

平成26年度 地下鉄7号線延伸に関する報告書

地下鉄7号線延伸検討会議

目 次

| | |
|--------------------------------|----|
| 1. 地下鉄7号線延伸に関する経緯・検討過程 | 1 |
| (1) 延伸に向けた取組経緯 | 1 |
| (2) 延伸計画 | 3 |
| 2. 地下鉄7号線延伸検討会議 | 4 |
| (1) 目的 | 4 |
| ①検討の前提条件 | |
| ②浦和美園～岩槻（先行整備区間） | |
| ③岩槻～蓮田（計画検討区間） | |
| (2) 検討過程 | 4 |
| 3. さいたま市の延伸に向けた取組 | 5 |
| (1) 地下鉄7号線延伸の新たな方向性 | 5 |
| (2) 方策のマネジメント | 7 |
| (3) 浦和美園～岩槻地域成長・発展プランの進捗状況・成果 | 8 |
| 4. 地下鉄7号線を取り巻く状況 | 9 |
| (1) 東京オリンピック・パラリンピックの開催 | 9 |
| (2) 交通政策審議会による次期答申 | 9 |
| (3) 他路線の動向 | 9 |
| (4) 埼玉県議会・さいたま市議会の要望 | 9 |
| (5) 国会議員の活動 | 10 |
| 5. 地下鉄7号線延伸（浦和美園～岩槻～蓮田）の意義・必要性 | 10 |
| (1) 鉄道ネットワークの効果 | 10 |
| 1) 混雑緩和 | 10 |
| ①路線の混雑緩和 | |
| ②駅の混雑緩和 | |
| 2) 利便性の向上 | 11 |
| 3) リダンダンシー（代替路線） | 11 |
| (2) まちづくりとの連携 | 11 |
| (3) 高齢社会への対応 | 12 |
| (4) 高速道路と延伸線の連携 | 12 |
| (5) 環境負荷の軽減 | 12 |

| | |
|--------------------------------|----|
| 6. 浦和美園～岩槻間延伸事業の評価 | 14 |
| (1) 浦和美園～岩槻延伸計画（先行整備区間） | 14 |
| 1) 整備計画 | 14 |
| 2) 運行計画 | 14 |
| 3) 需要予測 | 15 |
| ①需要予測の手順 | |
| ②検討対象年次 | |
| ③前提条件 | |
| ④需要予測結果 | |
| ⑤需要予測値変化要因の検証 | |
| ⑥利用者特性 | |
| ⑦需要予測モデル検証（現況再現） | |
| ⑧考察・助言 | |
| 4) 建設計画（建設費） | 27 |
| ①前提条件 | |
| ②試算目的・手法 | |
| ③概算建設費の試算結果 | |
| ④考察・助言 | |
| 5) 採算性（累積資金収支黒字転換年）・B／C（費用便益比） | 30 |
| ①評価の意義 | |
| ②評価の指標・試算 | |
| ③前提条件 | |
| ④検討ケース | |
| ⑤B／C試算結果 | |
| ⑥試算結果一覧表（需要予測・採算性・B／C） | |
| ⑦各検討ケースの試算結果と考察 | |
| A H26慎重ケース | |
| Ba① 浦和美園駅周辺開発（3万人超開発ビルトアップ） | |
| Ba④ 岩槻駅周辺まちづくり（岩槻周辺開発ビルトアップ） | |
| Bf 単線ケース（将来複線化有） | |
| Bg 野田線（アーバンパークライン）急行運転ケース | |
| C① 大胆速度ケース（岩槻～目黒 20%アップ） | |
| C③ 大胆開発ケース（全開発ビルトアップ） | |
| 6) 事業評価の総括 | 45 |
| (2) 埼玉スタジアム駅先行整備（開業）検討 | 46 |

