

第4回公共交通の利便性向上検討会議 議事発言録

【委員長】

では、会議の公開についてお諮りします。

今回の会議では、鉄道の延伸の評価等について検討を行います。したがって、前回と同様に事務局の説明までは公開で行いまして、その後の意見交換を非公開で行うこととしたいと思っています。

委員の皆さんはそれでよろしいでしょうか。

<各委員、非公開に同意>

【委員長】

はい、ありがとうございました。それでは、意見交換からは非公開とさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

では議事に入ります。本日の議事は、次第にございますが、鉄道延伸の取組の方向性の検討についてと、とりまとめ骨子案の検討についての2つでございます。

まず事務局から説明をお願いします。

【事務局】

資料1、資料2の説明。

【委員長】

はい、ありがとうございました。以上で資料説明は終了でよろしいですね。

それではこれから委員による意見交換を行います。先ほどお話ししましたように意見交換については非公開となりますので大変恐縮でございますが、記者の方、傍聴の方はこれにて退席をお願いします。

報道関係者の皆様におかれましては、おおむね16時半ごろから会議終了後、取材をお受けいたしますので、ご希望の方は、その時間にこちらにお集まりいただければと思いますのでよろしくお願いいたします。

<記者、傍聴者退席>

【委員長】

はい、それではこれから質疑応答の時間に入ります。

先ほどご説明のあった資料1、それぞれの評価をいただいておりますので、先生方で気になるところなどございましたら、あるいはご質問ございましたら、遠慮なくご発言いただければと思います。

【委員】

4ページの再現性について、推計値は高い相関が得られているという表現にはなっていますが、実績値が大きい部分、目盛りで言うと1,000を超える部分につい

てはおしなべて少しずれています。この点について何か分析というか理由というか、補足などありますでしょうか。

【事務局】

はい、中央線からずれているというご指摘でございます。

まず、これがどこの場所であるかということについては、多い方から言いまして、東京～神田、神田～秋葉原区間とか、秋葉原～御徒町、御徒町～上野、上野～鶯谷といった山手線の路線の中での混雑率の再現値と実績値がずれているという評価になります。

ずれているということですが、再現実績値の比は0.9ということですので、まずまずの相関があるというふうに考えております。ずれとしまして1,258人の実績に対して、実績値が138人少なかったとか、大体9～10%程度というふうに考えておりますので、まずまずの再現結果であったと考えております。

【委員】

おおむね、全体の相関係数は満たしているが、そういう傾向が出ているということをおし頭の隅に入れておくといいと思います。

もしかしたらこの速達性の範囲、上野東京ライン、京浜東北線や山手線との取り合いの関係で、競合路線、並行路線としての関係性から少し差が出ているのかもしれないという気がしました。

ただ今回メインで議論している路線はどちらかというところのようにたくさん乗るものではないのですが、ただ、再現性という意味ではどの辺を中心に再現したかということをおし頭の隅に入れておくといいと思います。

交政審では首都圏全体の再現性をざっくり見ますが、埼玉県をメインにすれば、その路線に関わる再現性に注目して分析をするというプロセスになりますので、しかも、実際にはそれぞれネットワークについての分析になりますので、今後、必要に応じて一部バージョンアップするといいという気がします。

【事務局】

データ数について、交政審のデータ数を存じてないのですが、現在310プロットを用意していますので、まずまずのデータ数で分析しているというふうに考えています。

【委員】

あまりこの話をすると時間がなくなってしまうのですが、パラメーターは交政審と変わっていますか。モデルのパラメーターで定数項、 $a \times X$ の a の部分とか b とか、そういうパラメーターに関わっている部分について。

【事務局】

変わっていないということです。

【委員】

では、各ネットワーク上のLOS (Level Of Service) 、サービスレベルの設定

定をこまめにやった感じですかね。

【事務局】

そうです。

【委員】

分かりました。了解です。

【委員長】

はい、ありがとうございます。

これはこれでいいですが、お客さんがすごい多いところでは予測が低めになったということを頭の片隅においておけばいいということですね。そういう傾向があるので気にはなるということですね。

はい、ありがとうございました。

【委員】

今のページ、縦軸が推計値、横軸が実績値でいいですか。

【事務局】

はい、そうです。

【委員】

そうすると、低めに推定されたということですか。

【事務局】

そうです。

【委員】

分かりました。

【事務局】

平成27年度時点の実績と、モデルの推計値が変わったことによります。

【委員長】

はい、ありがとうございました。

【委員】

今後、路線ごとに議論を進める中で、それをどう評価していくのかということですが、例えば20ページの時間短縮について、人・分ということで、利用者が多いところはより多く出ている。

この指標は交政審でも使われておりますので、これはこれでいいわけですが、利用者が少ないところは逆に過小評価されてしまう。だから、埼玉県の都市構造という観点で、今人口が多いところだけを重視するのか、今はそんなに多くはな

いけれども、アクセシビリティを改善することによって、例えば低下傾向にある都市の機能を維持していくことができるのか、あるいは都市の成長がさらに期待できるといった観点もありますので、直接的にどれだけ効果があるかという人・分だけではなくて、そもそもどのぐらい時間短縮効果があるのかということの整理も必要だと思います。

