


<p>地域の情報発信 地域</p> <p>◎モニターツアーの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩槻のまちを体験し、魅力を感じてもらうため、モニターツアーの実施 ※モニター意見を参考に今後の賑わい方策を検討するとともに、モニターを通じて魅力発信 <p>◎新たな観光情報誌の作成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ターゲット（女性や外国人等）に合わせた観光情報誌等の作成と活用 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>ターゲット イメージ</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>観光情報誌 「#iwatsuki」</p> </div> </div>	<p>まちの基盤整備 地域</p> <p>◎土地区画整理事業の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩槻駅西口土地区画整理事業を推進中 <p>◎新たな施設等の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・さいたま市岩槻人形博物館、（仮称）にぎわい交流館いわつき（H31年度未開館予定）等の整備 <p>◎岩槻歴史街道の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元協議会が「裏小路まちなみづくりの指針」を作成（H30年2月作成） <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>さいたま市 岩槻人形博物館</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>岩槻歴史街道 （裏小路）の整備</p> </div> </div>	<p>地域内外の移動確保 地域</p> <p>◎乗合タクシー、コミュニティバスの拡充検討</p> <p>◎シェアサイクル等の拡充検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民間企業によるシェアサイクルの実施（岩槻区で2箇所） <p>関連する計画</p> <p>◎さいたま市成長加速化戦略（H29.12策定）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・副都心としての岩槻地区の都市機能の強化を行うことを明記。（都市機能の強化に向けた取組の推進）
		
<p>地下鉄7号線延伸実現に向けた検討 鉄道</p> <p>◎地下鉄7号線延伸に向けた調査・検討</p>	<p>持続可能なまちづくりに向けた検討 地域 鉄道</p> <p>◎まちの融合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩槻駅舎改修により駅の東西が結ばれ、新旧の街並みや地域コミュニティの融合を図る <p>◎地下鉄7号線延伸線沿線エリアにおけるまちづくり方策の検討</p> <p>◎土地活用の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩槻駅西口土地区画整理地内の土地所有者を対象とした土地活用セミナーの実施等 <div style="text-align: center;">  <p>土地活用イメージ</p> </div>	<p>地域が連携・協働したまちづくり 協働</p> <p>◎地域の連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商店会、人形組合、まちづくりNPO法人等が連携しまちづくりを実施 <p>◎住民主体のイベントの創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・五節句(人日(1月)上巳(3月)端午(5月)七夕(7月)重陽(9月))に合わせたイベントを創出 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>端午の節句</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>岩槻愛宕神社 （こいのぼりくぐり）大雛段飾り</p> </div> </div>
<p>地域資源を活用した交流 地域 鉄道 協働</p> <p>◎歴史や文化にちなんだイベントの実施</p> <div style="text-align: center;">  <p>城下町岩槻鷹狩り行列</p> </div>		

