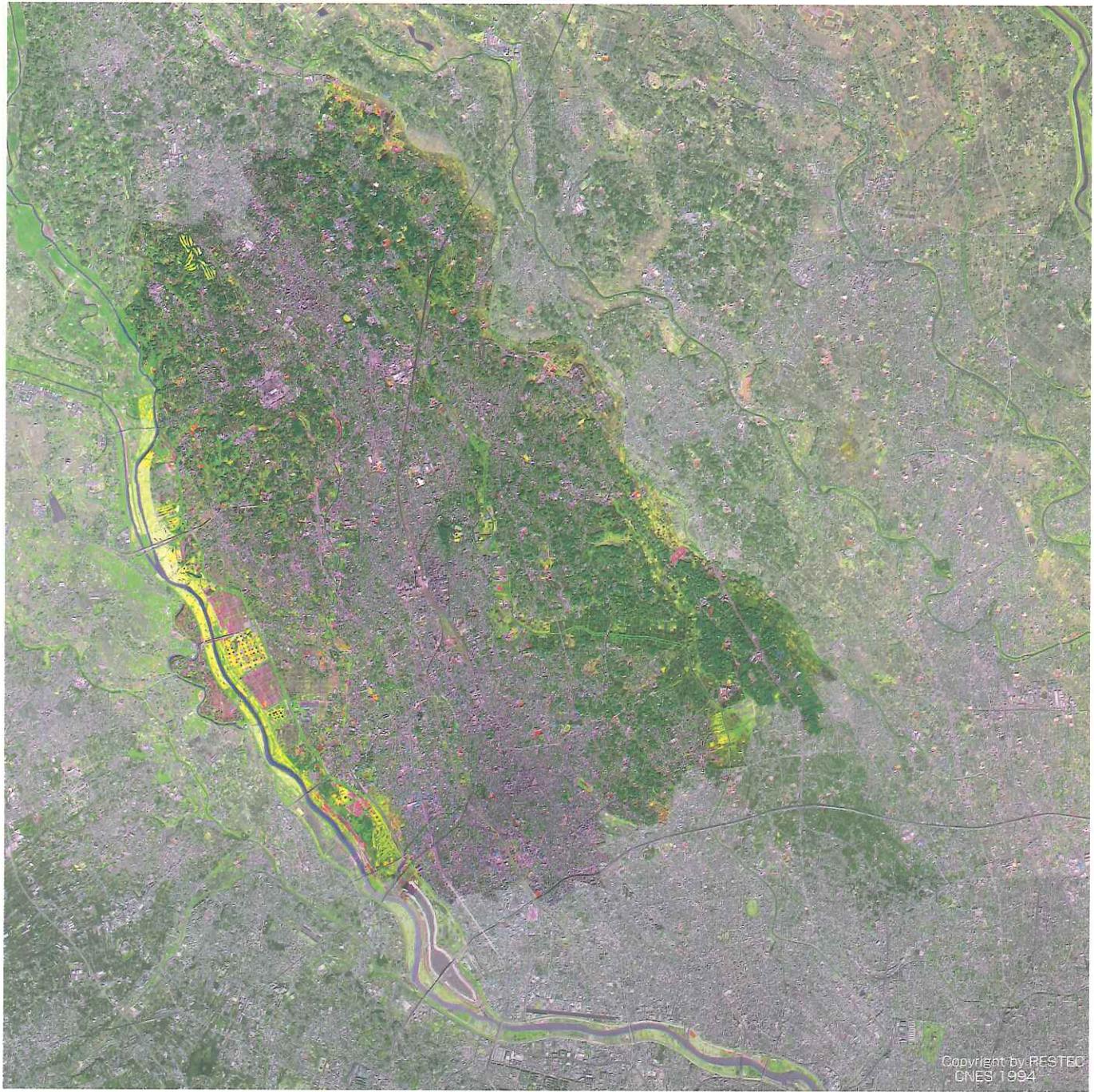


第三世代の都市づくりをめざして

政令指定都市ビジョン

2000



新世紀都市計画研究会

～第三世代の都市づくりをめざして～

日本社会が本格的な近代都市計画を導入し始めた二十世紀前半の第一世代、機能主義に基づく都市整備を展開した二十世紀後半の第二世代に続いて、私達は地球環境まで視野に入れた市民生活のための都市づくりを進める第三世代に至っている。

それは市民主義と環境主義に根ざした、都市計画の潮流を転換する壮大なパラダイムシフトに他ならない。その流れは既に1980年代に現れていた。経済効率優先主義の都市開発から脱して歴史と文化を活かした人間主義による都市環境形成の台頭である。政令指定都市を目指している合併推進地域は、第一世代、第二世代から見れば「遅れてきた政令指定都市」と言わざるを得ない面もあるが、従来の都市づくりをそのまま延長するのではなく、独自の都市形成の歴史的経緯を十分に考慮しながら、様々な都市形成の動きの中で、新たな思想に基づいて、市民と一体となって、第三世代の都市づくりをめざしていくべきだろう。

この地域の環境や市民生活の質は、決して満足すべき状態ではない

- 既存の政令市とは大きな格差、といって地方都市の持つゆとりにも欠ける
- 失われていく自然環境／基盤未整備市街地の広がり／脆弱な交通網／ゆとりと魅力のない街並み／東京への過度の依存による貧しい都市機能／等

合併・政令市化を新しいまちづくり展開の契機として活かすべきだ

- 合併・政令市化により、今までの狭い行政区域の中で出来なかつたさまざまな都市整備、まちづくりが可能になる
- もっと広い目で地域の資源を見直し、守りあるいは活かしていくこう
- 市民のパワーを結集して、きめ細かなまちづくりに取り組もう

そして21世紀に向けて、新しいタイプの政令指定都市を目指そう

- 広域的な交流拠点であると同時に、そこに住む市民の生活を豊かに多彩にする政令指定都市を目指そう 《第3世代の政令指定都市》
- 東京大都市圏の中で、東京に近接した利便性を活かしつつ、市民が誇りを持ち、地域の中で充実した都市生活を楽しめる都市をめざそう

そのために特に重要なプロジェクトや仕組みを提案します

- | | |
|--|---|
| ○都市形成プロジェクト：
《都心8の字トランジットモール》
《見沼セントラルパーク》
《新市アートプロジェクト》
《鴻沼親水モデル住宅地》他 | ○まちづくりの体制と仕組み：
《まちづくりセンター》
《環境マネージメントシステム》他 |
|--|---|

◆ 目 次 ◆

◆提案趣旨◆ -----	1
1.総論 新世紀の都市形成に向けて -----	2
2.都市形成プロジェクトの提案 -----	6
〈地域全体の骨格づくりに関わる提案〉	
①骨格交通網の形成 -----	6
②人間的な交通環境の整備 -----	8
〈自然と共生する都市づくりに関わる提案〉	
③自然環境の骨組みの形成 -----	10
④見沼田園グリーンベルトの形成 -----	12
⑤鴻沼川沿岸ゾーン -----	14
⑥自然環境資源ネットワークの形成 -----	16
〈地域資源を活かした魅力づくりに関わる提案〉	
⑦歴史資源ネットワークの形成 -----	18
⑧文化資源ネットワークの形成 -----	20
⑨スポーツ資源ネットワークの形成 -----	22
〈きめ細かなまちづくりに関わる提案〉	
⑩良好な住宅ストックの形成 -----	24
⑪市民参加のまちづくりの展開 -----	26
3.今後の取り組みへの提言、あるいは期待 -----	28

◆ 提 案 趣 旨 ◆

1998年の秋、浦和市、大宮市、与野市、上尾市、伊奈町に居住する都市計画を志す研究者及び実務者が集い、以下のことを話し合った。

○市民であるとともに都市プランナーとして当地域に関わってきた者として、合併・政令指定都市化に大きな関心を抱いているが、現状ではその目指すべき都市像、取り組むべき都市整備の中身等について、公の場で十分な議論が行われていないこと。

○合併・政令指定都市化それ自体が目標ではなく、それを契機としてこれまで出来なかつた都市整備課題への取り組み、あるいは全国をリードする先進的な都市づくり・まちづくりを進めることが重要と考える。

○そのため、都市プランナーの立場から、広い意味での都市計画について、特に各自の専門分野あるいは関心があること、また民間の立場から行政内ではまだ議論しにくいテーマに対し、大胆に提言していくべきではないか。

すなわち、

- ①合併に伴い必要あるいは可能となる都市づくり（市民の一体感、境界にまたがる課題など）
- ②政令指定都市化に伴い必要あるいは可能となる都市づくり（県の負担を減らす独自の機能など）
- ③21世紀の生活都市を目指した柔らかな都市づくり（世界的な視点から21世紀の理想都市の姿を描く）

について提案することである。

その後、一年間にわたり新世紀都市計画研究会の名のもとに会合を重ね、全員の協議によりテーマ出しを行い、各自の興味あるテーマを分担執筆後さらに読み合わせによって全員の意見を吸収し、中間報告としてとりまとめたのが本書である。

これらの提案をすることにより、新市の課題と果たすべき役割および執られるべき施策例を提示しようとするものである。

なお、われわれは市域問題にはこだわらずに、連担する市街地地域の当地域に政令指定都市が誕生することを前提として、その広域的、長期的な都市としてのあり方を考え、提言することとした。

2000年1月

新世紀都市計画研究会

石田 武 (1、2-⑪/報告書編集)
窪田 陽一 (2-①②⑤)
中津原 努 (1、2-③④⑦、3)
奈良 吉倫 (1)
星野 賢一 (2-⑩)
三浦 匠史 (2-③④⑥⑨/報告書編集)
山中 知彦 (2-⑦⑧)

() 内:担当

協力:久保田 尚

1. 総論 新世紀の都市形成に向けて

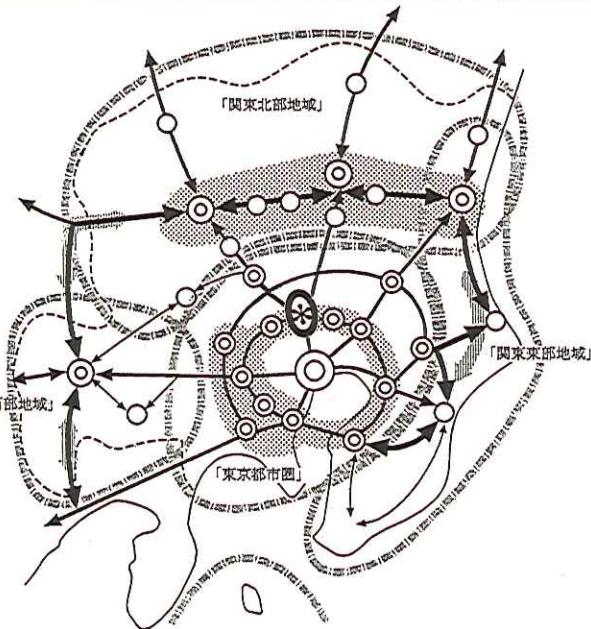
1) 当地域の広域的な位置づけ

○埼玉県は、平成12年3月現在で約683万8千人、全都道府県の中でも愛知県に迫る4番目の人口を擁する。しかし、天領、旗本領が多かったという歴史的成り立ちからして数多くの中小都市に分かれており、全国的な拠点となる都市がないと言われている。

○当地域は、埼玉県南部における人口稠密な連担市街地となっており、通勤・通学、買い物などの都市活動の多くの面で互いに密接に連携した一体的都市圏を形成している。現在、浦和、大宮、与野、上尾、伊奈の4市1町を合わせて約120万人、県人口の18%近くが居住し、埼玉県の行政、経済、文化の拠点としての役割を果たしている。

○また、彩の国YOU And I プランによる埼玉県の中枢都市圏、首都圏基本計画では業務核都市に位置づけられているが、全就業人口の1/3が東京に通勤しているなど、生活のほとんどの面で東京に大きく依存しており、自立した都市圏にはほど遠い状況にある。

○現在、さいたま新都心地区では、首都機能の一部移転に伴う関東甲信越を所管する行政支分庁の巨大なビル群やスーパーアリーナが姿を現し始めた。首都高速道路が新都心に直接アクセスし、JRは新幹線をはじめ全列車が大宮に停車するなど、広域交通の拠点性が高まる。さらに首都圏中央連絡自動車道が整備されると、この地域は、東北、上信越地域のみならず、全国からみた首都圏の要の位置になると予測される。



●首都圏における当地域の位置

*第5次首都圏基本計画をもとに作成



●埼玉県の市町村と当地域の位置

*距離はさいたま新都心からの距離

○21世紀を迎えるに当たって、新都心を中心とする地区は、新世紀を象徴する都市空間としてこの地域をリードしていくであろう。さいたま新都心の整備や広域交通網の整備にあわせて、全国的、国際的な交流の拠点であるとともに、地域の市民および埼玉県民にとっての豊かな都市生活の拠点を形成していくことが期待される。

●政令市の比較データ

項目	単位	4市1町	3市	札幌	仙台	千葉	横浜	川崎	名古屋	京都	大阪	神戸	広島	北九州	福岡
面積	km ²	228.68	168.33	1,121.12	783.50	272.08	435.89	142.40	326.37	610.21	220.66	547.28	740.93	482.95	337.59
平成7年人口	人	1,204,881	968,999	1,757,025	971,297	856,878	3,307,136	1,202,820	2,152,184	1,463,822	2,602,421	1,423,792	1,108,888	1,019,598	1,284,795
人口密度	人/km ²	5,268.9	5,756.5	1,567.2	1,239.7	3,149.4	7,587.1	8,446.8	6,594.3	2,398.9	11,793.8	2,601.6	1,496.6	2,111.2	3,805.8
DID面積	km ²	129.1	102.9	219.5	123.8	112.6	338.9	129.7	271.1	139.4	220.0	137.8	130.7	154.4	147.6
DID面積の割合	%	56.5	61.1	19.6	15.8	41.4	77.7	91.1	83.1	22.8	99.7	25.2	17.6	32.0	43.7
DID人口	人	1,099,333	905,306	1,690,762	844,783	754,525	3,210,042	1,195,023	2,097,490	1,389,004	2,602,030	1,297,562	969,077	916,641	1,225,787
DID人口の割合	%	91.2	93.4	96.2	87.0	88.1	97.1	99.4	97.5	94.9	100.0	91.1	87.4	89.9	95.4
県人口に占める割合	%	17.8	14.3	30.9	41.7	14.8	40.1	14.6	31.3	55.7	29.6	26.4	38.5	20.7	26.0
住居間人口比率	%	88.6	90.2	102.0	109.3	96.9	89.7	88.8	118.6	110.1	146.5	105.0	104.0	103.9	115.5

出典: 平成7年国勢調査

2) 都市環境の現況と課題

市民生活に密接に関わる市街地や自然の環境として、当地域（ここでは浦和、大宮、与野、上尾、伊奈の4市1町の区域）の都市整備の現状と今後に向けた課題を整理してみよう。

① 基盤未整備市街地の広がり（→右図参照）

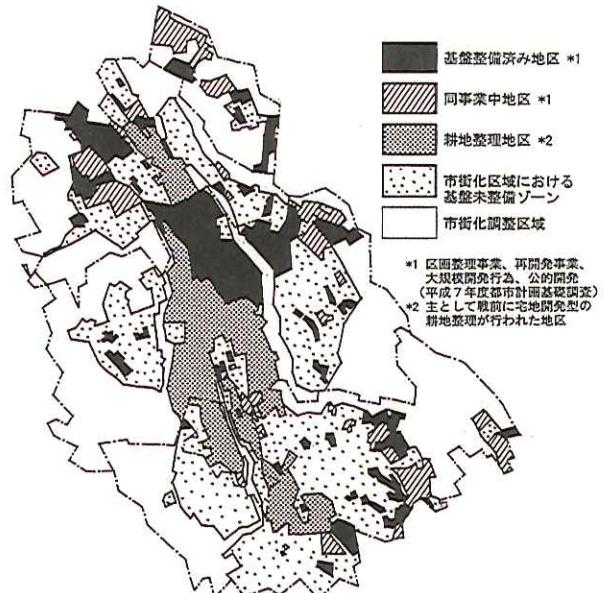
- 当地域の市街化区域のうち、区画整理事業などの面的な基盤整備が行われている部分は約1/3。鉄道に沿った旧市街地には戦前に住宅開発のための耕地整理が行われた部分も多いが、東西の台地部などには、都市基盤が整備されていない市街地が広がる
- 基盤未整備市街地では、狭く曲がりくねった道路網のうえに住宅が高密度に集積しており、交通、住環境および大地震等の災害時における安全性のうえで問題が大きい
- しかし、今後これらの高密度な市街地全体について従来型の区画整理事業等を実施することは困難、住民と行政の協働による市街地改善の方策を模索していくことが必要

