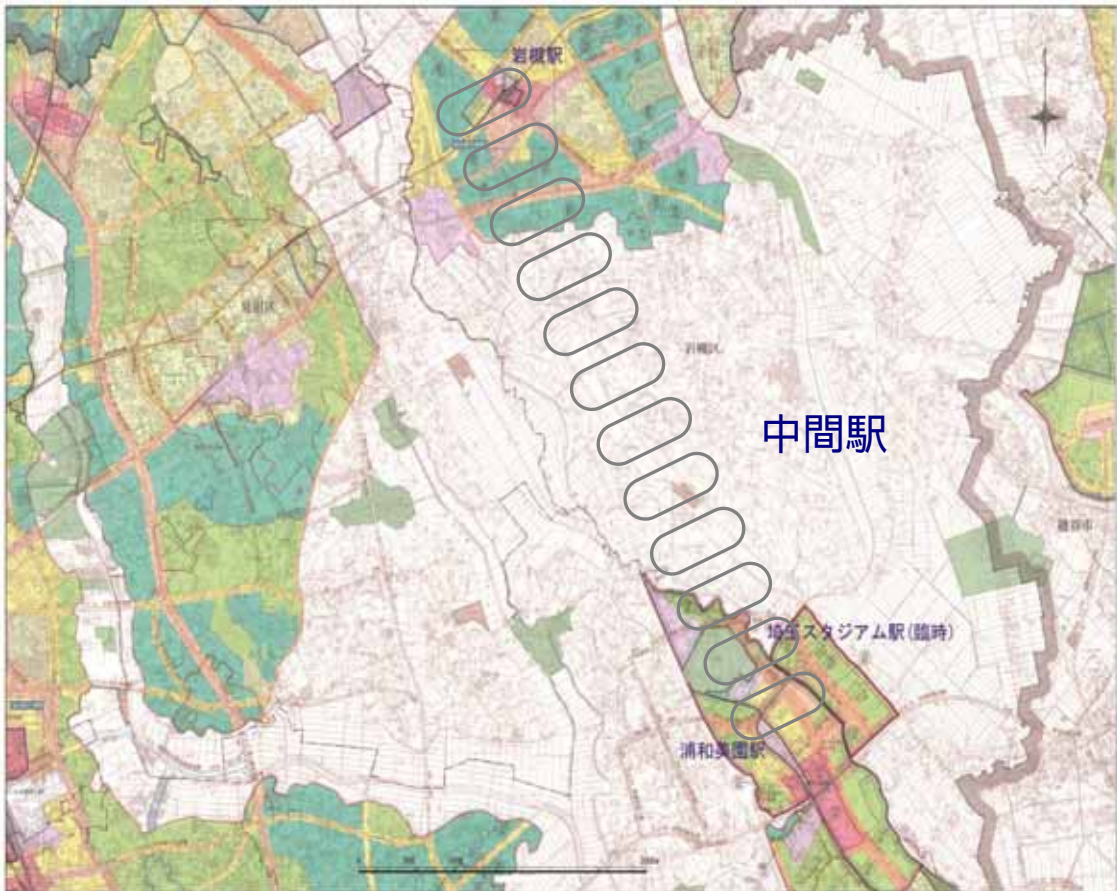


(3) 延伸線沿線まちづくり

1) 都市計画の概要

さいたま市都市計画図

土地利用 東武野田線岩槻駅を中心として市街化区域がコンパクトにまとまっている。
市街化調整区域は、割合及び面積ともに、市内各区で最大である。(岩槻区内の市街化調整区域の割合は約8割)



資料：都市計画図に延伸線を記入

さいたま市総合振興計画（策定年：平成 18 年 1 月改定）

中間駅の隣駅になる「浦和美園駅周辺」と「岩槻駅周辺」は、多核連携型の都市構造を実現に向けた拠点としての形成を図るような『副都心』として位置づけられている。

本市の都市構造は、都市への機能集積、副都市の育成にあわせて、都市軸の機能性の向上による都心・副都心の連携の強化を図るとともに、多核連携型の都市構造の実現を目指すとしている。

