

- ・現在、浦和美園と岩槻の各3地区で土地区画整理事業が実施されている。併せて、沿線において計画されているすべての開発が順調に進捗した場合には、事業費が870億円の場合、1日当たりの輸送人員の需要予測値は1,200人増加して2万4,400人に、B/Cが0.8(0.83)、採算性が48年と短縮される結果が示された。
- ・また、コスト削減を試みた事業費が780億円の場合では、1日当たりの輸送人員の需要予測値は1,300人増加して2万3,300人、B/Cが0.04向上して0.8(0.84)、採算性が47年とさらに短縮されることとなった。
- ・しかし、それでも延伸で活用を前提としている都市鉄道利便増進事業における国の事業採択の目安値(B/C>1.0 採算性30年以内)には届かなかった。
- ・今後、地下鉄7号線の延伸を進めるに当たっては、延伸線沿線地域の定住人口・交流人口等の増加策を強化することが重要である。

(2) 埼玉スタジアム駅先行整備(開業)検討

1) 埼玉スタジアム駅先行整備

① 検討目的

埼玉スタジアム2002は平成13年10月に開設したが、スタジアムへのアクセス改善が課題となっている。平成32年の東京五輪では埼玉スタジアム2002でのサッカー競技の開催(現在、試合数は未決定)が決定し、「おもてなし」の観点からスタジアムへのアクセス改善が今まで以上に期待されている。このため、地下鉄7号線の岩槻延伸の中で、埼玉スタジアムまでの先行整備(開業)の可能性について建設費や工期等を含めて検討を行う。

② 前提条件

都市鉄道利便増進事業の活用を前提とした岩槻延伸の先行区間として、東京五輪の開催に合わせた埼玉スタジアム2002への整備の可能性について検討を行う。

また、埼玉スタジアム駅までの先行整備は、既存の路線(駅)間を結ぶ短絡路線の建設による移動時間短縮を効果とした都市鉄道利便増進事業の活用を前提としているため、まず浦和美園～岩槻間における採算性やB/Cなどの事業採択の要件を満たしていることが必要とされる。

③ 埼玉スタジアムの利用者アクセスの現状(概要)

- ・浦和美園駅から埼玉スタジアムまで約1.2km、徒歩で15分程度である。
- ・試合開催時にJR線、東武鉄道線の主要駅から臨時直行バスが運行されている。
- ・試合開催時に浦和美園駅から往路のみ臨時直行バスが運行されている。
- ・サッカー日本代表戦開催時の浦和美園駅利用者は観客の6割程度である。
- ・サッカー日本代表戦試合(平成26年5月27日:キリンチャレンジカップのキプロス戦)終了後の浦和美園駅の運行実績の一例であるが、輸送需要に対応し埼玉高速鉄道線は増発し

- ており、復路の21時45分～23時34分までに増便14本を含む26本で対応している。
- ・サッカー日本代表戦試合終了後の浦和美園駅ではサッカー旅客により1時間30分程度混雑が続いている。

④ 検討方針

検討委員会での議論を踏まえ、路線構造は高架、埼玉スタジアム駅のホームと軌道の配置は2面3線で建設し、開業後は臨時駅として営業することを基本とする。また、簡易な構造による整備の可能性についても検討する。

⑤ 検討結果

先行整備選定経過を以下に示す。

埼玉スタジアム駅の構造は、2面3線、軌道は複線を基本とするが、暫定単線案も含めて5ケースを検討会議で検討した。

浦和美園～埼玉スタジアム駅先行整備案（一次選定）

ケース	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5
美園2号線との道路交差	鉄道が美園2号線を上越し			鉄道は地平 美園2号線が鉄道を上越し	
駅間線路本数	複線	複線	単線	複線	複線
埼玉スタジアム駅の配線	2面3線	1面2線	1面2線	1面2線	1面2線

上記の中でケース4と5は、鉄道高架橋の建設費低減分よりも、地平区間の地盤改良費や現在整備中の都市計画道路美園2号線（浦和東部第二地区内では平成27年3月に一部区間が完了）を鉄道上越し（オーバース）へ変更することによる建設費増加分が大きく建設費的メリットがないため、検討から除き、3ケースに絞り込んだ。さらに、埼玉スタジアム駅の将来の2面3線化を前提とせず、2面2線の相対式ホームとした案（次表ケース4）を検討案に加え、関係者へのヒアリングを行った上で、工期等を算出し、課題等を整理した。