② 脆弱な道路、鉄道網（→右図参照）

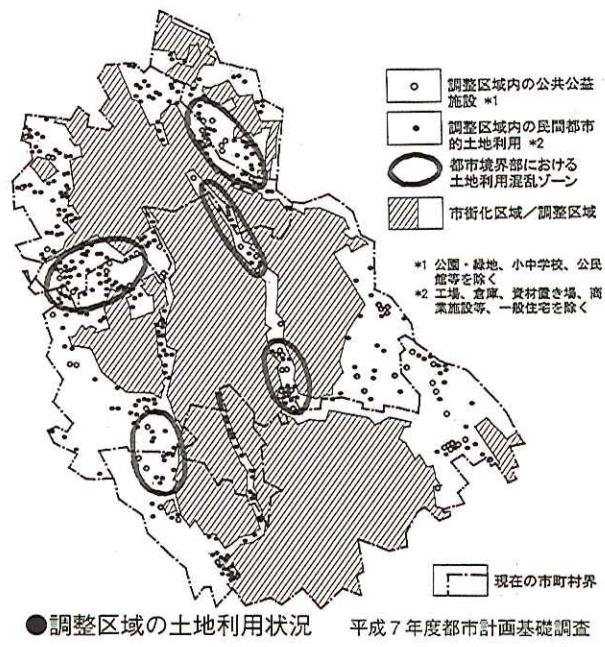
- 当地域で計画決定されている都市計画道路は合計延長約434km、平均して約1km間隔に相当し決して満足な水準ではないが、そのうち整備済みの部分、おおむね出来上がっている部分は、合わせても半分に満たない
- 市街地がすでに建て詰まりつつある中で、残りの約半分の都市計画道路をいかに整備していくかが大きな課題。特に交通の幹線となる4車線道路網の整備、東西を結ぶ道路の整備が重要
- 鉄道網については、4市1町地域で1km²当たり約0.3kmと低密度（横浜市0.45km、川崎市0.5km）。そのため市街化区域においても、鉄道駅から2km以上離れた「鉄道不便地区」が広く分布

③ 都市境界部における土地利用の混乱（→右図参照）

- 市街化調整区域部分には、さまざまな民間の都市的土地利用が虫食い的に分布、各種の公共公益施設も立地し、市街地並みの人口密度となっている部分も少なくない



埼玉県道路企画課調べ（平成9年）



○特に、現在の都市境界部周辺には、いわゆる迷惑施設を含めて市街地の中で立地困難な公共公益施設、工場・倉庫・資材置き場などが、農地や農家集落と無秩序に混在

○合併して新市を形成した段階では、これらのゾーンについても一体的、合理的な土地利用の実現が期待される

④市街地内における農地の残存

○当地域の市街化区域には、その 12.4% にあたる約 1,600ha の農地が残存（単純に比較すれば見沼田園全体より広い！）。うち農地・緑地としての保全が制度的に裏付けられている「生産緑地」は 1/3 未満

○残りの 1,100ha 余りの農地は、今後の住宅立地等の開発可能地ではあるが、一方で高密度な市街地の縁とゆとりの空間としても重要

○これらを市民の参加も得ながら、どう地域のために活かしていくかが課題

⑤自立的市民生活を支える高次都市機能の不足

○当地域は、就業施設はもとより、商業、文化、教育、レクリエーション、医療等、さまざまな高次都市機能を東京に依存。立地条件からみて、今後とも東京との強い関係を持つことは当然だが、豊かでゆとりある市民生活、独自の都市文化の醸成のため、地域での自立した活動を可能にする都市機能整備が必要

○既存の政令指定都市と比べてみても、特に大学等の高次教育施設、大規模公園・緑地等のレクリエーション施設、高齢社会に対応した医療・福祉施設、独自のイベントの開催の場としての情報・文化施設等の整備が重要

⑥ゆとりと魅力のない街並み

○当地域の市街地は一般にゆとりや統一感がなく、雑然とした街並みが広がる。例えば電線類の地中化が行われている部分は主要駅の駅前道路などに限定、既存の政令指定都市等に比較して極めて遅れた状態

○また、地域の顔となり外に対するイメージを形づくるような魅力ある都市景観に乏しい。政令指定都市にふさわしい風格のある都市景観の形成、地域ごとの特徴とゆとりのある街並みの保全・整備などが重要

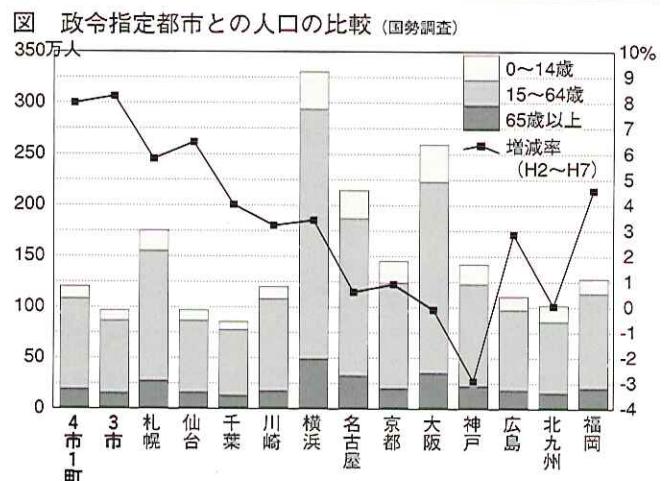


図 政令指定都市との面積の比較（都市計画年報）

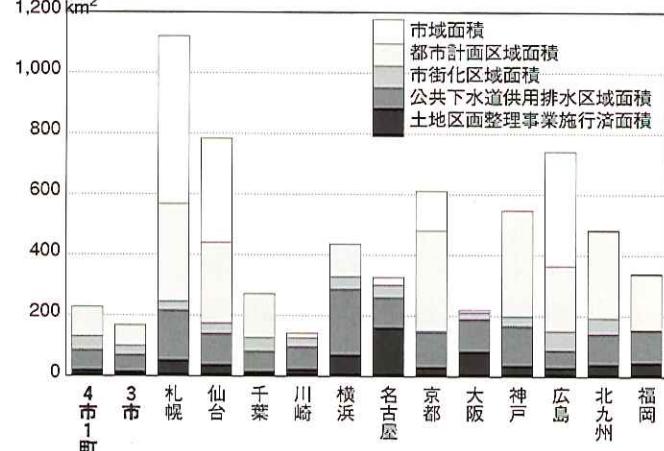


図 政令指定都市との都市計画道路の比較（都市計画年報）

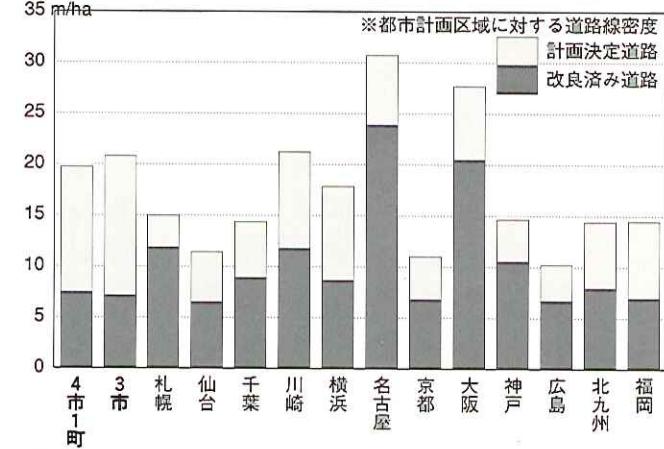
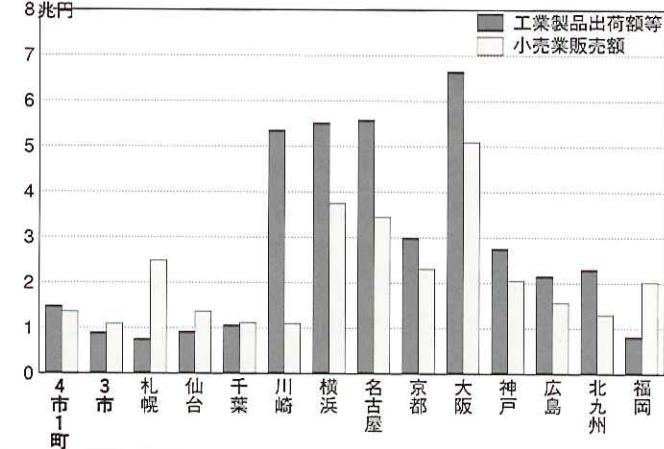


図 政令指定都市との商工業の比較（地域経済総覧）



3) 新市形成の基本方向

- 当地域は、市街地の環境、公園・緑地、道路・鉄道等の都市基盤、教育、医療・福祉、情報・文化等の都市機能、および街並み整備など、多くの面で既存の政令指定都市に遅れをとっている。また、地方都市の持つゆとりにも欠けている。市民が安全で快適、そして多様性に富んだ豊かな生活を送るうえで、決して満足出来る状態にあるとは言えない。
- 今後21世紀にかけて、市民生活の質を高めるために取り組んでいくべき課題が山積している。合併・政令指定都市化を、それらに対する挑戦の契機として活かしていくことが期待される。

〈新市形成の目標〉

- 当地域はいわば「遅れてきた政令指定都市」であり、旧5大都市や地方中心都市とも違い、首都圏の衛星都市群の中で新しいタイプの政令指定都市像を目指すべきだ。
- 業務核都市、首都機能の分担、あるいは埼玉県・北関東地域の核といった広域的な交流拠点を形成すると同時に、そこに住む市民、および周辺地域の市民の生活を豊かに多彩に、選択性に富んだものとすることを基本的な目標と考えるべきではないか。

〈新市形成への取り組み方〉

そのため、以下の5点から新市形成への取り組みを期待する。

①都市行政の一体化

すでに一體的な生活圏を形成している当地域に対して、組織と財政の統合・強化に基づいて、一體的な都市行政を進める

②区制によるきめ細かなまちづくり

一方、行政区の設定にあわせて、当地域を構成する地区ごとの特性を活かしたきめ細かなまちづくりを進める

③21世紀の課題への総合的取組み

高齢化、国際化、情報化、および自然環境との共生など、21世紀の都市型社会の重要な課題に対応して、従来の縦割り行政を超えた総合的なまちづくりを進める

④効率的な都市整備

低成長時代に対応して、費用対効果、市民への情報公開と説明責任を踏まえて、効率的な都市整備を進める

⑤市民感覚に基づいたまちづくり

行政主導、ハード偏重の都市整備から、市民・企業・行政の協働による、市民感覚に応える柔らかなまちづくりを進める

■都市形成プロジェクトの提案

以上のような新市の形成に向けて、特に重要と考えるプロジェクトを提案する。

現代都市として当然すすめるべきことは他にも多々あるはずであるが、ここでは、特に合併・政令指定都市化に伴って、はじめて必要あるいは可能となることを中心にして、行政内ではまだ議論しにくいことも含めて提案する。

提案プロジェクトの項目は以下のとおり

〈地域全体の骨格づくりとして〉

◇骨格交通網の形成

◇人間的な交通環境の整備

〈自然と共生する都市づくりとして〉

◇自然環境の骨組みの形成

◇見沼田圃グリーンベルトの形成

◇鴻沼川沿岸ゾーン

◇自然環境資源ネットワークの形成

〈地域資源を活かした魅力づくりとして〉

◇歴史資源ネットワークの形成

◇文化資源ネットワークの形成

◇スポーツ資源ネットワークの形成

〈きめ細かなまちづくりとして〉

◇良好な住宅ストックの形成

◇市民参加のまちづくりの展開

2. 都市形成プロジェクトの提案

①骨格交通網の形成

■100万都市としての骨格交通網の課題

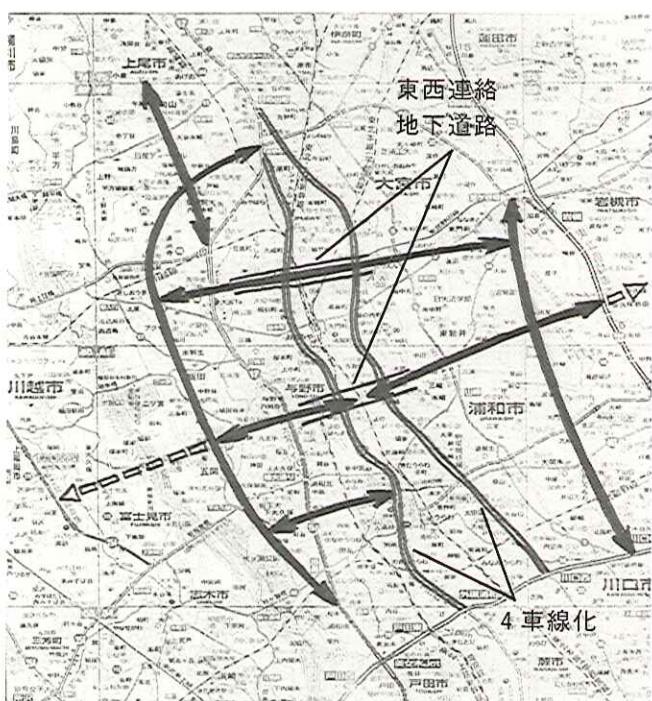
100万人の人口を抱える大都市の市街地として持つべき骨格交通網が、新市を中心とする地域には形成されているとは言い難い。特に下記の諸点が問題となる。

- 幹線道路網:市街地内道路が交通量に比べて貧弱
- マストランジット網:鉄道網密度が低い地域が多く、バスとの接続性・利用効率が悪い
- 都心交通体系:旧市街地のままで交通管理がなされていない
- 環境負荷の低減:交通網の充実と同時に必要

■幹線道路網の充実

当該地域における道路網は4車線以上の広幅員幹線道路が絶対的に少ないという根本的な欠陥を持っている。

- 4車線道路の拡充整備
 - ・外環、16号の間に東西幹線が数本必要
 - ・南北については17号線、産業道路の25m以上への拡幅による4車線化が不可欠
 - ・東西南北の広幅員幹線道路による環状道路網の形成



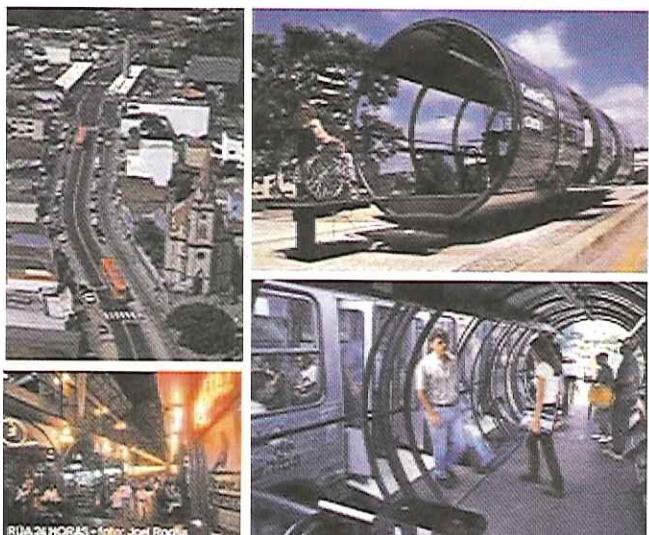
●幹線道路網の充実イメージ図

- 東西連絡地下自動車道路の整備:外環と圏央道の間を補完する東西連絡通過交通路を台地上の市街地の地下に導入することにより、市街地内の通過交通を大幅に削減することが既存道路網への負担を軽減する上で望ましい
- 駅前道路の拡幅整備:各駅の駅前広場につながる幹線の広幅員化は、交通流の円滑化だけでなく景観形成上も望まれる。

