

3. さいたま市地下鉄7号線延伸実現市民協議会による  
「地下鉄7号線延伸実現への提言」(H20.11)の概要

# 地下鉄7号線 延伸実現への提言



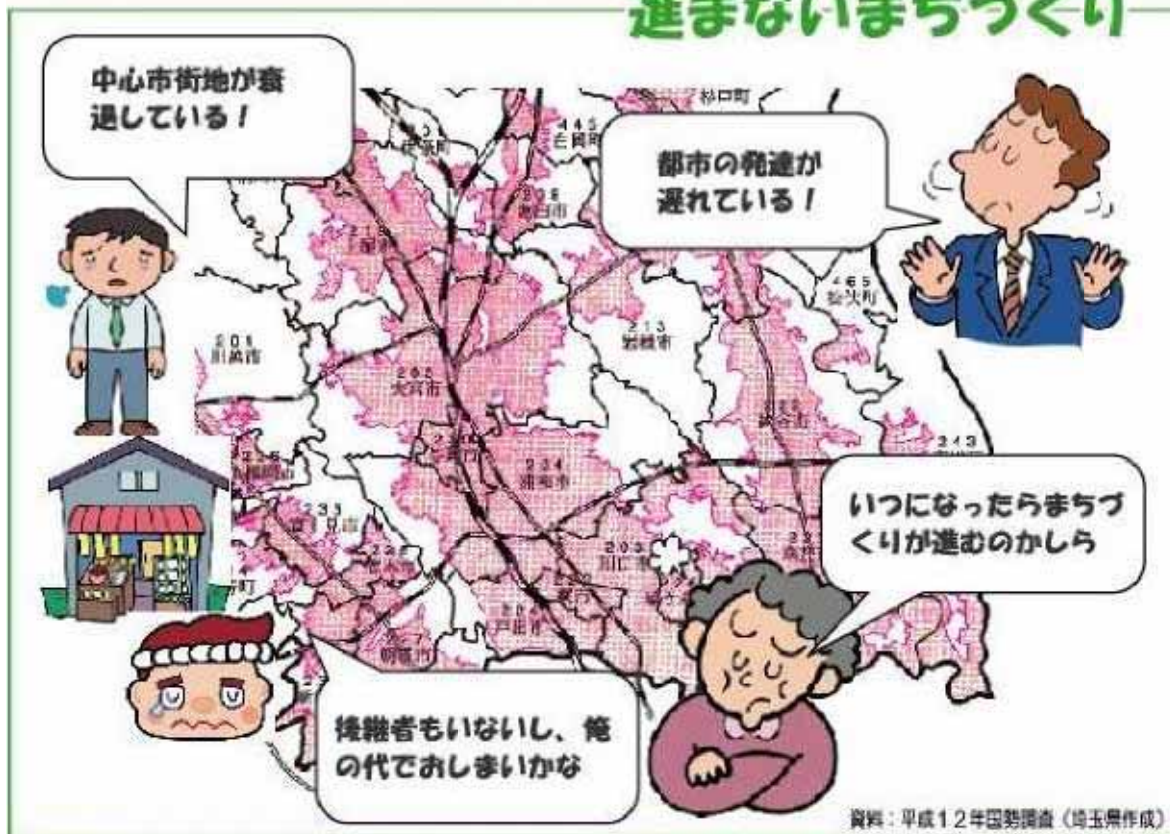
平成20年11月

さいたま市地下鉄7号線調査・検討市民協議会

## 人と環境にやさしくない



## 進まないまちづくり



資料：平成12年国勢調査（埼玉県作成）

### ○県・市の取組の早期公表

地下鉄7号線の延伸は、埼玉県知事とさいたま市長の間で合意された「4原則2課題」に基づき、「どのようにしたら延伸できるのか」を念頭に、岩槻までの延伸事業化に向けて埼玉県とさいたま市が共同で取組んできています。これまで平成14年からの7年間に調査、検討が行われていますが、まだ、その取組結果がどうなったのか、利用者である県民・市民に明確な説明がされていません。

