

(1) 市街地整備

ア) 概況

○平成24年2月28日現在、都市基盤の形成や無秩序な市街化の防止などを目的とした土地区画整理事業は、完了済み55地区、2,259.77ha、施行中26地区、1,103.33haであり、両者の合計面積は3,363.10ha、市街化区域全体の約3割を占めています。

(表4-1-1)

○土地区画整理事業を都市計画として決定してから10年以上が経過しているものの、関係者との合意形成が図られず、事業化に至らぬまま市街化が進行し、宅地の細分化などによって事業の実施が難しくなっている長期未着手地区が、平成24年2月28日現在、8地区、380.26haあります。

○敷地の細分化や老朽化した木造

建築物の密集、道路・公園等の公共施設が不十分なことなどを原因として、都市機能の低下がみられる地区を対象に、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的とした市街地再開発事業は、平成24年2月末現在、完了済み18地区(約23.8ha)、施行中3地区(約8.4ha)、また、都市計画として決定したものの、事業化に至っていない地区が2地区(約2.5ha)となっています。(表4-1-2)

○地区の特性に応じて公共施設や建築物、土地利用などに関するきめ細かなまちづくりのルールを一体的かつ総合的に1つの計画として定め、地区レベルで計画的な市街地形成の誘導を目的とした地区計画は、平成24年3月末日現在、市内59地区で定められています。

○北関東・東北地方、上信越地方から首都圏への玄関口に位置する大宮駅及びその周辺は、多様な都市機能が集積する極めて拠点性の高い地域となっているものの、慢性的な交通渋滞の発生や都市基盤整備の不備など、まちの近代化が大きく遅れており、その再生は本市における市街地整備上の重点課題の1つとなっています。

表4-1-1 土地区画整理事業の実施状況

	地区数 (地区)	施行面積 (ha)	施行者別	地区数 (地区)		施行面積 (ha)	
事業完了地区	55	2,259.77	市施行	16	1,144.92		
			組合施行	29	771.05		
			その他施行	10	343.80		
事業施行中地区	26	1,103.33	市施行	8	285.95		
			組合施行	15	444.82		
			その他施行	3	372.56		
計	81	3,363.10	市施行	24	1,430.87		
			組合施行	44	1,215.87		
			その他施行	13	716.36		
都市計画決定地区	8	380.26					
合計	89	3,743.36					

出典：都市局まちづくり推進部市街地整備課「さいたま市土地区画整理事業一覧」(平成24年2月28日現在)

表4-1-2 市街地再開発事業の実施状況

	地区数 (地区)	施行面積 (ha)	施行者別	地区数 (地区)		施行面積 (ha)	
事業完了地区	18	約23.8	市施行	3	約6.3		
			組合施行	11	約14.1		
			その他施行	4	約3.4		
事業施行中地区 (一部完了を含む)	3	約8.4	市施行	1	約2.8		
			組合施行	1	約2.6		
			その他施行	1	約3.0		
計	21	約32.2	市施行	4	約9.1		
			組合施行	12	約16.7		
			その他施行	5	約6.4		
都市計画決定地区	2	約2.5					
合計	23	約34.7					

出典：都市局まちづくり推進部市街地整備課「再開発事業地区一覧」(平成24年2月末現在)

イ) 本市の主な取組

- 平成 17 年 12 月に、都市計画法第 18 条の 2 に位置付けられている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、都市全体や地域の将来像などを示し、個別具体の都市計画を行うための基本的な指針の役割を担う「さいたま 2005 まちプラン（さいたま市都市計画マスタープラン）」を策定しています。
- 本プランに基づき、都市間競争、地球環境問題、少子高齢化や人口減少など、市街地を取り巻く社会経済状況の変化に対応し、既存の市街地の再構築・再生に重点を置いた「コンパクトなまちづくり」への転換を目指し、市民・企業・行政の協働によるまちづくりを推進しています。
- 平成 22 年 5 月に「大宮駅周辺地域戦略ビジョン」を公表し、大宮駅周辺地域が目指すべき将来像として「東日本の顔となるまち」、「おもてなしあふれるまち」及び「氷川の杜、継ぐまち」を掲げ、政令指定都市にふさわしい都心地区を民間と行政の協働によって実現しようと再構築に向けて取り組んでいます。
- 浦和駅周辺では、鉄道高架化事業や市街地再開発事業など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、県都の玄関口として、また、文教都市としてふさわしい風格を持った新たなにぎわいの拠点として整備が進められています。
- このうち、浦和駅東口では、建築物や駅前交通広場、市民広場、公共地下駐車場、周辺街路が一体的に整備され、平成 19 年 10 月には、地下 4 階・地上 10 階建ての再開発ビルがオープンしています。
- 土地区画整理事業については、平成 24 年 2 月現在 26 地区が施行中であり、引き続き早期完成に向け事業の推進に努めていきます。また、長期未着手となっている地区については、地元との連携を図りながら新たなまちづくり方針を検討するなど解消に向けた取組みを進めています。



ウ) 今後の重点課題

- ◆将来的な人口構造の変化や各地区の特性・ニーズを踏まえつつ、柔軟性に富んだ市街地整備を推進し、より多くの人々が安全・安心で快適に暮らし続けることができる生活都市として、市街地の質的な改善や都市機能の向上に努める必要があります。
- ◆大宮駅周辺地域を政令指定都市にふさわしい都心地区として再構築していくため、地元、事業者、行政の 3 者の連携により、「大宮駅周辺地域戦略ビジョン」の具現化に向けた取組みを積極的に推進する必要があります。

(2) 道路・交通

①道路

ア) 概況

○平成22年4月1日現在、高速自動車国道を除いた道路の総延長は4,138.2kmであり、これらのうち、改良済みの延長は2,663.0km、改良率は64.4%となっています。他の政令指定都市18市と比較すると、総延長は第10位、改良率は第11位と、いずれもほぼ中位に位置しています。また、道路のうち、市民の日常生活に密着した生活道路である市道の舗装率は82.1%で、第14位となっています。(表4-2-1)

表4-2-1 種類別道路の都市間比較(改良率の高位順)

