

地下鉄 7 号線延伸に関する報告書 (案)

平成 2 4 年 月 日

地下鉄 7 号線延伸検討委員会

要旨（１～２ページ程度で簡潔に）

- ・ 延伸の計画概要 / 取巻く状況
- ・ 事業性の評価概要
- ・ 延伸の方向性

（以下、本論）

はじめに

・・・

1. 地下鉄7号線延伸に関する経緯・検討過程

（1）経緯（本検討委員会での検討に至るまで）

地下鉄7号線とは、埼玉高速鉄道株式会社及び東京メトロ南北線が運行する区間の通称である。埼玉高速鉄道線は、平成13年に開業した浦和美園から赤羽岩淵までの14.6kmの路線である。そして、埼玉高速鉄道は東京メトロ南北線、さらに東急目黒線とも相互直通運転をしている東京圏を南北に縦断する路線である。

地下鉄7号線の延伸計画は、2000年1月（平成12年1月）東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本的な計画である運輸政策審議会答申第18号「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備について」において、埼玉高速鉄道線の浦和美園から東武野田線の岩槻を經由し、JR東北線の蓮田までの延伸が平成27年までの開業を目指すA1路線として位置づけられた。答申第18号に位置づけられるまでには、運輸政策議会の専門部会における検討作業や自治体からのヒアリング等も行われた。なお、地下鉄7号線の既設路線である埼玉高速鉄道線は、1985年（昭和60年）の運輸政策審議会答申第7号で位置づけられた路線である。

その後、浦和美園から岩槻までを先行整備区間として位置づけ、埼玉県を中心に延伸に関する検討が行われてきた。平成15・16年度において、埼玉県によって「埼玉高速鉄道検討委員会」が設置され、延伸実現に向けての提言が県に提出された。その後、延伸実現を強く求めていた岩槻市は、平成17年4月にさいたま市と合併して政令市の一区となったが、延伸実現に向けた政策及びその推進体制は、さいたま市でも継続された。また、埼玉県を中心としていた検討体制は、さいたま市と埼玉県の共同による検討作業に移行し、埼玉高速鉄道検討委員会の提言内容を踏まえながら、各種の調査検討が両自治体によって継続されてきた。その間、国の鉄道政策に関する動きとしては、平成17年8月に「都市鉄道等利便増進法」が施行され、国・自治体による補助と上下分離方式によるリスク分散を主な内容とする新たな鉄道事業手法が誕生した。

しかし、その間、平成17年度の国勢調査結果に基づく将来人口推計から少子高

齡化の進展による人口減少局面の更なる進行が明らかになった。鉄道事業は地域の交通手段として経営の長期的安定が必要であることから、鉄道経営としての収支採算性の確保という課題の克服が、よりいっそう厳しく求められることとなった。また、景気低迷、リーマンショックなどの影響により、経済情勢も好転を向かえず、2000年の18号答申から日本全体を取巻く社会経済情勢は大きな変化が見えてきた。他方で、延伸を求める動きは、さいたま市地下鉄7号線延伸実現市民協議会等の活動や県・市議会において地下鉄7号線の延伸に関する議員連盟や特別委員会が設置されるなど、旧岩槻市地域を中心に延伸を求める地域の声は大きくなっていった。そして、さいたま市においては「平成24年度末までの事業着手（鉄道事業者による申請手続きに入ること）」という目標年次を設定するなど、この地域の将来に重要政策として位置づけられた。

そして、平成23年6月6日、本検討委員会が設置されるに至った。

（2）検討委員会の目的等

本検討委員会は、さいたま市及び埼玉県が共同して、浦和美園から岩槻までの延伸に関するこれまでの調査をとりまとめることを主たる目的として設置された。

専門性の高い需要予測・採算性等を整理するために第三者専門家による精査・検証が求められたことはもちろんのことではあるが、このたびの検討内容の特徴としては、都市鉄道等利便増進法に基づく事業手法を前提としていること、鉄道だけではなく、まちづくりとあわせて総合的な観点からの評価を行うこと、社会経済情等を踏まえた事業のリスクも考慮することが挙げられよう。

