

# 七里駅橋上化駅舎・自由通路の 整備事業について(案)

平成29年1月31日 都市経営戦略会議  
都市局 まちづくり推進部  
区画整理支援課

# 審議事項

東武鉄道野田線七里駅橋上化駅舎・自由通路の整備事業について、案のとおり事業着手してよろしいか伺います。

## 説明の流れ

《背景》

1. 駅舎・自由通路に対するさいたま市の計画方針
2. 市内各駅の駅舎状況
3. 七里駅の現状と課題
4. 駅周辺の基盤整備事業(土地区画整理事業)の状況

《取組》

5. 駅舎改良事業に向けた取組
6. 駅舎改良手法の検討

《今後の事業展開》  
(審議事項)

7. 七里駅橋上化駅舎・自由通路整備のねらい
8. 事業スケジュール
9. 七里駅橋上化駅舎・自由通路の整備方針案

## 《背景》

### 1. 駅舎・自由通路に対するさいたま市の計画方針

#### さいたま市総合振興計画による方針

- 鉄道やバスなどの公共交通網の充実による利便性の向上、(中略)、交通需要に応じた総合交通体系の確立を図ります。(基本構想)
- 駅前広場(中略)の整備等により、鉄道駅周辺の交通結節機能の充実・強化を図るとともに、鉄道駅やその周辺におけるバリアフリー化を促進します。(後期基本計画)
- 子どもから高齢者までが移動しやすい、電車・バス・自転車による交通網の充実と、駅や区役所など主要施設へのアクセス性の向上 駅周辺の活性化 (見沼区の将来像)

### 2. 市内各駅の駅舎状況

- さいたま市内には多数駅があるが、このうち地上駅の七里駅、大和田駅、大宮公園駅及び北大宮駅は改札口が片側しかなく、改札反対側の駅利用者にとって、駅へのアクセス性が低い状態となっている(図表.1)。
- 特に七里駅及び大和田駅については、既存改札口の反対側で土地区画整理事業によって駅前広場の整備を予定しており、駅施設の改善が期待されている。



(図表.1)さいたま市内の駅

# 《背景》

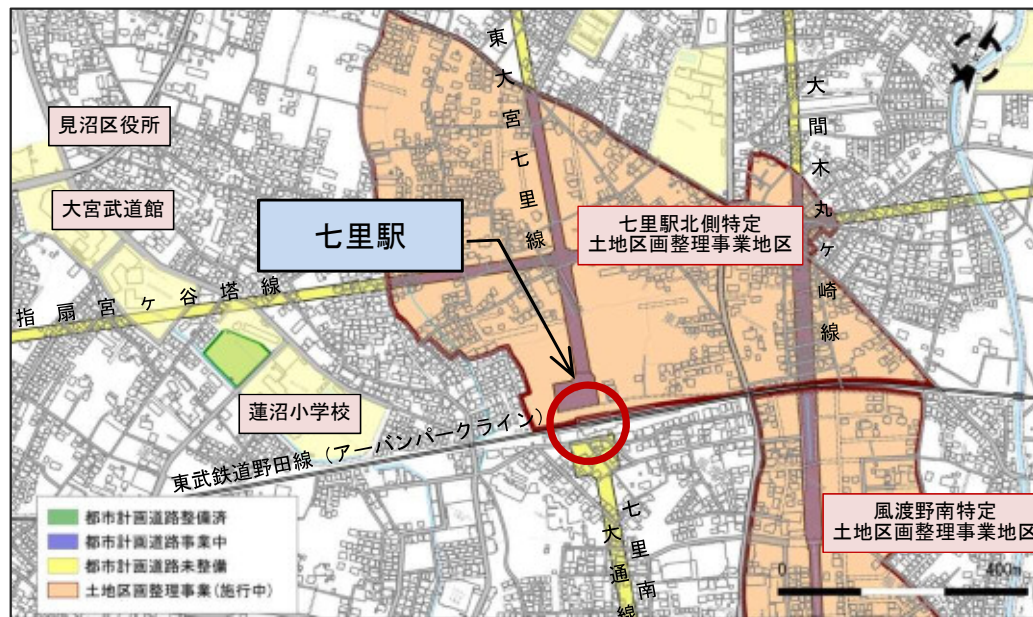
## 3. 七里駅の現状と課題

### ＜現状＞

- 南口改札口を有する地上平面駅で、駅周辺では七里駅北側特定土地区画整理事業及び風渡野南特定土地区画整理事業が施行されている(図表.2)。
- 平成27年度の七里駅の1日平均乗降人員は20,711人で、市内の東武鉄道各駅の中では大宮駅、岩槻駅に次いで乗降人員の多い駅となっている。

