

## 【論 文】

# 埼玉中枢都市圏における都市交通問題 ——1980年代の業務核都市における都市計画と都市交通——

恩 田 睦

## はじめに

本稿の目的は、1980年代から90年代初頭にかけて埼玉県南地域（旧大宮市、旧浦和市、旧与野市、上尾市、伊奈町）で展開された中量輸送機関である都市モノレールおよび新交通システムの導入計画に関する議論の検討を通じて業務核都市とその郊外部の開発構想の一端を明らかにすることである<sup>(1)</sup>。

高度経済成長期以降、東京首都圏の外延化が進んだこととともに、周辺自治体では土地利用、交通などで共通の課題を抱えるようになり、共同でその解決を図ることが求められるようになった（浦和市総務部行政管理課編，2001，479）。国と政府は、首都圏改造計画（1985年）、第4次首都圏基本計画（1986年）、四全総（第四次全国総合開発計画，1987年）、多極分散型国土形成促進法（1988年）を策定・施行することで東京首都圏への人口・行政・文化・経済の一極依存構造を緩和し、多極多圏域構造に移行することを政策として掲げるようになった。他方で、東京首都圏の周辺都県（東京、神奈川、千葉、埼玉、茨城）では広域行政圏を設けることで、来るべき21世紀における都市のあり方を模索することになったのである。

埼玉県における代表的な取り組みは、1980年に策定された埼玉中枢都市圏構想という県の中核的な都市圏の育成を目標とするもので、旧浦和市、旧大宮市、旧与野市、上尾市、伊奈町の4市1町における基本構想との整合を図りながら進めるものであった。埼玉中枢都市圏構想は、4市1町のローマ字表記の頭文字をとって「YOU And Iプラン」（与野、大宮、浦和、上尾、伊奈の順番）と名付けられた。1986年6月に旧国鉄大宮操車場跡地の再開発エリア（1999年に「さいたま新都心」と名付けられた）を含む大宮・浦和地区は業務核都市の一つに位置付けられた<sup>(2)</sup>。

業務核都市に関する先行研究は、2000年以前には依田（1986）、東京市政調査会研究部編（1989）、高田（1999）などによる都市間の交通・情報ネットワークを強化することで都市機能を補完・強化する取り組みが必要であると指摘したものがあった。だが、2000年以降になると西川（2003）、佐藤（2010）、大木（2011）はバブル崩壊後における東京都区部の不動産価格の下落による都心回帰現象の高まりや、少子化による東京一極集中に関する議論の鎮静化などにより、業務核都市の人口やオフィス需要の伸び悩みを指摘した。そのうえで業務核都市について必ずしも政策の策定時点で期待された成果をあげるに至らなかったとする消極的な評価をくだしている。

このような評価は、たしかに都市政策の結果として一定の説得力をもつであろうが、個別の都市における都市計画の視点に立てば異なる評価も可能になるのではないかと思われる。例えば、前田（1995）が指摘したように業務核都市の一つである立川・八王子では都市モノレールが導入されて南北地域間の移動の円滑化が図られるのと同時に大学誘致や住宅地開発が促進された。つまり、各都市において業務核都市という政策を利用して、かねてからの都市問題の一つである交通問題の解決を図ろうとする機運が高められたと積極的に評価することもできる。

本稿で注目する埼玉中枢都市圏の問題の一つは、都市圏内における交通機関の整備が立ち遅れていたことであった。ただ、このことは埼玉県として交通機関の整備に無関心であったことを意味せず、東京大学工学部教授や埼玉大学教授などを歴任した八十島義之助が、埼玉県のことを自治体として鉄軌道の建設や駅の新設で積極的に関与した恐らく全国初の事例であると述べたように<sup>(3)</sup>、県として交通事情の改善に対する関心は高かった。東北・上越新幹線建設の条件として埼玉県と地元が要求していた通勤新線（埼京線として開業）が1985年9月に赤羽－大宮間で開業、同時に川越線を電化したうえで川越までの直通運転を開始した。また、埼玉新都市交通「ニューシャトル」が1983年12月に大宮－羽貫間で運行を開始し、1990年8月に大宮－内宿間の全線開業に至った。それ以外にも、最終的に実現をみななかったが、都市圏内の公共交通を充実させるため、都市モノレールおよび新交通システムの導入構想が議論されたのである。

都市計画や都市交通の文脈から都市モノレールや新交通システムを論じた先行研究を検討すると、自治体への財政支援に言及した黒川（1984）、大川（1987）、経営問題として路線バスとの棲み分けの難しさを指摘した寺田（2003）、沿線開発の規模縮小や遅れによって収支バランスが崩れることを指摘した山本（2005）がある。近年になってMarathe & Hajiani（2015）は日本や中国の例から都市モノレール、新交通システム（Automated Guideway Transit：AGT）、ガイドウェイバスを導入することで交通渋滞・騒音など公害を軽減するメリットを指摘している。だが当時において佐々木（1994）が指摘したように、新交通システムなど都市の公営交通事業は、利用者数の頭打ちによる収入減と修繕費の膨張などの支出増により、運賃値上げや人員整理を実施することなしに黒字経営を維持することは困難というデメリットを強調する見方が一般的であった。

都市モノレールや新交通システムの経営が難しいのであれば、都市の輸送政策や民間企業の投資意欲の程度によっては道路整備に注力すべきと主張したGwilliam（2002）や、住民の移動ニーズによっては1970年代以降に普及し始めたバス高速輸送システム（Bus Rapid Transit：BRT）の導入が好ましいと指摘したCervero（2013）の所説が説得力をもつ。つまり、都市交通の整備には多様な選択肢があり、都市によって最適な交通機関は異なる。本稿では、埼玉中枢都市圏においていかなる経緯で都市モノレール、新交通システムの構想が出現して中断に至るのかといった一連の議論につき、埼玉県立文書館や埼玉県立熊谷図書館などで所蔵されている当時の資料を利用して跡付けることで1980年代における都市計画の一端を明らかにすることにしたい。なお、2001年5月のさいたま市成立以前の事柄について、たとえば旧大宮市を大宮市などと「旧」を省いて表記する。

## 1 埼玉中枢都市圏における都市モノレール等の整備構想

### ① 埼玉中枢都市圏の都市整備構想

埼玉県では、1978年度から就業機会、経済、文化などの面における東京への過度の依存の是正を図りながら自立性の高い都市圏の形成を目的とした埼玉中枢都市圏構想が検討されてきた。

1985年3月に策定された基本計画では、都市圏を構成する与野市、大宮市、浦和市、上尾市そして伊奈町の4市1町における1980年時点の人口の97万人から2000年度の将来人口を130万人、都市圏内に職場のある就業者数を示す従業地就業人口を34万人(1980年度)から60万人(2000年度)、都市圏内に居住する就業者数を示す常住地就業人口を43万人(1980年度)から60万人(2000年度)に増加するよう都市基盤を整備することを目標とした。この人口推計は自然増だけでなく、交通体系の整備と就業機会の増加による社会増を含めた数値であった。

そのうえで各地区に主たる都市機能が割り当てられたのであるが、埼玉中枢都市圏においては商業機能の強化が図られることになった。埼玉県内の商品販売額に占める都市圏のシェアが33.5%と高いことに加え、1966年から85年までの20年間の商品販売額の伸びが20.2倍であり、関東の全都県全体の平均値である9.5倍を大きく上回ったためである<sup>(4)</sup>。

1985年の首都改造計画で提唱された業務核都市に指定された大宮地区(さいたま新都心を含む)・浦和地区はそれぞれ新幹線停車駅である強みを活かした商業などの産業拠点・高次都市機能拠点、行政・文化・商業拠点と位置付けられた。また、上尾地区も商業拠点として整備される計画であった。これら3地区には国の機関などの行政機能や民間企業の本支社などの業務機能、都市圏の中核機能を集積するほか、商業・卸売機能を備えた埼玉メッセ、文化・レクリエーションの中心となるコロシアムを配置する「都心型新産業ゾーン」として中核機能の集積と就業機会の創出が図られることになった。とはいえ、大宮市と浦和市はおよそ6キロメートルしか離れていないため双方の商圏が大部分で重複しているという特有の問題を抱えていた。他の業務核都市である千葉、川崎・横浜、立川・八王子と比較すると、大宮と浦和の商業集積の程度は「明らかに低次な水準」とどまっていたのである<sup>(5)</sup>。埼玉県の推計によると、以上のような商業開発を前提としたときに商圏を維持するための都市圏内の背後圏人口は150万人程度あるとされた<sup>(6)</sup>。そのため、郊外拠点地区として位置づけられた浦和美園地区、大宮西部地区(川越線沿線)、上尾西部地区(国道17号上尾バイパス沿線)そして伊奈地区では、流通業務、大学・研究所、先端技術工業に加えて住民の希望の多かった文化・スポーツ・レクリエーション関連の「郊外型新産業ゾーン」として事業所や諸施設を誘致して就業機会とレクリエーションの創出が図られるほか、住宅地・市街地開発も計画されたのである。

