

第 3 章

基本構想

第3章 基本構想

1. まちづくりの基本方針

(1) 将来都市像

みんなでつくる みんなが輝くまち あげお

「第6次上尾市総合計画」においては、「安心・安全な暮らし」「誰もが自分らしく」「人とつながりのあるまちへ」「持続可能な未来への責任」をキーワードとする基本理念のもとで、市が抱える基本的課題の解決に向け、協働でまちづくりに取り組み、安心・安全で、誰もが輝くことのできるまちを、次世代を担う子どもたちへ引き継いでいくことを目指し、「みんなでつくる みんなが輝くまち あげお」を将来都市像として掲げています。

本計画は、この「第6次上尾市総合計画」を上位計画とし、他の分野と連携しつつ、主にまちづくりの側面から将来都市像の実現を後押しするものです。

このことから、本計画の将来都市像についても「みんなでつくる みんなが輝くまち あげお」とし、「第6次上尾市総合計画」と整合・共有するものとします。

(2) まちづくりのテーマ

将来都市像の実現に向けて、まちづくりを進める上での基本的な考え方として「まちづくりのテーマ」を次のように設定します。

暮らしの場として選ばれるまち

～便利、快適、活力、安全・安心、魅力を備えた質の高いまちづくり～

本市は、これまで一貫した人口増加のもとで発展をしてきましたが、人口は2020年をピークに減少に転じることが予測されています。また、高度経済成長期の急激な人口増加と核家族化を要因とした高齢者世帯、高齢単身者世帯の増加が総人口の約35%を占めることも予想されています。一方で、国道17号上尾バイパス線（上尾道路）の開通や高速埼玉中央道路（新大宮上尾道路）の一部事業化など、今後も市域の発展が期待される開発も行われています。

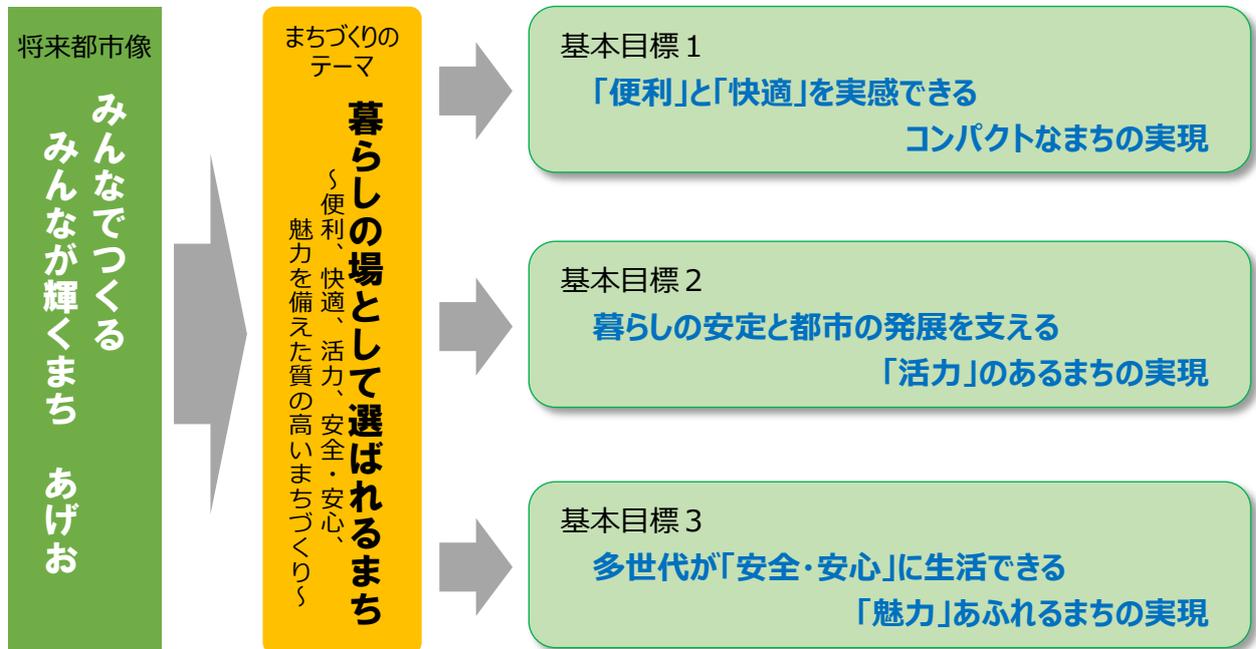
これらの優位要因との相乗効果や、前章で考察した課題を解消することで、「住みたい（転入促進）」「住み続けたい（定住促進）」と思える「暮らしの場として選ばれるまち」を目指すことが、人口減少、少子高齢化への対策と考えます。

