

# 第 1 章

---

## 都市の現況と課題

# 第1章 都市の現況と課題

## 1.1 都市の概況

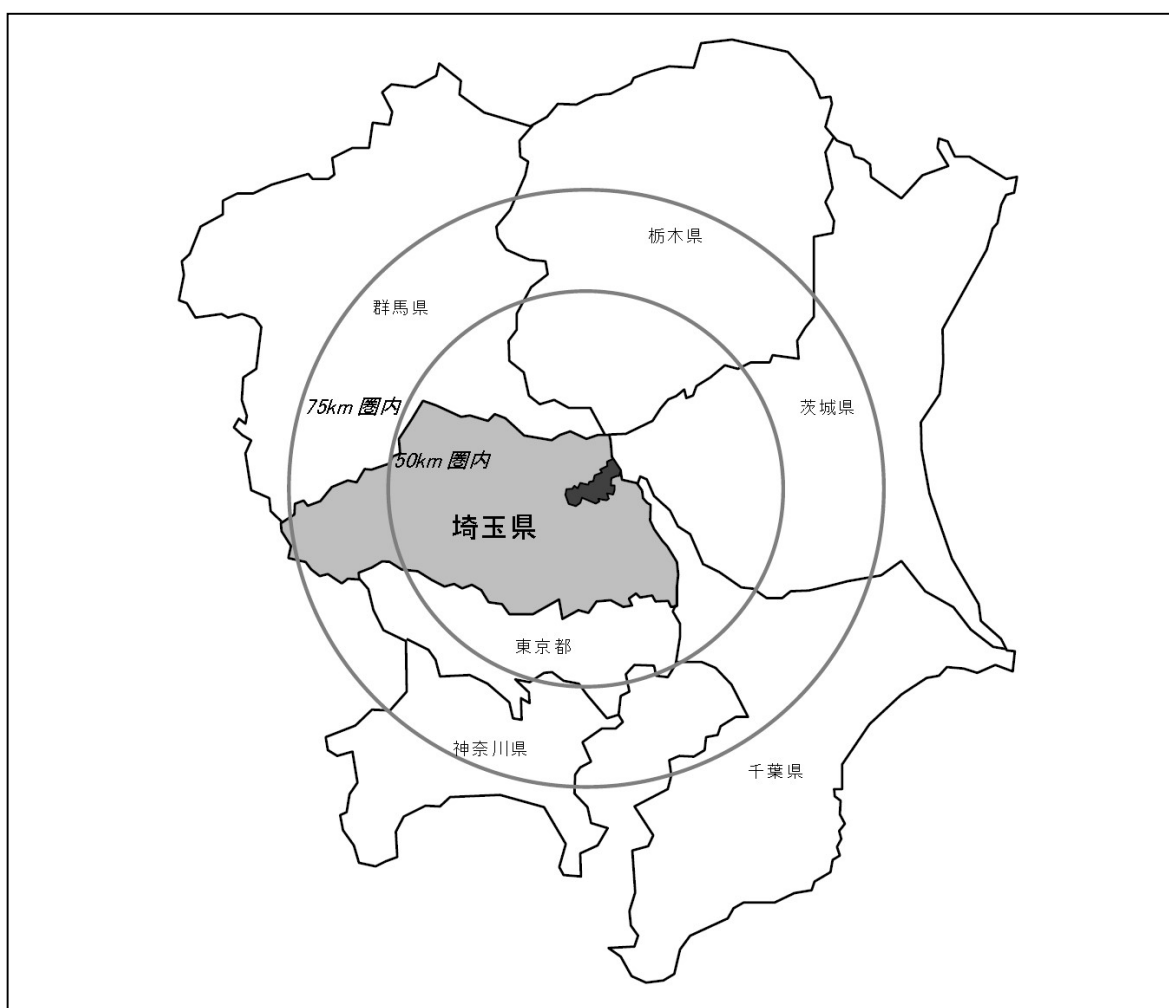
### (1) 位置と地勢

本市は、埼玉県の東北部にあり、都心まで50km圏内にあります。東は幸手市及び茨城県五霞町、南は杉戸町、宮代町、白岡市及び蓮田市、西は鴻巣市及び桶川市、北は加須市及び茨城県古河市にそれぞれ接しています。

面積は82.41km<sup>2</sup>、市域は東西約15.6km、南北約13.2km、市域全体がほぼ平坦な地形となっています。

気候は、夏は高温多湿、冬は低温乾燥で、内陸性の太平洋側気候に属しています。平均気温は14.9℃、年間平均降水量は1,321.4mmです。(1991～2020年、熊谷地方気象台久喜観測所)