浦和美園～埼玉スタジアム駅先行整備案（二次選定）

ケース	ケース 1	ケース 2	ケース 3	ケース 4
平面概要図				
縦断概要図				
埼玉スタ駅配線図				
駅間線路本数	複線	複線	単線	複線
埼玉スタ駅配線	2面3線	1面2線	1面2線	2面2線
建設費（先行整備時）	170億円	150億円	130億円	160億円
工期	8年程度			

※工期は環境アセス・都市計画決定・許可申請、測量・設計・用地買収、土木工事、建築・設備・開業準備に必要な期間を合算したもの。

※浦和美園駅の改修費（2面3線化）は上記建設費に含む。

※埼玉スタジアム駅（臨時）での中線折返しを行う場合でも、乗降に用いるホームに応じて開閉するホームドアと車両ドアの制御を行うための設備改修が必要となるが、このホームドア関係の車両改修費は（ケース1～3）、上記建設費には含まれていない。

先行整備検討結果を以下に示す。

- ・最近の建設物価の上昇を考慮した場合、建設費は130億円から170億円程度が必要と試算された。
- ・事業スケジュールは都市鉄道利便増進事業の認可申請や都市計画決定、環境アセスメントなどに必要な事務手続・協議期間のほか、軟弱地盤や現場の施工環境などを考慮すると、いずれのケースでも8年程度は要すると想定された。
- ・ケース4の埼玉スタジアム駅までの整備において、埼玉スタジアム駅折返し列車の運行の弾力

性に欠ける。また、以北延伸後は埼玉スタジアム駅折返し列車の運行の弾力性に課題が生じる。岩槻駅折返しとすれば運行の弾力性は確保できるが、埼玉スタジアム駅以北が運行過多となる。

- 浦和美園～埼玉スタジアム駅間を先行整備させた場合の採算性とB/Cは浦和美園～岩槻間の平成26年度慎重ケースと比較して低下した。これは、工期の長期化に伴う金利負担の増大などによるものである。

2) 車両基地内の仮設駅整備

① 検討目的

埼玉スタジアム駅先行整備の次善策として、建設費の大幅削減や工期のより一層の短縮をすることが可能と考えられる浦和美園駅北端に隣接する既存車両基地の敷地等を活用した仮設駅整備の可能性についても検討する。具体的には、ホーム形式について、既存留置線を活用するものと新たに仮設駅用の軌道を2線敷設するものについて検討する。

② 検討結果

浦和美園車両基地内仮設駅整備案

	ケース 1	ケース 2
平面概要図		
仮設駅概要図		
ホーム形式	1面1線（既存留置線を活用）	1面2線（仮設駅用の軌道を2線敷設）
建設費	約8億円（土木・建築費のみ）	約16億円（同左）
工期	約1.5年	約2年

※ 建設費には信号保安設備の改修費用及び仮設駅撤去費用は含まない。

※ 工期は車両基地内の工事であり、都市計画決定や環境アセスメントなどの事務手続、協議期間の省略が可能と考えられることから、測量・設計、土木工事、建築・設備・開業準備のみの期間を想定。

3) 検討課題

- ・埼玉スタジアム駅までの先行整備のスケジュールについては、一般的に事業計画等の認定や環境アセス・都市計画決定などに3年程度、工事に5年程度要し、その結果、事業着手から開業までは一般には、8年程度要すると見込まれている。なお、この工事期間については、工夫によっては、短縮の可能性もあると考えられる。
- ・事業費は、複線の場合で170億円、単線で整備する場合でも130億円を要すると試算された。
- ・埼玉スタジアム駅までの延伸は、採算性等を踏まえ、都市鉄道利便増進事業の活用を前提としている。この事業は既設路線間の短絡線整備による速達性向上を目指すものであるため、埼玉スタジアムまでの延伸は浦和美園～岩槻間の先行整備区間として整備される必要がある。このため、先ず浦和美園～岩槻間の採算性やB/Cが事業化に必要な国の目安を満たすことが求められるが、現時点では事業化に必要な国の目安に届いていない。
- ・なお、仮に浦和美園駅北端に隣接する車両基地内敷地を活用して仮設駅を整備する場合は、都市鉄道利便増進事業の活用ができず、採算性の確保が困難と見込まれる。このため、この区間の鉄道の延伸事業許可の前提となる採算性を確保するためには、旅客需要の確保が十分に見通せた上で、国の補助以外の整備財源の確保が必要になる。
- ・また、岩槻までの延伸時に仮設駅はそのまま使用できず、撤去が必要となるため、建設費がさらに増大する。
- ・埼玉スタジアムから駅までの客さばき、安全な誘導は引き続きバス等、その他の交通手段も含めた課題であり検討を要する。