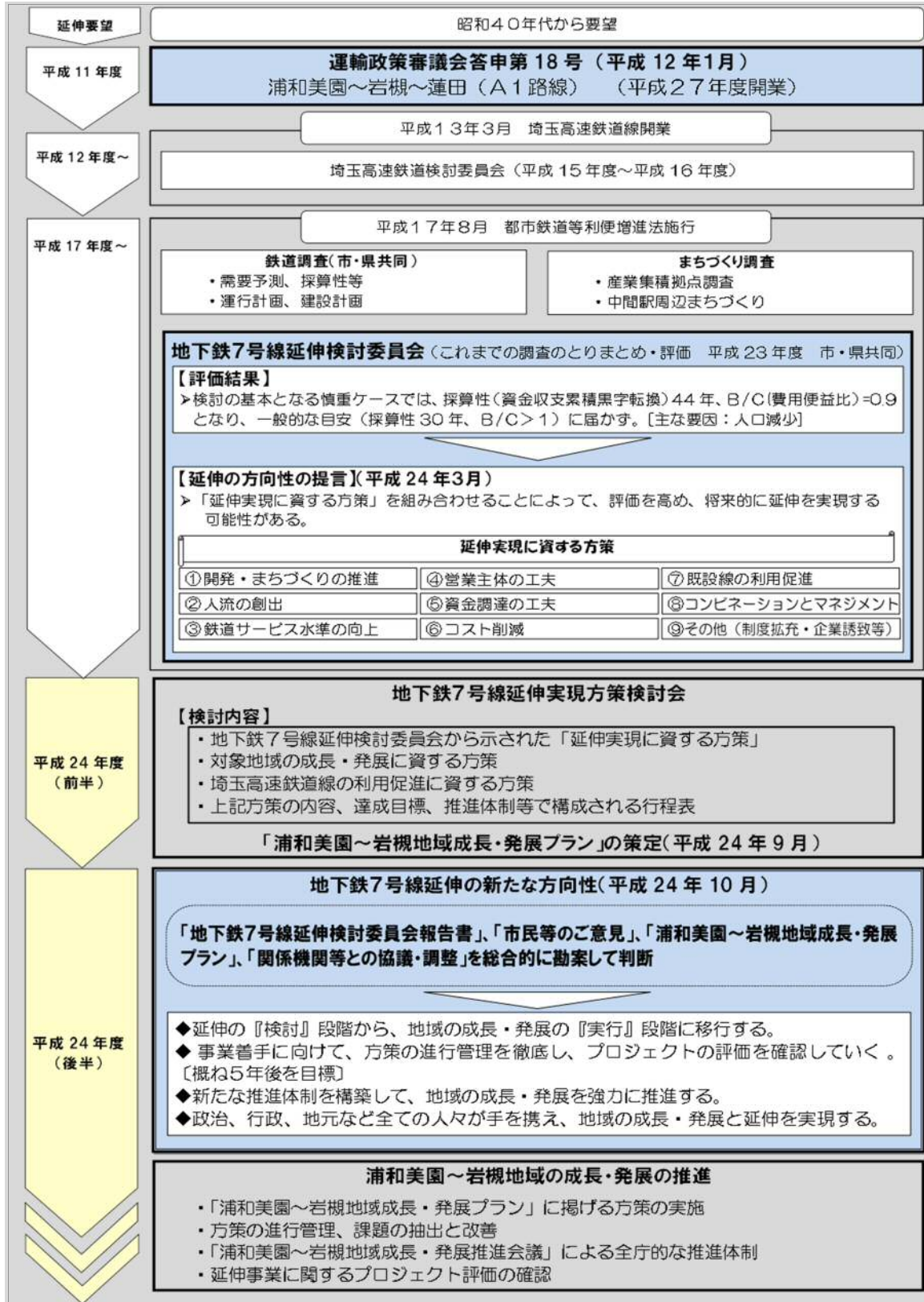
| | |
|--------------------------|----|
| 1) 埼玉スタジアム駅先行整備 | 46 |
| ① 検討目的 | |
| ② 前提条件 | |
| ③ 埼玉スタジアムの利用者アクセスの現状（概要） | |
| ④ 検討方針 | |
| ⑤ 検討結果 | |
| 2) 車両基地内の仮設駅整備 | 49 |
| ① 検討目的 | |
| ② 検討結果 | |
| 3) 検討課題 | 50 |
| 7. 岩槻～蓮田間延伸事業の評価 | 50 |
| (1) 岩槻～蓮田（計画検討区間） | 50 |
| 1) 検討目的 | 50 |
| 2) 整備・建設計画（建設費） | 50 |
| ①前提条件 | |
| ②延伸ルート案の概要 | |
| ③建設期間 | |
| ④延伸ルートの選定 | |
| 3) 運行計画 | 52 |
| 4) 整備手法の前提条件 | 52 |
| 5) 需要予測、採算性、B／C試算の前提条件 | 53 |
| ①需要予測の前提条件 | |
| ②採算性、B／Cの前提条件 | |
| 6) 需要予測、採算性、B／Cの試算結果 | 53 |
| 7) 事業評価の総括 | 55 |
| 8. まとめ | 55 |
| 9. 提言 | 56 |

