

(1)

対象：埼玉県越谷市

選択理由：出身地であるため

マスタープラン：越谷市都市計画マスタープラン

(2) 都市構造の特性

1. 本市の概要

越谷市は、埼玉県の東南部に位置し、東京都心から北へ 25 キロメートルにあり、県南東部の中核市である。中央左寄りに東武鉄道、南にはそれと交差して JR 武蔵野線が通っている。道路は国道 4 号線と国号 463 号が走っている。河川や水路が多くみられることも特徴である。西に綾瀬川、東に中川、大落古利根川、中央に元荒川が通るほか多くの河川用水も流れており、「水郷こしがや」と呼ばれてきた。また市内には古い寺社散在する。

2. データ分析

まず、夜間人口分布についてであるが(図1)、夜間人口の集積は、駅・バス利用圏が全体的に大きくなっているが、東武線のせんげん台駅や越谷駅、新越谷駅の駅・バス停利用圏で特に大きくなっている。逆に JR 線の越谷レイクタウン駅の周辺はあまり人口の集積が見られない。(データがまだないだけかもしれない。)公共交通利用圏と人口分布とを見ると(図2)、駅・バス停利用圏とバス停利用圏のうち市内中心部に近いあたりが集積が大きい。また、新方地区以外は市内ほぼ全域が公共交通によってカバーされていることがわかる。

昼間人口についても見てみると(図3)、昼間人口の集積は、新越谷駅周辺、ついで北越谷駅の東で特に大きくなっている。また、せんげん台駅西側でも大きい。昼夜間人口比に注目すると(図4)、新越谷が突出して多いが、それ以外は市内全域においてほぼ 0.85 以下である。

