

# 富士見市都市計画マスタープラン (素案)

令和2年2月  
富士見市

# (目次)

<b>序章 都市計画マスタープランの策定にあたって</b> .....	<b>1</b>
1 計画の位置づけ.....	1
2 策定の目的.....	2
3 目標年次.....	2
4 計画の構成.....	3
5 都市の概況.....	4
6 近年の都市計画関連制度の動向.....	8
7 都市づくりの現状と課題.....	9
<b>第1章 全体構想</b> .....	<b>15</b>
第1節 まちづくりの理念や都市計画の目標.....	15
1 まちづくりの理念.....	15
2 都市計画の目標.....	16
3 目指すべき都市像.....	20
第2節 分野別方針.....	23
1 土地利用の方針.....	23
2 住環境整備の方針.....	27
3 交通体系の方針.....	30
4 水とみどりの方針.....	33
5 都市の防災に関する方針.....	36
6 景観形成に関する方針.....	39

## 序章

## 都市計画マスタープランの策定にあたって

## 1 計画の位置づけ

都市計画マスタープランは、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として「都市計画法第十八条の二」に定められている法定の計画です。市の都市計画に関連する都市づくりは、都市計画マスタープランに即して行われます。

## (市町村の都市計画に関する基本的な方針)

第十八条の二 市町村は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、当該市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下この条において「基本方針」という。）を定めるものとする。

2～3（略）

4 市町村が定める都市計画は、基本方針に即したものでなくてはならない。

都市計画法では、都市の健全な発展と秩序ある整備、及びそれによる国土の均衡ある発展と公共の福祉の増進への寄与を目的に、区域区分（市街化区域、市街化調整区域）や都市施設（都市計画道路、公園、下水道など）をはじめ様々な内容を定めていますが、都市計画マスタープランは、それら全体を包括する長期的かつ総合的な都市づくりの指針となるものです。

本計画は、都市計画法に基づき「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として定めるものです。また、本計画は、埼玉県が策定した「まちづくり埼玉プラン」、「富士見都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」を上位計画としつつ、「第6次富士見総合計画」などの各種関連計画との整合を図りながら定めます。

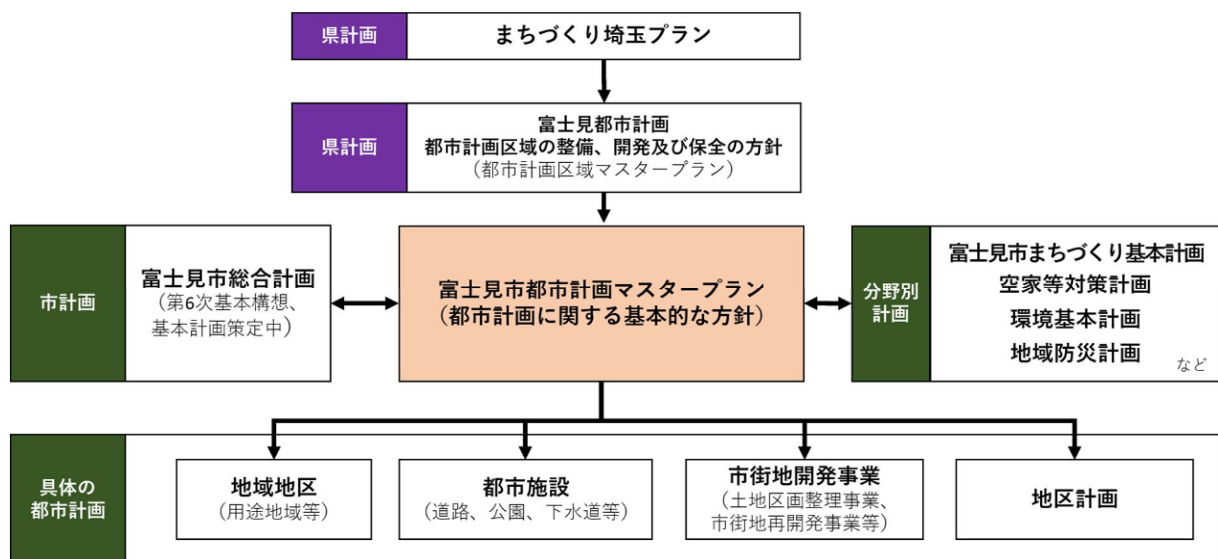


図 都市計画マスタープランの位置づけ

## 2 策定の目的

富士見市（以下、「本市」という）では、2002年（平成14年）に第一次となる都市計画マスタープランを策定しており、2021年（令和3年）に目標年次を迎えます。計画に基づいて都市づくりを進めてきましたが、少子高齢化の進行、人口減少社会の到来など、本市を取り巻く環境が大きく変化しています。

また、近年の都市再生特別措置法の改正においても、少子高齢化の進行、将来の人口減少社会の到来に備え、「都市機能の集約化」、空き地や空家などの増加による「都市のスポンジ化対策」などへの対応がうたわれるようになりました。さらに、近年頻発する大規模災害への備えとして、「都市の防災に関する機能の確保」が求められています。このほか、都市農業振興基本法の成立により、都市農地を「宅地化すべき」ものから、都市に「あるべきもの」と捉えることになるなど、本市に多く分布する都市農地のあり方についても見直しを行う時期にさしかかっています。

「富士見市都市計画マスタープランは」、新たな都市づくりの課題への対応を踏まえて、これからの都市づくりの指針として、目指すべき将来像を明確にし、市民と行政がそれらを共有しながら実現化していくためのものです。

## 3 目標年次

都市づくりは、長期的展望をもって継続的に進める必要があることから、計画期間は2021年（令和3年）から概ね20年後の2040年3月（令和22年）とします。

なお、社会経済状況の変化などがある場合には、必要に応じて適宜見直しを図っていきます。

また、本計画の対象区域は、市全域（19.77 km<sup>2</sup>）とします。

## 4 計画の構成

都市計画マスタープランの構成は、はじめに本市における都市づくりの現状と課題を示し、それを踏まえた都市づくりの基本理念・基本施設や将来都市像（将来都市構造）と、その実現に向けた都市づくりの基本方針を「都市の将来像」として定めます。

全体構想における「分野別方針」では、土地利用、住環境整備、交通体系、水とみどり、都市の防災、景観形成の整備の6つの分野において方針を定めます。

さらに、市域をいくつかの地域に区分し、地域ごとにまちづくりの基本的な方針を「地域別構想」として定めます。

最後に、都市計画マスタープランで定めた都市づくりの実現に向けた「計画の進捗管理」について定めます。なお、計画の具現化に向けては、このマスタープランをともに、庁内の関連する計画などと連携した取り組みを進めます。

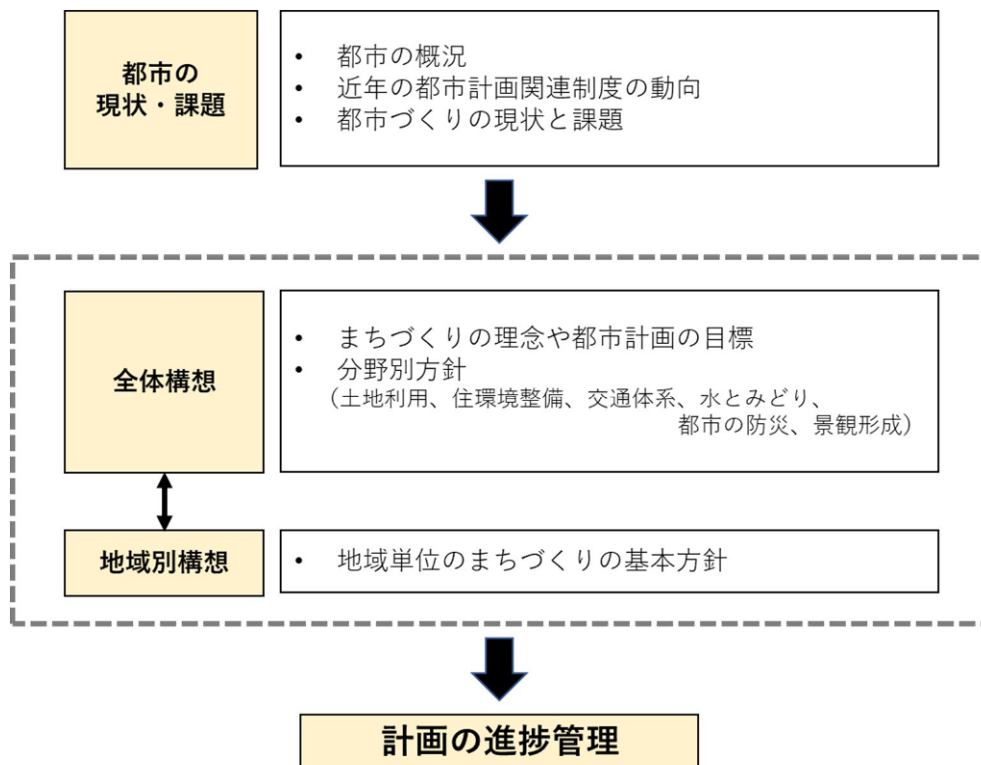


図 都市計画マスタープランの構成

## 5 都市の概況

### (1) 位置

本市は埼玉県の南部のやや東側に位置し、東部はさいたま市、北部は川越市、西部はふじみ野市及び入間郡三芳町、南部は志木市に接しています。また、さいたま中心部へ約 10km、東京中心部へ約 30km 圏の位置になります。市域面積は約 1,977 ha で、東西に約 7.0km、南北に約 6.8km と北部に突き出した箇所はあるものの、全体的に丸みを帯びた形となっています。

主要な幹線道路は、南北方向に国道 254 号バイパスが通り、南部の東西方向に国道 463 号、また市外東部には、南北方向に関越自動車道、国道 254 号が通っています。鉄道は東部の南北方向に東武東上線が通っており、市内沿線にふじみ野駅、鶴瀬駅、みずほ台駅があります。みずほ台駅から東京都にある池袋駅までは約 25 分でアクセスが可能です。