行動計画の岩槻駅周辺地区まちづくり展開

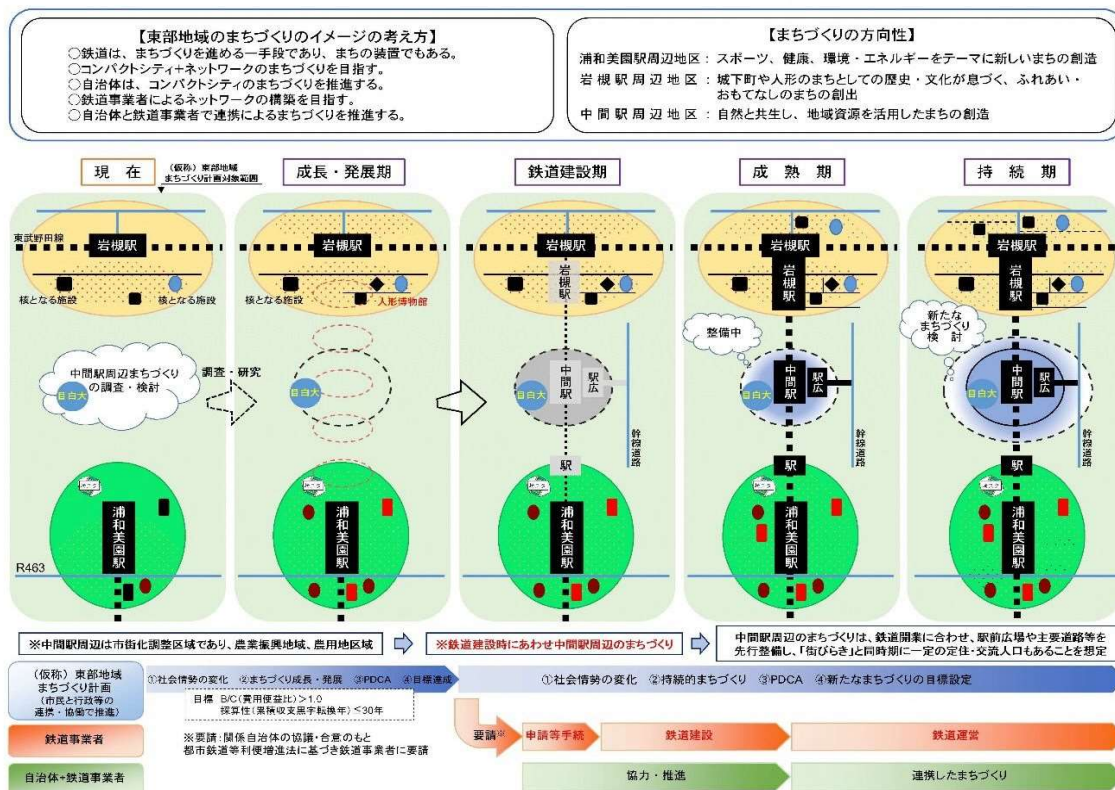
<p>地域の情報発信 地域</p> <p>◎地域資源等の情報発信</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ウェブサイトによる浦和美園～岩槻地域の情報発信 ・沿線散策マップの作成  <p>ホームページ</p>	<p>まちの基盤整備 地域</p> <p>◎鉄道建設時に合わせて開発</p> <hr/> <p>地域内外の移動確保 地域</p> <p>◎移動手段の検討</p> <hr/> <p>地下鉄7号線延伸実現に向けた検討 鉄道</p> <p>◎地下鉄7号線延伸に向けた調査・検討</p>	<p>持続可能なまちづくり 地域 鉄道</p> <p>に向けた検討</p> <p>◎今後の社会情勢等を注視し、段階的なまちづくりについて調査・検討</p> <p>◎地域資源等の掘り起こし、活用の検討</p> <p>◎延伸線沿線エリアのまちづくり需要調査</p>
--	---	--



<p>地域資源を活用した交流 地域 鉄道 協働</p> <p>◎地域・大学等と連携したイベントの実施</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>さいたまマーチ ～見沼ソーデーウォーク～</p>  <p>クリーンウォーク募集チラシ</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>いわつきマルシェ in 目白大学</p>  <p>みぬま秋フェス in さぎ山</p> </div> </div>	<p>地域が連携・協働したまちづくり 協働</p> <p>◎市民組織との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・さいたま市地下鉄7号線延伸事業化推進期成会と連携し、延伸線全体のまちづくりを推進する <p>◎目白大学との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目白大学とさいたま市が包括連携協定を締結、さらに連携強化を図る（平成28年10月）  <p>目白大学ホームページより</p>
--	--

行動計画の中間駅周辺地区、その他東部地域まちづくり展開

(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

地区	目標指標	現状 (基準値)	目標					基準値に対する 増加分
			H30年度 (2018年)	H31年度 (2019年)	H32年度 (2020年)	H33年度 (2021年)	H34年度 (2022年)	
浦和美園 駅周辺	定住人口	14.1千人 (H29.9実績) 住民基本台帳より					約22.2千人	約8.1千人超増
	病院施設、 教育施設、 商業・業務施設 など	—					約5千人/日	約5千人/日超増
	埼玉スタジアム 観戦者 (Jリーグ、 代表戦)	約930千人/年 (H18~H27平均実績) 23試合					約1,000 千人/年	約70千人/年超増 (約3千人/1試合)
	イベント開催 ・埼玉及び美園駅周辺 ・フリーマーケット等	約388千人/年 (H25~28平均)					約450 千人/年	約6.2千人超増
岩槻 駅周辺	定住人口 ※1	11.7千人 (H29.9実績) 住民基本台帳より					約17.6千人	約5.9千人超増
	・にぎわい交流館 いわたき ・さいたま市 岩槻人形博物館 イベント開催 ・岩槻まつり ・鷹狩り行列 ・まちかど雛めぐり 等	— 約477千人/年 (H25~28平均)	整備		運営		約630 千人/年	約153千人/年超増

