

1 . 地下鉄 7 号線延伸に関する経緯・検討過程

(1) 当該路線の検討経緯

1) 当該路線の検討経緯

地下鉄 7 号線の延伸は、平成 12 年 1 月の運輸政策審議会答申（第 18 号）において、浦和美園～岩槻～蓮田までの区間が「目標年次（平成 27 年）までに開業することが適当である路線」と位置づけられた。その後、浦和美園～岩槻間が先行整備区間と位置づけられ、埼玉県を中心に、平成 14 年度から「地下鉄 7 号線延伸線基本計画調査」が実施され、具体的な建設計画などの調査が進められている。

運輸政策審議会答申（第 18 号）以降の当該路線の検討経緯を下表に示す。

表 当該路線の検討経緯

平成 12 年 1 月	運輸政策審議会答申第 18 号において、浦和美園～岩槻～蓮田までの区間が目標年次（平成 27 年）までに開業することが適当である路線として位置づけられた。
平成 12 年 11 月	沿線 4 市長（浦和市、大宮市、岩槻市及び蓮田市）が、「埼玉高速鉄道線延伸首長会議」を設置。
平成 13 年 3 月	埼玉高速鉄道線赤羽岩淵～浦和美園間（14.6km）が開業。
平成 13 年 10 月	埼玉スタジアム 2 2 オープン。
平成 14 年 4 月	埼玉県が先行整備区間として浦和美園～岩槻間を位置づけ。
平成 14 年 5 月	埼玉県が「地下鉄 7 号線延伸線基本計画調査」を実施（平成 14～16 年度）。
平成 15 年 11 月	埼玉県、さいたま市及び岩槻市（現さいたま市）が「地下鉄 7 号線延伸に関する基本的考え方（4 原則 2 課題）」を整理。
平成 15 年 11 月	埼玉県が「埼玉高速鉄道検討委員会」を設置。
平成 17 年 2 月	埼玉高速鉄道検討委員会が「埼玉高速鉄道の延伸及び経営に関する提言」を知事に提出。
平成 17 年 4 月	さいたま市と岩槻市が合併。
平成 17 年 5 月	埼玉県・さいたま市が「地下鉄 7 号線延伸線基本計画調査」を実施（平成 17～22 年度）。
平成 17 年 7 月	埼玉県及びさいたま市が「地下鉄 7 号線延伸に関する基本的考え方」を改めて整理（新 4 原則 2 課題として整理）。
平成 17 年 8 月	都市鉄道等利便増進法が施行。これを受け、「既存の都市鉄道ネットワークの改良による速達性向上施策に関する調査」において、地下鉄 7 号線延伸を対象路線として検討（平成 17～20 年度）。

平成 17 年 9 月	埼玉県・さいたま市が「埼玉高速鉄道延伸検討委員会」を設置（平成 17～18 年度に委員会を計 5 回開催）。
平成 18 年 6 月	第 164 回国会決算行政監視委員会第 4 分科会において「地下鉄 7 号線の延伸については、連絡線の整備等による速達性の向上という都市鉄道等利便増進法の趣旨にかなう」と鉄道局長が答弁。
平成 20 年 11 月	さいたま市地下鉄 7 号線調査・検討市民協議会が「地下鉄 7 号線延伸実現への提言」を知事及びさいたま市長に提出。
平成 21 年 7 月	さいたま市議会が「地下鉄 7 号線延伸事業化特別委員会」を設置（平成 21 年度に委員会を計 3 回開催、現場視察を 1 回実施）。
平成 21 年 11 月	さいたま市が「しあわせ倍増プラン 2009」を策定。地下鉄 7 号線延伸は、経済性などを十分に考慮し、まちづくりと連動させて推進すると位置づけ。

2) 運輸政策審議会答申（第 18 号）

運輸政策審議会答申第 18 号（平成 12 年 1 月 27 日）は、鉄道が東京圏における社会経済活動を支える基幹的かつ必須の交通機関であるとの認識の下に、21 世紀における東京圏の姿を展望しつつ、新たな東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本的な計画として策定されたものである。なお、この計画の目標年次、対象地域及び対象交通機関は、次のとおりである。

