

和光市都市計画マスタープラン

2022 ~ 2041



和光市駅 南口
Wakoshi Station South

令和4年3月



和 光 市
都 市 計 画
マスタープラン

2 0 2 2 ～ 2 0 4 1

市長あいさつ

目 次

1 都市計画マスタープランの目的と位置づけ 1

1-1 都市計画マスタープラン策定の目的	2
1-2 都市計画マスタープランの位置づけ	2
1-3 都市計画マスタープランの計画期間	3
1-4 都市計画マスタープランの構成	3

2 都市ビジョン（まちづくりの基本理念） 5

2-1 基本理念	6
2-2 将来都市像	7
2-3 まちづくりの課題	8
2-4 まちづくりの目標	9
2-5 将来人口と市街地需要の基本的な考え方	10
2-6 将来都市構成	11

3 分野別都市づくり方針 15

3-1 分野別都市づくり方針の内容	16
3-2 土地利用の方針	17
3-3 道路・交通体系の方針	21
3-4 公園・緑地・環境の方針	25
3-5 都市防災の方針	29
3-6 生活環境の方針	33
3-7 都市景観形成の方針	36

4 地域別構想 39

4-1 地域区分	40
4-2 分野別都市づくり方針との関係	42
4-3 地域別構想の構成	42
4-4 中央地域	44
4-5 北地域	52
4-6 南地域	60
4-7 東地域	68

5 まちづくりの実現に向けて 75

5-1 まちづくりの実現に向けた検討事項	76
5-2 戦略的な施策展開	77
5-3 推進方策	82
5-4 進行管理と見直し	85

6 参考資料 89

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

1

都市計画マスタープランの 目的と位置づけ

Contents

1-1 都市計画マスタープラン策定の目的	2
1-2 都市計画マスタープランの位置づけ	2
1-3 都市計画マスタープランの計画期間	3
1-4 都市計画マスタープランの構成	3

1 都市計画マスタープランの目的と位置づけ

1-1 都市計画マスタープラン策定の目的

都市計画マスタープランとは、都市計画法第18条の2に規定されている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のことであり、住民に最も近い立場にある市町村が、市民参画のもとに、都市の将来ビジョンや地区別のあるべき市街地像を示し、都市計画の方針を定めるものです。

和光市（以下、「本市」とします）では、平成13(2001)年に和光市都市計画マスタープランを策定してまちづくりを進めてきましたが、目標年次を迎えたことから、社会情勢の変化や上位計画である総合振興計画などを踏まえた新たなまちづくりの方針となる「和光市都市計画マスタープラン」（以下、「本計画」とします）を策定するものです。

本計画の策定に当たっては、以下の視点を取り入れました。

〈まちづくりの視点〉

- 新型コロナ危機を契機に生じた変化
(都市機能、都市交通、オープンスペース、データ・デジタル技術など)
- 頻発・激甚化する自然災害への対応
(都市再生特別措置法の一部改正：安全で魅力的なまちづくりの推進)
- 本計画の将来都市像「心とみ、光り輝くまち ふるさと和光」の実現
- SDGsを意識した取組（レジリエントで持続可能な都市基盤の構築など）
- 市民意向調査（市民生活の目標像実現に当たっての基礎調査）

1-2 都市計画マスタープランの位置づけ

本計画は、埼玉県の総合計画との整合を図るとともに、埼玉県が策定する「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、本市の基本構想である「第五次和光市総合振興計画」に即し、本市の目指す将来都市像【みんなをつなぐ ワクワクふるさと 和光】を実現するために必要な都市づくりの基本的な方針を定め、施策の戦略的な展開を整理したものです。

上記を踏まえ、本計画の位置づけは以下のように整理されます。

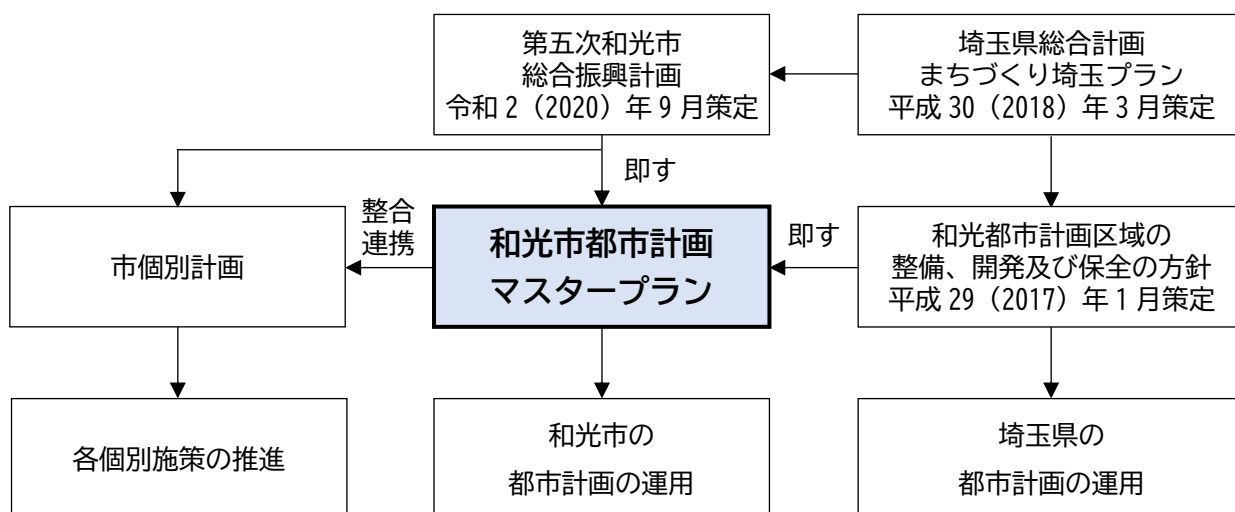


図 1-1 本計画の位置づけ

1-3 都市計画マスタープランの計画期間

本計画は、長期的なまちづくりの取組を見据え、令和4(2022)年度～令和23(2041)年度のおおむね20年間を計画期間とします。

1-4 都市計画マスタープランの構成

本計画の構成は、以下に示すとおりとなっています。

「都市ビジョン」では、基本理念や将来都市像、将来都市構成を示し、「分野別都市づくり方針」では都市を構成する6つの分野別方針を示しています。

「地域別構想」では、市内を4地域に分け、地域ごとの特性を生かした地域まちづくりの将来像、まちづくりの方針を示しています。

「まちづくりの実現に向けて」では、まちづくりの実現に向けた戦略的な施策展開や推進方策、進行管理と見直しについて示しています。

なお、計画の策定に当たっては、市民意向調査の実施や地域別懇談会の開催を通じて、まちづくりについて地域住民と意見交換を行うとともに、作業部会や検討市民委員会、都市計画審議会による協議を踏まえながら取り組んでいます。

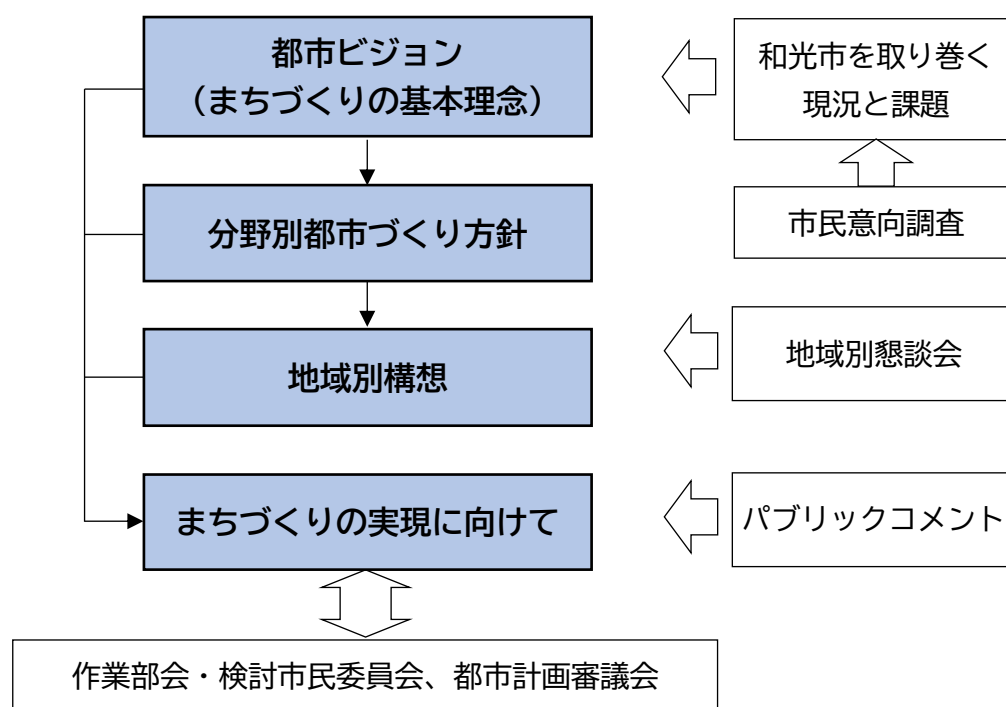


図 1-2 本計画の構成

■基本理念

より安心、より快適なまちづくり
～みどり豊かで暮らしやすいまちを求めて～

■将来都市像

心和み、光り輝くまち ふるさと和光

■まちづくり
の目標

①安全・
安心

②生活

③移動

④経済

⑤デジタル
技術

■分野別
都市づくり方針

	①安全・ 安心	②生活	③移動	④経済	⑤デジタル 技術
土地利用の 方針	●	●	●	●	●
道路・交通 体系の方針	●	●	●	●	●
公園・緑地・ 環境の方針	●	●			●
都市防災の 方針	●	●	●	●	●
生活環境の 方針	●	●	●	●	●
都市景観形成 の方針	●	●			
■地域別構想					
まちづくりの 方針	●	●	●	●	●

■戦略的な
施策展開



戦略1

安全・安心に
住み続けられる

戦略2

地域コミュニティで
支え合う快適な生活

戦略3

社会変化に即し、移動
の自由が確保される

戦略4

産業・交流などに
よる地域の活性化

図 1-3 本計画の全体の流れ

2

都市ビジョン (まちづくりの基本理念)

Contents

2-1 基本理念	6
2-2 都市将来像	7
2-3 まちづくりの課題	8
2-4 まちづくりの目標	9
2-5 将来人口と市街地需要の基本的な考え方	10
2-6 将来都市構成	11

2 都市ビジョン（まちづくりの基本理念）

2-1 基本理念

本市における上位関連計画などを踏まえ、住んでよかったとみんなが思える和光市を実現するため、「住宅都市としての質の向上・成熟化」を目指していくまちづくりの概念として、次の基本理念を掲げます。

■基本理念

より安心、より快適なまちづくり
～みどり豊かで暮らしやすいまちを求めて～

■基本理念の考え方

「より安心」「より快適」をまちづくりのキーワードとして捉え、住宅都市としての成熟化を目指します。

(1) 「より安心」なまちづくり

「安心（＝安全性）」は、市民の生活や都市を形成する上で最も基礎的な目標であり、住宅都市として成熟化を目指すべき本市において、まず何より優先しなければならないまちづくりの課題といえます。

様々な災害などに対する安全性はもとより、近年の災害発生状況を踏まえ、災害リスクを事前に予測した対応や新型コロナ危機を契機とした都市活動の変化に対応するなかで、すべての市民が安全かつ便利でいきいきとした生活が送れるまちづくりを図っていく必要があります。

(2) 「より快適」なまちづくり

社会の成熟化が進むにつれ、人々の価値観は、「物」から「心」へと移行しつつあり、都市は人々にただ住まいの場を提供するだけでなく、より充実した生活が享受できる場として様々な機能や魅力を備えていく必要があります。

その基本的な目標は「快適性（快適な生活）」の実現にあるといえ、うるおいのある都市環境の形成、余暇時間の多様な活動に応えるレクリエーションや文化施設などの充実、利便性の高い生活を支える商業や公益施設の機能の充実を図っていく必要があります。

2-2 将来都市像

本市は、東京都に隣接する立地にありながら、みどりが豊かでうるおいのあるまちという特性を生かし、基本理念における「より安心」「より快適」を追求したまちづくりを進める上での目標として、第五次和光市総合振興計画の将来都市像や市民の意見などを踏まえ、次の将来都市像を設定します。

■将来都市像

心和み、光り輝くまち ふるさと和光

■基本要件

(1) 「より安心」なまちづくり

- 防災：災害に強い都市基盤の形成
- 環境：環境負荷の少ないまちづくりの推進
- 福祉：誰にもやさしいまちづくりの推進

(2) 「より快適」なまちづくり

- 都市基盤：良好な生活環境を支える都市基盤の活用・整備
- みどり：みどり資源の有効活用によるうるおいある都市環境の形成
- 都市景観：地域性を生かした個性ある都市景観の形成
- 都市機能：活力ある暮らしを創出する都市機能の充実

2-3 まちづくりの課題

「心と光、光り輝くまち ふるさと和光」の実現に向け、各分野におけるまちづくりの課題を整理します。

土地利用	・市の玄関口である和光市駅を中心とした商業・交通の拠点性向上やにぎわい創出、都市機能の集積と駅周辺の利便性を高める必要があります。 ・市庁舎周辺は、老朽化した公共施設や団地の更新により、魅力的な地区の再生を図り、にぎわいを創出する必要があります。 ・和光北インターチェンジ周辺は、新たな産業拠点の創出により、地域産業の振興を図り、地域の活力を高める必要があります。 ・長期にわたって未着手となっている土地地区画整理事業の未整備地域について、市民や事業者との協働による新たなまちづくりの推進に取り組む必要があります。
道路・ 交通体系	・長期にわたって未着手となっている都市計画道路の整備を推進し、利便性の向上を図るとともに、超高齢社会に対応した安全で快適な道路環境を確保していく必要があります。 ・地域の活力を維持し、強化するためには、コンパクトなまちづくりと連携して、地域公共交通の充実を図り、超高齢社会に対応した快適で利便性の高い交通体系を確立していく必要があります。
公園・ 緑地・ 環境	・宅地の無秩序な開発が進むことで市内の農地や斜面林、湧水などの自然環境が失われつつあり、これらの豊かな水とみどりの空間を安全で快適な生活を支える都市基盤として維持・保全するとともに、一層人々に愛される場として育てていく必要があります。 ・都市内に残る貴重な農地は、防災や環境面でも重要な役割を持つことから、積極的に維持・利活用していく必要があります。
都市防災	・頻発・激甚化する自然災害に対応し、市民の生命や財産を守るため、地域ごとに災害リスクに対応した土地利用計画を検討する必要があります。 ・市民と協働して地域の災害リスク軽減を検討できる体制を構築し、総合的に防災・減災のまちづくりを進める必要があります。
生活環境	・公共下水道が未整備となっている区域では、今後の宅地開発などの動向に合わせた整備とともに、計画的に施設の更新などを進める必要があります。 ・公共施設など多様な生活関連施設については、施設の維持を図りながら、多様なニーズに対応した利活用方策について検討する必要があります。 ・今後増加が予想される空き家の適正管理や、発生予防と利活用方策を検討する必要があります。
都市景観 形成	・都市と自然の調和を図りながら、まちの特色や地域の個性を生かし、市民の愛着や誇りを育む良好な景観を、市民、事業者及び市の協働により形成・保全する必要があります。

2-4 まちづくりの目標

まちづくりの視点、基本理念や将来都市像、まちづくりの課題を踏まえ、まちづくりの目標を以下のとおり設定します。

①安全・安心	誰もがそれぞれのライフステージで充実した生活を送れるよう、住み慣れた地域で暮らし続けられる安全・安心なまちづくり
②生活	和光市に住んでよかったと思えるよう、快適な生活が送れるとともに、健康で、働き続けることができるまちづくり
③移動	運転免許証を返納した高齢者などの交通弱者をはじめ、全ての市民にとって移動の自由が確保されるまちづくり
④経済	和光北インターチェンジ周辺において、交通利便性を生かした産業拠点の創出によって、地域の活性化及び持続可能な都市活動につながるまちづくり
⑤デジタル技術	デジタル化の急速な進展を踏まえた都市サービスの提供など、魅力やにぎわいのあふれる和光市を次世代につなぐ、社会変化に即したまちづくり

2-5 将来人口と市街地需要の基本的な考え方

(1) 将来人口

本市における将来人口は、第五次和光市総合振興計画と整合をとり、令和 13（2031）年に約 90,000 人、令和 27（2045）年に約 95,000 人と見込みます。

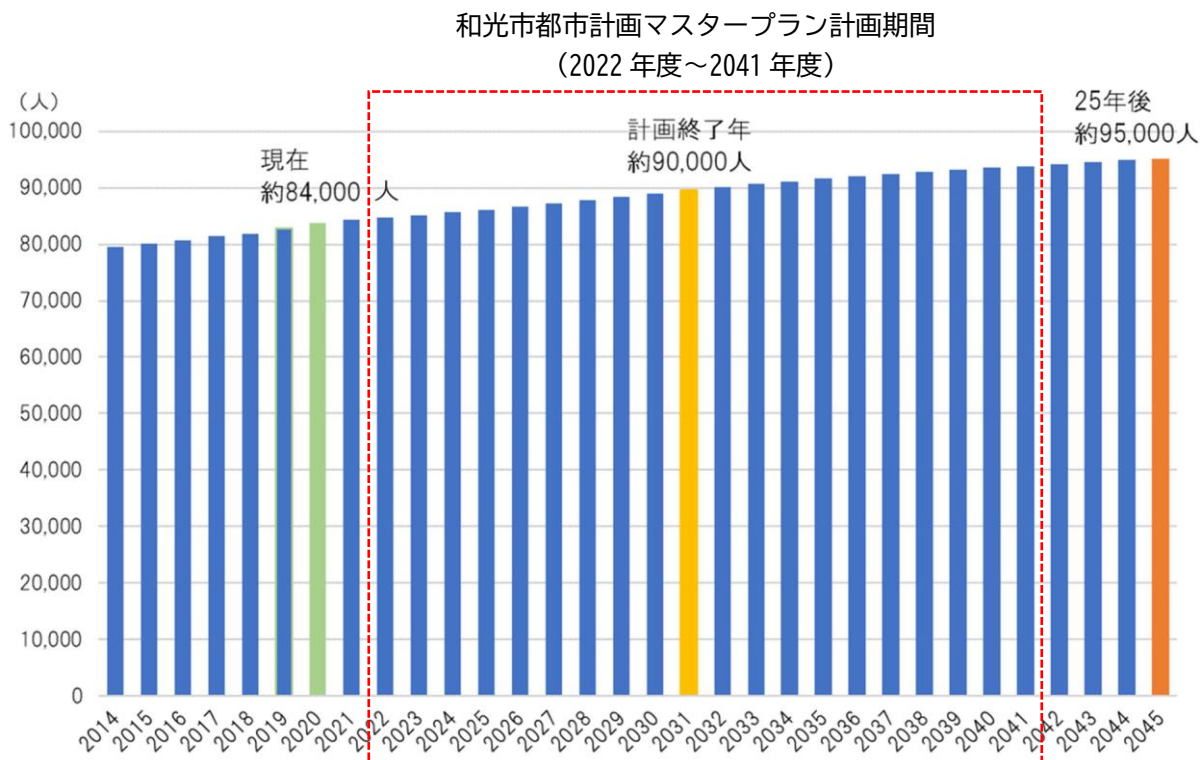


図 2-1 和光市の総人口の推計(出典:第五次和光市総合振興計画)

(2) 住居系市街地

住居系市街地規模については、人口・世帯数の増加に対応すべく、和光市駅周辺における土地の高度利用や土地区画整理事業未整備地域での都市基盤整備、低未利用地の活用、住宅空き家のストック活用など、地域特性を踏まえた対策を図ります。

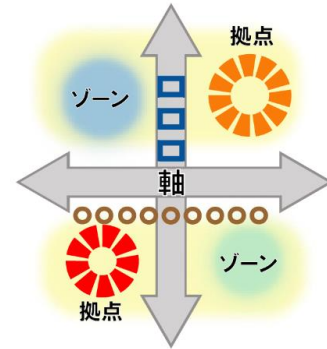
(3) 工業系市街地

工業系市街地規模については、和光北インターチェンジ周辺における土地区画整理事業などによる新たな産業・物流拠点の創出、新倉パーキングエリアの拡張に合わせた地域振興拠点の整備により、地域での就業者数の増加やにぎわいの創出を見込み、地域産業や都市農業の振興を図ります。

2-6 将来都市構成

将来都市像である「心和み、光り輝くまち ふるさと和光」の実現に向け、本市の地理的・歴史的特性を生かし、「ゾーン」「拠点」「軸」で構成するみどり豊かで安心・快適な暮らしやすい持続可能な都市を目指します。

- **ゾーン**：地域のまとまり及び土地利用の大まかな方針などを示すエリア
- **拠点**：都市機能の集積度合いが高く、都市における代表的な地区
- **軸**：市内各地域のみならず市外・広域的に連絡する道路や、シンボル・生活の骨格



(1) ゾーン構成

<基本的な考え方>

丘陵部の住宅地を主体とする都市的土地利用と、荒川沿い低地部の自然的土地利用を生かし、まとまりのよい市街地の形成を図ります。

●商業・業務ゾーン

和光市駅周辺において、中心拠点としての機能を強化すべく、魅力ある中心市街地にふさわしい商業業務地の形成を図ります。

●複合住宅ゾーン

中心拠点及び行政文化交流拠点の周辺は、商業業務や公共公益施設などの様々な都市機能が複合する利便性の高い中高層住宅地の形成を図ります。

●一般住宅ゾーン

商業・業務ゾーン、複合住宅ゾーンの外側の住宅地は、みどり豊かな環境を基調として、各地域の立地特性を生かした特色ある戸建住宅地や中低層住宅地の形成を図ります。

●新産業・物流業務ゾーン

和光北インターチェンジ周辺部は、広域的な交通条件を生かし、隣接する住宅地や自然と調和し、環境にやさしい新産業・物流業務の立地用地として活用を図ります。

●農業ゾーン

多くの優良農地が含まれる荒川沿いの一帯は、農地の保全を図るとともに、自然環境と調和した都市農業の展開により、市民農園や農業体験などを通じた市民の憩いの場としての活用を図ります。

●リフレッシュゾーン

荒川河川敷一帯及び和光樹林公園は水辺や樹林の自然を生かし、レクリエーションや野外・スポーツ活動の場として活用を図ります。

(2) 拠点構成

<基本的な考え方>

和光市駅周辺の商業地や市庁舎周辺の公共施設を核として、まちの中核的都市機能を担う核となる拠点と、産業活動や快適な暮らしを支援する身近な拠点をバランスよく配置し、都市活動を支える機能を誘導・展開することにより、都市構造上の拠点形成を図ります。

●中心拠点

和光市駅周辺は、市民生活を支えるとともに、魅力ある市の中心市街地として、土地の高度利用を推進し、商業業務などの多様な機能の誘導を図ります。

●行政文化交流拠点

市庁舎周辺は、核的な公共施設が集積する重要な拠点として、市民やまちを訪れる人々に憩いや交流の場を提供できる空間の形成を図ります。

●産業拠点

和光北インターチェンジ周辺では、環境負荷の軽減、周辺環境との調和を踏まえつつ、地域産業や都市農業の振興を図りながら、交通の利便性を生かした産業拠点の創出を図ります。

●緑の拠点

拠点的な公園である和光樹林公園と荒川河川敷運動公園は、自然とふれあうことができる市民の憩いの場として、機能の維持・充実と適切な維持管理を図ります。

(3) 軸構成

<基本的な考え方>

交通の機能に応じた幹線道路網を構成し、円滑な交通流動の実現を図るとともに、住宅地内を結ぶ生活道路のネットワークの形成により、安全・安心で快適な生活空間を確保します。また、歩行者や自転車が安全・安心で快適に利用できる道路空間の形成を図ります。

●広域幹線軸

東京外かく環状道路及び首都高速5号線を広域幹線軸として位置づけ、広域的な活動、交流を支える基盤としての活用を図ります。

●都市幹線軸

産業振興や周辺都市間の交流促進に資する道路網を形成するとともに、渋滞緩和などの道路交通の円滑化、災害に強い道路ネットワークの形成を図ります。

●地区幹線軸

都市内の各地区を連絡するとともに、住宅地内道路への通過交通の流入がないよう、適切な道路機能の確保を図ります。

●自動運転サービスによる交通軸

中心拠点と産業拠点を結ぶ新たなモビリティとして自動運転車両による交通軸を形成し、市内交通の活性化を図ります。

●シンボル軸

シンボル軸は、中心拠点、行政文化交流拠点、緑の拠点である和光樹林公園を結ぶ、歩道と車道が分離した安全で快適に歩ける道路として整備します。また、市のメインストリートとしてふさわしい景観の形成を図るとともに、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりを目指します。

●生活軸

生活軸は、各地区の主要な生活道路となる軸を歩行者・自転車の安全性に配慮して整備し、生活利便施設や公園などを安全かつ快適に結ぶとともに、子どもの通学時の安全を確保します。

●水辺軸

越戸川、谷中川、白子川、新河岸川及び荒川の水辺を自然空間として活用を図り、特徴的な自然である斜面林と湧水地などを保全・活用し、これらを結ぶ河川の形成を図ります。

コラム ～居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり～

シンボル空間では、車中心から人中心の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場の形成を目指します。街路の広場化や公共空間の芝生化、沿道施設の1階部分の開放など、既存ストックの修復・利活用に関する取組が考えられます。



(国土交通省：まちなかウォーカブル推進事業)

■ 将来都市構成図

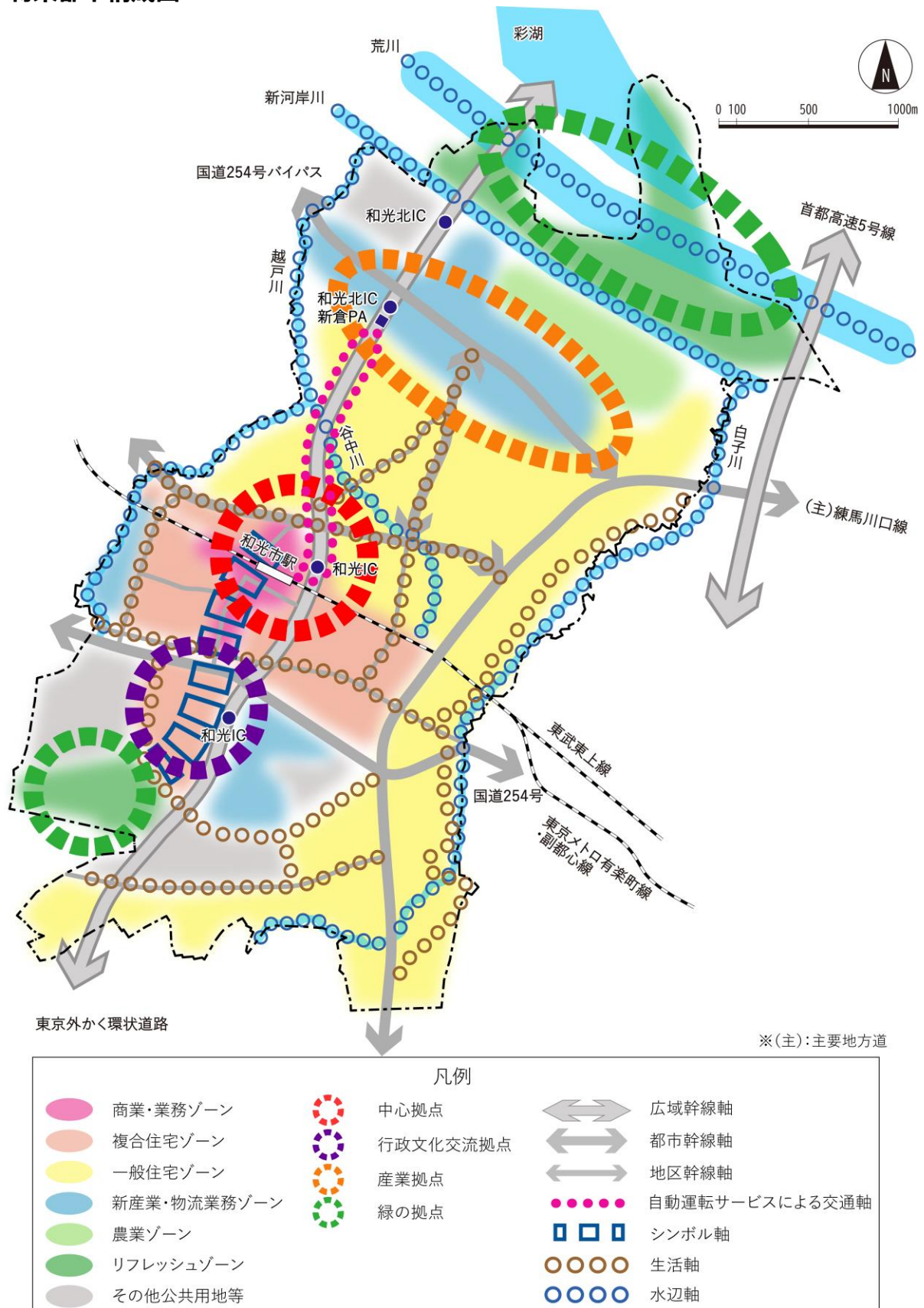


図 2-2 将来都市構成図

3

分野別都市づくり方針

Contents

3-1 分野別都市づくり方針の内容	16
3-2 土地利用の方針	17
3-3 道路・交通体系の方針	21
3-4 公園・緑地・環境の方針	25
3-5 都市防災の方針	29
3-6 生活環境の方針	33
3-7 都市景観形成の方針	36

