

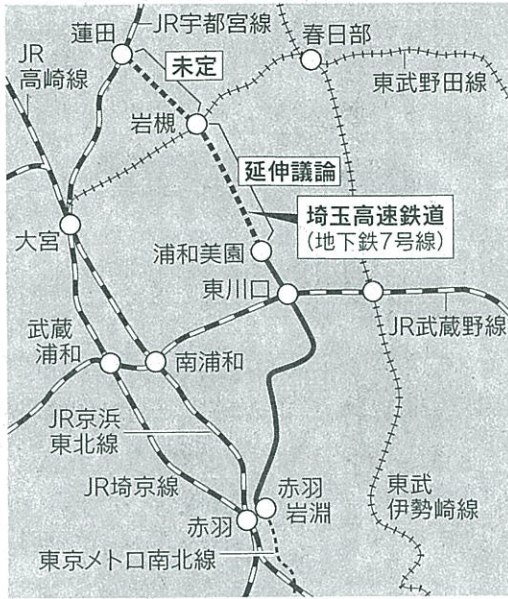
埼玉高速鉄道の延伸 再燃

都心アクセスや災害時の代替に期待

さいたま市に周囲が決断迫る

埼玉高速鉄道(地下鉄7号線)延伸の議論が5月のさいたま市長選を機に再び注目を集めた。延伸計画は都心からのアクセス向上や災害時の代替路線としての効果が期待されながら、採算性を理由に決定が先送りされてきた長年の課題。清水勇人市長は市長選で、延伸区間に設ける中間駅周辺のまちづくりに言及したが、議論の結論はまだ見通せない。

地下鉄7号線延伸は長年議論されている



「一刻も早く決断を」「今年度中の認可申請に向けてスケジュールを明確に示して」「もはや政治決断しかない」。さいたま商工会議所が4

月に主催した意見交換会で、参加した村井英樹衆議院議員のほか地元議員や市議、経済界は、埼玉県の大野元裕知事とさいたま市の清水市長に延伸要請を強く迫った。

前向きで、意見交換会では事実上、清水市長が外堀を埋められているかのような構図だった。

1週間後、知事と市長が会談し、早期実現を目指すことで合意した。

会談開催を要望したのはさいたま市。このタイミングでの会談開催について清水市長は「昨年度やってきた調査や協議を受けてどう進めていくのか合意が重要」と説明。5月の市長選では知事との

採算で長年議論停滞

合意を踏まえ、「今年度中に中間駅のまちづくり計画を進める」と時期も含めて発言した。延伸は埼玉スタジアム最寄りの浦和美園駅(さいたま市)から東武野田線の岩槻駅(同市)までの7.2キロの計画。その計画の歴史は長い。東京・目黒方面から埼玉県への延伸を検討すべきとの議論が出たのは1968年。地元の誘致運動もあり、2000年には、15年までの開業が適当な路線として浦和美園―岩槻―蓮田区間が答申され、2年後、埼玉県などにより浦和美園―岩槻間の試算を携え市は、県や

けられた。その間、東京メトロ南北線が開通し、01年に埼玉高速鉄道(赤羽岩淵―浦和美園)が開業。南北線や神奈川県の日吉方面までつながる東急目黒線との直通運転が始まった。着手延期の要因は事業採算のハードルの高さと言われてきたが、専門家で構成される延伸協議会による報告書が18年公表。延伸実現に不可欠な国の補助事業の採算性の目安を上回るとの新たな試算を示した。事業費が総額860億円、県・市の負担合計はその3分の1の300億円弱だった。この試算を携え市は、県や

埼玉高速鉄道などと会談を重ねてきた。計画では目白大学さいたま岩槻キャンパス周辺に中間駅を設けるほか、埼玉スタジアムへのアクセス向上のため隣接駅も設置する。関係者の関心は高く、キャンパス増設を検討する同大学は19年に延伸を求める要望書を提出。埼玉スタジアムがホームのサッカーJ1浦和レッズも20年に両者へ2万人以上の署名を提出した。

市は足元の課題として、中間駅のまちづくりを掲げる。現在は田畑が広がる区域で、市は今年度中にまちづくりの事業区域案の作成や、インフラ整備にかかる費用の算出に取り組み考えた。さいたま商工会議所の池田一義会頭も「鉄道を通せば人流が増す。消費を通じて地元経済が活性化し、雇用創出も期待できる」と延伸の意義を強調する。

鉄道延伸は申請から開通まで10年近くかかると思われる。くしくも市の人口は10年後をピークに、その後は急速な高齢化社会が到来するとの見積もある。人口減という社会構造の変化が見込まれる中、市の決断は、その後の持続可能な成長の可否を左右する。(伴和砂)

News
展望

「一刻も早く決断を」「今年度中の認可申請に向けてスケジュールを明確に示して」「もはや政治決断しかない」。さいたま商工会議所が4月に主催した意見交換会で、参加した村井英樹衆議院議員のほか地元議員や市議、経済界は、埼玉県の大野元裕知事とさいたま市の清水市長に延伸要請を強く迫った。鉄道事業者による国への延伸申請は、事前に地元自治体が事業者による事業化を要請する手続きが必要。延伸に関する公の会議に自治体トップがそろって参加することは珍しただけに、議論は熱を帯びた。大野知事は延伸に