

## 路線整備の意義・必要性等の整理

## 目 次

1 . 埼玉高速鉄道検討委員会（H17.2）において整理された「延伸線の意義」 .....	1
( 1 ) 地域の活性化 .....	2
( 2 ) 首都圏鉄道ネットワークの強化 .....	3
( 3 ) 環境負荷の軽減 .....	4
2 . 埼玉高速鉄道検討委員会（H17.2）において整理された「延伸線の意義」 に関する最新根拠データ等 .....	6
( 1 ) 首都圏鉄道網の状況 .....	6
( 2 ) 長距離混雑率等の状況 .....	8
( 3 ) 公共交通の利用動向 .....	11
( 4 ) 延伸線付近の主要幹線道路の混雑度 .....	13
3 . 延伸線の新たな意義に関するデータ等 .....	14
( 1 ) 高齢社会への対応 .....	14
( 2 ) 代替性（リダンダンシー） .....	18
( 3 ) 浦和美園～岩槻 交通とまちづくりの現状・課題 .....	19

（ 本資料は現時点での案であり、今後、変更があり得るものである。）

## 1. 埼玉高速鉄道検討委員会（H17.2）において整理された「延伸線の意義」

平成12年の運輸政策審議会答申当時は、混雑緩和、鉄道不便地域の解消などを主な目的として、延伸線プロジェクトの検討が進められてきた。しかし、今では当時の状況と社会経済状況が大きく変化していることから、延伸線の検討に当たっては、その前提として、改めてその意義を整理する必要がある。

### 【現状】

- ・各鉄道事業者の努力もあり、現在では通勤時間帯の混雑は緩和されてきており、「混雑緩和」という目的は一定程度達成されてきている。
- ・埼玉高速鉄道の延伸は、「国際アメニティタウン」構想を踏まえ、その都市機能を支える手段として計画されていたが、現時点では調査対象エリア3,350haのうち、具体的な計画が進んでいるのは浦和美園周辺の320haのみで、延伸地域においては、この構想を具体化する計画がない。

### 【新たな方向性】

県の中核である「さいたま新都心地域」を環境・文化・スポーツ等の機能面から支え、業務核都市である「春日部・越谷地域」とも広域的に連携し、埼玉の自立性に大きく寄与する浦和東部から岩槻方面の地域には、人口の交流、定住を促す新しい発想による地域づくりが必要である。

延伸線は、そのまちづくりを支える装置の1つとして位置づけられる。

この方向性を踏まえ、当部会で考える延伸線の意義について、以下の3点に整理・集約した。

#### <延伸線の意義>

##### 1 地域の活性化

都心からのアクセス強化

埼玉スタジアム2002の利便性向上及び周辺の整備推進

公共交通志向型都市の構築

##### 2 首都圏鉄道ネットワークの強化

埼玉県における新たな交通軸の形成

首都圏全体の鉄道網

長距離混雑率の改善

##### 3 環境負荷の軽減

自動車交通から公共交通への転換

道路交通の渋滞緩和

## (1) 地域の活性化

### 都心からのアクセス強化

「東京都心への通勤・通学の利便性を向上させ、沿線居住者を増やす」という従来型のまちづくりを進めるといふ発想だけでなく「都心からの人々を含め、他の地域からの旅客を沿線に呼び込む」といふ発想への転換も必要であり、岩槻までの延伸はそのための社会インフラ作りである。

都心から当該地域への直通路線が整備されることにより、都心からの利便性・速達性が向上し、さらに大量輸送機関である鉄道の特性は大きな武器となる。

(参考) 時間短縮効果

駒込	岩槻	57分	35分
四谷	岩槻	62分	49分

### 埼玉スタジアム2002の利便性向上及び周辺の整備推進

延伸線の整備により県北部から埼玉スタジアム2002へのアクセスの大幅な改善が見込まれる。県全体からスタジアムへの交通利便性の向上が図られることにより、埼玉スタジアム2002が県民の財産としての価値を高める効果が期待できる。さらに、スタジアム利用者の増加やサッカー等のイベント数が増えることが期待できる。

(参考) 埼玉スタジアムへの時間短縮効果(スタジアム駅あり)

大宮から	54分	36分
春日部から	55分	34分

さらに、埼玉スタジアム2002を核として浦和美園駅周辺で展開されている浦和東部・岩槻南部地域整備への効果も期待される。

### 公共交通志向型都市の構築

延伸線が計画されている地域は、首都圏30km圏内でみると、他の都県と比べ、著しく鉄道利用率の低い地域である。このような地域に鉄道を整備し、さらに、バス等との連携を図ることなどにより、鉄道をまちづくりの道具と位置づけ、公共交通志向型都市の構築が可能になる。

地球環境問題や、高齢化の進展などを考えると、公共交通が使いやすいまちこそ21世紀型のまちであると思われる

ただし、沿線のまちづくりや公共交通の利用を促進するための、既開業区間を含めた運賃・ダイヤの設定や、直通運行など、公共交通として利便性を高める方策の可能性について十分な検討が必要である。

## (2) 首都圏鉄道ネットワークの強化

### 埼玉県における新たな交通軸の形成

延伸線の整備により埼玉高速鉄道を有効活用した2つの環状的路線が誕生する。西側はさいたま新都心地域、東側は春日部・越谷地区を結ぶ。これにより、埼玉県を代表するスポーツ(サッカー)・政治・経済・文化を機能的に融合し、県の自立性を高める潜在能力をもたらすことが可能となる。

### 首都圏全体の鉄道網の構築

運輸政策審議会答申第18号で位置づけられながら現在未着工となっている大規模新設路線のうち、大部分の区間が開通したものの一部区間が未完成の路線として、次の路線がある。

- ・北総線                    印旛日本医大～新東京国際空港
- ・東京7号線                浦和美園～岩槻～蓮田
- ・東京12号線              光が丘～武蔵野線方面
- ・東京9号線                唐木田～横浜線・相模線方面
- ・横浜3号線                あざみ野～新百合ヶ丘

これらの路線が整備されれば、首都圏全体の鉄道ネットワークが強化され、首都圏全体のポテンシャルを高めることになる。

### 長距離混雑率の改善

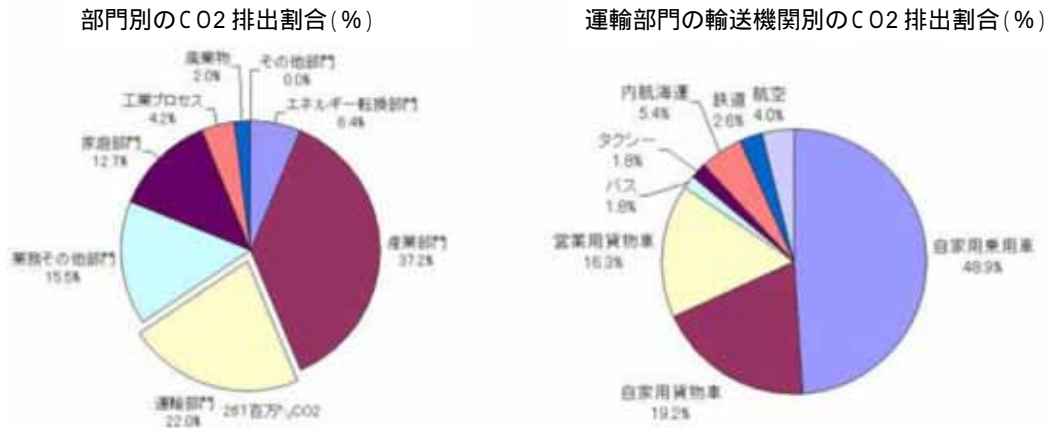
混雑率はやや改善傾向にあるものの、路線によっては未だ高い混雑率が見られ、また、利用者の実感としてとらえると、1人あたりの乗車時分の長いJR東北・高崎線や、埼京線などの利用者にとっては、長時間にわたり混雑している鉄道での通勤・通学を強いられている。これらと並行する埼玉高速鉄道を最大限に活用することにより経路選択の幅が広がり、「混雑の長さ」の改善が期待できる。

