

新たなまちづくりに関する検討 及び需要予測上の取扱い

目次

1. 中間駅周辺におけるまちづくりの検討	1
中間駅周辺まちづくり調査の実施フロー	2
(1) 中間駅周辺における開発需要に関する調査の概要	3
(2) 中間駅周辺における産業集積拠点形成に関する調査の概要	6
(3) 中間駅周辺まちづくり案	9
2. まちづくりに関する延伸線整備の意義・必要性～延伸線地域将来像	42
3. 将来予測とこれからの開発のあり方～新たな開発のリスク	47
4. 沿線開発効果と需要予測への反映	66
(1) これまでの需要予測における沿線開発効果の反映方法	67
(2) 埼玉高速鉄道検討委員会(H17)の沿線開発効果の取り扱い	70
(3) 現在作業中の沿線将来人口推計に関するデータ等	71

(本資料は現時点での案であり、今後、変更があり得るものである。)

1 . 中間駅周辺におけるまちづくりの検討

中間駅周辺まちづくり調査の実施フロー

沿線開発については、延伸に伴い中間駅を設置する場合に中間駅周辺地域に将来見込むことのできる開発需要を見定めながら中間駅周辺のまちづくりの規模拡大や産業集積拠点を検討します。

平成21年度

社会環境の変化等を踏まえつつ、駅周辺で無理なく、定着を図ることができる人口を推計する。

中間駅周辺の開発需要調査

- ・ 中間駅周辺の開発需要は約4,000人と推計

中間駅の交流人口創出の拡大を図るため、**産業集積拠点としての可能性の検討**

産業集積拠点や集客施設に関する
調査成果を踏まえたまちづくりを検討

平成22年度

まちづくりの検討

- ・ まちづくりのコンセプト案
- ・ コンセプトに基づく基本方針
- ・ 土地利用のイメージ
など検討

産業集積拠点に関する検討

- ・ 産業集積拠点の可能性
- ・ 導入分野・機能の方向性
などを検討

中間駅周辺の産業集積拠点に関するアンケート調査

平成23年度

まちづくりの検討

- ・ まちづくり方針精査（土地利用イメージ絞り込み）
- ・ 事業スピード、コスト縮減の検討
- ・ 事業手法の検討
などを検討

中間駅周辺の産業集積拠点に関する調査

- ・ 導入分野・機能の整理
- ・ 企業が進出しやすい条件整理
- ・ 産業集積拠点形成に向けた方針
などを検討
- ・ 企業等への訪問ヒアリング 実施中

中間駅周辺まちづくり中間とりまとめ案について、
地下鉄7号線延伸検討委員会に提案

(1) 中間駅周辺における開発需要に関する調査の概要

(1) 中間駅周辺における開発需要に関する調査の概要(H21)

沿線まちづくりの関連調査の概要

さいたま市地下鉄7号線延伸線中間駅周辺の開発需要調査業務(H21)

1. 調査目的

地下鉄7号線延伸線(浦和美園～岩槻～蓮田)は、平成12年1月の運輸政策審議会答申第18号において、「平成27年までに開業することが適当な路線」(A1路線)と位置付けられており、現在まで、先行整備区間として位置付けている区間(浦和美園～岩槻間)について、埼玉県及びさいたま市において事業化に関する調査・検討を行っている。

また、さいたま市では、上記背景のもと、鉄道利用者の増加を目指して、浦和美園～岩槻間に中間駅を設置した場合に、駅周辺の開発を行い人口の定着を図ることを検討している。

しかし、人口減少、超高齢化社会等を迎え人口定着にも限度があると見込まれるため、本業務は、これらの社会環境の変化等を踏まえつつ、駅周辺で無理なく、定着を図ることができる人口の最大値を推計するものである。

2. 調査方法と結果

調査方法

開発主体(ハウスメーカーやデベロッパー)及び類似団体(他鉄道事業者や沿線自治体)に対するヒアリング、首都圏の住民を対象とした大規模Webアンケートによる居留意向調査、統計解析を実施し、それらの検討結果を踏まえ中間駅周辺の開発需要を推計した。

