

第3回地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会

鉄道分科会 議事録

日 時：平成30年2月21日（水）18：30～20：00

場 所：下落合コミュニティセンター 多目的ルーム1・2

出席者

【委員】

分科会長 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

福田 大輔：東京工業大学 環境・社会理工学院 土木・環境工学系 准教授

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

欠席者

なし

○議題及び公開又は非公開の別

（議題）

（1）全ケースの需要予測と評価について

（公開・非公開の別）

公開

○傍聴者数 5人

○審議した内容

（1）全ケースの需要予測と評価について

【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】

1. 開会

〈事務局〉

本協議会は公表を前提としているため、報道関係者や傍聴者がおりますことを理解して頂きたい。

2. 全ケースの需要予測と評価について

〈伊東分科会長〉

今日の議事は全ケースの需要予測と評価ということで、事務局の方から説明を頂く。

〈事務局〉

（資料について説明）

〈伊東分科会長〉

本日の需要予測、B/C、採算性の結果は 7 号線をどう動かしていくかという中で、重要な事項である。この資料を見て頂き、活発な指摘をお願いしたい。

〈伊東分科会長〉

P2 で、③の施設旅客というのは医療と交流だと思うが、この辺をわかりやすく書いた方が良いと思う。

P5 の上の表の左側に H29 協議会とあるが、この記載は不要と考える。

P7 で「東武野田線からの乗換え旅客」とあるが、「東武野田線との（往復）」という意味と思われる。

また、以前に意見をしたが、P11 で新宿区や千代田区への利用率を示しているが、新宿や千代田区でも具体的駅をいくつか挙げて確認してほしいとお願いしているが、大丈夫か。例えば新宿へ向かうのも赤羽岩淵で乗換えて、山手線を利用して向かっているのでは。

P13 は西暦と平成が混在しているので、どちらかに統一してほしい。

〈福田委員〉

P14 のビルドアップ曲線（左側）を見ると、実績値よりも全体的に上方に推計値の曲線が位置しているが、これは問題ないのか。

P17 スタジアム駅常設化の場合の留意事項で「所要時間の増加による需要減」とあるが、常設化駅近辺の人は駅アクセスを含めた所要時間は短縮するので、需要減にはな

らないのではないか。

P18 の浦和美園付近のエリアは大きく増加しているため、留意事項と結果の整合が取れているか確認してほしい。

P18 の浦和美園が突出して増えている理由が良くわからない。美園駅もスタジアム駅も同じエリアなので、利用駅が転移するだけで、美園エリアの利用がこれほど増えるとは思えない。考えられる理由としては、他交通手段の人が、新駅ができたため転移したことであるがいかがか？

試算の結果より、開発と快速を入れると他のシナリオに比べて需要も総便益も大きく増えているが、快速不停車駅利用者にとっては便益が下がることになる。さいたま市として、路線全体の便益を上げることを優先するのか、全区域の公平性を確保することを重視するのか、教えてほしい。

〈事務局〉

ビルドアップ曲線の推計値と実績のかい離については、みそのウィングシティ（3地区）は実績が推計値を超えているが、浦和美園駅周辺全体（5地区）では下回っている。大門第二、大門上・下野田については、現状では実績が推計値を下回っているが、これがビルドアップ通りに行くという想定をした。

〈福田委員〉

実績に沿って統計的に分析を行い、ビルドアップ曲線を作れば、このような曲線にはならないはずではないか。

〈事務局〉

この曲線は実績を基に作成したものではなく、過去に作った曲線を利用している。今回は過去のものを引用しているため、実績に沿ったものではない。

〈福田委員〉

このグラフを見ると、過大推計ではないかとミスリードする恐れがある。

〈伊東分科会長〉

差があまりないから影響ないというコメントをする等の処置が必要では。実際に差はどのくらいあるのか。

〈事務局〉

平成 29 年で 1,100 人の差がある。

〈伊東分科会長〉

すう勢ケースでは確実なものを見込むとしているが、それと比べてどうなのか。建築確認しているものを含めると届いているかもしれないし。コメントを書いて誤解のないようにしてほしい。

〈事務局〉

承知した。

〈伊東分科会長〉

P17、18のコメントについては。

〈事務局〉

駅別乗降人員を見ると、埼玉スタジアム駅に各駅停車が停まることにより、所要時間が増加するため、岩槻駅からの利用客は減少すると思われたことから記載した。

〈福田委員〉

スタジアム駅周辺のことをコメントしているというように、資料を読み取っていた。

〈伊東分科会長〉

ここは明記してほしい。

〈伊東分科会長〉

P18のコメントは。

〈事務局〉

このグラフは延伸区間を利用する人のグラフであり、浦和美園から都心に向かう人は延伸区間を利用していないため、スタジアム駅に転移するとグラフにプラスされるということである。

〈伊東分科会長〉

わかりにくいのでちゃんと説明した方が良い。快速運転の話はどうか。

〈事務局〉

様々な前提条件の中で試算して頂いて結果が出たばかりで、課題も示しているが、現段階でこれというのは決めておらず、今後検討していくものと考えている。

〈伊東分科会長〉

快速ありきで延伸検討をしており、延伸がない場合は快速をやっていない。延伸した場合に快速を実施することをB/Cでどう扱うか。快速運転の効果が大きいので、快速と延伸の関係を明記しないとミスリードになる。昔から快速運転をやるべきだと言いつけているが、現状できていないので、それなりの理由があるのでは。その点も考慮して丁寧に明記して頂きたい。

〈金子委員〉

P15で、開発した場合に春日部が増えるというのはどういう理由なのか。サービスレベルが変わるわけではなく、開発をただで増える理由を教えてください。

2点目はP22で中間駅の停車本数が減少するので利用者が減るとあるが、減った人はどこに行っているのか。他に利用できる駅がないので減らないように思う。また、量的に多いわけではないので、強調するような事柄ではないように思う。

