

II. 全体構想

1 計画の前提

1. 都市の現況

(1) 広域的な位置

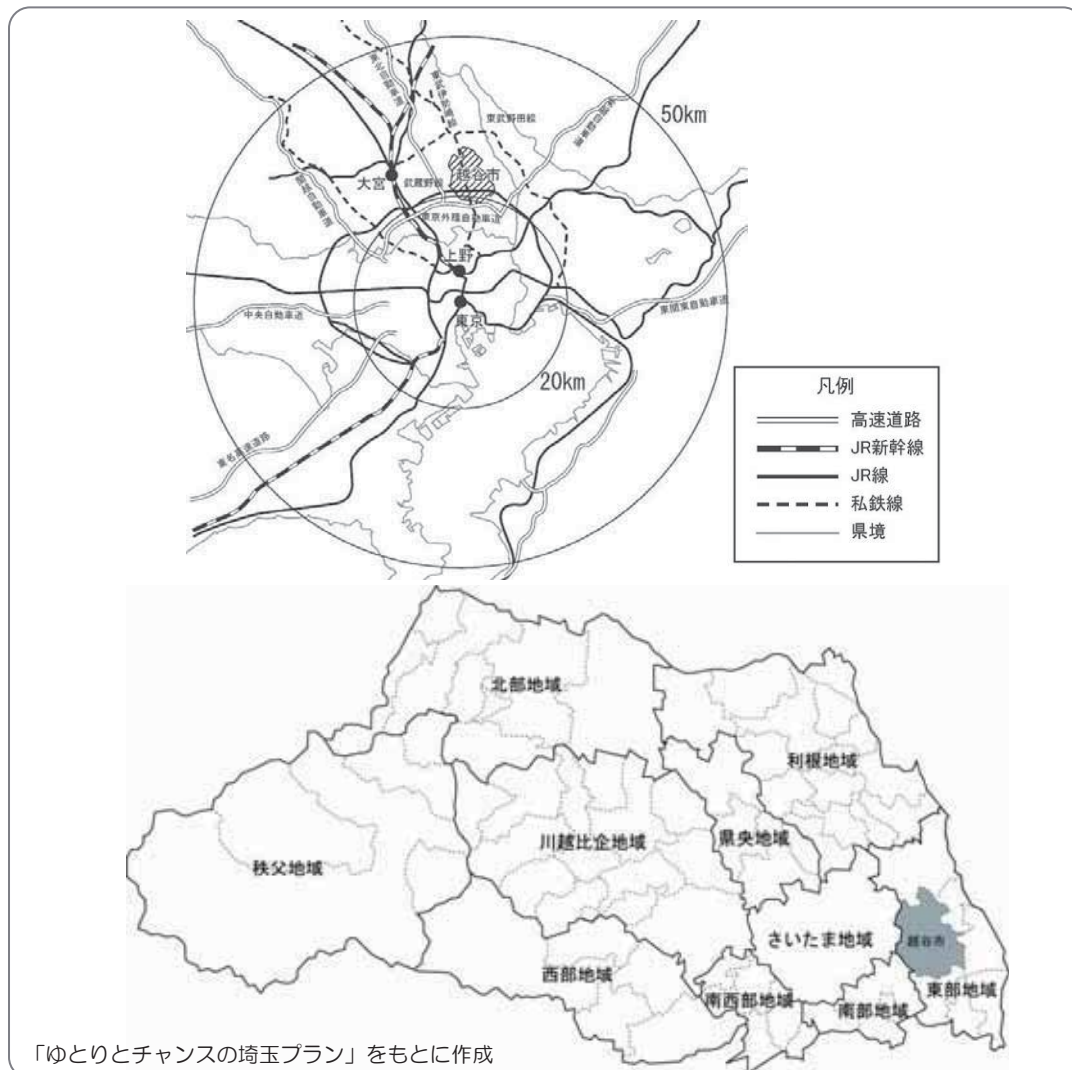
●首都圏 20～30km に位置

本市は、埼玉県の南東部に位置し、面積 60.31km²、大宮台地と下総台地に挟まれた埼玉東部低地帯の一角を占め、地形は丘陵がなく平坦であり、広大な関東平野において中川・綾瀬川流域に位置しています。

●県南東部地域の中核都市

本市は東武鉄道伊勢崎線沿いに市街地が形成され、県南東部地域第一の人口を擁する都市であり、第5次首都圏整備計画において、首都圏における高次都市機能が集積する業務核都市として位置づけられています。

「ゆとりとチャンスの埼玉プラン」においては、地域づくりを進める単位として10の地域に分けられ、越谷市は東部地域に位置づけられており、「活力に満ち、豊かな水や緑に恵まれた快適な生活空間が確保されたゆとりあるまちづくりを進めていく」とされています。



(2) 発展の経緯

●川に発する都市

本市は、古くから「水郷こしがや」として親しまれ、平坦な土地には多くの川や用水路が貫流するなど、水との関わりを強くもっています。

人の定住が始まったのは飛鳥・奈良時代にさかのぼり、また、鎌倉時代に創立された寺社が存しています。当時も、自然堤防上に集落が形成され、低湿地の氾濫原では稲作が行われていました。

●日光街道の宿場町としての発展

江戸時代には、幕府によって利根川、荒川の瀬替えと流域一帯の積極的な治水、開墾が行われ、耕地の拡大と生産力の増大が進みました。

また、日光街道と元荒川舟運の交点に位置したことから、宿場町として、米穀類の集散地として栄えました。

●鉄道整備に伴う急激な人口増加と市街化の進行

明治 32 年（1899 年）には東武鉄道が開通し次第に近代化が進み、昭和 29 年（1954 年）に 2 町 8 ヶ村が合併して越谷町となり、昭和 33 年（1958 年）には市制が施行され越谷市が誕生しました。

当時は、日光街道沿いに市街地が形成されていましたが、昭和 37 年（1962 年）、東武鉄道伊勢崎線に地下鉄日比谷線が相互乗り入れを始め、昭和 48 年（1973 年）には JR 武蔵野線が開通するなど、東京都心部との連絡性が高まり、急激な人口増加と市街化が進みました。

●生活基盤整備の遅れ

急激な人口増加と市街化に生活関連施設の整備が追いつかず、排水先の未整備による浸水被害、汚水流出による河川の汚濁、交通事故や防災上の問題、学校や医療施設の不足など、様々な問題が生じました。

●生活関連施設及び都市の骨格づくり

高度経済成長期以降は人口増加も緩やかになり、単なる宅地供給だけではなく、流通業務団地の整備や公共施設の整備が図られ、生活環境向上も含めて都市としての体裁が整い始めました。

また、東武鉄道伊勢崎線の高架化などの広域都市基盤整備や副次核の基盤整備が開始され、さらに平成 15 年（2003 年）には東武鉄道伊勢崎線と地下鉄半蔵門線・東急電鉄田園都市線が相互乗り入れを始め、都市の概ねの骨格が形づくられていきました。

●東京近郊の 30 万人都市

近年では、市郊外部において、西大袋土地区画整理事業や越谷レイクタウン特定土地区画整理事業が進められており、安全で利便性に優れた新市街地が形成されつつあります。特に越谷レイクタウン地区では、親水文化創造都市をコンセプトにモデル的なまちづくりが進められており、平成 20 年（2008 年）には日本最大級のショッピングセンターがオープンしました。

今後は、東京近郊の人口 30 万人を有する県南東部地域の中核都市として、既成市街地の活性化などの新たな課題に対応した都市づくりが求められています。

(3)自然・歴史資源の概要

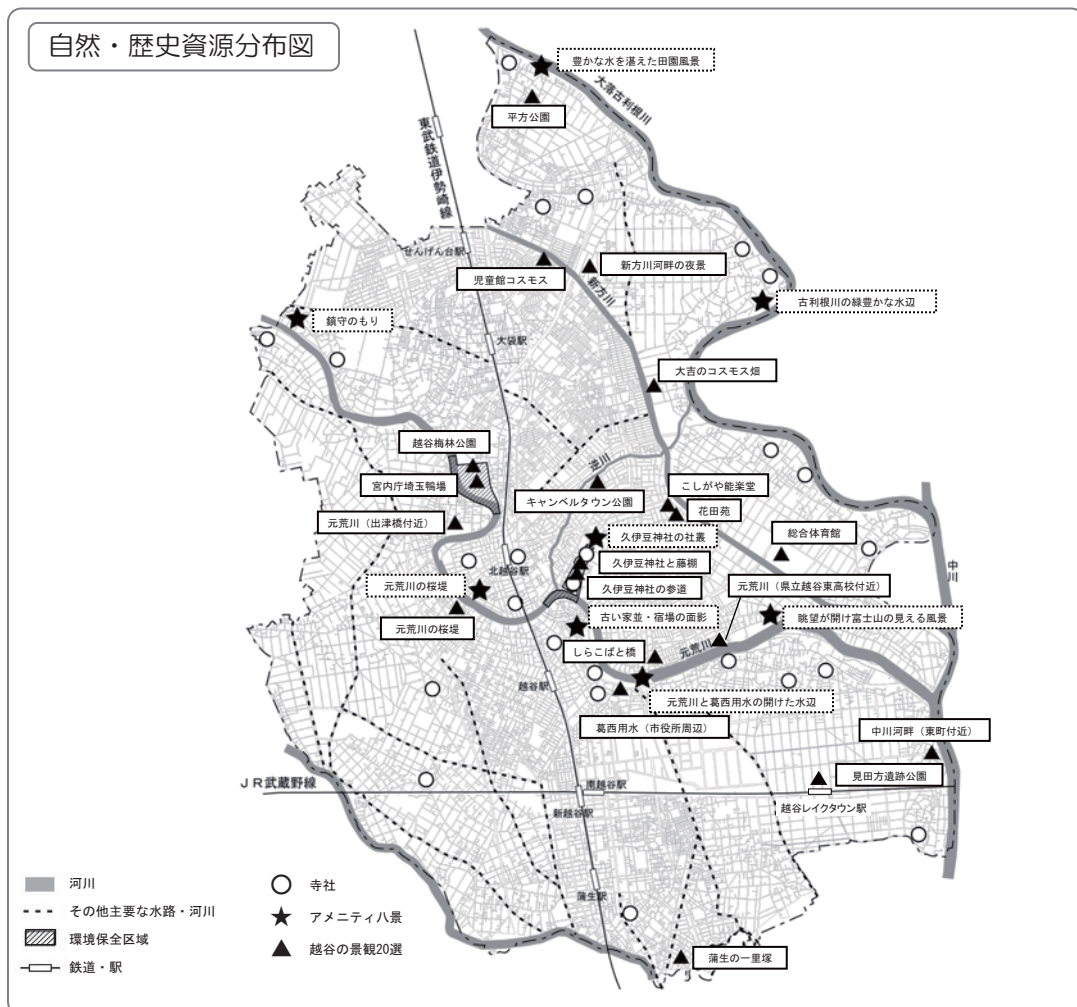
●自然資源

本市は中川低地に位置し、市域の西方には綾瀬川、東方には中川、大落古利根川、中央に元荒川など多くの河川や水路があります。これらの河川沿いには屋敷林などもあり、河川や周辺の田園とともに良好な景観をつくりだしています。こうした河川沿いの景観はアメニティ八景*5、景観 20 選*6にも挙げられています。

また、市域の中央部にある宮内庁埼玉鴨場周辺地域や、越ヶ谷久伊豆神社周辺地域は環境保全区域に指定されていて、市民に憩いややすらぎを与える水辺や緑などの優れた自然環境が形成されています。

●歴史資源

旧日光街道沿いには、宿場町としての面影を残す建物があります。また、市内には越ヶ谷久伊豆神社をはじめ、大聖寺や浄山寺など古い歴史を持つ寺社が多く散在しています。これらは境内や寺社林を持っていることから、平坦な地形に変化を与えるとともに、地域の人々に親しまれる場となっています。



「アメニティ八景」「越谷の景観 20 選」をもとに作成

*5 **アメニティ八景**：昭和 57 年（1982 年）に、市内の好ましい環境のうち、今後もその保全を図るシンボルとして市民投票で選定した。

*6 **景観 20 選**：うるおいと魅力ある都市空間の創造を図り、景観への関心を持っていただくために平成 5 年度（1993 年）に越谷らしい美しい景観を写真による一般公募で行い、市民投票で 20 ヶ所を選定したものの。

(4)人口・世帯の動向

●微増する人口

これまで、人口の転入転出では、一貫して転入が転出を上回る社会増が続いてきました。しかし、近年は転出数も増加傾向にあり、社会増の伸びは緩やかになっていて、これに伴い、総人口の伸びも次第に緩やかになってきています。

●少子化・高齢化の進行

市民の年齢構成は、全国の人口構成と比較して、若い世代が比較的多くなっています。しかし、平成7年（1995年）（国勢調査）の高齢化率は7.9%でしたが、平成17年（2005年）（国勢調査）では、15.4%と進行しています。

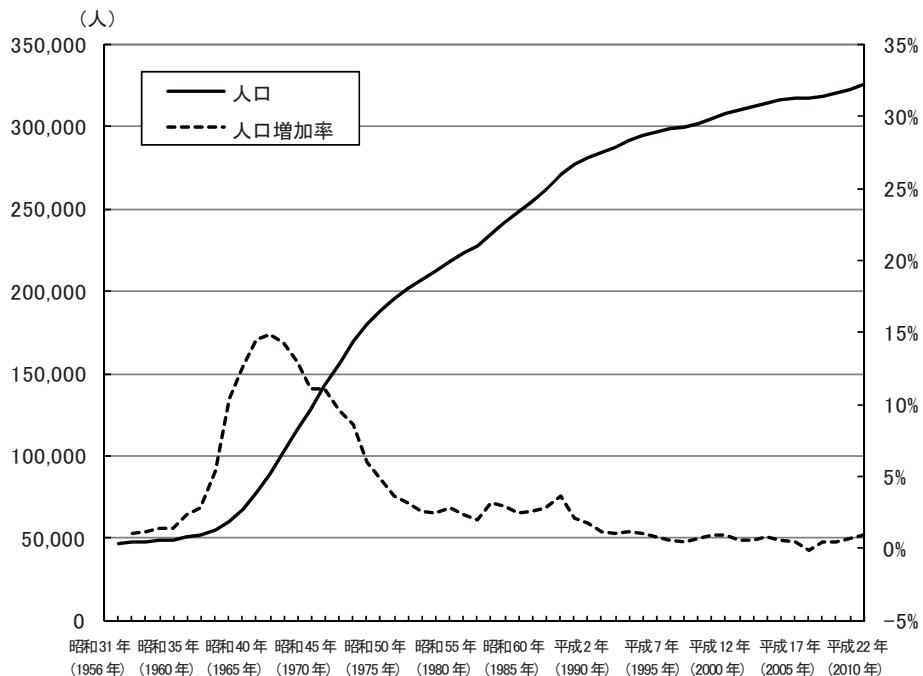
《平成17年（2005年）国勢調査における高齢化率》

- ・全国平均：20.1%
- ・埼玉県平均：16.4%
- ・越谷市：15.4%

●世帯の小規模化

世帯の特性をみると、世帯数は年々増加している反面、世帯あたりの人員は徐々に減少しています。昭和40年（1965年）に4.37人であったものが、平成17年（2005年）には2.66人と約半数になっていて、世帯の小規模化が進んでいます。

