

第4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11月16日（水）18：00～20：50

マロウドイン大宮 新館2F 南昌

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 委員長代理 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

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. 延伸の意義・必要性

（意義・必要性の整理とまちづくりに関する補足説明）

2. 事業性の評価・検証

①事業評価の全体イメージ（総合的評価）

②需要予測の前提条件

③採算性の前提条件

3. その他（報告書の作成方針、スケジュール等）

（延伸線沿線まちづくり及び中間駅周辺開発需要について）

- 目白大学の岩槻キャンパスが文系から医療系にシフトしたことは大きく、高齢社会の要請から医療工学に対する需要は増えているので、目白大学の存在は4,000人という開発需要を後押しすることが期待できる。
- 南関東への移動人口194万人（2005年）が、埼玉県内外からの移動人口22.8万人になる過程の計算がよくわからないので明確にしてほしい。他の開発事例の人口増加と比較して妥当性を確認してはどうか。
- 目白大学の取り組みがオールジャパンとして良いものと理解され、医療系に関連する施設、企業、事務所などが進出するシナリオができないものか。そうすることで賑わいが創出されて、コンセプトが具体的になってくる。
- 需要予測を行うにあたり、妥当性を確認するために、目白大学の学生の交通利用の実態を知りたい。また、駅整備費用を大学に出してもらうことも可能性の1つと考えられる。北海道や西新宿駅の東京医大でも事例がある。
- 中間駅にどのような人が住むのか。大手町までの一般化費用は安いので、その方

面の通勤者にとっては住みやすいかもしれない。沿線の特徴付ける拠点開発が必要であるが、例えば、横浜のみなとみらい線にはカップヌードルミュージアムなど特徴ある施設が創られている。延伸線の沿線には、埼玉スタジアムがあり十分活かせると思われるが、沿線のまちづくりの文化を創ることに取組めば利用客増につながっていく。

- (開発需要 4,000 人について) 理屈の上ではそうであっても、はたしてそうなるのか。具体的な積み上げに基づく裏づけなど、もう少し具体性も必要ではないか。
- ハイパーエネルギーステーション構想は、延伸しなくても進めていくのか。まちの姿が見えてこない、厳しいというのが率直な感想。4,000 人の根拠は理解できたが、浦和美園駅で同じ計算をした時の流入人口と実際張付いた人口との比較検証はすべき。
- 可能ならば、どこの人々が浦和美園に移り住んだのかを知りたい。浦和美園以外についても、他に人口が増えたところがあるのか、どの程度のトレンドで増えるのか、可能であれば検証をお願いしたい。
- 浦和美園駅前のマンションが、3 棟 650 戸立地しているのなら中間駅 4000 人は現実的な値であると思う。
- 大学は都心回帰の傾向であり、立地のよい大学がまずは学生にはうける。また、今の学生は資格志向であり、理系で資格が取れるなら、多少不便な地域でも学生は集まるので、目白大学のキャンパスが理系にシフトした意味がわかる。
- 大学の場合、夏・春休みの時期に鉄道利用が減少するという需要の季節波動がある。目白大学を拠点に医療系の一大拠点として県・市もバックアップして利便性を図ってはどうか。船橋日大前も駅を負担しているのではないか。
- 新規開発 4,000 人を計画人口とするならば、採算性に影響を与えるような規模ではない。延伸線のためだけに必要な規模だとすれば、4,000 人は採算性確保のためにやらなければならないという規模の開発ではない。
- 埼玉高速鉄道線沿線では、駅ができたことで人口が増加している。それなりの需要はあり、開業区間の実績は踏まえる必要はある。
- (検討の基本姿勢として) 厳しいところから考えていかなければ、判断を誤ることになる。

(延伸の意義・必要性)