### (3) 環境負荷の軽減

#### 自動車交通から公共交通への転換

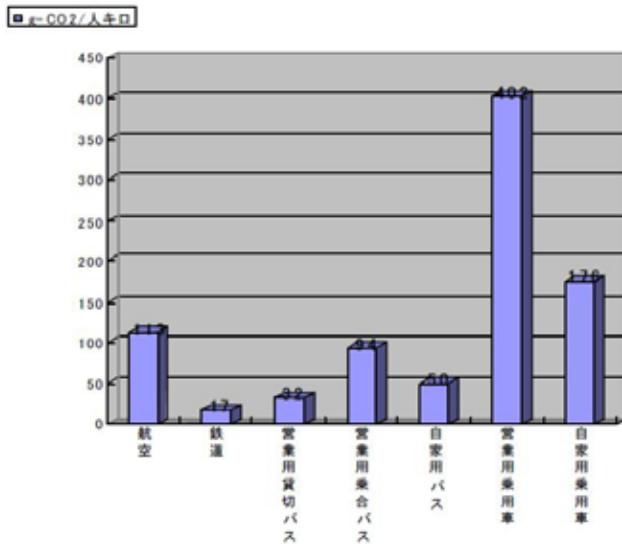
自動車交通から公共交通への転換を促進することにより、温室効果ガスや大気汚染ガス等が削減され、環境負荷の軽減が図られる。

また、パークアンドライドなどの施策を組み合わせることにより大幅な削減が期待できる。



(国土交通省HPより)

### 1人を1km運ぶために排出されるCO<sub>2</sub>の比較



(国土交通省資料より作成)

#### 旅客輸送機関の二酸化炭素排出量原単位(平成13年度)

注) 原単位の数値は各輸送機関より一定の輸送効率(当該輸送機関の全国平均の輸送効率で、例えば営業用バスの平均乗車人数は、乗合では約9人/台、貸切では約2.6人/台)で輸送する場合の排出量。

## 道路交通の渋滞緩和

慢性的に渋滞している沿線地域の道路の渋滞緩和が図れる。特に、埼玉スタジアムでの試合開催日は周辺道路の混雑が激しいが、延伸線の整備によりスタジアム利用者が鉄道へシフトすることにより周辺道路の混雑緩和が図られる。

また、渋滞緩和は、緊急車等の機能を確保するためにも重要である。

### 延伸線付近の主な幹線道路の混雑度

路線の往復

路線名	混雑度
国道122号(岩槻市内)	1.19~3.14
国道16号(岩槻市内)	1.40~1.85
県道蒲生・岩槻線(岩槻市内)	1.13~1.87
県道越谷・岩槻線(岩槻市内)	0.89~2.48
国道122号(浦和IC付近)	1.00~2.00

(岩槻市総合交通体系調査〔資料編〕より作成)

現況調査による指数ではなく、国勢調査等による指数表示

注) 混雑度とは、その道路の混雑の程度を表す指標で、道路の持つ交通容量(交通を通することができる能力)に対する実際の交通量の比

#### 【指標解説】

混雑度	交通状況の推定
1.00未満	昼間12時間を通じて道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
1.00~1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間ある。
1.25~1.75	ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。
1.75以上	慢性的混雑状況を呈する。

2. 埼玉高速鉄道検討委員会（H17.2）において整理された「延伸線の意義」に関する最新根拠データ等

(1) 首都圏鉄道網の状況

平成17年度から現在での変化の状況（首都圏）

運輸政策審議会第18号答申路線図

（H17.2～H23.7に開業・現在工事中の路線、及び埼玉県内の答申路線）





地下鉄7号線延伸線に関わる東京圏における主な整備路線の状況

路 線	工期等及び整備状況
東北縦貫線：上野～東京（3.8km） （JR宇都宮・高崎・常磐線の東京駅乗入）	2008年度～2013年度 （使用開始予定：2013年度）【工事中】
神奈川東部方面線： 相鉄・JR直通線（西谷～羽沢）（2.7km）  相鉄・東急直通線（羽沢～日吉）（10.0km）	2006年11月～2015年3月 【用地取得・工事中】  2007年4月～2019年3月 【工事施行認可等の諸手続き等】
（参考）東京8号線： 豊洲～住吉（5.2km） 押上～野田市（31.1km）	【事業化に向けた調査中（江東区）等】
（参考）東京12号線： 光が丘～大泉学園町（4.2km） 大泉学園町～武蔵野方面	【導入空間となる都市計画道路「補助第230号線」の事業化等】

- ・東北縦貫線の延長は、JR東日本「宇都宮・高崎・常磐線の東京駅乗り入れ工事の着手について」（2008年3月26日付）による。
- ・神奈川東部方面線の延長は、「相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線HP」による。
- ・東京8号線：豊洲～住吉の延長は、江東区「平成22年度 東京8号線(豊洲～住吉間)事業化検討会 調査概要」（平成23年6月24日付）による。
- ・押上～野田市及び、光が丘～大泉学園町の延長は運輸政策研究機構「東京圏の鉄道のあゆみと未来」（2000年6月15日初版）による。

