

第1回 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会
補足説明資料

平成29年9月5日

目 次

1	地下鉄7号線延伸に関する経緯・検討過程	1
	(1) 地下鉄7号線延伸の背景	
	(2) 地下鉄7号線延伸に向けた取組経緯	
	(3) 地下鉄7号線延伸検討過程概要	
	(4) まちづくりの取組経緯	
2	埼玉県とさいたま市の上位計画における地下鉄7号線の位置づけ	9
	(1) 埼玉県上位計画	
	(2) さいたま市上位計画	
3	地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会	10
	(1) 目的	
	(2) 協議日程	
4	延伸計画	12
	(1) 延伸事業前提	
	(2) 整備計画	
	(3) 運行計画	
5	さいたま市の延伸に向けた取組	14
	(1) 地下鉄7号線延伸の新たな方向性	
	(2) 方策のマネジメント	
	(3) 浦和美園～岩槻地域成長・発展プランの進捗状況	
6	地下鉄7号線の取り巻く状況	18
	(1) 2020年 東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催	
	(2) 交通政策審議会答申第198号	
	(3) 主な他路線の動向	
	(4) 市民団体の活動	

7 地下鉄7号線延伸（浦和美園～岩槻～蓮田）の意義・必要性・・・・・・・・・・・・・・ 20

（1）鉄道ネットワークの効果

1）混雑緩和

①路線の混雑緩和

②駅の混雑緩和

2）利便性の向上

3）リダンダンシー（代替路線）

（2）まちづくりとの連携

（3）高齢社会への対応

（4）高速道路と延伸線の連携

（5）環境負荷の軽減

参考

- 1 都市鉄道等利便増進法
- 2 延伸事業前提の補足
- 3 岩槻駅周辺地区・東岩槻周辺地区の人口推移

1 地下鉄7号線延伸に関する経緯・検討過程

(1) 地下鉄7号線延伸の背景

地下鉄7号線は埼玉高速鉄道線と東京メトロ南北線の総称であり、現在の埼玉高速鉄道線開業まで及び浦和美園から蓮田以北までの延伸に対する活動等の背景にあたる社会状況、計画、事業等について平成13年度までの経緯を以下に示す。

- ・高度経済成長期には人や産業が東京に集中する傾向が顕著になると、都心部の地価の高騰が始まり、人々はやがて住まいを郊外に求めるようになった。
- ・昭和45年から50年の人口増減の変化をみると東京都心部では大きく人口が減少する半面、ドーナツ状に郊外の人口が増加している。また、昭和40年代後半に首都圏の各地で大規模なニュータウンの入居が始まった。
- ・旧岩槻市の人口は昭和40年約42千人が昭和50年約84千人と10年間で倍増している。
- ・昭和44年4月に地下鉄7号線を鳩ヶ谷、岩槻、羽生まで誘致しようと「地下鉄7号線誘致期成同盟会」の結成大会が岩槻市立福祉会館大ホール（現さいたま市民会館いわつき）で開かれた。なお、平成4年7月に名称が「地下鉄7号線建設誘致期成同盟会」に変更され今日に至る。
（同盟会構成市：川口市、さいたま市、蓮田市、白岡市、久喜市、加須市、羽生市）
- ・現在の浦和美園駅周辺は、かつて、農家住宅などが点在する台地部と水田を中心とした低地部からなる、広大な市街化調整区域であった。
- ・昭和60年7月の運輸政策審議会において、地下鉄7号線の埼玉県内（～浦和東部まで）への路線整備が答申され、この地域のまちづくりの機運が高まることになった。
- ・平成4年に埼玉高速鉄道（株）が設立され、首都圏都市整備構造再編の一翼を担う「埼玉中枢都市圏業務核都市推進計画」において、この地域は、「大宮・さいたま新都心などと連携し、良好な環境を有する住宅系市街地」（職住近接型都市構造の受皿となる住宅地系市街地）として位置づけられた。
- ・平成5年1月に埼玉県がFIFAワールドカップの国内開催候補地に決定した。
- ・平成6年1月、埼玉県5か年計画において「国際アメニティタウン構想」の先導地区として現在の浦和美園駅周辺が重点施策に位置づけられた。
- ・2002年ワールドカップ開催に向けて、埼玉高速鉄道については、平成6年に鉄道、駅前交通広場及び関連都市計画街路が都市計画決定された。
- ・平成7年7月埼玉高速鉄道線の起工式が行われ、平成13年3月に赤羽岩淵から浦和美園間（14.6km）が開業したが、利用客は需要予測を大幅に下回った。
- ・平成8年9月に埼玉県は埼玉県営スタジアム（現埼玉スタジアム2002）の収容規模を4万人から6万人に拡大することを決定した。（FIFA基準：決勝、準決勝は6万人収容規模）
- ・平成13年3月に地域の東西交通の要となる国道463号バイパスが開通した。
- ・平成13年3月に都市基盤整備公団（現UR都市機構）の2地区とさいたま市の1地区の事業認可が得られ、土地区画整理事業がスタートし、平成18年4月にまち開きが行われた。
- ・平成13年10月に観客収容63,700人の埼玉スタジアム2002が開設され、翌年ワールド

ドカップサッカー大会の準決勝戦が開催された。

(2) 地下鉄7号線延伸に向けた取組経緯

■運輸政策審議会答申第18号

- ・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。

■先行整備区間位置づけ

- ・平成14年4月に浦和美園～岩槻間を先行整備区間と位置づけた。

■埼玉高速鉄道検討委員会設置

- ・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。

■都市鉄道等利便増進法施行

- ・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。

■地下鉄7号線延伸検討委員会設置

- ・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^{※1}44年、B/C^{※2}0.9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」を組み合わせて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。

※1 採算性：累積資金収支黒字転換年

※2 B/C：費用便益比

■浦和美園～岩槻地域成長・発展プラン策定

- ・平成24年9月にさいたま市が「浦和美園～岩槻地域成長・発展プラン」（以下、「成長・発展プラン」）を策定した。
- ・各種方策を展開することによって、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。
- ・同地域の成長・発展の実現は、地下鉄7号線延伸のプロジェクト評価を高め、実現にもつながる。そして、これらの効果はさいたま市全体の価値を高めるものである。