- ・ 目標年次は、2015 年（平成 27 年）
- ・ 対象地域は、東京都心部を中心とする概ね半径 50km の範囲
- ・ 対象交通機関は、高速鉄道を中心とした、モノレール、新交通システム、路面電車等を含む鉄軌道

また、今後東京圏において必要となる鉄道整備を円滑に進めていくためには、輸送需要動向や社会的ニーズに的確に対応した投資を効率的かつ重点的に実施していくことが特に重要であるとし、現在工事中の路線整備及び鉄道のリノベーションを積極的に推進するものとしている。それでもなお、東京圏において鉄道に求められる諸課題に適切に応えられない場合は、新しい路線の整備等を行うこととしている。以上を踏まえつつ、計画策定に際し東京圏の鉄道について今後対応しなければならない課題として、以下を示している。

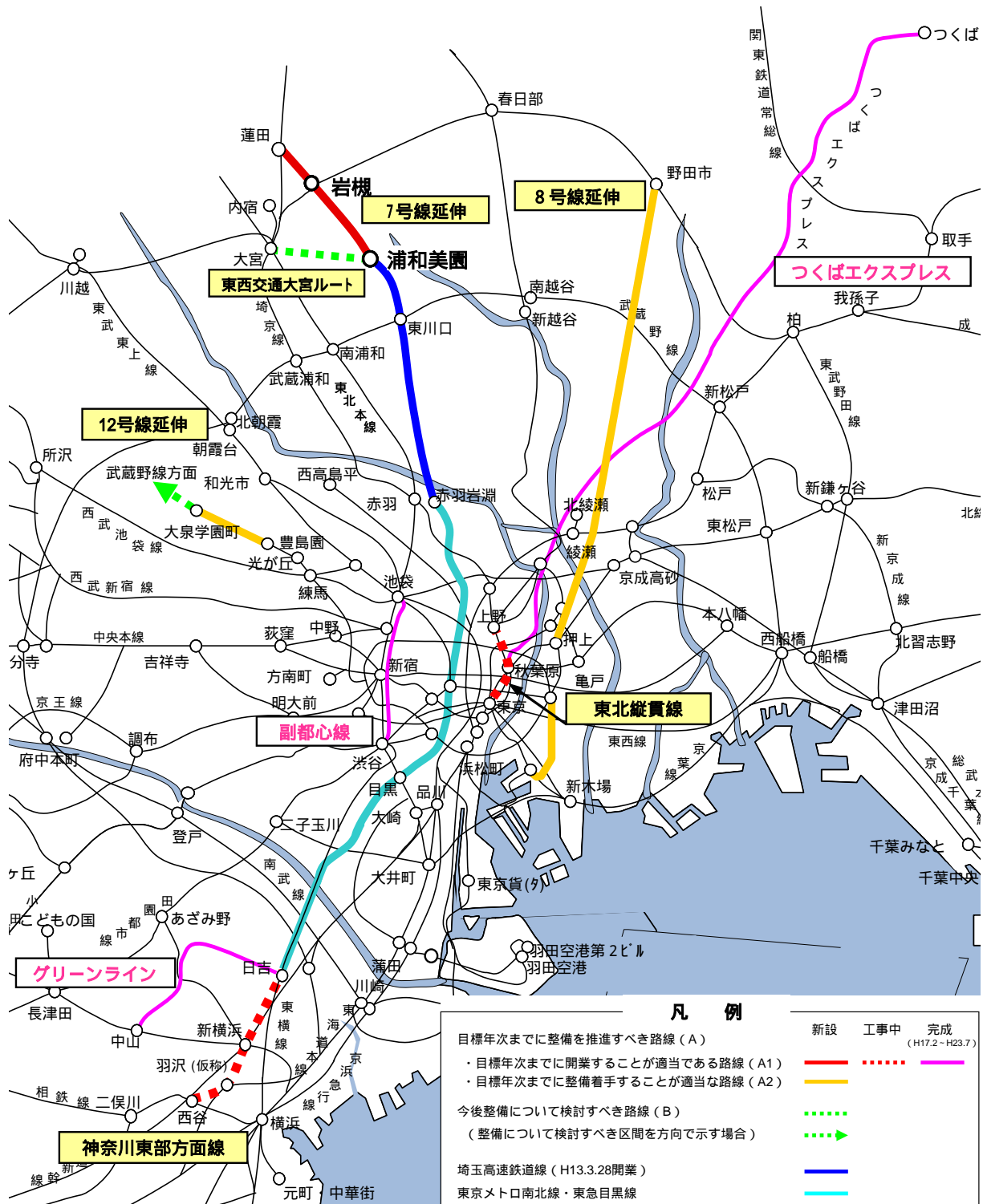
- 1 混雑の緩和
- 2 速達性の向上
- 3 都市構造・機能の再編整備等への対応
- 4 空港、新幹線等へのアクセス機能の強化
- 5 交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進