STEP 1

➤ 開発主体及び類似団体の動向把握

- ・首都圏における開発のトレンドはどのような状態にあるか
- ・開発主体にとって中間駅周辺エリアはどれほど魅力的か

STEP 2

➤ 首都圏郊外における居留意向の把握

- ・首都圏在住者の居留意向はどのようなトレンドにあるか
- ・埼玉高速鉄道線の路線選好度はどれほどのものか

Webアンケート

STEP 3

➤ 首都圏郊外部における人口分布の分析

- ・都心からの時間距離は人口密度にどのような影響をもたらしているのか

STEP 4

➤ 中間駅周辺の開発需要の推計

- ・中間駅周辺にはどれほどの人口が定着するのか

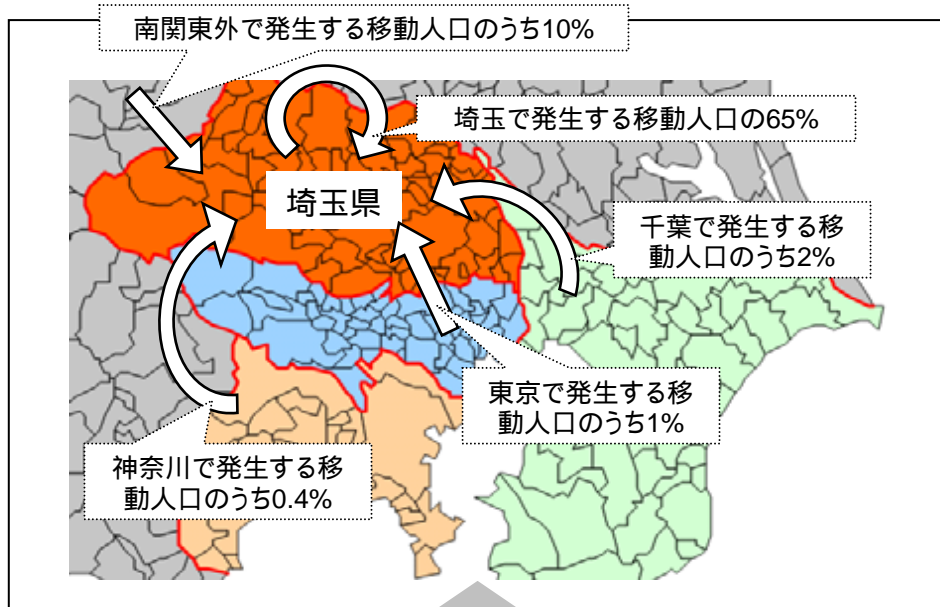
調査結果

開発主体及び類似団体へのヒアリング、住民Webアンケート、統計解析等を踏まえ、中間駅周辺の開発需要は概ね4,000人と推計

中間駅周辺の開発需要調査の結果について

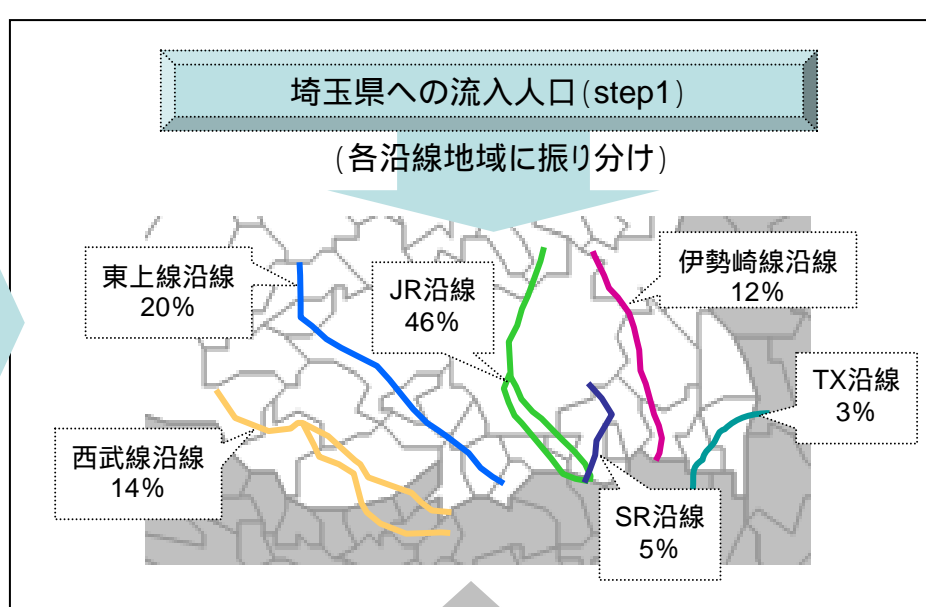
～ 中間駅周辺において、将来見込まれる開発需要は、**約4,000人程度**という結果となった。(試算方法等は以下のとおり。)

Step 1. 将来、埼玉県内へ流入する人口(域内移動を含む。以下同じ。)を推計する。



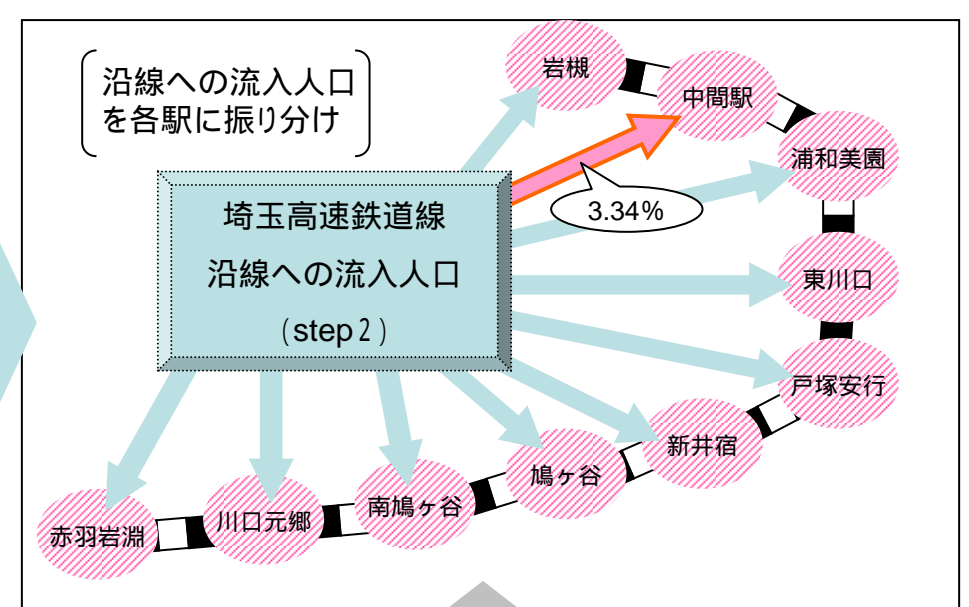
反映

Step 2. 将来、埼玉高速鉄道線沿線地域へ流入する人口を推計する。



反映

Step 3. 将来、中間駅周辺地域へ流入する人口を推計する。



反映

アンケートによる居住地選好結果

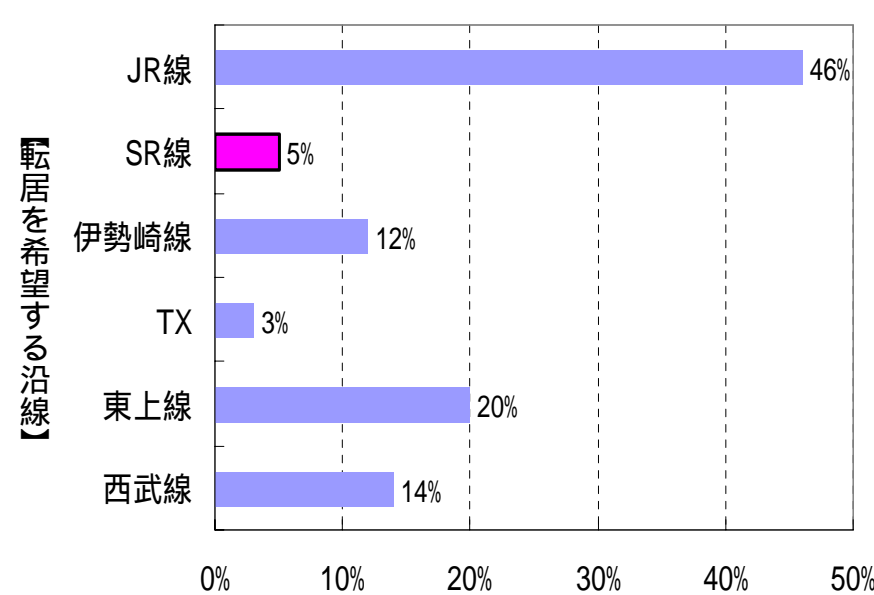
(n=4,000)		居住希望地			
		東京	埼玉	千葉	神奈川
現在の居住地	東京	93%	1%	2%	5%
	埼玉	27%	65%	3%	5%
	千葉	34%	2%	58%	6%
	神奈川	25%	0%	1%	74%
	南関東外	54%	10%	10%	26%

- ・東京は、都心部、区部、都下の3地域の23区勤務者(n=500×3)
- ・埼玉は、23区勤務者と県内勤務者(n=500×2)
- ・千葉、神奈川は、23区勤務者のみ。(それぞれn=500)
- ・南関東外は、南関東への転居を検討している者を対象(n=500)

