

2月15日 本牧LRTプロジェクト

<質疑応答>

参加者1

チラシを見てきた。横浜にLRTを走らせる会のかつどうをだいぶ前からやっていて、実現に至っていないというのは、最大の進まない理由は何なのか？

質問の答え 古川（NPO法人横浜にLRTを走らせる会―「走らせる会」と略一・代表）

・走らせる会が立ち上がる前に地下鉄の話があり、なかなか通らないので、署名運動があった。それを2000年ごろ横浜市に出したけれどその反応が良くないので、2003年にLRTを通そうというので走らせる会ができた。地下鉄推進の人たちは、LRTが通ったら地下鉄が通らないのではないか？と賛成せず、意見が二分した。

・横浜市自体がLRTを本牧に通すより先に、対外的に見せるために、みなとみらいに通そうというというのが2015年くらいに市長の方針となり、本牧には来ないことになった。結局、みなとみらいもLRTは通らないで接続バスのベイサイドブルーが通った。

・その後コロナになって活動を停止して現在に至る。（接続バスは目立たず、交通機関として使われない）

・コロナが収束し、もう一度原点に戻って、本牧の人たちが主体で、地域に愛情を持って、ベネフィットを得る人が中心になってやるのならばぜひ応援したいということで、本牧での活動を再開した。

参加者2

バスは時間もかかるし混雑して乗ることもできないことがあって、LRTが走れば便利だと思う。車も使っているが駐車場もなかなかなくその問題もある。

参加者3

系統廃止やバスの減便があり、交通事情は悪いと思う。地下鉄の延伸か？LRTか？でゆれている。

参加者4

本牧は交通の便が悪いと言われるが、住んでみればさ程でもない。ただサラリーマン時代は通うのが大変だった。だから勤め人には本牧はお勧めじゃない。

以前のLRTの会に入っていたが、埒が開かなくて、退会した。またこの会に籍を置いてみたいなと思っている。

参加者5

LRTを引くためにどうしたらいいんだろうと考えると、何かキャッチフレーズがあった方が、みんなにスーと入るんじゃないかと思う。

参加者6

本牧が不便だという前に、本牧地域だけで考えないでもっと大きな横浜市の観光で考えないと難しいと思う。山手警察を曲がって、山下公園まで行こうよみたいことで横浜市政を動かすことを考えたらいいのではないかな？

参加者 7

交通は非常に不便。

80年代90年代はバスも和田山口から横浜まで30分で行けたのが、今は45分かかる。

LRTは賛成。20何年も前から活動していたことを知らなかったのが驚いた。

中田市長、林市長はLRTに賛成だったのか？山中市長はどうなのか？直接話をしているのか聞きたい。

財政面でも、横浜市にはLRTにつき込める予算は作ってもらえるのか？

海外でも問題になっているが、LRTは無賃乗車ができる(チケットを買っても撮りに来る人もいない、降りる時も回収するところはない) その辺はどうなのか？

返答 古川

・無賃乗車については海外でも警察を入れて取り締まったり、罰金を処す例もある。日本では宇都宮はスイカやパスモを使うことでやっているの、大丈夫かと予想している。

・費用の問題は、バスの場合運転手の人件費、ガソリン、車両があるが、バスの場合車両の償却期間は短い、鉄道会社の場合は40年くらいで採算を見る。

実際に初期投資に対する費用は少なく、人件費もLRTは二両三両に対して、バスは2台3台に相当するので、人件費の面でも大きな違いが出る。

元町から本牧を経て根岸までLRTを走らせた場合の費用をAIに聞くと、採算は40年あればプラスになるとの回答だった。

例えば相鉄がJRや東急に繋がったけれど、そこでは3000億円使っている。それも長い償却を考えての投資で、プロジェクト自体がもたらす直接的な利益と社会的にそれがどういう経済的な効果をもたらすかで判断されている。

・中田市長とはコンタクトした。林市長のときもその関係の人たちとコンタクトしてやろうということになった。(前の説明の通り、途中で市の方針が変わった)

・現市長の山中さんとは連絡を取れていないが、横浜市交通政策の会議があり、小田部さんが市民員として入っているような意見を述べている。

・山中市長はLRTのことを多分理解していないので、そこは今後の課題である。

・住んでいる人たちが声を上げれば横浜市も対応せざるを得ない。NPO(横浜にLRTを走らせる会)は地域を抱えていない、住民の利益を代表していないので、我々の意見は参考意見だが、皆さんの意見は生の意見なのでそこは違う。

