

# 各施策の需要・採算性の感度 & B / C への効果 一覧表

別表

まちづくり  
開発  
観光

鉄道  
サービス

主体  
営業

コスト  
縮減

促進  
利用

ケース名等	延伸線需要予測(H32/H47)	採算性(累黒)	B/C効果	費用、留意事項等
<b>慎重ケース (A)</b>	23.9 千人 / 22.0 千人	44年	0.9~1.1(30年) 0.9~1.2(50年)	<b>延伸線建設費:770億円</b>
浦和美園開発(3万人規模)(Ba )	+0.6 千人 / +2.4 千人	36年(-8年)	向上 <sup>0.9~1.1(30年)</sup> 1.0~1.2(50年)	開発進行中
中間駅周辺まちづくり(4千人規模)(Ba )	±0 千人 / +0.4 千人	43年(-1年)	向上	区画整理事業費:250~330億円
岩槻(1.5km圏人口10%増)(Ba )	+0.5 千人 / +0.9 千人	38年(-6年)	向上	観光まちづくり検討中
大胆開発ケース (全ての沿線開発効果を含む)(C )	+0.8 千人 / +3.2 千人	33年(-11年)	-	
埼玉スタジアム (Bc)	+1.3 千人 / +1.3 千人	41年(-3年)	向上	サッカー人気
快速運転 (Bb )	+2.1 千人 / +1.9 千人	32年/40年	向上 <sup>1.0~1.2(30年)</sup> 1.0~1.4(50年)	通過駅問題、快速運転コスト、上ブレ整理(第2回)
大胆速度ケース(20%up)(C )	+9.1 千人 / +8.3 千人		-	
SR運賃値下げ(-20%)(Bb )	+3.9 千人 / +3.4 千人	発散	向上	SR経営への影響
大胆運賃ケース(メトロ通算)(C , Be )	+28.0 千人 / +24.8 千人	発散		営業主体はメトロ
営業主体(SR+メトロ)(Be )		31年(-13年)	変化なし	SR・メトロ共同営業主体
資金調達(追加支援・受益者負担)(Bd)		38年(-6年)	変化なし	整備主体に25億円支援
建設費縮減(Bd)		38年(-6年)	向上	1割縮減
利用者定着遅れなし(A ) / 既設線の利用者拡大	慎重ケースと同じ	40年(-4年)	向上	開業当初から需要予測値どおりの乗車人員 / 既設線の利用促進
人口減少収益減なし(A )	慎重ケースと同じ	37年(-7年)	向上	H47以降の収益横ばい
リスク:整備費用 / 金利UP		45年超	悪化	
リスク:工期延長(5年 8年)		45年超	悪化	

各試算値及びその前提条件は鉄道事業者から合意を得たものではない