これらの課題のうち、「3 都市構造・機能の再編整備等への対応」では、本路線沿線について次のような表現がある。

埼玉県の国際アメニティタウン等大規模な住宅開発が予定されているが、鉄道利用が必ずしも便利でない地域については、沿線開発等による将来の輸送需要動向を十分踏まえつつ、既設路線を延伸すること等により、東京中心部との間の鉄道利便性の向上を図るものとする。

3) 第18号答申計画路線の状況

首都圏における平成17年度から現在までの変化の状況は下図のとおりである。



運輸政策審議会第18号答申路線図

(H17.2~H23.7に開業・現在工事中の路線、及び埼玉県内の答申路線)

4) 「埼玉高速鉄道の延伸及び経営に関する提言」(埼玉高速鉄道検討委員会)

延伸部会提言内容

1 沿線のまちづくり

まずは鉄道整備と連携した魅力あるまちづくりを推進すること
埼玉スタジアム2 2のさらなる活用策を図ること

2 交通ネットワークの強化

延伸線が適切な交通ネットワーク機能を果たすためには、輸送サービス(運賃、速度など)の向上や他路線との相互直通運転区間の拡大等により利便性を高めること
バスネットワークの新設・再編、東北自動車道から直接乗り入れが可能な駐車場の整備など、移動手段を自動車から鉄道へ転換を図ること

3 財源の確保

事業が成立するためには約70~90%の無償資金が必要であり、これを確保するためには制度改正、合意形成等が必要
今後、人口、金利など前提条件が大幅に変わることがあり得るため、これらに対するリスク管理が必要

4 事業手法・事業主体の検討

必要な無償資金を確保するための国庫補助制度(例えば地下鉄補助)の拡充の検討、働きかけが必要
事業のリスクを最小限に抑えるための上下分離方式など新たな事業手法の検討、制度化が必要
具体的な事業主体のあり方について検討が必要

5 「東京7号線」としての機能の強化

南北線との一体的な関係を構築すべき
速達性向上のより一層の効果を発揮するためには、南北線内のスピードアップの検討が併せて必要

5) 地下鉄7号線延伸に関する基本的考え方(新4原則2課題)

「4原則」

・スケールメリットの活用

鉄道事業は、一定の需要のもとにおいては、できるだけ路線を延し、スケールメリットを生かして、開発効果や収益性の確保を図ることが重要である。

・運政審答申の尊重

「目標年次(平成27年)までに開業することが適当である」との運政審答申を尊重する。

・地元の期待を踏まえて検討

延伸に対する地元の期待を踏まえ、どのようにしたら延伸できるのか、との方向のもとで検討を進める。

・県・市共働しての推進

県とさいたま市が密接に連携を図り、必要な役割を果たしながら検討を進めるなど、常に両者が共働して取組みを進める。

「2課題」

・検討委員会からの提言

埼玉高速鉄道検討委員会からの提言で指摘された以下の課題の解決を図る。

- | | | |
|-----------------|---------------------|----------|
| 1. 沿線のまちづくり | 2. 交通ネットワークの強化 | 3. 財源の確保 |
| 4. 事業手法・事業主体の検討 | 5. 「東京7号線」としての機能の強化 | |