その実現のため、「暮らしの場として選ばれるまち」をまちづくりのテーマとし、コンパクトなまちの形成や幹線道路周辺における土地の有効活用により、「便利」「快適」「活力」「安全・安心」「魅力」を備えた「質の高いまちづくり」を進め、良質な社会資本ストックの形成と活用を図ることとします。

(3) まちづくりの基本目標

将来都市像の実現に向け、まちづくりのテーマを踏まえて、次の3つを基本目標とし、まちづくりを進めます。

図3-1 まちづくりの基本目標



基本目標1 「便利」と「快適」を実感できるコンパクトなまちの実現



暮らしの場には、日常的な買い物などを支える商業施設をはじめ、行政、医療、福祉、教育、文化などの様々な施設が不可欠です。特に、未来を担う子どもたちを育む子育て施設は、持続的なまちの発展を支える若者や子育て世代にとって必要不可欠です。しかし、人口の減少と低密度化により地域での採算が低下すると、これらのサービスの持続が困難になることが懸念されます。

このため、市の中心となる拠点や各地域の拠点においては、生活に必要な施設の維持・集積を図るとともに、高齢者をはじめ誰もが歩いて利用できる都市環境を整えることで、市街地の人口密度を維持し、持続可能なまちの実現を目指します。

また、拠点となる市街地間を道路や公共交通でネットワーク化し、これらの市街地にアクセスしやすい都市構造を構築することで、「便利」と「快適」を実感できるコンパクトなまちの実現を目指します。

第1章 計画の概要
第2章 上尾市の現状特性とまちづくりの課題
第3章 基本構想
第4章 分野別方針
第5章 地域別方針
第6章 計画の推進方針
資料編

基本目標2 暮らしの安定と都市の発展を支える「活力」のあるまちの実現



暮らしの場には、暮らしの安定のための「働く場」の充実が必要です。「働く場」の充実により、新たな住宅開発が促され、社会資本ストックの維持・確保や良質な公共サービスの提供、その提供に必要な財政基盤の確保が可能となります。

国道17号上尾バイパス線（上尾道路）や、高速埼玉中央道路（新大宮上尾道路）の一部事業化など、道路交通ネットワークのさらなる充実や、近隣自治体との包括的な土地利用が見込まれる中、その周辺において商業・工業・流通業などの企業の立地需要を充足する受け皿を確保することで、より多くの雇用の創出を目指します。

また、企業立地に伴う財政基盤の安定とともに、コンパクトなまちの実現に伴う公共施設の適切な配置やマネジメントを実施することで、過剰な歳出を抑制し、健全で良質な公共サービスの提供を目指します。

それにより、暮らしの安定と都市の発展を支える「活力」のあるまちの実現を目指します。

基本目標3 多世代が「安全・安心」に生活できる「魅力」あふれるまちの実現



暮らしの場には、多くの世代が生活するため、それぞれのニーズに応えることのできる、多様な住まい方の選択肢が備えられていることが求められます。

また、防災への市民意識の高まりを踏まえ、安定した生活環境の確保に向けて、災害を防ぐ「予防」の視点に加え、災害が生じてでもできる限り生命・財産の被害を低く抑える「減災」、早期に暮らしを取り戻すための「復旧」、より災害に強いまちを形成する「復興」の視点から、まちづくりに取り組むことが不可欠となります。

このような、利便性の高い都心居住、緑化などによる良好な住環境の形成、道路・公園・上下水道の基盤施設の整備など、居住環境の質の向上と、災害に強いまちづくりにより、多世代が「安全・安心」に生活できる「魅力」あふれるまちの実現を目指します。

2. 将来展望人口

本市の総人口は、平成 27（2015）年までは増加傾向にありましたが、令和 2（2020）年にピークを迎え、その後は減少傾向で推移することが予測されています。国立社会保障人口問題研究所推計に準拠し、住民基本台帳人口ベースで再推計した「基本となる推計人口（住民基本台帳ベース）」では、令和 27（2045）年の推計人口は 204,959 人となっています。この人口減少の抑制を「上尾市都市計画マスタープラン 2020」の最も重要な目標に位置づけ、将来展望人口を設定します。

