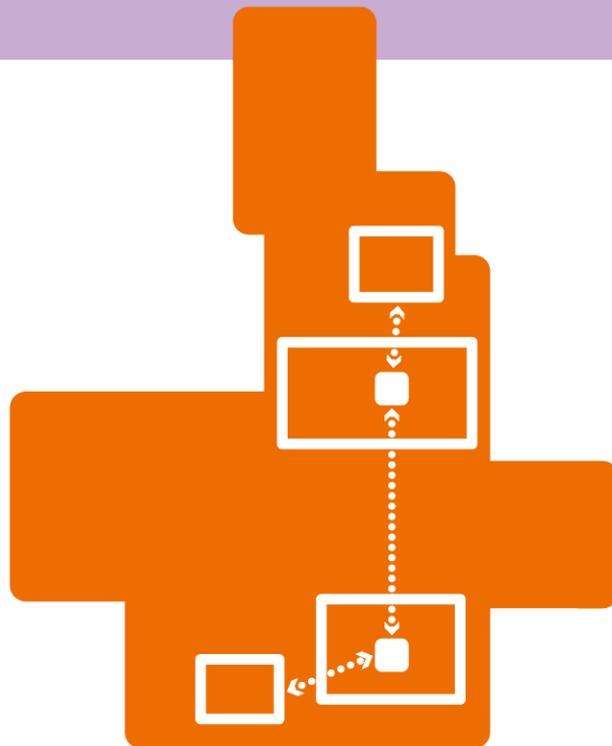


第5章

居住誘導区域・誘導施策



第5章 居住誘導区域・誘導施策

第5章では、居住を誘導する区域及び誘導に向けた施策を整理します。

1. 居住誘導区域の設定

(1) 居住誘導区域とは

居住誘導区域とは、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、各種施設や地域コミュニティ*の持続性が確保されるよう居住を誘導する区域です。

<参考> 居住誘導区域の考え方

出典：都市計画運用指針(国土交通省 令和5年12月)

① 基本的な考え方

居住誘導区域は、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である。このため、居住誘導区域は、都市全体における人口や土地利用、交通や財政、災害リスクの現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるよう定めるべきである。

② 居住誘導区域の設定

居住誘導区域を定めることが考えられる区域として、以下が考えられる。

- ア．都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域
- イ．都市の中心拠点及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、都市の中心拠点及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
- ウ．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

*地域コミュニティ(P190)

③居住誘導区域に含まない区域

	区域名	根拠法	参照条項
含まないとされる区域	市街化調整区域	都市計画法	第7条第1項
	災害危険区域(条例により住宅の建築が禁止されている区域)	建築基準法	第39条第1項
	農用地区域	農振法 ※1	第8条第2項第1号
	農地若しくは採草放牧地	農地法	第5条第2項第1号口
	特別地域	自然公園法	第20条第1項
	保安林	森林法	第25条若しくは第25条の2
	保安林予定森林	森林法	第30条若しくは第30条の2
	保安施設地区	森林法	第41条
	保安施設地区に予定された地区	森林法	第44条
	原生自然環境保全地域	自然環境保全法	第14条第1項
	特別地区	自然環境保全法	第25条第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	急傾斜地法 ※4	第3条第1項
	土砂災害特別警戒区域	土砂災害防止法 ※2	第9条
浸水被害防止区域	特定都市河川浸水被害対策法	第56条第1項	
原則として含まないとするべきである区域	津波災害特別警戒区域	津波防災地域づくり法 ※3	第72条
	災害危険区域(条例により住宅の建築が禁止されている区域を除く)	建築基準法	第39条第1項
区域の災害リスクや警戒避難体制等を総合的に考慮して、適当でない場合は、原則として含まないとするべきである区域	土砂災害警戒区域	土砂災害防止法	第7条第1項
	津波災害警戒区域	津波防災地域づくり法	第53条第1項
	浸水想定区域	水防法	第15条第1項第4号
	調査結果等により判明した災害の発生のおそれのある区域		
	例)土砂災害防止法に基づく基礎調査	土砂災害防止法	第4条第1項
	例)津波防災地域づくり法に規定する津波浸水想定における浸水の区域	津波防災地域づくり法	第8条第1項
例)都市浸水想定における都市浸水が想定される区域	特定都市河川浸水被害対策法	第4条第2項	
慎重に判断を行うことが望ましい区域	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(条例により住宅の建築が制限されている区域)	都市計画法	第8条第1項第2号
	地区計画(条例により住宅の建築が制限されている区域)	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		

- ※ 1 農業振興地域の整備に関する法律
- ※ 2 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
- ※ 3 津波防災地域づくりに関する法律
- ※ 4 急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律

(2) 区域設定の基本方針

《本市のまちづくりの基本的な考え方》

- まちの核(東松山駅周辺)やまちの副次核(高坂駅周辺)の周辺等に広がる市街化区域*は、住宅地や商業地などの都市的な土地利用を進め、便利で質の高い暮らしを提供していく地域です。
- 市街化区域*の中で住宅地としての土地利用が想定されているエリアは、東松山駅周辺の松山エリア、高坂駅周辺の高坂エリア、高坂丘陵エリア、沢口町・殿山町エリアの4つです。
- 本市は、市域面積の約17%に相当する市街化区域*の中に全市人口の約6割が居住しており、既にコンパクトな市街化区域*を形成しています。また、市街化区域*の人口密度は約49人/haで、一定の人口集積が確保されています。
- 近年、市街化区域*内において人口減少が進んでいる地域があります。一方、市街化調整区域*では、一般国道254号や407号沿線などで人口が増加している地域があります。
- 市街化区域*内には、路線バスなどの公共交通や様々な都市機能*が集積しています。これらを維持するためには、まとまりのある市街地と人口集積を維持し、民間事業者が事業を継続しやすい環境を整えることが必要です。

《居住誘導区域の設定の基本方針》

市街化区域*内の人口・都市機能*の集積や公共交通を将来にわたり維持するとともに、市街化調整区域*の開発需要や定住人口を長期的な視点で緩やかに市街化区域*内へ誘導していくため、住宅地としての土地利用が想定されている4つのエリア(松山、高坂、高坂丘陵、沢口町・殿山町)に居住誘導区域を設定します。

なお、具体的な区域については、現在の人口集積や既存の都市基盤*を有効に活用する観点から、これらの状況を考慮してエリアごとに設定します。

*市街化区域(P189) *市街化調整区域(P189) *都市機能(P191) *都市基盤(P191)

(3) 区域設定において配慮する事項

1) 都市機能誘導区域

- 都市機能誘導区域は、充実した都市機能*や高い交通利便性を有し、歩いて暮らせる都市型生活に適した良質な居住空間となることから、それらの区域が含まれるように居住誘導区域を設定します。

2) 計画的に整備された住宅地

- 土地区画整理事業*などにより整備された一団の住宅地は、住宅地としてのまとまりを考慮し、一団となっている住宅地が全て含まれるように居住誘導区域を設定します。

3) 工業的土地利用エリアの除外

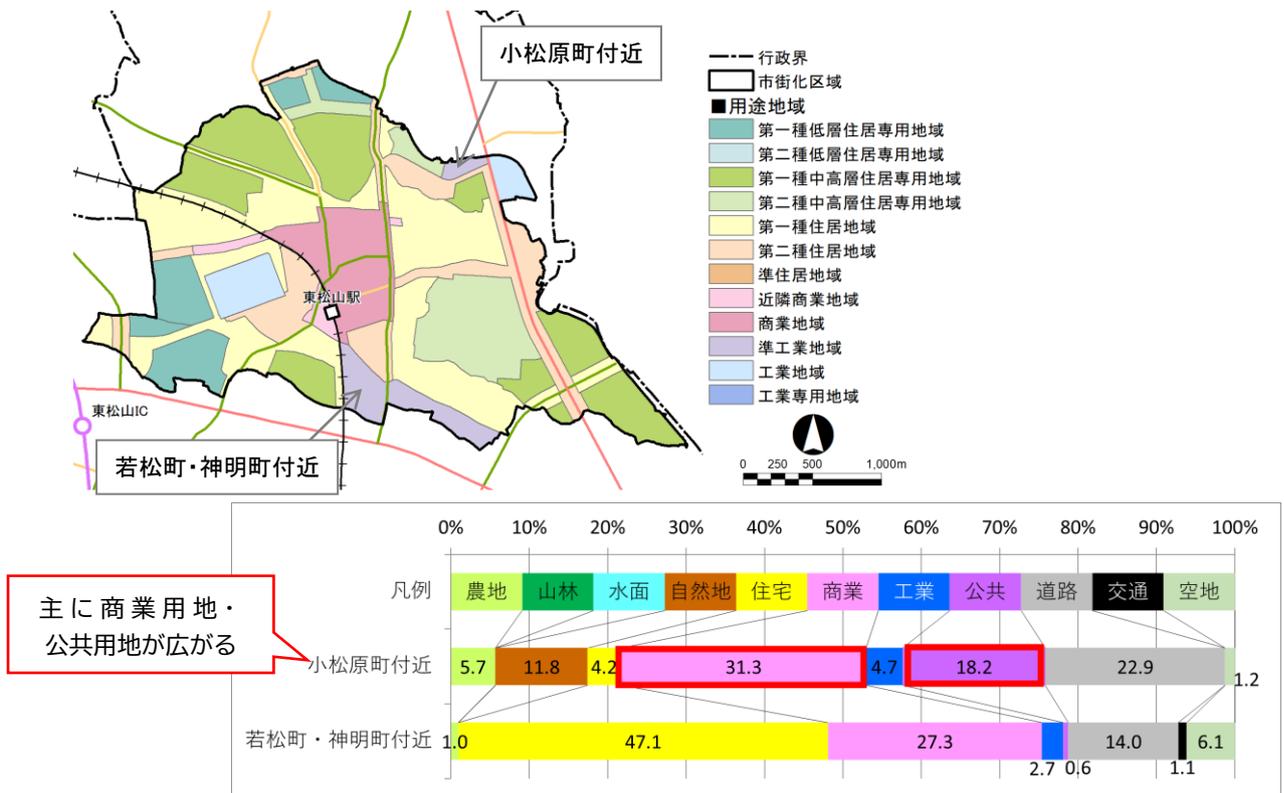
- 市街化区域*のうち、工業専用地域*、工業地域*、主に商業用地・公共用地が広がる小松原町の準工業地域*は、積極的に居住を誘導することが望ましくないエリアと考え、居住誘導区域から除外します。

<参考> 準工業地域の土地利用現況

- 準工業地域*は、若松町・神明町付近及び小松原町付近に指定されています。若松町・神明町付近は住宅用地が5割弱を占めています。一方、小松原町付近は住宅用地が5%未満で、商業用地と公共用地で約5割を占めています。

図 65 準工業地域の土地利用現況

【資料】 都市計画基礎調査



*都市機能(P191) *土地区画整理事業(P192) *市街化区域(P189) *工業専用地域(P189) *工業地域(P189) *準工業地域(P190)

4)大規模な都市施設などが立地するエリアの除外

- 市野川浄化センターや調整池*は、将来にわたりその役割を担うエリアと考え、居住誘導区域から除外します。
- 高坂サービスエリアを含む関越自動車道は、現在の土地利用状況を踏まえ、居住誘導区域から除外します。

5)保全すべき自然が広がるエリアの除外

- 市街化区域*内の貴重なみどりの空間を形成する都市公園*や市が管理する緑地は、将来にわたり保全すべきエリアと考え、居住誘導区域から除外します。

6)災害リスクの高いエリアの除外

- 安心安全な日常生活・社会活動の場に居住の維持・誘導を図るため、予測が難しく突発的に発生する土砂災害の危険性があるエリア(土砂災害警戒区域*・土砂災害特別警戒区域*)については、居住誘導区域から除外します。
- 洪水による浸水想定区域*や内水による浸水被害*が懸念されるエリアについては、降雨や河川水位の観測体制の整備により事前の避難が可能である点を考慮し、浸水被害の防止・軽減に向けた各種取組を実施することを前提に居住誘導区域に含めます。ただし、洪水により家屋の倒壊・流出をもたらすような激しい氾濫流や河岸浸食の発生が想定されるエリア(家屋倒壊等氾濫想定区域*)については、人的被害の可能性が高い点を考慮し、居住誘導区域から除外します。

*調整池(P191) *市街化区域(P189) *都市公園(P191) *土砂災害警戒区域(P192) *土砂災害特別警戒区域(P192)
*浸水想定区域(P190) *内水による浸水被害(P192) *家屋倒壊等氾濫想定区域(P188)

