

# 神保原駅北 まちづくり基本構想(案)

令和4年2月

上里町



# 神保原駅北 まちづくり基本構想(案)

## 目次

---

第1章	まちづくり基本構想について	1
1.	まちづくり基本構想について	
2.	上位関連計画との位置づけ	
第2章	神保原駅北の現況	4
1.	まちの成り立ち	
2.	現況	
3.	町民意向	
第3章	まちづくりの考え方	12
1.	課題の整理と解決の方向性	
2.	駅北の将来像・まちづくりの基本方針	
第4章	まちづくり構想	14
1.	土地利用構想	
2.	まちづくりのイメージ	
3.	将来イメージ	
第5章	今後のまちづくりの進め方について	20
1.	実現化に向けた検討	
2.	今後のまちづくりの進め方	
参 考	まちづくりの動向について	22



# 第1章 まちづくり基本構想について

## 1. まちづくり基本構想について

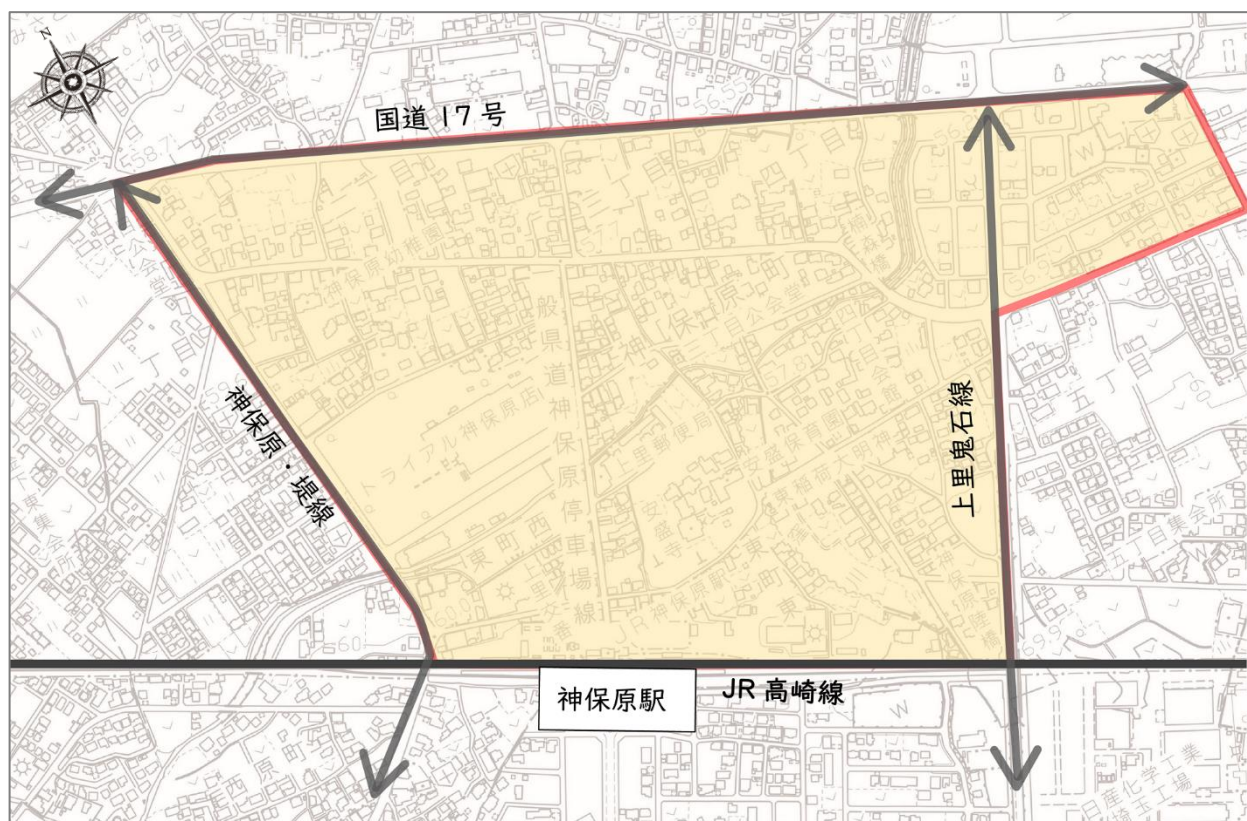
### (1) まちづくり基本構想の概要

まちづくり基本構想は、神保原駅北の目指すべき将来像を示すものであり、住民と町が共有し、力を合わせてこれからのまちづくりの指針となるものです。

本町では、人口減少・少子高齢化等の町を取り巻く環境の変化を踏まえて、町の中心拠点である神保原駅周辺に生活サービス施設がまとまった利便性の高い拠点を形成するとともに、公共交通の充実・連携により、駅へのアクセス性を向上させ、首都圏を南北に縦断する鉄道幹線上に位置する「神保原駅」がもつポテンシャルを活用した、将来にわたって住み続けられる安全でコンパクトなまちの実現を目指します。

### (2) 計画区域

本基本構想の計画区域については、神保原駅北口から北は国道17号、東は県道上里鬼石線（一部、旧田通土地区画整理事業地内を含む）、西は町道神保原・堤線に囲まれた区域を基本とした、面積約50.5haの範囲とします。



## 2. 上位関連計画との位置づけ

本基本構想の位置づけは、上位計画である「上里町総合振興計画」、「上里町国土強靱化地域計画」や、町の都市計画に関する基本的な方針である「上里町都市計画マスタープラン」、「上里町立地適正化計画」に即するものとし、「上里町まち・ひと・しごと創生総合戦略」などの関連計画と連携を図るものとします。

### ● 上里町総合振興計画(平成 29年3月)

上里町総合振興計画においては、土地利用の基本方針として、神保原駅周辺を「商業・業務機能等の立地を誘導し、居住機能と商業・業務機能が調和して共存する快適な中心市街地を形成する土地利用の誘導を図る地域」に位置づけています。

### ● 上里町国土強靱化地域計画(令和3年2月)

上里町国土強靱化地域計画においては、「災害に強いまちづくり」を推進しており、災害時、駅や国道等への交通アクセスを確保するため、現道の拡幅や幹線道路を整備し、ルートの多重化を図ることとしています。

### ● 上里町まち・ひと・しごと創生総合戦略(令和2年3月)

上里町まち・ひと・しごと創生総合戦略においては、「誰もが住みやすい都市基盤の整備」として、神保原周辺地域の整備を掲げており、特に駅の北口については道路整備をはじめとした各種整備等、賑わいのあるまちづくりに向けた取り組みを推進することとしています。

### ● 上里町都市計画マスタープラン(令和3年3月)

上里町都市計画マスタープランにおいては、神保原駅周辺を商業、行政、文化等の様々な都市機能の集積を図るとともに、公共交通の結節点として、人・もの・情報が行き交い都市活動を支える中心となる場を形成する「中心拠点」に位置づけています。また、神保原地域の都市施設の整備方針(道路・交通体系)において、次に掲げる整備等が記載されています。

整備等
・ 県道神保原停車場線については、国道 17 号から神保原駅へのアクセス性の向上を図るため、国道 17 号までの整備・改良を関係機関に要望します。
・ 神保原駅の東側からのアクセス性向上を図るとともに、道路の多重性の確保を図るための路線として、神保原駅北東通り線を計画に位置づけます。また、西側から神保原駅へのアクセス性向上について検討します。
・ 市街地内の生活道路については、歩行者等の安全性を高めるため、地域住民の協力による狭あい区間の解消や歩道の設置、宅地開発等による不整形区間の解消に努めます。
・ 神保原駅については、駅舎の再整備を関係機関と調整を図りつつ検討します。
・ 神保原駅北口駅前広場については、利用者の利便性の向上に向けて整備を進めます。

## ● 上里町立地適正化計画(令和4年1月)

上里町立地適正化計画においては、都市計画マスタープランにおける「中心拠点」を基本に、神保原駅周辺を多様な機能集積と高密度な人口集積を目指す「拠点市街地」として位置づけています。その神保原駅を中心とする「拠点市街地」を「都市機能誘導区域」に設定し、都市機能の誘導を図り、コンパクトで持続可能なまちづくりを目指すため、次に掲げる施策等が記載されています。

施策等	
<b>施策1-1 駅・公共施設等を活用した拠点性の向上</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 神保原駅周辺の整備を推進し、駅周辺の拠点性の向上を図ります。</li> <li>・ 公共施設等の防災拠点機能の強化等を図り、都市防災対策に取り組みます。</li> </ul>
<b>施策1-2 駅周辺の賑わい・魅力の向上</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅周辺に不足する拠点にふさわしい施設や、まちの賑わいを生み出す施設を誘導し、都市機能の充実を図ります。</li> <li>・ 公共施設の再編・整備の検討を行い、拠点市街地の魅力向上を図ります。</li> <li>・ 回遊性を高めるまちなか空間の整備を図ります。</li> </ul>
<b>施策1-3 公共交通サービスの構築</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅へのアクセス利便性を向上させ、交通結節機能の強化を図ります。</li> <li>・ 駅前の交流機能の拡充と、交通ネットワークの充実により、公共交通の利用を促進します。</li> </ul>
<b>施策1-4 既存ストックの利活用促進</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空き家・空き地等の利活用を促進します。</li> <li>・ 施設跡地・未利用地等の公的不動産等の有効活用を検討します。</li> </ul>