実際に延伸線を利用するのは県民や市民です。この延伸計画及び延伸に伴うまちづくり計画に利用者の声が反映されるためにも、県民・市民への早期の公表を望みます。

助けて！ 地下鉄セブン！

もう 待てない！

## もっと人が来ないかな...



## 高くて不便な地下鉄



### ○さいたま市のリーダーシップの発揮と埼玉県の責務

地下鉄7号線の延伸の取組は、県とさいたま市が共同で実施していますが、県と市の間で延伸への意識の差が目立つため、共同で取組むことがかえって延伸の判断が遅れている原因とも考えられます。

今後は、政令市である「さいたま市」が主導的に実施し、早期に延伸事業を着手するべきです。また、県民の安全安心のための既存路線の混雑緩和や緊急時の代替路線の確保、埼玉スタジアム2002へのアクセス改善効果と知名度向上効果も見込まれることから、埼玉県においても、応分の負担をし、早期に延伸を実現させるべきです。

## 提言1 「住み続けたい」まちづくりの推進

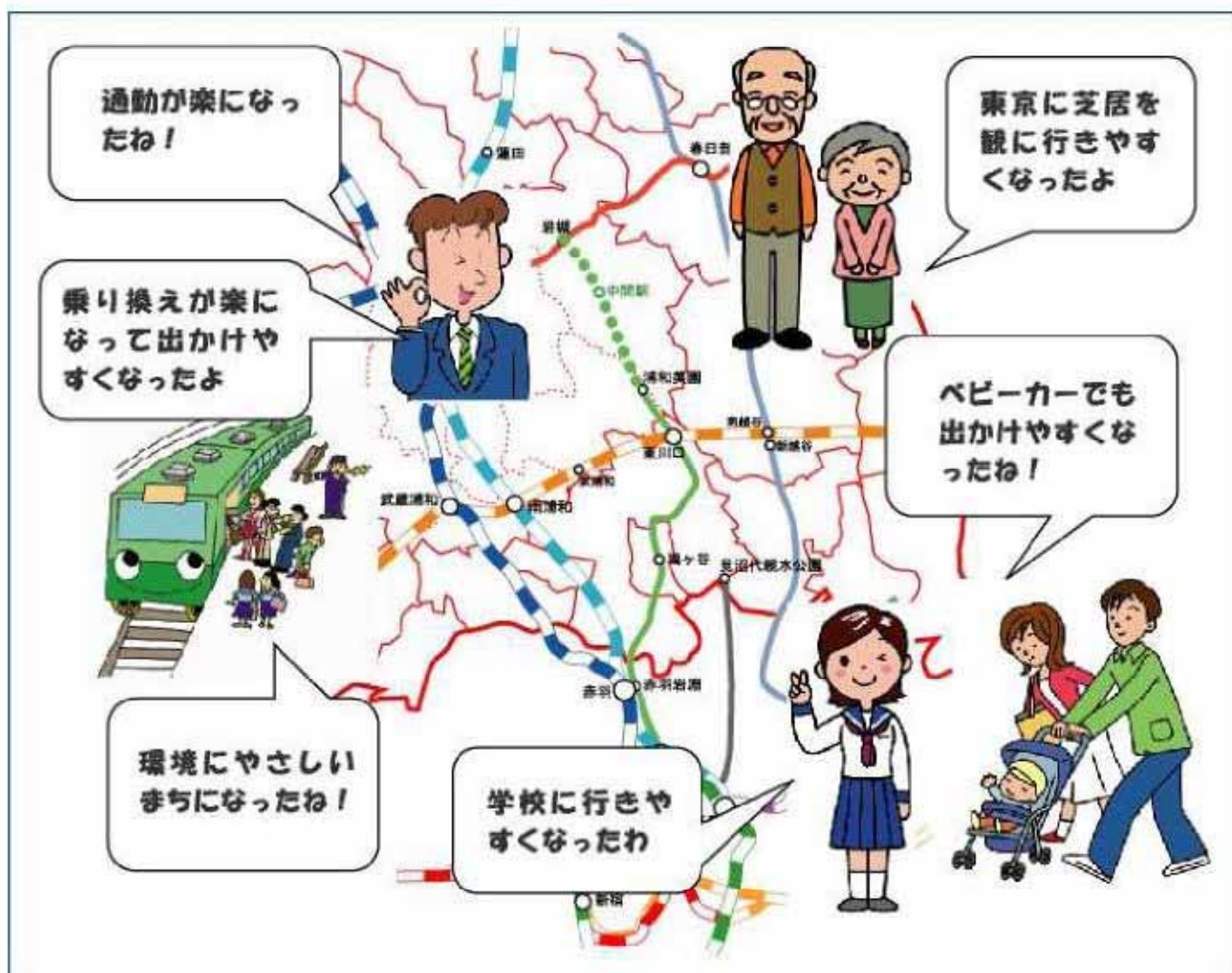
平成19年度さいたま市民意識調査によると、見沼区・緑区・岩槻区は定住志向が低く、3区とも転居したい理由に「交通の便が悪いから」を第1にあげています。

