

序章 構想の概要

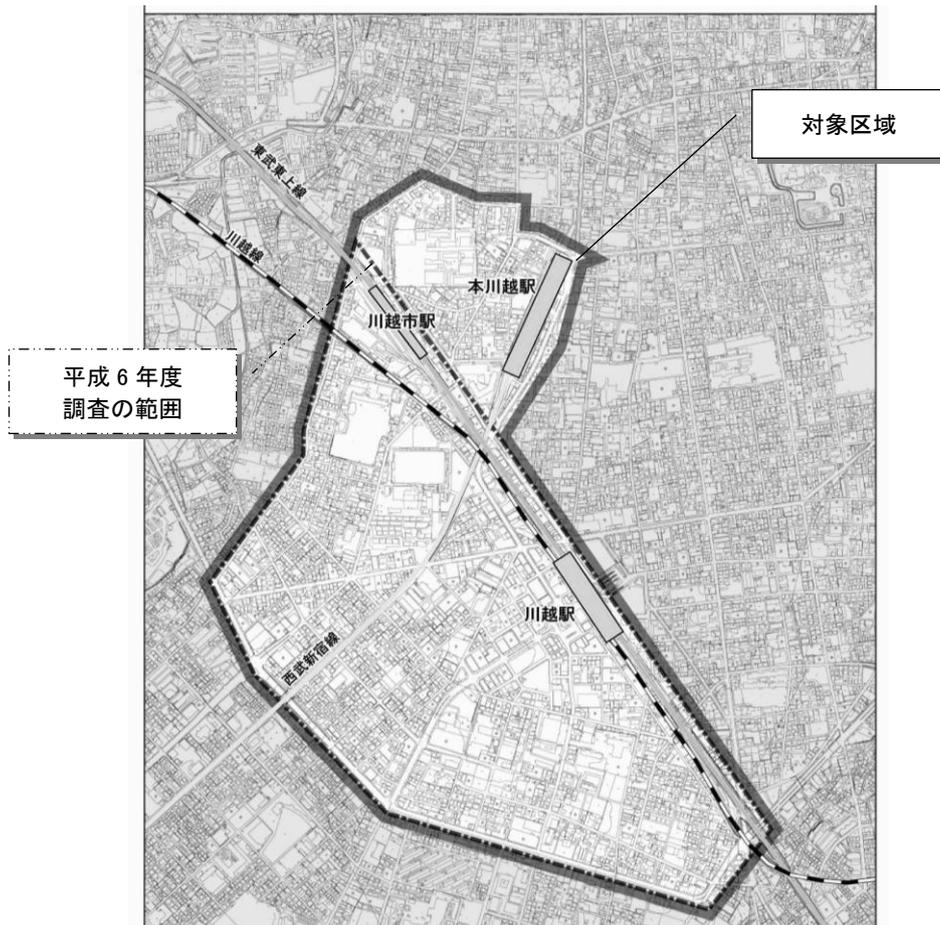
■構想の目的

川越市では、川越駅西口周辺地区の整備推進を図るため、「川越駅西口周辺地区基本構想策定調査(平成7年3月)」を基礎とし、経年変化等に伴う諸状況を更新した上で、都市施設の見直しや整備地区の抽出と整備計画モデルの検討を行い、これを総合的にとりまとめることにより、川越駅西口周辺地区基本構想を策定することとしました。

■対象区域

本構想の対象区域は、以下に示す川越駅西口周辺地区・約121haです。

本区域は都市拠点の整備を目標に、三駅(川越駅、川越市駅、本川越駅)の連携強化を図るため、前回(平成6年度調査)の区域に本川越駅周辺を加えたものとします。



第1章 川越駅西口周辺地区の現況特性

1. 川越駅西口周辺地区の現況特性について

		現況特性
広域的 位置 付け	位置等	<p>・川越市は、埼玉県西部、首都圏 30km 圏に位置し、広域交通の要所として、周辺のさいたま市、所沢市、飯能市、上尾市、入間市、富士見市、ふじみ野市、三芳町、東松山市、桶川市、鳩山町、川島町、日高市、坂戸市、鶴ヶ島市、狭山市、毛呂山町、越生町、吉見町等と密接に関わっています。</p> 
	川越市の概況	<p>ひとの状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市の人口・世帯数は、さいたま市、川口市、所沢市に次ぐ 337,087 人・136,791 世帯であり（H21.1.1 現在）、現在人口増加傾向にあります。 ・国勢調査によると、近年「夫婦のみ世帯」「単独世帯」の比率が増加しており、「高齢者のみ世帯」も 15%弱（H17）を占めています。 ・東京都への通勤・通学流出だけでなく近郊都市からの流入が目立ち、昼間人口比率は 96.5%となっています（H17 国勢調査）。 <p>まちの状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道や高速道路による広域交通アクセスは確保されていますが、市内の幹線道路となる都市計画道路の整備率は40%強（H21.3）の低い水準となっています。 ・土地区画整理事業等による市街地整備は 22 地区 610ha（H20）で行われていますが、市街化区域内の整備率は 20%弱（H20）でしかありません。 ・市域を J R 川越線（川越駅）、東武東上線（川越駅、川越市駅）、西武新宿線（本川越駅）が通り、新宿・池袋と直結しています。 ・近年、三駅周辺を中心にマンション建設が増加しています。 ・市内に上場企業等の有力企業が立地し、近年は事業所数と共に従業者数も増加に転じています。 ・工業における製造品出荷額は増加傾向にあり、県内シェアの 7.1%（H18）を占めています。 ・小売商業の販売額、店舗数、従業者数はいずれも減少傾向にあります。また、大規模店舗は中心市街地以外の立地が増加しています。 ・「小江戸」と呼ばれ、「蔵造りの町並み」「時の鐘」等の魅力的な観光資源を有し、今では年間約 600 万人の観光客が訪れています。