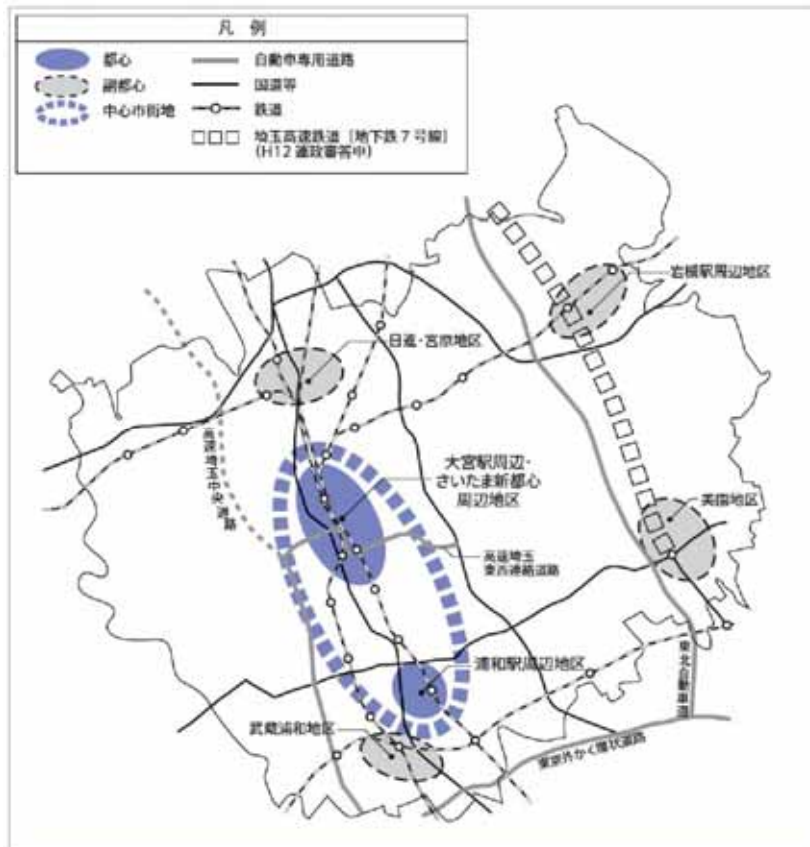
拠点の構成と機能は、次のとおりである。

<基本的な考え方>

- ・拠点は、都心、副都心、地域拠点から構成されている。
- ・大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区並びに浦和駅周辺地区を本市の2つの「都心」と位置付け、2つの都心を包含する区域を「中心市街地」としている。
- ・多核連携型の都市構造の実現に向けた拠点として、日進・宮原地区、武蔵浦和地区、美園地区、岩槻駅周辺地区の4地区を「副都心」と位置付けている。
- ・主な鉄道駅周辺や区役所周辺などを「地域拠点」と位置付けている。

<副都心>

- ・4つの副都心(日進・宮原地区、武蔵浦和地区、美園地区、岩槻駅周辺地区)は、都心と連携しながら、その機能を補完するとともに、本市の都市活動を多様化する役割を果たすとしている。
- ・そのため、都市基盤の整備を進めながら、商業・業務機能や文化機能などの高次都市機能の集積、都心居住の実現、地域に集積する歴史文化資源の活用による交流機能の向上を図り、地域の自然環境を生かしつつ、それぞれの特性に応じた拠点の形成を進める。



