

## 第2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、議事に入ります。次第の2番、議事でございます。

本日は（1）第1回会議で出された意見に対する対応案について、（2）鉄道延伸の取組の方向性の検討についてになります。

まず事務局からこの資料の説明の方よろしく願いいたします。

### 【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。

一通り資料をご説明いただきましたので、これから意見交換に入りたいと思いますが、その前にこの会議の公開ということについて、皆様にお諮りしたいと思います。

県の附属機関等の会議につきましては原則公開となっております。ただ、埼玉県情報公開条例第10号各号に定める不開示情報に該当すると認められる事項について審議等を行う場合は会議を公開しないことができると定められています。

埼玉県情報公開条例の第10条第4号では、県内部の審議、検討又は協議に関する情報であって、公にすることにより、率直な意見の交換もしくは意思決定の中立性が不当に損なわれるおそれ、不当に県民の間に混乱を生じさせるおそれがあるものについては不開示情報に当たるとされています。

今回の会議では、鉄道延伸の取組の方向性の検討を行うこととなっております。

委員の意見の交換を公開することは率直な意見の交換が損なわれるおそれがあること、また鉄道延伸の取組の方向性という検討内容自体が、不当に県民の間に混乱を生じさせるおそれがあることから、意見交換については非公開で行うこととしたいと思いますが、これについて委員の皆様からご意見、ご異議などございますでしょうか。

特に異議はないということよろしいですか。

<各委員、非公開に同意>

### 【委員長】

それでは、ご異議ないということですので、委員の意見交換については非公開で行うということとさせていただきます。

そして、今後のことですが、この会議の公開については次回以降の会議においても、これは議事の内容にもよりますが、今回と同様の考え方で公開非公開の扱いを判断したいと思っておりますが、そういうことよろしいでしょうか。

<各委員同意>

【委員長】

はい、ありがとうございます。ではそのようにさせていただきます。

ということで、ただいまの決定に従いまして、ここから先の意見交換につきましては非公開とさせていただきますので大変恐縮ですけれども、傍聴の方と記者の方につきましては、これにてご退席をお願いしたいと思います。

なお、報道関係者の皆様から私への取材につきましては、この会議終了後、概ね12時頃からこの会場でお受けしたいと思っておりますので、取材を希望される方、関係者の方は再度その時間にこちらにお集まりいただければと存じます。それでは、恐縮ですけれども、ご退席の方よろしくお願いたします。

<傍聴者、記者退席>

【委員長】

はい、よろしいですね。ではここから質疑応答に入りたいと思います。何か事務局から追加説明のようなものありますか。特によろしいですか。

<追加説明なし>

【委員長】

はい。それでは、ここから、質疑に入りたいと思いますので、ただいまのご説明につきまして委員の皆様から自由にご発言をいただきたいと思います。どの点からでもどなたからでも結構ですので、どうぞよろしくお願いたします。

【委員】

ちょっと事実関係の確認ですが、最初に説明いただいた1ページと2ページ目の県内のJR線とそれから民鉄のそれぞれ最混雑区間ということですが、これは最混雑の1時間当たりのデータですよ。

【事務局】

そうです。

【委員】

そうすると、その時に輸送力の変化と、それから輸送量の変化というところがあって、例えば1ページ目の宇都宮線の土呂～大宮間ですと、平成20年から30年というところで、結構輸送量というものが下がっている。

これをどう見るべきかと言うと、こういう感じで、変化がマイナスになっているのが20年から30年というところで幾つか出ていると思いますが、これはその需要自体が変化している、要するに、ピークをずらしながら通勤しているというようなことなのか、それとも全体的な需要というものが下がってきていると理解すればいいのか。この辺りどう分析されておられるかというところを少し確認した

いと思います。以上です。

**【委員長】**

ありがとうございます。よろしくお願いします。

**【事務局】**

先生のご質問ですけれども、輸送量が減っている要因ということで、特に宇都宮線が20年から30年にかけて減っておりますが、確かに先生おっしゃるように、対時間、ピーク時の混雑率と、全体の輸送量の変化というのは、必ずしもイコールではないと思います。

その分析については、推測になってしまいますので、次回以降確認してお答えしたいと思っております。

**【事務局】**

若干補足させていただきます。

資料は1時間当たりですが、1日当たりの上りの輸送量というデータもございます。こちらで見ますと、基本的には1時間当たりの輸送量に比べ大きく減ってはおりません。ですので、原因について詳細な分析はしていませんが、ピーク、オフピークですとか、そういったことも一部には考えられると思います。

全体として1日当たりの輸送量と比較すると、そういうデータが読み取れるというところでございます。

**【委員長】**

そうすると、この1ページ目の右下のグラフは、縦軸は、人パー時ということですね。

**【事務局】**

そうです。

**【委員長】**

そうするとグラフのタイトルとか、軸の説明は、それは正確にしておいた方がいいかもしれないですね。

**【事務局】**

分かりました。

**【委員長】**

ありがとうございます。はいどうぞ。

**【委員】**

15ページの埼玉高速鉄道線のまちづくりの着手が、鉄道に5年ほど遅れたということが書いてありますが、これはどんな背景で、そうなったかということをやっと補足していただけますか。

### 【事務局】

都市行政の方の話ですが、埼玉県の都市計画で、市街化区域に編入する時には、今のルールでは駅周辺、住居の場合は駅周辺ということで、産業団地とかですと、高速道路のインターとか、そういう拠点となるものがあるものについての周辺地域ということになると思います。

この浦和美園地域ですと、当時駅ができていない市街化調整区域ということで、開発に係る協議をするのに時間が掛かったものと思います。その結果、事業着手が遅れたのではないかと考えています。

### 【委員】

比較対象が宅鉄法を適用したつくばエクスプレスなので、相違が分かると思います。

また、SRについてはさいたま市さん、浦和市だったですかね、かなり当時もご努力をされていたという記憶があります。

鉄道は、宅鉄法を契機に都市と一体不可分だといった哲学が示されていたが、実際の整備はすぐにはなかなかうまくいかないということでもあるので、知見として、まちづくりができるだけ遅れないようにすることについて改めて整理する必要があると思いました。

それと同じように16ページ。つくばエクスプレスについて、埼玉高速鉄道とだんだん差が開いています。先ほど事務局からは概ね一緒というご説明があり、確かに離れて見ると概ね一緒だけど、近くから見ると、10年目9年目ぐらいからだんだん差が開いている。