推計手順

平成17年度における各地域の人口に対する南関東地域内への移動人口量の発生率を算出する。
各地域の将来人口推計に上記で算出した発生率を乗じることによって、将来の南関東地域内への流入人口量を算出する。
上記で算出した転居人口量にアンケート結果を乗じることによって、埼玉県への将来の流入人口量を算出する。

アンケートによる沿線地域選好結果

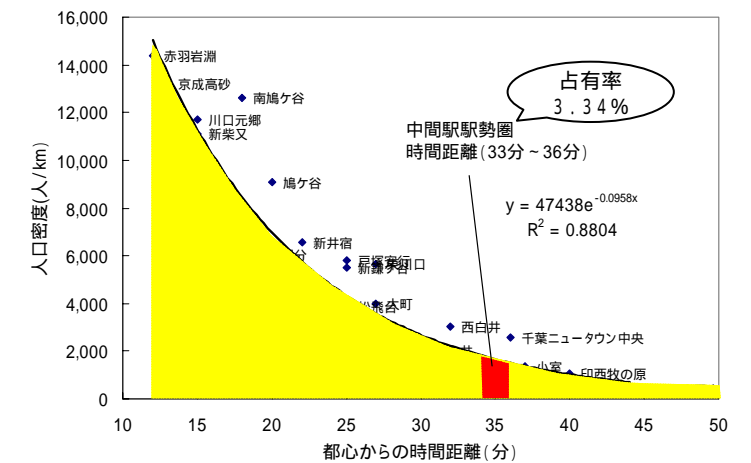


埼玉県に居住する者で、23区に勤務する者(n=500)及び県内に勤務する者(n=500)のうち、県内での転居を希望する者の集計地

推計手順

step1で算出した埼玉県への流入人口量に、6路線沿線市町村の県総人口に占める割合(80%)を乗じ、将来、6路線沿線地域への転居人口量を算出する。
上記で算出した転居人口量にアンケート結果を乗じることによって埼玉高速鉄道線沿線への将来の流入人口量を算出する。

「都心からの時間距離」と「人口密度」の相関



推計手順

北総鉄道線など類似の鉄道沿線地域のデータを集計し、「都心からの時間距離」と「人口密度」の相関を分析
Step2で推計した埼玉高速鉄道線沿線への流入人口とともに、上記の分析結果を用い、中間駅周辺地域の流入人口(開発需要)を算出

中間駅周辺地域の開発需要は、約4,000人程度の結果に。

(2) 中間駅周辺における産業集積拠点形成に関する調査の概要

中間駅周辺における産業集積拠点形成に関する調査

住居系のまちづくりに加え、産業集積拠点としての可能性、導入すべき産業分野等の方向性について、企業等アンケート、有識者の意見等を踏まえつつ検討を行う。

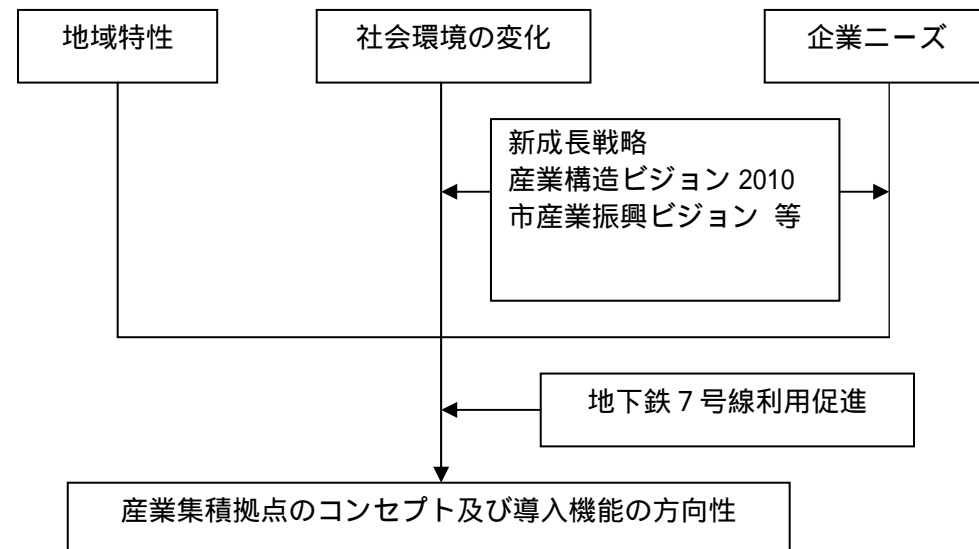
1. 産業集積拠点としての可能性

基盤整備等の立地条件が明確でない段階であるものの、アンケート調査によると企業は前向きな評価をしている。

評価要素としては、本市が首都圏に位置し、都市機能・業務機能が集積していることや、東北道のインターチェンジがあること等から多様な機能を導入する可能性が見込まれる。

2. 導入すべき産業分野・機能の方向性

・社会環境の変化や新成長戦略・産業構造ビジョンなど国の施策の動きを踏まえつつ、地下鉄7号線の延伸線沿線の地域特性を有効活用する産業集積拠点のコンセプトを検討し、対象分野を絞り込んだ。



《平成22年度産業集積拠点のコンセプトの検討》

地域特性を活かした成長性のある多様な産業集積の構築

対象分野：「健康・スポーツビジネス」「医療・介護ビジネス」「農産物・食品ビジネス」

3. 導入すべき産業分野・機能の整理

導入対象とした産業分野等についての妥当性を確認するため、企業等アンケート調査の分析、沿線の立地特性、その他などを踏まえ、有識者の意見を伺い、導入すべき産業分野・機能について再整理した。