図 広域的位置

### (2) 地形的特徴

本市は関東平野の西部に位置し、北東部には荒川と新河岸川が流れ、北部と東部には標高 6m 以下の荒川が作り出した低地の平野部が形成されています。西部から南西部にかけては、武蔵野台地が広がっており、台地面は新河岸川の支流や柳瀬川によって削られてきた入り組んだ谷地形の風景がみられます。

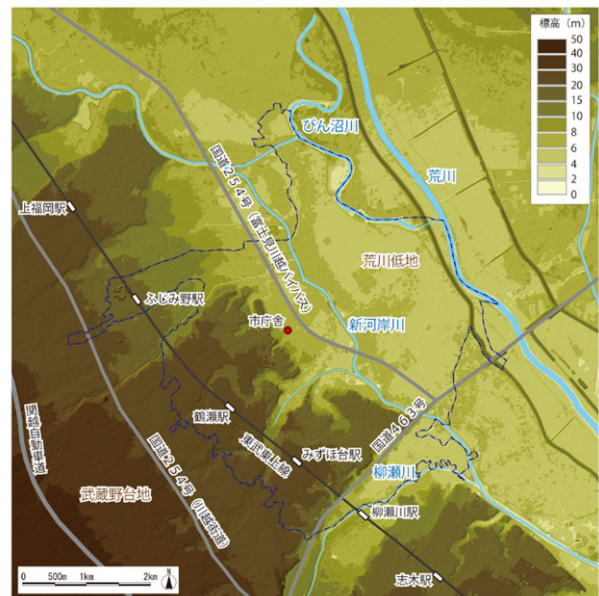


図 標高地形図

(出典 国土地理院 基盤地図情報標高モデル 5mメッシュデータ (平成 27 年度))

### (3) 都市の成り立ち

本市は、およそ1万2千年前は海が内陸深くまで進入し、富士見市域の東側や、柳瀬川の谷に海が広がっていました。およそ6千年前に台地を中心に人々が集まり、打越遺跡や国指定史跡水子貝塚などの大きな貝塚遺跡が作られました。奈良・平安時代には、富士見市域も武蔵国入間郡の一部となり、この頃に遺跡が増加します。鎌倉・戦国時代を経て江戸時代に入ると、江戸を支える近郊農村としての性格を強めていき、江戸と川越を結ぶ動脈として新河岸川の舟運が整えられ、市内にも6箇所の河岸場が整備されました。

1889年(明治22年)に町村制が施行され、南畑村、鶴瀬村、水谷村と3村が発足しました。その後、1956年9月(昭和31年)に3村の合併により富士見村が発足、1964年(昭和39年)に町制、1972年(昭和47年)に市制が施行され現在に至っています。

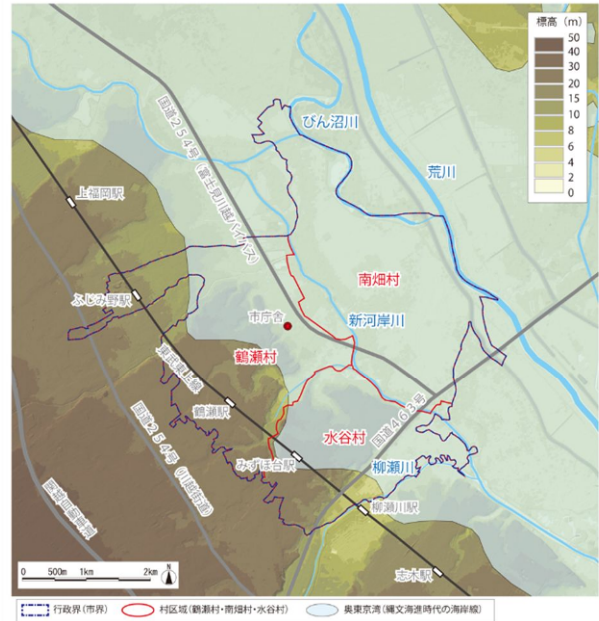


図 富士見市の成り立ち  
(資料 国土数値情報(行政区域)及び国土地理院基盤地図情報標高モデル5mメッシュデータ(平成27年度)などをもとに作成)

表 富士見市の沿革

年月日	市域の変遷
1889年 4月 (明治22年)	町村制が施行され、鶴瀬、南畑、水谷の各村が発足
1956年 9月30日(昭和31年)	鶴瀬、南畑、水谷の3村が合併して富士見村が発足
1964年 4月 1日(昭和39年)	富士見村が町制を施行し、富士見町が発足
1972年 4月10日(昭和47年)	富士見町が市制を施行し、富士見市が発足

#### (4) 都市計画の変遷

本市では、1958年（昭和33年）代からの急速な都市化を受け、計画的な土地利用を図るため、富士見市、大井町（現在のふじみ野市）及び三芳町の1市3町からなる富士見都市計画区域が1966年12月28日（昭和41年）に指定されました。

その後、1975年（昭和50年）に志木市との行政界の変更に伴い区域を変更し、2005年10月（平成17年）には大井町が上福岡市との合併に伴いふじみ野市となり、2007年2月（平成19年）に上福岡都市計画区域と富士見市都市計画区域の統合により、新たに「富士見都市計画区域」が指定されました。

表 都市計画区域、区域区分の変遷

告示年月日	市域の変遷	行政区域 (ha)	市街化区域 (ha)	市街化調整区域 (ha)
1966年12月28日 (昭和41年)	都市計画区域の決定	1,953	—	—
1970年8月25日 (昭和45年)	都市計画法に基づく区域区分	1,953	774	1,179
1975年4月1日 (昭和50年)	志木市との行政界の変更	1,952	773	1,179
1979年3月30日 (昭和54年)	榎町土地区画整理事業に伴う市街化区域編入及び上沢3丁目の一部を市街化区域編入による変更	1,952	776	1,176
1984年12月26日 (昭和59年)	水子、諏訪地区の暫定逆線引き	1,952	676	1,276
1986年1月10日 (昭和61年)	勝瀬原土地区画整理事業に伴う市街化区域編入による変更	1,952	749	1,203
1991年12月24日 (平成3年)	東久保土地区画整理事業地内の市飛び地の市街化区域編入による変更	1,952	749	1,203
1994年3月15日 (平成6年)	大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特定措置法の改正の伴う変更	1,952	749	1,203
1998年12月25日 (平成10年)	密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律に伴う変更	1,970	749	1,221
2004年4月27日 (平成16年)	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の改定に伴う人口フレームの変更	1,970	749	1,221
2007年2月2日 (平成19年)	富士見市都市計画区域及び上福岡都市計画区域の統合に伴うもの	1,970	749	1,221
2010年11月19日 (平成22年)	旧暫定逆線引き地区（水子、諏訪）を市街化区域に編入	1,970	849	1,121
2016年8月30日 (平成28年)	第7回定期見直しに伴う変更	1,970	849	1,121



## (5) 人口動向

### ①人口推移

本市の総人口は2025年（令和7年）に人口増加のピークを迎え、徐々に減少する傾向が推測されます。年齢3区分別人口では、年少人口（15歳未満）及び生産年齢人口（15～64歳）は減少傾向にあることが推測されます。一方で老年人口（65歳以上）は、増加が続くことが推測されます。

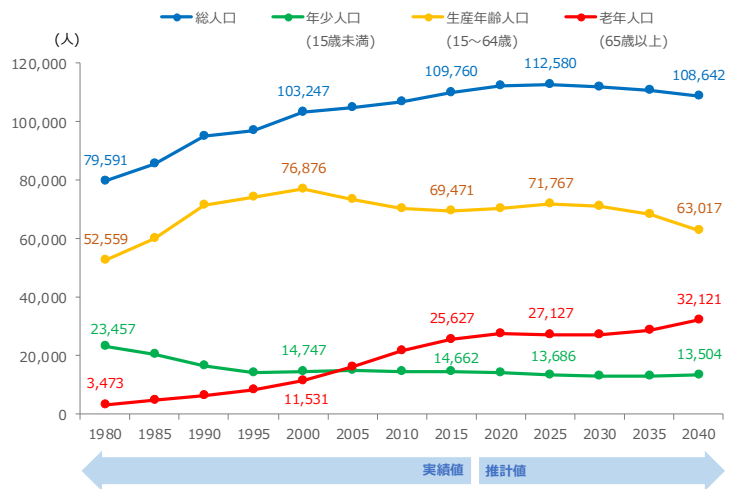


図 人口推移（資料 市独自推計）

### ②人口分布

2015年（平成27年）から2040年（令和22年）（推計）の人口密度の増減数は、東武東上線のふじみ野駅周辺が特に高くなっており、次いでみずほ台駅の東側や針ヶ谷地区、鶴馬一丁目周辺で高くなっています。一方で鶴瀬駅やみずほ台駅の西側、鶴馬三丁目周辺や水谷東地区などで特に低くなっており、市域の多くの区域で人口減少が推測されます。