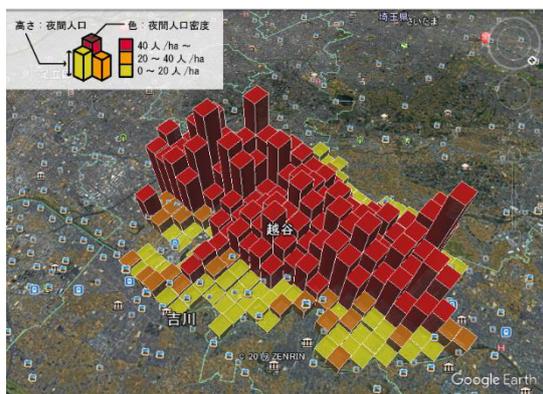


図1 夜間人口分布

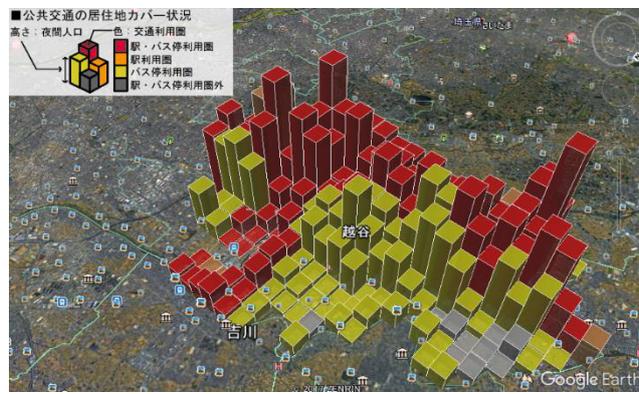


図2 公共交通利用圏と人口分布

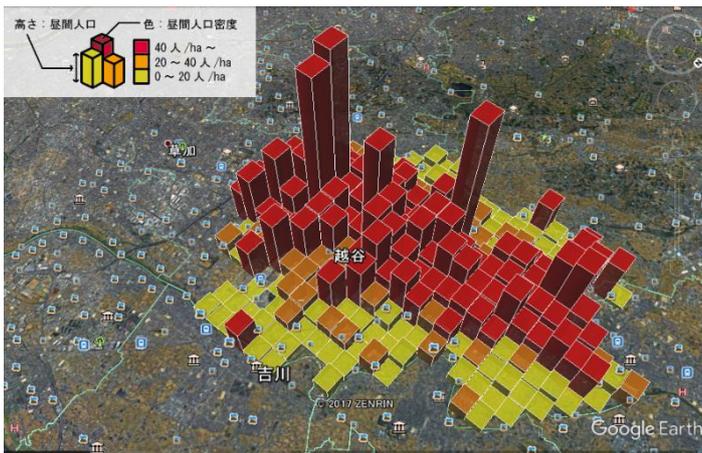


図3 昼間人口分布

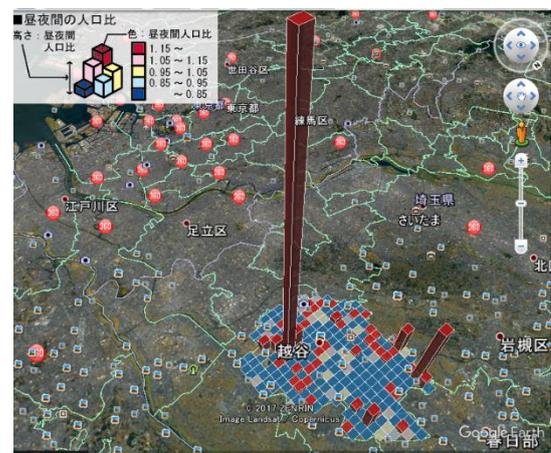


図4 昼夜間人口比

次に高齢化の状況についてみると（図5）、市内全域でほぼ10%～20%であることが分かる。どちらかという、南の方で高齢化が進んでいる。メッシュで示されたうち一か所だけ40%を超えているが、あまり住宅が多くない中にケアハウスコスモ越谷があるためではないかと見られる。

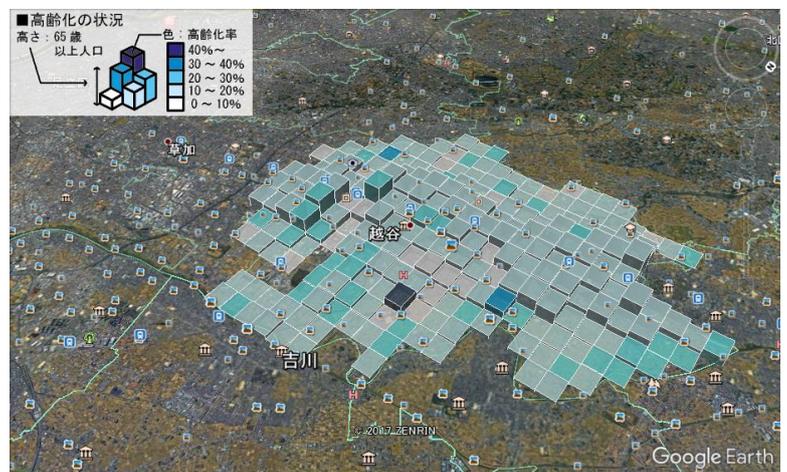


図5 高齢化の状況

公共交通利用圏と働く場所との関係を見てみると（図6）、新越谷駅周辺、次いでせんげん台駅、越谷駅周辺に集積が見られる。駅・バス停利用圏と駅利用圏とではそれほど大きな差はみられない。また、通勤通学に公共交通を使う人の割合を見てみると（図7）、市内西端、東端を除く市内ほぼ全域で75%～100%という高い割合となっている。

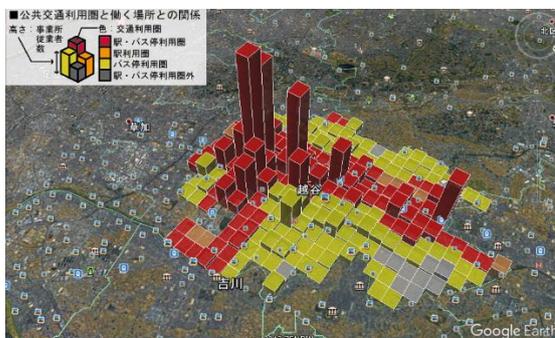


図6 公共交通利用圏と働く場所との関係

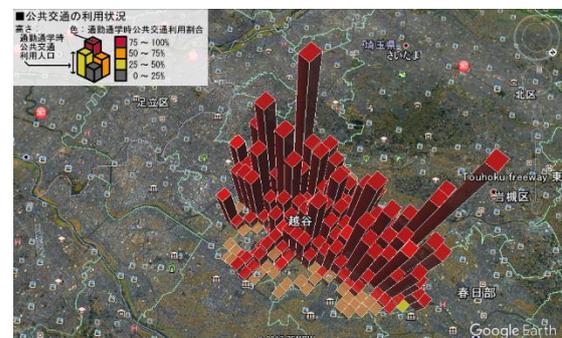


図7 公共交通の利用状況

販売額分布についてみると（図8）、小売業年間販売額の集積は、新越谷駅周辺、せんげん台駅周辺で大きい。市の西端と東端では小さい。また、データが無いようであるが、日本最大のショッピングセンターがある越谷レイクタウン駅周辺でも集積が大きいと考えられる。また、公共交通利用圏と販売額の関係について見てみると（図9）、駅・バス停利用圏に集積していることが分かる。



