

戸田市立地適正化計画 目次（赤字部分は本資料の内容）

<b>序章 戸田市立地適正化計画の趣旨</b>	第 4 章 居住誘導区域の設定
<b>第 1 章 都市の現状及び課題</b>	第 5 章 都市機能誘導区域の設定
<b>第 2 章 まちづくりの目標及び目指すべき都市の骨格構造</b>	第 6 章 誘導施設の設定
<b>第 3 章 課題解決のための施策・誘導方針</b>	第 7 章 誘導施策の設定
	第 8 章 数値目標及び評価方法の設定

■ 計画の必要性

今後、高齢化が急速に進み人口が徐々に減少していくことにより、生活利便施設の撤退や空家の発生など都市の様々な課題が顕在化することが想定されます。本計画を策定することによって、都市機能の集約、適正化などを進め、高齢化の進展や人口の減少といった変化に対応できる都市づくりを進めていくことが必要です。

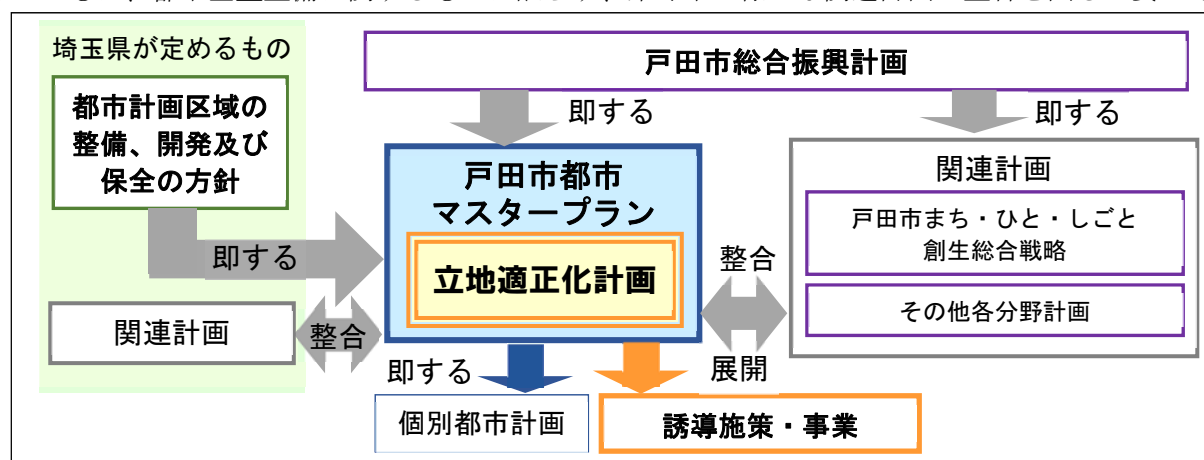
■ 計画の定義

本計画は、都市再生特別措置法第 81 条第 1 項に基づき作成するものであり、人口減少及び高齢化に備えた住環境及び生活利便性の維持・向上のため、住宅や生活利便施設の適正な立地について、公共交通の充実と併せて実現させるためのものです。

■ 計画の位置づけ

本計画は、都市全体を見渡すマスタープランとして、都市再生特別措置法第 82 条において都市マスタープランの一部とみなされます。

また、本計画は戸田市第 4 次総合振興計画や戸田都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即するとともに、都市基盤整備に関するものに限らず、県や市の様々な関連計画と整合を図る必要があります。



■ 計画の期間

本計画は、おおむね 20 年後の都市を展望しつつ、さらにその先の将来も考慮します。

基準年次：平成 27 年 目標年次：平成 47 年

また、計画期間中はおおむね 5 年ごとに施策を評価し、その結果や戸田市都市計画審議会における意見を踏まえ、必要に応じて、適切に立地適正化計画や関連する都市計画の見直しを行います。

■ 計画の対象区域

戸田都市計画区域（市全域）

■ 都市の現状及び課題

○ 広域を対象とする都市機能が集積した個性ある拠点の形成

- ・ 駅周辺の拠点は、鉄道やバスをはじめとする多様な手段により市内全域から移動しやすい。
  - ・ それぞれの駅周辺には病院、大型商業施設などの施設が立地しているが、駅ごとの個性や特色に乏しい。
- ⇒現在の利便性の高さを維持しつつ、駅ごとの役割に応じて個性ある拠点を形成する必要がある。