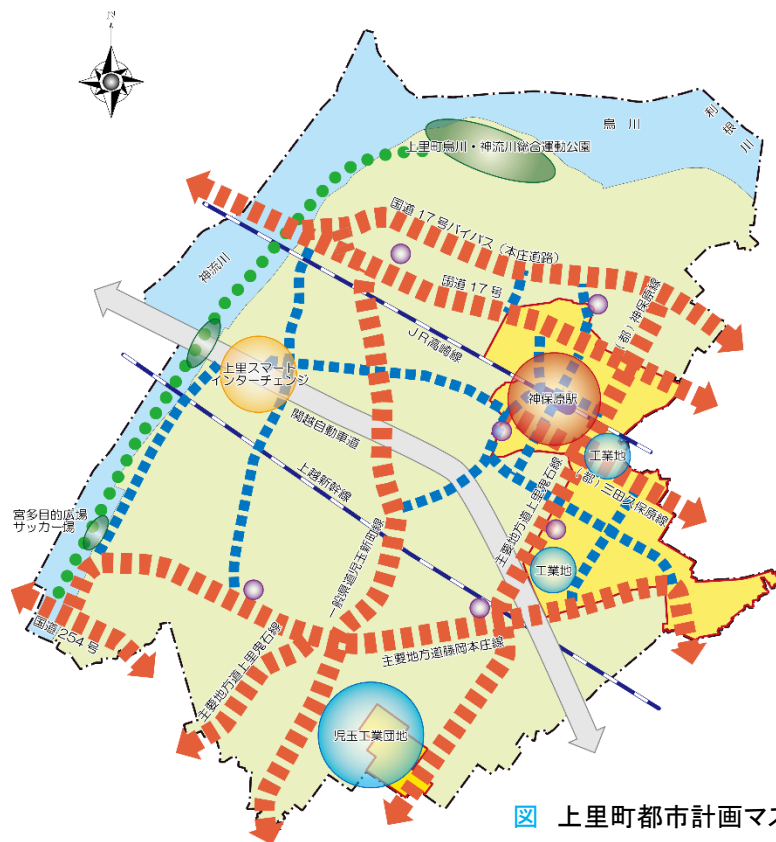


図 上里町都市計画マスタープラン(将来都市構造図)

市街地ゾーン	広域交流軸	広域交流拠点	行政区境界 (都市計画区域界)
田園集落・農用地ゾーン	都市間交流軸	中心拠点	用途地域界
水辺環境保全ゾーン	市街地形成軸	生活交流拠点	鉄道
	交流活動軸	産業活動拠点	
		レクリエーション拠点	

## 第2章 神保原駅北の現況

### 1. まちの成り立ち

地図や各種資料からまちの成り立ちを整理します。

【近代化】  
明治期～大正期

神保原駅ができ、骨格となる道路が整備され、工場が立地したことにより、上里町の近代化が始まりました。

1911年(明治44年)の駅周辺



- 駅周辺は樹林地を中心とした土地利用となっています。
- 旧中山道から神保原駅までをつなぐ道路が通っています。
- 中山道沿いに集落が広がっています。
- 駅周辺に建物は少ないものの、駅北側に大規模な工場(製糸工場)が立地しています。

【拠点化】  
大正期～昭和期前半

神保原駅周辺は、町内の人(工場で働く人、住む人)やもの(商店、繭・糸等)が集まる、上里町の中心地となっていました。

1934年(昭和9年)の駅周辺



- 駅周辺は建物が多くなっており、市街化が進んでいます。
- 駅から離れると、樹林地であった所が桑畑となっています。
- 当時の資料によると、1950年～60年(昭和25年～35年)頃には鮮魚店、乳業店、焼肉店、パン販売店など様々なお店が立地しています。

【過渡期】  
昭和期後半～現在

車社会化、絹産業の需要の変化、郊外への大型店舗の立地により、神保原駅周辺は、人やものが以前のように集まらず、ただ通過する場所となっていきました。

現在の駅周辺



- 幹線道路網が充実しています。
- 駅周辺のほか、幹線道路沿いに建物(住宅地や商業施設)が多くなっています。
- 県道神保原停車場線周辺では、土地利用の変化が起こっています。
- 農地として、桑畑は見られなくなり、水田が多くなっています。



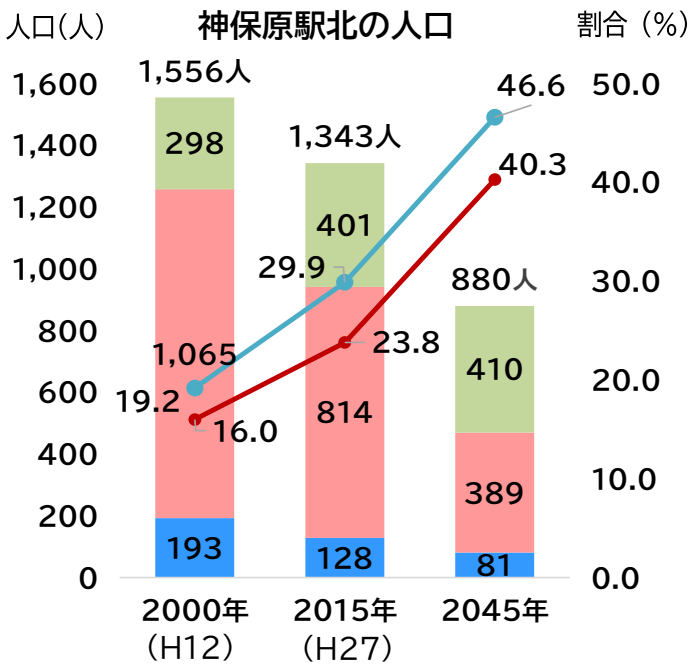
## 2. 現況

### (1) 人口動向

#### ❖ 駅北は人口減少・高齢化が進んでいる

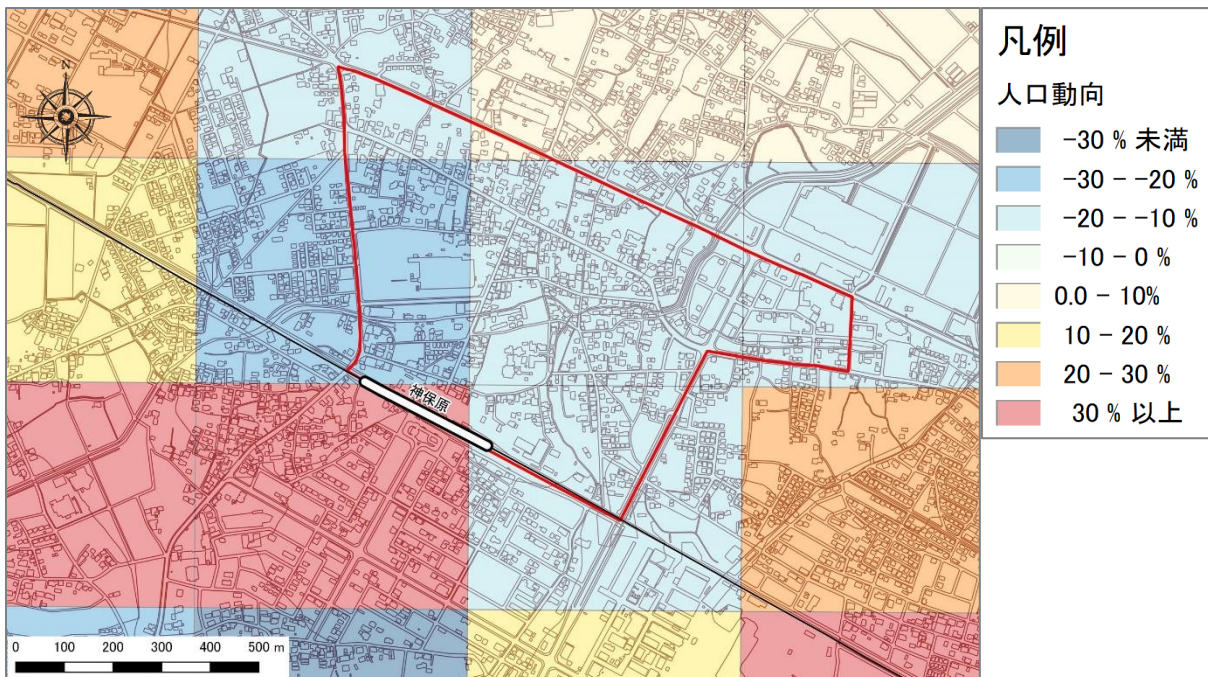
2000(平成12)年の1,556人と比較すると、現状は1,343人と約200人減少しています。また、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、現状のまま推移すると、駅北は人口減少、高齢化が進んでいきます。高齢化率も、町全域の値と比較して高い傾向となっています。

#### ● 駅北の人口推移



人口推移	2000年 (H12)	2015年 (H27)	2045年
■ 年少人口 (0~14歳)	193人	128人	81人
■ 生産年齢人口 (15~64歳)	1,065人	814人	389人
■ 老年人口 (65歳以上)	298人	401人	410人
総数	1,556人	1,343人	880人
● 高齢化率 (神保原駅北)	19.2%	29.9%	46.6%
● 高齢化率 (町全域)	16.0%	23.8%	40.3%

