

地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会
報 告 書

平成30年5月
さいたま市

はじめに

地下鉄7号線誘致活動の歴史は長く昭和40年代からはじまる。平成13年3月に第三セクターの埼玉高速鉄道(株)が埼玉高速鉄道線として赤羽岩淵と浦和美園を結ぶ14.6kmの路線を開業した。また、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から岩槻を經由して蓮田までの延伸が位置づけられた。

このうち、浦和美園から岩槻までを先行整備区間と位置づけた後、延伸のための検討を有識者から構成される検討会において進めることとした。平成23年度地下鉄7号線延伸検討委員会、平成26年度地下鉄7号線延伸検討会議の検討結果として、事業性の評価とともに延伸実現に資する方策の提言や、採算性等の向上に大きな効果のある方策の提言がなされた。これらの提言を踏まえ、関係者においてその取組が進められてきたところである。

平成28年4月には、交通政策審議会答申第198号が取りまとめられ、地下鉄7号線については埼玉高速鉄道線の延伸として、引き続き位置づけられた。この答申においては、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」とされた。一方、課題として「事業性に課題があるため、関係地方公共団体等において、事業性の確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発や交流人口増加に向けた取組等を着実に進めた上で、事業計画について十分な検討が行われることを期待」とされた。

この課題の解決に向け、延伸線沿線のまちづくり及び延伸の事業性について協議を行うため、学識者、交通及びまちづくりの有識者、埼玉県と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」を設置し、検討・協議を行ったところである。

本報告書は、さいたま市がこの延伸協議会での検討・協議の状況や結果とともに、今後、取り組むべき検討課題を整理し、取りまとめたものである。

なお、取りまとめに当たっては、検討・協議の状況を分かりやすく理解できるよう図表等の工夫を行うとともに報告書本編に参考資料を添付した。また、この延伸協議会での資料を再編成し、報告書の付属資料とした。

目次

はじめに

- 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
 - 1) 平成23年度 地下鉄7号線延伸検討委員会
 - 2) 平成26年度 地下鉄7号線延伸検討会議
 - 3) 平成29年度 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会
 - (4) さいたま市のまちづくりの取組経緯
- 2 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会・・・・・・・・・・・・・・・・ 12
 - (1) 目的
 - (2) 協議過程
- 3 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸計画・・・・・・・・・・・・・・・・ 14
 - (1) 延伸事業前提（整備主体・営業主体の想定）
 - (2) 整備計画
 - (3) 運行計画
- 4 さいたま市の地下鉄7号線延伸線沿線のまちづくりの取組経緯・・・・・・・・ 19
 - (1) 地下鉄7号線延伸の新たな方向性・取組
 - (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・成果
 - (4) 浦和美園～岩槻地域成長・発展プランの43方策の評価
 - (5) 浦和美園～岩槻地域成長・発展プランの評価の総括
 - 1) 評価方法
 - 2) 評価結果
 - 3) 評価分析
- 5 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）を取り巻く状況・・・・・・・・・・・・・・・・ 27
 - (1) 沿線人口の変化
 - (2) 交通政策審議会答申第198号に至る経緯の概要
 - (3) 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催
 - (4) 主な他路線の動向

(5) さいたま市地下鉄7号線延伸事業化推進期成会の活動	
6 地下鉄7号線延伸（浦和美園～岩槻～蓮田）の意義・必要性	30
(1) 鉄道ネットワークの効果	
1) リダンダンシー（代替路線）	
2) 利便性の向上	
3) 混雑緩和	
(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	
7 新たなさいたま市東部地域のまちづくり計画（浦和美園～岩槻）	40
(1) 基本計画と行動計画	
(2) 各地区のまちづくり展開図	
(3) さいたま市東部地域のまちづくり行程イメージ	
(4) 浦和美園駅及び岩槻駅周辺地区のまちづくりの目標	
(5) 浦和美園駅及び岩槻駅周辺地区の将来イメージ	
8 地下鉄7号線延伸の需要予測・事業性の定量的評価の概要	48
(1) 需要予測の概要	
1) 需要予測の概念	
2) 需要予測の手順（流れ）	
(2) 需要予測モデルの検証（現況再現）	
(3) 事業性の定量的評価の概要（B/C：費用便益比・採算性：累積資金収支黒字転換年）	
(4) B/C・採算性の試算概要	
1) B/Cの試算の前提・内容	
2) 採算性の試算の前提・内容	
9 各ケースの前提条件概要	54
10 各ケースの需要予測・B/C・採算性の試算	55
(1) すう勢ケースの試算	
1) 需要予測の前提条件概要	
2) 整備主体・営業主体の前提条件概要	
3) 試算結果	

- 4) 結果分析
- 5) 課題・留意事項
- (2) 沿線開発ケースの試算
 - 1) 需要予測の前提条件概要
 - 2) 整備主体・営業主体の前提条件概要
 - 3) 試算結果
 - 4) 結果分析
 - 5) 課題・留意事項
- (3) 沿線開発+埼玉スタジアム駅常設化ケースの試算
 - 1) 埼玉スタジアム駅常設化提案の背景・理由
 - 2) 需要予測の前提条件概要
 - 3) 整備主体・営業主体の前提条件概要
 - 4) 試算結果
 - 5) 結果分析
 - 6) 課題・留意事項
- (4) 沿線開発+快速運転ケースの試算
 - 1) 延伸時に快速運転を設定する理由
 - 2) 快速運転ケースの選考
 - 3) 需要予測の前提条件概要
 - 4) 整備主体・営業主体の前提条件概要
 - 5) 試算結果
 - 6) 結果分析
 - 7) 課題・留意事項
- (5) 沿線開発+埼玉スタジアム駅常設化+快速運行ケースの試算
 - 1) 需要予測の前提条件概要
 - 2) 整備主体・営業主体の前提条件概要
 - 3) 試算結果
 - 4) 結果分析
 - 5) 課題・留意事項
- (6) 各ケースの需要予測・B/C・採算性の試算結果一覧
- (7) 便益・費用の内訳
- (8) 利用者便益内訳

