

第6回地下鉄7号線延伸検討委員会  
議事録

日時・場所：

平成24年3月12日(月) 10:00～11:05  
浦和ワシントンホテル3階プリムローズ

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  
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. 報告書の承認
2. 委員からの所感

報告書の承認

- 本報告書については、検討委員会の総意として承認された。

○委員からの所感

(内山委員長代理)

- 所感を3つ申し上げたい。1つ目は需要予測の解像度を上げることがミッションだったが、ある程度成功したといえる。グリッドの縮小化(100mグリッド)やGISの導入(道路・バス路線網などの実距離をモデルに反映)によって、駅アクセスの状況をはっきり掴むことができた。
- 一方で、高齢者のトリップに焦点を当てたかったが、パーソントリップ調査結果等のデータ不足により十分な分析ができなかった。例えば、B/Cの利用者便益を240日換算としたが、高齢者が土日しか動かないのであれば、240日でなくてもよい。武蔵野線のように土日で利用者が多くなる事例(平日昼間:12分間隔 土日:10分間隔)もあり、この増加要因が通勤客でないことは確かである。そういった意味で、本検討においても、もう少し高齢者トリップの分析ができればよかった。

- 2つ目はまちづくりについて、浦和美園では大型ショッピングセンター等の開発による近代型（高層型）のまちづくりが進められており、都心部でも高層マンションが好まれ、都心回帰といった社会状況にあるが、今後の高齢社会を考えると、コンパクトシティ化及び低層住宅等がキーワードとなるのではないかと。
- 3つ目は都市鉄道等利便増進法について、本検討ではこの法律の適用を前提としたが、この手法で最善かどうかは疑問が残る。国費の補助率では最善であるかもしれないが、補助を受けるための規制があるため、本検討では採算性をより重視していたように思われる。そのため、本来の目的である利便の増進（高速運転・低運賃水準・シームレスな接続等）に視点が向かなかった。
- 国は利便増進のための費用（延伸線建設費）は出すが、それ以外の利便（サービス向上）に関しては県や市が実行するといった考え方が必要である。

#### （伊東委員）

- 既設線の快速運転なしでは延伸はあり得ないと思っているため、延伸実現に資する方策のひとつとして快速運転が整理されたことはありがたく思っている。
- 快速運転で採算性の向上が図られたケースがあったが、施策内容を具体的に紹介いただきたい。事務局より説明（報告書 P28）
- 慎重ケースという言い方は賢い人が慎重に考えたという風に受け止められるが、本報告書を埼玉県・さいたま市に提出する際には、慎重ケースは関係者が何も努力しないケースであるということを強調してほしい。今後、関係者がスケジュールを決めて施策を実施していくことが重要である。
- 本報告書は丁寧にまとめられているが、一般市民に説明するにはまだ難しい。本報告書をさらにコンパクトにした理解しやすい資料を作成いただいて、幅広い人達に理解してもらえればと思う。

#### （二村委員）

- 20年後に何が起こるか分からない中、内山委員を中心に精度の高い需要予測をしていただいた。委員会の方針としては、最も厳しい慎重ケースからはじめるということであったが、最近の首都圏の開業路線の傾向を見ると、需要予測よりも実際の需要が多かった事例も多いと聞いているため、スタンスとしては悪くなかったのではないかと。
- 慎重ケースでは厳しい設定のためにB / Cがよくない結果となった。国の中ではB / Cのウェイトを軽くしていく方針であると聞いているが、今後

国費補助のために国と交渉することを考えると、ある程度の数字（ $B / C > 1$ ）を残していかなければならないだろう。

- 慎重ケースをベースとして、改善のための努力案（延伸実現に資する方策のメニュー）を示せたことが委員会での成果の大部分であったのかと思う。
- 知恵を絞って、改善の方向に持っていくことが今後の進め方ではないか。進捗状況をチェックしながら、確実に前進していくことが延伸実現の方策ではないかと思う。（逆に現在の状況が改善できなければ、実現は難しいと考えざるを得ない。）
- 最終判断は難しい選択になるのではないかと考えているが、埼玉県・さいたま市が政策の中でこの路線をどのように位置づけていくのかをしっかり考えられて判断する必要があるのではないか。
- これからの改善・努力をきっちり拝見させていただきたい。

（湯山委員）

- 委員会に出席するにあたり、できるだけ現地を知るように延伸区間沿線を歩いたり、既設線各駅で降りて駅の状況やバス路線を調査したりした。また、埼玉スタジアムでJリーグを観戦し、試合後の浦和美園駅改札の混雑状況等も拝見させていただいた。
- 都市鉄道等利便増進法についてフォローを少しさせていただくと、従来は鉄道事業者が資金を調達して運賃収入で返済していたが、利用者が需要予測より過小となると運賃収入が減るため、運賃を高くしないと資金を返せないというジレンマで苦しんできた。今回のケースはいわゆる上下分離の上が営業主体、下は別の主体が整備することで、運営と整備のリスクを分離させる手法である。事業資金は整備主体が自ら 1/3 を調達し、残りの 2/3 は国と地方自治体から調達することになるが、この 2/3 も最終的には施設使用料から返納するため、国・地方による長期の無利子貸付のようなものである（報告書 P 7 参照）。
- 今回議論となった累積黒字転換年次とは、整備主体が調達する資金を営業主体の施設使用料によって何年で返済できるかというものである。本検討では開業後 40 年までは営業主体のキャッシュフローがマイナスとならない施設使用料を設定している。
- 慎重ケースの施設使用料は約 12 億円となるが、累積黒字転換年次を 30 年程度とするためには、約 15 億円の施設使用料が必要となる。この不足分 3 億円を埋めるメニューが延伸実現に資する方策となる。これらの方策実現には関係者のご理解や同意が必要となるが、埼玉県・さいたま市には関係者にご理解いただけるよう努力させていただきたい。

