

シリーズ連載

東京オリンピック・パラリンピック開催に向かい
変貌する東京大都市圏

2015年1月28日

第九回

鉄道沿線エリアマーケティング

第四回 JR京浜東北・JR埼京線沿線(東京～大宮)

執筆者 マーケット・プレイス・オフィス代表 立澤芳男(たつざわよしお)

- 流通系企業の出店リサーチ・店舗コンセプトの企画立案／都市・消費・世代に関するマーケティング情報収集と分析
- 現ハイレブ研究所主任研究員・クレディセゾンアドバイザースタッフ
- 元「アクロス」編集長(パルコ)／著書「百万人の時代」(高木書房)ほか

鉄道沿線エリアマーケティング 第四回

鉄道沿線マーケティングシリーズ>第一回「JR中央線」 第二回「JR常磐線」 第三回「JR総武線・京葉線」

埼玉南部エリアーJR京浜東北線・埼京線沿線(東京～大宮方面)ー

戦後、日本の高度成長経済は、首都圏に位置し平坦地が広い埼玉県を大きく変貌させた。埼玉県の戦前は農業中心の産業構造であったが、戦後は県内各地に大規模な工業団地が造成され、機械工業を中心とした内陸工業県となった。

また、東京の隣接県である埼玉県は、人口の増加も著しく、1950年に214万人であった人口が、1970年の国勢調査では386万人になり、全国第1位の人口増加率(28.2%)となった。その後も人口は増加を続け、1977年には509万人、1987年には606万人、2002年には700万人を突破した。そのような中、浦和市、大宮市、与野市が2001年に合併し100万人超の「さいたま市」が誕生している。そして2003年には、行政・経済・文化の新しい拠点として「さいたま新都心(さいたま市)」、産業の拠点として「SKIPシティ(川口市)」が街びらきをしていく。

そのような中埼玉県は今、東京の都市化という観点で見ると地域格差が顕在化している。埼玉県下で人口密度が高く人口が集中する埼玉県南部のさいたま市・蕨市・川口市の東京に近いエリアでは東京に依存する「埼玉都民」が多くを占めている。今回(第四回)の沿線エリアマーケティングは、JR京浜東北線とJR埼京線沿線の市町村(さいたま市、蕨市、川口市)における都市化の波の功罪についてレポートしている。

本レポート対象エリアの都市動向次第で、埼玉県という自治体がいかに東京との関係を深めるのか、自立的都市圏を構築するのかが問われる。埼玉県は東西南北の四地域ブロックに分化しはじめているようだ。

<目次>

はじめに

第一部 埼玉県の都市化について

- Iー人口増に翻弄された「1990年以前」の埼玉県ー埼玉「県民」と埼玉「都民」が共存ー……………p. 2
- IIー「1990年以降」の埼玉県／埼玉中央南部エリアを変えた JR京浜東北線とJR埼京線……………p. 4

第二部 京浜東北・埼京線沿線エリアの現在ー埼玉南部エリアー

- Iー沿線エリアのマーケット……………p. 5
2000年以降 少子高齢化、人口増の低迷、発展的成長都市化の沈静化
- IIー沿線エリアにおける都市化の課題……………p. 9

第三部 JR京浜東北線・JR埼京線沿線の街・主要駅の状況…………… p. 10

「赤羽」「川口」「浦和」「大宮」「武蔵浦和」「さいたま新都心」各駅

埼玉南部エリア—JR京浜東北線・埼京線沿線(東京～大宮方面)—

はじめに

埼玉県の特徴を確認(埼玉県統計年鑑 2015年版)しておこう。

埼玉県は、日本で8つある内陸県の一つであり貿易港や臨海工業地帯を有さないものの、日本の都道府県中、人口は7,237,734人「2014(平成26)年10月1日」、県内総生産は20兆円超(2006年)で共に第5位、人口密度は1,890人/km²で第4位である(内陸県中ではいずれも第1位)。また、農業産出額は第17位(2010年)であるが、ネギやホウレンソウ、ブロッコリーなど産出額が全国5位以内に入る農作物も多い。

農業産出額が第2位の茨城県、第3位の千葉県とともに、首都圏における近郊農業の盛んな地域といえる。県の西側(秩父地域)には山が多い一方、それ以外の地域は関東平野の一部をなしており平地が多い。平地部においては、東京に隣接する南側ほど人口が密集し、逆に北側ほど農地が多くなるという傾向がある。なお、県庁所在地であるさいたま市は、内陸県にある最大規模の都市(政令指定都市)でもある。

今回のエリアマーケティングレポートは、埼玉県の広域行政圏のうち最も人口が多い「埼玉中央広域圏」(約240万人が居住)のあるエリアを対象としている。本エリアの市町村は「JR京浜東北線」と「JR埼京線」の沿線にある都市群(川口市、蕨市、戸田市、さいたま市、上尾市など)である。

このエリアは、東京に隣接する埼玉県南側に位置し、現在の埼玉県では最も人口が密集しており、最大の特徴は、東京の都市化の発展に大きく貢献した「JR京浜東北線」と「JR埼京線」が、エリアの中心部を並行して走っていることだ。このエリアの人口集中の形成とエリアの変化はこの両線の利用動向と軌を一にしているといっても良い。

第一部 埼玉県の都市化について

Iー人口増に翻弄された「1990年以前」の埼玉県—埼玉「県民」と埼玉「都民」が共存—

埼玉県における東京の都市化の波は90年を期して大きく変わった。1990年以前の埼玉県の人口動向を見ると、1923年の関東大震災の被害が少なく、東京から20km圏内と交通の便の良い旧浦和市など南部エリアに東京や横浜方面からの移住者が増加し、1932年の東北本線電車(現在の京浜東北線)延伸開業とも相まって宅地化が進んだ。「鎌倉文士に浦和画家」とも称されたように旧浦和市は充実した官立の教育施設群とともに文化人の活躍の地としても有名になり「文教都市」としての名声を高めた。戦後も旧浦和市は、高度成長期の東京都市圏の拡大の中で、大幅に世帯と人口が増え続け、周辺町村を合併しながら発展の一途を辿る。東京の都市化の波は埼玉西部エリアや大宮市など旧浦和市以遠の地域に及んだ。

▼60年代、70年代爆発的に人口が増えた埼玉県					
国勢調査による世帯数及び人口 埼玉県					
年		世帯数	増加率	人口(人)	増加率
昭和 25	1950	398,779	(%)	2,146,445	(%)
昭和 30	1955	423,902	6.3	2,262,623	5.4
昭和 35	1960	492,731	16.2	2,430,871	7.4
昭和 40	1965	696,821	41.4	3,014,983	24.0
昭和 45	1970	993,079	42.5	3,866,472	28.2
昭和 50	1975	1,323,713	33.3	4,821,340	24.7
昭和 55	1980	1,584,655	19.7	5,420,480	12.4
昭和 60	1985	1,751,372	10.5	5,863,678	8.2
平成 2	1990	2,044,234	16.7	6,405,319	9.2