1. 地下鉄7号線延伸に関する経緯・検討過程

(1) 延伸に向けた取組経緯

- ・平成12年1月に地下鉄7号線の延伸計画は運輸政策審議会（以下、「運政審」）答申第18号で浦和美園から東武野田線（以下、「東武アーバンパークライン」）の岩槻を經由し、JR東北本線（以下、「宇都宮線」）の蓮田までの延伸が平成27年までに開業を目指すA1路線として位置づけられた。
- ・平成14年4月に浦和美園～岩槻間を先行整備区間と位置付けた。
- ・平成15・16年度に埼玉県によって埼玉高速鉄道検討委員会が設置され、延伸実現にむけての提言が県に提出された。
- ・平成17年8月に都市鉄道等利便増進法が施行され、国・自治体による補助と上下分離方式によるリスク分散を主な内容とする新たな鉄道事業手法が誕生した。
- ・平成23年度に埼玉県とさいたま市が共同して、浦和美園から岩槻までの延伸に関するこれまでの調査の「とりまとめ」と事業性の「評価」を行うことを主たる目的に「地下鉄7号線延伸検討委員会」（以下、「検討委員会」）を設置し、埼玉県及びさいたま市に検討結果の報告書が提出された。
- ・検討の基本となる慎重ケースでは、採算性44年、B/C0.9となり、国の事業許可要件である一般的な目安には届かなかったが、延伸の方向性について「延伸実現に資する方策」を組み合わせることで実施することなどにより「プロジェクトの評価を高めることは可能である」と提言された。
- ・平成24年9月にさいたま市が魅力を高め、定住人口及び交流人口を増加させ、浦和美園～岩槻地域の成長・発展を推進することを主な目的として、成長・発展に向けた方策とその行程をまとめた「浦和美園～岩槻地域成長・発展プラン」（以下、「プラン」）を策定した。
- ・平成24年9月に「地下鉄7号線の延伸」を「オールさいたま市」で応援する自治会、経済界、沿線大学、スポーツ界等の幅広いメンバーで構成された「さいたま市地下鉄7号線延伸事業化推進期成会」が設立された。
- ・平成24年10月にさいたま市長が「地下鉄7号線延伸の新たな方向性」を示した。主な内容としては延伸の「検討」段階から、地域の成長・発展の「実行」段階に移行し、プランの方策によって地域の定住・交流人口の増加を図るとともに、プロジェクトの評価を継続的に確認し、概ね5年後の事業着手※を目標とした。
※事業着手：鉄道事業者による「都市鉄道等利便増進法」に基づく申請手続きに入ること。
- ・平成26年5月に次期答申に向け第1回交通政策審議会（以下、「交政審」）陸上交通分科会鉄道部会が開催され、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」等の審議が開始された。
- ・平成26年9月に岩槻までのプロジェクトの評価や蓮田までの延伸計画の検討を行うため、鉄道、交通、まちづくりの専門家と事務局の埼玉県、さいたま市及び蓮田市の職員で構成する「地下鉄7号線延伸検討会議」（以下、「検討会議」）を設置するに至った。
- ・検討会議ではプランの平成24～26年度の方策の進展に伴う効果及び地下鉄7号線延伸計画の評価と総括を行う。

延伸に向けた検討過程概要



出典：浦和美園～岩槻地域成長・発展プラン

2. 地下鉄7号線延伸検討会議

(1) 目的

- ・検討会議の目的は、浦和美園から岩槻までの延伸に関する検討委員会の検討結果や「プラン」における方策の進捗状況等を踏まえ、概ね5年後の中間年度として需要予測や採算性等の再算定などを行う。また、埼玉スタジアム駅（臨時）までの先行整備に関する検討・評価をする。さらに、次期答申に備え岩槻から蓮田までの延伸に関する整備計画等を検討する。

① 検討の前提条件

- ・延伸線の先行整備及び計画検討の区間に関して、都市鉄道等利便増進法に基づく手法（都市鉄道利便増進事業：国及び自治体による補助、上下分離方式）を前提に需要予測等の再算定を以下の区間において行う。

② 浦和美園～岩槻（先行整備区間）

- ・需要予測、採算性、B/Cの再算定の検討・検証を行う。
- ・このうち、浦和美園駅～埼玉スタジアム駅（臨時）間について、2020年東京オリンピック・パラリンピック（以下、「東京五輪」）のサッカー競技大会までの先行開業の可能性について検討を行う。

