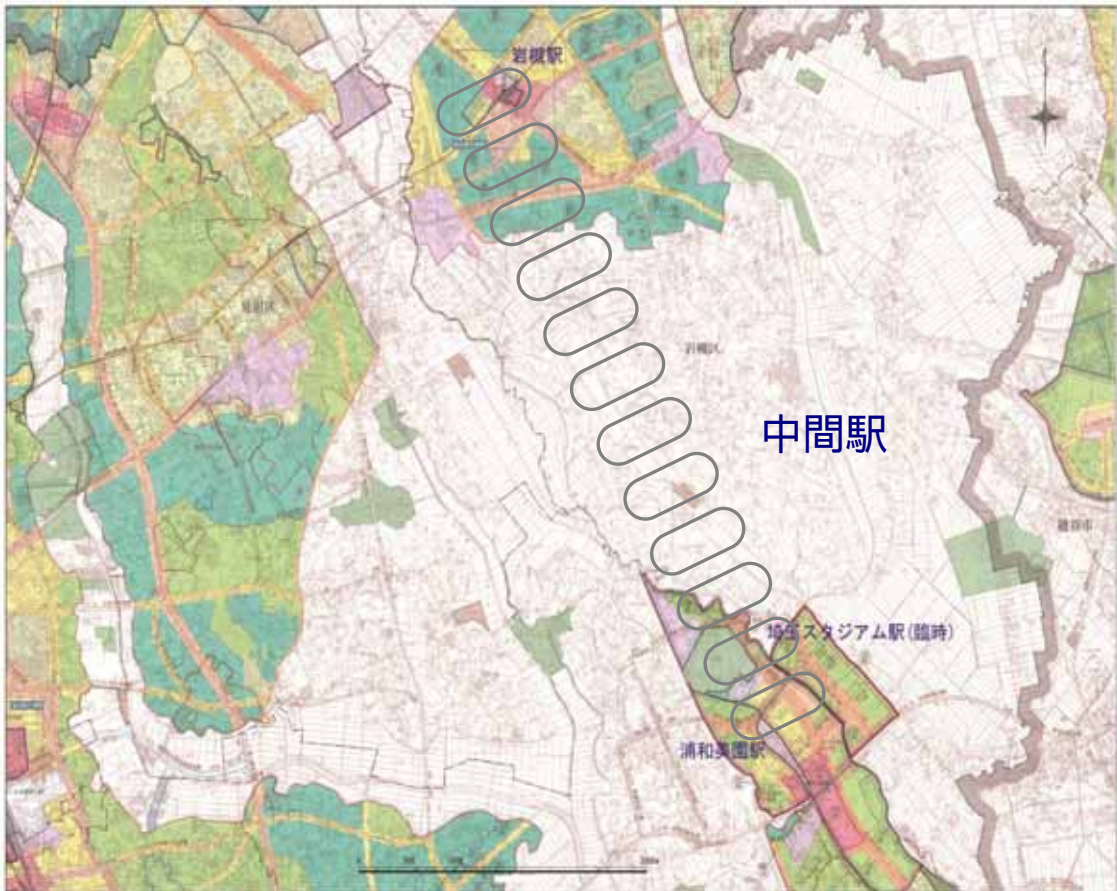


### ( 3 ) 延伸線沿線まちづくり

#### 1 ) 都市計画の概要

##### さいたま市都市計画図

土地利用 東武野田線岩槻駅を中心として市街化区域がコンパクトにまとまっている。  
市街化調整区域は、割合及び面積ともに、市内各区で最大である。(岩槻区内の市街化調整区域の割合は約 8 割)



資料：都市計画図に延伸線を記入

さいたま市総合振興計画（策定年：平成 18 年 1 月改定）

中間駅の隣駅になる「浦和美園駅周辺」と「岩槻駅周辺」は、多核連携型の都市構造を実現に向けた拠点としての形成を図るような『副都心』として位置づけられている。

本市の都市構造は、都市への機能集積、副都市の育成にあわせて、都市軸の機能性の向上による都心・副都心の連携の強化を図るとともに、多核連携型の都市構造の実現を目指すとしている。

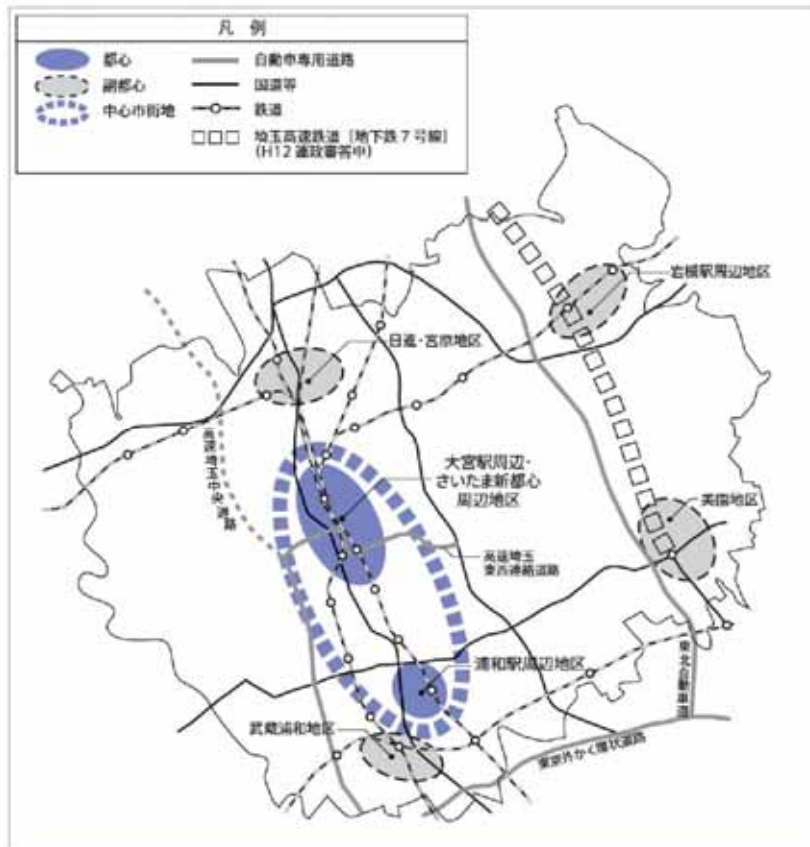
拠点の構成と機能は、次のとおりである。

#### <基本的な考え方>

- ・拠点は、都心、副都心、地域拠点から構成されている。
- ・大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区並びに浦和駅周辺地区を本市の2つの「都心」と位置付け、2つの都心を包含する区域を「中心市街地」としている。
- ・多核連携型の都市構造の実現に向けた拠点として、日進・宮原地区、武蔵浦和地区、美園地区、岩槻駅周辺地区の4地区を「副都心」と位置付けている。
- ・主な鉄道駅周辺や区役所周辺などを「地域拠点」と位置付けている。

#### <副都心>

- ・4つの副都心(日進・宮原地区、武蔵浦和地区、美園地区、岩槻駅周辺地区)は、都心と連携しながら、その機能を補完するとともに、本市の都市活動を多様化する役割を果たすとしている。
- ・そのため、都市基盤の整備を進めながら、商業・業務機能や文化機能などの高次都市機能の集積、都心居住の実現、地域に集積する歴史文化資源の活用による交流機能の向上を図り、地域の自然環境を生かしつつ、それぞれの特性に応じた拠点の形成を進める。



岩槻区において、大宮西部や美園地区をはじめ、地下鉄7号線延伸に伴って、新しい市街地形成を進める場合には、環境との共生を図りながら質の高い宅地を計画的に供給していく必要があると提案されている。