それに似ているのが災害時の途絶の例で、時間短縮される場所に何万人住んでますという指標がありますが、それと同じように例えば15分短くなるエリアが何万人、30分以上短くなるエリアに何万人います、そういったものも路線ごとの評価の時にはしておいた方がいいと思います。

【委員長】

はい、ありがとうございました。

その他気になるところなどございましたらお願いします。後半で、路線ごとに、1本ずつやっていきたいと思いますが、その前にそれぞれ、この資料についてご質問などをいただきたいと思います。

【委員】

23ページの災害時の輸送対策のところ、基本的に沿線に近いところが短縮効果が大きく、つまり濃い青で、だんだん周辺に行く수록薄くなっているという印象を持ちつつも、一番右側の北千住駅の8号線整備の有り無しというところを見ると、実は埼玉県から外れるので、この140万人あまりというところには影響しないと見ているのですが、沿線から離れたところに、随分濃い青が、千葉県側、茨城県側にあるというのが気になっているところで、これは何か理由があるのでしょうか。

【事務局】

それぞれの路線に対して1か所止めるということで評価しておりますが、8号線は北千住駅を止めた場合に、JR常磐線が走れなくなるのとTXも駄目になることとなります。そのため、止める路線による影響が割と広範囲に行ってしまうというところで、たまたま大きく結果が出たのではないかと思います。

TX、東武伊勢崎線とJR常磐線、つまり3つの路線が止まってしまう。そのために、その代替輸送として8号線が結構効いてしまった。

他の路線を見ますと、例えば7号線で赤羽駅を止めたとしても、東武東上線で池袋から朝霞台に行き、武蔵野線を経て大宮に行くというルートが選ばれてしまう結果になります。また、春日部方面では別に伊勢崎線がそのまま通過できるので、代替輸送がしっかりあるので、赤羽を止めた時の結果がそれほど出なかったということがあろうかと思います。

ですので、止める駅をどう操作するかによって、例えば2か所3か所止めることで、また効いてくるということがあると思いますが、今回はこういう結果になったということでございます。

【委員長】

はい、ありがとうございます。

今回こういう3か所を止めてみたらこういう結果になったということですが、それにしても随分影響があるなという感じです。

【委員】

いろんな議論ができるということで今感じたことをお話ししますと、新線構想についての評価をこれからするわけですが、同時に例えば今話を受けると、武蔵野線が災害時にもものすごく大きな役割を果たしていることが分かります。そういったことは、知見としてどこかで謳ってほしいという気がいたします。

【委員長】

はい、ありがとうございます。

【委員】

路線ごとの評価に共通するので申し上げます。観光・交流拠点の26ページ以降について、新線を作るエリアの観光地などにスポットを当てているわけですが、県内の鉄道ネットワークの向上というタイトルから言うと、その沿線でない観光地に対するアクセス性がかなり高まっていくということもあると思います。

今後路線ごとの評価をする時には、そういった視点を少し入れておくといいと思います。

【委員長】

はい。これは最後のまとめのところでも非常に大事なところになります。ありがとうございます。

【委員】

次に35ページですが、これも路線ごとの評価の時にどうするかという判断が伴うわけですが、新駅周辺の開発可能性について、一部を除いておしなべて未利用地が多い。そうなるを同じように評価していいのか、メリハリがあってしめるべきなのかと思うのです。

つまり、それぞれの路線のアクセシビリティとかモビリティです。ネットワーク上の評価も含めて、それが高ければ、同じ未利用地でも活用可能性が大きいわけですから。だから同じ未利用地でもその駅の持っている潜在的な能力というか、アクセシビリティとか、速達性やネットワーク性といったようなものを、これから路線ごとに評価する時に、多少メリハリをつけていくことを考えるなら必要になってくると思いますので補足します。

【委員長】

確かにそうだと思いますが、それをどうやって定量的に評価するのでしょうか。

【委員】

例えば先ほど、等時間到達圏域という何分圏という話をしましたが、30分圏域が広がった場合には多分その場所というのは非常に魅力的なところとして位置さ

れる。そんなことが例えば考えられると思います。

ネットワーク上、時間的にもすごく離れている新駅よりも、つなぐことによっていろいろなところにアクセスしやすい新駅の方が、評価が高くてしかるべきということです。

【委員長】

なるほど。2つの評価指標を合わせて考えなくてはいけないということですね。

はい、どうぞお願いします。

【委員】

19ページ20ページなど資料の中で効果を出す時に、km単位にするところとそうでないところ2つ表示していますが、どういう意味かと聞かれた場合、どう説明すればいいかを御指南いただけるとありがたいのですが。

【委員】

やや説明が難しい面があります。私が答えるものなのかどうかはともかく、私の理解では、まず、本来の説明があるとする、交政審については、いろいろな路線について通信簿を付けるという必要性がありましたので、等時間到達圏域が、例えば10分縮まった人が何万人増えたかという評価ではなくて、実際に何人が使っているかという即効性があるかどうかも含めて、人・分といった評価をしています。

