

6

参考資料

Contents

6-1 都市を取り巻く社会情勢	90
6-2 和光市の現況	95
6-3 策定過程	109
6-4 市民参加	115
6-5 用語解説	118

6 参考資料

6-1 都市を取り巻く社会情勢

都市を取り巻く状況は、高齢化の一層の進展、地球環境問題の高まり、厳しい財政的制約など、社会・経済の基底をなす変化が進展しており都市計画においても、こうした時代の変化を常に見極め、的確な対応を行うことが求められています。

都市を取り巻く社会情勢として、以下の項目について簡潔に取りまとめます。

(1) 人口減少・超高齢社会の到来

我が国は平成 20(2008)年をピークに人口減少時代に突入し、あわせて急速な少子高齢化が進み、65 歳以上の高齢者が 25%を超える超高齢社会となりました。人口減少や少子高齢化は、社会保障費負担の増加や労働力の減少、地域コミュニティの衰退を招き、世帯人員構成の縮小と核家族化が、高齢者の孤独化や子育て世帯の孤立化といった社会問題を生む要因となっています。

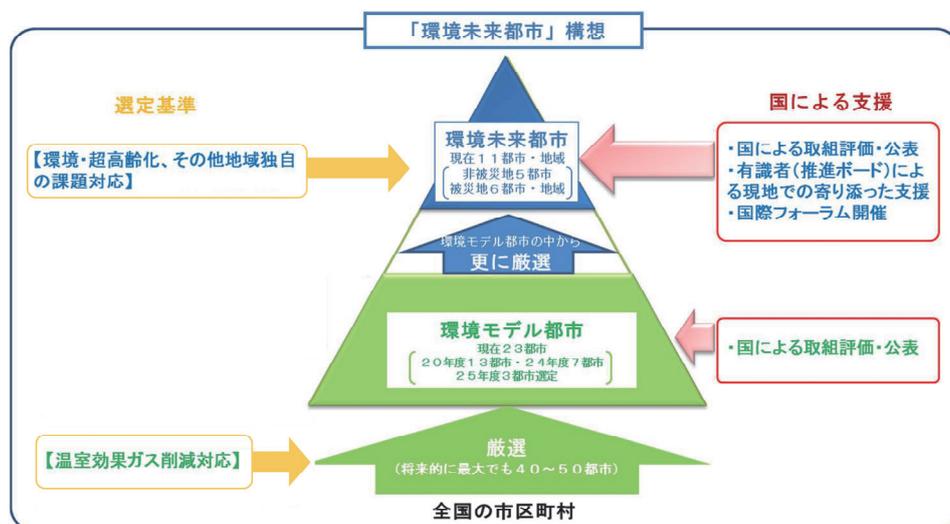
(2) 地方創生 SDGs・「環境未来都市」構想

国連サミットで採択された、令和 12(2030)年までに国際社会が達成すべき 17 の目標である SDGs (Sustainable Development Goals: 持続可能な開発目標) が、平成 28(2016)年にスタートし、11 番目の目標に「住み続けられるまちづくり」が掲げられています。

我が国では、「住み続けられるまちづくり」に関して、環境、社会、経済の三つの価値を創造することで「誰もが暮らしたいまち」「誰もが活力あるまち」の実現を目指す「環境未来都市」構想を推進しています。



SDGs のアイコン



「環境未来都市」構想のイメージ (内閣府 HP (一部加工))

(3) 公共ストックの戦略的活用

我が国では、高度経済成長期に社会資本が集中的に整備され、これらのインフラ・公共ストックは、建設後既に30～50年の期間を経過していることから、今後急速に老朽化が進行すると想定されるとともに、維持管理・更新費の増大が見込まれます。

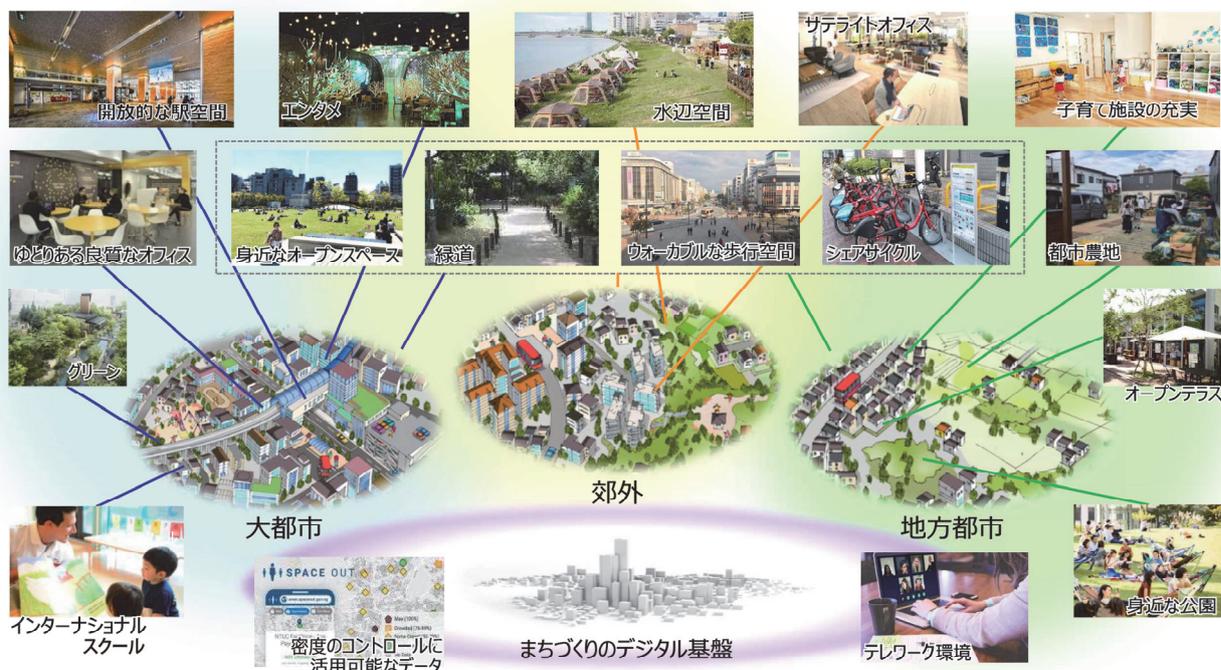
今後のまちづくりにおいては、少子高齢化や人口減少、環境問題、エネルギー制約といった社会情勢の変化の中で、インフラ・公共ストックに求められる機能や地域のニーズも変化してゆくものであることを前提とした対応が必要になります。そのため、地域の将来像や需要に応じた公共ストックの立地の適正化、需給バランスの改善を図るなど、まちづくりとも連携した戦略的な活用が求められています。

(4) 新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性

新型コロナ危機を踏まえても、都市という場の重要性や都市機能の集積の必要性は変わらず、引き続き、都市の国際競争力強化、コンパクト・プラス・ネットワークの推進、ウォーカブルなまちづくりなどに取り組んでいく方向性が示されています。

その上で、集積のメリットを更に伸ばす取組を進めつつ、新型コロナ危機を契機に生じた変化に対応していくことが必要であるとされています。

- テレワークの進展に伴い、職住近接のニーズに対応したまちづくりを進め、都市の魅力や国際競争力を高めることが重要であるとともに、まちづくりと一体となった総合的な交通戦略が重要
- ゆとりある緑とオープンスペースを活用し、ネットワークを形成することで、ウォーカブルな空間の充実が重要



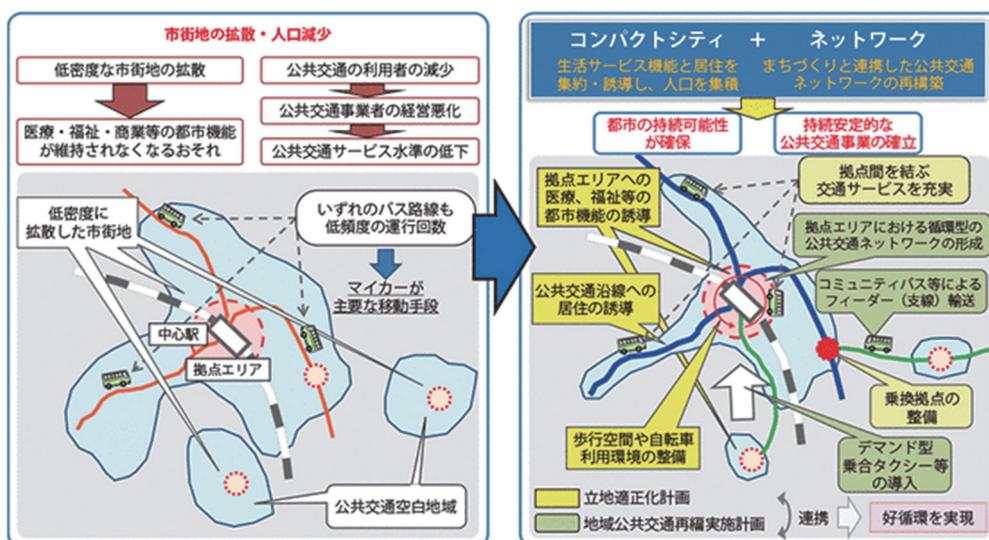
新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性（イメージ）
（新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性の検討について（国土交通省 HP（一部加工）））

(5) コンパクト・プラス・ネットワーク

薄く広がった市街地を抱えたまま人口が減少すると、医療、商業などの生活サービス施設や公共交通を維持することが困難となり、徒歩や公共交通で日常生活を営むことが困難となるおそれがあります。

将来にわたって持続可能なまちづくりを目指すため、平成26(2014)年8月に都市再生特別措置法の一部改正法、同年11月に地域公共交通活性化再生法の一部改正法が施行され、生活拠点などに福祉・医療などの施設や住宅を誘導・集約する立地適正化計画制度や、まちづくりと連携して面的な公共交通ネットワークを再構築する新たな仕組みが設けられました。

これにより、従来の「コンパクトシティ」の概念に「公共交通ネットワーク」を連携させた「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方が、新たなまちづくりの方向性として示されています。



コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ（国土交通省 HP）

(6) スポンジ化対策

人口減少社会を迎えた我が国では、地方都市をはじめとする多くの都市において、空き地・空き家などの低未利用地が時間的・空間的にランダムに発生する「都市のスポンジ化」が進行しており、生活利便性の低下、治安・景観の悪化、地域の魅力が失われるなどの支障が生じています。

空き地・空き家などの利用促進によるまちのにぎわい創出に向けて、都市のスポンジ化対策を総合的に推進する改正都市再生特別措置法が平成 30(2018)年 7 月 15 日に施行され、「立地誘導促進施設協定（コモンズ協定）」制度などが創設されました。

また、空き家の対策としては、空き家・不良住宅の除却による跡地活用、空き家の地域活性化施設への活用などがあります。

(7) 居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり

令和元(2019)年6月26日、「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」の提言として、『「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生』がとりまとめられました。

