

第3回地下鉄7号線延伸検討会議議事（要旨）

【注意：論点ごとに整理しているため、実際の議事進行・発言順とは異なる場合があります】

日時：平成27年1月15日（木）14：30～16：30

場所：武蔵浦和コミュニティセンター 8F 第4集会室

出席者

【議員】

議長：高松 良晴：地下鉄7号線延伸検討委員会 前委員長
内山 久雄：東京理科大学 理工学部 土木工学科 教授
伊東 誠：（一財）運輸政策研究機構 調査室 主席研究員
久保田 尚：埼玉大学大学院 理工学研究科環境科学・社会基盤部門 教授
山崎 敏弘：（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構 鉄道建設本部 東京支社
計画部 担当部長

【事務局】

小口 仁史：埼玉県企画財政部 交通政策課副課長
佐近 裕之：さいたま市政策局 東部地域・鉄道戦略室長
岡崎 繁：さいたま市政策局 東部地域・鉄道戦略室参事
細井 盛賢：蓮田市都市整備部 部長
田島 幸則：蓮田市都市整備部 次長兼都市計画課長

【自治体担当者】

扇田 望：埼玉県企画財政部 交通政策課主査
寸田 英利：埼玉県企画財政部 交通政策課主査
石田 秀司：さいたま市政策局 東部地域・鉄道戦略室主査
浦山 剛史：さいたま市政策局 東部地域・鉄道戦略室主任
河野 誉之：蓮田市都市整備部 都市計画課主査

【コンサルタント】

勅使川原 敦：（株）復建エンジニアリング 第一鉄道・地下グループリーダー
木全 正樹：社会システム（株）国際事業グループ次長

議 事

1. 第2回地下鉄7号線延伸検討会議 議事録報告（資料1）
 2. 浦和美園～岩槻
 - ・需要予測等の検証について（資料2）
 - ・概算建設費の考え方の検証について（資料3）
 3. 岩槻～蓮田
 - ・蓮田延伸の意義・必要性について（資料4-1）
 - ・浦和美園～蓮田間延伸の需要予測等の検討について（資料4-2）
 4. 報告書
 - ・報告書（案）について（資料5）
-
1. 主催者挨拶
 - ・浦和美園～岩槻間の需要予測や、岩槻～蓮田間延伸の意義・必要性や需要予測、最終報告書の取りまとめ方法について議論して頂きたい。
 2. 資料説明（資料1～5、参考資料1）
 - (1) 議事録報告（資料1）
 - ・事前送付を行っているため、説明は省略。
 - (2) 前回検討会議の意見等に対する調査結果報告（参考資料1）
 - ・第2回検討会議の際に議員より頂いた意見についてまとめている。参考資料を作成するに当たり、関係者に運行計画や駅施設等についてのヒアリングを行っている。
 - ・「埼玉スタジアムのシミュレーション」（試合後観客が埼玉スタジアムを出て埼玉スタジアム駅から電車に乗車するまでの観客の流動）についての報告を映像を用いて提示した。結果としては、駅前広場に一時的に観客溜りが発生する。また、ボトルネックは階段下（駅の構造による動線の折り返しがあるため）、駅入口である。
 - (3) 需要予測の検証（資料2）
 - ・第2回検討会議で提示した需要予測結果について議員より意見を頂き、今回の需要予測に反映している。主に変更した箇所については、需要予測結果で移動実態調査※1を私事のOD※2に反映をしている。また、交通ネットワークの前提条件の更新として、平成27年3月開業の上野東京ラインの公表された運行ダイヤ、東武伊勢崎線の急行運転の増便などの競合鉄道路線のサービス向上について考慮した。他にも、第2回の検討会議で「地域の人口の年齢階層を考慮すればどうか」と御指示を頂いたので、年齢階層を考慮した。その結果、年齢階層を考慮したことで延伸線区間の需要予測が落ち込んでいる。原因としては岩槻の人口減少、高齢化が考えられる。以上から、延伸区間利用者の特性について検討したが、延伸線内々※3の人口が平成23年度より減少する結果となった。