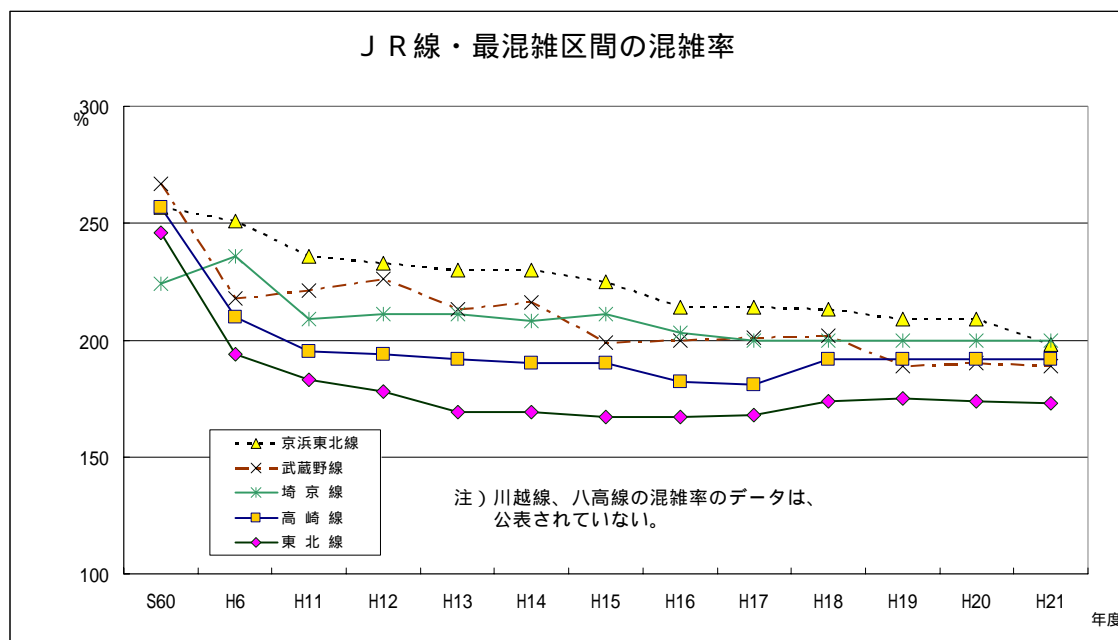
( 2 ) 長距離混雑率等の状況

JR 線のラッシュ 1 時間当たりの旅客輸送状況

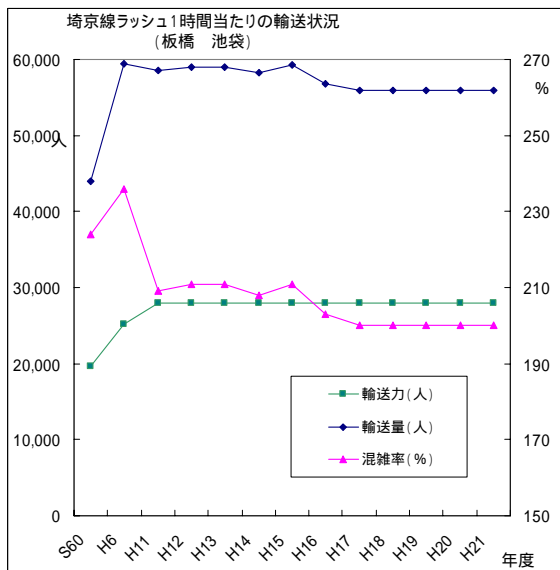
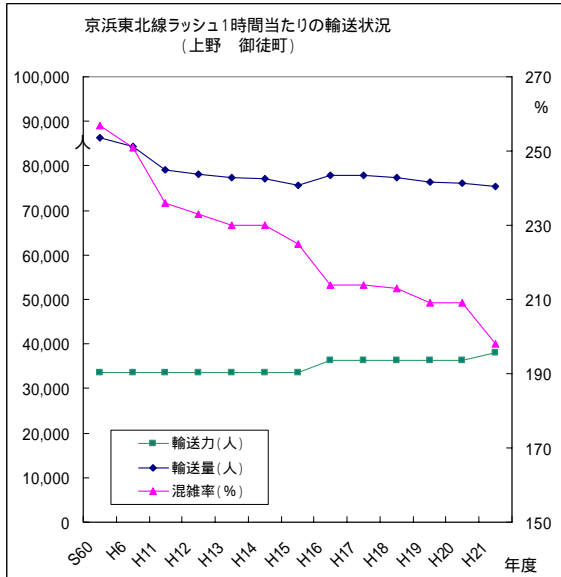
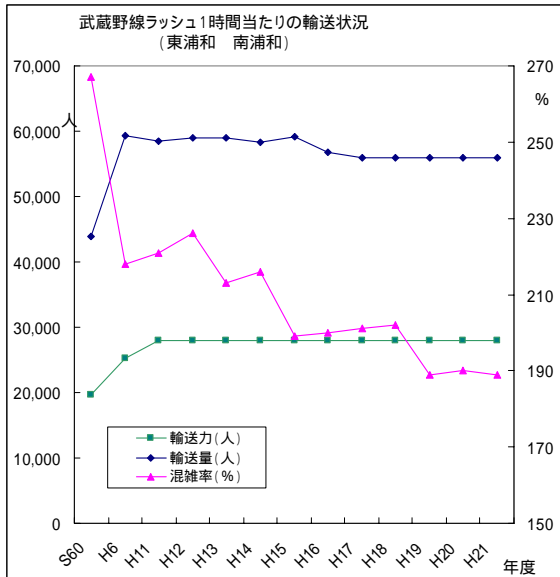
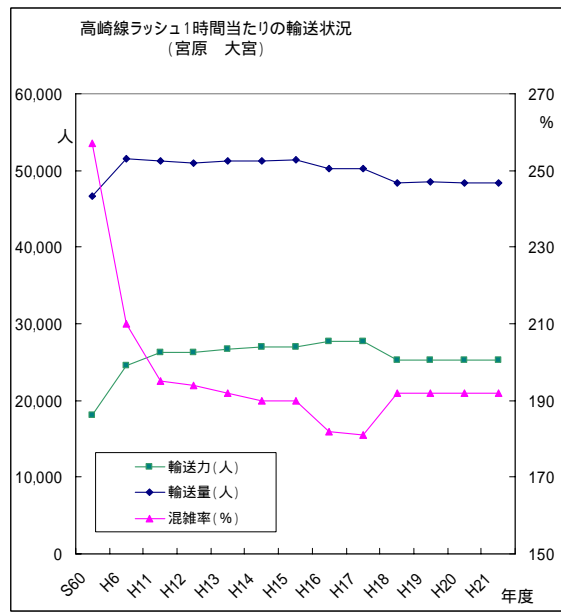
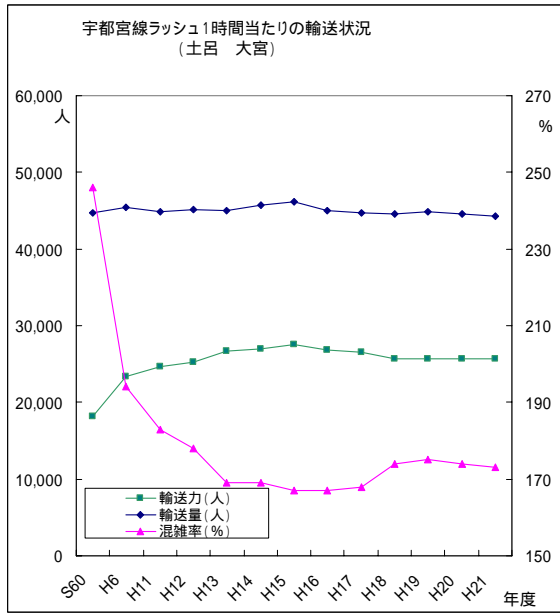
混雑率の推移

		S60	H6	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
東北線 (土呂 大宮) (H16～グリーン車除く)	運転本数(本)	11	12	13	13	13	13	13	14	14	14	14	14	14
	輸送力(人)	18,150	23,380	24,600	25,280	26,640	26,980	27,620	26,880	26,584	25,668	25,668	25,668	25,668
	輸送量(人)	44,700	45,410	44,910	45,080	45,060	45,700	46,195	44,931	44,770	44,630	44,880	44,590	44,280
	混雑率(%)	246	194	183	178	169	169	167	167	168	174	175	174	173
高崎線 (宮原 大宮) (H16～グリーン車除く)	運転本数(本)	11	12	13	13	13	13	13	14	14	14	14	14	14
	輸送力(人)	18,150	24,500	26,300	26,300	26,740	27,010	27,010	27,670	27,670	25,224	25,224	25,224	25,224
	輸送量(人)	46,610	51,500	51,310	51,000	51,300	51,200	51,400	50,300	50,200	48,350	48,450	48,360	48,310
	混雑率(%)	257	210	195	194	192	190	190	182	181	192	192	192	192
京浜東北線 (上野 御徒町)	運転本数(本)	24	24	24	24	24	24	24	26	26	26	26	26	26
	輸送力(人)	33,600	33,600	33,600	33,600	33,600	33,600	33,600	36,400	36,400	36,400	36,400	36,400	38,080
	輸送量(人)	86,200	84,210	79,150	78,210	77,290	77,190	75,500	77,800	77,980	77,420	76,250	76,070	75,340
	混雑率(%)	257	251	236	233	230	230	225	214	214	213	209	209	198
武蔵野線 (東浦和 南浦和)	運転本数(本)	6	11	11	11	12	12	13	13	13	13	14	14	14
	輸送力(人)	5,040	12,320	12,320	12,320	13,440	13,440	14,560	14,560	14,560	14,560	15,680	15,680	15,680
	輸送量(人)	13,470	26,900	27,210	27,830	28,630	28,980	28,960	29,050	29,210	29,410	29,680	29,860	29,690
	混雑率(%)	267	218	221	226	213	216	199	200	201	202	189	190	189
埼京線 (板橋 池袋) (H5～H15は池袋 新宿)	運転本数(本)	14	18	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	輸送力(人)	19,600	25,200	28,000	28,000	28,000	28,000	28,000	28,000	28,000	28,000	28,000	28,000	28,000
	輸送量(人)	43,940	59,400	58,520	58,940	58,980	58,250	59,200	56,734	55,980	55,890	55,870	55,970	55,980
	混雑率(%)	224	236	209	211	211	208	211	203	200	200	200	200	200