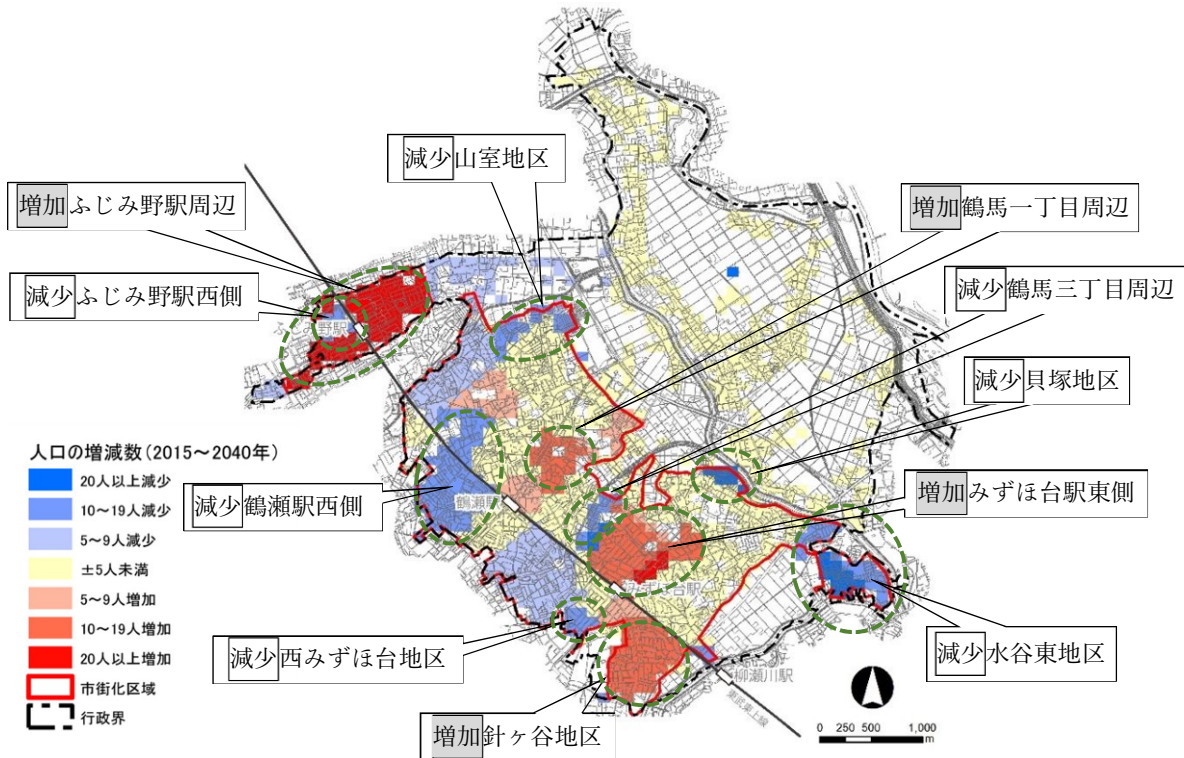


図 人口の増減（2015年（平成27年）～2040年（令和22年））（資料 市独自推計）

## 6 近年の都市計画関連制度の動向

今後の都市づくりを進めるにあたっては、社会環境の変化による都市計画法制度の動向を踏まえることが重要です。特に、急速な少子高齢化や人口減少などの近年の都市を取り巻く環境の変化により、都市再生特別措置法（平成 30 年法律第 22 号）や都市緑地法（平成 29 年法律第 26 号）などの都市計画に関する各種法制度が改正されていることを踏まえ、以下の点を重要な視点におきます。

### ◆集約型都市構造の実現

人口減少や超高齢社会へ対応するため、公共交通の利便性が高い基幹的な道路沿いなどに、居住地や公共施設などの立地を促進し、市街地が分散しないようにしていくことで、自動車に頼らず生活できる都市づくりが重要です。

### ◆都市のスポンジ化への対応

人口減少が進む市街地では、空家や空き地などが増える都市のスポンジ化がみられるようになります。空家などのストックをうまく活用し、市街地の密度を保つことで生活サービス機能を維持し、コンパクトで賑わいのあるまちづくりの推進が重要です。

### ◆都市内の農地の保全

都市内の農地は農業生産の場だけでなく生活環境を保全する貴重な空間です。これらは農地の持つ自然的機能だけでなく、ライフスタイルの多様化を受け新しい価値を持つグリーンインフラとして保全・活用していくことが重要です。

### ◆「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくり

まちなかを車中心から居心地が良く様々な使い方ができる人中心の空間へと転換し、歩きたくなる場を形成する取り組みが各地で進められています。まちなかづくりは、都市機能・居住機能の戦略的誘導、地域公共交通網や公共空間の利活用などを、地域特性や人口規模に応じて検討していくことが重要です。

### ◆災害に強い都市づくり

大規模地震災害や激甚化する水害などへの対策は喫緊の課題です。災害発生時に危険性の高い密集市街地の改善などの防災・減災対策と並行して、大規模災害による被災直後から迅速に復興まちづくりを進められるよう復興事前準備の取り組みを進めることが重要です。

### ◆多様な主体の都市づくりへの参画

将来にわたり様々な都市の機能を維持していくために、効率的で計画的な行財政運営が必要です。そのため、公共施設再編などの検討と併せ、民間の担い手が参入しやすい環境を整え、民間と行政の協働による都市づくりが重要です。

7 都市づくりの現状と課題

(1) 土地利用

◆現状

- 2010年（平成22年）以降、市街化調整区域でも自然的土地利用から住居系土地利用への土地利用転換が増加（2010年（平成22年）から2015年（平成27年）の5年間で市街化区域13.2ha、市街化調整区域4.6ha）
- 第1次産業と第2次産業は減少、第3次産業が増加傾向
- 東武東上線各駅周辺を含む市全体において、商業機能が衰退

人口減  
少子高齢化

◆心配される事項

- 住宅の郊外立地が進むことで、低密度な市街地が形成
- 無秩序な開発による豊かな自然環境の喪失
- 産業が衰退し、雇用の場が喪失すると、地域活力が低下
- 商業機能が衰退し、市街地の魅力が低下すると、居住地として選ばれなくなり、人口が流出

解決するために・・・

◆課題

- 若い世代の定住促進や高齢者・障がい者が安心して暮らすことができるよう、魅力ある市街地の形成が必要
- 無秩序な市街地拡散の防止と豊かな自然環境や農地の保全が必要
- 駅周辺市街地を充実させ、周辺地域の持つ資源を活かした特徴ある拠点形成が必要
- 広域幹線道路に面した交通利便性の高い地域での新たな活力や賑わいの創出が必要

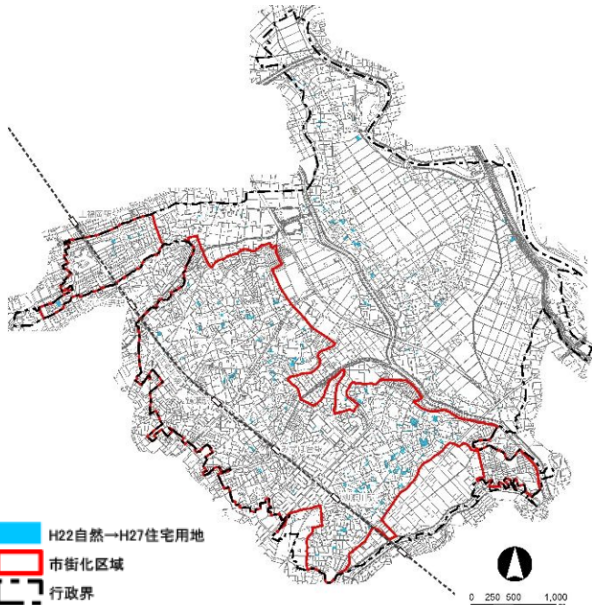


図 自然的土地利用から住居系土地利用に変化した土地（2010年（平成22年）～2015年（平成27年））  
（資料 都市計画基礎調査 平成22年、平成27年）

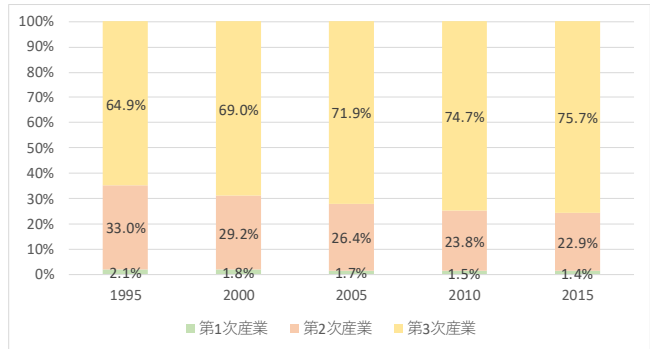


図 産業別就労人口割合の推移  
（資料 国勢調査）

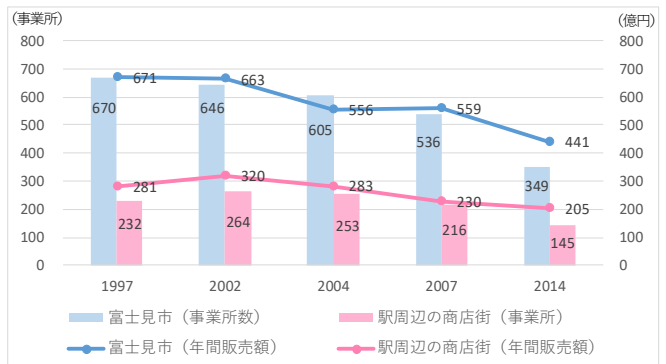


図 商店街の事業所数と年間販売額の推移  
（資料 商業統計調査）

## (2) 住環境

### ◆現状

- 高度経済成長期に開発された一部の市街地で空家が増加
- 公共施設等の老朽化が進行し、既存更新・大規模改修費用は2015年(平成27年)以降の40年間で約1,422億円(年平均36億円)
- 市街地内は落ち着きと統一感のある街並みが広がるが、中高層建築物の建設に伴う、周辺住環境への影響が発生
- 木造家屋が密集した災害に弱い市街地が存在
- 土地区画整理事業が施行中(2地区)
- 雨水排水の計画面積は約1,823ha、都市計画決定面積約1,218ha(普及率約14.8%(2018年末(平成30年末)))
- 汚水排水の排水面積は約1,508ha、都市計画決定面積約1,311ha(普及率約68.3%(2018年末(平成30年末)))

人口減少  
少子高齢化

### ◆心配される事項

- 管理不全な空家が増加し続けると、地域の景観の悪化、治安の悪化、倒壊や火災の発生といった防災上の問題などが発生するなど、地域の魅力が低下
- 人口減少に伴い、財政状況が厳しくなり、さらには維持管理費も増大するため、一人あたりの財政支出が増大
- 災害に弱い市街地は居住地としての魅力が低下し、人口の流出や空家の増加により地域活力が低下

