

第4回 地下鉄7号線中間駅まちづくり方針有識者会議

令和4年11月4日

さいたま市
都市戦略本部 未来都市推進部

■ 会議の進め方

第1回
7月8日（金）

第2回
8月8日（月）

第3回
8月30日（火）

第4回
11月4日（金）

現地視察

①中間駅周辺を取り巻く環境把握

②地区の将来像

③まちづくりのテーマ

④まちづくりの方針

⑤導入機能

⑥土地利用配置方針

⑦基盤整備イメージ

意見とりまとめ

有識者会議後

地元説明・意見聴取

「まちづくり方針」策定

次 第

1. 開会

2. 議題

地下鉄7号線中間駅まちづくり方針案について・・・・・・・・・・ P.4

3. その他

地下鉄7号線中間駅まちづくり方針案について

《第3回会議の意見》

No.	意見要約
1	さいたま市では自転車を利用する住民が多いので、「自転車ネットワーク」が「沿線連携エリア」に入っていることは良いと思う。同時に、夜も安全な道路づくりや防犯について計画で配慮してもらいたい。 〈上田委員〉
2	機能が集中しているのか分散しているのでは少し違うと思う。街区まで落とさなくてもよいが、配置や割合などがわかるようなダイアグラムがあると読み取りやすい。 〈伊藤委員〉
3	「基盤整備イメージ」に示されたリング状の道路が良いと思う。リングの中をウォークアブルにして中枢機能を入れてコンパクトシティにはどうか。地下鉄7号線で地域分断しないよう商店街などで自由に行き来できると活性化すると思う。将来的なニューモビリティの導入想定でパークアンドライド設置や、歩行者・自転車ネットワーク、駐輪場設置で、まちの中を歩き回るイメージになると思う。 〈飛田委員〉
4	地下鉄7号線と幹線道路の間の空間スケールなどに合うよう、お店や広場、交流スペース、住宅のタイプを配置するべきで、中間駅の周辺は中低層のマンション、リング道路の外側に「ゆとり住宅」ではないか。 〈飛田委員〉
5	浦和美園と岩槻との機能分担を考慮して、需要側である住人や働く人の視点で駅周辺にどのくらいサービスが必要か考えることが必要。住む人や働く人にとってどれくらい便利になるか、どのような場合に少し遠くまで行くかなどの状況を表現するべき。最近のまちづくりではアクティビティが重視されるので、需要側でどのような生活ができるのかを表現するべき。 〈瀬田委員〉
6	「基盤整備イメージ」では、「まちづくり範囲」内に「職」「住」「学」「遊」の表示のない空白部分が多くあるが、空白部分をどうするかが重要。「地域資源の継承」は「地域資源エリア」だけでなく「まちづくり範囲」でも必要。また、既存住宅をどのようにするかを整理すべき。「個性ある居場所」は、『駅を中心としたまち』というメッセージを示すために中間駅周辺に配置すべき。自動車交通という観点では、幹線道路だけでなく国道122号との関係も大切ではないか。 〈大沢委員〉
7	ドイツのゾーンシステムとの違いを考えると、日本のゾーンシステムは中心に駅を置くことから、駅を中心としたまちづくりでは、駅に向かうアクセス交通を確保する必要がある。バスやバリアフリーに配慮したアクセス方法についても表現すべき。「基盤整備イメージ」で、大学と駅の関係の活かし方を空間的に考える余地がある。 〈久保田座長〉

