

## 延伸線沿線地域のまちづくりの現状と課題

# 目 次

## 1. 延伸に関連するまちづくりの主な経緯

(1) 第18号答申時の延伸線沿線における開発計画(H12) .....	1
・第18号答申時の延伸線沿線における開発計画 .....	2
・概念図 .....	3
・将来の都市構造の基本的な考え方及び現況について .....	4
(2) SR開業後の状況(H13～) .....	6
・年度別乗車人員の推移(H13～22) .....	7
・駅別乗車人員の推移(H13～22) .....	8
・沿線区画整理状況(H23.3末) .....	9
・SRとTX沿線開発状況整理 .....	10
(3) 埼玉高速鉄道検討委員会でのまちづくりに関する意見(H17) .....	11
・埼玉高速鉄道検討委員会(H17.2)最終提言 .....	12
(4) 将来人口推計を受けてのまちづくりの方向性(H20) .....	14
・地下鉄7号線の延伸実現に向けた今後の取り組みについて .....	15
(平成20年7月17日記者発表資料)	
(5) さいたま市「しあわせ倍増プラン2009」における方針(H21.11) .....	17
・「しあわせ倍増プラン2009」抜粋	

## 2. 延伸地域におけるまちづくりの現状と課題 .....

(1) さいたま市東部地域(人口動態、交通網、都市計画等の概要) .....	21
・人口動態(市将来人口推計、区別年齢階層別人口) .....	22
・交通網(中間駅周辺広域交通情報図、バス路線マップ) .....	28
・都市計画等(都市計画図、総合振興計画、都市計画マスタープラン、地震マップ、 今後のさいたま市の都市計画のあり方(都市計画マスタープラン改定の検討)) .....	32
(2) 延伸地域全体の現状と課題 .....	1
全体概要 .....	1
・3駅+1駅周辺の現状と課題 .....	2
・岩槻区のあらまし .....	3
・岩槻区全体の現況のまとめ .....	16

岩槻駅周辺の現状と課題	26
・岩槻駅周辺の現状	27
・岩槻駅周辺の課題	33
・岩槻まちづくり区民検討委員会	34
浦和美園駅周辺の現状と課題	41
・浦和美園駅周辺まちづくりの検証	42
・埼玉高速鉄道沿線土地区画整理事業進捗状況(施行中)	44
・浦和美園駅周辺土地利用計画図	45
・浦和美園駅周辺開発状況	46
・浦和美園周辺出店状況	47
・浦和美園駅周辺航空写真(平成14年1月撮影)	48
・浦和美園駅周辺航空写真(平成23年1月撮影)	49
埼玉スタジアム周辺の現状と課題	50
・埼玉スタジアムパンフレット(抜粋)	51
・埼玉スタジアムの観客者数の推移	57
・埼玉スタジアム事業計画書(H23)抜粋	58
延伸線中間部の現状と課題	70
・公共公益施設	71
・主要施設	72
・道路状況	73
・地形雨水流域	74
・工場施設	75
・埋蔵文化財位置図	76
・農地分布図	77
・民有林位置図	78

### 3. さいたま市地下鉄7号線延伸実現市民協議会による「地下鉄7号線延伸実現への提言」(H20.11)の概要

79

( 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. 延伸に関連するまちづくりの主な経緯

(1) 第18号答申時の延伸線沿線における開発計画(H12)

## (1) 第18号答申時の延伸線沿線における開発計画

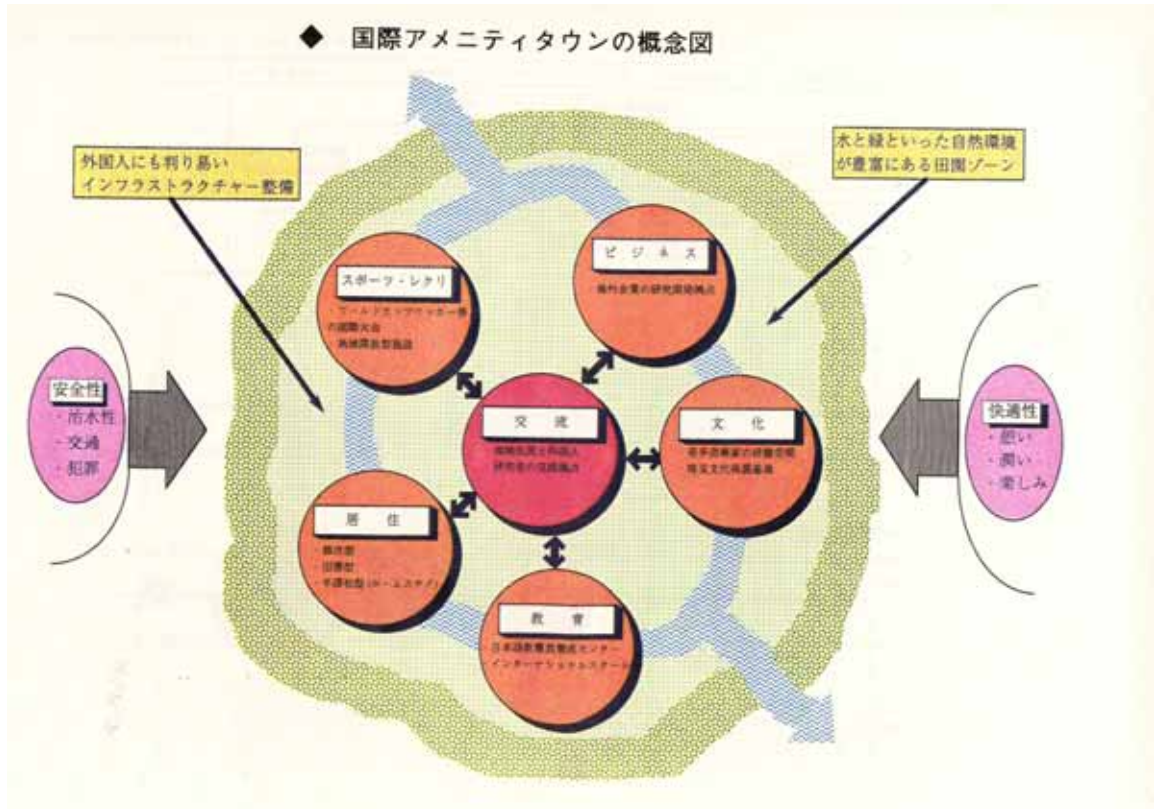
### 国際アメニティタウン構想

高速鉄道東京7号線や核都市広域幹線道路の整備が見込まれる浦和市東部、岩槻市南部において、文化、スポーツ、アミューズメント機能を核に、商業・業務、国際交流機能等を配し、良好な都市環境を備えた魅力あるまちづくりを推進する。

- ▶ 対象地域 3,350ha
- ▶ 目標年次 2025年
- ▶ 定住人口 13～16万人
- ▶ 従業人口 6～7万人

(資料: 広域多機能都市開発事業推進調査(H8.3))