■さいたま市地下鉄7号線延伸事業化推進期成会設立

- ・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。

■地下鉄7号線延伸の新たな方向性

- ・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。

■地下鉄7号線延伸検討会議設置

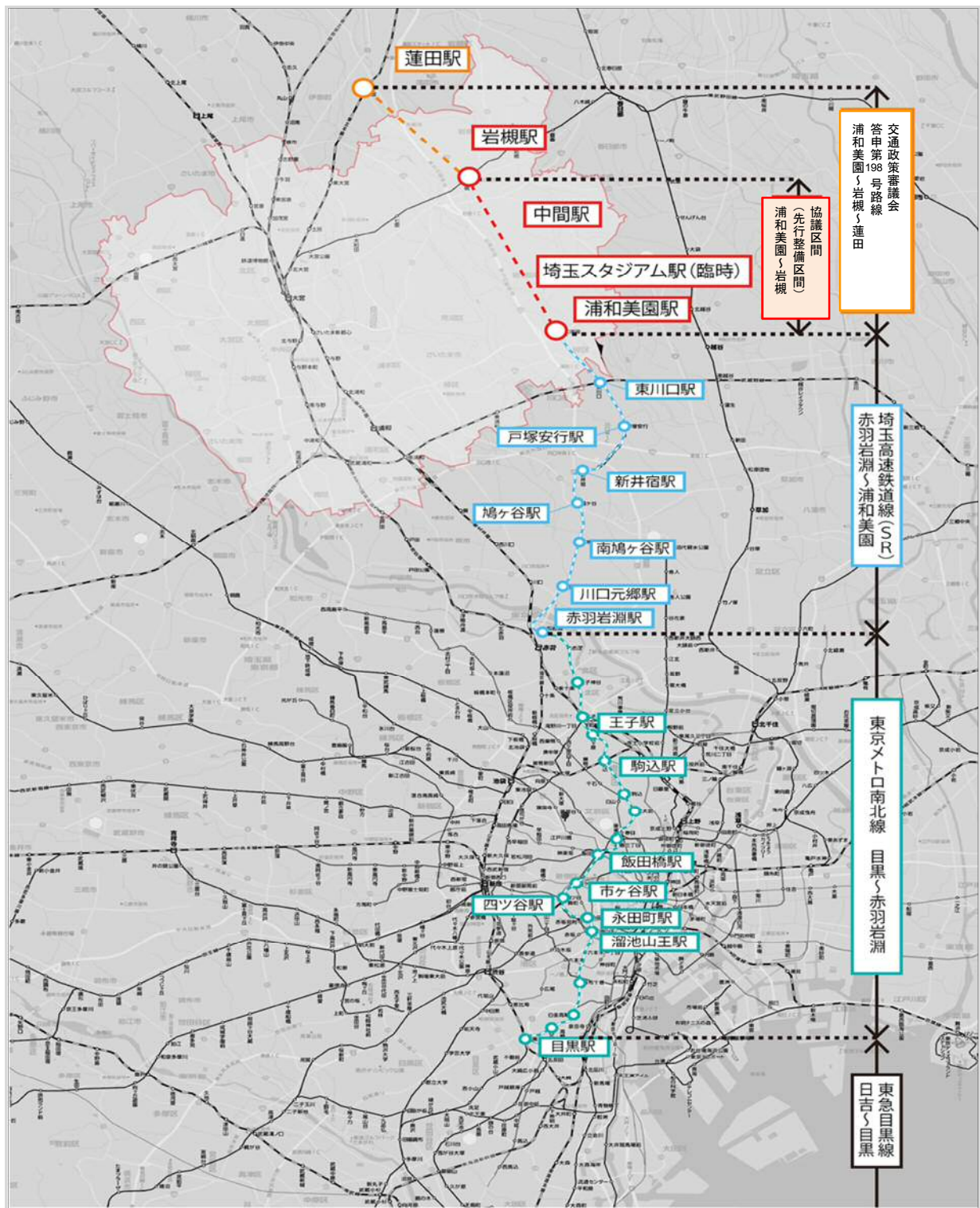
- ・平成26年9月に浦和美園から岩槻までのプロジェクトの評価や蓮田までの延伸計画の検討を行うため、鉄道、交通、まちづくりの専門家と事務局の埼玉県、さいたま市及び蓮田市の職員で構成する「地下鉄7号線延伸検討会議」（以下、「検討会議」）を設置した。
- ・検討会議では成長・発展プランの平成24～26年度の方策の進展に伴う効果及び地下鉄7号線延伸計画の評価と総括を行った。

■交通政策審議会答申第198号

- ・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28年4月に交通政策審議会答申第198号において、埼玉高速鉄道線の延伸（浦和美園～岩槻～蓮田）として位置づけられた。意義として「埼玉県東部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待」とされた。一方、課題としては事業性の課題が指摘され、事業計画について十分な検討が行われることを期待することも併記された。

■地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会設置

- ・平成29年9月に浦和美園から岩槻までの延伸に関して交政審答申で示された課題の解決に向け、延伸の事業性及び沿線まちづくりについて協議を行うため、鉄道、交通、まちづくり等の専門家と埼玉県、さいたま市職員が委員として構成する「地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会」（以下、「延伸協議会」）を設置した。



地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸概要図

(3) 地下鉄7号線延伸検討過程概要

平成23年度検討委員会（検討区間：浦和美園～岩槻）

■ 基本的考え方

- ・以下の条件を課したのは埼玉高速鉄道線の開業時に利用者が需要予測を大きく下回ったこと、沿線開発の厳しさなど、厳しい条件から考えるべき等の委員の意見を踏まえてもっとも慎重な前提条件を設定した。

■ 需要予測

- ・最新データの活用と人口減少局面を踏まえるため平成32年（開業の想定年）と15年後の平成47年の2断面で需要予測を実施した。また、現況再現として実績値と比較し需要予測モデルの妥当性を確認した。

■ 慎重ケース（B/C、採算性）

- ・慎重ケースは人口減少を踏まえるとともに、開発、快速運転等による需要増加を加えず、営業リスクも考慮した。
- ・営業リスクは延伸開業後の利用者の定着遅れを想定し、開業の5年後に需要予測値に到達するものとした。また、予測年次以降も人口減少とともに営業主体の収益を減少させた。

■ 概算建設費（消費税5%）

- ・東武岩槻駅橋上化による東西自由通路の設置、建設コスト、建設期間を考慮して東武岩槻駅の東側に地下鉄7号線岩槻駅（地下駅）を設置するものとした。
- ・平成22年価格により試算し、他路線の建設費の実績と比較・検証し妥当性も確認した。
- ・現行は1編成（車両6両）で運行、将来的に検討される1編成（車両8両）への対応等の費用は計上していない。

平成26年度検討会議（検討区間：浦和美園～岩槻～蓮田）

■ 基本的考え方

- ・平成23年度の考え方を踏襲し、需要予測等を行った。

■ 需要予測

- ・平成37年（開業の想定年）と15年後の平成52年の2断面で実施した。なお、需要予測実施にあたり前提条件のデータ更新等を行い、需要予測の精度を高めるため各市区域及び小ゾーンごとに年齢階層を考慮した。また、現況再現として実績値と比較し需要予測モデルの妥当性を確認した。
- ・延伸線の利用客減少は延伸線地域の将来人口推計の減少や他路線（JR上野東京ライン、東武スカイツリーライン急行の増便）のサービスレベル（利便性）の向上等によるところが要因となった。

■ 慎重ケース（B/C、採算性）

- ・平成23年度検討委員会と同条件で行った。

■概算建設費（消費税８％）

- ・平成２３年度検討委員会と同じ建設条件としたが、建設費の上昇を考慮し再試算を行った。

平成２９年度延伸協議会（協議区間：浦和美園～岩槻）

■基本的考え方

- ・交政審答申の定量分析に準拠して需要予測等を行う。
- ・「鉄道需要分析手法に関するテクニカルレポート」（平成２８年７月１５日）を適用し、「鉄道ネットワークのプロジェクトの検討結果」（平成２８年７月１５日）における分析の前提条件も参考とする。
- ・過去に調査した埼玉スタジアム２００２の観客移動調査等や新規に沿線大学移動調査について地域特性として考慮する。

■需要予測

- ・交政審答申の定量分析に準拠して平成４２年（開業の想定年）の１断面で実施する。なお、需要予測実施にあたり前提条件のデータ更新（平成２７年国勢調査）等を行う。また、地下鉄７号線岩槻駅（地下駅）から東武岩槻駅の乗換移動速度（時分）の変更、運賃の消費税１０％導入想定を行った。さらに、現況再現として実績値と比較し需要予測モデルの妥当性を確認する。