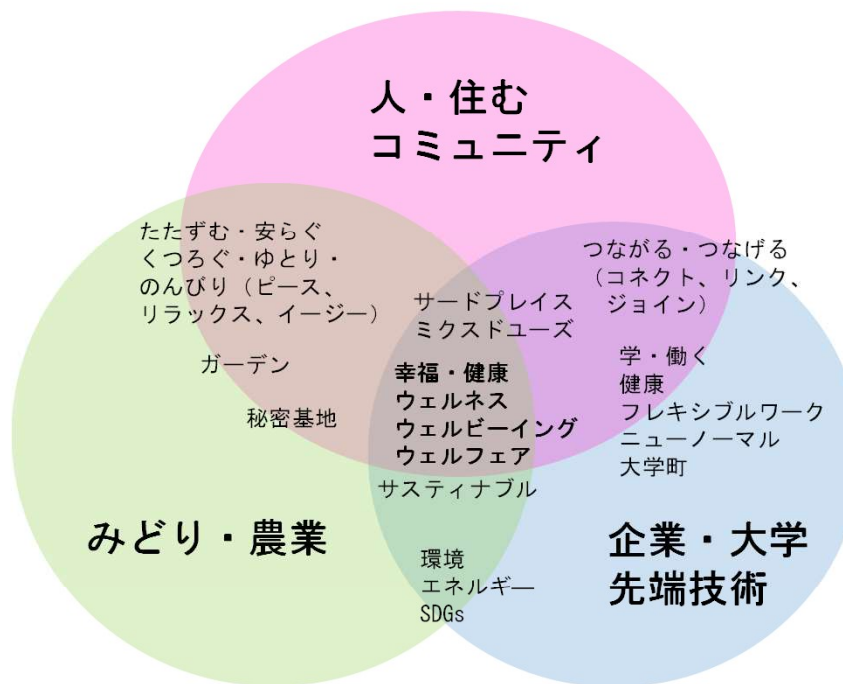
No.	意見要約
8	新市街地の開発においては、緑との共存や雨水浸透を意識して欲しい。反面、緑の管理コストも意識して、維持の方法についても議論して欲しい。 〈国土交通省 関東地整 建政部 都市整備課長〉
9	現新住民の交流拠点として、商業施設で交流するだけでなく、体感型コミュニティのような機能のある、新しい「さいたま市型サードプレイス」を提案できるとよい。 〈上田委員〉
10	ここにしかないもの、例えば岩槻や浦和美園から来る人が何を期待して来るのかというところが見えてくると、外から来た人との交流のあり方がもう少し見えてくると思う。交流拠点のハードを考える過程で、運営を考えていくマネジメントが必要であることを記載すべき。 〈伊藤委員〉
11	駅や道路などの基盤と住宅や個性ある居場所などの機能配置の整合を図り、そこからまちのイメージを示すべき。住宅用地は、幹線道路の周辺ではなく少し静かな西側が良い。西側には幹線道路がないため、東側より街の広がりの可能性がある。「空間イメージ」について、「リモートオフィス機能」「コミュニティ機能」等の配置エリアに違和感がある。エリアと機能の関係を精査すべき。「沿道連携のサステナブルな都市構造」について、12番、15番、17番などのゴールを追加すべき。 〈飛田委員〉
12	それぞれの職・学・住の拠点が単独ではなく、結ばれるイメージを示すべき。駅を含めたネットワークのイメージを示すべきであり、中間駅から目白大学に行く既存の道路がウォークアブル空間としての軸になる可能性がある。小中学校の通学の経路が地区外になった場合の関心もある。「地域資源エリア」へのネットワークも必要。 〈大沢委員〉
13	「導入機能と要素の整理」の中に「ネットワーク機能」が入っていることに違和感がある。機能とネットワークの関係を整理すべき。 〈伊藤委員〉
14	この地区は、それほど広いエリアではないが、大学があり職・住・遊の施設があれば、十分「ミックスユース」なまちづくりのエリアと言えると思う。 〈瀬田委員〉
15	緑を活かしたまちづくりが必要だと思うが、緑だけでは防犯上の心配もあるので、同時に意識する必要がある。 〈上田委員〉

