

第3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24年12月27日（木） 16時00分～18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2回検討会における意見と対応 資料－2
- 5) 運輸政策審議会答申未着手路線の検討 資料－3
- 6) 中間まとめの構成案 資料－4
- 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、
三枝氏（浅羽委員代理）、征矢委員、渡邊委員

オブザーバー

高橋氏、村岡氏（橋本氏代理）、富田氏、木村氏、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

○主な意見等

- ・ 資料2-1の3ページの(No.)14、(No.15の対応、整備済み3路線の)予測値と実績値の乖離要因で、その原因として沿線地域の開発の遅れや、バス等の利用転換が予想よりも少なかったということが書かれているが、これはどうしてなのか。市街化調整区域で人口の張り付き方等が充分で無かったというのはどういう理由と考えているのか。
- ・ 駅前に何も無いということくらいで、予測よりも乗降客数が少なくなるということが現実的にあり得るのか。今回の新しい3路線を議論する時にもかなり重要なポイントになるのではないかと思う。
- ・ 通常需要予測をする地域の開発速度よりもかなり当該地域は遅れていて、特殊要因としてあまり人口が張り付かずに需要予測をかなり下回ってしまったので、今回の(未着手)3路線の需要予測ではそれほど問題にしなくても良いという理解で良いか。
- ・ (未着手)3線に対する予測については、前提条件としてどんな開発を見込んでいるかとか、その辺りもはっきりとさせてほしい。
- ・ 資料3で(未着手)3路線の期待される役割とその効果が書かれているが、コンパクトな市街地の形成とか環境負荷の低減はほとんど共通する話である。高速鉄道3号線(の延伸)でいうと「新たな都市軸の形成」であるとか「新幹線等へのアクセス機能の強化」であるとか、それぞれの路線のこれが一番大きな役割であろうというものを先に持ってきたほうが、説得力があるのではないのか。東海道貨物支線の旅客線化でいうと、「東京湾連携軸の形成」や「臨海部における国際産業拠点の形成」といったところが大きい話だと思う。

また、横浜環状鉄道はそれぞれの区間によって役割も異なっていると思うので、区間ごとにまとめることが必要ではないか。

15ページの「観光施設・市民利用施設等へのアクセス向上」は環状鉄道に限った話ではなく、高速鉄道3号線でも当てはまるのではないか。

- ・ コンパクトな市街地の定義というのはいろいろあるだろうが、不便地域に駅をつくとコンパクト化になるとか、現状は駅が無いところに駅ができるとコンパクト化というのは、何か違わないかという気がする。
- ・ 駅から少し離れた、駅勢圏には入っているがバス便で繋がっているようなエリアを今後どうしていくか。バスの利便性を高めてコンパクト化を図っていくということもある

が、高齢化が進んで人口減少が少しずつ始まっているエリアもあって、やはり何か新しい形で交通軸をつくることによって人口減少を少し抑制していくということもあり得るのかと思う。そういう中で、駅から少し離れたところの団地をどうしていくのか。単に駅をつくっていきなりコンパクト化というのはまず難しいと思うが、かなり計画的に誘導しながら、徐々にコンパクト化をしていくということも今後必要になってくるのかと思う。

- 資料2-2の18ページで、既につくられた3路線の駅別の世代別の人口増減のグラフがあるが、高齢化を含めて、人口構成が変わることによって需要予測にどのような影響を与えるかとか、鉄道を整備するにあたってどういう点に考慮しなければならないのか、という理解にどう役立てていけばいいのか。通常、需要予測では年齢階層は使わないことも多いのではないかと思う。
- ピーク時間帯のボリュームを予測する観点から言うと、通常、通勤通学といったピーク時に発生するものを目的に需要予測を行うが、採算性などを検討するときには年間や1日の旅客数といった、高齢者等の全部の目的が対象になる。一方で今後の将来を見たときには65（歳）でも70（歳）でも働く社会かもしれないので、その辺をどう読んでいくかというのは結構大変だと思うが、年齢の違いを反映した需要予測についても検討はされてきつつあるので、一定程度ふみ込んで検討を続けてもらいたい。
- 資料2-3の6ページ、国際競争力の強化という新たな課題の設定がある。特に横浜市は国際会議の開催実績等も含めてコンベンション機能が極めて優れているということは充分アピールするべきところだと思うが、横浜ならではの国際競争力とは何か。
東海道貨物支線の貨客併用化については、協議会のメンバーとも今後充分調整・連携を図りながら進めてほしい。
- 前回の運政審では、将来の交通需要に対してどうやって公共交通を整理して受けとめていくかという基本的な流れで整理してきたと思うが、今回は少子高齢化が進む中で、どういう公共交通のネットワーク体系にしていくのかが一番重要で、難しいところではないかと思う。需要予測というよりは、将来のまちの姿を実現するために鉄道の役割としてこういうのがあるといいなとか、そういう観点で記述があると説得力に繋がるのではないか。

