

川越駅西口周辺地区基本構想

（川越駅西口グランドデザイン）

平成 22 年 3 月

川 越 市

目 次

はじめに	
序 章 構想の概要	1
第1章 川越駅西口周辺地区の現況特性	2
1. 川越駅西口周辺地区の現況特性について	
2. 川越駅西口周辺地区の整備課題	
第2章 川越駅西口周辺地区基本構想	6
1. 川越駅西口周辺地区が将来的に果たすべき役割等について	
(1) 川越駅西口周辺地区に求められる役割	
(2) 川越駅西口周辺地区の都市整備の目標	
2. 将来都市構造、土地利用等についての基本的な考え方	
(1) 前提となる将来人口について	
(2) 将来都市構造について	
(3) 都市基盤整備の基本方針	
(4) 大規模用地の土地利用転換方針	
(5) 土地利用誘導の方向について	
3. 川越駅西口周辺地区基本構想	
(1) 拠点の形成	
(2) 道路ネットワーク	
(3) 歩行者ネットワーク	
(4) 土地利用の方針	
(5) 都市景観の方針	
第3章 拠点整備についての検討	24
1. 求められる導入機能について	
(1) 市有地の状況	
(2) 導入機能の検討	
(3) 基本コンセプトの展開	
—基本構想の実現に向けて—	27
用語解説	28

はじめに



川越市は、大正１１年に県内初の市制を施行し、昭和３０年の隣接９ヶ村との合併を経て現在の市域を形成しています。市郊外部には荒川、入間川、伊佐沼等の水辺空間や、武蔵野の面影を残す樹林地、広大な優良農地が広がり、水と緑の豊かな自然環境に恵まれた都市となっています。

また、平成１１年には、第５次首都圏基本計画におきまして、川越業務核都市として位置付けられるとともに、平成１５年には、県内で初の中核市に移行し、県南西部地域を代表する中心都市として発展してきました。さらに、観光面でも、江戸文化の香りを今に残す城下町として脚光を浴びており、毎年多くの観光客が訪れています。

このような中、本市では、川越駅西口周辺地区における都市機能の充実を図るために、平成６年度に地域産業文化センター（仮称）を核とする「川越駅西口周辺地区基本構想」を策定いたしました。その後、第二次・第三次川越市総合計画、川越市都市計画マスタープラン等が策定され、平成１９年度には、業務核都市基本構想におきまして、西部地域振興ふれあい拠点施設（仮称）が、地域産業文化センターに代わる川越都心地区の中心核として位置づけられるとともに、平成２１年度には、川越市中心市街地活性化基本計画が国の認定を受けました。

現在、本市には、これらの上位計画や社会経済状況の変化を踏まえ、少子高齢化などに対応したコンパクトなまちづくりが求められています。人口増加を前提とした成長・拡大の都市化社会から、安定・成熟した都市型社会への対応が不可欠であり、量から質の向上を目指したまちづくりへの転換が必要となっています。

このたび、川越駅西口周辺地区における都市基盤整備や、公有地等を活用した拠点形成の在り方を再検討するために、「川越駅西口周辺地区基本構想（川越駅西口ランドデザイン）」の見直しを図りました。

今後は、「明日の県西部地域を担う中核拠点地区」として本地区がますます発展するよう、本構想に基づき計画的にまちづくりを推進していく所存でございます。

今後とも一層のご支援、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

平成 22 年 3 月

川越市長 川 合 善 明

序章 構想の概要

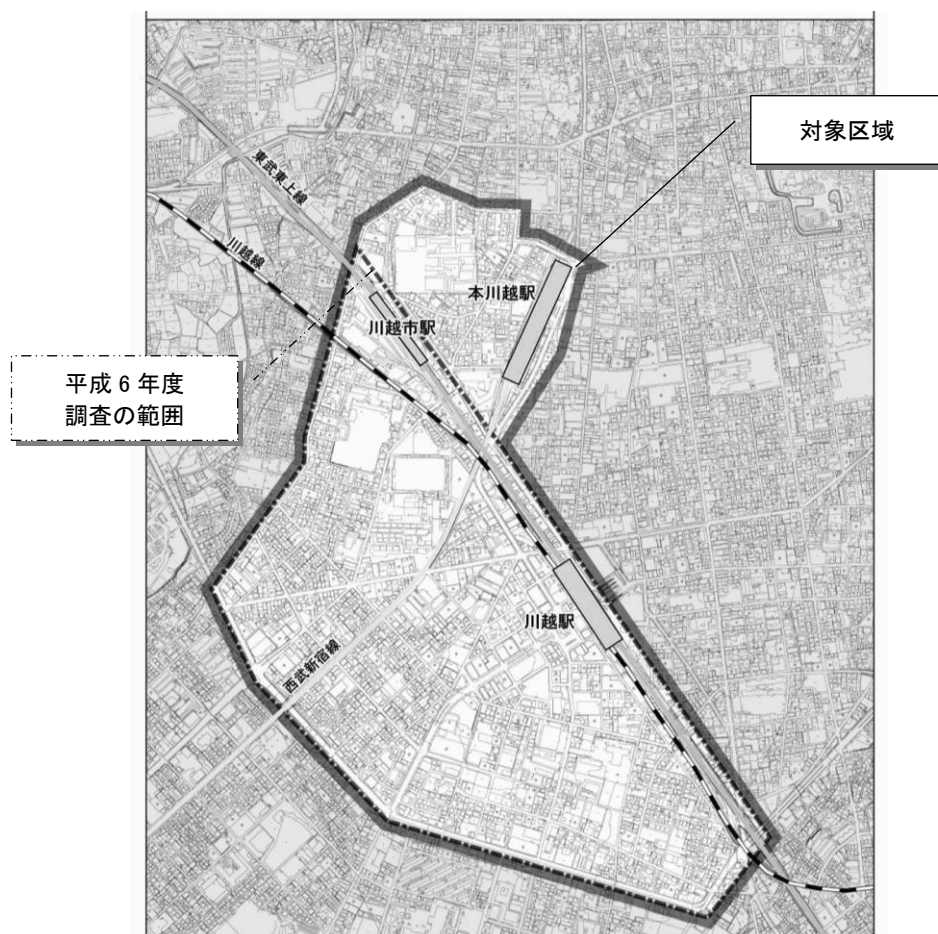
■構想の目的

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	・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。 
川 越 市 の 概 況	ひとの状況	・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）。
	まちの状況	・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	・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	・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。 資料：住宅地図等より作成 (マンションについては H18 年以降) (小売店については H17 年以降)

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。

第2章 川越駅西口周辺地区基本構想

1. 川越駅西口周辺地区が将来的に果たすべき役割等について

(1) 川越駅西口周辺地区に求められる役割

川越駅西口周辺地区においては、以下のような役割が求められています。

○県西部地域の中核市としての役割

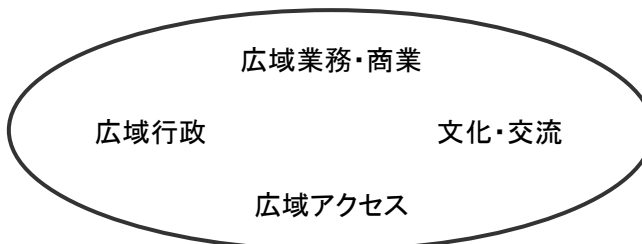


○本市の中心市街地としての役割分担

東口



西口



(2)川越駅西口周辺地区の都市整備の目標

①目標とする将来像

「明日の県西部地域を担う中核拠点地区」

②都市整備の目標

地区の将来像実現のために、以下のように都市整備の目標を定めます。

●三駅周辺地区における「都心核」の形成を図ります

- ・三駅周辺地区における広域商業・業務機能等の充実と、にぎわいの創出

●大規模敷地を活用した拠点の形成を図ります

- ・広域行政機能等、中核的都市機能の計画的集積
- ・大規模敷地を活用した公共公益施設の整備と再整備

●良好な都市基盤の形成を図ります

- ・川越駅西口周辺地区における自動車交通、歩行者・自転車交通環境の充実
- ・川越駅を挟む東西交通、地域交通の円滑化、西武鉄道の立体化
- ・三駅及び拠点間の連携強化
- ・市民が集う公園・広場の整備

●定住人口の確保を図ります

- ・低未利用地の土地利用転換等による都市型住宅の供給誘導
- ・災害に強いまちづくりの実現
- ・高齢化社会を踏まえた生活環境整備

●中心市街地としての先進的まちづくりに取り組みます

- ・都市の顔としてふさわしい良好な都市景観の形成
- ・環境共生のまちづくり（環境負荷の低減）の実現

③導入機能の検討

都市整備の目標を踏まえて、以下の高次都市機能の計画的導入を図ります。

●広域業務機能

県西部地域における中核市の拠点地区として、広域業務機能および関連機能の集積を図ります。

●文化・交流・産業機能等

計画的な拠点づくりにおいて、以下のような都市機能の導入を図ります。

【文化・交流】

市民活動支援や世代交流のための市民活動支援センター、多目的ホール等

【産業支援・人材育成】

企業交流室や創業支援ルーム等による産業支援施設、サテライト教室などの大学関連施設

【広域行政】

核的公共サービス施設、県川越地方庁舎の再整備

●商業・サービス機能

駅前を中心に、物販、飲食、娯楽、各種サービス等の商業・サービス機能を導入し、にぎわいの創出を図ります。また、市民生活を支援・充実させる医療・福祉サービス等の機能の誘導を促進します。

