熊谷市立地適正化計画

（案）

令和３年11月

熊　谷　市

— 目 次 —

序　章 立地適正化計画の概要
1 立地適正化計画とは…… 3
2 位置付け …… 4
3 計画対象区域 …… 4
4 計画期間 …… 5
5 計画の構成 …… 6

第１章 市の現況と都市構造上の課題
1 市の現況 …… 9
2 都市構造上の課題…… 40

第２章 立地適正化計画のまちづくり方針
1 都市計画マスタープランのまちづくりの目標との対応…… 47
2 立地適正化計画のまちづくり方針…… 48

第３章 目指すべき都市の骨格構造
1 目指すべき都市の骨格構造とは …… 51
2 本市における目指すべき都市の骨格構造 …… 52

第４章 居住誘導区域
1 居住誘導区域の設定方針 …… 57
2 本市における居住誘導区域の設定方針…… 61
3 本市における居住誘導区域の設定フロー …… 62
4 居住誘導区域検討図…… 63
5 居住誘導区域 …… 66

第５章 都市機能誘導区域・誘導施設
1 都市機能誘導区域の設定方針 …… 69
2 本市の都市機能誘導区域の設定拠点…… 70
3 本市における都市機能誘導区域の設定方針 …… 71
4 本市における都市機能誘導区域の設定フロー …… 72
5 都市機能誘導区域…… 73
6 誘導施設の設定方針…… 82
7 本市における誘導施設の設定 …… 83

第６章 防災指針
1 防災指針とは …… 95
2 本市における災害ハザード情報等の収集、整理 …… 96
3 災害リスクの高い地域等の抽出及び定量的な評価……110
4 地域ごとの防災上の課題の整理 ……128
5 防災まちづくりの将来像、取組方針の検討 ……130
6 具体的な取組及びスケジュールの検討……134
7 目標値の検討 ……140

第７章 誘導施策
1 誘導施策の設定方針……143
2 居住誘導に係る施策……144
3 都市機能誘導に係る施策 ……146
4 公共交通に係る施策……148
5 低未利用土地利用等指針 ……149

第８章 目標指標と進行管理及び届出制度
1 目標指標の設定……153
2 進行管理 ……156
3 届出制度 ……157

序章　立地適正化計画の概要

序章では、本計画の策定の背景や位置付け、計画期間、構成等を整理します。

1 立地適正化計画とは

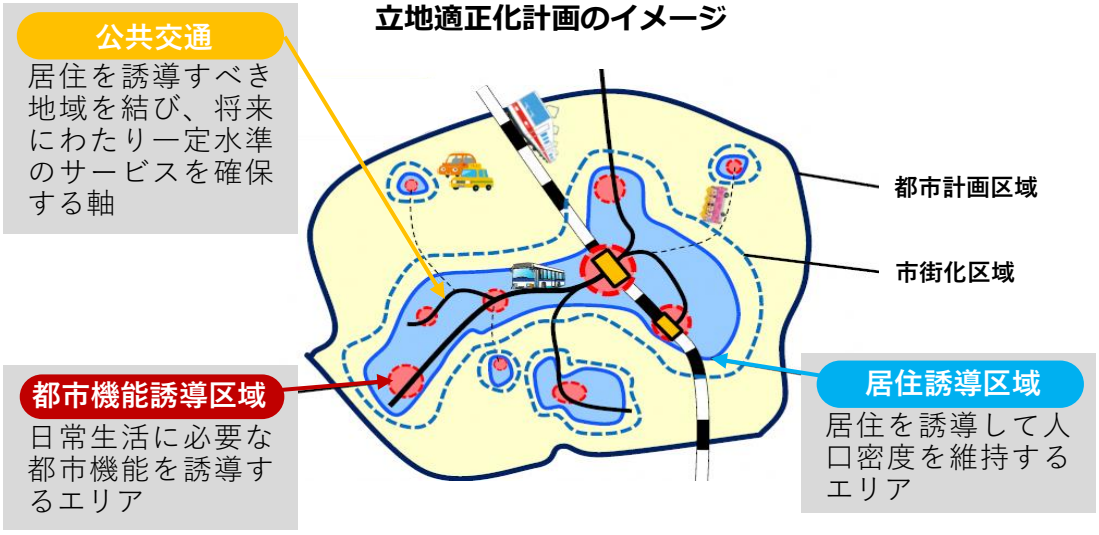
本市では、今後急速に人口減少・少子高齢化が進むことが予測されています。これからも都市の活力を維持していくためには、安心・安全で便利な生活環境を形成し、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を推進していくことが必要とされます。

上記のような課題をまちづくりの観点から解決するのが立地適正化計画です。医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、住民が徒歩や公共交通によりこれらの各種施設にアクセスできるようにする「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを具現化していく手法です。本計画では、以下のような商業施設や医療施設などの誘導を図る区域及び施設の種類、居住を誘導する区域等を定め、持続可能なまちづくりを進めます。

《立地適正化計画に定める事項》

○立地適正化計画に関する基本的な方針
○居住誘導区域
○都市機能誘導区域
○誘導施設
○誘導施策
○防災指針
○目標値の設定・評価方法

立地適正化計画のイメージ



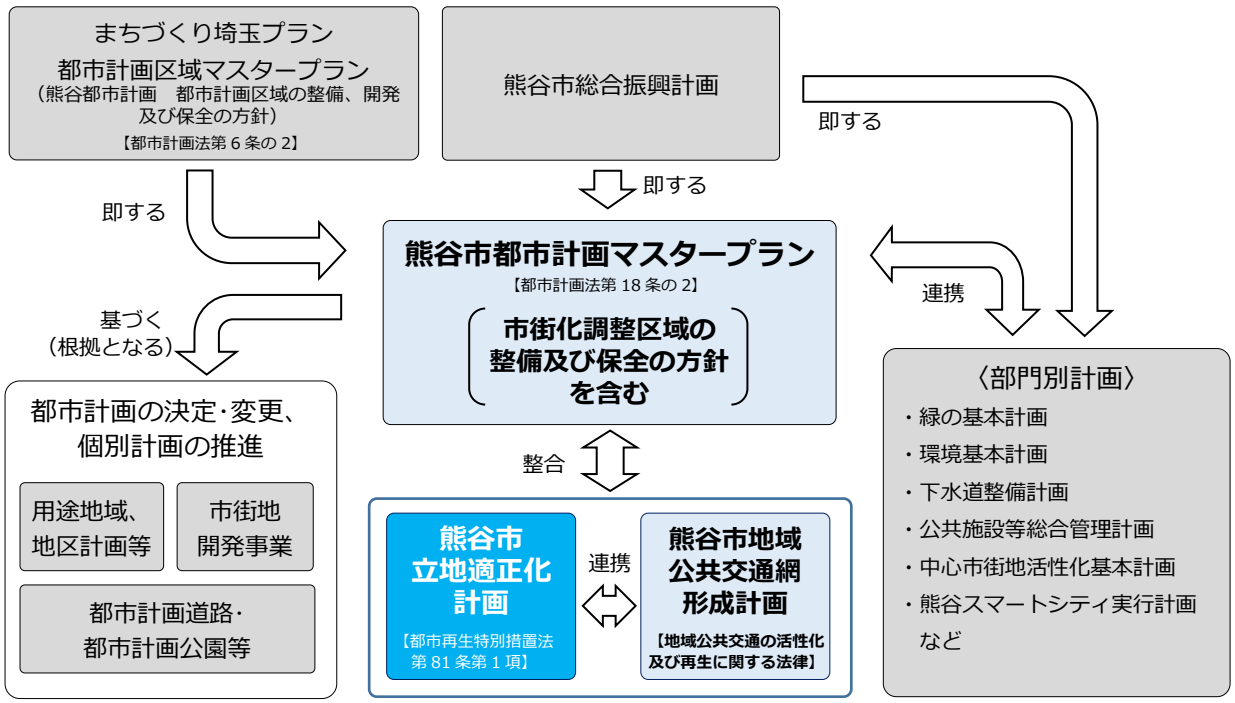
※都市機能：都市の生活を支える商業や医療・福祉・子育て・教育・防災等の役割（働き）

出典：立地適正化計画作成の手引き（令和３年７月改訂）

2 位置付け

立地適正化計画は、市のまちづくりの指針となる都市計画マスタープランにおいて示された「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを具現化していくための計画です。両計画の関連性を考慮し、一体的に策定しています。

＜関連する計画の体系＞



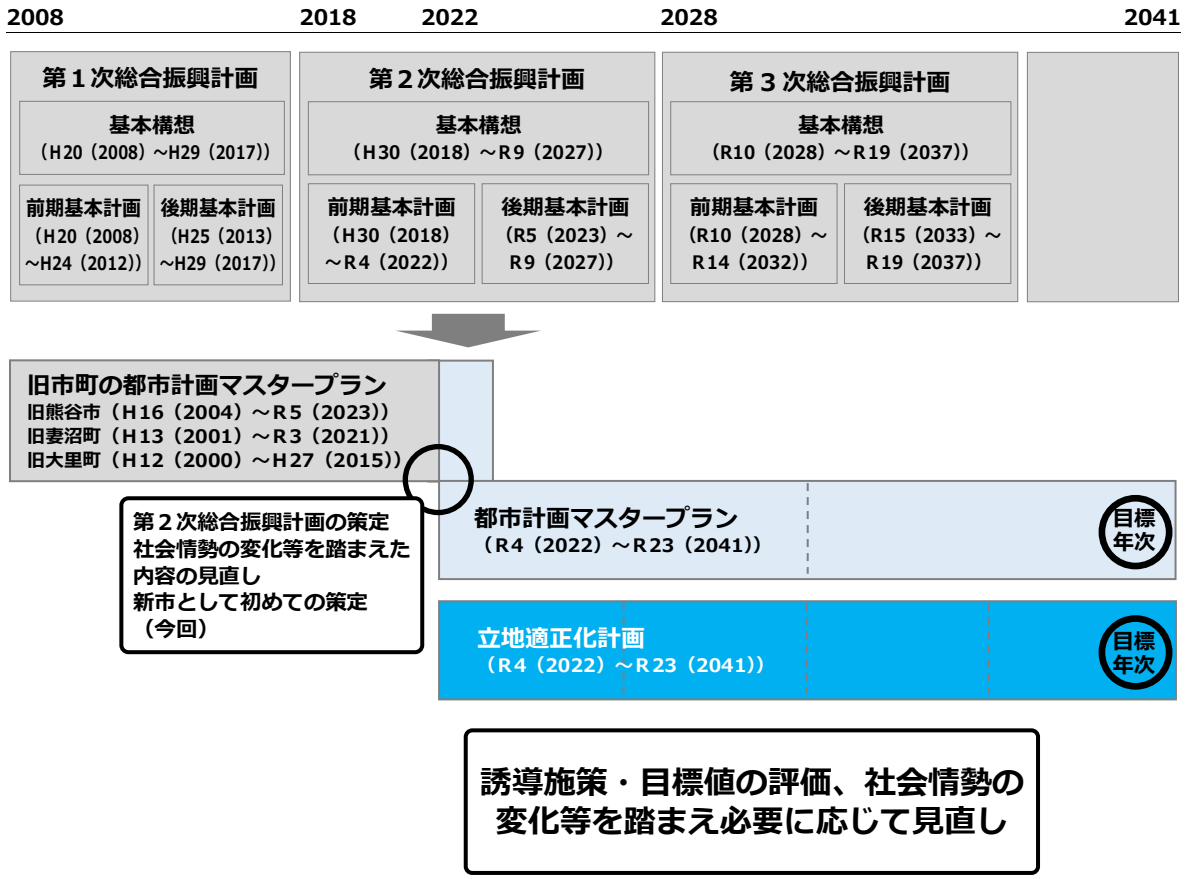
3 計画対象区域

立地適正化計画の対象区域は都市全体を見渡す観点から、都市計画区域全域（本市の場合は市全域）とすることが基本となっているため、本市においても、都市計画区域の全域を立地適正化計画の対象区域とします。

4 計画期間

立地適正化計画及び都市計画マスタープランは、おおむね 20 年後の都市像を展望した上で都市計画の基本方針を定めるとされているため、目標年次を令和 23（2041）年とし、社会情勢等の変化を踏まえた上で改めて定期見直しをします。

＜計画期間＞



5 計画の構成

立地適正化計画は、市全体の将来都市像や都市構造、それぞれの方針を定める「まちづくり方針」、都市機能や居住の誘導区域等を定める「誘導区域・施設」、居住誘導区域内の防災に係る取組を定める「防災指針」、各種誘導の実現に向けた施策等を定める「実現方策」の４つの大項目により構成します。

＜計画の構成＞

序章　立地適正化計画の概要

序章では、本計画の策定の背景や位置付け、計画期間、構成等を整理します。

第１章　市の現況と都市構造上の課題

本市の現況及び都市構造上の課題を整理します。

第２章　立地適正化計画のまちづくり方針　　**まちづくり方針**

現況と課題、上位関連計画を踏まえ、立地適正化計画の３つのまちづくり方針を示します。

都市機能誘導　／　居住誘導・防災　／　公共交通

第３章　目指すべき都市の骨格構造

立地適正化計画のまちづくり方針の実現に向けて、目指すべき都市の骨格構造を示します。

第４章　居住誘導区域　　**誘導区域・施設**

居住を誘導する区域の設定を示します。

第５章　都市機能誘導区域・誘導施設

都市機能を誘導する区域の設定及び誘導を図る施設を示します。

第６章　防災指針　　**防災指針**

居住誘導区域内を中心とした防災の取組を示します。

第７章　誘導施策　　**実現方策**

居住誘導及び都市機能誘導等の実現に向けた取組を示します。

第８章　目標指標と進行管理及び届出制度

本計画の達成状況を把握する目標指標の設定、本計画の見直し等の進行管理、誘導区域外での立地に必要な届出の考え方を示します。

第１章　市の現況と都市構造上の課題

第１章では、本市の現況及び都市構造上の課題を整理します。

1 市の現況

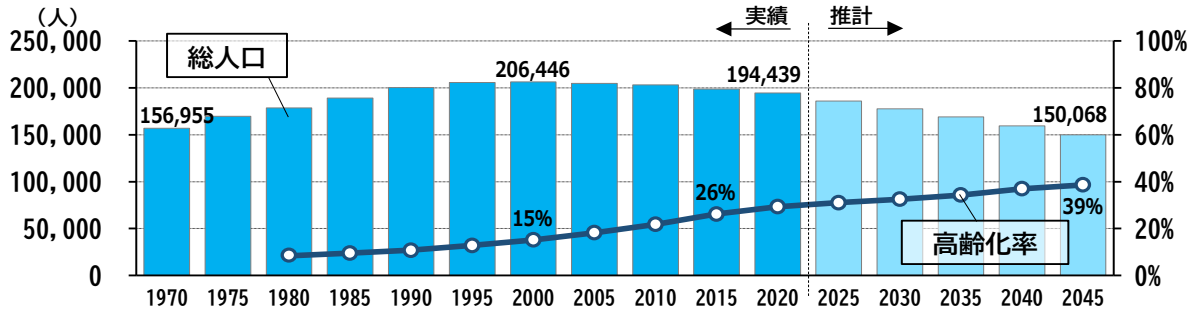
（1）人口

1）総人口

令和 2（2020）年時点の総人口は約 19.4 万人（国勢調査速報値）で、平成 12（2000）年をピークに減少傾向となっています。近年は転入者の微増により減少幅が小さくなる傾向にありますが、将来人口は令和 27（2045）年に約 15 万人と推計（国立社会保障･人口問題研究所）されており、50 年前の人口規模まで減少することが予測されています。

また、区域区分別に見ると、市域の約 17%を占める市街化区域内に総人口の約 62%、市街化調整区域に約 38%が居住しています。

《人口の推移》



出典：国勢調査、国立社会保障･人口問題研究所

《人口動態》

		平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年
自然動態	出生	1,586	1,563	1,521	1,487	1,423	1,430	1,402	1,464	1,389	1,277	1,236
	死亡	1,868	1,788	1,905	2,003	1,977	2,054	2,099	2,126	2,090	2,232	2,193
	小計	-282	-225	-384	-516	-554	-624	-697	-662	-701	-955	-957
社会動態	転入	8,673	8,168	7,621	7,143	7,598	7,493	7,759	7,769	7,554	7,890	7,749
	転出	9,112	8,247	7,965	7,759	7,960	8,111	7,650	8,092	7,885	7,854	7,910
	小計	-439	-79	-344	-616	-362	-618	109	-323	-331	36	-161
合計	合計	-721	-304	-728	-1,132	-916	-1,242	-588	-985	-1,032	-919	-1,118

出典：平成 30 年度版熊谷市統計書

《区域区分別の人口の状況（2015 年）》

	人口（人）		人口密度（人／ｈａ）	
	市街化区域	市街化調整区域	市街化区域	市街化調整区域
市全体	122,973　（61.9%）	75,769　（38.1%）	46.6	5.7

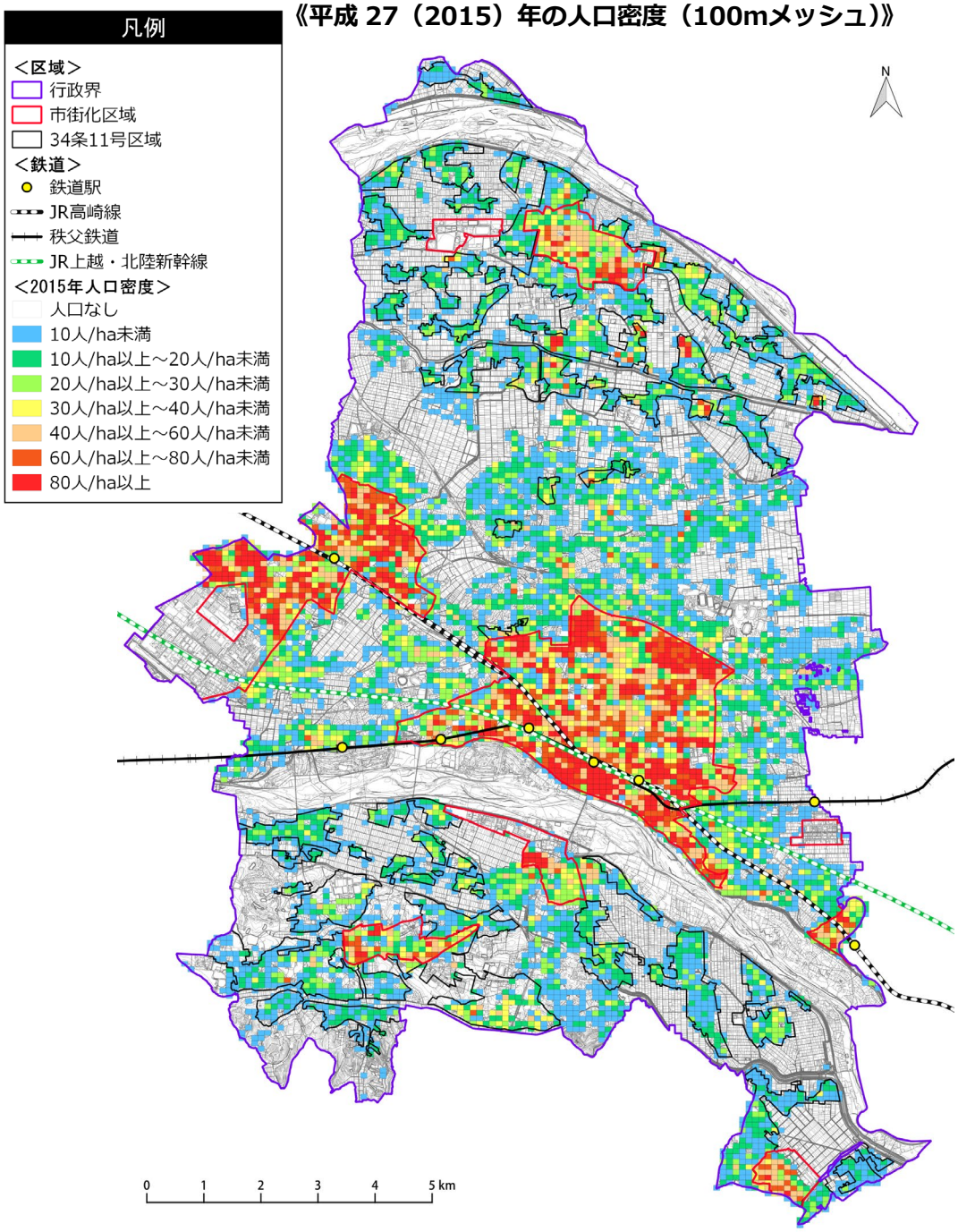
出典：国勢調査

2）平成 27(2015)年の人口密度

JR 高崎線沿線の市街化区域においては、人口密度 40 人/ha を超えるエリアが多くなっていますが、妻沼地域や江南地域の市街化区域では、人口密度が低いエリアが見られます。

市街化調整区域では、市北部の都市計画法第 34 条 11 号区域の一部で人口密度の高いエリアが見られますが、人口密度の低いエリアが大半を占めています。

《平成 27（2015）年の人口密度（100mメッシュ）》

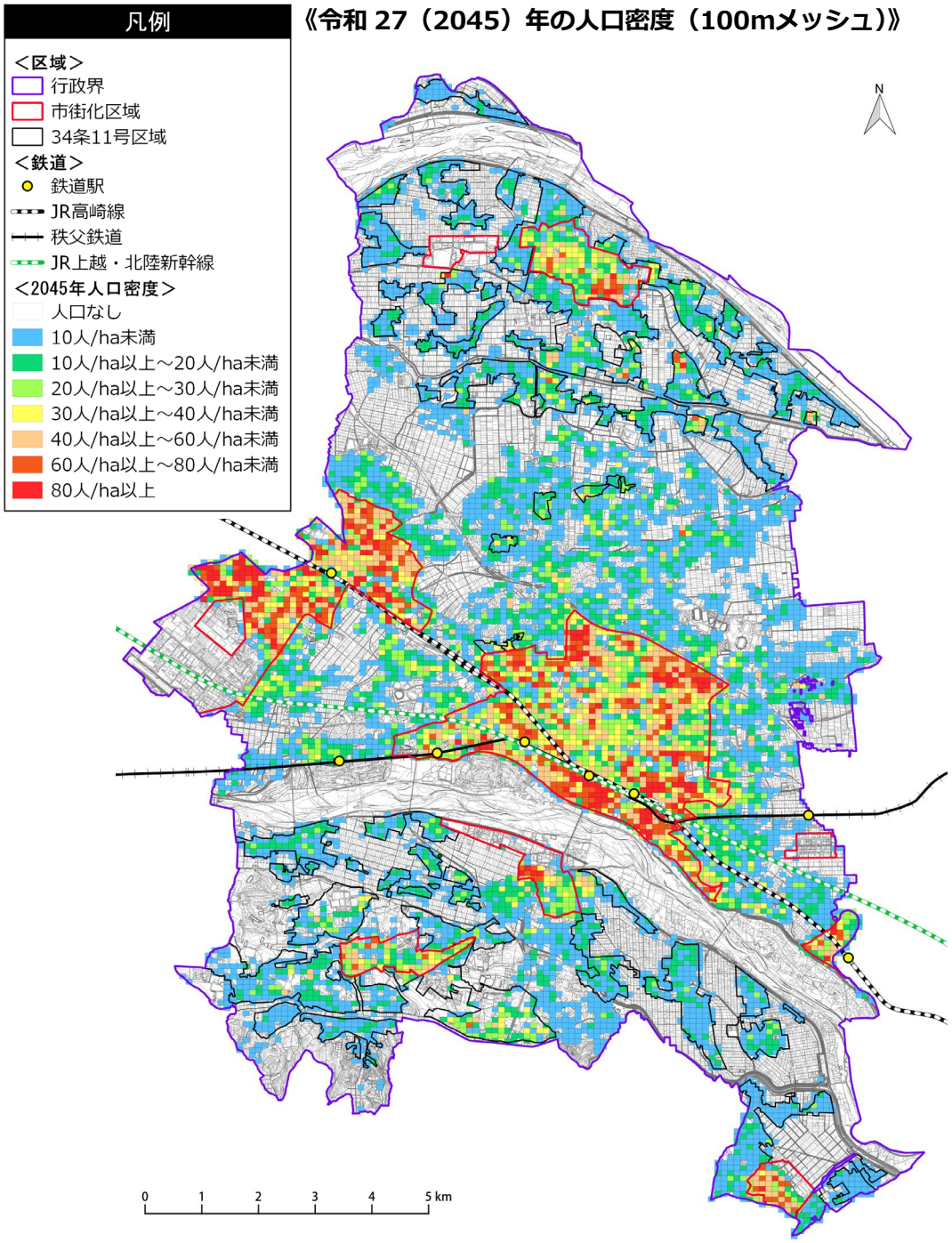


出典：熊谷市都市計画基本方針等策定基礎調査

３）令和 27（2045）年の人口密度

依然として 40 人/ha 以上のエリアが多く見られますが、20 人/ha 前後のエリアが増加し、10 人/ha 未満のエリアも見られるようになっています。妻沼地域や江南地域においては、全体的な人口密度の低下が見られます。

《令和 27（2045）年の人口密度（100mメッシュ）》



出典：熊谷市都市計画基本方針等策定基礎調査

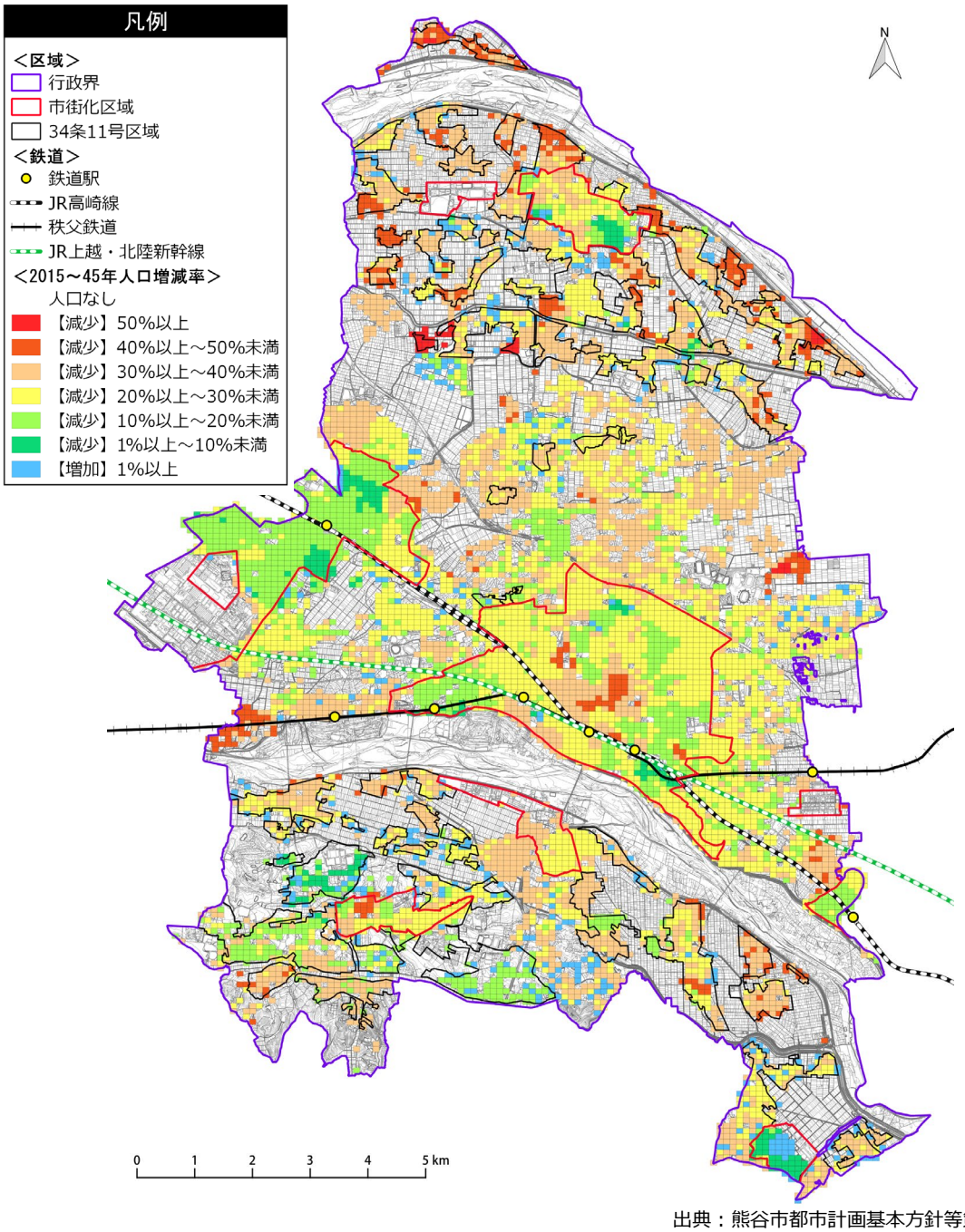
4）平成 27（2015）～令和 27（2045）年の人口増減率※

市街化区域では、人口減少率 20%以上～30%未満のエリアが多く見られます。一方、籠原駅周辺では減少率が緩やかになっています。また、平成初期に土地区画整理が行われた船木台地区では、整備後に居住者が転入しているため人口の増加が見られます。

市街化調整区域の都市計画法第 34 条 11 号区域は、妻沼地域では減少率 50%以上のエリアが多く見られるのに対して、大里地域・江南地域では一部のみとなっています。

