

埼玉高速鉄道線（地下鉄7号線）延伸

速達性向上事業に関する
計画の素案

令和8年3月

埼玉県
さいたま市

1 速達性向上事業を実施する区域

起点：埼玉高速鉄道線 浦和美園駅（さいたま市緑区美園 4-12）
終点：東武野田線 岩槻駅（さいたま市岩槻区本町 1-1-1）付近

2 速達性向上事業の内容

【実施区域における整備】

- ・鉄道の種類 普通鉄道
- ・営業キロ程 約7.2 km
- ・施設の概要 単線・複線の別：複線
動力：電気（直流1,500V）
軌間：1,067mm
設計最高速度：120km/h
設計通過トン数：8.7百万トン／年

・駅の位置及び名称

駅の名称	位置
埼玉スタジアム駅(仮称)※臨時駅	埼玉県さいたま市緑区美園
中間駅(仮称)	埼玉県さいたま市岩槻区大字浮谷
岩槻駅(仮称)	埼玉県さいたま市岩槻区本町

- ・計画供給輸送力 100.7千人／日
- ・運行区間 浦和美園駅～岩槻駅(仮称)
- ・運行頻度 朝・夕最混雑時間帯：8本／時（うち2本快速列車※）
※既存駅の停車回数を確保した快速運転を想定
その他時間帯：5本／時
- ・運賃 現在の埼玉高速鉄道の運賃体系を基本とする

3 都市鉄道施設の整備に要する期間

- ・開始予定年月……令和9年(2027年)4月
- ・終了予定年月……令和23年(2041年)3月

4 都市鉄道施設の整備に要する費用の額

概算総事業費………1,440億円
(内訳) 用地費………78億円
土木費………687億円
設備費………382億円
その他………293億円

5 都市鉄道施設の使用料の額

営業主と整備主体との協議により決定

6 速達性向上事業の効果

埼玉県は、北関東地方、東北地方、上信越・北陸地方及び北海道から首都圏への玄関口に位置し、特に大宮駅は新幹線6路線を始め、JR・私鉄各線が集まる交通結節点となっている。県の東部地域では、JR線、東武伊勢崎線の南北軸、東武野田線・JR武蔵野線の東西軸の格子状のネットワーク構造となっているが、訪日外国人の増加や通勤・通学などにおける利用者が増えるなか、県東部地域から都心への南北軸において混雑率が高い状況となっている。

そこで、交通政策審議会答申第198号に位置付けられた埼玉高速鉄道線（地下鉄7号線）の延伸については、埼玉県東部と都心部とのアクセス利便性の向上が期待されており、埼玉高速鉄道線は、東京メトロ南北線、東急目黒線、相鉄新横浜線等との相互乗り入れによる鉄道ネットワークの一翼を担っている。また、沿線の埼玉スタジアム2002へのアクセスも改善されることから、国際試合やJリーグ観戦者等によるスタジアム利用者の利便性向上や鉄道への交通手段転換による環境負荷低減が期待される。

埼玉県とさいたま市では、答申区間のうち市域の鉄道網としてミッシングリンクとなっている浦和美園から岩槻間を先行整備することにより、現在終着駅となっている浦和美園駅が東武野田線岩槻駅と結節し、市東部地域の発展が期待され、さらに、県東部地域から都心部への速達性が向上、既設路線の混雑緩和、経路選択の多様化、乗換回数の減少など、鉄道の利便性向上が図られるものである。

また、災害等のリダンダンシー（代替路線）として、東日本大震災では即日復旧、終夜運転を実施し、振替輸送の実績もあることから、浦和美園と岩槻駅を結節することで、代替ルートの充実や災害時等のリスク回避が期待できるものである。

【速達性向上の例】

岩槻駅（仮称）～永田町駅の所要時分 約66分⇒約52分（約14分短縮）

〔 整備前：岩槻駅～大宮駅～池袋駅～永田町駅 約66分
整備後：岩槻駅（仮称）～永田町駅 約52分

大宮駅～埼玉スタジアム2002最寄り駅の所要時分 約31分⇒約22分（約9分短縮）

〔 整備前：大宮駅～南浦和駅～東川口駅～浦和美園駅 約31分
整備後：大宮駅～岩槻駅（仮称）～埼玉スタジアム駅（仮称） 約22分

※最寄り駅から埼玉スタジアム2002までの所要時分（徒歩）は約15分短縮

【費用対効果】

$B/C = 1.2$

7 速達性向上事業と一体となってその効果を十分に発揮させるための事業があるときは、その内容

(1) 他鉄道路線の整備

令和4年3月に鉄道事業許可がされた南北線延伸（品川・白金高輪間）により、埼玉県東部地域とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性向上が図られる。また、羽田空港へのアクセスにおいて乗換回数の改善等のアクセス利便性向上が図られ、空港アクセス強化に寄与することとなる。

