

第2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6月25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の確認 資料-1
- 4) 第1回検討会での意見と対応状況 資料-2
- 5) 近年整備済み3路線の整備効果の検証 資料-3
- 6) 将来を見据えた交通に関わる課題の整理 資料-4
- 7) 運輸政策審議会答申未着手路線の概要 資料-5
- 8) 閉会

4. 出席者

委 員

屋井議長、岸井委員、羽田委員、村木委員、田邊委員、谷口委員、
浅羽委員、征矢委員、渡邊委員

オブザーバー

菊池氏、堀内氏、尾上氏、橋本氏、富田氏、湯山氏、鶴岡氏、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

■近年整備済み3路線の整備効果の検証について（資料3）

- ・ フィーダー路線との連携がうまくいっていないということだが、事前の計画が不十分だったのでうまくいっていないのか、思ったよりもバスなどが入ってくれなかったのが問題なのか、駅前広場を事前につくっておけば（フィーダー路線との連携が）できたのに、それをつくっておかなかったのでバスとかタクシーが入れなくて、それが結果的に人口の増加に結びついていかなかったのが問題なのか、（何がフィーダー路線との連携上の問題だったのかを）もう一回整理してもらいたい。また、（未着手路線の）計画にどのように反映するのか。
- ・ 資料3の41ページで、市街化調整区域内にある駅周辺におけるまちづくりの進展が期待されるとあるが、市街化調整区域を市街化区域にしていくということであれば、コンパクトシティという上位概念と矛盾するのか、それとも駅を中心に周辺にある宅地を市街化区域に誘導したいという長期的にそういう考えがあるのか。
- ・ 市街化区域に編入する場合はどのくらい先のことを考えていて、駅ができることと都市づくりとの連携をどのようにしていたのか聞きたい。コンパクトな市街地をつくるということは、将来人口が少なくなりそうなところは市街地の縮小も考えていかないといけないのではないのかという議論がある一方で、新規路線ができて利便性が高まると市街化を進めていくとなると、土地利用との連携を密接にしていけないといけないのではないのか。将来の土地利用と交通計画の関係というのを考えたほうが良いと思う。
- ・ 川和とか東山田については、一定の考えの中で進めてきたことであるが、従来の経緯や計画について書かれていないので、唐突な提案をしているように見えるので、立場がはっきりするようにしてほしい。

フィーダー交通の件については、一般論としてはバスの路線再編などがいろいろ上手くいなくて、需要が思うとおりに出ない路線というのも全国にあるが、ここは比較的上手くいっているという話が従前もあったと思うので、そのあたりをはっきりさせた上で、では何故それが新たに課題なのか、整理してほしい。

- ・ 環状鉄道の位置付けを今後どうするのが非常に気にかかっている。4号線について、単に人口が1万人増えたということだけではなく、高齢化率がどうなったのか、沿線従業人口がどうなったのか、1号線の場合は、このような効果が出ている

というところをもう少し詳しく（整理）すると、環状鉄道のこれからの位置付けを考えると参考にすることができるのではないかと思う。

- ・ 図面等が省略されていて一部の路線しか（図面等が）ないというものがいくつもあるので、3線のデータ全てが横並びに出せるものは、出してもらいと分かりやすいと思う。
- ・ 資料3の35ページから45ページの（3. 各路線の整備目的に対する達成状況と課題の）まとめとあるが、その前の（2. 近年整備済み路線の整備効果の検証の）個別の評価や、その後の（4. 路線特性をふまえた鉄道整備効果の）個別の事実の評価とやや質を異にしているところがあり、書き方については今後の話も含めてよく検討したほうが良いのではないか。

資料5の4ページ（運輸政策審議会答申第18号の概要）を見ると、18号答申のときの計画策定にあたっての基本的な考え方というのは5つ出ており、仮にこれがその当時の目標だとするならば、それに添った表現をしないといけないのではないか。