●居住機能

中心市街地における居住を推進するため、利便性の高さを生かした良好な都市型住宅の供給の誘導をするとともに、災害に強く高齢化社会に対応したまちづくりを目指します。

●広場・オープンスペース機能

防災や災害時の活用も考慮しつつ、環境共生のまちづくりやゆとりある都市環境を創出するために、積極的に広場・オープンスペースの確保を図ります。

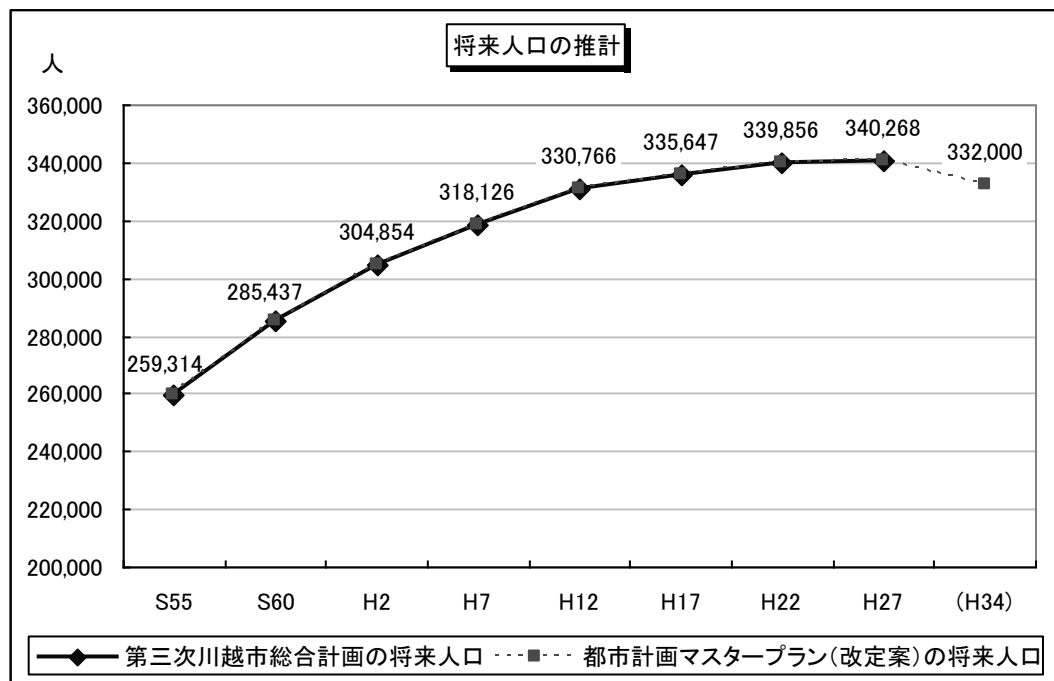
2. 将来都市構造、土地利用等についての基本的な考え方

(1) 前提となる将来人口について

川越市の将来人口については、「川越市都市計画マスタープラン改定版（平成 21 年 7 月）」における将来人口を引用します。本構想では、川越市の将来人口を平成 34 年（2022 年）に約 332,000 人と推計しています。これは、平成 8 年から平成 18 年の人口動向より近年の増加率が減少傾向となっていること（自然動態が年間約 1,400 人増から年間 400 人増）、社会増が過去の実績以上の水準を維持できないこと、少子高齢化がますます進むこと、市街地としての熟度が高いこと等を勘案し、増加率は過去の水準を見込めないことに基づいています。

なお、上位計画にあたる「第三次川越市総合計画（平成 18 年）」では、平成 27 年（2015 年）の将来人口を約 34 万人と想定しており、また、平成 27 年以降は減少傾向になると見込んでいます。これは、昭和 55 年から平成 12 年までの 5 回の国勢調査による 5 歳階級別男女別データを用い、また、現在予定している開発事業等の要素を加味し、コーホート要因法による人口推計により、算出しています。

現在（平成 21 年 7 月）の総人口は約 33.8 万人ですが、今後は右肩上がりの人口増加は望むことはできず、総合計画の人口推計のように約 34 万人をピークに人口減少に向かうことが想定されます。従って、今後、都市の将来像や都市構造を検討する場合には、人口減少社会の到来を前提にした検討が必要となっています。

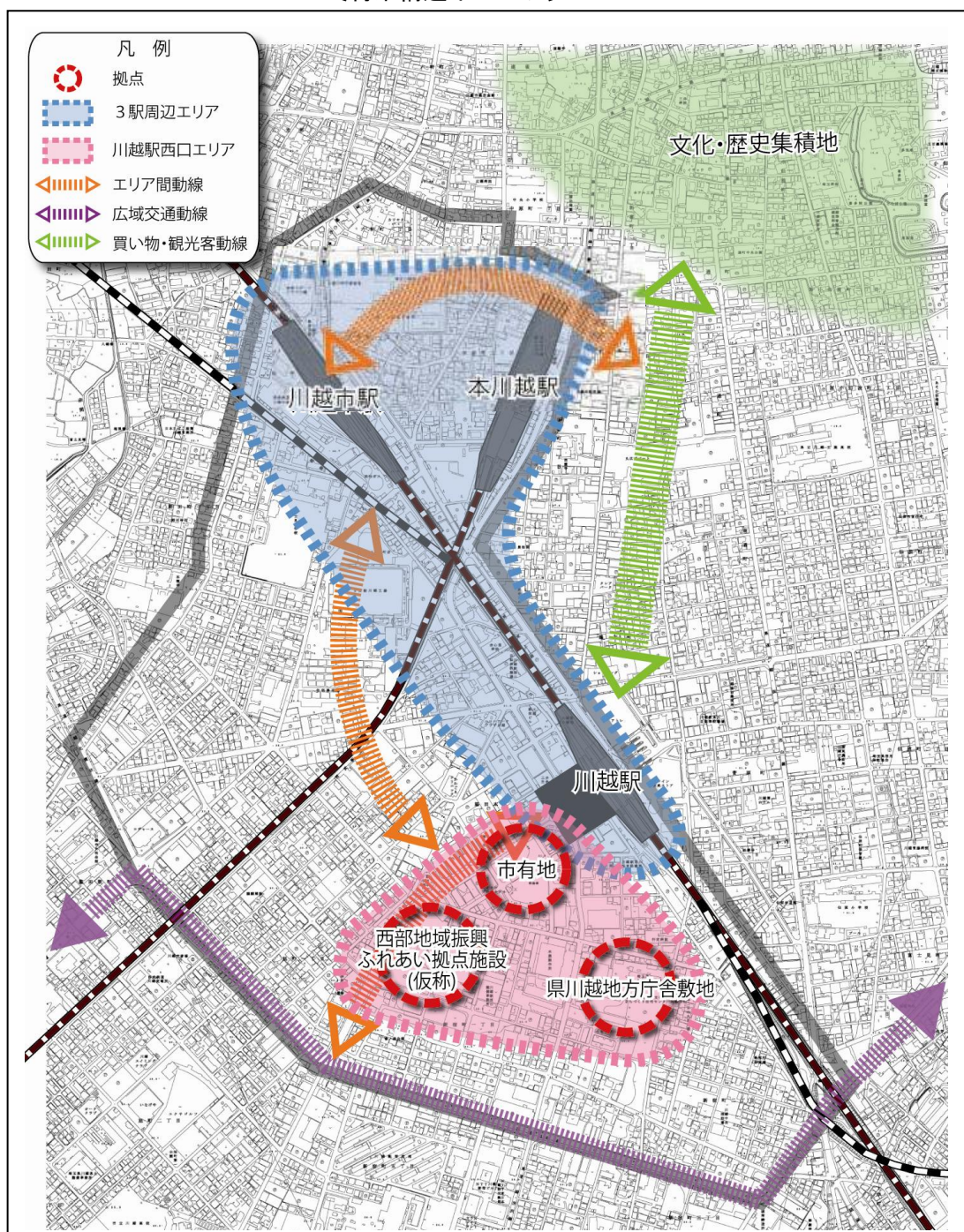


資料：都市計画マスタープラン改定版（平成 21 年 7 月）
より作成

(2) 将来都市構造について

川越駅西口周辺地区に望まれる将来都市構造としては、三駅が強固に連携して一体のエリアを形成し、それらが川越駅東口の商業集積地や、文化・歴史集積地への出入り口として機能することです。それに加え、西部地域振興ふれあい拠点施設（仮称）、市有地、県川越地方庁舎敷地の3箇所を拠点として位置づけ、これら拠点の相互連携を高めるとともに、都市計画道路を軸とした三駅周辺の地区との道路ネットワークや歩行者ネットワーク、広域交通網を通じた広域アクセスの確保を図ります。

〔将来構造イメージ〕



(3)都市基盤整備の基本方針

□都市計画道路の整備方針

現在の都市計画道路網をみると、道路網密度は必ずしも高くありません。特に川越駅西口周辺地区及び東口の商業、歴史観光資源集積地を結ぶ幹線道路が（都）中央通り線（至（都）川越所沢線、ともに一部を除き未整備）と国道 16 号（既存道路）のみであるため、東西アクセスの強化等を念頭においた新たな幹線道路ネットワークの形成が必要となります。

ただし、現在の川越駅西口周辺地区の市街地の状況や都市基盤整備の進捗状況、及び本市の財政事情等を勘案すると、当面は未整備の都市計画道路整備を推進するとともに、公共交通サービスの充実や歩行者・自転車空間の充実、シャトルバスやパークアンドライドの導入検討等、総合的に交通システムを充実させることによって自動車交通の集中緩和を図ることが有効であると考えられます。

特に歩行者・自転車空間については、現在地区内の多くの道路において整備が不十分であり、歩行者や自転車通行者が安心して往来できる状況にはないことから、三駅及び拠点周辺を中心として歩道の整備を推進し、歩行者ネットワークを形成することが必要です。

□駐車場の整備方針

川越駅西口周辺地区の総合的な都市整備の観点から、市有地を活用した駐車場整備が考えられます。また、比較的駅に近い県川越地方庁舎敷地においても、駐車場整備の有効性等について検討します。

また、西部地域振興ふれあい拠点施設（仮称）をはじめとする業務施設、商業施設、集合住宅等においては附置義務基準を順守し、自ら駐車需要に応じた駐車場整備を行うとともに、既存の駐車場を有効に利用するため、駐車場案内・誘導システム等の導入を検討します。

