

4. 将来像を実現するための戦略

4. 将来像を実現するための戦略

- ・「将来像」をベースに、地元・市民からの提案となる「意見交換会（ワークショップ）」の検討成果、「策定委員会や分科会、行政の視点」を検討の素材とし、「大宮らしさ」「大宮ならではの」の観点から、「将来像」を実現するための戦略を構築した。
- ・戦略は、将来像を実現していくための「考え方」と具体的な手段や手法となる「個別の取り組み」を示したもので、大宮の特性やポテンシャル、可能性をふまえて、大宮ならではの有効性のあるものとする。
- ・構築された戦略は、「まちづくり戦略」「交通戦略」「推進戦略」の3つの戦略に分類される。まちづくり戦略と交通戦略はさらに細分化され、合計で8本の柱から構成される。

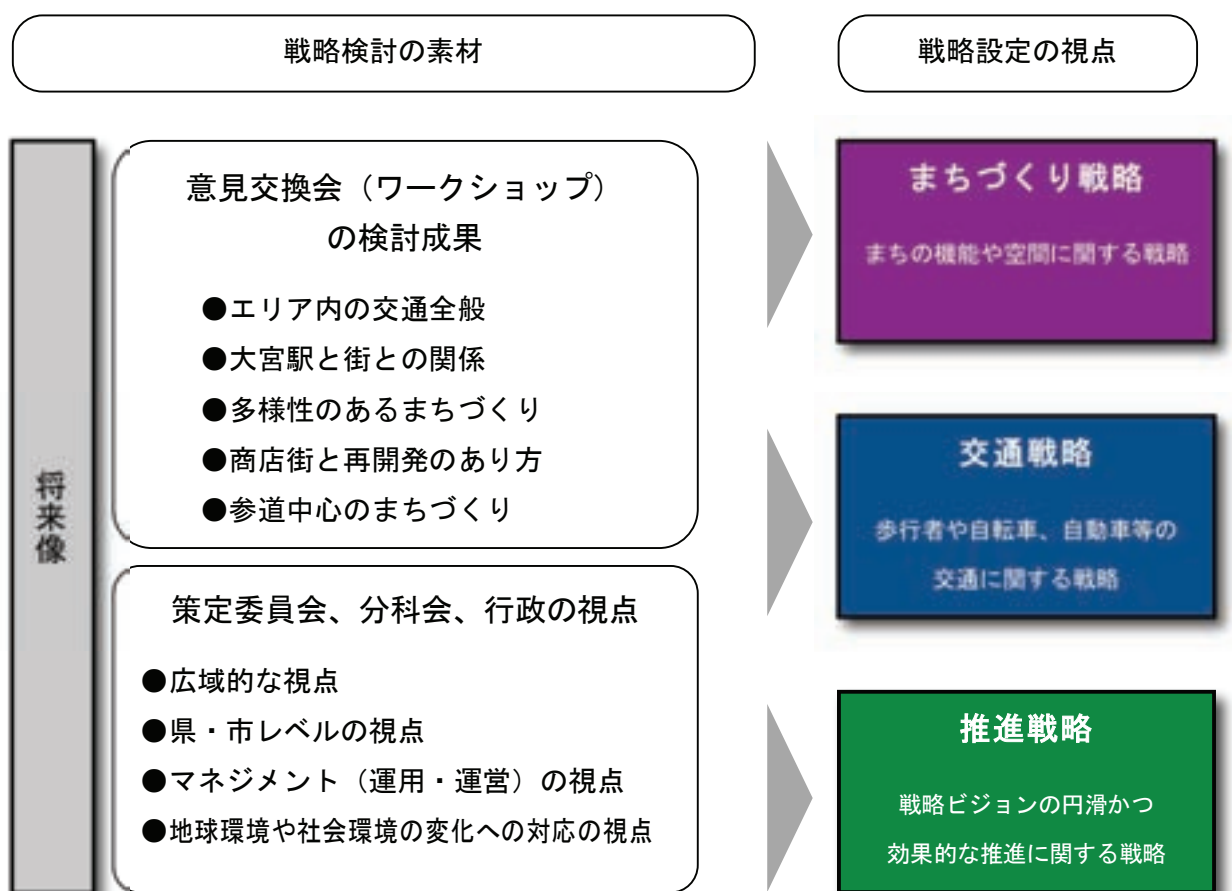


図 戦略の設定

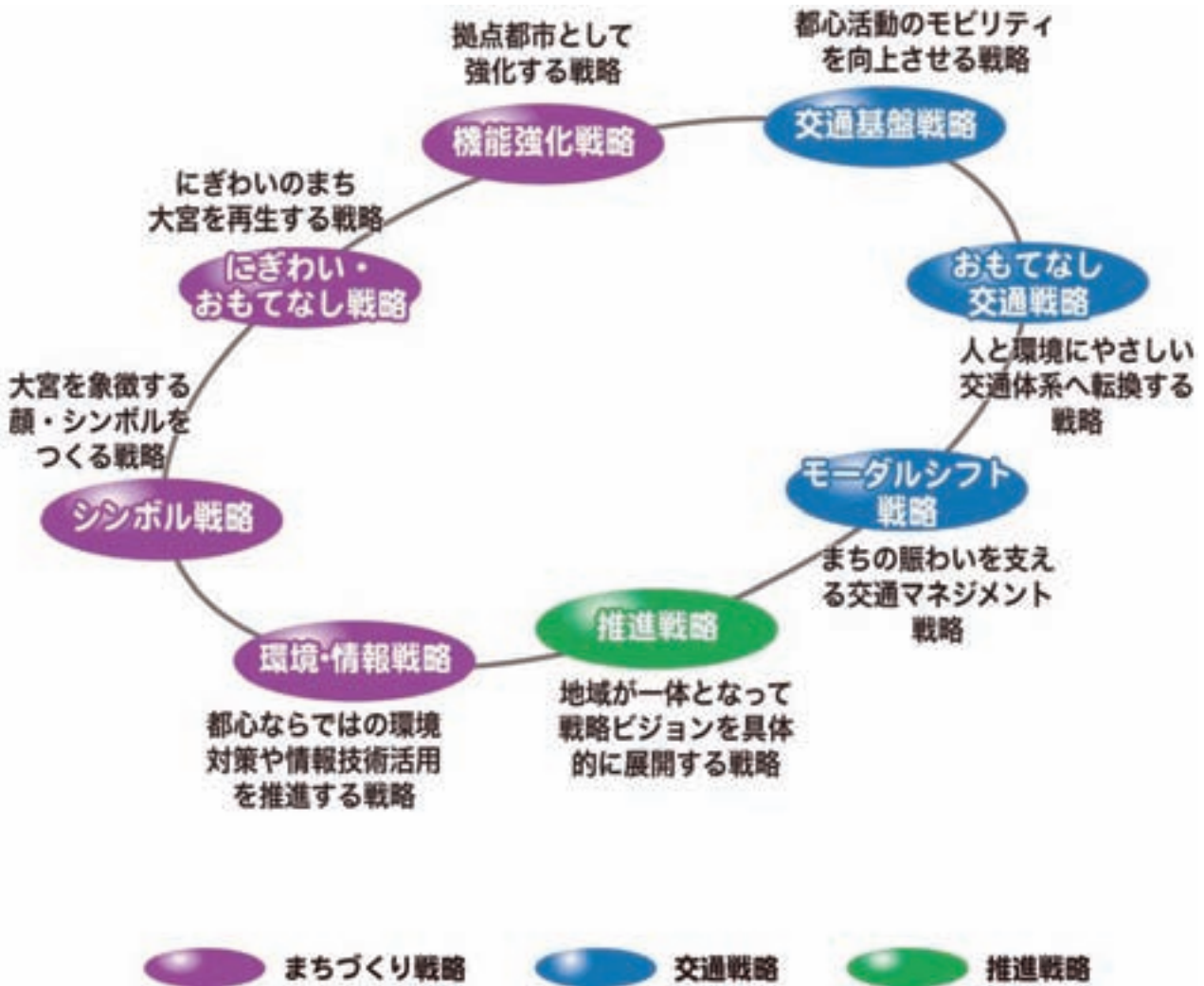


図 3つの戦略と8本の柱

1) まちづくり戦略

■拠点都市として強化する戦略（機能強化戦略）

■ねらい

- 商業・業務・交流・情報・文化・観光等の都心機能を強化・発展させるとともに、さいたま新都心との活動連携を強化することで、東日本の顔にふさわしい広域的な拠点性を持つまちをつくりまします。
- 都市基盤や建築物の更新等の課題を持つ市街地を再生することで、様々な機能導入の受け皿となる土地や床を創出するとともに、都市環境としての質の向上や都心地域の防災性の向上を図ります。