埼玉中枢都市圏の人口分布を確認すると、東北本線・京浜東北線の沿線に人口密度の高い地域が集中しており、とくに浦和市と与野市の中心部では人口の増加が頭打ちになっていた。これとは対照的に、大宮市北部や東北本線・京浜東北線から離れた都市圏内の東部・西部および上尾市、伊奈町の人口密度は1ヘクタールあたり60人以下にとどまっており、言い換えれば人口増加の余地を残した地域であった。このような人口の偏在を是正するには、何よりもまず埼玉中枢都市圏におけ



る交通、とくに圏域内の東部および西部地区から中心部に向けた公共交通機関を整備することが不可欠であると考えられたのである。

## ② 埼玉中枢都市圏の交通事情

1989年における埼玉中枢都市圏の交通機関に関する問題点と整理すると、第1に鉄道は南北方向の幹線に対して東西方向の路線は整備状況、サービス水準、住民にとっての利便性などの点で低位であった。東京都の府中本町から南浦和を経て千葉県内に至る武蔵野線は、貨物輸送を主体とする路線で大宮や浦和の中心部を経由しないことから埼玉中枢都市圏の交通ネットワークという点では必ずしも十分に機能するといえるものではなかった。第2に幹線道路は南北方向の路線における交通渋滞、東西方向の路線では幅員20メートル未満の道路が多いことから交通渋滞はより深刻な問題になっていた<sup>(7)</sup>。また、東北本線・京浜東北線が地上を走っていることから中枢都市圏を東西方向に走る道路が限定されるほか、新大宮バイパスおよび国道17号と主要な東西道路の交差部分では主に平面交差であることから交通渋滞を発生させていた。4車線以上の幅員をもつ道路は、国道122号、上尾市以北の国道17号、新大宮バイパス、東大宮バイパスそして第二産業道路の5路線だけであった。埼玉中枢都市圏では都市計画道路としておよそ380キロメートルの整備計画が立てられていたが、1989年当時で計画通りに竣工したのは全体の38%程度であった。そして第3の路線バスは郊外地域における道路整備の遅れ、また鉄道駅周辺における交通混雑などの要因によって総じて定時性を確保できず、鉄道輸送の末端交通としての役目を十分に果たしきれていなかった。

埼玉県知事と4市1町の市町長で構成される埼玉中枢都市圏首長会議では、圏域内における鉄道利用の不便な郊外地域と中心部を結ぶとともに圏域内の主要施設への移動手段として利用できる都市モノレール等の導入を検討するようになった。原則として道路の上空に建設される都市モノレール等によって定時性を確保し、道路交通の混雑緩和を図ることで郊外部における市街地・住宅地の開発促進につなげようとしたのである。

埼玉中枢都市圏では住宅地として大宮西部地区（面積：145ヘクタール）、<sup>みずはた</sup>水判土・植水地区（320ヘクタール）、大宮東部地区（20ヘクタール）、埼玉大学地区（160ヘクタール）、大宮駅中心地区（5ヘクタール）、浦和駅中心地区（5ヘクタール）、新都心拠点地区（265ヘクタール）、浦和東部地区（未定）、伊奈モデルタウン（225ヘクタール）の9地区で新規開発プロジェクトが想定されていた。

とりわけ開発面積で最大規模であった水判土・植水地区では新たに従業（昼間）人口の7,200人、夜間人口の22,400人を定着させる計画であった。ただし、同地区を含む大宮西部地区、浦和東部地区、上尾西部地区、伊奈モデルタウンでは、浦和・大宮・上尾の各主要駅まで公共交通機関の利用で片道30分以上を要しており、さらに都市圏周縁部では片道55分以上を要する地区も存在した。埼玉中枢都市圏首長会議では大宮西部、浦和東部、上尾西部そして伊奈モデルタウン等の開発プロ

ジェクトを成功させるためには、既存の道路交通だけでなく軌道系の交通施設を整備することが望ましいとの認識をもっていた<sup>(8)</sup>。川越線の日進－指扇間に計画されていた宮前新駅（現・西大宮駅）の開業によってアクセスの改善が見込める上尾西部地区と埼玉新都市交通「ニューシャトル」の増発によって解決できる伊奈モデルタウンは除外したとしても、開発規模の大きい水判土・植水地区、浦和東部地区についてはそれぞれ大宮駅、浦和駅にアクセスする交通機関の整備が不可欠とされたのである。

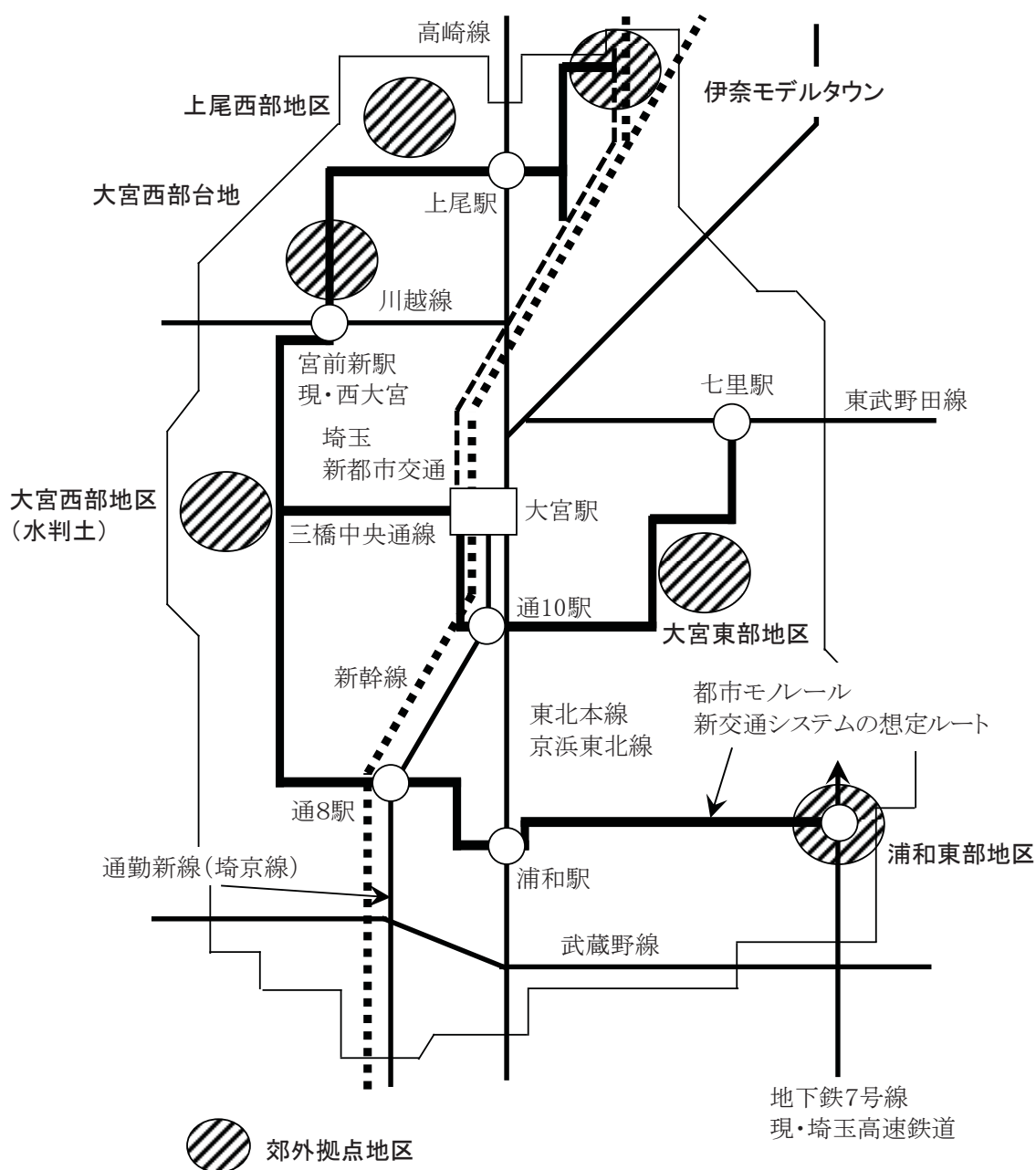
### ③ 交通不便地域を解消するためのルート案

埼玉中枢都市圏首長会議において都市モノレール等に対する関心が高まった一因には、同時期に他の業務核都市においても同様の計画が進展していたこともあげられる。千葉市では1977年度から都市モノレール等の導入に向けた検討をはじめており、1982年1月には起工式を催していた。また、多摩地域においても1979年度から翌80年度にかけて都市モノレール等の導入に向けた調査が行われ、1986年4月には第三セクター方式による多摩都市モノレール株式会社を設立させていた。横浜市では1985年に市営地下鉄（舞岡－新横浜間）が開業したほか、磯子区の新杉田と金沢区の金沢八景間で新交通システム「シーサイドライン」の建設を進めており、1989年7月に暫定開業に至っていた。「このままでは埼玉中枢都市圏だけが取り残されることになる」と指摘されたように<sup>(9)</sup>、都市モノレールないし新交通システムを導入することが業務核都市における一つのトレンドようになっていた。

