

【評価指標に基づく分析結果】

○ 需要予測

	延伸区間	予測年次	輸送人員（千人/日）			輸送密度（千人キロ/km・日）		
			都市内旅客	スタジアム旅客	合計	都市内旅客	スタジアム旅客	合計
本調査	浦和美園～岩槻	2035年	20.0	2.4	22.4	17.8	0.9	18.7
交審審	浦和美園～岩槻	2030年				15.3	-	15.3

・ 駅別乗車人員(下図)は、他の路線と接続する岩槻駅では東川口駅の4割程度であり、中間駅では少ない。

○ 事業による効果・影響

・ 公立高校が多く立地する大宮、春日部、草加などの県内中核市へのアクセス時間が短縮し、教育環境が向上する。

○ 主要経路の比較（右図）

・ 岩槻～赤羽、赤羽岩淵の経路では競合路線と比較して、130円高くなるが13分早くなり優位性はある。

・ 岩槻～東京、永田町の経路では2分遅く、運賃も高くなり、優位性はない。

○ 費用便益分析（右下表）

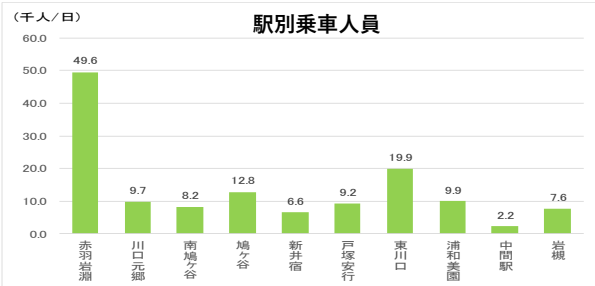
・ さいたま市は、平成29年度に開催した延伸協議会では、5つのケースで事業性を分析。

・ B/C > 1となる2つのケースについて、実務関係者で沿線開発や快速運転などの諸条件を検討している。

※ 主要経路の比較

・ 岩槻→赤羽、赤羽岩淵
東武野田線・JR線
(39分、510円)
埼玉高速鉄道線
(26分、640円)
**13分早く130円高い
優位性がある**

・ 岩槻→東京、永田町
東武野田線・JR線
(54分、770円)
埼玉高速鉄道線・南北線
(56分、890円)
**2分遅く120円高い
優位性はない**



○ 費用便益分析結果 (H29さいたま市調査)

便益(Benefit)の内容	No1すう勢ケース		No2沿線開発ケース		No3沿線開発+常設化ケース		No4沿線開発+快速運転ケース		No5沿線開発+常設化+快速運転ケース	
	30年 ^{※2}	50年 ^{※2}	30年 ^{※2}	50年 ^{※2}	30年 ^{※2}	50年 ^{※2}	30年 ^{※2}	50年 ^{※2}	30年 ^{※2}	50年 ^{※2}
利用者便益 ^{※1}	335	416	350	435	354	439	404	502	410	509
供給者便益	6	11	19	27	19	27	65	84	58	75
環境改善便益	10	12	12	15	14	17	8	10	9	11
期末残存価値	49	7	49	7	49	7	49	7	49	7
便益計	399	446	430	484	435	491	526	603	525	602
建設費	427	427	427	427	428	428	427	427	428	428
車両費	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
用地費	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58
維持改良・再投資費	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
費用計	492	492	492	492	493	493	492	492	493	493
B/C(費用便益比)	0.81	0.91	0.87	0.98	0.88	1.00	1.07	1.23	1.07	1.22

【課題の整理と取組の方向性】

延伸線の強みと弱み

【強み】

- 市の延伸協議会においてB/Cが1を超えるケースが試算されている。
- 大宮をはじめとする県内中核都市へのアクセス性が向上し、通学時間の短縮により教育環境向上による人口増が期待できる。
- 埼玉スタジアムや目白大学に加え開業が予定される新病院など、需要創出につながるポテンシャルを有している。
- 延伸事業には埼玉スタジアムへの交通渋滞を解消する効果がある。
- 浦和美園、岩槻、大宮間のネットワークは、それぞれの都市の拠点性を高めるポテンシャルを有している。
- 導入空間に障害となる建物は少ない。
- 延伸区間はさいたま市内であるため、他の自治体との調整は少ない。

