

## 分野別計画（素案）

# 【都市基盤・交通】

施策 1：低炭素で質の高い生活環境を提供する市街地の形成

施策 2：にぎわいや交流を創出する魅力的な都心・副都心の形成

施策 3：暮らしや交流、活力を支える交通体系の構築

（平成 25 年 5 月 21 日 さいたま市総合振興計画審議会第 1 部会（第 2 回）配付）

## 施策 1：低炭素で質の高い生活環境を提供する市街地の形成

### 1. 現状と課題

- ・本市では、これまで少子高齢化、人口減少、環境問題など、市街地を取り巻く社会経済状況の変化に対応するため、既存の市街地の再構築・再生、環境負荷の低減など「質」を重視した持続可能なまちづくりへの転換を目指し、取り組んできました。
- ・今後も引き続き、将来的な人口構造の変化や各地区の特性・ニーズを踏まえた市街地の質的な改善に向けた取組を進める必要があります。
- ・都市公園の整備については、市街地の拡大にあわせて進めてきましたが、人口増加の速さに整備が追いついていない状況にあり、身近な公園が不足している市街地において、整備を推進するとともに、緑の保全・整備や緑化の推進に向けた市民や事業者の主体的な取組への支援を強化する必要があります。
- ・生活道路の整備については、消防・救急などの緊急活動の妨げとなる狭隘道路、路面排水の悪い道路や舗装の老朽化など様々な問題を抱えています。このため、生活道路の整備に対する市民要望は多く、今後も要望件数の増大が見込まれることから、早期整備を図る必要があります。
- ・近年、環境・健康志向から自転車利用に対するニーズが高まっている一方で、事故の危険性や駐輪場の不足、違法駐輪による歩行空間の圧迫や景観の悪化などの課題も生じており、自転車利用環境の向上を図る必要があります。

グラフや図表を配置予定

### 2. 目指す方向性

地域の均衡ある発展のため、市街地の再生に取り組み、都市機能の集積・再配置を図るとともに、環境との調和を保ちながら、質の高い生活環境を提供する市街地の形成を目指します。

### 3. 成果目標

成果指標	現状値	目標値	
		H28	H32
生活道路が整備され、安全で生活しやすいと感じる市民の割合	—※	—	—
まちなかに緑や開放的な空間が感じられ、快適な生活ができていると感じる市民の割合	—※	—	—

※ 成果指標の現状値については、平成25年8月実施予定の市民アンケート調査により把握する。

### 4. 施策展開

#### (1) 市街地の質の向上

- ユニバーサルデザインや環境負荷の軽減に配慮しながら、既成市街地内における低・未利用地の有効利用を促進し、質の高い市街地の形成を図ります。
- 市民の主体的な活動を支援するとともに、民間事業者などとの連携を図り、多様な主体の参加と合意形成のもとに、都市づくりを進めます。
- 都市基盤整備の必要性の高い地区では、計画的に市街地の形成を図るとともに、都市計画決定後、長期にわたり事業化されていない地区では事業の必要性や実現性等の検証を行い、必要に応じて都市計画の見直しを行います。

#### (2) 市街地内の緑の空間づくり

- 市街地における公共空間の緑化や市民・事業者などによる主体的な取組への支援を推進するとともに、市民と協働により緑を創り育て、潤いのある都市空間の形成を図ります。
- 緑に親しめる空間である公園の整備については、地域特性や市民ニーズを踏まえた特徴ある公園づくりを推進します。

#### (3) 生活道路の整備

- 安全で快適な生活空間を確保するため、地域住民のニーズに応じた生活道路の整備を進めます。
- 4mに満たない幅員の狭小な道路については、地域住民と協力しながら改善を進めます。
- 住宅地区内で通過交通の少ない道路については、周辺の状況や市民の意向を考慮しながら、通行規制などを通じて、歩車共存道路としての整備を進めます。

#### (4) 自転車利用環境の向上

- 道路幅員や自動車・自転車交通量の状況等を考慮しながら、自転車走行空間の確保を図るために、自転車ネットワーク計画を策定し、計画的な整備を進め、自転車走行環境の向上を図ります。
- 自転車駐車場の整備やコミュニティサイクルの導入を進めることで、放置自転車の削減を図り、歩行者と自転車が、ともに安全・快適に利用できる環境づくりを進めます。