1 1 地下鉄7号線延伸事業の定性的評価・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 80

- (1) 評価対象
- (2) 評価

(3) 沿線まちづくりの留意事項

12 総括・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・85

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年度までの概略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。
- ・郊外の都市のベッドタウン化に伴い鉄道需要の増加によりラッシュ時の駅ホームと車両内では、「通勤地獄」と表現され社会問題化し、混雑緩和策は急務となっていた。
- ・旧岩槻市の人口は昭和40年約41千人が昭和50年約82千人と10年間で倍増している。
(人口：各年4月1日時点)
- ・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4市4町により「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される。
- ・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FIFAワールドカップ開催に向けて、平成6年4月に埼玉高速鉄道線、駅前交通広場及び関連都市計画道路が都市計画決定された。また、同年10月に埼玉県は県営スタジアムの規模を4万人から6万人に変更した。(FIFA基準：決勝、準決勝は6万人収容規模)
- ・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11年6月に現みそのウイングシティが都市計画決定（市街化区域編入、土地区画整理事業の決定）
- ・平成12年1月運輸政策審議会答申第18号で地下鉄7号線が浦和美園～岩槻～蓮田までの区間が平成27年度までに開業することが適当な路線（A1）として位置づけられた。
- ・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月にアジア最大級、日本で最大のサッカー専用スタジアムである（観客収容63,700人）埼玉スタジアム2002が開設され、翌年の平成14年6月にワールドカップサッカー大会の準決勝戦を含め4試合が開催された。

（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）

- ・平成12年1月に地下鉄7号線は運輸政策審議会答申第18号（以下、「18号答申」）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）

- ・平成14年4月に埼玉県及び関係自治体により浦和美園～岩槻間が先行整備区間に位置づけられた。

■埼玉高速鉄道検討委員会設置（平成15・16年度）

- ・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、延伸実現に向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）

- ・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）

- ・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B/C^{*1}0.9、採算性^{*2}44年となり、都市鉄道等利便増進法の適用要件である一般的な目安^{*3}には届かなかった。また、沿線開発や快速運転ケース等について感度分析として需要・採算性の変化（感度）の確認を行うケースなども実施した。
- ・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。

■浦和美園～岩槻地域成長・発展プラン策定（平成24年9月）

- ・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。
- ・成長・発展プランは成長・発展に向けた方策とその行程をまとめたものである。また、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いる。
- ・成長・発展に向けての趣旨として、「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、その実現にもつながる。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。」としている。

■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）

- ・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）

- ・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^{※4}を目標とした。

■地下鉄7号線延伸検討会議設置（平成26年度）

- ・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事業の検討を行うため、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。
- ・主な検討内容は慎重ケースをはじめ感度分析として沿線開発や単線ケース等の評価、埼玉スタジアム駅先行整備（開業）の可能性、車両基地内の仮設駅整備の可能性、岩槻～蓮田間の延伸事業の整備計画及び評価を行ったことである。
- ・調査結果を真摯に受け止め、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、延伸地域の成長・発展や延伸の事業の評価を高めることに繋がるため、関係者が一丸となって積極的に行動することを提言された。

■交通政策審議会答申第198号（平成28年4月）

- ・平成26年5月に次期答申に向け第1回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28年4月に交通政策審議会答申第198号（以下、「198号答申」）において、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトとして、埼玉高速鉄道線の延伸（浦和美園～岩槻～蓮田）が位置づけられた。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「事業性に課題があるため、関係地方公共団体等において、事業性の確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発や交流人口増加に向けた取組等を着実に進めた上で、事業計画について十分な検討が行われることを期待」と併記された。

- ・また、東西交通大宮ルートの新設（大宮～さいたま新都心～浦和美園）（中量軌道システム）及び駅空間の質的進化に資するプロジェクトのうち、広域的な交通ネットワークの拠点となる駅におけるプロジェクトとして大宮駅も答申に位置づけられた。

■地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会設置（平成29年度）

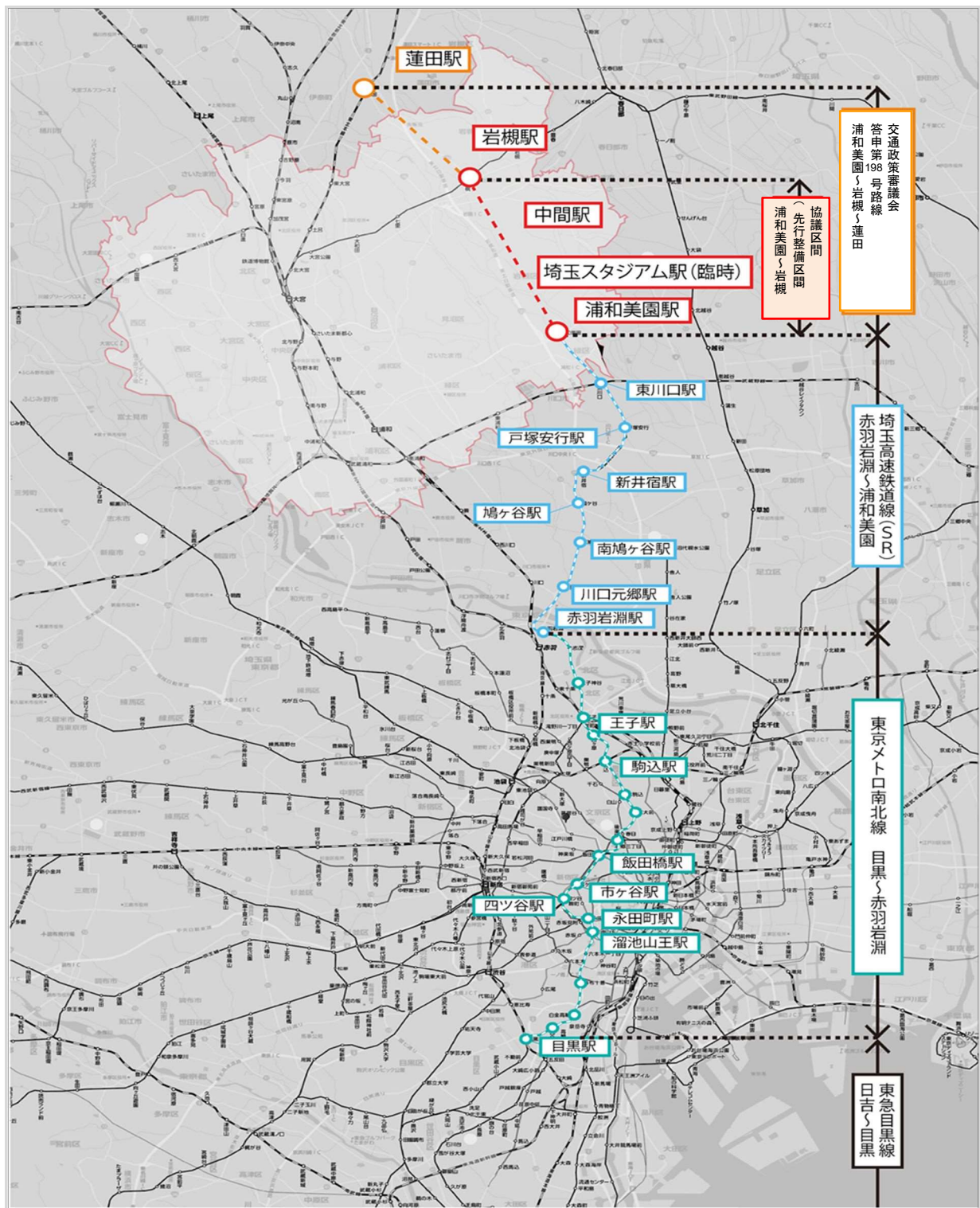
- ・平成29年9月に先行整備区間の浦和美園から岩槻までの延伸に関して198号答申で示された課題の解決に向け、延伸線沿線のまちづくり及び延伸の事業性について協議を行うため、学識者、交通及びまちづくりの有識者、埼玉県とさいたま市職員が委員として構成する「地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会」（以下、「延伸協議会」）を設置した。