コンパクトな市街地の議論があったが、この書き方は変だなという感じを受ける。市街地が広がるということとの関係をどう説明するのか。また、バスのネットワークと

の関係が見えないので、バスを束ねて便利な公共交通に再編しながらその沿線をどう使っていくか、ということも重要なのかなという気がする。

- ・ 国際競争力の強化という面で、交通利便性の充実を課題としているが、具体的に利便性のイメージとしてどのようなことを考えているのか。
- ・ 昨年大きな震災を受け、何らかの形で災害関係なども含めた3路線の必要性や、事業採算性というものを示していくことも必要ではないか。

- ・ 市街化調整区域が市街化区域に流用できないということで乖離が発生したというまとめをしているが、何が足りなかったのかという視点で整理することが必要ではないか。

既存路線の駅前の区画整理は、区画整理組合が中心（であった）と聞かえるが、そういう形で本当にコンパクトシティが誘導できるのか、そのあたりの視点を取り入れて、反省という意味で何か記載することが必要なのではないか。

駅の周りを誘導していったり、バス路線の（再）編成によって、需要と目的が繋がる施策というものが見えてくるのではないかと感じるので、そういう視点も盛り込んで期待される役割のところに補える言葉が入ってくると、各路線での重要さというか役割が出てくるのではないか。

- ・ 新駅ができる場所の現況の土地利用から考えて、区画整理のような都市開発を行って、そこに周辺から人が移ってもらえるような場所がどれだけあるのか、あるいはそういうことができる場所としては郊外が多いわけで、本当に実現できるのかどうかという観点で片やある。

一方で、既成市街地の不便地域に対してのサービス提供をどこまで続けていけるのかということについて、議論の解像度を高めていければ良いと思う。

- ・ 3号線の延伸は重要な路線と考えているが、いろいろな支出を踏まえながら実現できるような整備手法についても議論してほしい。また、鉄道をつくれれば沿線のバスは減ってしまう。上手く共存できることが望ましいが、なかなか難しく悩ましいところだと思う。
- ・ 中間まとめの目的が何かということについてよく考えなければいけないのではないか。年度末で一旦整理するというのであればそれはそれでよいが、この路線はどんな路線であるかを説明するための資料のように見受けられる。特に、今のまとめ方を見ると、市がこれから考えなければならないであろう18号答申の残された部分に対する意思決定をするための資料を一生懸命つくっているというように見える。鉄道として限ったとし

でも、鉄道事業者に対して何も物を言わなくていいのかというのも非常に気になる。

総合的な交通体系を考えるという会としてまとめを出すとするならば、もうちょっと幅広く書かなくてはいけないのかなという気もするので、この中間まとめの意味、使われ方をかなりはっきりして、上手くつくってもらえないか。

各路線の評価の中で貨物線（東海道貨物支線の旅客線化）については、横浜市の中では決まらないということをはっきりと書いておかなければならないのではないかな。横浜市の中で評価はいろいろするけれども、全線で評価ないし役割を果たすものだという位置付けだということについてしっかりと書いておかないと、誤解する可能性があると思う。

- ・ 中間まとめというと今まで議論してきたことをもう少し総合的に言って、そしてこれからの時代どういう価値のもと鉄道公共交通のサービスを改善していくのか、高齢社会ということをもさにどう受け止めるかということもある。それから1号線・3号線のサービス改善をどうするのか、機能サービスに対する改善の将来像もこの中で議論をされないといけないので、検討会の名前にふさわしい最終形になっていくのだろうが、出し方については、検討してもらいたい。そして人口が増えない時代の需要予測ということであり、資料も揃えて議論していきたい。

以上