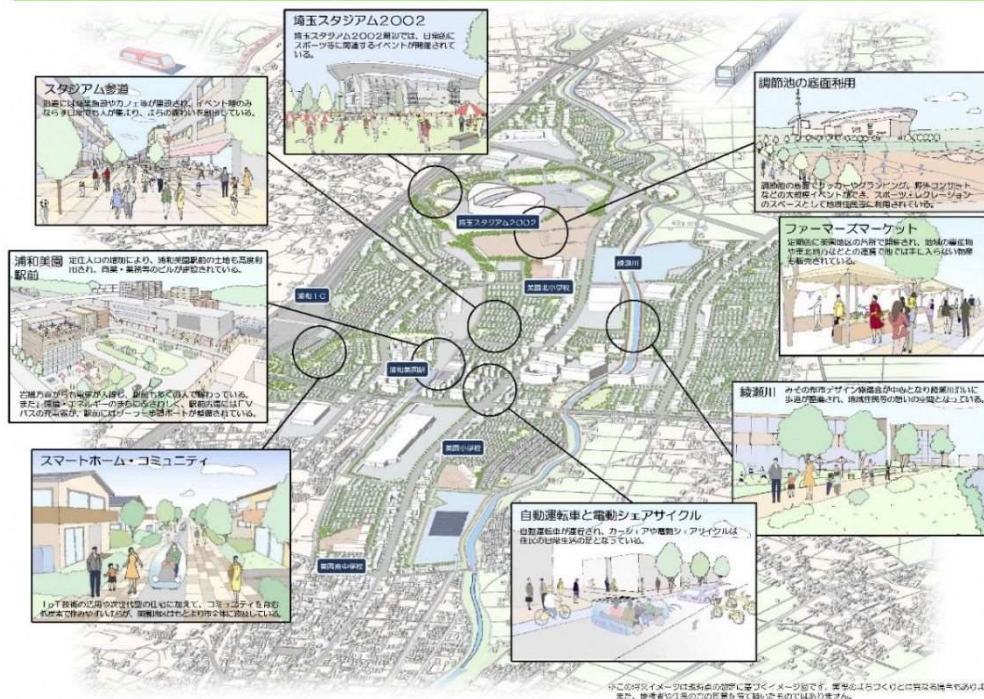
注) 浦和美園駅周辺及び岩槻駅周辺地区の定住人口はビルトアップ曲線((2)沿線開発ケース P64、65 参照)による人口を設定している。

