

地下鉄7号線(埼玉高速鉄道線)の取組経緯と意義・必要性について

内 容

- ①地下鉄7号線延伸の検討及び浦和美園～岩槻地域成長・発展プランの取組経緯について
- ②地下鉄7号線の意義・必要性について

①地下鉄7号線延伸の検討及び浦和美園～岩槻地域成長・発展プランの取組経緯について

延伸要望

昭和43年 地下鉄7号線を将来埼玉県内に延伸を検討すべき
旨答申（都市交通審議会答申第10号）
昭和44年 地下鉄7号線誘致期成同盟会 結成
（平成4年より地下鉄7号線建設誘致期成同盟会に変更）

平成11年度

運輸政策審議会答申第18号（平成12年1月）
地下7号線の延伸（浦和美園～岩槻～蓮田）
（平成27年までに開業することが適当な路線であるA1路線）

平成12年度

埼玉高速鉄道線（赤羽岩淵～浦和美園）開業（平成13年3月）

平成17年度

埼玉高速鉄道検討委員会（平成15年度～16年度）

都市鉄道等利便増進法 施行（平成17年8月）

平成26年度

地下鉄7号線延伸検討会議（浦和美園～岩槻～蓮田）

■目的：鉄道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

【試算結果（慎重ケース）～（感度分析ケース）】
B/C（費用便益比）： 0.8 ～ 0.8
採算性： 50年超 ～ 50年

[主な要因：将来の人口減少及び高齢化、建設コストの上昇]

【主な提言】（報告書 平成27年7月）

- まちづくりの推進による定住人口の増加
- 施設誘致などによる交流人口の増加促進
- 鉄道サービス水準の向上方策の検討
- 一層のコスト縮減

成長・発展プランの強化

まちづくり強化方針策定（平成27年6月）

浦和美園駅周辺地区 5方針追加

- ・都市基盤の整備
- ・UDCMiによるブランド化
- ・子育て支援機能の追加 など

岩槻駅周辺地区 8方針追加

- ・都市基盤の整備
- ・区役所敷地の活用・賑わい
- ・回遊性を高める環境整備
- ・既存イベントの改善 など

平成27年度

平成23年度

地下鉄7号線延伸検討委員会（浦和美園～岩槻）

■目的：これまでの調査の「とりまとめ」と事業性の「評価」を行う

【試算結果（慎重ケース）～（感度分析ケース）】
B/C（費用便益比）： 0.9 ～ (0.8～1.2)
採算性： 44年 ～ (22～40年)

※一般的な目安（B/C>1.0、採算性30年以内）に届かず
[主な要因：将来の人口減少]

【延伸の方向性の提言】（報告書 平成24年3月）

「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、プロジェクトの評価を高めることは可能である

「延伸実現に資する方策」

- ①開発・まちづくりの推進
- ②人流の創出
- ③鉄道サービス水準の向上
- ④営業主体の工夫
- ⑤資金調達工夫
- ⑥コスト削減
- ⑦既設線の利用促進
- ⑧コンビネーションとマネジメント
- ⑨その他（制度拡充・企業誘致等）

平成28年度

交通政策審議会答申第198号（平成28年4月）

埼玉高速鉄道線の延伸（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。事業性の確保に必要な需要の創出につながる沿線開発や、交流人口の増加に向けた取組等を着実に進めた上で、事業計画を十分検討することを期待（同時に、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）、大宮駅が答申に位置付けられた）

地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会（浦和美園～岩槻）

■目的：交通政策審議会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

【試算結果】 No1すう勢ケース ～ No4沿線開発+快速ケース
B/C（費用便益比） 0.8(0.81) ～ 1.1
採算性 46年 ～ 18年

平成29年度

平成24年度

地下鉄7号線延伸実現方策検討会（庁内会議）

【検討内容】

- ・地下鉄7号線延伸検討委員会から示された「延伸実現に資する方策」
- ・対象地域の成長・発展に資する方策
- ・埼玉高速鉄道線の利用促進に資する方策
- ・上記方策の内容、達成目標、推進体制等で構成される行程表