【弱み】

- 輸送密度が低く、速達性向上、混雑緩和など、主要な便益となる効果が高くない。
- 結節点である岩槻からの乗車見込みが少ない。
- 岩槻区の人口が減少している。
- 中間駅の利用者が少なく、新駅周辺のまちづくりに係る上位計画が整理されていない。
- 開発行為が規制される優良農地を含む。
- 現在構想中の大宮駅の乗換改善による効果は、競合路線の首都圏方面への優位性を高める。
- 新型コロナウイルス感染症による鉄道の輸送人員減少が見込まれる。

課題の整理

- B/C > 1となるケースの前提条件について、その実現性が確保されていない。(①②⑥①⑦関係)
- 地域のポテンシャルを生かした中間駅周辺のまちづくりにより、新駅の利用者を増やす取組を強化する必要がある。(②③⑤①④⑤⑥関係)
- 岩槻駅での東武野田線と延伸線の接続方法について、実現性が確保されていないほか、さらに乗車人数を増やす方が必要である。(①②③⑦関係)
- 教育環境の向上による人口増加や地域間の距離感が縮まることによるポテンシャルが十分に便益に生かされていない(②③⑤関係)
- スタジアム駅の設置による渋滞緩和の効果(CO2削減効果を含む)が十分に反映されていない。(③④⑤関係)

取組の方向性

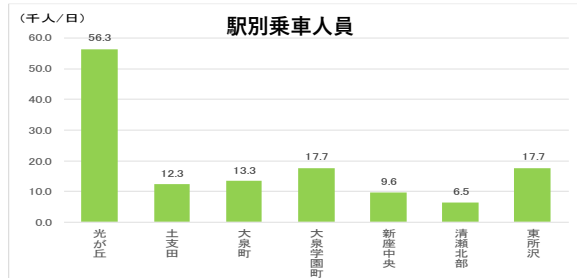
- B/Cの前提条件である、まちづくりや快速運転の実現性を確保し、事業性を確立する。また、コストを精査していく。
- 目白大学などのポテンシャルを踏まえた中間駅周辺のまちづくりの上位計画(総合計画など)を策定していく。市の浦和美園・岩槻地域成長発展プランによる進捗を踏まえ見直しを図っていく。
- 岩槻駅からの乗換方法の実現性を確保するとともに、乗車人数を増やす方策に取り組んでいく。
- 市が副都心と位置づける浦和美園、岩槻の都市間が結ばれ、県内交通ネットワークが向上する効果が発揮されるよう、沿線地域全体のあり方を検討していく。
- 渋滞緩和の効果が十分に反映されるように調査していく。

【評価指標に基づく分析結果】

○ 需要予測

	延伸区間	予測年次	輸送人員（千人/日）	輸送密度（千人キロ/km・日）
本調査	大泉学園町～東所沢	2035年	54.8	38.2
	光が丘～東所沢（一体整備）	2035年	133.3	55.4
交政審	大泉学園町～東所沢	2030年	-	28.8
	光が丘～東所沢（一体整備）	2030年	-	43.7

- ・ 駅別乗車人員は、武蔵野線と結節する東所沢駅が他の駅と比べて多くなっている。
- ・ 新座中央駅周辺は市街化調整区域であるが、市街化区域に囲まれていることから比較的乗車人数が多い。



○ 事業による効果・影響

- ・ 国際競争力強化の位置付けのある新宿、六本木へのアクセス改善効果と鉄道空白地域の解消の効果も高かった。
- ・ ところざわサクラタウンや新座への観光客を新たな需要として期待できる。