そうではなくて個々の路線について評価をするのであれば、人・分だけではなくて、この都市をどうしていくのかという観点がありますから、先ほどお話ししたように、人が減り沈みかけている都市に構想路線の駅があったとすると、むしろその都市を救うような観点というものもあってしかるべきですが、とりあえずは現状で人が多いところに、重み付けというわけではないですが、評価しようということで人・分というのは使われております。

ただ交政審で、これで実際に各路線を評価していますので、これについてももし問われれば交政審と同じ考え方でやりましたということに、この人・分については言えると思います。

【委員】

そういうことではなく、kmで割っているのは何でなのかということなのですが。

【委員】

その点については、私も同じように感じ、何を示しているのか考えました。kmで割ると事業効率性のような意味合いが混ざります。便益、効果について整備延長1km当たりではどうかということを試みにはじきましたということだと思います。

ただそれが1人歩きしてはいけなくて、実際には、特定の便益だけでなく、便益のトータルに対してコストのトータルで割るのが合理的で、それがB/Cとさ

れています。

この例では、速達性向上のみについて切り出して、事業効率性にやや近い観点で延長で割ったという言い方になろうかと思えます。

【委員】

事業効率性という要素が入っているということですね。

【委員】

そうです。速達性向上効果を、その効果を生むコストだけをもって割るものではないので単純ではないのですが、1つの考えとして割ったものと私は理解しています。

【委員長】

事務局の意見はありますか。

【事務局】

人・分/日だけで処理してしまうと、路線延長の長い8号線の効果のみが大きいと見られてしまいますので、km当たりで割るということで、それぞれ比較できるという意味で参考に載せたところでございます。

【委員】

あくまでも参考だと思っていただければと思います。

【委員長】

そうですね。何で8号線の値がこんなに大きいのだろうという時に、kmで割った右側の数値を見て、距離が長いということを理解するという感じですかね。

はい、ありがとうございます。

先ほどの農地との関係のところ、35ページの③新駅周辺の開発可能性は、農地の有り無し、未利用地の有り無しで、まさに開発行為を行いやすいかどうかということで議論を整理しています。しかし、そもそも開発が起こりやすい場所なのか、あるいは、市として開発する気がある場所なのかということ掘り下げていくと、新駅周辺の開発可能性というのは、もっといろんな要素が入ってきます。

それで今回はどうしますか。あくまでもここにあるようなシンプルな評価で止めておくことにして、開発の余地、東京への距離、大宮への時間などというポテンシャルとか、市の政策的な意図とか、そんな話は抜きにするということに割り切って、この③を記述していくのか、今申し上げたようなことを踏まえて膨らませていくのか、どちらがいいと思えますか。

【事務局】

市の考えというのは、上位計画にあるかどうかが一番はっきり分かるところで、それ以外にもやっているかどうかは水面下がどうなっているかは分からないので、ここにその市の意気込みを入れるのは少し難しいという感じはいたします。

圏域の広がりや時間短縮エリアのようなものがあるならば、例えば、駅周辺からどのくらい短縮効果のある場所であるということが見えたりすれば、ポテンシャルとしては評価できることはあるかもしれませんが、今回その評価をしていないので、そういう視点からのアプローチも少し難しいという感じがしています。

【委員長】

③新駅周辺の開発可能性については、今回はこういうことに限定した評価をしたということによろしいですか。

【委員】

そうですね、どちらが先か。ポテンシャルがこんなにあるのだったら開発してみようかという自治体もあるかもしれないというような。

ただそれを踏み込むといろいろな政策的な話が混ざってくるので、やるとしても私はポテンシャルぐらいかと思います。そうでなかったら、今事務局がお話しになったように、現在上位計画が有るか無いかという手もありますが、それは本当に判断だと思います。

どちらもやってもいいし、どちらもやらなくてもいいのかもしれない。

ここで、気になるのは農業政策との調整は、確か補助事業をやったらしばらく何もできないという強い縛りがあります。だから、同じ調整でも、まず考えても無駄な調整もあれば、考える余地がある調整と分かれると思うのですが、その辺は何か検討されていますか。

【事務局】

農振農用地の有無しでしか見ていないので、補助事業については、今後、各自治体が検討に入った時に、深掘りしていった時には、明らかになることだと思っております。

【委員】

現時点においては、こういう平板な表現にしておいて、それぞれ詰めていく時に、整理していくという感じですね。

【事務局】

12号線だけは、優良農地を含んでいませんが、ただ農地はあるので都市との調整はあるというところでございます。

【委員長】

はい、ありがとうございました。

よろしければ、そろそろ路線ごとにお話いただいてもよろしいですか。

では、順番に、埼玉高速鉄道線、7号線のまとめ方につきまして、取組の方向性について、ご意見をいただければと思います。

では、7号線について、まず私から申し上げます。資料1の9ページのところです。需要予測のところで、特に岩槻での乗車人数があまり伸びていない。中間駅は、ある意味まだしょうがないと思いますが、岩槻とか浦和美園ももっと大き