※1：平成25年度にさいたま市が延伸線沿線地域（緑区、見沼区、岩槻区）の居住者を対象に移動実態調査を行った。

※2：出発地（Origin）目的地（Destination）を示す。

※3：浦和美園～岩槻間に出発地と目的地を持つ移動。

・予測結果のまとめの表について、平成23年度検討委員会の試算結果と比較すると、消費税8%を考慮したC1ケース、建設費の物価上昇を考慮したC2ケース、単線整備（将来複線有）などによるコスト縮減を考慮したC3ケース共に、数値が落ち込む傾向がある。また、感度分析の実施ケースとして、浦和美園駅周辺開発、岩槻駅周辺のまちづくり、単線ケース、野田線急行運転ケース、大胆速度ケースを行った。浦和美園駅周辺開発、岩槻駅周辺のまちづくりは延伸線需要予測を増加させる予測結果となった。単線ケースについては、建設コストを低下させることが出来るが、便益も低下してしまう。野田線急行運転については、前提条件として3本/時などの仮説を立てて試算を行った。急行運転の影響で延伸線の需要は低下した。東武からの公式発表はまだないが、その運行ダイヤしだいでは需要が上下することが考えられる。大胆速度ケースでは速達性が向上すると、需要が大きく向上するという結果が得られた。

(4) 概算建設費の考え方の検証（資料3）

・建設費とB/Cの相関図、延伸線需要予測と採算性の相関図を作成した。直線を記載しているが、グラフ上の誤差もあり必ずしもこの直線ではなく幅がある太い線と言う感じになると考えていただきたい。

(5) 蓮田延伸の意義・必要性（資料4）

・資料4-1は岩槻～蓮田間の延伸について、需要予測、意義・必要性を検討したものである。延伸整備として3つの観点で、鉄道ネットワークの充実、まちづくりへの貢献、高速道路と鉄道の連携について整理し、意義・必要性の検討をしている。

・資料4-2では、蓮田延伸ルートについて、第2回検討会議の際に選定して頂いた2案についての需要予測について記載している。結果としては、両ルートともに採算性は厳しい状況、B/Cは概ね0.6程度である。Aルート、Cルートで比較すると、速達性の高いCルートの方が良い値が出ている。

(6) 報告書（資料5）

・延伸の事業評価について、本日の検討会議で議員より頂いた意見を反映し事業評価としていきたいと考えている。

・報告書のまとめ・提言については、延伸に関して意見・助言を頂き反映していききたいと考えている。また、まとめ・提言については各議員のコメントを後日、文章で事務局に送付頂きたい。

3. 発言要旨 ●は議員発言を示す

議長：本会議のメインとなるものとしては、評価のところである。結果的には厳しい結果となったが、それをクリアするためにどのようなことが必要なかを話し合ってもらいたい。また、岩槻までの議論と、蓮田までの議論を分けて話し合いたい。

3. 1 浦和美園～岩槻

議長：それでは、浦和美園～岩槻について議論をはじめます。

- 延伸区間利用者の特性について、延伸線内々の数値が平成23年度検討委員会の試算結果と比較すると約20%となっており、激減しているがその理由は何なのか。

事務局：今回ODを移動実態調査などに差し替えているため、内々のODが変化したと考えられる。また、鉄道経路選択モデルを平成22年大都市交通センサスベース※4のものへ変更したことも原因と考えられる。以前の需要予測モデルでは、近い駅でも電車に乗るのではないかということで計算していたが、新しい需要予測モデルだと、近い駅の場合に電車に乗らないとして計算されたのではないかと考えられる。