岩槻区の特徴は、次のとおりである。

- ・中世から鎌倉街道の交通の要衝であり、室町時代から城下町として発展してきた。
- ・また、人形のまちとしても有名で各種のイベントが開催されている。

#### <都市基盤・環境>

- ・区の中央を東武野田線が東西に延び、岩槻駅、東岩槻駅の2駅が区民の重要な足となっている。
- ・現在、地下鉄7号線の延伸促進の取り組みが行われており、南北方向の新しい軸の形成が期待されている。

#### <産業>

- ・400年近い歴史がある人形作りは、伝統工芸品に指定されているが、年々減少傾向にあり、観光などとの連携による活性化が模索されている。
- ・北部にある岩槻工業団地は、機械、金属などの製造業である。
- ・10区の中で最も活発な農業は、米のほかクワイ、ネギなどの野菜、アサガオ、シクラメンなどの花や花卉を生産している。

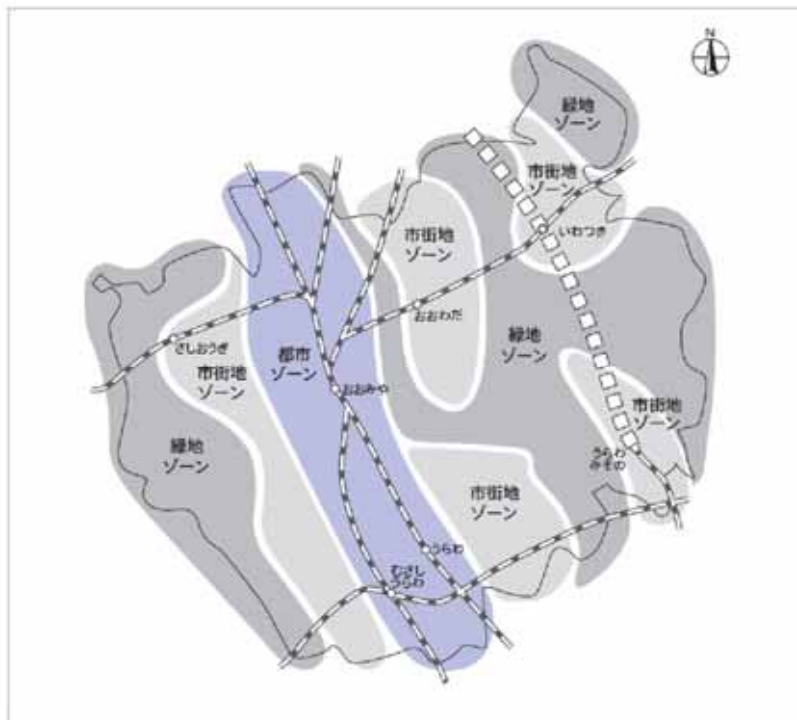
#### <地域資源>

- ・国指定の史跡真福寺貝塚、慈恩寺等の歴史資源が多く分布する。
- ・水と緑も岩槻区を象徴する資源となっている。

#### <コミュニティ>

- ・長い歴史のある地域コミュニティ活動も活発な区である。

本市では今後とも人口の増加が見込まれ、大宮西部や美園地区をはじめ、地下鉄7号線の延伸に伴って、新しい市街地形成を進める場合には、環境との共生を図りながら、質の高い宅地を計画的に供給していくことが必要である。



さいたま都市計画マスタープラン（策定年：平成 17 年 12 月改定）

交通基盤の充実として、地下鉄 7 号線延伸などにより、市内外との交流や連携を促進し、活力あるまちづくりを進めると提案されている。

岩槻区の将来像は、「自然と歴史、文化を楽しむまち」であり、そのためのまちづくりの基本方針は、次のとおりである。

**<歴史・文化を生かした、にぎわいと魅力ある拠点づくり>**

・岩槻駅周辺地区は、特徴ある歴史・文化資源を活用しながら、商業・業務・文化・交流機能を集積し、にぎわいと魅力ある拠点づくりを進める。

**<交通基盤が充実し、交流や連携を育むまちづくり>**

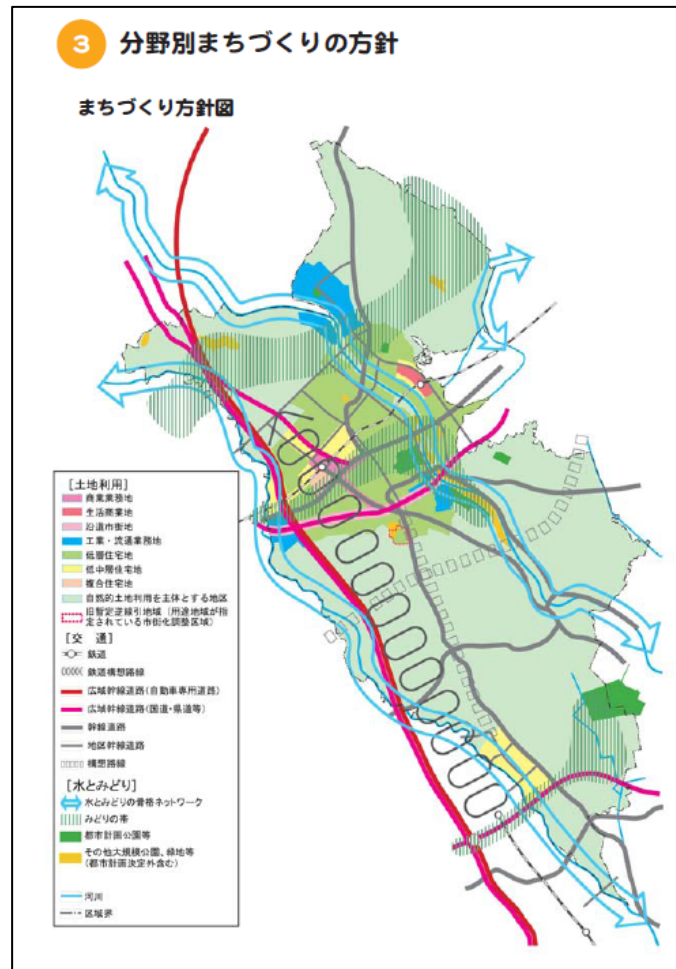
・幹線道路や公共交通網の強化・充実を図り、あわせて、埼玉高速鉄道（地下鉄 7 号線）延伸などにより、市内外との交流や連携を促進し、活力あるまちづくりを進める。

**<生活基盤が整った安全で暮らしやすいまちづくり>**

・鉄道駅を中心に、地域生活拠点の機能向上、都市基盤の整備充実、公共交通の利便性向上、歩行者空間及び自転車走行空間の整備などにより、生活基盤が整った安全で暮らしやすいまちづくりを進める。

**<身近な自然と共生するまちづくり>**

・元荒川、綾瀬川などの河川空間、斜面林・屋敷林などのみどり資源、農地と集落による田園景観などの保全と活用により、恵まれた自然環境に囲まれたうるおいのあるやすらぎのあるまちづくりを進める。





