

1. 地下鉄7号線(埼玉高速鉄道線)延伸計画、需要予測及び前提条件等について

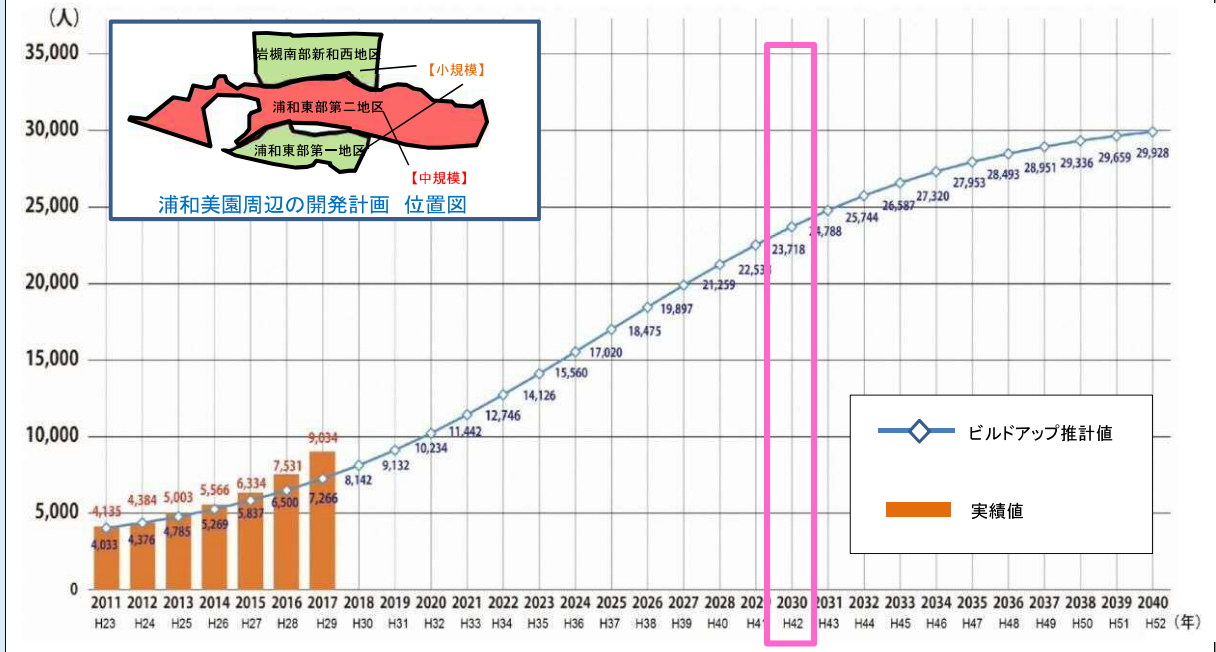
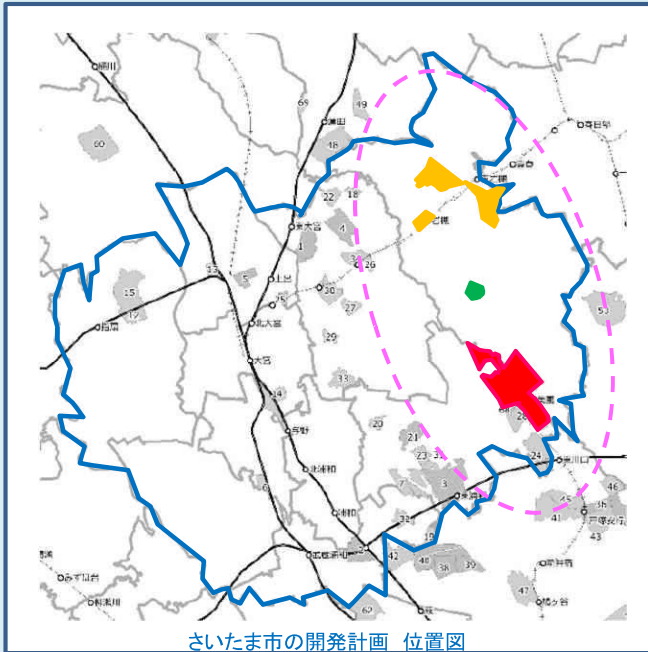
内 容

