

第5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26年1月27日（月） 10時00分～12時00分

2. 場 所

一般財団法人 運輸政策研究機構 2階会議室

3. 議事次第

- 1) 開会
- 2) 横浜市挨拶
- 3) 本日の検討項目と全体スケジュール 資料－1
- 4) 第4回検討会における意見と対応 資料－2
- 5) 鉄道整備・交通体系の方向性の検討（横浜市とりまとめ案） 資料－3
- 6) その他
- 7) 閉会

4. 出席者

委 員

屋井議長、岸井委員、羽田委員、田邊委員、谷口委員

寶珠山氏（浅羽委員代理）、鶴澤氏（桑波田委員代理）、黒水委員

オブザーバー

堀内氏、金子氏（上野氏代理）、鈴木氏、富田氏、高瀬氏、村田氏

5. 事務局

横浜市 都市整備局 都市交通部 都市交通課

一般財団法人 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（資料3について）

- ・ 今回、高速鉄道3号線の延伸や[横浜]環状鉄道の扱いをどうするのか、というところがメインのテーマであったと思っている。率直な印象としては、うまくまとめていただいたと思う。

p40の方向性「都市観光を支える交通インフラの整備」については、現状、あかいくつ号が走っているが、横浜都心部の回遊性を促進する交通についてはまだまだ課題がある。特に、外国人客に関しては個人化がますます進んでいくはずなので、日本人はもちろん、個人で訪れる外国人客にわかりやすく、使い勝手の良い交通手段をどう提供していけるかというところは重要。日本人観光客のマーケットは確実に減っていくので、対外国人を重視して横浜都心部の回遊性をどう高めていくのかというところが大きな課題であると思う。

「新たな交通システム」は軌道系のハードを意識していると思うが、バスであるとか、観光タクシーであるとか、より多様な交通手段をどうしていくのかというところが重要な課題、方向性であると思うので、「新たな、かつ多様な」という言葉を入れたほうが良いのではないか。

- ・ 7つの目標と13の方向性ということで網羅的に漏れがないようにまとめていて、逆に横浜市ならではの目標はあまり見えなくなってしまうという印象はあったが、全体的なマスタープランを示すにはこういうまとめ方しかないのだろうと思う。

重点的取組で、「拠点間を結ぶ路線の整備」については十分議論されてきたと思う。2つ目の「広域的な交通基盤への対応」のところ、成田のアクセスも重要であるが議論ができていない。LCが入ってきたときに、東京駅発で安いバスがでてきているという話もあるが、横浜方面はどうなっているのか見えてこない。

横浜方面と羽田空港の便数[鉄道の運行本数]が少ないとか遅いとかというのは、東京方面は競争があるから事業者が速達性を速めたり、便数を夜遅くまでだしたりするのに対して、横浜方面はあまり[事業者間の]競争がないので社会的に望ましいレベルに十分達していないという理解で良いのか。ほかの事業者と比較することによって、ある程度、利便性を高めるということが重要という理解で良いのか。

[横浜方面からの京急]空港線は各駅でとまっていく。東京方面と比べると、横浜方面のほうが[各駅停車の本数が]多く、最短時間は短い、利用者からすると空港アクセスが長いというふうに感じている、といった数字的な基準みたいなものを見せると良いのではないか。横浜方面に住んでいる方は、電車が不便なのでバスを使っているという人が多い印象があり、[空港アクセスについて]もう少し鉄道ががんばれるということがあるのではないか。

- ・ p39の「環境にやさしい公共交通の利用促進」のところ、利用促進もするが、混雑緩和もしなければならぬという両方の課題がある。どこを減らして、どこを利用促進するのが書かれてい

ない。ピーク時間を平準化するのか、地域的に利用促進したいのか、わかりやすくなると良いのではないか。ここで十分きちんとまとまっている。

環境にやさしい公共交通の利用促進というのは、鉄道だけではなく、バスや自転車なども含まれるので、今後も検討課題になっていくのか。

交通機関分担率のデータが部分的にでてきていたが、経年変化は基本的なデータであるが載っていない。特に、都心部と郊外でどのぐらい違うのかが分かれると、混雑緩和しなければならないところと利用促進しなければいけないところが明らかになるのではないか。

- 今回のレポートの中では目標年次を2030年と書いていて、都市計画マスタープランの目標年次は2025年である。その間何があるかというリニア[の品川～名古屋間の開業]の目標が2027年であり、都市計画マスタープランの議論に加えて、リニアによる影響をより強く意識した表現をしてもおかしくない。

リニアにより品川の拠点性が高まることは間違いのないわけで、東京の都心部の力も少し南へ下がってくる可能性がある。横浜としては都心部の魅力がアピールできる良い状況にもなる。そういう意味でp 58での表現が「都心臨海部においてはさらなる活性化を目指し」と書いてあるが、p 26には[都市計画マスタープランにおいても、]「首都圏全体の発展をけん引する」ぐらいのことをやろうと言っているわけなので、横浜都心部の位置付けというのはさらに強化されるべきであるという論調を全体に入れ込んで良いのではないか。

p 26、p 27を見ると[目標③「首都圏全体の発展をけん引するとともに、国際競争力を高めるための基盤づくり」とのつながりを示す]黄色い線は、「都市構造の変化を促す鉄道ネットワークの構築」、「広域交通ネットワークへのアクセス向上」、「都市観光」に行っている。p 58の書き方でいうと、駅とまちづくりの連携をもっとやらなければいけないというのがあり、p 27の⑩には「拠点性の向上」と書いてあり、連携するのではないか。

p 37には、郊外の駅周辺の拠点性を高めることが書いてあるが、都心部のことが書かれていないので、横浜都心部そのものも拠点性を強化することも加えて良いのではないか。

