

第1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6月6日（月）18：15～

浦和コミュニティセンター10階 第7集会室

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（欠席）
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 専務取締役
大西 隆	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	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. 調査の進め方
2. 鉄道及びまちづくりを取り巻く社会・経済情勢
3. 路線整備の意義・必要性

（委員長選任）

- 委員長に高松委員、委員長代理に大西委員が就任。

（委員長挨拶）

- 「やらねばならぬ」「やればいい」ということではなく、フランクにこの事業のあり方を議論すべき。
- 前の検討委員会から時間がたち、状況は大きく変わっている。運輸政策審議会の答申ありきではない。
- 緑区から岩槻にかけてのさいたま市東側の位置づけ、その地域をどうしていくのかなどを考えることが必要。
- 鉄道には経営的な性格も切り離せない。SR（埼玉高速鉄道株式会社）にとっても問題であり、既設線についても議論必要。
- 年末までに報告をまとめる。一般論でなく、具体的なものにしていきたい。

（検討の視点）

- 鉄道整備に対する期待も大きい。どうやったら事業ができるのかという前向きな視点は大変重要。
- 事業化に向けた視点としては、一つはコストを下げる。もう一つは需要

を掘り起こすこと、すなわち、まちづくりの推進がある。ただし、これは事業のコストも増えるのでリスクが高くなる。

- コストダウンによって事業化を目指す事例としては川崎市における川崎縦貫鉄道の検討がある。事業実施の条件として、3割のコスト縮減という目標を設定している。鉄道のスペックなどについてコスト縮減策を模索中。
- さいたま市も政令市であり、市に権限が集中している。他方で、SRの生みの親は埼玉県。両者が責任持って臨む必要あり。
- 地域によってはバスの利便性向上に偏る傾向があり、関係自治体が鉄軌道系事業を育てるという姿勢が見られない事例もある。
- 行政として県と市が地域の鉄道を「育てる」という姿勢が必要。
- SRは開業時に比べると相当乗車人員伸びている。もっと努力していけば乗車人員増も期待できる。

（事業手法・補助金）

- 運賃について、みなとみらい線は建設費が高かった結果、その建設費を回収するために運賃が高い。東葉高速鉄道も同様。いずれも第三セクターなどの公的主体が主導の首都圏辺縁部における事業で、状況が似ている。
- 事業リスクの評価にあたっては資本回収の可否という視点が必要。
- 建設費を運行利益で回収していくという従来の整備手法、高い建設コストが、高い運賃設定を生み、悪循環に陥っている。
- 都市鉄道等利便増進法は、既設路線のショートカット（短絡線）を整備するもので、既設の部分も含めた受益の範囲内で事業化するという従来と異なる手法。
- 短絡線の事例としては、相鉄、東急と鉄道・運輸機構による神奈川東部方面線の事例があり、今回の検討の参考になる。
- 国の予算については厳しくなっているとの認識。東日本大震災による今後の影響も財政面で懸念される。

（他の鉄軌道事業・公共交通に関する動向）

- 千葉都市モノレールは延伸検討中の区間は利用者が少ないが、延伸案の先に、千葉大学など病院関係の利用需要があるところ。
- 千葉の新市長は延伸しないとの公約を掲げて当選した。いまは、採算が取れないので一部既設線の運営をやめるか、又は、状況を改善するために延伸するか、という二者択一の視点に移ってきている。
- 千葉県は千葉都市モノレールに資金を供与したうえで経営を放棄するにいたった。いまは千葉市が主体。
- 名古屋では交通局を持っているので、自ら地下鉄を整備できるとともに、バス事業も行っている。地下鉄は黒字であるが、バスは路線整理・統合。イベントを実施して利用者増を図るなど利用促進の取組みが中心。

- 公共交通において幹線の整備とともに、フィーダーの設定も重要。軌道系は魅力であるものの、金銭面の課題が大きく、バスで代替する自治体も多いのが現状。
- 公共交通のあり方の議論に関して、国では交通基本法案を閣議決定した。「移動権の保障」については、その裏づけとなる財源の問題など賛否両論あり、法案には明記されなかったが、同法案の基本理念等に基づき、関連施策を推進していく考え。

（人口減少）

- 人口減少社会・高齢社会というものの本当にトリップ数が少なくなるのかどうか、平成20年パーソントリップ調査の結果を詳細に見る必要あると思われる。
- 人口については今がピーク。これから人口減少局面にはいる。従来の高齢者よりも、行動的な高齢者が増えるとは思われるが、生産年齢人口が減るという状況には変わらない。事業環境は厳しい。
- マクロ経済成長2%と政府は言うものの、根拠は不明。必ずしも2%GDP成長を求めると必要性は無く、いまの状態が維持できればよい。スウェーデンなど北欧の社会は国全体のGDPが高くなくとも、高い生活水準を維持している。
- これから30、40年は人口減少という前提のもとでの議論が必要。
- 人口減少を考えると事業環境は厳しい。最近ではスーパーエコタウンなどまちづくりの新しいビジョンの声もあがっているが、「まちをこうしたい」という地域づくりに関する明確な意図が重要。

