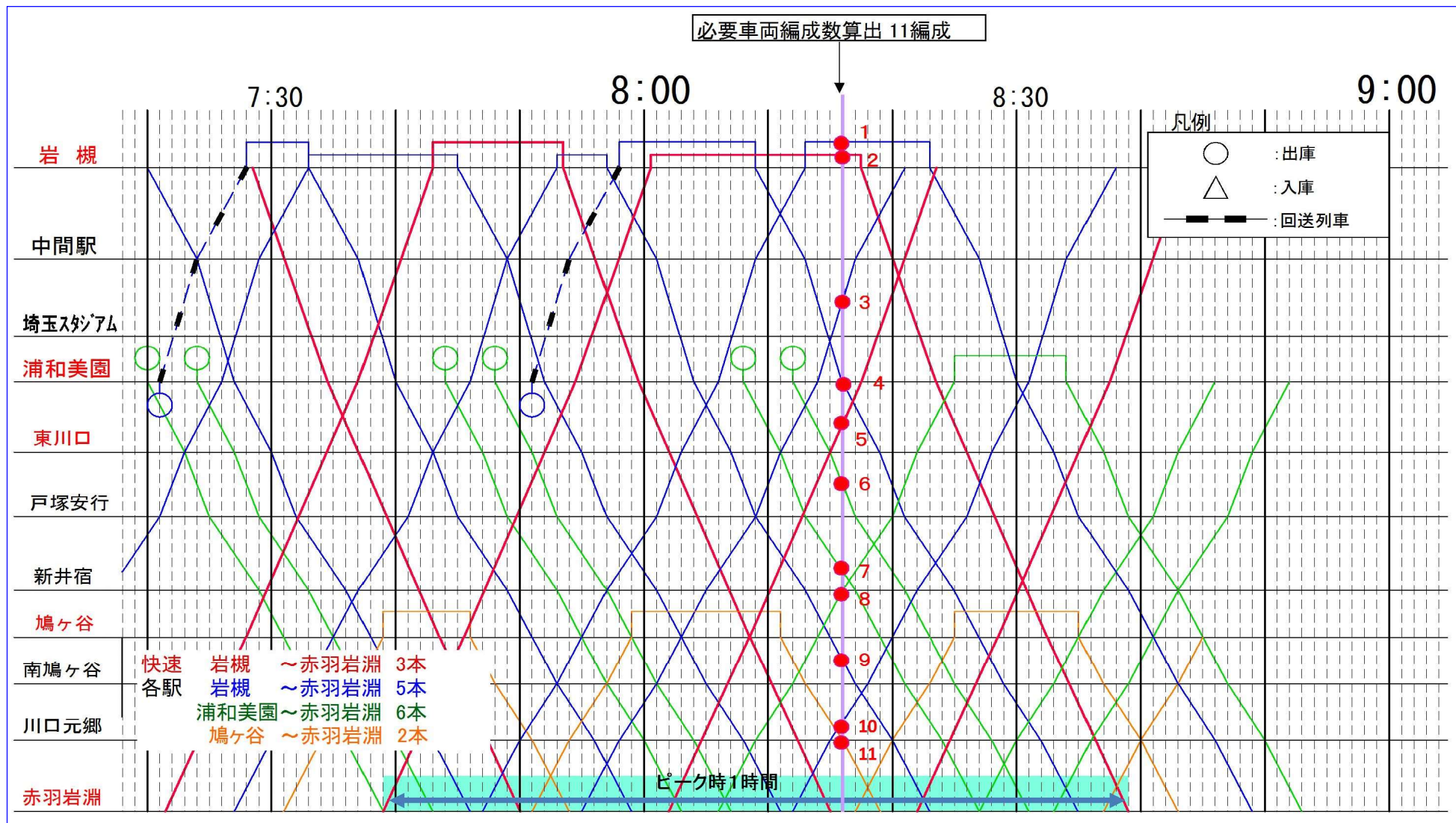


延伸後 快速運転含む



## ⑧-1 運行計画について(No1すう勢ケース、No2沿線開発ケース)

- No1すう勢ケース
- No2沿線開発ケース

ケース名	沿線開発地区			医療施設	にぎわい交流館	埼玉スタジアム駅		運行形態		途中駅
	美園開発	中間駅開発	岩槻周辺開発			臨時	常設	各駅停車のみ	快速運転あり	
No1すう勢ケース	△ ※明確な建築計画のみ	—	—	○	○	○	—	○	—	中間駅
No2沿線開発ケース	○ 区画整理事業5箇所	○	○ 区画整理事業5箇所	○	○	○	—	○	—	中間駅