#### (5) ICTを活用した利便性の向上

- 高齢者や障害者を含めたすべての市民の情報活用能力の向上を促進するとともに、各地域や分野において、様々な活動を行う市民団体による情報発信の支援などに取り組みます。

## 施策 2：にぎわいや交流を創出する魅力的な都心・副都心の形成

### 1. 現状と課題

- ・ 今後、人口減少・高齢化の進展が予想される中、都市機能が無秩序に薄く拡散すれば、高齢者の利便性の低下や都市の維持管理コストの上昇など様々な問題が生じる恐れがあります。
- ・ このため、都市機能の集約化を図るとともに、地域特性を踏まえながら、にぎわいと交流を有する魅力的な都市空間の形成に取り組む必要があります。
- ・ 大宮駅周辺地区は、様々な都市機能が集積する高いポテンシャルを持つ地域ですが、慢性的な交通渋滞の発生や基盤整備の遅れなどの問題を抱えており、地元、事業者、行政の協働により、政令指定都市にふさわしい都心地区としての再構築に向けて、積極的に推進する必要があります。
- ・ さいたま新都心周辺地区は、これまでに都市基盤が整備され、国の広域行政機能をはじめとした様々な都市機能が集積しているものの、さらなる防災機能の強化やにぎわいあふれる都市空間の形成に向けて、オープンスペースを確保するとともに、回遊性を創出する必要があります。
- ・ 浦和駅周辺地区は、市街地再開発などの市街地の再構築が進行中であり、商業・業務機能、文化・交流機能、都心居住機能などの誘導を図り、にぎわいや回遊性を高める拠点として整備を推進する必要があります。

グラフや図表を配置予定

### 2. 目指す方向性

「都心」においては、多様で高次の都市機能の充実・強化を図り、必要に応じて、規制誘導手法を活用して、良好な住環境や都市景観の形成をし、「副都心」では、都心を補完し、都市活動を備える地区の育成を目指します。

### 3. 成果目標

成果指標	現状値	目標値	
		H28	H32
都市の魅力が向上し、都心（※1）に滞在する時間が 増えたと感じる市民の割合	— <sup>※2</sup>	—	—
地域の特性を生かしたまちづくりがされていると感じ る市民の割合	— <sup>※2</sup>	—	—

※1 大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区及び浦和駅周辺地区

※2 成果目標の現状値については、平成25年8月実施予定の市民アンケート調査により把握する。

### 4. 施策展開

#### （1）都市基盤整備の推進

- ・ 2つの都心（大宮駅周辺・さいたま新都心周辺地区及び浦和駅周辺地区）と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）において、拠点としてのそれぞれの位置づけにふさわしい都市基盤の整備を計画的に推進します。

#### （2）多様で高次な都市機能の集積

- ・ 都心においては、規制誘導手法を必要に応じて活用しながら、都市機能の更新と土地の高度利用・複合利用を推進することにより、多様で高次な都市機能を集積し、副都心においては、それぞれの地域特性に応じた都市機能の集積を図ります。
- ・ 都市機能の集積による利便性の高い良質な居住空間の創出を図ります。

#### （3）都心・副都心における機能分担のある相互連携

- ・ 2つの都心は機能分担を図りながら、一体的な都心エリアとして機能集積を進めるとともに、4つの副都心は都心及び副都心と相互に連携しながら、その機能補完や各地区の特性を最大限活用した多様な魅力を創出する拠点として育成します。

## 施策 3：暮らしや交流、活力を支える交通体系の構築

### 1. 現状と課題

- ・ 本市は、鉄道 14 路線 33 駅を抱えており、なかでも東北・上越新幹線をはじめ、J R・私鉄各線が集結する大宮駅は、北関東の交通の要衝であるとともに、全国でも有数の一大交通拠点となっています。また、国道 16 号や新大宮バイパス、東京外郭環状道路、首都高速道路、東北自動車道などの幹線道路網も充実しています。
- ・ しかしながら、鉄道を中心に通勤・通学時間帯では混雑が激しく、また、主要幹線道路や鉄道駅周辺で交通混雑が発生し、バスは定時性・速達性の低下などが生じており、交通網の強化や利便性の向上を図る必要があります。
- ・ その一方で、今後さらに財政を取り巻く環境が厳しさを増すことが懸念される中、必要な道路整備を着実に進めるためには、必要な道路を厳選し、効果の高いものから優先的に整備するなど、財政規模と連動した計画・整備を進める必要があります。
- ・ また、高齢社会の進展や環境問題への意識の高まりなど、社会情勢が変わりつつある中で交通弱者の移動手段の確保、環境負荷の削減等を念頭に、公共交通はこれまで以上に重要な役割を果たすとともに、過度な自動車利用から公共交通や自転車・徒歩への利用転換を促進する必要があります。