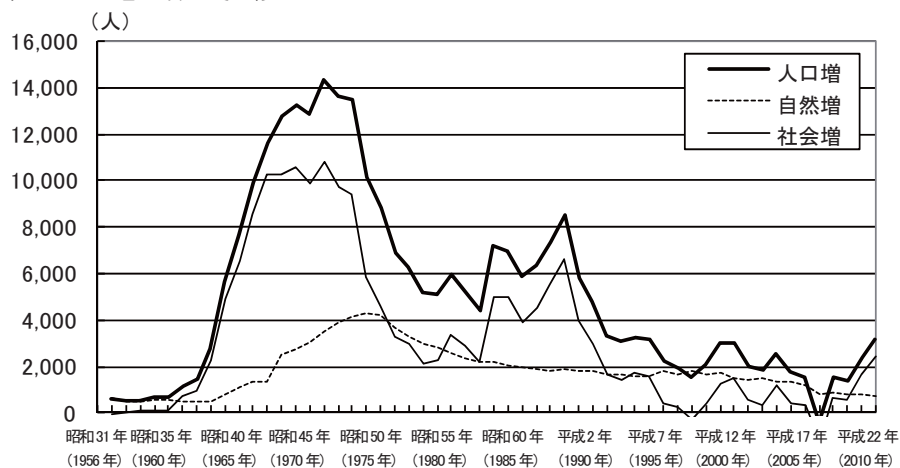
越谷市の人口の推移



昭和31年 昭和35年 昭和40年 昭和45年 昭和50年 昭和55年 昭和60年 平成2年 平成7年 平成12年 平成17年 平成22年
(1956年) (1960年) (1965年) (1970年) (1975年) (1980年) (1985年) (1990年) (1995年) (2000年) (2005年) (2010年)

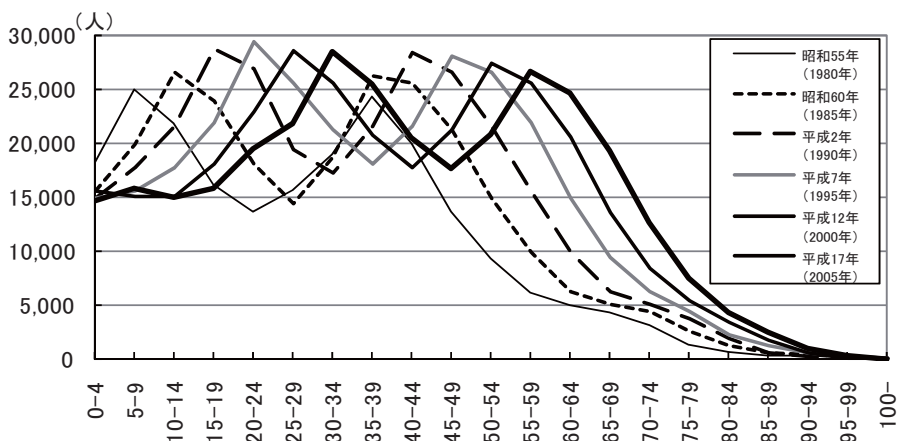
「住民基本台帳」(各年1月1日現在)をもとに作成
*昭和62年(1987年)以降の人口は外国人登録数を含む

越谷市の人口増加数の推移



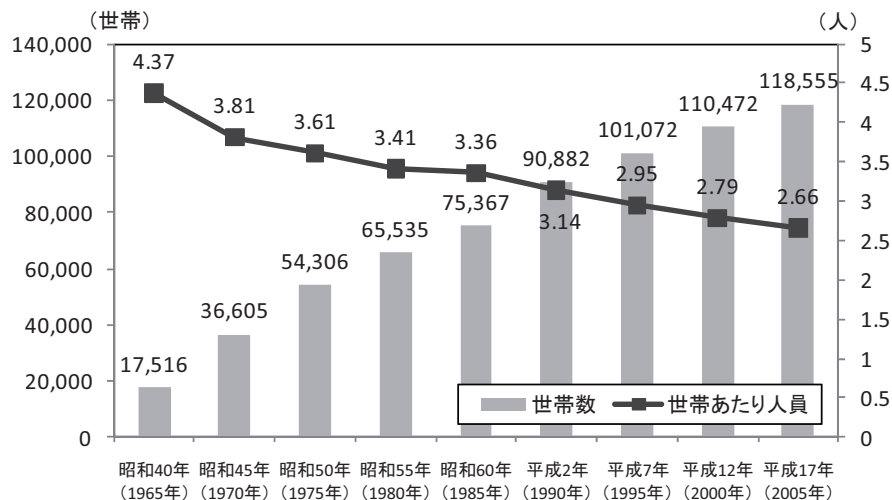
「住民基本台帳」(各年1月1日現在)をもとに作成
*昭和62年(1987年)以降の人口は外国人登録数を含む

越谷市の5歳階級別人口の推移



「国勢調査」をもとに作成

越谷市の世帯数及び世帯あたり人員の推移



「国勢調査」をもとに作成

(5) 通勤・通学及び商圏などの状況

●東京近郊ベッドタウンの特性

本市は日光街道の宿場町として古くから拠点性を有していましたが、昭和 40 年（1965 年）以降には、夜間人口の増加に比べて昼間人口の伸びは低く、昼夜間人口比率は市制施行直後の昭和 35 年（1960 年）をピークに減少してきていて、平成 17 年（2005 年）（国勢調査）では約 83.8%となっています。

通勤・通学状況を見ると、流出先は東京区部が最も多く、県内ではさいたま市、草加市への流出が目立ちます。一方、流入人口は春日部市、さいたま市、草加市が多くなっています。

●商業圏域の状況

商業圏域について、これまでは市外及び県外流出が著しく、集積度も低かったのですが、平成 20 年（2008 年）に越谷レイクタウン地区に日本最大級のショッピングセンターがオープンしたことにより、市外からの流入が大幅に増加していると考えられます。

●駅を中心とした日常的な拠点の形成

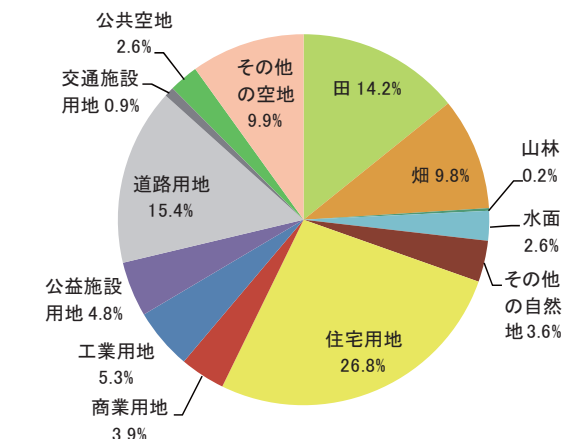
本市は鉄道を主体に駅を中心としてまちがつくられてきたことから、拠点が連続的に形成されています。

(6) 土地利用の状況

1) 市全体の土地利用現況

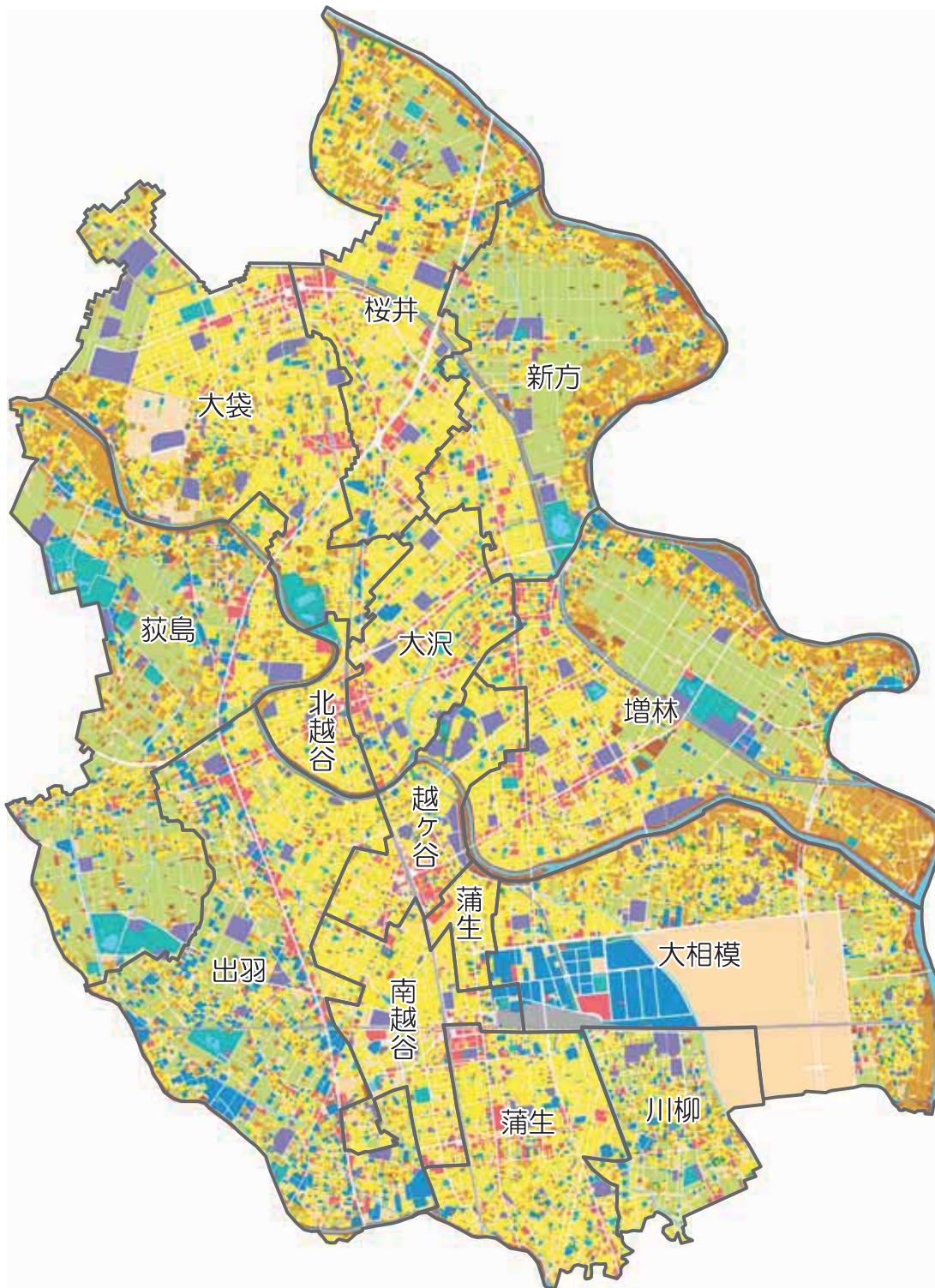
土地利用は、住宅用地が 26.8%と最も高い割合を示していて、次いで道路用地、田となっています。なお、その他の空地は、主に現在施行中の西大袋地区や越谷レイクタウン地区となっています。

土地利用	面積(ha)	割合
田	857.7	14.2%
畑	590.2	9.8%
山林	14.3	0.2%
水面	156.0	2.6%
その他の自然地	217.5	3.6%
住宅用地	1612.8	26.8%
商業用地	237.4	3.9%
工業用地	321.6	5.3%
公益施設用地	289.5	4.8%
道路用地	929.7	15.4%
交通施設用地	52.1	0.9%
公共空地	154.3	2.6%
その他の空地	597.9	9.9%
合計	6031.0	100.0%

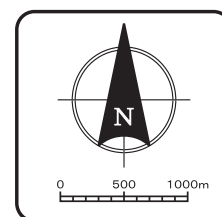


「平成 17 年（2005 年）土地利用現況調査」をもとに作成

平成 17 年度 (2005 年) 越谷市全域



- | | | |
|--|--|---|
| その他の空地 | 工業用地 | 水面 |
| その他の自然地 | 山林 | 田 |
| 交通施設用地 | 住宅用地 | 道路用地 |
| 公益施設用地 | 商業用地 | 畑 |
| 公共空地 | | |



「平成 17 年 (2005 年) 都市計画基礎調査」をもとに作成

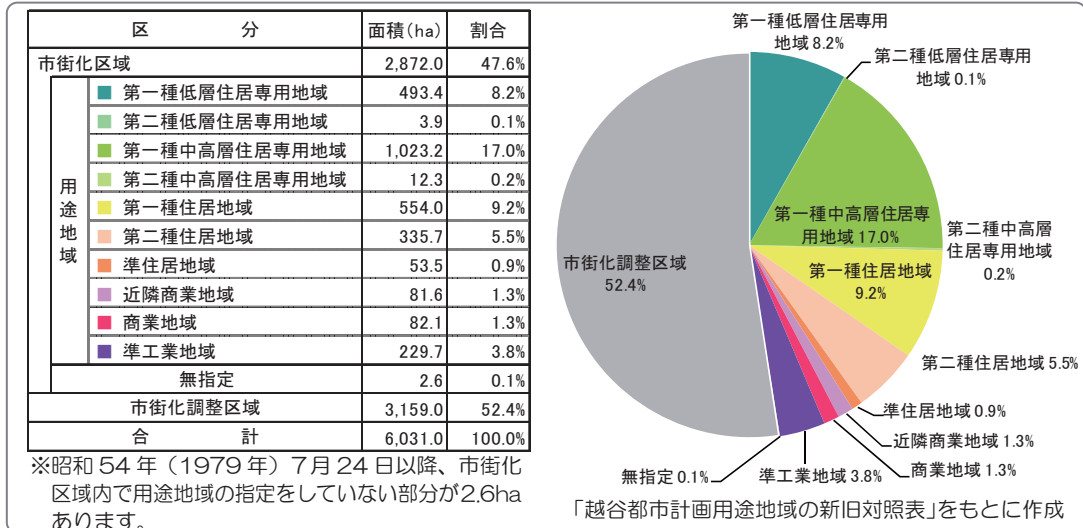
2)市街化区域

市街化区域面積は、平成 22 年（2010 年）4 月現在で約 2,872ha であり、市域面積約 6,031ha の約 47.6%を占めています。

●用途地域

用途地域は、平成 22 年（2010 年）4 月現在、10 種類が指定されていて、第一種中高層住居専用地域の割合が最も高くなっています。

また、防火地域は約 27.0ha、準防火地域は約 344.3ha 指定されています。



●鉄道に沿った市街地の形成

市街地は、東武鉄道伊勢崎線に沿って、ほぼ駅を中心とした同心円的な発展パターンをとりながら、東京方面に近い地域から順に拡大してきています。現在ではほぼ駅の徒歩圏、及び主要なバス交通網が整備されている地域が帯状に市街地を形成しています。

●面的整備の状況

市街地の土地区画整理事業施行地区面積の合計(施行中を含む)は、市街化区域面積の約 40.4%となっています。

それ以外では昭和 30~40 年（1955~1965 年）代にかけて実施された耕地整理による基盤の上に市街化した地域が多く、道路網や公園などが十分ではない状況にあります。

また、越谷駅東口地区や北越谷駅東口地区においては、市街地再開発事業の取り組みもなされています。

●地区計画の状況

土地区画整理事業などにより基盤整備された地区において、良好な環境を保全し、より住み良い街にするため、地区の特性を活かした地区計画が平成 22 年（2010 年）4 月現在、沼田地区をはじめ、千間台地区、花田地区などの 18 地区において決定されています。