順位	市名	総延長 (km)	改良率 (%)	一般国道 (km)	主要地方道 (km)	地方道		
						都道府県道 (km)	市道 (km)	舗装率(%)
1	大阪市	3,985.4	85.6	114.3	210.6	146.0	3,514.5	92.7
2	堺市	2,069.9	85.2	24.4	142.8	70.3	1,832.4	99.0
3	仙台市	3,628.3	83.1	128.3	132.2	100.7	3,267.1	94.4
4	札幌市	5,600.2	82.7	152.2	193.6	101.0	5,153.4	81.2
5	名古屋市	6,349.4	81.2	119.5	214.7	143.3	5,871.9	97.3
6	静岡市	3,250.2	79.1	135.3	231.2	182.5	2,701.1	95.1
7	川崎市	2,483.1	78.1	41.9	76.9	19.3	2,345.1	89.3
8	福岡市	3,937.4	75.1	107.1	92.8	164.5	3,573.0	97.2
9	横浜市	7,737.3	71.8	152.8	173.1	117.8	7,293.6	98.3
10	広島市	4,306.3	70.5	161.8	228.6	185.7	3,730.2	93.4
11	さいたま市	4,138.2	64.4	47.2	107.9	88.4	3,894.6	82.1
12	北九州市	4,265.3	62.1	211.2	145.2	125.7	3,783.1	91.4
13	千葉市	3,311.8	61.1	74.8	93.9	24.4	3,118.7	87.2
14	浜松市	8,424.8	60.2	232.7	205.2	474.0	7,513.0	83.9
15	京都市	3,584.5	58.9	167.2	224.1	267.6	2,925.5	87.6
16	神戸市	5,936.1	57.6	96.9	306.0	93.0	5,440.2	70.1
17	新潟市	6,768.2	52.9	118.2	322.7	214.6	6,112.7	80.0
18	岡山市	6,528.3	52.1	143.4	264.8	298.1	5,821.9	79.4

出典:各市所管課資料(平成22年4月1日現在)

注1)道路法に基づく道路のうち、高速自動車国道を除く。

2)「主要地方道」は都道府県道及び市道の主要な路線について、国土交通大臣により指定されたもの。

3)平成22年4月1日に政令指定都市に移行した相模原市を除く。

○平成23年11月11日現在、都市計画法で定められた基幹的な都市施設(道路・公園・下水道など)の1つであり、都市の骨格を形成する都市計画道路は164路線、総延長391.8km、このうち、改良済みの延長は194.3km、改良率は49.6%にとどまっており、改良率は政令指定都市の中で最下位となっています。(表4-2-2)

○都市計画として決定された幅員による整備は完了していないものの、都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現況道路として、概ね計画幅員の3分の2以上又は4車線以上の幅員を有する概成済み都市計画道路の延長は35.9kmであり、これと改良済みを合わせた整備済み延長は230.2km、整備率は58.8%となっています。(同上)

表4-2-2 都市計画道路（幹線道路）の都市間比較
（改良率の高位順）

順位	市名	計画延長 (km)	改良済		概成済	
			(km)	改良率(%)	(km)	整備率(%)
1	札幌市	871.2	799.3	91.7	40.1	96.4
2	名古屋市	1,004.5	872.3	86.8	135.7	100.0
3	神戸市	832.5	682.5	82.0	37.1	86.4
4	大阪市	625.3	489.0	78.2	66.7	88.9
5	福岡市	512.6	386.7	75.4	53.9	86.0
6	広島市	413.2	301.5	73.0	31.3	80.6
7	堺市	273.1	198.3	72.6	13.0	77.4
8	千葉市	401.6	281.1	70.0	20.4	75.1
9	北九州市	699.2	474.9	67.9	22.5	71.1
10	川崎市	307.1	208.2	67.8	20.0	74.3
11	京都市	535.2	358.6	67.0	13.7	69.6
12	仙台市	504.5	332.8	66.0	16.9	69.3
13	新潟市	457.9	297.9	65.1	44.3	74.7
14	岡山市	323.1	206.4	63.9	24.0	71.3
15	横浜市	806.8	487.8	60.5	64.6	68.5
16	静岡市	379.8	210.8	55.5	35.1	64.7
17	浜松市	485.2	264.2	54.4	22.5	59.1
18	さいたま市	391.8	194.3	49.6	35.9	58.8

出典：財団法人都市計画協会「都市計画年報」(平成22年3月31日現在)
注)平成22年4月1日に政令指定都市に移行した相模原市を除く。

- 都市計画道路は、延長が長く、かつ広幅員のものが多く、整備に要する費用も相応なものになることから、路線の中には都市計画として決定した後、相当な年数が経過しているものの、整備の着手に至っていない路線や区間が数多く存在しています。
- 我が国全体が右肩上がりの経済成長を前提とした社会構造から、安定・成熟型社会への移行が進む中、本市においても、他都市と同様に、今後、決定当初の都市計画道路の整備の必要性や緊急性が薄れていく路線が増加することも考えられます。
- 埼玉県では、平成17年3月に「長期未整備都市計画道路の見直しガイドライン」を策定し、県と各市町が十分に連携を図りながら、都市計画道路の必要性を再検証し、適切な見直しを進めるとともに、住民に適時適切に情報提供を行うことで、行政としての説明責任を果たすこととしています。
- これを受け本市では、後述する「さいたま市総合都市交通体系マスタープラン（さいたまSMARTプラン）」に掲げた交通体系整備の基本的な方向性を踏まえ、事業面からは、より効果的・効率的な道路整備プログラムを策定し、着実な事業実施を進めていくとともに、計画面からは、長期未整備路線への対応を含め、将来の交通需要を踏まえた適切な都市計画道路の見直しに取り組んでいます。

○平成 21 年 4 月 1 日現在、本市が管理する橋梁 965 橋中、橋齢が分かっているのは 525 橋であり、これらのうち、30 年後には橋齢が 50 年を超えるものが全体の約 70% を占め、今後、老朽化が急速に進行することが見込まれています。(図 4-2-1)