く育って欲しいという気持ちがあります。岩槻の取組の方向性としてはもう少し強めに書いてもいいのではないかと思います。

どうぞ先生方ご意見よろしくお願いします。

【委員】

今の委員長のお話で思ったのですが、そもそも岩槻は人口が減ってきているのですか。

【事務局】

近年の調査でも、平成22年から27年では減っています。

【委員】

減り具合は、意外と大きかったりするのですか。

【委員長】

さいたま市は全体として増えているのですが、岩槻は、むしろ、コントラストです。

【委員】

まず私が思ったのは、岩槻は、もともとは岩槻市ですよ。だから、1つの中核的な役割を果たしていたし、さいたま市になる前は1つの単独な市で、それなりにポテンシャルもあったと思います。だから、そういう意味で、もし7号線の延伸が、例えば20年ぐらい前にできていたら、こんなに人口が減らなかったのではないかと。そもそもニワトリと卵じゃないですけど、路線整備が進まないことでネットワーク上の課題があるため、人口が減るのを眺めるしかないという状況になっているという見方もあると思います。

だから先ほど委員長がおっしゃったように、この都市をどうしていくという、ある程度集積があったのに空き家が増えていくような状況をこのまま黙って見ているのか。鉄道ネットワークを都市政策に絡めて地域のエリアのポテンシャルを引き上げるとするか、やる気も引き上げるようなことにするのかというお話と理解いたしました。同じような意見ですが。

【委員長】

はい、ありがとうございます。

【委員】

確かに野田線は、千葉県管内もそうですし春日部も含めると、もともとTXが開業する前の流山もそうですが、人口がそうそう増加はしていなかったエリアですから、武蔵野線の周辺のエリアとは違った素性がありました。一方で、流山などもそうでしたが、実際に都心に直通することになったら、一気に人口が増えてきたということもあるわけですから、岩槻でも、都心直通のものができて、しかも始発駅というインパクトが出てくると思います。確かに、今のODというベースで考えていくと、資料9ページのようになってくるのかもしれませんが。

逆に言うと既成市街地ですから、開発余地がどれだけあるのかという問題がありますが、岩槻自体も変わってくる。変えることによって、むしろこの7号線の意味合いがさらに深まってくると、お話を伺いながら思っていました。

それプラス、資料の25ページに書かれています。中核都市へのアクセス、具体的には、大宮がぐっと引き上げているところがポイントだと思っています。

例えば浦和美園、自動運転の実証実験をやっていますが、大宮駅から1時間に2本はバスがあるかないかで、随分細い道を通っていくなと思いますので、そう考えると、美園辺りに住まわれている方の場合だと、大宮とのつながりは、今まで意識されてこなかったところもあるでしょう。逆に言うと美園という立地自体が、そこは切り離されて考えられてきたというところを見ると、やはり大宮に行きやすくなる。そこでのインパクトが大きいというのは、さいたま市、あるいは埼玉県としても大きなメリットが出てくるし、その辺は出していかななくてはならないと思っています。そこが1点です。

もう1つが、東武線の運賃がすごく安いので、結局従来どおりに、例えば岩槻の人たちが東武線を使って大宮回りで出て行った方が、直通よりも安いというところが出てしまう。

そこをどう考えるのかと思っています。と言っても東武鉄道が、今の運賃のまま、このコロナ禍の状況で続けていくのかどうかというところも不確実性があると思いますし、他方で、以前私が発言したところと180度違うことを言うかもしれませんが、例えば定期券ユーザー、つまり通勤旅客ということになると、高いルートでは、多分通勤経路にならないはずで。

結局、一般の通勤客の場合には、安いルートを使わざるを得ないということになると、せっきゃく通勤需要があるのに取りのがすことになりまして、その辺の価格戦略は、取組の方向性として挙げていかないといけなと感じました。以上です。

【委員長】

はい、ありがとうございます。これも指摘しておく事項ですね。

【委員】

今のお話、もう少し評価につなげていくにはLOS (Level Of Service) となります。先ほど永田町などで比較しましたけど、いくつかの主要なエリアとの時間と運賃の関係、それをいろいろ調べてみて、今後の取組の方向性として、運賃をどのように設定するのかということをも具体的に考える必要があるという気がします。

コロナの関係で、通勤手当を支給しないという企業が出てきている時代ですので、今おっしゃったようなことというのは、企業から見ると感度が高くなっていくはずで。そこは検討課題になります。

ここから先は余談ですけども、前もこの場でお話ししたかもしれませんが2点あります。1点は埼玉高速鉄道については、いろいろ公的資金を入れることによって延命をしてきていますが、それによって更なる運賃上昇を抑えた効果が現れていますが、利子補給制度で作った路線であるため運賃の高さは否定できない。つまり使いにくい状況のまま延命させている。

そこで、今までの鉄道政策ではあまりやってきてないかもしれませんが、運賃を下げるような施策を打ってもいいと思います。地方交通では、運賃低下より、まず少ない運行本数を増やすという施策が考えられますが、サービス向上により収支状況が厳しくなるという構図は同じなので、活性化協議会の中で、どういうサービスレベルにするかといった検討において、運賃も対象可能な状況になっています。

そういった意味では、ここでは対象が大都市圏ではありますが同じような発想で検討をしてもいいという気がします。もう少し分かりやすく言うと、地方交通、地方鉄道は1時間に1本とか、ピーク時でも1時間2本とか3本とかがせいぜいです。それがコロナで廃線になったら大変だと言って、自治体が相当支援しますが、その同じ不便な状況の運行本数のまま残しているわけです。