※1 B/C：費用便益比 B：Benefit（便益） C：Cost（費用）

※2 採算性：累積資金収支黒字転換年

※3 目安： $B/C > 1.0$ 採算性 ≤ 30 年

※4 事業着手：鉄道事業者等による「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（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

1) 平成23年度 地下鉄7号線延伸検討委員会（検討区間：浦和美園～岩槻）

■ 基本的考え方

- ・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。

■ 概算建設費・追加車両編成

- ・東武アーバンパークライン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アーバンパークライン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。なお、概算建設費の消費税は5%で計上した。
- ・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編成当たり車両6両であり、10編成が運行している。延伸時に必要な車両編成については1編成車両6両を追加する。将来的に検討される8両編成化への対応等の費用は計上していない。

■ 慎重ケース

- ・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。
- ・営業リスクとして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想定した。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。

■ 感度分析ケース

- ・地域ごとのまちづくり（開発）による需要の変化や快速運転（速達性）による変化などのケースについて検討した。検討したケースの前提条件によっては都市鉄道等利便増進法の一般的な目安に届いたケースもあった。

2) 平成26年度 地下鉄7号線延伸検討会議（検討区間：浦和美園～岩槻～蓮田）

■ 基本的考え方

- ・平成23年度検討委員会の考え方を踏襲し、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。
- ・平成23年度検討委員会での予測値に比べ延伸線の利用客が減少したのは、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。

■概算建設費・追加車両編成

- ・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。なお、概算建設費の消費税は8%で計上した。
- ・車両編成は平成23年度検討委員会と同様とする。

■慎重ケース

- ・平成23年度検討委員会と同条件で行った。

■感度分析ケース

- ・地域ごとのまちづくり（開発）による需要の変化や単線（将来複線化有）による変化などのケースについて検討したが都市鉄道等利便増進法の一般的な目安には届かなかった。

3) 平成29年度 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会（協議区間：浦和美園～岩槻）

■基本的考え方

- ・198号答申の定量分析に準拠して需要予測を行った。については、過年度の検討会議等と需要予測モデルが異なっていることに注意しなければならない。
- ・「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）（以下、「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」（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。

■需要予測

- ・198号答申の定量分析に準拠して開業年次を平成42（2030）年とする。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）から東武アーバンパークライン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。

■概算建設費・追加車両編成

- ・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、平成26年度検討会議の試算結果を維持し、コスト縮減策を考慮、消費税を10%に変更する。
- ・車両編成は平成23年度検討委員会と同様とする。