### ＜課題＞

- 七里駅の改札口は南口のみで、線路北側からの駅利用者は、駅から250m以上離れた踏切を渡らなければならず、駅へのアクセス性が低い(図表.3)。
- 駅南口に集積している商業・金融施設は線路により隔てられているため、駅北側からのアクセス性が低く、市街地が分断されている。



(図表.2)七里駅周辺位置図



(図表.3)線路北側から南改札までのみちのり

# 《背景》

## 4. 駅周辺の基盤整備事業(土地区画整理事業)の状況

- 駅周辺では駅北側と駅南東部で、それぞれ七里駅北側特定土地区画整理事業及び風渡野南特定土地区画整理事業が施行されており、事業地区内では今後の発展により地区内人口の増加が見込まれている(図表.4)。
- 七里駅北側特定地区では駅前広場や主要な駅アクセス道路などのインフラ整備を実施していることもあり、駅北口開設に対する関心が高く、平成18年には土地区画整理組合理事長から七里駅北口開設の要望を受けている(図表.5)。
- 土地区画整理組合では駅前広場や駅アクセス道路となる都市計画道路を優先整備対象としており、平成26年度から駅アクセス道路の整備に着手しており、駅前広場整備は平成29年度から着手する予定になっている。駅舎改良事業は駅周辺の基盤整備事業の進捗に合わせて取り組む必要があり、駅舎改良への早急な対応が求められている。

(図表.4)周辺土地区画整理事業の概要

出典:七里駅北側及び風渡野南特定土地区画整理事業 事業計画書

	面積 (ha)	施行期間 (年度)	駅前広場	地区内 計画人口 (人)	地区内 人口 (認可時 人)
七里駅北側 特定地区	32.0	H14~H49	北口	3,000	約2,000
風渡野南 特定地区	13.7	H5~H30	-	1,100	約360



(図表.5)七里駅北側特定土地区画整理事業 設計図(一部加筆)

# 《取組》

## 5. 駅舎改良事業に向けた取組

(図表.6) 駅舎改良事業に向けた取組





	内 容
平成13年度 ～平成14年度	東武野田線大和田駅及び七里駅橋上駅舎化について協議 (さいたま市⇄東武鉄道)
平成21年度	大和田駅・七里駅の将来形に関する基本調査(業務委託)の実施 ・ 駅舎整備を進めるために必要となる必要条件や整備課題の抽出。 ・ 駅将来形の計画案の作成と概算事業費の算出 など。
平成22年度	橋上駅舎化に伴う自由通路の新設に必要な東武鉄道所有地の取り扱いの協議を実施 (さいたま市⇄東武鉄道)
平成26年度	大和田駅・七里駅橋上駅舎化に関する基本調査(業務委託)の実施 ・ 駅までの利用交通手段等、駅の利用実態調査。 ・ 駅前広場基本計画案の作成と概算事業費の算出 など。
平成27年度	七里駅駅舎整備に関する測量(業務委託)の実施 七里駅駅舎整備に関する地質調査(業務委託)の実施 七里駅に関する駅舎整備方針検討(業務委託)の実施 ・ 自由通路及び駅施設の法的整理等橋上駅舎化に対する追加検討。 ・ 橋上駅舎化以外の反対口開設検討と各案に対する概算事業費の算出 など。
平成28年度	橋上化駅舎・自由通路の整備方針案の策定 自由通路整備に向けた庁内関連部局、東武鉄道や国との調整 七里駅橋上化駅舎・自由通路整備事業着手に向けた都市経営戦略会議付議 七里駅橋上化駅舎・自由通路整備の基本設計に向けた東武鉄道との協議

