

第3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いたします。前回の会議におきまして、公にすることによって、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、非公開で行うという方針を確認させていただきました。

今回の会議では鉄道の評価指標などについて検討を行いますので、前回と同様に、事務局の説明までは公開とさせていただきます。その後の意見交換につきましては非公開で行うということとさせていただきますと思いますが、委員の皆さんそういうことでよろしいでしょうか。

<各委員、非公開に同意>

【委員長】

ありがとうございました。それでは委員の意見交換については非公開で行うこととさせていただきますので、ご了承のほどよろしくお願いいたします。

では、議事に入ります。議事（１）（２）（３）とございます。事務局からの説明を順次お願いします。

【事務局】

資料１の説明

【委員長】

ということで、１回多くなりますがよろしいですね。そういうことでよろしくお願いします。では、２番目と３番目の資料の説明をお願いします。

【事務局】

資料２、資料３の説明。

【委員長】

ありがとうございました。それでは、ここから委員の意見交換とさせていただきますので、恐れ入りますが、傍聴の方、記者の方には、ここまでとさせていただきます。

なお、報道関係の皆様におかれましては、会議終了後、11時半頃から、取材をお受けしますので、もし希望があれば、その頃にお集まりいただければと存じます。

<傍聴者、記者退席>

【委員長】

ではここから質疑に入りますが、事務局から追加的な説明などありますか。

<追加説明なし>

【委員長】

ここから意見交換にしたいと思います。資料2と資料3で別のテーマですので、それぞれ分けていきたいと思います。まず資料2、地域公共交通の活性化についてということにつきまして、ご意見などを頂戴できればと思います。どうぞ。

【委員】

資料2の2ページ3ページのアンケート調査ですが、属性というか、年齢とか、性別とかそういった特性的なもの、特徴的なものが何かあったでしょうか。クロス集計した場合、どのような姿になっていましたでしょうか。

【事務局】

対象としましては、県政サポーターという県民だけでなく、県外の方もなれる方にお聞きしています。年齢について、正確な数字は出していないのですが、高齢者の方が多かった印象です。ただ学生とか、勤労者、常勤者と見られる方からも多く回答していただきました。

【委員】

休みの日と仕事がある日、それぞれ移動の目的が通勤通学だったり遊びに行くとか買い物に行くとか目的が変わるわけですが、そういった観点で、何分我慢できるか、通勤だったら、もっときめ細くなる意見も多そうだし、休みの日だったら少々粗くなると思いますが、そういった傾向がもし分かればお願いします。

【事務局】

自由コメントにはいろいろ書いてありまして、例えば、電車自体待つことも我慢できない、行ってすぐ乗れる環境でないと嫌だという方もいれば、歩くのが好きだから大丈夫という方もいました。

運行間隔は、許容できる時間ということで、通勤通学時間帯は外していますので、目的としましては普段使いとか、土日などの利用を前提とした聞き方をしています。

【委員】

これまでの議論の中でも、子育て環境、あるいは高齢者の外出機会を高めるといったことがあったと思いますが、そういった観点でこのデータは自由コメント欄も見ながら、活用できると思います。引き続き分析をお願いしたいと思います。

【委員長】

ありがとうございました。

【委員】

ふと思ったのですが、4ページのアンケート結果、9月というのが微妙だった

かなと感じたところでは、9月は秋の連休があるし、去年も確か平日は20日間しなくて、今年も平日20日間です。そう考えると、本来定期券ユーザーと思われる人は青の部分に入っているかと思いつつ、ちゃんと真面目に考えて回答されると、実は赤いエリアに入るといふ、その辺の感度が、微妙なところがあると感じたところでは、かなり細かいところでは、

本題では、私からは、地域公共交通活性化再生法について、それに関して少しコメントしたいと思つてます。

16ページ以降、議論のポイントというところに示していただけていますが、まず16ページでは、右側の矢印が付いている青枠で、県民アンケートの結果、その下に地域公共交通活性化再生法の改正とありますが、令和2年6月3日は公布日では、それから半年以内に施行ですから、とりあえず今11月27日と言われているので、そこだけご注意ください。

その上で、議論のテーマというところで、公共交通のサービスレベルをどう考えていくのかという時に、多分これまで、量の充足というところを重視してきた。もちろん後段の鉄道の議論というところもやはり量の充足というところは、果たしていかなくてはいけないと思つてはいるのですが、一方で質、品質というものをどういうふうにしていくのかというところがとりわけ重要になってくるだろうと思つてはいます。

恐らく数年は、公共交通の需要が前のように戻らないというところが想定される中で、それに合わせて、従来のように、減便基調のような、つまり乗客が減ったら減便基調でというところで果たしていいのかどうか。

一方で埼玉でもいろんな課題を抱えていて、吉川とか三郷辺りは、10年前は非常にトップランナーでした。つまり、補助なしで、民間の小さなバス事業者が、運行を引き受けてくれて、市内の移動を充足していたのです。ところが、それがなぜ充足していたかというか、なぜそれができたかという、従来の事業者に比べて原価が安かったからでは、

ところが乗務員は不足するし、このコロナ禍で収入が減少していますから、例えば吉川駅の南口から出るあるバス事業者の場合には、今でも土日祝ダイヤとか、土曜日ダイヤとかで半減の状況、たぶん戻らないでしょう。

一方でどうしても新規路線のエリアというところを見ると、埼玉の中でも東側に偏っているのですが、例えば秩父鉄道のようなところは、これからどう考えていくのか、どういう品質を県として守っていくのかという視点はしっかりと持っていないといけません。