# 国際アメニティタウンの概念図



(資料：浦和東部東地域開発整備計画策定調査報告書 (H6.3))

# I 将来の都市構造の基本的な考え方及び現況について

## 1 マスタープランの概要

### (1) 目標年次

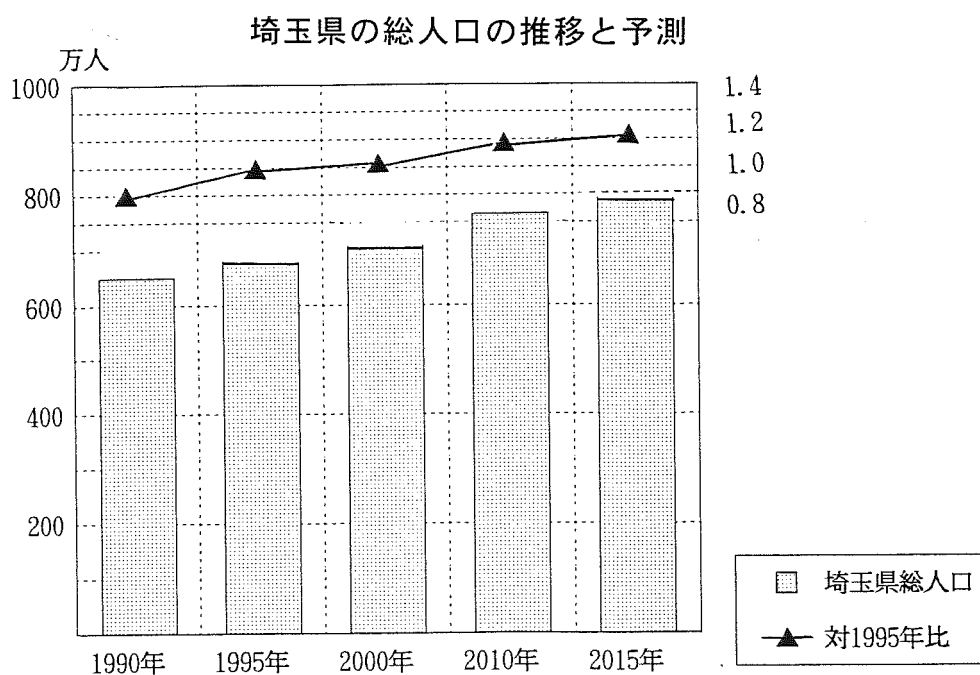
- ・「埼玉県長期ビジョン」：概ね平成 22 年

### (2) 人口の推移と将来予測

- ・夜間人口：641 万人 (H2) → 676 万人 (H7) 増加率：5.5% (全国第 1 位)  
平均年齢：37.4 歳 (H7 全国第 2 位)  
将来予測：768 万人 (H22)、790 万人 (H27)
- ・就業人口：351 万人 (H7) → 397 万人 (H22) → 411 万人 (H27)
- ・就学人口：53 万人 (H7) → 38 万人 (H27)
- ・従業人口：263 万人 (H7) → 329 万人 (H22) → 341 万人 (H27)
- ・従学人口：41 万人 (H7) → 30 万人 (H27)

### (3) 経済活動の状況と見通し

- ・農業粗生産額：2,483 億円 (H8) → 2,680 億円 (H22) 7.9% 増  
概ね横ばいで推移すると予測
- ・製造品出荷額：15 兆 5,036 億円 (H9) → 22 兆 5,620 億円 (H22) 45.5% 増  
多様な内陸型工業が発展し、引き続き伸びを予測
- ・商品販売額：17 兆 3,654 億円 (H9) → 29 兆 6,920 億円 (H22) 71.0% 増  
商業集積や人口増加に伴い、高い伸びを予測



#### (4) 都市圏の現状と拠点配置計画

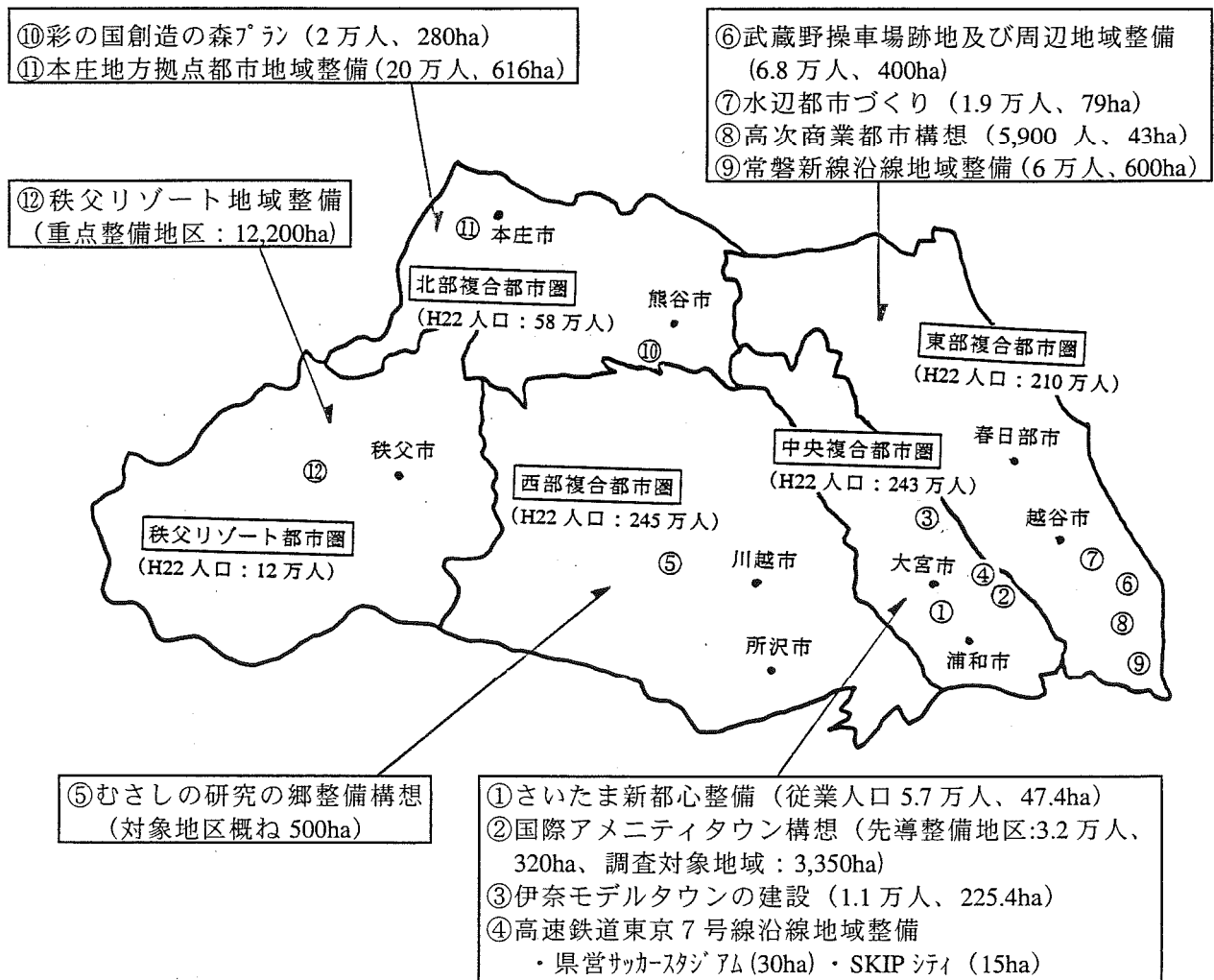
- ・業務核都市：浦和市・大宮市、熊谷市 (多極分散型国土形成促進法)
- ・さいたま新都心：さいたまスーパーアリーナ、さいたま広域合同庁舎 (国の10省庁17機関が移転) などの拠点整備 (平成12年春に街びらき)
- ・地方拠点都市：本庄市 (地方拠点法)
- ・複合都市圏の機能
  - 「中央複合都市圏」：高度な都市機能が集積した質の高い生活都市圏
  - 「西部複合都市圏」：むさし野の自然につつまれた新産業文化都市圏
  - 「東部複合都市圏」：文化と産業の交流する快適な親水文化都市圏
  - 「北部複合都市圏」：活力ある農業と新しい拠点整備が進展する都市圏
  - 「秩父リゾート都市圏」：自然と歴史に抱かれた魅力あるリゾート都市圏