私たち市民は、健康や介護のことなどに多くの不安を抱えています。少子高齢社会にむけて、人にやさしいまちづくりが緊急の命題となっていますが、その基礎となる公共交通の整備の見通しがたたないのでは、将来の生活への不安がぬぐえません。

このような地域の交通不便の解消は、さいたま市の都市整備の重要な課題であり、人と環境にやさしい公共交通網の基軸として地下鉄の延伸整備を進めることが求められます。

さらに、地下鉄の整備においては、高齢社会への対応として、延伸線の駅は、バスなどの末端交通と鉄道との乗り継ぎがスムーズに行える駅前広場や道路などの基盤整備とバス網の再編などを鉄道開業に合わせ計画的に進めるべきです。

生活の利便性を確保し、市民の安心・安全な暮らしを実現するために、一刻も早く、人に優しい地下鉄7号線の延伸実現を図り、「住み続けたい」と思われるまちづくりを推進することが必要です。



## 提言2 将来を見据えた「攻め」のまちづくりの推進

近年、国内各地の中心市街地の衰退が深刻化しており、岩槻駅周辺でも同様な状況にあります。また、少子高齢化も全国的な傾向ですが、岩槻区における人口の減少、老齢人口比率の上昇はさいたま市内の他区に比べても著しい状況です。

浦和美園駅及び埼玉スタジアム 2002 周辺地域は、文化、スポーツ、アミューズメント機能を核に、商業、業務、国際交流機能などを配した、良好な都市環境を備えた「国際アメニティタウン」として、大きな期待を担っていますが、その実現の具体的な時期は、みえてきません。

市では、地下鉄延伸で想定される中間駅周辺のまちづくりについても検討していると言うものの、具体的な内容については、市民には全く示されていません。

地下鉄7号線は、事業採算性が課題とされています。延伸線の需要予測では、平成17年国勢調査により人口減少・少子高齢化の傾向が一層顕著になると見込まれていることを踏まえると、事業採算性を確保するためには、需要喚起に繋がる明確なまちづくり計画を確立し、推進していくことが必須です。

例えば、私たちが提案している中間駅周辺は、東北自動車道、国道16号、122号など広域的な交通環境に恵まれ、市でも進めている企業誘致に最適な地域です。ここを企業誘致の特別地区として位置づけ、積極的なまちづくりを進めることが、市としての経済効果や延伸線の需要を大いに向上させるものであると考えます。

沿線開発が浦和美園駅周辺だけにとどまることのないように、中間駅から岩槻駅を結ぶ沿線周辺地域にも浦和美園駅周辺に劣ることのない一定規模の開発計画を早急に作成し、副都心間の開発を進めるべきです。

地下鉄を基軸として経済と文化の交流の活性化をはかる「攻め」のまちづくり計画を早期に確立し、地下鉄7号線の延伸を見据えたまちづくりを着実に実施することが、政令市としてのあるべき姿だと考えます。



### 提言3 「訪れたいくなる」まちづくりの推進

市内には、埼玉県が誇る埼玉スタジアム 2002、さいたまスーパーアリーナなどの国内有数のスポーツ施設、彩の国さいたま芸術劇場、埼玉県立近代美術館、埼玉県立博物館、鉄道博物館などの文化施設が立地しています。また、盆栽村、いわつき人形など国際的に誇れる日本の伝統文化も存在しており、本市自体が国際会議観光都市の認定を受けるなど、各国の来訪者が訪れる機会が多くあります。