解決するために・・・

### ◆課題

- 密集市街地においては、防災上の安全を高める防災対策が必要
- 周辺環境に配慮した、良好な住環境の形成が必要
- 生活環境の保全や防災のために、空家、空き地の発生抑制や利活用が必要
- 既存インフラの活用など、公共施設等の適切な維持管理、更新が必要
- 土地区画整理事業の施行地区や公共下水道の基盤整備については、効率的・効果的な整備が必要

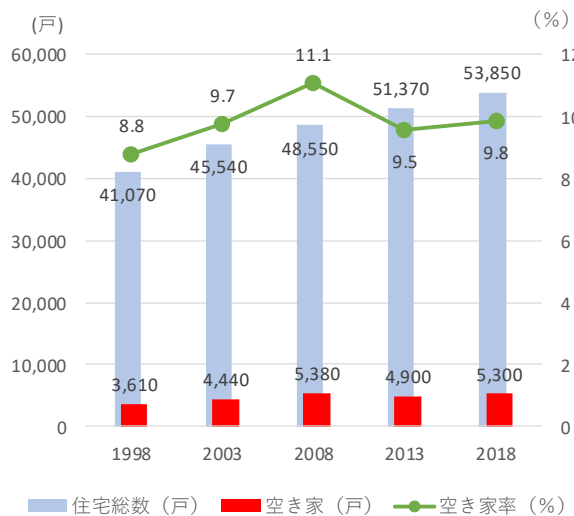


図 空家数と空家率の推移  
(資料 住宅・土地統計調査)

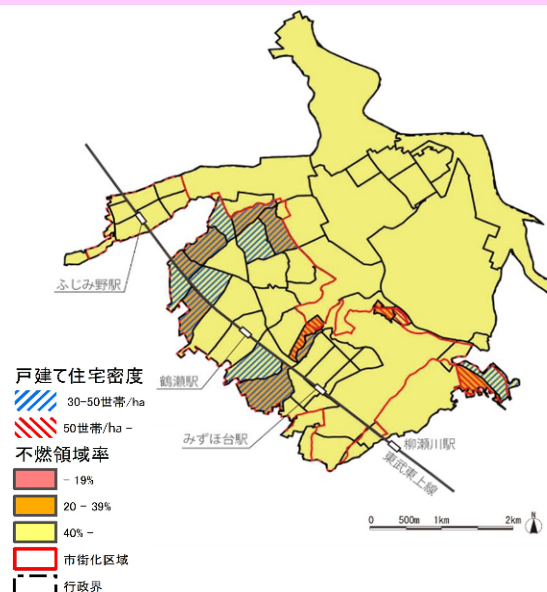


図 密集市街地分布図  
(資料 埼玉県市街地整備課提供資料  
(2019年(令和元年)時点))

### (3) 交通

#### ◆現状

- 都市計画道路は 28 路線、総延長 26,500m（整備率約 69.8%（2017 年（平成 29 年）））
- 鶴瀬駅東側や市街化調整区域では幅員 3.0m 未満の道路が目立つ
- 鉄道により、市街地が東西方向に分断されている
- 地域公共交通網が地域により偏在

人口減  
少子高齢化

#### ◆心配される事項

- 主要な幹線道路が混雑すると、通過交通が生活道路に流入し、生活環境が悪化
- 鉄道やバスの利用者が減少すると、運行本数が減少し、利便性が低下

解決するために・・・

#### ◆課題

- スムーズに移動できるような道路ネットワークの形成が必要
- 誰もが移動しやすい歩行空間の形成が必要
- 鉄道駅やバス停から遠い地域などで地域公共交通の検討が必要

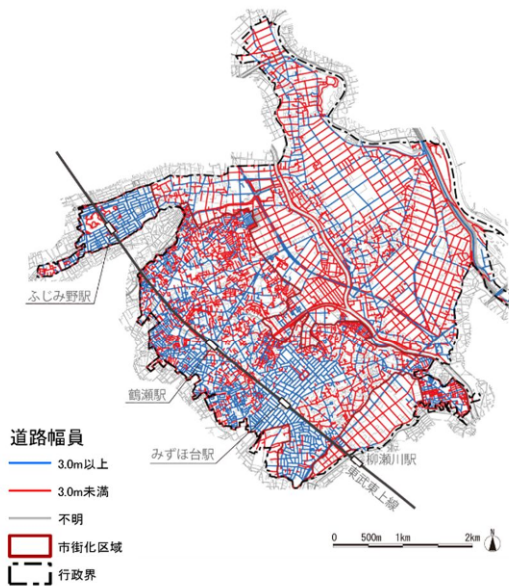


図 道路幅員の状況

(資料 数値地図 (2017 年 4 月 (平成 29 年) 時点))

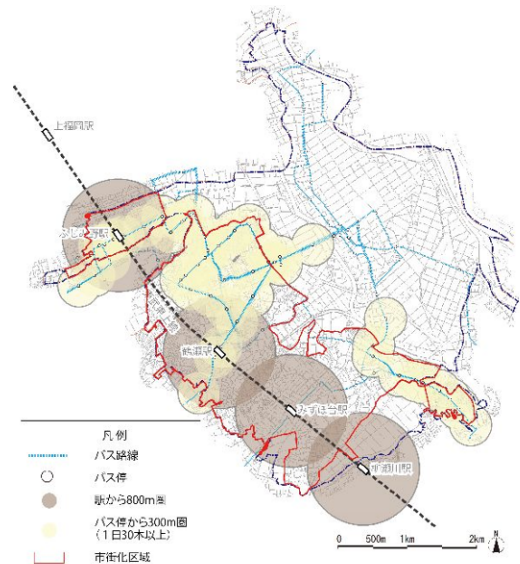


図 公共交通不便地域

## (4) 自然・歴史・文化と景観

### ◆現状

- 都市計画公園は28箇所(約39.7ha、整備率100%(2018年度(平成30年度)))
- 都市公園の一人当たりの公園面積は3.7㎡/人
- 都市的景観と田園景観が共存
- 水辺環境、田畑、斜面林や社寺林、富士山への眺望などの地域資源が多い
- 市域東側、北側には農地が広がり、市域西側には生産緑地が多く分布
- 経営耕地面積及び農家数は減少傾向

人口減  
少子高齢化

### ◆心配される事項

- 子どもを安心して遊ばせる環境が不足していると、居住地として子育て世代に選ばれなくなり、さらなる人口流出を招く
- 生産緑地の解除により、民有林が減少し、市街地のうろおいが低下
- 農地転用や無秩序な住宅地開発の増加による景観の悪化

解決するために・・・

### ◆課題

- 公園の計画的な整備及び維持・管理
- 地域資源を身近に感じられる環境の維持、創出が必要
- 農地の保全及び活用が必要



図 富士見市の景観

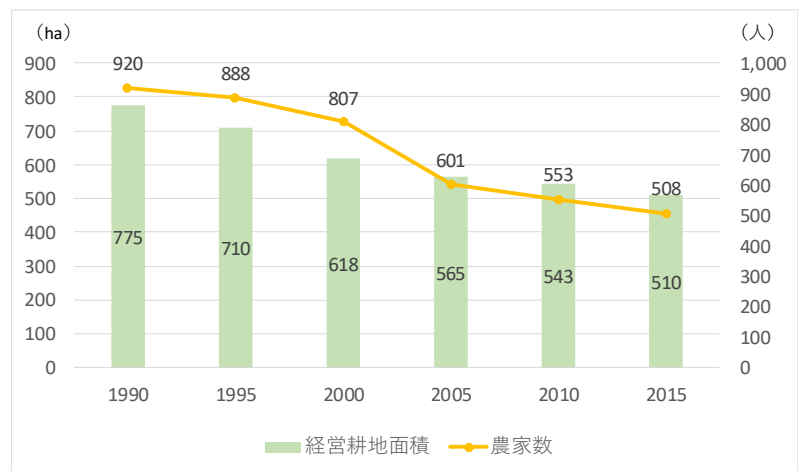


図 経営耕地面積と農家の推移

(資料 統計ふじみ)

## (5) 防災

### ◆現状

- 地震被害想定による建物倒壊危険度の高い地域が存在
- 自然環境に恵まれている一方で、崖崩れ、河川の氾濫による浸水などの可能性が高い地区が存在
- 木造家屋が密集した災害に弱い市街地が存在(再掲)

人口減少  
少子高齢化

### ◆心配される事項

- 一部の市街地において、大規模災害の発生により大規模な被害を受ける
- 災害に弱い市街地は居住地としての魅力が低下し、人口の流出や空家の増加により地域活力が低下

解決するために・・・

### ◆課題

- 自然災害に対する都市の防災機能の強化や、防災対策を進めていくことが必要
- 地震時の火災による被害が想定される密集市街地においては、即効性のある効果的な施策が必要
- 避難路や避難場所の整備や避難に関する情報周知など、減災への取り組みが必要