7. 岩槻～蓮田間延伸事業の評価

(1) 岩槻～蓮田（計画検討区間）

1) 検討目的

運政審第18号答申では、地下鉄7号線の延伸は浦和美園～岩槻～蓮田間が答申されている。そのうち浦和美園～岩槻を先行整備区間と位置付けている。現在、交政審が開催されており、次期答申に向けて関係自治体へのアンケートやヒアリング等が予定されている。そのため、検討委員会が整理した浦和美園～岩槻間の意義・必要性を踏まえ、蓮田までの延伸に関する意義・必要性についての検討と岩槻～蓮田間の整備計画等を検討する。

2) 整備・建設計画（建設費）

岩槻～蓮田間についての延伸整備ルートは、関係自治体による過年度の調査、関係者ヒアリング等を参考に3ルート案を設定した。

① 前提条件

- ・浦和美園～岩槻～蓮田間の同時開業を前提にした。
- ・概算建設費の算定について建設費（消費税8%）ケースは、検討委員会の概算建設費の試算データ（平成22価格）を基に試算し消費税8%を考慮し、建設費コスト上昇（消費税

8%) ケースは建設費上昇及び消費税8%を考慮した。

・車両基地について、過年度調査では岩槻以北に蓮田延伸のための新設を条件にしていたが、本調査では関係者ヒアリングなどを踏まえ検討した結果、既存の車両基地の活用などが可能なことから新設しないものとした。

② 延伸ルート案の概要

【Aルート】

延長：約6.5km

ルート・構造

岩槻から蓮田まで全線複線で全線地下構造とし、大規模団地付近の西側を經由し、中間駅とJR蓮田駅東口側に駅を構築する。

概算建設費：建設費（消費税8%）ケース 約1,080億円

建設費コスト上昇（消費税8%）ケース 約1,200億円

【Bルート】

延長：約5.5km

ルート・構造

岩槻から蓮田まで全線複線で一部高架構造、一部地下構造とし、大規模団地付近の東側を經由し、中間地とJR蓮田駅東口側に駅を構築する。

【Cルート】

延長：約5.3km

ルート・構造

岩槻から蓮田まで全線複線で一部高架構造、一部地下構造とし、中間地の駅は設置せず、最短ルートとしJR蓮田駅東口側に駅を構築する。

概算建設費：建設費（消費税8%）ケース 約700億円

建設費コスト上昇（消費税8%）ケース 約780億円

③ 建設期間

浦和美園～岩槻～蓮田間の最短工程を想定して5年間とした。

④ 延伸ルートの選定

A、B、Cの3つの延伸ルート案について検討会議で検討したところ、AルートとBルートを比較してBルートはAルートより建設費は低いものの、中間駅の位置を大規模団地付近の東側に計画したことから、国道で分断される以西からの駅アプローチに課題があること、中間駅の利用は団地等の居住者がメインになると想定されることから、建設費は高額であるが周辺からのアクセス性に優れるAルートを選定した。また、Aルートの対案として、中間駅が無く中間地からの利用客は望めないが、建設費は低額であるCルートを選定した。

