

# 第1章

## 現況と課題

- 1 越谷市の概況
- 2 越谷市を取り巻く現況
- 3 都市づくりの主要課題

# 1 越谷市の概況

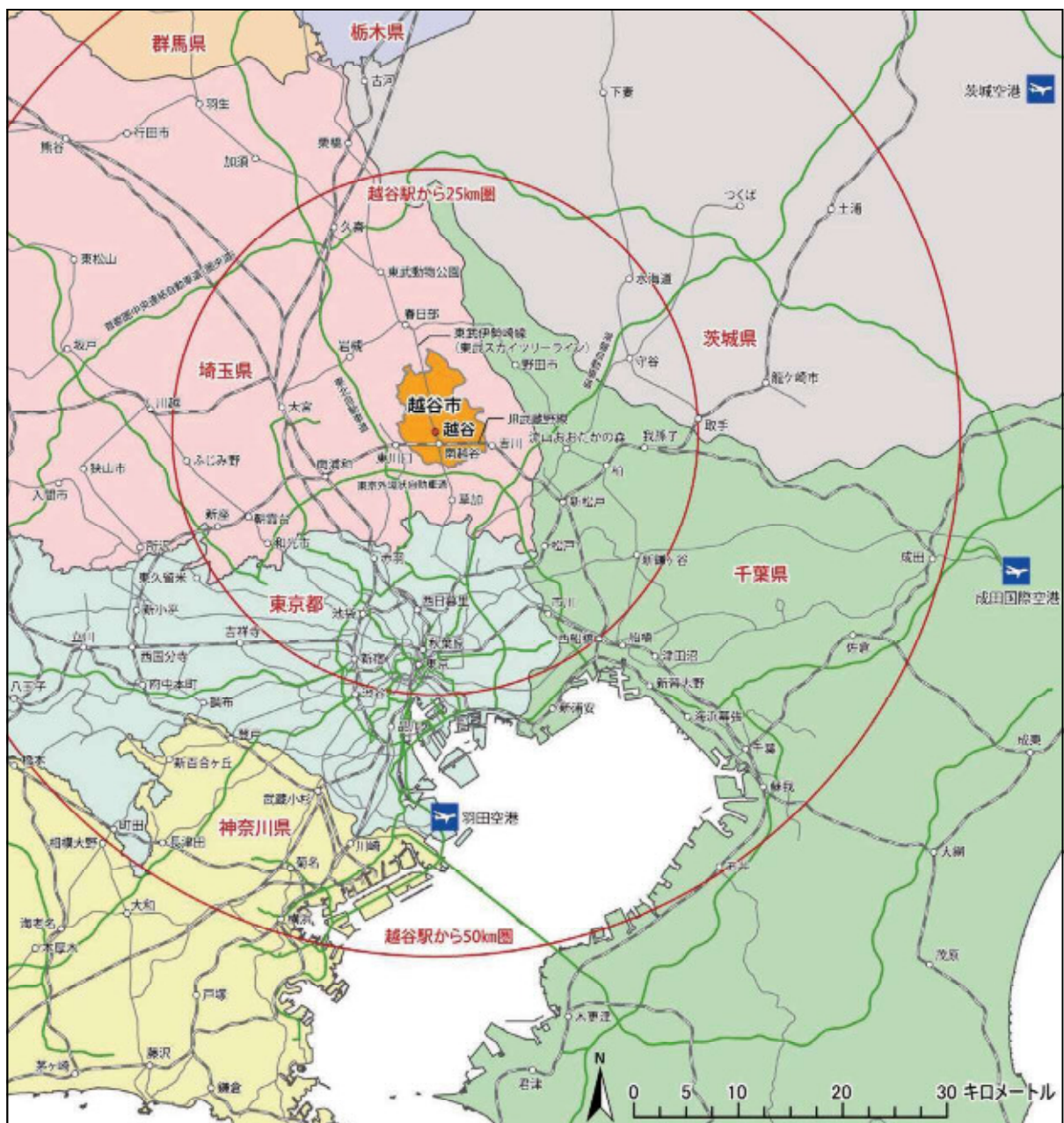
## (1)位置・面積

本市は、埼玉県の南東部、都心から半径25km圏内に位置し、北は春日部市、東は松伏町及び吉川市、南は草加市、西はさいたま市と接しています。市域は、東西に8.6km、南北に11.5kmで、面積は60.24km<sup>2</sup>(平成26年(2014年)10月1日 国土地理院計測)あります。

市内には、東武鉄道伊勢崎線(東武スカイツリーライン)が南北に、JR武蔵野線が東西に走り、2つの鉄道が交差する交通結節点\*を有しています。また、国道4号が南北に、国道463号が東西に通るなど広域的な交通利便性が高い道路網を有しています。

古くから交通の要所として発展し、現在では鉄道駅周辺を中心に市街地が形成され、それを取り巻くように農地が広がっています。

## ■首都圏における越谷市の位置

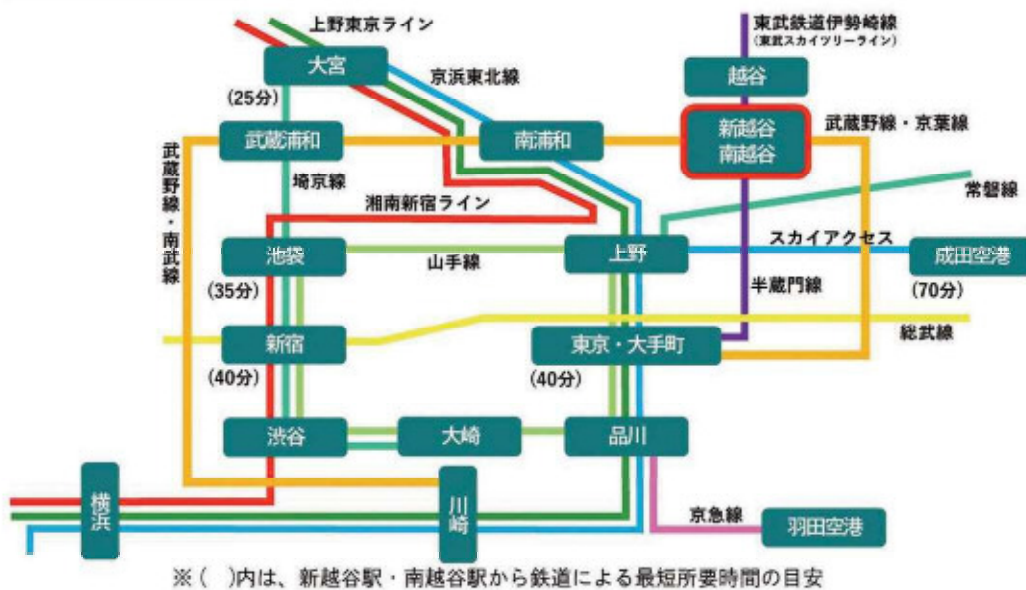


## ■ 埼玉県における越谷市の位置



## ■ 越谷市の交通利便性

主要な鉄道アクセス網



高速道路へのアクセス

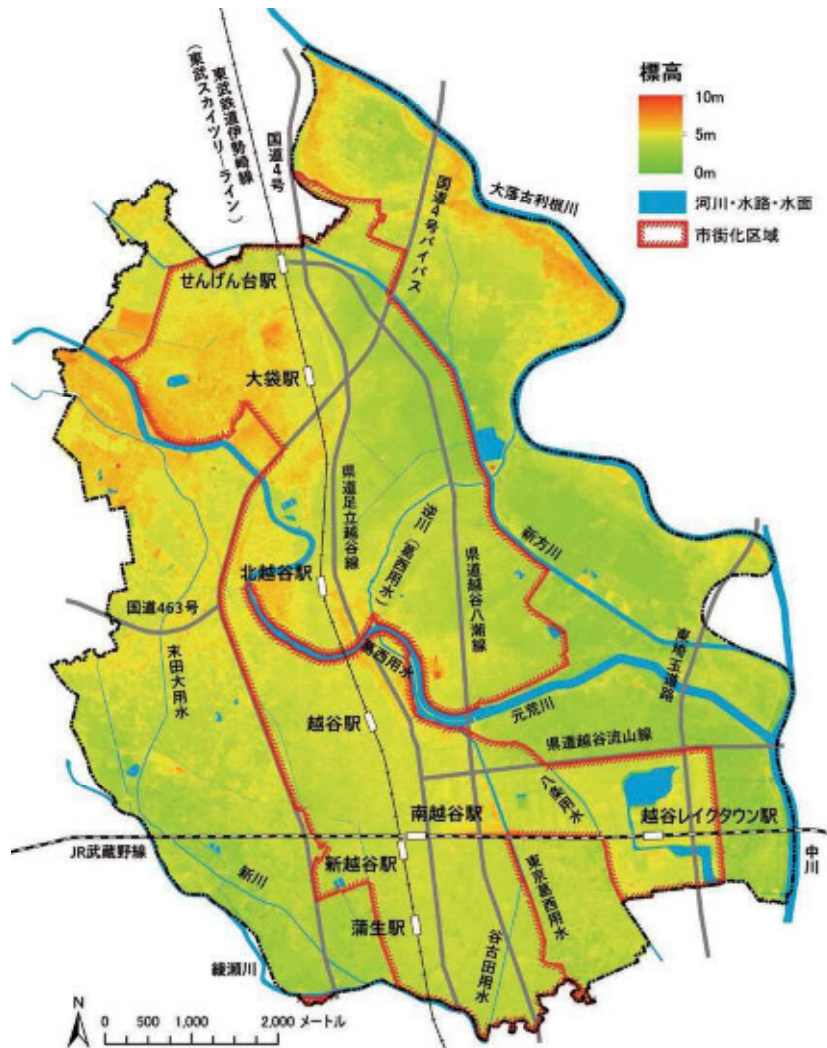




## (2)地勢

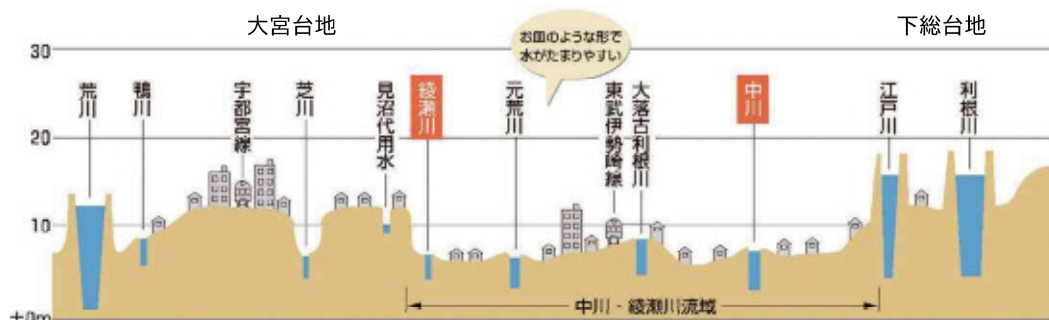
本市は、西の大宮台地と東の下総台地にはさまれた利根川水系の中川流域における沖積低地\*に位置し、高低差の少ない平坦な地形となっています。また、市内には5本の一級河川\*が流れ、西に綾瀬川、中央に新方川や元荒川、東に大落古利根川や中川が流れているほか、多くの河川や水路が流れており、「水郷こしがや」として親しまれています。

### ■越谷市の地形と主な河川・水路



資料:「基盤地図情報数値標高モデル(5mメッシュ(標高))」国土地理院

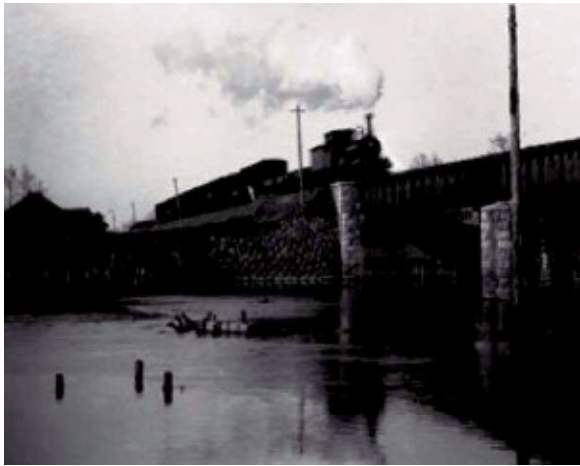
### ■中川・綾瀬川の地形



資料:「江戸川・中川・綾瀬川」国土交通省



### (3)沿革



もとあらかわ  
元荒川の鉄橋を渡る蒸気機関車



市立病院が開院(昭和51年(1976年))



越谷ツインシティがオープン(平成24年(2012年))



越谷レイクタウンが完成(平成26年(2014年))

本市は、古くは日光道中(日光街道)第三の宿場町が開かれて以降、交通の要所として栄え、人・物・文化の行き交う場として発展を遂げました。

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)には2町8か村が合併して越谷町となり、昭和33年(1958年)に市制が施行され越谷市が誕生しました。

市誕生時の人口は約4万8千人でしたが、昭和37年(1962年)に東武鉄道伊勢崎線と地下鉄日比谷線が相互乗り入れを始め、昭和48年(1973年)にJR武蔵野線が開通するなど、都心とのアクセスの向上に伴いベッドタウンとして急激な人口増加と市街化が進み、昭和51年(1976年)には人口が20万人を超えました。高度経済成長期以降は、宅地供給だけでなく公共施設や流通業務団地\*の整備など、人口の増加に合わせた都市環境の改善や市街地の整備が進められ、平成8年(1996年)には30万人の人口規模を持つ都市へと発展しました。

平成15年(2003年)には特例市\*に移行するとともに、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の相互乗り入れが始まるなど、都心に近く高い交通利便性を背景として、生活に便利なまちとして順調に発展を続けてきました。

特に、越谷レイクタウン地区では、広大な水辺空間と都市生活空間を融合させた「親水文化創造都市」をコンセプトとしたモデル的なまちづくりが行なわれました。平成20年(2008年)には、新駅としてJR武蔵野線「越谷レイクタウン駅」が開業し、また日本最大級のショッピングセンターがオープンするとともに、土地区画整理事業\*による良好な居住環境が形成され、市内外から多くの人々が訪れるまちとしてにぎわいを見せております。

平成27年(2015年)4月には、埼玉県内で2市目の中核市\*へ移行し、埼玉県南東部地域の中核を担う都市として、より暮らしやすく利便性の高い都市づくりを目指しています。

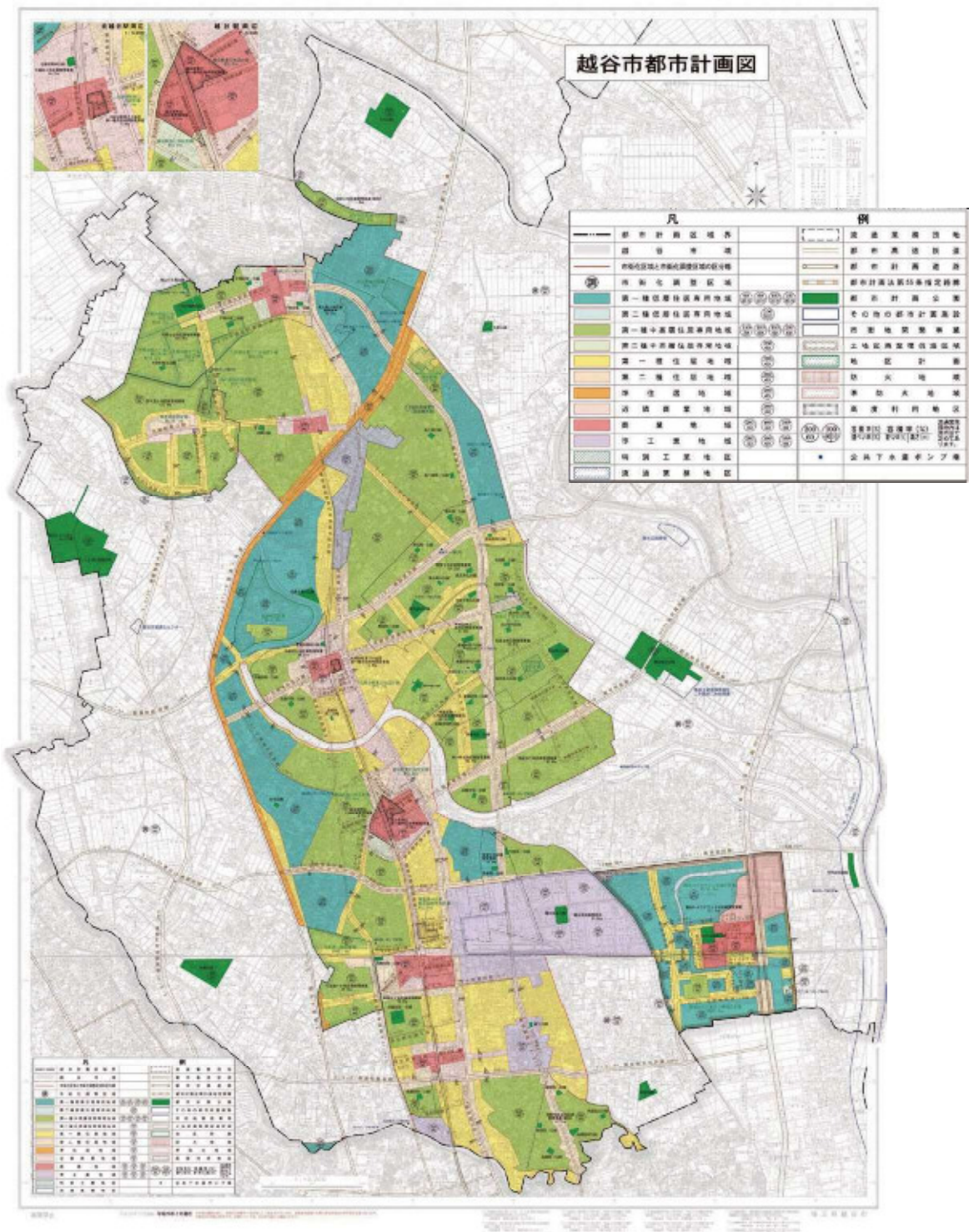
## (4) 都市づくりの変遷

### ① 都市計画の状況

本市は、隣接する吉川市、松伏町とともに「越谷都市計画区域\*」に指定されており、優先的かつ計画的に市街化を図るべき「市街化区域」と、市街化を抑制すべき「市街化調整区域」に区分(線引き)しています。

