



# 浦和美園～岩槻地域成長・発展プラン 基本計画

平成30年10月  
さいたま市



# 目次

---

はじめに	1
第1章 成長・発展プランの改定にあたって	2
1. これまでの経緯	2
2. さいたま市を取り巻く状況	4
第2章 成長・発展プランによるまちづくり	7
1. さいたま市の現状	7
2. プランの位置づけ	11
3. プランの対象範囲	11
4. 既存計画の区分	12
5. プランの目的	13
6. プランの構成	13
7. プランの進め方	14
8. 東部地域の現状と課題解決に向けた方向性	15
9. 東部地域の役割	19
10. 東部地域の目指すまちづくり	20
11. 基本計画と行動計画	21
第3章 東部地域の各地区のまちづくり	22
1. 浦和美園駅周辺地区	22
2. 岩槻駅周辺地区	26
3. 中間駅周辺地区、その他東部地域	30
4. 東部地域のまちづくり行程イメージ	34
第4章 進行管理	36
1. マネジメント	36
2. プランの見直し	36



## はじめに

浦和美園～岩槻地域成長・発展プラン（以下「成長・発展プラン」という。）はさいたま市（以下「本市」という。）の副都心として位置づけられている美園地区と岩槻駅周辺地区を結ぶ地域についての成長・発展に向けた方策とその行程をまとめたもので、平成24年9月に策定された。

成長・発展プランは平成23年度に開催された「地下鉄7号線延伸検討委員会」（以下「延伸検討委員会」という。）において示された「延伸実現に資する方策」や議会の提言等を踏まえ策定した経緯があることから、方策の推進（実行）を強く打ち出したプランとなっている。

平成29年度は成長・発展プランの第Ⅱ期の最終年度であり、平成24年度に定めた概ね5年後の事業着手※1目標年度であることから、プランの進捗状況の確認や効果の検証をした結果、成長・発展プランはまちづくりの方向性等は示しているものの、まちづくりの理念や方針が明確に示されていない等の課題が見えてきた。

そのため、本市の計画等との関連などを考慮し、浦和美園～岩槻地域の長期的視点に立った理念や目標等を明確化した基本計画と、成長・発展を具体的に推進するための方策である行動計画に区分し、持続可能なまちづくりを推進する新たな成長・発展プラン（以下「本プラン」という。）に改定することとした。

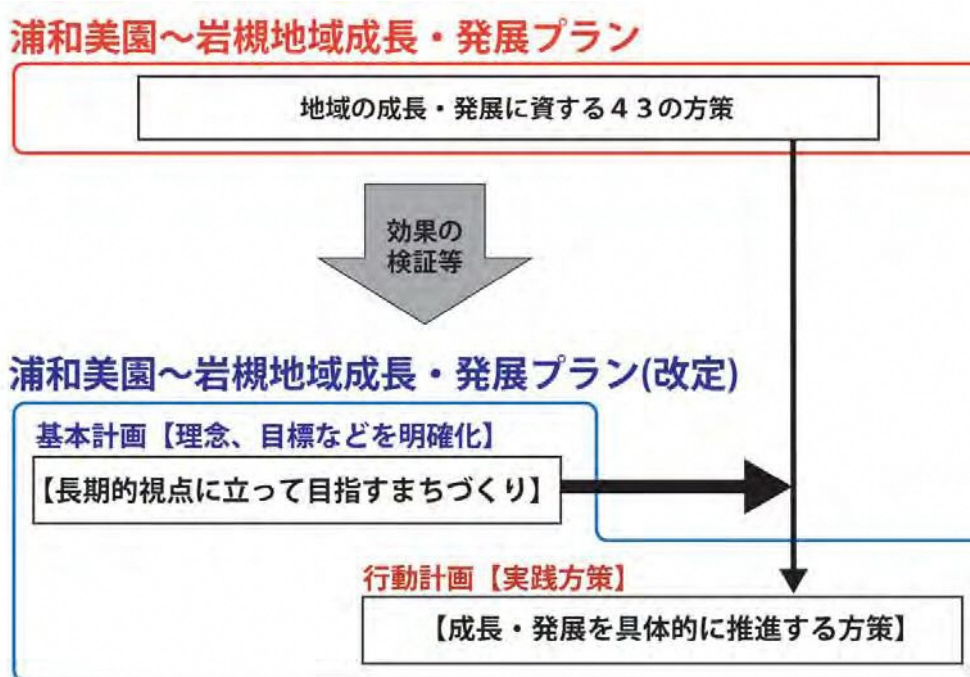


図-1 浦和美園～岩槻地域成長・発展プランの改定イメージ

※1 事業着手：鉄道事業者による「都市鉄道等利便増進法」に基づく申請の手続きに入ること。  
都市鉄道等利便増進法：既存の鉄道施設を有効活用しつつ都市鉄道ネットワークの機能を高度化する「都市鉄道利便増進事業」を円滑に実施し、併せて交通結節機能の高度化を図るために必要な措置を定めている法律。