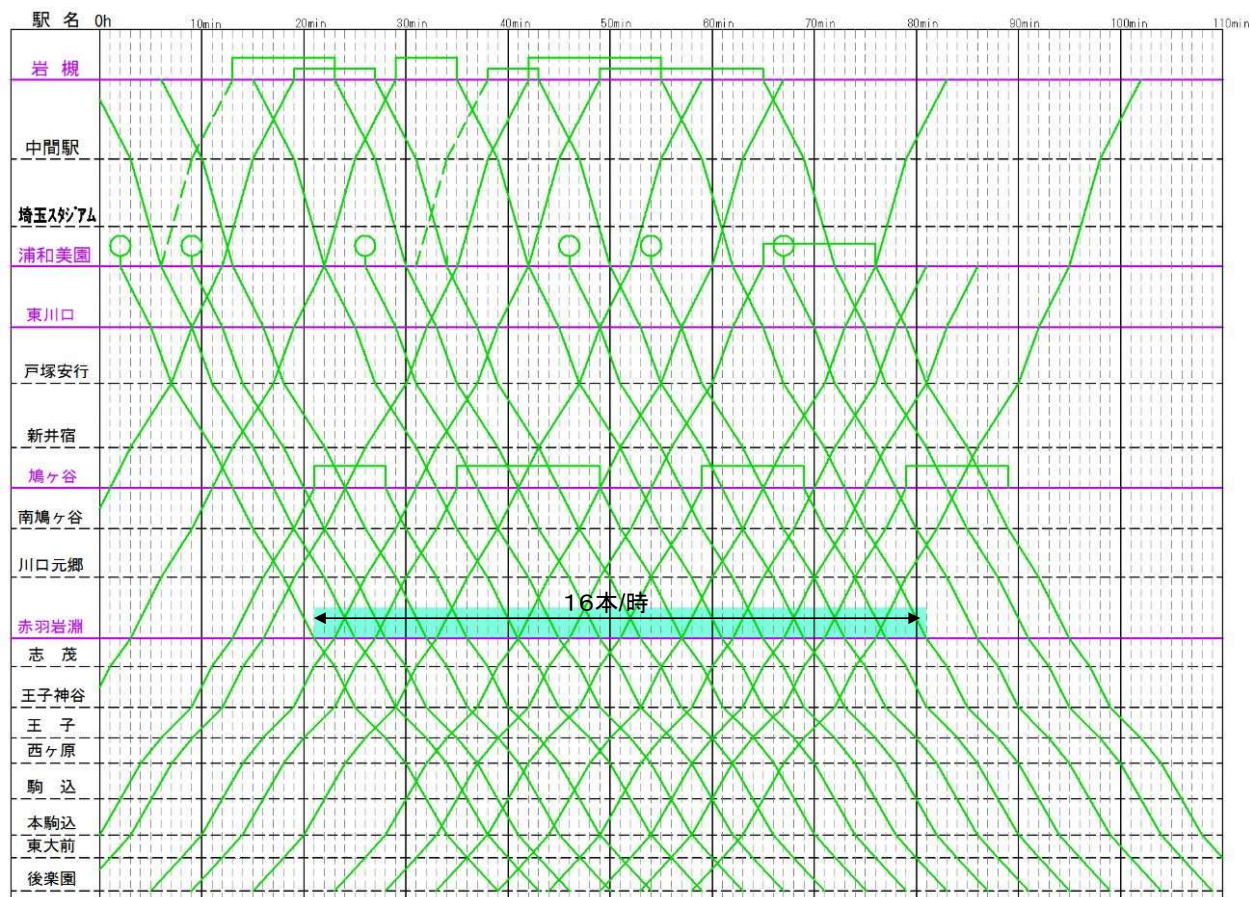
### ピーク時

#### ピーク時運行本数

- 快速運転：なし
- 各駅停車：岩槻発 8本/時  
浦和美園発 6本/時  
鳩ヶ谷発 2本/時  
合計 16本/時

#### 延伸線駅間所要時間

- 各駅停車
  - ・ 岩槻～中間駅 : 4分
  - ・ 中間駅～浦和美園 : 3分
  - 岩槻～浦和美園 : 7分



※運行計画については、鉄道事業者と協議したものではない。

## ⑧-2 運行計画について (No3沿線開発ケース+埼玉スタジアム駅常設化ケース)

### ■ No3沿線開発+ 埼玉スタジアム常設化ケース

ケース名	沿線開発地区			医療施設	にぎわい交流館	埼玉スタジアム駅		運行形態		途中駅
	美園開発	中間駅開発	岩槻周辺開発			臨時	常設	各駅停車のみ	快速運転あり	
No3沿線開発+ 埼玉スタジアム駅常設化ケース	○ 区画整理事業 5箇所	○	○ 区画整理事業 5箇所	○	○	-	○	○	-	埼玉 スタジアム駅 中間駅