□自転車駐車場の整備方針

今後、川越駅西口周辺地区内の人口増加、西部地域振興ふれあい拠点施設（仮称）の整備事業に伴い駐輪需要の増加が見込まれるため、自転車駐車場の整備を促進します。

また、市有地の土地利用転換に併せ、現在の暫定自転車駐車場の代替移転の確保を検討し、民間自転車駐車場の整備並びに西口駅前第一及び第二自転車駐車場の再整備を推進し、収容台数の増加を図ります。

□広場・オープンスペースの整備方針

公共用地の広場化、街路や公共施設等公共空間の緑化を推進するとともに、工場用地等の敷地においても、土地利用転換に際して緑化がなされるよう地区計画・景観形成地域等の施策の働きかけを行い、地区の環境向上を図ります。

具体的には、川越駅西口駅前広場の再整備や、市有地の土地利用転換の際に、オープンスペース化および緑化を図ることとします。更に、街区公園や神社、地区内に点在する生産緑地についても、貴重な緑地空間として位置付け、これらの広場・緑地・オープンスペースを結ぶネットワークの形成を図ります。

□川越駅西口駅前広場機能の再整理と改善の方向

川越駅西口駅前広場については、「川越駅西口周辺地区まちづくり交通計画調査（平成 16 年 3 月）」において、将来人口約 34.5 万人（平成 32 年）を想定した面積算定を行っています。

結果は右図のとおりですが、最新の「98 年式（駅前広場計画指針・建設省監修）」によると、将来の川越駅西口駅前広場の面積は、バスバースとタクシーバースの増加等により、現在の約 8,400 m²から約 2,900 m²増の約 11,300 m²が必要であると推計されています。

算定式	面積
現況	8,400 m ²
昭和 28 年式	8,713 m ²
昭和 48 年式	7,600 m ²
小波式	5,600 m ²
修正小波式	6,110 m ²
98 年式	11,300 m ²

また、駅前広場には、以下のような多様な役割が求められています。

〔駅前広場に求められる役割〕

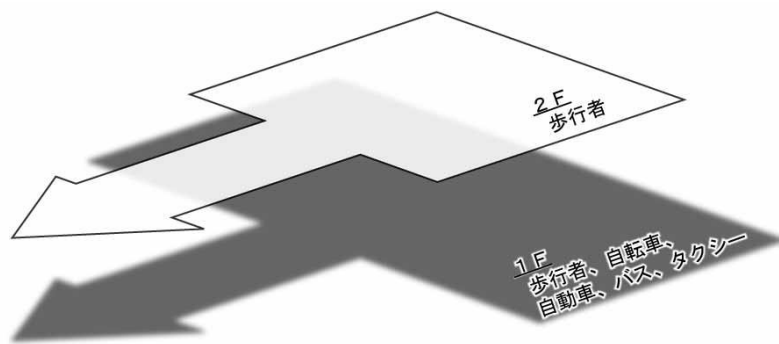
- ・川越市及び川越駅西口周辺地区の玄関口としてふさわしい空間整備と景観形成
- ・良好な交通結節点として、快適にバス、タクシー、自家用車、自転車、歩行者が利用できる交通環境整備
- ・市内・周辺都市から多くの人々が集まる空間として、高齢者、障害者、子供、外国人等、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインの実現

これら求められる役割の中で、大きな課題とされている良好な交通環境の実現については、通過交通の排除が必須です。これは、（都）中央通り線と（都）川越所沢線が整備されることによって改善されると考えられますが、バスバースの増設や良好な歩行者動線の確保等を実現するために、駅前広場の面積拡大・改造が必要となります。

ただし、推計値のように広場面積を拡大するには、周辺街区を巻き込んだ大改修となるため、以下のように諸機能を分散整備する方法が有効であると考えられます。

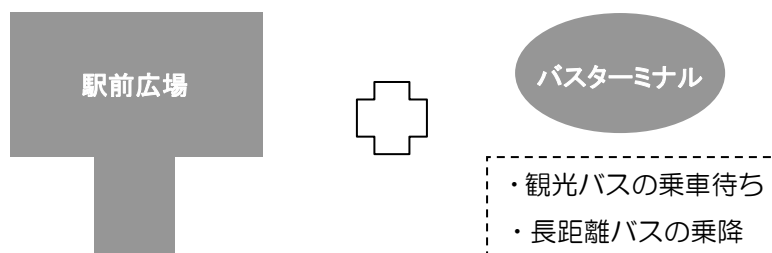
○良好な歩行者動線の確保：歩行者動線の2層化

- ・川越駅の改札が高架上の2階レベルにあるため、川越駅西口駅前広場の上部にデッキを整備し、駅から（都）川越駅南大塚線沿いに直進できるようにします。その際、エレベーターの設置等人にやさしい構造を実現します。



○多様なバス需要への対応：ターミナル機能の分散化

- ・路線バス、企業や学校の送迎バス、観光バスのすべてを駅前広場内で処理するのではなく、拠点の形成等の大規模土地利用転換において分散型バスターミナル整備について検討します。



(4)大規模用地の土地利用転換方針

ここでは、都市基盤整備と密接に関連し、新たな拠点の形成が期待される大規模用地の土地利用転換の方向性について整理します。

□市有地

- ・ まちづくりの観点から地域の活力とにぎわいの創出に寄与すべく有効な活用策を検討します（例：行政機能、商業・業務機能等）。
- ・ 近隣で整備が予定されている西部地域振興ふれあい拠点施設（仮称）との連携、周辺に立地促進させる広域商業・業務の核としての機能、及び三駅が一体的に機能するための要となることが、期待されています。
- ・ 現状は暫定自由広場と暫定自転車駐車場として利用されています。この暫定自転車駐車場は利用率が非常に高いため、土地利用転換の際にはこの代替機能を確保する必要があります。
- ・ 川越駅西口における市有地活用による拠点形成については、それに伴う発生集中交通量の増加が予想されるため、周辺における道路ネットワークの形成のみならず、駐車場・自転車駐車場の整備について検討します。

□県川越地方庁舎敷地

- ・ 県川越地方庁舎の機能は、西部地域振興ふれあい拠点施設（仮称）への移転が予定されていますが、施設移転後の跡地の利用は、現在定められていません。
- ・ 現在の県川越地方庁舎敷地は川越駅から近く、また広大な敷地規模を有しています。そこで、周辺の住宅系市街地との調和を図ったうえで、中核市や中心市街地として求められる機能の導入を検討します。具体的には、県や国の施設、高次都市機能や行政サービス機能等の導入による、新たな拠点の形成を図ることとします。
- ・ 県川越地方庁舎敷地が土地利用転換される際は、県と十分な協議を行い、有効な土地利用方策を検討する必要があります。

(5)土地利用誘導の方向について

川越駅西口周辺地区における都市基盤整備は、一部において土地区画整理事業が終了し、また今後も計画されているものの、都市計画道路（幹線道路）の整備は進んでいない状況にあります。従って、川越駅西口周辺地区においては、今後の新たな拠点の形成と都市基盤整備の進展を踏まえた土地利用誘導が必要となります。

ここでは、土地利用誘導のポイントについて整理します。

□道路ネットワークの形成

- ・（都）川越駅南大塚線などの整備により、一部については歩道が確保されているものの、現在では都市計画道路の整備が未だ不十分です。そのため、道路ネットワークが形成されていないだけでなく、多くの道路において歩行者や自転車が安心して往来できる空間が整備されていません。また、鉄道3社の線路により、市街地の分断や交通の遮断が課題となっています。
- ・ 今後、土地利用の転換を誘導し快適で魅力的な市街地を形成するためには、都市計画道路を中心とした道路整備を推進し、良好な道路ネットワークの形成が必要となります。また、バリアフリーに配慮した歩行者空間の整備、鉄道の立体交差化、公共交通システムの充実等により、川越駅の東西地域の連携を強化し、利便性・回遊性の向上を確保することも重要となります。

□三駅周辺の連携強化

- ・ 川越駅西口周辺地区においては、川越駅、本川越駅、川越市駅の三駅が一体となり、西部地域振興ふれあい拠点施設（仮称）やその他行政サービス機能、広域業務・商業等の諸機能が相互に連携しあうことが期待されています。
- ・ 一体のエリアとして機能するために、道路ネットワークや歩行者ネットワーク等の形成によって回遊性を高める必要があります。
- ・ また本川越駅と川越市駅に囲まれた地区は、駅間の道路を整備することにより、回遊性の確保とともに、駅利用者の利便性向上が求められています。
- ・ 上述した三駅間の回遊性向上のため、本川越駅及び川越市駅における各事業の推進、並びに西武新宿線の立体化の促進を図る必要があります。（本川越駅：西口駅前広場及び川越市駅とのアクセス道路の整備、それに伴う西口の開設。川越市駅：駅前広場の整備及び橋上駅舎化、それに伴う西口の開設）

□商業・業務機能の分担

- ・ 川越駅西口周辺地区においては、大規模用地や低未利用地が多いことや、国道16号や関越自動車道等の交通アクセス性を踏まえ、広域的な業務・商業機能、及び行政サービス機能の集積を誘導・促進します。
- ・ また、歴史・観光資源が集積する北部市街地や川越駅東口周辺地区との有機的連携を強化することで、川越駅西口周辺地区の活性化を図ります。

3. 川越駅西口周辺地区基本構想

ここでは、川越駅西口周辺地区に求められる役割及び将来都市構造・土地利用についての基本的な考え方を踏まえ、右に示す5つの視点から、川越駅西口周辺地区における整備の基本構想を検討します。