○ 主要経路の比較（右上図）

- ・ 東所沢～新宿の経路では競合路線と比較して、移動時間は5分早くなり、費用は110円安くなることから優位性がある。

○ 費用便益分析（右表）

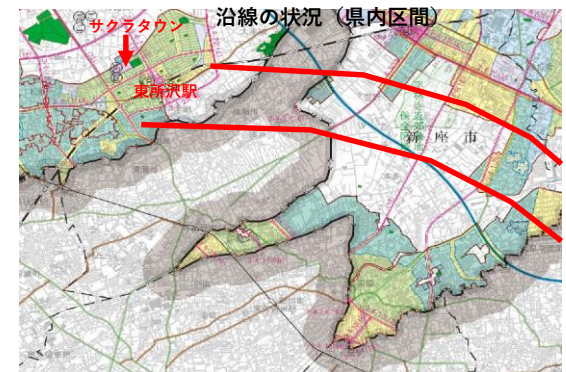
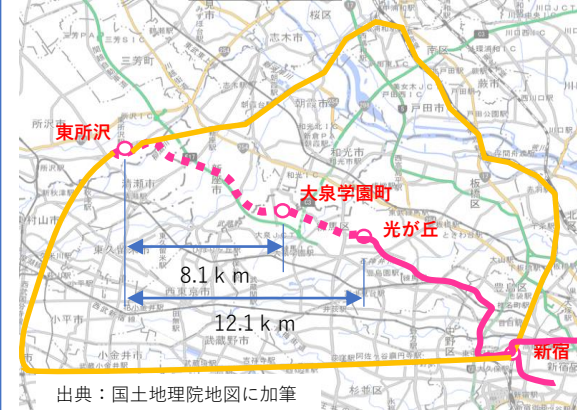
- ・ B/C=0.95となり、答申での試算（0.9）を上回る結果となった。

費用便益分析結果

評価項目		東京12号線 (大泉学園町～東所沢)
総便益	利用者便益	1,008
	供給者便益	-179
	環境改善便益	21
	残存価値	94
計		944
総費用	事業費	910
	車両費	88
	計	998
費用便益比(30年)		0.95
交通政策審議会費用便益比		0.9

※ 主要経路の比較

- ・ 東所沢～新宿 J R 武蔵野線、埼京線（48分、570円）
- ・ 東京12号線（43分、460円）
- ・ 5分早く110円安い 優位性がある



【課題の整理と取組の方向性】

延伸線の強みと弱み	課題の整理	取組の方向性
【強み】 ① 都内方向を中心とした通勤通学の移動時間の短縮や競合路線の混雑が緩和する等の効果が見られる。 ② サクラタウンや新座市の観光など、県内のみならず都内からの需要創出につながるポテンシャルを有する。 ③ 新座市の新駅周辺にはまちづくりに必要な上位計画が策定されている。 ④ 延伸の根元区間（光が丘～大泉学園町）の整備が進んでいる。 ⑤（光が丘～東所沢区間の一体整備の場合は）都内区間の整備効果が反映されるため、事業性がよくなる。 ⑥ 2035年人口は、新座市で0.1%、練馬区で9.8%増加する。 【弱み】 ① 今回の試算ではB/C=0.95である。 ② 延伸により混雑率が150%以上の区間で163%に上昇する見込みである。 ③ 都内では道路整備により導入空間を確保しつつあるが、大泉学園町から東所沢では確保されていない。 ④ 大泉学園町から県内方向に住居が連担している。 ⑤ 2035年人口は、所沢市で7.7%、清瀬市で3.3%減少する。 ⑥ 新型コロナウイルス感染症による鉄道需要の減少が見込まれる。 ⑦（光が丘～東所沢区間の一体整備の場合は）都と県で検討状況に差がある。	<ul style="list-style-type: none"> ・ B/C > 1を達成するための方策を整理する（①④関係） B/Cの算定に取込むことが可能な地域のポテンシャルが十分に便益に見込まれていない。（②関係） ・ 都内の混雑率が上昇し、都内で乗客の輸送に支障が出る恐れがある。（②⑥関係） ・ 住居が連担している箇所については、ルート等の精査が必要である。（①④関係） ・ 鉄道と合わせて、まちづくりの事業化の検討を進める必要がある。（③⑥⑤関係） ・ 答申で示された光が丘からの一体整備に必要な導入空間の確保が、大泉学園町～東所沢の区間では進んでいない。（④⑤③⑦関係） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ サクラタウンをはじめ観光面のポテンシャルを生かす方策を検討していくとともにコストを精査していく。 ・ 都内の混雑率の上昇の見込みを踏まえ、運行に支障が出ない方策やまちづくりによる需要創出の規模を検討していく。 ・ 市街化の状況や活用可能な公共用地などを考慮して、効率的なルート等を精査していく。 ・ まちづくりに係る事業計画の検討や、関係者との調整を進める。 ・ 答申で示された都内区間からの一体整備などの整備手法を具体的に検討していく。