図 66 災害ハザード状況(水害、土砂災害)松山エリア

【資料】 埼玉県資料等を基に作成

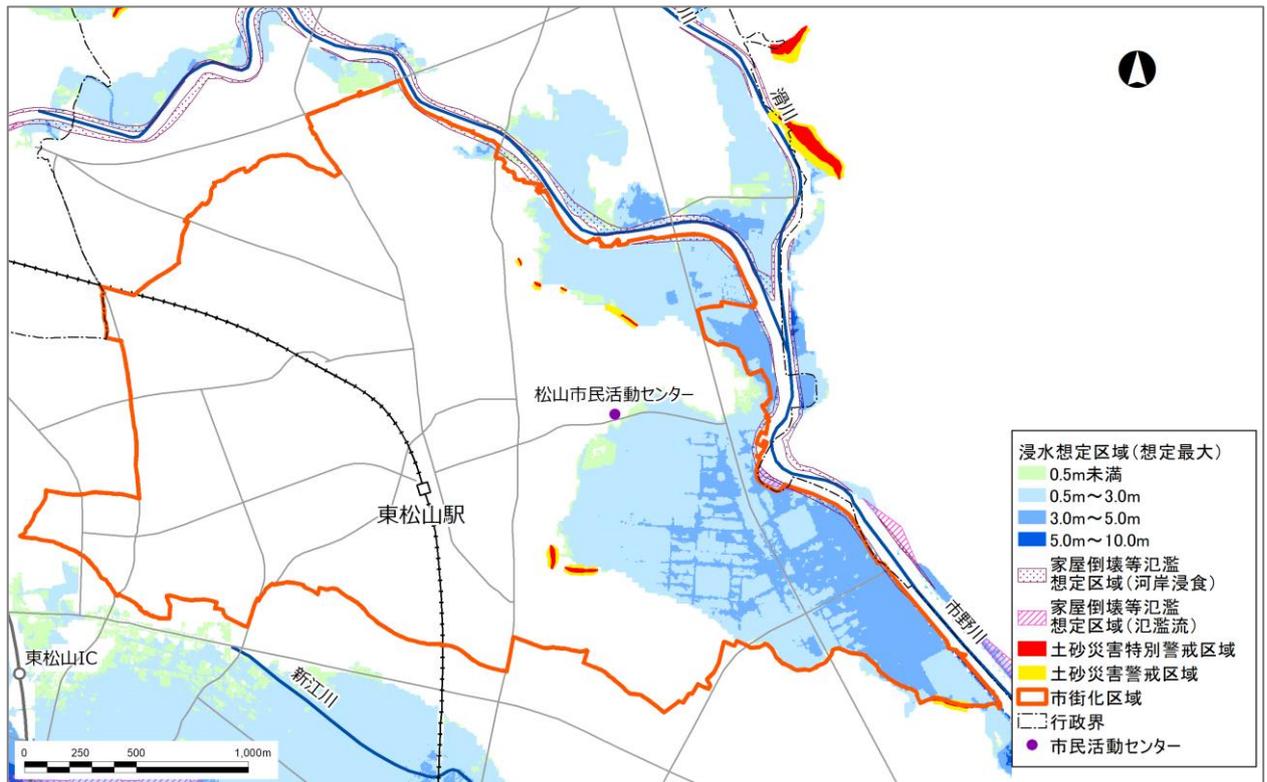


図 67 災害ハザード状況(水害、土砂災害)高坂エリア

【資料】 埼玉県資料等を基に作成

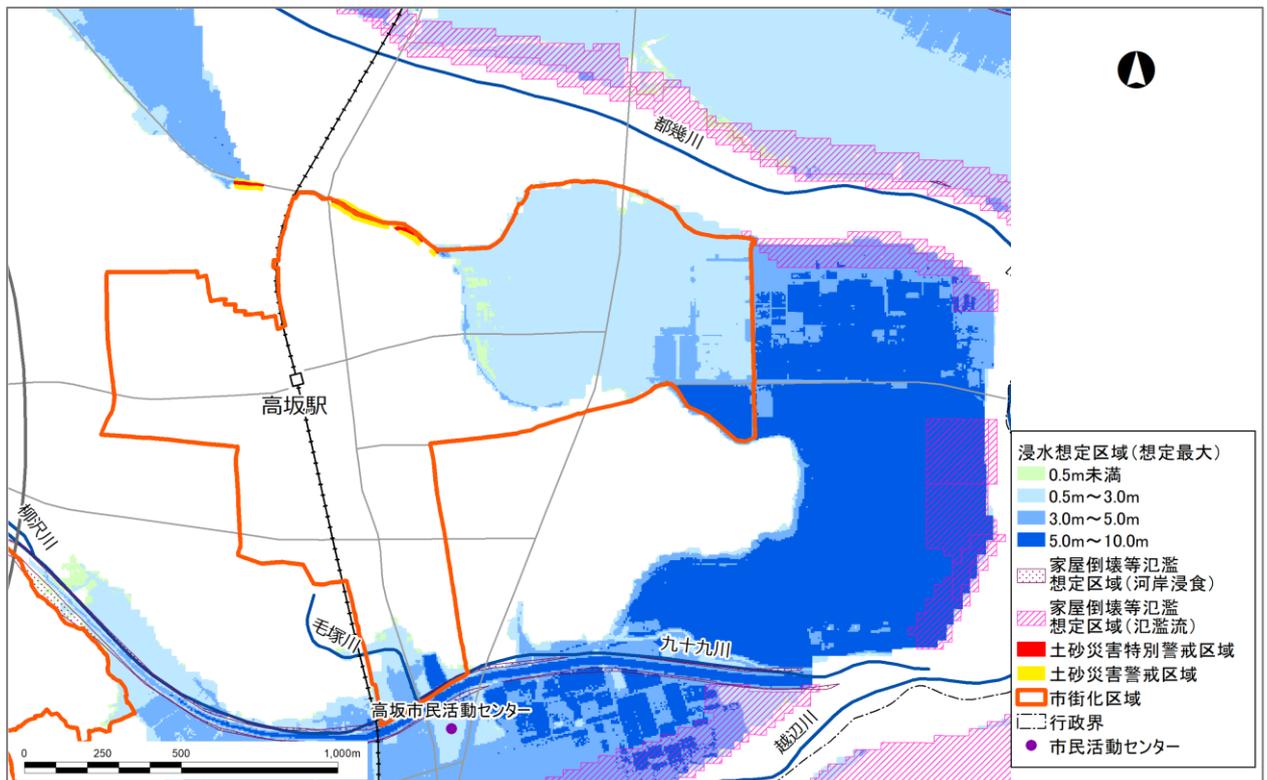


図 68 災害ハザード状況(水害、土砂災害)高坂丘陵エリア

【資料】 埼玉県資料等を基に作成

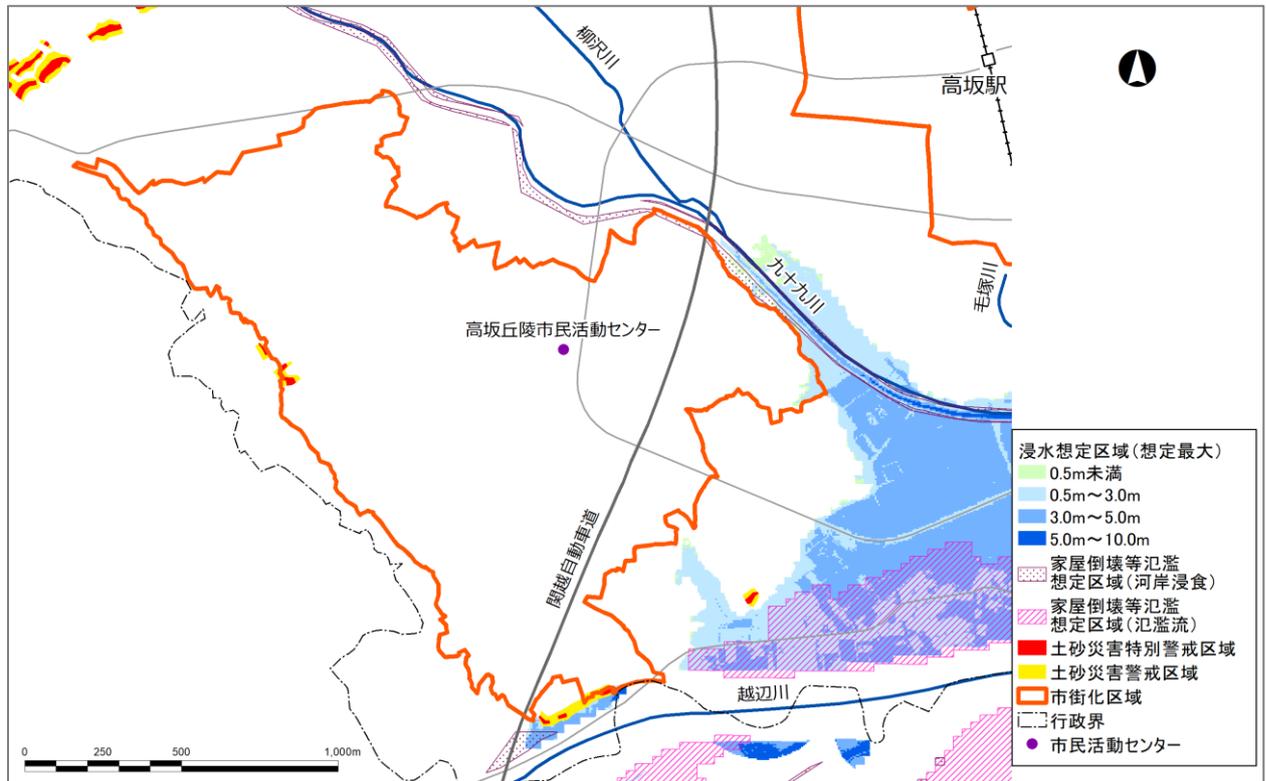
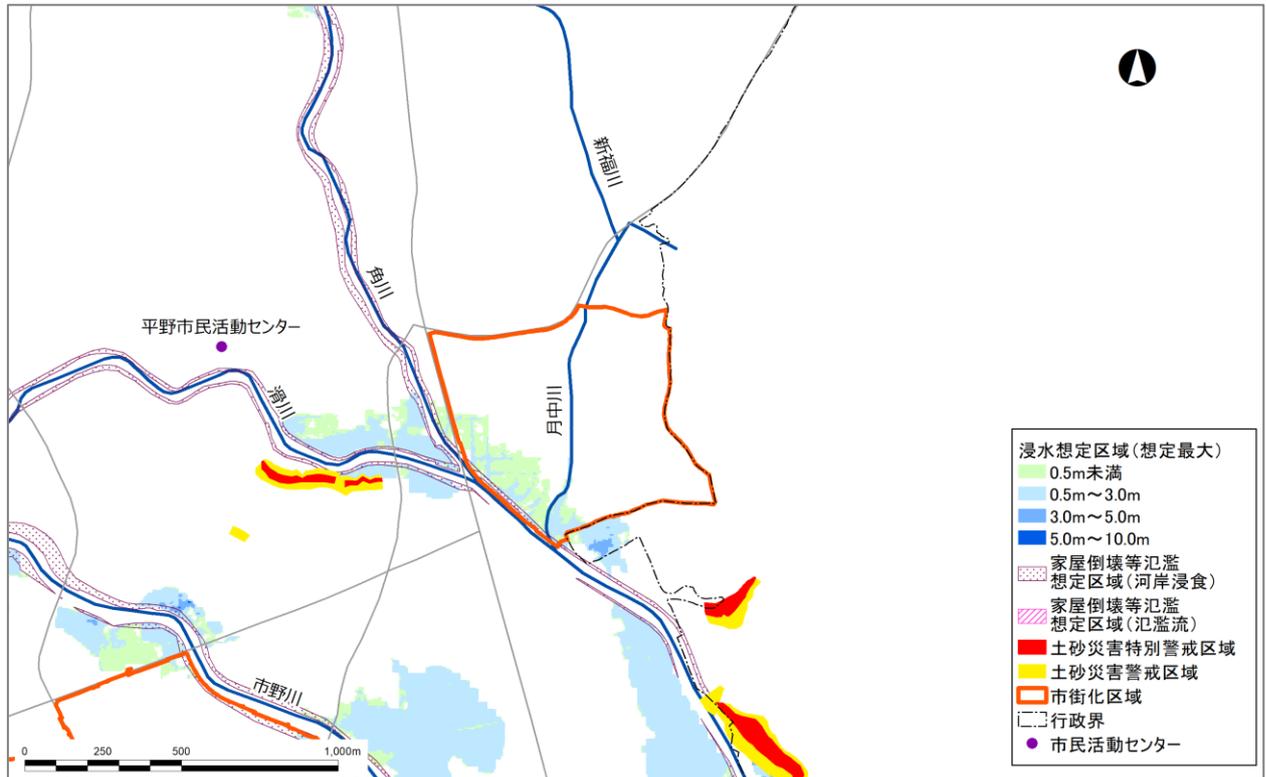


図 69 災害ハザード状況(水害、土砂災害)沢口町・殿山町エリア

【資料】 埼玉県資料等を基に作成



(4)エリアごとの居住誘導区域の設定

4つのエリア(松山、高坂、高坂丘陵、沢口町・殿山町)ごとに、人口密度、市街化動向、都市基盤整備、公共交通サービス、都市機能誘導区域との関係性を整理し、それらを踏まえて居住誘導区域の範囲の考え方及び具体的な区域を示します。

1)松山エリア

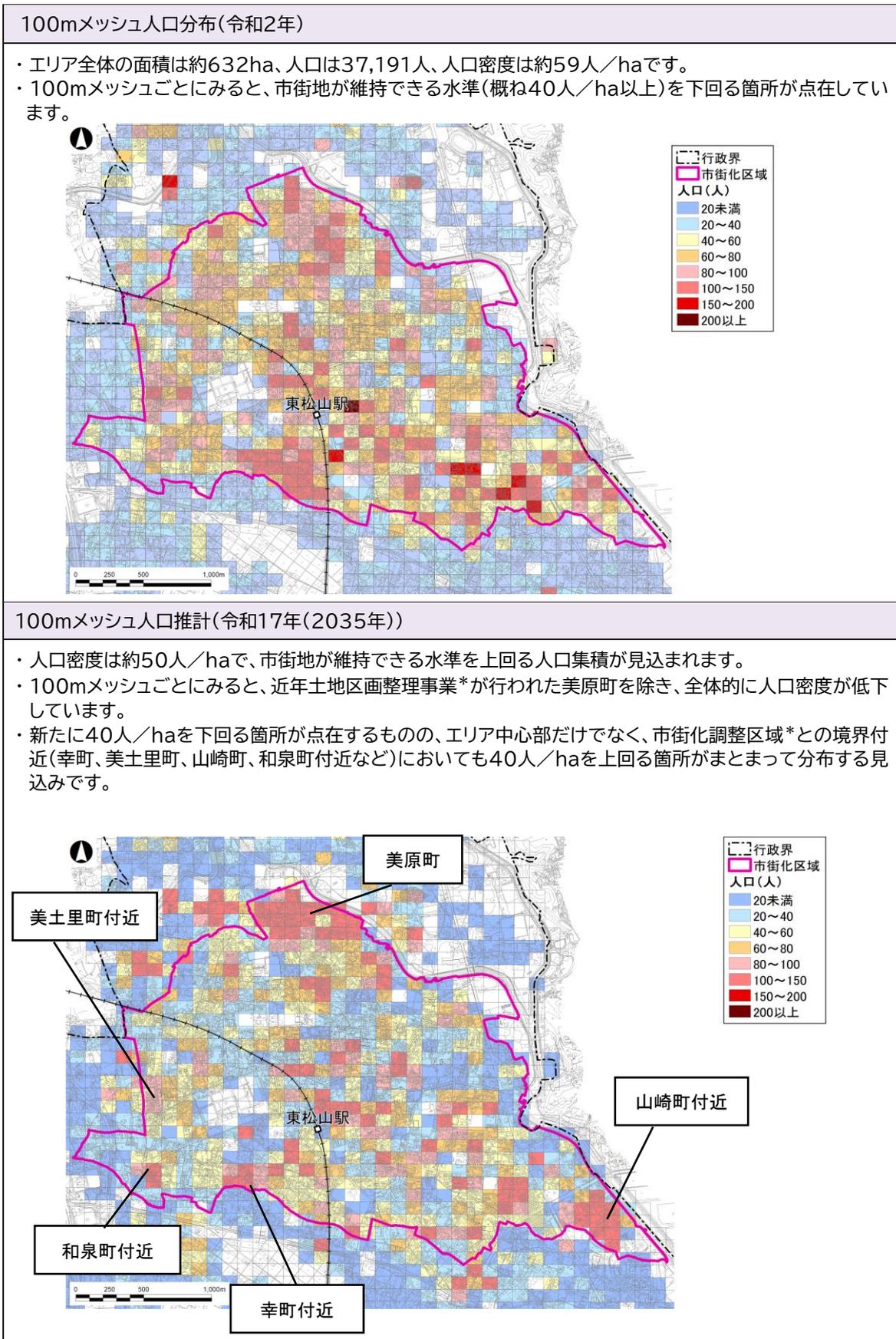
<エリアの状況>

項目		状況
人口密度	令和2年	<ul style="list-style-type: none"> ・ エリア全体の面積は約632ha、人口は37,191人、人口密度は約59人/haです。 ・ 100mメッシュごとにみると、市街地が維持できる水準(概ね40人/ha[*]以上)を下回る箇所が点在しています。
	令和17年(2035年)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人口密度は約50人/haで、市街地が維持できる水準を上回る人口集積が見込まれます。 ・ 100mメッシュごとにみると、近年土地区画整理事業[*]が行われた美原町を除き、全体的に人口密度が低下しています。 ・ 新たに40人/haを下回る箇所が点在するものの、エリア中心部だけでなく、市街化調整区域[*]との境界付近(幸町、美土里町、山崎町、和泉町付近など)においても40人/haを上回る箇所がまとまって分布する見込みです。
市街化動向		<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和2年時点では、概ね全域が人口集中地区[*](DID)に含まれています。 ・ 人口集中地区[*]に含まれていない場所は、東松山インターチェンジ北側の主要地方道深谷東松山線の沿道周辺です。
都市基盤整備		<ul style="list-style-type: none"> ・ エリアの東部や北部などで土地区画整理事業[*]による基盤整備が行われています。 ・ 下水道(汚水)[*]は概ね供用開始となっていますが、エリア西部など一部地域では現在整備を進めています。また、美原町は土地区画整理事業[*]により整備が完了しています。 ・ 土地区画整理事業[*]が行われた区域では、良質な居住環境の維持・形成を目指し、一部地域で地区計画が定められています。 ・ 和泉町付近では、和泉町地域整備計画に基づき、道路や下水道の整備を進めているほか、良質な居住環境の維持・形成を目指し、地区計画が定められています。
公共交通		<ul style="list-style-type: none"> ・ 概ね公共交通利用圏域(駅から半径800m内、又はバス停から半径500m内)に含まれています。 ・ 公共交通利用圏域に含まれていない場所は、主にエリア西部に分布しています。
都市機能誘導区域との関係性		<ul style="list-style-type: none"> ・ エリア中央には、東松山駅を中心とした都市機能誘導区域が設定されています。

