

議事(2)

鉄道及びまちづくりを取り巻く 社会・経済情勢

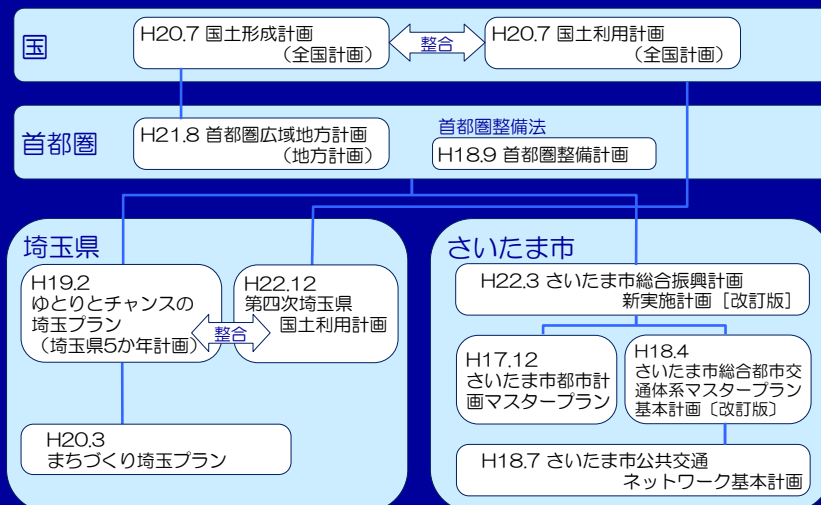
3. 鉄道及びまちづくりを取巻く環境等

- ① 上位計画等
- ② 社会・経済情勢
- ③ 沿線地域の状況
- ④ 鉄道利用者の状況
- ⑤ 東京圏における交通実態
- ⑥ まちづくりとの連携事例

着目点

① 上位計画等

上位計画の構成



国の計画

国土形成計画

人口減少・高齢化社会、環境問題の顕在化



戦略的目標

持続可能な地域の形成

(集約型都市構造への変換等)

災害に強い国土構造の再構築

(リダンダンシーの強化等)

首都圏の計画

首都圏整備計画

自立性の高い都市形成と地域相互の連携・交流によって機能を高めよう「分散型ネットワークの構築」を目指す

- 放射方向と環状方向からなる交通網の形成
- 広域連携拠点相互間や広域連携拠点と東京都心部の連絡強化等交通網形成を図るための整備が不可欠

首都圏広域地方計画

都市間連携・交流の強化を掲げ、公共交通機関を軸とした都市交通体系の構築を図る

- 周辺地域の土地利用と交通機能の一体的整備が必要
- リダンダンシーの確保等、ハード対策の推進

5

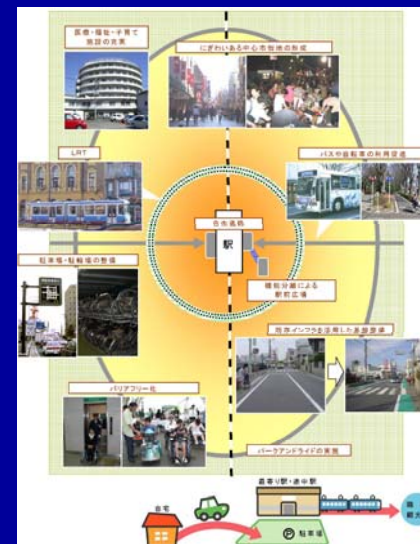
埼玉県の計画

ゆとりとチャンス埼玉プラン (埼玉県5か年計画)

総合交通体系の整備として、地下鉄7号線の延伸などの新線の検討等による利用しやすい公共交通網整備に取り組む

まちづくり埼玉プラン

「駅から始めるまちづくり」を戦略施策の一つとし、公共交通機関の利用を促進



駅から始めるまちづくりイメージ

6

さいたま市の計画

さいたま市総合振興計画

美園地区及び岩槻駅周辺地区を「副都心」と位置づけ

- 都心と連携しながらその機能を補完するとともに、都市活動を多様化する役割を担う

地下鉄7号線延伸促進事業を総合交通体系の確立に向けた実施計画事業と位置づけ



都市構造(拠点の構造と配置)