このように、観光都市としての財産を持っている埼玉県やさいたま市ですが、内外を問わず多くの人にも観光都市としてのイメージは持たれていないのが現実です。

特に、岩槻区は、日本有数の人形のまちであり、人形会館の整備も予定されていますが、観光客数は平成 16 年から 18 年の間で約 40 万人も減少しています。

さいたま市が観光地として認知されないのは、観光資源がネットワーク化されていないため、市民や来訪者はさいたま市の観光に魅力を感じず、目的地以外に足を伸ばさないことや、市内外への情報発信の不足などが主な原因と考えられ、さいたま市観光振興ビジョンの推進に向けた行政・市民の一層の努力が必要です。

さいたま市が、「国際都市」を目指すのであれば、盆栽村、いわつき人形などの文化資源、ならびに岩槻区に点在する歴史資源や、アジア最大級のサッカー専用スタジアムである埼玉スタジアム 2002 等を有効に活用し、資源周辺の整備や回遊ルートの整備など、観光客や来訪者を呼び込める様々な事業を盛り込んだまちづくりを展開し、首都圏全体としての観光振興の一翼を担う認識と早期に着実な観光振興ビジョンの実施が不可欠であり、首都圏全体の国際競争力の貢献に努めなければなりません。

地下鉄 7 号線の延伸は、1 都 2 県にまたがり、かつ都心に直結する鉄道であることから、人の来訪だけでなく、世界にまでさいたま市の情報を発信する効果が期待でき、「国際都市さいたま市」の実現に向け絶対に欠かせないものと考えられます。



## 提言4 利用したくなる「魅力ある」鉄道の実現

既設の埼玉高速鉄道線が、都心へ直結しているにもかかわらず、開業当時の需要予測に比べ利用者が伸び悩んでいるのは、運賃が高く、遅い路線であり、なおかつ都内の主要駅と結節していないことも大きな原因であると考えられます。

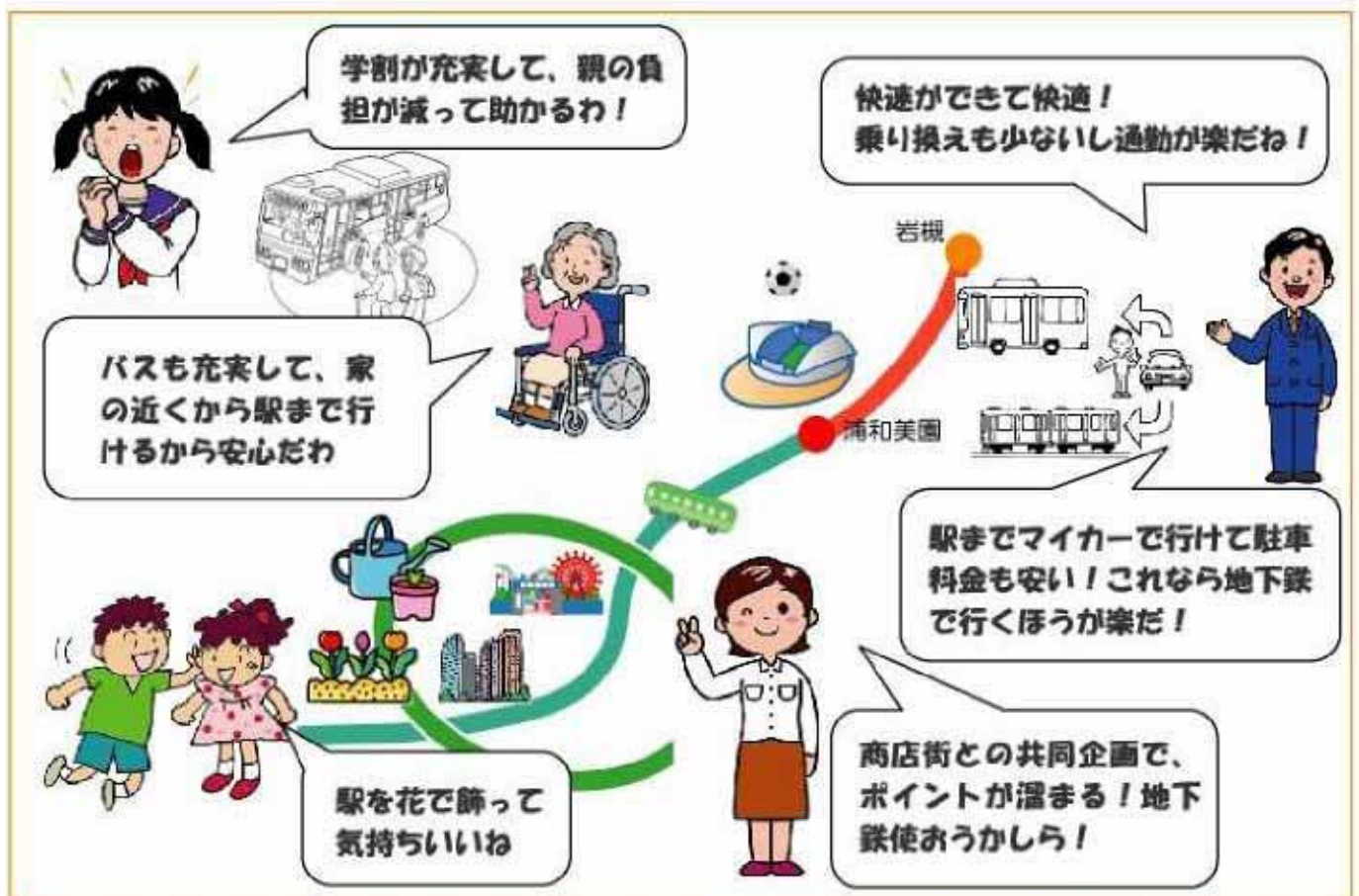
例えば、地下鉄7号線が延伸された場合は、岩槻駅から浦和美園駅まで乗車時間は約7分、運賃は260円、赤羽岩淵駅までの乗車時間は約26分、運賃は620円となると想定されます。JRを利用した場合、大宮駅での乗換えを考慮しても赤羽駅まで約30分程度、運賃480円と、運賃と時間をみた場合のメリットがあまり大きく感じられず、まして埼玉高速鉄道（SR）は赤羽駅に結節していません。

