

国土審議会政策部会国土政策検討委員会  
大都市圏戦略検討グループ(第3回)

さいたま市説明資料  
(参考資料)

平成22年10月26日

さいたま市

# ■大宮駅周辺地域戦略ビジョン

## 1. 策定の背景

大宮駅周辺地域は、乗降客 65 万人を越える大宮駅を有する交通結節点であると同時に、商業をはじめとする様々な都市機能が集積するなど、首都圏や東日本からの役割が期待される高いポテンシャルを持つ地域であるにも関わらず、慢性的な交通渋滞の発生、基盤整備の遅れや商都大宮をとりまく環境の変化など、様々な問題を抱えた地域でもあります。この戦略ビジョンは、これらの課題に対応しながら、大宮駅周辺地域を政令指定都市さいたま市の「顔」にふさわしい地区に再構築していくことを目的とした新たなまちづくり計画である。

## 2. 戦略ビジョンの構成

策定にあたり、「三位一体の推進体制」を構築するため、地元や市民の皆様の意向や考え方を把握し情報共有を図る「意見交換会」を設置するとともに、学識経験者や地元・行政関係者が大所高所から総合的な検討を行う「策定委員会」と分野別に詳細な検討を行う「分科会」を設置し、行政とともに多様な関係者が一緒に議論を重ね、民間と行政の協働によって地域が目指すべき「将来像」とその実現に向けた「戦略」を示すとともに、まちづくりを着実に動かしていくために「優先的に取り組むべきプロジェクト」を抽出した。

## 3. 大宮駅周辺地域の位置づけ

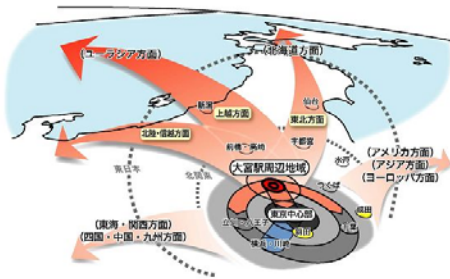


図 広域的な位置づけ

- 「東日本の交流拠点都市」として、首都圏と北関東・東日本全体を結ぶ交通の要衝
- 高次な都市機能が集積し、首都圏の「業務核都市」としての役割を持つとともに、さいたま新都心周辺地区と一体的な都心としての位置づけ

## 4. 大宮駅周辺地域が目指す将来像

### (1) 東日本の顔となるまち

多様な都市活動が展開される東日本の交流拠点都市として、さいたま市の「顔」として市民が誇りに思えるまち

### (2) おもてなし、あふれるまち

大宮らしさを感じさせる様々な場所の個性を活かした「おもてなし」にあふれる地域として、誰もが楽しめるまち

### (3) 氷川の杜、継ぐまち

豊かな都市生活を守り、育て、継承していく地域として、氷川の杜に象徴される地域資源の活用など、様々な課題に取り組むまち

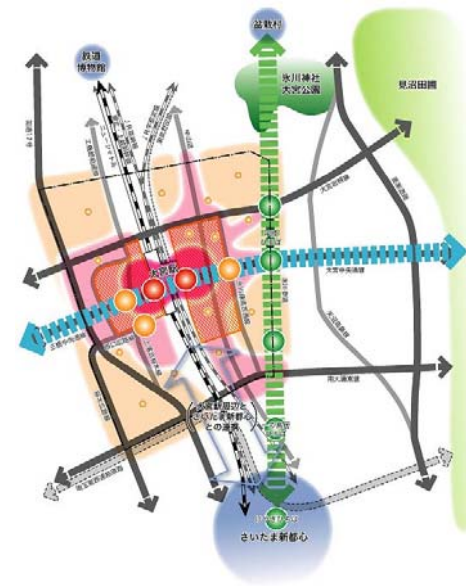


図 まちづくりの方針図

## 5. 将来像を実現するための戦略

将来像を実現するため、「まちづくりの方針」に沿って、まちづくり戦略、交通戦略、推進戦略を構築し、大宮らしさを大切に、大宮ならではのまちづくりを進める。

### (1) まちづくり戦略

機能強化戦略：拠点都市として強化する戦略

にぎわい・おもてなし戦略：にぎわいのまち大宮を再生する戦略

シンボル戦略：大宮を象徴する顔・シンボルをつくる戦略

環境・情報戦略：都心ならではの環境配慮や情報技術活用を推進する戦略

### (2) 交通戦略

交通基盤戦略：都心活動のモビリティを向上させる戦略

おもてなし交通戦略：まちのにぎわいを支える交通マネジメント戦略

モーダルシフト戦略：人と環境にやさしい交通体系へ転換する戦略

### (3) 推進戦略

推進戦略：地域が一体となって戦略ビジョンを具体的に展開する戦略

## 6. 優先的に取り組むべきプロジェクト

### (1) 「おもてなし歩行エリア」の形成

人が集まる大宮駅を中心に、道路整備や周辺の市街地整備と連携しながら、歩行者や自転車、公共交通を優先する交通体系へ転換し、誰もが安全に、まち歩きを楽しめる時間消費型のまちの実現を図る。

### (2) 「おもてなしひろば」の創出

まちなかのにぎわいや回遊の促進、都市の安全性や環境向上などに寄与する「機能」と、人が集い、憩い、楽しめる「空間」を備えた、大小さまざまな「ひろば」をまちのいたるところに配置することで、まち歩きの魅力を高めていく。