※4：5年ごとに実施している調査で鉄道、バス等の公共交通機関の利用実態を把握し、公共交通政策の検討の基礎資料とする。

議長：この問題の答えとして、「ではないか」という答え方ではなく、このODが減ったことが原因であるという様に、具体的な回答をすること。

- 岩槻区に定住している人が、浦和美園のショッピングセンターに行ったり、大学へ行ったりするはずなのに、人数が少なすぎるのではないかと。

議長：バスはどのくらいの人数が乗っているのか。

事務局：大学の話では、中間駅付近の大学の学生は1,2千人あり、大概が岩槻駅から路線バスで通学している。学生の3割がバスに乗ったとしても、優に300人は超えている。また、大学構内のクリニックに100人/日の人があるが、ほとんどが車で来ると聞いている。

- 資料2-1を見た感想としては、延伸線内々だけが平成23年検討委員会時の予測値と比較して異常に減少しているため、腑に落ちない。

- この人数（約0,3千人/日）では、鉄道を議論するような数字ではない。

議長：このことは、信頼性にもかかわるため、全員に説明できるようにしておくこと。

- 資料2-3の慎重ケースの需要は埼玉スタジアムの需要も入っているのか。埼玉スタジアムは一時的需要のため、分けて記載したほうが良いのではないかと。

事務局：資料2-3の数値は都市内旅客※5と埼玉スタジアム旅客※6の合計である。都市内旅客とスタジアム旅客を分けた数値は、資料2-4の表に記載している。

用者が減少したということであるが、ゾーン間の利用者のODとの関係も考慮して、その減少要因を確認しておく必要がある。

また、浦和美園が開発されたとしても、都心方面を目的地とする利用者が多いのではないかと思う。このため、延伸線の需要増（整備効果増）を目指すためには、岩槻を目的地とするのか、あるいは、岩槻方面から浦和美園を目的地とするような旅客流動が伴う開発誘致などが望まれる。

また、慎重ケースのB/Cでは、このケースの需要と建設費C1、C2とは連動するが、単線整備のC3とは連動しないため、これを考慮した記載内容とすべきである。

また、今回の大胆速度ケースでは比較的大きな需要増が見込まれる結果となっていることから、平成23年度の調査で唯一B/Cが1を超えているBb①快速運転ケースにおける需要への影響についても確認してはどうか。

事務局：快速運転については、検討会議での調査は実施できなくなった。また、快速運転については、平成24年度に行った調査概要で千鳥運転や関係者へのヒアリング等についても記載しているので参考にしていきたい。

議長：快速運転を行うことで収入が増えるのか。

- 快速を行わなければ延伸できないと言いつけている。B/Cはどうなるかわからないが、南北線内で追い越しなどを行えば、効果が大きくなると思う。費用を掛けずに行える快速運転を検討していかなければならないのではないか。しかし、SRからメトロに乗入れた1駅目あたりが速達性でSRが有利となる範囲の分岐点となっているため、快速の効果が出る範囲が狭くなっていることを解決しなければならない。

- 報告書の作りが大切となる。

議長：SR既設線（赤羽岩淵～浦和美園間）の輸送実績が、許可申請当初の需要予測結果に対して半分程であり、大きく乖離していたために不信感が残っている。それに対し今回は需要予測上では厳しい値だが、最低でもこのくらい鉄道事業者が努力すれば最低ラインはクリアすることが出来るというような書き方がよいのではないか。

- 市民の努力も必要である。

議長：快速運転で効果があるのなら、報告書に記載するべきである。それに対しどのような手段が良いのか検討するべきである。

- つくばエクスプレスの例で言うと、スピードが開発効果を高めたと考えられる。また、鉄道事業者の企業努力や含まれていないものについて丁寧に記載を行っていかなければ、慎重ケースのB/Cの0.9をベースに始めることにならないのではないか。