# 《取組》

## 6. 駅舎改良手法の検討

七里駅の駅舎改良事業の手法については以下の検討を行ない、七里駅の課題に対処し駅利便性の向上を図ることができる自由通路＋橋上駅舎一体整備を整備手法として採用した。

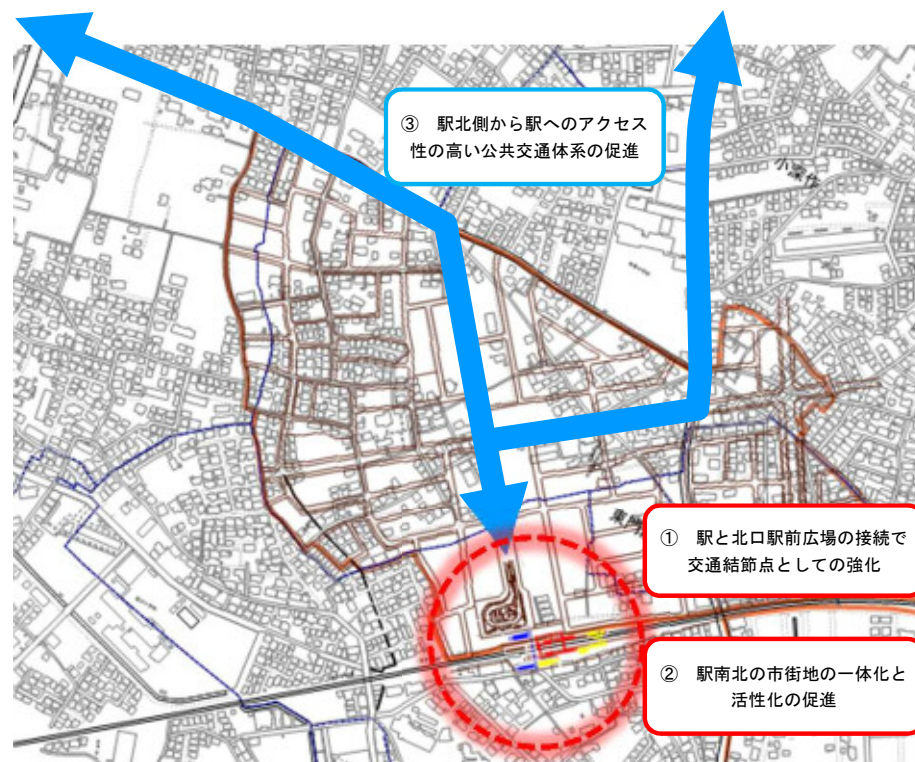
(図表.7) 駅舎改良手法の検討

駅舎改良手法	内容	評価	結果
北口地平駅舎新設	北口に駅舎を新設することにより、線路北側からの駅アクセス性向上を図る。	<ul style="list-style-type: none"><li>● 整備費の経済的優位性が高い。</li><li>● 分断されている市街地の解消が見込めない。</li><li>● 駅員増員などでランニングコストが高くなり、鉄道事業者との合意形成が得られない。</li></ul>	
自由通路単独整備	線路を跨ぐ自由通路を新設することにより、南北の往来を可能にさせ、分断されている市街地の解消を図る。	<ul style="list-style-type: none"><li>● 線路北側からの利用者にとって、自由通路の上り下りが必要で、駅アクセス性向上が乏しい。</li><li>● 現駅舎とは別に自由通路の昇降口を設置する必要があり、用地の確保や場合によっては駅舎の移設が必要になる。</li></ul>	
自由通路＋橋上駅舎 2段階整備	自由通路と橋上駅舎の整備時期を分けることにより、事業費の平準化を図りつつ、分断市街地の解消と線路北側からの駅アクセス性向上を図る。	<ul style="list-style-type: none"><li>● 橋上駅舎を含めた完成形になるまで、「自由通路単独整備」と同様のデメリットが生じる。</li><li>● 完成形まで見通した整備費用の総額は、施行上の手間を要するため一括整備より高くなる。</li><li>● 自由通路と駅舎との接合部が複雑になり、その維持管理（雨漏り等）から鉄道事業者との合意形成が得られにくい。</li></ul>	
自由通路＋橋上駅舎 一体整備	自由通路と橋上駅舎を整備し、分断されている市街地の解消と線路北側からの駅アクセス性向上を図る。	<ul style="list-style-type: none"><li>● 七里駅の課題（駅アクセス性、市街地の分断）に対処することができる一般的な手法で、本市においても実績が多い。</li><li>● 鉄道事業者との過去の協議から合意形成が得られやすい。</li></ul>	

