

第2回地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会（書面会議）

○協議期間：平成30年2月1日（木）～平成30年2月7日（水）

【委員】

委員長 久保田 尚：埼玉大学大学院教授 理工学研究科 環境科学・社会基盤部門

伊東 誠：（一財）運輸総合研究所 調査事業部 主席研究員

金子 雄一郎：日本大学 理工学部土木工学科 教授

椎本 隆美：（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構 東京支社
計画部担当部長

瀬田 史彦：東京大学 大学院工学系研究科 都市工学専攻 准教授

山下 智史：（株）JTB関東 地域交流グローバルチーム担当マネージャー
観光開発プロデューサー

吉田 育代：（株）日本経済研究所 調査本部 上席研究主幹

山崎 明弘：埼玉県 企画財政部 地域政策局長

岡崎 繁：さいたま市 都市戦略本部 理事

○議題及び公開又は非公開の別

（議題）

協議事項

各分科会の協議状況の報告について

○審議した内容

協議事項

各分科会の協議状況の報告について

《主な意見》

① 資料1 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）の意義・必要性について

《金子委員》

- 主要な整備効果として「所要時間の短縮」を明示した方がよいと思われる（岩槻等の東部地域～都心部の時間短縮など）。
- 上記を除き、効果の項目は概ね網羅していると思うが、一つ一つの効果について、より具体的な記述が必要と思われる。

《久保田委員長》

- 今回の資料で十分尽くされていると思う。特に、リダンダンシーについて強調していくことが重要だと思う。

《吉田委員》

- 資料（該当部分）は地下鉄7号線を整備するとこのような効果があるので、整備することに意義・必要性があるというロジックかと思う。
- その場合、2枚目の資料が少しわかりにくく、都心とのアクセス向上による効果をもう少し具体的に表現（説明）した方がよいかと思う。例えば「沿線に立地する多数の大学や新たなランドマークとのネットワーク強化」などの副題を追加するなど一案かと思う。

《岡崎委員》

- 都心での再開発が多く、都心へ直結している地下鉄7号線として今後の需要増大が見込まれる。
- 高齢化に伴う単身世帯、運転免許の返納など必要性が高まっている。
- リダンダンシーとして3.11の実績等の評価は高いものがある。

② 資料2 まちづくり分科会の報告について

《久保田委員長》

- 中間駅周辺については、緑豊かな調整区域であることを十分踏まえた検討が必要。
- 世界的に著名なIT企業や映画スタジオなどを誘致できるとよい。社員の皆さんには浦和美園の未来志向型の住宅に住んで頂き、鉄道で通って頂くなどが考えられる。

《山下委員》

～岩槻駅周辺地区のまちづくりについて～

- 賑わいづくりには本事業の基本計画の方針にも謳われている連携や協働（官民協力体制）が必要。その点で今年度より実施の「岩槻まちの戦略会議」の継続実施及び2020開館の(仮)岩槻人形博物館、(仮)にぎわい交流館いわつき等の整備含め様々な「仕掛け」やその運営体制等について議論を深め準備すべきでは。
- また歴史や文化資源を地域の魅力発信素材とするのであれば、岩槻駅周辺の空き家を利活用した岩槻ならではの和体験（(例)華道/書道/着物/侍・忍者等）や民泊プランなどの整備も有効かと思われる。訪日外国人旅行客が4,000万人を見込んでいる東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年はある意味で一つの試金石になると思われるのでそれまでにどれだけ準備ができるかが重要ではないか。

《山崎委員》

- 行動計画において3地区（浦和美園、中間駅、岩槻）それぞれの定住人口、交流人口の数値目標を追加したほうがよいのではないか。

《岡崎委員》

- インスタ映えや現在の情報発信のノウハウを取り入れた新たな情報発信等が考えられる。

③ 資料3～5 鉄道分科会の報告について

《伊東委員》

資料3 延伸計画、需要予測および前提条件について

- P3-8 現況再現について

どの実績との比較が最も重要かをわかるようにしてほしい。例えば、現況予測を2015の国勢調査等のデータを用いて行っていれば2015年の乗降人員と再現性が重要。

- P3-10 開発人口について

先の鉄道分科会で、山崎委員から、開発人口を上乗せした際、さいたま市でコントロールトータルすると市内の他エリアの人口が趨勢型と比べ減少するので、もったいないとの発言があった。本来、開発エリアに立地する機能により、コントロールトータルを市で行う、県で行う、あるいは東京圏全域で行うなどを使い分けるべきだが、そのような厳密な議論はできないので、今回の方法で問題はないかと思う。ただ、一つだけ確認をお願いしたいのは交政審ではどのようにしているか。交政審と同じ考えとの説明ができれば、皆さんの理解が得やすいのではないかと思われる。

資料4 趨勢ケースの分析結果。

・P4-9 1 中間駅の乗降人員について

P4-2 では乗降人員 4.7 千人/日とあり、P4-8 では、7 号線延伸区間利用者の発着地では、中間駅周辺 3.1 千人/日とある。利用者を往復すると 6.2 万人/日となるが、4.7 千人/日との差は何か？