#### ● 駅周辺の人口推移(平成12年から平成27年までの人口増減率)

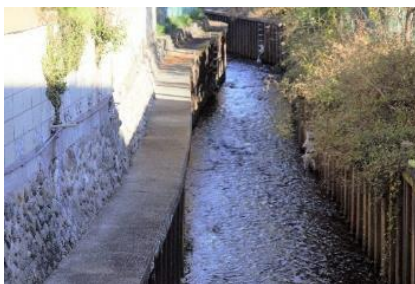
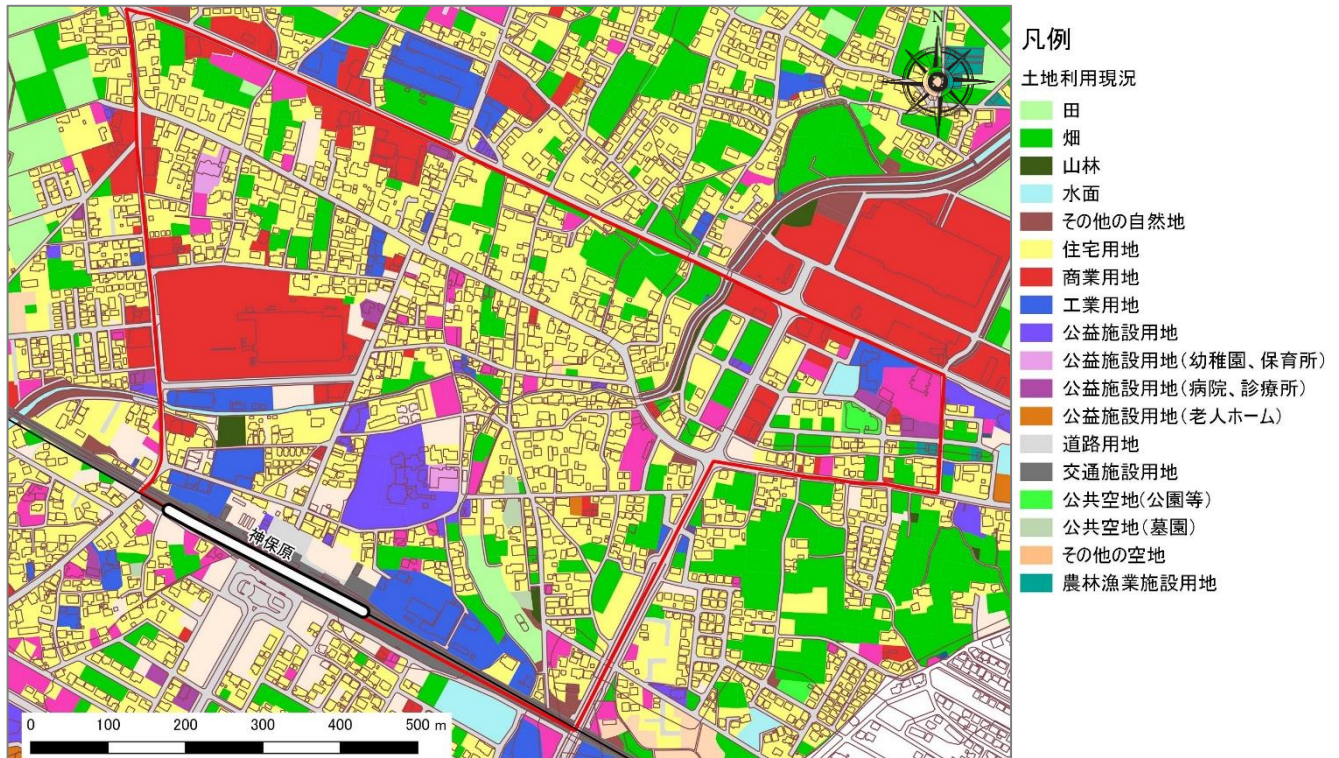


## (2) 土地利用状況

### ❖ 駅北は低密度に宅地化が進む中で、河川や田畑が残る

駅北の土地利用は低密度に宅地化等の建物利用が進んでいる一方、田畑や空地も存在しています。また、東西に御陣場川が流れ、貴重な水辺資源となっています。

#### ● 駅周辺の土地利用現況



区域内を流れる御陣場川



区域内の宅地に隣接する空地

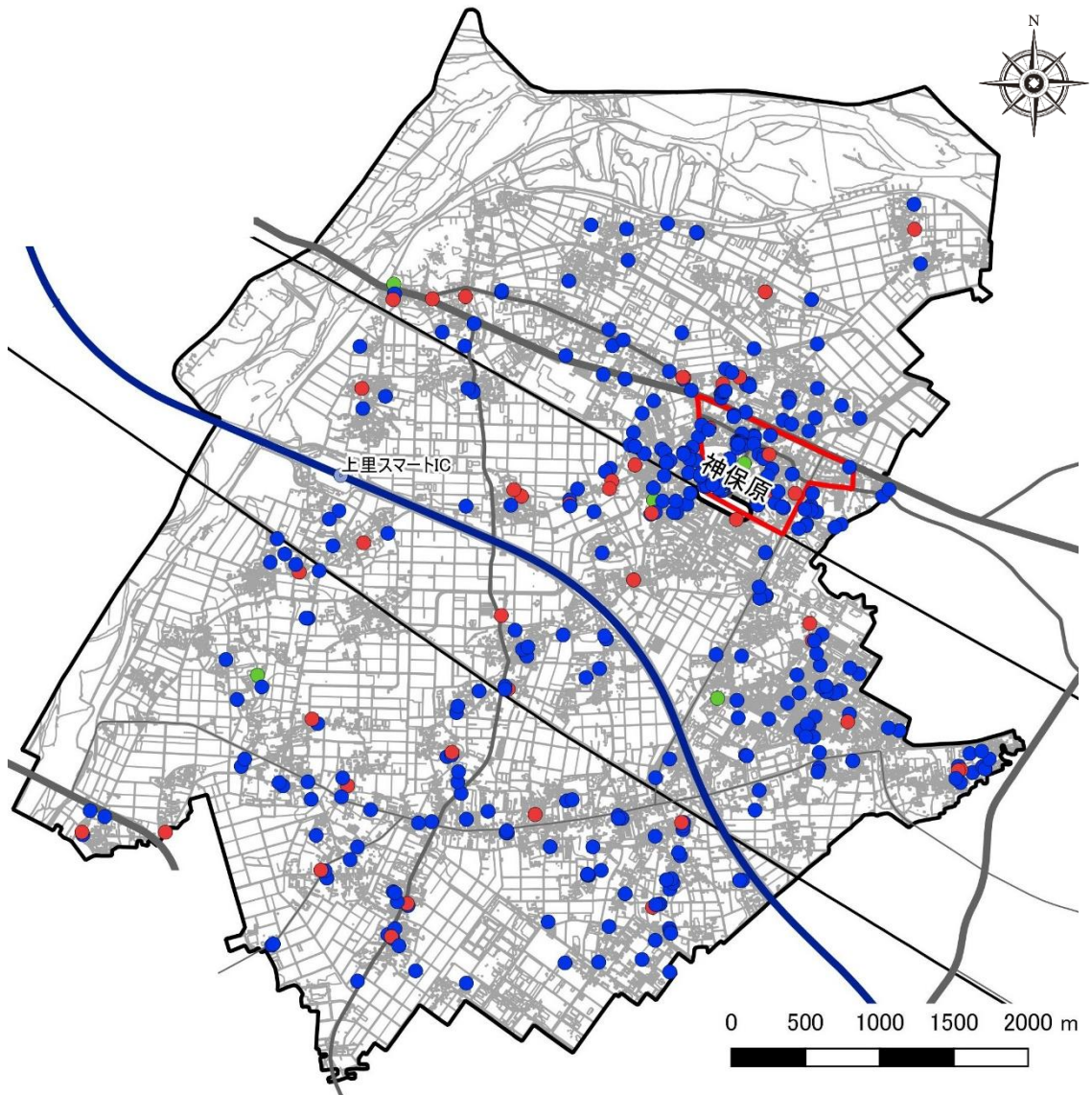
土地利用	面積 (㎡)	割合 (%)
田	5,649.310	1.1
畑	50,408.404	10.0
山林	2,500.173	0.5
水面	5,323.961	1.1
その他の自然地	4,321.560	0.9
住宅用地	205,244.422	40.7
商業用地	56,010.875	11.1
工業用地	26,820.051	5.3
公共公益施設用地	15,884.925	3.1
公共公益施設用地 (幼稚園・保育所)	3,131.276	0.6
公共公益施設用地 (病院、診療所)	3,152.618	0.6
公共公益施設用地 (老人ホーム)	367.585	0.1
道路用地	70,672.737	14.0
交通施設用地	12,682.387	2.5
公共空地(公園等)	1,634.666	0.3
公共空地(墓園)	1,695.547	0.3
その他の空地	38,661.771	7.7
農林漁業施設用地	518.851	0.1