■戦略の考え方と個別の取り組み（例）

考え方①：拠点にふさわしい交流・情報・集客機能を導入する

（現状）大宮は、東日本の諸都市と首都を結ぶ要の位置にあり、高い交通優位性を有しているが、その特長を活かした広域の交流機能や集客機能、情報発信機能については十分に整備されておらず、交通の優位性が都市の拠点性の強化に必ずしも活かされていない。

→東日本の顔に相応しい広域的な拠点都市として、交流機能や情報発信機能、教育や文化、観光等を活用した集客機能を導入・強化するとともに、これら機能を支える宿泊・飲食等の機能についても強化を図る。併せて都市の安全性を高めるために、災害や事故等の不測の事態の影響を最小限に押さえ、都市機能の速やかな復旧を図るための備えを行う。

【個別の取り組み（例）】 コンベンション、コンgres（会議）機能／国際級ホテル／放送局／高度教育施設（社会人大学、大学共同事業の核等）

考え方②：新都心との一体性を高める

（現状）高い商業集積を有する大宮駅周辺と、国の機関を始めとする広域行政・業務機能が立地するさいたま新都心の二つの地域は、総合振興計画に「一体的な都心」として位置づけられている。

→両地域の連携を強化するために、大宮と新都心の双方にアクセスのよい中間地点に、行政や業務等の新たな拠点性を持つエリアを形成し、両地域の機能連携と役割分担を図る。

【個別の取り組み（例）】 大宮と新都心をつなぐエリアの行政・業務機能

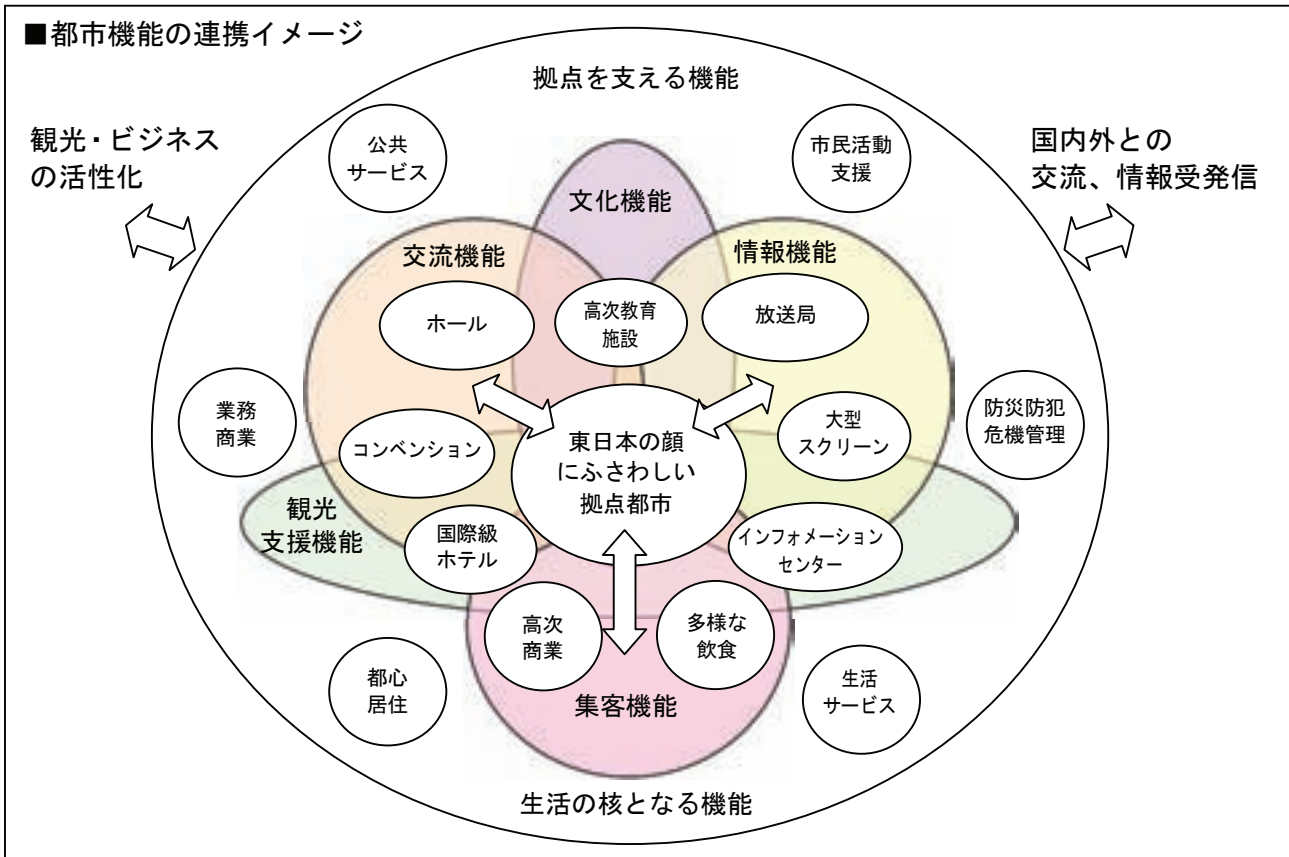
考え方③：機能の受け皿としてまとまった土地や床を生み出し、適切な機能誘導を図る

（現状）商業や業務、交流機能の強化のために既存機能の更新や新規機能の導入を行う場合、大宮駅周辺地域では、その受け皿となる空間を生み出す工夫を併せて行う必要がある。

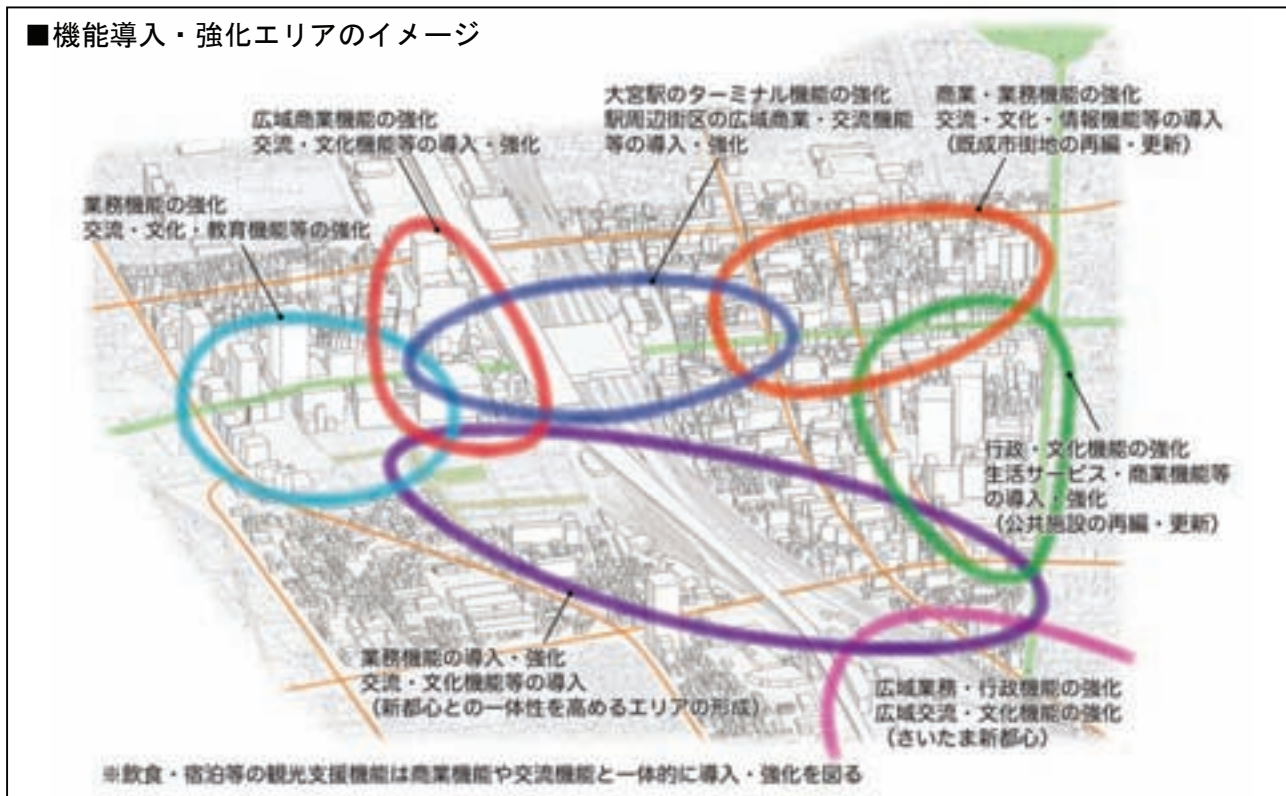
→地域内外の低未利用地の活用や既成市街地の再編・更新、大規模用地の土地利用転換等により、都市の拠点性向上や市民生活を支える核として必要な機能を導入するための空間を生み出す。