H16 以降は H17 意義とりまとめ以降のデータ



資料：埼玉県公共交通関係データ集

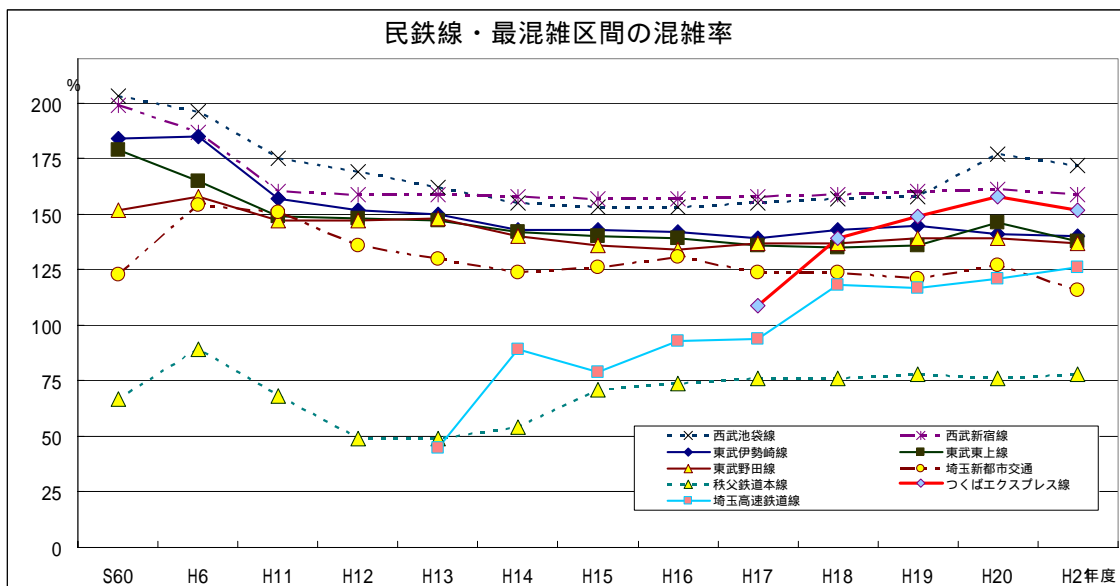


民鉄線のラッシュ 1 時間当たりの旅客輸送状況

混雑率の推移

		S60	H6	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	
東武伊勢崎線 (小菅 北千住)	運転本数(本)	40	41	44	45	45	45	45	45	44	44	44	44	42	
	輸送力(人)	40,872	45,564	49,056	50,436	50,436	51,540	51,540	51,540	50,712	50,712	50,712	50,712	49,056	
	輸送量(人)	75,357	84,394	77,022	76,541	75,850	73,708	73,517	73,140	70,635	72,426	73,583	71,531	68,541	
	混雑率(%)	184	185	157	152	150	143	143	142	139	143	145	141	140	
東武東上線 (北池袋 池袋)	運転本数(本)	26	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	24	24	
	輸送力(人)	33,672	37,260	37,260	37,260	37,260	37,260	37,260	37,260	37,260	37,260	37,260	33,120	33,120	
	輸送量(人)	60,189	61,447	55,381	55,209	54,831	53,050	52,179	51,630	50,817	50,199	50,749	48,261	45,600	
	混雑率(%)	179	165	149	148	147	142	140	139	136	135	136	146	138	
東武野田線 (北大宮 大宮)	運転本数(本)	12	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
	輸送力(人)	9,264	11,592	11,592	11,592	11,592	11,592	11,592	11,592	11,592	11,592	11,592	11,592	11,592	
	輸送量(人)	14,071	18,281	17,016	17,030	17,147	16,207	15,787	15,507	15,845	15,914	16,069	16,127	15,873	
	混雑率(%)	152	158	147	147	148	140	136	134	137	137	139	139	137	
西武池袋線 (椎名町 池袋)	運転本数(本)	28	29	28	28	28	28	28	28	28	28	28	24	24	
	輸送力(人)	35,840	37,240	35,840	35,840	35,840	35,840	35,840	35,840	35,840	35,840	35,840	30,240	30,240	
	輸送量(人)	72,754	73,176	62,799	60,444	57,883	55,522	54,984	54,800	55,534	56,306	56,758	53,456	51,904	
	混雑率(%)	203	196	175	169	162	155	153	153	155	157	158	177	172	
西武新宿線 (下落合 高田馬場)	運転本数(本)	24	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	
	輸送力(人)	30,240	33,600	33,600	33,600	33,600	33,600	33,600	33,600	33,600	33,600	33,600	33,600	33,600	
	輸送量(人)	60,248	62,957	53,739	53,566	53,548	52,983	52,796	52,838	53,249	53,391	53,927	53,996	53,556	
	混雑率(%)	199	187	160	159	159	158	157	157	158	159	160	161	159	
秩父鉄道本線 ~H14(大麻生 石原) H15~(明戸 大麻生)	運転本数(本)	5	5	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	
	輸送力(人)	2,699	1,948	1,699	2,132	2,128	1,892	1,898	1,898	1,898	1,898	1,898	1,898	1,824	
	輸送量(人)	1,806	1,724	1,161	1,042	1,045	1,021	1,342	1,399	1,443	1,451	1,475	1,439	1,423	
	混雑率(%)	67	89	68	49	49	54	71	74	76	76	78	76	78	
埼玉新都市交通 伊奈線 (大成 大宮)	運転本数(本)	9	12	12	13	13	13	13	13	13	13	14	14	14	
	輸送力(人)	1,572	2,736	2,736	2,964	2,964	2,964	2,964	2,964	2,964	2,964	3,332	3,332	3,332	
	輸送量(人)	1,941	4,200	4,132	4,034	3,864	3,670	3,746	3,888	3,666	3,678	4,028	4,243	3,870	
	混雑率(%)	123	154	151	136	130	124	126	131	124	124	121	127	116	
埼玉高速鉄道線 (川口元郷 赤羽岩淵)	運転本数(本)	H21、最混雑時間帯変更				15	15	15	15	15	12	14	14	12	
	輸送力(人)					13,230	13,230	13,230	13,230	13,230	10,584	12,348	12,348	10,584	
	輸送量(人)					5,971	11,801	10,453	12,315	12,438	12,482	14,416	14,941	13,286	
	混雑率(%)					45	89	79	93	94	118	117	121	126	
つくばエクスプレス線 (青井 北千住)	運転本数(本)										16	16	17	20	20
	輸送力(人)										13,152	13,152	13,974	16,440	16,440
	輸送量(人)										14,380	18,329	20,779	25,896	25,007
	混雑率(%)										109	139	149	158	152

