

立地適正化計画で目指す将来の姿

- | | |
|--------------------------------------|-------|
| 1. まちづくりの方針（ターゲット）と誘導方針（ストーリー） | P2~3 |
| 2. 都市の骨格構造 | P4~13 |

1 まちづくりの方針（ターゲット）と誘導方針（ストーリー）

本市の現状と課題を踏まえ、立地適正化計画が目指すべき「まちづくりの方針（ターゲット）」と、課題解決のために必要な施策・誘導方針（ストーリー）」について位置付けます。

（1）まちづくりの方針（ターゲット）

本計画の方向性を示す「立地適正化計画の方針（ターゲット）」は、行田市都市計画マスタープランで掲げるまちづくりの基本理念や将来都市像及び都市づくりの基本方針を踏まえて設定します。

【行田市都市計画マスタープラン（都市づくりの基本方針）】

■まちづくりの基本理念

「ひとの元気・地域の元気・まちの元気」

■将来都市像

水と緑と歴史がおりなす 笑顔あふれるまち ぎょうだ

■都市づくりの基本方針

環境負荷の少ない集約・連携型の都市づくり



これまでは、人口増加を前提として市街化区域を拡大するなどの都市づくりをすすめてきましたが、全国的な人口減少社会の到来により、本市でも 20 年後には現在の人口を大きく下回り、さらに高齢化が進行することが予想されます。
今後は、中心市街地の活性化、公共交通の利便性の向上、地域コミュニティの維持など、様々な課題を解決するためにも、必要な都市機能を中心市街地などの都市拠点に集約するとともに、農村集落地とのネットワークの充実により、各地域が連携した都市づくりに転換していきます。

都市づくりのイメージ図



立地適正化計画は都市計画マスタープランの一部と見なされることから、本計画では、行田市都市計画マスタープランにおける「まちづくりの基本理念」や「将来都市像」の実現に向け、行田市都市計画マスタープランで掲げた都市づくりの基本方針「環境負荷の少ない集約・連携型の都市づくり」を継承しつつ、「都市機能誘導」、「居住誘導」、「防災」、「公共交通ネットワーク」の 4 つの枠組みにより「立地適正化計画の方針」を設定して、将来にわたり持続可能な都市の形成を目指していくものとします。

(2) 誘導方針（ストーリー）

都市機能誘導

地域特性を活かした拠点形成と既存ストックを活用したにぎわいと活気のあるまちづくり

- ◆本市の中心市街地や本市の玄関口である JR 行田駅周辺などにおいては、多様な機能の集積により利便性の向上を図るとともに、地域資源や空き家等の低未利用地を活用しながら、交流人口の増加や産業活性化を促すことで、市全体のにぎわいと活気の創出・拠点の魅力向上を図ります。
- ◆既存施設の老朽化が進む中で、既存ストック施設や公的不動産の有効活用を進め、まちの回遊性の向上を図るとともに、効率的に施設の維持・更新を行い、行政サービス水準の維持を図ります。

居住誘導

人口密度の維持を図ることにより、利便性が高く快適に暮らせるまちづくり

- ◆人口減少が進む中でも、行田市駅周辺や市街化区域に立地する秩父鉄道の駅周辺及び行田駅周辺に居住人口を集積することで人口の低密度化を防止し、生活利便性の維持・向上に必要な高い人口密度の維持を図ります。
- ◆忍川や幹線道路周辺にも人口が集積している場所が複数ある特性から、市の中心拠点同様、身近な生活の中心となる小さな拠点の維持も図り、居住の集積を目指す中でも、既存の生活基盤の維持を図ります。

防災

水災害に重きを置いた、ハード・ソフト両面の整備による、災害に強いまちづくり

- ◆本市はほぼ全域が浸水想定区域に指定されていることから、災害リスクの高い地域における防災性を向上するとともに、地域や災害種別に応じた防災・減災対策に加え、市民が安全で安心に暮らせるまちづくりを目指します。また、既存の防災・減災対策に加え、都市計画による手法、敷地や建築物の工夫等による防災性の向上を目指します。
- ◆想定を上回る自然災害に備え、ハード整備による対策だけでなく、ソフト対策にも力点を置き、災害に強いまちづくりを目指します。

公共交通ネットワーク

円滑な移動と交流を促す公共交通ネットワークで連携するまちづくり

- ◆生活利便性の高い市の拠点については、土地利用や市民の生活圏を踏まえた公共交通ネットワークの形成を目指し、誰もが利用しやすい公共交通環境の構築を図ります。
- ◆市の中心的な拠点と郊外部の生活拠点となっている場所を繋ぎ、市内の公共交通ネットワークの維持・拡充を図るとともに、新たな交通システムの導入検討を進めます。
- ◆市内における拠点間の連携強化を基本としつつ、広域連携の観点から隣接都市の拠点である吹上駅への連携強化を図ります。

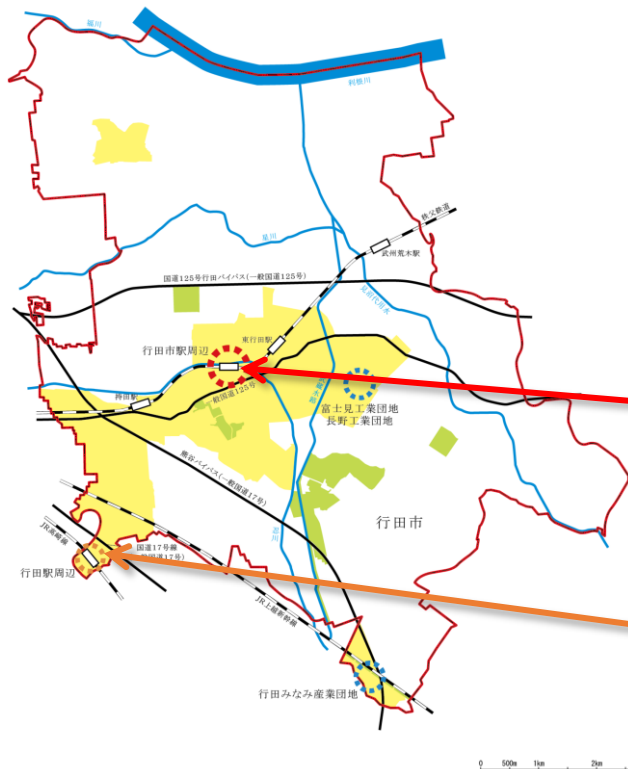
2 都市の骨格構造

本市が目指すべき都市の骨格構造を設定します。

「立地適正化計画作成の手引き」の考え方のもとに、都市の骨格構造では、都市機能や居住が集積し市民の生活を支える拠点（中心拠点、地域拠点、生活拠点）と基幹的な公共交通軸を定めます。

(1) 上位計画の位置付け

① 行田都市計画（行田市） 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（埼玉県） （平成 29 年 1 月）