これによると、今後のまちづくりにおいては、コンパクト・プラス・ネットワークなどの都市再生の取組をさらに進化させ、「WE DO”~Walkable, Eye level, Diversity, Open」というキーワードとともに、これまでの車中心の都市空間を、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる人中心の空間に転換する「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成すべきとされています。

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成が、出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人中心の豊かな生活の実現につながり、このようなまちの魅力向上が、さらに多くの人を惹きつける好循環が期待されています。



「居心地が良く歩きたくなるまちなか」イメージ(国土交通省HP(一部加工))

(8) 日本版 MaaS の推進

MaaS(マース: Mobility as a Service)とは、人の移動ニーズに対応して、公共交通をはじめとする多様な移動サービスを最適に組み合わせることで検索・予約・決済などを一括で行うサービスのことであり、観光・医療など他のサービスなどとの連携によって、移動の利便性向上のみならず、地域の課題解決にも寄与することが期待されています。

国土交通省と経済産業省では、将来の自動運転社会の実現を見据え、新たなモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決と地域の活性化を目指し、地域と企業の協働による「スマートモビリティチャレンジ」を平成31(2019)年4月に開始しました。

MaaSの推進に当たっては、まちづくり・インフラ整備との連携が重要であり、「都市・交通政策との整合化」、「多様なモード間の交通結節点の整備(拠点形成)」、「新型輸送サービスに対応した走行空間の整備(ネットワーク形成)」などが求められています。

(9) グリーンインフラ推進戦略

国土交通省では、国土形成計画（平成 27（2015）年 8 月閣議決定）等をふまえ、社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進めるグリーンインフラに関する取組を推進しています。

また、令和元（2019）年 7 月に「グリーンインフラ推進戦略」をとりまとめ、今後、この推進戦略をふまえ、プラットフォーム創設等の環境整備、取組支援の充実等を推進することになっており、これらの支援制度を活用したグリーンインフラの視点を持った地域づくりが求められています。



雨水を貯水しやすい土壌を使用したレインガーデンを整備



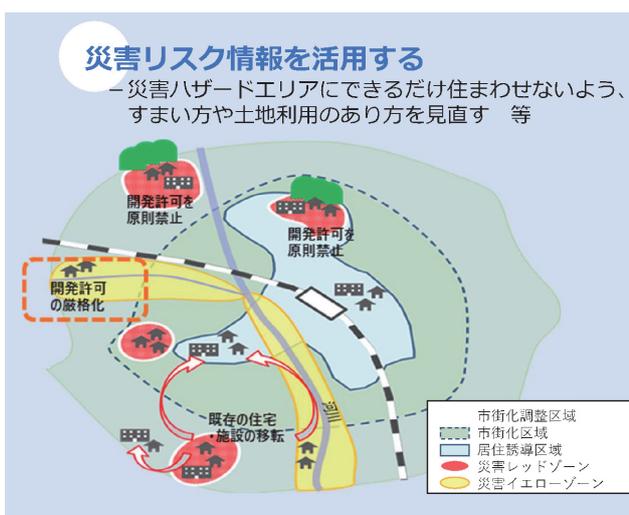
民間と公共空間の一体的な緑化による快適性の向上

グリーンインフラ活用型都市構築支援事業整備イメージ
(国土交通省 HP)

(10) 安全・安心なまちづくり

従来都市防災の課題は、関東大震災、阪神・淡路大震災の被害を教訓とした都市レベル、地区レベルの都市火災対策でしたが、地球温暖化による降雨強度の増加、頻発するゲリラ豪雨、東日本大震災による津波による被害、南海トラフの巨大地震の懸念などを踏まえ、様々な災害に対応する都市づくりが必要になってきています。

このような中、令和 2(2020)年に「国土交通省防災・減災対策本部」が設置され、災害対策のあらゆる分野で「減災」の考え方を徹底し、ハード・ソフトを組み合わせた災害に強い国土・地域づくりに向け、都市計画の中においても、あらゆる自然災害による被害の抑止・軽減を目的の一つとして明確に位置づけることが求められています。



「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」より主要施策の主な取組例
(国土交通省 HP)

6-2 和光市の現況

(1) 和光市の都市特性・地域特性

① 位置

本市は埼玉県の最南端東寄りに位置し、東京都心から北西に約19kmの距離にあります。市域は東西約2.5km、南北約4.9kmで、面積は11.04km²となっており、東は東京都板橋区、南は東京都練馬区、西は朝霞市、北は戸田市に隣接しています。

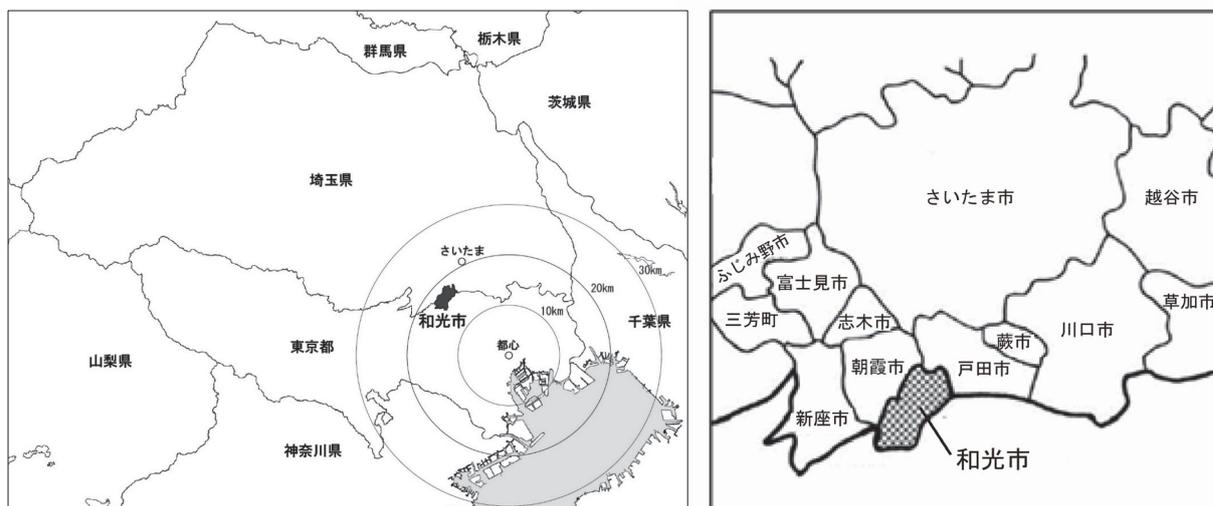


図 6-1 位置図

② 沿革

昭和9(1934)年に東武東上線新倉駅(現和光市駅)が開設され、軍需会社の進出により小軍都としての性格が加わり、戦後には、米軍のキャンプ朝霞が置かれ、基地のまちとして発展してきました。

昭和28(1953)年の自動車製造工場の進出を機に、工場誘致や市街化が進み、昭和39(1964)年の東京オリンピック開催にともなう周辺道路の整備や西大和団地の完成によって、都市化が一挙に進展し、今日の市の姿が形づくられました。現在では、米軍基地の一部が返還され、跡地には国の機関などの立地が進みました。

昭和62(1987)年の東京メトロ有楽町線の開通、和光市駅南口周辺の土地区画整理事業の進展により、本市から都内へ通勤・通学する市民が増加し、都市近郊の住宅都市として発展してきました。

さらに、平成20(2008)年の東京メトロ副都心線の開通により、本市の交通利便性が向上し、従来からある東京外かく環状道路と併せ、首都圏有数の交通の要衝となりました。

和光北インター地域の土地区画整理事業は平成30(2018)年に完了し、現在、和光北インター東部地区において、本市の産業、物流拠点を検討しています。また、和光市駅北口では土地区画整理事業が進められています。

③ 地形

本市の地形は起伏の多い台地が大部分を占め、南部は平坦地になっています。南から北に向かって流下する越戸川、谷中川、白子川などの小河川沿いには狭小な谷底平野が形成され、北側の新河岸川、荒川の河川沿いは低地となっています。

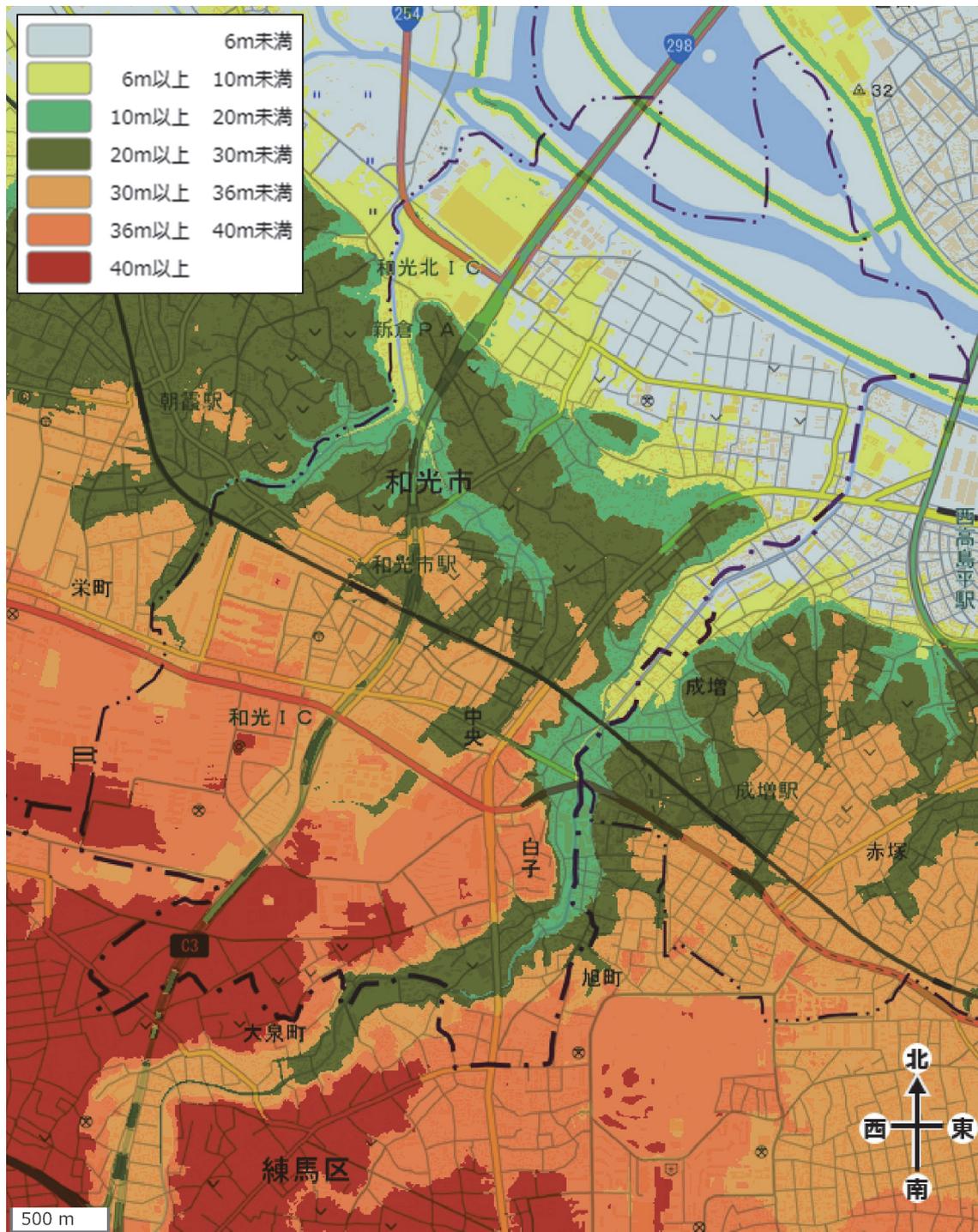


図 6-2 和光市内の標高

出典：国土地理院色別標高図

④ 人口

本市の総人口は、平成2（1990）年の55,106人から、この30年間で28,715人増加し、令和2（2020）年には83,821人となっています。また、世帯数は、平成2（1990）年に19,916世帯であったのが、令和2（2020）年には41,928世帯となり、この30年間で倍増しています。