2) 延伸線全体の現状と課題

表 地下鉄7号線延伸線の全体概要<3駅プラス1駅周辺の現状・課題の整理と今後の検討テーマの総括表>

	浦和美園駅周辺 (整備中)	スタジアム臨時駅周辺 (整備中)	中間駅周辺	岩槻駅周辺 (既成市街地+既設駅との結節)
駅周辺の検討テーマと地域づくりの寄与	<p>地下鉄7号線延伸線の全体概要&lt;3駅プラス1駅周辺の現状・課題の整理と今後の検討テーマの総括表&gt;</p> <p>浦和美園駅周辺 (整備中)</p> <p>＜ニュータウンの建設促進＞ 副都心の形成</p> <p>まちづくりの加速に寄与</p>	<p>スポーツ基地づくり</p> <p>内滑なイベント開催に寄与</p>	<p>地域資源の有効活用</p> <p>新産業拠点振興に寄与</p>	<p>＜歴史市街地の再生＞ 副都心の形成</p> <p>副都心賑わいづくりへの寄与</p>
現状と特性	<p>駅周辺開発の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際アメニティタウン構想として「みそのウイングシティ」を事業中</li> <li>H11.6 都市計画決定、土地区画整理事業約310ha 計画人口 31,200人 (3地区)</li> <li>まち開きと大型商業施設</li> <li>平成18年4月に「みそのウイングシティ」のまち開きと大型商業施設が開設され、商業拠点を形成</li> <li>浦和美園駅 (開業H13.3) 乗降客数             <ul style="list-style-type: none"> <li>乗車人数 120年5,400人/日</li> <li>121年5,100人/日</li> <li>122年5,200人/日</li> </ul> </li> <li>西口駅前広場整備中 (124年度末完成予定)</li> <li>美國小学校 (仮称) 124.4開校予定</li> </ul>	<p>施設規模</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画公園として計画決定 31.4ha</li> <li>収容可能人数 63,700人</li> <li>駐車可能台数*合計             <ul style="list-style-type: none"> <li>正面駐車場 500台</li> <li>北第1駐車場 100台</li> <li>北第2駐車場 40台</li> <li>東駐車場 400台</li> </ul> </li> <li>スタジアムの活動状況             <ul style="list-style-type: none"> <li>浦和レッズのホームスタジアム</li> <li>平成22年観客約89万人/年</li> <li>浦和美園駅から歩行者専用道路約1.2km (徒歩約15分)</li> </ul> </li> </ul>	<p>土地利用の潜在</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中間駅が予定されている周辺は、集落地と軽工場及び農地が混在しており、適切な土地利用誘導が必要</li> <li>地元企業の育成             <ul style="list-style-type: none"> <li>園芸産業や軽工場、一部産業処理施設や物流施設があり、地元産業の振興策が重要</li> </ul> </li> <li>地域資源の点検             <ul style="list-style-type: none"> <li>目白大学 学生1,223名 職員110名</li> <li>目白大学クリニック 来院数100名/日</li> <li>地域に点在する歴史・文化・自然資源の活用が重要</li> </ul> </li> <li>交通空白地区             <ul style="list-style-type: none"> <li>和土団地</li> </ul> </li> </ul>	<p>高齢化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>さいたま市内で岩槻区が一番</li> <li>駅前商業の衰退             <ul style="list-style-type: none"> <li>商業地産の種となるキーテナントの撤退</li> <li>従来人口の減少</li> <li>伝統産業である人形製造が19年からH18年までに従業員数で249人、約1,400億円減少。また、岩槻区の花菱業者数も18年からH19年の間に約1割減少</li> </ul> </li> <li>観光客数の推移             <ul style="list-style-type: none"> <li>岩槻観光客数</li> <li>近年は年間約125万人で推移している。</li> </ul> </li> </ul>
主要な課題の整理	<p>ニュータウン建設の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>延伸計画を契機に、岩槻駅(副都心の形成)を含む3駅プラス1駅の地域連携を強化し、ニュータウンの建設促進を図ることが課題</li> <li>副都心の形成             <ul style="list-style-type: none"> <li>人口定着を促進しつつ、地域の副都心となるような地区整備が課題</li> <li>国際アメニティタウンとしての機能形成</li> <li>公共複合施設の早期建設</li> </ul> </li> </ul>	<p>スポーツ拠点の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>埼玉スタジアムをはじめ、スポーツ施設が集積する拠点づくりが課題</li> <li>多様なイベント開催に向けての企画提案(スタジアム外を含めた企画提案)</li> <li>防災拠点機能の強化</li> <li>自動車交通対策             <ul style="list-style-type: none"> <li>イベント開催時における自動車交通対策、特に駐車機能の強化が課題</li> </ul> </li> </ul>	<p>土地利用の誘導策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中間駅設置と計画的に整備する区域を明確にし、土地利用の計画的な誘導策が課題</li> <li>新規産業の誘致策             <ul style="list-style-type: none"> <li>新規産業分野の業種選定と企業誘致策が課題</li> </ul> </li> <li>地域資源の活用             <ul style="list-style-type: none"> <li>中間駅周辺の地域資源のリストアップと活用方策が課題</li> </ul> </li> </ul>	<p>駅前商業の振興</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歴史と伝統のある中心市街地の再生が課題</li> <li>再開発ビルへの区役所移転に伴う区役所跡地利用が課題</li> <li>産業振興への支援             <ul style="list-style-type: none"> <li>岩槻区全体の産業振興策が課題</li> <li>人形の芸術文化の振興、海外展開</li> </ul> </li> <li>観光振興への支援             <ul style="list-style-type: none"> <li>観光、交流人口を確保する施策展開が課題</li> </ul> </li> </ul>
課題解決に向けての検討テーマ	<p>総合的なまちづくりの展開</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>副都心形成に資するような総合的なまちづくり(「みそのウイングシティ」)に基づく、まちづくりの展開</li> <li>延伸地域の「アップ」を図るような各種「ソフト」の展開(終端駅から延伸される効果の活用)</li> <li>他地域(横浜 etc)のイベント等との連携</li> <li>国際化への道のりの検討</li> <li>東京ドーム(後楽園)と埼玉スタジアムの交流</li> </ul>	<p>総合的なスポーツ拠点の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>埼玉スタジアムを核に、スポーツ施設が集積する総合的な拠点づくり</li> <li>総合的な交通対策の実施             <ul style="list-style-type: none"> <li>イベント開催回数の増加による鉄道利用の促進・3駅周辺の駐車場活用によるパークアンドライドの展開</li> <li>芝面以外の施設スタンプ・放送設備等活用、周辺公園区域や駐車場の活用</li> </ul> </li> </ul>	<p>土地利用の誘導策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中間駅を核にしたまちづくり</li> <li>新しいまちづくり(健康・福祉・区役所等)の展開と既存集落・園芸産業との融合</li> <li>新規産業の誘導             <ul style="list-style-type: none"> <li>地元大学等の連携や核となる企業等の誘致による地元産業との連携</li> </ul> </li> <li>周辺に分布する地域資源のネットワーク</li> <li>中間駅周辺の地域資源と周辺に分布する資源の活用と新規産業を併せた地元の振興政策的課題             <ul style="list-style-type: none"> <li>総合振興計画・都市計画マスタープランへの位置付け、農林業の調整、都市計画決定の手続き</li> </ul> </li> </ul>	<p>駅前商業の振興</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地活性化のために重要な要素となる岩槻駅周辺の活性化・利用者の増加</li> <li>地元企業の振興             <ul style="list-style-type: none"> <li>地下鉄7号線延伸区間の地元企業への振興</li> <li>観光・交流人口の増加</li> <li>地域の観光、レクリエーション施設のネットワーク</li> </ul> </li> <li>観光客の呼び込みのための仕掛け             <ul style="list-style-type: none"> <li>岩槻学等歴史観光・イベントの開催</li> </ul> </li> </ul>