③ 岩槻～蓮田（計画検討区間）

- ・岩槻～蓮田間の延伸に関する整備計画の検討を行う。
- ・需要予測、採算性、B/Cの算定の検討・検証を行う。

(2) 検討過程

- ・検討会議は鉄道、交通、まちづくりなどの各分野の専門家と埼玉県、さいたま市、蓮田市職員を含めて検討を重ねた。また、検討会議での検討を補足するために検討会議の議員や鉄道に関する関係者に対してヒアリング等を随時行った。
- ・専門家による浦和美園～岩槻～蓮田までの延伸線沿線地域の視察を事前に行った。

第1回 平成26年9月2日（火）13：30～ さいたま市南区役所 会議室

1. 浦和美園～岩槻

- ・需要予測の前提条件について
平成23年度地下鉄7号線延伸検討委員会の採用データとの相違及び新データの活用
- ・概算建設費の考え方の整理について（平成24、25年度調査の活用）
- ・浦和美園～埼玉スタジアム駅間の先行整備（開業）の検討について

2. 岩槻～蓮田

- ・岩槻駅～蓮田延伸ルートに関する検討について

第2回 平成26年11月14日（金）10：00～ さいたま市南区役所 会議室

1. 浦和美園～岩槻

- ・需要予測の検証について

- ・概算建設費の考え方の検証について
- ・浦和美園～埼玉スタジアム駅間の先行整備（開業）の検討について

2. 岩槻～蓮田

- ・岩槻駅～蓮田延伸ルートの検討について

第3回 平成27年1月15日（木）14：30～ 武蔵浦和コミュニティセンター

1. 浦和美園～岩槻

- ・需要予測、採算性、B/Cの検証について
- ・概算建設費の考え方の検証について

2. 岩槻～蓮田

- ・蓮田延伸の意義・必要性について
- ・需要予測、採算性、B/Cの検証について

3. 報告書のまとめについて

報告書に関する意見のとりまとめ（随時実施）

- ・報告書をまとめるにあたり検討会議の各議員からの検証等の見解などについて意見集約をし、報告書をまとめた。

3. さいたま市の延伸に向けた取組

（1）地下鉄7号線延伸の新たな方向性

- ・平成23年度に埼玉県とさいたま市が共同で検討委員会を設置した。
- ・検討委員会より、「延伸の方向性の提言」において「延伸実現に資する方策」を組み合わせ実施することなどにより、「プロジェクト評価を高めることは可能である。」とされた。
- ・平成24年9月にさいたま市が「プラン」を策定した。
- ・平成24年10月にさいたま市長が「地下鉄7号線延伸の新たな方向性」を示した。
主な内容は以下のとおりである。

【主な内容】

- ・延伸の「検討」段階から、地域の成長・発展の「実行」段階に移行し、プランの43の方策を推進する。
- ・方策の効果の検証、改善など徹底した進行管理と地域の定住・交流人口の増加を図るとともに、プロジェクトの評価を継続的に確認して、概ね5年後の事業着手を目標とした。