- この数字では世の中が動き出すことは考えにくい。B/C以外の効果（整備目

的など)は同意するが、B/Cという絶対的数値が1を超えていない
ということで動き出すことは難しいのではないかと。

議長：平成23年度の検討委員会の需要予測と大差がないと言えるのか、それとも少しは成果が上がって来たと言えるのか。

●需要予測で良い値が出なかったのは、人口減少が主な要因ということではないか。

議長：建設費が高騰することも要因と考えられる。

●需要予測の予測年次が前回より5年先となっているため、より人口減少の影響を受けていると考えられる。

●資料3-2の採算性と延伸線需要予測のグラフによると、C2だと採算性が30年になるために必要な延伸線の輸送需要は約2万7千人であると考えられ、慎重ケースの結果と4千人の差がある。輸送需要を4千人増やすためにはどうすればよいかという観点で検討してはどうか。可能性の高いものから取り入れていくことが大切なのではないか。また、市民のSRに対する意識が低いことも問題であると考えられる。

事務局：SRの経営再構築では、資金を川口市も負担している。延伸区間について川口市の資金負担はない。県も再構築についてはこれ以上、資金負担はしないが、延伸線は別である。今年、県民負担、市民負担で経営再構築を行ったので、延伸計画の試算結果が厳しい中でどういう負担ができるか議論になるのではないかと。

議長：再建計画の際に需要予測を出している。今回の需要予測と比較し、延伸線では川口市に迷惑を掛けないと言えればよい。

事務局：経営再構築については、金融機関等多くの方から了承が得られ、その計画と今回の需要予測は整合がとれていると考えている。

事務局：さいたま市岩槻区に課題があるということを確認している。平成23年度の検討委員会でも議題に上がり岩槻をどのようにするかという話の中で、土地区画整理事業をして早急に人口を増やすことは困難であるとし、地域資源を活かし観光などでまちづくりを行い、交流人口を増やそうと計画している。即効性があるのは、企業誘致や大学誘致などであるが、検討中の段階であり実行までは至っていないという状況である。

●議論が逆転している。本来ならば、岩槻のまちづくりの方向性を明確にし、そのために鉄道を敷くという流れだが、今回は、鉄道を敷くために岩槻もまちづくりを行うという流れになっている。

●資料4-1の左側の図について、岩槻インターチェンジ(以下「IC」)からパーク&ライド(以下「P&R」)とあるが、岩槻～都心までどのくらい時間がかかるのかというバックデータも調べておくべきである。時間を要するのな

らば、中間駅の近くに駐車場を設けて、延伸線を利用してもらえば、延伸線利用者も増え、高速道路の渋滞も緩和されるのではないか。

- P & Rで一番期待できるのは、京浜東北線の東側に住んでいて、駅までバスを使う人である。通勤のP & Rを行いたいが、京浜東北線沿いは地価が高いため、駐車場料金も高い。例えば、中間駅付近に駐車場を設ければ、駐車場料金を安く設定できる可能性があり、かなりのP & R利用が見込めるのではないか。スタジアム駅の付近に駐車場を設ければ、スタジアム開催時は駐車場、通常時はP & R用の駐車場として使い分けが出来るのではないか。

議長：新庄駅（山形新幹線）やくりこま高原駅（東北新幹線）は無料の駐車場を設けている。埼玉スタジアム付近をP & R用の駐車場として開拓すれば、需要予測が上がるのではないか。

事務局：埼玉スタジアムは公園指定されており、今のままでは駐車場を設けることは出来ない。しかし、周りに私有地があるため、その箇所を使っていくことは出来るのではないかと思う。

- 中間駅、埼玉スタジアム駅が岩槻ICから近いということが非常に魅力的である。
- 設置した駐車場を災害時の乗換拠点とし、災害時の対応に長けているSRらしさを出すこともよいのではないか。自由が丘駅もそのようにする動きがある。

議長：岩槻までの議論としての課題は、延伸線内々利用者について後日、事務局で説明が出来るようにしておくこと。

3. 2 岩槻～蓮田

事務局：高速道路と鉄道の新たな関係という点で、蓮田市と岩槻区の境に新しく上り線にサービスエリア（以下「SA」）を設ける計画がある。地下鉄7号線との連携もあり得ると考えられる。補足があったら願います。