※都市計画法施行規則に定められている既成市街地の人口密度の基準。人口密度の低下により、商業施設や医療施設、公共交通などの事業性の低下が懸念される。(国土交通省資料によれば、コンビニエンスストア(大都市住宅地)の商圏の一例として、半径500m、周辺人口3,000人が示されている。これを人口密度に換算すると約38人/haである。)

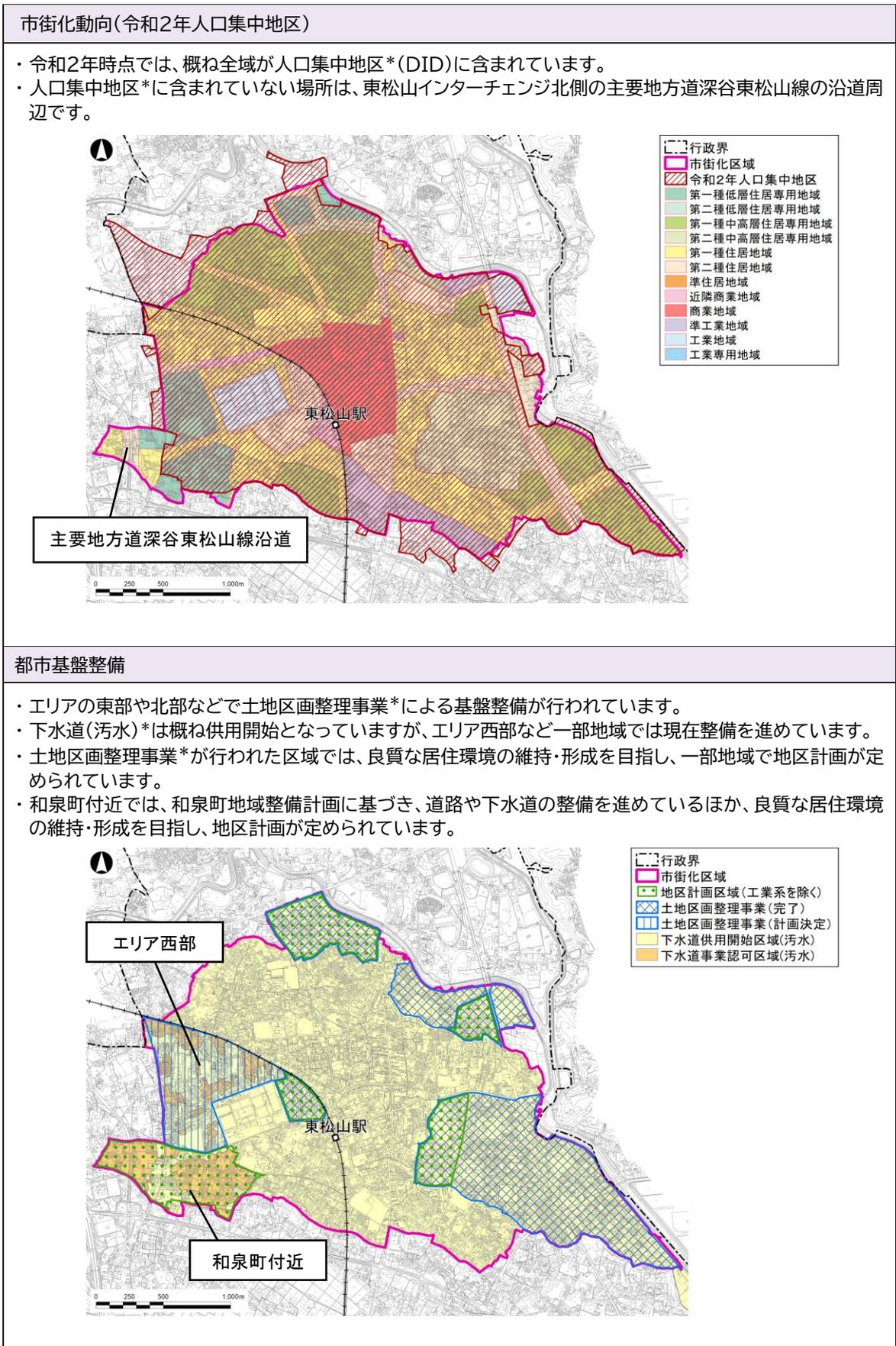
*土地区画整理事業(P192) *市街化調整区域(P189) *人口集中地区(P190) *下水道(汚水)(P189)

図70 松山エリアの状況 (1/3)



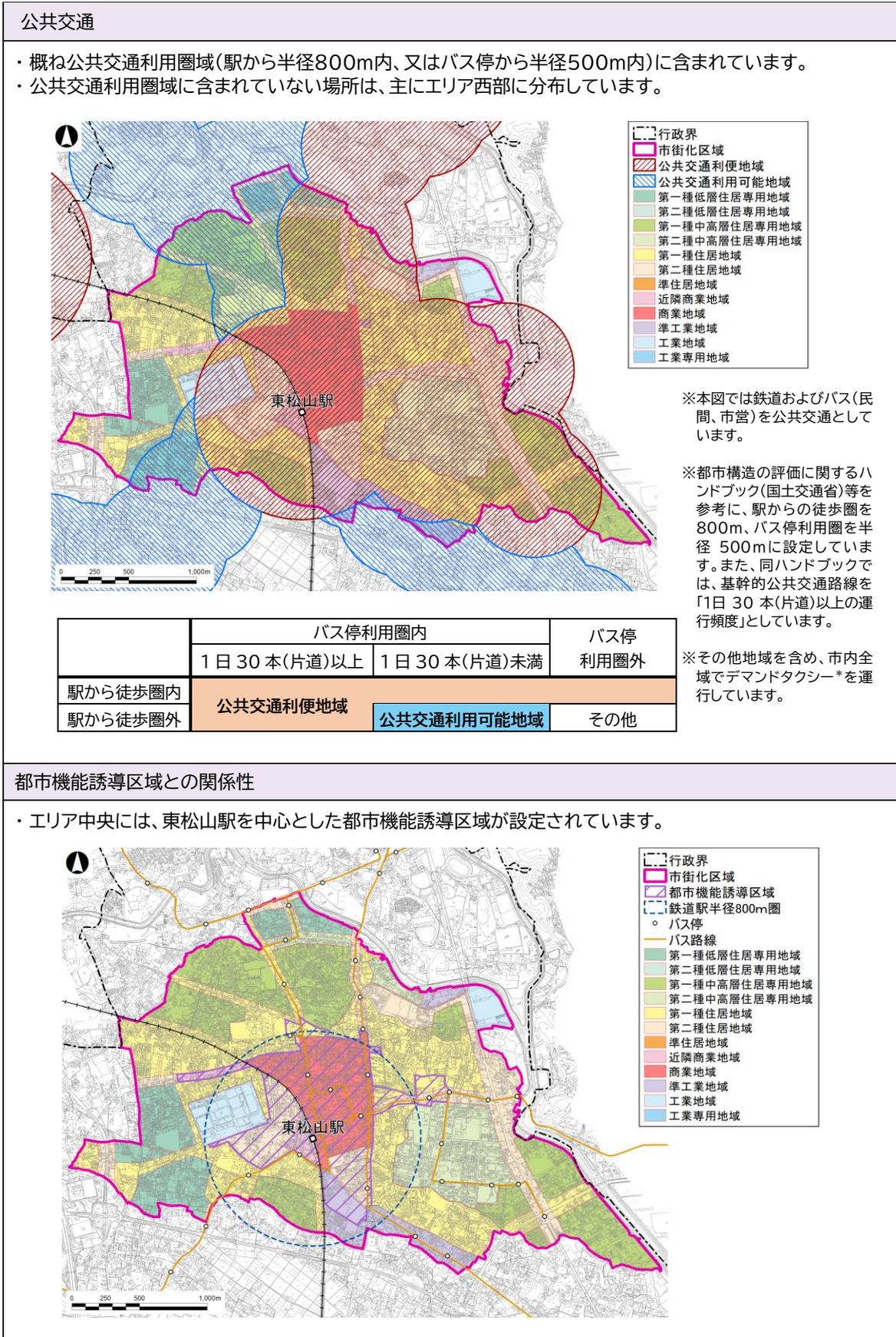
*土地区画整理事業(P192) *市街化調整区域(P189)

図 71 松山エリアの状況 (2/3)



*人口集中地区(P190) *土地区画整理事業(P192) *下水道(汚水)(P189)

図 72 松山エリアの状況 (3/3)



*デマンドタクシー(P191)

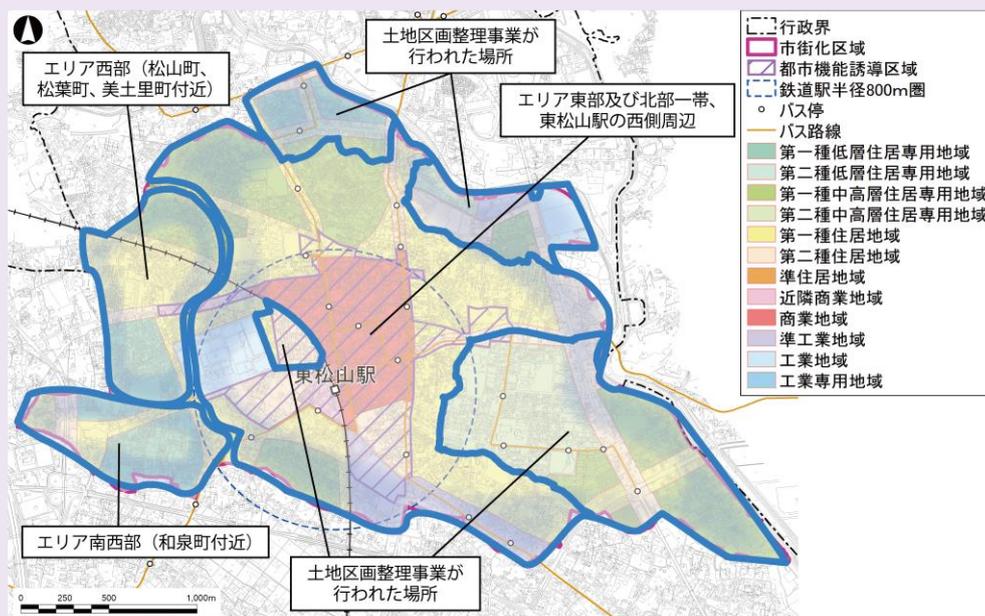
《居住誘導区域の範囲の考え方》

○土地区画整理事業*が行われた場所では、道路や下水道などの都市基盤*が整備されており、居住に適した場所となっています。これらの地域では、今後も人口集積が見込めることから、居住誘導区域に含めます。なお、地域の一部は浸水想定区域*になっていますが、浸水前の避難等の対応が可能な点や、河川改修等の浸水被害の回避・低減に向けた具体的な取組を進めていく点を考慮し、居住誘導区域に含めるものとします。

○エリア東部及び北部一帯、東松山駅の西側周辺は、土地区画整理事業*は行われていないものの、都市基盤*や公共交通が充実した居住に適した場所となっています。本地域は、今後も人口集積が見込めることから、居住誘導区域に含めます。

○エリア西部(松山町、松葉町、美土里町付近)は、駅やバス停から離れていますが、昭和45年から現在に至るまで人口集中地区*であり、昔からの住宅市街地が広がっています。土地区画整理事業*は行われていないものの、地域の一部では既に下水道(汚水)*が整備されており、現在も狭あい道路*や下水道(汚水)*の整備が進められています。本地域は、今後も人口集積が見込めることから、居住誘導区域に含めます。

○エリア南西部(和泉町付近)は、駅やバス停から離れており、都市基盤*の整備が遅れていますが、昭和55年から現在に至るまで概ね人口集中地区*であり、昔からの住宅市街地が広がっています。また、土地区画整理事業*に代わる和泉町地域整備計画に基づき、道路や下水道(汚水)*の整備が進められています。本地域は、今後も人口集積が見込めることから、居住誘導区域に含めます。



*土地区画整理事業(P192) *都市基盤(P191) *浸水想定区域(P190) *人口集中地区(P190) *下水道(汚水)(P189)
*狭あい道路(P188)

<松山エリアにおける居住誘導区域の設定>

松山エリアにおける居住誘導区域は、範囲の考え方を踏まえ、以下の区域とします。ただし、工業地域*、小松原町の準工業地域*、市野川浄化センター、土砂災害警戒区域*・土砂災害特別警戒区域*、家屋倒壊等氾濫想定区域*、都市公園*・市管理の緑地、市管理の調整池*のエリアは含めないものとします。

【居住誘導区域に含めない主なエリア】**a. 工業地域***

仲田町及び箭弓町の工業地域*は、工場や物流施設が集積しており、居住には適さない場所であるため、居住誘導区域から除外します。

b. 小松原町の準工業地域*

小松原町の準工業地域*は、主に商業や工業など住宅地以外の土地利用が図られており、積極的な居住の誘導は望ましくないため、居住誘導区域から除外します。

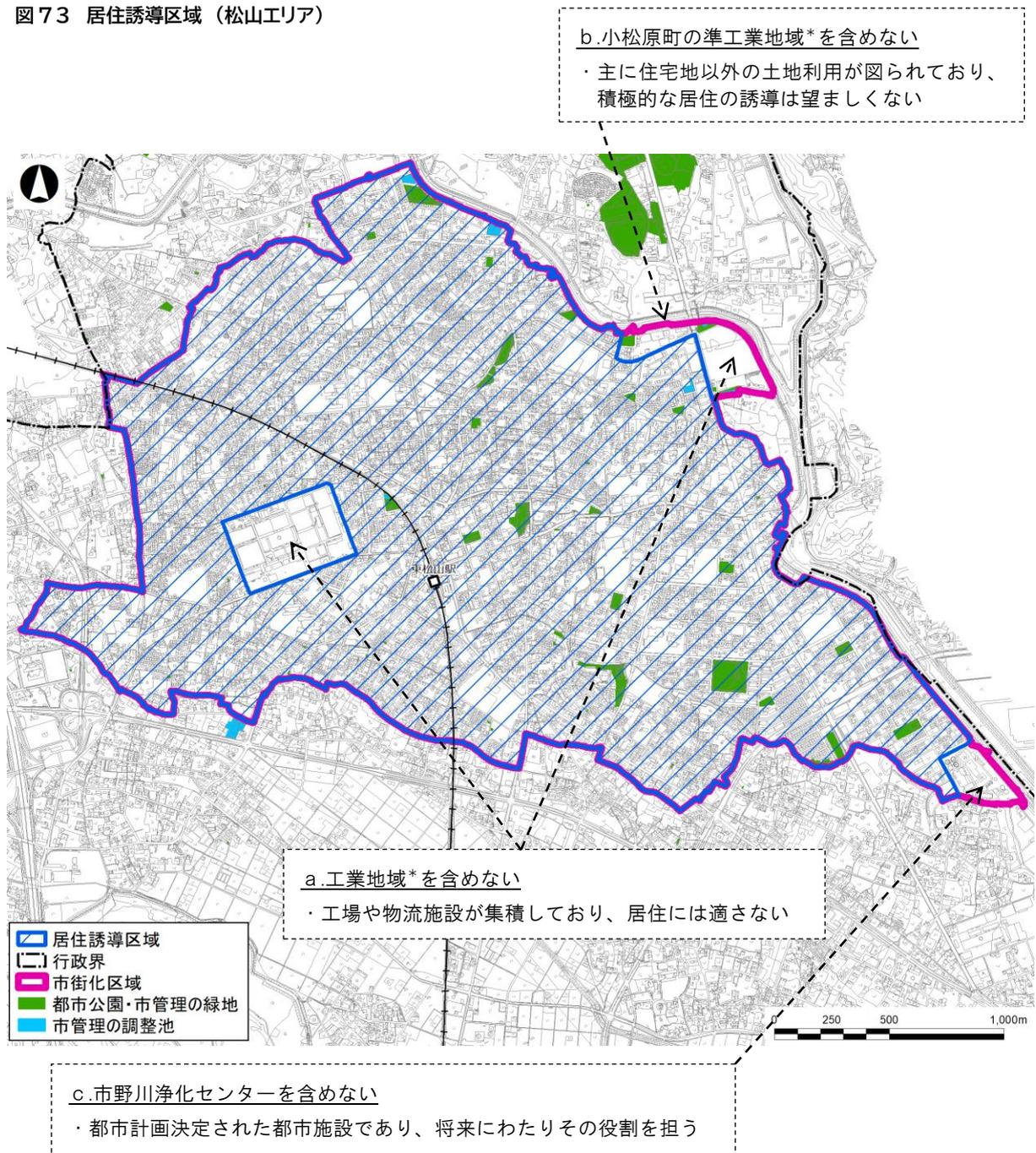
なお、若松町・神明町付近の準工業地域*は、住宅地が大部分を占めていることから、居住誘導区域に含めるとともに、土地利用の現状を踏まえた都市計画の変更も検討します。

c. 市野川浄化センター

エリア南東部の市野川浄化センターは、都市計画決定された都市施設であり、将来にわたりその役割を担うため、居住誘導区域から除外します。

*工業地域(P189) *準工業地域(P190) *土砂災害警戒区域(P192) *土砂災害特別警戒区域(P192)
*家屋倒壊等氾濫想定区域(P188) *都市公園(P191) *調整池(P191)