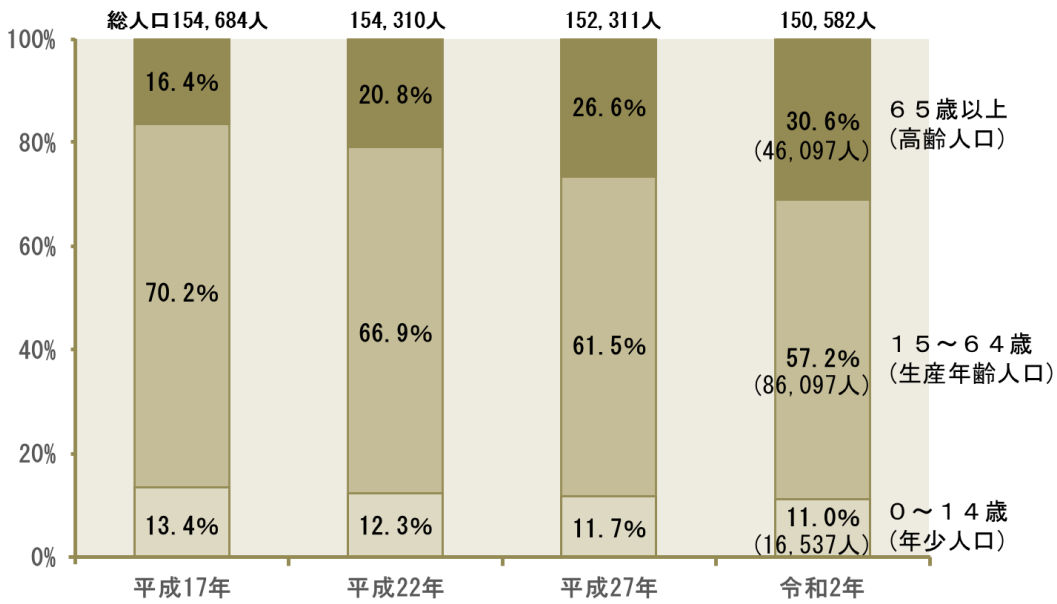
#### ■久喜市の位置



## (2) 人口の推移

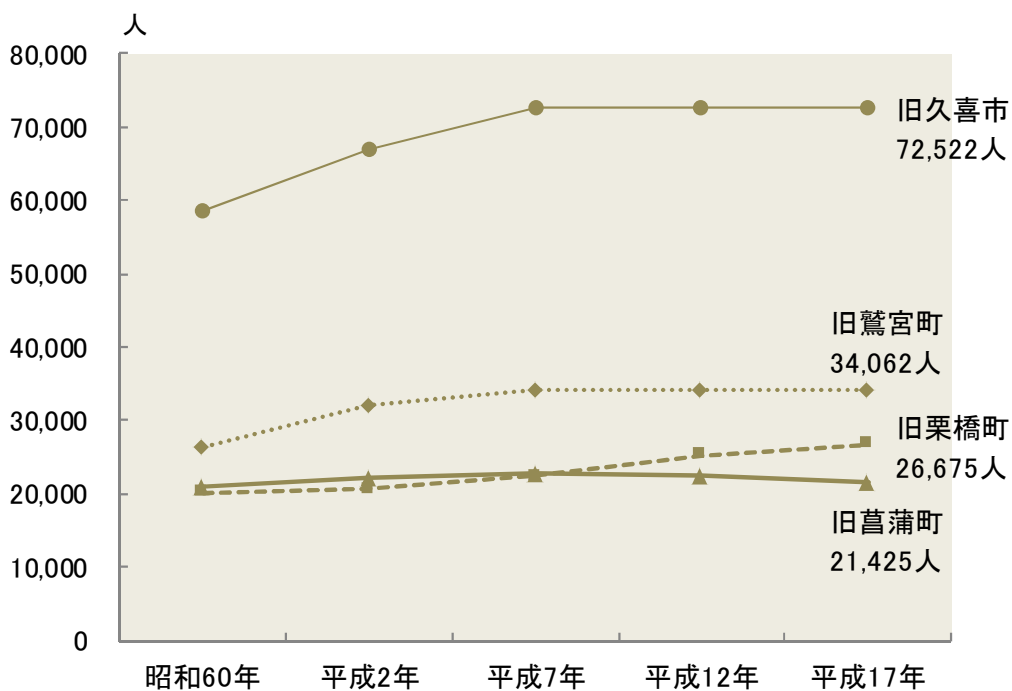
人口（令和2年国勢調査）は150,582人であり、県内63市町村中第11番目の人口規模を有しています。年齢別の構成をみると、年少人口（14歳以下）は16,537人（総人口の11.0%）、高齢人口（65歳以上）は46,097人（総人口の30.6%）となっています。また、平成17年と比較して、年少人口は2.4ポイント減少、高齢人口は14.2ポイント増加しており、少子高齢化の傾向が顕著となっています。

■年齢別人口構成の推移



資料: 国勢調査

■旧市町別人口の推移



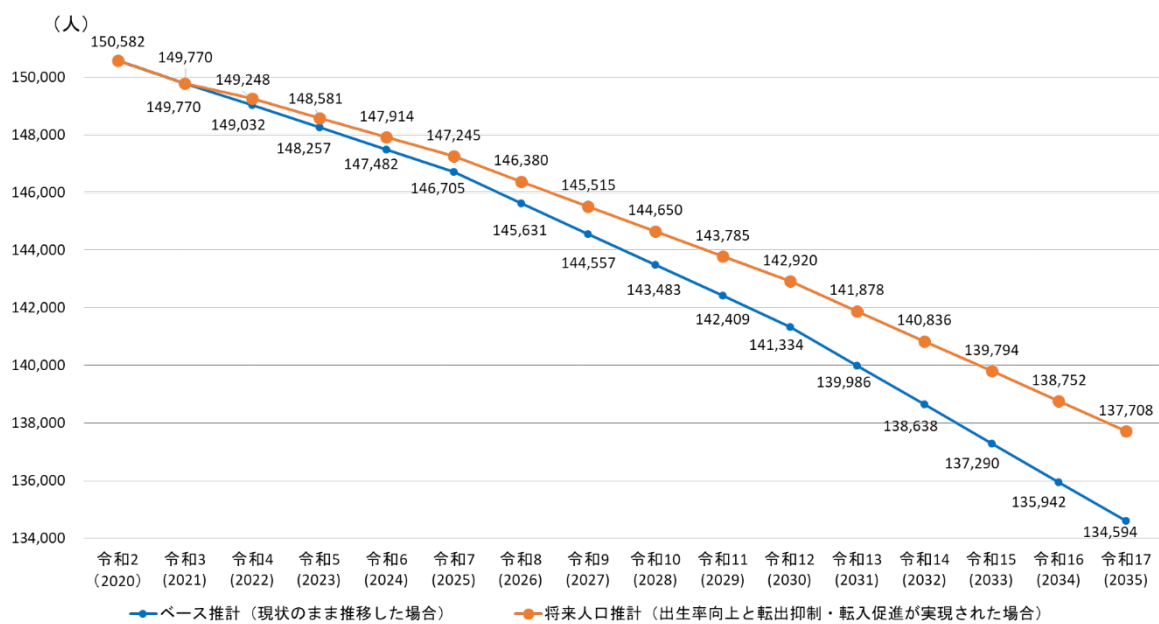
資料: 国勢調査

本市の総人口は今後、微減傾向で推移することが想定されます。また年齢別に見ると、年少人口は減少傾向で推移し、高齢者人口は大幅な増加傾向で推移することが想定されます。

上記の推計結果を踏まえ、本マスタープランの目標年次である平成 44 年度までには、さらにこの傾向が続くものと考えられます。

このため本市では、人口の定着に向けた定住の促進や、高齢社会に対応した安全で快適な人に優しい都市づくりが求められています。

### ■将来人口の推計



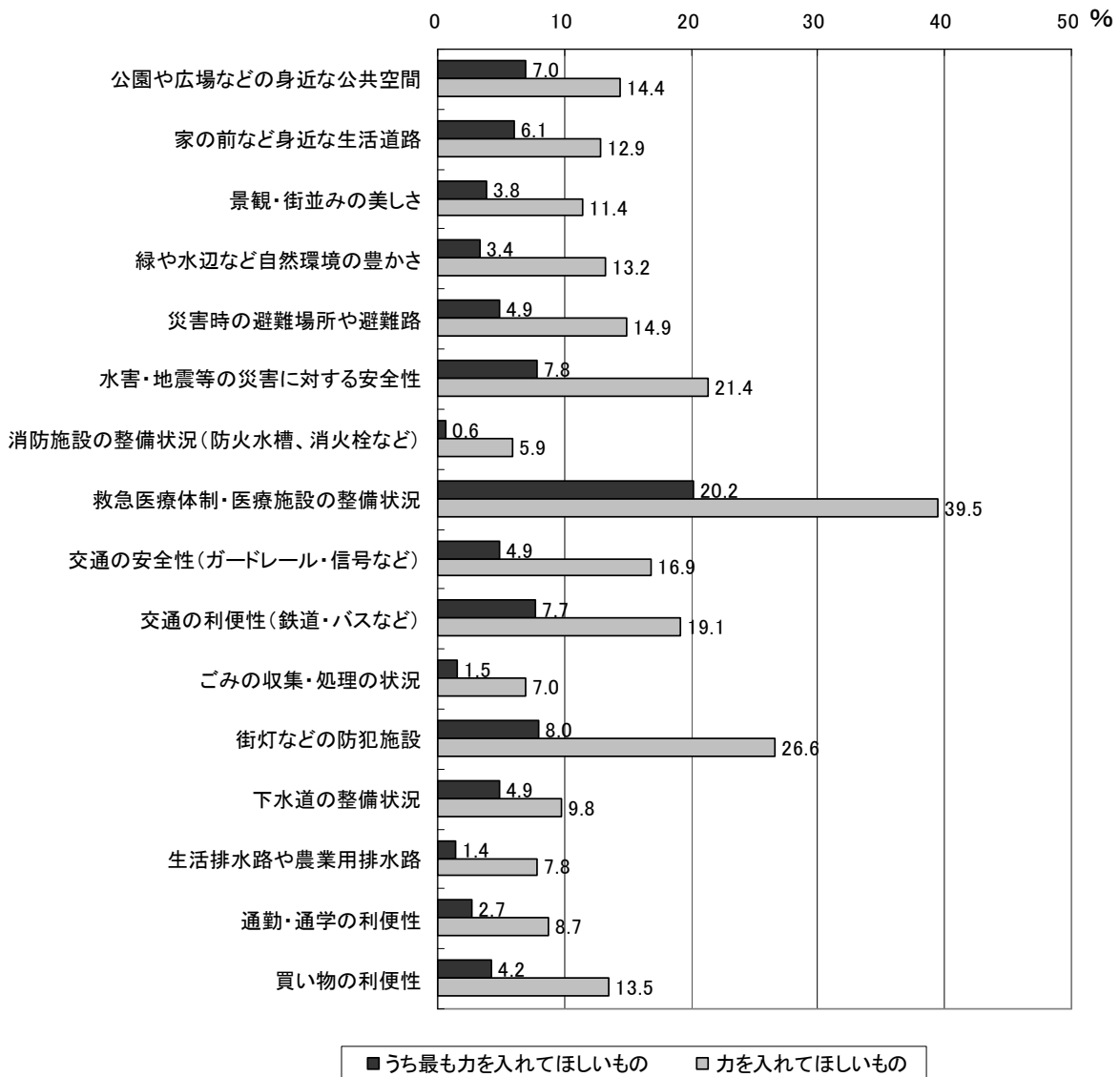
資料：久喜市総合振興計画

## 1.2 都市づくりの課題

本市の都市づくりに対する市民意識をみると、医療面の充実、災害に対する安全性、防犯施設の充実、交通機関の整備、身近な道路や公園の整備などが、都市づくりにおいて充実してほしいもの、力を入れてほしいものとして指摘されています。