H16 以降は H17 意義とりまとめ以降のデータ



資料：埼玉県公共交通関係データ集

(3) 公共交通の利用動向

最新パーソントリップ調査からみる SR 沿線の公共交通利用状況

・首都圏、埼玉北部、埼玉南部、さいたま市の代表交通手段分担率

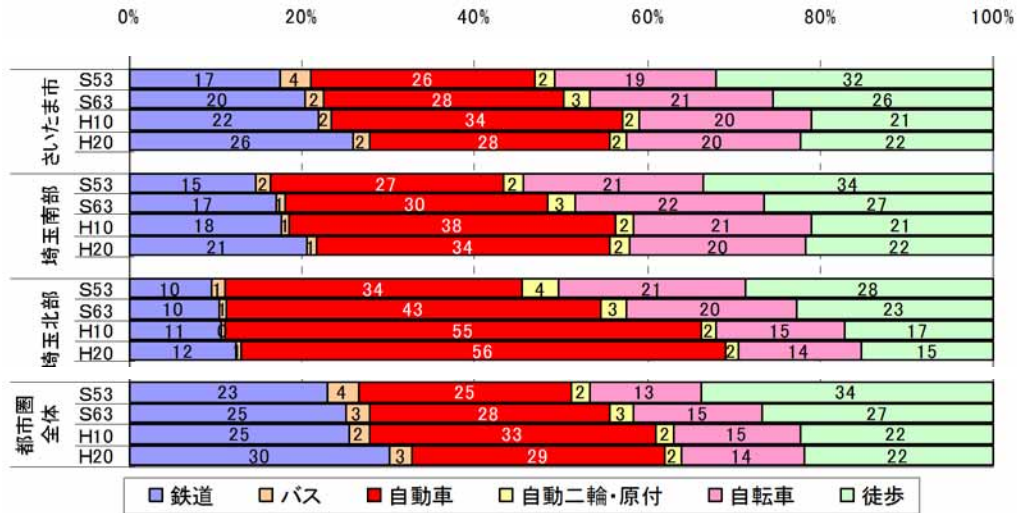


図 地域別代表交通手段分担率 (発生集中量ベース)

資料：東京都市圏パーソントリップ調査 (交通実態調査) の結果概要 (抜粋) H22.2.3 差し替え版

岩槻区 (岩槻市) における代表交通手段

発生集中量

交通手段	鉄道・地下鉄	路線バス・都電	自動車	2輪車	自転車	徒歩	計
岩槻市 (H10)	56,168	1,746	226,859	11,781	76,750	74,058	447,362
岩槻区 (H20)	69,602	2,174	208,206	7,457	79,570	77,381	444,390

分担率

交通手段	鉄道・地下鉄	路線バス・都電	自動車	2輪車	自転車	徒歩	計
岩槻市 (H10)	12.6	0.4	50.7	2.6	17.2	16.6	100
岩槻区 (H20)	15.7	0.5	46.9	1.7	17.9	17.4	100

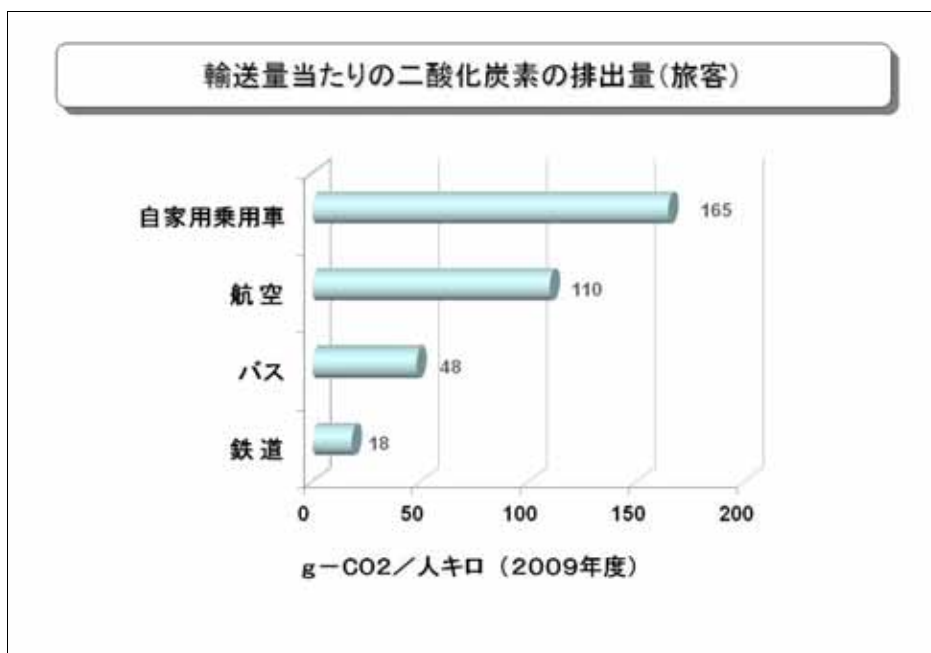
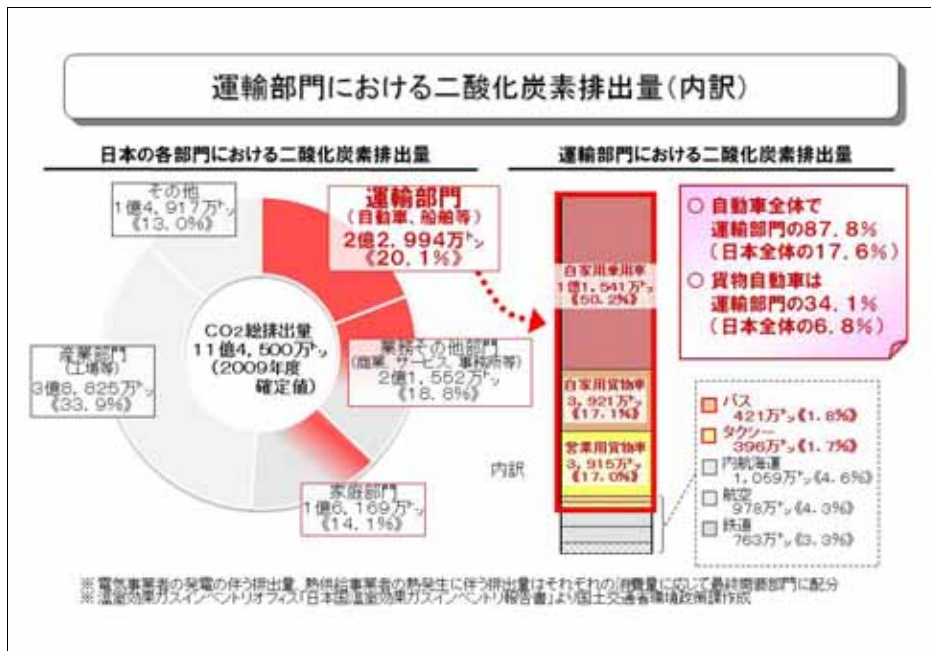
岩槻市 (H10): その他 (0) を除く。

岩槻区 (H20): その他 (104)、不明 (10,368) を除く。( ) は発生集中量。

分担率は四捨五入によるため、合計値が合わない場合がある。

### 運輸部門における二酸化炭素排出量等

- ・日本の各部門における二酸化炭素排出量は、運輸部門が20.1%を占める。
- ・運輸部門の内訳は、自動車全体で87.8%（うち自家用自動車が50.2%）となっている。