■答申準拠ケース（Ｂ／Ｃ、採算性）

- ・過年度は慎重ケースとして実施してきたが、本年度から「鉄道需要分析手法に関するテクニカルレポート」を適用するなど、東京圏における地下鉄７号線延伸の定量的な分析を自治体として地域特性等を考慮し実施するケースとして「答申準拠ケース」と名称を変更した。
- ・Ｂ／Ｃの計算期間は開業年次平成４２年から３０年と５０年とする。

■概算建設費（消費税１０％）

- ・平成２６年度検討会議と同じ整備計画を基にした建設条件とし、建設費の上昇は考慮せず平成２６年度検討会議の試算結果にコスト縮減策を考慮する。また、消費税１０％に変更する。
- ・「鉄道需要分析手法に関するテクニカルレポート」において概算建設費想定基礎は平成２５年度価格、消費税込み１０％としていることから、建設費の上昇は考慮せず平成２６年度の試算額とする。

（４）まちづくりの取組経緯

浦和美園～岩槻地域成長・発展プラン策定

- ・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４３の方策とⅡ期平成２９年度までの成長目標を定めた成長・発展プランを策定した。
- ・平成２７年６月に成長・発展プランの強化として浦和美園駅周辺で５方針、岩槻駅周辺で８方針を追加した。
- ・浦和美園～岩槻地域成長・発展推進会議を設置し、方策の効果検証や進行管理を行っている。

浦和美園駅周辺

- ・独立行政法人都市再生機構（以下「UR都市機構」）施行の2地区の土地区画整理事業は平成29年2月に換地処分公告がなされ、新町名が施行された。また、さいたま市施行の2地区は2020年東京オリンピック・パラリンピックまでに概成を目指している。
- ・この間、UDCMi（アーバンデザインセンターみその）、複合公共施設（コミュニティセンター、図書館、支所等）の開設、スマートホーム・コミュニティモデル街区の「浦和美園E-フォレスト」を始めとし、戸建住宅、マンション等が急速に建設されている。
- ・保育園、医療施設、ショッピングセンターなど生活関連施設が相次ぎ開設されている。また、新たに小中学校の開設が計画されている。
- ・埼玉県の公募による順天堂大学の附属病院等の誘致が動き出している。
- ・地域が主体となった浦和美園まつり等が新たな新旧住民の交流の場を生み出している。

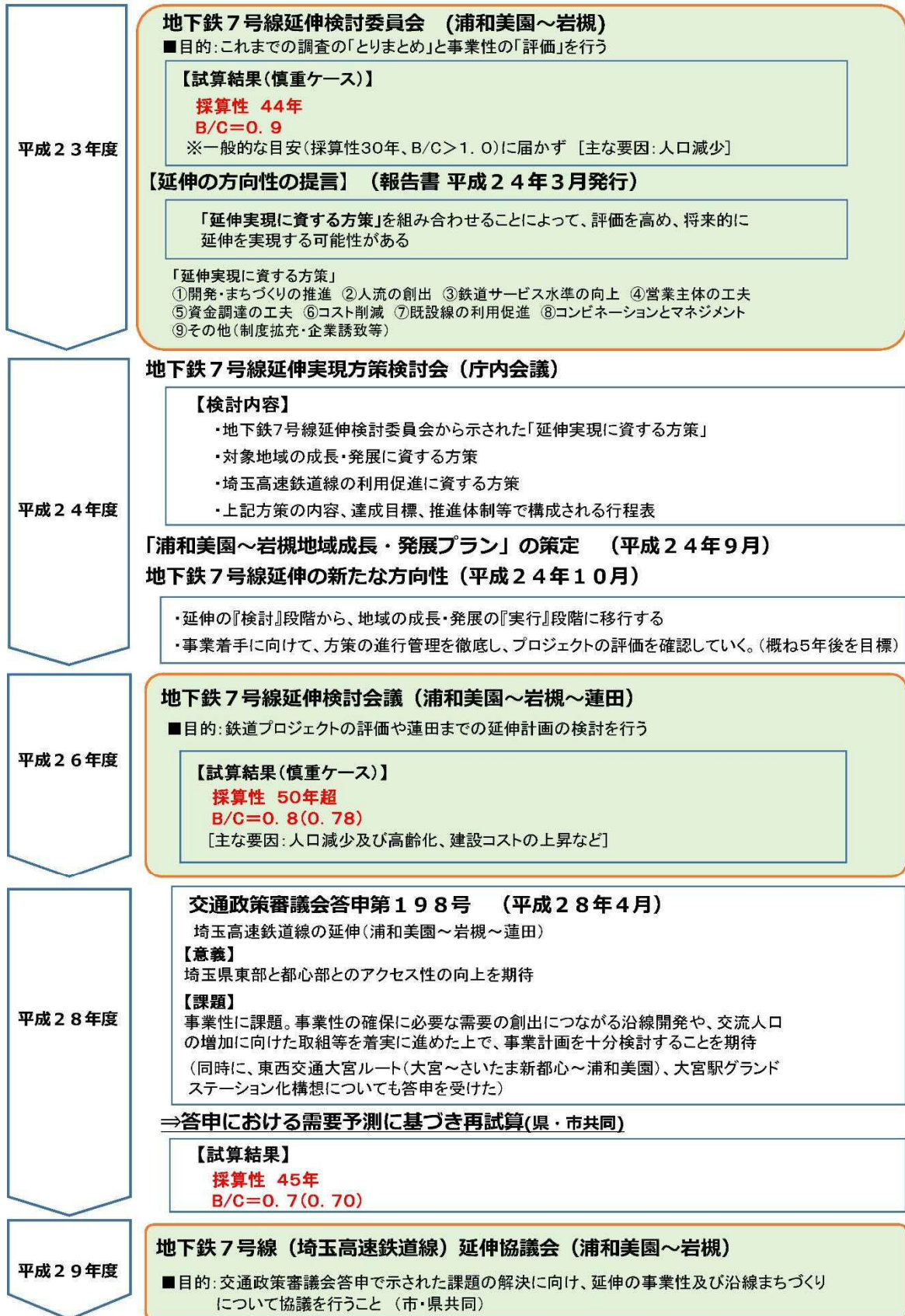
中間駅周辺

- ・さいたま市が中間駅周辺まちづくりについて平成23年度の検討委員会に提案するにあたり、開発需要調査を行い定住人口の想定として約4000人と設定したまちづくり6案を提案した。（まちづくり将来像・基本方針を検討しコンセプト3案×開発パターン2案による6案）
- ・新たな需要の掘り起こしや地域連携を目指し、目白大学岩槻キャンパス内で文化祭と同日に「いわつきマルシェ」を開催している。

岩槻駅周辺

- ・平成28年度末に岩槻駅舎や西口駅前広場が完成した。また、東口駅前に民間のビジネスホテルが開設されるなど、駅前が大きく発展した。しかし、一方で閉店していたストアが解体され、暫定の自動車駐車場となっている。
- ・既存のイベントに加え市民団体主体の新たなイベントが複数開催されている。
- ・（仮称）岩槻人形博物館やにぎわい交流施設が平成31年度の開設予定である。