図 73 居住誘導区域（松山エリア）



※上記区域内で土砂災害警戒区域*・土砂災害特別警戒区域*、家屋倒壊等氾濫想定区域*に指定されているエリアは、居住誘導区域から除外します。

※上記区域内の都市公園*・市管理の緑地(約 11.6ha)、市管理の調整池*(約 0.8ha)のエリアは、居住誘導区域から除外します。(本計画策定後に整備したものについても、同様に除外します。)

≪松山エリア内の居住誘導区域の状況≫

面積(ha)	人口(万人)	人口密度(人/ha)
599	3.70	62

※上記面積は、土砂災害警戒区域*・土砂災害特別警戒区域*、家屋倒壊等氾濫想定区域*、都市公園*・市管理の緑地、市管理の調整池*を含みます。

*準工業地域(P190) *工業地域(P189) *土砂災害警戒区域(P192) *土砂災害特別警戒区域(P192)
*家屋倒壊等氾濫想定区域(P188) *都市公園(P191) *調整池(P191)

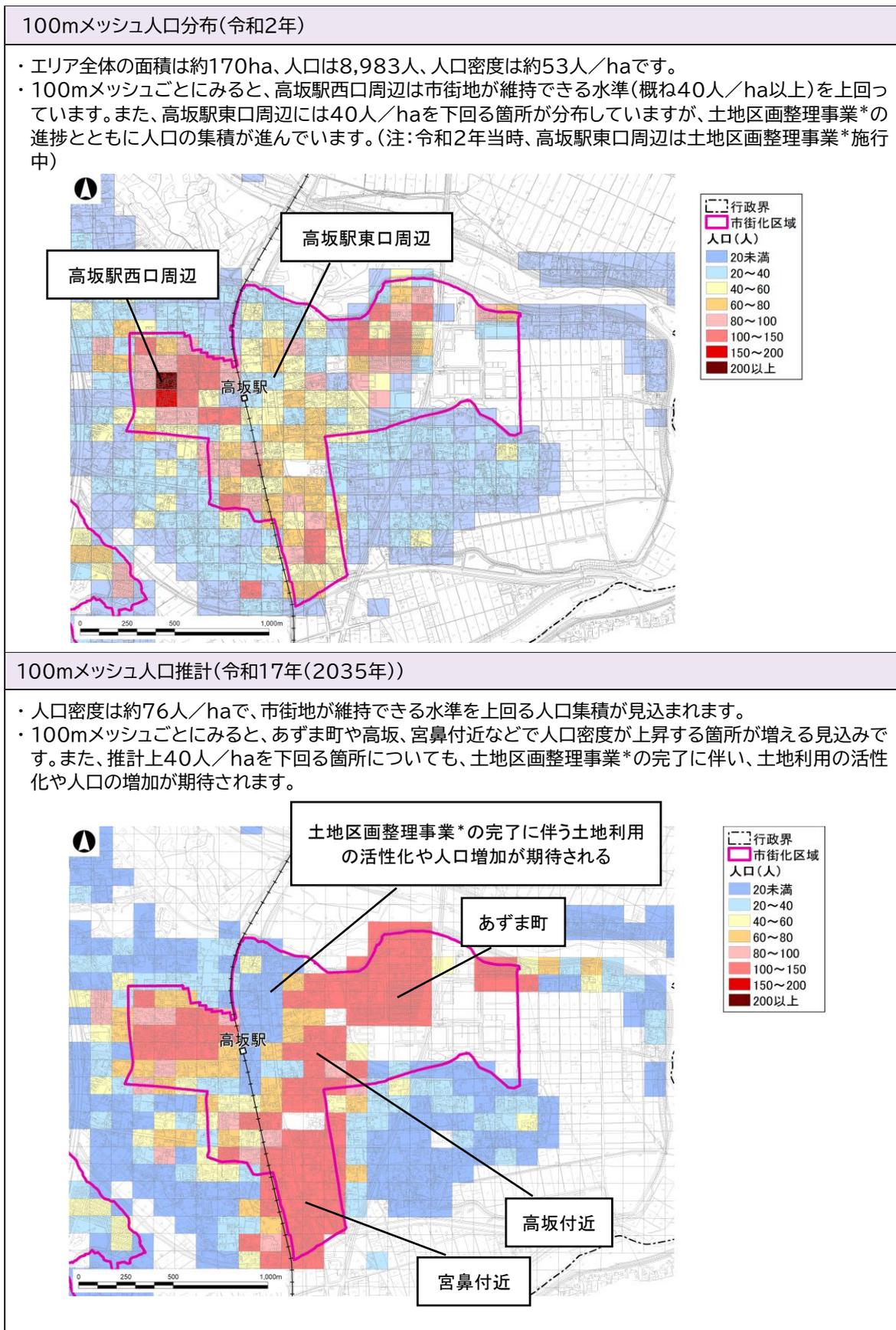
2)高坂エリア

<エリアの状況>

項目		状況
人口密度	令和2年	<ul style="list-style-type: none"> ・ エリア全体の面積は約170ha、人口は8,983人、人口密度は約53人/haです。 ・ 100mメッシュごとに見ると、高坂駅西口周辺は市街地が維持できる水準(概ね40人/ha以上)を上回っています。また、高坂駅東口周辺には40人/haを下回る箇所が分布していますが、土地区画整理事業*の進捗とともに人口の集積が進んでいます。(注:令和2年当時、高坂駅東口周辺は土地区画整理事業*施行中)
	令和17年(2035年)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人口密度は約76人/haで、市街地が維持できる水準を上回る人口集積が見込まれます。 ・ 100mメッシュごとに見ると、あずま町や高坂、宮鼻付近などで人口密度が上昇する箇所が増える見込みです。また、推計上40人/haを下回る箇所についても、土地区画整理事業*の完了に伴い、土地利用の活性化や人口の増加が期待されます。
市街化動向		<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和2年時点では、エリアの約西半分が人口集中地区*(DID)に含まれています。 ・ 人口集中地区*に含まれていないあずま町は、平成23年に土地区画整理事業*が完了し、現在は戸建て住宅を中心とした土地利用が進んでいます。また、一般国道407号沿いには商業施設が集積しています。
都市基盤整備		<ul style="list-style-type: none"> ・ エリアの全地域で、土地区画整理事業*による基盤整備が行われており、下水道(汚水)*についても、供用されています。 ・ エリア全域で、良質な居住環境の維持・形成を目的とした地区計画が定められています。
公共交通		<ul style="list-style-type: none"> ・ 概ね公共交通利用圏域(駅から半径800m内、又はバス停から半径500m内)に含まれています。 ・ 公共交通利用圏域に含まれていない場所は、エリア南部の一部です。
都市機能誘導区域との関係性		<ul style="list-style-type: none"> ・ 高坂駅を中心とした都市計画道路*沿いに都市機能誘導区域が設定されています。

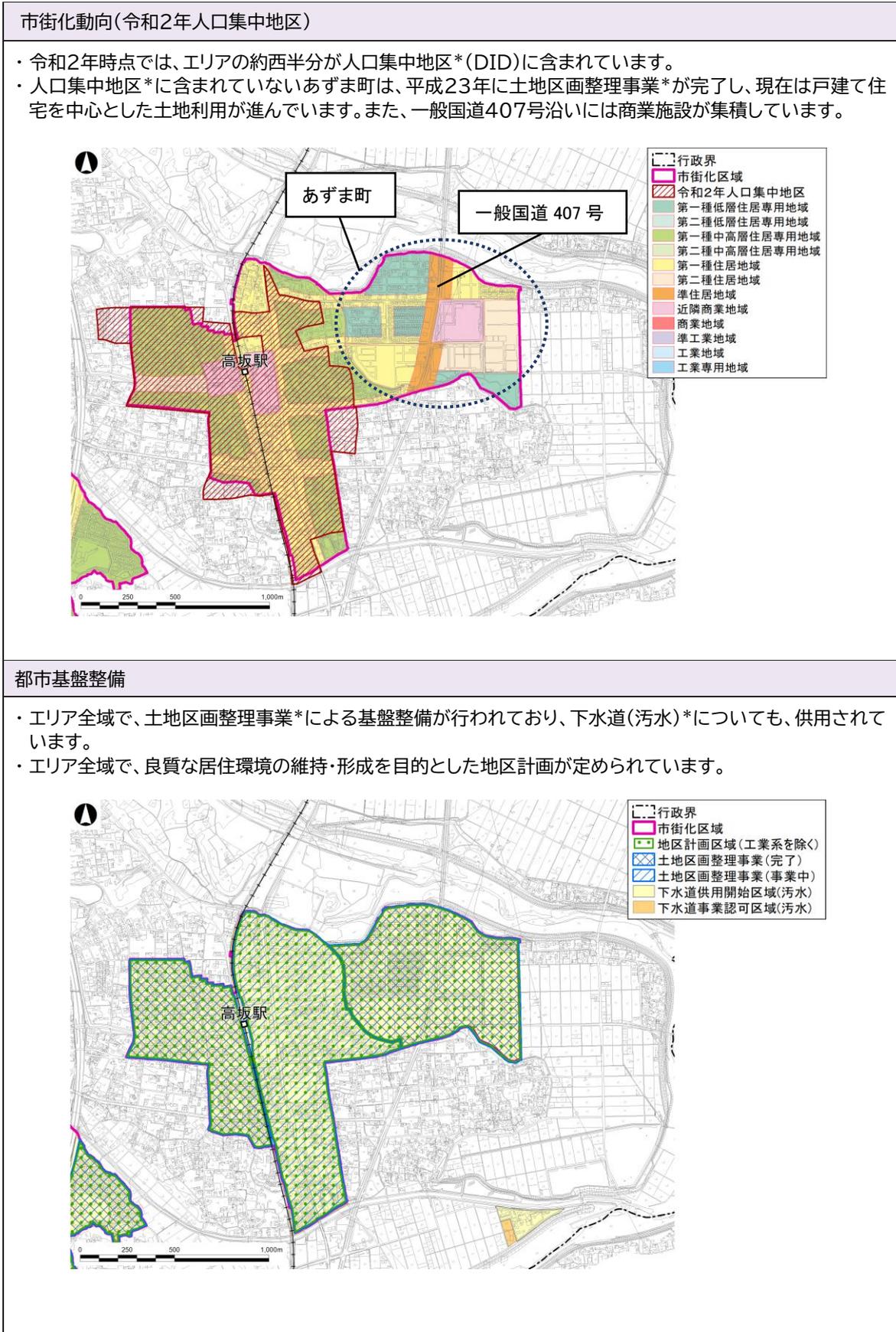
*土地区画整理事業(P192) *人口集中地区(P190) *下水道(汚水)(P189) *都市計画道路(P191)

図 74 高坂エリアの状況 (1/3)



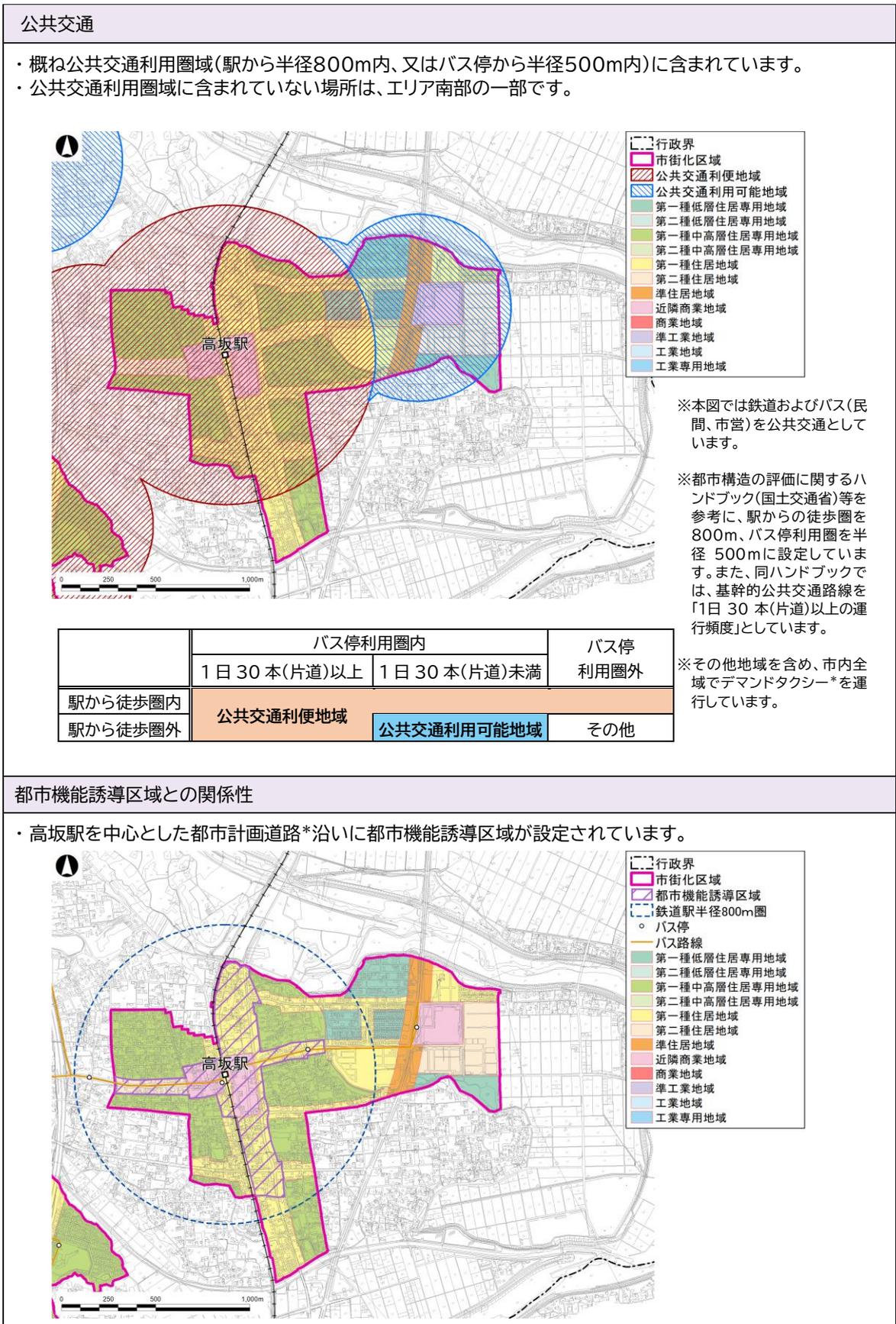
*土地区画整理事業(P192)

図 75 高坂エリアの状況 (2/3)



*人口集中地区(P190) *土地区画整理事業(P192) *下水道(汚水)(P189)

図 76 高坂エリアの状況 (3/3)