# 第1章 成長・発展プランの改定にあたって

## 1. これまでの経緯

### 運輸政策審議会答申第18号（平成12年1月）

地下鉄7号線の延伸（浦和美園～岩槻～蓮田）は平成27年までに開業することが適当であるA1路線として位置付けられた

### 都市鉄道等利便増進法施行（平成17年8月）

平成  
23  
年度

#### 地下鉄7号線延伸検討委員会<sup>※1</sup>（浦和美園～岩槻）【県・市共同開催】

■目的：これまでの調査の「とりまとめ」と事業性の「評価」を行う

##### 【試算結果（慎重ケース<sup>※2</sup>）】

採算性：44年 B/C：0.9

※一般的な目安<sup>※3</sup>（採算性 $\leq$ 30年、B/C $>$ 1.0）に届かず [主な要因<sup>※4</sup>：将来の人口減少]

#### 【延伸の方向性の提言】（報告書 平成24年3月）

「延伸実現に資する方策」を組み合わせることによって、評価を高め、将来的に延伸を実現する可能性がある

##### 「延伸実現に資する方策」

- ①開発・まちづくりの推進 ②人流の創出 ③鉄道サービス水準の向上 ④営業主体の工夫 ⑤資金調達工夫  
⑥コスト削減 ⑦既設線の利用促進 ⑧コンビネーションとマネジメント ⑨その他（制度拡充・企業誘致等）

平成  
24  
年度

#### 地下鉄7号線延伸実現方策検討会（庁内会議）

##### 【検討内容】

- ・地下鉄7号線延伸検討委員会から示された「延伸実現に資する方策」
- ・対象地域の成長・発展に資する方策
- ・埼玉高速鉄道線の利用促進に資する方策
- ・上記方策の内容、達成目標、推進体制等で構成される行程表

#### 【「浦和美園～岩槻地域成長・発展プラン」の策定】（平成24年9月）

#### 地下鉄7号線延伸の新たな方向性（平成24年10月）

- ・延伸の『検討』段階から、地域の成長・発展の『実行』段階に移行する
- ・事業着手に向けて方策の進行管理を徹底しプロジェクトの評価を確認していく（概ね5年後を目標）

平成  
26  
年度

#### 地下鉄7号線延伸検討会議<sup>※1</sup>（浦和美園～岩槻～蓮田）【県・市共同開催】

■目的：鉄道プロジェクトの評価や蓮田までの延伸計画の検討を行う

##### 【試算結果（慎重ケース）】

採算性：50年超 B/C：0.8 [主な要因：将来の人口減少や高齢化、建設コストの上昇]

平成  
28  
年度

#### 交通政策審議会答申第198号（平成28年4月）

埼玉高速鉄道線の延伸（浦和美園～岩槻～蓮田）

##### 【意義】

埼玉県東部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待

##### 【課題】

事業性に課題があるため、関係地方公共団体等において、事業性の確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発や交流人口の増加に向けた取組等を着実に進めた上で、事業計画について十分な検討が行われることを期待

平成  
29  
年度

#### 地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会<sup>※1</sup>（浦和美園～岩槻）【市主催】（県・市共同調査）

■目的：交通政策審議会答申で示された課題の解決に向け、延伸の事業性及び沿線まちづくりについて協議を行う

##### 【試算結果（そう勢ケース<sup>※5</sup> 沿線開発+快速運転ケース<sup>※6</sup>）】

採算性：46年 ～ 18年

B/C：0.8 ～ 1.1

#### 浦和美園～岩槻地域成長・発展プランの見直し

※1 学識経験者・有識者等を構成メンバーとする会議。 ※2 慎重ケース：将来の人口減少を踏まえるとともに、開発や快速運行等による需要増は一切考慮せず営業上のリスクも考慮した検討の基本となるケース。 ※3 一般的な目安：都市鉄道等利便増進法の適用の目安。 ※4 主な要因：目安に届かなかった主な要因。 ※5 そう勢ケース：運行は各駅停車とし、開発の進捗に伴う人口増加を見込まない。ただし、地域特性や確実視される人口増加は考慮する。 ※6 沿線開発+快速運転ケース：運行は各駅停車及び快速運転とし、浦和美園駅周辺地区、中間駅地区、岩槻駅周辺地区（七里駅周辺含む）の沿線開発の進捗に伴う人口増加をビルドアップ曲線等により推計し考慮する。

### 〈平成23年度 地下鉄7号線延伸検討委員会〉

- 平成23年度に地下鉄7号線延伸に関するこれまでの調査を取りまとめるため埼玉県と本市が共同して延伸検討委員会を開催した。なお、延伸検討委員会は評価結果や提言（報告書）を埼玉県と本市に提出した。
- 評価結果として、検討の基本となる慎重ケースでは、採算性（資金収支累積黒字転換）44年、B/C（費用便益比）0.9となり、都市鉄道等利便増進法の適用の目安（採算性 $\leq$ 30年（30年以内）、 $B/C > 1.0$ （1.0を超える））に届かなかった。
- 延伸検討委員会の「延伸の方向性の提言」では「延伸実現に資する方策を組み合わせ展開することで地下鉄7号線延伸プロジェクトの評価を高めることは可能であり、すべての人々が自ら行動することで新しい未来が拓けてくる」とした。
- 提言では「延伸実現に資する方策」として開発・まちづくりの推進や人流の創出など9つのメニューが示された。