このような市民意識に基づき、本マスタープランでは都市づくりの基本である「土地利用」をはじめ「交通体系」、「緑・水・景観」、「防災・その他」の以上4項目について課題を整理します。

### ■都市づくりで力を入れるべきこと（市民意識）



資料：久喜市総合振興計画策定のための市民意識調査（平成22年12月）より作成

## 2-1

# 土地利用の課題

### (1) 住宅系土地利用

市内には、土地区画整理事業などにより計画的な土地利用が行われている住宅団地や、古くからの既成市街地、農村部の集落など、様々な住宅地が形成されています。土地区画整理地区内においては住宅地として利用されない空き地等の存在、既成市街地においては建築物の密集、農村部においては一部農地での宅地化が進んでいることが問題となっています。

市民意識調査をみると、市内には良好な居住環境が確保されていると考えている市民の割合は比較的高くなっています。これからのまちづくりに対して、高層建築物の高さなどの計画的な制限について市民の関心が高くなっており、土地利用や建築物の適切な規制・誘導が必要となっています。

### (2) 商業系土地利用

市内の商業地としては、鉄道駅を中心とした既存の商業地がある一方で、近年は幹線道路沿いに多くの大規模商業施設が立地しています。自動車の普及とともに、アクセスが便利な郊外の幹線道路沿いで大規模な商業集積が進み、駅前などの中心部から郊外部への立地傾向が続いています。

このため、駅前などの商業地では空き店舗が目立つなど商業活動が低迷していることから、ニーズの変化やライフスタイルの多様化等を踏まえつつ、公共交通機関や徒歩等によるアクセスの利便性に視点を置いた魅力ある中心地として既存の商業地を再生していく必要があります。

また、菖蒲北部地区及び鷺宮南部地区における新たな商業流通拠点の立地は、旧町単位で誘致促進されてきたものが、現時点において新たな商圈構造を形成しているものとみられます。これら商圈が都市に及ぼす影響や旧来からの商店街との機能分担等を踏まえ、本市の一体的な都市構造のもとに計画的な土地利用が求められます。

### (3) 工業・流通系土地利用

市内の工業地としては、久喜菖蒲工業団地、清久工業団地、鷺宮産業団地等の工業団地のほか、菖蒲北部地区や菖蒲南部産業団地などの産業拠点があげられます。これらの産業拠点では交通条件の良さから、製造業・流通業を中心とした企業が立地しています。また、首都圏中央連絡自動車道（以下、「圏央道」という。）の県内全線開通に伴い、本市は首都圏でも有数の交通の要衝となっており、本市への企業立地の需要はますます高まっています。そのため、新たな雇用の創出や地域の活性化に向け、田園環境と調和した産業基盤づくりを促進するとともに、企業の誘致を推進する必要があります。

一方で、インターチェンジ周辺に資材置場や残土置場などの乱立や乱開発が懸念されるため、道路や下水道などの都市施設を適切に配備し、景観等への配慮や周囲の住環境との調和を図り、産業にとって魅力ある立地環境を確保する必要があります。

#### 【参考】都市計画法に基づく区域区分および用途地域

久喜市の都市計画区域は、市街化区域と市街化調整区域に区分されています。（線引きといいます）

市街化区域は、優先的かつ計画的に市街化を進める区域であり、用途地域が指定され、住居系、商業系、工業系の土地の使い方が決められています。

市街化調整区域は、市街化を抑制する区域として開発行為は原則として制限されます。市域の約24%が市街化区域、約76%が市街化調整区域となっています。

## （4）農業系土地利用

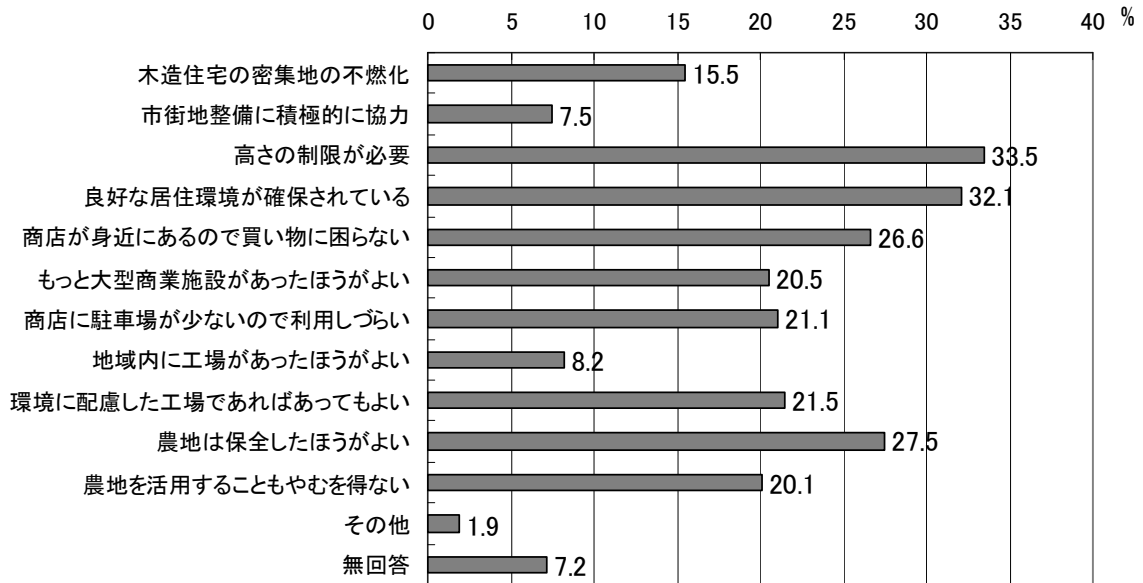
市内の農業は、稲作を中心に果樹・施設野菜などとの組み合わせによる複合経営が中心であり、特に、果樹・施設野菜については都市近郊の立地条件を活かし、直売所等を通して消費者に新鮮な農産物を供給しています。また、農地は都市の緑地空間を確保するうえで重要な役割を果たしており、健全な都市環境を創出・維持していくためにも、農地の持つ多面的な機能に着目し、その保全に努めていく必要があります。

市民意識調査をみると、農地は保全したほうがよいと考えている市民の割合は比較的高くなっています。近年、都市化が進む中で、農家数、農地面積ともに減少傾向にありますが、農業に対する市民の関心や参加意欲も高まりつつあり、市民参加による農地の活用・保全も求められます。