市街化区域には「用途地域\*」を指定しており、地域特性や目指す都市の姿を考慮して、住居・商業・工業系などに区分した土地利用の規制・誘導を行っています。

### ■ 越谷市都市計画図(平成29年(2017年)2月現在)





## ②市街地形成の経緯

本市では、昭和45年(1970年)8月25日に、市街化区域と市街化調整区域との区域区分\*(線引き)に関する都市計画が決定されました。

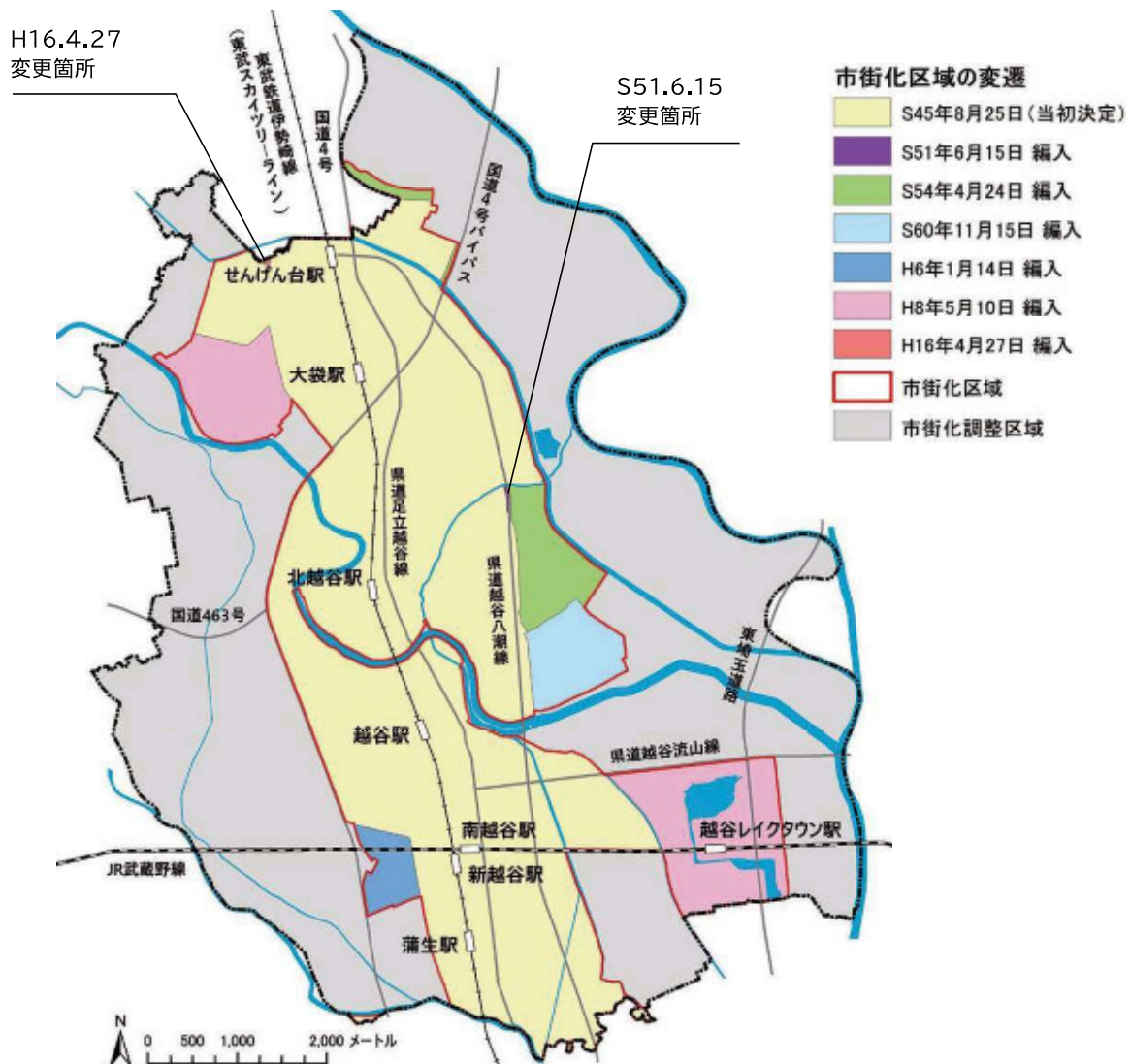
その後、急激な人口増加に対応するため、土地区画整理事業\*の施行に合わせて順次市街化区域を拡大し、計画的な市街地の形成を図ってきました。市街化区域は令和2年(2020年)4月1日現在で約2,872haで、市域面積約6,031haの47.6%となっています。

※市域面積については、平成26年(2014年)10月に6,031haから6,024haに変更となりましたが、都市計画の変更手続き中のため、従前の面積で表記しています。

### ■市街化区域・市街化調整区域の推移

	S45.8.25 (1970年8月25日)	S51.6.15 (1976年6月15日)	S54.4.24 (1979年4月24日)	S60.11.15 (1985年11月15日)	H6.1.14 (1994年1月14日)	H8.5.10 (1996年5月10日)	H16.4.27 (2004年4月27日)	R2.4.1 (2020年4月1日) (変更なし)
市街化区域	2,258ha (37.8%)	2,258.5ha (37.8%)	2,369ha (39.7%)	2,461ha (41.2%)	2,509ha (42.0%)	2,872ha (48.1%)	2,872ha (47.6%)	2,872ha (47.6%)
市街化調整区域	3,715ha (62.2%)	3,714.5ha (62.2%)	3,604ha (60.3%)	3,512ha (58.8%)	3,464ha (58.0%)	3,101ha (51.9%)	3,159ha (52.4%)	3,159ha (52.4%)

(上段:面積、下段:市域面積における割合)





### ③市街地開発事業\*の状況

本市では、土地区画整理事業\*や市街地再開発事業\*などの市街地開発事業\*によって、都市基盤\*の整った計画的な市街地の形成を進めてきました。

土地区画整理事業\*は、これまで18箇所で実施され、整備区域は、施行中を含め約1,162haと、市街化区域の約4割となっています。

また、北越谷駅東口及び越谷駅東口の2箇所では、市街地再開発事業\*によって、駅前広場や都市計画道路とともに再開発ビルが整備され、駅前のにぎわいと市民の生活利便性が高まっています。

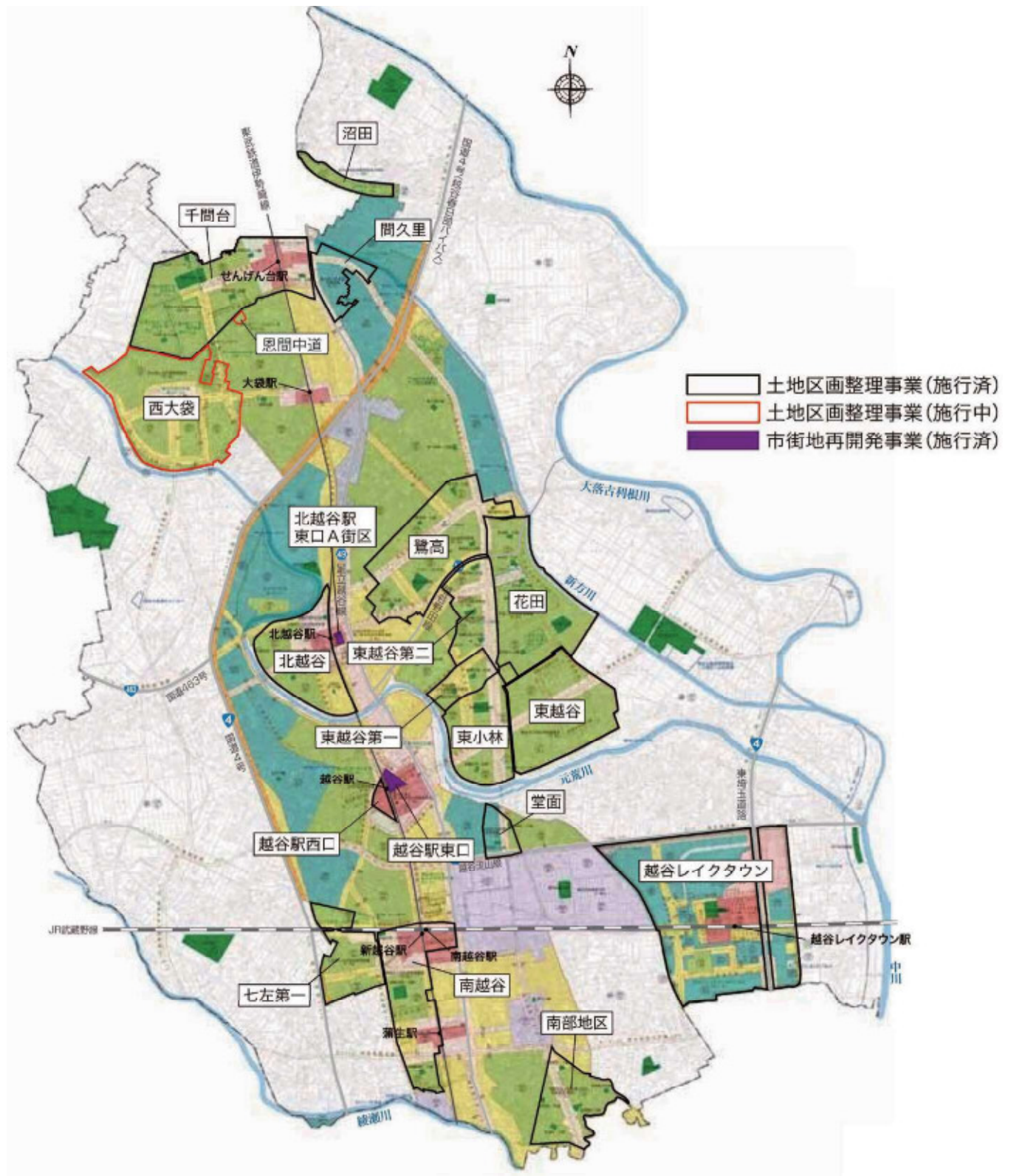
#### ■土地区画整理事業\*一覧(令和2年(2020年)4月1日現在)

	事業名	施行者	都市計画 決定面積(ha)	事業区域 面積(ha)	施行状況
1	北越谷	市	66.2	66.2	施行済
2	東小林	市	56.1	56.1	施行済
3	南越谷	市	73.2	73.2	施行済
4	東越谷第一	市	18.3	18.3	施行済
5	千間台	市	124.9	124.9	施行済
6	南部地区	組合	-	47.7	施行済
7	東越谷第二	市	41.8	41.8	施行済
8	沼田	組合	-	11.8	施行済
9	花田	市	94.2	94.2	施行済
10	堂面	市	14.1	14.1	施行済
11	鷺高	市	101.2	101.2	施行済
12	間久里	市	22.7	21.7	施行済
13	東越谷	市	91.6	91.6	施行済
14	越谷駅西口	市	4.2	4.2	施行済
15	七左第一	市	42.5	42.5	施行済
16	西大袋	市	125.9	125.9	施行中
17	越谷レイクタウン	都市再生機構	227.1	225.6	施行済
18	恩間中道	個人	-	0.6	施行中
	合計		1,104.0	1,161.6	施行済 1035.1ha 施行中 126.5ha

#### ■市街地再開発事業\*一覧(令和2年(2020年)4月1日現在)

	事業名	施行者	施行区域面積(ha)	施行状況
1	北越谷駅東口A街区 第一種市街地再開発事業	組合	0.9	施行済
2	越谷駅東口 第一種市街地再開発事業	組合	2.6	施行済
	合計		3.5	施行済 3.5ha

■市街地再開発事業\*の状況(令和2年(2020年)4月1日現在)



## 2 越谷市を取り巻く現況

### (1)人口・世帯

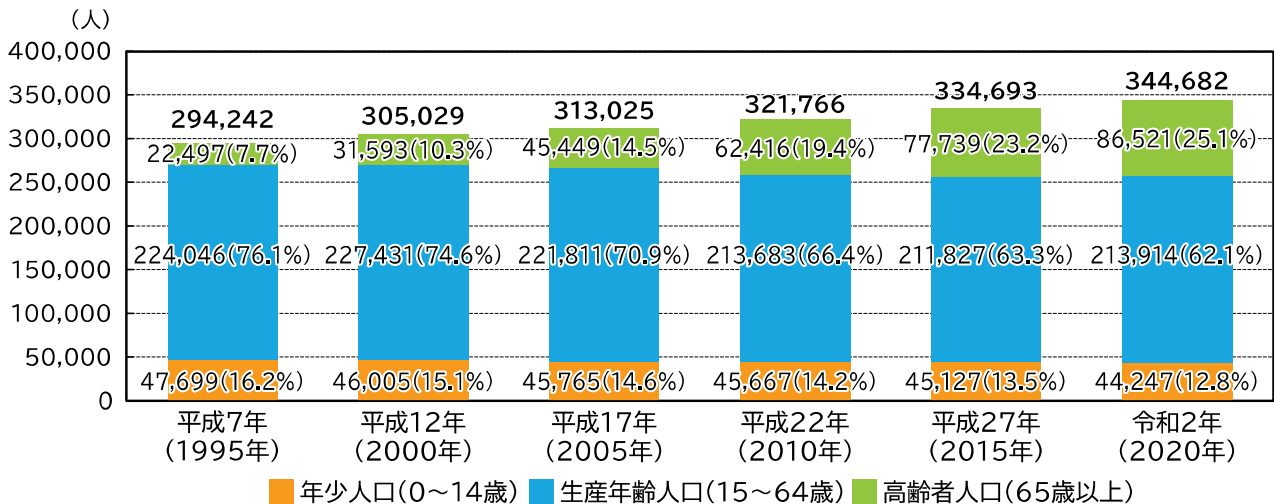
#### ①人口の推移

本市の人口は増加傾向にあり、令和2年(2020年)4月現在で、約34万5千人となっています。

年齢3区分別にみると、15歳未満の年少人口及び15～64歳の生産年齢人口は減少傾向に、また65歳以上の高齢者人口は増加傾向にあります。

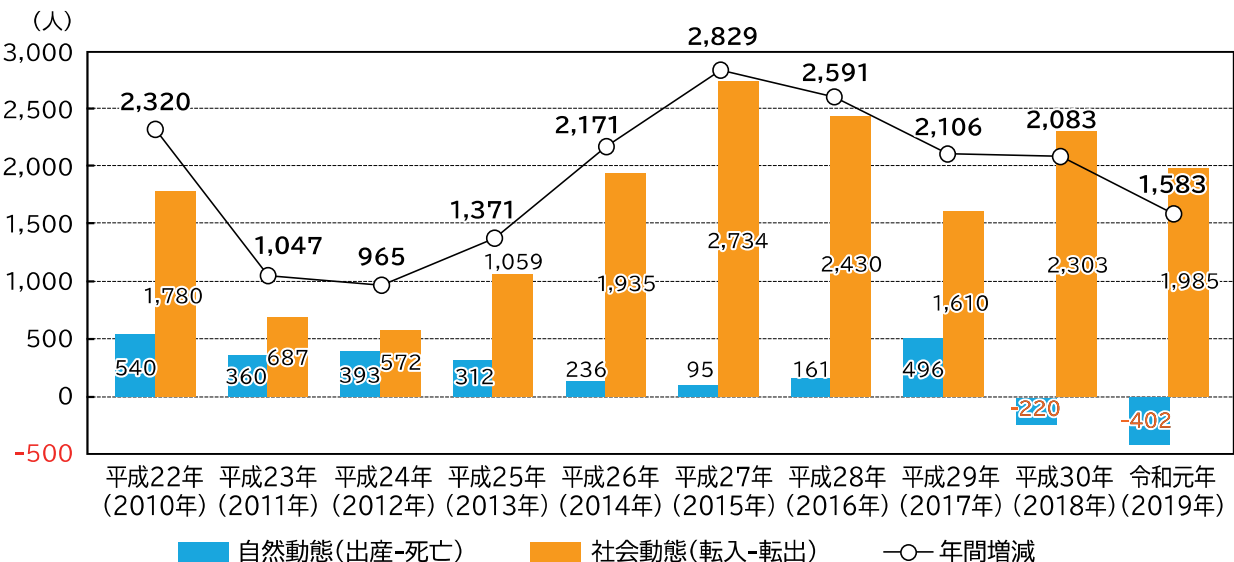
近年の人口動態をみると、自然動態は、平成29年(2017年)までは自然増(出生者数が死亡者数を上回る)で推移していましたが、平成30年(2018年)に自然減に転じています。また、社会動態は、転入者が転出者を上回っている状態が続いており、人口動態全体としては増加傾向を維持しています。

#### ■年齢3区分別人口推移(各年4月1日現在)



資料:住民基本台帳

#### ■人口動態(各年12月末日現在)



資料:住民基本台帳

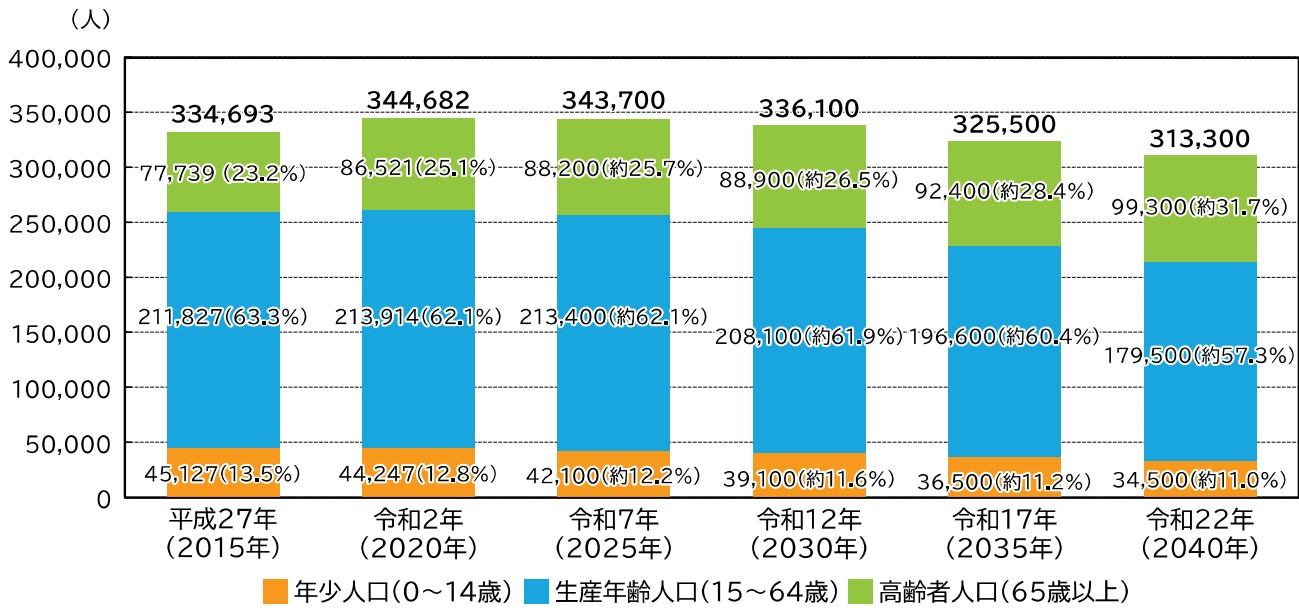


## ②将来人口の見通し

平成27年(2015年)以降の実績値も踏まえ将来人口を推計すると、増加傾向にあった人口は、令和4年(2022年)の約345,800人をピークとして、その後、減少に転じる見通しです。

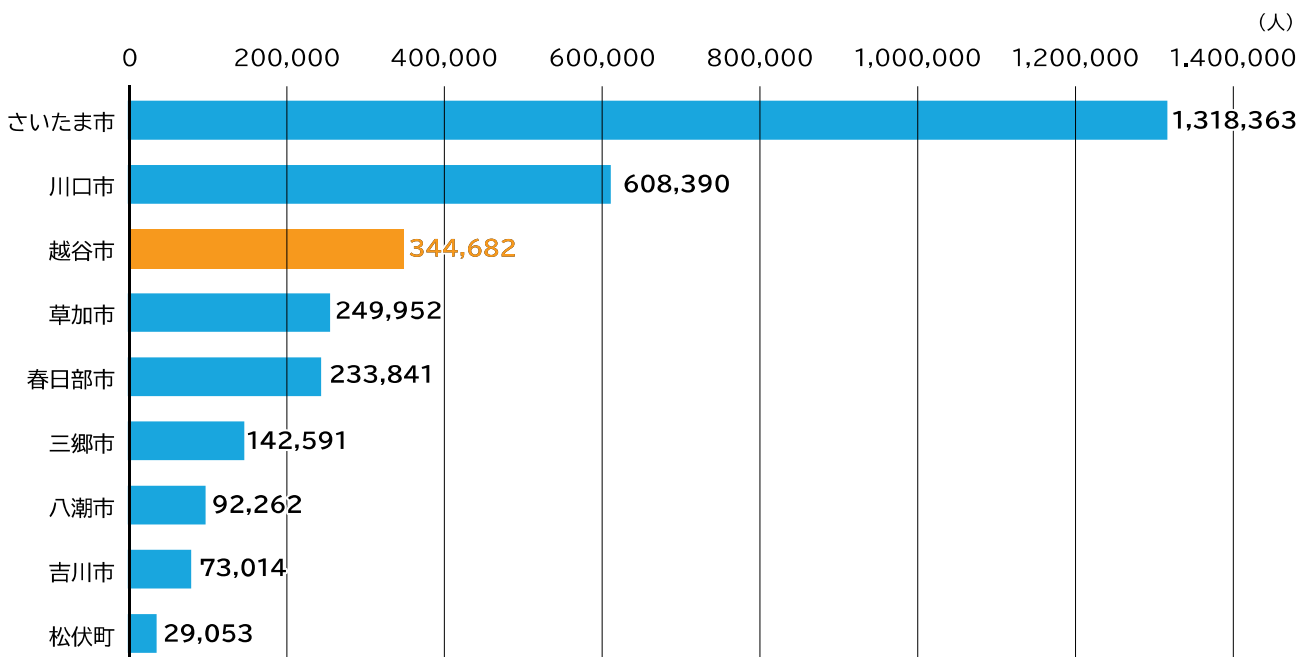
年齢3区分別の将来人口をみると、年少人口と生産年齢人口の割合は緩やかに減少し、高齢者人口は増加傾向で推移する見通しです。