#### 2 主要開発事業の概要 (下図のとおり)

#### 3 中心市街地活性化事業の概要

- ・平成10年度計画策定：川越市、川口市

#### 複合都市圏と主要開発

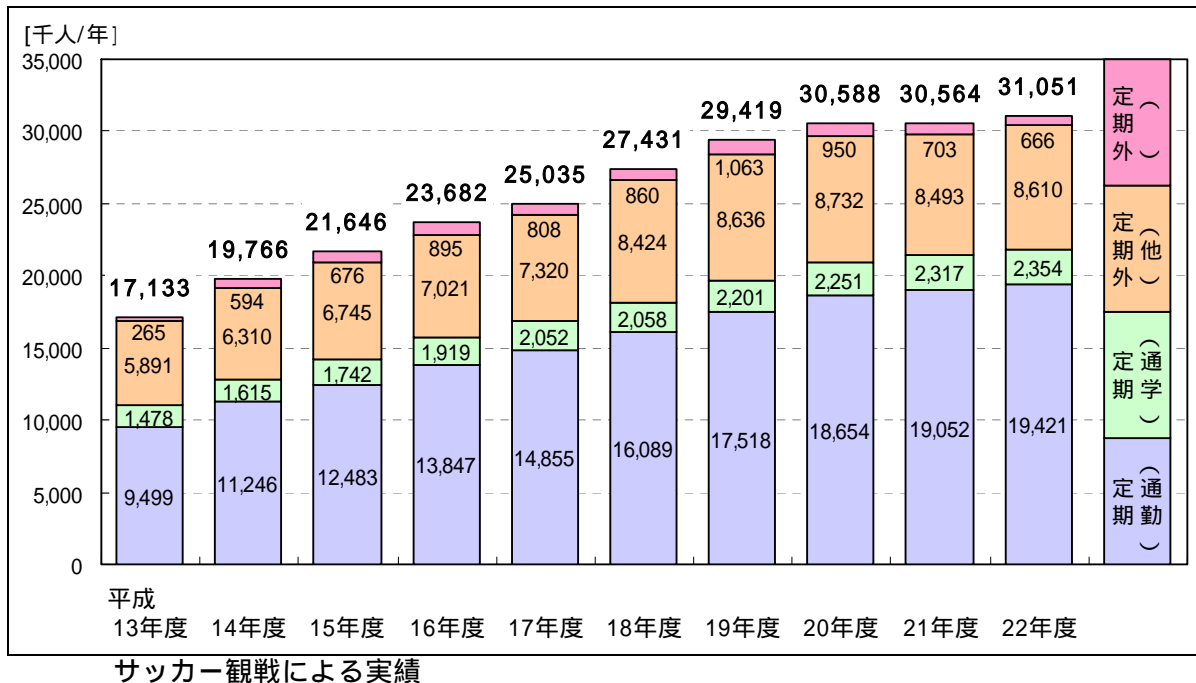




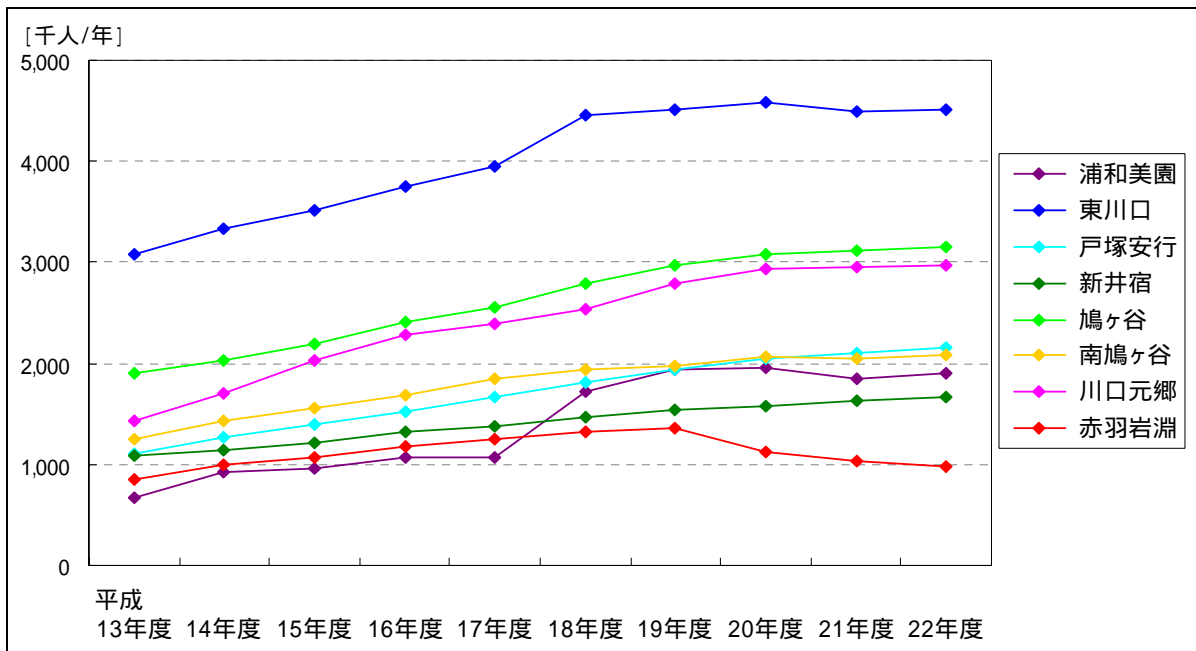
(2) S R開業後の状況(H13～)