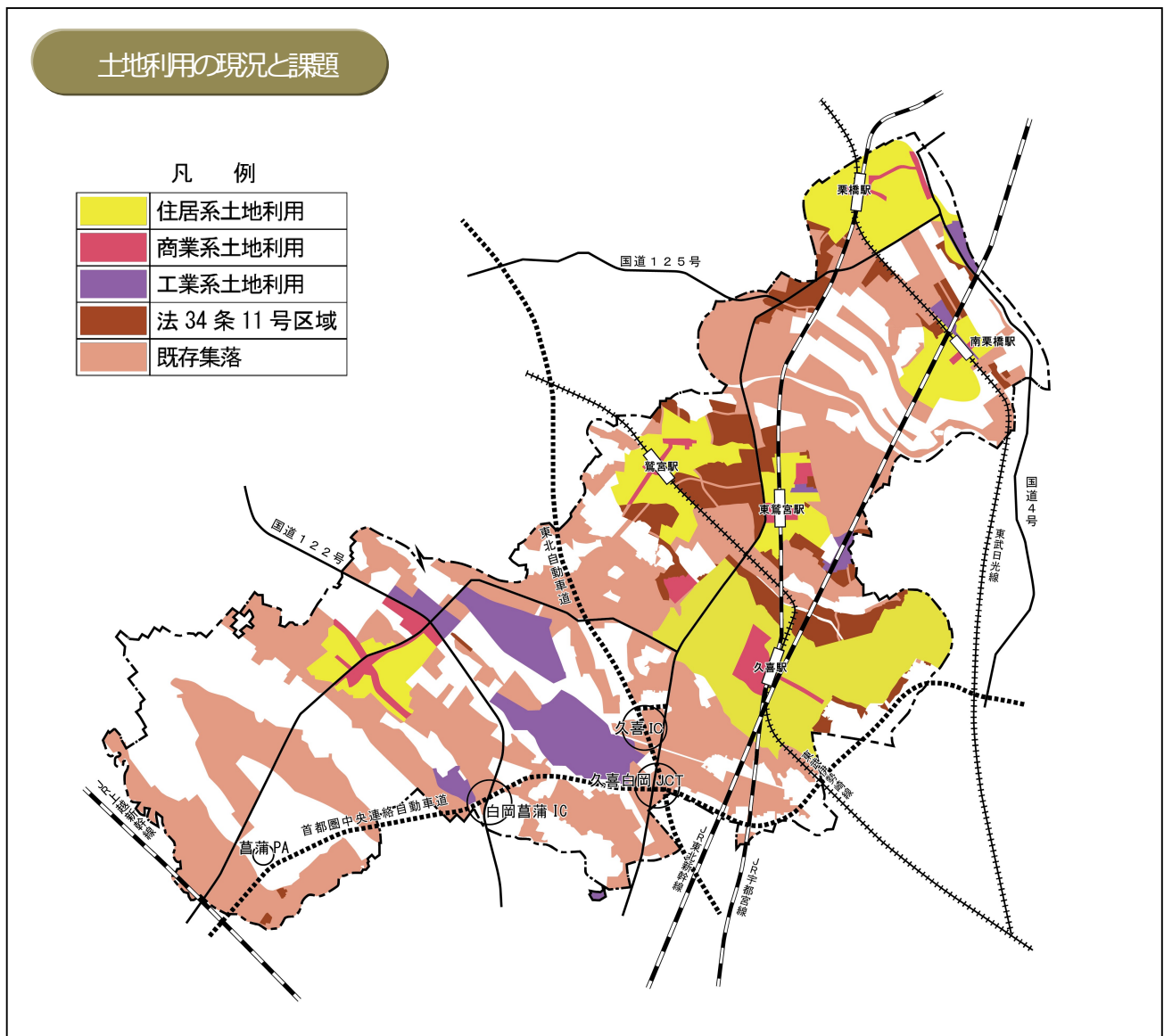
#### 【参考】農用地区域の状況

市街化調整区域内では農業振興地域内に農用地区域を定めています。農用地区域とは、将来にわたり農業上の利用を確保すべき土地の区域であり、農業以外の利用を制限しています。

## ■居住地域の土地利用に対する市民意識



資料：久喜市総合振興計画策定のための市民意識調査（平成 22 年 12 月）より作成





## 2-2

# 交通体系の課題

### (1) 公共交通

本市は、JR宇都宮線と東武伊勢崎線等が乗り入れる久喜駅、JR宇都宮線と東武日光線が乗り入れる栗橋駅、JR宇都宮線の東鷲宮駅、東武伊勢崎線の鷲宮駅及び東武日光線の南栗橋駅があり、良好な鉄道利便性を備えています。久喜市内の各駅は、市民だけでなく周辺市町からの利用者も多く、交通の拠点として利便性を確保していく必要があります。

市内のバス路線としては、久喜駅を起点とした路線（久喜駅西口～菖蒲仲橋、久喜駅東口～青葉団地）、東鷲宮駅を起点とした路線（東鷲宮駅西口～豊野コミュニティセンター）、菖蒲車庫を起点とした路線（菖蒲車庫～桶川駅東口、菖蒲車庫～蓮田駅西口）などが運行されており、これらの路線の維持・充実が求められます。

このほか、本市では、公共施設等への交通手段を確保し、市民の生活利便性を高めるため、市内循環バスやデマンド交通（くきまる）、くきふれあいタクシー（補助タク）を運行しています。

### (2) 道路体系

本市は、国道4号、122号、主要地方道さいたま栗橋線等の幹線道路が南北方向に縦断しています。また、高速道路については、東北縦貫自動車道（以下、「東北道」という。）の久喜インターチェンジ及び圏央道の白岡菖蒲インターチェンジが設置されているほか、東北道と圏央道が久喜白岡ジャンクションで接続しており、広域的な交通体系に恵まれています。

今後は、都市間移動を円滑にする広域道路ネットワークを形成するため、スマートインターチェンジの設置を推進するとともに、移動時間の短縮に大きな効果のある国道や主要地方道などの幹線道路を重点的に整備し、日常生活や社会経済活動を支える円滑な道路交通を確保することが課題となっています。また、都市計画道路の整備率が地区別に異なる実情を踏まえた都市計画道路の見直しの実施、市街地における渋滞解消に向けた交差点の改良などが課題となっています。

また、自転車利用者が増加する一方、安全に走れる空間が不足しているとの市民の意見も多く、住宅地や駅周辺などにおける歩行者通行のための道路の充実とともに、自転車通行のための道路の整備などによる道路の安全性・快適性の確保が必要となっています。

## ■都市計画道路整備率

年	計画延長 (m)	整備済延長 (m)	整備率 (%)
平成30年	108,425	70,055	64,61
令和元年	108,425	70,055	64,61
令和2年	108,425	70,855	65,35

資料: 都市計画現況調査

### (3) 超高齢社会にふさわしい交通環境

本市の総人口に占める高齢者人口の割合は 30.6% (令和 2 年) であり、高齢化率が 21% を超える超高齢社会となっています。

超高齢社会にふさわしい移動手段を確保するために、公共交通の一層の充実が課題となります。現在、本市では、市内循環バスやデマンド交通 (くきまる)、くきふれあいタクシー (補助タク) を運行していますが、利便性の向上や市内の交通不便地区の改善を図るため、路線や便数の再編などが課題となっています。

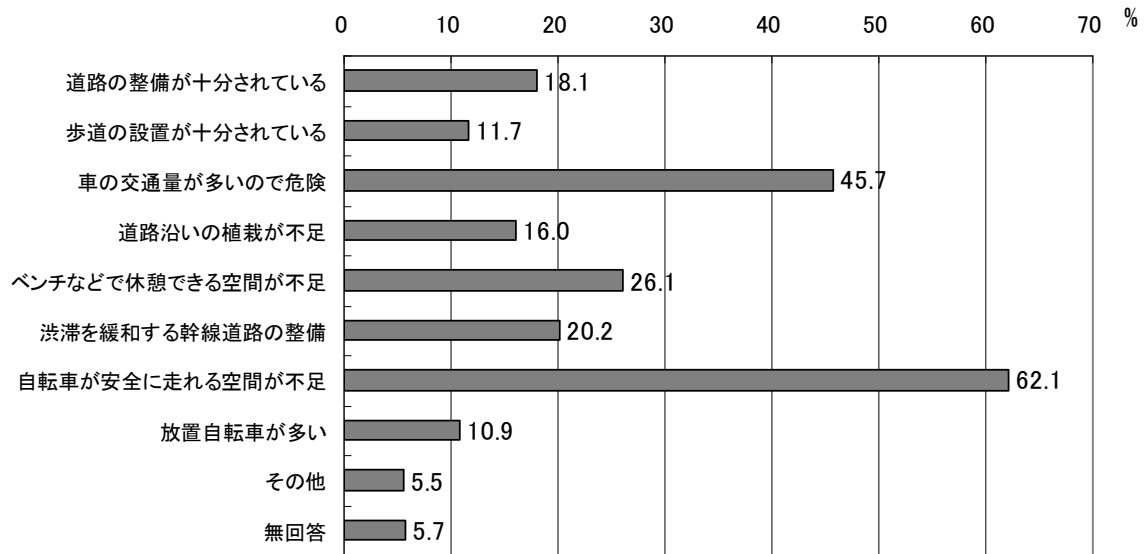
また、身近な生活道路の整備、交通機関の整備、バリアフリー化を含めた駅周辺環境の整備など、交通環境に対する市民の要望が高まっており、その充実に向けてさらに取り組んでいく必要があります。