「浦和美園～岩槻地域成長・発展プラン」の策定
（平成24年9月）

地下鉄7号線延伸の新たな方向性（平成24年10月）

- ・延伸の『検討』段階から、地域の成長・発展の『実行』段階に移行する
- ・事業着手に向けて、方策の進行管理を徹底し、プロジェクトの評価を確認していく（概ね5年後を目標）

②-1 地下鉄7号線の意義・必要性について

地下鉄7号線延伸線の整備効果

○鉄道ネットワークの効果

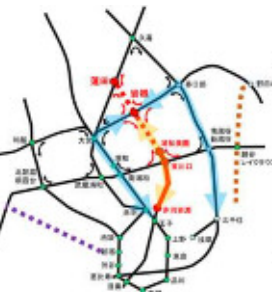
混雑緩和

(平成28年度)

路線(区間)	混雑率
東武スカイツリーライン(小菅～北千住)	150%
京浜東北線(川口～赤羽)	176%
宇都宮線(土呂～大宮)	148%

延伸により混雑緩和が期待される主な路線

リダンダンシー(代替路線)

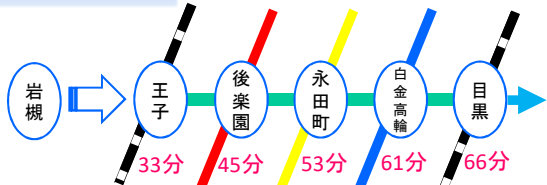


代替輸送の実績

○東日本大震災時(H23.3.11)
即日復旧・終夜運転実施
11,265人振替輸送

リダンダンシー(代替路線)のイメージ

利便性の向上



都心直結、JR・メトロなど計13路線に接続

○高齢社会への対応



鉄道不便地域の解消

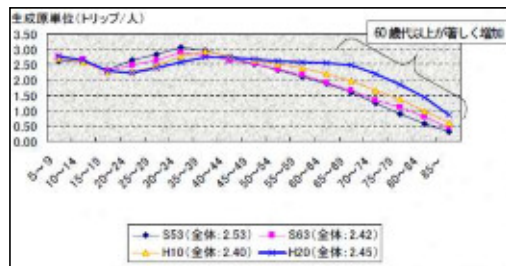
「埼玉県鉄道網図」埼玉県HP

○高齢者の雇用割合の増加
⇒70歳以上の雇用企業20%以上

○平成31年度以降、段階的な
国家公務員の定年延長予定

○高齢運転者(70歳以上)の
運転免許の自主返納推奨
⇒平成28年中返納件数35万件
(平成29年6月警察庁資料より)
※H30 パーソントリップ調査実施予定

社会情勢の変化



高齢者のトリップ数の増加