グラフや図表を配置予定

### 2. 目指す方向性

広域的な交流を支え、市内主要拠点間の連携を強化する交通ネットワークを充実させるとともに、誰もが使いやすく、環境負荷が少ない公共交通優先の交通体系を確立し、今後も持続的に都市活力を生みだし、多くの人が集まる交流拠点都市を目指します。

### 3. 成果目標

成果指標	現状値	目標値	
		H28	H32
都市計画道路の整備率	45.8%	49%	51%
日常生活においてストレスフリー（※1）な移動を実感している市民の割合	—※2	—	—
駅前機能及びアクセス性の強化により、交通の利便性が高いと感じている市民の割合	—※2	—	—

※1 様々な移動手段において、時間制約がなく、安全に移動できること

※2 成果指標の現状値については、平成25年8月実施予定の市民アンケート調査により把握する。

### 4. 施策展開

#### （1）公共交通ネットワークの充実

- ・ 軌道系交通網の強化に向けて、地下鉄7号線の延伸促進に取り組むとともに、LRT等を含む新交通システムの導入研究や市内各鉄道の利便性向上を図ります。
- ・ バス交通については、ノンステップバスの導入・普及を促進するなど利便性を高めるとともに、コミュニティバス等の地域公共交通を推進します。
- ・ 駅前広場やバスターミナル、自転車駐車場の整備等により、鉄道駅周辺の交通結節機能の充実・強化を図るとともに、鉄道駅やその周辺におけるバリアフリー化を促進します。

#### （2）幹線道路ネットワークの充実

- ・ 幹線的な道路の整備を進め、都市活動を効果的に支えることが可能な南北軸と東西軸からなるネットワークを形成します。
- ・ 交通渋滞解消や交通安全の向上のため、交差点の改良、踏切の拡幅等を計画的に進めるとともに、歩道の設置、植栽による道路の緑化、無電柱化など、道路環境の向上を図ります。
- ・ 今後の社会情勢の変化に柔軟に対応できるよう、都市計画道路の定期的な見直しを行うとともに、効率的かつ効果的に道路整備を推進します。

#### （3）交通施策の戦略的推進

- ・ 都市活動を支える利用しやすい移動環境を確保し、コンパクトなまちの形成を図るため、市民をはじめ、交通事業者、関係行政機関と相互に連携し、交通に関する課題や目標を共有しながら、ハード・ソフトの両面からなる交通施策を総合的かつ戦略的に推進します。
- ・ 地下鉄7号線の延伸については、浦和美園～岩槻地域の成長・発展を進め、鉄道事業のプロジェクトの評価を確認しつつ推進します。

## 【都市基盤・交通の分野】（仮称）皆さんも取り組んでみませんか？

市民、団体、事業者などの方々とともに、より良いまちをつくっていきたいと考えています。

ここでは、本計画の検討に当たり開催した市民ワークショップでのご意見等を踏まえて考えた、身近な取組（例）をいくつかご紹介します。

### 施策1 低炭素で質の高い生活環境を提供する市街地の形成

### 施策2 にぎわいや交流を創出する魅力的な都心・副都心の形成

- 自分たちのまちに関心を持ち、地域のまちづくり活動に参加する。
- 住宅・建物の壁面、屋上等の緑化に努めるとともに、地域での花壇活動などに家族や友人とともに参加する。
- 事業者は、開発などを行う際には近隣の生活環境に配慮し、近隣住民との合意形成に努める。
- 都心・副都心で行われるイベントに家族や友人を誘って出かける。

### 施策3 暮らしや交流を支える交通体系の構築

- 安全で快適な自転車利用のため、自転車利用に関するルール・マナーを守るとともに、駅前等に自転車を放置しない。
- 過度な自動車利用を控え、電車やバスなどの公共交通機関を利用する。