さいたま都市計画マスタープラン（策定年：平成 17 年 12 月改定）

交通基盤の充実として、地下鉄 7 号線延伸などにより、市内外との交流や連携を促進し、活力あるまちづくりを進めると提案されている。

岩槻区の将来像は、「自然と歴史、文化を楽しむまち」であり、そのためのまちづくりの基本方針は、次のとおりである。

<歴史・文化を生かした、にぎわいと魅力ある拠点づくり>

・岩槻駅周辺地区は、特徴ある歴史・文化資源を活用しながら、商業・業務・文化・交流機能を集積し、にぎわいと魅力ある拠点づくりを進める。

<交通基盤が充実し、交流や連携を育むまちづくり>

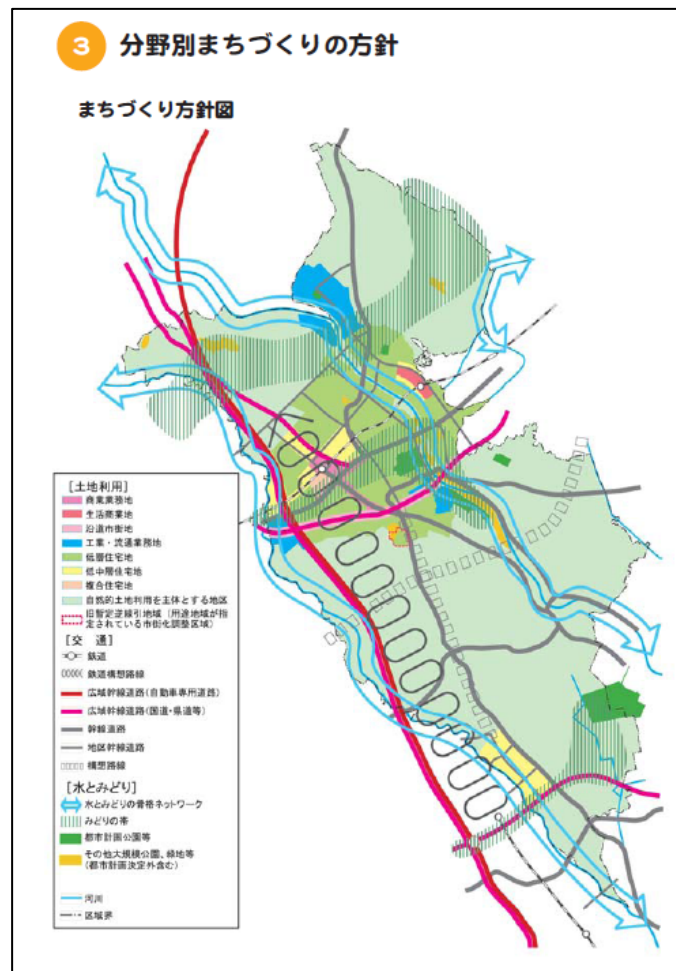
・幹線道路や公共交通網の強化・充実を図り、あわせて、埼玉高速鉄道（地下鉄 7 号線）延伸などにより、市内外との交流や連携を促進し、活力あるまちづくりを進める。

<生活基盤が整った安全で暮らしやすいまちづくり>

・鉄道駅を中心に、地域生活拠点の機能向上、都市基盤の整備充実、公共交通の利便性向上、歩行者空間及び自転車走行空間の整備などにより、生活基盤が整った安全で暮らしやすいまちづくりを進める。

<身近な自然と共生するまちづくり>

・元荒川、綾瀬川などの河川空間、斜面林・屋敷林などのみどり資源、農地と集落による田園景観などの保全と活用により、恵まれた自然環境に囲まれたうるおいのあるやすらぎのあるまちづくりを進める。