参加者 8 横浜インターナショナルスクール理事長・アドバニさん

横浜インターナショナルスクールは前は山手だった。本牧に引っ越して、子供たちのアクセスが少し不便になったのは実実だ。

一つはコロナ後は働き方も変わっている。次の世代になると果たして会社に行くのか、あるいは東京に行くのか、10年後 20年後 30年後の生活の交通の便をいろいろ考える必要がある。

作ることは賛成だが、作ってる間にもっと衰退化してしまうかもしれないことなどを考える必要もあるし、もう一つは、民間の鉄道会社を入れるのか入れないのか、運営母体が誰なのかっていうのをしっかりと考える必要がある。

横浜市は今は横浜駅の再開発の方に目が行っている。今はグリーンエキスポの関係で瀬谷区の方に視線が行っているので、どうやってそれをキャプチャーしていくのが大切だ。

案としてはあったらいいなってすごく思うが、もっと研究が必要と思う。運営会社とか横浜市などトータルデザインの中でやる必要がある。

参加者9 パークシティ自治会長・坂東さん

残念ながらLRTの話題が今までほとんど耳にしたことなかった。

たまたま昨年末から年始にかけて本牧地区から選出の市会の方二方にこのお話を聞いたら、反応が鈍いというか、無理じゃないのというような反応で。議題や話題には乗っているのか聞いたら、少なくとも最近はないと。

私自身もこのLRTは実際にできれば非常にいいと思う。またそのお二方もできればいいなという気持ちはあっても、現実問題として何が問題かと聞いたら、一つにあげたのは費用対効果が横浜市の財政からして、今議題として出せるものか？本当にそれが必要であれば、もっと大きな底辺からの声が上がってしかるべきだと。

横浜市の交通に関しては、どちらかというと市内の南よりも北側にニーズが非常に強い。横浜の新しく開発されているニュータウン以北と周辺はバス便に頼ってて、はるかに不便な場所なのに、人口はどんどんまだ増えている。本牧は優先順位でどうなんだろう？というのが1つ挙げられていた。

一方でこれ以上に話題になってるのが、港湾設備港湾施設をどういうふうに整備していくかということで、山下埠頭をどう再開発するか。今まだ具体的な形で変化はするだろうけれども、どういう街づくりになるかまでまだ見えてこない。したがって、そういったものがある程度描ける状態じゃないと問題はなかなか進められない。これは要する議員さんたちの声高にできない理由のように言っておられた。確かにこのLRTには大賛成だが、そういった課題の壁が大きいのと、もう一つは居住者の声をもっと盛り上げるために、諸団体、自治会もさることはながら、街づくり委員会など、いろんなところにアタックして行って、底辺をもっと広げていかないとという状況じゃないかなと思う。

司会

本牧の港に関しては、今新埠頭が建設中。横浜市は港は沖合に持っていこうと。

私たちも年齢を重ねていって、いつかは免許返上する時が来た時に、移動はどうする のか？

ケアプラザでアンケートを取ったら、その中で一番困っているのが買い物とバスの便とのこと。お年寄りが一番困ってるという声が大きいく、本牧の他の地域も同じ声が出るんじゃないかと、私は感じている。

参加者 10

さほどバスも充実していて不自由さを感じてないが、電車があった方がより便利だなとは日々感じている。今回チラシが入っていてLRTの構想があるということを初めて知り参加した。実際どういうルートが考えられていて、その費用対効果など今時点検討されてることがあったら聞きたい。

