

参 考 資 料

目 次

1	交通政策審議会答申第198号の概要	1
2	埼玉県とさいたま市の計画における地下鉄7号線の位置づけ	3
	(1) 埼玉県の計画	
	(2) さいたま市の計画	
3	都市鉄道等利便増進法の適用フロー	5
4	神奈川東部方面線の概要	7
5	神奈川東部方面線の計画経緯	8
6	整備・運営主体の想定鉄道事業者等の概要	9
7	地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会 設置要綱	11
	地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会 まちづくり分科会 設置要領	
	地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会 鉄道分科会 設置要領	

1 交通政策審議会答申198号の概要

東京圏における今後の都市鉄道のあり方について

東京圏の都市鉄道が目指すべき姿

- ①国際競争力の強化に資する都市鉄道
- ②豊かな国民生活に資する都市鉄道
- ③まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道
- ④駅空間の質的進化 ～次世代ステーションの創造～
- ⑤信頼と安心の都市鉄道 ～安全運行を前提とした遅延対策の強化～
- ⑥災害対策の強力な推進と取組の「見える化」

「東京圏の都市鉄道が目指すべき姿」を実施する上で意義のあるプロジェクト

○国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト

○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

〈9〉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))

【意義】

- ・まちづくりが進められている大宮駅周辺地区と浦和美園地区とのアクセス利便性の向上を期待。

【課題】

- ・収支採算性に課題があるため、関係地方公共団体等において、需要の創出に繋がる沿線開発や交流人口の増加に向けた取組等を確実に進めた上で、事業計画について十分な検討が行われることを期待。
- ・また、導入空間の確保を含めたルートについて、検討が行われることも期待。

〈10〉埼玉高速鉄道の延伸(浦和美園～岩槻～蓮田)