- 人口図にハザードマップが重ねられないか。今までの災害実績と延伸線の関係はどうか。仙台東道路が津波を防いだ事例もあり、延伸線が災害を防ぐ機能を持つことも考えられる。持続可能な社会からすれば、鉄道も単に使うだけでなく防災面からの鉄道の意義・必要性が言えないものか。
- 岩槻は縦のラインがない。東北自動車道が分断要素の壁となり、バスはそこで折り返している。緑区は人口が増加しているが、岩槻は減少しており格差を感じる。延伸されると格差がなくなるのでは。
- 地域のプロモーション戦略として、鉄道が必要という考え方もある。例えば、東

武伊勢崎線でも草加は高所得者が多いと聞く。住み替える人に埼玉高速鉄道線沿線が魅力的に映るかどうかは大切。路線にはイメージがある。その点、つくばエクスプレス沿線は駅名をおおたかの森、柏の葉としたり、三井不動産がエコタウンな暮らしを展開するなど沿線のイメージ戦略を実施している。

- 意義・必要性は、もっと具体的に書きたいところ。岩槻再生とあるが、よく考えておかないと、どこにでもあるようなものになってしまう。
- つくばエクスプレス沿線の柏では、期限付きの暫定利用ではあるが、三井不動産が駐車場を整備し、常磐自動車道渋滞時の自動車から鉄道への利用転換を図った。中間駅周辺も人口が定着するまでの間の暫定利用で、駐車場を整備し、東北道から降りて地下鉄7号線から都内に行くという、都内高速の渋滞緩和策として意義・必要性も考えられるのではないか。地下鉄7号線だからこそできることを考える必要がある。
- 山形新幹線は山形行きが表示されたことで、知名度がアップし効果があった。岩槻まで延伸すれば、電車で「岩槻」行きの表示がされることは大きい。鉄道終着駅ならではの意義である。延伸の意義として延伸線の存在そのものも考えられるので、その波及効果も検討すべき。
- 定量的な意義・必要性について、埼玉県はJRが強いが、貨物を含め並行した6路線が走っており、どれか1線でもトラブルがあると全ての路線を止めることが多々ある。また万が一、特に荒川を渡ることができなくなると遮断交通は大きくバス輸送では立ち行かない。長期不通ともなれば、ますますその代替機能として軌道系は重要な役割を果たすので、ネットワークの点からも有効であるので、まとめるにあたり盛り込んで欲しい。

(需要予測の基本的考え方について)

- 今回の需要予測モデルは、すごく精密になっている印象。一般化費用の乗換待ち時間に対するウエイトが高いと疑問の声があるが、上下移動も考慮すると近年は乗換えのウエイトはもっと大きくなっている。2000年のモデルと平成20年パーソントリップを反映した現在のモデルを比較すると、乗換えに対するウエイトが増えており、よく反映されている。
- ワーキンググループでは、経路選択については、実感が合わないとの意見があったが、東京圏全体のサンプルで経路選択モデルを作っており、東京圏の平均的なパラメーターであるからであり、心配なら当該地区のサンプルだけで経路選択モデルを作ってみればよい。それほど変わらないであろう。アウトプットはかなり正しいと思う。
- 一般化費用については、例えば岩槻から1km離れたところの駅までのアクセスも考慮すると、延伸線利用と大宮経由とで結果が異なる可能性もある。もう少し細かく分析するには、駅までのアクセスも考えないといけない。
- 南北線全ての駅からの合計の一般化費用を乗降人員で重み付けし平均化すると、延伸線の部分の一般化費用が安くなったかもわかる。安くなった一般化費用を藤