- (1) 拠点の形成
- (2) 道路ネットワーク
- (3) 歩行者ネットワーク
- (4) 土地利用の方針
- (5) 都市景観の方針

(1) 拠点の形成

西部地域振興ふれあい拠点施設（仮称）に加え、市有地、県川越地方庁舎敷地については大規模な土地の利用転換を想定し、それぞれ県西部地域をけん引する業務核都市としてふさわしい拠点の形成を図ります。

- 「西部地域振興ふれあい拠点施設（仮称）」

産業支援・人材育成施設、市民活動交流支援施設、にぎわい施設等による拠点の形成

- 「公的サービス拠点」：市有地

核的行政施設、広域文化施設、広場、ターミナル施設等による拠点の形成

- 「高次都市機能拠点」：県川越地方庁舎敷地

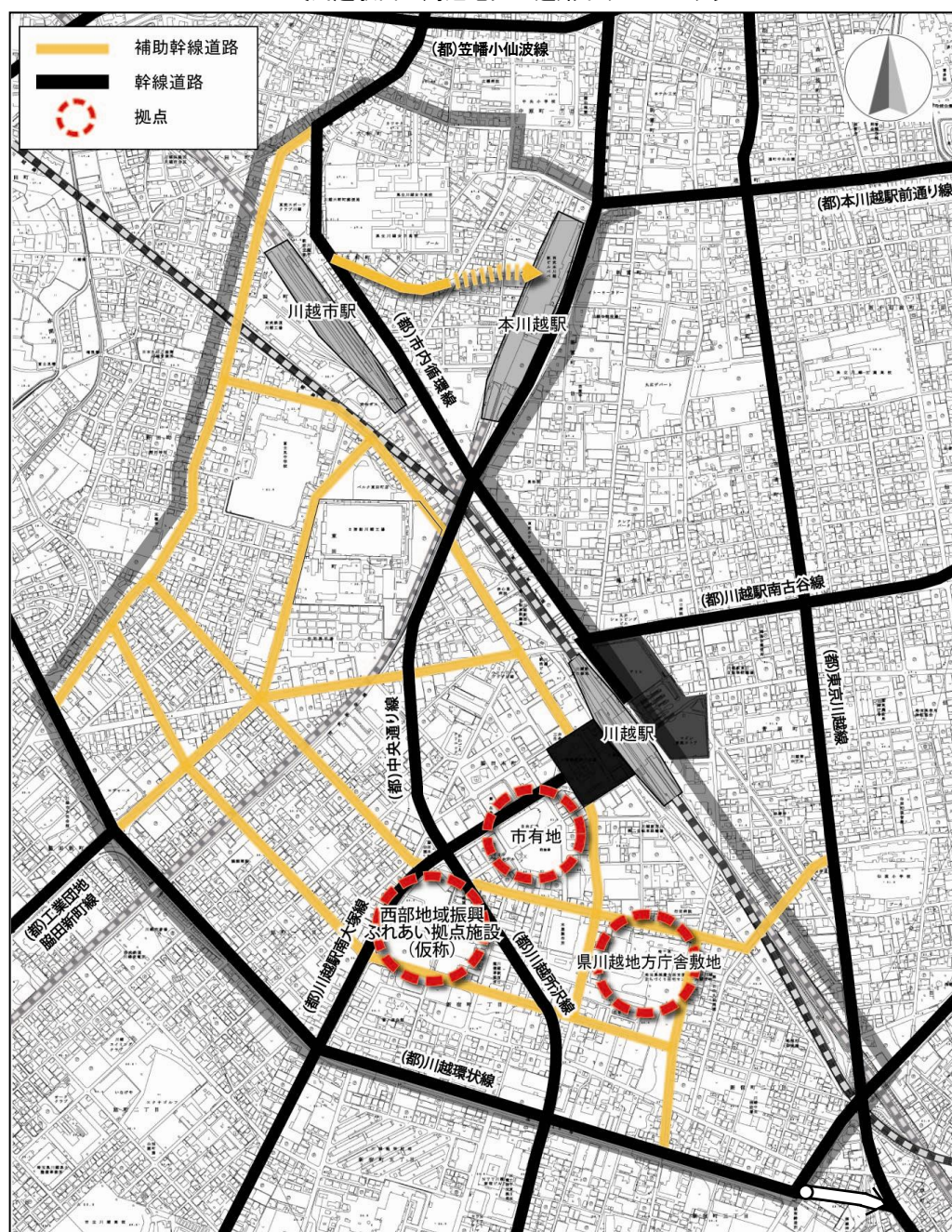
国・県の行政サービス施設、高次都市機能等による拠点の形成

(2)道路ネットワーク

国道 16 号を広域幹線道路、現在都市計画決定されている都市計画道路を幹線道路、現道（市道）の一部を補助幹線道路として位置付け、以下のような道路ネットワークの形成を図ります。

なお新たな補助幹線道路として、川越市駅と本川越駅を結ぶ道路を想定します。この道路については、本川越駅西口開設と併せて検討していますが、その他については構想段階となっています。

〔川越駅西口周辺地区の道路ネットワーク〕



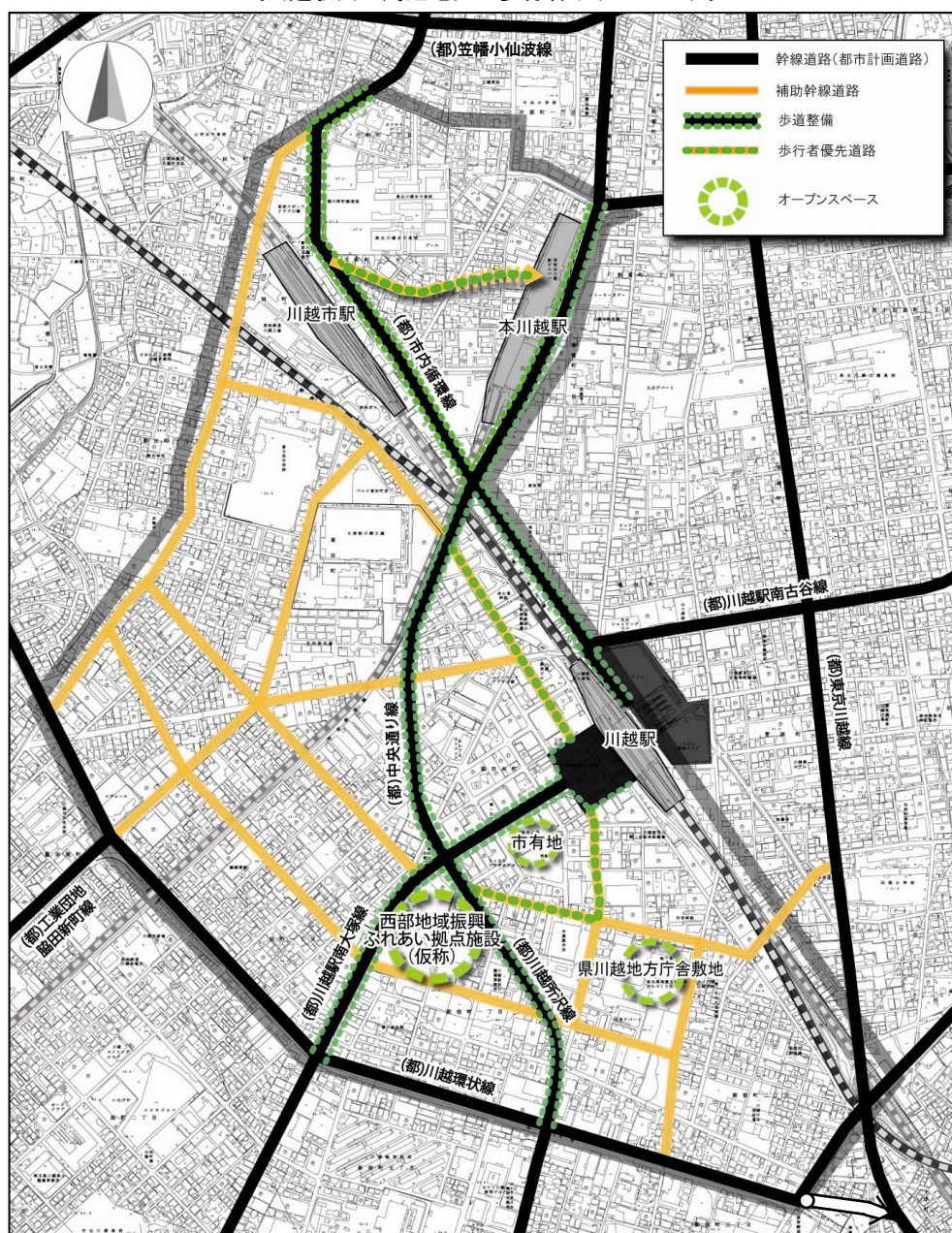
(3)歩行者ネットワーク

現在の川越駅西口周辺地区には、整備済の都市計画道路以外にはほとんど歩行者空間が整備されておらず、歩行者や自転車が安心して回遊できる状況にはありません。

従って、少なくとも川越駅西口と3つの拠点を快適に歩くことができるように、都市計画道路を歩車共存道路と位置付けたうえで、現道（市道）の一部を歩行者優先道路として整備を行うことにより、以下のような歩行者ネットワークの形成を図ります。なお、これら歩行者空間は、歩道のバリアフリー化やポケットパークの併設などにより、高齢化社会に配慮するものとします。

また、川越駅西口周辺地区には公園・広場がほとんど整備されていないため、拠点の形成等において積極的にオープンスペースの確保を図ります。

〔川越駅西口周辺地区の歩行者ネットワーク〕



(4)土地利用の方針

川越駅西口周辺地区の土地利用については、前述の「都市整備の目標」の実現のため、用途地域、立地特性、道路ネットワーク等を踏まえた上で、以下の 4 つのエリアを基本的な考え方として、計画的な土地利用誘導を図ります。