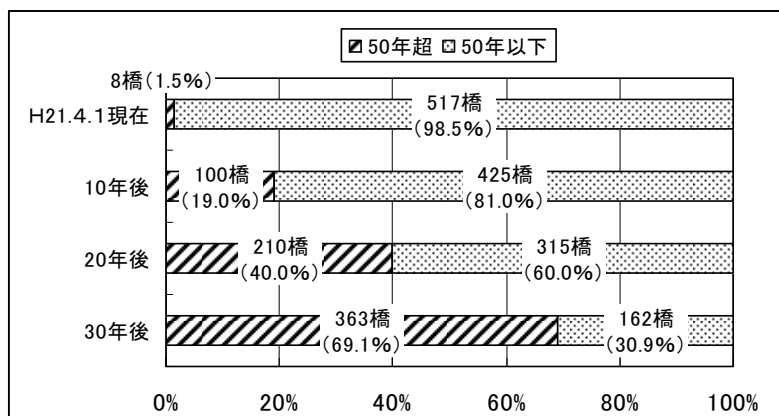


図 4-2-1 今後 30 年の橋齢比率

出典：建設局土木部道路環境課

「さいたま市橋梁長寿命化修繕計画」(平成 22 年 3 月)

イ) 本市の主な取組

- 平成 18 年 4 月、岩槻市との合併に伴い、大都市における安全快適な都市生活と、さいたま市らしさを活かした都市交通施策を戦略的に展開するため、本市としての交通問題への取組の考え方や方針を示した「さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画(さいたま SMART プラン)」を改訂しています。
- 人と環境に配慮した質の高い都市基盤の構築を目標に掲げ、平成 21 年度～25 年度を計画期間とする「さいたま市道路整備計画」に基づき、効果的かつ効率的な道路整備事業(道路改良事業、都市計画道路(街路)事業、交通安全事業)の推進に取り組んでいます。
- このうち、都市計画道路整備事業について、効率的・効果的な事業の実施を図るとともに、事業の透明性の向上を一層高めるため、事業の整備効果などを積極的に公表し、今後の道路行政マネジメントへ反映できるよう取り組んでいます。
- 平成 23 年 11 月、都市計画道路が抱える課題を整理し、将来の道路網計画をどう考えるべきか、どのようにつくっていくべきかを検討し、今後、道路網計画を策定する上での基本的な考え方を、「道路網計画づくりの指針」としてとりまとめています。
- 本指針は、道路網計画の策定にあたり、「道路の必要性と事業性を考慮した新しい道路網計画を位置付ける」「財政計画と連動して、道路の計画・整備を時間管理する」「より開かれた計画づくりを進める」という 3 つの抜本的な見直しの考え方を掲げています。
- 平成 22 年 3 月に、橋梁を良好に保全するための維持管理計画として、アセットマネジメント²⁸の手法を用いた「さいたま市橋梁長寿命化修繕計画」を策定し、これに基づく橋りょうの補修や補強、架替工事を順次実施しています。

²⁸ 資産管理 (Asset Management) の方法。道路管理においては、橋梁、トンネル、舗装等を道路資産と捉え、その損傷・劣化などを将来にわたり把握することで、最も費用対効果の高い維持管理を行うための方法。

ウ) 今後の重点課題

- ◆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。
- ◆都市計画道路について、社会経済状況や道路に対するニーズの変化を踏まえつつ、各路線の必要性や計画の妥当性、道路に求められる機能の変化などを検証し、定期的な計画の見直しに取り組む必要があります。
- ◆橋梁の長寿命化に向けた補修工事等の実効性をより高めるため、「さいたま市橋梁長寿命化修繕計画」を起点とするPDCAサイクルを確立し、継続的に必要な改善に取り組む必要があります。

②公共交通

ア) 概況

< 鉄道 >

○平成 22 年度における 1 日平均の乗降客数が最も多いのは、J R 大宮駅の 470,302 人であり、以下、J R 浦和駅の 158,226 人、東武大宮駅の 131,977 人、J R 南浦和駅の 113,608 人、J R 北浦和駅の 100,572 人の順となっています。(表 4-2-3~6)

○平成 18 年度以降の推移をみると、平成 20 年度まで各駅の乗降客数は、2 年連続で概ね増加傾向で推移していたものの、平成 21 年度では対前年度比で減少に転じている駅が目立ち、平成 22 年度には全 33 駅中 17 駅と全体の約 5 割に及んでいます。(同上)

○沿線人口の伸びなどによって、平成 22 年度における埼玉高速鉄道線（地下鉄 7 号線）の 1 日当たりの輸送人員は 85,100 人と前年度から 1,400 人増加したものの、サッカー開催時の利用者数の減少などにより、計画目標の 86,700 人を 1,600 人下回っています。(同上)

表 4-2-3 J R の 1 日平均乗降客数の推移

駅名	平成18年度		平成19年度		平成20年度		平成21年度		平成22年度	
	1日平均 (人/日)	1日平均 (人/日)	対前年 増減率(%)	1日平均 (人/日)	対前年 増減率(%)	1日平均 (人/日)	対前年 増減率(%)	1日平均 (人/日)	対前年 増減率(%)	
1 大宮	467,438	478,222	2.3	479,440	0.3	472,848	▲ 1.4	470,302	▲ 0.5	
2 さいたま新都心	76,254	77,096	1.1	78,722	2.1	78,886	0.2	78,180	▲ 0.9	
3 与野	48,744	49,830	2.2	50,224	0.8	49,726	▲ 1.0	49,014	▲ 1.4	
4 北浦和	100,194	100,876	0.7	101,232	0.4	100,984	▲ 0.2	100,572	▲ 0.4	
5 浦和	150,386	157,416	4.7	159,582	1.4	158,752	▲ 0.5	158,226	▲ 0.3	
6 北与野	15,506	16,094	3.8	16,254	1.0	16,286	0.2	16,142	▲ 0.9	
7 与野本町	28,082	28,146	0.2	28,106	▲ 0.1	27,756	▲ 1.2	27,582	▲ 0.6	
8 南与野	30,100	30,188	0.3	30,460	0.9	30,868	1.3	31,130	0.8	
9 中浦和	23,382	23,588	0.9	24,010	1.8	24,352	1.4	24,428	0.3	
10 指扇	29,776	30,144	1.2	30,098	▲ 0.2	24,386	▲ 19.0	23,406	▲ 4.0	
11 西大宮	—	—	—	6,848	—	9,240	34.9	11,066	19.8	
12 日進	23,464	24,080	2.6	24,646	2.4	23,932	▲ 2.9	24,580	2.7	
13 宮原	42,208	42,910	1.7	46,352	8.0	46,128	▲ 0.5	46,434	0.7	
14 東大宮	61,212	61,934	1.2	62,402	0.8	61,814	▲ 0.9	61,132	▲ 1.1	
15 土呂	25,520	26,084	2.2	26,234	0.6	26,108	▲ 0.5	26,722	2.4	
16 西浦和	25,528	25,936	1.6	26,090	0.6	25,858	▲ 0.9	26,500	2.5	
17 武蔵浦和	82,636	85,838	3.9	88,230	2.8	90,654	2.7	91,956	1.4	
18 南浦和	112,454	114,708	2.0	114,936	0.2	114,492	▲ 0.4	113,608	▲ 0.8	
19 東浦和	51,988	52,308	0.6	52,434	0.2	52,530	0.2	52,938	0.8	

