

# まちづくりの方向性について

# 1. 前回のおさらい

## (1) 前回の意見

### ①川越市駅周辺まちづくりビジョンについて

No	ご意見
1	事務局資料はよくまとまっているが、どこのまちでもあるような堅苦しい案に思えるため、寂しさがある。 <u>なにかポリシーやプラン等、共有されるものができるといい。</u>
2	地元の思い、若い人の意見なども入っていくと味のあるものができるのではないかと。
3	どういうまち、どういうエリアにしたいのかという方向性やビジョンがないと、個別の事業も本当に良いものなのかわからないので、まずは大きな方向性を共有することが大事である。

### ②駅周辺の現状と課題

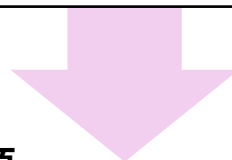
No	ご意見
4	<u>(川越市駅の) 東西を横断する手段が踏切だけという点が、大きな問題である。車と歩行者が錯綜し、危ない状況が朝晩あり、非常に長い時間を踏切が開くまで待つ状況も続いている。遮断時間が長いことに加え、高齢者も増えていることから事故が起こる可能性も高い</u>
5	現状(駅の) 東側のみに改札があるが、西側の住民も皆が使いたいと考えていると思う。西からも東からも行き来ができるようになれば川越市駅の利用者は相当増えるのではないかと。(西口) 改札がないため、川越駅を利用している住民もいる。
6	川越市駅は、地域住民が協力して誘致した過去がある。 <u>住民が積極的に動いた歴史が他のまちとの違いではないか。ビジョンを作るにあたって物語がないと、住民が自分たちのものにできないと思う。</u>
7	緑や公園も考え方の中に入れていいと思う。サバービアという言葉がある。まちに必ず必要なのが緑だ。川越駅も公園が少ないことから、緑を交えたプランの検討が必要だと思う。都内の事例なども参考にしてほしい。
8	駅周辺には、住民や学生、来街者が居心地よく過ごせる屋外空間(公共空間、広場空間)が少ないとのことだが、一般的に魅力的なまちには、多数の休める屋外空間がある。
9	本川越駅の西口開設により、乗り換えの人流も非常に多くなっており、安全性を確保するためには道路の拡幅が必要である。
10	川越市駅のホームはとても狭く、ホームドアもあった方がいい。

### ③まちづくりの方向性

No	ご意見
11	川越市駅周辺の開発・発展なくして川越市の経済の発展はない。若い世代の都内への流出抑制を考えると、土地利用を最大限に生かすような商業施設が望ましい。 <u>川越市の中心として発展させ、埼玉県のコアとなるような開発のまちづくりができないか。</u>
12	(方向性として)川越駅、本川越駅、川越市駅のすべてを商業のまちとして発展させるのは難しいと思う。 <u>川越市駅の周辺には、学校が複数位置しており学生も多いため、文教や行政の集積地にすべきではないか。</u>
13	(事務局資料の方向性は、)川越市らしさがなく、一般論となっているように感じた。 <u>川越は特徴のあるまちだと思う。観光や学校が多いなどの特色が入れば、川越市らしさが出てくるのではないか。</u>
14	まちづくりを考えるときに、空間や景観、土地利用の観点から考えがちではあるが、 <u>住民や学生、観光客も含め、普段の暮らしや過ごし方から考えていくことも必要である。</u>
15	特徴として三駅(川越駅、本川越駅、川越市駅)あることが挙げられ、三駅の中での川越市駅らしさを考えることも重要である。加えて、鉄道沿線の中での川越市の魅力といった広い視点からも検討し、 <u>様々な視点から川越らしさ、川越市駅らしさを考えていくと良いのではないか。</u>
16	開発をするにしても、商業や住宅だけでなく、何か色を付けられるといい。 <u>回遊性や安全性というものに加えて、そこに濃い色を添えられるようなコンセプトがよいのではないのか。</u> また、駅前開発は作って終わりではなく、生かし育てていくことが必要である。学生や観光客も交流できるよう、地域の人々が主体となって賑わいを形成できるコンセプトを設定できるといい。
17	まちの個性を考えるうえで、 <u>どういう人がプレイヤーとしているのか、人という視点から見たときに、どういうまちであるのかということも、検討課題となるかと思う。</u>

### ③まちづくりの方向性

No	ご意見
18	事業を実施するにあたり、 <u>短期的にできるものと中長期的に考えていかなければいけないものがある</u> と思う。
19	駅周辺の道路整備・検討にあたり、「 <u>歩行者</u> 」の視点も <u>重要</u> である。
20	(川越市駅周辺には)学生も多くいるため、まちづくりの議論にも入ってもらうことも考えるべきではないか。コンペで案を募集する地域もあり、賞金を出してプロのコンサルタントが応募するような例や、学生の応募を奨励するカテゴリを作っている例もある。特色ある教育を行う学校も近隣にあるので、高校生にもまちづくりに参画できるような機会を作っていただきたい。
21	駅周辺の住宅地には子どもが少ない一方、高齢者は多く空き家も目立ってきている。 <u>子どもたちのために将来を見越した時、子どもたちがいない現状で</u> どういうまちづくりしていけばいいのか、悩ましいところである。



## (2) ご意見を踏まえた、検討課題

- ① あるべき姿や全体の方向性について、共感できる将来像を検討
- ② 一般論とならない、川越市駅周辺・川越市ならではの特色をビジョンに打ち出す
- ③ 多様な利用者の視点に立って、まちの将来像を検討
- ④ まちの現況について、追加整理・検証が必要（居場所・みどりなど）

## 2. まちの現状（1）歴史

- ✓川越には、**蔵造りの街並みなどの誇れる歴史などのレガシー**があります。
- ✓また、**川越市駅は、地元の想いが募った結果誘致した念願の駅**です。昭和後期に施設の立地が進んだものの、平成には一部店舗の撤退等が起こっています。

### ■川越市および川越市駅周辺におけるまちの形成

- 市の中心部には、昔ながらの町割りが残り、**江戸時代の史跡や明治時代に築かれた蔵造りの町並みが賑わいをみせるなど、観光都市として、周辺都市にはない特色をもった都市を形成**しており、川越市駅はその中心部の西方に立地しています。



