかは駅ごとに違うので、それを深掘りして決めていかないとなかなか難しいと思う。新横浜のような駅をモデルにして、それらを勉強することについては大賛成である。ただ、駅ごとに異なるお客様のニーズを大切にしていかなないと、単に絵面だけを統一して終わりでは問題の本質が解決できないまま終わってしまうこともあると思うので、その辺りを注意して考えていければと思う。

(佐藤委員)

資料の記述に誤解を与えるような部分があり、申し訳ない。

以前横浜駅でサイン統一と一緒に取り組んでくれた鉄道事業者には非常に感謝しているし、非常に良いものができたという実績もある。横浜駅のサイン統一の取組については、平成21年にSDA（サインデザインアソシエーション）賞を受賞したように、高い評価を頂いている。このような取組を新横浜や他の駅にも広げていきたい。今後ともご協力をお願いしたい。

(浅井委員)

要望として、Wi-Fi スポットや充電設備の整備を、鉄道やバスの車両内にも広げてほしい。羽田空港では、外国人向けに、Wi-Fi スポットの整備や、コンセントやUSBによる充電設備の整備がなされているとの事。乗車中にWi-Fi を使って情報検索ができれば、公共交通に移動の効率性だけではない付加価値を付けることができるだろう。事業者は是非前向きに検討

してほしい。

(中村委員)

何年か前にイギリスのケンブリッジに視察に行った際に、20分ぐらい停留所がない路線でバスの全ての座席に電源があって、もちろんWi-Fiもあり、学生がかなり利用していた。こういう時代になったんだとすごく感じた。

(6) 横浜都市交通計画改定

横浜都市交通計画改定を事務局から説明後、次のとおり質疑があった。

(八郷委員)

資料9の5ページにある観光施策と連携した取組強化という項目に関連して、観光バスの現状を申し上げたい。横浜駅周辺は貸切バスが停まれる場所が少なく、近隣から多数の苦情が寄せられ、事業者は警察からも指導を受けているようだ。観光立国を目指し、観光に力を入れていくようであれば、西口近辺に観光バスが停車できる場所を用意していただければと思う。

(事務局)

計画の中で観光についてどのように記載するかは、具体的に検討を進める中で決定する。そのような課題があることを認識して議論を進める。

(中村委員)

横浜駅周辺や都心臨海部のいくつかのエリアは八郷委員がおっしゃったような課題がいくつもあると認識している。都市交通計画であるから、公共交通の計画だけではないはずである。道路に係るものがあり、大都市の都心地区というのは、駐停車を全体でどう考えるかということと連携するべきである。十数年前に駐車場整備基本計画の見直しをお手伝いしたが、本来的には都市交通部都市交通課があるということなので、その中で駐車という部分とこの計画に書かれていることがどう繋がっていくのか、同じ道路空間の中にバスが走っていくわけであるから、そのところの議論がとても大事だと思っている。さらに難しいのは観光ということ考えたときに、貸切バスの役割はどこかという議論が本当はあって、貸切バスを全て受け止めなくてはならないかどうかという議論は本来はある。でも、それは受け止めていくべきだと思う。全体としてインバウンドで来られた方々に対してどういう風に交通体系としておもてなしをするか考えたとき、その中で貸切バスにがんばってほしいところはやはりあって、駅や赤レンガなどの観光スポットへのアクセスについて、路線バスでまかないきれないところも出てくるだろう。八郷委員の質問は、その際にそれに伴うバスの乗場、待機場を全体でどう考えるか、また、それが駐車場施策とどう連携していくかなどどうまく繋げていくことへの問題提起だと理解した。是非、時間がかかると思うが、考えて

いってほしい。

(事務局)

補足として、横浜駅西口の天理ビル前には大量のバスが停まっており、長年懸案になっている。都市間輸送の高速バスが路線化されたことに伴い、一部は桜木町駅前にバス停を設け、そちらに移ってもらった。残りのバスについてもかなりの量があると認識しており、関係する戸部警察署、西区役所、道路局で具体的な検討を始めている。オリンピックも見据え、なるべく早く解決するよう考えている。