返答 古川

- ・ルートは2005年頃検討してて、当時2案があった。しかし当時からの人口の動態を含めて、また、どのように移動しているかも当時と違うと思う。だからまた新しく考えなければいけない。実はチャット GPTで最適路線というのを提案してくれる。AIなので100パーセントを信じることはできないが、最後の採算のところまで出てくる。
- ・昔はコンサルなどが自治体などから依頼を受けて予測するとき、その人口増加とか減少とかの数値には、実は根拠がほとんどないので、数値によって、採算性も何もかも全部違ってしまいうこともあり、本当か嘘かわからない。
- ・宇都宮で言うと、当初 1日 1万人乗客で採算を予測した。LRTは今国から補助金が 50パーセント出る。自治体が 50パーセント。例えば、横浜中心から根岸まで引いて、大体 8キロぐらい、都市部なので、だいたい計算すると 350～360 億円かかる計算。みなとみらい線は多分 1000億 /1キロかかっている。だからそういう意味では比較的安い。
- ・宇都宮ができたことで、日本で工事をすればこのくらいだというガイドラインができた。以前はそれがなく、いくらかかるか数値が信頼されなかったが、今それをベースにしているいろいろその答えが出る。
- ・宇都宮の場合 1万人で計算したけれども、今 13,000人超えている。だから 1000万人が3ヶ月早くきた。今まで使わなかった人が使うようになるし、人が新しく住めば、それを使うようになるということで、作る前の予測と作った後では、LRTは随分効果が違うように思う。
- ・ヨーロッパでは効果が実証されている。フランスも 1986年ぐらいからナントとグルノーブルで始まり、ストラスブールにできた。ストラスブールに欧州議会があるので、イギリスとイタリアとフランスのテクノロジーを使って、そこにLRTを引いた。当時はLRTを引くと商店に車で来れないから、商店が衰退するんじゃないかと反対運動がすごく起きた。ところが逆に商店が潤うようになったという実証ができたので、それから、今フランスでは都市で25都市以上できている。日本と同じように 1970年代にほとんどの都市が路面電車やめてた。でもその 1989年 90年代から見直しが始まり、そこから25都市、それも路線が一路線でないの、各都市とも路線が増えている。パリは大きいから、周辺で1000ぐらい新しい新路線ができている状態。
- ・宇都宮も西の方はそんなに盛り上がってなかったが、今は西にも欲しいとなっている。
- ・街づくり効果、人に対する経済効果、住んでいるその生活の質の向上も実際に出てくる。
- ・専門家も必要かもしれないが（我々の中にもいるが）実際の事例をよく研究すればそれを生かすことができるかなと私は思う。

司会

もう一つ、今私たちは本牧の中からはばかり見ているが、本牧で例えば福祉関係の人たちとか、外から入ってくる人もたくさんいると思う。その方たちも帰る交通の便がある。そういう人たちにとって、便利なのか不便なのか、それも私たちが考えていく必要がある。

参加者 11

以前、二藤さんと藤木さんが一緒に会をやっていて、地区センターでも会合を開いてその時は人もたくさん集まった。

本牧の交通を考える会というのを立ち上げて活動していた。観光協会をやっていた人なども関係して、また、パークシティーの初代の会長さんなども一緒にカボチャ祭りをやったりした。

その頃聞いたのは、LRTは400億くらいでできると。それなら地下鉄よりずっといいじゃないかと。

ただLRTはフランスとかヨーロッパとかで盛んに作っているけれど、車を入れないとかの取り組みをしているので、ここではその辺がどうなるのかな？と思う。

また観光地としてそれをやるのか、街づくり全体で考えていく必要がある。

行政は市民のいうことは聞く。

私たちはYouTubeで本牧放送局というのをやっているの、それを見てもらうと本牧のことがわかるので見てほしい。地元についての勉強会なんかも開いてくるといいんじゃないかと思う。

市の対応について 小田部

LRTに関しては現在全く動きはない。中田市長の時には検討する人たちがいたが、その人たちはリタイア、もしくは移動してしまっていて、今横浜市にいる人たちにはLRTについては頭のなかに全くない。

もし我々がこの活動を進めるためには、市に対して我々はこう考えてる、市もそれに対して検討を始めてくれるよう再度言っていかなないと市は動かない思う。

その中で今横浜市は交通空白地の解消をやっている。本牧はバスがあるのでこれには含まれない。バスも鉄道もない地域西や北に結構費用をつぎ込んでそれを一所懸命やっている。

それと、上瀬谷の花博後の地域をどうするかを検討をやっている。そこへの足、瀬谷駅から会場まで2キロ弱、トンネルを掘ってバスを通す、その額が466億、予算を確保している。

というわけで、市がやろうという気になれば400億くらいは出せる状況だと思う。だから市が本牧にLRTなど新たな交通手段が必要だと判断すればそれなりに進む可能性はあると思われる。どうやって市に働きかけていくのか鍵かと思う。