

第4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25年4月19日（金） 15時00分～17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3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) 鉄道整備・交通体系の検討（概要） | 資料－4 |
| 7) 閉会 | |

4. 出席者

委 員

屋井議長、岸井委員、羽田委員

寶珠山氏（浅羽委員代理）、桑波田委員、黒水委員

オブザーバー

高橋氏、跡辺氏（堀内氏代理）、榎本氏（橋本氏代理）、市場氏（高瀬氏代理）、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. 議事記録

○主な意見

- 例えば、(資料3の) 10ページで「累積の資金収支は黒字転換すると試算された」とあり、幅をもって示されている。どういう条件で出したのか、正しく理解できるように書いていただきたい。
- (資料3の) 14ページで「概算事業費は、概ね6,600億円から7,200億円と試算された」とあり、600億円くらい違って1割の幅があるが、キロあたり平均単価にしたときには170億円から240億円であり、これは1割以上幅がある。どういう計算によってこの違いが出できているのか。分かるように書いていただきたい。
- (「中間まとめ」の6ページに) 検討会の名簿が出ているが、フルネームで、所属と名前があるほうが良い。
- 資料4-1の6ページ、7ページのところにeアンケートの結果が出ている。市民の意見として「災害に強い鉄道」や「混雑緩和」が比較的多く出ているが、鉄道の整備効果の議論のときに、混雑緩和はどうか、既設線の耐震性はどこまで改良が進んでいるのかという話はあまりやっていない。アンケートが市民の意見を正しく反映していると仮定するならば、少しこれに応えるようなものをどこかに用意しないといけないのではないか。
- 「中間まとめ」の19ページの答申路線の検討で「事業の意義・必要性(役割)」が書いてあるが、東海道貨物支線(の旅客線化)のみ既設線の混雑緩和が書いてあって、他の2路線については触れていない。そして20ページを見ると、(東海道)貨物支線(の旅客線化)の効果のところでは、既設線の混雑緩和はない。ネットワークができたときにどうなるのかといったことをどこかで触れないと的外れになるのではないか。
- 混雑問題も早晚無くなるということではなさそうなので、引き続きテーマとして、方向性としても十分に考えていかなければならないのは間違いない。
- 横浜市の上位計画との整合性のある目標設定に対して、適切な手段選択というか施策を、鉄道側として、あるいは公共交通として、どういうことであつたらいいだろうかというのが書かれていくのが交通体系の方向性なのであろう。その間を埋めていくような、将来の目標があつて、目的があつて、それに対して鉄道として何をしなければいけないのか、「何のために」というところを議論してきたはずだから、そこをもう一度入れてもらいたい。
- 資料4-2の6つの内容の議論は、一定程度時間を決めて答えを出すものと、一定程度時間をかけながら検討を進めなければいけないものと、状況を見ながら引き続き整理してもらいたい。
- 資料4-1の3ページで示されている「主要な生活拠点」や「緑の10大拠点」と答申路線の絡み方がどうなっているのか、一目でわかるようなものがあるとより分かりやすい。鉄道、交通体系とどう絡んでいるのかを知りたい。

- ・ 都市計画マスタープランにおいて、都心部については横浜と新横浜の軸を強化するという話と、拠点駅はそれぞれ主要な拠点としてある程度コンパクトなまちづくりをそこを中心にやっていく意味合いがある。この拠点間を効果的に連絡する交通の整備について、少し補強をしていかないと環状鉄道としての意味合いが出てこないという気がする。
- ・ 都市計画マスタープランにおいて環状方向の軸が今回消えている。都市の将来の方向性として、拠点を結んでいくことも引き続き大変重要であると位置付けてくれると、その間は鉄道だとか然るべき交通手段等々で結んでいこうと位置付けができるが、上位計画としてそこがないと、鉄道のほっただけで結んでいくというわけにもいかない。
- ・ 資料4-1（の30ページ）の整備制度の検討で、地下（高速鉄道整備事業費）補助と（都市鉄道）利便（増進事業費）補助が入っているが、これ以外のスキームや支援の仕方といった制度のあり方は考えないのか。
- ・ 資料4-1（の30ページ）の補助制度の説明で、例えば、地下（高速）鉄（道整備事業費）補助については、「地下区間以外には原則として適用されない」とあるが、そういうことはない。ほとんどが地下式構造の路線については基本的に路線として補助金を認めている。（都市鉄道）利便（増進事業費）補助の「新規の地下鉄は補助対象にならない可能性がある」とあるが、短絡線的なつなぎ方をした場合には補助が使える。書き方を変えるか、もしくはただ単純に補助名等を出しておくくらいにしておいた方が良いのではないか。
- ・ 鉄道なり公共交通が、市民生活、まちづくりにどういう役目を果たしていくのか、というところが上手く分かるように書くのは難しいが、社会状況の変化と方向性の間に、「何のために」というところを加えると、分かり易くなるのではないか。
- ・ 「何のために」に対応する施策を行うかということであり、そのことでどれだけ防災力は高まるのか。環境面・エネルギー面はどんな有利なことがあるのかというような、簡単なアセスと一緒に出来ると良いと思う。
- ・ この検討会では、実際にバスも含めた総合的なものを最終的にとりまとめてアウトプットで出される予定なのか、それとも答申に関する鉄道の答申路線に関するものという形で出されるのか、その辺の整理はどうなっているのか。
- ・ 横浜市都市交通計画の見直しも始まってきており、別の検討会でやるとか役割分担を上手く整理して、何が何でも全部をあと1回でというのは無理があると思うので、柔軟に対応した方が現実的だと思う。
- ・ 既設路線の混雑状況の推計結果について分析をしたものを議論したい。鉄道の耐震性がどうなっているのか、あるいは河川との関係であるとか、幾つかのリスクのあるところはないのか、見てみたい。そして、鉄道の問題を道路・まちづくりと一体と考えると、踏切が今どういう状態になって

いるのか。駅前広場はどういう計画になっていてどこまで出来ているのか、そういう情報をまず頭の中に入れて議論をしたい。

- ここで全部できるかは別にしても、課題が全部整って、初めて体系的で、あるいは長期的な対応が出来ていくのは間違いないので、頭出しの整理をやってほしい。
- 中間まとめは、18号のフォローアップから入って分析していて、これはこれで一つの成果という印象を受けた。今後の鉄道の方向性・交通体系の方向性というところでは、鉄道のニーズを考えるときに、ユーザーがどのようなことを今感じているのかといったことを踏まえて方向性が出せれば、良い調査、検討ができるのではないかな。
- 中間まとめについては従来やってきたことをとりまとめたということで、内容的には結構だろうということである。今後の残された課題をどう検討していくかについては、時間的に限られているかもしれないが、今日の意見を踏まえて、スケジュールについても見直しが必要であれば是非やっていただきたい。それから、他でやれるというものであれば、そういう整理をするのも結構だと思う。

以上

※（ ）内は事務局が追記。