(2) 延伸線沿線で自治体を実施する事業

さいたま市では、延伸線の間駅（仮称）周辺において新たなまちづくりを進めており、区画整理事業等による定住人口、交流人口の増加により延伸線の利用者の増加が見込まれる。また、岩槻駅周辺は東武野田線と埼玉高速鉄道線の鉄道結節点となることから、延伸による地域のポテンシャル向上を見据え、鉄道結節点に相応しいまちのあり方やハード・ソフト施策の方向性を「まちのあり方ビジョン」として取りまとめている。

(3) 国・県・市の検討事項

埼玉県の圏央道南側の地域における慢性的な混雑を改善し、物流施設の立地や人口集積が進む圏央道と外環道間の東西方向の連携を強化する観点から、国・県・市では核都市広域幹線道路の埼玉新都心線から東北道付近間を優先し、概略計画の検討を進めている。核都市広域幹線道路は首都圏の広域的な環状道路を形成し、代替性や多重性のあるネットワークが確保されるとともに、さいたま市東部地域における産業基盤の強化等が期待される。

8 鉄道事業法第三条第一項の規定による鉄道事業の許可を要するものにあつては、その種別

- ・営業主体（想定）……………埼玉高速鉄道株式会社

第二種鉄道事業に該当するが、第一種鉄道事業とみなされる（鉄道事業法第59条第2項の規定により、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から鉄道線を直接借り受け、他人の需要に応じ、鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業については、第一種鉄道事業とみなすこととされている）。

- ・整備主体（想定）……………独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

第三種鉄道事業に該当するが、鉄道事業法第3条第1項の規定による鉄道事業の許可は要しない（鉄道事業法第59条第1項の規定により、当機構が行う第三種鉄道事業に該当する業務については、鉄道事業法の規定は適用しないこととされている）。