資料:「国勢調査」(各年10月1日現在、昭和25年は11月1日現在)
総務省統計局

▼人口「高密度エリア」となった埼玉県南部の都市

都市名	人口増加率(%)			人口密度(人/㎢)	
	90/85	95/90	00/95	1985年	2000年
埼玉県計	9.2	5.5	2.6	1,543	1,827
旧浦和市	10.9	8.4	7.0	5,311	6,861
旧大宮市	8.2	7.4	5.2	4,196	5,105
川口市	8.8	2.3	2.5	7,241	8,252
蕨市	4.6	-2.2	-1.3	13,833	13,934
与野市	10.4	3.6	1.2	8,647	10,005
戸田市	13.8	11.4	10.7	4,273	5,946

都市名	人口増加率(%)			人口密度(人/㎢)	
	90/85	95/90	00/95	1985年	2000年
川越市	6.8	6.1	2.3	2,616	3,030
所沢市	10.1	5.7	3.0	3,830	4,585
越谷市	12.5	4.6	3.4	4,244	5,112
草加市	6.1	5.7	3.3	7,049	8,206
春日部市	9.9	6.0	1.6	4,528	5,376
熊谷市	6.0	2.8	-0.1	1,669	1,834
深谷市	5.5	6.7	3.2	1,267	1,492

都市化のメルクマールのひとつである「人口

密度」が5,000(人/1km²)を超えるエリアが、埼玉県南部に集中しており、地域面積が広大である埼玉県は、70年、80年代と人口が急増する中、東京隣接エリアとそれ以外のエリアとの地域格差が顕著にみられるようになった。90年代における埼玉県の中期都市計画では、以下のように、9地域の単位として区分けして都市政策が策定された。

■90年代の埼玉県都市計画行政区分

	広域行政圏	行政区	鉄道路線
埼玉 中央 地域	埼玉中央広域行政圏 2,434,830人	さいたま市(10区 西区-北区-大宮区-見沼区-中央区-桜区-浦和区-南区-緑区-岩槻区)、川口市、蕨市、戸田市、上尾市、桶川市、北本市、鴻巣市、北足立郡(伊奈町)	JR京浜東北線 JR埼京線 JR武蔵野線
西部 地域	埼玉西部第一広域行政圏 1,645,491人	川越市、所沢市、狭山市、入間市、富士見市、新座市、志木市、朝霞市、和光市、ふじみ野市、三芳町	西武新宿線 西武池袋線 東武東上線
	埼玉西部第二広域行政圏 360,566人	坂戸市、鶴ヶ島市、飯能市、日高市、入間郡(毛呂山町-越生町)	西武線
	比企広域市町村圏 239,091人	東松山市、比企郡(滑川町-嵐山町-小川町-川島町など)、秩父郡(東秩父村)	西武線
東部 地域	埼玉東部広域行政圏 1,089,078人	越谷市、草加市、春日部市、三郷市、八潮市、吉川市、北葛飾郡(松伏町)	東武伊勢崎線
	埼玉県利根広域行政圏 661,695人	久喜市、蓮田市、幸手市、行田市、加須市、羽生市、白岡市、南埼玉郡(宮代町、北葛飾郡・杉戸町)	
北部 地域	大里広域市町村圏 387,635人	熊谷市、深谷市、大里郡(寄居町)	
	児玉広域市町村圏 139,714人	本庄市、児玉郡(美里町-神川町-上里町)	
秩父 地域	秩父広域市町村圏 113,615人	秩父市、秩父郡	西武線

II - 「1990年以降」の埼玉県／埼玉中央南部エリアを変えたJR京浜東北線とJR埼京線

1990年以前から埼玉県南部地域に多くの方が居住したが、1990年代になっても人口増は続いた。その背景には交通網の充実がある。1960年代後半(昭和40年代)以降、東北縦貫自動車道、関越自動車道、常磐自動車道などの高速道路が建設されているが、近年では、東京外環自動車道や首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の県内一部区間が供用開始し、2011年には白岡菖蒲IC～久喜白岡JCT間が開通など、県域の東西を結ぶ道路の建設も進み、首都高速道路も県内に延伸された。また、これら高速道路とネットワークを結ぶ国道・県道などの整備も進められた。

一方、鉄道網は、既存線の電化や複線化などが進む中、1982(昭和57)年6月に「東北新幹線」、11月に「上越新幹線」が開通し、翌年12月には、その高架軌道の張出し部分を活用した「埼玉新都市交通伊奈線」が開通した。

1985(昭和60)年9月には、通勤新線として「埼京線」が開通。また、県内初の地下鉄として、2001(平成13)年3月に赤羽岩淵と浦和美園を結ぶ「埼玉高速鉄道線」が開通した。2005(平成17)年8月には秋葉原とつくばを結ぶ「つくばエクスプレス」が開通し、県内に2駅(八潮と三郷中央)が設置された。更に、2008(平成20)年6月には和光市と渋谷を結ぶ東京メトロ副都心線が開通している。

東京との時間的距離は県内の交通網が伸びるたびに短縮されていった。そのプロセスの中で、埼玉県は90年代に入ると日本の21世紀の新しい都市化の波(人口減少、少子高齢化、都心回帰など)に巻き込まれていったのである。1973年に開業した武蔵野線や1985年に開業した埼京線も都市化を大きく促進させ、現在の埼玉県の市町村別の人口規模や人口密度では、JR京浜東北線とJR埼京線の沿線にある「さいたま市」と「川口市」など沿線の市町村が上位を占めるようになった。

▼90年代から人口増加率は伸び悩み、2000年代は一桁にダウン

国勢調査による世帯数及び人口 埼玉県

年	世帯数	増加率 (%)	人口(人)	増加率 (%)	
平成 2	1990	2,044,234	16.7	6,405,319	9.2
平成 7	1995	2,289,138	12.0	6,759,311	5.5
平成 12	2000	2,482,374	8.4	6,938,006	2.6
平成 17	2005	2,650,115	6.8	7,054,243	1.7
平成 22	2010	2,841,595	7.2	7,194,556	2.0

