

議事（２）

中間駅周辺まちづくり案

中間駅周辺まちづくり調査の実施フロー

沿線開発については、延伸に伴い中間駅を設置する場合に中間駅周辺地域に将来見込むことのできる開発需要を見定めながら中間駅周辺のまちづくりの規模拡大や産業集積拠点を検討します。

平成 21 年度

社会環境の変化等を踏まえつつ、駅周辺で無理なく、定着を図ることができる人口を推計する。

中間駅周辺の開発需要調査

- ・ 中間駅周辺の開発需要は約 4,000 人と推計

中間駅の鉄道需要の拡大を図るため、

産業集積拠点としての可能性の検討

産業集積拠点や集客施設に関する

調査成果を踏まえたまちづくりを検討

平成 22 年度

まちづくり方針の検討

- ・ まちづくりのコンセプト案
- ・ コンセプトに基づく基本方針
- ・ 土地利用のイメージなど検討

産業集積拠点に関する検討

- ・ 産業集積拠点の可能性
- ・ 導入分野・機能の方向性などを検討

中間駅周辺の産業集積拠点に関するアンケート調査

平成 23 年度

まちづくり戦略の検討

- ・ まちづくり方針精査（土地利用イメージ絞り込み）
- ・ 事業スピード、コスト縮減の検討
- ・ 事業手法の検討などを検討

中間駅周辺の産業集積拠点に関する調査

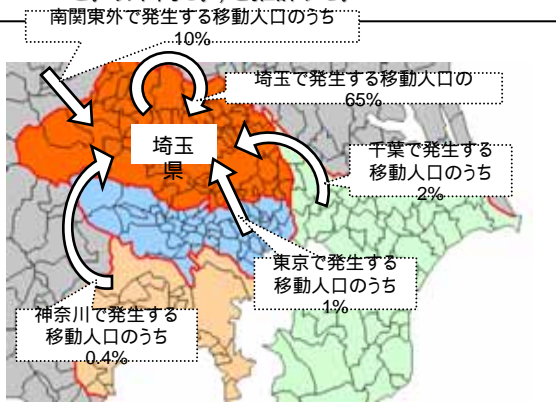
- ・ 導入分野・機能の整理
- ・ 企業が進出しやすい条件整理
- ・ 産業集積拠点形成に向けた方針などを検討
- ・ 企業等への訪問ヒアリング実施中

中間駅周辺まちづくり中間とりまとめ案について、地下鉄7号線延伸検討委員会に提案

中間駅周辺の開発需要調査の結果について

～ 中間駅周辺において、将来見込まれる開発需要は、**約4,000人程度**という結果となった。(試算方法等は以下のとおり。)

Step 1. 将来、埼玉県内へ流入する人口(域内移動を含む、以下同じ。)を推計する。



反映

アンケートによる居住地選好結果

		居住希望地			
		東京	埼玉	千葉	神奈川
現在の居住地	東京	93%	1%	2%	5%
	埼玉	27%	65%	3%	5%
	千葉	34%	2%	58%	6%
	神奈川	25%	0%	1%	74%
	南関東外	54%	10%	10%	26%

・東京は、都心部、区部、都下の3地域の23区勤務者 (n=500×3)

・埼玉は、23区勤務者と県内勤務者 (n=500×2)

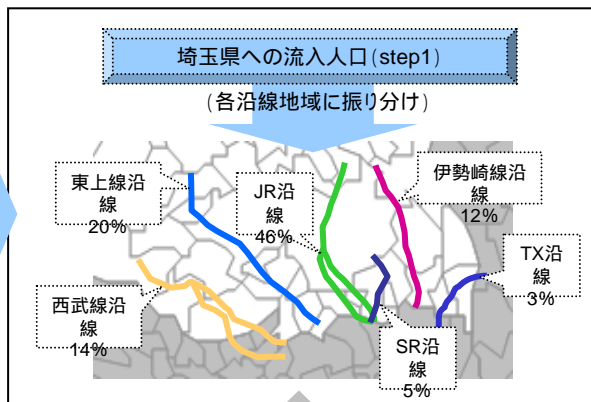
・千葉、神奈川は、23区勤務者のみ。(それぞれn=500)

・南関東外は、南関東への転居を検討している者を対象 (n=500)

推計手順

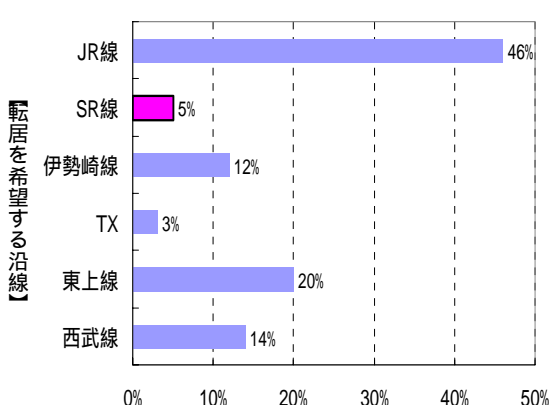
平成17年度における各地域の人口に対する南関東地域内への移動人口量の発生率を算出する。
各地域の将来人口推計に上記で算出した発生率を乗じることによって、将来の南関東地域内への流入人口量を算出する。
上記で算出した転居人口量にアンケート結果を乗じることによって、埼玉県への将来の流入人口量を算出する。