3) 中間駅周辺地域  
中間駅周辺まちづくり

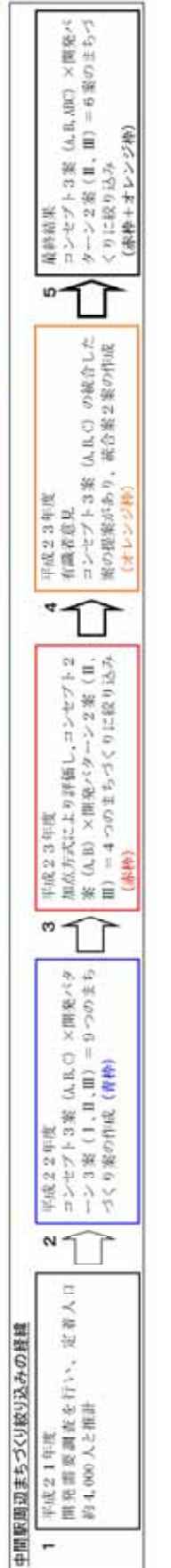
表 地下鉄7号線中間駅周辺まちづくり 中間とりまとめ案(コンセプト・開発パターン)

<p>中間駅周辺まちづくり (延伸に伴い中間駅を設置する場合) 延伸線のまちづくり 延伸計画(浦和駅～岩槻間:約7.3km) → 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 産業集積拠点の検討 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。</p>	<p><b>コンセプト</b> 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> <p><b>A案:環境にやさしい新しいまちづくり</b> 「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・環境・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><b>B案:長寿社会に対応したまちづくり</b> 「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><b>ABC統合案</b> 「健康と自然を育む木洩れ日の街」 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・福祉系産業 長寿社会に対応したまちづくり ヘルシーロード、健康スポーツ公園 緑多い菜園付住宅、ユニバーサル住宅 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>開発パターン ・ 交流人口創出型(Ⅱ型) ・ 定着・交流バランス型(Ⅲ型)</p> <p><b>基本構成</b> ● 開発規模 約45ha ● 定着人口 約500人 (産業や学校などの交流人口の創出) ● 鉄道利用者推計 約600～1,200人 (生産・事務所・学校・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) ● 費用便益比(国交省マユ7MH21) B/C=1.50</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>基本構成</b> ● 開発規模 約65ha ● 定着人口 約4,000人 (住宅を中心に産業・学校などの人口交流の創出) ● 鉄道利用者推計 約1,200人 (住宅・事務所・学校・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) ● 費用便益比(国交省マユ7MH21) B/C=1.83</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>
---	--	--



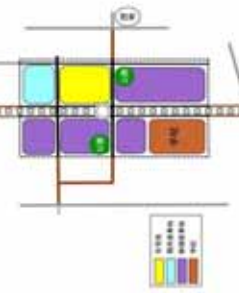

表 地下鉄7号線中間駅周辺まちづくり中間とりまとめ案（コンセプト・開発パターンの検討経緯）

人口定着タイプ（Ⅰ型）	交流人口創出型（Ⅱ型）	定着・交流パターン型（Ⅲ型）	
<p><b>コンセプトA案</b>（環境にやさしい新しいまちづくり）</p> <p>働きやすいまちづくり</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p> <p>中間駅周辺のまちづくりについてコンセプト3案（A,B,C）及び開発パターン2案（Ⅱ,Ⅲ）を示し、意見を聞いた。</p> <p>有識者からは、コンセプト3案を統合した案の提案があり下記の統合案2案を追加作成。</p>	<p><b>コンセプトB案</b>（長寿社会に対応したまちづくり）</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p>	<p><b>コンセプトC案</b>（自然環境と共生したまちづくり）</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p>	<p><b>A,B,C統合案</b></p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p>
<p><b>コンセプトA案</b>（環境にやさしい新しいまちづくり）</p> <p>働きやすいまちづくり</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p>	<p><b>コンセプトB案</b>（長寿社会に対応したまちづくり）</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p>	<p><b>コンセプトC案</b>（自然環境と共生したまちづくり）</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p>	<p><b>A,B,C統合案</b></p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p>
<p><b>コンセプトA案</b>（環境にやさしい新しいまちづくり）</p> <p>働きやすいまちづくり</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p>	<p><b>コンセプトB案</b>（長寿社会に対応したまちづくり）</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p>	<p><b>コンセプトC案</b>（自然環境と共生したまちづくり）</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p>	<p><b>A,B,C統合案</b></p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p>
<p><b>コンセプトA案</b>（環境にやさしい新しいまちづくり）</p> <p>働きやすいまちづくり</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p>	<p><b>コンセプトB案</b>（長寿社会に対応したまちづくり）</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p>	<p><b>コンセプトC案</b>（自然環境と共生したまちづくり）</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p>	<p><b>A,B,C統合案</b></p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p> <p>健康と自然を育む木造れいの街</p>



さいたま市東部地域の活性化

表 地下鉄7号線中間駅周辺まちづくり 中間とりまとめ案（事業推進手法）

2. 整備手法・基盤整備等	
<p>1. コンセプト・開発パターン</p> <p>A案 「街じゅうがエコ 太陽を活かす未来都市」 環境にやさしい新しいまちづくり</p> <p>B案 「長生きをサポートする 健康先進都市」 長寿社会に対応したまちづくり</p> <p>ABC 統合案 「健康と自然を育む木洩れ日の街」 A 環境にやさしい新しいまちづくり B 長寿社会に対応したまちづくり C 自然環境と共生したまちづくり</p>  <p>交差人口輸出型（Ⅱ型）</p>	<p>(1) 事業化にあたって</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市街化区域への編入（農振農用除外）</li> <li>鉄道駅周辺まちづくりは浦和美園駅、西大宮駅周辺を土地区画整理事業で施行中</li> <li>事業資金確保やソフト戦略も含め民間事業者が参画できる環境の準備が必要</li> </ul> <p>(2) 整備手法の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>民間の効率性や創意工夫を取り入れる手法が考えられる。</li> <li>地下鉄7号線の延伸と道路や産業用地が一体的に整備できる手法が効率的である。</li> </ul> <p>(3) 整備手法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>土地区画整理事業が適当</li> <li>地区外整備（道路等）は土地区画整理事業と同時整備</li> <li>コンセプトを実現するまちづくりの推進             <ul style="list-style-type: none"> <li>A コンセプトに則した住宅・産業用地整備                 <ul style="list-style-type: none"> <li>1) 地権者の土地利用ニーズの把握</li> <li>2) 企業等の立地ニーズの把握</li> <li>3) コンセプトに則した総合調整</li> </ul> </li> <li>● まちの熟成と鉄道利用者増の相乗効果</li> </ul> </li> <li>B コンセプトに則した都市基盤整備                 <ul style="list-style-type: none"> <li>1) 駅前広場</li> <li>2) 公園、道路、自転車道</li> <li>3) ライフライン、下水道、調整池</li> </ul> </li> <li>● 駅開設と合わせた計画的なまちづくり</li> </ul>
<p>定着・交流パワーステ（Ⅲ型）</p> 	<p>(4) 開発コスト削減、事業スピードアップの方策</p> <p>① コスト削減の追求（PFI、区画整理会社など民間参画手法の検討）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>コスト・魅力・性能確保</li> <li>資金調達や民間の創意工夫</li> </ul> <p>② スピード（駅開設と合わせた計画的なまちづくり）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくりと延伸事業との施工調整</li> <li>地区外整備（道路等）との施工調整</li> </ul> <p>③ スピード（まちの熟成と鉄道利用者増の相乗効果）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共施設の計画的な整備</li> <li>民間事業者等の参入環境整備（保育所、幼稚園、商業施設、企業立地）</li> </ul> <p>(5) 鉄道利用を促進するソフト施策</p> <p>まちの資源を活用し、まちを楽しくする。</p> <p>① 高架下用地の有効利用策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>レンタサイクル</li> <li>パークアンドライド</li> </ul> <p>② 休日の交流人口の増加策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>周辺観光とのネットワークによる魅力づくり</li> <li>自転車を活用した魅力づくり</li> </ul> <p>③ 四季のイベントを活用した増加策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>春：雛めぐり…</li> <li>夏：夏まつり…</li> <li>秋：古式土俵入り…</li> <li>冬：初詣…</li> </ul> <p>④ 相互運行沿線地域の特徴を活かした増加策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>安行の植木・園芸、埼玉スタジアム2002</li> <li>後楽園・東京ドーム、神楽坂、麻布十番</li> </ul> <p>(6) 中間駅周辺まちづくりに向けての市民参加の協働組織</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>土地利用や管理など専門家を交え、学び、方針を決定</li> <li>まちづくりの都市デザインなど専門家を交え、学び、協働、実践、実践</li> <li>市民が担う地域運営の支援と実践</li> </ul>