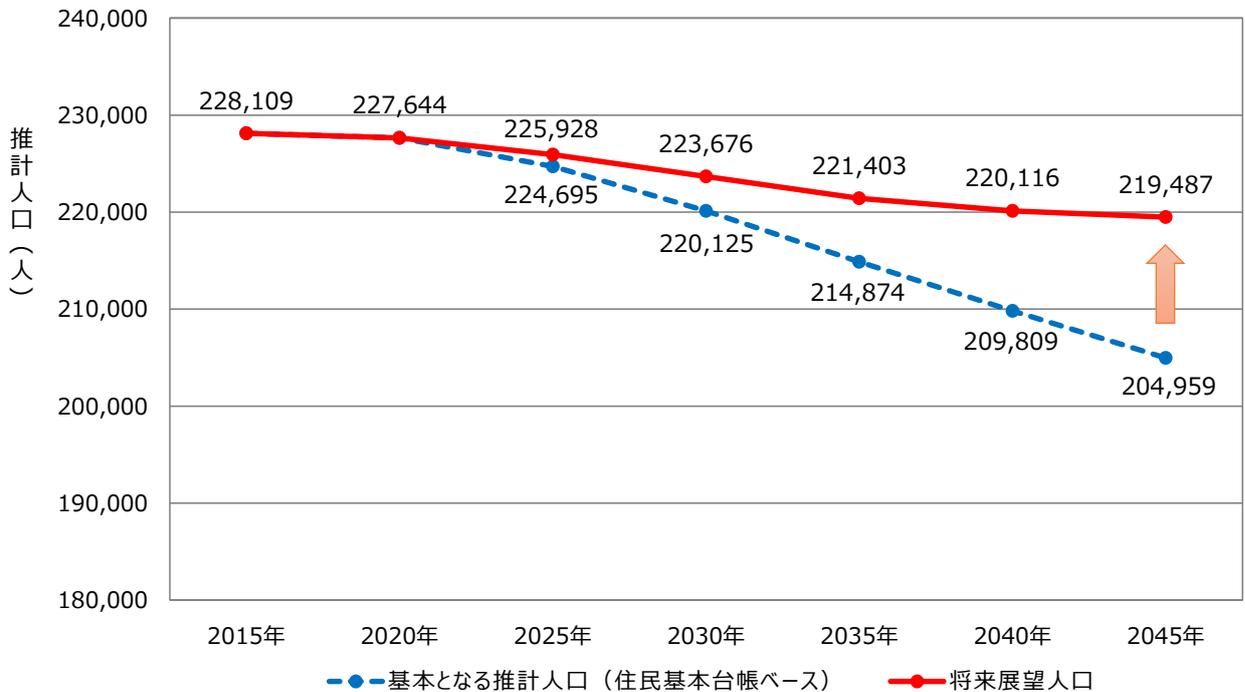
令和 27（2045）年までに、合計特殊出生率が国の「第 2 期 まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」に示された水準である 2.07 に回復するものと仮定し、純移動率などを含め、将来人口をコーホート要因法にて推計した「第 6 次上尾市総合計画」（将来展望人口）より、令和 12（2030）年の将来展望人口を 223,676 人、令和 22（2040）年の将来展望人口を 220,116 人と設定します。

表 3-1 将来展望人口

	令和 12（2030）年	令和 22（2040）年
将来展望人口	223,676 人	220,116 人

資料：第6次上尾市総合計画（将来展望人口）

図 3-2 将来展望人口



資料：第6次上尾市総合計画、住民基本台帳(実績値)、国立社会保障人口問題研究所(推計値)