従来もあつたと思つてはいますが、想定というのは、今回の法制度をフル活用して、しっかりやっていくということが求められてくるのではないかと思つてはいます。とりあえず今、大きい点だけ指摘させていただきました。以上です。

【委員長】

ありがとうございます。今のコメントについて何かありますか。よろしいですか。

【委員】

資料2の9ページ、対応方針の中で、全体に共通するのですが、①に潜在的な

需要を増加させるためのサービス改善とありますが、どうもこの需要を増加させるという表現が引っ掛かりまして、私たちの本当のやりたいことは、人流を活性化したい、モビリティを高めたい、公共交通のお客さんを増やしたい、増やすことによって何とか自立させたい、そういうものが背景にあると思うのです。

だからこれから議論するに当たっても、潜在的な需要増にはもちろんなりますが、その結果、一番私たちが求めるものとしては、住みやすさとか経済活性化とか、まちの活性化とか治安の維持ですから、そういった意味では人流、モビリティを高める、そういった考え方の中で議論していくといいと思います。

でもこれだけ見ると、どれだけ需要を増やすのがいいのかとなって、イベントやろうという話になってしまいますので、コメントしたいなと思いました。

その後の、10ページに、バスに対して運行費赤字分の一部を補助するとか、幾つかの補助の話が出ていますが、赤字補助というと、野放図にやるとモラルハザードを起すわけです。

その辺は何か歯止めというか、運行会社が効率性を維持するようなインセンティブというものが、どのようになっているか気になったのですが、ご説明いただければと思います。

【事務局】

この22路線を始めとした山間部の不採算路線について、従来の経緯で残っているとありますが、新たに支援する場合の県の支援は基本3年です。

その後は、市町村の判断で一定期間補助するというところもございしますが、県の方ではひとまずは時限的などころで、その間に事業者として、何らかの対策を取っていただきたい。積極的なインセンティブではございませんが、市町村と協力しながら、支援させていただいています。

【委員】

運行本数を増やすための補助もありましたが、それも同じだと思います。

要は、補助金を入れるというのはそういったいろんなことに注意しないといけないわけです。

鉄道延伸の資料の方に出ていました、都市鉄道等利便増進法というのはそこに歯止めが掛かる。線路使用料を一定期間固定することによって、頑張れば自分たちの収入が増える、失敗すると自分たちの収入が減る。線路使用料5年とか15年とかです。

ちょっと長いですが、効率性インセンティブが働きます。

だから、先ほど、サービスレベルを県として、地域にとってどうかという観点で決める、極めて重要な話なわけですが、その次に発生するのは、そこです。補助金を入れようといった瞬間、底なし沼になってしまう可能性があります。

だから財政当局が、鉄道に対する補助には非常に消極的になって、インフラにはいいけど、運行については慎重になるということがあると思います。

したがって、絵に描いた餅になり過ぎないように、ある程度、事業者が確保しやすいところ、背中を押せば何とかマーケットになるものがあるのでしょうか、そうではないところには、今のような話が出てきますので、かなり意識しないと次に進まないことになってしまいますので、コメントしたいと思いました。

【事務局】

ありがとうございます。今のお話の中で、10ページにありますバス路線維持対策事業というのは、これまでの経緯も含めて、過疎地域などに対して行ってきたという経緯がございます。実態としてこういった制度がありますが、補助金を新たに入れていくということについては、市町村を含めて、慎重に考えているところではあります。

この施策だけではなく、まず多くの利用者を掘り起こすことも含めてやらせていただいて、どうにか維持確保していく。お話があったように、歯止めが効かないという点については課題だと考えております。

【委員】

今、各地で公有民営による鉄道事業再構築事業というのが取り組まれているわけですが、鉄道事業の場合は1対1です。

自治体が線路を保有することになりますが、鉄道事業者は前と一緒に、自分たちしかいない。そういう形態の場合、理論的には長い年月を経るとモラルハザードが生じる可能性が存在します。

だから、例えば公有民営の場合だったら、都市鉄道等利便増進法の考え方に近づけ、手続きとしてはオープンアクセスとする。普通オープンアクセスというと、道路の場合はいろんな自動車が自由に入ってくる姿が思い浮かべられると思います。鉄道の場合はちゃんとダイヤグラムを引かなくてはいけないのですが、参入ができるという形にしておくことによって、潜在の競争原理が働く。野放図な運営をしていると、ほかの会社が参入してくるかもしれない、実際そういうことはまずないのですが、そういった考え方があるわけです。

だから、先ほどの秩父鉄道ではどうやるのかと思ったのですが、公有民営が各地で行われるようになったとしても、事業者は限定されています。それに対して、例えば議会で必要だとされて、そういった補助がどんどん適用されていったりすると、必要以上に補助額が大きくなっていき、昔の欧州のように、国家財政を圧迫するぐらい、お金が掛かって仕方がない状況になるかもしれません。だから、そういったことがないように考え方と制度を用意しないといけない。

都市利便法の考え方は、今お話しした欧州の反省と課題も踏まえて構築した考え方になっていますが、この場での議論と、実は対（つい）になる話ですので、どこかでは検討する必要があると思います。

【委員長】

17ページの議論のポイントの1つとして、市町村が地域公共交通計画を作成する場合、県はどのような支援をするべきかと挙げられている点についてです。

私自身、県内のかなりの市町でこの計画作成に携わっておりまして、多いときは週に1回か2回はどこかの市町でやっていますが、そうすると必ず交通政策課の皆さんのどなたかとお会いするわけです。

