

第1回 次世代の総合的な交通体系検討会 議事録（要旨）

1. 日 時

平成23年12月21日（水） 10時00分～12時00分

2. 場 所

財団法人 運輸政策研究機構 2階会議室

3. 議事次第

- 1) 開会
- 2) 委員等紹介
- 3) 横浜市挨拶
- 4) 議長挨拶
- 5) 本検討会の検討項目と進め方 資料－1
- 6) 横浜市の概況と上位計画 資料－2
- 7) 横浜市における鉄道の現状と近年整備済み3路線の概況 資料－3
- 8) 鉄道に関する市民アンケートの紹介 資料－4
- 9) 閉会

4. 出席者

委 員

屋井議長、岸井委員、羽田委員、村木委員、田邊委員、谷口委員、
浅羽委員、征矢委員、奥山委員

オブザーバー

西植氏、堀内氏、岡氏、橋本氏、段原氏、木村氏、円谷氏、大西氏

5. 事務局

横浜市 都市整備局 都市交通部 都市交通課

財団法人 運輸政策研究機構

6. 開催形態

公開（傍聴者1名）

7. 議事要旨

○主な意見

■今後の検討内容や方向性について

- ・ 関東全域をにらむと、横浜都心部は将来的にはいろいろなものを担ってもらいたいところだが、それを担うに足る、特に公共交通サービスを提供しているのかを、ほかの都心部と比較して議論してみると良いのかなと感じる。

そのときに、羽田空港の国際化とリニア中央新幹線の登場は強く意識して、そのエリアから東京都心部へ向かうアクセス性と横浜との関係や、既に横浜線が混んでいるという問題をどう考えるのか。横浜線については、現在の混雑という問題も解決しながら、次の世代に向かって考えるべきことがあるのではないかという気がする。

2点目は、(資料2の37ページで)副都心にも幾つか丸の大きさに差がついているので、単なる駅と地域の拠点的な駅にイメージの差をつけているのだろうと思うが、ここに関してもう少しイメージを高める必要があるのではないかという気がする。ここの基盤や余地がどれくらいあるのかを検討していかないといけない。首都圏全体での役割を担う都心部の役割と、横浜市内で高齢社会になったときに担う地域拠点の役割を明確にしながら交通体系を描くことが必要という感じを受ける。

- ・ 観光交通で言うと、マーケットからの広域的な横浜へのアクセスで、羽田空港、東京、新横浜などとの将来的な姿をどのように考えていくのかという話がある。横浜線は新横浜の駅のあり方を含めて相当課題が多い。リニア中央新幹線との関連を考えると、横浜線の位置づけや比重は相当重くなると思う。そのあたりを考えながら広域的な交通アクセスをどう描いていくのか。

(2点目は)例えば横浜と、来年あたり視野に入ってきている世界遺産登録との絡みで鎌倉との連携、あるいは箱根、小田原等(との連携)は、今の鉄道網ネットワークで問題はないという気がしているが、広域的な観光連携で言うと、東海道貨物支線は東京の湾岸部との関係で意義はあるのではないかと思う。

最後に、横浜市内を回遊させる交通ネットワークだが、現在も将来的にも観光のポテンシャルで言うと、横浜、桜木町、関内、石川町という都心部、産業観光で鶴見、世界遺産登録でいうと金沢区、このあたりが横浜市内の観光を考えると意味を持ってくると思う。その前提で、このあたりの端末交通が問題ではないかと思う。

- ・ メッシュで高齢者人口を見ると、スポット的に高齢人口が増えるところがあり、それが公共交通の不便地域の場合にはどのようなことになるのかということで、これ以降の検討をする際に推計はメッシュで見ることにも必要なのかもしれない。次世代の交通を考えたときに考えなけ