■マストランジット網の再構成

南北方向に偏した交通網を補っているバス交通は道路交通と混在している。道路混雑から自立したマストランジットの優遇施策の推進が必要である。

- 鉄道網の強化:
 - ・西高島平からの都営線延伸
 - ・埼玉高速鉄道線の延伸・大宮乗り入れ等
 - ・東武野田線の京浜東北線乗り入れ
- 貨物線の旅客活用:武蔵野線と京浜東北線の相互乗り入れ
- 新駅の設置:中浦和駅での埼京線との接続による武蔵野線貨物分岐線の旅客利用
- 浦和駅の立体化促進
- 駅の結節機能の強化・多様化:高架下空間の有効利用、駅前広場と高架橋下空間との立体的融合によるバスターミナル化



●幹線バス路線を軸とした都市整備(クリチバ/ ブラジル)

- パーク・アンド・ライドの計画的配置:埼京線沿線の既存民間駐車場との利用料金と運賃の提携化
- バス・アンド・ライドに対応した駅周辺の空間設計の再編
- 乗り換え地点の完全バリアフリー化
- 新市域の一体性を高めるバス交通体系の再編
 - ・高速バス・急行バスの導入
 - ・首都高速・外環高速急行バスの運行
 - ・シティ・エア・ターミナルの設置
- 郊外バスターミナルの形成
 - ・大型商業施設や公共施設の敷地との連携による一体整備
- 新交通・モノレール構想の再検討:各市個別に行われていた新交通システム、都市モノレール構想の新市域全体での再検討(ネットワークパターン、駅の位置)
 - ・ニューシャトル分岐線の検討:大宮以北の上尾・伊奈地域は放射状の公共交通路線網しかなく特に必要。
- LRTの導入:幹線道路の拡幅と一体整備による軌道システムの導入

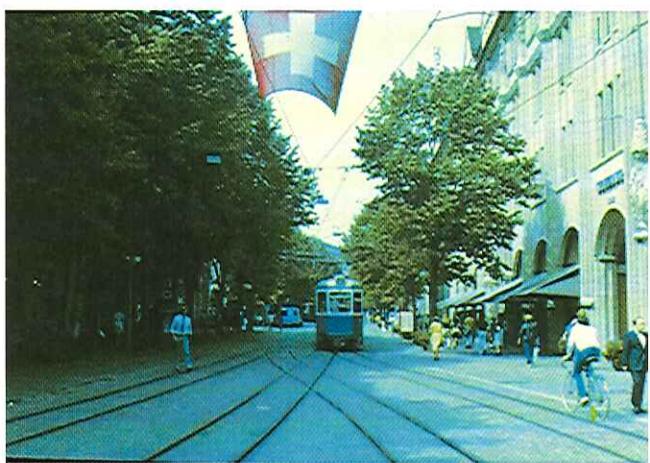
<都心交通体系の見直し>

さいたま新都心への官庁移転により、浦和及び大宮の駅周辺地区における交通需要は、今後ますます増大し、それに対応できない道路網が深刻な交通混雑に至ることは明白である。少なくとも以下のような施策を導入して本格的なTDMを展開すべきであろう。

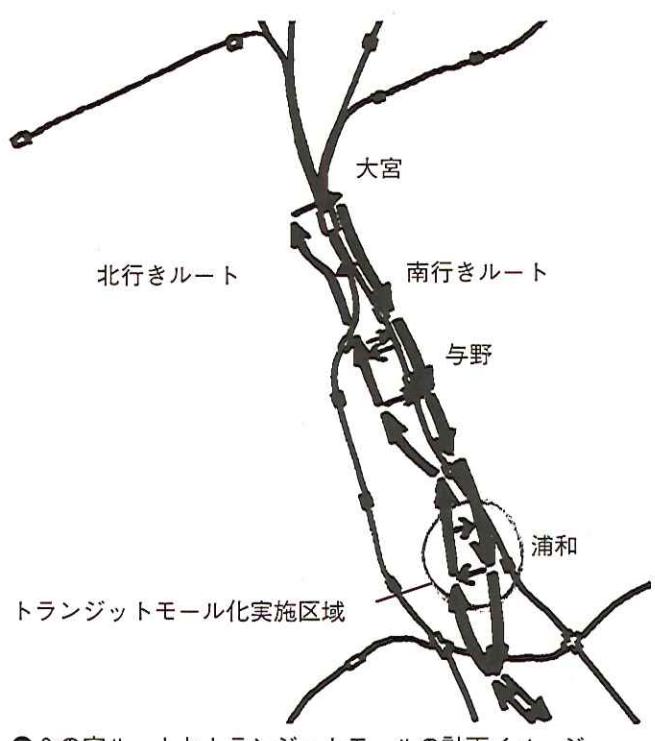
- トランジットモールの導入:バス・タクシー専用区間の指定と街路環境整備
- 本格的な歩行者専用道路の拡充:都心道路の24時間歩行者モール化あるいは歩車共存道路化
- 域内電気ミニバスの導入:環境保全と交通弱者対策の両立
- 駐車場配置の計画的再編と駐車案内システムの導入:駐車料金とバス又はレンタサイクルの利用料金の割引連携システム
 - ・パーク・アンド・バスライドの導入
 - ・パーク・アンド・サイクルライドの導入
- 浦和・大宮間8の字シャトルバスルートの設定:旧中山道・国道17号線の一部一方通行化による南北循環ルートの形成:LRTやバスによる8の字シャトルルートを設定し、一部をトランジットモール化

<交通局の設置>

- TDM(交通需要管理)等の交通施策の一元的管理運営のための専門部局の設置
- 異種交通機関の連続利用を促進するためのゾーン連携料金制の導入



●LRTを軸としたトランジットモール(チューリッヒ)



2-②人間的な交通環境の整備

骨格交通網の充実と共に、身近な交通環境にも以下のような課題がある。

- 歩行環境：車中心社会で安全性・快適性が低い
- 自転車道路網：平坦な地形に適した環境に優しい交通手段だが現状は危険が大
- 内陸舟運による水路網：現状では極少数
- 交通施設の景観：一部の街路以外考慮されていない

■歩行環境の充実

現時点では狭い道路に自動車と混在している歩行者及び自転車に対して優先的に施策を実施し、安全で快適な歩行空間は自動車やマストランジットとは別系統の骨格システムとして充実させることが望ましい。

- バリアフリーの徹底：歩車道環境の再整備を行い安全かつ快適に散策が楽しめるバリアフリーの歩行環境を確保する
- 夜間照明の再整備：防犯主体から夜景演出のためのライトアップや照明管理計画により魅力ある市街地の夜景を演出する
- 散歩コース・ジョギングコースの充実：夜間に増えている散策者が安全に楽しめる散策路やジョギングコースの整備
- 乗馬コースの設定：浦和競馬場を改装して市民が乗馬を楽しめる街へ展開。市内へ馬で乗り入れる専用乗馬コースを整備



●環状道路の中央分離帯にある乗馬道(ストックホルム)

- 景観形成施策と連動したルート設定
- 線状緑地との一体的整備
- 案内サイン及び地図の計画的配置とデザインの統一：デジタル情報との連携
- 聴覚障害者・視覚障害者への高度情報システムによる誘導補助

■自転車道路網の形成

平坦地が大半を占めるため自転車利用者による不法駐輪が多く、また安全かつ快適に利用できる自転車道路が存在しないため、交通事故が絶えない。都市環境の回復のためにも自転車利用を促進する道路体系の形成を目指す。

- 公園緑地系統・通勤通学路と連携した自転車道路網の形成
- 高規格道路の歩道幅員構成の見直し
- 河川・用水路の管理道路の開放
- 地域レンタサイクルシステム：cf. コペンハーゲン方式
- 駐輪施設の充実：バイシクル・アンド・ライドのための駐輪施設の充実と鉄道、バス利用運賃との連携割引料金制度の導入

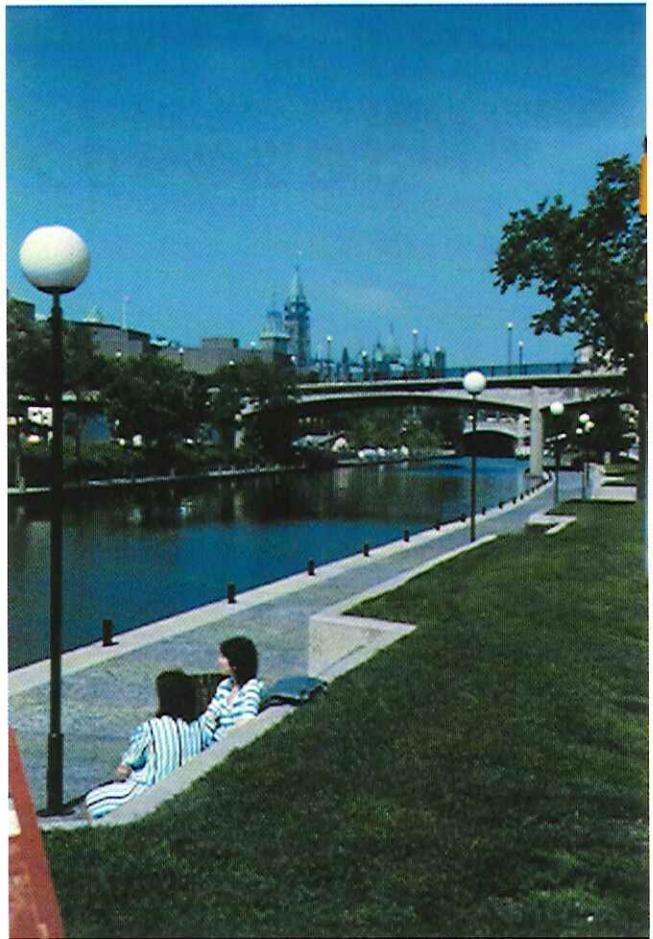


●コペンハーゲン方式のレンタサイクル

■内陸舟運の復活による水路網の活用

江戸時代には活用されていた内陸水運を見直して自動車と鉄道に偏した交通体系をより相補性が高いものとしていく。特に物流における東京都心経由の港湾貨物の輸送コストとエネルギー消費、環境負荷を縮減できる。

- 荒川の舟運利用と連携した防災拠点形成・護岸の再整備
- 秋ヶ瀬堰への閘門設置による上下流の連続的な舟運利用
- 圈央道までの上下流連続舟運路の開発
流通コンテナターミナルの形成
- 仮設営業方式による河川敷内土地利用の促進：移動テントあるいはワゴン車などによるサービス業の導入
- 鳴川内陸マリーナ構想の推進：昭和水門内部のマリーナシティ構想の推進
- 芝川見沼代用水路ネットワークの活用による小型船舶の自由航行区域の拡大
- 水陸連携拠点の形成
 - ・住商混在型リバーサイドタウン構想
 - ・文化施設中心のパブリックピア (cf. 富山駅富岩運河)
 - ・大型アウトレットモール+郊外バスターミナルの併設による拠点化(cf. ベイサイド横浜)
- 水上バスターミナルの荒川左岸側設置



●再生された運河(リドー運河／オタワ／カナダ)



●学校の外構と一体の景観整備が行われたたつみ通り

■交通施設の景観整備

現時点では個々の市毎に行われている景観行政を一元化し、地区毎に有効な施策を推進する体制を整える。

- 景観担当部局の明確化
- 埼京線高架下利用と沿線環境空間の活用
与野式PFIによる暫定活用の促進
- 中山道等主要街路沿道の景観形成重点地域の指定
- 景観条例の統合的再編：地区毎の特徴の抽出と形成方針の周知徹底+市民参加の促進
- 屋外広告物地方税の導入推進

2-③自然環境の骨組みの形成

南北に流れる河川が自然の骨格を形成

- 当地域は、荒川と綾瀬川に縁取られた台地を中心とした地形的な一体性を持つ。大宮台地の突端までが浦和市、北側は北本、鴻巣まで連続
- 荒川と綾瀬川・元荒川が大宮台地のフリンジをなす。台地の両側には断層線が走り、荒川(元は入間川)は今よりもずっと東側の大宮台地の際を流れている
- 浦和・大宮西部の荒川(入間川)氾濫原には部分的に自然堤防が発達。ここにも古くから集落が形成されていた。
- 台地の中にいくつかの小河川(鴨川、鴻沼川、芝川、藤右衛門川、等)が南北に流れ、深い谷を刻む
- これらの水系に沿った緑地空間を守り育てていくことが、当地域の自然骨格を維持していくとともに、新市全体の一体性をつくり出すために重要

河川沿い空間の現状

- 荒川、綾瀬川の沿岸には、豊富な自然やまとまった農地が存在
- 台地に谷を刻む小河川の沿岸は、連担市街地を分節化する貴重な緑の空間
- 中心市街地に近い部分、従来の都市の境界部などでは、虫食い状に開発が進行、迷惑施設の立地も見られる
 - ・特に、芝川沿岸(見沼田圃)の浦和・大宮境界部は土地利用が混乱
 - ・鴨川沿岸は大宮西部の工業ゾーン、鴻沼川沿岸は全体に開発が進行



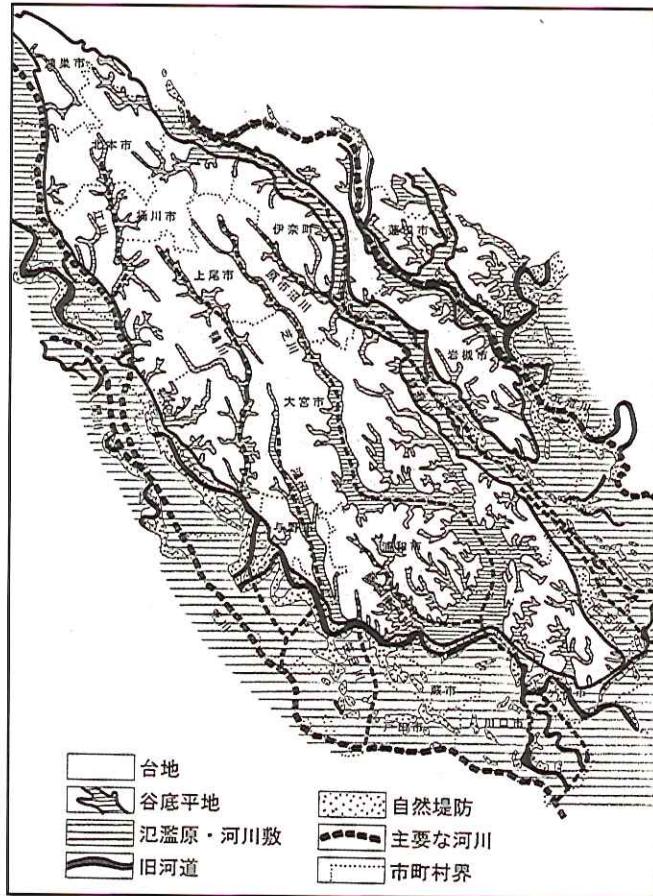
●綾瀬川流域に広がる田園



●鴨川沿岸の工場や資材置き場等



●都市の水辺の倉庫を商業施設として再生した賑わい空間:ロンドンドックランド



●地域の地形構造

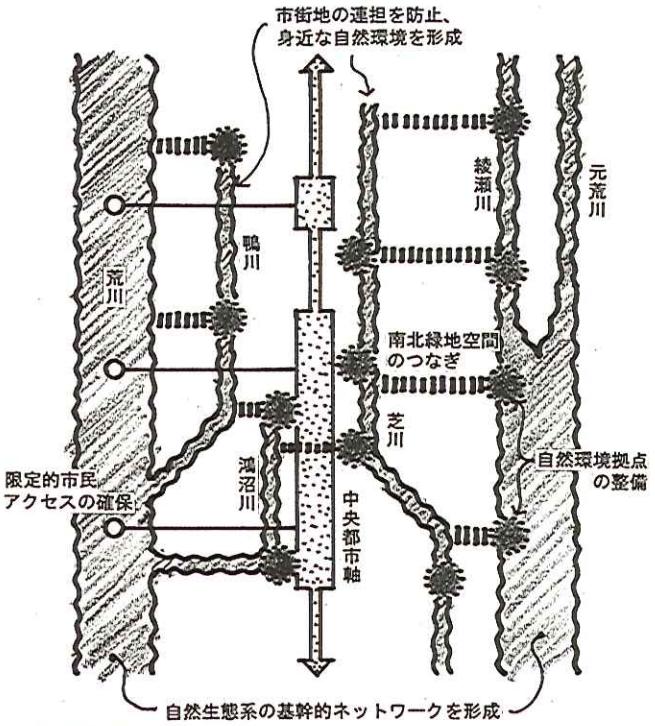
- 河川沿いの空間は、概して市街地、特に都市中心部からは遠く、市民にとって疎遠な存在(ヨーロッパ等の都市内を流れる河川とは宿命的に性格が異なる)
- 特に荒川は「埼玉の母なる川」でありながら、一般市民がその自然や景観に接する機会が極めて少ないのでないのではないか