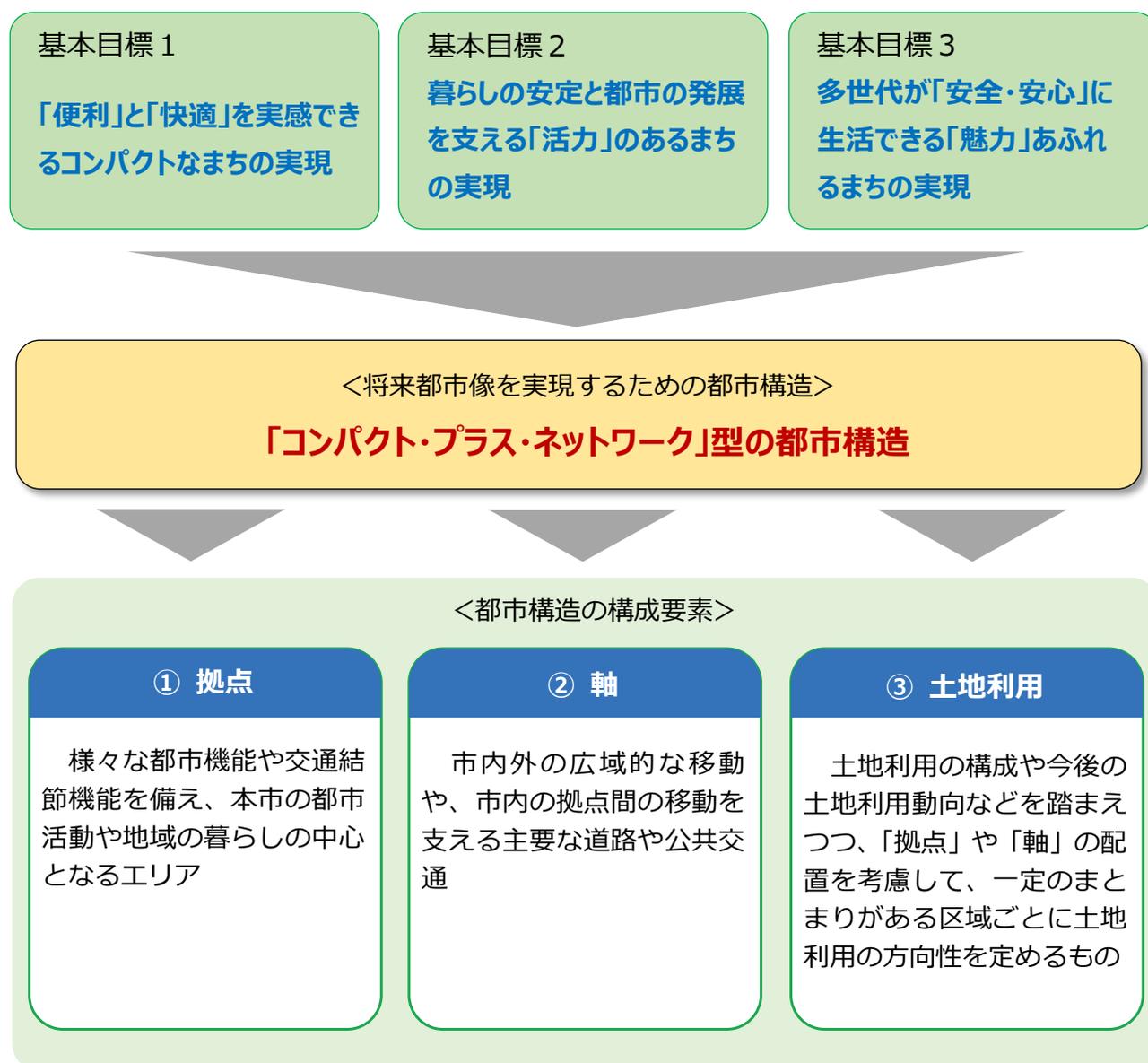
3. 将来都市構造

(1) 将来都市構造の基本的な考え方

将来都市構造は、本市が目指す将来都市像の実現に向けて、市の拠点となる場所や、都市の骨格を形成する軸の配置、土地利用の区分といった、目指すべき都市のあり方を示すものです。

本計画が目指す将来都市構造は、将来都市像である「みんなで作る みんなが輝くまちあげお」を実現するために、暮らしの場の近くに様々な都市機能や働く場が適切に立地し、それらが道路・公共交通のネットワークによって有機的に結びついた「コンパクト・プラス・ネットワーク」型の都市構造とします。