・P4-9 2 7号線延伸区間利用者数と利用率（都市内旅客）

岩槻中央エリアと千代田・新宿・港区を行き来する人の 40%が延伸区間を利用することになる。また中間駅でも 60%が利用することになっている。千代田区で集積の高いのは丸の内、八重洲地区など JR 利用が圧倒的に有利な地区であり、また新宿区でも新宿副都心をはじめとした新宿駅周辺であり、これも大宮経由のほうが圧倒的に有利なはずである。

① これの 3 区をさらに細分化したゾーン単位で、埼玉高速鉄道+地下鉄と JR 大宮経由あるいは伊勢崎線+半蔵門線・日比谷線経由の、ルート選択の比率を確認してほしい。

② 岩槻中央エリア、中間駅エリアのみならず春日部—岩槻—大宮間の野田線沿線ゾーンから延伸線に乗り継ぐと推計されているゾーンと千代田・新宿・港区间を行き来する利用者についても同様な傾向があることが予想できるので、これらのゾーンについても①と同様な確認が必要と思われる。

・3 前提条件の違いが需要予測結果に影響する度合い

P4-10 のこのグラフはわかりやすいと思われる。

① 国勢調査とあるのは現況人口のことではないかと思うが、具体的に記述してほしい。交政審と今回予測で、異なる国勢調査を用いているのか。

② 先日の会議で、この差は将来人口（交政審は人口問題研究所、今回はさいたま市計画をベースとしたもの）によることも含まれるとのことだった。沿線区の人口の両者の大まかな比率で、この差が説明できると、関係者にとり理解しやすいと思われる。

もちろん交政審の区別あるいはゾーン別の値は公表されていないわけだが、交政審の人口（人口問題研究所の人口）に仮定をおいて区別にブレークダウンしてみても今回人口推計との比率をもとめ、それで、交政審とケース A との差のあらかたが説明できるとよいのだが。

《金子委員》

- ・将来の輸送人員の確保策として、中間駅周辺における住宅開発や端末交通の整備、速達性向上のための快速運転の実施が重要であると思われる。また、岩槻駅や中間駅周辺における誘客の取り組みも、定期外の輸送人員の増加のためには重要と思われる。
- ・その他、高齢者を対象としたシニアパスの発行なども需要喚起に有効と思われる（事例：能勢電鉄）。

《椎本委員》

- 事業性の検討及び今後の需要増としてのアイデア等を考えるうえで、事業性を満足するための中間駅、岩槻駅周辺等の夜間人口、従業員人口等を把握しておくことが望ましいと考える。算出された人口が、実現可能な数値なのか、到底考えられない数値なのか把握しておくことが必要ではないか。
- 需要予測の前提となる岩槻駅乗換が、予測結果に相当程度影響していることから、事業の深度化にあたっては、岩槻駅の乗換が今後の関係者協議においての重要事項の一つであると考えます。

《福田委員》

- 前回の鉄道分科会で出た意見が概ね反映されているように思う。
- 但し、第2回協議会【資料3】各ケースの前提条件-1.pdfの7枚目（需要予測の基本的考え方について）で、前回の分科会で当方よりコメントした内容（①の都市内旅客と③の施設旅客の分布交通量が二重計算にはなっていないということの明示）については検討をお願いしたい。
- 今後の分析方針（需要予測の感度分析、財務分析、費用便益分析）についても明示すべきではないか？

《岡崎委員》

- 今後、パーソントリップ調査が実施される予定と思うが、その結果の反映や施設旅客について実績の調査を行う等、基礎データを固めておくことが重要と思う。
- 埼玉スタジアムやその公園等の活用アップについて検討し実施することで浦和美園のブランド力向上へつながり、需要にも反映させる。

④ その他

《久保田委員長》

- さいたま市や埼玉県の将来の「カタチ」を左右する案件ですので、経済性以外の観点も踏まえた総合的な議論が必要だと思われる。

《椎本委員》

- 事業スケジュールについては、最大限の努力を行った場合の例であると思うので、この条件について資料に明記する必要があると思われる。
- なお、事業の深度化にあたっては、整備主体、営業主体及び国、関係自治体等の関係者と十分協議し精査する必要がある。

《山崎委員》

- 平成 23 年度の検討委員会や平成 26 年度の検討会議でも言われたとおり、調査結果を踏まえて、市として、事業性の確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発や交流人口の増加に向けた取組などについて、しっかり対応してほしい。

《岡崎委員》

- 地下鉄 7 号線延伸について、埼玉県全体としてその効果がどのように現れるかももう一度振り返る必要がある。
- 地下鉄 7 号線延伸の効果について、埼玉県全体として定性的評価を行い、総合的に見ておく必要がある。

《関東地方整備局 都市整備課 川崎課長》

- 岩槻駅及び浦和美園駅周辺の区画整理地区付近は人口増、区内の他の地域は人口減、という考え方が、将来立地適正化計画を策定する際に、居住誘導区域の設定等に大きく関わるため、その方針を大いに踏まえていただきたい。

○問合せ先 さいたま市 都市戦略本部 東部地域・鉄道戦略部
電話番号 048-829-1871
FAX 048-829-1997