これは結構大事なポイントだと思います。なんで開いているのだろうか。そこを今後掘り下げていただくと良いと思います。

### 【事務局】

今の部分を補足してお答えさせていただきますと、埼玉高速鉄道線延伸のところで、もしかしたら人口がもうピークに達しているのかなというような考えもあったのですが、実は今計画人口に対して、沿線11地区の区画整理事業、まだ計画人口に対して6割程度の居住率となっていますので、これからのビルドアップを進めていく余地があると思います。世の中の人口減少という流れとか、他の地区との取り合いというところもあるので、そこはまちづくりの方で、土地の魅力を高めていくとか、そういったことが必要になってくるかと思っています。

### 【委員】

はい、ありがとうございます。

今話を継ぐと、運賃タリフ、X軸を距離、Y軸を運賃にすると、運賃の高さや低さが分かりやすい階段ができます。

首都圏のいろんな路線を比べてみると、利子補給で作った路線の運賃は高めです。だから、本来の鉄道のポテンシャルを考えた時に、もっともっと住宅が張りついて然るべきだけれども、やはり移動コストが高過ぎるため、家を構えるのをやや避けるというような、ブレーキを踏んでる結果になっています。そういう面

があります。

したがって、今後の議論かもしれませんが、やはり運賃について、私たちはかなり感度を高くして注視する必要があると思います。将来、場合によっては政策的運賃として少し抑制することも、あり得るかもしれません。

S Rは、公的資金を投入して有利子負債を減らしてきたことによって、もし減らさなかったらもっと高い運賃になるところを回避したという実績があるわけですが、逆に、政策的に、今の運賃ありきじゃなくて、もっと住宅立地や開発が進むよう、運賃を少し下げることだっていいんじゃないか。

海外では、あるエリアについては公共交通を無料にしているところあります。つまりデパートで言うと、エレベーター、エスカレーターと一緒なわけです。デパートの公共交通に当たるエレベーター、エスカレーターの運行経費は、デパート経営者が賄い、それで実際、各階での買い物が進み経済を回している。こうした考え方は、欧州やアメリカもそうですけど、決して珍しくはないです。

そういった意味で、運賃の高さが移動のハードルになることによって、結局都市が開発されなかったら、これは何のために鉄道を造っているのか分からないみたいな、そういう話になってしまいますので、今後分析していただくと良いかと思えます。都市との連携も含めていろいろ考える時の鉄道側の前提として整理しておく必要があります。

#### 【委員長】

はい、ありがとうございました。

今日は、この5つの路線が具体的に出て参りましたので、それぞれ個別にいろいろ感想などをおっしゃっていただいてもよろしいかと思えます。

#### 【委員】

今の運賃のお話をもう少しお聞かせいただきたいのですけれども、運賃がゼロになるということですか。どういう運賃体系になっているのですか、海外では。

#### 【委員】

海外には、あるエリア内では、バスとかL R Tなど全部無料とした都市があります。

無料がいいかどうかという議論はもちろんあると思いますが、そういう都市の事例は幾つもあります。もちろん止めたところもあります。ただ、その理由はちょっと興味深くて、採算性の理由ではありません。そもそも、ヨーロッパは、鉄軌道もバスも、要は都市の装置として、日本で言うと無料で利用できる図書館と一緒に、有料にせよ行政がやって当たり前だとなっています。

採算性が厳しい非商業領域は、P S O、Public Service Obligationという公共サービス義務で政府が責任を持って運行サービスを提供しています。アメリカでも、パブリックトランスポーションは、政府がちゃんと責任を持つものとされています。

日本のパブリックトランスポーションは「みんなが乗ってる輸送機関」であり、全然定義が違います。

そういう発想の中で無料エリアがあるのですけれども、さっきお話しした止め

た事例の理由は、元々、彼らは、自動車からの転換を促す政策をとっています。地球環境問題もあるし、都市環境もあるし。ところが徒歩や自転車からも、無料だから転移してくるんです。歩いていた人も公共交通機関に乗っちゃうと。じゃ、ちょっと止めようかと。

我々と発想が違うんです。無料エリアは、ちょっと控えたところもあるし、引き続きやっているところもあるということです。言わば、都市経営としての取組です。

例えば、皆さんは、デパート行った時に、エレベーター、エスカレーターに乗っていますけども、鉄道事業法をそれらに当てはめると、駅員を雇って、あるいはSuicaのような会社を作って、利用者は毎回ピッとやって上階に行くことになります。2階に行くのに150円取られるとすると、皆、行かなくなっちゃいます。デパート経営では、そんなことしたらすぐつぶれちゃいます。

海外はデパート経営と同じ発想で、公共交通についても都市経営をしています。運賃も、比較的廉価になるよう、政策的に決めるということやっているし、インフラネットワーク整備も道路と同じように政府がやっている。だから人口が日本みたいに少なくても、公共交通が利用され、中心市街地に賑わいが生まれ、経済が回っているわけです。そんな実態もありますので、ちょっとご参考までということ。

#### 【委員長】

ですから、そのベースとして、純粋な民鉄とか民間バス会社が日本にはある。日本の場合は、純粋な民間企業が存在する。そして運賃を決めたりしているけれども、あちらは、そうではないということですか。

#### 【委員】

先ほど言ったPSOというのは、要は地方自治体に公共交通の責任があるわけですね。もちろん商業領域とって、商売でできるところは別に行政が手を出す必要はないです。商業領域じゃないところはちゃんとケアする。

ただし1つ注意しなきゃいけないというのは、日本の商業領域というのは、委員長がおっしゃったように、ほんとに民鉄あるいは民間バスが自分の経営でやっているわけですけど、欧州の少なくとも鉄道について言うと、全て公設型とっていいわけです。インフラは全部政府ですから、運行だけについて商業領域かどうか彼らは言っているのです。

日本の場合はインフラも含めて商業領域かどうかと言っているのです、かなり違います。

いずれにしてもそういう考え方があって、運賃は自治体が決める。運行頻度のようなサービスレベルも含め、自治体が決めて、パフォーマンスコントラクトと言って、サービスレベルを定めた運行契約を運行事業者と行う。

例えばこのぐらいの運賃でこのぐらいの運行頻度で、だれか、より安い委託費で走ってくれませんかという競争入札などをしています。公共サービス義務というのを、EUが全加盟国に対して法制化したEU指令は、最初は1969年ぐらいで50年以上前のことになります。