- 【参考1】みそのウイングシティの開発推計について
- 【参考2】中間駅周辺地区のまちづくり提案について
- 【参考3】七里駅周辺のまちづくりについて
- 【参考4】浦和美園駅周辺の土地区画整理事業(組合施行)について
- 【参考5】運行計画について(すう勢ケース、沿線開発ケース)
- 【参考6】運行計画について(沿線開発ケース+埼玉スタジアム常設化ケース)
- 【参考7】運行計画について(沿線開発+快速運転ケース)
- 【参考8】運行計画について(沿線開発+快速運転+埼玉スタジアム常設化ケース)

■ 3つのエリアの土地区画整理事業が進展した場合の需要予測をケーススタディとして試算する。

ビルドアップ曲線：開発開始後の経過年次と開発の進捗度（＝進捗率）との関係を示す曲線

将来人口の定着が過去の同規模の開発地域と同様に進捗するという仮定のもと、実績データ※1をもとにビルドアップ曲線を推計し、当曲線を用い将来人口を推計する。

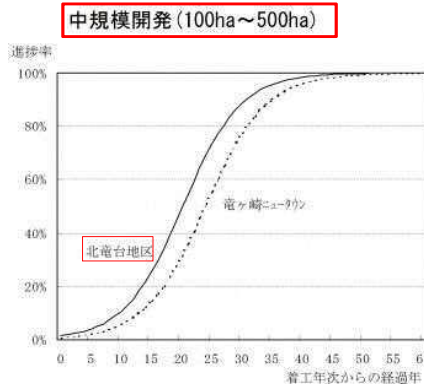


地区名	施工面積	計画人口
浦和東部第一地区	55.9ha	5,500人
浦和東部第二地区	183.2ha	18,300人
岩槻南部新和西地区	73.8ha	7,400人
合計	312.9ha	31,200人

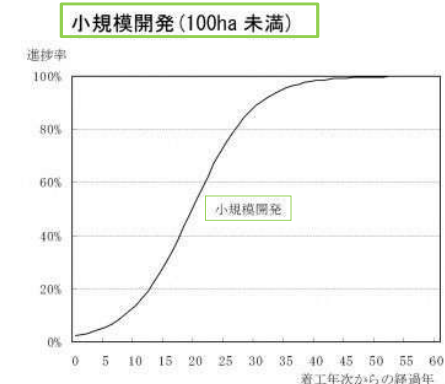
※1 実績データ

過去の同規模の開発地域として、

- ・北竜台地区のビルドアップ曲線【中規模】(100ha～500ha)
 - ・小規模開発のビルドアップ曲線【小規模】(100ha未満)
- と同様に開発が進捗すると仮定し、浦和美園周辺のビルドアップ曲線を推計する。

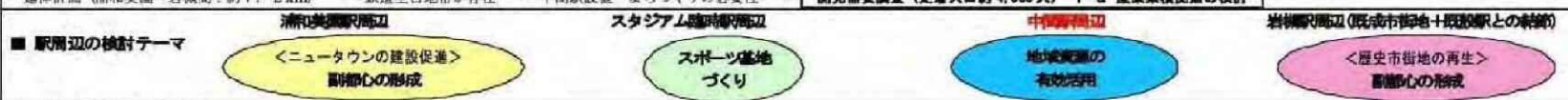


注1) 中規模開発については、規模によって進捗が異なると考えられるため、300ha未満は北竜台地区、300ha以上は電ヶ崎ニュータウンのビルドアップ曲線を適用することとする。



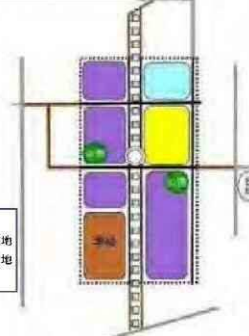
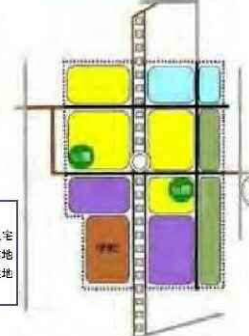
注2) 小規模開発タイプについては、複数の類似した開発地域の実績データに基づき、パラメータ推定を行った。