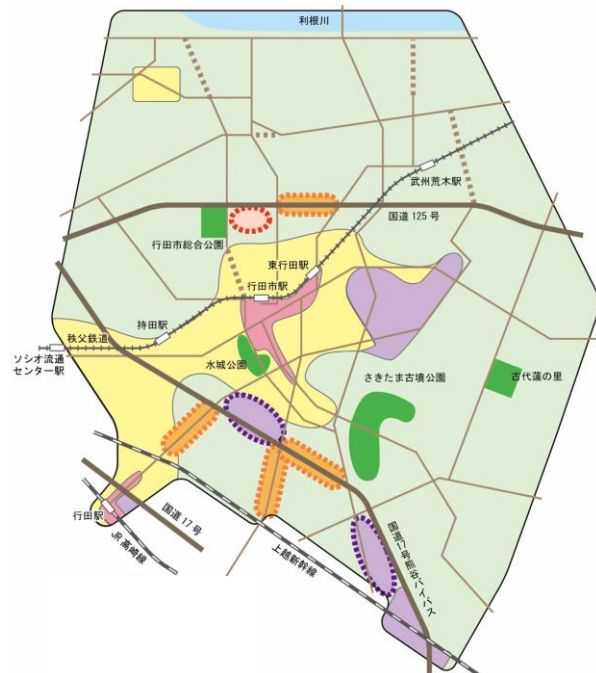


| 凡 例 | |
|--------|--------|
| 都市計画区域 | 公園・緑地等 |
| 行政区域 | 鉄道 |
| 市街化区域 | 広域交通 |
| 中心拠点 | 河川 |
| 生活拠点 | |
| 産業拠点 | |

(注) 方針図は、おおむねの位置を示している。
公園・緑地等は、広域的なものを示している。

| | |
|--------|--|
| 中心拠点 | 行田市駅の周辺は、環境との調和に配慮しながら、商業業務施設、公共施設、医療・福祉・子育て支援施設など多様な都市機能を集積し、まちの顔となる拠点を形成する。 |
| 行田市駅周辺 | 特に、行田市駅周辺の歴史的建築物が介在するエリアでは、歴史、文化を活かした風情のあるまち並みの保全・創出を図るとともに、にぎわいと活力のあるまちを形成する。 |
| 生活拠点 | 行田駅の周辺は、商業施設、公共施設、医療・福祉・子育て支援施設などが充実した地域生活を支える拠点を形成する。 |
| 行田駅周辺 | |

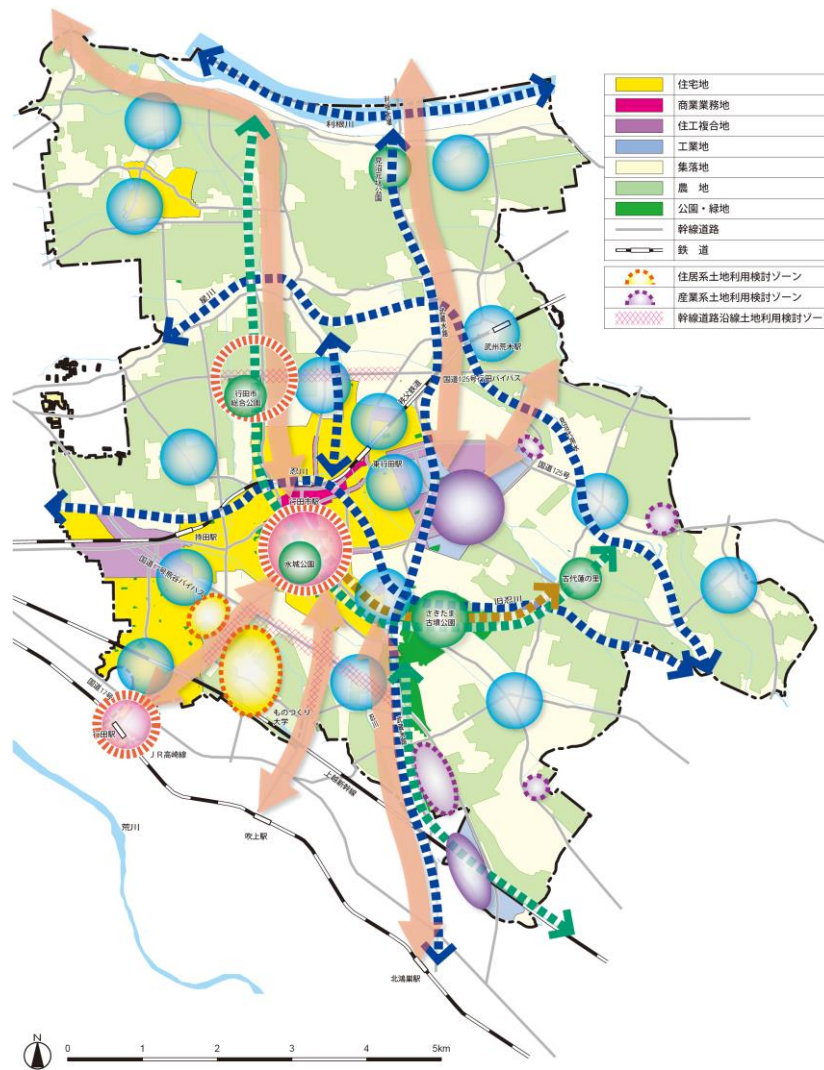
② 第6次行田市総合振興計画（令和3年3月）




| 現況の土地利用 | |
|----------|--|
| 住宅ゾーン | |
| 商業ゾーン | |
| 工業ゾーン | |
| 集落・田園ゾーン | |
| 主要幹線道路 | |
| 鉄道 | |

| 土地利用等構想 | |
|-----------------|--|
| 幹線道路沿道土地利用検討ゾーン | |
| 産業系土地利用検討ゾーン | |
| 交流拠点検討ゾーン | |
| 計画幹線道路 | |

③行田市都市計画マスタープラン（平成25年3月策定（平成30年4月一部改定））



| 【凡例】都市構造の要素 | |
|-------------|---|
| 生活圏 | 都市機能 [※] の役割によって、市域を2つの生活圏に区分します（P61「都市づくりのイメージ図」参照） |
| | 都市生活圏 : 中心市街地の外側に広がる既成市街地で、主に市街化区域 [※] のエリア 地域生活圏 : 主に市街化調整区域 [※] で、都市生活圏をとりまく周辺のエリア |
| 拠点 |  都市拠点（中心市街地） : 商業・福祉・観光など様々な都市機能を集約する拠点 |
| |  都市拠点（JR行田駅周辺） : 交流・交通の要衝として、都市機能の充実を図る拠点 |
| |  交流拠点 : 観光・情報発信機能を備えた、にぎわいを創出する拠点 |
| |  産業拠点 : 工業団地や業務施設が集積された工業系市街地からなる拠点 |
| 軸 |  地域コミュニティ拠点 : 交通利便性が高く、快適でゆとりある生活環境の創出を図る拠点 |
| |  アクセス強化軸 : 鉄道駅や広域幹線道路 [※] から、都市拠点へのアクセスを強化する軸 |
| |  水の軸 みどりの軸 : 主要な河川や水路、緑道などを活用し、様々な地域資源 [※] を結ぶ軸 |
| |  歴史・文化軸 : 忍城址・足袋蔵・さきたま古墳公園・古代蓮の里などの歴史資源 [※] をつなぐ軸 |