## ( 2 ) 埼玉高速鉄道 ( SR ) 開業後の状況

埼玉高速鉄道線の年度別乗車人員の推移  
 ・年度別乗車人員の推移

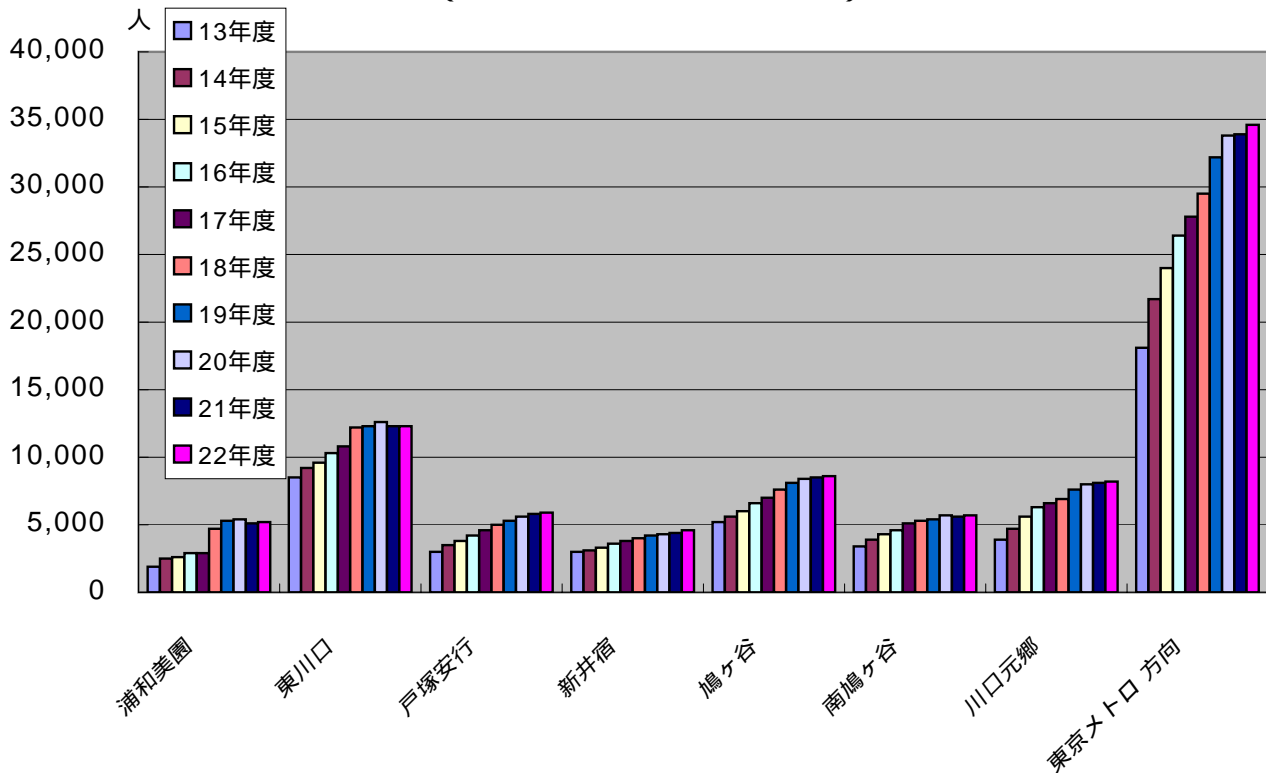


・年度別駅別乗車人員の推移



( 資料 : 埼玉高速鉄道沿線活性化・利用促進に向けた取組 H23.3 )