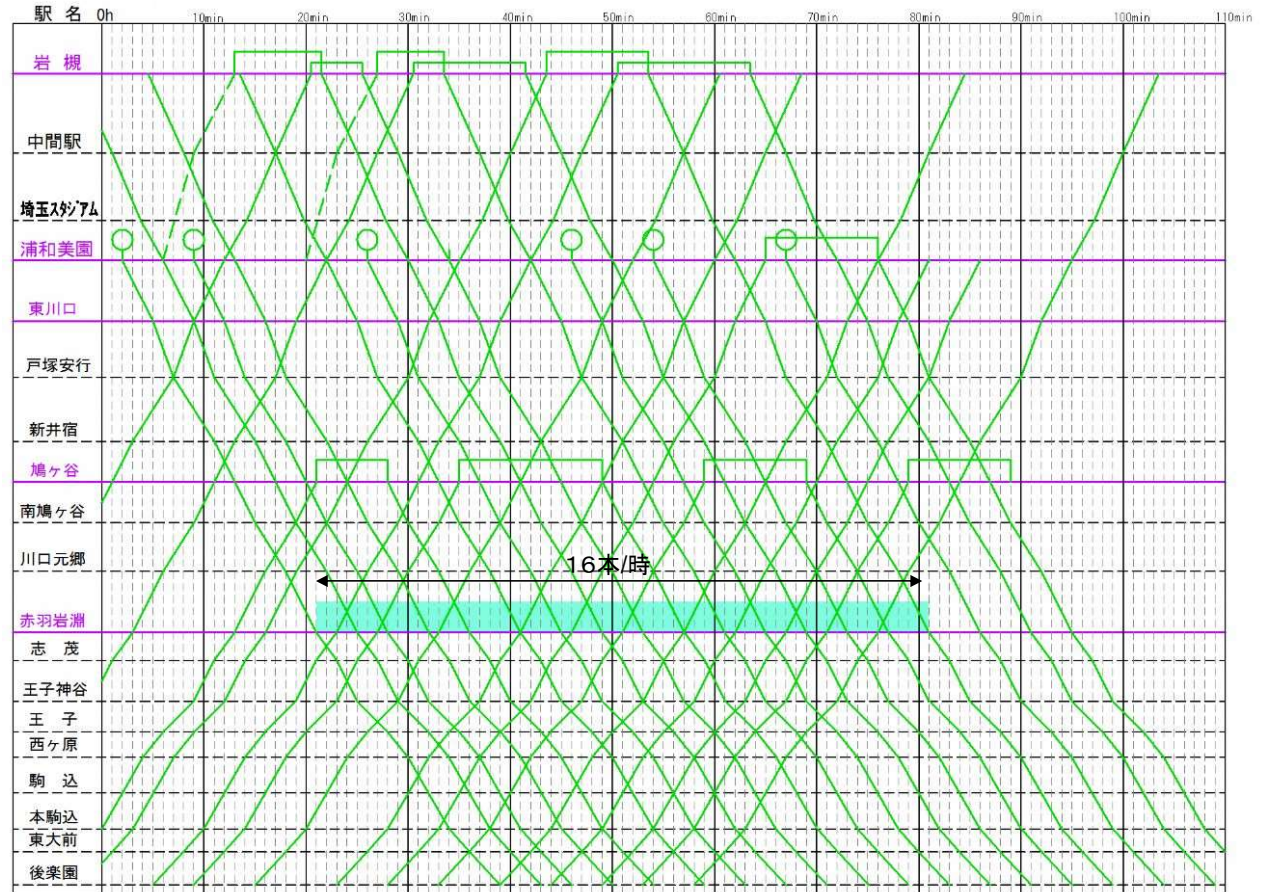
### ピーク時運行本数

- 快速運転：なし
- 各駅停車：岩槻発 8本/時  
浦和美園発 6本/時  
鳩ヶ谷発 2本/時  
合計 16本/時

### 延伸線駅間所要時間

- 各駅停車
- ・ 岩槻～中間駅 : 4 分
- ・ 中間駅～埼玉スタジアム : 3 分
- ・ 埼玉スタジアム～浦和美園 : 2 分
- 岩槻～浦和美園 : 9 分

### ピーク時



※運行計画については、鉄道事業者と協議したものではない。

# ⑧-3 運行計画について (No4 沿線開発 + 快速運転ケース)

## No4 沿線開発 + 快速運転ケース

ケース名	沿線開発地区			医療施設	にぎわい交流館	埼玉スタジアム駅		運行形態		途中駅
	美園開発	中間駅開発	岩槻周辺開発			臨時	常設	各駅停車のみ	快速運転あり	
No4 沿線開発 + 快速運転ケース	○ 区画整理事業 5箇所	○	○ 区画整理事業 5箇所	○	○	○	-	-	○	中間駅