(2) 拠点の設定

① 拠点性の確認

立地適正化計画作成の手引きに位置付けられている各拠点地区の考え方をもとに、拠点性の確認の視点を整理します。

《各拠点地区のイメージ》

| 拠点類型 | 地区の特性 | 設定すべき場所の例 | 地区例 |
|---------|--|---|--|
| 中心拠点 | 市域各所からの公共交通アクセス性に優れ、市民に、行政中枢機能、総合病院、相当程度の商業集積などの高次の都市機能を提供する拠点 | <input type="checkbox"/> 特に人口が集積する地区 <input type="checkbox"/> 各種の都市機能が集積する地区 <input type="checkbox"/> サービス水準の高い基幹的な公共交通の結節点として市内各所から基幹的な公共交通等を介して容易にアクセス可能な地区 <input type="checkbox"/> 各種の都市基盤が整備された地区 | <input type="checkbox"/> 中心市街地活性化基本計画の中心市街地 <input type="checkbox"/> 市役所や市の中心となる鉄軌道駅の周辺 <input type="checkbox"/> 業務・商業機能等が集積している地区 等 |
| 地域／生活拠点 | 地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、診療所、食品スーパーなど、主として日常的生活サービス機能を提供する拠点 | <input type="checkbox"/> 周辺地域に比して人口の集積度合いが高い地区 <input type="checkbox"/> 日常的な生活サービス施設等が集積する地区 <input type="checkbox"/> 徒歩、自転車又は端末公共交通手段を介して、周辺地域から容易にアクセス可能な地区 <input type="checkbox"/> 周辺地域に比して都市基盤の整備が進んでいる地区 | <input type="checkbox"/> 行政支所や地域の中心となる駅、バス停の周辺 <input type="checkbox"/> 近隣商業地域など小売機能等が一定程度集積している地区 <input type="checkbox"/> 合併町村の旧庁舎周辺地区 等 |

出典：立地適正化計画作成の手引き(国土交通省)

《拠点性の確認の視点》

視点1 市の歴史的背景や上位計画から、市の中心地としての役割を担う地区

合併前の市街地など歴史的な背景や、上位計画に拠点としての位置付けがあり、今後も市の拠点的な役割を担うべき地区を選定します。

視点2 都市機能施設が集積している地区

医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能が効率的に提供されるように、様々な機能が集積している地区を選定します。

視点3 基幹的な公共交通がありアクセス性が良い地区

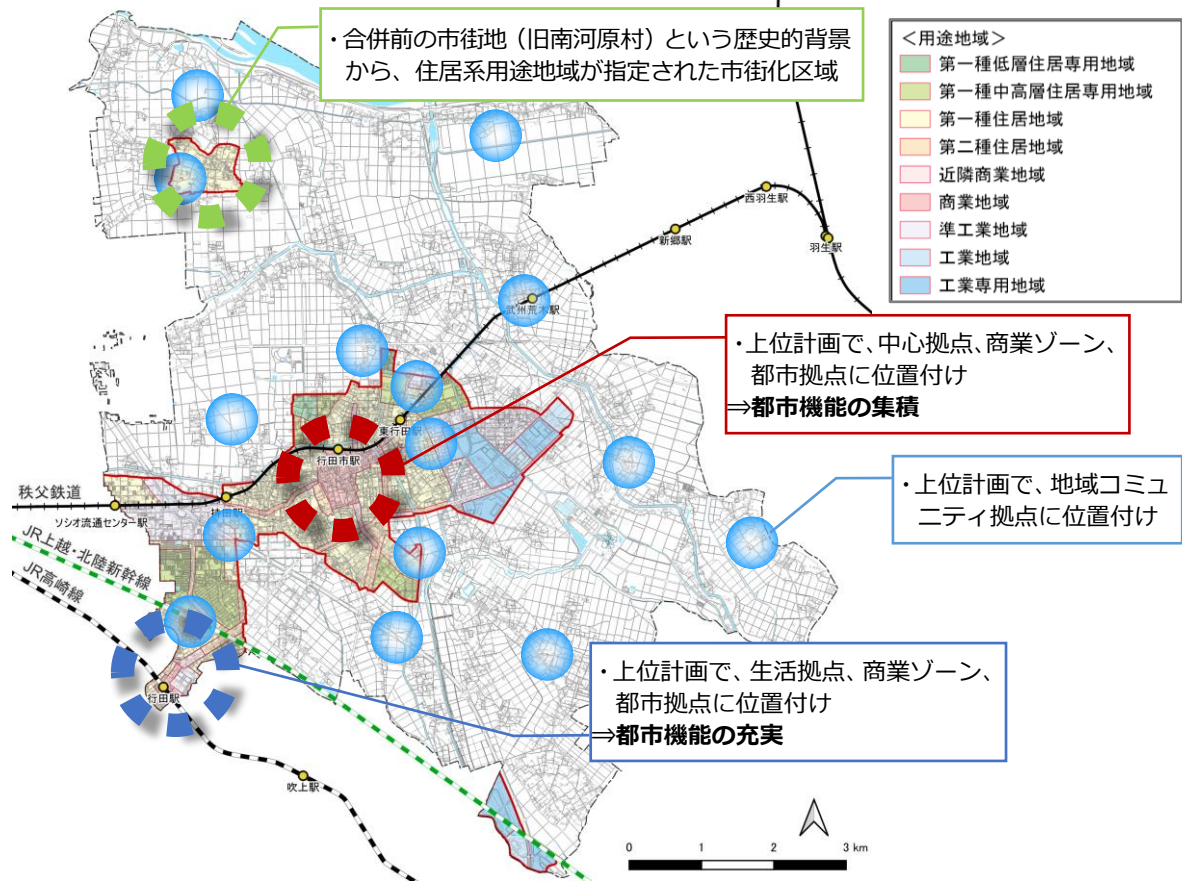
拠点に集積する各種都市機能を市内外の多くの人々が享受し、交流や経済活動が可能となるよう、鉄道駅や路線バス・循環バスの停留所が集積している交通結節点を選定します。