【意義】

- ・埼玉県東部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待。

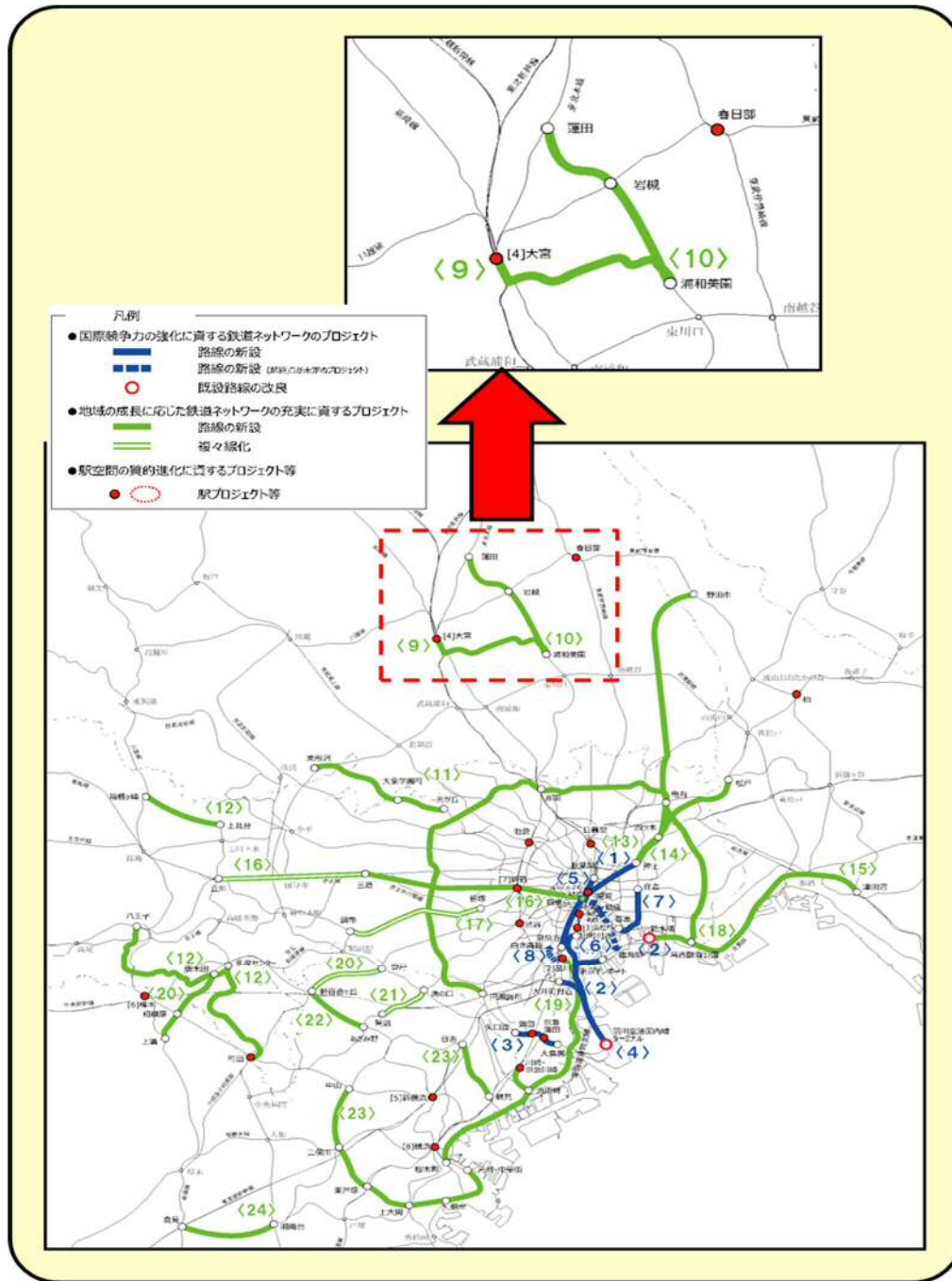
【課題】

- ・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の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。

○駅空間の質的進化に資するプロジェクト

[4]大宮駅

- ・北海道・東北、上越・北陸新幹線の発着駅であるとともに、JR各路線や東武鉄道も乗り入れる東京圏北部の交通の要所。
- ・東武大宮駅の移設等による鉄道路線間の乗換改善や東西連絡通路及び東口駅前広場の整備等による回遊性の向上が図られることを期待。



路線概要			需要動向			社会経済的効果					事業の社会的効率性				事業の持続性			
対象路線	区間	延長 (km)	総事業費 (億円)	輸送密度 (千人/日)	ピーク時最大断面輸送量 (千人/h)	政策課題への寄与度					費用便益分析				財務分析			
						混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対応/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的内部収益率	NPV純現在価値 (億円)	開業年営業損益比	償還資金率	累積資金収支黒字転換年 (仮定)	乗客～乗客
埼玉高速鉄道線延伸	浦和美園～岩槻	7.1	1,000	15.3 ～14.0	2.1 ～2.0	94.7 ～114.4						0.5 ～0.4	0.3% ～2.0%	-288 ～-311	1.4 ～1.5	93% ～233%	乗客～乗客	都市利便
埼玉高速鉄道線延伸	浦和美園～蓮田	13.7	2,200	15.5 ～15.1	2.9 ～2.8	34.1 ～33.8						0.4 ～0.4	— ～二	-777 ～-816	1.5 ～1.4	91% ～26%	乗客～乗客	都市利便