資料：国土交通省 HP

( 4 ) 延伸線付近の主要幹線道路の混雑度

平成 1 7 年度道路交通センサス 一般交通量調査結果より

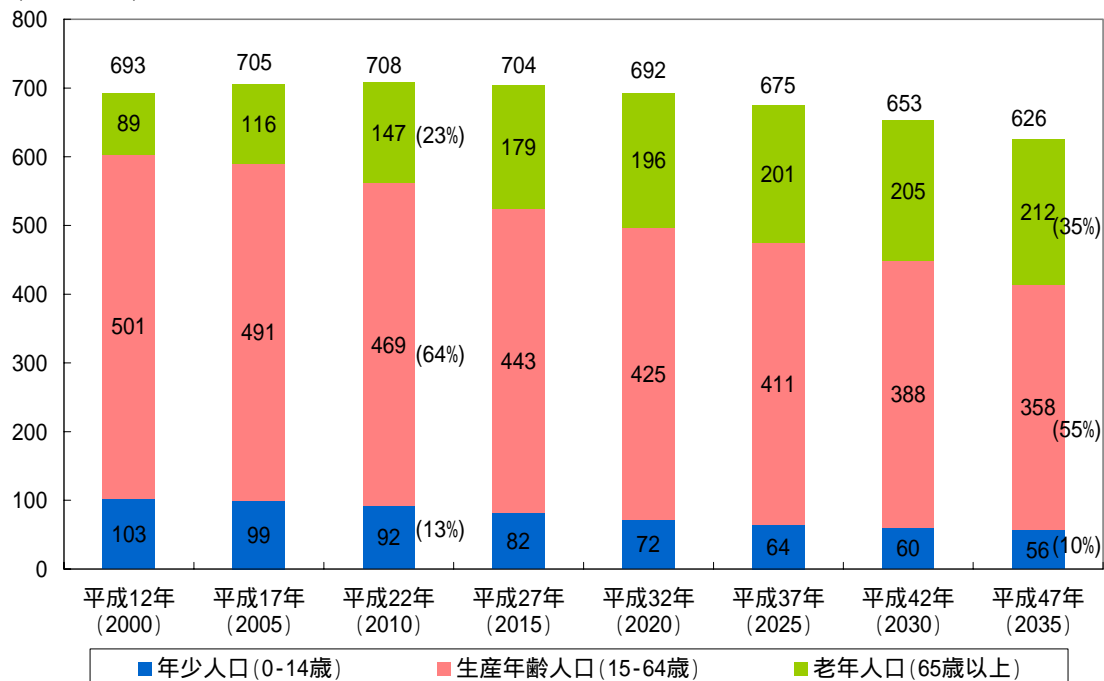
路線名	平日混雑度
国道 1 2 2 号 ( 岩槻区内 )	0.92 ~ 1.38
国道 1 6 号 ( 岩槻区内 )	1.49
県道蒲生・岩槻線 ( 岩槻区内 )	1.03
県道越谷・岩槻線 ( 岩槻区内 )	0.83
国道 1 2 2 号 ( 浦和 I C 付近 )	1.65

### 3. 延伸線の新たな意義に関するデータ等

#### (1) 高齢社会への対応

埼玉県、さいたま市、岩槻区（旧岩槻市）における人口の将来推計

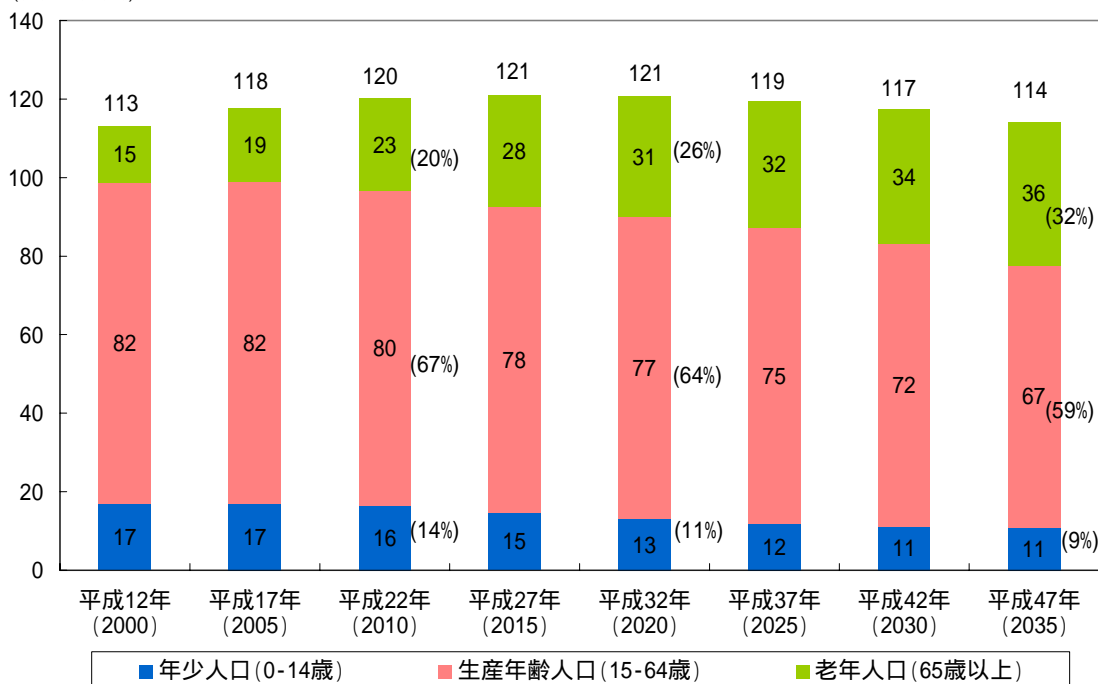
(人口:万人)



注) 平成12年人口は、平成12年国勢調査による。平成17年人口及び推計値(2010~2035年)は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成18年12月推計)」による。数値は四捨五入によるため、合計値が合わない場合がある。

図 埼玉県の人口の将来推計

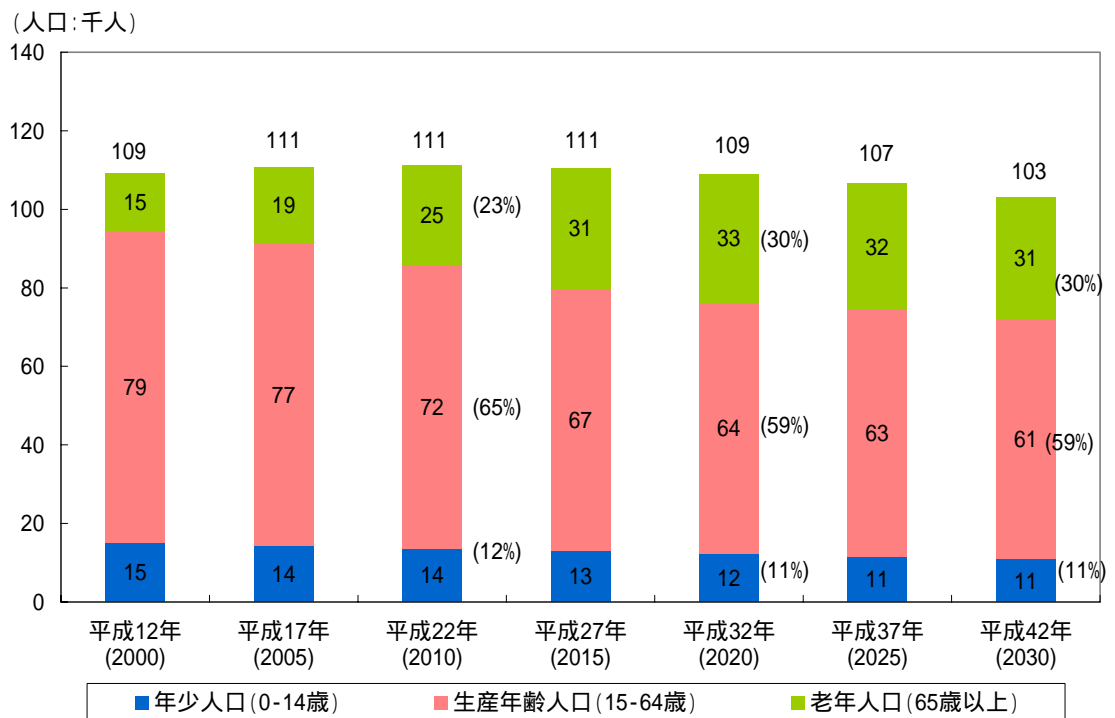
(人口:万人)



注) 平成12年人口は、平成12年国勢調査による。また、浦和市、大宮市、与野市、岩槻市の合計。平成17年人口及び推計値(2010~2035年)は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成18年12月推計)」による。数値は四捨五入によるため、合計値が合わない場合がある。

図 さいたま市の人口の将来推計





注) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口(平成15年12月推計)」(岩槻市)による。  
 数値は四捨五入によるため、合計値が合わない場合がある。