つまり使えないサービスレベルのものをそのまま残している。そこをもっと踏み込んであげないと。例えば欧州では、10万人都市でも1時間当たりの運行本数6本が当たり前であり、埼玉県でこの前調べたアンケート調査でも、最低限必要な運行頻度の回答として1時間に6本とか、そのぐらいの本数があったと思いますが、そういったサービスレベルと同じように、運賃も使いやすいものにしていく。それが都市にとってプラスになる。住宅が張り付けば税収も増えることになる。

だから今日のこの場での議論のメインではないかもしれませんが、そもそも公的資金注入の発想を少し変えてみるのもいい。

それから、都市利便法で作った場合には、既存線の運賃を下げるということも全然できないわけではない。利便法を説明すると長くなりますが、既存路線に与えるマイナスの影響を回避しつつ、サービスレベルを上げる、運賃を下げるということをやろうと思えばできる。

そういうツールもありますので、この場のメインではないかもしれませんが、そもそもそういう重荷を背負った路線なので、それを何とかしないといつまでも続くということを申し上げたいし、先ほどのような検討をしていく必要があると思いました。

【委員長】

はい、ありがとうございました。

【委員】

この前も少しお話ししましたが、埼玉高速鉄道に関しては、浦和駅などから埼玉スタジアムにバスで一杯運んでいます。あれは世界的に見てもとても恥ずかしい。せっかく鉄道ネットワークがあるにもかかわらず、あんなにバスで渋滞を招く感じでひたすら運ぶというのは、非常にもったいないわけです。CO2の削減といった意味でも、政府の方でもかなり言われておりますので、ああいう状況をあまり放置しているのはいかがなものかと思います。それも評価として入れていきたいという気がします。

施策としては2つ考えられ、1つは臨時新駅で、浦和美園駅のもう少しスタジアム寄りに駅を作ること、もう1つは、岩槻と結ぶことによって、埼玉県北部の方が一旦スタジアムより南下し、武蔵野線経由でまた北上するといった移動をせ

ず、スタジアム北部にある岩槻を經由して南下すればよくなるわけですから、鉄道を使ってくれる人が増える可能性があるわけです。

CO₂削減、道路混雑という評価も、沿線に非常に大きなスタジアムがある路線ですから、無視してはいけないということもあると思います。

【委員長】

ありがとうございます。

それは本当に浦和美園のまちづくりで今大問題なっていて、バスとマイカーで来る人がいて、CO₂削減などの観点からして、決してよい状況ではないので、鉄道網ができることによって、かなり状況が改善されるだろうと思います。

だから、後樂園のような、あんなに人が来るのに、だいたいみんな電車で来て、あんまりストレスなく行き来している、ああいう感じになるとよいかもわからないですね。

評価のところに、浦和レッズで80万人と書いてありましたけど、特に代表戦の時の大渋滞問題とか、非日常的な状況も、評価項目としてどこかに入れていただいてもいいかもしれない。

では、7号線については、今の点と、岩槻の話を少し強調していただくという感じでよろしいですか。

【委員】

今の7号線について、非常にすぐれた面もある一方で、競争相手が、大宮や浦和を通る上野東京ライン、運行本数を増やしている東武野田線ですから、確かに不利な面はある。

しかしながら、既に浦和美園まで延伸されているという実績が事実としてあるわけですので、少し背中を押せば、今のような効果が現れるという見方が大事という気もしております。

【委員長】

おっしゃるとおりです。

【委員】

今先生が言われたとおりだと思いますが、7号線は、県内のネットワークとしては、かなり優位性が見られるという点があるのでそれを強調したいという点があります。

それと委員長が言われたように、岩槻、それから中間駅を含めてこれまでの議論を踏まえると、要は鉄道を通してどういうメリットができて、そのメリットがあるからまた人口にもつながるという視点で、成長発展プランも必要があれば見直していけばいい。特に中間駅に目白大学がある、岩槻の人にとっても浦和美園駅、開業する病院もある、大宮にも行きやすくなる。

そういう点をまちづくりと一体となった形で進めていただければというメッセージを込められればというふうには感じています。

【委員長】

はい。ぜひよろしくお願ひいたします。

確かに浦和美園から鉄道で大宮に行くのに、1回川口に出ないといけないですからね。やっぱり市内のネットワークという意味があるとは思いますが。そういうことも含めて強調していただくということでもよろしいですかね。

ありがとうございました。では、12号線に行ってよろしいですか。いかかでしょうか。

【委員】

12号線のB/Cが0.95というところで、資料33ページの内訳、利用者便益だけを単純に見ると、費用をクリアしています。ただ、供給者便益のマイナスが大きい。

これをどう見るのかというのが大事だと思いました。17ページに西武池袋線の混雑率の緩和が1ポイントの減にしかないというのが出ている一方で、12ページの断面交通量の変化を見ると、がばっと西武池袋線が減っています。だから多分これが強く効いてきたという印象は持っています。

