

資料 1

第 13 回	横浜市交通政策推進協議会 会議要旨
日 時	平成 27 年 3 月 20 日 (金) 10:00~12:05
開催場所	崎陽軒本店 6 階 1 号会議室
出席者	中村文彦委員、浅井光洋委員、塚原良一委員代理 若林史郎氏、山口拓委員代理 磯嶋雅彦氏、尾高幸一委員代理 小里好臣氏、八郷大文委員、金子茂浩委員、太田宏委員代理 大野慶太氏、三宅亮委員、松實崇博委員代理 内藤淳氏、三富弥宗和委員代理 加藤稔氏、黒水公博委員、松尾寛委員代理 高橋陽太氏、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	鎗木孝昭委員、内山祐平委員
開催形態	公開 (傍聴者 2 名)
議 題	<p>(1) 第 12 回協議会の議論の概要報告</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>ア バス交通部会の開催報告</p> <p>イ 連節バス体験乗車会の開催報告</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 石川町駅南口バリアフリー化の取組の報告</p> <p>(6) 国からの情報提供</p> <p>(7) その他</p> <p>ア 横浜市中期 4 か年計画 2014~2017 の概要について</p> <p>イ 来年度予算概要について</p> <p>ウ 次世代コミュニティサイクルについて</p>
議 事	<p>(1) 第 12 回協議会の議論の概要報告</p> <p>事務局から説明があった。</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>(浅井委員)</p> <p>資料 2 - 3 の 5 ページ目に、バスに一番期待することとして「遅れないこと」が挙げられているが、バス交通部会の考えを聞きたい。</p> <p>(國本委員)</p>

横浜バス散歩スタンプラリー当日に偶然バスが遅延していたことが一つの要因だと考えているが、このアンケート調査では、バスをよく使う人ほど「遅れないこと」を重視している。バスの定時運行について、バス交通部会で議論していきたい。

(金子委員)

安全第一が大前提で、その上で定時性が求められていると理解している。利用者からバス事業者に寄せられる意見の中でも、時間が正確でないことに関する意見が最も多い。ダイヤ改正の度に微調整して対応しているが、いろいろなデータを活用して改善を図り、定時性への信頼を高めていきたい。

(中村座長)

バスをあまり使わない人は、よく使う人と比べて、「本数が増えること」の評価が相対的に低く、一方で「分かりやすいこと」、「運賃が安いこと」の評価が高い。運賃を下げることは難しいと思うが、分かりやすさの向上は今後のモビリティマネジメント施策を進めるきっかけになる。他の考察も参考になるので、アンケート結果を次の展開につなげると良い。

(清水委員)

資料 3 - 1 の出前講座について、環境に焦点を当てた授業の他に、今年度はバスを使った新しい手法も取り入れたが、実施校は3校にとどまっている。市内全校で取り組めない理由として、何か障害があるのか、あるいは全校で取り組もうとしない方針があるのか。

(事務局)

従来 of 環境教育出前講座は、環境教育に取り組む学校自体が少ないため、なかなか実施してもらえないという課題があった。福祉教育は、環境教育と比べて取り組む学校が多いため、福祉教育やキャリア教育の側面でも出前講座を展開できるように改善し、様々な機会に学校にアピールしたが、今年度の実施は3校だった。数多くのカリキュラムがある中で、学校側がモビリティマネジメントの出前講座を実施するのは難しい状況。

(中村座長)

環境教育のプログラムが山ほどある中で、モビリティマネジメントは隅の方にあるのが現状。モビリティマネジメントは日常生活に関わること、行動を変えれば効果が出ることを強調して、学校や教育委員会にアピールしていく必要がある。全国的に見ても30年前から似たような状況。いろいろな人に広く知ってもらうためには、福祉教育の側面から展開する方が早いかもしれない。

(事務局)

資料 3 - 2 と **資料 3 - 3** のとおり、今年度は岩崎学園と連携してマンガ

とリーフレットを作成した。岩崎学園の授業の一環として、生徒がモビリティマネジメントを学習しながら作成したため、教育にも役立った。ポスターは、市内全てのバス・鉄道事業者の協力を得た初めての取組として、車両等に掲出しており、事業者にも感謝している。

(中村座長)

資料3-2と資料3-3で記者発表を行っているが、マスコミは取り上げたのか。

(事務局)

3社程度の新聞に掲載された。

(中村座長)

マンガ(資料番号なし)の中に「調べてみたけど、モビリティマネジメントってよくわからない」というセリフがある。おそらく作者がそう感じたのだと思うが、それが実態だという認識を共有すべき。

モビリティマネジメントの取組の対象として、市民なのか、市外から来る方々なのか、あるいは通勤・通学等の高頻度の日常的な行動なのか、通院等の低頻度の日常的な行動なのか、散歩や遠出等の非日常的な行動なのか、対象によって効果的な方法が異なる。一度に全て取り組むのは難しいと思うが、例えば今回は高頻度の日常的な行動としてマイカー通勤者を対象とする等、全体像の中でどこを対象とするかを議論して取り組んでほしい。

(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。

(浅井委員)