最後にP27の便益分布の見方で、この分布は広範囲に広がっているが、発地ベースなのか着地ベースなのか見方を教えてください。また、快速運転によって便益が下がるところもあると思うが、そこは表現されているのか。

〈事務局〉

P15の春日部が増える件は、浦和美園や中間駅の開発によりから春日部に行く人やその逆など単純に交通量が増えての結果と考えている。

P22は本数が減ったことにより、例えば中間駅から岩槻まで1駅乗る人が直接岩槻まで行ってしまうようなケースによる効果と思われる。1箇所だけマイナスがあったため、コメントしているが、コメントについては検討する。

便益分布は1千万円/ha以下は白にしているので、マイナスも白にしている。次のページで差し引きの図はマイナスも見えるようにしている。また、発地・着地の合計で示している。

〈椎本委員〉

P1について、課題にも書いてあるが、いろいろな前提を基に算出された数値なので、このまますぐに使える、事業化できるという話ではないと思う。今後、様々な注意事項があり誰が建設して誰が営業するのかなど、しっかり検討することになると思う。

需要予測で気になったのが、P12で岩槻の乗換え時間変更で需要が大幅に増えているが、このあたりも深度化を図る上で関係する鉄道事業者等としっかり協議して実現化できるようにしないといけない。

最後、P31の収支予測結果では今までと違っていい結果になっているが、これもいろいろな前提で今回試算したら18年や20年になったという理解なので、前提条件

通りになればこの結果だが、条件が変われば結果も大きく変動するので、事業化に向けてきちんと検討する必要がある。

〈山崎委員〉

P15 開発ケースの表で、中間駅の開発人口 3.5 千人のまちをつくることにより、延伸線の利用者数は 1.1 千人程度の増加を見込んでいる。P26 の B/C 表の注意書きの一番上に「開業時に中間駅の開発が 100%完了、ほかの開発も順調に定着が進む」とあることから、沿線が非常に大事だと思う。ビルドアップ曲線に基づく人口増加を実現する施策や中間駅周辺のまちづくりの施策が必要であるため、さいたま市としてしっかりした対応をお願いしたい。

〈伊東分科会長〉

課題をしっかりと書く必要がある。明日から事業化に向けて始まるわけではないので、何が必要か何を勉強すべきかをしっかり書いていく。快速運転の効果も計算すれば出ていくが、追越しをしない快速運転の効果は需要予測モデルでもきちんと考慮できていないはずなので、効果の検証が必要である。需要予測については精査が必要であるなど課題を多角的に書いた方がよい。

〈岡崎委員〉

浦和美園駅周辺のビルドアップについて話を頂いた。参考資料の P9 を見て頂くと、建築確認申請や保留地建築見込みにより、3,170 人増が確実視されるなどの記載がある。これらを考慮すればビルドアップ曲線とのかい離は十分埋まると思われる。ただし、開業時の H42 までに埋まるのかの検討は必要だが、浦和美園駅周辺では比較的希望的なものに見えるのではないか。一方で岩槻については市としてきちんと進めていく必要がある。それによって浦和美園駅周辺がおろそかになるようなことはないように留意する必要もある。

快速については非常に効果がある結果となっているが、前提条件もあるが、鉄道事業者間との合意、地域住民の理解が必要であるが、ここまではきちんと検討したということは示すべきと思う。需要予測だけでなくどのようなことを行えば現実的な需要予測に近い値になるのかを検証してほしい。

埼玉スタジアムについては、サッカーだけの交流人口を考慮しているが、いろいろなイベントやまちづくりで需要を増やしていく要素はあると思う。これらの検討を進めることで常設化が見えてくると思う。

〈伊東分科会長〉

ビルドアップについては参考資料ではなく、表の資料に出してほしい。また、昔のデ

一タで作っているというのはなかなか説明しづらいと思うので丁寧な説明が必要。

快速運転は、あとは事業者協議などと飛躍しないで、これから検討する事項がまだまだあるということを書く。

まとめ方としては、一番最後のところに課題をまとめて書いてほしい。委員の皆さんに見てもらってまとめる必要がある。

〈金子委員〉

鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012年改訂版）では2つ挙げられており、対象事業が効果を発揮する上で不可欠な事業は、可能な限り本体と一体の事業として評価し、不可欠ではないが同時に実施することにより相乗効果が期待できる、あるいは総建設費の軽減が期待できる事業は、可能な限り本体と一体の事業として評価することが望ましいと記載されている。

〈伊東分科会長〉

マニュアルの記載もきちんと書くこと。

〈福田委員〉

完全ではないが、交政審モデルでは、快速運転の存在を考慮できるモデルになっている。また、混雑緩和便益についてはどのくらい出ているのか。特に周辺鉄道路線の混雑緩和に寄与しているのであれば、それを明示しても良いのではないかな？

〈伊東分科会長〉

快速を実施した際、最混雑区間の混雑率はどの程度か。

〈事務局〉

現時点でデータを持っていないため、確認するが、180%といったレベルではない。

〈伊東分科会長〉

現状では、最混雑区間の混雑率はどの程度か。

〈埼玉高速鉄道株式会社 村田代表取締役常務〉

120%から130%程度だったと思う。

〈伊東分科会長〉

課題の整理が重要だと思うので宜しくお願いしたい。
有用な議論になった。今回はこれで終わりとしたい。

〈司会〉

次回が最後の協議会となる。

次回の開催予定は以下のとおり。

3/14（水）18時頃～。時間と場所の詳細は後日連絡する。

3. 閉会

○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