※1 岩槻駅周辺の定住人口は七里駅周辺の区画整理事業等を含む。

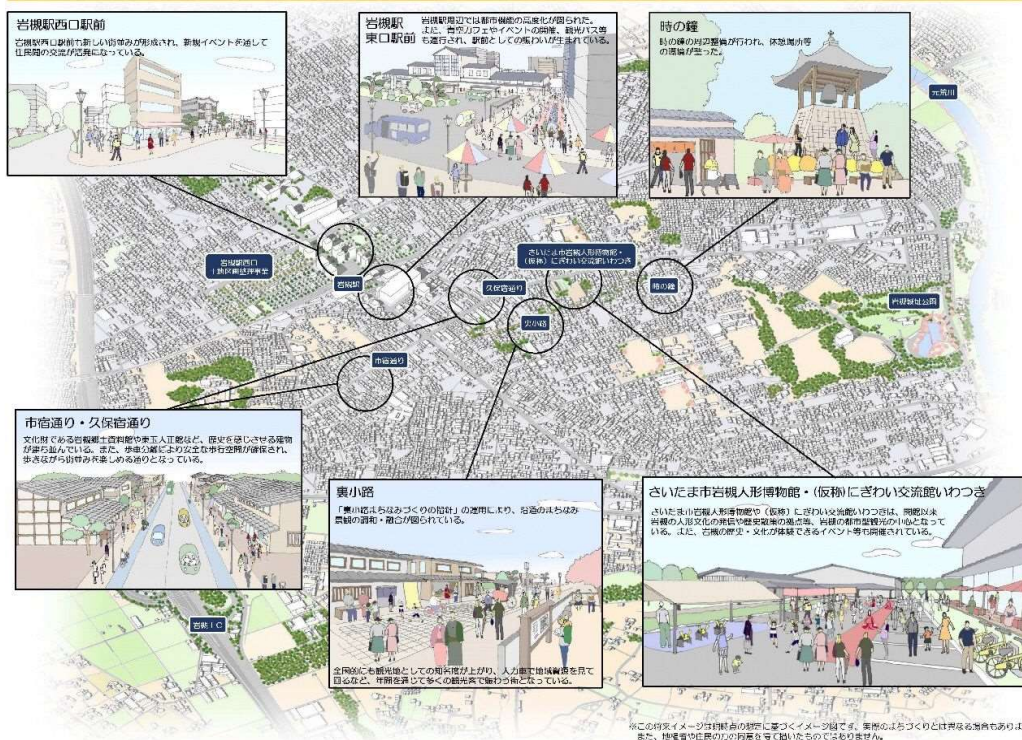
(5) 浦和美園駅及び岩槻駅周辺地区の将来イメージ

将来イメージはまちづくりの定量的目標を設定した浦和美園駅及び岩槻駅の周辺とした。将来のまちづくりイメージを広く市民や関係者等と共有化し、実践していくための目標でもある。

浦和美園駅周辺地区の将来イメージ まちづくりの方向性【スポーツ、健康、環境・エネルギーをテーマに新しいまちの創造】



岩槻駅周辺地区の将来イメージ まちづくりの方向性【城下町や人形のまちとしての歴史・文化が息づく、ふれあい・おもてなしのまちの創出】



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

(1) 需要予測の概要

1) 需要予測の概念

- ・鉄道事業の評価に向けて重要な基礎となるのは「需要予測」である。需要予測は、鉄道を整備した際の輸送人員（乗車人員）を予測するものであり、その予測値は営業主体が事業によって得る収益、B/Cにおける鉄道利用者が受ける便益などに直結する。
- ・延伸協議会では198号答申の需要予測モデルを適用することにする。
- ・需要予測は将来の開業年次を設定し、延伸した場合（with）と延伸しない場合（without）の需要予測を行う。

2) 需要予測の手順（流れ）

a 現状調査（人口・人の移動の実態把握）

- ・需要予測は、将来の鉄道を整備した際の輸送人員（乗車人員）を予測するものであり、その基礎は現在の「人口」、「人の移動」の実態をベースにしている。
- ・まず、人口については直近の平成27年国勢調査結果^{*1}を用いる。
- ・次に、人の移動については平成20年PT調査^{*2}及び、平成27年国勢調査結果を用いる。

b 人口フレームの設定（将来人口の設定）

- ・鉄道（延伸線）の開業年次の将来人口を設定する。延伸協議会では、198号答申と同様に開業年次を平成42（2030）年とした。
- ・将来人口の設定は国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」）による将来人口を用いる。ただし、さいたま市の将来人口は社人研の将来推計を大幅に上回っていることから、さいたま市総合振興計画後期基本計画によるさいたま市及び区別の将来人口推計について、直近の平成27年国勢調査結果を基に上乘せ補正を行い、開業年次の将来推計値とした。
- ・沿線開発ケースの将来人口フレームの設定は別に記す。

c 人口フレームの設定（ゾーンの設定）

- ・東京圏、都道府県、ブロック、大ゾーン（市町村）、小ゾーン（町丁目）に分かれており、交通政策審議会モデルの小ゾーンをベースに延伸区間の沿線について、町丁目単位に細分化するなどの精緻化を図り、ゾーン（単位地域）別の将来人口を設定する。

d 四段階推計法による予測

1段階：発生交通量・集中交通量予測

- ・あるゾーンから他のゾーンへ出かけてゆく発生交通量、あるゾーンへ他のゾーンから訪れる集中交通量を予測

2 段階：分布交通量予測

- ・ゾーン間の交通量を予測

3 段階：交通機関別分布交通量予測

- ・分布交通量予測で得られたゾーン間の交通量ごとに、鉄道、自動車、バス、徒歩・二輪車の交通機関ごとの交通量を予測

4 段階：鉄道経路配分予測

- ・交通機関別分布交通量の中で鉄道に関して具体的にどの路線を利用するかを予測
- ・予測に当たっては、鉄道乗車時間、乗換時間、費用（運賃）、混雑率などを反映した 198 号答申の需要予測モデル^{※3}に基づく。

※1 国勢調査：5年に一度の実施で人口、就労、通勤、通学などの調査

※2 P T調査：10年に一度の実施で「どのような人が」「いつ」「どのような目的・交通手段で」「どこからどこへ」移動したかについて調査し、1日のすべての動きを捉える調査