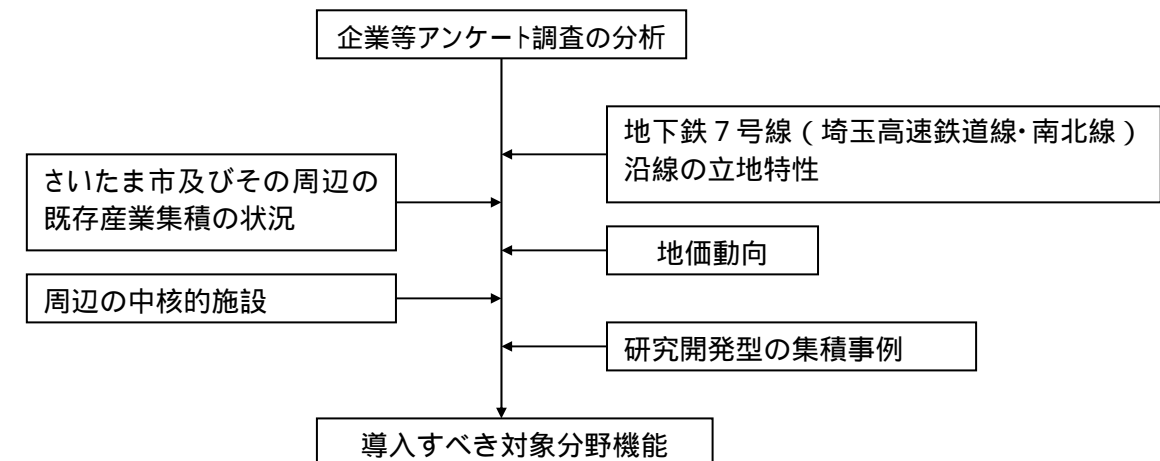
社会環境の変化や成長戦略・産業構造ビジョン等国の施策の動き

企業等アンケート調査（中間駅周辺）結果 = 医療・福祉、教育関係の回答が多い

南北線沿線の企業等立地状況 = 医療・福祉系大学等とともに医療関連機器の立地が多い

さいたま市周辺の立地特性 = 交通の利便性に加え、人口集積による集客ニーズに応えやすいなど

これらの点を踏まえ、以下の分野・機能を導入対象とした。



〈検討結果〉

導入すべき産業分野：「医療、福祉（介護等）、健康（スポーツ含む）+（環境・エネルギー、教育）」

適する機能：中核的施設 + 関連する本社・研究開発機能 + 関連する生産機能

現在、企業等アンケート結果から、立地対象として検討できるとした回答企業等の34社にヒアリング実施中。

中間駅周辺地区を候補地とする企業(34社)の回答したヒアリング結果

:可能性あり :何ともいえない x:可能性低い

平成23年2月21日～3月8日までの企業等アンケート調査により「中間駅周辺を新規立地・移転等の対象として検討できる」と回答した企業等を (平成23年 8月 18日現在)

NO	業種	資本金 (百万円)	従業者数 概ね(人)	事業内容	ヒアリング結果			
					訪問日	立地可能性	分析 立地条件 その他	
1	A社	建設業	123	1,900				
2	B社	建設業	6,293	1,100				
3	C社	建設業	389	300	注文住宅の設計施工	8月9日	x	
4	D社	製造業	260	1,000	畜産・水産・デリカ商品の製造加工・配送	6月20日		内陸部 沿岸部からのリスク分散
5	E社	製造業	12	20	各種レンズ・光学系機器設計(開発・試作・量産)	7月11日		取引先の存在、40～50坪 引き続き情報入手したい
6	F社	製造業	50	20	光学測定機器の製造販売	6月14日		自社拠点・取引先との関係、東北道の利用
7	G社	製造業	10	30	空気圧縮機製造	8月3日	x	
8	H社	製造業	10	50	マネキンの製造・販売	8月3日		会社からの交通利便性 倉庫用地取得
9	I社	情報通信業	1,124	410	システム開発・保守(金融等)	6月8日		県内施設の移転、土地取得も
10	J社	卸売・小売業	50	50	工業材料商社(工業ゴム・樹脂・薬品等)	7月5日		東北方面への道路利便性 移転
11	K社	卸売・小売業	810	520	各種機械類の販売代理及び輸出入	7月26日	x	
12	L社	卸売・小売業	80	4,500	ホムセンタ - 等	7月21日		駅・幹線道路至近 駐車場(約4千台)確保 面積約10ha 延伸及び周辺整備スケジュールが明確になった場合に交渉
13	M社	卸売・小売業	10					
14	N社	卸売・小売業	30	2,100	ホムセンタ - 等	8月1日	x	出店するとしたら5000坪 地価の安い地域
15	O社	不動産業	12,000	5	12L社と合併。	7月21日		
16	学校法人	学術研究・専門・技術サービス業	160,237	6,000	医療機関、看護学校等もある	6月9日		医療機関・看護学校 底地購入は無理 他条件次第
17	学校法人	教育・学習支援業		68	医療福祉専門学校、歯科衛生専門学校	7月6日		1千～3千㎡の土地確保及び助成 人口が多い地域
18	学校法人	教育・学習支援業	400	710				
19	学校法人	教育・学習支援業		1,080	大学	6月7日		土地の無償貸与 校舎移転 県内他市引き合い有り
20	医療法人	医療・福祉業	43	85	人工透析等のクリニック	7月11日		駅直近の賃貸ビル 引き続き情報入手したい
21	医療法人	医療・福祉業	30	700	医療機関	6月8日	x	地域医療の開設計画 新規立地の模索
22	医療法人	医療・福祉業	7	75	医療機関	6月10日	x	病院増築直後
23	医療法人	医療・福祉業	10	100	医療機関	8月11日		マザー病院とのコネクッション如何
24	医療法人	医療・福祉業	32	5,000	病院、診療所、介護老人保健施設経営	7月26日	x	
25	医療法人	医療・福祉業		500	医療機関・訪問介護	6月10日		医療施設はベッド数の問題 検討するとすれば介護施設
26	医療法人	医療・福祉業	185	200	医療機関	7月26日	x	
27	医療法人	医療・福祉業		300	病院・介護施設・訪問介護・特養	7月12日		用地面積、約3千㎡ 商店街から500m程度 介護施設関係で検討の余地あり
28	P社	生活関連サービス業、娯楽業	200	150	遊園地事業、葬祭事業	7月28日	x	
29	Q社	サービス業	100	10	開発・設計・製作	6月7日		TX・武蔵野線沿線 (つくば方面に顧客) 社屋移転計画
30	R社	サービス業	50	220	衣装の貸し出し、クリーニング	8月18日		交通の利便性、水道料金等へのインセンティブ 工場用地
31	S社	サービス業	450	200				
32	T社	サービス業	400	140	公営競技場の発券業務	8月2日	x	支店・支社は受託している 競技場の近隣にある 親会社がさいたま市にある。
33	U社	サービス業	450	900	建設事業に関する計画・調査・工事監理等	7月28日		都心から直接乗入れている 路線、TX・S R等の路線 実験施設
34	V社	その他	9,600	130	餌等の製造販売	7月4日	x	

計 28/33 10 7 x 11 未訪問 5

(3) 中間駅周辺まちづくり案

地下鉄7号線延伸検討委員会 目的と活動内容

[参考]
第1回地下鉄7号線
延伸検討委員会資料

鉄道

延伸線事業化に必要な調査項目のとりまとめ

〔主な調査項目〕

- 整備計画
- 運行計画
- 需要予測
- 事業評価(B/C)
- 採算性 など

特に都市鉄道等利便増進法
(受益活用型上下分離方式)
において求められる項目

- 施設使用料
- 整備主体の採算性 など

需要予測
に反映

許認可の主な要件
B / C 採算性

検証

まちづくり

中間駅周辺まちづくり案 に対する提案・助言

中間駅周辺まちづくり案

- 開発コンセプト
- 開発イメージ
- 開発規模
- 開発コスト
- 鉄道利用効果 等

沿線人口推計
の確認

事業性の評価・検証

鉄道とまちづくりをあわせた評価
事業リスクの検討

必要に応じて
延伸実現に資する提案
(前段階として課題整理)