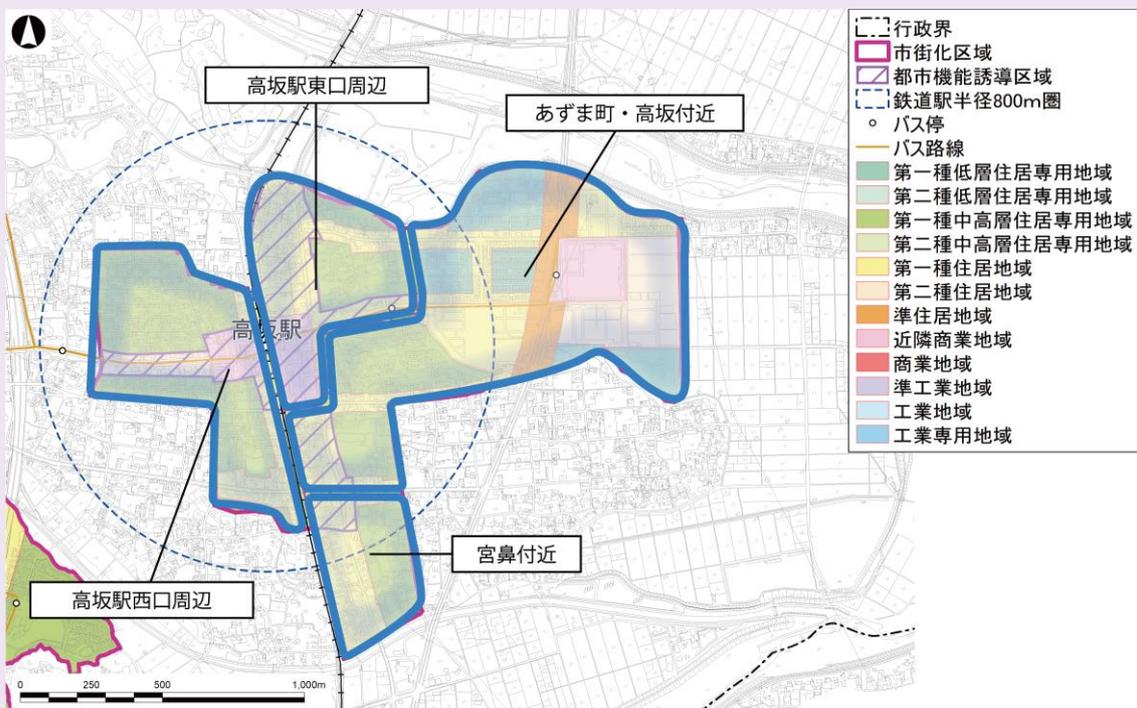
*デマンドタクシー(P191) *都市計画道路(P191)

《居住誘導区域の範囲の考え方》

○高坂駅西口周辺及びあずま町・高坂付近は、道路や下水道などの都市基盤*や公共交通が充実した居住に適した場所となっています。これらの地域では、今後も人口集積が見込めることから、居住誘導区域に含めます。なお、地域の一部は浸水想定区域*になっていますが、浸水前の避難等の対応が可能な点や、河川改修等の浸水被害の回避・低減に向けた具体的な取組を進めていく点を考慮し、居住誘導区域に含めるものとします。

○宮鼻付近は、南側の一部が駅やバス停から離れていますが、土地区画整理事業*により都市基盤*が整備されており、居住に適した場所となっています。本地域は、今後も人口集積が見込めることから、居住誘導区域に含めます。なお、地域の一部は浸水想定区域*になっていますが、浸水前の避難等の対応が可能な点や、河川改修等の浸水被害の回避・低減に向けた具体的な取組を進めていく点を考慮し、居住誘導区域に含めるものとします。

○高坂駅東口周辺は、現在人口密度が低い地域も分布していますが、土地区画整理事業*により都市基盤*が整備されており、居住に適した場所となっています。また、土地区画整理事業*の完了に伴い、今後の土地利用の活性化やさらなる人口増加が期待されることから、居住誘導区域に含めます。

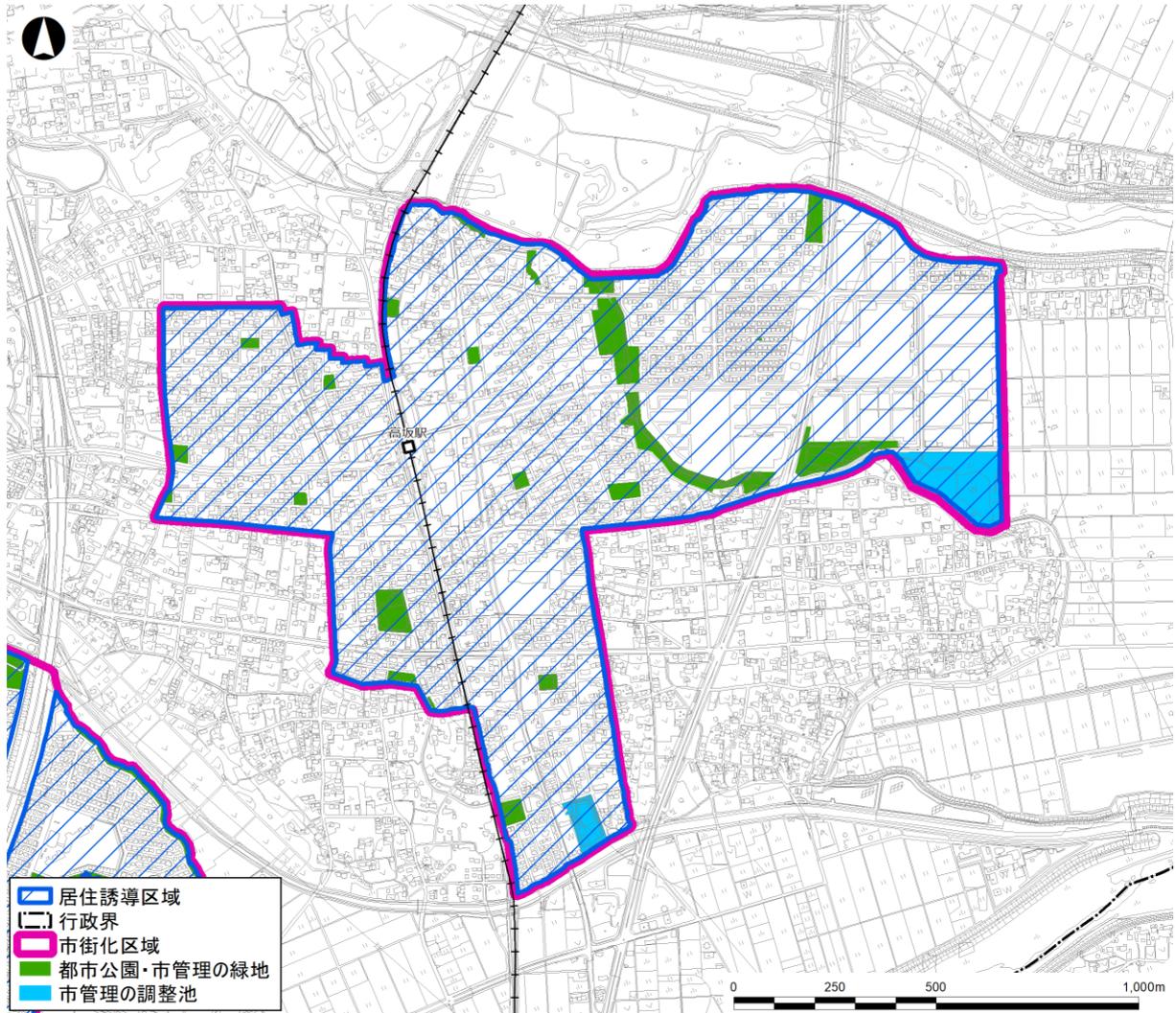


*都市基盤(P191) *浸水想定区域(P190) *土地区画整理事業(P192)

<高坂エリアにおける居住誘導区域の設定>

高坂エリアにおける居住誘導区域は、範囲の考え方を踏まえ、以下の区域とします。ただし、土砂災害警戒区域*・土砂災害特別警戒区域*、家屋倒壊等氾濫想定区域*、都市公園*・市管理の緑地、市管理の調整池*のエリアは含めないものとします。

図 77 居住誘導区域（高坂エリア）



※上記区域内で土砂災害警戒区域*・土砂災害特別警戒区域*、家屋倒壊等氾濫想定区域*に指定されているエリアは、居住誘導区域から除外します。

※上記区域内の都市公園*・市管理の緑地(約 8.4ha)、市管理の調整池*(約 4.2ha)のエリアは、居住誘導区域から除外します。(本計画策定後に整備したものについても、同様に除外します。)

≪高坂エリア内の居住誘導区域の状況≫

面積(ha)	人口(万人)	人口密度(人/ha)
170	0.90	52.9

※上記面積は、土砂災害警戒区域*・土砂災害特別警戒区域*、家屋倒壊等氾濫想定区域*、都市公園*・市管理の緑地、市管理の調整池*を含みます。

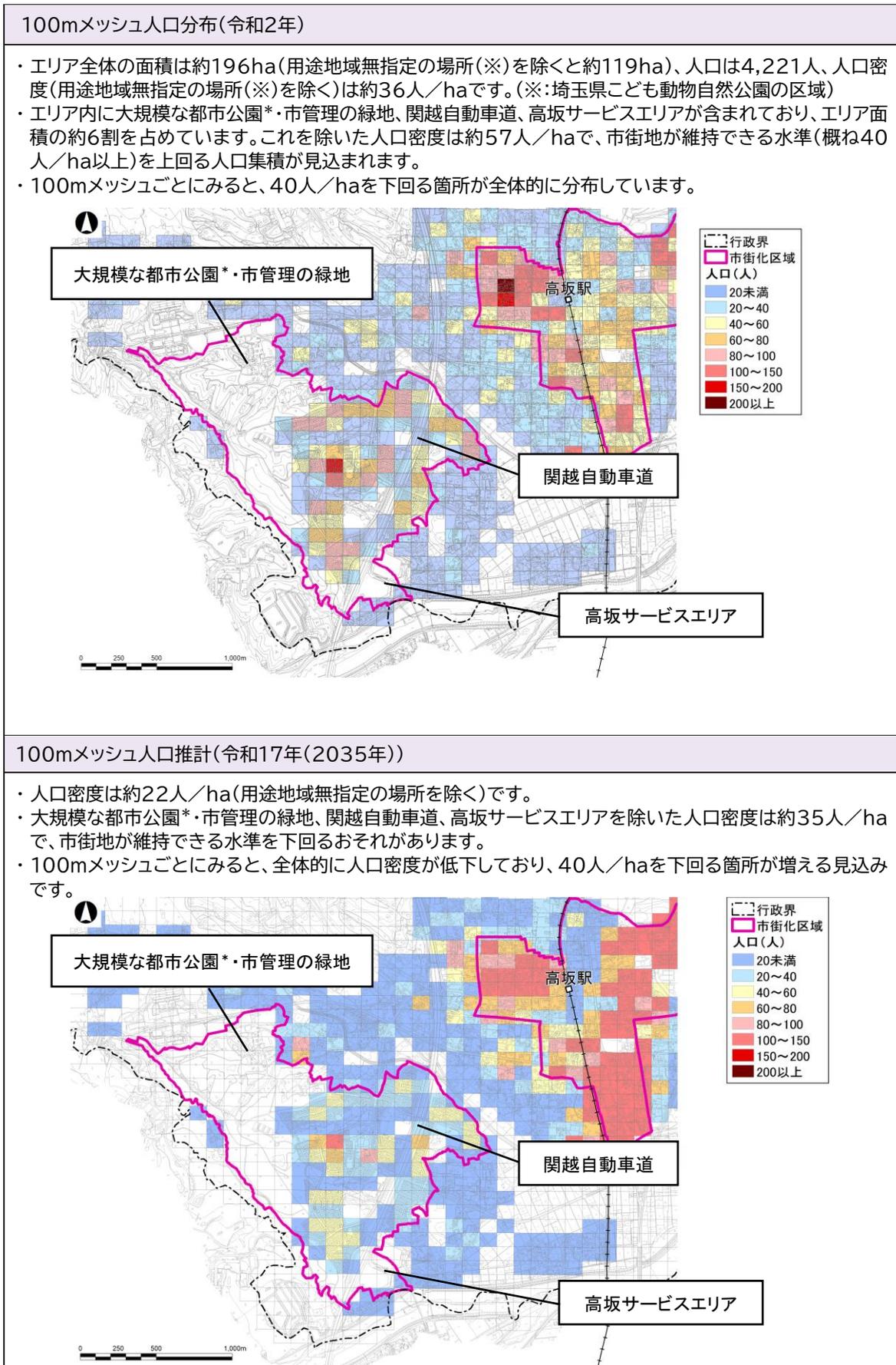
*土砂災害警戒区域(P192) *土砂災害特別警戒区域(P192) *家屋倒壊等氾濫想定区域(P188) *都市公園(P191) *調整池(P191)

3)高坂丘陵エリア ＜エリアの状況＞

項目		状況
人口密度	令和2年	<ul style="list-style-type: none"> ・ エリア全体の面積は約196ha(用途地域無指定の場所(※)を除くと約119ha)、人口は4,221人、人口密度(用途地域無指定の場所(※)を除く)は約36人/haです。(※:埼玉県こども動物自然公園の区域) ・ エリア内に大規模な都市公園*・市管理の緑地、関越自動車道、高坂サービスエリアが含まれており、エリア面積の約6割を占めています。これを除いた人口密度は約57人/haで、市街地が維持できる水準(概ね40人/ha以上)を上回る人口集積が見込まれます。 ・ 100mメッシュごとに見ると、40人/haを下回る箇所が全体的に分布しています。
	令和17年(2035年)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人口密度は約22人/haで、(用途地域無指定の場所を除く)です。 ・ 大規模な都市公園*・市管理の緑地、関越自動車道、高坂サービスエリアを除いた人口密度は約35人/haで、市街地が維持できる水準を下回るおそれがあります。 ・ 100mメッシュごとに見ると、全体的に人口密度が低下しており、40人/haを下回る箇所が増える見込みです。
市街化動向		<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成22年までは、用途地域内は概ね全域が人口集中地区*(DID)に含まれていましたが、平成27年にはエリア全域が人口集中地区*ではなくなりました。
都市基盤整備		<ul style="list-style-type: none"> ・ エリアの用途地域内(関越自動車道及び高坂サービスエリアを除く)では、土地区画整理事業*による基盤整備が行われています。また、良質な居住環境の維持・形成を目的とした地区計画が定められています。 ・ 下水道(汚水)*は、関越自動車道を除くエリア全域で供用開始となっています。 ・ エリア内には公園や緑地が計画的に配置されており、緑豊かでゆとりある居住環境が形成されています。
公共交通		<ul style="list-style-type: none"> ・ エリアの用途地域内(関越自動車道及び高坂サービスエリアを除く)は、公共交通利用圏域(バス停から半径500m内)に含まれています。
都市機能誘導区域との関係性		<ul style="list-style-type: none"> ・ 高坂駅周辺に設定された都市機能誘導区域と近接しています。 ・ 高坂駅と本エリアをつなぐ路線バスが1日約30~40本運行されており、所要時間は約10~15分です。