### (3) 複合的な事業促進による「おもてなしまち再生」

複合的な機能や事業を組み合わせた街区再編・整備に事業化を推進し、拠点機能の強化や基盤整備などを促進するとともに、商業環境のポテンシャル発揮、民間活力を活かした公的空間や機能の導入を図る。

### (4) 公共施設再編による「連鎖型まちづくり」

公共施設・用地や大規模用地の再編・土地利用転換などをきっかけとし、まちづくりに活用できる土地を創出し、連鎖的に駅周辺地域内のまちづくりの活性化を図るとともに、高次都市機能の導入や基盤整備、公共空間や機能の導入を図る。

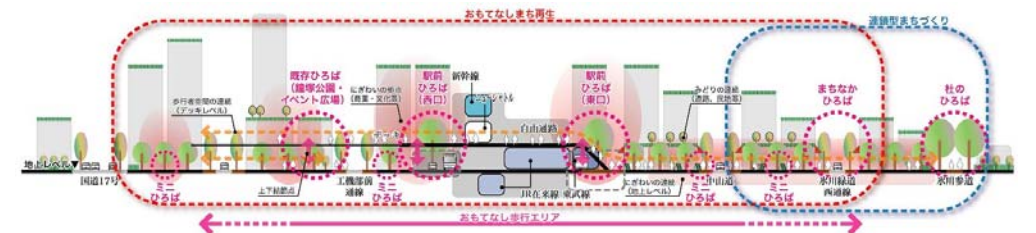


図 プロジェクトの推進によるまちづくりの展開イメージ



# 地下鉄7号線延伸(浦和美園～岩槻)

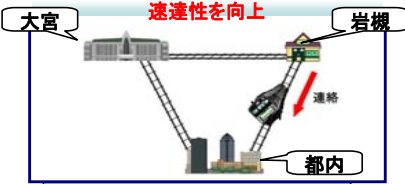
事業化実現への取り組み ～「線」と「面」が両輪となった調査・検討～



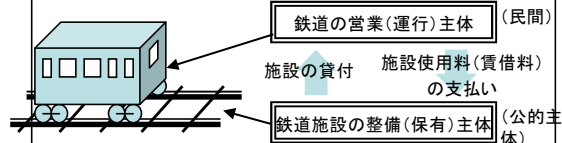
## 線 延伸線計画の検討

延伸に向けて都市鉄道等利便増進法(速達性向上事業)に基づく事業化を目指す

連絡線整備により速達性を向上



事業の特徴: 上下分離方式



## H22調査事項

- ◎運行計画
  - 快速運転の可能性
- ◎建設費
  - 750億円の縮減可能性
- ◎需要予測
  - H20年PTによる需要予測
  - 中間駅開発効果の反映
- ◎採算性
  - 上記を基に採算性検討

- 調査の目標
- ◎法の要件のクリア
    - ・採算性の確保
    - ・整備主体が開業後30年以内で累積黒字転換(40年への緩和を国へ要望中)
    - ・費用対効果

さいたま市 & 埼玉県が共同して調査・検討中

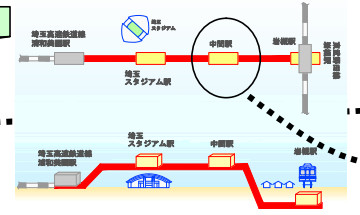
## 延伸計画路線(浦和美園～岩槻)



### ★地下鉄7号線 & 延伸とは？

「地下鉄7号線」は目黒～赤羽岩淵～浦和美園(35.9km)からなる、東京メトロ南北線、埼玉高速鉄道線、東急目黒線が相互直通運転している路線です。  
延伸計画は、運輸政策審議会18号答申で示された浦和美園から蓮田までの延伸区間のうち、浦和美園から岩槻まで約7kmを先行整備するものです。  
浦和美園から岩槻の市街地手前までは高架、既成市街地からは地下で整備する案としています。

### 延伸線の構造



〔さいたま市の目標スケジュール〕  
平成24年度末までに都市鉄道等利便増進法の手続きに入る。  
～経済性などを十分に考慮し、まちづくりと連動させて推進～

### 地下鉄7号線延伸事業化検討調査懇談会

- ◎活動内容
  - 延伸に関する情報・意見交換、国等からの助言を得ながら調査・検討を推進
- ◎メンバー
  - ・国(国土交通省関東運輸局)、埼玉県、鉄道運輸機構、さいたま市

## 面 延伸線を活かす沿線開発の検討

まちづくりと連動させて延伸推進  
～延伸線利用を促進する需要の創出～

### 中間駅周辺

- ◎開発可能性に関する調査
  - ・住宅開発の調査
    - 開発需要&規模の検討
  - ・産業集積拠点の検討
    - 企業アンケートの実施
    - 学識者等専門家による検討
- ・集客施設の検討
  - 施設規模の調査
  - 集客専門家ヒアリング
- ◎中間駅周辺まちづくりの検討
  - 上記の調査をもとにまちづくりの方策を検討

延伸線の需要予測に反映

### 浦和美園周辺

- ◎区画整理事業の推進
- ◎産業集積拠点の検討

### 岩槻周辺

- ◎岩槻地域活性化に向けたまちづくりの検討

さいたま市にて検討作業中

### その他 延伸実現に向けての支援活動

- 地下鉄7号線建設誘致期成同盟会(埼玉県内8市町で構成)
- さいたま市地下鉄7号線延伸実現市民協議会(延伸実現をもとめる市民の組織)
- 県・市議会 延伸促進議員連盟