《地区の将来像案》

【案1】 健やかな暮らしを次世代につなげるまち

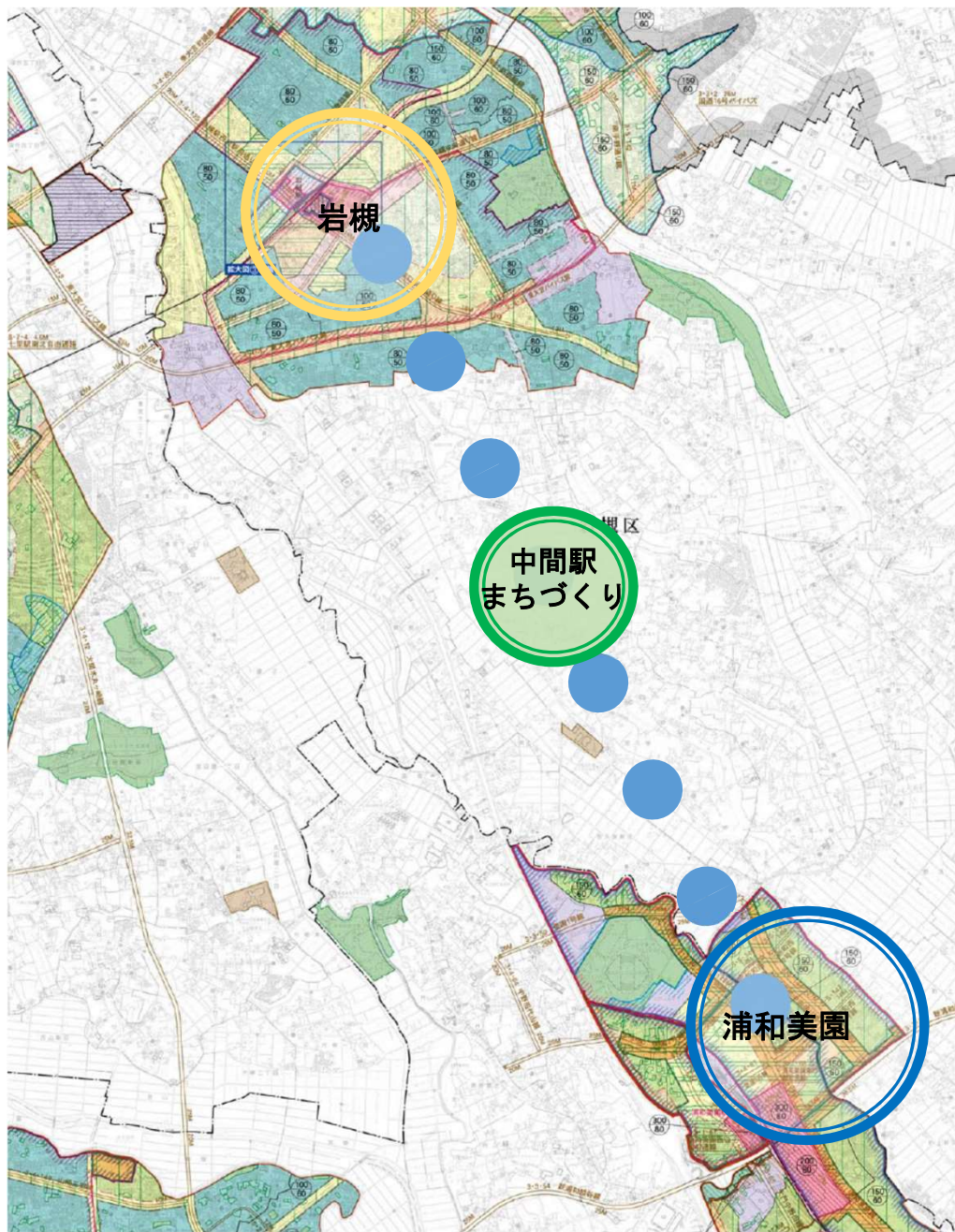
【案2】 地域アイデンティティが息づき、つながっていくまち

中間駅周辺地区は、豊かな自然環境を活かし、鉄道沿線の浦和美園・岩槻地区と連携しながら、地域アイデンティティを醸成し、世代を超えたつながりを形成することで、人々のウェルビーイング（身体的・精神的・社会的に良好な状態）の実現に向けたまちの形成をはかります。