### ■年齢3区分別将来人口推計



※平成27年(2015年)及び令和2年(2020年)は住民基本台帳(4月1日現在)に基づく実績値。令和7年(2025年)以降は「第5次越谷市総合振興計画」の策定における将来人口推計に基づく推計値。

### ■周辺市町の人口(令和2年(2020年)4月1日現在)



資料:各市町住民基本台帳

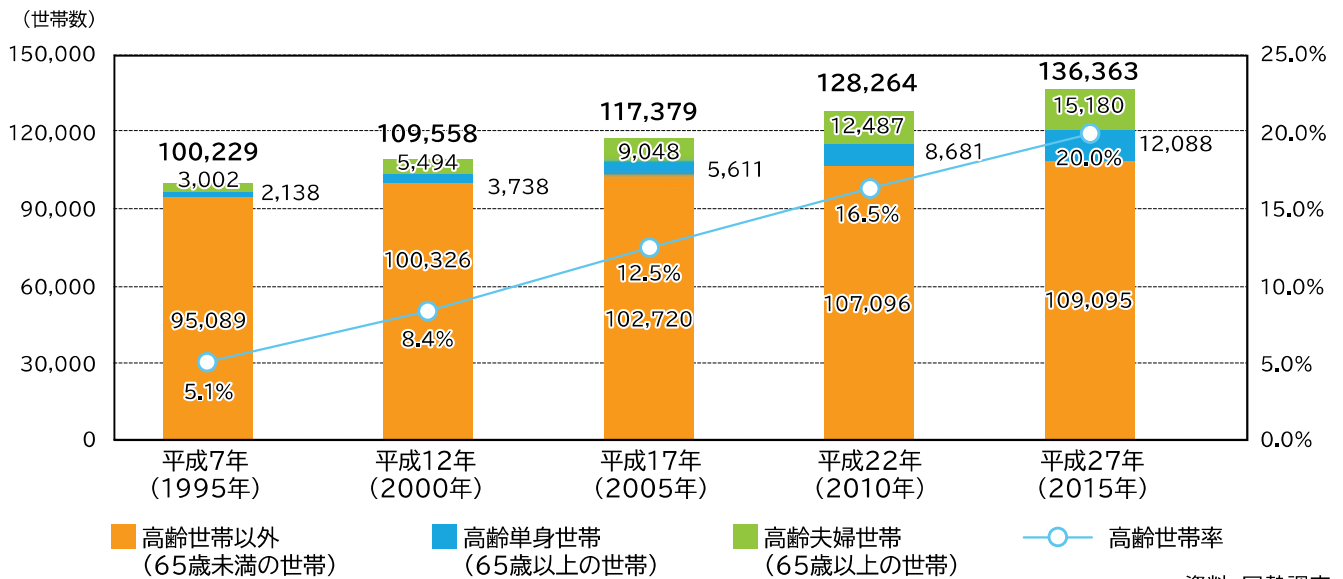
### ③世帯数の推移

本市の世帯数は増加傾向にあり、令和2年(2020年)4月現在で、約15万6千世帯となっています。世帯の内訳をみると、高齢化の影響により、高齢単身世帯、高齢夫婦世帯からなる「高齢世帯数」が増加傾向にあります。

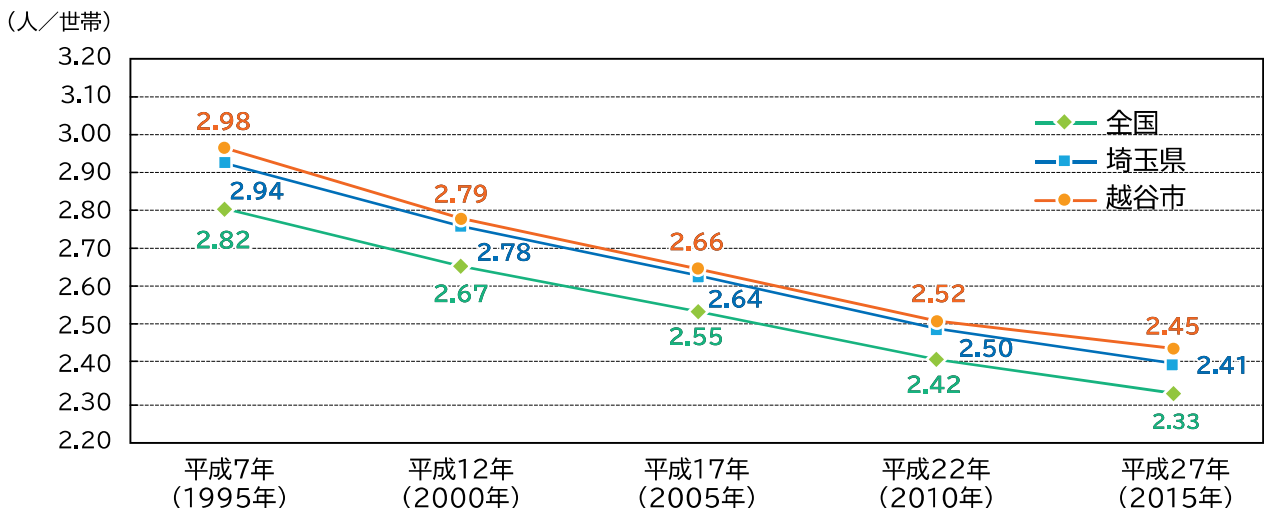
高齢世帯数の占める割合は、平成7年(1995年)は5.1%でしたが、平成27年(2015年)には20.0%となっています。

1世帯当たり人員(世帯人口÷一般世帯数)の推移をみると、全国や埼玉県と比較して高い数値となっていますが、年々減少傾向にあり、平成27年(2015年)は2.45人/世帯となっています。

#### ■世帯数の推移



#### ■1世帯当たり人員の推移



#### 人口・世帯に係る考察

- ☑ 人口減少や少子高齢化の進行が予測されているため、利便性が高く、誰にとっても暮らしやすく、魅力ある都市づくりに取り組み、高い人口密度を維持していくことが重要です。

## (2)産業

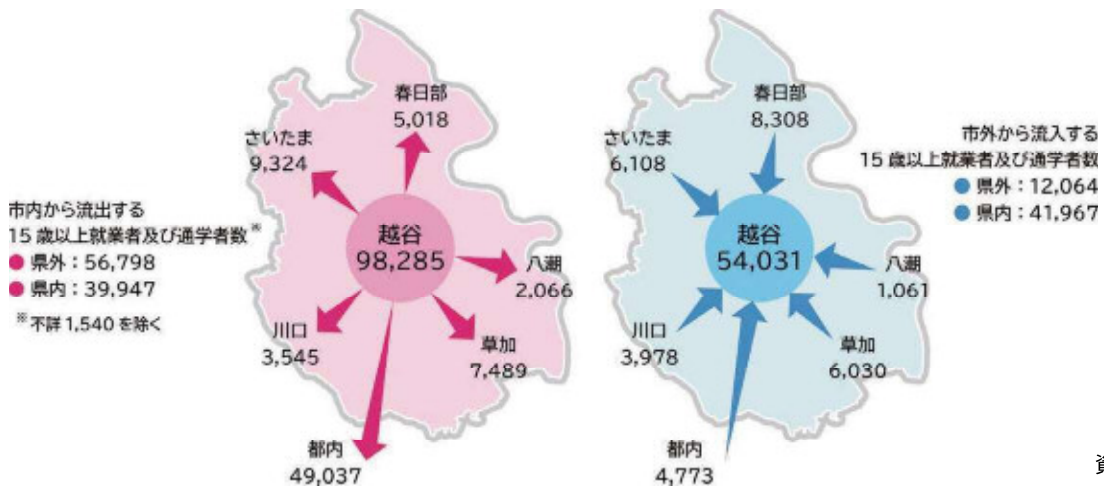
### ①通勤・通学による流入流出人口の状況

平成27年(2015年)国勢調査によると、本市から他都市へ通勤・通学する流出人口は98,285人、他都市から本市へ通勤・通学する流入人口は54,031人で、44,254人の流出超過となっています。

流出先をみると「都内」が最も多く、次いで隣接する「さいたま市」、「草加市」となっています。

流入元をみると、隣接する「春日部市」が最も多く、次いで「さいたま市」、「草加市」となっています。

#### ■流入・流出人口の状況(平成27年(2015年)現在)

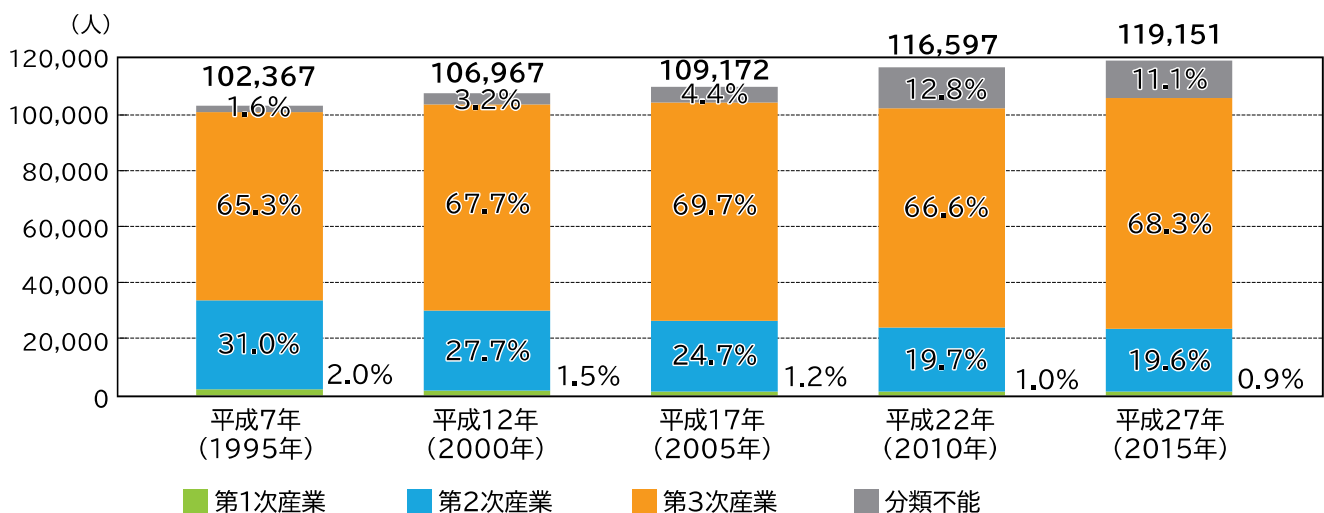


### ②産業別就業者の状況

本市の就業者は増加傾向にあります。

産業別にみると、農業をはじめとする第1次産業の割合は年々減少傾向にあり、近年では1%未満となっています。製造業や建設業が主となる第2次産業の割合も減少傾向にあり、近年では2割を下回っています。サービス業に代表される第3次産業の割合は平成17年(2005年)の69.7%をピークに、平成27年(2015年)でも68.3%と高い割合を占めています。

#### ■産業別就業者の推移





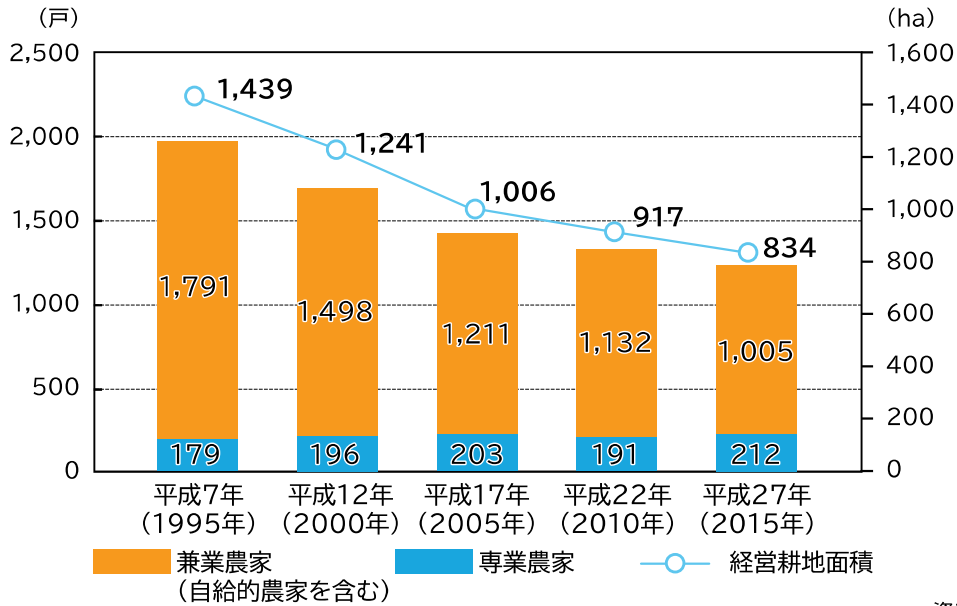
### ③農業

本市の農家数は減少傾向にあります。

専業農家\*は200戸前後で推移していますが、自給的農家\*を含む兼業農家\*が大幅に減少しており、平成7年(1995年)に1,791戸あった兼業農家\*が、平成27年(2015年)には1,005戸まで減少しています。

それに伴って経営耕地面積\*も減少し続けており、平成27年(2015年)には834haと、平成7年(1995年)の約6割まで減少しています。

#### ■農家数及び経営耕地面積\*の推移



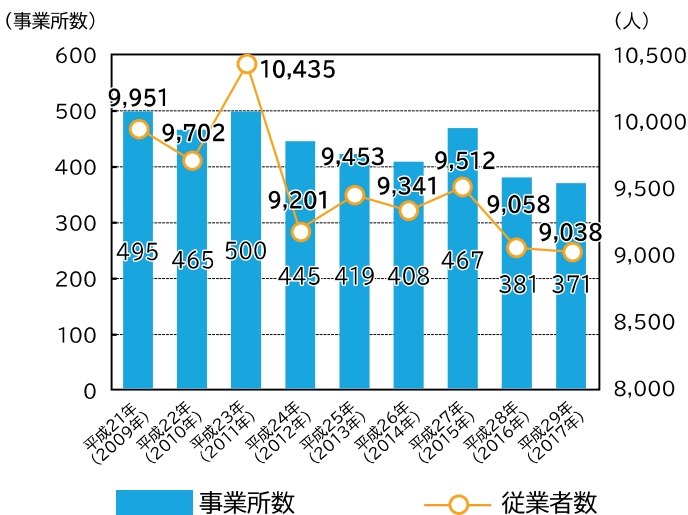
資料: 農林業センサス

### ④工業

本市の事業所数は減少傾向にあり、それに伴って従業者数も微減傾向となっています。

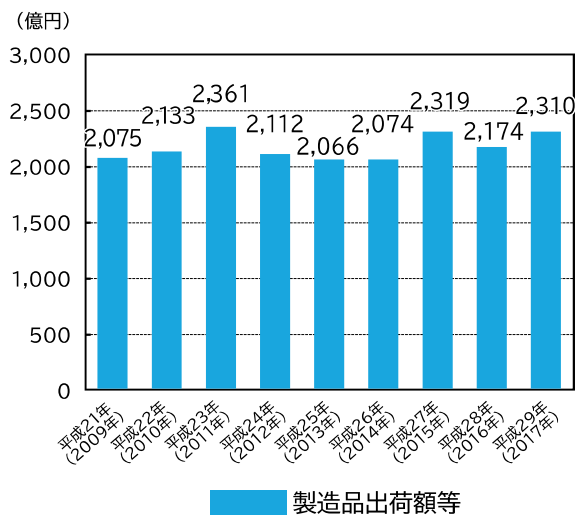
製造品出荷額等は、2,000億円～2,300億円程度で推移しており、事業所数や従業者数の減少による大きな影響はみられません。

#### ■事業所数及び従業者数の推移



資料: 工業統計調査、経済センサス活動調査

#### ■製造品出荷額等の推移



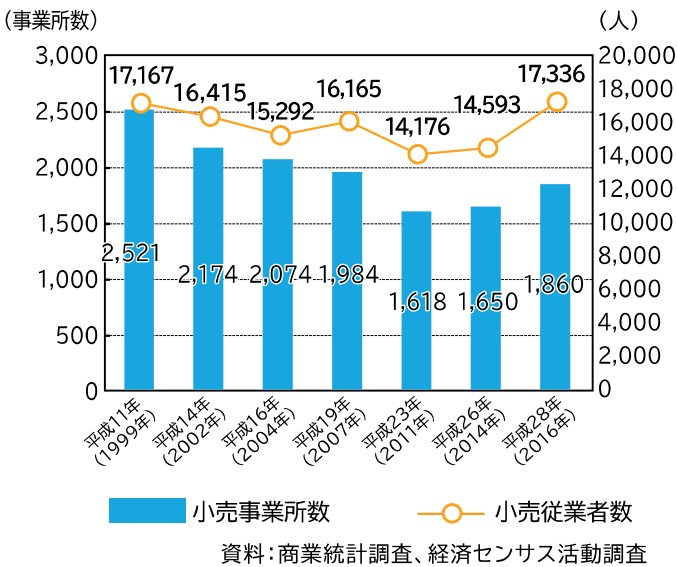
資料: 工業統計調査、経済センサス活動調査

## ⑤商業

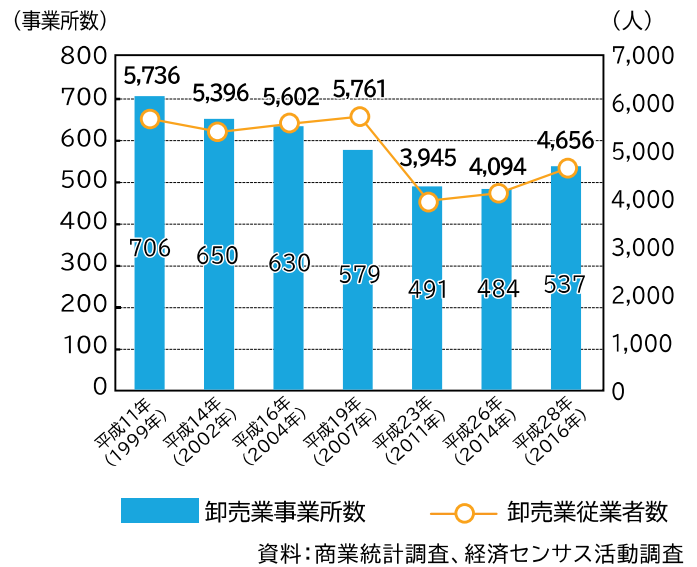
本市の小売業・卸売業の事業所数及び従業者数は、平成23年(2011年)に一度大幅に減少したものの、近年では増加傾向となっています。特に、小売業の従業者数は平成28年(2016年)に17,336人となり、過去最高となっています。

年間商品販売額は増加傾向にあり、平成28年(2016年)は約8,225億円となっています。商品販売額の業種構成比は、小売業が約4割、卸売業が約6割となっています。