図1は、埼玉中枢都市圏基本構想の想定ルートである<sup>(10)</sup>。元々、浦和、大宮そして上尾の3市では日本モノレール協会による都市モノレール等の導入調査がなされていたこともあり、改めて調査されることはなかった。1964年6月に設立された社団法人日本モノレール協会は、地方都市を含めた全国の都市に都市モノレール・新交通システムを普及させるべく建設省・運輸省と自治体、ときに政治家との間に立って交渉や折衝を行ってきた。また、海外における都市交通事情の調査も手掛けていた<sup>(11)</sup>。1980年代前半には、カナダのバンクーバーで実用化されたりニア方式の新交通システムの低廉な建設費と低騒音に着目して、財政的な余裕の少ない地方都市における導入を提言していた。

さて、想定ルートを確認すると、大宮市西部の水判土付近で浦和方面と大宮方面からの路線が分岐・合流して川越線の日進－指扇間の新駅（宮前新駅）を経て上尾駅、さらに伊奈中央駅に至ることになっており、郊外の開発拠点を經由地に含めた全長およそ40キロメートルのルートであった。千葉都市モノレールの全長17.5キロメートル、多摩都市モノレールの全長16キロメートルと比較すると2倍以上の距離をもつ交通ネットワークであった。

想定ルートで意識されたことは、浦和、大宮そして上尾の3駅から都市圏内の主要拠点まで25分の所要時間でアクセスできることと、常住人口10,000人を超えるプロジェクトに対して複数方面の公共交通によってアクセスできることの2点であった。とりわけ前者について、埼玉中枢都市圏



出所：日本都市計画学会「埼玉中枢都市圏新交通システム推進調査 第1回委員会資料」  
 1988年11月『リニア新交通システム会議』などから作成。  
 注：通8駅は南与野駅，通10駅は北与野駅として開業。

図1 埼玉中枢都市圏の郊外拠点地区と都市モノレール・新交通システムの想定ルート

首長会議では浦和，大宮そして上尾の3駅から公共交通を利用して25分以上を要する周縁部を「公共交通不便地区」とみなしており，その解消を目指していた。このルート案によって都市圏東部の一部で35分を要するところが生じるものの，大部分の地区を25分圏内に組み込むことで，その付

近における住宅地開発を図ったのである。もっとも、想定ルートは郊外拠点の開発プロジェクトのニーズに即して作成された理想的なものであった。そのため4市1町の担当者によって組織された検討グループ会議が各自治体の実情を反映させた都市モノレール等の建設計画をさらに調査研究することになった。

## 2 地元市町の反応と水判土地の開発計画の策定

### ① 都市モノレール計画に対する地元市町の反応

1985年8月に日本モノレール協会は、「埼玉中枢都市圏リニアモータ新交通システム計画試案」なる調査報告書を作成した。前述のとおり、1980年以降に日本モノレール協会は浦和市、大宮市、上尾市などから委託されて都市モノレール等の導入に関する調査を実施していた。同協会の調査によると、3市とも市内の中心駅を起点にして既存の公共交通網の空白地を埋めるように都市モノレール等を建設することで通勤・通学者を中心とした利用者を確保できるというものであった。しかしながら、いずれの市においても都市モノレール等を建設する道路の幅員が足りないという問題を抱えていた。原則として都市モノレールは道路の上空に建設されるものであるが、1963年に策定されたモノレール設置基準によると、道路の幅員は少なくとも22メートル以上であることを要件としていた。

ところが、4市ともに市外に通じる主要道を除いて16メートルの幅員の道路が多く、都市モノレール等を建設するためにはまず道路を拡幅する必要があった。日本モノレール協会が作成したりニア新交通システムとは鉄輪式リニアと呼ばれるものであった。車体を小型化できるためにホームやトンネルなどの構造物の建設費・保守費を低廉にできること、軌道中心から10メートルの騒音を70ホン以下に抑えられる低公害がメリットであった。日本モノレール協会は、埼玉中枢都市圏のうち浦和市と大宮市のルートについて第三セクター方式によるリニア新交通システム事業を想定して、およそ15年間で黒字化を達成できるとの明るい見通しを示した。なお、日本モノレール協会は、リニア新交通システムの場合、車体と高架構造物を小型化できるため、計算上では16メートル以上の幅員をもつ道路上に複線で建設できると説明していたが、これについては建設省都市局に認められなかった。

すでに1985年3月に埼玉県知事の畑和は、日本モノレール協会専務理事の熊谷次郎と会見して、埼玉中枢都市圏にリニア新交通システムを導入する提案を受けていた。当時、日本国内にリニア新交通システムを導入したケースはなく、翌4月には埼玉県と大宮市の職員らが日本モノレール協会主催のリニア先進事例の視察団に参加してカナダのバンクーバーを訪問した。また、同年9月には埼玉経済同友会主催の北米産業視察団（団長：畑和知事）もリニアの視察のためバンクーバーを訪問した。バンクーバー市議会議員でTransLinkの代表であったGeorge Puilによると、バンクーバー広域行政区（Greater Vancouver Regional District）では1985年にラピッド・トランジットのスカイトレインを導入したのであるが、交通行政を管轄するTransLinkが道路交通との調整や資金調



表1 都市モノレール等検討グループのメンバー  
(1988年1月時点)

埼玉県		
政策審議室	調査役	中島 晟
企画調整課	主査	荻野 繁
地域政策課	主事	朝枝 一哉
交通政策課	主査	岡村 要次
ユーアンドアイ推進室	室長	萩原 義徳
〃	主幹	根岸 信幸
浦和地方県民センター	主事	川上 純
道路建設課	企画課長	金子 興俊
都市計画課	副参事	田中 茂
〃	専門調査員	佐藤 幹生
都市整備課	専門調査員	小林 卓爾
浦和市		
都市計画部	次長	井上 竹明
計画課	課長	山田 貴和
交通対策課	課長	柿沼 謙介
大宮市		
軌道対策担当	主幹	秋山 修司
都市計画部	次長	赤岩 末次
都市計画課	課長	村上 尚久
上尾市		
企画調整課	主任	橋本 幸雄
都市計画課	技師	石川 正明
与野市		
都市計画課	主任	昆野 光雄
伊奈町		
企画財政課	交通係長	田辺 健夫
都市計画課	都市計画課長	川田 貴雄

出所：「昭和62年度都市モノレール等検討グループ第3回会議の開催について」『都市モノレール等一般』。

達、ガバナンスを一元的に管理する取り組みを行っていた（Puil, 1999, 9-13）。このように日本モノレール協会は、リニア新交通システムに関心を向けさせようと努めたのである。

しかしながら、埼玉県側はリニア新交通システムに対して「消極的である」というように慎重な態度をとっていた<sup>(12)</sup>。1985年12月に埼玉中枢都市圏首長会議は、都市モノレール等の構想についてリニア新交通システムによる導入を一応決定すると、都市圏を構成する4市1町の意向を確かめるべく表1のメンバーによる検討グループに詳細な検討を指示した。

1987年6月に開催された検討グループ会議では、都市モノレール・リニア新交通システムを導入することを念頭に、各市町で道

路・交通網と周辺開発計画そして事業化に向けた課題が報告された。いずれの市町においても都市モノレール等の導入には課題があることが明らかになったのである。

浦和市では、図1で示された都市モノレール等の想定ルートのうち埼京線南与野駅（通8駅）から埼玉大学までの区間について早期導入を図るべきであるとしつつも、ルート上の道路が幅員不足であることを問題点としてあげた。とくに、浦和駅、埼玉県庁および浦和市役所などが立地する中心部については都市モノレール等を導入できる道路自体がないため地下化以外に方法がないとされた。大宮市では、そもそも市内の想定ルートが導入する道路を考慮したものではなく、市内東部に道路計画自体が存在しないこと、また合わせて既設の鉄道とは4駅（大宮駅、七里駅、宮前新駅、さいたま新都心新駅）で接続する計画であるが、うち2駅で新駅を建設する必要があることを指摘した。浦和市と大宮市に共通する点は、都市モノレール等の想定ルート上には複数事業者による路線バス（国際興業、東武、西武、都営）の運行があるため、何らかの調整や補償といった手続きが必要になることであった。上尾市においても都市モノレール等を導入する道路整備を優先したいとのことであった。いずれにせよ、想定ルート通りの路線を実現させるには道路の整備から着手しな