### (4) 地域資源を活かした観光交流

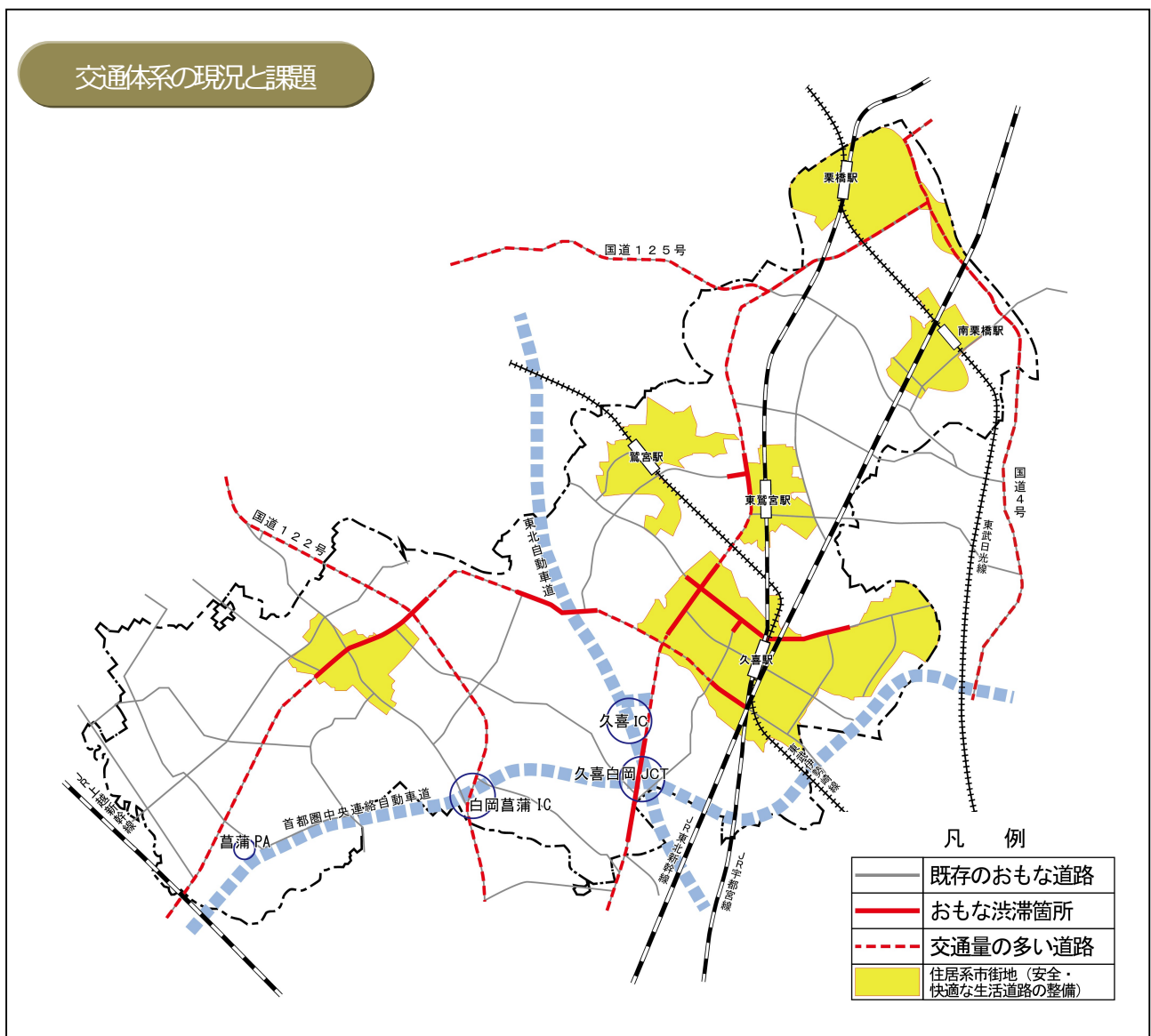
本市の地域資源でもある花や伝統文化、史跡等の観光資源の整備・保全及びそれらのネットワーク化を図ることにより、個性と魅力にあふれた観光事業を展開していくことが課題となっています。

菖蒲地区には、圏央道の休憩施設 (パーキングエリア) が設置されています。今後は、一般道利用者や地域住民も利用できる観光交流拠点の整備が望まれています。このような拠点を中心として、地域資源を活かした新たな観光交流事業に取り組んでいくことが課題となっています。

## ■居住地の道路交通に対する市民意識



資料：久喜市総合振興計画策定のための市民意識調査（平成22年12月）より作成



## 2-3

# 緑・水・景観の課題

### (1) 公園・緑地

本市には、県営久喜菖蒲公園、県営権現堂公園、久喜市総合運動公園及び弦代公園など比較的面積の大きな公園が整備されており、市民はもとより市外からの来訪者に対しても、潤いと憩いを与える場となっています。大きな公園については市民の満足度が高いものの、身近な公園については不足が指摘されており、各地区の公園整備状況や配置バランス等に配慮した公園・緑地の整備が課題となっています。

また、菖蒲地区などに広がる豊かな農地や、地域固有の緑の資源なども、貴重な緑地空間として保全することが求められています。

### (2) 河川

本市は、利根川、中川、青毛堀川、備前堀川、野通川及び元荒川等の河川や、葛西用水、見沼代用水をはじめとする用水路等の水系に恵まれており、水辺空間は暮らしに恵みと潤いを与えています。

また、川沿いを健康づくりの歩行者ネットワークとして活用すること、あるいは、花づくりにより魅力ある水辺景観を形成することなどの地域の取り組みもみられることから、これら河川を貴重な地域資源として維持保全を図るとともに、水質汚濁等による環境悪化を招かないよう改善に取り組み、生物生息環境の再生につなげていくことが課題となっています。

### (3) 都市景観

本市の都市景観に関しては、埼玉県景観条例及び埼玉県景観計画に即して、一定規模を超える建築物・工作物について、外観の色彩やデザインが景観形成基準に合致するよう指導されており、今後とも美しいまちづくりを目指した魅力ある都市景観を創出していくことが必要です。