現在の支援としては、そういう委員会に県の職員の方が来てアドバイスをいただいている。それで、先ほどから議論になっている路線バスに対する補助という考え方については、例えば5年間の、元気が出るバス補助とかいろいろ十分

やってきていただいているわけですが、今日の資料に出ているところでは、うまく行っているということですが、なかなか厳しい、全体的に見ると厳しいというのが正直なところで、多分5年間で終わってしまうということが少なくないと思います。

いろんなところの議論でも、今や路線バスの議論よりもむしろ、空白地域でバスがなくなった後のコミュニティバスの議論というのが数年前で、最近ではそれも無理だということで、乗り合いタクシーという議論になっている。

さらに最近では、コロナ禍で怖いからもう乗り合いにしない、ほぼタクシーではないかと思うのですが、一応デマンドという名前を付けて公共交通会議で議論をするようなことになってきていて、かなり10年前と様変わりしてしまっているというのが正直な印象です。

【委員】

量から質へということについて、先ほど、アウトラインのお話をされたので、できればもっと細かく、具体例を幾つか出していただくと、我々の理解が進みます。実際秩父地域では、秩父鉄道以外にも東武や西武が入ってる中でどう質を担保するか、いろいろな鉄道以外のモビリティを使って、移動手段を組み立てていけばいいのか、その辺りからご指導いただくとありがたいと思います。

【委員】

17ページと18ページに関わってくると思いますが、おっしゃっていたデマンドタクシーと称して、実質はほぼ個別で運んでいるというところは、東北では10年前からずっとそうで、多分関東ではここ2年ぐらいです。

だから国交省もAIオンデマンド、ようやく首都圏でも注目されるようになってきた一方で、実は首都圏もタクシーの乗務員不足というのは甚だひどく、だから地域にある資源というものをどういうふうに貼り付け直していくのか、組み合わせていくのかというところが、今回の法改正の1つの指針にもなっているところでは。

そうすると、17ページの議論のポイントの1番目の公共交通空白地を抱える地域の公共交通はどうあるべきかということは、例えば埼玉県は有償運送の権限移譲を受けているわけですから、杓子定規に考えれば、交通空白地とは一体どういう場面なのかとなると、鉄道駅が近くにないとか、バス停が近くにないという鳥の目、つまり鳥瞰図で見て判断するのですけれども、実際はそうではなくて、空白時間というところもあったりします。

ですから、そういうようなところにもこういうことを考えられるような素地というものがあるんだということを、ちゃんと市町村の皆さんに言ってあげることができるかどうかというところは非常に大きいわけです。

もう1つ、2番目の市町村が地域公共交通計画を作成する場合、県はどのような支援をするべきかというのは、地方部だと生活圈というところが極めて明確なので、生活圈単位で計画を作っています。例えば鳥取だと、中部東部西部3つしかない。

ただ、埼玉でそれをやろうとすると、いろんなところに生活圈がありますから、なかなかまとまらないと思います。そうすると基本は個別単位ということに

なります。

そうした時に、是非県としてやっていただきたいのは、今ある移動サービスのリスト化です。先ほど、例えば11ページに増便の事例として、便数や停留所の数、料金体系が書いてありますけれども、例えば地域の中にどういう路線、コミバス、デマンド、それから自家用有償も含めて、走ってるかという情報も含めてリストがあれば、今回の法改正で、モニタリング指標というものができます。

つまり、毎年毎年の計画の健康診断という文脈で、輸送人員、収支率、これは毎年チェックしないとイケないのですが、それがリストアップされて、県のホームページとかで、それがリスト化されて、市町村の人が自由に使えるようにすれば、すごく市町村の事務も楽になるし、県としても、どういう動きになっているかということがウォッチできる。

ですから結構地方部の方で、そういうデータを集めて申請しやすくするという動きがありますから、むしろそこに学ばれるところはあるのではないかというふうに私は理解をしています。

【委員長】

ありがとうございます。どうぞ。

【委員】

県がどのような支援をすべきかについては、人口がだんだん先細っていくようなエリアについては、置かれているロケーション自体から、昔のように右肩上がりになるかというところとそうではない方向に進んでいくため、ケアをいろいろするにしても、多分いつまで何を続けるかといった視点を伴うことになります。必要なことは必要なのですが。

そうすると、別のペーパーにありましたけど、やっぱりコンパクトシティの観点が重要です。公共交通で不便なところはちゃんとケアする。でも、同時に、点在している住戸を、ある程度、住んでいる人の自由意思を促すことによって鉄軌道等公共交通沿線や中心市街地の近くにもってくるとか、そういったことを合わせ技でやる必要があります、対処療法的なことだけ続けてしまっただけではいけない。

だとすると、地域公共交通の取組の改善というテーマですが、やはり県としては、立地適正化計画とか公共交通網形成計画、これらは本来対（ついで）になる話ですが、そういったものを見た中で、それぞれの自治体、市町村がどういう居住推進策を図っていくのか。そういうところに対しては同時に支援なり、指導していただかないと、多分、解が出てこないという気がいたします。

だからメッセージとしては、そういった都市政策との関連についても合わせ技でやっていくということをもっと強く、遠慮しないで謳っていいという気がいたしました。

要は、交通と都市は一体不可分ですから、交通だけ議論しても解が出てこない。都市をどうするか、公共交通をどのようにして暮らしやすいまちにしていこうかという話ですので、そういった観点を、謳っていくといいと思います。

【委員長】

それは間違いないですね。

両先生に教えていただきたいのですが、そうは言っても、今すごく不便なところに住んでいる高齢者の方に引っ越してと言うのはなかなか言えないところがあって、その方の移動の足をどこまで考えるかというところがあると思います。

