

第2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23年7月29日（金）14：00～16：45

ホテルブリランテ武蔵野 2F サファイア

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
太田 雅文	(株)東急ステーションリテールサービス 取締役副社長（欠席）
大西 隆	委員長代理 東京大学大学院 工学系研究科都市工学専攻教授
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

議事：

1. 路線整備の意義・必要性等
2. 整備計画の検討
3. 運行計画等の検討

第1回検討委員会結果の確認

- なぜ路線が必要か、効果は何か等の確認が重要。昔なら鉄道も次々とできたが、いまはそういう時代ではなく、本当に必要なのかをしっかりと整理する必要がある。鉄道を求める地域住民の声も重要。延伸線の意義・必要性について抽象的なものではなく、具体的な議論をしていく必要がある。
- 資金調達は大きな問題。また、事業を埼玉高速鉄道（SR）だけでなく周囲が育てる姿勢が必要。
- 今後、需要予測や収支などを精査していくことがきわめて重要と認識。レポートを準備していき、今後相談していきたいと考えている。

議事1：路線整備の意義・必要性等

（H17の意義について）

- 「埼玉県における新たな交通軸の形成」とあるが、何のためか見えない。もっと具体的に必要性を示すべきではないか。
- 「首都圏全体の鉄道網の構築」とあるが、延伸線が首都圏のネットワーク形成に大きな効果があるなら意味があるだろうが、そうは思えない。
- 「道路交通渋滞緩和」についても、延伸の必要性を支えるだけの根拠となるかについては疑問。

- 武蔵野線が混雑してきたのは、つくばエクスプレス（TX）の開業による効果もある。SRも武蔵野線を使う客が増えている気がするので、新しい動きを踏まえた面で首都圏全体の鉄道網の構築という観点で、最新のパーソントリップ（PT）調査結果を眺めなおす必要がある。
- 延伸も南北線のポテンシャルも上がっていることを活かす必要がある。
- H17からH23では、人口はまだ右肩上がりの状況で大きな変化は起きていないが、長い将来を考えると、人口減少・高齢化で鉄道利用者は減少する。そういう時期に近づいている。H17時点では鉄道が必要だとされていたことが、H23より先では大きな投資をして成立するか疑問に思える時期となっている。
- 首都圏の人口減少・高齢化の進展は、公共交通にとっては悪い時期にさしかかってきており、需要予測にもそのことをきちんと折り込むべき。
- 開発面では、これまでは首都圏全体が開発される傾向と捉えてきたが、そうではない時期が近づいている。開発されない場所の土地利用、暮らし方も考えていかなければならない。地下鉄がないところはどのような生活をするのかも考えることが、仮に延伸が難しいとなった場合に代替案になると思われる。
- 延伸線が整備された場合、岩槻への流入人口も増えると思われるが、いまの岩槻の人々は東武野田線からJRに乗換える方が多い。整備後に本当に延伸線を選んでもらえるかは疑問。大動脈としてのJRは使い勝手がよさそうで、都心への速達性もある。そのなかでを選んでもらえる路線にする必要がある。
- 現在の人口だけを見て建設に踏み切るのは適切ではなく、需要予測では将来を丁寧に見据える必要がある。

（新たな意義・地域活性化・まちづくり）

- 延伸が岩槻の将来ビジョンに位置づけられ、それを達成するために延伸が必要であるといえるのであれば、延伸の意義・必要性が見えてくる。
- PTのデータで岩槻の人々がどこにどのようにして移動しているのかを確認する必要がある。
- リダンダンシー（代替性）については、鉄道間の代替性だけを述べる必要は無く、道路の混雑状況も踏まえて、道路との代替性も考えられよう。岩槻地域の道路混雑状況だけを指摘しているが、別の都心に向かう道路混雑状況も新たな視点になるのではないか。
- 浦和美園駅周辺について「駐車場暫定利用が多い」という書き方をしているが、まだ開発中の地域でもあり、駐車場としての暫定利用を前向きにとらえてもよいのでは。
- 延伸線には埼玉スタジアムや中間部の目白大学があるが、目白大学の規模はさほど大きくはない印象。

- 鉄道とその目的となるまちづくりをセットで議論すべきである。S Rの今の状態は血管がきれている状況。まちの将来を考えながら、血を通して地域を活性していく必要がある。既設のS R沿線の魅力向上も重要であり、延伸の議論とあわせて議論すべき。
- 延伸線があったらいいだけでは事業はできない。鉄道事業には採算性は不可避の要素である。無いときはどういう街にするのか、場合に応じて選択肢をきちんと整理することが、この検討委員会に必要な役割である。