そして、2007年には改定され、補助金を効率的に使おうということで、競争入

札併用とか、モニタリングなど、さらに進化しています。

日本では現在、地方について、事業性が厳しいため似たような課題があります。近年では、今後のまちづくりに向け、活性化再生法などによる取組が進みつつあります。

#### 【委員】

その流れでいくと、先ほど政策的に運賃を低く抑えるというお話がありましたが、それは、短い区間の初乗りを抑えるとかではなくて全体的に抑えるということでしょうか。

#### 【委員】

おっしゃるとおりで、ここからだったら、さいたまから都心に、例えば家族で買い物に行くかもしれない。例えば4人ぐらい、車で行く。ガソリン代、駐車場代、それらを計算して、1人当たりそれより安くなる運賃にするといった、政策的誘導を図るんですね。

欧州の場合は、経費は運賃では賄えないわけですから、大体運賃で賄うというのは2割から8割くらい、裏を返して言えば公的資金が8割から2割くらい。それは補助率を決めているのではなくて、政策的にサービスレベルを決めて、結果としてそれだけの公的資金が必要になっているということです。

だから例えば極端に言うと、警察官さんとか消防士さんとかもそうです、運賃のようなものを取るわけではありませんから、鉄道に置き換えると100%赤字となってしまう。もちろん、運賃のようなものを取ればいいじゃないかとはならないですけども、要はゼロか1かじゃなくて、そういうアロケ、運賃で賄えるものは賄うが、そうでない部分はやっぱり行政でやるという考え方です。

欧州では、50年前からのことなので、今では、もうコモンセンス、世界では常識だと言われるぐらいになっていて、日本はちょっと肩身が狭くなる気がすることもあります。

日本はすぐそうなるようなものではないのですが、今日コロナの話もいただいた中、地方の公共交通がなくなるようなことになっていいのかっていう意識を、我々ももっと感度を高めないといけない時期かもしれないということも含めて、考えたりしています。

#### 【委員長】

ありがとうございました。勉強になりました。どうぞなんなりと。

#### 【委員】

今の議論と少し重なるかもしれませんが、18ページの浦和美園駅、岩槻駅のグラフを見ながらちょっと考えていたのですけれども。

浦和美園の場合には、SRですから都心に直通する。岩槻の場合には、アーバンパークラインと言うべきか野田線と言うべきか、なかなか難しいのですが、都心直結ではないというところなので。ただ、直結しているかしていないかというところと、岩槻の場合は既成市街地でもあるというところもあるかもしれませんが、やはりそう考えると、都心につながっているか、つながっていないかという

ところで、こういう差が出てくるのかなとふと思ったところです。

で、何が言いたかったかと言うと2つありまして、1つ今、運賃の話も出てきましたが、国勢調査の中の、従業地通学地集計というものを取ってみて、区分したのです。

つまり、東京都内を目的地とするトリップと千葉県内を目的地とするトリップというふうに見た時に、やはり、東京都内に向けたトリップというのは、千葉県の中で行っても東葛、松戸、柏周辺から、葛南、船橋周辺、それから千葉市辺りまで。チーバ君の形に合わせればチーバ君の顔の部分は、全部鉄道利用が卓越している。つまり、車よりも圧倒的に鉄道。

ところが、千葉県内で、通勤している人となってくると、ほとんど実は、鉄道が優位になっているところがなくて、要するに車の方が圧倒的に卓越をしているということです。

そうした時に、多分今回の「あと数マイルプロジェクト」の中でも、基本的に今回議論されているのは、都内に直結する鉄道をどう伸ばしていくかというところなので、ここの18ページでいうと美園型になってくると思います。

一方でやはり、正便益不採算、ですから不採算であるかもしれないけれども、いかにメリットを高めていくかという時に、そのメリットの範囲というものをどう捉えていくか、これが多分今日の後段の議論になってくると思いますが、そこが非常に重要だと。

例えば、東京都内に行くというところは、量的にどのくらいあるのかというのは脇に置いておいて、鉄道を利用するというインセンティブが働きやすいですけれども、埼玉県内を移動する、例えば今回の沿線区間から、この辺りの浦和大宮周辺に出てくるところを、やはりマイカーから公共交通利用に転換するようなきっかけになるとすれば、そういう部分のところに政策的な運賃を入れていく。

前回もお話ししましたが、基本的に鉄道の場合には原価計算、総括原価方式に基づいて運輸審議会でも結局決定されるという筋を通していますが、逆に言うと定期券の割引率とかそういうところでしか操作がしにくいという現状にあります。ただ、11月末に改正される地域公共交通活性化再生法の利便増進事業に則れば、実はその辺の運賃設定も柔軟にやることができるという、制度設計の立て付けになっていますから、そういうところも今度は政策的にやれるようになる。

ということになると、ネットワーク的に確かにちょっと都心直通ではあるのですが、やはり埼玉県内で移動する人というのもかなりの数いると思うので、そうした人たちのメリットを高められることを考えていくというのも、あくまでも埼玉県としてどういうふうに見ていくかという判断になりますから、結構その辺は大事になってくるのかなと考えているところです。以上です。

#### 【委員長】

はい、重要な視点を今いただきましたね。

#### 【委員】

先ほどの各路線についてというコメントがあったので、ちょっと気になるのは輸送力です。何ページだったかな。13ページ。典型的です。



新交通を導入したことで、最初のインフラコストは安く済んだのですが、とても混んでいて、輸送力は、先ほどの事務局の資料だととても少ないわけです。

それを延伸すると、さらに混雑が加速する。ところで、先進国から見れば、日本のような大変な混雑というのはSFみたいなもので、人と人、今ではソーシャルディスタンスという言葉が普及していますが、外人はもともとそれがあって、数十センチより人が近づくような混み具合だったら通勤電車に乗らずに見送るといった光景は決して珍しくないです。

現在見られる日本の激しい混雑は、人間を動物に置き換えちゃいけないんですけども、人間だから皆我慢しているのですが、動物虐待って世界的な問題になってもおかしくないぐらいな程度とも言えます。

そういう状況があるので、例えばある路線の延伸について考える時にそうした点もかなり慎重に考えないといけないと思うのが1つと、あともう1つは、周辺の路線に延伸・接続したとして、行先が概ね似ていて、都区内の目的地に行くにも同様に必ず乗り換えになる場合があるなど。

だからそういった意味では、鉄道ネットワークという観点も合わせて考える必要があります。

先ほども、速達性というかネットワークについてお話がありましたが、例えばつくばエクスプレスの守谷という駅、ご案内のとおり、関東鉄道の駅はもともとあったのですが、つくばエクスプレスができてものすごく発展しました。都心直通になって、速達性が段違いに高まったことが挙げられます。

