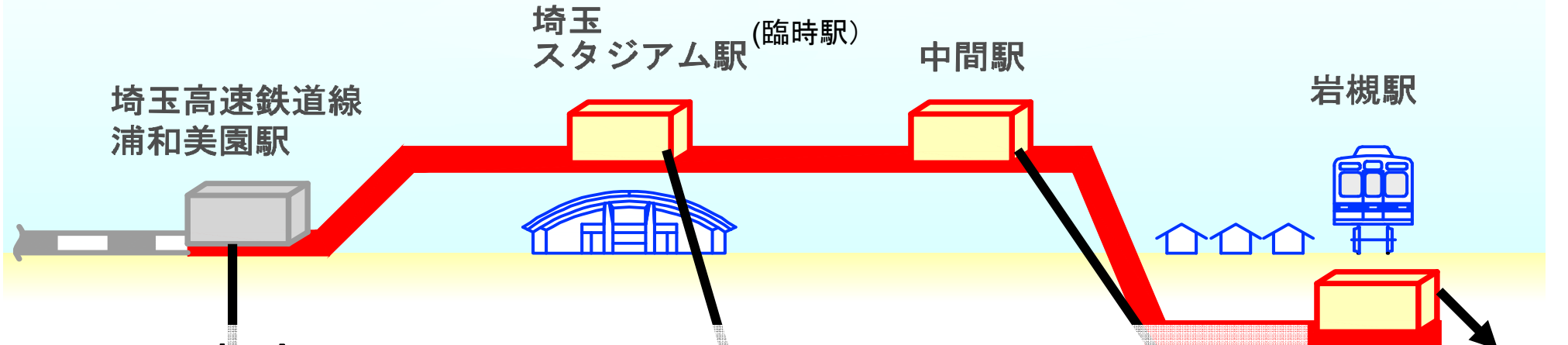


# 整備計画の検討

～事業採算性検討の前提として～

## Slide 1: 延伸線整備全体概要



**想定ルート:** 延伸区間をできるだけ短距離で結ぶ、台地上のルート  
(H17埼玉高速鉄道検討委員会の結論を踏襲)

2面3線  
約20億円  
(H17から変更なし)

2面2線(H17) ⇒ 2面3線  
約80億円(H17) ⇒ 約90億円  
(スタジアム旅客対応のため)

2面2線  
約40億円  
(H17から変更なし)

全体建設費、工期など  
Slide 3へ

# Slide 2: 岩槻駅の構造

討議用資料2

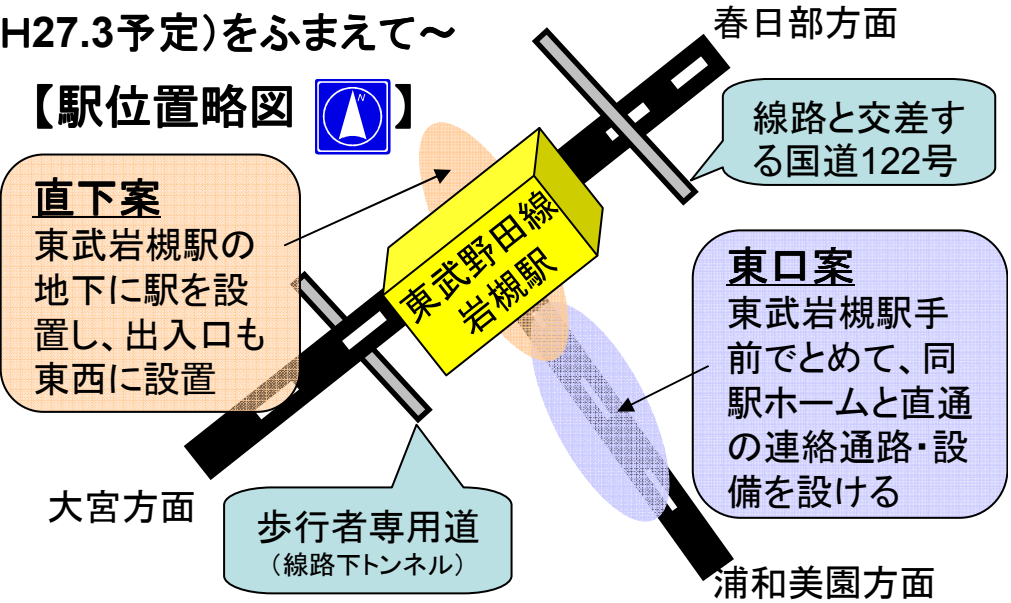
## Q: 延伸線の岩槻駅の適切な位置は？(東口 or 直下)