・埼玉高速鉄道の経営改善

埼玉高速鉄道(株)のより一層の経営改善を図る。

6) 「地下鉄7号線延伸実現への提言」(さいたま市地下鉄7号線調査・検討市民協議会)

提言1 「住み続けたい」まちづくりの推進

生活の利便性を確保し、市民の安心・安全な暮らしを実現するために、一刻も早く、人に優しい地下鉄7号線の延伸実現を図り、「住み続けたい」と思われるまちづくりを推進することが必要である。

提言2 将来を見据えた「攻め」のまちづくりの推進

地下鉄を基軸として経済と文化の交流の活性化をはかる「攻め」のまちづくり計画を早期に確立し、地下鉄7号線の延伸を見据えたまちづくりを着実に実施することが、政令市としてのあるべき姿と考える。

提言3 「訪れたい」まちづくりの推進

早急に、地域の特性である歴史や文化、伝統産業の魅力を再発見・活用し、今ある魅力をきちんと伝え、「国際都市さいたま市」に多くの人々が訪れたいまちづくりを進めなければならない。

提言4 利用しやすくなる「魅力ある」鉄道の実現

将来にわたり利用される魅力ある鉄道とするためには、地下鉄7号線の延伸にあわせ、速達性を向上させる快速運転や、利用者の負担を軽減させる運賃割引を導入するべきである。

また、利用率の向上には、バス網との連携や駅周辺とのまちづくりとの連携によるパーク&ライドの推進による公共交通網の充実、商店会と連携したポイントサービス制度や地域住民による駅周辺の美化の推進など、マイレール意識を向上させる事業なども展開すべきである。

(2) 都市鉄道等利便増進法の概要

概要

都市鉄道等の利用者の利便を増進するため、既存の都市鉄道施設の間を連絡する新線の建設等を行うことによる速達性の向上及び駅施設の整備を駅周辺施設の整備と一体的に行うことによる交通結節機能の高度化を図るための計画制度を創設する等所要の措置を講ずる。

1 都市鉄道等の利便増進に関する国の基本方針

国土交通大臣は、都市鉄道利便増進事業（速達性向上事業及び駅施設利用円滑化事業）の意義及び目標等に関する基本方針を定める。

2 速達性の向上

(1)整備構想又は営業構想の認定

速達性向上事業（既存の都市鉄道施設の間を連絡する新線の建設等を行うことにより、目的地到達までの時間短縮を図る事業）として整備又は営業を行おうとする者は、それぞれ構想を作成して、国土交通大臣の認定を申請することができる。

(2)速達性向上計画の認定

(1)により構想の認定を受けた整備主体及び営業主体は、協議により、速達性向上計画を作成し、国土交通大臣の認定を申請することができる。

(3)速達性向上計画の作成に当たっての協議に係る裁定

国土交通大臣は、都市鉄道施設の整備主体及び営業主体の協議が不調の場合、申請に基づき裁定を行うことができる。

(4)速達性向上計画に基づく事業実施命令等

国土交通大臣は、当該計画の認定を受けた者が当該事業を実施していないと認めるときは、命令等を発することができる。

(5)鉄道事業法・軌道法の特例

当該計画の認定を鉄道事業の許可又は軌道事業の特許とみなす等鉄道事業法及び軌道法の特例を設ける。

3 交通結節機能の高度化

(1)交通結節機能高度化構想の同意

都道府県は、複数の交通手段の間の結節機能の高度化を図るため、駅施設利用円滑化事業（乗継ぎを円滑にするための経路の改善等を行うことにより、駅施設の利用の円滑化を図る事業）等の実施が特に必要であると認めるときは、交通結節機能高度化構想を作成して、国土交通大臣の同意を求めることができる。

