

川越市立地適正化計画

～次世代へ暮らしやすいまちを引き継ぐための
都市戦略ビジョン～

(原案)

川越市

川越市立地適正化計画（原案）

【目次】

1. 立地適正化計画の概要	1
1 - 1 背景と目的	1
1 - 2 立地適正化計画で定める内容	2
1 - 3 川越市の目指すコンパクトシティ・プラス・ネットワーク	3
1 - 4 立地適正化計画の位置付け	6
1 - 5 計画期間	7
2. 人口構成・都市構造の分析と課題の整理	8
2 - 1 人口構成の推移	8
2 - 2 市街地形成の経緯	17
2 - 3 人口の社会移動	22
2 - 4 空き家の状況	23
2 - 5 地価の推移	26
2 - 6 財政の状況	28
2 - 7 公共施設の状況	30
2 - 8 公共交通	32
2 - 9 交通利用手段	33
2-10 都市計画道路	34
2-11 生活利便施設の立地	36
2-12 川越市における課題	37
3. 立地適正化計画における目標と将来都市構造	40
3 - 1 立地適正化計画におけるまちづくりの目標	40
3 - 2 将来都市構造	41

4. 都市機能誘導区域	44
4 - 1 都市機能誘導区域及び都市機能誘導施設(維持型・誘導型)の設定 方法	44
4 - 2 都市機能施設の維持・誘導を図る拠点の設定	46
4 - 3 都市機能施設の維持・誘導を図る拠点別のまちづくり方針	48
4 - 4 現状の都市機能施設の立地状況	50
4 - 5 都市機能施設の立地状況による都市機能誘導施設(維持型・誘導型) の設定	61
4 - 6 地域の魅力を向上させるための都市機能誘導施設(維持型・誘導型)の 設定	64
4 - 7 都市機能誘導区域ごとの都市機能誘導施設(維持型・誘導型)	66
4 - 8 都市機能誘導区域の設定	68
4 - 9 公的不動産の利活用	72
4-10 届出等の手続	74
5. 居住誘導区域	75
5 - 1 居住誘導の基本方針	75
5 - 2 居住誘導区域の設定の考え方	76
5 - 3 居住誘導区域の設定	78
5 - 4 届出等の手続	79
6. 公共交通ネットワークの構築	80
7. 誘導施策	84
7 - 1 関連施策の整理	84
7 - 2 関連施策の概要	88
8. 目標値の設定	95

1. 立地適正化計画の概要

1-1 背景と目的

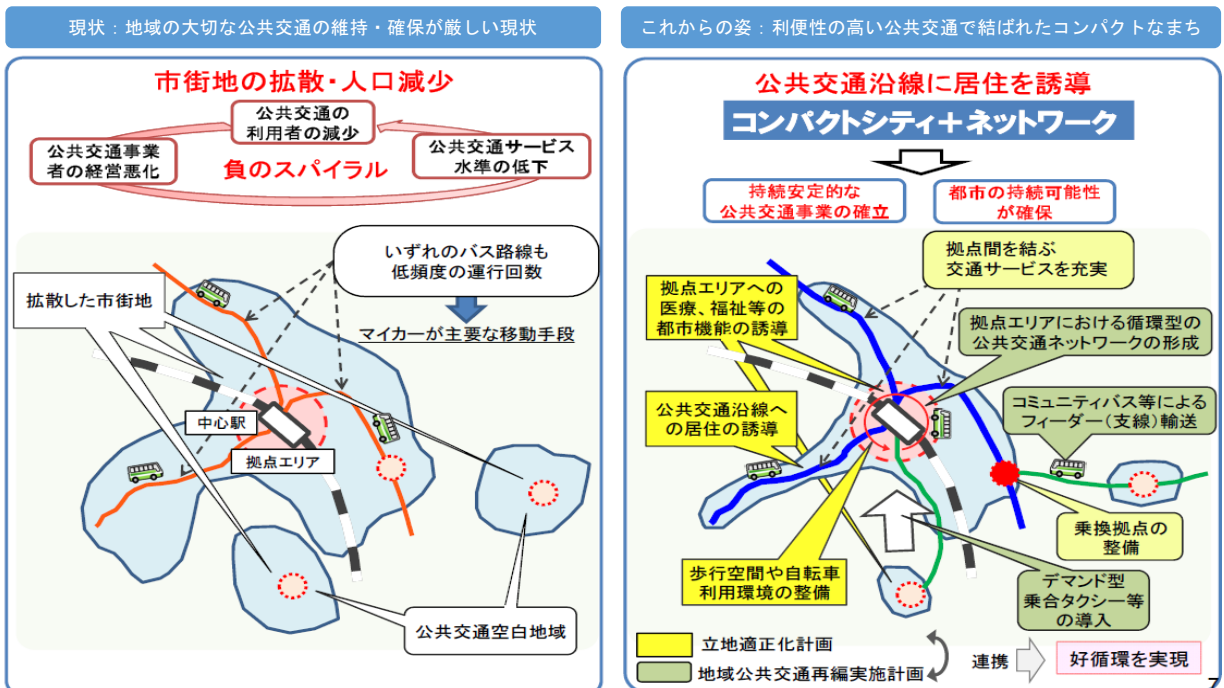
【制度創設の背景と目的】

人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現するため、また、持続可能な都市経営を可能とするための施策として、平成26年（2014年）8月に都市再生特別措置法が改正され、「立地適正化計画」が制度化されました。おおむね20年後のまちづくりビジョンとなる本計画の策定により、従来の土地利用計画に加え、都市機能や居住の誘導と公共交通の充実による「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進するものです。

【コンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりとは】

- 医療・福祉・商業施設や住居等がまとまって立地している。
- 高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度にたよることなく公共交通によりこれらの生活利便施設にアクセスできる。
- 日常生活に必要なサービスや行政サービスが住まいなどの身近に存在している。

【人口減少、少子^{※1}・超高齢社会^{※2}に対応する政策の方向性】



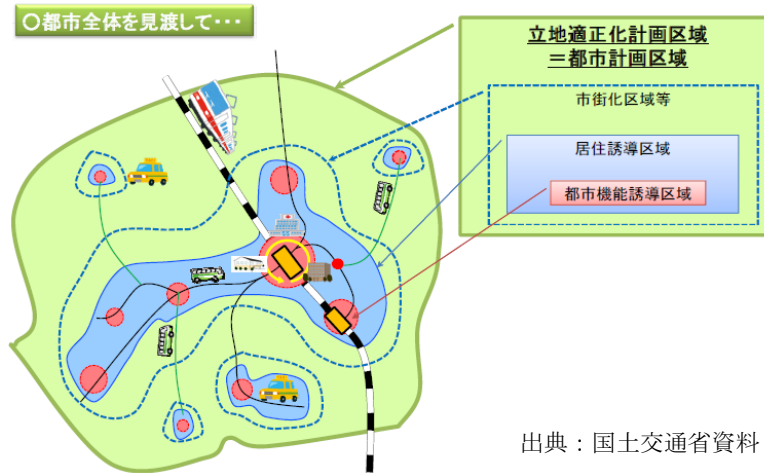
出典：国土交通省資料

※1 少子社会：合計特殊出生率が人口置き換え水準をはるかに下まわり、かつ、子どもの数が高齢者人口（65歳以上人口）よりも少なくなった社会のことをいいます。

※2 超高齢社会：総人口に対して65歳以上高齢者の割合が高くなっている社会をいいます。一般に高齢化率（65歳以上の高齢者の人口が総人口に占める割合）が7%を超えると高齢化社会、14%を超えると高齢社会、21%を超えると超高齢社会といいます。

1-2 立地適正化計画で定める内容

立地適正化計画は、市町村が都市全体の観点から作成する、医療・福祉・商業等の都市機能施設の立地、居住、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランであり、以下の内容について定めます。



出典：国土交通省資料

●都市機能誘導区域

医療・福祉・商業等の生活に欠かせない機能(都市機能)を備える施設(都市機能施設)を、中心市街地や利便性の高い鉄道駅周辺等に誘導し集約することにより、各種サービスの効率的な提供を図る区域です。

●都市機能誘導施設

中心市街地や利便性の高い鉄道駅周辺等に誘導し集約する、医療・福祉・商業等の誘導したい機能を備える施設です。都市機能誘導施設の具体例として以下の例が挙げられます。

《都市機能誘導施設の例》

- ・高齢化の中で必要性の高まる施設
- ・子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる施設
- ・集客力がありまちのにぎわいを生み出す施設
- ・行政サービスの窓口機能を有する市役所支所等の行政施設

都市機能施設

医療・福祉・商業等の生活に欠かせない機能(都市機能)を備える施設

都市機能誘導施設

医療・福祉・商業等の誘導したい機能を備える施設

【施設例】

病院、診療所、老人デイサービスセンター、地域包括支援センター、幼稚園、保育所、小学校、スーパーマーケット、図書館、博物館など

●居住誘導区域 ※平成 30 年度末に設定・公表予定

人口減少の中にあっても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように居住を誘導する区域です。

【立地適正化計画によって位置付ける内容】

○立地適正化計画では、少子・超高齢社会に対応した**多極ネットワーク型都市構造**の市街地（拠点の配置と集約すべき機能、公共交通と土地利用など）の将来像を描きます。

○**医療・福祉・商業等の都市機能施設の立地、居住、公共交通等に関する包括的なマスタープラン**として、基本的な方針を示します。

1-3 川越市の目指すコンパクトシティ・プラス・ネットワーク

本市は、市街地が計画的に形成されており市街化区域全体の人口密度が高く、また埼玉県南西部地域の拠点都市として発展してきた中心市街地やJR及び私鉄で結ばれた各地域拠点エリアにおいて都市機能の高い集積があります。現状では、市街化区域と市街化調整区域の面積と人口密度のバランス、商業・工業・農業のエリアのバランス、医療や福祉・商業等の都市機能施設の立地のバランスが整っており、比較的生活しやすいコンパクトな市街地が形成されているといえます。しかし一部では、市街化区域縁辺における市街地拡大の傾向、今後の少子・高齢化の進展による人口構成の変化、厳しい財政制約の下で公共施設の老朽化の進展による維持管理費負担増への懸念等、おおむね20年後の社会を見据えて、現在から対策が必要な状況も明らかです。

本市は、いつまでも暮らしやすいまちを維持し続けていくために、これ以上拡散しないための方策として、立地適正化計画を策定することが重要と考えます。少子・超高齢社会の進展に当たって、市街地の人口密度を維持し、利便性の高い公共交通を維持するとともに、各拠点における都市機能の集積状況を維持しながら、高齢者でも出歩きやすく健康で快適な生活環境を確保すること、子育て世代などの若年層にも魅力的なまちにすること、財政面、経済面で持続可能な都市経営を可能とする高齢者や子育て世代の支援施設の立地について方針を定めることで、コンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりを推進するものです。

【川越市の目指すコンパクトシティ・プラス・ネットワークのイメージ】

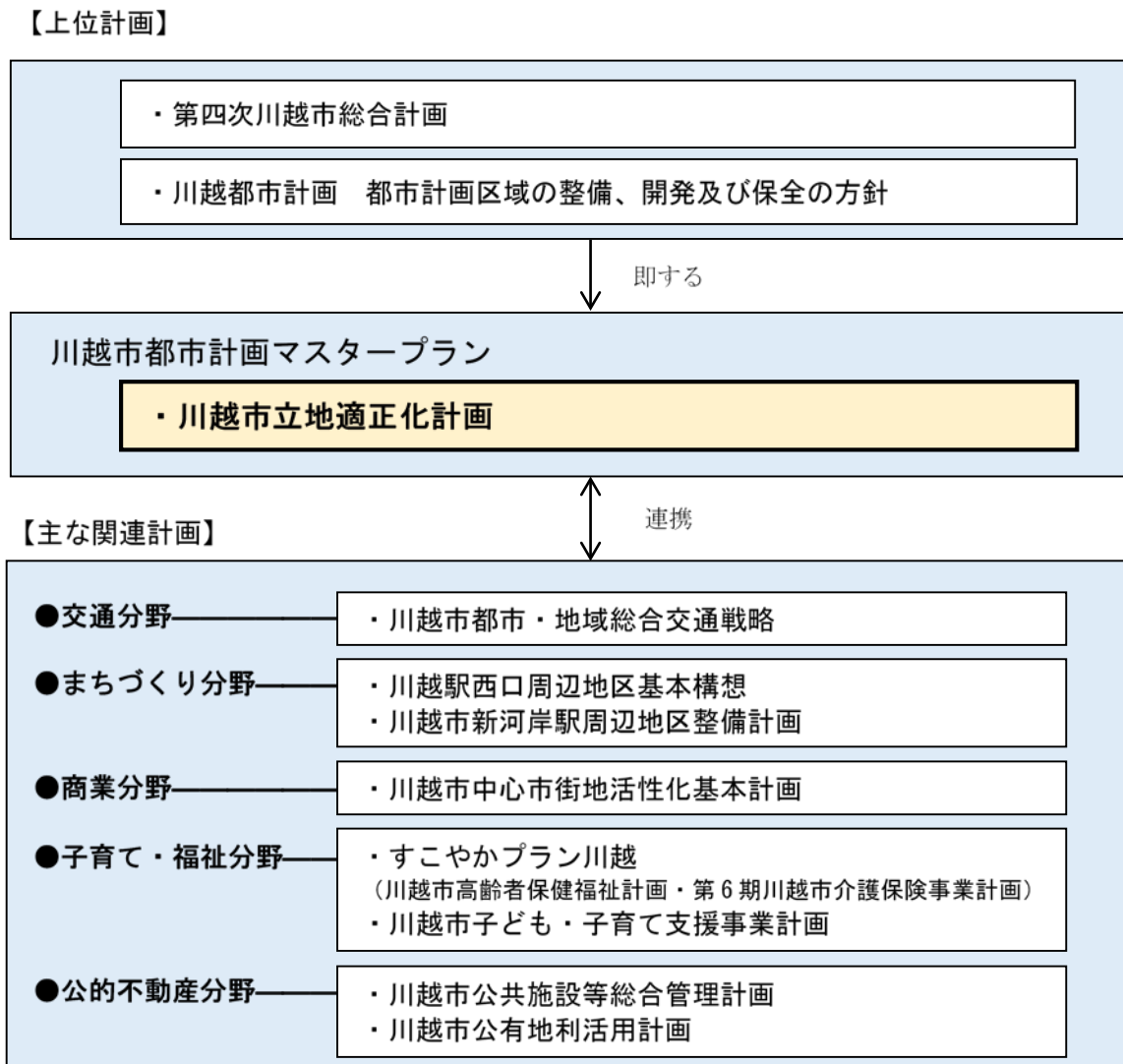
<p>●これまで</p> <p>駅周辺に都市機能が集積</p> <p>人口密度の高い市街地</p> <p>利便性の高い公共交通路線</p> <p>既にコンパクトな市街地を形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道等の利便性の高い公共交通路線が確保され、鉄道駅周辺等には都市機能（医療・福祉・商業などの生活に欠かせない機能）の高い集積があります。 ・人口増加に伴い拡大した市街地は、人口密度が高く、比較的コンパクトに形成されてきました。 ・一部では、著しい高齢化率の上昇や空き家の増加、市街化区域縁辺における市街地拡大の傾向がみられます。
<p>●都市機能と公共交通の維持・強化</p> <p>高齢者や子育て世代をサポートする都市機能の誘導</p> <p>利便性の高い公共交通路線の維持</p> <p>施設の郊外移転の防止</p> <p>鉄道駅を中心としたバス路線の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利便性の高い鉄道駅周辺等に、高齢者や子育て世代をサポートする都市機能を誘導します。 ・高齢者をはじめとする住民等にとって利便性の高い公共交通路線の維持、鉄道駅を中心としたバス路線の整備により、持続可能な公共交通路線の維持・強化を図ります。 ・公共交通の利便性の高い場所での都市機能の集積を維持するため、鉄道駅周辺等から郊外への施設の移転を防止します。
<p>●川越市が目指すコンパクトシティ・プラス・ネットワーク</p> <p>市街地の規模と人口密度を維持</p> <p>将来的にもコンパクトな市街地を維持</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・空き家対策の推進等により、これ以上市街地を拡散させないことで、将来的にも人口密度が高いコンパクトな市街地が維持されます。

【(参考) 地方都市の目指すコンパクトシティ・プラス・ネットワーク】

<p>●これまで</p> <p>公共交通が不便な郊外に都市機能施設が立地</p> <p>人口密度の低い拡散した市街地</p> <p>乗客が減り、減便する可能性のある公共交通</p> <p>人口密度の低い市街地が無秩序に拡大</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・人口増加が頭打ちになるとともに、公共交通が不便な郊外に住宅や都市機能施設が無秩序に立地し、人口密度の低い拡散した市街地が形成されました。 ・人口密度の減少と自動車利用の増加により、公共交通の乗客が減り、減便や廃止の可能性が生じてきました。 ・高齢化の進展により、高齢者をはじめとする住民が、自家用車に過度にたよることなく、公共交通により生活利便施設などの都市機能にアクセスすることが必要になってきました。
<p>●都市機能の誘導と公共交通の維持</p> <p>都市機能を駅周辺に誘導</p> <p>公共交通を維持</p> <p>都市機能を駅周辺に誘導</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・生活に欠かせない都市機能を中心市街地や鉄道駅周辺等に集約するよう誘導し、各種サービスの効率的な提供を図ります。 ・公共交通が減便や廃止をしないよう、公共交通を維持する対策を講じます。
<p>●地方都市の目指すコンパクトシティ・プラス・ネットワーク</p> <p>居住範囲を集約</p> <p>居住を市街地内に誘導</p> <p>都市機能と居住を集約し、人口密度の高い市街地を形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・居住範囲を集約することで、鉄道駅周辺や公共交通路線の沿線に、人口密度の高い市街地が形成されます。

1-4 立地適正化計画の位置付け

川越市都市計画マスタープランの一部である川越市立地適正化計画は、上位計画に即し、交通に関する計画などの主な関連計画と連携を図ります。



1-5 計画期間

人口減少等に適応可能な都市の形成に向けた長期的取組のため、計画期間を平成 29 年（2017 年）～平成 52 年（2040 年）までとします。また、社会情勢の変化に応じておおむね 5 年ごとに計画の見直しを行います。

施策の推進に当たっては「計画 (Plan) ⇒ 実行 (Do) ⇒ 検証 (Check) ⇒ 改善 (Action)」の PDCA サイクルにより進捗を確認し、必要に応じて見直し等を行っていきます。



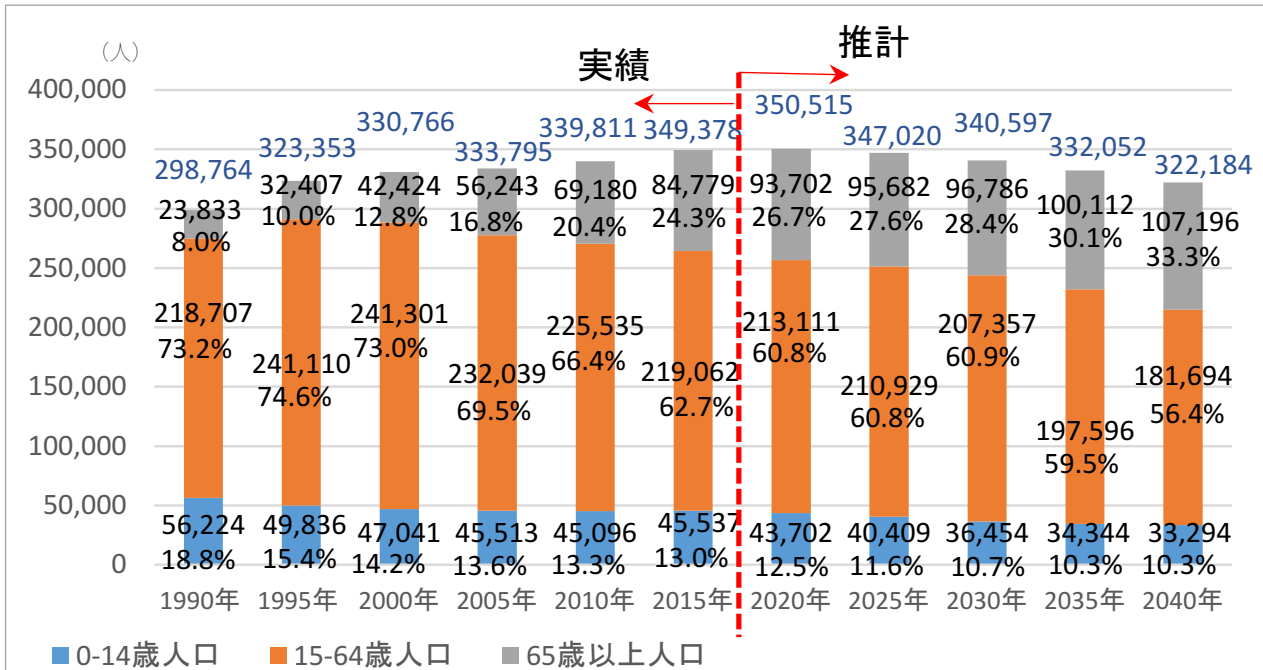
2. 人口構成・都市構造の分析と課題の整理

2-1 人口構成の推移

【人口推計*】

- 川越市の人口は、平成 52 年（2040 年）の推計では 322,184 人となり、平成 27 年（2015 年）の 349,378 人に比べ、**おおよそ 1 割減**となる見込みです。これは平成 7 年（1995 年）の 323,353 人とほぼ同じ人口です。
- 高齢者数は、平成 52 年（2040 年）の推計では 107,196 人となり、平成 27 年（2015 年）の 84,779 人に比べ、**約 1.3 倍**となる見込みです。また、平成 52 年（2040 年）の推計では高齢化率は 33.3% となり、総人口数がほぼ同じである平成 7 年（1995 年）の 10.0% と比べて、**高齢者の割合が高くなる**見込みです。
- 平成 52 年（2040 年）の推計では、福原、霞ヶ関北、川鶴の各地区で高齢化率が 35% を超える見込みです。特に川鶴地区の高齢化率が高くなる見込みです。また、芳野を除く全ての地区で、高齢化率は 30% 以上となる見込みです。
- 平成 52 年（2040 年）の推計では、名細、古谷、福原、川鶴の各地区で年少人口が 10% を下回る見込みです。

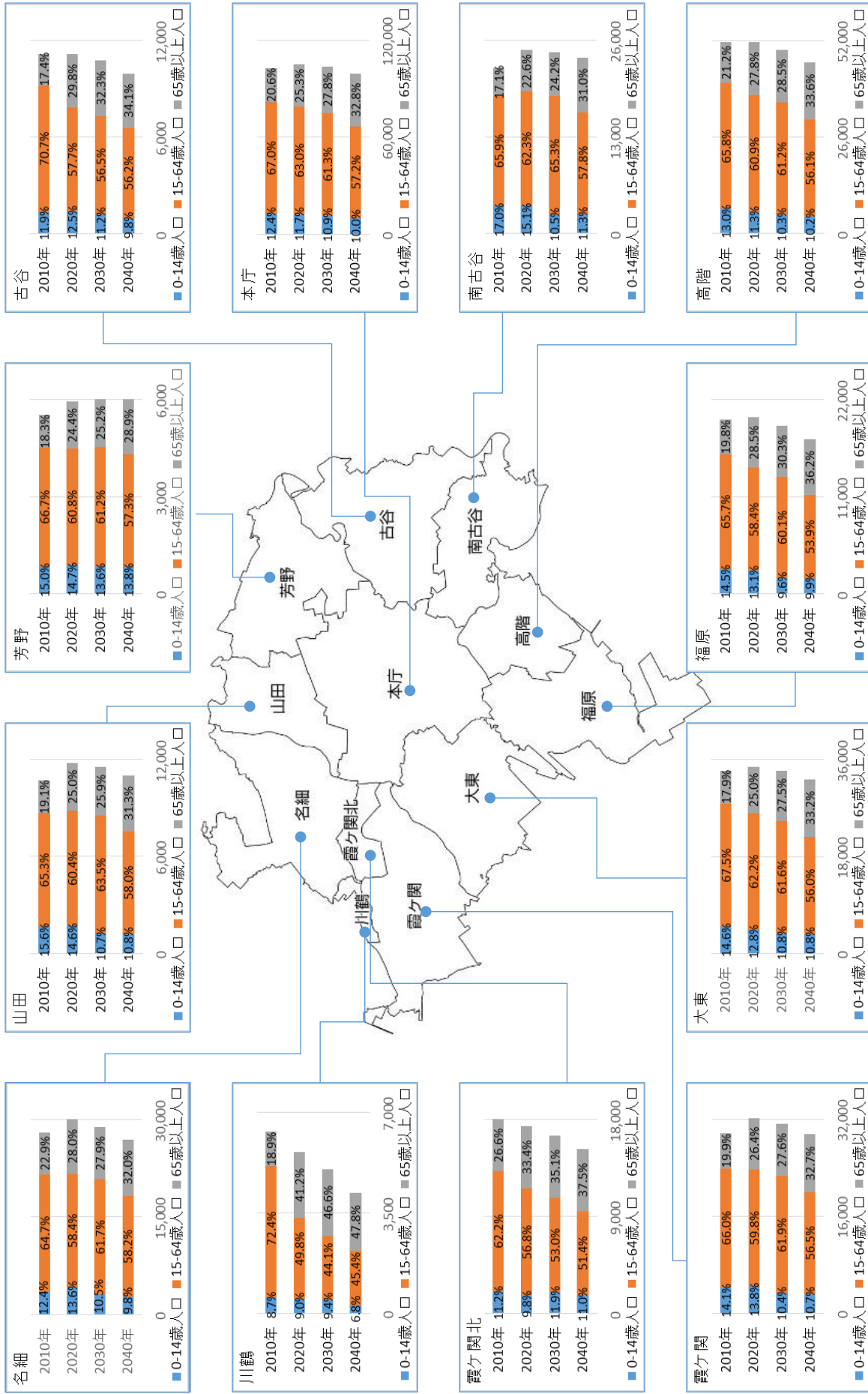
今後**人口減少**、**少子・超高齢社会**が本格的に進展し、高齢者の増加が予測されます。



出典：第四次川越市総合計画（平成 28 年（2016 年））

【川越市人口推計(全市)】

* 人口推計は、第四次川越市総合計画における推計値を使用しています。地区別人口推計は、昭和 30 年（1955 年）当時の川越市と周辺 9 村ごとのまとまりを基本に、市役所市民センター管轄によって 12 地区に区分した地区ごとの推計値です。また、メッシュ単位の人口推計は、国立社会保障・人口問題研究所（平成 24 年（2012 年））のコーホート推計値を使用しています。

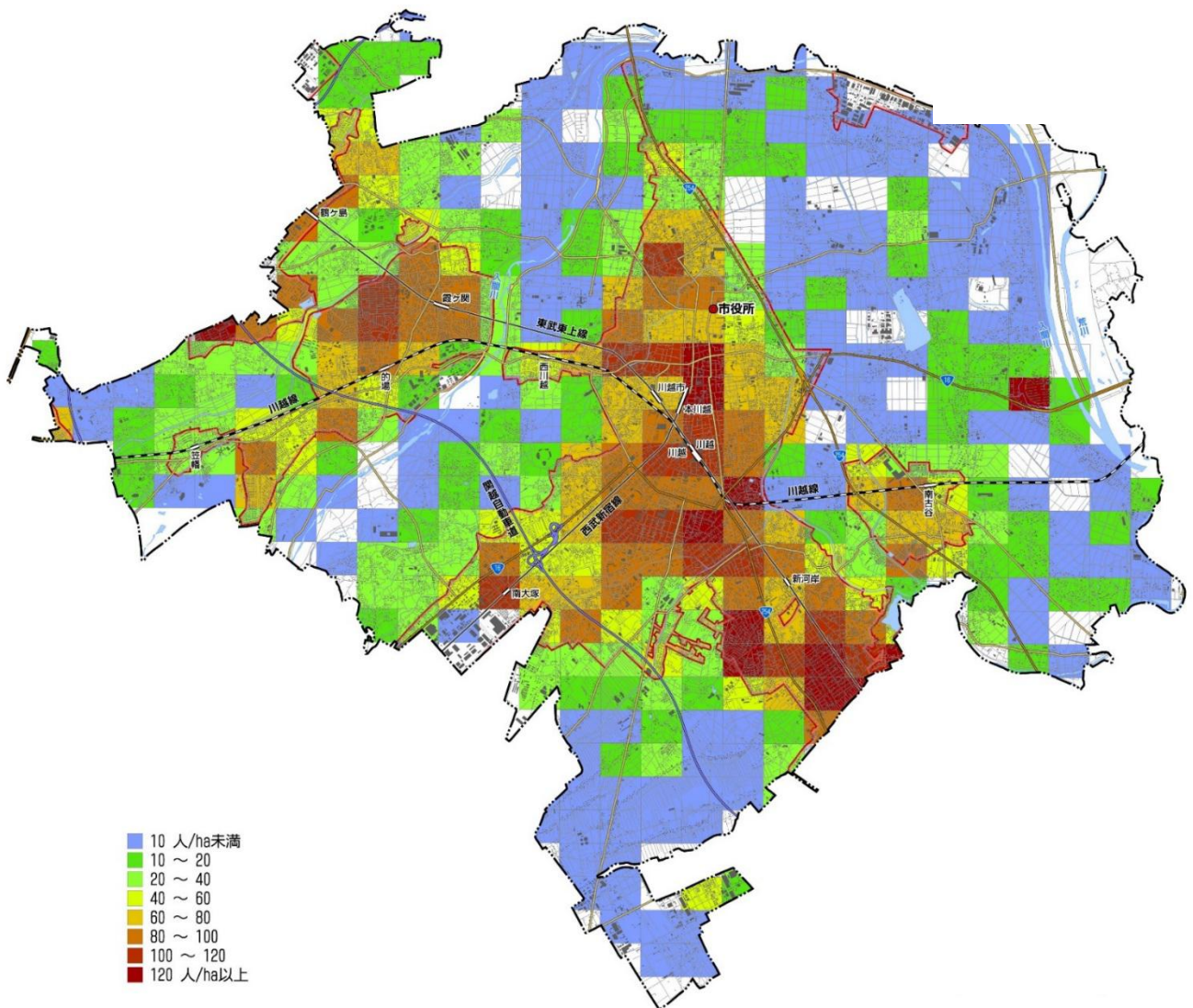


出典：第四次川越市総合計画（平成28年（2016年））

【地区別人口推計】

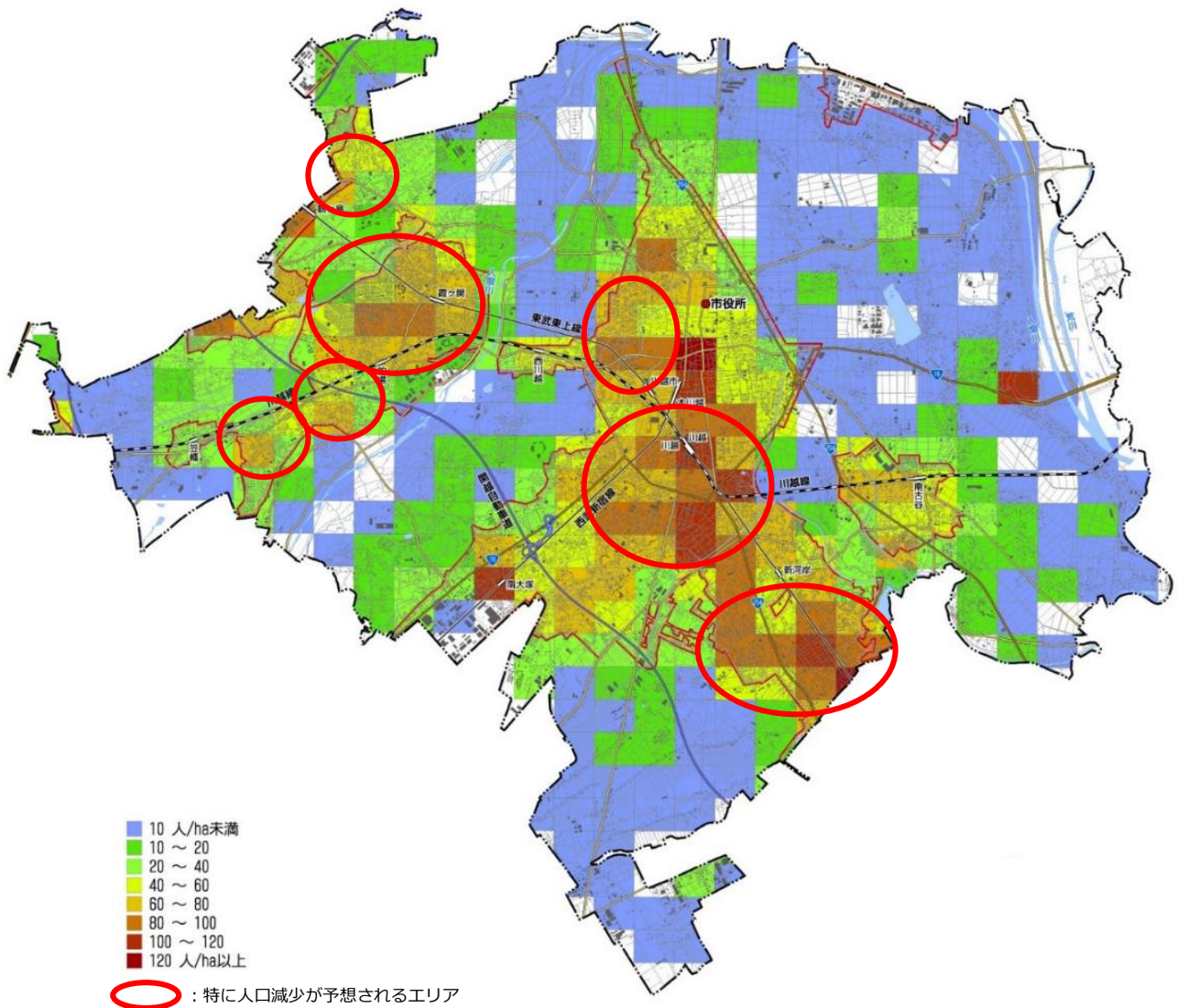
【全年齢人口密度】

- 中心市街地と霞ヶ関、南大塚、新河岸、南古谷の各駅周辺に人口密度が高いエリアが分布しています。
- 平成 52 年（2040 年）の人口密度将来推計では、**従来人口密度が高いエリアにおける人口密度の低下が顕著です。**
- 的場、笠幡の各駅周辺の市街化区域内において、人口密度の低下が予想されます。
- 平成 52 年（2040 年）の将来推計では、市街化調整区域において、人口密度が増加するエリアがみられます。