～東武野田線の岩槻駅橋上化(H27.3予定)をふまえて～



東武野田線岩槻駅 橋上駅イメージ

### 【駅位置略図】



**直下案**  
東武岩槻駅の地下に駅を設置し、出入口も東西に設置

**東口案**  
東武岩槻駅手前でとめて、同駅ホームと直通の連絡通路・設備を設ける

### 【駅位置の主なメリット・デメリット】

|                        | 東口案<br>工事費約190億円  | 直下案<br>工事費約280億円  |
|------------------------|---|---|
| <b>メリット</b><br>(主なもの)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>低コスト</li> <li>工期のリスクが低い</li> </ul>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>西側からの利用者の利便性高い</li> <li>東武線からの乗換利便性高い(3.4分)</li> </ul> |
| <b>デメリット</b><br>(主なもの) | <ul style="list-style-type: none"> <li>西側からの利用者の利便性がやや劣る</li> <li>東武線からの乗換利便性にやや劣る(直下案+20秒=3.7分)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>高コスト</li> <li>工期がかかる(東口案より+1年。東武線下の大規模工事)</li> </ul>   |

### 【東武野田線岩槻駅の橋上化計画の概要】

- 「岩槻駅デザイン投票」により、3案から選定
- 東西自由通路で地域が結ばれ、西口新設
- エレベータ設置等の駅のバリアフリー化も併せて実施
- 改修工事:平成24年度～26年度予定
- 工事竣工:平成27年3月予定

検討の視点: コスト、事業採算性、効果の早期発現、利便性

# Slide 3: 全体建設費

## Q: 延伸線の概算建設費は？

### 【延伸線の概算建設費】

### ○ km当たり建設費の比較

| 費目      |       | 東口案 | 直下案 |
|---------|-------|-----|-----|
| 工事費     |       | 650 | 720 |
|         | 用地費   | 90  | 90  |
|         | 土木費   | 320 | 390 |
|         | 設備費   | 210 | 210 |
|         | 連絡設備費 | 30  | 30  |
| 総係費     | 工事付帯費 | 20  | 20  |
|         | 管理費   | 70  | 80  |
| 消費税     |       | 30  | 40  |
| 合計      |       | 770 | 860 |
| km当り建設費 |       | 107 | 118 |

| 路線名     | 埼玉高速鉄道線      | つくばエクスプレス              | 成田新高速鉄道線         | 相鉄・東急直通線         | 地下7延伸線                   |
|---------|--------------|------------------------|------------------|------------------|--------------------------|
| 開業年月    | H13.3        | H17.8                  | H22.7            | 建設中<br>(H31.3予定) | —                        |
| 路線延長    | 14.6km       | 58.3km                 | 11.6km           | 10.0km           | 7.2km: 東口案<br>7.3km: 直下案 |
| 地下部     | 14.3km       | 16.2km                 | 1.4km            | 9.0km            | 1.6km: 東口案<br>1.7km: 直下案 |
| 地上部     | 0.3km        | 42.1km                 | 10.2km           | 1.0km            | 5.6km                    |
| 駅数      | 地平1駅<br>地下6駅 | 地下8駅<br>半地下1駅<br>高架11駅 | 地下2駅(改良)<br>高架1駅 | 地下2駅             | 地平1駅(改良)<br>高架2駅<br>地下1駅 |
| km当り建設費 | 約180億円       | 約140億円                 | 約110億円           | 約200億円           | 107億円: 東口案<br>118億円: 直下案 |

### ○ 過去事例の単価による延伸線積算額

※TX等の建設単価を延伸線(東口案)に当てはめ

| 費目  | 金額    |     |
|-----|-------|-----|
| 工事費 | 640   |     |
| 用地費 | 90    |     |
|     | 駅間工事費 | 290 |
|     | 駅部工事費 | 260 |
| 総係費 | 90    |     |
| 消費税 | 30    |     |
| 合計  | 760   |     |

### 想定工期

全体工期: 5年—東口案  
※直下案は6年

- 用地取得: 2~3年
- 土木工事: 4.5年  
(直下: +1年)
- 施設工事: 1.5年
- 開業準備: 0.5年
- 最長工期箇所: 岩槻駅

※過去調査では東西自由連絡通路除き750億円と試算

※工期は、東口案5年、直下案6年を想定