

第1回地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会

鉄道分科会 議事録

日 時：平成29年11月28日（火）14：00～16：00

場 所：大宮区役所 本館6階 大会議室

○出席者

【委員】（敬称略）

分科会長 伊 東 誠：（一財）運輸総合研究所 調査事業部 主席研究員

金子 雄一郎：日本大学 理工学部土木工学科 教授

椎本 隆美：（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構 東京支社
計画部担当部長

福田 大輔：東京工業大学 環境・社会理工学院 土木・環境工学系 准教授

山崎 明弘：埼玉県 企画財政部 地域政策局長

岡崎 繁：さいたま市 都市戦略本部 理事

○欠席者

なし

○議題及び公開又は非公開の別

（議題）

（1）報告事項

- ① 第1回延伸協議会の意見のまとめについて
- ② まちづくり行程イメージについて

（2）協議事項

- ① 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸計画及び需要予測ケース案について
- ② 答申準拠ケースの需要予測について
- ③ ケーススタディについて
- ④ 新技術について

（公開・非公開の別）

公開

○傍聴者数 6人

○審議した内容

(1) 報告事項

- ① 第1回延伸協議会の意見のまとめについて
- ② まちづくり行程イメージについて

(2) 協議事項

- ① 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸計画及び需要予測ケース案について
- ② 答申準拠ケースの需要予測について
- ③ ケーススタディについて
- ④ 新技術について

【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】

1. 開会

〈司会〉

本協議会は公開を原則とするため、報道関係者・傍聴者ありということについて御了承頂きたい。

また、本協議会の内容については第二回鉄道分科会、第二回まちづくり分科会にフィードバックしていく。

2. 議事

(1) 報告事項

〈事務局〉

（資料1 ① 第1回延伸協議会の意見のまとめについて

資料2 ② まちづくり行程イメージについて をまとめて説明）

11月6日開催のまちづくり分科会では、中間駅周辺のまちづくりについて議論すべきとの意見があったことから、次回のまちづくり分科会で議論の予定。

〈伊東分科会長〉

まちづくりA案、B案があってABC統合案があるが、C案はどこにあるのか。

〈事務局〉

このペーパーにはC案がないが、H23年度に自然を活かしたまちづくりとしてC案があった。現在単独では残っていないが、ABC統合案の中でその要素は生きている。

〈椎本委員〉

鉄道建設を始めるときに中間駅の整備を開始し、鉄道建設が終わるころにまちづくりも終わるとの理解で良いか。

概算建設費の構造形式の変更のところで桁式をラーメン高架橋にすれば安価となるとのことであるが、前回も話したが道路がまっすぐに通っているところは少ないように思われるので、どこまで対応できるか確認されたのか。また、ラーメン高架橋をトンネルアプローチ部に使用することであるが、柱高の低いラーメン高架橋について事例が少なく、耐震設計等を考慮すると適用不可となる可能性があると考えられるので、詳細設計等行って構造が成立することを確認する必要があるのではないか。

資料1.-2 頁目の延伸線の整備効果を整理した図で、日吉より南側について横浜方面という記載を行えば、より整備効果がわかりやすいのではないか。

〈事務局〉

まちづくりについては鉄道建設完了より長くかかると考えている。

桁式をラーメン高架橋に変更する部分については図面上で確認済み。柱高の低いラーメン高架橋についても事例等に基づいて提案している。

〈伊東分科会長〉

構造についてはまだラフな段階なので今後詳細に検討すると課題で整理する形にしておけばよい。

(2) 協議事項

〈事務局〉

(資料3

- ① 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸計画及び需要予測ケース案について
- ② 答申準拠ケースの需要予測について
- ③ ケーススタディについて
- ④ 新技術について をまとめて説明)

- ① 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸計画及び需要予測ケース案について

〈伊東分科会長〉

答申準拠ケースという名称が曖昧であり、何を目的として予測するかがわからない。答申準拠ケースとは、交政審の新しいモデルを用いて需要予測をやり直すという意味であり、そのケースには開発がないという条件にしていると理解している。

〈椎本委員〉

答申準拠は前提条件表でどこが答申と異なるのか、準拠といってもどこまで答申に準拠しているのかがわからない。名前付けが非常に気になった。また、交政審の内容に不明な点があるとの話であったが、どこまでわかっているのかははっきりさせる必要があるのではないか。

〈事務局〉

指摘に従って修正したい。

〈金子委員〉

P.1-2にケース1～3があって、1はスタジアム駅常設、2は臨時となるのはどういう意図か。

〈事務局〉

臨時駅というのはサッカーの試合開催時のみ営業するということである。

〈金子委員〉

周辺を開発した場合は開発の効果を発揮させるためにも駅を常設にした方が良いのではないかと思うが考慮しないのか。

〈事務局〉

指摘を考慮してケースを検討したい。

〈伊東分科会長〉

答申に準拠しているもの、していないものをきちんと整理する。答申準拠ケースのみでなく、他のケースも同様のことが言える。

〈事務局〉

指摘に従って整理を行い、修正したい。

② 答申準拠ケースの需要予測について

〈福田委員〉

人口の設定に関して、既にH27実績値が推計値を上回っているとのことであるが、この原因を推察されているのであれば教えてほしい。それを踏まえてそのトレンドがH52まで維持されるのか確認したい。ここで1.5万人増えていることが需要予測