資料: 「国勢調査」(各年10月1日現在)総務省統計局

▼埼玉県の市町村別人口ランク 2014 10万人以上

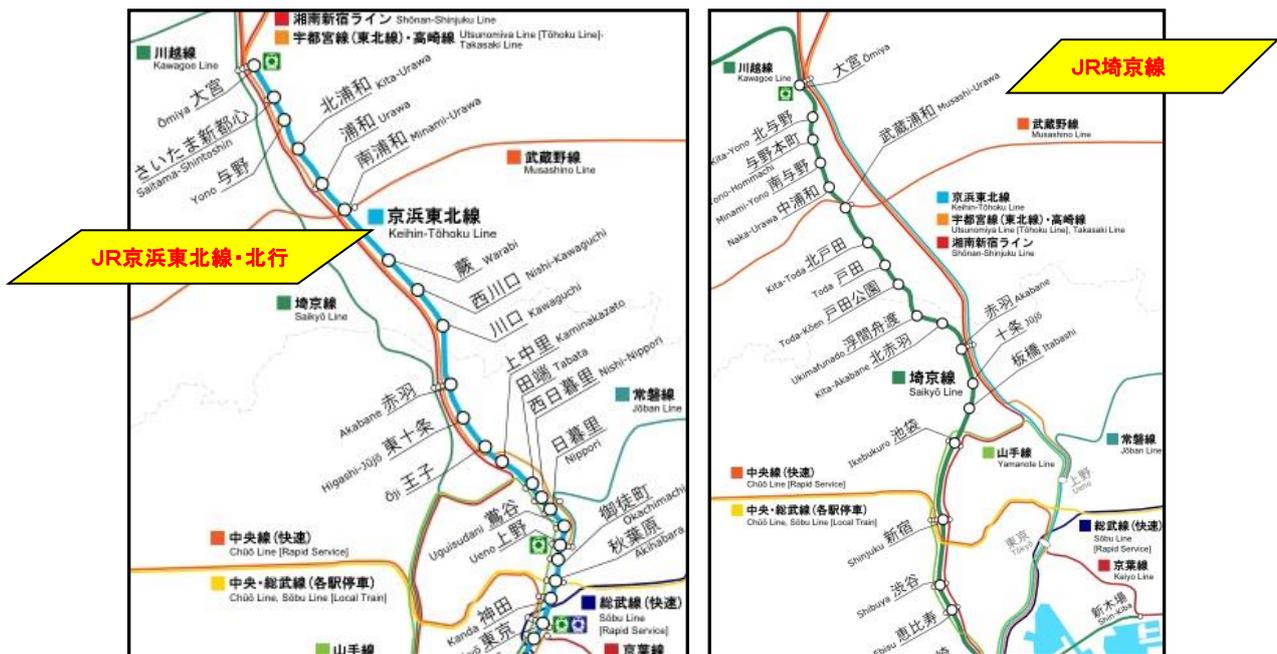
1位	さいたま市	1,251,549	11位	狭山市	152,806
2位	川口市	571,091	12位	久喜市	152,333
3位	川越市	349,735	13位	入間市	149,010
4位	所沢市	342,117	14位	深谷市	142,600
5位	越谷市	332,405	15位	三郷市	135,192
6位	草加市	246,011	16位	比企郡	134,608
7位	春日部市	234,317	17位	朝霞市	133,273
8位	上尾市	224,946	18位	戸田市	131,358
9位	熊谷市	199,559	19位	鴻巣市	118,132
10位	新座市	162,121	20位	加須市	112,475

▼埼玉県の市町村人口密度ランキング 2012

1位	蕨市	14,014.12
2位	さいたま市浦和区	13,125.54
3位	さいたま市南区	12,839.16
4位	さいたま市中央区	11,774.37
5位	川口市	9,215.60
6位	草加市	8,971.95
7位	さいたま市大宮区	8,848.78
8位	さいたま市北区	8,425.19
9位	志木市	7,935.32
10位	ふじみ野市	7,497.96

埼玉県における70年代、80年代の都市拡大の波は、埼玉県の中央を突き抜けて走る京浜東北線が大きな役割を担った。しかし、東京の発展拡大という都市化の波は、90年代に入ると都心への通勤住宅地化した埼玉県南部の都市群である「さいたま市の誕生」(2001年浦和市、大宮市、与野市合併)にも後押しされ、東京の都市化拡大の波が収斂し始めている。埼玉県では今、1973年に開業した武蔵野線など東京都市圏拡大の補完的関係を構築すべく都市再編はじまっている。

埼玉県の南部と北部の人口(規模や年齢構造、就業人口)面での地域格差、あるいは東部と西部の地域格差が顕在化しはじめた。



第二部 京浜東北・埼京線沿線エリアの現在-埼玉南部エリア-

少子高齢化、人口増の低迷、発展的成長都市化の沈静化

I -沿線エリアのマーケット

埼玉県の人口急増には、鉄道路線であるJR京浜東北線、西武線、東武線各社の宅地化を伴う延伸・複線化などが大きく影響している。その中でも、都市化(郊外住宅地化)が早くから進行していた東京に近い埼玉県南部地域では、JR京浜東北線が複々線化し、1973年に武蔵野線、1985年に埼京線の開業が加わり、3本のJR路線を利用できるようになり、埼玉県下の都市化の動きが地域によって大きく変化するようになった。東京に最も近く、なおかつ3本のJR路線が集中していることで、いつも東京の変化をまともに受ける埼玉県南部のエリアは、今、大きく変わる事態となっている。「さいたま市」の誕生はその序章でもあった。

2001年に浦和市、大宮市、与野市が合併した「さいたま市」の人口は120万人を超える大都市となった。東京から20~30キロ圏上にあり、なおかつJR京浜東北線とJR埼京線が並行して走る埼玉県南部エリアの現状を見る。

1. 沿線都市の人口

都市化のメルクマールである人口密度をみると、「川口市」「蕨市」が準都心でもある「東京都北区」(15,000人/km²)に近い数値となっている。続いて約5,000(人/km²)レベルで「戸田市」「さいたま市」がある。郊外都市として発展する「所沢市」「柏市」「町田市」などの都市より多い。直近の人口増減状況では、「さいたま市」「戸田市」ではマンション建設などがあり増加率は高い。

現在都市問題で課題となっている少子高齢化について本沿線エリアをみると、老年人口比率は、戸田市を除いてすべてのエリアで20%を超えている。準都心では高齢化率が高い傾向にあるが、一方で年少人口や生産年齢人口の増加率が伸びているエリアがあり、高齢化率の高さだけで都市問題ということとは言えない。高齢者も多いが新たな都市化が進むことも予想される。しかし、本沿線エリアの一部でも見られるように老年人口比率が高く、年少・生産年齢人口が減少ということになると、都市が更なる少子高齢化都市へ進むことになる。本沿線エリアでは、さいたま市内で前述の二つの流れがはっきり確認されるようになっている。旧浦和市、旧大宮市でJR京浜東北・埼京線の沿線にある新行政区や、旧与野市では、東京の準都心区に人口密度・人口構成が同質化しつつある一方で、未だ80年代の郊外都市化を引きずっている。所沢市、柏市・町田市と同様に少子高齢化へ向かうエリアもあり、郊外沿線の駅から少し離れた地域で出来上がった宅地を持つエリアでその傾向は強い。

沿線都市の人口関連データ

	人口密度 人/千㎡	人口 2014年	14年/ 09年	老年人口 比率	年少人口 増加率	生産年齢 増加率	老年人口 増加率	
東京都北区	15,550	320,156人	0.2%	24.0%	8.6%	1.1%	9.0%	
川口市	9,053	561,031	1.5	21.5	-2.7	-2.4	18.6	
蕨市	13,449	68,591	0.3	23.1	-2.5	-2.6	11.4	
戸田市	6,929	125,891	7.8	15.4	4.3	6.2	20.2	
さいたま市	5,683	1,236,079	3.1	21.1	-0.4	-0.4	18.8	
上尾市	4,956	225,744	1.0	23.7	-6.1	-3.6	21.3	
参 考	所沢市	4,709	339,024	0.6	23.2	-4.4	-4.3	20.9
	柏市	3,468	398,414	2.1	22.8	0.1	-3.5	23.6
	町田市	5,883	421,442	1.5	24.0	-0.8	-3.2	17.9