視点4 計画的に市街地整備が図られた地区

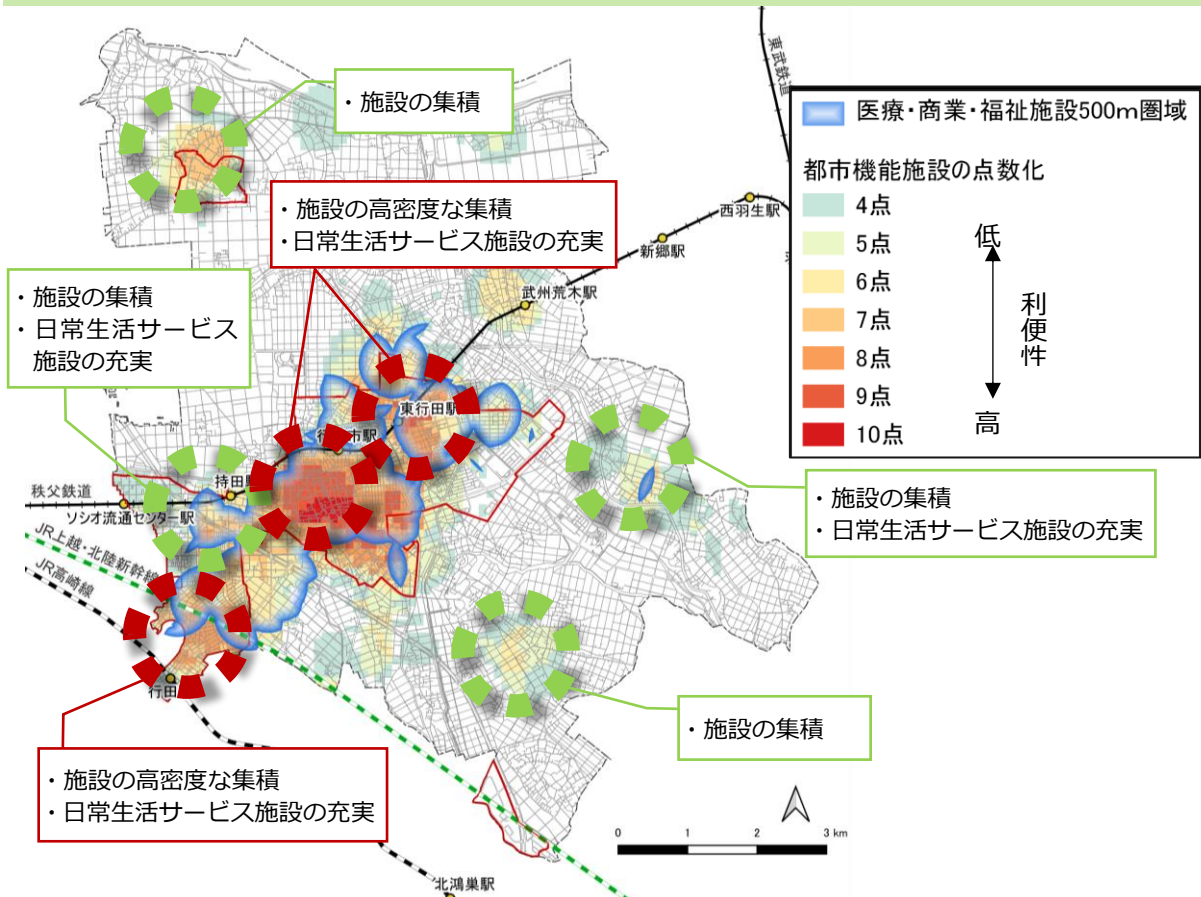
本市の活力の維持・向上と市民の利便性向上のため、都市機能施設の集積が可能となる都市の基盤整備が進められた地区を選定します。