東京都市圏HP H20第5回パーソントリップ調査

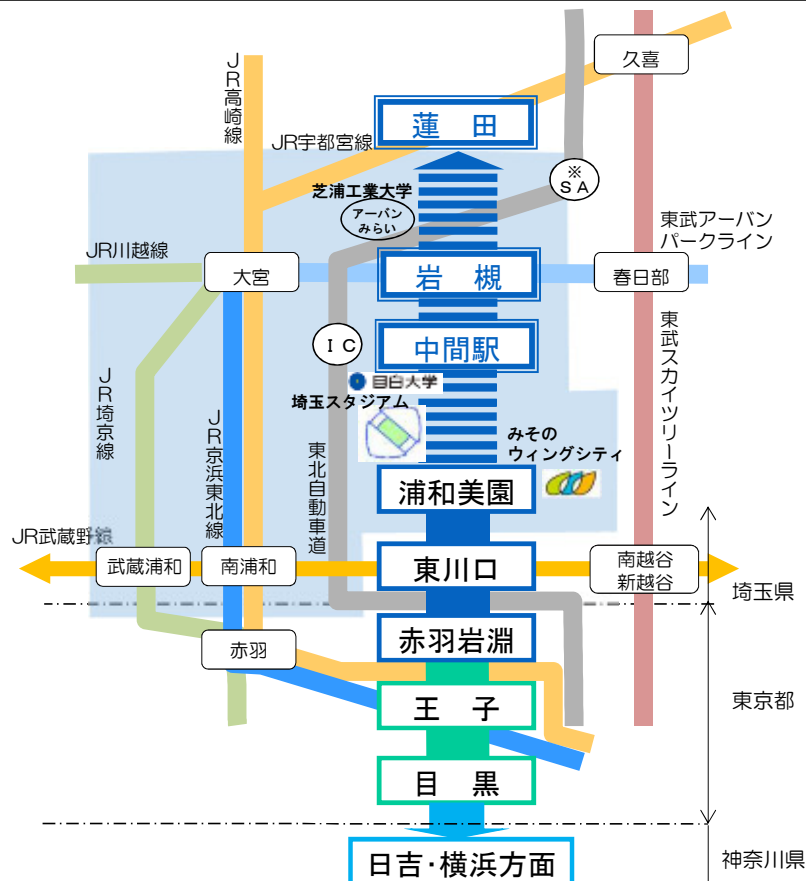
地下鉄7号線とは

東京メトロ南北線と埼玉高速鉄道線を併せた都心直結路線の総称

《特徴》

埼玉県・東京都・神奈川県に跨り、埼玉高速鉄道線、東京メトロ南北線、東急目黒線で相互直通運転を実施。

総延長:47.8km(浦和美園～日吉)



○まちづくりとの連携



岩槻エリア

歴史・文化を
感じさせる副都心



中間エリア

まちづくりと鉄道
整備の連携



浦和美園エリア

スポーツ、健康、環境・
エネルギーをテーマと
する副都心

延伸線がつなぐ沿線まちづくり

○高速道路と鉄道の連携

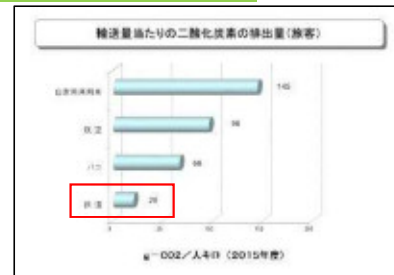


※蓮田スマートインター
フル化に向け検討開始

岩槻地域との新たな連携

パーク&ライド

○環境負荷の軽減



交通機関別 CO2排出量の比較

国土交通省HP

②-2地下鉄7号線の意義・必要性について

地下鉄7号線の整備効果

～埼玉県東部と都心とのアクセス～

「沿線に立地する多数の大学や新たなランドマークとのネットワーク強化」

沿線の主要な大学

No.	路線名	最寄駅	大学名
1	埼玉高速鉄道線	中間駅	目白大学
2		浦和美園	浦和大学
1	東京メトロ南北線	本駒込	東洋大学
2		東大前	東京大学
3			文京学院大学
4		後楽園	中央大学
5		飯田橋	法政大学
6			東京理科大学
7		四ツ谷	上智大学
8		永田町	城西大学
9		白金高輪	東海大学
10		白金台	明治学院大学
1	東急目黒線	大岡山	東京工業大学
2		日吉	慶応大学