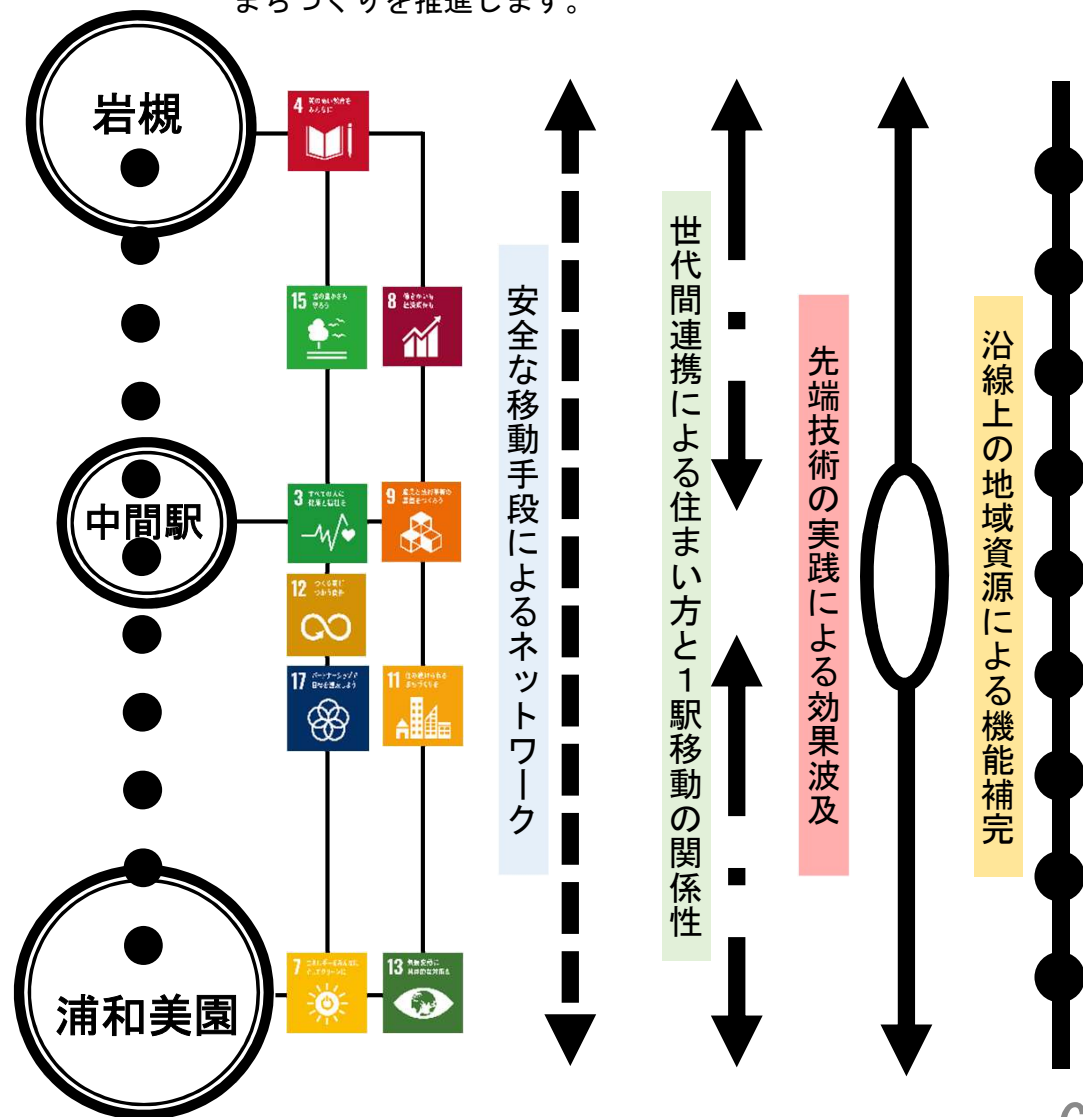
地下鉄7号線中間駅まちづくり方針案について

《沿線連携イメージ》



●沿線連携のサステナブルな都市構造

中間駅周辺地区は、沿線で隣接する浦和美園地区、岩槻地区と多面的に役割を補完しながら、持続可能なまちづくりを推進します。



地下鉄7号線中間駅まちづくり方針案について

《「まちづくりのテーマ」と「方針」》

テーマ1.
ニューノーマルに相応しい、多様性に対応した職住遊学を実現するまち

方針① 在宅ワークなどフレキシブルワークに対応したゆとりある住環境を創出します。

方針② 多様なライフスタイルに合わせたQOLの向上を目指します。

テーマ2.
楽しむオープンスペースにより、人々がつながるまち

方針① スマートな交通結節と居心地のよいオープンスペースによるウォーカブルを推進します。

方針② 公園などの緑豊かな自然を活かした滞在できる空間により、地域活力を創造します。

テーマ3.
自然と先端技術が融合した持続可能なまち

方針① SDGs・ゼロカーボン実現に向けた建築・情報・エネルギーシステムを導入します。

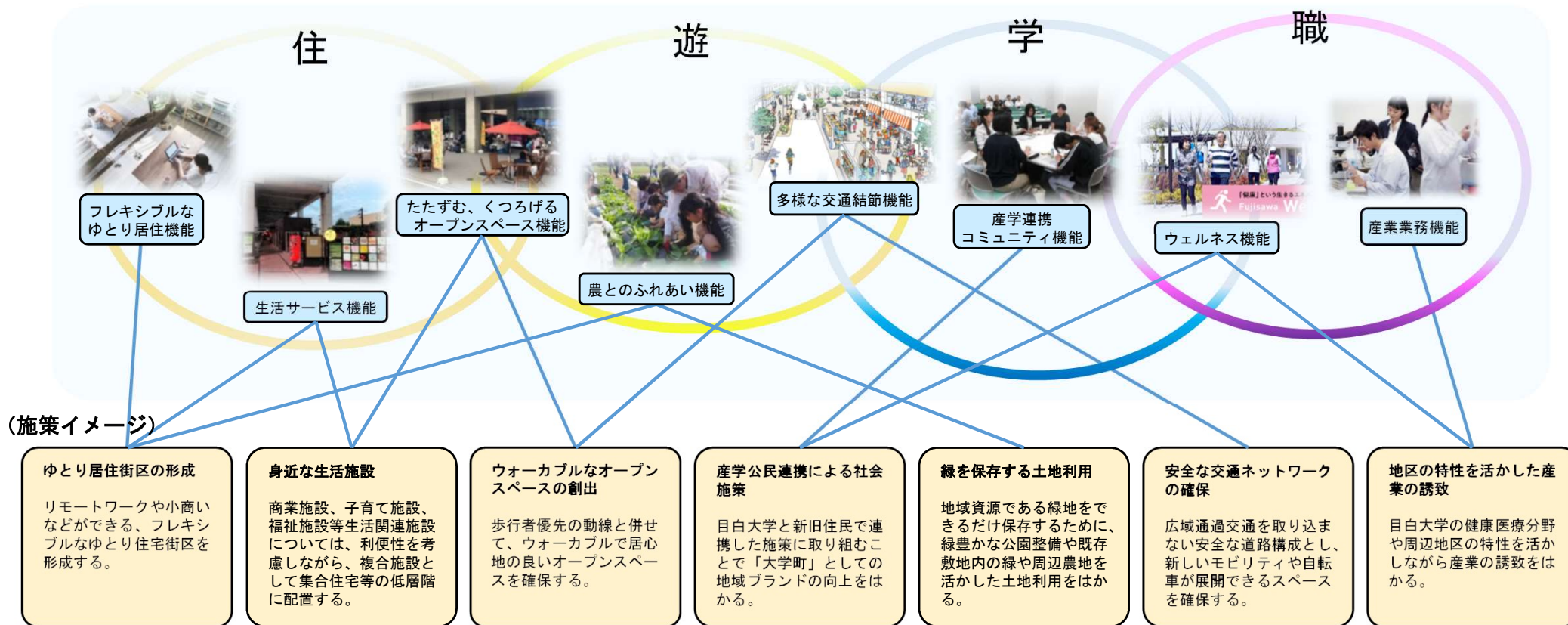
方針② 産学公民の連携による、地域と人の健康維持など社会施策に取り組みます。

テーマ4.
近接する副都心とのつながりにより成長し続けるまち

方針① さいたま市全域に波及する多面的な機能を共有します。

方針② 浦和美園、岩槻との連携と役割分担により、地域アイデンティティの醸成と持続成長を目指します。

《導入機能》