7

さいたま市の計画

しあわせ倍增プラン2009

地下鉄7号線延伸は、経済性などを十分に考慮し、まちづくりと連動させた上で、平成24年度末までに事業着手することを目指す

沿線開発、運行計画等の検討



採算性確保等の課題解決



鉄道事業者との合意形成



延伸計画図

8

答申・提言等

運輸政策審議会答申第18号

埼玉高速鉄道線の延伸が「目標年次（平成27年）までに開業することが適当である路線」と位置付け

都市鉄道等利便増進法

速達性向上事業等により利用者の利便を増進

営業主体が整備主体に対し、受益の範囲内で使用料を支払う「受益活用型上下分離方式」を採用

第164回国会決算行政監視委員会第4分科会

「地下鉄7号線の延伸については、連絡線の整備等による速達性の向上という都市鉄道等利便増進法の趣旨にかなう」

9

公共事業を取巻く環境

事業評価手法の見直し

公共事業の進め方の透明性をより一層向上させるため、国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領を改定

- ・ 地方の意見の反映
- ・ 第三者による事前審査の充実

将来交通需要推計の改善

信頼性・透明性の確保及び関係府庁と共有可能な各交通機関共通の統合推計モデルの検討を目的として実施

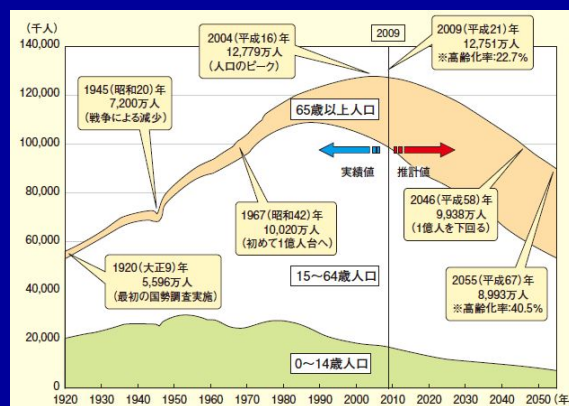
- ・ 鉄道分野は整備新幹線の需要のみ対象

10

② 社会・経済情勢

人口減少・超高齢社会

日本の総人口は2004年頃をピークとして減少傾向



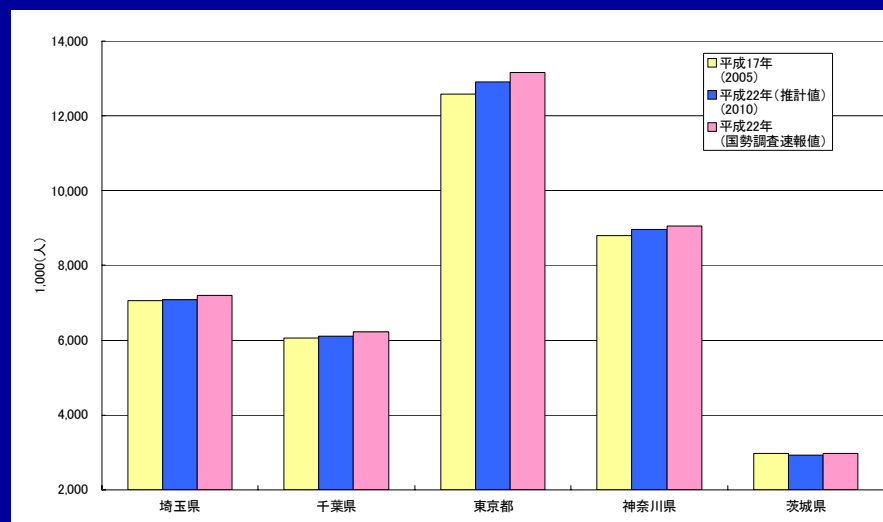
老年（65歳以上）の人口割合

| | |
|-------|----------|
| 2005年 | 5人にひとり |
| 2013年 | 4人にひとり |
| 2035年 | 3人にひとり |
| 2055年 | 2.5人にひとり |