# 《今後の事業展開》

## 7. 七里駅橋上化駅舎・自由通路整備のねらい

- ① 交通結節点としての機能強化  
 鉄道からバス・タクシーなど二次交通への乗り換えを容易にさせ、交通結節点としての機能強化を図る。
- ② 七里駅南北の一体化と活性化  
 自由通路により歩行者の自由な往来を可能にさせ、既存の南口周辺の商業・金融施設や将来的な北側の商業施設等を一体的に活性化させる。
- ③ アクセス性の高い公共交通体系  
 土地区画整理事業地区を含む駅北側から七里駅へのアクセス性を向上させる。



(図表.8) 橋上化駅舎・自由通路の整備による効果

## 8. 事業スケジュール

	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H32年度	H33年度	H34年度	H35年度
事業方針の決定	2月定例会まちづくり委員会 で事業報告							
橋上化駅舎・自由通路の設計		基本設計	実施設計					
橋上化駅舎・自由通路の工事					工事期間			

七里改良駅舎供用開始

(図表.9) 七里駅橋上化駅舎・自由通路整備事業 実施工程表



# 《今後の事業展開》

## 9. 七里駅橋上化駅舎・自由通路の整備方針案

### ① 整備計画図案※について(図表.11)

七里駅橋上化駅舎・自由通路では、駅及び駅南北間での歩行者のスムーズな移動を図るため、駅前広場への正面性を確保し、最短距離を結ぶ最も一般的な形状とした。

### ② 概算事業費※について

本整備計画案での概算事業費は、橋上化駅舎と自由通路整備を含め**29億円程度**を推定している。なお、財源としては市単独費のほか国庫補助金の充当も検討する。

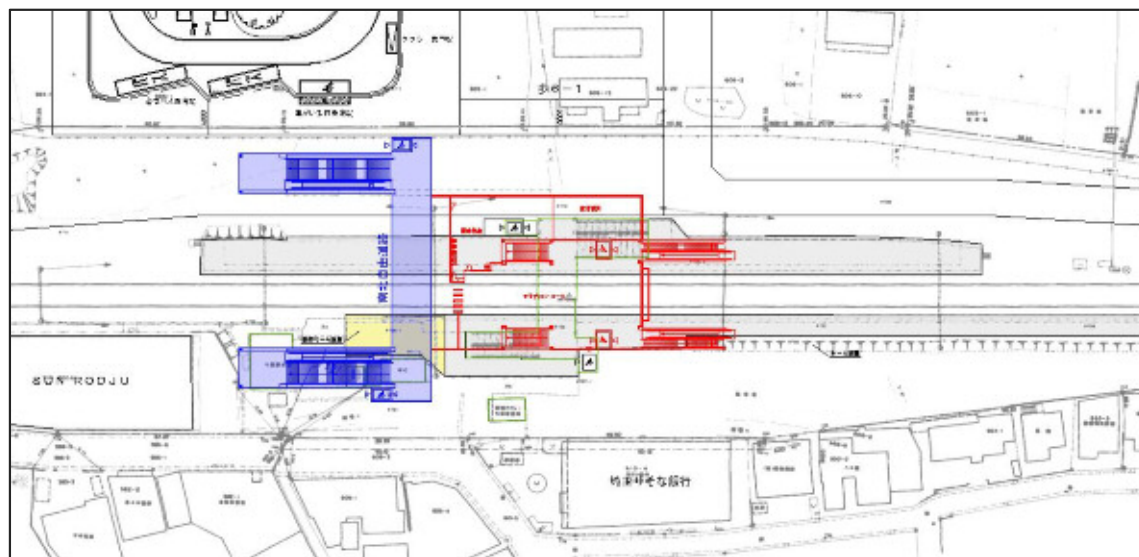
### ③ 橋上化駅舎・自由通路のデザインについて

橋上化駅舎・自由通路のデザインについては、公共施設マネジメント方針(ライフサイクルコストの縮減や効率的な新たなニーズへの対応など)を踏まえて基本設計で詳細を進め、市民意見の取り入れも検討する。

※ 整備計画及び事業費については今後実施する基本設計及び実施設計で詳細を決定していくため、現在の内容から変更が生じる場合がある。



(図表.10) 橋上化駅舎・自由通路整備実施例(東岩槻駅)



(図表.11) 橋上化駅舎・自由通路の整備計画図案