今日、望ましい頻度みたいなのがあって、2時間に1本とかありましたけど、恐らく究極的に言うと、多分週1回でもいいから来て欲しいみたいなレベルまで行くと思います。今でも、このルートは月水金、こっちは火木土とやっているとありますが。それでも歩いては行けないし、車も運転できないし、何か曜日が決まってもいいけど、街中に出掛けられる状況をキープして欲しいという要望が最終的にあると思います。

30~40年前にシビルミニマムという言葉があった時代、とにかく、市民として最低限の生活レベルで、それが移動権とかにつながるとは思います。埼玉県で言うと、ここまで行ったら公がケアしないと駄目だというレベルの議論もあるのでしょうか。あるいは設定すべきなのでしょう。

【委員】

先ほどもある都市の例を話しましたが、山間部を守る人も必要です。全員が都市部に住むことまでは誰も想定していないわけですから、必ず残ります。

したがって、先ほど網形成計画の話、立地適正化の話をしたんですが、自治体の中である程度、メリハリを付けないといけないと思います。ポツンと一軒家という番組がありますが、自分の意思で人里離れた場所に住むようにした場合、行政がどこまで公共交通でやるのかという話もあるわけですが、手法としてはデマンド型交通の提供などが考えられます。ただし、少なくとも点在していると交通事業としては成り立たない。経費が掛かる。点在が少なくなってくると、経費も効率化するから、行政的にも無駄がなくなるといったような観点になります。

おっしゃったことは、総務省もいろいろ考えているかもしれませんが。市町村がたくさんあって、結構センシティブな話ですけども、そういった展望というのが本来あって然るべきという気はしております。

【委員】

地方とか中山間みたいなところは、ものすごく移動手段を作るのが大変だと思われるかもしれませんが、むしろ簡単です。

9割5分は車を使っていますから。5%の人に合わせればいいんです。95%の人は困ってないんです。先ほどおっしゃったように、週1回でいいとか、そういう解はそこで出てくる可能性があります。

週1日金曜日、その6時間の隙間が埋まるだけで大分改善される。そこで出てきた解です。そうすると、普通であればそういうところにデマンドバスを走らせると考えるのでしょうか、それを採用しなかったのは、住民の方と話をしてると、まずは、第1段階は満たされそうだとということが分かったからそれでやってみようということになって保険代だけで済んだのです。

だからそういう打ち手が取れるところの方が、話すまでは時間が掛かりますけれども、やれるんです。

むしろ、お金が掛かってしまうのは微妙な郊外。それなりに宅地が張り付いていて、まずまず公共交通を使ってくれる人がいるけれども、例えば今回の新型コ

ロナの中で、違う手段に置き換えた人がいるという方が、むしろつらい。しかも先ほどの吉川市のように、コミュニティバスではなくて、事業者路線としてやっていると補助金も入ってなかったから、全く市の負担はゼロ。でもそれが何らかの文脈で支えていかないと、結局サービスが落ちるので、それを維持しようと思ったら、ゼロから何千万円という単位で支出しないとイケない、しかも本数が多いですから。むしろ、そちらの方にお金が掛かる可能性が出てきてしまっているところが、非常につらいところです。

そういうのが微妙な都市・郊外で起きはじめているので、非常に怖いです。

考えてみると同じことが、数年前の飯能であったのです。国際興業営業所撤退問題。国際興業と協定を結んで営業所を残したという経緯がありましたけど、30何台の営業所の車両を他の会社が担えるか、恐らく担えなくて、そういう判断をしたんです。

埼玉でそういうことが起きているので、むしろそういうところにお金が掛かってくる、手間が掛かってくるというのが出てくるだろうと思います。それがやはり首都圏近郊だから独特だし怖い。東北だと、もっと先に進んでいますから、そこは気にしなくていいんですけど。関東、本当にそこが怖いところです。

【委員長】

なるほど。非常に、この辺クリアになってきた気がします。

恐らく、これまでのような議論、2時間に1本、1時間に1本という議論をしていた時代とは違うレベルの議論をこれからしていかなければならないというのが1つ。

後は、県南の話と、郊外の話、秩父の話とは、かなりランクが違うというか、別の議論をしていかななくてはいけなくて、恐らく県のサポートの仕方も、それぞれ、いろいろ考えていただかないといけないようになる。

今回、総動員ということになったので、それぞれの地域のいろんな資源を、正に総動員していくような仕組み、支援を是非考えていただく。それしかない感じがします。

【委員】

埼玉は国道16号の以南と以北みたいな形で、南北問題という言い方がいいか分かりませんが、格差があって、今まで私の印象としては、地域公共交通は以北のところスポットを当てて、対策を何か考えないとというイメージでした。

それが以南の方が、都市が点在していると言われて、いわゆるコンパクトシティの方をやらなくてはいけないところが多く発生しているという理解でよろしいのでしょうか。対策としては、概ね2種類取らなければいけない、そういう理解をすればいいのでしょうか。

【委員】

モビリティの側面から言うと、2階級3階級くらいかもしれない。例えば、中山間的なところは先ほど言ったような別な顔が見えてくるということがある。

一方で、南部北部みたいな形で16号を境に、北部辺りがどうかというと、その辺りでも公共交通が厳しそうだという状況は割かし行政内部でも、議会でも知ら

れているところなので、何か自分たちで考えなくてはいけないというモチベーションが働きやすい。

ところが先ほどのゼロからやるところはすごく大変で、今まで事業者がやってくれたところを、行政が介入するという合意形成がそもそもできていないし、そこでもたもたしていたら撤退が進んでいく可能性が十分想定できるわけです。