18号答申という鉄道の観点で主に切ってきた切り口に対して、横浜市としてはもう一方で都市づくりという切り口があって、それぞれの都市づくりの計画論あるいは今後の考えというのを反映して見ようと思うと、3番目（各路線の整備目的に対する達成状況と課題のまとめ）のような評価になると思うので、粛々とやる部分と少し今後の展開を考えた評価というところは説明を切り分けたほうが良いのではないかという気がする。

資料3の3番目（各路線の整備目的に対する達成状況と課題のまとめ）は、2番（近年整備済み路線の整備効果の検証）と4番（路線特性をふまえた鉄道整備効果）との間にあってややバランスが悪い感じがする。

- ・ 18号答申の話が資料3で出てきていない。やはり一定程度共通の目的・目標の中で進めてきていることであり、効果や評価についても検討してほしい。

（資料3の）3（各路線の整備目的に対する達成状況と課題のまとめ）と4（路線特性をふまえた鉄道整備効果）のタイトルが順番に並んでいるという感じが受けにくい。タイトル付けや内容の若干の修正を是非してもらいたい。

■ 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）

■ 運輸政策審議会答申未着手路線の概要について（資料5）

- ・ 資料3の48ページ、横浜市営地下鉄4号線が環状型となっているが、日吉～中山間にいる人が東京に行くために放射状に使っているものなのか、新横浜に行く人が使っている路線なのか、教えて欲しい。また、二俣川～中山、鶴見～日吉といった環状線の残りの部分については放射状に使うイメージになるのか、教えて欲しい。
- ・ 資料4の24ページに交通結節機能の充実とあるが、青井駅は何もないところにつくったような駅であり、横浜市の状況を考えるとこのような整備は出来ないと思う。ハードも重要であるが、スペースが無いところを工夫するというような（ソフトの）工夫も必要ではないか。個別に路線や駅ごとにCS調査をしたらソフトの課題がもっと沢山出てきそうな感じがする。例えば、乗り継ぎの方法がわからないとか、案内サインが悪いとか、時刻表がちゃんと書かれていないとか、そういうソフトのことも重要ではないかと思う。駅前広場が整備されていないとか、バリアフリー達成率とか、量的なものだけではなく、使いやすさ、分かりやすさといった質的な評価も将来的には入れて目標にすべきではないかと思う。
- ・ 資料3の24ページ、25ページで、沿線人口の増加とともに利用人員の増加している傾向を見て取れるが、当初想定していた需要予測との兼ね合いでどれぐらい実現されているのか教えてほしい。

関西も含めて、いろいろな事業者在最近開業した線区についての需要予測との乖離を聞いているが、転移型と開発型と両方ある中で、転移型は比較的需要が早く発現し、かなり（予測と）近い数字が出やすい感じがするが、開発型の場合はやはり相当ブレが生じる可能性が高い。開発を見込む場合には、今後の需要予測である程度の幅を持った考え方をしたほうがいいのではないかと思う。

- ・ （鉄道）開業後は特に5年～6年くらいは需要が定着するというので、十分な予測値まで到達しないという（事例は）東京の中でもあり、横浜のような大都市でもそういう状況だということは決して後ろめたいことでも何でも無い。そういうレベルを示しながら、それでも様々な効果や期待した定量化できない部分も含めて効果があるのだということを一生懸命説明することが必要である。事後評価でやった時期とまた時間が経っているので、だからこそ、そのまま需要が伸びているというあたりも一緒に示していくことは必要だと思う。

- ・ 生産年齢人口の減少を見据えた交通ということが検討の項目に挙がっているが、生産年齢人口が率というより実数でかなり減少してきているというのが、都心の一つの傾向ではないか。単なる人口が増えた、減ったということだけではなく、新規の路線を形成することによって、他の地域から生産年齢人口を引っ張ってきて将来的な横浜市の活性に繋がっているとといった視点で見れば、新規路線で新たな活性化、あるいは他の市との競争力の大きな武器になっているということもあるかも知れないので、もう少し見えるように資料をまとめてほしい。