■合併・政令市における取り組みの提案

- 従来の都市ごとの制約、利害を超えて、一体的な水系としての治水、環境保全、レクリエーション整備、あるいは必要な部分での都市的利用を合理的に行うことが出来るはず
- また、従来の各都市を縦断する水系に沿って連続した空間を整備することで、新市の一体感をつくり出すことが可能

■それぞれの水系の位置づけ

- 荒川、綾瀬川は、野鳥などの野生生物の連続的な生息の場などとして、広域的な自然生態系の基幹的ネットワークを形成
- 荒川沿岸では、限定的な市民アクセスの確保、舟運やレクリエーション利用と自然環境との調和が重要
- 綾瀬川は元荒川とともに、高崎線と東武伊勢崎線の間に残る広大な自然的空间の一部として重要、今後の計画的な開発にあわせて大規模な緑地空間を整備
- 鴨川、芝川、鴻沼川等は、浦和・与野・大宮・上尾を縦断、市街地の連端を防ぎ都市空間にメリハリをつくるとともに、連続した身近な自然環境を形成
- このうち、特に芝川（見沼田園）、鴻沼川は都市中心部に近く、貴重な緑地、オープンスペースとして多様な保全と活用を →これらはp.12～15参照



●自然的骨格の形成方向

- ・船着き場、レストラン等を備えたリバーサイド・レクリエーション拠点とアクセスの整備
- ・部分的には河川に面した環境共生型の住宅を整備
- ・逆に、既開発地の再編整備によって、元の自然空間の復活も目指すべき
- 野鳥等の移動、市民の回遊ネットワーク形成等のため、南北の緑地空間を横につないでいくことも重要
- ・比較的近接した部分、小河川・水路沿い、あるいは谷戸などの低未利用地が残っている部分で
- ・緑道、幹線道路に沿った緑地、公園緑地の連鎖、あるいは緑の多い田園ゾーンとして
- 都市気候の維持・改善のためにも、河川を流れる水の有効活用を考えよう

■緑地空間整備の提案

- 水系に沿った緑地空間の整備
 - ・河川改修に併せた遊歩道等の整備
 - ・多目的調節池、歴史環境の保全も含めた大規模公園の整備（原市沼周辺、等）



●荒川の舟運も水門内静水面を活用すれば都市空間につながる:ロンドンドックランド



●綾瀬川流域の緑地環境整備と一体の開発:アーバンみらい東大宮



●見沼代用水西縁を活かした親水緑道:東大宮親水公園

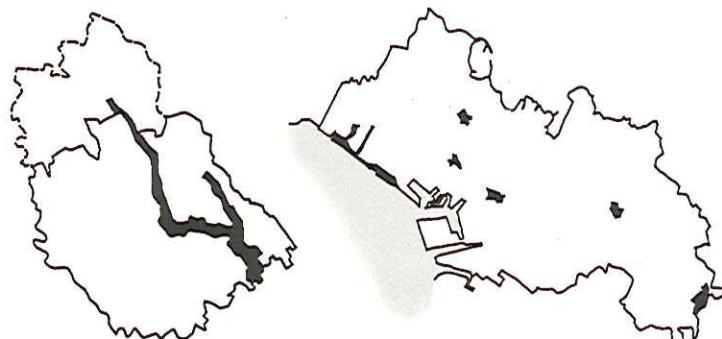
2-④見沼田園グリーンベルトの形成

■見沼田園はこの地域の財産

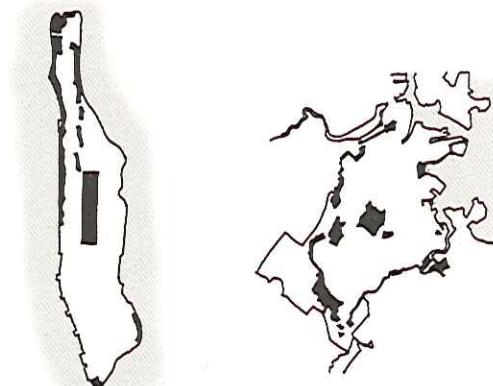
- 当地域における自然と歴史の産物であり、新市の中心部に位置する広大な緑の空間
- いくつかの水系にそった低地部緑地空間のうちでも、荒川ゾーンに次ぐ規模を持つだけでなく、市街地の中にあるという意味では最も

重要

- その位置、規模からみて、既存の政令市、あるいは海外の都市にもない特徴
- 海のない当地域にとっては、その代わりとして特に大切な財産



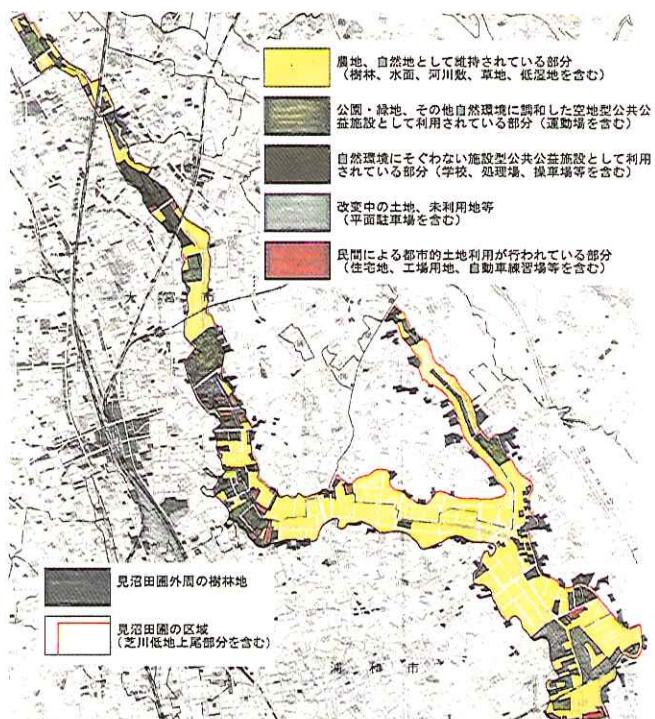
●大規模緑地空間の比較（同縮尺）



●大規模緑地空間の比較（同縮尺）

■見沼田園の現況

- 全体としてはまだ自然環境が残っているが場所によりさまざま。また、空閑地、農地には多くても本来の湿地環境は全体の1/4程度まで減少している
- 特に市域境界部（浦和・大宮境、大宮・上尾境等）は、さまざまな施設が立地し、土地利用が混乱
- 両側の斜面緑地は田園と同様に重要だが、宅地化によって減少（特に西縁周辺は大部分が市街化区域のため、このままではなくなってしまう）



●見沼田園の現況土地利用 *平成7年都市計画基礎調査による

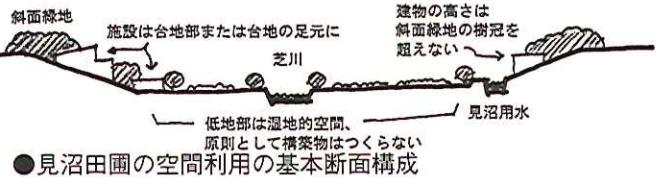
■政令市としての取り組み

- 新市全体の都市気候の調整（CO₂、熱の吸収、風の道等）のため原則として「空閑地」「湿地」を保全
- 現況と市街地との関係に基づいた全体的かつ長期的な視点での大胆なゾーニング、従来の市域にこだわらない適所適利用、ミチゲーションシステムの導入を

- すでに都市的な利用がなされている部分についても、必要なら自然地の復元を考えるべき
- また芝川の水系としては上尾（総合運動公園周辺）までつなげるべき
- 新市全体の顔となるシンボル空間に

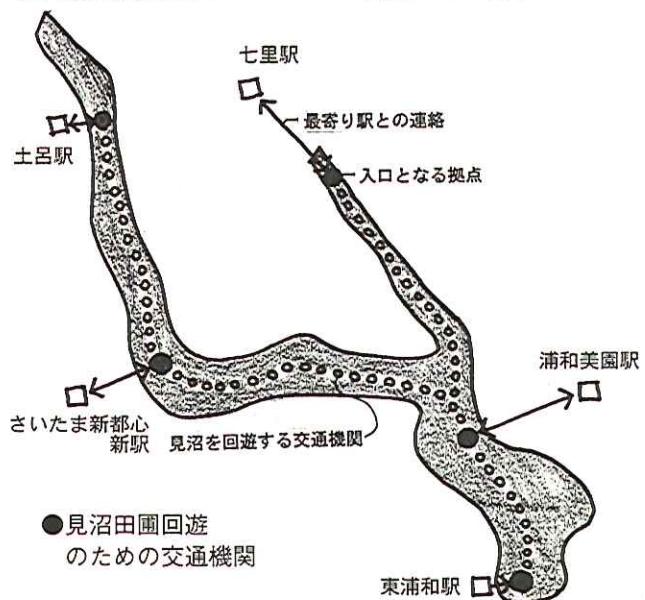
■見沼田圃の空間構造の継承

- 原風景、風の道の確保のため、低地面には原則的に構築物をつくらない、盛り土もしない、高木も植えないことが望ましい
- 樹木は外周の斜面林を保全、育成
- 支援施設は低地に接する台地部、少なくとも台地の足元部に設ける（見沼自然公園とさぎ山記念公園の例）



■見沼田圃を活かすさまざまなアイデア

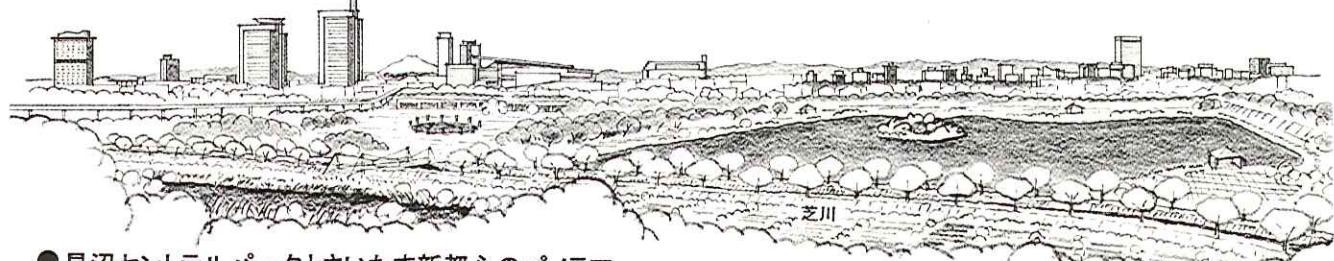
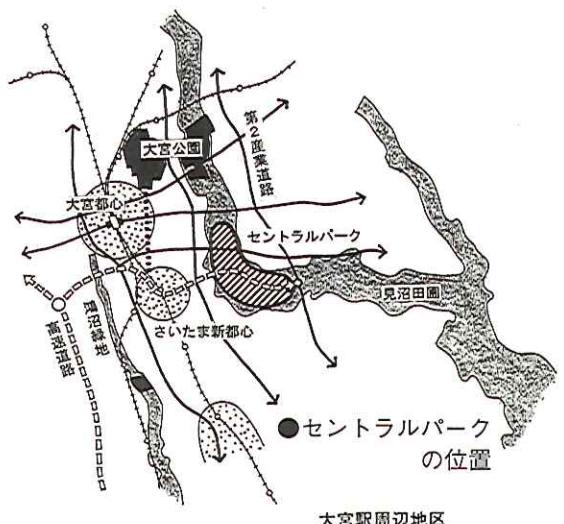
- ただの農業は長期的には困難、観光農園、学習農園、市民農園、研究農園等を
- 湿地の植物の保護・育成、野鳥やその他この地域に生息していた野生動物を保護
 - ・「環境生態園」として計画的に餌場、干潟、コロニー、観察場等を整備
- 海の代替物として、大調節池を活かした水遊びの場を
- 見沼田圃を回遊する足が欲しい、歩くのが基本だが結構大変、既存の交通網は概ね見沼田圃を横断する方向だけ
 - ・最寄りの駅との公共交通機関による連絡、見沼田圃の中での乗馬または馬車、無公害の低速交通機関、芝川の船等
 - ・あるいは、見沼田圃に沿ってその外側に交通機関を整備することも可能



■セントラルパークをつくろう

- 見沼田圃の大部分は中心市街地から離れているが、浦和・大宮境界部分は新都心に近接（600～700m）、しかしあと土地利用が混乱
- 新都心等の活動を支える憩いの空間、イベントの場として、セントラルパークを整備
- 東西幹線道路、高沼用水沿いの散策路等により新都心地区と連結（沿道にはレストランやカフェの立地を誘導）
- 公園の形態としては、広場型、親水型、森型などいろいろあり得る、みんなで考えよう

さいたま新都心地区



2-⑤鴻沼川沿岸ゾーン

■鴻沼川の存在意義

新市の中心部を南北に流れる一級河川の準自然的な空間でありながら、市街化調整区域となっている沿川は洪水被害常襲地（特に与野市域）であり、水辺がある緑地空間として活かされていない。活用を望む地域住民運動もあり、市街地に囲まれた、見沼緑地と並ぶ都市緑地軸としての活用を提案したい。

■治水と親水の両立

○治水事業の徹底:1998年激特事業による洪水流下断面確保、沿川公共施設用地での雨水貯留施設の新設及び増設は不可欠である。不足する洪水バイパス断面の確保のために、埼京線高架橋の側道の下へのパイプライン設置や、排水機場の増設、鴻沼川への地下バイパスによる上流部での洪水流量の分流など、多様な措置を併用するべきであろう。

○橋梁の桁上げと取り付け道路のミニ高架化:道路の勾配を見直し、盛土による洪水流のせき止めを防止する。

○既往浸水区域内の既存宅地の改造:既に駐車場では進行しているが、盛土による宅盤の嵩上げを行った住宅が散在する。1階のピロティ化等、地区計画により統一的に実施すべきである。