JR結節駅は、その先の王子（京浜東北線）、駒込（山手線）、市ヶ谷（中央線）、四ッ谷（中央線）等であり、都内の主要駅である池袋や新宿へ行くのには時間と運賃がよりかかってしまいます。

将来にわたり利用される魅力ある鉄道とするためには、地下鉄7号線の延伸にあわせ、速達性を向上させる快速運転や、利用者の負担を軽減させる運賃割引を導入するべきです。

また、利用率の向上には、バス網との連携や駅周辺とのまちづくりとの連携によるパーク＆ライドの推進による公共交通網の充実、商店会と連携したポイントサービス制度や地域住民による駅周辺の美化の推進など、マイルール意識を向上させる事業なども展開すべきです。

これらが実施されることで、本来の鉄道ネットワークとしての機能が向上し、既設のJR線や東武伊勢崎線の混雑の緩和だけでなく、需要喚起となるまちづくりが進展し、将来にわたる鉄道の安定的な経営の効果も期待できます。



—提言策定の主旨—

地下鉄7号線は、1968年（昭和43年）の都市交通審議会答申第10号において都内の整備が位置づけられ、1985年（昭和60年）の運輸政策審議会答申第7号において、埼玉県内は鳩ヶ谷中央経由で東川口から浦和市東部へと答申され、これにより、地下鉄7号線は、鳩ヶ谷など埼玉県南東部の鉄道空白地帯を埋める路線として、県民の大きな期待を集めてきました。

その後、いくつかの検討を経て、運輸政策審議会答申第18号（平成12年）においては、浦和美園から岩槻を経由し、蓮田までの区間が平成27年までに開業することが適当である路線と位置づけられました。

また、埼玉県及びさいたま市では、地下鉄7号線を基軸として、文化、スポーツ、アミューズメント機能を核に、商業、業務、国際交流機能などを配した、良好な都市環境を備えた魅力あるまちづくりを沿線地域に進めることとしています。

平成13年には、赤羽岩淵駅から浦和美園駅までが開業し、鳩ヶ谷など県南東部の鉄道不便地域の解消を果たしましたが、その後、北進区間の計画が進まず、近年になり、浦和美園駅周辺地区のまちづくりが、やっと姿を現してきた状況です。

国内最大級のサッカー専用スタジアム埼玉スタジアム2002は、Jリーグや日本代表の試合時ににぎわうのみであり、スタジアムを核としたスポーツ公園の活性化も進んでいません。