出典：川越市広報室資料

川越まつり

### ■川越市駅周辺のまちなりたち

- 明治末に東上鉄道敷設計画が具体化すると、**六軒町への駅誘致活動が盛んに行われました。**
- 六軒町の住民が一丸となり、**駅用地として五千坪の土地を東上鉄道に提供し、努力の甲斐あって1914年に念願の「川越町駅」が開業した。地元住民からは「六軒町駅」と呼ばれました。**
- 駅ができた後、周辺には紡織工場や住宅などが立地しました。
- 昭和後期には**高校（山村学園高校、星野学園高校）が立地し、学生利用も増加**しました。また、**スケートセンターも立地し、来街者が増加**しました。
- 平成になると、スケートセンターが撤退しました。また、工場も撤退し、**土地利用の変化が起こっています。**



出典：川越市制三十年誌

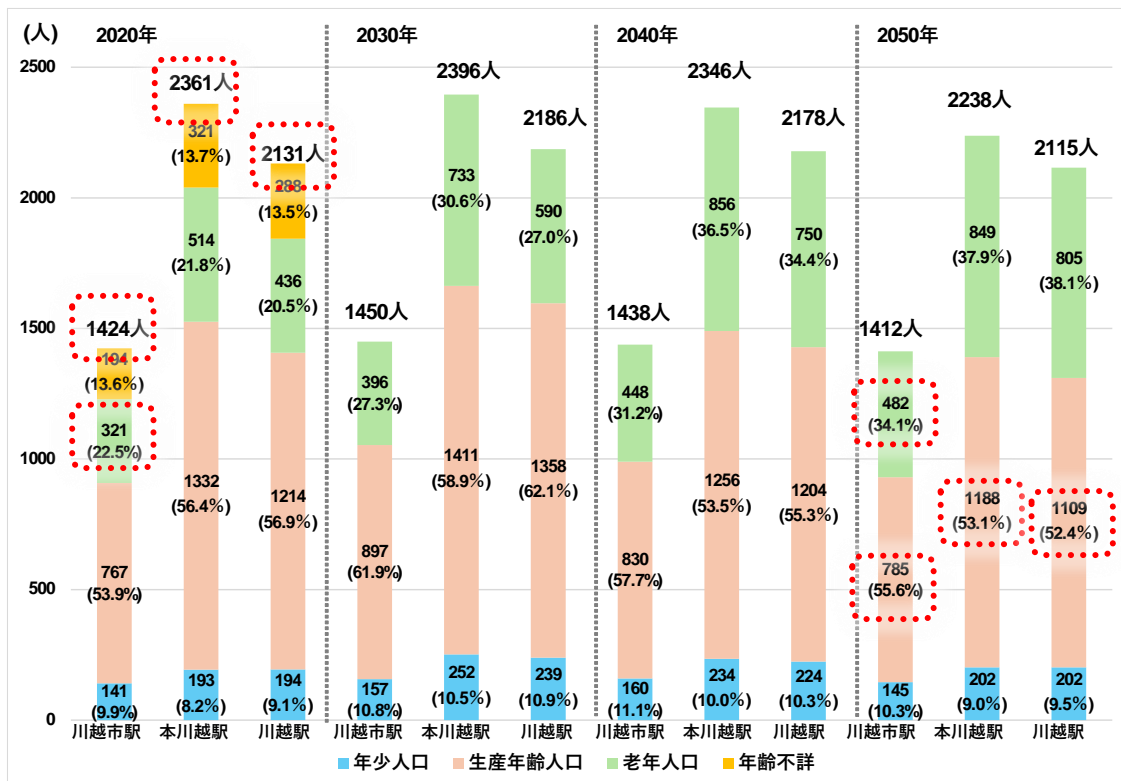
川越市駅（昭和27年）

## 2. まちの現状（2）①.人口構成 2020年

- ✓ 川越市駅周辺は、本川越駅・川越駅と比較して人口が少ないものの、将来に向けて**一定の人口密度が保たれる推計**となっています。
- ✓ **2020年から2050年にかけて高齢化率が+11%と、顕著に増加する推計**となっています。

### ■定住人口（総人口）

- 2020年の人口（駅周辺250m圏内人口）を三駅周辺で比較すると、**本川越駅周辺が2361人と最も多い**。
- 川越市駅は、**他二駅と比較して少ない**。**低層の戸建て住宅がメインの土地利用であり、学校などの公共施設用地が多く含まれているため**と考えられる。



### ■定住人口（将来推計人口）

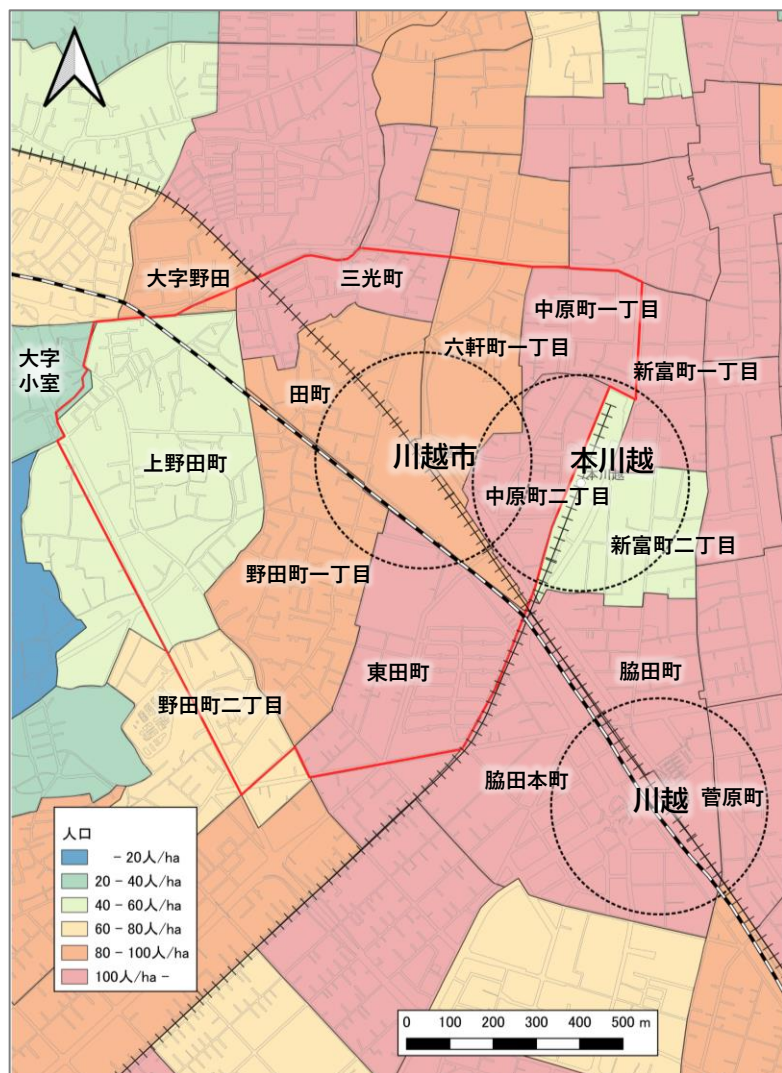
- 2050年までの人口推移（駅周辺250m圏内人口）をみると、**三駅共に2030年をピークに減少**。当面は現状を維持する見通し。
- 川越市駅周辺は、2050年における生産年齢人口の占める割合が55.6%と、**他二駅と比較して高い水準**。