出典：都市局都市計画部都市交通課資料
注) 西大宮駅は、平成21年3月14日に開業。

表 4-2-4 東武野田線の 1 日平均乗降客数の推移

駅名	平成18年度		平成19年度		平成20年度		平成21年度		平成22年度	
	乗車人員 (人)	乗車人員 (人)	対前年 増減率(%)	乗車人員 (人)	対前年 増減率(%)	1日平均 (人/日)	対前年 増減率(%)	1日平均 (人/日)	対前年 増減率(%)	
1 大宮	131,328	133,240	1.5	133,987	0.6	132,676	▲ 1.0	131,977	▲ 0.5	
2 北大宮	5,213	5,448	4.5	5,589	2.6	5,668	1.4	5,740	1.3	
3 大宮公園	9,756	9,886	1.3	10,153	2.7	9,967	▲ 1.8	9,835	▲ 1.3	
4 大和田	18,007	18,326	1.8	18,410	0.5	18,291	▲ 0.6	18,274	▲ 0.1	
5 七里	20,471	20,868	1.9	20,859	▲ 0.0	20,495	▲ 1.7	20,346	▲ 0.7	
6 岩槻	36,427	36,736	0.8	37,109	1.0	36,348	▲ 2.1	34,908	▲ 4.0	
7 東岩槻	19,055	19,161	0.6	19,351	1.0	19,136	▲ 1.1	19,365	1.2	

出典：都市局都市計画部都市交通課資料

表 4-2-5 埼玉新都市交通伊奈線の 1 日平均乗降客数の推移

駅名	平成18年度			平成19年度			平成20年度			平成21年度			平成22年度		
	乗車人員 (人)	乗車人員 (人)	対前年 増減率(%)	乗車人員 (人)	乗車人員 (人)	対前年 増減率(%)	乗車人員 (人)	乗車人員 (人)	対前年 増減率(%)	1日平均 (人/日)	1日平均 (人/日)	対前年 増減率(%)	1日平均 (人/日)	1日平均 (人/日)	対前年 増減率(%)
1 大宮	34,969	39,251	12.2	41,751	6.4	40,111	▲ 3.9	40,462	0.9						
2 鉄道博物館 (大成)	5,249	8,298	58.1	9,192	10.8	7,729	▲ 15.9	7,463	▲ 3.4						
3 加茂宮	3,645	4,001	9.8	4,632	15.8	4,787	3.3	5,042	5.3						
4 東宮原	3,773	3,980	5.5	4,083	2.6	3,841	▲ 5.9	3,907	1.7						
5 今羽	3,696	3,859	4.4	4,082	5.8	4,174	2.3	4,251	1.8						
6 吉野原	3,357	3,449	2.7	3,602	4.4	3,439	▲ 4.5	3,434	▲ 0.1						

出典：都市局都市計画部都市交通課資料

表 4-2-6 埼玉高速鉄道線の乗車人員の推移

駅名	平成18年度			平成19年度			平成20年度			平成21年度			平成22年度		
	乗車人員 (人)	乗車人員 (人)	対前年 増減率(%)	乗車人員 (人)	乗車人員 (人)	対前年 増減率(%)	乗車人員 (人)	乗車人員 (人)	対前年 増減率(%)	1日平均 (人/日)	1日平均 (人/日)	対前年 増減率(%)	1日平均 (人/日)	1日平均 (人/日)	対前年 増減率(%)
浦和美園	9,400	10,600	12.8	10,800	1.9	10,200	▲ 5.6	10,400	2.0						

出典：都市局都市計画部都市交通課資料

<バス>

○市内各所をネットワークしている民間バス路線は、平成 22 年度現在、計 251 系統、1 日平均利用者数は 142,532 人となっています。平成 18 年度以降、民間バスの利用者数は、平成 21 年度には 4 社中 3 社で前年度に比べ減少したものの、うち 2 社は平成 22 年度では再び増加に転じています。(表 4-2-7)

表 4-2-7 バス利用者数の推移

	国際興業バス			西武バス			東武バス			朝日バス			合計		
	運行 系統数	利用者数 (人/日)	対前年 増減率(%)	運行 系統数	利用者数 (人/日)	対前年 増減率(%)	運行 系統数	利用者数 (人/日)	対前年 増減率(%)	運行 系統数	利用者数 (人/日)	対前年 増減率(%)	運行 系統数	利用者数 (人/日)	対前年 増減率(%)
平成18年度	141	74,778	-	28	27,921	-	81	38,028	-	5	1,969	-	255	142,696	-
平成19年度	153	76,208	1.9	29	27,440	▲ 1.7	77	38,007	▲ 0.1	5	1,989	1.0	264	143,644	0.7
平成20年度	140	78,551	3.1	28	27,896	1.7	74	38,592	1.5	6	2,037	2.4	248	147,076	2.4
平成21年度	144	73,838	▲ 6.0	28	28,344	1.6	80	36,016	▲ 6.7	6	1,990	▲ 2.3	258	140,188	▲ 4.7
平成22年度	138	74,086	0.3	27	28,162	▲ 0.6	80	38,265	6.2	6	2,019	1.5	251	142,532	1.7

出典：都市局都市計画部都市交通課資料

注) 利用者数は、市内の乗合バスについて集計したものの、路線数は各年度末現在。

○本市では、平成 15 年 4 月の政令指定都市への移行に伴う新設区役所へのアクセス手段として、交通空白地区や不便地区等を対象に、コミュニティバスを導入しており、現在、市内 6 区で運行しています。

○平成 22 年度の 1 日平均利用者数は 1,251 人であり、平成 18 年度以降、一貫して増え続けているものの、平成 21 年～22 年度では、利用者数の伸びはやや頭打ちの状況にあります。(図 4-2-1)