さいたま市	人口密度 人/千㎡	人口 2014年	14年/ 09年	老年人口 比率	年少人口 増加率	生産年齢 増加率	老年人口 増加率
西区(旧大宮市西部)	2,936	85,543人	3.3%	24.8%	1.3%	-1.8%	20.2%
北区(大宮市北部)	8,472	143,256	5.1	18.8	1.8	2.4	19.2
大宮区(旧大宮市南部)	8,664	110,462	4.0	21.6	4.2	1.8	11.0
見沼区(旧大宮市東部)	5,151	157,775	2.7	23.4	-1.9	-2.1	22.1
中央区(旧与野市)	11,435	95,942	2.9	19.5	0.9	-0.1	16.7
桜区(旧浦和市西部)	5,032	93,276	1.8	20.7	-5.3	-2.3	24.5
浦和区(旧浦和市北部)	12,943	148,974	3.3	20.0	-0.3	1.6	12.5
南区(旧浦和市南部)	12,590	174,870	2.6	17.8	-1.8	0	18.6
緑区(旧浦和市東部)	4,363	115,653	5.8	19.9	2.7	2.1	23.0
岩槻区(旧岩槻市)	2,238	110,017	-0.8	26.9	-5.2	-7.6	22.1

2. 沿線エリアの民力・活力

旧浦和市は埼玉県の県政、文化の中心都市であり、高級住宅地として名高いことから県内最大の市民所得（総市民所得、1人あたり市民所得ともに）を有するといわれているが、「納税義務者1人あたり課税対象所得額13年度」のデータを見ると、沿線エリアでは「さいたま市」は3,732千円で最も高く、高級住宅地の玉川学園がある東京町田市とほぼ同額になっている。沿線エリアでは「さいたま市」が抜きん出ている。

沿線都市の都市生活関連データ

	納税義務者1人あたり課税対象所得額13年度	同水準値	持ち家比率	同共同住宅に住む世帯比率	用途別平均地価 100円/㎡。東京都=100				
					住宅地	水準値	商業地	水準値	
東京都北区	3,437千円	107.2	38.1%	73.1%	3787	122.3	6985	50.7	
川口市	3,299	102.9	58.9	55.1	1932	62.4	5494	39.9	
蕨市	3,280	102.3	51.7	61.8	2233	72.1	5420	39.3	
戸田市	3,498	109.1	45.4	73.4	2240	72.3	2520	18.3	
さいたま市	3,732	116.4	61.1	51.5	1660	53.6	4554	33.0	
上尾市	3,219	100.4	63.7	38.9	1073	34.6	3253	23.6	
参考	所沢市	3,404	106.1	62.4	47.9	1546	49.9	3356	24.4
	柏市	3,512	109.5	66.3	43.6	988	31.9	5008	36.3
	町田市	3,763	117.3	56.0	49.9	1459	47.1	4870	35.3

生活レベルのメルクマールのひとつである「持ち家比率」をみると、「さいたま市」が61.1%と高いが、他の郊外都市「柏市」「所沢市」とあまり変わらない。都市化の問題と大きく関係する「共同住宅に住む世帯の比率」では、沿線でも東京に近いエリア、例えば北区、戸田市が70%台になっており、マンション化や若い人たちが居住する地域となっており、準都心化が進行している。郊外になればなるほどその比率の値は小さくなっており、そこでは第一次団塊の世代の高齢者が多く住むエリアでもある。

埼玉県の都市データで注意しなければならないのは「さいたま市」のデータである。100万人を超え、広い市域面積を持ち、なおかつある程度規模のあった郊外都市が合併しているため、市のデータをそのまま受け止めることは問題である。行政区ごとに市内の「持ち家率」「共同住宅率」「地価」などの都市データをみると、準都心化が進みそうなエリアと少子高齢化が進行しそうなエリアに区別される。市内でも沿線駅が発展している行政区エリアでは準都心化が進んでいることが見て取れる。

	持ち家比率	共同住宅比率	平均地価 100円/㎡。東京都=100			
			住宅地	水準値	商業地	水準値
さいたま市	61.1%	51.5%	1660	53.6	4554	33.0
西区	73.6	30.1	1014	32.7	1640	11.9
北区	56.6	58.8	1606	51.9	2140	15.5
大宮区	56.2	56.4	2168	70.0	9146	66.4
見沼区	65.8	40.3	1280	41.3	-	-
中央区	57.9	62.9	2027	65.5	2605	18.9
桜区	52.9	60.6	1419	45.8	-	-
浦和区	60.0	58.9	2621	84.6	4510	32.7
南区	53.8	64.6	2071	66.9	2880	20.9
緑区	69.5	38.1	1533	49.5	-	-
岩槻区	74.1	26.4	846	27.3	1045	7.6

3. 沿線エリアの商業(小売)

沿線の商業の特徴は、大型店の競争が激しいことである。

同エリアでは1970年代にはすでに旧大宮市にはそごう、西武、高島屋という都市百貨店が3店舗あり、1990年代以降大型の複合的駅ビル開発で駅ビル(ルミネ)が新設され、さらに多くの商業施設が開業している。また、旧浦和市には伊勢丹百貨店が早くから開設され、東京の郊外都市での百貨店では、珍しく年間400億円以上の売り上げとなっている。

2000年代に入ると、埼玉県南部エリアの人口も増え、売り場面積5万㎡を超える超大型のショッピングセンター・モールが次々と開業した。

その結果が、「埼玉県の消費者動向調査」(平成23年度・産業労働部)で報告されているが、最近利用することが増えた店舗の第一位は「ショッピングセンター」(97.7%増)となっている。また洋服などファッション商品の利用店舗では、「ショッピングセンター」は27.9%となっている。ショッピングセンターやモールは、埼玉県の生活者にとってマイカーでのファミリーショッピングが主流になっていること窺われる。

▼沿線エリアの大型商業施設(百貨店&SC)

	店舗名	13年度 売上高	対前 年比	営業 面積	開業 年
旧大宮 市	そごう西武大宮	34,251	5.7%	32,399	1987
	大宮高島屋	11,722	▼7.5	12,666	1990
	丸井大宮	12,045	▼3.3	12,457	1983
	ルミネ大宮	41,718	2.0	23,428	1967
	コクーン新都心	14,672	3.8	23,845	2004
旧浦和	伊勢丹浦和	44,136	2.7	32,256	1981
	コルソ	9,049	2.7	9,378	1981
	浦和パルコ	24,899	5.1	—	2007
川口市	そごう川口	17,533	▼0.1	17,54	1991
沿線内の主な大型商業施設					
<さいたま市>大宮ステラタウン(53,700㎡、2004年)、イオンモール 与野(44,500㎡、2004年)、イオンモール浦和美園(87,223㎡、2006年) <川口市>イオンモール川口前川(58,875㎡、2000年)、ララガーデン (26,720㎡、2008年)、アリオ川口(26,000㎡、2005年)					