3) 運行計画

都市鉄道等利便増進法に基づく営業主体として埼玉高速鉄道株式会社による運行を想定し、列車種別は各駅停車とする。以下、運行形態の概要を示す。

運 行 者：埼玉高速鉄道株式会社

運行形態：各駅停車

所要時間の例（蓮田駅～岩槻駅は表定速度による試算）

Aルート：蓮田駅～岩槻駅 8分、蓮田駅～赤羽岩淵駅 33分50秒

Cルート：蓮田駅～岩槻駅 5分、蓮田駅～赤羽岩淵駅 30分50秒

運 賃：埼玉高速鉄道の運賃体系

運賃の例（運賃は消費税8%込）

初乗り 210円

Aルート：蓮田駅～岩槻駅 310円、蓮田駅～赤羽岩淵駅 750円

Cルート：蓮田駅～岩槻駅 310円、蓮田駅～赤羽岩淵駅 750円

車 両：現在、10編成（6両）に加え4編成（6両）追加

約9.1億円／1編成（消費税8%）車両本体価格は検討委員会と同額

設計最高速度：延伸線・既設線

蓮田～岩槻：Aルート 50km/h Cルート 65km/h（表定速度※）

※表定速度＝運転区間の距離÷運転時間（走行時間＋停車時分）

以下、浦和美園～岩槻延伸時と同条件

岩槻～浦和美園：高架区間 110km/h 地下区間 90km/h（所要時間 7分20秒）

埼玉高速鉄道線 80km/h

運行に関する主な前提条件：赤羽岩淵駅以南は東京メトロ南北線との相互直通運行を行う
関係から等間隔運行

（現行ダイヤを踏襲。ただし、3月14日の運行改正は考慮しない。）

埼玉高速鉄道線内の列車本数上限 16本／時

延伸線内（浦和美園～蓮田）の列車本数上限 8本／時

（ピーク時：午前7時40分～8時40分）

4) 整備手法の前提条件

浦和美園～岩槻間と同様に都市鉄道等利便増進法の適用を前提にした。

5) 需要予測、採算性、B/C試算の前提条件

①需要予測の前提条件

- ・浦和美園～蓮田間を同時開業することを前提に、感度分析として浦和美園～蓮田間の需要予測を確認する。
- ・浦和美園～岩槻間延伸の需要予測と同様のデータを用いて、検討対象年次も同様の平成37年、平成52年の2年次を基本とした。ただし、感度条件としての人口フレームは、延伸線沿線に計画されている全ての開発（55地区）が順調に推移した場合を想定し、浦和美園～岩槻間の検討における「大胆開発ケース」と同様とした。
- ・所要時間は岩槻～蓮田間は表定速度による設定とした。蓮田駅付近は100mグリッド（方眼）の小ゾーンの設定はしていない。なお、延伸線地域のさいたま市見沼区、岩槻区等の一部までは100mグリッドを導入して詳細な移動を再現できるようにしている。

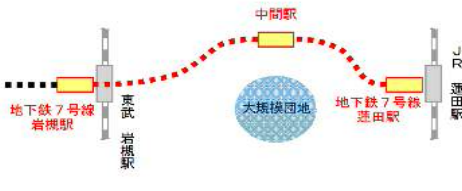
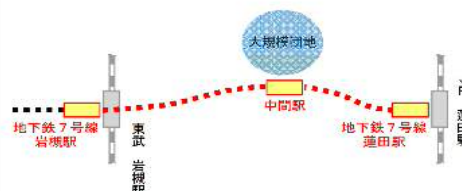
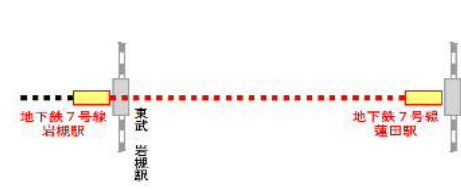
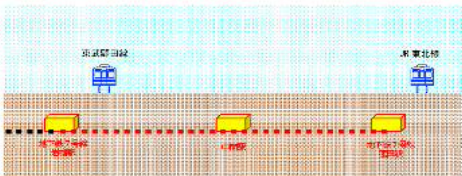
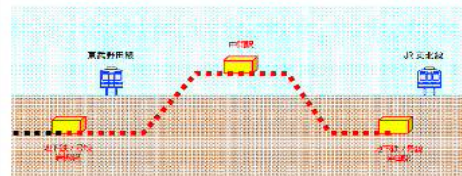
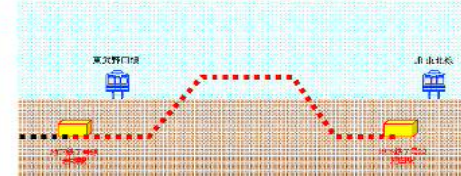
②採算性・B/Cの前提条件

- ・浦和美園～蓮田間を同時開業することを前提に浦和美園～蓮田間の採算性、B/Cを試算する。
- ・A及びCルートともに浦和美園～岩槻間延伸と同様の条件にて試算を行った。