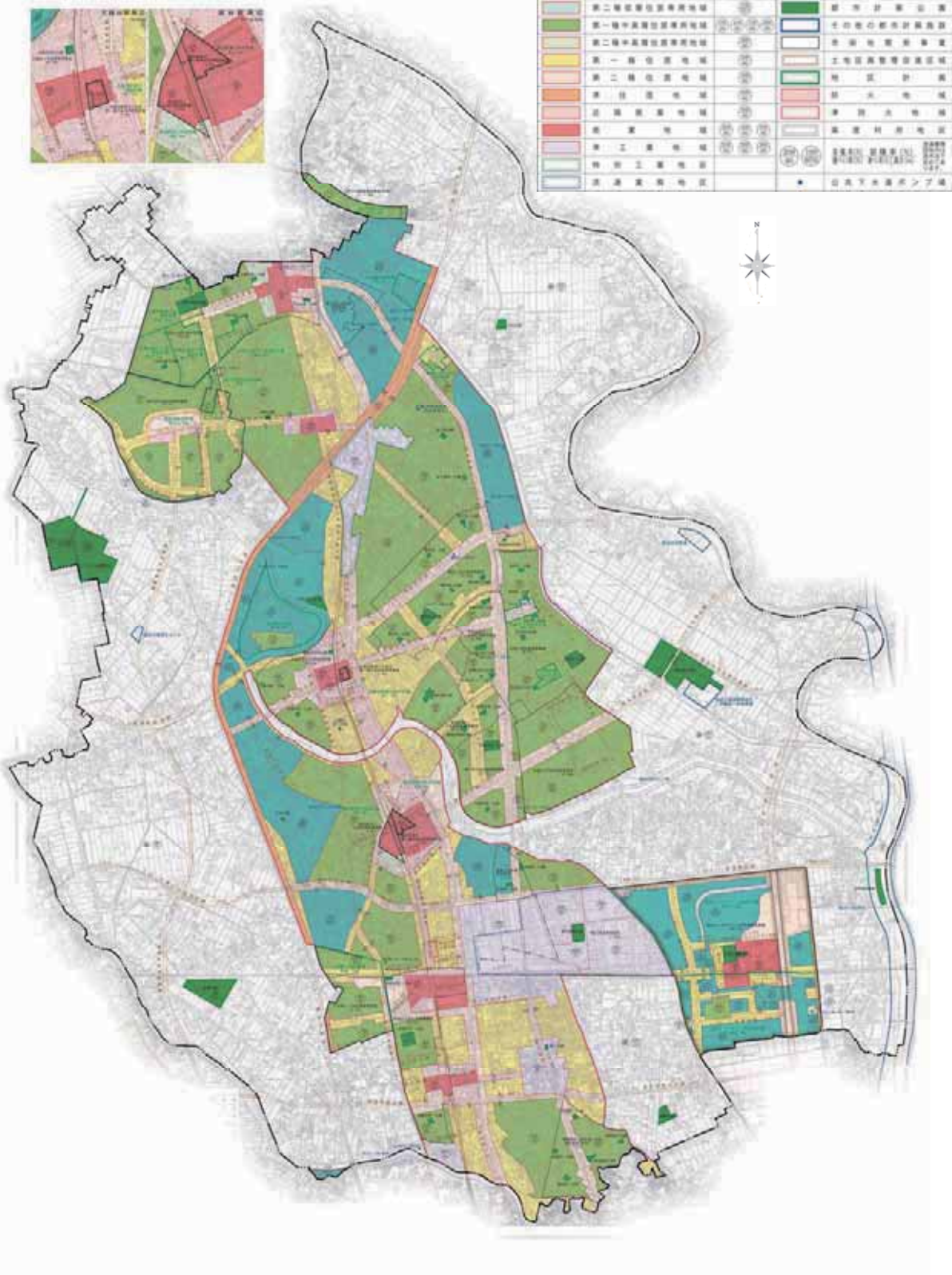
3)市街化調整区域

本市の東西には市街化区域を取り囲むように市街化調整区域（面積約 3,159ha）が指定されており、市域面積の約 52.4%を占めています。平成 19 年（2007 年）12 月現在、農業振興地域の面積は約 2,131ha、農用地の面積は約 939ha となっています。

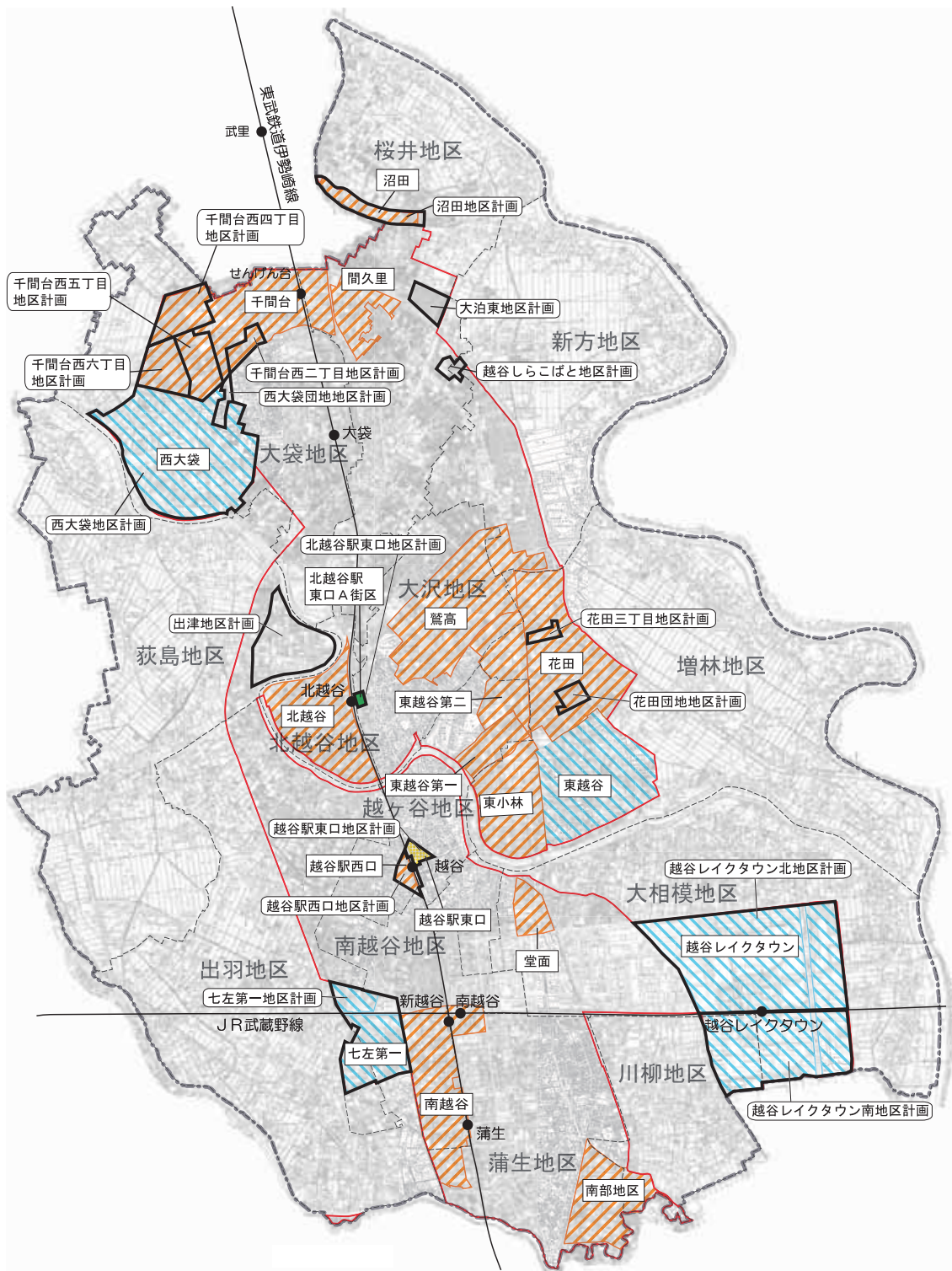
越谷市都市計画図



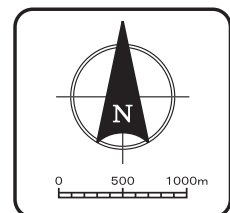
凡		例	
市 界	市界線	市界線	市界線
中央公園地区、市中央公園地区	中央公園地区、市中央公園地区	中央公園地区、市中央公園地区	中央公園地区、市中央公園地区
中央公園地区	中央公園地区	中央公園地区	中央公園地区
第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区
第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区
第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区
第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区
第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区
第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区
第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区
第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区
第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区
第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区
第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区
第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区
第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区
第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区
第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区
第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区
第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区
第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区
第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区
第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区
第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区
第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区
第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区
第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区
第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区
第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区
第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区
第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区
第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区
第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区
第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区
第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区
第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区
第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区
第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区
第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区
第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区
第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区
第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区
第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区
第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区
第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区
第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区
第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区
第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区	第一種市街地形成地区
第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区	第二種市街地形成地区



市街地開発事業等実施状況図

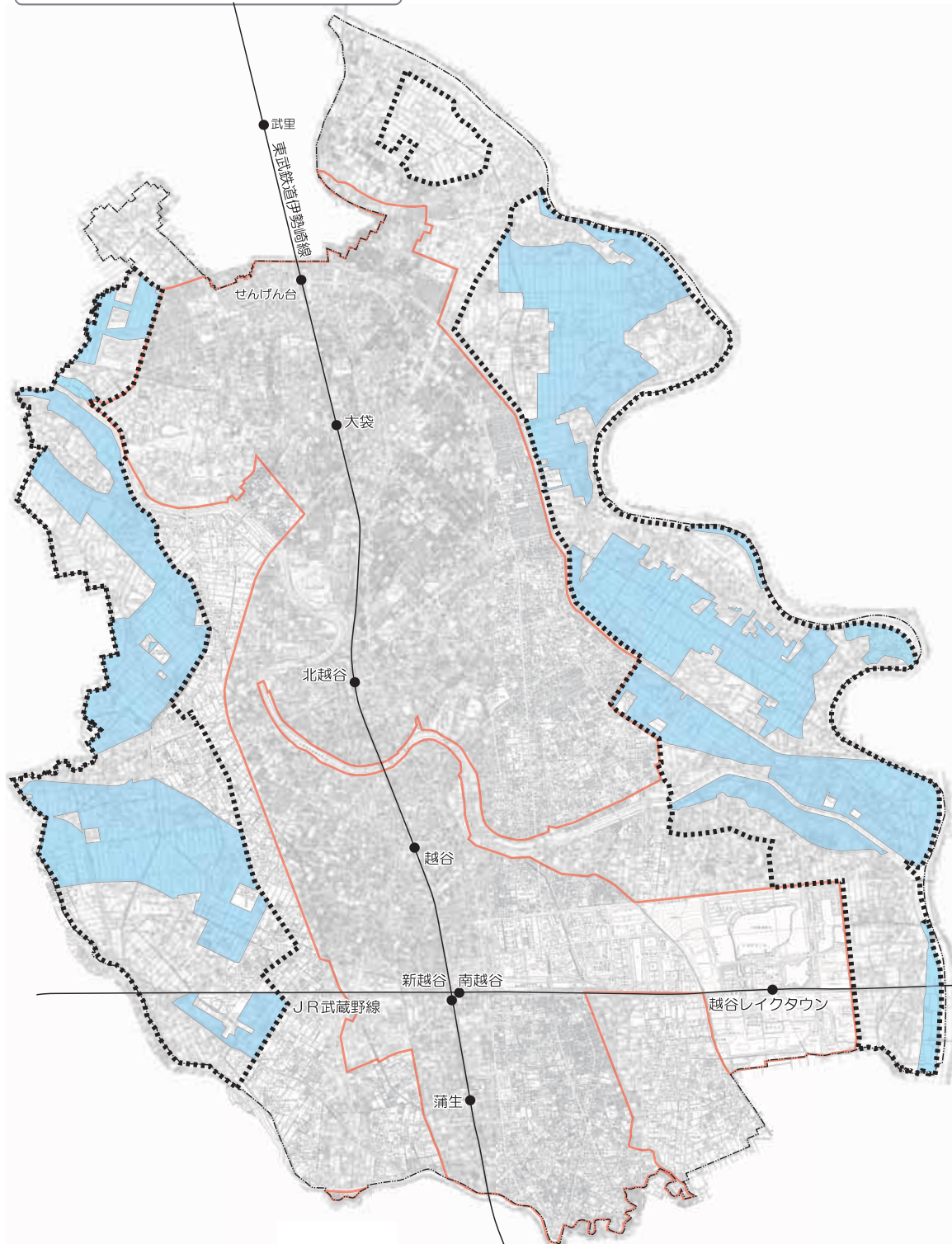


- | | | | |
|---|---------------|---|-------|
|  | 土地区画整理事業（施行済） |  | 地区計画 |
|  | 土地区画整理事業（施行中） |  | 鉄道駅 |
|  | 市街地再開発事業（施行済） |  | 市街化区域 |
|  | 市街地再開発事業（施行中） |  | 地区界 |

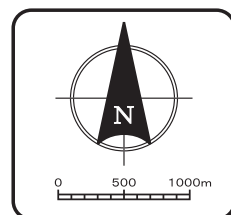


「越谷の都市計画」及び各課ヒアリング結果をもとに作成

農業振興地域及び農用地区域図



- 農業振興地域
- 農用地
- 市街化区域
- 鉄道駅



「越谷農業振興地域土地利用計画図」(平成 18 年(2006 年) 11 月) をもとに作成

(7)交通基盤施設の状況

●都市計画道路の整備状況

本市の都市計画道路は、平成22年(2010年)3月現在で、計画延長112,199mのうち、66,538m(59.3%)が整備済みとなっています。

●東西方向の道路整備の遅れ

本市の都市活動を支える骨格は、南北方向の骨格が、東武鉄道伊勢崎線及び国道4号、主要地方道足立越谷線、越谷八潮線からなり、整備が進んでいます。しかし、これらの道路は混雑が激しく、市内流動においては不便な状況となっています。

また、さいたま市方面などへの東西方向の広域的な連携を支える幹線道路が十分ではなく、整備が遅れています。

●鉄道

輸送力の増強とともに、踏切事故の解消や道路交通の円滑化、東西市街地の一体化など、安全で快適なまちづくりのため、東武鉄道伊勢崎線増連続立体交差事業が進められました。これにより北越谷駅以南では複々線化が行われ、側道の整備により沿道の道路環境も向上しつつあります。