平成20（2008）年～令和2（2020）年の年齢3区分別人口の推移を見ると、年少人口（0～14歳）及び生産年齢人口（15～64歳）が占める割合が減少する一方で、老年人口（65歳以上）が占める割合が年々増加しています。

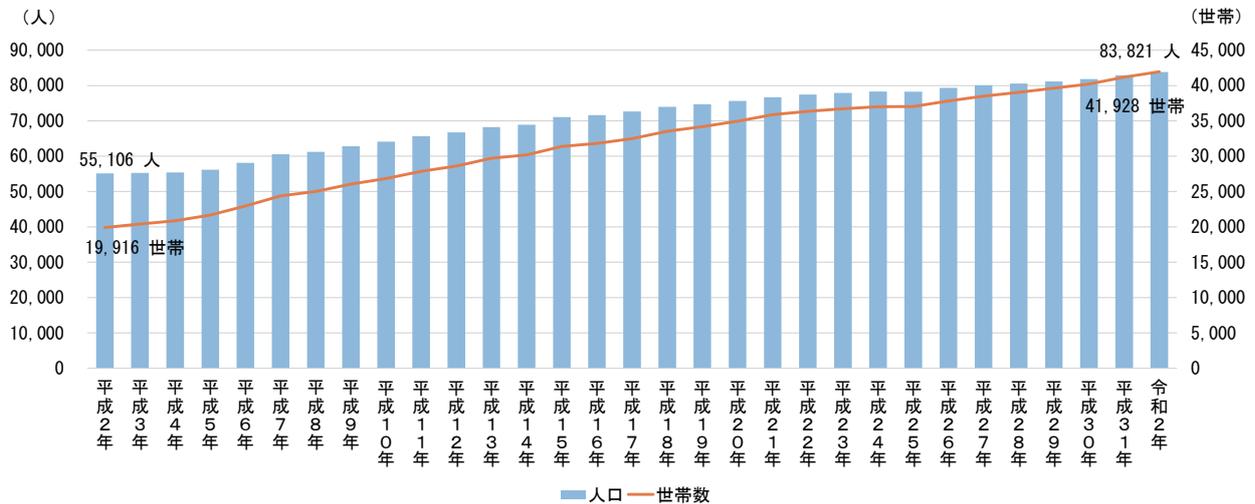


図 6-3 人口・世帯数の推移

資料：住民基本台帳各年3月31日現在

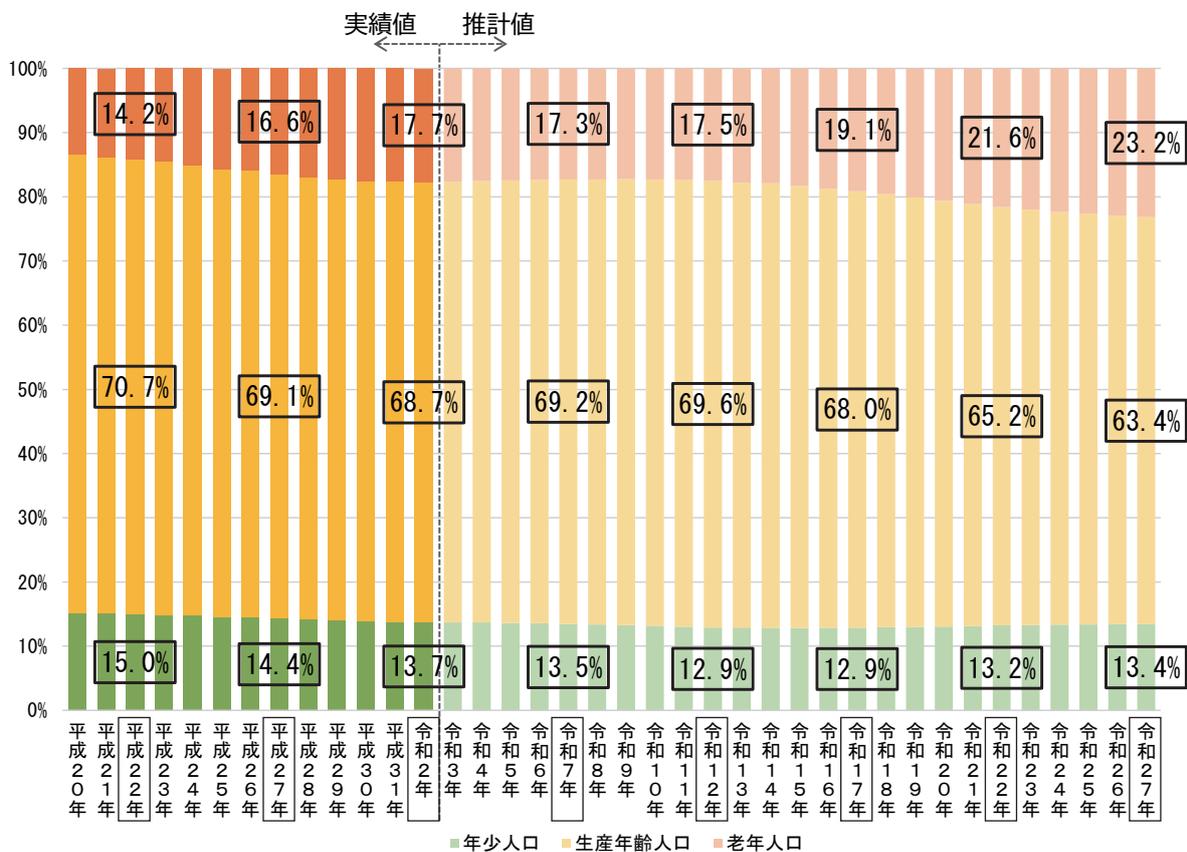


図 6-4 年齢3区分別人口の推移

資料：住民基本台帳各年3月31日現在（令和3(2021)年以降の数値は推計値）

⑤ 土地利用

平成 25(2013)年と令和 2(2020)年の地目別土地利用の構成を比べると、住宅などの需要の増加により宅地が 3.7% (41.1ha) 増加し、農地が 2.9% (31.3ha) 減少しています。

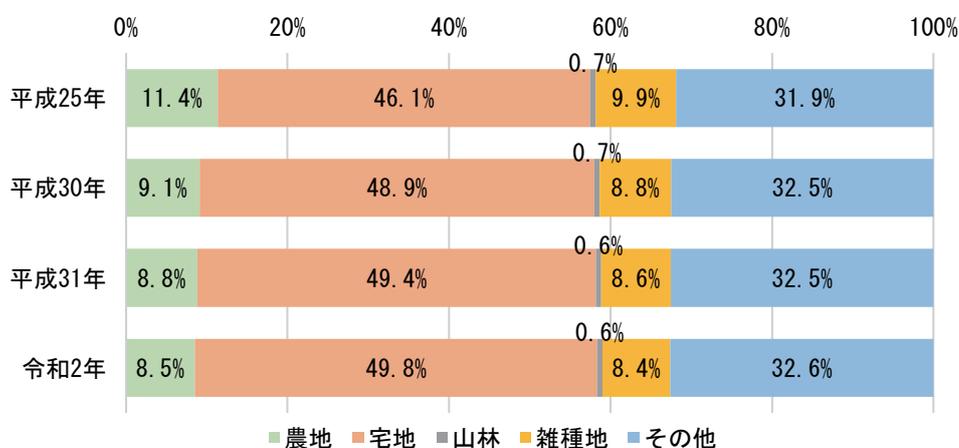


図 6-5 地目別土地利用面積の推移

資料：統計わこう

⑥ 産業

●産業構造

本市の産業は、昭和 20(1945)年代後半まで農業を主体としていましたが、昭和 28(1953)年の自動車製造工場の進出をきっかけとする工場誘致策や昭和 35(1960)年頃に始まる人口の急増を背景に、第二次産業、第三次産業を主体とした就業構造へと移行してきました。

産業大分類別就業人口の構成比の推移をみると、第二次産業は平成 7(1995)年から平成 27(2015)年には 11%の減少、第三次産業は同期間に 11%の増加となっています。

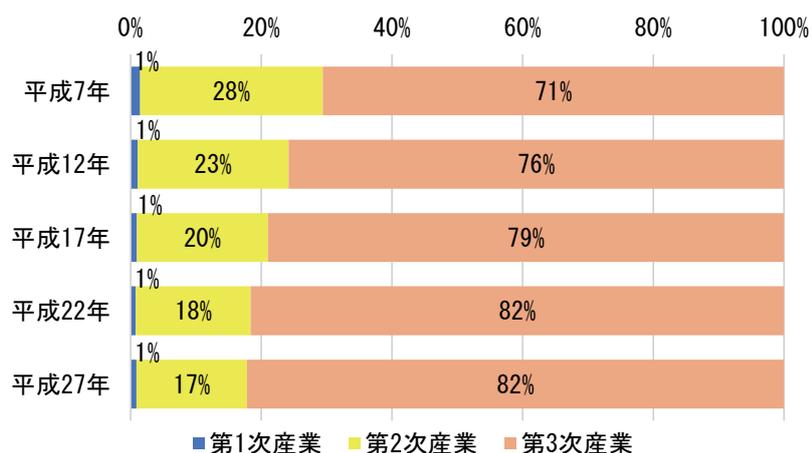


図 6-6 産業大分類別就業人口の構成比の推移 ※分類不能を除く数値

資料：国勢調査

●農業

本市の農業は、農家人口、総農家数、経営耕地面積すべてにおいて減少を続けています。平成27(2015)年の総農家数は172戸、経営耕地面積は81haとなっており、平成7(1995)年に比べ総農家数は約2/3、経営耕地面積は約1/2に大きく減少しています。