そういう意味で言えば、西武池袋線を補完しつつ、おそらくコロナ禍の中で、混雑をなるべく避けたいと言われている状況の中で、実質並行する路線ができるという意味は大きいという見方も取ることができるという気がしました。

供給者便益のマイナスが大きいところをどう解釈するかがずっと気になって、データを見たところがあります。以上です。

【委員長】

はい。これは何かご説明いただけますか。

【事務局】

供給者便益が減っているというのは、混雑緩和は供給者にとってプラスですが、お客さんを奪われるというのはそのまま運賃の減少になってしまうので、そちらの捉えられ方が、大きく出てしまうという傾向があるのではないかと思います。

【委員】

完全に並行路線の部分がありますので、当然のことながら減る要素がある。だから西武鉄道から見れば、この路線の整備について慎重な姿勢を示してもおかしくない路線だと思います。

ちなみに都市利便法を使って西武鉄道に運行権を与えれば、減収分をキャンセルする設計は可能です。利便法はそういう機能もあるので、できなくはない。計算は必要ですが方法はないわけではないということです。

【委員長】

はい、ありがとうございます。

【委員】

あと、西武池袋線はそもそもどのぐらいの混雑だったですか。

【事務局】

159%です。昭和60年代ぐらいは200%でしたが、結構減ってきて159%まで落ちています。

【委員】

西武池袋線は、都心方が複々線化されました。12号線が補完的役割を果たすことで、鉄道利用の選択肢が増え、地域のポテンシャルが上がる社会的効果が言えます。

【委員長】

ちなみに都内の機運というか、その辺はどうですか。

例えば34ページには、上位計画との関係とか、あっさり書いてありますが、都内が盛り上がってくれないと、埼玉がいくら盛り上がってもということがあると思います。評価の1つとして、その根元の機運についてどこに書いてありましたでしょうか。

【事務局】

延伸元の機運は、39ページの外部環境のところを示してあります。④その他のところに、都内では導入空間の用地買収が進んでいるということがありますので、光が丘から大泉学園町については、街路整備で、空間を開けて、空間が確保できたら鉄道整備で一気に作ろうという考えだと思います。

ただ、それはいつになるかまだ分かりませんが、全延長で90%ぐらい買収が終わっている。住居がすごく連坦しているところを開けているので時間が掛かっていますが、都内はもう間もなく、全部用地が開いてくるというところですよ。

ただ、大泉学園町まで行ってしまうとその後は都内の機運がないので、そこまでの仕事ということで、それ以降はまだ家がいっぱい残っているという状態です。それでその一体整備に向けては、高低の差があるところが課題として挙がっているところですよ。

【委員長】

これについて、「その他」という整理でいいのか気になります。かなり基本的なところですよ。

そもそも、埼玉まで来る条件が整っているのかということ、他の路線にもありますが、それがクリアされないことには我々としたらどうしようもないということですね。今の話を伺うと、大泉学園町までは都はやる、今着々とやっている。そのことは非常に大きな話ですよ。

【事務局】

はい、そうなります。

【委員長】

だから、その他というか、あと数マイルの元の状況という整理をしておいた方

がいいのではないですかね。その他と言わずに、そういう気がします。

【事務局】

今回の答申路線の評価では、光が丘からの一体整備ではなくて大泉学園町からの部分整備という形で書いていますので、都内も県内も、状況が整っていないというところで同じ条件であると考えています。

【委員長】

何か情報整理のようなことでいいので、後から出てくる他の2路線もそういうところがあるので整理しておいた方がいいと思います。

今お話しになったようなことが12号線にはある、8号線にはこういうことがあると。その情報は整理しておいた上で、我々はその上で議論をするということですよ。

まとめ方だけの話かもしれないですが、よろしくお願いします。

【委員】

先ほどの話で、確認したところ池袋線の複々線化は石神井公園の手前までとなっています。

【委員長】

ちなみに新宿線は、今、地下化をしていると思います。

それでは12号線についてはよろしいですか。何かありますか。

【委員】

観光面ということで光が丘からの延伸部のミッシングリンクの整備によって、郊外部に行きやすくなる。だから郊外部への観光地があるかということ調べていただいて、反対方向は、都心に行く人から見れば、選択路線が増えることとなります。

郊外に行く人については、直接、武蔵野線にたどり着くことができるわけですから、そういった意味での評価というものもしておく必要があるという気がします。

【委員】

逆に東京、例えば光が丘からこちらに延ばして、埼玉郊外に行くというのは、30分とか1時間が目安になりますか。

【委員】

目的地によりますから、いいところがあるなら1時間ぐらいでも行くと思います。反対方向はそんなに混んでないので、ある意味では観光需要を拾いやすいと思います。

【委員長】

では、12号線についてはいいですか。次に8号線はいかがでしょうか。

ちなみにこれは、押上から野田市ということですよ。

【事務局】

答申に示された区間に、12号線のように分解した表記がないので、一体でやるという前提で今回は試算しています。

【委員長】

それしかないというのは理解しますが、例えば、とにかく八潮までという機運もある気もするし、逆に北から、野田市からという声もある。

【事務局】

TXが今、八潮駅で時間25本を走らせて、朝の混雑率が170%という状況で、おそらく直通運転の8号が入る場所がないのではないかとというふうに、事務局では考えています。