※平成 27（2015）年を基準（100%）として、令和 27（2045）年時点の人口増加及び減少を示した割合

《平成 27（2015）～令和 27（2045）年の人口増減率（100mメッシュ）》



出典：熊谷市都市計画基本方針等策定基礎調査

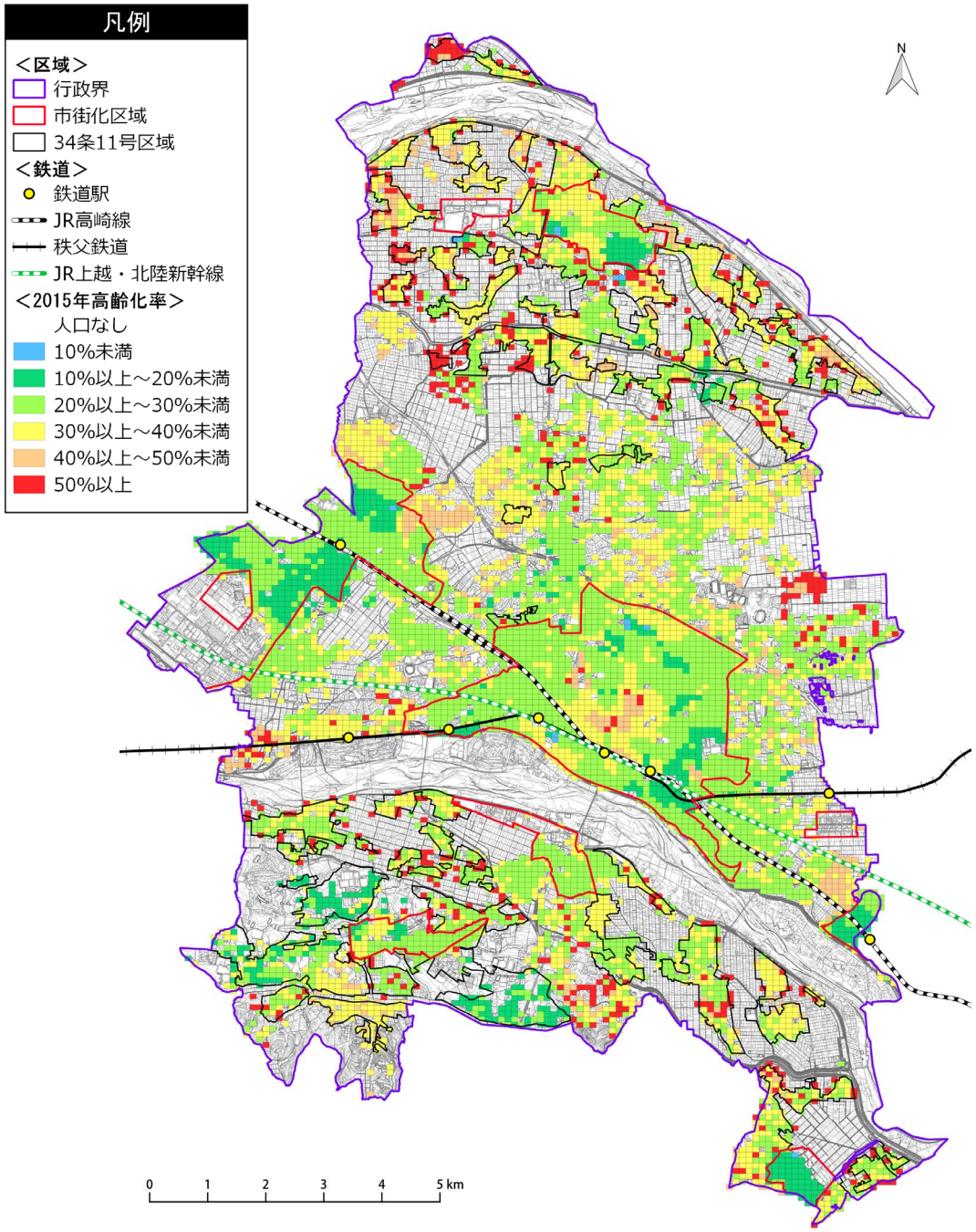
５）平成 27（2015）年の高齢化率※

市街化区域では、一部の地域で高齢化率 30%以上のエリアが見られますが、多くは 30%未満となっています。特に熊谷駅周辺、籠原駅周辺、船木台地区、久下地区は 20%未満と低いエリアが多く見られます。

市街化調整区域の都市計画法第 34 条 11 号区域では、30%以上～40%未満が多く見られ、34 条 11 号区域外においては、50%以上のエリアがまとまって見られます。

※高齢化率：総人口に対して 65 歳以上の人口が占める割合

《平成 27（2015）年の高齢化率（100mメッシュ）》



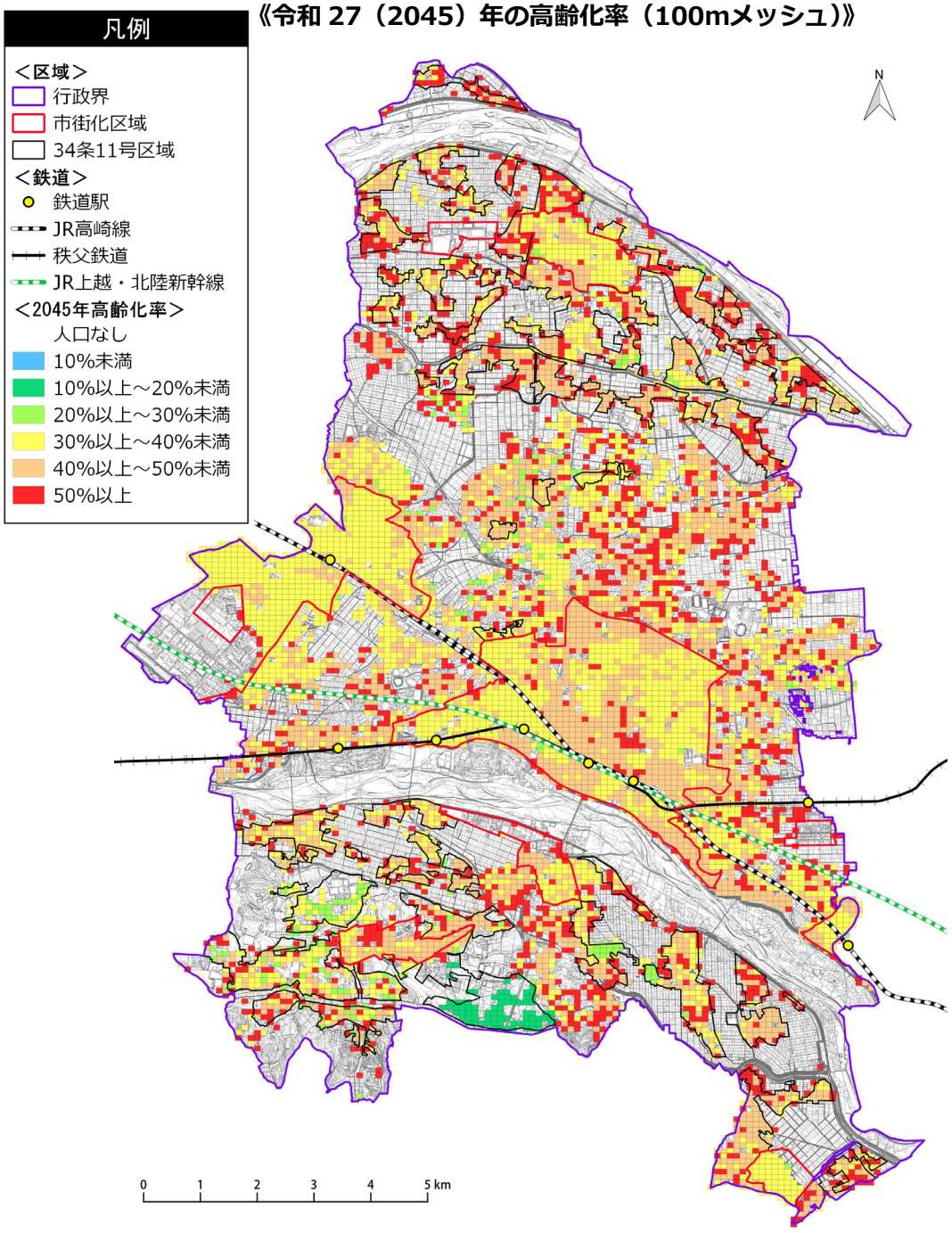
出典：熊谷市都市計画基本方針等策定基礎調査

6）令和 27（2045）年の高齢化率

市全体において高齢化率が上昇し、多くが 40%以上のエリアとなっています。籠原駅周辺と船木台地区では 40%以上のエリアはあまり見受けられません。

市南部のエリアでは、平成 27（2015）年と同様にまとまったエリアで 20%未満となっていますが、これは立正大学周辺に大規模な学生寮があることが影響しています。

《令和 27（2045）年の高齢化率（100mメッシュ）》



出典：熊谷市都市計画基本方針等策定基礎調査

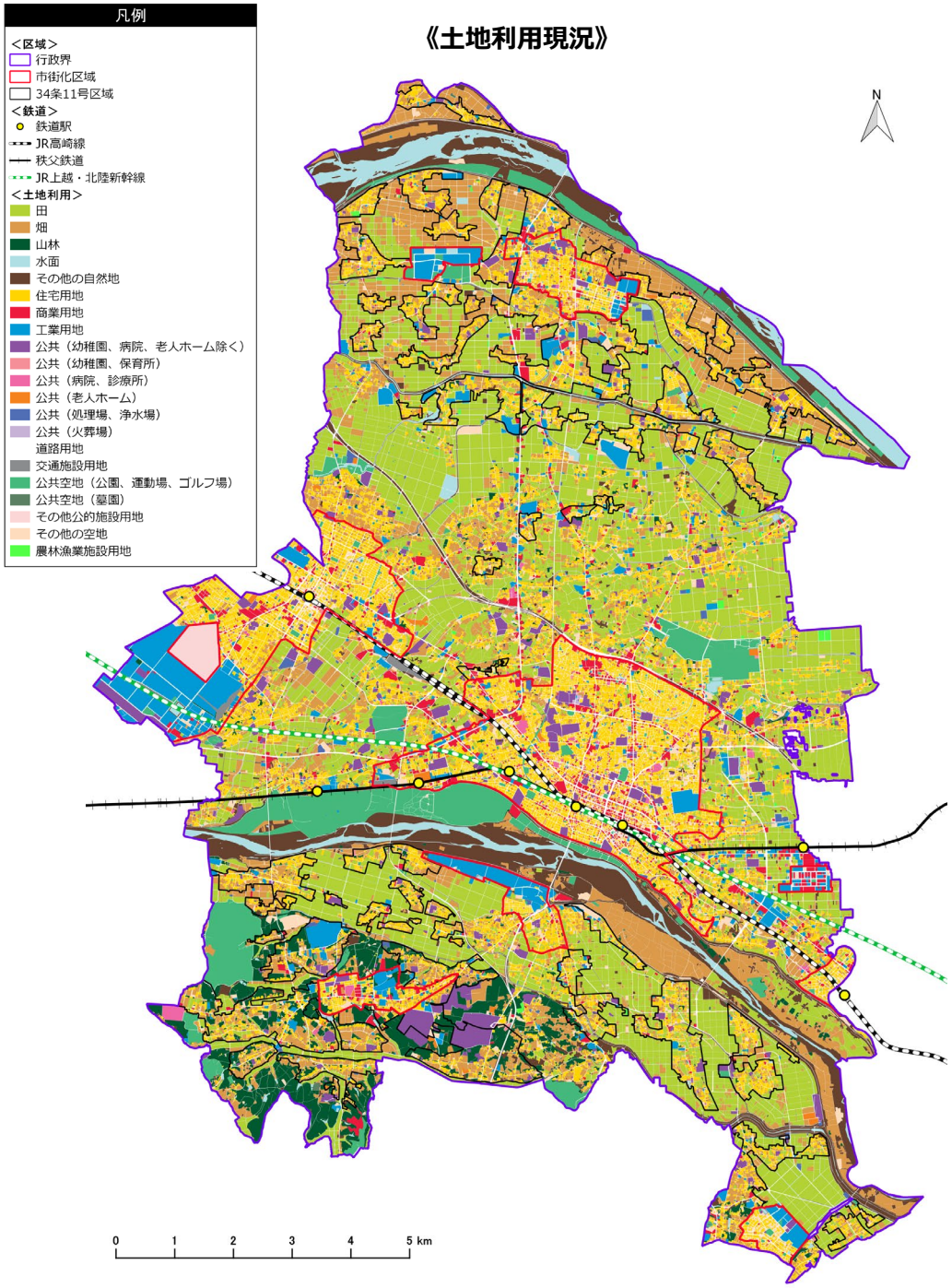
（２）土地利用

１）土地利用現況

市街化区域では、おおむね住宅用地や工業用地などの都市的土地利用がされています。

市街化調整区域では、農地の宅地化が散発的に行われて農地が細分化されています。また、都市計画法第 34 条 11 号区域においては住宅用地をはじめとした都市的土地利用が多く見られます。

《土地利用現況》



出典：熊谷市都市計画基本方針等策定基礎調査

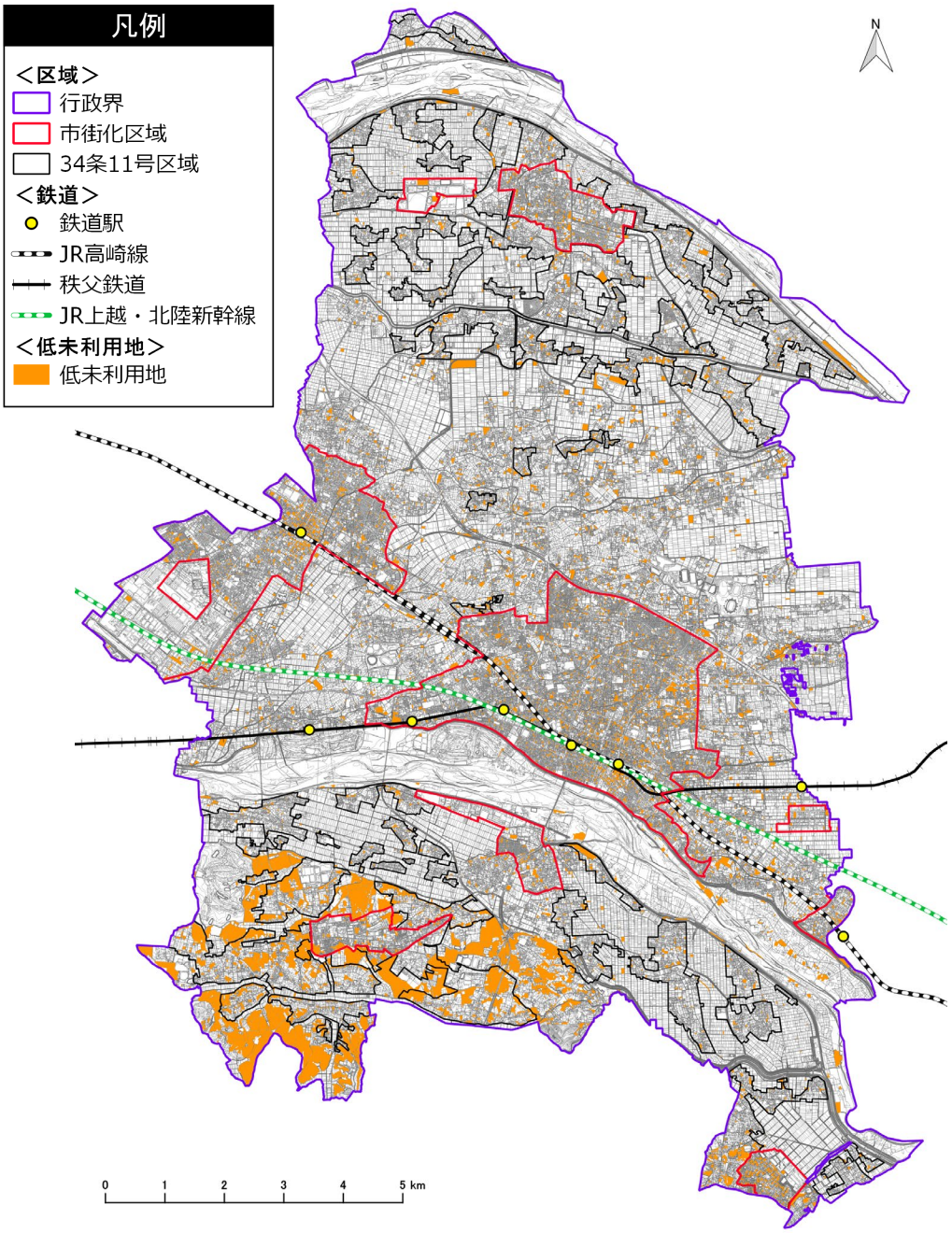
2）低未利用地※

大規模な低未利用地は、市南部の市街化調整区域において多く見られますが、そのほとんどは山林となっています。

小規模な低未利用地は、籠原駅周辺及び熊谷駅南口に多く見られるほか、中心市街地に広く分散しています。

※山林、その他の空地（更地、資材置場、月極・コイン駐車場など）

《低未利用地の状況》



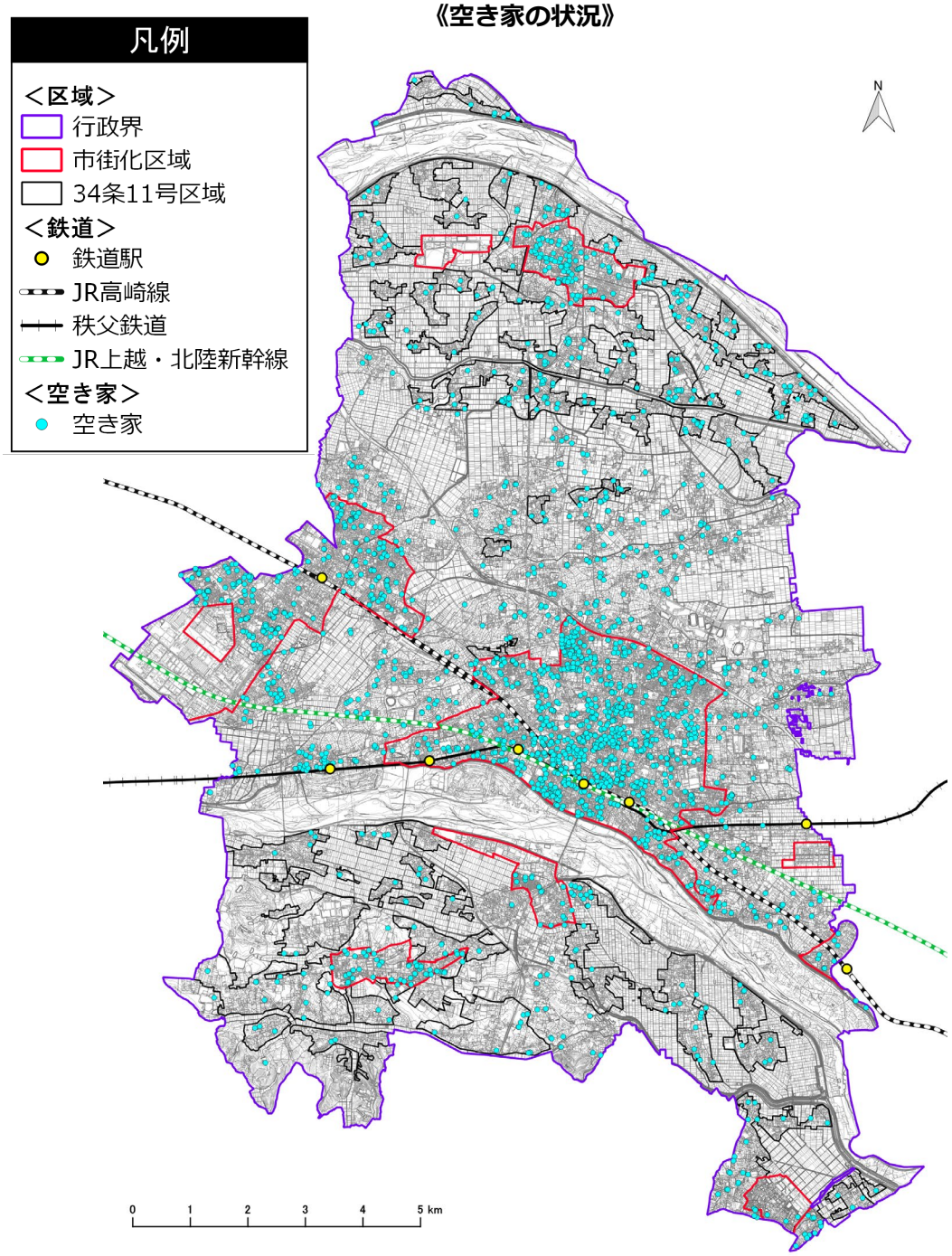
出典：熊谷市都市計画基本方針等策定基礎調査

３）空き家

市中央の市街化区域において、空き家が多く見られます。

また、妻沼地域では市街化区域に加え都市計画法第 34 条 11 号区域にも空き家が多く見られます。

《空き家の状況》



出典：熊谷市都市計画基本方針等策定基礎調査

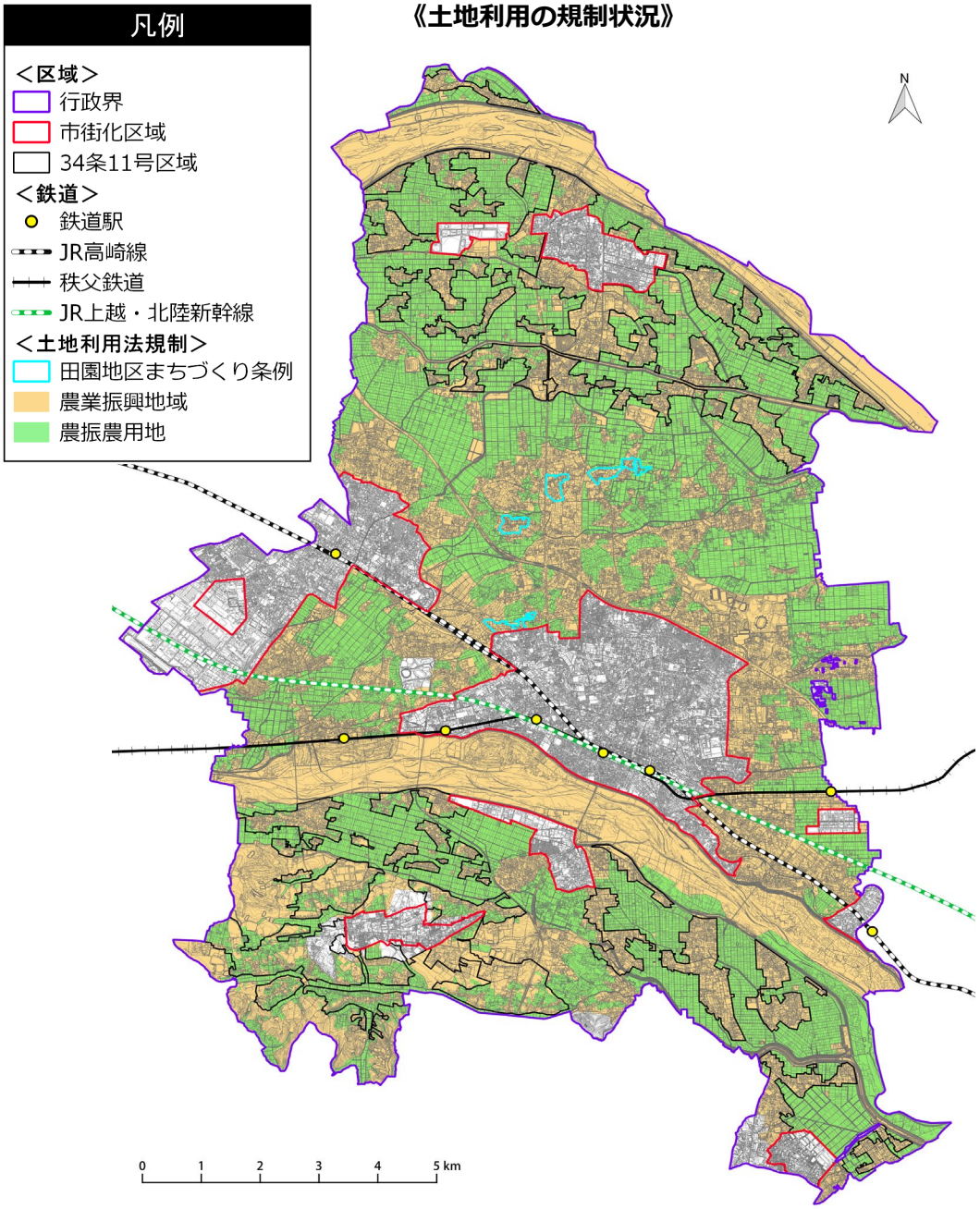
４）土地利用規制状況

市街化調整区域はおおむね農業振興地域に指定されており、そのうちの優良農地は、農用地区域に指定されています。

市北部と南部において、河川を除くおおむね全域の農業振興地域で都市計画法第 34 条 11 号の指定がされています。

市中央には、田園地区まちづくり条例による認定を受けた地区が 7 地区あります。

《土地利用の規制状況》



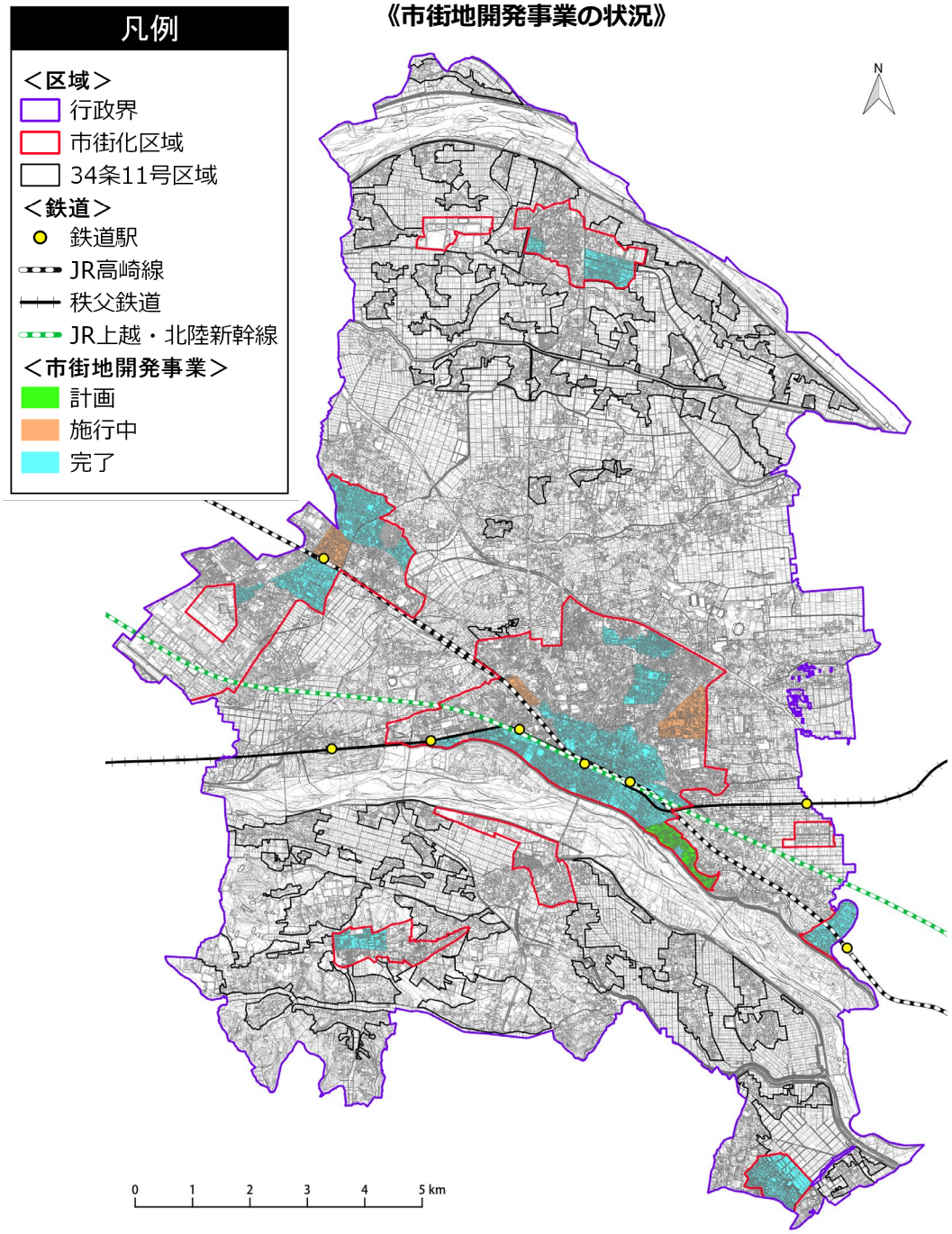
出典：熊谷市都市計画基本方針等策定基礎調査

（３）都市基盤整備

１）市街地開発事業

市街化区域において、これまでに 28 地区の市街地開発事業が計画され、24 地区が事業完了、3 地区が施行中となっています。

《市街地開発事業の状況》

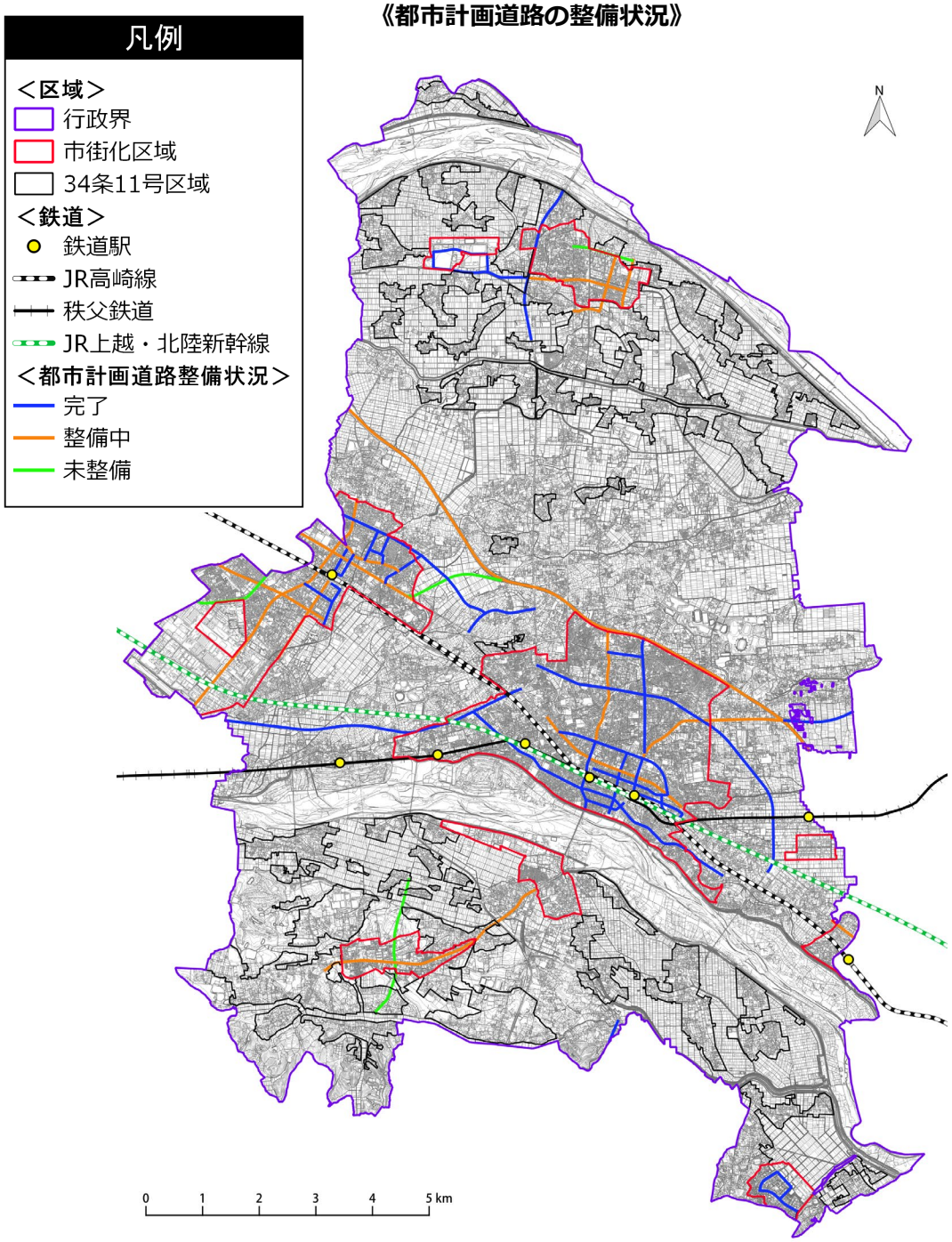


出典：熊谷市都市計画基本方針等策定基礎調査

2）都市計画道路

本市では 50 路線の都市計画道路が計画されており、32 路線が整備完了、14 路線が整備中、4 路線が未整備となっています。熊谷駅周辺においては整備完了路線、籠原駅周辺では整備中路線が多くなっています。