ければならなかったのである。

このように条件付きではあるが都市モノレール等の導入に前向きであった浦和、大宮、上尾の3市と比べて、消極的な対応をみせたのが与野市と伊奈町であった。与野市では、市内に設置される埼京線新駅を経由する路線バスの再編を課題としており、伊奈町では都市モノレール等の構想について町として関与しないことを明言した。とくに伊奈町では東北・上越新幹線によって町域が3分割されると引き替えに埼玉新都市交通「ニューシャトル」を開業することによって大宮とのアクセスが改善されたばかりであったから、あえて費用負担してまで都市モノレール等を建設して上尾市方面とのアクセス改善を図る必要性を感じていなかった。

1987年7月1日に上尾市内で開催された検討グループ会議では、担当者の発言から各市町の思惑を看取することができる。まずはルートについて、上尾市の担当者は同市内における想定ルートの2パターンのうちどちらを選択するかについて、いまだ検討すらしていないと発言した。浦和市の担当者も、実際に具体化させていくには詳細な検討が必要であると述べており、図1における同市内の想定ルートについて、「まあまあこれが代表的なもの」という程度のものであった<sup>(13)</sup>。また、全体の想定ルートについて、東北本線・京浜東北線を挟む中枢都市圏の西側地区については道路の整備計画を考慮していると認められるが、一方の東側については必ずしもそうではなく「どうもうそっぽい」として<sup>(14)</sup>、その計画自体の信憑性を疑う意見も出された。

次いで、推進体制のあり方について、与野市は「正直いって他人事という感じ」という発言内容から都市モノレール等を建設する必要性を認めていないことを改めて強調した。伊奈町もまた、「ニューシャトル」との乗り入れが可能であるなら町としてメリットがあると前置きしつつも、リニア新交通システムという互換のない交通機関を建設するために「何十億出せといわれても困る」と、積極的には関与しない意向を示した。

当時、第1期工事として大宮駅西口から水判土までの三橋中央通線の建設計画が進展していたことを踏まえて、大きい輸送需要を見込める区間から順番に着工する前提に立てば「浦和は浦和、上尾は上尾で分断してやるようになる」ため全体ルートとして完成しないのではないかと意見も出された<sup>(15)</sup>。すでに埼玉中枢都市圏の都市モノレール等の計画ルートが提示されて2年以上が経過していたのであるが、4市1町における関心の差は依然として解消していなかったのである。

## ② 第1期建設区間に位置付けられた三橋中央通線のリニア新交通システム

1986年2月に畑知事は、リニアモーターカー促進議員懇話会のメンバーで埼玉県選出の衆議院議員であった松永光らと懇談し、埼玉県としてリニア新交通システムの事業採択申請の手続きを踏めば道路の拡幅工事費を含めた街路予算枠の確保に協力すると言質をとった。その前月には、再び日本モノレール協会主催のバンクーバーへのリニア視察団が組織され、埼玉県、大宮市、浦和市の職員らが現地を訪問した。日本初になるリニア新交通システムの導入促進運動を続ける日本モノレール協会に背中を押されるようにして、埼玉県も具体的な検討段階に入ったのである。

表2 埼玉中枢都市圏リニア新交通システム懇話会のメンバー  
(1987年3月時点)

委員長	法政大学教授	渡部 与四郎
委員	道路交通情報センター副理事長	多田 宏行
委員	首都高速道路公団理事	並木 昭夫
委員	帝都高速度交通営団理事	松下 勝二
委員	日本国有鉄道監査委員会委員	植村 香苗
委員	国土庁総合交通課長	椎名 彪
委員	三菱電機株式会社参与	久保 敏

出所：「埼玉中枢都市圏リニア新交通システム実現に向けて（案）」  
『リニア新交通システム懇話会』。

1986年2月に埼玉中枢都市圏基本構想を所管する埼玉県企画財政部は、リニア新交通システムの技術面・採算面における問題点などを整理するため日本都市計画学会に調査を委託した。同学会のもとで表2のようなメンバーによって埼玉中枢都市圏リニア新交通システム懇話会が

組織された。学識経験者をはじめ建設省OBが中心になった専門委員会であった。

1986年8月に埼玉中枢都市圏リニア新交通システム懇話会がまとめた「埼玉中枢都市圏におけるリニア新交通システム整備の方向性」（要約版）には、大宮駅西口から水判土までを結ぶ三橋中央通線（仮称）のおよそ3.2キロメートルについて埼玉中枢都市圏全体を結ぶ新交通システム網の第1期整備事業として位置づけることが明記された<sup>(16)</sup>。

三橋中央通線が選定された理由は以下の2点であった。第1にリニア新交通システムを導入する都市計画道路の三橋中央通線は、大宮駅西口から西側に向かう道路であったが、沿道ではオフィス、市民ホール、ホテルを一体化させた埼玉県産業文化センター（1988年にソニックシティとして開業）をはじめとする開発プロジェクトの進行がみられた。第2に終端部の水判土は、前述のとおり大規模な住宅開発地区に指定されており、将来の利用者の増加に期待することができたためである。これに先立つ1985年8月に日本モノレール協会は、三橋中央通線にリニア新交通システムの営業路線を建設し、そのうち一部区間を実験線として先行整備して各種の走行テストとPRを行うことを提案した<sup>(17)</sup>。

埼玉中枢都市圏リニア新交通システム懇話会では、三橋中央通線におけるリニア新交通システムの建設を「埼玉中枢都市圏のシンボリックな意味」に位置付けた。都市計画道路の三橋中央通線の幅員は大宮駅西口付近で22メートルであり、将来的に30メートルまで拡幅する計画であったが、水判土付近では将来的な計画でも16メートルであった。そのため埼玉中枢都市圏リニア新交通システム懇話会は、都市計画道路の三橋中央通線について大宮駅西口から新大宮バイパスまでを幅員25メートル以上、新大宮バイパス以西を幅員22メートル以上で整備するべきであると提言した。また、リニアの方式として鉄輪式の「車上1次コイル・リアクションプレート軌道間水平設置・LIM方式」が適当であったが、当時の日本国内では運用しているところがなく走行実験が必要になること、経営主体としては埼玉中枢都市圏に新設されるメッセやコロシアムの運営と合わせて埼玉中枢都市圏構想基本計画全体の第三セクター経営が有効であると指摘した。

1987年3月にまとめられた「埼玉中枢都市圏<sup>ママ</sup>リニア新交通システム実現に向けて」（概要）では、採算性の検討がなされた。開業当初における金利負担を軽減するためにインフラ外部、すなわち軌道や高架施設以外の建設費を可能な限り簡素化して、利用者の増加に応じてシステムの高度化を図

表3 水判土拠点地区において導入が検討された施設と概要

施設名称	概要
インドアスキー場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国内初の都市型インドアスキー場として整備する。</li> <li>・オールシーズンの全天候型施設とする。</li> <li>・建物自体がファッショナブルな街となるような飲食機能や他のスポーツ機能、物販機能を併設する。</li> <li>・設備は最新かつ最高のもので映像技術の駆使による多彩で変化に富んだゲレンデを演出する。</li> <li>・初級者から上級者まで満足できるコースとする。</li> </ul>
インドアウォーターパーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通年型のウォーターパークとして子どもから大人までの楽しめる施設とする。</li> <li>・水をテーマにした遊びの世界で「水」の楽しさ、不思議さを通じて多種多様な遊びの集積されたアミューズメントプール中心の全天候型施設とする。</li> <li>・サーファー向けに本格的造波プールを設ける。</li> <li>・流水プール、ウォータースライダー、子どもプール、競泳プール、せせらぎプール、滝プール、噴水プールを設ける。</li> </ul>
ホテル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・シティホテルで部屋数は150室とする。</li> <li>・企業等の研修施設、集会施設を併設する。</li> </ul>
グルメガーデン &マーケットプレイス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・付帯施設として大宮圏域で類をみない「食」の集積を図り、ガーデンレストランとしてアメニティ性をもたせる。</li> <li>・時代の流れに即したトレンドな話題の味を提供する(活魚料理、いけす料理)。</li> <li>・さまざまなチョイスができ、気軽に大勢で食を媒介して楽しめる大規模なレストランプラザ(バイキング形式のビアレストラン、地中海レストランなど)。</li> <li>・ファストフードからファミリーレストランまで、幅広い食のニーズに応える(例:つかしんガーデンレストラン、瀬田アメリカ村)。</li> <li>・クリエイティブで本物の生活を味わうための素材をアップトゥデイトで提供する一大マーケットプレイス(例:産地直送生鮮品市場)。</li> </ul>
シティスポーツメッカ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・インドアスキー場の併設と平地でのアウトドア展開に分けて、さまざまな種目が初心者からプロ級まで楽しめるプレイススポーツ施設。</li> <li>・先進的(トレンド)なあメニューからポピュラーな種目まで目的に応じて全メニューに対応する。</li> <li>・基本的にはフリーに使えるが、希望者にはスクール・インストラクターの対応も可能である。</li> </ul>
エンターテインメントシアター	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アウトドア型のシティスポーツメッカとの代替的な機能になるが、大型テントによる特設会場を設けて多目的イベントに対応する。</li> <li>・さいたま博で行われた“Disney world on ice”のような世界のエンターテインメントに対応する。</li> <li>・新宿西口の仮設テントで行われ、記録的ロングランを続けた“CATS”のようなミュージカル公演に対応する。</li> <li>・東京汐留の貨物操車場跡地で情報誌「ぴあ」が主催した仮設劇場“PIT”でのロックコンサートに対応する。</li> </ul>
健康ランド	<ul style="list-style-type: none"> <li>・世界の温泉ガーデン。</li> <li>・ヨルダンの砂丘温泉(一種の砂風呂)。</li> <li>・アンデスのハーブ温泉。</li> <li>・インドの泥温泉。</li> <li>・フィンランドのサウナ。</li> </ul>