## 駅別乗車人員の推移 (H13年度～H22年度)



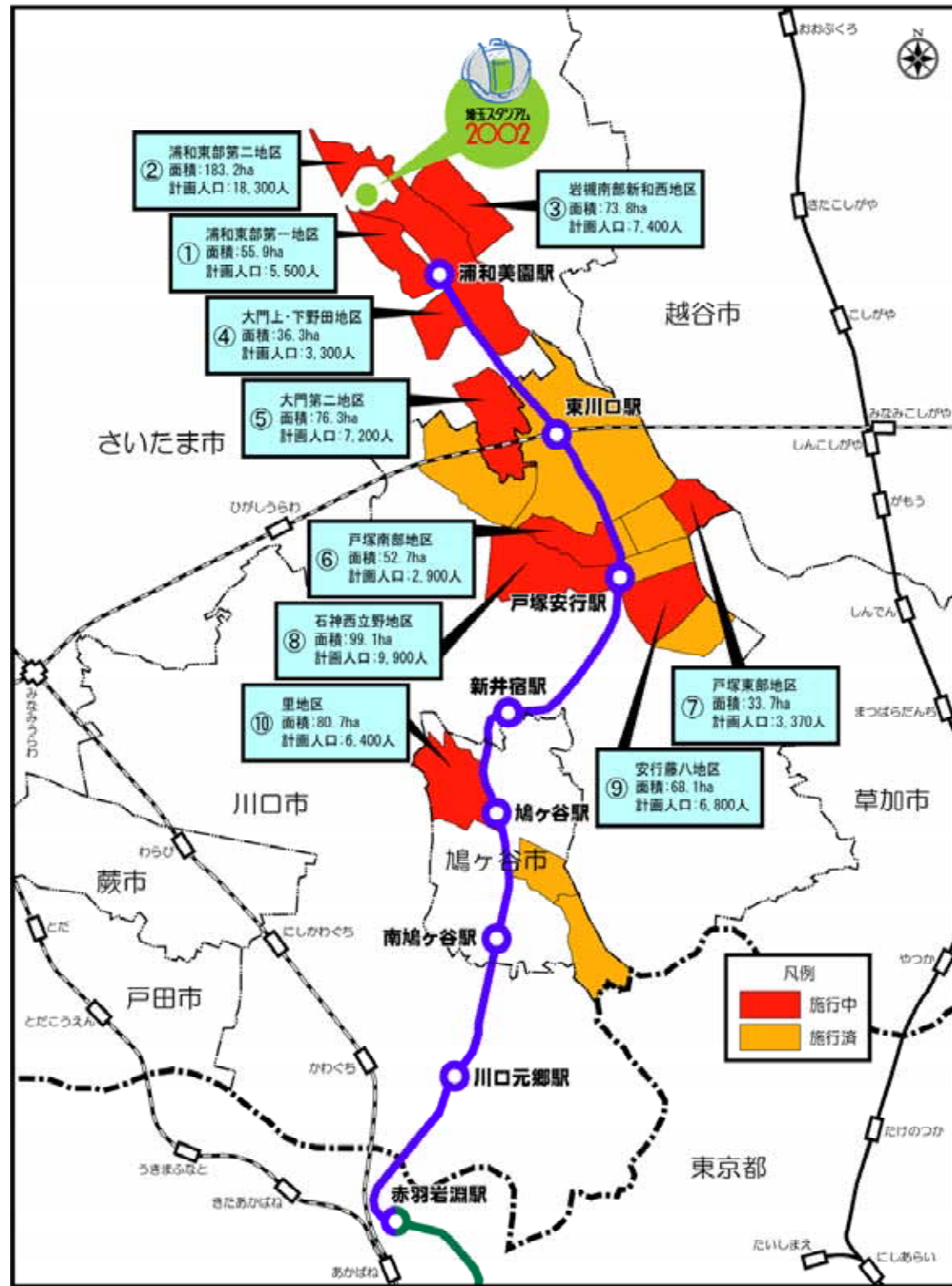
駅別乗車人員数（1日あたり）

単位：人

駅名	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
浦和美園	1,900	2,500	2,600	2,900	2,900	4,700	5,300	5,400	5,100	5,200
東川口	8,500	9,200	9,600	10,300	10,800	12,200	12,300	12,600	12,300	12,300
戸塚安行	3,000	3,500	3,800	4,200	4,600	5,000	5,300	5,600	5,800	5,900
新井宿	3,000	3,100	3,300	3,600	3,800	4,000	4,200	4,300	4,400	4,600
鳩ヶ谷	5,200	5,600	6,000	6,600	7,000	7,600	8,100	8,400	8,500	8,600
南鳩ヶ谷	3,400	3,900	4,300	4,600	5,100	5,300	5,400	5,700	5,600	5,700
川口元郷	3,900	4,700	5,600	6,300	6,600	6,900	7,600	8,000	8,100	8,200
東京メトロ 方向	18,100	21,700	24,000	26,400	27,800	29,500	32,200	33,800	33,900	34,600
合計	47,000	54,200	59,200	64,900	68,600	75,200	80,400	83,800	83,700	85,100

埼玉高速鉄道沿線土地区画整理事業進捗状況(施行中)