### 〈平成24年度 成長・発展プランの策定、地下鉄7号線延伸の新たな方向性〉

- 平成23年度の提言を踏まえ、庁内で「地下鉄7号線延伸実現方策検討会」を設置し、「延伸実現に資する方策」について検討、また、延伸検討委員会の提言と議会等の意見を踏まえ成長・発展プランを9月に策定した。
- 本市は、10月に地下鉄7号線延伸の新たな方向性として、「延伸の「検討」段階から、地域の成長・発展の「実行」段階に移行する」また、「事業着手に向けて、方策の進行管理を徹底し、地下鉄7号線延伸プロジェクトの評価を継続的に確認して、概ね5年後の事業着手を目標とする」さらに、「政治、行政、地元などすべての人々が手を携え、地域の成長・発展と延伸を実現する」などを示した。
- 成長・発展プランは、市長を座長とする浦和美園～岩槻地域成長・発展推進会議（以下「推進会議」という。）等で方策のマネジメントを行い、「3年ごとに設定した各期の最終年度に進捗状況・効果の総括を行い、次期の取組方針の整理を行う」とした。

### 〈平成26年度 地下鉄7号線延伸検討会議〉

- 平成24年度に定めた事業着手目標である概ね5年後の中間年度として、平成26年度は成長・発展プランの進捗状況を踏まえ、需要予測や採算性等の再試算や、次期答申の対応に備えて浦和美園から岩槻を経由し蓮田までの延伸について検討を行うため、埼玉県と本市が共同して地下鉄7号線延伸検討会議（以下「延伸検討会議」という。）を開催した。

### 〈平成28年4月 交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」〉

- 交通政策審議会は東京圏（東京都心部を中心とする概ね半径50kmの範囲）の都市鉄道についてネットワークの稠密性やサービス水準について世界に誇るべき水準になってきたとしている。また、概ね15年後（平成42（2030）年頃）を念頭に置いて答申をまとめた。
- 「東京圏の都市鉄道が目指すべき姿」として、「国際競争力の強化に資する都市鉄道」をはじめとして6つが設定されている。目指すべき姿を実現するうえで、意義のあるプロジェクトの一つとして、地下鉄7号線は埼玉高速鉄道線の延伸と表記され「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」の中に位置づけられた。
- 同時に、東西交通大宮ルートの新設（大宮～さいたま新都心～浦和美園）や、広域的な交通ネットワークの拠点となる駅として大宮駅が位置づけられた。

### 〈平成29年度 地下鉄7号線(埼玉高速鉄道線)延伸協議会、成長・発展プランの見直し〉

- 平成29年度は成長・発展プラン第Ⅱ期の最終年度であり、平成24年度に定めた概ね5年後の事業着手目標年度であることから、成長・発展プランに掲げる43の方策の検証や交通政策審議会答申で示された課題の解決に向け「地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会」（以下「延伸協議会」という。）を本市が開催した。
- 延伸の事業性については、5つのケースでB/C等の試算や、多角的な検証を行い、その内の2ケースが都市鉄道等利便増進法適用の一般的な目安に届いた。
- 成長・発展プランの検証や見直しについて延伸協議会での意見などを参考に、推進会議等で見直しなどの検討を行った。

## 2. さいたま市を取り巻く状況

### (1) 人口減少、少子高齢化社会の進行と影響

- ・我が国の将来は人口減少や少子高齢化が進行し、高齢の単身者や夫婦のみの世帯が増えることが想定されている。
- ・平成27年国勢調査では、我が国の人口は約1億2,709万人となり、平成22年から約96万人減少(0.8%減、年平均0.15%減)している。
- ・また、人口が最も多いのは東京都約1,351万人で、東京圏(東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県)の人口は約3,613万人で全国の4分の1以上(28.4%)を占め、平成22年と比べると約51万人以上増加している。
- ・さらに、我が国の世帯数は約5,344万世帯となり、平成22年と比べると約149万世帯増加、一般世帯の1世帯当たりの人員(世帯規模)は2.33人となり、減少が継続している。
- ・国立社会保障・人口問題研究所は平成27年国勢調査の確定数より日本の将来人口推計(平成29年推計)を行い、平成27年の総人口1億2,709万人から平成77(2065)年には8,808万人になると推計(出生中位・死亡中位推計)している。
- ・平成30年版高齢社会白書によると平成77(2065)年には高齢化率は38.4%に達し、約2.6人に1人が65歳以上になるとしている。
- ・人口減少、少子高齢化社会の中で、過去の鉄道沿線地域のまちづくり手法は成り立たない時代に入っている。今日、東京圏の郊外部の鉄道沿線などの一部では利用客の減少が起きており、鉄道事業者としても新たな施策の展開や自治体等との連携による鉄道沿線のまちづくりが迫られている。
- ・少子化や若者の都会志向などを背景とし学生の確保が問題となっている郊外の大学が都心に回帰している。
- ・一方、国は「地域における大学の振興及び若者の雇用機会の創出による若者の修学及び就業の促進に関する法律」を施行し、東京都特別区部(東京23区)内の大学の定員増加を抑制している。