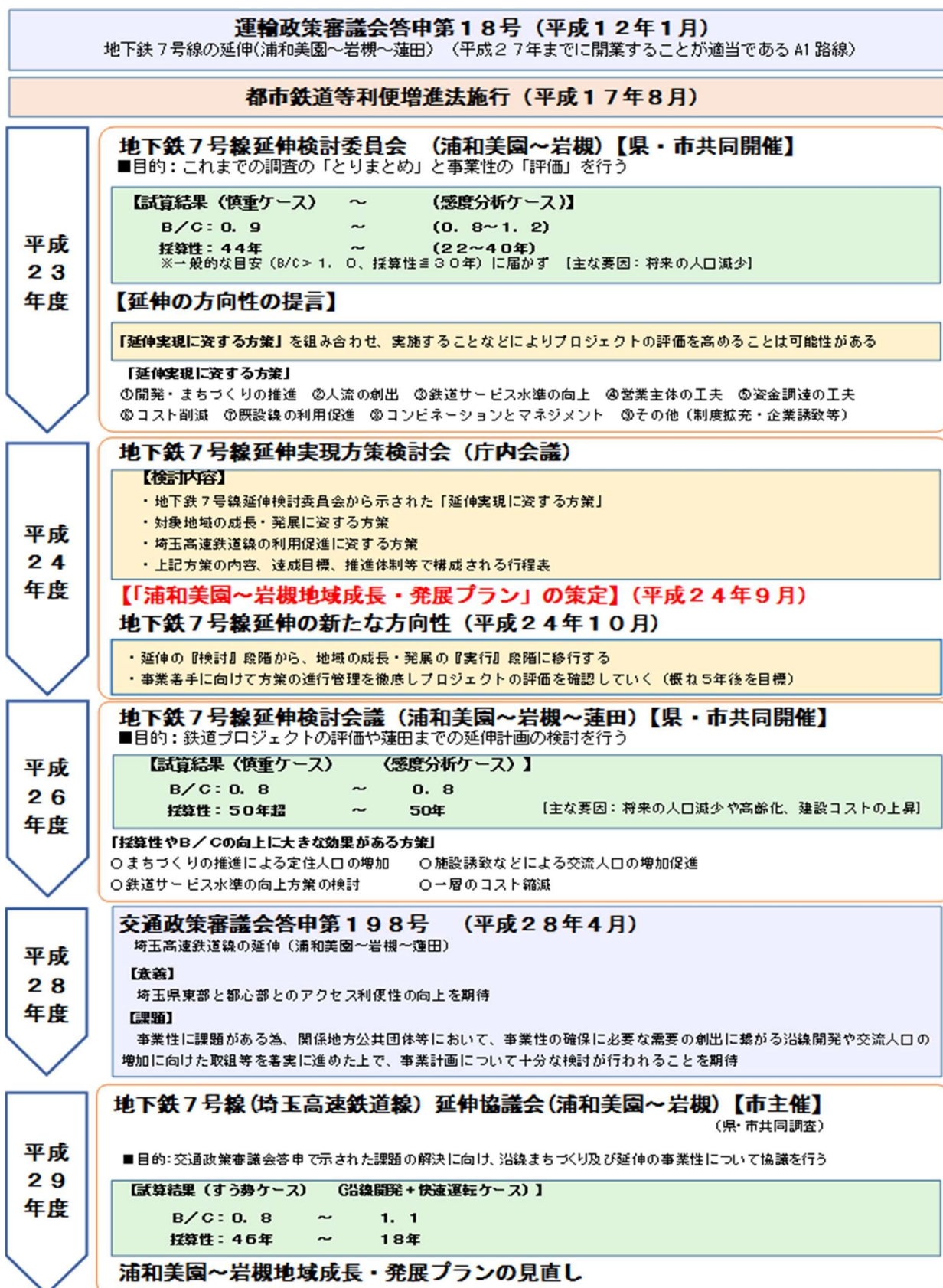
■すう勢ケース

- ・地域特性を考慮した「すう勢ケース」を設定した。
- ・すう勢ケースは都市内旅客、埼玉スタジアム旅客、施設旅客の3つの旅客に地域特性を反映し、それぞれの旅客の合計を延伸線の需要予測とし、B/Cや採算性を試算する。
- ・浦和美園地区の確実な人口増加分及び地域特性として、都市内旅客では大規模商業施設の来場者等、埼玉スタジアム旅客では埼玉スタジアムの来場者、施設旅客では施設完成を想定した医療施設（大学附属病院等）や交流施設（（仮称）にぎわい交流館いわつき）の来場者等を考慮した。

■その他のケース

- ・すう勢ケースを基本に沿線開発、埼玉スタジアム駅常設化、快速運転の3つ条件を組み合わせた4ケースを試算した。

地下鉄7号線延伸に向けた検討過程概要



(4) さいたま市のまちづくりの取組経緯

平成23年度検討委員会の「延伸の方向性の提言」を受けて地下鉄7号線延伸線沿線のまちづくりなどについて「浦和美園～岩槻地域成長・発展プラン」を策定し、これまで取り組んできた経緯と現状（成果）などの概要を記す。

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の方策と第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、継続的に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、新たな住居表示が実施された。また、さいたま市施行の2地区は2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京2020大会」）までの概成を目指している。
- ・この間、アーバンデザインセンターみその（以下「UDCMi」）、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先導的街区の戸建住宅を始めとし、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、金融機関など生活関連施設が相次ぎ開設されている。また、新たにさいたま市立美園北小学校及び美園南中学校が平成31年4月に開校が予定されている。
- ・埼玉県の公募による大学附属病院等の誘致が進んでいる。
- ・地域が主体となった浦和美園まつり&花火大会等の開催を契機に新旧住民の交流が始まっている。

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4,000人と設定したまちづくりなど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）

- ・さいたま市が平成29年度の延伸協議会に中間駅周辺のまちづくりに関して過年度の検討案を絞り込み提案した。
- ・提案は過年度に検討した6案について、社会情勢等の変化に柔軟に対応し人口減少社会に対応したまちづくりの考え方を基本に絞り込みを行い、コンセプトはABC統合案の「健康と自然を育む木漏れ日の街」とし開発パターンは交流人口創出（Ⅱ型）とした。

- ・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学園祭と同日に市民団体による産直野菜等の販売などを行う「いわつきマルシェ in 目白大学」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商業施設が解体され、暫定の自動車等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。
- ・さいたま市岩槻人形博物館や(仮称)にぎわい交流館いわつきが平成31年度に開設予定である。

2 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、198号答申で示された課題の解決に向け、延伸線沿線のまちづくり及び延伸の事業性について協議を行うことである。
- ・具体的には平成23年度検討委員会、平成26年度検討会議及び198号答申の検討結果等や「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試算（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」の現状評価や見直しに向けて協議する。

さらに、総合的な視点から課題解決に向け協議する。

学識者、交通及びまちづくりの有識者、埼玉県とさいたま市の職員が委員となり延伸協議会及び分科会で協議を行う。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。

【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：国及び地方公共団体による補助、「受益活用型」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。