### (3) 空き家の状況

#### ❖ 人口減少に伴い、空き家が増加する可能性がある

駅北は空き家が多く分布しており、今後の人口減少・高齢化の進行に伴い、さらに空き家が増加していく可能性があります。

#### ● 空き家の分布状況



凡例		
空き家	□ 駅	— 国道
● 管理不全の空き屋	— 鉄道	— 県道
● 空き家	⊙ 高速道路インターチェンジ等	
● 管理物件	— 高速道路	

## (4) 商店等の推移

### ❖ これまで立地していた商店が減少している

大型商業施設の進出や消費者のニーズの多様化などにより、駅北の商店を利用する人が減少したことで空き店舗などが見られ、賑わいが低下したと考えられます。

#### ● 商店等の分布状況



—凡例—  
●…商店等



—凡例—  
●…商店等



※商店等については現地調査や聞き取りなどから図面に反映しています。

## (5) アクセス状況

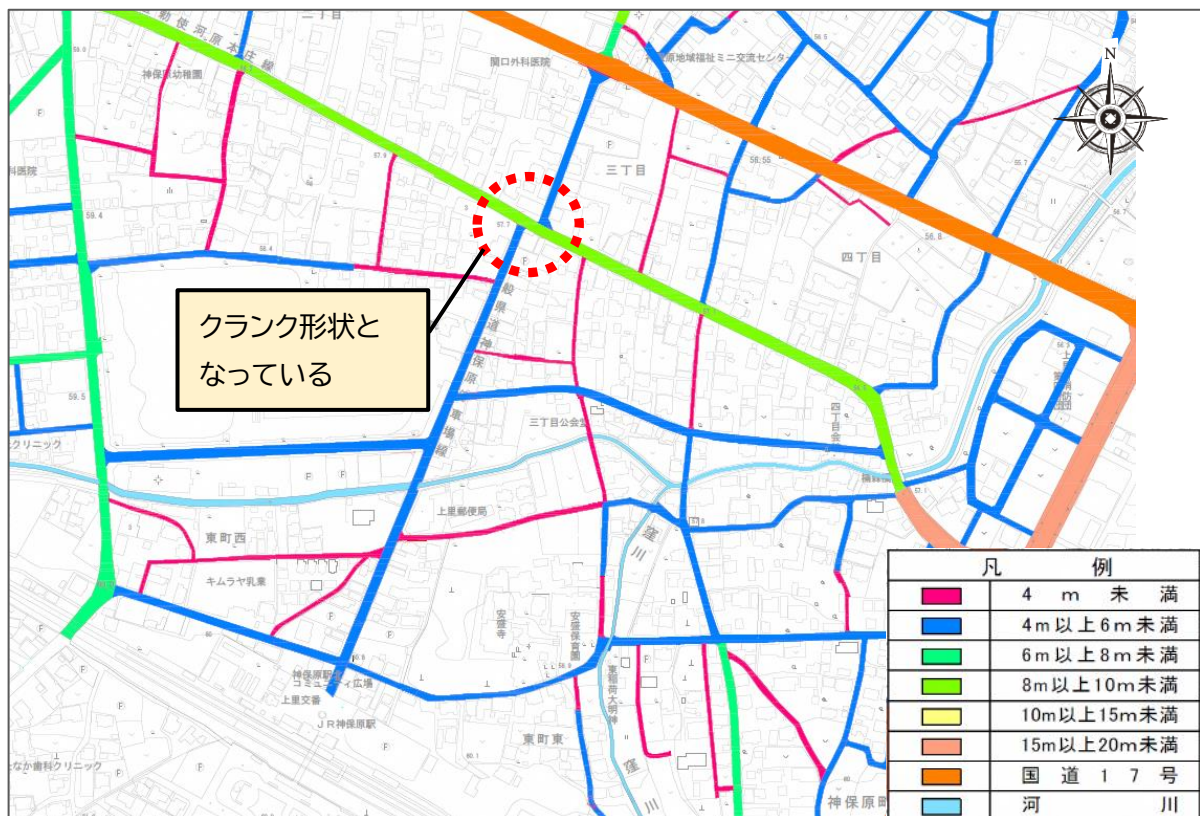
### ❖ 駅北には狭い道路やクランク形状などの道路が存在している

駅北の現況道路は、4m未満や4m以上6m未満の狭い道路が多くなっています。神保原停車場線(駅前通り)から勅使河原本庄線(旧中山道)間に接続する道路は、4m未満道路が多く、周辺道路には道路の途中から幅員が変わる道路等も多く見られます。

また、神保原停車場線(駅前通り)は勅使河原本庄線(旧中山道)との接続部との間でクランク形状となっています。

このような状況の中、神保原停車場線や駅前広場に交通が集中しています。

### ● 駅周辺の道路幅員図



神保原停車場線(駅前通り)と勅使河原本庄線(旧中山道)とのクランク形状の交差点



明確な歩車分離がなされていない  
神保原停車場線(駅前通り)

### 3. 町民意向

#### (1) まちの現状に対する意見

駅北の現状について、以下のとおり挙げられます。

##### 神保原停車場線(駅前通り)や駅周辺の道路について

- ・交通事故発生の危険性が高い。
- ・東側からのアクセス性が悪い。
- ・災害時や緊急車両の通行への支障や歩行時に危険。
- ・歩行者や自転車が安全に通行できない。
- ・夜間の歩行が危険な箇所がある。



##### 神保原駅及び神保原駅北口駅前広場について

- ・乗降場が未整備のため、駅まで円滑に移動ができない。
- ・歩道がないため歩行者と車の事故の危険性がある。
- ・送迎の時に雨風をしのげる待合所がない。
- ・夜間の歩行や運転が危険。
- ・南北の行き来がしづらい。



##### 神保原駅北口周辺の利便性・賑わいについて

- ・駅前通り沿道に商業施設や飲食店が少なく、賑わいが無い。
- ・空き家(空き店舗)・空き地などが多い。
- ・まちの景観や治安悪化への不安がある。
- ・身近に公園や憩いの場がない。
- ・生活に身近な施設(銀行や行政施設等)が少ない。



◆出典:2021年(令和3年)3月実施町民アンケート調査より

#### (2) 駅北のあり方

駅北のまちづくりに向けて、以下の町の考え方に対し86.8%の賛同をいただきました。

教育機関等の移転  
誘致計画の推進

商業施設や飲食店等の  
誘致による賑わいのあ  
る駅前づくり

空き地・空き家(空き店舗)  
を活用した公園や緑地等  
の憩いの場づくり

神保原駅北を再び「みんなが集まる場所」にしたい

### (3) まちづくりの将来像について、期待すること

「まちづくりの将来像について、期待すること」として、「安全・安心な道路環境・歩行環境」、「楽しく巡れるような商業環境」、「健康推進・医療・福祉分野の推進」の回答数が高い傾向となっています。

1位 安全・安心な道路環境や快適に歩行できる歩行環境づくり 593人

2位 駅周辺を楽しく巡れるような商業環境づくり 547人

3位 健康増進・医療・福祉分野を推進した  
住環境づくり 379人

◆出典:2021年(令和3年)3月実施町民アンケート調査より

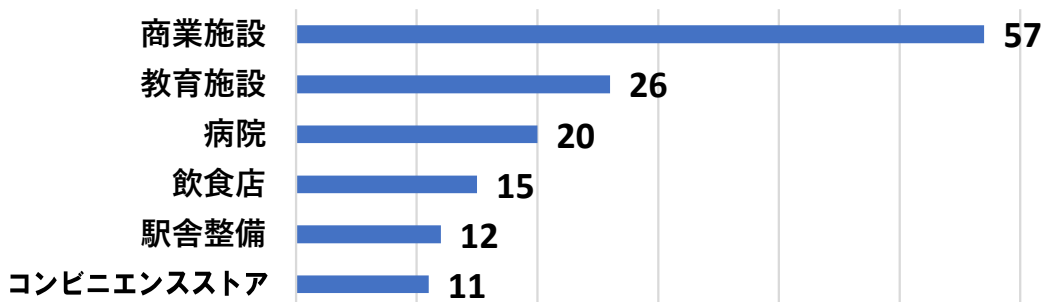
### (4) 空間整備に関する要望

施設整備に対する要望として、商業施設(飲食店、コンビニエンスストア含む)、教育施設、病院が多い傾向となっています。

また、その他環境整備に関する要望として、道路整備、公園、歩道整備が多い傾向となっています。

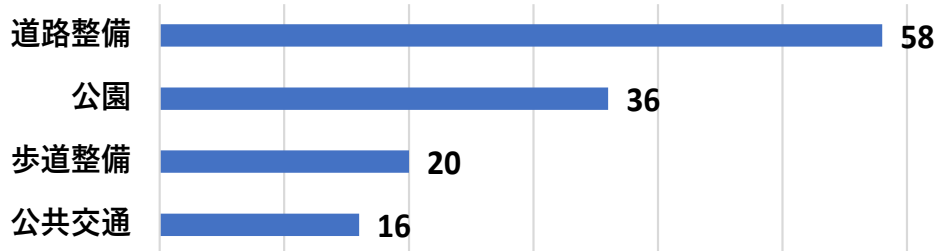
【施設整備に関する要望】

(単位:人)



【その他環境整備に関する要望】

(単位:人)