9 都市鉄道施設の使用料の収受の方法

営業主体と整備主体との協議により決定

10 都市鉄道施設の使用の開始予定時期及びその期間

- ・開始予定年月……令和23年(2041年)4月
- ・終了予定年月……未定

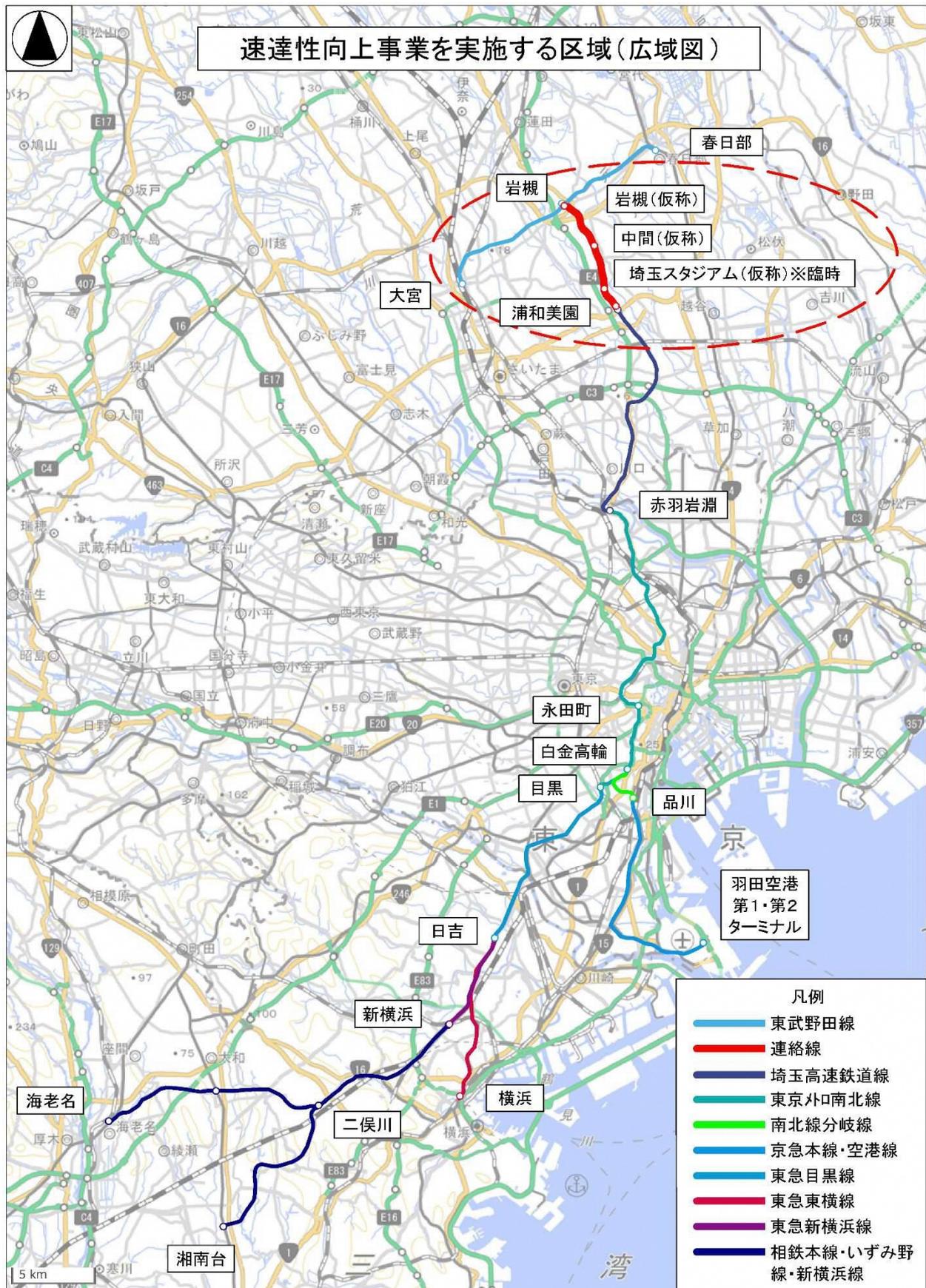
11 都市鉄道施設の管理の方法

営業主体と整備主体との協議により決定

12 速達性向上事業の運営に重大な関係を有する事項がある場合には、その事項

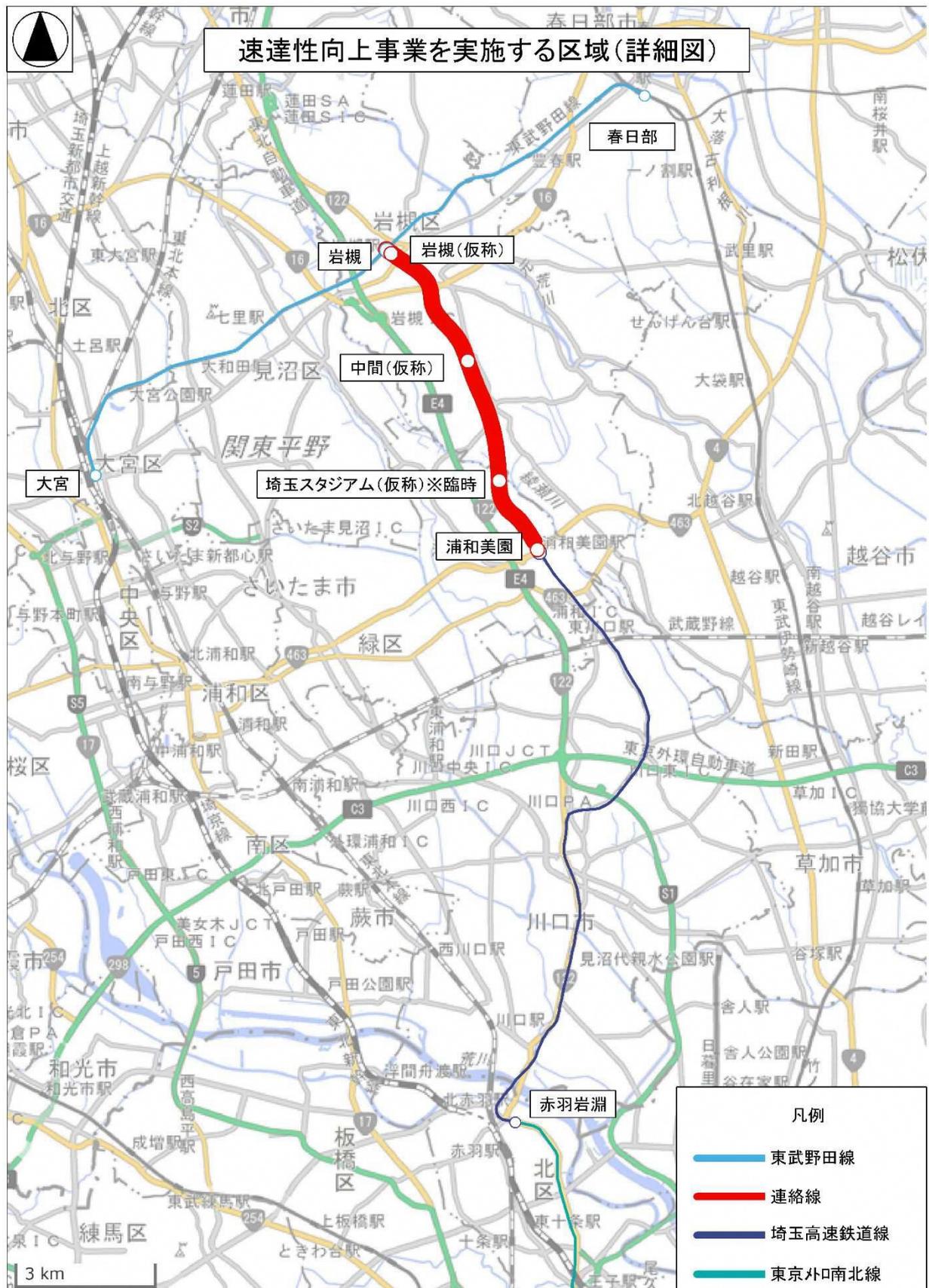
地方公共団体分の負担割合は、埼玉県：さいたま市＝35：65

案内図（広域図）



電子地形図 25000（国土地理院）を加工して作成

案内図（詳細図）



電子地形図 25000（国土地理院）を加工して作成