出典：国勢調査（2020年）、国立社会保障・人口問題研究所推計（2030年～2050年）



## 2. まちの現状（2）②.人口分布 2020年

- ✓三駅周辺は、人口密度が40人/ha以上と、比較的高い密度が形成されています。
- ✓川越市駅周辺の年齢構成をみると、**75歳以上高齢者や、40-49歳のファミリー層が多く定住しています。**

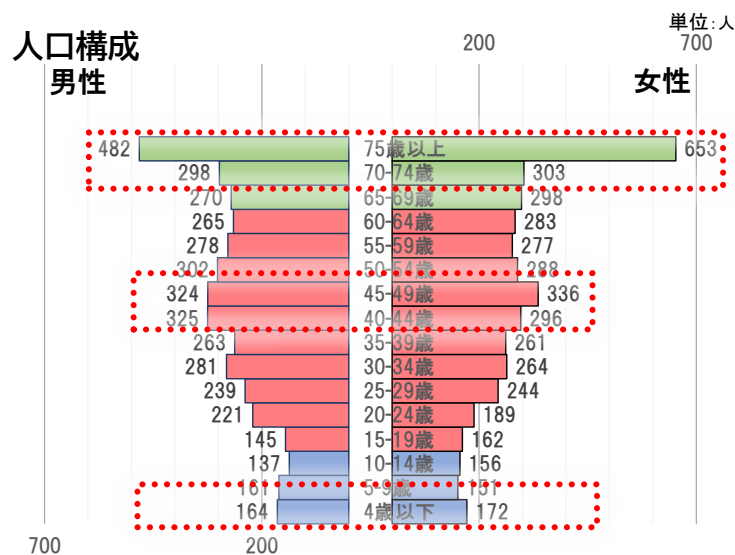


### ■定住人口（人口分布）

- 三駅周辺は、川越市駅周辺で60～100人/ha以上、本川越駅周辺で40～100人/ha以上、川越駅周辺で100人/ha以上、と比較的高い人口密度

### ■定住人口（年齢構成）

- 対象範囲をより広域的に広げた場合（赤線の範囲内）、川越市駅周辺は、**75歳以上の高齢者が特に多い。**
- 40-49歳の中年人口、4歳以下の人口も多く、いわゆるファミリー層も多く定住している。**



## 2. まちの現状（3）居場所

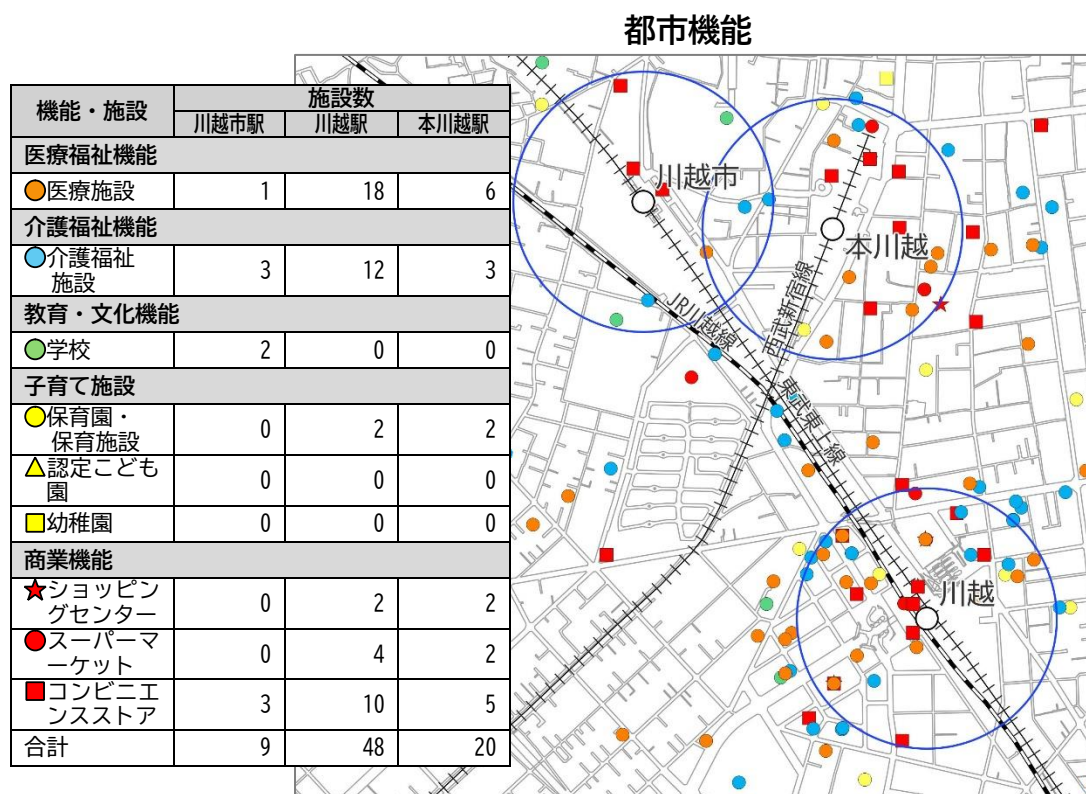
✓川越市駅周辺は、他二駅と比較し、日常生活の支えとなる都市機能の立地や、公共空間などの居場所となりうる空間の分布が少ない状況です。