鉄道の利用者数は平成20年(2008年)現在、市内1日平均乗車人員が240,011人となっており、近年増加傾向にあります。

市内1日平均乗車人員

単位：人

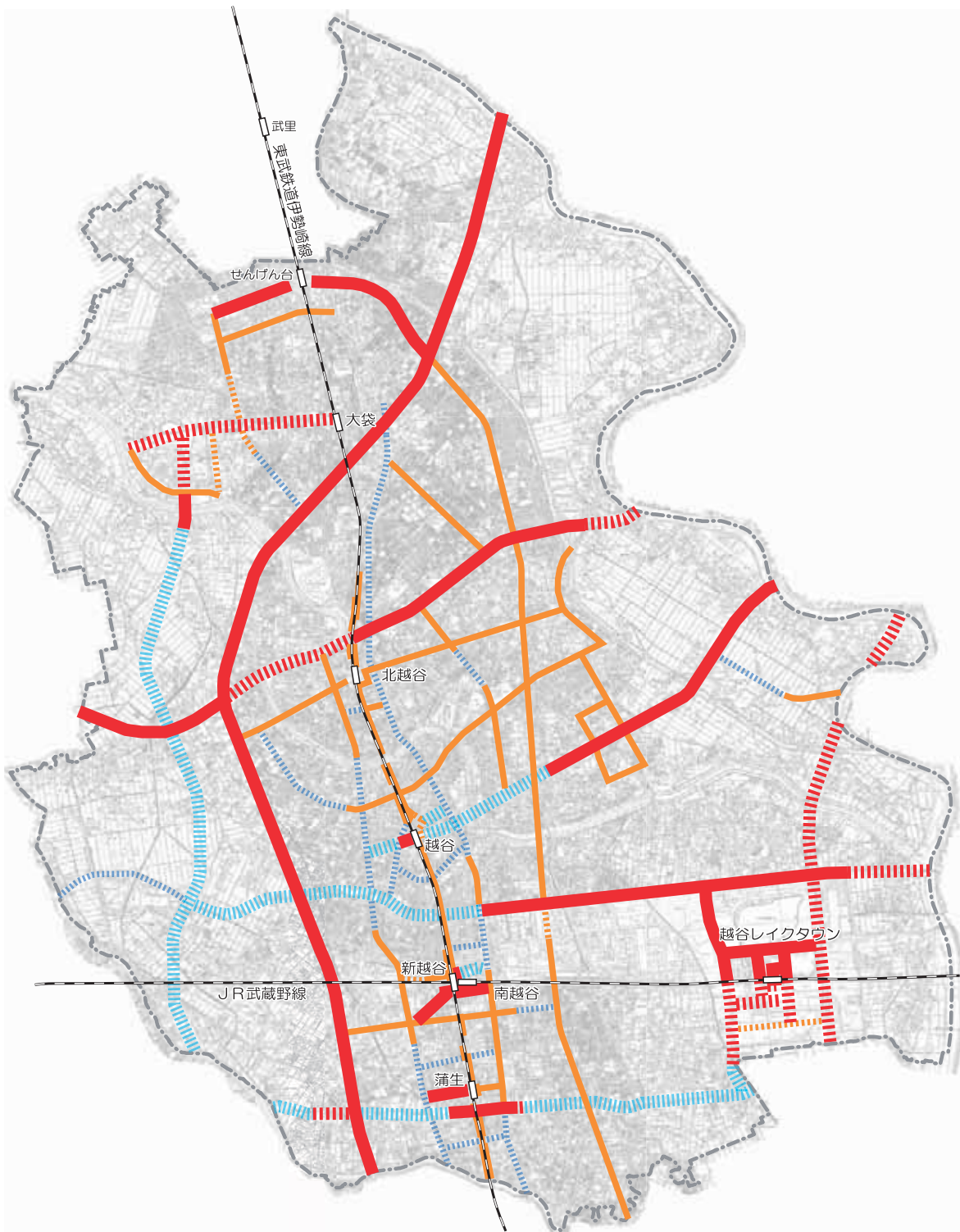
平成14年 (2002年)	平成15年 (2003年)	平成16年 (2004年)	平成17年 (2005年)	平成18年 (2006年)	平成19年 (2007年)	平成20年 (2008年)
214,480	216,877	218,334	218,415	220,419	227,440	240,011

「東武鉄道株式会社・東日本旅客鉄道株式会社 提供資料」をもとに作成

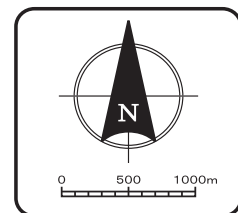
●バス

平成22年(2010年)3月末現在、本市において、35路線68系統の路線バスが運行しており、交通の便が良くなってきています。しかし、市の郊外部においてはまだ十分とは言えない状況で、特に市の北部は路線が少なくなっています。

都市計画道路整備現況図



- | | | | |
|--|--------------|--|--------------|
| | 整備済み (20m以上) | | 計画決定 (20m以上) |
| | 整備済み (20m未満) | | 計画決定 (20m未満) |
| | 事業中 (20m以上) | | 鉄道 |
| | 事業中 (20m未満) | | 駅 |



平成 22 年 (2010 年) 3 月現在

(8)生活関連施設の整備状況

●公園・緑道

本市の公園については、人口の増加にあわせて整備・拡充を進めてきていて、平成22年(2010年)4月現在、都市公園は2.47㎡/人で、その他の公園を含めた全体では5.48㎡/人となっています。

そのうち、蒲生地域や南越谷地域などにおいて、市街化区域内の一部が公園不足地域となっています。

また、元荒川や新方川、綾瀬川などの一部では、市民の親水空間として緑道が整備されています。

●河川

本市は元荒川、新方川、綾瀬川などの多くの河川が流れる低湿地帯であり、浸水被害の防止のために中川・綾瀬川総合治水対策計画^{*7}に基づいて、流域一体となった総合的な治水対策を推進しています。

また、都市防災河川等整備構想が策定され、災害時において河川水を活用するための整備も進められています。

近年では、越谷レイクタウン特定土地区画整理事業に伴う大規模な調節池の整備が進められています。

●下水道

市街地の下水の排除・処理のために公共下水道の整備が進められています。土地区画整理事業施行地区内においては事業の進捗に併せ順次整備を行い、それ以外の市街化区域については概ね完了しています。

また、中川流域の10市5町で広域的に汚水を排除するために、中川流域下水道の整備が進められています。

●上水道

越谷・松伏水道企業団は、昭和44年(1969年)越谷市と松伏町を給水区域として組織され、安全で良質な水を安定的に供給するため、第1回から第3回の拡張事業に取り組んできました。現在、越谷レイクタウン特定土地区画整理事業などの新たな水需要に備え、配水施設や管路網の整備が進められています。

^{*7} **中川・綾瀬川総合治水対策計画**:中川・綾瀬川流域は、埼玉県南部・東京都3区及び茨城県の一部を含む面積約1000km²の低平な地域である。中川・綾瀬川流域では毎年各地で浸水被害が発生しており、また流域が家屋密集地帯であることから、河川の拡幅等による大幅な河川改修は困難な状況となっている。そのため従来からの河川整備を実施するとともに、宅地開発に伴う雨水流出抑制施設の設置や、埋め立て、盛土等に関する指導、さらに雨水排水の排水計画等を併せて行う総合的な治水対策を進めている。現在中川・綾瀬川流域では、10年に1回程度発生する降雨を対象に治水に係わる様々な施策を推進している。

●ごみ・し尿処理施設

燃えるごみ・し尿などの処理は、越谷市、草加市、八潮市、三郷市、吉川市、松伏町の5市1町で構成する東埼玉資源環境組合を組織し、昭和40年（1965年）より処理にあたっています。平成7年（1995年）に移動した第一工場では、ごみの焼却過程で発生する熱エネルギーを発電や温水に利用するとともに、焼却灰をスラグ化し減量化と安定化に努めています。また、平成11年（1999年）からはこれまで焼却処理していた剪定枝や刈り草を堆肥化し、緑のリサイクルを行っています。

びん・缶・燃えないごみ・粗大ごみなどは、平成19年（2007年）にオープンした、越谷市リサイクルプラザで選別し資源化しています。また、この施設は、市のリサイクルの拠点として、ごみの資源化施設と環境への関心を高める体験型施設が一体化した施設となっています。

このように廃棄物処理に伴う環境負荷の継続的な軽減に努め、持続可能な資源循環型社会の実現に取り組んでいます。

●都市防災施設

安全な生活を支える都市防災施設として、市役所をはじめ消防署が6署所あり、平成22年（2010年）4月現在で避難所が94カ所、避難場所が71カ所指定されています。

また、平成22年（2010年）4月現在で、耐震性飲料用貯水槽^{*8}（容量100t）20基、さらに耐震性防火用貯水槽^{*9}（容量100t）42基が学校や公園などに設置されています。救出用資器材などを備えた防災備蓄倉庫については、14の公園に整備されています。

また、河川などに設けた取水ピットから導水管で水を市街地に引き込み、消火用水として活用する都市防災河川等整備事業^{*10}の取り組みも行われています。

*8 耐震性飲料用貯水槽：水道管に接続され通常は水が循環し、災害時には遮断され飲料水が確保される。

*9 耐震性防火用貯水槽：震災対策用の防火貯水槽であり、素材には耐震性の高い鋼板やプレストレストコンクリート（PC）などが使用されており、越谷市ではPCを使用している。

*10 都市防災河川等整備事業：越谷市都市防災河川等整備構想に基づき、雨水幹線等を利用し、災害時の緊急用水としての活用が図れるよう施設整備を行う事業。

2. 都市づくりの潮流

我が国の人口は、平成 17 年（2005 年）に出生数が死亡数を下回り、総人口が減少に転じ、人口減少社会が到来しましたが、今後も人口減少は加速度的に進行し、2100 年の総人口は現在の半分以下になると見込まれています。また、高齢化も世界に例を見ない速度で進行し、総務省が発表している平成 20 年度末（2008 年）の高齢化率は 21.57%となっています。このような人口減少社会の到来と少子高齢化の進行に加え、社会資本整備などに関わる厳しい財政上の制約、身近な環境問題への意識の高まり、ライフスタイルに対する人々の意識変化の多様化など、都市計画は大きな転換期を迎えているといえます。

こうした中、「持続可能な都市づくり」を実現していくうえで考慮すべき、近年の都市づくりの潮流を以下に整理します。

(1) 集約型都市構造(コンパクトシティ)の実現

人口減少社会の到来と少子高齢化の進行、地球環境問題への関心の高まり、厳しい財政的制約など、都市を取り巻く社会経済情勢が変化している現状においては、都市の無秩序な拡散を抑制し、都市基盤施設や公共公益施設を集積することにより、投資効率の高い効果的な都市整備を実現することが求められています。

こうした中、今後の都市づくりにおいては、中心市街地などに集積する既存都市機能ストックの有効利用や市街地への居住、都市機能の更なる集積を促進するとともに、公共交通の充実などによる歩いて暮らせるコンパクトな都市づくりを推進することにより、集約型都市構造（コンパクトシティ）を実現していくことが必要となっています。

(2) 安全・安心な都市づくり

既成市街地における街の老朽化や、地震や水害などの発生とともに、身近な暮らしの中で犯罪が多発している中、安全・安心社会の実現は、全国的に共通した喫緊の要請課題となっています。

近年では、国をあげて、阪神・淡路大震災や新潟県中越地震などの被害を教訓とした大規模災害の被害抑制に関する防災面での取り組みが進められていて、地方公共団体においても、建築物の耐震化や治水対策など防災性を向上する取り組みが必要となっています。

また、防災性の向上とともに、交通事故対策や防犯面での対策など、安全・安心な都市づくりの実現に向けて、総合的な取り組みが必要となっています。

(3)環境問題への対応

近年、地球温暖化、酸性雨、廃棄物問題など様々なレベルでの環境問題が社会問題となっています。それに伴い、リサイクル活動の活発化、省エネルギー・省資源などにライフスタイルを変えていくことなどが求められるほか、風力・水力・太陽光といった再生可能エネルギーの着目により、資源循環型の都市づくりにも注目が集まっています。

また、環境問題への人々の意識の高まりと併せて、市民生活にとって身近な自然との共生を実現していくことが求められています。

こうした中、今後の都市づくりにおいては、環境への負荷を与えている都市排熱^{*11}の削減に向けて、都市構造・地域構造の見直しを行うとともに、農地を含めた都市全体の緑被率（自然被覆地率）^{*12}を高めることによりヒートアイランド現象の緩和など、環境にやさしい都市づくりを実現していくことが必要となっています。

(4)施設のリニューアルとユニバーサルデザイン化

人口減少や厳しい財政状況下、さらには全国的に大地震が発生している状況下での今後の都市づくりについては、既存都市機能ストックの活用、及び多くの人々が利用する施設（学校、保育園、道路・公園といった公共施設など）の安全性向上といった観点から、施設のリニューアルを推進していくことが必要となっています。

また、少子高齢化社会の進行や、国際化の進展に伴い外国人が増加する状況の中で、性別、年齢、身体的な能力などの違いに関係なく、より多くの人々がこれまで以上に参画できる社会をつくるため、都市施設のユニバーサルデザイン^{*13}化に取り組むことも必要となっています。

(5)公共交通を活かしたまちづくり

全国的に高齢化社会や地球温暖化など環境問題への対応が叫ばれている中、公共交通体系の充実とその利用促進が求められています。

特に高齢化社会の進展により、自動車中心の社会から、電車・バスなどの公共交通を生活により密着した移動手段として定着させていくことが重要です。

また、今後の都市計画においては、これまでに整備された都市基盤を如何に効果的に活用していくかといった段階に移行してきていて、その意味でも公共交通体系の充実が必要となっています。

*11 **都市排熱**：都市活動に伴う発電、焼却、空調等から発生する熱のこと。ごみ焼却熱、下水保有熱、地下鉄排熱など。

*12 **緑被率（自然被覆地率）**：樹林地、草地、田、畑などの緑化する土地の緑被地の占める割合。環境庁による「緑の国勢調査」で資料化され、環境計画を立てるうえで重要な指標となっている。

*13 **ユニバーサルデザイン**：障がい者や高齢者だけでなく、妊婦、子ども連れ、荷物を多く抱えて歩く人など、あらゆる年齢、性別の人が、能力の違いに関係なく利用しやすいよう配慮された製品や環境のデザインのこと。

(6) 市民等との協働及び広域連携によるまちづくり

地方分権社会においては、地域の課題は地域住民が主体となって対応していくことが基本と考えられ、地域団体、NPO、企業、行政など地域の様々な主体が役割分担し協働することによって、地域の課題を解決していく「新しい公共」*14という考え方が求められています。

こうした中、まちの価値を維持し、高めていくためにはエリアマネジメント*15の取り組みを推進することが重要であり、その実現に向けた仕組みを地域特性に応じて構築していくことが必要となっています。

また、行政に対する市民のニーズは多様化していて、効率的な市民サービスの実現のため、上下水、ごみ処理、斎場については、近隣都市との相互連携による施設の整備・運営を行っています。

地方分権が進展し、地方公共団体の自己決定・自己責任により、地域の特性に合った新たな行政運営のあり方が模索されている中、今後の都市づくりにおいては、より一層広域連携の視点が必要となっています。

*14 **新しい公共**：これまで行政が担ってきた「公共」を見直し、地域における市民、NPO、自治会等の地域団体、企業など多様な主体がそれぞれの立場で「公共」を担い、それぞれの地域にふさわしい多様な公共サービスが提供されるような豊かな地域社会づくりの考え方。

*15 **エリアマネジメント**：地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者などによる主体的な取り組み。（地域防犯活動やまち並みの維持管理、緑化の推進など）

3. 都市づくりの主要課題

(1) 都市構造構築に係わる課題

① 集約型都市構造(コンパクトシティ)の構築

中心市街地をはじめとする既成市街地の活性化や、駅を中心としたネットワーク形成による、集約型都市構造(コンパクトシティ)の構築が求められています。

② 集約型都市構造(コンパクトシティ)実現の素地となる都市構造の維持

既設の鉄道駅を中心として住居系市街地が取り囲み、その周辺を農地が取り囲んでいる現状の都市構造の維持が、集約型都市構造(コンパクトシティ)の実現のために求められています。

③ 環境にやさしい都市構造の構築

南北間に骨格となる河川が流れる本市では、南北をはじめ東西間にも緑道や親水空間などの環境軸を設定することにより、環境にやさしい都市構造の構築が求められています。

(2) 土地利用に係わる主な課題

① 都市の活力向上に資する土地利用展開

都市の活力向上のため、魅力とにぎわいある商業系土地利用や産業系土地利用の展開による税収、就業場の確保などが求められています。

② 住工混在地区の環境改善

住宅と工場などが混在する地区において、良好な住環境及び操業環境双方の確保が求められています。

③ エリアマネジメントなどの体制づくり

魅力的な街として形成されつつある新市街地などにおいて、良好な住環境を持続的なものとしていくために、地域が主体となったエリアマネジメントなどの体制づくりが求められています。