○空地の建蔽化抑制策の導入

低建蔽率物件に対する固定資産税減免措置の導入により過剰な開発を抑制する。

○宅地内貯留設備による雨水の中水利用

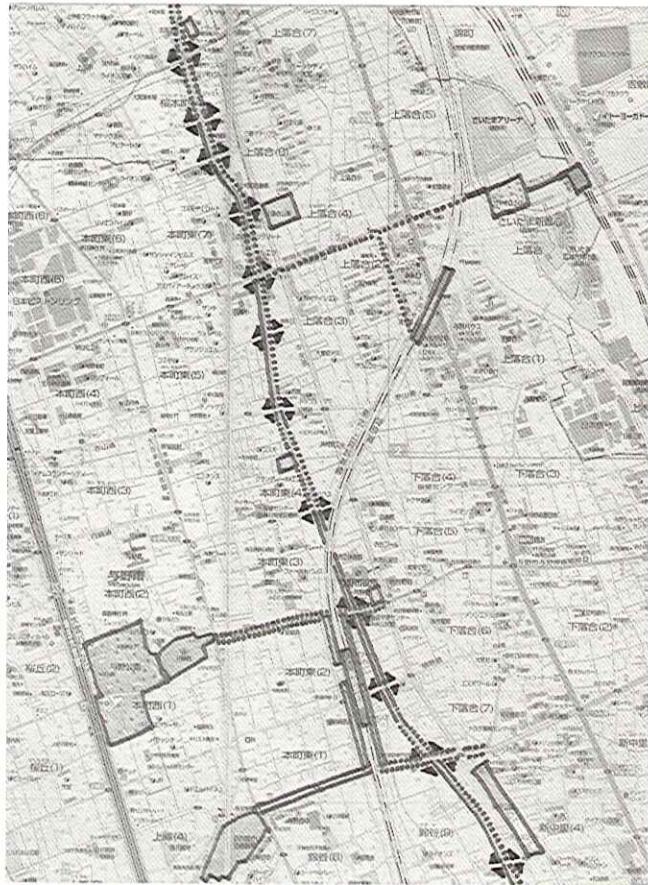
○集約的公園緑地化のための公有地化促進

○与野中央公園の拡張整備:地下貯留施設の設置、公園内水面の形成による鴻沼の心象風景の復元

○管理通路の親水緑道化:鴻沼川沿いは管理通路も連続していないため、遊歩道としても現状では機能しておらず、全川で連続した通路の確保が必要である。側道の敷地が確保できないところでは水上に方向通路のデッキを張り出す。



●新市内の霧敷川(鴻沼川)の位置



●鴻沼川流域整備構想図（新都心周辺部）

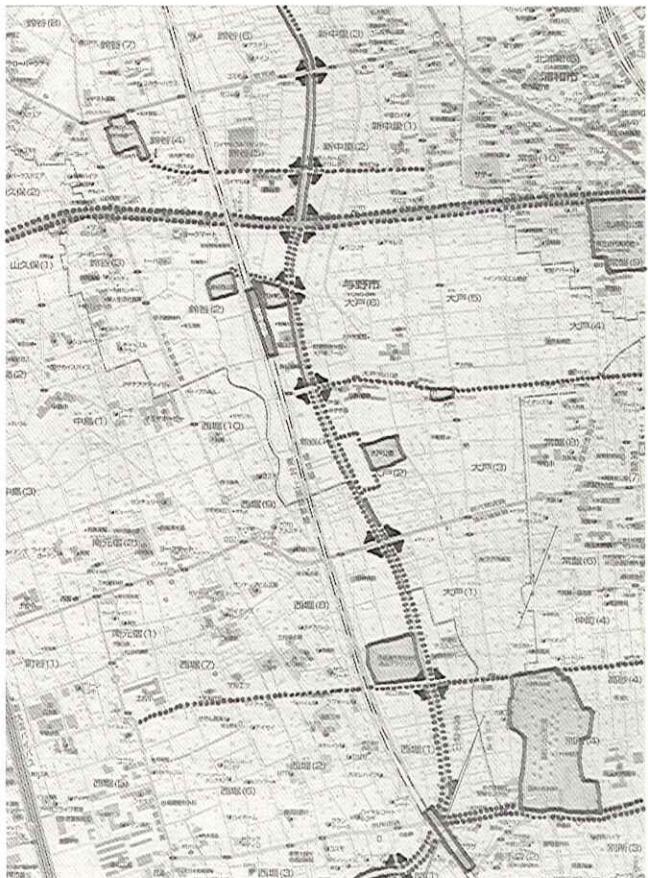
■沿川既存宅地の集約整備

市街化調整区域の今後:既往の履歴を見る限り本格的な市街化による都市形成には限界がある地域と認識すべき。

○市街化調整区域内既存宅地の再整備

- ・雨水貯留施設整備を伴う集約化:住宅の老朽化と共にやがては必須。
- ・洪水流量の流下断面の確保:既存宅地を整序型区画整理手法などにより適切に集約化して空地を確保する。

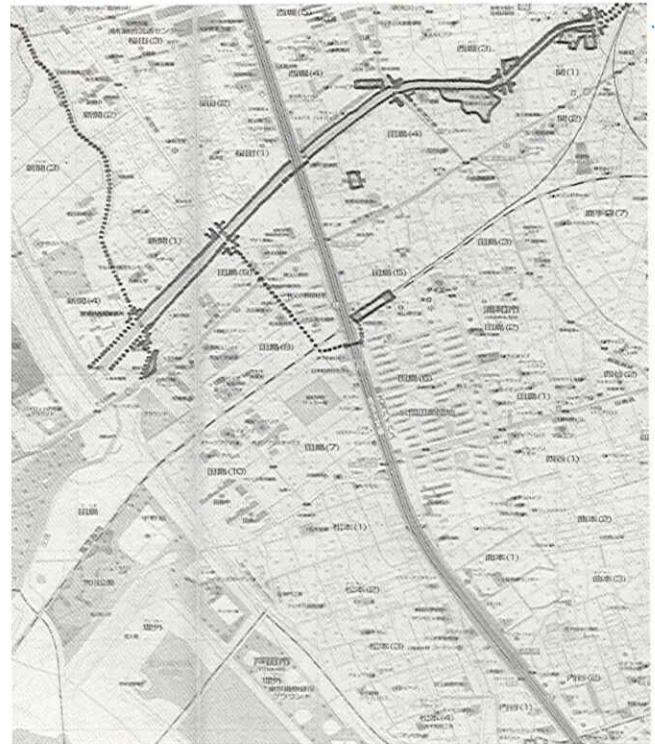
○公園緑地の確保:市街化調整区域であることと洪水常襲地帯であることにより、高密化しつつある周辺市街地に挟まれた貴重なオープンスペースとして残存してきたが、その価値を持続的に発展させていく。



●鴻沼川流域整備構想図（与野地域）

■鴻沼プロムナードの整備

- 管理通路の緑化:高木植栽による緑陰の確保と景観向上
- 東西の市街地を新都心を経由してつなぐ回遊路としての環境整備:歩行者専用道路+自転車道路の整備=舗装デザイン+休息用ストリートファニチャの設置+照明設備の設置
- 河川護岸への景観デザインの導入:鋼矢板護岸の修景
- ポンプ小屋・水門施設の修景整備
- 橋梁の景観デザイン:架け替えに合わせて橋梁のデザインを一新する。
- 橋詰空間の整備
- 沿川の公園緑地・公共施設空地との一体化・連結化:公園・学校・公民館・図書館等の敷地との一体整備
- 自然復元スポットとの形成:ビオトープ的手法による
- 鴻沼資料館周辺の整備充実
- 荒川合流点周辺地区の環境整備による拠点化と水辺ネットワークの広域連携網形成:荒川との合流点周辺地区に都市環境整備を行い、集客拠点施設を導入して、水辺の緑道ネットワークを広域的に連携



●鴻沼川流域整備構想図（浦和地域）

2-⑥自然環境資源ネットワークの形成

■公園緑地は圧倒的に不足している

- 政令指定都市を目指す新市の枠組みでは、既存政令市に比較しておよそ低レベルの都市公園整備状況にある
- その現状は、都市の風格やゆとりを反映する大規模公園だけでなく、街区公園や近隣公園のような居住地の身近な公園においても、首都圏3政令市に比べ半分以下と明らかに不足している

■～でも、自然環境の豊かさはそれだけでは計れない

- 新市の枠組みに残されている自然環境資源では、荒川河川敷と見沼田圃（芝川・加田屋川）、鴻沼川、綾瀬川の沿川低地に、まとまった規模の公園整備の可能性がある
- 一方で、居住地に身近な台地上では、生産緑地や屋敷林、斜面林等の活用が有望で、比較的緑の豊かな住宅地の広がりもある
- それらを総合的に捉え、都市の自然的骨格をなす水系に沿った空間と、居住空間にモザイク状に存在する自然的環境を活かして、計画的に緑のパッチワークを形成することによって、都市空間に生態系も含めた豊かな自然環境を実現したい



●ランドサット画像:
新市域は比較的自然表土率が高く茶色っぽく見える

●都市計画公園の状況

	計画面積	共用面積	1人当たり 共用面積
3市	252.26	199.38	2.0
4市1町	366.42	278.37	2.3
千葉市	622.81	505.25	5.9
川崎市	181.69	165.89	1.4
横浜市	1199.23	850.79	2.6

(ha,m²/人)

●身近な公園の人口当たり面積

	街区公園	近隣公園	地区公園
3市	2.89	0.18	0.02
千葉市	6.62	0.54	0.05
川崎市	4.98	0.23	0.05
横浜市	5.36	0.40	0.09

(m²/人)

●大規模公園の1公園当たり面積

	総合公園	運動公園
3市	9.28	10.58
千葉市	63.91	-
川崎市	36.79	72.06
横浜市	16.39	20.40

(ha/箇所)

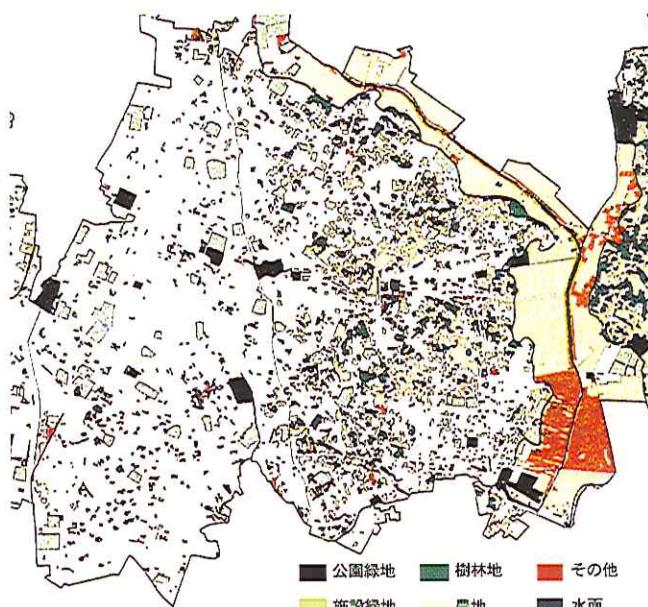
- 沿川低地や台地上に残されている貴重な自然環境資源を活かすために、市民参加の手法を取り入れた市民と行政のパートナーシップによる自然環境マネージメントシステムを確立しよう

■持てる資源を見直し最大限に活用しよう

- 中心的都市軸を擁する大宮台地主台では、生産緑地はわずかだが鴻沼川沿川低地の活用が有望で、緑豊かな住宅地も広がる
- 大宮台地主台の縁辺部では、モザイク状に残された農地や樹林地の活用が有望で、今後の街の成熟過程における緻密なパッチワークが重要
- 見沼田圃は、首都圏を代表する大規模緑地として保全・活用が期待されている
- 西の荒川河川敷、東の綾瀬川沿川低地では、大規模な公園緑地の拠点整備が有望
- ・不足している運動公園、動植物園、総合公園等の施設型緑地
- ・河川環境を活かした自然環境保全型緑地

■グリーンベルトの形成と緑のパッチワーク

- ～都市空間に豊かな生態系を築くために
- 広域的な生態系を担うグリーンベルトと、地域的な生態系を担う緑のパッチワークが連携する自然環境ネットワークが、都市空間に豊かな生態系を築く
- ・都市の自然的骨格となる沿川低地は、帯状の緑空間（グリーンベルト）を形成する
- ・都市内にモザイク状に点在する自然環境資源は、計画的な保全・活用によって緑のパッチワークを描く



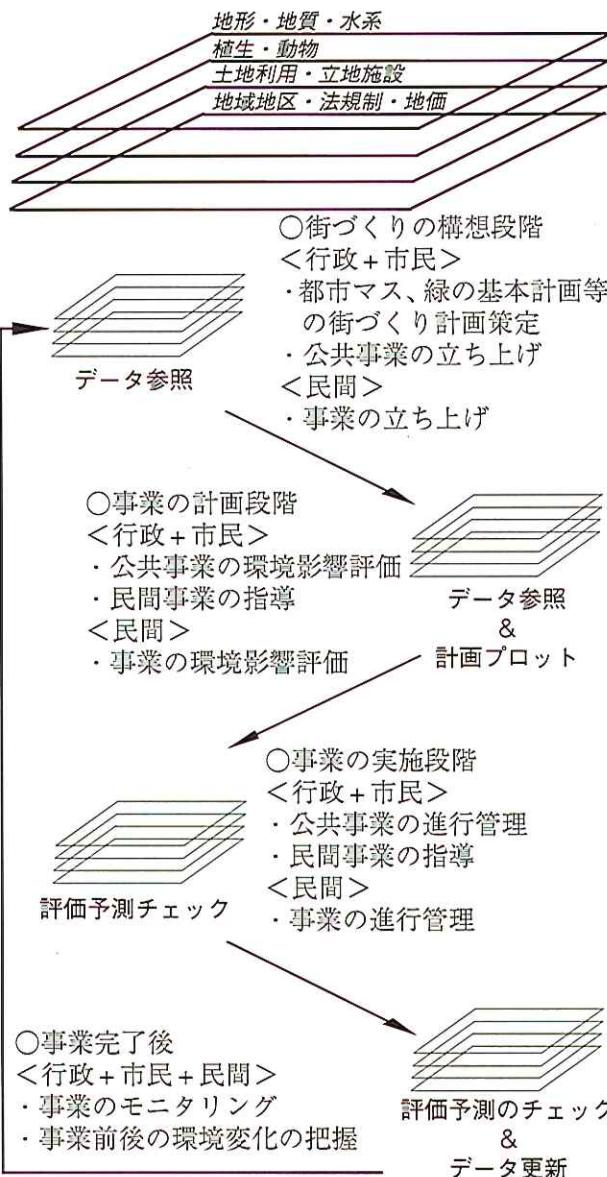
- 浦和市東部にモザイク状に残された緑被の状況:
これらを計画的に保全・活用して緑のパッチワークを描く

■自然環境ネットワークから見る都市構造

- 土地利用や交通体系との対概念としての自然環境資源ネットワーク
 - ・スポーツ、歴史、文化、教育、福祉などの施設を自然環境資源ネットワークと重ねて展開
 - ・体系的な自然環境資源ネットワークが良好な都市景観の拠り所となる
- 「分散していること」と「繋がれていること」が、自然環境資源の存在意義を高める
 - ・身近に目に触れ、体験する機会の増大
 - ・居住空間に介在することによる都市型水害や気候の緩和、大気浄化等の効果、オープンスペースとしての存在価値
 - ・生態系の連続性確保のためのブリッジ

■自然環境マネージメントシステムの確立

- 行政と市民が街づくりに係る基礎情報を共有するためのデータベース整備し、自然環境の豊かさを図ることのできるシステムを確立する
 - ・政令指定都市の行政区制導入を受けて区単位で整備（区単位の街づくりセンター設置リンク）
 - ・コンピューターで情報管理し、行政、市民、企業が共通して利用する
- 個々別々に発生する開発や土地利用転換を、自然環境資源のプラス＆マイナス要素という観点から評価し、土地利用計画、土地利用制御システムに組み込む
 - ・例えば、ある領域で現況に基づき緑被率や自然表土率の目標水準を定め、個々の開発をコントロールする