Step 2. 将来、埼玉高速鉄道線沿線地域へ流入する人口を推計する。



反映

アンケートによる沿線地域選好結果

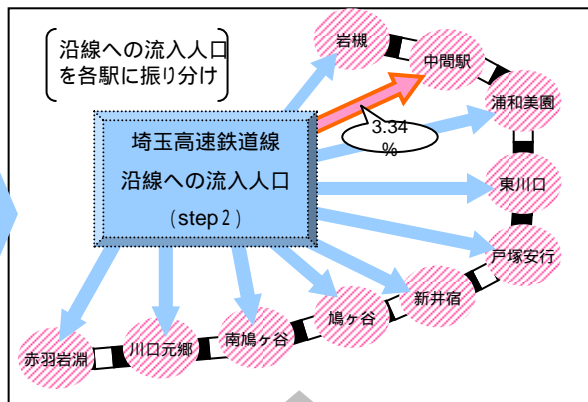


埼玉県に居住する者で、23区に勤務する者 (n=500) 及び県内に勤務する者 (n=500) のうち、県内での転居を希望する者の集計地

推計手順

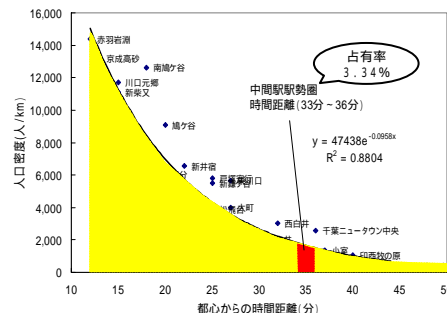
step1で算出した埼玉県への流入人口量に、6路線沿線市町村の県総人口に占める割合 (80%) を乗じ、将来、6路線沿線地域への転居人口量を算出する。
上記で算出した転居人口量にアンケート結果を乗じることによって埼玉高速鉄道線沿線への将来の流入人口量を算出する。

Step 3. 将来、中間駅周辺地域へ流入する人口を推計する。



反映

「都心からの時間距離」と「人口密度」の相関



推計手順

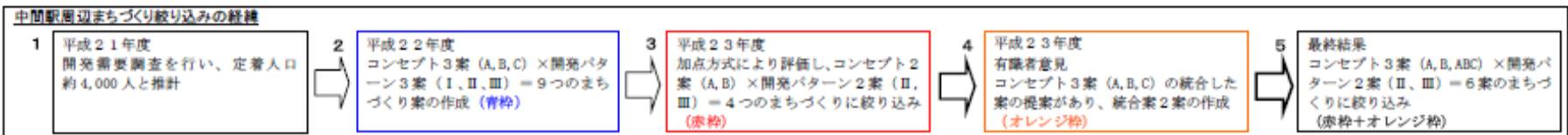
北総鉄道線など類似の鉄道沿線地域のデータを集計し、「都心からの時間距離」と「人口密度」の相関を分析
Step2で推計した埼玉高速鉄道線沿線への流入人口とともに、上記の分析結果を用い、中間駅周辺地域の流入人口(開発需要)を算出

**中間駅周辺地域の開発需要は、
約4,000人程度の結果に。**

中間とりまとめ案 (コンセプト・開発パターンの検討経緯)

■地下鉄7号線中間駅周辺まちづくり中間とりまとめ案 (コンセプト・開発パターンの検討経緯)