川越駅西口周辺地区の現状	ひとの状況	<ul style="list-style-type: none"> ・過去10年間に於いて、全市平均を上回る人口増加率を示しています。 ・「65歳以上人口」は全市平均とほぼ同じ約19%であり、高齢化の進展がみられます。
	まちの状況	<ul style="list-style-type: none"> ・川越駅西口土地区画整理事業（第1工区、第2工区）が完了しており、川越駅西口駅前広場が整備されています。 ・都市計画道路は、川越環状線と川越駅南大塚線がほぼ整備済ですが、川越所沢線、中央通り線、市内循環線は整備が遅れ、本地区においては良好な道路ネットワークや歩行者ネットワークが形成されていません。 ・鉄道軌道によって市街地が分断されており、川越駅東西の往来もルートが限られています。 ・三駅周辺を中心にして商業・業務施設が集積し、近年はマンション開発が進んでおり、中核市の玄関口にふさわしい土地利用がなされつつあります。一方で、駅から徒歩10分程離れると低未利用地もみられます。 ・西部地域振興ふれあい拠点施設（仮称）の整備が予定されており、それに伴う埼玉県川越地方庁舎移転後の跡地（以降、「県川越地方庁舎敷地」とします。）の利用や、現在自由広場・自転車駐車場として暫定利用されている市有地の有効活用が期待されています。 <div data-bbox="528 1070 1265 1995" data-label="Figure"> </div>

2. 川越駅西口周辺地区の整備課題

■公共ストックを生かした効率的な都市づくりの実現

- ・ 行財政の健全化に向けた効率的な都市経営、消費者ニーズの多様化、都心部空洞化への対応が求められていること等を踏まえ、中核市として継続的な発展を目指すため、既存公共ストックを生かした効率的な都市づくりが必要とされています。

■計画的な拠点整備と都市基盤整備

- ・ 川越駅西口周辺地区は、中心市街地の一部として県西部地域の拠点となる商業・業務地の形成が求められており、市有地や県川越地方庁舎敷地等の大規模用地の活用や、低未利用地の土地利用転換によって、都市機能の集約された魅力的な拠点の形成を進めることが期待されています。
- ・ 川越駅前においては既に土地区画整理事業が行われているものの、都市計画道路整備の推進や川越駅西口駅前広場の再整備などの都市基盤整備は、一部に留まっています。そのため、市民生活を支え、また、拠点地区として広域交通を支える良好な道路ネットワークの形成が求められています。

■公共施設の再整備・再配置

- ・ 川越市では、これまで公共施設整備を進めてきましたが、中核市として広域都市圏における役割の拡大が見込まれることに伴い、施設の規模・機能・配置等においては未だに課題が残ります。また、老朽化に伴い設備水準の低下した施設や耐震性に問題を抱える施設、立地面から利便性が悪く利用率の低い施設等もみられます。
- ・ 従って、市民や周辺都市住民に良好な公共サービスを提供するためには公共施設の計画的な再整備が必要とされます。その際、広域交通網によるアクセスに優れ、また一方で、都市計画道路整備等の基盤整備により良好な道路ネットワークの形成が期待されている川越駅西口周辺地区への再配置が効果的であると考えられます。また、川越市としては、国・県の施設に対しても同様の考えを示していくことが必要となります。

■新たな中核公共施設の立地促進

- ・ 広域業務を担う拠点の形成や効率的な都市づくりの実現も踏まえ、今後整備が必要とされる、市全域を対象とする中核機能を期待される施設（具体的には、「第三次川越市総合計画」に位置付けられている新たな公共施設整備の中で、市全域を対象とする中核機能が期待される施設）の整備が望まれます。
- ・ 上記の施設の整備については、広域交通の要であり、また、大規模な敷地を有する川越駅西口周辺地区に集約立地させることが望ましいと考えられます。

■低・未利用地の有効活用

- ・ 川越駅西口周辺地区は本市の中心市街地の一部に位置付けられているだけでなく、三駅からアクセスしやすい利便性を有しているものの、現状は多くの低未利用地が存在しており、地区のポテンシャルを十分に生かし切れていない状況にあります。
- ・ その一方で、土地区画整理事業によって都市基盤が整備され、都市環境の面においても変革が進んでいるため、川越駅西口周辺地区にみられる低未利用地は、新たな拠点形成や都市機能の充実を図るための施設整備用地として有効に活用することが求められます。

■魅力的な都市型住宅地の形成

- ・ 川越駅周辺においては、近年、良好な交通利便性を背景にマンション開発が進んでおり、川越駅西口周辺地区の人口は現在も増加傾向にあります。
- ・ 土地利用転換が可能な低未利用地が多いという状況や、中心市街地の活力維持も考慮し、計画的に都市型住宅の供給を誘導することが求められます。
- ・ また、都市の玄関口としてふさわしい景観形成や空間整備、生活利便性の向上、安全・安心の確保等の魅力づくりが同時に期待されます。
- ・ 更に、現在世界的課題となっている地球温暖化に対応するため、省エネルギーの促進や新エネルギーの導入等、環境都市としての位置付けを確立させていくことが重要となっています。