### ■都市機能立地状況

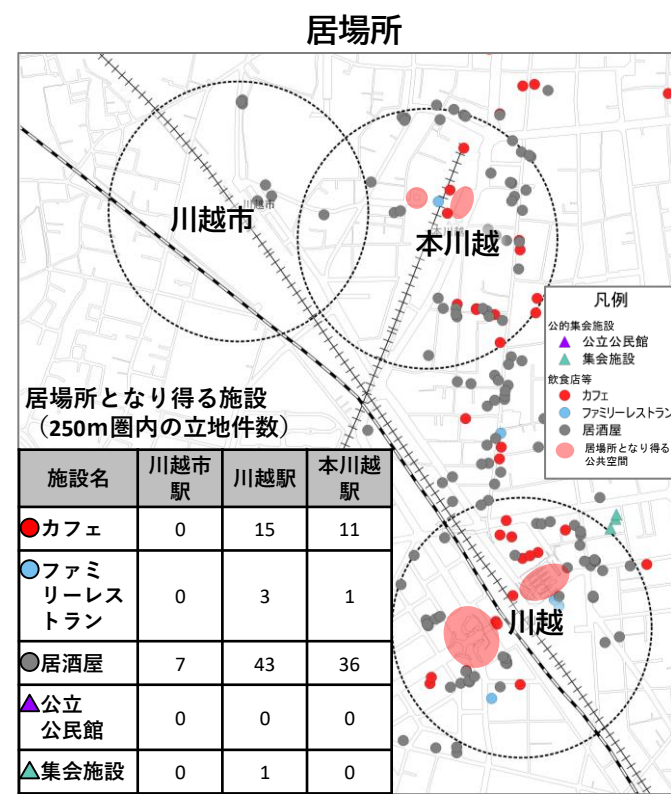
- 川越市駅周辺には日常生活施設が点在するものの、川越・本川越駅に比べ施設数が少ない。
- 一方で、学校数は比較的多い。

### ■居場所（施設・公共空間）

- 川越市駅周辺は居酒屋7件の立地のみで、カフェや公共施設がない。
- 居場所となる公共空間は限られた狭いスペースのみである。



出典：川越市HP、川越市医師会HP、国土数値情報、全国スーパーマップ、ロケスマWEB

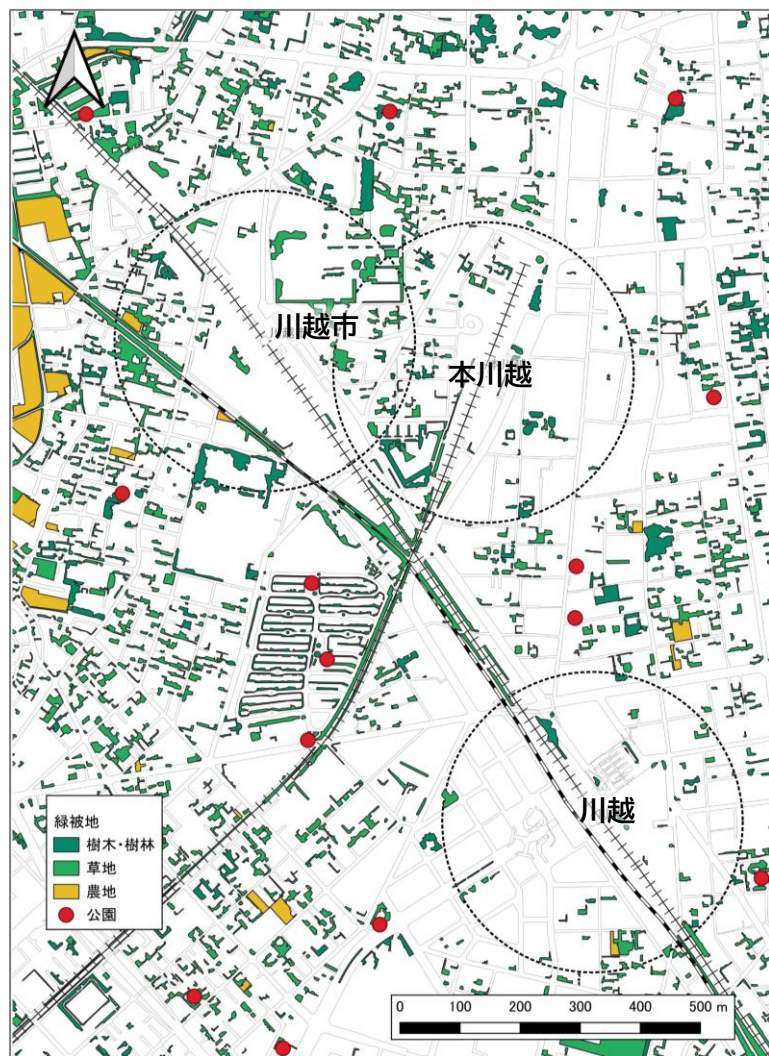


出典：Google Map



## 2. まちの現状（4）みどり（緑被率）

- ✓三駅周辺は、緑を感じられる場所や、小休止できる緑地空間が少ない状況です。
- ✓川越市駅周辺は、他二駅と比較し、緑被率は高いものの、**市民に開放された憩える公園のような空間が少ない状況です。**



### ■みどり（緑被率）

- 川越市駅周辺では、学校等公共公益施設内の比較的**大きな施設緑地や、住宅地内の私有緑地が多い。**
- 公園などの市民に開かれた緑は、**三駅周辺にてほぼ分布していない。**
- 川越市駅周辺は緑被率が高い割に、**市民に開放された憩える場は少ない。**

