

第2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1月15日（月）18：00～19：40

○場 所：浦和コミュニティセンター 10階 第13集会室

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）報告事項

① まちづくり分科会の報告について

（2）協議事項

① 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸計画、需要予測及び前提条件等について

② 需要予測結果及び需要予測結果の分析について

③ 事業スケジュール（案）等について

（公開・非公開の別）

公開

○傍聴者数 5人

○審議した内容

（1）報告事項

- ① まちづくり分科会の報告について
- (2) 協議事項
 - ① 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸計画、需要予測及び前提条件等について
 - ② 需要予測結果及び需要予測結果の分析について
 - ③ 事業スケジュール（案）等について

1. 開会

〈司会〉

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. 協議フローの変更案について

〈事務局〉

今回の鉄道分科会では、全ケースの需要予測・採算性・費用便益比を提示する予定だったが、委員の方々からのモデルの検証等についての指摘があったため、今回需要予測結果の分析を中心に協議頂きたい。そのため、第3回鉄道分科会を2月中旬頃、第3回協議会を3月上旬頃に開催させて頂きたい。事前に久保田委員長に相談をした結果、了承を得ている。

〈伊東分科会長〉

検討項目が多岐にわたる内容のため、事務局と相談の結果、協議会・分科会の協議フローの変更を提案した。もう少し時間をかけた方が良いと判断した。同意をお願いしたい。

〈各委員〉

異議なし。

〈伊東分科会長〉

まちづくり分科会の委員にも周知をお願いしたい。

〈事務局〉

了解した。

3. 報告事項について

〈事務局〉

（まちづくり分科会の報告について説明）

〈伊東分科会長〉

P.1-11 で、まちづくり分科会で議論している内容が進むと需要予測の前提が変わることがあるのか。

〈事務局〉

ケーススタディとして考えているものであり、すぐに需要予測の前提が変わるようなことはない。

〈伊東分科会長〉

交政審のコメントは、まちづくりを具体的なものにして下さいというものであり、構想だけでは本来は上手くない。それを含めて整理して頂きたい。

〈事務局〉

中間駅周辺のまちづくりの検討については、今後の社会情勢等を注視し深堀していきたい。

4. 協議事項について

〈事務局〉

（資料2 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸計画、需要予測及び前提条件等について、資料3 需要予測結果及び需要予測結果の分析について、資料4 事業スケジュール（案）等について 一括して説明）

〈伊東分科会長〉

資料5は何か。

〈事務局〉

補足資料として、需要予測の細かい説明を掲載している。

〈伊東分科会長〉

スケジュール案については、特に議論不要と思うが、需要予測の前提条件や結果の

分析について、ご議論いただきたい。前回委員より指摘された内容が反映されているか確認して頂くほか、今日の意見があれば、それを反映してすう勢ケースを確定させたい。

〈福田委員〉

前回分科会で指摘したいくつかの事項については対応頂けていると思われる。

P.2-5 では需要の種類を都市内、埼スタ、施設の3つに分けている。都市内需要と施設需要は重複していないと思うが、重複しているという誤解を招く可能性があるので注意書きを加えた方が良い。

なお、P.2-4 で交政審のモデルでも開発等による旅客流入はグラビティモデルで考慮されている。一方で今回の7号線独自の予測モデルでは、施設等旅客はグラビティモデルでなく、類似パターン法と呼ばれる従来から使われていたものを利用しているように思われるがいかがか？誤解を招かないよう記載を工夫してほしい。

P.2-9 の人口推計の考え方について、オレンジの線の推計値を需要推計の基準値としているが、一方で、昨年公表された市の人口推計も無視できないのではないか。需要予測ではインプットのブレに対するアウトプットのずれを感度分析として実施することが多いが、例えば感度分析を行うにあたり、市の人口推計結果を用いることも考えられるのではないか。

P.2-11、P.2-21 のすう勢ケース、開発ケースの夜間人口が掲載されているが、七里周辺を今回わざわざ開発に含めたにも関わらず、現在の見せ方では開発ケースを見ても七里周辺の人口増加が確認できない。見せ方に工夫をする必要があると思われる。

P.3-2 で赤羽岩淵の乗降人員が with で大きく増えている。これはおそらく乗降客のみならず通過旅客を含むためだと推察されるが、そうであるならばそれを明記してほしい。

P.4-1 で工期は最短のものを採用しているが、そもそも最短工期を分析の基準値として良いのか？

〈伊東分科会長〉

施設については病院など施設等の具体的に示す。また、人口についてはぜひ感度分析をお願いしたい。開発について中間駅は人口増が出ないのか。

〈事務局〉

中間駅は500人の開発を考慮しているが、haあたりで着色しているため、面積が広い場合に見えなくなってしまう。七里については、増加が1,000人くらいであるが、七里のゾーンが大きいのでhaあたりで表現すると色がつかなくなってしまう。

