

### 第3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8月25日（木）10：00～12：30  
岩槻区役所4階 第1会議室

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  
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. 延伸地域の状況
2. 中間駅周辺まちづくり案
3. まちづくりに関する延伸線整備の意義・必要性
4. 新たな開発のリスクと需要予測への沿線開発効果の反映
5. その他（延伸線の建設費検討 等）

（延伸線と中間駅周辺まちづくりの関係性）

- 需要予測と沿線まちづくりを強く連動させるのには懸念がある。需要予測については、まちづくりについて悲観的な態度で臨むべきと感じている。都市鉄道等利便増進法の観点からは、短絡線を整備し、岩槻につなげて鉄道ネットワークを作ることには主眼がある。中間駅周辺開発は、採算性への貢献からはありがたいことであるが、延伸計画にあわせて中間駅周辺開発を強力に推していくことは懐疑的。
- 武蔵野線では越谷レイクタウン駅をつくり、現在でも吉川美南駅の新設を進めている。開業後しばらくしてからまちづくりに取り組むという考え方もあろう。方針としてまちづくりを進めることはよいが、需要予測に反映させるのは苦しいのではないか。

- 延伸事業を成り立たせるためにまちづくりをするのは本末転倒と思われる。鉄道は手段であり、よりよいまちをつくるのが目的であるべき。何のために鉄道をひくのかを常に意識すべきである。しっかりとした意義・必要性を持っていないと、浦和美園のように進まない恐れがある。
- 鉄道の利便性を高めるために岩槻まで鉄道をつなげることは重要である。その次に、できた駅の周辺の乱開発を防いで、よりよいまちに熟成させることになる。駅の目の前に学校や病院を配置するなど工夫が必要。しかし、JRの利便性が高く、今の岩槻の人々が生活を変えて、SR 利用に転換してくれるのかどうか、疑問がある。
- アンケート結果からは、地下鉄7号線延伸を前提として、交通アクセス面で高い評価をされている。延伸はまず岩槻を念頭に置くべきであり、中間駅まちづくりは地域の発展のためのものと考えべき。

#### ( 中間駅周辺の開発需要 )

- 4000人の開発需要について、どうして4000人なのか。県の人口が減少するという将来予測にもかかわらず、人口の大きな流入を見込んで中間駅周辺に4000人張り付くとする開発需要の予測には疑問が残る。
- 延伸線開業時には、中間駅の4000人はそんなに影響を与えない。
- 調査というのはひとつのものの見方として認識すべきもの。SR 開業からの沿線の町丁目人口を調べたが、多いところでは2.5割増となっていることから、中間駅周辺であれば、2000～3000人程度の開発需要という感覚をもった。
- 開発パターンについて、定住人口500人というものがあるが、市としても4000人の開発需要について不安を感じているような印象。定着人口は当てにならない時代にきている。その意味では、企業立地に期待して、地域の魅力向上を図っていくことが大事ではないか。
- まちづくりの需要予測は、つくばエクスプレスなどの事例を参考にすることもできるだろう。

#### ( 中間駅周辺まちづくり案について )

- 鉄道経営の観点からすれば、鉄道に乗ってもらうことが肝要であり、駅前開発は必要と考える。
- 浦和美園について、SR の駅には人が少ないが、イオンショッピングセンターにはたくさんの方がいる。顧客は車利用者が大変多い印象。これからつくる街は鉄道利用につなげることを考えるべき。
- ( オブザーバー：埼玉高速鉄道 ) イオンショッピングセンターの鉄道利用者

は職員が中心で、2000～3000人程度と思われる。

- さいたま市は東京都心へ通う人たちのベッドタウンとしての機能を中心としており、現在の住民は沖縄並に平均年齢が若いものの、しばらくすれば一気に高齢化する。市として新しい血(まちの機能・特徴)を入れることも必要である。
- 中間駅周辺は開発されておらず、ある意味で新天地であり、目白大学などの資源もある。市にとってもこの地域は資源であり、じっくりと将来のあり方を考えるべき。
- どういう中間駅の使い方があるかを提案することで関心を深めるような進め方もあるのではないか。
- エコやコンパクトシティなどのコンセプトと、地域の緑をあわせて、まちづくりのイメージを膨らませることが必要。
- 現状として、農地、寺社林など緑が多いが、これらは開発を行いにくい面がある。緑をうまく残しながら住宅や産業をもってくるような工夫があってもよいだろう。いまの案では、他の住宅地との競争に勝てるかどうか不安。人口4000人だからこうなったというのではなく、よい街を作ろうということからスタートすると、もう少し違うものになるのではないか。
- 東急田園都市線では、社宅・団地の誘致をトップセールスで行ったが、まちづくりの進め方が重要である。いまの社会のニーズとしては住み替えがある。戸建て住宅を緑に戻して、駅前に住み替えてもらうような先駆的な取り組みがあってもよいのではないか。アンケートの結果はそれなりに中間駅周辺に来てもいいかなと思っている企業もあるので、まちづくりの方法こそが重要である。
- エコをテーマとするスマートシティについては、まちで生み出す電力で企業の電力需要をまかなうのは難しく、実現はなかなか容易ではない。十分に構想を立てる必要がある。今生活している地元住民の意見を十分に聞く必要もある。
- 中間駅を設置する前提で検討しているが、中間駅がないケースも考えられる。浦和美園はうまく進んでいるとはいえない。中間駅周辺は農業振興地域、農用地などの規制もあるが、新しいまちをつくる芽を断つべきではない。とりあえず駅を作っておいて、駐車場とショッピングセンターを配置して、大規模なパークアンドライド基地とする考えもあろう。また、中間駅の存在を知ってもらってから、徐々にまちをつくっていく方法もあろう。
- 中間駅周辺はいまの資源を活かして、きれいな緑を活かしたまちのコンセプトがよい。駅前広場は少なくとも整備しておく必要がある。
- 浦和美園の区画整理地は、都心からの距離などを考えると価格帯が割高な印