商業関連データ

市区郡	小売業計 販売額	同	飲食料 販売額	小売 対比	
		構成			
県計	5,529,402	100.0	1,714,298	31.0	
さいたま市	1,059,616	19.2	301,806	28.5	
さいたま市	西区	58,724	1.0	17,404	33.0
	北区	107,802	1.9	35,430	32.9
	大宮区	242,195	4.4	45,558	18.8
	見沼区	96,930	1.8	41,234	32.2
	中央区	79,084	1.4	15,535	19.6
	桜区	62,811	1.1	28,956	46.1
	浦和区	125,248	2.3	30,866	24.6
	南区	100,996	1.8	34,098	33.8
	緑区	96,265	1.7	24,367	25.3
	岩槻区	89,561	1.6	28,360	31.7
川越市	288,538	5.2	82,380	28.6	
熊谷市	186,671	3.4	55,275	29.6	
川口市	380,650	6.9	124,085	32.6	
所沢市	257,416	4.7	86,141	33.5	
春日部市	182,198	3.3	49,059	26.9	
上尾市	214,228	3.9	46,208	21.6	
越谷市	269,591	4.9	83,166	30.8	

	小売業年 間販売額	同人口1人 当たり	水準値	
東京都北区	170,409	536.4	61.5	
埼玉県川口市	380,650	682.5	78.2	
蕨市	71,097	1030.3	118.1	
戸田市	98,023	804.5	92.2	
さいたま市	1,059,616	865.7	99.2	
参 考	所沢市	257,416	760.3	87.2
	柏市	395,987	999.3	114.6
	町田市	395,567	941.3	107.9

市域別に小売販売額を見ると「さいたま市」は人口が 100 万人以上ということもあり 1 兆円の台を越え埼玉県でも第一位だが、旧市のレベルで見ると大宮市(大宮区・北区)が約 3,400 億円、旧浦和市(浦和区・南区)で約 2,500 億円で、それぞれ、埼玉県内の郊外中心地でもある川越市、上尾市、所沢市の販売額を大きく上回る。さいたま市には二つの大商業拠点があることがわかる。

人口1人あたりの小売販売額から商圈の大きさや密度を見てみると、沿線でも東京により近いエリアではその値は小さくなり東京への買い物流出が大きくなっている。

沿線の中でJR大宮駅周辺とJR浦和駅周辺は、町田市や柏市のように独立色の強い商圈を持つエリアとなっている。

II - 沿線エリアにおける都市化の課題

生活水準が向上すると、広い住宅に住みたがり、郊外に一戸建てを立てるのは、世界的な傾向である。都心からの人口流入が急速である場合、それに対応する社会資本整備が追いつかない、無計画な都市化が進むなどといった問題が発生している。

郊外に住宅を取得し移転するのは、主に子供がいる生産年齢人口であることから、児童数の増減は、全体の人口以上に急激なものとなる。従って、都市中心部では、児童数の減少による学校の統廃合、郊外では、その増加による学校施設の不足や施設整備にかかる自治体の財政負担の重さなどが大きな問題としてとりあげられやすい。

生活水準の向上、中心部の住居費の高騰や環境悪化、郊外への大型店の進出(それに伴う中心市街地の店舗の撤退)等による郊外の住環境の向上、都心部の住環境の悪化車社会への対応の遅れなどがあげられる。また、関連して次のような現象も問題となっている。

- ① 郊外化が進んだ現在、中心市街地の空洞化(シャッター通り)のほか、様々な問題点が提起されている。
- ② 郊外化により、都市周辺の農村や森林、水辺空間が住宅開発やモール開発のため破壊される。
- ③ 郊外に都市活動が広がることにより、道路、上下水道、公共サービスを整備しなければならない面積が増え、自治体の負担が増える。
- ④ 移動距離が伸びることで、移動に時間やエネルギーを多く使う。
 - ・郊外化に伴い、自家用車の利用者が増え、石油資源の枯渇、地球温暖化の進行が懸念される。
 - ・住宅の郊外化に伴い、満員電車や渋滞など、ラッシュが起こる。
- ⑤ 子供、貧困者、お年寄りや障害者など、自動車を運転できない交通弱者にとって不便である。買い物難民、医療難民が出現。

日本では、2000 年代以降、大都市圏の地価下落などを反映し、大きな都市では郊外化とは逆の都心回帰が発生している。またいくつかの地方都市においては、郊外の整備費用を減らすため、徒歩や自転車でも移動しやすく交通弱者の生活しやすい街にするために都市機能を中心部に再集積させる「コンパクトシティ」への動きもある。一方で郊外化が終焉したわけではなく、2007 年より、首都圏では旺盛な住宅事情を反映して、つくばエクスプレス(首都圏新都市鉄道)や JR 武蔵野線、東武野田線の沿線などを中心に、現在でも郊外型開発が続いている。

第三部 JR京浜東北線・JR埼京線沿線の街・主要駅の状況

■JR京浜東北線「北行き」停車駅（JR山手線乗換駅は削除）			
東京から	駅名	所在地	乗換／乗継路線「JR各線・私鉄・メトロ、新幹線」
8.8 ㎞	上中里	東京都 北区	JR湘南新宿ライン・埼京線・東北本線〔宇都宮線〕、東京メトロ南北線⇒赤羽岩淵駅、埼玉高速鉄道：埼玉高速鉄道線⇒赤羽岩淵駅
9.9 ㎞	王子		
11.4 ㎞	東十条		
13.2 ㎞	赤羽		
15.8 ㎞	川口	川口市	JR武蔵野線〔府中本町-南船橋〕
17.8 ㎞	西川口		
19.7 ㎞	蕨	蕨市	
22.5 ㎞	南浦和	南区	JR東北本線〔宇都宮線〕
24.2 ㎞	浦和	さいたま市	
26.0 ㎞	北浦和	浦和区	
27.6 ㎞	与野	さいたま市	JR東北本線〔宇都宮線〕
28.7 ㎞	さいたま新都心		
30.3 ㎞	大宮		
JR埼京線・武蔵野線直通・東北本線〔宇都宮線〕・川越線・高崎線、東武野田線、埼玉新都市交通／JR新幹線〔東北・上越・長野〕			
正式な線路名称は東京駅 - 横浜駅間が東海道本線、東京駅 - 大宮駅間が東北本線、横浜駅 - 大船駅間が根岸線である。JR 内部では大船方向への電車を「南行」、大宮方向への電車を「北行」と呼んで区別している。			

■JR埼京線停車駅			
駅名	所在地	乗換／乗継路線	
↓大崎・渋谷・新宿・池袋駅JR各駅經由埼京線へ			
板橋	東京都 板橋区	JR京浜東北線・湘南新宿ライン、東北本線〔宇都宮線〕	
十条	東京都 北区		
赤羽			
北赤羽			
浮間舟渡			
戸田公園	戸田市		
戸田			
北戸田	さいたま市	JR武蔵野線	
武蔵浦和			
中浦和			南区
南与野			さいたま市
与野本町	中央区	JR京浜東北線ほか	
北与野	さいたま市 大宮区		
大宮			
大崎駅から池袋駅・赤羽駅・武蔵浦和駅を經由して埼玉県さいたま市大宮区の大宮駅までを結ぶ			