2-⑦歴史資源ネットワークの形成

■変遷する地域構造と新市のアイデンティティ

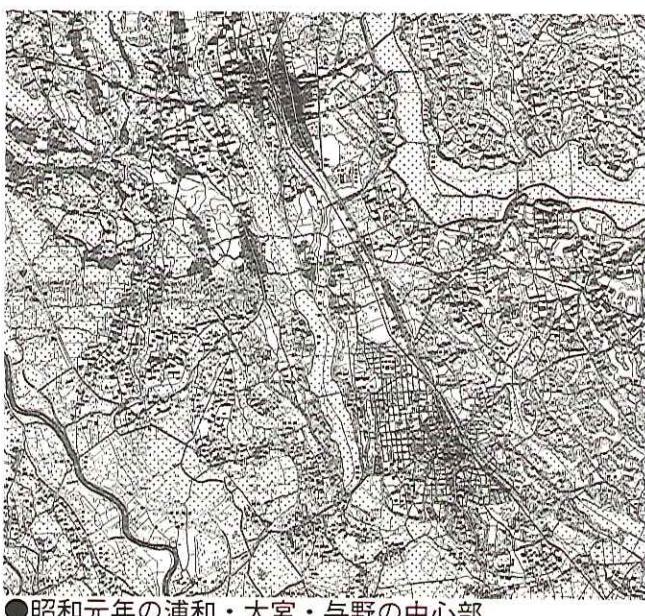
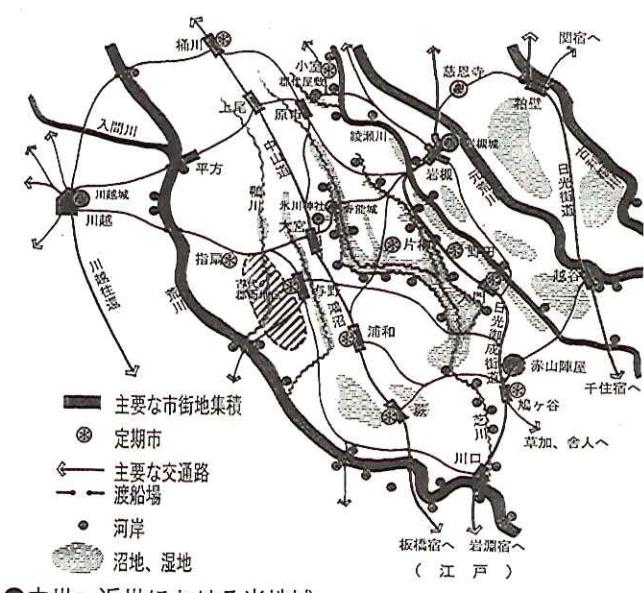
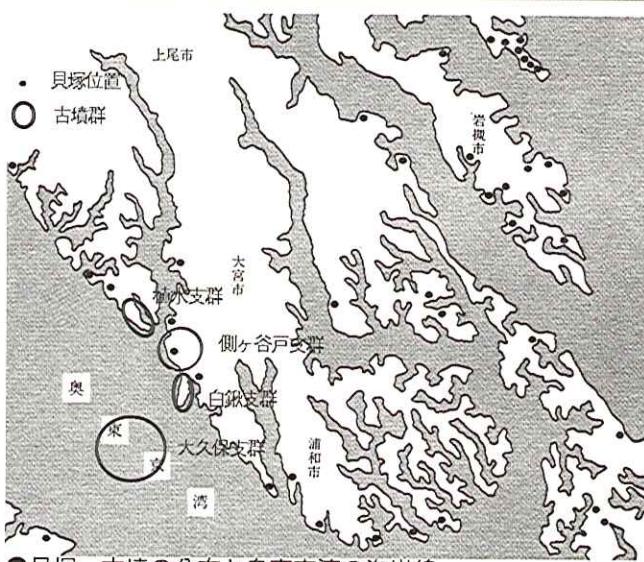
○新市の位置する地域は、有史以来常に地域構造が変遷し、市境を超えた構造をもち、現在の都市構造になったのもつい最近のこと、新世紀にはさらに新たな自立都市圏としての構造が求められている。

○新たな地域構造は、歴史的な構造や資源をいかして築かれることにより、地域の誇りやアイデンティティが醸成され、地域生活環境をより豊かなものにすることができる。

■奥東京湾から武藏国、宿場町、ベッドタウンへ

当該地域の歴史的変遷過程を以下に描く。

- (先史時代) 海進による奥東京湾の水際(現在の台地の斜面際)に集落が分布。
- (古代) 東國の大國武藏国が成立し、武藏国一宮(大宮氷川神社)が立地。
- (中世) 奥州と鎌倉を結ぶ街道が、地域内の東西に、本街道:岩槻~野田~大門~川口、便道:大宮~与野~羽根倉として位置し、片柳、野田、大門、指扇、与野に市が立てられていた。
- (近世) 中山道が制定され、上尾宿、大宮宿、浦和宿が成立する。また、利根川、荒川の流路の付け替えにより、見沼、鴻沼をはじめとする新田が開発された。荒川と見沼代用水、綾瀬川沿いなどの各所に河岸が置かれ江戸との間の舟運が発達した。
- (近・現代) 廃藩置県の前後に当該地域は、武藏県→大宮県→浦和県→埼玉県と所属県名を変え、県庁は浦和に置かれ現在に至っている。明治中期に日本鉄道会社の直営工場が大宮に開設され、師範学校からサッカーの普及が始まり、鉄道の町、サッカーの町の基礎が築かれた。また、関東大震災後には、東京の画家・文人や盆栽師、植木職人などが鹿島台や盆栽村に移住し、住宅都市として、さらに世界大战後の都市化に伴い東京のベッドタウンとしての道を歩む。



■日常の場に歴史感を！

日常生活の中で地域の歴史に触れることにより、市民は意識の基盤を共有する。

○地名の保全

現在も比較的よく残されている歴史的な地名を新市の住居表示に保全するとともに、政令市区名や将来の新駅名、道路名、坂名などに積極的に採用する。

○文化財の再指定とその活用

新市の文化財の再指定は、史学的な評価に市民生活への活用を加味した新たな視点で再指定を行う。

○歴史的拠点整備事業

見沼くらしき館（旧板東家住宅）や見沼通船堀公園等における施策を展開し、氷川参道、伊奈郡代屋敷跡と原市沼、鉄道施設等、歴史的な拠点となる環境を市民に開かれた公園等として整備する。

○歴史的資源のネットワーク化事業

鎌倉街道、中山道、日光御成街道や旧河川沿いの歴史的な道筋を散策道、自転車道として活用し、新市の歴史的資源をネットワーク化する。

○まちかどミュージアムの展開

民家/庭/個人や企業所蔵の文化財/個人や企業コレクション/ゆかりの作家・在住作家のアトリエ/作品を公開することに対する各種助成制度を創設する。



●中山道沿いの蔵を改造したギャラリー喫茶

■伝統文化の保全・リニューアルプラン

地域の伝統文化は、常にその時代の中でいきいきと引き継がれる。

○祭・無形文化財の継承

氷川一宮の薪能、盆栽芸術、十日まち→十二日まち→おかめ市（川口）、与野七福神巡り、見沼太鼓、花火大会、どろいんきょ等市民に親しまれている祭や無形文化財を継承するような活動を支援する。

○新市のポテンシャルをいかした祭の創設

例えば、伝統的な地区レベルの祭がけやき広場やスーパーアリーナ等で一堂に会する新市の市民祭を創設する。

■歴史を伝える市民活動

新市の地域の歴史は、市民の手によってパーソナルに次世代に伝えたい。

○NPO+ボランタリースタッフの育成

歴史的ウォーキング・ツアーガイドや、保全活動を担うNPO+ボランタリースタッフを市民と行政の協力により育成する。

○情報・活動拠点の情報ネットワーク化

県立・既存の各市町立の博物館や図書館、圏域外の施設を情報ネットワークでつなぎ、市民活動の拠点として整備する。

○環境学習プログラム

従来の市域にとらわれない広い視野からの郷土の自然・歴史・都市環境を学ぶ学習プログラムを開発する。



●歴史的環境のボランティアガイドを募るパンフレット

2-⑧文化資源ネットワークの形成

■都市計画に市民をつなぐ地域文化を導入

まちづくりに地域文化を導入し、「わがまち感」を感じることの出来るまちをつくる。

- 新市の市民が合併の違和感を解消できる新市のアイデンティティは、市民生活に密着した五感に訴える地域文化の実感に求められる。
- 新世紀の都市計画では、従来の枠組みを超えて、市民感覚に応える地域文化ネットワークで親近感の高いまちをつくることも重要。

■地域文化資源をいかしたまちの例

そのまちらしさを感じることの出来る都市といかされた地域資源の例をあげる。

- ・札幌の大通り公園+雪祭り、札幌ラーメン、ビール園、北大キャンパス
 - ・杜の都仙台の広瀬川、定禅寺通り、彫刻のあるまち、七夕、伊達政宗
 - ・横浜の山下公園、港の見える丘、中華街
 - ・京都の歴史的遺産、三条河原、貴船川床、祇園祭、時代祭、京料理、伏見の酒
 - ・神戸の異人館、旧居留地、夜景、神戸牛、灘の酒、六甲の水
 - ・広島の原爆記念公園、太田川、お好み焼き、牡蠣
 - ・福岡の祇園山笠、中州の屋台、博多ラーメン、ホークスタウン
- 以上政令市

- ・前橋の群馬交響楽団
 - ・徳島の阿波踊り
- 以上県都

- ・ベネチアビエンナーレ
- ・ミュンスターの彫刻プロジェクト
- ・モントレーのジャズフェスティバル
- ・ストラスブールのトラムプロジェクト
- ・ファーレ立川

■活用が望まれる文化ストック

新市の市域にもたくさんの文化資源があるが、知らない市民が多い。まず、身近な文化資源を知り、活用しよう。

○大学・文化施設

埼玉大学、県立近代美術館、彩の国さいたま芸術劇場、埼玉会館、スーパーアリーナ、県営サッカースタジアム、ソニックシティ、浦和市文化センター、ジャック大宮、博物館、漫画会館、動・植物園他

○メディア

放送局：NHK、TV埼玉、NACK5、CATV
新聞社：埼玉新聞、各社支局
出版社：さきたま出版会、幹書房他

○飲食

うなぎ・川魚、そば・うどん、地酒、懐石、エスニック、菓子、郷土食、特産物

○エンターテイメント

映画館、ライブハウス、画廊、シアター、ミュージック・ホール

○文化人

ゆかりの美術家（瑛九、須田剋太、寺内萬治郎、高田誠、山本容子他）、工芸家（増田三男他）、音楽家（タケカワユキヒデ他）、その他（北沢楽天他）



●盆栽町に建つ北沢楽天の功績を顕彰する漫画会館

■新市アート・プロジェクトの提案

アートはまちにゆとりと元気をあたえてくれる。アートを導入した新市のまちづくりの例を以下に提案する。

○アート・アクシス・プラン

パブリックアートを導入した軸による新市のイメージ連続化、トランジットモール化した歩行系主要動線のユニバーサルデザイン化

○トリプル・トリエンナーレの開催

新市内を中心市街地や文化施設を受け皿とした文化イベント（3+3+3+1=10年一巡）
(新市文化セクション+埼玉県立近代美術館+彩の国さいたま芸術劇場+埼玉大学+新市の姉妹都市+地域メディア+NHK +αの協力による国際交流)

例示1：フォーク・アートフェスティバル

／アートから草の根国際交流へ

氷川参道～新都心、彩の国さいたま芸術劇場および与野本町、埼玉県立近代美術館および北浦和駅周辺を3会場に、世界の民俗アート・フェスティバルを3年ごとに開催。

例示2：環境芸術シンポジウム

／アートから環境へ

荒川河川敷～埼玉大学～埼大通り～埼玉県立近代美術館～駒場公園～見沼田圃～県営サッカースタジアムをリニアな会場として、インスタレーションやアースワークなどの野外芸術シンポジウムを3年ごとに開催。

例示3：パブリッシュ+グラフィック+ビデオ・アートフェスティバル

／アートから産業へ

漫画会館～ソニックシティ～（旧）浦和市立美術館～埼玉会館～SKIPシティ（川口）を会場として、ブックアートやCGや映像を中心としたアートフェスティバルを3年ごとに開催。

■新市グルメ・ネットワークの提案

食はまちに賑わいと会話を運んでくれる。食文化を導入した新市のまちづくりの例を以下に提案する。

○マーケット・プレイスの誘導

(新都心にダウンタウンの賑わい誘導)

例示1：大宮食肉市場を彩の国マーケット・プレイスへ

世界のエスニック料理や食材、全国および埼玉県内の特産品（都道府県・市町村のアンテナショップ）、郷土食、秩父広域をはじめとする荒川水系の酒と肴（荒川流域間交流）を集めた24時間常設のフードコートや食材市場

例示2：スーパーアリーナで東日本食のフェスティバル開催

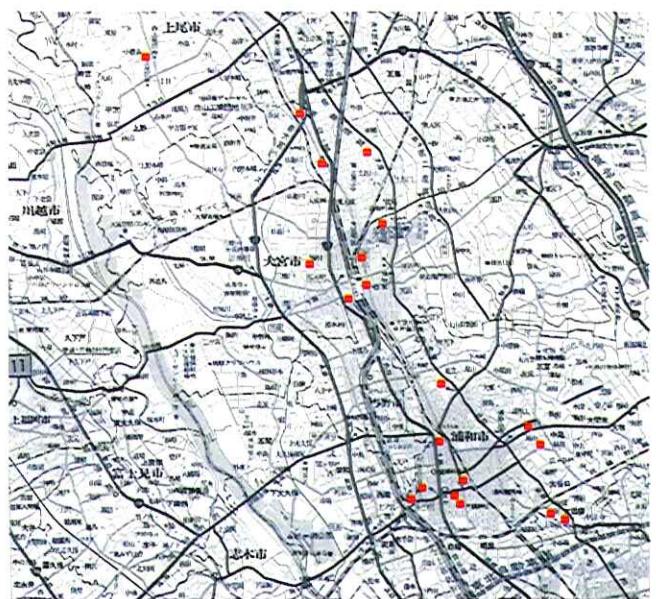
全国駅弁フェスティバル（JR東日本+新市観光セクション共催）、関東食のフェスティバル（関東農政局+新市観光セクション共催）開催

○奥座敷のネットワーク

(新市の郊外環境のイメージアップ)

例示：野趣に富む郊外や住宅街の中に潜む、質の良い飲食の名店を地域の文化として市民が認定し、マップ情報やインターネット情報として支援する。

（彩の国川魚友の会、禅味会、幹書房グルメマップ他）



●うなぎ・川魚料理店の分布

2-⑨スポーツ資源ネットワークの形成

■急激な人口増加に追わされてきたが、これからは若者とともに元気な高齢社会を築こう

○政令指定都市を目指す新市の枠組では、既存政令市に比較して学童や生産年齢層の人口ボリュームが大きい

○1960年代からの急激な人口増加に対応するための学校教育施設の整備に追われ、地域社会で市民が気軽に利用できる社会体育施設の整備が遅れてきた

○高齢社会の到来は日本社会全体の課題だが、若年層も多いこの地域では将来ある若者に夢を抱かせる環境づくりも大切

○また、保健・医療などの受身の高齢社会対策だけでなく、健康づくりや地域社会での余暇時間の充実を図るような「攻めの姿勢の高齢社会への備え」を目指したい

■地域スポーツ振興の千載一遇の好機会

○県営サッカースタジアムでの2002年W杯開催、さいたまスーパーアリーナでの2006年バスケットW杯開催等の国際イベントを貴重なきっかけとしたい

○国際イベントによる人の大量集散を支える交通や都市的サービスの充実、市民ボランティアによるスポーツ文化コミュニティの構築にも期待したい

○一方で、市民生活の日常に気軽に利用できるスポーツ環境を充実させたい

○スポーツを通じたコミュニティの形成や学童育成など、地域生活を豊かなものとしていきたい

●県営サッカースタジアムとさいたまスーパーアリーナを最大限に活用するとともに、市民



●3市・4市1町の運動施設整備状況（市・町営施設）

	プール		テニスコート		野球場		サッカー場	
	コース	人口/コース	面	人口/面	面	人口/面	面	人口/面
浦和	8	56,663	26	17,435	3	151,100	5	90,660
与野	2	40,972	14	5,853	4	20,486	2	40,972
大宮	12	36,146	23	18,859	3	144,585	1	433,755
3市計	22	44,045	63	15,381	10	96,900	8	121,125
上尾	0	-	18	11,449	2	103,045	0	-
伊奈	0	-	5	5,958	2	14,896	1	29,792
4市1町計	22	54,767	86	14,010	14	86,063	9	133,876
千葉	22	38,949	38	22,549	8	107,110	1	856,878
川崎	21	57,277	34	35,377	21	57,277	3	400,940
横浜	72	45,932	-	-	40	82,678	21	157,483

※プールは通年利用・25m以上のみ (50mプールは25m²コースとして計算)