浦和美園～岩槻地域の成長・発展に資する43の方策

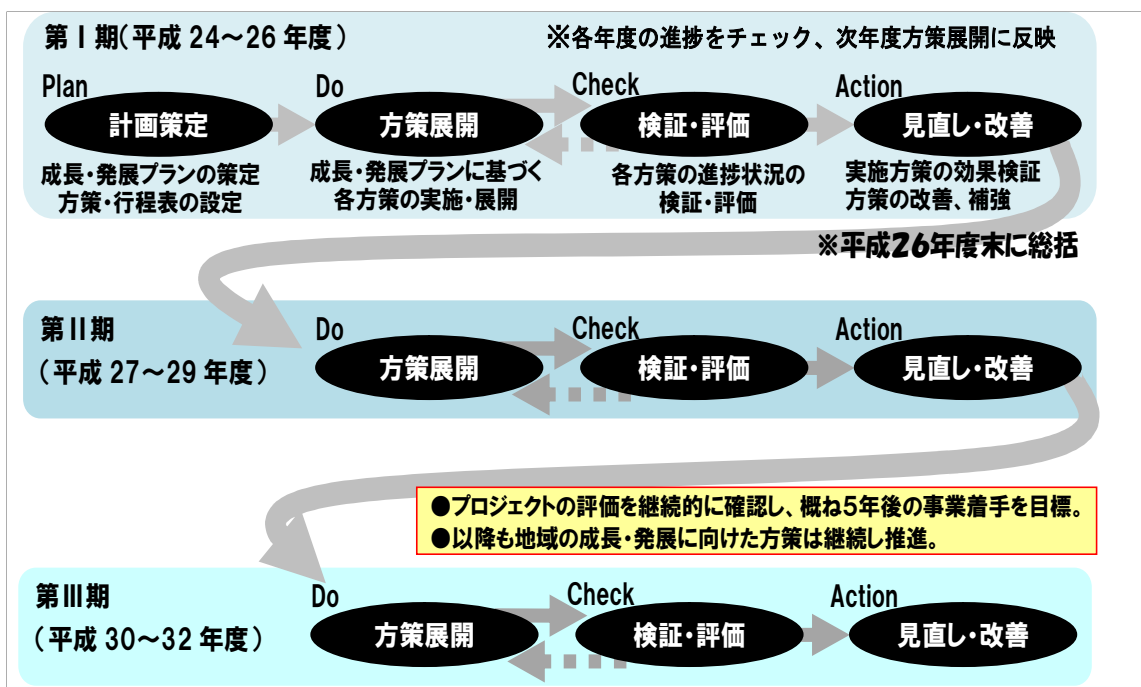
| 開発・まちづくり、人の流れの創出 | |
|--|--|
| <p>浦和美園駅周辺地区</p> <p>1 ブランドイメージ戦略 2 施設誘致・整備 3 土地利用促進のための柔軟な対応 4 浦和美園駅周辺 土地区画整理事業の推進 5 (仮称)浦和美園駅東口駅前複合公共施設整備 6 憩い空間の創出 7 観光機能の強化 8 イベント開催、誘致 9 パークアンドライドの検討 10 バス再編 11 (仮称)プロデュース戦略</p> | <p>延伸線全体</p> <p>28 施設誘致・整備 施設の立地を想定した開発可能性の検討 29 イベントの開催・誘致 (緑区、岩槻区、見沼区が連携するイベントの開催) 30 観光機能の強化 31 見沼田圃を活用した農業交流 32 浦和美園から岩槻までの快速バス運行 33 移動方策(バスなど)の充実 34 埼玉高速鉄道線沿線活性化、交流促進</p> |
| <p>岩槻駅周辺地区</p> <p>12 まちづくり方針の策定(岩槻まちづくりマスタープラン) 13 観光施策の推進体制の強化 14 観光機能拠点の整備 15 岩槻駅西口土地区画整理事業の促進 16 岩槻駅周辺環境整備 17 歴史・文化にちなんだイベントの開催 18 観光機能の強化 19 自転車道ネットワークの検討 20 浦和美園駅～岩槻間観光シャトルバスの運行</p> | <p>市民組織</p> <p>35 地下鉄7号線延伸事業化推進期成会</p> |
| <p>中間駅周辺地区</p> <p>21 目白大学、目白クリニックとの連携 22 農地、休耕地を活用した農業交流 23 施設誘致・整備 24 パークアンドライドの検討 25 クラインガルテン・エコシティの検討 26 イベントの開催、誘致 27 新駅設置に合わせたまちづくり方策の検討</p> | <p>資金調達</p> <p>36 延伸線整備基金</p> |
| | <p>鉄道関連方策</p> <p>37 埼玉高速鉄道競争力・収益力向上検討 38 コスト縮減・資金調達方策調査 39 埼玉高速鉄道線顧客満足度調査</p> |
| | <p>方策のマネジメント</p> <p>40 浦和美園～岩槻地域成長・発展推進会議 41 浦和美園～岩槻地域移動実態調査 42 延伸線事業性調査 43 7号地域成長・延伸実現マネジメント会議</p> |

出典：浦和美園～岩槻地域成長・発展プラン

(2) 方策のマネジメント

- ・さいたま市は庁内組織「浦和美園～岩槻成長・発展推進会議」を中心にP D C Aサイクルによる方策の実施状況の確認、効果の検証、方策の改善など徹底した進行管理を行う。