図 岩槻区(旧岩槻市)の人口の将来推計

1人1日当たりの平均トリップ数及び目的構成の推移

1人1日当たりの平均トリップ数については、20代～40代にかけては緩い減少傾向にあるものの、高齢者のトリップ数は著しい増加傾向にあり、高齢者の社会参加機会が増加していることが伺える。

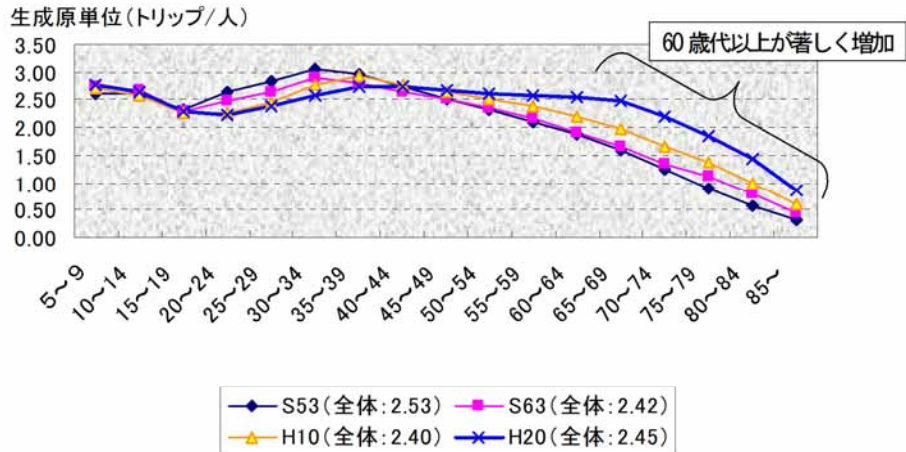


図 年齢別平均トリップ数（原単位）の推移（男女計）

注）ここでの生成原単位は、移動していない人を含めた1人1日当たりの平均トリップ数（グロス原単位）として示している。

また、目的構成の推移を見ると、いずれの目的もほぼ横ばいであるが、その他私事が増加する傾向にある。

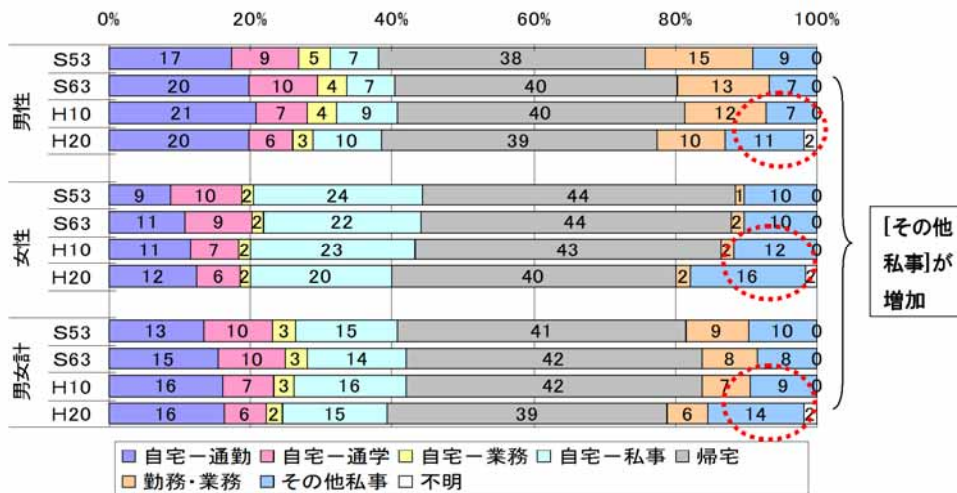


図 性別目的構成の経年変化

資料：東京都市圏パーソントリップ調査（交通実態調査）の結果概要、H22.2.3 差し替え版

平成10年、平成20年の年齢階層別・目的種類別トリップ数の変化

トリップ数は老年人口において、総トリップ数が約2倍(約700万→約1,400万)、目的種類別では私事のトリップ数が3.8倍(約70万→250万)という結果となった。

	自宅 - 勤務	自宅 - 通学	自宅 - 業務	自宅 - 私事	帰宅	勤務・業務	私事	不明	計
H10 年少 (0-14歳)	0	3,189,246	3,591	985,431	4,176,341	773	361,027	-	8,716,409
H20 年少 (0-14歳)	0	3,069,530	0	943,130	4,004,444	0	502,971	74,545	8,594,620
H10 生産年齢 (15-64歳)	12,358,759	2,416,919	1,925,945	9,137,305	25,731,726	5,145,576	6,466,680	-	63,182,910
H20 生産年齢 (15-64歳)	12,988,423	2,123,800	1,410,305	7,423,975	24,137,356	4,633,048	8,475,723	922,711	62,115,341
H10 老年 (65歳以上)	384,767	700	304,874	2,423,382	3,102,392	176,008	667,464	-	7,059,587
H20 老年 (65歳以上)	732,809	2,559	453,788	4,181,321	5,359,592	399,071	2,541,864	509,170	14,180,174

資料：東京都市圏パーソントリップ調査より

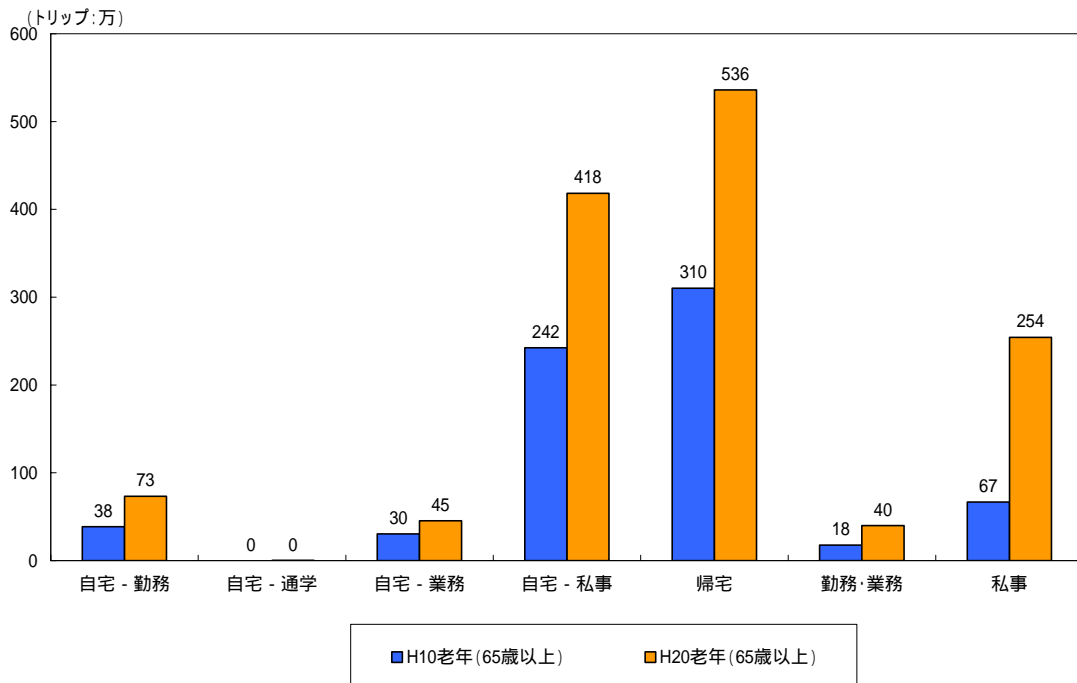


図 目的種類別トリップ数の変化（老年人口）

## (2) 代替性 (リダンダンシー)

### 震災時における埼玉高速鉄道

- 東日本大震災発生直後から首都圏の鉄道路線が全線運行停止となったが、SR線は震災同日中に運転を再開し、沿線住民の交通手段のみならず、運休路線の代替機能 (リダンダンシー) として大きな役割を果たした。