(3) 中間駅周辺まちづくり案

中間駅周辺まちづくりを検討するに至った経緯

(1) 延伸の検討

地下鉄7号線の延伸(浦和美園～岩槻～蓮田)については、平成12年1月の運輸政策審議会答申第18号において、「平成27年までに開業することが適当な路線」(A1路線)と位置付けられており、このうち、先行整備区間の浦和美園～岩槻(以下「延伸線」)について、平成17年からさいたま市及び埼玉県が事業化に関する調査・検討を行っている。

市と県は、都市鉄道等利便増進法の適用を前提に、延伸線の建設計画、運行計画や需要予測などの調査・検討を行ってきたが、平成17年国勢調査の結果、これまでに比べて、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たため、その結果に基づく需要予測では、延伸線の利用者数は将来的に減少傾向となることが示された。

以上のことから市は、どのようにしたら、将来にわたって採算性が確保され、延伸が実現できるかの観点から、以下の2項目についての精査と検討を行うこととなった。

沿線開発の必要性の検討

中間駅周辺などのまちづくりにより、延伸線沿線の人口増加を図ることにより採算性を確保する。

運行計画の工夫の検討

運行計画の工夫により、都心アクセスの向上、他路線との競争力アップによる利用者の拡大を図り、採算性を確保する。

今回の検討対象である中間駅周辺まちづくりは、上記のうち「沿線開発の必要性の検討」に関するものであるが、その主な検討項目は以下のとおりとされている。

<検討事項の内容*まちづくり関係を抜粋>

- ・ 類似の沿線開発の規模、人口定着の状況はどうか
- ・ 効果的な沿線開発にはどのような方策があるか
- ・ 採算性を確保するために必要な開発規模はどの程度か
- ・ 沿線開発における費用面の課題はどうか

(2) まちづくりとの連動

上記のように、地下鉄7号線の延伸は、鉄道利用客の需要創出が重要な鍵となっている。

このような背景を受けて、鉄道延伸に寄与する中間駅周辺の整備は、計画的なまちづくりと一体化、かつ連動して実現化していくことが極めて重要であるとの認識にたつて、以下で検討を進めることにする。

<検討の基本方向>

- ・ 鉄道延伸及び中間駅の設置は、まちづくりとの連動が重要

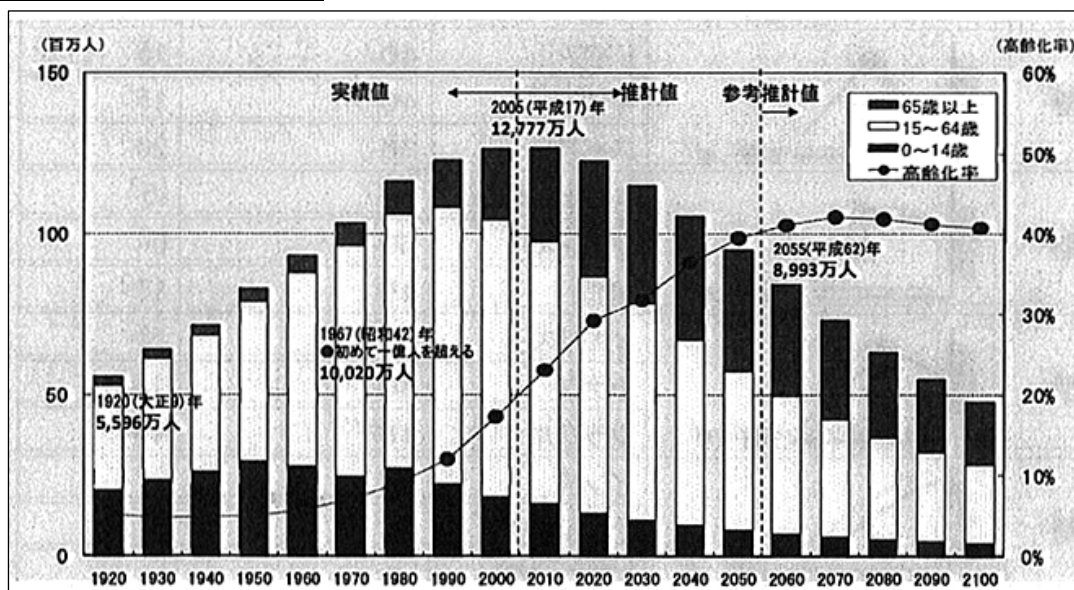
(3) 人口減少等の社会環境

我が国の人口構造が大きく変動している。国立社会保障・人口問題研究所による将来人口の推計では、我が国の総人口は平成17年(2005年)12,777万人をピークに減少し、2055年には約9,000万人まで減少すると試算されている。また、少子・高齢化に拍車がかかり、特に65歳以上の高齢者人口が2000年の17%に対し、2055年には41%に増加すると試算されている。すなわち、人口減少とあわせて超高齢社会を迎えようとしている社会環境の中にあつて、鉄道延伸とまちづくりを展開していくことが求められている。

<検討の基本方向>

- ・ 人口減少及び少子高齢化の社会環境の中で、鉄道延伸(中間駅)とまちづくりの展開が必要

図1-1 総人口の推計



(出典：人口問題研究所)

検討の進め方

(1) コンセプト型の開発の必要性

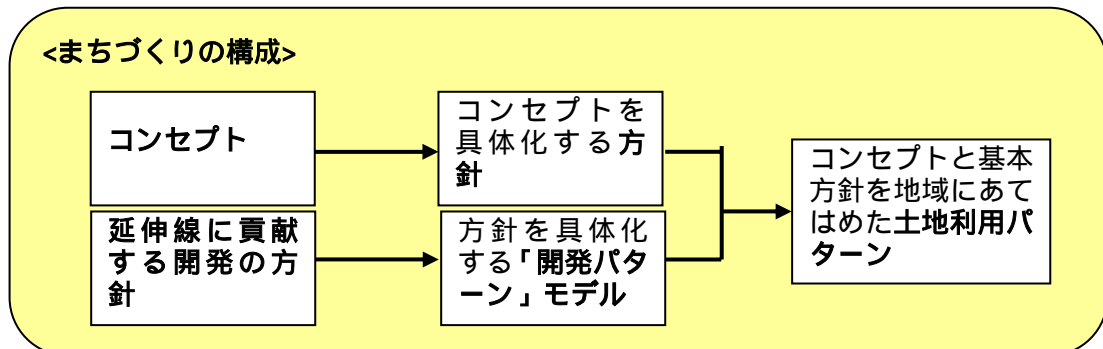
前記したまちづくりの経緯や、まちづくりをめぐる状況を踏まえ、中間駅周辺のまちづくりを進めるにあたっては、中間駅開設とまちづくりを一体的に検討していくことが重要であることは、前記したとおりである。この考え方にに基づき、地域特性の活用や今後の社会環境、特に、人口減少局面、他の沿線開発の進展等の状況下で新たなまちをつくるという困難性を十分に意識しながら、まちづくりを展開していくことが求められている。したがって、まちづくりを計画的、戦略的に展開していけるような「コンセプト型の開発」が必要であると考えられるものである。