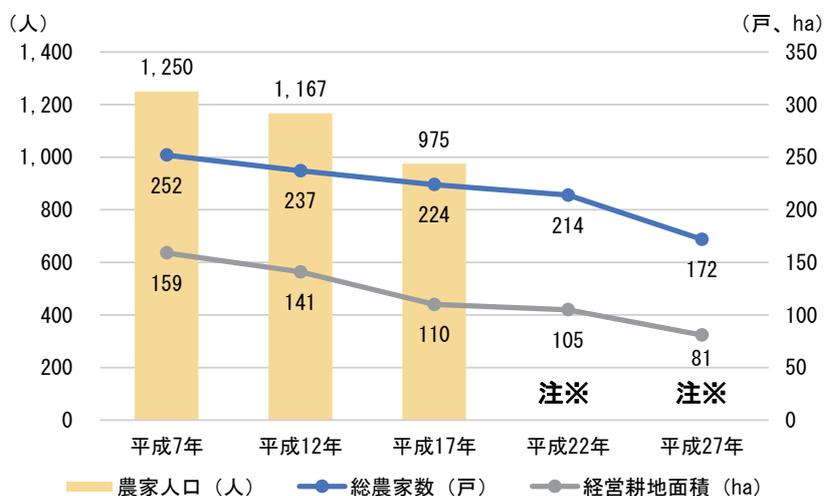


図 6-7 農家人口、総農家数及び経営耕地面積の推移

※平成22(2010)年以降の調査では、農家人口について集計がない。 資料：農林業センサス

●工業

本市の工業事業所数は、昭和30(1955)年代後半から高度経済成長期に増加した後、昭和47(1972)年を境に減少に転じ、令和元(2019)年現在69事業所(従業員4人以上)と減少傾向となっています。

従業者数は、平成20(2008)年以降減少傾向にありましたが、令和元(2019)年には増加に転じ1,354人となっています。

製造品出荷額等は緩やかな減少傾向にあり、令和元(2019)年現在で約208億円となっています。

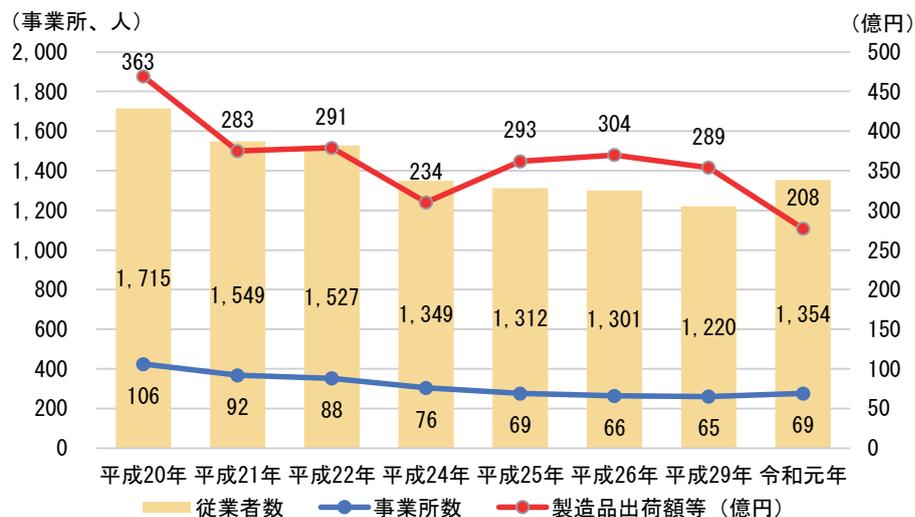


図 6-8 工業事業所数、従業者数、製造品出荷額等の推移

資料：工業統計調査

●商業

本市の商業は、昭和 40(1965)年以降の都市化の進展により、商店数・従業者数・年間販売額ともに増加してきましたが、近年では、平成 11(1999)年から平成 24(2012)年まで、商店数、従業者数、年間商品販売額ともに減少し続けたものの、平成 26(2014)年以降はそれぞれ増加に転じています。

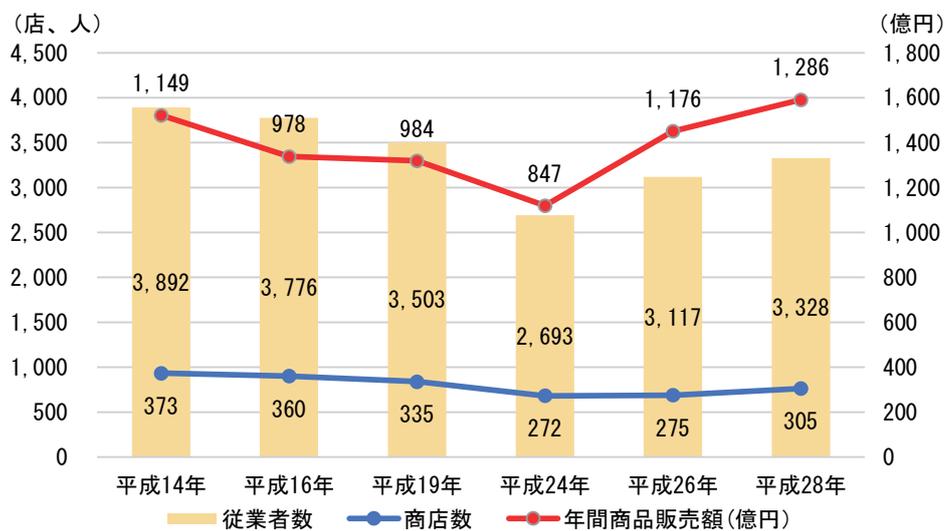


図 6-9 商店数、従業者数、年間商品販売額の推移

資料：商業統計調査

⑦ 道路・交通

●道路網

首都圏を連絡する東京外かく環状道路、首都高速5号線、及び主要な幹線道路として国道298号、国道254号、国道17号、市内の骨格的な道路として、主要地方道練馬川口線、県道新倉蕨線などが通っています。

和光市駅北側では都市計画道路の未整備路線が多く、また、幅員6m未満の幅員の狭い道路が多いため、交通安全の面や防災面での課題を抱えています。

●鉄道網

鉄道は、東武東上線、東京メトロ有楽町線、東京メトロ副都心線が通り、市中心部に和光市駅があり、東京都心への利便性の優れた立地となっています。

和光市駅の乗降客数（一日平均）は、令和元(2019)年までは、鉄道利用者は増加傾向にありましたが、令和2(2020)年は感染症拡大の影響を受けて減少しています。

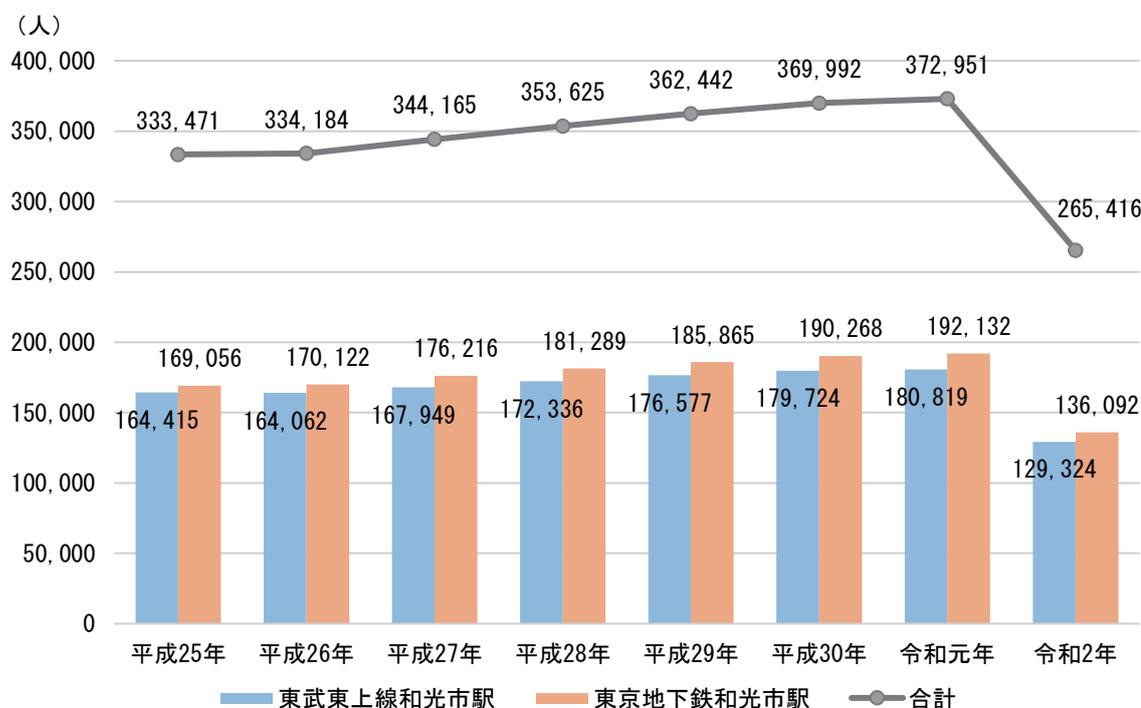


図 6-10 和光市駅一日平均乗降客数の推移

資料：統計わこう（東武鉄道株式会社、東京地下鉄株式会社）

●バス交通

和光市駅を起点として路線バスが運行しており、市内循環バスは路線バスが運行していないエリアや公共施設を中心に運行しています。

和光市駅からは、羽田空港や成田空港へ向かう空港連絡バス、都心方面や京都・大阪方面へ向かう高速バスも運行されています。

●シェアサイクルポート

本市では、令和元(2019)年から事業者と共同で、シェアサイクルの実証実験を行っています。ステーションは、公共施設やコンビニエンスストアなどの店舗に設置されており、利用者は増加傾向にあります。