浦和美園～岩槻地域成長・発展プラン進行管理

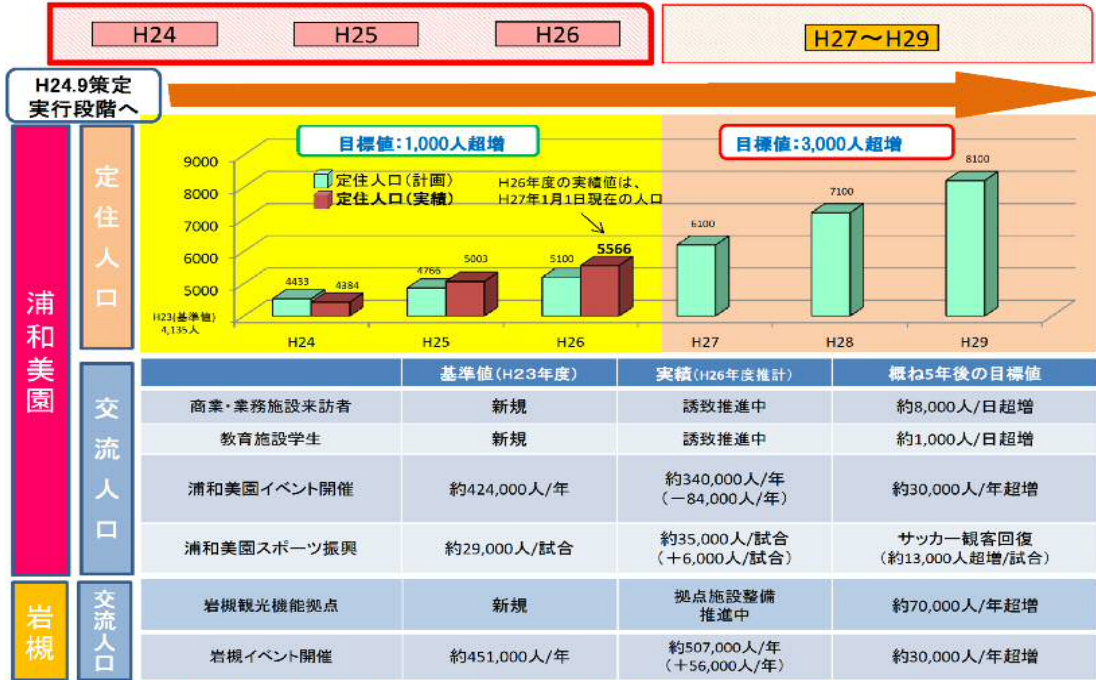


出典：浦和美園～岩槻地域成長・発展プラン

(3) 浦和美園～岩槻地域成長・発展プランの進捗状況・成果

成長・発展プラン(H24～H26)の進捗状況

プランの展開 平成24年9月 浦和美園～岩槻地域成長・発展プランの策定
平成27年1月までの実績



※H26の実績：浦和美園と岩槻のイベント参加人数はH26.12時点の実績を踏まえ推計、浦和美園スポーツ振興による人数は確定値

H24～H26年度 成果と課題



出典：浦和美園～岩槻地域成長・発展推進会議資料を一部修正

4. 地下鉄7号線を取り巻く状況

(1) 東京オリンピック・パラリンピックの開催

- ・平成25年9月に2020年東京五輪の開催が決定し、埼玉スタジアム2002が、サッカー競技会場となる予定である。

(2) 交通政策審議会による次期答申

- ・運政審答申第18号（平成12年1月）で蓮田までの延伸が位置付けられて以降、新たな答申に向けて平成26年5月に交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会が開催され、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」等の審議が開始された。
- ・平成26、27年度の2年間で「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」の総論、具体論を議論し平成27年度中に答申のとりまとめを予定する。
- ・次期答申に向け、平成27年度の前期中には関係自治体等に対しアンケート調査やヒアリングが予定されている。

※交通政策審議会は運輸政策審議会の後継の組織である

(3) 他路線の動向

- ・東武鉄道（株）が2014～2016年度の中期経営計画を平成26年4月に発表した。その中で2016年度までに東武アーバンパークラインの大宮駅から春日部駅間の急行運行を予定、急行の停車駅や本数は未定だが、現在は21分かかる同区間の時間が短縮される。また、東武アーバンパークラインと東武伊勢崎線（以下、「東武スカイツリーライン」）の直通運転も予定されている。
- ・JR東日本は平成27年3月14日に東北縦貫線（以下、「上野東京ライン」）の開業することについて、運行等の詳細を平成26年12月19日に発表した。その概要は宇都宮線・高崎線と東海道線が相互直通運転（大宮～東京間36分で9分短縮、通勤時間帯に宇都宮線5本・高崎線5本乗り入れ）、常磐線は品川駅まで直通運転される。
- ・JR東日本は羽田空港と東京駅、新宿駅、新木場駅を結ぶ羽田空港アクセス線構想を交政審で次のように説明した。全体の開業は2025年前後を目標とするが、新木場駅方面のルートだけは2020年東京五輪前の開業も検討する。その開業により所要時間が東京駅へは約18分、新宿駅へは約23分、新木場駅へは約20分に短縮される。