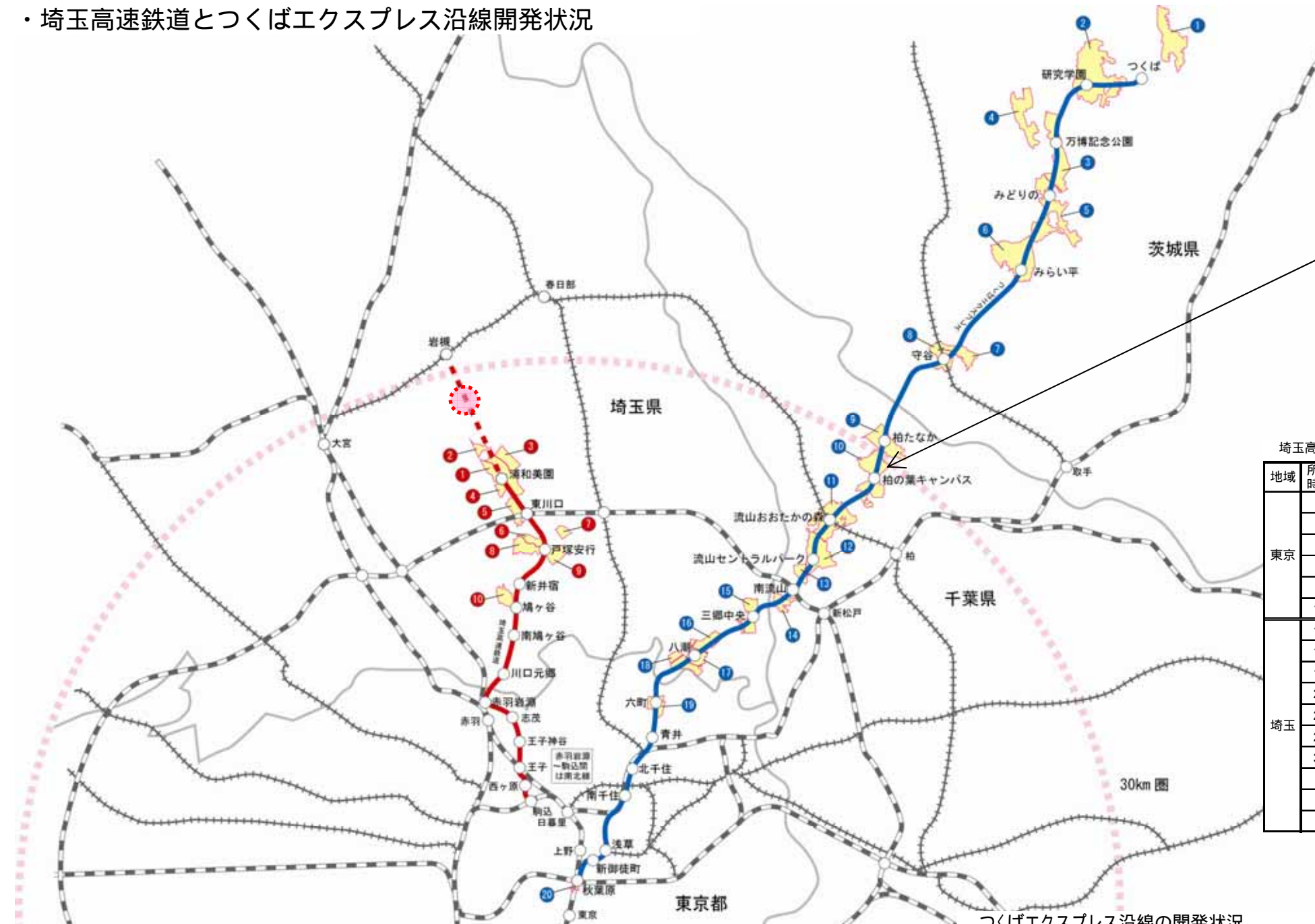
平成23年3月末現在



番号	市町村名	地区名	施行主体	面積 (ha)	施行期間	計画人口 (人)	総事業費 (百万円)	進捗率 (%)								
								事業費ベース			仮換地指定率			使用収益開始率		
								20年度末	21年度末	22年度末	20年度末	21年度末	22年度末	20年度末	21年度末	22年度末
	さいたま市	浦和東部第一	市	55.9	H12 ~ H31	5,500	21,840 7,485	26.6%	35.1%	46.3%	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	さいたま市	浦和東部第二	機構	183.2	H12 ~ H30	18,300	67,496 20,543	57.8%	70.1%	82.5%	54.0%	58.2%	63.9%	29.8%	33.7%	34.1%
	さいたま市	岩槻南部新和西	機構	73.8	H12 ~ H30	7,400	30,771 8,240	40.4%	49.5%	64.5%	6.7%	13.0%	34.3%	3.8%	4.3%	7.7%
	さいたま市	大門上・下野田	組合	36.3	H6 ~ H26	3,300	10,742 4,424	57.2%	63.2%	68.1%	96.2%	96.2%	96.2%	0.0%	0.0%	0.0%
	さいたま市	大門第二	組合	76.3	H4 ~ H27	7,200	26,910 8,450	29.0%	31.4%	33.6%	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	川口市	戸塚南部	組合	52.7	S62 ~ H27	2,900	15,950 8,746	92.5%	93.7%	96.1%	100.0%	100.0%	100.0%	82.9%	88.4%	90.5%
	川口市	戸塚東部	組合	33.7	H5 ~ H26	3,370	14,836 6,598	53.7%	58.4%	61.8%	100.0%	100.0%	100.0%	24.4%	25.4%	29.1%
	川口市	石神西立野	市	99.1	H6 ~ H35	9,900	36,100 20,384	22.2%	25.4%	28.3%	93.2%	93.9%	94.0%	10.5%	12.2%	13.1%
	川口市	安行藤八	市	68.1	H9 ~ H36	6,800	30,675 20,403	8.6%	10.4%	12.1%	90.7%	91.5%	91.7%	18.1%	19.3%	20.1%
	鳩ヶ谷市	里	市	80.7	H1 ~ H25	6,400	37,590 16,358	58.1%	62.3%	66.2%	100.0%	100.0%	100.0%	28.8%	37.6%	41.4%
合計				759.8		71,070	292,910 121,631	43.2%	49.4%	56.4%	80.5%	82.1%	85.1%	20.5%	23.2%	24.5%

1 データは、平成22年度「彩の国の区画整理」(H22.7発行予定)から。  
2 国庫補助等は、基本事業費、一般会計補助事業費、地方特定道路整備事業の合計。

・埼玉高速鉄道とつくばエクスプレス沿線開発状況



**首都圏約 30km の柏北部中央地区の概要**

つくばエクスプレスは高架構造で地区を南北に縦断し、新駅はほぼ地区の中央にあります。

この地区は、千葉県が面積 273ha、計画人口 26,000 人の土地区画整理事業を行っています。事業は全面展開しており、駅前にはセンターの顔となる施設であるらばーとや辻仲病院、147・148 街区には高層マンションが建設されております。



(千葉県HPより)

埼玉高速鉄道線

地域	所要時間	営業キロ 区間	累計	運賃	駅名
東京		1.4			駒込
	2	1.0	1.4	160	西ヶ原
	4	1.2	2.4	160	王子
	6	1.6	3.6	160	王子神谷
	9	1.1	5.2	160	志茂
	11	2.4	6.3	190	赤羽岩淵
埼玉	14	1.9	8.7	400	川口元郷
	17	1.6	10.6	450	南鳩ヶ谷
	19	1.6	12.2	490	鳩ヶ谷
	22	2.5	13.8	530	新井宿
	25	2.2	16.3	570	戸塚安行
	28	2.4	18.5	610	東川口
	31		20.9	650	浦和美園
					(臨時スタジアム駅)
					(中間駅)
					(岩槻駅)
				28.2	

つくばエクスプレス(首都圏新都市鉄道)

地域	所要時間	区間	所要時間	所要時間	所要時間	営業キロ	運賃	駅名
東京		区	快					秋葉原
	2	区	2	快	2	1.6	160	新御徒町
	4	区	4	快	4	3.1	200	浅草
	7	区	7	快	7	5.6	240	南千住
	10	区	10	快	10	7.5	280	北千住
	13					10.6	320	青井
埼玉	15					12.0	360	六町
	19	区	17			15.6	450	八潮
	22	区	20			19.3	500	三郷中央
千葉	25	区	23	快	20	22.1	550	南流山
	28					24.3	600	流山セントラルパーク
	30	区	26	快	25	26.5	600	流山おおたかの森
	33	区	30			30.0	650	柏の葉キャンパス
	36					32.0	700	柏たなか
	茨城	40	区	35	快	32	37.7	800
45		区	40			44.3	900	みらいの
48		区	43			48.6	1,000	みどりの
51		区	46			51.8	1,050	万博記念公園
54		区	49			55.6	1,100	研究学園
57		区	52	快	45	58.3	1,150	つくば

埼玉高速鉄道沿線の開発状況

都市名	番号	地区名	施行者	面積	施行期間	計画人口	総事業費	開発コンセプト(概要・目的など)
さいたま市	1	浦和東部第一	市	56 ha	平成12～平成31年度	約 5,500 人	約 218 億円	浦和美園駅西口の商業機能と斜面林などの豊かな自然環境が調和した魅力ある新市街地の整備
	2	浦和東部第二	UR	183 ha	平成12～平成30年度	約 18,300 人	約 675 億円	文化・スポーツ・アミューズメント機能と商業・業務機能を兼ね備えた魅力的な新市街地の整備
	3	岩槻南部・新和	UR	74 ha	平成12～平成30年度	約 7,400 人	約 308 億円	健全にして良好な住宅街地の形成 無秩序な市街地を未然に防止 新市街地の秩序ある発展に寄与
	4	大門上・下野田	組合	36 ha	平成6～平成26年度	約 3,300 人	約 107 億円	健全な市街地の形成 良好な住居系市街地としての基盤整備 新市街地の秩序ある発展に寄与
川口市	6	戸塚南部	組合	53 ha	昭和62～平成27年度	約 2,900 人	約 160 億円	道路・公園等の公共施設の整備・改善と宅地の利用増進を図り、健全な住環境を有する市街地の形成
	7	戸塚東部	組合	34 ha	平成5～平成26年度	約 3,370 人	約 148 億円	無秩序な市街化を抑制し、公共施設の整備改善と宅地の利用増進を図り、健全な住環境を形成
	8	石神西立野	市	99 ha	平成6～平成35年度	約 9,900 人	約 361 億円	緑と調和のとれた住宅地の確保を図る 生産緑地と調和のとれた住宅地の開発を図る 戸塚安行駅へのアクセス道路を整備 歩行者・自転車の安全を確保 快適な住環境を整える
鳩ヶ谷市	10	里	市	81 ha	平成元～平成25年度	約 6,400 人	約 376 億円	健全な商業・業務地としての土地利用の誘導を図る

