

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会
東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会（第11回）
議事概要

1. 日時・場所

平成27年8月20日（木）13時30分～15時45分
中央合同庁舎3号館10階共用会議室

2. 出席者

【委員（敬称略）】

家田仁、岩倉成志、加藤浩徳、岸井隆幸、竹内健蔵、富井規雄、羽藤英二、屋井鉄雄、
矢ヶ崎紀子、山内弘隆

【ヒアリング説明者】

・茨城県

副知事 楠田 幹人
企画部長 野口 通

・さいたま市

副市長 木下達則
都市局都市計画部長 橋本肇
都市局都市計画部交通政策課長 岡崎繁
都市戦略本部東部地域・鉄道戦略部長 佐近裕之
都市戦略本部東部地域・鉄道戦略部参事 沼尻裕一

・神奈川県

副知事 吉川伸治

・横浜市

副市長 鈴木伸哉
都市整備局長 平原敏英
都市整備局都市交通部長 佐藤正治

3. 議事概要

東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関するヒアリング

○茨城県

（説明概要）

- ・ 本県の県南地域は「国際研究学園都市つくば」を有し、32の研究開発機関、2万人の研究者が集積している。国際戦略総合特区の指定も受け、最先端科学技術の分野で我が国の成長をけん引している。
- ・ 本県の県西地域は、圏央道の整備進展により製造業や食品加工業などの工場や物流施設が集積している。水と緑が豊かな自然に囲まれた潤いあふれる住環境を形成している。

- ・ 運輸政策審議会第 18 号答申で位置づけられた A 1 路線のうち本県に関連するものは、上野東京ラインとつくばエクスプレスがあるが、いずれも開業済み。上野東京ラインの開業によって、広域的な交流が活発化し、観光振興や地域活性化など幅広い分野で延伸効果が発現している。また、つくばエクスプレスの沿線 3 市の定住人口は開業後 10 年間で 4 万人増加した。

(主な質疑応答)

- ・ 今後、つくば駅で多言語案内サインやバリアフリーといった対応が必要だと思うが、県としてはどのように考えているか。
 - 2019 年の茨城国体や 2020 年のオリンピック・パラリンピックの開催に向け、多言語案内サインやバリアフリー等には力を入れて取り組みたいと考えている。また、特にパラリンピックを活用して、つくば市の介護・リハビリ分野の技術力の高さも合わせて発信していきたい。
- ・ つくばの発展は研究者の力によるものが大きく、あまり行政の力に頼らず発展してきた地域だと認識している。今後のつくばの発展において、行政の役割をどのように考えているか。
 - つくばには県立の国際会議場があり、国際会議の誘致にあたっては県と研究者で協力してきたところ。今後、研究開発施設の集積を一層進めたいと考えており、県所有地の活用等も含めて検討していきたい。

○さいたま市

(説明概要)

- ・ 本市では、2つの「都心」と4つの「副都心」を拠点として位置づけ、多核集約・連携型の都市構造、拠点地区への都市機能の集積を目指している。
- ・ 本市では、鉄道の南北軸が都区部への多くの通勤・通学を支えている。
- ・ 災害に強いまちづくりを進めるためにも、交通ネットワークの代替機能の充実が必要である。

(主な質疑応答)

- ・ 大宮駅周辺のまちづくりはどのような状況か。
 - 周辺街区は再開発事業が動いている。また、大宮区役所の建替え等を進めている。
- ・ 東京圏全体を見てどのような事業があればよいなどの要望はあるか。
 - 近年、大宮駅では新宿方面等と新幹線との乗り換え需要が増加している。大宮駅を品川駅に匹敵するような拠点にしたいと考えている。

○神奈川県

(説明概要)

- ・ 「かながわ都市マスタープラン」において、県土づくりの主な方向性と観点として「自立と連携による活力ある県土の形成」「拠点整備と、人・モノ・情報の円滑な連携を支えるネットワークの充実」を掲げている。
- ・ 県は、県央・湘南地域と京浜臨海部において、拠点づくりに取り組んでいるところ。
- ・ 東京都心一極集中を是正し、多核ネットワーク型都市構造へ転換を図るべき。神奈川県においても多核分散型ネットワーク構造を図ることにより、首都圏全体の国際競争力の向上、都市機能の分散による首都圏の災害リスクの低減、企業立地に伴う若い世代・女性・高齢者などの雇用機

会の創出などの効果がある。

(主な質疑応答)

- ・ 東京圏縁辺部における公的支援の拡大が必要との話があったが、人口減少社会の進展により鉄道需要の増加が見込めなくなりつつあることとの整合性をどのように考えているか。
→ 高齢化社会においては、さらに鉄道を利用するようになると考えている。またコンパクトシティの観点からも鉄道は重要だと考えている。
- ・ 鉄道整備への公的関与の拡大が必要との話があったが、県としてはどのように関与していこうと考えているのか。
→ ハード整備については、上下分離方式等を活用して様々な関わりが出来ると考えている。また、例えば協議会を立ち上げる、広域的な立場から整備を推進する等、様々な形で県としても関わっていきたい。
- ・ 殿町国際戦略拠点についてはいつまでにどのような拠点作りがなされるのか。
→ 同地区は平成 23 年に「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」に指定されており、ライフサイエンス関連産業の集積を進めているところである。
- ・ 神奈川県は圏央道や新東名高速道路等、近年高速道路が充実しつつある状況である。例えば高速道路のレーンを活用したBRT等、道路を活用した公共交通については検討していないのか。
→ ご指摘の通りであると考えており、過去にもBRTを検討してきた。引き続き検討を進めたい。

○横浜市

(説明概要)

- ・ 少子高齢化、生産年齢人口の減少、都市インフラ・住宅ストックの老朽化、自然災害への対応、環境・エネルギー問題、医療・介護の問題、郊外部の活力低下、都市間競争の激化、グローバル化の進展、行政課題の広域化・多様化など、未来に向けて解決すべき課題は多岐にわたる。一方で、東京圏国家戦略特区の指定、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会の開催決定等については本市のさらなる飛躍に向けたチャンスであり、都市としての大きな転換期にある。
- ・ 「魅力と活力あふれる都市の再生」のため、都心臨海部では当該地区の魅力向上を図るとともに、観光・MICEを推進している。また、郊外部では、戦略的な土地利用の誘導・まちづくり、駅及び駅周辺の機能強化並びに郊外住宅地の再生を推進している。
- ・ 「未来を支える強靱な都市づくり」のため、都市インフラの強化を図る。
- ・ 本市の都市計画マスタープランでは、都市交通の方針として、「環境をまもり人にやさしい交通の実現」「誰もが移動しやすい交通の実現」を位置づけている。

(主な質疑応答)

- ・ 災害が起こった際の対応のため、横浜駅ではどのような整備等が必要だと考えているのか。
→ 横浜駅周辺地区で都市再生安全確保計画を策定しており、防災力の向上を図っているところ。
- ・ みなとみらい 21 地区の夜間人口はどれくらいか。
→ みなとみらい 21 地区には約 3,700 世帯あり、夜間人口は約 7,700 人である。

以上