【個別の取り組み（例）】 公共施設の再編／大規模未利用地の土地利用転換／街区再編の面整備事業／都心空間の高度化や重層利用（人工地盤、地下空間等）

■都市機能の連携イメージ



■機能導入・強化エリアのイメージ



■にぎわいのまち大宮を再生する戦略（にぎわい・おもてなし戦略）

■ねらい

○歴史や文化、にぎわいや落ち着き、おしゃれや楽しさなど、それぞれの場所の個性を活かして地域全体の回遊性を高めることで、国内外の多くの人を大宮のまちの中にひきつけ、商業やビジネス、都市観光や文化・芸術活動の活性化を図ります。

■戦略の考え方と個別の取り組み（例）

考え方①：駅なかから街なかへ人を惹きつける

（現状）大宮駅には1日65万人の乗降客があるにも関わらず、駅から街に人が出てこない状況が生じている。

→人々を駅から街に迎え入れる雰囲気を持つ駅前空間を形成するとともに、主要な歩行者動線沿いに、人々が集い、憩い、にぎわう「ひろば」を形成したり、立ち寄りたくなる魅力を持った商業・文化などの都市機能を有する施設を効果的に配置することで、大宮駅を利用する多数の乗降客を街なかに誘い出す。

【個別の取り組み（例）】駅からまず人を受け入れるエリアの形成（駅～駅前広場～駅前街区）／立ち寄りたくなる機能を持つ施設を街の各所に効果的に配置（主要歩行者動線の沿道）／東西のまちの賑わいの連続化と広場整備

考え方②：大宮のポテンシャルを活かした商業を強化する

（現状）国内でも有数の乗降客数を誇る大宮駅周辺は広域的な商業ポテンシャルを有しており、都市の魅力を活かした集客力の発揮が望まれる。

→駅近傍など高度な商業の集積するエリアでは、高級感や希少性、文化性、豊かな空間など、個性的な高次商業機能の導入、育成を図り、大宮の広域的な商業ポテンシャルの特性を活かした、付加価値の高い商業環境を形成し、商都としての都心部を再構築する。

【個別の取り組み（例）】広域の集客力を持つ商業／文化施設や公共公益施設等と連携した商業／地域住民のための生活サービス系商業／駅利用者を街なかに惹きつける飲食、文化的商業

考え方③：商店街や路地空間の魅力を高める

（現状）ヒューマンスケールの路地空間や商店街は大宮の魅力の一つだが、一方で商業振興の核となる商店街の加入率低下や、安心安全なまちをつくる上で重要な店舗等の防災性や耐震性、まちの美観や防犯性の強化の必要性などの課題も抱えている。

→商業機能を中心としたエリアでは、大宮の商店街や路地空間の魅力や特長を保全・再生しながら市街地の更新を進めるとともに、商店街等の活動と協力・連携して、歩行空間の維持管理や整備、防災・防犯性能の向上などを図る。

【個別の取り組み（例）】通り抜け空間（敷地内通路含む）、沿道の敷地・建物等のガイドラインづくり／特徴的な路地のPR／歩道や路地、民地内通路、休憩スポットなどが連携した歩行者ネットワーク

考え方④：住環境の豊かさを高める商業環境を育成する

（現状）さいたま市は、東京圏に通勤する人々の生活都市としての側面を持っている。大宮駅周辺地域でも多くの高層マンションが建設され居住人口が増加する一方、社会の高齢化に伴い、車を運転しない高齢者等の増加も見込まれている。また、地域内にはスーパーなど日常生活に必要な商業・サービス機能が不足しており、今後地域の生活に不便が生じる恐れが大きい。

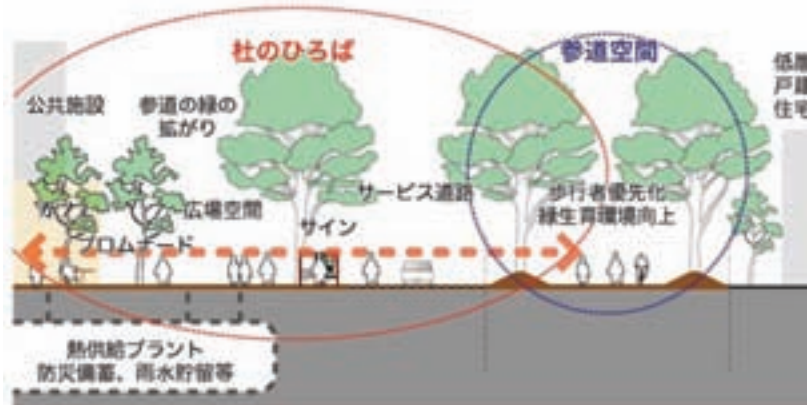
→生活中心のエリアから気軽に歩いてゆける範囲に、周辺の居住環境との調和を重視しつつ、日常生活の利便性や魅力を高める商業環境の誘導や育成を図る。

【個別の取り組み（例）】文化施設や公共公益施設等と連携した商業施設／地域住民のための生活サービス系商業

■「ひろば」のイメージ



駅前ひろば・まちなかひろば



社のひろば

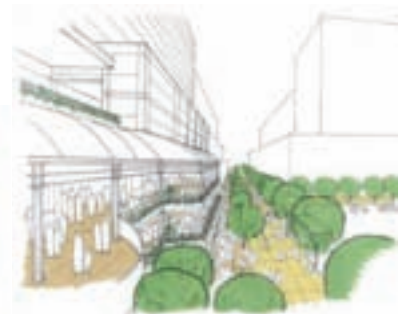
■多様な商業空間のイメージ



落ち着いたある路地空間



賑わいがあふれる楽しい商業空間



開放的で緑豊かな商業空間

■大宮を象徴する顔・シンボルをつくる戦略（シンボル戦略）

■ねらい

○大宮の持つ地域性や“大宮らしさ”を、まちの魅力づくりやにぎわい創出に活かして、まちの顔にふさわしいシンボル空間を創出することで、都市の広域的な拠点性の向上や風格ある景観の形成を図ります。

■戦略の考え方と個別の取り組み（例）

考え方①：既存の地域資源を保全し、次世代に継承する

（現状）大宮駅周辺地域の周りには、氷川神社や参道、鉄道博物館や盆栽町、新都心のさいたまスーパーアリーナ等、全国的な知名度と集客力を誇る地域資源が存在している。地域内にも歴史的な街道などが存在しているが、一般にはあまり馴染みがなく、周知もされていない。