《都市計画道路の整備状況》



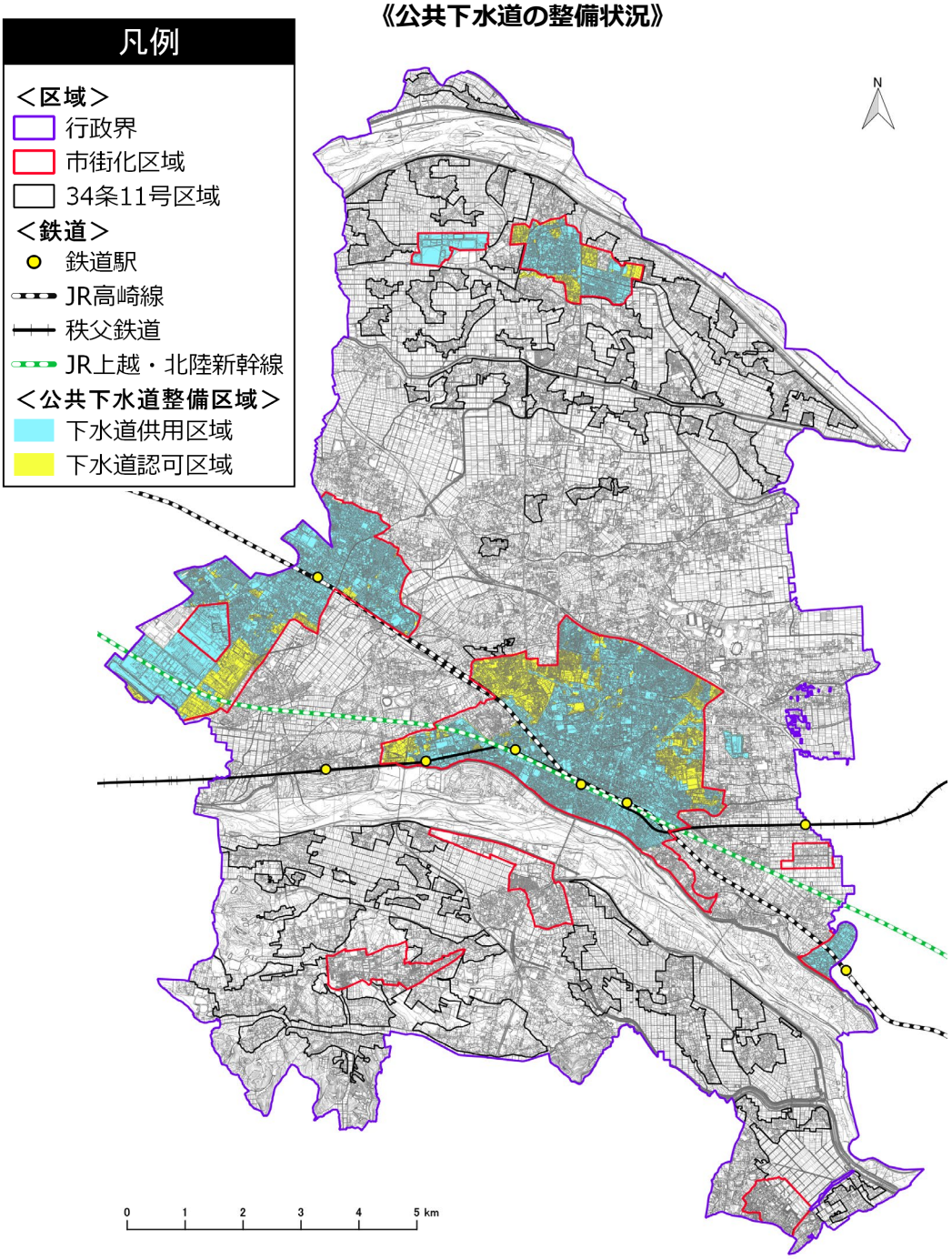
出典：熊谷市都市計画基本方針等策定基礎調査

３）公共下水道

荒川左岸側の市街化区域の約７割が下水道供用区域となっています。

今後の整備が予定されている認可区域を含めれば、約９割となる見込みです。

《公共下水道の整備状況》



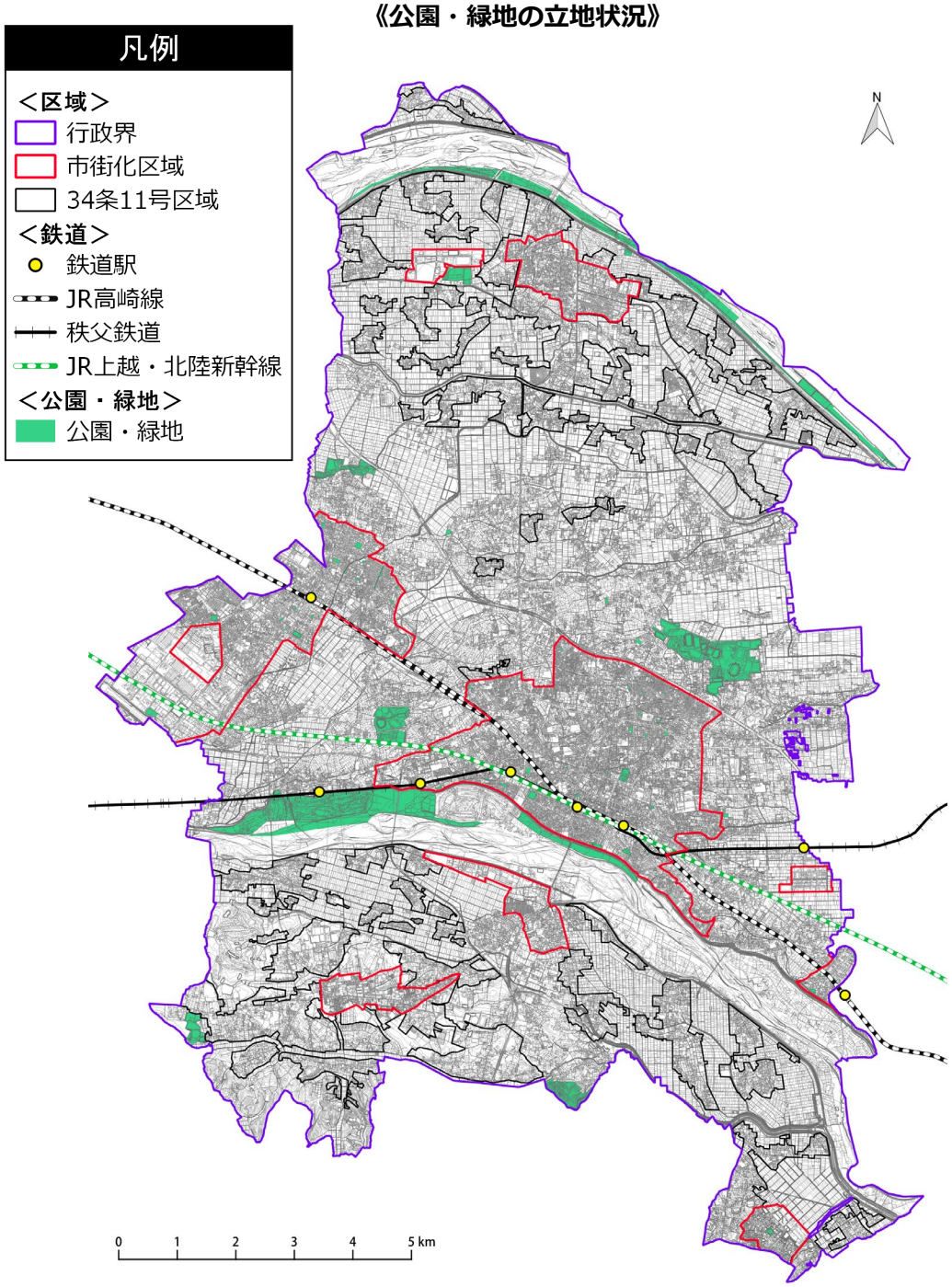
出典：熊谷市都市計画基本方針等策定基礎調査

４）公園・緑地

大規模な公園として、市東部に熊谷スポーツ文化公園が立地しており、荒川河川敷には荒川大麻生公園、利根川河川敷には利根川総合運動公園が立地しています。

また、市中央には中央公園、市西部には熊谷さくら運動公園や別府沼公園、市南西部には江南総合公園、市北部には妻沼運動公園など、各地域に様々な公園が立地しています。

《公園・緑地の立地状況》



出典：熊谷市都市計画基本方針等策定基礎調査

（４）災害危険性

１）洪水浸水深（想定最大規模）

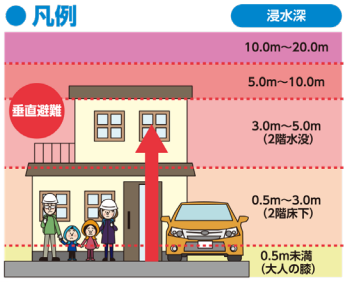
妻沼小島地区、福川周辺及び大里地域においては、住宅等の 3 階以上にも被害が及ぶ浸水深 5mを超える想定の区域が多く見られます。

市街化区域でも妻沼地区や久下地区では、住宅等の 2 階が水没する浸水深 3m以上の区域が広範囲にわたり見られます。

また、これらの地区では洪水浸水継続時間が 72 時間以上となっている地区が多く、他の市街化区域が 12 時間未満となっているのに対し、長期間の浸水継続時間※が予測されます。

※浸水深が 50 ㎝になってから 50 ㎝を下回るまでの時間

《浸水深と建物階数の関係性》



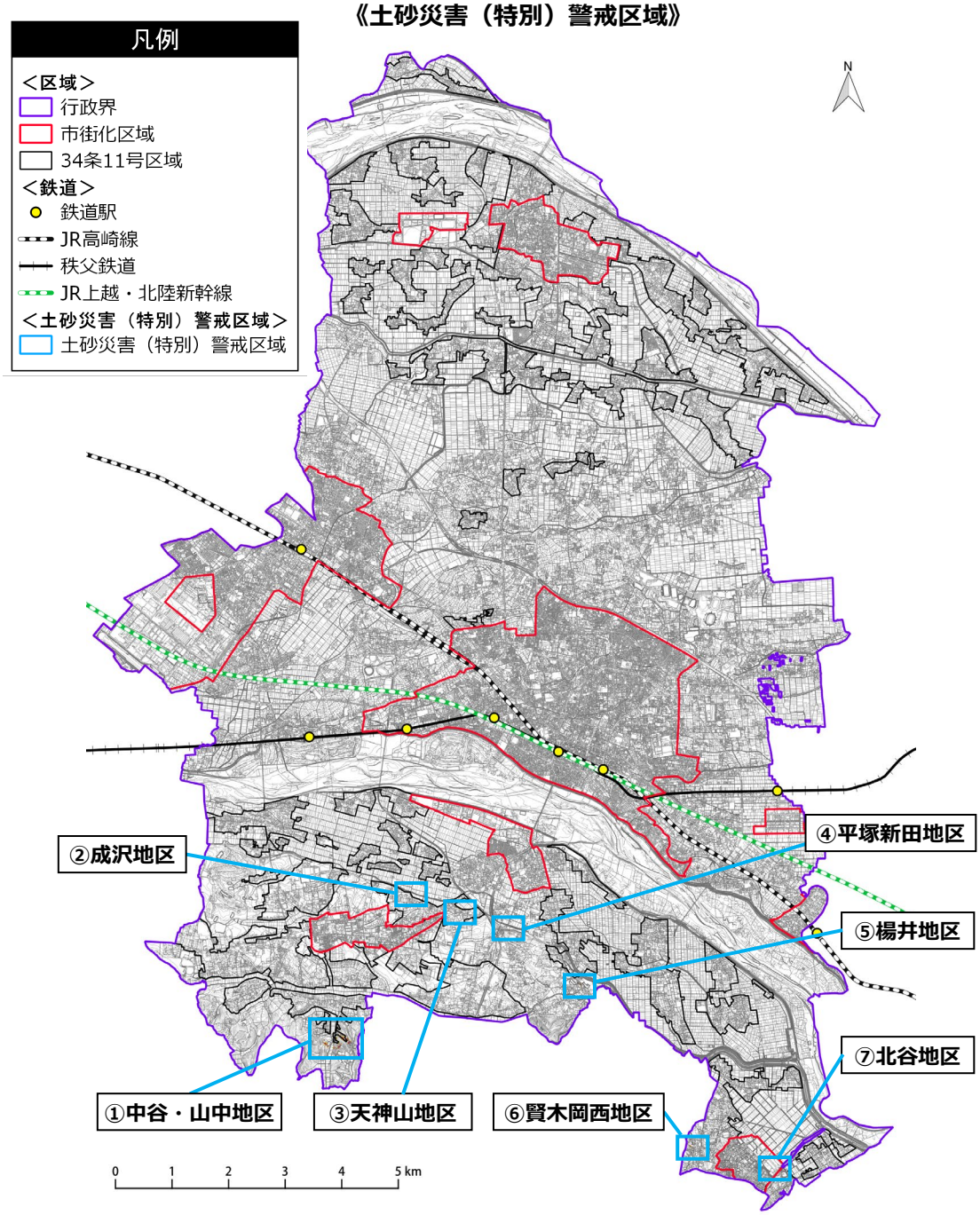
《想定最大規模　浸水深》

出典：熊谷市ハザードマップ

2）土砂災害（特別）警戒区域

土砂災害（特別）警戒区域は、市南部において 15 箇所（7 地区）指定されていますが、全て市街化調整区域で、いずれも小規模な範囲となっています。

《土砂災害（特別）警戒区域》



出典：熊谷市都市計画基本方針等策定基礎調査

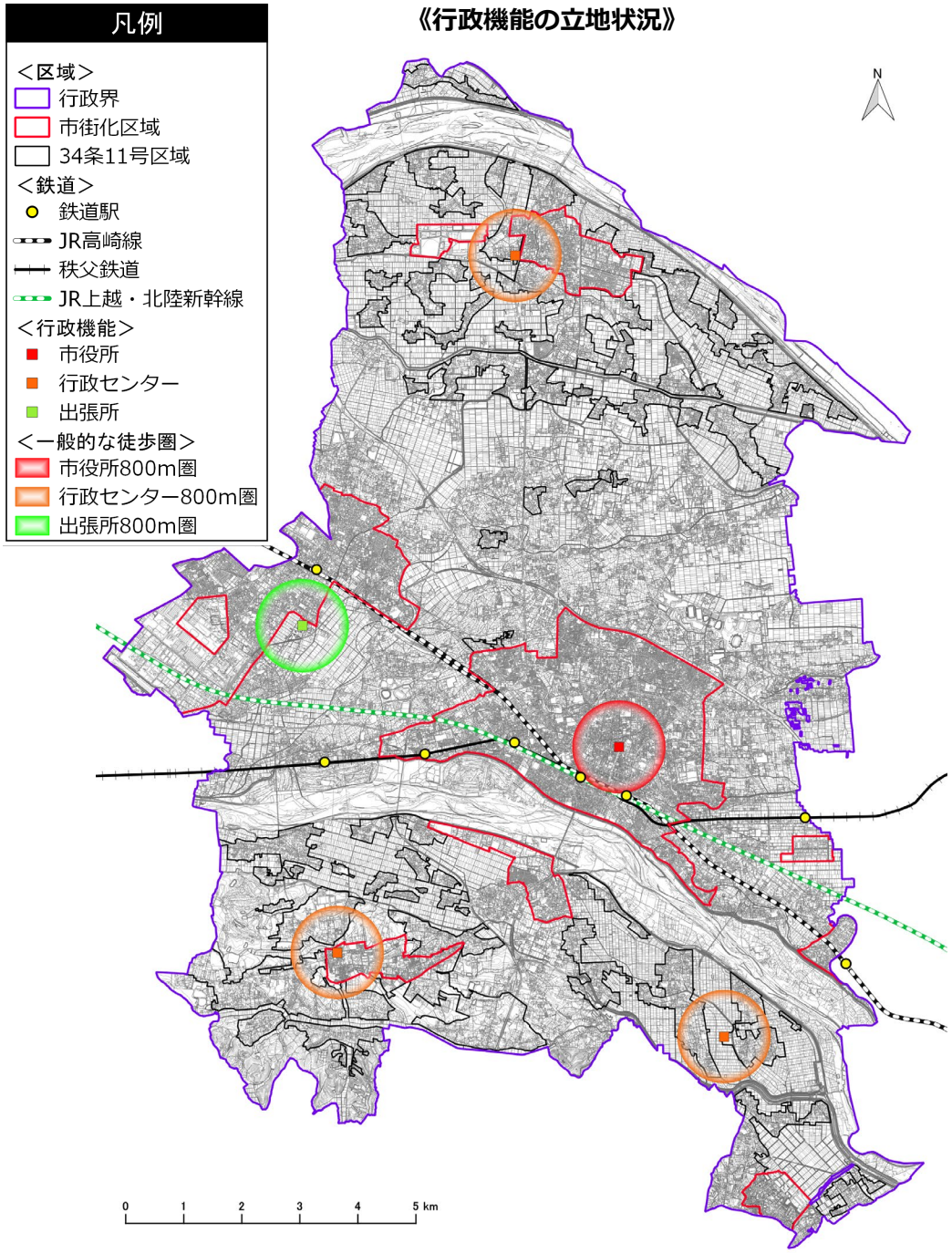
（５）都市機能施設

１）行政機能

行政機能の立地状況は、市役所が 1 施設、行政センターが 3 施設、出張所が 1 施設となっています。

平成 27（2015）年の国勢調査を基に算出した行政機能の一般的な徒歩圏に居住している人口は、23,827 人となっており、全市民の 12.0%のカバーに留まりますが、コンビニエンスストアでの住民票交付等一部のサービスの対応、行政手続きのオンライン化の推進等により、遠方の施設に赴くことなく手続きを行える環境整備が進められています。

《行政機能の立地状況》



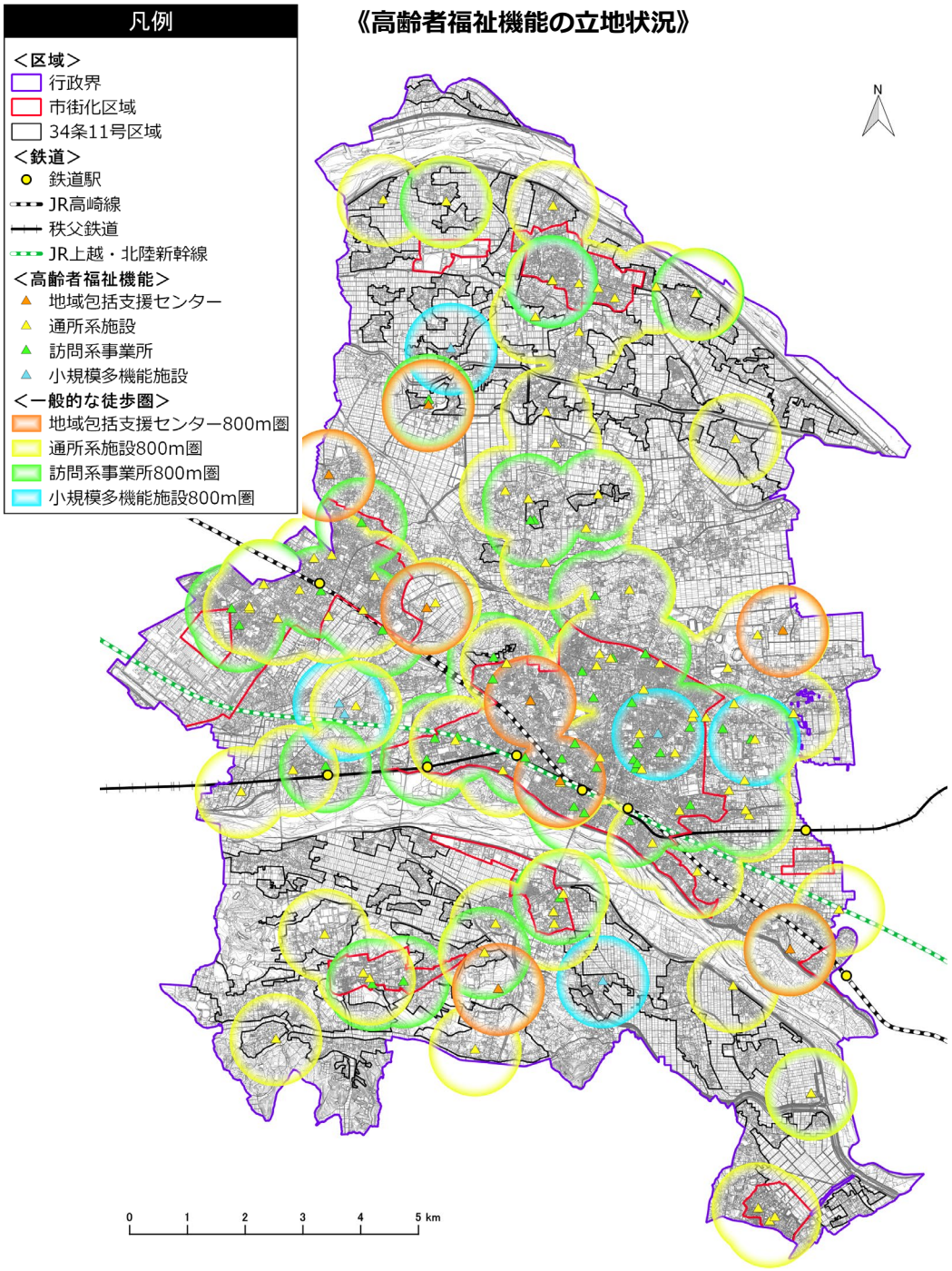
出典：熊谷市公共施設白書

2）高齢者福祉機能

高齢者福祉機能の立地状況は、地域包括支援センターが 8 施設、通所系施設が 87 施設、訪問系事業所が 59 施設、小規模多機能施設が 7 施設となっています。

平成 27（2015）年の国勢調査を基に算出した高齢者福祉機能の一般的な徒歩圏に居住している人口は、172,561 人となっており、全市民の 86.8%をカバーしています。

《高齢者福祉機能の立地状況》



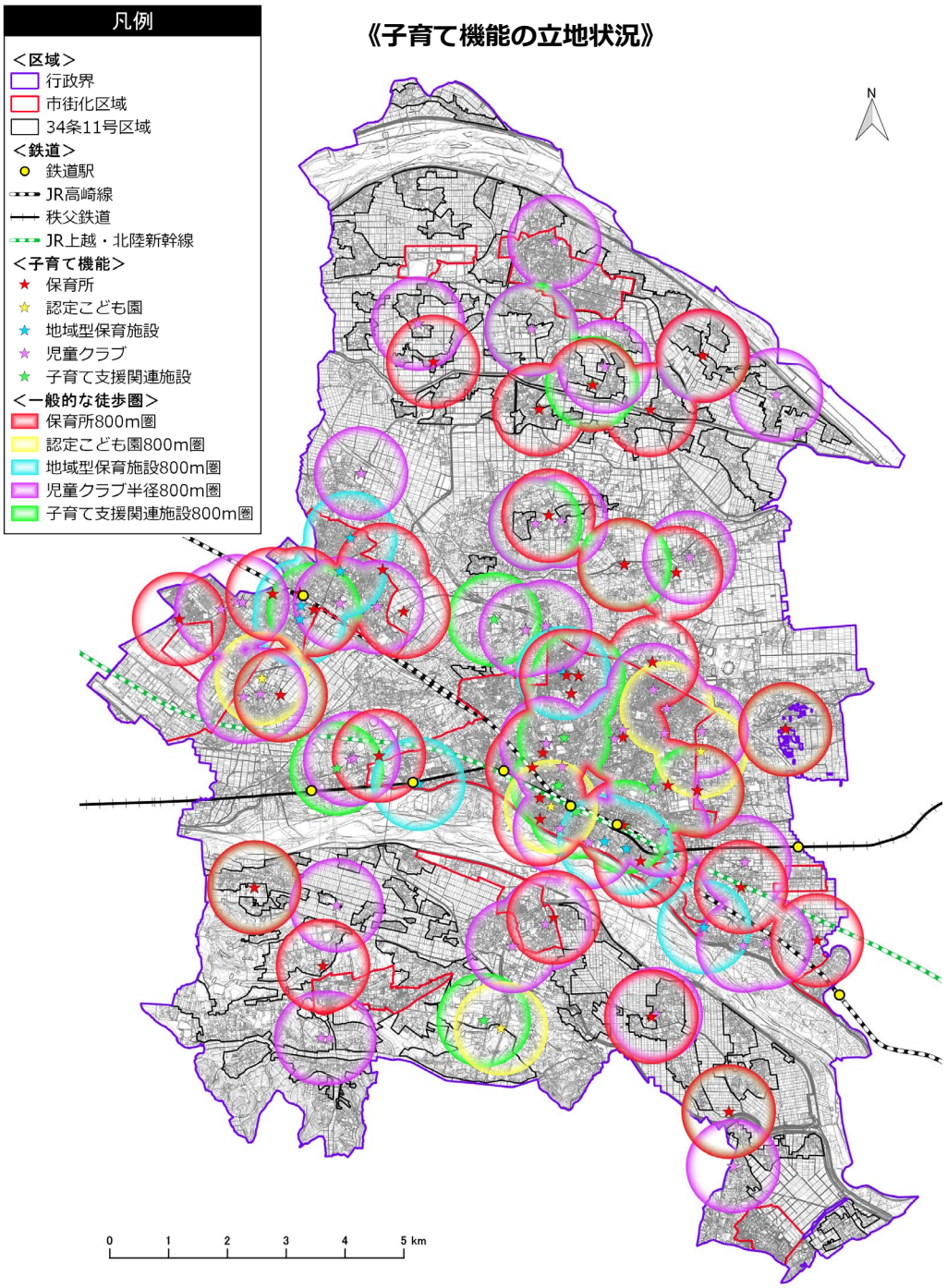
出典：介護保険サービス提供事業者一覧（大里広域市町村圏組合）

３）子育て機能

子育て機能の立地状況は、保育所が 37 施設、認定こども園が 5 施設、地域型保育施設が 9 施設、児童クラブが 58 施設、子育て支援関連施設が 21 施設となっています。