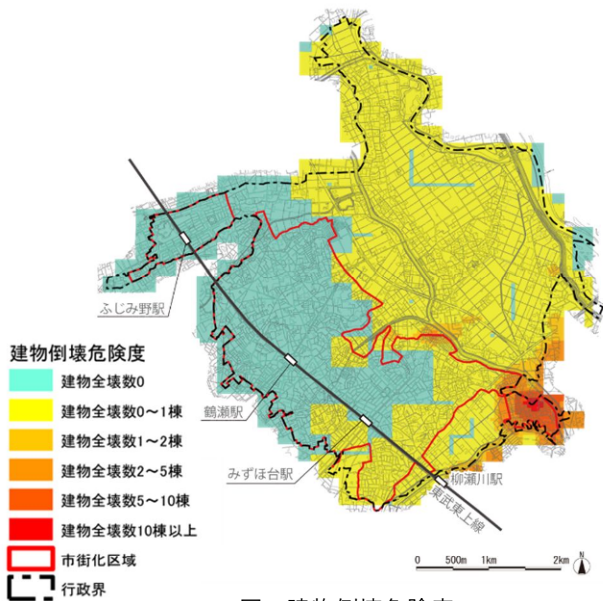


図 建物倒壊危険度

資料 富士見市防災ガイドブック（平成 30 年 4 月発行）

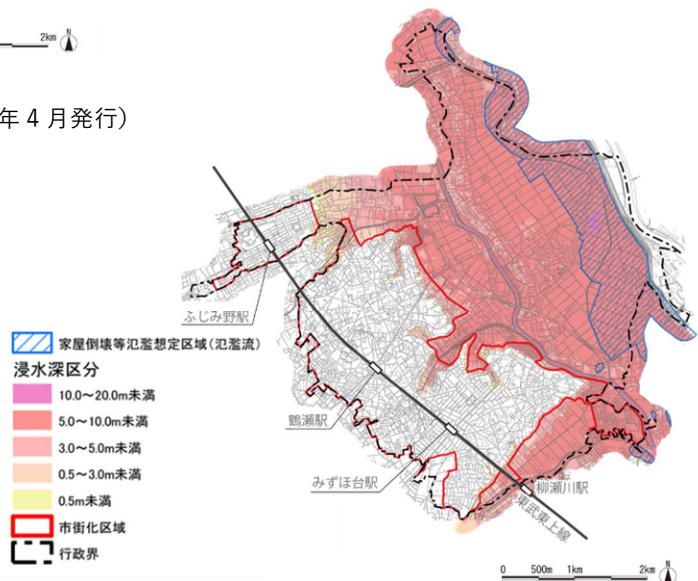


図 浸水想定区域（荒川・入間川）

資料 富士見市防災ガイドブック（平成 30 年 4 月発行）





# 第1章

## 全体構想

### 第1節 まちづくりの理念や都市計画の目標

#### 1 まちづくりの理念

本市における今後のまちづくりの根幹的な考え方を、まちづくりの理念として設定します。

## 充実した日々

これからの新たなまちづくりの方針として、総合計画と都市計画マスタープランをまちづくり計画の両輪とし、「充実した日々」の実現という共通認識をもった計画として機能させるため、都市計画マスタープランでは第6次富士見市総合計画の理想の未来をまちづくりの理念として掲げます。

この理念は、個人としての「暮らし」、人と人が創る「つながり」、それらを取り巻く「生活環境」が円（縁）となり、未来の“まち”を形づくるものと捉えています。また、「成長の継続」が力強く“まち”全体を押し上げるとともに、各要素が相互に作用することにより、誰もが充実した日々をすごせるまちにするという願いが込められています。

## 2 都市計画の目標

前章で整理した課題と上記の基本理念を踏まえ、「都市計画の目標」と「人口の将来展望」を定めます。

### (1) 都市計画の目標

本市における都市計画の目標を以下のとおり定めます。

#### 目標1 生活環境が整った快適なまちづくり

本市の地理的・交通的条件、自然環境などを踏まえ、全ての世代が安心して快適な生活を送ることができる、歩いて暮らせるまちづくりを実現するため、**人が集まる拠点づくりと拠点と拠点を結ぶネットワークづくり**を進めます。

また、効率的で活力のある都市をつくるため、**人口減少・超高齢社会に対応したコンパクトなまちづくり**を進めます。

#### 目標2 魅力・活力が生まれる人が集まる拠点づくり

魅力とにぎわいを創り出し、まちの活力を高めるため、**地域の特性を活かした人が集まる拠点づくり**を進めます。

市内に位置する3つの鉄道駅周辺においては、商業・業務・行政など、**日常生活の拠点にふさわしい多様な都市機能の集積と、良好なまち並みづくり**を進めます。

また、国道沿道などにおいて、**新たな産業の立地や集積を促進**します。

地域活力の維持・創出を図るため、田園環境や農業生産基盤を維持しながら、**自然環境と調和した秩序ある計画的な土地利用**を進めます。

#### 目標3 安心で円滑に利用できる交通環境づくり

人口減少・超高齢社会に対応した地域づくりでは、人の流れを生み出し、対流に変えていくことが必要です。利便性、快適性を高めるために**人が集まる拠点を結ぶ、誰もが安全かつ便利に移動できる交通ネットワーク**を構築します。

交通ネットワークの構築にあたっては、**歩行者や自転車が安全で快適に移動できる空間づくり**に取り組みます。

また、交通利便性や安全性を高めるため、都市計画道路などの**都市間を結ぶ広域幹線道路の整備促進や、地域の拠点を結ぶ幹線道路などの整備**を進めます。

**目標4****環境にやさしい水とみどりのまちづくり**

低地部に広がる田園地帯や点在する緑地、湧水などの自然環境は、富士見らしさを醸し出し、生活にやすらぎとうるおいを与えるとともに、地球環境にもやさしい貴重な資源です。

これらの多面的な機能を持続するため、**公園・緑地、河川、下水道などの計画的な整備、適正な維持管理などを行い、快適な生活環境の確保**に取り組み、みどりと都市空間が調和した計画的なまちづくりを進めます。

**目標5****災害に強い防災力の備わったまちづくり**

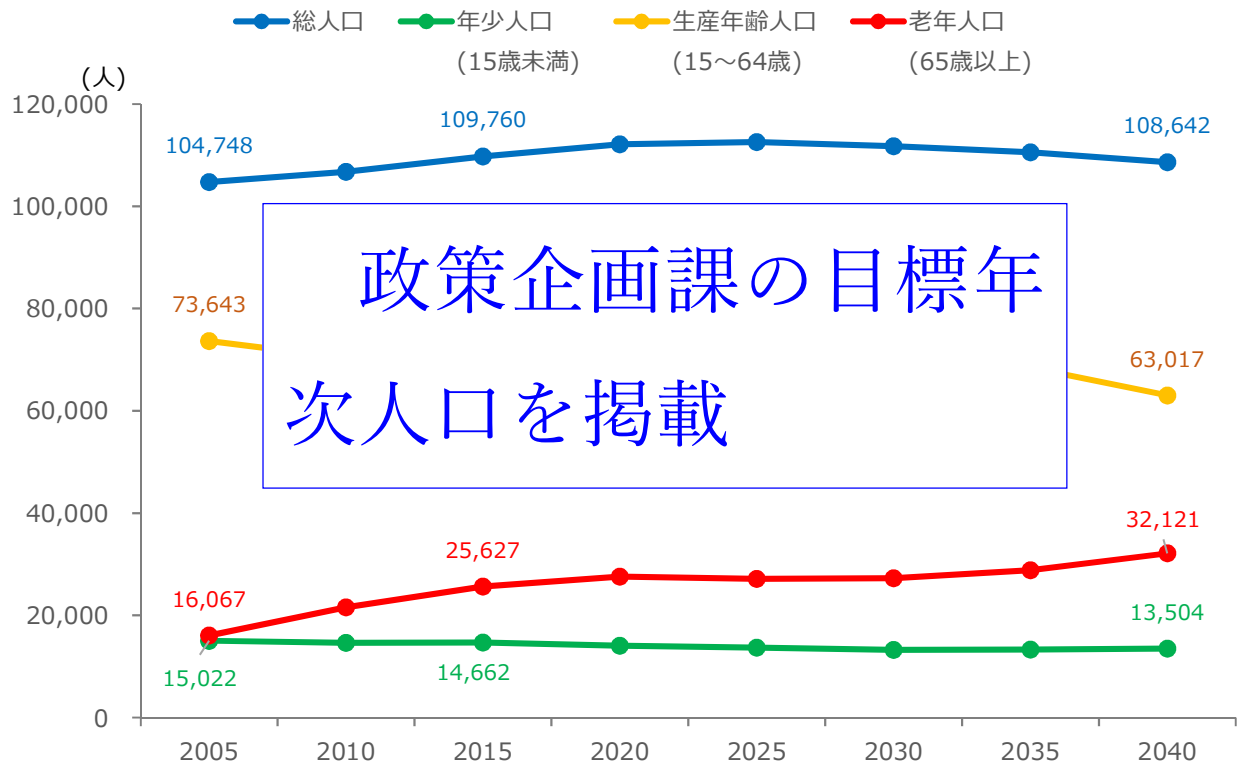
今後想定される首都直下地震や集中豪雨による都市型水害を想定した防災対策や被災から円滑に復旧するため「復興事前準備」に取り組み、早期に都市機能が復旧する**災害に強いまち**をつくれます。

また、市民協働により住宅密集地での防災・減災対策に取り組み、地域の防災力の向上と**防災体制の充実したまち**をつくれます。

## (2) 人口の将来展望

国立社会問題・人口問題研究所が算出した出生率と生残率を使用して、人口の転出入がこれまでの動向と同じように進んだと仮定すると、都市計画マスタープランの目標年次（2040年（令和22年））の総人口は、108,642人と予想されます。

本市では、第6次基本計画で定める目標人口を受け、●●●,●●●人を目標年次の人口と設定します。



参考：2040年の富士見市での暮らしのイメージ

みずほ台、鶴瀬、ふじみ野駅の周辺

店舗が集まり、徒歩や自転車、バスで訪れる買物客たちで賑やかな、歩いて楽しいまちになっています。



駅徒歩圏内に集合住宅が多く立地し、徒歩で買い物や用事を済ませることができる快適な暮らしを送っています。

踏切などの周辺で交通渋滞の解消が進み、移動がしやすくなっています。



駅から少し離れた戸建て住宅地



通勤や日常の買い物は徒歩や自転車のほか、利用しやすくなった公共交通網を利用しています。

空き地や空家の活用が進み、子育て世代をはじめとした多様な世代が緑豊かでゆとりある暮らしを送っています。



シティゾーンと水谷柳瀬川ゾーン



市内外から多くの人が集まり、商業、文化、産業、医療、教育など、様々な活動を通じ、相互の魅力を高め合う多彩で活気ある場所になっています。



集落地



まとまりのある集落地が維持され、農業などを通じた地域活性化が進んでいます。

公共交通網が利用しやすくなったり、交通不便地域での移動手段が改善され、生活に不自由しない住環境が形成されています。



### 3 目指すべき都市像

都市構造は、市街地や集落地などの広がりを示す「**土地利用**」、商業や産業などの都市機能が集約する「**拠点**」、幹線道路や河川などの線的に伸びる「**軸**」により構成します。