以下、JR京浜東北線・JR埼京線沿

線の街・主要駅の現況についてレポートしていくが、沿線の中で乗降客人員（乗車人員）が一日あたり 5 万人以上の駅にスポットを当てた。沿線では大宮駅が最も多く、次いで赤羽駅、浦和駅、川口駅と続く。各駅の乗車人員の 10 年間の伸びを見ても乗車人員数上位の駅が大きく伸びており、それら各駅の駅前には大型の商業施設が開業しており、乗車人員 5 万人未満の駅のあるエリアとの地域格差は拡大している。このレポートで

取り上げた駅は、赤羽、川口、浦和、大宮各駅と2000年以降急激に変貌している武蔵浦和駅、さいたま新都心駅である。

▼埼玉県内JR京浜東北線・埼京線各駅 乗降客数 13年度年間				埼玉統計年鑑 2015			
京浜東北線各駅(埼玉県)				埼京線各駅			
	年間乗降客 (万人)	同定期 (万人)	同比率 (%)		年間乗降客 (万人)	同定期 (万人)	同比率 (%)
川口	2,889	1,931	66.8	戸田公園	1,125	788	70.0
西川口	1,879	1,263	67.2	戸田	634	465	73.3
蕨	2,119	1,484	70.0	北戸田	655	490	74.8
南浦和	2,097	1,278	60.9	武蔵浦和	1,724	1,130	65.5
浦和	2,930	1,918	65.5	中浦和	451	330	73.2
北浦和	1,823	1,271	69.7	南与野	580	410	70.7
与野	891	648	72.7	与野本町	519	336	64.7
さいたま新都心	1,502	860	57.3	北与野	295	169	57.3
大宮	8,765	5,538	63.2	大宮	8,765	5,538	63.2

▼JR京浜東北線(北行き)・JR埼京線沿線の街・主要駅乗車人員

駅名	路線	2013年度 乗車人員	13年度 ／03年度	駅名	路線	2013年度 乗車人員	2013年度 ／2003年度
①大宮	京浜東北線、埼京線	245,479	107.8	⑦蕨	京浜東北線	58,789	101.2
②赤羽	京浜東北線、埼京線	89,742	105.5	⑧西川口	京浜東北線	53,069	100.3
③浦和	京浜東北線	84,230	113.4	⑨北浦和	京浜東北線	50,727	101.4
④川口	京浜東北線	80,410	107.5	⑩田端	京浜東北線、	45,116	* 105.7
⑤王子	京浜東北線	61,067	100.4	⑪武蔵浦和	埼京、武蔵野線	48,610	* 110.2
⑥南浦和	京浜東北線、武蔵野線	59,094	106.5	*は13年度／08年度		資料:JR東日本	

1. JR赤羽駅及びその周辺(東京都北区)

JR赤羽駅・・・2013年度の1日平均乗車人員は89,742人

JR赤羽駅は、埼玉県川口市、蕨市、戸田市、さいたま市などや、それ以北の同県内の都市から東京都心部へ移動する際に経由する駅であり、また山手線と併走する西側の埼京線・湘南新宿ラインと東側の京浜東北線・宇都宮線・高崎線への分岐点であることから、多くの乗り換え客が集中する。

赤羽駅を経由する路線は、「京浜東北線」(大宮始発～浦和～上野方面)と埼京線(大宮始発～池袋～新宿方面)。1885(明治18)年日本鉄道により東北本線の地上駅として開業。1972(昭和47)年山手線池袋～赤羽間が赤羽線として分離・改称されるが1985年(昭和60年)に武蔵浦和駅経由の通勤新線が赤羽線と一体化し、「埼京線(通称)」となる。

▼1日当たり乗車人員(年度:人)	
1998(平成10)年	80,594
2003(平成15)年	85,083
2008(平成20)年	88,351
2013(平成25)年	89,742

JR赤羽駅周辺

赤羽駅周辺は人口約33万人の北区の商業の中心。

街は鉄道によって東西に事実上分断されていたが、高架化の完成によってこれが解消され、高架下にも商業施設が多数入居し、東口・西口側双方から利用できる。

赤羽駅東側

戦後の早い時期に行われた区画整理により古くからの商業地が広がり、複数の商店街が周辺に点在するほか、パチンコ店や居酒屋も多く、南側には歓楽街も広がっている。

【ホテルメッツ赤羽、西友赤羽店(本社を併設)、赤羽スズラン通り商店街(LaLaガーデン)、ダイエー赤羽店、BOOK-OFF吉野家ホールディングス本社、カルビー旧本社】

赤羽駅西側

1980年代から1990年代にかけての再開発によって、駅前には大型スーパーやマンションが建ち並ぶ。周囲は住宅地となっており、周辺が丘陵地帯であることもあって、大きな道路や商業施設は存在しない。北側一帯の丘陵地には赤羽台団地が広がっている。

【パルロード1(アピレ)、パルロード2(ビビオ)、パルロード3(イトーヨーカドー赤羽店)、国立西が丘サッカー場、国立スポーツ科学センター】

赤羽駅「エキュート」赤羽

北改札内に2011年3月26日に開業。JR東日本都市開発が開発・運営する改札内商業施設。

多数のスイーツ・デリ系ショップを中核とし、コンビニエンスストア「NEWDAYS」、カフェ「BECK'S COFFEE SHOP」、蕎麦店「そばいち」、書店「BOOK EXPRESS」などのほか、雑貨店、婦人衣料店などが出店
JR東日本都市開発が開発・運営するアルカード赤羽(高架下にショッピングセンター)

2. JR川口駅及びその周辺(川口市)

JR川口駅 2013年度の一日平均乗車人員は80,410人

京浜東北線のみが停車。埼玉県内のJRの駅では大宮駅、浦和駅に次ぐ第3位である。浦和駅とは順位が前後することがたびたびある。

1985年から1995年の10年間で1日当たり約2万人弱増加。2000年代は微増傾向にあるが、最近マンションが建設されるなど乗車人員は8万人台となり再び上昇傾向になっている。

JR川口駅周辺

人口50万人を超える郊外の中心商業地。川口駅前行政センターや川口市立中央図書館をはじめ、川口総合文化センター(リリア)などの市を代表する施設が周辺に立地。駅自由通路と駅前の施設はペDESTリアンデッキで結ばれている。周辺の住民達は、地理的・経済的に東京都北区の赤羽と密接に交流を行う傾向がある。

川口駅東口

大小さまざまな商業施設や商店、高層建築物が立地。加えてキュポ・ラ内の映像情報メディアセンターや新しい川口市立中央図書館をはじめとした行政施設やマンションの建設ラッシュも進んでいる。