※野球場・サッカー場は専用のみ

※人口比の人口は平成7年国調

が気軽に利用できるスポーツ資源のネットワークを形成しよう

■大規模なシンボル施設の次は身近な環境

○県営サッカースタジアムやさいたまスーパー アリーナといった国際的な施設が建設される一方、市民が気軽に利用できる施設が不足している

○沿川低地等の環境資源を活かし、サイクリングやジョギング等のコースと多様なスポーツ種目に対応する施設整備が有望

○政令指定都市の行政区制導入を受けて、現在は荒川周辺等一部の地域に偏重している施設配置を見直し、区単位に体育館や温水プール等の市民利用施設を充実させることが望まれる

○グランドの芝張りといった学校施設の充実と地域開放を進め、防災拠点でもある学校に地域住民が日常から身近に利用する環境整備が望まれる

○新市誕生によって市の存在感が増すとともに、スポーツに熱意を示す市民の活気によって、健康増進やリフレッシュ、レクリエーション、プロ養成など、より幅と厚みのあるスポーツ文化の形成を担う民間スポーツクラブの進出が期待できる

●緑の環境を活かしながら乗馬コース（乗馬クラブ）等の多様で魅力的なスポーツ環境を整備する

■観るスポーツ（地域の一体感の拠り所）

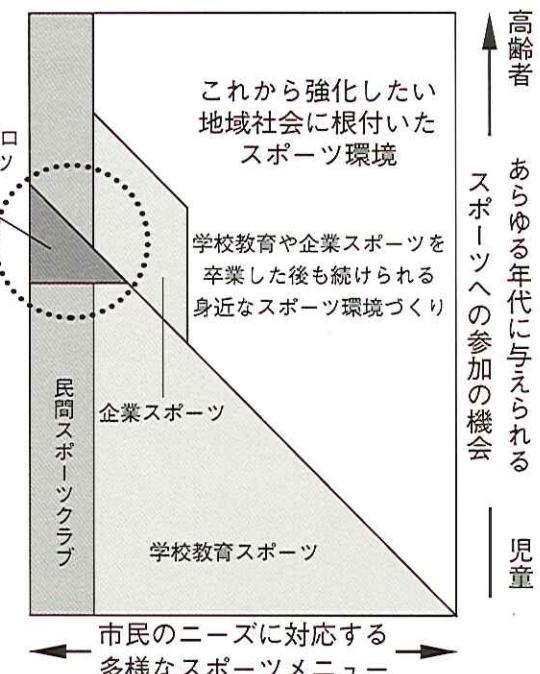
- 勝敗に一喜一憂するプロスポーツの存在は、地域の一体感のよりどころとなる
- 健全なレジャーは地域生活を豊かにする
- 国際レベルのスポーツイベントを間近に観られる機会は、子供達に夢と希望を与えまちを変える
- ・運営ボランティアを契機とする地域社会の育成
- ・国際都市「〇〇のメッカ」へ飛躍、全国大会の誘致（サッカー世界クラブ選手権、全国高校サッカー決勝、政令市記念杯等の定期開催）
- ・ユニバーサル都市の実現（パラリンピック、障害者サッカーW杯、シニアスポーツ大会の開催）

●政令指定都市のプロスポーツ

	サッカー(Jリーグ*)	野球
札幌	○	-
仙台	○	-
千葉	○	○
東京特別区	○	○(3)
川崎	○(2)	-
横浜	○	○
名古屋	○	○
京都	○	-
大阪	○(2)	○
神戸	○	○
広島	○	○
北九州	-	-
福岡	○	○
新市	○(2)	-

■参加するスポーツ（地域生活の充実）

- 沿川低地や生産緑地を活かし、施設型スポーツ環境整備（施設の適正配置）とフィールド型スポーツ環境整備（ネットワーク化）を進める
- ・借地原っぱのネットワーク
- 学生スポーツの振興をはじめとして、全年齢層に地域社会でスポーツに親しめる環境を提供する
 - ・区単位に気軽に利用できる種目別施設の充実（cf. 横浜市スポーツセンター）
 - ・健康運動指導や社会人サークル等の運営メニューの充実
 - ・企業による地域社会に密着した教育システムとしてのスポーツクラブ（Jリーグ100年構想の先駆的実現）



施設型スポーツ環境

- ・体育館
- ・武道館
- ・プール（スケート場）
- ・野球場
- ・テニスコート
- ・陸上競技場
- ・球技場
- ・フィットネススタジオ

フィールド型スポーツ環境

- ・サイクリングコース
- ・マラソン、ジョギングコース
- ・散策コース
- ・乗馬コース
- ・フィールドアスレチック場
- ・クロスカントリーコース
- ・トライアスロンコース
- ・ゴルフコース

2-⑩良好な住宅ストックの形成

1.新市域の住宅地形成史概略

■震災前後（大正後期）

- 浦和駅周辺・大宮駅周辺に耕地整理による市街地建設が始まる。敷地百坪単位の庭付戸建て住宅地が建設され、直後に発生した関東大震災が東京からの人口流入に拍車をかけた。盆栽村などユニークなコミュニティはこの時つくられ、東京の田園調布、鎌倉・横浜の優良住宅地の基礎もこの頃つくられている。
- 現在この地域はまちの優良ストックであるが、近年敷地の分割狭小化、空き地化、緑（庭）の減少、高層建築による囲込み等環境保全の難しさが問われている。特にバブル経済期には土地の資産性が地価を押し上げ、高い相続税は住宅地の環境劣化に作用した。

■戦後～高度成長期

- 東京一極集中が始まると、団地・大規模住宅地が出現する。特に上尾には公団団地が集中建設される。昭和30年代以来公共セクターにより建設された団地の多くは敷地内に豊富な緑が残されており、都市空間としては優良ストックとして評価できる。しかし、やがて来る団地更新・建替えの行方には高齢者が多数派になるなど不安材料も多い。

■石油ショック後

- 大規模開発が一段落すると、民間デベロッパーによるスキ間開発、立体開発が住宅供給の主流になり、持ち家政策の加速により公・民借家フローが減少する。その結果、マンションとミニ戸建てのバラ建ちがまちの風景を変化させる。この頃埼京線が都心と直結し、沿線の住宅供給圧力が高まる一方で宅地の敷地整序やインフラ整備の遅れが不良ストックの量産を促進した。狭くて危険でも土地付戸建てであれば売ってしまうのが住宅市場の現

実である。

■バブル期～平成不況

- 地価の高騰は市街地内の立体利用・敷地規模の縮小をもたらし、スケールメリットを活かした高層マンション建設が促進される。分譲戸建て住宅は高い地代に圧迫され質と床面積を低下させた。
- 一方バブル崩壊後の地価下落により、高い地価による融資と売却益を見込んだ再開発・区画整理計画の多くが見直しを迫られている。しかし現在建設中のさいたま新都心の完成により隣接エリアの短視的なミニバブル開発が心配される。

2.住宅条例の制定

■まちづくりはこれから始まる

- 戦後以来の慢性的住宅不足にせかされてきた供給者主導のまちづくりは一段落しつつある。様々な背景を持つ住民がこの地域に定着し世代交代やコミュニティの確立を経ることで、いよいよ住民主導の住宅地づくりが可能な時代になる。住宅行政の役割は住民の側面支援や紛争処理機能などに段階的にシフトすべきであり、従来の都市、建築指導、住宅、福祉などの溝を埋め総合的な住宅地の環境維持を目的とした住宅条例を制定すべきである。

以下条例の骨子を記す。

(1) ボトムアップの住宅マスターplan

区と住民組織としての自治会・管理組合との連携によるきめの細かい住宅マスターplanの策定システムを確立する。

(2) 自力建設・更新の支援

居住者自らによる団地更新・マンション更新・住宅地の環境維持・管理・コーポラティブ住宅建設などを支援する。原則受益者負担



だが年金生活者などが脱落者とならないよう施策住宅（公共借上等）との連携メニューも用意する。

(3) 紛争処理機関の設置

日照権紛争など建築指導行政の盲点となる近隣紛争に中立の立場で介入する機関を設置する。専門家や地域住民による陪審制のようなNPOを想定。

(4) 住教育の推進

住宅地や地域の自主管理を定着させるために、住まい方から地域活動のあり方までを網羅した住教育を市民全員の義務教育とする。小中学校など教育機関との連携もはかる。

(5) 住宅局・まちづくりセンターの設置

以上の条例に基づくまちづくりを実行するためには行政側の窓口として都市から福祉に至るまでの総合的なスタッフで網羅された住宅局を設置する。それに対し中立的な立場から住民と行政あるいは開発者と近隣住民の仲介役を果たすNPO組織（仮称まちづくりセンター）を設置する。

3. 実験モデル住宅地区の提案

■商品から環境へ

○新市の市域内はほぼ全域的に住宅供給圧力が強く、乱開発の脅威にさらされている。特に都心に近い市街化調整区域や市街化区域内に残されたまとまった雑木林などは放置すれば低廉狭小住宅地に姿を変えるのは時間の問題であろう。

○商品としての住宅でなく、都市環境としての住宅地を供給するひとつの手法として、環境

保全や環境共生機能を有する住宅地に限って開発を許可するとか、盆栽村のような「緑を愛する庭」を持った分譲住宅地を開発し屋上や屋根の緑化を義務づけるなど、環境をハード・ソフト両面で担保する「実験住宅地区」を提案したい。「実験住宅地区」は地区計画や建築協定など都市計画に裏付けられたものにしたい。

■鴻沼川エリアを実験住宅地区に

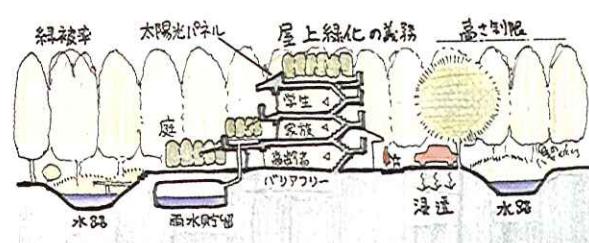
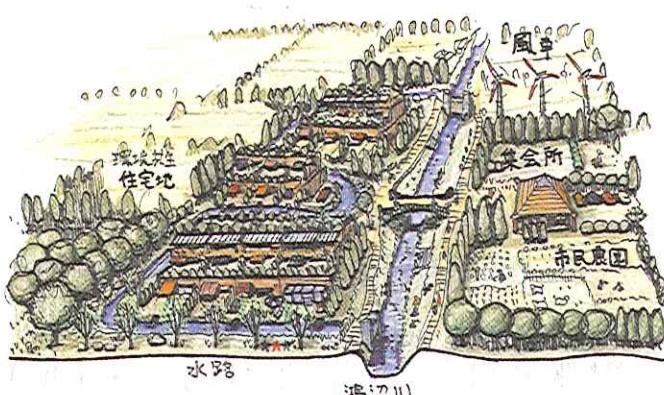
○こうした実験住宅地区を新市内全域にちりばめたいのだが、緊急性がある地域としてまず与野～浦和市の埼京線に平行に広がる鴻沼川エリアを検討したい。保全すべきまとまった緑地やオープンスペースを確保するのと同時に残りの何割かを実験住宅地区として計画的に市街化区域に取り込み区画整理する。

■沿線イメージを誘導する

○埼京線沿線は通勤利便も良く、無計画な乱開発により醜い蚕食市街地が横溢する恐れがある。新幹線から見下ろす沿線市街地の風景は外来者の抱く新市の都市イメージを決定づける。住んでみたいと思わせる住宅地環境を提示することが不良ストック建設の抑止力になると考える。同様のモデル住宅地の提案はニューシャトル沿線の開発にも当てはまるだろう。

■鴻沼親水住宅地

○モデル住宅地の一例として、ここでは環境共生型の親水住宅地を提案する。2～3階の低層テラスハウスで構成され、新幹線からの景観を考慮し屋上緑化を義務づけている。敷地内に設けたビオトープにより鴻沼川の水質を自然浄化させ環境保全に貢献する。浸透舗装や雨水貯留により下水道の負荷を軽減させる。



2-⑪市民参加のまちづくりの展開

■新市における市民参加の意義

- 新市が従来の市から大きく変化する点として、市としての区域が広がる一方で区が設けられ、行政区が変わる点が挙げられる。それに伴い行政内の組織も市役所に加えて区役所が設けられる。
- まちづくりにおける市民参加の推進は、新市固有のテーマではないものの、政令指定都市移行に伴う行政組織の再編と併せて取り組むことによって、新たな展開が可能となる。
- 市民参加が進み、約百万人の在住者の情報、能力、活力が地域のために活かされることによって、新市全体のまちづくりの能力が向上し、同時に、身近できめ細かなまちづくりの展開も期待できる。

■市民参加を進めるまでの政令指定都市移行のメリット

①地域毎のきめ細かなまちづくり

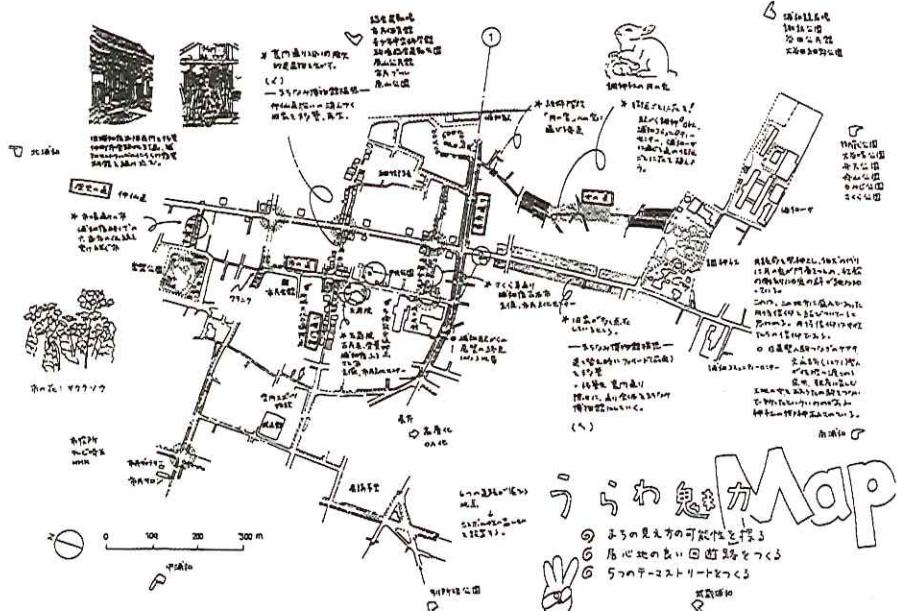
- ・行政と市民のつながりが区役所単位に増加し、身近になる

②新市共通の専門的な活動の活性化

- ・市民活動が広域化し、新市共通の専門的な活動は取り組みが一体となって活性化する

③従来の市町界における一体的な取り組み

- ・従来は市町界で分かれていた場所で一体的な取り組みができるようになる



●市民参加によってまちの魅力をまとめた地図（浦和まちづくり散歩）

■新市で期待できる市民参加活動

- 様々なまちづくり活動について、現況分析、問題提起、計画案作成、維持管理等の、状況に応じた市民参加が期待できる。
- 行政主体のまちづくりへの参加、市民独自の活動、あるいは、市民と行政が共同して行うまちづくりなど、性格に応じた市民参加が期待できる。
- 特に市民には行政以上に横断的で柔軟な取り組みが期待できる。

新市で想定される取り組みを以下に示す。

①居住地の住環境の維持、改善

新市の市街地の大半を占めている住宅地は、今後はさらに広がるよりもこれまでの住宅地を更新していくことが重要なテーマとなる。そうした住環境の維持や改善については、市民が主体となった活動が特に重要になる。

