

## 行田市課題の整理

### 1) 分野別の現況

#### 人口（将来見通しを含む）

- ・総人口は、市内全域で減少傾向であり、2045年には2020年の総人口の66.6%（52,349人）となる見込み。
- ・年齢別では、市内全域で15歳未満の年少人口率が減少する一方、65歳以上の高齢化率は一貫して増加する見込みであり、今後、少子高齢化が進行する予測。
- ・人口密度は、2015年は市街化区域内で概ね人口密度の基準である40人/ha以上となっているが、2045年はほとんどの地域で40人/haを下回る見込み。
- ・人口の約4割が市街化調整区域に居住している。



#### 土地利用・法規制

- ・市街化区域は、行田市駅周辺の中心市街地と市北部の南河原支所周辺、南部の行田みなみ産業団地の3か所に分かれている。
- ・行田市駅周辺の市街化区域内は、住宅用地や商業用地等の都市的土地利用が主で、東行田駅東側や、行田駅北側で工業用地が多い。南河原支所周辺の市街化区域内は、住宅用地が多く、行田みなみ産業団地の市街化区域内は工業用地が多く占めている。市街化調整区域は農業用地が多いが、利根川等の河川や幹線道路沿いに住宅用地が広がっている。
- ・市が所有する空き地等の未利用地は、市全域に34箇所点在している。
- ・都市計画法第34条第11号、第12号の指定により、良好な集落環境を維持。

#### 都市機能

- ・行田市駅周辺及び南河原支所周辺の市街化区域内に都市機能の集積がみられ、特に、行田市駅南側、東行田駅、行田駅北側に都市機能の集積が多い。
- ・市街化調整区域においても都市機能が集積している場所が点在している。

#### 公共交通

- ・市内には鉄道が2路線、駅が5か所、路線バスは5路線、市内循環バスが6コース通っており、公共交通カバー率は73.1%となっている。
- ・中心市街地である行田市駅は、吹上駅に乗り入れている運行頻度の多い民間バス路線で結ばれているが、行田駅へ向かう路線はなく、市内循環バスで結ばれている。
- ・市民の多くは自動車を主な移動手段としており、公共交通（鉄道・バス）利用の割合は低くなっている。

#### 災害

- ・全般的に起伏の少ない平坦な地形で、低地と比高差の少ない台地が市内中部から南部にかけて分布していることから土砂災害に関するリスクはない。
- ・洪水浸水に関する想定区域については、北は利根川、南は荒川に挟まれており市内全域に指定されている。
- ・雨水出水浸水想定区域は指定されていないものの、道路の冠水をはじめ市街化区域内でも多くの内水被害が過去に発生している。
- ・本市において最も影響がある、市内において最大震度7が想定される「関東平野北西縁断層帯地震の発生時における地域総合危険度」によると、特に人口や各種都市機能が集積している行田市駅の半径1km圏内や持田駅南側において危険度の高いエリアがみられる。

#### 地価・財政

- ・地価は、住宅地・商業地ともに減少傾向にある。
- ・2011年度から2020年度にかけて、高齢者の増加などにより、民生費が増加。
- ・昭和50年代に建築された学校教育系施設の更新により、2038年以降、更新等費用のピークが訪れる見通し。

### 2) 都市構造上の課題

#### 拠点・都市機能

##### ●生活利便性の維持向上と地域特性に応じた都市機能誘導区域の設定

人口減少に伴い都市施設の稼働率の低下や、民間施設の撤退が懸念される。そのため、市の中心的な役割を担う拠点では、日常生活に必要な施設の集約に加え、市全体の活力やにぎわいの創出を図る必要がある。

##### ●地域活性化に寄与する未利用地の活用

今後大幅な人口減少に伴い、空き家・空き地の増加が懸念されるため、空き家の利活用と空き地の高質化により地域の魅力を高め、地域活性化や観光集客力の向上を図る必要がある。

##### ●行政サービスの水準の維持に向けた機能の複合・集約化

人口減少や高齢化の進行に伴う歳入減歳出増が懸念される中、行政サービスの水準を維持するため、公的不動産の有効活用や公共施設の複合・集約化等の必要がある。

##### ●既存の都市機能施設の活用

人口減少に伴い、インフラ整備等への投資が限定的になることが懸念されることから、既存の都市機能施設の有効活用を図るとともに、効果的な補修等を行い、効率的に施設を維持していく必要がある。

#### 居住誘導

##### ●人口密度の維持に向けた居住誘導

将来的に想定される人口減少に対応するため、集約・連携型の都市づくりを実現し、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る必要がある。

##### ●既存ストックの維持・活用

将来的に想定される人口減少や高齢化に対応し、市街化区域内を中心とした人口密度の維持に向け、空き家や都市インフラの既存ストックを有効活用した居住誘導を推進していく必要がある。

##### ●既存コミュニティの維持（主に市街化調整区域）

居住集約を目指す中で、市民生活を維持・保護するため、市街化調整区域であっても既存集落が点在している特性を踏まえ、市街化調整区域における居住の在り方について検討を進める必要がある。

#### 防災

##### ●災害に応じたリスクの低減・回避の検討

- ・近年では、想定を上回る自然災害が多発しており、今後も同等かそれ以上の豪雨災害の発災が懸念されている。市内の浸水想定区域はほぼ全域に広がっており、浸水継続時間が72時間を超える場所も想定されている。そのため、災害リスクの高い地域における居住等を抑制するとともに、地域や災害種別に応じた防災・減災対策を進め、市民が安全で安心して暮らせるまちとなるよう整備を進めていく必要がある。また、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いた水災害に強いまちづくりの推進が必要である。
- ・地震時の被害拡大を防止するための耐震補強や不燃化、道路の拡幅による避難経路や緊急車両の進入経路の確保、防災機能を持つオープンスペースの確保が求められる。※詳細は防災指針にて整理

#### 公共交通

##### ●市内拠点間のネットワーク構築・他市との広域連携

拠点間の連携強化を基本としつつ、隣接都市の拠点である吹上駅や郊外部の主要な居住地等と拠点との連携も図り、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す必要がある。

##### ●高齢化への対応

今後、高齢化率の増加が懸念される中で、高齢者等だれもが安心して暮らせる住環境の形成に向けて、都市機能が集積されたエリアへの公共交通のアクセス性や利便性を維持・充実させ、また、新たな交通システムの導入検討も進め、誰もが快適に利用しやすい公共交通環境の構築を図る必要がある。

##### ●市内ネットワークの強化

市街化調整区域にも一定の居住人口があるため、市街化区域の人口密度が高く生活サービス施設が集積している場所と市街化調整区域の人口が一定程度集積している場所の連携を図る必要がある。