それから守谷よりももっと北の、みどりの駅とか奥の方のエリアは、30分以上都心に行く時間が縮まっています。時間距離が大きく縮まりました。

そういったこともありますので、やはりネットワークというものと速達性、そういったものを合わせて考えていく必要があります。

速達性を上げるということは、先ほどおっしゃったように埼玉県の遠くから都心に行く人は、まず最寄りの駅に行き、それからまた1時間以上掛かりますとなるので、へとへとです。

そういった利用者目線も含めて評価する必要があるのかなと思います。

#### 【委員長】

この13ページで教えていただきたいのですが、今、延伸、どこかの駅につなぐという議論になっているのですが、つなぐというのはマストの話ですか。

#### 【委員】

マストではなくて、つながないという選択肢もあり得るということです。つなぐと利用者が増えて混雑がさらに激しくなることは間違いなく言えますので。

他方、路線をつなぐことは、都心方とは反対側の流れもできるので、ネットワークとしては本当は素晴らしいことです。ただ、輸送力のことが大きな課題になります。

#### 【委員長】

これを駅につなぐということは、鉄道ネットワークを作るということなのだろうか少し疑問です。

むしろ、各駅へのアクセス交通の議論になるのではないかと。それは違いますか。

#### 【委員】

アクセス交通の議論は、この場合は当然入ってきます。

実際のODを見た時に、西日暮里周辺とか、例えば尾久の駅とか、幾つか他にも駒込とかありますが、乗り換えを考えた時に、手前で一旦乗り換えて、それで例えば西日暮里で寄り道をしてそこで用事を済ましてさらに移動するとか、若干選択肢が出るので、私が言ったようなそのお客さんが減るよりは増える方向になる。

そうなった時に、それが受けとめられるキャパだったらいいんだらうけども、その部分がちょっと気になる。もちろんだれだけ使うかによります。あともう一点、実はネットワークの反対方向の流動です。

日暮里・舎人ライナー沿線の人たちから見れば、例えば草加に行きやすくなる。都市づくりとしてはそうした流動も大事ですから、ネットワークの観点で正解となります。

ただ先ほど話したように混雑部分についてのさばき、長編成化ができるとか、何かうまい手があればそうした課題はなくなる。そうした点を前提として考えながら、議論する必要があるということです。

12号線も実はちょっと似てはいるのですが、特に先ほどの路線は編成両数が短いということもあり気になっているということです。

あと、先ほどのもう一点。これだけ言ってもしょうがないので14ページについてですけど、埼玉県民にとってどうかという視点が、もちろん我々としては一番大きくなりがちですけども、例えば、埼玉県に来て東京の人がお金を落としてもらうことも大事です。

そういった意味では、例えば、上北台からの狭山湖への延伸は、日本ではとても珍しい観光鉄道になる可能性があると言えます。こうした点も、無視しちゃいけないと思います。世界には観光鉄道を真面目にやっているところが普通にあります。通勤流動だけではないという観点で考え方を少し切り換えて幅広くすることが考えられます。そうなるところに良好な住宅地ができるといったタネ地もあるかもしれない、もちろん、観光というか癒しを求める方たちでもっとにぎわうかもしれない。

また、湖の近くに新交通、モノレール系が入ってくる都市景観は、ものすごくいいインパクトになりそうです。埼玉県の狭山湖ってすごいぞみたいなことになるわけです。そういったようなことも少し意識してもいいかと思います。

#### 【委員長】

これも教えていただきたいのですが、多分東京都はもう箱根ヶ崎に行こうとはっきりしているわけですね。その場合、例えば分岐するというようなことはモノレールについてもあり得ますか。

#### 【委員】

あり得ます。それは大丈夫だと思います。

モノレールだとヘビーレールよりは輸送力が小さい点ではありますが、ここは都心直結の通勤路線ではなく、むしろ環状線的な、立川から見れば放射状路線ですけど、ちょっとロケーションが違いますので、逆にいろんな使い方ができる、地理的にこういった観光地というか、こういうすばらしい景観とかがあるということも特徴になり得るということでお話をさせていただきました。

**【委員長】**

ありがとうございました。

**【委員】**

今の話で、日暮里・舎人ライナーは新交通ということで輸送力に問題があるということでしたが、モノレールも同じような問題を抱えていると考えればよろしいでしょうか。

**【委員】**

ヘビーレールに比べると、おっしゃる通りとなります。歴史的に見れば、採算性をとるために、インフラ補助のあるモノレール、新交通が有力候補になりやすかった時代があります。当時は、鉄道は、公営以外は、確か利子補給制度しかありませんでした。

ただあの当時から、路線整備が実現するという大きな効果は得られる一方、輸送力面で、沿線が育っていくとあとが大変かもしれないと思いながら見守っていたというところはあります。

だから、今後整備する時には、長編成化の可能性など、そういったことを織り込んで、まちづくりと連携して検討する必要があります。なお、通勤利用が多い都心への放射状路線とは性格が異なる路線については、ヘビーレールと同列に議論するものにはなりません。

**【委員長】**

ありがとうございました。

今日この鉄道延伸の話が具体的に出てきたわけですが、今年度我々がこれを議論してどういうふうにとまとめていくかということですが、一番大事なのは、どう評価したのかという、その評価の視点を明確にして、それでちゃんと見ましたということ、何らかの形で表に出していくということだと思います。

その評価基準、27ページ以降に、交政審でのプロジェクトの評価項目が書いてあって、これで評価しましたとなっているわけです。

これを1つの例として、先ほどからご議論いただいていますその埼玉県版と言いますか、埼玉県として、この5つのプロジェクトをどう評価するか、結論を出すというよりむしろ、どう評価するのが良いのかということが一番大事だと思いますので、これからの時間、この27ページ以降を見ながら、これはやっぱり加えないといけないという話がありましたら、是非いただきたいと思いますがいかがでしょうか。

**【委員】**

東京の場合は、世界都市東京ということで、都市機能の高度化をいかに図るか、混雑をいかに緩和するか、空港アクセスをどうするかなど国際競争力の視点などがありました。世界的にはむしろ稀な大都市の1つですから。

ただ、まさに委員長おっしゃったように、この場では大都市東京の首都機能の高度化ということを特別に議論する場ではありませんので、そういった意味で幅広く、いろんなご意見が出ると私は思っています。ただ、ここに出されている表はそういった大きなベクトル上に存在している表でもあるということ、冒頭一言言いたいなと思いました。