資料4を見ると、鶴見駅でUDタクシーの利用が多い。しかし、鶴見駅東口のエレベーターはシャルの中にあるため朝10時以降でないと使えなかったり、UDタクシーの停車場所は待たなければならなかったり、課題がある。市内万遍なくは難しいと思うので、UDタクシーの利用が多いところで優先的にサービス向上を図ってほしい。JRや行政の意見を聞きたい。

(山口委員代理 磯嶋氏)

駅前広場のタクシー乗り入れについては、大型と中型で乗り場を分けている駅はある。UDタクシー専用乗り場については、神奈川県タクシー協会や道路管理者と連携して今後検討していく。また、バリアフリーの取組については、2ルート目の整備に取り組んでいる。

(事務局)

UDタクシーは駅と病院の乗降が多い。UDタクシー乗り場の設置は、神奈川県タクシー協会と連携して、まずは病院から検討を始めており、

将来的には駅も見据えて検討していきたい。

(太田委員代理 大野氏)

自動日報データの解析は、自動日報システムを採用していることや、メーター会社がデータを取り出せる設備であること等の制約があったため、市内のUDタクシーのうち 26%しか調査できなかった。全数ではないため地区に偏りが出ており、結果的に鶴見地区では多くのデータが揃った。公共交通のデータとしては課題が残る。

(中村座長)

資料4の地図はタクシー会社が作成したものか。

(太田委員代理 大野氏)

地図はシステム会社が作成。タクシー会社に蓄積されているデータをメーター会社に取り出してもらい、システム会社に解析してもらった。

(中村座長)

地図のメッシュ単位が 90m、360m だが、行政が使う地図は 25m、50m 等が一般的。メッシュが異なると、人口等の他のデータとの重ね合わせができない。会社によって流儀やノウハウが異なり、時間をかけて整合されていくと思うが、UDタクシー関係者が合意してデータを整合できれば、福祉政策や都市基盤との連携について、より客観的・科学的に議論でき、タクシーの効率的運用にもつながる。誰が費用を出すかが課題だが、産学官連携も考えられる。サンプルが少ないことやメッシュ単位の課題はあるが、このデータの活用可能性は十分にあるので、前向きに検討してほしい。

(小田部委員)

資料5の「公共交通と福祉交通に関する検討調査」は、横浜市都市整備局が主体だと思うが、関係する健康福祉局と連携しているか。

(事務局)

福祉有償運送の部署と福祉タクシー利用券の部署と連携している。

(中村座長)

調査結果は現在とりまとめ中か。次回の協議会で説明するのか。

(事務局)

現在とりまとめているところなので、次回報告する。

(清水委員)

交通と福祉は別々の部署で、さらに福祉の中でも高齢者と障害者は別々の部署という状況だが、高齢者や障害者に対する横浜市の交通施策がようやく見えてくるのではないかと調査結果を楽しみにしている。移動困難者のサポートを交通計画に位置付けることは大事だが難しいと思うが、事例はあるか。

(中村座長)

国内の交通計画の歴史として、昭和 40 年代から平成に入る頃までは、事業者を交えた計画的なバス事業をやってこなかった。市民にとってはバス＝公共交通という見方だが、行政や事業者にとってはバス＝ビジネスという立場で、ギャップがあった。海外の多くでは、バスがビジネスとして成り立たないため税金を投入し、それゆえ行政が責任を持って計画している。運行実態は、以前は運転手の証言のみだったが、現在では様々なデータを解析・利用できるようになった。

タクシーは、バスに比べて遅れており、交通計画にタクシーを位置付けてこなかった。それゆえ、[資料 4](#)のタクシー自動日報データの解析はすごい進歩だ。

福祉の流れを汲んだ計画としては、先進的な北欧のいくつかの都市で、移動困難者のモビリティ確保の一つにタクシーの活用を位置付けているが、具体的な施策までは示されていない。国内の事例としては、長崎県の諫早で、高齢者や障害者の日常生活の移動にタクシーをどう使ってもらおうかというレポートがある。他に、飲酒時、子育て、女子会等の視点で、北海道、千葉県、国土交通省でも事例があるが、どれも単発であり、交通計画に移動支援を体系的に位置付けている事例は少ない。横浜市は、この場でこういった議論ができることだけでも、進んでいる。

(4) バス交通施策

ア バス交通部会の開催報告を部会事務局國本委員から、イ 連節バス体験乗車会の開催報告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 7](#)の「バス利用感謝デー」のイベントは 4 回目の開催だったが、連節バス体験乗車会等の企画でより充実したイベントとなり、来場者も多かった。来年度も同様の日程・会場でイベントを開催したい。

(中村座長)

イギリスのロンドンでは、日本と同じ車種の連節バスで巻き込み事故が起きて議論になった。2階建てバスが減ったことと、自転車レーンの整備を進めている時期と重なったことで、マスコミがクローズアップした背景もあるが、安全面には十分配慮した方が良い。

連節バスは、従来のバスと比べて約 2 倍乗車できると[資料 7](#)に書かれているが、体験乗車会では 1 回約 80 名しか乗車していない。大量輸送の他に、事業者にとってはコスト削減のメリットがあるが、積み残しが減ること、待ち時間の期待値が減ること等の利用者のメリットも強調した方が良い。