	コンセプトA案 (調和にやさしい新しいまちづくり) 街じゅうがエコ 太陽を活かす未来都市	コンセプトB案 (長寿社会に対応したまちづくり) 長生きをサポートする 健康先進都市	コンセプトC案 (自然調和と共生したまちづくり) 地域を養い、自然を活かす 都市と自然を結ぶ緑都市	ABC統合案 健康と自然を育む木洩れ日の街
人口定着誘導型(I型)	<p>自然エネルギーを活用した住宅地づくり</p> <p>【コンセプトA案の具体化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自転車に頼らない「歩いて暮らせるまち」 ○自然エネルギーを利用した住宅地 ○遊歩道、自転車道 ○スマートコミュニティ <p>○定住人口 (約4,000人) ○開発規模 (約65ha) ○鉄道利用者数計 (約800人)</p>	<p>高齢者が安心して暮らせる住宅地づくり</p> <p>【コンセプトB案の具体化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○高齢者・介護対応型ユニバーサル住宅地 ○3世代住宅地 ○緑多い楽園付住宅地 ○ヘルシーロード ○ウォーキング及びランニングコース <p>○定住人口 (約4,000人) ○開発規模 (約65ha) ○鉄道利用者数計 (約700人)</p>	<p>自然(みどり) 農業を活かした住宅地づくり</p> <p>【コンセプトC案の具体化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自然地形を活かした緑豊かな住宅地 ○緑多い楽園付住宅地 ○3世代住宅地 ○自然を活かした教育路 <p>○定住人口 (約4,000人) ○開発規模 (約60ha) ○鉄道利用者数計 (約600人)</p>	<p>中間駅周辺のまちづくりについてコンセプト3案(A,B,C)及び開発パターン2案(II,III)を示し、意見を聞いた。 有識者からは、コンセプト3案を統合した案の提案があり下記の統合案2案を追加作成。</p>
交流人口創出型(II型)	<p>エコ産業が集積した新産業地の形成</p> <p>【コンセプトA案の具体化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○新規エコ産業の誘致 ○研究開発ビジネス ○ビジネスエコシティ ○既存産業の集約 ○既存住宅地の集約 ○未来都市公園 <p>○定住人口 (約500人) ○開発規模 (約45ha) ○鉄道利用者数計 (約600~1,200人)</p>	<p>健康・医療・福祉施設が集積したまちづくり</p> <p>【コンセプトB案の具体化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○健康・医療・福祉系産業の誘致、医療モール ○白大学との連携 ○スポーツビジネス ○既存住宅地の集約 ○スポーツ健康公園 <p>○定住人口 (約500人) ○開発規模 (約45ha) ○鉄道利用者数計 (約600~1,200人)</p>	<p>新産業都市と自然が共存したまちづくり</p> <p>【コンセプトC案の具体化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自然地形を活かした産業都市 ○農産物・食品ビジネス産業の誘致 ○市況農業の誘致 ○園芸産業地の集約 <p>○定住人口 (約500人) ○開発規模 (約45ha) ○鉄道利用者数計 (約600人)</p>	<p>健康と自然を育む木洩れ日の街</p> <p>【ABC統合案の具体化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○環境にやさしい暮らしづくり ○エコ・健康・医療・福祉系産業の誘致 ○研究開発ビジネス、医療・スポーツ系産業の集約 ○緑多い楽園付住宅地 ○ヘルシーロード、ウォーキング・ランニングコース ○自然を活かした教育路 ○園芸系産業地、緑地活用した公園 <p>○定住人口 (約600人) ○開発規模 (約45ha) ○鉄道利用者数計 (約600~1,200人)</p>
定着・交流バランス型(III型)	<p>調和にやさしいまちづくり</p> <p>【コンセプトA案の具体化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自転車に頼らない「歩いて暮らせるまち」 ○自然エネルギーを利用した住宅地 ○緑多い楽園付住宅地 ○新規エコ産業 ○研究開発系施設の誘致 ○遊歩道、自転車道 ○スマートコミュニティ <p>○定住人口 (約4,000人) ○開発規模 (約65ha) ○鉄道利用者数計 (約1,200人)</p>	<p>長寿社会に対応したまちづくり</p> <p>【コンセプトB案の具体化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○高齢者・介護対応型ユニバーサル住宅地 ○3世代が住める住宅地 ○緑多い楽園付住宅地 ○健康・スポーツ施設 ○ヘルシーロード ○医療モールの実現 ○健康・スポーツ公園 <p>○定住人口 (約4,000人) ○開発規模 (約65ha) ○鉄道利用者数計 (約1,200人)</p>	<p>自然調和と共生したまちづくり</p> <p>【コンセプトC案の具体化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自然地形を活かした市街地 ○緑多い楽園付住宅地 ○3世代住宅地 ○農産物・食品系産業、研究開発系施設の誘致 ○園芸系産業地の集約 ○自然を活かした教育路 <p>○定住人口 (約4,000人) ○開発規模 (約65ha) ○鉄道利用者数計 (約900人)</p>	<p>健康と自然を育む木洩れ日の街</p> <p>【ABC統合案の具体化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○環境にやさしい暮らしづくり ○エコ・健康・医療・福祉系産業の誘致 ○研究開発ビジネス、医療・スポーツ系産業の集約 ○緑多い楽園付住宅地 ○ヘルシーロード、ウォーキング・ランニングコース ○自然を活かした教育路 ○園芸系産業地、緑地活用した公園 <p>○定住人口 (約4,000人) ○開発規模 (約65ha) ○鉄道利用者数計 (約1,200人)</p>



中間とりまとめ案(コンセプト・開発パターン)

■ 地下鉄7号線中間駅周辺まちづくり 中間とりまとめ案(コンセプト・開発パターン)

中間駅周辺まちづくり(延伸に伴い中間駅を設置する場合)

延伸線のまちづくり

延伸計画(浦和美園~岩槻間:約7.3km) → 鉄道空白地帯が存在 → 中間駅設置・まちづくりの必要性

開発需要調査(定着人口約4,000人) + α 産業集積拠点の検討

まちづくり案の絞込み

まちづくりの将来像・基本方針の検討 → 「コンセプト3案(A・B・C) × 開発パターン3案(I・II・III)」9案を作成し検討 → 下記の「コンセプト3案(A・B・ABC統合) × 開発パターン2案(II・III)」6案に絞る。

コンセプト

キーワード

A案:エコ B案:長寿・健康 ABC案:エコ、長寿・健康、自然

開発パターン

・ 交流人口創出型(II型): 産業系中心のまちづくり
 ・ 定着・交流バランス型(III型): 定着人口約4,000人の住宅系と産業系の複合型のまちづくり

A案:環境にやさしい新しいまちづくり

「街じゅうがエコ 太陽を活かす未来都市」
E-KIZUNA Project 導入

エコ産業が集積したまちづくり
エコ・環境・エネルギー産業の誘致
研究開発ビジネス

環境にやさしい新しいまちづくり
自動車に頼らない「歩いて暮らせるまち」
自然エネルギーを利用した住宅地
緑多い菜園付住宅

考え方

・省エネルギーや二酸化炭素の排出削減という、グローバルなニーズにこたえるエコをテーマとするまちづくり。
 ・E-KIZUNA Projectも導入し、さいたま市らしさを打ち出す。

B案:長寿社会に対応したまちづくり

「長生きをサポートする 健康先進都市」
スマートウエルネスシティの理念

健康・医療・福祉施設が集積したまちづくり
健康・医療・福祉系産業の誘致
医療モール
スポーツビジネス

長寿社会に対応したまちづくり
ユニバーサル住宅
緑多い菜園付住宅
ヘルシーロード、健康スポーツ公園

考え方

・これからの超高齢社会の中で、長寿と健康を支えるため、ハード・ソフト両面から施策を展開するまちづくり。
 ・スマートウエルネスシティの理念も取り入れる。

ABC統合案

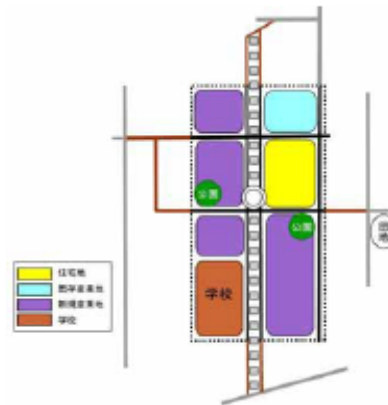
「健康と自然を育む木洩れ日の街」
E-KIZUNA Project 導入
スマートウエルネスシティの理念