出典：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

2 埼玉県とさいたま市の計画における地下鉄7号線の位置づけ

(1) 埼玉県の計画

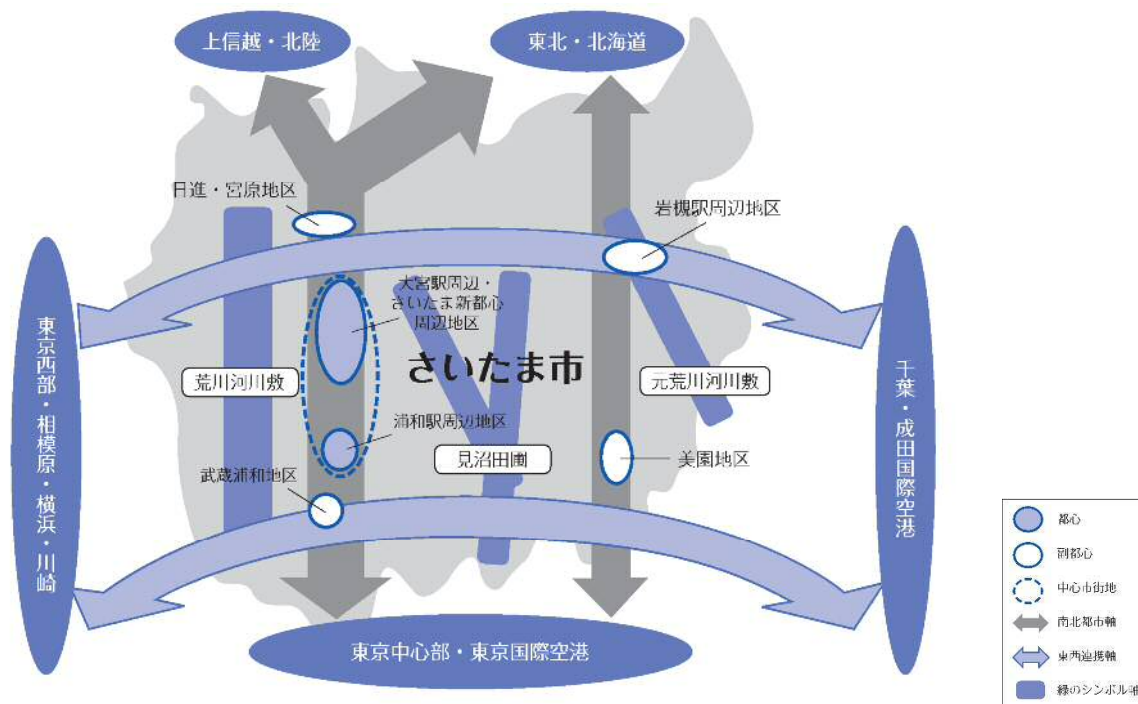
■埼玉県5か年計画 - 希望・活躍・うるおいの埼玉-

- ・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) さいたま市の計画

■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。



出典：2020 さいたま希望のまちプラン

■将来都市構造のイメージ

- ・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。

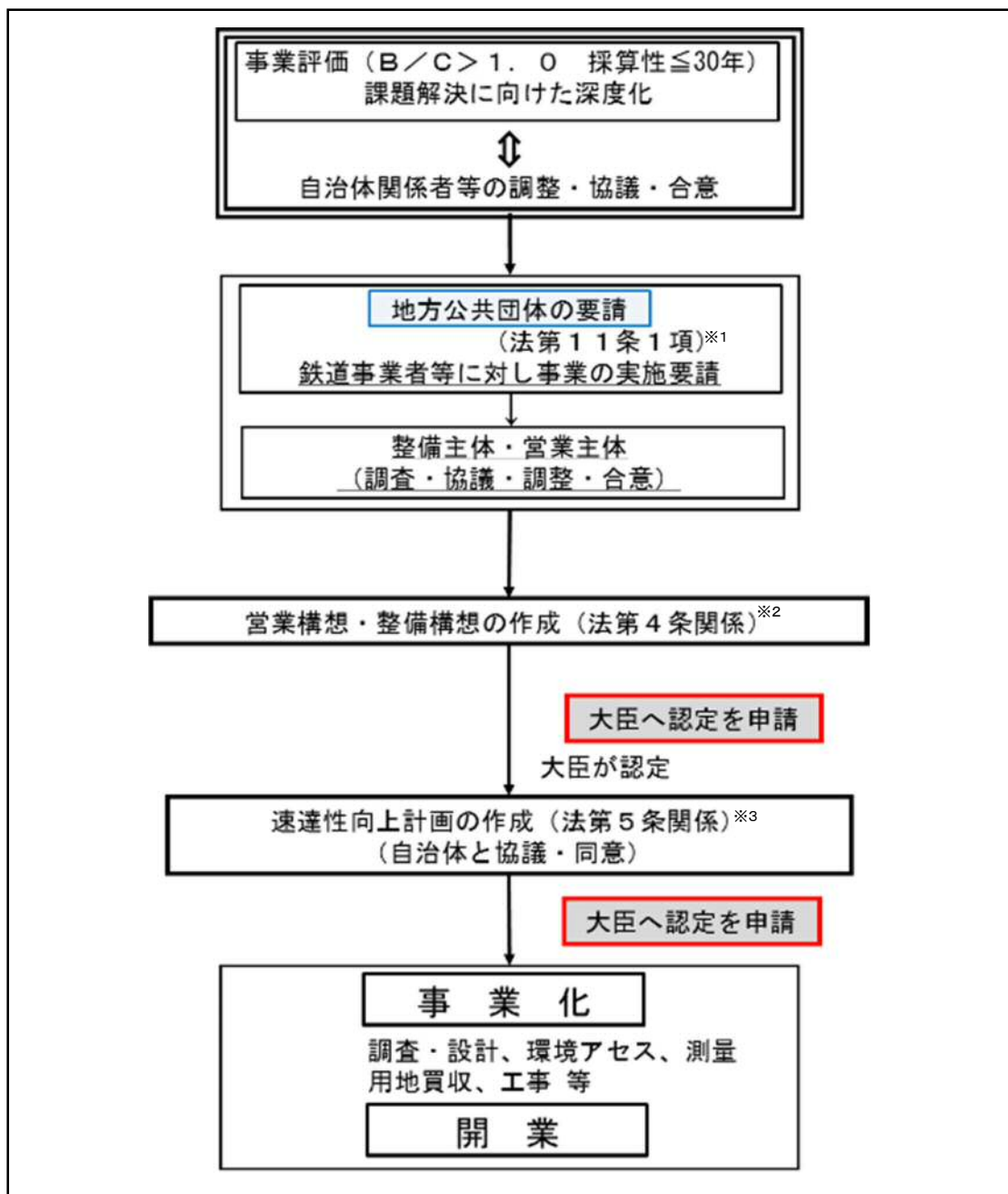
■さいたま市都市計画マスタープラン

- ・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 都市鉄道等利便増進法の適用フロー



※1 都市鉄道等利便増進法第11条第1項（速達性向上事業の実施の要請）

地方公共団体は、鉄道事業者等（鉄道事業法第七条第一項に規定する鉄道事業者、軌道法による軌道経営者又は都市鉄道施設の整備に係る事業を行うその他の者をいう。以下同じ。）に対して、速達性向上事業の実施の要請（実施されている速達性向上事業を変更して実施することの要請を含む。）をすることができる。この場合においては、基本方針に即して、当該要請に係る速達性向上事業に関する計画の素案を作成して、これを提示しなければならない。

※2 都市鉄道等利便増進法第4条関係（整備構想又は営業構想の認定）

- ① 速達性向上事業として都市鉄道施設の整備又は営業を行おうとする者は、それぞれ整備構想又は営業構想を作成して、国土交通大臣の認定を申請することができる。
- ② 国土交通大臣は、整備構想又は営業構想が基本方針に適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

※3 都市鉄道等利便増進法第5条関係（速達性向上計画の認定）

- ① 認定整備構想事業者及び認定営業構想事業者は、認定を受けた整備構想及び営業構想に基づいて、協議により、速達性向上計画を作成して、国土交通大臣の認定を申請することができる。
- ② ①の認定の申請をしようとする者は、あらかじめ、速達性向上計画について、当該速達性向上計画に記載する速達性向上事業を実施する区域をその区域に含む地方公共団体に協議し、その同意を得なければならない。
- ③ 国土交通大臣は、速達性向上計画が基本方針に適合するものであるほか、鉄道事業法第3条第1項の規定による鉄道事業の許可を要するものにあたっては同法第5条第1項各号に掲げる基準に適合し、かつ、確実かつ効果的に実施されると見込まれるものであると認めるときは、その認定をするものとする。