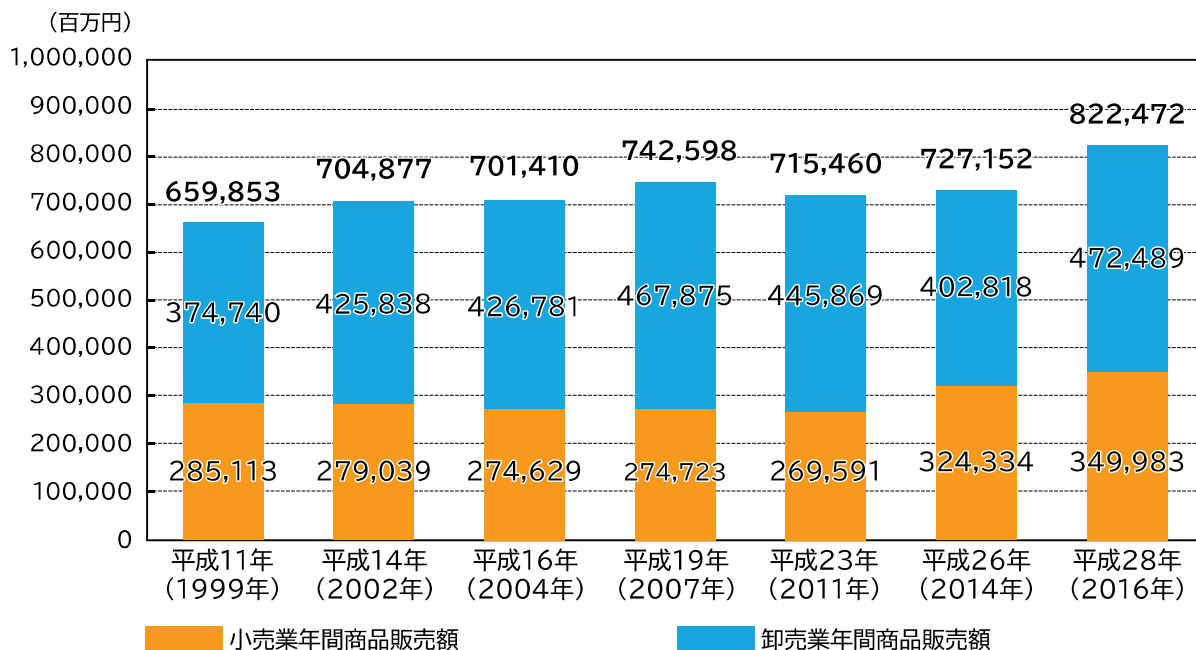
### ■小売業の事業所数及び従業者数の推移



### ■卸売業の事業所数及び従業者数の推移



### ■年間商品販売額の推移

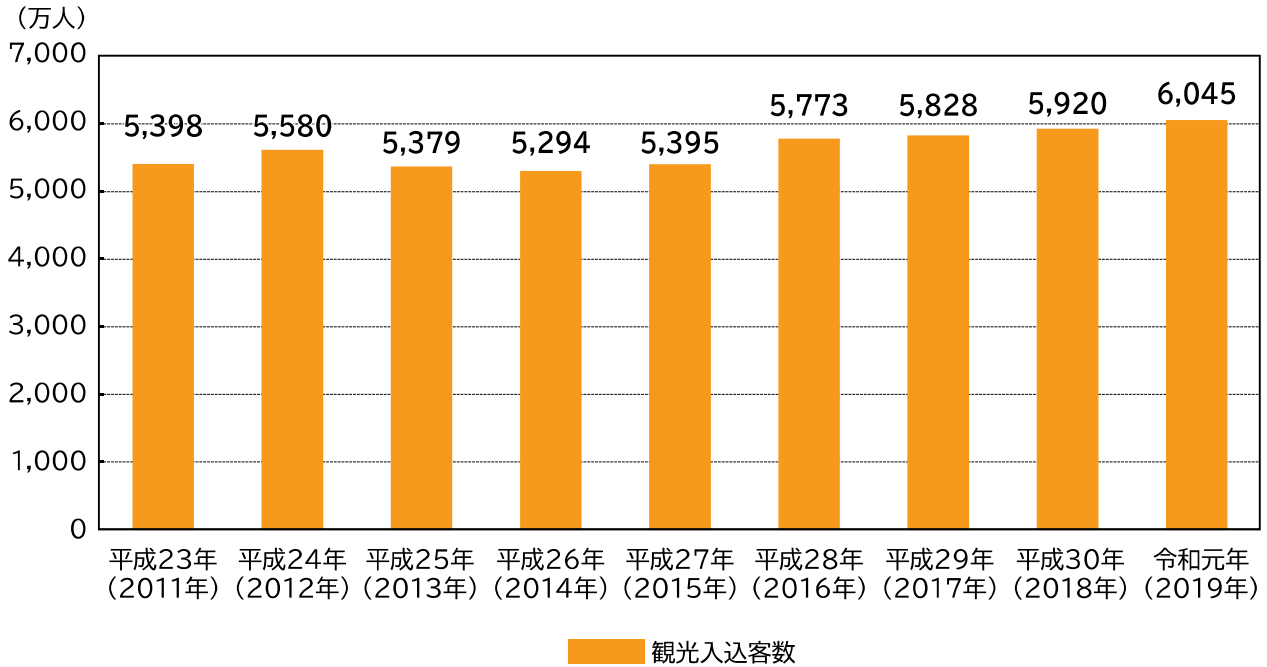


資料:商業統計調査、経済センサス活動調査

## ⑥観光

本市の観光入込客数\*は、平成23年(2011年)から平成27年(2015年)までが5,300万人～5,600万人程度で推移しており、その後、増加傾向がみられ令和元年(2019年)には6,045万人と過去最高となっています。

### ■観光入込客数\*の推移



資料：越谷市観光振興計画、越谷市観光振興計画進捗状況報告書

## 産業に係る考察

- ☑ 本市の農業を取り巻く環境は、農業者の高齢化や減少などの課題がみられ、良好な営農環境の保全とともに、耕作放棄地\*の発生防止や活用方策についても検討が必要です。
- ☑ 本市の活力や生活利便性を支える工業・商業の各事業者の操業環境の確保を図るとともに、活力向上や雇用の場の創出、観光・交流の促進などを進め、本市の持続的な成長に向けた取組を進めることが必要です。



# 越谷の観光資源

- 越谷市には、越谷花火大会、南越谷阿波踊りなどのイベントのほか、旧日光道中（旧日光街道）沿いの歴史的建築物や伝統的地場産業などの観光資源があります。
- 近年では、大相模調節池の水辺の景観と国内最大級のショッピングモール「イオンレイクタウン」で有名な「越谷レイクタウン」や、関東最大級の規模を誇る観光農園「越谷いちごタウン」などの新たな観光の魅力が生まれています。



越谷花火大会



南越谷阿波踊り



古民家複合施設 はかり屋



越谷だるま



観光物産拠点施設「ガーヤちゃんの蔵屋敷」



日本庭園 花田苑



大相模調節池(越谷レイクタウン)



いちご観光農園

### (3)土地利用

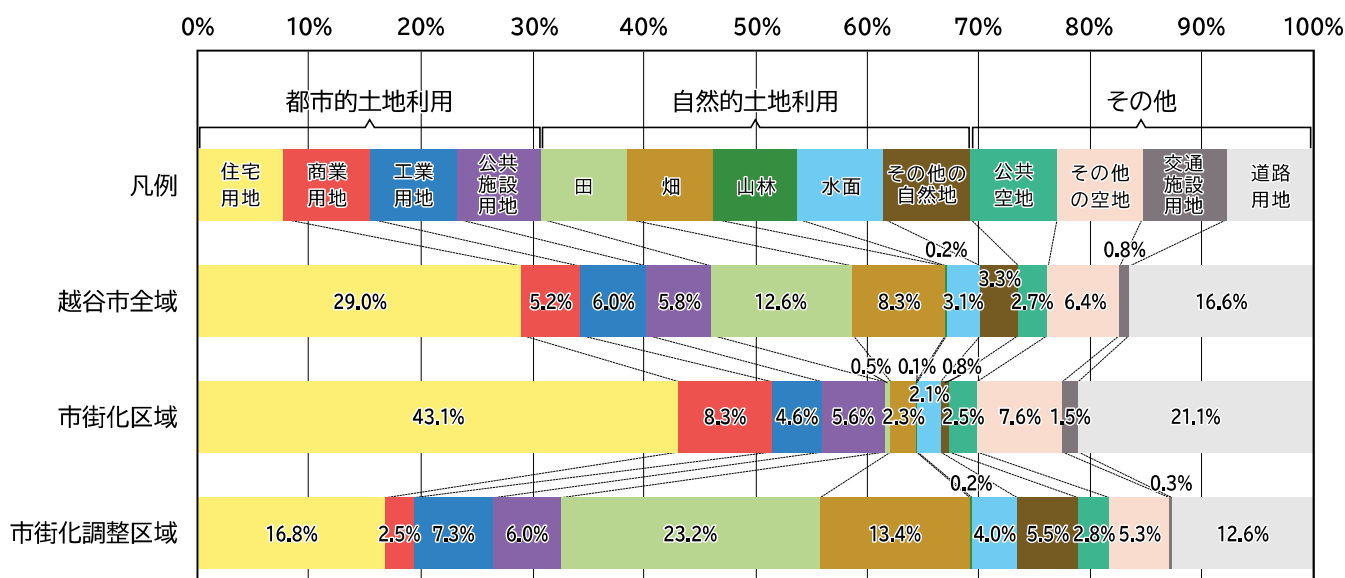
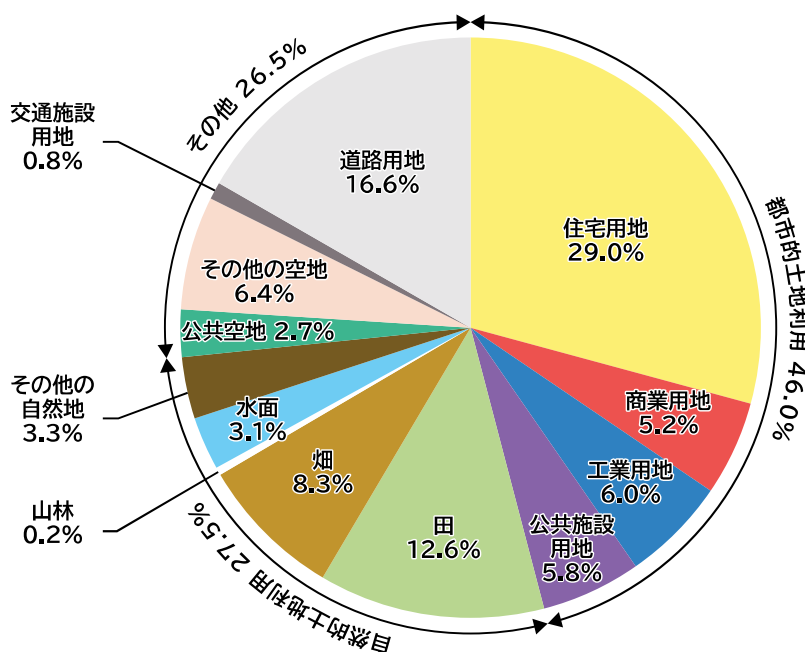
#### ①土地利用の状況

本市の土地利用は、市街化区域を中心に住宅用地としての土地利用が広がっており、鉄道駅周辺や幹線道路沿道に、市民の生活利便性を支える商業用地が集積しています。

また、市街化区域では、計画的な宅地化が進められ、近年では「越谷レイクタウン特定土地区画整理事業」、「七左第一土地区画整理事業」、「東越谷土地区画整理事業」が完了、「西大袋土地区画整理事業」、「恩間中道土地区画整理事業」が施行中(令和2年(2020年)4月1日現在)となっています。区画整理事業地以外でも、用途地域\*による土地利用の誘導が図られていますが、一部では住宅用地と工業用地が混在している地域もみられます。

一方、市街化調整区域では、田や畑などの農地を中心とした自然的土地利用が図られていますが、既存集落\*をはじめとする住宅用地や公共施設用地、工業用地等の都市的土地利用もみられます。

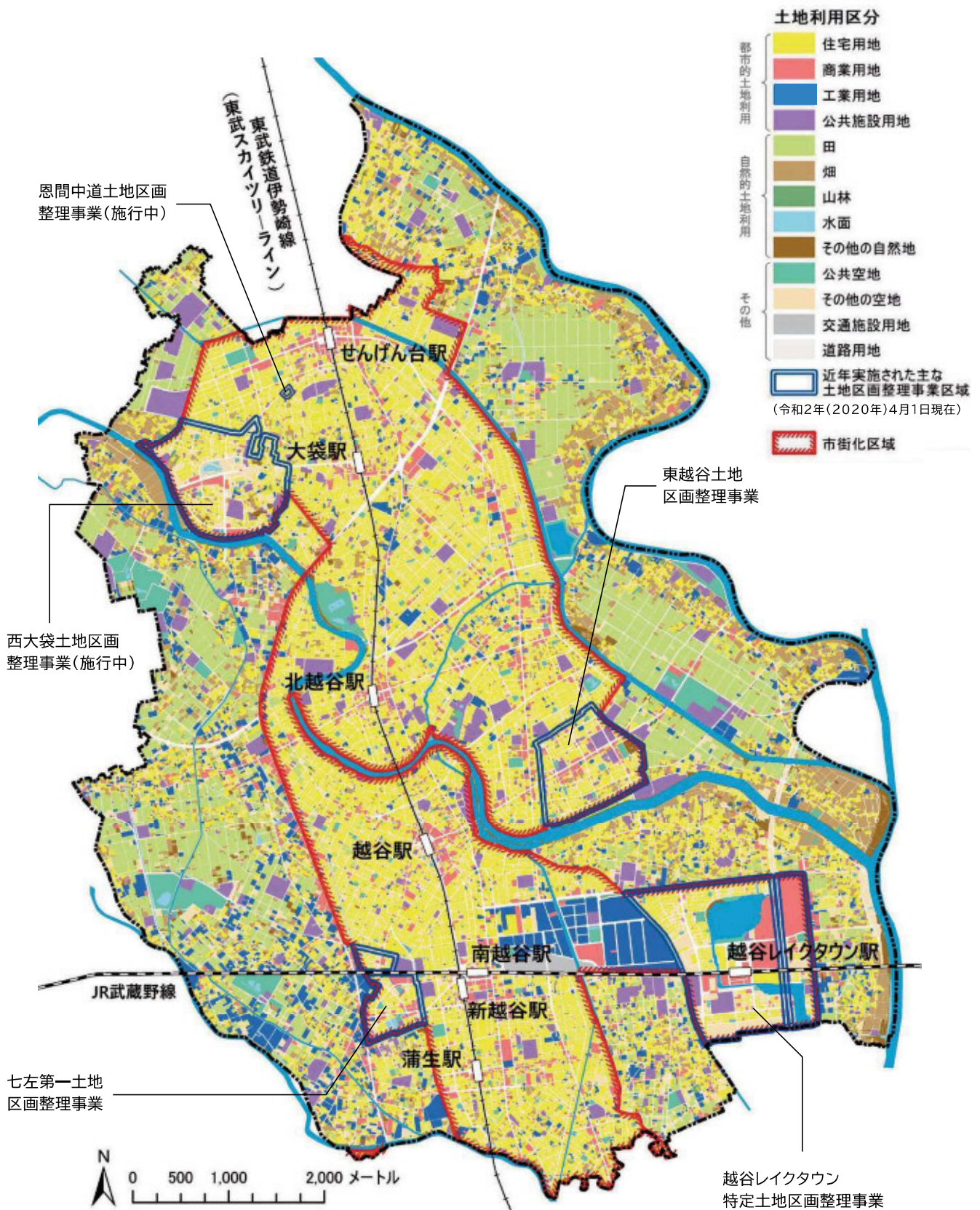
#### ■土地利用の割合(平成27年(2015年)現在)



資料:平成27年度都市計画基礎調査



# ■土地利用図(平成27年(2015年)現在)



資料:平成27年度都市計画基礎調査



## ②近年の土地利用動向

平成18年(2006年)から平成28年(2016年)までの土地利用動向をみると、市街化区域内では、土地区画整理事業地(西大袋、七左第一、越谷レイクタウン地区)を中心に「建物用地」への転換が進んでいます。

また、市街化調整区域においても、既存集落\*の周辺部を中心に「田、畑、森林、荒地」などから「建物用地」への転換が進んでいます。

### ■土地利用動向(100mメッシュ)(平成18~28年(2006~2016年)の動向)



資料:国土数値情報「土地利用細区分メッシュ」



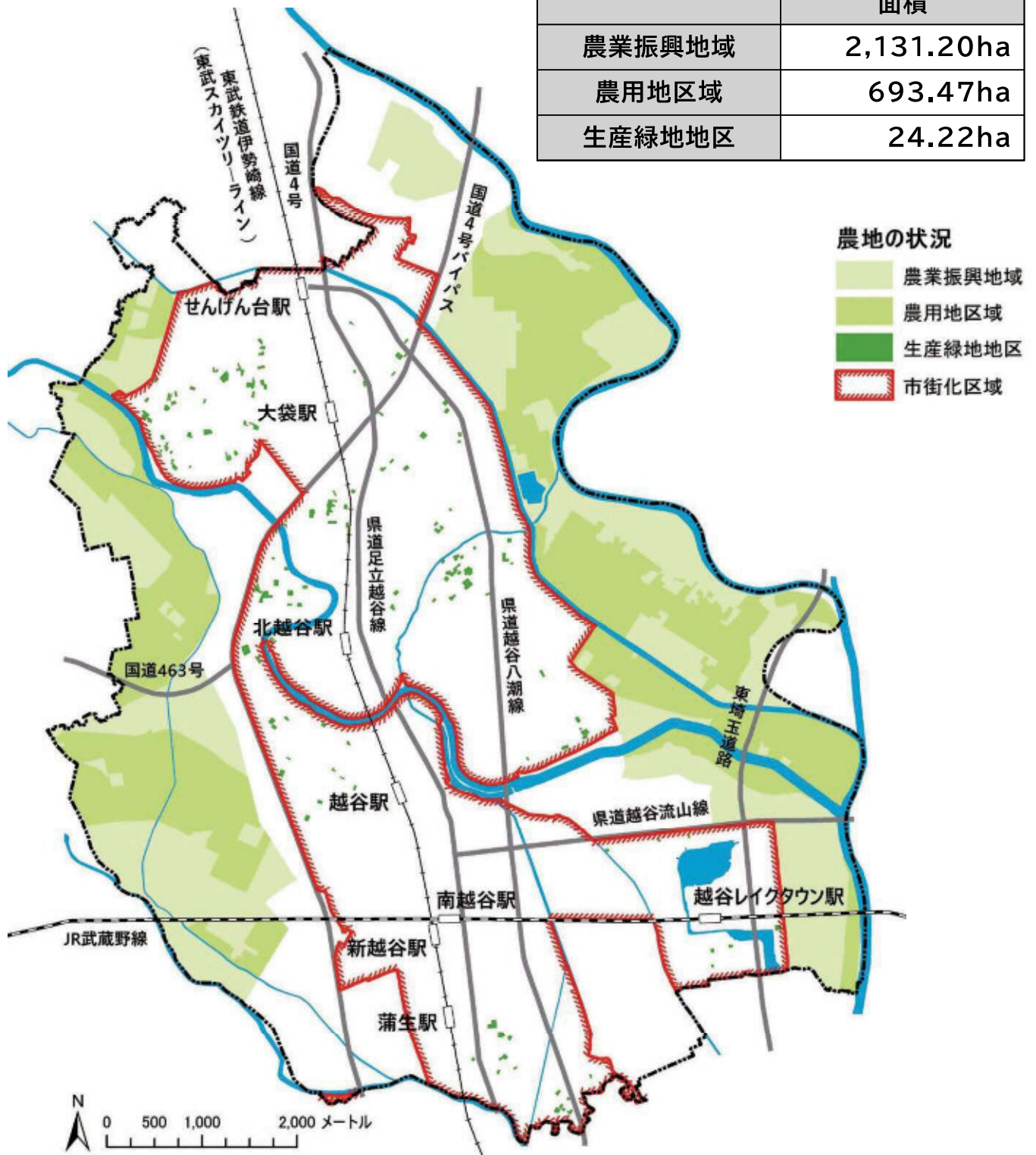
### ③農地の状況

本市の農地は、市街化調整区域に多くみられ、その大半が「農業振興地域の整備に関する法律」に基づく「農業振興地域\*」に指定されています。その中でも本市の農業生産を支える優良な農地を「農用地区域\*」に指定しています。