一方で、先ほどの首都圏事業者で、特に電鉄系、民鉄系ですと、自分たちで結構今までやれてきたところがあって、そのスタイルと行政と一緒にタイアップして何かをやるスタイルが全然違うところがあって、その辺の対話をうまくできるかということも実は不安です。

何かそういうものを、実は南部は作らなくてはいけないところがすごくあるということを感じています。

【委員長】

そもそもですけど、埼玉県は、主要河川が南北に流れていて、鉄道は、川と川の間、台地のところを走っていて、市街地はそこにできている。その台地と台地の間に川が流れていて、その周辺は洪水があったりするので、基本的に人が住まないように調整区域になっている。白い線が縦に帯状にあって、真ん中に台地の市街地がある。例えばさいたま市ですら、西の方の荒川、さらに向こう側も、東の方も不便地域、また、越谷に行くとき千葉県との川沿いも不便地域。

だから、16号の南であっても、潜在的というか、もともとの都市の成り立ちとして、公共交通が不便だったところがありまして、そういうところに一杯人が住んでしまって、しかも、例えば車が使えなくなっている人たちをどうするかというのが、県南でも議論になってきている。そういうところほど今、おっしゃったように、非常に公共交通というものの維持が難しい、お金が掛かってしまう。そういう難しさがある。

【委員】

今の話だと渋滞ですかね。今日は道路の話があまり出てきていませんが、電鉄が一時期動かなくなった時に、あれだけ鉄道に興味なかった人が、いざ、それが止まった時に道路が大渋滞して通勤通学が大変になった。それで彼らは学習して、鉄道が大事だということになったのです。

また、沖縄では、名護から那覇は60キロぐらい、大宮から横浜ぐらいの距離ですが、モノレールは一部区間にありますが鉄道がないため道路が渋滞して仕方がない。自動車の走行速度、実質的な走行速度が全国ワースト1だと言われています。そういった中で鉄道の議論をしている。それと同じような話が、おっしゃったように空白地を埋めるという観点もあるし、道路渋滞という観点もあります。

この前お話ししましたが、欧州は地球環境問題の観点で、CO₂に対する意識がものすごく高い。いかに車を使わせないようにするか自体が政策目標になっていたりします。渋滞というのは個人個人から見れば、属性にもよりますが1人当たり1分40円ぐらいの価値に相当するロスが発生する。それを掛け算したらどのぐらいのロスになるかと、自動車業界や道路行政もそうした計算をしています。そういった観点もあるしCO₂の問題もあるし、あるいは個人個人の不便さというものがあるわけで、そういったものも織り交ぜて、おっしゃったものを、うま

く定義付け、名前を付けられればいいと思います。

あとは山間部については、私の場合、社会基盤系なのでやや視野の長い話が多いのですが、自動運転自動車については、国交省がかなり力を入れてますし、電気で動くものも開発されていますので、そういった意味では本当に人里離れたところ、高齢者になっても移動できるということを、つないでいく必要がある気がします。

【委員長】

はい、ありがとうございました。

16ページ以降の議論のポイント、今の自動運転の話を持ちまして、大体カバーしていただいたと思いますが、どうですか。次回に向けて事務局としては今の議論を受けて、とりまとめの方向ができそうですか。いかがですか。

【事務局】

ありがとうございます。最初にありました、これまでの量だけでなく、品質というお話、地域の特徴を踏まえて、あるいは置かれている環境を踏まえて考えていく必要があるというお話であったと思います。

また先ほどの移動サービスのリスト化というお話の中では、他県の中では先進されているところがあるとのことでしたので、そうしたことについても研究できるところについては、当たってみたいと思います。

埼玉県地域をよく確認させていただいて、今後の方向性について考えさせていただければと思っております。

【委員】

今までの話と第1回の会議での委員長、委員のお話を聞いていますと、公共交通の空白地というレベルをどう埋めていくかという考え方もありますし、1回目の資料で、いろいろ塗られているところについても、細かく見ると交通の準不便地域みたいなところがありますので、段階を踏まえて、きめ細かい政策を考えていく、まとめていく感じかなと思いますが、そういうイメージでよろしいでしょうか。

【委員長】

はい、そういうことでいいですか。

【委員】

空白地そのものの言葉が、バス停や駅があればそれでいいというわけではなく、デパートに例えると、エレベーターがあっても1日1回しか動かないデパートと一緒にしてしまいますので、運行頻度等のサービスレベルにも着目して切り分けをする。もちろん、おっしゃった、エリアをちゃんと使い分けをするということを前提に、利便性を確保することでモビリティを高めて経済を回していくといった観点を持って評価をしていくと良いと改めて思いました。

【委員長】

はい。ということで次回とりまとめの方、大変だと思いますけれどよろしくお願ひします。資料2については、以上でよろしいですか。

よろしければ、資料3についてでございますけれど、ご意見いただければと思います。

【委員】

6ページの災害時の輸送対策について、今後の整理ですが、道路の状況です。鉄道ネットワークを議論する時には、災害時に道路が使えるか使えないか。緊急輸送路は実は使えない場合があります。