※3 198号答申の需要予測モデル：この需要予測モデルは、平成22年大都市交通センサス及び平成20年P T調査を用いている。なお、大都市交通センサスは5年に一度実施され、三大都市圏の鉄道、バスの利用実態（旅客の流動量及び利用経路など）を調査

【委員の意見】

- ・推計人口の上乗せ補正について、開業年次まで推計人口が維持継続するののかとの意見があった。

事務局説明

- ・30・40代による人口増加が主な要因であることから継続性はあるとの説明、さらに、平成29年12月発表のさいたま市の将来人口推計がさらに上乗せ補正を上回っていることを説明した。

将来人口の設定（推計方法）

■将来人口の推計方法

- さいたま市における将来人口は、さいたま市総合振興計画後期基本計画における推計値を基本とする。
- ただし、同推計値における平成27年値を、平成27年の国勢調査実績値が上回っているため、その差を将来推計値に上乘せする。
- さいたま市の区別人口についても、同じ考え方により総合振興計画推計値の補正を行う。
- その数値を今年度実施する需要予測に使用する。

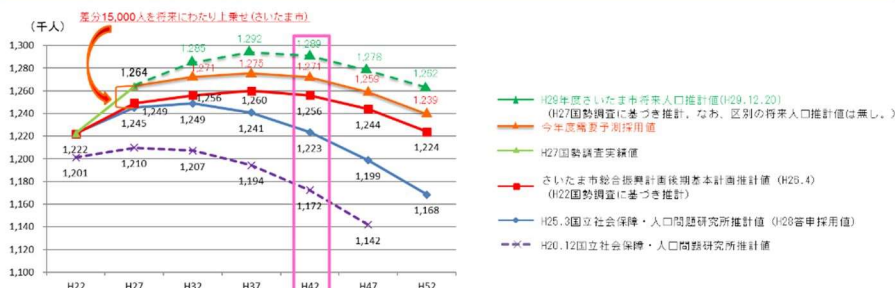


表 さいたま市の将来人口推計



表 緑区・岩槻区・見沼区の将来人口推計



《延伸線のさいたま市内の行政区》

ゾーンの設定

- ゾーニングについては、東京圏、都道府県、ブロック、大ゾーン(市町村)、小ゾーン(町丁目)と別れており、交通政策審議会モデルの小ゾーンをベースに、延伸区間の沿線について、概ね町丁目単位に細分化を行う。

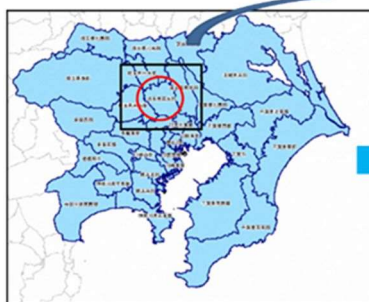


図 東京圏と各ブロック位置図



図 埼玉県南中部ブロック・さいたま市

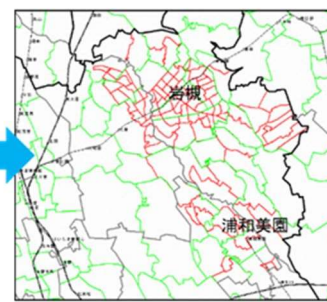


図 地下鉄7号線沿線のゾーニング

- 交政審小ゾーン
- 本調査における細分化ゾーン

	H29延伸協議会	参考:交政審
東京圏計	2,465	2,843
東京都計	1,008	1,008
(1)23区	747	747
(2)多摩	261	261
神奈川県	700	700
埼玉県	559	453
さいたま市	196	90
千葉県	146	545
茨城県南部	52	137
域外	64	64
東京圏計+域外	2,529	2,907

表 地域別小ゾーン数一覧表

地域	H29延伸協議会	参考:交政審
さいたま市	196	90
西区	4	4
北区	10	10
大宮区	8	8
見沼区	30	9
中央区	7	7
桜区	6	6
浦和区	11	11
南区	9	9
緑区	23	11
岩槻区	88	15