ピーク時

青字の駅: 快速停車駅、- 快速運転

### ピーク時運行本数

- 快速運転: 岩槻発 3本/時
- 各駅停車: 岩槻発 5本/時
- 浦和美園発 6本/時
- 鳩ヶ谷発 2本/時

---

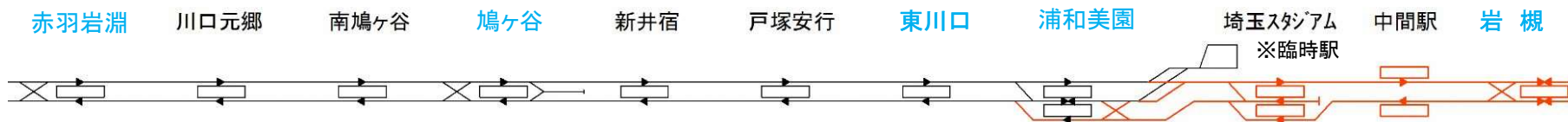
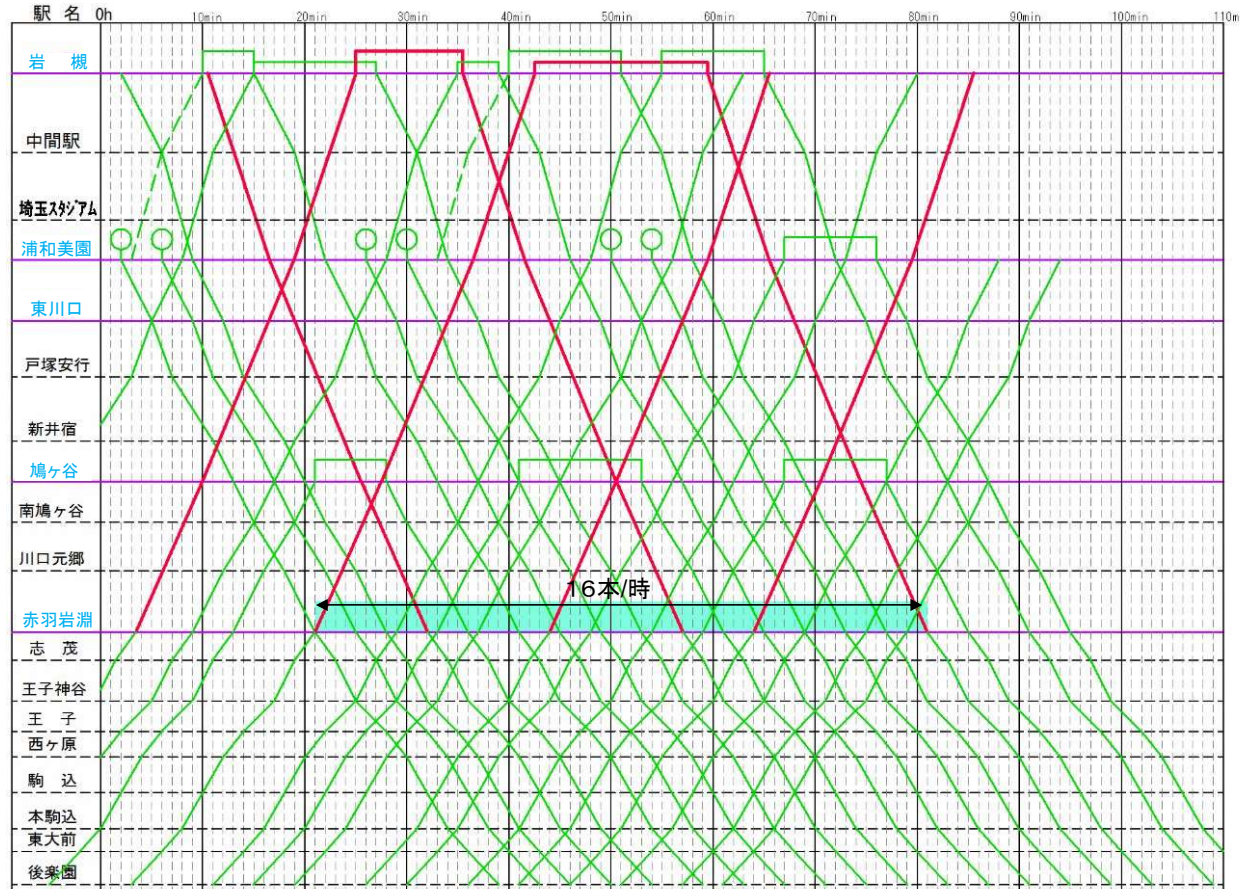
- 合計 16本/時

### 延伸線駅間所要時間

- 快速運転
  - ・岩槻～浦和美園 : 6分
- 各駅停車
  - ・岩槻～中間駅 : 4分
  - ・中間駅～浦和美園 : 3分

---

- 岩槻～浦和美園 : 7分



※運行計画については、鉄道事業者と協議したものではない。

# ⑧-4 運行計画について (No5沿線開発 + 埼玉スタジアム常設化 + 快速運転ケース)

## ■ No5沿線開発 + 埼玉スタジアム常設化 + 快速運転ケース

ケース名	沿線開発地区			医療施設	にぎわい交流館	埼玉スタジアム駅		運行形態		途中駅
	美園開発	中間駅開発	岩槻周辺開発			臨時	常設	各駅停車のみ	快速運転あり	
No5沿線開発 + 埼玉スタジアム駅常設化 + 快速運転ケース	○ 区画整理事業 5箇所	○	○ 区画整理事業 5箇所	○	○	-	○	-	○	埼玉 スタジアム駅 中間駅