6) 需要予測、採算性、B/Cの試算結果

「岩槻～蓮田延伸ルート比較表」A及びCルートの試算結果を示す。

岩槻～蓮田延伸ルート案比較表

	Aルート	Bルート	Cルート
平面概要図			
縦断概要図			
ルートの延長	約 6.5km	約 5.5km	約 5.3km
ルート概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ルートは全線複線とし、沿線の人口集積地区である大規模団地付近の西側を經由し、JR蓮田駅東口に至る。 ・駅は大規模団地付近及びJR蓮田駅東口付近の地下に設置。 ・構造は全線地下。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ルートは全線複線とし、沿線の人口集積地区である大規模団地付近の東側を經由し、JR蓮田駅東口に至る。 ・駅は大規模団地付近に高架構造、JR蓮田駅東口付近の地下に設置。 ・構造は岩槻駅付近および蓮田駅付近は地下構造とし、一部、高架構造や橋梁構造。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ルートは全線複線とし、速達性を最優先し、岩槻駅からJR蓮田駅東口に至るルート shortest で結ぶ。 ・駅はJR蓮田駅東口付近の地下に設置。 ・構造は岩槻駅付近および蓮田駅付近は地下構造とし、一部、高架構造や橋梁構造。
概算建設費	建設費（消費税8%）ケース： 1080 億円（166 億円/km） 建設費コスト上昇（消費税8%）ケース：1200 億円（185 億円/km）	—	建設費（消費税8%）ケース： 700 億円（132 億円/km） 建設費コスト上昇（消費税8%）ケース：780 億円（147 億円/km）
評価	<ul style="list-style-type: none"> ・中間駅の需要（利用者）を取り込めるが、全線地下構造となることから建設費が高額となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・建設費はAルートよりも削減できるが、中間駅の位置を大規模団地の東側にした場合、国道で分断された西からのアプローチに課題があり、当該地区以外からの需要（利用者）はあまり期待できない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・速達性に優れているが、A、Bルートと比較すると、中間に駅を設置しないため中間駅付近の地域の利便性向上や需要（利用者）は見込めない。
延伸線需要予測結果	<ul style="list-style-type: none"> ・浦和美園～蓮田間 35.2 千人/日（平成 37 年）、32.9 千人/日（平成 52 年） ※埼玉スタジアム旅客を含む 	—	<ul style="list-style-type: none"> ・浦和美園～蓮田間 34.8 千人/日（平成 37 年）、32.6 千人/日（平成 52 年） ※埼玉スタジアム旅客を含む
需要予測結果の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模団地をはじめ他地域からも中間駅利用があることから、延伸線利用者数はCルートよりも多いが、岩槻～蓮田間の速達性が低いことから蓮田（自駅乗降+東北本線からの乗換）～岩槻以南の利用がCルートよりも少なく、延伸線の輸送密度はCルートよりも低い。 	—	<ul style="list-style-type: none"> ・中間駅がないため、延伸線利用者数はAルートよりも少ないが、岩槻～蓮田間の速達性が高いことから蓮田～岩槻以南の利用がAルートよりも多く、延伸線の輸送密度はAルートよりも高い。
採算性 （整備主体の集積資金収支黒字転換）	建設費（消費税8%）ケース： 発散 建設費コスト上昇（消費税8%）ケース：発散	—	建設費（消費税8%）ケース： 50 年超。 建設費コスト上昇（消費税8%）ケース： 50 年超
B/C	建設費（消費税8%）ケース：0.60（30年）、0.60（50年） 建設費コスト上昇（消費税8%）ケース：0.56（30年）、0.55（50年）	—	建設費（消費税8%）ケース： 0.67（30年）、0.68（50年） 建設費コスト上昇（消費税8%）ケース： 0.62（30年）、0.62（50年）

【注】

- ・採算性の検討は、都市鉄道等利便増進法の適用を前提として行った。
- ・浦和美園～蓮田間整備に伴い、車両6両4編成を新規導入するものとした。なお、編成数の増加に伴う車両基地の増設は行わないものとした。
- ・需要予測、採算性、B/Cは浦和美園～蓮田間で試算した。