環境にやさしい新しいまちづくり
エコ・健康・医療・福祉系産業の誘致
研究開発ビジネス、医療モール、スポーツビジネス
長寿社会に対応したまちづくり
緑多い菜園付住宅、ユニバーサル住宅
ヘルシーロード、健康スポーツ公園
自然環境と共生したまちづくり
緑豊かな住宅地、自然を活かした散歩路

考え方

・これからの社会にとって、いずれも必要なエコ・健康・自然全てのコンセプトを取り入れ、10年・20年という長い目で柔軟に地域を育てていくまちづくり。

交流人口創出型(II型)



基本構成

- 開発規模 約45ha
- 定着人口 約500人
(産業や学校などの交流人口の創出)
- 鉄道利用者推計 約600~1,200人
(生産・事務所・学校・研究施設等)
- 概算事業費 約250億円(地区外整備約80億円含む)
- 費用便益比(国交省マニユ7MH21) B/C=1.50

【II型とIII型の比較】

- 1 開発規模が小さい
- 2 事業期間が短い
- 3 事業費が安い
- 4 鉄道利用者数は立地の産業系集積により左右される

定着・交流バランス型(III型)



基本構成

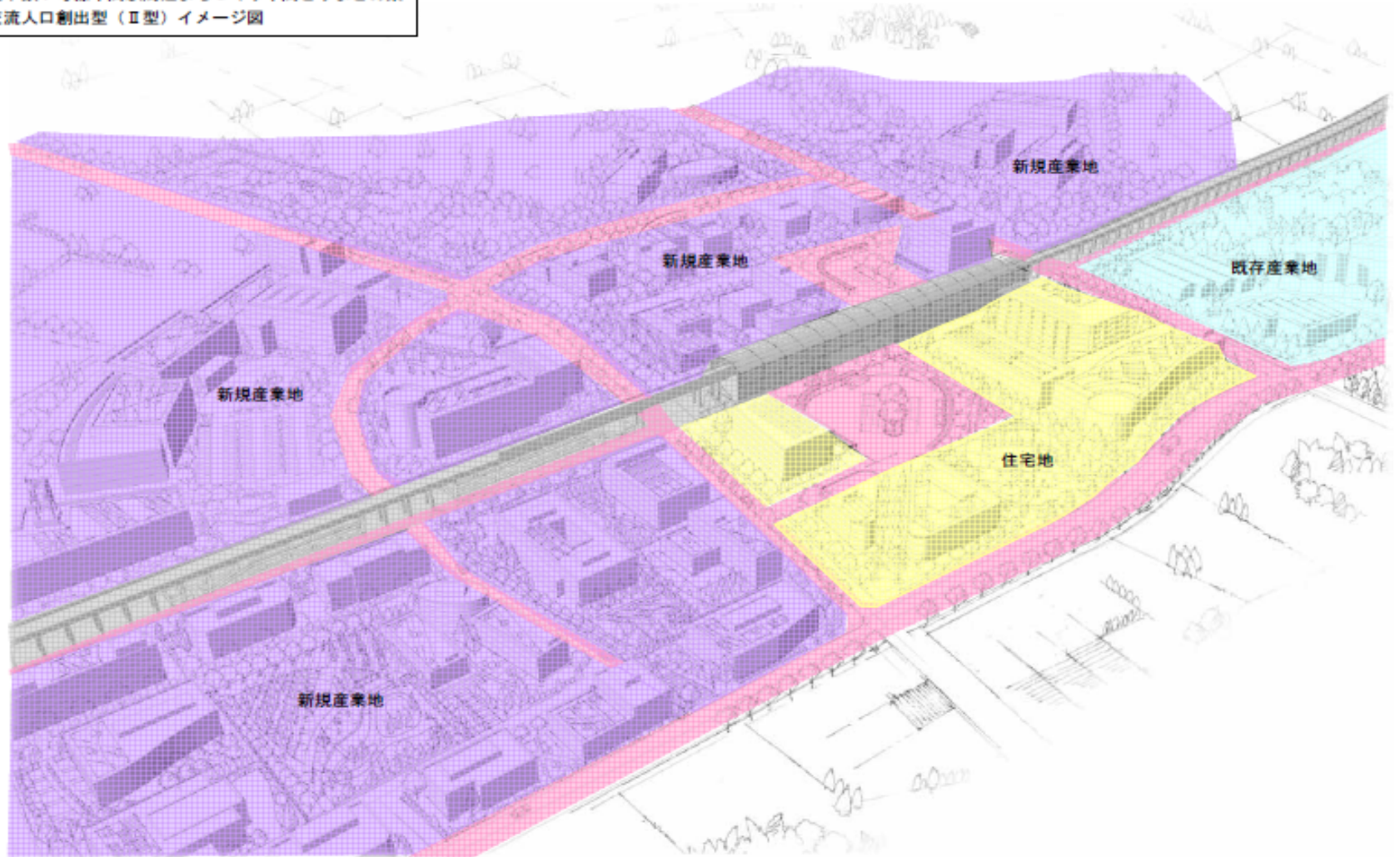
- 開発規模 約65ha
- 定着人口 約4,000人
(住宅を中心に産業・学校などの人口交流の創出)
- 鉄道利用者推計 約1,200人
(住宅・事務所・学校・研究施設等)
- 概算事業費 約330億円(地区外整備約70億円含む)
- 費用便益比(国交省マニユ7MH21) B/C=1.83