4 神奈川東部方面線の概要

- ・都市鉄道等利便増進法の速達性向上事業であり、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。
- ・総事業費は国、地方公共団体（神奈川県・横浜市）がそれぞれ1/3を補助し、残り1/3を整備主体の鉄道・運輸機構が資金調達して鉄道施設を整備している。
- ・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）より概要を記載した。

5 神奈川東部方面線の計画経緯

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：鉄道・運輸機構HP

6 整備・営業主体の想定鉄道事業者等の概要

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体を想定し、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…)とされており、神奈川東部方面線の整備主体になっている

■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。

(出資等の負担割合 埼玉県：川口市：旧鳩ヶ谷市：さいたま市＝10：3：1：1)

平成13年3月28日に開業した。(赤羽岩淵～浦和美園間について営業距離14.6km、駅数8駅、総事業費2,587億円)

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(民事再生手続き)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、子育て世代を沿線に誘導するため、として、平成30年春から通学定期を最大22.2%値下げする。

地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会設置要綱

（設置目的）

第1条 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）について、平成28年4月の交通政策審議会答申等を踏まえ浦和美園から岩槻間の延伸の意義や課題の解決に向けて、地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸に関する事項を協議するために地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会（以下「延伸協議会」という。）を設置する。

（所掌事項）

第2条 延伸協議会は、次の各号に掲げる事項について、都市鉄道等利便増進法に基づく手法を前提として協議する。

- （1）地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）の延伸に関する事項
 - ア 延伸の事業性について
 - イ 沿線のまちづくりについて
- （2）その他必要事項