→大宮の地域資源を保全し、良好な形で次世代に継承していくとともに、駅からの回遊ルートを整備するなど、まちの魅力づくりやにぎわい形成に資するよう活用する。また、広く知られていない地域資源についても、その価値を発掘・発見し、その良さを再生していく。

【個別の取り組み（例）】氷川参道の保全と活用（歩行者専用化）／平成ひろば等でのイベント開催／旧道の歴史の再認識とPR／大宮公園の利活用

考え方②：新たな地域資源としてシンボル都市軸を形成する

（現状）大宮の都市活力の源泉である大宮駅から東西に延びる大宮中央通線と三橋中央通線は、大宮の歴史を象徴する氷川参道と、大宮の近年の発展を象徴する大宮ソニックシティ等の高層ビルや大型商業施設を結ぶ象徴的な軸線である。

→大宮駅から東西に延びる軸線を新しいまちの顔、シンボル都市軸として位置付け、道路と沿道空間が一体となって、大宮にふさわしい風格や品格ある沿道景観、快適でゆとりある歩行者・自転車空間、氷川の杜を映す緑空間などを形成していく。

【個別の取り組み（例）】都市規模にふさわしい目抜き通り、並木、ステータスのあるシンボルロード（大宮中央通線、三橋中央通線）

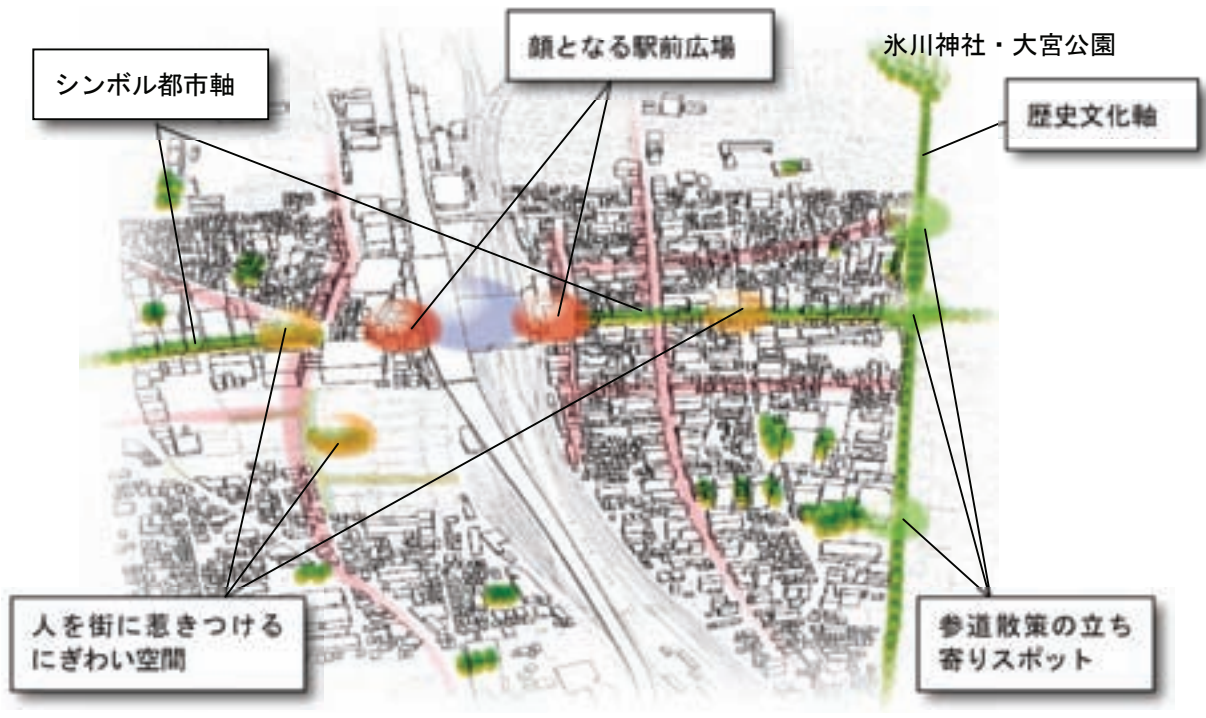
考え方③：地域資源を活用したまちづくりに取り組む

（現状）地域資源は単独でもまちの価値を高める魅力となるが、まちづくりや市民活動と連携することによってその価値がより際立ち、まちの個性や誇りの形成につながる。

→地域資源に着目した景観デザインや市民活動などを通して地域の価値を高めていくとともに、その価値や魅力を積極的に外部に情報発信しながら、観光振興や地域のまちづくりへと展開を図る。

【個別の取り組み（例）】景観デザイン（氷川の歴史を展開、アイキャッチ施設の配置、電線地中化、歩道のカラー舗装、ストリートファニチュアのデザイン）／市民活動による「大宮コンシェルジュ（仮称）」

■ シンボル空間の位置



■ シンボル都市軸の形成イメージ



■ 地域資源：水川参道と大宮の祭



大宮夏まつり



水川参道 (平成ひろば)



十日市

■都心ならではの環境配慮や情報技術活用を推進する戦略（環境・情報戦略）

■ねらい

- 高度な都市機能が集積する都心として、広域的な環境ネットワーク形成の一翼を担うとともに、地域的なエネルギーの有効活用に取り組むことで、大宮の環境特性を活かした、まちづくりと環境の調和を図ります。
- 環境への貢献や意識の向上を図るための場や仕組みづくり、まちの魅力の共有や都市活動の支援に向けた情報技術の活用など、社会に求められる課題に率先して取り組みます。

■戦略の考え方と個別の取り組み（例）

考え方①：武蔵野の歴史風土やさいたま市の環境活動を踏まえた環境の向上を図る

（現状）大宮では、寺社林や公園等の形で地域固有の自然環境が保全されてきたが、駅周辺では市街化の進行に伴って緑量が減少し、潤いが乏しい都市空間になっている。

- 地域固有の自然環境を尊重した緑の創出や植栽基盤の確保を道路や公園、民間敷地と建物が一体となって実現し、ヒートアイランドの緩和や自然を身近に感じられる快適な都心空間を形成する。また併せて、見通しの確保など、まちの防犯性能の向上にも配慮する。

【個別の取り組み（例）】 公共施設のモデル的緑化、民地緑化／街路樹の整備／水循環の向上（開発時の地表面の確保、透水性舗装、雨水利用等）／地域外とも連携した市民活動の多面的な取り組み／環境向上を支える経済的な支援（環境向上基金・地域税等）

考え方②：広域的な環境ネットワークの核となる

（現状）大宮の近郊には見沼田圃や荒川などの広域的な自然資源が存在し、首都圏の貴重な緑空間として保全が図られている。また、保全や活用に係る様々な環境活動も展開されている。

- これらの貴重な自然環境と市街地の緑をつなぐ広域的な環境ネットワークの整備・育成を図るとともに、地産地消や市民による環境保全活動の連携核となる場や活動を育成していく。

【個別の取り組み（例）】 見沼田圃や荒川とのネットワーク形成

考え方③：建物やまちのエネルギー有効活用を推進する

（現状）低炭素時代に対応した温室効果ガスの削減を実現するためには、緑化や公共交通の利用促進と合わせ、都市活動に伴って排出される温室効果ガスの抑制が必要である。

- 個別建築物の低炭素化を進めるとともに、それらが連携したエネルギーの共用や再生可能エネルギー利用を進め、市街地更新がエネルギーの効率的利用の促進につながるしくみをつくる。

【個別の取り組み（例）】 個別建築物の低炭素化（省エネ、再生可能エネルギーの活用）／街区～地区単位でのエネルギーの面的利用（既存建物も視野に入れた敷地内・街区内の分散型エネルギーマネジメント、大規模開発に合わせた地域冷暖房の導入）