# さいたま市公共施設マネジメント方針

## 現状と課題

## 公共施設マネジメントの必要性

## 大方針

## 5つの柱

施設

- 多くの公共施設を保有
  - 施設数：約1,670施設
  - 建物の床面積：242万㎡
  - 学校：55%、行政系：12%、市民文化・社会教育系：9%
- 今後、大規模改修や建替えの大きな波が訪れる
  - 1970～80年代築の建物が多い
  - 旧耐震基準の建物は約54%
  - 特に学校施設、市営住宅などで老朽化が進展

人口・ニーズ

- 今後、急速に少子高齢化が進展しつつ人口が増加から減少に転ずる
  - 全国の政令市の中でトップスピードで高齢化と少子化が同時進行
  - 2015～20年に人口減少に転ずる
- 地区によって傾向が大きく異なる
  - 市平均地域、郊外型高齢化進展地域、都心型高齢化進展地域、若年層集積地域など、地区により傾向が異なる

財政

- 投資的経費全体を抑制する一方、維持・改修コストは増加傾向
  - ここ3年、市民関連施設にかかる投資的経費は約250億円で横ばい
  - 一方で維持・改修経費は増加傾向
- 今後、さらに大幅に維持・改修コストが増加し、多額の財源不足に
  - 現状の施設を維持すると、今後20年の年平均で757億円（現在の2.6倍）かかり、470億円の経費増大

- 公共施設の維持・改修コストの大幅な増加による破綻回避の必要性
  - 従来の延長では破綻または他の行政サービスに重大な影響を及ぼす
  - 更新の波が訪れる前、早期にマネジメントに取り組む

- 全庁的なデータの整理・収集・管理体制整備の必要性
  - 公共施設に関するフルコストや利用・効果に関するデータの収集・分析が必要
  - データが所管部局で個別に保有・管理され不統一

- 全庁的・総合的な視点での優先順位付け、選択と集中の必要性
  - 既存の公共施設のすべてを維持することは困難
  - 全庁的・総合的な視点での優先順位付け、選択と集中による資源の効果的活用も必要

- 市民との情報・問題意識の共有、協働での取組みの必要性
  - 市民と情報・問題意識を共有し、市民の理解を得るとともに、市民自ら率先して公共を担う方向にシフトすることが必要
  - 民間のノウハウや活力を取り入れることも必要

### 「さいたま方式」の次世代型公共施設マネジメントの確立・発信

- さいたま市の地域特性を反映した公共施設マネジメント
  - 県庁所在地の政令指定都市
  - 旧4市の合併市
  - 高齢人口の急増

- さいたま市オリジナルの取組みを前提とした公共施設マネジメント
  - すべての公共施設を対象
  - トップマネジメントによる推進
  - 数値目標を明示
  - 財政との連動
  - モデルケースを推進力とする
  - 市民と問題意識を共有・協働

### 【対象施設】

本市が保有し、又は借り上げている施設（土地を含む。）

#### 市民利用施設

市民文化・社会教育系施設、スポーツ・レクリエーション系施設、産業系施設、学校教育系施設、保健福祉系施設等

#### 行政施設

庁舎、消防施設、環境施設等

#### 都市関連施設

市営住宅、駐車場、公園、河川、道路・橋梁等

#### 企業会計施設

上水道、下水道、病院

### 1. 中長期的な視点からのマネジメント

- ライフサイクルコストの把握・管理に基づく、長期的なマネジメント
- 人口動態・人口構成の変化による需要・ニーズの変化に対応したマネジメント
- 時代の要請に対応したマネジメント
- あるべき姿を踏まえた計画的・戦略的なマネジメント
- 公共施設マネジメント基本条例の制定等を含めた、中長期的な枠組みによるマネジメント

### 2. 全庁を挙げた問題意識の共有と体制整備によるマネジメント

- トップマネジメントによるマネジメント
- 数値目標の明示、施設の現状の把握と問題意識（切迫感）の共有、PDCAを前提としたマネジメント
- 個別計画との整合・調整を踏まえたマネジメント

### 3. 財政と連動した実効性の高いマネジメント

- 施設の維持管理・更新にかかるコストの実態を踏まえたマネジメント
- 今後の維持管理・更新にかかるコスト試算が財政に与える影響を踏まえたマネジメント
- 予算編成方式を含めた実効性の高いマネジメント

### 4. 施設の実態を踏まえ、「機能重視型」「ネットワーク型」に転換するマネジメント

- 「施設重視型」から「機能重視型」に転換するマネジメント
- 「フルスペック型」から「ネットワーク型」に転換するマネジメント
- 施設の実態を踏まえたマネジメント
- 適切な評価指標を用いたマネジメント
- システム化等による一元化したマネジメント
- 「機能複合化」「用途見直し」を含むマネジメント

### 5. 市民・民間事業者との問題意識の共有・協働を推進するマネジメント

- 白書発行による市民等との問題意識の共有を踏まえたマネジメント
- 受益者負担と管理方法のバランスを図るマネジメント
- 施設の維持管理・運営に市民の参加を促進するマネジメント
- PPPの推進によるマネジメント

# さいたま市(仮称)見沼基本計画 (計画の素案)

～農・自然・歴史とふれあう憩いのふるさと“みぬま”～

## 見沼田圃の特徴と現状

### <見沼田圃の特徴>

- 首都圏有数の平地的大規模緑地空間(約1,200ha)
- さいたま新都心駅や大宮駅から2～3kmに近接
- 貴重な農業生産の場、農村としての歴史・文化
- 多様な野生生物の生息の場
- 市民の憩いの場、自然とのふれあいの場



