



## 第3章

# 街づくりの方針

---

1	街づくりの方針.....	44
2	目指す都市の姿.....	45
3	目指すべき都市の骨格構造.....	46
4	誘導方針.....	48



# 第3章 街づくりの方針

## 1 街づくりの方針

「第2章 都市の現状と課題」を踏まえ、本市の特性を生かしながら、今後の人口減少・超高齢社会においても、生涯にわたり健やかで幸せに暮らすことができる街を目指し、街づくりの方針（ターゲット）を定め、以下に都市の姿を示します。

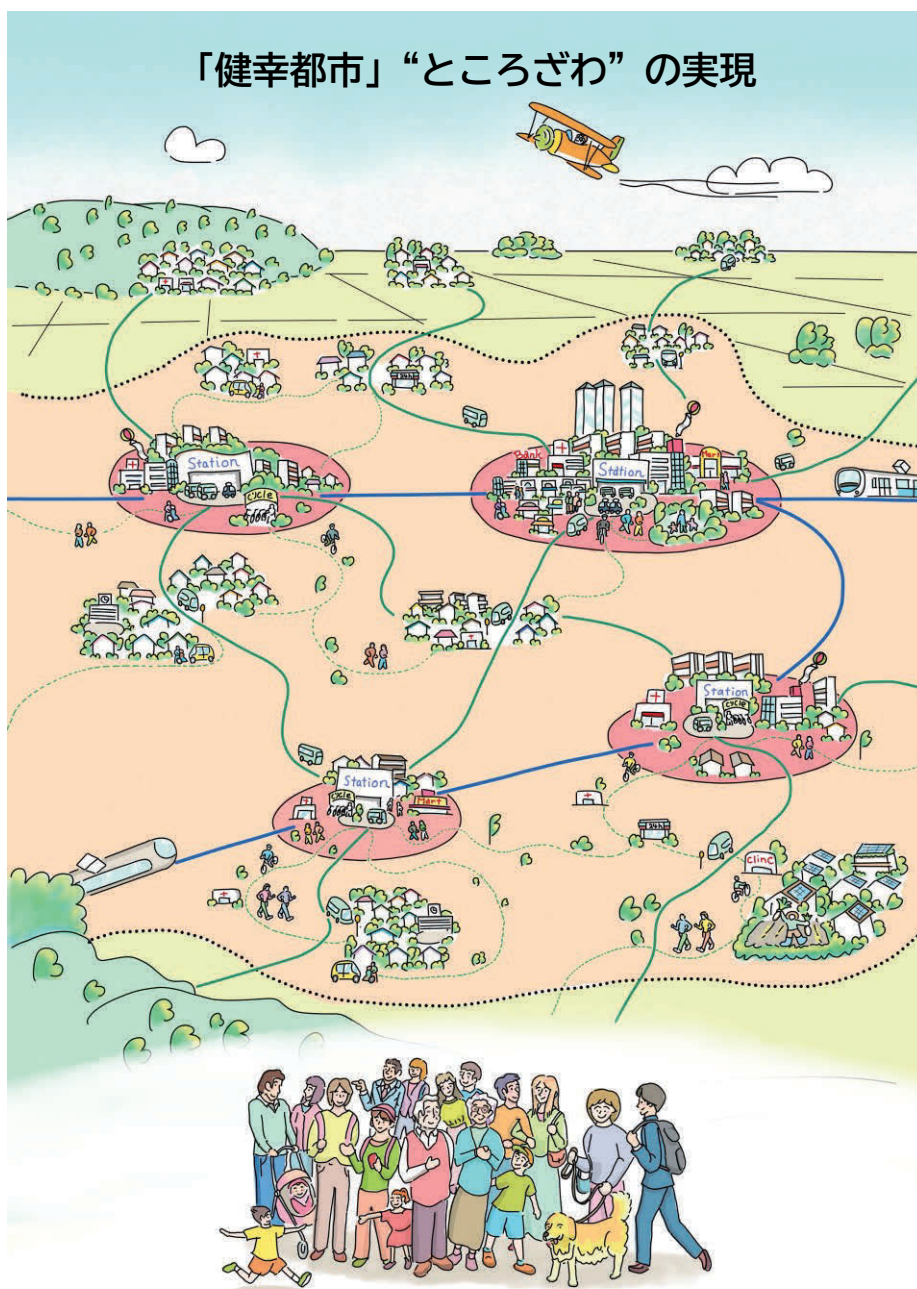


図3-1 街づくりの方針のイメージ



## 2 目指す都市の姿

### (1) みんなが連帯して脱炭素社会の実現を目指す都市

#### ①都市機能

鉄道駅周辺への医療・福祉、商業等の都市機能の立地

#### ②住宅の省エネ推進

環境に優しい住宅の建築促進

#### ③自家用車の利用抑制

公共交通などの利用促進や歩いて暮らしやすい街の形成

### (2) 人とのつながりがあり、居心地よく歩きたくなる都市

#### ①交流空間

様々な人が交流できる多世代の地域コミュニティの形成

#### ②都市空間

街なか<sup>※</sup>の回遊性が向上し、快適に歩ける歩行者空間の創出

#### ③公共交通

誰もが目的地で様々な活動ができるよう、外出を促進する移動手段の確保

#### ④自然環境

狭山丘陵や平地林、公園、農地などの豊かなみどりの保全・創出・活用

### (3) 災害に強く、安全・安心に暮らすことができる都市

#### ①防災・減災

災害リスクに応じた被害の回避・低減策の取組

#### ②地域コミュニティ

地域における災害リスクの共有、共助

※ 街なか  
本市においては、中心市街地や鉄道駅周辺だけでなく、住宅地なども含めた市街地全般のこと。



### 3 目指すべき都市の骨格構造

令和 25（2043）年においても、市全域で現在の人口の 9 割以上を維持できる見込みであることから、市街化区域内の人口密度が大きく減少することはないと考えられます。