象もある。コンセプトから具体的に積み上げて、売れない住宅地にしてはいけない。

- まちづくり案のイメージ図はぼんやりとしてわかりにくい、エコや歩いて暮らせるまちなど、まちづくりの具体的なイメージを十分に考えていくべき。
- 都心への所要時間・運賃等、延伸線は鉄道としての優位性が見られないなかでは、まちづくりで挽回することが求められる。まちづくりに特色を持たせることが必要ではないか。
- 中間駅周辺は、新たな市街地を作って、まったく新しいまちをつくることのできる地域であることから、最新のニーズを取り入れることができるのではないかと。特区にしてモデル的なまちを作るなど、大胆な取り組みも考えてみてはどうか。
- 柏の葉や朝霞など都心から同じような距離にあるライバルとなる都市の存在も意識して、違いを見せることも考えるべき。
- 岩槻は自動車利用が多い傾向があるので、鉄道へ転換させるアイデアも取り入れてはどうか。
- レイクタウンや新三郷は物件の価格が高い傾向にある。中間駅周辺は価格面で個性を出すことも考えられるのではないかと。
- ゆとり、やすらぎ、憩いという価値観が高まるなかで、せっかくの緑をつぶすべきかという問題もある。
- まちづくりは、どうしようもないところをリニューアルして都市需要に応えるべきではないか。
- さいたま市が都市計画権限を持っているので、(既成市街地のリニューアルを重視しているか、中間駅周辺まちづくりという新しいまちづくりを重視するのか等、全体的な)延伸線沿線のまちづくりをどう捉えているのかを収支試算に入る前に示してほしい。
- 駅前開発をやらないと鉄道事業がもたない。岩槻では地道な取り組みを行っている。まちづくりと鉄道の両面で、継続かつ地道な活動を進めることこそが必要である。
- 岩槻の既存の地域資源を活かしていくべき。さいたま市だけの延伸ではなく、県にとってもネットワーク形成という意義があるので、多くの関係者でまちづくりを考えるべき。

(産業集積について)

- 産業集積のアンケート&ヒアリングについて、企業34社が関心を示したが、一定の回答があったように認識。学校、病院等さまざまな分野が関心を持っていることは評価。しかし、現時点で関心持ってもらっていても将来までも

ってもらえるかが課題。継続して関心を持ってもらうことが大切である。

- アンケートやヒアリングで前向きな回答をした者を逃さないようにすることが大切。
- 岩槻の人々の移動実態として、岩槻から都内へ通う人数が少ない。また、企業を誘致したとしても路線の競争力から延伸線を使ってもらえるのかも不安である。
- さいたま市に対して企業の関心は高いが、市の開発可能な地域は限られている。市として将来の産業集積について戦略をたてて、企業が利用したいと思う施設を作るなど、持続的な産業誘致策が必要。

#### （沿線開発効果の取扱いと需要予測等）

- 将来人口が減少するなかでも開発地域は人口が増加するという予測が一般的だが、需要予測の人口フレームの設定にあたってはミクロとマクロの整合性を図ることが重要。
- 将来人口については、直近の公式のものをつかうべきであり、ビルトアップ曲線は専門の委員に検討をお願いする。また、需要予測に関する前提条件は、専門委員と県・市で準備をお願いする。
- ビルトアップ曲線は、最終的に計画どおり100%の人口が張り付くことを前提としているが、現在では成り立たない。港北ニュータウンはうまくいっている事例であるが、千葉や多摩は3分の2程度に見直している。長期で大型の開発は全く見当がつかない時代である。
- 需要予測においては、運賃を下げるケースも検討すべき。運営形態も大事な視点である。
- 延伸線の需要予測とまちづくりは切り離して、沿線開発は感度分析として取り扱うべきではないかと考えている。
- 運賃については、いまの半額にしたときなどの感度は把握すべき。
- 収支採算性についても、金利の設定などさまざまなケースを設定する必要がある。

#### （その他）

- 延伸線建設費、盛土構造、埼玉スタジアム駅構造について報告。

#### 次回委員会の予定

- 10月下旬～11月上旬の開催を予定
- 議題は需要予測の前提条件、延伸線の意義・必要性等を予定