### 緑被率

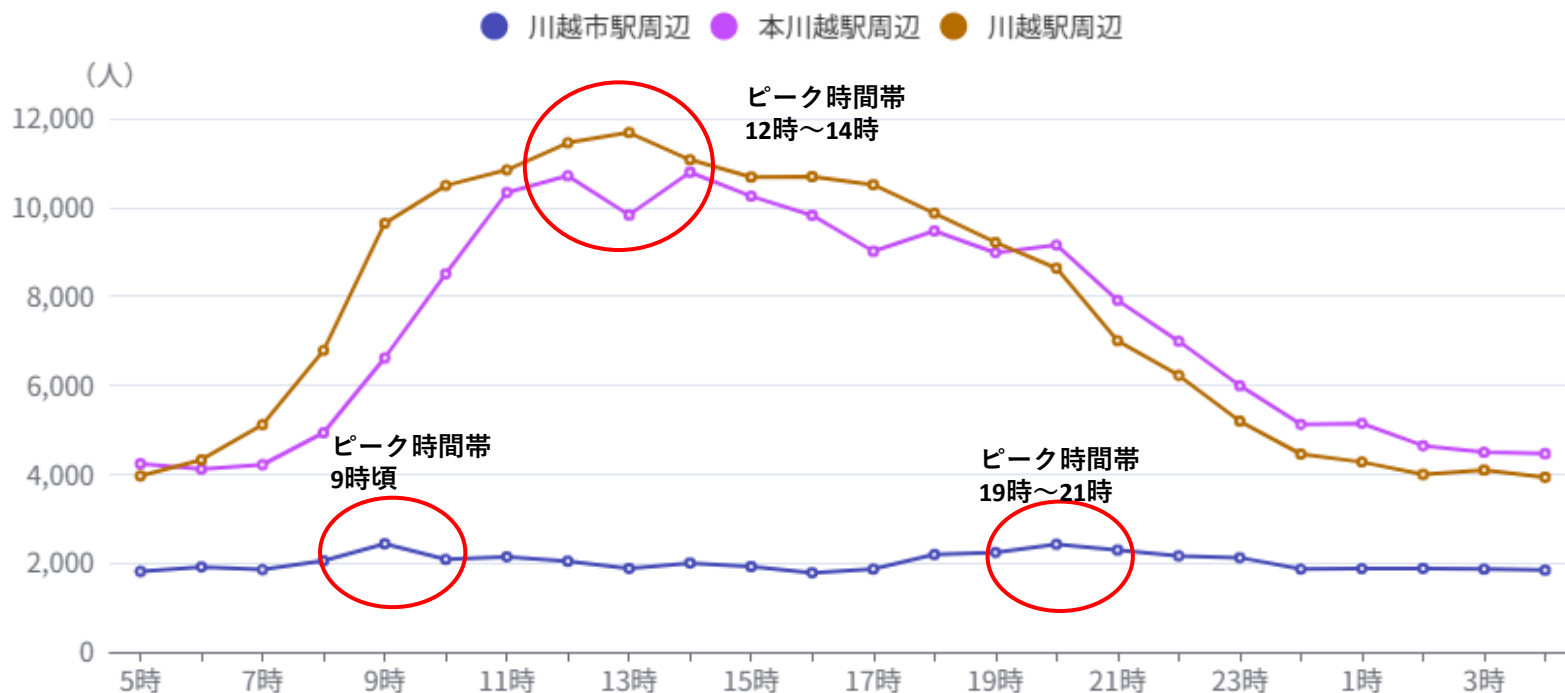
緑被率	川越市駅 周辺	本川越駅 周辺	川越駅 周辺
樹木・樹林	2.4%	3.2%	0.9%
草地	8.6%	3.8%	2.1%
農地	0.4%	0.1%	0.2%
計	11.4%	7.1%	3.2%

## 2. まちの現状（5）滞留人口の時間別推移

- ✓ 川越市駅周辺は、他二駅と比較して滞留人口が顕著に少ない状況です。
- ✓ **これは、川越市駅周辺において居場所となる空間が少ないため、少ないものと考えられます。**

### ■ 滞留人口の状況（三駅比較）

滞留人口（時間別推移）



#### 【注記】

- NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を加工し、処理したデータである。個人を特定する情報は含まれない。
- ある地点に15分以上滞留している人の1時間当たりの平均人数である。
- 本データは、各駅周辺の250m圏内を対象とし、5月の平日（1日当たり）を抽出したデータである。

## 2. まちの現状（6）景観

✓川越市駅周辺は、他二駅と比較して住宅中心の穏やかな景観が形成されています。

### ■川越駅・本川越駅周辺

- 川越駅や本川越駅を結ぶ協田町から新富町にかけては、大規模店舗を核に大小さまざまな店舗が集積し、県内でも有数の商店街を形成しており、大勢の人々で賑わう景観が形成。
- 本川越駅東口は、大規模商業施設を核として整然とした街並みが連なっており、土地の高度利用がなされている。
- 本川越駅西口は、低層住宅地を中心とした土地利用がなされている。



川越駅西口



出典：川越市広報室資料  
クレアモール



本川越駅東口



本川越駅西口

### ■川越市駅周辺

- 川越市駅周辺は、上記二駅と比較し住宅が多く、学校なども点在することから、比較的落ち着いた景観を形成しています。一方で、他二駅のようにシンボルとなる景観が少ない状況です。
- 川越市駅と本川越駅との間の市道1320号線沿道には、居酒屋などの飲食店が点在しています。
- 川越市駅南側の東田町周辺には、緑ある良好な住環境が形成されています。
- 川越市駅から蔵造りの街並み方面は、低層の住居が多く、閑静な住宅地となっています。



川越市駅前



市道1320号線沿道



東田町周辺



## 2. まちの現状（7）まちの強み（川越の強み・川越市駅周辺の強み）

✓川越には、芋などの農産物、観光等の強みがあります。

✓川越市駅は始発駅であり、**優等列車も停車するほか、周辺に学校が5校あり、集客力が高い状況**です。

### ■駅力（川越市駅）



出典：photoAC

- 始発駅であり、池袋駅まで30分圏、また優等列車が停車すること等の駅力があります。
- 西武線始発駅も近接しており、乗り換え利用も可能です。

### ■学校（川越市駅）



出典：川越市文化財保護課資料

- 川越女子高校や、星野学園高校、山村学園高校などの学校が駅周辺に多く立地しています。
- 広域的に見ると、川越高校や川越総合高校、川越工業高校へも近い状況です。