本市の鉄道 3 駅周辺は、鉄道やバスをはじめとする多様な交通手段により移動しやすいという特徴を有しています。また、これらの鉄道駅周辺は、都市マスタープラン等の中で拠点地域として位置づけられており、病院や大型商業施設などが立地し、一定の利便性は確保されていますが、3 駅それぞれに個性や特色が見出しにくいという現状があります。

このことから、市内のどこに住んでいても生活利便サービスを楽しむという現在の利便性の高さを維持しつつ、広域を対象とする都市機能を中心として、それぞれの拠点に求められる機能を整理し、集積させる必要があります。

○ ニーズに応じた活動的な生活が実現できるまちづくり

- ・ 人口は増加傾向にあるが、2035 年をピークに減少に転じ、高齢化も急速に進行していく。
  - ・ 人々の生活に関する価値観の多様化により、居住や活動のニーズも多岐にわたっている。
  - ・ 日常生活に必要な利便施設の多くは市内に広く立地している。
- ⇒地域ごとに、個々のニーズに応じた活動的に生活できるまちづくりを進める必要がある。

人口は現在増加傾向にあるものの、長期的には減少に転じることが予測されていますが、短期的に見ると、10 代後半から 30 代までを中心とした転入超過が転出超過に転じた場合、それが続くことで人口減少につながることも考えられます。また、高齢化についても既に進行し、今後も急速に進むことが予測されています。

一方、市民のライフスタイルやその時々のライフステージにより、住環境に求められるニーズはますます多様化しています。

このような中、本市では、生鮮スーパーをはじめ、日常生活に必要な利便施設の多くが市内に広く立地しているため、この利点をいかし、各地域でニーズに応じた生活が実現できる可能性があります。

このことから、地域ごとに、個々のニーズに応じた活動的に生活できるまちづくりを進める必要があります。

○ 自家用車に過度に依存しない交通環境の形成

- ・ 近年は、自家用車に過度に依存しない人が増加している。
  - ・ 市内を徒歩や自転車で移動する人が多い。
  - ・ 高齢化の進展も踏まえると、公共交通の役割はさらに重要になる。
- ⇒自家用車以外の交通手段によるアクセス性向上に向けた交通環境形成を進める必要がある。

近年は、徒歩や自転車など、自家用車に過度に依存しない生活を送る人が増えており、市内を徒歩や自転車で移動する人も多くなっています。

また、今後、高齢化が急速に進むことが見込まれる中で、移動手段として公共交通がますます重要な役割を担うようになっていくと考えられます。

このことから、自家用車以外の交通手段による市内のアクセス性向上に向けた交通環境の形成を進める必要があります。

## ■まちづくりの目標

抽出した解決すべき課題を踏まえ、戸田市第4次総合振興計画に示された将来都市像の実現を目指し、立地適正化計画におけるまちづくりの目標を次のとおり定めます。

### 都市環境と自然環境が調和した生活の質を高めるまちづくり

## ■目指すべき都市の骨格構造

まちづくりの目標の実現に向けて、誘導すべき都市活動を設定し、目指すべき都市の骨格構造（ゾーニング、拠点配置）及び基幹的な公共交通を整理します。

### 1) 誘導すべき都市活動の考え方

都市活動の種類		都市活動の考え方
暮らしの活動	都会的で洗練された暮らし	鉄道沿線の通勤や買い物の利便性に魅力を感じる若いファミリー層などが、利便性の高い上質な都市型の洗練されたライフスタイルを満喫する暮らし
	地域に密着した便利な暮らし	多様な世代の人々が、地域の商店で買い物をしたり、地域活動に参加するなど、地域に密着した暮らし
	快適でゆとりのある暮らし	地域で長く暮らしている人や転入して間もない人など多様な住民が交流し、ゆとりを持った快適な暮らし
	水と緑に親しむ暮らし	休日には荒川河川敷を散歩したり、彩湖・道満グリーンパークでスポーツを楽しんだり、近所の公園で遊ぶなど、日常的に水と緑に親しむ健康的な暮らし
	新しい形の住工共生	地域住民との交流や地域の人の雇用、事務所と地域による災害時の相互協力といった相互にメリットを受けつつ営む事業活動や暮らし
事業の活動	立地をいかした工業	都心に近い立地をいかし、製造業や物流等の事業所が営む都市型工業の事業活動