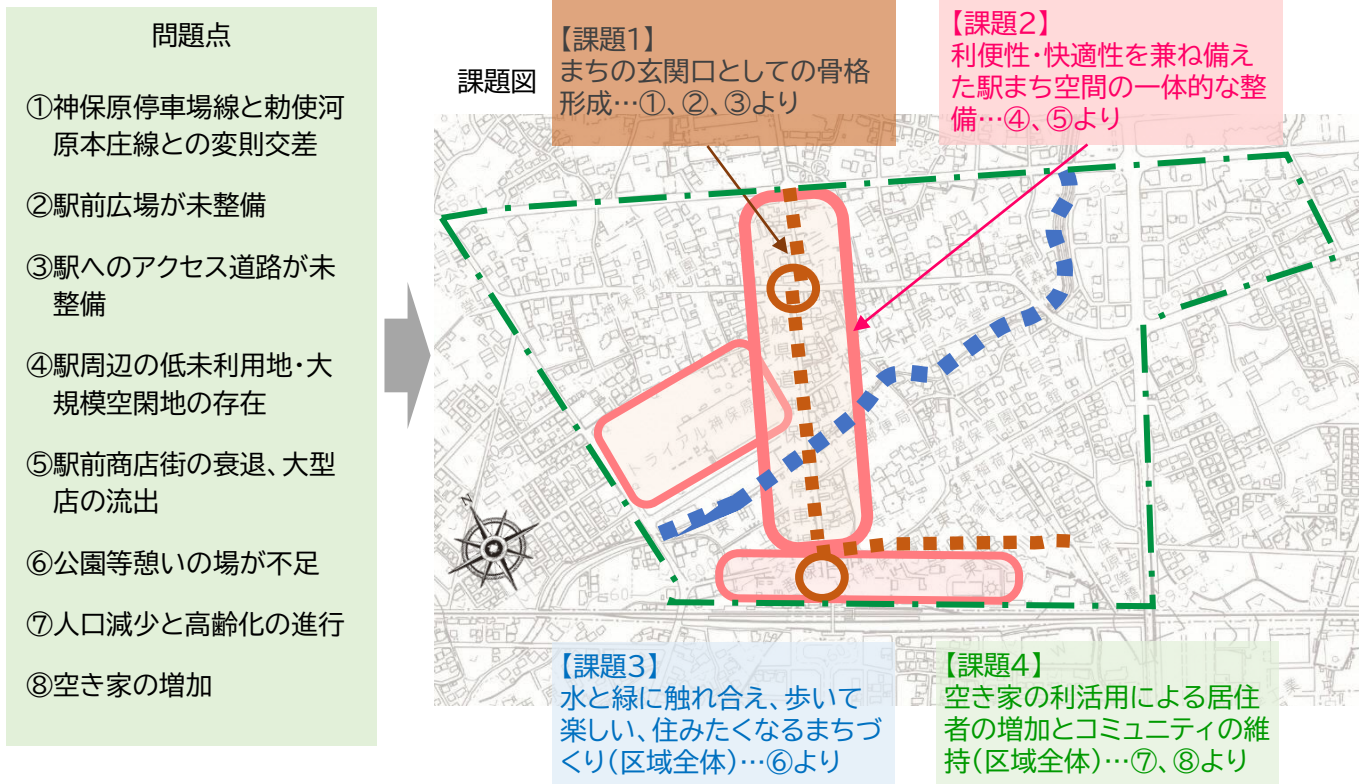
◆出典:2021年(令和3年)3月実施町民アンケート調査より

# 第3章 まちづくりの考え方

## 1. 課題の整理と解決の方向性

前章の現況や町民意向を踏まえ、問題点を整理し、まちづくりの課題と解決の方向性を示します。

### ● 問題点と課題の整理



### ● 課題解決の方向性

#### 安全に安心して過ごすことができる場所づくり

- ・誰もが、いつでも安全に安心して通行できる空間の整備を推進
- ・駅東側からのアクセス性の改善
- ・駅前広場、駅舎等の交通結節点機能の改善検討、周辺環境の改善



#### 駅周辺を「楽しい場所」と思って来てもらえるような場所づくり

- ・賑わい向上のための機能を誘導
- ・楽しみ、憩える公園や広場などの公共空間を整備



#### 利便性が高く、多様な世代に対応した快適に過ごせる場所づくり

- ・日常生活を送るうえで、生活に必要な機能を誘導
- ・「住みたい」「住み続けたい」と思える環境の整備





## 2. 駅北の将来像・まちづくりの基本方針

まちづくりの課題解決の方向性を踏まえ、駅北の将来像とまちづくりの基本方針を定めます。

### ❖ 駅北の将来像

賑わいとゆとりを感じ 歩いて楽しむ”まちなか”

～ひと・まち・駅をつなぐまちづくり～

#### 【都会と田舎の良いところが調和した町】

上里町は、鉄道駅や幹線道路、スマートインターチェンジなど交通の利便性に恵まれ、日常の買い物に必要な商業施設も多く立地し、緑豊かな田園環境の中で住むのにちょうど良い魅力的な町です。

このような町の魅力を活かし、賑わいとゆとりのある駅北に訪れたいよう、ひと・まち・駅をつなぎ、歩いて楽しめるまちづくりを推進していきます。

### ❖ まちづくりの基本方針

今後のまちづくりの進め方として、今住む人を対象にまちの安全性を高めた上で、これから住む人にも選ばれる町となるよう利便性や楽しさを高めていくことが必要です。

安全・安心



①「安全・安心」な場所づくりを行います。

沿道空間・駅周辺の安全性を確保し、安心して過ごすことができる空間を作ること、駅周辺に住んでいる人のためだけでなく、「みんなが集まる場所」を作っていく上でも重要であることから、第一に進めていきます。

活力



②「楽しみ、活力がみなぎる」場所づくりを行います。

「訪れたい」と思えるような魅力的なまちづくりにより、新たな人を呼び込み、賑わいある場所づくりを進めます。

定住



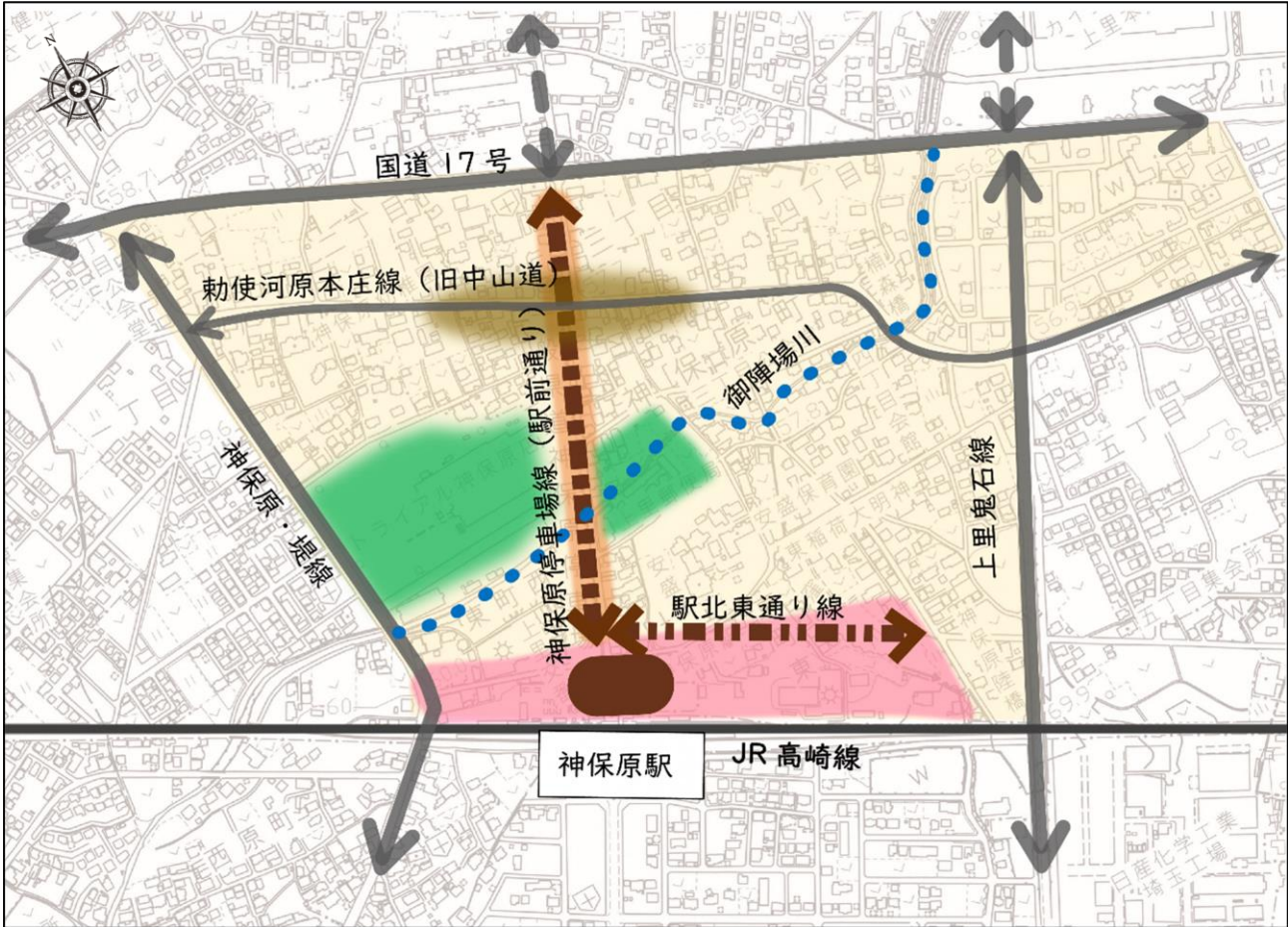
③「便利で、住み続けたい」場所づくりを行います。

沿道空間・駅周辺の改善により、安全な環境で、生活利便施設の立地を推進することで、便利に生活し、「住み続けたい」と思える場所づくりを進めます。

# 第4章 まちづくり構想

## 1. 土地利用構想

まちづくりの考え方を踏まえ、土地利用構想を示します。



### 凡例

- |                 |              |
|-----------------|--------------|
| ■ 駅前コアゾーン       | ■ まちなみ形成ゾーン  |
| ■ まちなかふれあいゾーン   | ■ 旧中山道ゾーン    |
| ■ 複合居住ゾーン       | ●●● 水辺ゾーン    |
| ⇔ 都市の骨格軸        | ⇔ 都市の骨格軸(構想) |
| ⇨⇩ 整備・改良を進める骨格軸 |              |