沢や越谷あたりなどアクセシビリティから見た他の地域の一般化費用と比較してみると、何人程度が住むかの目安になる。

- (今回の需要予測モデルは) 技術的にできる範囲でやっている。一般化費用については議論がある。既設埼玉高速鉄道線沿線の東側に居住している人が、バスを使い川口駅に出してしまう現状があるが、どのようにこの一般化費用で説明できるのか。感覚的には、川口で買い物して帰るなどそこに魅力があるからであって、延伸線の場合は、大宮の駅ナカで買い物して帰るなど、そのような要素は需要予測モデルには反映されていない。今のところ説明しきれていないので、もう少し勉強する余地がある。一般化費用の比較に加えて、各経路のシェアを計算するとどの位になるのかもみたい。
- 発生モデルで年齢階層を入れると高齢化社会が考慮され、就労人口も加味した形で出るので、発生原単位も年齢階層が考慮された形で出る。
- アクセスについては、高齢者の利用頻度が考慮されていれば実感がわく。
- 営業的には、延伸線の絶対的な強みは岩槻から座れること。女性を対象とした差別化戦略として、女性専用車両を2両に増やし、月に1度はポイント付加するなどはどうか。パスモには属性データが入っているので可能である。それくらいのことをしないとJRには勝てない。
- 座れるメリットが一番大きい。常磐線は、朝のラッシュ時にグリーン車内で立っている人がいて、スペースを買っていることになる。余裕に対する支払い意思があるのであれば、座れることは非常に強い。ただし、現在、浦和美園で享受しているメリットが、延伸した場合は失われることになる。
- 快適性の存在価値は、意義・効果として考慮すべき。
- 待ってでも座りたい需要があるのであれば、その時間×時間価値で座る価値が出せないか。

(既存の開発人口の捉え方について)

- 基本ケースは、中間駅のような新規開発は無し。中間駅の開発、快速運行、バス網の再編等は感度分析で行えばよい。
- 中間駅がある場合と無い場合は、新規なので感度分析での試算でよい。ただし、浦和美園駅周辺の既存の開発など、現在、事業を進めているものをどう捉えるかがポイント。計画に対して1/2と見るのか、ゼロと見るのか。既存の事業中の開発をゼロと見るのは極端すぎるのではないか。
- 既存の浦和美園から赤羽岩淵間は、実績もあるので、ある程度見込んでよいのではないか。それも感度分析で実施するのも良いかもしれないが。
- 浦和美園がポイントで、ある程度計画どおり伸びるのか、止まってしまうのか、事業中なので採算性確保のポイントとなる。
- 既開業区間である赤羽岩淵から浦和美園までの既開業区間の10年間で、どの程度の人口が増えているのか実績を出せれば、一番単純でわかりやすいと思う。
- 需要予測は、厳しいところを基本とし、後は感度分析で実施すべき。

- (H47以降の人口減少を踏まえた需要予測について)人口問題研究所の推計に基づき一定の割合で減少していくような傾向を想定しながら、需要予測ではなく採算性の検討段階で考慮していく。
- 客観的に認可申請や環境アセス、用地買収などを考慮すると、運政審答申の平成27年までの開業は間に合わないので、開業年次を平成32年とし、需要予測は平成32年と開業15年後の平成47年で実施する。
- 需要予測については引き続き内山・伊東両委員と相談して調整するように。なるべく多くのケースを検討できるようにしてほしい。予測結果のアウトプットについては、既存の赤羽岩淵から岩槻までのODなどの結果についても一体としての経営の議論部分にかかわるので出していきたい。また、東京都心へのODだけでなく、大宮へのODも出してほしい。

(採算性の前提条件についてー需要予測に関する議論含む)