フランスのメッスでは、L R T が無い代わりに、L R T に準ずる交通と

して連節バスを導入した。運行は民間事業者に委託しているが、行政が率先して車両のデザインを工夫したり、4色のカラーバリエーションにしたりして、バスのイメージを変えた。

連節バスの導入目的としては、事業者の効率性、大量輸送、そして上手に仕掛ければ街のイメージの変化もある。参考にしてほしい。

(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 石川町駅南口バリアフリー化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。

(中村座長)

資料8のスライド6ページ目に記載の「交通結節点の高度化」とは何か。

(松井委員)

関内駅北口の事例では保育施設の併設が挙げられる。行政サービスコーナー設置を求める意見等、いろいろな議論があるが、横浜市としては高度化のあるべき姿を定めていない。

(中村座長)

以前はスムーズな乗り継ぎが最優先という考え方だったが、現在は駅が多機能化により人のたまり場を設けて活性化をもたらすという考え方が大事。瀬谷、中川、北山田等の郊外部の駅では、駅の個性や街づくりの目標に合わせて、駅や駅周辺を一つのリソースとして使うと良い。関内や石川町等の中心部の駅とは異なるので、いろいろなモデルを用意してメニューを多様化し、高度化の議論を続けてほしい。

(浅井委員)

資料9の石川町駅南口のバリアフリー化では、エスカレーターを整備しないのか。

(事務局)

エスカレーター設置も検討したが、敷地や技術的な制約のため困難という結論に至り、整備しない計画となった。

(6) 国からの情報提供

国の交通政策基本計画について三宅委員から説明後、次のとおり質疑があった。

(松實委員代理 内藤氏)

資料10の4ページ目に、クルーズ船で入国する外国人旅客数を増やすことが挙げられている。山梨県の道志川を水源とする横浜の水はとてもおいしく、赤道を越えても腐らなかつたと言われるほど品質が良い。横浜の水をクルーズ船に給水したり、クルーズ船の外国人客に無料配布し

たりしてはどうか。

(中村座長)

外国人が来てくれる機会をどう生かすかという視点で、横浜市は総合的に取り組んでほしい。交通アクセスの視点では、大さん橋は素敵な施設だが、大さん橋を出ると、横浜に来てくれた方に良く思ってもらうには課題があると思う。

(小田部委員)

資料 10 の 5 ページ目に記載の「交通を担う人材を確保し、育てる」について、地方都市では総合的な交通政策を立案する人材が不足していると思うが、そういった人材の育成も含まれているのか。

(三宅委員)

含まれているが、具体的な方法や財源確保は今後検討していかなければならないと認識している。

(清水委員)

資料 10 の 6 ページ目②では、交通事業者だけが交通の問題を考える時代ではなく、住民や利用者も共に考える時代だという記載がある。常々そう思っていたが、住民を育てていくには、モビリティマネジメント教育が大事だ。

(中村座長)

モビリティマネジメントは、学校教育の手法もあるが、地域の方々に街の将来像を見てもらい、交通は人任せではなく、自分たちでできることもあると気付いてもらう手法もあり、そういった視点も大事。

(7) その他

ア 横浜市中期 4 か年計画 2014～2017 の概要について、イ 来年度予算概要について、ウ 次世代コミュニティサイクルについて、事務局から説明後、次のとおり質疑があった。

(小田部委員)

資料 12-1 の 8 ページを見ると、都心臨海部における新たな交通システム導入検討調査に 3,000 万円の予算をつけている。また、資料 11 の 21 ページでは、新たな交通（LRT など）は 2020 年までに一部事業化という行程になっている。2020 年まであまり時間がないと思うが、現在の進捗状況を教えてほしい。

(事務局)

今年度は、道路幅員等に基づき物理的に導入可能かどうかの基礎調査を実施した。来年度は、ルートや需要予測等の検討を予定している。

(清水委員)

資料 12-2 に記載の「地域交通サポート事業」、「生活交通バス路線の維持支援」について、前者はすばらしい施策だと思うが、自立採算が前提となっている。前者と後者の予算額があまりに違うので、改善できないか。

(事務局)

前者の予算は、一定期間の実験を行うための費用。一方、後者の予算は、一定の条件を満たした赤字バス路線に対する年間の補填費用。

(中村座長)

前者と後者は施策の経緯が異なり、前者の予算は後者の 20 分の 1 と決めているわけではない。前者はニーズのある場所で順次取り組んでいる。後者は、将来の横浜のバス路線全体を考えて、現在の制度が良いのか、他のやり方がないのか、そろそろ一度議論した方が良いタイミングかもしれない。例えば、市営バス 201 系統は、横浜国立大学内に乗り入れてから乗客が増えている。少しの工夫で改善できることもある。

(浅井委員)

資料 12-2 に、市内 115 駅で放置自転車を撤去すると記載されているが、駅の利用者に対して、放置自転車の台数はどのくらいか。

(事務局)

手元に資料がないため、後で回答する。

(中村座長)

放置自転車は、駅によって状況が異なる場合がある。

(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