【評価指標に基づく分析結果】

○需要予測

	延伸区間	予測年次	輸送人員（千人/日）	輸送密度（千人キロ/km・日）
本調査	押上～野田市	2035年	154.3	43.6
交政審	押上～野田市	2030年	-	40.6

- ・ 駅別乗車人員はつくばエクスプレスと結節する八潮駅、武蔵野線と結節する越谷レイクタウン駅で多くなっている。
- ・ 東武野田線と結節する野田市駅で少ないほか、北部の駅で少なくなっている。



○事業による効果・影響

- ・ 混雑緩和、速達性、シームレス化（乗換回数の減少）、北千住駅が使用できなかった際の災害時の輸送対策の効果などの都市鉄道のネットワーク効果が高い。また、鉄道空白地域を解消する効果も高い。

○主要経路の比較（右上図）

- ・ 東京8号線野田市～秋葉原と東武野田線野田市～秋葉原の経路を比較すると、7分早くなり運賃は130円高くなり、優位性がある。
- ・ 東京8号線野田市～有楽町と東武野田線野田市～有楽町の経路を比較すると、10分早くなり運賃は110円高くなり、優位性がある。

○費用便益分析（右表）

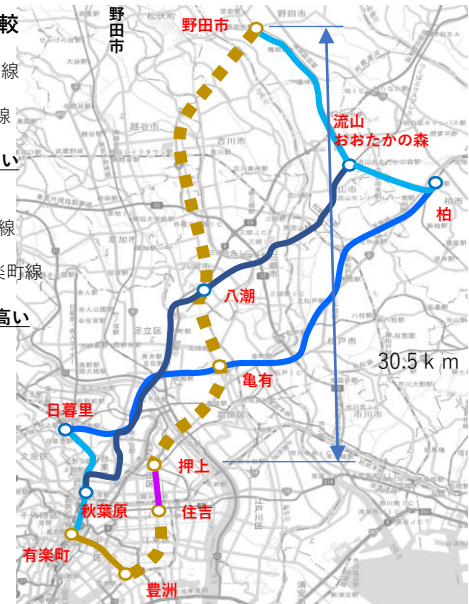
- ・ B/C=0.68となり、答申での試算（0.5）を上回る結果となった。

費用便益分析結果

評価項目		東京8号線 (押上～野田市)
総便益	利用者便益	2,530
	供給者便益	-171
	環境改善便益	54
	残存価値	390
	計	2,802
総費用	事業費	3,921
	車両費	212
	計	4,133
費用便益比(30年)		0.68
交通政策審議会費用便益比		0.5

※主要経路の比較

- ・ 野田市～秋葉原
東武野田線・TX線
(55分、830円)
- ・ 東京8号線・TX線
(48分、960円)
**7分早く130円高い
優位性がある**
- ・ 野田市～有楽町
東武野田線・JR線
(74分、830円)
- ・ 東京8号線・有楽町線
(64分、940円)
**10分早く110円高い
優位性がある**



【課題の整理と取組の方向性】

延伸線の強みと弱み

- 【強み】**
- ①京成押上線や東武伊勢崎線などの競合路線の混雑が緩和し、鉄道利用者の乗換回数が減少するなどの効果が見られる。
 - ②越谷レイクタウンなど需要創出につながるポテンシャルを有している。
 - ③導入空間に障害となる建物等は少ない。（既存駅周辺を除く）
 - ④県企業局が草加市、松伏町に産業団地を整備中であり、完成後は従業者の利用が期待できる。
 - ⑤延伸しても都内の混雑率の上昇は許容範囲内である。（88%→110%）
 - ⑥2035年人口は、越谷市で2.0%、吉川市で12.5%増加する。

- 【弱み】**
- ①今回の試算ではB/C=0.68である。
 - ②沿線のまちづくりに係る上位計画が整理されておらず、新駅の利用者の見込みが少ない。
 - ③延伸の根元区間である押上以北の都内区間の整備が進んでおらず、延長が30 km以上である。
 - ④開発行為が規制される優良農地を含む。
 - ⑤都内や既存駅（八潮、越谷レイクタウン、野田市）周辺には建物が多い。
 - ⑥2035年人口は、草加市で6.4%、八潮市で0.9%、松伏町で19.7%、野田市で13.6%減少する。
 - ⑦新型コロナウイルス感染症による鉄道需要の減少が見込まれる。