④ 良好な農地の保全・活用

多面的な役割を担う農地について、良質な状態での保全・活用が求められています。

⑤ 安全性の高い市街地形成

面的未整備エリアをはじめ市街化区域内において、道路・公園などの整備や建物の不燃化促進などにより、安全性の高い市街地の形成が求められています。

⑥市街化調整区域における良好な住環境形成

市街化調整区域内の人口集中地区（DID 地区）^{*16}などの一定の建物立地がある集落地において、良好な住環境形成のための取り組みが求められています。

（3）都市施設整備に係わる主な課題

①広域的な連携を支える幹線道路の維持管理及び整備

南北方向には骨格となる鉄道や幹線道路が整備されているため、その維持管理が求められ、一方で、東西方向には広域的な連携を支える幹線道路が十分でないため、その整備推進が求められています。

②安全で快適な歩行者・自転車通行空間の確保

歩いて暮らせるまちづくりに資するよう、安全で快適な歩行者・自転車空間の確保が求められています。

③公共交通不便地域における利便性の向上

公共交通不便地域において、バス路線などの導入の検討により、利便性の向上が求められています。

④身近な憩い・やすらぎ空間の確保

既存の公園・緑地の適切な維持管理、市街化区域内の公園不足地域における新規公園整備やオープンスペースの創出により、身近な憩い・やすらぎ空間の確保が求められています。

⑤集中豪雨時の浸水被害への対応

急激な都市化の進展により農地の宅地化が進み、雨水流出量の増大や保水機能の低下により、集中豪雨時には浸水被害が生じていて、河川・下水道などの整備による排水環境の改善が求められています。

^{*16} 人口集中地区（DID 地区）：英語による“Densely Inhabited District”を略して「DID」とも呼ばれる。原則として人口密度が1km²当たり 4,000 人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有する地域を「人口集中地区」としている。

(4) 都市環境形成に係わる主な課題

① 環境に配慮した取り組みの推進

温暖化の影響やヒートアイランド現象の影響による気温の上昇がみられることから、越谷レイクタウン地区を先進地区として、環境に配慮した取り組みが求められています。

② 特徴を活かした景観形成

本市は、南北に走る東武鉄道伊勢崎線の各駅を中心に商業地が位置し、その周辺部に住宅地、農地、集落地が広がり、概ね平坦な地形に、多くの河川、水路が貫流していて、古くから「水郷こしがや」として親しまれてきました。また、市内には多くの寺社が散在するほか、旧日光街道沿いには、旧宿場町の面影を残す建物が散在しています。

こうした本市の特徴を活かしながら、美しい景観を守り、創り、育てることにより、地域の魅力を高め、「住んでみたい」、「訪れてみたい」、「市民が誇れる」越谷とすることが求められています。

③ 水害への対応

本市は、元荒川、新方川、綾瀬川などの多くの河川が流れる低湿地帯である特性から、水害への対策が求められています。

④ 地震への備え

我が国では、平成に入ってから、阪神・淡路大震災、新潟県中越地震などの人的被害を伴う大地震が発生していて、本市においても地震への備えが求められています。

2 都市整備の目標

1. 都市づくりの理念・目標・将来都市像

(1) 都市づくりの理念

本計画における都市づくりの理念は、本市の現況、都市づくりの潮流、都市づくりの主要課題を踏まえ、第4次越谷市総合振興計画基本構想に示される、まちづくりの理念と視点を考慮し、次のとおり掲げます。

●都市づくりの理念

「安全性」に包まれ、「利便性」に満ち、「快適性」にあふれ、一人ひとりが人間として尊重される、心豊かな生活と文化を創造する個性ある県南東部地域の中核都市の形成を市民との協働のもとに目指します。

(2) 都市づくりの目標

都市づくりの理念をもとに、都市づくりの目標として次の項目を掲げます。

1) だれもが暮らしやすく住み続けられる都市

バリアフリー^{*17}やユニバーサルデザインに配慮し、子どもや高齢者、障がい者をはじめだれもが健康で心豊かな生活を送り、住み続けられる都市の形成を目指します。

2) 災害に強い安全な都市

都市機能が適切に分散し、避難所、避難場所などの機能を有する十分なオープンスペースが確保され、骨格的なライフラインを備えた災害に強い安全な都市の形成を目指します。

3) 自然と歴史を活かした環境共生都市

環境負荷の軽減、河川や用水路の水、屋敷林・農地の緑といった自然的環境の保全、共生及び創出、歴史資源を活かすなど景観にも配慮した快適環境の創出を目指します。

4) 多彩で魅力的な拠点を有する活力都市

首都圏における業務核都市、及び、県南東部地域の中核都市として、商業・業務をはじめ、新たな生活文化を育み、広く情報を発信し集める、多彩でにぎわいある魅力的な拠点の形成を目指します。

5) 歩いて暮らせるコンパクトな都市

市街化の拡大を抑制し、多様な都市機能が集積する歩いて暮らせるコンパクトな都市づくりを目指します。

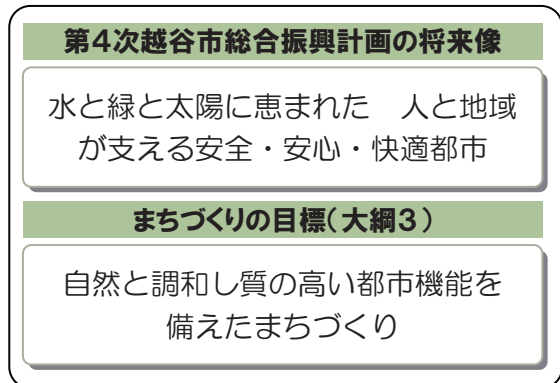
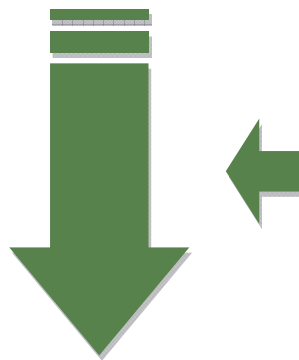
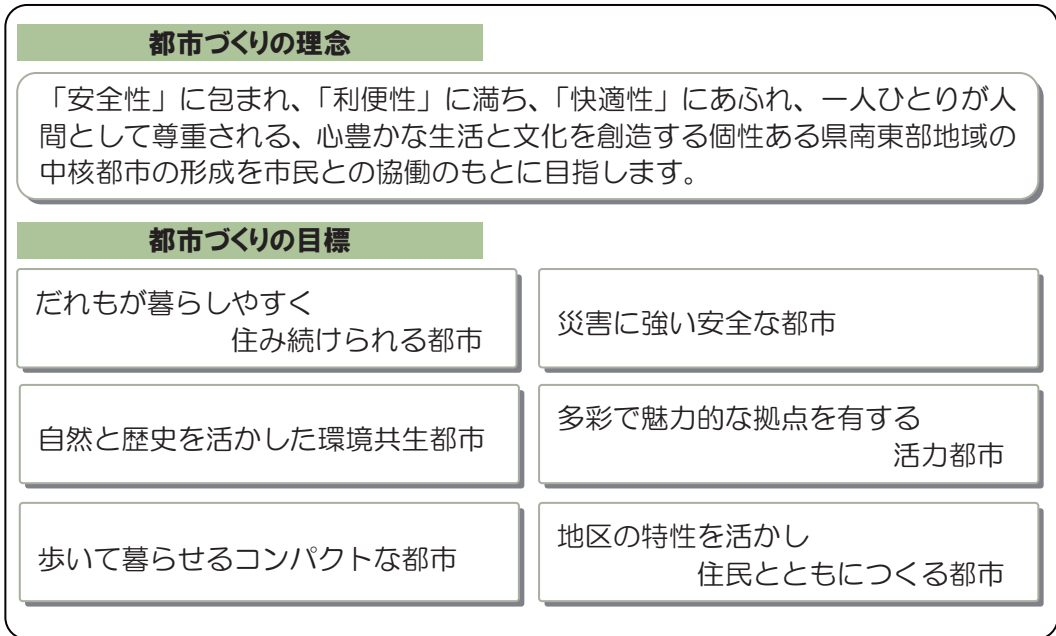
6) 地区の特性を活かし住民とともにつくる都市

地区住民の知恵と活力を取り入れた地区計画などの活用や、住民・事業者・地権者などが主体となるエリアマネジメントなどの体制づくりにより、住民とともに地区の特性を活かしたまち並みの形成を目指します。

^{*17} バリアフリー：障がいのある人が社会生活をしていくうえで障壁（バリア；Barrier）となるものを除去（フリー；Free）すること。建物や道路の段差など生活環境上の物理的障壁の除去をいうことが多いが、より広く社会参加を困難にしている制度や意識、情報の活用などにおける障壁の除去も必要であるとされている。

(3) 将来都市像

第4次越谷市総合振興計画基本構想における将来像「水と緑と太陽に恵まれた人と地域が支える安全・安心・快適都市」や、都市づくりの理念・目標などを踏まえ、都市計画マスタープランの将来都市像を次のとおり掲げます。



都市計画マスタープランの将来都市像

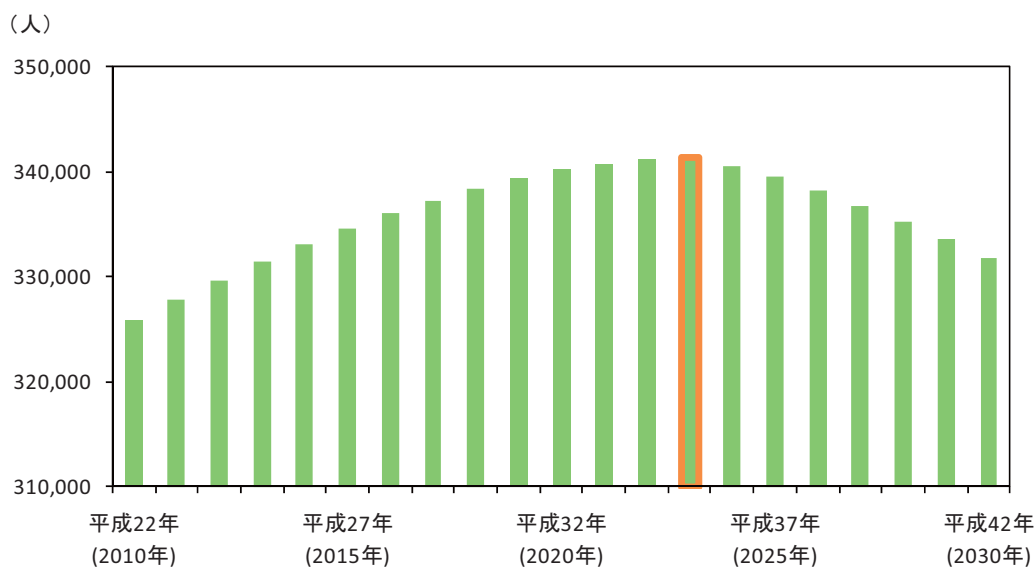
市民と地域ので創り育む 自然と調和した質の高い安全な都市づくり

2. 人口フレーム

人口フレームは、住宅地や道路、商業施設、その他都市基盤の整備を行ううえで、目標となる数値となります。

越谷市の人口フレームは、第4次越谷市総合振興計画に沿うものとし、平成35年（2023年）までは大規模開発等により微増で推移し、34万1千人でピークを迎え、その後はゆるやかな減少に転じる見込みとなっています。

本計画では、目標年次の平成42年（2030年）の人口を33万2千人と設定します。



3. 将来都市構造

我が国では、人口減少社会への突入や厳しい社会経済情勢を背景に、既存の都市機能ストックを活用した集約型都市構造（コンパクトシティ）の構築が求められています。

本市は、東武鉄道伊勢崎線を中心に市街地が形成され、駅周辺には日常生活の利便に供する一定の商業集積が見られるなど、多くの人々が駅を中心に徒歩や公共交通を利用して暮らせる、集約型都市構造（コンパクトシティ）実現の素地が整っているといます。

また、近年では、人口増加基調に乗って、中心核を挟んだ対角線上に越谷レイクタウン地区、西大袋地区といった副次核を形成することにより、都市の魅力向上に努めてきました。

こうした中、本市の将来都市構造については、これまでに形成されてきた拠点の機能強化、維持に努めつつ、これらを水や緑、良好な沿道景観などで結んでいくことにより、引き続き「多核型ネットワーク都市構造^{*18}」の実現を目指していきます。

(1) 拠点

多くの都市機能や人が集まり、行政と市民の協働により機能強化や維持に努めていくような、テーマごとの求心性を持った場所を拠点とします。

1) 集約型都市構造(コンパクトシティ)の形成に資する拠点

① 中心核

越谷駅周辺及び南越谷駅周辺を中心核と位置づけ、行政機能や商業・業務機能を集積するとともに、鉄道やバスなどの交通結節機能を活かし、越谷市の顔として活性化を目指します。

② 副次核

越谷レイクタウン地区周辺（越谷レイクタウン、流通業務地区）、西大袋地区周辺（西大袋地区、埼玉県立大学）を副次核と位置づけ、調節池、調整池を利用した親水拠点や商業・業務・行政などの機能の導入により、中心核の補完を目指します。

③ 生活中心

せんげん台駅周辺、大袋駅周辺、北越谷駅周辺、蒲生駅周辺を生活中心と位置づけ、日常生活を支える商業機能の維持を目指します。

^{*18} 多核型ネットワーク都市構造：既存のもの、新たにつくっているものを含めて、多くの生活の核となる場所があり、こうした拠点の機能維持、強化を図るとともに、これらを道路や河川等で結びつけ、移動するうえで快適な空間を創り上げていく考え方を名づけたもの。

2)都市の魅力を高めるための拠点

①地区拠点

各地区センター・公民館を地区拠点として位置づけ、各地区での様々な活動の拠点とします。

②スポーツ・レクリエーション拠点

越谷総合公園、しらこぼと公園、出羽公園、平方公園をスポーツ・レクリエーション拠点として位置づけ、だれもが気軽に楽しむことのできる活動の場として、また、憩いの場として整備の推進を目指します。

③文化拠点

越谷コミュニティセンター、中央市民会館、北部市民会館、市立図書館、日本文化伝承の館を文化拠点として位置づけ、交流の場として維持・充実を目指します。

④緑の拠点

都市基幹公園、住区基幹公園、県民健康福祉村を緑の拠点として位置づけ、日常生活における身近な憩いの場として維持・充実を目指します。

⑤親水拠点

大吉地区、レイクタウン地区、西大袋地区内の大規模調節池などを親水拠点として位置づけ、水と親しめる空間の維持を目指します。

⑥防災拠点

災害対策本部を設置する市役所を防災中枢拠点とし、市の広域避難場所であり、県の防災基地として総合的な防災活動機能を有する県民健康福祉村及び、緊急時ヘリコプター離着陸場や防災資器材の備蓄機能を有した河川防災ステーションを、防災拠点と位置づけ、防災機能の強化を目指します。

⑦教育・医療拠点

埼玉県立大学、文教大学、市立病院、獨協医科大学越谷病院を教育・医療拠点として位置づけ、教育または医療の場としての維持・充実を目指します。

⑧工業・流通系土地利用拠点

広域的な交通利便性が高い地域特性を活かし、荻島地区における主要幹線道路沿線地域を工業・流通系土地利用拠点として位置づけ、新たな産業用地の創出を推進します。

(2)軸

広域間や拠点間を結び、人・物の交流を促進するための主要な道路、河川、沿道空間などを軸とします。

①都市軸

越谷駅から越谷総合公園までの沿道、越谷駅から南越谷駅までの沿道を県南東部地域の中核都市の機能を担う都市軸として位置づけ、商業・娯楽・業務・文化機能などの集積を目指します。