日本の人口構造の推移と見通し

11

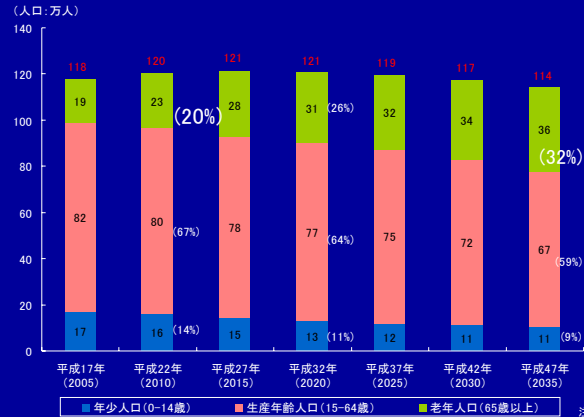
人口推計値と国勢調査速報値の比較



12

さいたま市の人口推計

- ・さいたま市は未だ人口増加が続いている
- ・2015年頃に人口のピークを迎え、その後は人口減少とともに急速な高齢化が進む見込み



さいたま市人口の将来推計

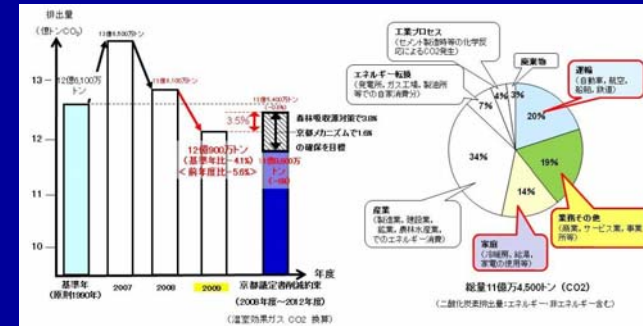
注)推計値(2010~2035年)は国立社会保険・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成18年12月推計)」による。

環境問題への対応

温室効果ガスの中長期的な排出削減目標 (COP15)

- 2020年までに25%削減 (1990年比)
- 2050年までに80%削減 (1990年比)

- ・今まで以上にモーダルシフトを進め、鉄道等の環境負荷の少ない公共交通機関の利用促進を図る必要有



温室効果ガス総排出量

CO₂排出量の部門別内訳

経済情勢等

経済情勢一般の状況

- ・本年初、わが国経済はリーマンショック後の経済危機を克服
- ・しかし、失業率は依然高水準で、デフレが続いている
- ・3月11日発生 of 東日本大震災により、日本経済は、現在、強い下押し圧力にさらされている

経済情勢等 (財政状況・公共事業への取り組み)

国 (政府)

- ・「成長と雇用拡大」を実現し、経済成長及び財政健全化等を図る

埼玉県

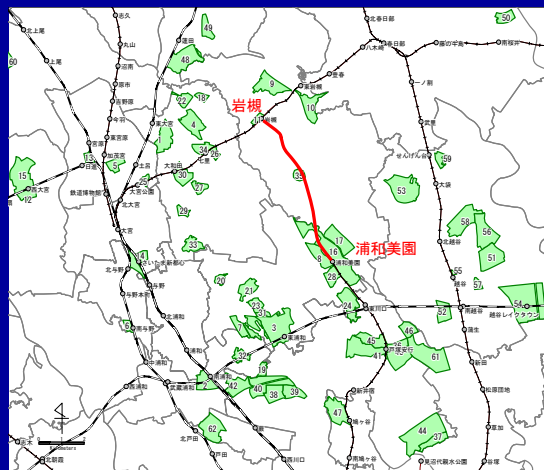
- ・財政状況は依然として厳しい
- ・公共事業については投資効果のより高い分野・箇所への集中投資を行い、重点化を図るとともにコスト削減に努める