出典：国勢調査（平成 22 年(2010 年)）より作成

【平成 22 年(2010 年)500m メッシュ人口密度(現況)】



出典：国立社会保障・人口問題研究所（平成 24 年(2012 年)）より作成
 コーホート推計：日建設計総合研究所（平成 26 年(2014 年)）

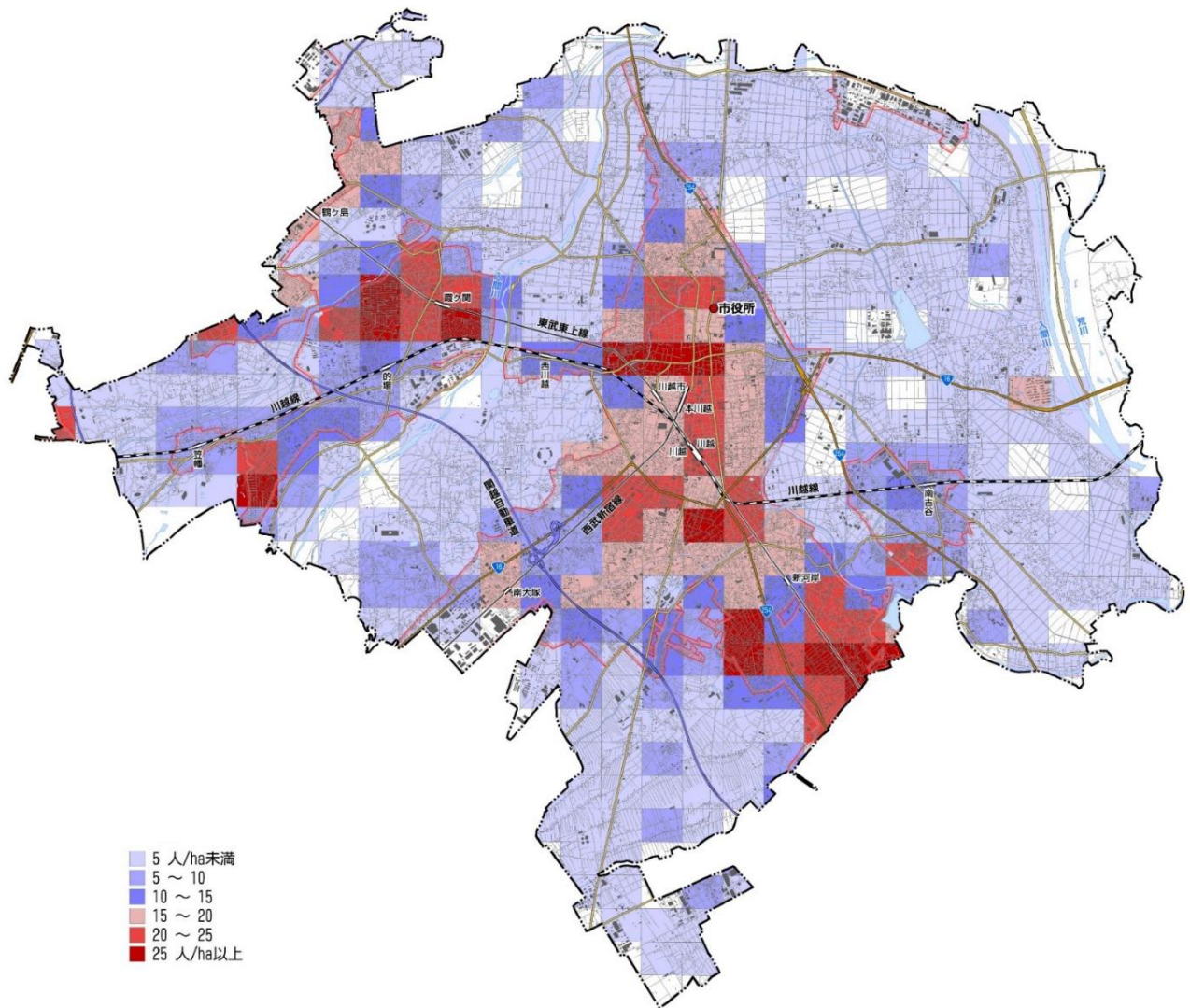
【平成 52 年(2040 年) 500m メッシュ人口密度(将来推計)】

【課題】

○市街化区域内の人口密度の低下に対し、将来的に都市機能施設の立地や公共交通の利便性が維持できるよう、人口密度を維持する対策が必要です。

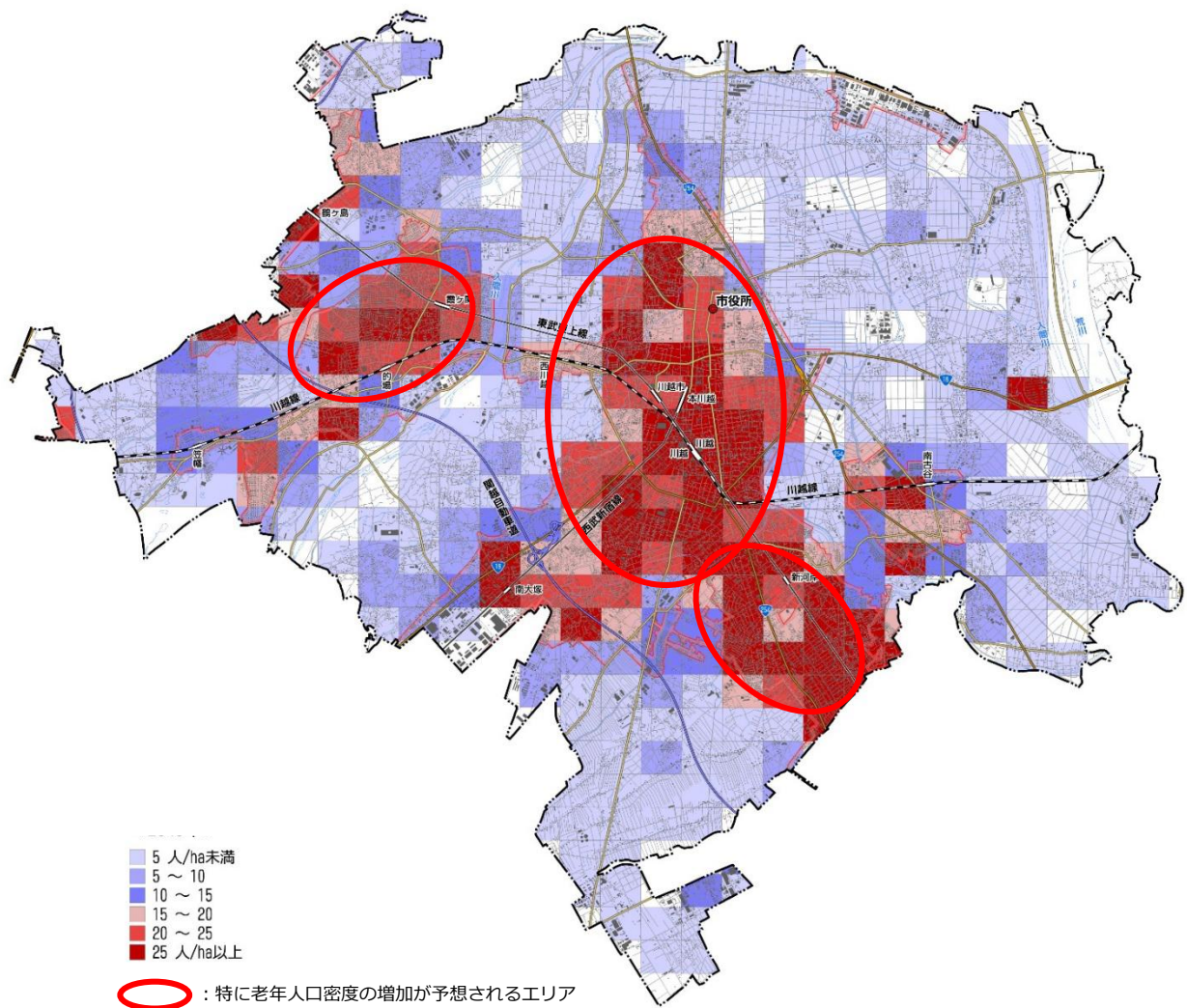
【老年人口密度】

- 老年人口密度は、**市街地全体で増加傾向**です。
- 特に、**中心市街地と霞ヶ関、新河岸の各駅周辺**において、老年人口密度が増加する見込みです。



出典：国勢調査（平成 22 年(2010 年)）より作成

【平成 22 年(2010 年) 500m メッシュ老年人口密度(現況)】



出典：国立社会保障・人口問題研究所（平成 24 年(2012 年)）より作成
 コーホート推計：日建設計総合研究所（平成 26 年(2014 年)）

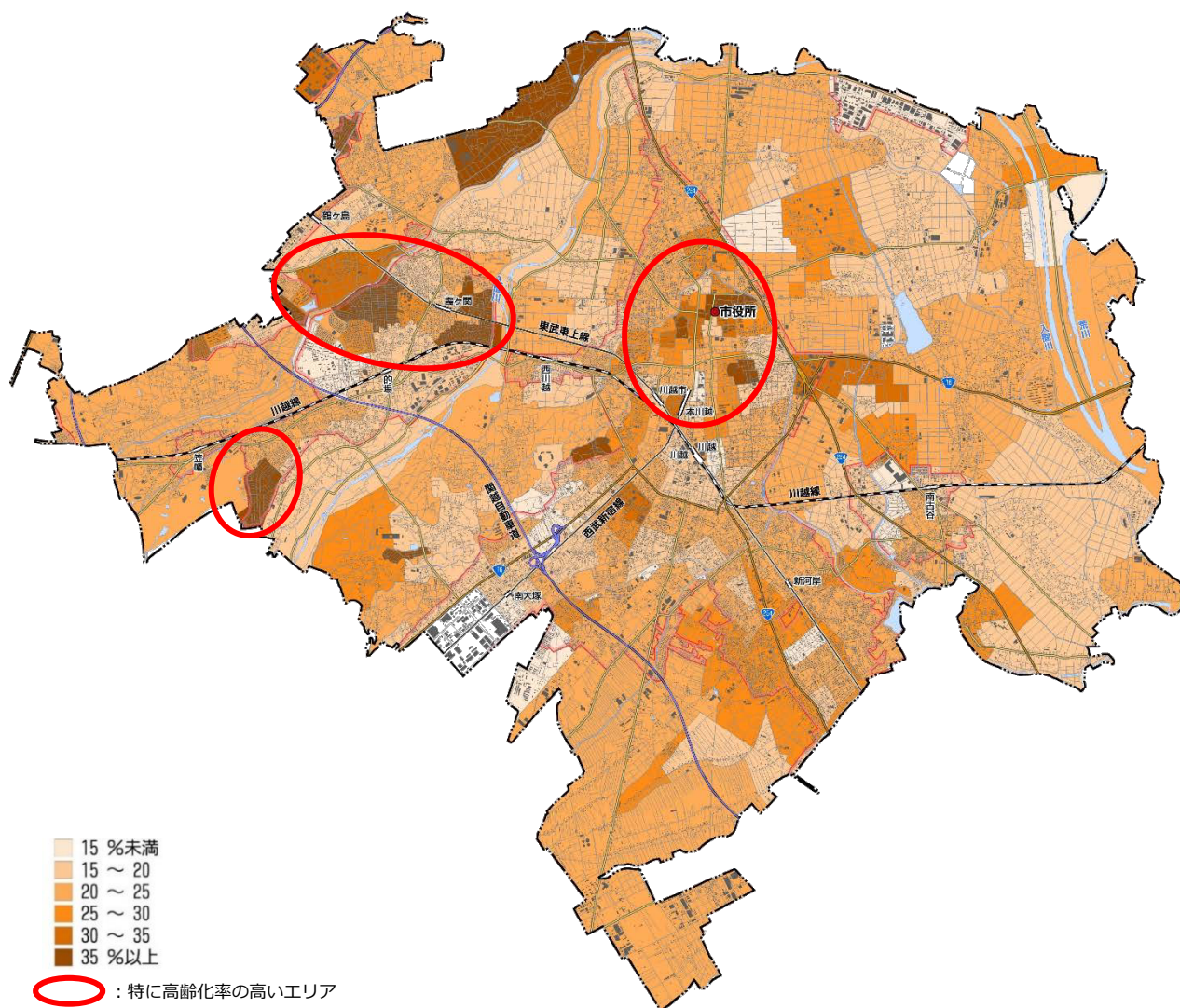
【平成 52 年(2040 年) 500m メッシュ老年人口密度(将来推計)】

【課題】

○少子・超高齢社会においても暮らしやすさを維持するため、居住地域から地域拠点への移動しやすさの確保や、乗換利便性の向上等、利便性の高い公共交通の整備が必要です。

【高齢化率】

- 平成 52 年（2040 年）の高齢化率は、33.3%と推計されており、**今後急速に高齢化が進む見込み**です。特に、市役所周辺と霞ヶ関、笠幡の各駅周辺において、昭和 40 年代に開発された住宅地で高齢化率が高くなる見込みです。



出典：川越市人口統計（平成 25 年(2013 年)）より作成

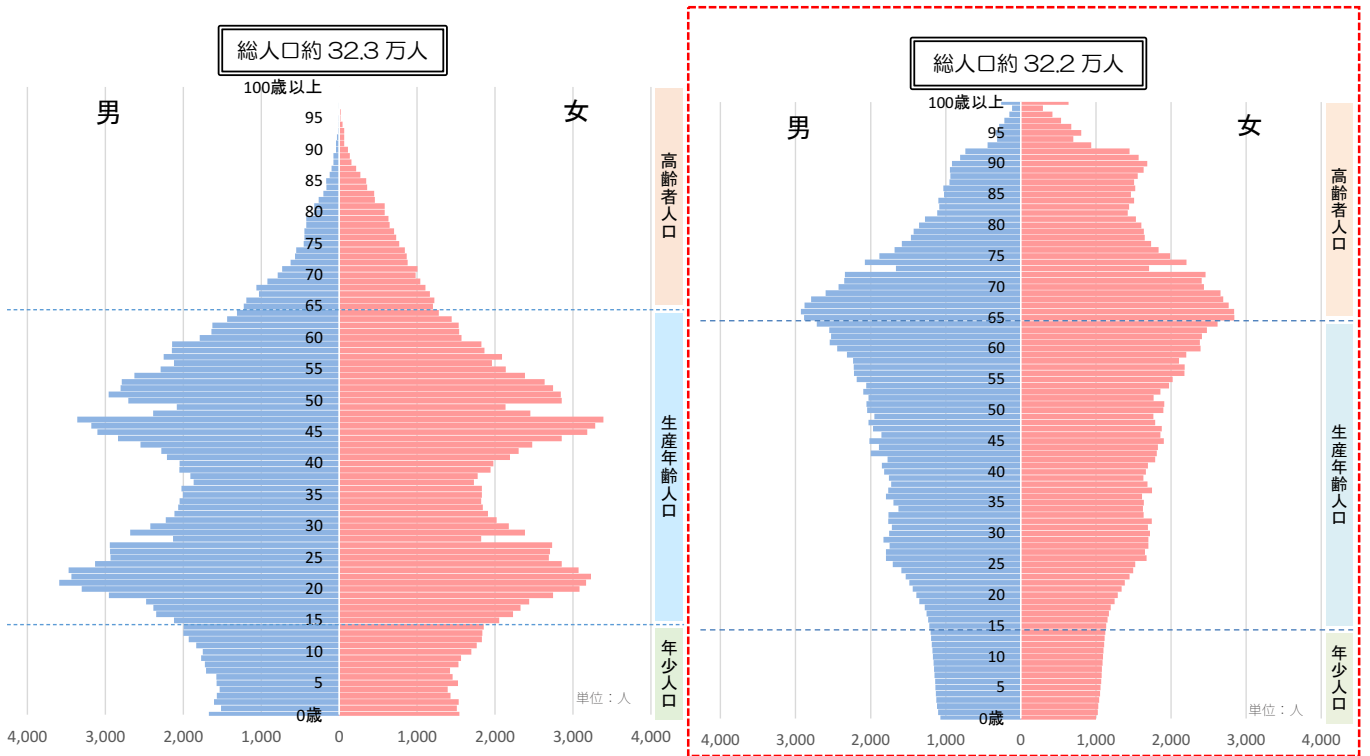
【平成 25 年(2013 年)高齢化率(現況)】

【課題】

- おおむね 20 年先となる平成 52 年（2040 年）には現在と大きく人口構成が変わる見込みのため、**少子・超高齢社会に対応した都市構造への移行**が必要です。

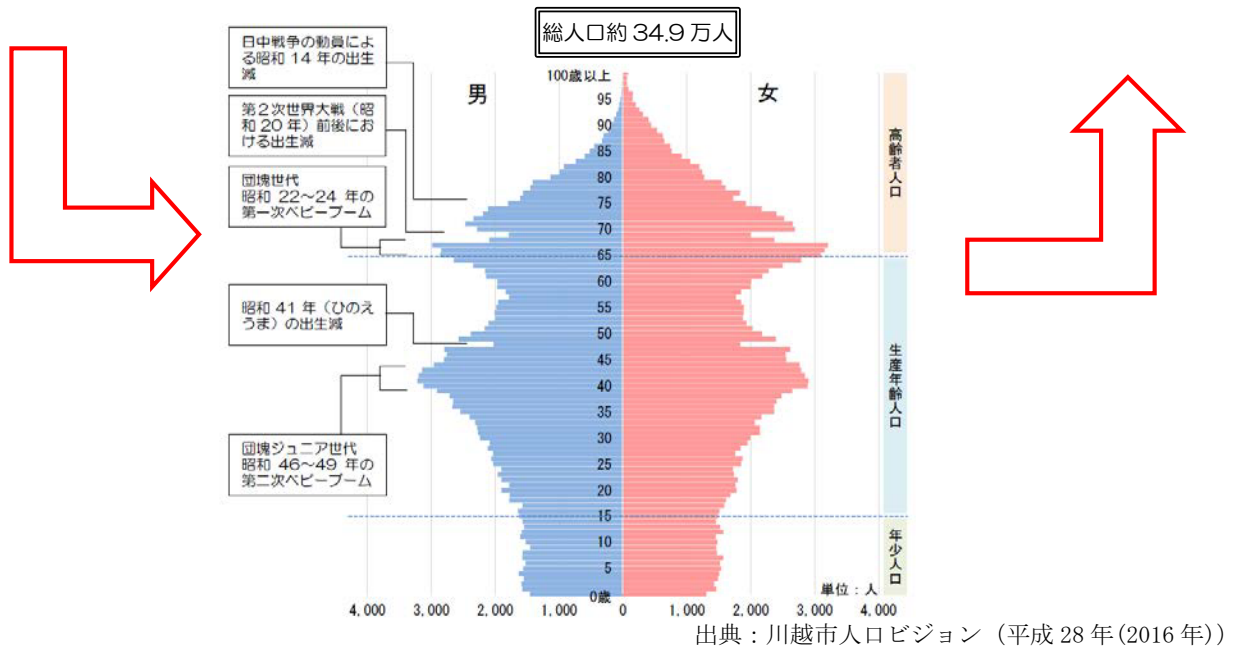
【本市の人口ピラミッド】

本市の平成 27 年（2015 年）の人口ピラミッドをみると、第一次ベビーブーム世代である団塊の世代や、第二次ベビーブーム世代である団塊ジュニア世代の層に厚みがあることが特徴です。平成 27 年（2015 年）の人口ピラミッドをみると団塊ジュニア世代以降は、年齢が低くなるにしたがい各年齢階層の人口が少なくなっており、人口ピラミッドの形が年少人口（0～14 歳人口）の多い「つりがね型」（平成 7 年（1995 年））から、高齢者人口の多い「つぼ型」（平成 52 年（2040 年））へ移行が進んでいくものと考えられます。



【川崎市人口ピラミッド(平成 7 年(1995 年))】

【川崎市人口ピラミッド(平成 52 年(2040 年))】



【川崎市人口ピラミッド(平成 27 年(2015 年))】

出典：川崎市人口ビジョン（平成 28 年(2016 年)）

【コラム】



少子高齢化時代のまちの取組み（他自治体の事例）

① 子育て等支援機能の連携

人口の減少する地区に立地する保育施設などは児童数の減少が予測される一方、駅前などの利便性の高い地区に立地する保育施設などは逆に児童数の増加が予測されます。これらの施設間の連携による保育事業を展開するなどして、既存の施設等の活用を促進することが考えられます。

事例) 送迎保育ステーション（千葉県流山市）

区画整理による開発に合わせて送迎ステーションをビル内に設置した事例です。郊外部の既存の園を活用することで、需要の平準化を実施するなど、既存ストックの有効利用につなげています。



② 多世代交流のための公共施設の複合化

図書館や公民館など、同世代のサークル活動や個々の活動の場となる施設などについても、複合化や多機能化を図ることで、地域活動や複数のライフスタイルを持つ市民の交流の場として活用していくことが考えられます。

事例) 武蔵野プレイス（東京都武蔵野市）

武蔵野市の設置する、図書館機能・公民館機能・市民活動センターを合築された複合公共施設で、多様な世代をターゲットとした施設により、多世代の交流を誘発することが期待されています。



* 上記は他自治体の事例であり、本市で取り組んでいるものではありません。

2-2 市街地形成の経緯

【川越市域の変遷】

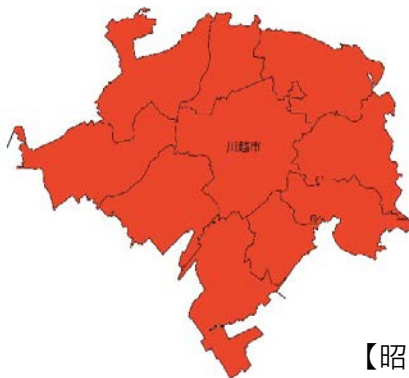
市町村制の施行に伴い、明治 22 年（1889 年）川越町が誕生しました。大正 11 年（1922 年）には川越町と仙波村が合併し、市制が施行され川越市となりました。昭和 14 年（1939 年）には田面沢村を編入、昭和 30 年（1955 年）には隣接する 9 つの旧村を合併し、現在の市域となりました。



【明治 22 年(1889 年)町制施行時】



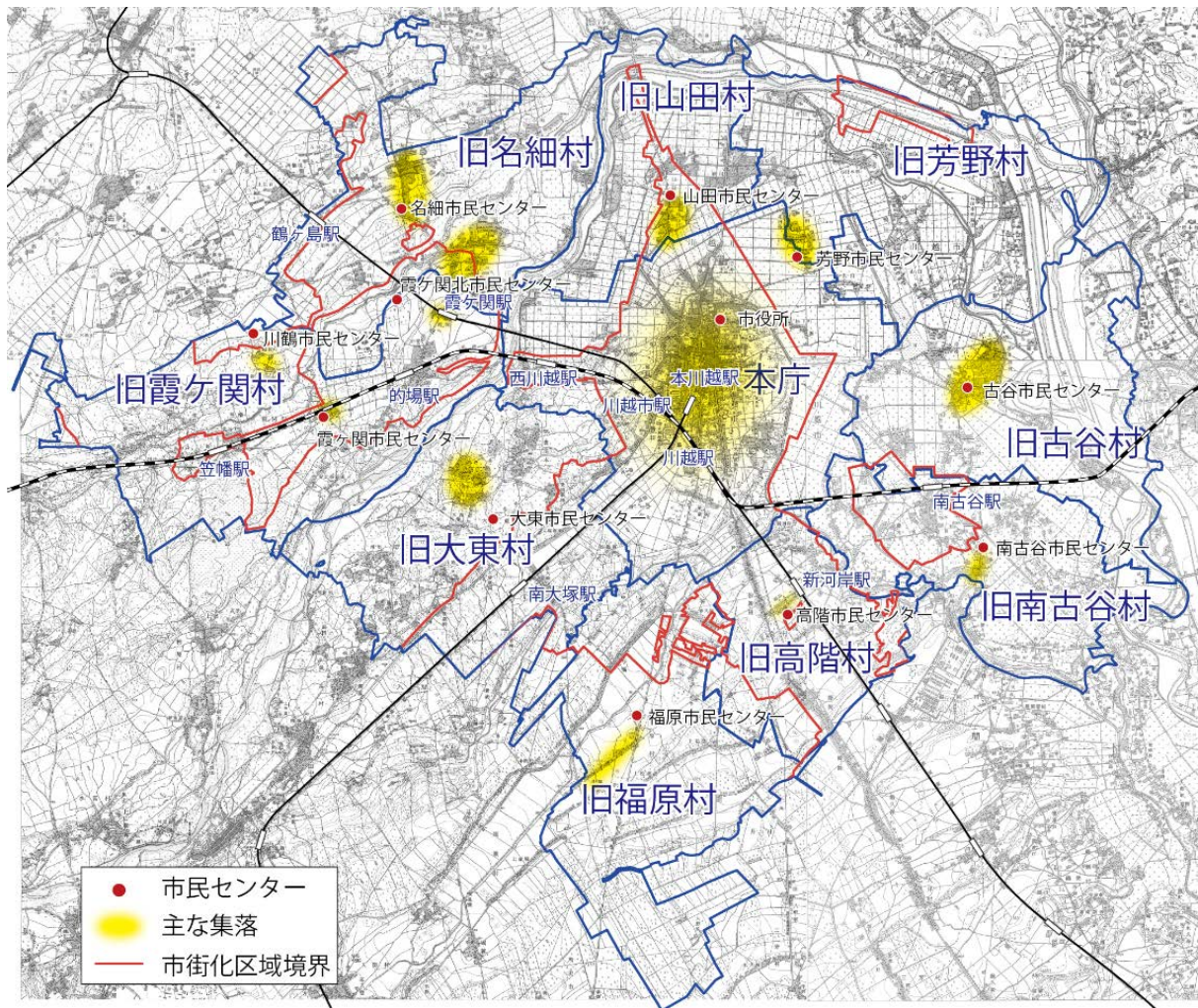
【大正 11 年(1922 年)市制施行時】



【昭和 30 年(1955 年)九ヶ村合併時】

出典：川越のあゆみ（平成 4 年(1992 年)）より作成

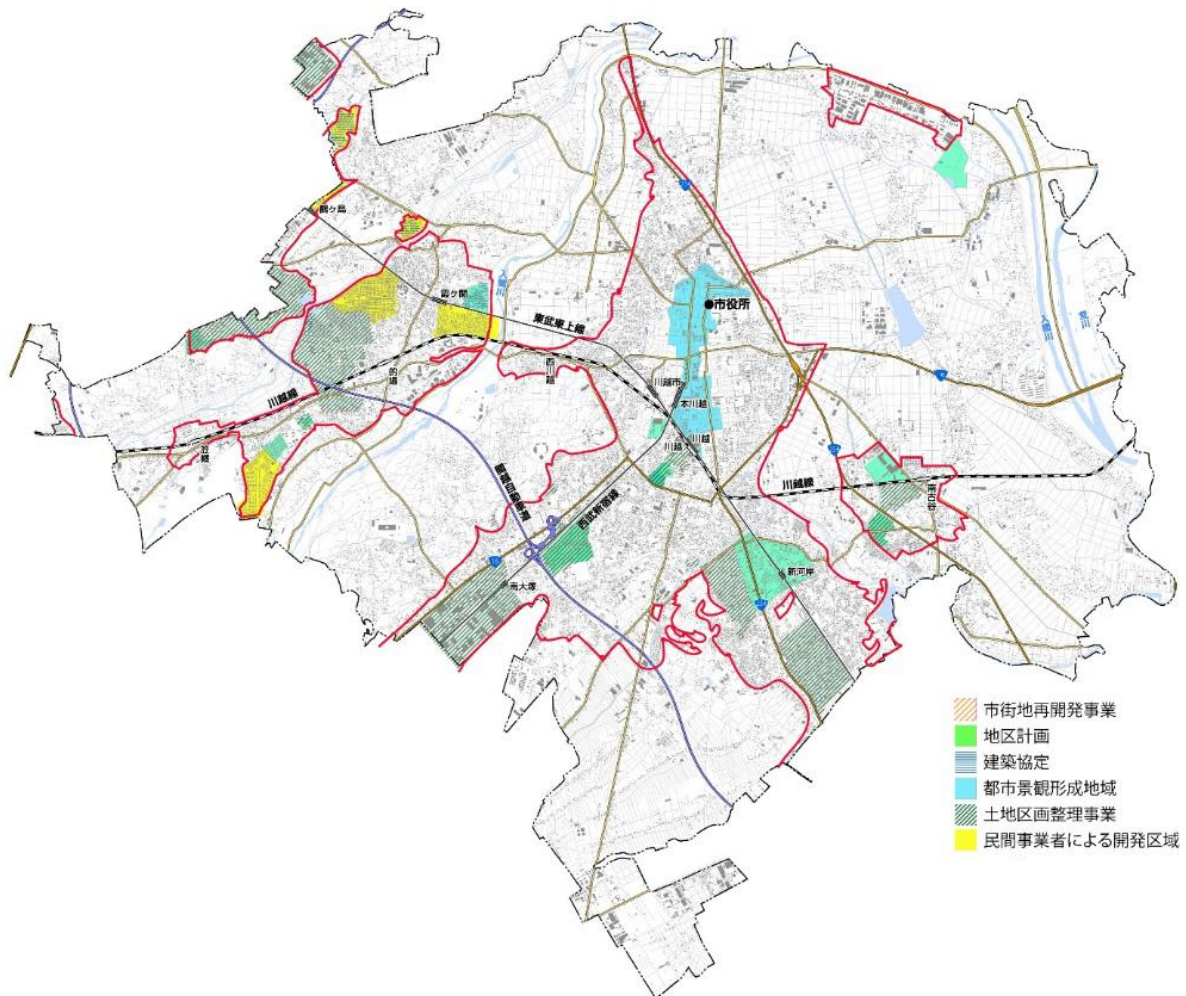
【川越市域の変遷】



出典：国土地理院発行 2万5千分の1 測量図(明治24年(1891年))より作成
【かつての集落と現在の鉄道駅・市民センターの重ね図】

【計画的な市街地の拡大と良好な住宅市街地の形成】

これまでは人口増加に対応するため、鉄道駅周辺を中心に、市街地再開発事業、土地区画整理事業、民間事業者による大規模な開発により、計画的に市街地を拡大してきました。また、地区計画、建築協定、都市景観形成地域の指定等により、良好な住宅市街地を形成している地区があります。



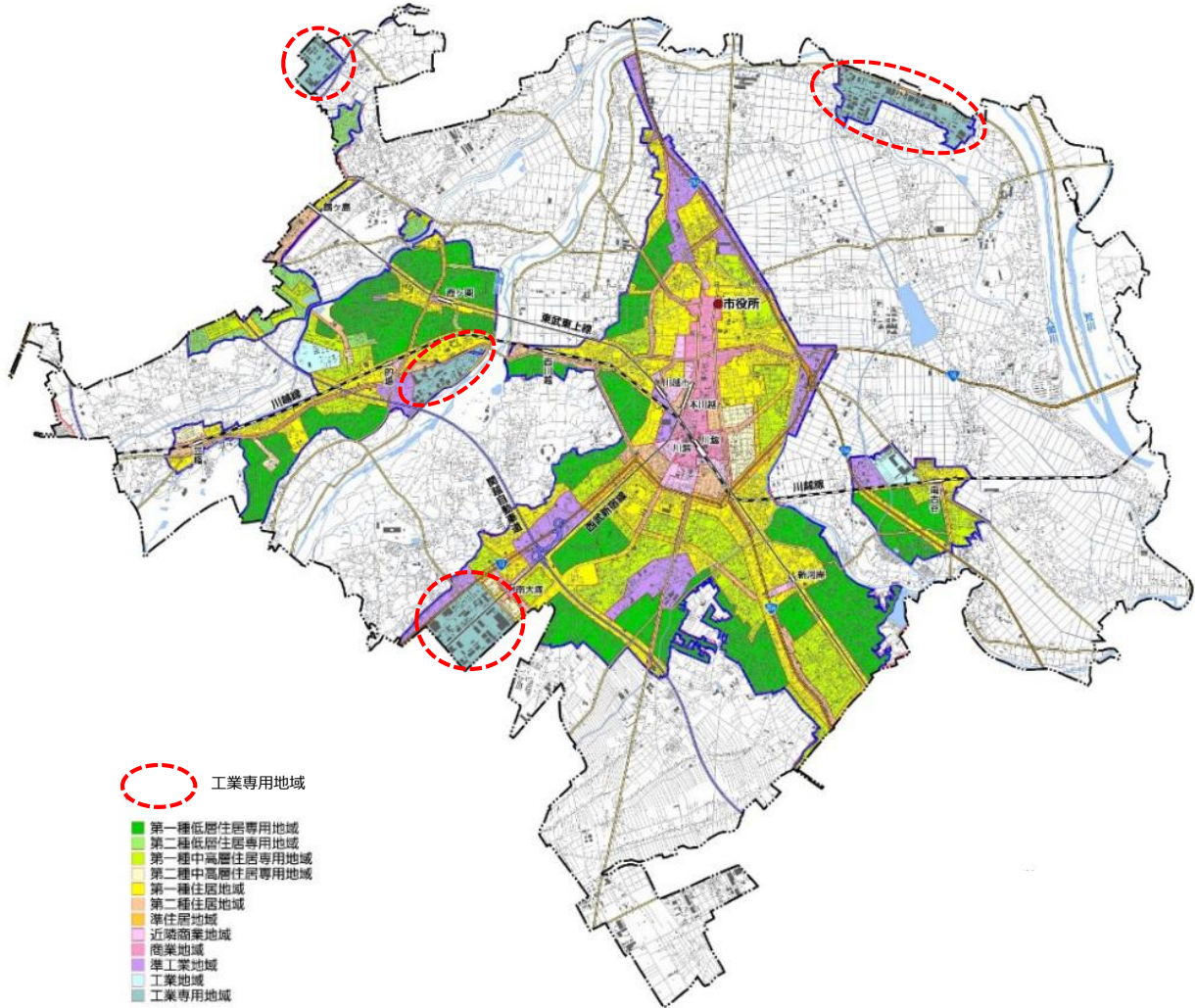
出典：川越市都市計画 GIS（平成 26 年(2014 年)）より作成

【都市計画制度等を活用している区域】

市街化区域内において、人口増加に対応した計画的な市街地の拡大があり、都市計画制度等の活用により良好な住宅市街地を形成しています。

【工業団地等】

川越工業団地、富士見工業団地、川越狭山工業団地と、的場地区の工場集約地が工業専用地域に指定されています。



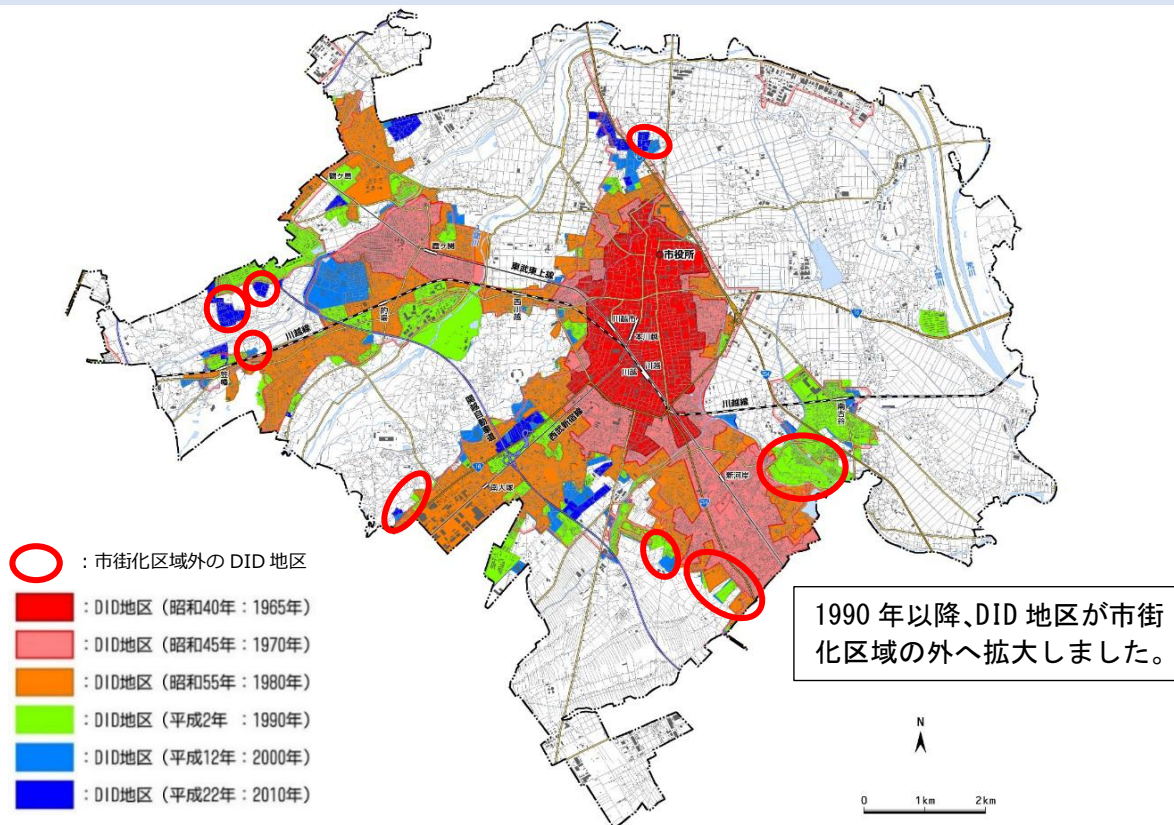
出典：川越市都市計画基礎調査（平成 23 年(2011 年)）より作成

【用途地域】

工業団地等の整備により計画的に産業を誘致し、地域経済の振興と産業育成が行われてきました。

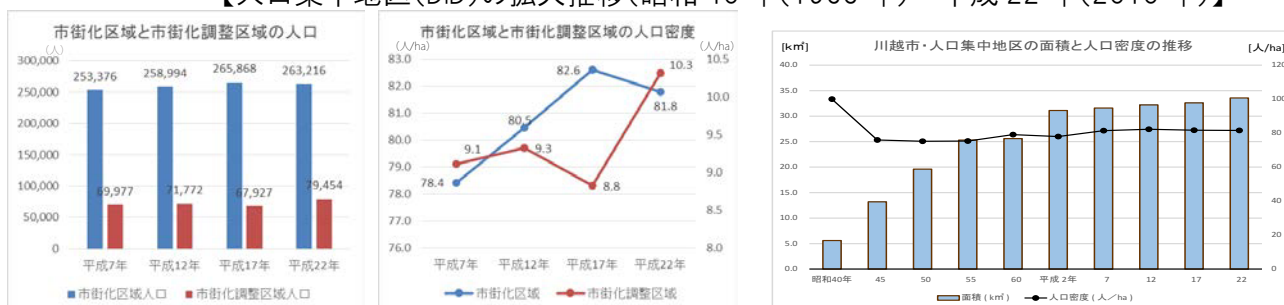
【現況】

- 都市的地域としての特徴を表す人口集中地区（DID[※]）は、人口の増加に伴い拡大してきました。人口密度は昭和45年（1970年）以降下がらず、市街化区域内の人口集積が保たれる一方で、市街化区域外にもDIDが拡張しています。
- 「市街化区域」に市人口の約8割が居住しており、比較的コンパクトではありますが、近年は市街化を抑制すべき「市街化調整区域」で人口密度が増加しています。