また、市街化区域にある農地等については、土地所有者の申し出のもと「生産緑地\*地区」を指定しています。

#### ■農地の状況(令和2年(2020年)4月1日現在)

	面積
農業振興地域	2,131.20ha
農用地区域	693.47ha
生産緑地地区	24.22ha

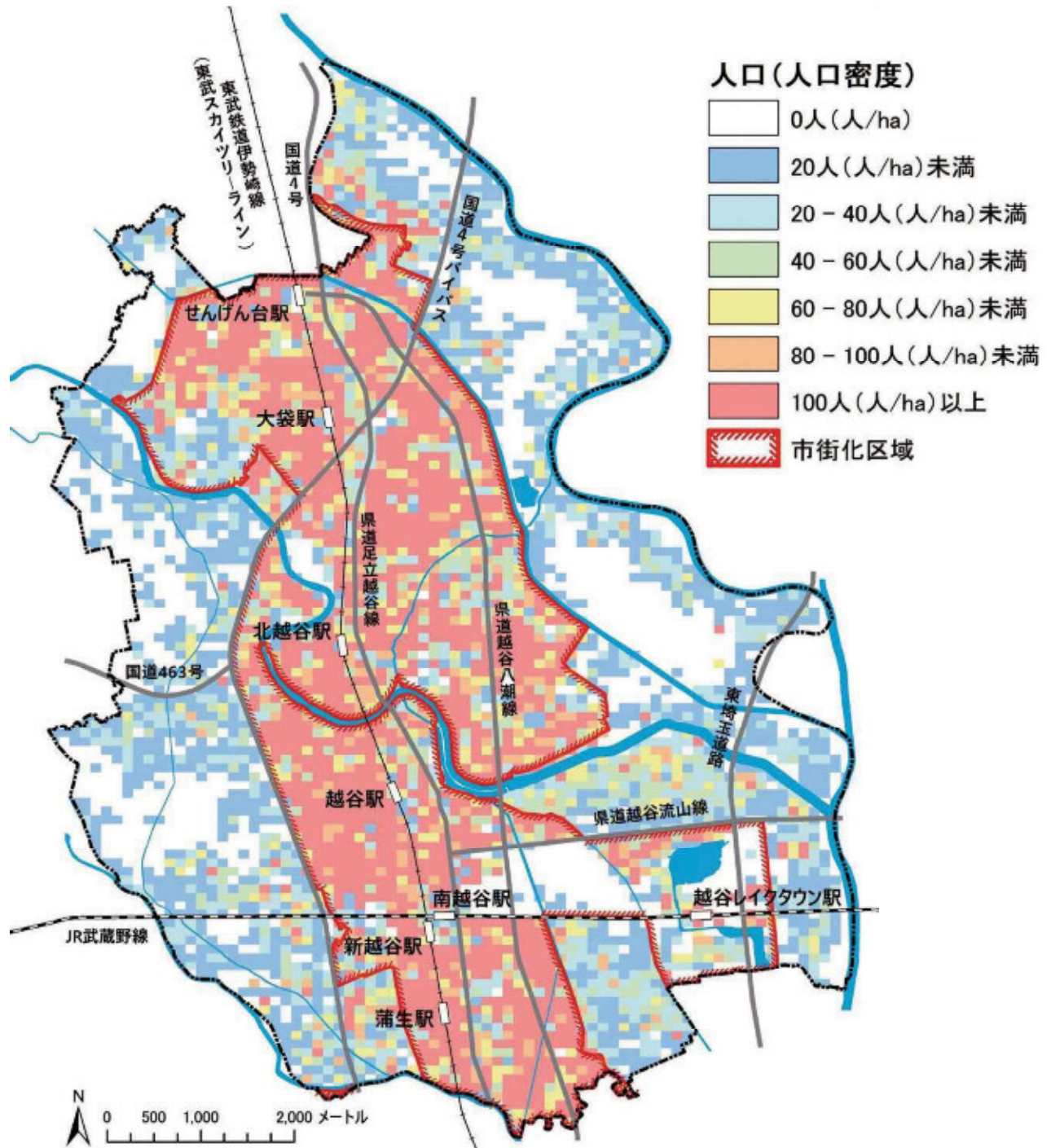


#### ④人口分布の状況

人口分布の状況を見ると、市街化区域内に人口が集中しており、100人/ha以上と人口密度の高い市街地が形成されています。市街化調整区域においても、主に市南東部で密度の高い地域がみられます。

また、人口集中地区(DID地区)\*は、土地区画整理事業\*の進捗などに合わせ拡大しており、市街化調整区域の一部にもみられます。

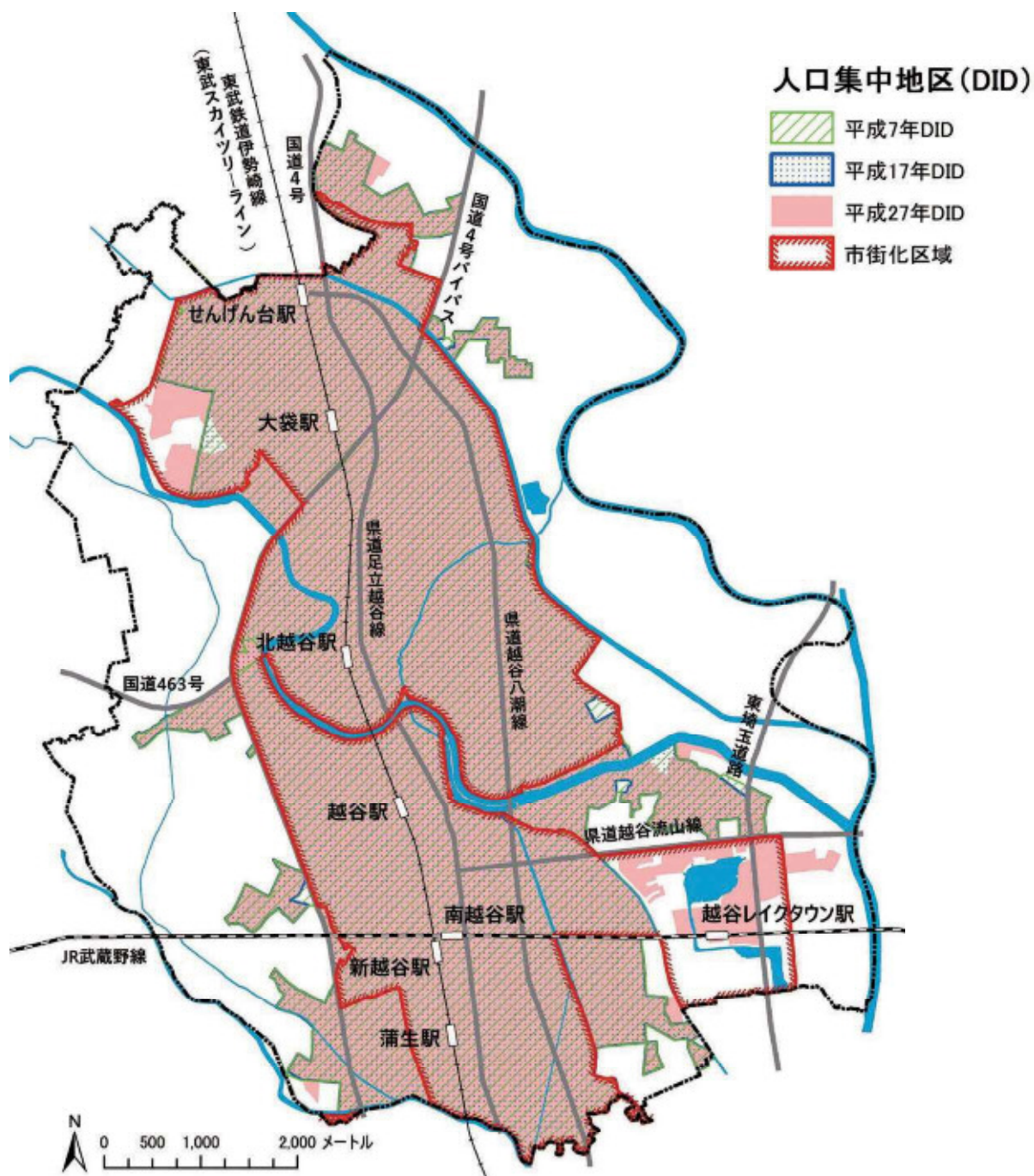
#### ■人口分布(100mメッシュ)(平成27年(2015年)現在)



資料：国勢調査・ゼンリン統計地図



## ■人口集中地区(DID地区)\*推移



### 土地利用に係る考察

- ☑ 市街化区域では、用途地域\*に基づき、土地利用の誘導を進めていますが、一部の地域では、更なる良好な居住環境に向けた改善の取組が必要です。
- ☑ 市街化区域を中心に密度の高い市街地が形成されている一方、本来市街化を抑制すべき市街化調整区域においても、既存集落\*の周辺部や市街化区域に近い地域では、宅地等への土地利用転換が進んでいるため、持続可能な都市づくりに向けた無秩序な市街地の拡大\*を抑制し、適正な土地利用の推進が必要です。

## ⑤生活利便施設の立地状況

本市は、市街化区域を中心に商業、医療、福祉など多様な生活利便施設が立地しています。各施設の徒歩利用圏(施設から半径800mの範囲)内に居住する人口の割合は、市街化区域では商業施設、医療施設、高齢者福祉施設、子育て支援施設の全てで90%以上と高い水準となっています。

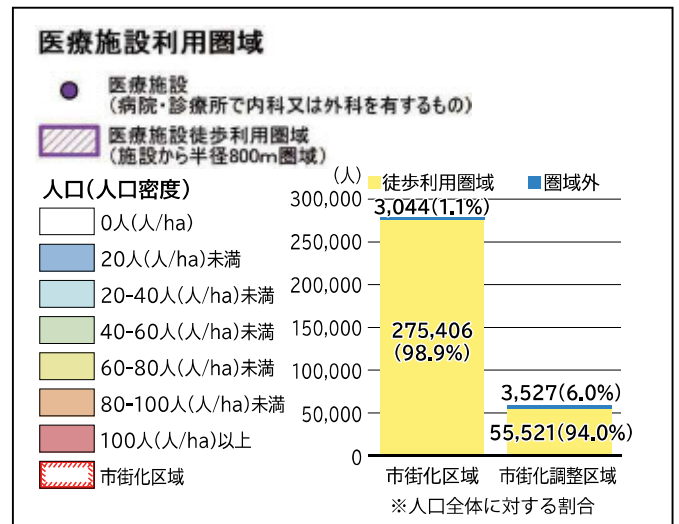
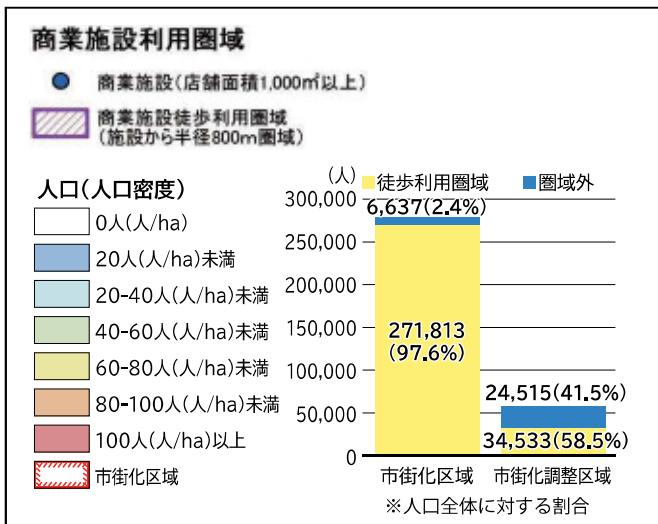
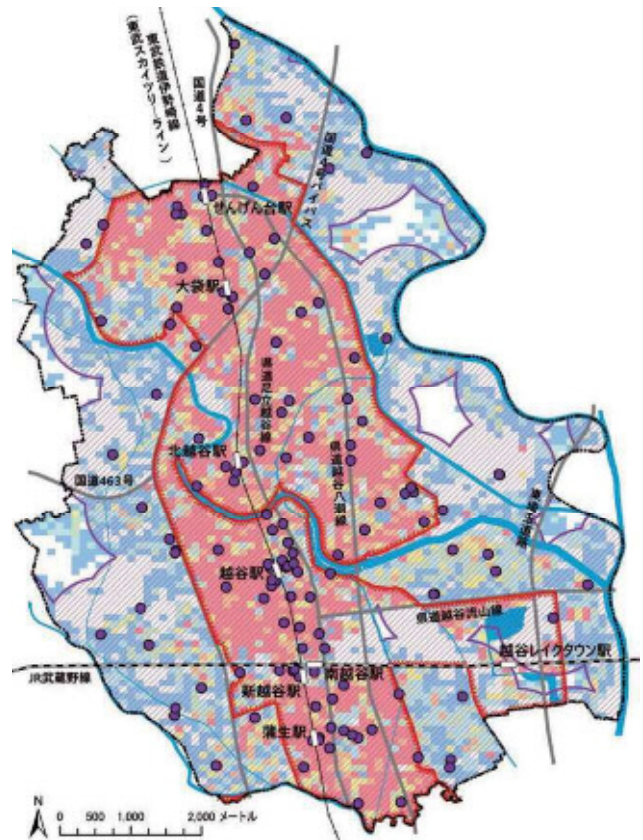
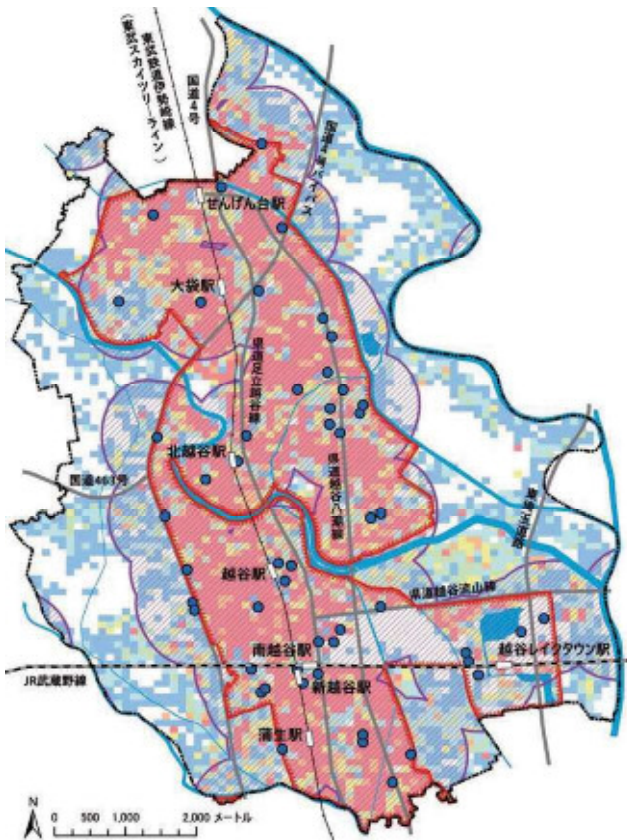
一方、市街化調整区域では商業施設の割合が他の施設に比べ58.5%と低くなっています。

### ■生活利便施設の徒歩利用圏域と人口分布

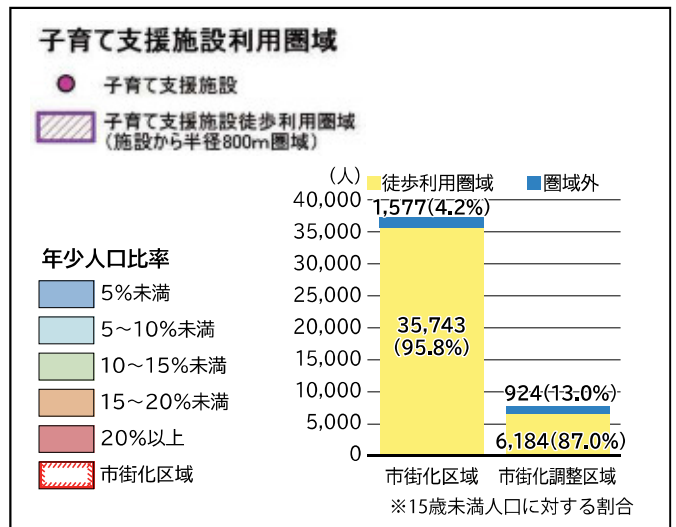
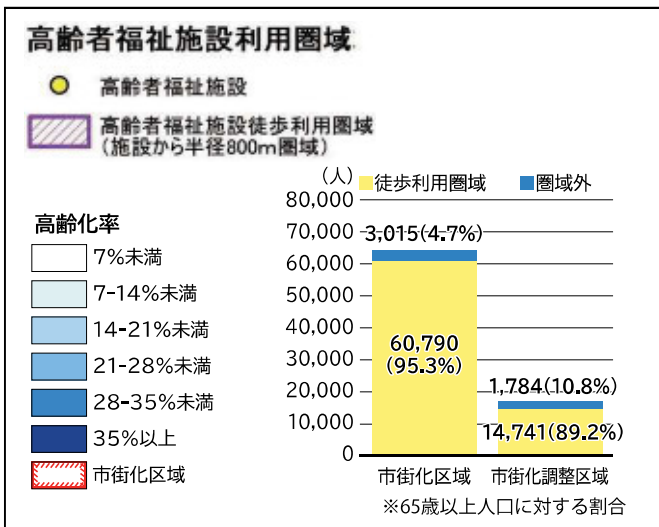
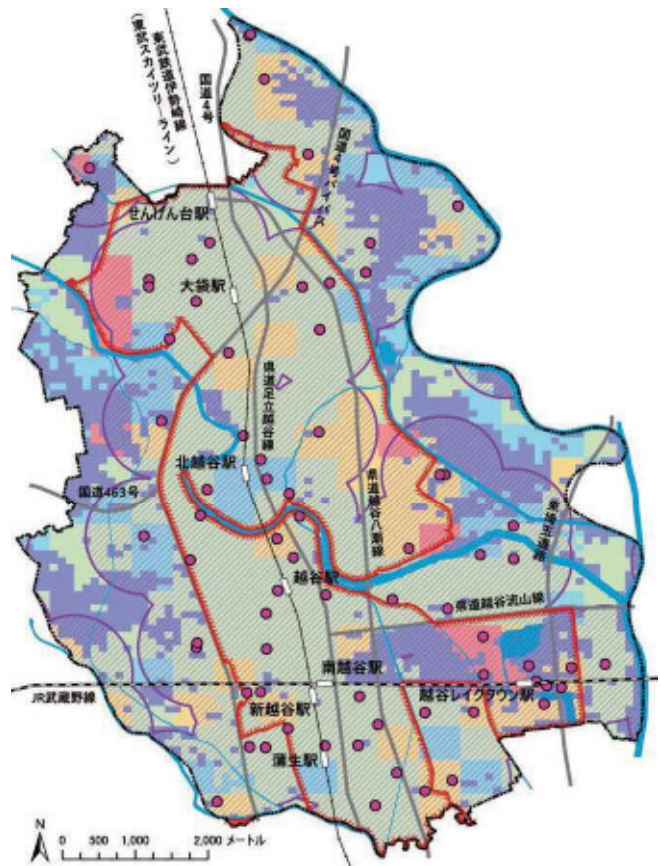
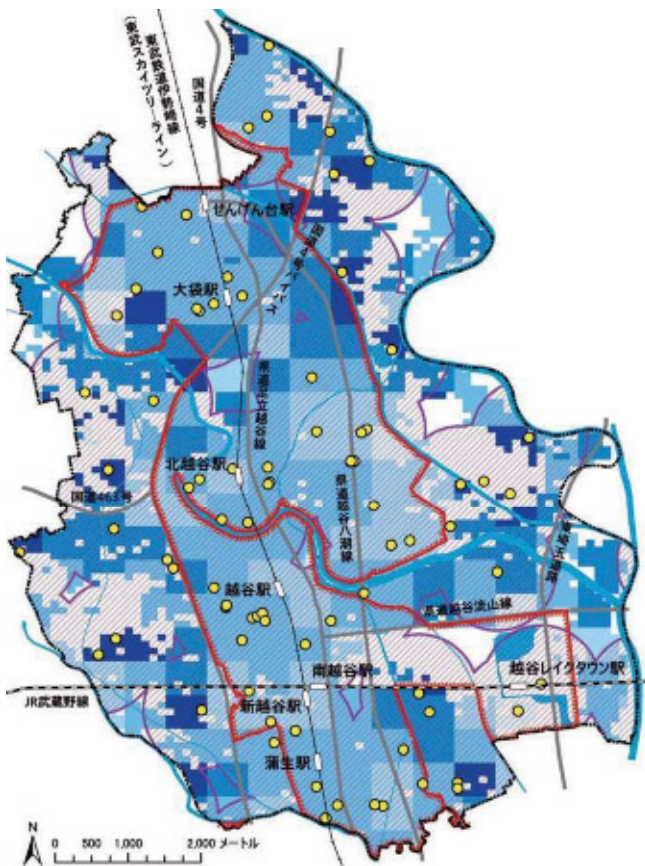
(生活利便施設は令和元年(2019年)9月末現在、人口分布は平成27年(2015年)現在)