そういった道路の状況を少し踏まえた中で、鉄道の輸送を少し述べた方が現実的というか、理解が得られやすいという気がします。

災害については、夜間だったら皆さん家にいますが、日中お父さんお母さんは仕事していたり、子供は幼稚園、学校に行ったりして、みんな離れているわけです。だから、日中に発災した時に、どうやってお父さんお母さんを家に戻せるようにするか、あるいはお迎えに行かせるかが、とても大きな話だと思います。ほとんどの父親と母親はそういう行動をする、子供を迎えに行かなければいけない、家に帰らなければいけないと。

それに対して、先ほどの公共交通の話とかぶりますが、県としてこういう施策や方策を考えていますと。もちろん、6ページの、埼玉都民にターゲットを当てたところから議論を始めたわけですが、実際は、県の東西移動もあり、離れたところから、それぞれ子供を預けたり、学校行かせたりして仕事に出ています。

そういう人たちに対してどういうケアをするか、あるいはそういう観点でも議論をしているというふうに整理する必要があると思います。

東日本大震災の帰宅難民が顕著な例ですが、実際どういう行動を取るのかというところをイメージして整理するといいという趣旨です。

また、これは先ほどのテーマと共通しますが、県の姿勢として、発災時に交通情報をどう与えるか。

みんなあちこちで、それぞれのエリアで移動方法がなくなって、多分自家用車も使えなくなってしまふエリア、本当の山間部は土砂崩れがなければ移動ができるかもしれないが、そうでないところは自動車でも自由に移動できない。道路はガラスが散乱していたり、物が倒れていたりで通行できない状況になってくるわけですが、そういった時にどういう公共交通を仕立てるか。

何時何分にこの場所に行けば、あちらの街まで移動できるという緊急時の情報発信みたいなものを、ネットワークの議論の中で少し謳っておくといいと思います。

実際に発災した時には、例えば地下街では何が起こるかと言うと、真っ暗になってしまって必要な情報も入らないおそれが言われています。また、地下空間に対しては、均一の情報しかない。実際は地下街のある場所について、最寄りのこの出口から出たら危ない、あの出口からなら殺到もせず大丈夫というきめの細かい状況があったとしても、広い地下空間内にあって一律の同じ放送しかできない。

それと同じで、ラジオやテレビからは、同じような情報しか知らされない。東日本大震災の時に分かったのは、各マスメディアは似たようなより激しい地区の

情報しか紹介しない傾向があり、他の多くの地区の情報は必ずしも提供されませんでした。

そういった意味では、公共交通の、緊急輸送のバスにしても、鉄道は時間が掛かるかもしれませんが、それらについての情報発信を緊急時にどのように行うかということ、首都圏直下地震の話もありますので、公共交通の議論の中には入れておいた方がいいと思います。ハードだけではなくてソフト面。平常時だけではなくて災害時における質の話、情報発信の話となります。

【事務局】

この評価指標では、延伸線の評価ということでまとめさせていただきますので、延伸路線をどういうふうに活用するかという視点、まとめ方になると考えております。

【委員】

先ほどの公共交通の話とかぶりますので、公共交通による発災時の移動という観点を少し混ぜられればいいと思います。

【事務局】

今、おっしゃっていただいたとおり、評価の項目という議論とは別に、公共交通の担う役割の1つとして、今後そういった点も重視していく必要があるという観点で考えるということでしょうか。

【委員】

評価を行うことが大事です。また、ハード面だけではなくてソフト面、質の観点も全体にかぶせて、少し上書きするといいという趣旨です。

【委員長】

はい、ありがとうございます。そこはそういう位置付けでお願いします。

災害時の話で気になっているのですが、実は相当気になっているのですが、リダンダンシーは定性評価ということでした。確かにB/CのBを正確に算出しようとすると、かなり困難だと思いますが、もっと単純でいいので、やっぱり数字を出しておいた方が今後の議論に役立つのではないかと思います。

前から言われているのは、赤羽、大宮問題で、東京と埼玉の1番メインとなる軸を、何本もの鉄道路線が結んでいるわけですが、結局、赤羽と大宮を通ることになるわけで、この駅で何かがあった時に、何十万の埼玉県民が帰ってこれなくなります。

新線ができた時に、その状況がどの程度改善されるのかということ、人・時間くらいの話でいいと思うのですが、それがなかった時の時間、あった時の時間で、何人ぐらいいるのかという簡単な指標でもいいので、新線の評価、例えば大宮駅に到達するとか、あるいは首都のバックアップ機能をしなければいけないはずのさいたま新都心に、到達するまでの時間とか、何かみんなが納得できるようなODを設定して、その差を見るという定量的な評価というのはやるべきではないかということ、前から考えておきまして、可能であれば検討していただき

いと思います。

【事務局】

ODの話では、需要予測モデルに、ある一定の条件を入れて代替性を考えていくことになると思いますが、例えば、赤羽が火事とかテロとかで使えない時に効いてくるのは7号線だと思うのですが、その際に12号線とか8号線はあまり数値として評価されないという問題がありますので、それぞれの路線ごとに、どこの路線が止まるのか、どこの駅が使えなくなるのかということ、この会議の中で決めていただければ、そういった条件での代替性の評価は可能かと思います。

【委員長】

いかがでしょうか。

【委員】

そうですね。例えば東海道新幹線が止まったら社会的にどうなるかという試算例がありますが、途絶することによる時間ロスを掛け算したりするというのであれば容易に計算できます。多分、何千億円という便益額が出てくるはずですよ。

もう1つは、資料の6ページにあった阪神淡路大震災の場合は、非常に限定的な地震で、すごく揺れたところが限られました。

首都直下の地震になった場合、かなり広域的になるということは今の話のポイントです。今の議論そのものではないのですが、引いて考えると、東京からの放射状路線は幾つもあり、もちろん途中で止まっているものもありますが、それらは武蔵野線にタッチしており、東西交通につながっています。