- 人為的に赤羽岩淵までが埼玉高速鉄道、赤羽岩淵から南が東京メトロと勝手に決めているが、利用者が便利になっていない。そういう切り方をせずに何を実施するとベストかの観点が必要。
- アウトプットについて、埼玉高速鉄道検討委員会では、運賃の議論についてもケーススタディで東京メトロ並みの1/2の場合などを実施した。
- この委員会での議論の範囲を決める必要がある。東京メトロで通算運賃にすると受益がマイナスになるのではないか。その他に事業主体をどこにするのかなど。
- 都市鉄道等利便増進法を前提とした中で、営業主体の前提条件の設定が埼玉高速鉄道だけでなく、第三セクター、東武鉄道の3ケースについて設定しているが、営業主体が路線を走らせる前提であるので東武鉄道は異質。可能性としては、東京メトロが埼玉高速鉄道と繋がっているのであり得ると思うが、東京メトロだけでは今よりも良くなると考え難いので、埼玉高速鉄道+東京メトロの営業主体を考えられないか。
- 既設線を含めて延伸線の競争相手はJRなので、まずは、相手に勝つためにはどうしたらよいか前提にある。営業収益を守るために運賃を高くするのであろうが、その結果利用者にとってはマイナス。
- まずは、東京メトロ通算運賃を需要予測で出してみても、その結果から今の制度の中でどのようにすべきか考えていくべき。
- 需要予測の試算上だけの話なら、どこまで運賃を下げればJRに勝てるのかをみることもあり得る。
- 勝てる要素を1つ探してみても如何か。
- (利用増を目的とした)運賃値下げを検討するなら、地下鉄7号線既設線の快速運行が先。運賃だけでは如何と思う。
- 通算運賃等について、賃率を下げる方法をとった場合は、既設線・延伸線では減収となるが、利用者増が見込める東京メトロでは根っこ(南北線)の受益が考えられる。

- 都市鉄道等利便増進法でいえば、埼玉高速鉄道と同等の運賃で埼玉高速鉄道と東京メトロが営業主体として運行すると、東京メトロの収益を持ってこられる。
- 需要予測の検討にあたって、東京メトロの運賃で赤羽から岩槻までの試算を行うと同時に、快速運転のケースの試算を行う。

（総合的事業評価について）

- 事業評価については、B/Cだけでなく、課題・目標に対する問題解決型の評価方法が盛り込まれている。まずは、①課題や目標を挙げて解決するかチェックをすること、②その目標を達成するためには、どの案がよいのか複数案を比較することの2点が入っていることから、今回提示されている評価方法で妥当であると思う。

（都市鉄道等利便増進法の制度について）

- （都市鉄道等利便増進法が現在とりうるベストな制度かとの問いに対して）現存する補助制度のなかではベストな補助制度である。受益の範囲内で施設使用料を設定しており、これまでの償還型のように借金を返すためではないので、使用料はあくまでも受益の範囲内である。
- 施設使用料については、何年で返さないといけないかで施設使用料を決めるのではなく、両者別々の独立した組織としてのリスクを負うので、適切な需要予測に基づいた受益の範囲で、営業主体と整備主体のお互いの事業者が一致すれば申請を国に持っていける制度。
- 採算性の償還期間については、整備主体が判断。これまでの認定事例では、神奈川東部方面線しかないので、それ（30年）が都市鉄道利便増進法における認定時の鉄道事業の許可の目安となっている状況。
- 各鉄道事業者が30年というルールで困っているという問題意識を持っている。
- 整備主体の1/3負担分の償還期間30年が厳しいのであれば、そのところを工夫してもよいという考えもあるのではないか。

（報告書の作成方針、スケジュールについて）

- 報告書の「6延伸の方向性の提言」が重要であり、白熱した議論をしたい。場合によってはもう一度集まっていたくかもしれない。
- 打開するための知恵も必要。厳しいところをおさえたいうえで、収入は少なめに、経費は多めに、シビアに考えるなかで、経営形態の議論も出てくる。そのようなところまで踏み込まなければいけない時もある。
- この委員会は、多数決で決める委員会ではないので、出た意見はすべて挙げたい。最後は行政の判断。
- 既設線の利用が十分ではないという現状に対して、報告書の中で苦言を呈したいという思いもある。
- 報告書の1項目に沿線ブランドの項目を入れてはどうか。

■ その他（次回委員会の予定など）

- 2月2日（木）14:00～の開催を予定。場所は決まり次第連絡。
- （大西委員長代理からの委員辞任の申し出について）大西委員長代理の辞任が認められた。委員長代理の後任は内山委員となった。