【II型とIII型の比較】

- 1 開発規模が大きい
- 2 事業期間が長い
- 3 事業費が高い
- 4 鉄道利用者数は住宅系+産業系であり一定数が見込める

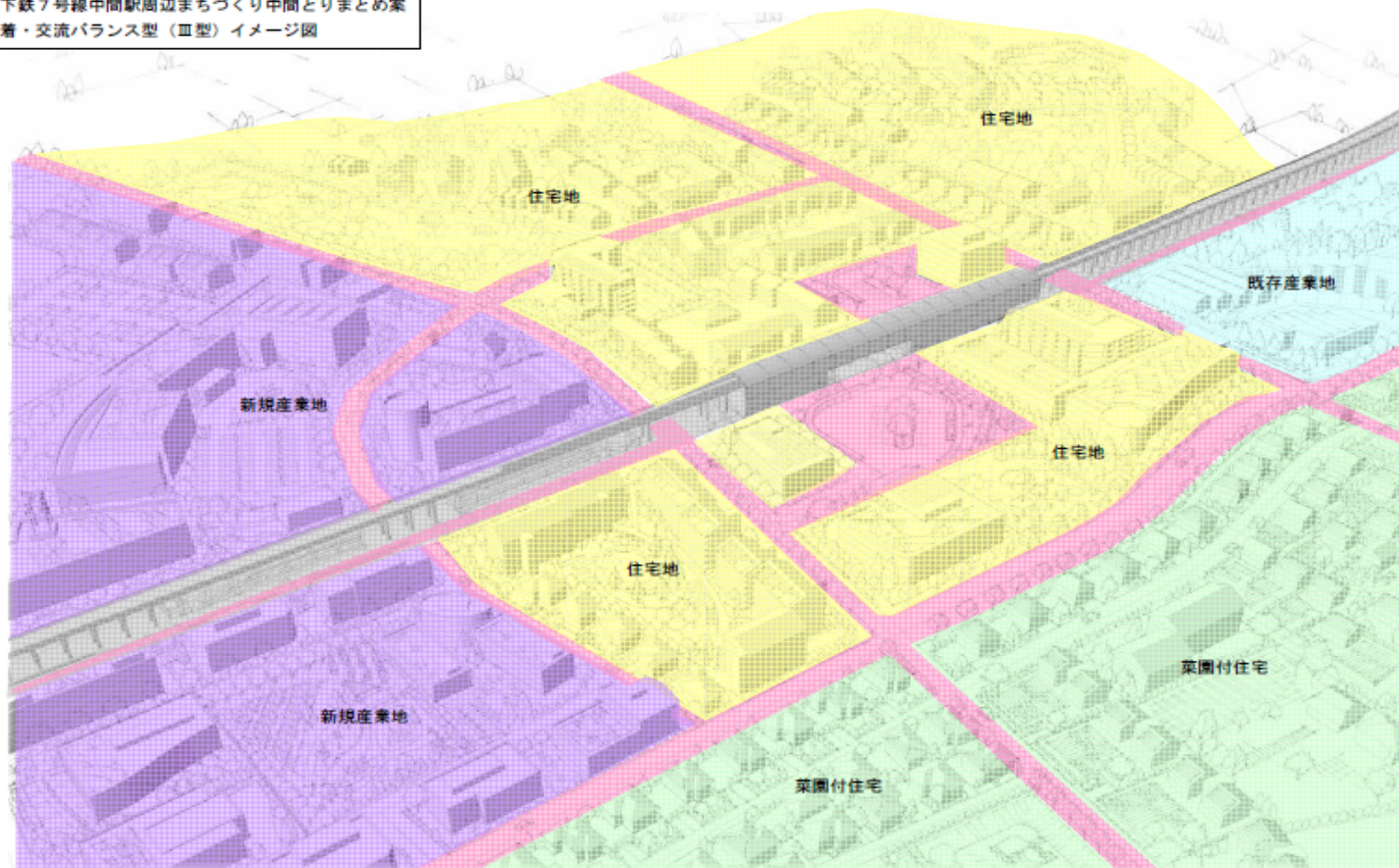
中間とりまとめ案 (交流人口創出型 イメージ図)

地下鉄7号線中間駅周辺まちづくり中間とりまとめ案
交流人口創出型(Ⅱ型)イメージ図





中間取りまとめ案 (定着・交流バランス型 イメージ図)

地下鉄7号線中間駅周辺まちづくり中間とりまとめ案
定着・交流バランス型(Ⅲ型)イメージ図



中間とりまとめ案(事業推進手法)

■地下鉄7号線中間駅周辺まちづくり 中間とりまとめ案(事業推進手法)