### ピーク時運行本数

- 快速運転 : 岩槻発 3本/時
- 各駅停車 : 岩槻発 5本/時
- 浦和美園発 6本/時
- 鳩ヶ谷発 2本/時

---

- 合計 16本/時

### 延伸線駅間所要時間

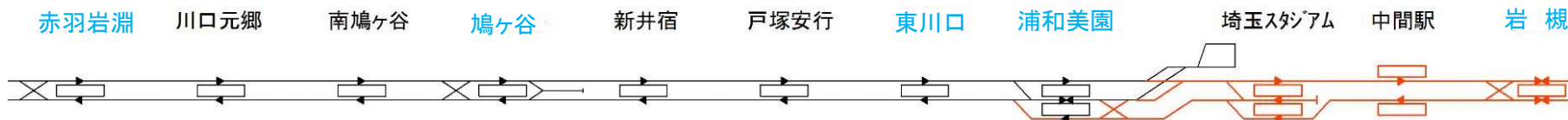
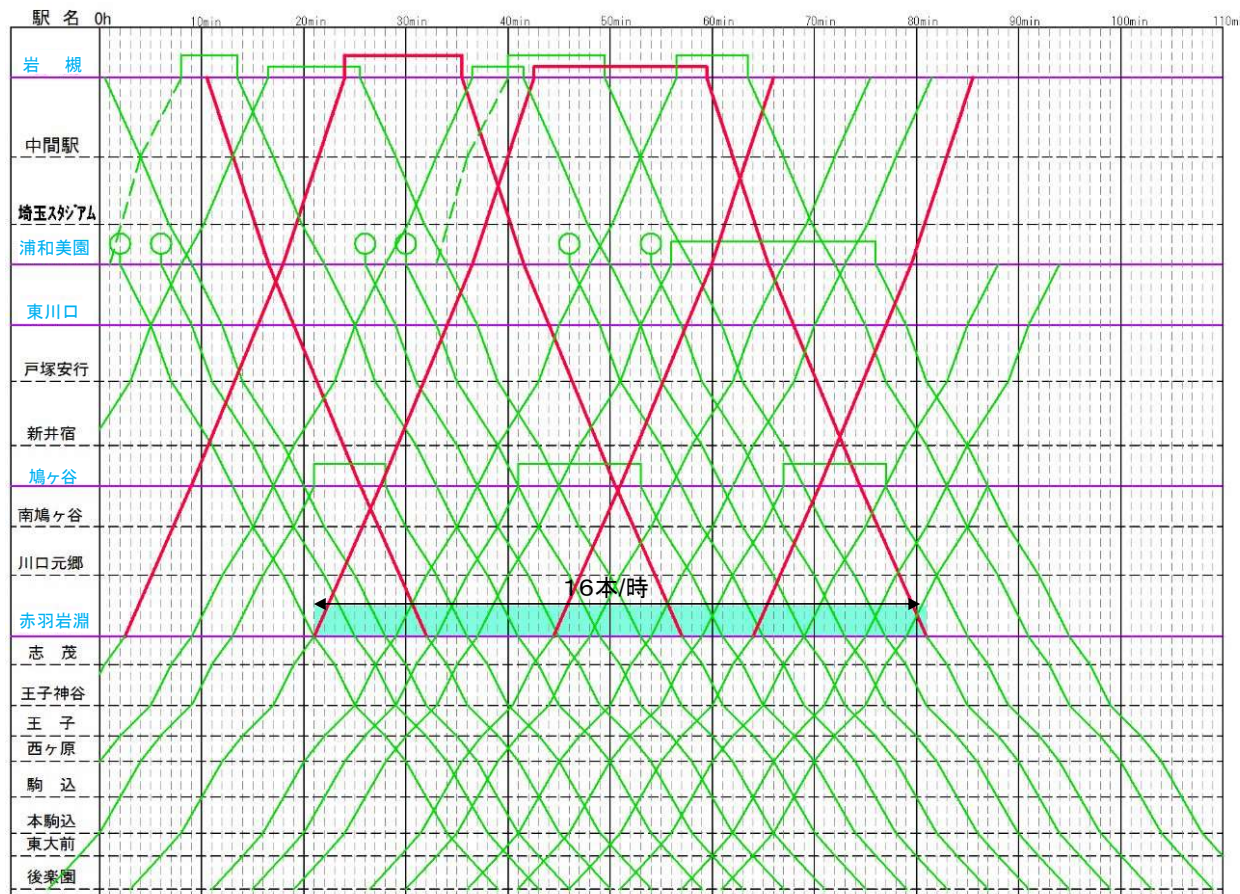
- 快速運転
  - ・ 岩槻 ~ 浦和美園 : 6分
- 各駅停車
  - ・ 岩槻 ~ 中間駅 : 4分
  - ・ 中間駅 ~ 埼玉スタジアム : 3分
  - ・ 埼玉スタジアム ~ 浦和美園 : 2分

---

- 岩槻 ~ 浦和美園 : 9分

### ピーク時

青字の駅: 快速停車駅、— 快速運転



※ 運行計画については、鉄道事業者と協議したものではない。

## ⑨ 事業スケジュール(案)について

### 地下鉄7号線延伸線 事業スケジュール(案)

項目		年度									備考	
		1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目		
事業化準備調査等												
関係者間協議・調整・合意		※1										<ul style="list-style-type: none"> <li>・利便増進法第3条</li> <li>・関連鉄道事業と先行開業について協議</li> <li>・高圧送電鉄塔の近接施工協議</li> </ul>
事業化	整備構想・営業構想 申請/認定											<ul style="list-style-type: none"> <li>・利便増進法第4条</li> </ul>
	速達性向上計画 申請/認定											<ul style="list-style-type: none"> <li>・利便増進法第5条</li> </ul>
関係協議	都市計画決定 環境影響評価											<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画法第11条</li> <li>・環境影響評価法</li> </ul>
	道路下敷設許可 申請/許可											<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道事業法第61条</li> <li>・道路法第32条（交差協議：第31条）</li> </ul>
施行認可	測量・概略設計等 詳細設計											<ul style="list-style-type: none"> <li>・測量、地質調査</li> <li>・構造詳細図作成、工事数量作成</li> </ul>
	工事施行認可 申請/認可											<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道事業法第8条</li> </ul>
工事	実施設計・積算											<ul style="list-style-type: none"> <li>・仮設計計</li> <li>・工事積算</li> </ul>
	埋蔵物調査・ 用地取得											<ul style="list-style-type: none"> <li>・埋蔵文化財調査</li> </ul>
	区地上 現場打ち	土木工事										<ul style="list-style-type: none"> <li>・高架橋等工事</li> </ul>
		施設工事										<ul style="list-style-type: none"> <li>・軌道、電気、建築、機械工事</li> </ul>
	区地下	土木工事										<ul style="list-style-type: none"> <li>・開削トンネル、シールドトンネル工事</li> </ul>
		施設工事										<ul style="list-style-type: none"> <li>・軌道、電気、建築、機械工事</li> </ul>
開業準備											<ul style="list-style-type: none"> <li>・監査、検査</li> <li>・走行試験</li> </ul>	
参考	地上区間 プレキャスト	土木工事									<ul style="list-style-type: none"> <li>・高架橋等工事</li> <li>・基礎、地中梁以外の工期が50%短縮と仮定</li> </ul>	
		施設工事									<ul style="list-style-type: none"> <li>・軌道、電気、建築、機械工事</li> </ul>	
	開業準備										<ul style="list-style-type: none"> <li>・監査、検査</li> <li>・走行試験</li> </ul>	