事務局：現在上り専用、10haのSAの計画がある。昨年の3月から新SAの事業が開始した。今年度の9月に用地買収は終了し、2月から着工、平成31年には完成を目標としている。また、新SAの2km北側に既存の蓮田の上下線のSAがあるが、下り線専用のSAに転換する計画がある。位置的には蓮田駅から1km程である。防災の点からも、蓮田は地盤が良く、震度も周辺の自治体と比較して小さくなる傾向がある。NEXCOからは、首都直下型地震の際の東北方面からの救援隊の前線基地とする構想があると聞いている。

- 現状の蓮田のSAの混雑状況はどうか。

事務局：東北道で東京に一番近いSAということで、土日では本線に繋がるほどの混雑が発生している。

事務局：過去の実績で3. 11東日本大震災の翌日には東北自動車道は緊急車両専用と

して運用されている。新計画の蓮田のSAに防災機能が備わっていれば、災害に対応できる拠点となるのではないか。

議長：延伸線の建設費として約1,000億程あるが、その際の自治体の負担はどの位になるのか。

事務局：都市鉄道等利便増進法の適用を前提とすれば、自治体の財政負担が1/3となる。自治体としては、埼玉県、さいたま市、蓮田市が想定される。その負担比率は今後関係自治体で協議していくことになるだろう。

●受益によって費用分担を検討することもある。Aルートだと見沼区の一部地区の人では、蓮田へ行く人が多いのではないかと考えられる。

事務局：Aルートは距離等を考慮するとCルートに比べ、さいたま市の負担が大きくなるのではないかと想定できる。

事務局：需要予測結果によると、中間駅の利用者のうち大体半分が蓮田方面へ向かうと推計された。また、都心方面でも、岩槻や東川口で東武やJRに乗り換える人もいる。赤羽岩淵まで行く人は中間駅利用者の1/4程度である。

●着席効用、混雑効用などはどう考えているのか。

事務局：今は、着席効用は考慮していない。混雑効用は考慮している。

●所要時間の短縮効果は大きいと考えられるので、今回、表定速度50km/h、65km/hと想定されている速度の更なる速度向上の可能性等について、検討を深度化してはどうか。

議長：岩槻までの議論は数十年行っており、岩槻～蓮田はこれからであるので、同じレベルの検討を行える状況ではない。今後、検討するという事で良いか。

3.3 埼玉スタジアム駅シミュレーション

議長：次に、先ほど見た、埼玉スタジアム駅のシミュレーション（乗客流動）についてのご意見をお願いしたい。

●埼玉スタジアム駅が完成した際、現状の鉄道利用者は増えるのか。

事務局：今回のシミュレーションは、代表戦を想定しているため、1年の中で一番人が入った日のシミュレーションとなっている。また、鉄道利用率は延伸線効果を考慮した利用率（58%→63%）を使用している。

●シミュレーションを見る限りでは、駅の入り口を広くし、階段を無くし、ホームの有効幅を広くするという計画にしなければならない。この形状だと後世に課題が残るような駅になる。駅の形状から検討しなければならない。香港空港スタイル（開催時はイベント前後で上下方向のホームを入れ替える）を参考にしてみてもどうか。

議長：臨時駅としての開業であるということによいか。

事務局：埼玉スタジアムのサッカー試合開催時のみ開業する駅（臨時駅）ということ

で検討を行っているが、先程のP & Rの話が出てくると、常設駅としての検討をしていかないといけない。

3. 4 まとめ・提言、報告書

- 資料4-1に記載されている整備目的を見る限りでは、延伸線を整備する意義は大きく、必要性も高いと思う。しかしながら、数字の結果を見ると整備目的のために整備を行うという結論を報告書に記載するのは難しい。需要を増やすためにどのようなことができるかなどを報告書に記載する。

- 労務費の高騰等の社会状況の変化や地質・構造物・支障物等の施工環境などが建設費へ大きく影響を与えることが考えられるため、まちづくり等の検討と併行して、今後とも建設費に係わるハード的な検討も継続していく必要がある。