■ 地下鉄7号線延伸線のまちづくり
 延伸計画(浦和美園～岩槻間:約7.2km) → 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 産業集積地点の検討



■ 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) × 開発パターン2案(II・III)」6案に絞る。

■ 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>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・商埠・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> <p>【考え方】 ・省エネルギーや二酸化炭素の排出削減という、グローバルなニーズにこたえるエコをテーマとするまちづくり。 ・E-KIZUNA Projectも導入し、さいたま市らしさを打ち出す。</p>	<p>交流人口創出型(II型)</p>  <p>基本構成 ●開発規模 約45ha ●定着人口 約500人 ●交流人口 約3,000人(産業など) ●鉄道利用者推計 約600~1,200人(生産・事務所・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)</p> <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>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> <p>【考え方】 ・これからの超高齢社会の中で、長寿と健康を支えるため、ハード・ソフト両面から施策を展開するまちづくり。 ・スマートウエルネスシティの理念も取り入れる。</p>	<p>定着・交流バランス型(III型)</p>  <p>基本構成 ●開発規模 約65ha ●定着人口 約4,000人 ●交流人口 約1,500人(産業など) ●鉄道利用者推計 約1,200人(住宅・事務所・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)</p> <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>
<p>ABC統合案 「健康と自然を育む木漏れ日の街」 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 緑多い菜園付住宅、ユニバーサル住宅 ヘルシーロード、健康スポーツ公園 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> <p>【考え方】 ・これからの社会にとって、いずれも必要なエコ・健康・自然全てのコンセプトを取り入れ、10年・20年という長い目で柔軟に地域を育てていくまちづくり。</p>	<p>選定案</p> <p>コンセプト 【ABC統合案】 開発パターン 【交流人口創出型(II型)】</p>

1. コンセプトについて

【選定案】ABC統合案「健康と自然を育む木漏れ日の街」
 【考え方】 今後の社会情勢等の変化に柔軟に対応できるまちづくりを目指す

中間駅周辺地区は、市街化調整区域であるため直ちに開発することは難しく、鉄道建設時に合わせてまちづくりを行う。そのため、今後の社会情勢等の変化に柔軟に対応し、中間駅周辺地区に求められる機能を誘導できるよう、幅を持ったコンセプトとする。

2. 開発パターンについて

【選定案】交流人口創出型(II型)
 【考え方】 人口減少社会に対応した持続可能なまちづくりを目指す

将来的に人口減少を迎える中で新たな定着人口を創出することは難しい状況にある。そのため、企業誘致等により交流人口(就業人口等)を創出するまちづくりを展開する。

選定案

コンセプト
 【ABC統合案】
 開発パターン
 【交流人口創出型(II型)】

七里駅周辺のまちづくりについて

1. 七里駅舎の改修



<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。
- ・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ない、駅へのアクセス性が低い。
- ・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。



【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。

【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

2. 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。
- 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。
- 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。

(1)さいたま都市計画事業七里駅北側特定土地区画整理事業

■位置図



■設計図



■事業概要

地区名	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

(2)さいたま都市計画事業風渡野南特定土地区画整理事業

■位置図



■設計図



地区名	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)
風渡野南特定地区	13.7	H5~H30	-	1,100	約360

1. 浦和美園駅周辺の土地区画整理事業(組合施行)の状況

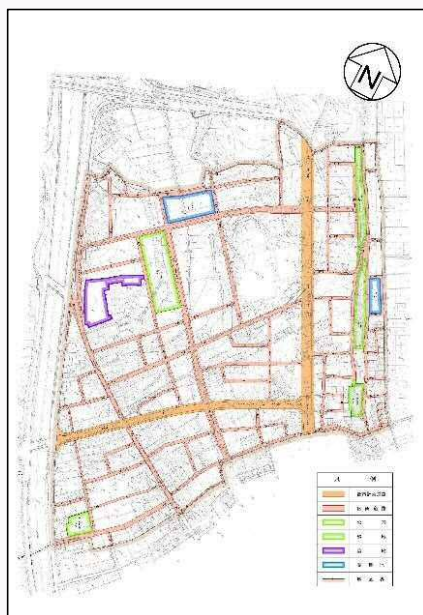
- 浦和美園駅の駅南西部及び東川口駅北西部で、それぞれ大門上・下野田特定土地区画整理事業及び大門第二特定土地区画整理事業が施行されており、事業地区内では今後の発展により地区内人口の増加が見込まれている。