3 分野別都市づくり方針

3-1 分野別都市づくり方針の内容

分野	都市づくり方針	
土地利用の方針	(1)都市的土地利用	①住宅地区 ②商業・業務地区 ③公益・文教系施設地区 ④工業・物流業務地区 ⑤生産緑地地区
	(2)自然的土地利用	①農業地区 ②自然環境保全・活用地区 ③崖地・斜面林及び午王山遺跡
道路・交通体系の方針	(1)幹線道路	①広域幹線道路 ②都市幹線道路 ③地区幹線道路
	(2)生活道路	①主要生活道路 ②その他の生活道路
	(3)公共交通	①地域公共交通の維持・充実 ②新たな交通サービスの創出 ③ラストワンマイルの導入 ④外環上部丸山台地区の活用
公園・緑地・環境の方針	(1)公園	①拠点的な公園 ②計画的な公園・緑地の整備 ③魅力ある公園の管理・運営
	(2)緑地・湧水地	①緑地の保全推進 ②湧水地の保全推進
	(3)河川	
	(4)農地	①農地の保全 ②生産緑地の追加指定
	(5)環境負荷の少ないまちづくり	①みどり豊かなまちづくり ②水循環の推進 ③温室効果ガスの排出削減と再生可能エネルギーの活用促進
都市防災の方針	(1)災害時の都市機能確保	①避難路の整備 ②緊急避難路 ③避難場所の整備 ④防災機能の向上 ⑤災害に対する備えの意識 ⑥新たな生活様式に対応した避難所の運営
	(2)災害に強いまちづくり	①災害危険度が高い地域の改善 ②駅北口周辺の防災性向上 ③急傾斜地安全対策 ④オープンスペースの確保 ⑤延焼遮断帯の整備・保全
	(3)水害に強いまちづくり	①河川施設、内水予防施設の整備 ②保水機能の保全
	(4)復興まちづくりの事前準備	
生活環境の方針	(1)公共下水道	①雨水 ②汚水
	(2)生活関連施設	①生活支援施設 ②教育施設 ③ごみ広域処理施設
	(3)空き家対策	
都市景観形成の方針	(1)和光らしい個性ある景観形成	①まちなみの形成 ②景観拠点の形成 ③景観軸の形成
	(2)魅力ある都市景観の形成に向けて	

3-2 土地利用の方針

《目標との関係性》

①安全・安心

②生活

③移動

④経済

⑤デジタル技術

(1) 都市的土地利用

<基本的な考え方>

暮らしの場、にぎわいの場、働く場など、本市における様々な都市活動の場となる市街地において適切な土地利用を推進し、特色のある良好な市街地の形成を図ります。

市街地の形成に当たっては、地区の実状や特性に合った事業手法や制度の活用を推進します。

① 住宅地区

●複合住宅地区

和光市駅周辺は、良好な中高層住宅の立地を誘導し、住宅及び商業業務などの都市機能が複合した利便性の高い都市型住宅地を形成します。

老朽化が進んでいる住宅団地においては、建物・敷地の有効活用や多様な機能の導入など、「持続」と「自立」の実現に向けた団地再生に取り組み、生涯住み続けたいと思える魅力的な住宅地を形成します。

●一般住宅地区

一般住宅地区では、地区計画などの制度の活用により、ゆとりある敷地など良好な住環境の創出を図り、「住みたいまち」と思えるような住宅地を形成します。

市域北部一帯は、起伏に富んだ地形や屋敷林・生産緑地などの武蔵野の面影が残る恵まれた環境を生かし、戸建住宅や中低層住宅を中心としたみどり豊かな住宅地を形成します。

市域南部一帯は、営農環境と調和した良好な住環境を有する住宅地を形成します。

都営地下鉄大江戸線の延伸計画を踏まえ、新駅となる(仮称)大泉町駅に近接する南一丁目では、新駅設置の効果を十分に生かしたまちづくりを検討します。

白子川沿いは、斜面緑地や湧水地などの自然環境の保全を図りながら、白子宿の歴史的雰囲気を生かし、戸建住宅や中低層住宅を中心としたうるおいある住宅地を形成します。

●長期未着手土地区画整理区域

市街地の整備が長期にわたって未着手となっている地区においては、地区住民の意向などを踏まえるとともに、市民と事業者の協力も得ながら、整備手法の見直しを含めた新たなまちづくりを推進していきます。

② 商業・業務地区

● 駅北口商業業務地区

駅北口商業業務地区は、土地区画整理事業と市街地再開発事業の一体的施行により、都市基盤及び交通施設の整備と商業・業務・居住などの機能の立地誘導を図り安全性と拠点性を高めるとともに、にぎわい・活気のある魅力的なまちなか空間を創出します。

● 駅南口商業業務地区

駅南口商業業務地区は、土地の高度利用を推進し、商業業務機能の誘導を図るとともに、魅力的な商業環境を形成し、活性化を図ります。

● 沿道商業業務地区

市の骨格的な道路網を構成する国道254号及び主要地方道練馬川口線沿いは、沿道商業業務施設などの利便を増進し、交通条件を生かした都市機能の導入を図るとともに、後背住宅地環境を保全する緩衝帯の形成を図ります。

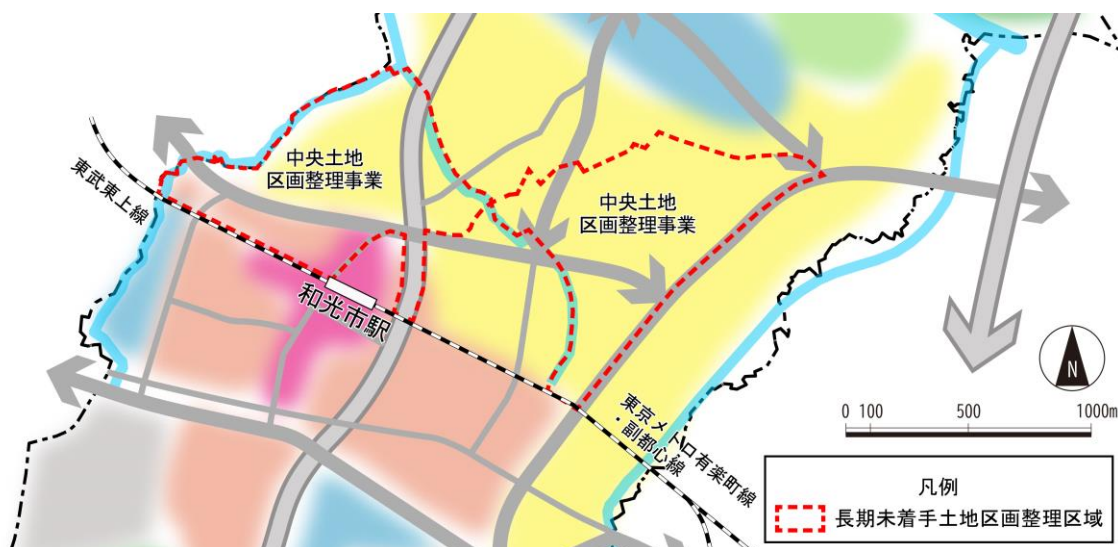
③ 公益・文教系施設地区

大規模な公的機関や学校などがまとまって立地する地区は、ゆとりある敷地規模を生かした豊かで面的な緑化を誘導し、市街地環境の向上を図ります。

市庁舎及び周辺公共施設の低未利用スペースの活用などにより、居心地の良い新たな交流・にぎわい空間を創出します。

コラム ～長期未着手土地区画整理事業～

和光市駅北側地域は、昭和45(1970)年に中央土地区画整理事業として、142haが都市計画決定されています。そのうち、平成4(1992)年に中央第二谷中地区(約25.5ha)が事業を開始し、平成20(2008)年には和光市駅北口地区(約11.3ha)が事業を開始しています。しかし、残る約105.2haについては今日まで未着手の状態となっております。そのため、地域の状況及び課題を整理し、住環境の向上について整備手法の見直しを含めた新たなまちづくりの推進を図っています。



④ 工業・物流業務地区

●本町地区・中央地区

周辺環境と調和した現在の土地利用を維持します。

●広沢・南地区

先端的な研究開発を推進するための施設の土地利用を維持しつつ、更新します。

●和光北インターチェンジ周辺

和光北インターチェンジ周辺では、東京外かく環状道路の整備や国道 254 号バイパスの延伸により飛躍的に高まる交通利便性を生かし、新倉パーキングエリアの拡張に合わせた地域振興拠点の整備など地域活性化に向けた取組の推進、また土地区画整理事業による環境・情報分野などの新産業や物流関連施設、店舗などの沿道サービス施設の立地を推進します。

また、周辺の住環境などに配慮した適切な土地利用を進めるためのまちづくりを推進します。

⑤ 生産緑地地区

市内に多く点在する生産緑地は、都市の構成要素として都市計画に位置づけられたことを踏まえ、営農状況や地権者意向などを勘案しながら、保全かつ創出活用を展開していきます。

(2) 自然的土地利用

<基本的な考え方>

農地や自然地などは、本市が有する特色ある地域資源として、保全を図りながら市民の交流の場・憩いの場・学びの場などとして活用していきます。

① 農業地区

荒川沿いの低地部に広がる優良な農地は、農地の集約化など様々な取組により営農環境の保全を図るとともに、市民農園などとして活用し、憩いの場を形成します。

② 自然環境保全・活用地区

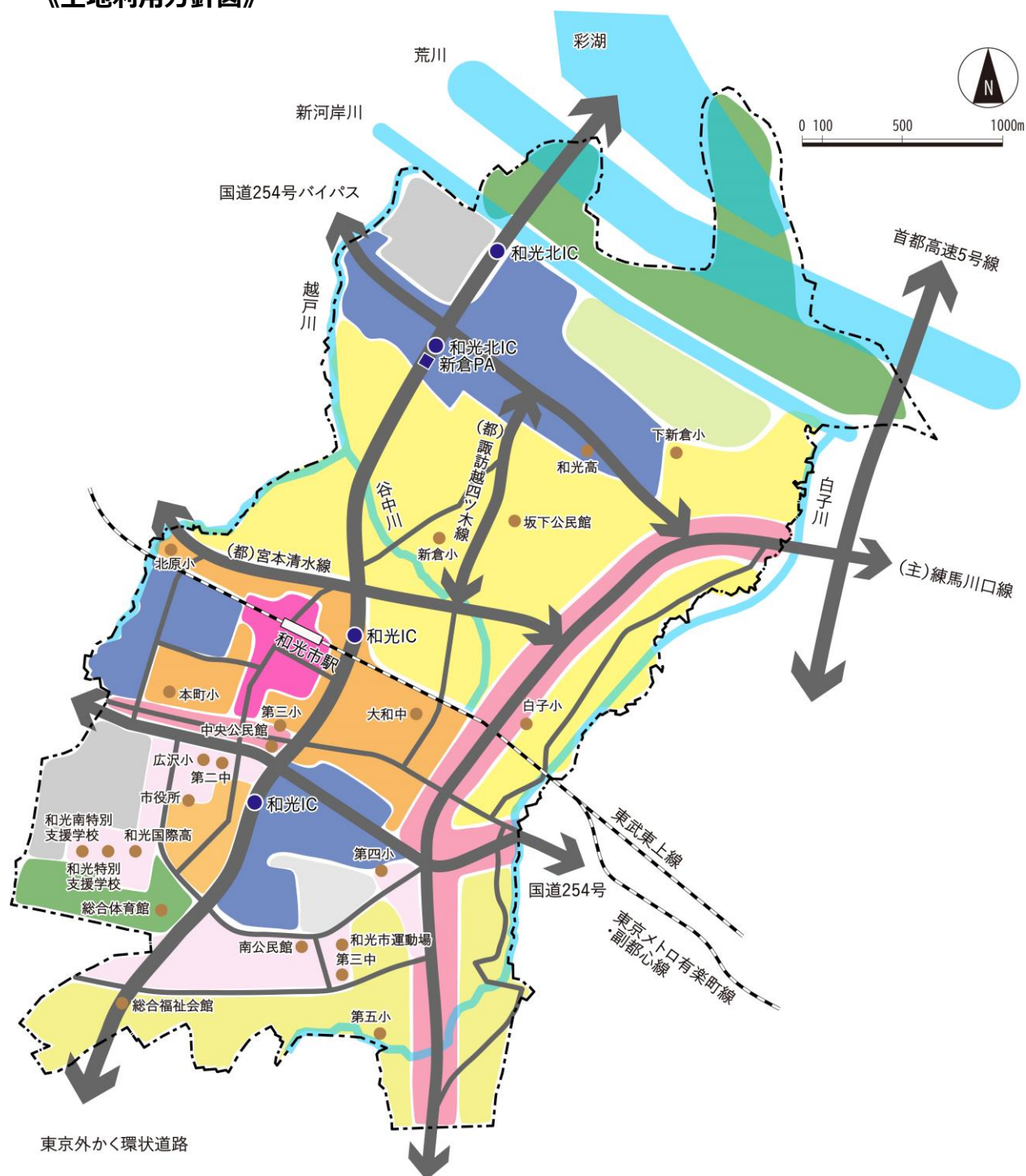
荒川河川敷や和光樹林公園などの自然地や公園は、みどり・うるおいのある場として保全するとともに、市民の交流の場・憩いの場・健康増進の場などとして活用します。

③ 崖地・斜面林及び午王山遺跡

本市の特徴である崖地や斜面林は、安全対策と貴重な緑地空間としての保全策とのバランスを考慮した上で、地域のまちづくりに生かしていきます。

国指定史跡の午王山遺跡については、本市の特色の一つであり生活に身近な緑地空間として保全を図るとともに、史跡整備を通じて市民や周辺住民の憩いと学びの場として活用します。

《土地利用方針図》



凡例					
	複合住宅地区		駅北口商業業務地区 駅南口商業業務地区		工業・物流業務地区
	一般住宅地区		沿道商業業務地区		農業地区
	その他公共用地等		公益・文教系施設地区		自然環境保全・活用地区

※(都):都市計画道路
(主):主要地方道

図 3-1 土地利用方針図

3-3 道路・交通体系の方針

《目標との関係性》

①安全・安心

②生活

③移動

④経済

⑤デジタル技術

(1) 幹線道路

<基本的な考え方>

生活や交流など、様々な都市活動を支える幹線道路については、道路の段階構成に応じた交通機能のほか、環境保全や防災対策などの空間機能、適切な土地利用の誘導や生活空間を創出する市街地形成機能など、道路の多面的な機能が発揮されるよう、計画的な整備や維持管理を図ります。

整備に当たっては、高齢者や障がい者にもやさしい歩道幅員の確保やバリアフリー化を積極的に推進するとともに、良好な道路景観の形成に努めます。

① 広域幹線道路

広域幹線道路は、主に東京外かく環状道路が機能を担い、沿道環境の保全を図ります。

② 都市幹線道路

都市幹線道路は、国道 254 号、国道 254 号バイパス、主要地方道練馬川口線、都市計画道路宮本清水線、都市計画道路諏訪越四ツ木線の一部が機能を担い、周辺都市と本市を結ぶ主要道路として円滑な交通流動を確保します。また、国道 254 号バイパスの延伸について、関係機関との協議を進め、早期整備の実現に努めます。

整備が長期にわたって未着手となっている都市計画道路については、道路の必要性や整備優先度について再検証などを行っていきます。

③ 地区幹線道路

地区幹線道路は、市内の円滑な移動を支える主要な道路として、良好な道路景観の形成と、歩行者・自転車の安全性の確保を図ります。

(2) 生活道路

<基本的な考え方>

生活道路は、自動車による移動のほか、歩行者及び自転車の移動の安全性に配慮した道路として整備や維持管理を図ります。また、道路構造に応じコミュニティ道路として整備を進め、歩行者や自転車に安全で快適な道路環境を創出します。特に、交通弱者の安全が確保できるよう、バリアフリー化などの取組を推進します。

特に、狭あい道路においては、移動の安全性に加え、消防・救急活動の円滑化や災害時における復旧活動の円滑化などの観点から、地域住民の理解と協力を得て拡幅などの整備を推進します。

① 主要生活道路

幹線道路に連絡するとともに、主要な生活利便施設や公園、住宅地などをネットワークする主要生活道路は、歩行者と自転車・自動車の分離に努めるとともに、適切な維持管理を図ります。

② その他の生活道路

その他の生活道路は、歩行者と自転車・自動車が共存する道路として、地域の実状に応じた整備や維持管理を図ります。

(3) 公共交通

<基本的な考え方>

誰もが安心・便利・快適に利用できる公共交通環境を創出するため、多様な交通サービスの有機的な連携などの取組を推進します。

① 地域公共交通の維持・充実

市民や交通事業者などの関係者との連携により、快適で利便性の高い地域公共交通（地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿）の充実を図ります。

② 新たな交通サービスの創出

公共交通の充実のため、自動運転車両などによる新たなモビリティの導入について検討・推進します。

また、既存の路線バスや循環バスとシェアサイクルなどの各種移動手段と自動運転サービスの組み合わせ、最適化を図る交通サービスを検討・導入し、全ての市民の移動の自由の確保を目指します。

③ ラストワンマイルの導入

出発点や終着点から最寄りの駅やバス停までの移動手段として、シェアサイクルやマイクロモビリティなどの導入を促進します。

④ 外環上部丸山台地区の活用

外環上部丸山台地区については、周辺状況などを踏まえ、交通結節機能の導入など有効利用方策の検討を行います。

《道路・交通体系方針図》

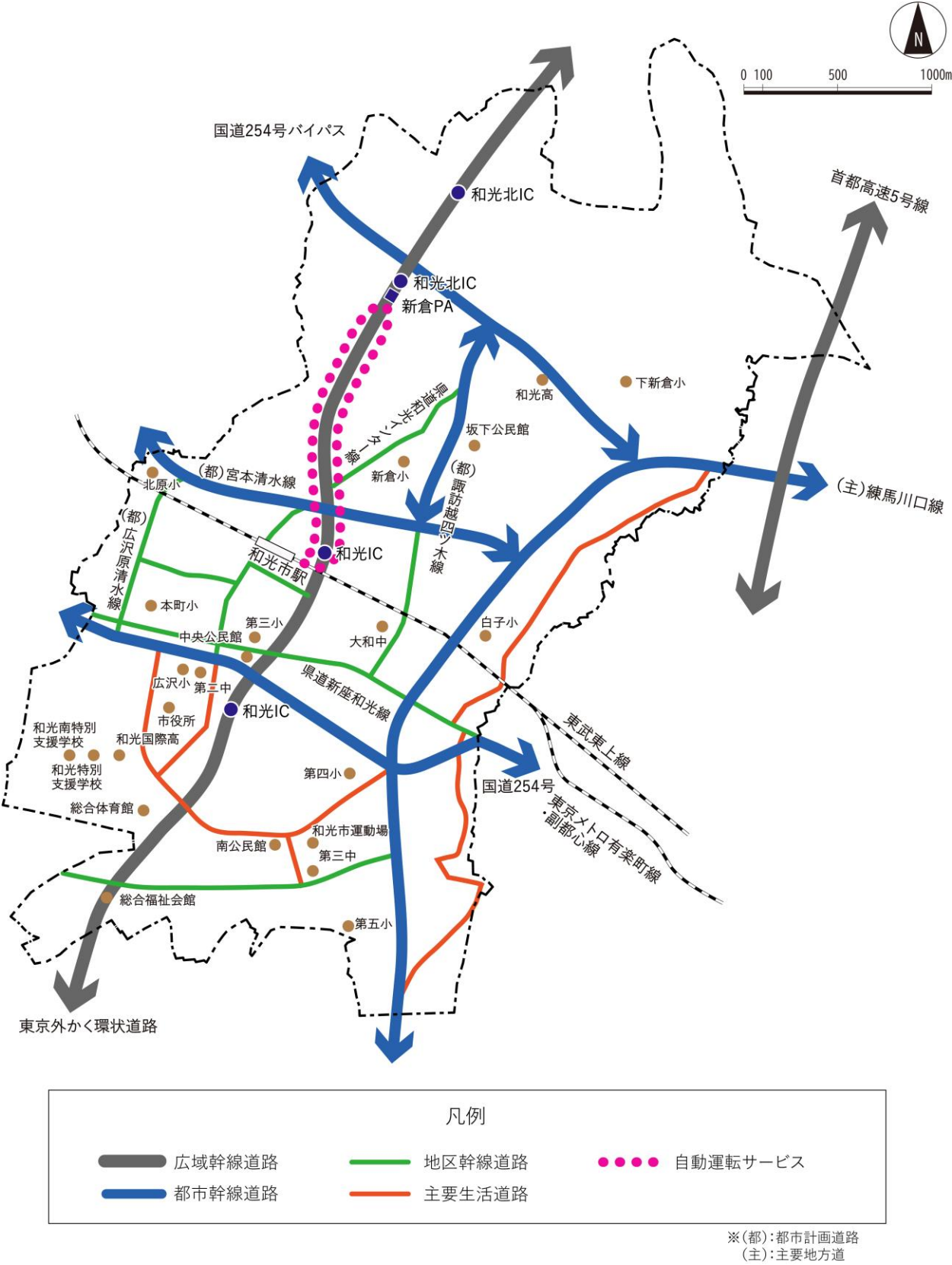


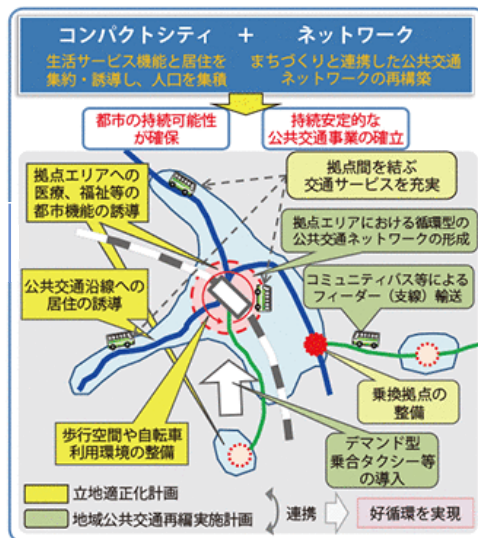
図 3-2 道路・交通体系方針図

コラム ～コンパクト・プラス・ネットワーク～

高齢者や子育て世代にとって安心できる健康で快適な生活環境を実現することや、財政面及び経済面において、持続可能な都市経営を可能とすることが、まちづくりの大きな課題となっています。

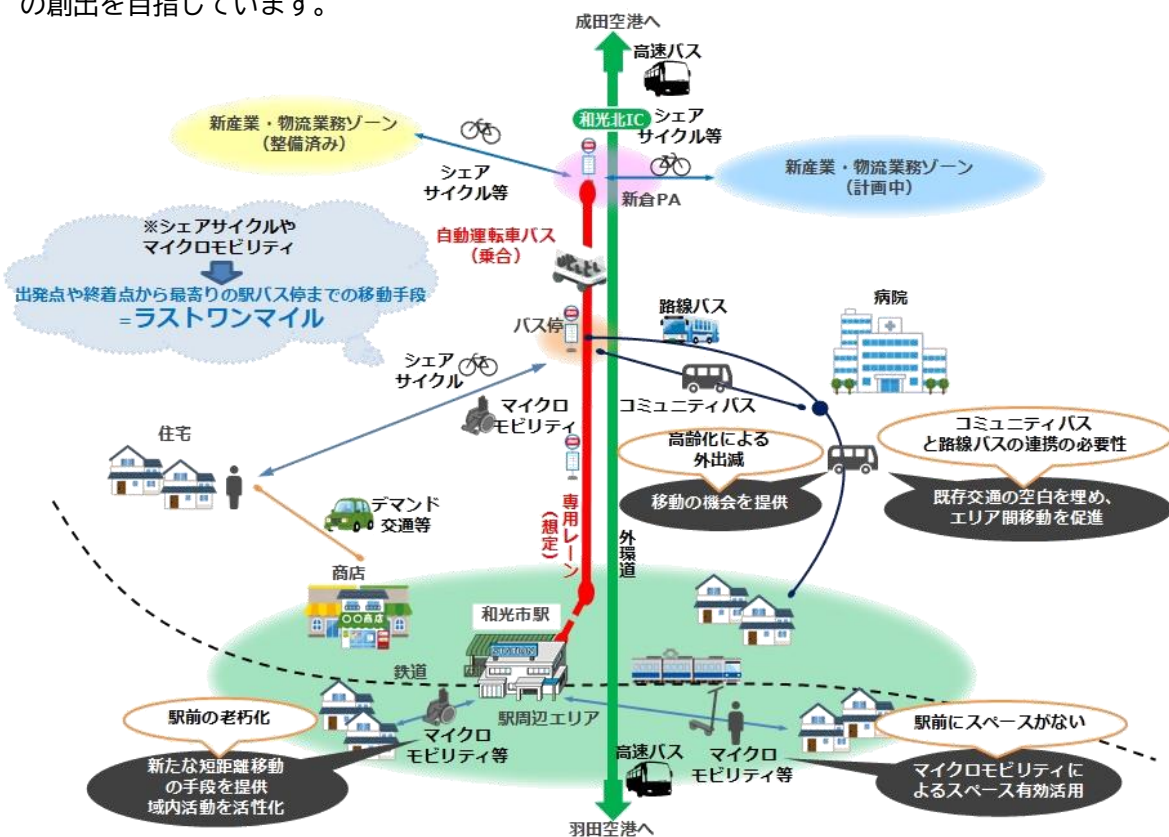
こうした中、様々な都市施設や住居がまとまって立地し、高齢者を始めとする住民が公共交通によりこれら施設にアクセスできるなど、都市計画と公共交通が連携した『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考えでまちづくりを進めていくことが重視されています。

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



コラム ～和光版 MaaS～

和光市では、高齢化社会に向けた福祉政策として、未来につなげる新しい試み「和光版 MaaS 交通弱者を含む全市民の移動の自由の確保」に取り組み、公共交通の利便性を高めて、外出機会の創出を目指しています。



和光版 MaaS による課題解決イメージ：和光市資料

3-4 公園・緑地・環境の方針

《目標との関係性》

①安全・安心

②生活

③移動

④経済

⑤デジタル技術

(1) 公園

<基本的な考え方>

荒川沿いの水辺や農地、丘陵部の樹林など、豊かな自然を生かし、特色あるレクリエーション・憩いの場を提供します。

都市公園においては、維持管理の状況を踏まえ、新たなみどりのパートナーを育成し、その活動をより活発にするために団体同士の連携を促進します。

① 拠点的な公園

和光樹林公園については、埼玉県と連携を図り有効活用を進めます。また、和光スポーツアイランドにおいて、ソフト面の機能充実を図るとともに、指定管理者制度を導入し、市民に憩いの場を提供します。

② 計画的な公園・緑地の整備

住宅地内の身近な公園・緑地については、利用状況を見据えた基盤整備を行います。また、計画段階からの市民参加を積極的に進め、市民ニーズに対応した公園づくりを進めます。

③ 魅力ある公園の管理・運営

都市公園の管理・運営については、指定管理者制度や公募設置管理制度（Park-PFI）などの制度活用や地域と連携した管理・運営の検討を進めます。

また、都市公園において公園サポーター制度による美化活動などを支援すると共に、新たなみどりのパートナーを育成します。

(2) 緑地・湧水地

<基本的な考え方>

本市は、都心近郊にあって河川や樹林地・農地など自然環境に恵まれる都市となっていますが、都市化の進展に伴い緑地及び湧水などの自然が徐々に失われつつあります。豊かな水とみどりの空間を、安全で快適な社会基盤や生物の貴重な生息地として保全します。また、市民協働を推進し、地域の中の既存のみどりや空間のストックを活かす取組を推進します。

① 緑地の保全推進

現存する緑地帯は崖地や斜面林などが多いため、緑地の安全点検や安全対策をふまえながら緑地保全を推進します。

丘陵部に残る斜面林、屋敷林、社寺林は、特別緑地保全地区や保存樹木の指定、市民緑地認定制度の活用などにより、適切に保全・育成を図り、市民との協働により武蔵野の面影が残るみどり豊かな住環境の基盤を形成します。

② 湧水地の保全推進

樹林下にしみ出る湧水地は、まちづくりの資源として市民との協働による保全・活用を推進します。

(3) 河川

<基本的な考え方>

市街化の進捗などにあわせ、雨水流出量に対応した適切な流下能力の確保や雨水貯留施設の設置を図ります。また、流域全体において、関係機関と協働で総合的かつ多層的な対策を推進するなど、水害に強い安全な都市基盤を形成します。

また、河川は都市に残された貴重な自然空間として、生態系の保全や都市にうるおいをもたらす良好な水辺景観を演出するなど、自然を生かした多自然型河川として活用を進めます。

新河岸川及び荒川は、川沿いの農地とあわせた広がりあるオープンスペースを確保するとともに、多自然化を推進します。

市内を流れる越戸川、谷中川及び白子川は、都市内に残された貴重な水辺空間として多自然化を推進し、生物の生息環境などを確保するとともに、市民にうるおいをもたらす身近な自然空間として活用を図ります。

(4) 農地

<基本的な考え方>

農地は貴重な緑地として位置づけるとともに、多面的な機能を生かして保全・活用していきます。

① 農地の保全

荒川沿いの農地部は、自然と調和した環境の形成や多様な生息環境の保全・再生のほか、防災に資するなど多面的な機能を備えています。そのため、市が設置する市民農園の充実を図るなど、市民の憩いの場を形成するとともに、自然とのふれあいの場として活用します。

② 生産緑地の追加指定

市街地に残された都市農地は、災害時の避難場所や雨水の貯留・浸透などの防災機能などを有しており、貴重な緑地としてまちづくりに生かすため、農地所有者と調整を図りながら、生産緑地への追加指定を行うなど、維持や保全を図ります。

(5) 環境負荷の少ないまちづくり

<基本的な考え方>

市街地整備に当たっては、みどり豊かなまちづくりや水循環などを推進し、気候変動及びその影響を軽減するための取組を推進します。

また、一定規模以上の開発においては、まちづくり条例に基づいて、みどり豊かなまちづくりを推進します。

① みどり豊かなまちづくり

みどり豊かな公園整備や街路樹などによる道路緑化を推進するとともに、新たなみどりのパートナーの育成による更なるみどりの維持や創出に取り組めます。また、民有地に新たなみどりを生み出す手法についても検討を進めます。

