

## 「第 2 回検討会」（平成 24 年 6 月 25 日）における意見と対応

## ○資料 3 「近年整備済み 3 路線の整備効果の検証」について

No	意見	対応
1	フィーダー路線との連携を課題として挙げているが、事前の計画が不十分だったのか、バス路線が思ったより駅前に乗り入れなかったのが問題なのか、何がフィーダー路線との連携上の問題だったのかを整理してもらいたい。	整備済み 3 路線における交通広場の設置について整理し、資料 2-2 p. 5-7 に示した。 また、路線開業に伴うバス路線再編に対する利用者意見等を踏まえ、フィーダー交通との連携における課題を再整理した。
2	バス路線の再編等がうまくいかず、需要が思うとおりに出ないという路線が全国にあるが、比較的うまくいったという話が従前にもあったと思うので、そのあたりをはっきりさせた上で、何が新たに課題なのか整理してほしい。	フィーダー交通との連携については、今後、「交通体系のあり方」において検討する。
3	p. 41 で「市街化調整区域内にある駅周辺におけるまちづくりの進展が期待される」とあるが、市街化調整区域を市街化区域に編入していくということであれば、コンパクトシティという上位概念と矛盾するのか、それとも駅を中心に周辺にある宅地を市街化区域に誘導したいという長期的考えがあるのか。	都市計画マスタープランにおける土地利用の方針等を踏まえ、コンパクトな市街地形成、市街化調整区域における駅周辺まちづくりを整理し、資料 2-2 p. 10-11 に示した。 また、これを踏まえ、将来課題に「鉄道整備とまちづくりの連携」を追加し、資料
4	市街化区域に編入する場合はどの程度先のことを考えていて、どのように駅整備と都市づくりの連携を図っていたのか。将来人口が少なくなりそうなところは、市街地の縮小も考えていかないといけないのではないかという議論がある一方で、新規路線ができて利便性が高まると市街化を進めていくとなると、土地利用との連携を密接にしていけないのではないか。	2-3 p. 8 に示した。 今後、「鉄道整備のあり方」、「交通体系のあり方」において検討する。
5	川和町駅や東山田駅については、従来の経緯や計画について書かれていないため、唐突な提案をしているように見えるので、立場がはっきりするようにしてほしい。	川和町地区、東山田地区、下飯田地区におけるまちづくりの考え方および経緯について、資料 2-2 p. 12-15 に示した。 参考として、東山田駅周辺地区における「居住者アンケート」の結果概要を資料 2-2 p. 16 に示した。

No	意見	対応
6	<p>4号線について、単に人口が増えたということだけではなく、高齢化率や沿線従業人口がどうなったのか、1号線の場合は、このような効果がでていたところをもう少し詳しく整理すると、環状鉄道のこれからの位置付けを考えると参考にすることができるのではないかと。</p>	<p>整備済み3路線沿線の夜間人口、従業人口、高齢化率の変化を踏まえ、人口定着や高齢化緩和等の効果について整理し、資料2-2 p. 17-22に示した。</p> <p>また、整備済み3路線の特性と整備効果を踏まえ、未着手3路線に期待される整備効果を整理し、資料3に示した。</p>
7	<p>生産年齢人口の減少を見据えた交通ということが検討会の項目に挙がっている。単に人口が増えた、減ったということだけではなく、新規路線を形成することによって、他の地域から生産年齢人口を引っ張ってきて将来的な横浜市の活性につながっているといった視点で分析してほしい。新規路線で新たな活性化、他の市との競争力の大きな武器になっているということもあるかも知れない。</p>	
8	<p>図面等が省略されていて一部の路線しか図面等がないという箇所がいくつもあるので、整備済み3路線のデータ全てが横並びに出せるものは、出してもらおうと分かりやすい。</p>	<p>3路線を横並びにデータ整理したものについては比較が行えるように資料整理を行う。</p>
9	<p>4号線が環状型の路線となっているが、この路線は東京都心方向に向かう放射型の利用と、新横浜などの環状型の利用とどちらが多いのか。</p>	<p>整備済み3路線利用者の方面別流動をパーソントリップ調査より整理し、資料2-2 p. 23-25に示した。4号線の通勤利用としては市内から市内への移動（5割）に次いで、東京区部への移動が4割弱となっている。</p>