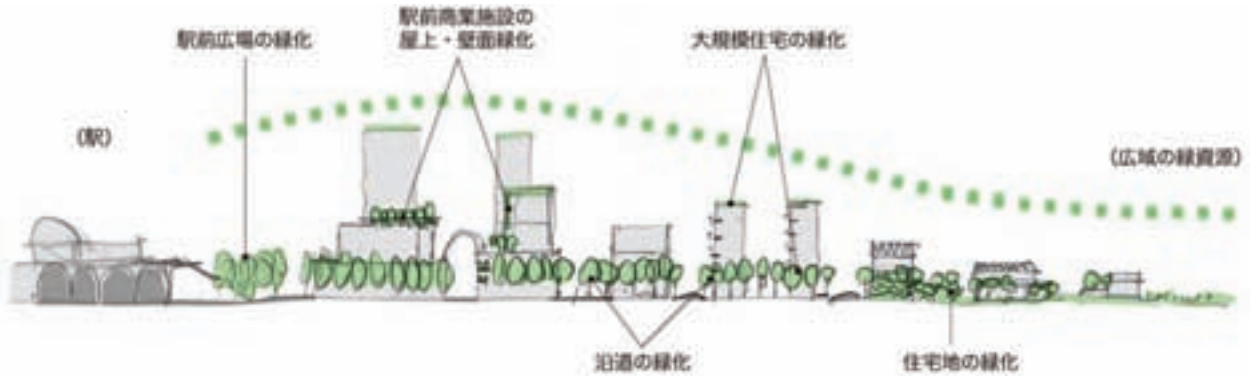
考え方④：都市活動を支えるために先端的な情報技術の導入を図る

（現状）情報技術の発達に伴い、いっどこにいても情報ネットワークへの接続が可能なユビキタス社会の実現が目前となり、情報技術を暮らしの魅力や安全性の向上に活かす事が期待されている。

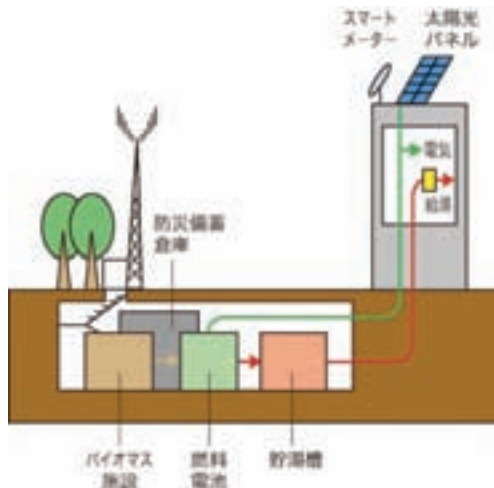
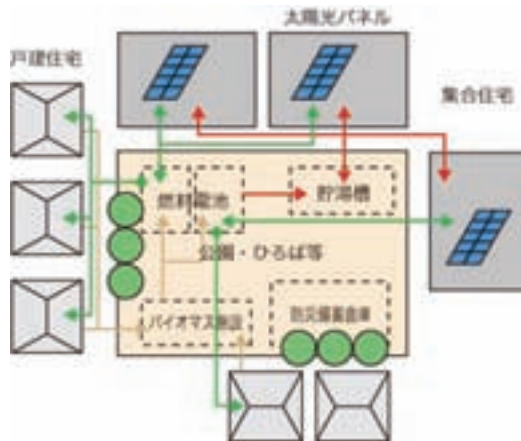
- 情報技術を活用して、都市の環境や魅力の「見える化」による共有、先端的な働き方の実現や商業の活性化、防犯・防災情報の提供や共有などを行う。

【個別の取り組み（例）】 環境モニタリングの活用による環境の「見える化」／Wi-Fi（無線LAN）整備や電子マネー活用など街なかの情報環境

■緑の創出とネットワーク形成イメージ



■コミュニティ型エネルギーネットワーク



■都市活動を支える情報技術



街頭防犯カメラシステム (出典：警視庁 HP)

- 証明書交付
 - 図書予約・貸出
 - 施設予約
 - スタンプラリー
 - アルバム
 - ビデオレター
 - 成長記録
 - ブログサービス
- 等



地域 ICカードによるサービス
(出典：財団法人地方自治センターHP)

2) 交通戦略

■都心活動のモビリティを向上させる戦略（交通基盤戦略）

■ねらい

- 広域的な拠点性を持つまちにふさわしい交通体系を形成することで、首都圏や東日本だけでなく、国内や海外とのつながりを強化するための空港や港湾へのアクセス性の向上を図ります。
- さいたま新都心との連携強化を図るとともに、駅東西の連絡の利便性を向上させることで、様々な人やモノが行き交う都心をつくります。

■戦略の考え方と個別の取り組み（例）

考え方①：広域交通拠点や他都市、周辺地域からのアクセス機能を強化する

（現状）大宮は鉄道による交通優位性が高く、関越道や東北道なども近接しており、南北方向の交通基盤は比較的充実しているが、東西方向については相対的に弱い。

→圏央道や東北道に連結する主要幹線道路の整備促進を働きかけるとともに、鉄道や高速バスの連携を進め、大宮から成田空港や羽田空港、業務核都市等への連携を強化していく。

【個別の取り組み（例）】地域高規格道路（埼玉中央道路、埼玉東西連絡道路）／鉄道と高速バスの連携強化（都市間・空港・観光バスターミナル）／新交通システム

考え方②：大宮駅周辺地域の交通渋滞を改善する

（現状）大宮駅周辺の道路には慢性的に交通渋滞が発生し、円滑な都市活動に影響を与えている。また、渋滞によって生じる大気汚染や事故は快適な歩行環境を阻害し、都市の魅力を低下させている。

→渋滞を解消するとともに都心部の歩行環境の快適化を図るために、渋滞箇所の改良や自動車利用の抑制を行い、通過交通と地区内交通の棲み分けを図る。

【個別の取り組み（例）】都心外周道路（国道17号、産業道路、第二産業道路、旧国道16号、南大通東線）／地区内幹線道路（大宮中央通線、三橋中央通線、中山道、氷川緑道西通線、工機部前通線等）／ボトルネック解消対策（交差点改良、バスベイの整備）／幹線道路のバイパスや立体化（地下利用等）による通過交通対策

考え方③：大宮駅東西の連絡やさいたま新都心との連絡を便利にする

（現状）大宮駅周辺地域で、駅の東西は大栄橋と南大通東線、駅自由通路（歩行者専用）の3箇所連絡しているが、相互に距離が離れていること、大栄橋は歩道幅員が狭いこと、駅東西の横断が鉄道自事業者の構内通路に依存していることから、歩行者・自転車の東西往来に不便が生じている。

→東西を結ぶ既存の連絡路を強化するとともに、今後のまちづくりの進捗に合わせて、新たな東西連絡路や新都心と大宮駅を連絡するバスや自転車歩行者ネットワークについて検討を行い、大宮駅東西と新都心周辺の一体的な都心としての活動連携を促進する。