#### <土地利用>

市街化区域では、全ての世代が暮らしやすい、歩いて暮らせるまちづくりを実現するため、地域公共交通網を充実し、利便性が高い市街地の魅力の維持・向上を図ります。市街化調整区域では国道 254 号バイパス沿道などの本市のまちづくり発展のエンジンとなる産業系を中心とした都市的土地利用の検討、生産基盤と景観面で重要な役割を持つ田園地帯や集落地の保全を進めます。

<b>市街化区域の土地利用</b>	・本市の特徴である駅徒歩圏内及びその周辺では、人口減少、高齢化に対応したコンパクトで魅力的な、暮らしやすい市街地を形成します。
<b>市街化調整区域の土地利用</b>	・荒川・びん沼・新河岸川一帯の、自然豊かな風景の保全やレクリエーション空間として活用するとともに、暮らしやすい集落地を形成します。
<b>シティゾーン、水谷柳瀬川ゾーンの土地利用</b>	・国道 254 号バイパスや国道 254・463 号沿道は、周辺都市から人やモノが多く集まる、消費、物流、生産、サービスを提供する複合的な市街地を形成します。
<b>鶴馬・新河岸川ゾーン、沿道ゾーン(仮)</b>	・国道 254 号バイパス沿道では、周辺の立地状況や環境に配慮しながら、都市の活力を向上させるための土地利用の転換を誘導します。 ・既存の集落地内は、地域の実情に応じた土地利用への転換を誘導します。

#### <拠点>

拠点については、歩いて暮らせるまちを実現するため、鉄道駅周辺に日常生活に必要な都市機能の集積を進めるとともに、良好なまち並みの形成を進めます。また、国道沿道などにおいて広域的な商業・業務・文化機能などが集積するシティゾーンや、水谷柳瀬川ゾーンでは新たな都市機能の集積を進めるほか、びん沼や難波田城公園など本市の地域資源の活用を図ります。

<b>駅周辺拠点</b>	・市内に位置する 3 つの鉄道駅周辺は、商業、業務、行政など、日常生活の拠点にふさわしい多様な都市機能や、都市型住宅の立地を誘導することにより、機能強化を図ります。 ・まちの玄関口にふさわしい良好な街並みの形成を図ります。
--------------	--

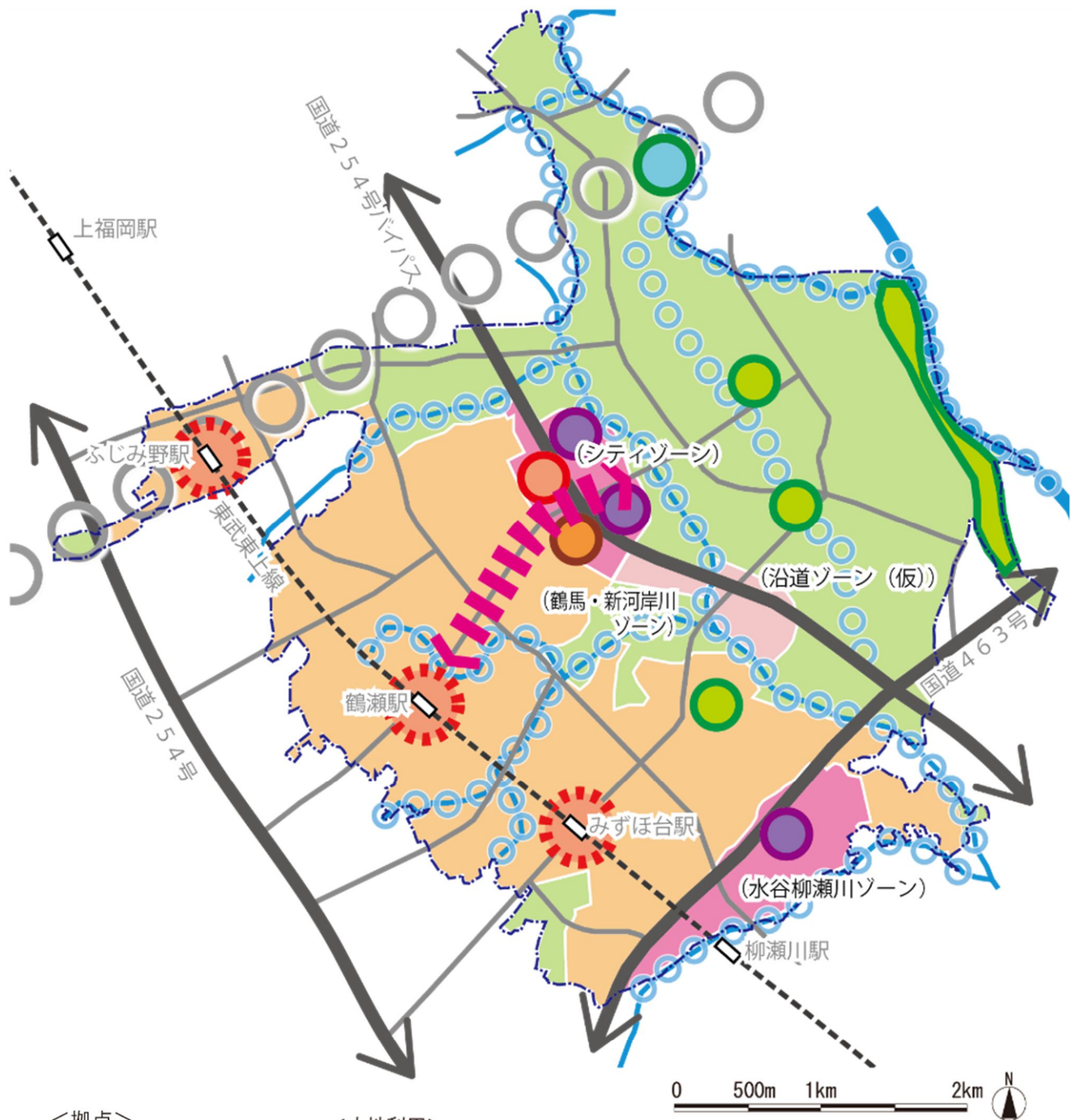
<b>広域商業拠点</b>	・広域圏を対象とした大規模な商業機能の維持を図り、市内外から人が集まる拠点を形成します。
<b>産業拠点</b>	・シティゾーンのうち、国道254号バイパスの東側エリアや水谷柳瀬川ゾーンでは、大規模な用地を必要とする産業をはじめとした複合施設の立地を誘導し、本市を代表する新たな活力を創出する拠点を形成します。
<b>行政・文化拠点</b>	・中央図書館、市民総合体育館、文化の杜公園など、多くの市民が利用する文化施設や体育施設が集まり、文化・芸術などを通じた交流を促進する拠点を形成します。
<b>自然・歴史拠点</b>	・難波田城公園、水子貝塚公園など市民や周辺都市の住民が自然や歴史などをはじめとした地域資源とふれあい、交流を促進する拠点を形成します。
<b>びん沼自然公園</b>	・びん沼自然公園では、スポーツやレクリエーションなどを通じた交流を促進する拠点を形成します。

### <軸>

市内外の結びつきや拠点間の連携を強化することで、土地利用や拠点のもつ機能が十分に発揮できるようにします。また、都市機能が充実した台地部と、自然環境が豊かな平地部を自転車や歩行者が回遊できる仕掛けをつくり、市民や周辺都市の住民が日常的に利用できる、身近で魅力的な都市骨格の形成を目指します。

<b>道路交通軸</b>	・隣接する都市間を結ぶ広域幹線道路や地域間を結ぶ幹線道路などが、産業、文化、自然、歴史などとさまざまな対流を創出する軸を形成します。
<b>都市交流軸</b>	・市の玄関口とシティゾーンを結ぶシンボル空間を形成します。
<b>水と緑の軸</b>	・河川や湧水、サイクリングコースなどをつなぎ、誰もが身近に水と緑の環境に親しむことのできる、やすらぎのある空間を形成します。

# ●都市構造図



<拠点>

- 駅周辺拠点
- 広域商業拠点
- 産業拠点
- 文化拠点
- 自然・交流拠点
- びん沼自然公園

<土地利用>

- 市街化区域
- 市街化調整区域
- (土地利用推進ゾーン)
- シティゾーン、水谷柳瀬川ゾーン
- 鶴馬・新河岸川ゾーン、沿道ゾーン(仮)

(道路交通軸)

- 核都市広域幹線道路
- 広域幹線道路
- 幹線道路
- 都市交流軸
- 水と緑の軸

行政界(市域界)

鉄道駅

河川





## 第2節 分野別方針

### 1 土地利用の方針

#### (1) 課題

- 若い世代、高齢者や障がい者など、誰もが安心して魅力的な市街地の形成
- 駅周辺市街地の生活利便機能充実による駅周辺拠点の形成
- 新たな雇用を産む産業系土地利用の計画的立地誘導
- 良好な市街化区域や集落コミュニティの維持
- 農地や自然環境の保全

#### (2) 基本方針

##### ①市街化区域の土地利用

- コンパクトなまちづくりと、これと連携した地域公共交通網の形成を進め、生活環境が整った良好な市街地の維持や改善などによる魅力の向上により、住み続けられる・住み続けたいまちを形成します。
- 安全性、快適性、利便性、やすらぎなどに十分配慮し、市街地の形成、交通体系及び都市施設の整備を計画的に進め、安心して快適に住み続けられるまちを形成します。

##### ②市街化調整区域の土地利用

- 生産基盤である優良な農地と集落地の生活環境を維持・保全します。
- 市民が自然的環境の中で憩い、楽しむことができる日常的なレクリエーション空間を充実します。

##### ③シティゾーン、水谷柳瀬川ゾーンの土地利用

- 国道254号バイパス及び国道254・463号沿道では交通の利便性を活かし、産業系を中心とした都市的土地利用を検討します。
- 周辺環境との調和に十分配慮しながら、市街化区域への編入など、計画的な市街地の整備を図ります。