出典：国土数値情報（平成22年(2010年)）より作成

【人口集中地区(DID)の拡大推移(昭和40年(1965年)～平成22年(2010年)】



市街化区域の人口密度は平成22年（2010年）に低下したが、市街化調整区域の人口密度は増加傾向です。

DIDの面積が拡大した一方、DID内人口密度は市街化区域基準の80人/haを満たしています。

【課題】

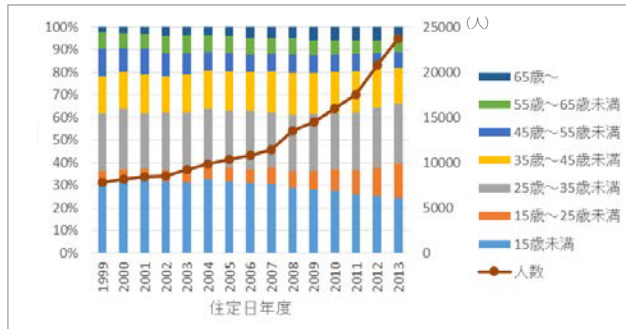
○これまでの人口増加を前提とした市街地の拡大により、市街化区域や市街化区域縁辺部の宅地化が進んだため、今後は、将来の人口減少に対応した適正な市街地規模の検討が必要です。

※DID：国勢調査基本単位区を基礎単位とし、人口密度が4,000人/km²以上の基本単位区が互いに隣接して人口が5,000人以上となる地区です。

2-3 人口の社会移動

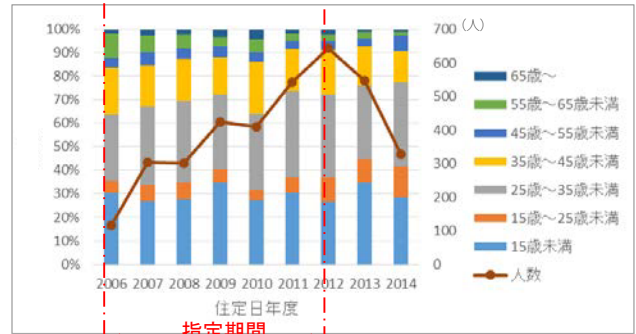
【現況】

- 市街化調整区域では、都市計画法第 34 条第 11 号（以下「3411」*といいます。）の規定に基づき条例を定め、住宅地開発を許容してきました。
- 市街化調整区域（3411 区域など）の戸建住宅への転入は、移動時 45 歳未満の若い世帯が多い結果となっています。
- 市街化調整区域（3411 区域など）の戸建住宅で、近隣市からの人口移動を受け止めてきました。



【市内全域】転入・移動者の年度別年齢構成

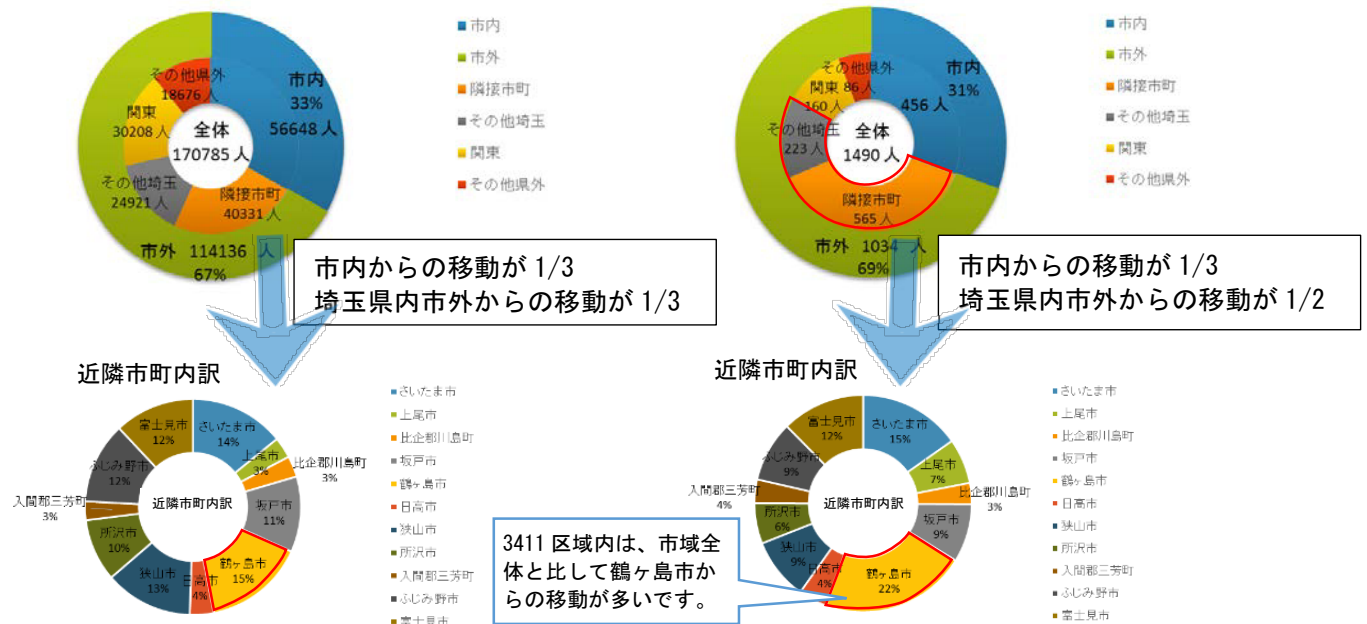
市全体の転入・移動者は平成 11 年（1999 年）以降増加しています。



【3411 区域】転入・移動者の年度別年齢構成

平成 18 年（2006 年）～平成 23 年（2011 年）の 3411 指定期間中、区域内への転入・移動者は増加しています。

3411 区域では平成 23 年（2011 年）以降、移動時年齢 45 歳未満が 9 割を超えます。



市内からの移動が 1/3
埼玉県内市外からの移動が 1/3

市内からの移動が 1/3
埼玉県内市外からの移動が 1/2

3411 区域内は、市域全体と比べて鶴ヶ島市からの移動が多いです。

出典：川越市住民基本台帳データ（2014 年（平成 26 年））より作成
集計期間：市内全域 1999 年（平成 11 年）4 月 1 日～2014 年（平成 26 年）12 月 1 日、
3411 区域 2006 年（平成 18 年）5 月 18 日～2011 年（平成 23 年）9 月 30 日（指定期間中）

【市内全域への転入・移動者の従前居住地】

【3411 区域への転入・移動者の従前居住地】

3411 区域は、市内全域に比べ、近隣市町からの転入者が多い傾向がみられます。

* 川越市では都市計画法第 34 条第 11 号の規定に基づき条例を定め、平成 18 年（2006 年）から、市街化調整区域内であっても一定の道路や排水条件を満たす土地において建売分譲等ができることとしましたが、国の規制強化の動向や環境問題の影響を受け、平成 23 年（2011 年）に区域廃止となりました。

2-4 空き家の状況

【現況】

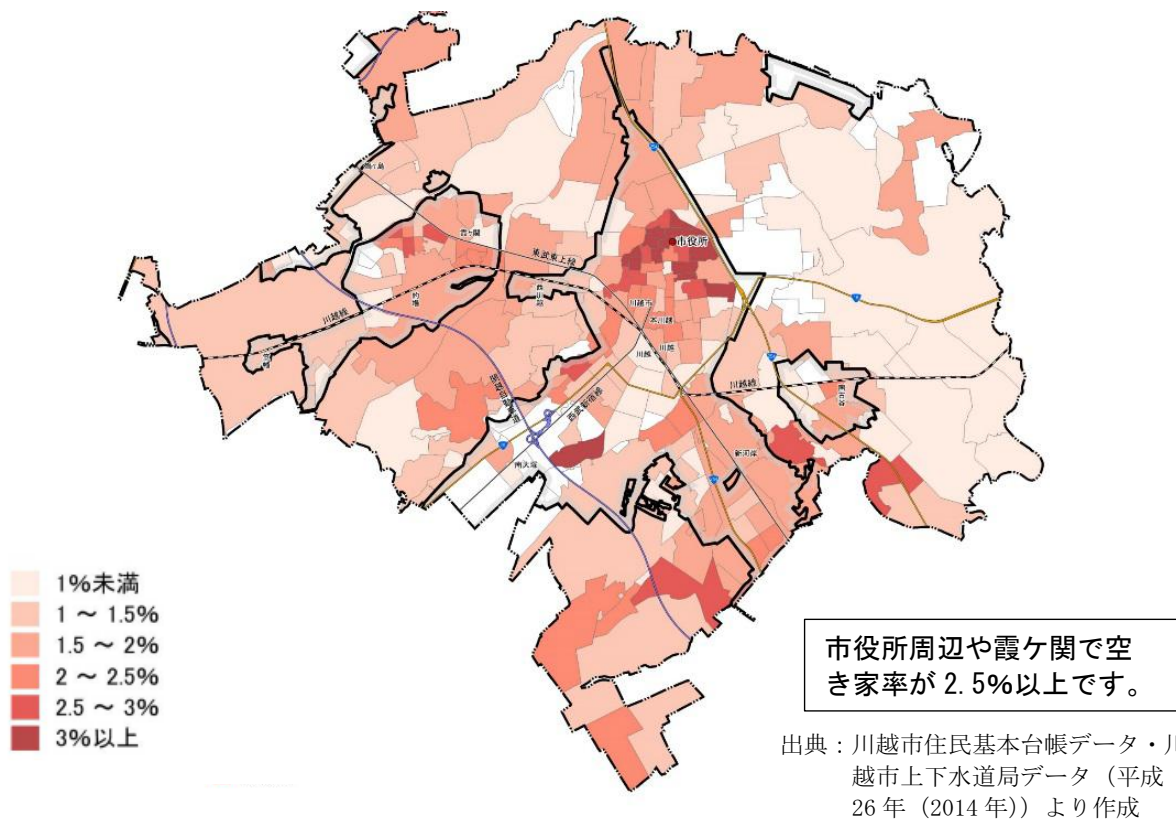
- 中心市街地や昭和 55 年（1980 年）までに形成された DID における住宅地で、高齢化が進展し、空き家の増加が顕在化しつつあります。
- 空き家率の高いエリアは地価の高いエリア（P. 27 参照）、高齢化率の高いエリア（P. 14 参照）と重複する傾向があります。

【川越市内空き家率】

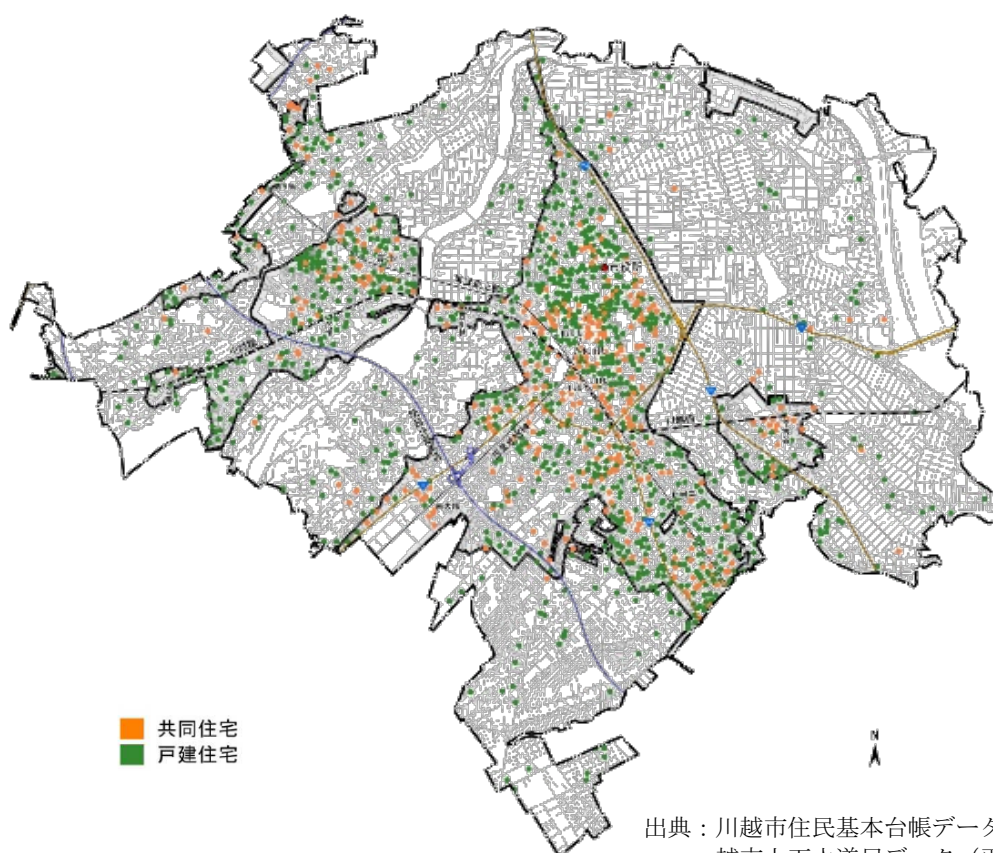
空き家数	世帯数	空き家率
2,015	148,007	1.36%

※空き家率＝空き家数÷世帯数 にて算出
世帯数は統計かわごえ（平成 26 年（2014 年））による。

【調査方法】水道使用量が 1 年間以上 0 m³又は閉栓していた場所と、住民基本台帳データがかつて存在したが現在居住者のいない住所との突合せにより、平成 26 年（2014 年）時点の市内の空き家状況を調査し、1 年間以上、使用量 0 m³又は閉栓状態で空き家とみなします。



【世帯数に対する空き家率】



出典：川越市住民基本台帳データ・川越市上下水道局データ（平成26年（2014年）より作成

【川越市内空き家プロット】

【課題】

- 既成市街地の空き家の増加を見据え、**新規入居者の誘導**が必要です。
- 高齢化の進むエリアでの**重点的な空き家対策、空き家ストックの有効活用**が必要です。

[コラム]



空き家対策（他自治体の事例）

①コミュニティ・カフェとしての転用

商店街の空き店舗・空き家となった建物を利用し、コミュニティの人々が集い、語らえる「場づくり」を行うなど、地域活動の場として活用することが考えられます。

事例) 街中サロン「なじみ庵」(那須塩原市)

空き家となっていたカフェ店舗をNPO団体が改装し、地域の高齢者の介護予防と生きがいがづくり、空き店舗を活用した市街地の活性化を目的として開設した施設です。現在、約150名の会員（地域の65歳以上の高齢者）がボランティアとして運営しており、高齢者同士で食事の提供や、サークル活動などを運営しています。



②団地の再整備

大規模団地などで、空室の増加や高齢化が進む場所などは、民間事業者との連携などを通じて、若者向けのシェアハウスや、スローライフを送るための住宅、サービス付き高齢者向け住宅など、多様なライフスタイルのニーズに対応する住宅タイプを組み合わせた多世代コミュニティ型の住宅整備が考えられます。

事例) UR多摩平団地再生計画(日野市)

高齢化の進んでいた団地の修繕に併せて、区画別に民間事業者を募集した事例です。民間による提案で、シェアハウス・農園付き住宅、サービス付き高齢者向け住宅へと転用させ、住棟間の駐車場だったスペースを農地やアウトドアダイニングへと活用するなど、新しい価値と多世代のコミュニティを提供する住宅としてリニューアルしています。

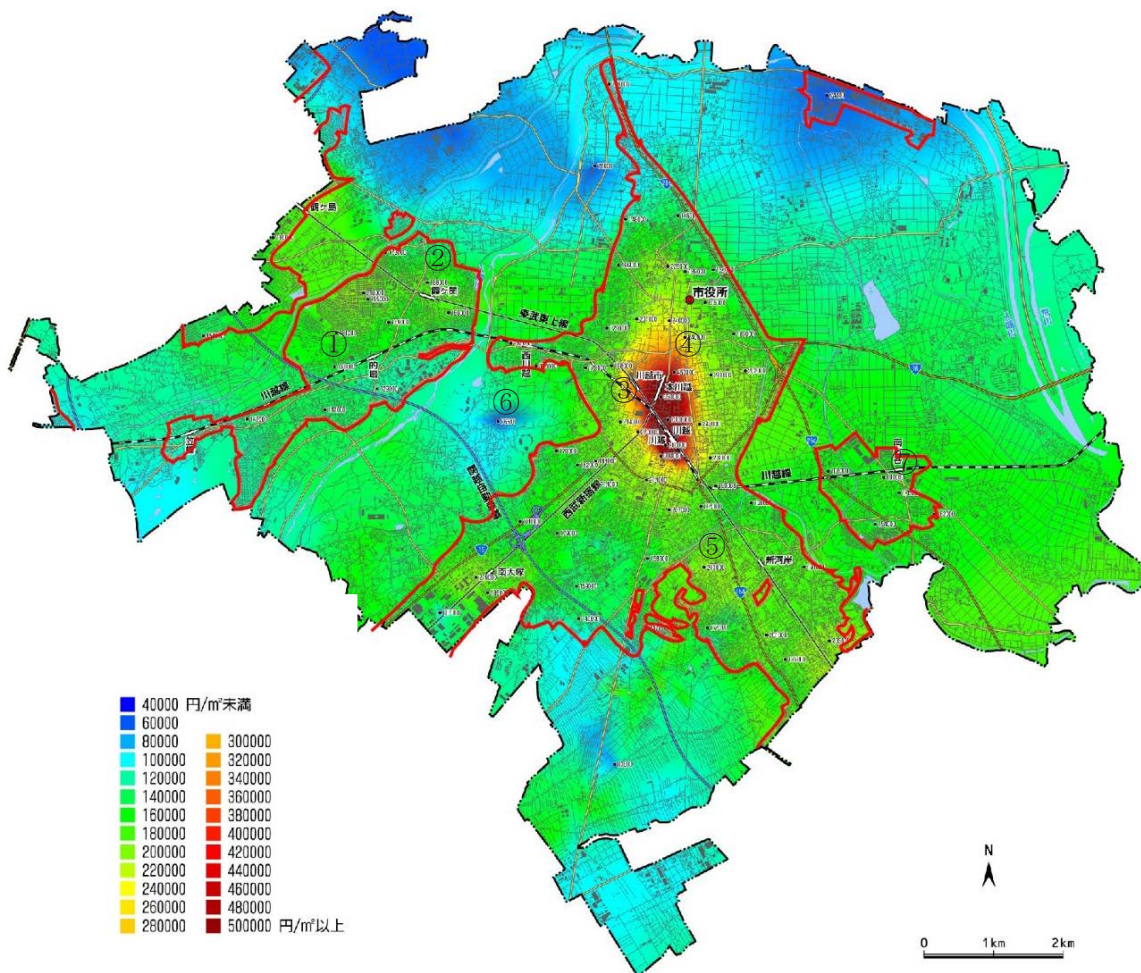


* 上記は他自治体の事例であり、本市で取り組んでいるものではありません。

2-5 地価の推移

【現況】

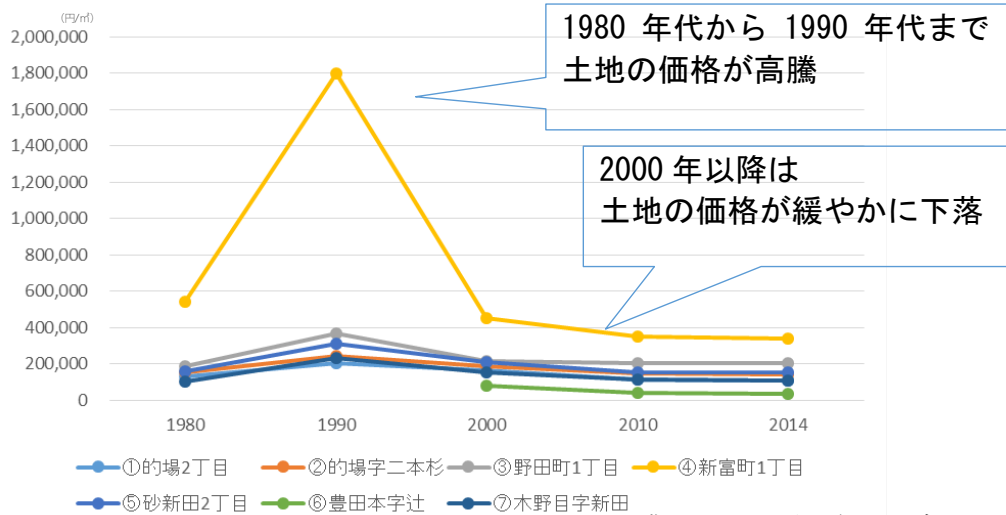
- 1980年代から1990年代まで土地の価格が高騰し、1990年頃は1.5～3.5倍まで値上がりしました。
- 平成12年度（2000年度）と平成26年度（2014年度）を比較すると、市街化区域縁辺部の地価が下落する傾向がみられます。
- 平成12年度（2000年度）と平成26年度（2014年度）を比較すると、**地価は三駅※周辺では高い水準ですが、その他の鉄道駅周辺では下落する傾向がみられます。**



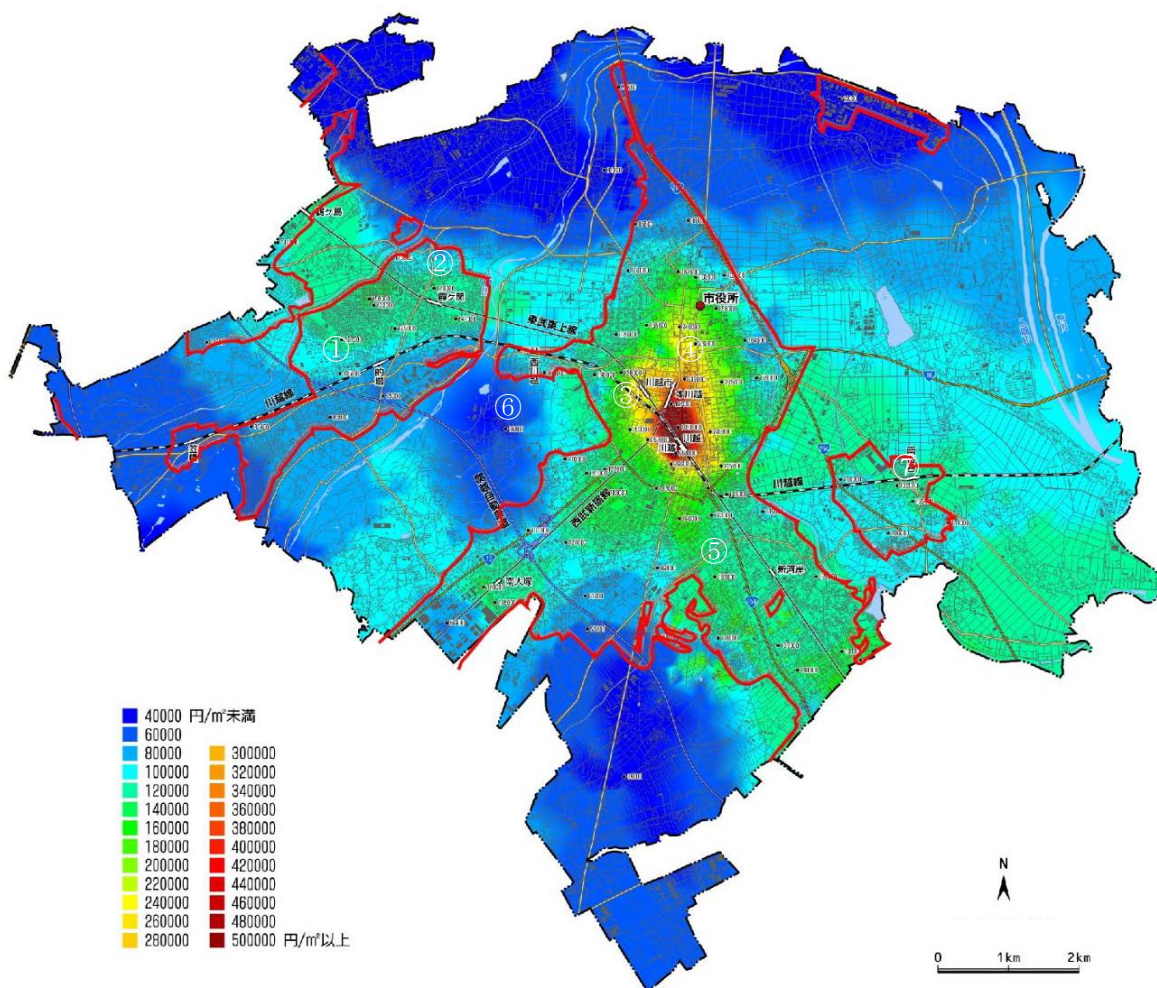
出典：平成12年度国土交通省地価公示データより作成

【平成12年度(2000年度)地価公示(空間補完)】

※三駅：三駅とは、川越駅、川越市駅及び本川越駅です。



【川越市内 地価公示価格推移】



【平成 26 年度(2014 年度)地価公示(空間補完)】

【課題】

○地価は三駅周辺では高い水準ですが、その他の鉄道駅周辺では下落傾向にあるため、生活利便性の確保など、**新たな魅力の創出により市全体としてバランスの良い市街地を形成**する必要があります。

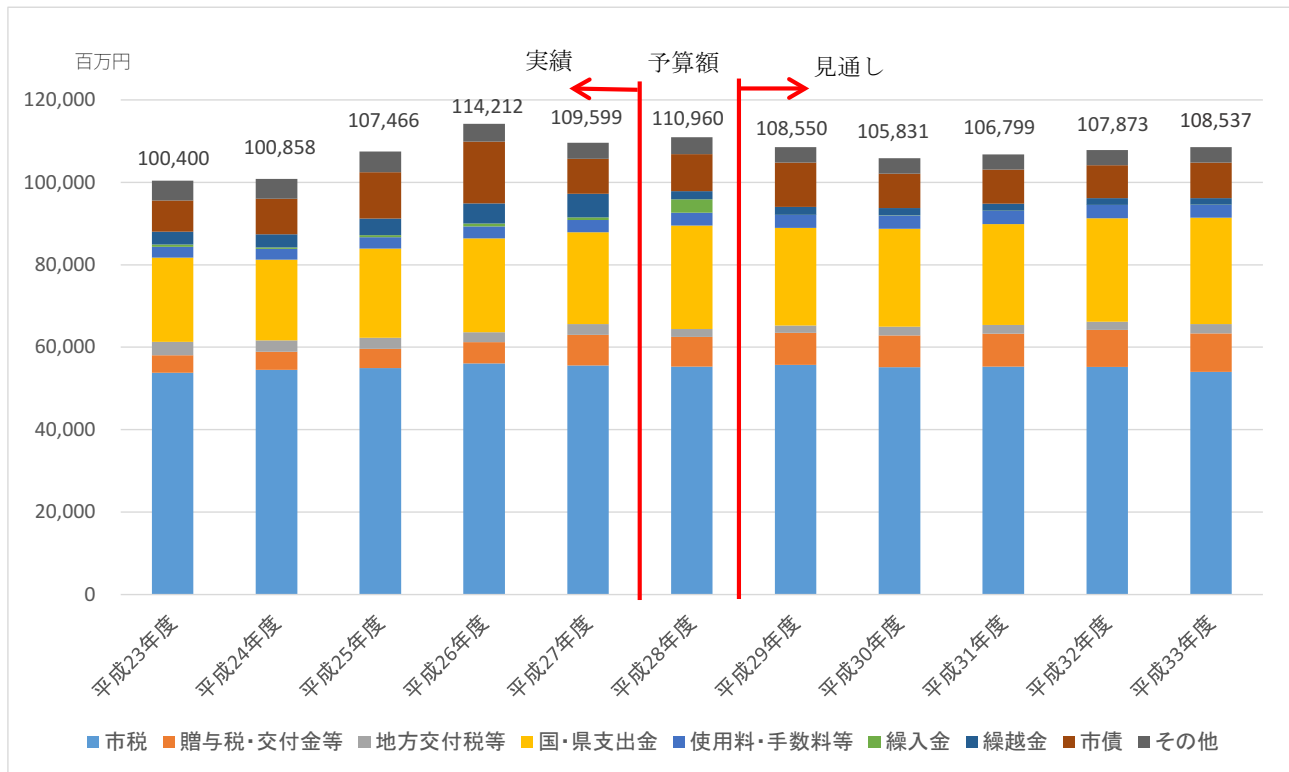
2-6 財政の状況

○歳入と歳出の状況

【現況】

- 少子高齢化、人口減少により、今後の市税収入の大幅な増加は難しくなることが予想されています。
- 少子高齢化の影響で扶助費の占める割合が増加しています。

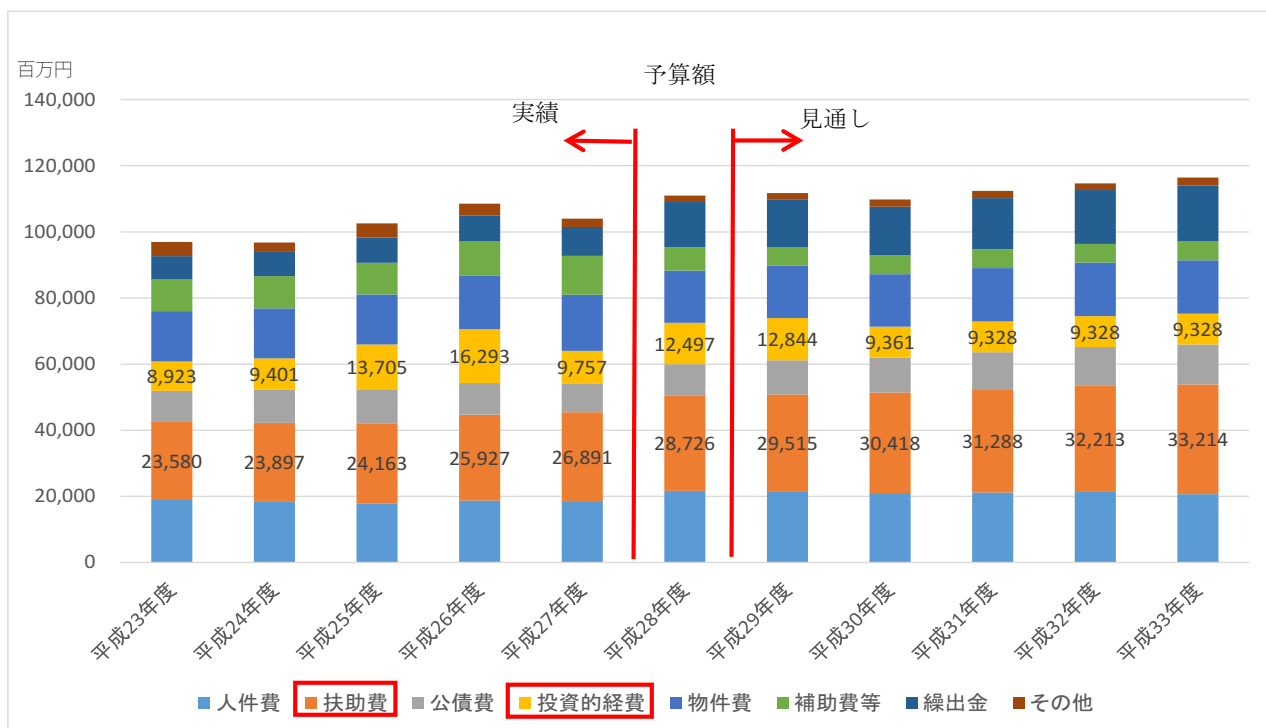
■歳入



出典：平成28年度川越市中期財政計画（平成28年（2016年））より作成

【一般会計歳入の推移・見通し】

■歳出



出典：平成28年度川越市中期財政計画（平成28年（2016年））より作成

【一般会計歳出の推移・見通し】

【課題】

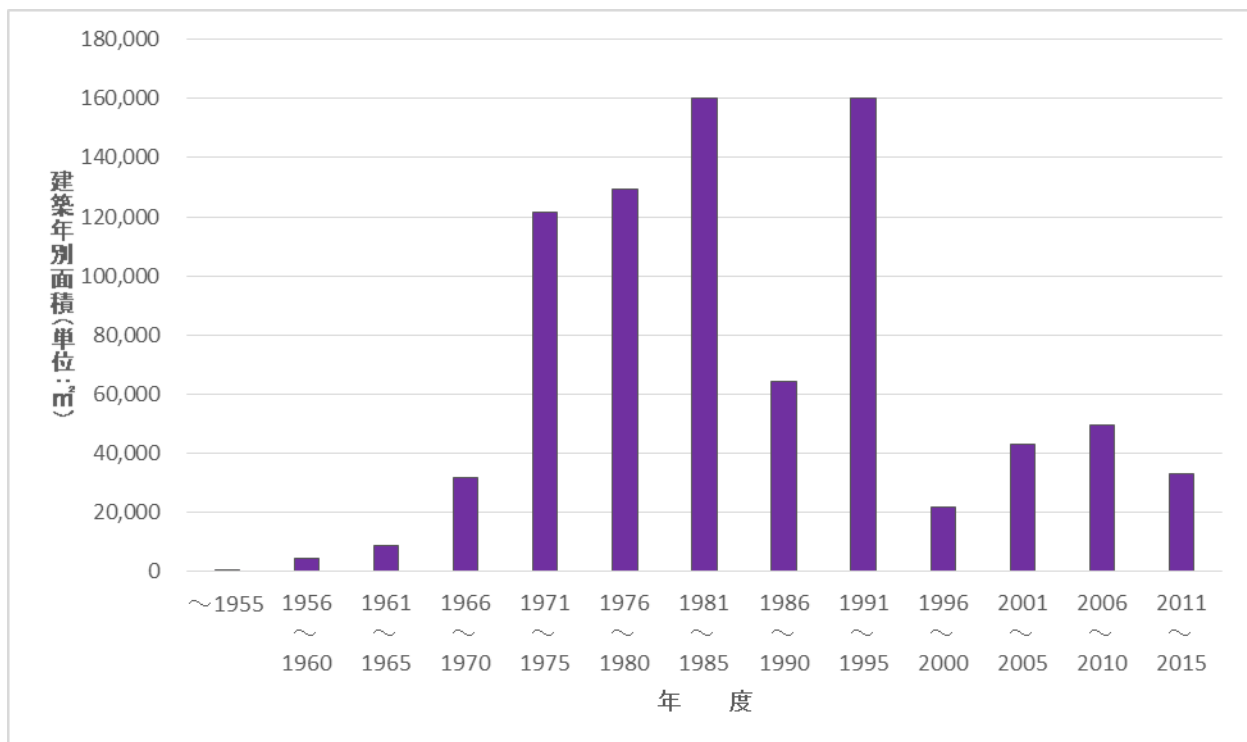
○市税収入がほぼ横ばいで推移する見通しの中で、扶助費や公債費が増加する見通しであることから、歳出における投資的経費の縮小が懸念されます。