また、主要幹線道路等を周辺都市や市内の拠点を結ぶ都市軸として位置づけ、人・物の交流の促進を目指します。

②水と緑の軸

元荒川、大落古利根川、新方川、中川、綾瀬川、新川、逆川、葛西用水、谷古田用水、八条用水、末田大用水を水と緑の軸として位置づけ、緑道・親水空間などの整備や、散策など市民の利用促進を目指します。

(3)ゾーン

土地利用の基本的な方向を示す面的なエリアをゾーンとします。

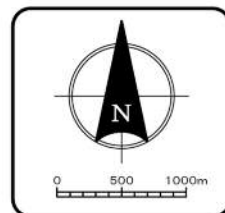
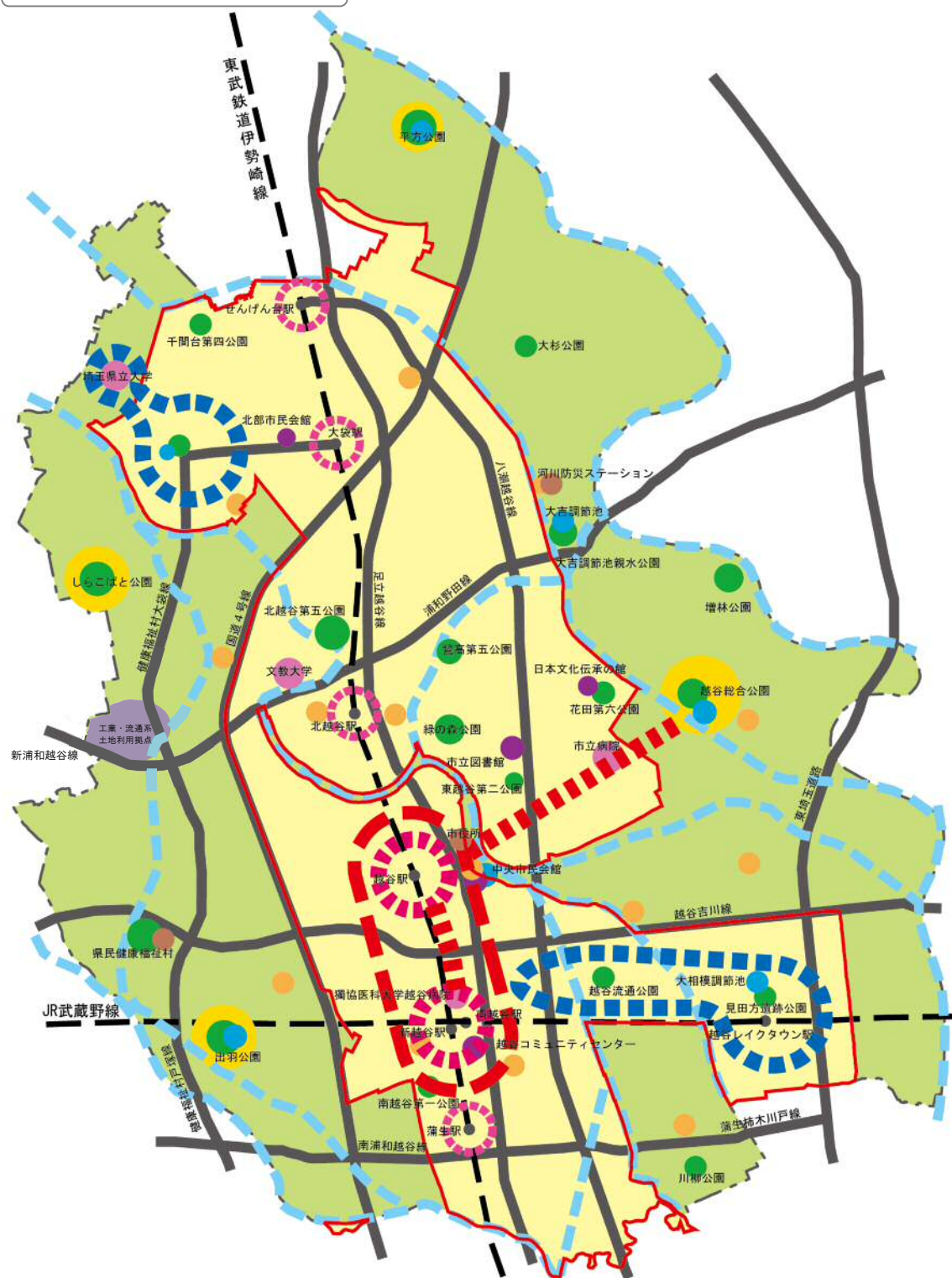
①市街化ゾーン

市街化区域を市街化を促進するゾーンとして位置づけ、良好な都市環境の形成を目指します。

②農地・集落地ゾーン

市街化調整区域を農地・集落地ゾーンと位置づけ、農地の保全や集落地における良好な生活環境の形成を目指します。

将来都市構造図（イメージ）



3 都市整備の方針

1. 土地利用の方針

(1) 土地利用方針の基本的考え方

土地利用は、これまでの本市の形成経緯を踏まえ、鉄道駅を中心に商業系市街地を、その周辺に住居系市街地を、さらにその周辺に農地を配した構成とします。特に、鉄道駅周辺などの一定の都市機能が集積した地域では、各種機能の充実とともに、街なか居住を促進し、徒歩や公共交通で暮らせるコンパクトな市街地を形成します。

区域区分については、近い将来、人口減少社会や高齢化の進行、土地需要の減退が予想される中、住居系市街地の形成に伴う市街化区域の拡大は、原則的に行わないものとします。

以上の考え方を基本として、良好な環境と魅力ある生活を支えるために、土地利用の方針を次のとおり定めます。

(2) 市街化区域の土地利用

市街化区域では、現在実施されている土地区画整理事業や市街地再開発事業等を推進し、安全で快適に過ごせる都市形成を実現します。新たな市街地開発事業等については、社会経済情勢や本市の財政状況を勘案しつつ、必要性や実現性などについて検討します。

一方で、用途地域や防火地域、準防火地域、地区計画等の規制誘導手法を効果的に活用し、密集住宅地区や住工混在地区の環境改善や、駅周辺などにおける商業機能の適切な立地を進めるとともに、街の維持管理を充実させることにより、住宅・産業都市として質の高い環境形成に努めます。

1) 住居系土地利用

住居系土地利用については、「土地区画整理事業実施済み（実施中を含む）の住宅地」、「土地区画整理事業が実施されていない住宅地」、「新市街地」といった特性ごとに、それぞれ以下のような方針のもと、良好な居住環境整備に努めます。

① 土地区画整理事業実施済み(実施中を含む)の住宅地

都市基盤が整備された既存の住宅地では、道路、公園などの施設について、適切な維持管理による長寿命化とともに、緑化を促進し、安全で緑豊かな住環境形成に努めます。また、整備された都市基盤を有効に活用するといった観点から、未利用地における土地利用を促進します。

② 土地区画整理事業が実施されていない住宅地

都市基盤が十分に整備されていない既存の住宅地では、行き止まり道路の解消や公園整備などにより、安全性の高い市街地形成を目指します。また、密集した住宅地においては、建物の共同化・共同利用を促進し、オープンスペースの確保や不燃化の促進に努めます。

③新市街地

越谷レイクタウン地区、西大袋地区の新市街地では、地区計画の活用とともに、地区住民が主体となったエリアマネジメントの取り組みを促進し、良好な住環境を持続的なものとしていくよう努めます。

2)商業・業務系土地利用

商業・業務系土地利用については、県南東部地域の中核都市にふさわしい魅力ある商業・業務機能の確保とともに、日常生活における利便性を考慮して、駅周辺に集積した商業・業務、文化、行政など様々な都市機能を活かした、歩いて過ごせる商業地形成に努めます。

①中心商業・業務地

越谷駅、南越谷駅周辺は、広域性の高い中心核としての商業・業務地を形成します。特に、商業・業務のみならず多様な機能が集積する越谷駅周辺は、活性化に向けた取り組みを総合的に推進し、中心市街地としてふさわしい市街地形成を目指します。

②広域商業・業務地

越谷レイクタウン地区では、多様な市民ニーズに対応した広域的な商業・業務地を形成します。

③駅周辺などの近隣商業地

せんげん台駅周辺、大袋駅周辺、北越谷駅周辺、蒲生駅周辺では、地区計画等の活用により、既存の店舗立地を活かした商業地の維持・充実を促進します。

④主要沿道市街地

広域間を結ぶ主要な幹線道路沿道や、市内の各駅から伸びる都市計画道路沿道は、自動車利用に対応した沿道サービス施設や商業施設、事務所などの立地を誘導し、魅力ある沿道空間を形成します。

3)工業・流通系土地利用

工業・流通系土地利用については、産業の振興と就業の場の確保のために、広域的な交通利便性などを活かしつつ、周辺環境に配慮した工業・流通系市街地の形成に努めます。

また、住工混在地区については、混在の状況に応じた規制や誘導策を講じることにより、適切な土地利用を誘導します。

①流通業務地区・流通業務団地

流通業務地区及び越谷流通業務団地では、市場や倉庫、トラックターミナルなどを中心とした、流通業務地区の機能維持を図れる土地利用を誘導します。

②準工業地域の土地利用

準工業地域では、地域の状況に応じて、特別用途地区の指定などの適切な規制や誘導策を講じることにより、工場及び沿道サービス系産業などの操業環境と住環境の双方に配慮した住工共存型の土地利用を誘導します。

なお、準工業地域の中で、工業系土地利用から住居系土地利用への転換が大幅に進んでいる地域においては、周辺の土地利用状況を考慮しつつ、将来的には住居系用途地域への変更を検討し、良好な居住環境形成に努めます。

(3)市街化調整区域の土地利用

市街化調整区域については、良好な農地や集落の環境保全に資する土地利用調整のあり方について検討を進めることにより、環境に配慮した適切な土地利用を進めます。

また、市街地に隣接し一定の建物立地が進んでいる地域においては、生活道路や排水処理施設など、居住者が快適に暮らせるための施設整備や、それに伴う受益者負担のあり方を検討します。

なお、市街化区域への編入は、農政関係部局などと調整し、本市の活力を高めるための適切な工業系土地利用が図れる区域で、かつ市街地の形成が確実に行われる場合を原則とします。

1)農地及び集落地

農地は、農産物を生産する機能の他、環境や景観、治水、癒し、教育などの幅広い分野に対しての多面的機能を有しています。そのため、河川や水路と相まって面的な広がりをもっている農地は、農業を担う経営者の育成や農業振興策と併せて、守るべき農地の位置及び区域を定めるなど、積極的な保全に努めます。

また、農地周辺に広がる農村的な景観と良好な生活環境を有する集落地等については、その環境維持に努めます。

2)人口集中地区(DID地区)等の一定の建物立地がある集落地

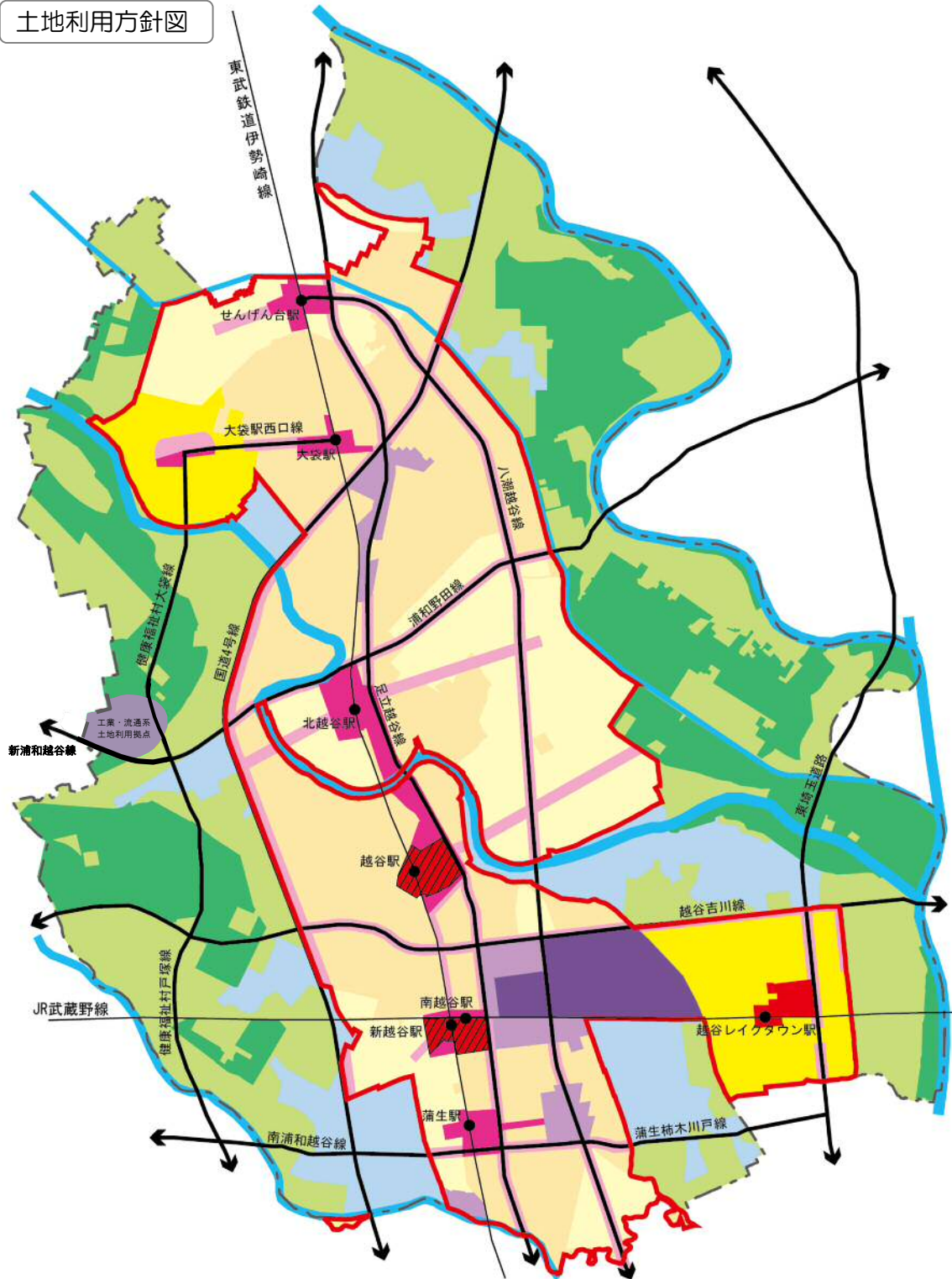
市街化調整区域内の人口集中地区(DID地区)等、一定の建物立地が進んでいる地区については、整備の優先度や必要性を明確にするとともに、地域住民などの意向を踏まえたうえで、公共下水道等の整備や、児童・生徒の通学時の安全性向上に資する道路整備など、環境整備のあり方を検討し、快適性・安全性の高い居住環境整備に努めます。

(4) 新規工業・流通系土地利用

本市では、人口減少社会への突入が迫っている中、都市の活力を維持し、高めていくとともに、既存事業者の市外流出を防ぐための方策の一つとして、既存工業団地の拡充の可能性を検討します。また、既存の工場や倉庫が集積している出羽地区（新川町、大間野町など）、荻島地区などや一定規模以上の主要幹線道路沿線地域を候補として、新規工業・流通系土地利用の必要性・可能性を検討し、本市の活力向上に資する土地利用の実現に努めます。