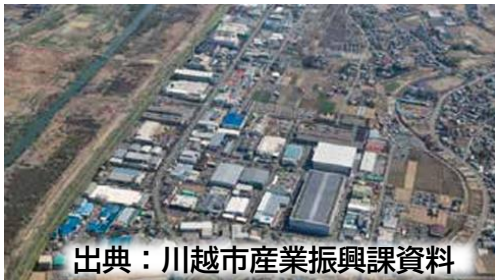
### ■農業（川越）



出典：川越市農政課資料

- 埼玉県内6位の農業産出額であり、特産品や近郊都市農地があります。
- 市南部の畑地は、世界農業遺産に指定されています。

### ■産業（川越）



出典：川越市産業振興課資料

- 化粧品メーカーやスーパーマーケットの本社が立地しています。

### ■観光（川越）



出典：川越市広報室資料

- 蔵造りの街並みや時の鐘などの観光地に近接しています。
- 食歩きなどをテーマとした観光コンテンツがあります。

### ■特産品（川越）



出典：川越市広報室資料

- 川越名産のサツマイモや、小江戸黒豚などの農畜産物の特産品があります。

## 2. まちの現状（8）社会潮流の変化

✓わが国では、2050年にかけて人口が約9,000万人と人口減少・超少子高齢化社会が予測されています。このような状況下、行政サービスや地域コミュニティを維持するために、まちづくりにおいては以下の取組みが進められています。

### ■コンパクト・プラス・ネットワーク

- ・医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるように地域公共交通と連携して、駅等の拠点を中心にコンパクトなまちづくりを目指す『コンパクト・プラス・ネットワーク』型のまちづくり。

### ■鉄道沿線まちづくり・駅まち空間の再構築

- ・鉄道沿線においては、都心などのターミナル駅から一定の距離がある中間駅において、ターミナル駅に依存しない、魅力ある「中間拠点都市」の形成。
- ・鉄道駅周辺においては、駅空間・駅前広場・周辺街区等を個々に最適化するのではなく、「駅まち空間」として一体的に捉え、自治体・鉄道関係者・開発事業者・市民等の関係者が共有すべきビジョンを明確にし、連携。

### ■プレイスメイキング

- ・公共スペースやコミュニティ内の場所を変えて、より機能的で魅力的な、利用する人々を引き付ける場所にするため、公共の空間を、人々が心地よく集まり、交流し、生活を豊かにできる「居場所」に変えていく取り組み。

### ■官民連携まちづくり



- ・人口減少・高齢化などの社会変化に伴い、今後のまちづくりは行政のみでは立ち行かない。また、多様化するニーズに対応するため、多様な関係者の意見を反映することが必要。
- ・そこで、多様な人材が連携し、地域の魅力や価値を共に創り上げる取組みを進める。

### ■こどもまんなかまちづくり



- ・子どもや子育て世帯が安心・快適に日常生活を送ることができるよう、子どもや子育て世帯の目線や、住宅を起点とした「近隣地域」といった視点に立った、「こどもまんなか」の生活空間を形成。



## 2. まちの現状（8）社会潮流の変化

✓ 世界的な気候変動等の影響を踏まえ、我が国でも、以下の取組みが求められています。

### ■ 災害の頻発化・激甚化

- ・ 近年の災害の頻発化・激甚化を踏まえ、まちづくりにおいても **インフラ整備や災害情報の発信等の対策向上が必要。**

### ■ 脱炭素化の推進

- ・ 地球温暖化等の気候変動を踏まえ、まちづくりにおいても、**温室効果ガスの排出を全体としてゼロとする「カーボンニュートラル」の取組が必要。**

### ■ グリーンインフラ

- ・ 社会資本（道路・公園など）の整備や、土地利用などのハード・ソフト両面において、**自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりを進める取組み。**

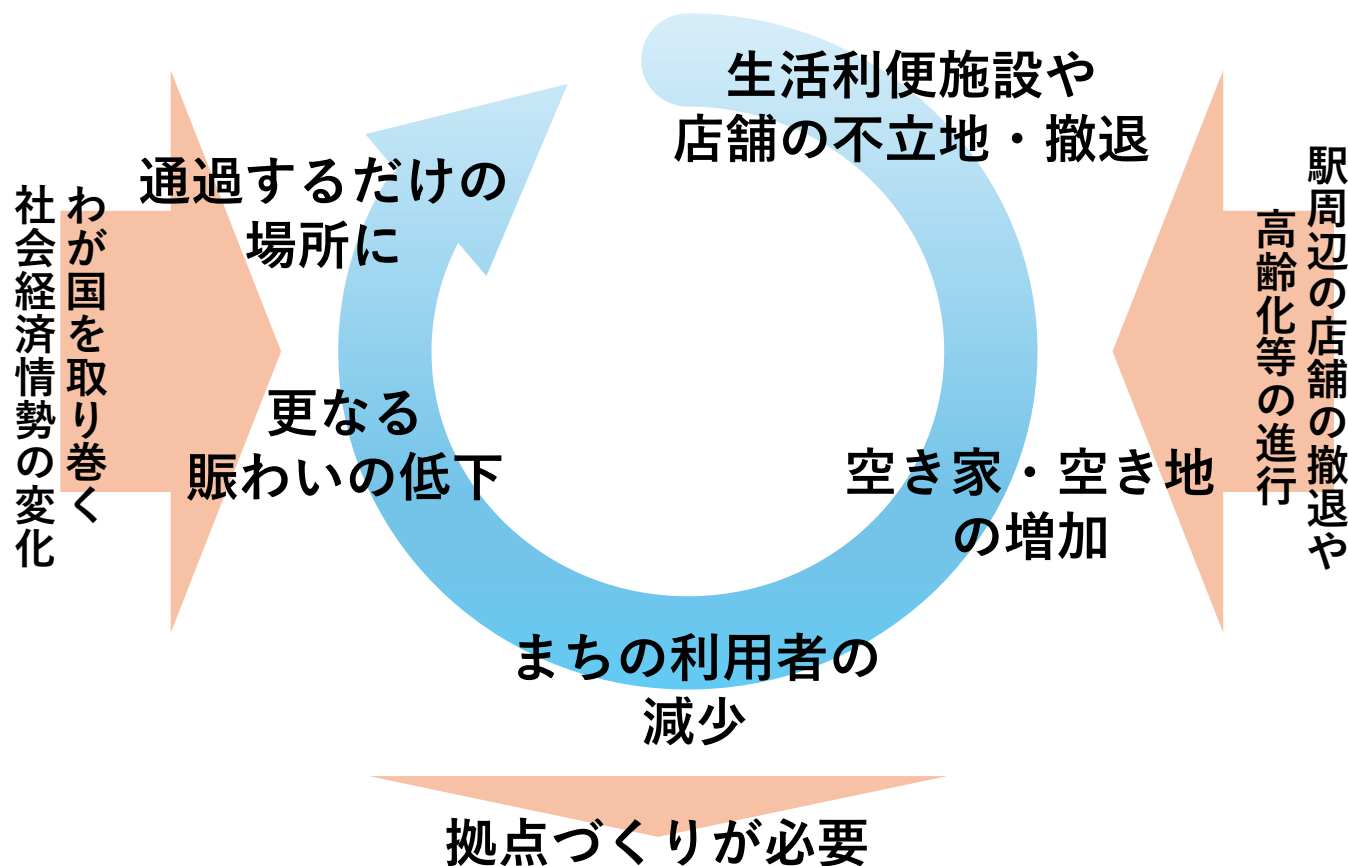
### ■ SDGs

- ・ 平成27（2015）年に国連サミットで採択された「持続可能な開発目標（SDGs）」は、**「誰一人取り残さない」を基本理念に、17の目標と169のターゲットの達成に向けて、世界規模で取組が進められています。**