さいたま市

- ・市税収入は大幅減収、財政需要は拡大見込
- ・臨時的な建設事業については、重要性、緊急性及び事業成果等について、徹底的な精査を行う

③ 沿線地域の状況

延伸線区間の二つの拠点地区（浦和美園・岩槻）等で
土地区画整理事業が進行中



延伸線沿線の開発状況

浦和美園駅周辺
 施行面積：約320ha
 （4事業地区）
 進捗率：約34～63%
 （平成21年度末）

岩槻駅周辺
 施行面積：約11.6ha
 （西口）
 進捗率：約53%
 （平成21年度末）

鉄道不便地域の状況

さいたま市の東央に位置する延伸線区間は鉄道空白地帯
となっており、地下鉄7号線延伸による鉄道不便地域の
解消が望まれている

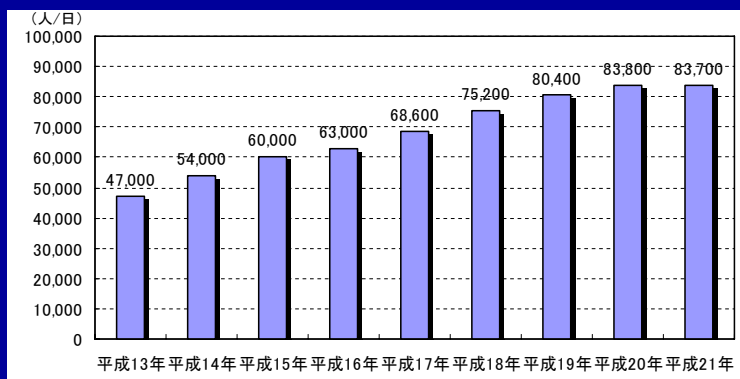


さいたま市の現況鉄道ネットワーク

④ 鉄道利用者の状況等

埼玉高速鉄道の利用者数

増加傾向にあるものの、周辺路線と比較すると
まだ低い水準



埼玉高速鉄道の乗降人員の推移

鉄道利用者の状況等



埼玉高速鉄道周辺の駅乗車客数

埼玉高速鉄道の経営状況

平成15年度から県及び沿線3市による財政支援を実施（～平成21年度）



事業環境は依然として厳しい状況



平成22年度から10年間
経営支援を引き続き行う



※ 沿線3市:川口市、さいたま市、鳩ヶ谷市

21

東日本大震災直後の運行

平成23年3月11日、東日本大震災が発生
地震発生直後から首都圏の鉄道路線が全線運行停止
主要駅等で足止めされた多くの帰宅困難者が発生



一部の私鉄や地下鉄が同日中に運転を再開
埼玉高速鉄道は南北線白金高輪～浦和美園間で運転再開



沿線住民の交通手段のみならず、運休路線の代替機能
(リダンダンシー)として大きな役割を果たした

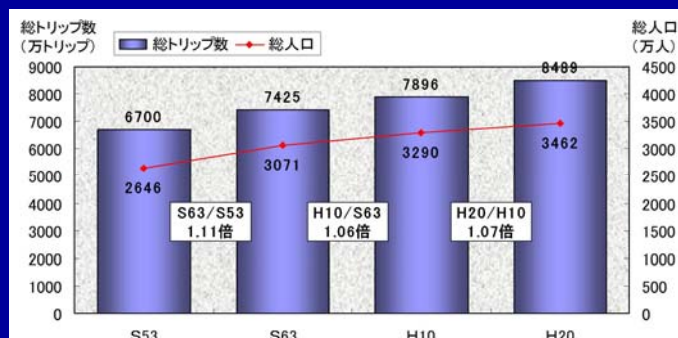
22

⑤ 東京圏における交通実態

平成20年パーソントリップ調査結果

東京都市圏全体のトリップ数は、都市圏人口の増加に伴い、約7%増加（H10年度比）

埼玉県内については、約4%の増加



東京都市圏総トリップ数

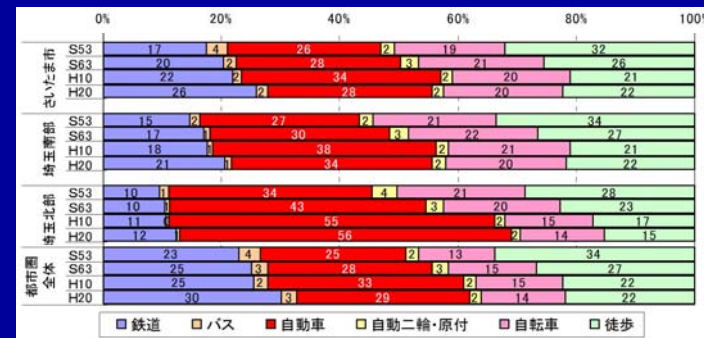
23

東京圏における交通実態

平成20年パーソントリップ調査結果

代表交通手段分担率は、都市圏全体では自動車利用率が減少し、鉄道利用率が増加

埼玉県南部においても同様の傾向



地域別代表交通手段分担率(発生集中量ベース)