(1) さいたま都市計画事業大門上・下野田特定土地区画整理事業

■位置図



■設計図



■事業概要

地区名	面積 (ha)	施行期間 (年度)	地区内計画人口 (人)	地区内人口 (認可時人)
大門上・下野田特定地区	36.3	H7~H34	3,300	約600

(2) さいたま都市計画事業大門第二特定土地区画整理事業

■位置図



■設計図



■事業概要

地区名	面積 (ha)	施行期間 (年度)	地区内計画人口 (人)	地区内人口 (認可時人)
大門第二特定地区	76.3	H4~H43	7,200	約1,400

- すう勢ケース
- 沿線開発ケース

ケース名	沿線開発			埼玉 スタジアム駅		運行形態		途中駅
	美園 開発	中間駅 開発	岩槻 周辺 開発	臨時	常設	各駅 停車 のみ	快速 運転 あり	
すう勢	—	—	—	○	—	○	—	中間駅
沿線開発	○	○	○	○	—	○	—	中間駅

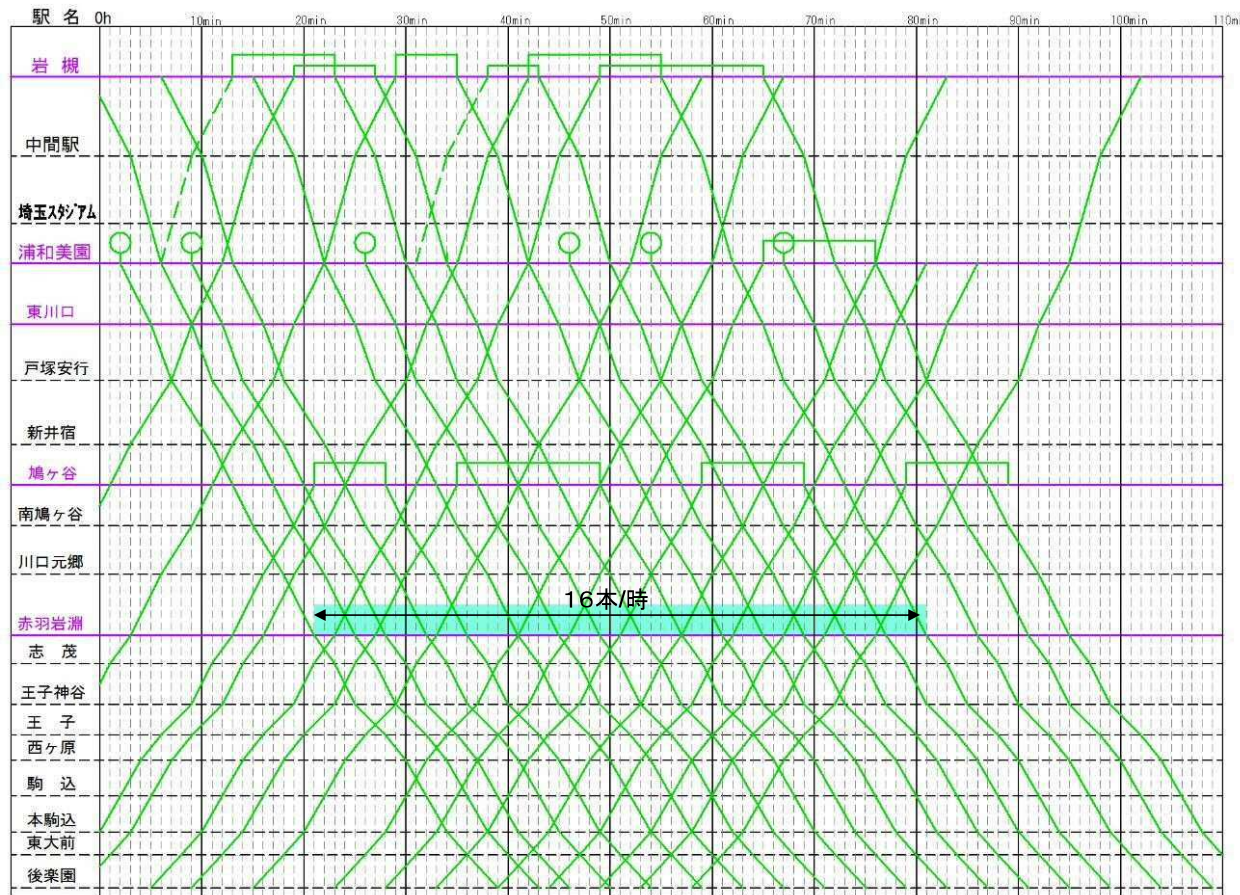
ピーク時

ピーク時運行本数

- 快速運転：なし
- 各駅停車：岩槻発 8本/時
浦和美園発 6本/時
鳩ヶ谷発 2本/時
合計 16本/時

延伸線駅間所要時間

- 各駅停車
- ・ 岩槻～中間駅 : 4分
- ・ 中間駅～浦和美園 : 3分
- 岩槻～浦和美園 : 7分



※運行計画については、鉄道事業者と協議したものではない。

■ 沿線開発+
埼玉スタジアム常設化
ケース

ケース名	沿線開発			埼玉スタジアム駅		運行形態		途中駅
	美園開発	中間駅開発	岩槻周辺開発	臨時	常設	各駅停車のみ	快速運転あり	
沿線開発+埼玉スタジアム常設化	○	○	○	—	○	○	—	埼玉スタジアム駅 中間駅