	1. コンセプト・開発パターン	2. 整備手法・基盤整備等	
交流人口創出型(Ⅱ型)	<p>A案 「街じゅうがエコ 太陽を活かす未来都市」 環境にやさしい新しいまちづくり</p> <p>B案 「長生きをサポートする 健康先進都市」 長寿社会に対応したまちづくり</p> <p>ABC統合案 「健康と自然を育む木洩れ日の街」 A環境にやさしい新しいまちづくり B長寿社会に対応したまちづくり C自然環境と共生したまちづくり</p> 	<p>(1) 事業化にあたって</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街化区域への編入(農振農用除外) ・鉄道駅周辺まちづくりは浦和美園駅、西大宮駅周辺を土地区画整理事業で施行中。 ・事業資金確保やソフト戦略も含め民間事業者が参画できる環境の準備が必要 <p>(2) 整備手法の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民間の効率性や創意工夫を取り入れる手法が考えられる。 ・地下鉄7号線の延伸と道路や産業用地が一体的に整備できる手法が効率的である。 <p>(3) 整備手法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業が適当 ・地区外整備(道路等)は土地区画整理事業と同時整備 ・コンセプトを実現するまちづくりの推進 <ul style="list-style-type: none"> A コンセプトに則した住宅・産業用地整備 <ul style="list-style-type: none"> イ) 地権者の土地利用ニーズの把握 ロ) 企業等の立地ニーズの把握 ハ) コンセプトに則した総合調整 ● まちの熟成と鉄道利用者増の相乗効果 B コンセプトに則した都市基盤整備 <ul style="list-style-type: none"> イ) 駅前広場 ロ) 公園、道路、自転車道 ハ) ライフライン、下水道、調整池 ● 駅開設と合わせた計画的なまちびらき 	<p>(4) 開発コスト縮減、事業スピードアップの方策</p> <p>①コスト縮減の追求(PFI、区画整理会社など民間参画手法の検討)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コスト・魅力・性能確保 資金調達や民間の創意工夫 <p>②スピード(駅開設と合わせた計画的なまちびらき)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりと延伸事業との施工調整 ・地区外整備(道路等)との施工調整 <p>③スピード(まちの熟成と鉄道利用者増の相乗効果)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設の計画的な整備 ・民間事業者等の参入環境整備(保育所、幼稚園、商業施設、企業立地) <p>(5) 鉄道利用を促進するソフト施策 まちの資源を活用し、まちを楽しくする。</p> <p>①高架下用地の有効利用策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・レンタサイクル ・パークアンドライド <p>②休日の交流人口の増加策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺観光とのネットワークによる魅力づくり ・自転車を活用した魅力づくり <p>③四季のイベントを活用した増加策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・春: 雛めぐり... 夏: 夏まつり... ・秋: 古式土俵入り... 冬: 初詣... <p>④相互運行沿線地域の特徴を活かした増加策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安行の植木・園芸、埼玉スタジアム2002 ・後楽園・東京ドーム、神楽坂、麻布十番
定着・交流バランス型(Ⅲ型)	<p>A案 「街じゅうがエコ 太陽を活かす未来都市」 環境にやさしい新しいまちづくり</p> <p>B案 「長生きをサポートする 健康先進都市」 長寿社会に対応したまちづくり</p> <p>ABC統合案 「健康と自然を育む木洩れ日の街」 A環境にやさしい新しいまちづくり B長寿社会に対応したまちづくり C自然環境と共生したまちづくり</p> 	<p>(6) 中間駅周辺まちづくりに向けての市民参加の協働組織</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地利用や管理など専門家を交え、学び、方針を決定 ・まちづくりの都市デザインなど専門家を交え、学び、協働、実証実験、実践 ・市民が担う地域運営の支援と実践 	<p>さいたま市東部地域の活性化</p> <p>岩槻駅周辺</p> <p>浦和美園駅周辺</p> <p>・各土地区画整理施行地区の進捗率(46~82%) ・(仮称)美園小学校開校(24年度予定)</p> <p>・歴史・文化を活かし、自然と共生するまちづくり</p>
		<p>主な課題・リスク</p> <p>① 人口減少 人口減少局面を迎える中での新しいまちづくりのリスク。(さいたま市も2015年頃から減少傾向)</p> <p>② 浦和美園以北のまちづくり 浦和美園で計画人口約3万人規模の開発推進中。(浦和美園以北での新規定住の可能性)</p> <p>③ 財政負担 少子高齢・人口減少社会における税収減・義務費増大の中での長期的な整備費の確保。</p>	

中間駅周辺まちづくりの主な課題とリスク

人口減少

人口減少局面を迎える中での新しいまちづくりのリスク。
(さいたま市も2015年頃から減少傾向)

浦和美園以北のまちづくり

浦和美園で計画人口約3万人規模の開発推進中。
(浦和美園以北での新規定住の可能性)

財政負担

少子高齢・人口減少社会における税収減・義務費増大の中での長期的な整備費の確保。

中間駅周辺における産業集積拠点形成に関する調査

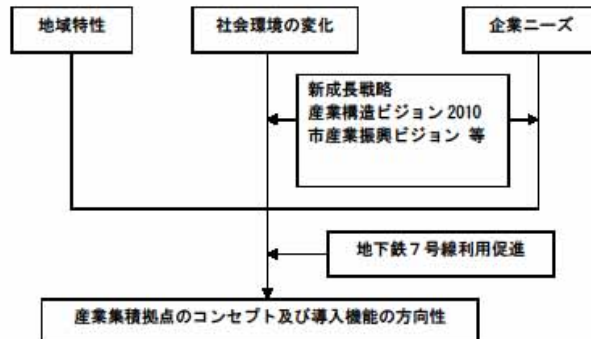
住居系のまちづくりに加え、産業集積拠点としての可能性、導入すべき産業分野等の方向性について、企業等アンケート、有識者の意見等を踏まえつつ検討を行う。

1. 産業集積拠点としての可能性

- 基盤整備等の立地条件が明確でない段階であるものの、アンケート調査によると企業は前向きな評価をしている。
- 評価要素としては、本市が首都圏に位置し、都市機能・業務機能が集積していることや、東北道のインターチェンジがあること等から多様な機能を導入する可能性が見込まれる。