ところで、私は、以前からですけど、一番気にしているのは人口問題です。厚生労働省から人口県データが出されています。もちろん減っていくという姿が示されています。年少人口のグラフに着目すると、これから大きく減っていきます。

エマニュエル・トッドという、著名な社会人口学者が「社会の最優先事項は、経済的な生産の前に出産だ」と言っています。また、「人口減少を受け入れる国は、国力を諦める国だ」とも言っています。

私たちは色々な施策を考える際、出生率のことも意識しておく必要があります。例えば、住みやすいということも、出生率にも影響し得ると言えます。

日本は、このままいくと人口が減り続け、虫くいの的にどんどん人がいなくなるので、将来は、治安が維持できなくなったり、スラム化したり、立ち入れない市町村が出てきたりすることが起こるかもしれない。

国はもちろん、少子化問題に取り組んでいます。そこで、この場では、交通面で検討してみると良いと思います。例えば、子供さんを育てる時にも、公共交通のモビリティ、移動性は大事です。移動性がいいか悪いかによって、朝は、保育所に届けてから通勤しやすいとか、夕方は、通勤後のお迎えと買い物がしやすいとか、モビリティがあるかないかによって、子供を産んでちゃんと育てられるかの不安感が変わってきます。また、モビリティは経済にもプラスに影響しますが、それによって、例えば産休を取りやすくなることも考えられます。経営が厳しい企業では実際はなかなか取りにくいかもしれないけれども、経済が上向けばそれよりは取りやすくなり、育てやすいことにつながります。もちろんモビリティが高ければ親族だって手伝ってくれやすいかもしれない。

そういった意味で、実は私たちはモビリティを今までよりもっと重視しないといけないのかもしれない。また欧州の話になりますが、政府の施策はモビリティも重視しています。既に世界ではそういう取組をしているし、それなりの成果を上げているのも事実です。

私たちは出生率の観点からも、子育て環境、教育環境などをどうやって提供するかは、非常に重要なターゲットかなという気がいたします。

## 【事務局】

先生ありがとうございます。人口の話というのは、これまでもいろいろな機会でもアドバイスいただいております。今回のコロナ禍の中でも公共交通を取り巻く中で非常に影響あるものと思っています。

今お話があったように、フランスの事例かと思えますけれども、人口が増えているところもあるというお話がありますので、今後、例えば交通困難地域の話な

どもしていく必要がございます。そうしたところも含めて、先生にいろいろお話を伺いながら、例えばモビリティとの関係とか、工夫できれば、次回以降も含めて、お話しさせていただければと思っておりますので、よろしく願いいたします。

#### 【委員】

売りの1つになると思います。

東京にいと、産む子供の数が減るといったこともあるようです。人口の分析については、静岡県さんの事例などがあります。

また、高速鉄道の例になりますが、北陸新幹線が開業して、石川県と富山県の出生率が上がっています。全国平均との差を取ると、開業を境に明らかに上がり、その後、直近データまでの3年間、高いレベルが続いています。ということは、単純に考えて、モビリティが高まると人々の交流が増える。交流が増えると経済が回らないよりは回るようになる。イノベーションも生まれるかもしれない。そうすると雇用が増える、あるいは待遇が悪くなるよりは良くなる。すると個人の経済力も良くなる。そうなると、出生率にも影響するかもしれないとの単純な仮説が考えられます。もちろん分析が必要かもしれませんが、少なくともきっかけになっていると思います。

地域交通についても同様です。ある地方路線の例では、路線がなくなったら、子供が学校に行く時に不便になる、いつも親が送り迎えしないといけなくなるという話を耳にしたりしています。当然塾だって同じです。

つまり、どこに通うかの選択肢も含め就学機会に影響します。本人にとってみれば人生掛かっているし、国から見れば人材が育つチャンスに関わります。

そういった意味で、モビリティは地域にとって実はとても大事だということです。経済活性化という意味でも、子育てもそうです。個人レベルの経済力も、出産などに影響します。

#### 【事務局】

ありがとうございます。鉄道の延伸の話の中で先ほども出てきましたけれども、いわゆる運賃の話ですとか、あるいは1回目のお話の中でも地方の、サービスレベルのお話とも恐らくつながる話と思います。

それから、都市づくりとその公共交通というのは一体化して進めていくというのが、先生のご視座というふうに伺っております。その辺是非事例等も含めて、お伺いしながら、次の時にお披露目できるよう、ご相談させていただければと思っております。よろしく願いします。

#### 【委員長】

はい、よろしく願いします。ではそれをお願いするとともに、その評価指標ということについて言えば、先ほど埼玉県民の県内移動をちゃんと見なきゃ駄目だというお話がありましたが、例えば子供さんの移動はまさにそれですよ。

そういう、身近な移動というか、そういうことへの効果というののもちゃんと評価した方がいいというふうに受け取っていますので、評価指標の1つと考えていいのではないですかね。

**【委員】**

モビリティには、ネットワーク性もあります。それもあって欧州では鉄道利用者が増えています。

二、三十年前は、1キロ当たり何人が利用しているかという輸送密度は、JR四国やJR北海道はむしろ欧州に比べて大きい方でした。日本は民営化して、効率性を高め、路線整備は控え、運賃は抑制されていますが低くはならない。欧州は公共サービスとして整備や運行をしています。今は、輸送密度は欧州の方が上で、増え続けている。日本の四国、北海道は減り続けている。

モビリティ面から教育環境について補足すると、自分がこの町に住んで子育てした時に、どこの学校に通わすかってやっぱり意識します。あるいはどこの学校に通えるかとか。もちろん、幼稚園もあるし、小学校もあるし中学も高校も大学もあるわけです。

そういった意味で、いわゆる埼玉都民のいらっしゃるこの辺りのエリアでも、他のエリアでも、埼玉県は非常に大きなエリアがあるので、それぞれに応じて教育機会という面で評価をしてみると良いと思います。

出生率、子育てのことに光を当てた政策に取り組むことは、東京に隣接する県としても意義があると思います。

**【事務局】**

先ほどもお話があった、大宮浦和というような移動の話もありましたし、今の先生からあった通学環境ということでよろしいでしょうか、そのネットワークの広がりをこういった指標の中にとりご提案ということでよろしいでしょうか。

**【委員】**

県内から大宮浦和への流動も、その逆の流動も、東京の方からの流れもある。いずれにしてもモビリティを高めるということは全体が高まっていくということです。ですので、そういう視点が要るということです。

**【委員長】**

ありがとうございます。どうぞ。

**【委員】**

先ほどの多摩都市モノレールのところで、全然違う観光鉄道という話がありましたが、やはりそういう視点の指標は全くないのでしょうか。カテゴリーとして最初に別に出しておくような。

