

## 第5回地下鉄7号線延伸検討委員会

### 議事録（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・場所：

平成24年2月2日（木）14：00～16：30

ブリランテ武蔵野 サファイアB

出席者（委員構成）：

伊東 誠（財）運輸政策研究機構運輸政策研究所 主席研究員・企画室長

内山 久雄 東京理科大学 理工学部土木工学科教授

高松 良晴 委員長 元埼玉高速鉄道検討委員会 会長

二村 真理子 東京女子大学 現代教養学部国際社会学科経済学専攻准教授

湯山 和利（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構 鉄道建設本部計画部 調査課長

太田委員は欠席

議事：

1. 事業性の評価
2. 総合的評価 / 延伸の方向性
3. 延伸実現に資する提案
4. 報告書案
5. その他（スケジュール）

（需要予測）

- 今回の需要予測については、100mグリッドの導入によって、詳細にアクセスを分析している。空間解像度は大幅に改善され、データの精度は大変よいものになっている。
- 需要予測モデルも新しいパーソントリップ調査のデータに基づくことで、乗換抵抗も適切に反映されるものとなった。埼玉高速鉄道線（以下「SR」）と南北線は、乗換えにおいて高低の移動も大きいので、他の路線との接続性等の悪い点も需要予測に反映されるようになっている。
- モデルは適切であり、需要予測に大きな間違いは無いだろう。ただし、都区部への延伸線利用者のデータについて、南北線沿線で6割となっているが、山手線など他の路線でもある程度の数値が出ている。直感として違和感はある。

- 南北線や山手線の総乗車人員を考えると、この程度で妥当な印象。
- 今回の検討に当たっては、S Rが開業時に需要予測の半分を切ったことから、需要予測モデルをいかに改善するかが大事であった。今回は全面的に精査をし、現況再現も丁寧に行ったものとなっている。
- 慎重ケースでは、既開業区間の需要予測も行っているが、今の既設線の乗車人員よりも落ちる予測もしている。どうあっても対外的に示せる予測となったと感じている。
- 試算結果はよくはない。しかし、努力次第で増やせる部分もあることから、工夫のしどころというイメージをもった。また、交通機関分担率をみると、延伸線地域は自動車利用のまちという印象があり、鉄道に乗ってもらうための努力も必要と思われる。
- 楽観的にはなれない数字である。

#### ( B / C 費用便益分析 )

- B / Cはそのとおりではないかと感じる。大胆ケースについては、実現性はほぼ不可能としているが、運賃を下げた場合の便益もみたい。都市鉄道等利便増進法は鉄道事業者を支援するためのものであるが、鉄道は市民・県民のためのものである。運賃の高い鉄道は市民・県民のためにはよいものではなく、反省すべき点を見る意味で、便益をみてみたい。
- 事業評価についてはマニュアルの見直しを進めているが、今回の検討委員会で示した「事業による効果・影響」を重視していく方向性になっている。事業評価の最初の段階で、事業による効果・影響を評価して、その次に貨幣換算できるものを評価する。まずはなぜ鉄道を整備するのかというのが評価において最初に来るべきである。ただ、B / Cは1を超えるのが一般的であり、0.9は残念である。
- B / Cを含む鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルの改訂に関する委員会に参加しているが、委員会ではマニュアルのB / Cは同種の鉄道プロジェクト評価の相対的な比較にはなるが、絶対的な評価ではない。B / Cは事業の中止や継続を判断するものではなく、現行マニュアルがB / Cが1を超えるのが善で、1を超えないものが悪のような絶対的な評価ができるような印象を与えすぎたとの反省もあり、総合的な評価について新マニュアルでは重視していく方向で検討が進んでいる。また、河川事業など他の分野のB / Cとは比較できないことも明記していく予定。
- 総合的な評価項目として高齢者の移動確保について評価をしているが、( 社会保障・人口問題研究所の都道府県別人口予測等でみると ) 埼玉県は 2000 ~ 2015 年にかけて全国で 3 番目に生産年齢人口の減少が大きい地域となっ

ている。現役世代を呼び込むことも評価事項として考慮すべき。

- あらゆる事象について、人口減少局面を前提として対処しなければならない時代にある。鉄道の需要予測については、かならず人口減少局面をおり込んだものにする必要がある。また、長期で大型の開発は全く見当がつかない時代になっているので、沿線開発による人口増加をあてにして事業を組み立ててはならない。また、延伸線の競争力には不安があるので、下ぶれなどのリスクも考慮する必要がある。
- 事業評価にあたっては、B / C よりも明確な指標となりうる採算性を重視すべき。鉄道事業に採算性は不可欠である。