※1 事業化準備調査、関係者間協議・調整・合意を終えてからのスケジュール(案)である。  
 ※2 文化財調査、土壌汚染の影響による工期増大のリスクは考慮していない。

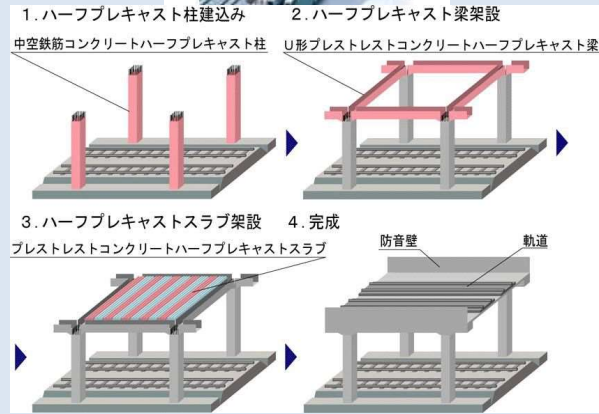
注) 事業スケジュール(案)は鉄道事業者と協議したものではない。

## ⑩ 新技術について

### 【鉄道ラーメン高架橋のプレキャスト構築工法】 （部材のハーフプレキャスト化）

#### (1) 工法概要

ラーメン形式の鉄道高架橋の建設において、工場製作のプレキャスト部材を部分的に用いることで、省力化および急速施工を実現。



東急建設HP

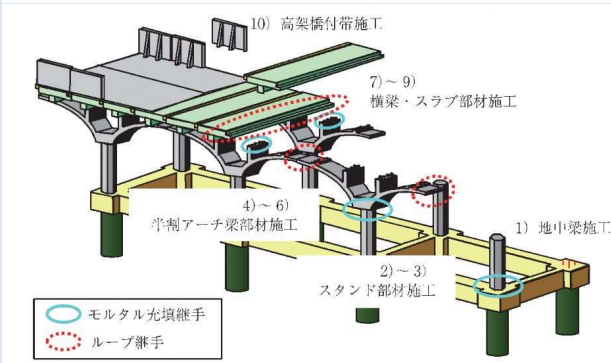
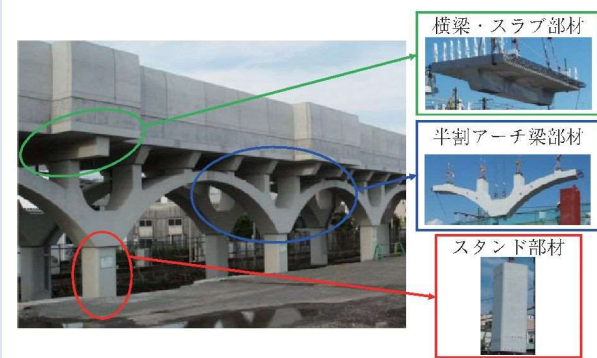
#### (2) 施工実績

- ・臨海鉄道金城ふ頭線（汐止～空見）
- ・東横線複々線化事業に伴う武蔵小杉～日吉間線増工事
- ・京浜急行本線及び同空港線（京急蒲田駅付近）連続立体交差事業
- ・相模鉄道本線（星川駅～天王町駅）連続立体交差事業

### 【プレキャストアーチ式高架橋構築工法】 （部材のフルプレキャスト化）

#### (1) 工法概要

工場で製作した3つのフルプレキャスト部材を組立てることにより、アーチ型のラーメン高架橋を構築する工法



鉄道ACT研究会HP、コンクリート工学Vol. 50(2012)

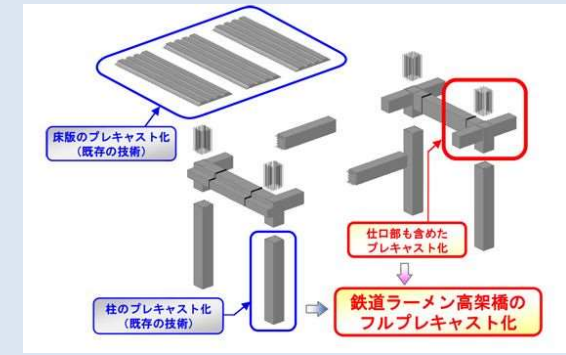
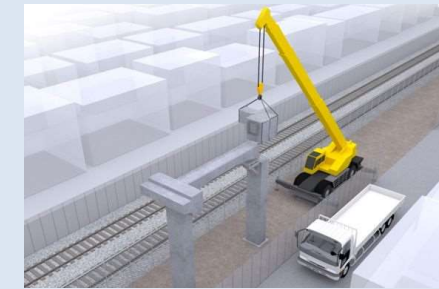
#### (2) 施工実績