つくばエクスプレス沿線の開発状況

都市名	番号	地区名	施行者	面積	施行期間	計画人口	総事業費	開発コンセプト
つくば市	1	中根・金田台	UR	190 ha	平成16～平成30年度	約 8,000 人	約 265 億円	緑住農一体型住宅によるまちづくり
	2	葛城	UR	485 ha	平成12～平成30年度	約 25,000 人	約 1,078 億円	水と緑のネットワーク構想、緑陰住宅
	3	島名・福田坪	県	243 ha	平成12～平成31年度	約 15,000 人	約 626 億円	実験低炭素タウン
	4	上河原崎・中西	県	168 ha	平成12～平成31年度	約 11,000 人	約 394 億円	緑住街区、つくば新集落
	5	萱丸	UR	293 ha	平成12～平成30年度	約 21,000 人	約 553 億円	水と緑と里山保全
つくばみらい市	6	伊那・谷和原丘陵部	県	275 ha	平成5～平成29年度	約 16,000 人	約 760 億円	自然と調和したまちづくり
守谷市	7	守谷東	組合	40 ha	昭和63～平成18年度	約 2,400 人	約 207 億円	都市に流れる優しい水音
柏市	8	駅周辺	市	39 ha	平成6～平成21年度	約 3,800 人	約 247 億円	医療モール、関東鉄道乗換え地点
	9	柏北部東	UR	170 ha	平成12～平成30年度	約 17,000 人	約 501 億円	都市と農業の共生
流山市	10	柏北部中央	県	273 ha	平成12～平成34年度	約 26,000 人	約 963 億円	人と環境にやさしいまちづくり
	11	新市街地	UR	287 ha	平成11～平成30年度	約 28,600 人	約 982 億円	安心安全
	12	運動公園付近	県	232 ha	平成10～平成34年度	約 21,400 人	約 742 億円	リラクゼーションフロント
	13	西平井・鱒ヶ崎	市	52 ha	平成10～平成28年度	約 5,100 人	約 174 億円	人と自然がふれあうまちづくり
三郷市	14	木	県	68 ha	平成10～平成26年度	約 6,800 人	約 298 億円	江戸川や地域の豊かな自然環境を有するまち
	15	三郷中央	UR	115 ha	平成9～平成30年度	約 12,900 人	約 704 億円	ファイブハート構想、三郷都心形成
八潮市	16	八潮南部東	UR	88 ha	平成9～平成26年度	約 9,100 人	約 425 億円	宅地開発と鉄道の一体整備
	17	八潮南部中央	UR	72 ha	平成9～平成30年度	約 7,500 人	約 484 億円	八潮市の都心形成
	18	八潮南部西	県	99 ha	平成9～平成36年度	約 10,400 人	約 434 億円	
東京都	19	六町四丁目付近	都	69 ha	平成10～平成28年度	約 8,300 人	約 667 億円	足立区北東部の新たな生活拠点
	20	秋葉原駅周辺地区	都	9 ha	平成9～平成23年度	約 - 人	約 346 億円	千客万来の世界都市・東京の実現

(3) 埼玉高速鉄道検討委員会でのまちづくりに関する意見

### (3) 検討委員会でのまちづくりに関する意見 (H17)

#### 埼玉高速鉄道延伸検討委員会(H17.2)において提示された意見

延伸線の事業化に当たっての課題と、その解決方策についての提案を以下のように提示する。

#### 1 沿線のまちづくり

- ① まずは鉄道整備と連携した魅力あるまちづくりを推進すること
- ② 埼玉スタジアム2002のさらなる活用策を図ること

#### ○まちづくりの重要性

運輸政策審議会答申第18号より抜粋

#### II 計画策定に当たっての基本的考え方

#### 3 都市構造・機能の再編整備等への対応

埼玉県国際アメニティタウン等大規模な住宅開発が予定されているが鉄道利用が必ずしも便利でない地域については、沿線開発等による将来の輸送需要動向を十分踏まえつつ、既設路線を延伸すること等により、東京中心部との間の鉄道利便性の向上を図るものとする。

鉄道は、都市の装置の一つであり、地域の活性化に寄与する鉄道整備が望まれているとともに、まちづくりの推進は最大の鉄道利用促進策であるが、鉄道整備とまちづくりとの連携が有機的に行われなければ、相互の効果も半減してしまう。特に、延伸によるスケールメリットを発現させるためには沿線地域の新たな開発が不可欠である。

運輸政策審議会答申にも明記されているように、本延伸事業の構想は、沿線地域の開発計画によるまちづくりが前提となっていることから、答申当時考えられていた国際アメニティタウン構想など、延伸地域における開発構想の早期具体化が望まれるところである。

一方で、最近の社会経済状況や将来人口予測、他地域の開発状況を見ると従来型の住宅供給を中心としたまちづくりを進めるには極めて厳しい情勢である。鉄道ができれば自然に人口が増え、開発も進むという考えは成り立たなくなっている。

そこで、当部会からの提案としては、人口定着だけではなく、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う発想のもとに、今ある地域の資源を生かし、他の地域にはない特色あるまちづくりを目指し、集客や交流の活性化を図る

べきと考える。延伸線はそのための社会インフラである。

なお、まちづくりはあくまで地元が決める問題である。何の策も講じられないまま鉄道が整備されると、人口流入よりも人口流出が進み、都市の衰退を招くおそれがあることも認識した上で、延伸地域を今後どうしていくのか、その過程でこの鉄道がどのような役割を果たすのかをまず当該地域で十分に検討を重ねてもらいたい。

地元自治体において鉄道と連携した魅力あるまちづくりの将来構想を早急に策定し、将来の鉄道整備を念頭に置いたまちづくりを着実に推進することが事業化に向けて必要不可欠である。

### ○埼玉スタジアム活用策の検討

埼玉スタジアム2002の活用策については、埼玉スタジアムとことん活用委員会から提言があり、県当局においても既に具体策が講じておられることとは思うが、埼玉スタジアム2002は全国でも有数の集客力を持った施設であり、鉄道経営の面からも両者の連携は極めて重要であるとの観点から、埼玉スタジアム2002のあり方について、多くの意見があった。

当部会では、埼玉スタジアム駅をイベント開催時のみ利用する臨時駅を前提としたが、仮に臨時駅としても、一般的にスタジアムの最大稼働日数といわれる年間60日程度を目標に臨時駅をあけられるような状況が望ましい。

しかし、試合開催日のみの臨時駅とすることは当部会として望んでいるものではない。

理想論と言われるかもしれないが、サッカーにこだわらず、県民に親しまれる「スタジアム公園」を目指し、1年中県民が行ってみたいと思われるような活用方策を検討してもらいたい。

そのことにより、鉄道の利用者が増え、鉄道経営を支えることになる。また、沿線のイメージ、グレードが高まり地域が活性化することにより、地域の付加価値が上昇し、さらなる地域の発展に寄与するものと思われる。



(4) 将来人口推計を受けてのまちづくりの方向性(H20)

## (4) 将来人口推計を受けてのまちづくりの方向性 (H20)

記者発表資料  
平成20年7月17日

報道各位

### 地下鉄7号線の延伸実現に向けた今後の取組について

県と市は、都市鉄道利便増進事業費補助の活用を前提として、これまで路線・施設計画等を整理し、平成17年国勢調査の結果に基づく需要予測をすすめています。

今後はさらに、どのようにしたら、将来にわたって採算性が確保され、延伸が実現できるかの観点から、以下の個別項目についての精査と各項目の組合せの検討を行っていきます。