また、予定されているプロジェクト等により都市構造に大きな変化が想定される区域も考慮します。

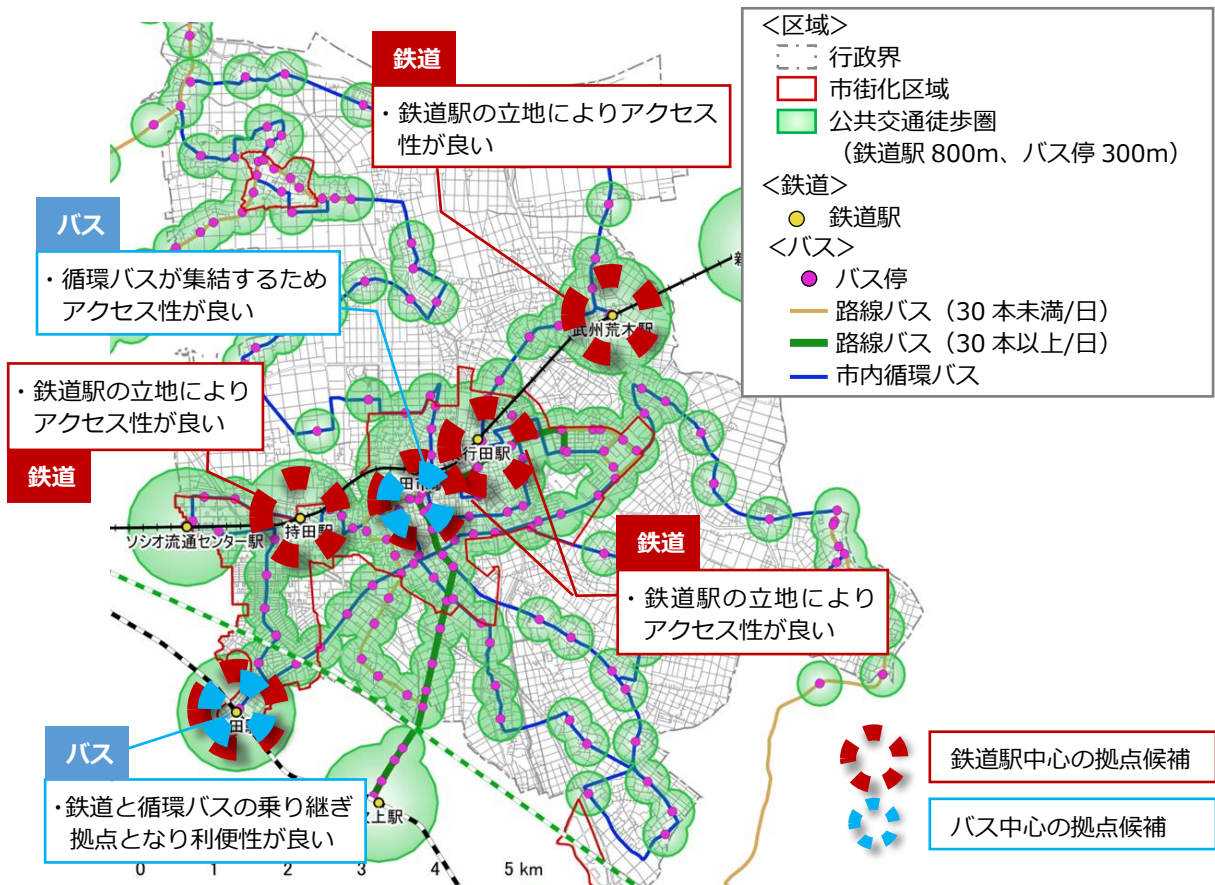
視点1 市の歴史的背景や上位計画から、市の中心地としての役割を担う地区



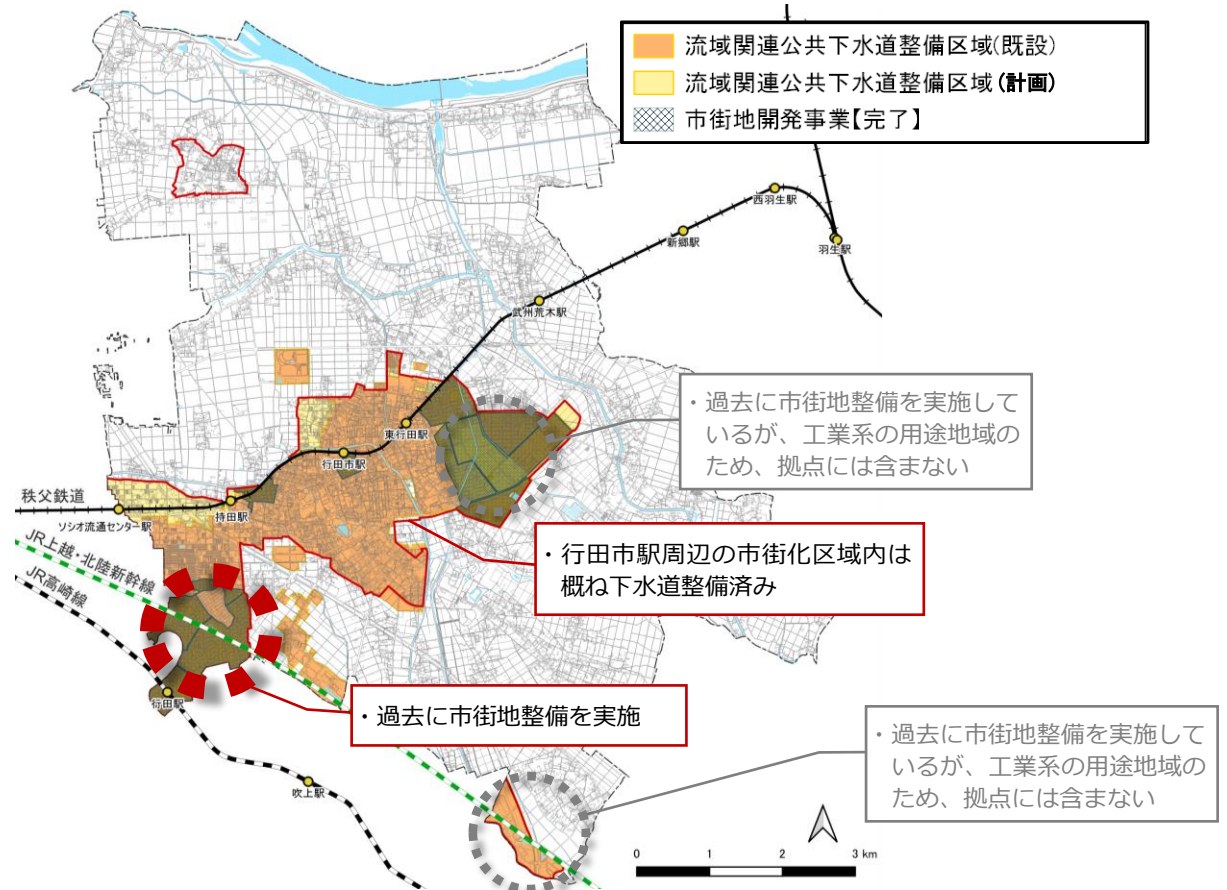
視点2 都市機能施設が集積している地区



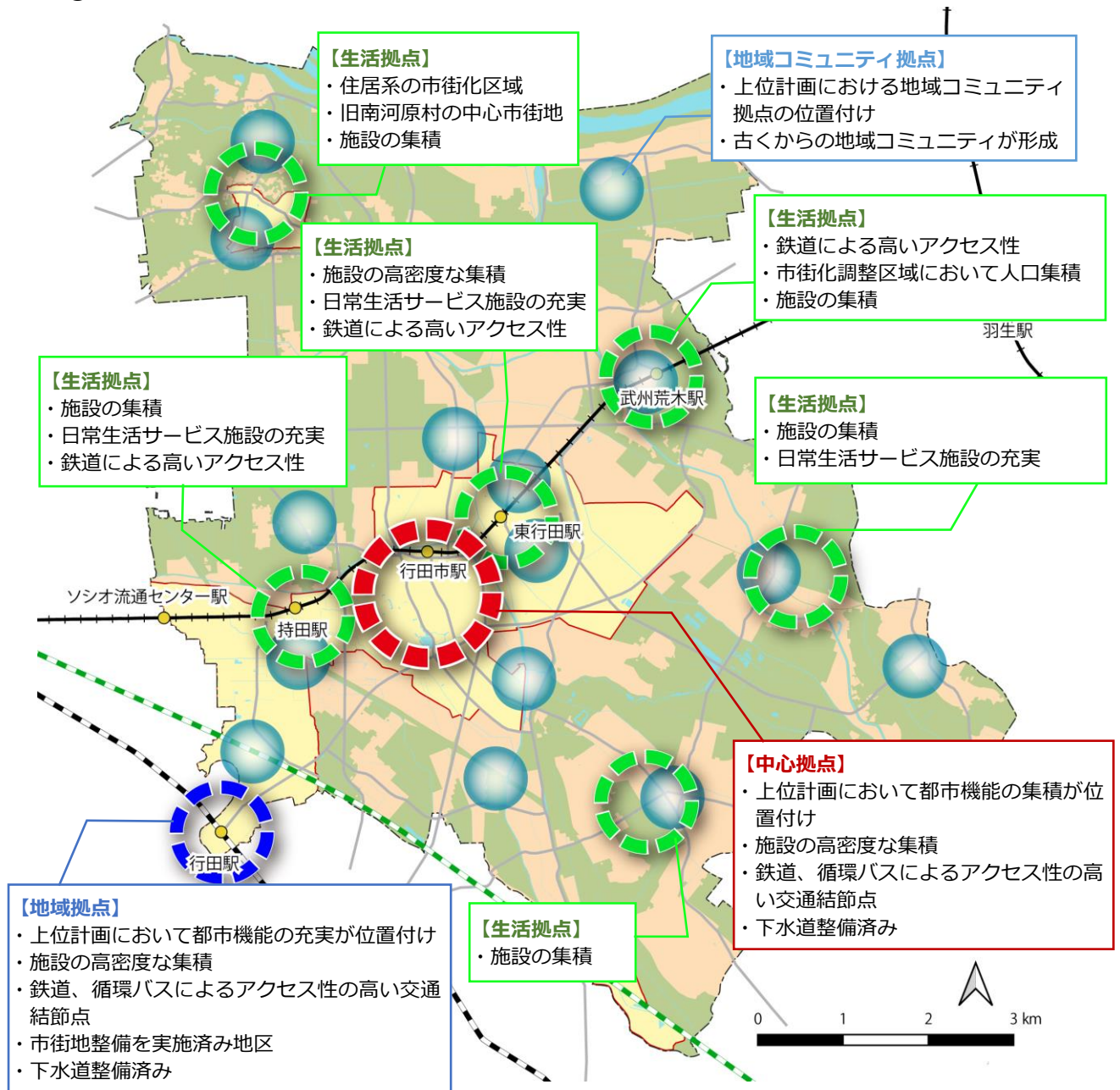
視点3 基幹的な公共交通がありアクセス性が良い地区



視点4 計画的に市街地整備が図られた地区



②拠点の設定



| 都市拠点 | | 土地利用状況 | |
|------|--|--------|-------|
| | 【中心拠点】 ⇒都市機能誘導区域に設定 本市の中心的な拠点としての位置付けや利便性等の観点から、人口の集積を図ると共に、利便性やまちのにぎわい・まちの魅力を更に向上させていくため、都市機能が集積している駅南側を主として都市施設の集約を目指す。 なお、拠点の中心は、商業地域を主とした中心市街地とし、都市機能が集積している主要地方道行田蓮田線と県道熊谷羽生線が交わる交差点とする。 | | 市街化区域 |
| | 【地域拠点】 ⇒都市機能誘導区域に設定 本市の中心的な拠点としての位置付けや利便性、本市の玄関口としての役割を踏まえ、「中心拠点」を支えながら、本市の魅力補助する都市機能の充実を目指す。 なお、拠点の中心は本市の玄関口としての位置付けを踏まえて行田市駅とする。 | | 集落地 |