① 人口減少  
人口減少局面を迎える中で新しいまちづくりのリスク。（さいたま市も2015年頃から減少傾向）

② 浦和美園以北のまちづくり  
浦和美園で計画人口約3万人規模の開発推進中。（浦和美園以北での新規定住の可能性）

③ 財政負担  
少子高齢・人口減少社会における税収減・義務費増大の中での長期的な整備費の確保。

主な課題・リスク



## 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。

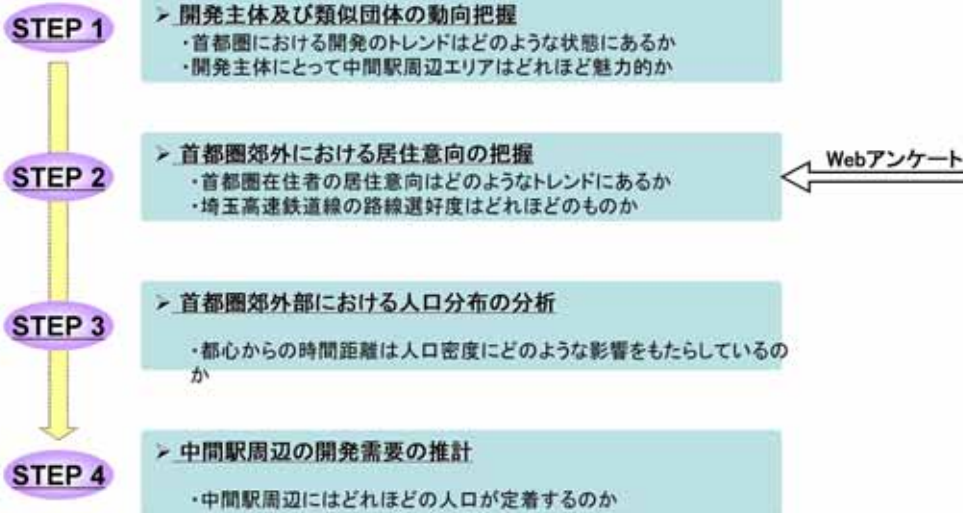
また、さいたま市では、上記背景のもと、鉄道利用者の増加を目指して、浦和美園～岩槻間に中間駅を設置した場合に、駅周辺の開発を行い人口の定着を図ることを検討している。

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住意向調査、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。



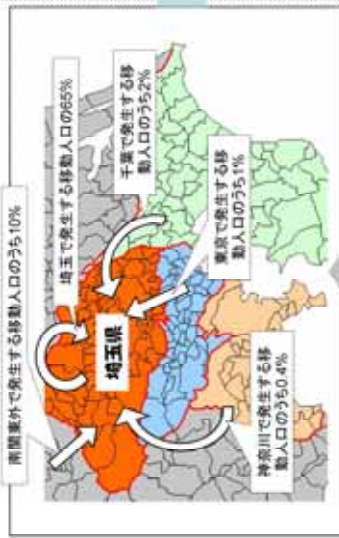
##### 調査結果

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。)

**Step1. 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

アンケートによる居住地地選好結果

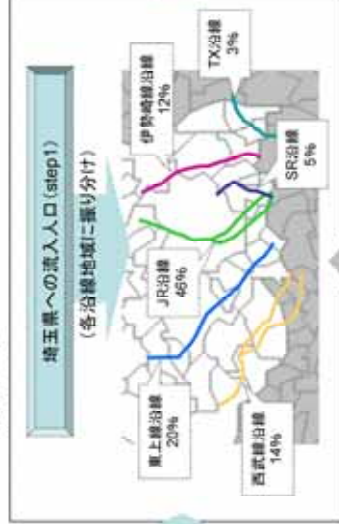
(n=4,000)	原住希望地	
	東京	埼玉
東京	93%	1%
埼玉	27%	65%
千葉	34%	2%
神奈川	25%	0%
南関東外	54%	10%

- ・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

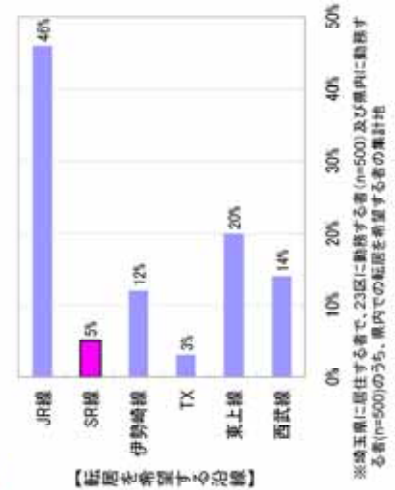
- ①平成17年度における各地域の人口に対する南関東地域内への移動人口量の発生率を算出する。
- ②各地域の将来人口推計(上記①)で算出した発生率を乗じることにより、将来の南関東地域内への流入人口量を算出する。
- ③上記②で算出した転居人口量にアンケート結果を乗じることで、埼玉県への将来の流入人口量を算出する。

**Step2. 将来、埼玉高速鉄道沿線地域へ流入する人口を推計する。**



反映

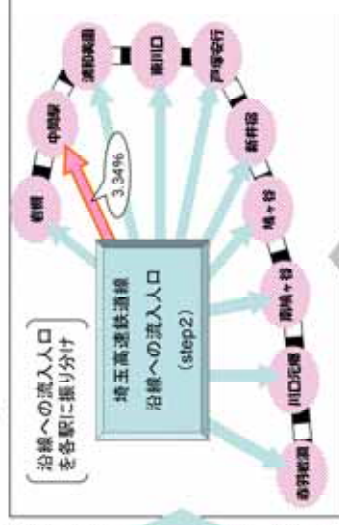
アンケートによる沿線地域選好結果



推計手順

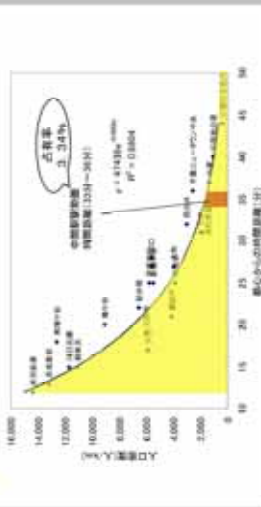
- ①step1で算出した埼玉県への流入人口量に、6路線沿線市町村の県内人口に占める割合(80%)を乗じ、将来、6路線沿線地域への転居人口量を算出する。
- ②上記①で算出した転居人口量にアンケート結果を乗じることで、埼玉高速鉄道沿線への将来の流入人口量を算出する。

**Step3. 将来、中間駅周辺地域へ流入する人口を推計する。**



反映

「都心からの時間距離」と「人口密度」の相関



推計手順

- ①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
- ②Step2で推計した埼玉高速鉄道沿線への流入人口ととどに、上記①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。**

