

浦和駅周辺のまちづくり

まちを
もつと
知ろう！



バスと人が交錯する昭和30年代の浦和駅西口の駅前広場



人で溢れる昭和30年代の浦和駅西口のバス乗り場



渋滞する中山道の様子

浦和駅周辺の成り立ち

明治4年に県庁所在地となった浦和は、埼玉師範学校をはじめとする教育機関も置かれ、明治16年には鉄道が開通し、埼玉県における行政・文教の中心としての道を歩み始めました。

昭和に入ると住宅地の拡大により市街地が周辺の村々と連なるようになり、木崎村、谷田村との合併を経て昭和9年には市制を施行し、その後も幾多の町村合併を経ながら市域・人口とも増加していきま

した。昭和30年代になると、国の高度経済成長策が打ち出され、浦和は東京のベッドタウンとして急

激に人口が増加します。都市基盤整備が追いつかないまま、浦和駅周辺をはじめ市内では宅地化が進み、このことから交通渋滞や居住環境の悪化など様々な都市問題が指摘されるようになりました。

当時の浦和駅の乗降客数は、1日約10万2000人にも達し、駅前のバスの発着台数も1日約1900台で、狭い駅前広場は人と車で大変混雑していました。また、道路整備も急激な都市化の波に対応できず、県庁通りを除いて道路には歩道がなく、中山道は常に渋滞し、通勤・通学者や買い物客にあつては日常的な危険にさらされていました。

このように市の中心商業地としての立地条件を生かしきれない状況のなか、地域住民や行政の間にはまちづくりの機運が高まり、昭和38年には駅前広場とこれに接続する都市計画道路が計画されました。

駅前であつたため、整備用地を確保するには多数の家屋の移転が必要でしたが、一方で、当時は権利者の多くが商店街で商売を営んでいました。そこで、権利者が営業を続けながら、必要な公共施設を整備できる手法として、昭和42年に駅前広場と駅周辺の商店街、密集家屋を一体的かつ立体的に整備する「市街地改造事業」が始まったのです。

東口にオープンした公共施設「コムナーレ」と商業施設「パルコ」、再開発事業による西口の高層マンション、駅東西の一体化を目指す鉄道高架化事業など、まちづくりの進む浦和駅周辺。特集では、大きく姿を変えつつある浦和駅周辺に焦点を当て、まちの成り立ちやまちづくりの歩みを振り返り、これからのまちづくりを考えます。



昭和40年代の浦和駅前商店街（現在のコルソとさくら草通りがある場所）