### 3. これから起こりうること

#### 現状のまま、高齢化社会が進むと・・・

- ✓川越市駅周辺は、穏やかな低層住宅地が形成される住みよい環境ですが、**現状も、店舗の撤退等の問題が生じています**。また、ファミリー層が住んでいるものの、**将来にかけて高齢化が進む推計**となっています。さらに、**わが国を取り巻く社会経済情勢も日々変化**しています。
- ✓まちの強みを生かさず、このまま何もしない場合、**状況が深刻化する恐れがあり、駅周辺が「住まわれない」「利用されない」状況となってしまう可能性**があります。
- ✓これらの状況を打開するためにも、**駅周辺における拠点づくりが必要**となります。



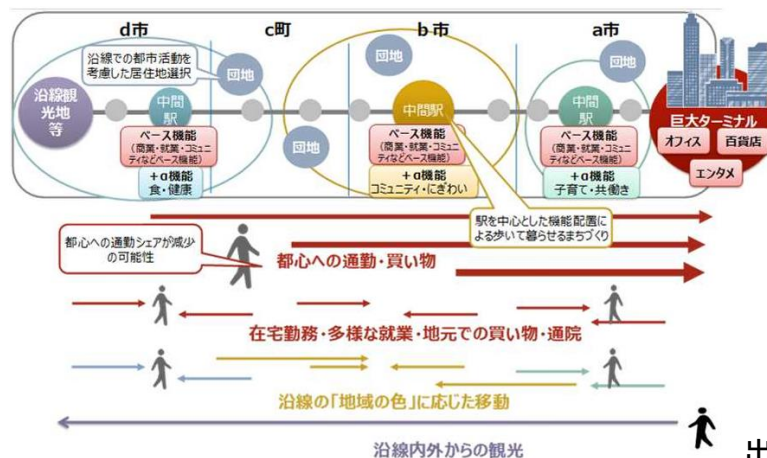
## 4. 方向性（拠点づくりの前提となる考え方）

### ①埼玉県西部地域の中心都市



出典：埼玉県ホームページより作成

### ②東京等のターミナル駅に依存しない、“中間拠点都市”



出典：国土交通省資料

鉄道沿線の中継駅として、**居住だけでなく、就業・消費・介護・子育てなどが可能な、魅力のあるまちづくりが必要。**

①・②より

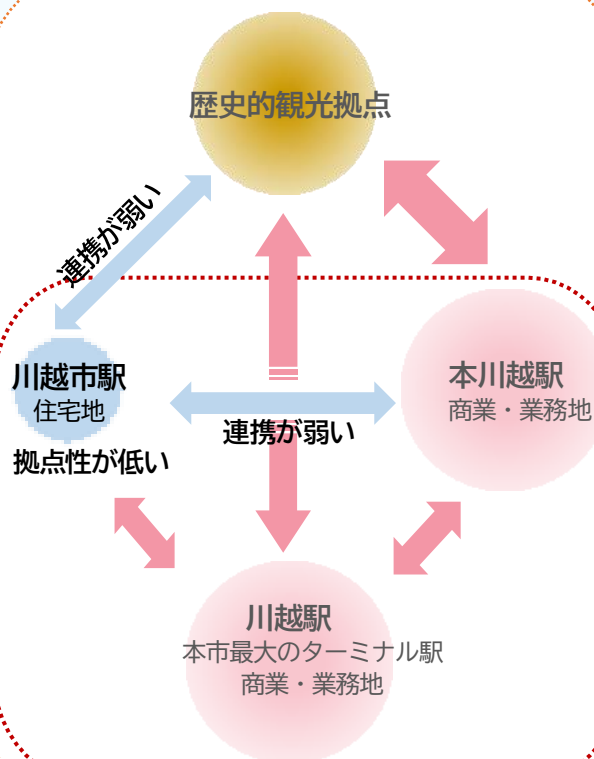
埼玉県西部地域・鉄道沿線等、広域的な位置関係でのポテンシャルを生かした、**魅力のあるまちづくりが必要**