#### (補助、採算性)

- ヨーロッパでは鉄道を利用する方針を強く打ち出し、まちに車を入れないようなこともしている。都心から離れれば住民は減り、利用者も減るが、都心で得られた利益を郊外部にまわして、運行頻度やサービスを上げるような発想も必要。
- 都市鉄道等利便増進法は、整備新幹線を想起させる。盛岡から青森だけで考えては、新幹線の延伸はどうにもならない。
- 岩槻駅の地下部分を都市計画関係の事業で実施するなど他のスキームの活用を考えることも必要。費用負担にあたり、様々なまちづくりと連動させるのがよい。
- 埼玉新都市交通ニューシャトルは地方鉄道法による事業だが、千葉都市モノレールは道路施設として道路事業で行っている。適用する制度で資金スキームも変る。LRTでうまくいっているところは既存の鉄道線を活用している。
- フランスなどヨーロッパやアメリカでは、鉄道経営のランニングコストのうち、半分程度は補助金でやっているのが現状。日本はインフラ整備については様々な補助制度があるが、運営については赤字を許さない世界になっている。
- ランニングコストで赤字を出すのはいかかなものかと思う。ランニングコストは鉄道事業者が確保しなければならないことであるが、資本整備費は工夫の仕方もあり、行政や実務家が議論すべき事柄でもあろう。
- 快速運転の with (延伸した場合) / without (延伸しない場合) の捉え方は、もう少し整理したほうがよい。既設線の快速の有無の取り扱い方で、採算性の評価もかわる。
- 採算性の目安といわれる30年については、都市鉄道利便増進事業の計画認定は従来の鉄道事業法の免許に相当し、従来の免許では採算性の目安は30年であったが、30年を超える例もあると聞いており、計画認定の must (絶

対条件)ではないと思われる。

(事業による効果・影響)

- 第1回目の委員会で事業評価に定性的要素も加える提案をしたが、その評価方法というのは、地域に課題があってその解決に資するかを評価するものである。
- 高齢者の移動確保については、貨幣換算できるところもあろう。
- 観光の振興という課題に資するというだけで事業をするのは危険である。
- B / Cについて数値を向上させる努力も必要であるが、意義・必要性を実現する努力も必要である
- 岩槻の再生やまちづくりは、延伸線とは関係なく、考えていくべきことである。岩槻をどうしていくのか、計画や将来像の絵があってこそその延伸であらう。
- 岩槻地区をどうするのかというのが、前回の委員会でも、そして今回の委員会でも課題である。岩槻区と他の地域は、高速道・国道もあることで、地域的にも分断されている。
- 延伸線区間だけでなく、既設線への影響・効果も評価として盛り込んでいくべき。

(まちづくり～延伸実現に資する提案)

- 浦和美園もいまは大成功とはいえない現状。岩槻と浦和美園の人口問題が解決すればB / Cもよくなることから、延伸実現にはまちづくりの取組みも欠かせない。
- 鉄道が便利になると、他の都市との競争が激しくなる。ストロー効果によって岩槻の中心市街地がかえって衰退する恐れもある。鉄道が来ても心配ないようなまちを作っていくことが大変重要である。浦和美園で開発が進んでも、岩槻の中心市街地がシャッター街になるようなことはあってはならない。
- まちづくりに関して段階的なプランを作って、その中で鉄道がいつごろ入ってくるかを検討してはどうか。
- まちづくりもなかなか難しいところがある(鉄道に関する取組みも考える必要がある)。そもそも埼玉高速鉄道が市民・県民にどのように評価されているのかについても気になるところである。行政側からCS(顧客満足度)を調査して、既設線のどういうところに課題があるかを把握することも必要。
- 市民・県民も延伸したいというわがままだけ言っていていいのか。延伸を求める以上はSRに1年で10回乗車するなど、SRを育てる市民・県民にな