平成 27（2015）年の国勢調査を基に算出した子育て機能の一般的な徒歩圏に居住している人口は、157,358 人となっており、全市民の 79.2%をカバーしています。

《子育て機能の立地状況》



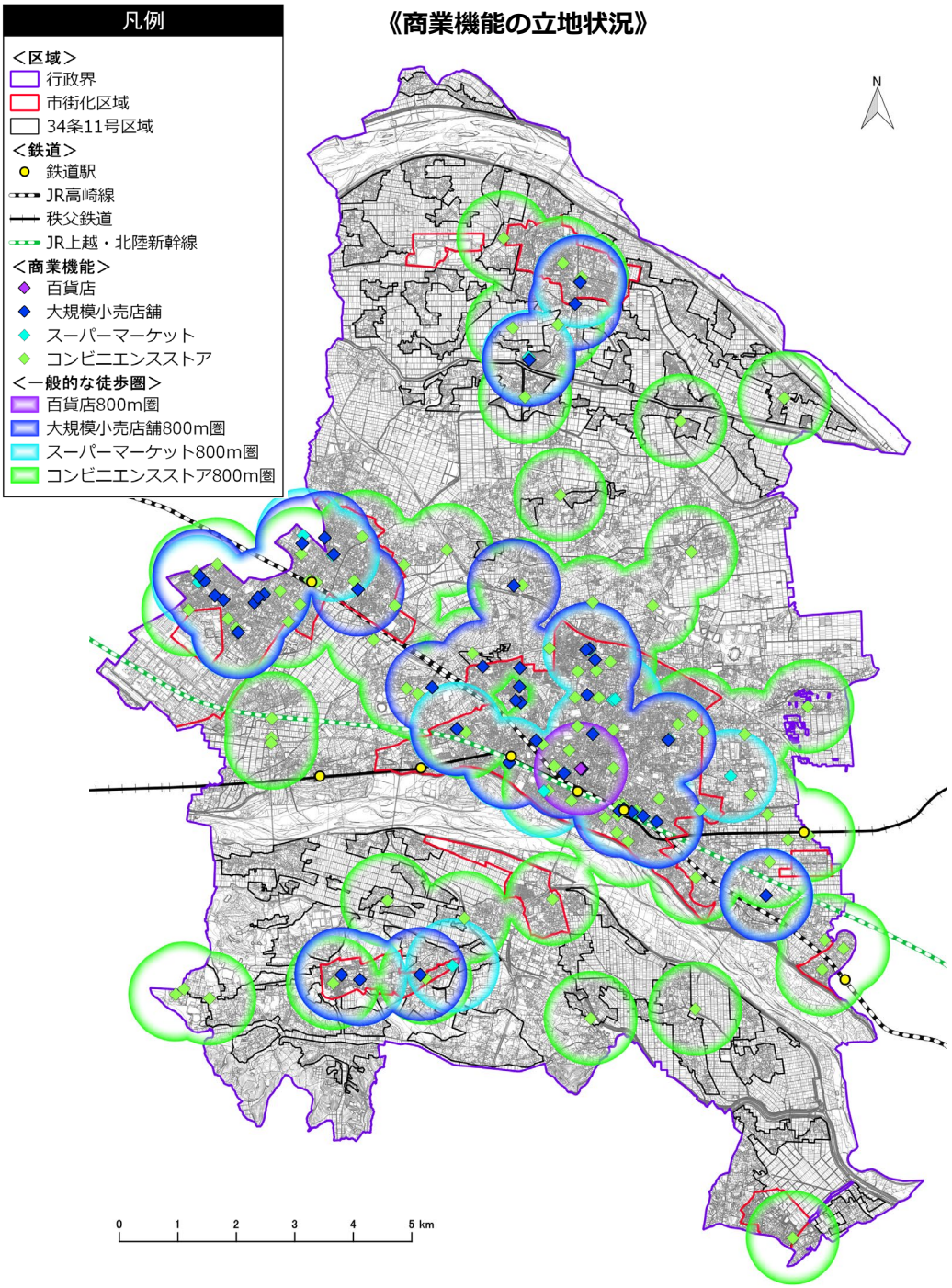
出典：熊谷市 HP、くまがや子育てマップ

4）商業機能

商業機能の立地状況は、百貨店が 1 施設、大規模小売店舗が 42 施設、スーパーマーケットが 28 施設、コンビニエンスストアが 85 施設となっています。

平成 27（2015）年の国勢調査を基に算出した商業機能の一般的な徒歩圏に居住している人口は、166,363 人となっており、全市民の 83.7%をカバーしています。

《商業機能の立地状況》



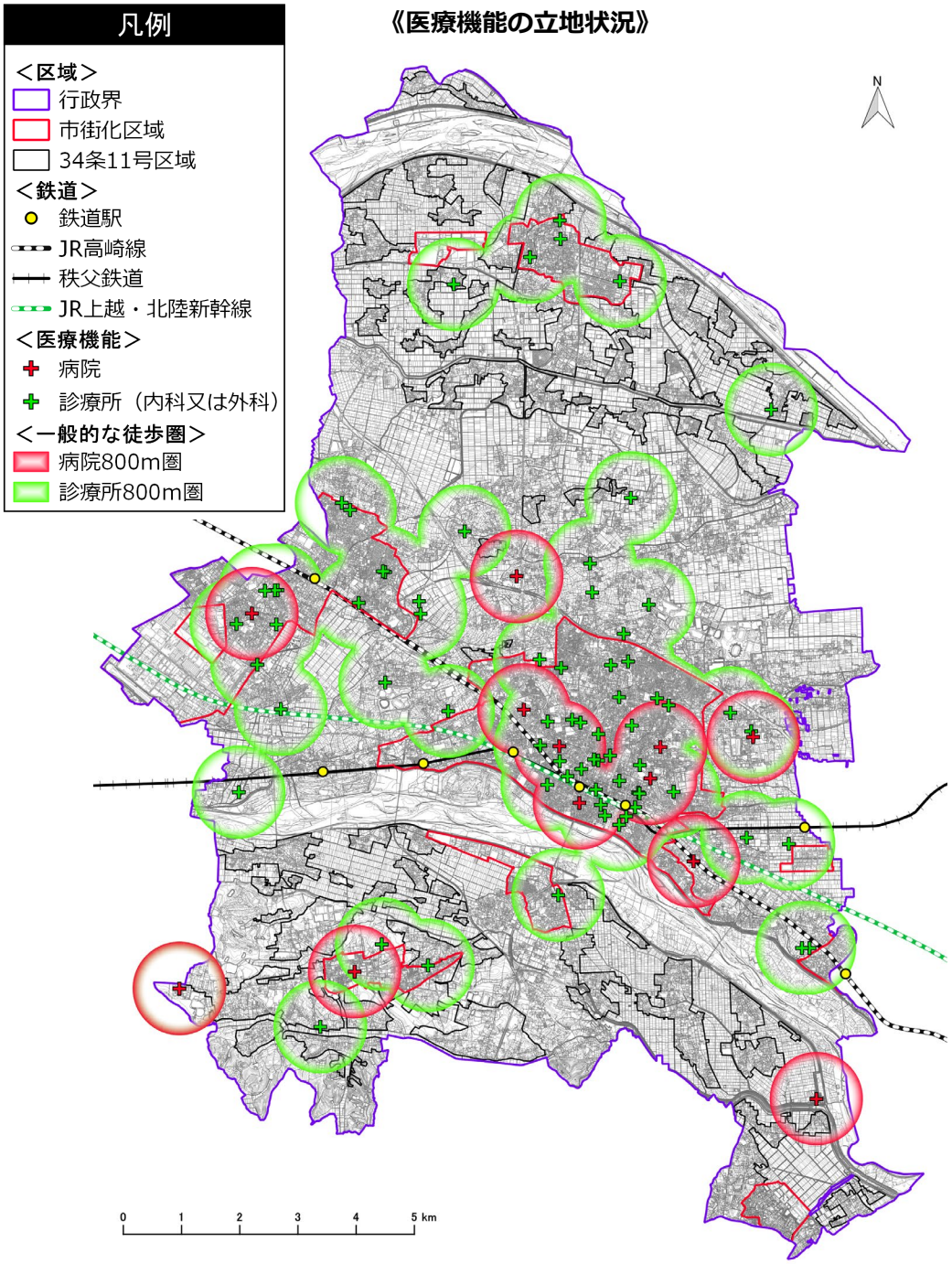
出典：日本百貨店協会 HP、埼玉県 HP、スーパーマーケットマップ、i タウンページ

５）医療機能

医療機能の立地状況は、病院が 12 施設、診療所（診療科目に内科又は外科を含む）が 70 施設となっています。

平成 27（2015）年の国勢調査を基に算出した医療機能の一般的な徒歩圏に居住している人口は、148,306 人となっており、全市民の 74.6%をカバーしています。

《医療機能の立地状況》



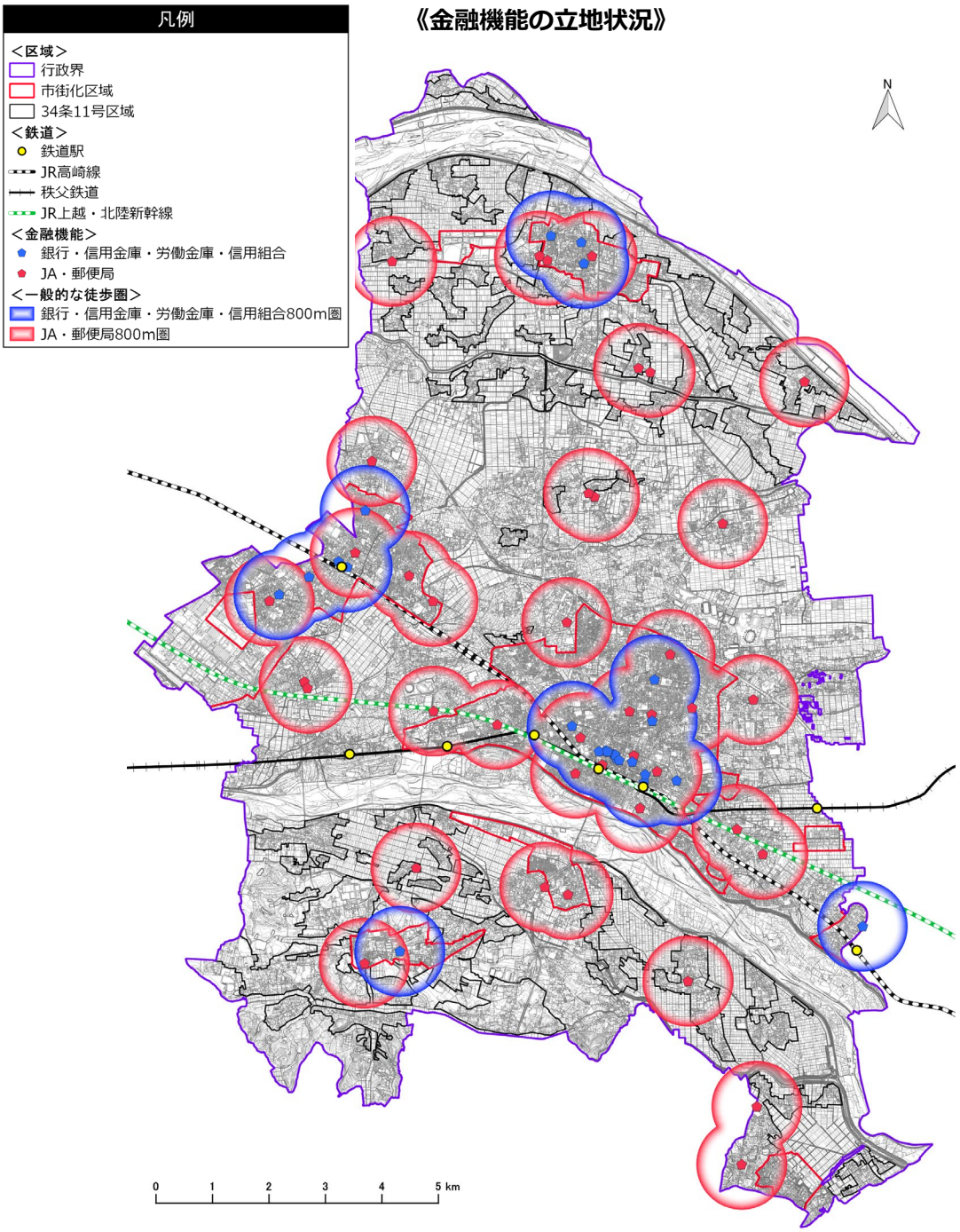
出典：埼玉県 HP、埼玉県医療機能情報提供システム

6）金融機能

金融機能の立地状況は、銀行・信用金庫・労働金庫・信用組合が 25 施設、JA・郵便局が 40 施設となっています。

平成 27（2015）年の国勢調査を基に算出した金融機能の一般的な徒歩圏に居住している人口は、141,294 人となっており、全市民の 71.1%をカバーしています。

《金融機能の立地状況》

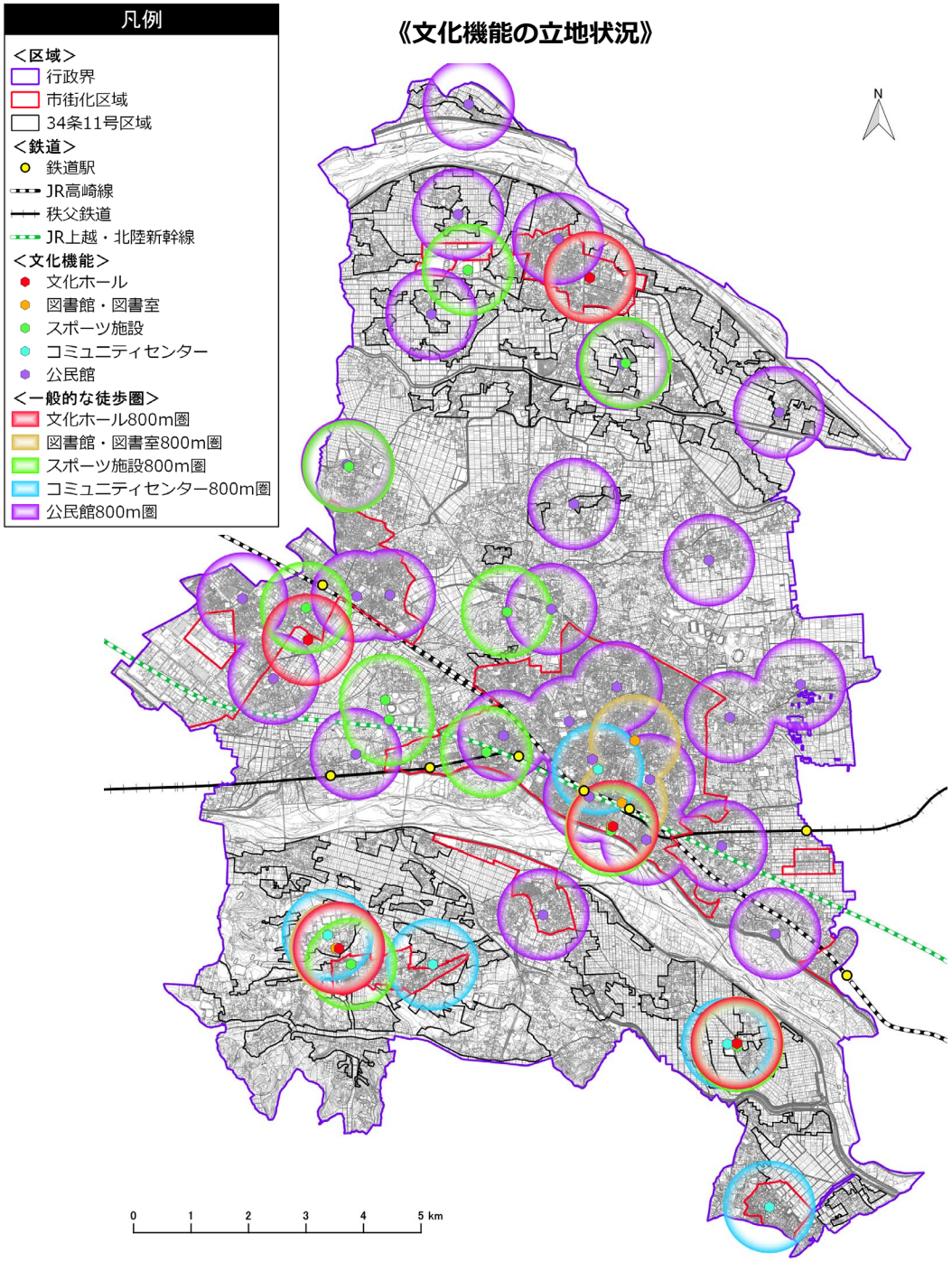


出典：全国銀行 ATM マップ

７）文化機能

文化機能の立地状況は、文化ホールが 5 施設、図書館・図書室が 6 施設、スポーツ施設（地域体育館・屋内スポーツ施設）が 11 施設、コミュニティセンターが 5 施設、公民館が 28 施設となっています。

平成 27（2015）年の国勢調査を基に算出した文化機能の一般的な徒歩圏に居住している人口は、134,999 人となっており、全市民の 67.9%をカバーしています。



《文化機能の立地状況》

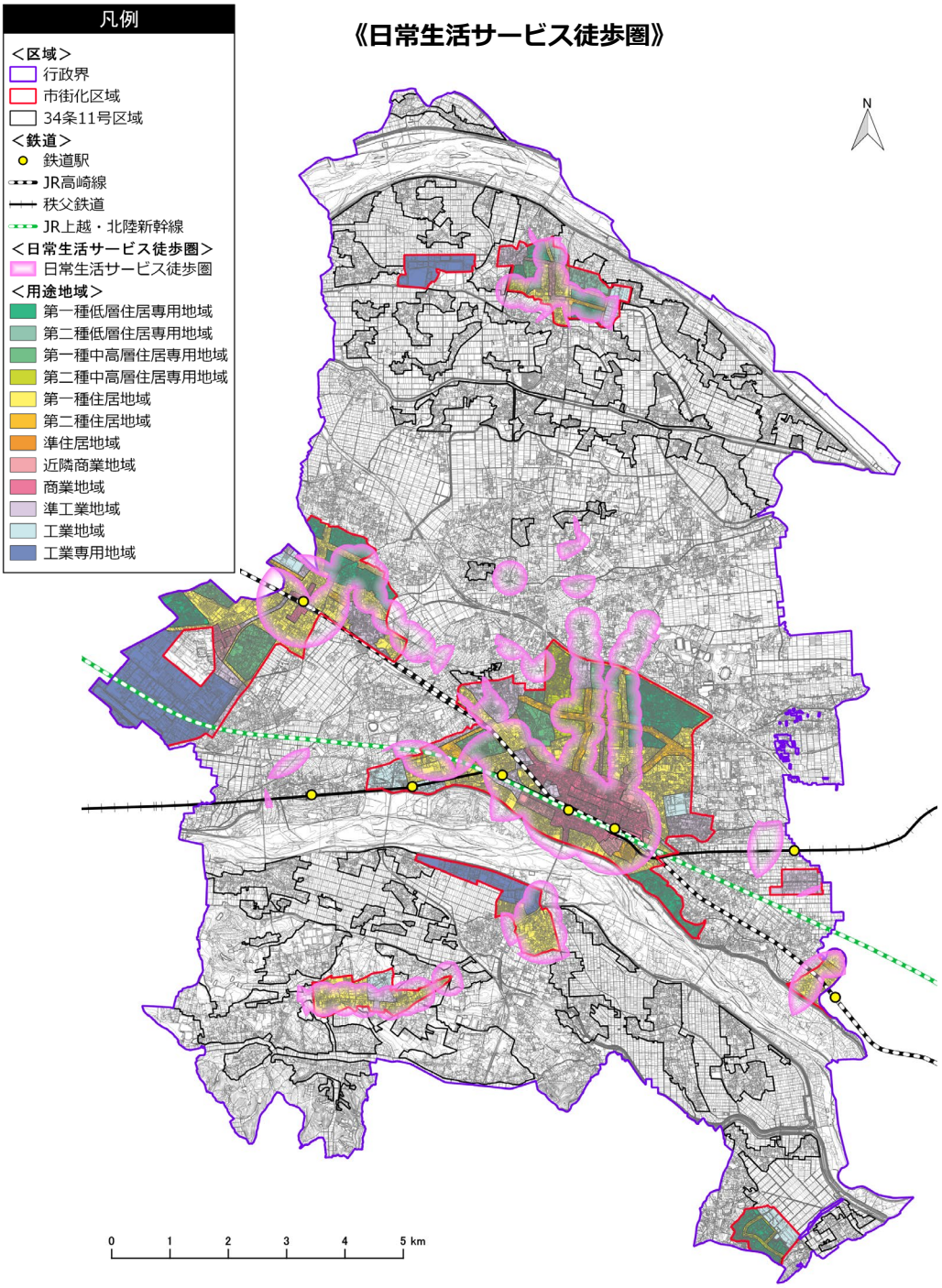
出典：熊谷市公共施設白書

【参考】日常生活サービス徒歩圏

都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）では、医療機能、福祉機能（本市では高齢者福祉機能として設定）、商業機能、基幹的公共交通（鉄道又は 1 日片道当たり 30 本以上の運行頻度の路線）の一般的な徒歩圏が重なるエリアを日常生活サービスが享受できるエリアとしています。

平成 27（2015）年の国勢調査を基に算出した日常生活サービス徒歩圏に居住している人口は、74,068 人となっており、全市民の 37.3%をカバーしています。

《日常生活サービス徒歩圏》

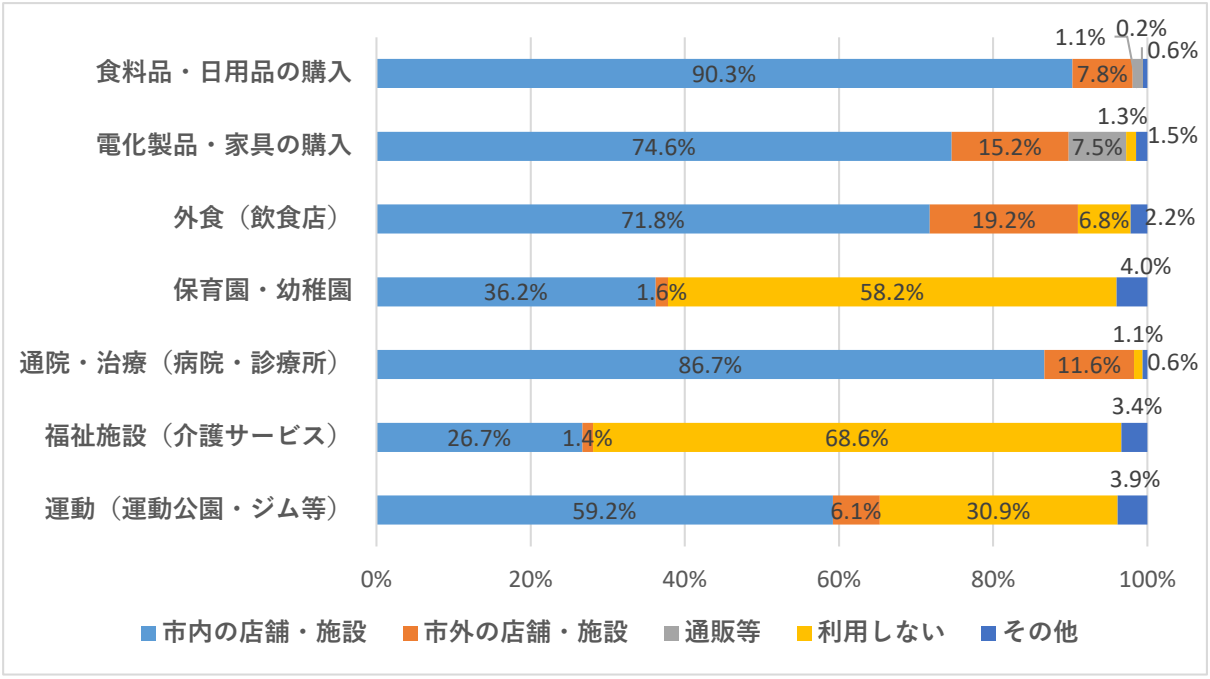


【参考】熊谷市まちづくりに関するアンケート調査（Ｒ1）

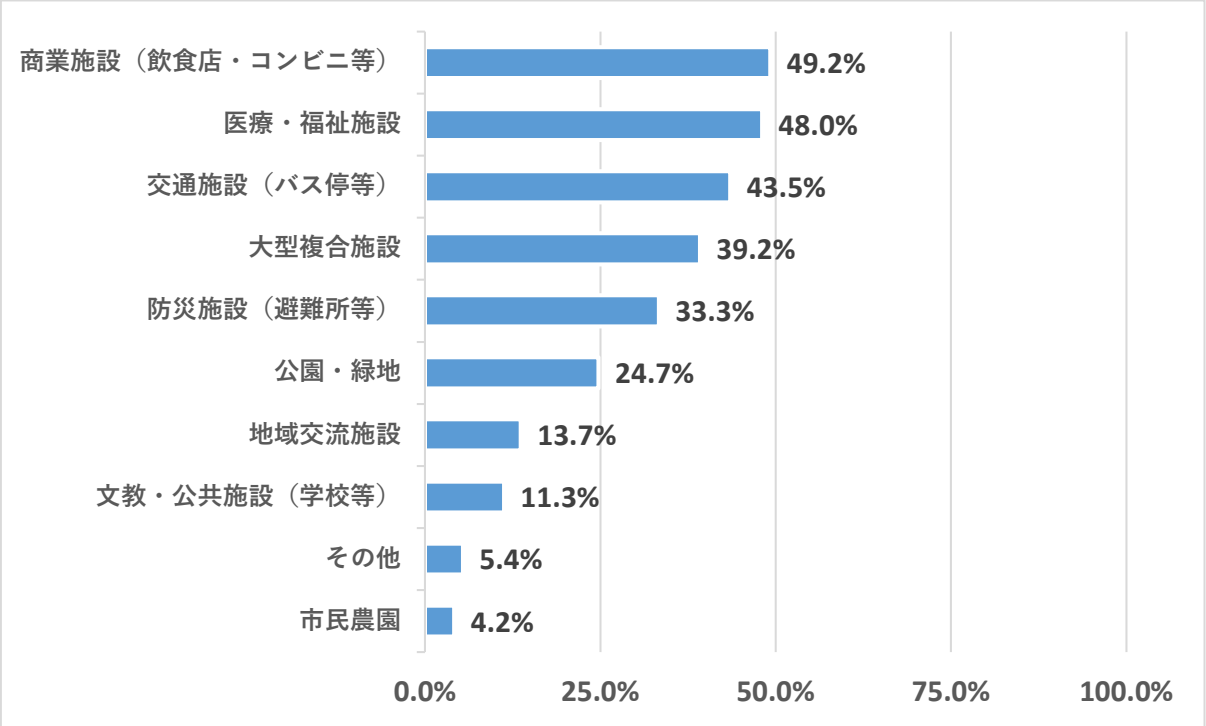
日常生活で利用する施設や買い物の場所は、全項目において、「市外の店舗・施設」よりも「市内の店舗・施設」が多くなっています。

生活・住環境の向上のために身近にあると良い施設は、「商業施設（飲食店・コンビニ等）」が最も多く、次いで「医療・福祉施設」が多くなっています。

《「日常生活で利用する施設や買い物の場所」の集計結果》



《「生活・住環境の向上のために身近にあると良い施設」の集計結果》



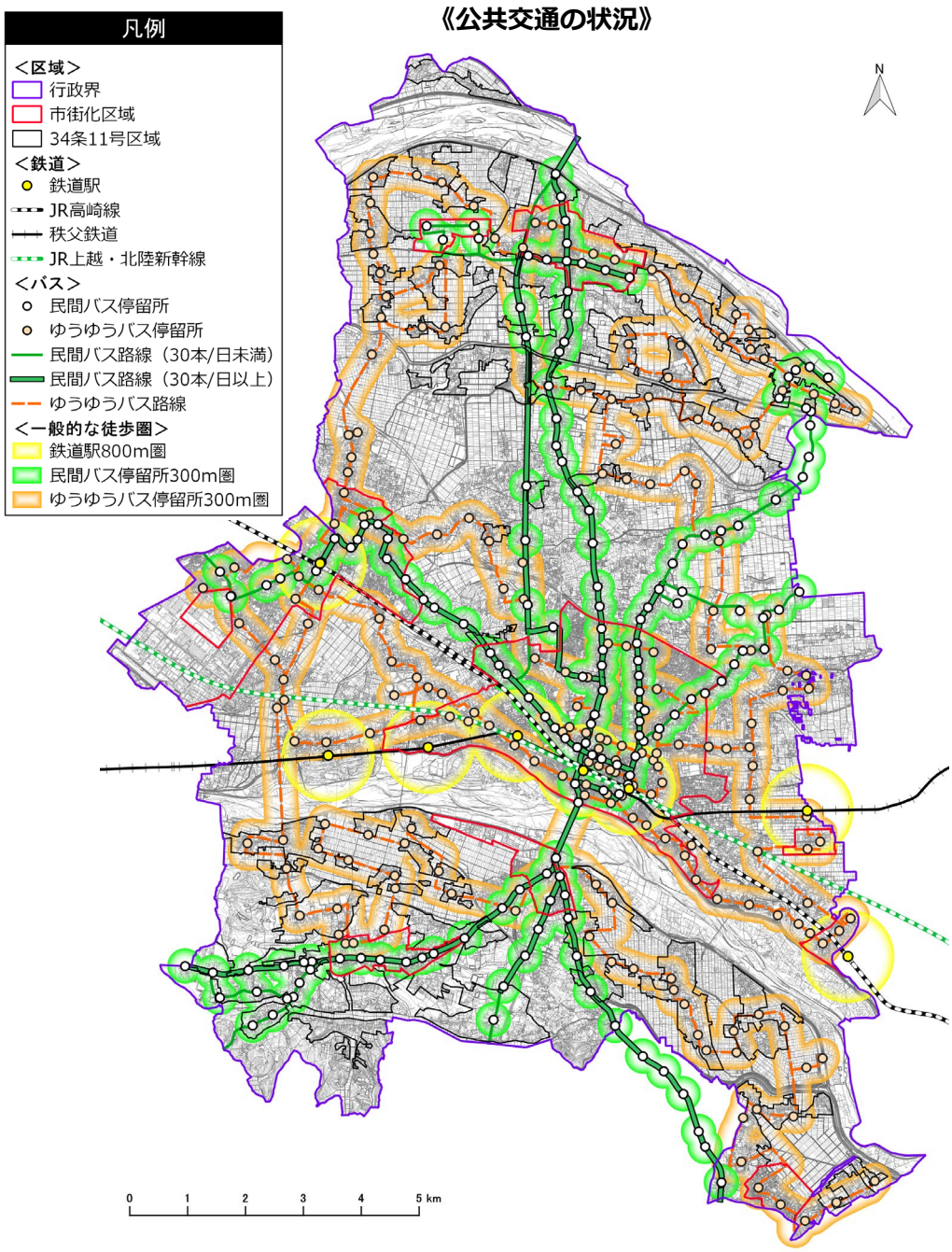
（６）公共交通

１）鉄道・バス

鉄道は JR 上越・北陸新幹線、JR 高崎線及び秩父鉄道が運行しており、市内には駅が７つ立地していることに加え、久下地区の最寄りには行田駅が立地しています。

バスは熊谷駅を中心とした民間バス路線網が形成されており、それらの路線の空白地域を補うようにゆうゆうバスが運行しています。

平成 27（2015）年の国勢調査を基に算出した鉄道・バスの一般的な徒歩圏に居住している人口は、159,040 人となっており、全市民の 80.0%をカバーしています。