なお、土地利用のベースとなる幹線道路網は現在の都市計画道路網を基本とします。

広域業務エリア

広域業務エリアは、(都)川越駅南大塚線沿道及び鉄道と(都)中央通り線に囲まれた川越駅西口駅前直近のエリアであり、西部地域振興ふれあい拠点施設(仮称)、市有地、県川越地方庁舎敷地を含みます。

広域交通網による周辺都市からのアクセスを生かし、広域業務・行政サービス、それらを支援する商業・サービス施設等の立地集積を誘導し、駅前としてのにぎわいの形成を図ります。また、西部地域振興ふれあい拠点施設(仮称)に加え、市有地及び県川越地方庁舎敷地の利活用、その他広域業務・商業等の諸機能を集積・連携させることにより、県西部地域の中核を担うエリアの形成を図ります。

住商共存エリア

住商共存エリアでは、ゆとりある良好な住宅地の形成とともに、商業地としての充実によるにぎわいの創出を図ります。なお、様々な来街者に対応するため、バリアフリー化やポケットパークの併設等に配慮した歩行者空間の形成によって、各施設の回遊性を確保します。

本川越駅・川越市駅間及び日清紡用地周辺の、線路をまたぐ地域については、鉄道各社との協働による各種事業を推進することで、駅利用者の利便性・安全性・回遊性の向上を図り、住宅地並びに商業地としての魅力創出を目指します。

また、西部地域振興ふれあい拠点施設(仮称)周辺及び国道 16 号沿いの地域については、隣接する広域業務エリア及び沿道商業サービスエリアと連携した商業系施設の集積を図るとともに、安全かつ住宅地としての魅力を形成します。

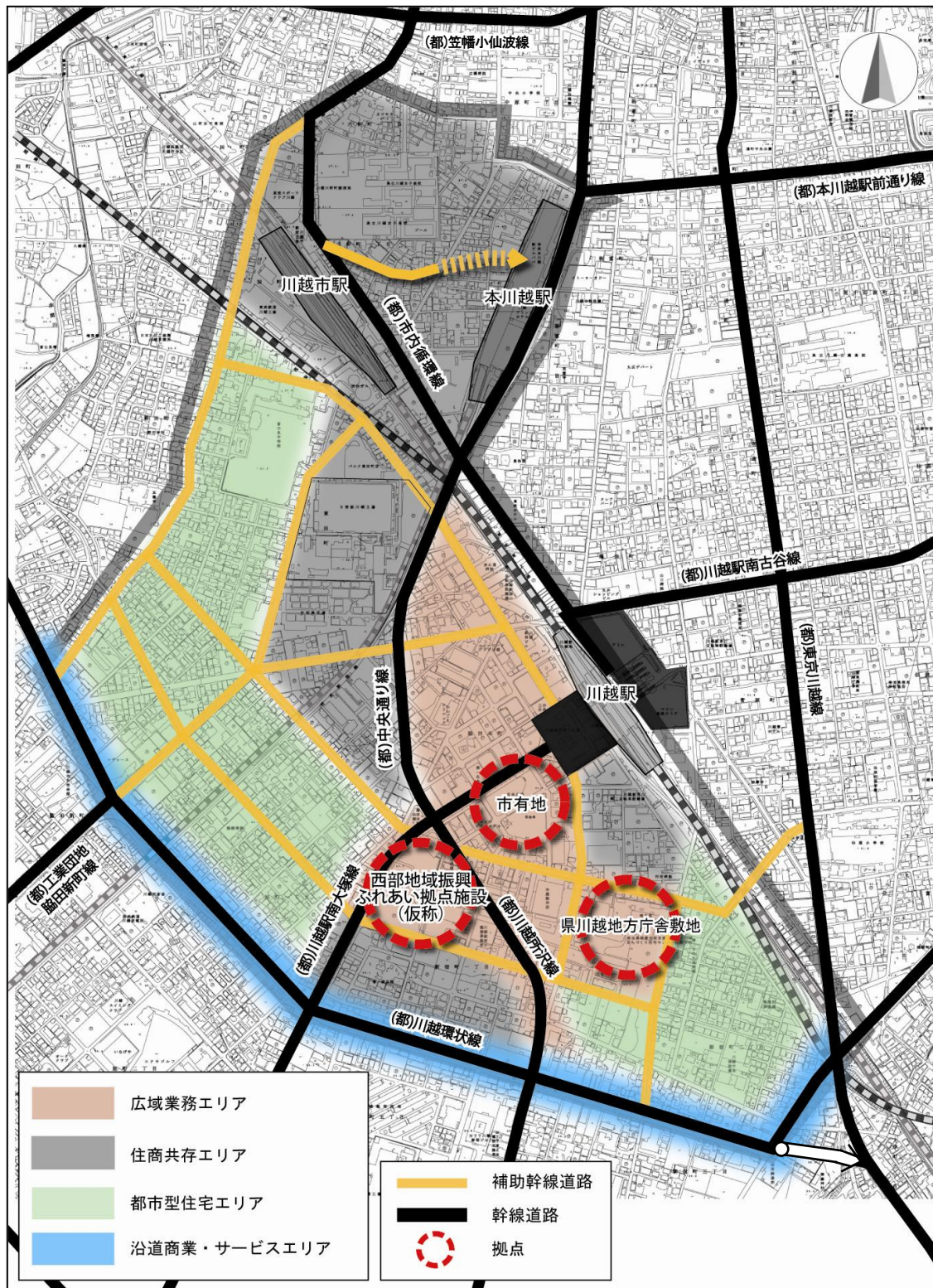
都市型住宅エリア

既存の住宅系市街地については、補助幹線道路整備を契機とした建替えや低未利用地の土地利用転換を誘導し、計画的な都市型住宅の立地やオープンスペースの確保等により、防災性の高い、ゆとりある住環境の形成を図ります。

沿道商業・サービスエリア

国道 16 号沿道等においては、良好な沿道景観の形成を図りつつ、沿道立地型の商業・サービス施設の立地促進を図ります。

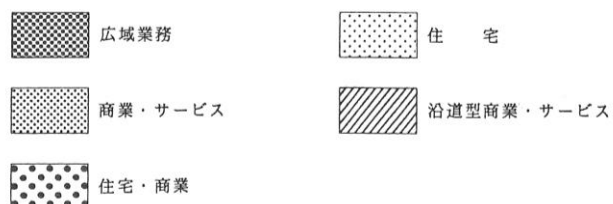
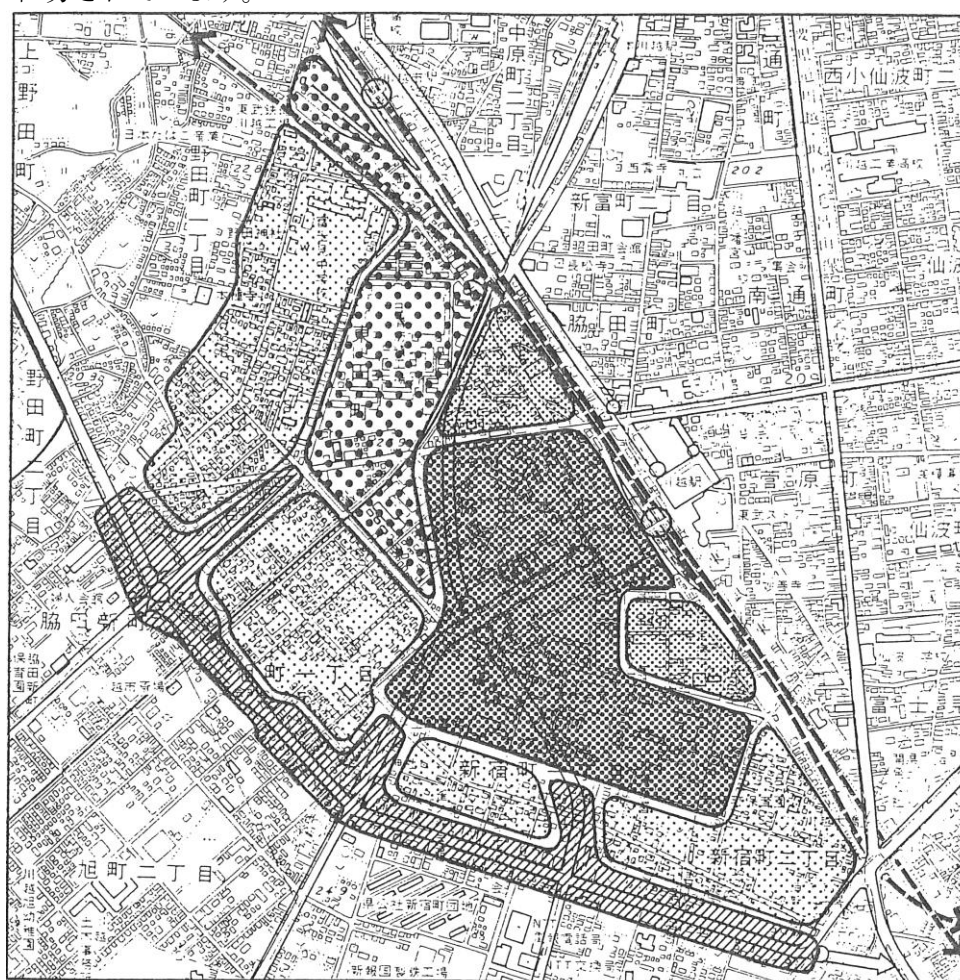
〔土地利用の方針図〕



〔参考：平成 6 年度調査における土地利用の方針図〕

□平成 6 年度調査における土地利用の方針図

この調査における土地利用の方針は 5 つのエリア（広域業務拠点地区、商業・サービス地区、住商混在地区、都市居住誘導地区、沿道商業・サービス誘導地区）に区分されています。