ればならないことは、高齢化への対応のような気がしている。

また、市街化区域内では100%を目指して公共交通15分で（最寄り駅まで）到達することを目指していくのか。1キロ圏で考えると、今日の資料3の39ページ等では、必ずしも駅から近いところの人口が増えているばかりではないように見える。これはバス便によるものなのかもしれないが、どのように公共交通の利便性の高いところに開発を誘導していけば良いのか、規制のような話になるかもしれないが、連動性をどのようにとらえればいいのかを検討すると良いのではないのか。

- 駅から15分圏内の人口カバー率が88.4%というのが、ほかの都市と比べるとどうかということは検討に値するのかなと思う。個人的には、不便なところは地価が安く好んで住んでいる（と思われる）ため、そのようなところも全部公が面倒を見なければならないのか、という視点もある。費用対効果もあわせてどのように市が考えているのかというのは印象として思った。

2点目は、近年開通した3路線が、当初の需要予測に比べてどのくらいの需要量にとどまっているのか。単純に東京に近いところに人が張りついて、利用者数が伸びているとすれば、新規路線をつくる時に重要な示唆になるのではということで、利用者数の推移や採算性がどのようになっているのか興味がある。

3点目は、既存路線について定時性、安心性やサービス水準など既存の利用者に対して鉄道サービスの改善性や満足度を高めるという視点が、今日の資料ではあまりなかったという印象がある。

- 印象的なのは、資料4の5ページで、改善してほしいと市民が思う項目の1番が、災害に強い鉄道にしてほしいとなっているところ。もちろん技術的な努力が必要で、同時にソフトでそれを助ける体制づくりが必要である。東日本大震災を見ていると、(鉄道は)バスやタクシーなどとの連携が不可欠で、体制をあらかじめ組んでおく必要があると思う。防災計画を横浜市あるいは神奈川県でつくっていると思うが、これらと都市交通計画が当然連携しなければならない。
- 広域的な役割を担っている都市もあれば、中核的な役割を担っている都市もあるし、地域の中で地域間の連携を支えているような都市もあり、都市にも機能的な色分けがあって、全国的なネットを担うところの連携はどのようなモードでやるのか、どのような役割を果たしていくのか。さらに、地域間の交通の部分は、本来の都市鉄道が良いのか、大動脈という少し離れた部分で整理するのがいいのか。地域間のコミュニティもあるので、そういう部分はフィーダー的なバス交通や自転車でカバーしていく、このような多層多機能的な話があるので、こういったところからアプローチを整理していくとわかりやすいかなという感じを持つ

ている。

それから、地域レベルのまちづくりでは、駅を中心に駅ナカなどいろいろな駅に保育所なども出ているから、徐々にそこに人が集まってきて、駅を中心としたコンパクトシティになっていくという必要があると思う。そういうときに、郊外部との連携をどのようにしていくのか。多世代近居など様々な思想があると思うので、まちづくりの課題を交通面からどのように解決していこうかということも掘り下げていかないと全体的な交通のあり方は見えてこないと思う。

- フィーダーの話や駅前広場のあり方とか、バスがこれだけ減ってくるなかで、一方では自転車が最近増えている。増えているから、良い面もあるし、一方で貴重な駅前空間をどうするのかという議論もある。総合的にまさに検討すべき対象だと思う。
- 総合的な交通体系については、バス交通や自転車を含めて検討していく必要があると思う。
- リニア中央新幹線の品川や橋本周辺や、羽田空港など国際的な広域ネットワークのなかで、新しい交通体系にすることによって、広域交通との流動や広域ブロックにとってどのようなプラス効果が生まれるのかも考えてほしい。
- 今後はリニア中央新幹線の新駅ができるということで、広域的に考えるときには県央部などほかの方面も含めて幅広く横浜市域のあり方や位置づけを検討して、そのなかで首都圏における位置や横浜がいかに国際競争力という点で貢献していくのかということを検討してほしい。

一方で、高齢化の問題では、生活に極めて密着したところでどのようなサービスを提供するのかという意見も多くあったので、その点も忘れずに検討してほしい。

以 上