2-7 公共施設の状況

【現況】

- 公共施設の建築年別面積は、建設後 30 年以上経過している施設面積が全体の約 64%にも及んでいます。
- 公共施設の更新費用は、平成 27 年（2015 年）から平成 56 年（2044 年）までの 30 年間で試算したところ、1 年あたり約 68 億円が必要であると見込まれています。

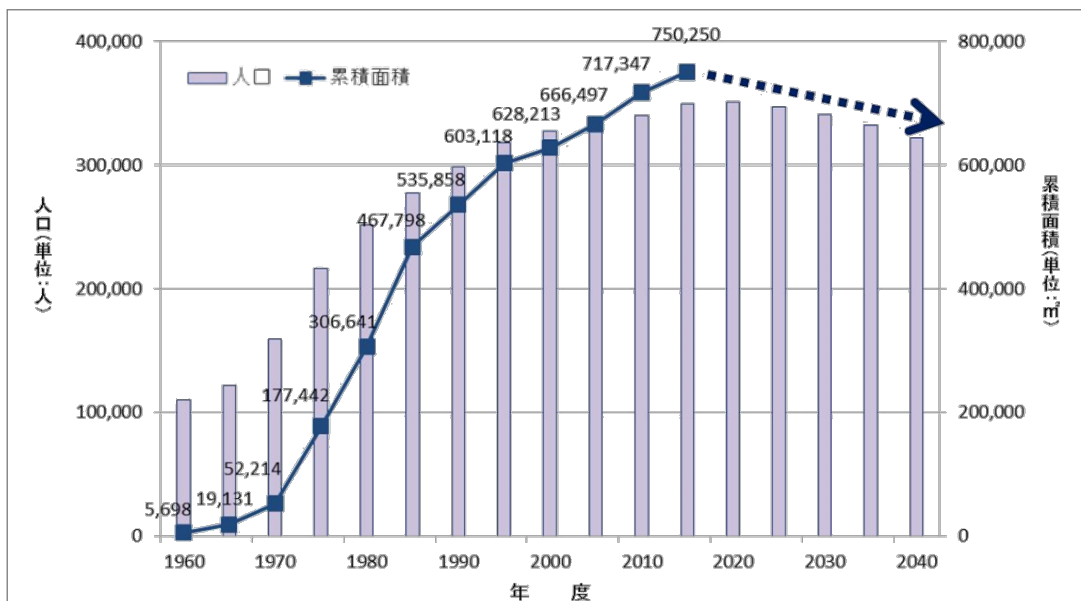
本市の公共施設は、人口増加に伴い、1970 年代前半から 1980 年代前半にかけて集中的に整備されました。



出典：川越市公共施設等総合管理計画（平成 28 年（2016 年））より作成

【公共施設の建築年別面積】

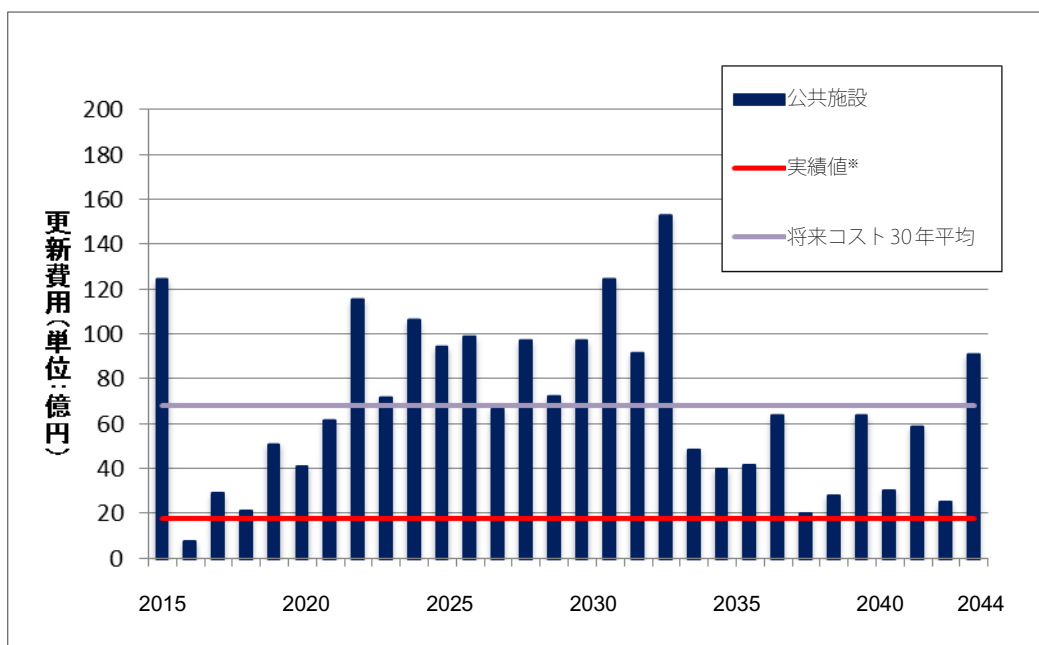
これまでは人口増加に合わせて公共施設を整備してきましたが、今後は人口減少が見込まれるため、施設総量の適正化が重要です。



出典：川越市公共施設等総合管理計画（平成 28 年（2016 年））

【人口と公共施設延床面積の推移】

現在と同じ床面積、構造で、耐用年数を経過した時点で更新することとして、平成 27 年（2015 年）から平成 56 年（2044 年）までの 30 年間で試算したところ、1 年あたり約 68 億円が必要となり、大きく財源が不足すると見込まれます。



※実績値：平成 22 年度から平成 25 年度の投資的経費のうち、更新や新設、改修に係る金額の平均値
出典：川越市公共施設等総合管理計画（平成 28 年（2016 年））より作成

【更新費用推計】

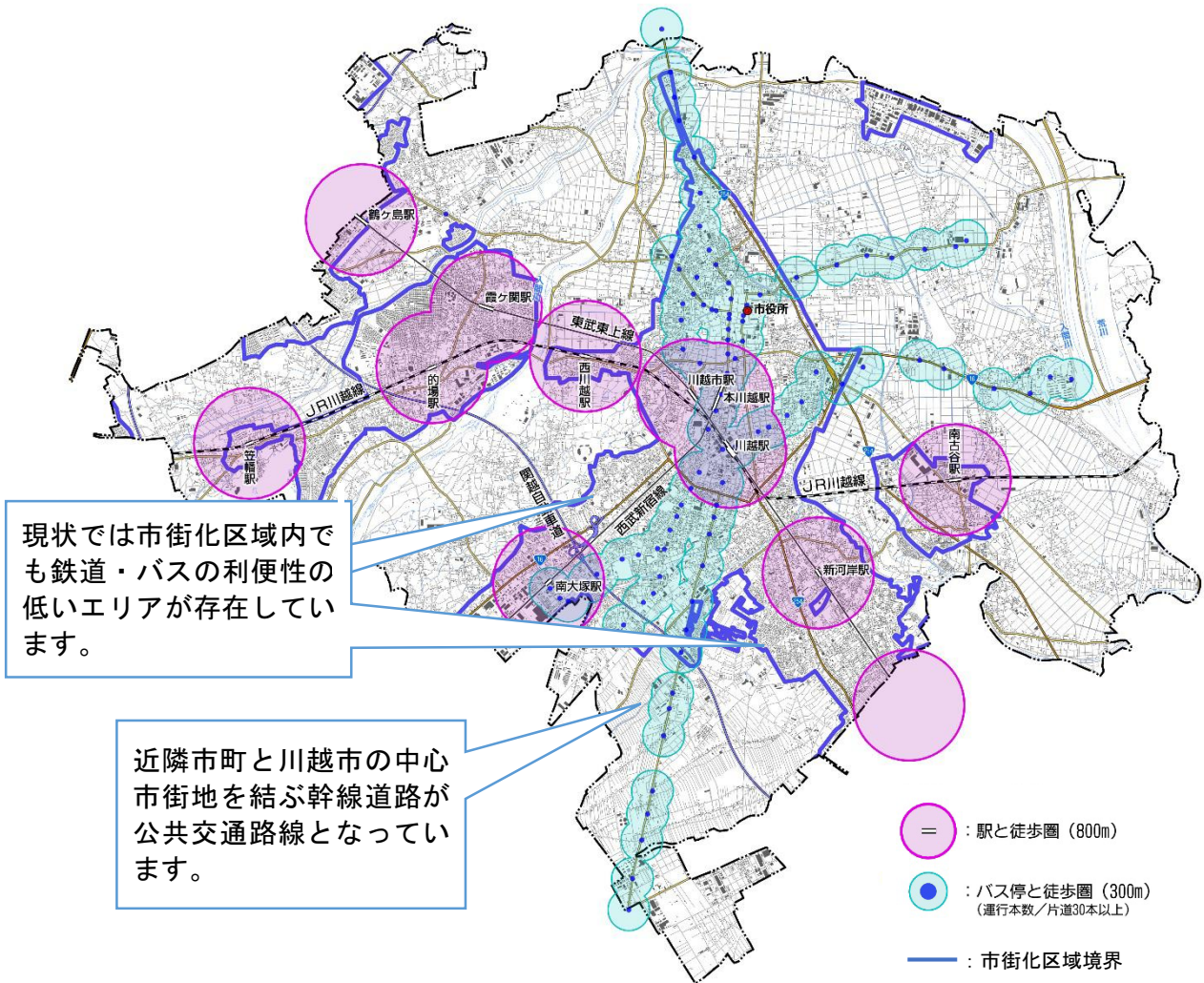
【課題】

○既存施設の老朽化への対応や社会情勢の変化に合わせた有効活用などの社会資本マネジメントを推進するとともに、その適正配置に努める必要があります。

2-8 公共交通

【現況】

- 利便性の高い公共交通路線は、市街化区域の鉄道駅と幹線道路沿いを中心にカバーしています。近隣市町と川越市の中心市街地を結ぶ幹線道路が公共交通路線となっています。
- 現状では市街化区域内でも鉄道・バスの利便性の低いエリアが存在するなど、利便性の高い公共交通サービスの人口カバー率は51.2%に留まります。



出典：川越市都市・地域総合交通戦略（平成29年（2017年））

【鉄道駅と主要バス路線の徒歩圏】

【課題】

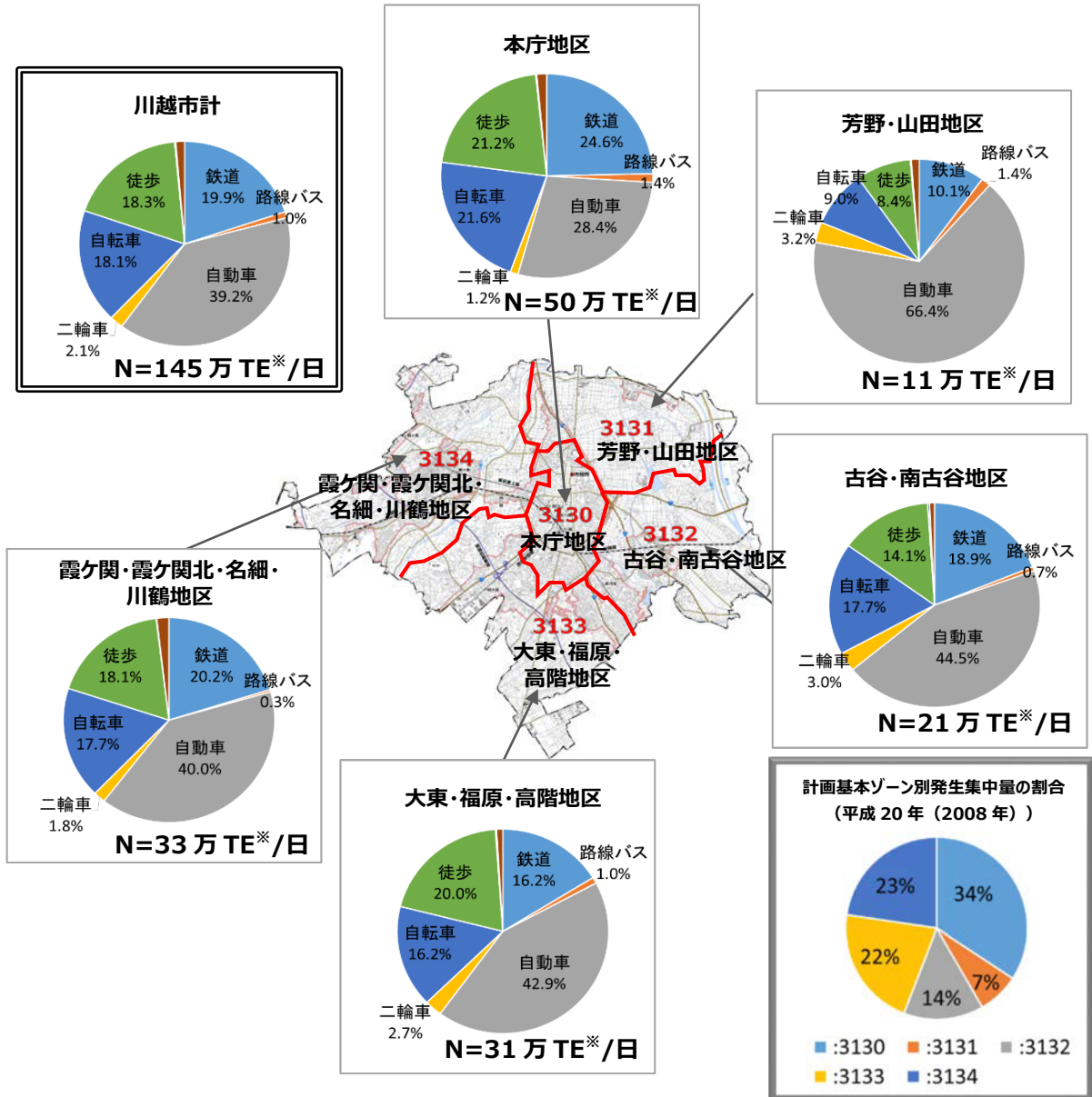
○ 利便性の高い公共交通でカバーできないエリアが市内周辺部に広がっているため、**公共交通の確保**について検討が必要です。

* バス路線は国土数値情報（平成22年（2010年））及び各バス路線図より作成しました。徒歩圏内の人口は、国勢調査（平成22年（2010年））500mメッシュ人口を基に算出しており、徒歩圏円が重なる地区の人口については、円内の面積比率（＝面積按分）によりデータを集計しました。

2-9 交通利用手段

【現況】

- 公共交通利用者は中心市街地で多く、市街化調整区域等で著しく少ない傾向がみられます。
- 公共交通が不便な北東部（芳野・山田地区）は特に自動車利用が多くみられます（約66%）。



出典：第5回東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年（2008年））より作成
【計画基本ゾーン別交通手段分担率】

【課題】

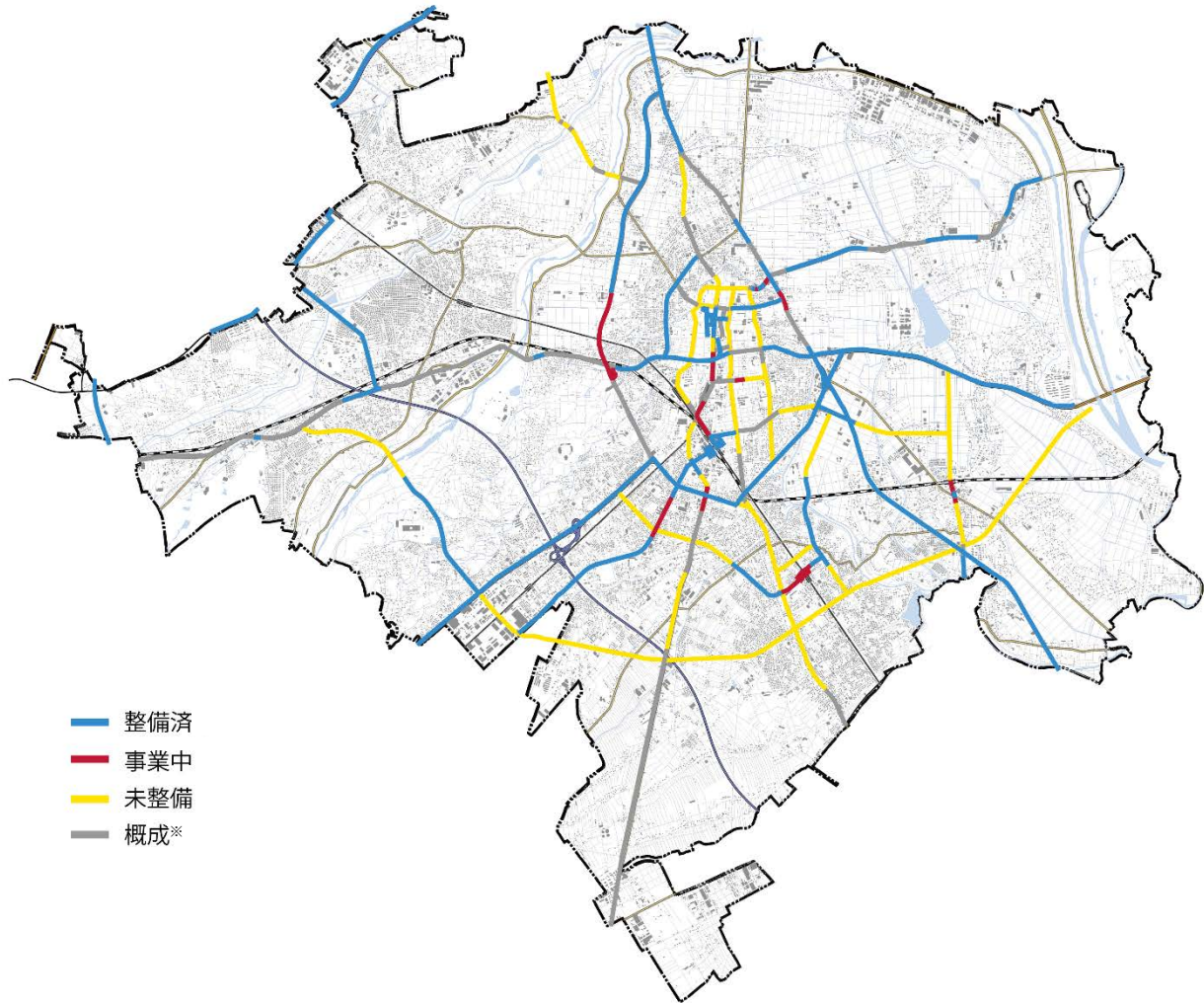
○公共交通が不便な地域において自動車利用が多いため、**高齢等により自動車利用ができなくなった場合、移動に制約が生じる可能性があり、移動手段の確保を図る必要があります。**

※TE：トリップ・エンドの略で、あるゾーンを起点又は終点とする交通の発生・集中量を表し、地区間を移動する交通の総量を示します。

2-10 都市計画道路

【現況】

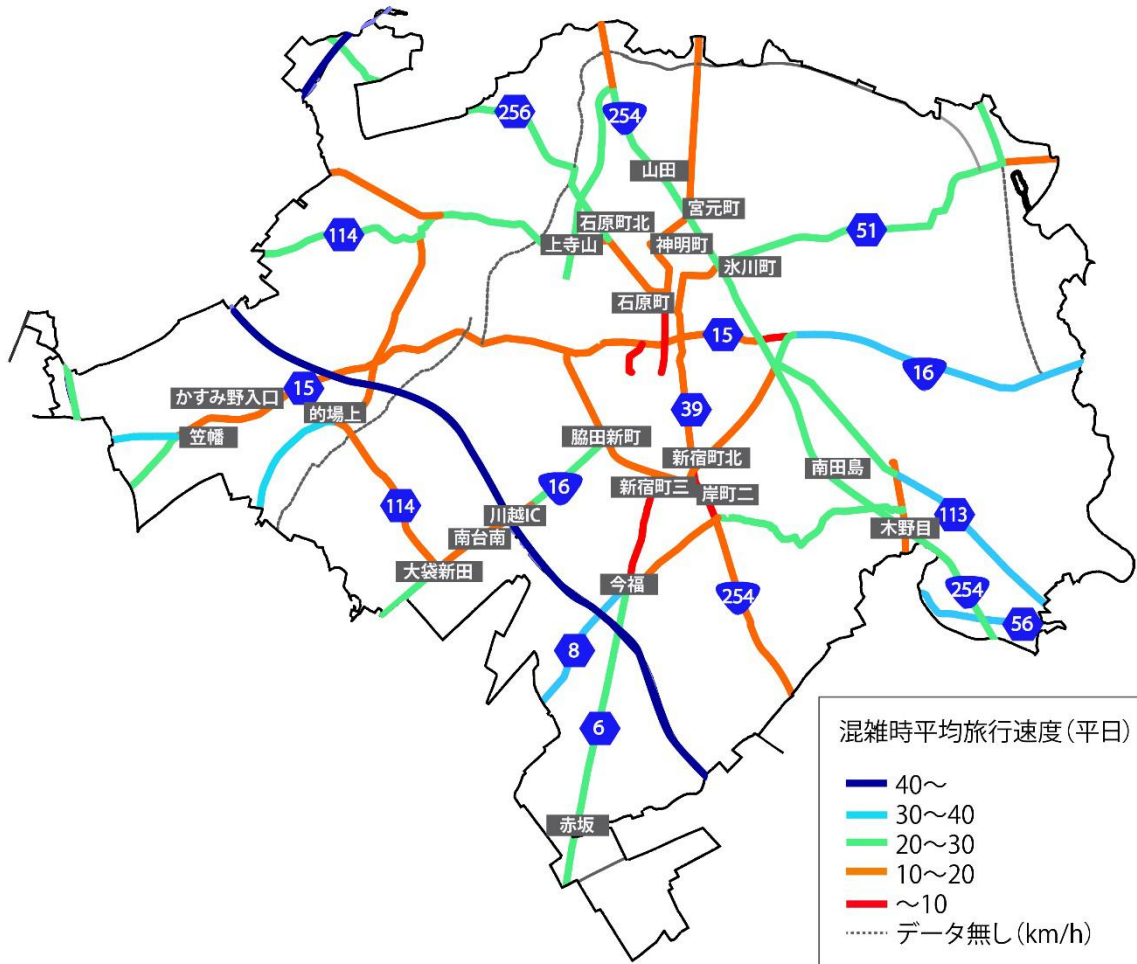
- 都市計画道路の整備率が低く、特に環状道路の未整備区間があるため、自動車交通の分散化が図られていないことから、中心市街地では道路混雑が起きています。



出典：川越市都市・地域総合交通戦略（平成 29 年（2017 年））

【都市計画道路の整備状況】

※概成：整備済み以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（おおむね計画幅員の 2/3 以上又は 4 車線以上の幅員を要する道路）を有する区間で、その現道に対応する都市計画道路延長を指します。



出典：道路交通センサス（平成 22 年（2010 年））より作成

【混雑時平均旅行速度】

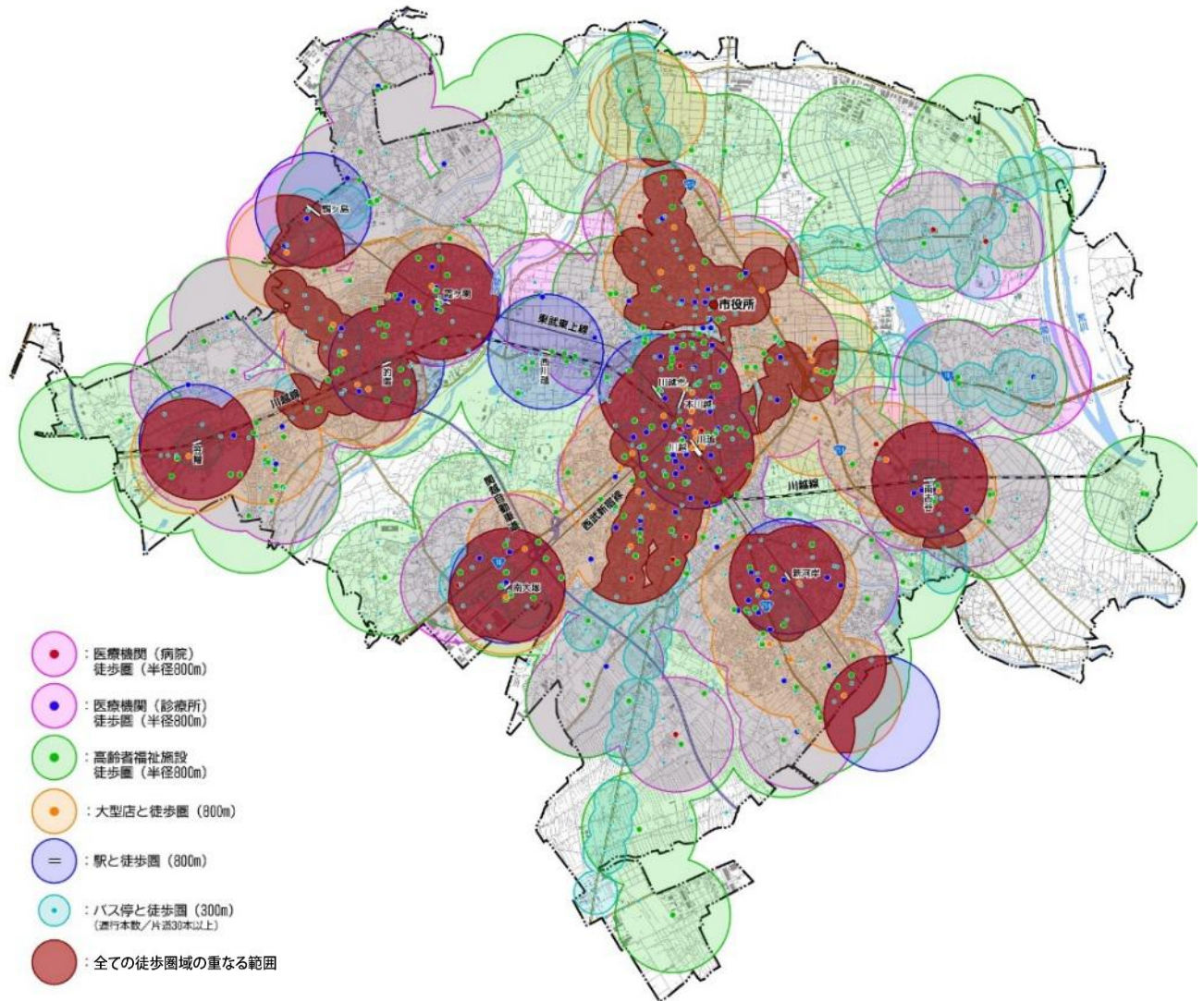
【課題】

○中心市街地への過度の車の通行を抑制するため、**迂回する環状道路の整備、中心市街地の交差点改良**や**都市計画道路の整備を計画的に実施**するとともに、**安全な歩行空間の確保を図る**必要があります。

2-11 生活利便施設の立地

【現況】

- 中心市街地と霞ヶ関、南大塚、新河岸、南古谷の各駅周辺には、医療・福祉・商業施設が立地していますが、市街化区域縁辺の一部では、これらの施設が立地していないエリアがあります。



出典：国土数値情報（平成22年(2010年)）より作成

【医療・福祉・商業施設と公共交通の利便性の高いエリア】

「公共交通の利便性の高いエリア」と「医療・福祉・商業施設の徒歩圏」の重なる範囲は、特に利便性が高いエリアとして抽出されます。

【課題】

- 公共交通の利便性が高く、医療・福祉・商業施設が立地している鉄道駅周辺などは、将来にわたって拠点性を維持するため、**都市機能の維持・強化**をする必要があります。

2-12 川越市における課題

本市は、現状で市街化区域を中心に DID が形成され医療・福祉・商業施設が立地しており、周辺の農村地域からなる市街化調整区域とのバランスが取れた、コンパクトな市街地が形成されています。立地適正化計画では、都市計画マスタープランで示された都市構造と方向性に沿って、今後の高齢化の進展という人口構成の変化を見据え、以下の課題に対応した都市構造への移行が求められます。

【 人口構成の課題 】

- おおよそ 20 年先となる平成 52 年(2040 年)には現在と大きく人口構成が変わる見込みのため、少子・超高齢社会に対応した都市構造への移行が必要です。
- 市街化区域内の人口密度の低下に対し、将来的に都市機能施設の立地や公共交通の利便性が維持できるよう、人口密度を維持する対策が必要です。

【 市街地形成の課題 】

- これまでの人口増加を前提とした市街地の拡大により、市街化区域や市街化区域縁辺部の宅地化が進んだため、今後は、将来の人口減少に対応した適正な市街地規模の検討が必要です。
- 既成市街地の空き家の増加を見据え、新規入居者の誘導が必要です。
- 高齢化の進むエリアでの重点的な空き家対策、空き家ストックの有効活用が必要です。
- 地価は三駅周辺では高い水準ですが、その他の鉄道駅周辺では下落傾向にあるため、生活利便性の確保など、新たな魅力の創出により市全体としてバランスの良い市街地を形成する必要があります。

【 財政の課題 】

- 市税収入がほぼ横ばいで推移する見通しの中で、扶助費や公債費が増加する見通しであることから、歳出における投資的経費の縮小が懸念されます。

【 公共施設の課題 】

- 既存施設の老朽化への対応や社会情勢の変化に合わせた有効活用などの社会資本マネジメントを推進するとともに、その適正配置に努める必要があります。

【 公共交通の課題 】

- 利便性の高い公共交通でカバーできないエリアが市内周辺部に広がっているため、公共交通の確保について検討が必要です。
- 公共交通が不便な地域において自動車利用が多いため、高齢等により自動車利用ができなくなった場合、移動に制約が生じる可能性があり、移動手段の確保を図る必要があります。
- 中心市街地への過度の車の通行を抑制するため、迂回する環状道路の整備、中心市街地の交差点改良や都市計画道路の整備を計画的に実施するとともに、安全な歩行空間の確保を図る必要があります。

【 生活利便施設の立地の課題 】

- 公共交通の利便性が高く、医療・福祉・商業施設が立地している鉄道駅周辺などは、将来にわたって拠点性を維持するため、都市機能の維持・強化をする必要があります。

【コラム】



暮らしのイメージ

人口減少や少子高齢化の進展による市街地のにぎわいの減少、空き家の増加、公共交通のサービス水準の低下が懸念されます。

①高齢者世帯の暮らしのイメージ

このまちに住んでもう50年になる。最近、この周辺も空き家が増え、年寄りだけのまちになった気がする。昔は、午後になると下校する子どもたちの遊び声が、通りでにぎやかに聞こえていたが今は静かなもんだ。地区の公園には、見知らぬお年寄りが一人でベンチに座っているだけ。

10年前は、家から徒歩3分の表通りにスーパーがあり、夕方になるとご近所さんでにぎわっていたが今はもう撤退して空き地になってしまった。去年、高齢により運転免許証を返納してからは、出かけるのも面倒になった。週に1度、病院への通院と日用品の買い物に行く時は、バス停も遠く、便数も少ないのでタクシーに送迎を依頼するようになった。年金生活者にとってはこの先が不安だ。

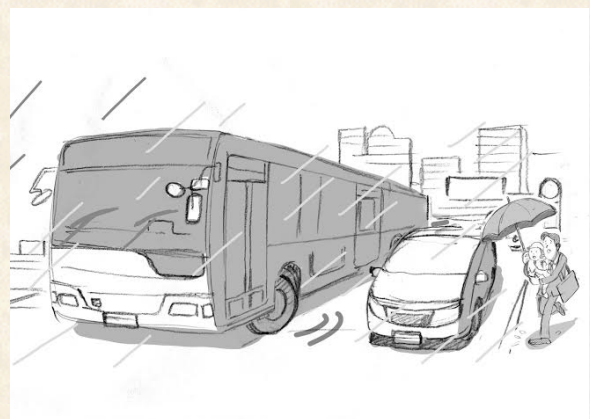


②共働き子育て世代の暮らしのイメージ

結婚を機に、観光で有名なこのまちの最寄り駅から徒歩20分のアパートに住み3年がたった。都内まで電車通勤の共働きで駅までは自転車通いしているが、バスの本数が少なく、雨の日は歩くため不便だ。去年、子どもが生まれてマイホームを探しているが、予算に合う物件は交通の不便な郊外の住宅地にしかない。