課題の整理

- ・ B/C > 1 が未だ確保されていない。（①⑬関係）地域が有しているポテンシャルが十分に便益に生かされていない。（②④関係）
- ・ 延伸距離が長いことから、それぞれの地域の新駅周辺の土地利用など、沿線全体の利用者を増やす取組を強化する必要がある。（②③⑥①②③④⑤⑥関係）
- ・ 都内から30 kmの延長があるため、東京都や千葉県沿線の自治体との連携が必要である。（③⑧関係）

取組の方向性

- ・ 越谷レイクタウンをはじめとした沿線地域のポテンシャルを生かす方策を検討していくとともにコストを精査していく。
- ・ 沿線地域全体の発展を見据え、沿線の駅周辺のまちづくりに係る上位計画（総合計画など）の策定を目指していく。
- ・ 東京都や千葉県の沿線自治体と連携して事業スキーム等を検討していく。

日暮里・舎人ライナー位置図



多摩都市モノレール位置図



○ 日暮里・舎人ライナーの延伸

【課題の整理と取組の方向性】

延伸線の強みと弱み	課題の整理	取組の方向性
【強み】 ①周辺は市街化しており、人口も増加していることから、どこに接続しても需要が見込める。 ②2035年人口は、川口市で2.9%増加する。	・複数の延伸先を比較し、答申に向けて検討を進める必要がある。（①②④⑤関係）	・複数ルートで事業効果を検証し、有力な延伸ルートを絞り込んでいく。
【弱み】 ①答申に位置付けがなく、延伸先が決まっていない。 ②新交通のため輸送力が低く、2035年の最混雑区間の混雑率は177%の見込みである。 足立区は延伸による混雑率の上昇を懸念している。 ③見沼代親水公園から都県境方向の延伸には道路の拡幅が必要であるが、どの方向も市街化が進んでいる。 ④2035年人口は、草加市で6.4%減少する。 ⑤新型コロナウイルス感染症による鉄道需要の減少が見込まれる。	・都内の混雑率が上昇すれば、運行に支障が出る恐れがある。（②関係） ・答申に向けた道筋を整理する必要がある。（①③関係）	・将来の人口や鉄道ネットワークから根元の輸送力がどの程度増強できるかを検討していく。 ・答申に向けて沿線自治体の機運醸成を進め、道筋を整理する。
	・市街化が進んでいる箇所については、ルートの精査が必要である。（③関係）	・ルートを精査し、建設コストや工期、事業効果等について検討していく。

○ 多摩都市モノレールの延伸

【課題の整理と取組の方向性】

延伸線の強みと弱み	課題の整理	取組の方向性
【強み】 ①西武球場、西武園ゆうえんちなど需要創出につながる拠点施設がある。 ②多摩湖の観光資源など需要創出につながるポテンシャルを有しているとともに、都内からのアクセシビリティが高まる。 ③延伸しても都内の混雑率の上昇は許容範囲内である。（101%）	・拠点施設や地域が有するポテンシャルを生かして複数の延伸先を比較し、答申に向けた検討を進める必要がある。（①②③④⑤関係）	・複数ルートで事業効果を検証し、有力な延伸ルートを絞り込んでいく。
【弱み】 ①答申に位置付けがなく、延伸先が決まっていない。 ②答申路線の（上北台～箱根ヶ崎）の整備が先行する。	・答申路線の（上北台～箱根ヶ崎）の整備が先行するため、東京都との調整が必要である。（②関係）	・東京都の事業の進捗を注視し、沿線市と延伸の調査検討を進めていく。
③2035年人口は、所沢市で7.7%減少する。 ④新型コロナウイルス感染症による鉄道需要の減少が見込まれる。	・答申に向けた道筋を整理する必要がある。（①②関係）	・答申に向けて沿線自治体の機運醸成を進め、道筋を整理する。
	・上北台から北上して延伸する場合、多摩湖などの観光資源に交通インフラがどのように関わることができるかを検討する。 ・ルートを精査し、建設コストや工期、事業効果等について検討していく。	・多摩湖などの観光資源に交通インフラがどのように関わることができるかを検討する。 ・ルートを精査し、建設コストや工期、事業効果等について検討していく。