《商業施設》

《医療施設》







資料：国勢調査・ゼンリン統計地図、国土数値情報等

## 生活利便施設の立地状況に係る考察

☑ にぎわいと魅力にあふれ、歩いて暮らせる利便性の高い都市づくりを進めていくため、市街化区域を中心とした徒歩圏内において、商業、医療、福祉などの生活利便施設の維持や更なる充実が求められています。

## ⑥空き家の状況

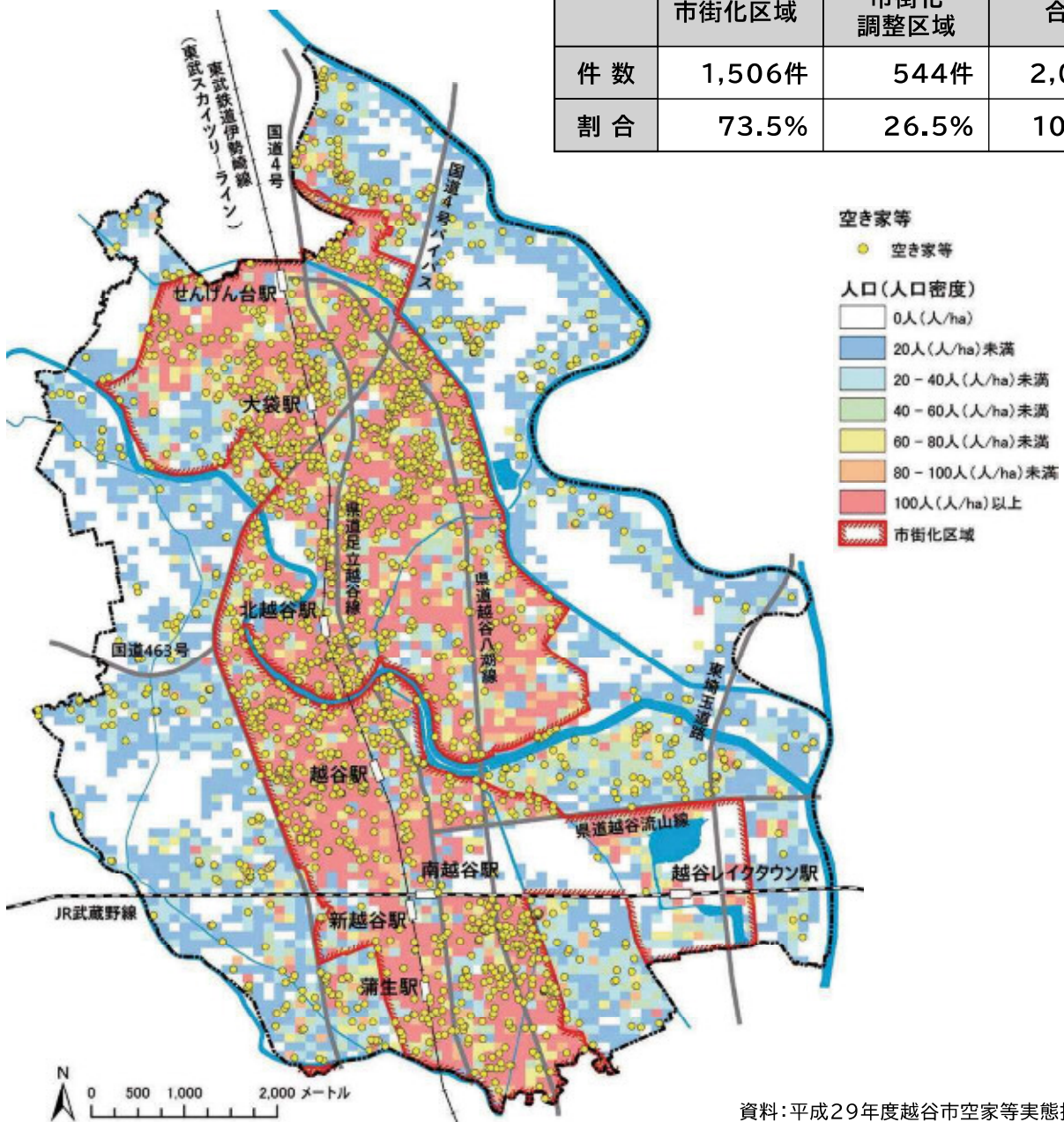
本市においても、空き家の発生が顕在化してきています。

本市の空き家の約7割は市街化区域内に発生しており、特に桜井地区や大袋地区などの市北部の市街化区域に多く分布しています。また、市街化調整区域においても、市街化区域に近い地域に空き家が分布しています。

### ■空き家の分布状況と人口分布

(空き家は平成29年(2017年)現在、人口分布は平成27年(2015年)現在)

	市街化区域	市街化調整区域	合計
件数	1,506件	544件	2,050件
割合	73.5%	26.5%	100.0%



### 空き家に係る考察

☑ 空き家の増加は、都市の魅力や活力の低下につながることから、適正管理や活用などの対策を講じることが必要です。



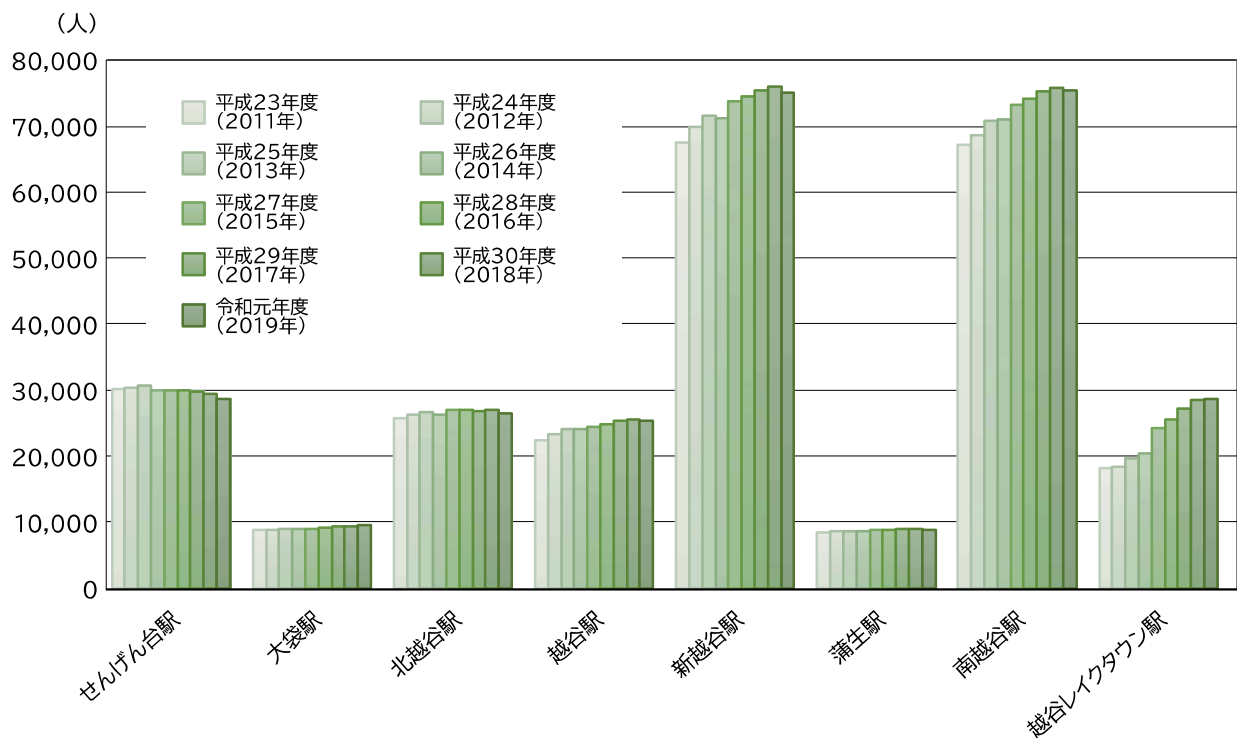




## ②公共交通網

本市では、市の中央を南北に東武鉄道伊勢崎線（東武スカイツリーライン）が、市の南部を東西にJR武蔵野線が運行されています。市内には、東武鉄道伊勢崎線（東武スカイツリーライン）の6駅（北からせんげん台駅、大袋駅、北越谷駅、越谷駅、新越谷駅、蒲生駅）と、JR武蔵野線の2駅（西から南越谷駅、越谷レイクタウン駅）、計8駅があり、新越谷駅と南越谷駅は相互乗り換えが可能な駅となっています。

### ■市内鉄道駅1日平均乗車人員



(単位:人)

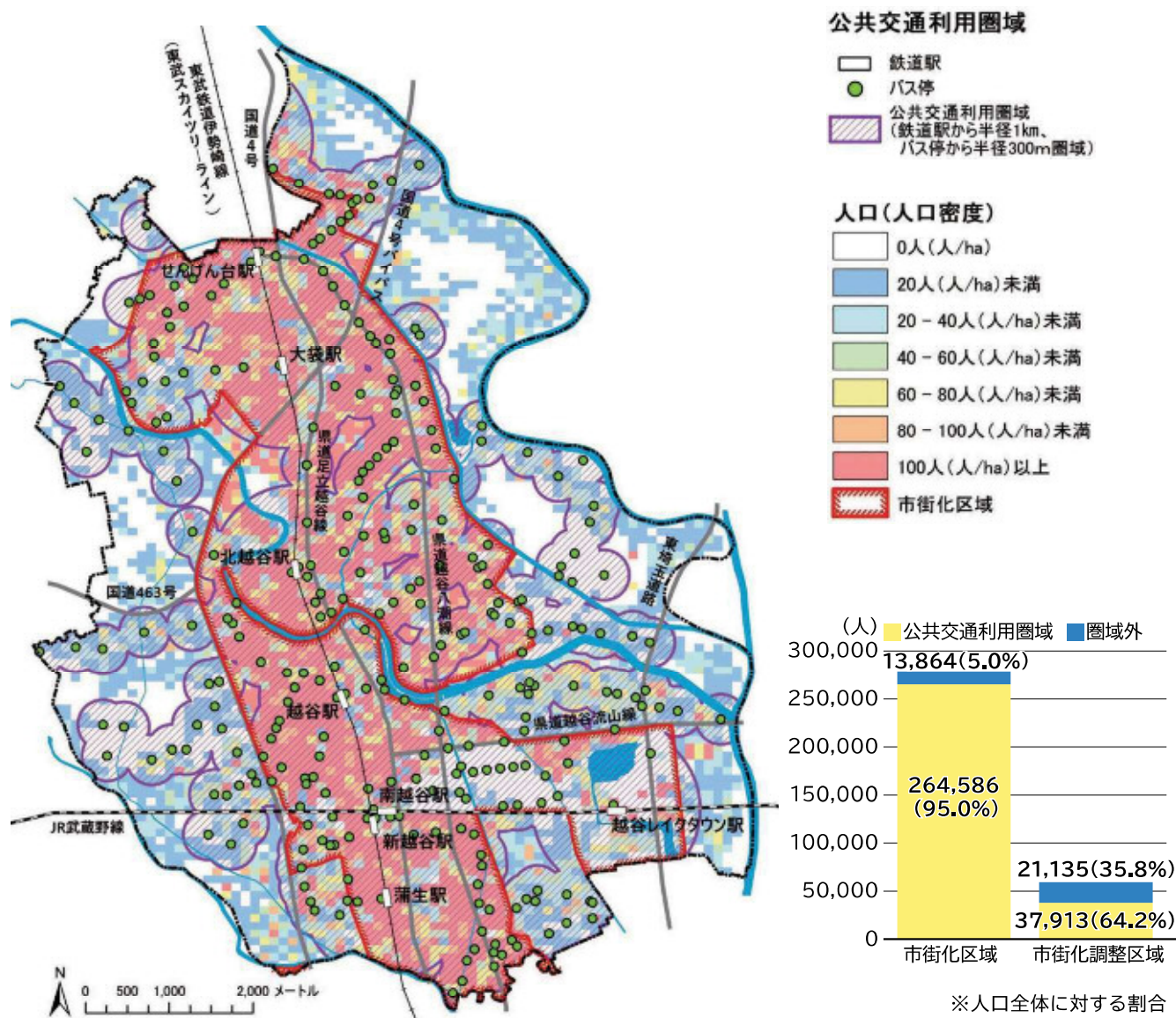
駅名	せんげん台駅	大袋駅	北越谷駅	越谷駅	新越谷駅	蒲生駅	南越谷駅	越谷レイクタウン駅	合計
平成23年度(2011年)	30,084	8,733	25,771	22,450	67,579	8,354	67,114	18,115	248,200
平成24年度(2012年)	30,284 ↗	8,788 ↗	26,176 ↗	23,325 ↗	69,850 ↗	8,516 ↗	68,656 ↗	18,246 ↗	253,841 ↗
平成25年度(2013年)	30,662 ↗	8,915 ↗	26,613 ↗	24,130 ↗	71,503 ↗	8,577 ↗	70,818 ↗	19,607 ↗	260,825 ↗
平成26年度(2014年)	29,982 ↓	8,876 ↓	26,343 ↓	24,126 ↓	71,246 ↓	8,519 ↓	70,976 ↗	20,431 ↗	260,499 ↓
平成27年度(2015年)	30,013 ↗	9,012 ↗	26,979 ↗	24,478 ↗	73,694 ↗	8,703 ↗	73,285 ↗	24,195 ↗	270,359 ↗
平成28年度(2016年)	29,937 ↓	9,089 ↗	26,961 ↓	24,803 ↗	74,487 ↗	8,787 ↗	74,191 ↗	25,530 ↗	273,785 ↗
平成29年度(2017年)	29,793 ↓	9,295 ↗	26,896 ↓	25,287 ↗	75,490 ↗	8,859 ↗	75,262 ↗	27,090 ↗	277,972 ↗
平成30年度(2018年)	29,349 ↓	9,382 ↗	26,922 ↗	25,566 ↗	75,921 ↗	8,912 ↗	75,762 ↗	28,422 ↗	280,236 ↗
令和元年度(2019年)	28,720 ↓	9,428 ↗	26,482 ↓	25,406 ↓	75,005 ↓	8,811 ↓	75,390 ↓	28,675 ↗	277,917 ↓

資料：東武鉄道株式会社、東日本旅客鉄道株式会社

また、鉄道駅を中心に市内の居住地や各施設、隣接都市を結ぶバス路線が整備されています。公共交通利用圏(鉄道駅から半径1km、バス停から半径300mの範囲)内に居住する人口の割合は、平成27年(2015年)現在で市街化区域が約95%、市街化調整区域が約64%となっています。

### ■公共交通利用圏域と人口分布

(バス路線・バス停は平成30年度(2018年度)末現在、人口分布は平成27年(2015年)現在)



資料: 国勢調査・ゼンリン統計地図

### 交通環境に係る考察

- ☑ 限られた財源の中で効果的・効率的な道路網を形成していくため、既存道路の適正な維持管理を図るとともに、交通渋滞箇所の解消に資する道路環境の改善やネットワークの充実に向け、計画的な整備が必要です。
- ☑ 歩いて暮らせる都市づくりに向けて、誰もが安全に利用できる道路環境づくりをはじめ、鉄道やバス路線などの公共交通網の維持と更なる利便性の向上が必要です。



## (5) 自然・文化

### ① 自然資源

本市は利根川水系の中川流域における沖積低地\*に位置し、市内には5本の一級河川\*が流れ、西に綾瀬川、中央に新方川や元荒川、東に大落古利根川や中川が流れているほか、多くの河川や水路が流れています。

市街化調整区域には、農地や河川沿いの樹林地といった貴重な自然が残存しており、水と緑による良好な景観をつくりだしています。

また、市の中央部にある宮内庁埼玉鴨場周辺や久伊豆神社周辺は環境保全区域\*に指定されており、市民に憩いや安らぎを与える水辺や緑などの自然環境が形成されています。

### ■ 緑被分布図



もとあらかわ  
元荒川



もとあらかわ  
元荒川と葛西用水



宮内庁埼玉鴨場周辺



ひさいず  
久伊豆神社周辺

資料: 越谷市緑の基本計画

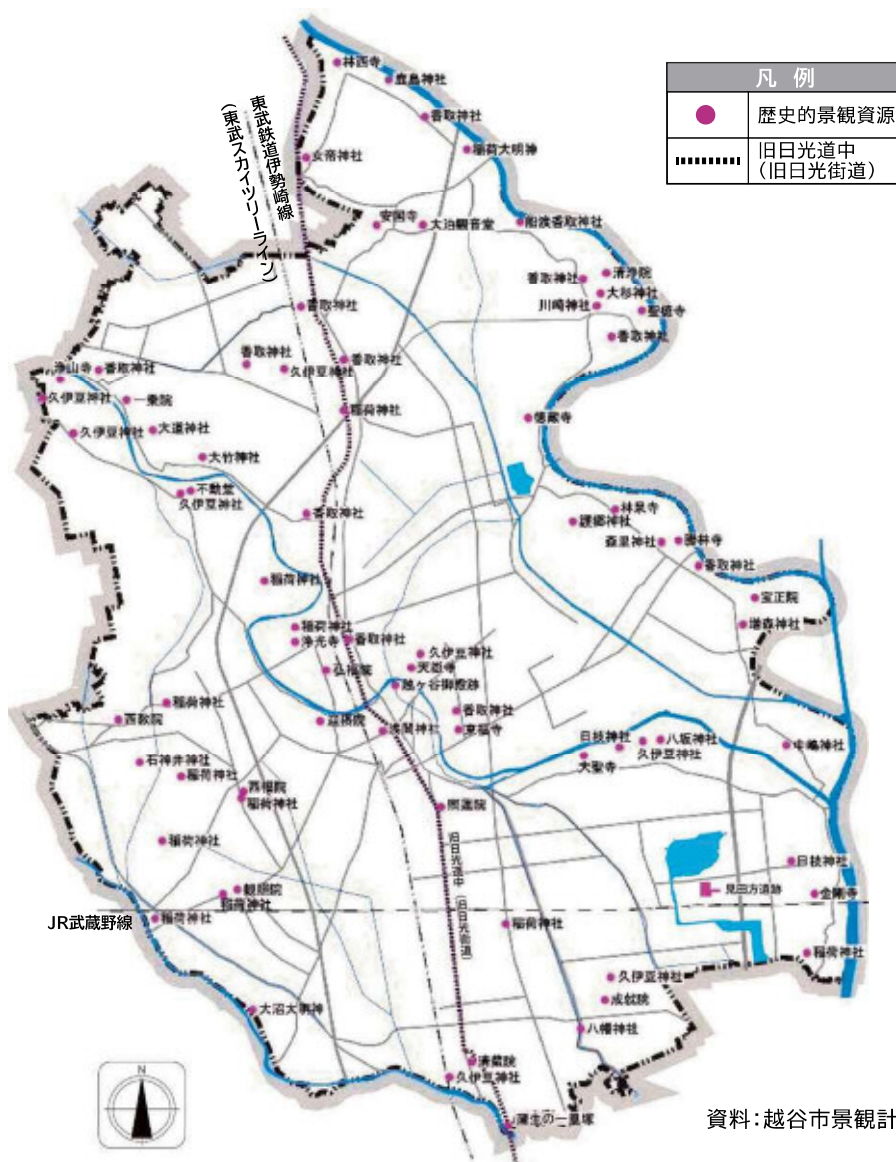


## ②歴史・文化

旧日光道中(旧日光街道)沿いは宿場町としての面影を残す建物があります。また、久伊豆神社をはじめ、大聖寺や浄山寺など、古い歴史を持つ社寺が多く点在しており、これらの境内や社寺林\*は、平坦な地形に変化を与えるとともに、地域のシンボルとして、人々に親しまれています。蒲生の一里塚\*は、埼玉県内の旧日光道中(旧日光街道)沿に残る唯一の一里塚\*で重要な歴史的資源となっています。