7) 事業評価の総括

- ・岩槻～蓮田間では、事業費が最短ルート（Cルート）で780億円、中間駅を有する場合で1,200億円（いずれも労務費や材料費の上昇を考慮）と試算された。浦和美園～岩槻間と比較して延伸事業費が高額となるにもかかわらずそれに見合う十分な需要が得られないため、浦和美園～岩槻～蓮田までを同時開業するとした場合でも、採算性やB/Cの試算値は浦和美園～岩槻間より低い結果となった。
- ・なお、今回調査では浦和美園～蓮田までを同時開業すると仮定して試算したが、これまでの延伸検討では岩槻～蓮田の延伸は岩槻延伸完了後に着手することが前提とされている。このため、蓮田までの延伸においては、岩槻までの延伸の場合よりも長期的な視点に立って、今後の人口減少や少子高齢化の進展など延伸区間をとりまく状況の変化を見据えて検討を行うことが求められる。
- ・また、蓮田までの延伸の検討に際しては、需要予測や採算性、B/Cの検討とともに、高額な事業費に対して、その一部を負担することとなる自治体の財政状況なども含めて総合的に検討していく必要がある。
- ・しかしながら、蓮田までの延伸については、JR線の混雑緩和やリダンダンシー（代替路線）の確保をはじめとする整備効果が見込まれる。延伸地域のまちづくりをはじめとする更なる需要喚起に取り組むことで、整備の意義、必要性がより高まるものと考えられる。

【参考：自治体の財政負担額の考え方】

7号線延伸で活用を前提としている都市鉄道利便増進事業では、建設費の1/3が地方負担としており、中間駅を設置する建設物価上昇ケース（建設費1,200億円）の場合は、400億円を関係自治体で負担することとなる。

8. まとめ

本検討会議における調査の検討結果等のポイントを以下にまとめた。

- ・地下鉄7号線の延伸は、鉄道ネットワーク効果（混雑緩和、代替路線など）の向上やまちづくりへの貢献、高齢社会への対応など移動手段の確保の点において、延伸の意義・必要性が認められる。
- ・浦和美園～岩槻間では、さいたま市の「浦和美園～岩槻地域成長・発展プラン」の進展により沿線人口の増加などの一定の成果は出ており、今後も当面の開発による沿線人口の増加が期待できる。しかしながら、今回調査では建設費の高騰や競合する他路線のサービス（利便性）向上の影響などにより、延伸の要件である採算性（開業後の累積資金収支黒字転換30年以内）やB/C（>1）の国の目安には届かなかった。
- ・また、浦和美園～岩槻～蓮田間では、事業費の増額分に十分見合う需要増が見込めず、現時点での採算性やB/Cなどの試算値は浦和美園～岩槻間よりも厳しいものとなった。

- ・埼玉スタジアム駅までの延伸については、都市鉄道利便増進事業の活用を前提として、この区間が浦和美園～岩槻間の先行整備区間として整備される必要があり、先ず浦和美園～岩槻間で国の目安を満たすことが求められるが、現時点では届いていない。
- ・また、事業着手から開業まで一般に8年程度要すると見込まれ、東京五輪の開催に合わせた整備については、極めて厳しい結果となった。
- ・今後、地下鉄7号線の延伸を進めるに当たっては、延伸線沿線地域の定住人口・交流人口等の増加策を強化することが重要である。

9. 提言

以下は、平成23年検討委員会で提言された延伸実現に資する方策の中から、今回感度分析ケースにおいて確認できた各施策の効果や本検討会議で議論された意見等を基に、採算性やB/Cの向上に大きな効果があると考えられる方策を「提言」としてまとめたものであり、今後の取組の参考にされたい。

- ・まちづくりの推進は、採算性やB/Cに及ぼす影響が大きいことから、施策の展開に取り組むことにより、延伸実現の可能性が高まると考えられる。
- ・まちづくり施策の促進を図る一方で、鉄道側の施策として、鉄道サービス水準（運賃、スピード、列車種別等）の向上方策の検討等を行うことも重要と考えられる。
- ・延伸線沿線地域への公共施設の設置や民間拠点施設の誘致などの施策を積極的に展開することで、延伸線沿線地域外からの交流人口の増加も促進され、更に延伸の実現に資すると考えられる。
- ・今回の調査結果から、今後の地下鉄7号線の延伸実現に向けては、さいたま市の副都心である美園地区と岩槻駅周辺地区との地域交流の活性化による人流の増加や両地区の定住人口の増加を図っていくことが重要かつ効果的である。
- ・浦和美園駅周辺地区では、スポーツ、健康、環境・エネルギーなどによるブランド化を図り定住人口増加策を進めるとともに、さらなる交流人口増加策を展開することが求められる。
- ・岩槻駅周辺地区では、人形・城下町などの地域資源を生かしてさらに魅力を高め、イベント等だけに頼ることなく新たな視点をもって交流人口の増加を図ることが重要である。併せて、定住人口の増加策などの事業展開を強化することが求められる。
- ・例えば、平成27年3月19日に埼玉県医療審議会から答申された順天堂大学医学部附属病院の浦和美園地区への設置計画が、本調査の採算性やB/Cへ及ぼす影響についても簡易な試算を行ったところ、若干の数値改善の効果が見られた（別紙のとおり）。
- ・蓮田市においては、現在、JR蓮田駅周辺の再開発事業による定住人口の増加や都市計画道路等の整備による駅アクセスの向上に努めており、延伸線の輸送需要増加に資すると期待できる。今後は、長期的な視点に立って周辺自治体やバス事業者を含めた関係者と連携したまちづくりについて検討・実施するなど、延伸地域のまちづくりを始めとする更なる需要喚起に取り組むことが求められる。