（3）検討過程

本検討委員会は、鉄道、まちづくりなどの各分野の専門家が集まり、次のように検討委員会を開催し、議論を重ねた。また、需要予測については特に専門性が高く、昨今の需要予測の信頼性に対する批判もあることから、伊東・内山委員を中心に精査が行われた。

平成23年

- | | | |
|--------|-----|--|
| 6月6日 | 第1回 | 調査の進め方、鉄道及びまちづくりを取巻く社会経済情勢、路線整備の意義・必要性 |
| 7月29日 | 第2回 | 路線整備の意義・必要性、整備計画、運行計画等 |
| 8月25日 | 第3回 | 延伸地域の状況、中間駅周辺まちづくり案、新たな開発のリスクと需要予測への沿線開発効果の反映等 |
| 11月16日 | 第4回 | 延伸の意義・必要性、事業性の評価・検証（事業評価の全体イメージ、需要予測・採算性の前提条件） |

平成24年

- | | | |
|------|-----|-----|
| 2月2日 | 第5回 | ・・・ |
|------|-----|-----|

なお、本検討委員会の審議は公開を原則とし、実際に全て公開で実施されている。

2. 延伸計画（まちづくりを含む）

(1) 整備計画

駅数 : 3 (南側から順に、埼玉スタジアム駅 (臨時駅)、中間駅、岩槻駅)
構造 : 浦和美園から岩槻の既成市街地までは高架構造を中心とし、それから
岩槻駅までは地下構造

延伸線延長 : 約 7 . 2 k m

概算建設費 : 約 7 7 0 億円 (建設期間 : 約 5 年間)

なお、岩槻駅の位置については、橋上化による自由連絡通路の設置、建設コスト・建設期間を考慮して、東武岩槻駅の東側に設置するものとした。

費 目		東口案
工 事 費		650
	用地費	90
	土木費	320
	設備費	210
	連絡設備費	30
総係費	工事付帯費	20
	管理費	70
消費税		30
合 計		770
k m 当り建設費		107

(2) 運行計画

ここでは、最も基本となる各駅停車による運行形態のみを示す。その他快速等の運行形態は需要予測の感度分析のところにおいて示す。

運行者 : 埼玉高速鉄道株式会社

運行形態 : 各駅停車 [所要時間の例 : 岩槻駅 ~ 赤羽岩淵駅 2 5 分 5 0 秒]

運賃 : 埼玉高速鉄道の運賃体系

[運賃の例 : 初乗 2 1 0 円 / 岩槻 ~ 赤羽岩淵 6 2 0 円]

追加車両 : 1 編成 (6 両) 約 8 . 8 億円

運行に関する主な前提条件 : 赤羽岩淵駅以南は等間隔運行 (現行ダイヤを踏襲)

S R 線内の列車本数上限 1 6 本

(ピーク時 : 午前 7 時 4 0 分 ~ 8 時 4 0 分)

最高速度 : 延伸線 高架区間 1 1 0 k m / h ,

地下区間 9 0 k m / h

S R 線 8 0 k m / h

運行計画上の課題 : 路線の競争力 - 並行して走る JR、東武伊勢崎線と所要時間・運賃について競争力があるかどうか ?

快速運転について : 追越有の快速運行の場合、鳩ヶ谷駅に追越施設の設置を想定。追越施設の建設費用は約 1 5 0 億円

(3) 延伸線沿線まちづくり

今回の検討作業の特徴としては、延伸線だけでなく、まちづくりも併せた検討が挙げられる。まちづくりに関しては延伸地域であるさいたま市から中間駅周辺まちづくり案や岩槻・浦和美園の状況等が説明された。概要は以下のとおりである。

中間駅周辺地域

さいたま市から提案があった中間駅周辺まちづくり案は、開発コンセプト3案〔環境にやさしい新しいまちづくり / 長寿社会に対応したまちづくり / 健康と自然を育む木洩れ日の街〕、開発パターン2案〔交流人口創出型 約45ha, 約250億円 / 定着・交流バランス型 約65ha, 約330億円〕の組み合わせによる計6つのまちづくり案であった。また、さいたま市では開発規模を考える前段階として開発需要調査というものを行い、4000人程度の人口定着可能性を想定し、鉄道の採算性に合わせるために開発規模を設定するのではなく、人口減少及び他地域の鉄道事業と連動させたまちづくりの困難性を考慮して、リスクを抑えたアプローチを採用している。