公的機関や住宅団地など規模の大きな施設・住宅が立地する国道 254 号南側のエリアでは、ゆとりある宅地外部空間を利用した、一体的かつ面的な植栽を誘導し、新しい武蔵野の森の形成を図ります。

② 水循環の推進

市街地整備などに際し、グリーンインフラの取組を進め、雨水浸透型の排水施設や透水性舗装により雨水の地下浸透を推進するとともに、既存住宅などに対しても雨水貯留槽の設置を促進することにより雨水流出を抑制し、植物の生育環境や地下水の保全を図ります。

③ 温室効果ガスの排出削減と再生可能エネルギーの活用促進

デジタル技術を活用したエネルギー消費の実態の見える化など、温室効果ガスの排出削減と太陽光などの再生可能エネルギーの活用を促進する取組を進めます。

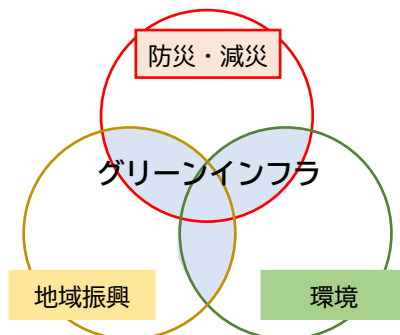
コラム ～グリーンインフラ～

グリーンインフラとは、自然環境が有する多様な機能をインフラ整備に活用するという考え方です。国土交通省では、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、グリーンインフラに関する取組を推進しています。グリーンインフラに取り組むことにより防災・減災や地域振興など地域課題への対応、さらには持続可能な社会、質の高いインフラ投資に寄与します。

雨水貯留・浸透等による
気候変動・防災・減災対策



官民連携等による投資や人材
を呼び込む都市空間の形成



戦略的な緑・水の活用による
豊かな生活空間の形成



豊かな自然環境・景観・
生態系の保全による地域振興



(国土交通省：グリーンインフラストラクチャー資料、グリーンインフラ官民連携プラットフォーム)

《公園・緑地・環境方針図》

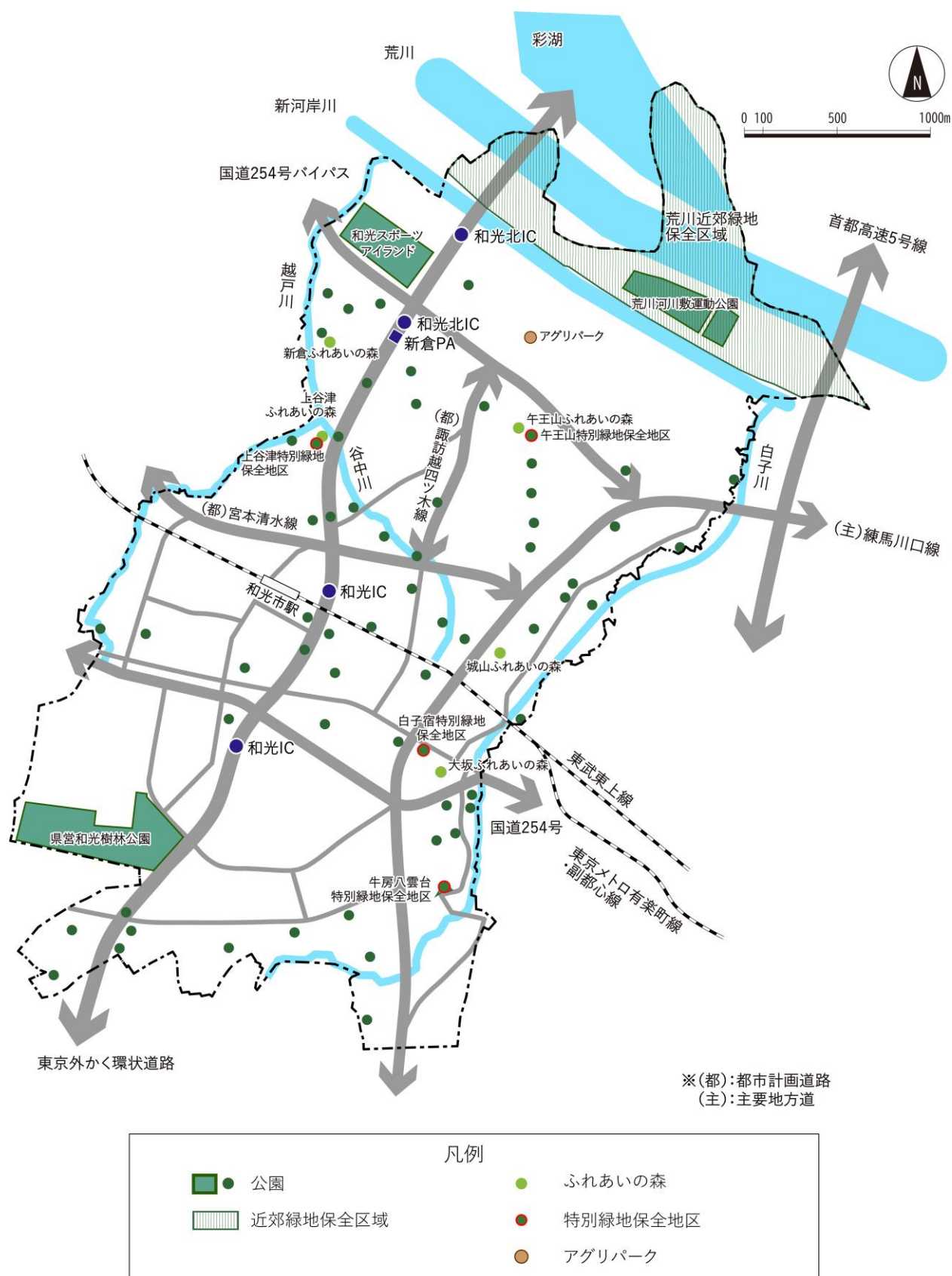


図 3-3 公園・緑地・環境方針図

3-5 都市防災の方針

《目標との関係性》

①安全・安心

②生活

③移動

④経済

⑤デジタル技術

(1) 災害時の都市機能確保

<基本的な考え方>

市街地火災などに対し、安全な避難が可能となるよう、適切な避難場所を確保するとともに、それらをネットワーク化する避難路の整備を進めます。また、隣接する自治体との災害時における相互応援に関する協定に基づき、広域避難場所の相互利用などを図るなど、災害時の連携体制を構築し、一層の安全性向上に努めます。

① 避難路の整備

各地点からの2方向避難が可能になるよう都市計画道路などの整備を推進し、市内の避難路網（道路幅員12m以上）を確立します。

避難路となる道路は沿道建物の耐震化の促進を図ります。

② 緊急避難路

緊急避難路については、防災性を一層向上させるよう沿道建築物の不燃化・耐震化、電線類の地中化、落下物対策、橋脚の耐震化などにより、人的被害の低減や通行遮断の防止を図り、避難路としての防災機能の向上を目指します。

③ 避難場所の整備

市街地火災などの避難場所として、広域避難場所である和光樹林公園を活用し、避難スペースとして避難者1人当たりおおむね2㎡以上を確保します。また、隣接する自治体との災害時における相互応援に関する協定に基づき避難場所や避難所の相互利用を図るなど、広域的な視点により、適切な避難体制の構築に努めます。

④ 防災機能の向上

生産緑地については、非常時の避難場所としての指定を推進するなど、市街地内の避難体制の充実に、積極的に活用します。

小・中学校、公民館及びコミュニティセンターなどを活用し、耐震・耐火構造による防災性強化を図るほか、市内にある国の施設や民間の宿泊施設などと協定を締結し、避難所の確保を図ります。また、防災倉庫や消防団車庫などの整備を進め、防災拠点としての機能の充実に努めます。

⑤ 災害に対する備えの意識

市民一人一人が自宅周辺の災害リスクを把握するとともに、自分自身がとる標準的な防災行動を時系列的に整理し、とりまとめる「マイ・タイムライン」の作成・周知を徹底します。

⑥ 新たな生活様式に対応した避難所の運営

避難を要する災害と感染症などが同時発生する状況に対応するため、避難所における十分なスペースの確保など、避難所運営の新たな体制づくりや避難所開設・運営のマニュアルの見直しを進めます。

具体的には、自宅で避難する在宅避難や、近くの安全な場所に住む親戚などの家に避難する縁故避難など、分散避難の周知を図ります。また、市民、施設管理者と合同で感染症対策を想定した避難所開設・運営訓練を実施します。

(2) 災害に強いまちづくり

<基本的な考え方>

水害時の浸水や土砂災害などのリスクがある防災上危険な区域については、改善を図るとともに、開発抑制、移転の促進など土地利用制限を検討し、頻発・激甚化する自然災害に対応した安全な都市づくりを進めます。

① 災害危険度が高い地域の改善

木造住宅が密集する地区や緊急車両の進入が困難な地区については、建築物の不燃化・耐震化や、消防・救急活動の円滑化などの観点から道路の拡幅やオープンスペースを確保するなど、地区の安全性の向上を図ります。

② 駅北口周辺の防災性向上

駅北口周辺における土地区画整理事業や市街地再開発事業に伴う駅前広場、道路及び公園などの公共施設並びに宅地の整備に当たっては、地域の防災性・安全性の向上を図り、良好な居住環境を形成します。

③ 急傾斜地安全対策

土砂災害警戒区域や土砂災害特別警戒区域については、ハザードマップなどで危険性の周知を進めるとともに、土地所有者や管理者による安全対策の促進を図ります。さらに、土砂災害を防止・軽減するための対策支援を実施するとともに、埼玉県などと連携を図りながら崩壊防止対策を推進し、防災性の向上を図ります。

④ オープンスペースの確保

街区・近隣公園の適正な配置に努めるとともに、既設公園を活用し、雨水貯留機能を高めるなど、防災空間としての機能向上を図ります。

⑤ 延焼遮断帯の整備・保全

市街地火災での延焼拡大の防止や市街地の安全性を高める上で効果的な機能を有する農地、緑地などを保全します。

また、主要な道路において、延焼遮断帯として沿道整備、建築物の不燃化などを計画的に推進していきます。

(3) 水害に強いまちづくり

<基本的な考え方>

集中豪雨が引き起こす大規模な洪水など、想定外の水害リスクを踏まえた浸水対策や治水対策を推進します。

計画的な排水施設の維持・整備や雨水貯留槽の維持管理・設置促進など、水害予防対策に努めます。

① 河川施設、内水予防施設の整備

排水機場、排水ポンプ場、調整池、雨水貯留・浸透施設の整備を進めます。

② 保水機能の保全

遊水池・調整池の整備や公共下水道における雨水対策を進め、雨水を一度に河川へ流出させないようにします。

グリーンインフラの取組を進め、雨水浸透型の排水施設や透水性舗装により雨水の地下浸透を推進するとともに、住宅などに対しても雨水貯留槽の設置を促進します。

(4) 復興まちづくりの事前準備

<基本的な考え方>

大規模災害により甚大な被害が発生した場合に、被災直後から早期に復興まちづくりを進められるよう、平時から被災後の復興まちづくりについて検討し、準備しておく「復興事前準備」の取組を進めます。

復興まちづくりに対応できる市民や職員の人材育成など、復興体制の構築を図ります。

被災直後から復興まちづくりを円滑に進めるため、被災後のまちづくりの目標や進め方などについて事前に住民に示し、地区別に復興まちづくり方針を住民と検討するなど、復興事前準備を推進します。

コラム ～復興事前準備～

復興事前準備とは、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をいいます。

平時から応急復旧対応などを事前に取り組んでおくことにより、被災後の**対応の軽減**が期待できます。

復興まちづくりトレーニングなどにより、復興まちづくりに対応可能な**人材の育成**が期待できます。

復興事前準備
の効果

復興まちづくりに向けた取組などを決めておくことで、復興までの**時間の短縮**が期待できます。

平時から課題分析、実施方針を検討しておくことで、**より良い復興の実現**が期待できます。

(国土交通省：復興まちづくりのための事前準備ガイドライン)

《都市防災方針図》



図 3-4 都市防災方針図

3-6 生活環境の方針

《目標との関係性》

①安全・安心

②生活

③移動

④経済

⑤デジタル技術

(1) 公共下水道

<基本的な考え方>

既成市街地における公共下水道未整備区域の早期整備に努めるとともに、市街化や新規開発などの動向に適切に対応した整備を進めていきます。

老朽化した施設については、重要度などを踏まえて計画的に更新するとともに、災害時でも汚水処理に支障をきたさないよう、耐震化などの災害対策を推進します。

① 雨水

新河岸川総合治水対策に基づく計画的な雨水排水施設の整備を進めていきます。雨水排水施設の未整備地区においては、まちづくり条例に基づく雨水貯留施設や浸透性排水施設の設置指導など、流出の抑制策を講じます。

② 汚水

市街化にあわせた汚水排水施設の整備を進め、生活排水などの適切な処理を図ります。

(2) 生活関連施設

<基本的な考え方>

余暇活動や生涯学習などの多様なニーズに対応するため、生活利便性の向上や文化・コミュニティ活動などを支える生活関連施設の機能充実を図ります。

また、小・中学校などの教育施設の解放を推進し、コミュニティの拠点として活用するとともに、学校建替えに関する準備を進めるなど、老朽化対策のための様々な方法を検討します。

① 生活支援施設

市民生活を支援する公益的な施設については、市民のニーズに応じて機能の適切な配置と施設の維持管理に努めます。

公益的な生活支援施設の整備に当たっては、市全体での機能分担を踏まえた施設の集約配置を進めながら、地域性を生かした施設相互の移動手段の確保やデジタル技術の導入などにより、利便性を確保します。

生活を支援するコミュニティ施設の維持管理と充実に努め、地区住民の交流の拠点として活用を図ります。

② 教育施設

児童・生徒数の動向に対応した学校施設の整備とデジタル技術の導入を進め、教育環境の充実に努めるとともに、施設の適正な配置に努めます。

教育施設では、感染症予防にも配慮しつつ、避難所・防災拠点としての機能を強化するとともに、校庭や体育館については、地域の拠点として積極的に活用します。校舎改築時には、関係機関との協議により通学路の安全対策に取り組みます。

③ ごみ広域処理施設

本市及び朝霞市のごみ処理施設の老朽化が進んでおり、ごみ処理能力の低下や維持管理コストの増加が課題となっています。将来にわたる安定的かつ効率的なごみ処理体制の構築を推進するため、本市及び朝霞市におけるごみ広域処理施設の整備を進めます。

(3) 空き家対策

<基本的な考え方>

適正な管理が行われないことで防犯・防災上の危険性が増加し、周辺的生活環境への悪影響や資産価値の低下につながることから、空き家の発生予防を図るとともに、民間団体などとの連携による空き家の活用を検討します。

空き家施設調査を考慮して、空き家などの適正管理や対策について検討します。

コラム ～空き家対策～

適切な管理が行われていない空家等が防災、衛生、景観等の地域住民の生活環境に深刻な影響を及ぼしており、地域住民の生命・身体・財産の保護、生活環境の保全、空家等の活用のための対応が必要となっています。（空家等対策の推進に関する特別措置法第1条）

そのため、空き家にならないための予防対策も大切であり、以下の取組を進めています。

空き家予防のために

相続おしかけ講座

～ 将来、家族に負担をかけないための『相続ココだけの話』～



「自分に何かがあったとき・・・」「認知症になったとき・・・」

家族に負担をかけないために『今できること』って何だろう・・・。

そんな悩みに
お応えします！

相続や認知症への“備え”について
専門家が分かりやすく説明してくれる講座です

※「相続おしかけ講座」は、埼玉県、市町村、埼玉司法書士会、埼玉県行政書士会及び埼玉県住宅供給公社が協働して実施する事業です。

《生活環境方針図》

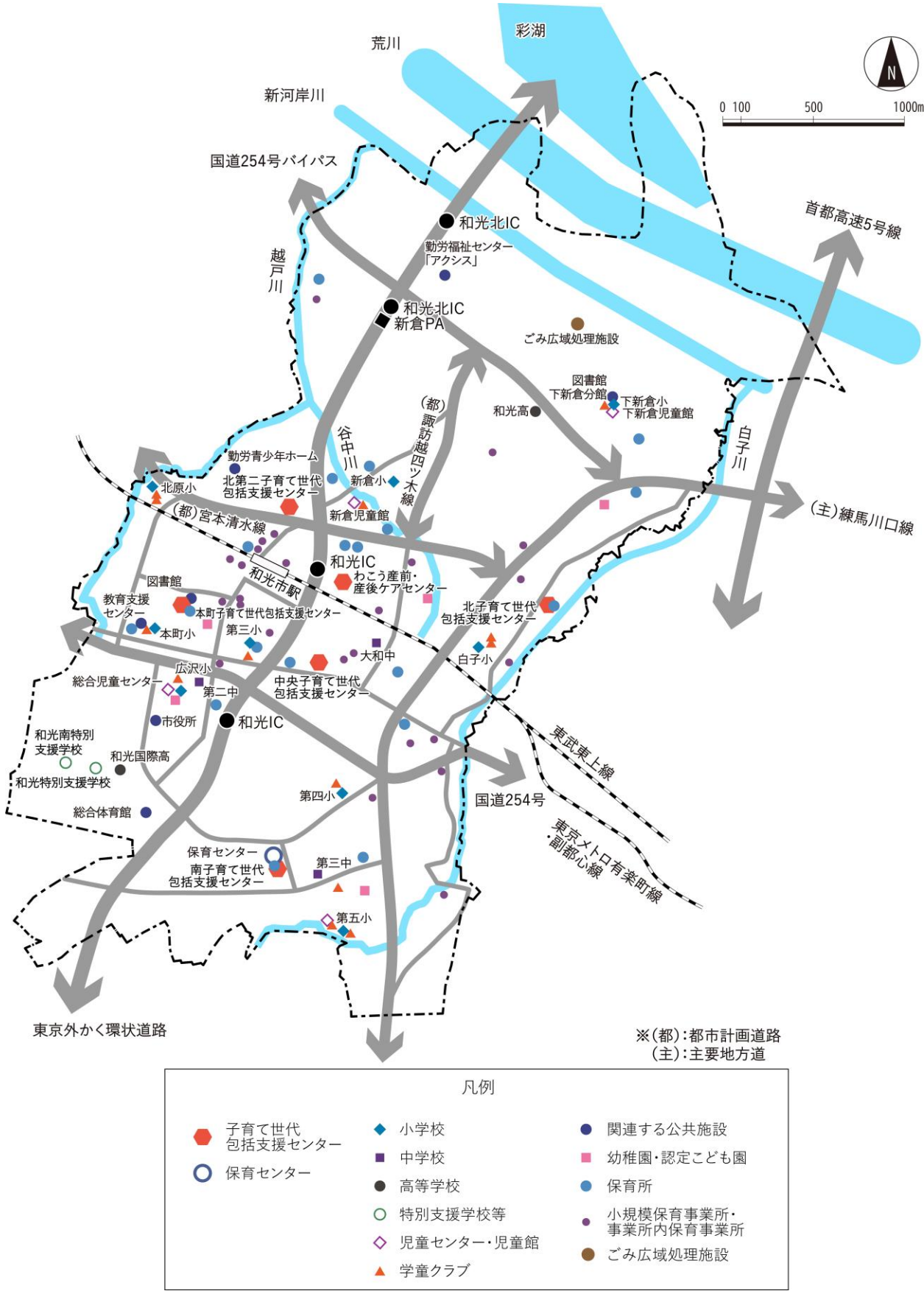


図 3-5 生活環境方針図

3-7 都市景観形成の方針

《目標との関係性》

①安全・安心

②生活

③移動

④経済

⑤デジタル技術

(1) 和光らしい個性ある景観形成

<基本的な考え方>

本市は、都市と自然との調和を大切にする景観づくりに取り組んでおり、まちづくりにおいても、和光市らしさのある個性的なまちなみ、魅力あるまちへの愛着や誇り、みどり豊かな環境を次世代に引き継ぐ、景観形成を図ります。

なお、本市の良好なまちなみをアピールする場として、まちや住宅地における骨格的な景観軸と景観拠点において、まちのイメージを高める魅力的な景観の展開を図ります。

① まちなみの形成

市民生活及び産業活動の活性化に資する市街地景観の形成や、安らぎを感じる広々とした景観の保全により、都市と自然とが調和するまちなみの形成を図ります。

② 景観拠点の形成

本市の顔となる和光市駅周辺、豊かな自然及び歴史的資源を有する地区を景観拠点と位置づけ、重点的に景観形成を図ります。

●中心市街地景観の拠点

和光市駅周辺は、市民生活を支える中心市街地として、本市の玄関口及び本市全体の市街地構造の要となる中心市街地景観を形成します。

●緑の拠点

和光樹林公園などの公園・緑地は、周辺との調和や公園内外からの眺望に配慮します。

低地と台地の境にある斜面林、点在する社寺林や屋敷林などのまとまったみどりは、期待される機能に応じて、保全・維持していくことを目指します。

●歴史・文化の拠点

旧川越街道や白子宿などの宿場町の面影、社寺や古い民家などの建物は、歴史や文化を感じさせる地域資源として保存・継承するとともに、周辺の街路空間や住宅、みどりなどとの調和を図ります。

重要な歴史資源である午王山遺跡については、和光北インター東部地区の土地区画整理事業と連携した保存活用を進めます。

③ 景観軸の形成

まちのイメージを高め、豊かなまちなみを印象づけるシンボリックな景観形成の場として、次の骨格的な景観軸の整備を図ります。

●シンボル軸

和光市駅前の商業業務地から和光樹林公園に至る道路をまちのシンボル軸として位置づけ、沿道のまちなみと一体となった、風格のある景観を形成します。

●住宅地景観軸

住宅地内の歩行者・自転車の安全性に配慮した道路では、みどりを基調に、きめ細やかで表情の豊かな住宅地やまちなみを展開します。

●河川景観軸

越戸川、谷中川、白子川、新河岸川及び荒川の周辺では、うるおいのある水辺空間と調和した景観を形成します。

●眺望景観軸

台地端から低地部を望む眺望景観や、低地部から台地端斜面林を見通すことができる眺望を確保します。

(2) 魅力ある都市景観の形成に向けて

<基本的な考え方>

良好な景観形成において重要な要素である景観重要建造物・景観重要樹木の支援方法について検討します。

午王山遺跡や和光市駅周辺などの景観拠点において、地域の景観特性に応じた屋外広告物の規制を行うため、屋外広告物条例について検討します。

なお、和光市景観計画の見直しとともに将来の都市景観形成の方針についても検討します。

コラム ～和光市駅南口駅前広場の景観形成方針～

「誰もが利用しやすい人に優しい空間づくりに配慮したバリアフリー・ユニバーサルな施設づくりを原則」とし、「駅前広場の共通項目」として色彩や公共サインのほか、「配置・規模」、「形態・意匠」、「みどりとの調和」などにおける基本方針をとりまとめています。



デジタルサイネージによって
利用者が求める情報の集約



フラッグ共架に対応した
照明柱によるにぎわい演出



視認性・デザイン性に
配慮した公共サイン

《都市景観形成方針図》

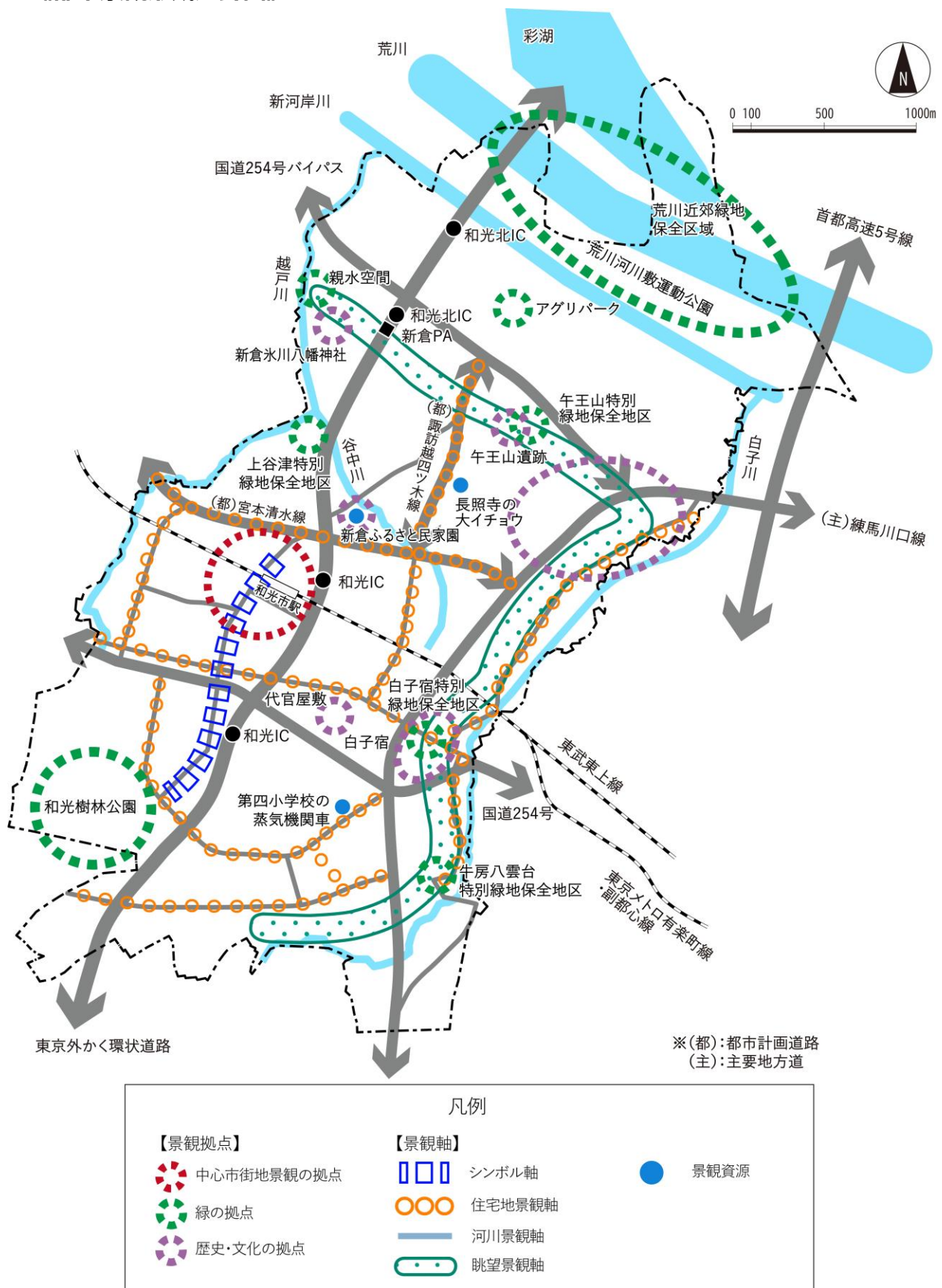


図 3-6 都市景観形成方針図

4

地域別構想

Contents

4-1 地域区分	40
4-2 分野別都市づくり方針との関係	42
4-3 地域別構想の構成	42
4-4 中央地域	44
4-5 北地域	52
4-6 南地域	60
4-7 東地域	68

4 地域別構想

4-1 地域区分

地域別構想は、分野別都市づくり方針を踏まえつつ、地域ごとの個別の課題に対応するとともに、地域の特性を生かした将来像、まちづくりの方針を定めるものです。

地域区分については、和光市のまちづくりの動向や市域の特性を考慮するとともに、地域別懇談会などでの市民意見を反映して設定しています。

<和光市のまちづくりの動向>

●小学校区を基本とした地域コミュニティを考慮

第五次和光市総合振興計画では、小学校区を基本とした地域コミュニティを重視していくことが明記されていることから、本計画においてもこの考え方を考慮します。

<市域の特性>

●日常生活圏域や交通ネットワーク、隣接自治体との関係性などを考慮

和光市では、北・中央・南の3つのエリアを日常生活圏域とし、これを基に地域福祉などの施策が展開されていること、また市内循環バスなど日常生活圏域を意識したバス路線網が形成されていること、さらに東京都練馬区などの隣接自治体や主要施設との関係性を考慮します。

<地域別懇談会などでの市民意見>

●地域区分（案）に対する意見

どちらかという 賛成（多数）

- ・地区社会福祉協議会での活動や防災面などの実態と合っているなど

賛成でも反対でもない （大多数）

- ・道路や鉄道などの地形地物で区分した現行計画の地域区分も良いが、小学校区という地域コミュニティで区分するのも評価できる
- ・単に地形地物で区分するのではなく、生活圏域を考慮することはよいなど

どちらかという 反対（少数）

- ・東武東上線の南北で地域の性格が異なるのではなど

表 4-1 本計画における地域区分

地域	小学校区	町名
中央地域	第三小、北原小、本町小、白子小（一部）、新倉小（一部）、第四小（一部）	中央一、二丁目、新倉一、二丁目、本町、下新倉一～三丁目、丸山台一～三丁目
北地域	下新倉小、新倉小（一部）	白子三、四丁目、新倉二～八丁目、下新倉四～六丁目
南地域	第五小、広沢小、第四小（一部）	白子一丁目、南一、二丁目、広沢、西大和団地
東地域	白子小（一部）、第四小（一部）	白子一～三丁目、諏訪原団地、諏訪