特に、工業・流通系土地利用拠点では、産業の振興と就業の場の確保のために、広域的な交通利便性が高い地域特性を活かし、新たな産業用地の創出を推進します。

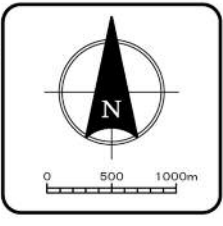
土地利用方針図



- 土地区画整理事業実施済み(実施中を含む)の住宅地
- 土地区画整理事業が実施されていない住宅地
- 新市街地
- 中心商業・業務地
- 広域商業・業務地
- 駅周辺等の近隣商業地

- 主要沿道市街地
- 準工業地域
- 流通業務地区
- 農地及び集落地
- 市街化調整区域内のDID地区
- 農用地

- 市街化区域
- 主要幹線道路等
- 鉄道・駅
- 河川
- 工業・流通系土地利用拠点



2. 都市施設整備の方針

(1) 交通施設整備の方針

1) 道路整備の方針

道路は、自動車交通による広域間の結びつきや市内の移動を考慮するとともに、「多核型ネットワーク都市構造」の実現に向けて、拠点間連携の強化を念頭において整備を推進します。

また、環境負荷の軽減にも配慮した集約型都市構造（コンパクトシティ）の実現に資するよう、歩行者・自転車の通行環境整備や公共交通を利用しやすい環境整備に努めます。

さらに、新規道路の整備や既存道路の改良などにあたっては、バリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の視点から、子どもや高齢者、障がい者をはじめ、すべての人々が安全で快適に通行できるように努めます。

① 主要道路の整備によるネットワーク形成

広域的な自動車交通の円滑化、拠点間の連携強化、災害時の避難路の確保、バスの運行の確保に対応するため、未整備都市計画道路等の整備や既設路線の維持管理により、主要道路のネットワーク形成を推進します。

【主要幹線道路】

広域間を連絡するとともに、中心核や副次核を結び本市の骨格を形成する都市計画道路等。

（東埼玉道路、国道4号、新浦和越谷線・浦和野田線、東川口駅越谷線・越谷吉川線、南浦和越谷線・蒲生柿木川戸線、足立越谷線、八潮越谷線、健康福祉村大袋線・健康福祉村戸塚線）

【幹線道路・補助幹線道路】

主要幹線道路への円滑なアクセスを確保する都市計画道路等。（幅員 12m以上）

② 生活道路の整備

主要幹線道路や幹線道路への集散路となり、日常生活において必要不可欠な生活道路については、交差点における見通しの確保や、歩行や自転車交通の円滑化と歩きやすさに配慮した整備に努めます。また、防災上の観点から、消防自動車の進入が困難な地域などにおいては、その改善に向けて必要な道路整備に努めます。

③ 歩行者通行空間の整備

児童・生徒の通学路などにおいては、歩車道の分離や自動車の速度抑制のための規制や誘導などにより歩行者の安全性の確保に努めます。また、駅周辺などの地域においては、歩いて暮らせるまちづくりに資するよう、歩道の段差解消や視覚障がい者誘導ブロックの設置に努めます。

④自転車通行空間の整備

駅周辺などの歩行者・自動車の通行量が多い地域においては、自転者の通行区分線を入れるなど、安全で快適な自転車通行空間の整備に努めます。

⑤駅前交通広場の整備

駅利用者の安全性と交通利便性の向上のため、暫定整備済みの南越谷駅北口、北越谷駅東口における駅前広場の整備に努めます。また、大袋駅東口については、市民との協働により駅前広場のあり方を検討し、整備実現に努めます。

2)公共交通機関整備の方針

通勤における東京方面への依存の高さと人々の交流の活発化に対応し、市民の交通利便性を向上していくため、鉄道やバスによる公共交通網の充実に努めます。

また、だれもが利用しやすい駅施設やバス停留所などの整備を促進します。

①公共交通網の充実

本市では、鉄道及びバス路線による公共交通網が市内の大部分を網羅していますが、一部では公共交通の利便性が高くない地域も存在しています。

そのため、交通事業者との連携により、西大袋地区の整備に伴う副次核の形成や都市計画道路等の整備の進捗を見ながら、バス路線網の再編整備を検討し、多くの市民が公共交通を利用しやすい環境整備に努めます。

②各駅におけるエレベーター・エスカレーターの設置の促進

高齢者や障がい者をはじめ、だれもが利用しやすい駅施設とするため、エレベーター、エスカレーターが未設置の駅については、その設置を促進します。

③東京8号線延伸の要望

現在構想されている東京8号線については、市民の交通利便性の高まりとともに、新たな都市機能の立地促進が期待されるなどの好影響が予想されます。そのため、関係市町との連携により、引き続き関係機関への要望を行っていきます。

④東武鉄道伊勢崎線の高架化

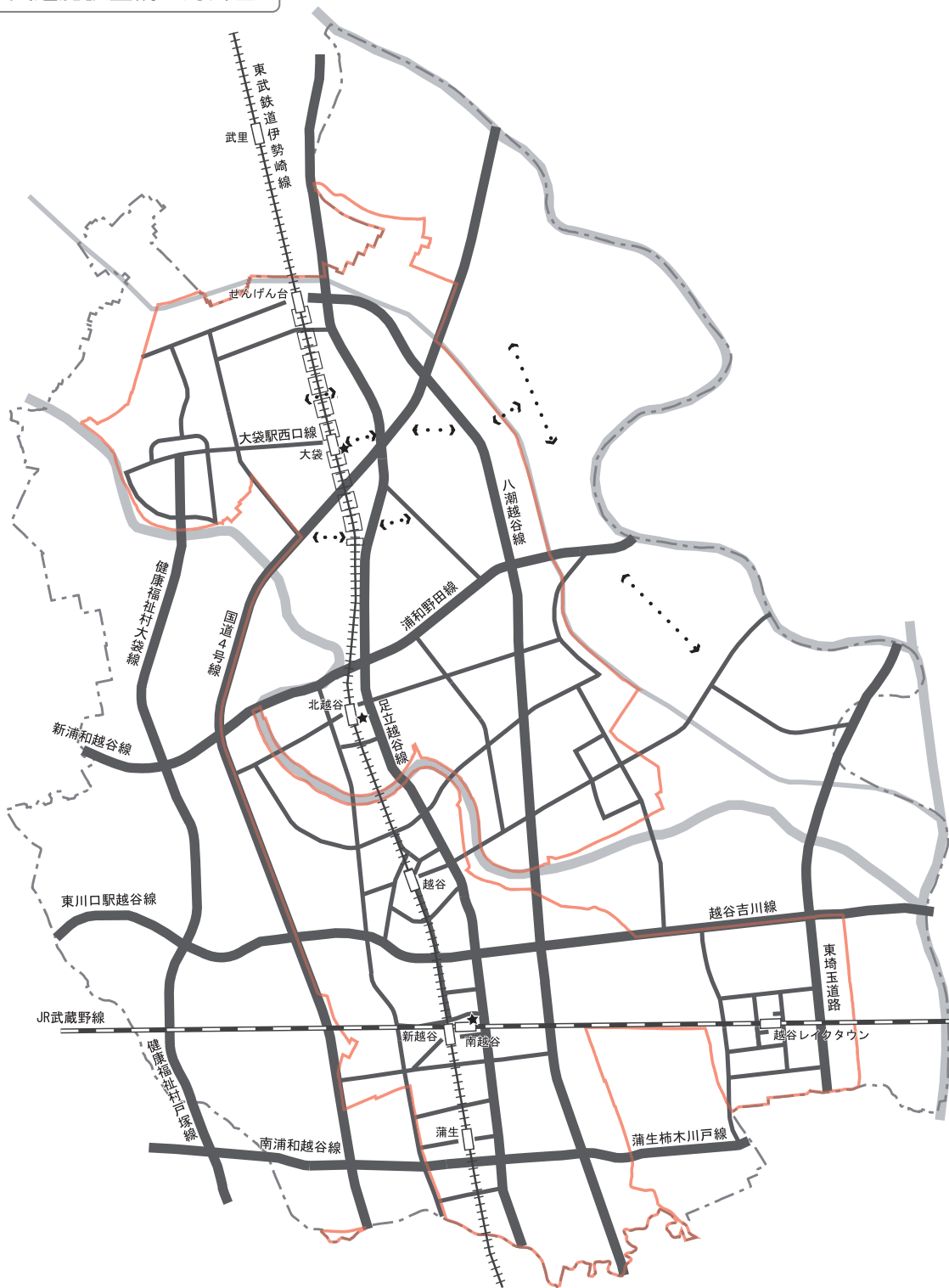
踏切事故の解消、道路交通の円滑化と市街地の一体化のため、北越谷駅以北における東武鉄道伊勢崎線の高架化延伸については、引き続き関係機関との連携により、長期的視点で検討していきます。








3) 駐車場・駐輪場整備の方針

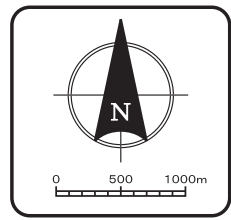
駅前の市街地再開発事業等については、公共性のある駐車場などを確保するとともに、市民と連携のもと、商業・業務機能の立地に対応した駐車需要に応じ、必要規模を確保するよう努めます。

また、駐輪場は、駅周辺の放置自転車などの問題に対応するために、行政・市民・企業の協働により自転車需要を踏まえた駐輪場の整備に努めます。

交通施設整備の方針図



- | | | | |
|---|------------------|---|---------|
|  | 主要幹線道路 |  | 鉄道・駅 |
|  | 幹線道路・補助幹線道路 |  | 駅前広場の整備 |
|  | 道路ネットワークが必要な構想区間 |  | 鉄道高架の推進 |
| | |  | 市街化区域 |



(2)公園・緑地等の整備の方針

公園・緑地等の緑は、市民の憩い・やすらぎ空間の創出とともに、都市の防災性向上、スポーツ・レクリエーション需要への対応などの様々な役割を有しています。そのため、公園・緑地等の計画的な整備や、既存施設の適切な維持管理と併せて、都市緑化を推進することにより、緑豊かな都市空間の形成に努めます。

また、公園施設等の整備や改良にあたっては、バリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の視点から、すべての人々が快適に利用できる環境整備に努めます。

さらに、拠点間を結ぶ緑道の整備などにより、日常生活にうるおいとやすらぎをもたらす、水と緑のネットワーク形成を推進します。

①公園の整備

【都市基幹公園】

越谷総合公園、しらこぼと公園などの都市基幹公園は、市民の憩うスポーツ・レクリエーションの場となるよう整備・拡充を推進します。

【住区基幹公園等】

街区公園、近隣公園などの住区基幹公園は、日常生活における身近な憩いの場として新規整備や機能の維持・充実に努めるとともに、設置後長期間が経過した公園については、遊具施設などの長寿命化により、安全に利用できる環境整備を推進します。

また、公園不足地域などにおいては、都市公園としての整備や、ふれあい公園（借地公園）制度の活用など、地域状況に応じた手法により公園の整備に努めます。

②身近な緑の保全

【緑地】

中川河川緑地や流通業務団地の緩衝緑地、屋敷林や環境保全区域内（宮内庁埼玉鴨場周辺地域、越ヶ谷久伊豆神社周辺地域）の緑地などのまとまった緑については、保全に努めます。

【市街化区域内の農地】

本市では、市街化区域内にも農地が点在しており、これらは日常生活における身近な緑の空間として、また遊水機能やヒートアイランド抑制機能を有しているなど多面的な役割を担っています。そのため、これらの農地は、生産緑地や遊休農地等の利用により、市街地における貴重なオープンスペースとして保全に努めます。

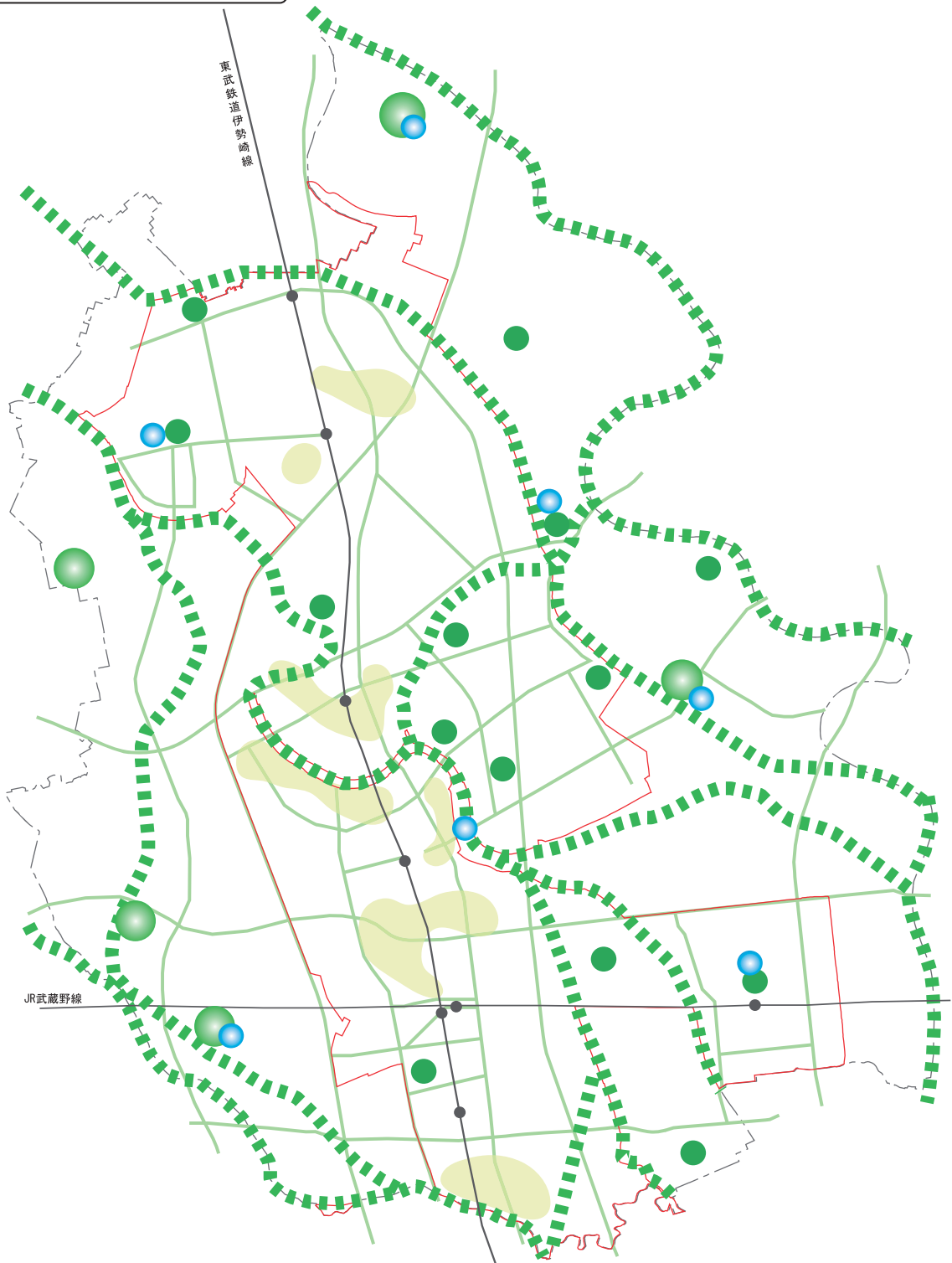
③緑化の推進

幹線道路や公共施設における既存の緑の保全や、緑化を推進するとともに、住宅や工場などの私有地についても敷地内緑化を促進し、緑豊かな都市空間の形成に努めます。

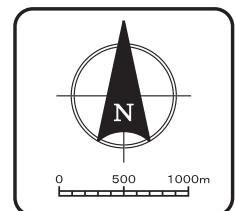
④水と緑のネットワーク形成

水と緑のネットワークは、河川や水路沿いに整備された緑道の維持・充実や新規整備を推進するとともに、幹線道路の緑化の推進により形成します。特に、市街地内及び市街地周辺の緑道については重点的に整備し、多くの市民が日常生活の中で水と緑にふれあえる環境形成に努めます。