【そごう川口店、キュポ・ラ(商業施設・行政施設など)、メディアセブン(7階)、かわぐちキャスティ(商業施設)、イトー川口(娯楽施設、旧・丸井川口店)、コモディイイダ、アリオ川口(商業施設、旧サッポロビール埼玉工場、イトーヨーカドー)、ザ・プライス川口店(旧:イトーヨーカドー川口駅前店)、ヤマダ電機】

川口駅西口

文化施設や高層住宅などが立地する「閑静な街」であり、東口とは印象が異なる。

【川口総合文化センター(リリア)、リプレ(商業施設)、ララガーデン川口】

▼一日平均乗車人員(人)	
1980年	60,141
1985年	61,852
1990年	70,134
1995年	77,856
2000年	78,675
2005年	76,610
2010年	78,759
2013年	80,410

3. JR浦和駅及びその周辺(さいたま市浦和区)

JR浦和駅

2013年度の1日平均乗車人員は84,230人埼玉県内のJR東日本の駅では大宮駅に次ぐ第2位。乗り換え路線がない単独の駅では最も多い。

東北本線上野駅-盛岡駅間・高崎線全線の列車停車駅では仙台駅を抜き大宮駅、上野駅、赤羽駅に次ぐ第4位。

1883年に上野と熊谷を結ぶ県内初の鉄道の開通と同時に開業。さいたま市内・県内でも最も古い駅の一つでもある。埼玉県庁およびさいたま市役所の最寄駅。乗り入れている路線は、京浜東北線電車および中距離電車である宇都宮線(東北線)と高崎線の列車が停車。

JR浦和駅周辺

1961年の南浦和駅開業、1973年の武蔵野線開業や1985年の埼京線開業を経て都内および県内他都市と結ぶ鉄道交通も発達したが、旧浦和市などさいたま市は人口が増加、1995年以降は川口市を抜いて埼玉県内最大の人口を擁している。当駅周辺は埼玉県政、さいたま市政の中核である。駅周辺はさいたま市の都

▼1日平均乗車人員(人)	
1983(昭和58)年	70,089
1988(昭和63)年	63,616
1993(平成5)年	74,879
1998(平成10)年	74,597
2003(平成15)年	74,293
2008(平成20)年	79,791
2013(平成25)年	84,230

市計画の中で「県都の玄関口」として再開発が進められ、駅の全面高架化が行われた。文教都市や住宅地のイメージを守るため、条例によって風俗店を営むことは禁止され、大型商業施設や娯楽施設、家電量販店も多くはない。

浦和駅西口

埼玉県庁、浦和合同庁舎、さいたま市役所、伊勢丹など行政・商業機能の集積地を古くからの閑静な住宅街が取り囲み、首都圏有数の高級住宅街として名高く、最近ではこの地域でも文教都市で質の高い住宅地を売りにしたマンションの建設が増えている。売れ行きも好調であり続々と新築マンションが計画されている。

【伊勢丹 浦和店、浦和コルソ-浦和西口再開発により開業した複合商業施設、浦和駅西口バスターミナル、ホテルメッツ浦和、浦和ワシントンホテル(西友浦和店跡)、エイペックスタワー浦和、コスタタワー(マンション)、

イトーヨーカドー浦和店、センチュリーシティ・浦和ロイヤルパインズホテル】

※西口南地区では、駅前広場の拡張や西口のシンボルとなるような商業施設も取り入れた 27 階建ての超高層マンションが計画されている。

※2015 年度中にも開業(JR 東日本)、駅西口における 6 階建ての駅ビル建設と駅ビル内での「アトレ」開業や北改札口の開設、東西自由通路と西口中ノ島地下道の連絡が決まっている。

浦和駅東口

2000 年代に入ってから東口でも再開発工事が進められ、地下公共駐車場、商業施設、公共施設が入居する複合型再開発ビル「ストリームビル」(別称は「さいたま浦和 8953 ビル」)が完成

【「ストリームビル」(浦和パルコ、大丸食品部、ユナイテッド・シネマ浦和、メガロス浦和店、紀伊国屋書店浦和店、ユザワヤ、ノジマ、中央図書館が入居)、浦和競馬場(無料バスは南浦和駅東口より運行)】

※2007 年にオープンした浦和パルコは関東店舗グループ中では調布パルコに次ぐ第 2 位(全店舗中では第 6 位)の売り上げを誇り、都心店舗グループとされている札幌パルコを上回る売り上げとなっている。

4. JR「大宮駅」及びその周辺(さいたま市大宮区)

JR大宮駅 2013 年度の一日平均乗車人員は 245,479 人。

JR 大宮駅は新幹線・在来線ともに東北地方と信越地方を結ぶ路線の分岐点。東武鉄道や埼玉新都市交通の路線を合わせると 14 の路線が乗り入れる埼玉県最大のターミナル駅。

1985 年に埼京線が開業して東京の副都心池袋、後に新宿駅と直接結ばれ、関東における一大ターミナルへと発展を遂げる。後に駅利用者の数は東京都内の主要駅に匹敵するまでに成長している。

利用状況は 3 社を合算した 2012 年度の 1 日平均乗車人員は約 33 万人である。埼玉県の駅では第 1 位。

JR 東日本- 2013 年度の一日平均乗車人員は 245,479 人。

▼1 日平均乗降・乗車人員(人)			
年度	JR 東日本	東武鉄道	埼玉新都市交通
1987(昭和 62)年	168,743	61,301	9,115
1992(平成 4)年	224,645	72,750	14,860
1997(平成 9)年	233,123	70,844	16,188
2002(平成 14)年	228,247	64,513	16,231
2007(平成 19)年	239,111	66,017	19,597
2012(平成 24)年	240,143	66,087	21,307
2013(平成 25)年	245,479	-	-

同社の駅では新橋駅に次ぐ第 8 位で、宇都宮線・高崎線の

ターミナル駅である上野駅よりも多く、2013 年度の新幹線の一日平均乗車人員は 27,069 人。

なお、東武鉄道 2013 年度の一日平均乗降人員は 134,039 人で野田線の駅では柏駅に次ぐ第 2 位。埼玉県内では和光市駅、朝霞台駅、新越谷駅に次ぐ第 4 位だが、2002 年度までは埼玉県内第 1 位だった。埼玉新都市交通 2012 年度の一日平均乗車人員は 21,307 人である。

JR大宮駅周辺

日本国有鉄道(国鉄)時代から数多くの鉄道施設が立地し、駅周辺は「鉄道の町」として発展。当駅周辺は商業集積地であり、大規模な百貨店やオフィスビルが建ち並んでいる。

そごう西武や高島屋、ルミネなどが建ち並び、県内最高の商業集積地である。浦和が「行政と教育の中心」であるのに対し大宮は「経済の中心」とされていた。

新幹線の開業を機に大宮駅周辺には郊外型住宅地が多数造成され、都市計画法施行や都市計画地域指定などもあり、急速に都市化が進展して人口が増加した。

大宮ステーションルネッサンス

ルネッサンスの一環とした「駅ナカ」第一弾「エキュート大宮」が 2005 年に開業して成功。駅ビルルミネは、民衆駅化するに伴う駅舎改築により、1967 年に東口側に開業。当初は大宮ステーションビル(OSB)と呼ばれており、PiNo(ピノ)、Kiss(キス)と名前を変えて現在に至る。駅舎とは 2 階コンコースでつながっており、1 階は東武野田線の改札へ通り抜けられる。ルミネ 2 が、新幹線開業に伴う駅舎改築により、大宮ステーションビルの増床部として 1982 年に西口側に開業。当初は We(ウィー)という名前だった。