結果が従来より5千人増えているのに大きく寄与していると思われる。

また、P.2-13では増加要因として大規模商業施設の存在や大学アンケート結果の分析に基づいたとあるが、大規模商業施設は鉄道を利用していないため、むしろ減らす要因と思われるがいかがか。

〈事務局〉

人口が増えた要因としては、転入者が増えていることが一つの要因だと考えている。需要予測結果増の要因は、人口もその一つと思われるが、大規模商業施設については、交政審はH2OPTを利用しているため施設利用者が考慮されておらず、本検討のプラス要因となっている。

〈伊東分科会長〉

どのくらいの人数を見込んでいるのか。

〈事務局〉

確認する。

〈伊東分科会長〉

交政審の人口がわからない。さいたま市の区別も社人研の人口なのか。

〈事務局〉

社人研はさいたま市の区別人口を算定していないので、さいたま市全体までである。

〈伊東分科会長〉

本調査も、交政審モデルを使っているので、同じくらいの予測結果にならないといけないのではないのか。

〈椎本委員〉

P.2-13の「SR線の利用客が最近5年間で24%増加しており、この実績をふまえて予測を行っている」とはどういうことか。

〈事務局〉

現況再現で設定している。H27利用客に対して現況再現を行っており、SR線沿いにゾーン中心が来ているモデルとし、SRが選択されやすいモデルとなっている。

〈椎本委員〉

そうであれば、周辺路線が減少していることになるのか。

〈事務局〉

断面で大きくずれていないことは確認している。今度資料をご提示する。

〈金子委員〉

3点質問があり、1点目は人口は2030年基準とのことだが、それ以降の人口はどう考えているのか。2点目は大規模商業施設の予測方法について、アンケート結果をどこまで使っているのか、推計方法を伺いたい。3点目は中間駅の鉄道利用者数はまちづくり分科会の1,200人を使っているのか。

〈事務局〉

2030年以降の人口については答申と同様の考え方で減少なしと考えている。商業施設の推計方法については、説明資料P.33に記載をしており、分布交通量はH25アンケート調査を使っている。ゾーンについては殆ど何も無い区域だったため、ゾーンのODを入れ替えて使用している。中間駅の鉄道利用者数についてはまちづくり分科会の結果を踏まえて設定する。

H23では中間駅の利用者数はマックス1,200人としているが、それをベースにまちづくり分科会で検討していただく予定である。

〈金子委員〉

商業施設の従業者数等はH18調査結果を用いているのか。

〈事務局〉

H18調査は全数調査の結果であり、H25調査は全数を把握できていないため、分布は適用しているが、総数はH18調査と同等としている。

〈金子委員〉

従業員数については経済センサス等で確認した方が良い。

〈事務局〉

確認する。

〈椎本委員〉

結果について、説明資料のP.46に延伸区間利用者の特性が出ているが、予測結果の検証にあたっては、周辺路線の断面交通量の変化を見る必要がある。次回はご提示願いたい。

〈伊東分科会長〉

いつも言っているが、予測結果を分析してほしい。どこから路線に乗っているのかなどわからないと結果の精査ができない。駅へのアクセス条件なども交政審と比較しないとわからない。結果の評価のしようがない。

〈福田委員〉

P.2-10 スタジアム利用者の鉄道利用について、用いられている交通機関選択モデルは、時間と費用のみが説明変数となっている非常にナイーブなモデルである。イベントでサッカー観戦等に来るような状況での選択行動を分析するには不十分ではないか？

〈事務局〉

アンケート調査から作成したモデルで、限られたデータを基にしているためこのようなモデルになっている。

〈福田委員〉

交政審モデルの方が性別・年齢階層別にモデルが構成されており、まだ適切に思える。もう少し検討した方がよい。

〈事務局〉

検討する。

〈金子委員〉

スタジアム利用客の現況再現性はどの程度か。

〈事務局〉

最終的には補正をかけているので近づいているが、補正前の数値は未検証である。

〈金子委員〉

あまりかけ離れるようであれば、実績値を使った方が良いのではないか。

〈伊東分科会長〉

京浜東北線からバスとかタクシーで来る人はどうカウントしているのか。

〈事務局〉

最終手段をバス等でカウントしている。

〈椎本委員〉

浦和レッズと日本代表の平均来場者数との合計が鉄道利用者数と同じ程度なのはたまたまなのか。

〈事務局〉

往復で利用するので、来場者の2倍のうち5割くらいが利用することになり、数値としては合致する。

〈伊東分科会長〉

浦和美園に大きなマンションができるようだが、既に人口にカウントしているのか。

〈事務局〉

380戸のマンションと思われるが、入居済みの人数はカウントしている。

〈伊東分科会長〉

最初に戻るが準拠ケースを何のためにやるのかははっきりさせるべき。確認申請だけ入れるのが正しいのか、人形博物館や病院など、確実にできるものは基本となるケースに入れるべき。その上で構想的なものを入れるのがケーススタディではないか。現実離れしているものを基本ケースとしているイメージがある。