（需要予測）

- SR開業時、実際の利用者数は認可時の需要予測の5割を下回った。運賃、ゾーン設定、バスのアクセスなど需要予測の前提条件に問題があったと埼玉高速鉄道検討委員会時に整理した経緯あり。今回の検討においても参考とすべき。
- 千葉都市モノレールでも利用者数が需要予測を75%も下回った。需要予測は十分な精査が必要。下振れの原因としては、将来人口設定があった。また、県庁、県警の職員の需要も見込んでいたが実際には乗っていない。モノレールの運賃ベースで通勤手当が支給されなかったのも要因。
- 前の検討委員会でも需要予測について精査を行ったが、今回についても需要予測について検証が必要。
- 需要予測が過大とならないよう、前提条件等の設定に十分な配慮が必要。
- まず将来人口の設定、バス網の設定が予測の際の重要なポイントになる。
- 他鉄道路線（京浜東北、宇都宮、高崎、東武伊勢崎）との競争も重要な点。乗換抵抗をモデルに変数として入れるとともに、競合路線と当該路線の競争力に関係する駅での乗換抵抗を可能な限り利用者感覚にあったものにする必要がある。高齢者のトリップは増加の傾向もあるのではないかと。

- 需要予測については、県と市において設置を想定している作業部会（WG）の中で実務的に検証を進めるべき。
- 千葉モノレールの延伸検討の結論としてまとめられた提言は、千葉駅から県庁までの区間は廃止とし、残りの路線は維持するというものであった。その判断基準としては需要の規模であり、前者はバスによる輸送で対応可能であり、後者は大量輸送機関（モノレール）が必要であった。需要に対応した代替的手段の有無も検討に必要と考えられる。

（事業評価・採算性）

- 道路事業において事業評価に関する新たな動きがあるところ。道路事業はB/C（費用便益分析）ありきの議論から、費用対効果の緩い設定へ動きつつある。
- B/Cの数値に盛り込んできた要素以外にも、事業による効果を列挙（例：リダンダンシー（代替機能）病院へのアクセス、貨物輸送時間短縮）し、事業を評価しようというスタンス。
- 効果だけを積み上げ、費用について考慮しない議論については懐疑的。効果と費用双方を考慮しなければ事業に対して歯止めが利かなくなる。
- 採算性は、運賃収入とコストが数字として出てくれば、明確に数値が出てくる。他方で、B/Cは不確かな点がある。
- 政策目標も多様。補助金を入れて事業を行ったとしても政策目標に適合した成果が得られるのであれば、補助金を含めたうえでB/Cを考慮するという考え方もあろう。
- 鉄道を整備したとき、従来のB/C以外にどんな効果があるのかも重要。地域において生産誘発、観光促進など多様な効果があるのであれば、それを含めて事業を評価するか否かは自治体の判断となろう。
- たとえ国の補助金支出の判断基準が従来どおりのB/Cであったとしても、市や県として独自の便益を設定して事業性を考える方法もあるのではないか。今の事業評価は、財務分析に偏りがちな印象。
- 現在活用している鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルはB/Cだけでなく、貨幣換算できない、あるいは定量化できない便益、費用も含めて総合的に評価することを基本方針としている。ただし、今はB/Cの数値が一人歩き。総合的評価をぜひ行うべき。
- 「本事業が何故必要か」、「本事業の意義は何か」、「本事業の目的は何か」、「期待される効果は何か」についてしっかりした議論が必要。
- 千葉モノレールは需要予測を大幅に下回り、結果として行政による赤字補填に陥った。公共交通に採算性を求める手法は、人口が増加するという昔だからこそ可能であったものであり、これからの時代は補助（建設の補助だけで

なく、開業後の運行への補助も含む)を前提にした事業のあり方も考えられるのではないかと。

(東日本大震災)

- 東日本大震災について、東北地方における過疎、高齢化、人口減少という状況は日本の将来像でもある。人口減少などと公共事業のあり方に関する真正面からの議論が今後加速すると思われ、議論動向を注視する必要がある。
- 東日本大震災は財源的な議論にも関わってくる。資金調達手段として、公共に限定する必要は無く、PFI など民間からの資金調達も考えるに値する。東日本大震災をきっかけに民間からの資金調達の手法についても議論が生まれるのではないかと。
- 例えば、埼玉スタジアムについて、延伸された場合、浦和美園から埼玉スタジアム駅に関する運賃収入は埼玉スタジアムのものとし、その代わりとして埼玉スタジアム駅の建設コストは全て埼玉スタジアムで負担するという、PFI 的な発想もあるのではないかと。

(事業の意義・必要性)

- 阪神電鉄と甲子園、西武鉄道と西武ドームは集客施設と駅設置を関係付けている先例として考えられよう。このような地域資源・集客施設と連携させた開発手法を進めるには、鉄道沿線の文化・地域づくりが重要。
- 延伸線はさいたま市の幹線交通ビジョンと関係してくるものだが、市として目指したい都市像も重要。浦和美園と岩槻をつなぐことで、旧岩槻市をどのような位置づけにし、さいたま市がどうなっていきたいのか、人口の張り付きなどもどうなるのか、などの理想像を示して行く必要がある。
- さいたま市では浦和美園と岩槻を副都心に位置づけている。人口減少局面に入るとしても、まちをそのままにしておくことについては疑問であり、新たな開発などの更新作業も必要。
- まちづくりについては、人口減少という局面はあるものの、住宅以外の産業立地の可能性についてもさいたま市で調査している。新規立地候補地として検討する事業者もいる。開発需要調査も必要。延伸線部分は立地条件として、都心に近く、広い用地の確保も期待できることから、企業のニーズも把握すべき。

次回委員会予定

- 7月29日(金) 14時~(2時間程度)
- 今回の議論で示された課題を整理し、事業の意義・必要性を引き続き議論
- 他に、整備計画、運行計画についても議論