### 2) ゾーン設定の考え方

#### 居住ゾーン

ゾーンの種類	ゾーン設定の考え方	想定されるエリア
都会的で洗練された暮らしを誘導するゾーン	・鉄道駅に近接し、ファミリー層など主に若い世代をターゲットとした住宅や子育て環境の誘導により魅力的な市街地環境の形成を図るゾーン ・市の中心である鉄道駅の徒歩圏の地域に設定	鉄道3駅（戸田公園駅、戸田駅、北戸田駅）の徒歩圏の市街地
地域に密着した便利な暮らしを誘導するゾーン	・鉄道駅に近接し、古くから市街化が進み、日常の暮らしを支える生活利便機能が整った利便性の高い快適な住環境の形成を図るゾーン ・鉄道の東側で、商店等の生活利便施設が既に一定程度立地する地域に設定	上戸田、下戸田、中町、喜沢等
快適でゆとりのある暮らしを誘導するゾーン	・良質な住宅や子育て支援施設や生活利便施設が一定レベル整い、さまざまな世代が交流しながら快適でゆとりを持って暮らせる住環境の形成を図るゾーン ・鉄道の西側で、現在土地区画整理事業が進行中の新曽や、住居系の土地利用が中心で多様な形式の住宅が共存する地域に設定	本町、新曽、笹目、美女木等
水と緑に親しむ暮らしを誘導するゾーン	・市街地内の公園、河川敷の公園など自然環境に親しみながら暮らすことができる住環境の形成を図るゾーン ・荒川の自然環境に近く、比較的ゆとりのある地域に設定	新大宮バイパスの西側

#### 住工共生ゾーン

ゾーンの種類	ゾーン設定の考え方	想定されるエリア
新しい形の住工共生を図るゾーン	・工業系指向や住居系指向の土地利用の方向性の検討と併せて、目指すべき住工共生のあり方を進めるゾーン ・工場等の工業系と住居系の土地利用の混在度の高い地域に設定	美女木、笹目、氷川町、新曽南等

#### 工業ゾーン

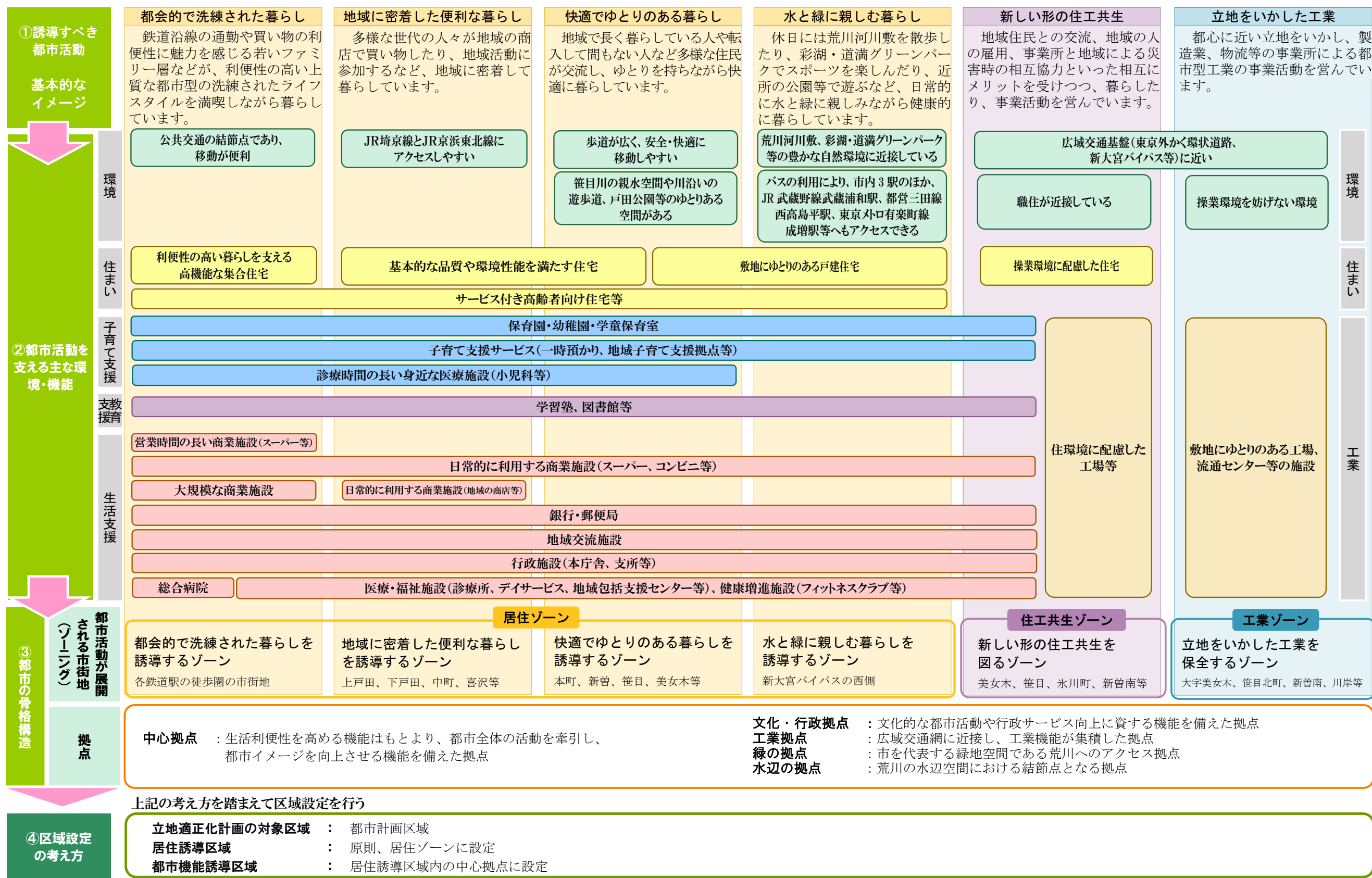
ゾーンの種類	ゾーン設定の考え方	想定されるエリア
立地をいかした工業を保全するゾーン	・都心に近い立地をいかした事業活動が可能な工業地の形成を図るゾーン ・戸田市都市マスタープランの土地利用方針で工業地として位置づけられ、既に大規模な工業が集積する地域に設定	大字美女木、笹目北町、新曽南、川岸等