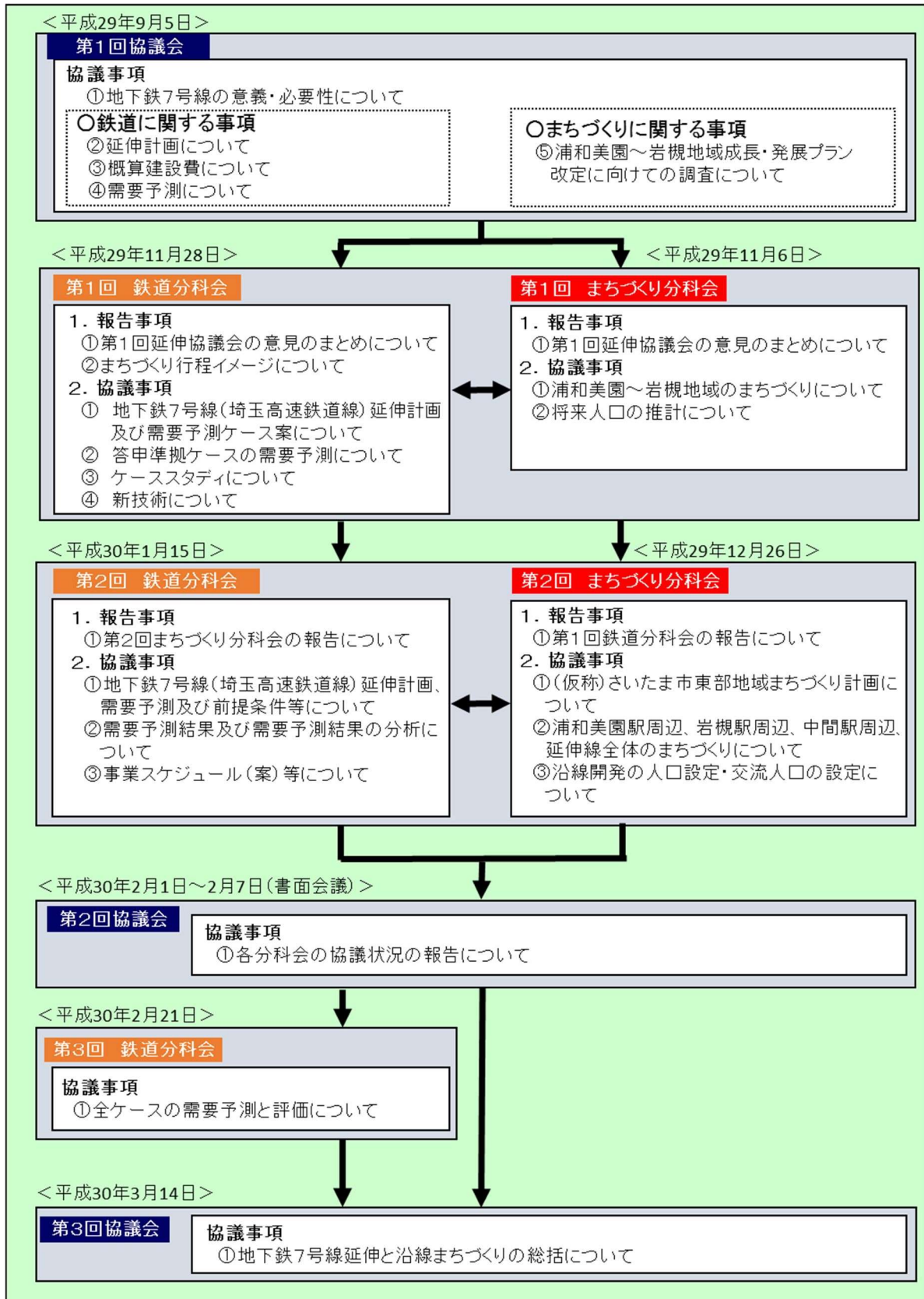
(2) 協議過程

- ・学識者、有識者及び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。
- ・延伸協議会においては、延伸線沿線のまちづくりについて協議するまちづくり分科会、延伸について協議する鉄道分科会を設けた。
- ・延伸協議会を3回、分科会は鉄道及びまちづくりの分科会をそれぞれ3回、2回開催した。協議内容等の概要は次頁の協議過程フローの通りである。

※第2回協議会は悪天候のため延期し、書面での開催となった。

※協議会及び鉄道分科会は当初開催案より各1回追加し行った。

地下鉄7号線(埼玉高速鉄道線)延伸協議会・分科会の協議過程フロー



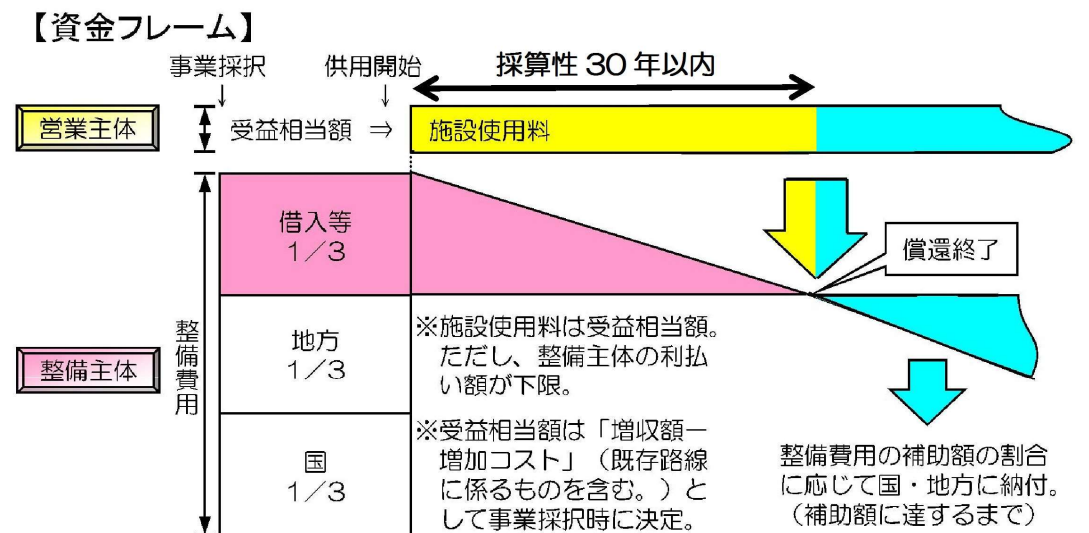
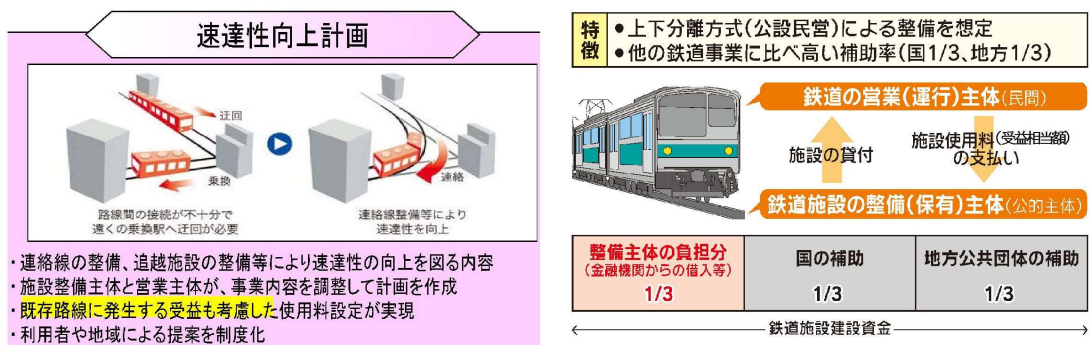
3 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸計画

(1) 延伸事業前提（整備主体・営業主体の想定）

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以下の理由により想定した。

- ・ 198号答申において、補助制度として都市鉄道利便増進事業を仮定していること。
- ・ 鉄道・運輸機構を整備主体としたことについて都市鉄道利便増進事業の適用を受けた神奈川東部方面線の実績等を考慮したこと。また、法人税が非課税扱いとなることから、自己調達資金（借入等）の償還において事業性の観点から優位性が高いと考えられること。
- ・ 過年度の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。

（神奈川東部方面線の概要、想定した整備主体及び営業主体の概要は参考資料参照）



都市鉄道利便増進事業概要図

出典：国土交通省HP等を参考に作成

参考：都市鉄道等利便増進事業概要

- ・この事業は既存路線に発生する「受益」も活用した施設整備である「受益活用型」の上下分離方式であり、線路等鉄道施設を整備・保有する「整備主体」及び鉄道を運行する「営業主体」の鉄道事業者等の2者が参画する。
- ・国、地方公共団体、整備主体がそれぞれ建設費等の3分の1を負担する。整備主体は自己調達した資金(借入等)の償還を営業主体からの施設使用料収入を持って充てることになる。なお、営業主体は受益相当額をもって施設使用料を支払う。
- ・整備主体は自己調達資金の償還後に国及び地方公共団体に補助を返納していく。
- ・施設使用料は整備・営業主体間で協議・決定するが、営業主体の収入変化に伴って協議し見直すこともできる。(都市鉄道等利便増進法に関する運用指針 認定速達性向上計画の変更 法第5条第5項より)