首都圏の都市環境インフラのグランドデザイン  
～首都圏に水と緑と生き物の環を～ /平成16年/国土交通省

### <見沼田圃の問題点>

#### ■農地の減少、荒地地・耕作放棄地が増加

農地面積約100ha減少、荒地約9ha増加  
(平成9年～平成19年の10年間)  
耕作放棄地の過去5年間 約2ha増加  
(H17年度は約17ha、H21年度は約19ha)



#### ■農地や緑地・水辺の環境を守ってきた農家の担い手が減少

約半分が営農の意向なし。(1,117世帯に平成19年度にアンケート)  
将来貴重な農地を残すべきは約8.2%のみ

## 計画策定の背景

- これまでは、法規制に基づいた土地利用制限や各種計画による保全施策が推進  
農業従事者の減少、後継者不足、営農環境の変化等により、農地の耕作放棄・荒地化が進行
- 従来の取り組みだけでは「見沼田圃」の保全・再生が困難になりつつあります

このまま何も対策を行わないと  
農地の減少・荒地化、緑地の荒廃、水辺環境の悪化、生態系の崩壊等がさらに進行  
貴重な大規模緑地空間としての価値・魅力が低下

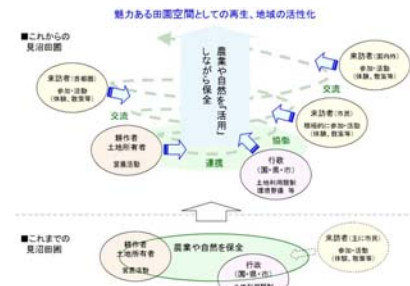
「見沼田圃」の良好な環境の保全・再生を図るため、新たな取り組みが必要

## 計画の目的

### ■〈仮称〉見沼基本計画の目的

これまでの土地利用規制や農業振興策の推進を基本としつつ、見沼田圃の「保全」及び「活用」に係る様々な取り組みを一体的に推進することで、見沼田圃の良好な環境を保全・再生し、魅力ある田園空間としての再生、地域の活性化につなげる

・これまでの見沼田圃では、耕作者・土地所有者による営農活動や行政による環境保全整備事業などによる「保全」の取り組みが中心でした。  
・これからの見沼田圃では、既存の農地や緑地を「保全」し、「農業生産の場としての農地の活用」を維持・促進することを基本としながら、自然環境の保全や営農活動の継続に支障がない範囲で、「来訪者」による見沼田圃の「活用」も推進することで、農地や自然環境の保全・再生を図っていきます。  
・来訪者の増加により、環境保全や援農活動等への参画や、農産物の購入等による農家への経済的効果なども期待でき、見沼田圃の農地・緑地の保全・再生が図られ、耕作者・土地所有者と来訪者の双方にとって満足度の高い、魅力ある田園空間としての再生、地域の活性化につながります。  
・(「仮称」見沼基本計画)は、上記のとおり、見沼田圃に係る多様な主体が積極的に連携・協働・交流を図りながら、農業、環境、歴史・文化、観光・交流、教育など、見沼田圃及びその周辺地域の「保全」「活用」に係る様々な取り組みを一体的に推進していく事を目的としています。



## 計画の対象区域

### ①見沼田圃エリア

埼玉県が定める「見沼田圃の保全・活用・創造の基本方針」による土地利用規制区域です。土地利用の方向性を明確にし、治水機能を保持しつつ、農地、公園、緑地等として土地利用を図るとともに、自然環境の保全・創造に配慮し、良好な緑地環境の保全を図るエリアとします。

### ②緩衝エリア

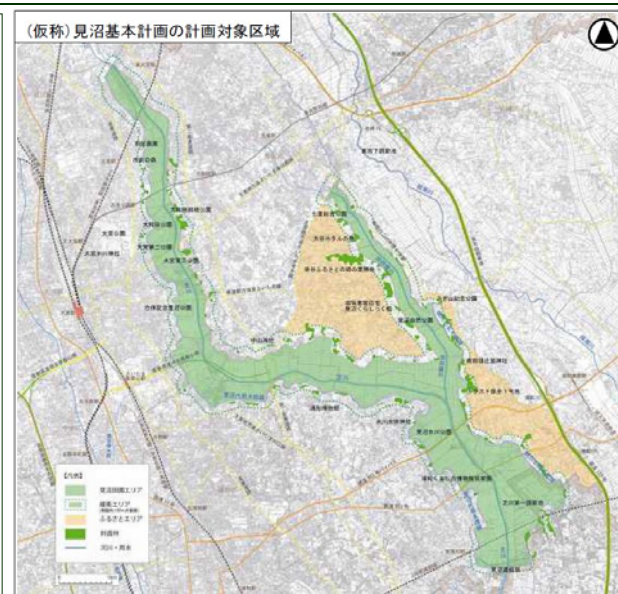
斜面林や見沼代用水を含む見沼田圃エリアの周囲約100mの範囲を緩衝エリアとし、開発の抑制や緩衝帯となる緑地の保全などにより、見沼田圃と一体となった緑地空間の形成や利活用を図るエリアとします。

### ③ふるさとエリア

見沼田圃エリアに隣接して農地や斜面林が残っており、良好な緑地空間として保全すべき谷戸を含むエリアです。一部は公園・緑地となっており、見沼田圃と一体となった緑地のネットワークの形成や利活用拠点の整備なども含めて、柔軟に保全・活用を図るエリアとします。