### 3) 拠点設定の考え方

拠点の種類	拠点設定の考え方	想定されるエリア
中心拠点	・医療・福祉、商業、行政等の広域を対象とする都市機能が集積した拠点 ・市の主要な交通結節拠点であり、機能集積による市全体の利便性向上に資する地区に定める ・生活利便性を高める機能はもとより、都市全体の活動を牽引し、都市イメージを向上させる機能を備えた拠点	・鉄道3駅（戸田公園駅、戸田駅、北戸田駅）を中心とするエリア
工業拠点	・工業生産活動・流通業務機能の利便を増進するための条件が整った地区 ・本市では、住宅市街地に配慮しつつ、高速道路等の広域幹線道路に近接し、工業機能が集積する地区に定める	・戸田東IC、県営戸田公園の北側、菖蒲川沿川を中心とするエリア
文化・行政拠点	・市民の文化的な都市活動や行政サービス向上に資する、文化、行政機能が集積する地区に定める	・文化会館や市役所を中心とするエリア
緑の拠点	・大規模公園の整備が進められ、市を代表する緑地空間である荒川へのアクセス拠点ともなる地区に定める	・彩湖・道満グリーンパークや戸田公園、(仮称)荒川水循環センター上部公園を中心とするエリア
水辺の拠点	・既存の大規模公園等をいかして、荒川の水辺空間における結節点を形成する地区に定める	・彩湖・道満グリーンパークの南側と荒川運動公園の西側のエリア ・北戸田駅西口の笹目川・船着場を中心とするエリア