○既成密集市街地の改善

- ・老朽化した建物の更新や市街地全体の防災性の向上

○住宅と農地の混在した市街地の整備

- ・良好な建物の建築と道路基盤等の強化
- ・残された緑地や農地の保全活用

○公的（公団、市営）住宅の建替

- ・建物の建替と従前居住者の継続居住



●市民が共同で建替を実現した駅前の住宅（上尾市・仲町愛宕地区）

- ・敷地内の良好な環境の維持

○戸建て住宅地の環境維持

- ・代替わりによる敷地の細分化や高層化の防止など、住環境の保全

②公共性の高い場所における市民活動

駅前などの市民生活に関わりの深い場所や、各所に残された貴重な場所については、関心の深い市民も多いことから、そうした市民を中心に活動を展開することが大切。

○中心市街地の活性化

- ・市民の集まる場所を市民自身の活動によって活性化
- ・地域の顔となる都市景観の形成
- ・利便性に優れた都心居住の実現

○公共公益施設の整備運営

- ・利用者による施設、公園等の整備
- ・行き届いた維持管理活動
- ・地域の活性化と連携した企画運営

○歴史的資源の保全

- ・歴史的町並みや史跡など、地域文化の継承も視野に入れて、地域アイデンティティを継承

○自然環境の保全

- ・武蔵野の自然環境や原風景の維持

③まちづくりと連携した生活環境整備

町会や自治会などによって日常的に行われてきた福祉活動や防災活動といった様々な地元活動とまちづくりを結びつけていくことも大切。

④新市全体の将来的な姿を検討

将来的なまちのあり方、姿を決めていく上で行政、市民、あるいは企業の考えを相互に反映させていくことが、計画的なまちづくりを実現していく上で不可欠である。

○新市都市マスター プランの策定、進行管理、見直し

- ・新市としてのまちづくりの理念・構想づくり
- ・構想の進行状況の把握
- ・構想の評価と見直し

○総合計画、住宅マスター プラン、緑の基本計画等の関連計画の検討

■市民参加推進のためのしくみづくり

市民参加を進めていくためには、市民活動に対する支援や市民の組織化を行うことが必要だが、それを効果的に進めていく機関として、『まちづくりセンター』を区単位で開設し、市民活動を支える様々なしくみを整えていく。

①まちづくり人材、組織の育成

まちづくり活動を担う人材を広く集め、自立して活動できる環境を整える。

○市民の人材把握と人材交流の活性化

○まちづくり講座の開催

○NPO(民間非営利組織)、TMO(タウンマネジメント組織)等の組織化の支援

②まちづくり情報の共有化

誰もがまちづくりについて理解できるような環境を整えていく。

○行政情報の公開

- ・市内の行政情報を広く公開
- ・まちづくりデータベースの作成

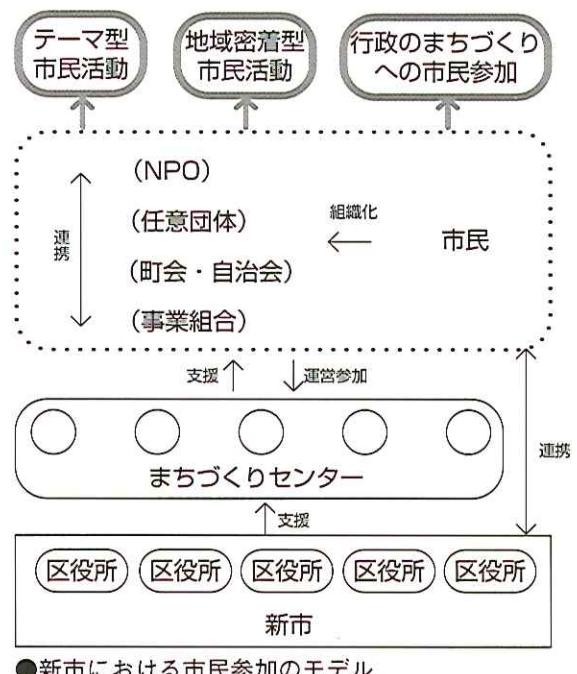
○市民の活動情報を集約化

- ・市民による最新の活動情報を共有
- ・市内の企業のまちづくりに対する貢献度等の情報も収集

③市民のまちづくり資金の確保

市民活動を育成していくための、まちづくり資金を確保していく。

○まちづくり助成金の制度創設 等



3. 今後の取り組みへの提言、あるいは期待

以上、合併・政令指定都市化に際して特に積極的に取り組んでほしい都市形成プロジェクトの提案を行ってきたが、それらの推進にあたっては、これまでの都市計画の枠組みを超えた新たな体制、仕組みの整備が重要と考えられる。ここでは、主として新たに形成される市に対して、21世紀の都市づくり・まちづくりへの取り組みの方向、およびそのための体制、仕組みなどに関する期待を述べる。

1) 総合的な都市行政推進のための体制、仕組みづくり

政令指定都市としての権限・財政力の強化にあわせて、従来の縦割り部局の横つなぎ、あるいは統合的部局の設置により、当地域の重要課題に対応した総合的都市行政の推進を期待する。

例えば、

- ①「道路・交通局（仮称）」の設置等により、道路整備とバス・軌道交通、駐車場整備等を合わせた、総合的な都市交通行政を推進すること
- ②「住宅局（仮称）」の設置および住宅条例の制定等に基づき、高齢者住宅等を含めた公的住宅の供給、良好な民間集合住宅建設の誘導、既存住宅のバリアフリー化等の促進、あるいは環境と共生する実験住宅の建設等を推進すること
- ③「绿水局（仮称）」の設置等により、河川水系に応じた、治水、自然環境保全、レクリエーション整備、水運整備、あるいは必要な都市的整備等を合理的、一体的に推進すること
- ④「都市・田園計画局（仮称）」の設置等により、市街化区域内残存農地の保全・活用、市街化調整区域内の土地利用整序と都市農業の支援等、都市計画と農業政策を協同して推進すること

2) 行政区をベースにしたきめ細かなまちづくりのための体制、仕組みづくり

政令指定都市の行政区に設置に伴い、市民参加による、それぞれの地域の特性を活かしたきめ細かなまちづくりの推進を期待する。

例えば、

- ①市民参加によるまちづくりの拠点として、区ごとに「まちづくりセンター（仮称）」を設置し、人材の育成、交流を促進すること
- ②「まちづくりセンター（仮称）」等を中心にして、市民・企業・行政の協働による身近な住環境改善、景観整備等を推進すること
- ③学校施設の解放、身近な公園、緑地の整備・活用等を含めて、参加するスポーツのための施設や体制を整備すること
- ④市民・企業・行政の共働によるまちづくりの資料として、身近な環境資源、歴史資源等のデータベース化、およびそれに基づく環境マネジメントシステム、環境影響評価システムを整備すること

3) 低成長時代に対応した行政・民間の共同による都市整備の推進

当地域は、都市基盤の整備、高次都市機能の導入あるいは市街地の改善等において、既存の政令指定都市と比較して立ち後れている。多くの課題が山積しているが、経済が低成長時代に入っている現状では、税収にのみに依存した都市整備には限界があると言わざるをえない。そのため、長期的な都市経営の考え方に基づき、行政と市民・民間企業との共同による新しい都市整備の方策を工夫し、実践していくことを期待する。

例えば、

- ①PFI等によって都市基盤施設を整備していくこと
- ②TDM（交通需要管理）、パーク・アンド・ライド、LRT等、さまざまな交通まちづくりツールの活用により、効率的な交通システムを構築していくこと

- ③市民トラスト等によって緑地保全を推進していくこと
- ④従来の都市にそれぞれ立地していた既存施設を、適切な役割分担と連携により有効に活用していくこと
- ⑤重要な都市整備に関しては、「社会実験」の実施などを通じて、その必要性、効果などに対する市民等のコンセンサスを得ながら進めること

4) 新市のアイデンティティの創出に向けたプロジェクト、イベントの展開

新たな政令指定都市の全体的なアイデンティティを形成、市民の一体意識を醸成するとともに、外部に対して新市の個性と魅力をPRするためのシンボル的なプロジェクトやイベントを創設、展開していくことを期待する。

例えば、

- ①南北に流れる河川は従来の都市を縦断しており、この沿岸緑地を全市民の交流空間として保全・活用していくこと
- ②特に、見沼田圃の存在は、他都市に類を見ないとともに海のない当地域にとってかけがえのない財産であり、この保全・活用を新市のシンボル・プロジェクトとして推進すること
- ③従来の各都市に立地していた既存の文化施設、スポーツ施設、歴史的資源等を結びつけたうえで、それらを活用した独自の国際的なイベント等を開催すること
- ④従来の都市の区域を超えた地域の歴史に基づく歴史・文化拠点の整備、あるいは伝統的な行事の振興あるいは復活等を行うこと

■おわりに：今後の展開について

今回の提言は、まずプランナーとしての基本的な問題提起を目指したものであるが、限られた時間の中で積み残した問題、あるいはあえて今後の検討に委ねた問題も少なくない。

例えば、

- ア. 土地利用の誘導の方向
- イ. 高齢社会に向けた都市づくりの方向
- ウ. 情報社会に向けた都市づくりの方向

については、合併・政令指定都市化に関わりなく取り組むべきことではあるが、今回の提言では具体的な検討に至らなかった。

また、

- エ. 都市機能の導入と配置の方向
- オ. 道路・鉄道網の即地的提案等

については、各市町のさまざまな意向に配慮し、あえて具体的な提案は行わなかった。

それらの残された課題も含めて、当研究会としては、今後も、合併・政令指定市の実現に向けて、またその後の都市計画の展開において活動を継続していきたいと考えている。

今回の提言は、われわれの活動にとってもひとつの出発点であり、これを素材にして、さまざまな分野の方々との意見交換を行いながら、内容を深めていきたいと考えている。

◎ 政令指定都市ビジョン ◎

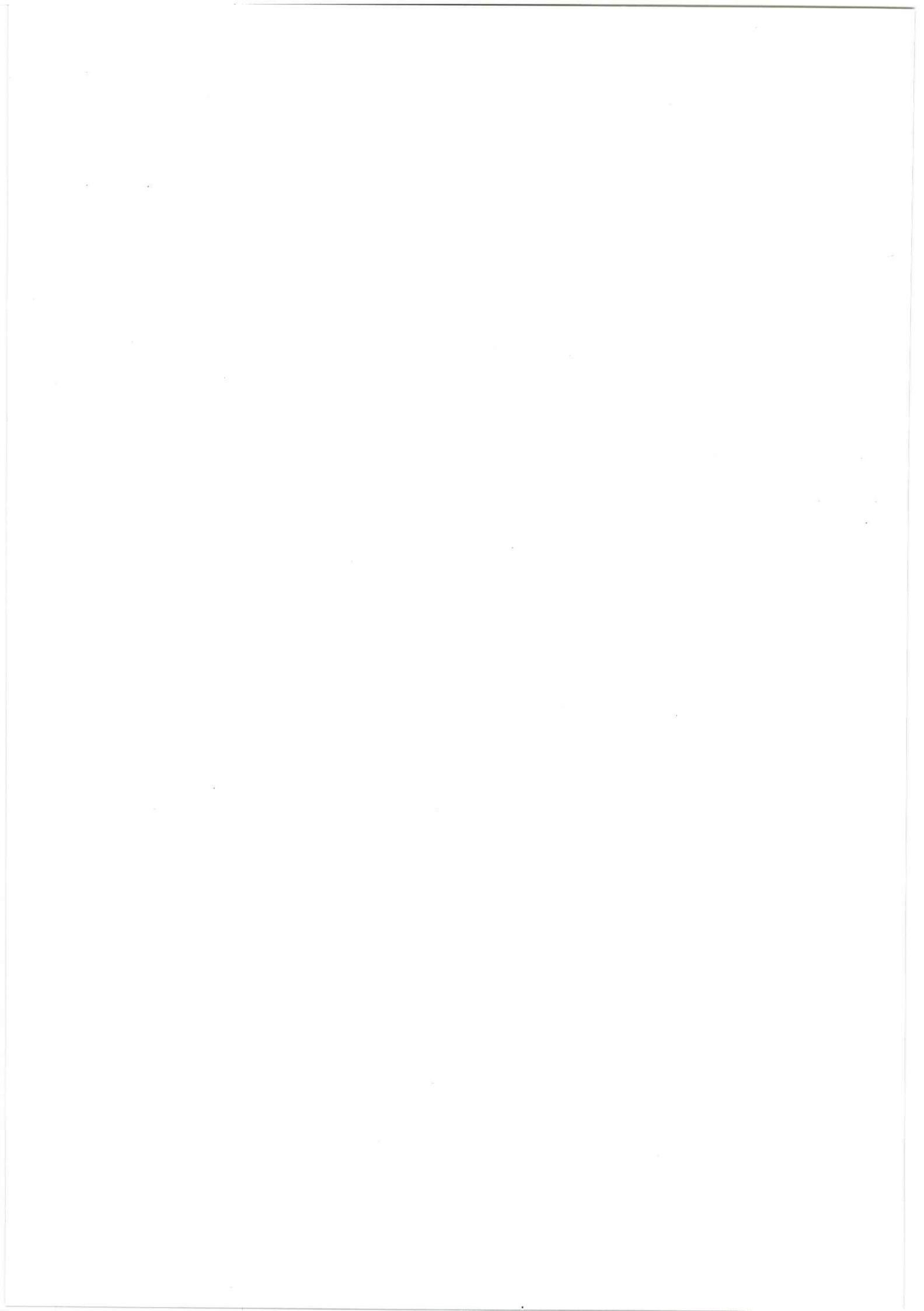
2000年1月

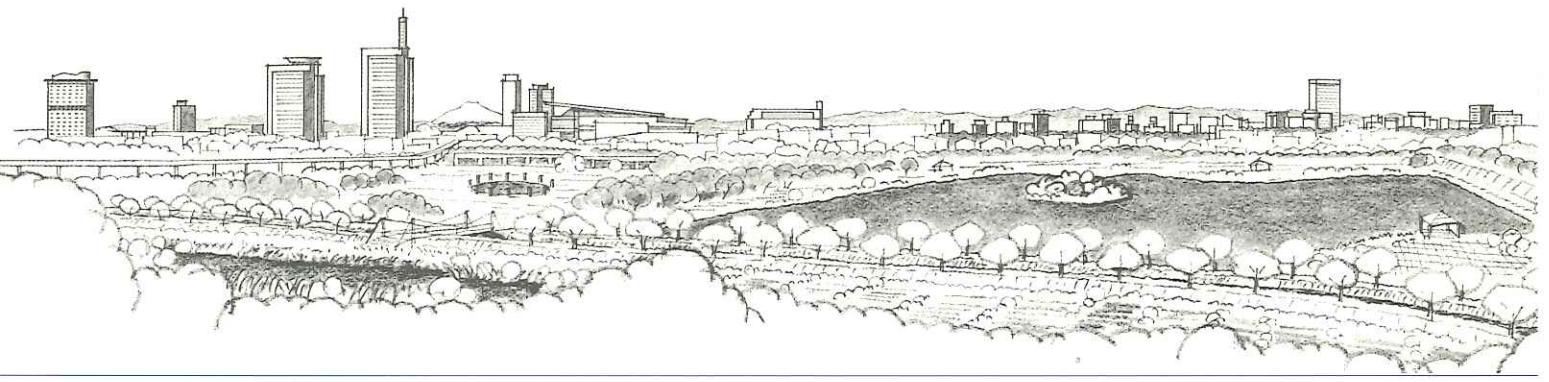
新世紀都市計画研究会

石田 武 計画技術研究所
 鎌田陽一 埼玉大学工学部建設工学科
 中津原努 中津原都市研究室
 奈良吉倫 玉野総合コンサルタント

星野賢一 プラウド
 三浦匡史 都市建築研究所
 山中知彦 都市建築研究所

連絡先	都市建築研究所	〒336-0021 浦和市別所6-18-5-102 TEL:048-861-7201 FAX:048-861-7214 e-mail:lua@m1.people.ocn.jp
	中津原都市研究室	〒330-0024 大宮市寿能町1-102 TEL:048-647-5801 FAX:048-647-5802 e-mail:nakatsuh@olive.ocn.ne.jp
	玉野総合コンサルタント	〒338-0001 与野市上落合8-12-8 TEL:048-858-1501 FAX:048-858-1751 e-mail:nara_yoshinori@tamano.co.jp





◎ 政令指定都市ビジョン 2000年1月 新世紀都市計画研究会 頒価¥1,000 ◎