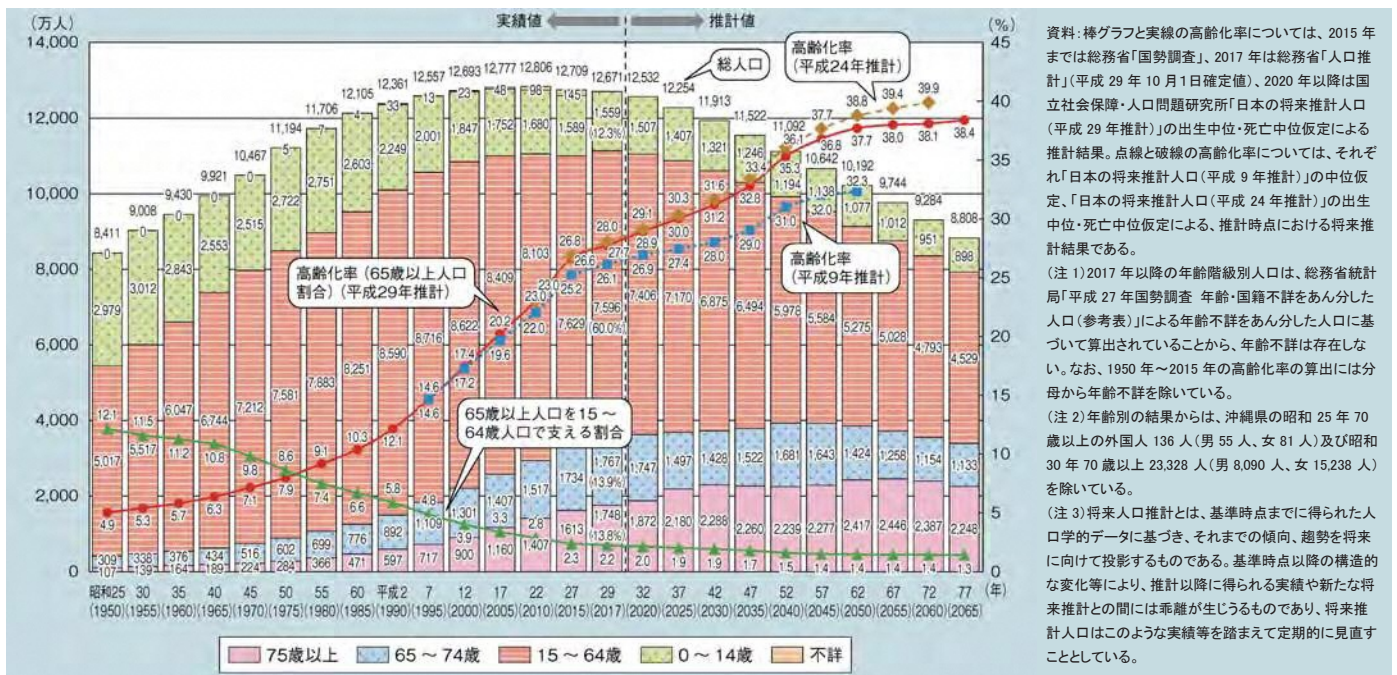


図1-1 我が国の人口の推移 (出典) 内閣府「平成30年版高齢社会白書」を基に作成



## (2) 空き地・空き家の問題

- ・人口減少、少子高齢化等に伴い、空き地や空き家といった適正な管理がされない不動産の増加により、都市のスポンジ化<sup>※1</sup>が問題になっている。
- ・平成25年住宅・土地統計調査では、我が国の総住宅数は6,063万戸となっているが、住宅のうち空き家についてみると、空き家数は820万戸となり、5年前に比べて63万戸（8.3%）増加した。国ではこれを「住生活基本計画（全国計画）」において、平成37（2025）年までに400万戸程度に抑制する目標を掲げている。