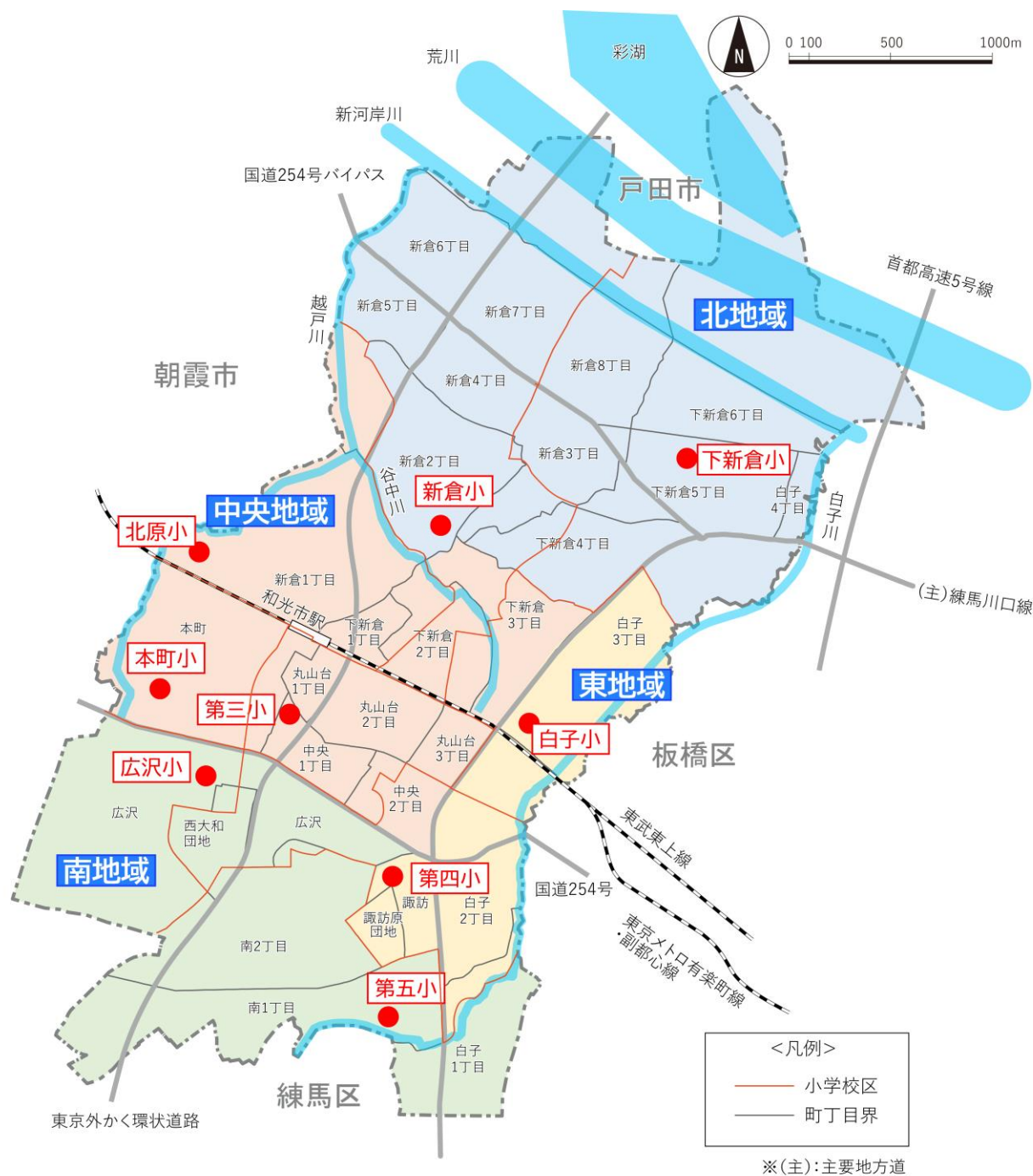


図 4-1 地域区分図

4-2 分野別都市づくり方針との関係

「4 地域別構想」は、「(1)地域の現状とまちづくりの課題」を踏まえ、「(2)地域まちづくりの将来像」「(3)まちづくりの方針」で構成しています。

「3 分野別都市づくり方針」と「4 地域別構想 (3) まちづくりの方針」

「3 分野別都市づくり方針」

- 都市全体を対象に、分野別の大まかな方針を示しています。
- ⇒「2 都市ビジョン」におけるまちづくりの目標を考慮するとともに、上位関連計画との整合を図っています。
- ⇒目指すべき姿に向けたまちづくりの方針としての表現内容としています。

「4 地域別構想 (3) まちづくりの方針」

- 「3 分野別都市づくり方針」を踏まえた各地域における具体的な方針を示しています。
- ⇒都市全体で取り組む内容から地域別に踏み込んだ内容としています。
- ⇒地域別に具体的に取り組む方針としての表現内容としています。

4-3 地域別構想の構成

(1) 地域の現状とまちづくりの課題

<地域の現状>

- ① 地域の現状や位置、将来の人口推計、土地利用現況について整理しています。

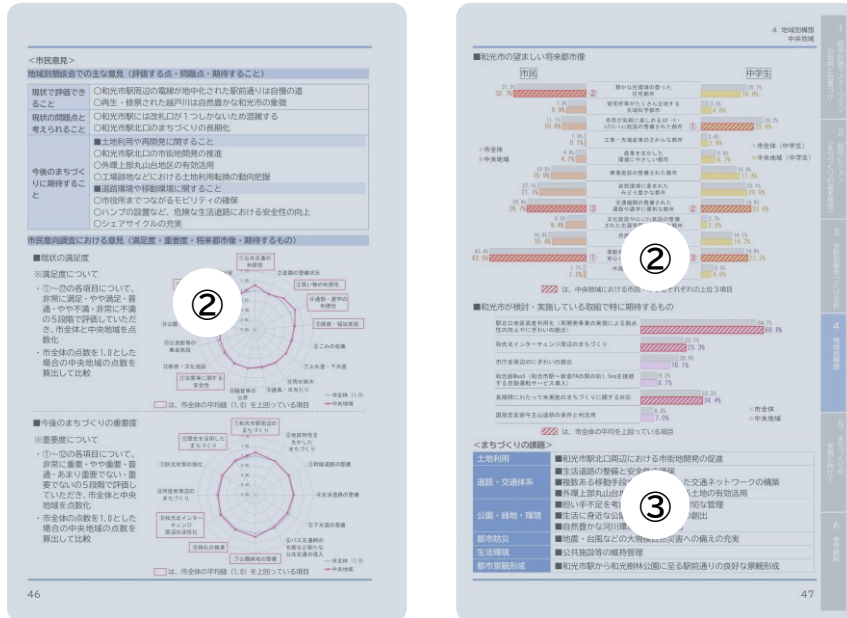


<市民意見>

- ② 市民意向調査や地域別懇談会での意見を整理しています。

<まちづくりの課題>

- ③ ①②を踏まえた地域のまちづくりの課題についてまとめています。



(2) 地域まちづくりの将来像

- ④ 地域におけるまちづくりの将来像を掲げています。

(3) まちづくりの方針

- ⑤ まちづくりの方針について展開しています。「3 分野別都市づくり方針」で掲げた各分野について、各地域における具体的な方針を示しています。なお、重要度が高いものについては、後述する「5 まちづくりの実現に向けて」にて記載する「5-2 戦略的な施策展開」につながる[A]~[Q]に分類して整理しています。
- ⑥ 地域まちづくり方針を図面でまとめています。



4-4 中央地域

(1) 地域の現状とまちづくりの課題

<地域の現状>

- 本市の中央部に位置し、市の玄関口である和光市駅や商業業務などの多様な機能が集積
- 駅北側は駅前広場や骨格的な道路が未整備
- 駅周辺の拠点性の向上、にぎわい創出及び定住促進に向けた土地の有効活用がなされていない
- 和光市駅北口土地区画整理事業の推進による幅員の狭い道路の改善、良好な住環境の形成が必要
- 和光市駅南側は都市的土地利用と比較的大規模な工場などが分布している
- 外環上部丸山台地区が低未利用となっている
- 地域における将来人口は、市全体を上回る伸び率で増加することが予測されている
- 生産緑地が多く分布しており、有効活用が必要
- 市民意向調査結果では、市全体の平均と比べて、公共交通の利便性や通勤・通学の利便性の満足度が高く、また和光市駅周辺のまちづくりや公園緑地の整備の重要度が高くなっている

■位置



和光市駅南口

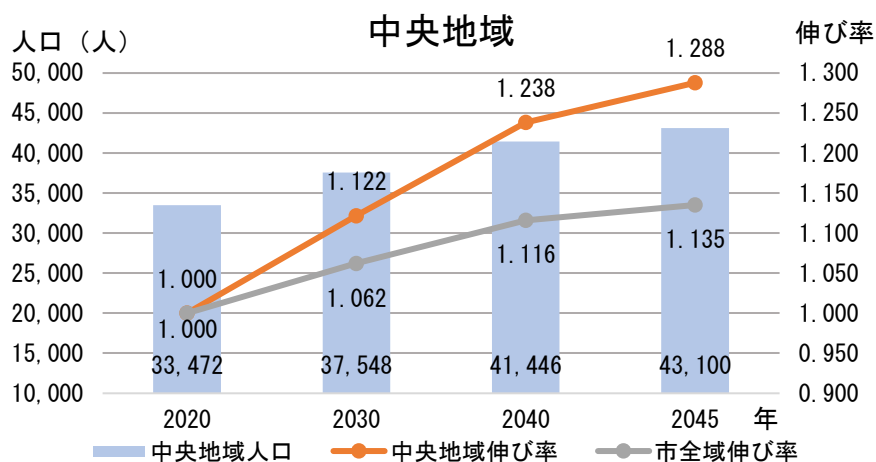


図 4-2 中央地域の人口の推計

※第五次和光市総合振興計画【和光市人口ビジョン】の人口推計に基づいて推計を行っています。

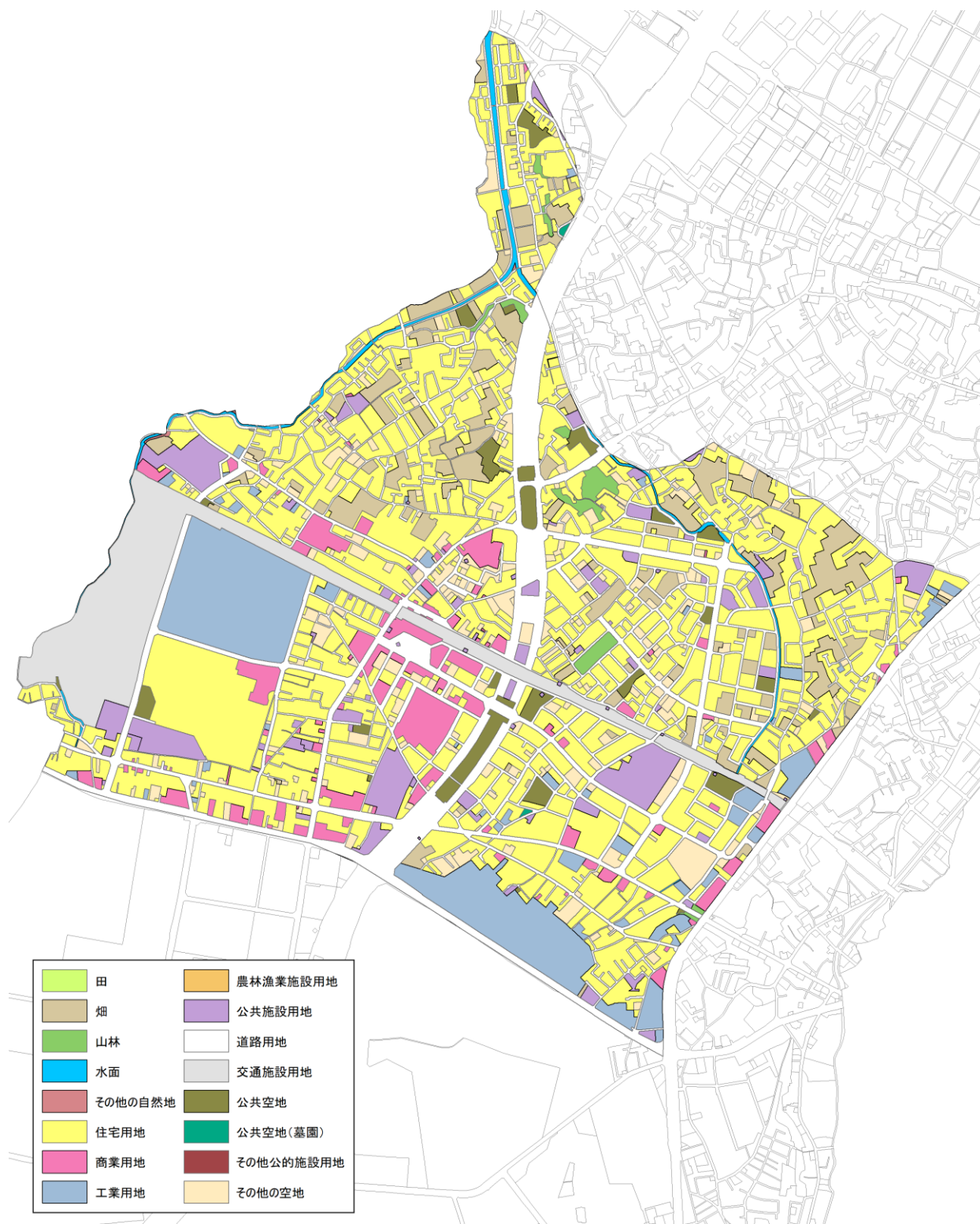


図 4-3 中央地域の土地利用現況(出典:都市計画基礎調査(基準年令和2年)を加工)

<市民意見>

地域別懇談会での主な意見（評価する点・問題点・期待すること）

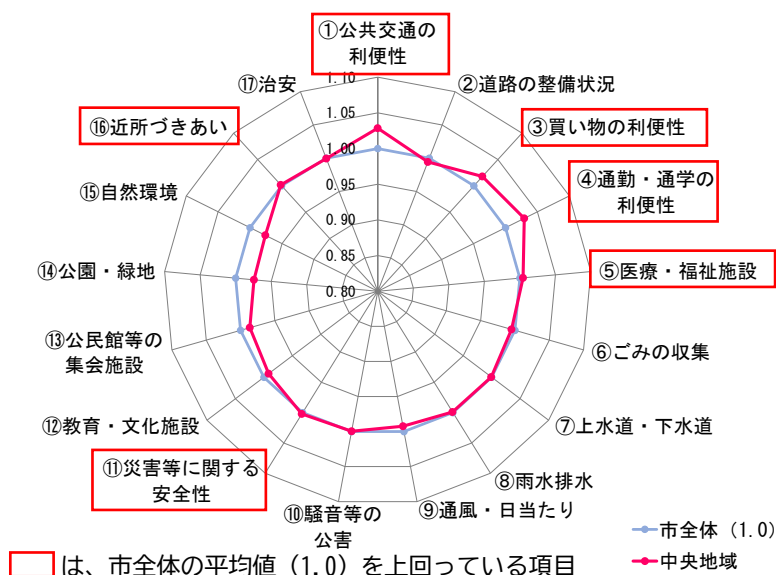
現状で評価できること	○和光市駅周辺の電線が地中化された駅前通りは自慢の道 ○再生・修景された越戸川は自然豊かな和光市の象徴
現状の問題点と考えられること	○和光市駅には改札口が1つしかないため混雑する ○和光市駅北口のまちづくりの長期化
今後のまちづくりに期待すること	■土地利用や再開発に関すること ○和光市駅北口の市街地開発の推進 ○外環上部丸山台地区の有効活用 ○工場跡地などにおける土地利用転換の動向把握 ■道路環境や移動環境に関すること ○市役所までつながるモビリティの確保 ○ハンプの設置など、危険な生活道路における安全性の向上 ○シェアサイクルの充実

市民意向調査における意見（満足度・重要度・将来都市像・期待するもの）

■現状の満足度

※満足度について

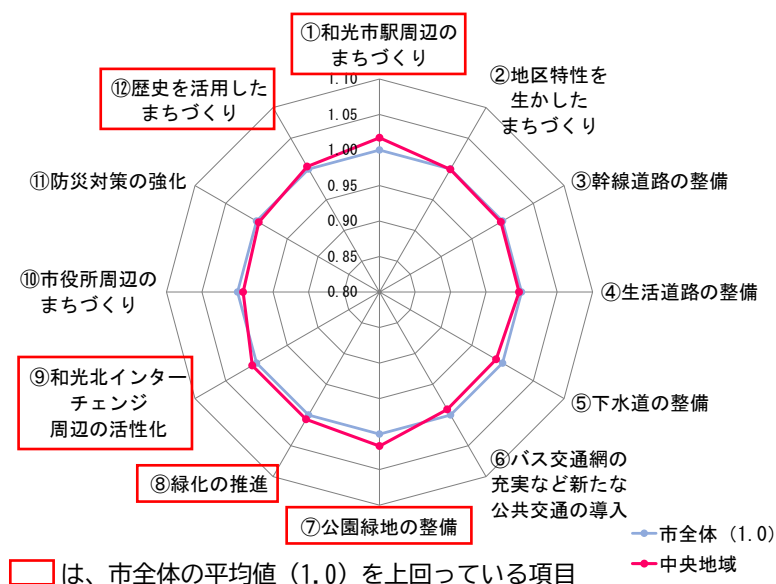
- ・①～⑰の各項目について、非常に満足・やや満足・普通・やや不満・非常に不満の5段階で評価していただき、市全体と中央地域を点数化
- ・市全体の点数を1.0とした場合の中央地域の点数を算出して比較



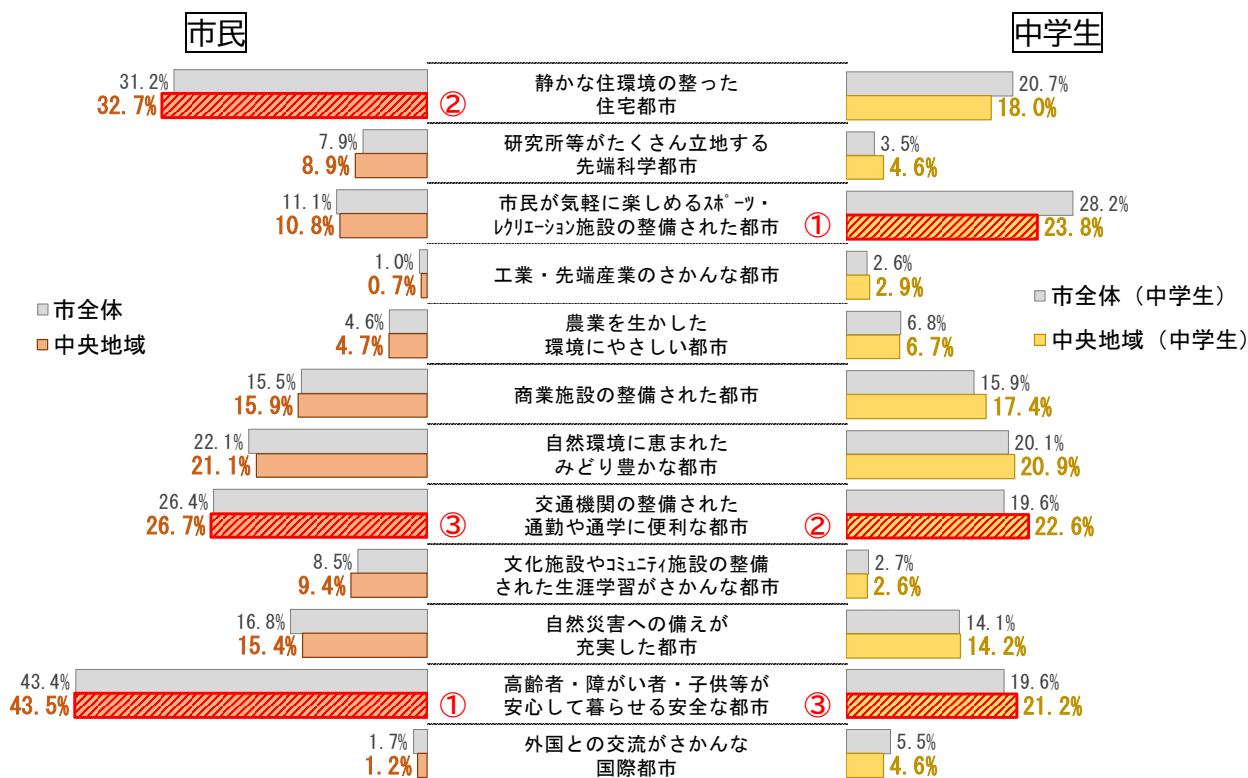
■今後のまちづくりの重要度

※重要度について

- ・①～⑫の各項目について、非常に重要・やや重要・普通・あまり重要でない・重要でないの5段階で評価していただき、市全体と中央地域を点数化
- ・市全体の点数を1.0とした場合の中央地域の点数を算出して比較

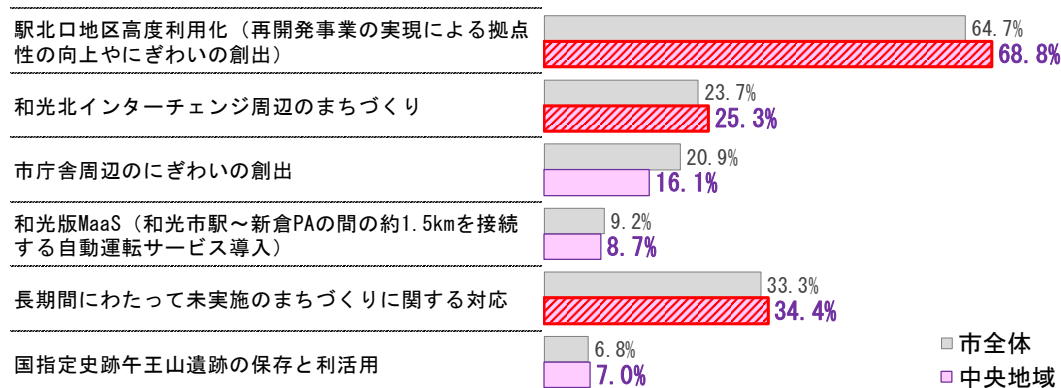


■和光市の望ましい将来都市像



は、中央地域における市民・中学生それぞれの上位3項目

■和光市が検討・実施している取組で特に期待するもの



は、市全体の平均を上回っている項目

<まちづくりの課題>

土地利用	■和光市駅北口周辺における市街地開発の促進
道路・交通体系	■生活道路の整備と安全性の確保 ■複数ある移動手段や拠点を考慮した交通ネットワークの構築 ■外環上部丸山台地区をはじめとする土地の有効活用
公園・緑地・環境	■担い手不足を考慮した生産緑地の適切な管理 ■生活に身近な公園の整備やみどりの創出 ■自然豊かな河川環境の保全・創出
都市防災	■地震・台風などの大規模自然災害への備えの充実
生活環境	■公共施設等の維持管理
都市景観形成	■和光市駅から和光樹林公園に至る駅前通りの良好な景観形成

(2) 地域まちづくりの将来像

様々な人が集い・行き交う、活気のあるまち

《将来像の視点》

中央地域は、本市の交通とにぎわいの中核である和光市駅を有しており、駅周辺には商業業務機能をはじめとする都市機能が立地していることから、通勤・通学者、買い物客など多くの人が集まる地域となっています。

駅南口周辺と比較して、駅北口周辺の整備が遅れている現状にあるため、更なるまちの魅力向上を図り、本地域が将来にわたって多くの人が集い、活気が生まれ続けることを展望し、将来像を「様々な人が集い・行き交う、活気のあるまち」と掲げました。

(3) まちづくりの方針

《土地利用の方針》

方針1 D 和光市駅周辺は、多様な都市機能を集積し、環境と調和しながら、本市の中心拠点を形成するとともに、土地の高度利用による都市型住宅の立地を促進します。

方針2 E 長期にわたって事業が未着手となっている中央土地区画整理事業の未整備地域については、市民や事業者との協働による新たなまちづくりを推進します。

方針3 D 和光市駅北口は、土地区画整理事業と市街地再開発事業の一体的施行を推進し、中心拠点としての魅力を高めるとともに、防災性・安全性の向上を図り、にぎわい・活気のある魅力的なまちなか空間を創出します。

方針4 D 和光市駅南口は、土地の高度利用を推進し、商業業務施設の誘導を図るなど地域経済活性化に取り組み、多くの人が集う、にぎわい・活気あふれるまちの商業拠点として活性化を図ります。

方針5 生産緑地は、営農環境が継続できるよう、今後の都市づくりに必要なものとして活用していきます。

《道路・交通体系の方針》

- 方針1 都市幹線道路である国道 254 号、主要地方道練馬川口線、都市計画道路宮本清水線、都市計画道路諏訪越四ツ木線の一部区間は、周辺都市と本市を結ぶ主要道路として円滑な交通の流れの確保を図ります。
- 方針2 B G 地区幹線道路は、街路樹の適切な維持管理など、良好な道路景観を形成するとともに、歩行者・自転車の安全性の確保を図ります。
- 方針3 B G 生活道路では、歩行者と自転車・自動車の分離に努めるとともに、安全・安心で快適な道路環境の確保を図ります。
- 方針4 I 地域公共交通の維持や新たな交通サービスの導入検討など、市民や事業者と連携した利便性の高い移動環境の実現を図ります。
- 方針5 H 長期にわたって事業が未着手となっている都市計画道路宮本清水線の一部区間及び都市計画道路諏訪越四ツ木線の一部区間は、市民と事業者の協力を得ながら、まちづくりと一体となった整備を推進します。
- 方針6 M N 和光市駅と新倉パーキングエリア及び産業拠点を結ぶ新たなモビリティとして自動運転サービスの導入を段階的に進めます。
- 方針7 官民連携により、外環上部丸山台地区の利活用を行う企業の誘致を図ります。

《公園・緑地・環境の方針》

- 方針1 F 生活に身近な公園は、地域の憩い・交流の場として、適切な保全及び維持管理を図ります。
- 方針2 F 上谷津特別緑地保全地区については、豊かなみどりを将来に継承するため、市民との協働による維持管理体制を整備するなど、重点的に保全していきます。
- 方針3 F 越戸川や谷中川周辺の緑地や湧水地は、安全性を踏まえながら貴重なみどり空間として保全します。
- 方針4 F 新たな担い手の確保や地域活性化策の展開など、生産緑地の保全と活用を図ります。

《都市防災の方針》

方針1 C 事業者などと連携を図り、災害時の避難先としての宿泊施設を確保するなど避難体制の環境整備を進めます。

方針2 C O 洪水による浸水被害のおそれのある越戸川周辺などでは、平時から各地域における自主的な防災体制の充実を図り、洪水時避難対策を検討していきます。

方針3 C D 和光市駅北口では、土地区画整理事業や市街地再開発事業により道路、公園、空地などオープンスペースを確保し、防災性・安全性の向上を図り、安全・安心な市街地環境を形成します。

《生活環境の方針》

方針1 雨水幹線の整備など、雨水対策の充実を図ります。また、下水道の定期的な維持管理を行います。

方針2 官民連携による第三小学校の複合化建替えの検討、学校プールの統廃合や屋内化の検討を行います。

方針3 D 子育てと仕事の両立を支援するため、和光市駅周辺などにおいて、子育て支援施設の立地について検討を行います。

《都市景観形成の方針》

方針1 F 越戸川や谷中川の周辺では、うるおいのある水辺空間と調和した景観を形成します。

方針2 F L シンボル軸は、沿道のまちなみと一体となった風格のある景観を形成します。

方針3 D F 本市の玄関口である和光市駅周辺は、市街地構造の要となる中心市街地景観を形成するとともに、将来の都市景観形成方針についても検討します。

方針4 D F 和光市駅周辺の景観拠点において、景観特性に応じた屋外広告物条例について検討します。

4-5 北地域

(1) 地域の現状とまちづくりの課題

<地域の現状>

- 本市の北部に位置し、自然環境を残した住宅地、荒川及び低地部の農地により構成
- 和光北インターチェンジ周辺は、交通の利便性を生かした新たな産業拠点として土地区画整理事業による都市基盤整備が進められている
- 台地部は、農地の宅地化が進む一方で、全体的に道路基盤の整備が遅れており、幅員の狭い道路や袋小路状の開発が目立つ
- 重要な歴史資源である午王山遺跡が位置する
- 地域の約37%が自然的土地利用となっており、荒川沿いには低地部が広がっている
- 地域における将来人口は、増加が予測されているが、市全体伸び率よりは低い
- 市民意向調査結果では、市全体の平均と比べて、騒音等の公害の少なさについての満足度が高く、また和光北インターチェンジ周辺の活性化や幹線道路の整備の重要度が高くなっている

■位置



赤池親水公園
(越戸川)