妻は、育休中で来年、仕事復帰の予定だが、駅周辺には保育所が少なく空きがあるのは郊外の保育所ばかりだ。

魅力のあるまちと思っていたが、頼りになる身内も地方の遠距離で、マイホームの購入や子育て環境を思うと最近、他市への転出を考えるようになった。



川越市立地適正化計画のまちづくりビジョンでは、以下のような暮らし方をイメージしています。

①高齢者世帯の暮らしのイメージ

このまちに住んでもう50年になる。

先週、市のコンパクトシティの施策を活用して、ご近所の空き家がリフォームされ子連れの若夫婦が越してきた。この1年でもう3軒目だ。午後になると下校した子どもたちの遊び声が通り道に響き、地区の公園では、子どもが夕方まで元気に遊び、地区のお年寄りも体操をしながら楽しそうに見守っている。

家から徒歩3分のスーパーは、半年前にリニューアルオープンし、毎週末の特売日には開店前から行列ができるにぎわいだ。去年、高齢により運転免許証を返納したが、コミュニティバスの新しいバス停が近くに設置され、無料ではないが20分に1本あり、最寄り駅や地区の病院にも行きやすく不便は感じない。近頃、出歩くのが楽しくなり、若返ったような気がする。



②共働き子育て世代の暮らしのイメージ

結婚を機に、観光で有名なこのまちの最寄り駅から徒歩20分のアパートに住み3年がたった。都内まで電車通勤の共働きで、駅まで自転車や健康のために歩く日もあるが、雨の日は、バス交通が便利で不便を感じない。

去年、子どもが生まれてマイホームを探したところ、市によるコンパクトシティという施策で駅やバス停徒歩圏の住宅地の戸建住宅を購入すると、様々な支援があると聞き、即決した。ご近所には、高齢者世帯も多いようだが、先にその住宅地に引っ越しをした子育て仲間と聞くと、ご近所づきあいの中で子どもの見守りや面倒も見てくれて子育てしやすい環境のようだ。

妻は、育休中で来年、仕事復帰の予定だが、駅周辺には保育所が充実している。商業施設や病院、図書館に行くにも公共交通の利便性が高く、歩きやすい歩道も整備され本当に住みやすいまちだ。縁もゆかりもないまちだったが同世代の友人も増え、地区のソフトボール大会では、元気な高齢の先輩らと休日を楽しんでいる。今では、いつまでも住んでいたいと思うようになった。



3. 立地適正化計画における目標と将来都市構造

3-1 立地適正化計画におけるまちづくりの目標

前述した課題に対応するため、立地適正化計画の目標を以下のとおり掲げます。

基本
目標

市民がいつまでも暮らしやすく、訪れる人を魅了し、 誰もが住みたくなるまち川越

目
標

目標① 快適な生活を可能とする 居住環境の創出による暮らしやすさの確保

将来の人口減少や既成市街地の空き家等の増加に対応し、生活利便性の高い区域に居住を誘導することにより、都市のスプロール化^{*}を抑制するとともに、市街地の人口密度を一定規模以上に保つことで、地区の活性化や行政サービスの効率化につなげ、いつまでも暮らしやすいまちの実現を目指します。

目標② 川越の活力を維持する拠点^{*}における都市機能の集積と魅力的な空間の形成

交通利便性が高く、都市機能の集積がみられる駅周辺において、地域特性に応じた都市機能施設を維持・誘導し、各拠点における活力の維持と魅力の向上を図ります。特に三駅を中心とする都心核は、県南西部地域の拠点都市としてふさわしい都市機能施設の維持・誘導を行い、観光地としての側面を持つ北部市街地では、蔵造りや町家造り等の歴史的建造物の保存利活用を図るなど、川越の歴史や文化資源を生かしたまちづくりに共感する人たちの居住を誘導する等、魅力的な空間の形成を図ります。

目標③ 誰もが移動しやすい 公共交通の充実

多極ネットワーク型の都市構造を目指すため、拠点を中心とした公共交通を充実させ、居住地から拠点への移動手段を確保し、乗換利便性の向上による拠点間の移動を円滑にすることで、地域住民の生活利便性を確保します。

目標④ 川越の魅力・生活を支える 既存集落におけるコミュニティの維持

川越の良好な自然環境と農業を支える郊外の既存集落等については、地区の公民館や学校等、地域コミュニティの拠点を核として、持続性のある生活圏の維持を図ります。また、農業振興施策との連携によって自然とのふれあいの場を提供するなど、市民の多様なレクリエーション先として、交流によるにぎわいの創出を目指します。

川越市都市計画マスタープランにある将来都市構造「地域特性や魅力を生かした都市機能の配置と連携」の考え方にに基づき、立地適正化計画においても、拠点を核として都市機能・居住を誘導し、また、公共交通の利便性の向上を図り拠点間が結ばれた「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の形成を目指します。

^{*}都市のスプロール化：市街地が無計画に郊外に拡大し、虫食い状の無秩序な市街地が形成されることです。

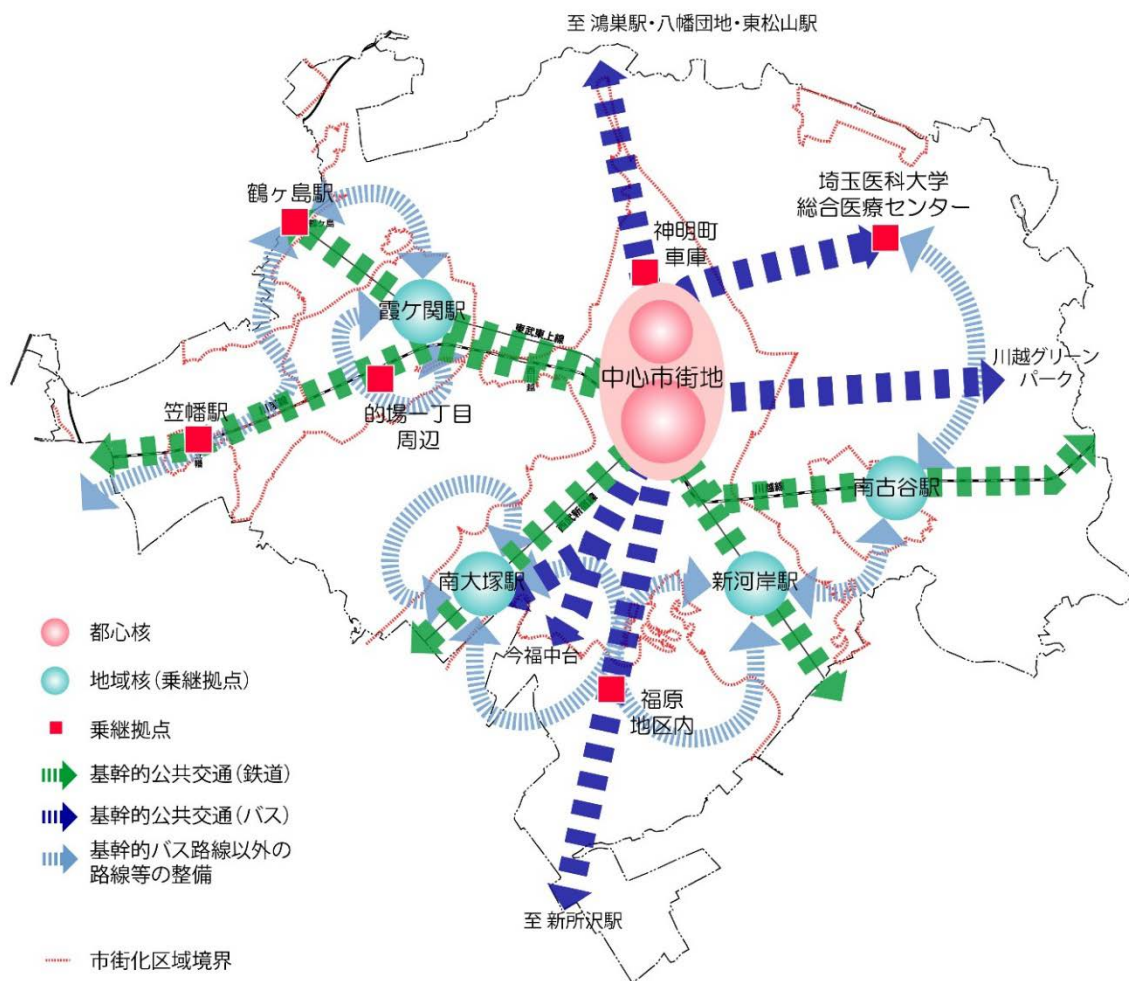
^{*}拠点は、4-2 で説明する都心核・地域核を指します。

3-2 将来都市構造

【立地適正化計画における将来都市構造】

都市機能が集積する拠点と周辺住宅地が結ばれ、
都心核—地域核間を結ぶ基幹的公共交通が充実した、
利便性の高い多極ネットワーク型都市構造

- 公共交通の利便性、人口密度の維持、良好な住宅市街地、居住を誘導しないエリア等を勘案して居住誘導区域を設定します。
- 居住地の利便性等を確保するため、地域の特性に応じた公共交通ネットワークを構築します。
- 都心核及び地域核に都市機能誘導区域を設定します。
- 都心核—地域核間を結ぶ基幹的公共交通の維持・強化を図ります。



出典：川越市都市・地域総合交通戦略（平成 29 年（2017 年））

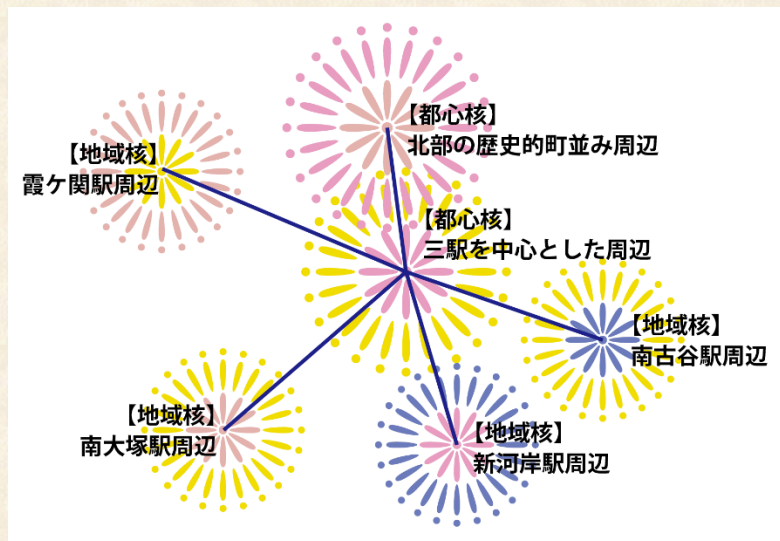
【立地適正化計画における将来都市構造】

【コラム】



川越市の将来都市構造のイメージは 打ち上げ花火の「スターマイン」です

川越市の都市構造は、中心市街地を「コア」として、「コア」と各「拠点」が利便性の高い「公共交通ネットワーク（軸）」で結ばれ、軸の周辺に面的に居住誘導区域が広がる、多極ネットワーク型の構造です。この構造を、花火の「スターマイン」に例え、中心市街地をコアとした「スターマイン型都市構造」と名付けました。



【「スターマイン型都市構造」の考え方】

スターマインとは、いくつもの花火を組み合わせることで連続的に打ち上げられる花火で、中心の大玉とその周辺に多くの花火玉が同時に見られるものです。

本市の目指す将来都市構造（前ページ参照）のように、「中心市街地」の都心核と「霞ヶ関、南大塚、新河岸、南古谷」の各駅を中心とした生活圏域の地域核がそれぞれの色で魅力的に光り輝き、それらを結ぶ交通ネットワーク周辺に居住する市民一人一人の生活（行動）も光り輝き続けることをイメージして「スターマイン型都市構造」としました。

【コラム】



「コンパクトシティ」をめぐる誤解

○ 「一極集中」のまちにするの？

⇒ 違います！

一極集中のまちにするのではなく、中心市街地や利便性の高い鉄道軸で結ばれた各地域拠点を生かした、「多極ネットワーク型」のコンパクトシティを目指すものです。

○ 人口を一つのエリアに集めるということ？

⇒ 違います！

人口を一つのエリアに集めることを目指すものではなく、郊外の農業集落など、今ある暮らしは尊重し、これ以上拡散しないための対策を講じるものです。

○ 強制的に移転などをしなくてはならないの？

⇒ 違います！

短期間で行政から移転を指導するものではなく、適正な誘導施策等によって、時間をかけながら都市機能や居住の集約化を進めるものです。

4. 都市機能誘導区域

4-1 都市機能誘導区域及び都市機能誘導施設(維持型・誘導型)の設定方法

本計画に定める都市機能誘導区域及び都市機能誘導施設(維持型・誘導型)は、以下の手順により設定します。

①都市機能施設の維持・誘導を図る拠点の設定と拠点別のまちづくり方針の設定

前章で整理した将来都市構造及び都市計画マスタープランでの位置付け等も踏まえ、将来にわたり、都市機能の集積を図るべき地域を「都市機能施設の維持・誘導を図る拠点」として選定します。

都市機能施設の維持・誘導を図る拠点について、川越市立地適正化計画のまちづくりの目標に基づき、拠点別のまちづくりの将来像とまちづくりの方向性を定めます。

②地域の暮らしやすさを維持するために必要な都市機能施設の抽出

地域の暮らしやすさを維持するために必要な都市機能施設については、医療・福祉・商業施設など、都市機能誘導区域ごとに、人口比施設数による施設の充足状況を把握した上で、現状の立地状況を将来にわたって維持するため、都市機能誘導施設(維持型)として設定します。

さらに、現状不足している、あるいは将来不足する可能性がある都市機能施設を、都市機能誘導施設(誘導型)として設定します。

③地域の魅力を向上させるために求められる都市機能施設の抽出

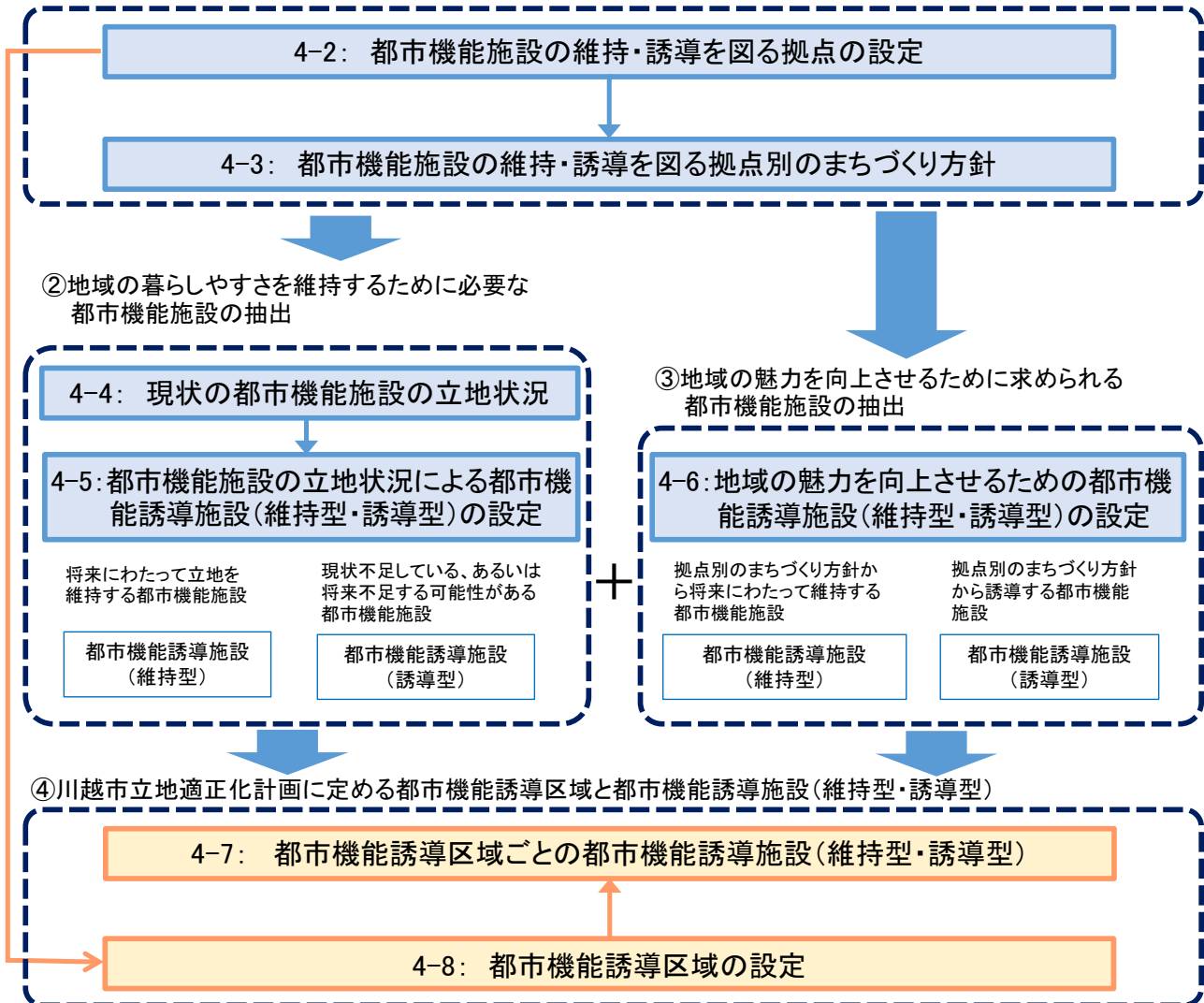
施設の老朽化等に伴う建替えや人口減少による需要の変化により、他地区への移転が考えられる都市機能施設について、拠点別のまちづくり方針から将来にわたって維持する都市機能施設を、都市機能誘導施設(維持型)として設定します。

さらに、拠点別のまちづくり方針から、今後おおむね20年間のうちに立地することが求められる都市機能施設を、都市機能誘導施設(誘導型)として設定します。

④川越市立地適正化計画に定める都市機能誘導区域と都市機能誘導施設(維持型・誘導型)の設定

以上に基づき、川越市立地適正化計画に定める都市機能誘導区域を設定し、その都市機能誘導区域ごとに都市機能誘導施設(維持型・誘導型)を設定します。

①都市機能施設の維持・誘導を図る拠点の設定と拠点別のまちづくり方針の設定



【都市機能誘導区域及び都市機能誘導施設(維持型・誘導型)の設定手順】

4-2 都市機能施設の維持・誘導を図る拠点の設定

【都市機能誘導区域の設定に係る基本方針】

● **都市機能誘導区域**の設定は、川越市都市計画マスタープランに位置付けられた**都心核・地域核**を対象とします。

- ・都心核は中心市街地としての圧倒的な人口や都市機能の集積があり、特に集客力の高い都市機能が備わっています。また、**県南西部地域の拠点都市にふさわしい機能・空間整備が求められます。**
- ・地域核は、都心核との公共交通ネットワークが発達し、人口や都市機能が集積しており、地域の中心商業業務地としての都市機能及び地域レベルの行政・文化機能が備わっています。

● **川越市都市計画マスタープランに位置付けられた生活核である**的場、笠幡、鶴ヶ島、西川越の各駅については**都心核・地域核との公共交通の連携による利便性の維持を図ります。**

- ・生活核は、生活の場としての機能が備わっており、居住誘導によって人口密度を維持し、日常生活の拠点として利便性の維持を図ります。また、的場駅・笠幡駅については、地域核である霞ヶ関駅との交通連携を強化することで、利便性の向上を図ります。



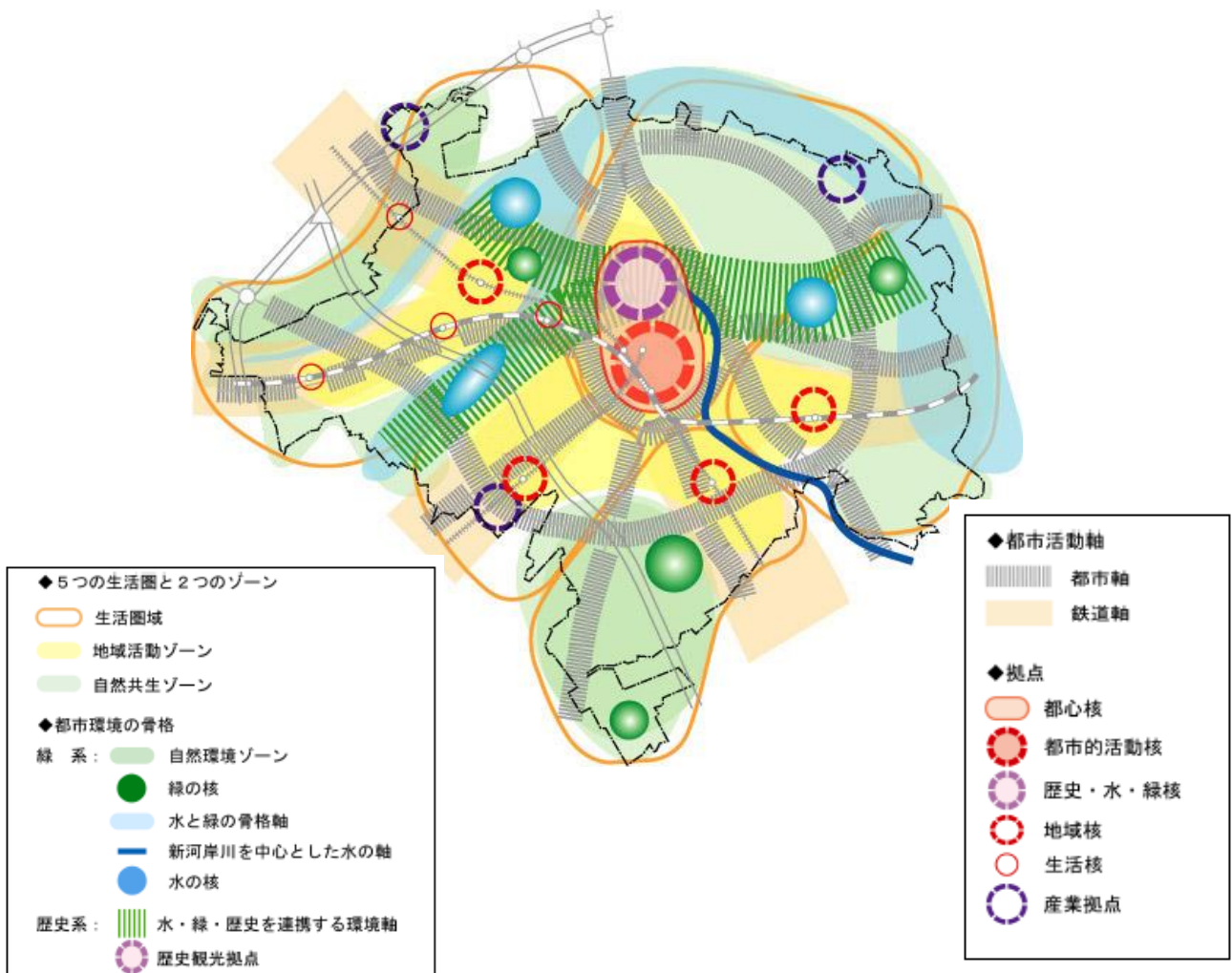
- **川越市を将来にわたって持続可能な都市としていくため、都市機能の集積が非常に高い都心核の魅力の維持・向上を図ります。**
- **公共交通の利便性が高く、生活利便施設が立地している地域核における都市機能の維持・強化を図ります。**
- **これら都心核・地域核への周辺からの公共交通アクセスを確保し、拠点間も公共交通で結ぶことで、拠点の利便性の向上、拠点間の機能連携などの充実を図ります。**

【参考：川越市都市計画マスタープランにおける将来都市構造】

都市計画マスタープランは、住民の意見を反映しながら、地域特性に応じた土地利用や都市施設等の根拠となる将来都市像の実現に向け住民の理解を深めるとともに、個別の行政計画相互の調整や指針となる計画です。

- 都市的活動の拠点として都心核、地域核、生活核を設定します。
- 幹線道路を都市軸、鉄道を鉄道軸として、都市的活動軸を設定します。

都心核	都市的活動核：三駅(川越駅、川越市駅、本川越駅)を中心とした周辺 歴史・水・緑核：北部の歴史的町並み周辺
地域核	霞ヶ関、南大塚、新河岸、南古谷の各駅周辺地域
生活核	的場、笠幡、鶴ヶ島、西川越の各駅周辺地域



出典：川越市都市計画マスタープラン（平成12年（2000年））

【川越市都市計画マスタープランの都市構造】

4-3 都市機能施設の維持・誘導を図る拠点別のまちづくり方針

川越市立地適正化計画のまちづくりの目標に基づき、拠点別のまちづくりの将来像と立地適正化計画におけるまちづくりの方向性を以下のとおり定めます。

	拠点別のまちづくりの将来像
都心核 (三駅を中心とした周辺、北部の歴史的町並み周辺)	<p>方針：三駅周辺のにぎわいの維持と、川越の歴史・文化を生かしたまちづくり</p> <p>都市機能：県南西部地域の拠点としてふさわしい都市機能施設の維持と誘導</p> <p>居住：中心市街地の魅力による多世代の誘導</p> <p>中心市街地としての都市レベルの広域的な拠点性を有することから、これを維持しつつ、各拠点にない都市機能を補完することができる便利な商業・業務機能の集積したまちを目指します。また、北部市街地の蔵造りの町並みを中心とするエリアでは、観光都市としての持続的発展のために、歴史的、文化的資源を生かしたまちづくりを進めるとともに、取組に共感する人たちの居住を誘導し、世代間交流を促進することで文化の継承による持続性を高め、川越の魅力を継続します。</p>
霞ヶ関駅周辺	<p>方針：子ども・学生からお年寄りまで世代間交流ができる住みやすいまちづくり</p> <p>都市機能：子育てや高齢者支援施設の充実と生活利便施設の維持</p> <p>居住：若年世代の誘導による世代間交流の促進</p> <p>高齢化率の著しい上昇が推計されている霞ヶ関地域では、地域活力の低下が懸念されることから、高齢者の健康増進支援施設や子育て世代の居住を誘導する施設の充実を図ります。また、地域に立地する大学に通う学生の居住を誘導し、高齢者との交流が盛んになるようなまちを目指します。</p>
南大塚駅周辺	<p>方針：都市基盤整備を生かしたにぎわいのあるまちづくり</p> <p>都市機能：新たなにぎわいの創出と生活利便施設の維持</p> <p>居住：職住近接した生産年齢人口世代の誘導</p> <p>駅周辺の基盤整備を生かしたまちづくりを推進するため、駅周辺の空き家・空き店舗のリノベーションによる魅力向上、にぎわいづくりを推進することで、駐車場等の低未利用地の土地利用を促進し、子育て世代や隣接する工業団地への勤務者の定住につながる住みやすいまちを目指します。</p>
新河岸駅周辺	<p>方針：都市基盤整備による魅力を生かした未来志向のまちづくり</p> <p>都市機能：医療機能の充実と生活利便施設の維持</p> <p>居住：暮らしやすさの創出による子育て世代の誘導</p> <p>高階まちづくりプランにより駅を中心とした基盤整備が進捗し、市南部の玄関口としての魅力を高めている新河岸駅周辺地区において、基盤整備と低未利用地を活用した、医療機能の充実等により、拠点性と暮らしやすさを向上し、子育て世代の居住を誘導することにより人口構成のバランスがとれたまちを目指します。</p>
南古谷駅周辺	<p>方針：豊かな田園景観と商業の魅力を生かしたまちづくり</p> <p>都市機能：商業レクリエーション施設の魅力と生活利便施設の維持</p> <p>居住：健康で豊かな暮らしを求める多世代の誘導</p> <p>地区にある映画館やボウリング場等のレクリエーション施設を有する大型複合商業施設の魅力を生かし、子どもから高齢者まで健康的な暮らしやすいまちを目指します。また、豊かな田園景観の魅力を生かした取組との連携による子育て世代の居住を誘導します。</p>

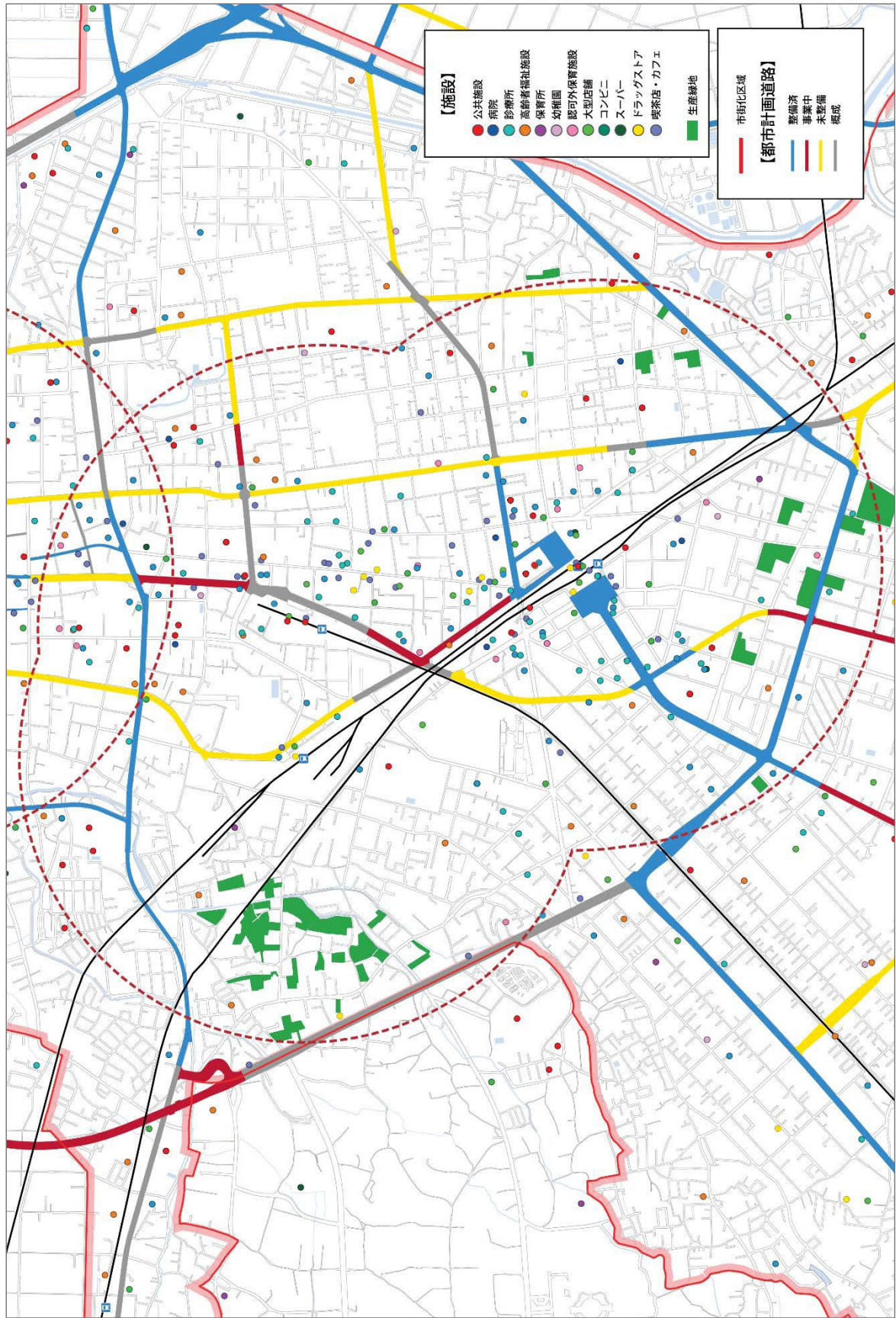
立地適正化計画におけるまちづくりの方向性	
都心核 (三駅を中心とした周辺、北部の歴史的町並み周辺)	<ul style="list-style-type: none"> ・県南西部地域の拠点都市にふさわしい都市機能施設を誘導します。 ・拠点都市に資する都市基盤整備を推進します。(歩行者空間の整備による回遊性の向上・歩いて楽しいまちづくりの推進による健康増進) ・圧倒的に利便性の高い中心市街地環境を維持する施策により、川越の魅力を維持するとともに、観光振興に資する都市機能施設を誘導します。 ・空き家・空き地の利活用施策による若者世帯の定住を促進し、高齢化率の改善や地域コミュニティの活性化による暮らしやすさの向上を図ります。歴史的建造物の活用推進によって、魅力あるまちをつくり、周辺に若者の居住を誘導します。
霞ヶ関駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・少子・超高齢社会に対応した都市機能施設の誘導と生活利便施設の維持につながる施策を実施することにより、魅力を創出し拠点性を高め、居住を誘導します。 ・空き家・空き地の利活用施策による若者世帯の定住を促進し、高齢化率の改善や地域コミュニティの活性化による暮らしやすさの向上を図ります。 ・商店街の空き店舗のリノベーション等の施策と連携を図ります。
南大塚駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・少子・超高齢社会に対応した都市機能施設の誘導と生活利便施設の維持につながる施策を実施することにより、魅力を創出し拠点性を高め、居住を誘導します。 ・空き家・空き地の利活用施策による若者世帯の定住を促進し、高齢化率の改善や地域コミュニティの活性化による暮らしやすさの向上を図ります。 ・商店街の空き店舗のリノベーション等の施策と連携を図ります。
新河岸駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・少子・超高齢社会に対応した都市機能施設の誘導と生活利便施設の維持につながる施策を実施することにより、魅力を創出し拠点性を高め、居住を誘導します。 ・空き家・空き地の利活用施策による若者世帯の定住を促進し、高齢化率の改善や地域コミュニティの活性化による暮らしやすさの向上を図ります。 ・生産緑地を活用し、都市機能施設を誘導します。 ・商店街の空き店舗のリノベーション等の施策と連携を図ります。
南古谷駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・大型商業施設を核とした地域特性を生かした施策により、拠点性を高め、居住を誘導します。 ・農業とのふれあいの場の提供となる施策との連携など、田園環境の魅力を生かし、居住を誘導します。 ・洪水ハザードマップにおける浸水想定区域を考慮し、居住を誘導します。

