

## 資料 2

## 「第 1 回検討会」における質問・意見と対応状況

## 1. 「近年整備済み 3 路線の整備効果の検証」について ⇒ 資料 3

| No | ご意見等   | 対 応  |
|----|--|--|
| 1  | 地域間の交通は都市鉄道が良いのか等整理していく必要があり、フィーダー的なバス交通や自転車などでカバーしていくといった、多層多機能的なアプローチで整理していくと良い。 | 資料 3 P21~22 において、整備済み 3 路線における端末交通の整備状況の実態について整理するとともに、資料 4 P24~25 において、端末交通との連携の参考事例を整理した。          |
| 2  | 当初の需要予測と実績値の差や、利用者数の推移、採算性の推移について興味がある。  | 資料 3 P24~25 において、近年整備済み路線の利用人員の推移を整理した。<br>また、実績値と予測値が違った要因については、下飯田駅や東山田駅等の周辺の沿線開発の進展の遅れであることがわかった。 |

2. 「将来を見据えた交通に関わる課題の整理」について ⇒ 資料4

| No | ご意見等  | 対 応  |
|----|---|--|
| 1  | 首都圏全体のなかで担うべき横浜都心部の役割がある一方で、横浜市内においては高齢化社会を迎えるにあたり、地域拠点が担う役割やあり方を明確にしながらか交通体系を描くことも必要。                    | 資料4 P6~17において、高齢化への対応、交通基盤の合理的な整備等について横浜の都市づくりの方向性の中で整理した。   |
| 2  | コンパクトシティということ考えたときに、郊外部との連携をどのように考えるのか、まちづくりの課題を交通面からどのように解決していくのかを掘り下げる必要がある。                            |  |
| 3  | 次世代の交通を考えるとときには、高齢化社会への対応について検討が必要であり、メッシュで高齢者人口を分析すると、例えば高齢人口が増加する地区で、かつ、公共交通の不便地域であった場合の対応などを検討する際に役立つ。 | 資料4 P9において、人口変動や高齢化への対応について都市づくりの目標の中で整理した。<br>また、資料2 参考資料 P1において現状の横浜市全体の町丁目別の高齢化率を整理した。                      |
| 4  | バス交通や自転車を含めて検討していく必要がある。  | 資料4 P24~25において、バス・自転車等のアクセス交通について端末交通との連携に関する課題の中で整理した。  |
| 5  | 観光交通の立場では、観光地から横浜都心部への広域的なアクセスについて検討が必要となる。リニア中央新幹線とのアクセスを考えると、新横浜駅のあり方を含めて相当課題が多いと思うが横浜線の位置づけが重要になってくる。  | 資料4 P14、P17において、観光の機能強化や都市の魅力向上について、都市づくりの目標と方針の中で整理した。<br>資料4 P28~29において、羽田空港、新横浜駅から箱根・小田原駅までの鉄道による所要時間を整理した。 |
| 6  | 横浜市内の観光では、市内の回遊させる交通をどのように考えるか。観光のポテンシャルとしては、産業観光で言えば鶴見、世界遺産では金沢区が意味を持ってくる。                               | 資料2 参考資料 P2において、現在のみなどみらい 21 地区、関内、石川町等の観光周遊バスについて整理した。  |
| 7  | 広域的な観光連携では、来年以降、鎌倉の世界遺産登録も視野に入れていく必要があり、鎌倉や箱根・小田原などとの連携を考えていく必要がある。東海道貨物支線は東京湾岸部との関係性で意義がある。              | なお、交通と観光の連携については、観光振興への寄与として今後検討を進めていく。  |

