

第2回公共交通の利便性向上検討会議議事概要

－開催概要－

日 時：令和2年9月15日（火）10：00～11：50

場 所：埼玉県庁本庁舎2階 庁議室

出席者：委員（敬称略）久保田尚（委員長）、金山洋一、吉田樹、
堀光敦史、石井貴司

配布資料：資料1 第1回会議で出された意見に対する対応案について
資料2 鉄道延伸の取組の方向性について

－議事概要－

1 議事

（1）第1回会議で出された意見に対する対応案について

意見なし

（2）鉄道延伸の取組の方向性の検討について

- ・P13（これまでの経緯 日暮里・舎人ライナー）で気になるのは輸送力。輸送力が少ないと延伸は混雑を加速する。ソーシャルディスタンスの問題もある。利便性が上がることは都市づくりとしては正解であるが、混雑に対して上手い対策が打てるのかということ。12号も似ている状況がある。
- ・P15, 16（鉄道延伸とまちづくりの事例）では、宅鉄法を適用したつくばエクスプレス線と、そうでなかった埼玉高速鉄道線の比較から、開発時期のズレによる旅客への影響を理解した。両線は9年目くらいから旅客数の伸びに差がついている。理由を掘り下げていただけるとよい。
- ・P18（埼玉高速鉄道線の沿線）の浦和美園と岩槻の定住人口は、都心直結で繋がっているか、いないかで差が出ている。今回の議論では東京にどう伸ばしていくかとの議論とともに、県内の移動のメリットを高めていくという視点での議論も必要。
- ・P26（方向性を議論するポイント）にある議論のポイント ウ（沿線市町の政策と延伸の整合や延伸の課題の検討状況など、これまでの経緯等をどのように考慮すべきか）、エ（延伸の根元の状況など外的要因に対してどのようにアプローチしていけばよいか）の整理も大事。足元の輸送力、制約条件であるエは、SWOT分析で言うところの追い風と脅威である。ウは定性的な評価で参考的な評価になるのかもしれない。面整備以外でも周辺環境が都市の評価に影響を与えている。ウの要素として取り込んでいかなければならない。
- ・P26のウの政策の議論が難しいと感じている。延伸候補地の白地、調整区域をどう考えるか。これまでは線引きを見直して、従来型の街を造って、客も増えでのストーリーだったが、コンパクトシティ化でそうは言いづらくなってい

る。今後の時代に合った新しい街、新しい働き場所ができて、日本を代表するような街ができたなら県のイメージも変わるのではないかと。

- ・ P27（交通政策審議会でのプロジェクトの分析）の交政審の評価は、混雑、速達性、首都機能の高度化など東京を向いたベクトルになっている。国はP27のような評価をしているが、埼玉県としては交政審の評価項目、これを一つの例として、どう評価すればいいかを考えることが一番大事。
- ・ 以前から気になっているのは人口問題。今後、年少人口が相当減る。モビリティは経済や社会に影響する。産休の取りやすさ、親族の助力などにもモビリティが関係する。出生率、子育て環境など、重要なターゲットである。
- ・ モビリティネットワークはとても大事。あとは教育環境。生活の中でどの学校に通えるかは意識する。ここは埼玉都民の多いエリア。教育機会として評価することは考えられる。
- ・ 観光に光を当てた評価指標も考えられる。鉄道と言えば通勤、通学が頭にあるが、観光の視点もある。交通の問題で観光は重要な評価軸のひとつである。
- ・ 教育の話も出たが、都心から逆向きの移動もある。都心が混雑して大変なら、逆の方がゆったり行ける。そういうポテンシャルがどれだけあるかも大事。逆向きの需要をどれだけ取り込めるかも大切。
- ・ 何10分圏内で移動できる範囲をどれだけ広げられるか。そこに住み続けても通える学校がある、人材育成もできる環境整備は必要。
- ・ コロナ後のニューノーマル、そういうのを意識して東京の郊外都市として住みやすさという評価軸が必要かと思う。人が住んでいるが不便な場所がある。ネットワークとしての住みやすさは評価していいのかと思う。
- ・ 評価手法マニュアルの考えに捉われ過ぎずに評価する。B/Cだけを中心に据えない議論をしていきたい。幅広く。定量化できないものが山ほどある。
- ・ 世界的には自治体が公共交通に責任を持つ（PSO（パブリック・サービス・オブリゲーション））という考えがある。日本においてもB/Cだけでなく、もっと幅広く捉えなければという流れが見られるようになってきている。
- ・ 評価手法マニュアルにもB/Cだけが評価軸ではないと書かれている。原点に立ち返って評価したい。公平性、治安の問題もある。虫食的に空き家が増えれば治安も悪くなる。私の中ではコンパクトシティ⇔治安という考え方。
- ・ 国道などではB/Cが1以下でも救急救命率の向上などを考慮して、社会資本整備審議会で整備を認めている。そのようなやり方も参考にはなると思う。鉄道は民間企業がやるという側面はあるが、事業を厳しく見られすぎてしまっているのではないかと。埼玉県独自の指標の考え方が出てくれば良いと思う。
- ・ 委員の知見を集めて、埼玉県なりの鉄道の評価手法を考えていきたい。

以上