No	意見	対応
10	p. 35 の「3. 各路線の整備目的に対する達成状況と課題のまとめ」は、「2. 近年整備済み路線の整備効果の検証」での個別の評価や、「4. 路線特性をふまえた鉄道整備効果」での個別の事実の評価とやや質を異にしているところがあり、書き方についてはよく検討したほうが良い。	上位計画、各路線の整備目的といったミッションに対する達成状況と、利用者、鉄道事業者、社会全体の視点から見た整備効果の検証と課題の整理について分けて再整理する。資料構成案は次のとおりである。
11	「3. 各路線の整備目的に対する達成状況と課題のまとめ」と「4. 路線特性をふまえた鉄道整備効果」のタイトルが順番に並んでいるという感じが受けにくい。タイトル付けや内容の修正をしてほしい。	Ⅰ. 上位計画に対する達成状況 Ⅱ. 各路線の整備目的に対する達成状況 Ⅲ. 整備効果の検証と課題の整理 Ⅳ. 路線特性を踏まえた効果と課題のまとめ
12	18号答申のときの計画策定にあたっての基本的な考え方は5つでしており、仮にこれがその当時の目標だとするならば、それに沿った表現をしないといけないのではないかと。	18号答申の5つの目標に対する効果、課題については、Ⅲ. 整備効果の検証と課題の整理において示し、関係性が分かるように資料整理を行う。
13	18号答申の話がでてきていない。共通の目標の中で進めてきていることであり、効果や評価についても検討してほしい。	上記を踏まえて、中間まとめの構成に反映し、資料4に示した。
14	沿線人口の増加とともに利用人員が増加している傾向を見て取れるが、当初想定していた需要予測値に対してどれぐらいの実績になっているのか。転移型の路線は比較的需要が早く発現し、予測と近い実績が出やすい感じがするが、開発型の路線は相当のブレが生じる可能性が高く、開発を見込む場合には、幅をもった需要予測が必要ではないかと思っている。	予測値と実績値との乖離要因としては、沿線地域の開発の遅れ、バスから鉄道への利用転換や既存鉄道路線から整備済み路線への利用転換が想定よりも少なかったことが挙げられた。一方でみなとみらい線については、観光需要が多いことが把握された。
15	鉄道開業後は特に5～6年くらいで需要が定着するというところで、十分な予測値まで到達しないという事例は東京のなかでもある。そういうレベルを示しながら、それでも様々な効果や期待した定量化できない部分も含めて効果があるということを説明する必要がある。事後評価の時期から時間が経過しているので、需要の伸びも含めて示していくことが必要である。	これらを踏まえ、未着手路線の需要予測では、工事着手済みなど事業中の開発を対象とした。 また、未着手路線と競合するバス路線がある場合、既存駅と駅勢圏が近い場合、休日の観光需要が想定される場合には、需要予測結果を分析し、定性的な評価を加える。

○資料4「将来を見据えた交通に関わる課題の整理」について

No	意見	対応
1	<p>資料4のp.24で交通結節機能の充実とあり、青井駅を整備事例として挙げているが、何もない所にできたような駅であり、横浜市の状況を考えるとこのような整備はできないと思う。ハードも重要であるが、スペースが無いところを工夫するというようなソフト面での工夫も必要ではないか。</p> <p>量的なものだけではなく、使いやすさ、分かりやすさといった質的な評価も目標にすべきではないか。</p>	<p>他モード交通との連携事例やeアンケートの結果（駅や駅周辺に対する市民意見）を踏まえ、他モードへの乗継や連携におけるソフト面、ハード面での課題を加え、将来課題「さらなるフィーダー交通との適切な連携」を整理し、資料2-3p.10に示した。</p> <p>今後、「交通体系のあり方」として検討を進める。</p>
2	<p>他モードとの連携について、この駅に降りたらどんなネットワークがあるのか情報提供できるようなサービスがあれば、初めてきた人も非常に使いやすいといった方法になるのではないか。</p> <p>また、自転車についても横浜市で行っているサイクルシェアなどの取組み、効果を示すべきではないか。</p>	
3	<p>帰宅難民に対する機能というものを新たな試みとして付加しようとしているのであれば検討してもらいたい。</p>	<p>未着手路線の検討において、防災面に対する意義・必要性を示すとともに、今後の「交通体系のあり方」において既存路線での対応について検討していく。</p>
4	<p>将来を見据えた場合、混雑率180%という数字は生産年齢人口の減少等により相当落ちる可能性があると思う。その場合には優先課題となるかどうか変わってくる可能性があると思うので考慮してほしい。</p>	<p>混雑緩和については、現状だけでなく将来の需要推計結果を踏まえて整理する。</p> <p>今後、「鉄道整備のあり方」として検討を進める。</p>

No	意見	対応
5	平成12年の答申時に想定していなかった主な変化として、東京都心では都市再生整備事業の一層の進展によりビジネス機能が集中し、アクセス性が大きな課題になっている。横浜の場合も同じようなことがあれば新たな流動に対して、対応の必要性があるのではないか。	今後、市内の市街地開発や都市再生の取組が交通に及ぼす影響について分析した上で、「鉄道整備のあり方」、「交通体系のあり方」において検討を進める。
6	高齢化社会が進行し、生産年齢人口が減少していく中で、混雑率180%をクリアするといった議論ではなく、より質の高いサービスを提供する上で、横浜市という立場からどこまで貢献できるか検討してほしい。	将来課題として「高齢社会に対応した質の高いサービスの提供」を追加し、資料2-3 p.9に示した。 また、超高齢社会を見据えて「未着手路線の期待される役割」を整理し、資料3に示した。
7	質の高い輸送サービスはどうあるべきか、混雑に対してどれぐらいのクオリティを目指していくのかといったことも議論してほしい。高齢者が社会に参加しやすい環境として、1時間立っていなければいけない通勤の環境をどうするのか、人間らしさという意味で考慮事項として今後議論してほしい。	今後、「鉄道整備のあり方」、「交通体系のあり方」において、既存路線やフィーダー交通との連携も含めて検討を進める。
8	高齢化社会における鉄道のあり方は国策ではないのか。これからは高齢者の移動のしやすさ、国際競争力を強化するためにはゆとりある社会というのも非常に大切である。それを構築するための装置として都市鉄道を考えていくことが重要である。単に需要だけの議論だけでは済まない時代になってきていると思う。	
9	将来を見据えた交通に関わる課題から「国際」という言葉が消えてしまっている。国際競争力や、国際化の中での首都圏における横浜市の役割といった観点からの課題をいれるべき。	将来課題として「国際競争力の強化」を追加し、資料2-3 p.6に示した。