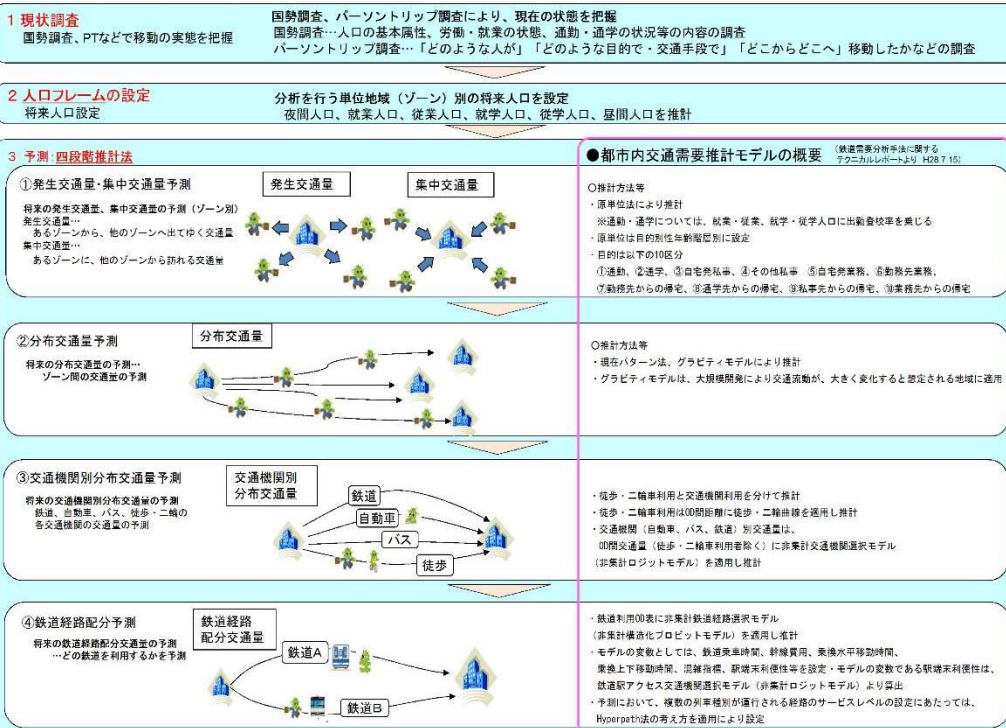
表 さいたま市 小ゾーン数一覧表

■ :さいたま市東部地域

需要予測の手順（流れ）（四段階推計法）

【需要予測フロー】

●需要予測：将来鉄道が整備された場合に何人が鉄道を利用するかを予測



(2) 需要予測モデルの検証（現況再現）

- ・需要予測モデルの検証を行うために、現況再現を行った。その現況再現は現況人口の設定を行い、輸送需要を推計し、実績値と比較することで需要予測モデルの妥当性の確認を行う作業である。
- ・現況再現結果の誤差は概ね10%未満となっている。

1日平均乗車人員	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	現況再現値	再現値/H27実績
東京メトロ方面	34,395	35,553	37,368	38,397	40,342	41,786	40,060	99.3%
川口元郷	8,088	8,243	8,624	8,751	9,107	9,425	8,764	96.2%
南鳩ヶ谷	5,728	6,010	6,389	6,668	7,004	7,340	6,682	95.4%
鳩ヶ谷	8,592	9,030	9,486	9,634	10,117	10,504	9,792	96.8%
新井宿	4,515	4,575	4,790	4,924	5,166	5,316	5,403	104.6%
戸塚安行	5,961	6,202	6,440	6,617	6,893	7,149	7,501	108.8%
東川口	12,174	12,745	13,385	13,857	14,639	15,225	15,479	105.7%
浦和美園	5,201	5,570	5,996	6,469	7,410	8,289	7,346	99.1%
合計	84,654	87,928	92,478	95,317	100,678	105,034	101,027	100.3%

注：実績は埼玉高速鉄道HPより、現況再現値には埼玉スタジアム旅客を含む

地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）現況再現表

(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)

- ・ 鉄道事業により、もたらせる効果 (便益、受益) で事業性を評価する。
- ・ B/C は費用便益比であり、一般的には「費用対効果」や「経済効果」と表されることもある。
- ・ B/C は、国民経済的視点で公共事業として国費が投入される整備事業について、社会経済的に見て効率的な事業であるかどうかの評価であり、国民や鉄道事業者に対する説明責任が求められるものである。
- ・ 採算性は、鉄道事業者の長期的な経営の視点に立って、事業の成立やサービスの提供が持続可能なものであるかを評価するとともに、国の事業許可の可能性を検証するものである。
- ・ 延伸協議会では、都市鉄道等利便増進法の適用を前提とし、事業性の定量的評価を行う。なお、都市鉄道等利便増進法の適用の一般的な目安は B/C が 1.0 を超えること、採算性が 30 年以内と言われている。