図3-3 「コンパクト・プラス・ネットワーク」型の都市構造の考え方



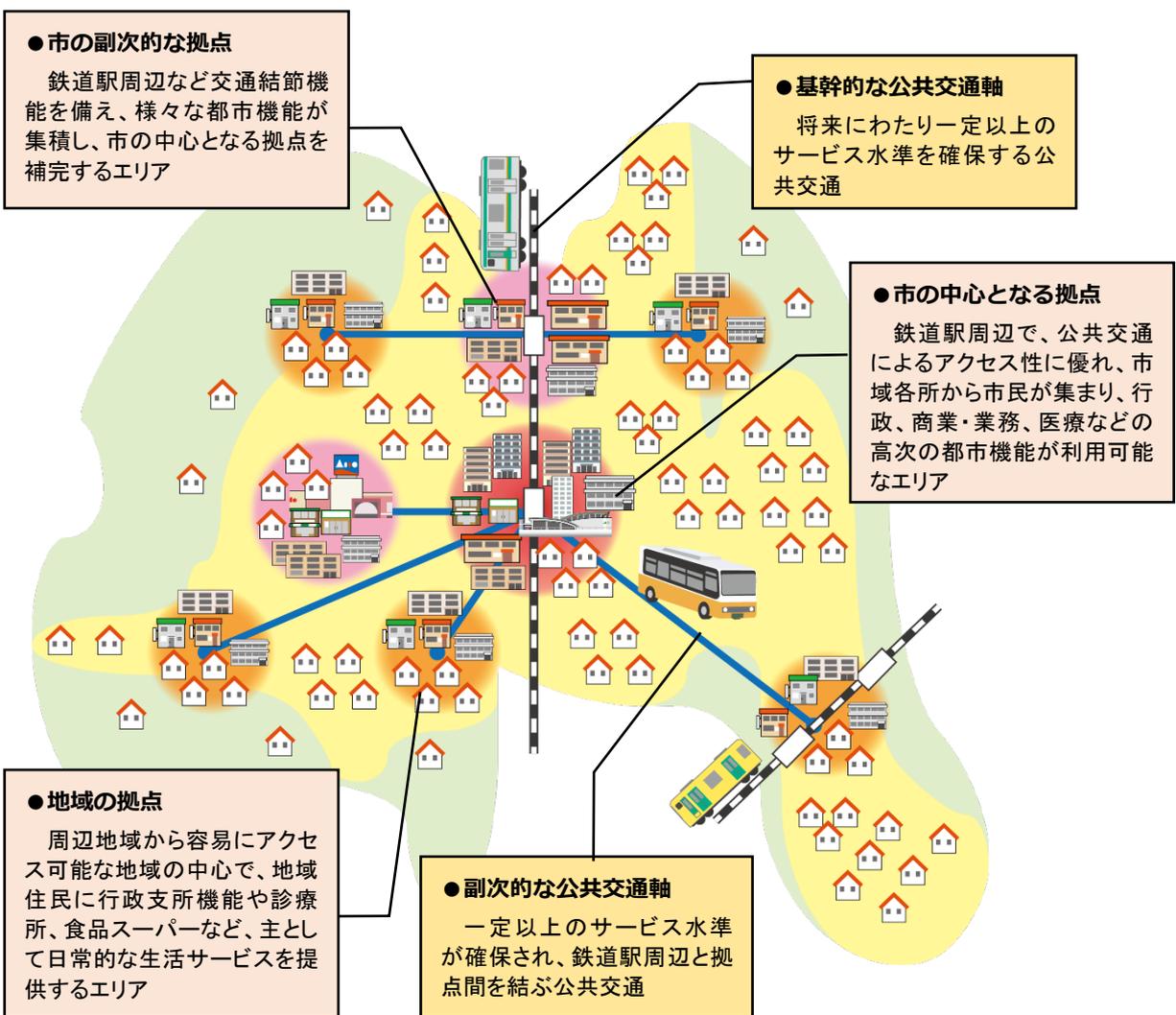
●コンパクト・プラス・ネットワークとは

今後人口が減少すると、市街地の人口密度が低くなり、商業や医療などのサービスや公共交通を維持することが困難となります。そのため、高齢者や子育て世代など誰もが安心して暮らすことができ、財政面や経済面、環境面からも将来にわたり持続可能なまちづくりが求められています。

「コンパクト・プラス・ネットワーク」は、将来にわたり持続可能なまちづくりに向けて、住宅や生活関連サービス施設などがまとまって立地し、住民が徒歩や自転車、公共交通でこれらの施設に容易にアクセスできるまちづくりの概念です。

「コンパクト・プラス・ネットワーク」型のまちでは、「密度の経済」の発揮を通じて、住民の生活利便性の維持・向上、地域経済の活性化、行政サービスの効率化などによる行政コストの削減などを実現することが期待できます。