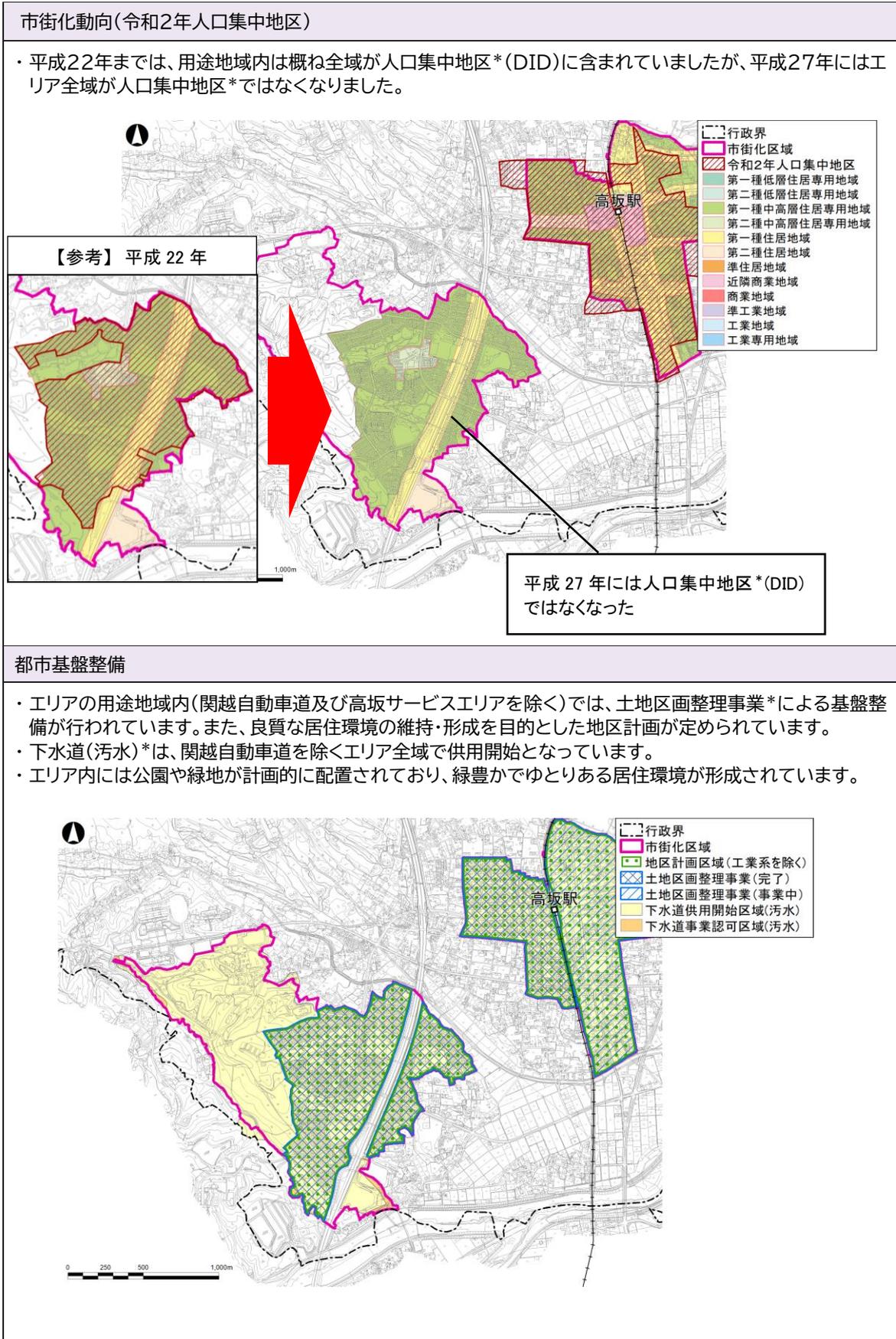
*都市公園(P191) *人口集中地区(P190) *土地区画整理事業(P192) *下水道(汚水)(P189)

図 78 高坂丘陵エリアの状況 (1/3)



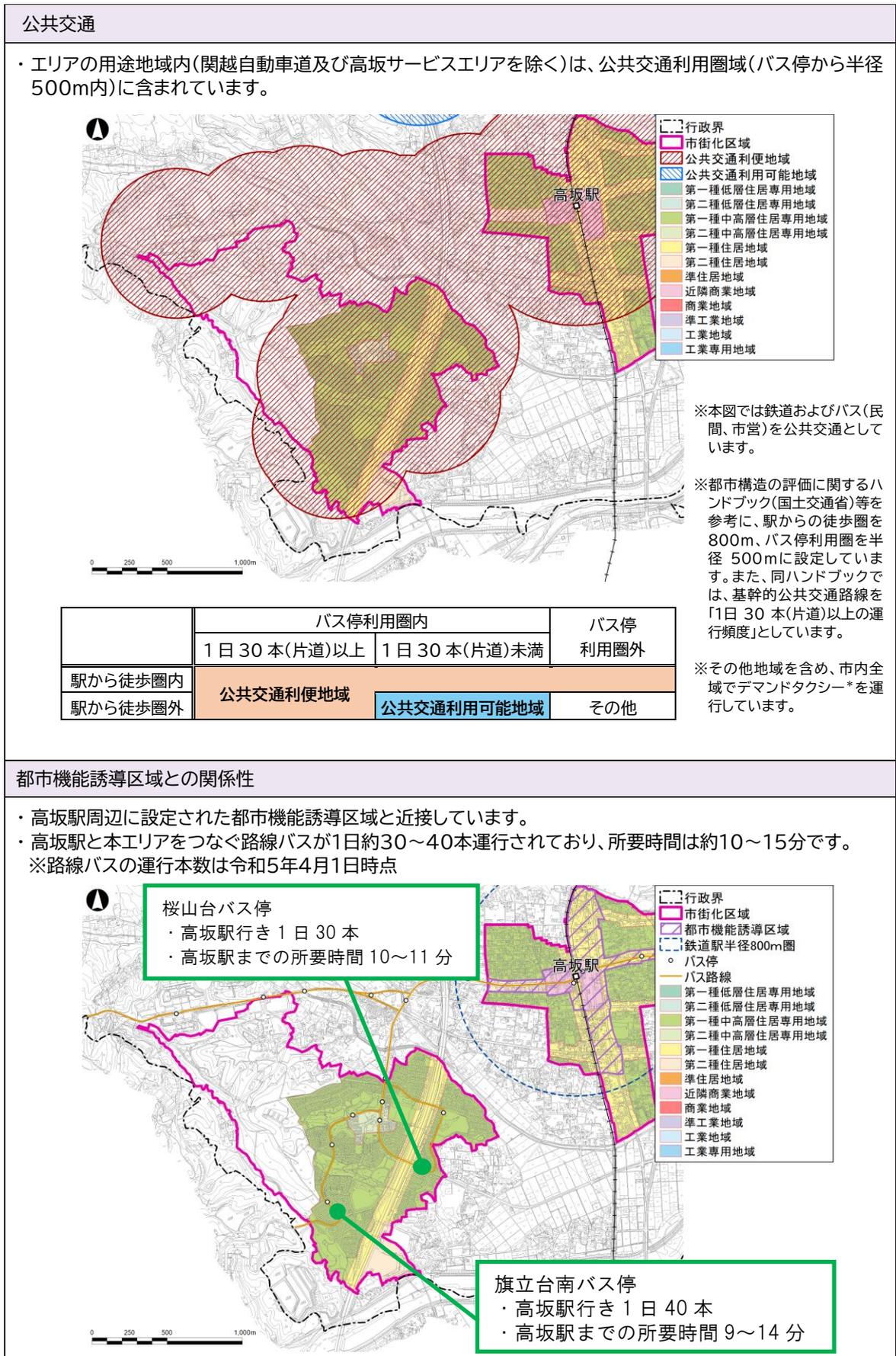
*都市公園(P191)

図 79 高坂丘陵エリアの状況 (2/3)



*人口集中地区(P190) *土地区画整理事業(P192) *下水道(汚水)(P189)

図 80 高坂丘陵エリアの状況 (3/3)



*デマンドタクシー(P191)

《居住誘導区域の範囲の考え方》

- 本エリアには、土地区画整理事業*により道路や下水道などの都市基盤*が整備された大規模な住宅団地が広がっています。人口は減少傾向にあるものの、緑豊かでゆとりある居住環境が形成されており、近接する都市機能誘導区域(高坂駅周辺)への路線バスも高いサービス水準にあることから、居住に適した場所となっています。
- これまでの人口推移をみると、人口総数や64歳以下の人口は減少していますが、世帯総数はほぼ横ばいとなっています。このことから、近年の人口減少は、同時期に一斉に入居した世帯から子どもが転出したことなどが主な理由であり、これが将来推計における人口密度の低下を招いたと考えられます。
- 本エリアは、既存の良質な居住環境や交通サービスを生かしながら定住を促す取組を進めることで、中長期的には世代交代や新たな定住人口の流入が期待できることから、用途地域無指定の場所(埼玉県こども動物自然公園の区域)を除くエリアを居住誘導区域に含めます。

*土地区画整理事業(P192) *都市基盤(P191)

表12 高坂丘陵エリアの人口・世帯数の推移

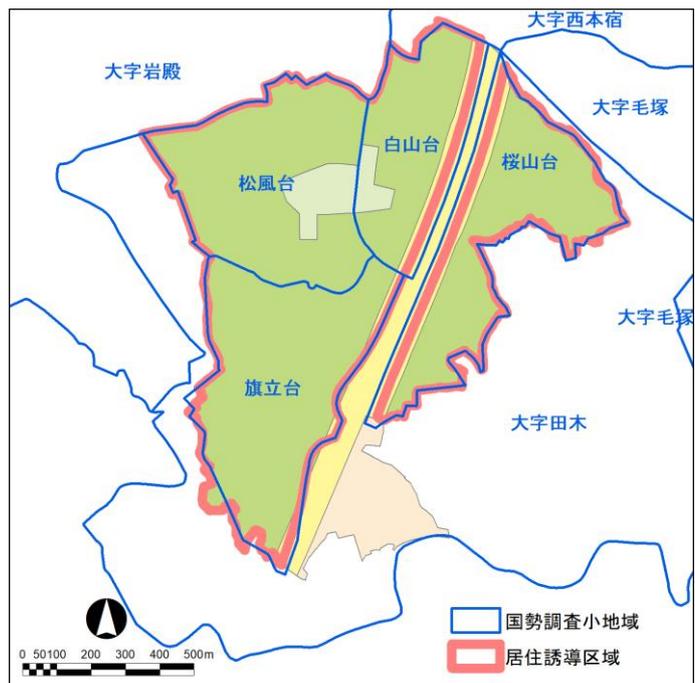
【資料】国勢調査

<人口・世帯数の推移>

	国勢調査小地域	人口				世帯数			
		総数	15歳未満	15～64歳	65歳以上	総数	うち、65歳以上のいる一般世帯数	うち、65歳以上のいる夫婦のみの一般世帯数	うち、65歳以上の単独世帯数
平成17年	桜山台	1,401	96	1,125	180	453	132	49	10
	白山台	1,041	97	820	124	336	89	35	12
	旗立台	1,096	101	850	145	351	94	39	4
	松風台	2,167	229	1,719	219	712	154	63	20
	計	5,705	523	4,514	668	1,852	469	186	46
平成22年	桜山台	1,260	83	909	268	457	185	78	23
	白山台	981	84	720	177	340	126	48	18
	旗立台	1,138	133	806	199	387	138	59	13
	松風台	2,025	171	1,558	296	728	204	85	37
	計	5,404	471	3,993	940	1,912	653	270	91
平成27年	桜山台	1,169	75	645	448	454	299	145	34
	白山台	858	71	525	262	333	179	72	30
	旗立台	1,016	95	603	315	386	202	90	25
	松風台	1,793	149	1,130	513	718	365	168	63
	計	4,836	390	2,903	1,538	1,891	1,045	475	152
令和2年	桜山台	1,081	73	428	579	458	360	163	59
	白山台	813	61	375	377	341	240	102	48
	旗立台	959	79	471	409	391	259	126	38
	松風台	1,638	110	745	779	719	489	244	85
	計	4,491	323	2,019	2,144	1,909	1,348	635	230

<1世帯当たり人口の推移>

	人口総数(人)	世帯総数(世帯)	1世帯当たり(人/世帯)
平成17年	5,705	1,852	3.1
平成22年	5,404	1,912	2.8
平成27年	4,836	1,891	2.6
令和2年	4,491	1,909	2.4



<高坂丘陵エリアにおける居住誘導区域の設定>

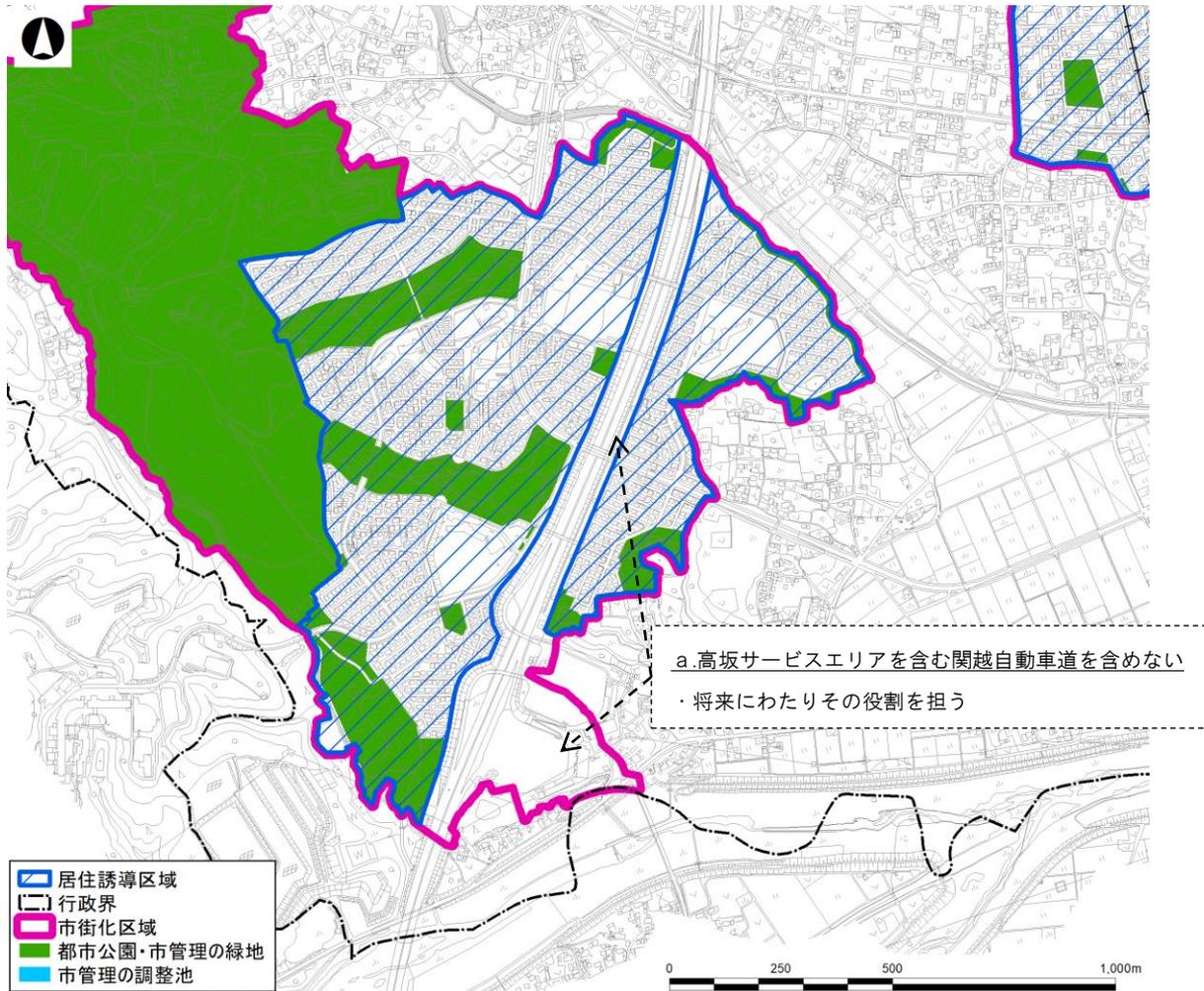
高坂丘陵エリアにおける居住誘導区域は、範囲の考え方を踏まえ、以下の区域とします。ただし、高坂サービスエリアを含む関越自動車道、土砂災害警戒区域*・土砂災害特別警戒区域*、家屋倒壊等氾濫想定区域*、都市公園*・市管理の緑地のエリアは含めないものとします。