| | 【生活拠点】 ⇒都市機能誘導区域への設定検討 合併前の市街地や市街化調整区域等の住宅地や一定程度の利便性が確保されている場所では、現在の住環境と施設立地の維持を目指す。 なお、拠点の中心は鉄道駅や地域の拠点となる公民館周辺とする。 | | 農地 |

| | |
|--|---|
| | 【地域コミュニティ拠点】 地域コミュニティの維持に向け、交通利便性が高く、快適でゆとりある生活環境の創造を目指す。 |
|--|---|

(3) 軸の設定

① 軸の確認

《基幹的な公共交通軸のイメージ》

| 拠点類型 | 公共交通軸の特性 | 対象となる公共交通路線の考え方 |
|-----------|--|--|
| 基幹的な公共交通軸 | 中心拠点を中心に地域／生活拠点、居住を誘導すべき地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定以上のサービス水準を確保する公共交通が運行する軸 | <input type="checkbox"/> 一定以上のサービス水準を有する路線であり、一定の沿線人口密度があり、かつ公共交通政策でも主要路線として位置づけられるなど、サービス水準の持続性が確保されると見込まれる路線 <input type="checkbox"/> 中心拠点と地域／生活拠点、各拠点と居住を誘導すべき地域とを結ぶ路線 |

出典：立地適正化計画作成の手引き(国土交通省)

《軸の確認の視点》

視点1 現状における基幹的な公共交通

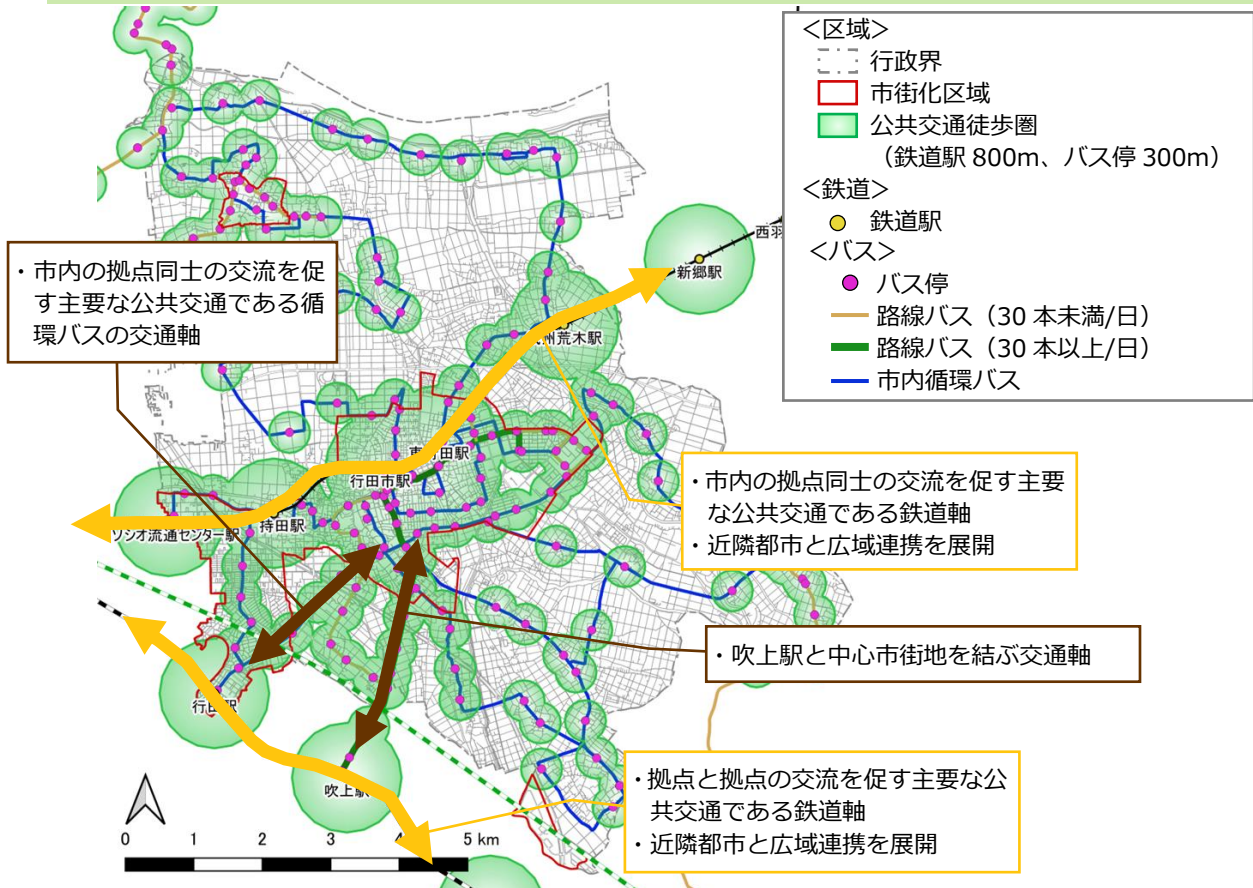
居住者の生活利便性を向上させ、都市の交流の活発化・にぎわい創出となるよう、拠点と拠点の交流を促す市内の主要な公共交通である鉄道軸を選定する。また、各拠点同士を繋ぐ公共交通網を選定します。