(4) 埼玉県議会・さいたま市議会の要望

- ・平成25年10月、埼玉県知事に対して埼玉県議会サッカー振興議員連盟から「埼玉高速鉄道を浦和美園駅から埼玉スタジアム駅（仮）まで延伸するよう求める要望書」、埼玉県議会地下鉄7号線延伸・沿線地域整備促進議員連盟から「地下鉄7号線の早期延伸実現を求める要望書」がそれぞれ提出された。

- ・平成26年2月、さいたま市長に対してさいたま市議会地下鉄7号線延伸事業化特別委員会から「地下鉄7号線の早期延伸と埼玉スタジアム駅（仮）までの先行整備を求める要望書」が提出された。

(5) 国会議員の活動

- ・平成25年9月に埼玉県選出の国会議員により地下鉄7号線延伸推進議員連盟が設立され、今日までに3回の勉強会が開催されている。

5. 地下鉄7号線延伸（浦和美園～岩槻～蓮田）の意義・必要性

交政審による次期答申に向けた関係自治体等へのアンケート、ヒアリングが予定されていることから、検討委員会で浦和美園から岩槻間の延伸について整理した「意義・必要性」を踏まえ、さらに新たな視点を加え、浦和美園から蓮田間の延伸について検討した。

また、検討委員会では事業性を評価するにあたり総合評価を行った。そこで、「事業による効果・影響」において、B/Cや採算性のように貨幣換算できない項目について「定量的」及び「定性的」を総合的に勘案し評価を行った。評価対象として代替路線交通の確保、岩槻の観光・文化の振興、浦和美園の成熟などについてである。検討会議では「事業による効果・影響」に大きな状況の変化はないものとして見直し等は行わなかったが、平成23年度検討委員会の「地下鉄7号線延伸に関する報告書」を参考にされたい。（なお、別添の報告書（抜粋）に「事業による効果・影響 評価結果一覧表」を掲載した。）

(1) 鉄道ネットワークの効果

地下鉄7号線の蓮田までの延伸整備により、埼玉県の東部地域に井桁構造（JR宇都宮線・東武スカイツリーライン線の南北軸、東武アーバンパークライン・JR武蔵野線の東西軸、新たな南北軸としての地下鉄7号線）の鉄道ネットワークが完成し、各種の効果がある。

1) 混雑緩和

① 路線の混雑緩和

運政審答申第18号（平成12年1月）は、「計画策定に当たっての基本的な考え方」として第1に混雑の緩和を挙げ、平成27年における東京圏の主要31区間のピーク時の平均混雑率を150%にするとされ、個別路線においてもピーク時混雑率を基本的に180%以下にすることを目指している。地下鉄7号線延伸線周辺の既設線を見ると、平成25年の混雑率は、JR宇都宮線では土呂～大宮間で168%、京浜東北線では上野～御徒町間で200%といずれも150%を超えている。埼玉県を初めとする東京圏における通勤、通学時の混雑緩和対策は、かねてより都市鉄道の最重要課題であり地下鉄7号線の浦和美園～岩槻～蓮田間の延伸は、JR宇都宮線・京浜東北線、東武アーバンパークライン等の混雑緩和に寄与し、さいたま市、蓮田市だけでなく首都圏北部地域の住民の快適な都市生活の増進が期待できる。

② 駅の混雑緩和

現在、東武アーバンパークラインから都心方向等へ向かう場合、大宮駅においてJR線に乗換える必要がある。東武アーバンパークラインの大宮駅は頭端式ホームであることから、朝のピーク時には改札へ向かう乗客でホームが非常に混雑し安全面的にも課題となっている。また、JR線への乗換は移動距離も長く、乗換抵抗が非常に大きい。これらの課題に対して、延伸線の開業により、都心方面等へ向かう旅客が分散され、大宮駅の乗換混雑緩和が期待できる。

一方、東武鉄道の春日部駅は、3面5線を有する地上駅で乗降人員が約7万人の利用があり、さらに、アーバンパークラインとスカイツリーラインの乗換利用者の約6万人が加わり、1日の駅利用者は約13万人にも上り構内は手狭感がある。については、延伸線の開業により、都心方面等へ向かう旅客が分散され、春日部駅の乗換混雑緩和が期待できる。