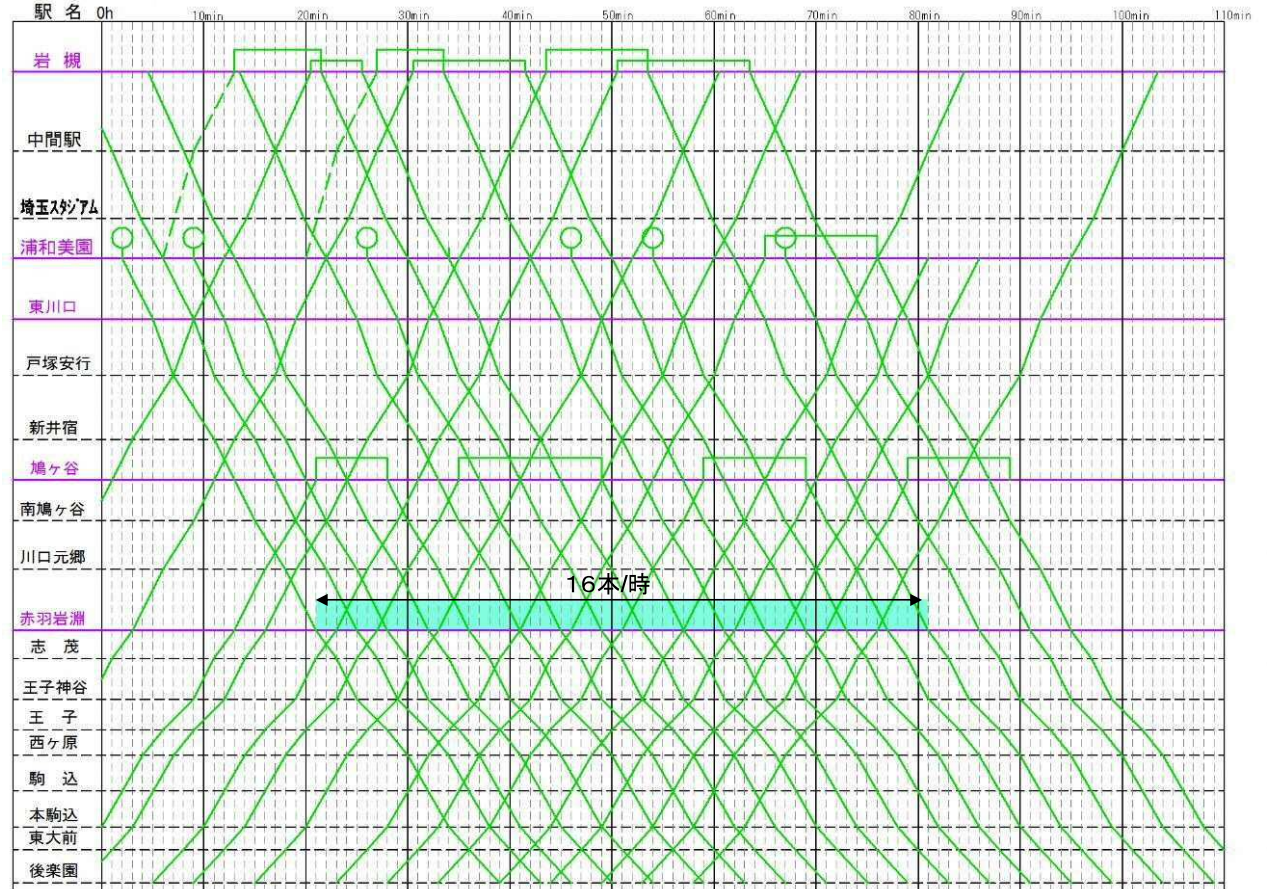
ピーク時

ピーク時運行本数

- 快速運転：なし
- 各駅停車：岩槻発 8本/時
浦和美園発 6本/時
鳩ヶ谷発 2本/時
合計 16本/時

延伸線駅間所要時間

- 各駅停車
- ・ 岩槻～中間駅 : 4分
- ・ 中間駅～埼玉スタジアム : 2.5分
- ・ 埼玉スタジアム～浦和美園 : 2分
- 岩槻～浦和美園 : 8.5分



※運行計画については、鉄道事業者と協議したものではない。

■ 沿線開発+快速運転
ケース

ケース名	沿線開発			埼玉 スタジアム駅		運行形態		途中駅
	美園 開発	中間駅 開発	岩槻 周辺 開発	臨時	常設	各駅 停車 のみ	快速 運転 あり	
沿線開発+快速運転	○	○	○	○	—	—	○	埼玉スタジアム駅 中間駅