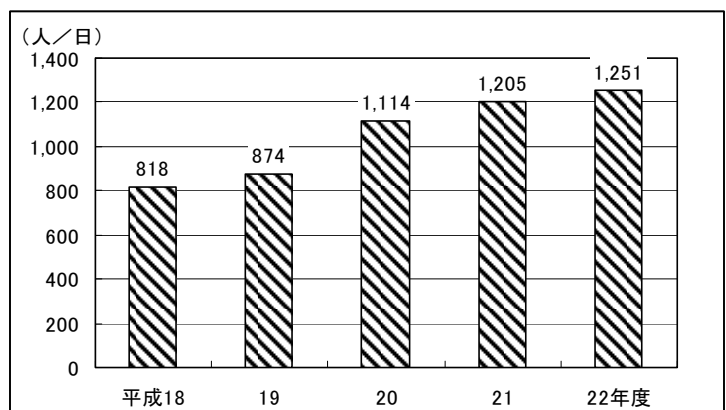


図 4-2-1 さいたま市コミュニティバスの利用者の推移
出典：都市局都市計画部都市交通課資料

イ) 本市の主な取組

- 平成 18 年 7 月に、現行の「さいたま市総合振興計画」及び「さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画」を受け、今後目指すべき公共交通ネットワークのあり方や方針を示した「さいたま市公共交通ネットワーク基本計画」を策定しています。
- 地下鉄 7 号線延伸について、平成 17 年度から本市では、埼玉県と共同で、先行整備区間の浦和美園駅から岩槻駅までの延伸事業化へ向け、社会経済状況等を考慮した需要予測、線路や駅など鉄道施設の建設費用、鉄道の運行計画、延伸線が整備された場合の効果、鉄道事業の採算性など、様々な観点から調査・検討に取り組んでいます。
- 平成 23 年度は、これまでの調査を取りまとめるにあたり、第三者の専門家（鉄道、まちづくり・経済等）による検討委員会（地下鉄 7 号線延伸検討委員会）を埼玉県と共同で設置、運営し、鉄道事業だけでなく、まちづくりを含めた総合的な観点から検討していただき報告書として取りまとめ、本市及び埼玉県に提出されました。
- 平成 22 年度に「さいたま市総合都市交通体系マスタープラン基本計画」に基づく、持続可能な公共交通の実現や、過度に車に依存しない交通体系の確立に向け、公共交通や自転車・徒歩への利用転換を図るため長期的な視点を踏まえつつ、短・中期の実行計画である「さいたま市都市交通戦略」を策定し、時間的概念をもった施策の展開とともに、定期的な評価、改善に取り組んでいます。
- 平成 23 年 3 月には、市内の交通空白地区・交通不便地区等の解消方策やその具体的な実施基準を検討するため、本協議会の下に設置した「コミュニティバス等検討委員会」での検討を経て、地域の実情にあったコミュニティバス等の導入や改善を検討するための手続き、判断基準を定めた「コミュニティバス等導入ガイドライン」を策定しています。

ウ) 今後の重点課題

- ◆少子高齢化の進行や人口減少社会の到来、地域の自立・活性化、地球温暖化をはじめとする環境問題など、社会経済状況の変化とこれに伴う諸問題への対応を図るため、公共交通サービスの活性化・再生に向けた取組を強化する必要があります。
- ◆埼玉高速鉄道線の浦和美園駅から岩槻駅までの延伸事業化について、検討委員会の報告書を勘案しつつ、埼玉県と十分な協議・調整を行うとともに、市議会、市民協議会さいたま商工会議所等と密接な連携を図りながら、延伸の方向性の判断を示す必要があります。
- ◆県及び沿線自治体とともに、埼玉高速鉄道線の経営の安定化に向けた支援に取り組む必要があります。

(3) 公園・緑地

ア) 概況

○平成 22 年度末現在、都市公園法に基づき設置・管理され、公園・緑地の最も基本的な施設である都市公園の整備量は、880 箇所、631.7ha となっています。人口 1 人当たりの都市公園面積は 5.12 m² であり、首都圏の政令指定都市の中でも、低い順位に位置しています。(表 4-3-1・2)

○市内には、県立公園をはじめ、特色のある大規模な公園が整備され、市内外の多くの人々に親しまれています。また、本市ではこれまで、市街地の拡大にあわせ、街区内に居住する住民の利用に供することを目的とした街区公園を中心に、都市公園の整備を積極的に進めてきました。

○街区公園の整備量は、平成 17 年度末現在の 677 箇所、85.7ha から、平成 22 年度末現在の 761 箇所、96.70ha と、箇所数ベースでは 12.4% 増加しています。しかしながら、人口 1 人当たりの都市公園面積は、平成 17 年の 4.96 m² から 0.16 m² の増加にとどまっており、市全体として、人口増加のスピードに都市公園の整備が追いついていない状況にあります。(表 4-3-1)

○市内には、市域を南北方向に流下する荒川をはじめ、河岸沿いを中心に、一団の緑地が市街地をはさむように帯状に広がっています。このうち、市の中央部に広がる見沼田圃は、約 1,200ha という広大な規模を誇り、豊かな田園風景が残り、多様な野生生物の生息の場でもあるなど、首都圏の中でも有数の貴重で大規模な緑地空間となっています。

表 4-3-1 都市公園の整備状況

	平成17年度末		平成22年度末	
	公園数 (箇所)	面積 (ha)	公園数 (箇所)	面積 (ha)
街区公園	677	85.66	761	96.73
近隣公園	30	57.44	31	60.77
地区公園	3	12.79	4	16.74
総合公園	10	72.30	11	83.68
運動公園	6	91.62	6	89.10
その他の都市公園	40	269.60	67	284.72
合計	766	589.41	880	631.74

出典:都市局都市計画部都市公園課資料

表 4-3-2 人口 1 人当たり都市公園等の整備状況

市名	箇所数 (箇所)	都市公園等 面積(ha)	1人当たり 公園面積 (m ² /人)
札幌市	2,661	2,236	11.7
仙台市	1,604	1,293	12.8
さいたま市	872	626	5.1
千葉市	974	851	8.9
横浜市	2,592	1,737	4.7
川崎市	1,039	518	3.7
新潟市	1,249	707	9.0
静岡市	460	396	5.7
浜松市	507	632	8.3
名古屋市	1,404	1,549	6.9
京都市	871	623	4.3
大阪市	978	937	3.5
堺市	1,114	684	8.2
神戸市	1,597	2,608	17.0
岡山市	453	1,132	16.6
広島市	1,070	833	7.4
北九州市	1,649	1,133	11.6
福岡市	1,603	1,303	9.0