また、中間駅周辺の地域資源として「目白大学」が紹介された。目白大学の岩槻キャンパスには医療看護系の学部が設置され、約1200人の学生数が通学し、今後さらに増員も計画されている。また、耳鼻咽喉科、特に難聴分野で先駆的に活躍され、全国から患者が来訪する目白大学クリニックの存在もユニークかつ重要な地域資源であろう。まちづくりのみならず鉄道経営の観点からも、大学・クリニックのような集客機能を持つ施設は、乗車人員拡大の観点からも重要な意味を有する。既設線における集客施設は埼玉スタジアム2 2とイオンショッピングセンターが主であるが、沿線の魅力を高める期待もある。

浦和美園駅周辺地域

浦和美園駅周辺では「みそのウイングシティ」として、開発面積300ha超、計画人口約3万人、総事業費約1200億円という大規模な面開発が、都市機構及びさいたま市によって進められている。埼玉高速鉄道と埼玉スタジアム2002の設置にあわせて展開された大規模開発であるが、既設線及び延伸線の誘致にあたっては「国際アメニティタウン構想」という大規模開発計画が埼玉圏内に存在し、この浦和美園駅周辺の開発は同構想の一部であるとも言われている。

開発から10年以上経過したが、現在の開発地域内の人口は4000人程度である。平成13年に開発がはじまり、平成18年4月にまち開きされた際には大型商業施設が開業し、大型マンション(約650戸)の販売も行われたが、浦和美園駅前には土地利用計画上では商業利用として位置づけられているものの、現在は駐車場利用にとどまっている。事業費・宅地造成等は進捗を示しているが、目に映る景色からは、まちづくりそのものが順調には進んでいない印象を受ける。来年4月には小学校も開校され、駅前に公共施設の整備もさいたま市で検討中とのことであり、住民生活を支える各種機能の設置が待たれる。

また、浦和美園の大きな特徴としては、浦和美園駅から北へ約1.2kmにある「埼玉スタジアム2 2」であろう。アジア最大級のサッカー専用スタジアムであり、

Jリーグにおいて最も人気の高い浦和レッズのホームスタジアムである。日本代表戦も年に1、2回開催される。しかしながら、近年のサッカー観戦客の減少も見られ、その集客力には陰りがみられている。

他方で、このたび「次世代自動車・エネルギー特区」の指定を受け、浦和美園にもスマートホームが100戸程度建設されるというプランも盛り込まれている。これがこの地域の開発にどのような影響を及ぼすのかは、関心の生まれるところである。

岩槻駅周辺地域

岩槻区は人口約11万人で、さいたま市と合併するまではひとつの市であった。江戸時代は岩槻藩の城下町であり、日光御成道の宿場町としても栄えた。人形作りが盛んで人形のまちとして全国的にも有名で、歴史と文化に彩られた町であり、地域には寺社や文化財などが点在している。現在の都市計画上の特徴としては、市街化区域が東武野田線の岩槻駅と東岩槻駅周辺に集中し、比較的コンパクトな土地利用となっている。延伸線の利用促進を考えると、岩槻において利用者を増やすということが最も効果的な戦略と思われ、岩槻駅周辺のまちづくりは重要であるといえる。

岩槻の最近の情勢としては、駅前の再開発ビルから大型テナントが撤退し、区役所が移転した。また、小売業の事業所数・従業者数も減少傾向であり、岩槻を象徴するともいえる人形製造業は、大きく減少してきている。中心市街地の衰退が感じ取れる。そのような課題があることから、鉄道延伸による再生が大きく期待されているともいえる。

開発やまちづくりの動きとしては、東武岩槻駅において、東西のアクセスを円滑化するために、駅舎の橋上化が進められ、岩槻駅の西口では土地区画整理事業も行われている。また、その岩槻駅周辺のまちづくりの動きとして、「(仮称)まちづくりマスタープラン」の検討作業が現在進められている。そのなかでは、歴史・文化に焦点をあて、観光機能を強化する方向で議論が進んでいる。観光により交流人口が増えることとなれば、定期外の鉄道利用増も期待される。