ピーク時

青字の駅: 快速停車駅、— 快速運転

ピーク時運行本数

- 快速運転: 岩槻発 3本/時
- 各駅停車: 岩槻発 5本/時
- 浦和美園発 6本/時
- 鳩ヶ谷発 2本/時

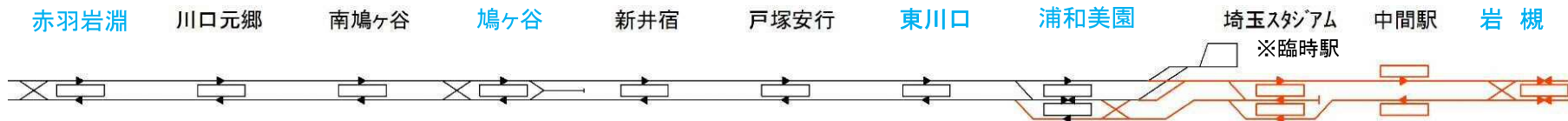
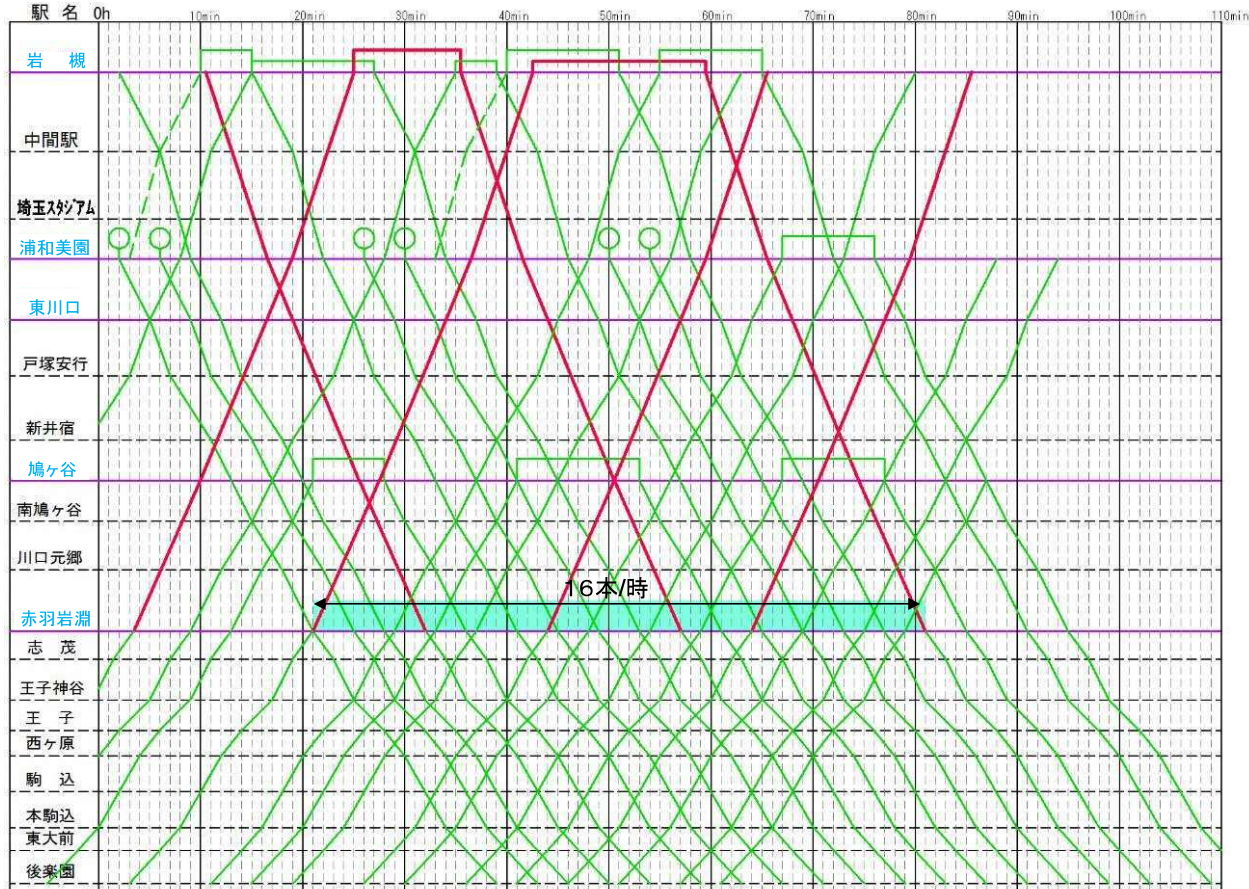
- 合計 16本/時

延伸線駅間所要時間

- 快速運転
- ・ 岩槻～浦和美園 : 6分

- 各駅停車
- ・ 岩槻～中間駅 : 4分
- ・ 中間駅～浦和美園 : 3分

- 岩槻～浦和美園 : 7分



※運行計画については、鉄道事業者と協議したものではない。

■ 沿線開発+快速運転+埼玉スタジアム常設化ケース

ケース名	沿線開発			埼玉スタジアム駅		運行形態		途中駅
	美園開発	中間駅開発	岩槻周辺開発	臨時	常設	各駅停車のみ	快速運転あり	
沿線開発+快速運転+埼玉スタジアム常設化	○	○	○	—	○	—	○	埼玉スタジアム駅 中間駅