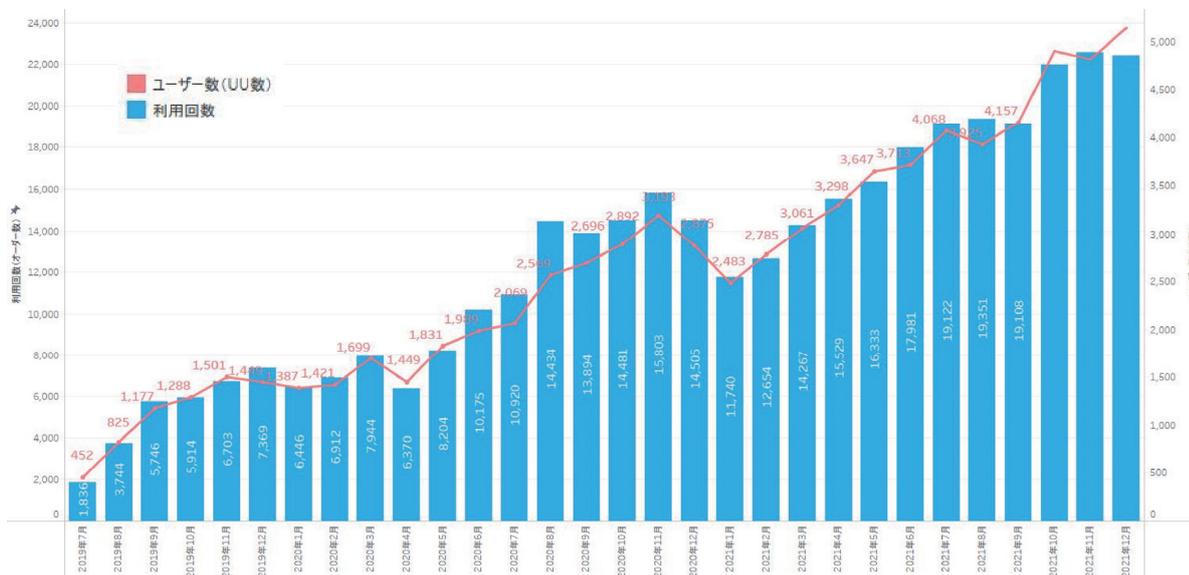


図 6-11 シェアサイクルの利用回数の推移

資料：シェアサイクル 2021 年度 Q3 和光市定期報告

③ みどり・公園

●公園・緑地

令和 3(2021)年 12 月現在、本市内には、和光樹林公園をはじめ 5 か所の都市計画公園、都市公園法に位置づけられた市立公園が 20 か所（都市計画公園除く）、その他の公園が 38 か所、4 か所の特別緑地保全地区や 6 か所の市民緑地（ふれあいの森）があります。

●生産緑地地区の指定状況

本市における生産緑地地区の指定状況は、平成 4(1992)年 11 月 30 日に 121 地区、約 37ha でしたが、追加指定や指定解除の変更を経て、令和 2(2020)年現在、148 地区、約 38ha になっています。

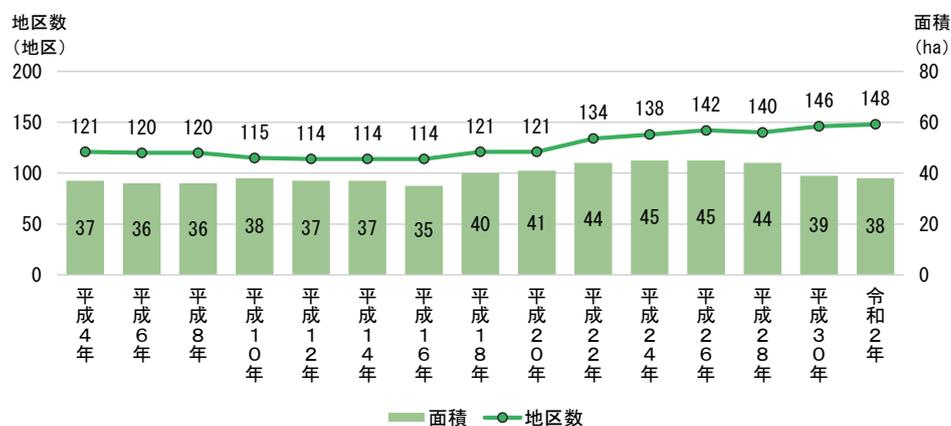


図 6-12 生産緑地地区の推移

⑨ 生活環境

●福祉施設

高齢者の介護や生活支援に対する多様なニーズに応えるため、本市には、高齢者福祉センター「ゆうゆう」、新倉高齢者福祉センター「歩楽里」、福祉の里があるほか、地域包括支援センターが5施設整備されています。

●教育施設など

令和3(2021)年4月1日現在、市内には小学校9校、中学校3校、高等学校2校、特別支援学校2校があります。

保育園は、認可保育園19施設、小規模保育事業所24施設、事業所内保育事業所1施設があります。

また、児童福祉施設としては、総合児童センターをはじめ児童館が3施設整備されているほか、子育て支援施設として、子育て世代包括支援センターが6施設整備されています。

⑩ 安全・安心

地形上低地の市域北部は、荒川洪水ハザードマップ・新河岸川ハザードマップにおいて、浸水可能性のある区域となっています。

また、土砂災害ハザードマップにおいて、市域に複数個所の土砂災害警戒区域と土砂災害特別警戒区域が設定されています。

(2) 都市計画の概要

① 区域区分

令和 3(2021)年 3 月末の都市計画区域面積 1,104ha（市域の 100%）のうち、市街化区域面積は約 741ha（67%）、市街化調整区域は約 363ha（33%）となっています。

表 6-1 区域区分の指定状況

	合計	市街化区域	市街化調整区域	最終変更年月日
面積 (ha)	1,104	約 741	約 363	平成 29 年 1 月 27 日
構成比 (%)	100.0	67.1	32.9	

② 用途地域

令和 2(2020)年 3 月 6 日時点、和光都市計画区域には住居系用途地域を中心に以下の 9 種類の用途地域が指定されています。

用途地域指定区域の面積の約 74%を住宅系の用途地域が占めています。

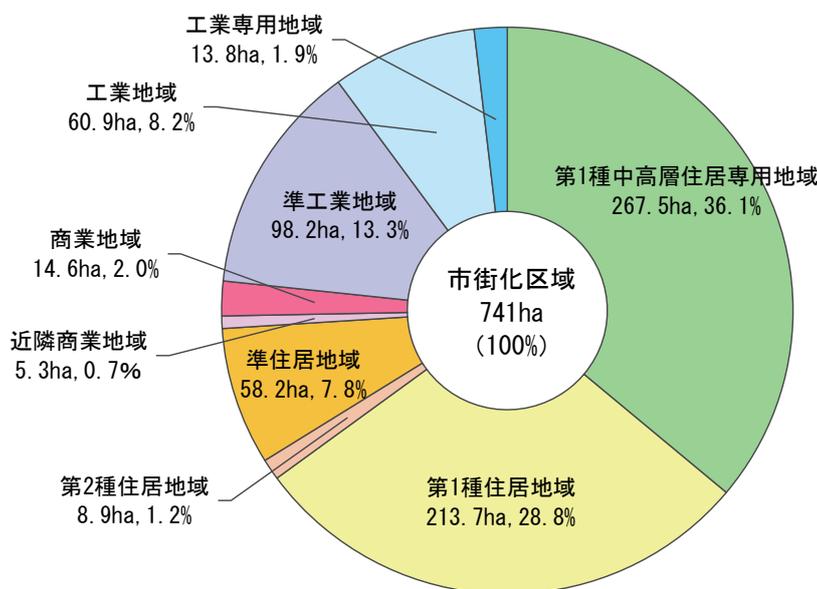


図 6-13 用途地域の指定状況

③ 高度地区

本市では、2種類の高度地区が指定されています。

表 6-2 高度地区の概要

種類	面積	建築物の高さの最高限度	決定年月日
25m高度地区	約 513.9ha	建築物の高さ（地盤面からの高さによる）の最高限度は 25mとする。	当初指定 平成 18 年 3 月 10 日
35m高度地区	約 44.3ha	建築物の高さ（地盤面からの高さによる）の最高限度は 35mとする。	最終変更 平成 29 年 1 月 27 日
合計	約 558.2ha		

④ 防火地域及び準防火地域

本市では、平成元(1989)年から和光市駅南口地区に防火地域を指定し、その後、平成25(2013)年から和光市駅北口地区の商業地域を追加指定しました。また、平成20(2008)年から越後山地区(南一丁目地区)に準防火地域を指定し、その後和光北インター地区、和光市駅北口地区(東京外かく環状道路西側)の第一種住居地域、及び白子三丁目地区を追加指定しています。

表 6-3 防火地域、準防火地域の指定状況

種類	指定面積	決定年月日
防火地域	約 9.6ha	当初指定 平成元年 4月 25日
準防火地域	約 54.47ha	最終変更 平成 29年 4月 7日

⑤ 都市計画道路

本市には令和2(2020)年3月6日現在、13路線の都市計画道路があります。

表 6-4 和光市の都市計画道路一覧

路線番号	路線名	幅員	延長
1・4・1	都市高速道路戸田線	18m	約160m
1・1・2	高速外環状道路	64m	約5,240m
3・4・1	東京松本バイパス線	18~25m	約2,300m
3・4・2	宮本清水線	18m	約2,040m
3・4・3	練馬川口線	16m	約3,880m
3・4・4	諏訪越四ツ木線	16m	約2,190m
3・4・6	北口駅前線	16m	約260m
3・4・7	丸山義名山線	16m	約190m
3・5・8	南口駅前線	15~25m	約600m
3・4・10	広沢原清水線	16m	約970m
3・5・11	駅通り車庫線	12m	約540m
3・1・12	外環状道路	62m	約1,240m
3・2・13	志木和光線	36m	約2,220m

⑥ 地区計画

本市では、現在7箇所の地区計画が定められています。

表 6-5 和光市の地区計画一覧

地区計画名称	面積	決定(変更)年月日
①和光市駅南口地区地区計画	約8.6ha	当初決定 平成元年4月25日 変更決定 平成5年6月25日 平成7年12月22日 平成12年1月14日 平成30年11月27日
②西大和団地地区地区計画	約2.5ha	当初決定 平成4年3月27日 変更決定 平成5年6月25日 平成7年12月22日
③南一丁目地区地区計画	約15.6ha	当初決定 平成17年7月29日 変更決定 平成20年9月1日
④和光北インター地区地区計画	約27.0ha	当初決定 平成21年11月20日 変更決定 平成24年11月20日
⑤白子三丁目地区地区計画	約7.9ha	当初決定 平成21年11月20日 変更決定 平成25年6月18日
⑥和光市駅北口地区地区計画	約11.3ha	当初決定 平成25年6月18日
⑦広沢地区地区計画	約9.7ha	当初決定 平成29年1月27日