都心部の回遊性を高める地域内交通システムなども、観光だけではなく、横浜都心部の業務拠点としての力を強めることにも役立つ。

全体のトーンとして、もう少し横浜都心部の強化というのが横浜にとって非常に重要であり、2027年にリニアがくる時には横浜にとっては大変チャンスが増えるということ意識した方がよい。

- 今回は横浜市における鉄道を軸とする交通体系ということで整理して、他のバス等も含めたものを今後やっていくという整理をしたということで理解した。空港のアクセスやコンパクトな市街地、方向性⑩[鉄道とバス等との乗り換え利便性の向上]は、他の公共交通と密接に絡んでくるので、そういうものも含めて、最終的にはまとまってくると理解した。

p 34の⑦[誰もが利用しやすい駅への改善（バリアフリー化）]について、バリアフリーが前面にでていますが、ユニバーサルデザインという視点を前面にだしてもいいのではないかと。

p 53の東海道貨物支線[の旅客線化等]の取組の方向性で、引き続き別の組織である[東海道貨物支線貨客併用化整備検討]協議会と連携しながら検討を進めるということである。京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略[総合]特区という指定を受けており、アクセス面を含め、協議会で十分議論をして次期答申に向けては調整をさせてもらいたいと思っている。

重点的施策は、鉄道はほとんどハード面に特化しているような印象があるが、ソフト面に関しては特に重点的に進めるものは入れないのか。

- 全体の構成についてはわかりやすくなったので、結構だと思う。

今回、都市マス[横浜市都市計画マスタープラン]が同時期に進行中であったが、結果的には都市マスででてきた目標を受けて、その中で鉄道整備を3路線で位置づけた。そういう中で関連性としてははっきり書かれているが、文末の表現に少し前のめりな感じがある。

3路線の位置づけは、改めて都市マスの中で位置づけられたということになるわけで、p 14にもはっきりと検討を進めるということが書かれている。p 28の①「都市構造の変化を促す鉄道ネットワークの構築」の方向性のところも、改めてこれに取り組んでいくということの決意表明がもう1回でてきているが、いきなりでてくるのではなく、都市マスを前提に改めて検討するといった書き方ができると良いのではないかと。

[方向性の]①～⑬まで、全て「取り組む」で終わっている。方向性なので「取り組むべきだ」とすると誰がやるのか曖昧になるが、「取り組む」と書くと、横浜市だけではできないのではないかと。というものもあるので、もう少しわかりやすくすべきところもある。

3路線というものを都市マスとの関係もあって位置づけて、①～⑬の項目にも多少影響しながら位置づけられていて、そして重点のほうに入ってくるというところが、もう少し出てくると良い。総合的に考える上では、鉄道の利便性を上げたり、場合によっては路線を延伸して、そして乗り換えのしやすさも増やししながら、総合的にCO₂の削減を目指していくということもできる。

p 44では3路線の「事業化検討を進める」となっていて、言葉をより深めていかなければならないが、東海道貨物についてはそこまでなっていない。この文章は少し先走っているような感じがする。

その位置づけを、全部文末の表現だけの話なので、ちょっと変えてもらえればニュアンス的にはすんなりいくのではないかと。

p 53のところで、東海道貨物支線がでてくるが、需要の分析とか費用についても、中間報告で随分議論して検討した。東海道貨物についてはそうでもないにしても、ここだけ後ろ向きな表現というのは気になる。市民の方にも理解してもらわないといけない。今後、検討してもらえると良い。

「今後のとりくみ」の中で、横浜のポテンシャルは非常に高いものがあり、それ以上に期待したいところでもある。国際競争力だとか、それに対する戦略性だとか、そういうものを踏まえた記述が書かれてくると良いのではないか。

3路線に対しての次のステップについて、即事業化という意味ではなく、例えばさらなる検討のレベルの深度化、精緻化といったことも入れてもらえると良いのではないか。

- 3路線のうち2路線、3号線の延伸と環状鉄道はかかわりのある路線であり、議論していただきありがたく思っている。

今の段階では老朽化対策や耐震に力を入れているが、交通ネットワークは当然考えていかなければならないと思っているので、この検討会の趣旨を踏まえながら、これから中長期的に経営的な話も考慮しながら考えていきたい。

- 非常に良い報告書をつくっていただいた。網羅的に書かれている。実際に、実効性をもって横浜市はこれまでも進めている。

p40の「回遊性の向上」で、具体策はハードの部分が中心になっている。外国人観光客向けに表示をどうしていくとか、外国人観光客を増やしていこうという中で、横浜市も観光資源の大きなところだと思うので、ハードだけではなくソフトのインフラとしても取り組むといったことを記載したほうが良いのではないか。

- p31に「利用者へのマナー啓発にも取り組む」ということが書かれていて、これについては重要な事項と考えており、既にJR、私鉄、民鉄と協力して利用者へのマナー啓発に取り組んでいるところである。
- 今までいただいたようなご意見をいろいろと積極的に捉えて、レポートをさらに良いものに修正していただくということで、最後の詰めをお願いしたい。全体的なたてつけ等については特にご異論はなかったと思う。

以上

※[]内は事務局が追記。