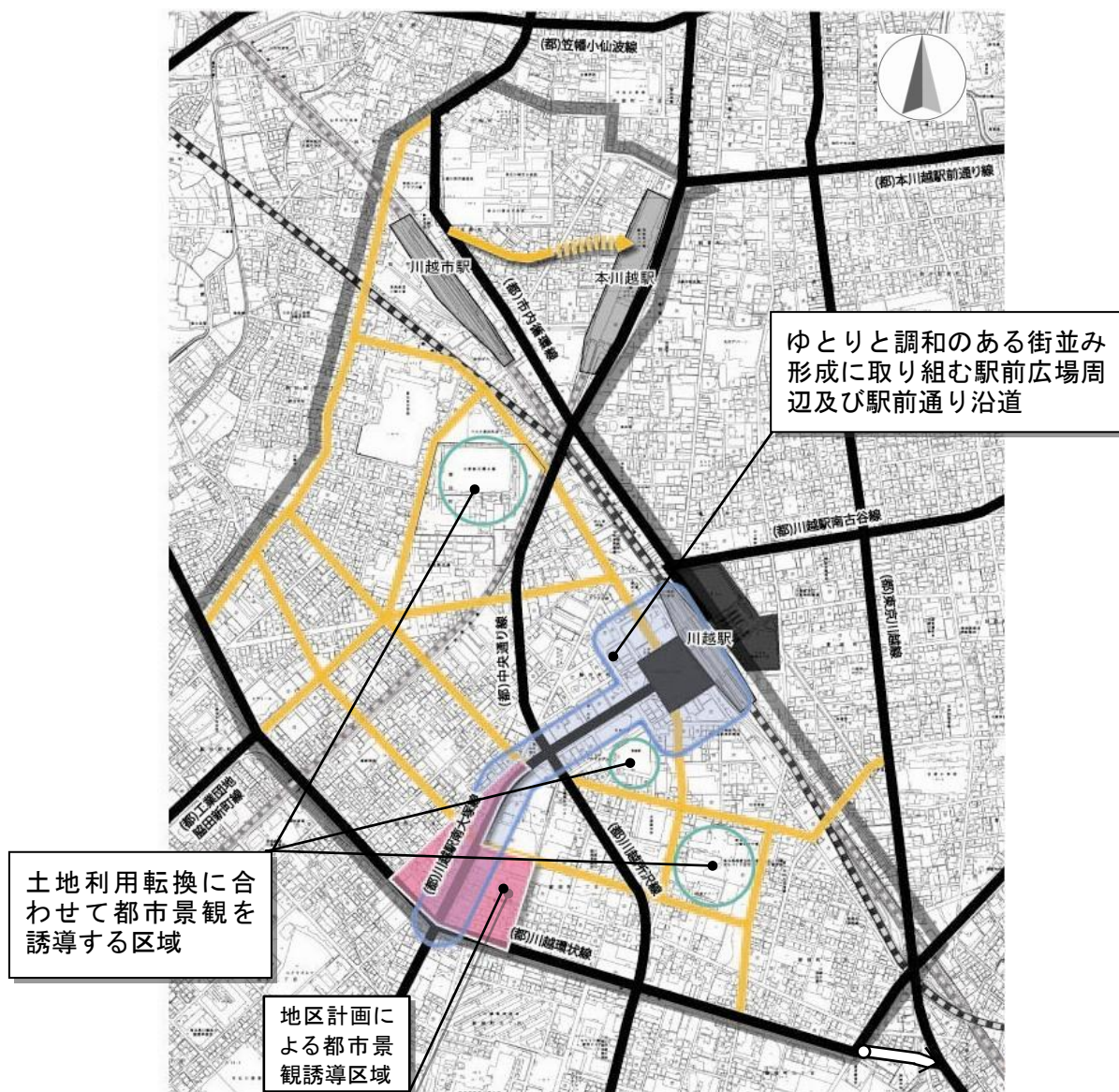
本構想においては、広域業務エリア、住商共存エリアにおいても各々の役割に対する支援のために商業・サービス施設の充実を図ることとしているため、商業・サービス地区を除いています。その他、将来的な道路ネットワークや各拠点の立地を勘案した上で、エリア区分を再編しています。

(5)都市景観の方針

川越駅西口周辺地区は、西部地域振興ふれあい拠点施設（仮称）や都市基盤の整備に加え、市有地、県川越地方庁舎敷地等の利活用によって将来的に大きく変貌すると考えられます。中核市として、また本市の顔としての位置付けを勘案し、無秩序な街並み形成を防止するため、都市景観形成地域の指定等、積極的な都市景観づくりを行う必要があります。

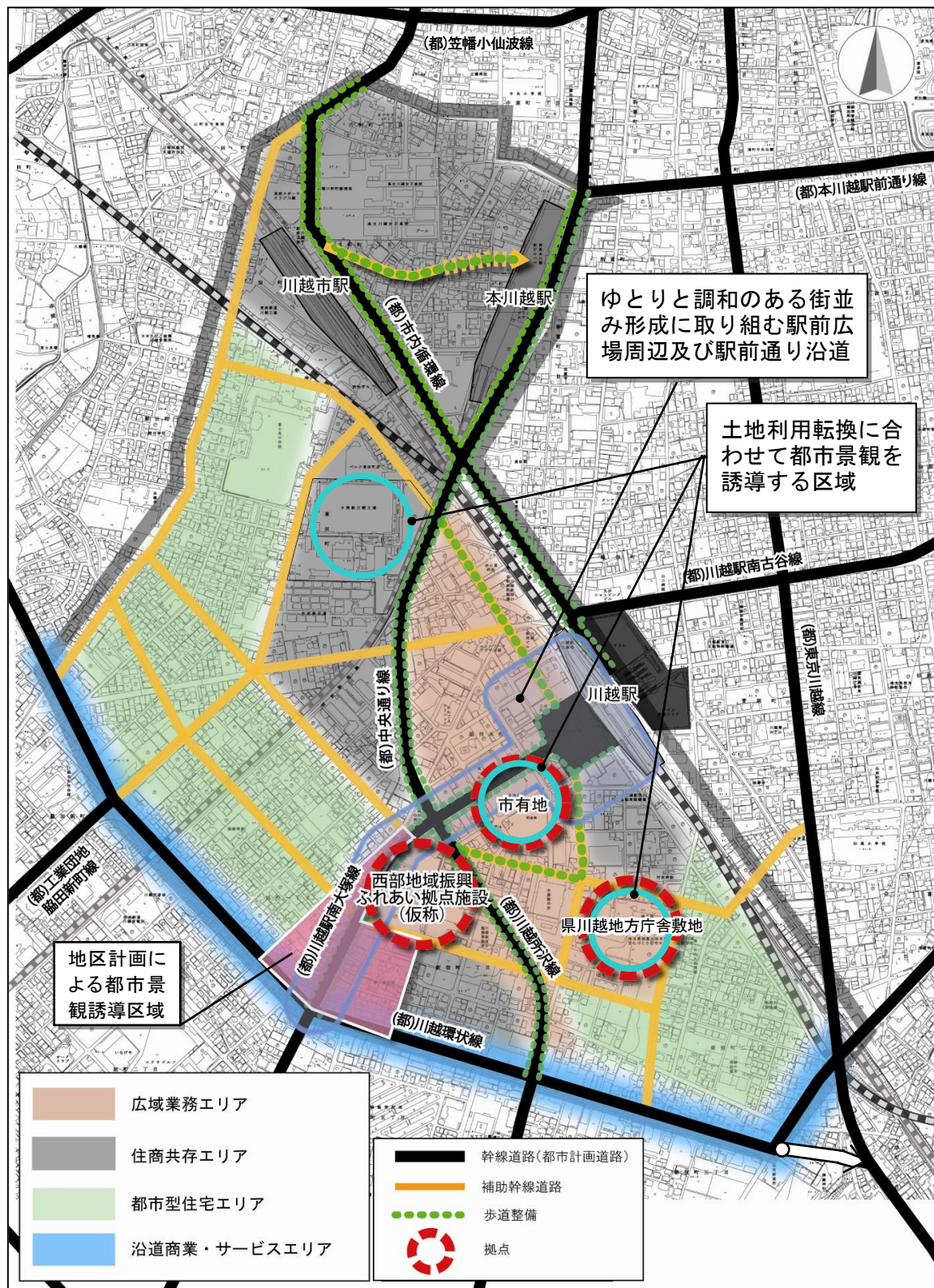
本地区では、商業の集積や歴史・文化の中心である東口とは異なった都市景観を目指すものとし、広場・オープンスペース等を十分に確保するとともに、特に駅前広場周辺及び駅前通り沿道においては、本市の新たな顔としてふさわしい、ゆとりと調和のある街並み形成を目指し、適正な建物誘導、緑化の推進、ストリートファニチャー整備等に取り組めます。

〔積極的に都市景観形成に取り組むエリア〕



■川越駅西口周辺地区基本構想図

〔川越駅西口周辺地区基本構想図〕



第3章 拠点整備についての検討

1. 求められる導入機能について

ここでは、西部地域振興ふれあい拠点施設（仮称）の整備が具体化するなかで、同様に（都）川越駅南大塚線沿道に立地し、新たな拠点の形成が求められる市有地の活用について検討します。

（1）市有地の状況

市有地は川越駅西口の駅前通りに面しており、建設予定の西部地域振興ふれあい拠点施設（仮称）と川越駅のほぼ中央に位置しています（駅から約120m）。

敷地は現在、自由広場および自転車駐車場として暫定利用されており、合計面積は約8,300㎡です。



(2)導入機能の検討

□オープンスペースの確保

市民意識調査（平成 18 年）における要望は「公園や広場などが多い潤いのある町」（19.6%）であり、市全般の施策としても「消防・防災・防犯」（16.4%）とともに「公園・緑地の整備」（16.3%）が上位にきています。

また、川越駅西口周辺地区にはほとんど公園・広場が整備されていない状況であり、暫定自由広場も施設用地にした場合、さらにオープンスペースの少ない潤いに欠ける市街地となってしまいます。