4-4 現状の都市機能施設の立地状況

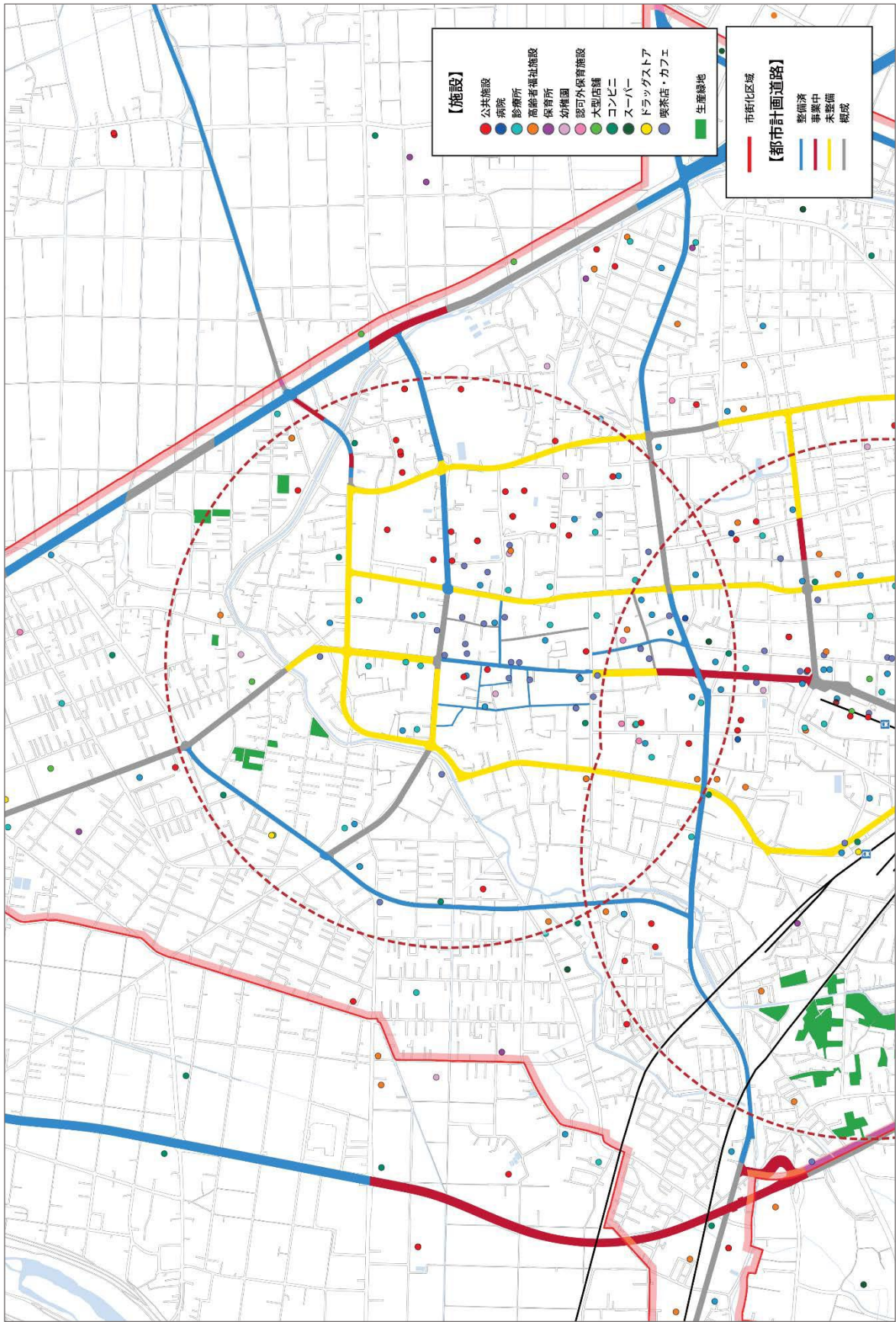
都心核・地域核の鉄道駅を中心とした 800m 圏内（北部の歴史的町並み周辺については、札の辻バス停を中心とした 800m 圏内）において、地域の暮らしやすさを維持するために必要な都市機能施設の立地状況を分析しました。

【分析対象施設】

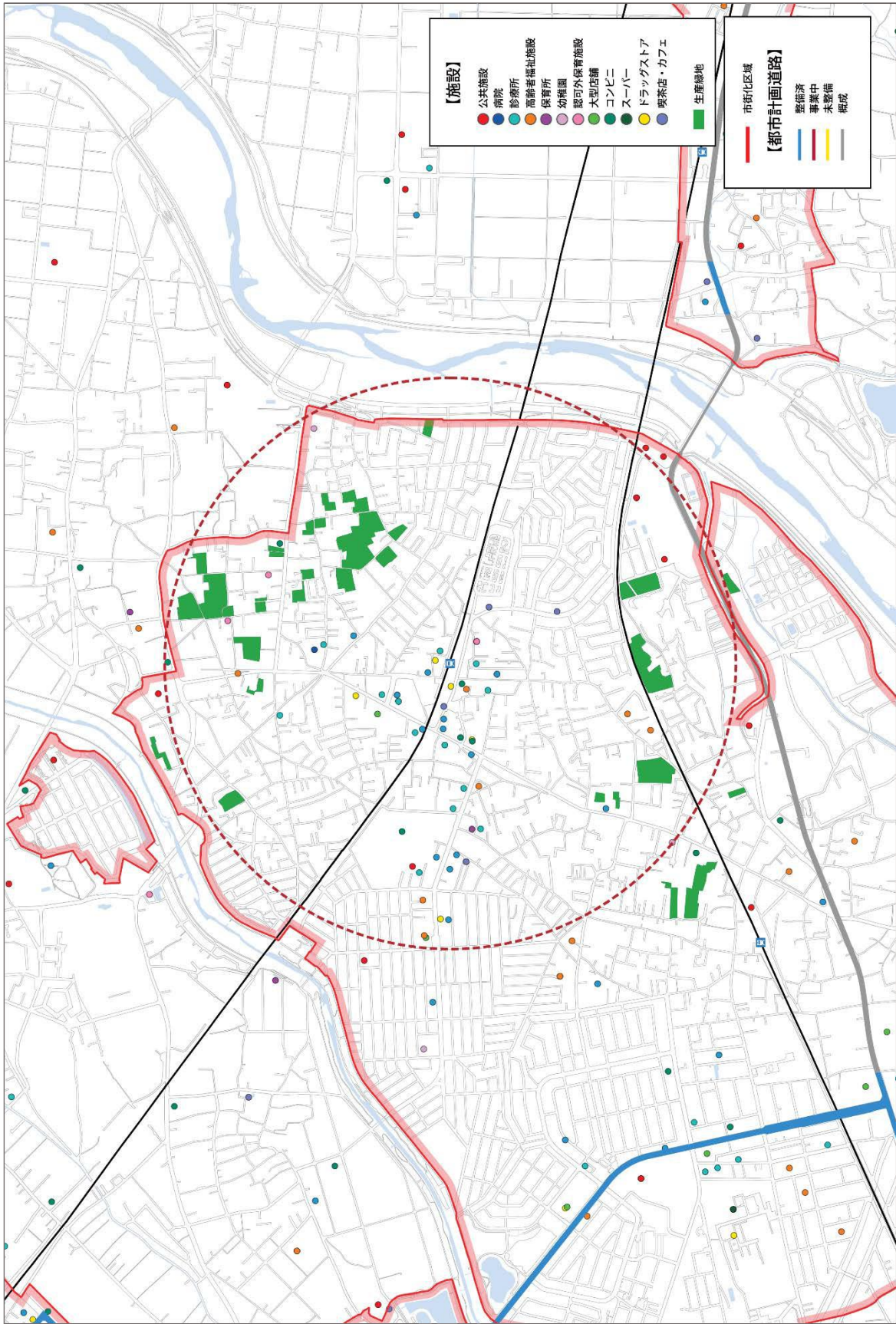
施設区分	対象施設	データ出典
・公共施設	市民センター・市役所、公民館、スポーツ施設	国土数値情報
・病院	病院(病床数 20 床以上)	川越市データ
・診療所	診療所(病床数 20 床以上を除く)	川越市データ
・高齢者福祉施設	地域包括支援センター、居宅介護支援施設、小規模多機能型居宅介護施設、短期入所生活介護施設、地域密着型特定施設入居者生活介護施設、通所介護施設、通所リハビリテーション施設、認知症対応型通所介護施設、複合型サービス施設	川越市データ
・保育所	保育所	国土数値情報
・幼稚園	幼稚園	国土数値情報
・認可外保育施設	認可外保育施設	国土数値情報
・大型店舗	店舗面積 1,000 m ² 超の大規模小売店舗	川越市都市計画基礎調査
・コンビニエンスストア		iタウンページ
・スーパーマーケット		iタウンページ
・ドラッグストア		iタウンページ
・喫茶店・カフェ	カフェ・喫茶店(まんが喫茶とインターネットカフェを除く)	iタウンページ



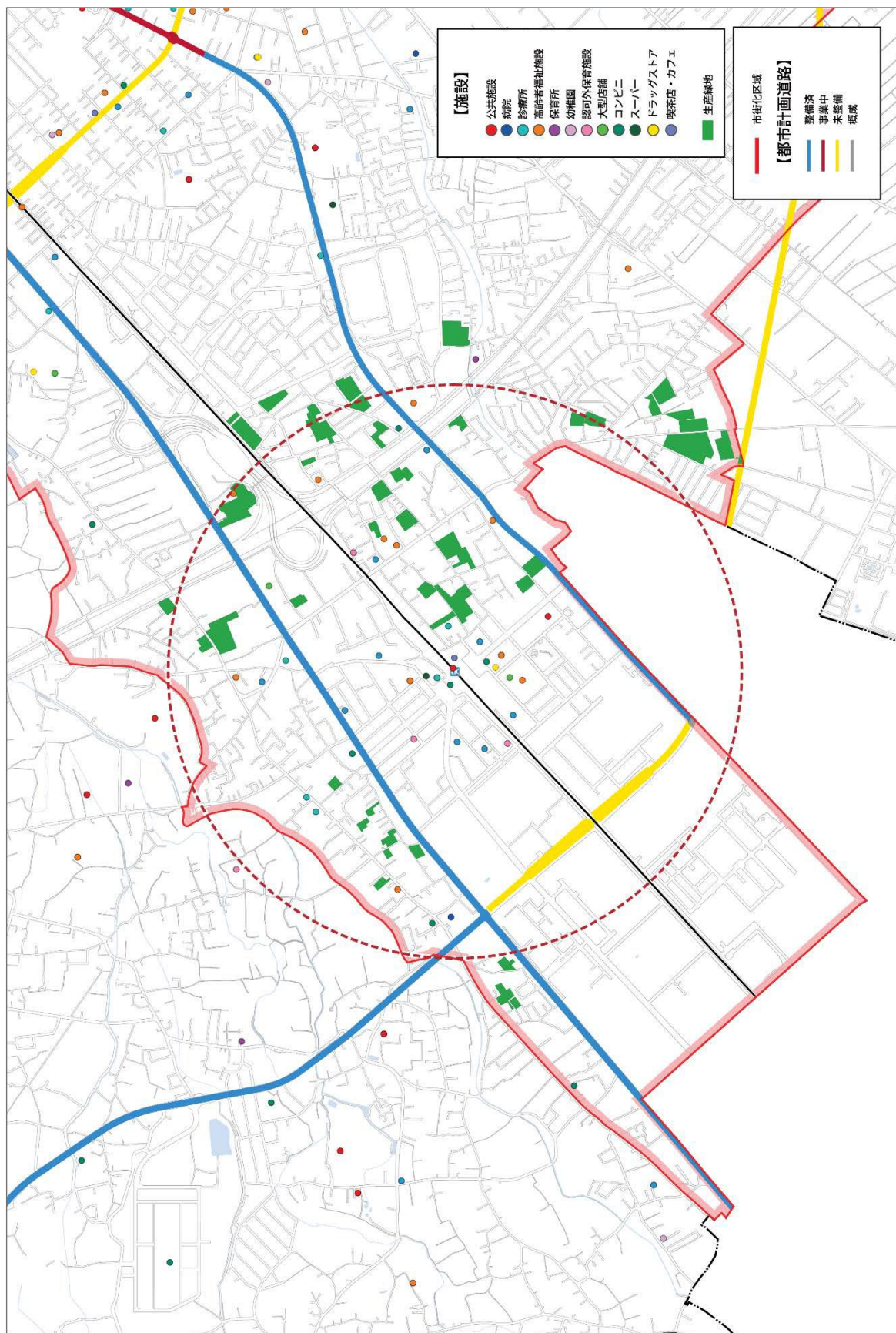
【三駅を中心とした周辺(三駅 800m 圏) 施設分布図】



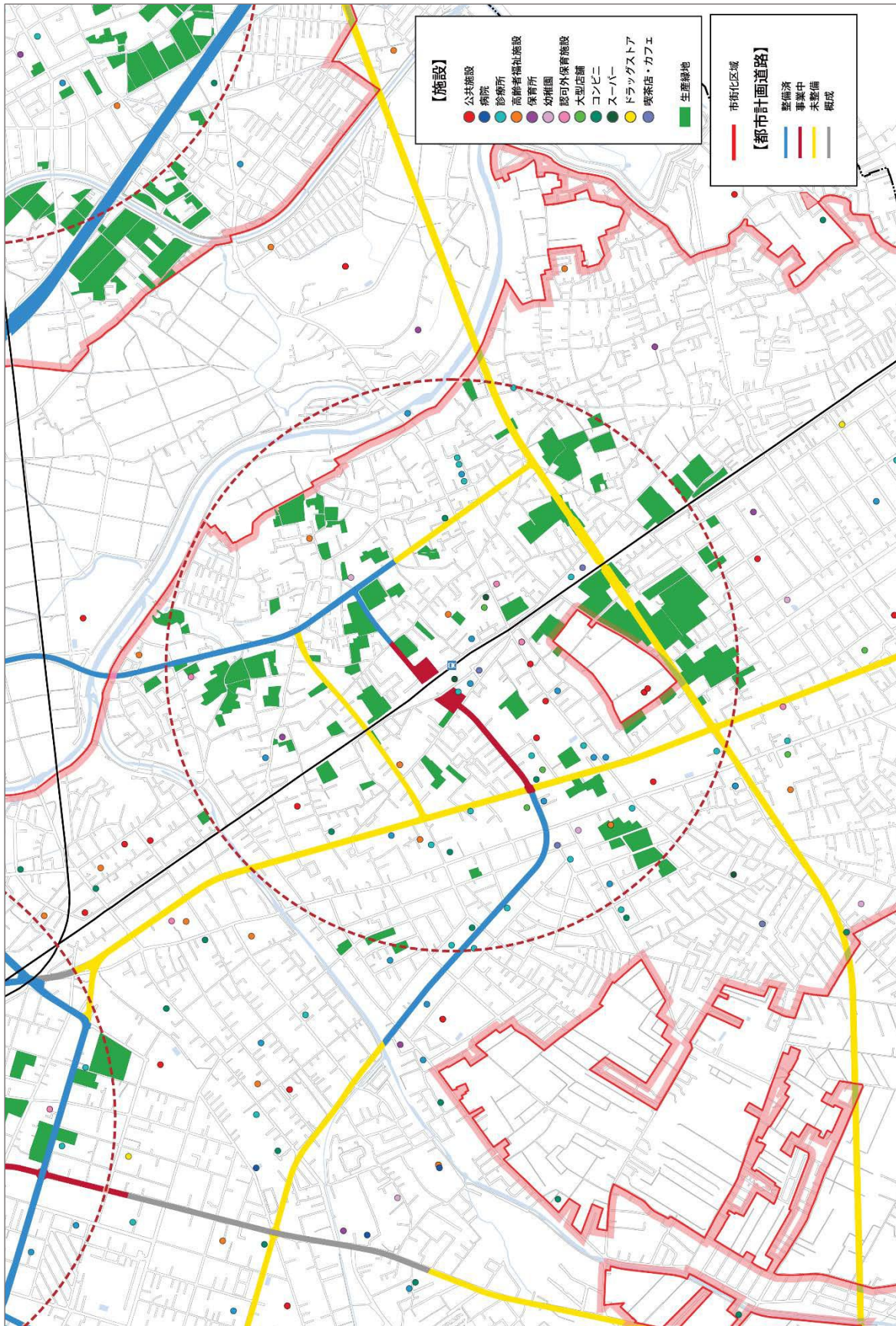
【北部の歴史的町並み周辺(札の辻バス停 800m 圏) 施設分布図】



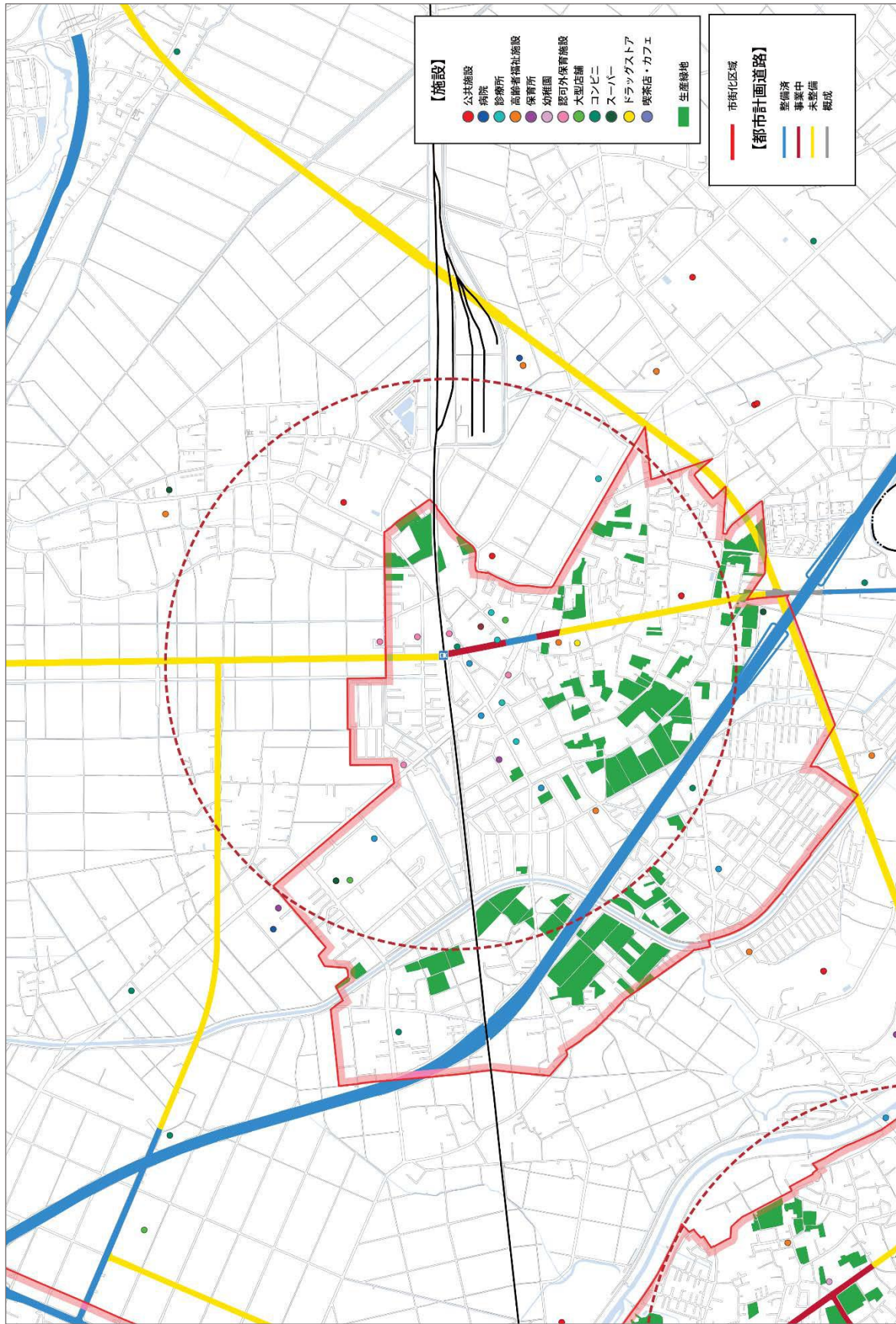
【震ヶ関駅周辺(800m 圏) 施設分布図】



【南大塚駅周辺(800m 圏) 施設分布図】



【新河岸駅周辺(800m 圏) 施設分布図】

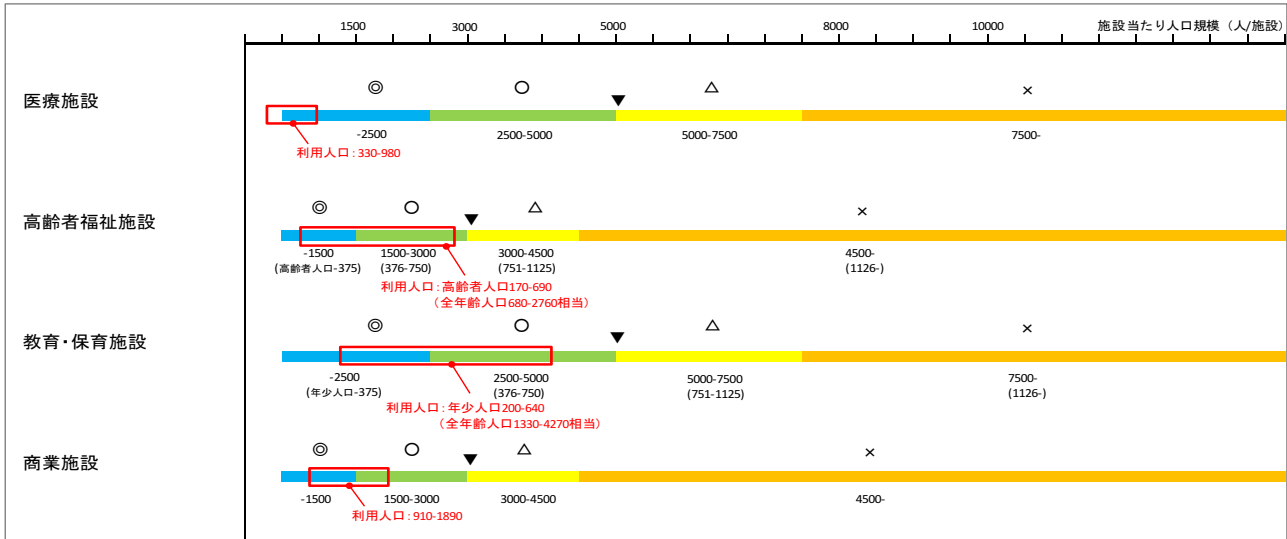


【南古谷駅周辺(800m 圏) 施設分布図】

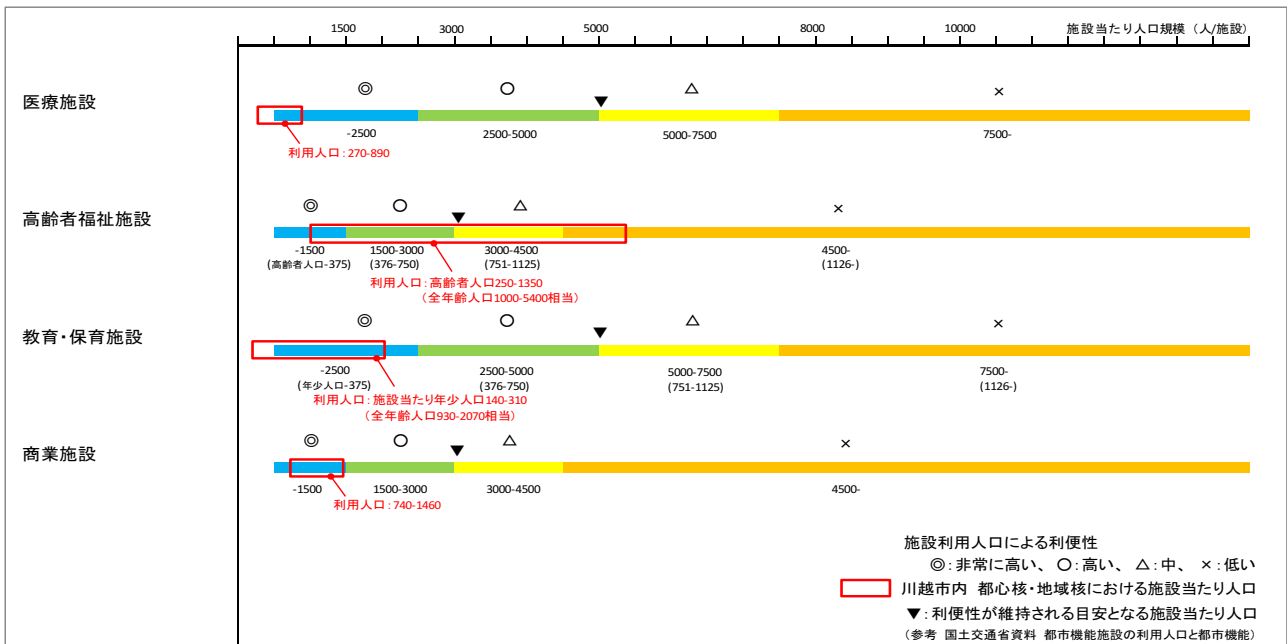
【都市機能施設の立地状況による評価】

都心核・地域核における都市機能施設の立地状況について、施設当たり利用人口に基づき評価を行いました。

■平成 22 年(2010 年)時点



■平成 52 年(2040 年)時点



【都心核・地域核における都市機能施設の利用人口範囲】

【集計対象施設】

医療施設	診療所、病院
高齢者福祉施設	居宅介護支援施設、小規模多機能型居宅介護施設、短期入所生活介護施設、地域密着型特定施設入居者生活介護施設、通所介護施設、通所リハビリテーション施設、認知症対応型通所介護施設、複合型サービス施設
教育・保育施設	幼稚園、保育所、認可外保育施設
商業施設	大型店舗、コンビニエンスストア、スーパーマーケット、ドラッグストア

出典：国土数値情報（平成 22 年（2010 年））

【都心核・地域核における都市機能施設*の利用人口】

■平成 22 年(2010 年)時点

地区名	都市機能施設								現人口(平成 22 年(2010 年))			施設当たり人口			
	医療施設		高齢者福祉施設		教育・保育施設		商業施設		全体	老年	年少	医療施設	高齢者福祉施設	教育・保育施設	商業施設
三駅を中心とした周辺	115	◎	25	◎	20	◎	42	◎	38,053	7,693	4,111	331	307	206	906
北部の歴史的町並み周辺	26	◎	8	○	4	◎	8	○	15,085	3,884	1,498	580	486	375	1,886
霞ヶ関駅周辺	27	◎	7	○	7	◎	13	◎	16,758	4,030	1,954	621	576	279	1,289
南大塚駅周辺	16	◎	13	◎	3	○	9	◎	11,027	2,380	1,917	689	183	639	1,225
新河岸駅周辺	27	◎	6	○	8	◎	10	○	16,496	3,388	2,204	611	565	276	1,650
南古谷駅周辺	9	◎	2	○	6	◎	6	◎	8,856	1,389	1,548	984	694	258	1,476
(参考)市全体	378	◎	212	◎	112	○	234	◎	344,983	77,077	45,394	913	363	405	1,474

■平成 52 年(2040 年)時点

地区名	都市機能施設								将来人口(平成 52 年(2040 年))			施設当たり人口			
	医療施設		高齢者福祉施設		教育・保育施設		商業施設		全体	老年	年少	医療施設	高齢者福祉施設	教育・保育施設	商業施設
三駅を中心とした周辺	115	◎	25	○	20	◎	42	◎	31,260	11,523	2,884	272	461	144	744
北部の歴史的町並み周辺	26	◎	8	○	4	◎	8	◎	11,649	4,069	1,104	448	509	276	1,456
霞ヶ関駅周辺	27	◎	7	○	7	◎	13	◎	12,992	4,861	1,236	481	694	177	999
南大塚駅周辺	16	◎	13	◎	3	◎	9	◎	9,504	3,466	914	594	267	305	1,056
新河岸駅周辺	27	◎	6	○	8	◎	10	◎	13,716	4,839	1,321	508	807	165	1,372
南古谷駅周辺	9	◎	2	×	6	◎	6	◎	8,043	2,701	821	894	1,351	137	1,341
(参考)市全体	378	◎	212	○	112	◎	234	◎	307,829	106,140	28,455	814	501	254	1,316

施設利用人口による利便性 ◎：非常に高い、◎：高い、△：中、×：低い

*表の都市機能施設の数値は、分析対象とした施設をカウントしたものです。

出典：現在の拠点人口は 国勢調査（平成 22 年（2010 年））500m メッシュ人口密度により 800m 圏内人口を算出しました。

平成 52 年（2040 年）時点の人口については国立社会保障・人口問題研究所コーホート推計により算出（平成 26 年（2014 年））しました。

【現況と将来予測】

・平成 22 年（2010 年）時点の都市機能施設の立地状況

都心核・地域核において、医療施設、高齢者福祉施設、教育・保育施設、商業施設のいずれも、施設当たり利用人口が少なく、利便性が高い状況といえます。

・平成 52 年（2040 年）時点の都市機能施設の立地状況

平成 52 年（2040 年）時点において、現在の施設数が維持された場合であっても、高齢者人口の著しい増加が見込まれるため、都心核・地域核によっては、徒歩圏域の人口に対して高齢者福祉施設が不足する可能性があります。

- 平成 52 年（2040 年）時点には高齢者人口の著しい増加が見込まれるため、施設の利用人口も急激に増加する可能性があります。
- 高齢者福祉施設の利用人口に対する利便性が不足する可能性がある地域もあり、将来的な施設需要に対応していくことが考えられます。

【公共施設の立地状況】

前項において位置付けた都心核・地域核（鉄道駅を中心とした 800m 圏内、札の辻バス停を中心とした 800m 圏内）においては、以下のように公共施設が立地しています。

都市機能誘導区域区分		文化施設			行政施設	
		図書館	ホール施設	美術館・博物館	公民館	市民センター・市役所
都心核	三駅を中心とした周辺	1	2	0	1	2
	北部の伝統的町並み周辺	1	2	4	2	1
地域核	霞ヶ関駅周辺	0	0	0	1	0
	南大塚駅周辺	0	0	0	1	0
	新河岸駅周辺	1	0	0	1	1
	南古谷駅周辺	0	1	0	0	0
合計		3	5	4	6	4

4-5 都市機能施設の立地状況による都市機能誘導施設(維持型・誘導型)の設定

【広域・市全域型／中域型／生活密着型の都市機能施設の定義】

都市機能施設の立地の分析に当たっては、都市機能施設を広域・市全域型、中域型又は生活密着型に分類します。

- ・ 広域・市全域型の都市機能施設 は、鉄道など広域的なアクセスの利便性が確保されている拠点に立地し、市全域からのアクセスや市外からもアクセスされる機能を備えていることから、複数の日常生活圏域*を利用圏として想定する施設とします。
- ・ 中域型の都市機能施設 は、一つの日常生活圏域程度を利用圏として想定する施設とします。
- ・ 生活密着型の都市機能施設 は、生活利便性を向上させる機能を備えていることから、居住地の徒歩圏に立地するのが望ましい施設とします。

分析対象とした本市における都市機能施設について、上記の観点から分類すると、以下の表のようにまとめられます。

【本市における広域・市全域型／中域型／生活密着型の都市機能施設】

	広域・市全域型 都市機能施設	中域型 都市機能施設	生活密着型 都市機能施設
医療施設		・ 病院	・ 診療所
高齢者福祉施設			・ 通いによるサービス提供施設
教育・保育施設		・ 幼稚園 ・ 認定こども園	・ 認可保育所 ・ 認可外保育施設
商業施設	・ 大型商業施設	・ 大型スーパー	・ スーパー ・ ドラッグストア ・ コンビニエンスストア
文化施設	・ 美術館・博物館・ホール等 ・ 図書館		
行政施設	・ 市役所	・ 市民センター ・ 公民館	

* 日常生活圏域は、「すこやかプラン・川越」（川越市高齢者保健福祉計画・第6期川越市介護保険事業計画、平成27（2015）～平成29（2017）年度）にて市内14圏域を日常生活圏域と定めているため、本計画においてはこれらの区域に基づくこととします。

【都市機能施設の利用圏からみた都市機能施設の立地】

- 広域・市全域型の都市機能施設は、都心核にあることが望ましい。
- 中域型の都市機能施設は、都心核・地域核にあることが望ましい。
- 生活密着型の都市機能施設は、居住地の徒歩圏にあることが望ましい。

市内のみならず市外からのアクセスが想定される広域・市全域型の都市機能施設は、公共交通のサービス水準も高く、広域的なアクセスの利便性が確保されている都心核において立地することが望ましいと考えられます。

主として、一つの日常生活圏域程度を利用圏として、公共交通を利用してアクセスする中域型の都市機能施設は、都心核及び地域核において立地することが望ましいと考えられます。

日常生活の利便性を向上させる生活密着型の都市機能施設については、利用者の利便性を考えると、居住地の徒歩圏に立地することが望ましいと考えられます。

これらの都市機能の集積を通じて、生活密着型から広域・市全域型の都市機能施設に至るまで、全てを網羅する、人口密度が高く生活利便性の高い地域とすることができると考えられます。

各拠点において位置付ける都市機能誘導施設は、各区域内での維持・誘導を目指す一方で、都市機能誘導区域内に立地していない、地域に根差した活動を行う機能などについては、川越市都市・地域総合交通戦略などの他施策と連携し、公共交通によるアクセス強化・確保も並行して取り組むこととします。

公共施設については、施設の立地を検討する際、地域の実情を考慮する必要があります。川越市公共施設等総合管理計画において、社会資本マネジメントの方針が示されており、同計画に基づく施設管理・更新計画が進められることから、計画が具体化した段階で本計画を見直していくこととします。

川越市公共施設等総合管理計画における社会資本マネジメント方針は、以下のとおりです。

施設名	社会資本マネジメント方針
図書館	・図書館は、計画的に改修を行い、長寿命化を図ります。また、将来的には、周辺の自治体との広域化、生涯学習施設や教育センターなど他の施設との多機能化や学校図書室との共用化を検討します。
ホール施設	・ホール施設（地域ふれあいセンターを除く。）は、稼働実態を精査のうえ、ホール施設の在り方を検討するとともに、総量を適正な規模にします。
美術館、博物館	・博物館及び美術館は、計画的な改修及び修繕を実施するとともに、より連携した体制の構築について検討します。また、周辺自治体や県との広域化を検討するとともに、民間活力の導入を含め、施設効用の向上を図ります。
公民館	・学校など周辺の公共施設との複合化に努めます。 ・地域の人口の変化を考慮し、規模や配置の適正化を図ります。
市民センター、連絡所	・学校など周辺の公共施設との複合化について検討します。 ・市民センターは地域コミュニティの拠点となる施設であるため、計画的に改修を行い、長寿命化を図ります。

出典：川越市公共施設等総合管理計画（平成28年(2016年)）

【将来にわたって立地を維持する都市機能施設】

広域・市全域型・中域型の都市機能施設のうち、現状の立地状況を、将来にわたって維持することが必要となる都市機能施設を、都市機能誘導施設（維持型）として、以下のとおり設定します。

都市機能分野	都市機能誘導施設	都市機能誘導施設(維持型)の考え方
商業	大型スーパー	<ul style="list-style-type: none"> ・既存施設の老朽化による建替えの際、郊外移転が懸念される<u>大型スーパー</u>を、<u>地域核</u>において都市機能誘導施設(維持型)として位置付けます。
医療	病院	<ul style="list-style-type: none"> ・既存施設の老朽化による建替えの際、郊外移転が懸念される<u>病院</u>を、<u>都心核</u>において都市機能誘導施設(維持型)として位置付けます。

