

区民のつどい 2017

住み続けたいまち青葉はどんな街？ 「歩く人も交通—交通まちづくりを考える」

日時：2月19日(日) 14:00-16:30

参加者：区民会議委員 一般参加者 39名
議員 4名(藤崎 青木 山下 福田)

報道 イッツコム2名

当日のアンケート集計結果は別途



第一部 基調講演 「バスだけじゃない 青葉」 PDF

中村文彦さん 横浜国立大学理事・副学長
国土交通省交通政策審議会委員

情報提供 「横浜の交通を取り巻く環境と取組の方向」 PDF

横浜市都市整備局都市交通課

(中村先生講演概要)

中村文彦さんから一般論としての都市交通のとらえ方について冒頭解説があり、その後青葉の街であればどのような課題や課題解決に向けての取り組みが考えられるか示唆に富んだ他都市の事例などヒントを紹介していただきました。

一般論「都市交通の捉え方」として次のような流れで話が進みました。

1. 交通計画の発想の変遷
2. 交通計画の領域の変化
3. 都市交通の革新
4. 昨今のキーワード

都市交通といっても街路に対する意識の変換が進み、街路の主役が「歩行者と自転車」「幅広い歩行者空間と街路でのさまざまな活動」「公園とオープンスペース」「沿道建物との連携」と変化を遂げています。また街路の使いかたも「必然的な車両の動きは保持すること」「徒歩、自転車、公共交通を優遇すること」「Place-related な街路での活動を奨励すること」というように従来の考え方を超えた思考法が必要になってきています。さらに交通計画そのものの領域の変化があります。以前であれば交通計画は交通＝道路上の計画であったものが、ハード整備（道路設置や安全な道路設計）から環境問題や福祉問題（高齢者や障害者対応など）、景観問題、まちづくり問題など総合計画が必要になっています。

また新しい考え方カーシェアリングや電動アシスト、パーソナルモビリティ、さらに自動運転やロボットシャトルなど制度や技術躍進は目を見張るものです。

こういった社会的、広域的、歴史的な背景の解説のあと、青葉区でどのように交通とまちづくりを考えればよいのかまず、青葉区のさまざまなデータを使って背景の分析がありました。

第二部でのワークショップへの考える課題として次のようないくつかの視点を挙げられました。

- ・ 拠点のイメージ
生活支援拠点、生活拠点、総合庁舎も
- ・ バスの位置づけ
例：駅（生活拠点）アクセス重視（＝他は軽視）
- ・ バスでカバーできない部分を誰がどう考えるか
メニューは多様、市民主導+IT 技術活用で可能性大
- ・ 道路空間のわりつけは今のままでよいか

もっと歩行者にスペースを、もっと自転車にスペースを
最後に、「何かかを減らさないで街をよくすることが無理だとすると、市民は地域合意や優先順位を考
えて何を減らす、あるいは何を減らすことが可能か」を考えなくてはならないと強調されました。

(都市整備局 報告概要)

横浜市全体での区別の人口増加率や高齢化率からみた青葉区の特徴や、横浜市での市内鉄道・路線バス
利用者数の変化から今後の交通問題について解説がありました。最寄り駅まで 15 分の達成状況など他
区と比べても非常に高くはあるものの、今後の急激な高齢化が進むことを視野にいれると特に青葉区で
は山坂が多く高低差が激しい地勢が今後の交通問題で大きな課題となることが分かります。こういった
少子高齢化が引き起こす「負のスパイラル」にどのように対応できるかが取り上げられています。横浜
市での交通政策の論点の紹介があり、第二部でのワークショップでの論点ともなりました。

- ◆超高齢社会の到来など交通を取り巻く環境が変化の中で誰もが移動しやすい交通体系とは何か
- ◆きめ細かい交通サービスを提供するために、タクシーや自家用車による運送（福祉有償運送など）を
交通政策としてどのように位置づけ、どう活用していくか
- ◆地域交通サポート事業の立ち上げから約 10 年が経過し、超高齢社会を迎える中で、今後どうすれば
よりよい仕組みになるか
- ◆持続可能な公共交通のためには、限られたマンパワーと財源でモビリティマネジメントを進めていく
必要があるが、どうすれば効果的に進められるのか