延伸に向けた検討過程概要



2 埼玉県とさいたま市の上位計画における地下鉄7号線の位置づけ

(1) 埼玉県上位計画

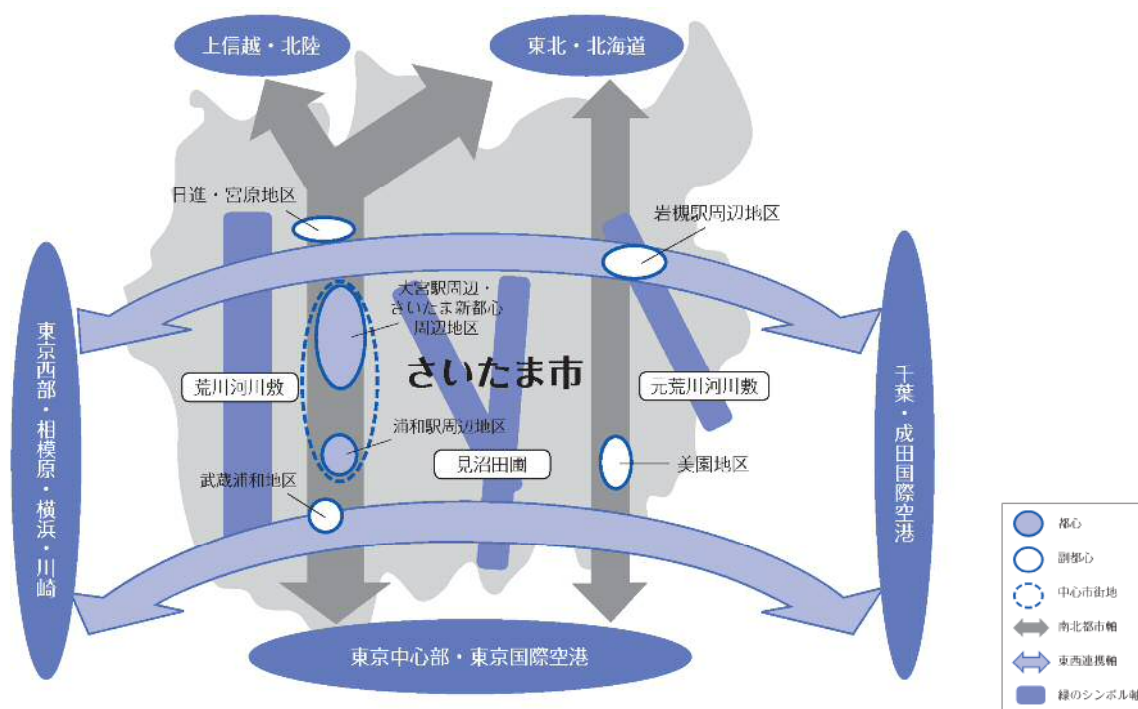
■埼玉県5か年計画 - 希望・活躍・うるおいの埼玉-

- ・計画期間は平成29年度から平成33年度までの5年間である。
- ・第3章分野別施策が6分野設定されており、分野IV成長の活力をつくる分野の施策4.1 便利で安全な公共交通網の充実に「交通政策審議会答申に基づく新線などの鉄道整備の検討・推進」とあり、地下鉄7号線の延伸の検討が示されている。

(2) さいたま市上位計画

■2020さいたま希望のまちプラン 総合振興計画（後期基本計画）

- ・計画期間は平成26（2014）年度から平成32（2020）年度までの7年間である。
- ・将来都市構造の中でさいたま市は都市機能を集積する拠点として2都心4副都心を位置づけており、その副都心に美園地区と岩槻駅周辺地区が位置づけられている。



■将来都市構造のイメージ

出典：2020 さいたま希望のまちプラン

- ・第4章都市基盤・交通の分野、第3節暮らしや交流、活力を支える交通体系の構築における施策展開で1公共交通ネットワークの充実で「地下鉄7号線の延伸促進に取り組む」としている。

■さいたま市都市計画マスタープラン

- ・平成26年度改定され、目標年次は約20年後の平成42（2030）年としているが、上位計画等見直しを踏まえ、必要に応じて多角的視点で見直しを行うとしている。
- ・第3章分野別の方針、2. 交通体系の方針で「埼玉高速鉄道線の利用促進を図り、東京都心との交流・連携を深めるとともに、浦和美園～岩槻地域の成長・発展を推進し、地下鉄7号線延伸による鉄道利便性の向上を図ります。」としている。

■さいたまSMARTプラン さいたま市総合都市交通系マスタープラン基本計画

- ・平成29年3月改定され、目標年次は総合振興計画後期基本計画において本市の夜間人口がピークを迎える平成37年としているが、今後の状況変化等を総合的に判断した上で、具体的な見直し時期を決定するとしている。
- ・4つの基本方針が立てられており、その基本方針1集約・ネットワーク型都市構造を支えるアクセス性の高い交通体系の構築に展開する施策で鉄道の代替性・多重性の確保における内容として、地下鉄7号線の延伸が代替移動手段の提供や本市の東部の南北移動を支える交通の導入を検討するとしている。

3 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会

（1）目的

- ・延伸協議会の目的は、交政審答申を踏まえ浦和美園から岩槻間の延伸の意義や課題解決に向けて延伸の事業性、沿線のまちづくりについて協議する。
- ・具体的には過年度の検討委員会及び検討会議の検討結果等や「成長・発展プラン」における方策の進捗状況等を踏まえ、概ね5年後の年度として需要予測や採算性等について下記の前提条件のもと算定（県、市の共同調査による）などを行った結果について協議する。
また、さいたま市の計画である「成長・発展プラン」の現状や今後の見直しに向けて協議する。さらに、課題解決に向けた必要事項について協議する。

【前提条件】

- ・延伸線の先行整備区間（浦和美園～岩槻）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）を前提にする。
- ・「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012改訂版」、新たに、「鉄道需要分析手法に関するテクニカルレポート」を適用し、「鉄道ネットワークのプロジェクトの検討結果」における分析の前提条件も参考とし、需要予測、採算性、B/Cの試算を行う。

（2）協議日程

- ・延伸協議会や分科会において鉄道、交通、まちづくりなどの各分野の専門家と埼玉県、さいたま市の職員が委員となり協議を行う。また、国や関係機関によるオブザーバーの参加もいただいた。
なお、延伸協議会を2回、分科会は鉄道及びまちづくりの分科会を各2回開催し、協議内容

等の概要は下記の通りである。

- 延伸協議会等での議論について補足等をするために延伸協議会委員や鉄道等に関する関係者に対してヒアリング等を随時行った。
- 専門家やオブザーバー等による浦和美園～岩槻までの延伸線沿線地域の視察を事前に行った。