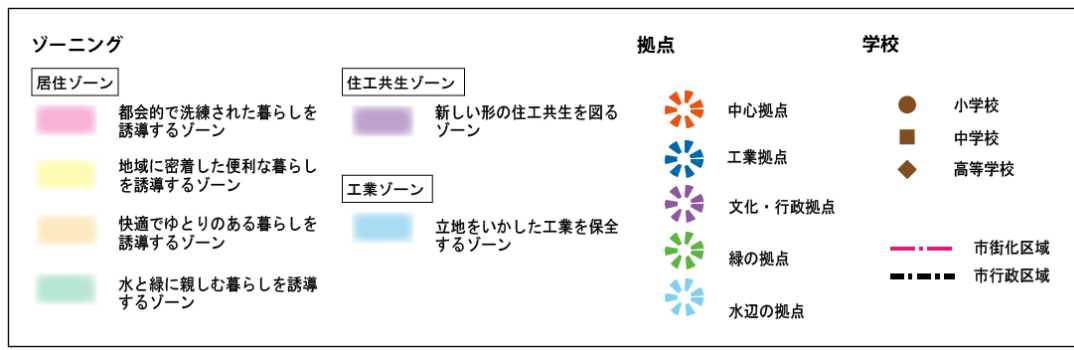
4) 誘導すべき都市活動に基づく都市の骨格構造の考え方



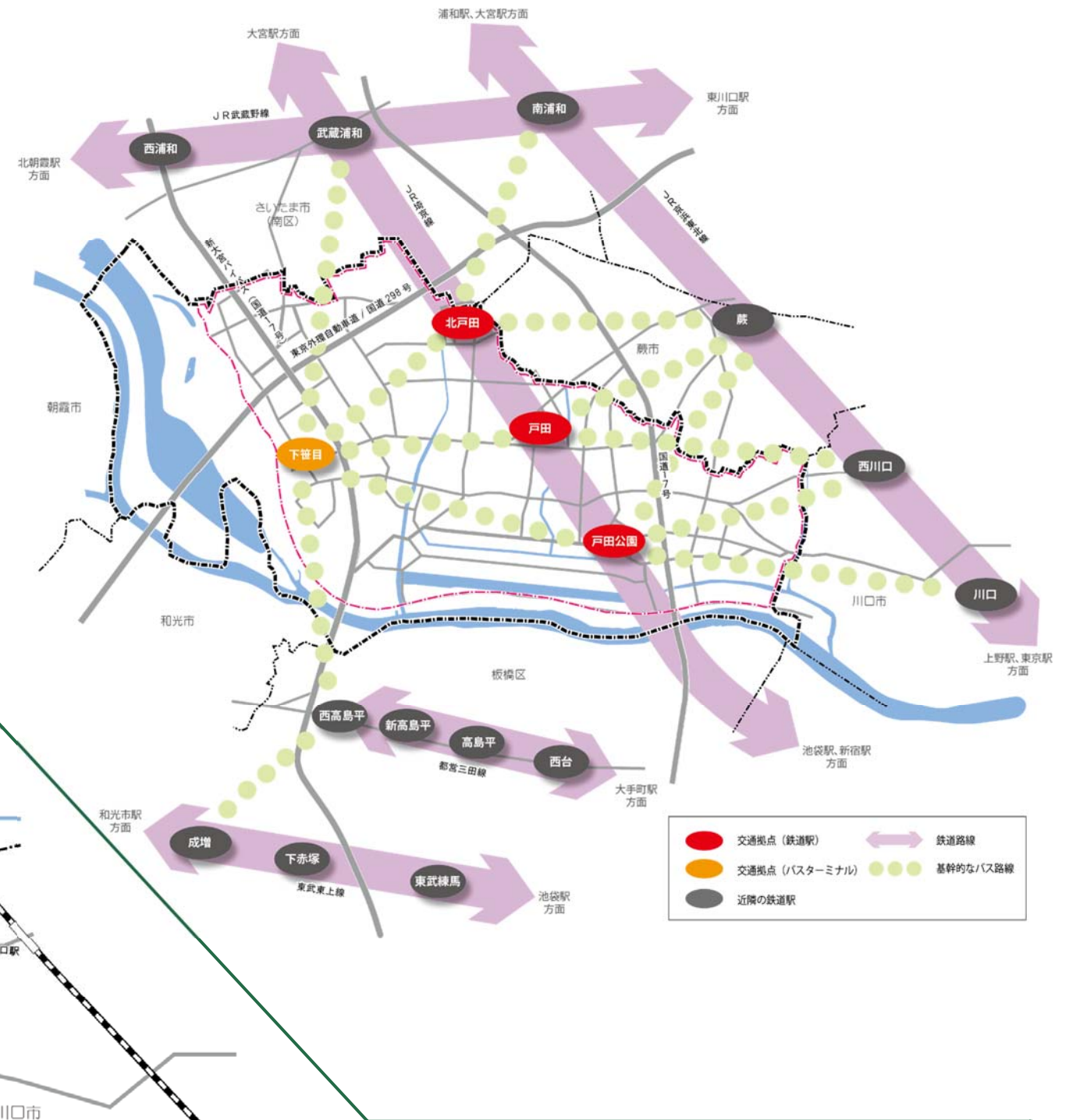
上図で示しているゾーンは、それぞれのゾーンにおいて特にふさわしい活動を誘導していく対象エリアとして設定するものであり、誘導対象以外の活動を否定するものではありません。また、都市活動を支える環境、都市機能についても、ほかの環境・機能を否定するものではありません。