そこで、本用地の整備においては公園・広場空間を十分に確保することにより、地域の防災性への配慮とともに、緑化促進による環境性の向上を図るものとします。

□公共サービス機能の充実

本用地は広域交通アクセスに優れ、また、将来都市計画道路や道路ネットワークの整備推進によって交通の要所となることが期待されています。更に、近隣に整備予定の西部地域振興ふれあい拠点施設（仮称）との連携も見込まれます。

まちづくりの観点から、地域の活力とにぎわいの創出に寄与すべく有効な活用策の検討が求められているため、行政機能、文化・業務機能等が考えられます。

□駐車場・自転車駐車場整備

川越駅西口周辺地区には公共駐車場がなく、将来の都市機能集積によって広域アクセス道路等を活用した自動車利用者の増加も想定されるため、本用地内に施設利用者用の駐車場だけでなく公共駐車場の整備についても検討します。

また、現在多くの市民に利用されている暫定自転車駐車場も施設用地に転用することになるため、その代替施設として本用地に新たな公共自転車駐車場を整備することが望ましいと考えられます。

□交通施設整備

現在の川越駅西口駅前広場は動線が交錯する諸問題がみられるとともに、交通広場面積の不足が指摘されています。ただし、周辺の建物立地状況を考慮すると単純な面積拡大は難しいため、駅前広場機能を分散整備する旨の検討が必要です。

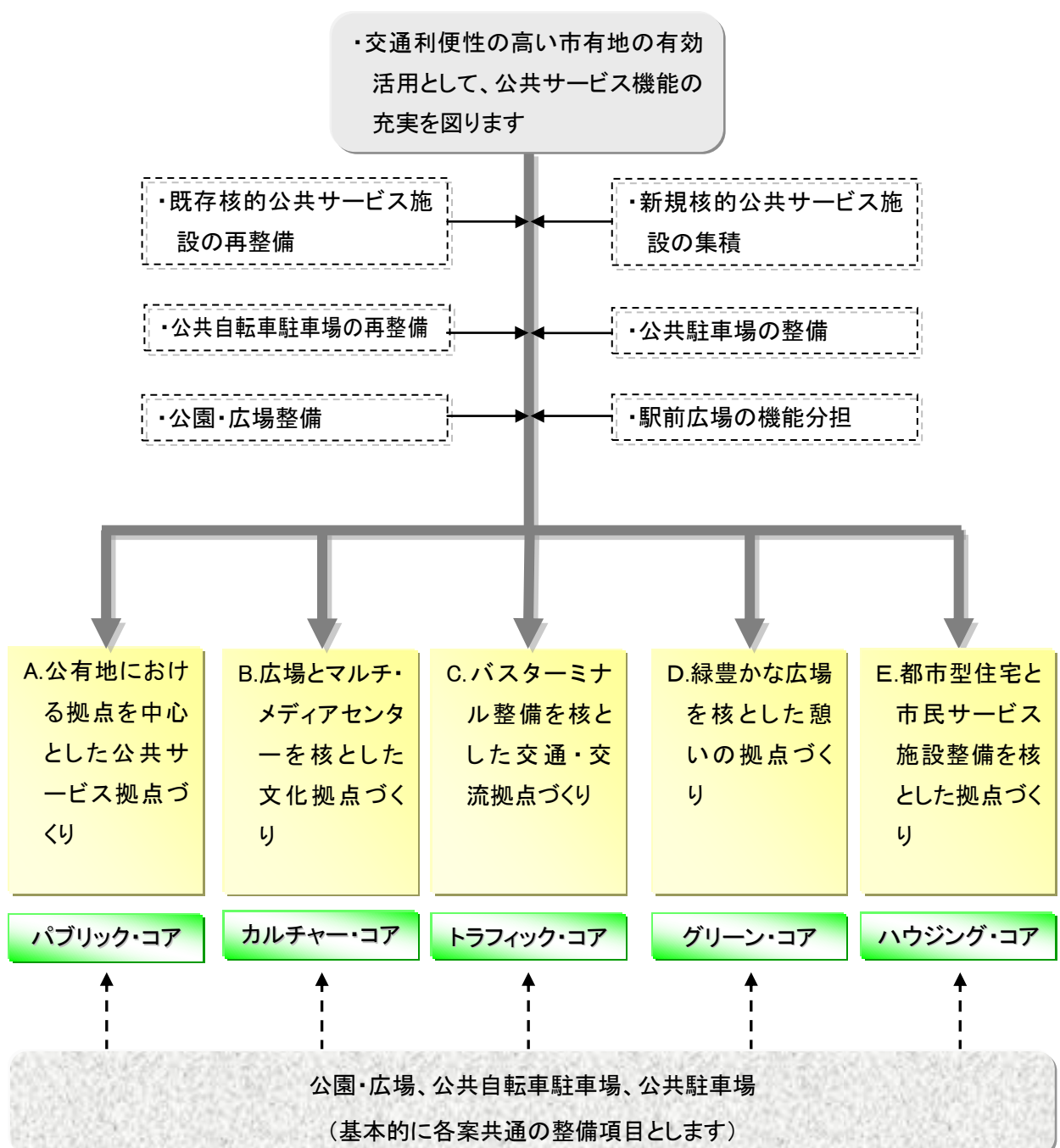
従って、駅に近い大規模敷地である本用地においても、駅前広場機能の一部を分担することについて検討します。

(3)基本コンセプトの展開

今後、具体的に事業化を検討する際には、どの基本コンセプトに基づく場合でも、計画策定の初期段階から広く市民の意見を聴き、それらを集約したうえで、基本構想に基づく計画に反映させることに留意します。

〔基本コンセプト〕

市有地の活用について、以下の5つのコンセプトに整理します。



ー基本構想の実現に向けてー

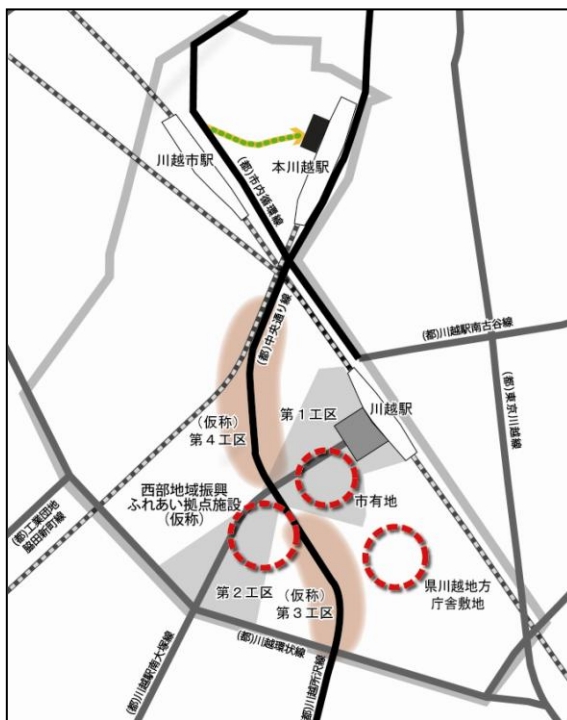
1. 川越駅西口周辺地区の段階的整備(案)

■第1段階

西部地域振興ふれあい拠点施設（仮称）の整備と合わせ、市有地、県川越地方庁舎敷地の活用によって新たな拠点の形成を図ります。また、広域業務・商業の立地促進を目指すとともに、三駅連携への足がかり及び拠点へのアクセス確保のため、土地区画整理事業等の推進により、（都）中央通り線、（都）川越所沢線の整備や、（都）市内循環線の整備を推進します。

また、本川越駅の西口開設と駅前広場の整備、及び川越市駅間との連絡道路の整備を推進します。

更に、拠点形成により来街者の増加が見込まれるため、川越駅西口駅前広場の再整備により歩行者の利便性や安全性を確保することとします。

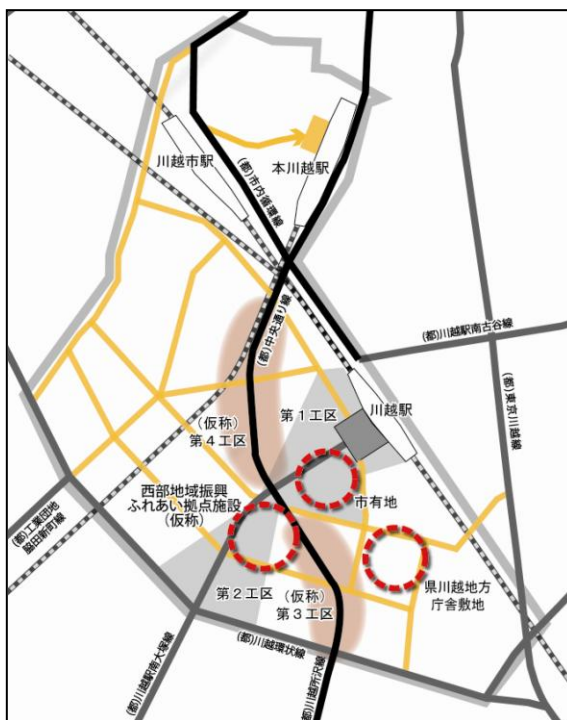


■第2段階

川越市駅の橋上駅舎化（西口開設）を地域の実情に合わせて段階的に推進することにより、地域住民及び駅利用者や来街者の利便性の向上を図るとともに、西武新宿線の立体化を促進します。

また、整備された都市基盤を生かし、拠点地区としてふさわしい土地利用の実現を図ります。

更に、補助幹線道路整備を契機とした土地利用転換を誘導し、計画的な都市型住宅の立地やオープンスペースの確保等により、防災性の高い、ゆとりある住環境の形成を図ります。