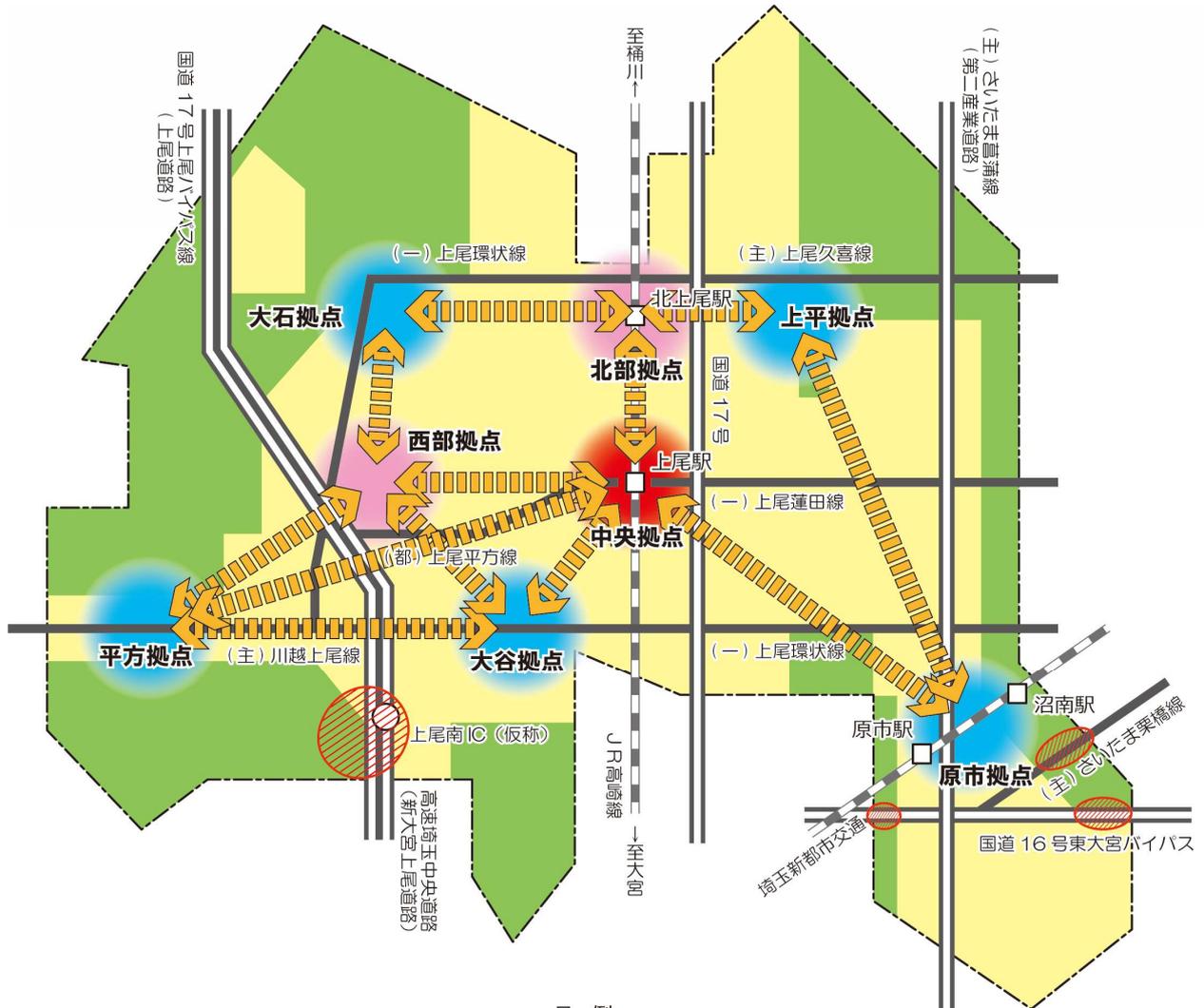
図3-4 コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ



(2) 将来都市構造の設定

基本的な考え方を踏まえ、本市の将来都市構造を以下のとおり設定します。

図3-5 将来都市構造図



凡例

<拠点>	<軸>	<土地利用>
中央拠点	交通軸(広域道路)	都市的土地利用ゾーン
副次都市拠点	交通軸(地域道路)	田園保全・活用ゾーン
地域拠点	交通軸(鉄道)・駅	産業系土地利用検討ゾーン
	交通ネットワーク	