## 2. まちづくりのイメージ

### 駅前コアゾーン(神保原駅北口)

『様々な機能が集約した、まちの玄関口』



#### 【ゾーンの方針】

駅の出入口に直結するまちの玄関口として、日常生活に必要な機能をはじめ、ひとが集まる、まち全体の魅力向上に繋げるゾーン

#### 【実現に向けた主な方策のイメージ】

- ・交通結節点機能、アクセス機能等の交通環境の改善
- ・駅機能の改善
- ・商業機能や医療機能等の誘導
- ・広場や公園等の整備
- ・地域の情報発信

#### 【ゾーンのイメージ】



岩手県紫波町 オガール広場



埼玉県本庄市 テラスバ本庄

### まちなかふれあいゾーン(大型商業施設跡地・郵便局周辺)

『緑に囲まれ、ひと・もの・こころを結ぶ場』



#### 【ゾーンの方針】

かつてまちの活力の中心を担い、さまざまな活動が生まれた場所が大型遊休地となっていることから、再び多彩なひとやものを惹きつけ、水と緑に囲まれた交流や憩いを兼ね備えたゾーン

#### 【実現に向けた主な方策のイメージ】

- ・公共的施設の整備
- ・交流機能や医療機能、教育機関などの誘導
- ・通信・金融機能の維持
- ・上里町の物産をアピールする場所づくり

#### 【ゾーンのイメージ】



東京都武蔵野市 中道公園



岐阜県本巣市 本巣多目的広場

## まちなみ形成ゾーン(神保原停車場線沿道) 『思わず歩きたくなる、まちをつなぐ場』



### 【ゾーンの方針】

駅北の様々なゾーンをつなぐ場所として、安全に、安心して行き交うことができるとともに、緑に囲まれながら小休憩や沿道の店舗等への寄り道ができる要素を兼ね備えた、ウォーカブルなゾーン

### 【実現に向けた主な方策のイメージ】

- ・クランク交差点の解消による交通環境の改善の検討
- ・歩きたくなる環境整備の検討
- ・商業機能の誘導
- ・広場等の整備
- ・緑化の推進

### 【ゾーンのイメージ】



埼玉県朝霞市 シンボルロード



千葉県松戸市 八柱さくら通り

## 旧中山道ゾーン(勅使河原本庄線沿道) 『訪れる人々の想いを包む、まちの資源』



### 【ゾーンの方針】

旧中山道という地域資源を生かして、「まちを歩き、まちを知りたくなる」気持ちを高め、愛着につなげるゾーン

### 【実現に向けた主な方策のイメージ】

- ・地域資源に配慮した歩きたくなる環境整備の検討
- ・商業機能の誘導
- ・緑化の推進

### 【ゾーンのイメージ】



上里町 旧中山道沿道



滋賀県長浜市 旧北国街道

## 複合居住ゾーン(区域全体) 『くらしの場』



### 【ゾーンの方針】

まちなかの住宅地として、駅近の利便性と緑と水と季節を感じ、ゆとりある住環境を備えた、「このまちに住みたい、住み続けたい」気持ちを高めるゾーン

### 【実現に向けた主な方策のイメージ】

- ・広場や公園等の整備
- ・緑化の推進
- ・空き家の利活用の推進

### 【ゾーンのイメージ】



愛媛県松山市 みんなのひろば



埼玉県白岡市 新白岡ニュータウン

## 水辺ゾーン(御陣場川) 『癒しを与える、まちなかの憩いの場』



### 【ゾーンの方針】

まちなかの貴重な水資源として、「まちなかふれあいゾーン」と一体的に、「憩える空間」を演出し、「このまちに住みたい、訪れてみたい」気持ちを高めるゾーン

### 【実現に向けた主な方策のイメージ】

- ・緑化、美化の推進
- ・散策路等の整備

### 【ゾーンのイメージ】



埼玉県三郷市 二郷半領用水



静岡県三島市 源兵衛川

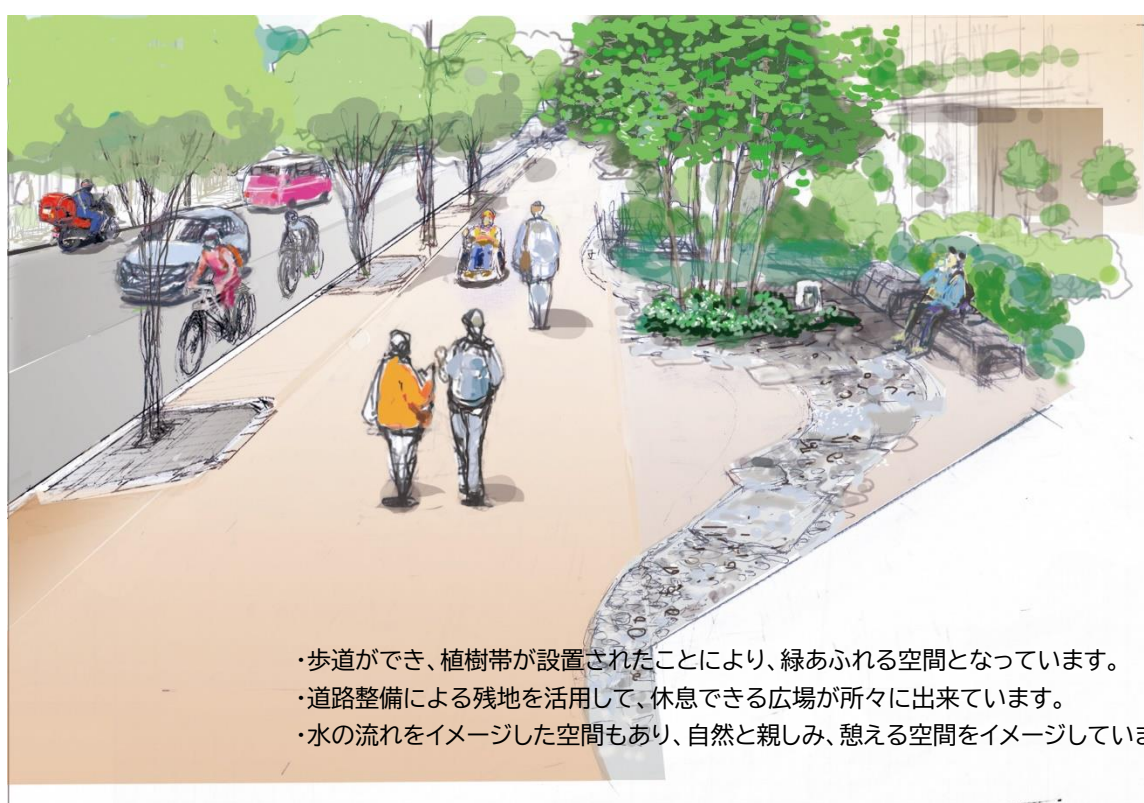
### 3. 将来イメージ

このイメージ図は「まちづくりのテーマ」や「基本方針」を実現した場合の将来像であり、確定事項を示すものではありません。駅舎や道路の線形、駅前広場の位置、建築計画等、詳細については、今後、関係者の皆様や関係機関の方々と検討や協議を進めていきます。