さいたま市では、総合振興計画において美園地区、岩槻駅周辺地区を副都心と位置づけ、地下鉄7号線によるネットワーク化を図るものとしています。すなわち、さいたま市“ゆめのまちプラン”を実現し、本市の発展を図るためには、地下鉄7号線は重要な基軸となると考えられています。

しかしながら、埼玉県及びさいたま市の掲げる計画の実現の道筋が県民、市民には、いっこうに見えていません。

このままでは、美園地区、岩槻駅周辺地区のまちづくりの方向性が定まりません。歴史と伝統ある岩槻は衰退し、県民の財産である埼玉スタジアム2002の活用も進みません。

地下鉄7号線の延伸により、市域の中心に都心・副都心間を結ぶ環状鉄道路線網が形成され、市民の円滑な移動が確保されるだけでなく、埼玉・東京・神奈川の1都2県にまたがり、都心に直結する首都圏の鉄道ネットワークの一翼を担う新たな路線が形成されることとなります。

これは、埼玉県やさいたま市にとって、東京方面への南北軸を中心に通勤通学時間帯の混雑緩和効果だけでなく、事業立地環境を向上し企業誘致に効果を発揮するとともに、わが国が目指す観光立国の推進、本市の目指す「観光都市さいたま市」の観光振興に大いに寄与するものです。

私たちは、このように、埼玉県及びさいたま市の発展に大きく貢献する地下鉄7号線の延伸を一刻も早く実現することと、これにあわせてより良いまちづくりを推進するために、提言します。