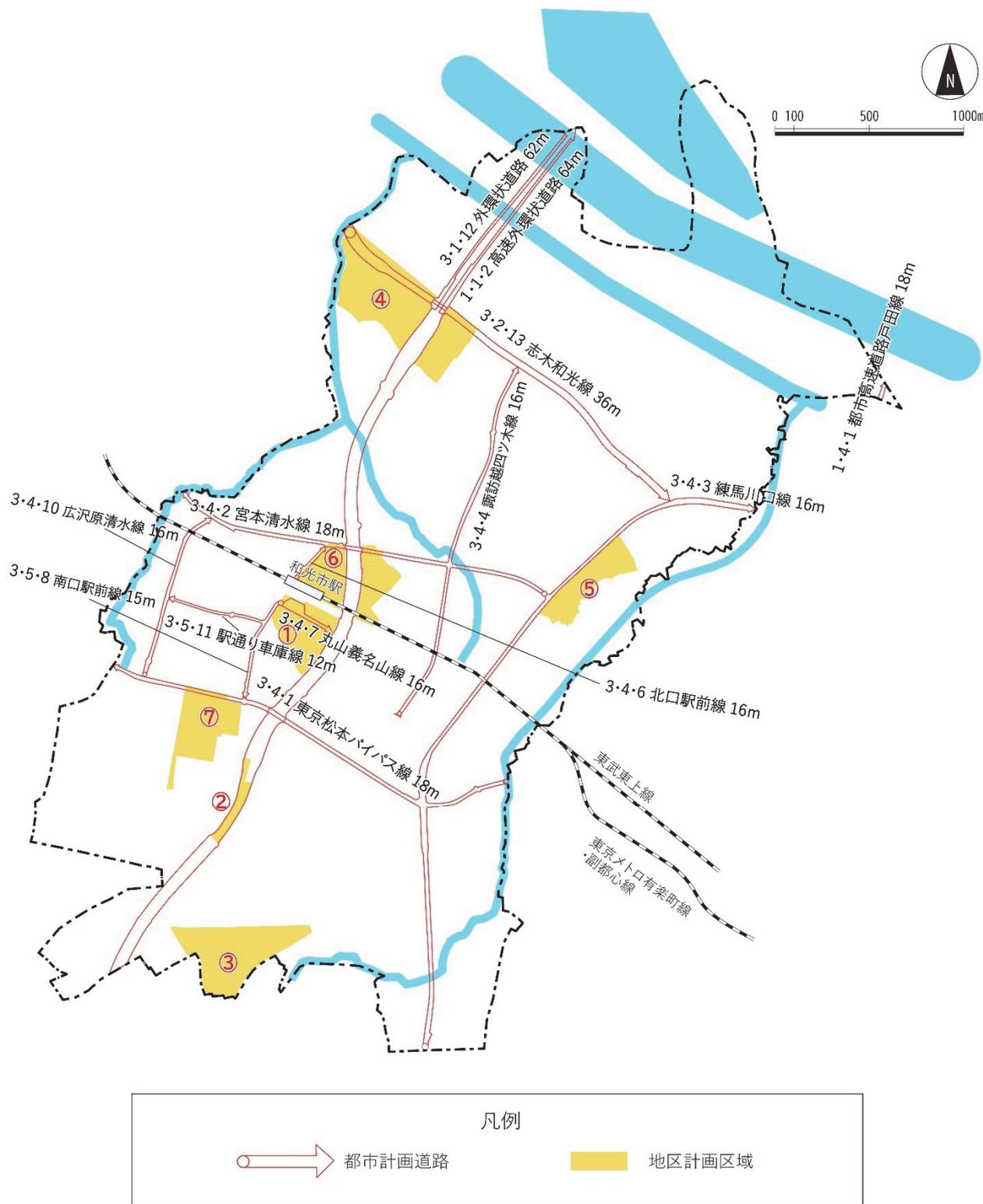


図 6-14 都市計画道路及び地区計画の位置図

1 都市計画マスタープランの目的と位置づけ

2 都市ビジョン(まちづくりの基本理念)

3 分野別都市づくり方針

4 地域別構想

5 まちづくりの実現に向けて

6 参考資料

(3) まちづくりに関する活動

「和光市協働指針」は、市民と市が協働を進めていくため、協働の考え方やその進め方を共有することを目的として、平成 19(2007)年 8 月に策定したもので、平成 25(2013)年に改定し、さらに平成 31(2019)年 4 月に一部見直しを行い改定されています。

本市における地域活動の核となる自治会の世帯加入率は、平成 3(1991)年をピークに低下傾向を示し、自治会とかかわりを持たない市民が増加しています。

一方、環境や福祉、防犯など、地域における共通の目的のために協力する市民活動は徐々に活性化し、市内を活動の本拠とする NPO 法人の数も年々増加しています。和光市の市民活動団体の特徴として、市民活動団体を、ボランティア型の団体とコミュニティビジネスのような事業型の団体の 2 種類で分類した場合に、和光市では、ボランティア型の団体の多いのが特徴です。

6-3 策定過程

(1) 策定の体制

和光市都市計画マスタープランの策定に当たっては、学識経験者、市民団体及び公募市民が参加する「和光市都市計画マスタープラン検討市民委員会」、及び市内の関連部署による「和光市都市計画マスタープラン作業部会」で検討作業を進めました。

また、市民の皆様からご意見を頂くとともに、将来の和光市をともに考える機会として、「市民意向調査」や「地域別懇談会」を実施する体制としました。

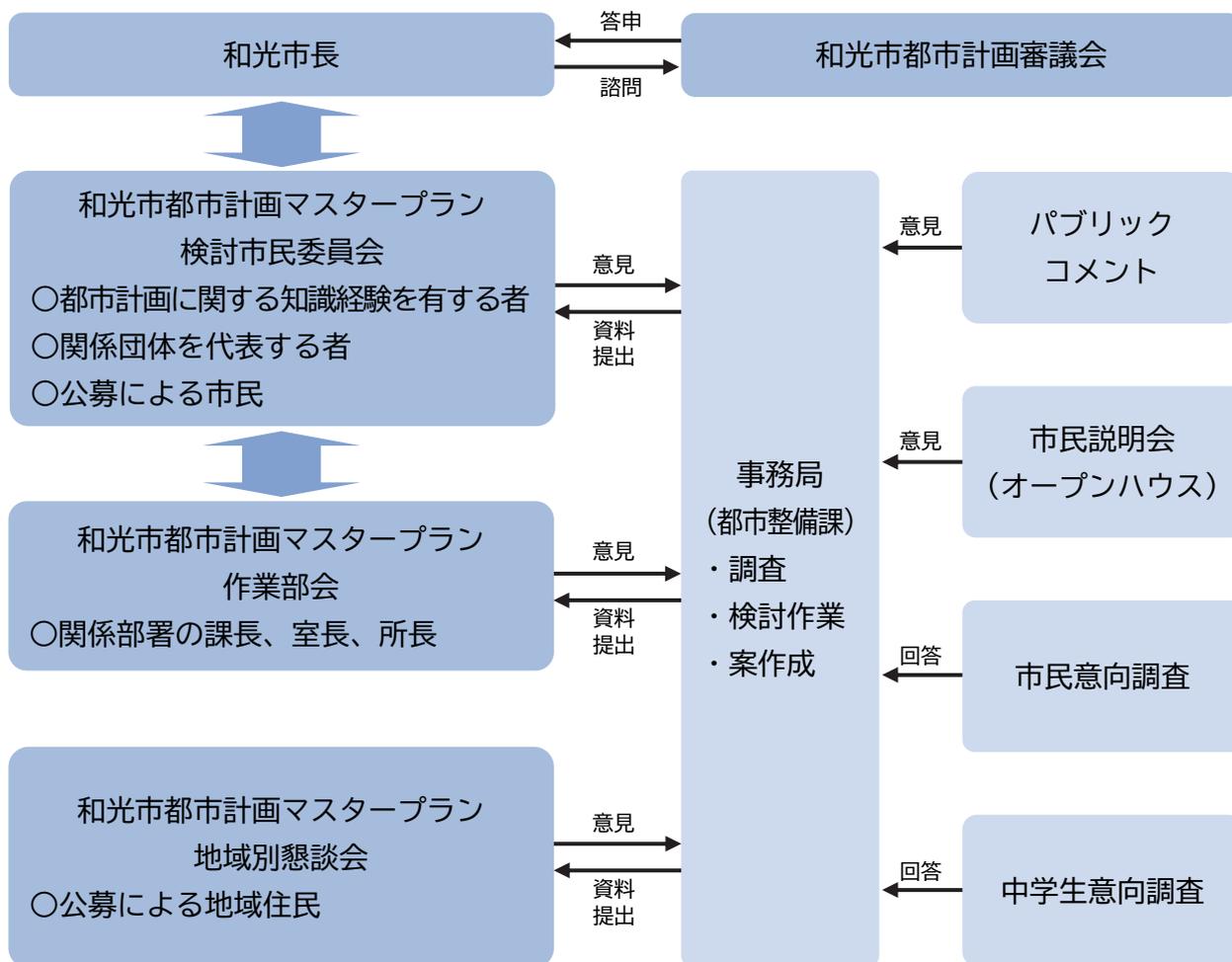


図 6-15 策定体制

(2) 検討市民委員会・作業部会の委員

① 検討市民委員会

●和光市都市計画マスタープラン検討市民委員会設置要綱

和光市告示第246号

和光市都市計画マスタープラン検討市民委員会設置要綱を次のように定める。

令和2年9月10日

和光市長 松本 武洋

和光市都市計画マスタープラン検討市民委員会設置要綱

(設置)

第1条 都市計画法(昭和43年法律第100号)第18条の2第1項の規定に基づき定める市の都市計画に関する基本的な方針(以下「和光市都市計画マスタープラン」という。)を策定するため、和光市都市計画マスタープラン検討市民委員会(以下「委員会」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会は、次に掲げる事項について検討し、その結果を市長に報告する。

- (1) 和光市都市計画マスタープランの策定に関すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、市長が必要と認めること。

(組織等)

第3条 委員会は、委員11人以内で組織し、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 都市計画に関する知識経験を有する者
- (2) 関係団体を代表する者
- (3) 公募による市民

2 委員の任期は、市長が委嘱した日から第2条の規定による報告が完了する日までとする。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(委員長及び副委員長)

第4条 委員会に委員長及び副委員長を各々1人置く。

- 2 委員長は、委員の互選によりこれを定める。
- 3 副委員長は、委員のうちから委員長が指名する。
- 4 委員長は、委員会を代表し、会務を総理する。
- 5 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故あるとき又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 委員会の会議は、委員長が招集し、その議長となる。

- 2 委員会は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。
- 3 委員長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、説明又は

意見を聴くことができる。

(庶務)

第6条 委員会の庶務は、建設部都市整備課において処理する。

(その他)

第7条 この告示に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が会議に諮って定める。

附 則

- 1 この告示は、公布の日から施行する。
- 2 この告示の施行の日以後、最初の会議の招集及び第4条第2項の規定により委員長が互選されるまでの間の会議の主宰は、第5条第1項の規定にかかわらず、市長が行うものとする。
- 3 この告示は、第2条の規定による報告があった日限り、その効力を失う。

●和光市都市計画マスタープラン検討市民委員会委員名簿

(敬称略)

要綱による区分		氏 名	所 属
1号委員	都市計画に関する知識経験を有する者	◎ 高 木 恒 一	立教大学社会学部
1号委員	都市計画に関する知識経験を有する者	田 中 芳 樹	社団法人埼玉建築設計監理協会
2号委員	関係団体を代表する者	峯 友 彦	社会福祉法人和光市社会福祉協議会
2号委員	関係団体を代表する者	富 澤 隆 司	和光市自治会連合会
2号委員	関係団体を代表する者	岡 崎 治	和光市商工会商業部
2号委員	関係団体を代表する者	田 中 明	和光市農業委員会
2号委員	関係団体を代表する者	宮 利 昌	和光消防署
2号委員	関係団体を代表する者	高 橋 良 多 (宮本 康治)	和光市PTA・保護者会連合会
3号委員	公募による市民	○ 関 口 泰 典	
3号委員	公募による市民	川 崎 真 知	
3号委員	公募による市民	渡 部 壮 大	