議長：建設費というのは、「こうすることで安くなる」という話は実行段階で行うことであり、現時点でそのような話をするにはリスクが高いのではないかと。現在の数値で良いのではないかと。ただし、建設費を削減するため、無理に単線で整備する計画としてはならない。

- 蓮田延伸の目的として、鉄道ネットワークの充実、まちづくりの貢献、高速道路と鉄道の連携の3つの柱が挙げられているが、その中に、延伸線沿線地域の社会・経済の活性化といった観点も組み込んでどうか。

- 報告書には半分は慎重ケースの事実を記載し、もう半分は、どのようなことに力を入れる必要があるのかということを書けばよいのではないかと。

議長：今回の会議の立場はあくまでも、技術的な立場からの検討ということであり、判断は行政で行う。

- 今回の検討会議は平成23年度の検討委員会の時の結果と大きく変わることはなかったということによいのか。

事務局：平成23年度の検討委員会の際は、技術的な検討を含め過去の調査のとりまとめを行った。また、「このような事業を行えばよいのではないかと」との提言もいただいた。今回は検討会議であるので、技術的検証もし、助言もいただいたというスタンスでまとめていきたい。

- 建設コストについて、つくばエクスプレスの際、当初の想定建設費は1兆500億だったが、工夫をしたことで実際は9千億で行うことができた。工夫の例としては、鉄道が道路を避けるのではなく、道路が鉄道を避けることで、標準的な構造物が多くなり建設費を抑えることが出来た。よって、延伸線も工夫を行ったほうが良いのではないかと。また、報告書について、SRの現状と東京メトロ南北線の現状を記載しておいたほうがよいのではないかと。なぜならば、延伸線を検討する上で、SR、メトロの時間短縮は必ず必要だと考えられる。仮に、

メトロから時間短縮不可能と言われても、世論に訴えることが出来るため。その他にも、現在検討しているのは延伸線であるが、運賃収入などはSR既設線などの根っこの部分に反射益として入っていくが、この反射益は延伸線のB/CのBや採算性検討の受益に含めて考えてもいいのではないか。そのように考えた際にSR既設線全体としての経営はどうなるかというような観点も大事である。ただ、現時点ではその方法は認められていないが、採算性が50年を超えるということもなくなるのではないか。

事務局：今回の需要予測の中で、B/Cではメトロ含め全鉄道事業者のBを見ている。採算性検討では、利便増進事業を想定しているのでSR既設線の反射益は考慮して算出している。ただ、メトロに関しては考慮していない。

議長：つくばエクスプレスの建設費は始め5千億、次に7千億となり、1兆5百億と上がったが8千億まで戻った。ただ、当初の金額に戻っただけである。報告書として昔から言っているが、根っこの部分であるSRの経営に負担を掛けないということが、市民から共感を得る大前提である。また、もし、延伸を行わなかった時のベースと、延伸を行った時のベースを比較するとどのような結果になるかということ、今すぐは難しいので、今後勉強して頂く。個人的な意見だが岩槻区などは東北道でバス路線は切れている。交通が途切れているせいで発展が遅れているのではないか。交通は鉄道だけではなく、延伸地域全体の交通体系のベースを踏まえた上で延伸の議論を行ったらよいのではないか。そのためには何をやる必要があるのかを考えていかなければならない。岩槻を人が歩きたくなるようなまちづくりを行うなども必要である。最終的には、東部地域が豊かになればよい。議員の方々の個々の意見は出して頂き、報告書に記載する。まとめの原案はさいたま市で作成すること。

事務局：さいたま市は地下鉄7号線延伸について、平成24年10月に「おおむね5年後の事業着手※7を目指す。」こととした。

※7：鉄道事業者による「都市鉄道等利便増進法」に基づく申請手続きに入ること。

議長：前に言ったが「もう、委員会は止めて、行政が判断する」ということにします。また、前々から資料は公表するようになっていたが、関係資料について公表いたします。

事務局：まとめの言葉を頂きましたが、言い残したことがあれば活字で事務局に御送り下さい。また、欠席された議員にも御連絡いたします。