午王山遺跡全景

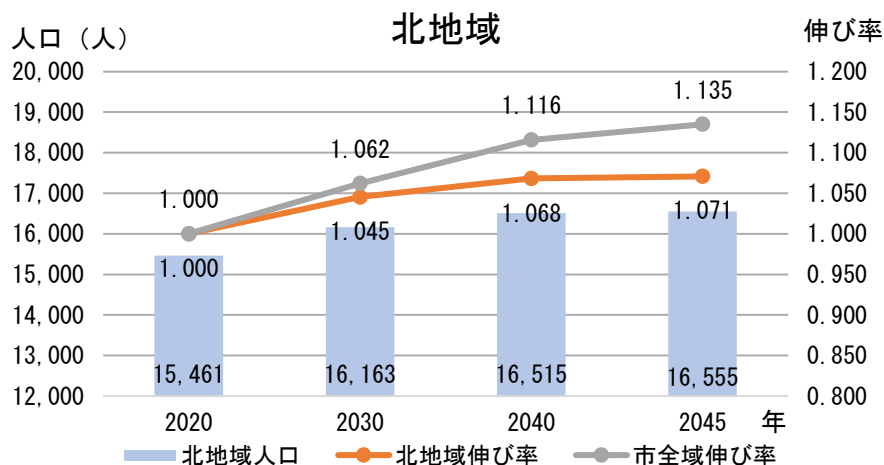


図 4-5 北地域の人口の推計

※第五次和光市総合振興計画【和光市人口ビジョン】の人口推計に基づいて推計を行っています。

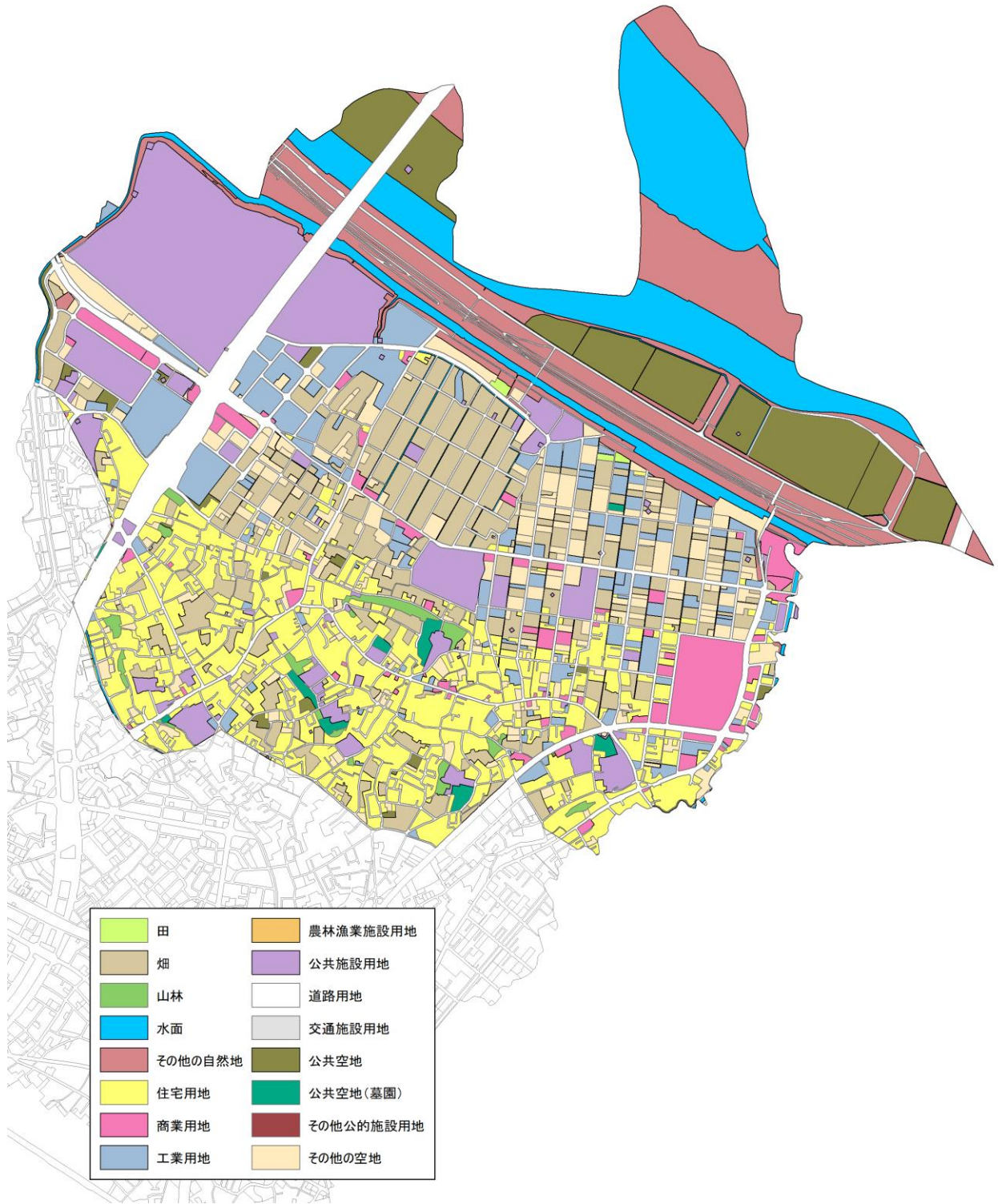


図 4-6 北地域の土地利用現況(出典:都市計画基礎調査(基準年令和2年)を加工)

<市民意見>

地域別懇談会での主な意見（評価する点・問題点・期待すること）

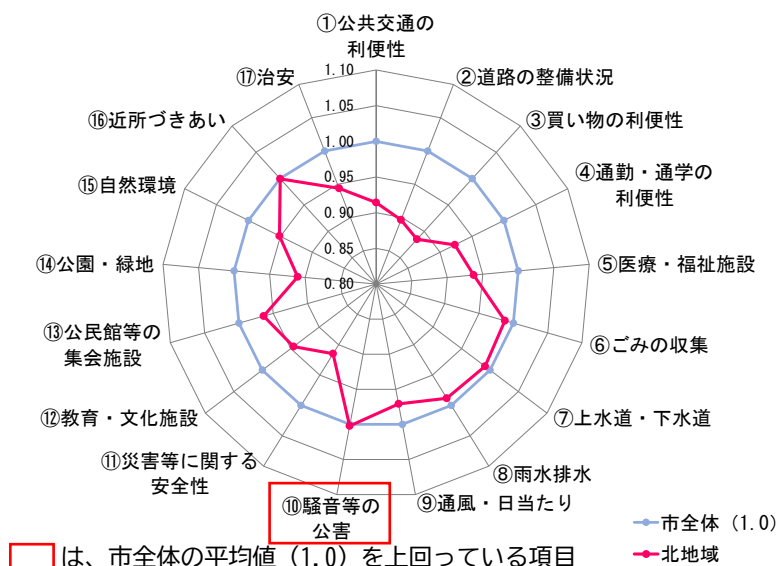
現状で評価できること	○午王山から荒川一帯を見渡せる風景 ○再生・修景された越戸川
現状の問題点と考えられること	○地域全体が未開発・未利用の印象 ○自転車交通量の増加や渋滞の発生
今後のまちづくりに期待すること	■土地利用に関すること ○良好な農地の創出・維持 ○未利用地の有効活用
	■防災対策に関すること ○浸水のおそれがある市北部における浸水対策 ○新河岸川周辺の防災対策の充実
	■地域の活性化に関すること ○国道254号バイパスの整備や土地区画整理事業による適正な土地利用の実現、地域の活力向上

市民意向調査における意見（満足度・重要度・将来都市像・期待するもの）

■現状の満足度

※満足度について

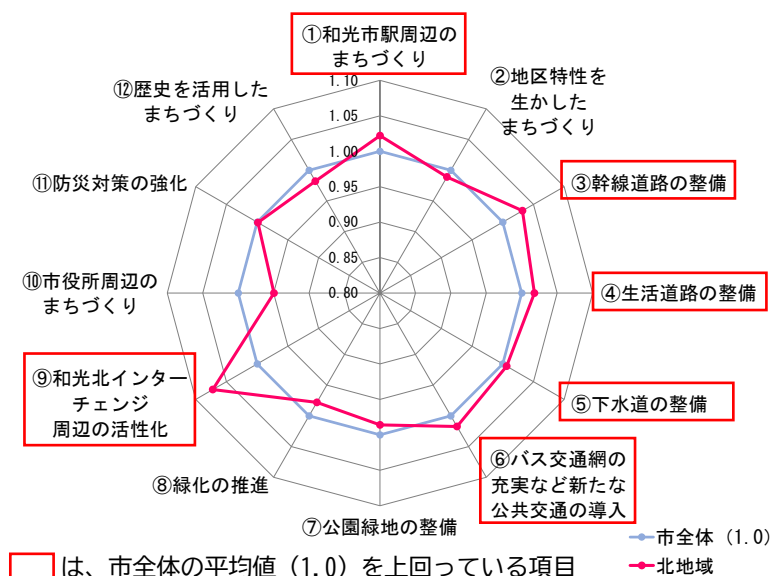
- ・①～⑰の各項目について、非常に満足・やや満足・普通・やや不満・非常に不満の5段階で評価していただき、市全体と北地域を点数化
- ・市全体の点数を1.0とした場合の北地域の点数を算出して比較



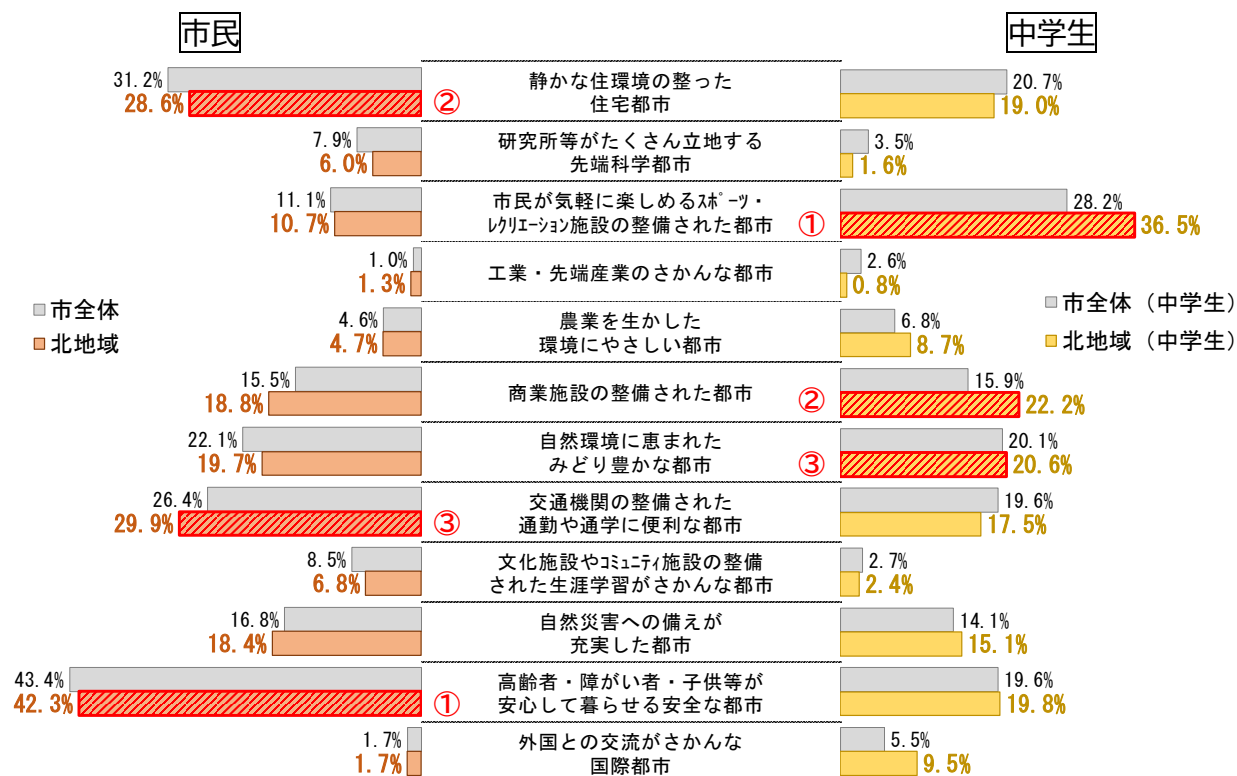
■今後のまちづくりの重要度

※重要度について

- ・①～⑫の各項目について、非常に重要・やや重要・普通・あまり重要でない・重要でないの5段階で評価していただき、市全体と北地域を点数化
- ・市全体の点数を1.0とした場合の北地域の点数を算出して比較

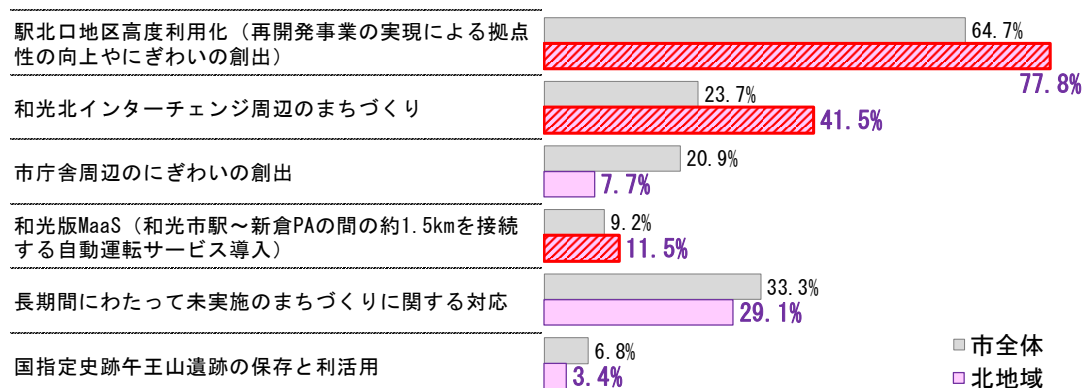


■和光市の望ましい将来都市像



は、北地域における市民・中学生それぞれの上位3項目

■和光市が検討・実施している取組で特に期待するもの



は、市全体の平均を上回っている項目

<まちづくりの課題>

土地利用	■和光北インターチェンジ周辺の活性化 ■適切な土地利用と良好な営農環境の維持 ■未利用地の有効活用
道路・交通体系	■生活道路の整備と安全性の確保 ■複数ある移動手段や拠点を考慮した交通ネットワークの構築
公園・緑地・環境	■生活に身近な公園の整備やみどりの創出 ■自然豊かな河川環境の保全・創出
都市防災	■浸水想定区域となっている新河岸川・荒川沿川一帯の防災・減災対策
生活環境	■和光市清掃センターの老朽化対策 ■生活関連施設の充実
都市景観形成	■午王山遺跡周辺の良好な景観形成及び保全

(2) 地域まちづくりの将来像

豊かな自然・歴史と調和した、安全で活力のあるまち

《将来像の視点》

北地域は、新河岸川や荒川などの豊かな自然資源のほか、多くの優良農地や午王山遺跡などの特徴的な歴史資源も有しています。一方で、地域西側を南北に走る東京外かく環状道路には和光北インターチェンジが設置されているほか、国道 254 号バイパスの整備や新倉パーキングエリアの拡張に合わせた新たなまちづくりも計画されています。

本地域の特徴である自然資源や歴史資源を守り、生かしながら、新たなまちづくりによって地域の安全性と活力が高まることを展望し、将来像を「豊かな自然・歴史と調和した、安全で活力のあるまち」と掲げました。

(3) まちづくりの方針

《土地利用の方針》

方針 1

J

国道 254 号バイパスの延伸に伴い高まる交通利便性を生かし、環境・情報分野などの新産業や物流関連施設、店舗などの沿道サービス施設の立地を誘導します。

方針 2

J

地区計画などの制度を活用し、産業拠点として適切な土地利用の規制及び誘導を行うとともに、周辺地域の生活環境に配慮した良好な環境の形成を図ります。

方針 3

J

和光北インターチェンジ周辺では、新倉パーキングエリアのサービスエリア化構想により、新たな地域振興拠点を誘導します。

方針 4

A

一般住宅地区では、起伏に富んだ地形や屋敷林・生産緑地などの武蔵野の面影が残る恵まれた環境を生かし、みどり豊かな住宅地を形成します。

方針 5

E

長期にわたって事業が未着手となっている中央土地区画整理事業の未整備地域については、地区住民とともに地域の整備構想を作成するなど、市民や事業者との協働による新たなまちづくりを推進します。

方針 6

生産緑地は、営農環境が継続できるよう、今後のまちづくりに必要なものとして活用していきます。また、地権者の意向などを伺いながら、より良い営農環境を創出します。

方針 7

新河岸川沿いの低地部に広がる優良な農地は、農地の集約化などにより営農環境の保全を図るとともに、市民農園などとして活用し、憩いの場を形成します。

《道路・交通体系の方針》

方針1

都市幹線道路である国道 254 号バイパス、主要地方道練馬川口線、都市計画道路諏訪越四ツ木線（宮本清水線以北）は、周辺都市と本市を結ぶ主要道路として円滑な交通の流れの確保を図ります。

方針2

B G

地区幹線道路である県道和光インター線は、良好な道路景観を形成するとともに、歩行者・自転車の安全性の確保を図ります。

方針3

B G

主要生活道路である市道 412 号線は、歩行者と自転車・自動車の分離に努めるとともに、安全・安心で快適な道路環境を創出します。

方針4

I

地域公共交通の維持や新たな交通サービスの導入検討など、市民や事業者と連携した利便性の高い移動環境の実現を図ります。

方針5

H

長期にわたって事業が未着手となっている都市計画道路諏訪越四ツ木線は、市民と事業者の協力を得ながら、まちづくりと一体となった整備を推進します。

方針6

M N

和光市駅と新倉パーキングエリア及び産業拠点を結ぶ新たなモビリティとして自動運転サービスの導入を段階的に進めます。

《公園・緑地・環境の方針》

方針1

F

和光スポーツアイランドは、指定管理者制度による維持管理を図るとともに、市民の憩いの場を提供します。

方針2

F

午王山遺跡は、史跡公園としての保存に向けた取組を進め、市民や周辺住民の憩いの場として活用します。

方針3

F

午王山特別緑地保全地区は、急傾斜地の安全対策を進めるとともに、貴重かつ豊かなみどり空間を将来に継承するため、重点的に維持・保全していきます。

方針4

F

荒川河川敷などの自然地は、みどり・うるおいのある場として保全するとともに、市民の交流の場・憩いの場・健康増進の場などとして活用します。

方針5

F

荒川沿いの農地部は、市民の憩いの場や自然との触れ合いの場として活用します。

《都市防災の方針》

- 方針1 C 土地利用の制限などにより、まちづくりと一体的な防災拠点の整備を推進します。
- 方針2 C O 洪水による浸水被害のおそれのある新河岸川・荒川沿川一帯などでは、平時から各地域における自主的な防災体制の充実を図り、洪水時避難対策を検討します。
- 方針3 C 事業者などと連携を図り、災害時において、施設を支援活動拠点などとして有効利用できる体制づくりを推進します。

《生活環境の方針》

- 方針1 下新倉小学校をコミュニティづくりの場として有効活用するとともに、公共施設の維持管理を図ります。
- 方針2 雨水幹線の整備など、雨水対策の充実を図ります。また、下水道の定期的な維持管理を行います。
- 方針3 朝霞市との共同により、環境負荷の軽減に配慮したごみ広域処理施設の整備を進めます。また、施設の整備に当たっては、経済性・効率性・強靱性の確保を図るとともに、環境学習機能の付加などによる地域社会への貢献方策について検討します。

《都市景観形成の方針》

- 方針1 F 越戸川、谷中川、新河岸川及び荒川の周辺では、うるおいのある水辺空間と調和した景観を形成します。
- 方針2 F 午王山遺跡周辺では、景観計画の見直しにより、屋外広告物の規制を含め、周辺と一体となった景観まちづくりを進めます。

コラム ～午王山遺跡～

関東では類例の少ない弥生時代後期の同時性が確認できる多重環濠集落の成立から廃絶までの過程が明らかとなった遺跡であり、荒川中流域と南北関東の地域間交流の接点として機能するなど、関東における弥生文化の交流の実態を知る上で重要な集落遺跡です。

このような重要性が認められ、午王山遺跡は令和2(2020)年3月10日に国史跡に指定されています。



北地域まちづくり方針図

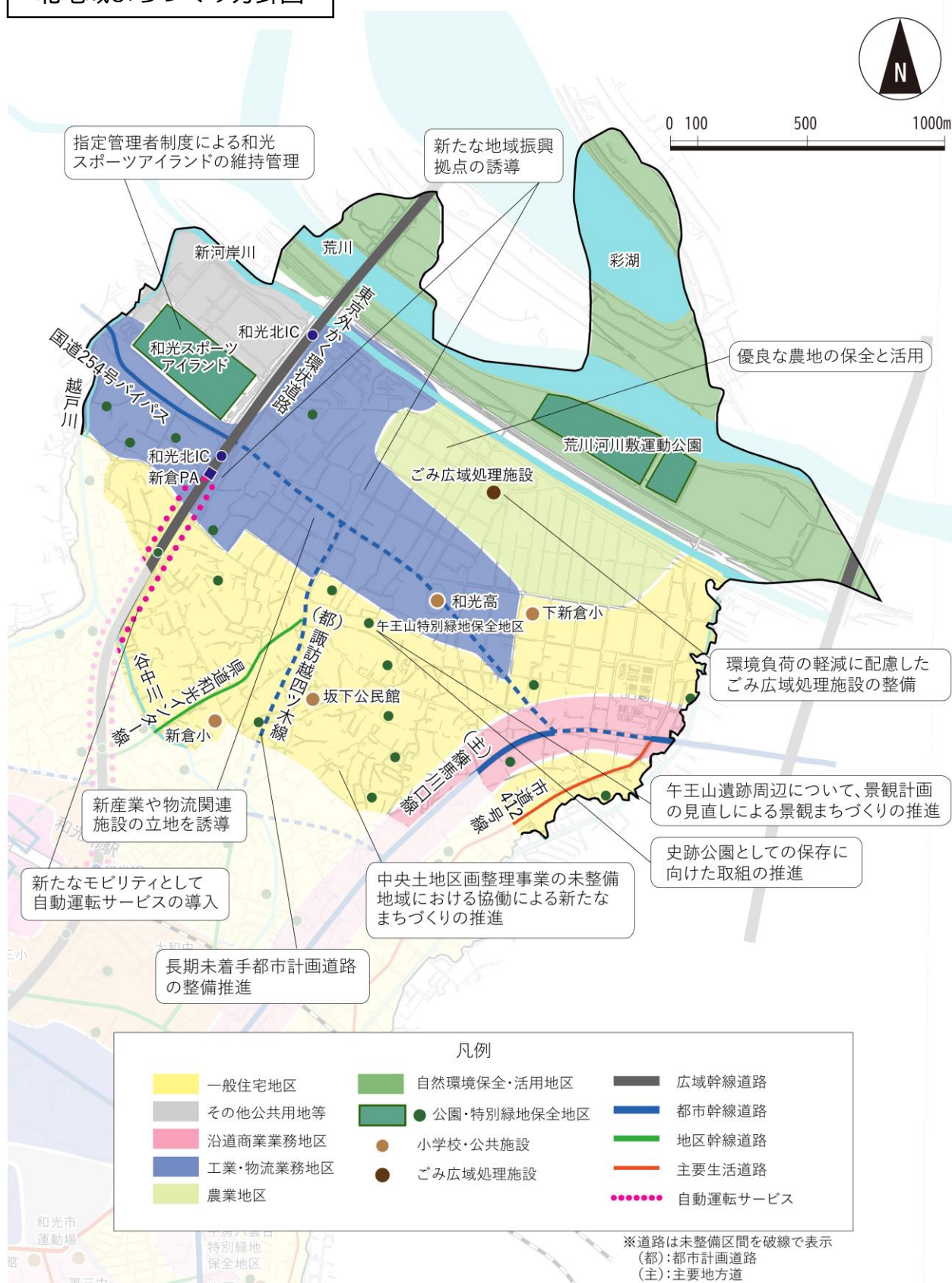


図 4-7 北地域のまちづくり方針図

4-6 南地域

(1) 地域の現状とまちづくりの課題

<地域の現状>

- 本市の南部に位置し、市庁舎や和光樹林公園のほか、南側の戸建住宅地により構成
- 大規模な施設の敷地内緑化による良好な環境を備えているが、住宅団地などの老朽化への対応や未利用地の有効活用が必要
- 南側の住宅地は、農地の宅地化が進む一方で、道路基盤が不足しており、幅員の狭い道路や袋小路状の開発が目立つ
- 練馬川口線沿道では高低差が大きい
- 公益施設用地と公共用地が地域の約 43%を占めている
- 地域における将来人口は、令和 12(2030)年以降減少に転じることが予測されている
- 市民意向調査結果では、市全体の平均と比べて、公園・緑地、自然環境、災害等に関する安全性、道路の整備状況の満足度が高く、また市役所周辺のまちづくりの重要度が高くなっている

■位置



県営和光樹林公園

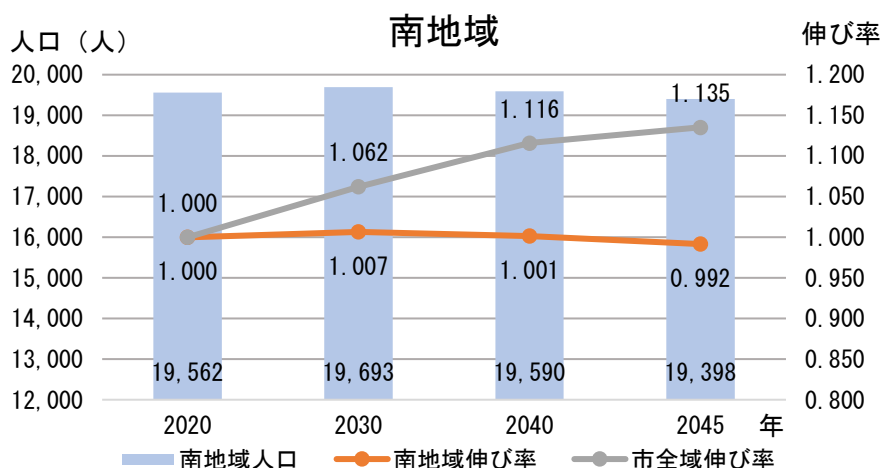


図 4-8 南地域の人口の推計

※第五次和光市総合振興計画【和光市人口ビジョン】の人口推計に基づいて推計を行っています。

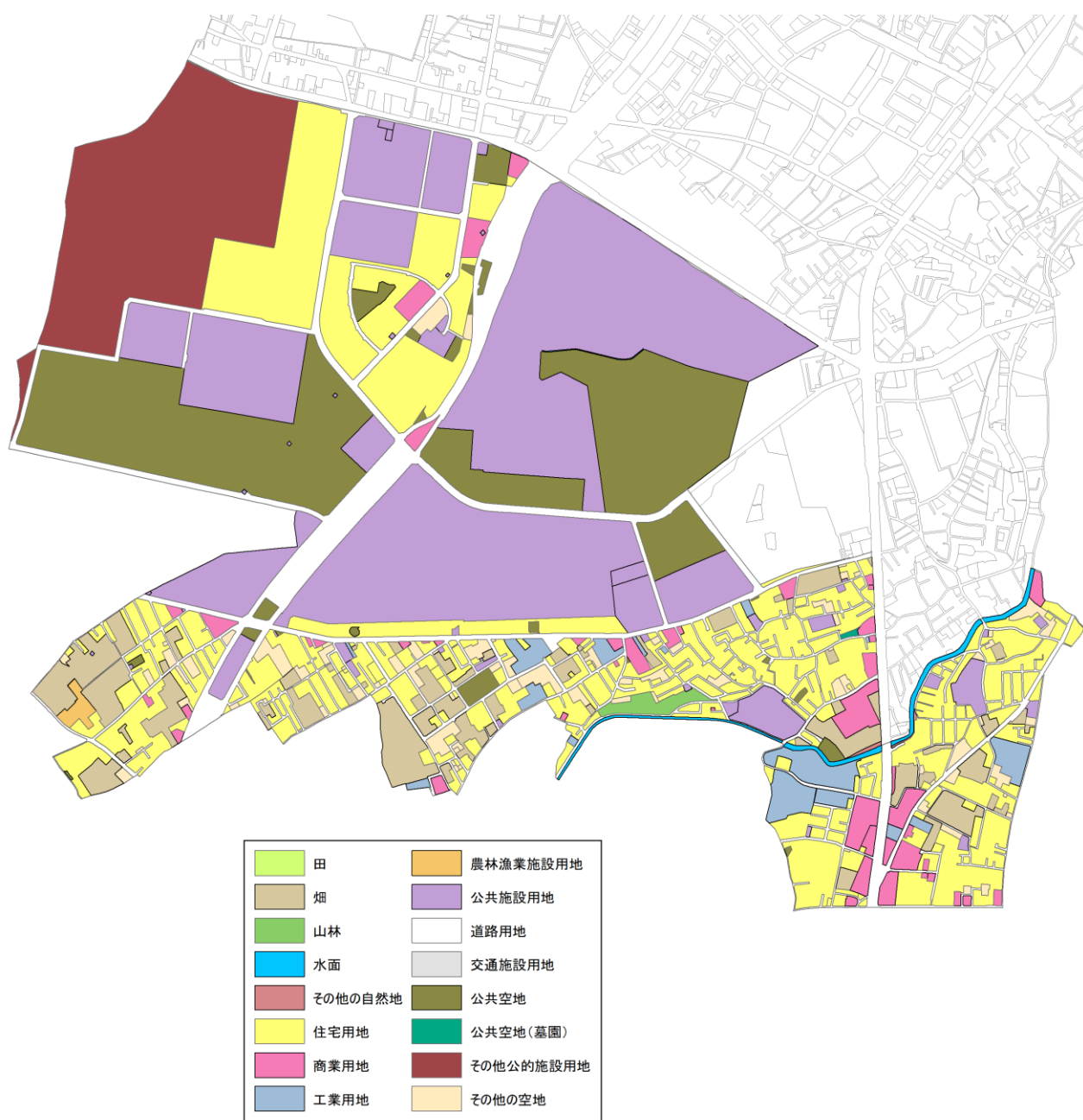


図 4-9 南地域の土地利用現況(出典:都市計画基礎調査(基準年令和2年)を加工)