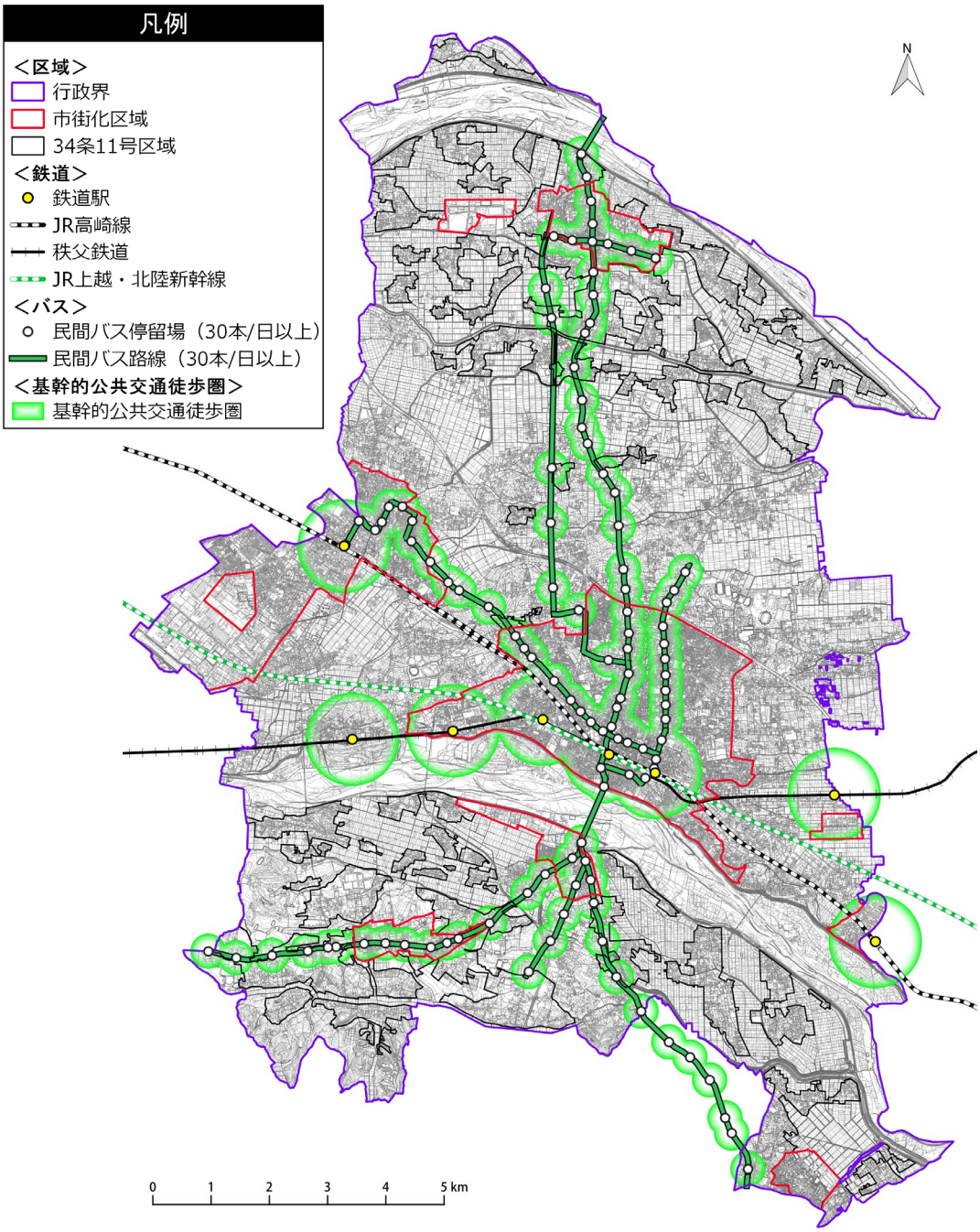
出典：熊谷市バスマップ、国際十王交通 HP、深谷観光バス HP、朝日自動車 HP、矢島タクシーHP

２）基幹的公共交通（鉄道又は１日片道当たり 30 本以上の運行頻度の路線）

本市では、各鉄道及び籠原駅、妻沼地区、熊谷スポーツ文化公園、県立循環器呼吸器病センター、立正大学、冑山（終点が東松山駅）方面に向かうバス路線が基幹的公共交通に該当します。

平成 27（2015）年の国勢調査を基に算出した基幹的公共交通徒歩圏に居住している人口は、86,845 人となっており、全市民の 43.7%をカバーしています。

《基幹的公共交通及び徒歩圏の状況》

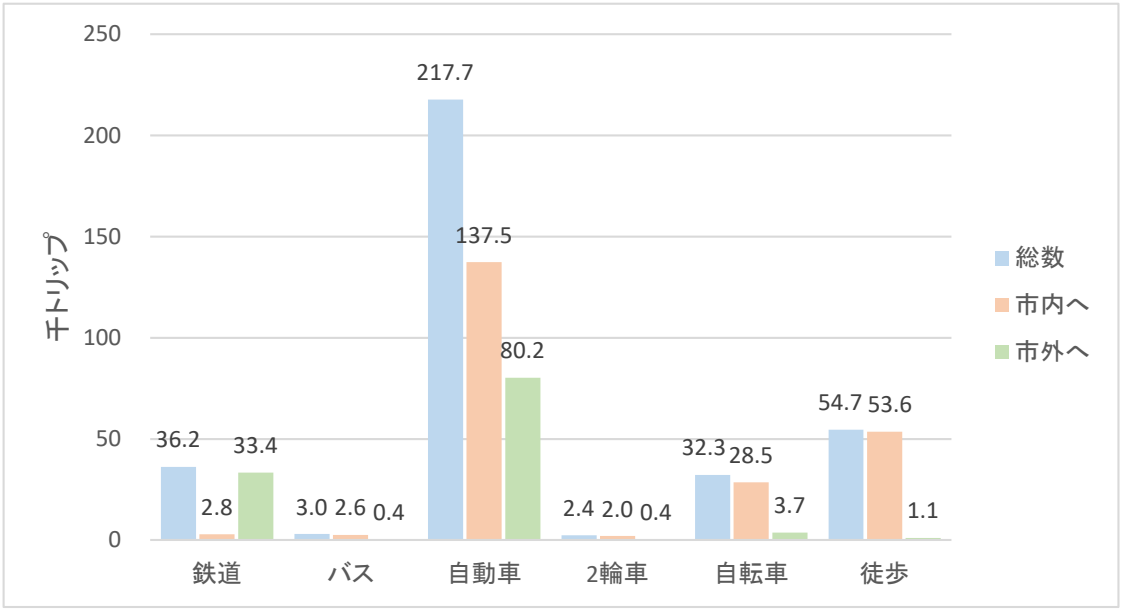


【参考】交通機関別発生集中交通量

市内を起点とする移動、市内を終点とする移動、どちらにおいても交通手段は「自動車」が最も多く、次いで多い「徒歩」と比較すると約４倍となっています。

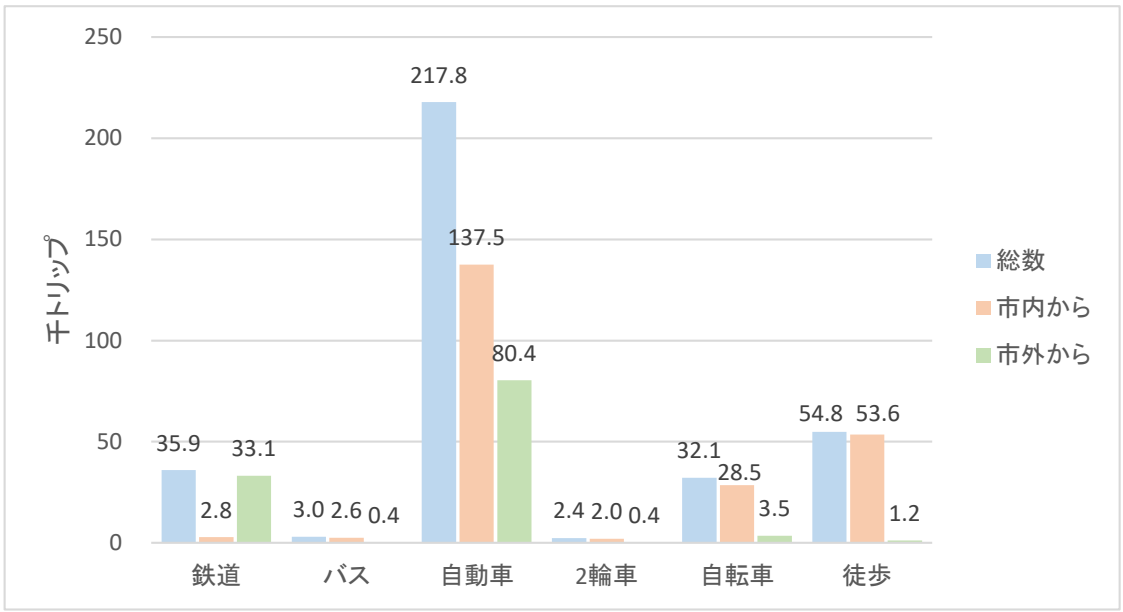
一方、「鉄道」や「バス」といった公共交通の利用は少ない状態となっています。

《市内における交通機関別発生交通量》



出典：平成 30 年首都圏パーソントリップ調査

《市内における交通機関別集中交通量》



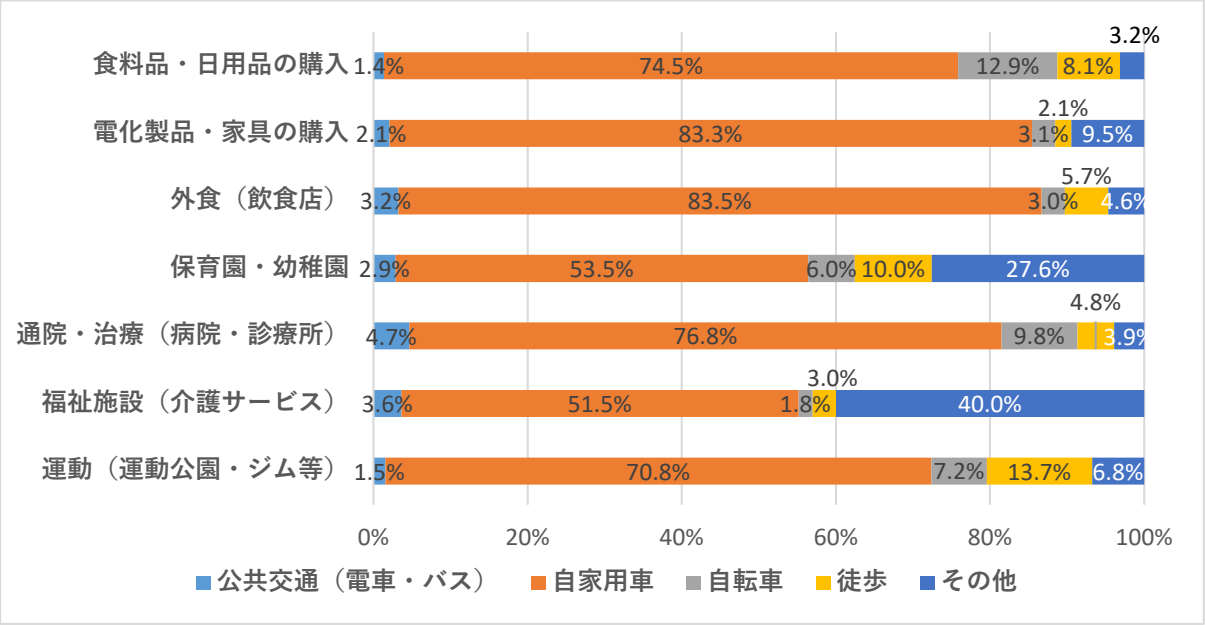
出典：平成 30 年首都圏パーソントリップ調査

【参考】熊谷市まちづくりに関するアンケート調査（Ｒ1）

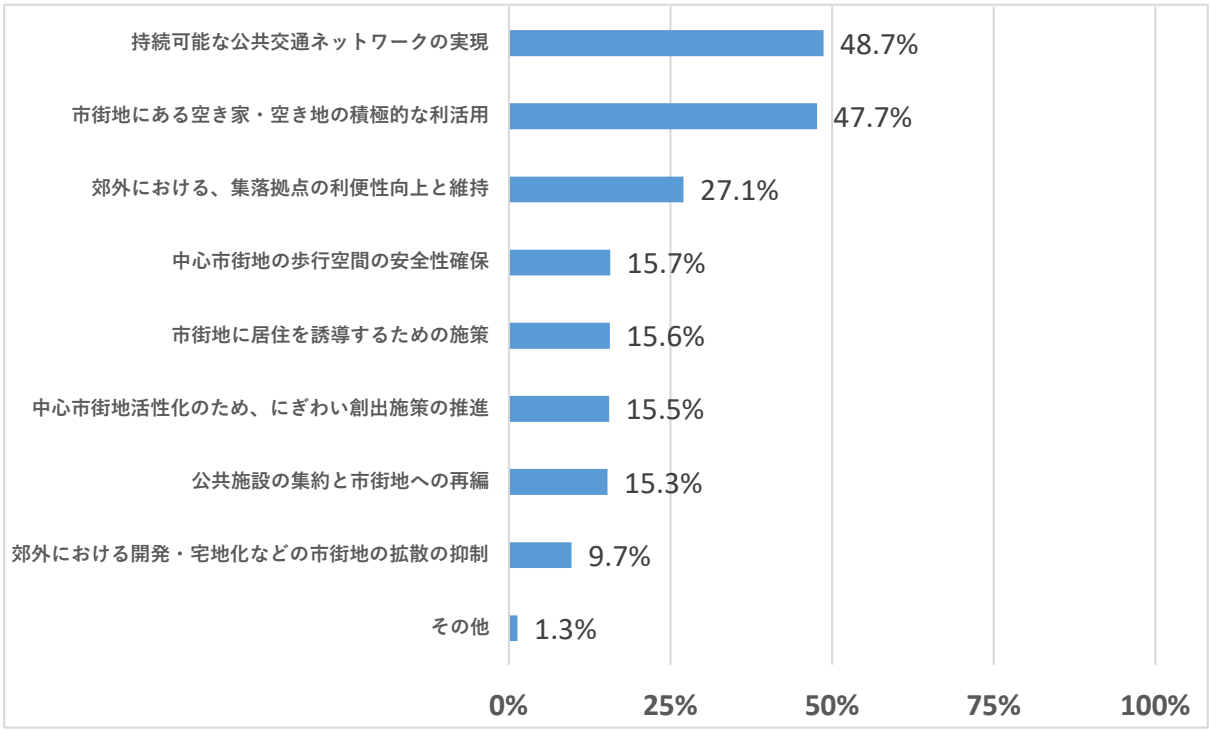
日常生活で利用する施設や買い物のための移動手段は、全項目において「自家用車」が最も多くなっており、一方で「公共交通（電車・バス）」は全項目で回答割合が少なくなっています。

コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりについて重視すべきものについては、「持続可能な交通ネットワークの実現」が最も多く、次いで「市街地にある空き家・空き地の積極的な利活用」となっています。

《「日常生活で利用する施設や買い物のための移動手段」の集計結果》



《「コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりについて重視すべきもの」の集計結果》



（７）財政

１）歳入状況

平成 19（2007）年度から令和元年（2019）年度にかけて、歳入総額は増加していますが、自主財源の割合は 68.2%から 60.3%に減少しており、その中でも市税の減少幅が大きく 326.1 億円から 14.9 億円減少して、311.2 億円となっています。

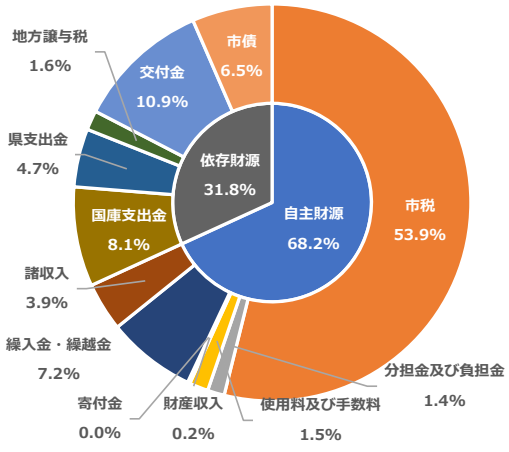
《歳入状況(2007 年度)》

項目		歳入額（億円）
自主財源		412.5
	市税	326.1
	分担金及び負担金	8.3
	使用料及び手数料	9.3
	財産収入	1.1
	寄付金	0.1
	繰入金・繰越金	43.7
	諸収入	23.9
依存財源		192.7
	国庫支出金	49.1
	県支出金	28.7
	地方譲与税	9.6
	交付金	65.9
	市債	39.4
合計		**605.2**

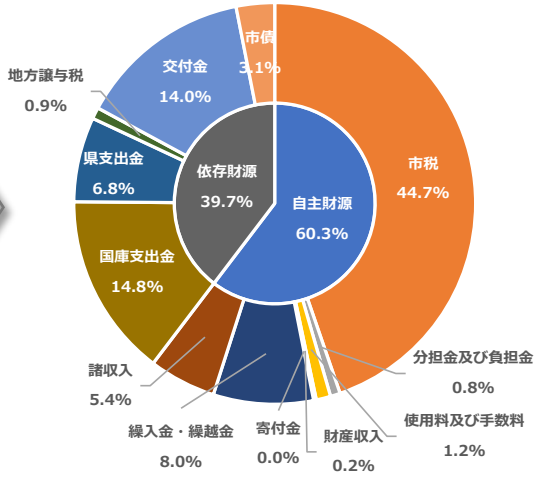
《歳入状況(2019 年度)》

項目		歳入額（億円）
自主財源		419.9
	市税	311.2
	分担金及び負担金	5.5
	使用料及び手数料	8.1
	財産収入	1.2
	寄付金	0.3
	繰入金・繰越金	56.0
	諸収入	37.6
依存財源		275.9
	国庫支出金	102.9
	県支出金	47.5
	地方譲与税	6.4
	交付金	97.6
	市債	21.5
合計		**695.8**

《歳入状況の割合(2007 年度)》



《歳入状況の割合(2019 年度)》



出典：熊谷市一般会計・特別会計歳入歳出決算書

２）歳出状況

平成 19（2007）年度から令和元年（2019）年度にかけて、歳出総額のうち民生費の割合が 27.6%から 42.5%と大幅に増加しており、金額で見ると 114.9 億円増加し約 1.7 倍となっています。

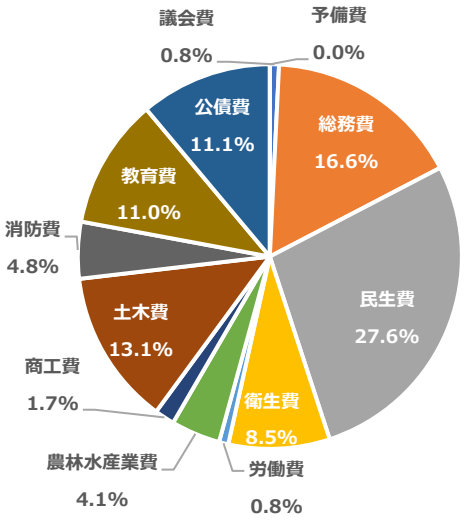
《歳出状況(平成 19（2007）年度)》

項目	歳出額（億円）
議会費	4.4
総務費	95.0
民生費	157.9
衛生費	48.8
労働費	4.5
農林水産業費	23.7
商工費	9.6
土木費	74.8
消防費	27.3
教育費	62.8
公債費	63.6
予備費	0
合計	**572.5**

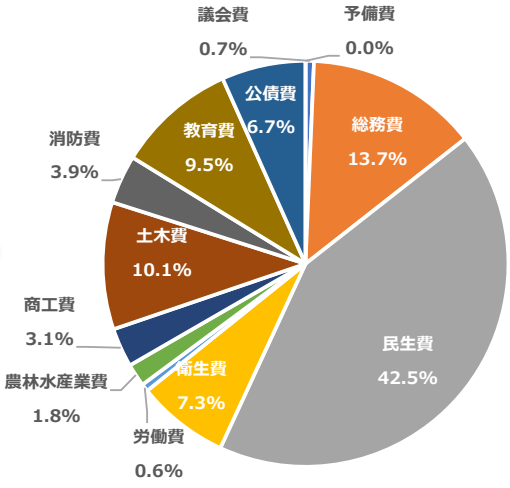
《歳出状況(令和元年（2019）年度)》

項目	歳出額（億円）
議会費	4.3
総務費	88.3
民生費	272.8
衛生費	47.2
労働費	3.9
農林水産業費	11.6
商工費	20.0
土木費	65.1
消防費	24.8
教育費	61.2
公債費	43.0
予備費	0
合計	**642.2**

《歳出状況の割合(2007 年度)》



《歳出状況の割合(2019 年度)》



出典：熊谷市一般会計・特別会計歳入歳出決算書

2 都市構造上の課題

（１）高い生活利便性を維持するための人口密度の維持

◆工業系用途地域等を除く市街化区域は、商業施設、医療施設、高齢者福祉施設、基幹的公共交通へ徒歩でアクセス可能な「日常生活サービス徒歩圏」に含まれており、高い生活利便性を有しています。

◆人口は平成 12（2000）年をピークに減少傾向にあり、将来人口推計においても人口減少及び人口密度の低下が見込まれ、それらに伴い都市機能施設や公共交通の維持が困難になることが懸念されます。

◆高い生活利便性を維持するために、都市機能施設の維持・充実、新たな居住の誘導などにより、人口密度の維持を図る必要があります。

（２）公共交通の利用促進による交通利便性の維持・充実

◆本市は、鉄道や路線バスといった基幹的公共交通が多くあることに加え、ゆうゆうバスも広域にわたり運行しており、高い交通利便性を有しています。

◆自家用車に大きく依存している本市の特性、将来的な人口減少に伴う利用者の減少を考慮すると、今後、路線数や便数の減少による利便性の低下が懸念されます。一方で高齢者の増加により公共交通へのニーズの高まりも見込まれるため、公共交通の利用を促進し交通利便性の維持・充実を図る必要があります。

（３）水災害に適応した防災性の高い住環境づくり

◆利根川及び荒川の流域となっており、市域の広範囲が浸水想定区域に指定されています。

◆市街化区域においても、妻沼地区、久下地区で住宅等の 1 階軒下まで浸水してしまう浸水深 3m以上となるエリアが広範囲にわたっています。

◆災害リスクの分析により、地区状況に応じた防災性の高い住環境づくりを進めるとともに、災害リスクの低減が困難なエリアにおいては、人命や財産を守るという考えに基づき居住の抑制を検討する必要があります。

（４）都市機能の中枢を担う中心市街地におけるにぎわいの向上

◆中心市街地には、百貨店をはじめとした多様な都市機能施設、鉄道とバスの交通結節点である熊谷駅が立地しているため、多くの人々が来街するにぎわいの中心としての役割が求められています。

◆多くの都市機能施設が立地している一方で、小規模な低未利用地や空き家も点在しているため、これらを活用して新たな都市機能施設を誘導することにより、更なるにぎわいの創出を図る必要があります。

（５）既存の都市基盤を有効活用した居住誘導

◆市街化区域では、24 地区の市街地開発事業が完了しているとともに、約 7 割が下水道供用区域となっており、良好な都市基盤を有しています。

◆これらのエリアにおいては、既存の都市基盤を有効活用し、人口密度の維持や新たな居住の誘導を図る必要があります。

（６）操業環境の保全や住宅の立地誘導などによる適正な土地利用

◆市街化区域ではおおむね都市的土地利用が行われ、特に工業用地は 16.2%を占めており、産業振興だけではなく税収の面においても重要な役割を担っています。

◆市街化調整区域は、おおむね全域が農業振興地域及び農用地区域に指定されていますが、農地転用による宅地化が散発的に行われています。

◆工業等の操業による税収の確保、市街化区域への住宅の立地誘導などにより、適正な土地利用を図る必要があります。

（７）人口減少・高齢化に対応した持続可能な行政経営

◆将来的な人口減少による税収の減少だけではなく、高齢化の進展に伴う民生費の増加が見込まれているため、現在の水準の行政サービスを維持することが困難になることが懸念されます。

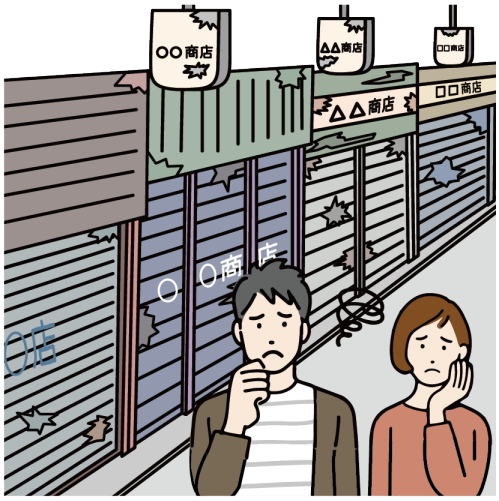
◆計画的な都市機能施設の維持・充実及び居住の誘導等により、人口減少や人口密度の低下の抑制、安定的な税収の確保を図るなど、持続可能な行政経営に向けての取組が必要です。

【参考】立地適正化計画による都市構造上の課題の解決イメージ

都市構造上の課題について、何も対応せずにまちづくりを進めると・・・

生活利便施設の減少

利用者の減少により、お店や病院等がなくなり、日常生活が不便になる恐れがあります。



公共交通の縮小・撤退

公共交通の利用者減少に伴うバスの便数減少やバス路線の廃止等により、外出の際の移動が困難になる恐れがあります。



立地適正化計画により期待される効果

まちなかの活性化

中心市街地や鉄道駅周辺等における多種多様な店舗の維持や誘導により、まちなかの活性化が期待されます。



便利な公共交通

公共交通の利用促進により、スーパーマーケットや病院等へ気軽に行ける公共交通の維持が期待されます。



都市構造上の課題について、何も対応せずにまちづくりを進めると・・・

住宅地での災害リスク

市域の広範囲が浸水想定区域に指定されており、多くの住宅地で水害による被害が発生する恐れがあります。



行政サービスの水準の低下

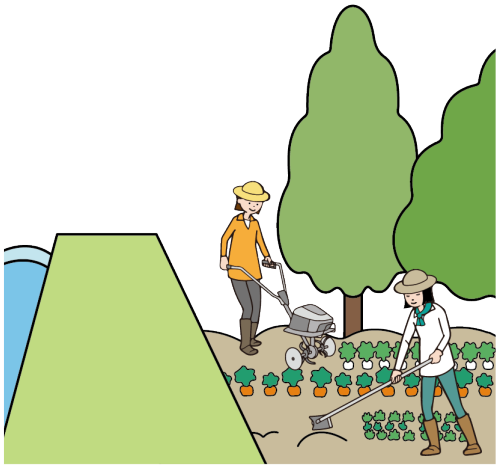
人口減少による税収減少、高齢化の進行に伴う民生費増加により、行政サービスの水準の維持が困難になる恐れがあります。