### ④周辺の主要施設

計画策定にあたっては、上記エリア内における保全・活用だけでなく、周辺の公園や自然資源、歴史資源、鉄道駅等との連携・ネットワーク化等についても合わせて検討していきます。



# 計画のテーマ・目標

## ■見沼田圃づくりのテーマ

**農・自然・歴史とふれあう、憩いのふるさと“みぬま”**

誰もが憩うことのできる心のふるさととして、魅力ある見沼田圃の再生・活性化を図っていきます。

## ■見沼田圃づくりの目標

**農業生産の場を維持しながら、  
来訪者の憩いの場、自然や農村文化とのふれあいの場として、  
良好な環境や歴史・文化を未来の子どもたちに残し、  
さいたま市民の「しあわせ倍増」へ**

農を通じた新たなライフスタイルを提供し、市内外から多くの人が訪れるような場所にします。/農業や農村文化とふれあえる場を増やしていきます。

## 見沼田圃の将来像

テーマ・目標に基づいて、見沼田圃の保全・整備及び活用に係る諸施策を市民と行政が一体となって取り組むことにより創出が期待される「見沼田圃の将来姿」を以下のとおり定めます。

### ①農を元気にする

農産物のアワード化・地産地消の推進による農業基盤の安定や、農地を活用した体験農園、環境学習の育成など労働力の確保

### ②地域を楽しむ

自然観察会や農地等を活用した体験学習、遊歩道やサイクリングロード等の環境整備

### ③心を豊かにする

地産地消・食育の推進、市民農園・観光農園、収穫体験等の農業体験の場の充実

### ④子どもを育てる

農地・緑地・水辺空間等を活用した、環境学習・農業体験・食育や農村文化の学習

### ⑤みどりを増やす

斜面林・河川など貴重な緑地・水辺空間などの保全、学校等の公共施設の屋上・壁面緑化の推進

### ⑥地球環境を守る

緑道・遊歩道・水路等による生態系ネットワークの形成、ヒートアイランド現象緩和の水辺環境の整備

## 見沼田圃づくりの基本方針

テーマ・目標及び将来像の実現に向け、見沼田圃及びその周辺地域において今後取り組むべき保全・整備及び活用に係る諸施策の基本方針について、6つの行政分野ごとに整理しました。