ピーク時運行本数

- 快速運転：岩槻発 3本/時
- 各駅停車：岩槻発 5本/時
- 浦和美園発 6本/時
- 鳩ヶ谷発 2本/時

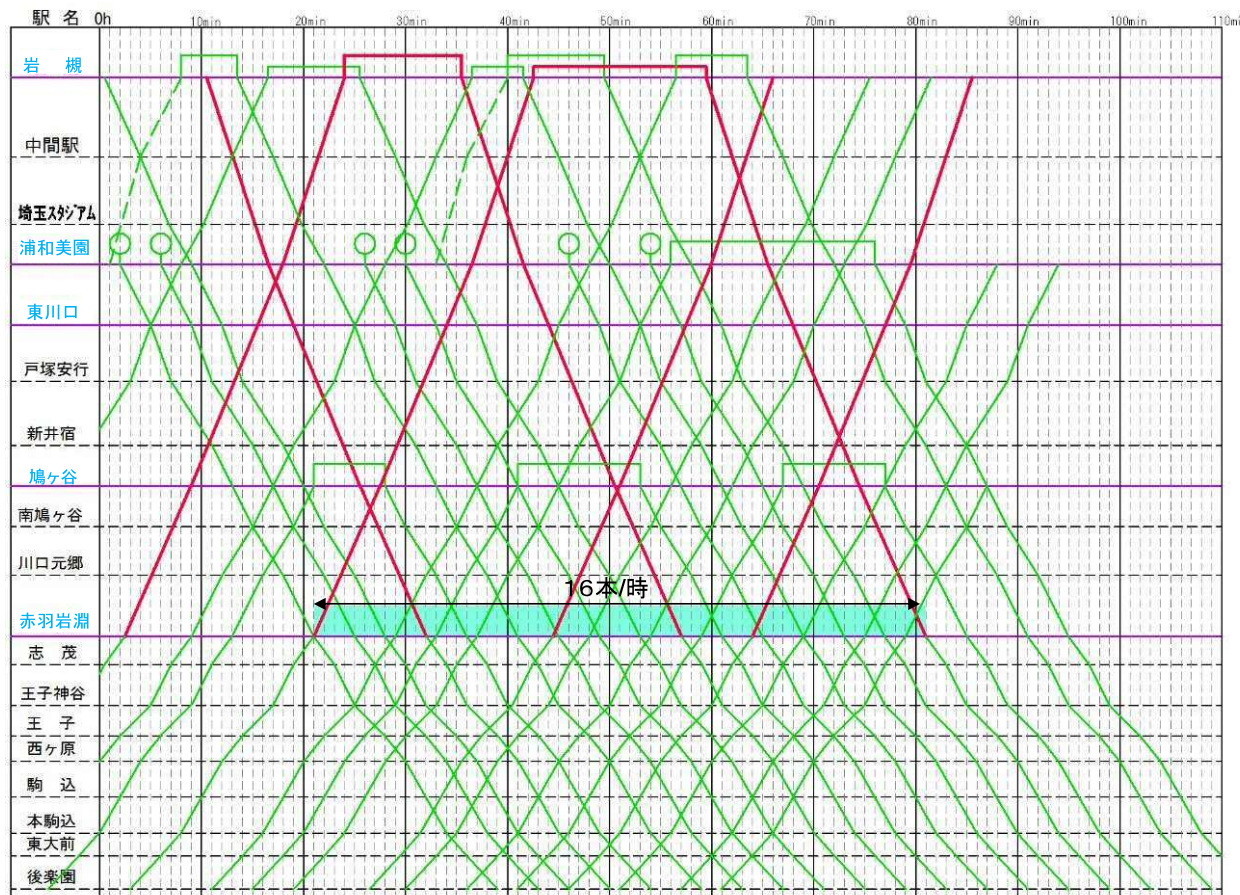
- 合計 16本/時

延伸線駅間所要時間

- 快速運転
 - ・岩槻～浦和美園 : 6分
- 各駅停車
 - ・岩槻～中間駅 : 4分
 - ・中間駅～埼玉スタジアム : 2.5分
 - ・埼玉スタジアム～浦和美園 : 2分
- 岩槻～浦和美園 : 8.5分

ピーク時

青字の駅：快速停車駅、— 快速運転



※運行計画については、鉄道事業者と協議したものではない。