【現状不足している、あるいは将来不足する可能性がある都市機能施設】

広域・市全域型・中域型の都市機能施設のうち、現状不足している、あるいは将来不足する可能性がある都市機能施設を、都市機能誘導施設（誘導型）として、以下のとおり設定します。

(該当なし)

4-6 地域の魅力を向上させるための都市機能誘導施設(維持型・誘導型)の設定

【拠点別のまちづくり方針から将来にわたって維持する都市機能施設】

拠点別の まちづくり方針 から、施設の老朽化等に伴う建替えや人口減少による需要変化により、他地区への移転が懸念される都市機能施設を、都市機能誘導施設(維持型)として、以下のとおり設定します。

都市機能分野	都市機能誘導施設	都市機能誘導施設(維持型)の考え方
商業	大型商業施設 レクリエーション施設	<ul style="list-style-type: none"> 既存施設の老朽化による建替えの際、郊外移転が懸念される <u>大型商業施設*</u> を、<u>都心核において都市機能誘導施設(維持型)</u>として位置付けます。 既存施設であり、地域のにぎわいを生み出している施設である <u>レクリエーション施設</u> を、<u>南古谷駅周辺において都市機能誘導施設(維持型)</u>として位置付けます。

【拠点別のまちづくり方針から誘導する都市機能施設】

拠点別の まちづくり方針 から、地域の魅力や利便性をより向上させるために、今後おおむね 20 年間のうちに立地することが求められる都市機能施設を、都市機能誘導施設(誘導型)として、以下のとおり設定します。

都市機能分野	都市機能誘導施設	都市機能誘導施設(誘導型)の考え方
福祉 (高齢者・障害者)	高齢者支援のための相談窓口施設 障害者総合相談支援施設	<ul style="list-style-type: none"> 今後予想される高齢化の進展に備え、住み慣れた地域で安心した生活を続けていくための相談がしやすくなるよう、<u>高齢者支援のための相談窓口施設</u> を、<u>都心核・地域核において都市機能誘導施設(誘導型)</u>として位置付けます。 障害者福祉に関する体制の充実に向け、望ましい相談環境を提供するため、<u>障害者総合相談支援施設</u> を <u>都心核において都市機能誘導施設(誘導型)</u>として位置付けます。
教育・保育	認定こども園 認可保育所	<ul style="list-style-type: none"> 本市では、安心して子育てできるまちを目指し、仕事と家庭の両立支援、教育・保育、地域の子育て支援の量的拡大や質的向上を推進しており、<u>認定こども園、認可保育所</u> を、<u>都心核・地域核において都市機能誘導施設(誘導型)</u>として位置付けます。
教育	生涯学習施設	<ul style="list-style-type: none"> 市民の教育機会の増大を図る施設として、高等教育機関が設置する <u>生涯学習施設</u> を、<u>都心核において都市機能誘導施設(誘導型)</u>として位置付けます。
地域振興	地域交流施設	<ul style="list-style-type: none"> 地域や市民のつながりが強い、魅力ある観光都市を形成するため、観光振興に寄与する宿泊機能(ホテル・旅館)が併設された市民の交流を促進するための <u>地域交流施設</u> を、<u>都心核において都市機能誘導施設(誘導型)</u>として位置付けます。
医療	病院	<ul style="list-style-type: none"> 都心核にある既存病院は老朽化等による建替えの際に郊外に移転することも懸念されることから、第 6 次埼玉県地域保健医療計画(川越比企保健医療圏)に基づく病床数の維持を基本として、<u>病院</u> を、<u>新河岸駅周辺において都市機能誘導施設(誘導型)</u>として位置付けます。

* 大型商業施設の維持に当たっては、既存の商店や周辺の同種施設等との関係に配慮し、川越市中心市街地活性化基本計画などの他施策と連携して共存関係の構築を図ります。

【都市機能誘導施設に関連する計画の抜粋】

◆福祉施設(高齢者)

地域包括ケアシステム（介護等が必要になっても、地域の実情に応じて、高齢者が住み慣れた地域で安心して生活し続けることができるように、医療・介護・予防・住まい・生活支援が切れ目なく、一体的に提供される体制）構築へ向けた中核的な機関である地域包括支援センターの機能及び活動体制の強化を図っていくことが必要となります。

サテライト型地域包括支援センター（地域包括支援センターの主たる事務所の出先機関として、当該地域包括支援センターの所管する区域を受け持ち、主たる事務所と同様の業務を行う施設）は、地域包括支援センターが設置されていない日常生活圏域についても、順次配置を検討します。

（すこやかプラン・川越 川越市高齢者保健福祉計画・第6期川越市介護保険事業計画
（平成27年度（2015年度）～平成29年度（2017年度））

◆教育・保育施設

子ども・子育て支援新制度では、幼稚園と保育所に加え、両方の機能を併せ持つ「認定こども園」の普及を図るとしています。また、待機児童の多い2歳児までを対象に少人数の子どもを保育する地域型保育事業を創設し、身近な保育の場を確保するとしています。

1～3号の認定区分（1号認定子ども…満3歳以上で保育を必要としない子ども、2号認定子ども…満3歳以上で保育を必要とする子ども、3号認定子ども…満3歳未満で保育を必要とする子ども）ごと、教育・保育提供区域ごとに、設定した「量の見込み（需要）」に対応するよう、教育・保育施設及び地域保育事業による「確保方策（供給）」を設定しました。平成27年度（2015年度）から2・3号認定子どもの量の見込みに対する確保量が不足していることから、充足するまで認可施設の整備を進め、区域に偏在する量の見込みについて平準化を図ります。また、保育需要全体や人口推移にも注視しつつ、地域型保育事業についても必要な区域への整備を行います。

（川越市子ども・子育て支援事業計画
（平成27年度（2015年度）～平成31年度（2019年度））

◆医療施設

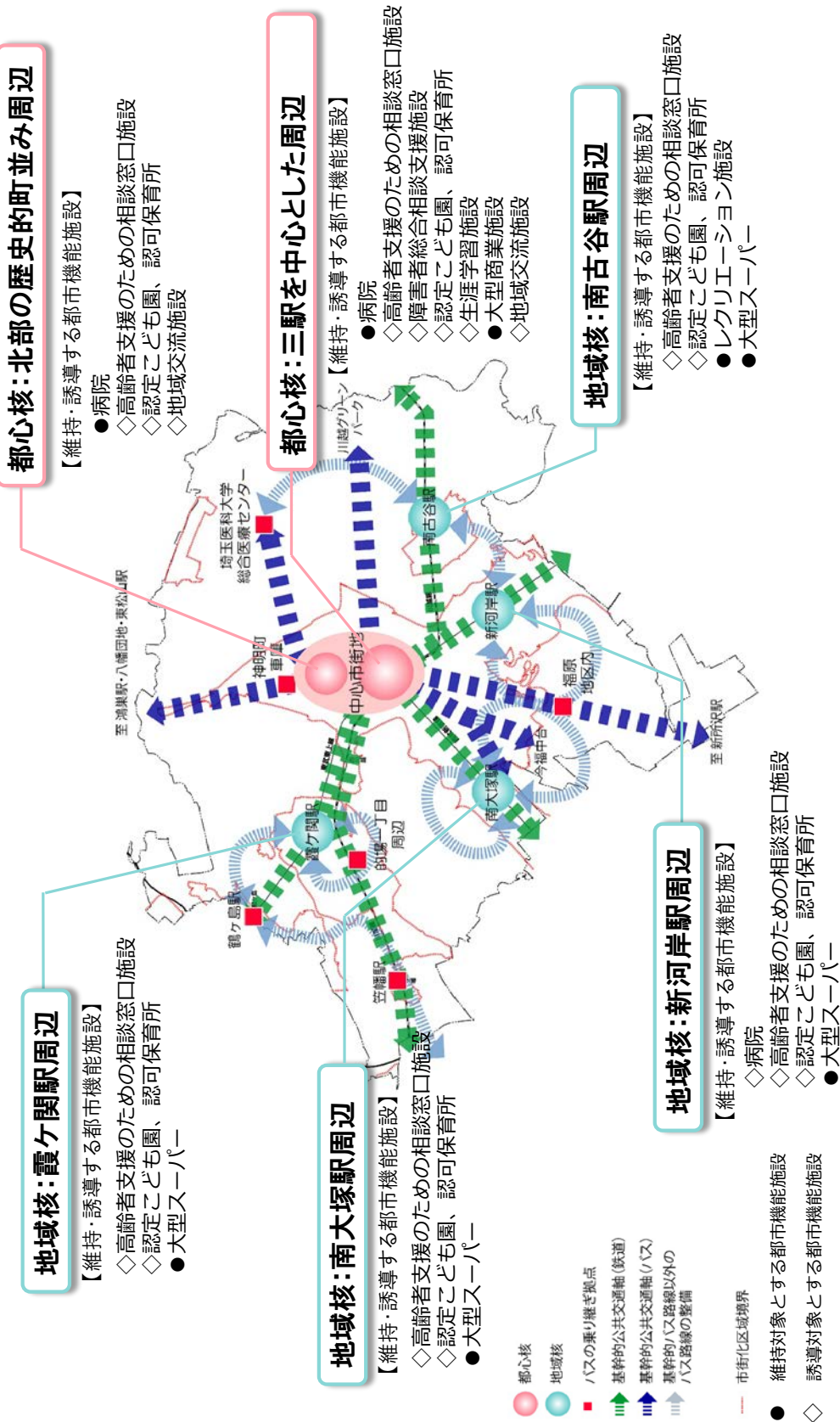
本県では、第1次の医療計画で、一次、二次、三次の保健医療圏を設定しました。以来、この医療圏ごとに病床等をはじめとする保健医療サービス提供体制の整備を図ってきました。

（本市が属する川越比企保健医療圏では、平成26年3月末時点における既存病床数が基準病床数を超えており、原則として病床の新設または増加が抑制されます。）

（第6次埼玉県地域保健医療計画(川越比企保健医療圏)

4-7 都市機能誘導区域ごとの都市機能誘導施設(維持型・誘導型)

本計画に定める都市機能誘導施設は、以下のとおりまとめられます。



【基本的な考え方】

- 拠点に不足する都市機能施設、将来的に備えることが期待される都市機能施設、拠点別のまちづくり方針において維持・誘導対象とする都市機能施設を踏まえ、各拠点ごとに都市機能誘導施設(維持型・誘導型)を設定します。

* 都市機能誘導施設が立地する際は、用途地域における建築制限に準ずるものとします。

* 法令やその他の計画等の規制により、都市機能誘導施設を設置できない場合があります。

【都市機能誘導施設(維持型・誘導型)一覧】

都市機能誘導施設	区分	定義
病院	維持・誘導	医療法第1条の5に定義される、医師又は歯科医師が、公衆又は特定多数人のため医業又は歯科医業を行う場所であって、20人以上の患者を入院させるための施設を有する施設のうち、「内科」、「外科」又は「小児科」を設置する施設
高齢者支援のための相談窓口施設	誘導	介護保険法に基づき、地域で暮らす高齢者を保健・医療・福祉・介護等様々な面から総合的に支援する施設（例：地域包括支援センター）
障害者総合相談支援施設	誘導	障害者総合支援法に基づき、障害者福祉に関する体制の充実に向け、望ましい相談環境を提供するための施設（例：障害者基幹相談支援センター）
認定こども園	誘導	子ども子育て関連3法に基づき、国の定める基準を満たし、埼玉県又は川越市の認可を受けた施設
認可保育所	誘導	児童福祉法に基づく児童福祉施設のうち、国が定めた設置基準（施設の広さ、保育士等の職員数、給食設備、防災管理、衛生管理等）を満たし、川越市の認可を受けた施設
生涯学習施設	誘導	学校教育法に定める高等教育機関が設置する生涯学習施設（例：大学サテライトキャンパス）
大型スーパー	維持	新日本スーパーマーケット協会の定義に当たる店舗のうち、店舗面積1,500㎡以上の施設
大型商業施設	維持	店舗面積5,000㎡以上の施設
レクリエーション施設	維持	都市計画法第9条第13項に基づく「大規模集客施設」に定義する用途のうち、風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律による規制対象でないもので、延床面積10,000㎡以上の施設
地域交流施設	誘導	旅館業法に定義する「ホテル」及び「旅館」で、川越市ホテル等建築適正化条例に適合する施設が併設された、本市の観光振興と市民の交流を促進する施設

4-8 都市機能誘導区域の設定

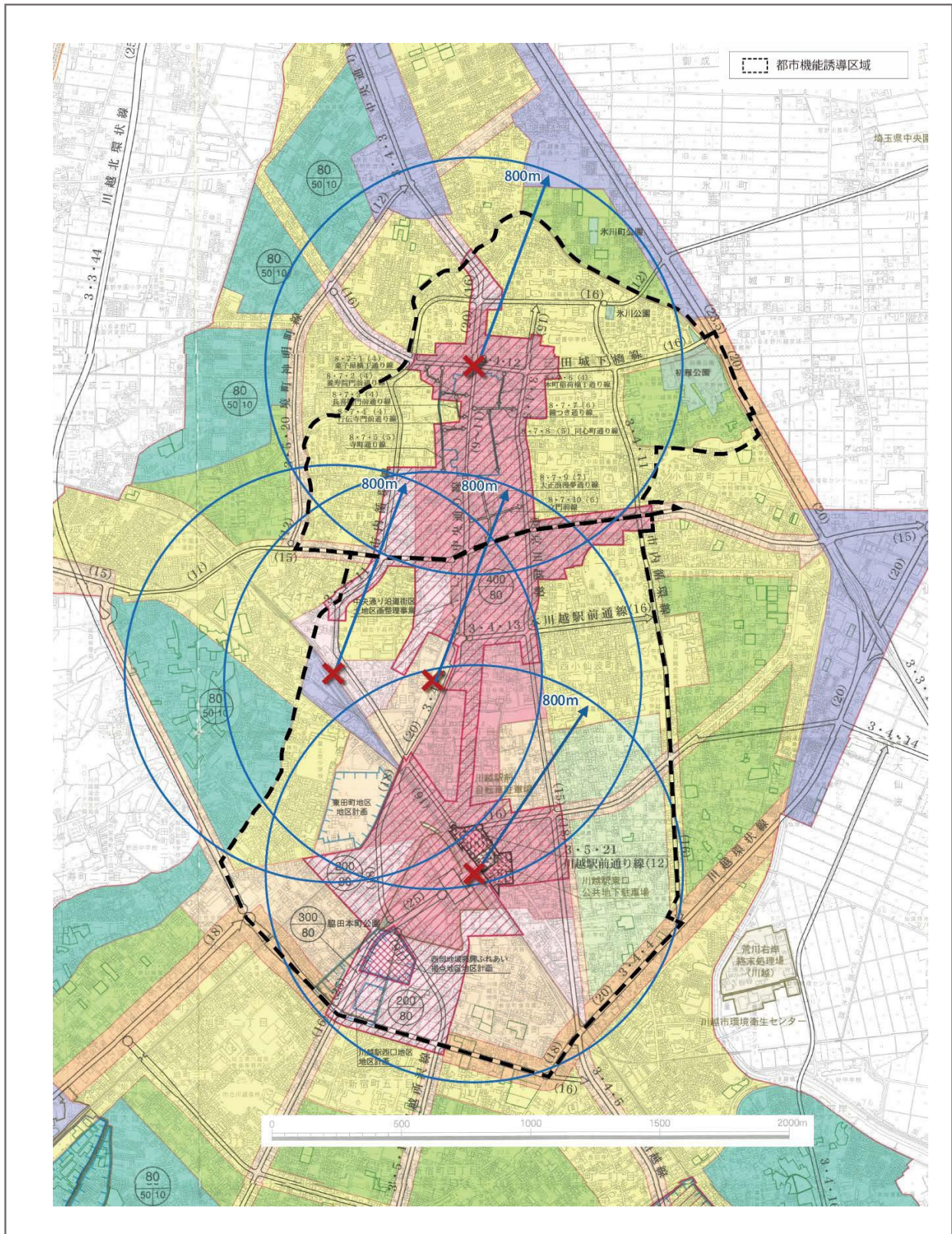
都市機能誘導区域については、以下の考え方に基づいて設定します。

- **公共交通機関からの徒歩圏を考慮し、都市機能誘導区域を設定します。**
⇒ **鉄道駅*から800m圏を基本とします。**
- **都市計画の用途地域に基づく区域を考慮し、都市機能誘導区域を設定します。**
⇒ 第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、工業地域及び工業専用地域を除くエリアを基本とします。（地形地物で区切った際、第一種低層住居専用地域又は第二種低層住居専用地域が一部含まれる場合もあります。）
- **その他、以下の範囲を考慮し、都市機能誘導区域を設定します。**
⇒ ・基幹的公共道路線の沿線とします。
・幹線道路沿いとします。
・おおむね 20 年以内に整備予定となっている都市計画道路沿いとします。
・市街地再開発事業、土地区画整理事業、民間事業者による大規模な開発が行われている区域とします

凡				例			
市街化調整区域及び市街化区域	市行政区域			商業地域	80	400 (600)	近郊緑地保全区域
	市街化区域			準工業地域	60	200	土地区画整理促進区域
	用途地域	建ぺい率 (%)	容積率 (%)	工業地域	60	200	地区計画
	第一種低層住居専用地域	50	80	工業専用地域	60	200	都市計画道路
	第二種低層住居専用地域	50	100	高度利用地区(A地区)	70	最高 600 最低 300	他都市計画施設
	第一種中高層住居専用地域	(50)	(100)	高度利用地区(B地区)	70	最高 400 最低 200	都市計画公園・緑地
	第二種中高層住居専用地域	(50)	(100)	形態規制		上下段：容積率 下段：建ぺい率 上段：容積率 下段：建ぺい率 (左) 標準 (右) 建築物の高さ(m)	都市下水路
	第一種住居地域	60	200	防火地域			その他の都市施設
	第二種住居地域	60	200	準防火地域			施行中
	準住居地域	60	200	生産緑地地区			施行済
近隣商業地域	80	200 (300)	伝統的建造物群保存地区			市街地再開発事業	
						市街化調整区域内建築物形態規制A地区	

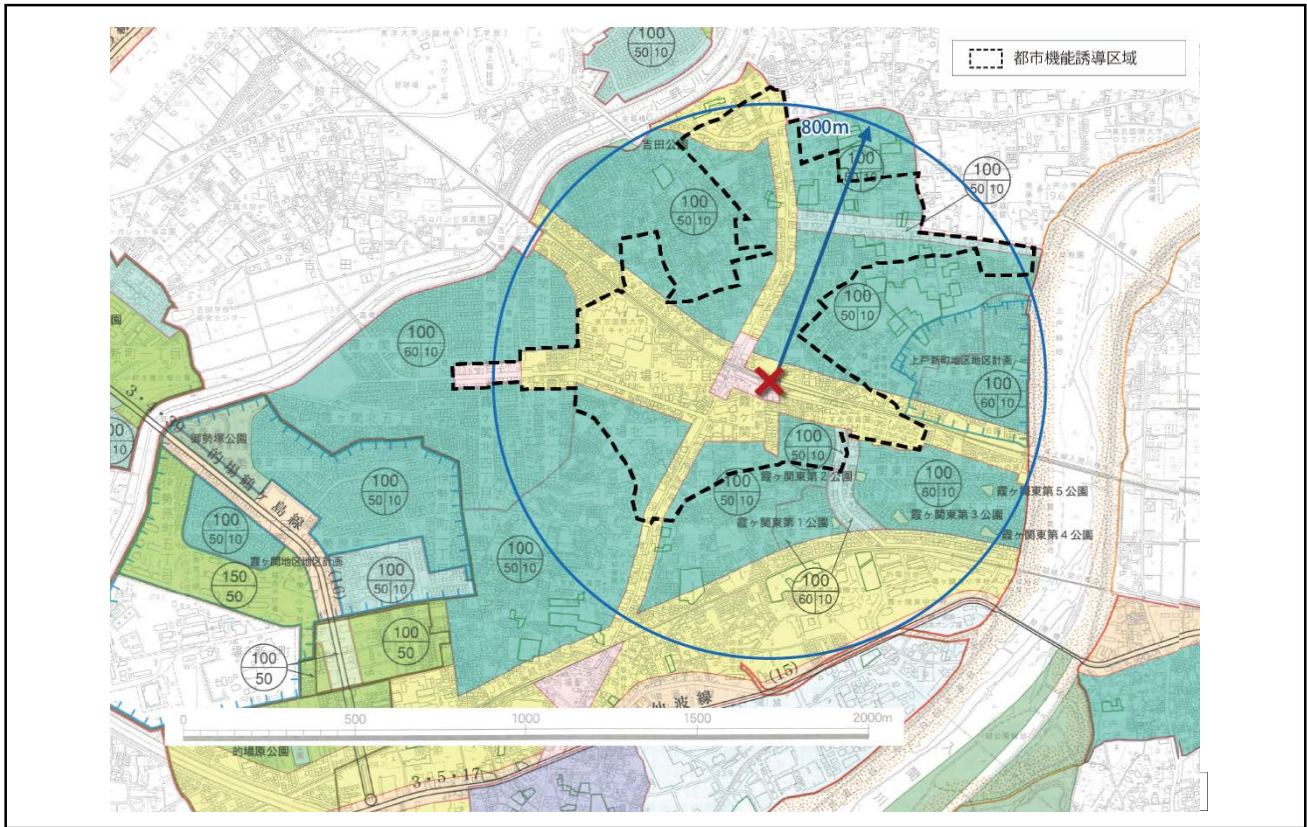
【用途地域 凡例】

* 北部の歴史的町並み周辺については、札の辻バス停を中心に 800m圏とします。

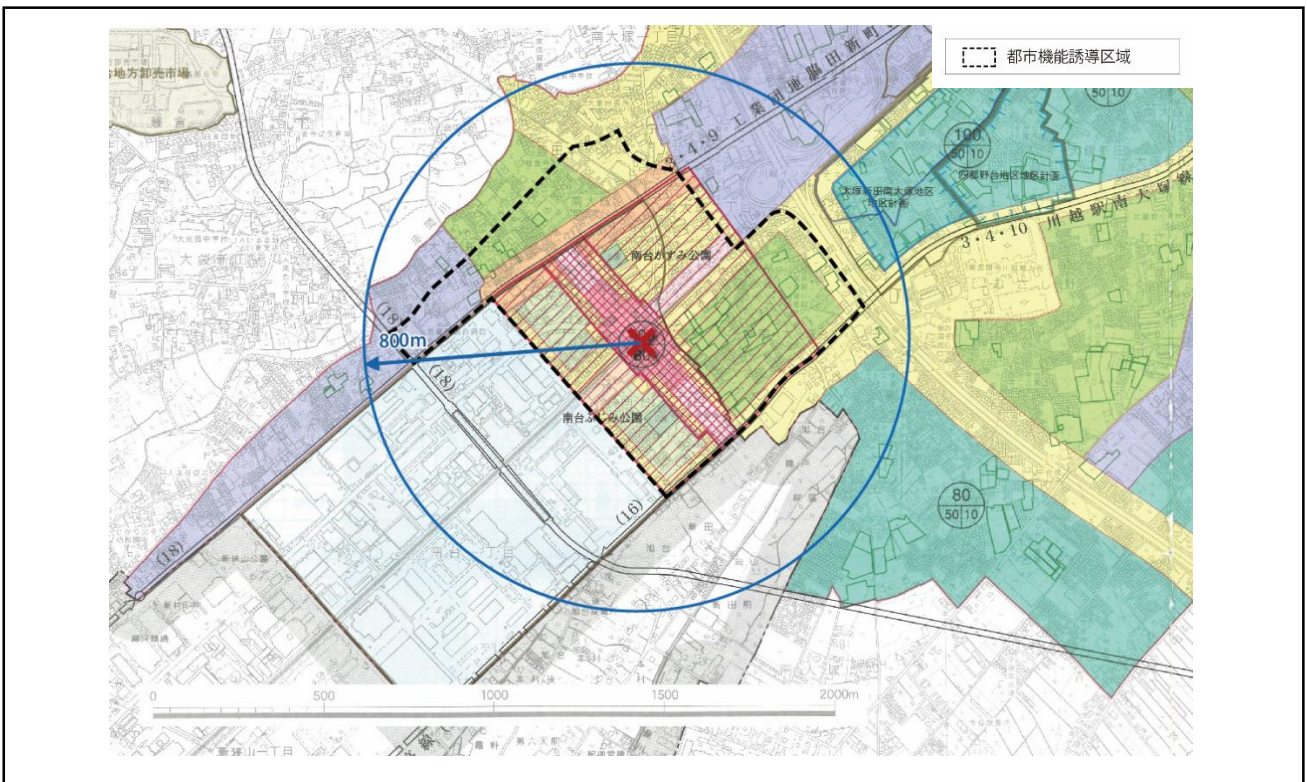


【北部の歴史的町並み周辺 都市機能誘導区域】

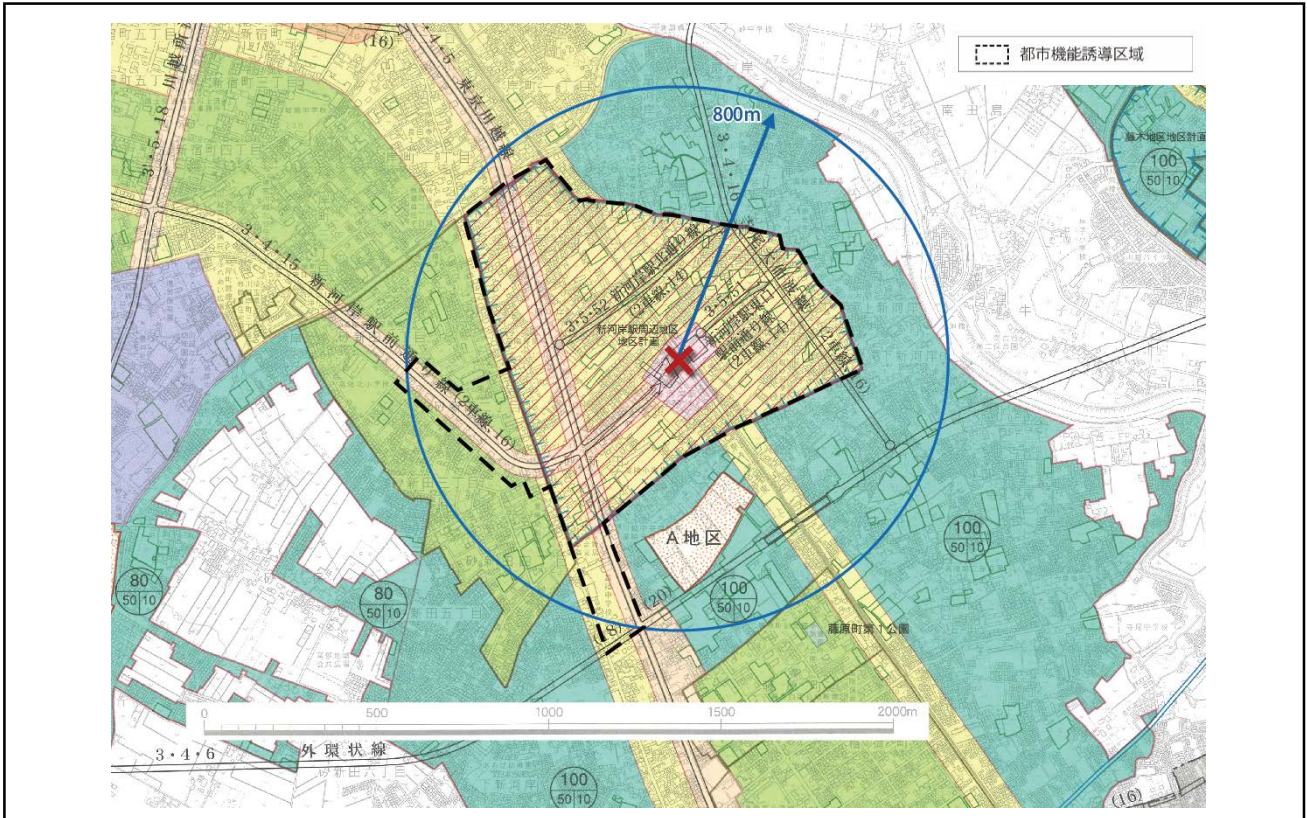
【三駅を中心とした周辺 都市機能誘導区域】



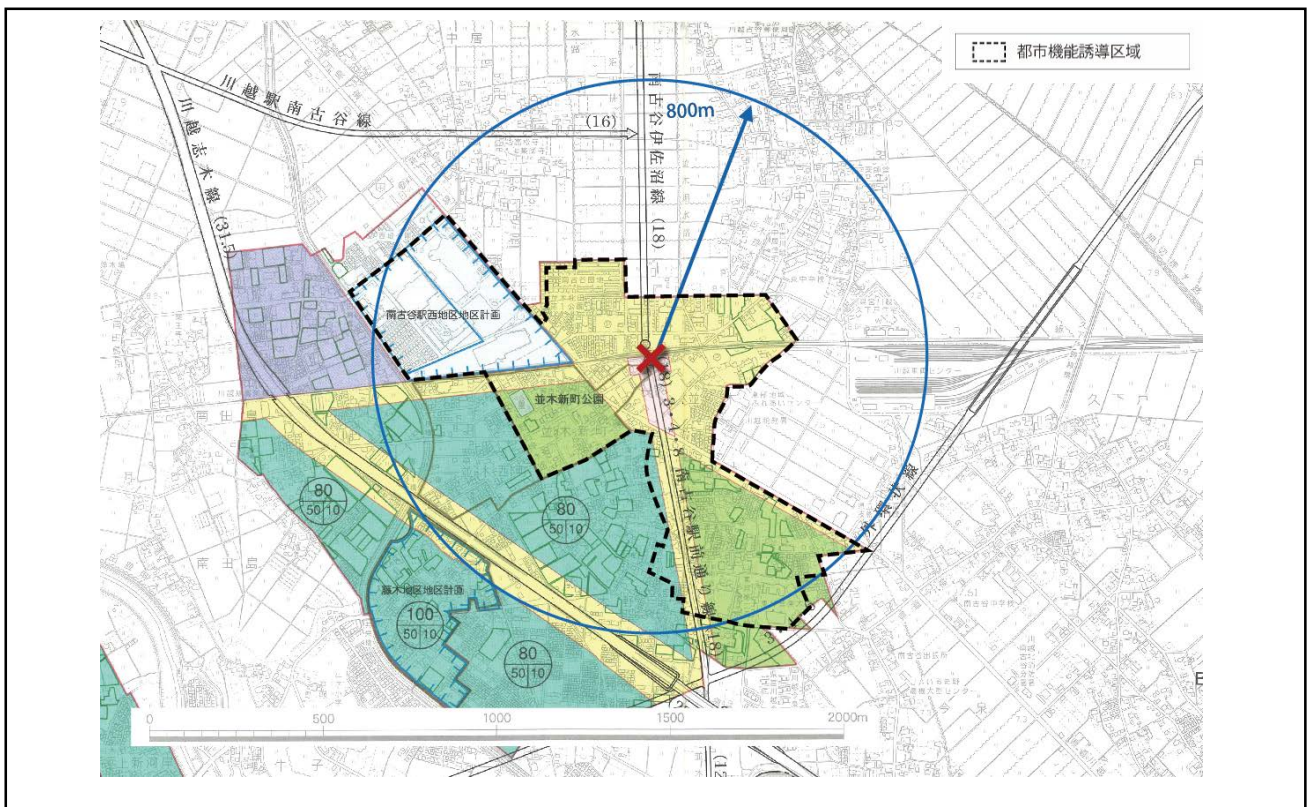
【霞ヶ関駅周辺 都市機能誘導区域】



【南大塚駅周辺 都市機能誘導区域】



【新河岸駅周辺 都市機能誘導区域】



【南古谷駅周辺 都市機能誘導区域】

4-9 公的不動産の利活用

本市では、100 m²以上の公的未利用地の利活用の指針として平成 27 年（2015 年）1 月に「第三次川越市公有地利活用計画」を策定しており、公的不動産の利活用に当たっては、「経営的視点」を取り入れながら、既存の事業計画の有無を確認した上で、政策目標やまちづくりのビジョンの実現に向けた経営的視点に基づく有効利用を行っていくことを位置付けています。その中では、「政策への貢献・連動の有無」「最もふさわしい公共サービスの担い手との協働」「長期的かつ安定的な財源の確保」「計画的な整備更新を行う社会資本マネジメント」の 4 点を、実行に向けた留意点としています。

また、平成 28 年（2016 年）6 月には利用者の安全・安心を確保しながら、老朽化が進行する公共施設等の更新、統廃合、長寿命化などに計画的に対応するための方針として「川越市公共施設等総合管理計画」を策定し、「施設総量の適正化」「適切な維持・管理による安全の確保」「整備更新費用の確保と受益者負担の適正化」「公民連携（PPP）の推進」「計画的な推進を図るためのしくみづくり」の 5 つの基本方針を定めています。

上記に基づき、本計画では、都市機能誘導施設を維持・誘導する一つの方策として、既存ストックの有効活用を図り、公的不動産の利活用を推進します。

【コラム】



公的不動産の有効利用（他自治体の事例）

①隣接する小中学校の統合

余裕教室のある小中学校が隣接する場合、小中一貫校として学校を再編成し、校舎を一方に統合することにより、使用しなくなった校舎については、福祉施設などの新たな都市機能を有する施設として、再生利活用します。

事例) 東麻布保育室（東京都港区）

港区では、保育所待機児童急増への緊急対策として、廃校になった小学校を平成27年（2015年）より東麻布保育室として活用しています。（緊急暫定保育施設は港区独自の制度で、認可保育園と同等の基準で保育を行う、開設期間を設けて設置された無認可の保育施設を指します。



写真：港区東麻布保育室公式HPより

②庁舎敷地を活用したコンビニエンスストアの誘致

市内の公有地については、長期的な資産保有を目指しつつ、官民連携（PPP）による事業促進を図る目的で、民間事業の公募を行い、事業用定期借地権等を設定の上、不動産賃貸収入を得ることで財源を確保することを検討します。

事例) 市有地へのコンビニエンスストアの誘致（神奈川県秦野市）

近隣の公共施設の移転に伴い余裕ができた庁舎駐車場の有効活用を図る目的で、民間への事業公募を行いコンビニエンスストアを誘致した事例です。土地賃貸料収入を得るとともに、図書館の本の貸出しや地元農産物の販売、住民票手続などの公的サービスを24時間提供するものです。収入はその他庁舎の修繕費等に充てられています