地下鉄7号線中間駅まちづくり方針案について

《土地利用配置方針と基盤整備イメージ》



ゆとり居住街区の形成

リモートワークや小商いなどができる、フレキシブルなゆとり住宅街区を形成する。



緑を保存する土地利用

地域資源である緑地をできるだけ保存するために、緑豊かな公園整備や既存敷地内の緑や周辺農地を活かした土地利用を促進する。



身近な生活施設

商業施設、子育て施設、福祉施設等生活関連施設については、利便性を考慮しながら、複合施設として集合住宅等の低層階に配置する。



産学公民連携による地域ブランドの向上

目白大学と新旧住民で連携した施策に取り組むことで「大学町」としての地域ブランドの向上をはかる。



ウォーカブルなオープンスペースの創出

歩行者優先の動線と併せて、ウォーカブルで居心地の良いオープンスペースを確保する。



安全な交通ネットワークの確保

道路交通ネットワークとして、安全性・利便性を確保しながら、交通モード毎のネットワークを構成する。



地区の特性を活かした産業の誘致

目白大学の健康医療分野や周辺地区の特性を活かしながら産業の誘致をはかる。

※ この図は、まちづくりを検討するために位置関係を仮定したものであり、計画として決定しているものではありません。

地下鉄7号線中間駅まちづくり方針案について

《地区交通ネットワークの考え方》

当地区の道路交通ネットワークとしては、交通利便性を確保しながら、安全性や快適性を考慮しながら、交通モード毎のネットワークを整理します。

モビリティ拠点

交通結節点である駅付近に、地区周辺の移動を想定したシェアサイクルや超小型モビリティなどのシェアモビリティ拠点を設け、切れ目の無い移動手段を用意します。