<市民意見>

地域別懇談会での主な意見（評価する点・問題点・期待すること）

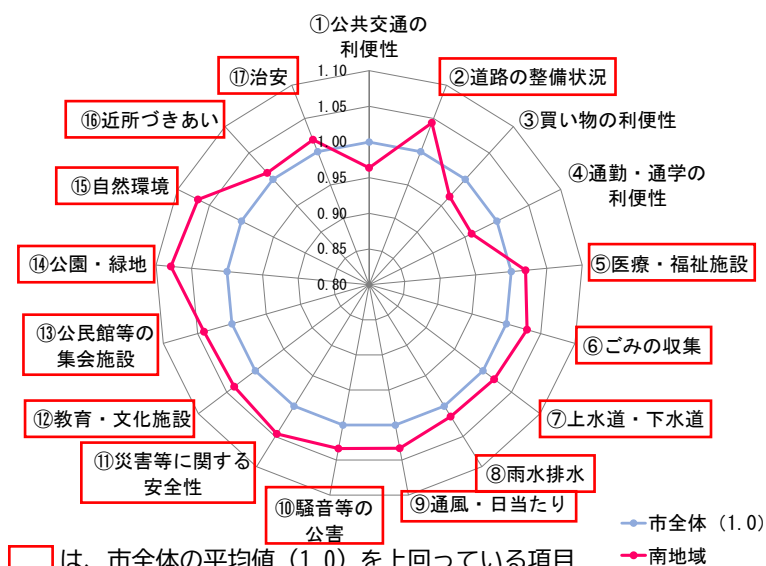
現状で評価できること	○自然環境が豊かな和光樹林公園 ○市役所周辺のみどり豊かで歩きやすい歩道環境 ○市道 476 号など主要施設を結ぶ道路、みどり豊かで歩きやすい歩道環境
現状の問題点と考えられること	○南地域から北方向への移動手段が乏しい ○バス路線がなく、自動車がないと移動が困難 ○狭い道路や歩道が狭い道路 ○団地の老朽化 ○雑草などによる道路景観の悪化
今後のまちづくりに期待すること	■再開発に関すること ○広沢地区の再開発における、シンボリックな公共施設の整備 ■防災対策に関すること ○柔軟な避難体制、近隣自治体の避難所などの相互利用などの連携 ■地域の活性化に関すること ○都営大江戸線の延伸及び新駅設置に伴う人口増加

市民意向調査における意見（満足度・重要度・将来都市像・期待するもの）

■現状の満足度

※満足度について

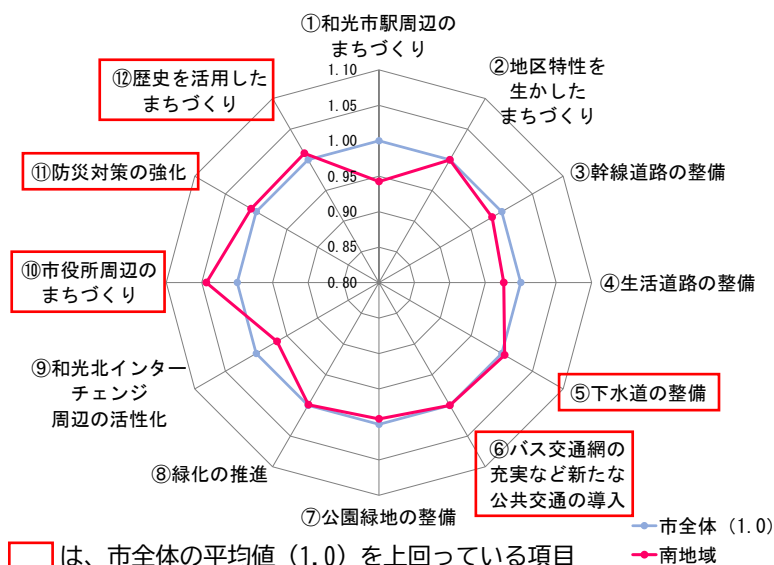
- ・①～⑰の各項目について、非常に満足・やや満足・普通・やや不満・非常に不満の5段階で評価していただき、市全体と南地域を点数化
- ・市全体の点数を1.0とした場合の南地域の点数を算出して比較



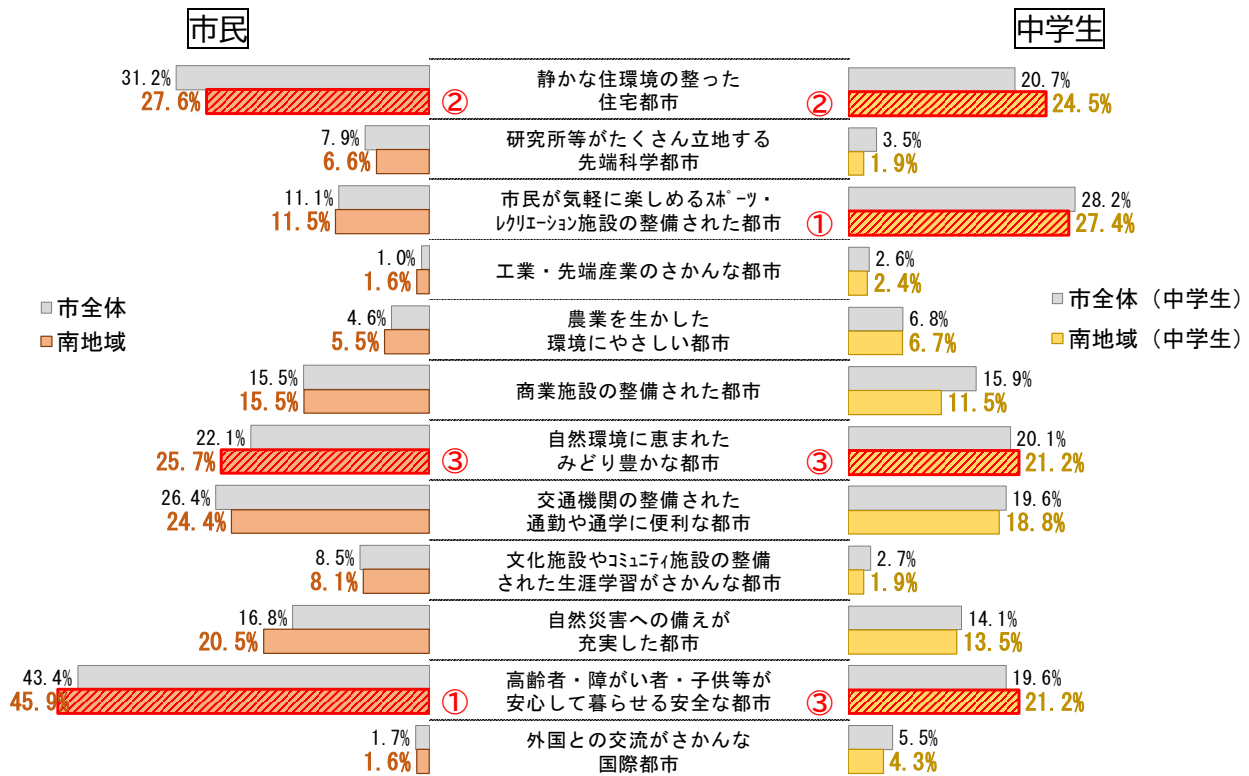
■今後のまちづくりの重要度

※重要度について

- ・①～⑫の各項目について、非常に重要・やや重要・普通・あまり重要でない・重要でないの5段階で評価していただき、市全体と南地域を点数化
- ・市全体の点数を1.0とした場合の南地域の点数を算出して比較

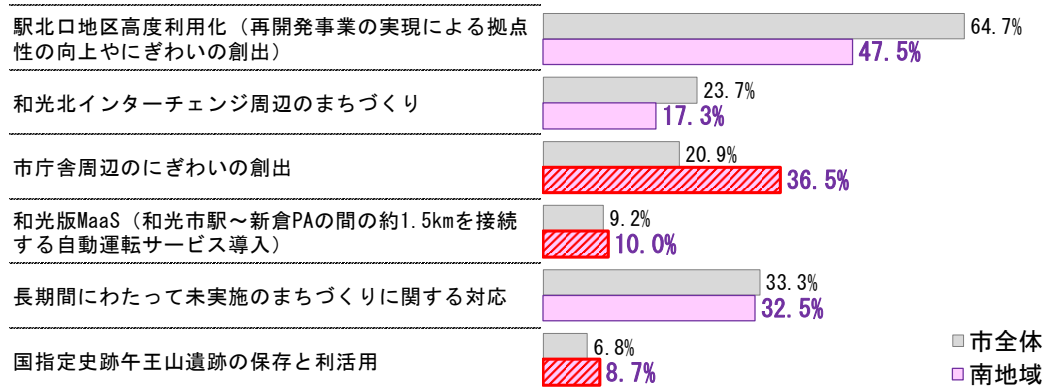


■和光市の望ましい将来都市像



は、南地域における市民・中学生それぞれの上位3項目

■和光市が検討・実施している取組で特に期待するもの



は、市全体の平均を上回っている項目

<まちづくりの課題>

土地利用	- 市庁舎周辺一帯におけるシンボル性の高い公共施設の整備 - 西大和団地をはじめとする団地の老朽化対策・再生
道路・交通体系	- 生活道路の整備と安全性の確保 - 市中心部への移動を考慮した交通ネットワークの構築
公園・緑地・環境	- 自然環境豊かな和光樹林公園の保全 - 和光樹林公園と調和した周辺環境の向上と和光樹林公園への良好な眺望景観の確保 - 生活に身近な公園の維持管理
都市防災	- 緊急車両の進入が困難な地区における防災・減災対策 - 立地状況を考慮した避難方法の確保、近隣自治体との連携
生活環境	公共施設の有効利用と適切な維持管理
都市景観形成	和光市駅から和光樹林公園に至るシンボル軸における街路景観の形成

(2) 地域まちづくりの将来像

みどりと文化を育み、居心地のよい住みやすいまち

《将来像の視点》

南地域は、市庁舎や市民文化センターなどの本市の中核的な都市機能の立地がみられるほか、小学校・中学校・高等学校などの教育施設、みどり豊かな和光樹林公園には総合体育館などの体育施設が立地しています。また、西大和団地では団地再生への取組が始まっているほか、隣接自治体では地下鉄の延伸に伴う新駅の設置と新たなまちづくりへの期待が高まっています。

本市の緑の拠点である和光樹林公園を有し、行政・文化・教育などの施設が数多く立地している本地域が、新たなまちづくりを通して、居心地のよい住みやすいまちになることを展望し、将来像を「みどりと文化を育み、居心地のよい住みやすいまち」と掲げました。

(3) まちづくりの方針

《土地利用の方針》

- | | |
|----------|--|
| 方針1 | 市庁舎周辺では、広沢複合施設の運営や西大和団地再生事業との連携により、にぎわい創出と魅力の向上を図り、市民やまちを訪れる人々に憩いや交流の場を提供します。 |
| 方針2
A | 越後山地区は土地区画整理事業による計画的な整備を行うとともに、地区計画により良好な住環境形成を図ります。 |
| 方針3 | 南一丁目では、都営地下鉄大江戸線の延伸計画を踏まえ、新駅となる(仮称)大泉町駅に近接する立地特性を十分に生かしたまちづくりを検討します。 |
| 方針4
A | 白子川沿いは、戸建住宅や中低層住宅を中心とした川沿いの水辺とみどりに恵まれたうるおいある住宅地を形成します。 |
| 方針5
A | 西大和団地など老朽化が進む団地において、建物・敷地の有効活用や多様な機能の導入など、「持続」と「自立」の実現に向けた団地再生に取り組み、生涯住み続けたいと思える魅力的な住宅地を形成します。 |
| 方針6 | 大規模研究開発施設が立地する広沢・南地区は、周辺環境と調和した現在の工業地を維持します。 |
| 方針7 | 基地跡地留保地は、市民利用と広域的な観点から有効利用を検討します。 |

《道路・交通体系の方針》

- 方針1 都市幹線道路である国道 254 号、主要地方道練馬川口線は、周辺都市と本市を結ぶ主要道路として円滑な交通の流れの確保を図ります。
- 方針2 地区幹線道路である市道 408 号線は、街路樹の適切な維持管理など、良好な道路景観を形成するとともに、歩行者・自転車の安全性の確保を図ります。
[B] [G]
- 方針3 主要生活道路である市道 407 号線、市道 412 号線、市道 476 号線、市道 481 号線などは、歩行者と自転車・自動車の分離に努めるとともに、安全・安心で快適な道路環境を創出します。
[B] [G]
- 方針4 地域公共交通の維持や新たな交通サービスの導入検討など、市民や事業者と連携した利便性の高い移動環境の実現を図ります。
[I]
- 方針5 交通事業者との連携を図りつつ、交通不便地域の環境改善や市内循環バスの見直しなど、総合的な交通体系の改善を図ります。
[K]

《公園・緑地・環境の方針》

- 方針1 生活に身近な公園は、地域の憩い・交流の場として、適切な保全及び維持管理を図ります。
[F]
- 方針2 白子川周辺の緑地は、安全性を踏まえながら貴重なみどり空間として保全します。
[F]
- 方針3 和光樹林公園は、埼玉県との連携のもと、公園の多面的な機能の維持と自然とふれあえる市民の交流・憩いの場・健康増進の場として有効活用を図ります。
[F]

《都市防災の方針》

- 方針1 洪水による浸水被害のおそれのある白子川周辺などでは、平時から各地域における自主的な防災体制の充実を図り、洪水時避難対策を検討していきます。
[C] [O]
- 方針2 木造住宅が密集する地区や緊急車両の進入が困難な地区では、建築物の不燃化・耐震化の促進、道路の拡幅、オープンスペースの確保を図ります。
[C]
- 方針3 事業者などと連携を図り、災害時において、和光樹林公園などの既存施設を救援・支援活動の拠点として有効利用を推進します。
[C]

《生活環境の方針》

- 方針1 小・中学校の老朽化に伴う建替えの準備及び、学校プールの統廃合や屋内化の検討を行います。また、市役所をはじめとした公共施設の維持管理を図ります。
- 方針2 雨水幹線の整備など、雨水対策の充実を図ります。また、下水道の定期的な維持管理を行います。
- 方針3 人口減少抑制に向けて、地域コミュニティの醸成を図り、若い世代や子育て世帯が住んでみたい、住み続けてみたいと思えるようなまちづくりを目指します。

《都市景観形成の方針》

- 方針1 白子川周辺では、うるおいのある水辺空間と調和した景観を形成します。
[F]
- 方針2 シンボル軸は、沿道のまちなみと一体となった風格のある景観を形成します。
[F] [L]

コラム ～都営地下鉄大江戸線の延伸～

現在、光が丘駅まで整備されている都営地下鉄大江戸線が、練馬区内の大泉町・大泉学園町を通り、JR 武蔵野線東所沢駅へ延伸する計画です。このうち、新駅整備が予定されている（仮称）大泉町駅は本市の南一丁目に近接しています。（練馬区 HP を一部加工）



南地域まちづくり方針図

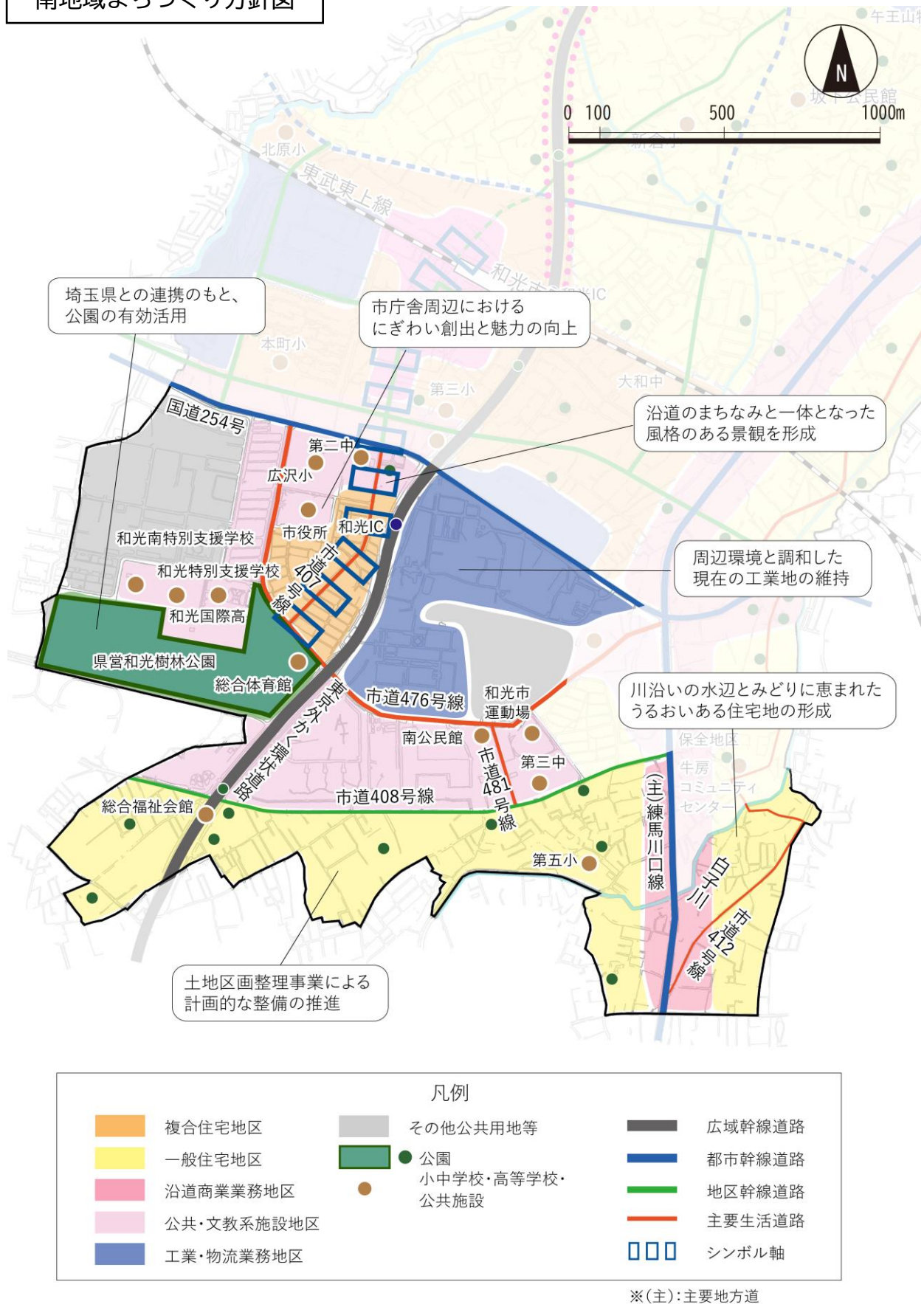


図 4-10 南地域のまちづくり方針図

4-7 東地域

(1) 地域の現状とまちづくりの課題

<地域の現状>

- 本市の東部に位置し、台地縁部の急傾斜地に形成された住宅地と国立埼玉病院、諏訪原団地により構成
- 白子川の水辺に恵まれ、湧水地が多く点在するほか、古くからの社寺や商家などかつての街道や宿場町の面影が残る
- 幅員の狭い道路が多く、家屋が密集しており、防災に配慮した良好な住宅地環境の形成が課題
- 約46%が住宅地であり、自然的土地利用は約6%と低いため、歴史的資源の保全・活用、急傾斜地の斜面の保全やみどりの創出・活用による防災に配慮した良好な居住環境の形成が必要
- 地域における将来人口は、増加が予測されているが、市全体伸び率よりは低い
- 市民意向調査結果では、市全体の平均と比べて、近所づきあいや治安に関する満足度が高く、また歴史を活用したまちづくりやバス交通網の充実など新たな公共交通の導入の重要度が高くなっている

■位置



小島家湧水

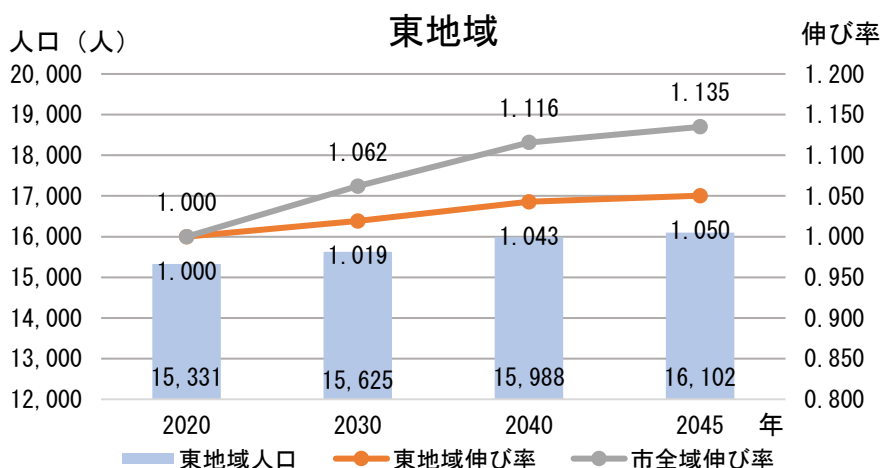


図 4-11 東地域の人口の推計

※第五次和光市総合振興計画【和光市人口ビジョン】の人口推計に基づいて推計を行っています。

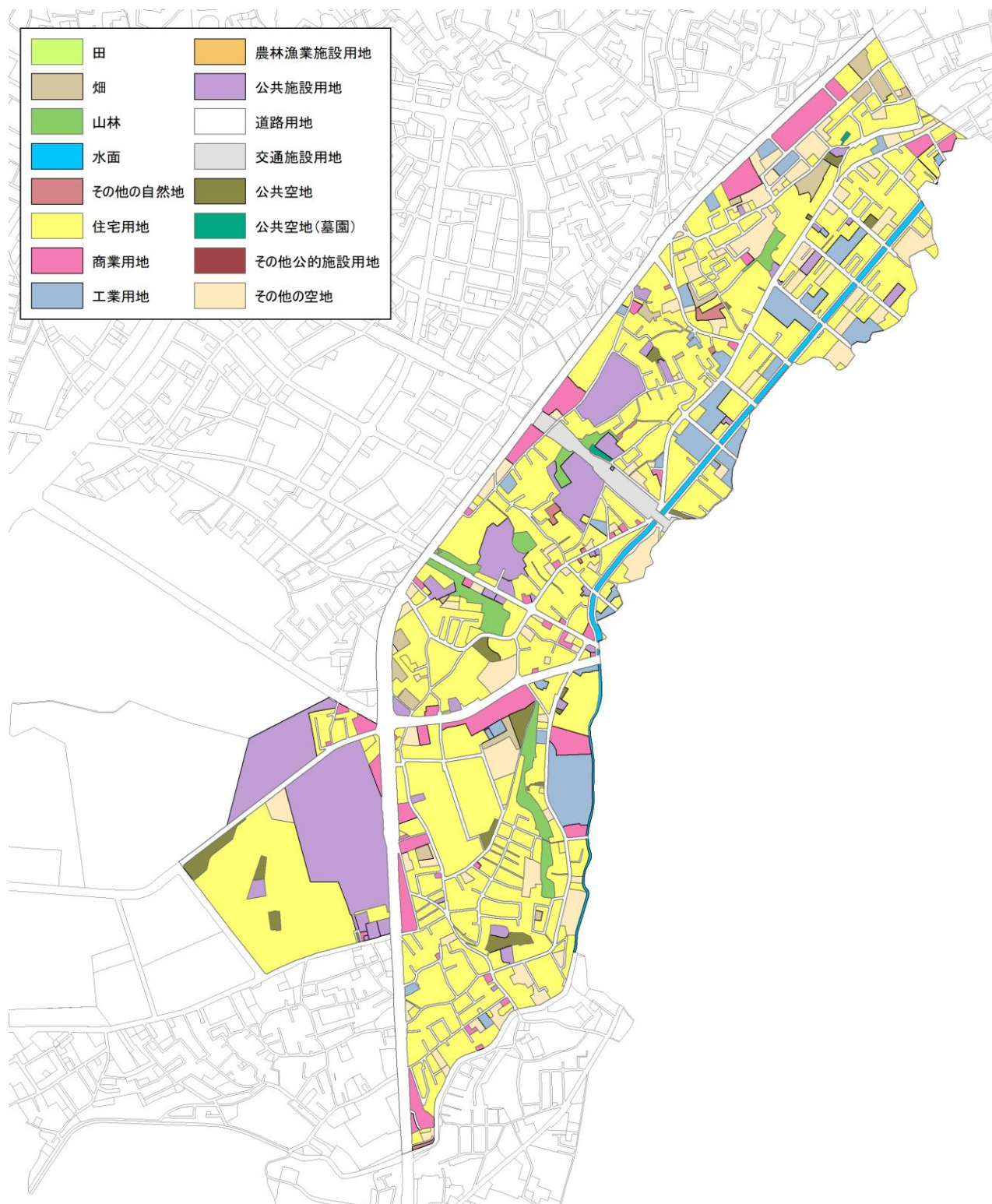


図 4-12 東地域の土地利用現況(出典:都市計画基礎調査(基準年令和2年)を加工)

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

<市民意見>

地域別懇談会での主な意見（評価する点・問題点・期待すること）

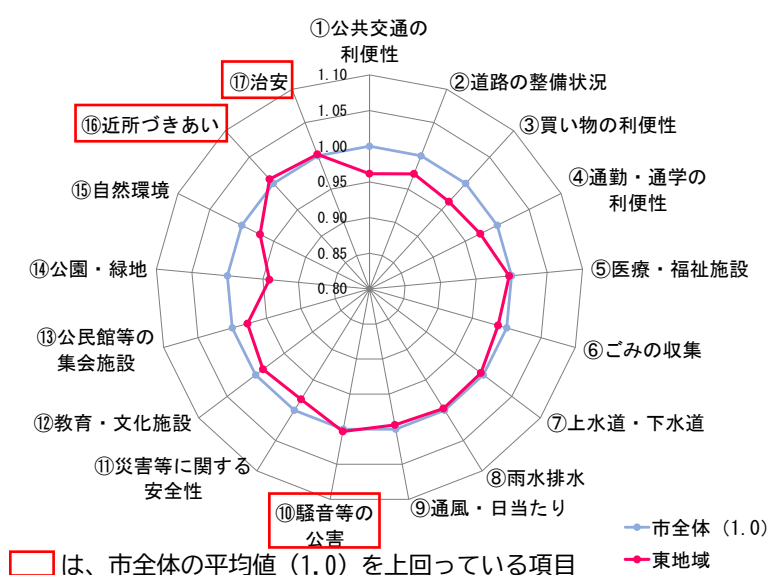
現状で評価できること	○白子宿（川越街道の宿場町） ○熊野神社
現状の問題点と考えられること	○市役所まで遠く、アクセスが大変 ○狭あい道路や歩道が狭い道路が多い
今後のまちづくりに期待すること	■道路環境や移動環境に関すること ○和光市駅を中心とした市内循環バスの運行、乗り換え利便性の向上 ○排水ポンプ施設や雨水貯留施設の整備などによる浸水防止対策の充実、白子川沿川の遊歩道の保全

市民意向調査における意見（満足度・重要度・将来都市像・期待するもの）

■現状の満足度

※満足度について

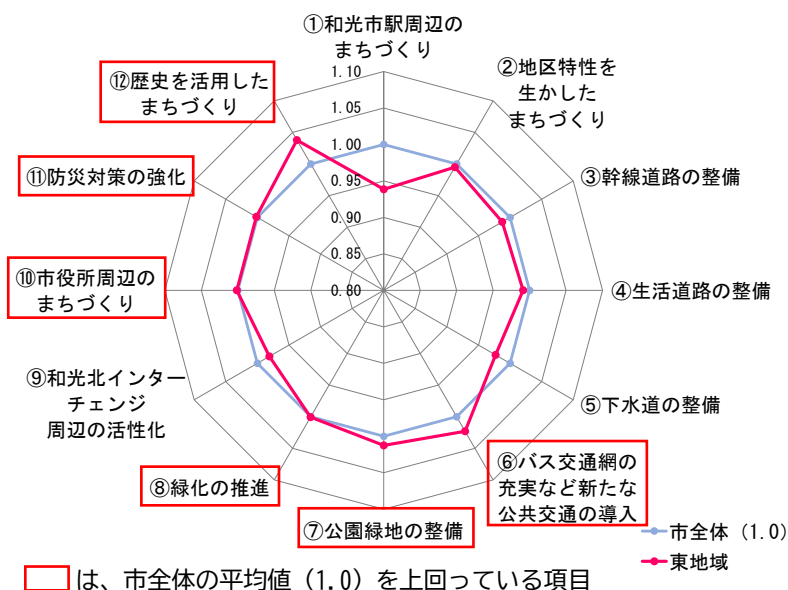
- ・①～⑰の各項目について、非常に満足・やや満足・普通・やや不満・非常に不満の5段階で評価していただき、市全体と東地域を点数化
- ・市全体の点数を1.0とした場合の東地域の点数を算出して比較



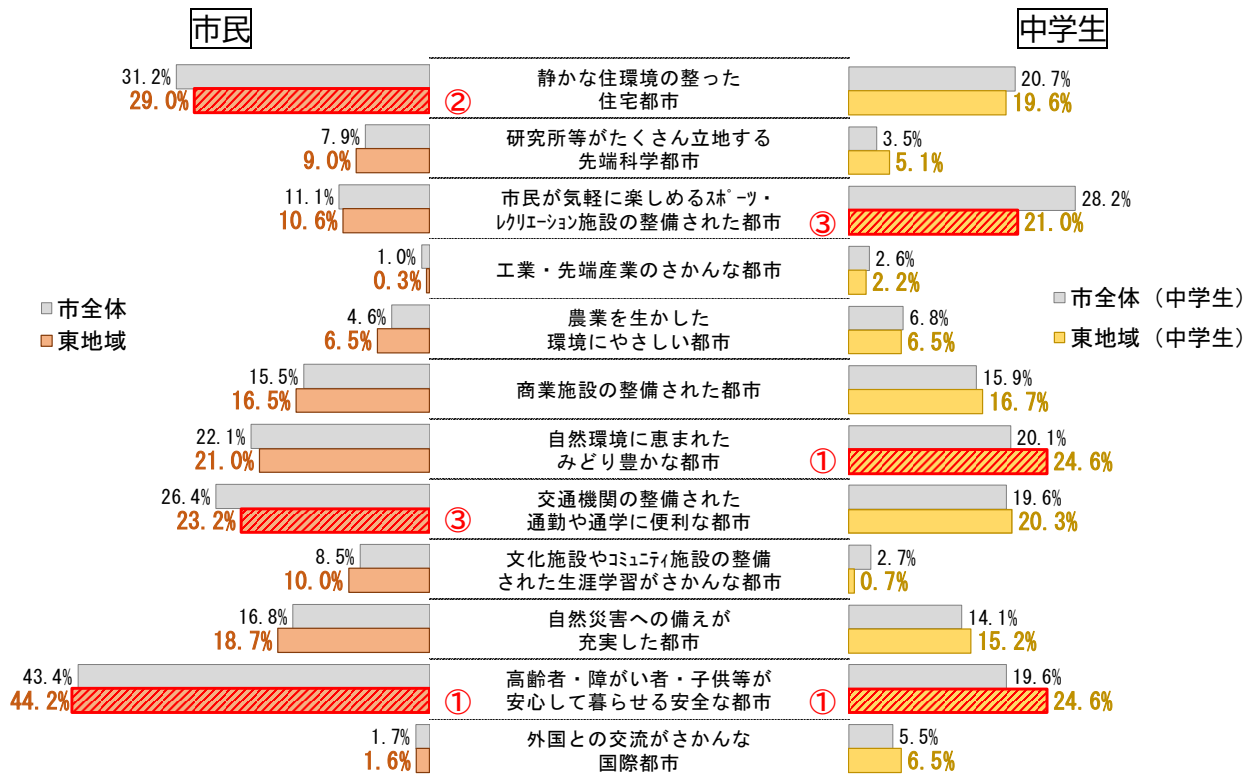
■今後のまちづくりの重要度

※重要度について

- ・①～⑫の各項目について、非常に重要・やや重要・普通・あまり重要でない・重要でないの5段階で評価していただき、市全体と東地域を点数化
- ・市全体の点数を1.0とした場合の東地域の点数を算出して比較