### 【開発需要の推計作業の主な流れ】

- ① 2005年の住民基本台帳人口移動報告及び人口動態調査より、南関東域内から域内、南関東域外から域内への移動数を把握〔2005年 194万2千人の実績値がベース〕
- ② 将来人口推計と2005年国勢調査をもとに、2020年以降各年の移動数を推計〔人口減少局面を反映（例:2020年 193万6千人）〕
- ③ 居住地に関する意向調査結果をもとに、2020年以降各年の埼玉県内から県内・県外から県内の移動人口を推計(例:2020年 22万8千人)
- ④ ③の移動人口に80%を乗じて、埼玉県内主要6路線沿線への移動人口数を推計(例:2020年 18万4千人)
- ⑤ 6路線の選好調査結果をもとに、SR沿線への移動人口数予測〔SR沿線の競争力(人気5%)を反映（例:2020年 9千人）〕
- ⑥ 都心からの時間距離&人口密度の相関関係をもとにして、中間駅周辺(3.34%)への流入人口予測（例:2020年 300人）
- ⑦ 中間駅周辺からの流出人口も考慮(岩槻区5.5%-2032年から流出)

結果: 中間駅周辺の開発需要=4000人程度で収束

- ① 2005年の住民基本台帳人口移動報告及び人口動態調査より、南関東域内から域内、南関東域外から域内への移動数を把握〔実績数値がベース(2005年 194万2千人)〕



- ② 将来人口推計と2005年国勢調査をもとに、2020年以降各年の移動数を推計〔人口減少局面を反映（例:2020年 193万6千人）〕





③ 意向調査結果をもとに、2020年以降各年の埼玉県内から県内・県外から県内の移動人口を推計  
(例:2020年 22万8千人)

\*アンケートによる居住地選好結果及び  
2020年将来人口による移動人口の推移

(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	9.2%	8,000人 1%	2%	5%
埼玉	2.7%	188,000人 85%	3%	5%
千葉	3.4%	4,000人 2%	58%	6%
神奈川	2.5%	1,000人 0%	1%	74%
南関東地域外	5.4%	31,000人 10%	10%	26%

2020年の埼玉県への移動人口の推計結果 (単位:千人)

	移動人口 ①	意向調査 埼玉県への居住希望割合 ②	埼玉県への移動人口 ①×②
東京都	603	1%	6
埼玉県	253	65%	165
千葉県	227	2%	4
神奈川県	363	0%	1
南関東地域外	490	10%	51
			合計 228

④ ③の移動人口に80%を乗じて、埼玉県内主要6路線の沿線への移動人口数を推計(例:2020年 18万4千人)

2020年の埼玉高速鉄道への移動人口の推計結果 (単位:千人)

埼玉県への移動人口 ①	同県における調査対象沿線市町村人口の割合 ②	調査対象沿線市町村への移動人口 ①×②	意向調査 埼玉高速鉄道沿線への居住希望割合 ③	埼玉高速鉄道への移動人口 ①×②×③
228	80%	184	5%	9

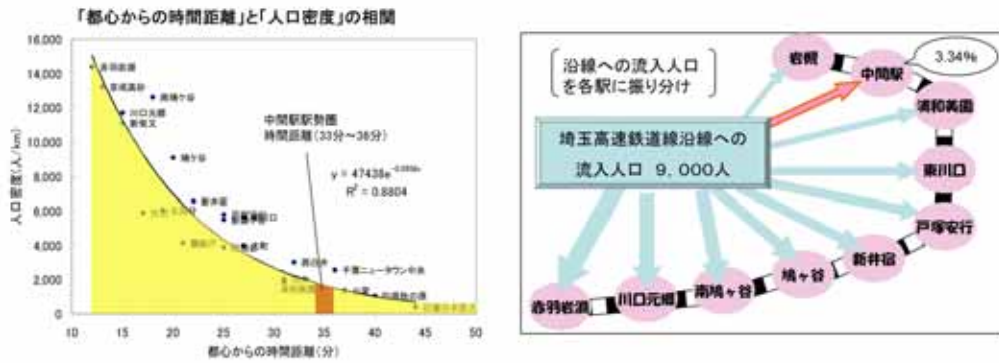
⑤ 6路線の選好調査結果をもとに、SR沿線への移動人口数予測 [SR沿線の競争力(人気5%)を反映 (例:2020年 9千人)]



2020年の埼玉高速鉄道への移動人口の推計結果 (単位:千人)

埼玉県への移動人口 ①	同県における調査対象沿線市町村人口の割合 ②	調査対象沿線市町村への移動人口 ①×②	意向調査 埼玉高速鉄道沿線への居住希望割合 ③	埼玉高速鉄道への移動人口 ①×②×③
228	80%	184	5%	9

⑥ 都心からの時間距離&人口密度の相関関係をもとにして、  
中間駅周辺(3.34%)への流入人口予測  
(例:2020年 300人)



2020年の中間駅への移動人口の推計結果 (単位:千人)

埼玉高速鉄道への移動人口	中間駅の割合	中間駅への移動人口
①	②	①×②
9	3.34%	0.3

⑦ 中間駅周辺からの流出人口も考慮  
(岩槻区5.5%の流出率／ 2032年から流出すると仮定)

- ・流出率：2008年度(H20年度)の岩槻区の人口流出率を用いる。
- ・新市街地の流出人口：都市再生機構の賃貸住宅における平均住居年数(11年)を参考に2032年から流出を考慮する。

〔2020年から毎年の流入人口(&流出)を積み上げていくと・・・〕

中間駅周辺人口推計結果 (単位:人)

年度	2020	...	2025	...	2030	...	2035	...	2040	...	2045	...	2050	...	2055
人口移動積上げ法 (流出率考慮)	301	.....	1,783	.....	3,223	.....	3,811	.....	4,062	.....	4,195	.....	4,237	.....	4,211

結果:中間駅周辺の開発需要=4,000人程度で収束

# 中間駅周辺における産業集積拠点形成に関する調査

## 中間駅周辺における産業集積拠点形成に関する調査

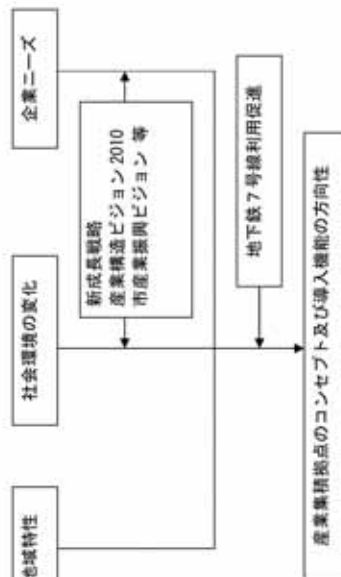
住居系のまわらぐりに加え、産業集積拠点としての可能性、導入すべき産業分野等の方向性について、企業等アンケート、有識者の意見を踏まえつつ検討を行う。

### 1. 産業集積拠点としての可能性

- 基礎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の評価をしている。
- 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更込まれる。

### 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》

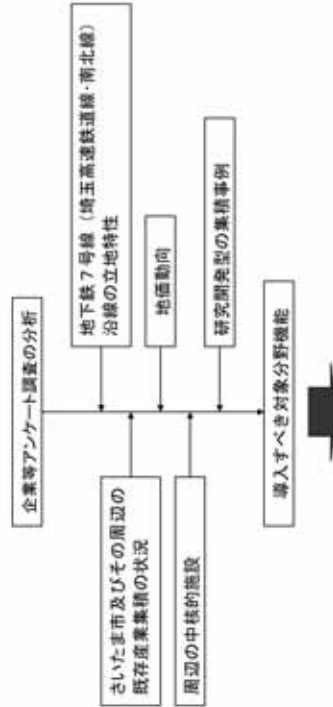
- ☆ 地域特性を活かした成長性のある多様な産業集積の構築
- ⇒ 対象分野：「健康・スポーツビジネス」「医療・介護ビジネス」「農産物・食品ビジネス」