##### ④鶴馬・新河岸川ゾーン、沿道ゾーン（仮）の土地利用

- 国道254号バイパス沿道では、周辺の立地状況や環境に配慮しながら、都市の活力を向上させるための土地利用の転換を誘導します。
- 既存の集落地内は、地域の実情に応じた土地利用への転換を誘導します。

### (3) 個別方針

#### ① 産業業務系地区

##### (ア) 駅周辺商業地

- みずほ台、鶴瀬、ふじみ野の各駅周辺は、市の玄関口にふさわしい拠点として、都市機能を集積し多様な人々の交流とにぎわいのある魅力的な市街地を形成します。
- 駅前に福祉施設や子育て施設などや都市型住宅を誘導します。
- 既存の商店街などでは、日常生活を支える商業・サービス機能の維持・向上を図ります。

##### (イ) 産業施設誘導地

- 広域幹線道路沿道という立地条件を活かし、周辺環境に配慮しつつ、情報通信・流通・沿道サービス・教育・子育て・医療など、幅広い分野における都市的土地利用への転換を誘導し、就業の場や交流の場の確保を図ります。
- 周辺環境との調和に配慮しながら市街化区域への編入など、計画的な市街地の整備を図ります。

##### <シティゾーン>

- シティゾーンは、市民のコミュニティや生涯学習の場、公園などの機能に加え、産業を主とした更なる施設の誘導を検討します。

##### <水谷柳瀬川ゾーン>

- 針ヶ谷南地区では、既存病院の拡張や福祉施設の集積・誘導を検討します。
- 水谷地区では、教育施設の立地誘導を検討します。
- 国道254・463号沿道では、産業施設、富士見橋通線沿道に沿道サービス施設の誘導を検討します。
- 既存の小・中学校などの教育施設の周辺には、水辺・緑地・農地などを保全します。

## ② 住居系地区

- 住居系地区においては、地区計画制度などを活用し、建築物などに関するルールを定め、計画的な市街地の誘導を行い、良好な住環境を形成します。
- 土地地区画整理事業によって計画的に整備された住宅地については、現在の良好な住環境を維持・保全します。

### (ア) 低層住宅地

- 本市の郊外部に位置している地区は、静かでゆとりある低層住宅地を形成します。
- 民間開発などにより住宅が密集している地域は、建て替えに合わせた前面道路空間の確保や、地区計画制度などの導入検討を行い、住環境の向上を図ります。

### (イ) 中層住宅地

- 鉄道駅に比較的近い立地を活かし、戸建て住宅と中層の共同住宅などを中心とした住宅市街地を形成します。

### (ウ) 複合住宅地

- 駅に近接する立地を活かし、日常の生活を支える商業・サービス機能と中高層の共同住宅が共存する利便性の高い住宅市街地を形成します。
- 住宅地とその他の土地利用が混在する地区では、周辺の住環境に配慮した市街地を形成します。

## ③ 田園・集落系地区

### (ア) 集落地

- 周辺環境と調和したゆとりとうるおいのある住環境の形成や地域の活力の維持を図ります。
- 地域の核となる基幹的な集落では、集落内の空き地や空家対策を進め、密度や規模のまとまりの維持を図ります。
- 住宅開発を認める制度について、コンパクトなまちづくりや、防災の視点などからの適切な運用を図ります。

### (イ) 田園地

- 生産基盤としての農地を保全します。

### (ウ) 水辺環境保全地

- 荒川沿いの近郊緑地保全区域からびん沼自然公園にかけての河川沿いの空間は、市民の憩いやレクリエーションの場としての保全・活用を図ります。

## ● 土地利用の方針図



駅周辺商業地	低層住宅地	集落地	広域幹線道路
産業施設誘導地	中層住宅地	田園地	幹線道路
鶴馬・新河岸川ゾーン、沿道ゾーン(仮)	複合住宅地	水辺環境保全地	鉄道駅
			河川
			行政界(市界)

## 2 住環境整備の方針

### (1) 課題

- 延焼による被害が想定される住宅密集地への対応
- 住宅地の特性に応じた住環境の改善
- 空家、空き地の発生抑制と活用
- 人口動向や施設利用者の多様化に応じた公共施設の充実及び維持・管理

### (2) 基本方針

- 密集市街地における住環境改善や都市のスポンジ化などの課題への対応を検討します。
- 公共施設などについては、中・長期的な視点で施設の在り方を整理し、計画的な維持管理・更新などを進めていきます。

### (3) 個別方針

#### ① 住環境の改善

##### (ア) 密集市街地の整備・改善

- 地震やそれに伴う火災などの災害に対して脆弱な密集市街地においては、市民協働による狭あい道路の整備・空地・すみ切り確保などを促進します。
- 延焼による被害が想定される地区については、防火地域及び準防火地域の指定などを推進します。

##### (イ) 土地区画整理事業の推進及び検討

- 土地区画整理事業が進行している地区では、円滑な事業実施により基盤整備を進め、良好な市街地形成を図ります。
- 長期未整備となっているみずほ台土地区画整理区域については、社会状況の変化を踏まえ、事業のあり方について検討します。
- 市街地内の未利用地などの集約や、土地活用を促進します。

### (ウ) 空家・空き地の発生抑制、流通・利活用と適正管理

- 空家の問題に関する周知啓発を通じて、建築物の円滑な継承を促進し、管理不全な状態の空家の発生を抑制します。また、不動産関係団体等との連携や各種支援制度の実施により空家の利活用を促進するとともに所有者等による空家の適正な管理を促進します。
- 空き地の実態把握を行い、所有者への適正管理に向けた指導、空き地の集約などによる地域の実情に応じた利活用を促進します。

### (エ) 建築物などの高さ制限

- 住宅地内における高層建築物の建築による住環境への影響を抑えるため、建築物の高さに関するルールづくりを推進します。

## ② 身近な公共施設など

### (ア) 公共施設の充実

- 既存の公共施設については、全市的な適正配置を検討するとともに、計画的な維持管理を行い、長寿命化を図ります。
- 福祉施設など身近な施設では、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインの導入を進め、子どもとお年寄りといった異なる世代の交流の場づくりを進めます。

### (イ) 公共下水道など

- 人口動向や土地利用などを踏まえ、必要に応じて区域の見直しを検証しつつ、生活排水処理施設の計画的な整備を行います。
- 既設の区域については適切な維持・管理、長寿命化を進めます。

## ● 住環境整備の方針図



## 3 交通体系の方針

### (1) 課題

- 交通施設・公共交通のバリアフリー化
- 誰もが便利に利用できる地域公共交通の充実
- 鉄道駅やバス停から遠い地域における地域公共交通の検討
- 市域南部を中心とした渋滞箇所の解消
- 都市計画道路の整備推進と長期未整備路線のあり方の検討
- 鉄道による東西分断の解消
- 歩行者や自転車が安全に通れる道路ネットワークの形成

### (2) 基本方針

- 幹線道路や主要生活道路などの整備と、既設道路の適正な維持・管理を行い、誰もが安全でスムーズに移動できる道路ネットワークを形成します。
- 少子高齢化を背景として、歩行者空間の確保やバリアフリー化の促進及び利便性の高い地域公共交通網を形成し、交通弱者を含めた誰もが移動に苦労しない都市の実現を目指します。

### (3) 個別方針

#### ① 鉄道駅周辺

#### (ア) 鉄道及び道路の整備による東西交通の強化

- 鉄道による東西分断を解消するため、既存の踏切については、拡幅による改善を検討します。
- 東武東上線の連続立体交差化を継続して要望していきます。
- 道路の立体交差化を検討します。

#### (イ) 駅前広場や駅周辺の交通施設の整備

- 鶴瀬駅周辺では、東口土地区画整理事業の中で、駅前広場を整備していきます。
- みずほ台駅・ふじみ野駅周辺では、交通結節点としての機能の向上を目指し、駐輪場の設置を検討します。



## ②地域公共交通網の充実

- バス事業者及び近隣自治体と市の連携により、より広域で利用しやすい地域公共交通網の形成を検討します。
- 市内循環バス及びデマンドタクシーの利用状況などを踏まえ、新たな公共交通を研究し、利便性の高い地域公共交通網の形成を検討します。
- 最新技術の開発動向を踏まえ、本市の公共交通のあり方について検討します。

## ③広域幹線道路・幹線道路の整備

### (ア) 他都市と結ぶ広域な幹線道路の整備

- さいたま新都心と富士見市方面を結ぶ核都市広域幹線道路の整備を要望していきます。

### (イ) 都市計画道路の整備推進と整備のあり方検討

- 都市計画道路の未整備区間の整備を推進し、体系的な道路ネットワークの形成を進めます。
- 将来の交通需要などを踏まえ、整備の内容・必要性を検討し、効率的・効果的な整備を進めます。

## ④生活道路の整備

### (ア) 生活道路の整備

- 歩行者が多い主要な生活道路では、歩道やグリーンベルトの設置などによって歩行者の安全性を確保します。
- 歩行者空間の確保に向けては、電線類の地中化などを検討します。
- その他の住宅地内の生活道路については、狭あい道路の解消を進めつつ、交通安全性に配慮し、通過交通対策などを検討します。