<検討の進め方のポイント>

- ・ 中間駅周辺の開発を計画的・戦略的に行うため、コンセプト型を提案

(2) まちづくりの構成

上記したコンセプト型の開発を検討するため、次のようなまちづくりの構成を設定する。



中間駅周辺のまちのビジョンの検討 ～コンセプトの検討～

(1) これからの新しいまちに求められるもの

これからの新しいまちに求められるテーマを以下に整理する。(成長戦略会議 住宅・都市分野(国土交通省)(平成22年5月)から抜粋)

これによると、医療・福祉への取り組み、エネルギー有効活用・低炭素まちづくり 環境との調和が重要な視点となっている。

～3つの大戦略を6つの具体的戦略により実現～

- ・大都市イノベーション創出戦略
 - 1. 世界都市東京をはじめとする大都市の国際競争力の強化
- ・地域ポテンシャル発現戦略
 - 2. 新たな担い手による自発的・戦略的な地域・まちづくりの促進
 - 3. まちなか居住・コンパクトシティへの誘導
- ・住宅・建築投資活性化・ストック再生戦略
 - 4. 質の高い新築住宅の供給と中古住宅流通・リフォームの促進を両輪とする住宅市場の活性化
 - 5. 急増する高齢者向けの「安心」で「自立可能」な住まいの確保
 - 6. チャレンジ25の実現に向けた環境に優しい住宅・建築物の整備
- <新たな担い手による自発的・戦略的な地域・まちづくりの促進>
 - 官民連携主体による地域の自発的な広域地域戦略
 - まちづくりに係る官民連携組織の立ち上げ促進
 - ・まちの管理、リニューアルへの民間の参加促進
 - ・計画段階からの「民」の関与の促進
- <まちなか居住・コンパクトシティへの誘導>
 - まちなか居住・コンパクトシティの取り組み
 - ・地方公共団体による、医療・福祉施設のまちなかへの誘導
 - ・こどもから高齢者までが利用しやすく環境負荷の低い地域交通システム(LRTや電気バスの導入)
 - エネルギー有効利用によるCO2の大幅な削減
 - ・未利用エネルギーの有効活用に向けた規制緩和
 - ・スマートグリッドの促進による低炭素社会の実現を視野に、電気自動車を活用したまちづくり推進に向けた充電施設整備
- <急増する高齢者向けの「安心」で「自立可能」な住まいの確保>
 - 医療・介護などのサービスと一体となった住宅の供給促進
 - 公共賃貸住宅団地を地域の福祉拠点として再整備