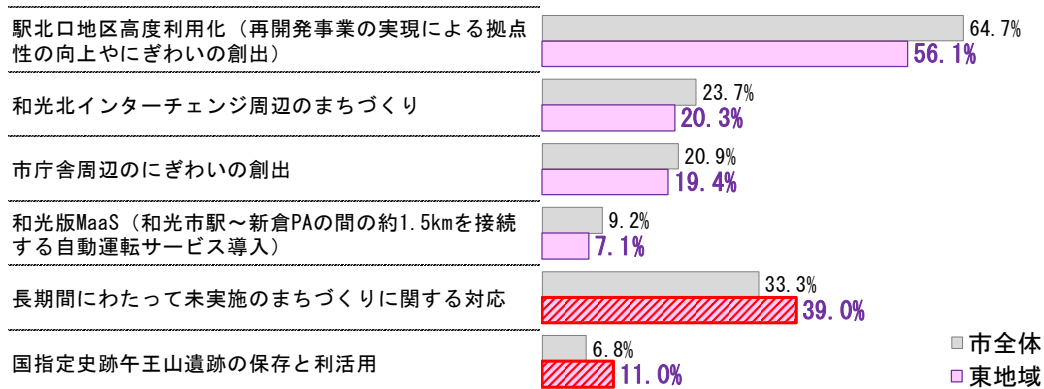


■和光市の望ましい将来都市像



は、東地域における市民・中学生それぞれの上位3項目

■和光市が検討・実施している取組で特に期待するもの



は、市全体の平均を上回っている項目

<まちづくりの課題>

土地利用	■水辺環境や歴史的資源を生かした特徴のある市街地環境の形成 ■急傾斜地など特徴的地形の適切な土地利用による住環境の維持・向上
道路・交通体系	■狭あい道路など生活道路の整備と安全性の確保 ■新たなモビリティやシェアサイクルなどによる移動の自由度の向上
公園・緑地・環境	■斜面緑地や湧水地など貴重な自然環境の保全
都市防災	■浸水想定区域となっている白子川沿川一帯における防災・減災対策 ■土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域周辺における防災・減災対策
生活環境	■公共施設等の適切な維持管理
都市景観形成	■旧川越街道や白子宿などの歴史・文化資源の保全と活用

(2) 地域まちづくりの将来像

歴史の面影を次代につなぐ、個性輝く魅力的なまち

《将来像の視点》

本地域の最大の特徴は、川越街道の宿場であった白子宿の面影を残しているところです。また、所々に残る斜面緑地、湧水地や水辺も本地域の特徴となっています。

本地域では、地域の防災性を高めながら、個性としての歴史的雰囲気や自然資源などの白子らしさを守り、育み、そして次代につなげる魅力的なまちになることを展望し、将来像を「歴史の面影を次代につなぐ、個性輝く魅力的なまち」と掲げました。

(3) まちづくりの方針

《土地利用の方針》

方針1 A 国道 254 号及び主要地方道練馬川口線沿いの利便性を生かした沿道サービスや戸建住宅・中低層住宅を中心とした住宅地を形成します。

方針2 A 白子三丁目地区は土地区画整理事業による計画的な市街地整備を推進するとともに、地区計画により地区の特性に合った土地利用を誘導し、良好な住環境を形成します。

方針3 A 斜面緑地や湧水地などの自然環境の保全を図りながら、白子宿の歴史的雰囲気を生かし、戸建住宅や中低層住宅を中心とした住宅地を形成します。

方針4 A 老朽化が進む団地において、建物・敷地の有効活用や多様な機能の導入など、生涯住み続けたいと思える魅力的な住宅地を形成します。

《道路・交通体系の方針》

方針1 都市幹線道路である国道 254 号、主要地方道練馬川口線は、周辺都市と本市を結ぶ主要道路として円滑な交通の流れの確保を図ります。

方針2 B G 地区幹線道路である県道新座和光線は、良好な道路景観を形成するとともに、歩行者・自転車の安全性の確保を図ります。

方針3 B G 主要生活道路である市道 404 号線、市道 412 号線は、歩行者と自転車・自動車の分離に努めるとともに、安全・安心で快適な道路環境を創出します。

方針4 I 地域公共交通の維持や新たな交通サービスの導入検討など、市民や事業者と連携した利便性の高い移動環境の実現を図ります。

- 方針5
[K] 交通事業者との連携を図りつつ、交通不便地域の環境改善や市内循環バスの見直しなど、総合的な交通体系の改善を図ります。

《公園・緑地・環境の方針》

- 方針1
[F] 生活に身近な公園は、地域の憩い・交流の場として、適切な保全及び維持管理を図ります。

- 方針2
[F] 白子宿特別緑地保全地区及び牛房八雲台特別緑地保全地区は、豊かなみどりを将来に継承するため、市民との協働による維持管理体制を整備することにより、重点的に保全します。

- 方針3
[F] 白子川周辺の緑地や湧水地は、安全性を踏まえながら貴重なみどり空間として保全します。

《都市防災の方針》

- 方針1
[C] 事業者などと連携を図り、国道 254 号及び主要地方道練馬川口線沿いの利便性を生かして、緊急物資輸送の支援対策強化などを推進します。

- 方針2
[C] [O] 土砂災害のおそれのある箇所では、平時から各地域における防災体制の充実を図ることで、安全対策を推進します。

- 方針3
[C] [O] 洪水による浸水被害のおそれのある白子川周辺などでは、平時から各地域における防災体制の充実を図るなど、洪水時避難対策を検討していきます。

- 方針4
[C] 排水ポンプ場、調整池、雨水貯留・浸透施設の維持管理や整備を進めるなど、防災機能の強化を図ります。

《生活環境の方針》

- 方針1
小学校の老朽化に伴う建替えの準備を行います。また、公共施設の維持管理を図ります。

- 方針2
道路排水施設など雨水対策の充実を図ります。また、下水道の定期的な維持管理を行います。

《都市景観形成の方針》

- 方針1
[F] 白子川周辺では、うるおいのある水辺空間と調和した景観を形成します。

- 方針2
[F] 旧川越街道や白子宿などの宿場町の面影、社寺や古い民家などの建物は、歴史や文化を感じさせる地域資源として保存・継承するとともに、周辺の道路空間や住宅、みどりなどとの調和を図ります。

東地域まちづくり方針図

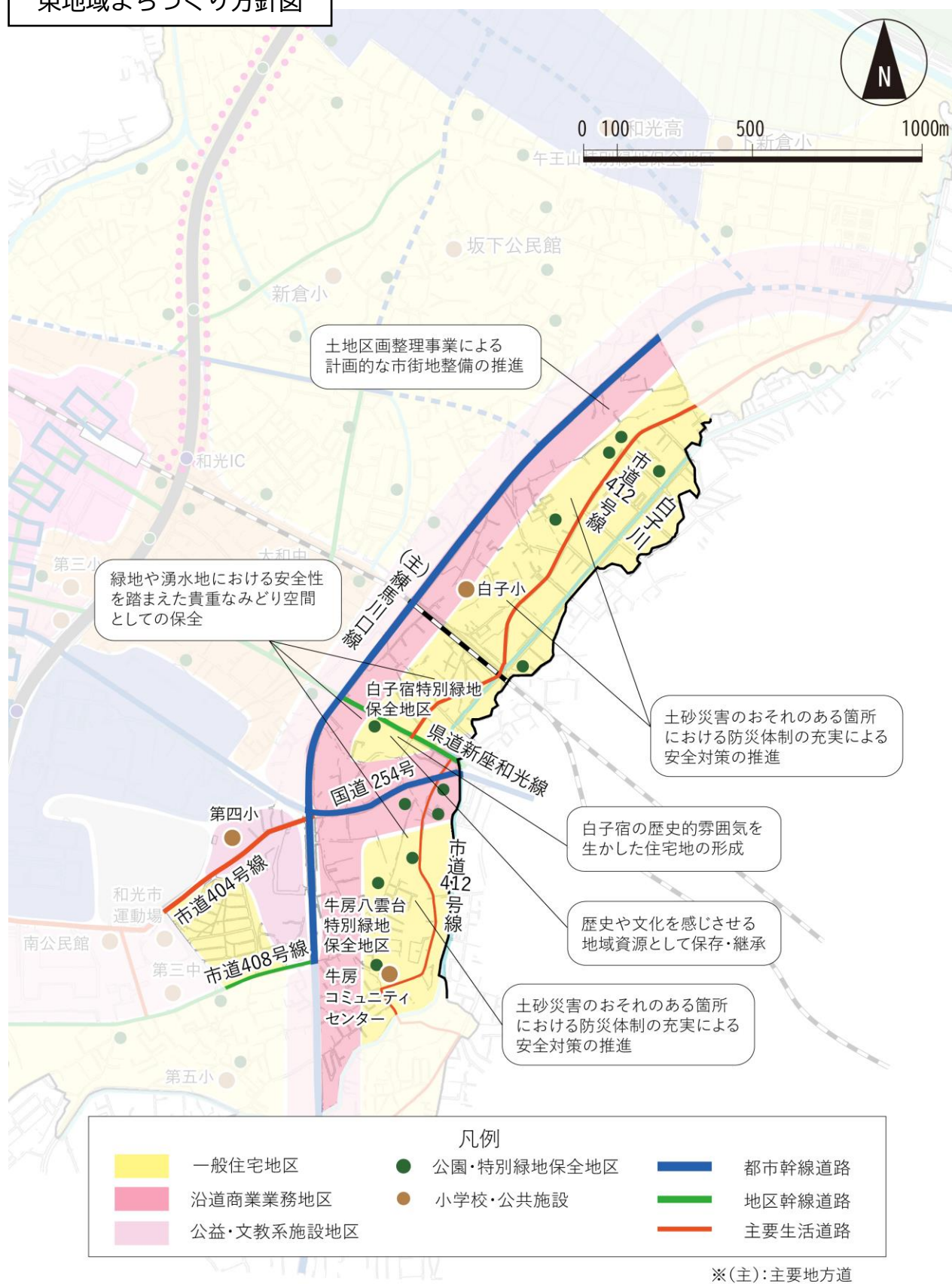


図 4-13 東地域のまちづくり方針図

5

まちづくりの実現に向けて

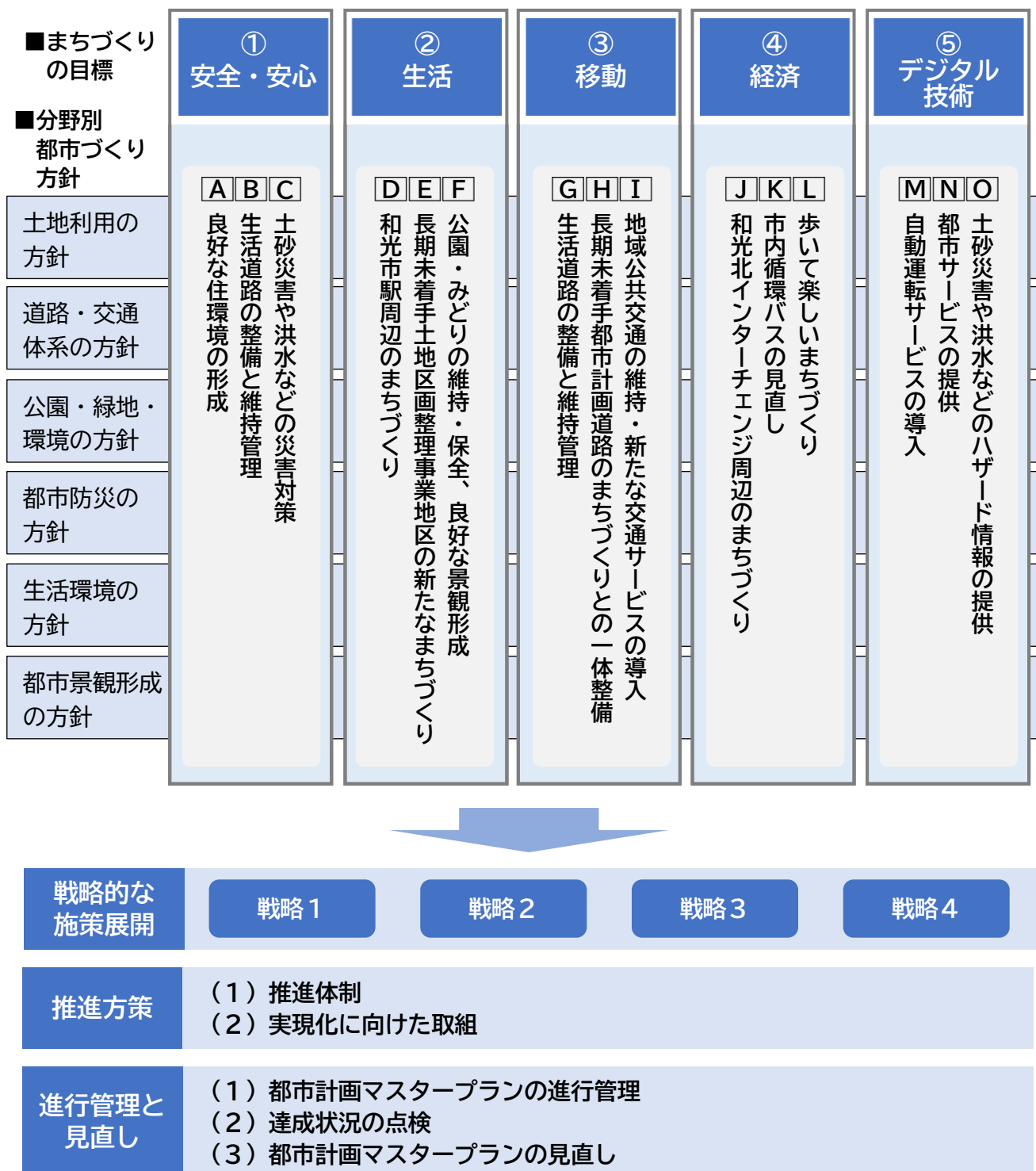
Contents

5-1 まちづくりの実現に向けた検討事項	76
5-2 戦略的な施策展開	77
5-3 推進方策	82
5-4 進行管理と見直し	85

5 まちづくりの実現に向けて

5-1 まちづくりの実現に向けた検討事項

まちづくりの実現には、分野別都市づくり方針に基づく取組を単独で行うのではなく、分野を横断する総合的な取組を行うことが重要です。そのため、地域別のまちづくり方針のうち、重要度が高い[A]~[O]について、まちづくりの目標ごとに分類し、それぞれについて効果的・複合的に実現する4つの「戦略的な施策展開」を位置づけ、「推進方策」「進行管理の見直し」を踏まえたまちづくりの実現に向けて整理しました。



5-2 戦略的な施策展開

「心とみ、光り輝くまち ふるさと和光」の実現に向け、まちづくりの課題を踏まえて設定した分野別都市づくりの方針・地域別構想について、戦略的に取り組むべきまちづくり施策を位置づけて実現していきます。

なお、今後のまちづくり戦略としては、4つのテーマを設定し、短期・中期・長期に向けた施策を定め、戦略的に着実に実現していきます。

	短期	中期	長期
戦略1 安全・安心に住み続けられる    	■避難路・避難場所確保 ■復興事前準備対策	■立地適正化計画の策定 ■環境負荷の軽減 ■都市と自然の調和	■都市全体における防災機能向上 ■安全・安心なまち
戦略2 地域コミュニティで支え合う快適な生活    	■お出かけしやすい環境づくり ■快適な歩行空間、自転車走行環境	■持続可能なコミュニティ創出 ■交通利便性の向上	■誰もが住みやすいまち ■子育てしやすい環境づくり
戦略3 社会変化に即し移動の自由が確保される    	■多様な移動手段の活用 ■デジタル技術の活用	■新たなライフスタイルへの対応 ■すべての人にとっての移動を確保	■多様な交通手段の組み合わせ ■人・モノの移動の自動化・無人化
戦略4 産業・交流などによる地域の活性化    	■新産業や物流業務の立地 ■歩いて楽しいまちづくり	■歴史的・文化資源の保護・活用 ■地域振興拠点整備による地域活性化	■中心拠点におけるにぎわいの向上 ■まちづくりDXを活用

(1) 戦略1 安全・安心に住み続けられる

<基本的な考え方>

安全・安心な生活環境を実現するまちづくりに取り組んでいく必要があります。そのため、市内の各拠点における防災機能の向上やグリーンインフラの活用など、都市と自然が調和した良好な生活環境を形成するまちづくり施策の展開を位置づけます。

短期

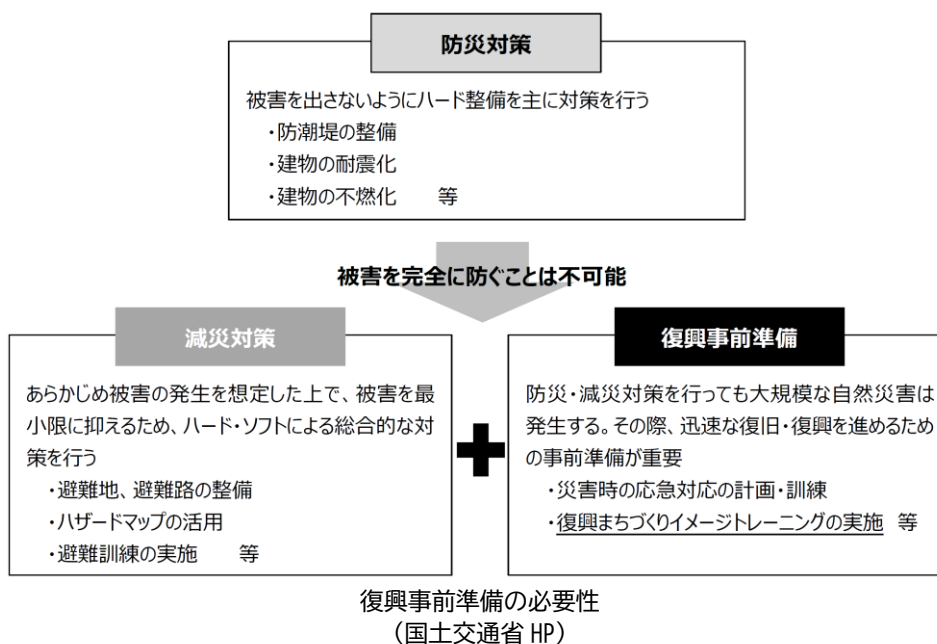
- 災害時における安全な避難が可能となる避難路・避難場所を確保する
- 「復興事前準備」の対策を推進する

中期

- 都市機能誘導区域、居住誘導区域、防災指針を策定する（立地適正化計画）
- 環境負荷の少ない良好な生活環境を確保する
- グリーンインフラの活用など都市と自然の調和に取り組む

長期

- 都市全体における防災機能を向上させる
- 安全・安心なまちをつくる



グリーンインフラの事例
(多自然川づくり：和光市 HP)



洪水、土砂災害などのハザード情報の3D表示
(国土交通省 HP)

(2) 戦略2 地域コミュニティで支え合う快適な生活

<基本的な考え方>

高齢者をはじめ、あらゆる世代の人がお出かけしやすく、いきいきと過ごせるまちづくりに取り組んでいく必要があります。そのため、快適で健康な生活のための環境づくりや、多様な活動に応えるコミュニティを育むまちづくり施策の展開を位置づけます。

短期

- 誰もが気軽にお出かけができ、余暇活動などの多様なニーズに対応する
- 快適な歩行空間、自転車走行環境を整備する

中期

- 生活利便性の向上や持続可能なコミュニティを創出する
- 交通利便性の向上に取り組む

長期

- 誰もが住みやすいまちをつくる
- 子育てしやすい環境をつくる



安全で快適に移動・滞在できる生活道路
(ユニバーサルデザイン：国土交通省 HP)



和光駅北口高度利用化イメージ
(和光市 HP)



誰もが住みやすい将来のまちづくり
イメージ

(3) 戦略3 社会変化に即し、移動の自由が確保される

<基本的な考え方>

今後の更なるデジタル技術の進展や新しい生活様式に対応したまちづくりに取り組んでいく必要があります。そのため、人々の交流を支える多様な移動手段の活用や、生活行動の変化を支えるまちづくり施策の展開を位置づけます。

短期

- 多様な移動手段が活用できる
- 市民生活、都市活動におけるデジタル技術を活用する

中期

- 新たなライフスタイルに対応した環境づくり
- すべての人にとって移動が確保されている

長期

- 多様な交通手段の組み合わせによる移動ができる
- 人・モノの移動が自動化・無人化するまちづくりに対応する



多様な移動手段活用のイメージ
(和光市 HP)



次世代型交通ターミナル
(国土交通省 HP)

(4) 戦略4 産業・交流などによる地域の活性化

<基本的な考え方>

産業拠点や地域生活を営む一般住宅ゾーンにおける活力向上に資するまちづくりに取り組んでいく必要があります。そのため、地域特性を踏まえた都市基盤の整備や活動する人々の参加・交流促進を支えるまちづくり施策の展開を位置づけます。

短期

- 新産業や物流業務の立地用地として活用する
- 和光市駅から市庁舎まで歩いて楽しいまちづくり

中期

- 歴史的文化資源の保護・活用により市民の愛着意識の向上と交流を促進する
- 地域振興拠点の整備により地域活性化につなげる

長期

- 中心拠点におけるにぎわいをさらに向上させる
- まちづくりDXを活用する



産業拠点周辺イメージ
(埼玉県朝霞県土 HP)



顔認証受付・決済で
手ぶら観光



混雑情報・防災情報等まち
の情報のリアルタイム発信



誰もがスムーズに
自由に動けるモビリティ

デジタル技術を活用した都市サービスの提供（国土交通省 HP）
デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会中間とりまとめ

5-3 推進方策

(1) 推進体制

今日、わが国では、人口減少、少子高齢化などの社会情勢の変化に伴い、市民ニーズの多様化が進み、行政主体のみでは解決できない地域課題が多く発生しています。そして、これらの市民ニーズや地域課題に対応するため、まちづくりの進め方やまちづくりに関わる主体の多様化が進んでいます。

① 協働のまちづくり

本計画が描く将来のまちの実現に向けて、市民、事業者、行政といったまちづくりの主体が将来都市像やまちづくりの目標を共有し、各々が適切な役割分担のもと自立し、協力しあう「協働のまちづくり」を推進していきます。

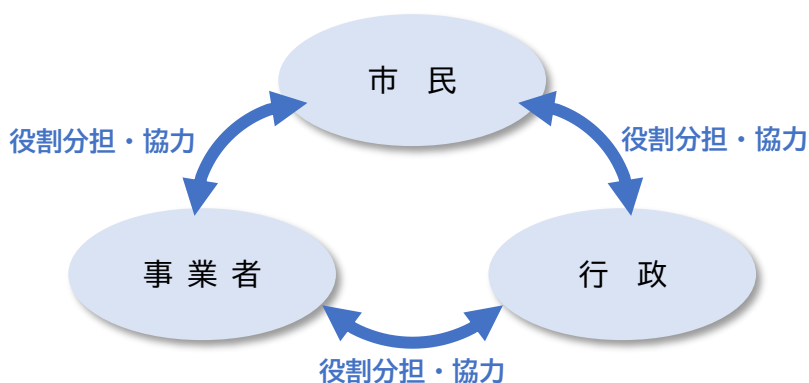


図 5-1 協働のまちづくりのイメージ

② 市民、事業者、行政をつなぐまちづくりを推進する団体の検討

専門的かつ高度な見地を持ちながら、地域に身近な存在となる新たなまちづくりの主体として、まちづくりを推進する団体の設立について検討を進めます。このような団体のありかたとしては都市再生推進法人、まちづくり会社、NPO法人などが考えられますが、どのようなものが計画推進に適しているかを検討していきます。

まちづくりを推進する団体は、市民・事業者・行政との連携を深めながら、通常の「協働のまちづくり」では解決困難な地域課題に対応するなど、持続可能なまちづくりの実現に取り組む新たな担い手として位置づけられるものです。

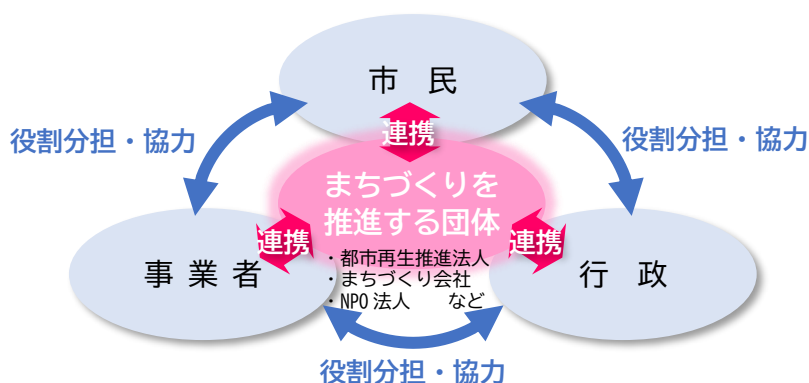


図 5-2 まちづくりを推進する団体のイメージ

(2) 実現化にむけた取組

① 取組方法のイメージ

本計画で描いたまちづくりの実現化に向けて、以下のような取組を進めていきます。

1 きっかけづくり 【情報提供・共有化】 協働のまちづくりを進めるために、必要な情報を適切に提供した上で、市が抱える課題、将来のまちづくりに対する考えを共有することが重要です。このため、まちづくりの情報を広く市民・事業者提供します。	2 まちづくりへの参加 【様々な市民参加の場での話し合い】 まちづくりの実現に向けて、まちづくりに関する勉強会や懇談会を開催するなど、情報交換の場づくりを進めます。市民の方々に参加していただき、具体的なまちづくりに向け、意見交換を行います。
3 まちづくりへの体制構築 【まちづくりの土台づくり】 まちづくりの各主体が協働することによって効果的なまちづくりができるよう、まちづくり条例の「地区まちづくり協議会」などを活用して組織づくりを進めるとともに、市民・事業者と行政の橋渡し役やまちづくりの担い手の発掘を行い、協働のまちづくりの土台をつくりまします。	4 市民・事業者・行政によるまちづくり 【まちづくり活動の実践】 まちづくり活動を行う市民団体の設立や活動の場づくりの積極的な支援を行うとともに、市民の自主的なまちなみ形成、景観づくり、緑化や緑地・湧水の保全の活動に対する助成などの支援や表彰制度の充実を図り、まちのにぎわい創出のための活動がしやすい環境を整えます。

② 財源確保の仕組みづくり

限られた予算の中で最大限のまちづくり効果を引き出すため、国の支援だけでなく、民間資金の活用や地域の金融機関との連携などを視野に入れた財源確保を進めます。

コラム ～まちづくりを推進する団体の一例～

特定非営利活動法人 都市づくり NPO さいたま（つくたま）

さいたま市を中心とした地域を活動基盤とする、都市づくりの専門家集団を核とした NPO 法人。さいたま市及びその周辺地域で、地域を支える人材の育成、交流を図るとともに、広く市民、企業、行政等との連携・協働のもとに、地域の都市づくり・まちづくりに主体的かつ継続的に関わっていくことを目指しています。



<活動のテーマ>

- 市民のまちづくりへの参加を支援します
- 具体的なまちづくり活動を実践します
- まちづくりの新たな価値を提案します

コラム ～立地適正化計画～

立地適正化計画は、持続可能な都市構造への再構築を目指し、人口減少社会に対応したコンパクトシティを実現するためのマスタープランであり、市町村が必要に応じて策定する計画です。持続可能なまちづくりに向け、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能を誘導するものです。また、計画に位置付けた誘導施設（病院・学校等）の整備には、国の財政的支援（都市構造再編集中支援事業）等を受けることができます。具体的には、市街化区域を対象に以下の内容について策定するものです。

- 住宅及び誘導施設の立地の適正化に関する**基本的な方針**。
- 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に居住を誘導する区域（**居住誘導区域**）。
- 医療、福祉、商業等の都市機能を誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域（**都市機能誘導区域**）。
- 都市の居住者の共同の福祉や利便のため必要な施設。医療施設、社会福祉施設、子育て支援施設、教育施設、商業施設、行政施設等（**誘導施設**）。
- 都市機能誘導区域ごとに、誘導施設を誘導するための施策（**誘導施策**）。
- 居住誘導区域内で行う防災対策・安全確保策を定めるもの（**防災指針**）。