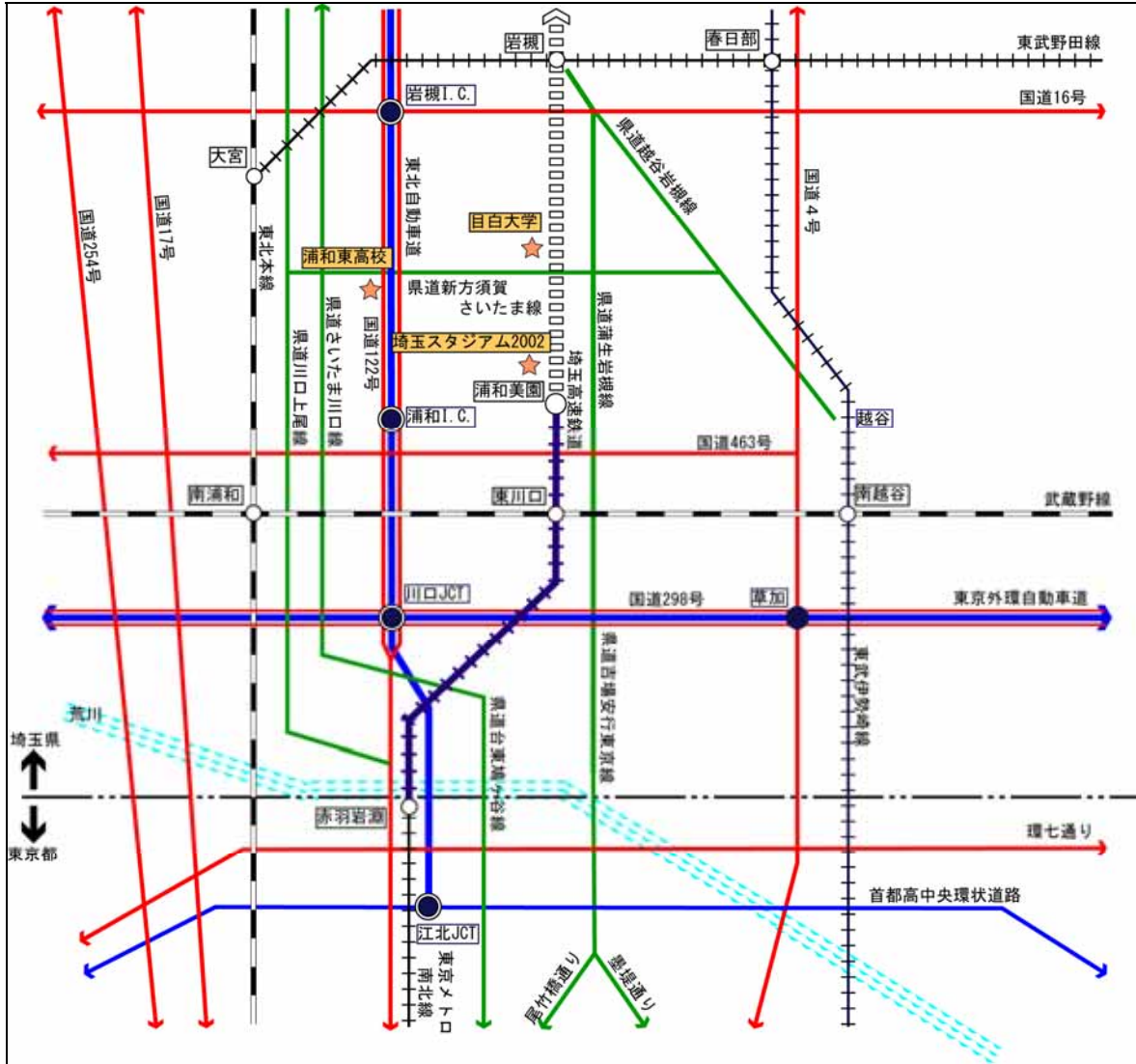
- 平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災の影響により、地震発生直後から首都圏の鉄道路線が全線運行停止となった。また、東日本旅客鉄道が新幹線と在来線の運転を終日見合わせたことにより、主要駅等で足止めされた多くの帰宅困難者が発生した。
- このような状況の中、一部の私鉄や地下鉄が同日中に運転を再開し、SR線においても午後 9 時 20 分、南北線の白金高輪 浦和美園間で運転を再開した。同路線の運転再開により、首都圏から埼玉方面への交通機関が確保され、沿線住民の交通手段のみならず、運休路線の代替機能 (リダンダンシー) として大きな役割を果たした。
- 上位計画 (国土形成計画等) においては、災害に強い国土構造を確立するために、交通網における迂回ルート等の余裕性 (リダンダンシー) の強化を図るとしており、放射方向と環状方向からなる交通ネットワークの形成に向けて、地下鉄 7 号線延伸を含む都市発展軸の整備が掲げられている。



図 地下鉄 7 号線延伸路線図

(3) 浦和美園～岩槻 交通とまちづくりの現状・課題

地域交通網略図



## 岩槻区の状況

- ・岩槻観光客数           H 2 0 年 1,178 千人   H 2 1 年 1,119 千人
- ・東武岩槻駅乗降客数   H 2 0 年 37,109 人   H 2 1 年 36,348 人
- ・従業人口               H 8 から H 1 9 年の間に約 1 割減  
人形製造 従業者数 249 人減、1,400 億円減

## 高齢化率推計

	さいたま市全体	岩槻区
2 0 0 5 年	1 5 . 9 %	1 8 . 0 %
2 0 1 5 年	2 3 . 4 %	2 9 . 0 %
2 0 2 5 年	2 7 . 0 %	3 1 . 5 %
2 0 3 5 年	3 2 . 0 %	3 3 . 0 %

## ・人口及び人口密度

	平成12年 (人)	平成17年 (人)	平成22年 (人)	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	面積 (km <sup>2</sup> )
さいたま市	1,133,300	1,176,314	1,222,910	5,622.8	217.49
岩槻区	109,247	108,976	111,325	2,264.5	49.16

出展：「平成 22 年国勢調査さいたま市速報集計結果」(H22.2.17)。人口密度は平成 22 年値



写真左：岩槻人形  
岩槻は人形のまちとして全国的に有名。

写真右：岩槻城址公園  
約 650 本の桜が咲く県内有数の桜の名所。

資料：岩槻区 HP より

## 目白大学及び目白大学クリニックの状況

### 1．所在地（目白大学岩槻キャンパス）

埼玉県さいたま市岩槻区浮谷320

### 2．経緯

- ・平成5年 岩槻キャンパス開設
- ・平成6年 人文学部を設置し、目白大学を開校
- ・平成17年 保健医療学部を増設し、理学療法学科、作業療法学科開設  
(人文学部は他キャンパスに移転)
- ・平成18年 看護学部を増設し、看護学科を開設  
保健医療学部に言語聴覚学科を開設
- ・平成20年 目白大学クリニック 耳鼻咽喉科、リハビリテーション科(言語療法)  
を開設

### 3．学生数(保健医療学部、看護学部)

1229名(H22年度事業報告書より)

### 4．教職員数

110名(H22年度事業報告書より)

### 5．目白大学クリニック

- ・平成20年開設
- ・耳鼻咽喉科、リハビリテーション科(言語療法)
- ・院長：坂田英明 目白大学保健医療学部教授
- ・職員数：13名
- ・全国各地から毎日100名近い患者様が来院・診療を受ける
- ・学校法人目白学園のH22年度の財務概要によると、目白大学クリニックの医療収入及び研究委託事業収入等の増加により、事業収入が7000万円増加したとされている。

### 6．今後の事業展開予定

- ・目白大学クリニックの機能拡充
- ・看護学科の入学定員を、80名から100名に増加を計画