### 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）＋α（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。



## 中間駅周辺の産業集積拠点に関する企業等アンケート調査

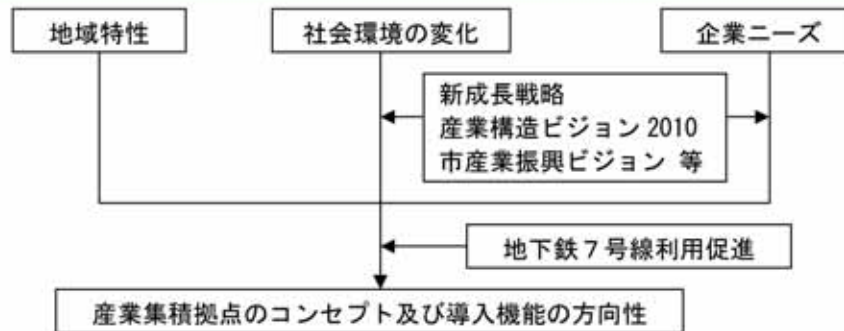
### ■中間駅周辺の産業集積拠点の検討（平成22年度前半調査）

#### 1. 中間駅周辺の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の評価をしている。
- 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。



#### 《開発コンセプト》

- ☆ 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」

### ■企業等アンケート調査の実施（中間駅周辺に特化）平成22年度後半調査

#### 1. アンケート実施概要

##### (1) 発送及び回収

- ・ 実施期間：平成23年2月21日～3月8日
- ・ 実質発送数：6,470件（発送総数6,519件）
- ・ 回収数：587件
- ・ 回収率：9.1%

##### (2) 発送先

- ・ 地域別：首都圏6,002件（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）、北関東・甲信517件（茨城県、栃木県、群馬県、山梨県、長野県）に本社等を置く企業・学校など
- ・ 業種別：農業、建設業、製造業、電気・ガス・熱供給、運輸・通信、卸売・小売業、金融・保険、不動産、サービス業（学術研究、専門・技術、飲食、サービス、生活関連・娯楽、教育、医療・福祉）

※ 企業等の抽出にあたっては、対象分野とした「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」に関連する業種に配慮するとともに、学校など集客性のある業種も加えた。

（次頁に続く）

## 2. アンケート結果の主な概要

### (1) 新規立地・移転等の場合、重視する条件（複数回答）

(N=575)		
	実数	回答率
市場・取引先の近接性	221	38.4
本社・拠点への近接性	136	23.7
物流施設への近接性	48	8.3
人材確保	130	22.6
通勤通学の便	246	42.8
道路ICからのアクセス	87	15.1
駅からのアクセス	213	37.0
地価	210	36.5
自治体の支援、優遇制度	99	17.2
原材料の入手の便	21	3.7
産業団地である	28	4.9
周辺の人口規模	103	17.9
その他	32	5.6

- 「通勤通学の便」が246件で最も多く、以下、「市場・取引先の近接性」221件、「駅からのアクセス」213件、「地価」210件と各々3割以上で上位を占めた。

### (2) 新規立地・移転等の予定について

(N=587)		
	実数	構成比
既に具体化	19	3.2
検討段階	26	4.4
今後検討予定	49	8.3
わからない	73	12.4
予定なし	410	69.8
無回答	10	1.7
計	587	100.0

- 「予定なし」の企業が約7割を占める。次いで、「わからない」が73件(12.4%)であるが、「既に具体化」が19件(3.2%)、「検討段階」26件(4.4%)、「今後検討予定」49件(8.3%)を合わせると94件(12.7%)である。

### (3) 中間駅が設置された場合、その周辺の立地条件の評価（上位3つ）

#### ◆地下鉄7号線が利用できる

(N=587)		
	実数	構成比
評価できる	407	69.3
何とも言えない	139	23.7
評価できない	15	2.6
無回答	26	4.4
計	587	100.0

#### ◆東京都心に近い

(N=587)		
	実数	構成比
評価できる	320	54.5
何とも言えない	213	36.3
評価できない	27	4.6
無回答	27	4.6
計	587	100.0

#### ◆東北道 I . Cに近い

(N=587)		
	実数	構成比
評価できる	294	50.1
何とも言えない	232	39.5
評価できない	36	6.1
無回答	25	4.3
計	587	100.0

- 「地下鉄7号線が利用できる」が7割、「東京都心に近い」「東北道 IC に近い」も5割を超える評価で、「何とも言えない」「評価できない」を上回る。

### (4) 新規立地・移転等の対象として中間駅周辺の評価

(N=587)		
	実数	構成比
検討できる	34	5.8
何とも言えない	174	29.6
候補地とならない	355	60.5
無回答	24	4.1
計	587	100.0

- 「候補地とならない」が約6割を占めるものの、「候補地として検討できる」が34件(5.8%)あり「開発計画が示されていないので何とも言えない」も約3割にのぼる。

### (5) 中間駅周辺に適する分野（複数回答）

(N=208)		
	実数	回答率
環境・エネルギー	37	17.8
農産物・食品	20	9.6
医療・福祉・介護	59	28.4
健康・スポーツ	20	9.6
情報通信	16	7.7
デザイン・ファッション	6	2.9
ビジネス支援サービス	6	2.9
教育・人材育成・学習支援	36	17.3
エンターテインメント・娯楽	12	5.8
その他	44	21.2

- 分野は、「医療・福祉・介護」59件(28.4%)、「環境エネルギー」37件(17.8%)、「教育・人材育成・学習支援」36件(17.3%)が多い。

### (6) 中間駅周辺に適する機能（複数回答）

(N=208)		
	実数	回答率
本社等統括機能	16	7.7
管理・業務・サービス機能	34	16.3
研究開発機能	22	10.6
生産・製造機能	38	18.3
営業機能	37	17.8
情報関連機能	10	4.8
物流機能	29	13.9
店舗機能	22	10.6
教育機能	29	13.9
集客機能	11	5.3
その他	16	7.7

- 機能では、「生産・製造」が38件(18.3%)、「営業」が37件(17.9%)、「管理・業務・サービス」が34件(16.3%)、「物流」「教育」が各29件(13.9%)、「研究」「店舗」が各22件(10.6%)などとなっている。

中間駅周辺を候補地とする企業（34社）の回答したヒアリング結果

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

平成23年2月21日～3月6日までの企業等アンケート調査により中間駅周辺を候補地とする企業等が対象として採択できると回答した企業等を訪問しヒアリングを実施した。

○：可能性あり △：何ともいえない ×：可能性低い

(平成23年 8月 12日現在)