**【委員】**

入れた方がいいと思います。公園のように、癒しを求める流動という面がありますが、ジャンルとしては観光に光を当てた評価になろうかと思います。

観光は、インバウンドはじめ国の政策になっていますが、国としても、この少子化にあって何とかしたいという思いからの政策だと言えます。

ただ、かなり力を入れないといけない分野だし、世界的にはほぼ観光だけで経

済を回している国だって幾つもあるわけですから、私たちは、先ほどお話ししたように通勤通学の足の確保が課題になりがちですが、さらに、もっと豊かな都市、住みやすい都市にしていく観点が必要だと思います。

例えばこの路線ですと、立川がとても住みやすい街になり、狭山湖にも気軽に遊びに行けるといった可能性があるわけです。県と都にまたがる流動も大事で、全体として、それぞれウィンウィンになっていく発想で、観光の切り口も大事だと思います。

今日は入ってませんが、川越についても、多い観光客にあって、自家用車やバス等の道路交通、シェアサイクルが併存し、公共交通と観光は重要な評価軸の1つだと思います。

#### 【委員長】

では、よろしければこれは評価指標として加えていきましようかね。ありがとうございます。

#### 【委員】

今回のプロジェクトは、都県境で東京に直結するようなイメージが出ているのですが、我々もネットワークの形成ですとか、そういう視点が少し足りなかったのので、県内の移動の効果というのを見ていくといいとは思っていました。

延伸について整備効果という結局、速達性とかになりがちなので、もっと広い範囲で見られるものは何かないのか。今回のお話を聞いて、観光とか、交通として何が貢献できるか、そういう視点で評価指標を考えていくということも考えられるかと思ったところです。

ほかに何かそういう従来の延伸の整備効果として、一般的に言われているもの以外で、何か視点というものがございませうでしょうか。

#### 【委員】

そうですね。先ほどお話しした観光については、もともとは、近隣市民の憩いの場ということから考えました。

観光庁が関わる「観光」もあるだろうけれども、そうじゃない、やっぱり住んでる人たちや近隣の人たちがほっとするようなどころへのアクセス性としても、お話を聞きながら、分けた方がいいかもしれないと思いました。

例えば、草加への延伸を想定すると、東京方面とは逆の移動によって草加も栄えることが見込めます。観光地の要素もありますよね。そうした評価も、考えられます。

#### 【委員長】

ありがとうございます。

#### 【委員】

26ページのアイウエの、イというのは、B/Cだったり、一般的に用いられる道具かなと思いますが、残りのアとウとエをどう位置付けるのかと考えた時に、多分今の議論というのは、多分アの部分で、恐らく東京都では28ページのような

形で考えられたけれども、ここの何とか効果という話を埼玉バージョンにしていかななくてはならないという話なのかなと思って伺ってました。

例えば、先ほども教育の話が出てきましたけれども、実は鉄道のインパクトというのは割かしあって、それは都心の方に通いやすくなるというだけではなく、逆向きの移動というのは結構あります。

実はそういう需要をいかに取り込めるかという可能性、ポテンシャルがどれだけあるのかということころは結構大事なインパクトになると思っています。

実際、新幹線ではありますけれども、青森市も実は新青森から新函館北斗まで新幹線が開業したら、青森市って実は、いわゆる進学できる私立の高校が非常に少ない、青森県自体がというところがあるので、函館ラサールを併願して青森高校が厳しめだと、上手く受かっていれば函館ラサールに行くとか。函館ラサールの方が進学実績が上ですから、青森高校だけで飽き足りなければ函館ラサールに青森市から通学しているという、そういう移動も実際は出ているようでして。

やはり逆向きの移動のインパクトがどれだけ取り込めるかということころは非常に重要なと思います。あとは県内の移動であれば、例えば横浜では何10分圏構想とかよく言われていますが、何10分圏で、アクセスできる範囲というものをいかにこのネットワーク化によって増やすことができるかということころは非常に大事かもしれないです。

例えばバスだと、やはり何10分圏内で行ける高校の数というものをいかに確保することができるか。

ですから、例えばその町や村に住み続けたとしても、進学校にも行けるし、実業系の学校にも行けるし、野球が強い学校にも行ける。そうならないと、人材が育たないということでそういう目標設定をしているわけですが、そういうようなものというのが1つ必要になってくるのかなと思っています。

一方で26ページにもう一回戻りますと、今、アとイの部分の話をしましたが、ウとエの部分はどういうふうに整理するかということころもまた大事になってくると思っています。エの部分というのは、まさに先ほどの足元の輸送力が足りないとか足りるといような話がある。これは制約条件的なことですけども、エの部分というのは、多分SWOT分析の、OとTの部分です。追い風と脅威の部分、多分脅威というか、外部要因で負のものというのが、先ほどの輸送力がないということころだと思いますけども、逆に追い風の部分ももしかしたらあるかもしれない。

よく分かりませんが、コロナの影響の中で、何か雑誌を見てましたら、流山おおたかの森が住みたいまちランキングの3位に入っていました。何でそうなるのかなと思いますが、ちょっと都心に近いけれども東京都じゃないところに住むという。それだったらもっと八潮とかそっちの方が近いのと思うわけですが、そう書いてありました。

そうすると、やはりその中で埼玉がどう位置付けられてくるのかというのは、追い風にもなるかもしれないし、脅威にもなるかもしれない。

つまり、エというのは、まさにこの外部要因のいい面と悪い意味を整理していく。ウというのはあくまでも定性的な評価にしかならないので、多分、アイエのプラスアルファの参考値程度なのかもしれないです。

ただこれも、いわゆる都市開発という面的な整備ということころだけではなく



て、やはり教育、つまり首都圏ですから、居住地が結局選べちゃうんです、都心に通勤している人ですと。

そうすると、やっぱりどこに住みたいかというところが出てくるので、例えば教育ですとか、医療ですとか福祉ですとか、そういったような周辺の分野というところで、どういう特徴ある取組が行われているのかというところも、整理しておいた方がいいかもしれないと思います。

流山おおたかの駅まで子供を送っていくと、預かってくれるというサービスがあるわけです。今、幾つか周辺の自治体がやり始めていますが、小学校にこの間聞きましたら、全学年で2,000人弱いるという、一年十三組まであるというような話も聞いてましたから相当集まっているということです。