(2)交通結節機能高度化計画の認定

(1)により構想の同意を得た都道府県は、交通結節機能の高度化を図るため、駅施設の整備主体及び営業主体、駅周辺施設の整備主体等を構成員とする協議会を組織することができる。協議会は、交通結節機能高度化計画を作成し、その構成員は、共同で、国土交通大臣の認定を申請することができる。

(3)交通結節機能高度化計画の作成に当たっての協議に係る裁定

国土交通大臣は、駅施設の整備主体及び営業主体の協議が不調の場合、申請に基づき裁定を行うことができる。

(4)交通結節機能高度化計画に基づく事業実施命令等

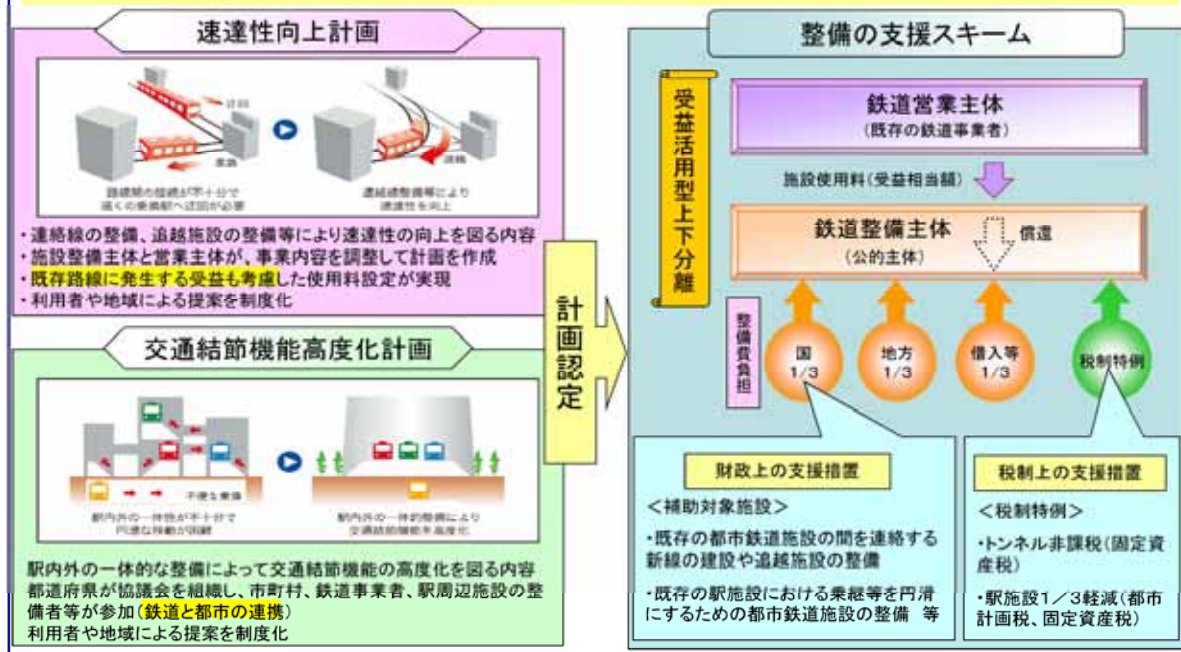
国土交通大臣は、当該計画の認定を受けた者が当該事業を実施していないと認めるときは、命令等を発することができる。

(5)鉄道事業法・都市計画法の特例

鉄道事業法の手続の簡素化の特例を設けるとともに、当該計画に係る都市計画事業の実施を担保するための都市計画法の特例を設ける。

都市鉄道利便増進事業の概要

- 都市鉄道等利便増進法（H17.8施行）に基づき、既存ストックを有効活用しつつ都市鉄道ネットワークの機能を高度化する施設の整備により、都市鉄道等の利便を増進
- 施設を借りて営業する主体が、施設整備主体に対し、当該施設整備による受益の範囲内で使用料を支払う「受益活用型上下分離方式」を採用