地域の自立と官民連携(市、鉄道事業者、民間)によるまちづくり

医療・福祉への取り組み
エネルギー有効活用・低炭素まちづくり
環境との調和

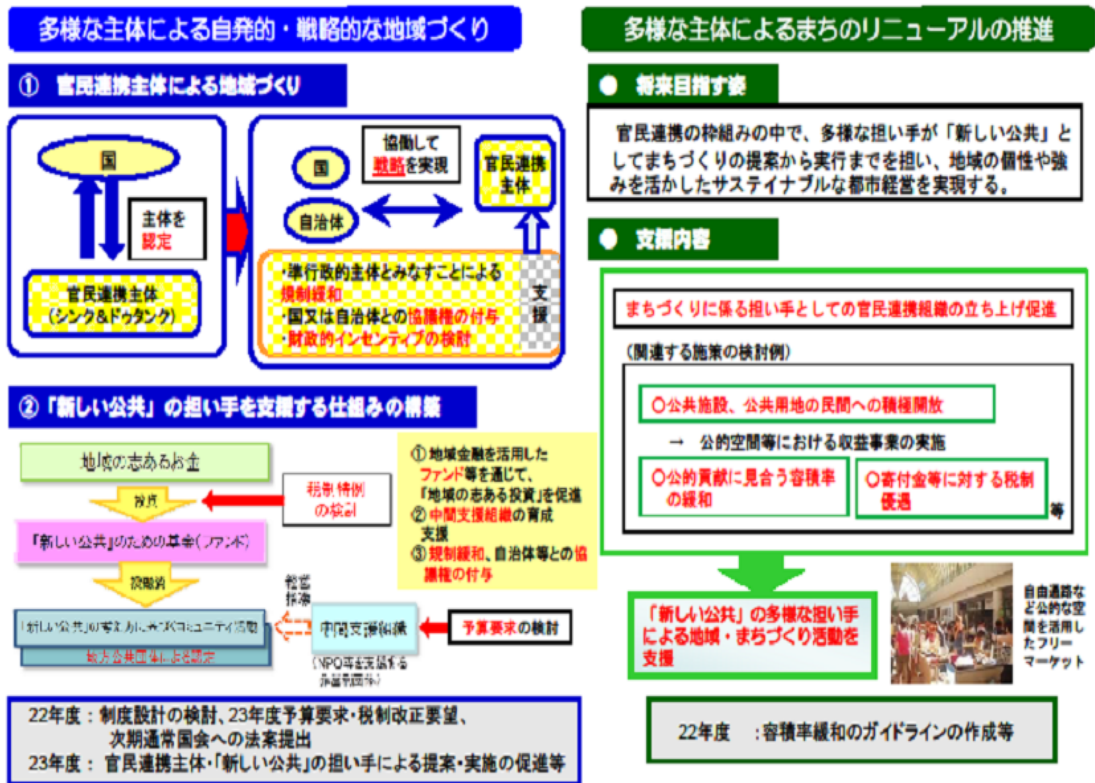
このためのまちづくりは、
1)コンパクトシティ
2)ビジネスエコシティ

導入を検討すべき機能としては
1)LRT(新交通機能)
2)電気自動車(充電システム)
3)低炭素エネルギーシステム等

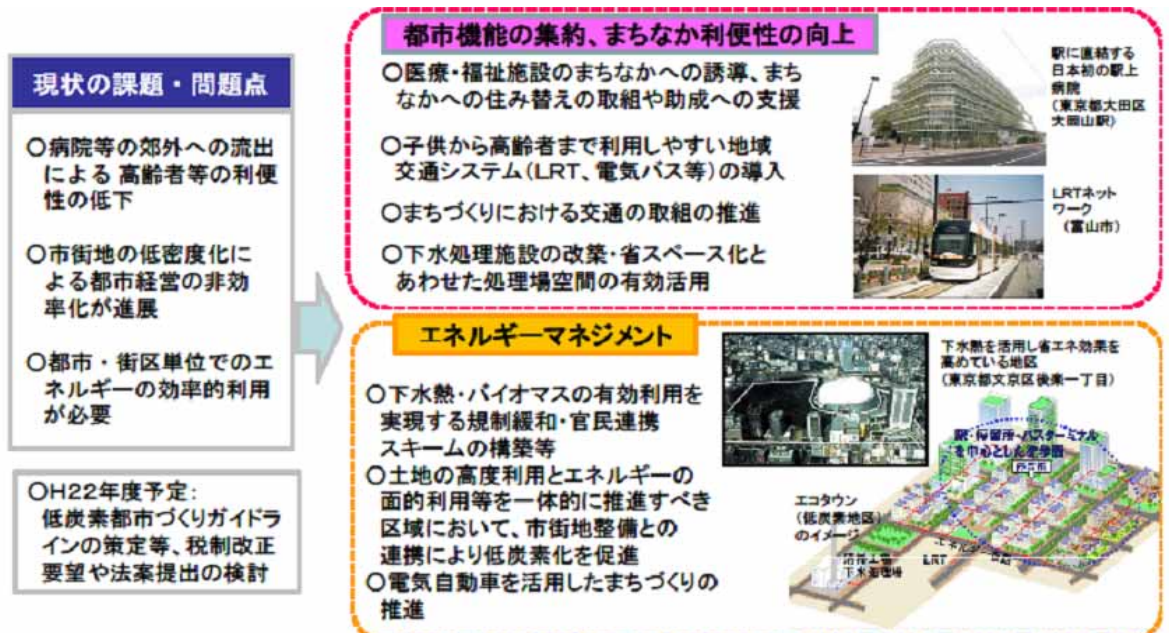
スマート・ウェルネスシティの理念

さいたま市「環境未来都市」への挑戦
E-KIZUNA project

< 新たな担い手による自発的・戦略的な地域・まちづくりの促進 >



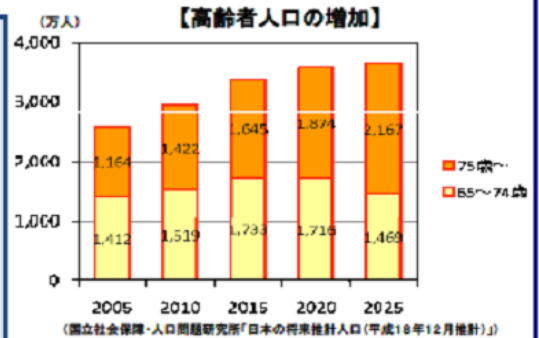
< まちなか居住・コンパクトシティへの誘導 >



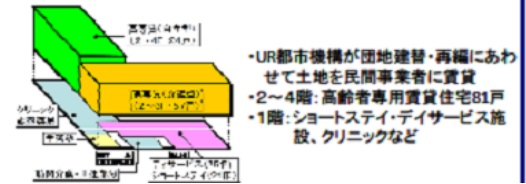
<急増する高齢者向けの「安心」で「自立可能」な住まいの確保>

施策の内容

- > 民間事業者等によるサービス付き高齢者賃貸住宅の制度化・供給支援【平成23年度～(一部22年度)】
 - ・サービス付き高齢者賃貸住宅登録制度の検討
 - ・事業者に対するファイナンスの確保(高齢者向け賃貸住宅融資など)
 - ・持家からの住替え支援(住替えの際の一時金等へのリバースモーゲージの活用促進)
- > 公共賃貸住宅団地等への医療・福祉施設等導入 PPPプロジェクト【平成22年度～】
 - ・建替事業等により生じた土地・床や既存の住棟を活用した、民間事業者等によるサービス付き住宅の設置やデイサービスセンター、訪問看護ステーション等の医療・福祉・生活支援施設をPPPにより導入
- ⇒ 公共賃貸住宅団地を地域の福祉拠点として再整備
- > 住宅設備技術の標準化の普及促進【平成23年度～】
 - ・高齢者の生活自立をサポートする住宅設備技術の標準化の普及を促進



【PPPにより公的賃貸住宅団地内に福祉施設併設型高齢者専用賃貸住宅を整備した事例】(横浜市)



地下鉄7号線と連動したまちづくり ～基本方針の検討～

ここでは今回のまちづくりの検討の端緒となった地下鉄7号線の延伸との関連性から求められるまちづくりの検討を行う。

(1) 地下鉄7号線の延伸と中間駅周辺のまちづくり

経緯

延伸事業化に向けては都市鉄道等利便増進法の適用を目指しているところ、同法に基づく認定を得るためには、鉄道事業の「採算性」(開業後30年程度での累積黒字転換)が要件とされている。

採算性の検討にあたっては、延伸線を整備した場合の需要予測を行うことが必要となる。平成17年国勢調査では、少子高齢化・人口減少の傾向が平成12年国勢調査と比較して一層顕著になると見込まれ、需要予測も延伸線の利用者数も伸び悩む傾向がみられた。

延伸線の採算性を確保するための方策

この経緯により、沿線開発の必要性の検討が求められるに至った。また、平成21年度の途中からは中間駅周辺に集客施設を誘致する検討も追加された。

沿線開発の検討

- ・ 中間駅周辺などのまちづくりにより、延伸線沿線の人口増加を図ることにより採算性を確保する。(定住人口の増加)

集客施設の検討

- ・ 集客施設等の誘致により、交流人口の増加による延伸線の利用促進を図ることで採算性を向上する。

(2) 中間駅周辺まちづくりに関するこれまでの調査

さいたま市地下鉄7号線延伸線中間駅周辺の開発需要調査(H21)

- ・ 開発主体及び類似団体の動向把握
- ・ 首都圏郊外における居留意向の把握
- ・ 首都圏郊外部における人口分布の分析
- ・ 中間駅周辺の開発需要推計 により

中間駅周辺の開発需要は、約4,000人と推計

産業集積拠点の検討(H22)