【個別の取り組み（例）】既存施設の改善／新たな東西連絡通路

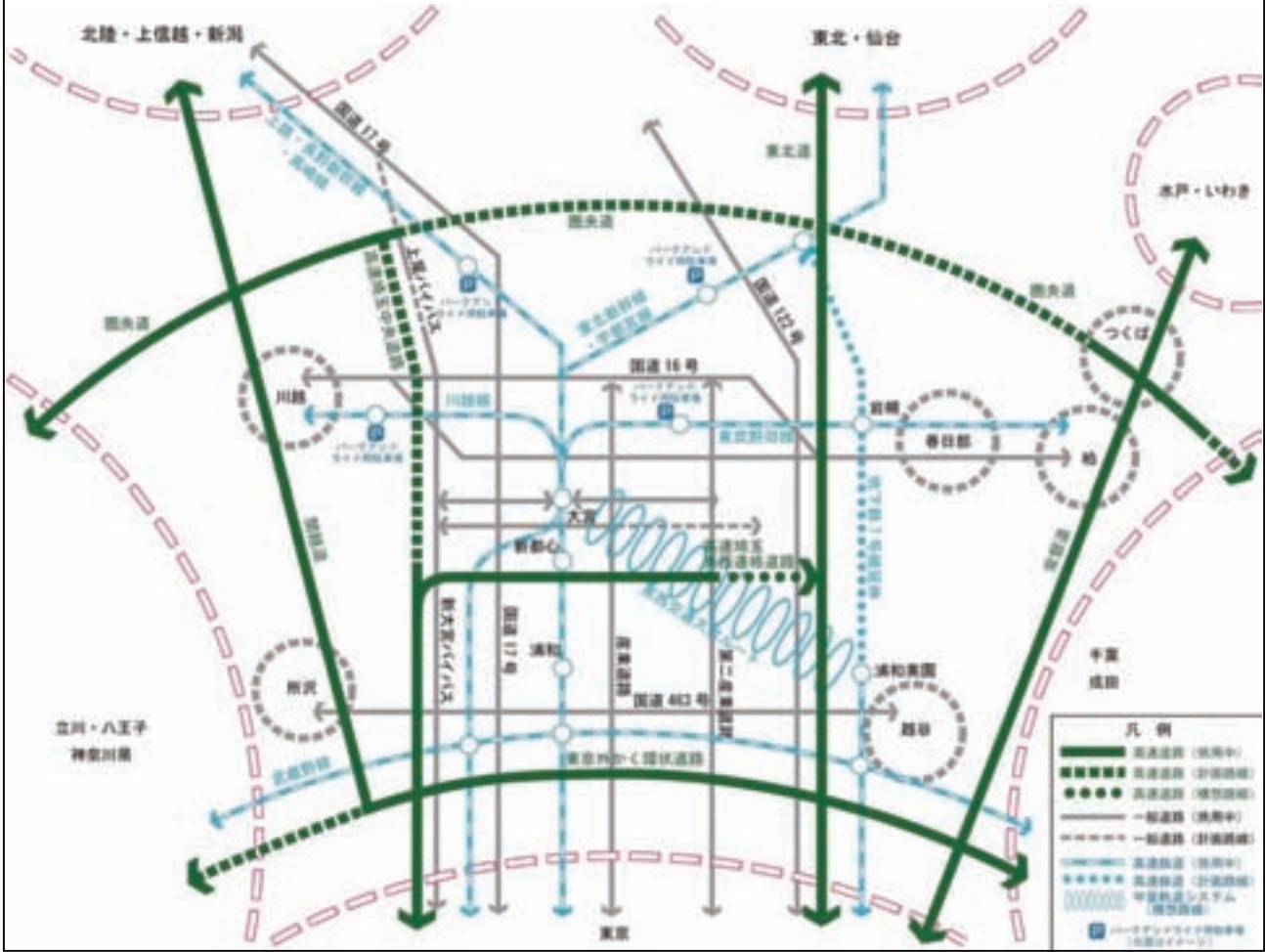
考え方④：乗換えの利便性や快適性を向上させる

（現状）大宮駅の1日当たり65万人の乗降客に対して、鉄道間の乗り継ぎやバス・タクシーなどとの乗換え、待合いや休憩のための空間が駅周辺に不足している。このため駅構内や駅前の混雑やゆとりの欠如が著しく、より安全で快適な乗換え環境の整備が求められる。

→現状で2階レベルの駅改札を前提にしながら、駅前広場と駅舎、駅直近の街区によって構成される駅前空間を一体的に捉えて、鉄道と公共交通、歩行者の望ましい移動環境を検討する。

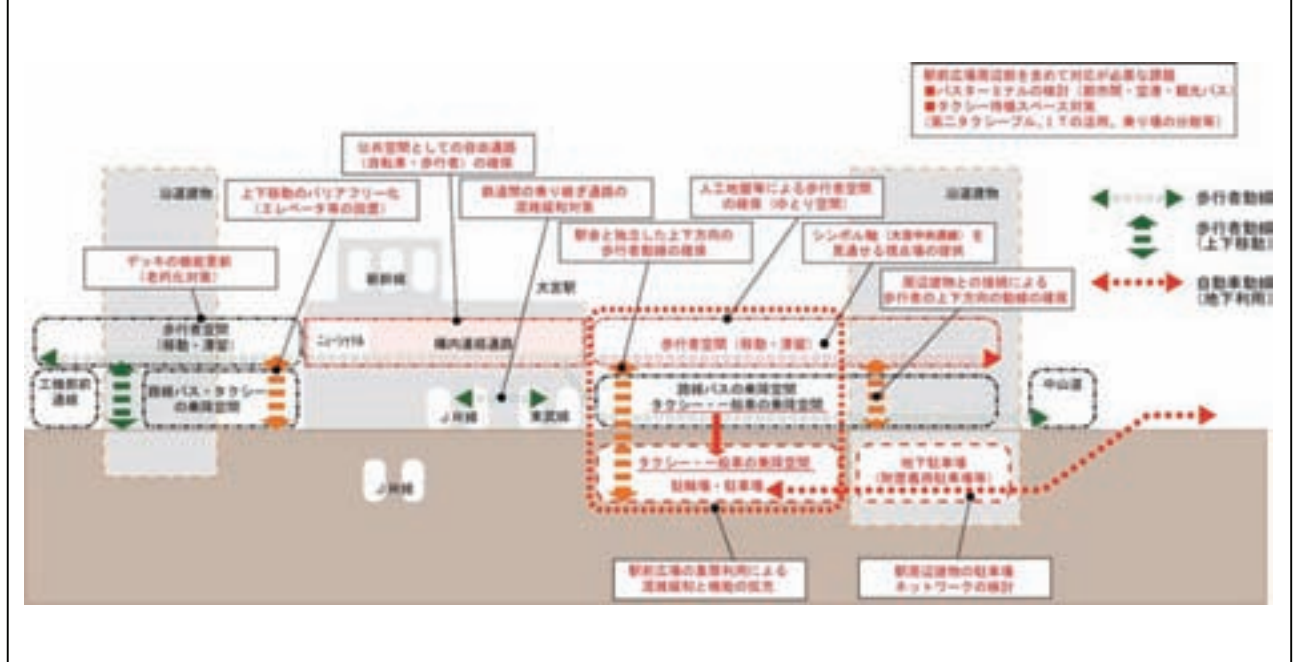
【個別の取り組み（例）】大宮駅構内の利便性向上（新改札、混雑緩和、乗換案内）／西口駅前広場（緑、ゆとり空間、バスへの乗換）／東口駅前広場（使い方の見直し、自由通路と駅前広場との直結等）／新たな駅前広場

■ 広域交通ネットワークの形成



4. 戦略

■ 駅及び駅前広場における交通結節機能強化の検討イメージ



■まちなのにぎわいを支える交通マネジメント戦略（おもてなし交通戦略）

■ねらい

○道路や駅前広場、駐輪・駐車場等の交通施設について、情報技術の活用なども含めて対策を講じ、歩行者や自転車、自動車が調和した交通環境を創出することで、すべての人が安全に楽しくぶらぶら歩きを楽しめる人優先の歩行空間を確保し、まちなのにぎわい創出の核となる回遊性の向上を図ります。

■戦略の考え方と個別の取り組み（例）

考え方①：歩行者や自転車が快適な交通環境を創造する

（現状）大宮駅前では、自家用車やバス、タクシー、自転車、歩行者などが狭い道路空間に混在して、歩行者の安全性や快適性の低下、街の玄関口としての景観や賑わい形成の阻害、交通渋滞の発生などの問題が生じている。

→駅を中心とした面的な歩行者優先空間を「おもてなし歩行エリア」と位置付け、エリア内の交通管理や、道路と民地内通路が一体となった歩行環境整備、ユニバーサルデザインの推進、自転車通行環境の整備等を行う。

【個別の取り組み（例）】面的交通管理（車両進入規制、一方通行化、時間規制）／歩道拡幅、バリアフリー化／自転車レーン／休憩・休息スポットの提供（ベンチ、縁台、木陰、広場空間）

考え方②：おもてなし歩行エリア内の自動車を抑制する

（現状）前述の「おもてなし歩行エリア」の歩行環境をより快適なものとするためには、バス・タクシーや端末物流、高齢者や身障者の移動に配慮しながら、エリア内への自動車進入を必要不可欠なものだけに抑制していく必要がある。