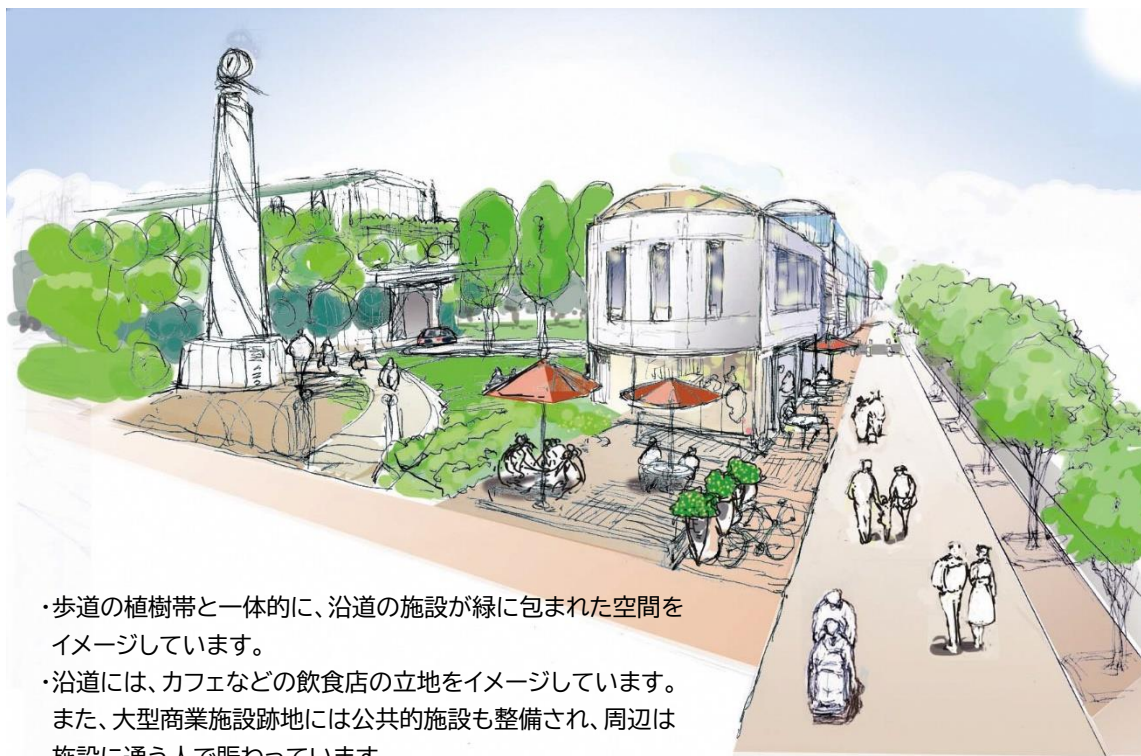
#### 【駅前空間】



#### 【県道神保原停車場線】



## 【県道神保原停車場線と大型商業施設跡地】



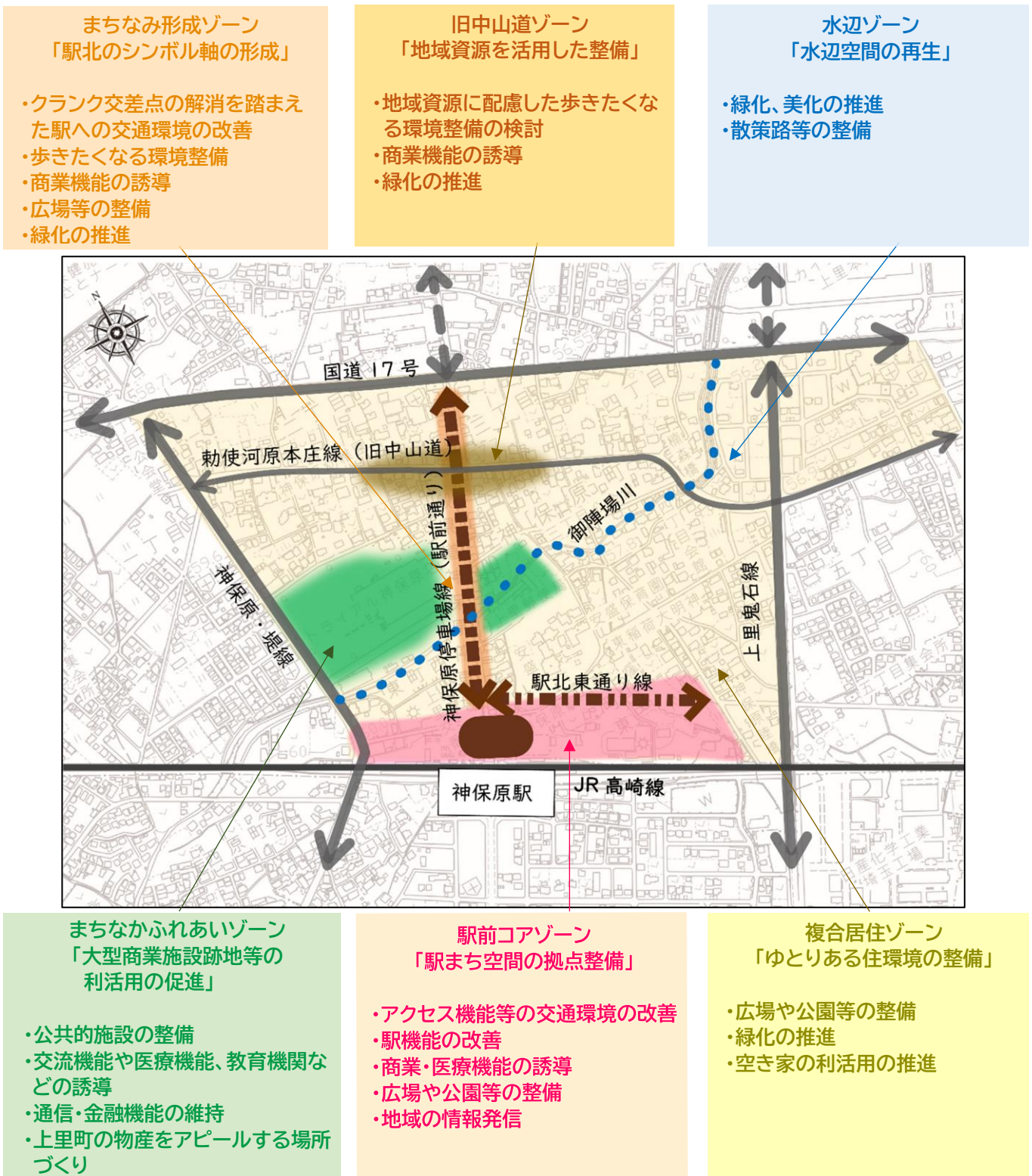
- ・歩道の植樹帯と一体的に、沿道の施設が緑に包まれた空間をイメージしています。
- ・沿道には、カフェなどの飲食店の立地をイメージしています。また、大型商業施設跡地には公共的施設も整備され、周辺は施設に通う人で賑わっています。
- ・地区のシンボルモニュメントとして、地区の誇らしい歴史を、未来を担う若者に伝える時計台が設置されています。

# 第5章 今後のまちづくりの進め方について

## 1. 実現化に向けた検討

本基本構想に基づいたまちづくりを実現するため「整備方針の検討図」を示します。これらを実現するためには、駅周辺と町全域とを結ぶアクセスの改善や通学する児童の安全の確保が必要であるため、神保原停車場線や駅北東通り線、駅機能、駅前広場の改善を中心に進め、駅北全体のまちづくりに波及させていきます。