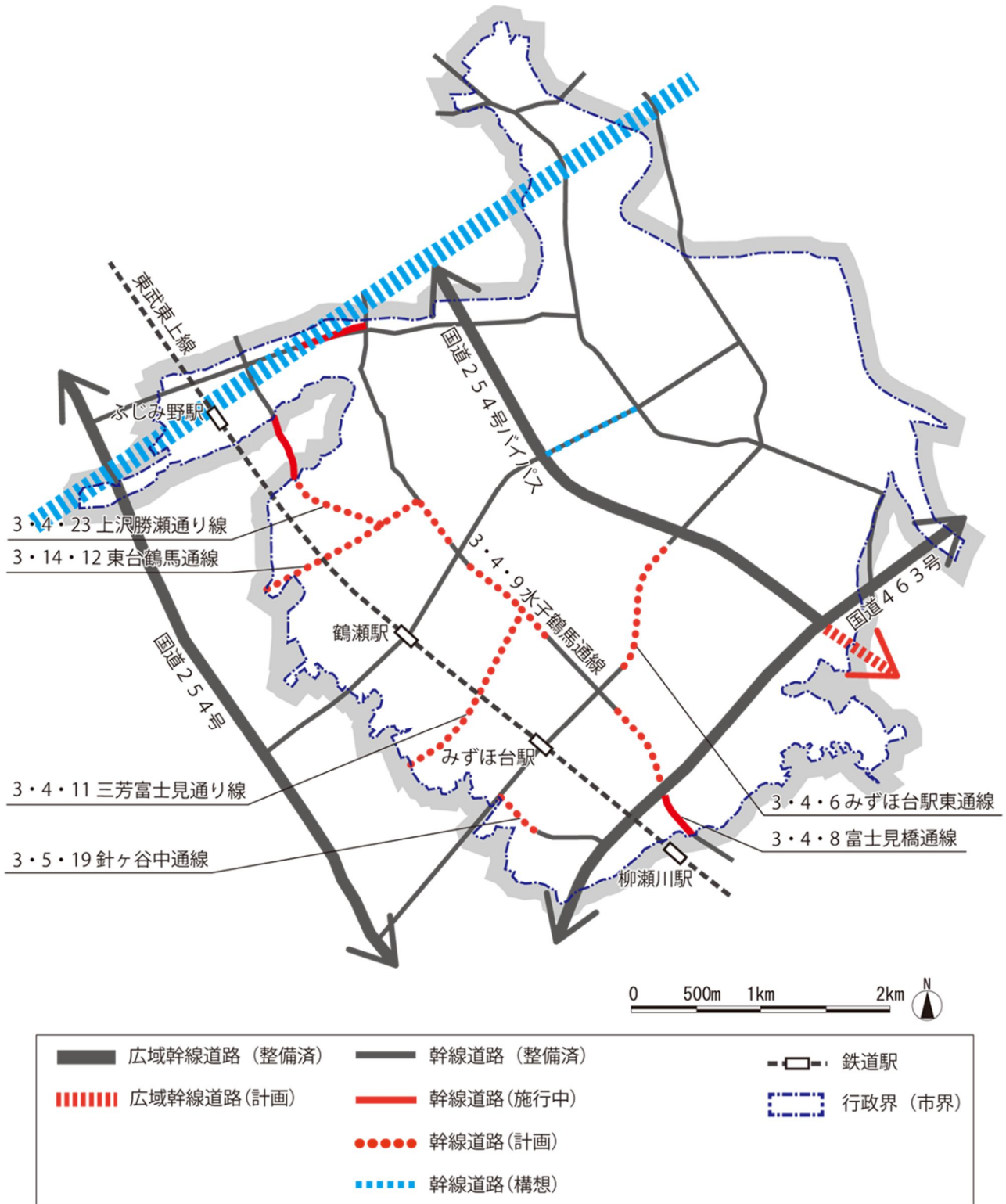
### (イ) 歩行者空間のバリアフリー化

- 歩道などのバリアフリー化を進め、誰もが歩きやすく、移動しやすい歩行者空間を確保します。
- 鉄道駅及び駅周辺、通学路、公共施設周辺などのバリアフリー化を推進します。

## ⑤自転車走行空間の確保

- 道路の状況や自転車通行量などの状況を踏まえつつ、自転車道又は自転車専用通行帯などの設置を促進し、自転車が安全に走行できる空間確保を図ります。

# ● 交通体系の方針図



## 4 水とみどりの方針

### (1) 課題

- 自然や歴史的な地域資源を身近に感じられる環境の創出と活用
- 公園不足地域の解消と公園の計画的な維持・管理
- 生産緑地の保全及び活用と解除に備えた適切な土地利用の誘導
- 民有林などの維持・管理
- 地域の自然や歴史の保全活動ボランティアの発掘と育成

### (2) 基本方針

- 農地や樹林、河川空間などを地域住民のふれあいの場として再生します。
- 市民との協働により公園・緑地の維持・管理を進めます。
- 公園・緑地のネットワーク化や活用について検討します。

### (3) 個別方針

#### ① 水と緑の軸の形成

- 新河岸川や柳瀬川、江川などの親水空間づくりを進め、河川沿いの遊歩道を整備します。
- 水子貝塚公園、難波田城公園、新河岸川、榛名神社などを鎌倉道や花の道などでつなぎ、自然資源や歴史資源を巡る散策路を設定します。
- 近隣市町と連携したネットワークの形成を検討します。
- 水と緑の軸に整備されているサイクリングコースを活用し、自転車で市内の観光を楽しむような仕組みを検討します。

#### ② 自然と歴史と文化の交流拠点

##### (ア) 自然と歴史と文化の交流拠点の整備

- 本市固有の自然・歴史などに親しめる場を自然と歴史の文化交流拠点として保全・活用を進めます。
- びん沼自然公園の整備を推進します。
- 水子貝塚公園や難波田城公園など歴史性を有する公園の活用を進めます。

### (イ) 公園などの整備

- 公園不足地域では人口規模などを考慮しつつ優先的に公園整備を進めます。
- 湧水や雑木林、既存の樹木などの保全や、それらを活かした環境整備を進めます。
- 市民との協働により公園・緑地の整備・維持管理を進めます。

## ③身近な自然と歴史文化の保全・創出・活用

### (ア) 水と緑の保全・創出・活用

- 市民との協働により、市内に点在する湧水の保全や環境整備を検討します。
- 社寺林や緑豊かな斜面林、雑木林などを保全します。
- 開発の際に、緑地の確保を指導します。

### (イ) 農地の保全・活用

- 農地や生産緑地地区の保全と活用に努めます。
- 生産緑地地区の解除に備え、小規模土地区画整理事業を活用するなど、適切な土地利用の誘導策を検討します。

### (ウ) 歴史的資源の保全・活用

- 新たな市街地開発が計画される場合は、歴史的資源の保全・活用を検討します。

# ●水とみどりの方針図



●●● 水と緑の軸	■ 農地	— 広域幹線道路
■■■■ 河川沿いの遊歩道	■ 山林	— 幹線道路
●●●● 公園や歴史資源などを結ぶ散策路	▨ 農用地区域	— 鉄道駅
● 自然と歴史の文化交流拠点		■ 市街化区域
		■■■■ 行政界 (市界)

## 5 都市の防災に関する方針

### (1) 課題

- 地震・火災に弱い密集市街地に対して、即効性のある効果的な施策の立案と実施
- 発災時に機能する防災拠点及び避難所の確保
- 水害に弱い低地における住宅の拡散防止
- 発災時の緊急避難などに役立つインフラの整備
- 平時からの備えとしての防災まちづくりの推進

### (2) 基本方針

- 防災・減災対策に取り組み、地域の防災力を向上させるとともに、早期に都市機能が復旧する災害に強い都市をつくります。

### (3) 個別方針

#### ①地震・火災に強いまちづくり

##### (ア) 密集市街地の防災性向上

- 災害発生時に脆弱な密集市街地では、市民協働による狭あい道路の整備、空地・すみ切り確保などを促進します。
- 民間建築物などの耐震化を促進します。

##### (イ) 公園の防災機能強化

- 炊き出しなどに対応した設備や防災倉庫の設置などを通じた公園の防災機能強化を進めます。

#### ②水害・土砂災害に強いまちづくり

- 水害・土砂災害に対し安全性の高い市街地へ積極的な居住誘導を行います。
- 下水道（雨水幹線）の整備を推進します。
- 河川や水路及び排水ポンプの整備などの検討を進めます。
- 農地や緑地を保全し、土地の持つ遊水機能を保持します。
- 新たな市街地開発の際には防災対策を検討します。

### ③防災インフラの整備と復興事前準備

- 延焼防止や緊急輸送のために幹線道路の整備を推進するとともに、沿道建築物の不燃化・耐震化を進めます。
- 安全な避難場所の確保、避難路や通学路などの避難所に通じる道路の沿道建築物の耐震化を進めます。
- 生産緑地地区の災害発生時の利用について体制づくりを進めます。
- 市民との協働のもと、避難に関する情報周知や避難訓練などの防災まちづくりを進めます。
- 災害からの復興まちづくりをスムーズに進めるために、復興事前準備の取り組みを推進します。

## ●都市の防災に関する方針図





## 6 景観形成に関する方針

### (1) 課題

- 本市らしさを生み出す景観資源の発掘と新たな創出と街並みへの活かし方の検討
- 新しく開発された市街地における地域のアイデンティティを感じる街並みの形成
- 旧来の市街地におけるコミュニティの拠り所でもある歴史・文化を感じる街並みの形成

### (2) 基本方針

- 河川沿いの親水空間、広がりのある田園風景、高台市街地の街並み、まちの玄関口、これらを貫いて富士山へと至る美しい風景を守り育てていきます。

### (3) 個別方針

#### ①市の玄関口であり顔となる景観形成

- 鉄道駅及び駅周辺は周辺市の玄関口としてふさわしい良好な景観づくりを進めます。

#### ②都市交流軸の景観形成

- 市の玄関口からシティゾーンに至る道路沿道では、市街地・集落地・田園地の場所ごとの特徴を活かした良好な景観を形成します。

#### ③住宅地の景観形成

- 良好な景観形成に向けた住宅地の街並みルールづくりを検討します。
- 生垣化や敷地内緑化による良好な住宅地景観の形成を進めます。

#### ④集落地の景観形成

- 農地の保全と集落地の景観形成により田園風景を守り、富士山への奥行きを感じる眺望景観を形成します。

#### ⑤幹線道路沿道の景観形成

- 過度に目立つ建築物や屋外広告物を抑制し良好な沿道景観を形成します。
- 道路整備に際しては、周辺景観に配慮した舗装材の採用や植樹を行うなどの景観づくりを検討します。

## ● 景観形成の方針図