立地適正化計画により期待される効果

災害リスクの低減・回避

災害リスクの高い区域における住宅の立地抑制や移転等により、災害から人命や財産を守ることが期待されます。



持続可能な行政経営

計画的な都市機能や居住の誘導により、効率化を図ることで持続可能な行政経営の実現が期待されます。



第２章　立地適正化計画のまちづくり方針

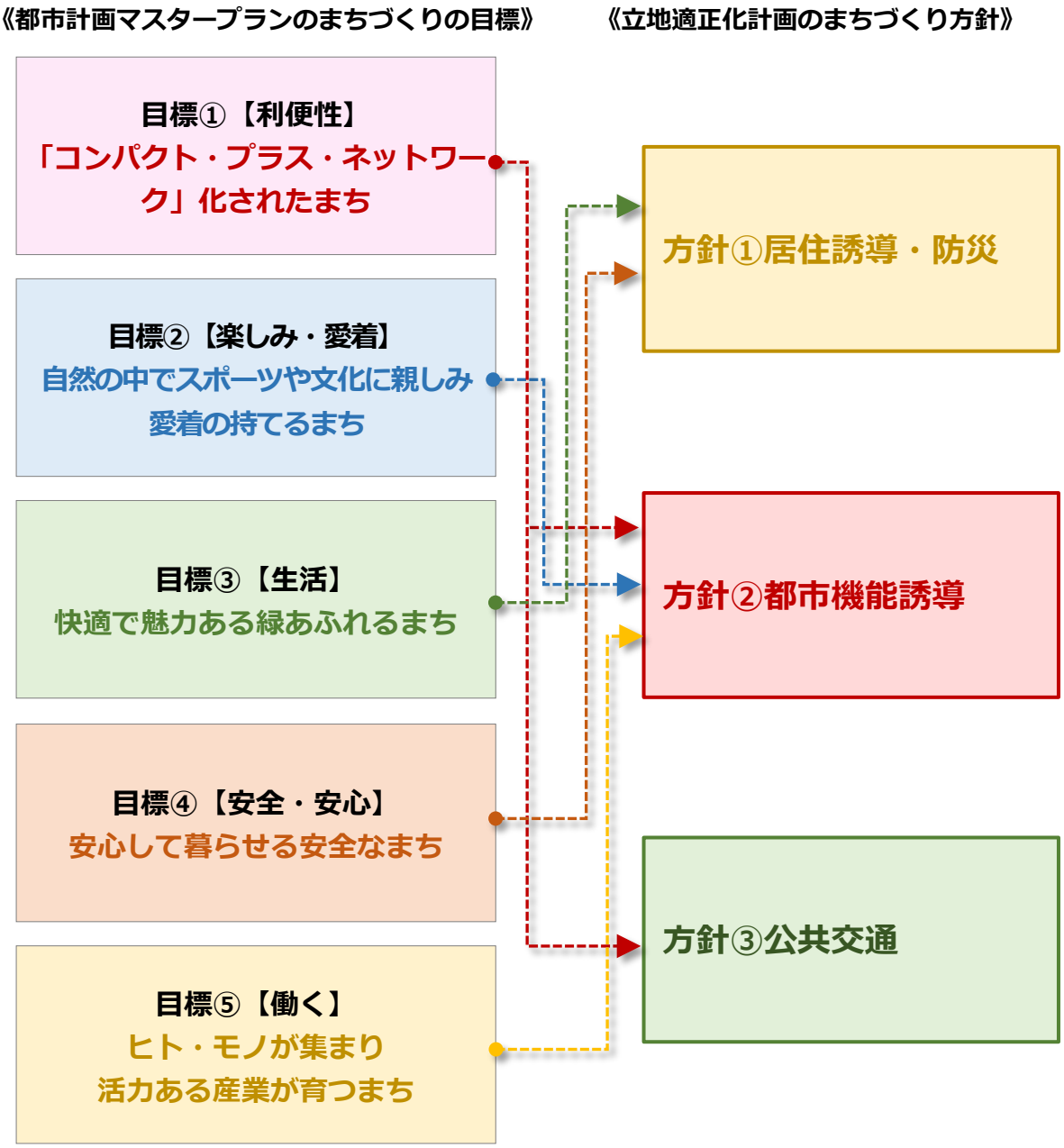
第２章では、現況と課題、上位関連計画を踏まえ、立地適正化計画の３つのまちづくり方針を示します。

1 都市計画マスタープランのまちづくりの目標との対応

本計画は、都市計画マスタープランなどの上位関連計画と整合を図りながら、商業・医療・福祉などの都市機能や居住を誘導する区域を設定し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを具現化していく計画です。

そのため、前章で整理した都市構造上の課題を踏まえつつ、都市計画マスタープランのまちづくりの目標に即した方針を設定する必要があります。

両計画の対応関係を以下のように整理しました。



2 立地適正化計画のまちづくり方針

前章で整理した都市構造上の課題及び都市計画マスタープランのまちづくりの目標を踏まえ、立地適正化計画のまちづくり方針を以下のとおり設定しました。

≪居住誘導・防災の方針≫

既存の都市基盤や生活利便性の高さを生かし、誰もが安全で快適に暮らせる住環境づくり

・良好な都市基盤や生活利便性の高さを生かして、人口密度の維持や新たな居住の誘導を図ります。
・災害リスクが低いエリアへ居住を誘導することにより、誰もが安全に暮らせる住環境づくりを図ります。なお、誘導に当たっては、リスクに応じたハード・ソフト対策をあわせて進めていきます。

▶**「第４章 居住誘導区域」で検討**

≪都市機能誘導の方針≫

地域の特性に応じた都市機能の維持・充実による魅力やにぎわいのある拠点づくり

・市の中心的な役割を担う都市拠点では、広域からの利用が想定される高次都市機能をはじめとした都市機能施設の維持・充実を図るとともに、官民連携での公共施設の集約化・再配置等による新たな交流の場を創出することにより、都市の魅力やにぎわいの向上を図ります。
・地域の中心的な役割を担う拠点では、住み慣れた地域で暮らし続けられる住環境を形成するため、商業機能・医療機能・高齢者福祉機能など、日常の暮らしを支える都市機能施設の維持・充実を図ります。

▶**「第５章 都市機能誘導区域・誘導施設」で検討**

≪公共交通の方針≫

多様な移動手段による生活が可能な公共交通ネットワークの維持・充実

・基幹的公共交通路線の鉄道駅やバス停の周辺に都市機能施設や居住を誘導するとともに、自動車に過度に依存しない生活が可能な公共交通ネットワークの維持・充実を図ります。

▶**「第７章 誘導施策」で検討**

第３章　目指すべき都市の骨格構造

第３章では、立地適正化計画のまちづくり方針の実現に向けて、目指すべき都市の骨格構造を示します。

1 目指すべき都市の骨格構造とは

目指すべき都市の骨格構造とは、立地適正化計画のまちづくり方針の実現を図るとともに、将来の人口減少や高齢化に対応し、持続可能な都市とするための都市構造のことです。

「立地適正化計画作成の手引き（令和３年７月改訂）」では、目指すべき都市の骨格構造を構成する「拠点」及び「公共交通軸」について、以下のようなイメージが示されています。

《拠点と公共交通軸のイメージ》

各拠点地区のイメージ

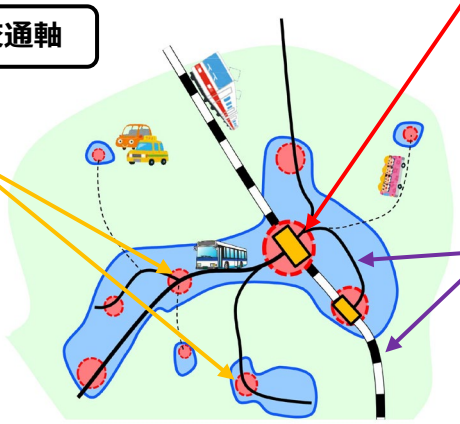
拠点類型	地区の特性	設定すべき場所の例	地区例
中心拠点	市域各所からの公共交通アクセス性に優れ、市民に、行政中枢機能、総合病院、相当程度の商業集積などの高次の都市機能を提供する拠点	➢ 特に人口が集積する地区 ➢ 各種の都市機能が集積する地区 ➢ サービスの水準が高い基幹的な公共交通の結節点として容易にアクセス可能な地区 ➢ 各種の都市基盤が整備された地区	○中心市街地活性化基本計画の中心市街地 ○市役所や市の中心となる鉄軌道駅の周辺 ○業務・商業機能等が集積している地区等
地域／生活拠点	地域の中心として、地域住民に行政支所機能、診療所、食品スーパーなど、主として日常的な生活サービス機能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

基幹的な公共交通軸のイメージ

	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	➢ 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付けられるなど、サービス水準の持続性が確保されると見込まれる路線 ➢ 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

《拠点と公共交通軸の配置イメージ》

主要拠点と基幹的な公共交通軸



中心拠点

・市域各所から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

地域／生活拠点

・周辺地域から容易にアクセス可能な地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、診療所、食品スーパーなど、主として日常的な生活サービス機能を提供する拠点

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

出典：立地適正化計画作成の手引き（令和３年７月改訂）（一部加工）

2 本市における目指すべき都市の骨格構造

都市計画マスタープランでは、まちづくりの目標の 1 つとして、「「コンパクト・プラス・ネットワーク」化されたまち」を掲げ、目標を実現するための都市構造が示されています。

この都市構造は、以下に示す考えに基づき検討が行われており、本計画において目指す都市構造の理念と一致しているため、目指すべき都市の骨格構造として設定します。

《「コンパクト・プラス・ネットワーク」化されたまちを実現する都市構造の考え方》

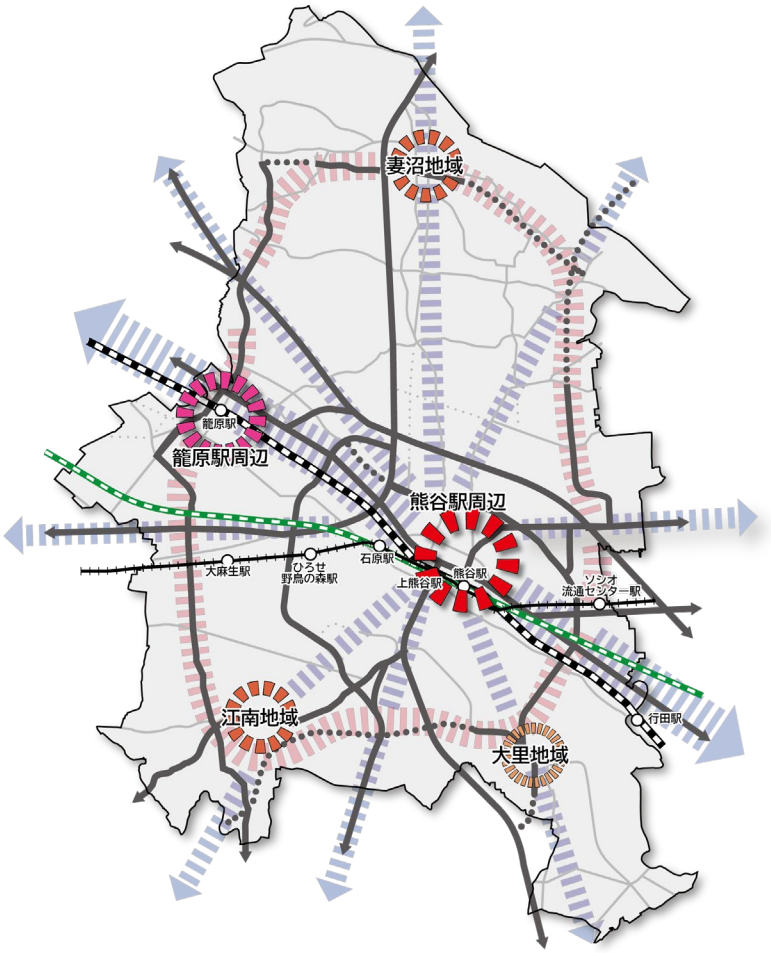
◇人口減少・少子高齢化等の状況の中でも、各地域の利便性を維持するため、日常生活を支える地域の拠点を配置し「多核型の都市構造」を形成します。

◇県北最大の交通結節点である熊谷駅周辺に都市拠点を形成します。アクセス性を生かし各拠点も含めた活発な都市活動や交流を生み出していきます。

◇各拠点においては、これまでの各種施設の集積、都市基盤の整備状況、公共交通によるアクセスのしやすさなどの地域特性に応じて、担う役割を分担します。

◇公共交通ネットワークの構築により拠点間をつなぎ、不足する機能を補完しあう「連携型の都市構造」を形成します。

《本市における目指すべき都市の骨格構造》



（１）拠点

都市拠点（熊谷駅周辺）

◇複数の鉄道及びバス路線が乗り入れ、広域的な移動の利便性が高い公共交通結節点です。
◇多様な都市機能が集積しており、広域的で活発な都市活動や交流が行われる拠点です。
◇先進技術を活用し、ポストコロナ社会や暑さ等に柔軟に対応したスマートな市街地を形成する拠点です。

副都市拠点（籠原駅周辺）

◇ＪＲ高崎線の始発駅となっており、公共交通結節点として利便性の高い拠点です。
◇先進技術を活用し、ポストコロナ社会や暑さ等に柔軟に対応したスマートな市街地を形成する拠点です。
◇日常生活に必要な商業・金融・医療・福祉・行政等の都市機能が集積した拠点です。

地域拠点（妻沼・江南地域）

◇日常生活に必要な商業･金融･医療･福祉･行政等の都市機能が集積した拠点です。

生活拠点（大里地域）

◇日常生活に身近な拠点として、行政サービス等の都市機能が集積する拠点です。

（２）軸

アクセス強化軸（広域）

◇広域圏の移動を可能とし、ヒト・モノの連携を活発にする軸です。
◇誰もが鉄道による広域交通アクセスを享受しやすくするため、基幹的公共交通ネットワークを形成する軸です。
«設定箇所»ヒト・モノの連携を図る隣接市町への放射方向

アクセス強化軸（地域）

◇市内の地域間の移動を可能とし、ヒト・モノの連携を活発にする軸です。
◇基幹的公共交通ネットワークを補完し、市内の地域間の移動や拠点間の機能連携・補完を円滑にする日常生活に必要な軸です。
«設定箇所»市内地域間を結ぶ循環方向

道路軸（広域・拠点間連携）※破線は計画・構想

◇都市間を結び、住みやすさや産業活動等を支える道路です。
◇都市拠点に流入する通過交通を少なくし、住みやすさを支える環状道路です。
«設定箇所»主要な国道・県道・市道

道路軸（地域連携）※破線は計画・構想

◇放射状にのびる広域幹線や環状線を結ぶ道路です。
◇地域内の面的道路ネットワークの骨格となり、住みやすさを支える道路です。
«設定箇所»国道・県道・市道

第４章　居住誘導区域

第４章では、居住を誘導する区域の設定を示します。

1 居住誘導区域の設定方針

（１）居住誘導区域とは

居住誘導区域とは、都市計画運用指針において「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居住を誘導すべき区域」とされています。

本市では、人々が日常生活で活動するコミュニティの維持を重視していくため、前章で掲げた都市拠点、副都市拠点、地域拠点（現在の市街化区域）を基本に設定します。

（２）居住誘導区域の望ましい区域像

「立地適正化計画作成の手引き」では、居住誘導区域の望ましい区域像として、以下のような区域が示されています。

【生活利便性が確保される区域】

・都市機能誘導区域となるべき中心拠点、地域/生活拠点の中心部に徒歩、自転車、端末交通等を介して容易にアクセスできる区域、および公共交通軸に存する駅、バス停の徒歩、自転車利用圏に存する区域から構成される区域

【生活サービス機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域】

・国立社会保障･人口問題研究所の将来推計人口等をベースに、区域外から区域内に現実的に誘導可能な人口を勘案しつつ、区域内において、少なくとも現状における人口密度を維持することを基本に、医療、福祉、商業等の日常生活サービス機能の持続的な確保が可能な人口密度水準が確保される面積範囲内の区域

※生活サービス機能の持続性確保に必要な人口密度としては、計画的な市街化を図るべき区域とされる市街化区域の設定水準が一つの参考になる

【災害に対するリスクが低い、あるいは今後低減が見込まれる区域】

・土砂災害、津波災害、浸水被害等により甚大な被害を受ける危険性が少ない区域であって、土地利用の実態等に照らし、工業系用途、都市農地、深刻な空き家･空き地化が進行している郊外地域などには該当しない区域

（３）居住誘導区域を設定することが考えられる区域

「都市計画運用指針」では、居住誘導区域を設定することが考えられる区域として、以下のような区域が示されています。

・都市機能や居住が集積している都市の中心拠点および生活拠点並びにその周辺の区域
・都市の中心拠点および生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点および生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
・合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域

（４）居住誘導区域から除外することが考えられる区域

１）都市再生特別措置法第 81 条第 19 項、同法施行令第 30 条により、居住誘導区域に含まないこととされている区域

名称	根拠法	市内該当※1
市街化調整区域	都市計画法第 7 条第 1 項	△
災害危険区域のうち住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域	建築基準法第 39 条第 1 項及び第 2 項	×
農用地区域	農業振興地域の整備に関する法律第 8 条第 2 項第 1 号	△
農地・採草放牧地	農地法第 5 条第 2 項第 1 号ロ	×
特別地域	自然公園法第 20 条第 1 項	×
保安林の区域	森林法第 25 条及び第 25 条の 2	△
原生自然環境保全地域特別地区	自然環境保全法第 14 条第 1 項及び第 25 条第 1 項	×
保安林予定森林の区域・保安施設地区・保安施設地区に予定された地区	森林法第 30 条、第 30 条の 2、第 41 条及び第 44 条において準用する同法第 30 条	×
土砂災害特別警戒区域	土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第 9 第 1 項	△
地すべり防止区域	地すべり等防止法第 3 条第 1 項	×
急傾斜地崩壊危険区域	急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律第 3 条第 1 項	×

※1：〇：市街化区域に該当あり　△：市街化調整区域に該当あり　×：市内に該当なし

２）都市計画運用指針により、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域（災害レッドゾーン）

名称	根拠法	市内該当
津波災害特別警戒区域	津波防災地域づくりに関する法律第 72 条第 1 項	×
災害危険区域	建築基準法第 39 条第 1 項	×

３）都市計画運用指針により、総合的に勘案し、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域（災害イエローゾーン）

名称	根拠法	市内該当
土砂災害警戒区域	土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第７条第１項	△
津波災害警戒区域	津波防災地域づくりに関する法律第 53 条第１項	×
浸水想定区域※2	水防法第 15 条第１項４号	○△
都市洪水想定区域	特定都市河川浸水被害対策法第 32 条第１項	×
都市浸水想定区域	特定都市河川浸水被害対策法第 32 条第２項	×

※2：【居住誘導区域の検討における浸水想定区域の留意点】
浸水深が深く浸水継続時間が長期に及ぶ地区や、氾濫により家屋倒壊等のおそれがある地区など特にリスクが大きな地区が存在しうることに留意すべき

４）都市計画運用指針により、居住誘導区域に含めることについては慎重に判断を行うことが望ましい区域

名称	根拠法	市内該当
工業専用地域	都市計画法第８条第１項第１号	○
流通業務地区	都市計画法第８条第１項第 13 号	×
特別用途地区（住宅の建築が制限されている場合）	都市計画法第８条第１項第２号	×
地区計画区域（住宅の建築が制限されている場合）	都市計画法第 12 条の４第１項第１号	○
過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現せず、空地等が散在している区域であって、人口等の将来見通しを勘案して今後は居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	－	×
工業系用途地域が定められているものの工場の移転により空地化が進展している区域であって、引き続き居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	－	×

【参考】災害レッドゾーン及びイエローゾーンについて

（参考）レッドゾーン・イエローゾーンについて

国土交通省

区　域		指定	（参考）行為規制等
レッドゾーン →住宅等の建築や開発行為等の規制あり	災害危険区域(崖崩れ、出水等) <建築基準法>	地方公共団体	・災害危険区域内における住居の用に供する建築物の建築の禁止その他建築物の建築に関する制限で災害防止上必要なものは、前項の条例で定める。 （法第39条第2項）
	土砂災害特別警戒区域 <土砂災害警戒区域等における土砂災害防災対策の推進に関する法律>	都道府県知事	・特別警戒区域内において、都市計画法第4条第12項の開発行為で当該開発行為をする土地の区域内において建築が予定されている建築物の用途が制限用途であるものをしようとする者は、あらかじめ、都道府県知事の許可を受けなければならない。（法第10条第1項） ※制限用途： 住宅（自己用除く）、防災上の配慮を要するものが利用する社会福祉施設、学校、医療施設
	地すべり防止区域 <地すべり等防止法>	国土交通大臣、 農林水産大臣	・地すべり防止区域内において、次の各号の一に該当する行為をしようとする者は、都道府県知事の許可を受けなければならない。（法第18条第1項） ・のり切り（長さ3m）、切土（直高2m）など
	急傾斜地崩壊危険区域 <急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律>	都道府県知事	・急傾斜地崩壊危険区域内においては、次の各号に掲げる行為は、都道府県知事の許可を受けなければ、してはならない。（法第7条第1項） ・のり切り（長さ3m）、切土（直高2m）など
イエローゾーン →建築や開発行為等の規制はなく、区域内の警戒避難体制の整備等を求めている	浸水想定区域 <水防法>	（洪水）国土交通大臣、 都道府県知事 （雨水出水）都道府県知事、 市町村長 （高潮）都道府県知事	なし
	土砂災害警戒区域 <土砂災害警戒区域等における土砂災害防災対策の推進に関する法律>	都道府県知事	なし
	都市洪水想定区域 都市浸水想定区域 <特定都市河川浸水被害対策法> ⋮	国土交通大臣、 都道府県知事　等	なし

出典：国土交通省

2 本市における居住誘導区域の設定方針

居住誘導・防災の方針を踏まえ、本市における居住誘導区域の設定方針を以下のとおり設定しました。

≪居住誘導・防災の方針≫

既存の都市基盤や生活利便性の高さを生かし、誰もが安全で快適に暮らせる住環境づくり

・良好な都市基盤や生活利便性の高さを生かして、人口密度の維持や新たな居住の誘導を図ります。
・災害リスクが低いエリアへ居住を誘導することにより、誰もが安全に暮らせる住環境づくりを図ります。なお、誘導に当たっては、リスクに応じたハード・ソフト対策をあわせて進めていきます。

（１）浸水リスクに応じた設定

利根川及び荒川の流域となっているため、広域にわたり洪水浸水想定区域が指定されている立地特性などを考慮し、浸水リスクのあるエリアは、浸水レベルに応じた居住誘導区域の設定を検討します。

（２）工業系用途地域における土地利用状況等に応じた設定

工業系用途地域指定箇所は、操業環境の維持、雇用の場の確保など、産業振興を図る地域であるため、居住誘導区域に含めないことを原則とします。ただし、住宅用地の割合が多い場合は居住誘導区域の設定を検討します。

（３）都市基盤の有効活用や生活利便性の高いエリアを基本とした設定

土地区画整理事業などの市街地開発事業区域（施行中または完了した区域）や下水道供用区域など、既存の都市基盤を生かすとともに、生活利便性の高いエリアへの居住誘導区域の設定を検討します。

（４）将来的な人口集積を考慮した設定

将来にわたり人口集積（人口密度 40 人/ha 以上）が見込まれるエリアは、生鮮食品等を扱う店舗など暮らしを支える施設の立地や維持が見込まれるため、居住誘導区域の設定を検討します。

3 本市における居住誘導区域の設定フロー

本市における居住誘導区域の設定方針を踏まえた、居住誘導区域の設定フローは以下のとおりです。

なお、本市では市街化区域内に土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域の指定がないため、居住誘導区域から除外すべき区域には設定していません。

<居住誘導区域のポイント>

- ◆市街地開発事業または下水道整備による**良好な住環境（都市基盤）を活用**する
- ◆**公共交通及び日常の暮らしを支える施設へ徒歩でアクセス可能**となっている**生活利便性が高い地域へ居住を誘導**する
- ◆**将来も多くの居住者**が見込まれている**地域の暮らしを守る**

《本市における居住誘導区域の設定フロー（生活利便性+将来人口型）》

STEP1 居住誘導区域から除外すべき区域（以下の①②いずれかの区域に該当）

①災害危険性

- ◆家屋倒壊等氾濫想定区域
- ◆洪水浸水想定区域（想定最大規模浸水深 3m以上）

②工業系土地利用

- ◆工業専用地域
- ◆工業地域または準工業地域において工業利用されている地区

居住誘導区域から除外すべき区域：

STEP 2 居住誘導区域に適した区域（以下の①②③いずれかの区域に該当）

①都市基盤活用

- ◆市街地開発事業区域（施行中または完了区域）
  または
- ◆下水道供用区域（事業認可区域を含む）

②生活利便性

- ◆基幹的公共交通徒歩圏※3
  かつ
- ◆生活サービス施設徒歩圏※4

③人口集積

- ◆令和 27（2045）年人口密度 40 人/ha 以上（100m メッシュ）

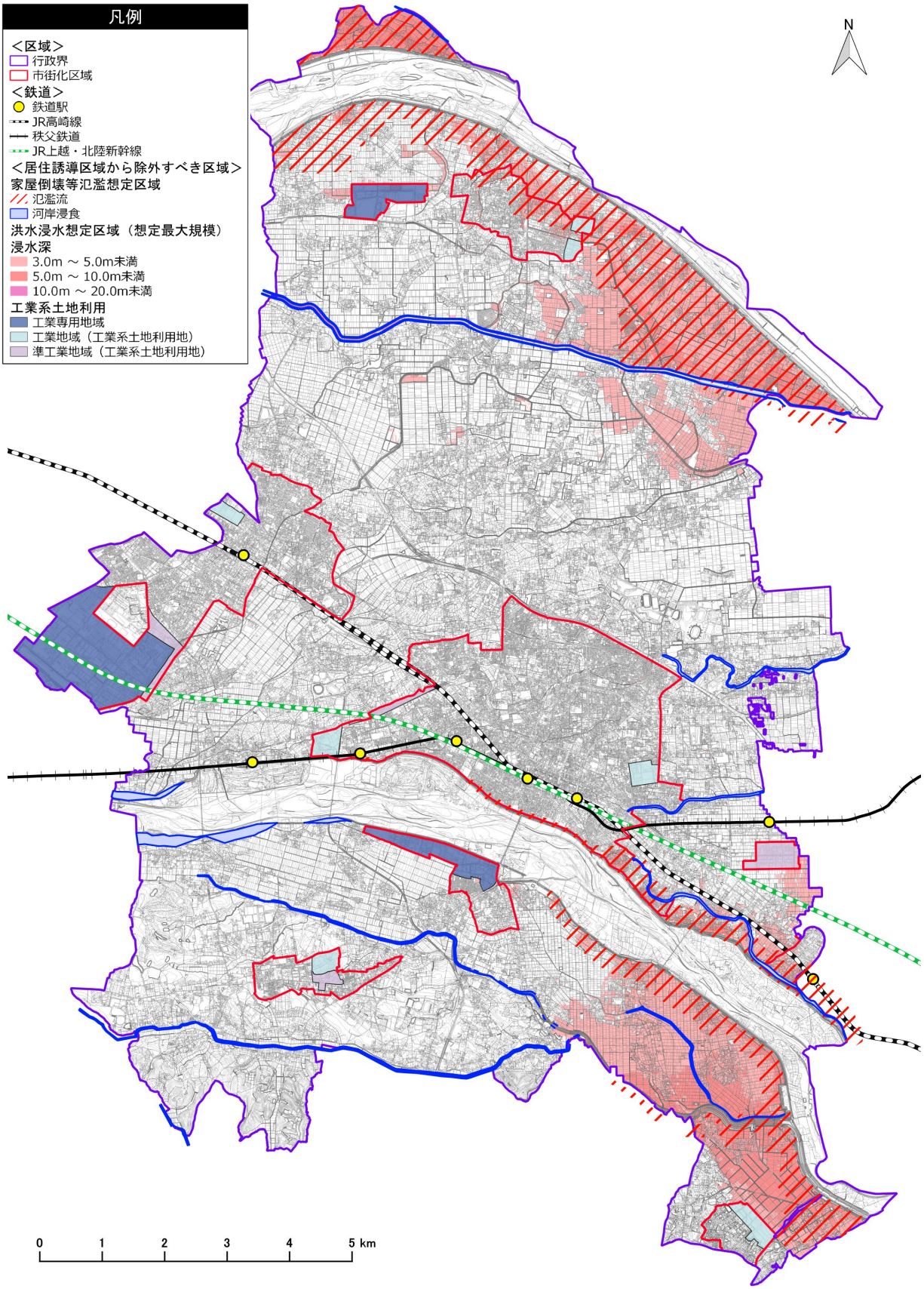
居住誘導区域に適した区域：

居住誘導区域

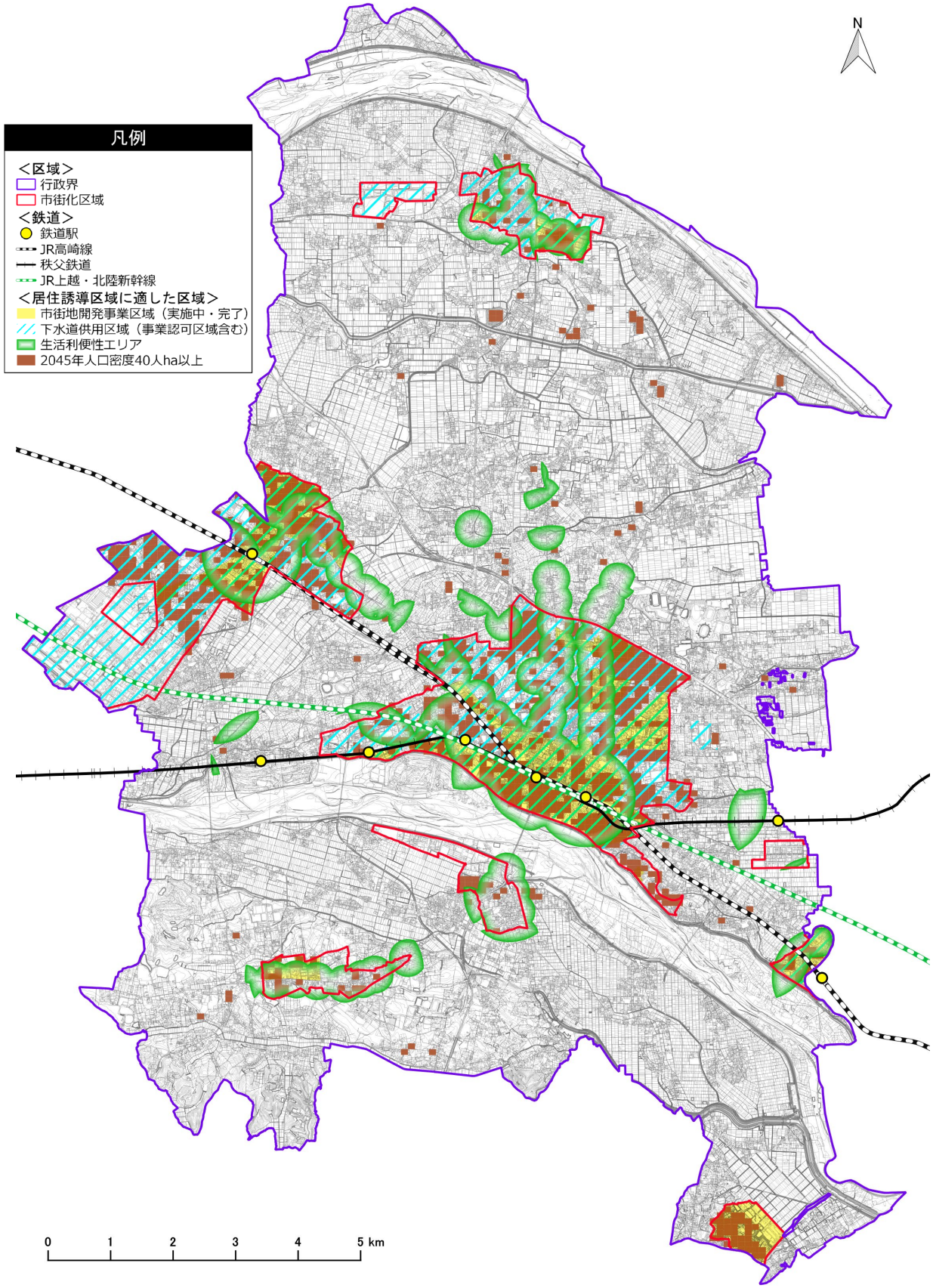
※3：鉄道駅 800m圏、運行本数が 30 本/日以上のバス停 300m圏
※4：商業機能、医療機能、高齢者福祉機能の半径 800m圏が全て重なる区域