公園・緑地整備の方針図



- 都市基幹公園等
- 住区基幹公園等
- 親水拠点
- 公園緑地等の重点整備エリア
- 水と緑の軸
- 沿道緑化帯
- 鉄道・駅
- 市街化区域



(3)河川整備の方針

本市は、元荒川、新方川、綾瀬川などの多くの河川が流れる低湿地帯であり、台風などの大雨により、浸水被害が頻繁に発生しています。一方で、これらの河川は、都市にうるおいを与え、身近に水や緑を感じられるといった本市の魅力ともなっています。

そのため、河川整備については、河川改修や放水路、排水機場などの整備や保水・遊水機能を回復させる流域対策を進め、引き続き総合治水対策を推進し、治水安全度の向上に努めるとともに、本市の魅力をより一層高められるよう、川を活かしたまちづくりを推進します。

①主要な河川整備

総合治水対策の基本として、一級河川については国、県などの関係機関に早期改修を引き続き要請していきます。

また、一級河川の改修とともに、準用河川や普通河川の改修整備を推進します。

②雨水流出抑制対策

総合治水対策の観点から河川への雨水流出量を抑制するため、校庭などの公共施設における雨水貯留・浸透施設の整備や遊水機能を有する調整池などの整備を推進するとともに、民有地においても雨水流出抑制施設の設置を促進します。

③水辺空間の整備

河川整備にあたっては、河川が多くの市民のレクリエーションやイベントなどの場として活用されるよう、市民との協働により親水整備に努めるとともに、生物の生息環境にも配慮し、多自然型の護岸整備などに努めます。

(4) 下水道施設整備の方針

下水道施設については、今後も、生活環境の改善や河川等の水質保全のために、埼玉県生活排水処理施設整備構想等に基づきながら、公共下水道整備の検討、既存施設の維持管理の推進により、安全で快適な都市の形成に努めます。

また、雨水排出量の軽減と水資源の有効活用のため、公共施設や大規模施設を中心に汚水処理水や雨水の有効利用に努めます。

① 水環境の保全(汚水関連整備)

本市では、市街化区域の大部分のエリアで公共下水道(汚水)の整備が完了して、中川流域下水道事業認可区域を除く地域においては、合併処理浄化槽等による汚水処理の整備が進められています。

今後は、既存施設の維持管理の推進とともに、埼玉県生活排水処理施設整備構想に基づき、施設整備やそれに伴う受益者負担のあり方などを検討しながら、市街化調整区域内の人口集中地区(DID 地区)等において、地域住民などの意向を踏まえ、公共下水道整備を検討します。

② 浸水対策の充実(雨水関連整備)

市街地、集落の雨水排除のため、引き続き都市下水路の整備や公共下水道(雨水)の整備を検討します。また、浸水被害の軽減のため、雨水ポンプ場の整備についても検討します。

(5) その他の都市施設整備の方針

これまでに整理した交通施設、公園・緑地、河川、下水道以外にも、市民の快適な暮らしを支えるうえでは、地区センター・公民館などのコミュニティ関連施設、上水道施設やごみ処理施設、教育施設、医療施設、火葬場施設などが必要となります。

これらの施設のうち、老朽化した施設の耐震化など、既存施設の適切な維持管理に努めます。

また、コミュニティ関連施設は、地域における文化、スポーツ・レクリエーション、福祉、生涯学習、防災救援などの中心的な場となるよう市民に親しまれる施設の整備に努めます。

3. 都市環境形成の方針

(1) 環境にやさしい都市づくりの方針

環境にやさしい都市づくりとしては、市民・企業・行政が一体となり、CO₂の排出削減と吸収を可能とする低炭素型の都市づくりや、環境に配慮した資源循環型の都市づくりを推進します。

1) 低炭素型都市づくりに向けた総合的な取り組みの推進

① 環境にやさしい集約型都市構造(コンパクトシティ)の構築

地球温暖化などの緩和のためには、都市構造をCO₂の排出抑制につながるものへと転換していくことが重要となります。

そのため、公共交通の利用促進や歩行者空間、及び自転車利用環境の充実、様々な都市機能が集積する拠点機能の維持・充実、都市機能が集積する市街地への居住を促進するなどにより、環境にやさしい集約型都市構造(コンパクトシティ)の構築を目指します。

② ヒートアイランド対策となる都市内の水辺と緑の保全と創出

水辺や緑には、周辺の熱を下げる効果があるほか、水辺空間や緑による木陰は涼しさを演出します。また、緑は、CO₂の吸収源としての役割を有しています。

そのため、水辺空間と緑地や農地などのまとまった緑の保全や、市街地における植樹、緑化などの取り組みを進めるとともに、ヒートアイランド対策としての屋上緑化・壁面緑化・駐車場の芝生化など、より多くの緑の創出に努めます。

2) 資源・エネルギー循環型都市づくりの推進

限られた資源を有効に活用した資源・エネルギー循環型都市づくりを推進するため、雨水の雑用水及び防火用水などへの利用、ごみ焼却時に発生する未利用エネルギーの活用による発電及びその余熱の利用など、資源・エネルギーの効率的な利用に努めます。

また、市のリサイクルの拠点施設である越谷市リサイクルプラザについては、ごみの発生抑制(REDUCE)、再使用(REUSE)、再生利用(RECYCLE)の「3R」を実践していきます。

3)環境モデル地区の形成

①越谷レイクタウン地区

越谷レイクタウン地区は、市民参加による環境活動の拠点となる水辺の整備や、企業によるCO₂削減のための取り組み、日本最大規模の太陽熱利用システムを採用したマンション建設がなされるなど、環境配慮の取り組みが総合的に実施されています。その成果として、我が国で初めてリブコムアワード^{*19}の金賞を受賞するなど、環境にやさしいまちづくりの先進地区であるといえます。

そのため、土地区画整理事業完了後においても、官民一体となって環境負荷軽減のための取り組みを実施するとともに、緑化や環境美化活動などまちの維持管理を行い、良好な環境を持続的なものとするように努めます。

②越谷駅及び南越谷駅周辺・西大袋地区

商業・業務や交通結節点などの各種機能が集まっている越谷駅及び南越谷駅周辺では、様々な活動が行われ、それに伴い多くの都市排熱が想定されます。そのため、都市のヒートアイランド化の防止に向け駅周辺で屋上緑化を推進するなど、環境にやさしいまちづくりを目指します。

西大袋地区においては、民間事業者による環境に配慮した先進的な住宅地開発が行われていて、さらにこうした取り組みを積極的に進め、調整池や公園についても、環境に配慮した整備に努めます。

^{*19} リブコムアワード：リブコムアワードは、「環境に配慮した住みよいまちづくり国際賞」として、優れた実績をあげた自治体などに与えられる唯一の国際的表彰制度。越谷レイクタウン地区は、リブコムアワード 2009 において、プロジェクト賞の金賞を受賞。

(2) 越谷らしい景観づくりの方針

越谷らしい景観づくりとしては、景観法に規定する景観計画を策定し、総合的な景観形成を進め、「水郷こしがや」としての特徴を活かしながら、自然環境と歴史的特性などが調和した、うるおいと魅力ある景観の形成を推進します。

① 自然環境の保全・創出

公園や広場などへの植栽や、道路、住宅地、工業地などの緑地の保全・創出に努め、これらの緑と河川等の自然空間を結ぶことにより、水と緑が連続する自然的景観の形成を推進します。

また、寺社林や屋敷林などの資源を保全・活用することにより、良好な集落地景観の形成に努めます。

さらに、多様な生き物が棲める自然環境の保護・保全に努めます。

② 親水性の高い水辺景観の形成

水と共生してきた特性を活かして、河川等における親水性の高い水辺空間を形成するとともに、橋梁のデザインの工夫、公園や広場などに新たな水辺空間を創出するなど、親しみのある水辺景観の形成を推進します。

また、河川等に自生する貴重な水辺の植物の群落などによる景観の配慮に努めます。

③ 眺望的景観の保全・創出

自然堤防などによる小さな地形の変化や富士山、筑波山、都内の高層ビル群などの遠景が望める景観を大切に、越谷の原風景とも言える広々とした河川周辺や水田・集落地等の空間の保全に努めます。

また、公共事業の整備においては、景観に配慮したまちづくりを推進し、眺望的景観が望める視点場の確保に努めます。

④ 歴史的資源の活用

寺社や旧宿場町の面影を残す歴史的資源の保全・活用をするとともに、地域固有の地名や名称を、通りや広場、橋、公共施設の名称などに活用し、地域に親しまれる景観の形成に努めます。

⑤ 都市の骨格を印象づける景観の形成

道路や河川、鉄道などによる都市の軸、及び主要な交差点や橋などを印象づける景観の形成に努めます。また、駅は本市の玄関としてふさわしいにぎわいのある景観の形成に努めます。

⑥ 公共性の高い空間におけるまち並み景観の形成

道路・河川などに面した人々の多く集まる場所や商店街、住宅地においては、建築物等は外観に留意し、地区計画、建築協定及び景観法などの効果的な活用により、統一感のある調和のとれたまち並みの形成に努めます。

(3) 災害に強い都市づくりの方針

災害に強い都市づくりとしては、地域防災計画との連携により、官民一体となった取り組みを推進し、災害時における被害を最小限に抑え、速やかな復旧が行える、災害に強い安全な都市空間の形成に努めます。

① 災害に強い都市基盤の整備

幹線道路は、災害時における延焼遮断帯としての機能を有し、緊急輸送道路となることから、安全性の向上に努めるとともに、緊急車両の円滑な通行のため、生活道路の整備に努めます。

また、主要な橋梁については、耐震性に十分配慮し、安全性の確保に努めます。

さらに、市街地における都市公園等の維持・充実により、オープンスペースの確保に努めます。

水害に対しては、保水機能をもつ農地や緑地の保全などにより、雨水流出量を抑制するとともに、準用河川及び公共下水道（雨水）、雨水貯留施設、調整池などの整備によって治水安全度の向上に努めます。

② 災害時におけるライフラインの確保

災害時においても市民の安定した暮らしを確保するため、電気、通信、ガス、上下水道などのライフラインの安全性を確保するとともに、災害時における消防水利として、耐震性防火用貯水槽の整備や、都市防災河川等整備事業による取水ピットなどの整備を進め、防火用水などの確保に努めます。

③ 災害に強い建築物等の誘導

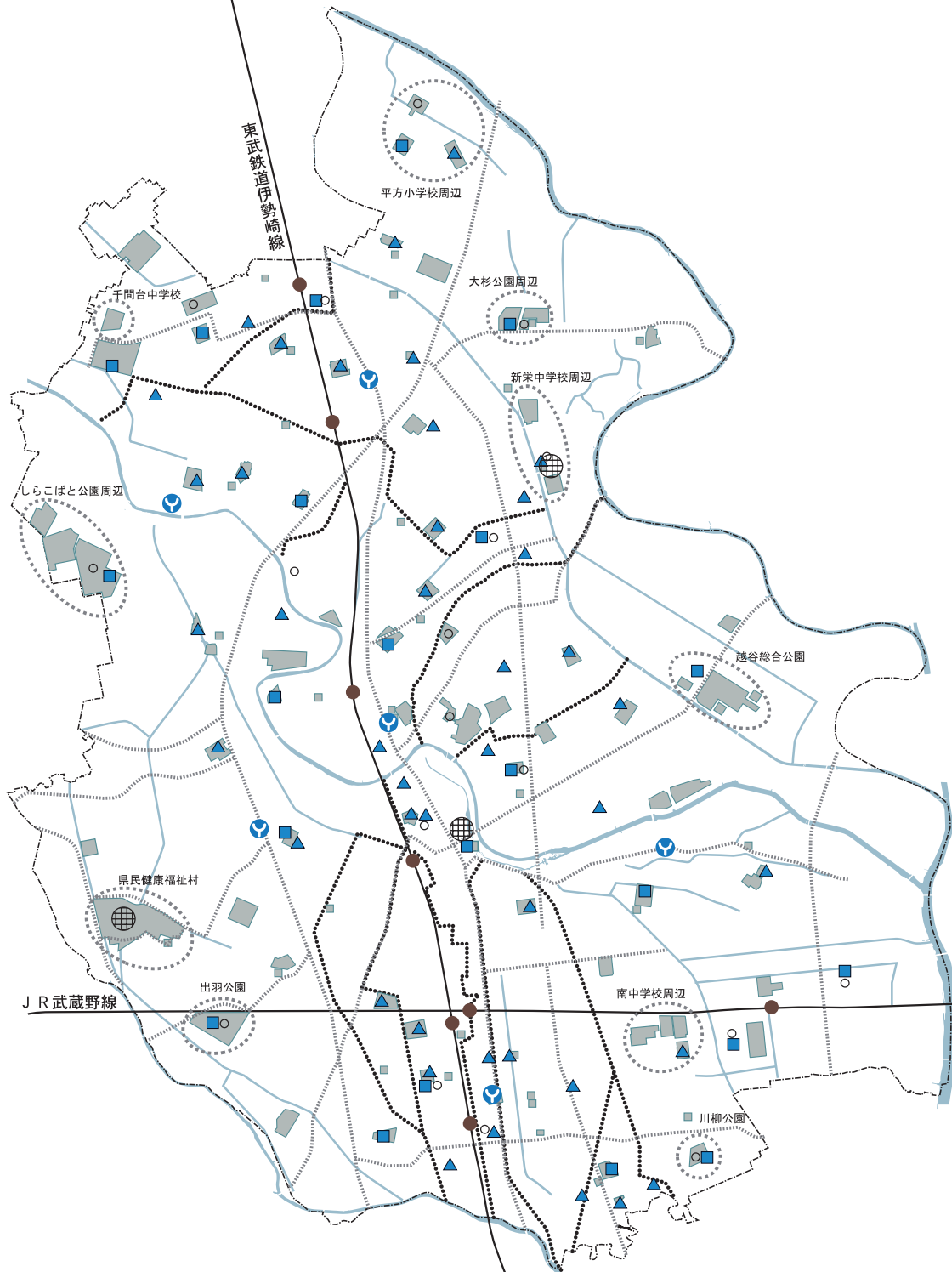
多くの人が集まる駅周辺などの地域や住宅が密集した地域では、防火地域・準防火地域や地区計画等の規制誘導手法を効果的に活用することにより、建築物の不燃化や延焼の防止の促進に努めます。また、耐震診断及び耐震改修による建築物の耐震化を目指すとともに、建物の共同化、地域における防災活動の促進など、様々な観点から安全性の高い都市の形成に努めます。

④ 防災拠点の強化、防災施設の整備

防災中枢拠点である市役所の防災機能の強化や、緊急時ヘリコプター離着陸場や防災資器材の備蓄機能を有した河川防災ステーションの機能維持に努めます。また、県と連携し総合的な防災活動機能を有する県民健康福祉村の機能維持に努めます。

耐震性飲料用貯水槽や防災備蓄倉庫などの防災施設については整備に努めます。

防災関連施設等方針図



- | | | |
|----------|-----------|-----------------|
| 防災拠点 | 耐震性飲料用貯水槽 | 都市防災河川等整備事業(構想) |
| 広域避難場所 | 耐震性防火用貯水槽 | 第一次緊急輸送道路 |
| 避難場所・避難所 | 防災備蓄倉庫 | 鉄道・駅 |
| 消防署 | | |