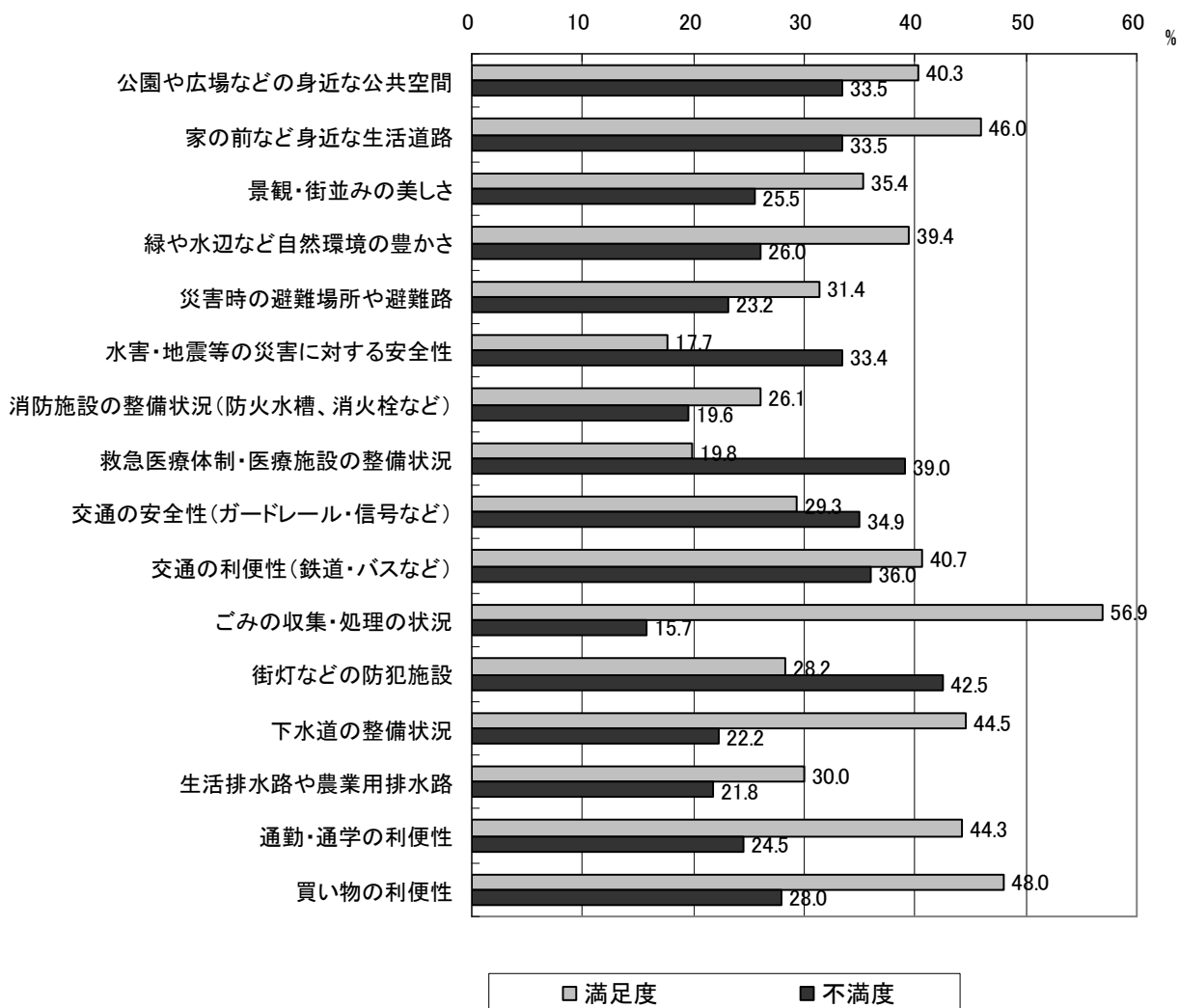
特に今後、工業・流通系の土地利用が見込まれる場所については、乱開発を抑止するとともに、田園環境と調和した景観形成を図ることが課題となります。

### (4) 環境負荷の小さな都市

各種の都市計画、都市づくりにあたっては、様々な環境への負荷について考慮する必要があります。最低限の移動に公共交通機関が移動手段として選択できる仕組みなど、自動車交通に過度に依存しない都市構造の実現により、目的地へのアクセシビリティ（到達のしやすさ）を向上させていくことが課題となっています。

また、二酸化炭素など環境に負荷を与える物質の排出低減、資源の効率的利用とエネルギーの循環的利用などに配慮された太陽光・太陽熱利用システムを搭載した施設等の整備が求められています。市街地周辺部の樹林地、農地、遊水池等の自然環境においては、地域の自然条件などの特性や水循環・生態系等への配慮が求められます。

■居住地域の生活環境に対する市民意識

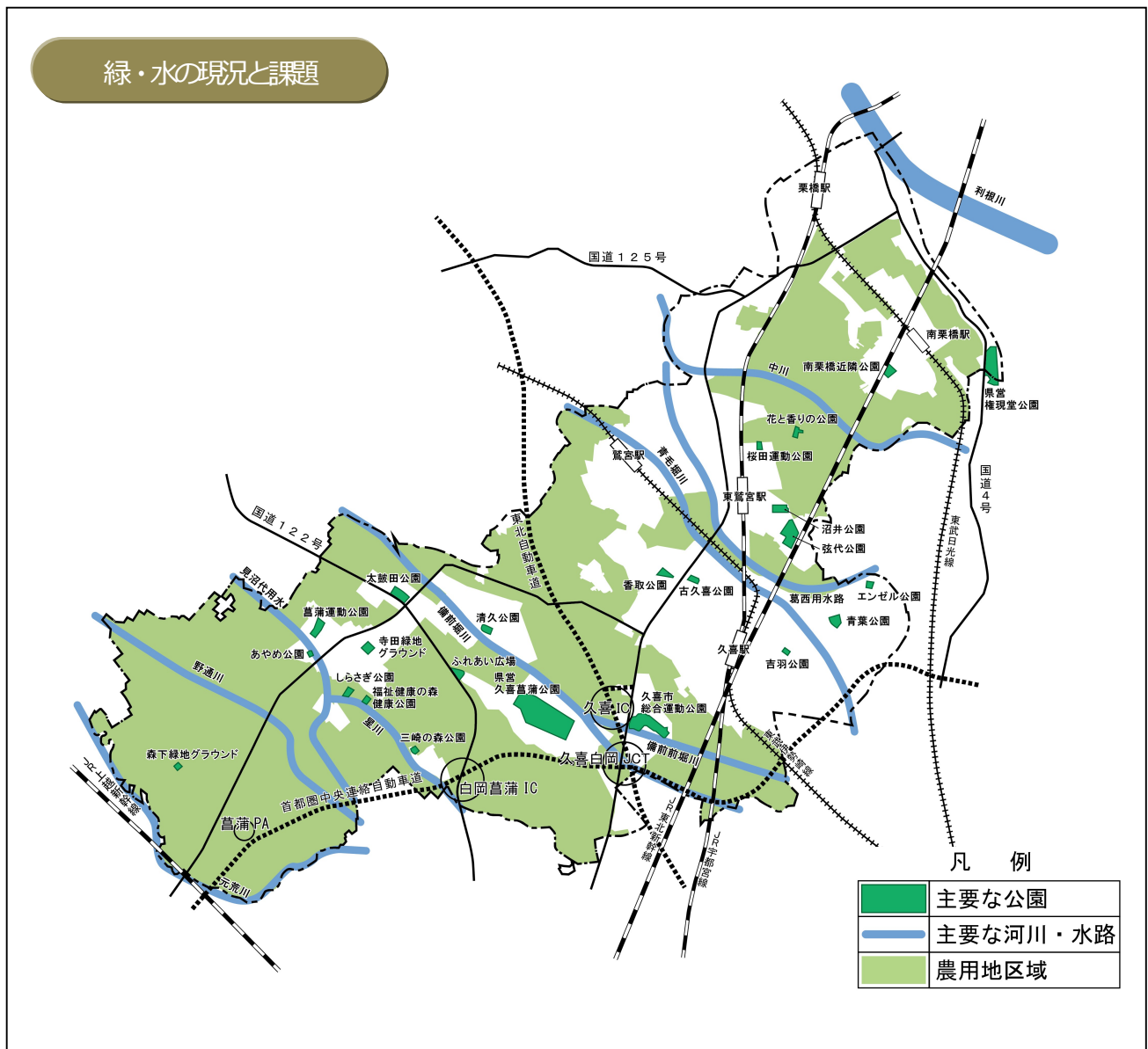


資料：久喜市総合振興計画策定のための市民意識調査（平成 22 年 12 月）より作成

■各地区の主要な公園一覧

地区名	公園名	公園の種類	面積 (ha)	公園名	公園の種類	面積 (ha)
久喜地区	青葉公園	近隣公園	3.27	エンゼル公園	近隣公園	1.04
	吉羽公園	近隣公園	1.00	古久喜公園	近隣公園	1.11
	香取公園	近隣公園	2.15	久喜市総合運動公園	運動公園	13.90
	清久公園	近隣公園	2.04	県営久喜菖蒲公園	総合公園	25.80
菖蒲地区	県営久喜菖蒲公園	総合公園	14.20	寺田緑地グランド	近隣公園	1.75
	あやめ公園	近隣公園	1.31	ふれあい広場	近隣公園	0.83
	しらさぎ公園	近隣公園	1.58	太鼓田公園	近隣公園	1.62
	福祉健康の森健康公園	地区公園	1.68	三崎の森公園	地区公園	0.58
	森下緑地グランド	近隣公園	1.58	菖蒲運動公園	運動公園	4.11
栗橋地区	南栗橋近隣公園	近隣公園	3.31	県営権現堂公園	広域公園	7.70
鷺宮地区	弦代公園	近隣公園	8.22	桜田運動公園	近隣公園	1.13
	沼井公園	近隣公園	3.26	花と香りの公園	近隣公園	1.31