4 居住誘導区域検討図

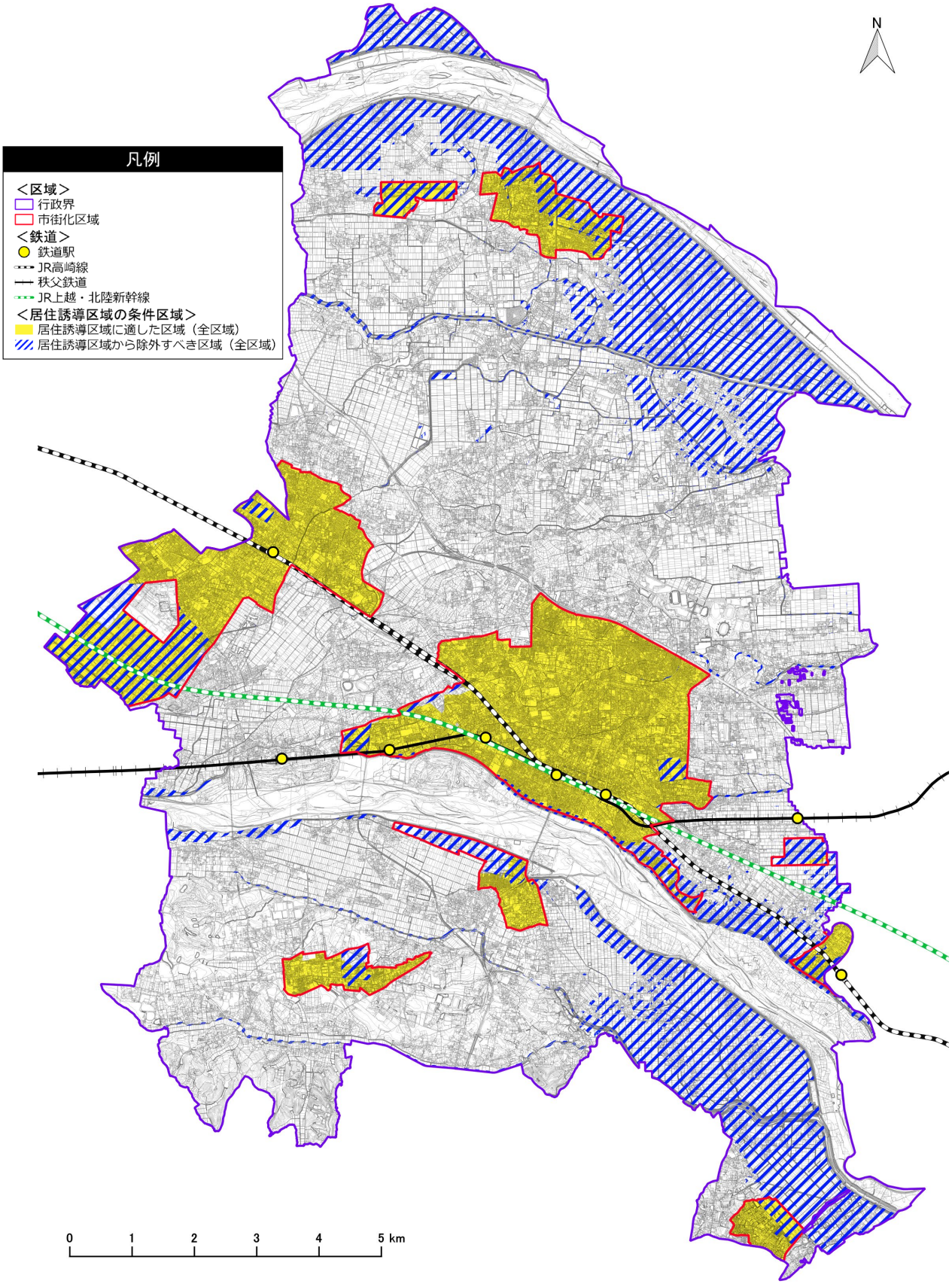
《STEP1 居住誘導区域から除外すべき区域（総括）（①②全区域）》



《STEP２ 居住誘導区域に適した区域（総括）（①②③全区域）》



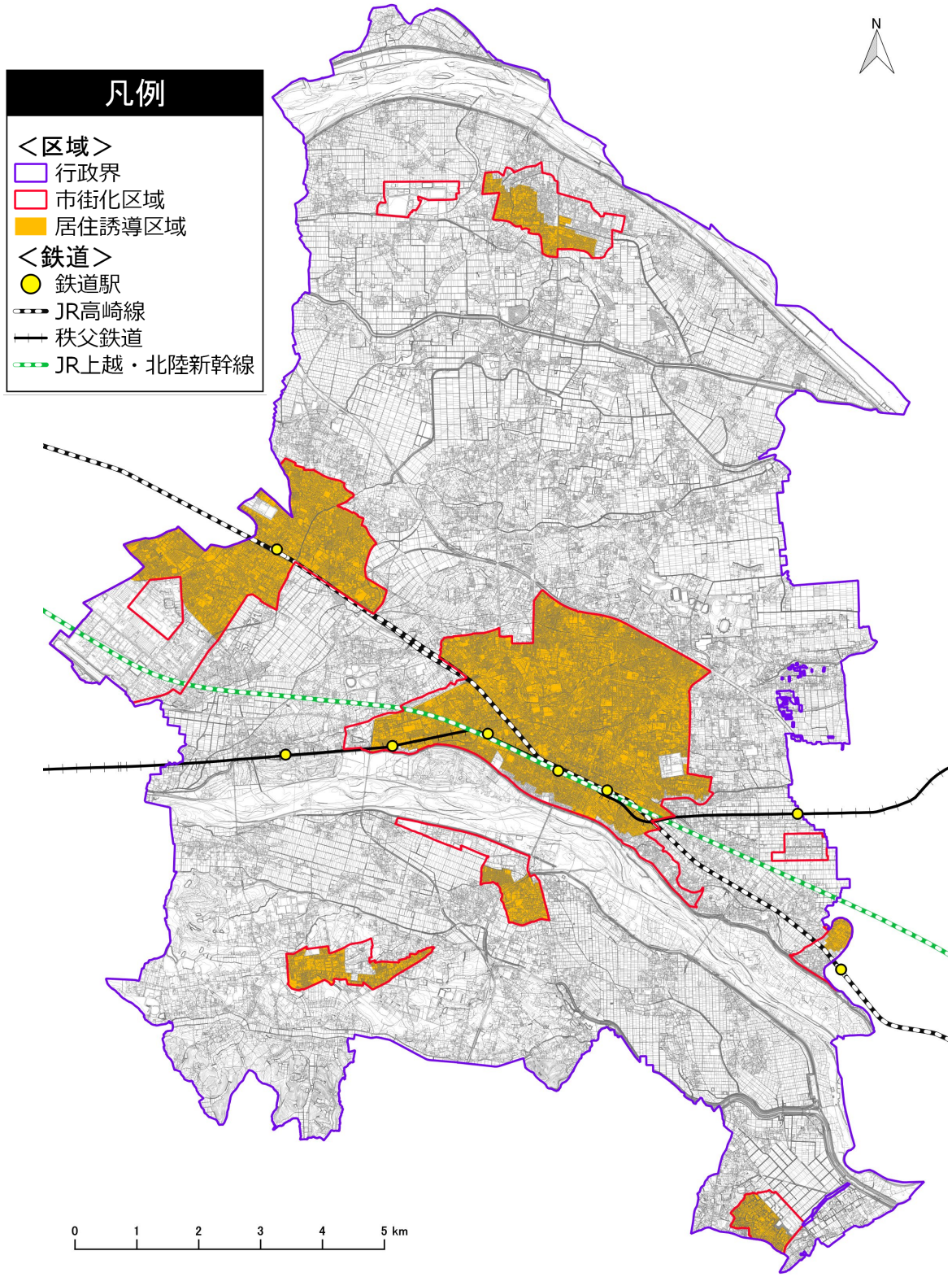
《居住誘導区域の条件重ね図》



5 居住誘導区域

本市における居住誘導区域の設定フローに基づき設定した居住誘導区域は以下のとおりです。

居住誘導区域の面積は 1929.9ha となっており、住宅の立地が出来ない工業専用地域を除く市街化区域の 84.8%を占めています。また、平成 27（2015）年時点では、市民の 54.6%（108,491 人）が居住誘導区域内に居住しています。



第５章　都市機能誘導区域・誘導施設

第５章では、都市機能を誘導する区域の設定及び誘導を図る施設を示します。

1 都市機能誘導区域の設定方針

（１）都市機能誘導区域とは

都市機能誘導区域とは、「商業・医療・福祉等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導・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」のことです。

なお、都市機能誘導区域は、居住誘導区域内において設定することが定められています。これは、居住誘導区域に住む人々の暮らしを支えるために必要な都市機能の維持や確保を図るためです。

（２）都市機能誘導区域の望ましい区域像

「立地適正化計画作成の手引き」では、都市機能誘導区域の望ましい区域像として、以下のような区域が示されています。

・各拠点地区の中心となる駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車で容易に回遊することが可能で、かつ、公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域

（３）都市機能誘導区域を設定することが考えられる区域

「都市計画運用指針（第 11 版（令和２年９月））」では、都市機能誘導区域を設定することが考えられる区域として、以下のような区域が示されています。

・都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域
・周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域

2 本市の都市機能誘導区域の設定拠点

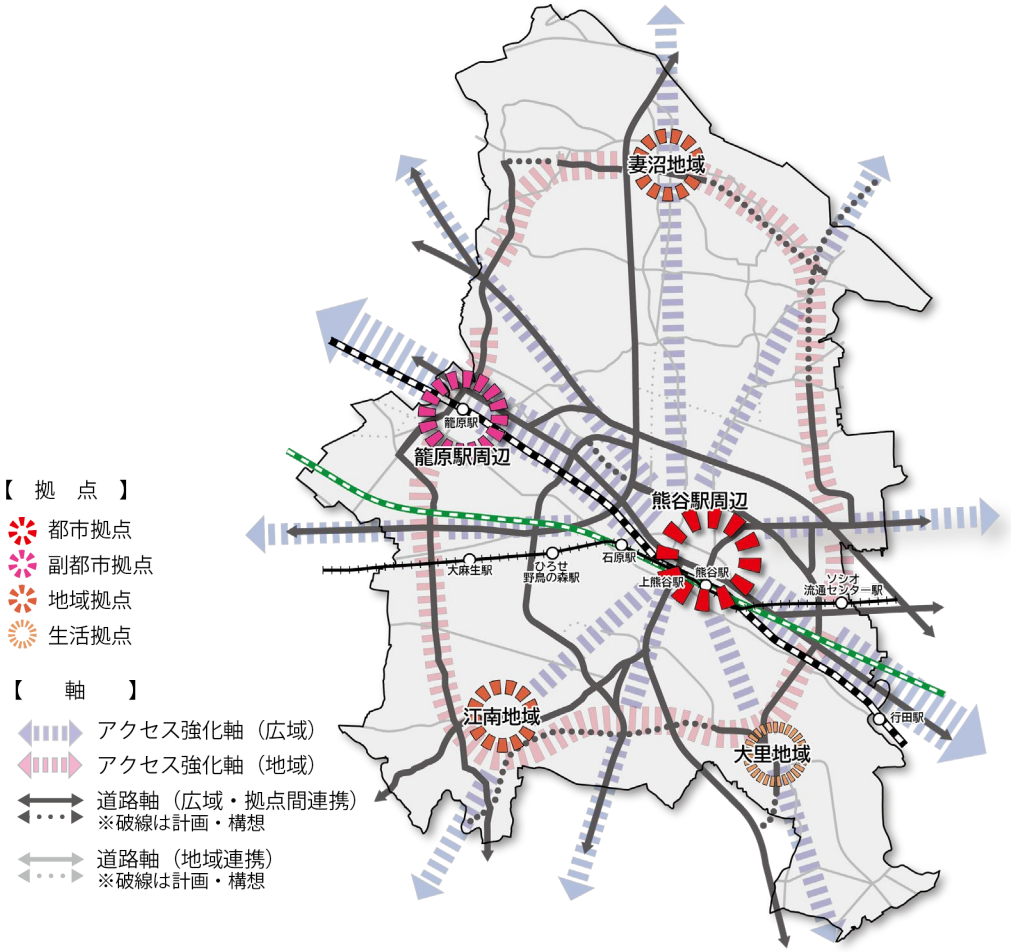
都市機能誘導区域は、本市における目指すべき都市の骨格構造の拠点に設定します。

なお、都市機能誘導区域は市街化区域でのみ設定が可能となっています。そのため、市街化調整区域に位置している生活拠点（大里地域）では都市機能誘導区域の設定は行いませんが、都市計画マスタープランで定めた位置付けに基づき「日常生活に身近な拠点として、行政サービス等の都市機能が集積する拠点」を目指します。

《都市機能誘導区域の設定拠点》

拠点区分	拠点名称	区域区分	都市機能誘導区域
都市拠点	熊谷駅周辺	市街化区域	設定あり
副都市拠点	籠原駅周辺		
地域拠点	妻沼地域 江南地域		
生活拠点	大里地域	市街化調整区域	設定なし

《本市における目指すべき都市の骨格構造》



3 本市における都市機能誘導区域の設定方針

立地適正化計画のまちづくり方針において、都市機能誘導の方針は以下のとおりであり、この考えを基本として各拠点で都市機能誘導区域を設定します。

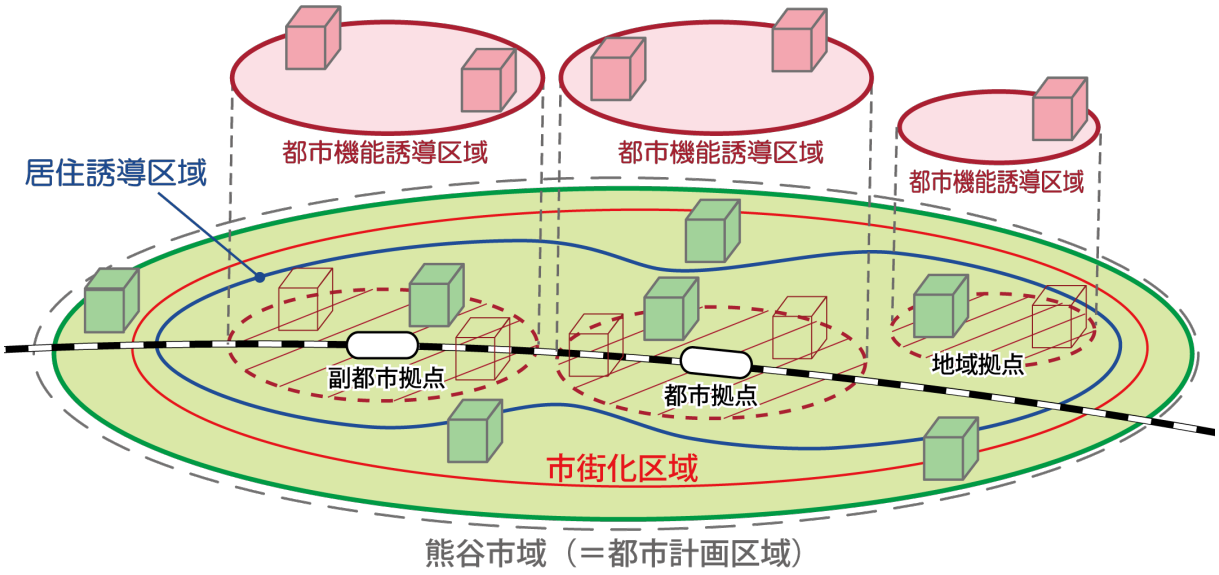
≪都市機能誘導の方針≫

地域の特性に応じた都市機能の維持・充実による魅力やにぎわいのある拠点づくり

・市の中心的な役割を担う都市拠点では、広域からの利用が想定される高次都市機能をはじめとした都市機能施設の維持・充実を図るとともに、官民連携での公共施設の集約化・再配置等による新たな交流の場を創出することにより、都市の魅力やにぎわいの向上を図ります。

・地域の中心的な役割を担う拠点では、住み慣れた地域で暮らし続けられる住環境を形成するため、商業機能・医療機能・高齢者福祉機能など、日常の暮らしを支える都市機能施設の維持・充実を図ります。

《都市機能誘導区域の設定イメージ》

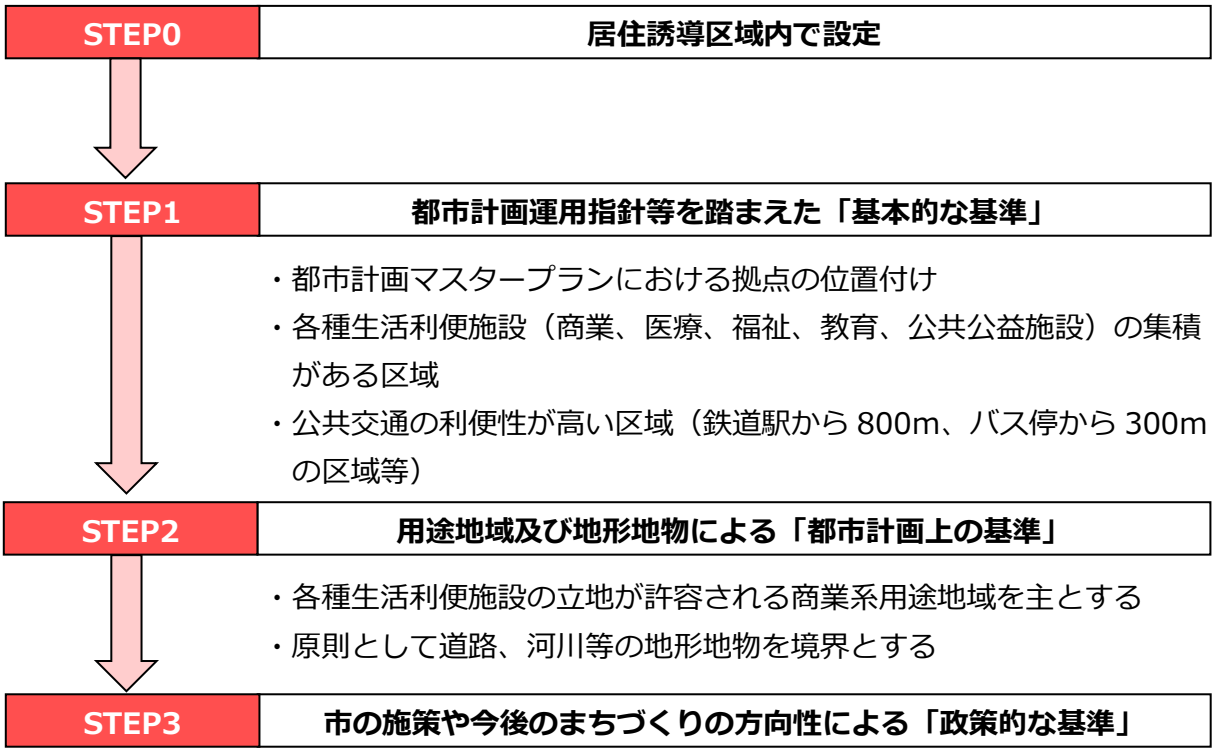


4 本市における都市機能誘導区域の設定フロー

本市における都市機能誘導区域の設定方針を踏まえた都市機能誘導区域の設定フローは以下のとおりです。

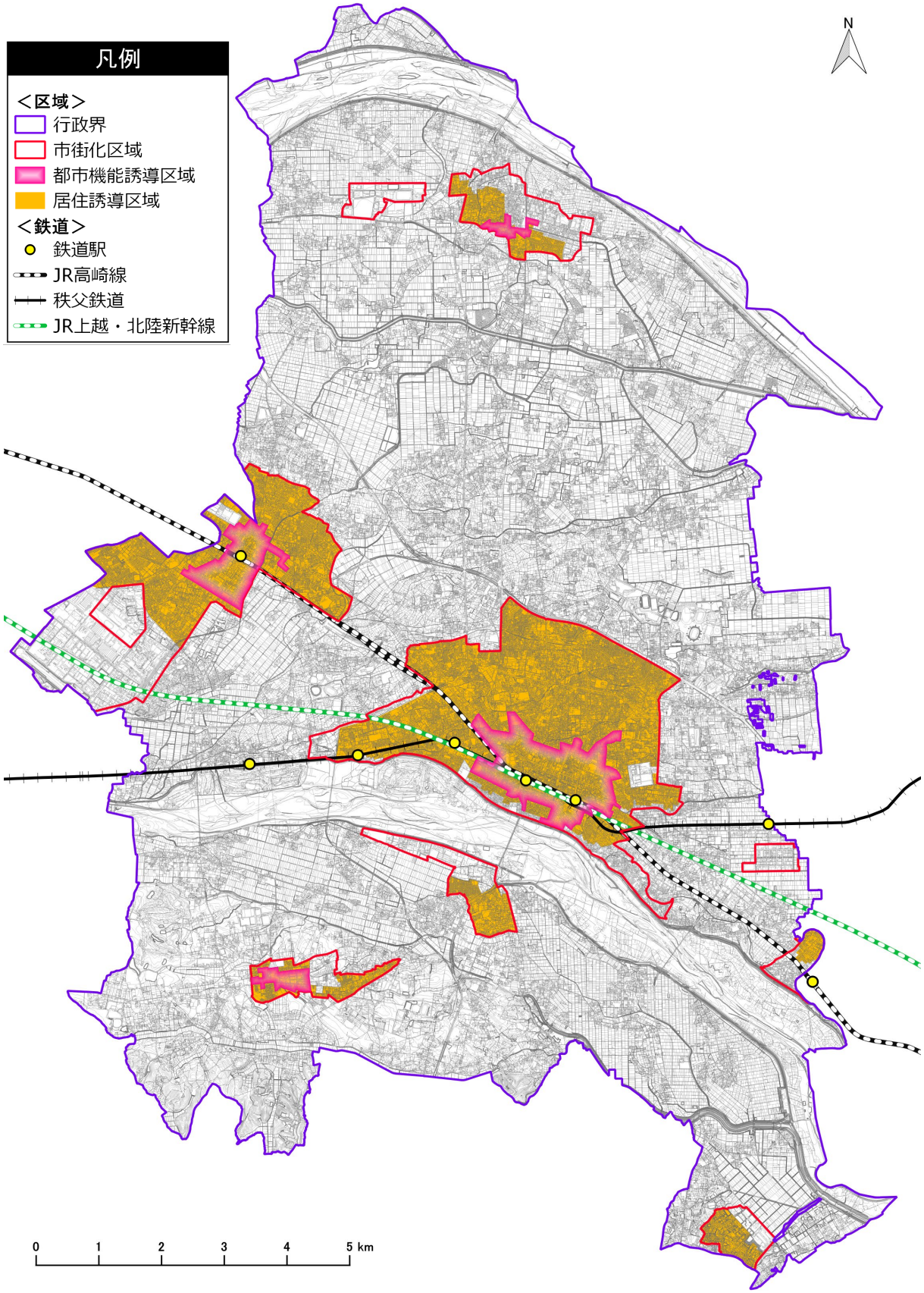
なお、都市機能誘導区域は、居住誘導区域内において設定が可能となっています。

《本市における都市機能誘導区域の設定フロー（案）》



5 都市機能誘導区域

《都市機能誘導区域　総括図（案）》



（１）熊谷駅周辺の都市機能誘導区域の設定の考え方

熊谷駅周辺は、市の中心市街地であるとともに、県北の中核としての位置付けのあるエリアとなっています。

当該エリアは、市内外からの利用が見込まれる百貨店などに加え、市役所、スーパーマーケット、病院、図書館等、多様な都市機能施設が立地しており、市の商業の中心的な役割を担うエリアですが、近年は低未利用地や空き家が目立つようになっているため、魅力やにぎわいの向上を図る取組が求められています。

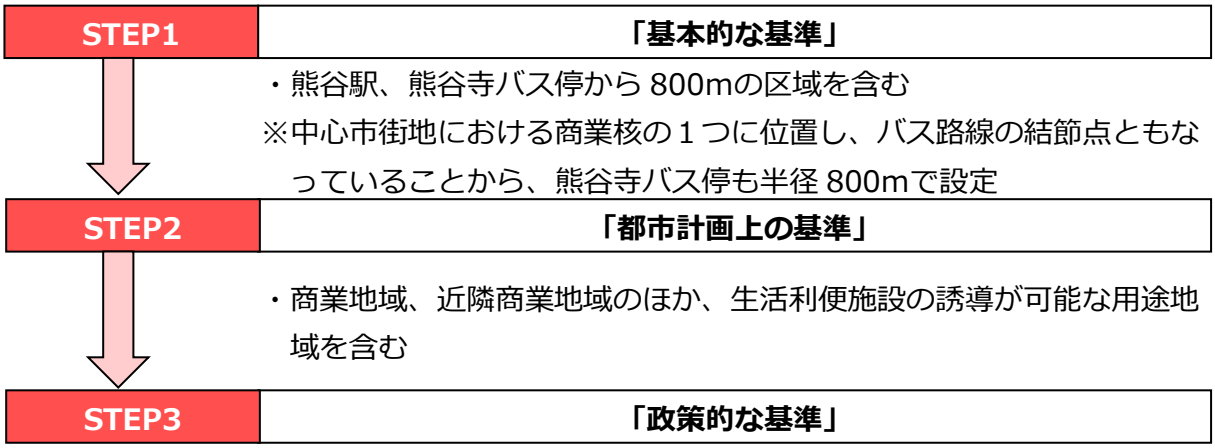
一方、熊谷駅は JR 上越・北陸新幹線、JR 高崎線、秩父鉄道など複数の鉄道が乗り入れる県北最大の駅です。駅と各方面とを繋ぐ幹線道路も整備されており、バス路線だけでなく自動車や自転車等でもアクセスしやすい交通結節点となっています。

なお、おおむね全域が想定最大規模の降雨による浸水想定区域に含まれていることに加え、荒川付近では堤防が決壊した場合、家屋が流出する家屋倒壊等氾濫想定区域の指定もあり、浸水対策が必須なエリアとなっています。