他のモードとの連携について、この駅に降りたらどんなネットワークがあるのかというような事を情報提供出来るようなサービスをすれば、初めて来た人も非常に使いやすいという方法もあるのではないか。自転車についても今横浜市は、会員制のみなどで共有して自転車を使うということもやっており、新しい試みがどのような効果を生んでいるのかということも紹介してほしい。

もう一つ、新しくつくった駅が今回の災害のようなものを想定して、帰宅難民に対する機能というものを新たな試みとして付加しようとしているというような事があれば、あるいはこれからの駅にそういう機能を入れるのであれば、そういうことも検討してもらいたい。

- ・ 資料4の26ページ以降のように、18号答申からの継続的な課題を挙げているが、15年後を見据えたということになると、その時には混雑率180パーセントという数字が生産年齢人口の減少等により相当落ちる可能性があると思う。その場合には混雑緩和や速達性向上と言っても、都心回帰的な意味になってくる。既存の18号答申の継続的な課題というのはあまり国にとって優先課題になるかどうかということについて、かなり変わってくる可能性もあると思うので、その辺考慮に入れてほしい。

逆に、資料5の11ページに書いてあるような、平成12年の答申時に想定していなかった主な変化として、都市再生整備事業の一層の進展や特区など、少なくとも東京都心では品川とか臨海部、東京駅周辺などを中心に相当容積率の高いビルが建っており、ビジネス機能としてそこにまた発生集中していくようになっている。そこに対するアクセスをどうするかというのが大きな課題になっており、横浜の場合もそういうのがあれば新たな流動ということに対しての必要性が言えるのではないかと感じる。特にリニアや空港に対して、どのように未着手路線の意義が出てくるかという視点から検討していただきたい。国費が相当厳しくなっており、国際競争力

という観点から国も支援する必要があると言えらると思うが、従来型の横浜市の都市問題としての機能だけを検討すると、それは横浜市が市の自治としてやってもらえればよいということにもなりかねないので、広域的な視点や国の視点としてどうして国が支援していかなければいけないとか、その辺の議論もしていただけるとありがたい。

- 資料4の19ページ、20ページに、将来を見据えた交通に関わる課題を抽出しているが、国際という言葉が消えているのが気になる。国際競争力や国際化という中で首都圏における横浜の役割だとか機能強化だとか、一役を担う等、そのあたりが非常に強く出ていたはずであるが、きっちりと据えておかなければいけない。

高齢社会が進む一方で生産年齢人口が少なくなって、今までのような混雑率という概念とは違うが、より質の高い公共サービスを提供する上で、人間らしくというか、働くのに相応しい環境とは何だろうと（考える必要があると思う）。（現在の混雑状況で）国際競争力を本当に持てるのだろうか、横浜みたいに比較的居住環境のいいところでもそういうのをなおざりにしてきていいのだろうかというのは、極めて国のマターにも関わってくるような気もする。是非180パーセントというだけクリアするかしないかとかいう議論ではないと思うので、横浜市という立場からどこまで貢献できるかということを検討してほしい。

- 質の高い輸送サービスとはどうあるべきか、混雑に対してどれくらいのクオリティを最低供給しなければいけないかということも出てくると思う。（混雑率）180（パーセント）をクリアすればいいかということとそうでもないと思うし、多分150（パーセント）を割っていくぐらいにしないと、クオリティが達成できないような気がする。どこを目指していくのかということも議論してほしい。また、高齢者が社会に参加しやすい環境として、1時間ずっと立ってなければいけない通勤の環境はどうするのか、そういったものも人間らしさという意味で考慮事項として今後議論してほしい。
- 転落防止のホームドアの関係で、国の方針としては積極的に関わって転落防止のホーム柵については取り組んでいきたいというような考えを持っている中で、横浜市は長期的にみた場合にどういう関わり、あるいは市としてどういう方針を持っているのか教えてほしい。
- それぞれの国際競争とかまちづくりの大きい目標を見据えてそれぞれの未着手路