2) 延伸線全体の現状と課題

表 地下鉄7号線延伸線の全体概要<3駅プラス1駅周辺の現状・課題の整理と今後の検討テーマの総括表>

	浦和美園駅周辺 (整備中) 地下鉄7号線延伸線の全体概要<3駅プラス1駅周辺の現状・課題の整理と今後の検討テーマの総括表>	スタジアム臨時駅周辺 (整備中)	中間駅周辺	岩槻駅周辺 (既成市街地+既設駅との結節)
駅周辺の検討テーマと地域づくりの寄与	<p>浦和美園駅周辺 (整備中)</p> <p>地下鉄7号線延伸線の全体概要<3駅プラス1駅周辺の現状・課題の整理と今後の検討テーマの総括表></p> <p>副都心の形成</p> <p>まちづくりの加速に寄与</p>	<p>スポーツ基地づくり</p> <p>内滑なイベント開催に寄与</p>	<p>地域資源の有効活用</p> <p>新産業拠点振興に寄与</p>	<p><歴史市街地の再生></p> <p>副都心賑わいづくりへの寄与</p>
現状と特性	<p>駅周辺開発の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際アメニティタウン構想として「みそのウイングシティ」を事業中 H11.6 都市計画決定、土地区画整理事業約310ha 計画人口 31,200人 (3地区) まち開きと大型商業施設 平成18年4月に「みそのウイングシティ」のまち開きと大型商業施設が開設され、商業拠点を形成 浦和美園駅 (開業H13.3) 乗降客数 <ul style="list-style-type: none"> 乗車人数 120年5,400人/日 121年5,100人/日 122年5,200人/日 西口駅前広場整備中 (124年度末完成予定) 美國小学校 (仮称) 124.4開校予定 	<p>施設規模</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市計画公園として計画決定 31.4ha 収容可能人数 63,700人 駐車可能台数*合計 <ul style="list-style-type: none"> 正面駐車場 500台 北第1駐車場 100台 北第2駐車場 40台 東駐車場 400台 スタジアムの活動状況 <ul style="list-style-type: none"> 浦和レッズのホームスタジアム 平成22年観客約89万人/年 浦和美園駅から歩行者専用道路約1.2km (徒歩約15分) 	<p>土地利用の潜在</p> <ul style="list-style-type: none"> 中間駅が予定されている周辺は、集落地と軽工場及び農地が混在しており、適切な土地利用誘導が必要 地元企業の育成 <ul style="list-style-type: none"> 園芸産業や軽工場、一部産業処理施設や物流施設があり、地元産業の振興策が重要 地域資源の点検 <ul style="list-style-type: none"> 目白大学 学生1,223名 職員110名 目白大学クリニック 来院数100名/日 地域に点在する歴史・文化・自然資源の活用が重要 交通空白地区 <ul style="list-style-type: none"> 和土団地 	<p>高齢化</p> <ul style="list-style-type: none"> さいたま市内で岩槻区が一番 駅前商業の衰退 <ul style="list-style-type: none"> 商業地産の種となるキーテナントの撤退 従業人口の減少 伝統産業である人形製造が19年からH18年までに従業者数が249人、約1,400億円減少。また、岩槻区の花菱業者数も18年からH19年の間に約1割減少 観光客数の推移 <ul style="list-style-type: none"> 岩槻観光客数 近年は年間約125万人で推移している。
主要な課題の整理	<p>ニュータウン建設の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 延伸計画を契機に、岩槻駅(副都心の形成)を含む3駅プラス1駅の地域連携を強化し、ニュータウンの建設促進を図ることが課題 副都心の形成 <ul style="list-style-type: none"> 人口定着を促進しつつ、地域の副都心となるような地区整備が課題 国際アメニティタウンとしての機能形成 公共複合施設の早期建設 	<p>スポーツ拠点の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 埼玉スタジアムをはじめ、スポーツ施設が集積する拠点づくりが課題 多様なイベント開催に向けての企画提案(スタジアム外を含めた企画提案) 防災拠点機能の強化 自動車交通対策 <ul style="list-style-type: none"> イベント開催時における自動車交通対策、特に駐車機能の強化が課題 	<p>土地利用の誘導策</p> <ul style="list-style-type: none"> 中間駅設置と計画的に整備する区域を明確にし、土地利用の計画的な誘導策が課題 新規産業の誘致策 <ul style="list-style-type: none"> 新規産業分野の業種誘導と企業誘致策が課題 地域資源の活用 <ul style="list-style-type: none"> 中間駅周辺の地域資源のリストアップと活用方策が課題 	<p>駅前商業の振興</p> <ul style="list-style-type: none"> 歴史と伝統のある中心市街地の再生が課題 再開発ビルへの区役所移転に伴う区役所跡地利用が課題 産業振興への支援 <ul style="list-style-type: none"> 岩槻区全体の産業振興策が課題 人形の芸術文化の振興、海外展開 観光振興への支援 <ul style="list-style-type: none"> 観光、交流人口を確保する施策展開が課題
課題解決に向けての検討テーマ	<p>総合的なまちづくりの展開</p> <ul style="list-style-type: none"> 副都心形成に資するような総合的なまちづくり(「みそのウイングシティ」)に基づく、まちづくりの展開 延伸地域の「アップ」を図るような各種「ソフト」の展開(終極駅から延伸される効果の活用) 他地域(横浜 etc)のイベント等との連携 国際化への道のりの検討 東京ドーム(後楽園)と埼玉スタジアムの交流 	<p>中間駅を核にしたまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 新しいまちづくり(健康・福祉・区役所等)の展開と既存集落・園芸産業との融合 新規産業の誘導 <ul style="list-style-type: none"> 地元大学等の連携や核となる企業等の誘致 地元大学等の連携や核となる企業等の誘致による地元産業との連携 周辺に分布する地域資源のネットワーク 中間駅周辺の地域資源と周辺に分布する資源の活用と新規産業を併せた地元の振興政策的課題 総合振興計画・都市計画マスタープランへの位置付け、農林業の調整、都市計画決定の手続き 	<p>土地利用の誘導策</p> <ul style="list-style-type: none"> 中間駅設置と計画的に整備する区域を明確にし、土地利用の計画的な誘導策が課題 新規産業の誘致策 <ul style="list-style-type: none"> 新規産業分野の業種誘導と企業誘致策が課題 地域資源の活用 <ul style="list-style-type: none"> 中間駅周辺の地域資源のリストアップと活用方策が課題 	<p>駅前商業の振興</p> <ul style="list-style-type: none"> 歴史と伝統のある中心市街地の再生が課題 再開発ビルへの区役所移転に伴う区役所跡地利用が課題 産業振興への支援 <ul style="list-style-type: none"> 岩槻区全体の産業振興策が課題 人形の芸術文化の振興、海外展開 観光振興への支援 <ul style="list-style-type: none"> 観光、交流人口を確保する施策展開が課題