- ・身延線富士宮・西富士宮間立体交差化

### 【鉄道ラーメン高架橋の新プレキャスト工法】 （部材のフルプレキャスト化）

#### (1) 工法概要

既存の鉄道ラーメン高架橋のプレキャスト工法は、配筋が密となる柱と梁の接合部は現場打ちコンクリートによる施工となっていたが、本施工方法では、梁・柱接合部においても建築分野で既に多くの高層ビルに適用されている工法を応用することでプレキャスト化を実現。



大林組HP

#### (2) 施工実績

- ・開発して間もないため、実績なし

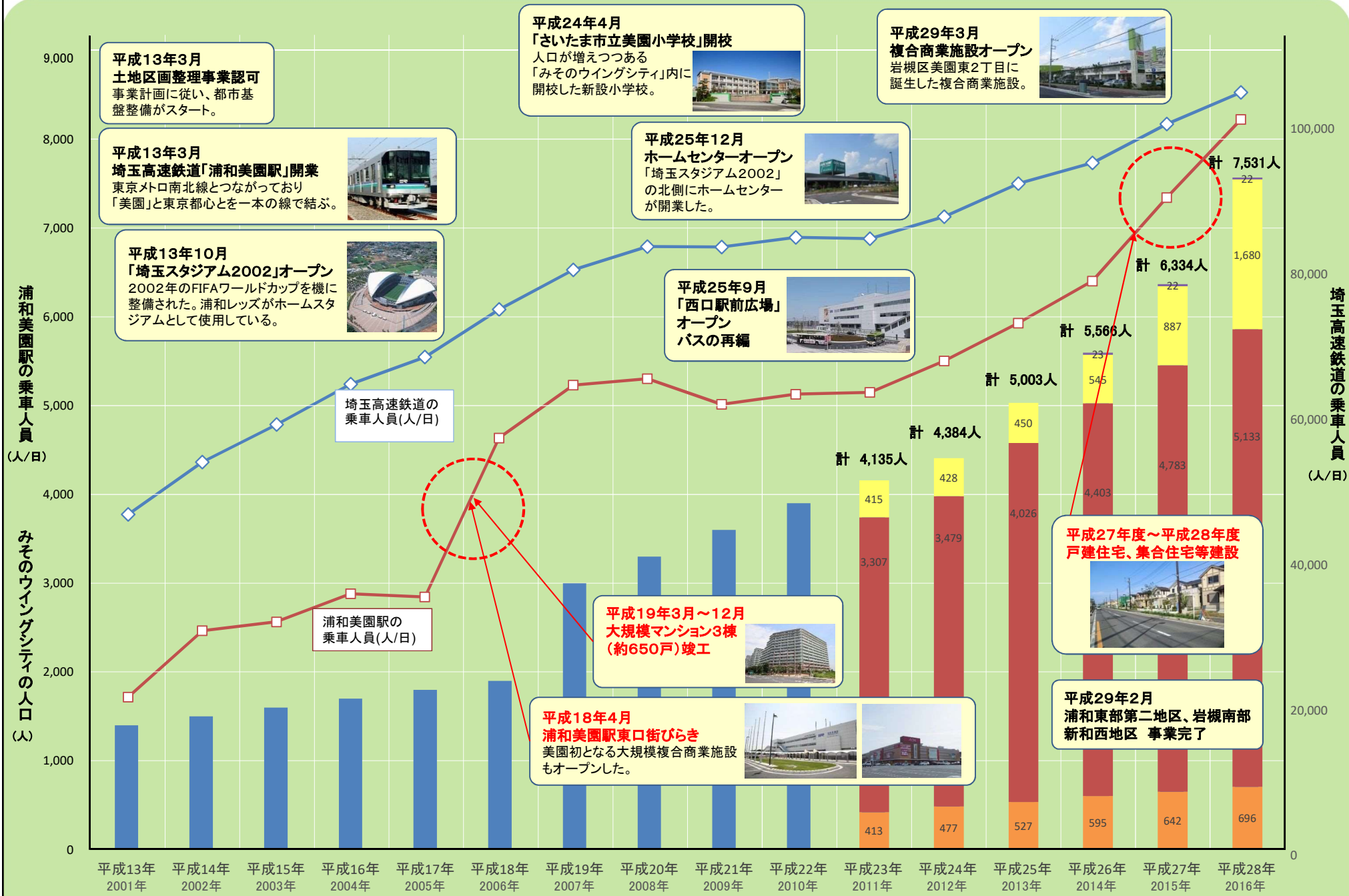
#### ■プレキャスト構造のメリット

- ・部材を工場製作することにより、安定した**高品質の構造物を築造できる**。
- ・**工期を短縮**することができるため、建設費の充当期が遅くなり（開業時期に近くなり）、社会的割引率の影響により**B/Cが良くなる可能性がある**。
- ・工場製作のためコンクリート強度を高くすることができ、高架橋の長スパン化が**図れる**。

#### ■プレキャスト構造のデメリット

- ・一般に現場打ちコンクリート構造よりも**建設費が2割程度高くなる**。（H29.8 ゼネコンへのヒアリングより）

# ⑪ みそのウイングシティのまちづくりと埼玉高速鉄道線の乗車人員



平成13年3月  
土地区画整理事業認可  
事業計画に従い、都市基盤整備がスタート。

平成13年3月  
埼玉高速鉄道「浦和美園駅」開業  
東京メトロ南北線とつながっており「美園」と東京都心とを一本の線で結ぶ。

平成13年10月  
「埼玉スタジアム2002」オープン  
2002年のFIFAワールドカップを機に整備された。浦和レッズがホームスタジアムとして使用している。