(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198号答申で、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、平成29年度に埼玉県とさいたま市が共同で調査を行った。

その整備計画の概要を下記の概要図に示す。

整備主体：鉄道・運輸機構（想定）

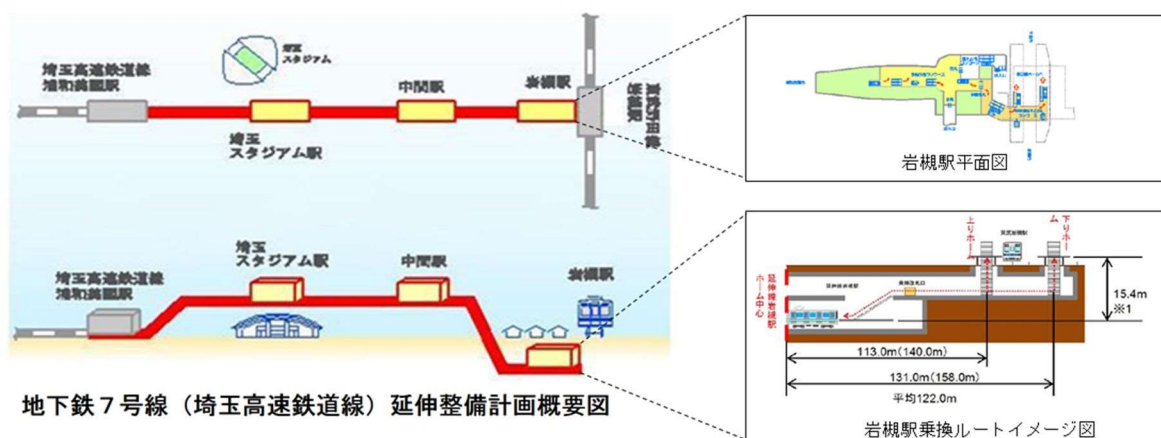
延伸線延長：約7.2km（浦和美園～岩槻）

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」は高架駅とする。既成市街地からは地下構造（シールドトンネル）であり「岩槻駅」は地下駅とし、東武アーバンパークラインの岩槻駅と乗換のための地下通路を設置する。

岩槻駅乗換移動距離：水平移動距離 平均12.2m・上下移動距離 15.4m

（移動時間：上り及び下りホームへの移動時間の平均時間2.8分）



注) 上記の整備計画の設定は鉄道事業者等と協議したものではない。

概算建設費

- ・平成26年度検討会議と同じ整備計画の建設条件の概算建設費を維持し高架構造形式等の見直しによるコスト縮減策を考慮し、消費税を10%に変更した。なお、概算建設費の費目は10億円単位とした。
- ・事業スケジュールについて鉄道事業者等（整備主体・営業主体）が国への申請等に係る期間を約3年間、用地買収等を含んだ工事期間を約5年間の合計8年間を想定した。ただし、この期間には関係者による事業化に向けての調整期間は含まれていない。（事業スケジュールの詳細は付属資料参照）

概算建設費内訳表

（単位：億円）

費目			備考
工事費	用地費	90	用地買収、地上権設定、家屋補償等
	土木費	340	高架橋、橋りょう、トンネル等
	設備費	230	軌道費、建築費、機械費、電気費
	連絡設備費	40	
	小計	700	
総係費	工事付帯費	20	測量、設計、調査等
	管理費	70	
消費税		70	消費税・地方消費税10%
合計		860	
k m当り建設費		119	

上記の概算建設費の試算における主な注意事項を示す。

- 1 地質調査、土壌調査、詳細設計、埋蔵文化財調査等を行って試算したものではない。
- 2 将来的に検討される8両編成化に対応した費用の計上はしていない。
（現行は1編成当たり車両6両で運行）
- 3 中間駅の駅前広場や道路等のまちづくり関係の費用は計上していない。

注）上記の概算建設費等は鉄道事業者等と協議したものではない。

【委員の意見】

- ・地質調査、関係機関協議、詳細設計、物価上昇、工事工程によって変化する可能性があることを踏まえ、関係者としっかり協議する必要がある。
- ・事業スケジュールは最大限の努力を行った場合と考えており、今後関係者等の協議が必要である。

参考：新技術の工法（プレキャストラーメン高架橋※）

- ・延伸協議会に新技術の工法として鉄道ラーメン高架橋の新プレキャスト工法について事務局

から提案した。この工法は高架橋の主部材の柱、梁、接続部材等を工場で製作し、現場に搬入、組み立てる工法であり、この工法は工事費が割高であるが、工期が短縮できるメリットがある。

※モルタルスリーブ継手を用いたプレキャストラーメン高架橋の設計・施工指針 H27.12

【委員の意見】

- ・新技術工法の工法は、工期短縮というメリットと工事費の割高というデメリットがあるが、今後、建設従事者の減少などの問題もある中で、工法の実績や進展など注視し、今後の選択肢のひとつになることも考えられる。