※◎印は委員長、○印は副委員長を示す。

※()内は前任者を示す。

② 作業部会

●和光市都市計画マスタープラン作業部会委員名簿

(敬称略)

所 属	所属・役職名
建設部	◎ 都市整備課長
	道路安全課長
	公共交通政策室長
	公園みどり課長
	建築課長
	駅北口土地区画整理事業事務所長
	高度利用化推進室長
企画部	政策課長
	資産戦略課長
上下水道部	下水道課長
危機管理室	危機管理室長
市民環境部	市民活動推進課長
	産業支援課長
	環境課長
教育員会事務局	教育総務課長
	生涯学習課長
朝霞和光資源循環組合	施設課長

※◎印は部会長を示す。

(3) 策定の経過

月日	内 容
令和2(2020)年	
10月～	○市民意向調査(10/16～10/31) ・調査対象:3,000人 ・回答数:1,229人(うちWeb回答276人) ・回答率:41.0%
11月～	○中学生意向調査(12月まで) ・調査対象:547人 ・回答数:547人 ・回答率:100.0%
11/16	○第1回作業部会 ・全体スケジュール(予定) ・和光市都市計画マスタープランについて ・和光市の現況・課題のまとめ ・現行都市計画マスタープランの評価について ・その他(市民意向調査・中学生意向調査の状況報告)
12/18	○第1回検討市民委員会 ・全体スケジュール(予定) ・和光市都市計画マスタープランについて ・和光市の現況・課題のまとめ ・作業部会における主な意見 ・その他(市民意向調査・中学生意向調査の状況報告)
令和3(2021)年	
2/22	○第2回作業部会 ・都市計画マスタープランの構成(案)について ・全体構想の内容(案)について
3/23	○第2回検討市民委員会 ・和光市都市計画マスタープランの構成(案)について ・全体構想の内容(案)について
5/16	○第1回地域別懇談会(参加者:3名) ・和光市全体について ・これまでの進捗や今後の方針等について
6/25	○第3回作業部会 ・第2回作業部会・第2回検討市民委員会・第1回地域別懇談会での意見と対応について ・全体構想(案)について ・地域別構想(案)について

月日	内 容
7/19	○第3回検討市民委員会 ・全体構想（案）について ・地域別構想（案）について
10/9	○第2回地域別懇談会（参加者：10/9 6名 10/10 6名 計12名） ・計画内容全般（主に新たに追加した内容について）について ・地域区分について
10/10	・地域別構想に関して、地域の特徴や今後のまちづくり方針について、地域で行われている活動などについて
11/18	○第4回作業部会 ・今後のスケジュールについて ・第3回作業部会・第3回検討市民委員会の意見と対応 ・和光市都市計画マスタープラン素案（案）
12/9	○第4回検討市民委員会 ・前回の振り返り ・和光市都市計画マスタープラン素案（案）について ・パブリック・コメントの実施について
12/24	○パブリック・コメント（開始）
12/24	○説明会（オープンハウス形式）
12/26	
令和4（2022）年	
1/18	○パブリック・コメント（終了）
1/25	○第5回作業部会 ・第4回作業部会・第4回検討市民委員会の意見と対応について ・パブリック・コメントの意見と対応（案）について ・和光市都市計画マスタープラン（案）について
2/18	○第5回検討市民委員会 ・パブリック・コメントの意見と対応（案）について ・和光市都市計画マスタープラン（案）について
3/1	○市長報告
3/22	○都市計画審議会

6-4 市民参加

(1) 市民意向調査

■市民意向調査

目的	都市計画マスタープランの策定にあたり、現在及び将来の和光市のまちづくりに関して、市民からの率直な意見・意向を把握するために実施しました。	
実施時期	令和2(2020)年10月	
調査対象	和光市内に在住する満18歳以上の3,000人(無作為抽出)	
調査方法	郵送配布・郵送回収・WEB回収併用方式	
回答数	紙:953人 WEB:276人 合計:1,229人(回答率41.0%)	
調査内容	属性	性別、年齢、家族構成、職業、居住地他
	定住意識	居住年数、定住意向
	現在の和光市について	住んでいる地域の生活環境に関する満足度
		和光市のイメージ、魅力や課題
	今後の和光市について	将来どんな都市にすべきか
		各分野の重要度
		道路・交通、みどり、防災について
	新しい生活様式について	期待しているまちづくり
仕事や学業、生活の重要度		
時間などの使い方の変化		
市民参加について	避難行動の変化	
市民参加について	協働で進めるために必要なもの	

■中学生意向調査

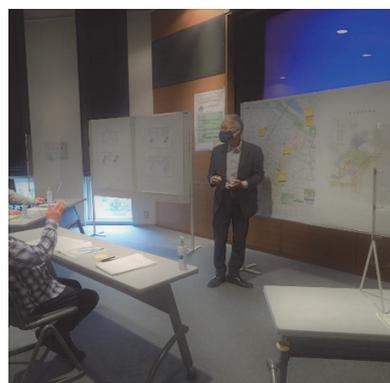
目的	都市計画マスタープランの策定にあたり、現在及び将来の和光市のまちづくりに関して、若者の視点からの率直な意見・意向を把握するために実施しました。	
実施時期	令和2(2020)年11月	
調査対象	和光市内の中学校に在学する中学2年生 547人	
調査方法	学校を通じて配布、回収	
回答数	547人(回答率100%)	
調査内容	属性	性別、小学校区
	定住意識	定住意向
	現在の和光市について	和光市のイメージ、魅力
		和光市の自慢できるもの、足りないもの
	今後の和光市について	将来どんな都市にすべきか
まちづくりに関するアイデア		

(2) 地域別懇談会

計画策定にあたり、地域のまちづくり方針を市民の皆さまとともにワークショップ形式で考える「地域別懇談会」を実施しました。

■第1回地域別懇談会

目的	和光市全体としての現在の良いところや問題点、また将来のまちづくりの考え方などに関する意見を伺い、地域別構想策定に当たっての参考とすることを目的に実施しました。
実施時期	令和3(2021)年5月16日
実施場所	中央公民館3階視聴覚室
参加人数	3名
実施内容	<ul style="list-style-type: none">・和光市全体について、「あなたが好きな場所」と「ここは何かならないかなと思う場所」・和光市都市計画マスタープラン策定の進捗状況と今後の方針などについて



■第2回地域別懇談会

目的	地域別構想(案)における地域区分の考え方や、各地域のまちづくり方針の考え方などに関する意見を伺い、地域別構想策定に当たっての参考とすることを目的に実施しました。
実施時期	令和3(2021)年10月9日、10日
実施場所	和光市役所5階 502会議室
参加人数	計12名
実施内容	<ul style="list-style-type: none">・計画内容全般について・地域区分について・地域別構想に関して、地域の特徴や今後のまちづくり方針について、地域で行われている活動などについて



あ行	
あら 新たなモビリティ	自動運転車両や電動キックボード、立ち乗り電動スクーターなど、移動サービスの多様化に対応した、誰もが安全かつ気軽に利用できるモビリティのこと。
ウォーカブル	「歩く」を意味する「walk」と、「できる」を意味する「able」を組み合わせた造語であり、歩きやすい、歩きたくなる、歩くのが楽しい、といった意味を持つ。 (P13 コラム ~居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり~ 参照)
えんしょうしゃだんたい 延焼遮断帯	道路、河川、鉄道、公園などと、その沿線などの不燃化された建築物により形成される、市街地における火災の延焼を遮断する効果がある帯状の空間のこと。
オープンスペース	公園・緑地や広場など、建物に覆われていないゆとりのある空間のこと。
おくかいこうこくぶつ 屋外広告物	常時又は一定の期間継続して屋外で公衆に表示されるものであって、看板、立看板、はり紙・はり札や、広告塔、広告板、建築物、工作物などに表示されたもの。
おくかいこうこくぶつじょうれい 屋外広告物条例	良好な景観の形成や風致の維持を図るため、屋外広告物の表示や掲出物件の設置などの基準について定める条例である。条例は、原則として都道府県、指定都市及び中核市が定めることとされているが、景観行政団体である市町村については、独自に屋外広告物条例を定めることができる。
おんしつこうか 温室効果ガス	二酸化炭素やメタンなど、地球温暖化に影響を及ぼす気体のこと。
か行	
かんせんどうろ 幹線道路	全国あるいは地域・都市内において、主要な地点を結び、道路網の骨格を形成する道路のこと。
きょう どうろ 狭あい道路	道路幅員が4 m未満の道路のこと。
グリーンインフラ	自然環境が有する多様な機能(生物の生息・生育の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制など)をインフラ整備に活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進める取組のことで、多自然川づくり、雨水流出抑制等のための貯留浸透、都市緑化などの取組がある。(P27 コラム ~グリーンインフラ~ 参照)

こういきかんせんどうろ 広域幹線道路	国土や地域の骨格を形成し、広域の物流や交流を分担する道路のこと。
こういきひなんばしよ 広域避難場所	避難所が火災の延焼拡大などにより危険な場合、あるいは使用できない場合の一時避難空間として指定される場所のこと。原則として、10ha 以上の大規模公園や、公園と耐火建築物からなる一団の団地などを指定する。
こうきょうこうえきしせつ 公共公益施設	公共施設と公益施設の総称。公共施設とは、道路、公園、下水道などの都市の骨格を形成する施設のこと。公益施設とは、医療・福祉施設、鉄道施設、教育施設など市民生活に必要なサービス施設のこと。
こうきょうこうつう 公共交通ネットワーク	鉄道やバスなどの公共交通機関が網状につながること。
こうぼせつちかんりせいで 公募設置管理制度 (Park-PFI)	飲食店、売店などの公園利用者の利便の向上に資する公募対象公園施設の設置と、公園施設から生ずる収益を活用して周辺の園路、広場などの公園利用者が利用できる特定公園施設の整備・改修などを一体的に行う者を、公募により選定する制度のこと。
さ行	
さいせいかのう 再生可能エネルギー	太陽光や風力、地熱といった、自然界に常に存在し、枯渇しないエネルギーのこと。
シェアサイクル	相互利用可能な複数のサイクルポートが設置された面的な都市交通に供されるシステムのこと。他人と自転車を共有し、必要なタイミングで自転車を利用することができる。
しがいかくいき 市街化区域	すでに市街地を形成している区域及びおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のこと。
しがいかちょうせいいくいき 市街化調整区域	市街化を抑制すべき区域のこと。農林漁業用の建築物や一定の要件などを備えた計画的開発などを除き、原則として開発行為は許可されない。
しがいちさいかいはつじぎょう 市街地再開発事業	都市再開発法に基づき、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的に、建築物や敷地の整備とともに公園、広場、街路などの公共施設の整備を一体的に行う事業のこと。
しぜんてきとちりょう 自然的土地利用	農地や山林、水面、河川などの土地利用のこと。
していかんりしゃせいで 指定管理者制度	公共施設の管理を、民間事業者をはじめ NPO 法人やボランティア団体などに委任する制度のこと。
じどううんてん 自動運転	乗り物などの操縦を人の手によらず、機械が自立的に行うシステムのこと。
じどううんてんしゃりょう 自動運転車両	自動運転のシステムが導入された自動車などのこと。

