

第 3 回検討会における意見と対応

○資料 2 「第 2 回検討会における意見と対応」について

No	意 見	対 応
1	整備済み 3 路線の予測値と実績値の乖離要因として、開発の遅れや人口の張り付き方が充分で無かったこと、バス等の利用転換が予想よりも少なかったというのはなぜか。未着手 3 路線を議論する時に重要なポイントになる。	<p>需要の推計値と実績値との乖離要因の分析結果を踏まえ、未着手路線の需要予測の前提条件（開発人口の設定）に反映させた。具体的には、工事着手済みなど現在事業中の開発計画を対象としている。（資料 3 p 5 参照）</p>
2	開発の遅れや人口の張り付き方は特殊要因であり、未着手 3 路線の需要予測ではそれほど問題にならないということで良いか。	
3	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整理することが必要ではないか。	
4	国際競争力の強化に対して、横浜ならではの国際競争力とは何か。	<p>横浜都心部と羽田空港との至近性、観光施設の集積、国内有数のコンベンション機能、職住の近接性等が挙げられる。</p> <p>羽田空港（国際線）への鉄道アクセスでは、深夜早朝における運行拡大等が考えられるが、今後、「既設鉄道路線の改良・活用」の検討において整理する。（資料 4-1 p 5 参照）</p>
5	国際競争力の強化に対して、交通利便性の充実とは具体的にどのようなことを考えているのか。	

○資料3「運輸政策審議会答申未着手路線の検討」について

No	意見	対応
1	未着手3路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はっきりとさせてほしい。	需要予測で考慮した開発計画を前提条件として示した。工事着手済みなど現在事業中の開発計画を対象としている。(資料3 p 5 参照)
2	それぞれの路線の主たる役割を先に持ってきたほうが、説得力があるのではないのか。高速鉄道3号線の延伸でいうと「新たな都市軸の形成」や「新幹線等へのアクセス機能の強化」、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な役割だと思う。	未着手路線の意義・必要性(役割)を整理、主たる役割を示した。(中間まとめ p 19 参照) 横浜環状鉄道(仮称)の新設については、全線整備を想定して整理しているが、今後、区間ごとに深度化した検討を行う。(中間まとめ p 22 参照)
3	将来のまちの姿を実現するための鉄道の役割という観点で記述があると説得力に繋がるのではないか。	
4	横浜環状鉄道(仮称)の新設はそれぞれの区間によって役割が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。	
5	p 15 の「観光施設・市民利用施設等へのアクセス向上」は横浜環状鉄道(仮称)の新設に限った話ではなく、高速鉄道3号線の延伸でも当てはまるのではないか。	横浜環状鉄道(仮称)の新設については沿線に主要な観光施設や市民利用施設が立地しているため、施設へのアクセス向上の役割を担うものとして記載している。(中間まとめ p 19 参照)

No	意見	対応
6	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、何か違うかという気がする。	市街地のコンパクト化について、都市計画マスタープラン（全体構想）における基本的な考え方を示した。（資料4-1 p25
7	駅から少し離れたバス便で繋がっているようなエリアは、バスの利便性を高めてコンパクト化を図ることもあるが、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抑制していくこともあり得る。計画的に誘導しながら、コンパクト化を徐々に進めていくことが今後必要ではないか。	参照。） 今後、「鉄道整備とまちづくりとの連携」について検討する（資料4-1 p 23 参照）。
8	コンパクトな市街地の議論において、市街地が広がることとの関係をどう説明するのか。また、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、ということも重要ではないか。	
9	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こえるが、本当にコンパクトシティが誘導できるのか。反省という意味で何か記載することが必要ではないか。	
10	駅周辺の誘導や、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。そういう視点も盛り込んで期待される役割のところにも補うと、各路線での重要さが出てくるのではないか。	
11	新駅において、区画整理のような都市開発を行って、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。また、郊外部で本当に開発が実現できるのか。一方で、既成市街地の不便地域に対して、サービス提供をどこまで続けていけるのか。	

No	意見	対応
12	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、鉄道を整備するにあたってどう考慮しなければならないのか。通常、需要予測では年齢階層は使わないのではないのか。	需要予測では、就業率を年齢階層別に設定することによって、年齢階層別によるトリップ数の差などを反映している。 なお、今回の需要予測モデルでは年齢階層別の移動特性を踏まえた推計は行えないが、予測結果の考察の視点として考慮する。
13	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。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。	
14	東海道貨物支線の旅客線化（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。	東海道貨物支線の旅客線化については、京浜臨海部における動向を踏まえ、東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会と調整を行いながら検討を進めていく。
15	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出していくことも必要ではないか。	未着手路線に共通する主な役割として代替経路の確保を考えている（中間まとめ p19 参照）。
16	高速鉄道 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、鉄道とバスが上手く共存できることが望ましい。	未着手路線の採算性検討（収支予測）結果を踏まえ、今後は事業性を高める方策について検討する。（資料 4-1 p27 参照）

○資料4 「中間まとめ構成案」について

No	意見	対応
1	<p>中間まとめの目的についてよく考えなければいけない。総合的な交通体系を考える会としてまとめを出すならば、もう少し幅広に書かなくてはいけないのではないか。鉄道に限ったとしても、鉄道事業者に対して何も言わなくて良いのか。</p>	<p>中間まとめの位置付け、今後の取組について整理した。(中間まとめ p 3 参照。) また、今後は既設路線の改良・活用についても検討を進める。(資料4-1 p 5 参照)</p>
2	<p>どういう価値のもとで鉄道や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はどう受け止めるか。また、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議論をされないといけない。中間まとめの出し方については、検討してもらいたい。</p>	
3	<p>東海道貨物支線の旅客線化については、横浜市の中で評価はするが、全線で評価ないし役割を果たすものだという位置付けをしっかりと書いておかないと、誤解される可能性がある。</p>	<p>東海道貨物支線の旅客線化は、沿線自治体で構成される「東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会」と連携しながら検討を進めることが必要であることを記載した。(中間まとめ p 22 参照。)</p>