(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。また、運賃の消費税は10%を想定し設定する。

この「運行計画」は基本条件のみを記し、その他、快速運行及び埼玉スタジアム駅の常設化による運行形態は別に記す。

営業主体：埼玉高速鉄道株式会社（想定）

運行形態：各駅停車（緩行運行）

※埼玉スタジアム駅は埼玉スタジアム2002においてJリーグ戦等のサッカー大会が開催された時にのみ開設（停車）する臨時駅

所要時間：赤羽岩淵駅～岩槻駅 約26分、浦和美園駅～岩槻駅 約7分

運行本数：埼玉高速鉄道線内の列車本数上限16本/時

延伸線内（浦和美園駅～岩槻駅）の列車本数上限8本/時

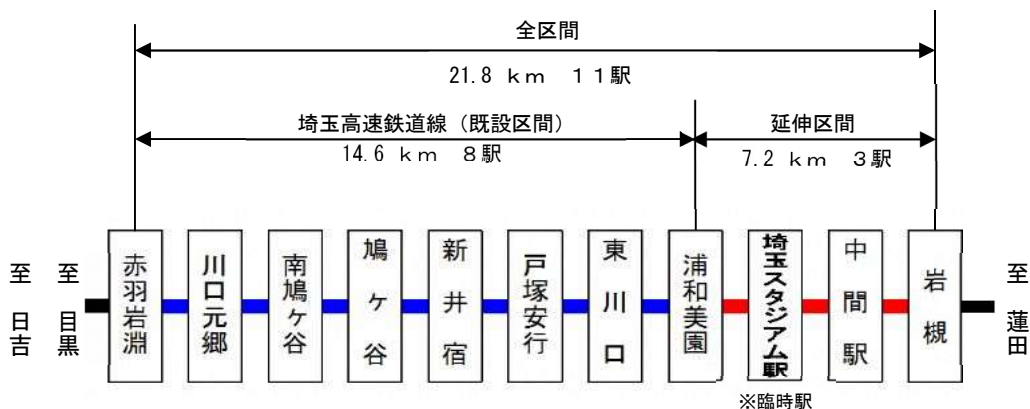
運賃：埼玉高速鉄道線の運賃体系を基に、延伸線の運賃については埼玉高速鉄道線との通算運賃とする。なお、消費税については10%を想定し設定する。

設計速度：延伸線の最高速度は高架区間110km/h、地下区間90km/h

埼玉高速鉄道線（既設区間）：80km/h

車両編成：現行10編成（6両）に1編成（6両）を追加

注) 上記の運行計画の設定は鉄道事業者等と協議したものではない。



地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸運行概要図

4 さいたま市の地下鉄7号線延伸線沿線のまちづくりの取組経緯

(1) 地下鉄7号線延伸の新たな方向性・取組

- ・平成23年度検討委員会より、「延伸の方向性の提言」において「延伸実現に資する方策」を組み合わせて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「浦和美園～岩槻地域成長・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する。
- ・浦和美園～岩槻地域成長・発展推進会議を設置する。

【成長・発展プランの43の方策の推進】

- ・現在、地下鉄7号線延伸線沿線である浦和美園～岩槻地域のまちづくりについて成長・発展に資する43の方策を展開している。
- ・43の方策の項目は次頁にまとめた。

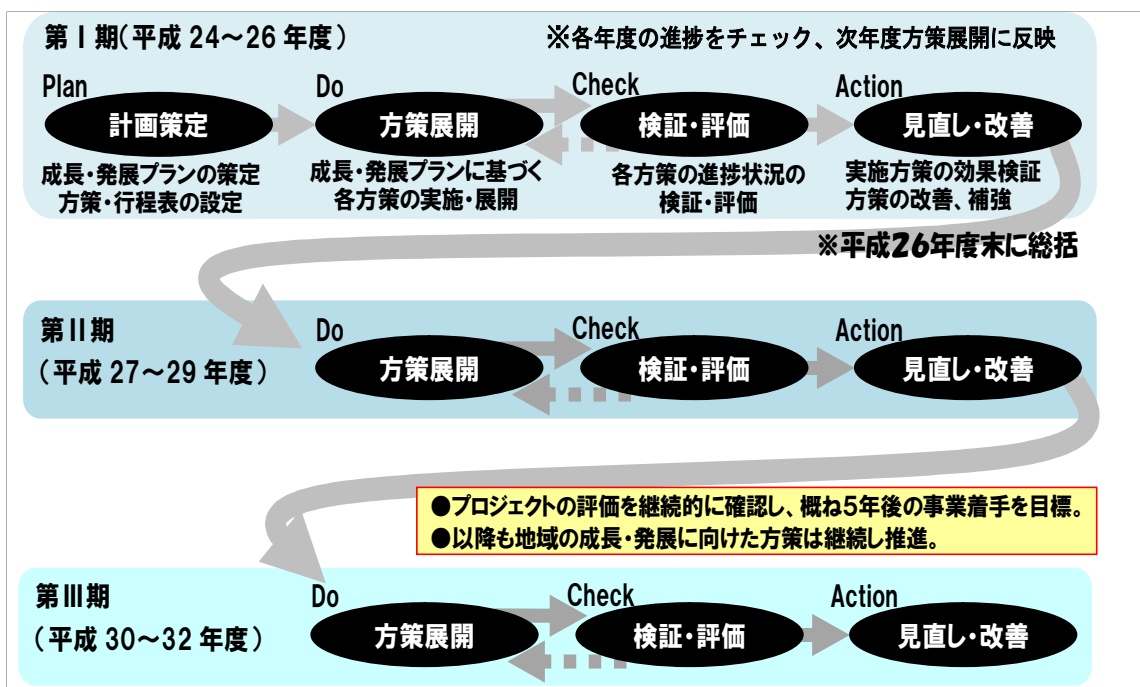
浦和美園～岩槻地域の成長・発展に資する43の方策

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> <ol style="list-style-type: none"> 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>延伸線全体</p> <ol style="list-style-type: none"> 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>岩槻駅周辺地区</p> <ol style="list-style-type: none"> 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>市民組織</p> <ol style="list-style-type: none"> 37 地下鉄7号線延伸事業化推進期成会
<p>中間駅周辺地区</p> <ol style="list-style-type: none"> 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>資金調達</p> <ol style="list-style-type: none"> 38 延伸線整備基金
	<p>鉄道関連方策</p> <ol style="list-style-type: none"> 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>方策のマネジメント</p> <ol style="list-style-type: none"> 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

(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っている。

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・発展プランの進捗状況・成果を下記の表に示す。

地区	目標指標	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年度目標	
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) ・岩槻南部新和西区 (〃) ・浦和東部第一地区 (施行中) ・大門下野田地区 (施行中) ※実績は各年度1月を基準	■ 計画 ■ 実績 (単位:人)	4,135	4,766 / 5,003	5,100 / 5,566	6,100 / 6,334	7,100 / 7,531	8,100 / 9,654
	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	目標の8.1千人を達成 約11千人/日超増 H29年10月に商業・業務事業者へ聞き取り調査実施
	教育施設学生	—	施設誘致推進中					約1千人/日超増
	交流人口 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 ・キッチンカー ・埼玉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 約42千人 差6千人	
岩槻駅周辺	観光機能拠点(仮称) 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)人形博物館着工(H29.12)
	交流人口 イベント開催 ・岩槻まつり ・鷹狩り行列 ・まちかど雑沓り等	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 約481千人 差4千人	