だからそうすると、やはりそういう周辺のインパクト、政策的なインパクトというものが、多分、面整備とか鉄道整備に足し算をされて、需要を高めているということがありますから、そういった整理というものを、ウの部分でやっておかないといけないのかなと思っています。以上です。

#### 【委員長】

ありがとうございます。流山方式って有名ですよ。

とにかく、みんな駅に子供を預け、そこからそれぞれの保育所に。だから、いわゆるとんでもない所の保育所に割り当てられて行けないなんてことはないというか、もう必ず駅に送り迎えすればいいってことですよね。そういうスペースがとれる、チャンスが出てくるというのも1つあるかもしれない。

#### 【委員】

ありがとうございます。

先ほど何かありませんかと言われて、やっぱり、モビリティを高めるということとは非常に教育という面でも、いい刺激というか、いい機会を与えているなっていうのが1つです。

今、病院と言われたことは同感です。先ほどは教育に特化してお話ししましたが、ここにも書いてありますが、病院のほか、買い物、送迎が容易だとか、いずれもモビリティに直結します。

そういった意味では、ここは交通について検討する場ですが、同時にまちづくりのことも意識しています。まちづくりについてちょっと深掘りして、子育て環境、託児所などそういったものをちゃんと意識しながら、公共交通について、質についても追求して整理するのかなと、改めて思いました。

#### 【委員長】

ありがとうございます。26ページのこのアイウエの話で、先ほどの政策のところちょっと難しいという話があって、私もこのところをずっと悩んでるんですけども。

今日出てきた何路線かの絵で、大体延伸のところは真っ白で、調整区域だという話があったわけです。これをどう考えるかということです。これまでは、それぞれの路線の駅、中間駅のところが白いので、そこをどう線引き、見直して、大規模に開発して、住宅地造って、商業施設も入れてという、従来型の街を造って

お客も増えてという、そういうストーリーでやってきたわけです。

ただ、今コンパクトシティとか言っている中で、それもそれぞれの市で言いにくくなっている面もある。ここが肝のような気もするんですけど。少し、今後の働き方も含めた、何かアイデアが出せるといいのではないかと。ちょっと曖昧ないい方で申し訳ないんですけど。

はいどうぞ。

## 【委員】

今のお話、戦略的に、そういうところができたらとてもすばらしいなと思いつながら聞いておりました。

また、私が思っていたキーワードを出していただきました。コンパクトシティ、前回も言ったかもしれませんが、やっぱり都市政策というのは非常に長い目でメリハリを効かせておかないといけない。出生率を幾ら上げると言っても、例えば、社会人の数としては今から20年間はもう既に決まった未来なわけです。今生まれても社会人になるのは20年後ですから。生産年齢人口も同様で、15年後です。

それまで都市の居住住宅は虫食いの的に減っていく。それまでどうやって地域の治安を維持し、また、コンビニを維持するのかがとなる。

そういった意味では、コンパクトシティの発想と哲学というものを私たちが見据えた中で、評価をする。例えばこの路線をつなぐことによって、ここが核になる。その核がある程度はつきりしてくるなど。

そうなると、通勤通学の話であれば、子供がここにも通えるようになるとか、コンパクトシティの観点で、それぞれ拠点となりそうな都市へのアクセス性を高める。

例えばそういう評価もいいのかもわからない。もちろん、コンパクトシティと一言で言っても、違った評価軸があるかもしれませんが、その発想は大事だと思います。

あとは、郊外移転については、コロナの関係でニューノーマルとか言われていますが、東京に隣接する埼玉県として、郊外移転の受け皿としての郊外、東京の人の郊外都市としての評価軸もあると思います。

あとは、当たり前のことを言うと、住みやすさ。

先ほどお話ししました、住みやすさという評価軸がいます。その要素は、例えば1つは教育になりますが、公共交通面では2つあり、1つは鉄道空白地。人が住んでいらっしやるけど不便で、鉄道があれば、当該エリアの住みやすさは向上することになる。

もう1つはネットワークとしての住みやすさ。例えば終端駅から先が、ちょっと短い区間切れたミッシングリンクみたいなものと見ることができます。それがあがるために、隣の町に簡単に行ける距離なのにに行けない。そういった意味での住みにくさがあります。

そういった意味でエリア内での観点と、ネットワークの観点を、それぞれ、評価すると良いかと思えます。

あとは、そもそもこのペーパーのこの4つのカラーリングですね、何となく無理があつて、今日議論して感じたのですがこの4つのどれかに落とし込めるのは

なかなかきついなと思いますので、むしろ今日の議論を踏まえた中でどう整理をするのかと、少しボトムアップして整理したほうが良いように思いました。

**【委員長】**

ありがとうございました。事務局の皆様よろしくお願ひいたします。

そろそろ時間を気にしなくてはいけない時間になって参りましたが、今日のお話を受けて次回に、評価項目案というものをご提示いただいて、それでまた議論するということになりますか。そういうことでよろしいですかね。

**【事務局】**

全体の予定として、今お話がありましたように、本日ご議論いただいた評価項目について整理をさせていただいて、ご相談をさせていただきたいと思っています。

また、それを具体的に、どういう形で取りまとめができるかというものも、その先の議論として、3回目についてはご提示できるように整理を進めていきたいと考えております。よろしくお願ひします。

**【委員長】**

鉄道延伸の話はそういうことだと思いますが、もう1つ、アクセスの話もありましたよね。あれはどういうふうになっていますか。

**【事務局】**

はい、1回目でご議論いただいた部分のアクセス改善もございますので、限られた時間の中で大変恐縮ですけれども、3回目については、まず鉄道延伸につきましても、先ほど申し上げたような内容でご相談をしたいと思います。

それから、もう1つ、公共交通のアクセス改善につきましても、限られた時間ではありますが、3回目の中でご議論いただいて、最終的には4回目の全体のとりまとめの方につなげていければと考えております。

**【委員】**

今後整理していただく時に、費用対効果分析マニュアルのB/Cだけに着目しがちなのですが、それは、着く時間が早くなって良かった、経路が変わり運賃が安くなって良かったといった要素が主にカウントされているものなので、今日議論している内容から見ると、一部と言えます。

B/Cだけで考えると、多分、欧州の交通まちづくりとますます距離ができてしまうので、実際イギリスの方ではワイダーインパクトという考え方があり、また、フランスだったかと思いますが、意思決定のプロセスの中に、定量化できないことを議論して評価する考え方もあるので幅広い効果を評価する必要があります。