ネットワーク論としては、環状線はとても重要です。道路もそうですけど、重要です。代替性、リダンダンシー、そういった意味で。1本しかありませんけど、武蔵野線が太い東西軸としてあります。

したがって、武蔵野線まで私鉄等で到達して、それで東や西に移動するといったことを、ODを想定して計算する。延伸の話ですと、延伸してタッチすることによって、ある放射状路線がフェイルする、つまり動かなくなる確率が一定程度あるとして、どれかが動いていれば埼玉の東西軸である武蔵野線にタッチできる確率が高まります。

本来、政策的にやる場合、道路であれば1級国道などメリハリを付けて耐震補強をしておくことができますが、鉄道は政府がコミットしてなく、各鉄道会社マターとなっています。でも、そういった視点は大事です。

先ほどお話ししましたが一定確率である路線がフェイルした場合、経路変化による便益額は計算できるので、どこにつながるかということについては、最寄りの駅にタッチする単純な想定でもいいと思います。具体的にこの駅と今言うのでしょうか。

【委員長】

言っていた方がありがたいです。

【委員】

7号線は、さいたま市ですけど、ここは埼玉高速鉄道については自明ですね。岩槻にタッチしてますから。あとは、8号は大体決まっていたね。

【事務局】

越谷とか八潮とか、押上からのルートは、野田市まで結節点のイメージがあります。

【委員】

12号線も東所沢とこれも決まっていますので、そうなると、日暮里・舎人ライナーだったら、確か前回草加の議論をした気がします。

県の方で、相直するかタッチするかというのは、何らかのイメージがありますでしょうか。

【事務局】

1つのモデルを2035年に向けて作っている最中ですので、そのモデルを生かして、どこを止めて、どこが延伸できれば、これだけの人が流れるというイメージをしております。

先ほど、お話しになった発生確率とか、その辺りの議論をするのではなく、何万人に影響するという数字の議論、それが委員長のお話の趣旨だと思いますので、確率は低いかもしれませんが、起こった時に大変な問題が起こるという視点で設定するという事かなと思っています。

【委員】

確率は設定するしかないものなので、実質的にそうなります。

先ほどの話ですが、草加、鳩ヶ谷、獨協大学前とか、例えば、方向は違うけど新井宿とか、市街化が進んでいる都市にタッチするのか、それとも市街化が進んでいないところにタッチするのか、そういう観点もあるわけです。

【事務局】

日暮里・舎人ライナーや多摩都市モノレールのように、接続先がまだ決まっていないとモデルとして反映できないため、そこは一般の定量的な評価としていきたい。今回できるのは、4) 事業の実施環境の評価のポテンシャルのところでは入ってきますけど、B/Cの算出はできないことになります。

【委員】

そうすると7号線は蓮田まで行かないぐらいですかね。

【事務局】

答申としては蓮田までとありますが、岩槻までの延伸をまず先行区間として考えています。

【委員】

災害関係だったら蓮田までいくと美しいかもしれない。白岡とか新白岡、結構

人がいますから。

【事務局】

需要予測モデルでは1つしかできないので、岩槻までの先行区間を考えています。

【委員】

モデルとしては1つしかできなくても、ゾーニングはしていますよね。

【事務局】

ゾーニングしてありますが、延伸の評価として、1つは岩槻までが先行区間として、まずはそこを実施させていただきたい。

【委員】

立派な放射状路線から立派な放射状路線につながると思ったからです。

ということは前提条件としては乗り換えです。災害の話ですので、乗り入れは計算上影響が出ますが、大きな差はないと思えば動くことはできますので、それぞれ岩槻にしても野田市などにしても、乗り換えを前提に乗り換え時間を一定程度見込んでやると、モデルをまわすだけになるはずです。

【委員長】

はい。ちょっと時間が無くなってきたので、大胆な提案をさせていただきますが、大きく分けて2種類あると思っています。

1つは、この路線が駄目になったらという話で、恣意的にやるわけにもいかないので、それぞれ両脇の路線が使えなくなったらという想定がいいと思います。7号線で言うと高崎線、また伊勢崎線が入るかもしれない。8号線については、伊勢崎線とつくばエクスプレスと常磐線、つまり北千住が使えない前提で8号線の有り無しが評価できる。12号線で言うと、東上線と池袋線、これは多分池袋が駄目になったらという想定で、12号線の延伸の議論ができるのではないかと思います。これは扱いが公平ではないでしょうか。それでやってみるとというのが1つ。

もう1種類、先ほど申し上げましたけれど、埼玉県の国土的な意味として、首都の代替機能を担うとなっていますから、そこへのアクセス性という議論は別途やるべきではないですか。高崎線などなくなったら、さいたま新都心に行けませんが困りますので、どういうふうのリダンダンシーを持っていくのかという議論は、別途しないといけない気がします。どうでしょうか。

【委員】

おっしゃるとおりだと思います。東京方面だけでなく、埼玉県内の中核都市に向けてどう考慮するのかということだけでなく、お話しされた、埼玉県的首都代替機能に対するアクセスについても、同じように考慮した方がいいと思います。

【委員長】

よろしいですか。では、リダンダンシーについてはそんな感じでご検討ください。その他資料3についていろいろありますので、よろしくをお願いします。

【委員】

評価指標の⑨観光・交流拠点ですが、観光の統計でどれを数え上げるかという国の統計基準はあるものの、東北方面ですと、各市町村で1番観光客を集めているのが道の駅というのが多いです。