3) 中間駅周辺地域
中間駅周辺まちづくり

表 地下鉄7号線中間駅周辺まちづくり 中間とりまとめ案(コンセプト・開発パターン)

<p>中間駅周辺まちづくり (延伸に伴い中間駅を設置する場合) 延伸線のまちづくり 延伸計画(浦和駅～岩槻間:約7.3km) → 鉄道空白地帯が存在 → 中間駅設置、まちづくりの必要性 → 開発需要調査(定着人口約4,000人) + α 産業集積拠点の検討 まちづくり案の絞り込み まちづくりの将来像・基本方針の検討 → 「コンセプト3案(A・B・C)」 × 開発パターン3案(Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ) 9案を作成し検討 → 下記の「コンセプト3案(A・B・C統合) × 開発パターン2案(Ⅱ・Ⅲ)」6案に絞る。</p>	<p>コンセプト キーワード A案:エコ B案:長寿・健康 ABC案:エコ、長寿・健康、自然</p> <div data-bbox="438 1523 734 1971" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>A案:環境にやさしい新しいまちづくり 「街じゅうがエコ 太陽を活かす未来都市」 E-KIZUNA Project 導入 エコ産業が集積したまちづくり エコ・環境・エネルギー産業の誘致 研究開発ビジネス 環境にやさしい新しいまちづくり 自動車に頼らない「歩いて暮らせるまち」 自然エネルギーを利用した住宅地 緑多い菜園付住宅</p> </div> <div data-bbox="750 1523 1053 1971" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>B案:長寿社会に対応したまちづくり 「長生きをサポートする 健康先進都市」 スマートウエルネスシティの理念 健康・医療・福祉施設が集積したまちづくり 健康・医療・福祉系産業の誘致 医療モール スポーツビジネス 長寿社会に対応したまちづくり ユニバーサル住宅 緑多い菜園付住宅 ヘルシーロード、健康スポーツ公園</p> </div> <div data-bbox="1069 1523 1372 1971" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>ABC統合案 「健康と自然を育む木洩れ日の街」 E-KIZUNA Project 導入 スマートウエルネスシティの理念 環境にやさしい新しいまちづくり エコ・健康・医療・福祉系産業の誘致 研究開発ビジネス、医療・福祉系産業 長寿社会に対応したまちづくり ヘルシーロード、健康スポーツ公園 緑多い菜園付住宅、ユニバーサル住宅 自然環境と共生したまちづくり 緑豊かな住宅地、自然を活かした散策路</p> </div> <p>開発需要調査(定着人口約4,000人) + α 産業集積拠点の検討 ・ 交通人口創出型(Ⅱ型) : 産業系中心のまちづくり ・ 定着・交流バランス型(Ⅲ型) : 定着・交流バランス型のまちづくり</p>	<p>開発パターン</p> <div data-bbox="422 828 486 1120" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>交流人口創出型(Ⅱ型)</p> </div> <div data-bbox="502 784 901 1164"> </div> <div data-bbox="933 817 997 1108" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>定着・交流バランス型(Ⅲ型)</p> </div> <div data-bbox="1013 784 1396 1164"> </div> <p>基本構成</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 開発規模 約45ha ● 定着人口 約500人 (産業や学校などの交流人口の創出) ● 鉄道利用者推計 約600～1,200人 (生産・事務所・学校・研究施設等) ● 概算事業費 約250億円(地区外整備約80億円含む) ● 費用便益比(国交省マユ7MH21) B/C=1.50 <p>【Ⅱ型とⅢ型の比較】 1 開発規模が小さい 2 事業期間が短い 3 事業費が安い 4 鉄道利用者数は立地の産業系業種により左右される</p> <p>基本構成</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 開発規模 約65ha ● 定着人口 約4,000人 (住宅を中心に産業・学校などの人口交流の創出) ● 鉄道利用者推計 約1,200人 (住宅・事務所・学校・研究施設等) ● 概算事業費 約330億円(地区外整備約70億円含む) ● 費用便益比(国交省マユ7MH21) B/C=1.83 <p>【Ⅱ型とⅢ型の比較】 1 開発規模が大きい 2 事業期間が長い 3 事業費が高い 4 鉄道利用者数は住宅系+産業系であり一定数が見込める</p>
--	--	---