令和4年4月1日現在



## 2-4

# 防災・その他の課題

### (1) 都市防災

駅等を中心とした既成市街地の一部には、老朽化した建物が密集し、緊急車両が通れない狭い道路がみられるなど、防災上危険な区域があります。これらの市街地については、狭い道路の拡幅や建物の不燃化などによる災害に強い市街地の形成が必要となっています。

市街化調整区域のうち、水害時に浸水等の被害が想定される地域については、新たな住宅開発を抑制します。

また、宅地化が進んだ一部の地域においては、集中豪雨等に伴う水害を防止するため、雨水排水機能の整備や、遊水機能をもつ農地・緑地の保全、災害時の避難場所の確保などが課題となっています。

### (2) 安全・安心な生活環境

市街地内を交通量の多い道路が通っているため、これらの道路における交通安全の確保が課題となっています。市民意識調査結果でも、車の交通量が多いので危険と感じている市民の割合は高くなっており、安全でゆとりのある歩行者空間の整備や、市内各所の交通危険箇所における交通安全施設の整備が求められています。

また、防犯に備えた安心して暮らせるまちづくりが求められていることから、街灯などの防犯施設の整備充実が課題となっています。

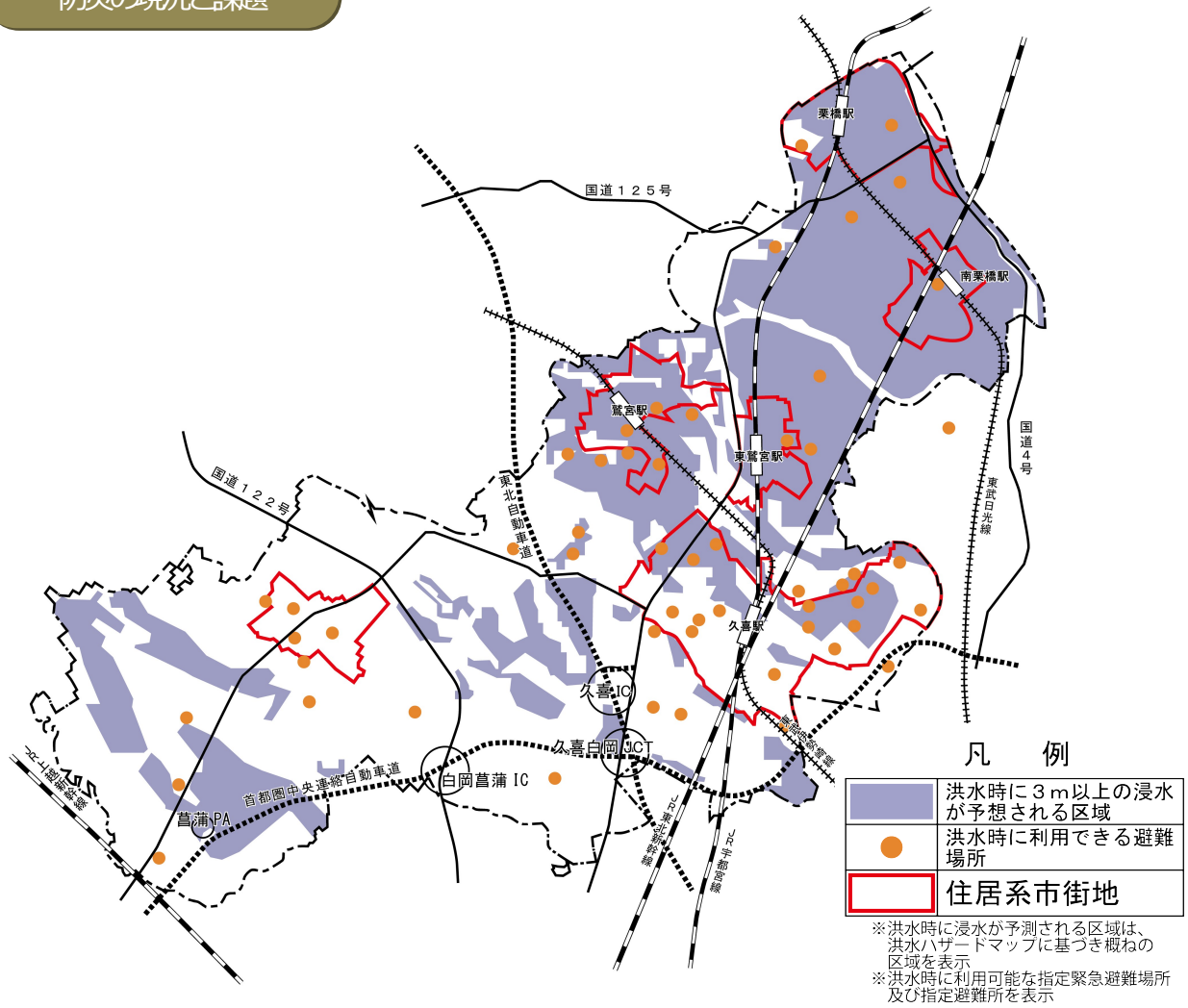
### (3) 高齢社会に対応した都市環境

高齢者が生き生きと暮らせる都市環境を実現するためには、交通環境や各種施設立地を含めた都市構造全体のあり方について、高齢社会を意識した見直しが必要となっています。このため、高齢化の状況や各種施設の立地状況等に関する地域の特性に対応しつつ、高齢者の安全で安心な暮らしや利便性を確保していく必要があります。

また、合併に伴い、公共施設の統合整備や適正配置が課題となっていますが、市民生活に急激な変化を及ぼさないよう十分配慮し、各施設が担う役割や利用状況、地域の特性やバランス等に配慮した、高齢社会にふさわしい都市づくりが求められています。

施設の整備にあたっては、バリアフリー化のほか、全ての人に使いやすいユニバーサルデザインの導入が課題となっています。

防災の現況と課題



※上記の図は、「久喜市防災ハザードマップ(2019年3月作成)」の洪水ハザードマップにおいて、想定浸水深が3.0m以上である箇所を図示したものです。



## 1.3

# SWOT分析による課題

市民の共有する都市づくりに関する課題を明らかにするため、SWOT（スウォット）という分析手法を活用して整理を行いました。

このSWOTは、組織のビジョンや企業の経営戦略を描く際に利用する現状分析手法のひとつで、S（強み）、W（弱み）、O（機会）、T（脅威）のそれぞれの頭文字をとってSWOTと呼びます。

このうち、SとW（強みと弱み）は久喜市自身が抱える内部環境で、久喜市が持つ良い点であったり、悪い点であったり、課題として受け止めなければならないことです。また、OとT（機会と脅威）は久喜市を取り巻く外部環境ということで、例えば、社会経済の情勢であったり、自然災害の脅威であったり、久喜市に影響の及ぶ久喜市以外の外部要因をあらわします。

SWOTは、以下のようにマトリクスに整理することによって、解決策を見つけやすくしたり、意見を出し合いながら問題点を共有できるというメリットがあります。例えば、「持っている強みを与えられた機会に活かそう」、とか、「来たるべき脅威に備えよう」、とか、「弱みを強みに変えていこう」、といったアイデアを出すことができます。