【居住誘導区域に含めない主なエリア】

a. 高坂サービスエリアを含む関越自動車道

将来にわたりその役割を担うため、居住誘導区域から除外します。

図 81 居住誘導区域（高坂丘陵エリア）



※上記区域内で土砂災害警戒区域*・土砂災害特別警戒区域*、家屋倒壊等氾濫想定区域*に指定されているエリアは、居住誘導区域から除外します。

※上記区域内の都市公園*・市管理の緑地(約 22.9ha)のエリアは、居住誘導区域から除外します。(本計画策定後に整備したのものについても、同様に除外します。)

《高坂丘陵エリア内の居住誘導区域の状況》

面積(ha)	人口(万人)	人口密度(人/ha)
97	0.42	43

※上記面積は、土砂災害警戒区域*・土砂災害特別警戒区域*、家屋倒壊等氾濫想定区域*、都市公園*・市管理の緑地、市管理の調整池*を含みます。

*土砂災害警戒区域(P192) *土砂災害特別警戒区域(P192) *家屋倒壊等氾濫想定区域(P188) *都市公園(P191) *調整池(P191)

4) 沢口町・殿山町エリア

<エリアの状況>

項目		状況
人口密度	令和2年	<ul style="list-style-type: none"> ・ エリア全体の面積は約44ha、人口は3,036人、人口密度は約69人/haです。 ・ 100mメッシュごとにみると、概ねエリア全域で市街地が維持できる水準(概ね40人/ha以上)を上回っています。
	令和17年(2035年)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人口密度は約60人/haで、市街地が維持できる水準を上回る人口集積が見込まれます。 ・ 100mメッシュごとにみると、全体的に人口密度が低下するものの、概ねエリア全域が40人/ha以上となる見込みです。
市街化動向		<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和2年現在、人口集中地区*(DID)ではありません。
都市基盤整備		<ul style="list-style-type: none"> ・ エリア全域で、土地区画整理事業*による基盤整備が行われています。また、良質な居住環境の維持・形成を目的とした地区計画が定められています。 ・ 下水道(汚水)*は、現在整備を進めています。 ・ エリア内には公園や緑地が計画的に配置されており、緑豊かでゆとりある居住環境が形成されています。
公共交通		<ul style="list-style-type: none"> ・ ほぼ全域が公共交通利用圏域(バス停から半径500m内)に含まれています。
都市機能誘導区域との関係性		<ul style="list-style-type: none"> ・ 東松山駅周辺に設定された都市機能誘導区域と近接しています。 ・ 東松山駅と本エリアをつなぐ路線バスが1日約60本運行されており、所要時間は約15~20分です。

*人口集中地区(P190) *土地区画整理事業(P192) *下水道(汚水)(P189)

図82 沢口町・殿山町エリアの状況 (1/3)

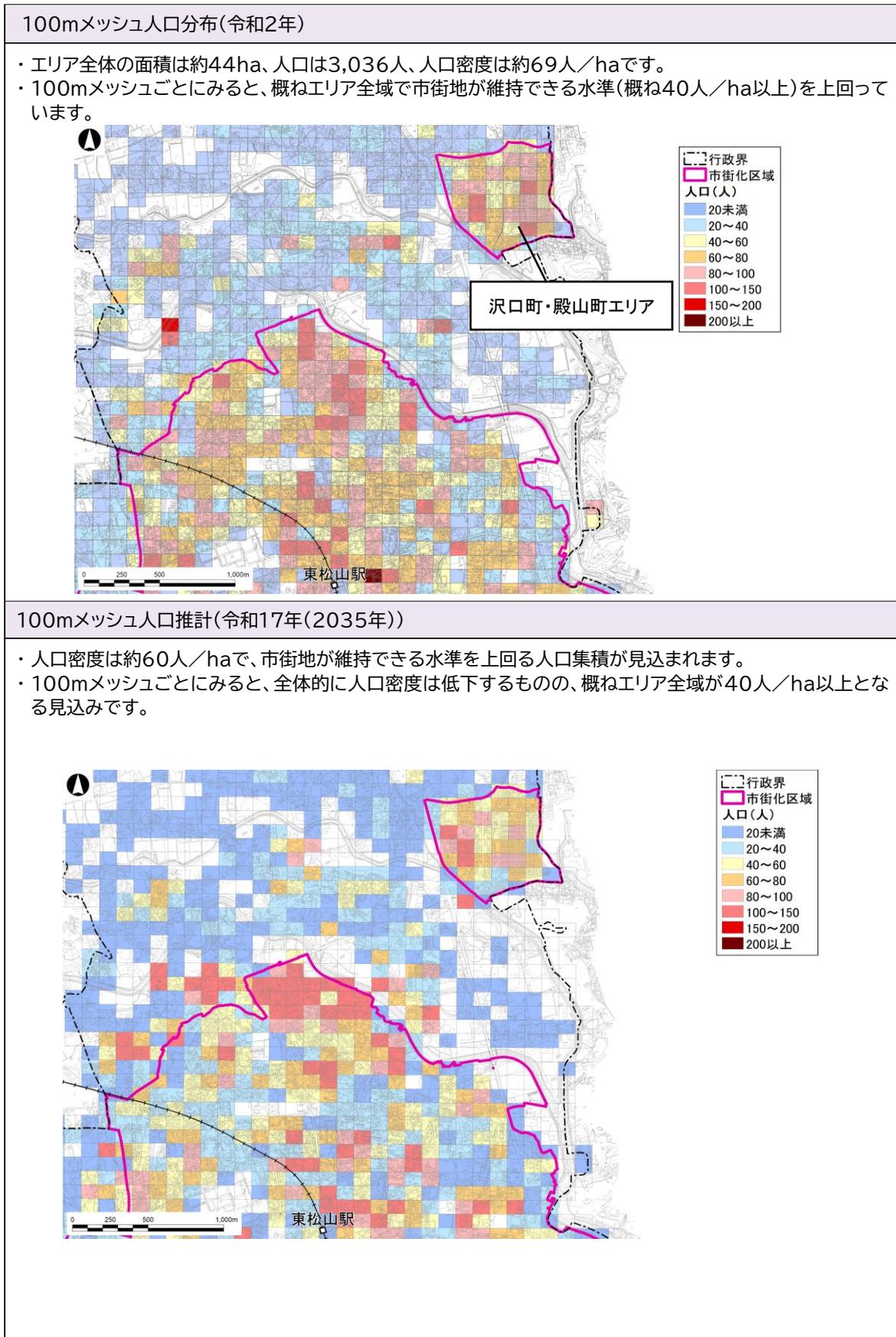
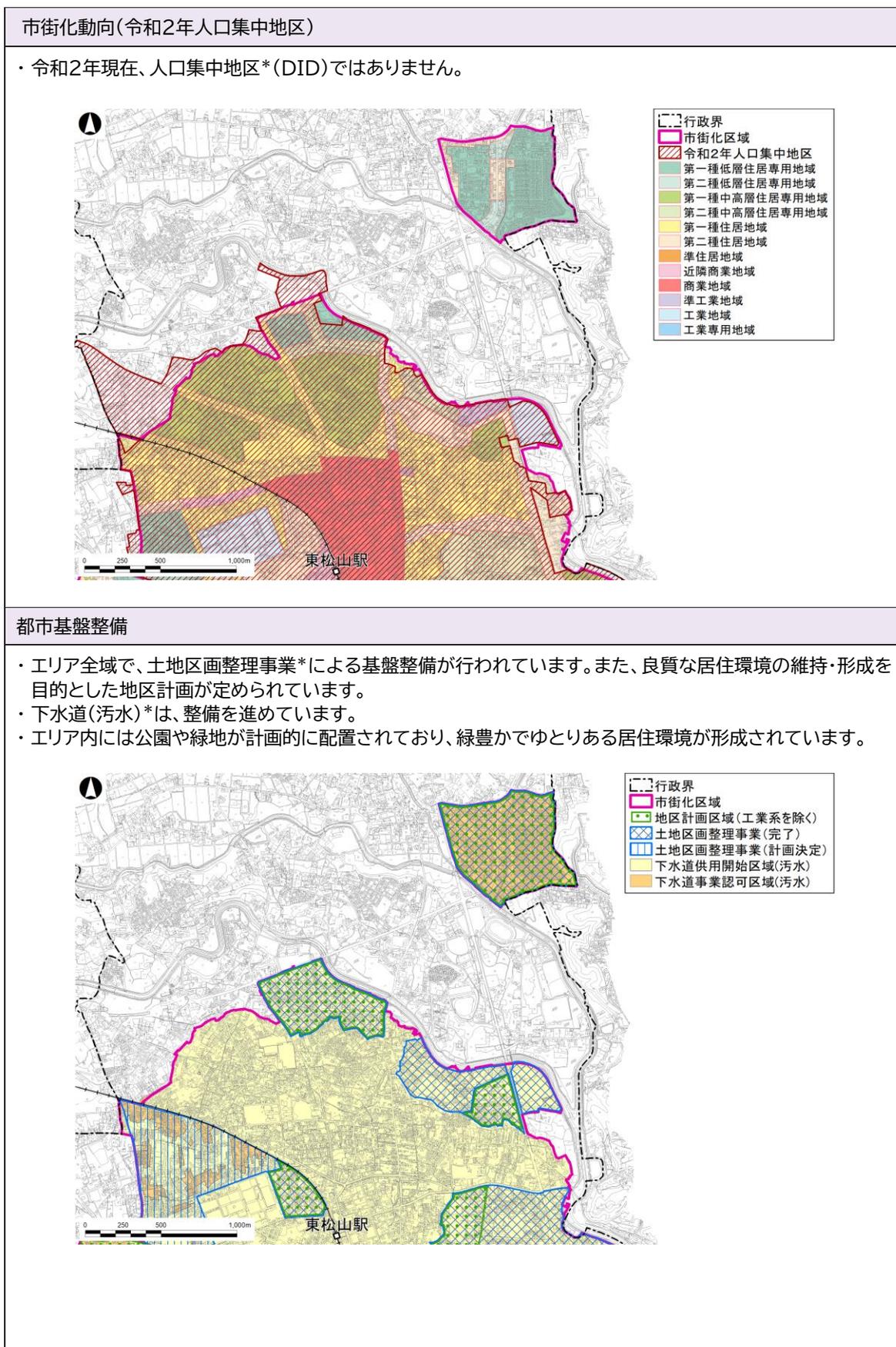
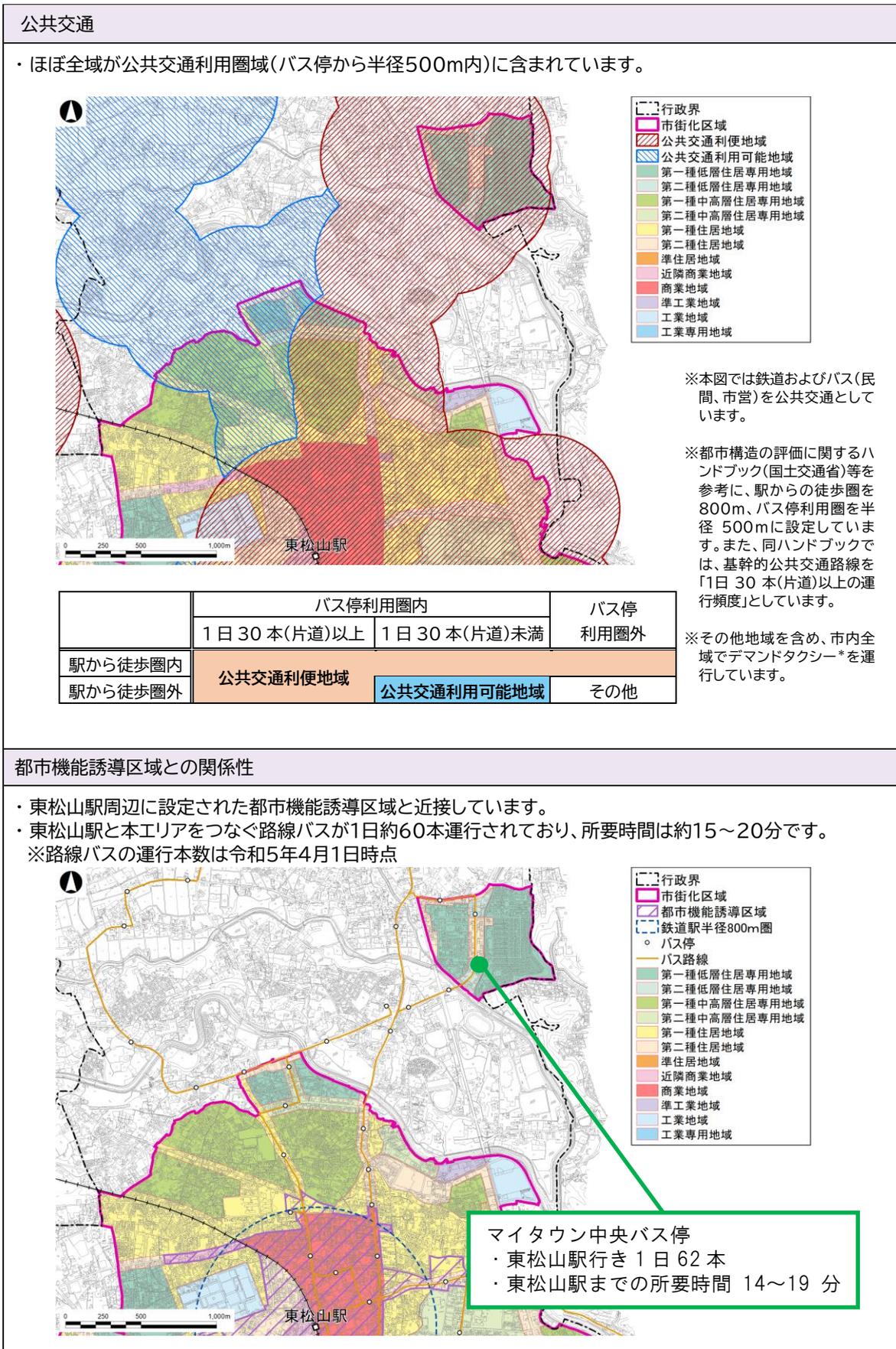


図 83 沢口町・殿山町エリアの状況 (2/3)



*人口集中地区(P190) *土地区画整理事業(P192) *下水道(污水)(P189)

図 84 沢口町・殿山町エリアの状況 (3/3)



*デマンドタクシー (P191)