■ 延伸協議会

第1回延伸協議会 平成29年9月5日（火）10：00～ さいたま市内 会議室

第2回延伸協議会 平成30年1月予定

■ 鉄道分科会

第1回鉄道分科会 平成29年11月予定

第2回鉄道分科会 平成30年 1月予定

■ まちづくり分科会

第1回まちづくり分科会 平成29年11月予定

第2回まちづくり分科会 平成29年12月予定

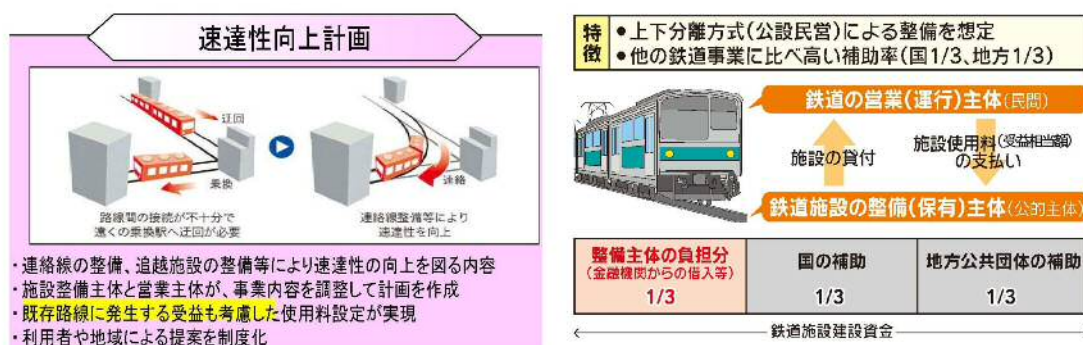
※ 報告書に関する意見のとりまとめ

事務局を担当したさいたま市が延伸協議会の各委員等からの意見等をもとに報告書としてまとめる。

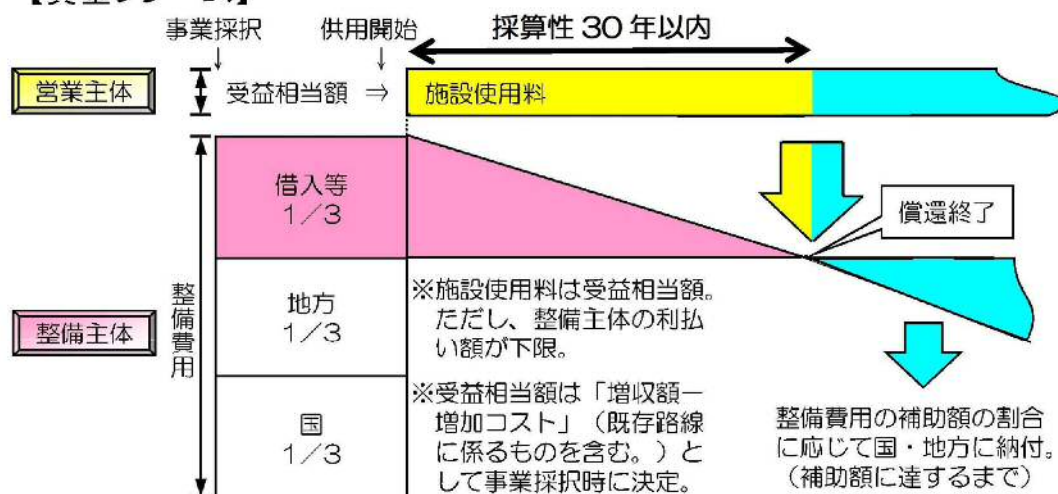
4 延伸計画

(1) 延伸事業前提

- 都市鉄道利便増進事業の適用を前提に整備主体は独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」）、営業主体は埼玉高速鉄道株式会社を想定した。
- 交政審の答申について都市鉄道利便増進事業補助を仮定している。
- 検討委員会で鉄道事業者について検討した経緯があり、収入変化等から埼玉高速鉄道株式会社を営業主体と想定した場合に既存ストックを活用して効率的な運行が可能であり、利用者利便及び事業性の観点から優位性が高いと考えられたことによる。



【資金フレーム】



都市鉄道利便増進事業概要

出典：国土交通省HPを加筆

(2) 整備計画

地下鉄7号線(埼玉高速鉄道線と東京メトロ南北線の総称)は、平成28年4月の交政審答申で、浦和美園～岩槻～蓮田までの延伸が位置づけられている。そのうち、先行整備区間の浦和美園～岩

槻間については、現在、埼玉県とさいたま市が共同で調査・検討を行っている。

整備計画について建設費の試算は消費税10%込みとする。

その整備計画を下記に示す。

延伸線延長：約7.2km

駅数：3駅

仮称であるが「埼玉スタジアム駅（臨時）」、「中間駅」、「岩槻駅」の3駅を新設
構造：浦和美園から岩槻の既成市街地の手前までの主構造は高架構造であり「埼玉スタジアム駅（臨時）」と「中間駅」は高架駅とし、既成市街地は「岩槻駅」の地下駅までを地下構造



地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸計画概要図

（3）運行計画

埼玉高速鉄道株式会社による運行を想定する。については既設線の運行形態である各駅停車を延伸線においても基本とする。ただし、運賃の消費税は10%を想定し設定する。なお、埼玉スタジアム駅（臨時）については埼玉スタジアム2002においてJリーグ戦等のサッカー大会が開催されたときにのみ開設（停車）する駅とする。

この「運行計画」は基本条件のみを記し、その他、感度分析による運行形態は別に記す。

運行者：埼玉高速鉄道株式会社

運行形態：各駅停車

所要時間例：岩槻駅～赤羽岩淵駅 26分

運賃：埼玉高速鉄道線の運賃体系を基に、延伸線の運賃については、埼玉高速鉄道との通算運賃とする。なお、消費税については、10%を想定し設定する。

車両編成：1編成（6両）の追加

■埼玉スタジアム駅常設化の考察

延伸線の現行計画では、埼玉スタジアム駅については、埼玉スタジアム2002においてJリーグ戦等のサッカー大会が開催されたときにのみ開設（停車）する臨時駅としている。しかしながら、みそのウイングシティのUR都市機構施行の土地区画整理事業が完了したことに伴い、これからの地域の成長・発展を鑑みると検討の必要性が改めてでてきている。

【現 状】

みそのウイングシティの特徴としては南北に長い土地区画整理事業であり、現在の路線バスの発着は浦和美園駅から主に岩槻駅、大宮駅、浦和駅、東川口駅への路線が運行し地区外の駅と結ばれている。また、臨時的に試合開催時のみ埼玉スタジアム2002に向けて各方面から臨時バスが運行している。

現在の路線バス運行ではみそのウイングシティ内を南北に縦断した路線があまりない状況である。

【効 果】

埼玉スタジアム駅の常設化により、地域内で至近距離であるが、南北に鉄道駅が配置され、地区内のまちづくりに寄与する。また、将来的には路線バス等の運行も期待され、地区外の学校等に対しての最寄駅となることも想定されるなどの効果が得られると考えられる。

【留意事項】

- ・埼玉スタジアム駅の常設化に伴い、停車時分による中間駅、岩槻駅への速達時間の伸び
- ・埼玉スタジアム駅の建設費増
- ・営業経費増
- ・需要予測への影響

5 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「成長・発展プラン」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。