出所：日本モノレール協会・水判土地区開発構想研究会「水判土地区開発構想」1988年8月、『都市モノレールの事業化』から作成。

ること、大宮駅での鉄道との接続を考慮すること、さらに路線バスとの競合を避けて新交通システムとバスで有機的に接続する交通体系を形成することで新交通システムの経営を成り立たせるといった方針が示された。

ただ一方で、埼玉中枢都市圏リニア新交通システム懇話会は、神戸市における先進事例から「新交通システムの経営は厳しい」との認識をもっていた。そのため水判土地区の開発方法について、

住宅地開発による夜間人口の増加による通勤・通学輸送に頼るのではなく、従業地として開発して昼間人口を増加させて業務・買い物客などを確保する必要があった。すでに開業していた横浜新都市交通「金沢シーサイドライン」では沿線に公園や病院、大学・研究機関を誘致したことが功を奏して平日の日中と休日の利用者を増加させていた。埼玉中枢都市圏リニア新交通システム懇話会は、水判土地区に「つかしん的な大開発」もあり得ると県に提言した<sup>(18)</sup>。

1985年9月に塚口新町開発発展都市の名称でグンゼ塚口工場跡地の兵庫県尼崎市塚口本町に開業した大規模ショッピングセンターの「つかしん」は、セゾングループ代表の堤清二の構想を具体化したものとされ、西武百貨店つかしん店を核店舗にして飲食店街、スポーツセンター、公園、椿園、イベントホールなどを併設した「生活遊園地」と称された施設であった。また、1988年3月には滋賀県長浜市に「長浜楽市」という西友を核店舗として地元専門店などからなる大規模ショッピングセンターが開業した。「長浜楽市」は、飲食店街、遊園地、公園、ドライブインシアターなどを併設した「衣食住遊楽天街」というキャッチフレーズで知られた。埼玉中枢都市圏リニア新交通システム懇話会は、当時のトレンドに即して「つかしん」や「長浜楽市」のようなコンセプトの大規模な集客施設を水判土に建設しようと考えたのである。

### ③ 水判土地区の開発構想

リニア新交通システムの導入を促していた日本モノレール協会の期待に反して、埼玉県は沿線の開発計画の遅れを理由に事業化に踏み切れないでいた。1987年7月には県庁内において日本モノレール協会会長の根本龍太郎、副会長の熊谷次郎に対して埼玉県副知事の立岡勝之らは、県として直ぐにリニア新交通システムを事業化することはできないと説明した。一方の根本らは最初に提案してから3年間も事業化に踏み切らない状況に不信感をもっていると返答し、畑知事と相談のうえ早急に決断するよう求めた。熊谷は、水判土地区の開発構想について日本モノレール協会会員企業で「つかしん」を手掛けたデベロッパーの西洋環境開発と日本生命保険が関心を示していると述べて、県に開発計画案を提出すると願い出た。

1988年8月に日本モノレール協会は、水判土における開発構想を「水判土地区開発構想」として取りまとめた。大宮駅西口を起点にリニア新交通システムを導入して終点の水判土に車両基地を併設した大規模商業施設を立地させることを提案した。1986年10月における地区内の人口はおよそ8,700人で世帯数はおよそ2,600であった（水判土、飯田、中野林、植田谷本の4町丁合計値）。水判土の道路は、都市計画道路として大宮駅西口方面への三橋中央通線（幅員16メートル）、浦和市から川越線方面に向かう植水指扇線（幅員16メートル）、与野市方面から荒川治水橋方面に向かう南大通線（幅員16メートル）の整備が計画されていた。また、同地区の北側一部を除き市街化調整区域（農振農用地区域）になっており、水田と住宅地からなる農住混在の土地利用になっていた。

その一方で水判土は、大宮駅から西におよそ3キロメートルという立地ゆえ埼玉中枢都市圏構想



では郊外拠点の1つに位置付けられていた。すなわち、大宮市東部における生産・物流機能、市中央部における消費・情報機能との棲み分けを考慮して、市西部の水判土では「交流・創費」機能を充実するためにレジャー、スポーツ、エンターテインメントそして住宅地開発による定住人口の増加が図られた。「遊 and 裕・水判土」として中枢都市圏内はもちろん、新幹線を活用することで北関東・上信越地方からも集客できる「潤いと活気の溢れた首都圏の新しい名所」として整備する方針がとられた<sup>(19)</sup>。また、水判土は建設省による都市整備と調整池整備を前提とした「リブレース」(水辺都市)構想であるレイクタウン事業の一つとして整備計画が立てられた。

その中心は、表3の諸施設が設置される予定の拠点ゾーンであった。リニア新交通システムの車両基地にバスターミナル、駐車場・駐輪場などの交通関連施設を設け、上部には広域圏から集客を可能にする大型複合施設を立地させる計画であった<sup>(20)</sup>。水判土の開発規模をみると、敷地面積の5.4ヘクタールと延べ床面積の10.3ヘクタールは、「つかしん」の5.9ヘクタールと11.8ヘクタール、「長浜楽市」の3.2ヘクタールと2.7ヘクタールと比較しても大規模であった。水判土の建設投資額はおよそ300億円を想定しており、「つかしん」の200億円、「長浜楽市」の80億円を大きく上回った。また、年間来訪者数はおよそ700万人を予想した。

拠点ゾーン周辺の4.8ヘクタールには高層住宅を立地させる計画で、30階建住宅(2棟)で600戸、8階建住宅で266戸を用意することで3,000人の計画人口を見込んだ。

仮にこのような計画が実現すると、およそ700万人の年間来訪者数から一日およそ6,000人のリニア新交通システムの利用者を確保することができる予測であった(一日当たりの来訪者数を2万人として15%の利用率で算出)。そして、居住者については、一人一日当たりのトリップ発生量を2.5トリップで全体の25%の利用率で算出すると1,900人の利用者を見込むことができた<sup>(21)</sup>。従って、来訪者と居住者を合わせると一日当たりの利用者は7,900人であると見積もられた。他方で、複合施設の営業にともないおよそ1,200人の従業員の雇用が発生するため、地元雇用率を70%と仮定すればおよそ840人の新規雇用を生み出すことが予測された。

日本モノレール協会は、水判土地区の開発構想とリニア新交通システムを合わせて埼玉県、大宮市そして民間による第三セクター方式による経営を考えた。水判土地区の開発構想を実現するだけでも300億円を要することから、民間銀行からの融資による資金調達と銀行、電力、ガス、地元企業、バス会社そしてデベロッパーなどに経営参加を呼び込むことを想定したのであった。

### 3 埼玉中枢都市圏における交通網の整備

#### ① 日本モノレール協会による事業採択申請の要求と埼玉県側の対応

1989年6月19日に大宮市議会本会議において自民、公明、共産、社会の各党が共同で提出した三橋中央通線リニアモーター新交通システム事業化促進を求める「リニアモーター事業化促進に関する決議案」は全会一致で可決された。その内容は以下に示すとおりであった<sup>(22)</sup>。

大宮駅西口地区は、土地区画整理事業の進展により、大きく変貌しつつある。

また、川越線の複線電化により、新宿への直通乗り入れが実現したため、大宮市西部地区も、急速に都市化が進み、公共交通機関の利用者が増加している実情にある。(中略) You And I プランの基本計画にある、三橋中央通線(西口、水判土間)にリニアモータによる都市交通機関の建設を促進することは急務であり、市民も大きな期待を寄せている。

同月30日、日本モノレール協会副会長の熊谷は、1990年度事業として三橋中央通線リニア新交通システムの事業採択申請を提出してほしい旨を畑知事に伝えた。このときには名古屋市も簡易誘導バスの事業採択申請を提出することが予想されていたが、熊谷が「建設省に話をしています」と発言したことから日本モノレール協会の推薦するところとなっていたと思われる<sup>(23)</sup>。熊谷は、大宮市議会における決議案の採択を機に、埼玉県としてリニア新交通システムを事業化するよう改めて求めたのであった。