さいたま市全体のまちづくり

さいたま市では、都市計画マスタープランの見直し作業が進められている。そのなかで、さいたま市の都市づくりの方向性として「コンパクトなまちづくり政策を基調とした『持続可能なまちづくり』」を挙げ、持続可能なまちづくりの方向性として、

超高齢社会においても誰もが安心して快適に暮らせるまちづくり、多様な住宅・住環境の選択肢を提供できるまちづくり、都市の活力向上となる産業の活性化と人口減少時代における健全な財政の維持、の3つを示している。平成25年度中に改定される予定となっている。

延伸線は既成のまちである岩槻と開発が進む浦和美園がつながることからも、延伸線を活かした沿線全体の将来像が重要であると考えられるが、浦和美園駅・中間駅・岩槻駅の各駅周辺のまちづくりの動向に関する説明にとどまった。さいたま市では岩槻・浦和美園両地域を市の副都心として位置づけているが、両地域をつなぐことによる新たな将来像は不透明であり、鉄道事業としての採算性を意識した中間駅周辺のま

ちづくり検討に集中したため、延伸線全体という視点からの検討は、十分とは言えない状況であったといえよう。

3. 社会経済情勢

(1) 運輸政策審議会答申第18号当時(平成12年)の描いていた将来像

運輸政策審議会答申第18号当時、すなわち2000年当時は、バブル経済が崩壊し、景気の低迷が続いていた時期ではあったが、運輸政策審議会の答申が混雑緩和を主な目的として掲げていたことから、都心辺縁部の開発圧力は持続していた時期であった。人口減少・高齢化も、都心部は緩やかな進展を予測していた。

また、延伸地域であるさいたま市周辺については、国土計画において首都の一極集中を是正し、業務核都市の開発進展によって首都圏がより広域的に発展するという将来展望があった。さいたま新都心と春日部・越谷が業務核都市として位置づけられるなかで、その中間に位置する当時の岩槻市は、両業務核都市の連携を強化し、東京都心に加えて両地域への住宅供給地域として、開発進展の期待もあったものと予想される。延伸線がA1路線として位置づけられるにあたって、国際アメニティタウン構想において希少な大規模住宅用地を活用した住宅供給基地としての開発が期待されていたと言われているが、そのような計画は今の社会経済情勢、特に次に示す人口減少局面においては到底ありえないだろう。

(2) 人口減少局面・少子高齢社会

2000年当時から鉄道事業のみならず社会全体を取り巻く情勢を一変させているのは、人口減少である。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口によれば、日本の総人口は、2010年1億2718万人、2030年1億1522万人、2050年には9,515万人と1億人を割り込む予測となっている。65歳以上の割合も、2013年には25.2%で4人に1人を上回り、2035年に33.7%、2055年には40.5%が老年人口となるとされている。

埼玉県人口は、2010年頃をピークとして減少傾向に転じ、2020年692万人、2030年653万人とされている。さいたま市の人口も2020年121万人、2030年117万人と減少していき、急速な高齢化が進む見込みである(さいたま市の65歳以上の割合は、2020年で26%、2035年で32%と、全国値に並みとなる見込み)。

鉄道は経営という側面を持つことから採算性の確保が必要となる。集客施設が少ない沿線であれば、沿線に人が暮らし、通勤・通学して鉄道が利用されることで採算性は確保しなければならない。そのため、将来人口というのは鉄道事業を考えるに当たって極めて重要な要素であり、課題でもある。人口減少の影響は、いまま開発が進められている埼玉高速鉄道線沿線の人口増加率の伸びが落ちている状況からも、将来ではなく、今すでに直面している課題という恐れもある。

また、少子高齢化が進むということは、移動頻度の多い若い世代が減少することを意味している。そのなかで鉄道事業を取り巻く大きな環境は厳しいと指摘せざるをえない。この人口減少・少子高齢社会というのは、鉄道事業だけでなく、まちづくりに