24

⑥ まちづくりとの連携事例

鉄道整備は鉄道事業者のみで完結するものではなく、
まちづくりや地域経済と密接に関連

「まちづくりと連携した交通結節点の再生整備方策に関する調査」で示された3つの視点

- ① まちと一体的・総合的に連携した交通結節機能の創出
- ② 個性的で魅力的な駅周辺地区の再生
- ③ 公共性の高い駅空間の魅力創出

・みなとみらい線、つくばエクスプレスにおいては、計画及び整備段階で官民の役割分担の明確化、利害関係の異なる主体の調整等において、**行政の主導的な役割が発揮**され、まちづくりとの連携の成功に大きく寄与

25

埼玉県内のまちづくりの事例

「越谷レイクタウン」や「新三郷ららシティ」において
駅を中心とした大規模なまちづくりが進行中



越谷レイクタウン周辺航空写真(平成22年7月撮影)

26

鉄道及びまちづくりを取り巻く社会・経済情勢

討議用資料2

Q: これからの鉄道整備とまちづくり
にとって人口減少&高齢社会とは？

- 将来人口推計
 - ・日本全体: 2010年約12,718万人
2030年約11,522万人
2050年約9,515万人
 - ・埼玉県: 2010年頃から減少傾向
 - ・さいたま市: 2015年頃から減少傾向
- H22国勢調査速報値
 - ・さいたま市一推計値よりも多い結果
速報値約1,223千人 / 推計値約1,201千人
 - ・TX, SRなど鉄道沿線は人口増加傾向
(上記推計値は人口研中位推計ベース)

● 高齢社会

[高齢化率 出典: 人口研中位推計より] (単位: %)

| | 2010年 | 2020年 | 2030年 |
|-------|-------|-------|-------|
| 日本 | 23.1 | 29.2 | 31.8 |
| 埼玉県 | 20.7 | 28.3 | 31.3 |
| さいたま市 | 19.5 | 25.5 | 29.1 |

・H2OPT調査: 高齢者トリップ数は増加傾向

Q: これからの鉄道整備とまちづくり
にとって経済情勢は？

- H23年財務大臣財政演説
 - 我が国経済はリーマンショック後の経済危機を克服したものの、足元については、失業率が若年層を中心に依然として高水準で推移するなど厳しい状況にあります。...
- 新たなリスク
 - ・東日本大震災
 - ・エネルギー
(震災による原発見直し、北アフリカ・中東政情不安による原油供給不安など)
 - ・新型インフル、鳥インフル
- 財政
 - 少子高齢化、人口減少(生産年齢人口)による税収減と財政需要拡大
 - ・埼玉県: H23年度財源不足 542億円
 - ・さいたま市: H23年度財源不足 100億円
[さいたま市行財政改革プラン2010]
H23-27財源不足見込額 計1070億円

- 成長分野 (「新成長戦略」(H22閣議決定)より)
 - 社会保障・福祉分野(少子高齢化に対応した医療、介護、保育等)、環境分野(再生可能エネルギー等)、安全・安心な食品、エコ・耐震・バリアフリー住宅 など

27

Q: 国で事業評価手法等の見直しが行われ
る中で、新たな事業が留意すべき点は？

- 事業評価手法見直し(国)
 - 公共事業の透明性向上のため、地方の意見の反映、第三者による事前審査等による事業評価手法の見直しを実施

- 政策目標評価型事業評価(国)
 - ・計画段階評価の試行
 - 国直轄事業で、代替案の比較を行う計画段階における事業評価を試行中

● 将来需要推計手法の改善(国)

- ・将来交通需要推計について予測と実績値に乖離がみられたこと、道路、鉄道、航空など交通機関毎に独自の需要推計を行っていたことから見直し
- ・推計モデルの統合、将来人口推計の基準統一、需要推計の公開などを進める

Q: 東日本大震災が与える影響は？

● 地震対策

- ・耐震、免震対応
- ・代替路線、代替交通

● エネルギー

- ・電力供給
- ・自然エネルギー活用

● 震災復興

- ・財政への影響
- ・復興への貢献

28