- ・その他、コスト縮減についても、採算性やB/Cの改善に有効な施策であり、労務費や資材価格などの上昇により、増加すると試算された整備費を更に低減するため、延伸線の規格見直し等の更なるコスト縮減の施策も検討することが求められる。
- ・これまで多くの関係者が真剣に延伸への取組を行ってきた成果は一定の実績となって表れており、浦和美園地区など現時点で人口増加傾向の地区もある。一方、延伸の実現に向けて人口減少や高齢化の進展、建設費の高騰など厳しい環境にあることも事実である。
- ・今回の調査結果を真摯に受け止めた上で、今後のまちづくりに伴う効果等を継続的に検証しつつ、施策の展開と拡充強化に取り組むことが延伸線沿線地域の成長・発展や7号線延伸の事業評価を高めることにつながることを認識し、今後も関係者が一丸となって積極的に行動することが求められる。

地下鉄7号線延伸検討会議議員名簿

議長	高松 良晴	地下鉄7号線延伸検討委員会 前委員長
議員	伊東 誠	(一財)運輸政策研究機構 調査室 主席研究員
議員	内山 久雄	東京理科大学 理工学部土木工学科 教授
議員	久保田 尚	埼玉大学大学院 理工学研究科 環境科学・社会基盤部門 教授
議員	瀬田 史彦	東京大学 工学系研究科 都市工学専攻 准教授
議員	福田 大輔	東京工業大学大学院 理工学研究科 土木工学専攻 准教授
議員	山崎 敏弘	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構 鉄道建設本部計画部 担当部長

事務局

川口 泉	埼玉県企画財政部 参事兼交通政策課長
小口 仁史	埼玉県企画財政部交通政策課 副課長
佐近 裕之	さいたま市東部地域・鉄道戦略室 室長
岡崎 繁	さいたま市東部地域・鉄道戦略室 参事
細井 盛賢	蓮田市都市整備部 部長
田島 幸則	蓮田市都市整備部 次長兼都市計画課長

作業協力

勅使川原 敦	株式会社復建エンジニアリング 第一鉄道・地下グループリーダー
木全 正樹	社会システム株式会社 国際事業グループ次長

まちづくりの変化要因の検証について

《試算目的・前提条件》

- ・みそのウイングシティ内に立地が想定される医療施設について、規模を想定し、影響（効果）を確認する。
- ・医療施設の規模等から一日当たりの通院数を外来患者1,500人、職員等1,000人と設定する。

試算結果

医療施設立地想定ケース

		H26 検討会議 (C1:790 億円)	H26 検討会議 (C2:870 億円)
採算性		48年（-1年）	50年超
B / C	30年	0.9 〈0.87〉 (+0.01)	0.8 〈0.79〉 (+0.01)
	50年	0.9 〈0.91〉 (+0.01)	0.8 〈0.82〉 (+0.01)

- ・このケースは、仮説により前提を設定し試算するものであり、検討会議での各検討ケースの試算とは精度が違う簡易的な試算であるが、医療施設がみそのウイングシティに立地されることにより、採算性やB/Cを改善させることが確認できた。
- ・今後、医療施設等からの協力を得ながら、詳細な計画等を基に試算することが必要である。
- ・鉄道需要の観点では効果は限定的であるが、まちづくりの観点では医療施設の立地により、みそのウイングシティのブランド向上に寄与し、これからのまちづくりに好影響を与えられられる。