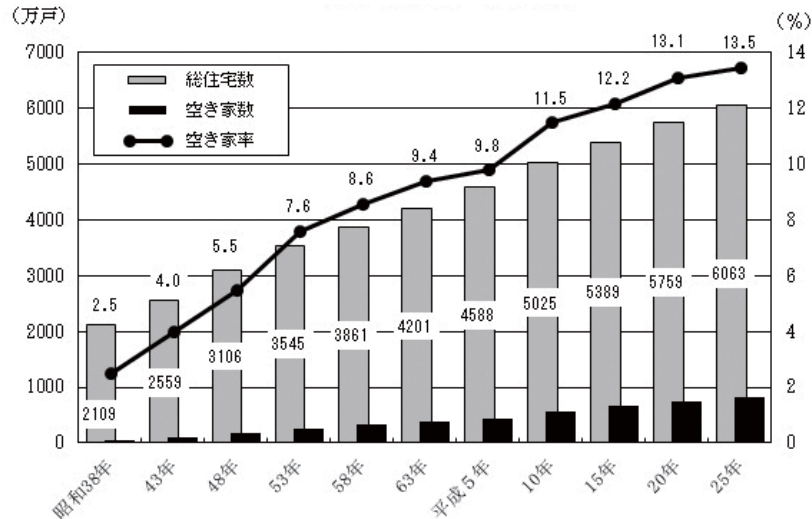


図1-2 総住宅数、空き家数及び空き家率の推移-全国（昭和38年～平成25年）  
（出典）総務省統計局「平成25年住宅土地統計調査」

## (3) 東京のベッドタウンとしての位置づけ

- ・国勢調査によると東京都特別区部（東京23区）では高い昼夜間人口比率<sup>※2</sup>を示しており、本市を含む首都圏の政令指定都市は東京のベッドタウンとしての位置づけも強いことがうかがえる。



図1-3 東京圏の主要都市における昼夜間人口比率の推移  
（出典）国勢調査を基に作成

## (4) 東京都心のまちづくりの状況

- ・2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京2020大会」という。）に向け新国立競技場をはじめとした競技施設や民間の再開発事業などの建設工事が急ピッチで進行している。
- ・東京2020大会後の新国立競技場はサッカーなどの球技専用とし、収容人員8万人とすることが決定されている。
- ・JR山手線の品川車両基地跡<sup>※3</sup>では「グローバルゲートウェイ品川」として品川新駅（仮称）の整備と国際交流拠点の形成を推進しており、東京メトロ日比谷線の虎ノ門新駅（仮称）<sup>※4</sup>の周辺ではいくつもの再開発事業等が行われ、まちづくりと連動し新駅設置が動き出している。

※1 都市のスポンジ化：都市の内部において、空き地、空き家等の低未利用地の空間が、小さな敷地単位で時間的・空間的に相当程度の分量で発生する現象。 ※2 昼夜間人口比率：夜間人口（常住人口）100人当たりの昼間人口の割合であり、100を超えているときは通勤・通学人口の流入超過、100を下回っているときは流出超過を示している。 ※3 品川車両基地跡：東京2020大会に合わせて暫定開業、2024年本開業予定であり、広域拠点の交通結節点の形成を目標に「国際交流拠点」のまちづくりが行われている。 ※4 虎ノ門新駅（仮称）：東京2020大会へ向かうバスターミナルも整備され暫定開業予定である。

### (5) 訪日外国人旅行者の増加

- ・訪日外国人旅行者は近年著しく増加しており、国は「明日の日本を支える観光ビジョン」において、平成32(2020)年に4,000万人を平成42(2030)年に6,000万人を目標として掲げている。
- ・訪日外国人の約60%(1,140万人)が関東圏を訪問している。
- ・羽田空港の国際化に伴う増便について国は東京2020大会に向けて推進している。



図1-4 「明日の日本を支える観光ビジョン」新たな目標値  
(出典) 第2回明日の日本を支える観光ビジョン構想会議資料

### (6) 交通政策審議会198号答申

- ・交通政策審議会答申の中で、平成12年の第18号答申において「平成27年までに開業することが適当である(A1路線)」として位置づけられた路線の80%が開業し、東京圏の都市鉄道は世界的にみても稠密なものとなり、相当充実してきたとしている。
- ・東京圏の都市鉄道においては、駅空間の質の向上、遅延対策、災害対策が特に対応の必要性が増大してきている考えを示している。
- ・東京圏の都市鉄道が目指すべき姿として、国際的な都市間競争が激化しており、我が国の成長を牽引する東京圏の国際競争を強化することが喫緊の課題とされており、「国際競争の強化に資する都市鉄道」では空港や新幹線へのアクセス利便性向上や国際競争力強化の拠点となるまちづくりとの連携強化の提言がされている。
- ・その中で大宮駅等については空港アクセスと同様、幅広い観点から利便性を向上すべきとしている。

## 第2章 成長・発展プランによるまちづくり

### 1. さいたま市の現状

#### (1) 少子高齢化社会の現状と人口見通し

- 平成27年国勢調査の結果、人口増減数（平成22年～平成27年）について指定都市の中で本市は増加数が3番目に多くなっている。
- 本市の人口は着実に増加しているものの、過年度からの増加率は鈍化し、総人口に占める65歳以上の割合（高齢化率）は22.8%に上昇し、その反面、生産年齢人口（15～64歳）の占める割合は64.0%に減少している。また、1世帯当たりの人員2.37人については平成22年に比べて減少している。
- 人口構造の急激な変化は税収の減少、医療・福祉関連の扶助費増加など行政需要が拡大することを意味している。また、都市基盤や公共施設の老朽化などによる維持・管理費等の経費増加など取り巻く環境は厳しい状況である。
- 現在、本市の人口は増加傾向にあるが将来的には人口減少や、高齢化社会の進展に伴い空き家等の増加が懸念される。そこで、空き家等の発生予防や適正管理・利活用の促進を図るため、「さいたま市空き家等対策計画」を策定した。
- 平成27年国勢調査に基づく国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口では、本市の総人口は平成42（2030）年頃の約131.8万人からその後は減少に転じ、平成57（2045）年には約128.6万人まで減少する見通しとしている。