ついても大きな転換を迫っている。

しかし、他方で、増加する高齢者の移動の手段をいかに確保するのかという課題も生まれている。移動ニーズのある高齢者のために公共交通の果たすべき役割というものを考えていく必要がある。また、都市の力を維持するためにも、人口減少・少子高齢社会におけるまちづくりのあり方そのものも見直すべき時期にある。公共交通を軸として、コンパクトシティ化を推進する各地におけるまちづくり手法というのは、人口減少・少子高齢社会に対する処方箋であろう。

(3) 経済情勢・地域情勢

埼玉高速鉄道線は、開業時に大きな下振れはあったものの、開発の進展等によって平成13年度の開業後から平成20年度まで乗車人員を伸ばしていた。しかし、平成21年度にはじめて、前年度を下回る乗車人員となった。これはリーマンショックによる経済情勢の悪化が主な原因だったと分析されている。沿線人口が増え、鉄道利用者が増える環境下においても、経済情勢によって乗車人員が強い影響を受けるということを示すものとなった。

また、地域情勢では、つくばエクスプレスが平成17年に開業し、乗車人員を伸ばしている(平成17年度15万0700人/日 平成22年度28万3000人/日)。その駅周辺では開発が進められており、東京都心からの距離でいえば柏の葉キャンパス駅付近が地下鉄7号線の延伸線と同程度の距離に当たる。浦和美園の南を見れば、武蔵野線に新設駅が誕生し、駅周辺で商業施設も併設した大規模開発が進められている。これらのまちづくりは、地下鉄7号線の既設線・延伸線のまちづくりの競争相手であるともいえる。

埼玉高速鉄道沿線で最大規模の開発が進められている浦和美園のまちを眺めると、駅前に商業施設が張り付いておらず、まちづくりの競争環境も容易ではない状況といえよう。そのなかで「次世代自動車・スマートエネルギー特区」という政策的推進力を得たことは、浦和美園のまちづくりの進展に期待を抱かせるものではある。

(4) その他

〔公共事業を取巻く状況〕

公共事業の進め方の透明性をより一層向上させる観点から、事業評価手法の見直しや将来交通需要推計の改善の動きがあった。特に将来交通需要推計に関しては、その信頼性について厳しい声もあり、基準の統一化、精度の向上など見直しが図られている。鉄道分野に関しても国において需要予測手法の見直し作業が進められ、事業評価方法を規定するマニュアルの改訂作業も進められている。

〔東日本大震災〕

2011年3月11日に発生した東日本大震災は日本社会全体にとって大きな転機となるようとしている。公共交通についても新たな問題提起をするものとなり、特に、災害に対処するために代替路線というものが意義を有することを示すものともなっている。特に、埼玉高速鉄道は震災当日21時20分に運転再開し、他の路線の代替機能を