### 5) 目指すべき都市の骨格構造

(全体像)



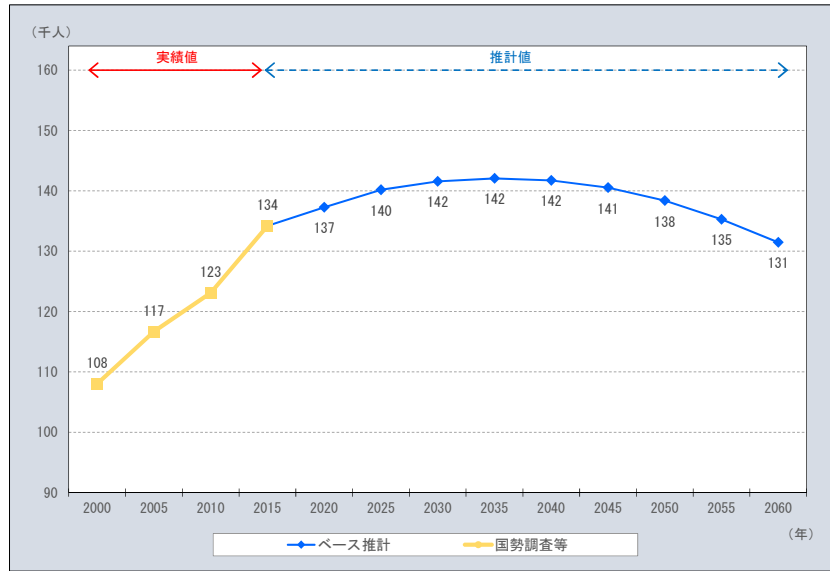
(基幹的な公共交通軸)