施設使用料 & 受益相当額

- 施設使用料の設定：
「適切に算定された整備費用を基準とし、適切に算定された受益相当額を勘案して、整備主体及び営業主体の協議によって決定されなければならない」（「都市鉄道等の利便増進に関する基本方針」（以下、「方針」）二）
「整備主体の当該整備に係る債務の累増を招かないよう、使用料については整備主体に係る利払い、租税等を勘案してその加減を設定するなど適切に取り決めを行うことが望ましい」（「都市鉄道等利便増進法に関する運用指針」（以下、「指針」）（2）（オ））
- 受益相当額
「受益相当額とは、適切な需要予測を前提に算出されるものであって、営業主体が整備区間において得る利益のみならず**既設路線の損益変化により得る利益を含むもの**」（方針三（2）イ）

$$\text{受益相当額（使用料）} = \text{整備による収入変化} - \text{整備による経費変化}$$

〔指針（2）（オ）〕

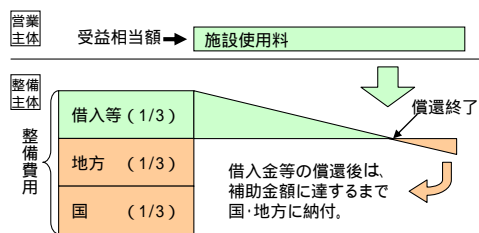
受益相当額のイメージ

延伸線によって発生する既設線における営業主体の収入

延伸線によって発生する延伸線における営業主体の収入

延伸線運行等から発生する経費

受益相当額



(3) 地下鉄7号線延伸検討委員会設置要綱

地下鉄7号線延伸検討委員会設置要綱

(設置目的)

第1条 地下鉄7号線の延伸について検討するため、地下鉄7号線延伸検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2条 委員会は次に掲げる事項について検討する。

- (1) 地下鉄7号線延伸に関するこれまでの調査を取りまとめる。なお、延伸線の整備に関しては、都市鉄道等利便増進法に基づく手法を前提とする。
- (2) 取りまとめには、採算性及び事業性に関する検証結果を含むものとし、必要に応じて延伸実現に資する提案を行う。
- (3) 事業性に関しては、費用便益分析に加えて、次の項目に関する検討を含む。
 - 一 まちづくりと合わせた総合的な観点からの評価
 - 二 社会情勢等を踏まえた事業のリスク
- (4) 取りまとめた結果を埼玉県及びさいたま市に報告する。

(委員)

第3条 委員会の構成員は別表のとおりとする。

(委員長)

第4条 委員会に委員長を置き、委員の互選により定める。

- 2 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。
- 3 委員長は協議事項の内容により、委員以外の者の出席を求めることができる。
- 4 委員長に事故があるときは、あらかじめ委員長が指名する委員がその職務を代理する。
- 5 委員会の会議は委員長が招集し、その議長となる。

(事務局)

第5条 委員会の事務処理を行うために、さいたま市政策局政策企画部地下鉄7号線延伸対策課及び埼玉県企画財政部交通政策課に事務局を置く。

(その他)

第6条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、別に定める。

附則

この要綱は平成23年6月6日から施行し、平成24年3月31日に効力を失う。

附則

この要綱は平成23年6月30日から施行し、平成24年3月31日に効力を失う。

附則

この要綱は平成23年11月16日から施行し、平成24年3月31日に効力を失う。

別表

伊東 誠	(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所 主席研究員・企画室長
内山 久雄	東京理科大学 理工学部土木工学科教授
太田 雅文	(株)東急ステーションリテールサービス 取締役副社長
高松 良晴	元埼玉高速鉄道検討委員会 会長
二村 真理子	東京女子大学 現代教養学部国際社会学科経済学専攻准教授
湯山 和利	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構 鉄道建設本部計画部 調査課長