(1) 農・自然とふれあう魅力ある田圃空間の保全・改善・・・【土地利用】

(2) 斜面林や見沼代用水など貴重な緑地・水辺環境の保全・整備・・・【自然環境】

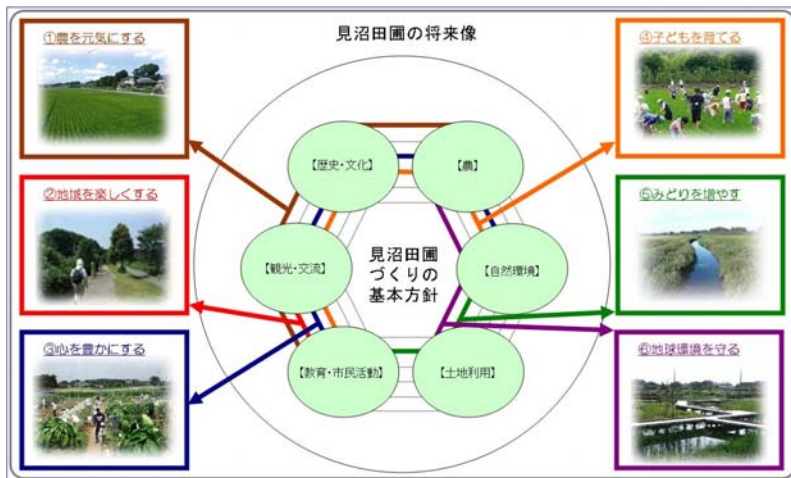
(3) 都市との関わりによる持続可能な農コミュニティの実現・・・【農】

(4) 見沼田圃の歴史や農村文化の保全・伝承・・・【歴史・文化】

(5) 来訪者の散策・レクリエーションの場としての環境整備・・・【観光・交流】

(6) 市民の憩いの場としての積極的な利活用の促進・・・【教育・市民活動】

＜「基本方針」と「将来像」の関係（概念図）＞



# 地区別の拠点形成の方向性

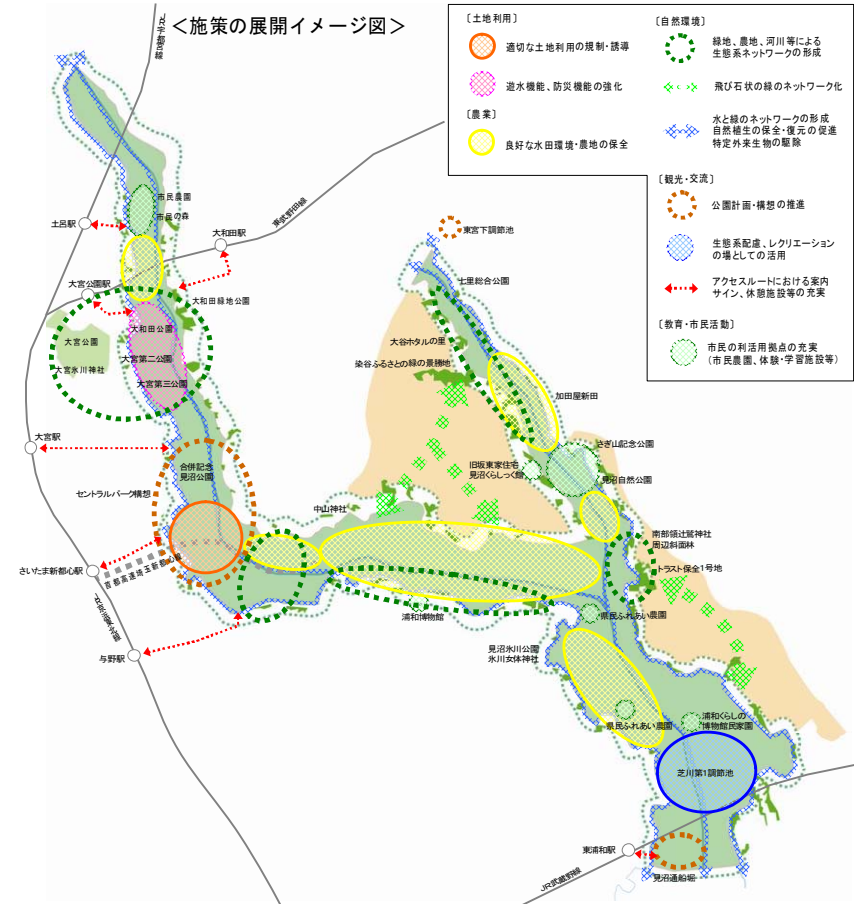
計画対象区域を区分し、各地区の現況と課題及び各地区で重点的に取り組むべき施策の方針を示します。

＜ゾーニング図＞



<b>■市民の森エリア</b>	市民の森や市民農園・緑道を核とした緑地の保全・充実を図りながら、その活用を図る。
<b>■大宮公園エリア</b>	屋外レクリエーション利用に対応するオープンスペースとして機能の一層の充実を図る。
<b>■新都心東エリア</b>	防災面、屋外レクリエーション利用等に対応した質の高い公的緑地空間を新たに創出する。
<b>■中部エリア</b>	一団となった農地と一体的に残された田圃景観の保全・活用を図る。
<b>■七尾・加田屋エリア</b>	公園緑地や斜面林を核として見沼の原風景として良好な田圃景観の保全・活用を図る。
<b>■トラスト保全1号地エリア</b>	まとまった斜面林や公園緑地を核とした良好な自然環境の保全・充実を図る。
<b>■第1調節池エリア</b>	屋外レクリエーション利用への対応や見沼田圃の歴史を伝える場としての充実を図る。
<b>■ふるさとエリア</b>	見沼田圃と一体となった緑地空間の保全・ネットワーク化を図る。
<b>■見沼代用水西線・芝川</b>	斜面林等を保全しながら、拠点となる公園・緑地を結ぶ緑道等により利用の充実を図る。
<b>■見沼代用水東線・加田屋川</b>	現存する自然環境の保全・活用を図りながら、自然とのふれあいの場の充実を図る。

＜施策の展開イメージ図＞

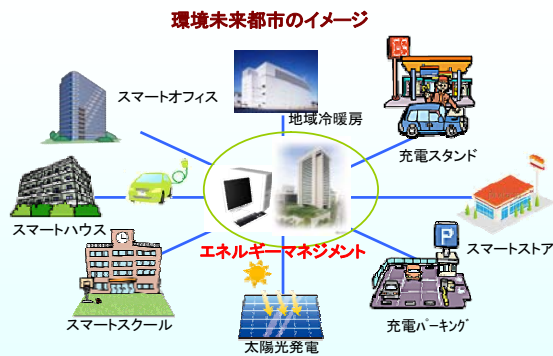


地域の現状と課題

私たちが直面する**低炭素化**と**エネルギーセキュリティ**という課題を解決するためには、総合的かつ効果的な施策の導入と地域における協働の取組が今必要となっている。  
とりわけ、さいたま市では、運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量が約3割を占め、低燃費、低公害な自動車の使用、及び交通需要マネジメントやエコドライブなど、**モビリティ対策が重要な課題**となっている。

さいたま市が目指す地域戦略

本市は、政府の「新成長戦略～元氣な日本復活のシナリオ～」に基づき、CO<sub>2</sub>25%削減に向けた対策として、**次世代自動車**、**スマートグリッド**、**再生可能エネルギー**、など高度な技術の組み合わせにより次世代エネルギー・社会システムの構築による「環境未来都市」を目指す。  
また、そのアプローチを進めるにあたって現在の法的規制や制度が障壁となることがあるため「**総合特区**」のスキームを活用し規制の特例措置や新たな制度によって、大学や企業との協働によって、市民の「あつたらいいな!」という移動手段を創っていく。

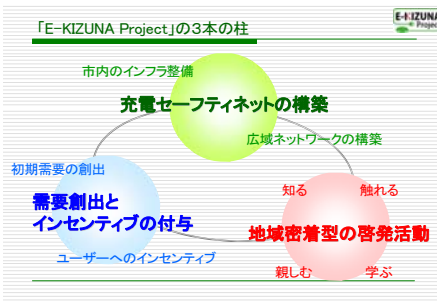


環境未来都市へ向けての次世代自動車戦略

さいたま市のモビリティコンセプト「**E-label Seven NEO(Attara E~na)**」を各取組で展開する

～ あらゆる立場の市民が「交通手段の選択性」を持ち、自由に移動できる環境を整備する ～

- 電気自動車普及促進のため**E-KIZUNA project**の集中的な推進
- 低炭素地域づくり**的対策推進事業(環境省)の拡大
- 環境対応車**を活用したまちづくりに関する実証実験(国交省)の実施
- 天然ガス自動車(CNG)普及促進
- 燃料電池自動車(FCV)**実用化促進
- ヒト・モノの移動手段最適化**への挑戦
- 組織や地域でエコドライブの推進
- TDM(交通需要マネジメント)の推進
- OMM(モビリティマネジメント)の推進