出典:各市資料(平成22年3月31日現在)



<見沼田圃>

○平成 22 年度の本市の緑被率²⁹は、43.7%となっています。その内訳は、農地が 45.5%（田 19.3%、畑 26.2%）で突出しており、樹林地が 29.3%でこれに次いでいます。（図 4-3-1）

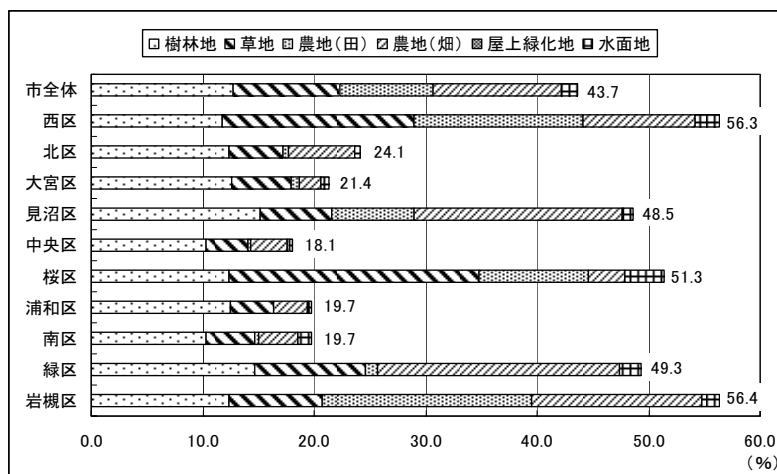


図 4-3-1 平成 22 年度の緑被率の状況

出典：都市局都市計画部みどり推進課「さいたま市緑被現況調査」

○区別では、岩槻区が 56.4%で最も高く、以下、西区の 56.3%、桜区の 51.3%、緑区の 49.3%、見沼区の 48.5%の順であり、緑被率は市域の東西に向かって広がるように高くなる傾向となっています。（同上）

○本市が有する豊かな緑地は、ゆとりと潤いのある良好な都市環境を維持・形成し、さいたまらしさを醸し出す極めて重要な要素の 1 つとなっています。さらに、近年、世界規模で地球環境の保全が喫緊の政策課題として大きな注目を浴びる中、これらの緑地の重要性は飛躍的に増大しています。

○しかしながら、経済活動の拡大や都市化の進展、営農環境の変化などに伴い、本市でも緑地の減少や農地の荒地化・耕作放棄地化に歯止めがかからない状況にあります。将来にわたり、ゆとりと潤いのある本市らしい都市環境の維持・形成を図るため、豊かな緑地の保全・活用の強化に取り組むことが従来にも増して強く求められています。

イ) 本市の主な取組

□平成 13 年 5 月から、みどりの保全及び緑化の推進を図ることによって、市民の健康で快適な生活環境を確保することを目的とする「さいたましみどりの条例」を施行しています。本条例に基づき、良好な自然環境を有する緑地や風致又は景観が優れている緑地等を、保存緑地や自然緑地、環境緑地などに指定し、その保全に努めています。

□平成 19 年 3 月、岩槻市との合併や総合振興計画の改訂、都市計画マスタープランの策定などを受け、将来の緑のあるべき姿を明らかにするとともに、市民・団体・事業者が一体となって緑のまちづくりに取り組んでいくための長期的な計画である「さいたま市緑の基本計画改訂版」を策定しています。

□さらに、平成 22 年 3 月には、緑の基本計画をより実効性のあるものとするため、短期の目標や具体的な推進手法などを定めた「さいたま市緑の基本計画アクションプラン」を策定しています。現在は、このアクションプランに基づき、緑の基本計画に掲げた緑の将来像「いのちきらめき 緑の風そよぐ 庭園都市・さいたま」の着実な実現に向け、具体施策の効果的かつ効率的な展開に取り組んでいます。（図 4-3-2）