しみんりょくちんにていせいど 市民緑地認定制度	民有地を、地域住民の利用に供する緑地として設置・管理する者が、設置管理計画を作成し、市区町村長の認定を受けて、一定期間当該緑地を設置・管理・活用する制度のこと。
せいさんりょくち ちく 生産緑地（地区）	生産緑地法に基づき規定される都市計画法上の地域地区の一つ。良好な都市環境の形成を図るため、市街化区域内の農地で、公害災害の防止、農林業と調和した都市環境の保全などに役立てられるとともに、将来の公共施設用地としての活用も担保される区域のこと。
そうごうしんこうけいかく 総合振興計画	行政計画の最上位に位置づけられるものであり、長期的な展望に立って自治体の目指すべき将来像を描くとともに、その実現に向けた総合的かつ計画的なまちづくりの在り方を示した計画のこと。
た行	
ちいきこうきょうこうつう 地域公共交通	地域住民の日常生活・社会生活の移動や、来訪者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。
ちくけいかく 地区計画	都市計画法に基づく制度で、特定の区域において、住宅地や商業地など地区の特性に応じたまちなみや環境の保全、形成を目的に、敷地や建築物などに関する特別なルールを都市計画に定めるもの。
ぎじゆつ デジタル技術	コンピュータでデータを処理する技術のこと。最先端のデジタル技術として、クラウド、AI、IoT、5G などがある。
こうつう デマンド交通	あらかじめ決まった時間帯に決まった停留所などを回る交通ではなく、利用者が自ら予約を入れることにより、指定された時間に指定された場所に送迎を行う交通サービスのこと。
とうすいせいほそう 透水性舗装	道路路面に降った雨水を、舗装内の隙間から地中に浸透させる機能を持った舗装のこと。
とくべつりょくちほぜん ちく 特別緑地保全地区	都市における良好な自然的環境となる緑地において、建築行為など一定の行為の制限などにより現状凍結的に保全する制度。これにより豊かな緑を将来に継承することができる。
としがたじゆうたく 都市型住宅	都市部において、敷地を有効活用した中高層住宅や店舗との複合住宅など、にぎわいや都市的な景観を形成するとともに、様々な都市機能を身近に利用でき、多様な居住ニーズに対応した住宅のこと。
としきのう 都市機能	都市における様々な活動を支えるための医療・福祉、商業・業務、行政、住居、交通などの機能のこと。
としけいかくくいき せいび 都市計画区域の整備、 かいはつおよ ほん ほうしん 開発及び保全の方針	都市計画区域マスタープランとも呼ばれ、都道府県が広域的見地から定める都市計画の基本的な方針のこと。都市計画区域における都市計画の目標、土地利用、都市施設の整備、市街地開発事業などについて定める。

と し けい かく しん ぎ かい 都市計画審議会	都市計画に関する事項を調査審議するために設置された付属機関のこと。
と し けい かく どう ろ 都市計画道路	都市計画法に基づき、都市施設として都市計画に定められた道路のこと。都市の骨格を形成し、安全で安心な市民生活と機能的な都市活動を確保するため、都市内及び都市間における交通の利便性の向上を目的とした幹線道路のこと。
と し さい せい すい しん ほう じん 都市再生推進法人	都市再生特別措置法に基づき、地域のまちづくりの担い手として市町村が指定する法人のこと。都市再生推進法人になれる法人には、「まちづくり会社」「NPO 法人」「一般社団法人（公益社団法人を含む）」「一般財団法人（公益財団法人を含む）」などがある。市が地域のまちづくりの担い手として公的に指定することにより、まちづくり会社の信用が担保されるとともに、市町村にとっても、地域のまちづくりの担い手として、積極的な支援が可能となる。
と し さい せい と く べつ そ ち ほう 都市再生特別措置法	少子高齢化、情報化、国際化などの急速な社会経済情勢の変化を受け、都市機能の高度化、都市の居住環境の向上、都市の防災機能の確保など、都市の再生を推進するために平成14(2002)年に制定された法律のこと。
と し し せ つ 都市施設	道路、公園、下水道など、都市の骨格形成や円滑な都市活動の確保など、良好な都市環境を保持するための施設のこと。
と して き と ち り よ う 都市的土地利用	住宅地、商業・業務地、工業地などの土地利用のこと。
と し の う ぎ よ う 都市農業	市街地及びその周辺の地域において行われる農業のこと。都市農業の安定的な継続と多様な機能の発揮を通じ、良好な都市環境の形成に資することを目的とする。
ど し ゃ さい が い けい かい く い き 土砂災害警戒区域	土砂災害防止法に基づき、都道府県が指定するもので、急傾斜地の崩壊などが発生した場合に、住民の生命または身体に危害が生じるおそれがあると認められる区域のこと。
ど し ゃ さい が い と く べつ けい かい く い き 土砂災害特別警戒区域	土砂災害防止法に基づき都道府県が指定するもので、急傾斜地の崩壊などが発生した場合に、建築物に損壊が生じ住民の生命または身体に著しい危害が生じるおそれがあると認められる区域のこと。一定の開発行為の制限や居室を有する建築物の構造規制が義務づけられる。
と ち く かく せい り じ ぎ よ う 土地区画整理事業	土地区画整理法に基づき、公共施設の整備改善と宅地の利用推進を図るため、土地の交換分合（換地）により道路、公園などの公共施設を整備するとともに土地の区画形質を変更する事業のこと。

な行	
ニューノーマル	新型コロナ危機を契機として、人々の生活様式や価値観が大きく変化し、これに伴い、「働き方」や「暮らし方」に対する意識や価値観が変化・多様化すること。
は行	
ハザードマップ	自然災害による被害の軽減や防災対策に使用する目的で、被災想定区域や避難場所・避難経路などの防災関係施設の位置などを表示した地図のこと。
バリアフリー	障がい者や高齢者などが、社会生活に参加するうえで支障となる物理的な障害や精神的な障壁（バリア）を取り除く（フリー）こと、または取り除いた状態のこと。
ハンブ	交通安全対策のために、道路の路面に設けられた凸状の部分のこと。自動車を減速させて歩行者・自転車の安全な通行を確保することを目的に設置するもの。
ひなんじよ 避難所	地震などにより家屋の倒壊や焼失などで被害を受けた人が、一定の期間避難生活をする場所のこと。
ひなんばしよ 避難場所	地震などによる火災が発生し、地域全体が危険になったときに、火災がおさまるまで一時的に避難する場所のこと。
ふっこうじぜんじゆんび 復興事前準備	平時から災害が発生した際のことを想定し、どのような被害が発生しても対応できるよう、復興に資するソフト的対策を事前に準備しておくこと。被災後の対応の軽減、復興までの時間の短縮、復興まちづくりに対応可能な人材の育成、より良い復興の実現などが期待できる。 (P31 コラム ～復興事前準備～ 参照)
ふねんか 不燃化	建築物などを燃えない状態にすることであり、一例として、延焼のおそれのある部分である軒裏・外壁・外壁開口部などに、燃え移りを防ぐための不燃パネル、外壁の内側に石膏ボードなどの不燃素材を貼り付けること。
ほぞんじゆもく 保存樹木	市街化区域及びその周辺地域において、良好な都市環境を維持するために指定する樹木のこと。
ま行	
マイ・タイムライン	住民一人一人のタイムライン（防災行動計画）のこと。台風などの接近による大雨によって河川の水位が上昇する時に、自分自身がとる標準的な防災行動を時系列的に整理し、自ら考え命を守る避難行動のための一助とするもの。
マイクロモビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1～2人乗り程度の車両。

まちづくり会社 ^{がいしゃ}	良好な市街地を形成するため、まちづくりの推進を図る事業活動を行うことを目的として設立される会社のこと。事業の成功に向けて、事業への参入を促す支援や事業実施後のチェックなどをおこなう組織。また、市民、事業者、行政をつなぎ、協働のまちづくりを一層推進する役割も担う。
まちづくり DX	DX はデジタルトランスフォーメーション（Digital Transformation）の略語。まちづくり分野においては、都市 3D デジタルマップを活用して都市のあらゆるデータをデジタル化することで、課題の見える化による情報共有などに活用されている。
ら行	
ラストワンマイル	最寄りの駅やバス停から自宅までの区間のこと。
立地適正化計画 ^{りっちてきせいかけいかく}	都市再生特別措置法に基づいて、市町村が必要に応じて策定する計画で、都市全体の観点から居住や福祉、医療、商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関して定める包括的な計画のこと。（P84 コラム ～立地適正化計画～ 参照）
レジリエント	災害に対して、安全かつ回復力のある持続可能なまちを実現すること。災害への対応力・回復力を持ったコミュニティづくりのためには地域社会への活性化が重要となる。
わ行	
和光版MaaS ^{わこうばん}	専用アプリにより複数の交通機関（循環バスや路線バスなど）や移動手段（シェアサイクルなど）を組み合わせ、出発地から目的地までの最適な移動手段の検索・予約・決済を一括して行うサービスのこと。また、外環側道を活用して、和光市駅と和光北インター地区及び新倉パーキングエリアとをEV型自動運転車両により結ぶ、自動運転サービスの導入検討も進められている。 （P24 コラム ～和光版 MaaS～ 参照）

(アルファベット順)

K	
KPI	Key Performance Indicator の略称で、「重要業績評価指数」と訳され、目標の達成度合いを計るもの。
M	
MaaS	地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済などを一括で行うサービスのこと。観光や医療などの目的地における交通以外のサービスなどとの連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となる。
P	
PDCA サイクル	Plan (計画)、Do (実行)、Check (評価)、Action (改善) の頭文字を取ったもので、これら 4 段階の取組を繰り返し行うことで、品質や取組の精度を高めるもの。
S	
SDGs	「Sustainable Development Goals」の略で、平成 27(2015)年 9 月の国連サミットで採択された、誰一人取り残さない世界を目指すために国際社会が取り組むべき 17 の目標のこと。

**和光市都市計画マスタープラン
2022～2041**

策定年月 : 2022年3月

発行者 : 和光市

計画期間 : 2022年度から2041年度まで

担当課 : 和光市建設部都市整備課



©和光市