また、市内には、歴史や文化を物語る地名や名称があり、これらは地域の愛着を高める要素となっています。

### ■主な歴史的資源の分布図



旧日光道中(旧日光街道)沿いの歴史的建造物



ひさいず 久伊豆神社



だいしょうじ 大聖寺



じょうさんじ 浄山寺



蒲生の一里塚

### 自然・文化に係る考察

- ☑ 本市は、都心に近い立地でありながらも、河川や農地など恵まれた自然環境を有しています。引き続き、水と緑に囲まれた質の高い都市として、自然環境に配慮した都市づくりが必要です。
- ☑ 様々な地域資源や地理的特性などの地域の特徴を活かしながら、都市の魅力向上や親しみのある良好な景観づくりが必要です。

## (6) 公共施設・都市施設\*

### ① 公共施設

本市は、急激な人口増加と都市化が進んだ高度経済成長期に、学校や保育所等の集中的な整備を進め、市民ニーズに対応した様々な公共施設が整備されています。

一方で、本市が保有する公共施設の半数が築30年以上を経過しており、老朽化が進んでいます。

#### ■ 主な公共施設の保有状況(平成30年(2018年)4月1日現在)

用途名	保有箇所数	延床面積
学校教育施設(小学校・中学校・給食センター・教育センター)	49か所	321,686.55㎡
庁舎等行政関連施設(市役所・斎場・廃棄物処理施設等)	9か所	41,668.06㎡
保健・医療施設(市立病院・保健センター等)	5か所	38,239.33㎡
社会教育・コミュニティ施設(地区センター・公民館・交流館・図書館等)	29か所	32,759.88㎡
スポーツ施設(総合体育館・市民球場・市民プール等)	10か所	31,299.73㎡
市民文化施設(市民会館・コミュニティセンター等)	4か所	27,701.02㎡
子育て支援施設(保育所・学童保育室・児童館等)	70か所	27,759.62㎡
福祉施設(老人福祉センター・障害者福祉センター等)	7か所	14,257.61㎡
市営住宅	6か所	11,686.67㎡
消防関連施設(消防庁舎・消防団施設)	48か所	11,154.92㎡
その他(越谷駅東口駐車場・農業技術センター・水辺のまちづくり館等)	5か所	15,576.84㎡
合計	242か所	573,790.23㎡

資料：越谷市公共施設等総合管理計画第1次アクションプラン

### ② 都市施設\*

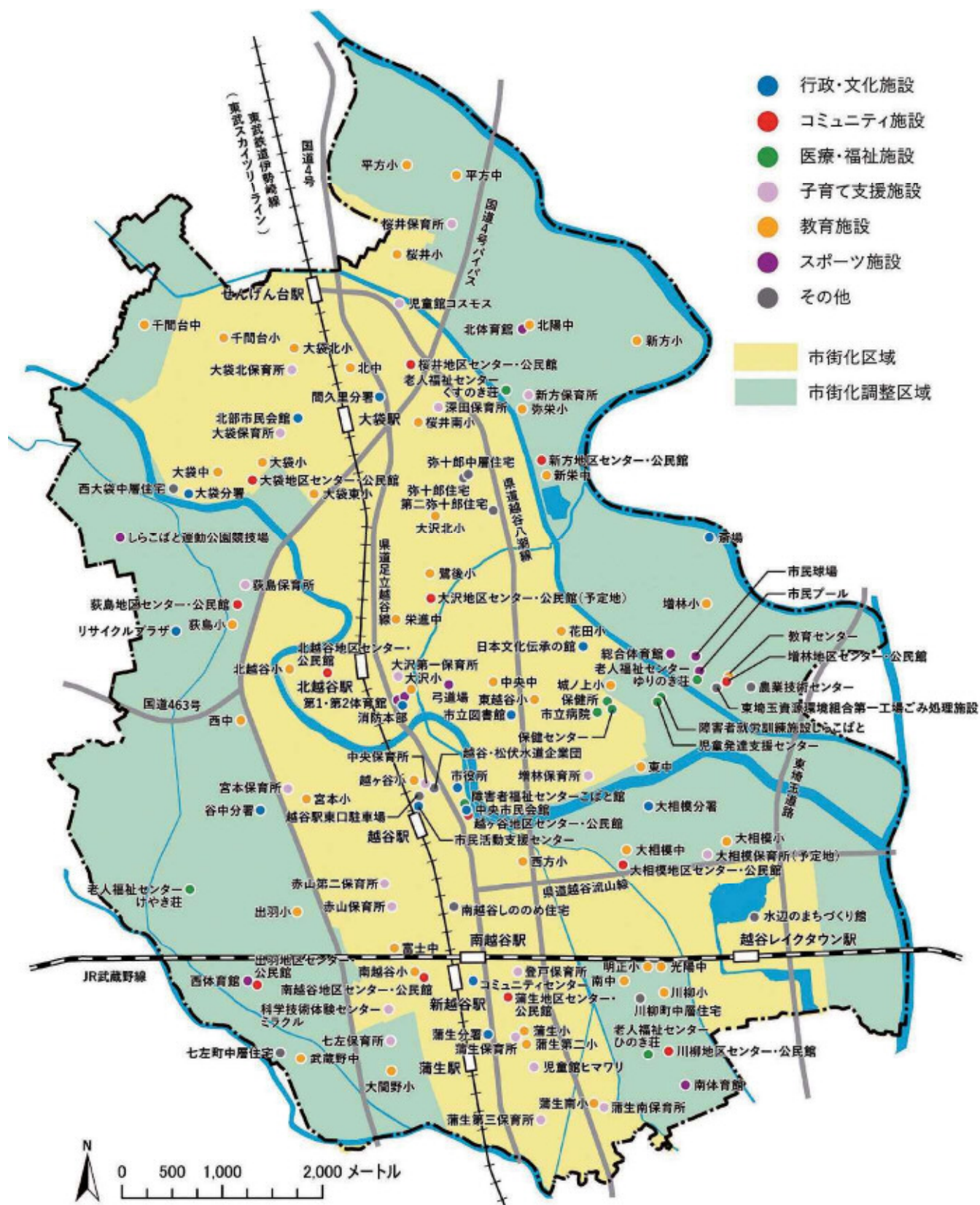
本市が保有する公共下水道や道路・橋りょう<sup>きょうりょう</sup>、ポンプ施設などの都市施設\*も、公共施設と同様、高度経済成長期に集中して整備が進められ、老朽化が進んでいます。

#### ■ 主な都市施設\*の保有状況(令和2年(2020年)4月1日現在)

区分	保有状況	
道路	・市道路線数 8,561路線	・市道延長 1,258,071m
橋りょう <sup>きょうりょう</sup>	・市道の橋りょう <sup>きょうりょう</sup> 総数 444か所	・市道の橋りょう <sup>きょうりょう</sup> 延長 4,269m
公園	・都市公園数 109か所	・都市公園面積 87.94ha
下水道	・供用開始面積 2,773ha	
ポンプ施設	・排水機場・ポンプ場数 34か所	
水道	・給水区域 6,024ha(市内全域)	



# ■主な公共施設の分布状況(令和2年(2020年)4月1日現在)



## 公共施設・都市施設\*に係る考察

☑ 公共施設や都市施設\*は、市民の利便性・安全性を確保し、質の高い暮らしを提供するために必要不可欠な施設です。将来にわたって良好な市民サービスが提供できるよう、将来の見通しを踏まえた計画的な施設の管理が必要です。



# (7)安全・安心

## ①浸水

本市は、河川が多く流れる低湿地帯\*という地理的特性から、大雨や台風時には内水\*による浸水被害が各所で発生しており、浸水被害の軽減に向けて、総合治水対策\*を進めています。

### ■越谷市 内水はん濫実績図(令和2年(2020年)4月1日現在)

対象とする過去の雨の実績

名称	期間	総雨量	時間最大雨量
平成21年 台風第18号	10/8	136.0mm	61.5mm
平成25年 台風第26号	10/15~10/16	217.0mm	35.0mm
平成26年 台風第18号	10/5~10/6	231.0mm	24.5mm
平成27年 台風第18号	9/9~9/11	402.0mm	53.0mm
令和元年 台風第19号	10/11~10/15	234.5mm	34.5mm

この表は、市内の雨量観測所において測定された観測結果を基に作成しています。

総雨量200mm以上での浸水実績 …… H25, H26, H27, R1  
局地的な大雨(時間雨量50mm以上)での浸水実績 …… H21

#### 凡例

1 2 3 4 5

回/浸水範囲・回数(浸水実績を基に作成)  
※ 浸水範囲は浸水実績の最大範囲で、色の濃淡は浸水回数になります。

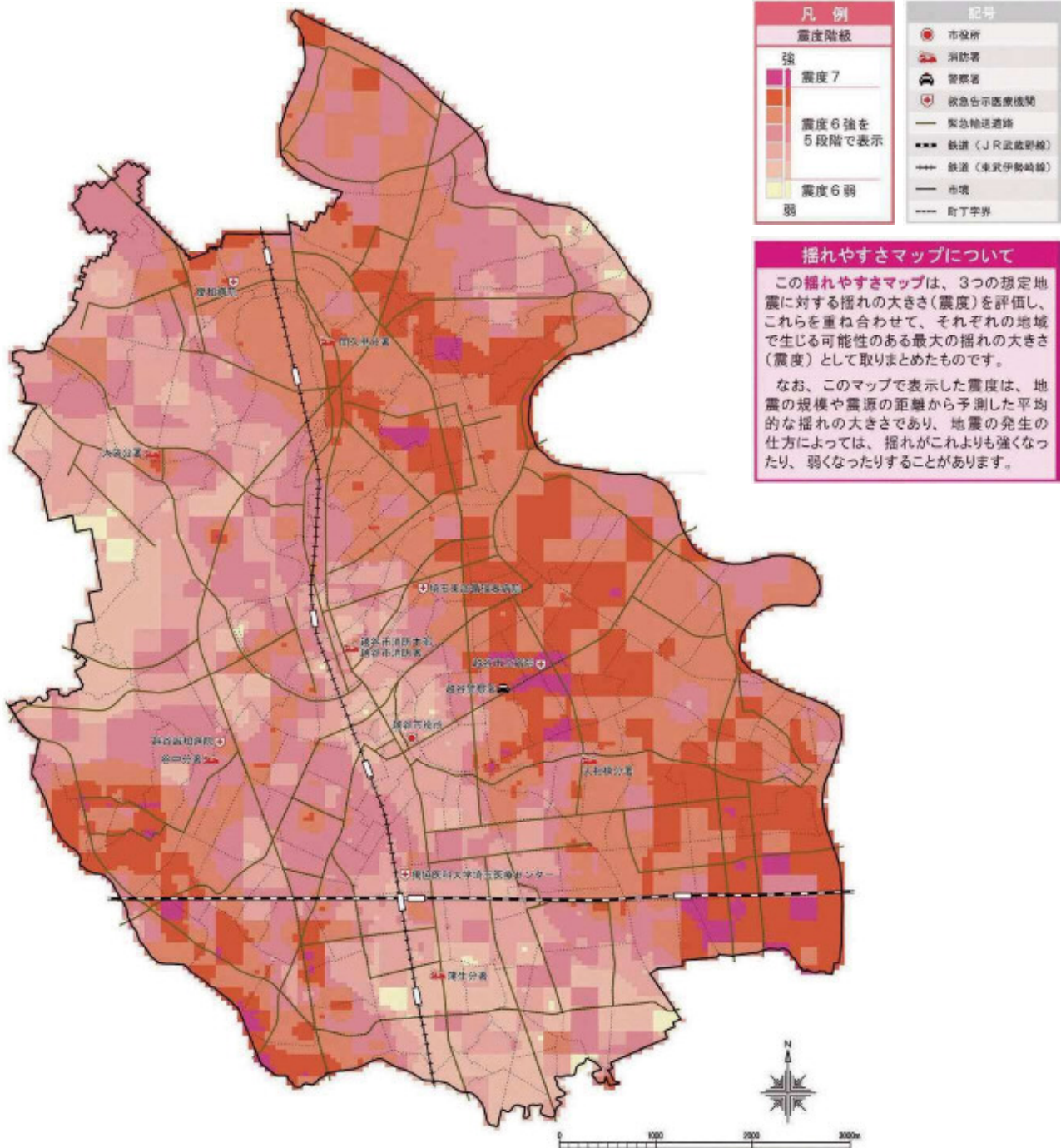


資料:越谷市内水ハザードマップ

## ②地震

本市は、「東京湾北部地震」をはじめ、「茨城県南部地震」や想定外の地震の発生が想定されることから、越谷市地震ハザードマップ\*の周知徹底や発生時の防災・減災\*に向けた総合的な取組を進めています。

### ■揺れやすさマップ



資料：越谷市地震ハザードマップ

### 安全・安心に係る考察

- ☑ 気候変動により頻発・激甚化する自然災害を踏まえ、引き続き、災害に強い都市づくりに向けて、ハード・ソフト両面からの総合的な対策が必要です。



## (8) 市民意向

### 《調査概要》

調査地域	越谷市全域
調査対象	市内在住の18歳以上の男女5,000人
抽出方法	住民基本台帳より無作為抽出
調査方法	郵送配布・郵送回収
調査機関	令和元年(2019年)7月4日～7月23日
回収結果	有効回収数 1,963票 / 回収率 39.26%

### 《市の魅力や誇りと感じること》

市の魅力や誇りと感じることとして「交通の利便性がよく、都内に近い」が63.2%と突出しており、次いで「水と緑の豊かな自然環境」が37.2%、「良好な住環境」が31.2%と高くなっています。

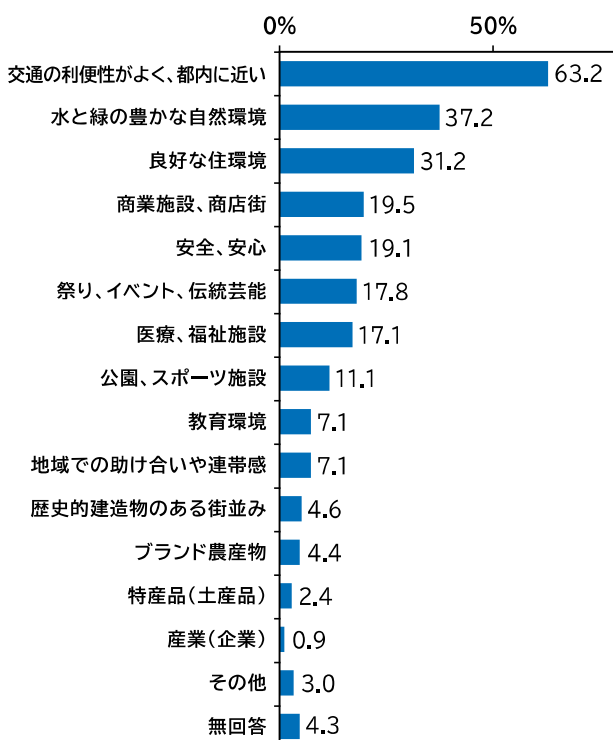
多くの市民が、都心に近い都市でありながら、水と緑に囲まれた居住環境を有していることが本市の魅力・誇りと感じている状況が伺えます。

### 《地域で懸念される状況》

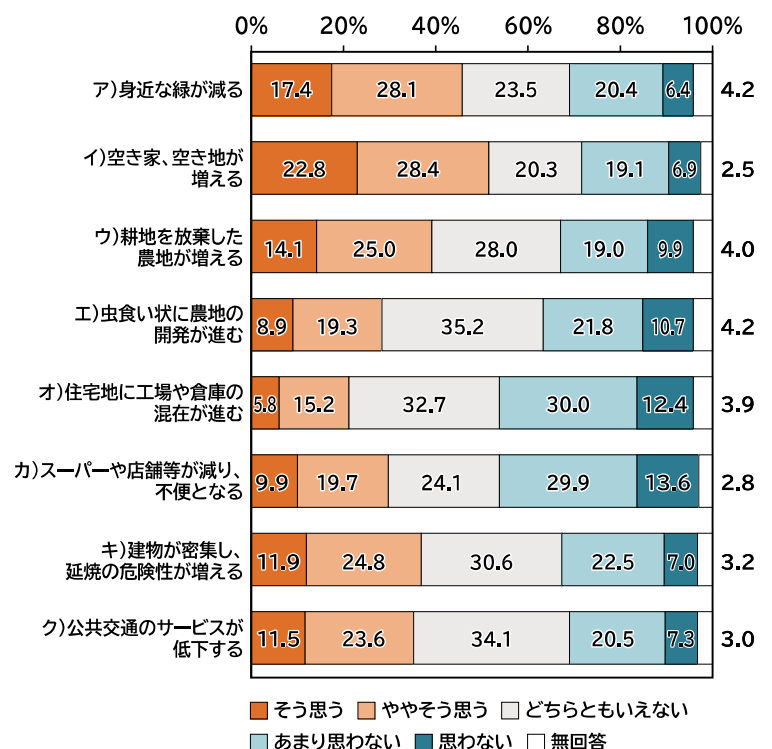
地域で懸念される状況として「空き家、空き地が増える」が51.2%と最も高くなっており、「身近な緑が減る」(45.5%)、「耕作を放棄した農地が増える」(39.1%)、「建物が密集し、延焼の危険性が増える」(36.7%)と思う割合が高くなっています。

引き続き、良好な居住環境の形成と、本市の強みでもある良好な自然環境の保全が求められています。

#### ■市の魅力や誇りと感じること (N=1,963/複数回答)



#### ■地域で懸念される状況 (N=1,963)





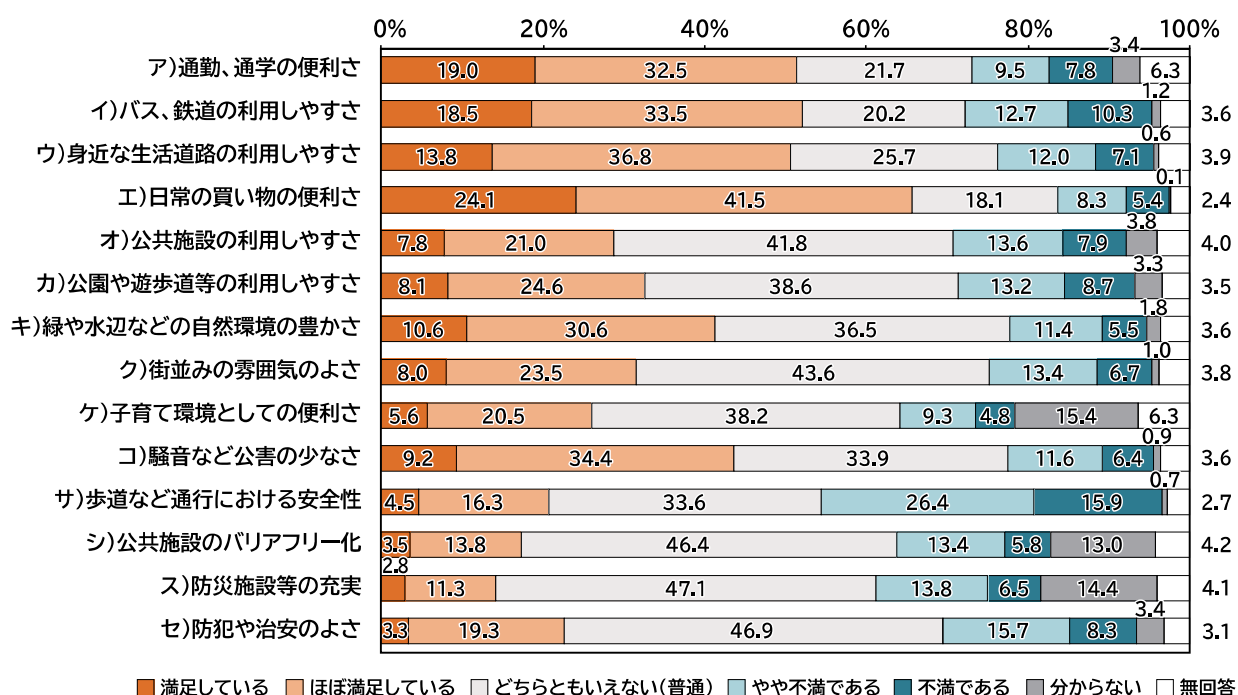
## 《現在の生活環境に対する満足度・優先度》

生活環境の満足度は「日常の買い物の便利さ」が65.6%と最も高く、交通・移動の便に関する項目も上位（「バス、鉄道の利用しやすさ」52.0%、「通勤、通学の便利さ」51.5%、「身近な生活道路の利用しやすさ」50.6%）となっていることから、日常生活の利便性が一定程度確保されている状況が伺えます。