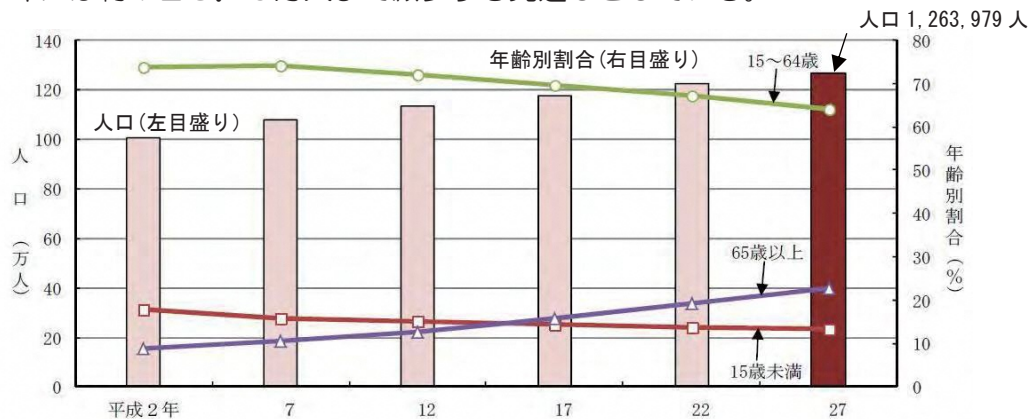


図2-1 さいたま市の人口、年齢別人口（3区分）及び割合の推移  
 (出典) さいたま市「平成27年国勢調査人口等基本集計結果（さいたま市の概要）」

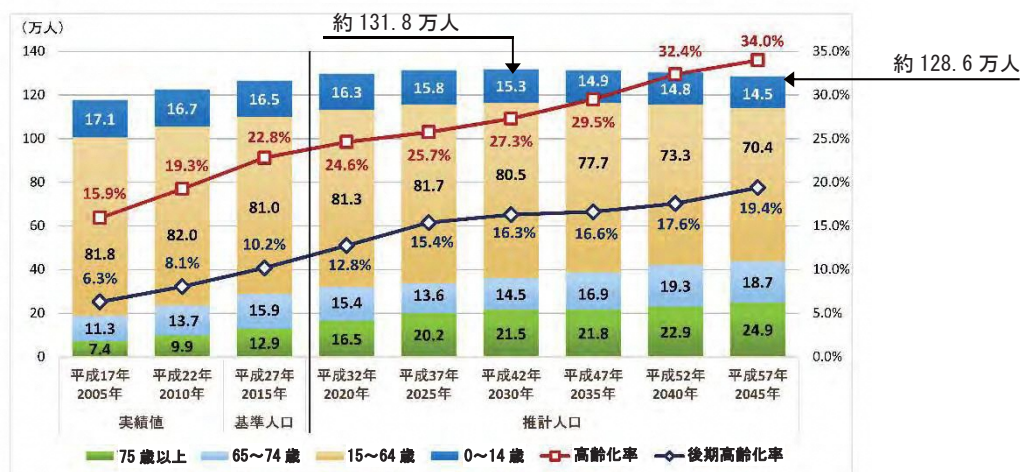


図2-2 さいたま市の年齢4区分別人口の見通し  
 (出典) 国立社会保障・人口問題研究所 将来推計人口を基に作成

## (2) 2都心4副都心の都市構造

- ・2020さいたま希望のまちプラン（総合振興計画後期基本計画）（以下「総振」という。）では、高度、広域的な都市機能が集積した「2都心※1」と、都心と連携しながらその機能を補完するとともに、都市活動を多様化する役割を果たす「4副都心※2」の拠点づくりを推進している。また、この拠点と東京中心部をはじめ北関東、東北地方などを結ぶ「南北都市軸」や東京都心部から環状方向に位置する都市を結ぶ「東西連携軸」を位置づけている。
- ・JR各線の利便性向上などにより、沿線地域では人口増加率が高い傾向を示している。

