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。



熊谷東小学校６年「続け、伝統」



別府小学校４年「緑あふれる熊谷市」

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

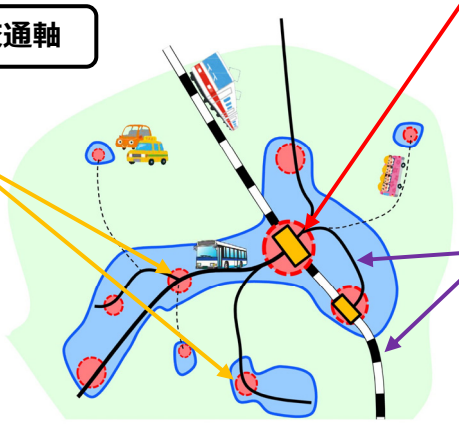
拠点類型	地区の特性	設定すべき場所の例	地区例
中心拠点	市域各所からの公共交通アクセス性に優れ、市民に、行政中枢機能、総合病院、相当程度の商業集積などの高次の都市機能を提供する拠点	➢ 特に人口が集積する地区 ➢ 各種の都市機能が集積する地区 ➢ サービスの水準が高い基幹的な公共交通の結節点として容易にアクセス可能な地区 ➢ 各種の都市基盤が整備された地区	○中心市街地活性化基本計画の中心市街地 ○市役所や市の中心となる鉄軌道駅の周辺 ○業務・商業機能等が集積している地区等
地域／生活拠点	地域の中心として、地域住民に行政支所機能、診療所、食品スーパーなど、主として日常的な生活サービス機能を提供する拠点	➢ 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、周辺地域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》

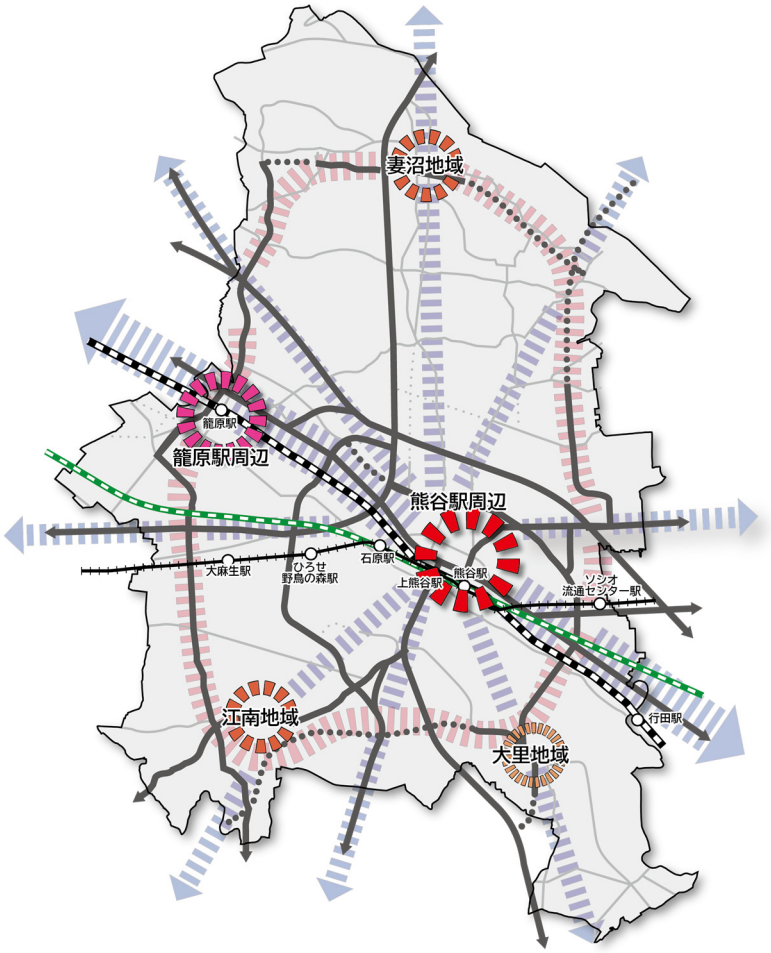
◇人口減少・少子高齢化等の状況の中でも、各地域の利便性を維持するため、日常生活を支える地域の拠点を配置し「多核型の都市構造」を形成します。

◇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