「次世代自動車特区」に係る提案

○さいたま市 **E-KIZUNA Project** のさらなる推進

(提案内容)

道路交通法・電気事業法・消防法・高圧ガス保安法等の緩和



さいたま 555  
し 88・10

★ **電気モーター・電池式移動手段(EV)に対する、専用ナンバーと仕組み創り(案)自動車の前面ナンバーのみ、さいたま市が発行するEVナンバーとして効果検証を実施**

後方ナンバーは、早急な対応が難しいので、前面ナンバーを専用色とすることでEVユーザーへのインセンティブの付与、排気・騒音が無いことによる走行可能箇所等の規制緩和の効果検証に役立てる。  
最終的には、EVを新しいカテゴリーに分類し、専用ナンバーを創設し、税制、車両検査、交通法規等の適用が誰からも分かり易く、使いやすい仕組みとすることを旨とする(8/20E-KIZUNA サミットからの提言)。

★ **EV用の電力を、小売レベルで「量り売り」が出来るようにする**

充電施設使用に係る課金制度を導入するに当たり、これまでの実証実験の結果でユーザーが希望する従量制を実施するためには、電気事業法の規定緩和が必要。



★ **EV用急速充電器については、1施設1受電原則の適用除外とする**

急速充電器の設置しやすい環境づくりとして、電力供給規定の緩和が必要。

★ **EV用の電力については、電力会社が直接小売できるようにする**

電力会社がパブリックな充電スタンドを設置できるように電気事業法の規定緩和が必要。

★ **ガソリンスタンドにおけるEV用急速充電器の設置に関する規制を必要最低限とし、明確・簡潔で一律なものとする**

消防法、建築基準法、電気事業法の統一基準を整備し、自治体間格差をなくすことが必要。

★ **「24km/h未満だけで走行できる2輪や3輪の電動車両」について、自転車と同じように扱われたい**

2輪・3輪等電動車両の開発普及への対応、シニア世代の活動支援のため、電動アシスト自転車のアシストリミット(24km/h)と同程度の仕様の電動車両は自転車と同様のルールとするべきである。

★ **大規模駐車場等に対する「充電可能なEV専用駐車場枠」の義務化等**

市独自の施策として、一定規模以上の駐車場を設置する場合の「充電可能なEV専用駐車場」の設置義務化、及びその他の駐車場の努力義務規定を創設。



○ **さらなる次世代自動車の普及に向けて**

高圧ガス保安法等の緩和

- ・CNG(天然ガス)専用エコステーションの普及拡大に向けての要件緩和
- ・燃料電池自動車の普及に向けて、水素供給装置(水素ステーション)の規制緩和

(提案内容)