図8 小売業販売額

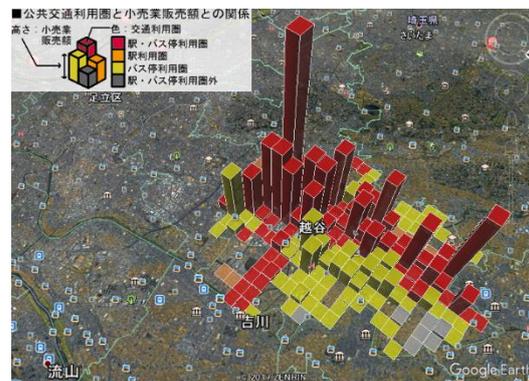


図9 公共交通利用圏と小売販売額

さらに経年変化を見ると、1979年（図10）は越谷駅、新越谷駅周辺、大袋駅周辺で集積が大きくなっており、1991年（図11）は新越谷駅周辺の集積が大きくなり、せんげん台駅周辺の集積が大きくなりだしている。

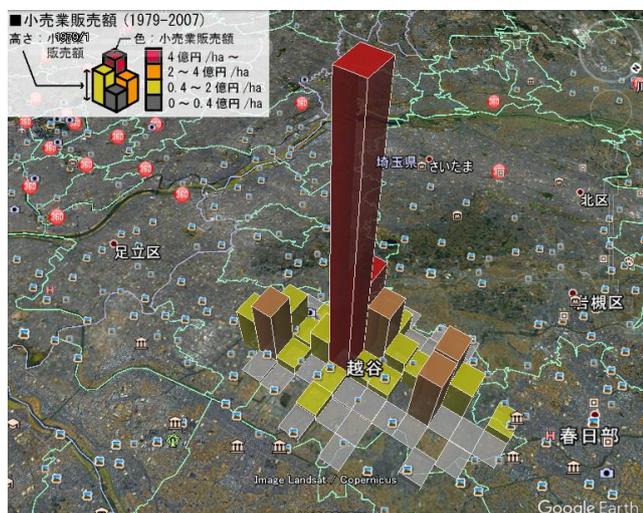


図10 1979年の小売業販売額

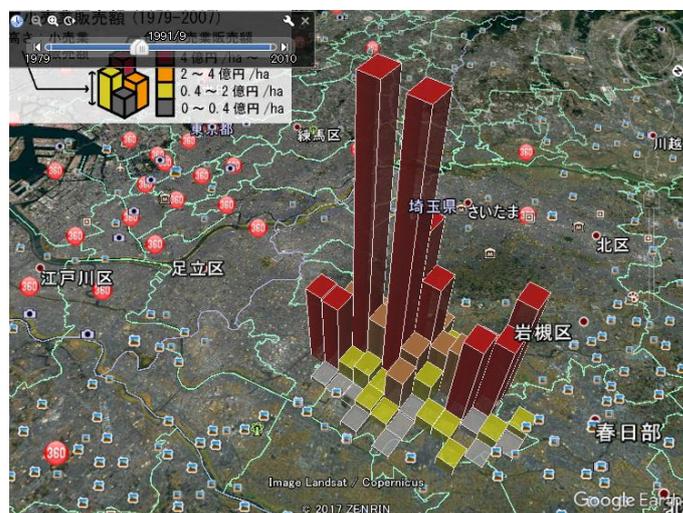


図11 1991年の小売業販売額

3. 本市の特徴

本市の特徴としてまず市域全体を公共交通網がカバーしていることがあげられる。人口は東武線が通る中央に付近に集中している。鉄道を主体として市域全体が発展していることが分かる。市内全域を電車とバスがつかないでおり、車に頼らない移動が容易である。市

の郊外部ではそんなに路線が多くはない現状もあるが、歩いて暮らせる集約型都市構造と言えるのではないだろうか。一部を除き、夜間に比べて昼間の人口が大幅に少ないことも大きな特徴であろう。本市は東京近郊ベッドタウンという特性を有しているからであると考えられる。