実際に果たした。

4. 延伸の意義・必要性

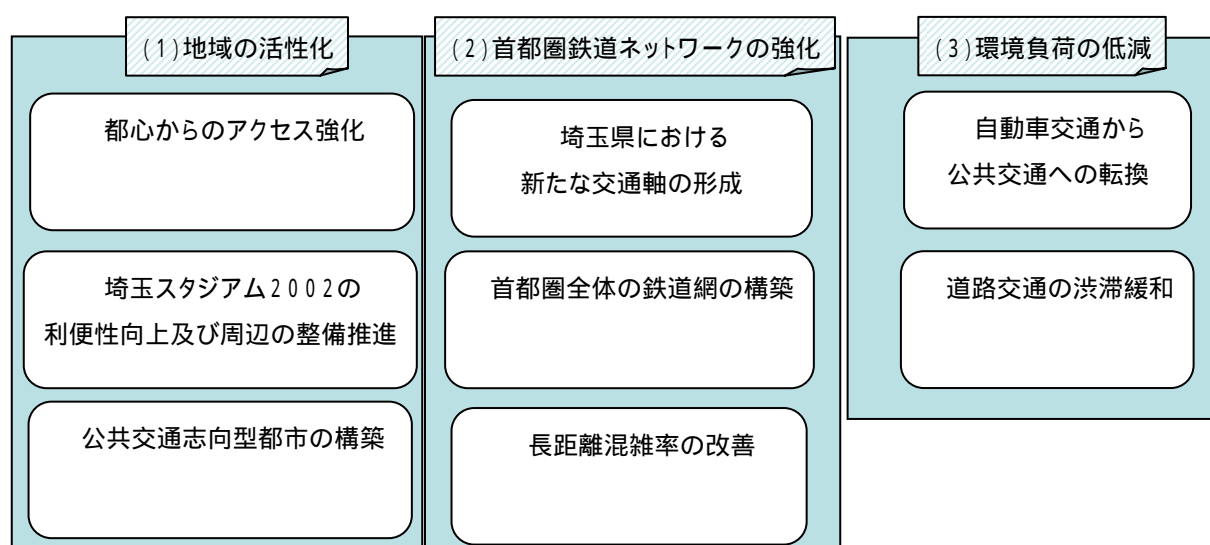
(1) 過去に整理された意義・必要性

運輸政策審議会答申第18号では新たな鉄道整備の目的として、「混雑の緩和」、「速達性の向上」、「都市構造・機能の再編整備等への対応」、「空港、新幹線等へのアクセス機能の強化」、「交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進」という5つの政策目標を設定し、それに資する路線を新たな整備路線として位置づけている。地下鉄7号線延伸線もそのような路線の一つである。

特にこの延伸線に関しては、「鉄道空白地帯の交通利便性の向上」として「首都圏に残されている希少な大規模住宅用地を活かし住宅供給を図る」という目的があったとされている。当時、地域では、「国際アメニティタウン構想」という開発プランが主張されており、さいたま市の東部を中心に3000ha規模の開発が行われ、10万人を超える人口が新たに定着するという想定のもと、延伸線も採算性が十分に確保できるものと予想し、計画路線に位置づけられたものと思われる。

人口減少に直面し、かつ、都心回帰が進行している現在において、住宅供給のような政策目的は、今、そしてこれからの時代では妥当性を有しないだろう。したがって、今は答申ありきで考えるべきではない。鉄道と連動したまちづくりについても計画通り進む事例はほとんどなく、鉄道が整備されれば自然と人口が定着するという時代ではすでにない。したがって、延伸線を何のために整備するのか、特に沿線全体の将来像を、地域自らが改めて問い直し、設定し直すことが強く求められる。

実際に何のための延伸なのかを改めて考えたのが、平成15、16年度に開催された「埼玉高速鉄道検討委員会」である。平成17年2月に報告書が提出されているが、延伸の意義・必要性を検討し、次のように整理している。