- ってもらいたい。
- 第三セクターは市民・県民も株主であり、自分の会社として関心を持ってもらいたい。市民・県民のCSを知り、市民・県民の努力を促すことも重要である。
  - スピードアップはぜひ大きな課題として取り組んでほしい。
  - 大胆速度向上ケースについて、便益は確認しておくべき。SR及び南北線はホームドアがあるのにそれを活かしていない。快速運転が難しいことは承知しているが、何とかする努力が必要。
  - 中間駅周辺まちづくりよりも、開発進行中の浦和美園のまちづくりにまずは力を注ぐべき。中間駅周辺の開発、さらには鉄道の延伸そのものも、浦和美園の街が形作られたその先にあるべきものというのが率直なところである。もし中間駅周辺まちづくりを進めるならば、人口定着は当てにしにくい社会環境であり、産業集積を中心に検討するほうが無難ではないか。
  - あらゆる公共事業が厳しい環境にあるのは間違いない。そのなかで事業化を実現するためには、川崎縦貫鉄道で検討しているように、技術革新による整備コストの縮減の追求もあろう。他方で、鉄道の採算を逆算して、つじつまをあわせるような沿線の新規開発を計画してはならない。そのようなことをすれば、鉄道・まちづくりの2つの虚構の事業を生み出すことになる。まずはこの地域の大型開発事業である浦和美園のまちづくりの人口定着や機能集積を優先すべきであり、浦和美園の成功が延伸事業を後押しするものとなるだろう。
  - 浦和美園は大変広大な造成地があるなかで、どのような将来像を描いているのか。埼玉スタジアムも駒沢スタジアムや神宮外苑のようにならないものか。
  - 浦和美園について人口定着の可能性は厳しいのだろうか。つくばエクスプレスの柏の葉はよいまちになってきているが、ディベロッパーが入っている。浦和美園はアクセスがよいところにもかかわらず、なぜディベロッパーが入らないのか？うまくディベロッパーが入り込むために、規制などの障害を取り除いて、土地を使いやすくするような工夫も必要。
  - あそこに住んでみたいと思わせるまちのブランド化のような宣伝も重要。開発の進展を待っているだけでなく、ディベロッパーに開発を求めるような活動も必要。ディベロッパーが入ってくれば、受益者として延伸事業に負担してくれる可能性も出てくる。

- 柏の葉は、もともと三井不動産がゴルフ場を持っていた場所であり、全てが三井不動産の所有であったので、土地利用もスムーズに進めることができるという特徴がある。
- 浦和美園は積極的に成熟させていくべきである。中間駅周辺まちづくりは、慎重というのは納得いくものであるが、もっと工夫も考えられる。たとえば、東北自動車道では毎日混雑している状態であるが、中間駅周辺に駐車場を整備し、東北自動車道の利用者のうち1000人程度が中間駅周辺に駐車してくれれば、延伸線を利用してもらえる。まずはパークアンドライドを積極的に導入し、中間駅の存在を知ってもらい、その次にまちづくりをするということでも良いだろう。
- 東北新幹線のくりこま高原駅では2000台程度の駐車場がある。山形新幹線の新庄駅も同様。浦和美園のイオンも相当な規模の駐車場でもある。
- 埼玉スタジアム駅は、今回の試算では臨時駅として設定しているが、サッカーは浦和にとって歴史のある大事な文化である。浦和美園に住めばスタジアム入場に特典がつくなど、浦和美園の魅力を高めて、若者が暮らしたくなる工夫をして、常設駅として使えるようなことも考えてはどうか。
- 高齢者は移動を負担に感じるために引きこもりになりがちである。バリアフリーは物理的な障害を取り払う言葉として捉えられているが、公共交通の利用を負担に感じる心のバリアを取り払うような工夫も必要。
- 慎重ケースが厳しい結果となった中で、事業化の可能性を高める工夫を考えることが我々の仕事である。
- 時間と料金は鉄道利用の基礎となるものであるが、料金面の工夫は採算面で難しいとしても、時間短縮は進めていくべき。時間短縮については、鉄道の速度向上だけでなく、移動時間をトータルで捉えて、駅へのアクセスを向上させることも考えられる。
- 沿線の人口を増やす努力も必要である。駅の魅力を高めるために、市役所の施設の設置や保育所などの生活施設を設置するなど、鉄道駅を使わせるように誘導するような工夫も考えられる。
- 既存の施設も含めて努力することが延伸実現の方策であろう。
- 今回の試算結果を見ると、快速運転は、需要予測上は有効である。また、東

京メトロの参画も有効。これらの方策について検討を深度化させることで、延伸実現に近づくことができるのではないか。

- 鉄道施設について、延伸線は高架部分も多いことから、高架下を有効活用することで、整備費について鉄道補助以外のいろんな負担を募ることもできるのではないか。

( 報告書、今後の予定 )

- 今回までで必要な基礎データは集まった。あとは、どうすれば延伸が実現できるのかをまとめていく。事業化についての最終的な判断は市と県が行うことだが、報告書はその一つの判断材料になる。委員同士で頭を突きあわせて報告書を考えていきたい。そして、もう一度、公開の場で報告書の確認をさせていただく。
- 報告書には、採算性に関する収支計算書類も含めて、基礎データをしっかり盛り込むようにしたい。
- 資料をまとめるにあたっては、各ケースの設定が具体的にわかるようにまとめてほしい。
- 大西教授からコメントを頂いたが、他の各委員からもコメントを頂くようにしたい。

次回 ( 最終 ) 委員会

- 3月12日午前中 ( 議事内容 : 報告書の承認、各委員の所感 )