本市の市役所は越谷にあるが、人口や小売販売額から新越谷駅周辺が中心市街地として最も栄えていることが読み取れる。ついでせんげん台駅西口周辺が人口、小売販売額とも大きくなっている。これは、東京方面だけでなく、通勤・通学で東武野田線を利用するさいたま市への人口流出が多いこと、埼玉県立大学があることなどが要因としてあげられよう。

小売販売額等のデータがまだ無いようなのが残念だが、越谷レイクタウン地区に日本最大級のショッピングセンターがあることも本市の大きな特徴の一つである。この施設によって、市外からの人の流入が大幅に増えているのではないだろうか。越谷レイクタウン地区では、環境にやさしいまちづくりの先進地区として官民一体で環境負荷軽減のための取り組みがなされている。これからますます整備が進み、本市の中で最も人が集まる地区になるだろうと予想できる。しかし、今後、ますます当地区が発展していくにつれて、他の駅周辺の商店街などがだんだん寂れて行ってしまうのではないかという懸念がある。

(3) 現行のマスタープランについて

マスタープランの中でも、地区別構想のプランの大袋地区の構想について提言したいと思う。当地区内でも、千間台地区はすでに整備された住宅街であり、西大袋地区でも土地区画整理事業が実施されている。しかしその一方、隣の大袋駅周辺は、以前は市内でも高い小売販売額を誇っており、生活の拠点であったと思われる。

しかし、せんげん台駅周辺や越谷レイクタウン地区などが整備されたのも原因だろうか、現在は小売販売額もあまり高くはない。実体験としても、昔ながらの商店街にもあまり人がおらず、活気がないように感じていた。また西大袋地区の整備に伴い、ほんの数年前に大袋駅西口につながる新しい広い道路が整備されたが、そのことによって人の動線が大幅に変化し、商店街からますます活気が失われた。当地区のマスタープランでは、この大袋駅周辺の商店街のことについてまったく触れられていない。新しい道路沿いにすべて新しく整備する計画なのだろうか。

大袋駅周辺の特徴として、もともと道が狭く、歩行者と車が接触しそうなくらいであったという問題点はあった。それが新しい道路を作ることによって車はそちらを多く利用するようになり、多少は解決した。

そこで、車の通りが少なくなった点を活かして、生活中心の拠点として、商店街を再び活性化できるような取り組みの必要があると考える。新しい道路は広く、車で走りやすい道であり、道路沿いにはチェーン店などが立ち並んでいて、駐車場は広めである。確かに西大袋地区が今後発展していくのに伴い、大袋駅に来る人の利便性は向上したであろう。

今後バスの路線も整備されるものと思われる。しかし、歩きたくなるような魅力はあまりない。新しい店が増えるのもいいが、昔ながらの風情はどんどん失われてしまっている。

現在、新しい道路の整備に伴い、昔ながらの商店街には車があまり入ってこないような状況になっているのであるから逆にそれを活かせばよい。せっかく駅周辺という利便性の高い立地なのであるから、トランジットモールのようにして、徒歩で散策したくなるような便利な商店街として活気を取り戻すとより魅力のある便利な地区になるのではないだろうか。

現在整備が進んでいる西大袋地区や越谷レイクタウン地区のような新しい魅力ある地区とは違った、あたたかい昔ながらの情緒を残すようなまちづくりをしていくと、本市がより魅力的な市になるであろう。

したがって、マスタープランの大袋地区の「4. まちづくりの方針」の「便利な拠点づくり」の部分に、魅力ある大袋商店街の再活性化を付け加えることを提言する。

(4) 「都市構造可視化計画」 サイト充実のために

日本国の特徴の一つとして、世界有数の火山国であるということが挙げられる。しかし、火山に関するデータはβ版サイトにも見られなかった。したがって、「災害と都市構造の関係」のところで、火山が噴火した際に火山灰などによって被害を受けることが予想される地域が地図上で可視化されていると、災害に強いまちづくり検討に役立つのではないだろうか。また、過去の水害データだけではなく、様々な都市で河川が決壊した場合の予想される浸水区域も表示されるとよいと感じた。

また、Google Earth と対応している点は大変わかりやすく、都市構造を掴みやすかったが、一部表示されない等の不具合があったのもう少し動作が軽くなるとより使いやすいであろうと感じた。