（組織）

第3条 延伸協議会は、次の各号に掲げる者をもって組織する。

- （1）学識経験者
 - （2）交通関係の有識者
 - （3）まちづくり関係の有識者
 - （4）関係行政機関に属する者
 - （5）市職員
 - （6）前各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者
- 2 延伸協議会には、本協議をするに当たって必要となる者をオブザーバーとして出席させることができる。

（委員長）

第4条 延伸協議会に委員長を置く。

- 2 委員長は、委員の互選により定める。
- 3 委員長は、会務を総理し、延伸協議会を代表する。
- 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。

(会議)

第5条 延伸協議会の会議は委員長が招集する。

- 2 委員長は協議事項の内容により、委員又はオブザーバー以外の者の出席を求めることができる。
- 3 延伸協議会は、原則公開とする。

(事務局)

第6条 延伸協議会の事務処理を行うために、さいたま市都市戦略本部東部地域・鉄道戦略部に事務局を置く。

(その他)

第7条 この要綱に定めるもののほか、延伸協議会の運営に関し必要な事項は、委員長が延伸協議会に諮って定める。

附則

この要綱は平成29年8月1日から施行し、平成30年3月31日に効力を失う。

地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会
まちづくり分科会設置要領

（設置目的）

第1条 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会の円滑な運営を図るために延伸協議会にまちづくり分科会（以下「分科会」という。）を設置する。

（所掌事項）

第2条 分科会は、次の各号に掲げる事項について協議する。

- （1） 沿線のまちづくりに関することについて
- （2） その他必要事項

（組織）

第3条 分科会は地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会委員の一部をもって構成する。

- 2 分科会に属する委員は、地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会委員長（以下「委員長」という。）が指名する。
- 3 分科会には、本協議をするに当たって必要となる者をオブザーバーとして出席させることができる。

（分科会長）

第4条 分科会に分科会長を置く。

- 2 分科会長は、委員長が指名する。
- 3 分科会長は、会務を総理し、分科会を代表する。
- 4 分科会長に事故があるときは、あらかじめ分科会長が指名する委員がその職務を代理する。

（会議）

第5条 分科会の会議は委員長が招集する。

- 2 分科会長は協議事項の内容により、委員又はオブザーバー以外の者の出席を求めることができる。
- 3 分科会は、原則公開とする。

(事務局)

第6条 分科会の事務処理を行うために、さいたま市都市戦略本部東部地域・鉄道戦略部に事務局を置く。

(その他)

第7条 この要領に定めるもののほか、分科会の運営に関し必要な事項は、分科会長が分科会に諮って定める。

附則

この要領は平成29年8月1日から施行し、平成30年3月31日に効力を失う。

地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会
鉄道分科会設置要領

（設置目的）

第1条 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会の円滑な運営を図るために延伸協議会に鉄道分科会（以下「分科会」という。）を設置する。

（所掌事項）

第2条 分科会は、次の各号に掲げる事項について協議する。

- （1） 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）の延伸に関することについて
- （2） その他必要事項

（組織）

第3条 分科会は地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会委員の一部をもって構成する。

- 2 分科会に属する委員は、地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会委員長（以下「委員長」という。）が指名する。
- 3 分科会には、本協議をするに当たって必要となる者をオブザーバーとして出席させることができる。

（分科会長）

第4条 分科会に分科会長を置く。

- 2 分科会長は、委員長が指名する。
- 3 分科会長は、会務を総理し、分科会を代表する。
- 4 分科会長に事故があるときは、あらかじめ分科会長が指名する委員がその職務を代理する。

（会議）

第5条 分科会の会議は委員長が招集する。

- 2 分科会長は協議事項の内容により、委員又はオブザーバー以外の者の出席を求めることができる。
- 3 分科会は、原則公開とする。

（事務局）

第6条 分科会の事務処理を行うために、さいたま市都市戦略本部東部地域・鉄道戦略部に事務局を置く。

(その他)

第7条 この要領に定めるもののほか、分科会の運営に関し必要な事項は、分科会長が分科会に諮って定める。

附則

この要領は平成29年8月1日から施行し、平成30年3月31日に効力を失う。

さいたま市 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会 報告書

発行 さいたま市 平成30年5月

編集 さいたま市 都市戦略本部 東部地域・鉄道戦略部

〒330-9588

さいたま市浦和区常盤6丁目4番4号

電話 048-829-1871（直通）

FAX 048-829-1997

E-mail tobu-chiiki-tetsudo@city.saitama.lg.jp