交政審の予測との比較しかしていないが、H26慎重ケースとの比較も必要である。パラメーターがわからないと比較できないが、これだけ合致しているのも不思議である。

③ ケーススタディ（感度分析）について

〈椎本委員〉

目白大学の岩槻キャンパスが文系から医療系にシフトされたとのことで、本路線の意義・必要性に挙げられている「高齢社会への対応」に関連したまちづくりといった視点が考えられないか。例えば、医療系に関連する施設、企業、事務所があつた場所に進出することでまちづくりをすることもあつたのではないか。

需要予測結果、ケーススタディ結果を見るために、美園～岩槻各駅の乗降人員を出してもらい、さらに過年度調査結果も併記してもらえるとわかりやすいと考えられる。

〈金子委員〉

美園の開発が延伸線にどのくらい寄与するのかを把握しておく必要がある。

〈伊東分科会長〉

根っこの方も需要が増えた方がよい。

快速運転はこういうやり方しかないのか。追越ししない快速運転を需要予測にどのように反映させるのか。追い越せるようにしたらまずいのか。

〈金子委員〉

同一本数ケースというのは、同一本数の中で快速を設定すると、通過駅では待ち時間が増えるマイナスも考慮して検討するということか。

〈事務局〉

ご理解の通りである。

〈岡崎委員〉

ケーススタディの組合せについて、時間の問題もあるため今年度実施できるケースは限られるが、ご意見いただいた中で次年度への繰り越しも含め、延伸実現の可能性を見出すことが必要と考える。

〈山崎委員〉

交通政策審議会答申では需要の確保に繋がる沿線開発が求められているので、沿線開発がないケーススタディでは意味がない。沿線開発抜きで快速運転でなく、まちづくりをした上での快速運転のケーススタディの方がよいと思う。

④ 新技術について

〈椎本委員〉

ここに挙げられている新技術は施工上の制約があってやむを得ず開発された技術と理解している。用地買収の遅れにより工期が間に合わない場合などに、俗に言われる工期をお金で買うことになり、工事費が高くなると考えられる。

P.4-2を見ると工期が短縮できるということであるが、他の土木工事は実施中であり、なぜここだけ短縮する意味があるのかわからない。実施するのであれば、新技術の適用可能範囲等を検証する意味で、鉄道総研等に相談し、確認する必要があると考えられる。

工程表で実施設計・積算を施工認可前に行うことになっているが、施工認可前にどうしてここまで実施するのか分からない。また、用地買収が1年となっているが、埼玉県とさいたま市が主動で行う前提としているのか、住民説明や用地買収を1年で実施するというのはこれまでの経験では考え難い。

〈事務局〉

工期については最大限の努力を行った場合ということで設定している。

〈椎本委員〉

P.4-2の「基礎・地中梁の工期だけ短縮できる可能性がある」といった表現はどのような意味があるのか。言いたいことが分かり難いので、表現を工夫した方が良いのではないかと。

〈事務局〉

建設期間を短縮することで、社会的割引率の効果でB/Cが少しでも良くなる可能性を考えて掲載したものである。

〈伊東分科会長〉

新技術にふれなくても、工期を1年短縮したらB/Cがどうなるかという視点で感度分析をすれば良いのではないかと。

〈岡崎委員〉

現時点ではプレキャストというのは価格が高くなるだけかもしれないが、建設従事者の減少、技術不足等の問題があるなかで、今後、選択肢の一つになるのではないかと考えられる。

〈伊東分科会長〉

提示するのであれば目的をはっきりさせることが必要。将来の建設業界の状況を想定するのであれば、総合的に検討し提案すべきである。但し、それはこの分科会の仕事ではないと思う。

〈伊東分科会長〉

今日の話を整理して次回分科会ではなくもっと早めに各委員を回って報告すること。今回はこれで終わりとして。

〈司会〉

次回の開催予定は以下のとおり。

- ・ 第2回鉄道分科会 1/15（月）18:00～ 浦和コミュニティセンター第13集会室
- ・ 第2回まちづくり分科会 12/26（火）10:00～ 大宮区役所 6階 大会議室

3. 閉会

○問合せ先 さいたま市 都市戦略本部 東部地域・鉄道戦略部
電話番号 048-829-1871
FAX 048-829-1997