東京ドーム



東京大学



目白大学



岩槻人形



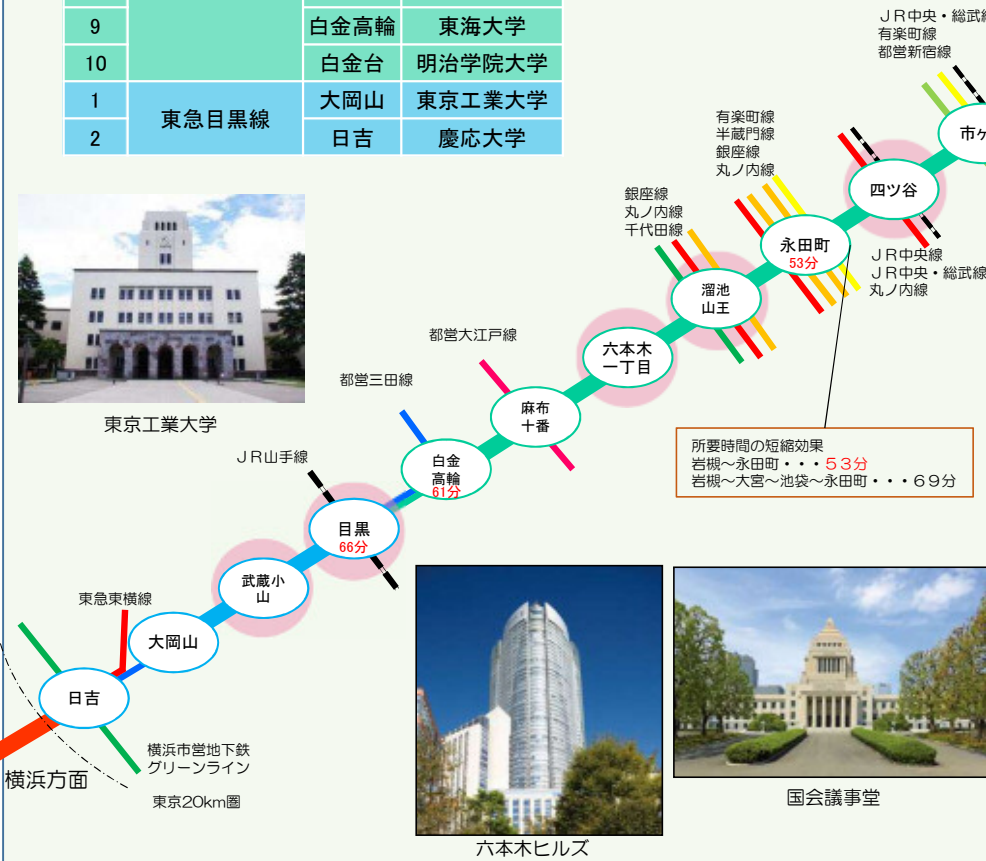
飛鳥山公園



埼玉スタジアム2002

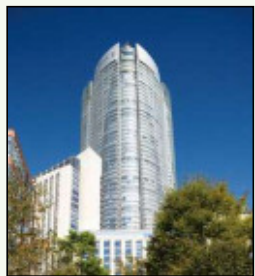


東京工業大学



沿線の市街地再開発

No.	路線名	最寄駅	概要	竣工予定
1	東京メトロ南北線	飯田橋	オフィス、商業、住宅等の複合施設とともに、JR飯田橋駅のホーム移設と合わせ、駅前広場機能を合わせて作る予定	H34年度
2		四ツ谷	オフィス、商業、住居、教育、公益の複合ビル31階建て	H31年度
3		溜池山王	平成29年度「赤坂インターシティ AIR」オープン オフィス、商業、住宅の38階建て	H29年度
4			国立虎ノ門病院（19階建て）、業務棟（36階建て）	H36年度
5		六本木一丁目	平成28年度「六本木グランドタワー」オープン オフィス棟40階建て、住宅棟27階、 H30年度に六本木1丁目駅と直結予定	H28年度
6			国家戦略特区に指定し規制緩和を図る予定	未定
7			65階建てのA棟を始め、6つの街区で形成予定	H34年度
8		目黒	平成29年度 オフィス棟「目黒セントラルスクエア」、 住宅棟38階建て及び40階建て 竣工	H29年度
1	東急目黒線	武蔵小山	住宅、商業、コミュニティ施設の40階建て	H31年度
2			住宅、生活支援施設の41階建て	H33年度



六本木ヒルズ



国会議事堂