| No | ご意見等   | 対 応   |
|----|--|---|
| 8  | 羽田空港の国際化とリニア中央新幹線を強く意識する必要がある。横浜線は現在でも混雑しているが、問題を解決しながら次世代に向けて考えていかなければならない。                         | 資料 4 P38 において、中央新幹線開業に伴うアクセス機能の向上策として横浜線の機能強化が想定されることを、鉄道に関する課題の中で整理した。さらに、現状の橋本駅付近からのアクセス状況（所要時間等）について資料 4 P38 において整理した。 |
| 9  | 新しい交通体系ができることによって、広域交通との流動にどのような効果生まれるのか、流動の分析も含めて考えてほしい。  | また、羽田空港の国際化に伴うアクセス機能の効果に関する課題については、資料 4 P29～30 において整理した。  |
| 10 | 東日本大震災時に駅にいた市民からの意見等を聞いたアンケート項目はないか。   | 資料 4 P39 において、横浜市で行った震災関連の市民アンケートの結果を整理した。  |
| 11 | 今回の東日本大震災を見ていると、他モード（バス・タクシー）との連携が不可欠で、そのような体制を予め組んでおく必要がある。   | また、資料 2 参考資料 P5～8 において、横浜市防災計画における交通関連資料（ハード・ソフト）を整理した。   |
| 12 | 市民アンケートの結果で、横浜市内の鉄道に関しては、災害に強い鉄道としてほしいという項目が最も多くなっていることが印象的である。防災計画と交通計画を連携させた体制を予め組んでおくことが求められると思う。 |   |
| 13 | 既存路線について、例えば定時性、安心性、サービス水準、運賃等についても整理してほしい。既存の利用者に対する鉄道サービスの改善性とか満足度を高める、という視点も必要。                   | 速達性の向上、定時性の確保に関する課題については、それぞれ資料 4 P27、P33 において整理した。また、このページにおいて表定速度や遅延発生割合のデータについて整理した。                                   |

3. その他の質問・意見の対応について ⇒ 資料2（参考資料）

| No | ご意見等   | 対 応   |
|----|--|---|
| 1  | <p>地区ごとの従業人口の推移を示してほしい。どの地区において従業人口の増加が大きいかなどの傾向を示してほしい。</p> <p>また、横浜市就業者の流出入状況についても教えてほしい。</p>  | <p>資料2参考資料 P4 において、平成 13 年事業所・企業統計と平成 21 年経済センサスを用いて横浜市全体を町丁目別人口密度の変化を整理した。</p> <p>※「事業者・企業統計」の名称が変更となり、「経済センサス」となった。</p>                           |
| 2  | <p>横浜市全体の財政状況だけでなく、横浜市交通局の財政状況も追加してほしい。長期債務と累積収支の推移を知りたい。</p>  | <p>資料2参考資料 P8 において、横浜市交通局の平成 18 年度～22 年度の財務状況（収入・支出・企業債残高）を整理した。</p>  |
| 3  | <p>首都圏全体のなかで、横浜都心部は将来的に様々な役割を担っていく必要がある。その役割を担うに足る公共交通サービスが提供できているのかを、東京都心等と比較しながら、どのような特性があるのかを議論をしてみてもどうか。</p>   | <p>資料2参考資料 P9 において、横浜都心部と東京都心部の交通サービス（駅数、路線数等）について整理した。</p> <p>なお、今後はこのようなデータを活用しながら横浜都心部の特性について議論を進めていく。</p>                                       |
| 4  | <p>必ずしも、駅付近のみ人口が増加しているわけではないように見受けられる。どのように公共交通の利便性の高い地域に開発を誘導していけばいいのか、規制も含めて検討が必要かもしれない。駅から 15 分圏内の人口カバー率 88.4%というのは高い数値なのか、他都市と比較してほしい。不便な場所は地価が安く、その場所を選んでいる人もいるので、このような場所も含めてすべて市が対応していく必要はないのではないかな。</p> | <p>資料2参考資料 P10 において、東京区部及び東京圏の政令市（川崎市、さいたま市、千葉市、相模原市）を対象に、鉄道駅から 1 km 圏の人口割合を整理した。</p> <p>また、資料2参考資料 P10～12 において、主要な都市の鉄道駅 1km 圏の人口定着状況について整理した。</p> |
| 5  | <p>横浜環状鉄道のように、複数の区をまたがる路線もあるので、区別のクロス集計のページで、通る区に印を付けて分かり易くしてほしい。</p>  | <p>ホームページの公表資料では、ご指摘の内容を反映した。反映した結果については資料2参考資料 P13 に掲載した。</p>  |