【新たな方向性の主な内容】

- ・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～岩槻地域成長・発展推進会議の設置

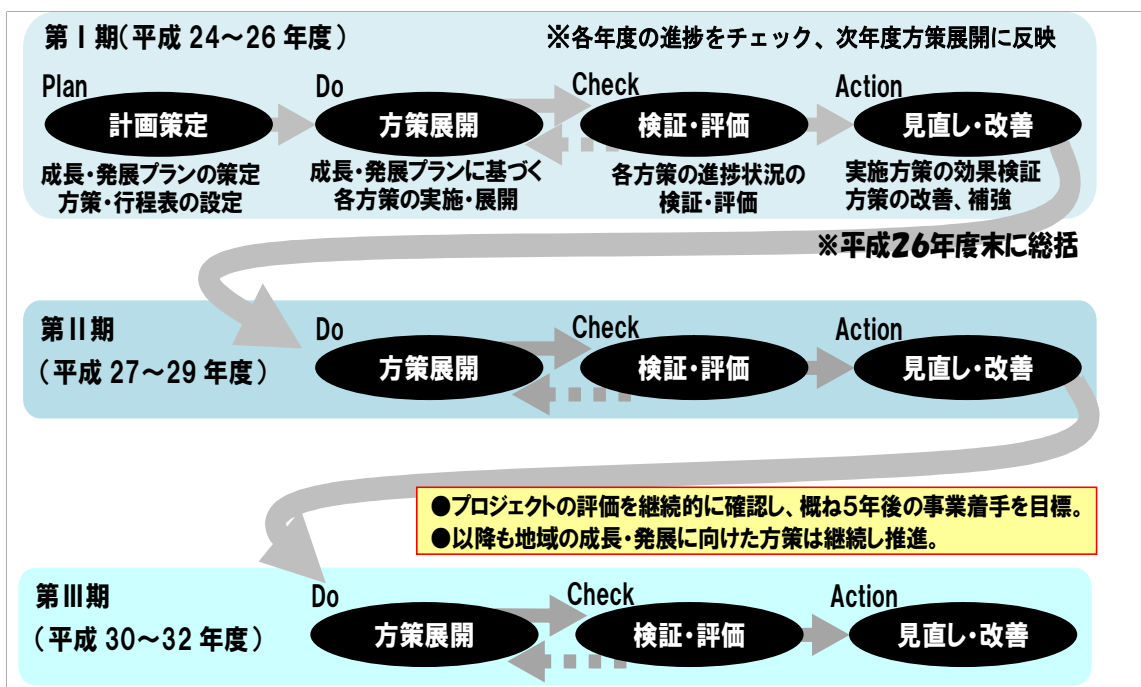
平成 29 年度 浦和美園～岩槻地域の成長・発展に資する 43 の方策

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 土地利用促進方策の推進 4 浦和美園駅周辺 土地区画整理事業の推進 5 憩い空間の創出 6 観光機能の強化 7 イベント開催、誘致 8 パークアンドライドの検討 9 バス路線の変更 10 アーバンデザインセンターみその整備事業 11 みその都市デザイン協議会 12 超小型モビリティの導入促進 13 スマートホーム・コミュニティの普及 14 埼玉スタジアム駅設置に合わせたまちづくり方策の検討 15 国際スポーツタウン構想の推進</p> <p>岩槻駅周辺地区</p> <p>16 岩槻まちづくりアクションプランの推進 17 観光施策の推進体制の強化 18 人形文化・観光機能拠点の整備 19 岩槻駅西口土地区画整理事業の促進 20 岩槻駅周辺環境整備 21 歴史・文化にちなんだイベントの開催 22 観光機能の強化</p> <p>中間駅周辺地区</p> <p>23 目白大学、目白クリニックとの連携 24 農業交流 25 施設誘致・整備 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>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 30 観光機能の強化 31 見沼田圃を活用した交流 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 自転車ネットワークの検討 35 埼玉高速鉄道線沿線活性化、交流促進 36 地域の情報発信・PR</p> <p>市民組織</p> <p>37 地下鉄 7 号線延伸事業化推進期成会</p> <p>資金調達</p> <p>38 延伸線整備基金</p> <p>鉄道関連方策</p> <p>39 地下鉄 7 号線延伸整備調査 40 地下鉄 7 号線延伸運営調査</p> <p>方策のマネジメント</p> <p>41 浦和美園～岩槻地域成長・発展推進会議 42 浦和美園～岩槻地域移動実態調査 43 7 号地域成長・延伸実現マネジメント会議</p>

(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

地区	評価指標	Ⅰ期			Ⅱ期		
		基準値 (H23年度)	H25年度 実績	H26年度 実績	H27年度 実績	H28年度 実績	H29年度(概ね5年後) 目標値
浦和美園駅周辺	定住人口 ・浦和東部第二地区 (H29.2事業完了) ・岩槻南部新和西地区 () ・浦和東部第一地区 (施行中) ・大門下野田地区 (施行中)	■ 計画 ■ 実績 (単位:人)				※実績は各年度 1月を基準 7,100 7,531	約4千人超増 8,100 差569人
	商業・業務 施設来訪者	—	ホームセンター立地		大型電機店 立地	大型電機店 立地 大型商業施設 立地	約8千人/日超増
	教育施設学生	—	施設誘致推進中				約1千人/日超増
	イベント開催 ・埼玉スタジアム 2002公園内及び浦和美園駅 周辺 ・フリーマーケット ・増スタサブグラウンド の利用等	1年間当り 約424千人	約339千人 平均値388千人	約399千人	約432千人	約380千人	年約30千人超増 454千人 差66千人
	スポーツ開催 ・埼玉スタジアム 2002でのレッズ戦 (Jリーグ他) (年間20試合)	1試合当り 約29千人	約34千人 平均値36千人	約35千人	約38千人	約37千人	約13千人超増 42千人 差6千人
岩槻駅周辺	観光機能拠点 (仮称)岩槻人形 博物館	—	施設整備中 H29.3実施設計開始				約70千人超増 (仮称)岩槻人形博物館 (H31年度末開館予定)
	イベント開催 ・岩槻まつり ・鷹狩り行列 ・まちかど 遊めぐり 等	1年間当り 約451千人	約441千人 平均値477千人	約504千人	約492千人	約471千人	約30千人超増 481千人 差4千人

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

6 地下鉄7号線を取り巻く状況

(1) 2020東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催

- ・平成25年9月に2020東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催が決定し、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) 交通政策審議会答申第198号

- ・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、検討を重ねた。
- ・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行われた。
- ・平成28年4月に交政審答申第198号で地下鉄7号線が埼玉高速鉄道線の延伸として位置づけされた。

※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) 主な他路線の動向

東武鉄道

- ・東武鉄道(株)が東武グループ中期経営計画2017～2020を平成29年4月に発表した。その中で春日部駅ジャンクション機能強化(東武スカイツリーラインと東武アーバンパークラインの相互乗り入れ強化によるアクセス性向上、都心からの速達性向上)の記載がある。
- ・延伸協議会事務局のさいたま市として上記計画の内容を確認するため、東武鉄道に平成29年7月に問い合わせたが、「東武鉄道としての目標ともいうべきものであり、現在、詳細な計画をしているものではない。」とのことであった。
- ・現在、東武グループ中期経営計画2014～2016で示していた東武アーバンパークラインの利便性・快適性の向上として新型車両増備と大宮～春日部間急行運転開始(大宮～春日部間21分⇒15分 約6分短縮)を行っている。また、東武スカイツリーラインと東武アーバンパークライン間で新型車両特急リパティを導入している。
- ・現在、春日部駅付近連続立体交差事業の計画が進められており、春日部駅はアーバンパークラインとスカイツリーラインと合わせて4面8線に増設する計画が検討されている。

JR東日本

- ・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」)を開業した。その時の概要は宇都宮線・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

た。

神奈川東部方面線

- ・都市鉄道等利便増進法の適用を受けた事業であり、相鉄・東急直通（約10.0km）と相鉄・JR直通（約2.7km）の2区間において上下分離方式を採用し整備主体は鉄道・運輸機構、営業主体は相模鉄道株式会社及び東京急行電鉄株式会社である。
- ・この事業は平成28年8月に開業時期と建設費について、「全線開業は平成34年度下期へと変更になる見通し、建設費は約2,739億円から約4,022億円へと変更になる見通し」であることを公表した。
- ・この事業については神奈川東部方面線事業に関する対応方針（平成28年12月 鉄道・運輸機構）に詳しい。

さいたま市内の答申路線等

地下鉄7号線延伸に係わるさいたま市内の答申についての現在の状況を記す。

大宮駅グランドセントラルステーション化構想

- ・大宮駅は交政審答申に位置づけられている。また、首都圏広域地方計画では北海道・東北、上信越・北陸方面から新幹線が集結しており、東日本のネットワークの結節点として連携・交流機能の集積・強化を図ることとされている。大宮駅グランドセントラルステーション化構想は駅機能の更なる高度化、交通基盤等の整備、駅周辺のまちづくりを三位一体で整備するものであり、現在、大宮グランドセントラルステーション推進会議を設置、検討をしている。