2. 導入すべき産業分野・機能の方向性

・社会環境の変化や新成長戦略・産業構造ビジョンなど国の施策の動きを踏まえつつ、地下鉄7号線の延伸線沿線の地域特性を有効活用する産業集積拠点のコンセプトを検討し、対象分野を絞り込んだ。



《平成22年度産業集積拠点のコンセプトの検討》

- ☆ 地域特性を活かした成長性のある多様な産業集積の構築
⇒ 対象分野：「健康・スポーツビジネス」「医療・介護ビジネス」「農産物・食品ビジネス」

3. 導入すべき産業分野・機能の整理

導入対象とした産業分野等についての妥当性を確認するため、企業等アンケート調査の分析、沿線の立地特性、その他などを踏まえ、有識者の意見を伺い、導入すべき産業分野・機能について再整理した。

- 社会環境の変化や成長戦略・産業構造ビジョン等国の施策の動き
- 企業等アンケート調査（中間駅周辺）結果＝医療・福祉、教育関係の回答が多い
- 南北線沿線の企業等立地状況＝医療・福祉系大学等とともに医療関連機器の立地が多い
- さいたま市周辺の立地特性＝交通の利便性に加え、人口集積による集客ニーズに応えやすいなど

これらの点を踏まえ、以下の分野・機能を導入対象とした。



《検討結果》

- ◆ 導入すべき産業分野：「医療・福祉（介護等）、健康（スポーツ含む）+α（環境・エネルギー、教育）」
- ◆ 適する機能：中核的施設 + 関連する本社・研究開発機能+関連する生産機能

※ 現在、企業等アンケート結果から、立地対象として検討できるとした回答企業等の34社にヒアリング実施中。

さいたま市「環境未来都市」への挑戦

～電気自動車普及施策「E-KIZUNA Project」～

電気自動車(EV)普及に向けた E-KIZUNA Project

イー・キズナ・プロジェクト

プロジェクトの基本方針

基本方針1

充電セーフティネットの構築

- 公共施設等への充電設備の設置
- EV用充電設備設置に対する補助制度の創設
- EV普及のための広域的な都市間ネットワークの構築 など



▲区役所に設置した急速充電器



▼カーシェアリング車両

基本方針2

需要創出とインセンティブの付与

- 公用車へのEV率先導入
- EV導入に対する補助制度の創設
- カーシェアリングでの活用によるビジネスモデルの提供
- 電動バイクの導入 など



▲電動バイク

基本方針3

地域密着型の啓発活動

- イベント等を利用した啓発
- 試乗会
- 小学校でのEV教室



▲試乗会

▲EV教室

市民・自治体・事業者等との“絆”

市民・自治体・事業者等との“絆”を結び、連携してEV普及に取り組み、EV普及の“絆”を点から線へ、さらに面へと多角的な連携へと広げていきます。



「E-KIZUNA サミット・フォーラム」

継続開催決定

平成22年4月26日、全国で初めて、自治体首脳によるEV普及に向けての意見・情報交換を行う場として、「E-KIZUNAサミット・フォーラムinさいたま」を開催しました。

E-KIZUNA ネットワーク

日本から全国へのネットワーク構築を目指します。



E-KIZUNAサミット <参加者：2県・18市>

EV普及のため、**広域的な都市間ネットワーク**の構築を目指し、各々の地域において連携協力して取り組む意思を共有した「E-KIZUNAサミット取組方針」を採択しました。

- ① 各地域に応じた協働によって充電環境を整備し、その情報の収集・発信
- ② EVに関する情報の発信や直接触れる機会の創出
- ③ 中小企業等の育成や連携及び大学や企業間連携による研究・開発の可能性の検討



提言

平成22年5月13日、サミットの取組方針を基に、国土交通大臣へ提言書を手渡しました。

- 充電設備の整備とわかりやすい表示の促進
- インセンティブの付与
- 普及啓発の推進・支援



▲H22.5.13
前原誠司国土交通大臣に
提言書を手渡す

平成22年8月20日、5月に行った提言に続き、与党幹事長へ提言書を手渡しました。

- 電気モーター・電池式移動手段に対する、専用ナンバーを用いた誰からもわかりやすい制度体系の創設
- EVに関する調査・研究、実証実験等の知見の集積と提供
- 充電設備の整備とわかりやすい表示の促進
- EVユーザーに対するインセンティブの付与
- バス・タクシーなど公共交通へのEV導入促進



▼H22.8.20
民主党枝野幸男幹事長に
提言書を手渡す

サミットからの提言を受けて、平成22年度の国の補正予算において、公共交通へのEV導入に対する補助制度が創設されました!

E-KIZUNAフォーラム <参加者：10企業・3省・2県・18市>

EVに関する事業に取組む企業及び自治体は、3つの共通認識のもと、**多元的なネットワーク**の構築に向け、連携協力していく「E-KIZUNAフォーラム宣言」を採択しました。

- ① 温室効果ガス排出量削減策としてのEVの普及の必要性
- ② 持続可能な環境技術立国への構築に向けてのEVの普及の有効性
- ③ EVの普及に向けた連携の必要性



スマートホーム・コミュニティ

「E-KIZUNA Project 協定」に基づくさいたま市とHONDAの取組

さいたま市は、本田技研工業株式会社（HONDA）と、さいたま市が進める「E-KIZUNA Project（イー・キズナ・プロジェクト）」を協働して推進していくことに合意し、平成23年5月23日、伊東孝紳本田技研工業株式会社代表取締役社長と、清水勇人さいたま市長が協定を締結した。

この協定に基づき、さいたま市とHONDAは、都市部における電気自動車（EV）や電動二輪車などの電動車両の実用性の検証と、発電や蓄電、EVからの給電等の技術を組み合わせ、家庭や地域におけるエネルギーの自給自足について実証実験を行う。