用語解説

あ

アクセス道路

取付道路や連絡道路等、入り口となる道路のことです。

お

オープンスペース

都市における公園や広場等、建物がなくゆとりのある空間のことです。

か

川越都市圏まちづくり協議会

川越市及びその周辺都市では、通勤・通学圏や商圏など、一体的な日常生活圏が形成されています。それを踏まえ、相互に連携を図り、幅広い交流を通じて魅力ある地域づくりを進めるために任意で設置されているのが本協議会です。構成市町は、川越市、坂戸市、鶴ヶ島市、日高市、川島町、毛呂山町、越生町の4市3町です。

環境負荷の低減

CO₂（二酸化炭素）を発生しないようにして地球環境に対する負荷を軽減することを行います。具体的には、石油、天然ガス等の化石燃料の使用量削減、太陽光等の自然エネルギーの活用、水循環や廃棄物のリサイクルを考慮する等が挙げられます。

き

業務核都市

東京都区部に産業や人口が極端集中することを防ぐため、業務や教養文化、レクリエーションなどの都市機能を、首都圏の中核的な都市に分散させ、首都圏全体としてさまざまな機能を適正に配置するために、整備される都市です。

こ

広域アクセス

主に都市から都市へと連絡・出入り口となる道路・鉄道等交通手段のことです。

広域行政

近年、日常生活における市民の行動範囲は市町村の枠を超えて拡大していることを踏

まえ、複数の市町村が相互に連携し、調整を図りながら協働で事務を進めることにより、変化しつつある市民ニーズに対応することをいいます。

広域商業

当該都市内の住民のみならず、他都市の住民をも買物対象とした広い商圈を持つ小売・卸売業のことです。

広域業務

複数都市にわたる広い地域を範囲として業務を行うことをいいます。

公共ストック

道路、河川、公園、学校などの国・県・市などが設置・管理している施設のことです。

公共ストックを生かした効率的な都市づくり

行政経営において財政支出に制約がある中で、既存の公共ストックを活用することにより財政支出を抑制するとともに、「建築物をつくっては壊す」といった旧来の社会と異なり、長期的に使い続けていく持続可能な都市づくりを目指すことです。

高次都市機能

住み（道路・下水・公園など基盤整備）、働き（製造・金融・流通・研究・農業等、様々な業種）、学び（大学、高校等）、憩いと交流（広場・劇場等）など、都市として必要な諸機能を高度に兼ね備えたものです。

さ

三駅周辺の連携強化

川越駅、本川越駅、川越市駅の三駅について、道路・歩道整備等により利用者の連絡・乗換所要時間の短縮や利便性の向上を図り、交通連絡機能の強化へとつなげるとともに、道路整備等により歩行者等の回遊性を高め、活力とにぎわいのあるまちづくりを目指すことです。

災害に強いまちづくり

地震や火災等、災害に対する防災性を高めるための整備や体制づくりのことをいいます。

具体的には、オープンスペースや防災公園などの設置、安全且つ円滑な避難路の整備、ブロック塀の改善、消火器の地域配備などのほか、市民の防災意識の高揚、防災組織の強化、復旧・復興体制の強化などが挙げられます。

本地区の場合、オープンスペースや歩行者にとって安全な道路が少ないため、主としてこれらを整備することが求められています。

し

重要伝統的建造物群保存地区

伝統的建造物群と一体となって価値ある歴史的な環境を保存するため、「文化財保護法」及び「都市計画法」に基づき市町村が定めた伝統的建造物群保存地区のうち、我が国にとってその価値が高いものとして国が選定した地区をいいます。本市は、平成 11 年 4 月に一番街周辺地区約 7.8ha を川越市川越伝統的建造物群保存地区に都市計画決定し、あわせて文化財保護法に基づく保存計画を定めました。また、川越市川越伝統的建造物群保存地区は同年 12 月に国の重要伝統的建造物群保存地区に選定されています。

す

ストリートファニチャー

道路上などの都市空間における備品のことをいいます。街灯、ベンチ、信号、標識、電話ボックス、バス停、パーキングメーター、彫刻などが挙げられ、都市デザインにおいては、その機能とデザインが都市空間のイメージに大きな影響を与えます。

せ

生産緑地

市街化区域内にある農地等のうち一団の面積が 500 m²以上で、30 年間にわたり継続して農地等として使用することが可能と認められ、都市計画決定された区域をいいます。市街化区域内において、農地が持つ公害や災害の防止効果、農林漁業と調和した都市環境の保全等の機能に着目し、計画的な保全が図られます。また、固定資産税及び都市計画税の宅地並課税の免除を受けることができます。

た

大学コンソーシアム

大学間の連携のことをいいます。具体的には、加盟大学間における単位の相互認定などが挙げられます。

第三次川越市総合計画

総合計画とは、市民と行政にとってまちづくりの指針となるもので、目指すべき都市像を描き、その実現に向けた目標や必要な方策を定めたものです。

第三次川越市総合計画は、まちづくりに対する基本的な考え方、目指すべき将来都市像及び施策の大綱を示した「基本構想」、基本的な施策を体系的に示した「基本計画」、各施策の実施方法を定めた「実施計画」で構成されています。計画の期間は、基本構想が平成18年度～同27年度、基本計画が前期として平成18年度～同22年度、後期として平成23年度～同27年度と定められています。また、実施計画は3か年計画とし、毎年ローリング方式（後述）により改定します。

ち

地域地区

都市計画法に基づき都市計画区域内の土地を利用目的によって区分し、建築物等について必要な制限を課すことによって、土地の合理的利用を図るものです。具体的には、用途地域や特別用途地区及び防火・準防火地域等の地域や地区が挙げられます。

と

都市型観光

名所旧跡等を巡る定型化したものではなく、都市そのものの魅力を観光資源とし、国内外から観光客を誘致するものをいいます。本市では国の重要伝統的建造物群保存地区に選定され、それら歴史資源にあわせた街づくりに取り組む等により、平成 20 年には年間 604 万人の観光客が訪れるに至っています。

都市型住宅

日本の住宅の寿命が諸外国に比べ極端に短いこと（約 30 年）、資源問題や炭酸ガス削減、家を建てる国民の負担等を勘案し、「つくっては壊す」住宅から、長寿命化を図った住宅のことで、次のような特徴があります。

- 構造躯体と内装・設備が分離され、構造躯体は耐久性・耐震性が、内装・設備については、可変性が確保されていること
- 維持・管理の容易性が確保されていること
- 次世代へ引き継ぐにふさわしい住宅の質（省エネルギー・バリアフリー性能）が

確保されていること

- 計画的な維持管理（点検、補修、交換）が行われること
- 周辺の街並みとの調和が考慮されていること

このような住宅の普及を図るため、耐震性などの構造が一定の基準を満たした住宅については、固定資産税を軽減するなどの特例措置が定められています。

都市計画

都市計画とは、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保するため、及びそのための適正な制限による土地の合理的な利用について、計画し、定めるものです。

都市計画の内容には市街化区域と市街化調整区域、地域地区（用途地域等）、都市施設（道路、公園、下水道等）、市街地開発事業（土地区画整理事業、市街地再開発事業等）、地区計画など多様多種であり、これらを総合的かつ一体的に定めることとされています。

都市景観形成地域

「川越市都市景観条例」に基づき、歴史や自然など、川越らしい特色を表した都市景観を形成している地域を、地域住民の合意を得たうえで指定したものです。建築行為等に対して届出を義務付けることにより、魅力あふれる快適な都市の実現を目指します。

都市計画マスタープラン

住民の理解と参加のもと、長期的視点に立った都市構造や土地利用等における、基本的な方針を定めるものです。

都心核

第三次川越市総合計画（平成 18 年 3 月）において『本市の中心市街地を形成する』と位置付けられている範囲で、三駅（川越駅、本川越駅、川越市駅）周辺地区及びその北部地区の市街地にあたります。

三駅周辺地区では業務や商業等の機能を、歴史的な建造物のある北部地区の市街地では商業、文化等の機能を充実させ、魅力ある都市空間を創造すると位置付けられています。

ね

ネットワーク

網状のつながりや、構成要素が連結されて

いる状況をいいます。

は

パークアンドライド

駅やバス停に駐車場を併設し、目的地までは公共交通機関等を利用して向かうシステムをいいます。これにより市街地中心部等への自動車流入を抑制し、渋滞の緩和や二酸化炭素排出量の削減等が見込まれます。

ほ

ポテンシャル

潜在能力のことです。

ま

マルチ・メディア

インターネットなど、文字情報、画像情報、音声情報等のあらゆる媒体が結びつき統合されたもので、対話性（情報発信が一方的ではない）があり、必要な情報を必要に応じて得られます。

マルチ・メディアセンター

マルチ・メディア（前述）を使い市民に講習・交流・発信の場とするものです。

ゆ

ユニバーサルデザイン

年齢や性別、能力、障害の有無に拘わらず、なるべくすべての人に利用可能であるように配慮したデザインや考え方をいいます。

ユビキタスネット社会

「いつでも、どこでも、何でも、誰でも」がコンピューターネットワークを始めとしたネットワークにつながることで、様々なサービスが提供され、人々の生活をより豊かにする社会のことです。「いつでも、どこでも」とはパソコンによってネットワークにつながるだけでなく、携帯情報端末をはじめ屋外や電車・自動車等、あらゆる時間・場所でネットワークにつながることであり、「何でも、誰でも」とはパソコン同士だけでなく家電等あらゆる物を含めて、物と物、人と物、人と人がつながることです。

よ

用途地域

都市計画法における地域地区の一つで、一定の範囲の中で建築物の用途や形態等の無秩序な混在を防ぐために定められているものです。都市の目指すべき将来像に応じて用途別に分類されており、12 種類の用途地域があります。

ろ

ローリング方式

長期計画の実施にあたり、計画内容と現状との乖離を防ぐためのシステムです。計画を実施しながら、定期的に分析・評価を行い、計画の修正を図っていくものです。

なお実施計画については、向こう 3 年度間の計画を策定し、毎年度その内容を見直していきます。