《居住誘導区域の範囲の考え方》

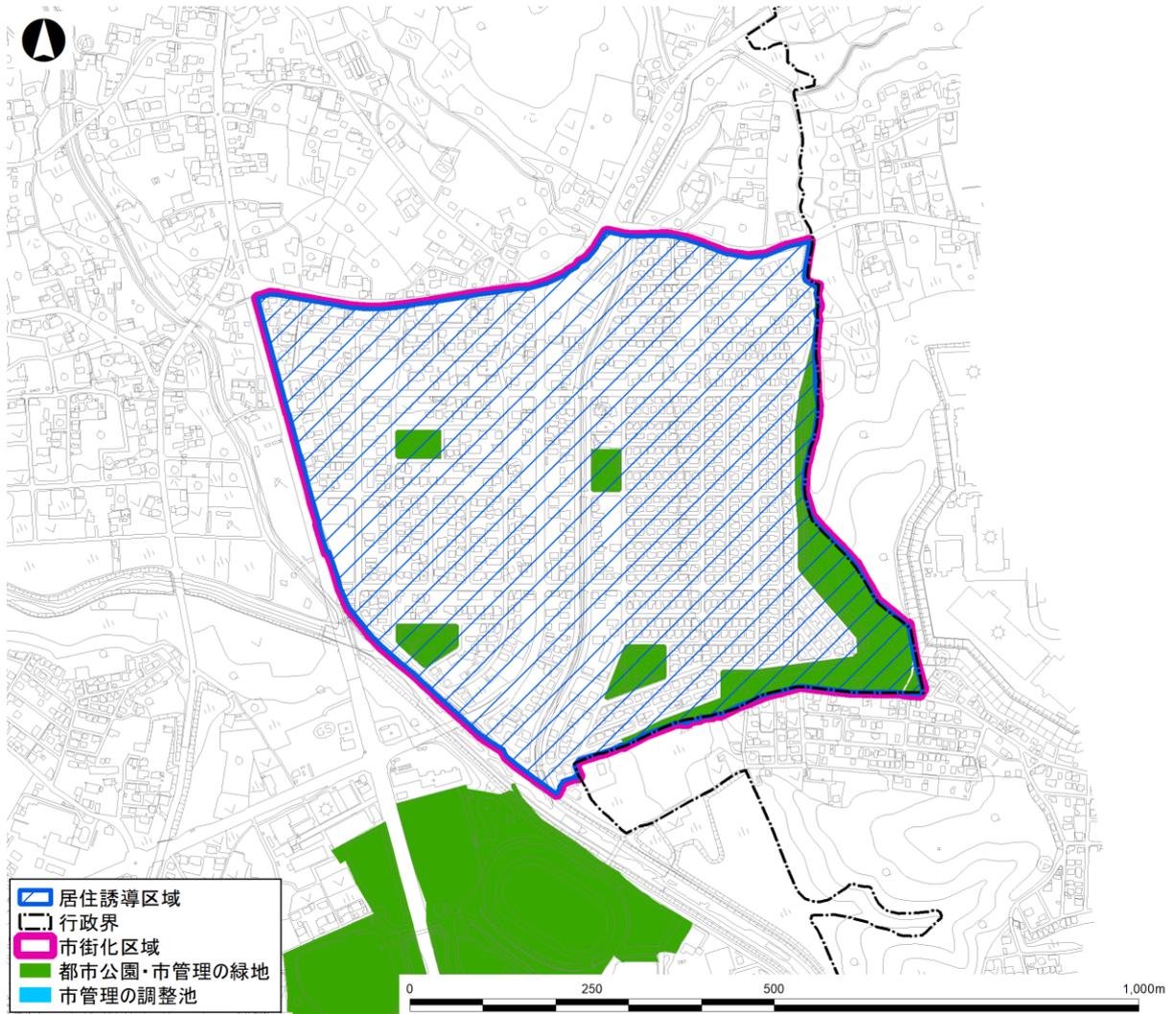
○本エリアには、土地区画整理事業*により道路や公園などの都市基盤*が整備された大規模な住宅団地が広がっています。緑豊かでゆとりある居住環境が形成されており、近接する都市機能誘導区域(東松山駅周辺)への路線バスも高いサービス水準にあることから、居住に適した場所となっています。人口集中地区*(DID)ではないものの、将来における人口集積が見込めることから、エリア全域を居住誘導区域に含めます。なお、地域の一部は浸水想定区域*になっていますが、浸水前の避難等の対応が可能な点や、河川改修等の浸水被害の回避・低減に向けた具体的な取組を進めていく点を考慮し、居住誘導区域に含めるものとします。

*土地区画整理事業(P192) *都市基盤(P191) *人口集中地区(P190) *浸水想定区域(P190)

< 沢口町・殿山町エリアにおける居住誘導区域の設定 >

沢口町・殿山町エリアにおける居住誘導区域は、範囲の考え方を踏まえ、以下の区域とします。ただし、土砂災害警戒区域*・土砂災害特別警戒区域*、家屋倒壊等氾濫想定区域*、都市公園*・市管理の緑地は含めないものとします。

図85 居住誘導区域（沢口町・殿山町エリア）



※上記区域内で土砂災害警戒区域*・土砂災害特別警戒区域*、家屋倒壊等氾濫想定区域*に指定されているエリアは、居住誘導区域から除外します。

※上記区域内の都市公園*・市管理の緑地(約 4.4ha)のエリアは、居住誘導区域から除外します。(本計画策定後に整備したものについても、同様に除外します。)

《 沢口町・殿山町エリア内の居住誘導区域の状況 》

面積(ha)	人口(万人)	人口密度(人/ha)
44	0.30	68

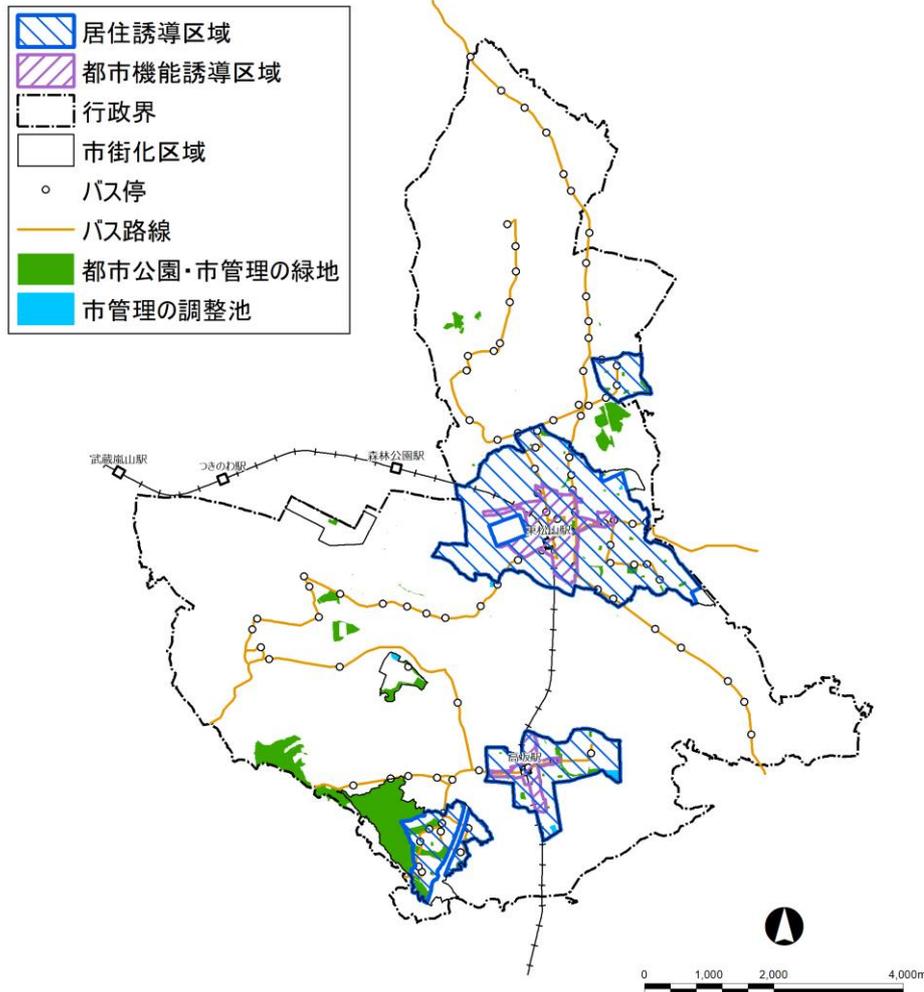
※上記面積は、土砂災害警戒区域*・土砂災害特別警戒区域*、家屋倒壊等氾濫想定区域*、都市公園*・市管理の緑地、市管理の調整池*を含みます。

*土砂災害警戒区域(P192) *土砂災害特別警戒区域(P192) *家屋倒壊等氾濫想定区域(P188) *都市公園(P191) *調整池(P191)

(5) 居住誘導区域の設定(まとめ)

居住誘導区域を以下のとおり設定します。

図 86 居住誘導区域 (まとめ)



※上記区域内で土砂災害警戒区域*・土砂災害特別警戒区域*、家屋倒壊等氾濫想定区域*に指定されているエリアは、都市機能誘導区域及び居住誘導区域から除外します。

※上記区域内の都市公園*・市管理の緑地(約 47.5ha)、市管理の調整池*(約 5.0ha)のエリアは、都市機能誘導区域及び居住誘導区域から除外します。(本計画策定後に整備したものについても、同様に除外します。)

《各エリア内の居住誘導区域の状況》

	面積 (ha)	令和2年		将来(令和17年(2035年))		
		人口 (万人)	人口密度 (人/ha)	このまま推移した場合 の推計人口(万人)	このまま推移した場合 の人口密度(人/ha)	現在の人口密度維持に 必要な人口増加数(万人)
松山エリア	599	3.70	62	3.15	53	0.55
高坂エリア	170	0.90	53	1.29	76	-
高坂丘陵エリア	97	0.42	43	0.26	27	0.16
沢口町・殿山町エリア	44	0.30	68	0.26	60	0.04
総計	910	5.33	59	4.96	55	0.37

市街化区域の面積に占める割合	総人口に占める割合
81.8%	58.0%

*土砂災害警戒区域(P192) *土砂災害特別警戒区域(P192) *家屋倒壊等氾濫想定区域(P188) *都市公園(P191) *調整池(P191)

2. 居住誘導区域内への誘導施策

居住誘導区域内へ居住を誘導するための施策の方向性及び主な施策を整理します。

表13 居住誘導区域内への誘導施策の方向性

施策の方向性		主な施策
(1)「市街地の更なる拡散の防止」と「まちなか居住の促進」の一体的な推進	○居住誘導区域外における新たな宅地開発のあり方を見直すとともに、区域内への居住を積極的に促進することで、区域内の人口密度の維持を図ります。	■届出制度の運用
		■市民・民間事業者に対する情報提供の充実
		■都市計画制度の適切な運用
		■定住人口確保に向けた施策との連携
(2)公共交通による市内ネットワークの形成	○誰もが利用できる公共交通を主体として、まちの核・まちの副次核への移動を将来にわたり支えるネットワークを形成します。	■公共交通の利便性の向上
		■公共交通の利用拡大に向けた取組
		■地域公共交通計画*の策定
(3)都市基盤*の整備・改善や災害対策などによる良好な居住環境の形成	○都市基盤*の整備・改善や災害に強いまちづくりなどに取り組むことで、住む場所として選ばれる良好な居住環境を形成します。	■道路、下水道、公園の整備・改善
		■災害に強いまちづくりの推進
		■地区計画制度*の活用
(4)官民連携による魅力ある地域づくりの推進	○土地・建物所有者、地域住民、事業者、大学、各種団体などと行政が連携し、空き家・空き地の有効活用や魅力ある地域づくりを推進します。	■空き家の未然防止と有効活用の促進
		■低未利用地の適切な管理と有効活用の促進
		■民間まちづくり活動の支援

*地域公共交通計画(P190) *都市基盤(P191) *地区計画制度(P190)

(1)「市街地の更なる拡散の防止」と「まちなか居住の促進」の一体的な推進

- 居住誘導区域外における新たな宅地開発のあり方を見直すとともに、区域内への居住を積極的に促進することで、区域内の人口密度の維持を図ります。

表 14 「市街地の更なる拡散の防止」と「まちなか居住の促進」の一体的な推進に向けた主な施策

	主な施策	施策概要
①	届出制度の運用	<ul style="list-style-type: none"> ○居住誘導区域外における宅地開発や住宅建築の動きを把握し、計画の周知や区域内への誘導を図るため、区域外における一定規模以上の宅地開発などを行う際の届出制度を運用します。 ○制度の着実な運用を図るため、届出制度の運用に関する手引きを作成・公表します。
②	市民・民間事業者に対する情報提供の充実	<ul style="list-style-type: none"> ○ホームページ、窓口等のポスター・パンフレット、各種団体への説明、市民向け出前講座など、様々な機会を生かして本計画の周知に取り組みます。 ○民間事業者の開発動向を把握し、時機を捉えた情報提供を行うため、庁内関係部署との情報共有の充実に努めます。
③	都市計画制度の適切な運用	<ul style="list-style-type: none"> ○市街地の更なる拡散を防止するため、市街化調整区域*において一定の住宅などの建築を許容する制度(都市計画法第34条第11号)は、適用要件の厳格化や区域の縮小を視野に入れて適切な運用を図ります。
④	定住人口確保に向けた施策との連携	<ul style="list-style-type: none"> ○地方創生、産業振興、子育て支援、移住支援、空き家対策など関連する分野の計画と連携を図り、人口の維持に取り組みます。 ○市内への移住・転居を促す制度は、居住誘導区域内への移住を促す方向での制度の拡充を検討します。

*市街化調整区域(P189)

(2)公共交通による市内ネットワークの形成

- 誰もが利用できる公共交通を主体として、まちの核・まちの副次核への移動を将来にわたり支える市内ネットワークを形成します。

表15 公共交通によるネットワークの形成に向けた主な施策

	主な施策	施策概要
①	公共交通の利便性の向上	○公共交通(路線バス、市内循環バス、デマンドタクシー*)の運行状況及び利用状況を調査・分析し、必要に応じて内容の見直しを図るなど、公共交通の利便性の向上に取り組みます。
②	公共交通の利用拡大に向けた取組	○公共交通に関する案内情報の充実や自家用車から公共交通への転換を促す取組を交通事業者と連携して実施します。
③	地域公共交通計画*の策定	○まちの核・まちの副次核への移動を支える公共交通ネットワークを将来にわたり確保するとともに、公共交通の利便性を向上させる施策を推進するため、路線バスを主軸とした地域公共交通計画*の策定に向けて取り組みます。

(3)都市基盤の整備・改善や災害対策などによる良好な居住環境の形成

- 都市基盤*の整備・改善や災害に強いまちづくりなどに取り組むことで、住む場所として選ばれる良好な居住環境を形成します。

表16 都市基盤の整備・改善や災害対策などによる良好な居住環境の形成に向けた主な施策

	主な施策	施策概要
①	道路、下水道、公園の整備・改善	○市街地内の移動性及び防災性の向上を図るため、幹線道路の整備を推進します。 ○居住誘導区域内の生活利便性の向上を図るため、狭あい道路*の拡幅や下水道(汚水)*の整備を進めます。 ○居住誘導区域内で整備予定の公園の早期整備に取り組むとともに、既設の公園については利用者のニーズに合わせた機能更新を進めます。
②	災害に強いまちづくりの推進	○住宅が密集する地域では、防火地域*・準防火地域*の指定による火災に強いまちの形成や、狭あい道路*の拡幅を推進します。 ○浸水被害の軽減に向けて、河川改修や道路などの雨水対策を一体的に推進します。 ○ハザードマップ*の配布などにより、災害による被害の軽減や自主防災力の高い地域づくりを進めます。
③	地区計画制度*の活用	○敷地面積の最低限度などを定める地区計画制度*を活用しながら、ゆとりある魅力的な居住空間の形成を目指します。

*デマンドタクシー(P191) *地域公共交通計画(P190) *都市基盤(P191) *狭あい道路(P188) *下水道(汚水)(P189)
*防火地域(P192) *準防火地域(P190) *ハザードマップ(P192) *地区計画制度(P190)

(4)官民連携による魅力ある地域づくりの推進

- 土地・建物所有者、地域住民、事業者、大学、各種団体などと行政が連携し、空き家・空き地の有効活用や魅力ある地域づくりを推進します。

表17 官民連携による魅力ある地域づくりの推進に向けた主な施策

	主な施策	施策概要
①	空き家の未然防止と有効活用の促進	○地域住民などと連携して空き家の実態把握を継続的に行うことで空き家の未然防止を図るとともに、土地・建物所有者へ空き家の撤去や有効活用を促します。
②	低未利用地の適切な管理と有効活用の促進	○市街地の活力低下につながる未利用地や十分な活用が図られていない土地は、土地所有者へ適切な管理と有効活用を促します。 ○居住誘導区域内の低未利用地の適正管理及び有効活用を土地所有者に促すため、低未利用地対策の進め方などを示した指針の策定に向けて取り組みます。
③	民間まちづくり活動の支援	○良好な居住環境の形成、空き家・空き店舗・低未利用地の活用、地域のにぎわいの創出を促進するため、事業者や大学などと連携した事業展開や、市民、まちづくり団体などに対する情報提供・活動支援に取り組みます。