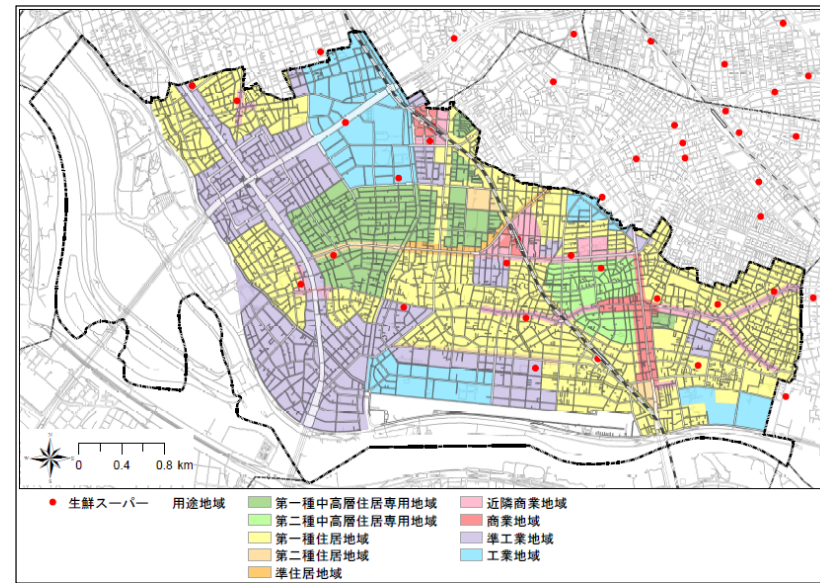


■ 巻末資料（現況データ）

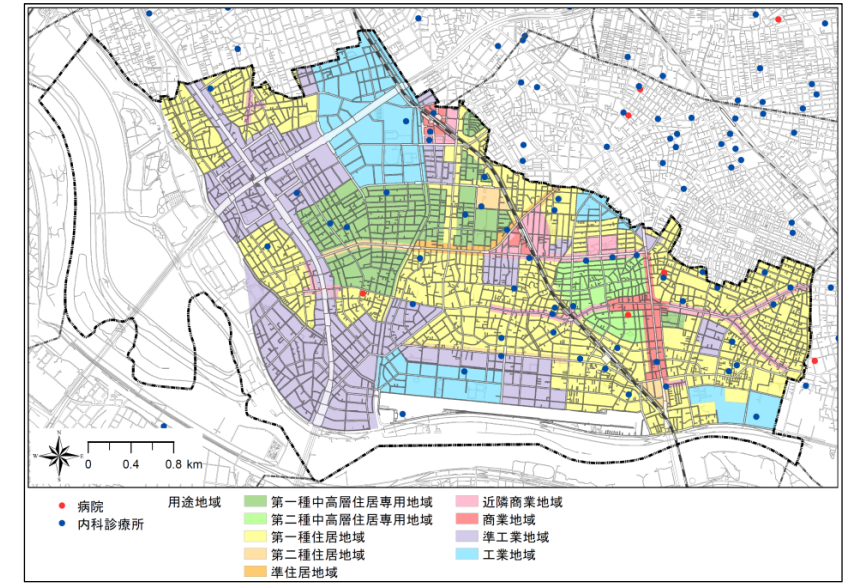
○ 人口の将来推計（人口ビジョン・ベース推計）



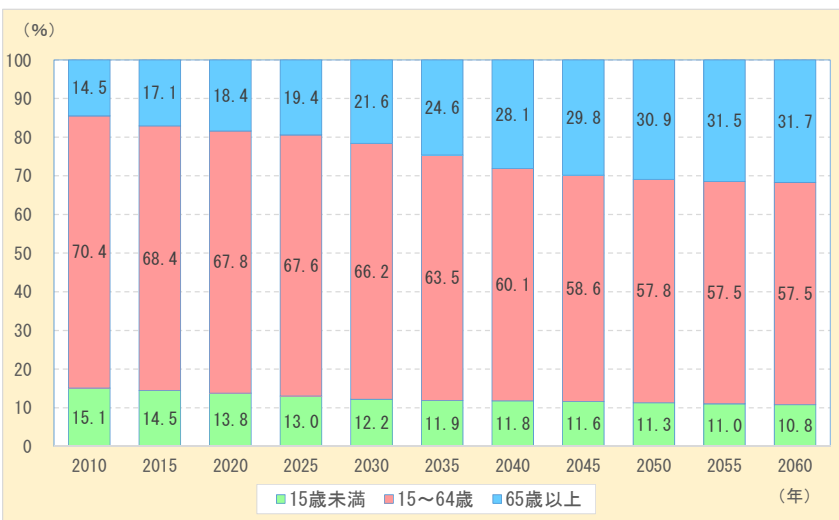
○ 商業施設（スーパーマーケット）の分布



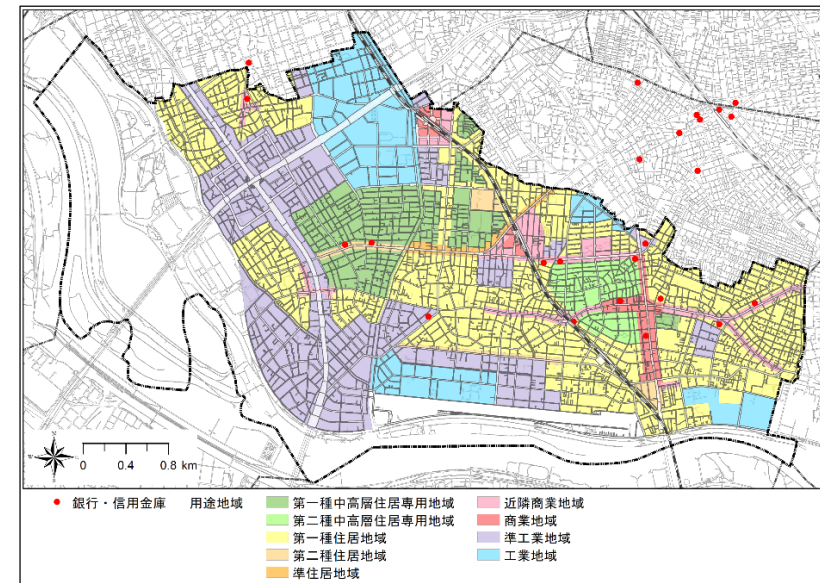