→周辺道路の整備の進捗に併せて通過交通を抑制する交通管理を段階的に講じる。また、自動車による来街者に対しても駐車場から街へのアクセス利便性を担保しつつエリア外周部の駐車場へと誘導する。また、荷捌き車両や待機タクシーについても、共同化や時間規制、情報技術の活用などでの対策を講じ、エリア内の地表部を通行する自動車交通の整序化を図る。

【個別の取り組み（例）】駐車場・駐輪場の集約（地下駐車場）、フリンジパーキング、駐車場／荷捌き車両対策（荷捌きスペースの集約、共同荷捌き）／駐車・駐輪対策（駐車場・駐輪場の附置義務、料金体系）

考え方③：大宮の魅力を楽しむための情報を積極的に提供する

（現状）大宮の街のリピーターを増やし、回遊性を高めるためには、来街者が目的地にスムーズにたどり着けるだけでなく、楽しい場所や快適な場所を新たに発見し、まち歩きのおもしろさやワクワク感を高めるような情報の提供が必要である。

→「おもてなし歩行エリア」の中や周辺の地域資源への回遊を促進するために、情報技術も活用して、位置関係だけでなく、場所の特徴や楽しみ方などの情報を積極的に提供する。

【個別の取り組み（例）】動線要素への誘導サイン

■おもてなし歩行エリアの範囲（イメージ）



■駐車場の集約イメージ



■まち歩きを楽しむための情報技術活用



案内所、地図、大画面などの複合的なサイン拠点の事例

ユビキタス技術を活用した場所情報システム（出典：国土交通省 HP）

■人と環境にやさしい交通体系へ転換する戦略（モーダルシフト戦略）

■ねらい

○公共交通機関の利便性や快適性の向上、自転車利用環境の整備、新交通システムの導入など、環境負荷の低い交通手段を積極的に取り入れることで、地球にやさしく、高齢者や外国人を含む多様な人が便利に快適に行き交うことができるまちをつくります。

■戦略の考え方と個別の取り組み（例）

考え方①：公共交通の利便性と快適性を向上させる

（現状）バス等の公共交通は自家用車に比べて利用者一人当たりの環境負荷が低く、また、車の運転ができない人にとって大切な交通機関である。

→道路改良などによる渋滞緩和や、情報技術の活用等によるバス優先施策の展開、乗継ぎの円滑化やバリアフリー化などを進め、バス等の公共交通の利便性の向上や定時性の確保を図る。

【個別の取り組み（例）】公共車両優先システム（PTPS）、バス優先レーン、乗降場シェルター／周辺駅を利用したパークアンドライドと公共交通利用者への買い物等の優遇

考え方②：気軽に便利に自転車が利用できる環境を整える

（現状）自転車は環境負荷が低く、気軽に利用できる交通手段であり、特に地形が平坦な大宮駅周辺では、自転車の利便性は高く利用率も高い。その一方で、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いる。

→自転車に対する附置義務条例の見直しによる買い物等来街者用の駐輪場の確保、民地や公共空間を活用した駐輪スペースの確保、自転車走行空間の整備を進め、買い物や通勤、レクリエーションなど、利用形態に応じた自転車利用環境の向上を図る。また、地域資源と連動した自転車ネットワークやレンタサイクルシステム導入について検討し、来訪者の自転車による回遊行動を支援する。

【個別の取り組み（例）】レンタサイクル、パークアンドサイクルライド／周遊サイクリングロード／利用マナー啓発、附置義務条例の見直し、駐輪場整備

考え方③：環境負荷の低い交通手段を積極的に取り入れる

（現状）自動車1台あたりが地球環境に与える負荷は、技術の発達や利用方法の改善により年々減少しているが、まちづくりの進展に合わせて自動車交通量も増加するため、総合的な環境負荷も増加すると予測される。

→電気自動車をはじめとした新しい交通手段の利用や、それらの利用環境整備を進めることで、環境負荷の少ない交通手段への移行を図る。

【個別の取り組み（例）】エコカーを利用したカーシェアリング／電気バス、ハイブリッドバスの導入／充電スタンド

■パークアンドライドの普及促進



■公共交通の利便性・快適性向上策



新しい公共交通システム：(左) LRT、(右) BRT
(出典：「さいたま SMART プラン」平成 18 年 4 月)



バスシェルターの事例
(左：岡山) 街並みに配慮したデザイン、(右：浦和駅) 広告付き

■自転車利用の促進策（コミュニティサイクル）



コミュニティサイクル(シクロシティ富山)



都市型コミュニティサイクルシステム活用例

■歩行者・自転車通行空間の整備イメージ

2車線の道路

4～6車線の道路

民間敷地と一体的になった歩行者・自転車空間の拡充



さいたま市の事例

3) 推進戦略

■地域が一体となって戦略ビジョンを具体的に展開する戦略（推進戦略）

■ねらい

○様々な波及効果を持つ取り組みを「優先的に取り組むべきプロジェクト」として推進するとともに、市民と行政と事業者と一緒に、積極的に、大宮らしいまちづくりを進めるためのルールや仕組み、組織をつくり、戦略ビジョンを効果的かつ効率的に、また、確実に実践していきます。

■戦略の考え方と個別の取り組み（例）

考え方①：まちづくりに先導的・波及的な効果を持つ取り組みを推進する

（現状）まちづくり戦略、交通戦略の考え方に基づく取り組みは、今すぐにでもできるものから一定の条件が揃わないとできないものまで、多岐にわたる。一方で、老朽建築物への対応や交通渋滞の改善、ラッシュ時の駅の混雑など、早急に改善が必要な問題への対処、大宮らしさを強調しながら街全体を活気づかせ、まちづくりに対するやる気を喚起させる取り組みの実践が求められている。

→数ある取り組みの中でも、緊急性を要するもの、早期に実現できまちづくりに直接的な効果があるもの、他の取り組みへの波及効果が期待できるものを優先して推進することで、将来像の実現に向けたまちづくりを着実に動かしていく。

また、これらの条件を満たす取り組みを核とし、関連する取り組みを一体的に推進することで、多様な分野に効果を発揮しながら、連鎖的にまちづくりが展開されるようにする。

【個別の取り組み（例）】周辺も含めたまちづくりの引き金となる取り組み／先進的なまちづくりに挑戦する取り組み／実現に長期を要するが大宮に必要な取り組み

考え方②：多様なまちづくりの力を結集するためのルールづくりを推進する

（現状）個別のまちづくりの自主性や活力を尊重しつつ、地域としてバランスよく結集しながらまちづくりを進めることが求められている。

→大宮駅周辺地域全体として目指すべき方向性やまちづくりにあたっての基本的なルールを共有する。また、地域主導によるまちづくり活動をサポートするための制度や事業のあり方について検討し、実行力を高める。

【個別の取り組み（例）】まちづくりの具体的なイメージを共有できるガイドライン／まちづくり活動を支援する大宮独自の制度・事業（都市計画制度、地域マネジメント制度、市民協体制、市民活動支援等）／ルールづくりや取り組み推進と合わせたエリアマネジメント

考え方③：戦略ビジョンの運営体制の構築を図る

（現状）まちづくりには事業主体、商業・業務の運営主体、市民サポーター、利用者など多様な関係者がおり、戦略ビジョンを確実に実現するには、各々の役割を明確にし、連携することが重要となる。

→まちづくりに関する情報を共有しながら、人材の育成や、合意形成を図り、地域主導でまちづくりを推進するための体制を構築する。

【個別の取り組み（例）】まちづくり検討における広い情報公開、市民サポーター／地域における自律的な協議型まちづくり組織（まちづくり協議会）／商業や生活などのまちの運営主体（商業マネジメント、自治会、NPO等）