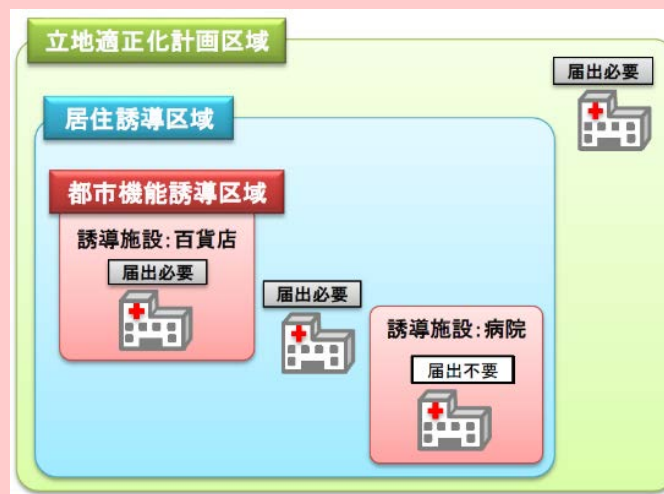
写真：市民活動プラザ六中HPより

* 上記は他自治体の事例であり、本市で取り組んでいるものではありません。

4-10 届出等の手続

【都市機能誘導施設の届出】

「都市機能誘導施設」を「都市機能誘導区域」外に設置しようとする場合は、届出の対象となり（届出の対象となる都市機能誘導施設は P.67 参照）、建築行為に着手する 30 日前までに届出が必要となります。



出典：国土交通省資料

【都市機能誘導施設の設置の例】

【都市機能誘導施設の維持・誘導に向けた支援制度について】

都市機能の各分野にある様々な制度や取組と立地適正化計画における都市機能誘導施策を関連付けて、都市機能の維持・強化を図ります。特に、市があらかじめ都市機能誘導施設（維持型・誘導型）を指定しインセンティブを用意しておくことで、民間による当該都市機能誘導施設の設置を支援します。

5. 居住誘導区域

5-1 居住誘導の基本方針

【居住誘導の基本方針】

- 区域内における空き家対策等、既存住宅ストックの利活用を図り、子育て世代の居住を誘導し、人口密度を維持することにより生活サービスやコミュニティの持続が図られるようにします。
- 少子・超高齢社会に対応し、快適で便利な居住地とするため、区域内の交通便利性を高めます。
- 安全で快適な居住区域とするため、災害の危険性の高いエリアや工業専用地域などは居住誘導区域としません。



- 公共交通の利便性、一定以上の人口密度、良好な住宅市街地、居住を誘導しないエリア等を勘案して居住誘導区域を設定します。
- 公共交通の利便性を維持することにより人口密度を維持し、居住地の利便性等を確保するため、地域の特性に応じた公共交通ネットワークを構築します。

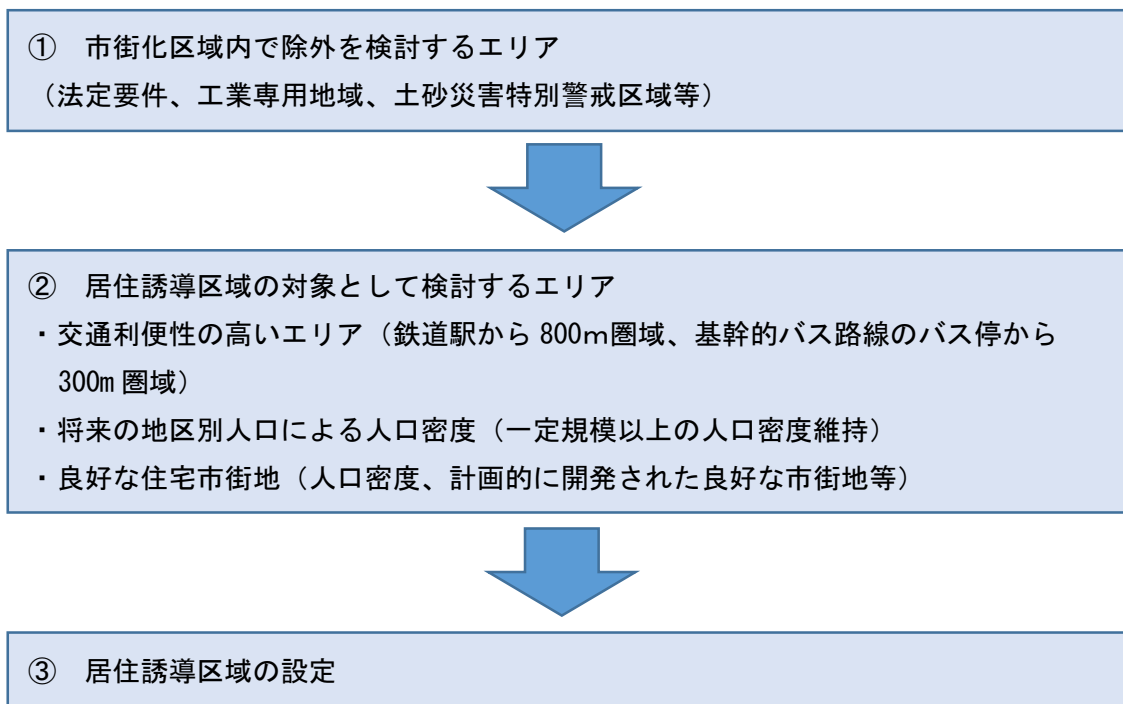


【居住誘導の方策】

- ・将来人口推計では、緩やかな人口減少が予測され、人口密度も市街化区域のおおむね全域が平成 52 年(2040 年)時点で 40 人/ha 以上に維持される見込みですが、高齢化の進展が著しくなることが予測されます。
 - ⇒市街化区域内において、交通便利性が高く計画的に整備されたエリアの空き家の利活用により、居住を誘導します。市街化区域縁辺については中心部への居住を推進します。
 - ⇒市街化調整区域内については、既存の集落を中心として、市民センター・公民館等の地域コミュニティの場を考慮した居住の維持を図ります。
 - ⇒市内への若年層の流入の促進や子育て環境を充実させ、安心して暮らせる居住環境の創出を図り、居住地としての魅力を高めていきます。
 - ⇒公園、広場などの公共空間の積極的な活用を促進し、地域のコミュニティ活動のための場づくりを推進します。

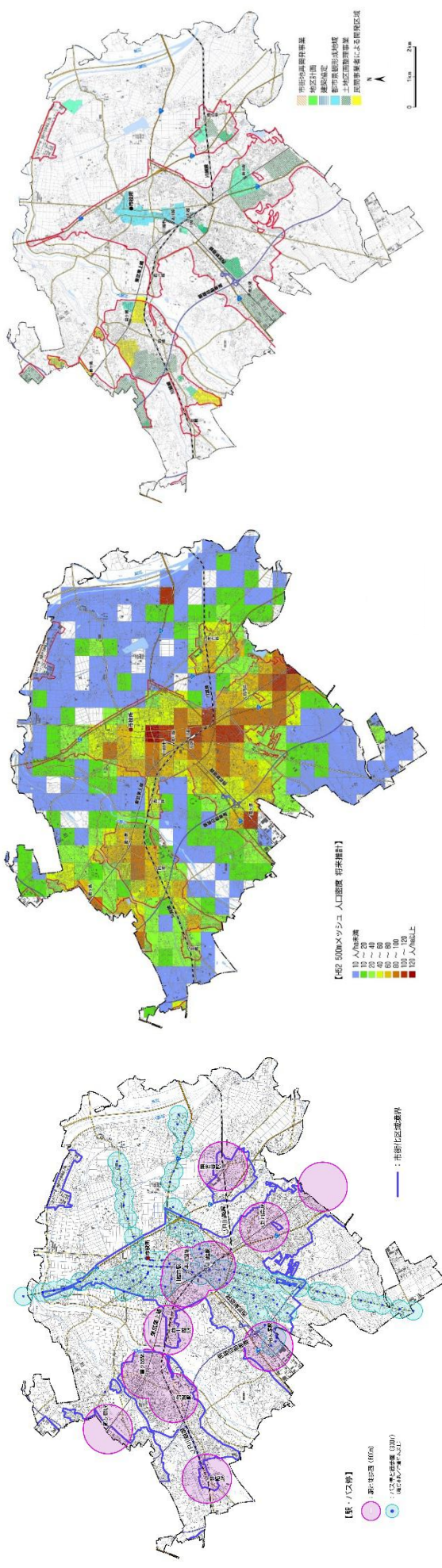
5-2 居住誘導区域の設定の考え方

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導すべき区域です。このため、居住誘導区域は、都市全体における人口や土地利用、交通や財政の現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるように定めます。



【立地適正化計画における居住誘導区域の検討の流れ】

各図の重ねせによる居住誘導区域の検討



出典：川越市都市・地域総合交通戦略（平成 29 年（2017 年））

【鉄道駅と主要バス路線の徒歩圏】

【平成 52 年（2040 年）500m メッシュ
人口密度（将来推計）】

【都市計画制度等を活用している区域】

5-3 居住誘導区域の設定

【居住誘導区域の検討例】

● **都心核・地域核・生活核と、都市計画等による住環境が担保された範囲*を含み、平成 52 年(2040 年)時点で 40 人/ha 以上 又は 交通利便性の高いエリア**

- ・土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域を想定した区域設定を行います。
- ・浸水想定区域の対応を想定した区域設定を行います。
- ・用途地域の工業専用地域を除外します。

* 都市計画等による住環境が担保された範囲は、市街地再開発事業、土地区画整理事業、都市景観形成地域、地区計画、建築協定、民間の大規模な住宅開発の区域とします。

【居住の誘導についての考え方】

● **居住誘導区域への誘導**

- ⇒ 居住の誘導に関しては、交通利便性が高く都市計画的に整備されたエリアの空き家の利活用施策により、居住誘導地域内への居住を誘導します。
- ⇒ 市街化区域縁辺については中心部への居住を推進します。

● **農業既存集落における地域コミュニティの場を考慮した居住の維持**

- ⇒ 市街化調整区域については、農村部の既存集落を中心として、市民センター・公民館等の地域コミュニティの場を考慮した居住の維持を図ります。

5-4 届出等の手続

【居住誘導区域外での届出】

居住誘導区域外では、以下の行為が届出の対象となります。

(開発行為)

- ① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為。
- ② 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が $1,000\text{ m}^2$ 以上のもの。
- ③ 住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定められたものの建築目的で行う開発行為。

(建築行為等)

- ① 3戸以上の住宅を新築しようとする場合。
- ② 人の居住の用に供する建築物として条例で定められたものを新築しようとする場合。
- ③ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等とする場合。



【開発行為の例】



出典：国土交通省資料

【建築行為の例】

6. 公共交通ネットワークの構築

【川越市都市・地域総合交通戦略の基本目標と基本方針】

川越市立地適正化計画は、川越市都市・地域総合交通戦略と連携し、公共交通ネットワークの構築を推進するとともに、居住の誘導を図ります。川越市都市・地域総合交通戦略の基本目標と基本方針は以下のとおりです。

川越市都市・地域総合交通戦略の基本目標

市民が暮らしやすく、訪れる人を魅了する 「川越のまち」の活動を支える交通の実現

方向性 1

地域の特性に応じた持続可能な交通ネットワークの構築 ～人と人をつなぐための都市基盤の整備とみんなで支える公共交通の実現～

- ・ 都市基盤を強化し、交通サービスの質を高め、公共交通の乗継拠点を整備することで、地域住民及び来街者が快適で便利に移動できる環境を実現します。
- ・ 地域の特性を考慮しながら、そこに暮らす人々とともに支える持続可能な地域公共交通の実現を目指します。

方向性 2

都心核・地域核間及び隣接する都市を結ぶ基幹的交通軸の維持・強化 ～まちづくりを支える道路整備と基幹的公共交通の維持・強化～

- ・ 環状道路や都市計画道路の優先整備路線等、まちづくりを支える道路を整備します。
- ・ コンパクトかつ拠点がネットワークでつながる都市構造の実現のため、基幹的公共交通の維持・強化を進めます。

方向性 3

都心核の特性に応じた移動環境の確保 ～人々の活力を生み出す、歩いて楽しい魅力的な中心市街地の形成～

- ・ 自動車から徒歩、自転車、公共交通へ、中心市街地の交通モードの転換を推進します。
- ・ 地域住民の生活利便性と歩行者にやさしい道路交通の両立を図るとともに、中心市街地の活力を維持するため、適切な交通規制や交通円滑化方策について検討し、実施に向けて取組みます。
- ・ 骨格となる道路の整備や主要な交差点の改良を重点的に実施し、中心市街地の交通円滑化を図ります。
- ・ 歴史情緒にあふれ、美しい景観を保つ北部市街地と、商業や業務の集積地として発展する川越駅、川越市駅、本川越駅の三駅周辺の特性に配慮した交通施策を推進します。

●戦略の方向性

方向性 1 地域の特性に応じた持続可能な交通ネットワークの構築

施策の方針 1-1 公共交通路線の維持と整備

- ・ 既存の鉄道やバス路線の維持を図り、鉄道駅を中心としたバス路線の整備を進めます。

施策の方針 1-2 交通空白地域における交通手段の確保

- ・ デマンド型交通等新たな交通手段の導入を進めるとともに、地域が主体となる交通手段を検討します。

施策の方針 1-3 地域の特性に応じた乗継拠点の整備

- ・ 鉄道駅の改良や鉄道駅周辺の基盤整備を進めるとともに、バスの乗継拠点の整備に努めます。

施策の方針 1-4 公共交通の利用促進

- ・ モビリティマネジメントの推進や総合バス路線マップの作成等により、公共交通の利用促進を図ります。

施策の方針 1-5 低炭素社会の実現に向けた取組の実施

- ・ 公共交通の利用促進、環境性能に優れた自動車への移行、エコドライブの実践を働きかけます。

方向性 2 都心核・地域核間及び隣接する都市を結ぶ基幹的交通軸の維持・強化

施策の方針 2-1 交通円滑化のための道路ネットワークの整備

- ・ 都市計画道路等の整備を進め、道路ネットワークの整備を推進します。
- ・ 交差点改良を推進し、交通渋滞の緩和を図ります。

施策の方針 2-2 基幹的公共交通の維持と強化

- ・ 基幹的公共交通の周辺への都市機能及び居住の誘導を図りつつ、都心核・地域核間及び隣接する都市をつなぐ公共交通の維持・強化を図ります。

施策の方針 2-3 東京 2020 オリンピック・パラリンピックを契機とした交通アクセス性の向上

- ・ ゴルフ競技会場周辺の交通アクセス性の向上と公共交通の輸送力の強化を図ります。

方向性 3 都心核の特性に応じた移動環境の確保

施策の方針 3-1 歩行環境の改善と多様な移動手段の確保

- ・ 地域住民及び来街者の利便性向上のため、歩行環境や自転車走行環境の改善に取り組めます。
- ・ コミュニティサイクル等の多様な移動手段の充実を図ります。

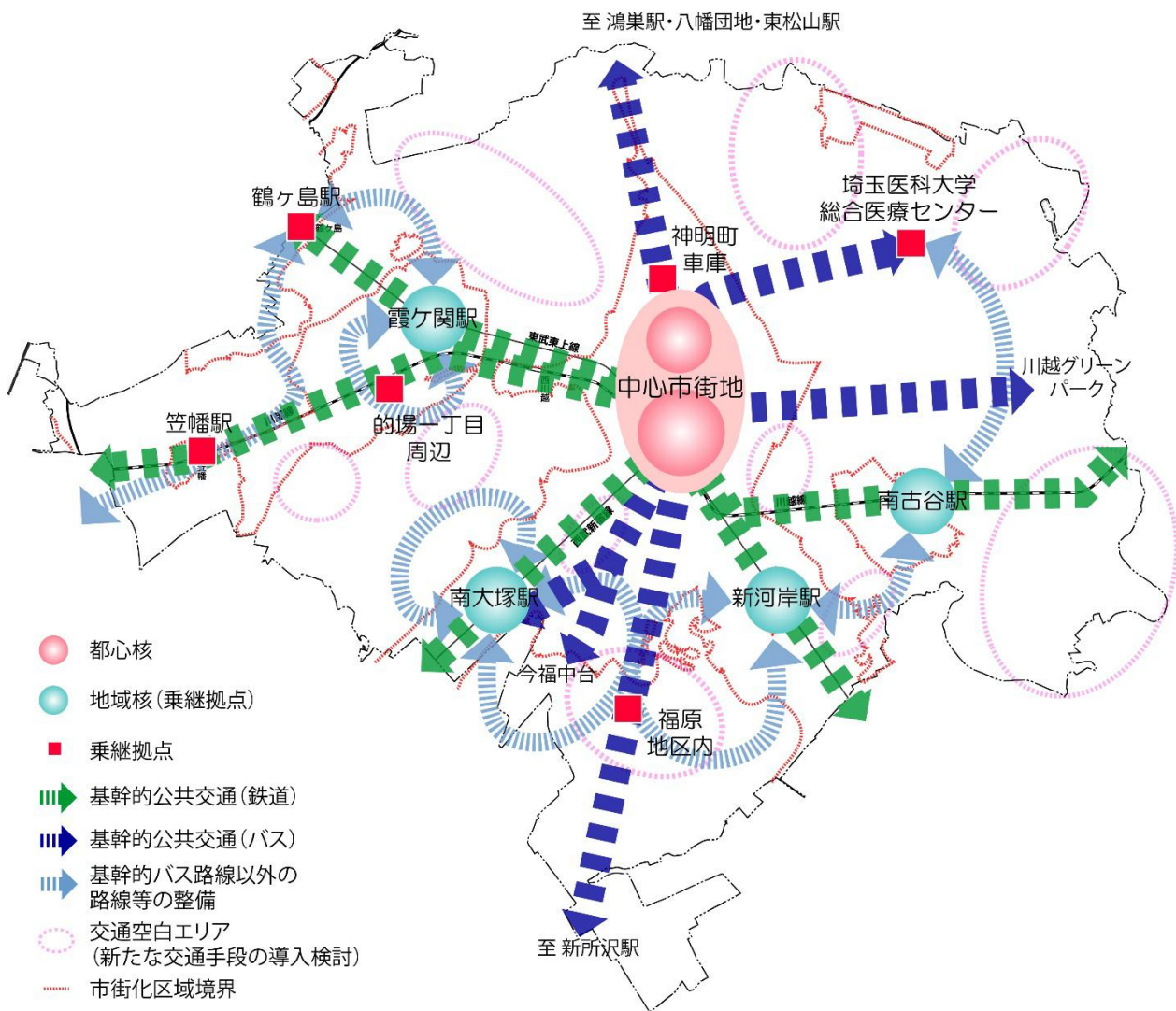
施策の方針 3-2 中心市街地における交通渋滞緩和

- ・ 都市計画道路等の整備や交差点改良を推進します。
- ・ 適切な交通規制や自動車の迂回誘導方策を検討し、実施に向けて取り組めます。
- ・ 北部市街地周辺においては郊外型駐車場を充実させ、自動車の流入抑制を図ります。

施策の方針 3-3 拠点性を高める交通結節機能等の充実

- ・ 川越駅周辺において、駅前広場、都市計画道路等及び送迎バス等の乗降場所を整備し、交通結節機能等の充実と交通円滑化を図ります。
- ・ 関越自動車道及び圏央道からのアクセスの良さを活かし、高速バスの充実を図ります。

およそ 10 年後を目標年次とした基本方針図を示します。



出典：川越市都市・地域総合交通戦略（平成 29 年（2017 年）

【公共交通の基本方針図】

7. 誘導施策

7-1 関連施策の整理

川越市立地適正化計画のまちづくりの目標に寄与する施策として、第四次川越市総合計画、川越市都市計画マスタープラン、川越市中心市街地活性化基本計画等の上位計画や関連計画における施策に関して整理して以下に示します。

※現行で既存計画に挙げられていない項目については、「本計画における独自施策」として示しており、今後の検討を要するものです。

目標① 快適な生活を可能とする 居住環境の創出による暮らしやすさの確保

将来の人口減少や既成市街地の空き家等の増加に対応し、生活利便性の高い区域に居住を誘導することにより、都市のスプロール化を抑制するとともに、市街地の人口密度を一定規模以上に保つことで、地区の活性化や行政サービスの効率化につなげ、いつまでも暮らしやすいまちの実現を目指します。

施策 1-1: 交通戦略と連携した市街地内の移動利便性の確保

- 交通戦略の推進

施策 1-2: 居住誘導区域内の人口密度の維持

- 良好な住環境の維持・創出
 - ・ 住宅政策の推進
 - ・ 高齢者の居住環境の整備・充実
 - ・ 新たな郊外居住によるスプロール化の防止
 - ・ 空き家対策の推進

施策 1-3: 災害のおそれのあるエリアの防災体制の整備

- 治水事業の推進
 - ・ 流域対策の推進
- 防災体制の整備
 - ・ 災害応急体制の充実
 - ・ 防災意識の普及・高揚

目標② 川越の活力を維持する 拠点における都市機能の集積と魅力的な空間の形成

交通利便性が高く、都市機能の集積がみられる駅周辺において、地域特性に応じた都市機能施設を維持・誘導し、各拠点における活力の維持と魅力の向上を図ります。特に三駅を中心とする都心核は、県南西部地域の拠点都市としてふさわしい都市機能施設の維持・誘導を行い、観光地としての側面を持つ北部市街地では、蔵造りや町家造り等の歴史的建造物の保存利活用を図るなど、川越の歴史や文化資源を生かしたまちづくりに共感する人たちの居住を誘導する等、魅力的な空間の形成を図ります。

施策 2-1: 都心核の形成

- 中心市街地の活性化
- 観光の振興
 - ・戦略的な観光事業の推進

施策 2-2: 地域核の形成

- 都市基盤や歩行者空間整備の推進
 - ・新河岸駅周辺地区整備の推進

施策 2-3: 都市機能施設の維持・誘導

- 都市機能誘導施設整備への支援
 - ・誘導対象施設の整備時における公有地の活用 (☆)
 - ・拠点周辺における生産緑地の活用 (☆)
 - ・国の支援制度の適用 (☆)
- 都市機能施設の維持
 - ・特定用途誘導地区の検討 (☆)
 - ・保育施設の充実
 - ・高齢者福祉における介護サービスの充実
 - ・戦略的な観光事業の推進【再掲】
- 広域的な連携の推進
 - ・関係自治体との連携の推進
- 生活に密着した商店街の維持と活性化
 - ・商店街への支援
- 社会資本マネジメントの推進
 - ・効率的な社会資本整備の推進
 - ・公共施設の適正配置

(☆) : 本計画における独自施策

目標③ 誰もが移動しやすい 公共交通の充実

多極ネットワーク型の都市構造を目指すため、拠点を中心とした公共交通を充実させ、居住地から拠点への移動手段を確保し、乗換利便性の向上による拠点間の移動を円滑にすることで、地域住民の生活利便性を確保します。

※川越市都市・地域総合交通戦略における施策の推進

施策 3-1: 地域の特性に応じた持続可能な交通ネットワークの構築

- 公共交通路線の維持と整備
- 交通空白地域等における交通手段の確保
- 地域の特性に応じた乗継拠点の整備
- 公共交通の利用促進

施策 3-2: 都心核・地域核間及び隣接する都市を結ぶ基幹的交通軸の維持・強化

- 交通円滑化のための道路ネットワークの整備
- 基幹的公共交通の維持と強化

施策 3-3: 都心核の特性に応じた移動環境の確保

- 歩行環境の改善と多様な移動手段の確保
- 中心市街地における交通渋滞の緩和
- 拠点性を高める交通結節機能等の充実

目標④ 川越の魅力・生活を支える 既存集落におけるコミュニティの維持

川越の良好な自然環境と農業を支える郊外の既存集落等については、地区の公民館や学校等、地域コミュニティの拠点を核として、持続性のある生活圏の維持を図ります。また、農業振興施策との連携によって自然とのふれあいの場を提供するなど、市民の多様なレクリエーション先として、交流によるにぎわいの創出を目指します。

施策 4-1: 田園と調和した生活環境の維持

- 集落地における生活環境の向上
- 豊かな自然環境の保全・育成
- 田園環境と調和した土地利用

施策 4-2: 集落へのアクセス確保

- 公共交通路線の維持と整備(再掲)
- 交通空白地域等における交通手段の確保(再掲)

7-2 関連施策の概要

目標① 快適な生活を可能とする 居住環境の創出による暮らしやすさの確保

将来の人口減少や既成市街地の空き家等の増加に対応し、生活利便性の高い区域に居住を誘導することにより、都市のスプロール化を抑制するとともに、市街地の人口密度を一定規模以上に保つことで、地区の活性化や行政サービスの効率化につなげ、いつまでも暮らしやすいまちの実現を目指します。

施策 1-1: 交通戦略と連携した市街地内の移動利便性の確保

● 交通戦略の推進

関連施策: 川越市都市・地域総合公共交通戦略

- ・ 地域の特性に応じた持続可能な交通ネットワークを構築します。
- ・ 都心核・地域核間及び隣接する都市を結ぶ基幹的交通軸の維持・強化を図ります。
- ・ 都心核の特性に応じた移動環境を確保します。

施策 1-2: 居住誘導区域内の人口密度の維持

● 良好な住環境の維持・創出

関連施策: 住生活基本法、川越市空き家等の適正管理に関する条例、空家等対策推進に関する特別措置法、都市計画法

【住宅政策の推進】

- ・ 子育て世帯や高齢者世帯に配慮した住宅政策を検討します。

【高齢者の居住環境の整備・充実】

- ・ 住宅改善等に関する支援の充実を図ります。

【新たな郊外居住によるスプロール化の防止】

- ・ 市街化調整区域における開発許可制度の適切な運用を行います。

【空き家対策の推進】

- ・ 特定空家等の管理不全な空き家等については、所有者等による適切な管理を促進するために必要な措置を講じます。
- ・ 空き家、その跡地等については、利活用を促進するための対策を検討します。

施策 1-3: 災害のおそれのあるエリアの防災体制の整備

● 治水事業の推進

関連施策：排水機場及び内水排除ポンプ場の長寿命化修繕計画

【流域対策の推進】

- ・ 集中豪雨等による浸水及び内水による被害への対策を図ります。
- ・ 警戒・水防体制を整備するとともに、水害の危険性についての広報・PRに努めます。

● 防災体制の整備

関連施策：地域防災計画

【災害応急体制の充実】

- ・ 安全に避難するための環境整備や、避難行動用支援者の避難支援体制の構築を図ります。
- ・ 災害時や緊急時に情報の伝達を確実にを行うため、防災行政無線のデジタル化を行うとともに、情報伝達手段の多様化を推進します。

【防災意識の普及・高揚】

- ・ 共助を担う地域の防災組織の結成を促進するとともに、活動の充実を図ります。
- ・ 地域での防災訓練等の活動を支援するとともに、防災講話等を通じて、市民の自助・共助意識の高揚を図ります。

目標② 川越の活力を維持する 拠点における都市機能の集積と魅力的な空間の形成

交通利便性が高く、都市機能の集積がみられる駅周辺において、地域特性に応じた都市機能施設を維持・誘導し、各拠点における活力の維持と魅力の向上を図ります。特に三駅を中心とする都心核は、県南西部地域の拠点都市としてふさわしい都市機能施設の維持・誘導を行い、観光地としての側面を持つ北部市街地では、蔵造りや町家づくり等の歴史的建造物の保存利活用を図るなど、川越の歴史や文化資源を生かしたまちづくりに共感する人たちの居住を誘導する等、魅力的な空間の形成を図ります。

施策 2-1: 都心核の形成

● 中心市街地の活性化	関連施策：川越市中心市街地活性化基本計画
・ 中心市街地活性化協議会との意見調整を図り、多様な参画の下「川越市中心市街地活性化基本計画」に基づく商業の振興と活性化事業を推進します。	
● 観光の振興	関連施策：第二次川越市観光振興計画
【戦略的な観光事業の推進】	
・ 地域の特性を生かし、観光資源の発掘と有効活用を図るとともに、観光エリアの拡大、リピーターの確保、滞在時間の延長に繋がる事業を推進します。	
・ 中心市街地の宿泊施設のさらなる充実を図ります。	

施策 2-2: 地域核の形成

● 都市基盤や歩行者空間整備の推進	関連施策：新河岸駅周辺地区地区整備計画
【新河岸駅周辺地区整備の推進】	
・ 駅前広場を含めた東西駅前通り線等の整備を進めるとともに、新河岸駅の自由通路及び橋上駅舎整備を推進します。	

施策 2-3: 都市機能施設の維持・誘導

● 都市機能施設の維持

関連施策: 子ども・子育て支援事業計画、すこやかプラン・川越、川越市観光振興計画

【保育施設の充実】

- ・保育の量の拡大や質の向上により、子育てしやすい環境づくりを図ります。保育ニーズに応じた保育園施設の改修を行います。

【高齢者福祉における介護サービスの充実】

- ・住み慣れた地域で安心して生活し続けられるよう、計画的な介護サービスの整備を促進します。

【戦略的な観光事業の推進 【再掲】】

- ・地域の特性を生かし、観光資源の発掘と有効活用を図るとともに、観光エリアの拡大、リピーターの確保、滞在時間の延長に繋がる事業を推進します。
- ・中心市街地の宿泊施設のさらなる充実を図ります。

● 広域的な連携の推進

関連施策: レインボープラン(第3次埼玉県川越都市圏まちづくり基本構想・基本計画)

【関係自治体との連携の推進】

- ・近隣や遠隔地の自治体との交流を進め、様々な分野での相互連携を図り、効率的で効果的な広域連携を推進します。

● 生活に密着した商店街の維持と活性化

関連施策: 川越市中心市街地活性化基本計画

【商店街への支援】

- ・商店街の抱える個人店主の高齢化問題、後継者の育成問題等の解決や ICT 社会への対応に向けた取組を推進します。
- ・商店街の空き店舗の活用を図るなど、商店街の空洞化解消に努めます。
- ・霞ヶ関、南大塚、新河岸、南古谷の各駅周辺地域等については、地域住民に密着した商業地の形成に努めます。
- ・消費者のニーズに合った商品の提供や、消費者の購買に結び付くような工夫がある魅力的な店舗を育成・支援し、商店街全体の魅力と活力の向上を図ります。

● 社会資本マネジメントの推進

関連施策: 川越市公共施設等総合管理計画

【効率的な社会資本整備の推進】

- ・本市が所有、管理する全ての社会資本に対し、総合的かつ長期的な視点を持って、更新・統廃合・長寿命化などを計画的に行い、財政負担の軽減や平準化を目指すことを目的とした公共施設等総合管理計画を推進します。同計画に基づく施設管理・更新計画が進められることから、計画が具体化した段階で本計画を見直していくこととします。

【公共施設の適正配置】

- ・機能の複合化や集約化を進めて資産の有効活用を図り、現在の公共施設の総量の縮減を目指すとともにその適正配置に努めます。

目標③ 誰もが移動しやすい 公共交通の充実

多極ネットワーク型の都市構造を目指すため、拠点を中心とした公共交通を充実させ、居住地から拠点への移動手段を確保し、乗換利便性の向上による拠点間の移動を円滑にすることで、地域住民の生活利便性を確保します。

施策 3-1: 地域の特性に応じた持続可能な交通ネットワークの構築

● 公共交通路線の維持と整備	関連施策：川越市都市・地域総合交通戦略
<ul style="list-style-type: none">・公共交通路線の維持と整備を図ります。・川越シャトルの運行、運行見直し等を図ります。	
● 交通空白地域等における交通手段の確保	関連施策：川越市都市・地域総合交通戦略
<ul style="list-style-type: none">・交通空白地域等における交通手段の確保を図ります。	
● 地域の特性に応じた乗継拠点の整備	関連施策：川越市都市・地域総合交通戦略
<ul style="list-style-type: none">・鉄道駅の改良及び鉄道駅周辺の基盤整備を図ります。・バス乗継拠点の整備を図ります。・バス待ち環境の改善を図ります。	
● 公共交通の利用促進	関連施策：川越市都市・地域総合交通戦略
<ul style="list-style-type: none">・公共交通の利用促進を図ります。	

施策 3-2: 都心核・地域核間及び隣接する都市を結ぶ基幹的交通軸の維持・強化

● 交通円滑化のための道路ネットワークの整備	関連施策：川越市都市・地域総合交通戦略
<ul style="list-style-type: none">・都市計画道路等の整備を図ります。・交差点改良を推進します。	
● 基幹的公共交通の維持と強化	関連施策：川越市都市・地域総合交通戦略
<ul style="list-style-type: none">・基幹的公共交通周辺の居住密度・にぎわいの確保を図ります。・基幹的公共交通軸の維持・強化を図ります。	

施策 3-3: 都心核の特性に応じた移動環境の確保

● 歩行環境の改善と多様な移動手段の確保

関連施策: 川越市都市・地域総合交通戦略

- ・ 交通円滑化方策の推進を図ります。
- ・ 安全で快適な歩行者ネットワークの構築を図ります。
- ・ 都市計画道路の見直しを図ります。
- ・ 安全な自転車走行空間の確保を図ります。
- ・ 中心市街地内の多様な移動手段の確保を図ります。

● 中心市街地における交通渋滞の緩和

関連施策: 川越市都市・地域総合交通戦略

- ・ 都市計画道路等の整備を図ります。
- ・ 交差点改良を推進します。
- ・ 交通円滑化方策の推進を図ります。

● 拠点性を高める交通結節機能等の充実

関連施策: 川越市都市・地域総合交通戦略

- ・ 川越駅周辺の交通結節機能等の強化を図ります。

目標④ 川越の魅力・生活を支える 既存集落におけるコミュニティの維持

川越の良好な自然環境と農業を支える郊外の既存集落等については、地区の公民館や学校等、地域コミュニティの拠点を核として、持続性のある生活圏の維持を図ります。また、農業振興施策との連携によって自然とのふれあいの場を提供するなど、市民の多様なレクリエーション先として、交流によるにぎわいの創出を目指します。

施策 4-1: 田園と調和した生活環境の維持

●集落地における生活環境の向上	関連施策：川越市都市計画マスタープラン
<ul style="list-style-type: none">・適正に市街化を抑制しつつ、農村集落の環境を守り、農地や樹林地、屋敷林等と宅地の調和を図ります。・既存集落地における新たな住宅建設等の都市的な土地利用においては、ゆとりある緑住住宅地としての環境整備を進めます。	
●豊かな自然環境の保全・育成	関連施策：川越市都市計画マスタープラン
<ul style="list-style-type: none">・自然環境としても重要な河川沿いの農地・集落地は、地域にふさわしい農業及び農地の有効活用のあるあり方を検討した上で田園環境の保全方策を検討します。	
●田園環境と調和した土地利用	関連施策：川越市都市計画マスタープラン
<ul style="list-style-type: none">・まとまりある優良な農地の保全を図るとともに、田園環境に調和した秩序ある土地利用の促進を図ります。	

施策 4-2: 集落へのアクセス確保

●公共交通路線の維持と整備(再掲)	関連施策：川越市都市・地域総合交通戦略
<ul style="list-style-type: none">・公共交通路線の維持と整備を図ります。・川越シャトルの運行、運行見直し等を図ります。	
●交通空白地域等における交通手段の確保(再掲)	関連施策：川越市都市・地域総合交通戦略
<ul style="list-style-type: none">・交通空白地域等における交通手段の確保を図ります。	

8. 目標値の設定

本計画は、P D C Aサイクルに基づき、おおむね5年ごとに進捗の確認と必要に応じた見直しをするため、目標値を設定する必要があります。

なお、本計画では、居住誘導区域の設定（平成30年度（2018年度）末に設定・公表予定）に合わせて、居住誘導区域の人口密度等を目標値として設定する予定です。