集客施設の検討として、中間駅周辺に産業集積拠点を整備する可能性を検討している。

(3) 中間駅周辺まちづくりの検討における必要な視点

中間駅周辺のまちづくりについては、以下の視点からの検討が必要であると考えられる。

地下鉄7号線延伸の実現に貢献するまちづくり

- ・ 鉄道の利用を促進し、鉄道事業の採算性の確保に貢献することが求められる。そのため、次の視点が必要と考えられる。

鉄道利用の促進

人口定着による鉄道利用の促進

交流人口増加による鉄道利用の促進

地下鉄7号線延伸と時期的な一体性

- ・ 延伸線の採算性に貢献するには、中間駅周辺の開発が迅速に行なわれ、鉄道利用に早期につながる事が理想的であることから、次の視点が必要と考えられる。

開発スピード(延伸線整備・開業に合わせた早期の市街化・企業立地)

その他

- ・ 鉄道延伸に要する費用に加え、まちづくりにも相当の費用がかかることから、財政負担への配慮も求められる。よって、次の視点が必要と考えられる。

開発コスト(効率的な開発)

(4) 「延伸線に貢献する開発の方針」の検討

「延伸線に貢献する開発の方針」の設定

「まちづくり方針」をコンセプト、基本方針、開発パターンの3つに整理して検討を進めている。コンセプトの検討作業では、人口減少下においても人・企業をひきつける強いインパクトを有するコンセプトを考案するため、検討の幅を狭める恐れのある鉄道利用という視点は設けなかった。

しかしながら、今回のまちづくりの大きな課題として、鉄道利用を増やし、延伸線に貢献する開発であることが求められている。そのため、「鉄道利用の促進」を意識したまちづくり方針を作成することが必要不可欠である。したがって、土地利用の配置イメージである「開発パターン」を導く基本方針の一つとして、「延伸線に貢献する開発の方針」を設定することとした。

「延伸線に貢献する開発の方針」のモデル化

1) 既存のSR沿線開発を継承した開発 = 「人口定着誘導型」

鉄道利用の促進については、(3)のように、人口定着と交流人口創出という2つの促進策がある。SR沿線は、埼玉スタジアム、イオンSCという集客施設があるが、都心をつなぐ生活路線としての機能を活かす住宅系の人口定着型の開発が中心である。中間駅においても、生活路線としてのイメージを継承しながら人口定着による利用促進を求めるのが、最も自然な方向、かつ、沿線の調和にもつながると思われる。また、昨年度の中間駅周辺の開発需要調査では住居系の開発需要 4,000人との結果であるが、この需要を確実に実現し、さらには上積みを図ることを追求し、これからの住民ニーズを的確に捉えた住居系に特化したまちづくりを行うことが考えられる。(基本方針 a: 人口定着誘導型開発)

図5-1 人口定着誘導型開発のイメージ

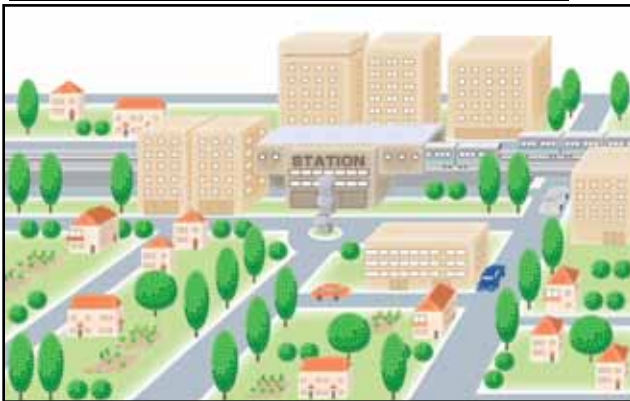


図5-2 人口定着誘導型開発型パターンの事例

田園調布 地区面積：約20ha



(資料：google マップ)

「田園都市株式会社経営多摩川台住宅地平面図」 1926年5月3日現在

2) 鉄道の利用促進を強力に追求する開発 = 「交流人口創出型」

鉄道利用に大きな貢献が期待できる開発としては、オフィス・研究所等の産業集積拠点の形成が挙げられる。また、大学、サッカー場のように集客施設も大きな貢献が期待できる。

他のS R 駅周辺では住居系の開発が進んでいることから、同種の開発を行えば、東京都心に近い側から人口定着が進むことも考えると、中間駅周辺まで人口が張り付くかどうか不安な面もある。よって、沿線各駅の役割分担を意識しつつ、他の開発進展も促す目的から、産業集積・集客施設開発に特化した開発も考えられる（基本方針 b： 交流創出型開発）

ただし、産業集積拠点の形成を図るにあたっては、経済・社会情勢に左右される面があり、また、集積してほしい機能も工場ではなくオフィス・研究所であるが、本社・研究所機能が都心回帰傾向にあることから、事業リスクも考慮する必要がある。（産業集積のニーズについては市において別途調査）

図5 - 3 交流人口創出型開発のイメージ



図5 - 4 交流人口創出型開発パターンの事例

横浜ビジネスパーク 地区面積：約 13ha（HPより）



（出典：横浜ビジネスパーク HP）

3)人口定着 & 交流人口創出の共存 = 「バランス型」

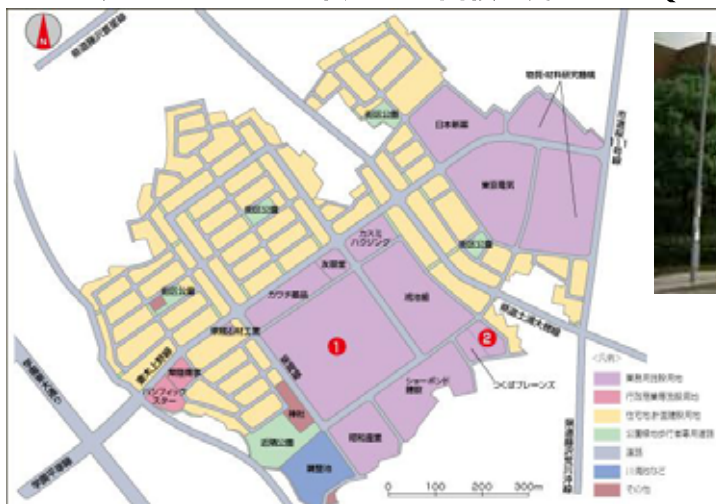
従来の人口定着型に、産業集積拠点をミックスして、バランスの取れた開発を行うことも考えられる。開発にあたっては、住居系の開発需要 4,000 人を確保しつつ、産業集積拠点整備による上乗せを考えることが基本となろう。この場合、住居系・産業系に特化した場合のリスクを回避するとともに、開発の相乗効果が生まれることが期待できる。ただし、両者をもとめることで、まちの特徴やコンセプトが不明瞭になり、人・企業をひきつける魅力が低下する恐れや、住居系と産業系の開発区域の調和を図ることに留意する必要がある。

図5 - 5 バランス型開発のイメージ



図5 - 6 バランス型開発パターの事例

つくばテクノパーク桜 地区面積：約 65.7ha (HPより)



(出典：都市再生機構 HP)