(4) B/C・採算性の試算概要

1) B/Cの試算の前提・内容

■試算前提

- ・鉄道事業におけるB/C（費用便益比）は「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012年改訂版」により規定されている。
- ・事業による効果・影響のうち貨幣換算可能な効果を対象に便益を計測する。
- ・便益は、事業を実施（延伸）した場合（with）と実施（延伸）しない場合（without）の比較により計測される。
- ・延伸線のB/Cについても、このマニュアルに準拠する。また開業年度後30年及び50年を試算する。

■試算内容

B/Cで評価する便益や費用は下記の内容表のとおりである。

項目		便益 (Benefit) の内容
総便益	利用者便益	時間短縮、費用節減、乗換改善、車両内混雑緩和
	供給者便益	当該事業者及び補完・競合他事業者の収益変化
	環境改善便益	CO ₂ 、NO _x の削減、道路交通事故減少
	期末残存価値	計算期末の資産価値

項目		費用 (Cost) の内容
総費用	建設投資額等	建設費、用地関係費、車両費等
	維持改良費用等	試算の維持・更新費

B/Cの便益と費用の内容表

2) 採算性の試算の前提・内容

■試算前提

- ・鉄道事業における採算性分析は「鉄道プロジェクトの評価マニュアル2012年改訂版」により規定されている。
- ・採算性は財務分析によって得られる事業の収支の見通しから、採算面での事業の成立性について評価するものである。評価に当たっては、前提とした資金調達スキーム（適用した補助制度）が重要である。

■試算内容（施設使用料等）

- ・延伸協議会の検討では、事業手法として都市鉄道等利便増進法を前提としていることから、

「受益活用型」の上下分離方式（既存路線に発生する「受益」も活用した施設整備）が前提であり、「整備主体として鉄道・運輸機構」及び「営業主体として埼玉高速鉄道（株）」の2者が参画すると想定する。

- ・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。
- ・この上下分離方式では、延伸整備による収入変化及び経費変化から導き出される受益相当額を基に、営業主体が施設使用料を整備主体に支払う。整備主体はその施設使用料で自己調達した資金（借入等）を償還する。整備資金の償還に要する期間、すなわち累積資金収支の黒字転換年が採算性の指標となる。
- ・施設使用料は整備主体と営業主体の協議で決定されるものであるが、各ケースにおける試算にあつては、鉄道事業者の経費等の実績に基づき施設使用料を設定し、採算性を試算した。

参考：施設使用料

- ・採算性のイメージではあるが延伸線の概算建設費は790億円（税抜）であることから、整備主体として3分の1の負担相当金額として約263億円を資金調達（借入）してくる。その資金分を営業主体から施設使用料として支払いを受け、償還していくことになる。
- ・施設使用料は整備・営業主体間で協議・決定されるものであり、事業化の時には試算値とは異なることも想定される。

9 各ケースの前提条件概要

地域の成長・発展に伴い地域特性を考慮した「すう勢ケース」を基本とし、沿線開発、埼玉スタジアム駅常設化、快速運転の3つの条件を組み合わせた各ケースを設定した。

5つのケースについての前提条件の概要を下記の概要表に示す。

No.	ケース名	前提条件
1	すう勢ケース	運行は各駅停車とし、開発の進捗に伴う人口増加を見込まないものとする。ただし、浦和美園駅周辺地区は、開発による人口増加が著しい現状を踏まえ、 現実視されるもののみ考慮する。
2	沿線開発ケース	運行は各駅停車とし、浦和美園駅周辺地区、中間駅地区、岩槻駅周辺地区、（七里駅周辺含む）の沿線開発の進捗に伴う人口増加をビルトアップ曲線等により推計し考慮する。
3	沿線開発＋埼玉スタジアム駅常設化ケース	2のケースに加え、埼玉スタジアム駅を常設化した場合を考慮する。
4	沿線開発＋快速運転ケース	2のケースに加え、運行を各駅停車及び快速運転とする。
5	沿線開発＋埼玉スタジアム駅常設化＋快速運転ケース	3のケースに加え、運行を各駅停車及び快速運転とする。ただし、埼玉スタジアム駅に快速運転は停車しないものとする。

各ケースの前提条件概要表