また、生活利便施設などの都市機能は、鉄道駅周辺以外にも市街化区域全域に立地している状況です。そのため、当面、市民生活に影響が出ることはないものと考えられますが、緩やかに人口減少が進む中で、都市機能の立地状況について注視する必要があります。

これらを踏まえ、人口減少・超高齢社会に対応し、「1 街づくりの方針」を実現するため、以下に目指すべき都市の骨格構造を定めます。

#### （1）鉄道駅周辺における拠点の形成

所沢市都市計画マスタープランでは、鉄道駅周辺を「都市拠点」や「行政拠点」として位置づけています。これらの拠点では、様々な都市機能が集積し、日常生活の重要な役割を担うとともに、将来的にも高い人口密度を維持することが期待できるエリアとなっています。

そのため、鉄道駅周辺を拠点とし、市民生活を支えていく区域とします。

#### （2）鉄道・路線バスを軸とした持続可能な公共交通ネットワークの形成

鉄道駅に接続する路線バスにより、公共交通ネットワークが形成されており、通勤・通学などの主要な交通手段となっています。さらに、これらのネットワークを補うように、ところバスやところワゴンが運行し、日常生活圏における移動しやすい環境づくりを進めています。

所沢市地域公共交通計画の理念や方針に基づき、鉄道及び路線バスを軸としつつ、地域の実情に応じて、ところバスやところワゴンなどと連携しながら、持続可能な公共交通ネットワークを目指します。

これにより、都市拠点へのアクセス性を高め、都市機能を利用しやすい環境づくりを図ります。



### (3) 市街化調整区域における日常生活サービスの確保

市街化調整区域には、現在の市域になった経緯から、三ヶ島地区や柳瀬地区、富岡地区をはじめとした旧村から続くコミュニティによって良好な住環境が形成されていますが、都市機能施設の立地が少ない状況です。これらのことを踏まえ、三ヶ島地区や柳瀬地区、富岡地区において集落が立地しているエリアを中心に「生活機能確保エリア」と位置づけ、居住している市民の方々が、日常生活サービスを利用できるよう、ところバスやところワゴンなどにより、都市拠点である鉄道駅周辺へのアクセスの確保を目指します。