【スマートホーム・コミュニティに関する取組】

HONDAは、来年春を目標に複数棟のガスエンジンコージェネレーションユニットや太陽光発電システム、蓄電池などを組み合わせたスマートホームを市内に建設する。

発電システムで作られた電力を蓄電池に貯め、家庭内や電動車両を含め効率よくマネジメントすることで、日常生活における低炭素化を目指すと共に、災害時に家庭単位で自立した電力供給を可能とするほか、近隣とのエネルギーの融通など、災害に強い環境未来都市を目指して総合的なエネルギーマネジメントの検証を行う。



スマートホーム・コミュニティ イメージイラスト

本田技研工業株式会社とさいたま市は、「E-KIZUNA Project」の推進のため、以下の内容について連携して取り組むことに合意した。取組内容の詳細は、今後両者で協議の上決定する。

1 重点連携項目

様々なエネルギー供給環境と多様な電動車両による、災害に強い環境未来都市の提案

- (1) 多様な電動車両の確保と新しいビジネスモデルの検討
- (2) 地産・地消を旨とした自立可能なホーム・コミュニティの検討
- (3) 災害時にも対応できる暮らしのエネルギー供給システムの検討

2 連携項目

(1) 充電セーフティネットの構築

- ① さいたま市の特性に応じた充電インフラのあり方の検討
- ② 開発される多様な電動車両と既存充電インフラ共有化の検討
- ③ 太陽電池や燃料電池技術を用いたエネルギー供給の検討

(2) 需要創出とインセンティブの付与

- ① 電動車両を活用した共同利用推進の検討（二輪・四輪）
- ② 営業車両へ電動二輪車の導入促進
- ③ 市民などのニーズに応じた多様な電動車両の開発検討

(3) 地域密着型の啓発活動

- ① 電動二輪車を使った安全運転講習会の開催
- ② シニア向け電動カート教室の開催

※ E-KIZUNA Project は、地球温暖化防止と持続可能な低炭素社会の実現を目指し、さいたま市が多様なステークホルダーとの連携によって推進している電気自動車普及施策

スマート・ウェルネス・シティの推進

ウェルネス（健幸）をこれからのまちづくりの大切な視点の一つとし、市民の誰もが健康で幸せと思えるまちづくりを進める。

スマート・ウェルネス・シティ

スマート・ウェルネス・シティとは・・・

- ◆健康につながるまちづくり
 - ・生活習慣病の予防(運動の継続、食生活の改善など)
 - ・道路整備のあり方(歩道、自転車道など)
 - ・都市交通のあり方
- ◆楽しめるまちづくり
 - ・自ら外に出たくなるコミュニティづくり
 - ・樹花の豊富なまち(まちの景観など)
- ◆地域資源を活用したまちづくり
 - ・産業の育成
 - ・農業の振興(地産地消、無農薬・減農薬栽培など)
- ◆環境に優しいまちづくり
 - ・資源の循環などによる環境負荷の軽減



スマート 賢明、快適
エコ、美しい

ウェルネス 健幸、安心

シティ まちづくり

「スマート・ウェルネス・シティ」推進のための6つの施策



議事2： 中間駅周辺まちづくり案 資料2の1.参照

岩槻駅周辺
(副都心)

中間部



埼玉スタジアム

浦和美園
(副都心)

中間駅周辺まちづくり案の特徴：

まちを特徴づける「コンセプト」3つと、鉄道利用促進も意識した「開発パターン」2つを用意。開発スピードや効率性を意識した推進手法も検討。事業化の際には迅速に市民協働組織立ち上げて、コンセプト等のまちづくり案の絞込みと早期の合意形成を図る。

コンセプト (×3案)

～魅力的なまちづくりを目指して～

A 環境にやさしい新しいまちづくり
「街じゅうがエコ 太陽を活かす未来都市」

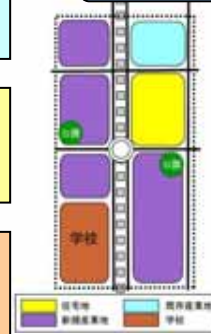
B 長寿社会に対応したまちづくり
「長生きをサポートする 健康先進都市」

統合案 (エコ・健康・自然の3つのコンセプトを統合)
「健康と自然を育む木洩れ日の街」

開発パターン (×2案)

～鉄道利用の促進と需要調査に基づく開発規模～

交流人口創出型



- 約45ha
- 産業用地を集中配置
- 企業、学校等集客施設による鉄道利用増を図る

定着・交流バランス型



- 約65ha
- 住宅用地を中心にして、産業用地も配置
- 住民4000人口規模に加えて、企業、学校等集客施設による鉄道利用増を図る

人口減少を考慮した開発規模

中間駅周辺の開発需要調査
結果：4000人程度の人口定着
(人口減少、他路線等も考慮)

交流人口創出による利用促進

産業集積拠点を形成する戦略
●有識者による検討作業
●アンケート&ヒアリングで実態把握

事業推進手法の工夫等

- コスト縮減、スピードアップ方策
- 鉄道利用促進のソフト施策
- 市民参加の協働組織 など

中間駅周辺まちづくり案への提案・助言

- Q:人口減少局面、周辺開発状況等を考慮したまちづくり案となっているか？
- Q:鉄道とセットにしたまちづくり開発で考慮すべきことは？(利用促進策など)
- Q:まちづくりの実現可能性を高める方策は？(住民参加、企業誘致など)
- Q:その他、中間駅周辺まちづくりに必要なことは？