しかしながら、埼玉県側は依然として慎重な姿勢を崩していなかった。畑知事は、三橋中央通線の拡幅に時間を要するため1990年度の事業採択申請は難しいと述べ、同席していた松永光衆議院議員もまた、新交通システムを建設する街路計画、全体事業費そして補助金などについて引き続き県と打ち合わせする必要を訴えた。1988年11月には新交通システムの早期実現を目指すという目的で県と大宮市、浦和市、与野市の県南3市による新交通システム連絡調整会議が組織されていたのであるが、1989年7月の会議において日本モノレール協会について以下のような情報共有がなされた<sup>(24)</sup>。

- ・日本モノレール協会は政治的に活動している団体で大宮市において決議させている。
- ・日本モノレール協会はさいたま博にリニアの売り込みを図る組織であり、大宮市議会の決議にも「リニア」という文字を入れるようにしている。
- ・リニアの機種について特定の会社(三菱重工)と結びついている。対応は慎重にする。

他方で、埼玉中枢都市圏構想の都市計画を主管する埼玉県住宅都市部においても新交通システムを導入するに際しての課題を取りまとめていた。都市計画道路の三橋中央通線については畑知事の発言のとおり、道路幅員の設計変更を行ったうえで1990年度から用地買収を開始するため全線の拡幅には10年以上を要すること、水判土地区の開発は構想に過ぎないため植水地区や浦和市大久保地区を含めて県、大宮市、浦和市で詳細に調査する必要があることを報告した。そして、何よりも重要な事業主体について第三セクターの設立に対する地元市町の取り組みが積極的ではないと指摘し、いまだにリニア新交通システム導入への機運が高まっていないことを明らかにした<sup>(25)</sup>。さらに、埼玉県バス協会から陳情書の提出があること、リニア新交通システム導入の前例が日本国内にないため国による安全性確保の検討や標準仕様書の作成などの作業を要するといった諸課題も示

表4 埼玉中枢都市圏新交通システム推進調査委員会メンバー  
(1989年11月時点)

委員長	東京大学工学部都市工学科教授	新谷 洋二
委員	東京大学工学部都市工学科助教授	太田 勝敏
委員	東京大学工学部土木工学科助教授	島崎 敏一
委員	筑波大学社会工学系講師	石田 東生
委員	埼玉大学建設工学科助教授	窪田 陽一
委員	建設省都市局特定都市交通施設整備室補佐	石井 和男
委員	建設省都市局都市交通調査室補佐	小前 繁
委員	建設省関東地方建設局都市調査課長	藤崎 勝久
委員	埼玉県企画財政部ユーアンドアイプラン推進室長	萩原 義徳
委員	埼玉県企画財政部交通政策課長	奈良井 武
委員	埼玉県土木部道路建設課長	金子 正義
委員	埼玉県土木部道路維持課長	関根 弘
委員	埼玉県住宅都市部都市計画課長	近藤 秀明
委員	埼玉県住宅都市部都市整備課長	田中 重生
委員	埼玉県住宅都市部新都心整備推進室長	山口 明
委員	浦和市企画部長	桜木 正昭
委員	浦和市都市計画部長	福富 光彦
委員	浦和市都市整備部長	鈴木 武
委員	大宮市建設局長	山名 清郷
委員	大宮市秘書企画室長	川野 時夫
委員	大宮市建設局都市計画部長	二上 英夫
委員	与野市市町公室長	高野 林三
委員	与野市都市整備部長	塚田 健

出所：「埼玉中枢都市圏新交通システム推進調査報告書」『新交通システム推進調査』。

された。

このようにリニア新交通システムの導入に際して解決すべき課題を確認した埼玉県では、リニア新交通システムの採算性とルートを検討するよう日本都市計画学会に委託した。1988年11月には表4のように東京大学工学部都市工学科教授の新谷洋二を委員長して建設省、県、各市そして学識経験者らによるメンバーを委員にした埼玉中枢都市圏新交通システム推進調査委員会が組織されたのであった。

## ② 埼玉中枢都市圏新交通システム推進調査委員会による経営難の予測

1988年11月に開催された埼玉中枢都市圏新交通システム推進調査委員会第1回会議では、埼玉県住宅都市部の近藤により新交通システムとして事業化に適したルートを選定するという委員会の主旨が説明された。日本モノレール協会により提示された都市計画道路の三橋中央通線の上部に建設する案をゼロベースで考えようとする姿勢がみてとれる。新谷は「三橋線の検討結果は問題点がある」、「なぜ三橋線が最優先の路線なのか」とこれまでの検討結果に対して疑義を呈した。新谷によると、三橋中央通線のリニア新交通システムの3.2キロメートルではたとえ将来的な需要を見込めたとしても「短すぎる」のである<sup>(26)</sup>。

同年3月に開業した千葉都市モノレールのスポーツセンター―千城台間の営業距離は8キロメートルであったが、利用者の平均乗車距離はおよそ3.5キロメートルであった。三橋中央通線の3.2キロメートルでは、途中駅からの利用が期待できないほどの短距離路線であるというのである。また、千葉では当初から路線の分岐・合流を想定していたため技術的な制約により懸垂式モノレールが採用されたと説明したうえで、埼玉中枢都市圏の想定ルートも水判土付近において分岐・合流の計画があることから、技術的な問題も検討しなければならないと指摘した。また、千葉では5社からなる路線バスの調整に手間取ったことが伝えられた。とくに路線バスでは、1988年に千城台駅付近に開学した東京情報大学へのアクセス路線と千城台駅周辺を循環する路線に利用者が集中しているのであるが、従来からの人気路線ではなく新規ルートの開発によるものであった。路線バス会



社との調整は、これまで日本モノレール協会との折衝のなかで具体的に検討されてこなかった問題であった。

新谷らによると、土地利用と交通計画は「ニワトリとタマゴ」のようなものであるため、ルートやリニア方式など決めつけて考えるのではなく、種々のパターンを検討してみる必要があるというのである。

1989年2月の第2回委員会においても三橋中央通線のリニア新交通システムのルートについて検討された。新谷は、埼玉中枢都市圏の新交通システム導入について技術的な建設プロセスについても議論するべきであると述べ、従来からのニーズの有無だけで議論を進めてきた県や市町の姿勢を批判した。建設省都市局都市交通調査室の小前繁によると、都市モノレール等の実現が難しくなる要因には4点あった。すなわち、①採算性と資金調達問題を解決しないまま過大なシステムを構築してしまうこと、②導入空間となる幅員22,25メートルの道路が整備されていないこと、③沿線開発のスピードが遅いため需要がないこと、④既存の交通機関との関係を調整していないことであった<sup>(27)</sup>。1985年1月に開業した北九州高速鉄道は、都市モノレールを導入するため4車線道路を建設したところ、かえって道路交通を増やしてしまい利用者数の伸び悩みに直面した。また、新谷によると千葉都市モノレールの例から、乗車距離が5キロメートル以下の場合には、モノレール乗降場までの上下移動を含めると所要時間の点で路線バスや自動車との対抗に負けてしまうと指摘して、改めて三橋中央通線の新交通システム導入に難色を示した。

東京大学工学部助教授の太田勝敏と島崎敏一もまた新交通システム導入には消極的であった。郊外の土地開発が進んでいない状況では路線バスで対応し、それが難しくなってからガイドウェイバスか新交通システムを検討する段階的な整備の方策をとるべきとの見解を述べた。小前は、新交通システムの駅勢圏は駅を中心にした直径1キロメートル程度と狭いことから、駅周辺で高密度の住宅地開発を進める必要性を説いたのである。

こうした委員会での検討内容を踏まえて、埼玉県は「本命ルート」の絞り込みを行った<sup>(28)</sup>。分岐・合流を外して大宮駅西口－水判土間と浦和駅東口－浦和東部地区の2路線であった。水判土地区と浦和東部地区への所要時間をそれぞれ40分と35分からともに25分に短縮することで、両地区を「公共交通不便地区」でなくすことで将来における計画人口をそれぞれ22,400人と30,000人にすることにあった<sup>(29)</sup>。一方で、東武野田線の七里駅へのルートは「あまりにも魅力がない」として外されることになった。「今でさえ話がまとまらないのによけい混乱する恐れがある」というように<sup>(30)</sup>、埼玉中枢都市圏の新交通システムの想定ルートは経済的・技術的な実現可能性を優先したものへと改められたのである。

1989年11月に開催された埼玉中枢都市圏新交通システム推進調査委員会では、委員から採算性について厳しい意見が付けられた。依然として新谷は、大宮駅西口－水判土間の三橋中央通線の新交通システムでは短距離ゆえにスピードの点で自動車との競争に勝てないため採算性に疑問があるとの主張を続けていた。浦和東部地区については距離として妥当であるものの、低密度の戸建て住