²⁹ 特定の区域に占める植物の緑で被覆された土地、もしくは自然的環境の状態にある土地の割合。

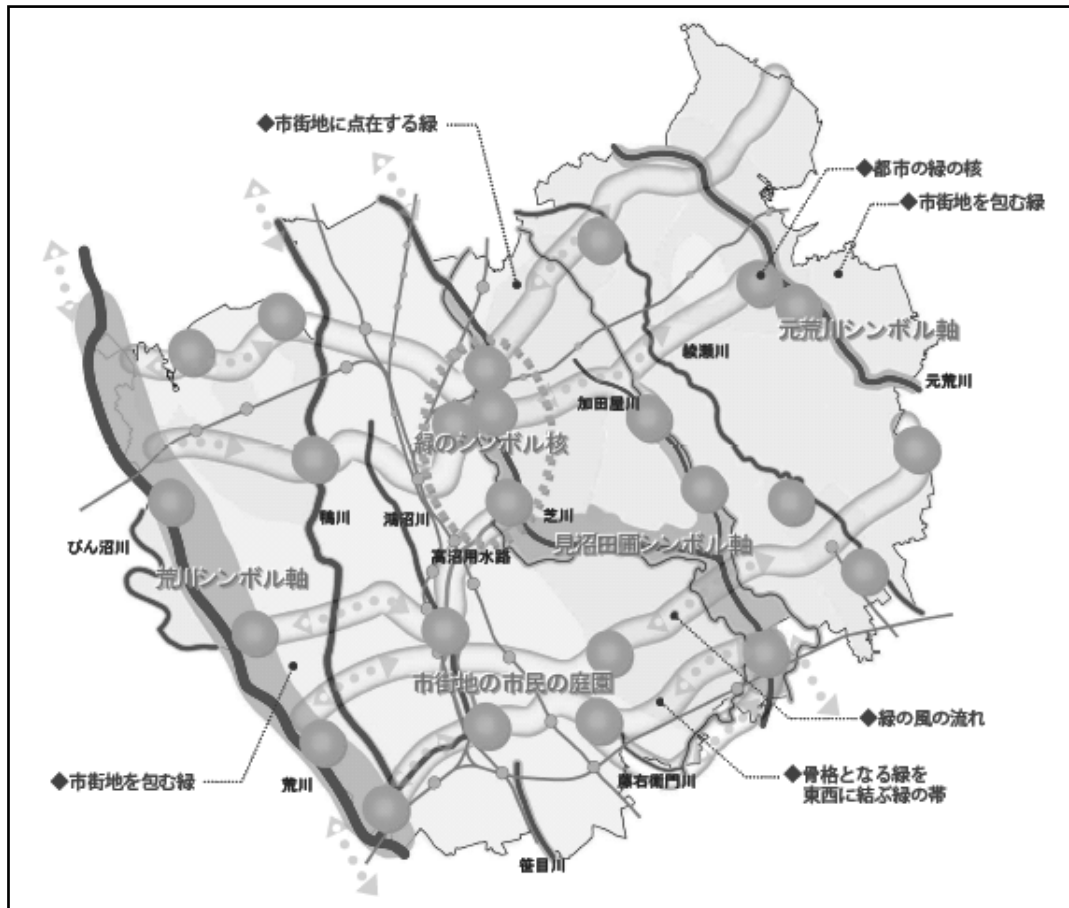


図 4-3-2 緑の将来像図

出典：都市局都市計画部みどり推進課「緑の基本計画改訂版」

- 市街地の緑化を推進し、都市環境の向上を図るため、建築物の屋上緑化・壁面緑化に係る経費の一部を助成する対象を、「さいたま市緑の基本計画」で指定されている緑化重点地区内の建築物、又は敷地面積 3,000 m²以上の建築物に拡大しています。
- 身近な緑を増やし、花や緑の豊かなまちの実現に向け、「みどり倍増プロジェクト」と銘打ち、家庭・事業所・公共施設における緑のカーテン³⁰の普及・啓発を図るため、家庭や市内の事業所で緑のカーテンに取り組みの方を「緑のカーテンサポーター」として募集しています。(平成 23 年 9 月 30 日現在、市民 2,356 名、事業所等 62 件が登録)

³⁰ ゴーヤなどのツル性の植物でつくる自然のカーテンのことで、夏の強い日差しを和らげ、ヒートアイランド現象緩和の効果や冷房の使用抑制による省エネルギー効果等が期待できる。

ウ) 今後の重点課題

- ◆見沼田圃や荒川、元荒川など、都市の骨格となる緑の保全と機能強化を図るとともに、都市レベル・地域レベルの特性に応じた核となる緑づくり、市街地を包む農地や樹林地の保全などを通じて、都市の基盤をなす緑を守り強化し、その質を高める必要があります。
- ◆屋敷林や雑木林、歴史・文化を伝える緑や農地など、市内に残された本市らしい特色のある緑の保全と活用を図るとともに、相対的に緑の量が不足している市街地中央部における新たな緑の創出に努める必要があります。
- ◆誰もが安心して利用でき、歩いていける範囲に身近な公園が不足している市街地において、公園の整備を推進する必要がある。
- ◆市全体として、緑の保全・整備や緑化を継続的に推進するため、市民や事業者による主体的な取組への支援を強化する必要があります。

(4) 情報化

ア) 概況

○総務省の平成 22 年通信利用動向調査によると、平成 22 年末のインターネット利用者数は 9,462 万人、対前年比で 54 万人 (0.6%) の増加、人口普及率は 78.2%、対前年比で 0.2 ポイントの増加となっています。(図 4-4-1)

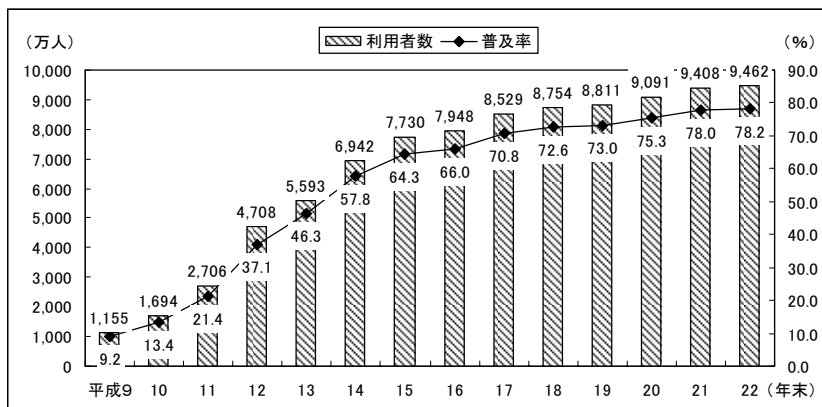


図 4-4-1 インターネットの利用者数及び人口普及率の推移
出典：総務省「平成 22 年通信利用動向調査」

○また、個人の世代別インターネット利用率をみる

と、13 歳～49 歳ではいずれも 90%を超えているほか、70 歳～79 歳が平成 21 年末の 32.9%から平成 22 年末の 39.2%と、他の世代に比べ増加が目立つ状況となっています。

○近年、多くの民間企業で急速に導入が進んでいるクラウドコンピューティング³¹を、電子自治体³²の基盤構築にも活用していこうとする動きが高まりつつあります。国では、平成 22 年 7 月に総務大臣を本部長とする「自治体クラウド推進本部」を設置し、自治体クラウドの全国展開に向けた取組を推進しています。

○このような時代潮流のもと、全国的に申請・届出などの行政サービスをインターネット上で利用できる環境の整備が進んでいます。現在、本市でも、埼玉県と県内市町村が共同利用している埼玉县市町村電子申請共同システムを使用し、各区役所等の窓口で行っている行政手続きの一部が、原則 24 時間 365 日いつでも、自宅や職場などのパソコンからインターネットを通じて行うことができるようになっています。

○本市が平成 21 年度に実施した市民アンケート調査によると、20 歳代～70 歳代のいずれの年代も、行政情報の入手手段は主に紙媒体（市発行の情報誌）であり、ホームページからの入手割合は低くなっています。(図 4-4-2)

³¹ インターネットなどのネットワークを通じたコンピュータの利用形態で、何らかのコンピューティング資源(ソフトウェア、ハードウェア、処理性能、記憶領域、ファイル、データなど)を必要に応じて利用する方式のこと。ネットワークを雲(=cloud:クラウド)の絵で表現することが多いことから、このように呼ばれている。