線の特徴を見てほしい。特に、資料5の8ページの従業人口の変化を見ると、港北区の綱島や鶴見といった未着手路線のところで減っていて、一方で（夜間）人口はこの地域でものすごく増えている。従業人口は例えば横浜、新横浜、港北ニュータウンが増えている。未着手路線のところを丁寧に、丁寧にみていくとまちの今の変化がわかってくると思う。綱島から鶴見のあたりは大きな工場が土地利用転換に伴ってマンション等になって、一方で従業人口は横浜、新横浜、港北ニュータウンで増加している。こういうふうな大きいことを踏まえて、どういう交通モードがいるのかということを含めて今後分析すると、路線の必要性とか位置付けとか、それから鉄道整備に伴ってどういうフィーダーがいるのかといったことが分かるのではないかなと思う。

中山、二俣川、東戸塚は全然性格が違って、資料5の9ページを見ると、これから人口がすごく減っていくというようなことが予測される地域で、駅周辺は割と（人口が）増えている、高台の住宅地が減っていくというような傾向が見える。そういう所でどういう交通サービスが要るのだろうか、その時に鉄道と併せてフィーダーがどうかというのを丁寧に一つ一つ詳細に見ていくと、自ずと必要となってくる交通、その中で鉄道の位置付けというのが見えてくるのではないかなと思う。その中で一つ大きなストーリーとして、横浜市を目指すまちづくりの方向というものを上手く見据えながら交通のあり方を検討していってほしい。

- これから鉄道を考える際に、国際競争の激化もあるが、大きなキーワードとしてこの資料5の10ページに出ているような今後の高齢化率の大幅な進展があると思う。これに対して鉄道というのはどうあるべきか、というのは国策じゃないかというくらいに思っている。これからは高齢者の移動のしやすさ、国際競争力を（強化）するためにはゆとりある社会というのも非常に大切である。それを構築するための装置として都市鉄道を語っていくということは非常に重要な役割とと思っている。そうでないと都市鉄道の役割というものが大きく浮上して来ないのではないかな、ただ単に需要だけの議論だけではもう済まない時代になってきていると思っており、そういう視点を少し強化してほしい。
- 18号答申からの継続的な課題で、資料4の19ページには、資料5の4ページにある3番目の都市構造機能の再編整備等に対する対応という項目が落ちている。資料4の11ページを見ると、2つの都心の機能強化とそれに繋がる鉄道を軸とした集約

型都市構造ということで、新横浜と横浜都心について一体何が将来の首都圏にとって横浜が頑張るべき玉として持っているのか、この2つの都心に何が不足しているのかという話について突っ込んだ議論をしなければいけないのではないかと思う。横浜都心というのは羽田、品川に近くて、東京全体の都心の位置が南に移ってくるときに、ひょっとしたら他の東京の都心よりはるかに可能性があるところかも知れない。今の条件でできるのかというとなかなかそうはいかない。では何が不足しているのかといった話はしっかりとこういう場で議論していかなければいけないのではないかという気がする。

駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点とか主要な生活拠点については、高齢社会において駅の生活拠点というのがどういう役割を果たすかということについてしっかり考えなくてはならない。かなり即地的にでも議論しておかないと本当の意味での必要な新しいニーズを拾い上げられないのではないかという気がする。

- ・（需要予測の分析において）人口がどう張り付くかというところはすごく予測が難しいと思うので、細かい分析をしてほしい。
- ・ 資料3は今回で結論を出したかったが、意見を踏まえて改めて再整理してほしい。

資料4と5、これからの方向性に関しては、従来の計画や横浜市で今策定中のマスタープランを踏まえて上から演繹していくような位置付けを幹としてもう一回整理してほしい。一方で、鉄道というオリエンテッドなところからの課題を逆提案するのであれば、マスタープランもまだ素案という段階であると思うので、場合によっては（関連部署と）連携を取り、オール横浜市として方向性を出せるようにしてほしい。

最初の土地利用の関係についても、鉄道（という範囲）を越えているが、是非再構築してほしい。

それから、環状鉄道については、路線を分割しながら、それぞれの部分の役割というものはっきりさせながら議論していくことになると思う。

以上