

■平成28年度第9回（第268回）都市経営戦略会議結果概要

【日 時】 平成29年1月31日（火） 午前10時25分～午前10時40分

【場 所】 政策会議室

【出席者】 市長、遠藤副市長、日野副市長、本間副市長、水道事業管理者、教育長、技監、都市戦略本部長、総務局長、財政局長、市長公室理事、総合政策監、都市局長

【議 題】（2）七里駅橋上化駅舎・自由通路の整備事業について

< 提 案 説 明 >

七里駅橋上化駅舎・自由通路の整備事業について、都市局から次のような説明があった。

- ・ 本件は、東武鉄道野田線七里駅の橋上化駅舎・自由通路の整備事業について、案のとおり進めてよいか審議をいただくものである。
- ・ 事業の背景として、鉄道駅や鉄道駅周辺の機能の充実・強化などについては、「さいたま市総合振興計画」などに方針が記載されている。また、市内33駅の駅舎の状況を見ると、東武鉄道野田線の七里駅、大和田駅、大宮公園駅及び北大宮駅の4駅は改札口が片側のみであり、駅へのアクセス性が低い状態となっている。特に七里駅と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る駅前広場の整備を予定しており、駅舎の改善が期待されている。
- ・ 七里駅の現状は、駅南側に改札口を有する地上平面駅であり、平成27年度の1日平均乗降人員は20,711人で、市内の東武鉄道野田線各駅の中では大宮駅、岩槻駅に次いで乗降人員の多い駅である。七里駅の課題は、改札口が南側のみであるため、北側からの駅利用者は、駅から250メートル以上離れた踏切を渡らなければならないことである。
- ・ 七里駅周辺では、駅北側で「七里駅北側特定土地区画整理事業」が、駅南東部で「風波野南特定土地区画整理事業」が施行されており、特に「七里駅北側特定土地区画整理事業」の施行地区では、駅北側の駅前広場や主要アクセス道路などの整備を優先して進めているところである。このような状況から、七里駅舎の改良は土地区画整理事業の進捗に合わせて今から取り組んでいく必要がある。
- ・ 七里駅舎改良に向けた取組の経緯については、平成13年度からさいたま市と東武鉄道との協議を始め、駅舎改良に関する検討・調査を進めてきた。平成28年度は橋上化駅舎・自由通路の整備方針案の策定と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を行っており、本日の都市経営戦略会議を経て、平成29年度に予定している基本設計へと進めていきたい。
- ・ 七里駅舎改良の整備手法については、「北口への地平駅舎新設」、「自由通路単独整

備」、「自由通路と橋上駅舎2段階整備」、「自由通路と橋上駅舎一体整備」の4つの手法について検討した結果、課題である駅へのアクセス性及び市街地の分断に対応し、駅の利便性の向上を図ることができる「自由通路と橋上駅舎一体整備」が最も適切であると判断した。

- ・ 今後の事業展開について、本事業では3つのねらいを掲げている。すなわち、七里駅の交通結節点としての機能強化、自由通路による駅南北の一体化・活性化、土地区画整理事業地区を含む駅北側からの利用者に対するアクセス性の確保などの実現を図るものである。
- ・ 事業スケジュールについては、市議会平成29年2月定例会における事業報告後、平成29年度及び平成30年度に橋上化駅舎・自由通路の設計を行い、平成31年度から4カ年で工事を行い、平成35年度に改良駅舎の供用開始を予定している。
- ・ 七里駅橋上化駅舎・自由通路の整備方針案については、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ている。
- ・ 概算事業費については、橋上化駅舎と自由通路の整備を含め29億円程度を想定しており、国庫補助金の充当も検討していく。また、駅舎等のデザインについては、「さいたま市公共施設マネジメント計画」によるライフサイクルコストの縮減や新たなニーズへの対応などを踏まえ、アンケートなどによる市民意見を取り入れながら、基本設計において詳細を決定する予定である。

< 意見等 >

- ・ 大和田駅について、平成29年度当初予算案ではどのような予算を計上しているのか。
- 大和田駅については、駅北口の都市計画道路などの整備の検討のための予算を計上している。
- ・ 東武鉄道野田線は平日の日中、1時間に2本程度急行が走り、特急も走る予定である。岩槻駅以外に追い越し駅がない現状で、今後、通勤時にも急行を走らせることは難しいと思うが、大宮駅グランドセントラルステーション化構想も含め七里駅舎改良のスケジュールとの関係はどうなっているのか。
- 東武鉄道大宮駅のホームは1面2線のみであり、現状、2本しか車両が停まらない。東武鉄道からは3線あれば色々なことができると聞いている。停車駅等は東武鉄道が考えることではあるが、現状、通勤時の約5分間隔の運行ダイヤの中で急行を走らせるのは難しいのではないかと聞いている。また、東武鉄道から、今後の停車駅等の運行体制の話は聞いていない。

< 結果 >

- ・ 都市局発議の七里駅橋上化駅舎・自由通路の整備事業については、了承とする。

< 会議資料 >

(資料) 七里駅橋上化駅舎・自由通路の整備事業について (案)