○ 沿線開発の必要性の検討

〔中間駅周辺などのまちづくりにより、延伸線沿線の人口増加を図ることにより採算性を確保する。〕

○ 運行計画の工夫による利用者増加策の検討

〔運行計画を工夫することにより、都心アクセスの向上、他路線との競争力アップによる利用者の拡大を図り、採算性を確保する。〕

<検討事項の内容>

- ・ 類似の沿線開発の規模、人口定着の状況はどうか
- ・ 効果的な沿線開発にはどのような方策があるか
- ・ 採算性を確保するために必要な開発規模はどの程度か
- ・ 沿線開発における費用面の課題はどうか
- ・ 利便性の高い運行ダイヤにはどのようなものがあるか
- ・ 快速運転実施にあたってどのような技術的課題があるか
- ・ 乗換利便性を損なわずに建設費を低減できないか

等

今後は、さらに、鉄道の専門家の意見や、埼玉高速鉄道(株)、東武鉄道(株)及び東京地下鉄(株)等との協議を踏まえて検討を進める予定です。

※ 参考資料(別添) 知事・市長会談(平成17年7月)後の検討経過について

## 【参考資料】 知事・市長会談(平成17年7月)後の検討経過について

### 1. 都市鉄道等利便増進法の施行及び需要予測の条件整理(H17・H18)

#### ➤ 都市鉄道等利便増進法の施行(H17)

#### 新たな国庫補助制度（都市鉄道利便増進事業補助）の創設

国庫補助を受けるためには  
採算性の確保が不可欠

需要予測の条件整理  
(H17・H18)

#### ① 新駅設置の検討

- ・ 中間駅を設置した場合に需要が増加し、採算の見通しが立つため、**中間駅を設置**する。
- ・ スタジアム利用者の利便性を確保するため、スタジアム付近に**臨時駅を設置**する。

#### ② 東武鉄道との相互直通運転の検討

- ・ 相互直通運転を行う場合、延伸線の整備距離が伸び、その効果に比べ、事業コストが増加するため、**相互直通運転は困難**。

#### ③ 鳩ヶ谷駅での追越施設の設置の検討

- ・ 追越施設の整備には100億円超の費用を要し、それを超える収益の増加が見込めないため、**追越施設の整備は困難**。

### 2. 延伸区間の需要予測(事業採算性の確保)の検討(H19～)

平成17年国勢調査(H19.5発表)では、平成12年国勢調査に比べて、人口減少・少子高齢化の傾向が一層顕著になると見込まれることとなった。

参考：埼玉県の将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)

人口推計(H27～42)：H12国勢調査 ▲4.1% → H17国勢調査 ▲7.2%

#### ➤ 平成17年国勢調査の結果に基づく需要予測

平成17年国勢調査の結果に基づく需要予測をすすめており、平成27年～平成42年の間に、延伸線の利用者数は減少傾向が見られる。

### 3. 延伸線の採算性を確保するための新たな方策の実施を検討(H20)

#### 沿線開発の必要性の検討

中間駅周辺などのまちづくりにより、延伸線沿線の人口増加を図ることにより採算性を確保する。

#### 運行計画の工夫による 利用者増加策の検討

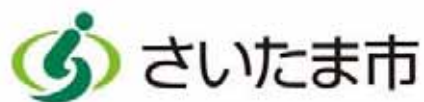
運行計画を工夫することにより、都心アクセスの向上、他路線との競争力アップによる利用者の拡大を図り、採算性を確保する。

(5)さいたま市「しあわせ倍増プラン2009」における方針(H21)

(5) さいたま市「しあわせ倍増プラン2009」における方針 (H21.11)

# しあわせ倍増プラン2009

～「子どもが輝く“絆”で結ばれたまち」を目指して～



## ～ しあわせを実感できるまちへ ～

平成21年5月のさいたま市長選挙において、市政運営の基本的な考え方を、  
「マニフェストー「さいたま市民 しあわせ倍増計画」として市民に示しました。

市民との約束であるマニフェストを、絵に描いた餅にしないよう、市の計画として位置付け、着実に実現していくため、「さいたま市民 しあわせ倍増計画」をベースに、平成21年度から平成24年度までに、さいたま市が重点的に取り組むべき施策を盛り込んだ「しあわせ倍増プラン2009」を策定いたしました。

今後は、この「しあわせ倍増プラン2009」の実現を、市政運営の最優先事項として位置付け、最少の経費で最大の効果を上げることを基本とし、その達成に向けて全庁を挙げて取り組んでまいります。

また、取組に当たっては、市民、事業者、行政の三者が自らの責任を果たし、地域、市の課題をともに考え、ともに行動する「責任と共感・共汗」、市民の声、現場の声を大切にする「徹底した現場主義」、地域に偏らない、しがらみのない「公平・公正・開かれた市政」の3つを基本姿勢として大切にしていまいります。

そして、1円も無駄にしない徹底した行財政改革、徹底した情報公開を進め、生産性の高い都市経営を行い、さいたま市を「日本一ひらかれたまち、日本一身近ではやい行政、日本一しあわせを実感できるまち」に変えていきます。

この「しあわせ倍増プラン2009」の実現により、子どもが輝く“絆”で結ばれたまち、更なるしあわせを実感できるまちにすることを約束します。

平成21年（2009年）11月

さいたま市長 清水 勇人

**61 地下鉄7号線延伸は、経済性などを十分に考慮し、まちづくりと連動させて推進します。（4年以内）**

**① 数値目標等（取組指標・方針）**

- ・ 経済性などを十分に考慮し、まちづくりと連動させた上で、平成24年度末までに事業着手することを目指します。

**現状（平成21年3月末時点）**

- ・ 浦和美園駅から岩槻駅までの延伸事業化に向けた検討を埼玉県と共同で進めています。
- ・ 都市鉄道等利便増進法(注1)の適用を受けるため、採算性や費用対効果の確保が条件とされています。



**② 取組内容**

- ・ 「沿線開発」や「運行計画の工夫」等の検討を進め、採算性の確保等の課題解決の目的をつけ、鉄道事業者との合意形成を図り、平成24年度に都市鉄道等利便増進法の申請手続きに入ることを目指します。
- ・ 沿線開発については、中間駅周辺地域に将来見込むことのできる開発需要を見定めながら中間駅周辺のまちづくりの規模拡大や集客施設の誘致を検討します。
- ・ 運行計画の工夫については、様々なパターン設定について精査し、鉄道事業者からの意見聴取等により、快速運転の導入の可否等を検討します。

**③ 事業計画（工程表）**

年度 実施事業等	H21	H22	H23	H24
事業計画（運行計画等）の検討	→			
沿線開発の検討	→			
整備主体・営業主体との調整・合意			→	
沿線自治体、関係事業者等との調整			→	
都市鉄道等利便増進法による手続き				→

(注1) 都市鉄道等利便増進法とは、都市鉄道の既存ストックを有効活用し、「速達性の向上」と「駅施設の利用円滑化」を対象とした新たな鉄道事業手法を定めたもの。この制度では、整備主体（公的主体）と営業主体（鉄道事業者）を分離する、いわゆる「上下分離方式」が採用される。