〈伊東分科会長〉

図の目的に対して上手く反映できていない。実数で表現することも考えられる。また、赤羽岩淵は通過+乗降で良いのか。

〈事務局〉

赤羽岩淵の乗降人員は通過+乗降で記載している。

〈伊東分科会長〉

事業期間の話ももっともで、標準的な期間があって早くなった場合を分析すると良い。

〈椎本委員〉

P.2-18 については、人形博物館は入場料ありだと思う。にぎわい交流館は無料と思うが、来訪者が倍違うのはこの料金差によるものか。

P.2-20 など、単位がない図表があるので追記してはどうか。

P.2-21 の開発ケースの夜間人口については、P.2-11 との差分を示せばすぐわかるのではないか。

P.3-8 の図では、緑色の線がついているが、他の資料と統一されてはどうか。

P.3-10 では、岩槻駅の乗換え時間が 2.7 分と 3.0 分と記載されているが、2.8 分というのはどこから出ているのか。これまでも岩槻駅の乗換えの話はあまり議論されていないと思うが、春日部から旅客を引っ張るということは、東武鉄道に対する影響が大きい。また、岩槻駅乗換は需要への影響が非常に大きいので、この辺の議論はきちんとすべきではないか。

P.4-1 事業スケジュールについて、開業準備を半年見ているが、走行試験も含まれているのか。走行試験は監査・検査が終わってから始めるので、地下区間の施設工事が開業と同時に終わるとするのは厳しいと思うので、開業よりも 3 ヶ月くらい早く終わり走行試験を行うのであれば良いかと思う。

〈伊東分科会長〉

博物館と交流館のバランスはこれでいいのか。お金を取らない方が多いということで良いか。

〈事務局〉

確認する。

〈伊東分科会長〉

乗換え時間については、P.2-2 に記載があるが、時間が変わった原因を委員に示し

てほしい。工程についても無理しないで標準的な工期を設定すれば良い。短縮については感度分析で検討したらよい。

〈岡崎委員〉

事業スケジュールに関する事務局の最短でという言い方は、工事着手までのスケジュールが最短という意図とっており、工事期間 5 年については H23 延伸検討委員会で議論した結果を踏襲するもので、開業準備の修正は必要であるが、概ね 5 年については妥当ではないかと考えている。岩槻駅の乗換え時間については、説明できるポンチ絵を事務局で書いていると思うので、次回に用意して頂きたい。

〈伊東分科会長〉

P.3-9 の岩槻から都心へ行く割合が 4 割となっているが、JR など競合路線の速達性が優れている状況に対して、この数値が適当かを注意深く見る必要がある。

P.3-10 は良く説明しているが、作業としては右から左に来ているはず、岩槻の乗換え時間による差異は需要予測を実施しているのか。

〈事務局〉

実施している。

〈伊東分科会長〉

ゾーニング・国勢調査については人口のことになるが、これも需要予測で確認しているのか。

〈事務局〉

実施している。

〈伊東分科会長〉

本協議会で実施した結果が交政審とどう違うと必ず聞かれるので、このような説明は良い。

〈金子委員〉

乗換え時間は大都市交通センサスのデータを使っていると聞いているが。

〈伊東分科会長〉

交政審では乗換え時間を何分に設定しているのかはわかるのか。

〈事務局〉

交政審の 3.7 分はさいたま市が国に報告した数値、2.8 分は独自に集計したセンサスのデータから今回計算した値。

〈金子委員〉

P.2-7 の現況再現について、東北本線の差異は大きいように思うが。

〈事務局〉

あくまで計算上の誤差であり、交政審の現況再現の方が誤差は大きい。

〈金子委員〉

誤差の出方に傾向があると説明しやすいのだが。誤差の原因が時点なのか他の要因なのかわかるようであれば説明がほしい。

〈伊東分科会長〉

P.3-2 の中間駅乗降客数 4.7 千人とほかの資料で人数が出ていたようだが。

〈山崎委員〉

P.2-20 では、すう勢ケースと開発ケースでさいたま市の全人口を推計値に合わせる作業をしているが、これが一般的な方法か。

〈事務局〉

今回の場合、どこをコントロールとするのかがポイントで、例えば県の人口を固定してさいたま市は増えるというやり方もあるが、今回はさいたま市の人口を固定とした。

〈伊東分科会長〉

仮定の話なので、何が良いというものではないが、良くやる方法である。

〈山崎委員〉

せっかく開発するのに効果が薄れてしまうように思った。さいたま市としては、さいたま市外から持ってくる方が良いのでは。

〈伊東分科会長〉

需要予測に効くのは沿線人口なので、やり方で差異はでない。

有用な議論になった。今回はこれで終わりとしたい。

後日でも構わないので、各自確認して頂き、指摘事項があるのであれば早めに指摘

をして頂きたい。

〈司会〉

次回の開催予定は以下のとおり。

- 第2回延伸協議会：1/22（月）18:00～ 浦和コミュニティセンター第13集会室
- 第3回鉄道分科会等については、委員・オブザーバーの皆様と日程調整をした後に連絡する。

5. 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