- ★ **CNGエコステーションの保守点検要件を柔軟に緩和**
- ★ **水素ステーションの設置規制緩和**
- ★ **水素ステーションの運用規制緩和**



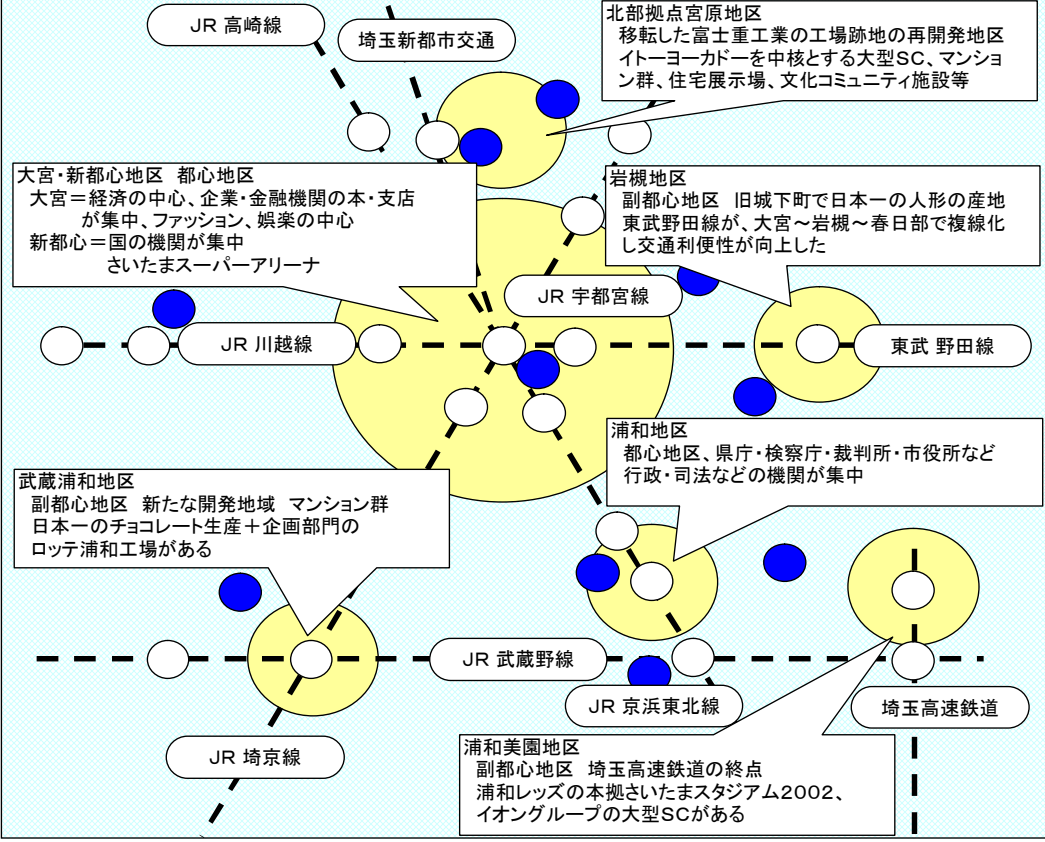
# E-label Seven NEO

presented by E-KIZUNA Project

## 安心・快適で持続可能な低炭素交通システムの構築

さいたま市 環境局  
環境共生部 次世代自動車普及推進室  
E-mail : e-kizuna@city.saitama.lg.jp  
tel : 048-829-1457 fax : 048-829-1991

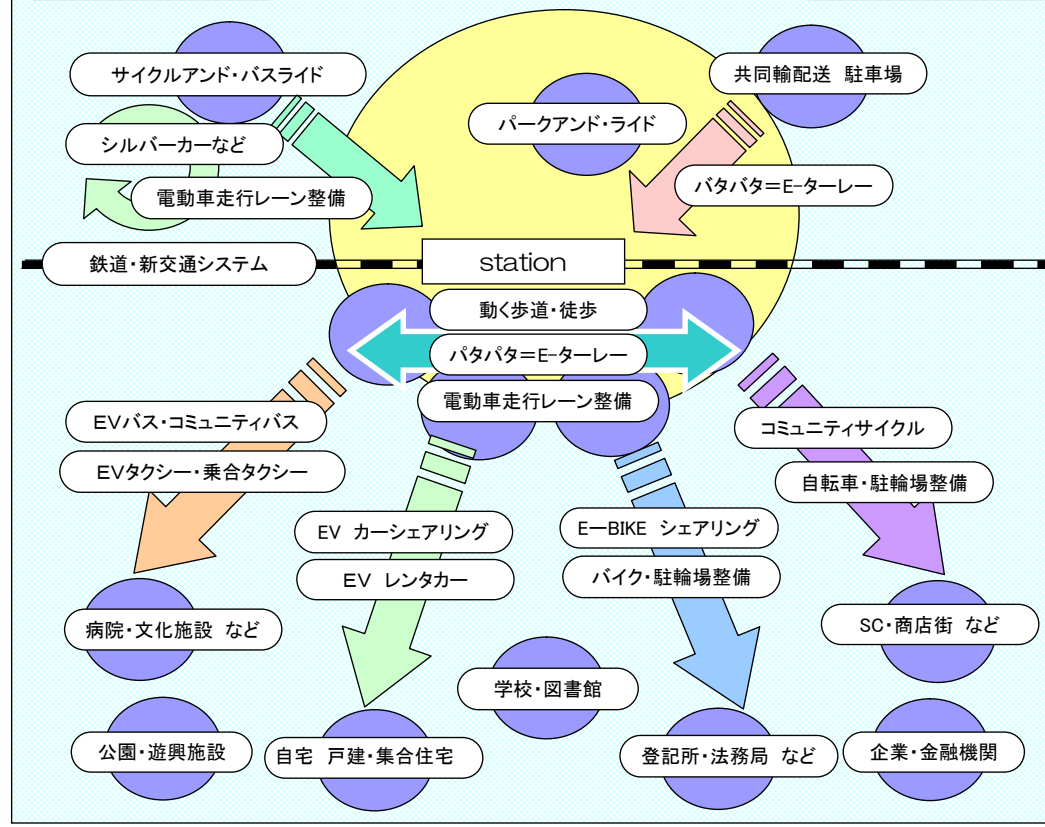
さいたま市内の拠点と鉄道のイメージ  
白○=駅、青○=急速充電設備



■ **コンセプト1**

- 様々なタイプのEV（2輪、シニアカーなどを含む）を中心とした、次世代自動車の普及
- EVへの面的な充電ネットワークを中心とした、エネルギーの効率的な需給環境の構築

鉄道駅・中心市街地と地域を結ぶ「選べるアクセス（移動）手段」のイメージ



■ **コンセプト2**

- 低炭素地域づくり面的整備推進事業（環境省）、環境対応車を活用したまちづくり実証実験（国土省）を踏まえた、公共交通を基幹とした「選べるアクセス（移動）手段」の構築

■ **提案の目的**

- 地球温暖化対策の観点から、低炭素社会の構築に向けた運輸部門対策の推進
- 持続可能な地域産業振興や雇用の創出
- 環境技術立国としての我が国の成長戦略の推進への寄与

■ **提案の概要**

- **規制緩和**
  - 小型を中心とした様々な電動車両の規制緩和と一元的管理
  - EVを始めとする次世代自動車へのエネルギー供給に関連する規制緩和
- **実施事業**
  - 市民が「あったらいいな！」と思える多様な交通手段を提供し、市民が自由に移動できる環境を整備する
  - 我が国の経済成長に向けて、次世代自動車やエネルギーに関する、様々な優れた先進技術の実証実験を行う