さいたま市地下鉄7号線調査・検討市民協議会  
会長 田中 岑夫

問い合わせ先：さいたま市地下鉄7号線調査・検討市民協議会

電話：048-790-0211

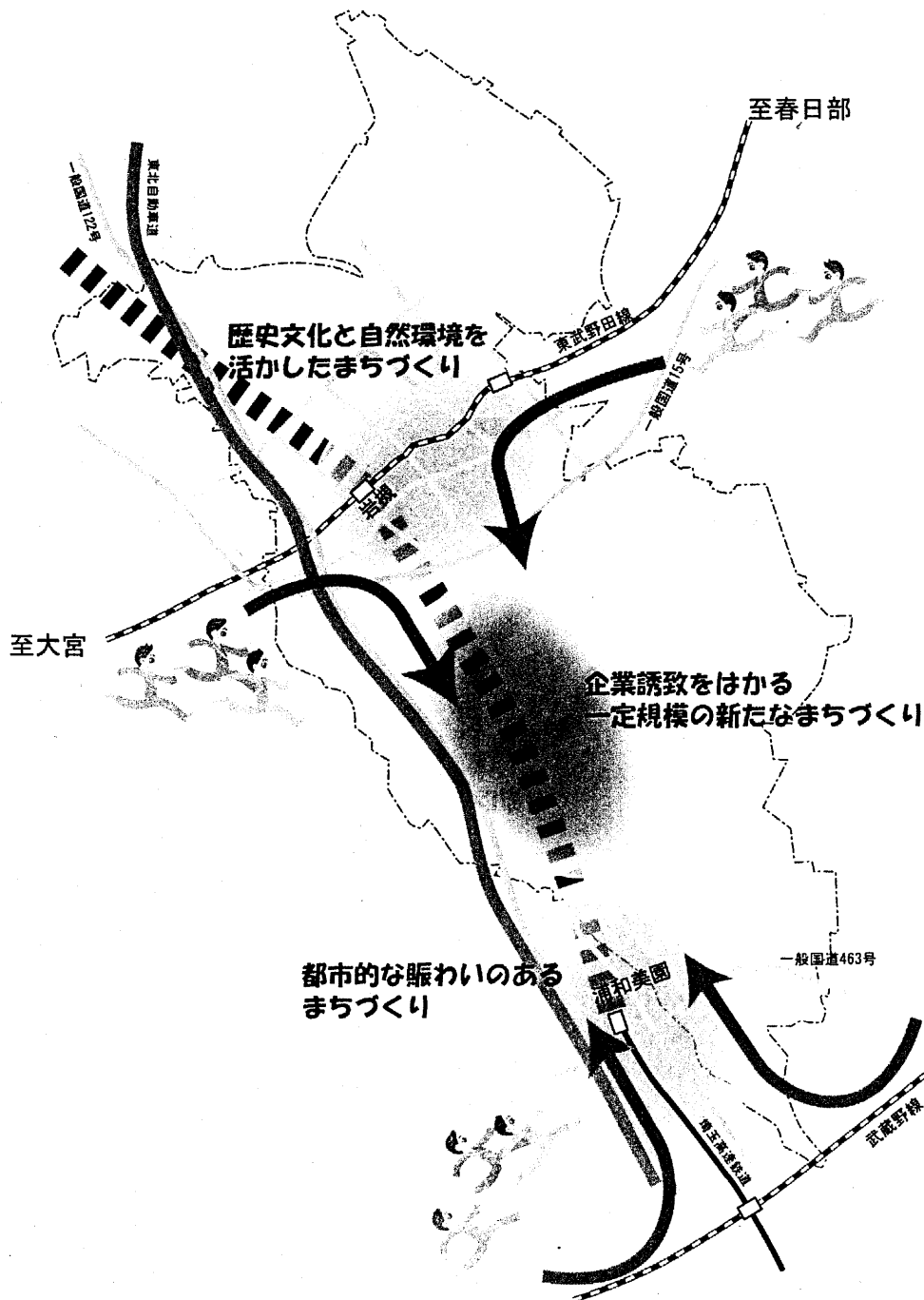


## 中間駅周辺に新たなまちづくりが進む

鉄道の延伸後の中間駅周辺は、東北自動車道や国道16号、国道122号などの広域的な交通ネットワークに恵まれた立地特性を活かし、産業集積を図った新しいまちづくりの可能性が広がります。

これにより歴史や文化を生かした岩槻駅周辺のまちづくり、スポーツや商業施設によるにぎわいのある国際アメニティタウンを目指す浦和美園駅周辺のまちづくりと、機能分担をはかった特色あるまちづくりが進みます。

また、産業集積を図ることで、周辺地域の雇用の場の創出にもつながります。



岩槻区は東京都心部との距離も近く、東北自動車道、国道16号、国道122号などの広域高速交通体系にも恵まれた生産活動環境を有しています。

地下鉄7号線の延伸整備に伴う中間駅周辺のまちづくり案としては、まず、地域の豊かな自然環境を活かした職住近接のまちづくりを図ることが考えられます。

企業誘致を図る場合には、今後の社会環境を踏まえた戦略的な業種の誘致を図ることが必要です。

前述した、さいたま市の企業誘致活動では、医療・医薬、健康関連企業が4社誘致されています。今後も我が国は高齢化が一段と進展することが予測されており、医療・医薬、健康関連は、今後の成長が見込まれる産業分野です。また、中間駅が検討される地区には福祉学部を持つ目白大学が立地しており、さいたま市が戦略的な企業誘致を図ることで産学官の連携のとれたまちづくりを展開することが可能と考えられます。

一方、商業機能の集積は、岩槻駅周辺地区、美園地区などに囲まれた状態ですので、大規模商業施設を核としたまちづくりは難しい状況です。

地下鉄7号線中間駅の整備を中心とした一定規模の新たなまちづくりの考え方の一つとして、健康をキーワードとしたまち「ウェルネスタウン」を提案します。

#### 【ウェルネスタウンのまちづくり】

企業誘致の方針案：医療・医薬、健康、福祉関連産業の誘致

宅地開発の方針案：緑地比率の高い田園型住宅地

商業機能の方針案：生活に密着した近隣型商業施設

また、地下鉄7号線中間駅の整備を中心とした一定規模の新たなまちづくりにより、次のような経済波及効果が見込まれます。

#### ○まちづくりの建設段階（地下鉄7号延伸、区画整理事業等）

大規模な開発プロジェクトの場合、総事業比の約2倍程度の経済波及効果があると推計試算されています。

（例：品川駅港南口、汐留再開発、浦和駅東口再開発等）

#### ○まちづくりの運営段階

大規模な開発プロジェクトが生み出す社会的効用（街の魅力、集客力、収益性、利便性、快適性等の向上度合い、周辺地域への貢献度合い）を経済的な指標として表すものとしては地価の上昇があげられます。

これは、対象プロジェクトを「実行した場合」と「実行しなかった場合」の地価を比較し、その差額を求めた結果となりますが、周辺地域の地価上昇効果が表れません。

（資料：地下鉄7号線延伸実現への提言（H20.11）より抜粋）