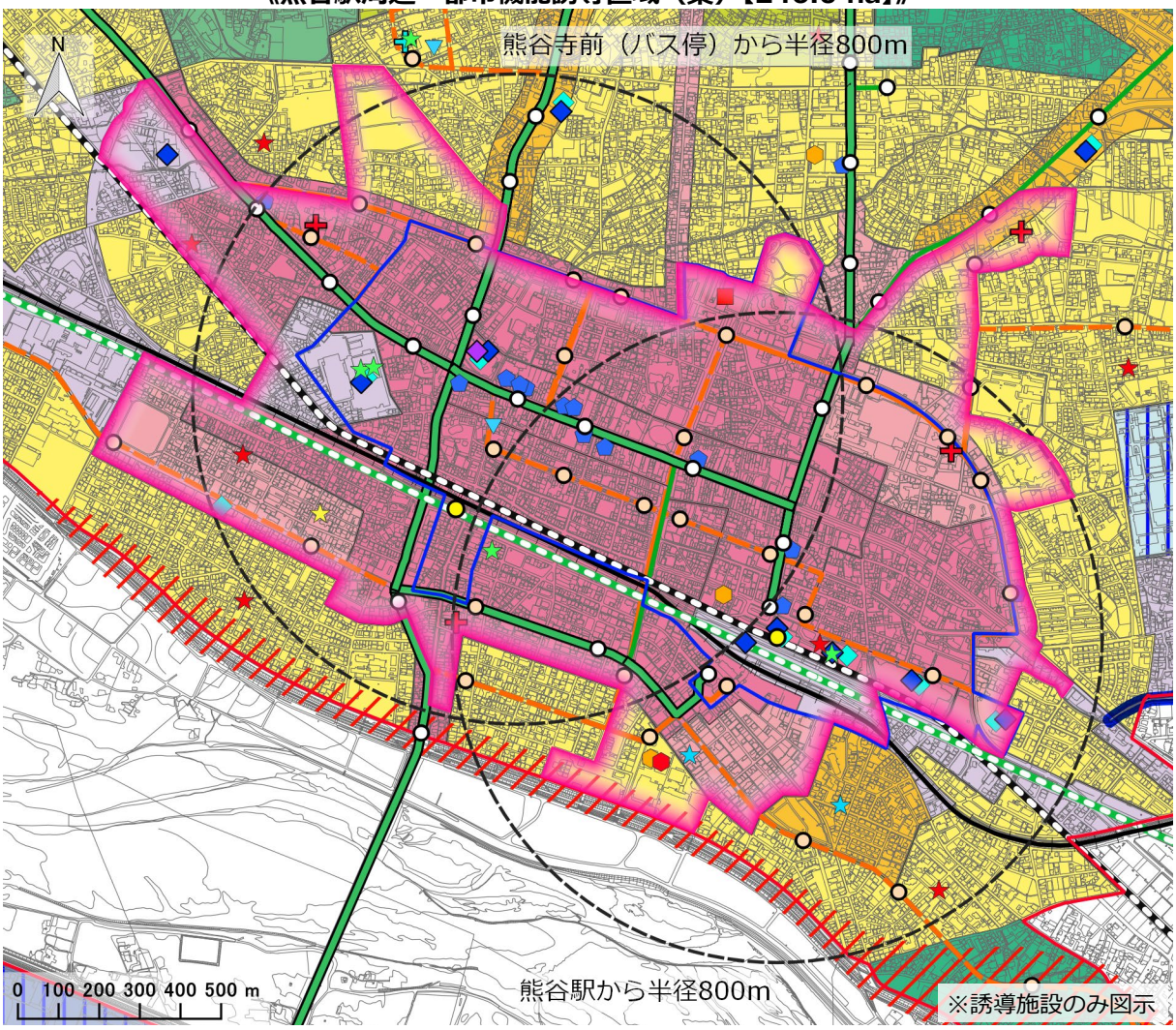
これらの地域特性を踏まえ、熊谷駅周辺では、浸水リスクを考慮しつつ、一般的な徒歩圏（半径 800m）を基本として区域設定を行います。また、多方面への乗り換えが可能なバス停の周辺など、良好な駅へのアクセス性とともに都市機能を誘導するポテンシャルを有したエリアも区域に加えます。

これらの設定により、来街者が回遊し、魅力とにぎわいのあるエリアとするため、広域からの利用が想定される高次都市機能をはじめとした各種都市機能施設の維持・充実を図ります。

《熊谷駅周辺の都市機能誘導区域の設定フロー（案）》



《熊谷駅周辺　都市機能誘導区域（案）【246.0 ha】》



凡例

＜区域＞
行政界
市街化区域
中心市街地
都市機能誘導区域

＜鉄道＞
鉄道駅
JR高崎線
秩父鉄道
JR上越・北陸新幹線

＜バス＞
民間バス停留所
ゆうゆうバス停留所
民間バス路線（30本/日未満）
民間バス路線（30本/日以上）
ゆうゆうバス路線

＜除外区域＞
工業系土地利用
家屋倒壊等氾濫想定区域
氾濫流
河岸浸食

＜用途地域＞
第一種低層住居専用地域
第二種低層住居専用地域
第一種中高層住居専用地域
第二種中高層住居専用地域
第一種住居地域
第二種住居地域
準住居地域
近隣商業地域
商業地域
準工業地域
工業地域
工業専用地域

≪誘導施設≫
＜行政機能＞
市役所
＜子育て機能＞
保育所
認定こども園
地域型保育施設
子育て支援関連施設
＜商業機能＞
百貨店
大規模小売店舗
スーパーマーケット
＜医療機能＞
病院
診療所（休日夜間急患）
＜金融機能＞
銀行・信用金庫
労働金庫・信用組合
＜文化機能＞
文化ホール
図書館・図書室
＜教育機能＞
専修学校

都市機能誘導区域内の誘導施設立地状況

機能	施設名称	立地数
行政	市役所	1
子育て	保育所	3
	認定こども園	1
	地域型保育施設	1
	子育て支援関連施設	4
商業	百貨店	1
	大規模小売店舗	8
	スーパーマーケット	7
医療	病院	4
	診療所（休日夜間急患）	0

機能	施設名称	立地数
金融	銀行・信用金庫・労働金庫・信用組合	13
文化	文化ホール	1
	図書館・図書室	2
	アリーナ	0
	（仮称）北部地域振興交流拠点	0
教育	専修学校	1

（２）籠原駅周辺の都市機能誘導区域の設定の考え方

籠原駅周辺は、駅北口と南口で土地区画整理事業によるまちづくりが行われたため（北口は施行中）、多くの市民が居住しているとともに、比較的若い世代の居住者が多いエリアとなっています。

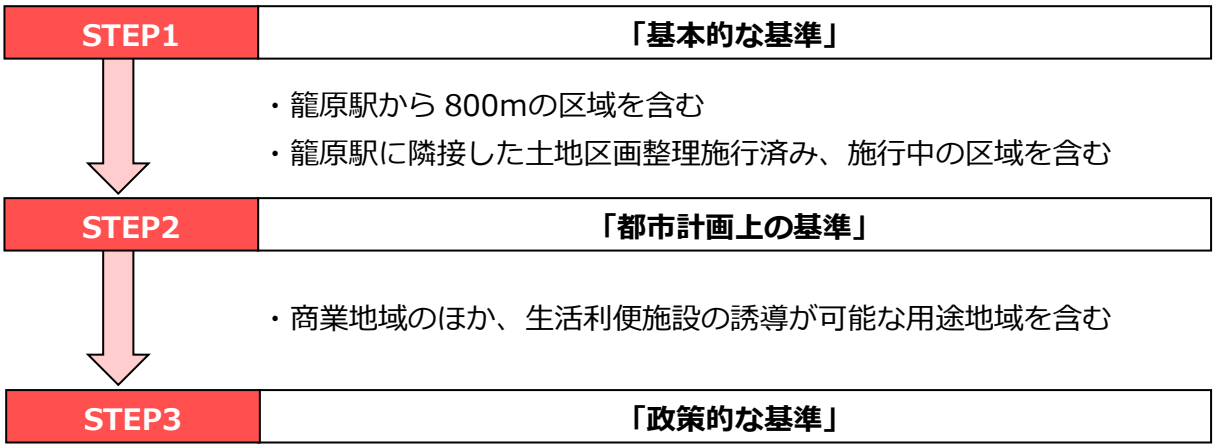
鉄道駅周辺という立地特性もあり、大規模小売店舗、スーパーマーケット、銀行等、日常の暮らしに必要な都市機能施設が多く立地しています。その他に、保育園や幼稚園など、子育て関連施設の立地も多く見られます。

また、籠原駅はＪＲ高崎線の始発駅となっているため、東京方面へ通勤する若い世代にとって、交通利便性の高いエリアにもなっています。

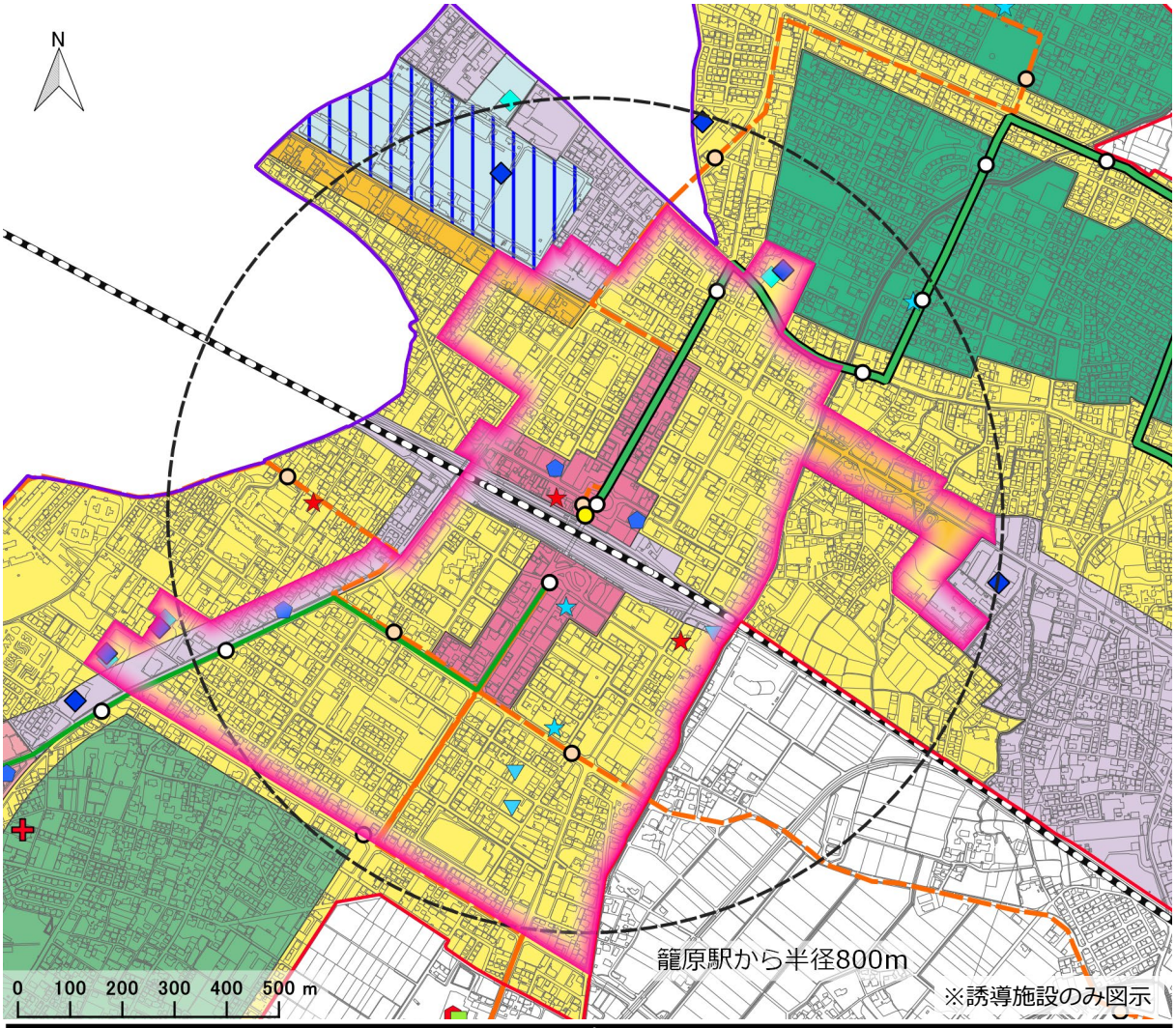
奈良堰幹線用水路以西では、浸水想定区域（想定最大規模）がないため、比較的浸水リスクが低いエリアとなっています。

これらの地域特性を踏まえ、籠原駅周辺では、一般的な徒歩圏（半径 800m）等を基本として区域設定を行います。日常生活で利用頻度の高い都市機能施設に加え、若い世代の転入・定住を促進する子育て関連施設の維持・充実を図ります。

《籠原駅周辺の都市機能誘導区域の設定フロー（案）》



《籠原駅周辺　都市機能誘導区域（案）【101.9 ha】》



凡例

＜区域＞
- 行政界
- 市街化区域
- 都市機能誘導区域

＜鉄道＞
- 鉄道駅
- JR高崎線
- 秩父鉄道
- JR上越・北陸新幹線

＜バス＞
- 民間バス停留所
- ゆうゆうバス停留所
- 民間バス路線（30本/日未満）
- 民間バス路線（30本/日以上）
- ゆうゆうバス路線

＜除外区域＞
- 工業系土地利用

家屋倒壊等氾濫想定区域
- 氾濫流
- 河岸浸食

＜用途地域＞
- 第一種低層住居専用地域
- 第二種低層住居専用地域
- 第一種中高層住居専用地域
- 第二種中高層住居専用地域
- 第一種住居地域
- 第二種住居地域
- 準住居地域
- 近隣商業地域
- 商業地域
- 準工業地域
- 工業地域
- 工業専用地域

≪誘導施設≫

＜行政機能＞
- 行政センター
- 出張所

＜子育て機能＞
- 保育所
- 認定こども園
- 地域型保育施設
- 子育て支援関連施設

＜商業機能＞
- 大規模小売店舗
- スーパーマーケット

＜医療機能＞
- 病院

＜金融機能＞
- 銀行・信用金庫
- 労働金庫・信用組合

＜文化機能＞
- 文化ホール
- 図書館・図書室

＜教育機能＞
- 専修学校

都市機能誘導区域内の誘導施設立地状況

機能	施設名称	立地数
行政	行政センター	0
	出張所	0
子育て	保育所	2
	認定こども園	0
	地域型保育施設	2
	子育て支援関連施設	1
商業	大規模小売店舗	3
	スーパーマーケット	3

機能	施設名称	立地数
医療	病院	0
金融	銀行・信用金庫・労働金庫・信用組合	3
文化	文化ホール	0
	図書館・図書室	0
教育	専修学校	4

（３）妻沼地域の都市機能誘導区域の設定の考え方

本地域は、旧妻沼町の中心部であり、観光や暮らしの中心的なエリアとなっています。

妻沼聖天山周辺では歴史・観光のまちづくりが進められていますが、県道太田熊谷線やハナミズキ通り沿道などでは、スーパーマーケットや銀行など日常の暮らしに必要な都市機能施設が立地しており、熊谷駅へとアクセスするバス路線も多く運行しています。

また、利根川が近くに位置しているため、広範囲にわたり浸水想定区域及び家屋倒壊等氾濫想定区域が指定されており、浸水対策が必須なエリアとなっています。

これらの地域特性を踏まえ、妻沼地域では、浸水リスクを考慮しつつ、基幹的公共交通のバス停における徒歩圏を基本とした区域設定を行います。将来にわたり日常の暮らしを支える都市機能施設の維持・充実を図ります。

《妻沼地域の都市機能誘導区域の設定フロー（案）》

STEP1　**「基本的な基準」**

・合併前の旧町の中心部における都市機能の集積状況

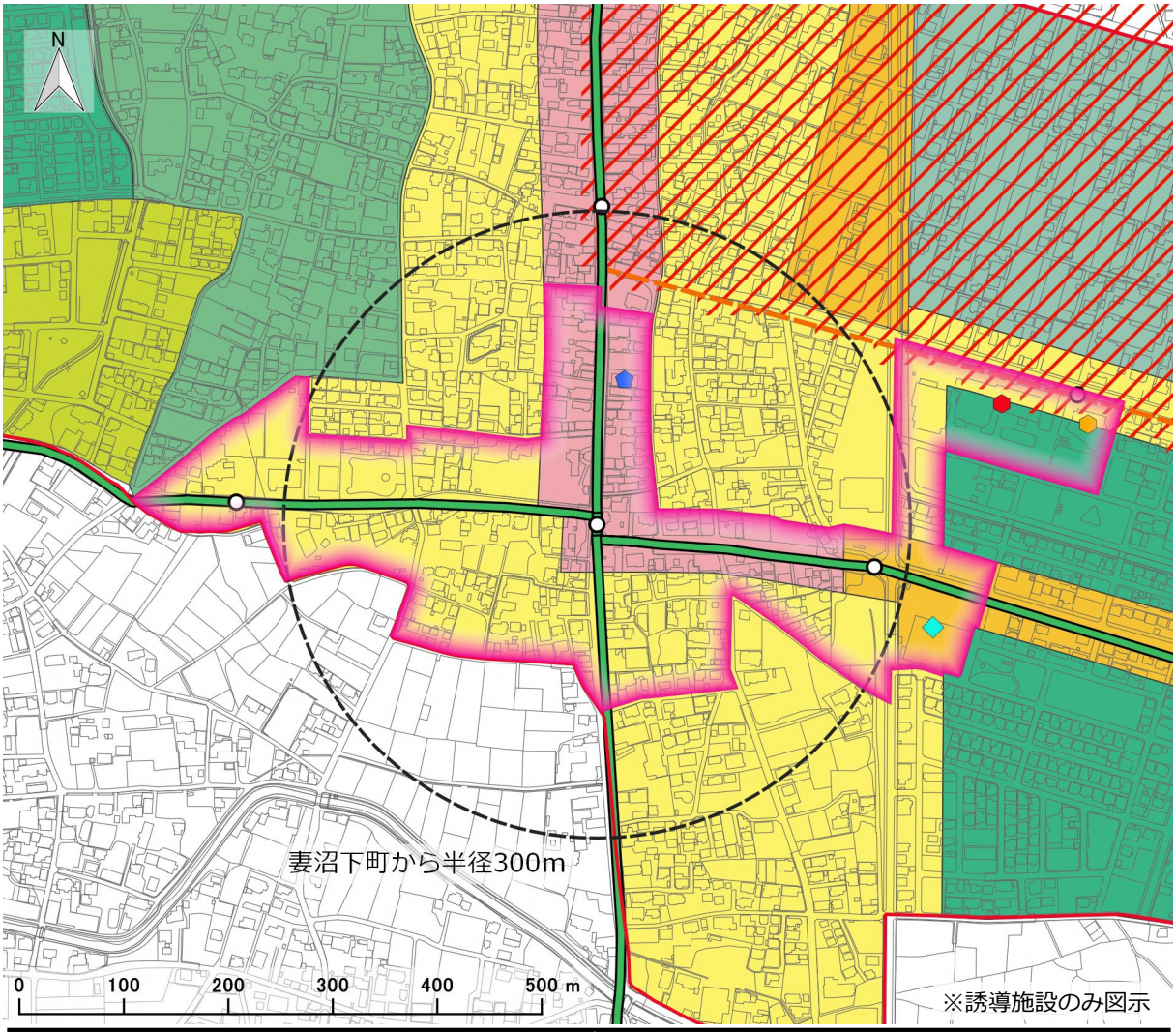
STEP2　**「都市計画上の基準」**

・近隣商業地域のほか、生活利便施設の誘導が可能な用途地域を含む

STEP3　**「政策的な基準」**

・合併前の旧町の中心部であり、生活の拠点としての役割を担ってきた区域を含む
・将来的に整備を予定している公共公益施設等を含む
（公共施設の整備予定地は、防災対策の実施を前提として都市機能誘導区域に含める）

《妻沼地域　都市機能誘導区域（案）【16.4 ha】》



都市機能誘導区域内の誘導施設立地状況

機能	施設名称	立地数
行政	行政センター	0
	出張所	0
商業	スーパーマーケット	1
医療	病院	0

機能	施設名称	立地数
金融	銀行・信用金庫・労働金庫・信用組合	1
文化	文化ホール	1
	図書館・図書室	1

（４）江南地域の都市機能誘導区域の設定の考え方

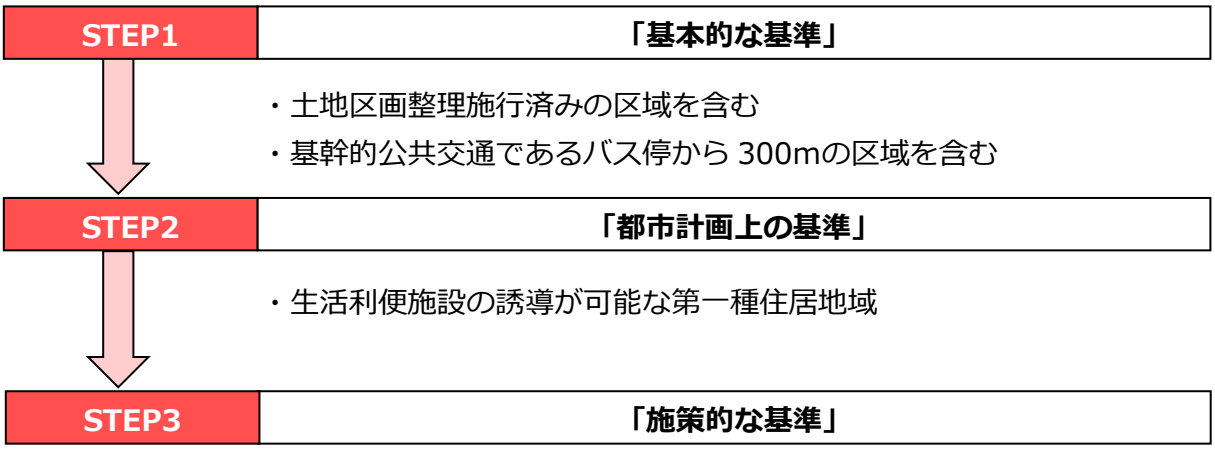
本地域は、旧江南町の中心部であり、土地区画整理事業によるまちづくりが行われたエリアとなっています。

当該エリアには、埼玉江南病院を中心として行政センターやスーパーマーケットなど、日常の暮らしに必要な都市機能施設が立地しており、熊谷駅へとアクセスするバス路線も多く運行しています。

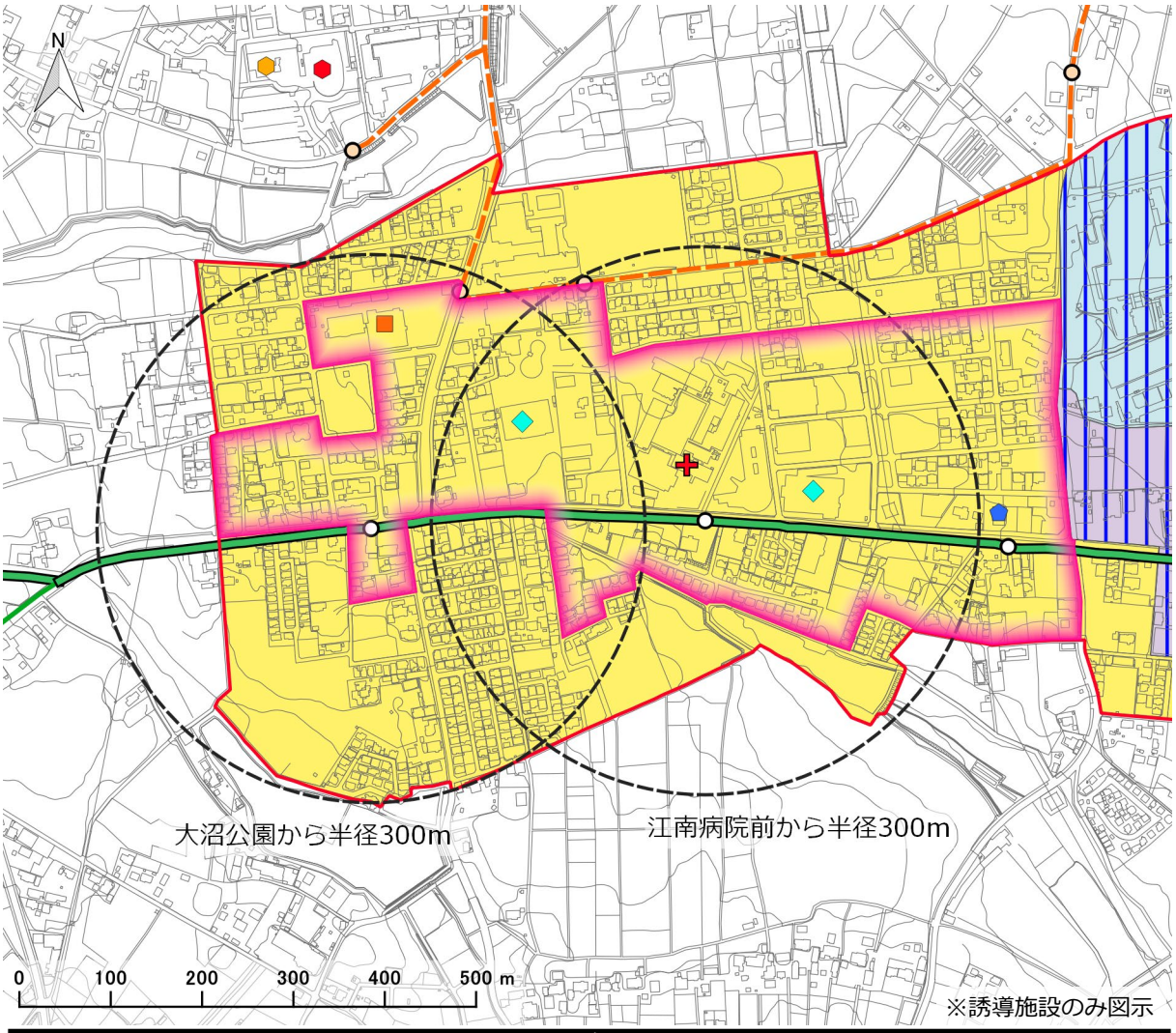
また、台地となっているため、想定最大規模でも浸水想定区域の指定がなく、浸水リスクが低くなっています。

これらの地域特性を踏まえ、江南地域では、基幹的公共交通のバス停における徒歩圏等を基本とした区域設定を行います。将来にわたり日常の暮らしを支える都市機能施設の維持・充実を図ります。

《江南地域の都市機能誘導区域の設定フロー（案）》



《江南地域　都市機能誘導区域（案）【26.6 ha】》



凡例

＜区域＞
- 行政界
- 市街化区域
- 都市機能誘導区域

＜鉄道＞
- 鉄道駅
- JR高崎線
- 秩父鉄道
- JR上越・北陸新幹線

＜バス＞
- 民間バス停留所
- ゆうゆうバス停留所
- 民間バス路線（30本/日未満）
- 民間バス路線（30本/日以上）
- ゆうゆうバス路線

＜除外区域＞
- 工業系土地利用

家屋倒壊等氾濫想定区域
- 氾濫流
- 河岸浸食

＜用途地域＞
- 第一種低層住居専用地域
- 第二種低層住居専用地域
- 第一種中高層住居専用地域
- 第二種中高層住居専用地域
- 第一種住居地域
- 第二種住居地域
- 準住居地域
- 近隣商業地域
- 商業地域
- 準工業地域
- 工業地域
- 工業専用地域

≪誘導施設≫

＜行政機能＞
- 行政センター
- 出張所

＜商業機能＞
- スーパーマーケット

＜医療機能＞
- 病院

＜金融機能＞
- 銀行・信用金庫
- 労働金庫・信用組合

＜文化機能＞
- 文化ホール
- 図書館・図書室

都市機能誘導区域内の誘導施設立地状況

機能	施設名称	立地数
行政	行政センター	1
	出張所	0
商業	スーパーマーケット	2
医療	病院	1

機能	施設名称	立地数
金融	銀行・信用金庫・労働金庫・信用組合	1
文化	文化ホール	0
	図書館・図書室	0

6 誘導施設の設定方針

（１）誘導施設とは

誘導施設とは、医療、福祉、商業等、居住者の共同の福祉又は利便性向上のために必要な機能で、都市機能誘導区域内に誘導をしていく施設です。

都市は様々な種類の施設によって成り立つものですが、立地適正化計画では都市機能誘導区域内に必要な施設を誘導施設として設定し、誘導を図っていきます。

（２）想定される誘導施設のイメージ

「立地適正化計画作成の手引き（一部加工（国土交通省））」では、誘導施設として設定することが望ましい施設として、以下の内容が示されています。

《拠点ごとに想定される誘導施設のイメージ》

	中心拠点	地域／生活拠点
行政機能	■中枢的な行政機能 **例．本庁舎**	■日常生活を営む上で必要となる行政窓口機能等 **例．支所、福祉事務所など各地域事務所**
高齢者福祉機能	■市内全域の市民を対象とした高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 **例．地域包括支援センター**	■高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、見守り等のサービスを受けることができる機能 **例．地域包括支援センター、特別養護老人ホーム、デイサービスセンター　等**
子育て機能	■市内全域の市民を対象とした子育てに関する相談の窓口や交流の拠点となる機能 **例．子育て支援関連施設**	■子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービスを受けることができる機能 **例．保育所、こども園、児童クラブ、子育て支援関連施設、児童館　等**
商業機能	■時間消費型のショッピングニーズなど、様々なニーズに対応した買い物、食事等を提供する機能 **例．相当規模の商業集積**	■日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い回りができる機能 **例．延床面積○㎡以上の食品スーパー**
医療機能	■総合的な医療サービス（二次医療）を受けることができる機能 **例．病院**	■日常的な診療を受けることができる機能 **例．延床面積○㎡以上の診療所**
金融機能	■決済や融資などの金融機能を提供する機能 **例．銀行、信用金庫**	■日々の引き出し、預け入れなどができる機能 **例．郵便局、JA**
教育・文化機能	■市民全体を対象とした教育文化サービスの拠点となる機能 **例．文化ホール、中央図書館**	■地域における教育文化活動を支える拠点となる機能 **例．図書館支所、社会教育センター**

出典：立地適正化計画策定の手引き（一部加工（国土交通省））