³² 地方自治体において、ICT を積極的に活用することにより、行政サービスの高度化や行政の簡素化・効率化を図ろうとするもの。

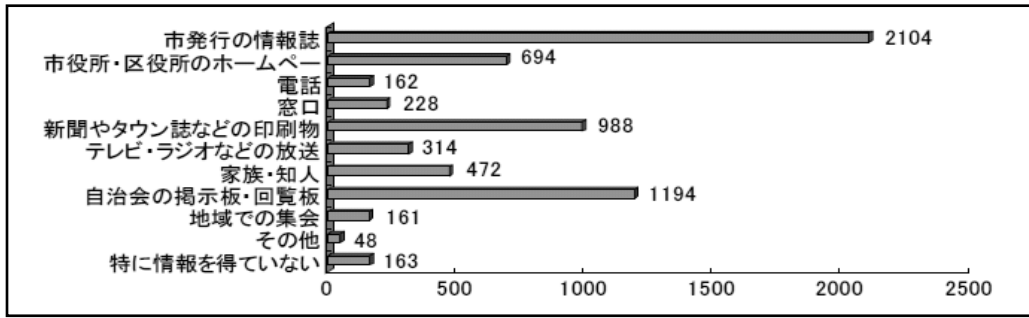


図 4-4-2 行政情報の入手方法

出典：政策局政策企画部 IT 政策課

「第三次さいたま市情報化計画市民アンケート調査結果報告書」（平成 22 年 3 月）

○また、今後、さいたま市に実施してほしい情報化政策では、「消費生活に関する情報、ごみ・リサイクル情報など」が最も多く、次いで「都市防災機能の向上として大規模災害時における情報提供など」「子育てに関する情報提供、バリアフリーの対応、高齢者向けの緊急通報システムなど」の順となっています。（図 4-4-3）

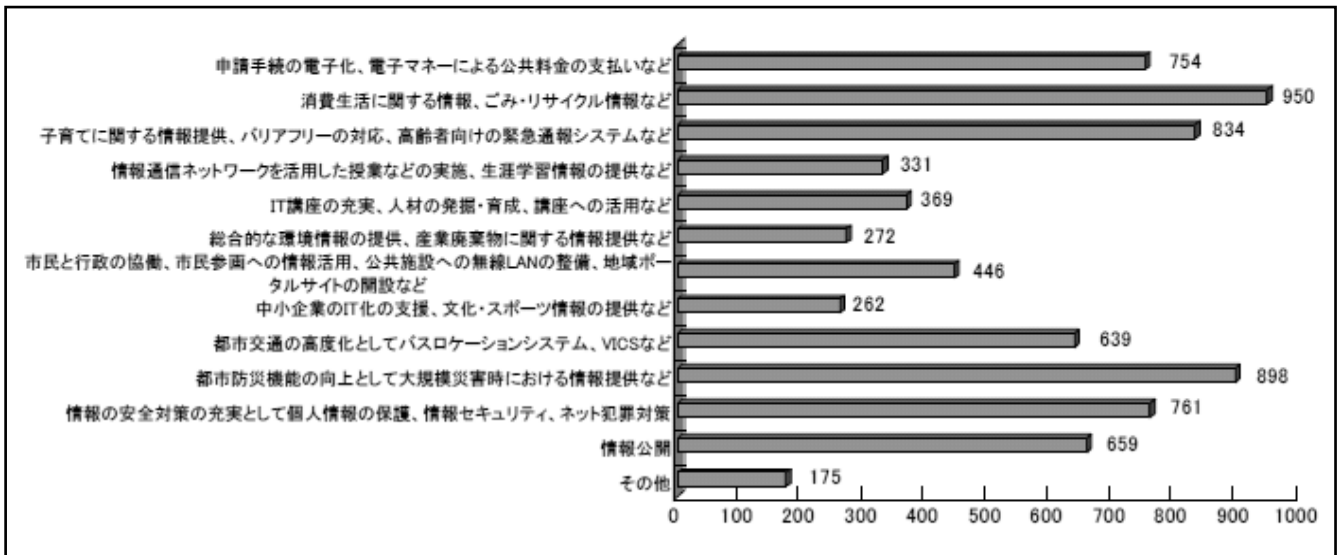


図 4-4-3 今後、さいたま市に実施してほしい情報化政策

出典：政策局政策企画部 IT 政策課

「第三次さいたま市情報化計画市民アンケート調査結果報告書」（平成 22 年 3 月）

イ) 本市の主な取組

□現在、本市では、現行の「さいたま市総合振興計画」の実現を ICT の面から支援・推進するための計画として、「第三次さいたま市情報化計画」及びその具体的な行動計画である「さいたま市情報化アクション・プラン 2011」を策定し、平成 23 年度～26 年度を計画期間に情報化施策の推進に取り組んでいます。

□情報システムの効率的な活用を図るとともに、業務の電子化を進め、行政の保有する情報の提供や共有、電子入札、設計図書の提出、その他の申請・届出などができる電子市役所の構築を推進しています。

□市内外への情報の受発信を効果的かつ効率的に行い、施策や事業に対する市民の関心を高め、理解・共感を得るとともに、都市イメージを育て定着させ、その魅力をアピールしていくため、平成23年3月に「さいたま市PRマスタープラン」を策定しています。

□平成23年度には、本プランに掲げた第1次アクションプランに基づき、市公式ホームページのトップページをリニューアルしています。また、ツイッター（Twitter）、ブログによって、災害等の緊急情報や市の施策や事業、イベント等の情報発信にも積極的に取り組んでいます。



＜市の公式ツイッター＞

ウ) 今後の重点課題

- ◆今後、本市においても、クラウドコンピューティングに代表されるような、ICT分野の技術革新の積極的な活用を図り、行政コストの圧縮と市民サービスの向上を同時並行で推進していくことが求められています。
- ◆近年、SNS（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）やブログなどに代表される情報ツールの多様化が進む中、市民の知りたい情報がより多くの人々に確実に行き渡るよう、紙媒体と電子媒体を適切に組み合わせながら、より効果的かつ効率的な情報発信に取り組む必要があります。
- ◆市民の理解と協力のもと、情報化を着実に推進するため、ネットワークのセキュリティなどに関する市民の知識向上と、デジタル・デバイドの縮小に向けた取組を積極的に推進する必要があります。