東西交通大宮ルート（中量軌道システム）の新設

- ・交政審答申に位置づけられており、課題で示された「収支採算性」及び「ルート」について、検討を進めている。

（4）市民団体の活動

- ・さいたま市地下鉄7号線延伸事業化推進期成会は平成24年9月19日に延伸の事業化に取り組む市の応援団として自治会、経済界、沿線大学、スポーツ界等で構成される「オールさいたま市」の団体として設立され、現在、会員数11,551人（平成29年3月31日現在）を要する組織に成長している。
- ・3つの柱を活動の基本とし活動を行っている。

【3つの柱】

- 1 調査・検討事業を行い、さいたま市への事業提案をする。
- 2 埼玉高速鉄道の利用促進に向けた事業を行う。
- 3 講演会やイベントなどで、延伸実現に向けたPR活動を行う。

7 地下鉄7号線延伸（浦和美園～岩槻～蓮田）の意義・必要性

交政審答申は意義として「埼玉県東部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待」としている。

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、検討会議で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、採算性や貨幣換算できない項目について「定量的」及び「定性的」に分析し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、蓮田までの延伸を前提に再整理した。（検討委員会及び検討会議の「地下鉄7号線延伸に関する報告書」を参考にされたい。）

改めて平成29年度において浦和美園から蓮田までの延伸を踏まえつつ意義を下記の通りまとめた。

(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。

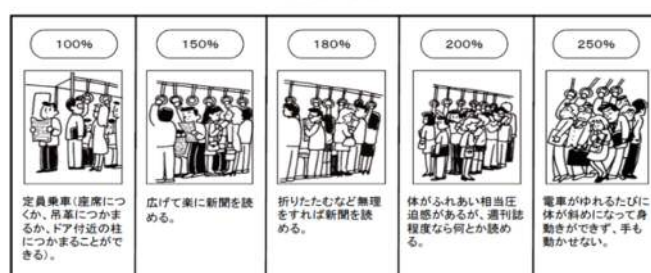
1) 混雑緩和

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、混雑率が低下してきているが国土交通省発表の平成28年度混雑率※は、31区間の平均混雑率は165%で個別路線においては、東武スカイツリーラインの小菅～北千住間で150%、京浜東北線の川口～赤羽間で176%、宇都宮線の土呂～大宮間で148%となっている。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、他路線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。

※混雑率：混雑時間帯1時間の平均

混雑率の目安



出典：三大都市圏における主要区間の平均混雑率・輸送力・輸送人員の推移

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、延伸線の開業による都心方面等へ向かう旅客の分散が期待される。また、大宮駅の機能高度化（大宮駅グランドセントラルステーション化構想）による乗換混雑緩和も期待できる。

2) 利便性の向上

都心方面へ新たな経路選択が構築され、経路選択の多様性による利便性向上、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。また、JR線駅付近の火災などにおいても代替交通として役割を果たしている。

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。

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

さいたま市の総合振興計画（後期基本計画）の推計値によると平成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。全国的な傾向であるが、運転免許返納者数は平成23年度以降急激に伸びている。一方、30歳代未満の免許保有率は若干低下傾向にある。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。