2．整備計画

（概算建設費）

- 工事費については、T Xは実際の工事費を当初計画レベルで抑えることができたことと認識。しかし、過去の事業では実行段階で建設費が大幅に増加した例が多くあった。
- 計画段階では経営的に見て一定の範囲に入るのであれば事業化を了解できるものであるが、実行段階では建設費を抑える努力が必要。収入は逆で、計画段階は固めに見積もって、実行段階は収入を増やすという姿勢が必要。いままでの鉄道事業ではその逆が多く、反省すべきという認識。
- 1 km当たりの単価について、T Xが参考になるかと思われるが、延伸線と差がある。全体的に延伸線は単価が安い印象。地下区間と地上区間の単価がどのくらい違うかが判断の目安になるとと思われる。
- 実績値を明確に出して、定量的な説明を行う必要がある。
- 事業化の可能性を高めるために、建設コストを抑えることも考えられる
- 従来の鉄道事業は建設費をぎりぎりまで切り詰めて認可を得ていたが、いまはそのような手法は不適當。

（路線構造・スタジアム駅）

- スタジアム駅について、利用者の移動の利便性を考慮した山手線の原宿駅のような臨時ホームをもった構造も考えられる。駅に付加価値をつけて、スタジアム側に建設費を支出してもらおうという考え方もあるのではないかな？
- 中間駅までを補強盛土で地上構造とする考え方もあるのではないかな？
- 埼玉スタジアムの立場から駅の有無や駅の構造についてどのように考えるのか興味がある。

（延伸線岩槻駅の位置）

- J R線などとの競争力は重要であり、岩槻駅について利用者確保のためには乗換動線は重要である。
- 先行する岩槻駅橋上化の設計においては、蓮田までの延伸整備計画に支障しないよう構造上考慮して設計することをお願いしたい。
- 検討委員会としては、延伸線の岩槻駅は東口案とする。

3．運行計画

(競争力・向上策)

- 運賃の面では、延伸線は他路線に大きく負けている。
- (都内への所要時間・運賃・乗換の比較表をみて)延伸線を整備しても岩槻から都内への移動についてもメリットが無い印象。なんのために延伸するのか、意義が見えない。厳しいデータである(特に所要時間)。
- S R , 東武、 J R の競争力について埼玉高速鉄道検討委員会のときにわかったことは、 運賃、 乗換えしやすさ、 所要時間、 駅へのアクセスという順番でS R が他路線に劣っていたことであった。その際は時間短縮について検討を行ったが、快速運転を行うには追越設備もいるが、 S R のメリットはホームドアを備えていることである。そのため、今すぐにでも可能な時間短縮策として、千鳥運転を検討した。競争力のためには、運賃、時間など何か勝てる要素を作っていくことが必要である。
- [S R (オブザーバー)] 千鳥運転については社内でも検討したが、速度向上に伴うコスト増が発生する一方で、乗車人員の増加効果が不明瞭。(検討するにとどまった)
- 延伸した場合、運行・運賃について工夫せずに今のままであれば、延伸線の競争力に不安がある。競争力を高めるためには、急緩運転、運賃のメトロ区間からの通算化がある。
- 運賃のメトロ区間からの通算化には、 S R を、いまの第 1 種鉄道事業者から 3 種に、メトロを 2 種にする「上下分離」に変更することが前提となるので、メトロの合意形成が必要。この手法であれば延伸による受益も発生するので、受益還元の一策としても位置づけられる。ポイントは、それぞれの関連主体がメリットを感じつつ、前向きに議論に参加する「場」の設定。東葉高速や横浜高速といった類似事例もあるので、鉄道政策の一つのアイデアとなりうるかどうか、国も含めて相談する手もあろう。

(快速運転・需要予測上の取扱い)

- 快速運転は最終的には事業者の判断であるが、ヒアリング結果からはS R としては難しいという空気が感じ取れる。快速運転を延伸線の基本運行パターンとすることには懐疑的。感度分析とすべき。
- 基本は各駅停車。快速運転でどれだけ乗車人員がふえるかどうかの分析はなかなか難しい。しかし、路線の競争力のためには検討すべき事項。沿線のブランドイメージなど、お金では表せない価値もあり、総合的に考えて判断すべき。個人的にはまずは既設線で快速運転を実施すべきであり、延伸はその次にくる問題という思いがある。
- 競合路線がある以上、サービス向上のためには快速運転は意義がある。しかし、導入に当たってはコストとの比較が必要。京王線では 3 種類の快速運転があるなど他の事例も踏まえていくべき。また、料金も競争力を高めるには重要。
- 急緩運転の問題は、通過駅の利便性低下であるが、日中のダイヤより最大待ち時間を調べて、他地域の似たような駅と比較する作業は価値がある。東急線の 2 3 区内では、待ち時間を最大 10 分程度に設定している。

- 検討委員会としては、運行の基本ケースは各駅停車とする。千鳥運転や快速運転は、ケーススタディとして感度分析を行う。

次回委員会予定

- 8月25日(木) 10時～(2時間程度)
- 場所：岩槻区役所
- 議題：まちづくり 他