第二部 エリア別ワークショップ：あなたの意見を集

5 グループに分かれて意見を聞きました

- A 田園都市線 急行が停まる駅 周辺エリア
たまプラーザ、あざみ野 青葉台
- B 田園都市線 停まらない駅 周辺エリア
江田、市が尾、藤が丘、田奈、
- C 駅から徒歩 10 分を超える 中間エリア
- D 周辺エリア（生活支援拠点 ふきん）
奈良、鴨志田、すすき野
- E その他



第三部 ワークショップ報告とまとめ と中村先生、都市整備局のコメント

A 伊藤 急行駅周辺エリア

- ・市街地と緑のバランスが良いまち
- ・自転車交通について 歩道に自転車が走る
違法駐車がある
自転車専用レーンは細くて怖い
整備が必要
坂道が多い・・高齢者の電動自転車は危険
必要だが・・・
- ・坂道が多いことが問題 ↓で段差がありぶつかることがある 坂道が課題ではないか
- ・あざみ野地区 駅周辺に大きな商業施設があれば良いが 少し離れている
無料のシャトルバスは？ →あざみ野ガーデンへ
- ・高齢者が引きこもる→ ボランティアが歩行者補助ボランティアは
- ・バス 交通網の中で 行政区を超えて交通網を検討してもらえないか
- ・バス停ベンチ
- ・スクランブル交差点が分かりにくい どのようになっているのか 多分青葉台？



B 小池仁 急行停まらない駅周辺エリア

- ・区役所がアクセス便利な所にあるので利用できるのでは
- ・スーパーが閉鎖されているところがある 今後どうするのか
- ・246に定期バスを走らせるアイデアは・・移動に便利になる
- ・自転車の通行区分をしっかりと考える 子どもを乗せたお母さん 自転車通行帯が少ない (都筑区にはあるが)



C 嶋田 中間エリア

- ・バス便が少ない 東急系統のバスなので駅との連動は良いが 面的にカバーされていない
- ・東急コウチの方式 便数もある 良い
- ・坂が多い→高齢化した場合 不便 代替手段が必要になる
- ・自転車 歩道での自転車通行は危険
- ・青葉区は高齢者が元気なのでもっと歩くべき
- ・駐車場は少ない 整備が必要
- ・道路は 道路幅が狭いので自転車にとっては危険
- ・交通に対する考え方が 住民側で買える必要がある
自動車専用レーンの設置についても住民ベースで考える必要がある
一律有効だと考えるのもいかなものか



道路基盤はしっかりしているのが青葉区だが、バスルートの考え方があるのでは

- ・バスルード バス交通の分散化
基幹バスという考え方
- ・路上駐車を徹底的に取りしま
- ・坂が多い 高齢少子化について バス便が減る傾向の心配を重視する必要
- ・交通に対する総合的な考えが必要

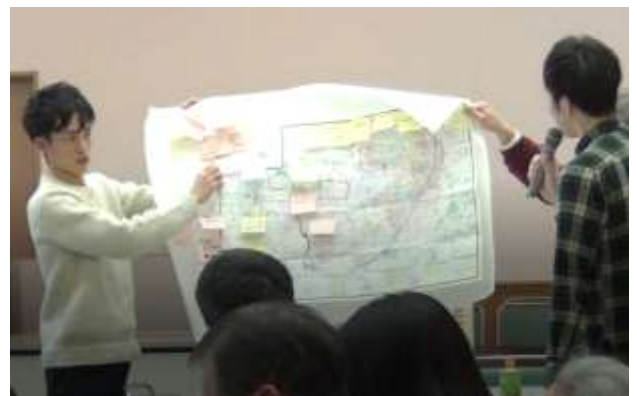
D 松尾 周辺エリア

- ・自然が多い地域 犬の散歩に良い
- ・新しいまちは 道路が広い
- ・バスもすれ違えないくらい狭い所もある 国有地の隣だったり
- ・バス便 本数を増えたほうが良い。出かけたかった時に思いついた時に出やすい。
- ・高齢化→今までバス停まで歩けたけれど もう団地の5階から降りてきたら 息切れ 歩けない
- ・住宅地の中までバスが入って拾って欲しい 気配り 柔軟な対応が出来ないか
- ・最初に住んだのは ベッドタウン的 通勤地獄でも自分だけが我慢した世代
地域をそうとらえていたが定年を迎えると その地域で完結した生活を送りたい
考えの転換が必要
- ・交通手段としてのバス便は便利だが 乗り継ぎで2倍の料金を払うのは・・・
30分以内だと乗り継ぎ無料の制度はどうか (都内) 東急同士の乗り継ぎ無料
- ・駅へのアクセスとして 自転車 車 など様々な形で行けるといいなあ
駅に駐輪駐車場があるとそこまでは そこからは
公共交通機関を利用・・・→解決法 工夫が必要か 補助金や政策での対応はできないか
- ・マナーを考える 自転車が歩行者にぶつかって怖い