第1章 計画の概要

第2章 上尾市の現況特性とまちづくりの課題

第3章 基本構想

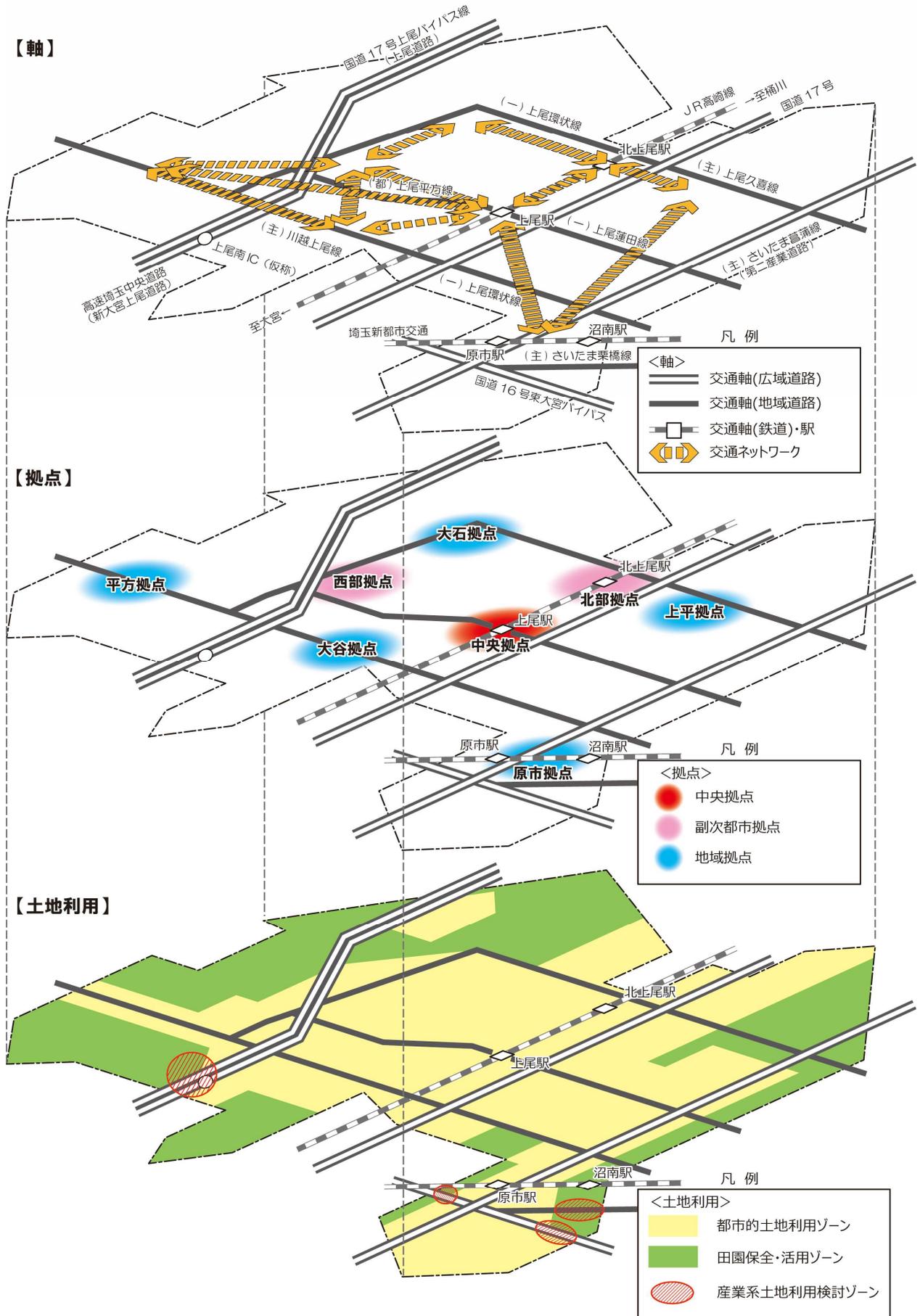
第4章 分野別方針

第5章 地域別方針

第6章 計画の推進方針

資料編

図3-6 将来都市構造図（階層別）



① 拠点

■ 中央拠点

高次の都市機能や交通結節機能を備え、市内外から多くの人が集い、交流する、市全体の都市活動を支える中心的なエリアを「中央拠点」と位置づけます。

上尾駅周辺は、鉄道とバス交通との交通結節点としての利便性を活かし、行政、商業・業務、医療など本市を代表する高次の都市機能の維持・集積を図るとともに、良質な集合住宅の供給により、都市としての活力がみなぎる中心的な拠点の形成を目指します。



上尾駅

■ 副次都市拠点

様々な都市機能や交通結節機能を備え、中央拠点の役割を補完するエリアを「副次都市拠点」と位置づけます。

◆ 北部拠点

北上尾駅周辺は、周辺住民や駅利用者の利便性を高める商業や公共サービス、福祉、教育、文化などの都市機能のほか、大石・上平地域に対する交通ターミナル機能などを兼ね備えた北部地域の中心となる拠点の形成を目指します。



北部拠点にある大規模複合商業施設

◆ 西部拠点

大規模複合商業施設や福祉施設などが立地する上尾市児童館こどもの城周辺は、市西部に居住する住民の利便性を高める商業や公共サービス、福祉、文化などの都市機能を兼ね備え、また、複数の交通軸が交差する地理的特性を活かし、広域交流の要となる拠点の形成を目指します。



西部拠点にある大規模複合商業施設

■ 地域拠点（平方拠点、原市拠点、大石拠点、上平拠点、大谷拠点）

地域の中心として、生活関連サービス施設などの充実と災害時の防災活動拠点としての機能を図るエリアを「地域拠点」と位置づけます。

各地域の支所周辺を地域拠点として位置づけ、行政サービス機能や教育、地域のコミュニティ活動を支える機能、商業、医療、福祉などの機能を集約して、日常的な住民の暮らしを支えます。また、有事における防災活動の拠点として、防災機能の向上を図り、地域の中心となる拠点の形成を目指します。