宅地として開発する計画であるため駅を中心に直径1キロメートルの駅勢圏に含まれる住宅戸数が集合住宅と比べて少ないことから利用者確保の点で難しくなると指摘した。

埼玉県住宅都市部新都心整備推進室長の山口明も採算について「可能性の期待が持てない」と述べるなど、県側からも新交通システムの計画に難色が示された。新谷は、他の事例から「交通企業の採算としてはほとんどとれない」と断言した。運賃収入だけで都市交通機関の経営を黒字化することは諸外国の例に照らしても「到底だめ」なのである<sup>(31)</sup>。むしろ、公営交通事業が運賃収入だけで黒字化するのは、人々が自動車をもてない開発途上国に限られるのであった。新谷によると新交通システムは、赤字経営を覚悟して国や政府の補助金や沿線地区での固定資産税の増徴など受益者負担によって補てんする仕組みを構築するべきなのであった。新交通システムの採算性を考えるには輸送需要の測定だけでなく、自動車交通との棲み分け方法こそ時間をかけて検討することが求められたのである。

だが、実際には路線バス会社との運行ルートの調整だけでも難しく、千葉市ではモノレール沿線における5社の路線バス会社との調整と補償に10年間も要したという。新谷は「バス会社によってはもう全然言うことをきかない」と述べ、埼玉県においても同様の努力が必要であることを示唆したのである。

建設省関東地方建設局の望月明彦は、埼玉中枢都市圏内に大宮・与野・浦和など、それぞれ都市機能の異なる都市が連続しているが、これらすべてを新交通システムでつなげることは採算性を考えると好ましくないと指摘した。埼玉中枢都市圏内の交通事情を改善することを目的に計画された新交通システムのネットワークであるが、実現させるにはなお検討する内容が多かったのである。

### ③ さいたま新都心を中心とした道路整備への転換

1990年3月に埼玉中枢都市圏新交通システム推進調査委員会では中間報告である「埼玉中枢都市圏新交通システム推進調査概要」を取りまとめた。今後の検討課題として、新交通システムの第一期整備区間および段階的整備計画の確立、導入すべき新交通システムの機種・運行システムの検討、運営主体や事業収支などの経営計画を検討したうえでの事業計画の確立そして道路と沿線開発の促進といった諸点があげられた。埼玉中枢都市圏の新交通システムは、「検討の途に着いたばかり」と表現されたように<sup>(32)</sup>、具体的な議論をはじめるに至らなかった。埼玉中枢都市圏構想における新交通システム導入の検討はその後も続けられたようであるが、経営的・技術的な検討や議論がなされたかどうかは資料上明らかではない。

また、水判土地地区の開発構想は、1991年9月に周辺の植水、浦和市大久保地区と合わせてリブレーヌ（水辺都市）事業に採用されたことが報じられたが<sup>(33)</sup>、その後の建設省による事業規模の縮小の影響を受けて中止となった。

1991年1月には三橋中央通線の区間を含めるようなルートで大宮市と所沢市の間にリニア方式による都市間輸送機関として東西交通新システムの構想が報じられたが、依然として建設ルート上

の道路拡幅を優先しなければならない事情は変わらなかった<sup>(34)</sup>。建設省道路局は、2000年までに該当する道路拡幅の目処を付けることは難しいと言及したことで東西交通新システムの議論も下火になった。

1992年4月15日に埼玉中枢都市圏業務核都市基本構想は国土庁、通商産業省、建設省など5省庁による承認を得た<sup>(35)</sup>。そして埼玉中枢都市圏の交通は、新交通システムではなく道路の整備によって改善をみた。1996年にさいたま新都心を中心にした埼玉中枢都市圏の交通事情を改善する道路として、首都高速大宮線の建設計画が報じられた<sup>(36)</sup>。首都高速5号池袋線を延伸して東京外環自動車道と交差する美女木ジャンクションから新大宮バイパス上を北上し、与野市円阿弥で東に向きを変えてさいたま新都心地区を通過し、浦和市三浦において第二産業道路に接続する13.8キロメートルの自動車専用道路である。埼玉中枢都市圏内の東西方向の交通事情を改善する路線として2000年4月に完成した。

また、同年にはじまった建設省による地域活性化促進道路事業の施策を利用して、さいたま新都心にアクセスするための道路改良が進められた。同事業によって重点投資が実施される道路の条件は、①都心部相互の連絡強化など圏域内の拠点地区と周辺地域の交流を支援する道路、②プロジェクトの中心となる観光地などと交通拠点や都心部とのアクセスの確保や向上に資する道路、③市街地内の交通混雑を解消し、主要幹線道路の機能を強化する市街地の骨格となる環状道路などであった<sup>(37)</sup>。これらの条件は、埼玉中枢都市圏首長会議において都市モノレールおよび新交通システムを導入する際に考えられた趣旨と一致するものであった。

埼玉中枢都市圏関連では、国道16号西大宮バイパスと川越バイパス、国道17号与野大宮道路、国道463号越谷浦和バイパスを含む7路線の整備が進められることになった。埼玉中枢都市圏の新交通システム構想は、さいたま新都心を中心に埼玉中枢都市圏内外を結ぶ東西・南北方向の道路改良・整備へと姿をかえたのである。

## おわりに

ここで本稿の検討を通じて明らかになった点をまとめて総括することにした。

埼玉中枢都市圏構想の策定に際して問題になったことは、都市圏内の交通事情の悪さであった。とくに東西方向の交通機関は都市圏における郊外拠点を形成するうえで道路、鉄道ともに十分なものとは言えなかった。

埼玉中枢都市圏構想で注目したのが都市モノレールおよび新交通システムであったが、これを積極的にアピールしたのは業界団体の日本モノレール協会であった。同協会は、他の業務核都市では都市モノレール等の導入を決めて建設段階に入っているところもあり、埼玉に対しても導入を勧めたのである。従って、道路整備やバス輸送による都市交通の強化という選択肢は検討されてこなかったと思われる。

ところが、検討をすすめるうちに、埼玉中枢都市圏では輸送需要はあるものの、道路幅員の狭さ

や複数の路線バス事業者との競合といった都市モノレールおよび新交通システムの導入に際しての技術的・経営的な問題が顕在化することになった。また、学識経験者らによる先行事例を踏まえた指摘によって、都市部であったとしても公営交通事業自体の採算性が決して高いわけではなく、しかも埼玉中枢都市圏で計画された都心部と郊外部の開発のあり方に都市モノレールおよび新交通システムが必ずしも適合しないことも明らかになった。Padeco（2000）が日本やアジア諸国の各都市を事例にして明らかにしたように、国や都市の地理的、社会的、歴史的な条件によって最適と思われる都市交通のあり方は異なるのであった。

1990年代の埼玉中枢都市圏では、都市モノレールや新交通システムではなく、さいたま新都心にアクセスする自動車専用道路や国道のバイパス道の整備を通じて交通事情を改善する方針がとられた。1980年代から90年代にかけての業務核都市における都市交通に関する議論は、埼玉中枢都市圏における最適な交通機関の検討を通じて、県や関係する4市1町に対して都市のあり方を考えさせるきっかけになったと言える。

今日のさいたま市域は東北本線・京浜東北線沿線の浦和、大宮、さいたま新都心に行政・業務機関と鉄道博物館といった文化・教養機関が集まる一方で、その周辺部には水判土や見沼など住民と県によって自然の音と香りを残すための自然公園が整備されている<sup>(38)</sup>。1980年代から90年代にかけて業務核都市の議論が盛んになったときに埼玉中枢都市圏で都市圏内における交通問題が検討された結果、都市モノレールや新交通システムを導入しない都市として発展させることを決めたことで、他の都市とは異なる魅力が形づくられたと言えよう。

---

## 注

- (1) 本稿では都市モノレールや新交通システムの定義や諸類型を整理する紙幅がないことから、さしあたり都市モノレールについては佐藤（2004, 54-127）、新交通システムについては井口・山下（1985, 3-21）を参照されたい。
- (2) 業務核都市は、東京23区周辺で諸機能が集積し、地域の経済的自立の担い手になり高次の都市的サービスの中心として自立都市圏の核になる都市である。業務・中枢管理機能の東京一極集中を避けて職住近接の多核多圏域型首都圏構造を作る政府の構想の柱であった。大宮・浦和のほか、立川・八王子、横浜・川崎、千葉、土浦・筑波研究学園都市が首都改造計画と第4次首都圏基本計画（1986年）で業務核都市に指定された（「業務核都市」『読売新聞』東京朝刊、1988年3月2日、p.9）。
- (3) 「地域発展の“レール” 県内の鉄道網 急加速」『埼玉新聞』1992年6月27日、pp.4-5。
- (4) 埼玉県住宅都市部都市計画課「埼玉中枢都市圏新交通システム推進調査 調査報告書」『元・リニア新交通システム会議』1989年（埼玉県立文書館所蔵・行政文書A29138）。
- (5) 日本都市計画学会「埼玉中枢都市圏新交通システム推進調査第2回委員会資料」『リニア新交通システム会議』（埼玉県立文書館所蔵・行政文書A29234）。
- (6) 前掲「埼玉中枢都市圏新交通システム推進調査 調査報告書」p.52。