ただ、道の駅となると、当然ながら駅が最寄りにあると限らないわけですから、これをどう数え上げるのかということをお聞きしたいと思います。

【委員長】

確かに。

【事務局】

上位計画との関連を見ていくことや、市の観光政策としての取組などを見ていくことになると考えています。

拠点としてみれば、4)事業の実施環境の評価の中の⑤観光・集客施設と重複してまして、作業しながら振り分けをしていこうと考えています。ただ、例えば多摩湖の自然などの話で、それを生かした市の政策がなければ、⑨観光・交流拠点としては、書きにくいと考えています。

あと、集客について、例えば、越谷イオンレイクタウンでは年間5,000万人くらいの集客がありますが、需要予測モデルでは平日を取っていることから、土日のお客さんが見られていない状況となっています。その分担率をアンケート調査などで算出することによって計算するようなことも考えられますので、今後の作業の中でご相談させていただきたいと思います。

【委員長】

はい、ではそのようをお願いします。

【委員】

前の会議で、モノレールの延伸の話で、観光と言っても広い意味での観光という話をした記憶がありますが、12ページの都市公園事業の算定方法に、心理的な潤いの提供など、都市計画に関して幅広い観点で書いてあります。

この都市公園事業のように、それに類する何らかの情報があれば、広い意味の観光といった評価も意識して拾ってくれるといいと思います。

【委員長】

具体的な計算方法を示していただきたいと思います。

【委員】

ウィリングトゥーペイが考えられますが、アンケート調査をすることができるのでしょうか。自治体の方で何らかの公園事業で、似たような事業を実施していればそれを準用できるかもしれないと思います。都市公園の部局に聞けば何か情

報が出てくるかもしれません。

【委員長】

はい、ありがとうございます。そのほかよろしいですか。

今日決めなくてはいけないのは、16ページの評価項目で良いかどうかということです。項目の欄を縦に見ていただくと、これについてはご異論はないようです。ただし、⑥の災害時の輸送対応の話については定量的な評価も試みていただくということで、⑨の観光・交流拠点の関係についても、少し拡張して考えられる可能性があるのではないかとということで、具体的にはご検討いただいでいく必要がありますが、項目としてはご承認いただいているような気がいたします。

基本的には16ページのやり方で進めるということによろしいですか。

<各委員同意>

【委員長】

はい、ありがとうございました。では、鉄道延伸の議論については今後これをベースに進めていただくということにしたいと思えます。では資料3についても、そんなところでよろしいですか。

ありがとうございました。そうしますと、次回はどうなりますか。事務局から次回に向けての説明を改めてお願いします。

【委員】

1点だけいいですか。16ページの項目⑦鉄道空白地域の解消のところ、子育て環境の向上と書いてありますが、空白地に対する交通のケアという意味では、子育て環境があるわけですが、延伸して結んだことによって、つまり空白地そのものではなくて、ネットワークがつながることによって子育て環境が良くなるということもありますので、それは、⑦のところには書いていませんが、ネットワークとしての子育て環境というものも評価できるようにしていただければと思います。

【事務局】

ネットワークとしての子育て環境については、内々に作業しようと思って、市の上位計画とかを調べて見たのですが、あまり特徴に違いがなくて、どこをどう評価しようか、かなり難しいところです。

【委員】

公立高校へのアクセス向上の話が、県内指定都市を代表して評価することが書かれていましたがそれに近いかもしれない。

だから、例えばという例示になるかもしれませんが、延伸部に対しては都市との連携が良くなって就業環境にしても、子育て環境にしても選択肢が増えるとか、そういったことは少なくとも入れておきたいという気がします。

【委員長】

項目⑧都市機能の適正化の中の、高校へのアクセス向上をもって子育て環境の向上と言ってもいいのではないのでしょうか。

【委員】

そうですね。その通学圏の拡大の中に、おっしゃたように、これに相乗りした形で少し整理することができるという趣旨です。

【委員長】

そうですね。今、高校生のお子さんを車で送り迎えしている親御さんが大変な思いをしているところありますから、そういうことが改善されるというのは⑧で評価できると思います。それでよろしいのではないのでしょうか。

ありがとうございました。では、次回の方針をよろしくお願いします。

【事務局】

鉄道の延伸につきましては、今回の議論を踏まえた評価項目によりまして、具体的な評価を行い次回の会議で提案させていただきたいと思います。次回は、とりまとめ骨子案を議論させていただきたいと思います。

【委員長】

はい、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。

そうしますと、今日議論いただいたことを踏まえ次回に向けて、事務局大変だと思いますが、よろしくお願ひいたします。

そうしますと、次にその他とありますが、何かありますか。

【事務局】

次回の開催についてでございますが、年明けの1月の日程で開催させていただきたいと考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

日にちが近づきましたら、前回と同じようにご案内させていただきます。また、本日の議事の概要につきましては、前回と同じように事務局の責任で速やかに公表させていただきたいと考えておりますので、ご了承願ひたいと思います。

最後に、本日お配りした資料の扱いについてでございますが、議事概要とともに公表させていただきたいと思ひますけれども、何かご意見はございますでしょうか。

【委員長】

前回同様の扱いということでもよろしいでしょうかね。ありがとうございました。

次回は1月ですね。では、以上でもよろしいですか。大変私も勉強になりました。ありがとうございました。司会進行を事務局にお返しします。

【司会】

久保田委員長、長い時間にわたりましてありがとうございました。委員の皆様におかれましても長時間お疲れ様でございました。

以上をもちまして、第3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。どうもありがとうございました。