そこで現実的には、答申を踏襲して根元からしっかり作っていくということが必要になるのではないかと考えています。

【委員長】

そうすると先ほどと同じことで、その押上～八潮間がいつできるというのが、ものすごく基本条件になるわけです。ただ、正直いろんなことを伺うと、そう簡単ではなさそうだとということになる。

だから、その基本情報として、押上から全部一气通貫で考えるとすると、都内の状況というのが、本当に前提になりますから、その他というよりも、前提として、今、都内はこうなっていますという情報は整理しておく必要があって、最後のまとめのところに、都内の状況を踏まえて考えるしかありませんというふうに書かざるを得ないのではないですか。どうですか。

【委員】

その他の記載について、そこは、延伸の元となる状況というイメージで、評価の視点に加えていったらどうかと思います。

【委員長】

そういうことでよろしくお願いします。8号線、その他いかがでしょうか。

【委員】

今回この場であまり深掘りをしてませんが、非常に路線規模が大きいとなると、今まで議論した路線も共通しますが、事業費の精査が大事になります。

協議会でいろいろ検討された経緯があっても、周辺の市街化状況が変わってきたり、労務賃金が変わってきたり、鋼材単価が変わったり、大きいのは自然由来重金属の処理が変わったりすることで、とんでもなくお金が掛かる場合があります。

だから、 $B/C=0.95$ という数字も、Cが1割多くずれたらそれは0.8になってしまうわけですから。そういった意味では、他の路線にも共通する話としては、

事業費、路線・構造計画そのものについても、より具体的な検討をしていくということが考えられます。特にこの巨大な路線においてはなおさらだと思います。

【委員長】

その辺はどうでしょうか。

【事務局】

先ほどお話があった点を含めて、全体に関わる部分として、事業費の精査ということに留意していくということも考えていきたいと思います。

【委員長】

ぜひお願いします。ありがとうございました。

【委員】

今の延長が長いということを書いてしまってもいいですか。

【委員】

事業延長が長いと、おしなべて事業費が高くなるという傾向があります。そういった意味では、8号線だけに光を当てる必要はないと思いますが、事業費については、先ほどお話しした周辺環境も変わり、重金属など環境に対するルールも変わってきておりますので、そういったものをアップデートする必要があります。

それから、地盤条件も調べる必要があると思います。軟弱地盤だったら、地盤改良するのに10億20億円当たり前に上がるということがあります。

ですから、運行などソフト面でできることは当然追求するにしても、一方で、事業費の部分も可能な範囲で追求していく必要がある。リスクが発現したら、例えば事業費が3割上振れするかもしれない、そうでなかったら1割安くできるかもしれない。そういう検討の中でB/Cを詰めていくとか、社会的にやるかやらないか、B/C以外の要素もありますので、判断していくことかと思えます。

あと、イギリスのワイダーエコノミックインパクトは、日本では、幹線系では議論が進んでいますが、都市鉄道系はこれからだということところです。この前お話しした消費者余剰分析に基づく費用便益分析というのは完全市場を前提にしていますが、そんな完全市場は世の中にはないわけです。あるいは労働市場の変化とか、人口が変わってくるとか、そういう点も今のB/Cには入っていない。集積の経済も入っていない。いろいろ都市機能が集積すると、相乗効果もあります。

そういった意味で、幅広い効果ということについて、我々は安心して議論し、整理していいと思います。

通学圏の広がりも、消費者余剰分析に入っている部分もあれば入っていない部分もあるということところです。大学に行くアクセスがどれだけ増えるかということは評価の原点です。

もともと2ページの⑧都市機能の適正化、通学圏域の拡大という評価で、県内指定都市、中核市への〇〇分以内のアクセスということで整理しましたが、原点に立ち返って、通学圏という言葉はちゃんと入れながら評価をする必要があると

いうことを補足させていただきます。

【委員長】

そこはせっかく、そういうご指摘があってここまで来てますので、用語の整理をお願いします。

そうすると8号線につきましては、いくつかご意見がありましたので、取組の方向性について、例えばベースとなる都内の状況や路線が長くて工事費のブレといういろいろなリスクもあるということも加えていただく感じですかね。

【委員】

東京都、千葉県とか関係者が多いということもありますね。

【委員長】

長いということはいろいろあるということですね。その辺も加えていただけますかね。

では、よろしいですか。今度は答申外の2路線について、まず日暮里・舎人ライナーはどうでしょうか。

【委員】

これまでも議論してきたことと同じですが、混雑の評価についてです。実は12号線でも関係しますが、根元の路線の輸送力増強の余地がどれだけあるかというところになります。どこまでできるかは、鉄道工学的な検討課題だと思います。そういうところを詰めて、輸送力の検証をしていくことかと思います。

【委員長】

今の点は弱みのところには書いてありますが、取組の方向性としても、こうした方がいいということがありますね。

【委員】

都内の混雑の上昇を予測するより少し踏み込んで、輸送力増強の余地がどれだけあるかということを検証するという気がします。

【委員長】

はい、ありがとうございます。そういうことですね。

日暮里・舎人ライナーについては、今の件と、そもそも既に市街化しているところに行くしかないなので、その実現性について、その2つをご指摘いただくということでもよろしいですかね。