緑と歩行者ネットワーク

道路と公園が融合した歩行者専用空間により、中間駅と目白大学を結ぶ歩行者ネットワークを生み出します。



地区外からの道路交通アクセス

地区外からの当地区への道路交通アクセスは、バス、タクシー、自家用車、自転車等により、既存県道から駅前広場に最短距離でアクセスすることで、地区内への通過交通はなるべく排除します。



地区内の補助幹線道路

地区内の補助幹線道路によって、地区内の移動を円滑にし、歩行者・自転車も安全に通行できる構造とします。



※ この図は、まちづくりを検討するために位置関係を仮定したものであり、計画として決定しているものではありません。

地下鉄7号線中間駅まちづくり方針案について

《ウォーカブルな オープンスペースのイメージ》



駅前広場の交通結節機能と広場機能を分割し、公園に連なる開放的なオープンスペースを創出



公園の開放的なスペースを活用した、歩いて楽しめる多様な仕掛けづくり



道路上で佇み、くつろげるサードプレイスを展開

中間駅 駅前広場

モビリティ
拠点



徒歩以外の移動手段との結節性を確保し、多様な来訪者を誘導



鉄道高架下の空間を活用し、店舗やイベントによるにぎわいを創出

公園

歩行者専用道路

鉄道高架

戸建住宅
エリア

集合住宅
エリア

目白大学

集合住宅
エリア

鉄道高架

低層階の
商業利用

高架下の
店舗利用

戸建住宅
エリア

用途混合の
ゆとり住宅

戸建住宅エリア

公園

歩行者専用
道路

公開空地等

集合住宅エリア