- (7) 1994年4月時点の埼玉県内の国道・県道のおよそ3,230キロメートルのうち、道路構造令の規格に適合するように改良された比率を示す道路改良率は76%（全国9位）と高かったものの、混雑していない道路の比率を示す整備率は36%（全国40位）に止まっていた。また、道路延長の60%程度しか歩道が設置されていないこともあり、自動車の平均速度は全国の時速33.5キロを大きく下回る時速26.1キロであった。埼玉中枢都市圏構想（1985年3月策定の基本計画、1988年5月策定の新基本計画）においても都市圏内に点在する拠点間の移動の便を改善することは重要な課題として位置づけられた（「本県道路網の現状と整備方針」『埼玉新聞』1996年9月17日、pp.10-11）。
- (8) 前掲「埼玉中枢都市圏新交通システム推進調査 調査報告書」p.34。
- (9) 埼玉中枢都市圏リニア新交通システム懇話会「埼玉中枢都市圏リニア<sup>ママ</sup>新交通システム実現に向けて（概要）」1987年、『都市モノレール等一般』（埼玉県立文書館所蔵・行政文書A29096）。
- (10) 都心モノレール等の導入調査は、日本モノレール協会によって1980～81年度に浦和市、1982～83年度に大宮市、1984～85年度に上尾市で実施された。このうち浦和市については恩田（2017）を参照されたい。
- (11) 日本モノレール協会『社団法人日本モノレール協会20年の歩み』pp.36-48。
- (12) ユーアンドアイ推進室「中枢都市圏リニアモーターカー導入問題の経緯」『都市モノレール等の事業化』（埼玉県立文書館所蔵・行政文書A29135）。
- (13) 「昭和62年度第1回都市モノレール等検討グループ報告書」前掲『都市モノレール等一般』。
- (14) 同上。
- (15) 同上。
- (16) 埼玉中枢都市圏リニア新交通システム懇話会「埼玉中枢都市圏におけるリニア新交通システム整備の方向性」（要約）1986年、同上。
- (17) 日本モノレール協会『埼玉中枢都市圏 三橋中央通線リニアモータ新交通システム計画（案）』1985年（埼玉県立文書館所蔵）。
- (18) 埼玉中枢都市圏リニア<sup>ママ</sup>新交通システム懇話会「埼玉中枢都市圏リニア<sup>ママ</sup>新交通システム実現に向けて」（概要）1987年、前掲『都市モノレール等一般』。
- (19) 日本モノレール協会・水判土地区開発構想研究会「水判土地区開発構想」1988年、前掲『都市モノレール等の事業化』。
- (20) 「水判土」拠点ゾーンの商圈は、埼玉県、東京都、神奈川県、千葉県、山梨県、群馬県の全域と長野県、栃木県、茨城県の一部であった。
- (21) 前掲「水判土地区開発構想」p.25。
- (22) 「三橋中央通線リニア新交通の事業化促進 6月19日、大宮市議会本会議において全会一致で決議」『都市モノレール計画』日本モノレール協会、第170号、1980年、pp.1-2。
- (23) 「リニアモータ新交通システム（愛称：リムトレイン）の取扱いに関する建設省の考え方」前掲『元・リニア新交通システム会議』。
- (24) 「新交通システム連絡調整会議次第」同上。
- (25) 「新交通システムの準備状況」同上。
- (26) 「埼玉中枢都市圏新交通システム推進調査 第1回委員会」前掲『リニア新交通システム会議』。
- (27) 「第2回埼玉中枢都市圏新交通システム推進調査」同上。
- (28) 「2/14委員会のポイント」同上。
- (29) 「埼玉中枢都市圏新交通システム推進調査 第2回委員会資料」同上。
- (30) 前掲「2/14委員会のポイント」。
- (31) 「埼玉中枢都市圏新交通システム推進調査 第1回委員会議事録」前掲『都市モノレール等の事業化』。



- (32) 埼玉県『埼玉中枢都市圏新交通システム推進調査概要』1991年3月, p.22 (埼玉県立文書館所蔵)。
- (33) 「700ヘクタールの水辺都市 業務や住宅など複合化」『日本経済新聞』首都圏経済, 1991年9月13日, p.29。
- (34) 「核都市道の上を低速走行」『読売新聞』埼玉読売, 1991年1月13日, p.26。
- (35) 1994年1月に埼玉中枢都市圏構想は、実現段階に移ったことや社会環境の変化に適合するように内容を改めたことで、「YOU And Iプラン」から「彩の国YOU And Iプラン」へと名称を変更した(「彩の国YOU And Iプラン」が新たに決まりました)『市報おおみや』1994年1月, p.13)。
- (36) 前掲「本県道路網の現状と整備方針」。
- (37) 「広がる埼玉の交通網」『埼玉新聞』1996年9月17日, p.10。
- (38) 「理想の音と香り 大宮市内に環境モデル施設も 県来年度2億円」『毎日新聞』埼玉地方版, 1996年2月22日。

## 文献一覧

- 井口雅一・山下恭生(1985)『新交通システム』朝倉書店。
- 浦和市総務部行政管理課編(2001)『浦和市史』通史編Ⅳ, 浦和市。
- 大川勝敏(1987)「新交通システムの現状と課題」日本道路協会『道路』第555号, pp.38-45。
- 大木健一(2011)「業務核都市のこれまで、これから」民間都市開発推進機構都市研究センター『アーバンスタディ』第52号, pp.76-95。
- 恩田陸(2017)「1980年代における浦和市都市モノレール構想：東部地域の「自立都市」計画を中心に」さいたま市総務局総務部総務課編『さいたま市アーカイブズセンター紀要』さいたま市, 第1号, pp.131-147。
- 黒川洸(1984)「地方都市への新交通システム導入計画の問題点と推進方策」日本都市計画学会『都市計画』第130号, pp.44-49。
- 佐々木弘(1994)「公営交通事業の経営課題」神戸都市問題研究所『都市政策』第76号, pp.3-20。
- 佐藤信之(2004)『モノレールと新交通システム』グランプリ出版。
- 佐藤英人(2010)「転換期を迎えた業務核都市構想：オフィス就業の郊外分散のゆくえ」都市住宅学会『都市住宅学』第68号, pp.51-56。
- 高田実(1999)「業務核都市の発展可能性」運輸調査局『運輸と経済』第59巻9号, pp.33-39。
- 寺田英子(2003)「地方中核都市における都市交通政策：広島都市圏の新交通システムの経営問題とバス路線の再編」運輸調査局『運輸と経済』第63巻9号, pp.15-23。
- 東京市政調査会研究部編(1989)『東京圏再編と業務核都市構想』東京市政調査会。
- 西川泰永(2003)「首都圏環状拠点都市群：業務核都市の新たな展開」都市計画協会『新都心』第57巻3号, pp.44-56。
- 前田成東(1995)「多摩の南北交通の現状と課題：第三セクターによるモノレール建設を事例にして」中央大学社会科学研究所編『地域社会の構造と変容：多摩地域の総合研究』中央大学出版部, pp.307-323。
- 山本克也(2005)「わが国における都市モノレール・新交通システムの運営状況について」日本モノレール協会『モノレール』第108号, pp.2-12。
- 依田和夫(1986)「首都圏核都市形成と交通体系について」高速道路調査会『高速道路と自動車』第29巻9号, pp.7-10。

George Puil (1999) “The Greater Vancouver Transportation Authority (TransLink) : An innovation in transportation governance and funding”,  
 [online] <[http://www.thredbo-conference-series.org/downloads/thredbo6\\_papers/thredbo6-theme2-Puil](http://www.thredbo-conference-series.org/downloads/thredbo6_papers/thredbo6-theme2-Puil)>.

- pdf> (Access 10 August 2017).
- Ken Gwilliam (2002) *Cities on the Move : A World Bank Urban Transport Strategy Review* (The World Bank), [online] <[http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/Resources/cities\\_on\\_the\\_move.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/Resources/cities_on_the_move.pdf)> (Access 10 August 2017).
- Padeco (2000) *Study on Urban Transport Development : Final Report* (The World Bank), [online] <[http://www.kas.de/upload/dokumente/megacities/Urban\\_transport\\_development\\_asia-2000.pdf](http://www.kas.de/upload/dokumente/megacities/Urban_transport_development_asia-2000.pdf)> (Access 10 August 2017).
- Rewati Marathe, N. D. Hajiani (2015) "A Review of Research on Monorail as an Alternative Mass Rapid Transit System", *International Journal of Science and Research*, 4-2, pp.275-277. [online] <<https://www.ijsr.net/archive/v4i2/SUB151092.pdf>> (Access 10 August 2017).
- Robert Cervero (2013) *Transport Infrastructure and the Environment : Sustainable Mobility and Urbanism* (Working Paper 2013-03) (University of California, Berkeley) [online] <<https://iurd.berkeley.edu/wp/2013-03.pdf>> (Access 10 August 2017).