No	業種	本社所在地	従業員数 概ね(人)	事業内容	訪問日	ヒアリング結果		その他
						立地可能性	開発意向	
1) A社	建設業	東京都	1,800					
2) B社	建設業	東京都	1,100		8月9日	○	○	
3) C社	建設業	埼玉県	300	注文住宅の設計施工	6月20日	△	△	沿岸部からのリスク分散
4) D社	製造業	千葉県	1,000	樹脂・水産・木材製品の製造加工・配送	7月11日	○	○	引き継ぎ情報入手したい
5) E社	製造業	東京都	20	各種レンズ・光学系機器設計・開発・試作(量産)	6月14日	○	○	自社拠点・取引先との関係、東芝への活用
6) F社	製造業	東京都	20	光学測定機器の製造販売	8月3日	×	×	倉庫用地の確保
7) G社	製造業	山梨県	30	窓枠圧入機製造	8月3日	△	△	会社からの交通利便性
8) H社	製造業	埼玉県	50	マホケンの製造・販売	6月8日	○	○	県内施設の移転、土地取得も
9) I社	情報通信業	東京都	410	システム開発・保守(金融等)	7月8日	○	○	東北方面への道路利便性
10) J社	卸売・小売業	東京都	50	工業材料株式会社(工業ゴム・樹脂・薬品等)	7月26日	×	×	延伸及び周辺施設スケッチアップが明確になった場合に交渉
11) K社	卸売・小売業	東京都	520	各種機械器具の販売代理及び輸出入	7月21日	○	○	地元の安い地域
12) L社	卸売・小売業	茨城県	4,500	ホームセンター等	7月21日	○	○	駅・幹線道路周辺駐車場(約4千台)確保面積約10ha
13) M社	卸売・小売業	群馬県	2,100	ホームセンター等	6月9日	○	○	1千～3千坪の土地確保及び造成
14) N社	卸売・小売業	茨城県	5	1社と合併。	7月10日	○	○	駅舎移転
15) O社	不動産業	茨城県	6,000	医療機関、看護学校等もある	7月10日	○	○	駅舎移転は困難だが、医療機関・看護学校については条件次第(第三者購入は無難)で検討の余地あり。
16) 学校法人①	学術研究・専門・技術サービス業	東京都	65		7月6日	○	○	少子高齢化を考えると人口の多い地域(生保の集まりやすい)へ進出したい。1,000～2,000坪の土地の確保と進出にあたり、助産がほしい。
17) 学校法人②	教育・学習支援業	群馬県	710		6月7日	○	○	群馬川沿いの校舎を移転したいと考えている(用地確保3万坪程度)。土地の無償貸与が得られれば検討の余地あり。埼玉県内市町村から引き合いあり。
18) 学校法人③	教育・学習支援業	さいたま市	1,080	大学	7月11日	○	○	通学専用パブリックを新築検討する場合は条件として駅周辺で利便性が良い賃貸ビルを求められる。地下鉄延伸と駅舎の情報も引継ぎもほしい。
19) 学校法人④	教育・学習支援業	東京都	80	人工透析等のクリニック	6月8日	×	×	現在の敷地内に人工透析施設・老人看護施設、在宅介護支援施設が立地しているが、新たに人工透析施設を建設中。地域医療の施設許可は難しいが新規立地を希望した。
20) 医療法人①	医療・福祉業	埼玉県	700	医療機関	8月10日	×	×	最近、現在地において施設建設を継続したところで、現状では新規立地計画はない。
21) 医療法人②	医療・福祉業	埼玉県	70	医療機関	7月26日	△	△	通称患者を紹介するマザー病院とのコネクション知向による。
22) 医療法人③	医療・福祉業	東京都	100	医療機関	6月10日	△	△	電話連絡したがヒアリングについて余り受取ない。(TEL)
23) 医療法人④	医療・福祉業	東京都	5,000	病院、診療所、介護老人保健施設等	6月10日	△	△	さいたま市内はべつが数の問題があり、医療機関としての進出は困難、仮に進出を検討するとすれば介護施設となる。
24) 医療法人⑤	医療・福祉業	さいたま市	500	医療機関・訪問介護	7月26日	○	○	現在の場所からの移転の予定も無く、新規立地の予定もない。(TEL)
25) 医療法人⑥	医療・福祉業	さいたま市	200	医療機関	7月12日	○	○	介護施設等で進出する場合は条件としては、市街地内におおむね3,000㎡、商店街から500m以内の場所とした。
26) 医療法人⑦	医療・福祉業	東京都	300	病院・介護施設・訪問介護・特養	7月28日	×	×	出資者の方針により第三者引継ぎが決定しているため、県内他県に進出は出来ぬ。(TEL)
27) 医療法人⑧	医療・福祉業	埼玉県	150	泌尿器科事業、透析事業	6月7日	△	△	本土地域・親会社からの他県に再開発計画があり、社屋移転の計画あり。つくば方面に顧客が多いことから、TX延伸・武蔵野線延伸が有力な移転先候補となっている。
28) 社	生活サービス業	東京都	10	開発・設計・製作	8月9日	×	×	今のごとく進出はない。お客さんだけで支店・支社の統合は考える。
29) O社	サービス業	千葉県	220	サービス業	7月28日	△	△	今の状況ではなんともいえないが、同業他社や家族施設を持つと考えると、都心から駅まで徒歩5分程度は便利。
30) R社	サービス業	さいたま市	200	サービス業	7月4日	×	×	製造品の輸出事業があるため工場と本社や研究部署を引継ぎすることはできない。ただちに移転することは考えていない。
31) S社	サービス業	東京都	140	公益財団様の養育事業				
32) T社	サービス業	東京都	800	建設事業に関する計画・調査・工事監理等				
33) U社	サービス業	東京都	130	卸売業				
34) V社	その他	埼玉県						

※I社とO社が平成23年6月に会社合併をしている。計 27/33 ○10 △6 ×11 未訪問 6



## 目白大学・目白大学クリニック

### ( ) 目白大学

目白大学は、東京都新宿区に本部を置く私立大学である（1994年に設置）。設置者は学校法人目白学園であり、前身となる研心学園の創設は1923年である。

**岩槻キャンパスには、保健医療学部（理学療法学科・作業療法学科・言語聴覚学科）と看護学部（看護学科）が配置されており、この他に人間学部・社会学部・経営学部・外国語学部がある。岩槻キャンパスの学生数は、理学療法学科419名、作業療法学科232名、言語聴覚学科170名、看護学科402名の計1,223名であり（2011年5月現在）、職員とあわせると1,500名程度が在籍している。**

保健医療学部では、近年における医学の目覚ましい進歩の中、専門教育である理学療法学、作業療法学・言語聴覚学に関する知識と技術に関する教育と研究を行っている。医学関係の教育に不可欠な臨床指導に重点をおくことにより、知識・技術・態度において優れた人材の育成を目指している。

看護学部は、保健医療学部に次ぐ医療系学部として、2006年4月に誕生した。本学の建学の精神である「主・師・親」に基づき、看護に必要な専門的知識と技術を身につけ、実践力のある看護師、保健師の養成を目指している。また、変革する社会に対応しうる人間性豊かな感性を兼ねそろえた人材を育成している。

所在地：埼玉県さいたま市岩槻区浮谷 320

アクセス： 東京メトロ南北線（埼玉高速鉄道線直通）  
「浦和美園駅」からバスで約15分  
東武野田線 「岩槻駅」からバスで約12分  
JR武蔵野線 「東川口駅」からバスで約23分



( ) 目白大学クリニック

医療系キャンパスとしてますます発展する目白大学にあって、2008年4月のオープン以来、当初の予想を超えて大きく発展、今では全国各地から毎日100名近い患者が来院・診療を受ける規模になっている。



開業：2008年4月

診療科目：耳鼻咽喉科、リハビリテーション科

特徴：最新の聴覚機能測定機器を用いて、高度のレベルで診断を実施、一般診療に加えて、めまい・耳鳴り・難聴・睡眠時無呼吸などの診断・治療へも積極的に取り組む。

耳鼻科医師との密接な連携・指導のもと、保険診療で言語聴覚療法を実施。高度な知識と豊富な臨床経験を持つ言語聴覚士が、言語聴覚リハビリテーションを必要とする方々に、年齢・障害領域を問わずに幅広く対応。

所在地：埼玉県さいたま市岩槻区浮谷320 目白大学岩槻キャンパス内（5号館1階）

アクセス： 東京メトロ南北線（埼玉高速鉄道線直通）  
「浦和美園駅」からバスで約15分  
東武野田線「岩槻駅」からバスで約12分  
JR武蔵野線「東川口駅」からバスで約23分