E 有吉

- ・全体的に・・・歩かないまちになっている
このまちの鉄道中心のまちになっていて通勤通学対象の時刻表の作りになっている
- ・高齢化が進む、子育ての人が入ってくる・・・→日中に動く人にとって使いやすい交通体系化?
- ・例えば 子どもの国線へバスで着いた時に、電車が発車してしまう。次まで時間がある は連携できないか
- ・駅から離れたエリア 奈良北エリアでは大きなURコミュニティがあるので どう再建するか?
- ・UR 近くにある学生に団地の空き部屋提供という政策はどうか
それにともなって多様な世代の交流が起きる (若者がいるコミュニティ) 町の変化が期待できるのでは
- ・この地域の住人が駅まででる交通手段をどうするかが課題。
- ・既存のバス主体の交通手段ではなく、住民主体の手段として福祉移送など新しい手段を検討する



- ・街があるかなくなっている 特に青葉区は歩かない 坂道が多い
行きは歩いて帰りは別手段で帰ることができる
- ・多摩丘陵エリアと考えた場合行政で区切らない。 市が変わると歩道がなくなる、バス路線なども区切らないで文化圏一体として対応した交通体系があるべきでは

中村先生 最後コメント

- ・気になったのはバスをこうして欲しいとかあざみ野ガーデンがこうといった意見が出ていますが交通には費用が掛かります この費用をどう負担するのか という議論が必要です
乗らないと回らない。運賃で・・・を飛び越えると 都心では赤い靴号はまちのお金が入って運行している 丸の内、エリアでは地元住人がお金を出して無料バスが走っている
市役所には埋蔵金がない・・・持続させるためにはお金のことをしっかり考える自由な議論が必要
駅前に駐車場や自転車駐輪場などの増設といった話もでていましたが、これは話したように空間が限られているので

「何かを作ると、何かを減らさなくてはならなくなる」その時にどのように優先順位を付けるのかの議論が必要になる

- ・青葉区歴史の長いまちとして お祭りがある時にはアクロバットな交通運用をします。その時にまちがどのように動いているのかをていねいに検証していくと、年に一回できるものが月に一回できるのか週に1回、土日に見えるのかと変わる。道路の使い方がかわる。この道は朝の7時から9時は車なしで、自転車だけにしようとか・・・車道の話です。歩道はだめですよ (車を入れない時間帯) それを一か月ぐらいやってみてどうなるのか見てみようとか、社会実験といいますが、これをしてみるこれをくり返す中でまずいねとかこうしたらよいねえとか 具体的なことになるのが良いかもしれません。これ以上道路を拡張することが出来ないとすると、道路の使い方をどうするか というのが一つ。駅前も同じです。駅前にこれだけの駐車場が欲しいとすると、駅周辺繁益300M 全て駐車場になってしまう。これではまずい。限られた空間でどれぐらい必要かという議論を誰かがしなくてはならない。すると次に車をどうするかという議論に進む。お金の話と空間の共有という話をキーワードに話すともっと知恵が出て来ると期待を持ちました。

自転車について言いたいことですが、 マナーとルールは違うということです。自転車についていえば自転車交通法というルールがあるのでこれを守るのは当然で守らないとルール違反です。ルールには書いてないけれどマナーというのがあります。

自転車は軽車両ですからルールを守らなくてはならない。ルールは守る。守れるような環境を作らなくてはなりません。その先にマナーがあると思います。ルールとマナーを意識して議論を進めてもらおうと青葉区として良い見解がでてくるのではと思います。

バス、自転車に関してはいろいろな視点が出てきましたのでもう一段階実現に向けての議論をすすめるにあたっては、今申した意見を参考にされることを期待します。

岡さん (都市整備局都市交通課)

- ・自転車に関して高い
自転車総合計画を作成中です 適性な利用を進めています
- ・交通に関して 市としてどのような役割をしているのか 財政面で新しく何かをやるとすると苦しい 難しいのが現実
- ・交通を取り巻く環境が変わるなかでの行政の役割を考える必要があると思う