## 4. 方向性（市としての前提となる考え方）

### 【都心核・都市的活動核の概念図】

#### 現在

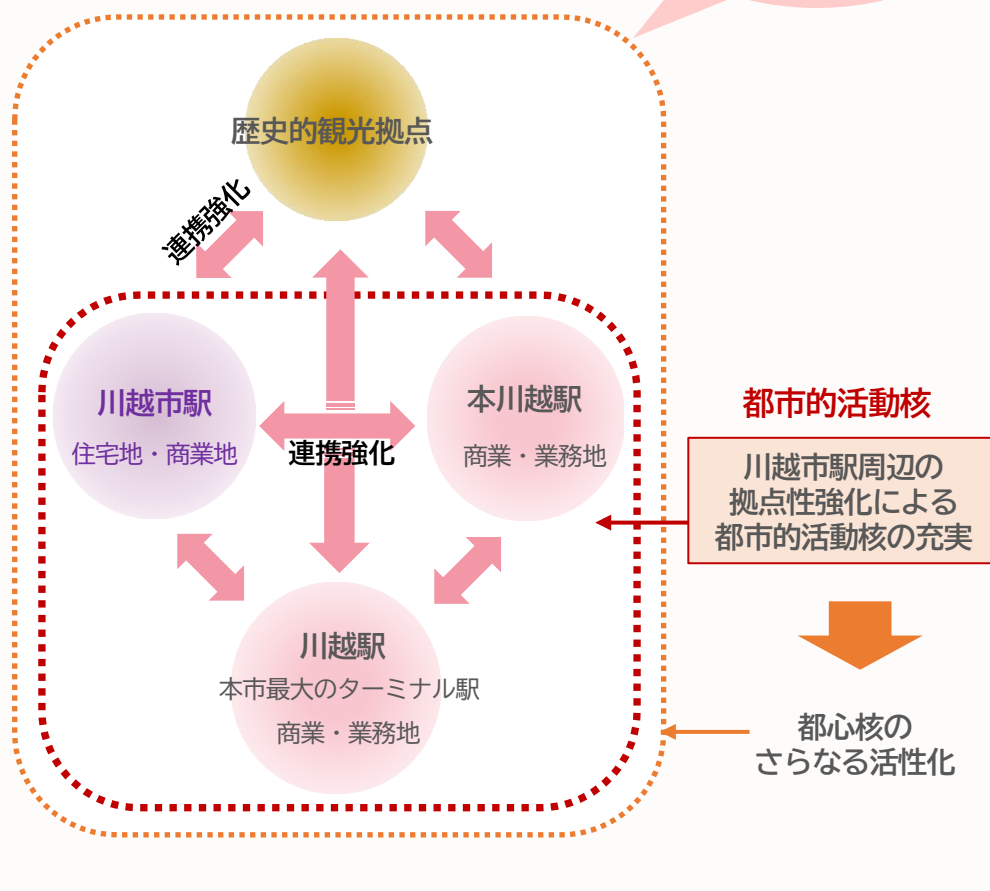
拠点性が低く、賑わいを感じられない。  
また、各駅周辺との連携も弱い。



#### 将来

都心核・都市的活動核に相乗効果をもたらす

拠点性・周辺地域との連携強化



都市的活動核

川越市駅周辺の  
拠点性強化による  
都市的活動核の充実

都心核の  
さらなる活性化

## 4. 方向性（懇談会等を通した関係する方の思い）

### 現状の住環境を守りつつ、 利便性を高めたい

- ・長くこの地に住んできた。
- ・子育て世代が少なくなってしまった。
- ・現状の穏やかな環境を守りつつ、生活利便性をより高め、子育て世代が戻ってきたくなるまちにしたい。

### 魅力のあるまちづくり をしたい

- ・鉄道沿線での位置関係（中間拠点都市）・埼玉県西部における中心拠点等、広域的な位置関係でのポテンシャルを活かした、魅力のあるまちづくりをしたい。

### 更なる賑わいを創出したい

- ・埼玉県を代表する一大商業地にしたい。
- ・近接する二駅（川越・本川越）と歴史的観光エリアとの連携を高め、より多くの人を訪れるよう、賑わいを創出したい。

### 独自性のあるまちをつくりたい

- ・みどりのある、自然と人が集まるまちにしたい
- ・地域と調和した、文教のまち
- ・鉄道を生かしたまちづくり
- ・川越駅・本川越駅とは違った 独自性・品のあるにぎやかさ
- ・歩きやすい・暮らしやすい住み続けたいまちづくり
- ・人とのつながりがある
- ・子育てしやすい、全世代がすみやすいまちづくり

### 文教のまちにしたい

- ・駅周辺には高校が3高立地し、多くの学生に利用される。
- ・周辺の学校等と連携し、賑わいと住環境を両立したい。

### 緑を核としたオープンスペース のあるまちにしたい

- ・魅力的なまちには、皆共通して緑や広場空間がある。
- ・まちに必ず必要なのが緑だ。まちづくりに取り入れていく必要がある。

### 市としての方向性（案）

川越市駅周辺では、現状の穏やかな環境等の暮らしやすさを保ちつつ、

川越市駅・川越らしさを生かした賑わいの場を作りたい



## 5. 将来像（例）

※あくまで例示です。

今後、皆様からご意見を頂き、“共感”できる将来像としたいと考えております。

### 【将来像設定の考え方(例)】

- ① 川越市駅周辺の誇れる歴史や、小江戸川越らしさ・まちの強みを生かし、まちづくりを進める
- ② 昔からまちに住まう人々の想いを次世代に繋いでいく
- ③ まちに居場所をつくり、様々な人々が気軽に訪れ、くつろげるようなまちを目指す
- ④ 様々な人との協働により、新たな価値を創造する



## 6. まちづくりの視点（例）

※あくまで例示です。

今後、皆様からご意見を頂き、必要となる視点を検討したいと考えております。

### 《まちづくりの視点》

#### Place

誰もが気軽に楽しめる  
居場所をつくれます

#### Convenience

暮らしに便利な場所を  
つくれます

#### Walkable

安全で居心地がよく、  
歩きたくなるまちを  
つくれます

#### Green

緑があり、自然と人が  
集まる、やすらぎのある  
空間をつくれます

#### Family

昔から暮らす世代に加え、  
子育て世代等の新たな  
世代を受け入れ、  
コミュニティを育みます

#### Legacy

昔からのコミュニティや  
資源を生かし、  
様々な要素と  
掛け合わせます

#### Education

学校を生かした文  
教のまちをつくり  
ます

#### Sightseeing

観光地との近接性を  
生かし、寄り道できる  
ようなまちを  
つくれます



## 施策の検討へ

## 7. 取組方針（例） ※再掲

### 1 交通 ～誰もが安全で快適に移動できる交通結節点の形成～



鉄道利用者の安全で快適な移動を実現するため、他の公共交通とのシームレスな乗り換え機能の確保、駅東西をスムーズに往来できるルート整備など、駅前の道路交通環境の充実を図ります。

### 2 土地利用 ～暮らしも居心地の良さも充実する都市機能の導入～



市民、駅利用者、観光客等のニーズを満たすため、民間活力を生かした土地の有効活用により多様な都市機能の導入とともに、日常・非日常のライフスタイルの質を高める都市機能の導入を図ります。

### 3 にぎわい ～駅とまちをつなげる回遊性・賑わいの創出～



川越市駅前をにぎわいの拠点として、本川越駅との乗り換え利用者や歴史観光拠点を往来する観光客等にとっての単なる通過動線とせずに、楽しみと快適性を提供するため、地域や事業者等と連携して賑わいの創出を図ります。

### 4 防災・環境 ～まちの安心・快適性を支える環境づくり～



災害時の帰宅困難者が滞在できる空間や防災機能を導入するとともに、環境・景観への配慮とまちの魅力・価値の向上に資する緑化空間の創出を図ります。