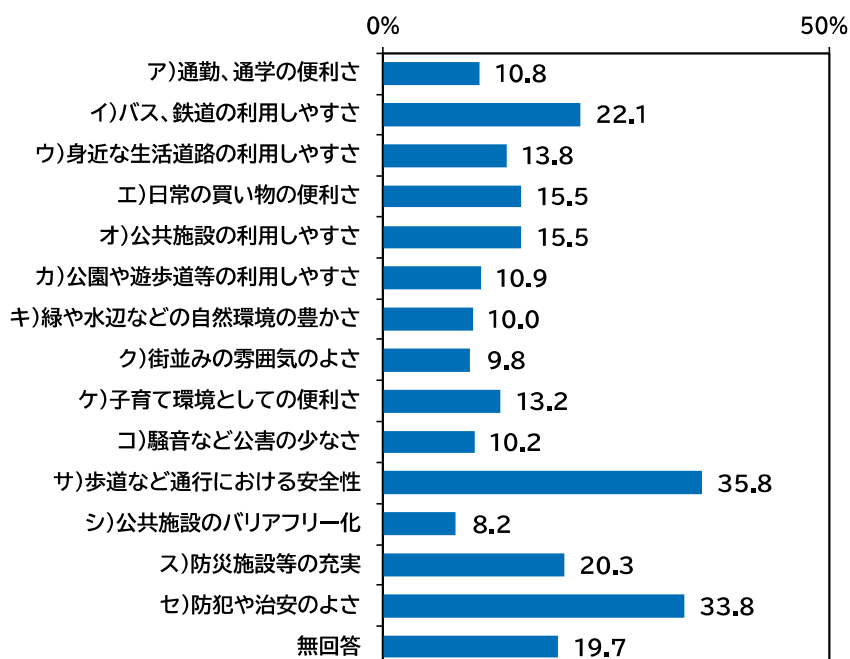
一方、不満の割合は「歩道など通行における安全性」が42.3%と突出しており、今後の優先度が高い項目としても35.8%で最も高くなっていることから、歩行者等が安全に通行できる道路環境の整備が求められています。

また、今後の優先度が高い項目として「防犯や治安のよさ」が33.8%と高くなっており、引き続き、安全性の高いまちづくりが求められています。

### ■ 満足度（評価の割合）（N=1,963）



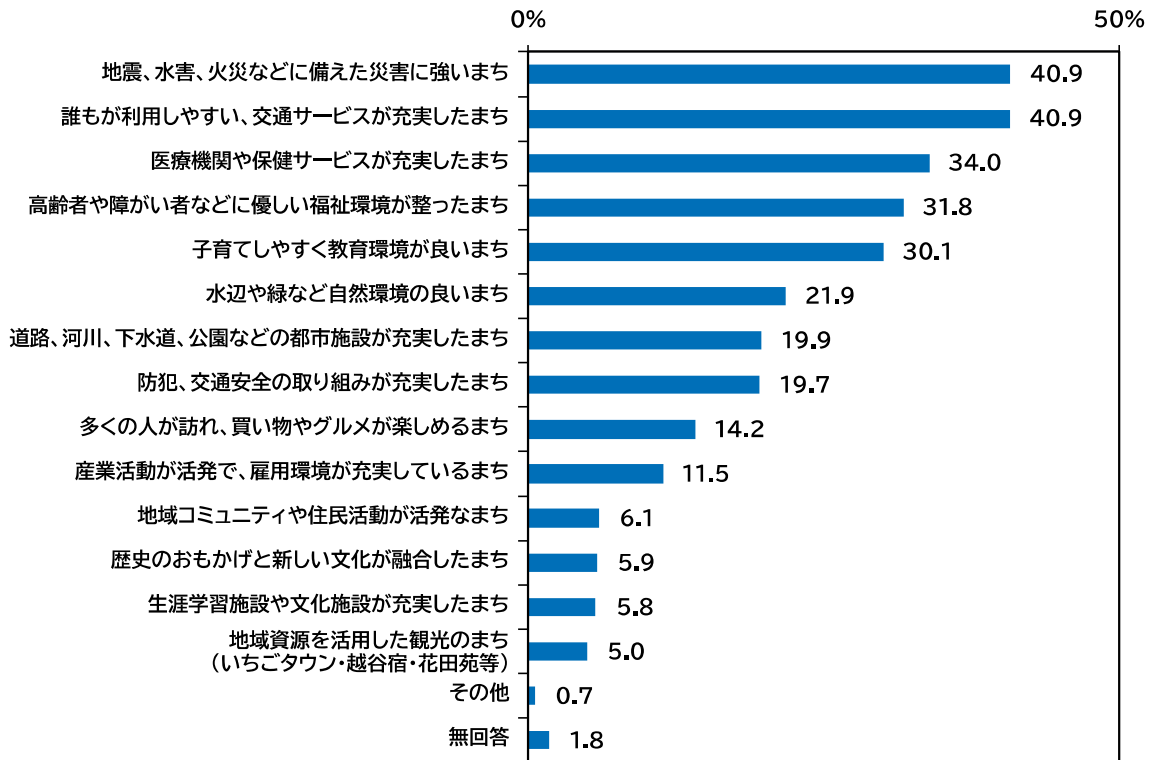
### ■ 今後の優先度（N=1,963／複数回答）



## 《10年後、20年後に望む越谷市のイメージ》

10年後、20年後に望む越谷市のイメージとして「地震、水害、火災などに備えた災害に強いまち」と「誰もが利用しやすい、交通サービスが充実したまち」が40.9%で最も高くなっています。引き続き、防災・減災\*に寄与したまちづくりや交通利便性の確保・充実が求められています。

### ■10年後、20年後に望む越谷市のイメージ(N=1,963／複数回答)



## コラム

### 防災・減災\*の考え方

○気候変動の影響により頻発化・激甚化した災害によって、全国各地で甚大な被害が発生しています。新型コロナウイルス感染症の影響下で災害が発生すれば、ライフライン\*の機能停止のみならず、医療機関や自治体の機能喪失も想定されます。安全・安心を確保し、国民の命と暮らしを守るため、『防災・減災が主流となる社会(行政機関、民間企業、国民一人ひとりが、意識・行動・仕組みに防災・減災\*を考慮することが当たり前となる社会)』を構築することが必要不可欠です。

### ■防災・減災\*が主流となる社会の実現に向けた取組の例



資料:「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト～いのちとくらしをまもる防災減災～」国土交通省、令和2年9月より

# 3 都市づくりの主要課題

「2. 越谷市を取り巻く現況」において分析した本市の現況や市民意向を踏まえ、全国的な都市づくりにおける社会の潮流を見据えながら、これからの都市づくりにおける主要課題について、次のように整理しました。

## (1) 都市構造に係る主要課題

### 社会の潮流

- ・急速に進む人口減少や少子高齢化に対応するため、適正な範囲内で都市機能の集約と居住地の誘導を図り、それらが有機的にネットワークされた「コンパクト・プラス・ネットワーク\*」による持続可能な都市づくりが推進されています。
- ・地球温暖化の一因といわれる温室効果ガス\*の排出抑制に向けた対応として、低炭素\*・循環型社会\*の構築が推進されています。

### ・集約と連携による都市構造の構築

本市の人口は、令和4年(2022年)にピークを迎え、その後、人口減少に転じることが予測されています。持続可能な都市づくりを進めていくためには、既存ストック\*の活用を図りながら、効果的・効率的な都市経営を目指し、高い人口密度が維持できるよう、引き続き、集約と連携による都市構造の構築に取り組む必要があります。

### ・市民生活を支える都市機能の維持・充実

鉄道網や道路網を中心として整備された市街地には、市民の生活利便性を支える商業や業務など多様な都市機能が形成されているため、このような利便性の高い都市機能を引き続き維持・充実し、都市の魅力や活力の更なる創出が期待されています。

### ・歩いて暮らせる都市づくりの推進

本市は、平坦な地形特性を活かし、鉄道駅を中心とした徒歩圏など、人々が集い、交流のできる市街地が形成されています。このため、居住地などと多様な手段で結ばれたネットワークを充実させ、環境に配慮しながら、歩いて暮らせる都市づくりを進めていく必要があります。

### ・協働による都市づくりの推進

人口減少や少子高齢化による市街地の活力低下や地域間の連携、コミュニティの衰退などが懸念されています。人口規模を確保していくためにも、愛着や誇りを持って住み、訪れたい都市づくりの方向を共有し、市民、事業者、行政がそれぞれの役割分担のもとに協働による都市づくりを推進していくことが重要となります。



## (2)土地利用に係る主要課題

### 社会の潮流

- ・人口減少や少子高齢化に伴って、都市内部で空き家・空き地の低未利用地\*がランダムに発生する「都市のスポンジ化\*」への対応が推進されています。
- ・公園・緑地や農地など、市街地内のみどり資源の適正な保全・活用や自然環境における多様な機能を活かした「グリーンインフラストラクチャー\*」の活用に向けた取組が推進されています。

### ①居住環境の“質”の向上

#### ・空き家・空き地の対策

空き家の発生は特に市街化区域内で顕在化しています。空き家の増加により居住環境の質の低下をはじめ、都市の魅力や活力の低下も懸念されるため、空き家・空き地の対策として、適正管理や活用などを図る必要があります。

#### ・暮らしやすい居住環境の維持・向上

市街化区域を中心に市民の生活利便性を支える商業、医療、福祉などの生活利便施設が立地しています。また、郊外部を含む公園や農地などの緑は、日常生活に憩いや安らぎを与えてくれます。このような多様な要素を将来にわたって享受できるように、暮らしやすく、住み続けたい居住環境の維持・向上に努める必要があります。

#### ・居住環境の改善

住み続けたいと思える魅力ある市街地を形成するためには、生活を支える道路などの都市基盤\*の整備や、密集した住宅地や住宅と工場が混在する地域の解消など、居住環境の改善が必要となります。また、良好な居住環境へ改善するためには、地域住民と一体となって取組を進める必要があります。

### ②都市活力を創出する土地利用の誘導

#### ・拠点のにぎわいと魅力の創出

人口減少や少子高齢化が進み、都市の魅力の低下や、地域経済への影響が懸念されます。都市全体の活力をけん引するためには、人々が集い、交流を促すにぎわいと魅力ある拠点の創出に向け、取り組む必要があります。

#### ・都市の活力向上に資する土地利用の展開

将来にわたり都市が持続し発展していくためには、定住人口\*や交流人口\*の確保などによる地域経済の活性化が必要となります。本市の立地特性を活かし、幹線道路などの都市基盤\*が整った利便性の高いエリアを対象として、就業の場の確保や地域活性化を目指し、都市の活力向上に資する土地利用の展開を図る必要があります。

### ③市街化調整区域での適正な土地利用とコミュニティの維持

#### ・無秩序な市街地拡大の抑制

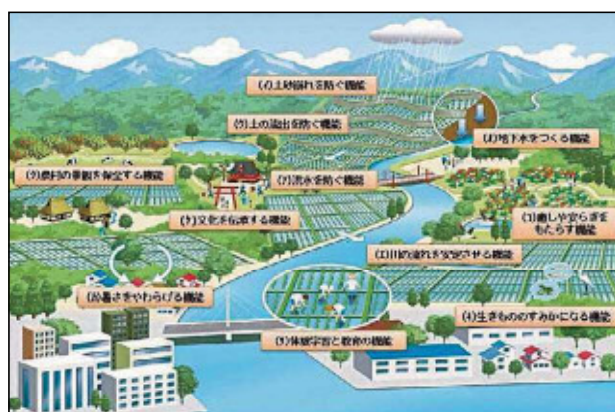
既存集落\*の周辺部や市街化区域に近い地域では、宅地等への土地利用転換が進んでいるため、無秩序に市街地が拡大しないよう抑制し、適正な土地利用を図る必要があります。

#### ・優良な農地の保全・活用

農業の担い手不足などに伴う耕作放棄地\*の発生や、土地利用転換による耕作可能な農地の減少が懸念されるため、集積化・集団化による優良な農地の保全や地域特性に応じた農地の活用などの取組を進める必要があります。

#### ・既存集落\*におけるコミュニティの維持

市街化調整区域に形成されている既存集落\*については、高齢化や農業者の後継者不足による地域活力の低下が課題となるため、コミュニティの維持に向けて取り組む必要があります。



農業(農地)の多面的機能の概念図

資料:「多面的機能イメージ図」農林水産省より

## コラム

### 都市のスポンジ化\*

○人口減少社会においては、都市内での開発意欲が低減し、空き地、空き家等の低未利用の空間が、小さな敷地単位で時間・空間的にランダムに相当程度の分量で発生する『都市のスポンジ化\*』が課題となります。

○都市のスポンジ化\*は、生活利便性の低下や治安・景観の悪化、地域の魅力(地域バリュー)の低下など、スポンジ化が一層進行する悪循環を生み出すことから、まだ顕在化していない地域での予防的な措置もあわせて対策を講じる必要があります。

#### ■都市のスポンジ化\*のイメージ



## (3) 交通環境に係る主要課題

### 社会の潮流

- ・厳しい財政状況の中で道路・橋りょうなどの老朽化<sup>きょう</sup>が進行していることから、計画的な道路等の整備と適正な管理により、自動車だけでなく、歩行者や自転車も含めた安全性に配慮した道路環境づくりが推進されています。
- ・モータリゼーション\*の進展や人口減少、少子高齢化に伴って、市民の移動を支える公共交通網のサービス縮小が課題となっており、持続可能な公共交通の維持・充実に向けた取組が推進されています。

### ① 利便性の高い道路網の形成

#### ・移動しやすい道路網の確保

本市の都市計画道路の内、南北の骨格を成す幹線道路は、概ね整備されています。引き続き、東西方向の道路網の強化に向けた幹線道路等の整備や交通渋滞の解消など、市内の移動が円滑にできるよう、利便性の高い道路網の形成に取り組む必要があります。

#### ・計画的な道路整備と維持管理

限られた財源の中で利便性の高い道路網を形成するためには、社会経済情勢の変化や広域的な道路の整備状況等を踏まえて、整備を推進していく必要があります。

また、整備から数十年が経過した道路については、老朽化への対応が課題となっているため、計画的な道路整備と維持管理により、安全で効果的な道路網を確保していく必要があります。

#### ・誰もが安全で円滑に利用できる道路環境づくり

歩行者や自転車利用者などが安全に通行できる道路環境づくりが期待されています。引き続き、多様な主体との連携を図りながら、誰もが安全で円滑に利用できる道路環境づくりを進める必要があります。



南北を繋ぐ国道4号バイパス



十分な歩行空間を確保した道路



## ②持続可能な公共交通網の構築

### ・公共交通の維持・充実

今後、人口減少や少子高齢化の進行による公共交通サービスの低下が懸念されています。高齢者の運転免許返納の増加などにより、日常生活において身近な交通手段としての役割も大きくなっているため、持続可能な公共交通網の形成に向けて、公共交通の利便性の向上に取り組む必要があります。

### ・交通結節点\*の機能強化の推進

子どもや高齢者、障がいのある方まで、誰もが円滑に移動することができるよう、鉄道駅やバス停をはじめとした交通結節点\*の機能強化や利用環境の改善を進めていく必要があります。

### ・公共交通の利用促進

公共交通は、通勤・通学、買い物、コミュニティ活動をはじめ、子育てや通院、介護、高齢者や障がいのある方の就労など、様々な場面での利用・活用が期待されています。

みんなで公共交通に乗って、守り、育てることができるような意識の醸成を図り、ICT\*やAI\*などの新技術の活用も視野に入れながら、公共交通の利用促進に取り組む必要があります。



駅前広場とバス



タクシー乗り場

## (4) 都市環境に係る主要課題

### 社会の潮流

- ・持続可能で魅力あるまちづくりに向けて、省エネルギーや資源循環などの新技術を活用した「スマートシティ\*」の実現による、環境に配慮した都市づくりが推進されています。
- ・道路・橋りょうなどの都市施設\*や公共施設の老朽化が急速に進展する中で、「新しく造ること」から「賢く使うこと」への移行が進んでおり、長期的な視点に立った施設の長寿命化・更新・統廃合など、公共施設等の計画的な管理が求められています。

### ①環境に配慮した都市づくり

#### ・自然との共生

本市は、市街地を取り囲むように農地が広がっており、市内には多くの河川や水路が流れる自然環境を有しています。これらは、日常生活に潤いや安らぎを与えるとともに多種多様な動植物の生息・生育空間となっています。引き続き、人とまちと自然が共生する環境に配慮した都市づくりを推進していく必要があります。

### ②地域資源を活かした魅力づくり

#### ・来訪者を呼び込む都市づくり

持続可能な都市づくりに向けては、居住や通勤・通学、観光など、様々な場面での「交流人口\*」の拡大も必要です。そのため、市民だけでなく、来訪者にとって魅力ある都市を形成していく必要があります。

#### ・地域資源を活かした景観形成

本市には、旧日光道中(旧日光街道)や久伊豆神社、多くの河川など、越谷ならではの多様な資源を有しています。このような地域資源を活かし、歴史や文化を感じ、親しみのある景観づくりを推進していく必要があります。

### ③公共施設及び都市施設\*の最適化

#### ・生活を支える施設の老朽化への対応

道路、公園、下水道、ポンプ施設などの都市施設\*については、整備してから数十年経過したものもあり、老朽化への対応が課題となっています。将来にわたって持続的な行政サービスを提供していくためには、既存施設の長寿命化や更新による安全性の確保、維持管理に係るコストの適正化などが必要です。



## ・公共施設の計画的な管理

人口減少や少子高齢化が進行する中、限られた財源で持続可能な行政サービスを提供することが重要です。そのため、すべての公共施設をそのまま建替えなどの更新を行うことは非現実的であることから、既存施設の長寿命化や複合化など、既存施設を有効に活用し、計画的な管理を行う必要があります。



老朽化した公園施設



新しくなった保育所

## ④安全・安心な都市づくり

### ・災害に強い都市づくり

気候変動により頻発・激甚化した台風や大雨、大規模地震などの自然災害に備え、国土強靱化\*に向けた取組が求められています。

安全・安心して暮らせる都市づくりの実現に向けて、ハード面での防災・減災\*対策を進めるとともに、ソフト面として防災意識の普及・啓発や地域と協働した防災対策など更なる防災力の向上を図り、まちの強靱化に向けた取組を推進していく必要があります。

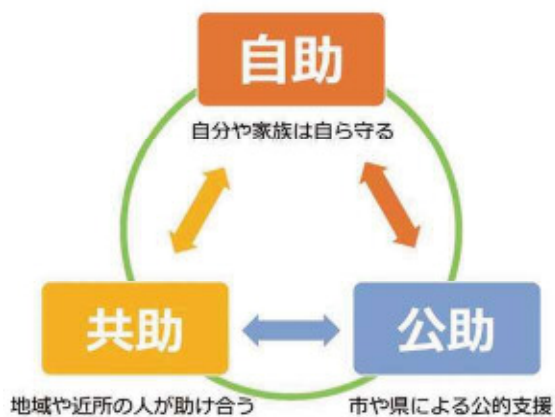
### ・協働による取組の推進

災害や犯罪等に対する対策としては、ハード面の整備のみならず、市民一人ひとりが備えや対策をする「自助」や、身近な人同士が助け合う「共助」などのソフト面の強化が重要となります。

自治会等のコミュニティと行政の連携に加え、民間の能力の活用\*を図るなど、安全で安心した生活が送れるように、市民、事業者、行政がそれぞれの役割を共有し、協働できる体制を構築するための仕組みづくりを推進していく必要があります。



平成27年(2015年)台風第18号に伴う浸水被害



自助・共助・公助のイメージ図