大宮駅東口

駅前には県下最大の繁華街が広がり、高島屋、ルミネ大宮 1(駅ビル)などの大型店と数多くの小規模店舗が軒を連ねている。駅前左手には商店街が多くあり、右手には飲食店や娯楽施設が集まる。北側には、風俗店が多い北銀座通りがある。長崎屋・十字屋、西武百貨店大宮店を転換した旧・大宮ロフトといった老舗商業施設が相次いで閉業し、西口と比較して地盤沈下の傾向が顕著に現れている。南銀界隈に林立していた老舗映画館やレジャー施設(ハタプラザ)は、郊外型大規模店舗の開業や、さいたま新都心の整備により閉館したシネマコンプレックスによって全て閉館に追い込まれた

大宮駅西口

1970 年代に始まった行政による駅前再開発と新幹線・埼玉新都心交通ニューシャトルの開業に伴い駅構造物が一新され、物販や飲食など多くの商業施設が立地する繁華街として生まれ変わった。ダイエーや丸井の入る DOM、そごう大宮店の入る大宮スカイビル、NACK5 サテライトスタジオなどが入る大宮アルシェ、高層ビルの大宮ソニックシティ、シーノ大宮、JACK 大宮などが立ち並び、駅との間では地上 2 階部分にペデストリアンデッキが設けられている。

5. JR「武蔵浦和駅」及び周辺(さいたま市)

JR武蔵浦和駅 2013年度の一日平均乗車人員は48,610人

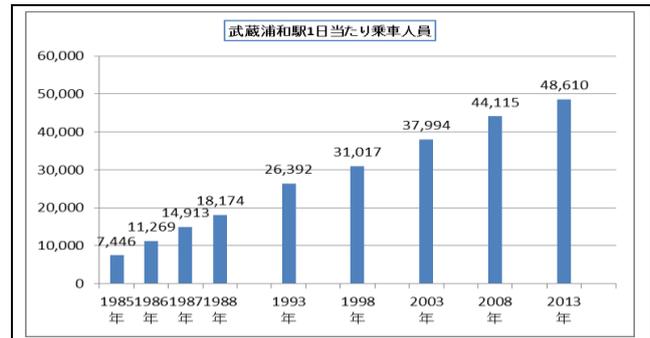
1985年日本国有鉄道(国鉄)埼京線の開通に伴い開業する。乗り入れている路線は、線路名称上は京浜東北線と武蔵野線。

利用状況は、埼京線の赤羽 - 大宮間で通勤快速が停車する唯一の駅であることもあって、さいたま市内で最も都心への距離やアクセス時間が短い駅として利便性が高い。再開発によってタワーマンションが次々と建設されていることから、年々利用者数が増加している。

2013年度の一日平均乗車人員は48,610人。

なお、統計には含まれていない乗り換え客が、1日約9万人いるとされる。

JR東日本全体では第95位、埼京線内(大崎 - 大宮間)では20駅中第8位、武蔵野線内では26駅中第5位である。



JR武蔵浦和駅周辺

JR武蔵浦和駅は、さいたま市の副都心と位置付けられており、約52haが9つの街区に分けられ、複数の大規模再開発プロジェクトが進行中または完成している。超高層のタワーマンションが七棟建設され、今後さらに二棟が建設される。

駅前ビル群

- ・「ビーンズ武蔵浦和」(マルエツ 武蔵浦和店など)
- ・「マーレ」(ビバホーム 武蔵浦和店など)
- ・「ラムザタワー」(西口方面から駅直結 埼玉県武蔵浦和合同庁舎など)
- ・「ライブタワー」(東口方面から駅直結 ザ・ダイソー、スポーツクラブ NAS 武蔵浦和など)
- ・「ファーストタワー」(MUSE CITY、東口から徒歩 武蔵浦和メディカルセンター、オリンピック、ニトリ、コナミスポーツクラブ 武蔵浦和など)
- ・「プラウドタワー武蔵浦和ガーデン・テラス」(マルエツ、ウエルシア薬局)
- ・「サウスピア」(西口方面から駅直結、島忠 ホームズ浦和南店)

野球場

ロッテ浦和球場、ヤクルト戸田球場

6. JRさいたま新都心駅及びその周辺(さいたま市大宮区)

JRさいたま新都心駅 2013年度の1日平均乗車人員は42,135人。

さいたま市大宮区にある、旧・日本国有鉄道(国鉄)の大宮操車場跡地を再開発した「さいたま新都心」へのアクセスのために開設された。乗り入れている路線は、京浜東北線。2000年に開業。

利用状況は、2013年度の1日平均乗車人員は42,135人で、JR東日本エリア内の駅では102位。新幹線が停車する大宮駅や、市中心駅の浦和駅と比べて少ないのみならず、中距離列車の停車しない南浦和駅や北浦和駅と比べても少ない。

普段の利用客は、官公庁への通勤・来訪者や埼玉県立大宮高等学校の生徒が主体である。さいたま新都心付近、特にさいたまスーパーアリーナでのイベント開催時には非常に混雑する。



JRさいたま新都心駅の周辺

さいたま新都心は東京の機能の「新都心」となるべく企図され、官公庁の関東地方出先機関などが進出している。東京特別区以外で首都を補完し地域の中心となるべき都市「業務核都市」に旧浦和市・大宮市が指定されたことにより、両市および旧与野市の間にまたがって位置する。政府閣議決定により再開発・土地区画整理事業が行われたもの。2000(平成12)年5月5日に「街開き」が行われた。

街開き後は埼玉県内でも有数のビジネス拠点となり、さいたま市の都市計画でも浦和駅、大宮駅と並ぶ主要ビジネスエリアとして指定され市により企業誘致が進められている。南北に走るJR東北本線をはさみ、東側の地区(片倉工業大宮製作所跡地周辺、さいたま市大宮区吉敷町)と西側の地区(国鉄大宮操車場跡地周辺、中央区新都心)に分かれている。さいたま新都心合同庁舎には、政府機関(中央官庁)の関東地方を管轄とするほとんどの出先機関(各省庁の地方支分部局)、ならびに甲信越地方を管轄とする一部の出先機関が設置されている。他に民間高層ビル、さいたまスーパーアリーナ、けやきひろば等が立地する。

東口

【コクーン新都心(COCOON)、MOVIXさいたま、大宮カタクラパーク、イトーヨーカドー大宮店】

西口

【けやきひろば、さいたまスーパーアリーナ、さいたま新都心合同庁舎、ホテルブリランテ武蔵野】

以上