については、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。

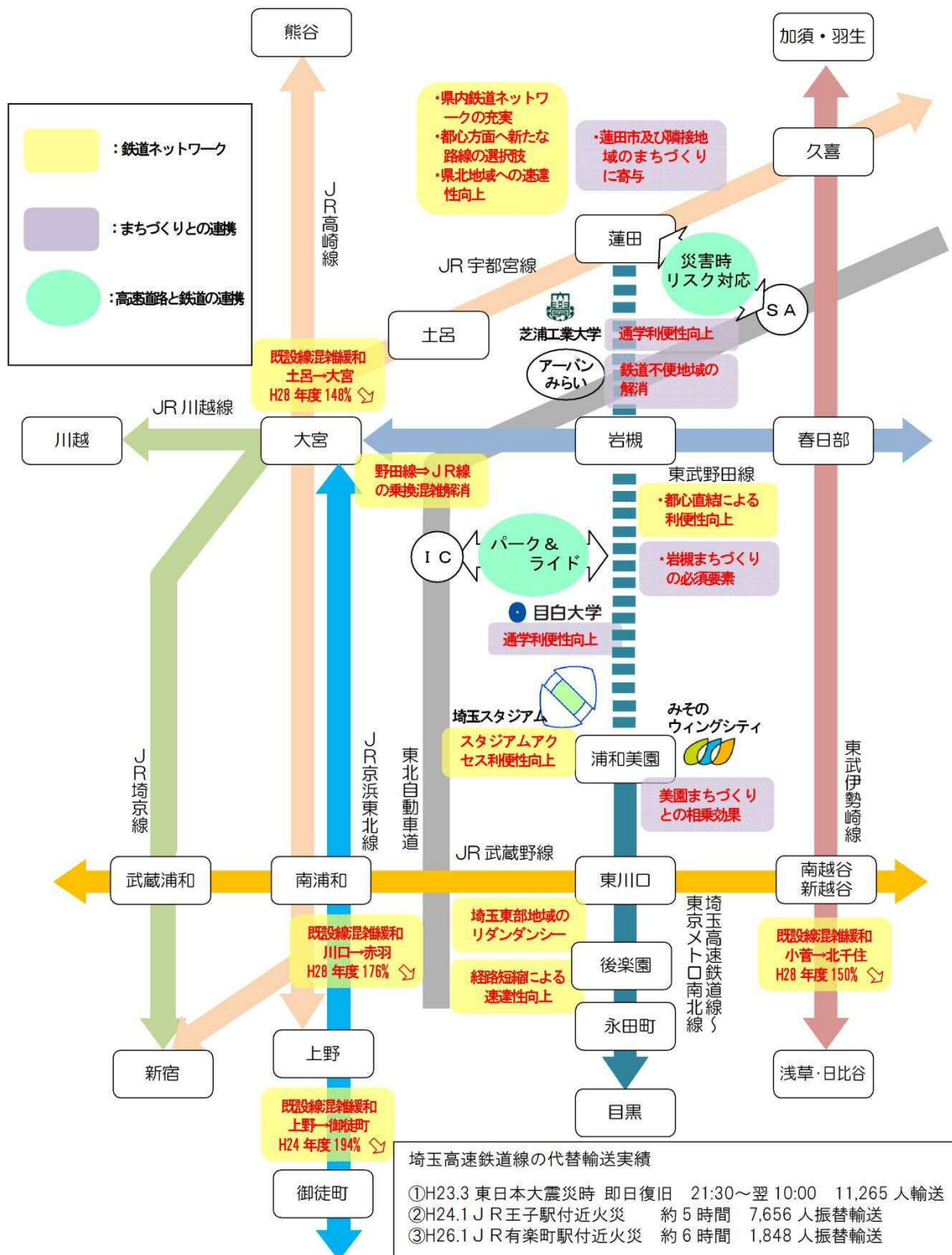
(4) 高速道路と延伸線の連携

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。

現在、蓮田サービスエリアは規模拡大のための工事を行っている。

(5) 環境負荷の軽減

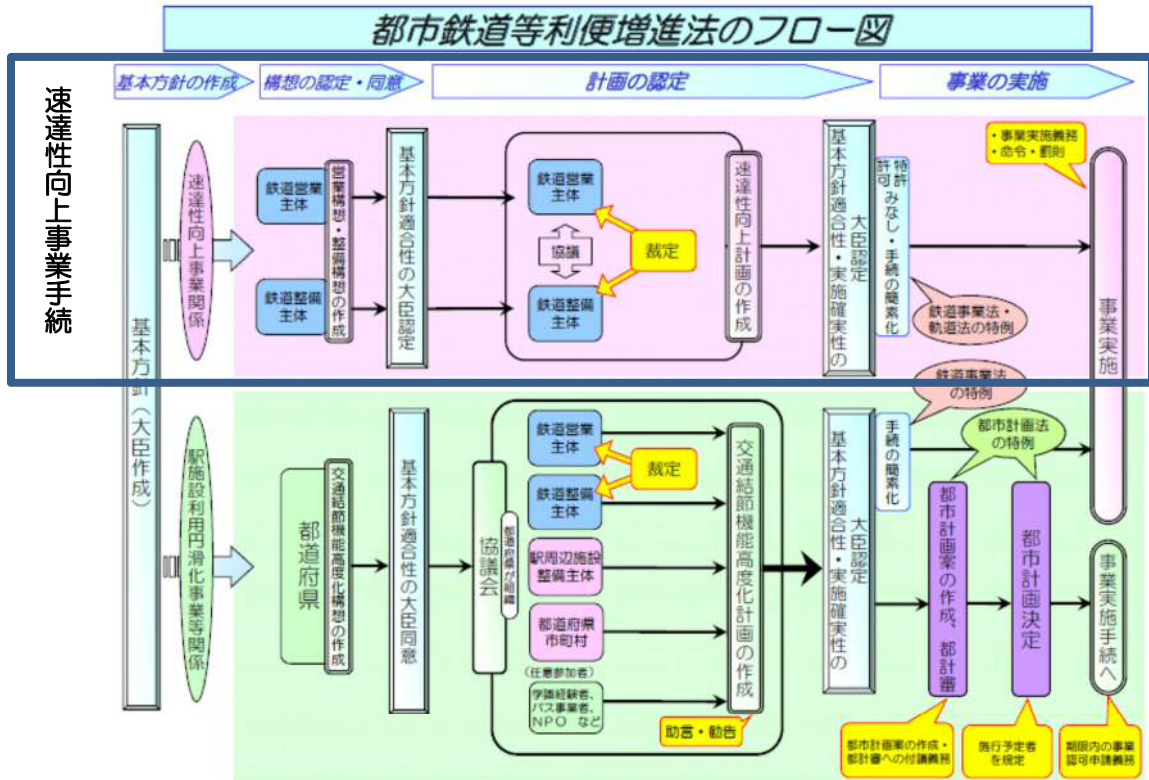
地下鉄7号線の延伸によって、自動車交通から公共交通である鉄道等への転換が促進されることにより、大気汚染ガス等が削減され環境負荷の軽減が期待される。



地下鉄7号線延伸線の整備効果概要

出典：平成26年度 地下鉄7号線に延伸に関する報告書に加筆

1 都市鉄道等利便増進法



出典：都市鉄道等利便増進法 関係資料集 国土交通省

神奈川東部方面線 計画経緯

平成12(2000)年	1月	運輸政策審議会答申第18号で、神奈川東部方面線の整備について答申(2015年までに開業することが適当)
平成17(2005)年	8月	都市鉄道等利便増進法施行
平成18(2006)年	5月	都市鉄道等利便増進法に基づく整備構想を鉄道・運輸機構が国土交通省関東運輸局長に申請、同時に相鉄が営業構想を申請(相鉄・JR直通線) 都市鉄道等利便増進法に基づく整備構想を鉄道・運輸機構が国土交通省関東運輸局長に申請、同時に相鉄・東急が営業構想を申請(相鉄・東急直通線)
	6月	整備構想・営業構想の認定(相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線)
	8月	都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上計画を国土交通省関東運輸局長に申請(相鉄・JR直通線)
	11月	速達性向上計画の認定(相鉄・JR直通線) 都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上計画を国土交通省関東運輸局長に申請(相鉄・東急直通線)
平成19(2007)年	4月	速達性向上計画の認定(相鉄・東急直通線)
	10月	事業者説明会を開催(相鉄・JR直通線)
平成20(2008)年	11月	事業者説明会を開催(相鉄・東急直通線)
平成22(2010)年	3月	環境影響評価報告書の公告(相鉄・JR直通線)
		都市計画決定の告示(相鉄・JR直通線)
平成24(2012)年	10月	都市計画決定の告示(相鉄・東急直通線)
		環境影響評価書の公告・縦覧(相鉄・東急直通線)
平成26(2014)年	3月	都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上計画変更認定(神奈川東部方面線)
平成29(2017)年	3月	都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上計画変更認定(神奈川東部方面線)

出典： 独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構HPより抜粋

2 延伸事業前提の補足

都市鉄道利便増進事業の適用を前提に整備主体及び営業主を想定し、各主体における前提条件を設定し、そのデータを基に採算性やB/Cを試算する必要がある。

については、各主体の概要を参考に記す。

■独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構概要

独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、新幹線をはじめとする鉄道建設を行っていた日本鉄道建設公団と、鉄道事業者及び海上運送事業者等に対し運輸施設の整備を推進するための助成その他の支援等を行っていた運輸施設整備事業団が統合し、平成15年10月に設立された。

「明日を担う交通ネットワークづくりに貢献します」というスローガンのもと、持続可能で活力ある国土・地域づくりを実現するため、これまでの業務で培った確かな技術力、豊富な経験、高度な専門知識を最大限発揮して、安全で安心な環境にやさしい交通ネットワークの確立を目指している。

鉄道建設等については、総合的なマネジメントを行える我が国唯一の公的な整備主体として、良質な鉄道を安全かつ経済的に建設することを推進しているとともに、鉄道事業者に対し、補助金等の各種助成その他支援等を行うことにより、鉄道施設の整備や技術開発等を促進している。

(出典：交通ネットワークの未来に向けて 鉄道・運輸機構パンフレットに加筆)

なお、鉄道・運輸機構の「都市鉄道利便増進事業費補助取扱要領」では、「交付の対象等」として、都市鉄道利便増進事業の施設整備を行う者(地方公共団体の出資に係る法人及び機構で…)とされている。

■埼玉高速鉄道株式会社概要

平成4年3月25日に埼玉県や沿線自治体などが出資し、第三セクターとして設立された。平成13年3月28日には、赤羽岩淵から浦和美園までの14.6kmが開業した。

開業当初から、巨額の建設費に伴う有利子負債を抱え、毎年、多額の返済をしてきたが、リーマンショックや東日本大震災の影響、さらに他路線からの乗換需要の低迷等により、輸送人員が予想を下回る状況が続き、経営自立化が困難な状況と考えられることから、平成26年度に事業再生ADR手続きを実施した。

輸送人員については、沿線のまちづくりが進むとともに、年々増加傾向にあり、平成27年度には、1日当たり輸送人員が10万人(年間平均)を突破した。決算については、沿線人口の伸びや地域密着経営をキーワードに様々な取組を進めたことにより、運輸収入や運輸雑収入が増加するなど2期連続の黒字を達成し、平成28年度の当期純利益は2,669百万円である。

また、利用者サービスの向上として、平成30年春から通学定期を最大22.2%値下げする。