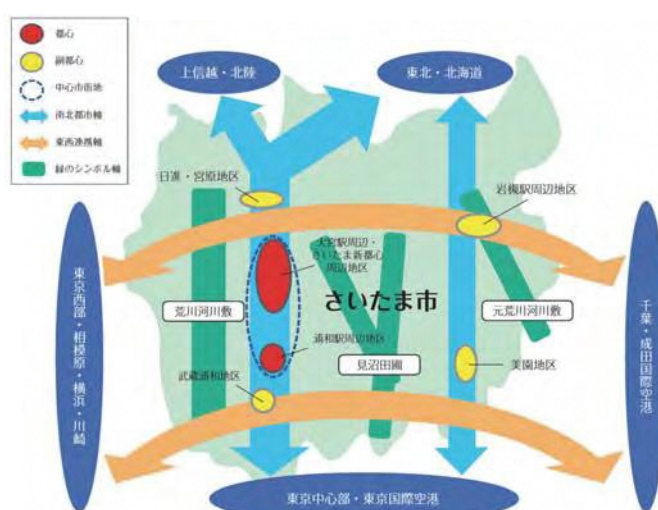


図 2-3 将来都市構造のイメージ  
(出典) 2020さいたま希望のまちプラン

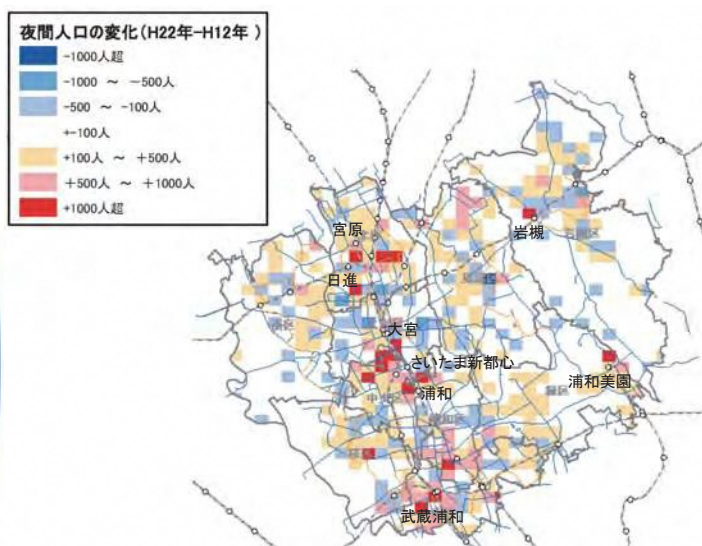


図 2-4 夜間人口の変化 (H12～H22)  
(出典) さいたま SMART プラン

## (3) 東日本の中核都市としての役割

- ・本市は北関東地方、東北地方、上信越・北陸地方及び北海道からの首都圏への玄関口に位置し、新幹線の6路線が集まる交通結節点という立地特性に加え、東北自動車道などの高速自動車道の利便性にも優れている。
- ・国の「国土形成計画（広域地方計画）」を受け、首都圏の自立的発展に向け概ね10年間の地域グランドデザインについてまとめた「首都圏広域地方計画※3」では、本市のまちづくりに対し、対流拠点機能の集積強化、災害時のバックアップ拠点機能の強化などが取り入れられており国の支援も期待される。
- ・本市は東日本の中核となるとともに、リニア整備による時間距離の劇的な短縮を契機に中日本、西日本などスーパー・メガリージョン※4の玄関口として、また、スーパー・メガリージョン形成による効果を東日本に波及させるための結節点としての役割が求められている。
- ・そのため、「東日本の玄関口」として、大宮駅の機能高度化、交通基盤等の整備、駅周辺のまちづくりを三位一体で推進する「大宮駅グランドセントラルステーション化構想」を策定し、構想の実現に向け、取り組んでいる。
- ・さいたま新都心周辺では、交通拠点機能強化のため長距離バスターミナルの整備を進めている。
- ・東日本や首都圏の対流拠点として新たな人の流れの創出が期待されている。

※1 2都心：大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区、浦和駅周辺地区。 ※2 4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（岩槻駅周辺及び東岩槻駅周辺）。 ※3 首都圏広域地方計画：平成28年3月に大臣決定、全国8つのブロックのひとつ。 ※4 スーパー・メガリージョン：東京、大阪、名古屋の三大都市圏がそれぞれの持つ特徴を生かしつつリンクし、より大きな圏域とするもの。

「連携のかたまり」同士がコラボすることで  
観光面での首都圏広域リングが形成される  
・首都圏の観光資源の魅力や質を維持  
・新しい魅力の創出  
・インバウンドの拡大