視点2 拠点と居住地をつなぐ公共交通

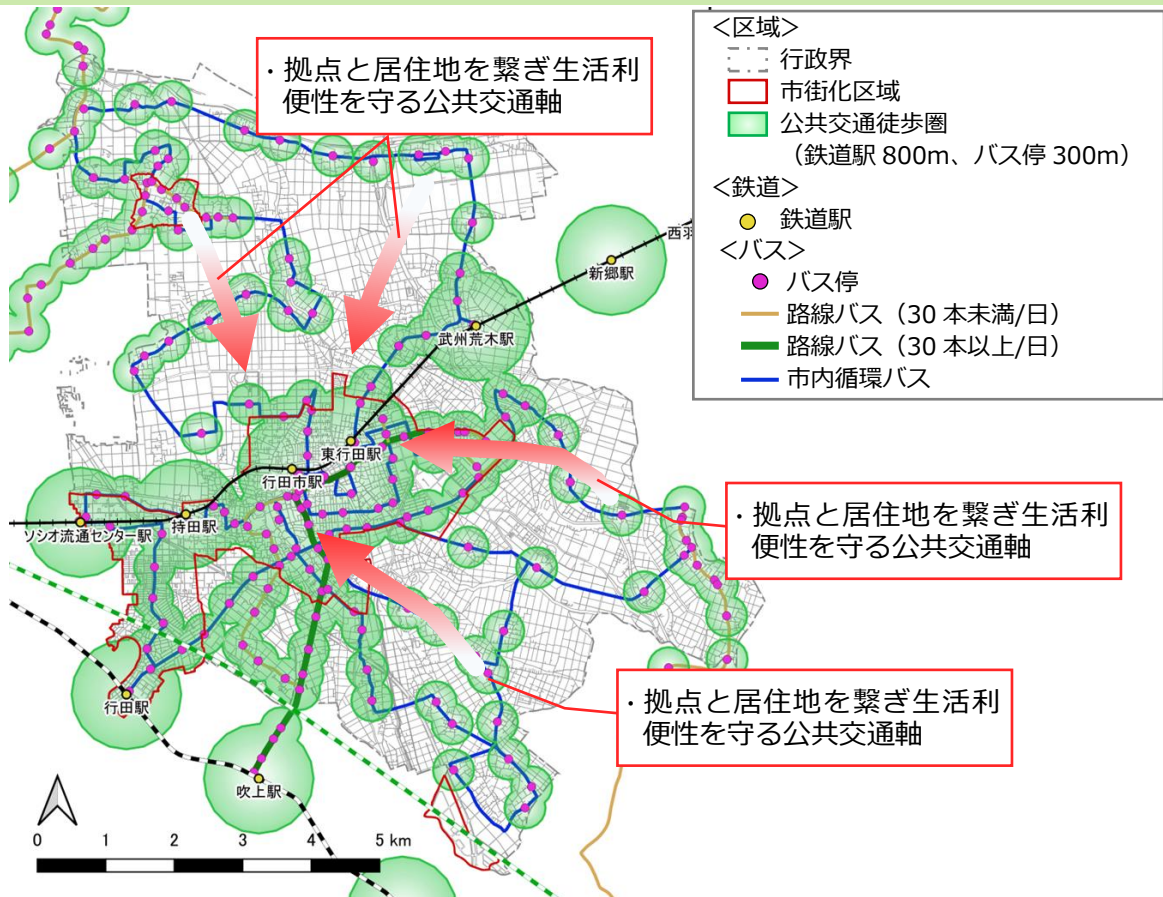
拠点に集積する各種都市機能を多くの人々が享受し、交流や経済活動が可能となるよう、拠点と居住地を繋ぐ公共交通網や広域連携を担う公共交通網を選定します。