2) 利便性の向上

都心方面へ新たな経路選択が構築され、経路選択の多様性やJR宇都宮線沿線など県北地域への速達性向上に寄与する。

3) リダンダンシー（代替路線）

災害等のリダンダンシー（代替路線）として、特に東日本大震災ではJR線等が止まる中で埼玉高速鉄道線は即日復旧し、約12時間で約1万人超の振替輸送の実績があった。

延伸する場合は、JR線や東武鉄道線との結節によりリダンダンシーのネットワークが強化され、更なる効果が想定できる。

(2) まちづくりとの連携

延伸により、鉄道不便地区の解消は無論のこと沿線地域間の移動交流によりまちづくりの成長・発展が促され、相乗効果を上げることができる。また、今後の本格的な少子高齢化社会の到来に対し、有効な対策と考えられる駅を中心とした持続可能なコンパクトシティの形成に寄与する。

延伸線沿線地域のまちづくりについて、蓮田市は「四季かおる ふれあいと文化を創るまち・蓮田」を目指すべき将来像のもと、元荒川や黒浜沼をはじめ豊かな水と緑に恵まれた自然環境を守り育て、蓮田駅周辺は生活文化の拠点とし魅力ある都市空間整備として再開発事業の展開などを行っている。については、JR宇都宮線に加え地下鉄7号線の延伸により鉄道の選択肢が増えることにより、駅周辺の商業、業務、文化交流機能を有する賑わいに満ちたまちの進展が期待できる。

また、さいたま市の岩槻駅周辺は、城下町や人形のまちとしての歴史・文化で「地域資源を生かした、魅力とにぎわいを創出するまちづくり」を目指しており、地下鉄7号線の延伸により特に都市型観光の交流人口増加が期待できる。浦和美園駅周辺では、「みそのウイングシティ」でスポーツ、健康、環境・エネルギーをテーマに埼玉スタジアム2002を生かした市街地整備及び「次世代自動車・スマートエネルギー特区」によるスマートホームコミュニティ等を推進させ、

未来都市の創造をはかっており、さらなる定住・交流人口増加が期待できる。

さらに、さいたま市は岩槻駅周辺地区と美園地区を副都心と位置付けており、都市活動を多様化する役割、相互の連携強化が期待されている。

延伸線沿線の各地域を都心と地下鉄7号線で繋ぐことにより、各地域が目指しているまちづくりと連動し相乗効果が発揮され、まちづくりの進展により社会的効果として住民生活の向上や交流人口増加に寄与するとともに地域経済の活性化などが期待できる。

(3) 高齢社会への対応

蓮田市では老年人口（65歳以上）が今後も増え続け、高齢化率は平成22年23.0%から平成32年には32.4%に上昇し、平成52年には5人に2人が高齢者となる見通しである。また、さいたま市では、平成22年19.1%から平成32年には24.8%に上昇し、平成52年には3人に1人が高齢者となる見通しであり、延伸線沿線地域の緑区、見沼区、岩槻区では高齢化の進行に差があり、岩槻区が3区の中で高齢化の進行が早い見通しである。

また、高齢社会の中で高齢者の就業、自動車運転者による交通事故の増加、独り暮らしなどの高齢者の移動等の課題がクローズアップされている。平成20年のパーソントリップ調査結果（以下、「PT調査」）から高齢者の移動数・頻度が高まる傾向が見られている。延伸線沿線地域でも高齢者トリップ数が大きく増加しており（H10PT：1043⇒H20PT：2991）高齢者の移動ニーズが高まっている。さらに、現在、高齢者の就業率が高まっている。他方で、平成26年には、加齢に伴う身体能力の低下等から自主的に運転免許証を返納する65歳以上の高齢者が、埼玉県内で初めて1万人を超えた。このような社会背景から高齢者の移動手段の確保が求められている。自家用車やバスに頼らざるを得なかった高齢者の移動手段に定時制・速達性のある鉄道が加わることになり、移動環境の改善に繋がり、社会活動等の参加が促進されることが期待される。

ついでには、地下鉄7号線は相互直通運転で都心直結であり、乗換え負担の軽減にもつながり、ますます重要性が高まる。

(4) 高速道路と延伸線の連携

延伸ルートが東北自動車に並行することから、岩槻インターチェンジや蓮田サービスエリアが立地していることを活用し、パークアンドライド、モーダルシフトの他、災害リスク対応では鉄道と高速道路などの連携により災害派遣の人員輸送等の可能性など非常時対応としての新たな切り口の効果も期待される。

(5) 環境負荷の軽減

地下鉄7号線の延伸によって、自動車交通から公共交通である鉄道等への転換が促進されることにより、大気汚染ガス等が削減され環境負荷の軽減が期待される。