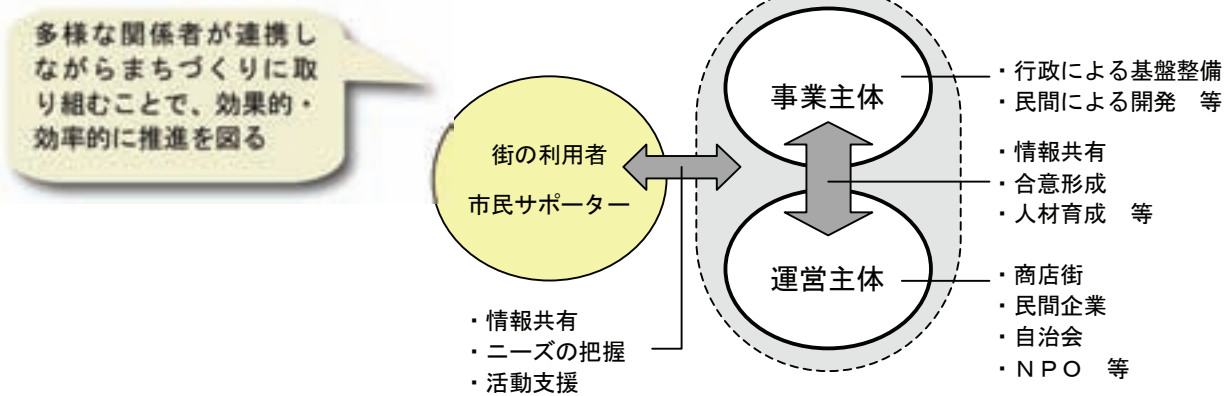
考え方④：取り組みの効果をチェックして改善する継続的なプロセスをつくる

（現状）まちづくりとは、一度計画を立てたらそれに沿ってただ実行すれば良いというものではなく、不断の努力により、時代背景にも合ったより良い方法を模索しながら進められるものである。

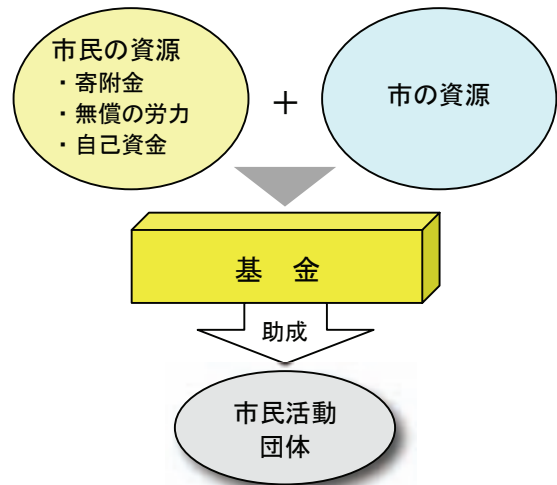
→計画・実行・評価・改善を継続的に行っていくための中心的な検討体制を確立し、計画の進捗状況や社会経済状況もふまえながら、柔軟に対応できる戦略ビジョンとして深化させていく。

【個別の取り組み（例）】戦略ビジョンの検討体制の継続、進化（意見交換会、分科会、策定委員会等）／公益・専門的な立場から地域全体のまちづくりに助言を行う専門的組織／戦略ビジョンの取り組みのPR／社会経済状況やプロジェクトの進捗状況に応じた見直し／モビリティマネジメントの成果をふまえた環境配慮型のライフスタイルへの転換

■戦略ビジョンの運営体制の考え方



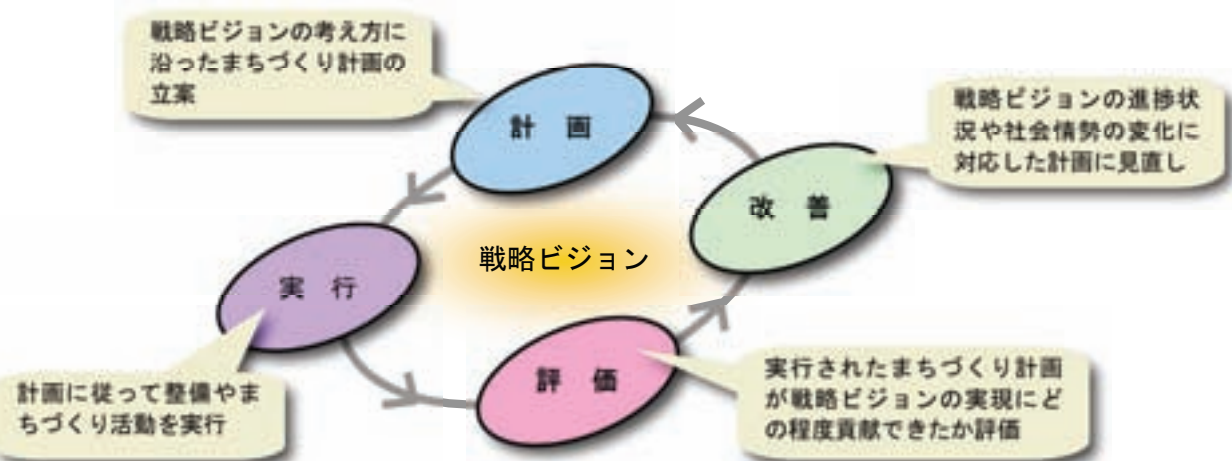
■さいたま市のまちづくり支援制度



(左) まちづくり専門家派遣制度
(右) まちづくり支援補助金交付制度

マッチングファンド制度（創設を検討中）

■戦略ビジョンの進行管理のイメージ



「戦略」に関わる地元のみなさまのご意見 ～大宮の未来を考えるワークショップ（平成21年度意見交換会）の成果より～

■まちづくり戦略

【機能強化戦略】

- ・コンベンション、コンGRES、国際級ホテルを誘致する。
- ・留置線や公共施設用地を活用してまちづくりを促進する。
- ・桜木駐車場をまちづくりに活用する。

【にぎわい・おもてなし戦略】

- ・駅からまず人を受けるエリアを形成する。
- ・多様な機能が複合する駅前広場を形成する。
- ・立ち寄ってみたいくなるような施設をまちの要所に配置し、回遊性をもたらす。
- ・東西のまちのにぎわいを連続化する。
- ・さいたま市の顔となる広域型商業を強化する。
- ・ライフスタイルやライフサイクルに合わせて既存商業を見直す。
- ・おもてなしの商業空間を育成する。
- ・商店街マネジメントを推進する。

【シンボル戦略】

- ・街の顔である氷川参道を保全するとともに、にぎわい形成に活用する。
- ・鉄道工場を内部公開し、街に貢献してもらう。
- ・大宮公園を活用し駅周辺の経済を活性化する。
- ・見沼の観光振興を図る。
- ・盆栽で大宮のイメージをつくる。

【環境・情報戦略】

- ・民間施設の緑化を誘導する。
- ・大宮中央通線の街路樹を強化する。
- ・中山道や氷川緑道西通線の整備にあわせて、街路樹を整備する。

■交通戦略

【交通基盤戦略】

- ・広域的通過交通を受け持つ外周道路と、都心活動を支える地区内リング道路を形成する。
- ・交通体系を見直して氷川参道を歩行者専用道路にする。
- ・東西自由通路の機能拡充、大栄橋の歩道の拡幅、新規東西連絡動線の整備により、東西連絡動線を強化する。
- ・東武大宮駅のラッシュ時の混雑緩和、JRとの乗換利便性の向上を図る。
- ・歩行者が快適に過ごせる駅前広場にする。

【おもてなし交通戦略】

- ・歩行者主体で、特に高齢者に配慮したまちを実現する。
- ・空間の有効活用により、駐車場や駐輪場を確保する。
- ・動線要所に誘導サインを設置する。

【モーダルシフト戦略】

- ・自転車専用レーンを整備する。
- ・パークアンドサイクルライドの環境を整備する。
- ・レンタサイクルを導入する。

■推進戦略

- ・鉄道事業者と共にまちづくりに取り組む。
- ・地域のまちづくり情報を把握しながら継続的に活動できるような体制をつくる。
- ・各地権者が身の丈にあった再開発を進めるために、土地利用のルールや性格を決めておく。
- ・民間が協力しやすいまちづくり事業の仕組みをつくる。

※この他にもたくさんのご意見を頂きました。