なお、生活機能確保エリアは、厳密に区域を設定するものではありません。

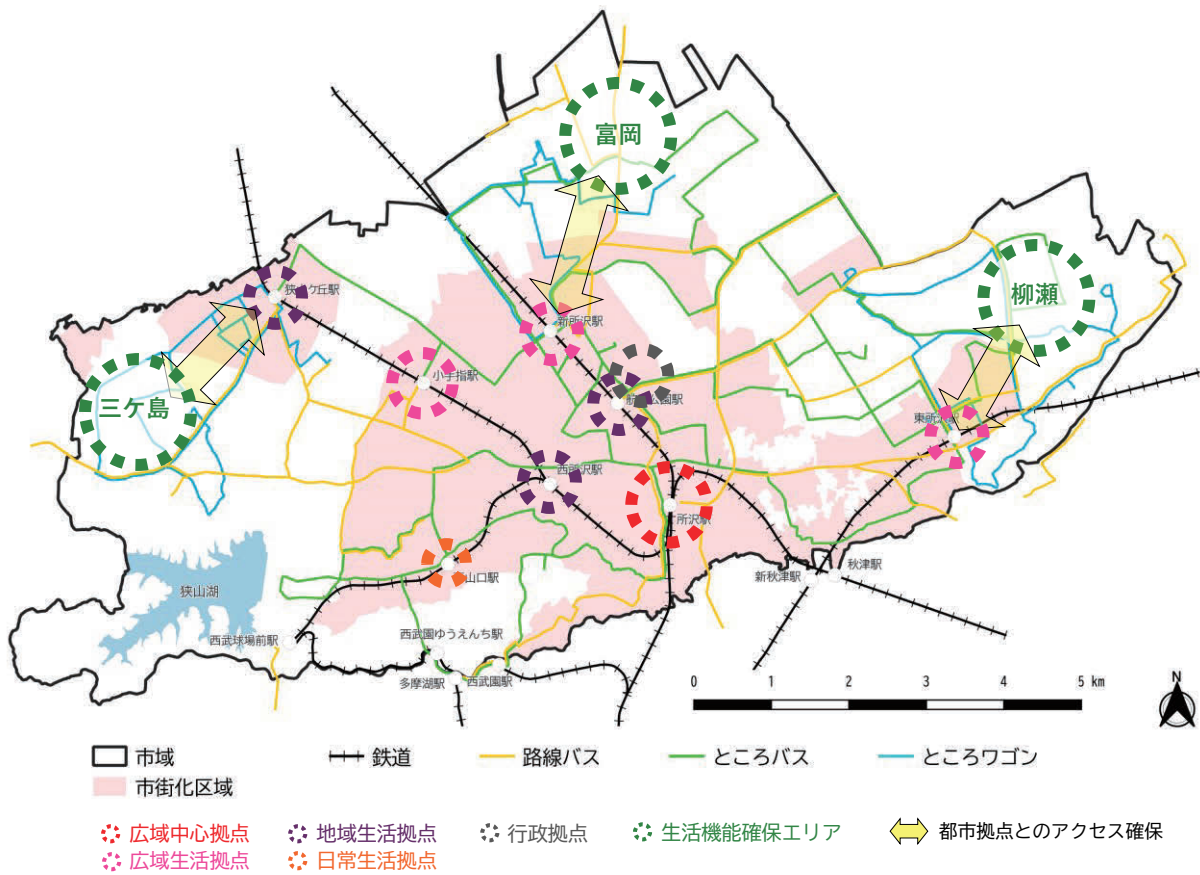


図 3-2 都市の骨格構造



## 4 誘導方針

「1 街づくりの方針」を踏まえ、都市機能や居住を誘導するための「誘導方針（ストーリー）」について以下に示します。

### （1）誘導区域に関する基本的な方針

#### ○鉄道駅周辺における都市機能の維持・誘導

都市拠点や行政拠点である鉄道駅周辺を中心に「都市機能誘導区域」を設定し、市民の日常生活を支える都市機能の維持・誘導を図ります。

#### ○良好な居住環境の維持・誘導

市街地における土地利用は住宅が多くを占めています。このことから、それぞれの住宅形態にあった良好な居住環境の維持・誘導を図ります。

#### ○拠点への公共交通の利便性向上

様々な都市機能を便利かつ快適に利用できるよう、都市拠点へアクセスできる公共交通の利便性の向上を図ります。

また、将来都市構造にあるように、市街化調整区域の集落が立地しているエリアを中心とした「生活機能確保エリア」と都市拠点とのアクセスを確保します。

#### ○交流が生まれ、歩きたくなる街なかの創出

官民連携によりパブリックスペースの利活用を進めながら、街なかの空間を車から人中心の空間へ転換し、居心地よく歩きたくなる街なかづくりに取り組みます。

このことにより、街なかの回遊性を高め、多様な人々が交流し、つながる機会の場を生み出します。

#### ○身近にみどりが感じられる空間の保全・創出・活用

都市緑地や都市農地などは、良好な住環境や景観を形成する重要な資源となっています。そのため、暮らしに潤いとやすらぎを与える身近なみどりの保全・創出を図ります。

また、街路樹を整備することで緑陰などを確保し、歩きやすい歩行者空間の創出を図ります。

### （2）防災に関する基本的な方針

#### ○災害に強い街づくりの推進

地球温暖化に伴う気候変動が自然災害の激甚化・頻発化の要因となっています。そのため、都市機能や居住の誘導とともに、温室効果ガスの削減に向けた取組や気候変動に対応した街づくりを進めます。

市街化区域内は、水害や土砂災害、火災リスクのあるエリアが一部に見られることから、これらの災害リスクを考慮して「居住誘導区域」を定めるとともに、各種災害リスクに応じた被害の回避・低減策に取り組み、都市の安全性を高めます。