(中村委員)

駐車の話で、自分たちが教科書にしているのはロンドンである。ロンドンの1990年から始まっているレッドルートに係る駐車の実策は非常に細かい。その中にコーチストップという概念があって、日本で言うところの貸切バスの乗降に関しては何分間であれば駐停車してよいという場所をきめ細かく作っている。日本では路上での駐車は禁止というのがデフォルトであるのでなかなかやりにくい。天理ビルの周辺など個別の場所についてはコメントしないが、そのデフォルトを一回取ってしまって、ちょっとやさっと停まっても大丈夫な場所と絶対停まってはいけない場所の見極めをして、できるところは一時的には許可し、路外のスペースができたならまた考えるといった風に、とりあえずはオリンピックや10年先とかいうスパンの中でどういう風にやっていって折り合いをつけていくのかという議論を是非、道路管理者、警察、沿道の方々と連携してやっていただければと思う。とにかく、「乗降」と「待機」では車両の動きとしては違うので、きめ細かくローカルルールを作って、問題がある箇所が出てきたら変更していくというスタイルが必要だと思う。貸切バスが良くてなぜトラックの荷捌きがダメなのかなど様々な調整をしなくてはならない等、大変なのは知っているが、限られた空間の中でいろいろやるしかないと思っている。

(八郷委員)

資料9の6ページにある都心臨海部における新たな交通について、対象エリアや考えていること等を教えてほしい。

(事務局)

昨年度から検討に着手し、昨年度は基礎的な調査を行った。今年度は、横浜駅周辺、MM地区、山下ふ頭エリア、関内関外の一体のエリアで、新たな交通としてLRTや連節バスなどの導入を検討してあるが、あくまで検討の途中段階であり、具体的なことは取りまとめ中なのでお話できるようなことが現時点ではない。また検討が進み、取りまとめが済んだら、情報を提供する。

(小田部委員)

資料9の6ページにある都心臨海部における新たな交通に関しては、はっきりした時点で情報提供を頂けるということだった。一方、神奈川新聞に交通局がMM21 地区周辺での連節バス導入を検討しているという記事が掲載されていたが、この動きは都心臨海部における新たな交通の導入と関連した話か。

(事務局)

交通局の連節バス導入については、昨年度の交通政策推進協議会でも紹介した、連節バス導入を将来的に検討している神奈川中央交通、東急バス、横浜市交通局の3社によるバス利用感謝デーでの試走(平成26年11月8日実施)の流れでの話である。先日報道にあった件も、交通局が一事業者として連節バスの導入を検討しているという趣旨であり、都心臨海部における新たな交通とは別の話と理解していただければと思う。

(中村委員)

いろいろな事情はあるとは思うが、関心の高い事項だとすると、あるタイミングで検討の内容や他に政策的な選択肢はあるのかなどを明らかにしていただいた方が安心する部分はあると思う。是非前向きなご対応をお願いしたい。

(事務局)

都市交通計画の改定について一点補足させていただく。改定にかかる検討組織のところでメンバーは10名程度で考えており、学識経験者は中村先生に受けていただくよう相談しているが、他の交通事業者や関係機関等のメンバーについては、個別に依頼・相談させていただくのでよろしくをお願いしたい。

(中村委員)

このような協議会を定期的に続けていることも非常にありがたいと思うし、毎回議題はたくさんあり委員の方々に活発な議論ができることは素晴らしいと思うので、この協議会を母体として、その中で具体的な案を作るところでは少し戦略的にやっていくということである。自分もお手伝いできればしたいと思っている。

最後に清水委員より10/24(土)、10/25(日)に開催される「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム」の案内があった。

(事務局)

次回の協議会の日程については、各部会の活動状況を踏まえた上で別途連絡する。

以上