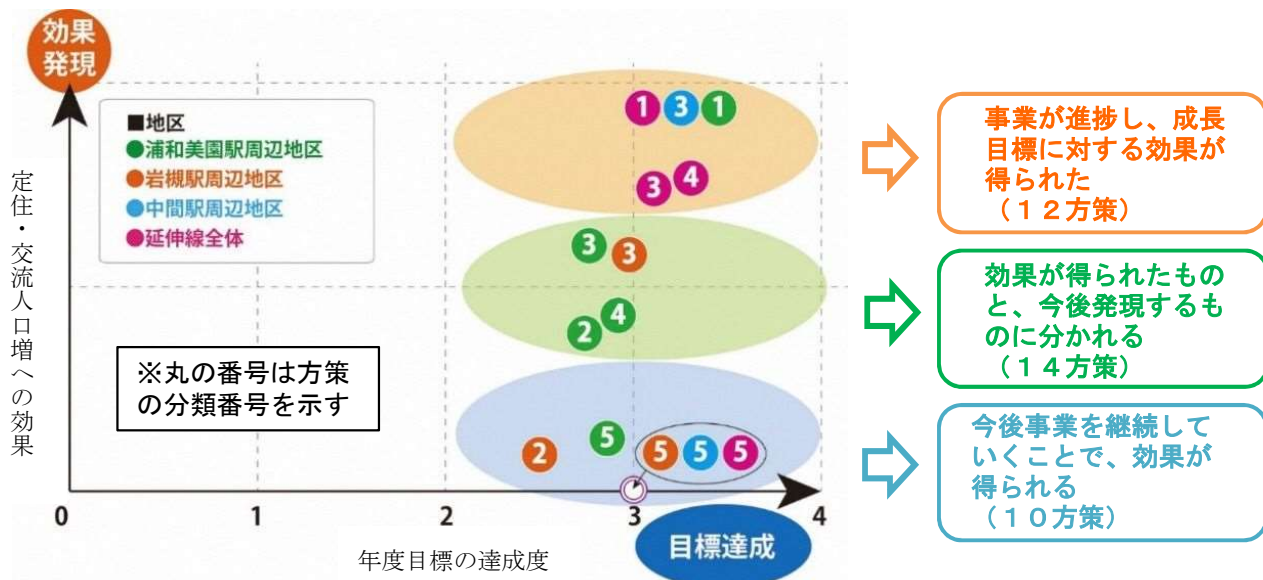
出典：浦和美園～岩槻地域成長・発展推進会議資料を一部修正

(4) 浦和美園～岩槻地域成長・発展プランの43方策の評価

成長・発展プランの43方策を5つに分類し、効果発現（定住・交流人口増の効果）と目標達成（年度目標の達成度）の2つの指標を軸に評価結果をグラフ化した。

ただし、方策のマネジメント等に係る7方策については、定住・交流人口増に直接寄与しない方策であるため評価の対象外とした。

下記にその評価結果をグラフで表す。



方策の分類	浦和美園駅周辺地区	岩槻駅周辺地区	中間駅周辺地区	延伸線全体
地域の情報発信	1 ブランドイメージ戦略			36 地域の情報発信・PR
まちの基盤整備	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 13 スマートホーム・コミュニティの普及	2 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		
地域資源を活用した交流	3 6 観光機能の強化（散策ルート、観光マップ、地場産販売、外国人観光客誘致など） 7 イベント開催、誘致(埼玉スタジアム2002活用、スポーツ・健康にちなんだイベントなど)	3 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 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	3 23 目白大学、目白クリニックとの連携 24 農業交流 26 イベントの開催、誘致(健康・スポーツにちなんだイベント)	3 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 35 埼玉高速鉄道沿線活性化、交流促進
地域内移動の確保	4 8 パークアンドライドの検討 9 バス路線の変更 12 超小型モビリティの導入促進			4 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
将来に向けた検討	5 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 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	5 16 岩槻まちづくりアクションプランの推進	5 25 施設誘致・整備 27 新駅設置に合わせたまちづくり方策の検討	5 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(市街化調整区域)

方策のマネジメント等

- | | |
|---------------------|------------------------|
| 37 地下鉄7号線延伸事業化推進期成会 | 41 浦和美園～岩槻地域成長・発展推進会議 |
| 38 延伸線整備基金 | 42 浦和美園～岩槻地域移動実態調査 |
| 39 地下鉄7号線延伸整備調査 | 43 7号地域成長・延伸実現マネジメント会議 |
| 40 地下鉄7号線延伸運営調査 | |

(5) 浦和美園～岩槻地域成長・発展プランの評価の総括

1) 評価方法

- ・成長・発展プランの評価にあっては、各目標指標の目標の実績（成果）について、平成23年度の実績を基準に平成28年度実績と一部平成29年度実績を用いて評価した。
- ・方策の評価については、直近である成長・発展プラン第Ⅱ期の平成27年度及び28年度の各方策の実績を用いて評価した。

2) 評価結果

■成長目標の評価結果

目標達成

- ・浦和美園駅周辺の定住人口の目標8,100人に対し約9,650人
(住民基本台帳の基準日：平成30年1月4日)
- ・浦和美園駅周辺の商業・業務施設来訪者の目標8,000人/日超に対し、約11,000人/日（浦和美園駅周辺における商業・業務事業者アンケート調査
(事業者アンケート調査時期：平成29年10月)

目標未達成

- ・浦和美園駅周辺の教育施設誘致、イベント開催、スポーツ振興（サッカー開催）
- ・岩槻駅周辺の観光機能拠点整備、イベント開催

■方策の評価結果

- ・事業が進捗し、成長目標に対する効果が得られたものが12方策
- ・効果が得られたものと、今後発現するものに分かれるものが14方策
- ・今後事業を継続していくことで、効果が得られるものが10方策

3) 評価分析

①成長目標の評価分析

■目標を達成した目標指標

(浦和美園駅周辺地区)

○定住人口

- ・みそのウイングシティの開発区域の大半を占めるUR都市機構施行の浦和東部第二地区、岩槻南部新和西地区の2地区の土地区画整理事業が平成29年2月に完了し、それに伴い大型マンションや戸建て住宅等の建設が進み、また、さいたま市施行地区である浦和東部第一地区でも、「環境未来都市」の実現に向けて、平成28年度末に第1期となる33戸のスマートホーム・コミュニティ先導的モデル街区が整備され、先進的なまちとしての魅力が高まったことも定住促進に繋がった一因と考えられる。
- ・また、平成29年9月～10月に実施した「浦和美園駅周辺における居住者アンケート調査」では、属性として20代～40代の子育て世代が7割を占めており、浦和美園を選んだ理由として、鉄道利便性が高いこと、まちが綺麗で将来性があるといった結果も出ており、こうした要因も定住促進に繋がったと言える。