○ 病院・診療所の分布



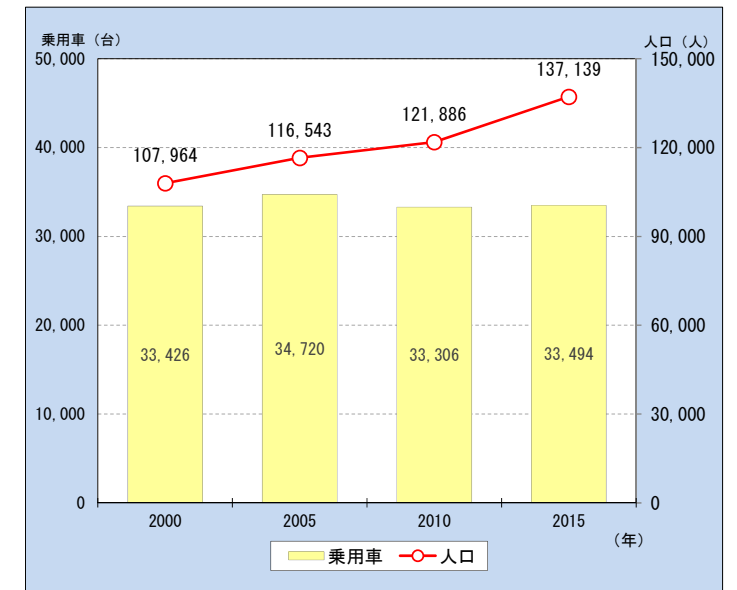
○ 人口割合の推移（人口ビジョン・ベース推計）



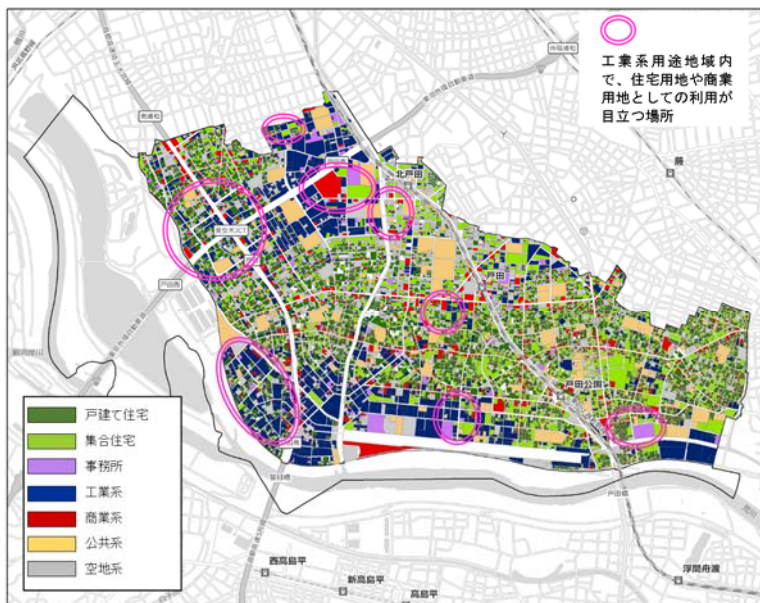
○ 銀行・信用金庫の分布



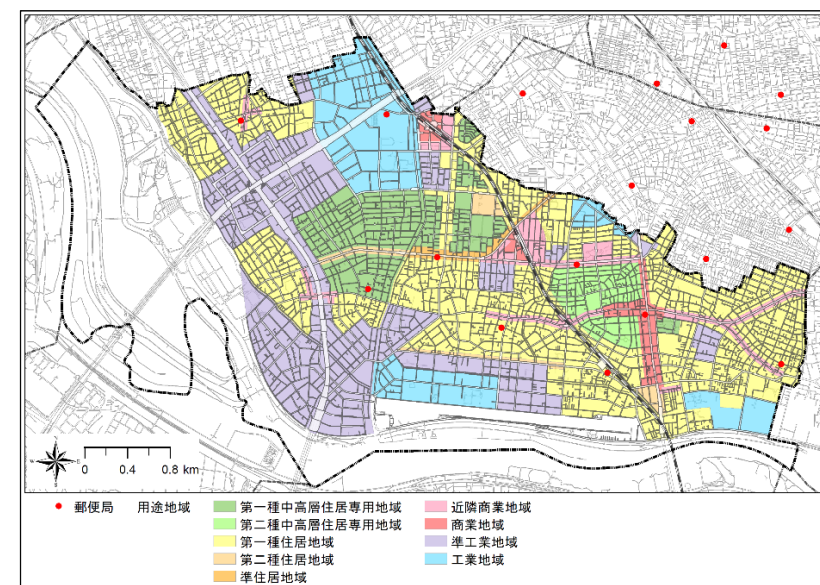
○ 乗用車数と人口の推移



○ 土地利用現況（2014年）



○ 郵便局の分布



○ 公共交通の利便性