平成24年4月  
「さいたま市立美園小学校」開校  
人口が増えつつある「みそのウイングシティ」内に開校した新設小学校。

平成25年12月  
ホームセンターオープン  
「埼玉スタジアム2002」の北側にホームセンターが開業した。

平成25年9月  
「西口駅前広場」オープン  
バスの再編

平成29年3月  
複合商業施設オープン  
岩槻区美園東2丁目に誕生した複合商業施設。

浦和美園駅の乗車人員(人/日)

平成19年3月～12月  
大規模マンション3棟(約650戸)竣工

平成18年4月  
浦和美園駅東口街びらき  
美園初となる大規模複合商業施設もオープンした。

平成27年度～平成28年度  
戸建住宅、集合住宅等建設

平成29年2月  
浦和東部第二地区、岩槻南部新和西地区 事業完了

出典：『さいたま市の人口・世帯(平成13～28年)』、『浦和東部人口・世帯数(平成25年)』、『区画整理地区内外人口世帯(平成26～29年)』全てさいたま市、『統計年鑑(平成14～26年)』埼玉県、『経営状況、輸送状況(平成26～28年度)』埼玉高速鉄道  
※平成13～平成22年の「みそのウイングシティ」の人口は推定値です。  
※美園地区全体の人口は当該年の4月(2001年のみ5月)時点、「みそのウイングシティ」の人口は1月時点の数値となります。 ※鉄道乗車人員は当該年度の平均値です。

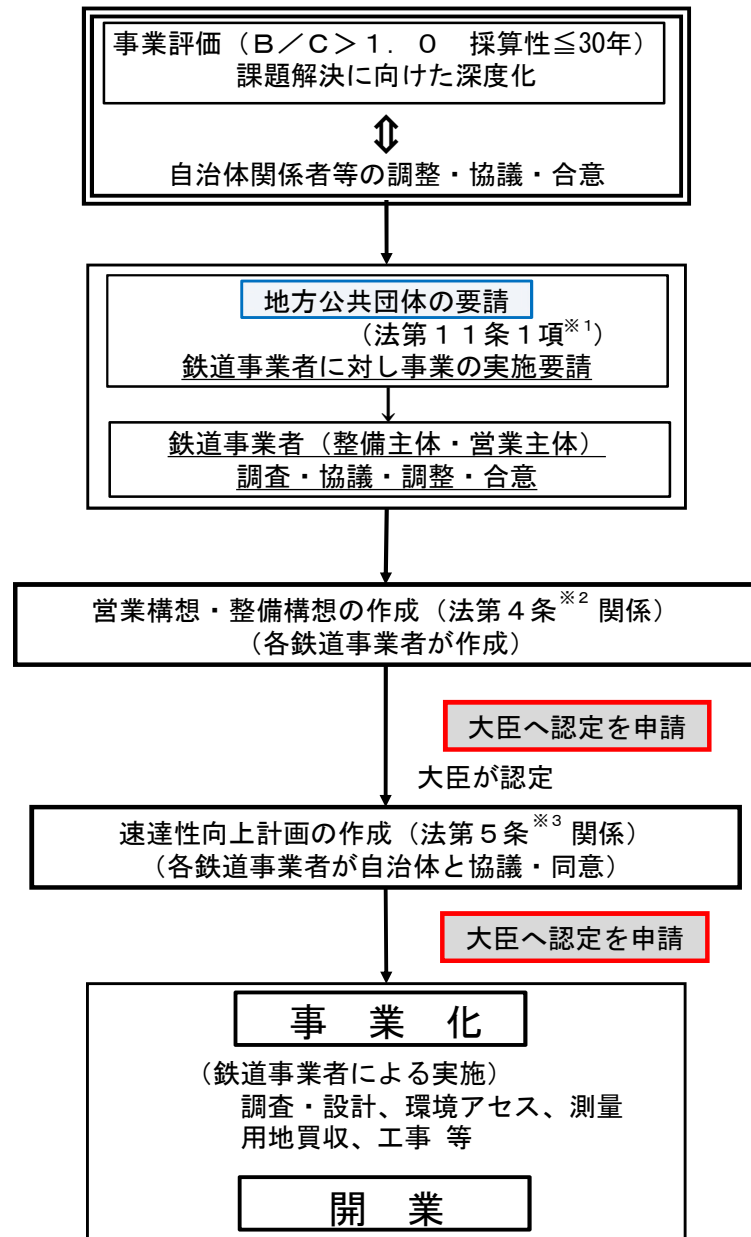
浦和美園第一 浦和美園第二 岩槻南部新和西 大門下野田





### ⑬ 都市鉄道等利便増進法の適用の想定フロー

#### 想定フロー



#### ※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)

- 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。
- 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)

- 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。
- 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を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。
- 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。

#### 都市鉄道等利便増進法の手法

- 特徴**
- 上下分離方式(公設民営)による整備を想定
  - 他の鉄道事業に比べ高い補助率(国1/3、地方1/3)



整備主体の負担分 (金融機関からの借入等) 1/3	国の補助 1/3	地方公共団体の補助 1/3
---------------------------------	-------------	------------------

← 鉄道施設建設資金 →