No	意見	対応
10	資料4のp.19で、18号答申からの継続的な課題のうち「都市構造・機能の再編整備」に対する対応が落ちている。都市マスタープランからの課題として整理しているようであるが、内容が薄い。2つの都心の機能強化とそれにつながる鉄道を軸とした集約型都市構造ということで、横浜都心、新横浜都心について何が不足しているのか議論しなければいけないのではないかと。	将来課題として「都市構造・機能の再編整備」を追加し、資料2-3p.7に示した。 今後、都市マスタープランを踏まえた都心機能強化を支える交通面での対応について、「鉄道整備のあり方」、「交通体系のあり方」において検討を進める。
11	p.12の駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点とか主要な生活拠点について、高齢化社会において、駅の生活拠点がどういう役割を果たすのかということについてしっかり考えなくてはならない。	将来課題「コンパクトな市街地の形成」について、超高齢社会を見据えた生活拠点に関する課題を再整理した。 今後は「交通体系のあり方」において検討を進める。
12	これからの方向性に関しては、従来の計画や現在策定中の都市マスを踏まえて、上から演繹していくような位置付けを幹として整理してほしい。また、鉄道の課題を逆に都市マスに反映させる等、オール横浜市としての方向性をだしてほしい。	将来を見据えた交通課題については、都市マスタープラン等を踏まえて整理を行った。また、鉄道とまちづくりや都心機能の強化等、関連部署と連携を図りながら、「鉄道整備のあり方」、「交通体系のあり方」を整理する。

○資料5「運輸政策審議会答申未着手路線の概要」について

No	意見	対応
1	<p>リニア中央新幹線や空港に対してどのような未着手路線の意義がでてくるかという視点からも検討してもらいたい。国際競争力の強化等は国も重要課題として考えているが、従来型の横浜市の都市問題としての機能だけの検討ではなく、広域的な視点も入れてほしい。</p>	<p>リニア中央新幹線や空港へのアクセス等広域的な交通ネットワークの構築や、首都圏の国際競争力の強化等に対する、未着手路線に期待される役割について整理し、資料3に示した。</p>
2	<p>国際競争力、まちづくりの大きな目標を見据えて、それぞれの未着手路線の特徴を見てほしい。</p> <p>綱島や鶴見のあたりは、従業人口が減っているが、大きな工場が土地利用の転換に伴ってマンション等になって夜間人口が増えている。また、横浜、新横浜、港北ニュータウンで従業人口は増加している。一方、将来的に人口が減っていくと予測されている中山、二俣川、東戸塚といった地域では、駅周辺は人口が増えている、高台の住宅地で人口が減っていくというような傾向が見える。</p> <p>未着手路線沿線を丁寧に見ていくことで、まちの変化がわかり、これを踏まえてどういう交通モードが必要か分析すると、路線の必要性や位置付けが分かるのではないか。</p>	<p>未着手路線沿線の人口、土地利用、交通利用等について、将来を見据えた課題を整理し、資料3に示した。</p> <p>これを踏まえ、未着手路線に期待される役割について整理し、資料3に示した。</p>
3	<p>横浜環状鉄道は、全体だけでなく、路線を分割しながらそれぞれの役割を検討してほしい。</p>	<p>横浜環状鉄道については、土地利用の状況等を踏まえ、4区間に分割し、現況や将来動向について資料3に示した。</p> <p>また、整備効果についても、路線全体だけでなく、区間ごとの役割を踏まえて整理し、資料3に示した。</p>
4	<p>二俣川～中山、鶴見～日吉といった環状鉄道の残りの区間については放射状に使うイメージになるのか。</p>	<p>需要予測結果を踏まえ、横浜環状鉄道利用時の発地・着地の特性について整理し、資料3に示した。</p>

No	意見	対応
5	将来的に人口がどう張り付くかというところは、すごく予測が難しいと思うので、細かい分析をしてほしい。	横浜市の将来推計人口の公表を踏まえて需要予測を再度行うとともに、人口動態や市街地整備動向、ネットワーク効果を分析した上で、需要予測結果を評価する。
6	耐震性、バリアフリーを考えたときにコストがどうなるのかという検討も行うのか。	概算建設費については、現在の耐震性やバリアフリーを考慮して算出する。