**【委員長】**

そここのところでちょっと教えていただきたいんですけど、私自身も呪縛になっているかもしれないんですけど、評価項目がざっと幾つも並んでた時に、B/C

というのがその中に1個あって、1を下回っていますねと言うと、他の指標がどうあれ、もうあかんという感じになってしまう風潮があると思うんです。そこはどう考えたらいいですか。

**【委員】**

その風潮がなかったら、ここまで人口減らなかったかもしれませんね。

多くの方が利用する路線、例えば大都市圏では1を超えるのですが、大都市圏外ではなかなか超えないです。地方はほとんどいかないです。欧州の都市は、大体日本の地方都市レベルが多いわけですから、欧州の地方都市に評価を適用すると、鉄道はほとんどなくなってしまいかもしれません。欧州は、人口5万人や10万人都市でもLRTがあって、住宅が立地し、中心市街地ににぎわいが生まれ、治安を維持し、経済を回しています。

これが一般的な姿で、規模は小さいながらも、公共交通に相当するエレベーターやエスカレーターの稼働も含めていわゆるデパート経営をしているわけです。

PSOという、パブリックサービスオブリゲーションという公共サービス義務があります。日本で言うと、公立の図書館は私たちが無料で使っていますが、1日何人使っていますとか、蔵書100冊当たり月何冊借りていますか、私たちはほとんど気にしません。欧州は、公共交通についてそれと同じです。利用者数が少なくても、公費負担は当然で、何でそれが気になるのかと言われます。

B/Cは、消費者余剰分析に則った定量的に計算できるものについての評価なので、1かどうかだけにかかわらず、効果を幅広く評価する必要があります。

**【委員長】**

その議論を是非我々に教えていただいて、埼玉からそういうのを発信していく必要があると思います。

**【委員】**

そうだと思います。そういった意味では、今日の議論は発射台としてとてもいいと思います。

**【委員長】**

事務局の皆さん、金山先生からいろいろ教わって、吉田先生からも教わって、ほんとにもうB/Cだけしか見ない人がいっぱいいますからね。そこは変えていかないと、という気がしますね。

**【委員】**

公共交通についてもっと重視しないと、結局、社会が損するし、住民にとってもマイナスの話になります。いろいろ議論していく必要があります、そして、埼玉県でそういう整理をしておけば、国や世の中に対しても、こういうふうを考えていくと良いのではないかと発信していくいい機会になるかと思います。

**【委員長】**

ありがとうございます。よろしく願いいたします。どうぞ。

**【委員】**

その技術的な、いろいろな視点で評価を行ったときというのは、数値が出てこなくて定量的に記述できないところは、定性的に記述するということでもよろしいのでしょうか。

**【委員】**

費用対効果分析マニュアルにも、効果はそれだけではないと書いてあるので、マニュアルの原点に立ち返って、広く評価しようという言い方も可能だと思います。

参考までに言うと、幹線交通ネットワークでは、国家としての公平性という観点もあります。

また、先ほどお話ししたコンパクトシティは、私の中では治安の維持も含まれます。虫食いの空き家ができていけば当然治安の維持が難しくなって子供を安心して育てるどころじゃないですよ。そんなところに住んではいけないとなるわけです。

**【委員長】**

はい、お願いします。

**【委員】**

多分、結構今、道路分野では割かしB/Cが1を切っている、その定性的な評価で整備OKにしているケースが出てきているように思います。

東北では、確かB/Cが0.5でも、実際雪の時の冬季の閉鎖、冬季の信頼性の確保、それから救命救急率の向上、基幹病院がそもそも人口減でかなり集約をされてしまっていますから、そういうところを、各地方小委員会、社会資本整備審議会の小委員会で議論されて、整備OKにしているというのが、実際国道とかだと出てきているので、恐らくそういうふうなやり方も1つ参考にはなるのかなと思います。

実際、鉄道だとどうしても民間の企業が行うということで、ある意味そこで収支を取れなきゃいけないというその前提の呪縛に捉われているのですけども。

考えてみたら、道路というのはそもそも一般の国道の場合にはお金を取っているわけではないわけです。民間の企業が運営しているわけでもないし、逆に鉄道の方がそこは厳しめに見られてしまっているのではないかと、見られ過ぎてしまっているのではないかと、思っていますし、そういう意味で、埼玉バージョンの指標とか、考え方というのがあればいいと思っていますし、一方でいろんな意見が出てくると思いますが、例えばアセスメントする機会だとか、今どうなっているのかとウォッチする機会だとか、そういうような場というものがちゃんとできてればいいのかと思います。

ですからいわゆるPDCAサイクルで、ぐるぐるの図をよく書いて、プランをしっかりしなきゃいけないというところで我々も考えがちなところはあるわけですが、実はあのぐるぐるの図って何も言っていないのと変わらないと、思っていて、実際にこれで整備をしていくというのなら、どのタイミングでどういうところを

チェックするのだというところをはっきりしておく。

むしろそういうようなやり方というのがこれから求められてくると、そんな気がしています。以上です。

#### 【委員】

鉄道分野は、鉄道事業者主導型となっていますが、整備新幹線と都市鉄道等利便増進法による事業は、鉄道インフラを、道路のように、税金、公的資金で造って、鉄道会社に貸すという考え方になっています。

それは、単に公的整備主体に対する補助率の相違という点だけでなく、政策的な発想からの整備が可能になっています。

その施設で運行したら、公的な財産で特定私人が儲けたら、配当に回ったり変ですから、儲かった分といえる受益に応じた線路使用料になっています。それだからこそ、インフラに公的資金を投入できる考え方になっています。

都市利便法は3分の1は整備主体が資金調達することになっていますが、有償資金である必要はなくて、例えば自治体さんなどによる開発利益からも充当するなどして有償資金を減らすことも考えられます。

#### 【委員長】

ありがとうございます。

是非、お二人のお知恵を十分埼玉県としては吸収していただいて、やっぱり埼玉県なりの発信をしたいところですね。よろしく願いいたします。

そろそろ時間になりましたので、議事としてはそろそろ終わりたいと思いますが、その他として何かありますか。

#### 【事務局】

特にございません。

#### 【委員長】

ありがとうございました。

それでは、次は第3回ということですね。日程は決まっていますか。

#### 【事務局】

これからになります。今後調整させていただきます。

#### 【委員長】

はい。わかりました。

ということなので、次回またお会いしたいと思います。これで私の司会はこれで終わりだと思しますので、事務局よろしく願いします。

#### 【司会】

久保田委員長、どうも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2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。

きます。

本日皆様よりいただいたご意見を踏まえまして、検討を進めて参りたいと存じますので、今後ともよろしく願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。