- 埼玉県で生まれ、埼玉県で育ったものとして、本委員会での検討が少しでも役に立てば幸いである。

(太田委員：欠席につき事務局より代読)

- まずは、かつての高度経済成長期に、鉄道と沿線開発が民間事業として成り立っていた頃とは時代背景が全く異なることを前提としなければならぬだろう。この「民鉄モデル」は人口も経済も右肩上がりでの成長があったからこそのものであり、かつ、野心的な経営者(例：小林一三、五島慶太)の存在も見逃せない。
- 従って、今後の成熟型社会において、今回のような案件は、事業収益性を考慮する上で、より長期的視野に立った、戦略的な「まちづくり」事業との性格を帯びるべきものである。
- そういった中で、基盤の骨格となる鉄道延伸事業が、既定の枠組み「都市鉄道等利便増進法」の要件を満たすことが最低限の必要条件となる。(若干の制度改正提案を盛り込む意義もあろうかと思うが)
- 但し、前提条件により事業成立可否の結論が異なってくることより、スピードアップ、運賃、構造形式(単線?)、沿線拠点開発等諸施策の実現可能性を踏まえ、さまざまなケースでの検討結果を絞り込み、この地域の将来ビジョンとして、「こうしたい」という意図、意識、意思統一、合意形成が必要となってくるだろう。
- 沿線においては、埼玉スタジアム、目白大学、岩槻の雛人形、浦和美園の拠点開発等、これからの可能性を秘めているさまざまな地域資源も確認されているので、これらを生かしながら、さらには沿線の人的資源のネットワークも広げ、「えんどう豆」的なエリアマネジメントを通じて、「SR沿線」という差別化された地域ブランドをいかに創り上げていくのか、という話ではないのかと思う。
- 最後に、委員でありながら、業務上の都合等会合への欠席も多く、他の委員ならびに事務局の方々に多大なるご迷惑をおかけした点お詫びするとともに、自分自身、あまり馴染みのない地域を案内していただいたり、自分で行ったり、大変に勉強になった。東急駅ナカ(たとえばワゴン)出店希望の事業者さんが今後見つかることを期待している。

(高松委員長)

- この委員会は、内山委員、伊東委員、二村委員、湯山委員、太田委員、大西委員、皆様のご尽力で成立した。これを支えたのは、さいたま市、埼玉県の事務局であり、さらにこれをサポートしたのは、鉄道・運輸機構、

社会システム、復建エンジニアリングである。

- 報告書作成の際にお願いしたのは、参考資料をしっかりと作成し、後になっても内容の検証ができるようにすべきということである。また、資料を作成した担当者の名前をきちんと載せて、誰がやったのかを明確にし、後で検証するときに不明な点を聞いたりすることができるようにした。
- 大きな公共事業は賛否両論あり、政治・行政のどちらからも批判があると思うが、その矢面にたてるような趣旨で報告書をまとめた。
- まず問題なのは需要予測である。既設線の需要予測の実績との乖離による不信感をいかに払拭するかが重要であった。埼玉高速鉄道線の実績値が計画時の需要予測値の半分以下に留まったことが、既設線の経営問題及び延伸線の問題の根底にあると思う。これについては7年前の委員会と同様、内山委員に指導いただき、モデルを再構築してもらった。現況再現もほぼ現状どおりであり、本委員会での需要予測は十分信頼のおけるものだと確信している。
- 鉄道プロジェクトは技術的な成功と経営的な成功が同時に求められるため、当初計画では収入は低め、建設費・経費は高めに見積もり、実行段階で収入を増やし、経費を削減していく努力をするのが経営を確立する方法である。慎重ケースは、このような観点でのアプローチである。また、概算建設費はつくばエクスプレス等の事例を踏まえて算定した。
- 実務を進める段階で都市鉄道等利便増進法の事業認可をいただかないといけないが、慎重ケースの採算性では事業認可を得ることは難しいといえる。
- ただし、事業性評価については、各施策（沿線開発、快速運転、岩槻まちづくり等）を組み合わせることによって十分クリアできるという意見もあった。また、定量的に評価できない効果もある。「箸にも棒にもかからないレベルではない」という二村委員のご発言が、委員会の総意ではないかと思っている。現状を踏まえた沿線地域の具体的な将来像を描いて、利用者の増加・便益の増加が見込まれるような施策の展開がなされ、見通しが立てば事業化も見えてくる。
- 上田知事が岩槻延伸は県民の夢と言われたのが8年前である。この間、延伸の是非を決めかねたまま調査が継続され、委員会も今回を含めて2回にわたり実施されてきた。現状を踏まえた方向性の判断の基礎資料は十分に整った。岩槻延伸は行わないのか、延伸の実現を図るのかジャッジする時期である。方向性なしに今後も同様なスタンスで行くのはいかがなものか。
- H17年の検討委員会提言から7年が経過したが、その間を振り返ると、失礼ながら行政はややもすれば傍観的であったと思う。また、政治・地元は

要望するだけであったと感じている。延伸の実現には行政・政治・地元が同じ目的意識を共有し、一体となって行動することが欠かせない。その中でも、特に行政の役割が大きいと思う。

- 今回の検討委員会で2つの課題が残った。1つは沿線地域の将来像、もう1つは既開業区間の長期債務処理である。この2点を行政は真正面から取り組んでいただきたい。直ちに解決はできないが、延々と議論だけで進まないのは困る。意思決定とそれを実行する早さが大切である。見通しを早くつけてもらいたい。
- 選挙で選ばれた方や行政で検討会を作って議論するというのもあるかと思う。その結果、夢を捨てるのも一つである。しかし、夢は一步踏み出し行動しないと実現しない。

以上