

延伸線の意義

討議用資料1

Q:H17に整理された延伸線の意義は、H23の現在も妥当しているか？

埼玉高速鉄道検討委員会における延伸線の意義

(1)地域の活性化

・(1)地域の活性化についての意義は基本的に踏襲可能と想定。
・しかし、浦和美園周辺の開発が進展、岩槻のまちの状況も考慮を要す。また、合併によって、行政がさいたま市に移行。
・第1回委員会で本地域の将来像が重要との認識共有。

⇒「新たな意義」(浦和美園～岩槻のまちの将来像)で、延伸線と本地域に関する意義を再検討

(2)首都圏鉄道ネットワークの強化

①埼玉県における
新たな交通軸の形成

(H17から特に状況変化なし)

②首都圏全体の鉄道網の構築

【他路線の整備が進展】

③長距離混雑率の改善

【H17からH22は変化小さいが、H12からは改善又は横ばい傾向】

(3)環境負荷の軽減

①自動車交通から
公共交通への転換
【最新のPT調査結果
⇒公共交通に転換傾向】

②道路交通の渋滞緩和

【最新の道路混雑度
⇒低下傾向(P)】

Q:これからの時代における新たな延伸線の意義は？(See next page)

延伸線の意義

Q: これからの時代における新たな延伸線の意義は？

● 第1回検討委員会の意見から想起される新たな意義: 以下の3分野？

A. 高齢社会への対応

現状:

- 高齢者の増加
- 高齢者のトリップ頻度も増加

課題:

- 高齢者の移動に対する需要が高まるなかで、移動手段の確保が必要

求められる対応:

- 高齢社会のニーズに対応した交通手段の確保

B. 代替性(リダンダンシー)の確保

現状:

- JR及び東武線の鉄道網

課題:

- 東日本大震災時、JR・東武線ストップ=帰宅難民等の混乱発生(地下鉄7号線の運転再開が早かった)

求められる対応:

- 代替路線の確保による災害に強い都市・首都圏の構築
(※まちづくりにおいても、災害対応が論点となる。なお、延伸線エリアの多くは台地上で、液状化の不安が少ない)

C. 浦和美園～岩槻 まちの将来像

現状及び課題:
次ページ資料参照

※ まちの将来像は
中間駅周辺まちづくりを含めて
次回委員会で詳細説明

Q: 他に新たな意義はあるか？

延伸線の意義: 浦和美園～岩槻 交通とまちづくりの現状・課題

討議用
資料1 続き

地下鉄7号線延伸線
約7km



	交通の面	まちづくりの面	地域全体
岩槻駅周辺 〔副都心〕	<ul style="list-style-type: none"> 東京都心へのアクセスの不便(大宮、春日部経由) 埼玉スタジアムへのアクセスの不便 	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地衰退(商店減少、駅前ビルから大型テナント撤退) 観光客の減少 高い高齢化率(市10区のうち最高) 	<ul style="list-style-type: none"> 2つの副都心をつなぐのは、2車線の県道(蒲生岩槻線) 美園ー岩槻間のバスは日中で、1時間1-2本、所要27分 まちづくりで、美園と岩槻が連携することはなかった(旧浦和市と旧岩槻市)
中間部	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道空白地帯(県道に路線バスあり。9人乗り乗合タクシー1日8便実証実験運行) 南北の道路は2車線県道 	<ul style="list-style-type: none"> 目白大学(学生1200人規模)、目白大学クリニック(H20開設の耳鼻咽喉科・リハビリ科の病院。難聴治療が有名で毎日100人近く全国から来院)、岩槻南病院(人工透析可能な施設-岩槻駅等から送迎実施中)など、地域の資源の活用 和土住宅(S40年代 12ha 2000人規模の開発)の生活環境 	
埼玉スタジアム	<ul style="list-style-type: none"> 最寄の浦和美園駅から埼玉スタまで徒歩15分 埼玉スタ北部の公共交通アクセスなし 	<ul style="list-style-type: none"> 埼玉スタ周辺の活力 開発中の埼玉スタ北部への商業等施設の張り付き 	
浦和美園 〔副都心〕	<ul style="list-style-type: none"> バスのアクセスが東川口駅に集中傾向 SR浦和美園駅乗車人員が近年伸び悩み <p>H13: 1,900,...H20:5400, H21:5100, H22:5200(人/日)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 駅前の土地の活用(駐車場暫定利用が多い) 商業施設の張り付き 	