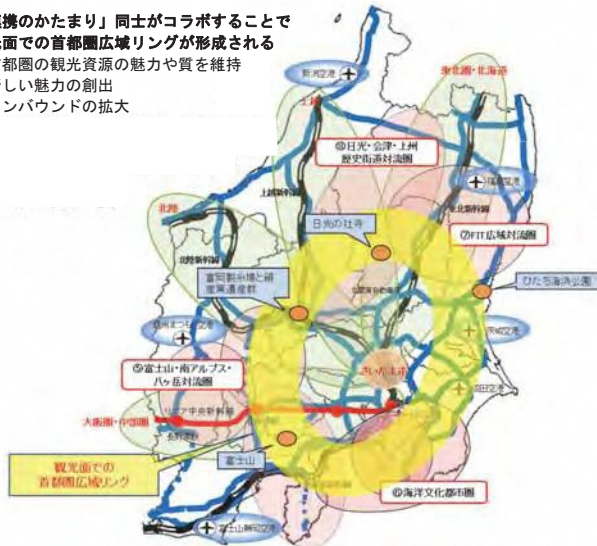


図 2-5 観光面での首都圏広域リングの形成イメージ図  
(出典) 国土交通省「首都圏広域地方計画」を基に作成

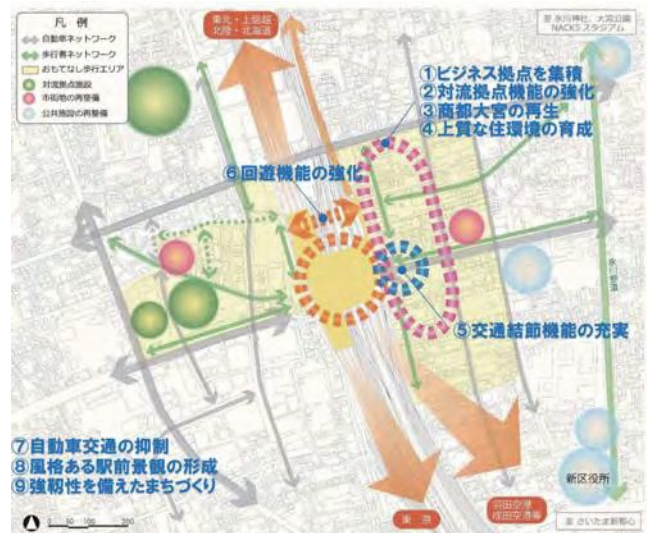


図 2-6 大宮駅グランドセントラル  
ステーション化構想 整備方針図

#### (4) 観光振興

- ・本市の観光振興ビジョンでは平成32（2020）年の観光客数の目標を3,000万人と設定している。
- ・本市は、東日本の対流拠点都市実現のためのプラットフォーム「(仮称) 東日本連携支援センター」の整備を進めるとともに、広域周遊ルート等を活用した外国人観光客の誘致を促進するためのプロモーション活動や、コンベンションをはじめとするMICEの誘致に取り組んでいる。また、鉄道博物館やさいたま市大宮盆栽美術館に加え、さいたま市岩槻人形博物館など新たな観光・文化拠点整備が進んでいる。
- ・東京2020大会の開催を控え、観光目的の来訪者が増加してきている。



図 2-7 本市の観光入込客数の推移  
(出典) 「さいたま市観光振興ビジョン (改定)」及び  
「さいたま市統計書 (平成28年度版)」を基に作成

### (5) 市民意識調査の結果

- 平成29年度さいたま市民意識調査では「住みやすい」、「住み続けたい」ともに8割超で高い水準が続いており、在住者のイメージは第1位「買い物など生活に利便なまち」、第2位「居住・生活環境のよいまち」、第3位「交通の利便性が高いまち」となっている。

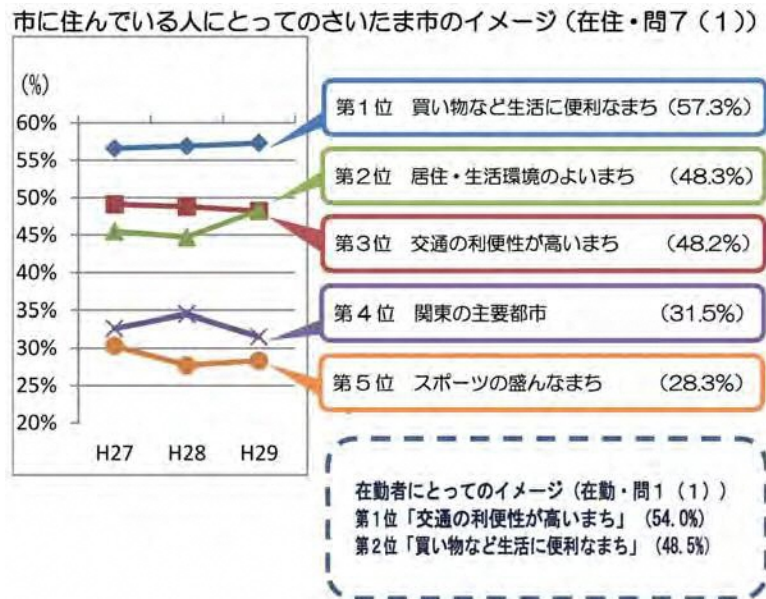


図 2-8 さいたま市のイメージ（在住者・在勤者）  
（出典）さいたま市「平成29年度さいたま市民意識調査」

### (6) スポーツ・文化イベントの開催

- 本市におけるスポーツ・文化の分野では、ツール・ド・フランスさいたまクリテリウム、さいたま国際マラソン、第8回世界盆栽大会、東京2020大会の開催などの「強み」を生かした取組が、国内にとどまらず本市の魅力を世界に発信している。



図 2-9 さいたまクリテリウム  
（出典）さいたま市「2016 さいたまクリテリウム大会実施報告書」



図 2-10 さいたま国際マラソン  
（出典）さいたま市ホームページ