### ● 整備方針の検討図



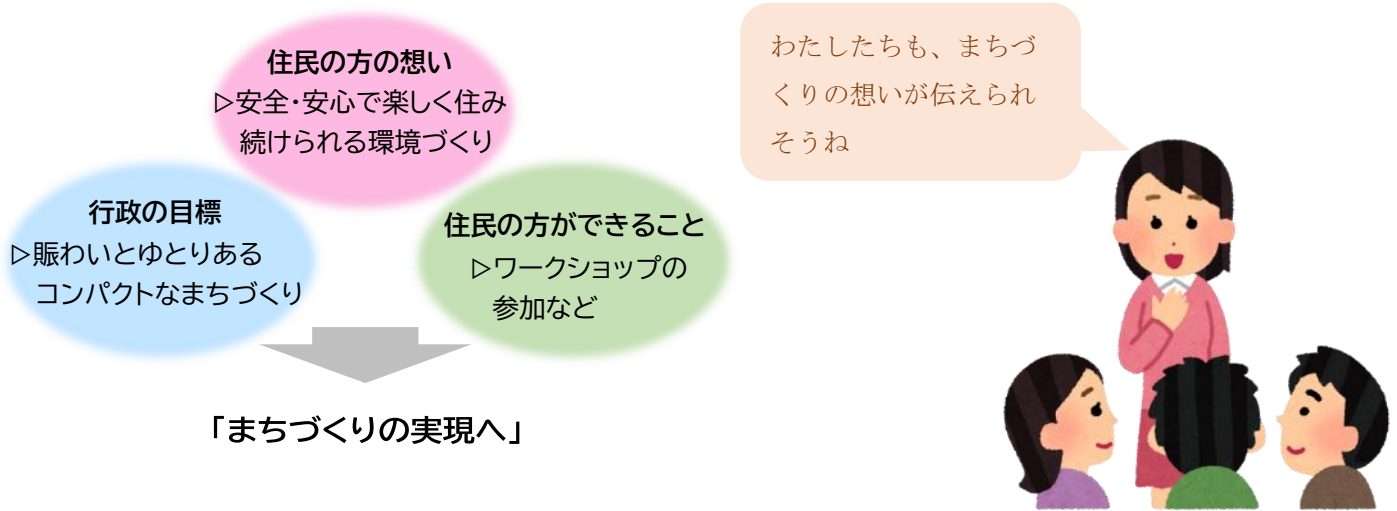


## 2. 今後のまちづくりの進め方

### ❖ 協働のまちづくりの考え方

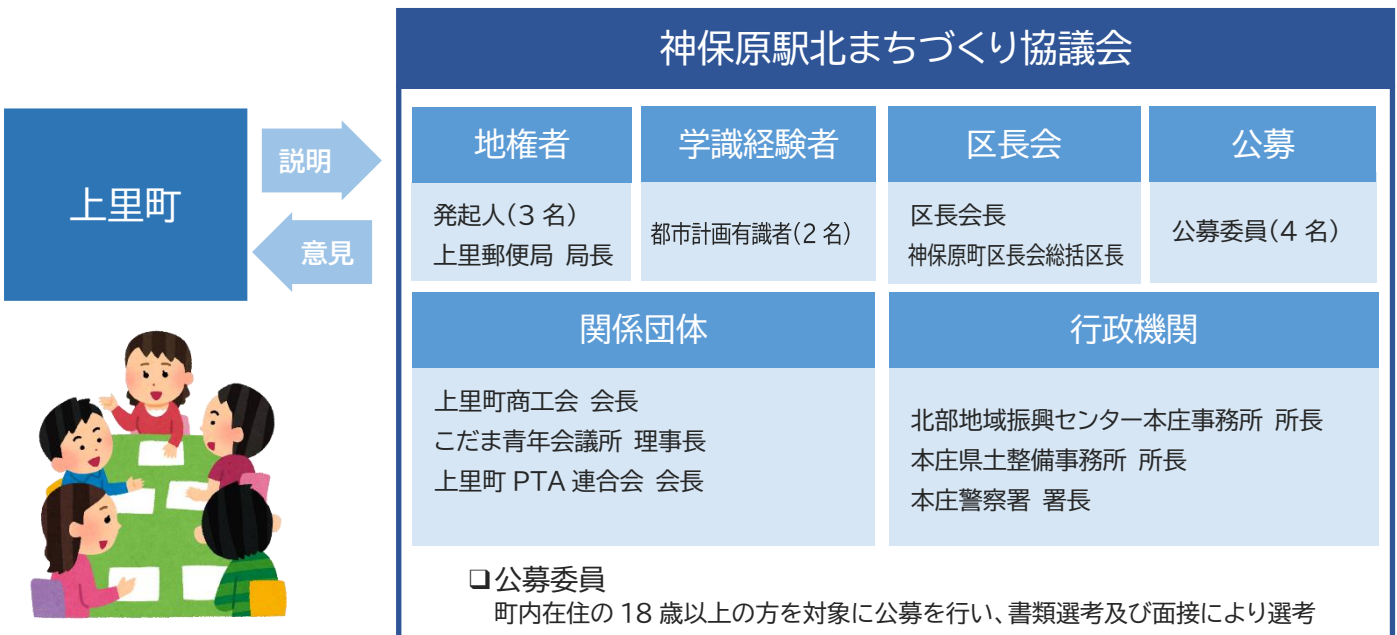
本基本構想で掲げた駅北の将来像を実現するためには、「行政の目標」、「住民の方の思い」、「住民の方ができること」の3つの要素が必要です。まちづくりの取り組みは、長期にわたるものであり、行政だけではなく、住民の方の力も必要です。住民の方の参加や協力が増えていけば、まちづくりのスピードが加速し成功の可能性も高くなっていきます。

そこで、駅北の将来の姿を描くため、町民ワークショップを行い、本基本構想を踏まえたまちづくりの検討を進めていきます。



### ❖ 神保原駅北まちづくり協議会について

神保原駅北まちづくり協議会では、本基本構想や計画などの策定に向けた検討を行い、駅北の活性化やコンパクトで持続可能なまちづくりの実現に向け取り組んでいきます。



## 参考 まちづくりの動向について

まちづくりの課題抽出や課題解決の方向性の検討にあたり、人口減少・超少子高齢社会や、新型コロナウイルス危機を踏まえたまちづくりの動向を参考にしました。

### (1) 埼玉版スーパー・シティプロジェクト

埼玉県では、超少子高齢社会の様々な課題に対応するため、国のまちづくりの考え方を踏まえた持続可能なまちづくりに市町村とともに取り組む方向性を打ち出しています。

#### コンセプト(基本的な考え方)

超少子高齢社会を見据え、県内各地の特性を生かし、県民一人一人が支え合って日常生活を心豊かで安心・快適に暮らせる持続可能なまちをつくり、「日本一暮らしやすい埼玉県」の実現に資する。

- コンパクト 必要な拠点が集積しゆとりある”魅力的な拠点”を構築
- スマート 新たな技術の活用などによる”先進的な共助”を実現
- レジリエント 誰もが安心して暮らし続けられる”持続可能な地域”を形成

#### まちづくりのイメージ

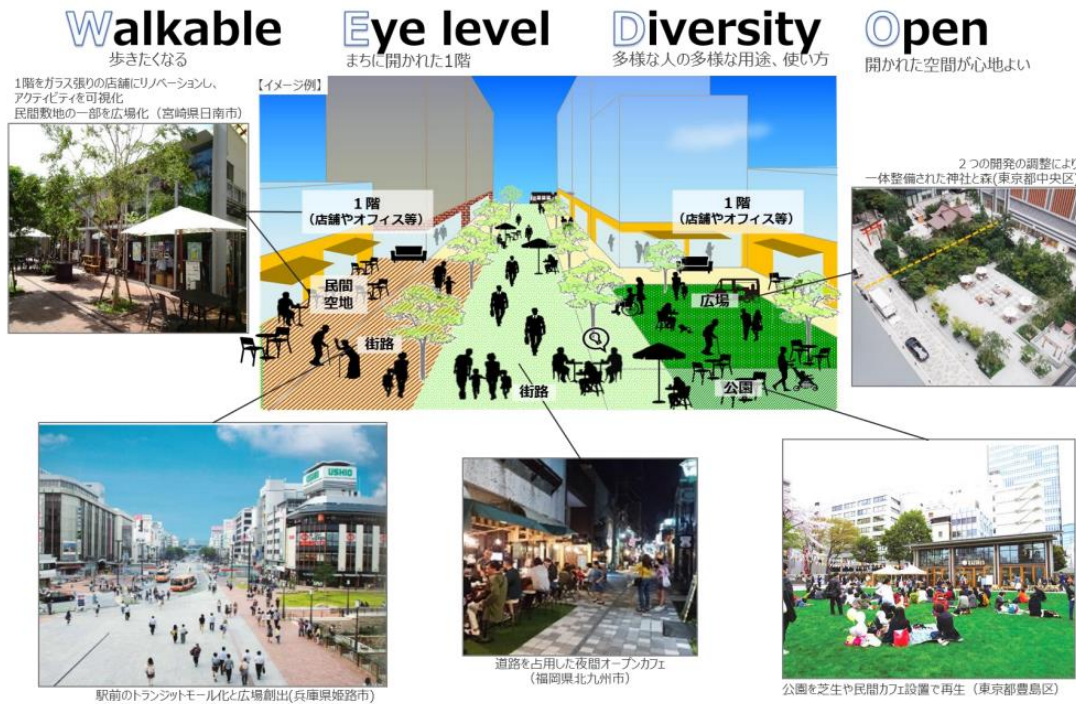


埼玉県資料より

## (2)「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり ウォーカブルなまちなかの形成

人口減少や少子高齢化が進み、商店街のシャッター街化などによる地域の活力の低下が懸念される中、都市の魅力を向上させ、まちなかに賑わいを創出することが、多くの都市に共通して求められています。

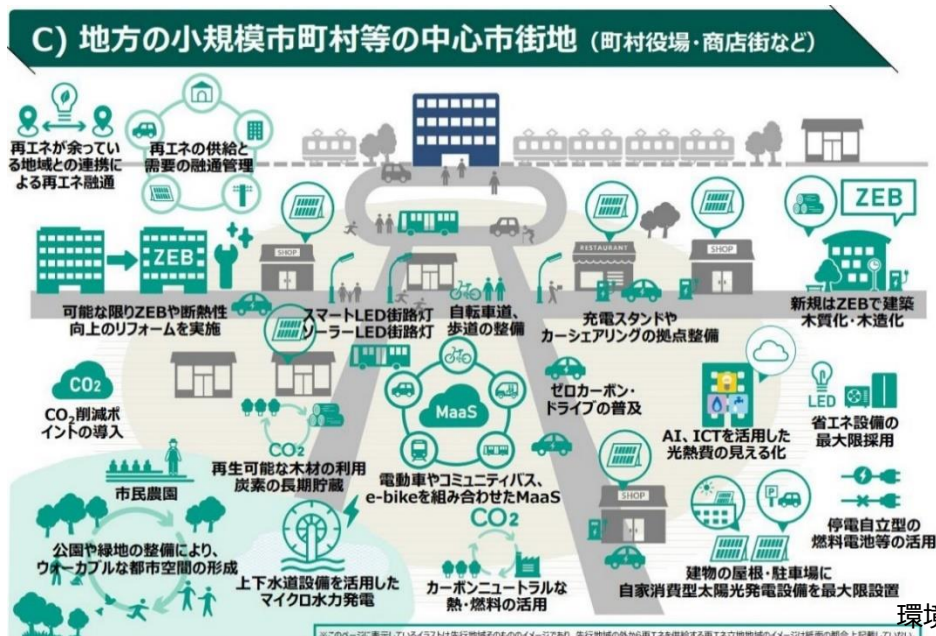
そこで国では、街路空間、公園・緑地、都市農地、民間空地などのオープンスペースの柔軟な活用を行うことで、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり(ウォーカブルなまちなかの形成)の実現を目指した施策を掲げています。



国土交通省資料より

## (3)脱炭素化の促進

国は、社会経済活動その他の活動に伴って二酸化炭素が発生していることを踏まえ、踏まえ、温室効果ガスの吸収・除去量を排出量から差し引いた合計をゼロにすることで、温室効果ガスの排出を実質的にゼロにすること(脱炭素化)を目指しています。



環境省資料より