では、最後に多摩都市モノレールはいかがでしょうか。

【委員】

ここは縦断線形がポイントです。平面線形もさることながら、縦断線形を見てどこまで何ができるのか。そこから先に辿り着けなかったら、ロープウェイでつなげてもいいのではないかな。

ご存知かもしれませんが、今、横浜市桜木町に都市型ロープウェイを作っています。多摩湖が一番乗りで都市型ロープウェイができればいいなと思っていましたが、桜木町が先になりました。

それはともかく、観光に関する、鉄軌道に対する目線は、本当に日本は弱い。そういう意味では、とても貴重な可能性がある路線という気もするので、観光、多摩湖をどう活用するかという観点で、技術的な検討を深めていく。課題があると言うには少し手前にいるという気がしているところです。

【委員長】

おっしゃるとおりですね。まずモノレールが湖のところに行くという概念は誰も持っていなくて、我々初めて聞いた時びっくりしましたが、他の人も絶対びっくりしたと思います。

だからいきなり技術上の課題となるよりも、日本における観光の在り方とかそのぐらいのレベルから議論して、ここにこういうものがあってもいいという話が進めば、可能性が出てくるというレベルですよ。

多摩湖の観光の在り方の中に、こういう交通インフラがサポートできるという議論を始めたらいいいという話を、どこかに書いていただくのがいいかもしれない。技術上の課題はかなり後ですね。

むしろ観光がないと、都内で、多摩の中で終わろうとしているモノレールを、ぐっと埼玉まで来てくださいという話にはならないということでもいいですか。箱根ヶ崎の方に行って、通常の都市内の鉄道ネットワークの一部を担うという意味はどのぐらいありますか。

【委員】

新交通系ですから、輸送力が通勤需要にどれだけ対応できるか。例えば東京まで出なくても国分寺に通勤する人とか、いろんな人が出てくると思います。そういった意味では、むしろ可能性はあると思いますが、本当に輸送力的にモノレールでいいかということを含めないと評価できないという気がします。

ただ、ロケーション的に本当に観光が素晴らしいエリアにありますので、それを有効活用するということは議論の対象にしておいてしかるべきということだと思います。

【委員長】

観光を少し強調した形にしますかね。ありがとうございました。

一通り済んだかもしれないですが、何か加えてご発言がありましたらいただきたいと思います。

【委員】

今後検討するに当たっては、先ほどは事業費の話、路線・構造計画の話はしましたが、LOS (Level Of Service) が重要です。快速運転するとか運賃をどうするとか、いろいろなパラメーターが実際は存在していますので、それぞれ協議会がやってきたことをそのまま前提とするのではなく、必要に応じて感度分析してみて、より都市に役立つような、B/Cも高くなるようなことは、引き続き検討

していくということは、共通して言えると思います。

【委員長】

はい、ありがとうございました。その他よろしいですか。

【委員】

最後の日暮里・舎人ライナーと多摩都市モノレールについては、答申路線ではないということで、ルート、接続先、また、途中で止めるということもあると思います。いろいろな方策を考える上で、例えば、日暮里・舎人ライナーについては、先ほど言った根元の状況がどういう解決策があるかによってルート等も考えていくということを入れる。

それから多摩都市モノレールについては、多摩湖も東京なので、観光資源をより生かす交通の在り方、少し大きいですが、そういうものも検討しつつ、ルートを考えていくイメージかと思います。

どこまでできるかというのもありますので、表現はまた少し事務局の方で考えていただきたいと思います。

【委員長】

はい、ありがとうございました。

それでは大体よろしいですか。それぞれの路線について、おおむね方向性が出たと思います。

第3回からの短い間に、非常に精力的に作業していただきまして、皆さん本当にありがとうございました。

資料2につきましては、次回、内容を示していただくということで、目次としてはこれでよろしいですかね。

では、これをもとに次回は、案を出していただくということになります。

そのほか、次回につきまして事務局からありますか。

【事務局】

その他として、資料3を今回お配りさせていただきましたが、第3回会議資料の一部訂正ということをご報告させていただきたいと思います。

前回、公共交通のサービスレベルについて、アンケート結果を示させていただいたところですが、集計結果に一部誤りがございました。誤りの内容は、本来、県央の部分で集計すべき加須市の分を誤って県南の方で集計をしてしまったものでございます。

訂正箇所は赤枠で囲んだ部分になりますので、お詫びをして訂正させていただきます。

この部分につきましては、今回ご了解いただいた後に修正後のデータをホームページでアップさせていただきたいと思います。

それから、次回の会議につきましては2月上旬ということで、予定を組ませていただいています。以上です。

【委員長】

はい、ありがとうございました。

それでは、他になければ、今日の委員会は以上とさせていただきたいと思えます。ありがとうございました。

【司会】

久保田委員長、ありがとうございました。

委員の皆様におかれましては長時間にわたりお疲れ様でございました。

以上をもちまして、第4回公共交通の利便性向上検討会議を終了させていただきます。次回は、とりまとめ案をお示しできるよう準備を進めて参りますのでよろしくお願いたします。

本日はありがとうございました。