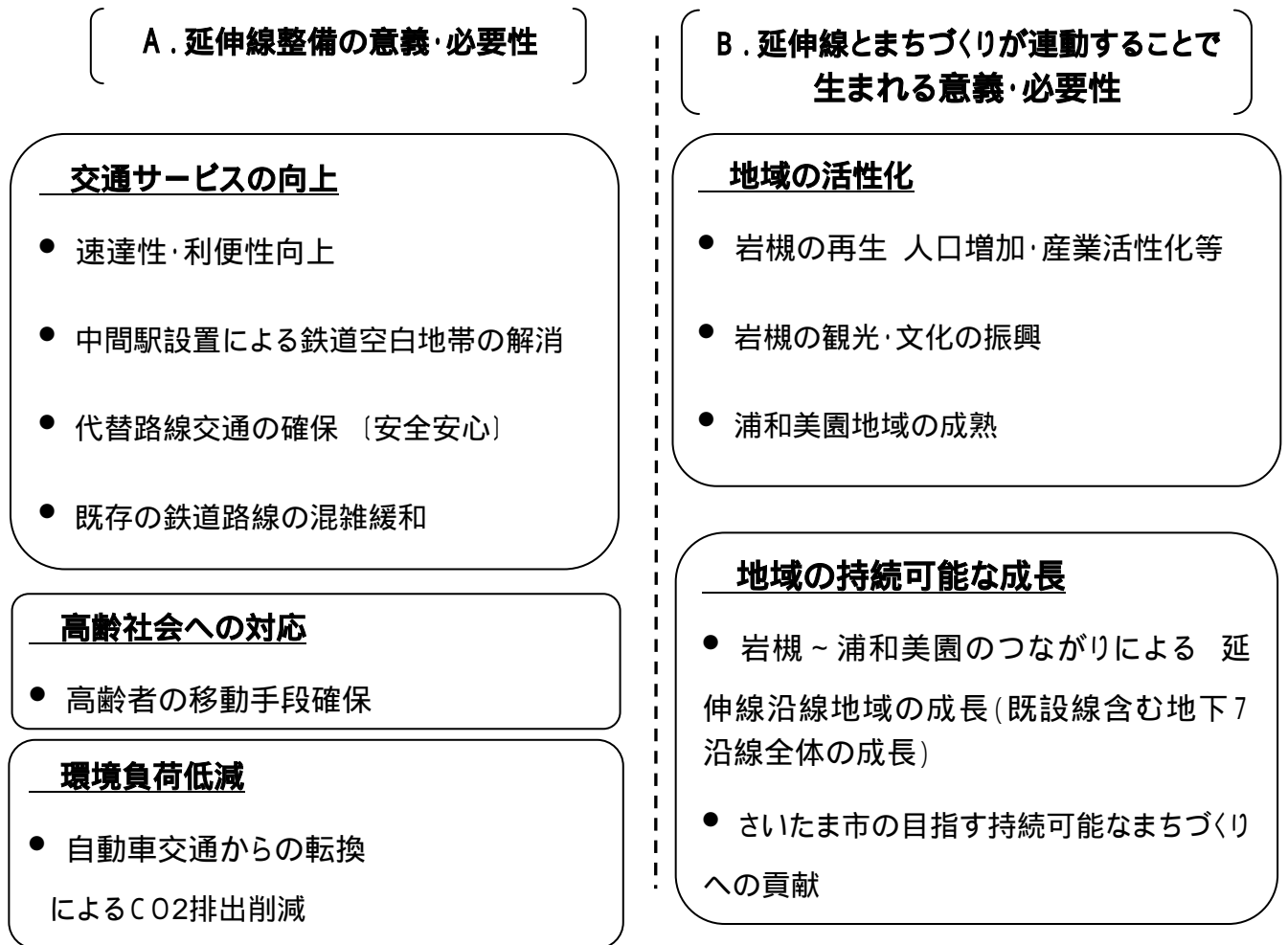
(2) 本検討委員会における意義・必要性

埼玉高速鉄道検討委員会から今回の地下鉄7号線延伸検討委員会までの間、主な変化としては、政治・検討体制の面では、延伸を強く求めていた岩槻市がさいたま市と合併したことがある。

次に、社会情勢の変化として、平成17年度の国勢調査結果及びそれに基づく将来人口推計から人口減少・少子高齢化の局面が急速に進行するという将来予測が明確となったことが挙げられる。

また、さいたま市が「まちづくりと連動させて」延伸に取り組む姿勢を明確にしたことも挙げられる。

このような変化やさきほど述べた社会経済情勢等をふまえて、意義・必要性をA. 延伸線整備による意義・必要性、B. 延伸線とまちづくりが連動することで生まれる意義・必要性の2つに大きく分けて、次のように整理した。



これらの意義・必要性は地下鉄7号線延伸を行う目的であり、このような目的のためにも事業を実現させたいという思いがこめられている。また、今回の検討作業では、意義・必要性を評価の指標としても位置づけることとした。つまり、さいたま市及び埼玉県で検討されてきた延伸線・まちづくりの案が、これらの意義・必要性に資する

ものか否か、定性的に評価を行うこととした。(詳しくは、「事業の効果・影響」で述べる。)

[以下、第5回検討委員会で議論]

5. 事業性の評価

(1) 評価手法 - 総合的評価の実施

(2) 需要予測

需要予測の一般的な流れ

今回の需要予測の特徴：人口減少局面 / 最新の移動実態 / 複数ケース

慎重ケース

大胆ケース

感度分析

(3) 費用便益分析 (B / C)

延伸線の B / C

中間駅周辺開発の B / C

(4) 採算性

評価方法 受益活用型上下分離方式

試算

(5) 事業による効果・影響

評価方法

試算

(6) 総括表

6. 延伸の方向性の提言

(1) 事業性の評価

(2) 延伸の方向性の提言

7. おわりに