※現在検討している、地域公共交通計画と整合を図りながら随時更新予定。

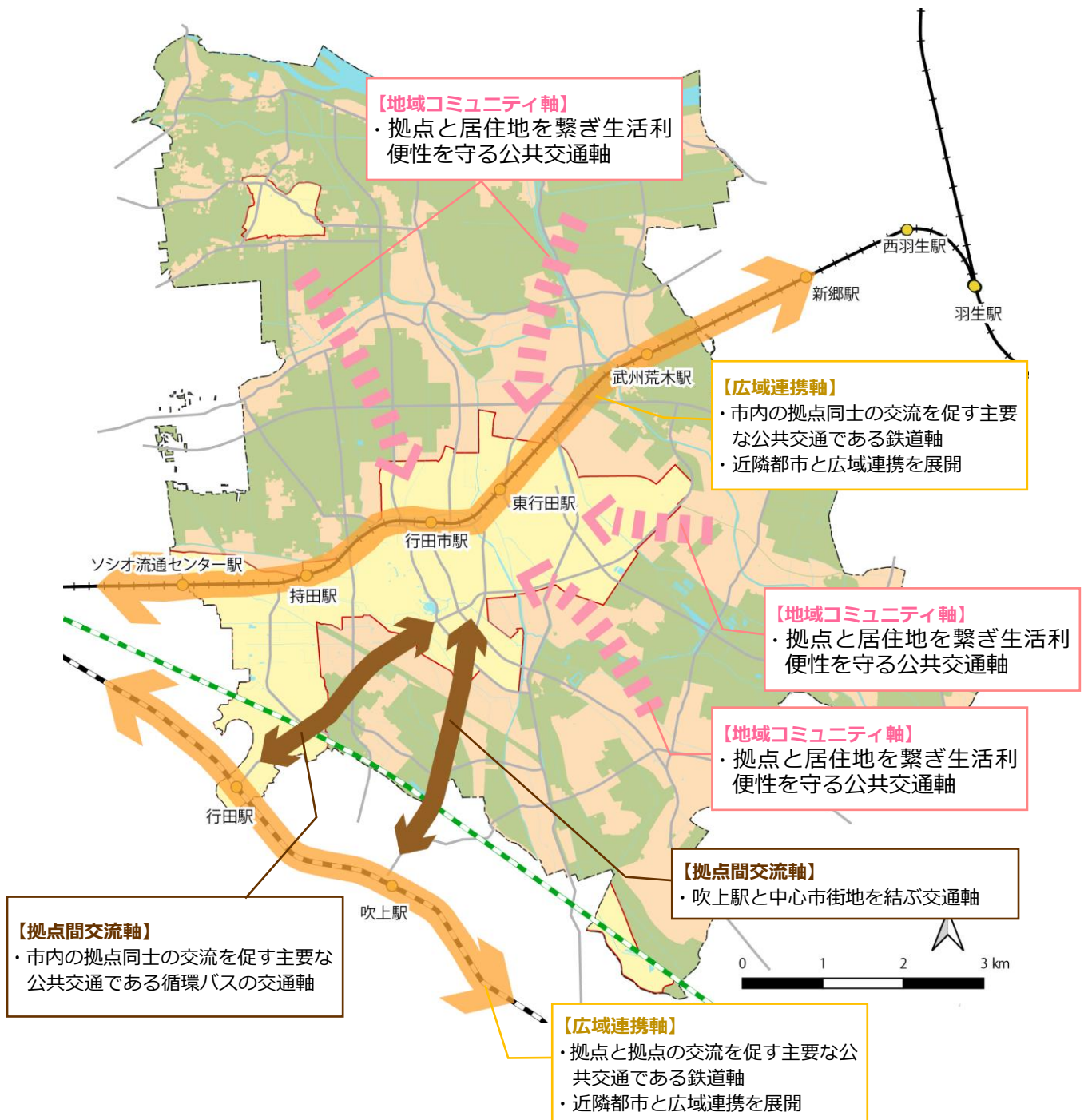
視点1 現状における基幹的な公共交通



視点2 拠点と居住地をつなぐ公共交通



②軸の設定

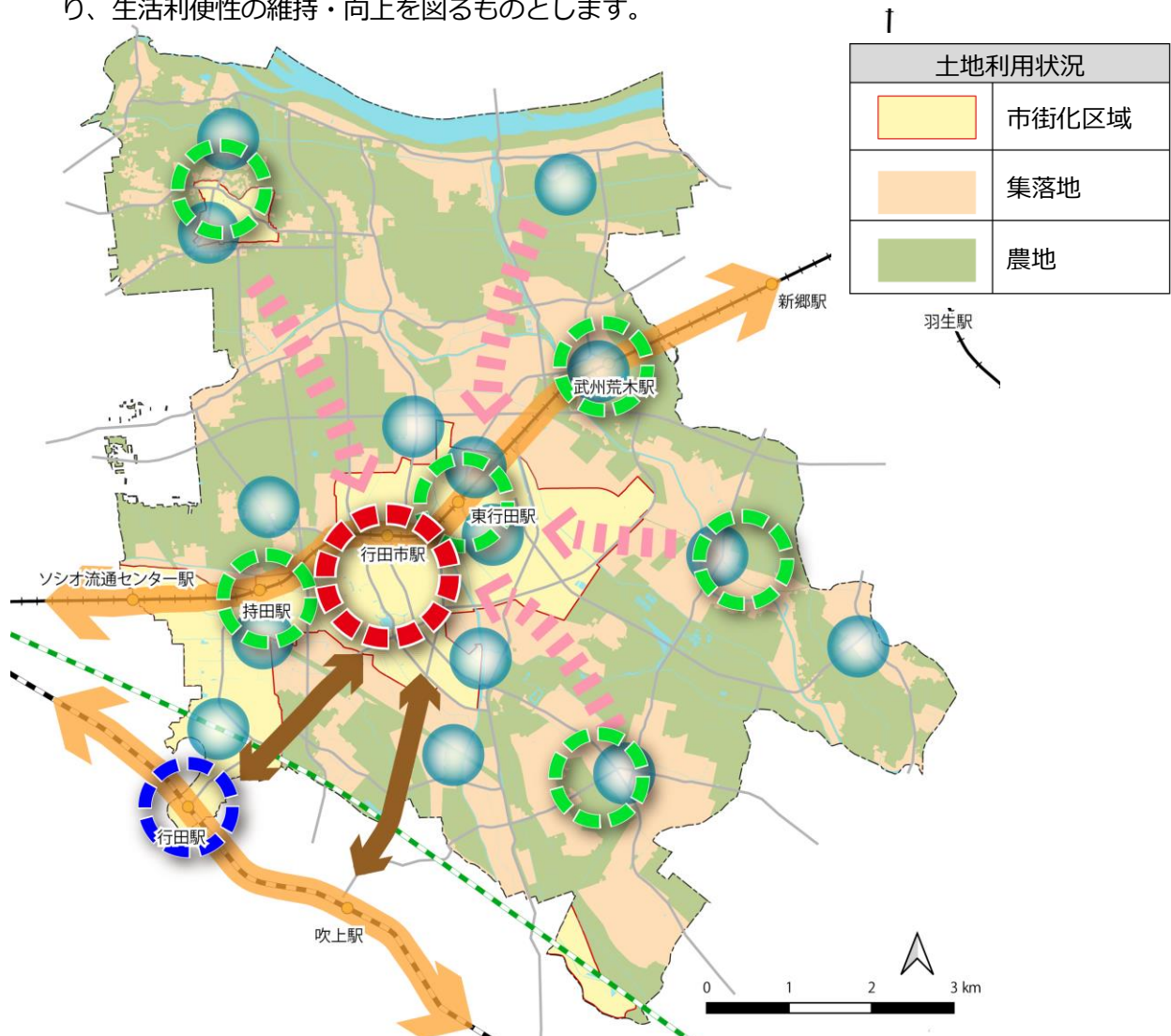









| 都市軸 | | 土地利用状況 | |
|-----|-------------|--------|-------|
| | 【広域連携軸】 | | 市街化区域 |
| | 【拠点間交流軸】 | | 集落地 |
| | 【地域コミュニティ軸】 | | 農地 |

(3) 行田市の骨格構造

本市の中心市街地を含む行田市駅周辺に、人口・都市機能の集積を図りつつ、既存の市民生活・郊外部の小さな拠点を維持していくことを目指します。

人口減少・少子高齢化が進行する中でも、拠点間や居住地、市外を公共交通でつなぐことにより、生活利便性の維持・向上を図るものとします。



| 都市拠点 | | 都市軸 | |
|---|---|---|---|
|  | <p>【中心拠点】⇒都市機能誘導区域に設定</p> <p>本市の中心的な拠点としての位置付けや利便性等の観点から、人口の集積を図ると共に、利便性やまちのにぎわい・まちの魅力を更に向上させていくため、都市機能が集積している駅南側を主として都市施設の集約を目指す。</p> |  | <p>【広域連携軸】</p> <p>近隣都市との広域な交流を生み出し、都市間の連携を強化することで、にぎわい形成、地域資源の活用をより高度に発揮する軸。</p> |
|  | <p>【地域拠点】⇒都市機能誘導区域に設定</p> <p>本市の中心的な拠点としての位置付けや利便性、本市の玄関口としての役割を踏まえ、「中心拠点」を支えながら、本市の魅力を補助する都市機能の充実を目指す。</p> |  | <p>【拠点間交流軸】</p> <p>各拠点で創出されたにぎわいを他の拠点にも波及させるため、市内外の拠点間の交流を生み出し、拠点のにぎわいを拡大させていく軸。</p> |
|  | <p>【生活拠点】⇒都市機能誘導区域への設定検討</p> <p>合併前の市街地や市街化調整区域等の住宅地や一定程度の利便性が確保されている場所では、現在の住環境と施設立地の維持を目指す。</p> |  | <p>【地域コミュニティ軸】</p> <p>居住、施設の集約を進める中でも、郊外部に古くから住む居住者の生活利便性を維持し、本市全域での魅力向上のため、市内ネットワークを持続させる軸。</p> |
|  | <p>【地域コミュニティ拠点】</p> <p>地域コミュニティの維持に向け、交通利便性が高く、快適でゆとりある生活環境の創造を目指す。</p> | | |