平方拠点にある支所

② 軸

■ 交通軸

近隣都市や東京都心と本市を結ぶ鉄道や広域的な道路、市内の拠点間を結ぶ主要道路を「交通軸」と位置づけます。

主要な国道や県道、都市計画道路、鉄道については、都市間・地域間の交流を高めるとともに、通勤や通学、買物をはじめとする日常的な暮らしの利便性の向上や経済活動の強化につながる軸の形成を目指します。

■ 交通ネットワーク

市内の拠点間を結び、本市の一体性や地域間の連携を強化する公共交通や自転車などのネットワークを「交通ネットワーク」と位置づけます。

バス交通や自転車などの交通ネットワークは、中央拠点、副次都市拠点と地域拠点、地域拠点間相互を結び、各種生活関連サービス施設の利用など、日常的な暮らしの利便性を高めるとともに、本市の一体性や地域間の連携を強化する軸の形成を目指します。

③ 土地利用

■ 都市的土地利用ゾーン

住宅地や商業地、工業地など、都市的な土地利用を図る地域を「都市的土地利用ゾーン」と位置づけます。

市街化区域を「都市的土地利用ゾーン」と位置づけ、居住機能や様々な都市機能を集積し、多様な都市活動を支える地域として、これまでに整備されてきた道路や公園などの都市基盤を活かしながら、将来にわたってまとまりのある市街地の形成を目指します。



市街化区域の街並み

■ 田園保全・活用ゾーン

樹林地や農地、水辺などの豊かな自然環境と、集落地の調和を維持していく地域を「田園保全・活用ゾーン」と位置づけます。

市街化調整区域を「田園保全・活用ゾーン」と位置づけ、無秩序な市街化を抑制し、豊かな自然環境と調和した良好な営農環境と落ち着きのある居住環境が今後も維持・保全される地域を目指します。

ただし、市街化調整区域内の整備された都市計画道路の周辺については、土地利用の需要を踏まえつつ、周辺環境との調和に配慮した計画的な土地利用の転換により、市の活力を高める地域を目指します。



上尾の田園風景

■ 産業系土地利用検討ゾーン

広域都市間を結ぶ幹線道路の沿道は、土地利用需要を踏まえ、周辺環境と調和した新たな産業の受け皿への転換を推進する「産業系土地利用検討ゾーン」と位置づけます。

広域都市間を結ぶ幹線道路の沿道の一部を「産業系土地利用検討ゾーン」と位置づけ、幹線道路の整備効果などを活かし、新たな産業の受け皿となる都市的な土地利用への転換を検討します。

～「都市計画マスタープラン2010」からの変更点～

● **自転車に対する需要の変化**

「都市計画マスタープラン2010」では、自家用車への依存、地球環境や個人の健康に配慮したまちづくりとして、「自転車のまち」を掲げてきました。本市は、平坦な地形が広がり、道路網の整備も進んでいるため、日常的な自転車利用が可能であることから、自転車のまちづくりはこれからも将来へ継続していくものと考えております。

しかし、昨今の本市における自転車の利用状況は、環境や健康といった側面に比べ、移動・交通としての側面が非常に強くなっております。

「都市計画マスタープラン2020」では、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方を主軸とし、公共交通の強化を図ることとしております。その中において自転車は、身近な移動手段（バスへのアクセスや市内循環など公共交通の補完）として位置づけ、誰もがより安全で安心して利用できるよう、周辺環境整備に重点を置いた自転車施策を展開していくこととします。

● **より明確な構造主体の位置づけ**

「都市計画マスタープラン2010」では、自然と市街地のバランスに配慮した空間形成を目指し、都市拠点や緑の拠点のほか、水と緑の帯・脈を位置づけ、それらが連結した回遊軸を「都市と自然の回遊軸」と位置づけていました。

一方、「都市計画マスタープラン2020」では、今後の人口減少と超高齢化社会への移行という重要な検討課題への対応に向けて、「コンパクト・プラス・ネットワーク」型の都市構造の形成を目指すこととしました。

「都市計画マスタープラン2010」で位置づけられていた帯・脈や回遊軸は、多様性に富んでいるものの、コンパクトシティの要となる拠点の形成に対する印象を弱くすることにもなるため、拠点と拠点間の交通ネットワークがより明確になるよう、「コンパクト・プラス・ネットワーク」型の都市構造としては、水と緑の帯・脈等を位置づけず、「拠点」「軸」「土地利用」の構造主体を絞った都市構造としています。