（SWOT分析の方法）

外部環境 内部環境	<b>S : 強み</b> (Strength)	<b>W : 弱み</b> (Weakness)
	<b>O : 機会</b> (Opportunity)	<b>T : 脅威</b> (Threat)
	<b>【積極的攻勢】</b> 強みを武器にして機会を最大限に生かす	<b>【弱点強化】</b> 弱みによって機会を失わないように対策を打つ
	<b>【差別化戦略】</b> 強みを生かして脅威に対抗する	<b>【問題事態回避】</b> 弱みと脅威が重なる最悪の事態を回避する

【特徴】 「強み」「弱み」「機会」「脅威」の4要素の掛け合わせによる戦略的な分析手法  
【効能】 自らの強み・弱みだけでなく、競合関係や市場環境を踏まえた戦略立案が可能



SWOTによる都市づくりの課題

(SWOT分析結果の整理)

SWOT分析に基づく都市づくりの課題をまとめると下表のように整理することができます。

なお、この分析結果は、マスタープラン策定委員会が「市民によるまちづくり構想（東京理科大学特別講義）」において発表しました。

SWOT分析と取組提案表		(S)強み		(W)弱み										
		土地 利用	交通 体系	緑・水 景観	防災 他	土地 利用	交通 体系	緑・水 景観	防災 他					
<p>(内部要因)</p> <p>■Strength=強み</p> <p>■Weakness=弱み</p> <p>(外部要因)</p> <p>■Opportunity=機会</p> <p>■Threat=脅威</p>		<p>圏央道や国道122号などの広域交通体系が整備されてきました。</p>	<p>道路交通網の整備が進展しており、商業等の利便性に対する市民の需要も高まっています。</p>	<p>豊かな田園や水辺のほか、鷲宮神社をはじめとする歴史資源が存在します。</p>	<p>広域道路体系と公共下水道(久喜、菖蒲)の整備が比較的進んでいます。</p>	<p>駅前商業は全体的に寂しく、空き店舗も活用されないまま停滞しています。</p>	<p>駅と地域又は地域間のアクセスが悪く、高齢者や歩く人に優しい移動手段も不足しています。</p>	<p>自転車利用環境の不足、公園の配置バランス、河川の汚濁等の問題があげられます。</p>	<p>防犯についての不安や、保健医療環境に対する市民満足度の低さが指摘されます。</p>					
(O)機会	<p>土地 利用</p> <p>農業・自然を守る意識や、子ども・高齢者が安心できる環境が求められています。</p>	<p>交通 体系</p> <p>市や地域を越えた人の交流が活発になる一方、省エネに配慮した交流環境が求められます。</p>	<p>緑・水 景観</p> <p>環境に優しいライフスタイルや、健康志向への関心が高まっています。</p>	<p>防災 他</p> <p>子どもや高齢者にとっての安全・安心が重要視される社会になっています。</p>	<p><b>【積極的攻勢】</b>強みを武器にして機会を最大限に生かす</p>	<p>土地 利用</p> <p>農業資源を活かした観光振興の拠点づくり(道の駅など)の構想を推進します。</p>	<p>交通 体系</p> <p>圏央道の整備をふまえ、ハイウェイオアシス等の滞留・休憩施設の整備を促進します。</p>	<p>緑・水 景観</p> <p>地域資源を活用した体験や交流、コスモス・ラベンダーを広げる協働のまちづくりに取り組みます。</p>	<p>防災 他</p> <p>子どもや高齢者など社会的弱者に配慮した、被害想定に基づく避難救急体制を構築します。</p>	<p><b>【弱点強化】</b>弱みによって機会を失わないように対策を打つ</p>	<p>土地 利用</p> <p>主要駅に向かう歩行者空間を確保し、魅力ある商業地を再生します。</p>	<p>交通 体系</p> <p>交通利便性を向上させ、人と環境に優しい交通手段として、市内循環バスを拡充・再編します。</p>	<p>緑・水 景観</p> <p>健康づくりに寄与する遊歩道や、環境に優しい自転車利用を促進する空間の整備を進めます。</p>	<p>防災 他</p> <p>防犯性の高い公園づくりや、交通安全に配慮された道づくりなど、まちの改善を図ります。</p>
	(T)脅威	<p>土地 利用</p> <p>就業・定住環境への不満から将来、居住者が市外に流出する恐れがあります。</p>	<p>交通 体系</p> <p>交通環境において超高齢社会や地球温暖化への対応の遅れが懸念されます。</p>	<p>緑・水 景観</p> <p>農業経営の困難さからくる将来不安や、都市化に伴う自然環境の破壊が懸念されます。</p>	<p>防災 他</p> <p>利根川等の決壊による水害対策について危惧されます。</p>	<p><b>【差別化戦略】</b>強みを生かして脅威に対抗する</p>	<p>土地 利用</p> <p>圏央道の整備にともなう周辺開発を進め、産業を誘致することにより新たな雇用を創出します。</p>	<p>交通 体系</p> <p>渋滞箇所の改善や円滑な道路ネットワークの整備により、環境負荷の少ない都市を実現します。</p>	<p>緑・水 景観</p> <p>農業経営を支援しつつ、農地や水路等の維持保全により、都市近郊の田園景観を継承します。</p>	<p>防災 他</p> <p>下水道の整備充実による都市排水機能と、河川改修による水害防止機能の強化を図ります。</p>	<p><b>【問題回避】</b>弱みと脅威が重なる最悪の事態を回避する</p>	<p>土地 利用</p> <p>空洞化する駅周辺に街なか居住を進め、買い物に便利で子育て環境の整ったまちづくりを進めます。</p>	<p>交通 体系</p> <p>街なかでの車の抑制、高齢者に優しい道路整備等により、歩行者ネットワークを構築します。</p>	<p>緑・水 景観</p> <p>市民による水資源の保全活動や、資源リサイクル活動を推進します。</p>

## (SWOTによる基本戦略)

以上のSWOT分析を踏まえ、マスタープラン策定委員会において部門別の基本戦略を整理しました（前ページの一覧表の内容を部門ごとに整理）。

マスタープラン「第2章/2.2 都市づくりの基本方針」に掲載する「活力」、「交流」、「環境」、「安心」それぞれの方針立案にこの基本戦略が反映されています。

### 土地利用に関する基本戦略

- 農業資源を活かした観光振興の拠点づくり（道の駅など）の推進
- 主要駅に向かう歩行者空間の確保による魅力ある商業地の再生
- 圏央道の整備にともなう周辺開発と産業誘致による新たな雇用の創出
- 空洞化する駅周辺での街なか居住、買い物が便利で子育て環境の整ったまちづくり



土地利用部門の検討作業

### 交通体系に関する基本戦略

- 圏央道の整備をふまえたハイウェイオアシス等の交流施設の整備
- 交通利便性を向上させ、人と環境に優しい交通手段である市内循環バスの拡充・再編
- 渋滞箇所の改善や円滑な道路ネットワーク整備による環境負荷の少ない都市の実現
- 街なかでの車の抑制、高齢者に優しい道路整備等による歩行者ネットワークの構築



交通体系部門の検討作業

### 緑・水・景観に関する基本戦略

- 地域資源を活用した体験や交流、コスモス・ラベンダーの植栽場所を広げる協働のまちづくり
- 健康づくりに寄与する遊歩道や、環境に優しい自転車利用を促進する空間の整備
- 農業経営の支援と、農地や用水路等の維持保全による都市近郊の田園景観の継承
- 市民による水資源の保全活動や、資源リサイクル活動の推進



緑・水・景観部門の検討作業

### 防災・その他に関する基本戦略

(※防災・その他部門については、各部門共通の検討作業としました。)

- 子どもや高齢者など社会的弱者に配慮した、被害想定に基づく避難救急体制の構築
- 防犯性の高い公園づくりや、交通安全に配慮された道づくりなどによるまちの改善
- 下水道の整備充実による都市排水機能と、河川改修による水害防止機能の強化
- 防災ハザードマップの普及や、避難路・避難施設等の整備