立地適正化計画を定めることにより、都市再生特別措置法に関する様々な支援措置による事業の展開（一例）

◆居住エリアにおける病院、店舗等の立地の促進（用途制限の緩和等）

・市町村が、都市計画において、居住誘導区域内に「**居住環境向上用途誘導地区**」を定めることにより、病院、店舗等の日常生活に必要な施設（生活利便施設）について容積率、用途制限の緩和を可能とすることで、これらの施設の立地を促進

＜制度活用の例＞

・住宅地の徒歩圏内に、生活利便施設の立地を促進

【生活利便施設の例（イメージ）】



【都市再生特別措置法、都市計画法、建築基準法】

◆都市農地の保全・活用（新たな地区計画制度）

・農業と調和した良好な居住環境を確保するための**新たな地区計画制度**（地区計画の記載事項に農地の保全に関する事項を追加し、条例により農地の開発行為等を許可制とする仕組み）とそれに伴う**税制特例**（相続税・贈与税の納税猶予等）



【都市計画法】

◆老朽化した都市インフラの計画的改修（都市計画税の充当）

・高齢化の進展等を踏まえ、豊かな生活を支えるコンパクトなまちづくりを推進するためには、バリアフリー化など、老朽化した都市施設の改修が必要

・居住誘導区域・都市機能誘導区域における都市インフラの計画的改修を推進するため、**市町村が立地適正化計画に都市インフラの改修事業を記載し、都道府県知事の同意等を得ることにより、都市計画税の充当を可能とする仕組みを創設**

（参考）全国市長会議決定提言（R1.6.12）

都市計画施設等の改修・更新を円滑に推進するため、都市計画法第59条の許可または承認に関する事務を簡素化すること。

【都市再生特別措置法】

◆エリア価値向上に資する都市開発プロジェクトの推進

・**スマートビル***の整備を行う**都市開発プロジェクト**に対し、民都機構による**金融支援（貸付け）を実施**

・カメラ、センサー等により人流データ等を収集・活用し、省エネルギー化や生産性向上等を図るビル



【都市再生特別措置法】

・都市開発プロジェクトに対する**国土交通大臣認定**（金融支援等の要件）の**申請期限**（令和3年度末）を、令和8年度末まで**延長**

居住エリアの環境向上等による「魅力的なまちづくり」：国土交通省 HP

5-4 進行管理と見直し

本計画は、おおむね20年後を見据えた都市づくりの視点から将来の都市の姿を展望しつつ、第五次和光市総合振興計画の将来都市像や市民の意見などを踏まえて定めた将来都市像「心と光、光り輝くまち ふるさと和光」を実現させる都市づくりの方針を定めています。

ただし、その内容は固定的なものとするべきではなく、目標・方針に基づく各施策・事業の進捗状況や本市を取り巻く社会情勢の変化などに応じ、適切に見直されるべきものです。

以下に、本計画の進行管理とそれを踏まえた計画の見直しの考え方を整理します。

(1) 都市計画マスタープランの進行管理

まちづくりの実現に際して、庁内の各組織が協力・連携し、効果的かつ効率的な事業の展開が図れるよう、計画の総合的な調整を図るとともに、計画の推進状況についてPDCAサイクルに基づき進行管理を実施します。

(2) 達成状況の点検

達成状況を点検する指標については、戦略ごとに目安となる評価項目と評価指標を設定します。

(3) 都市計画マスタープランの見直し

都市計画マスタープランは長期的な方針であることから、その成果が得られるまでに一定の期間を要しますが、今後の各種法制度の改正や人口・産業動向をはじめとする社会情勢の変化、市民の意向などを踏まえ、必要に応じて適切に見直しを図っていくこととします。

なお、立地適正化計画を策定する際には、本計画との整合を図ります。

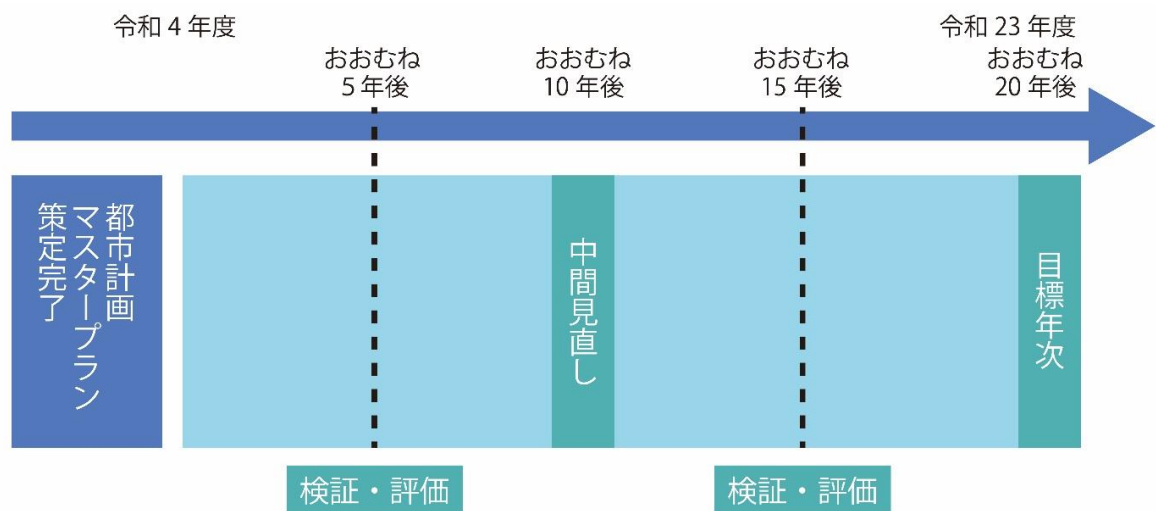


図 5-3 都市計画マスタープラン見直しイメージ

(4) 達成状況を点検する指標案

表中※の記載は「和光市第五次総合振興計画」で掲げているK P I

戦略1 安全・安心に住み続けられる

防災機能向上への取組	⇒	□避難路・避難場所の確保
「復興事前準備」への対策	⇒	□「日ごろから防災対策を行っている」と回答した市民の割合（市民意向調査） ※50%（R12 総振：R1 現状 30%）
良好な生活環境への対応	⇒	□安心な生活道路の整備箇所数 □公園利用誘致圏域カバー率
都市と自然の調和への取組	⇒	□生産緑地の保全面積 （R2.1.30 現在 39.15ha） □グリーンインフラを活用した取組数

戦略2 地域コミュニティで支え合う快適な生活

誰もが気軽にお出かけできる 環境づくり	⇒	□地域公共交通の維持・充実（路線バスの年間利用者数）
快適な歩行空間、自転車 走行環境の整備	⇒	□都市計画道路の整備率 ※78%（R12 総振：R1 現状 74.6%）
地域コミュニティの創出	⇒	□市民協働推進センター登録団体数 □市民活動・地域活動への参加経験（市民意向調査） ※35%（R12 総振：R1 現状 28.4%）
子育てしやすい環境づくり	⇒	□ファミリー世代の定着率 （R2 時点 22.3%） □公園利用誘致圏域カバー率

戦略3 社会変化に即した移動の自由を確保される

多様な移動手段の有機的な連携 ⇒ □主要拠点でのバス同士の平均待ち時間

市民生活、都市活動における
デジタル技術活用 ⇒ □オープンデータ化率

新たなライフスタイルへの対応 ⇒ □和光市の住みやすさ（市民意向調査）
※90%（R12 総振：R1 現状 82.6%）

子育てと仕事が両立できる環境づくり ⇒ □和光市は総合的に見て「子育てしやすい」と感じる保護者の割合（市民意向調査）
※45%（R12 総振：R1 現状 39.1%）

戦略4 産業・交流などによる地域の活性化

産業拠点の整備 ⇒ □和光北インター東部地区土地区画整理事業整備率
※100%（R12 総振：R1 現状 0%）
□産業用地（産業活動として活用される用地）の確保面積

市庁舎周辺の回遊性 ⇒ □市庁舎にぎわいプラン・広沢複合施設「わぴあ」の来場者数（100 万人／年）

訪れたいと思われるまちづくり ⇒ □午王山遺跡における史跡公園としての保存及び活用の取組数

中心拠点におけるにぎわい向上 ⇒ □駅北口土地区画整理事業の整備率
※100%（R12 総振：R1 現状 17.4%）

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。

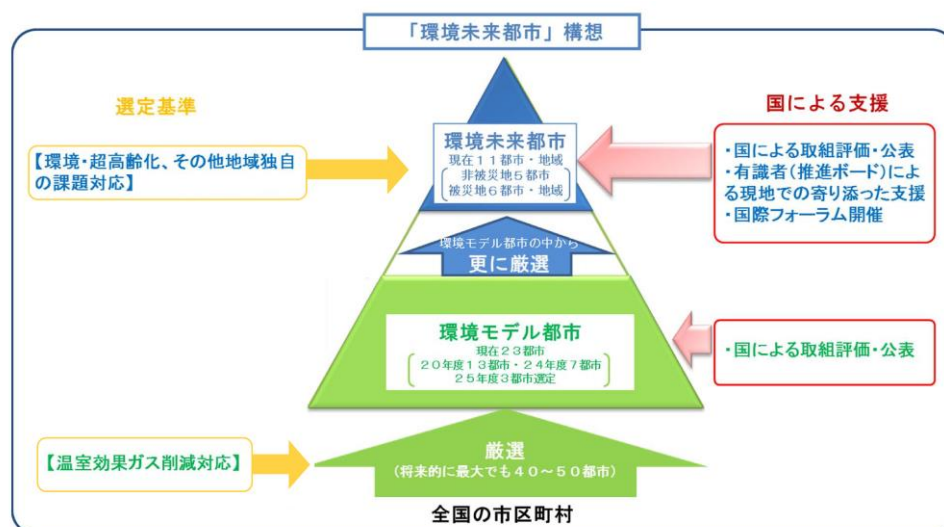
(2) 地方創生 SDGs・「環境未来都市」構想

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。

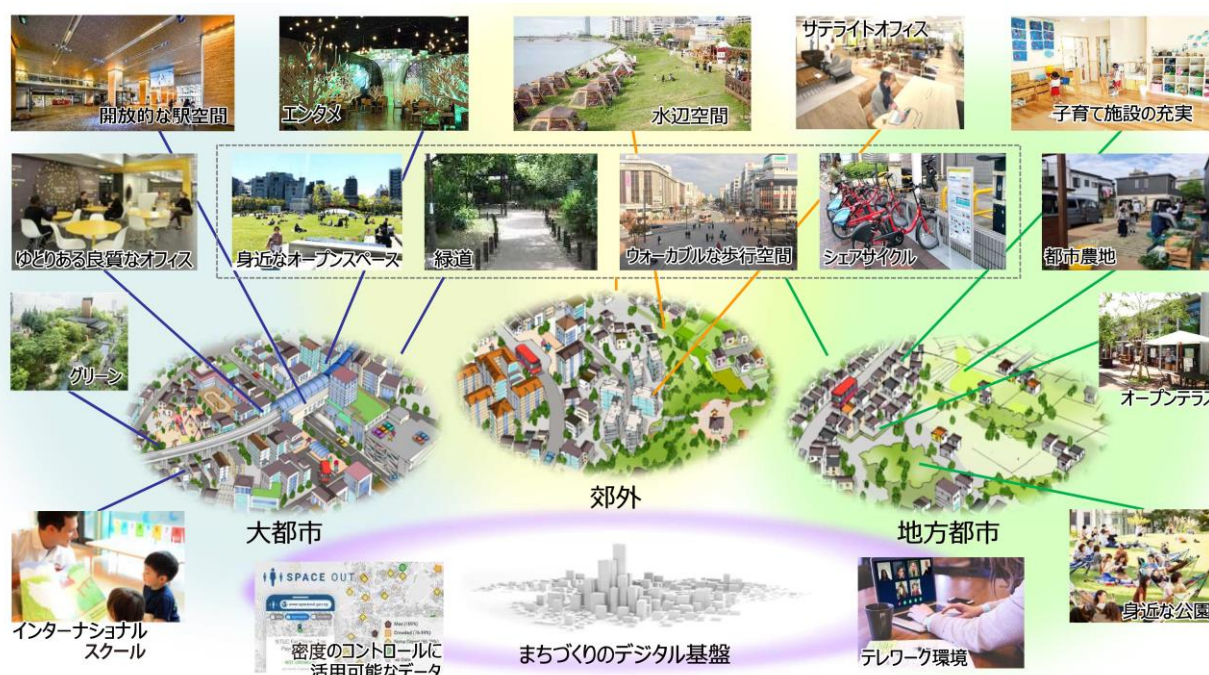
今後のまちづくりにおいては、少子高齢化や人口減少、環境問題、エネルギー制約といった社会情勢の変化の中で、インフラ・公共ストックに求められる機能や地域のニーズも変化してゆくものであることを前提とした対応が必要になります。そのため、地域の将来像や需要に応じた公共ストックの立地の適正化、需給バランスの改善を図るなど、まちづくりとも連携した戦略的な活用が求められています。

(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



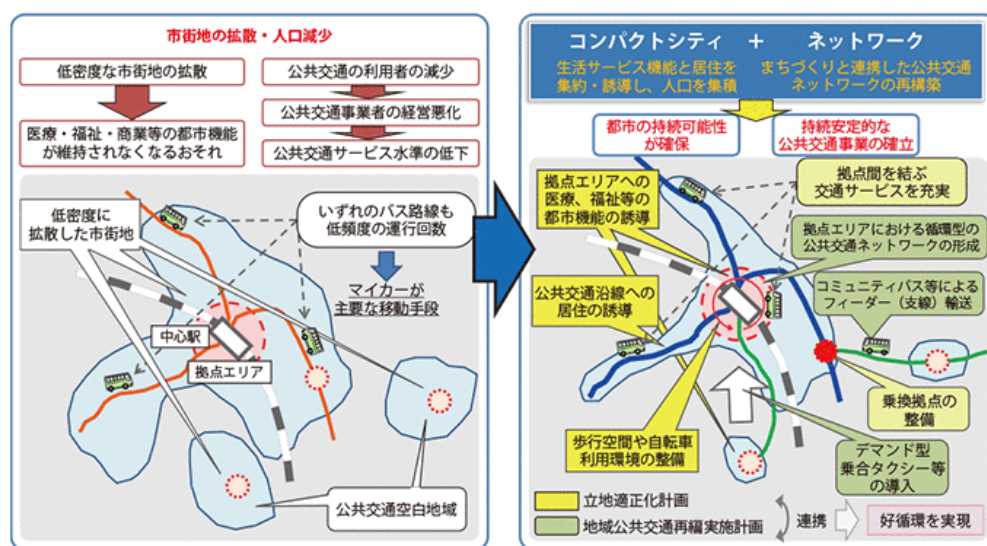
新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性（イメージ）
（新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性の検討について（国土交通省 HP（一部加工）））

(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



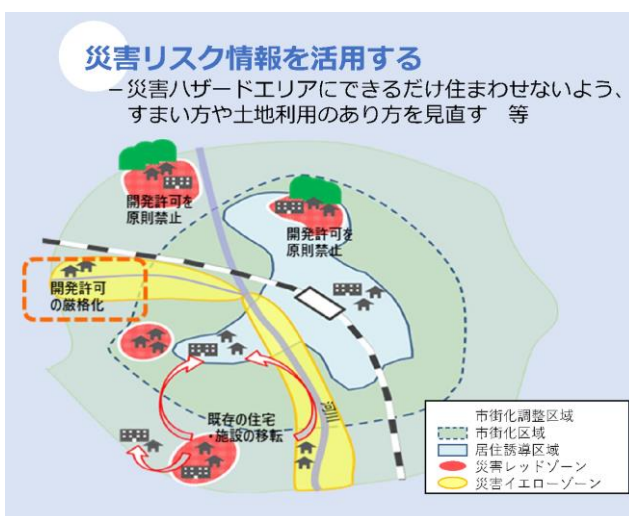
民間と公共空間の一体的な緑化による快適性の向上

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) 安全安心まちづくり

従来の都市防災の課題は、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。

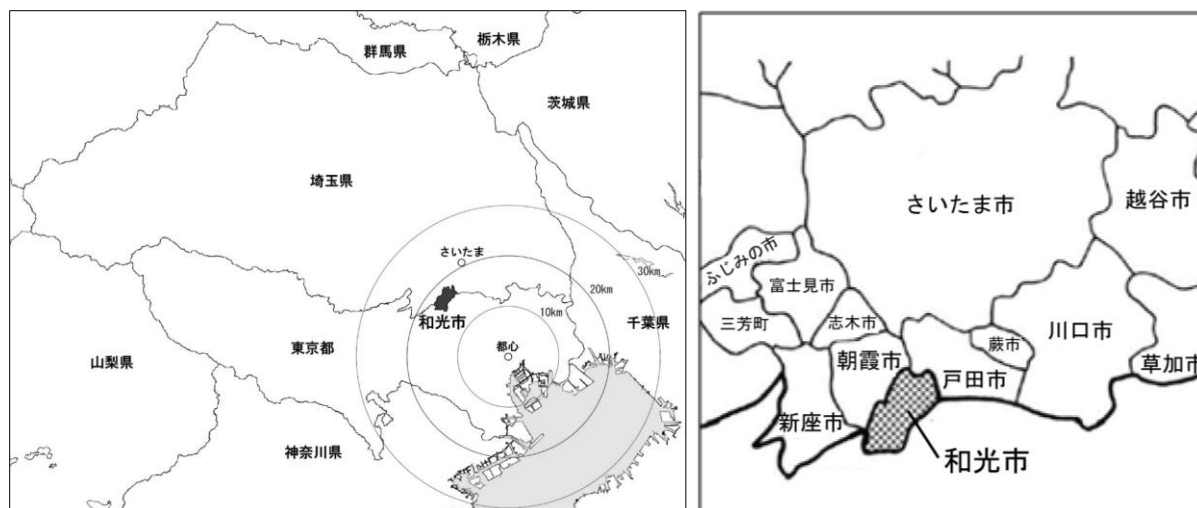


図 6-1 位置図

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。

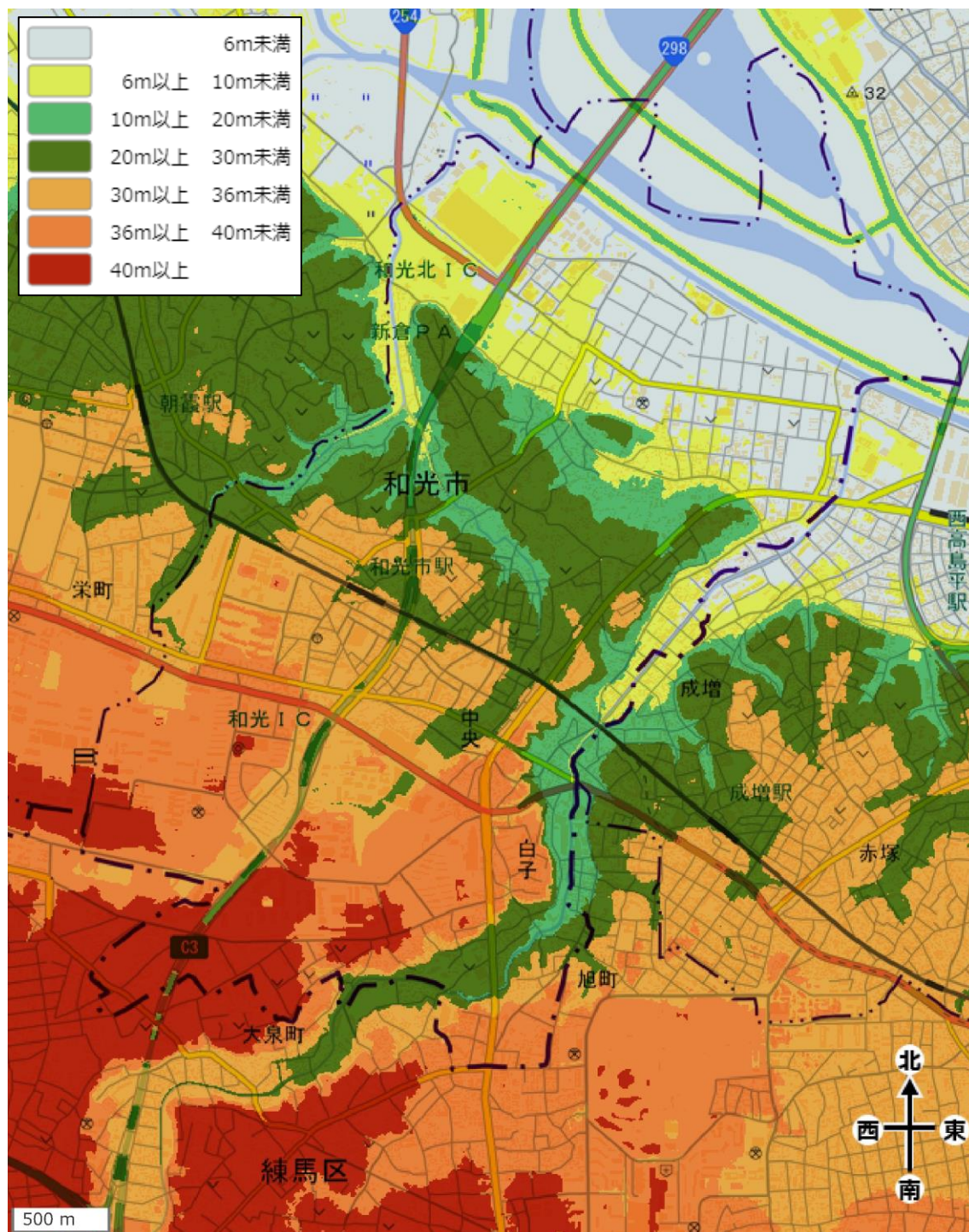


図 6-2 和光市内の標高

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。

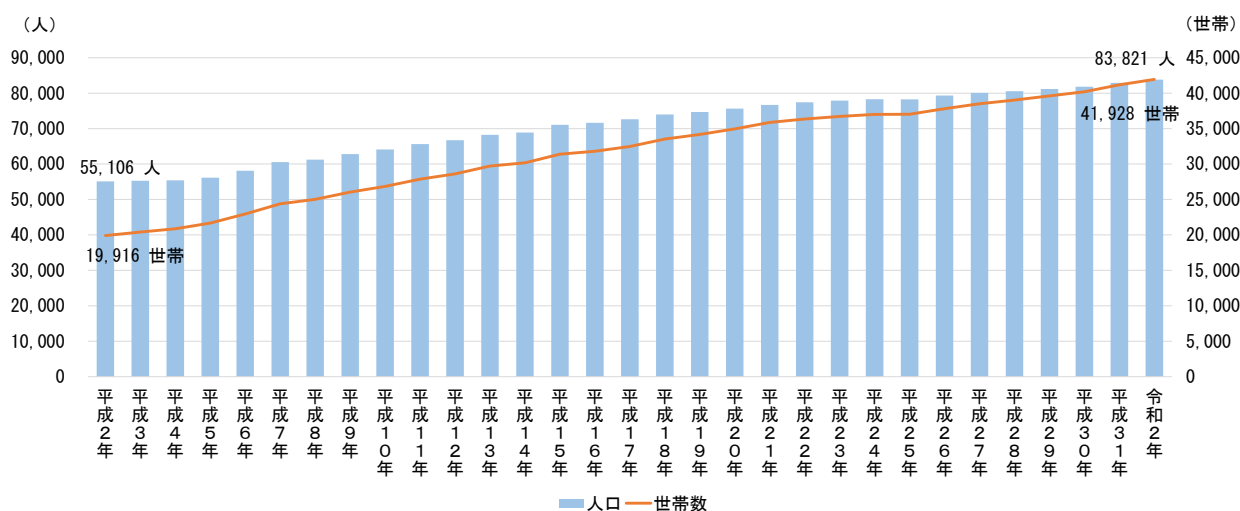


図 6-3 人口・世帯数の推移

資料：住民基本台帳各年3月31日現在

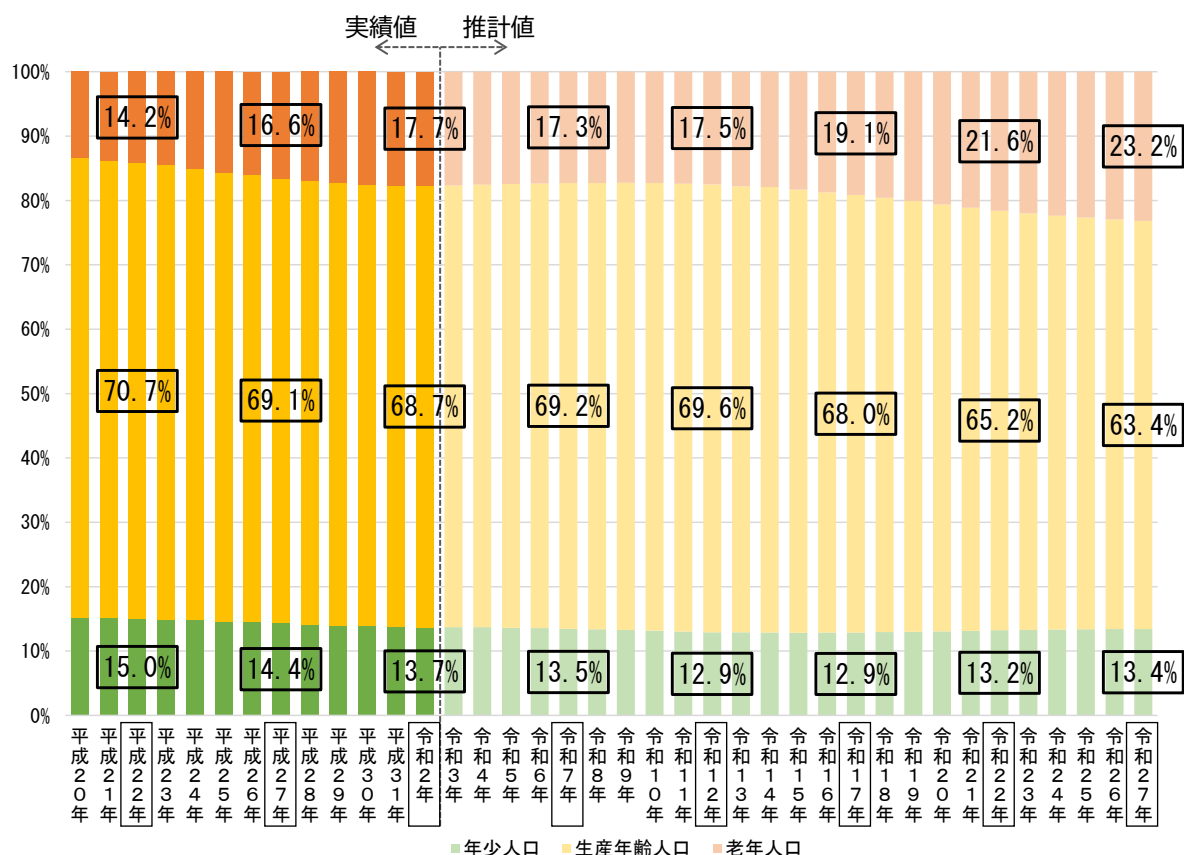


図 6-4 年齢3区分別人口の推移

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。

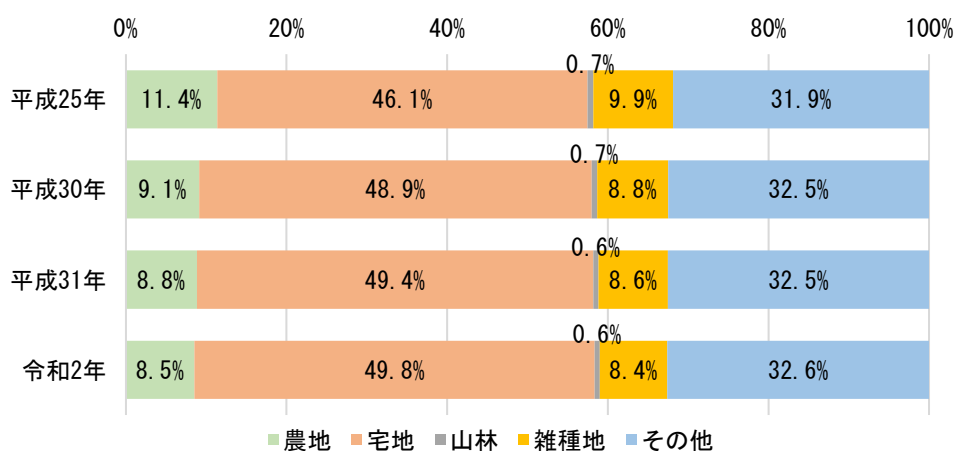


図 6-5 地目別土地利用面積の推移

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。

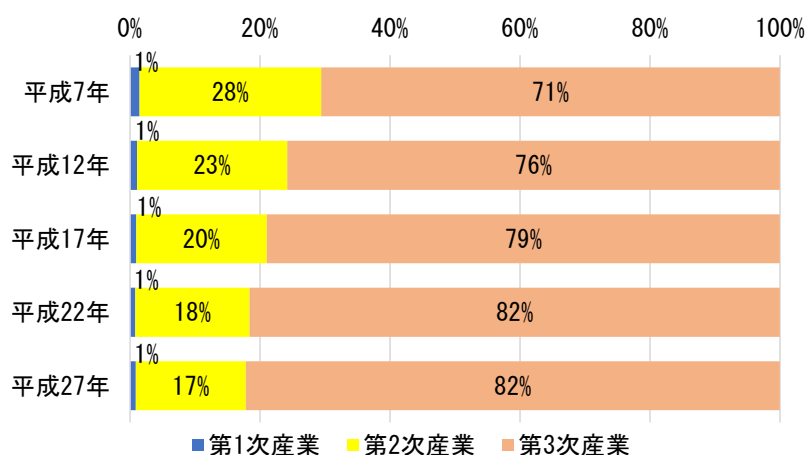


図 6-6 産業大分類別就業人口の構成比の推移注：分類不能を除く数値

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。

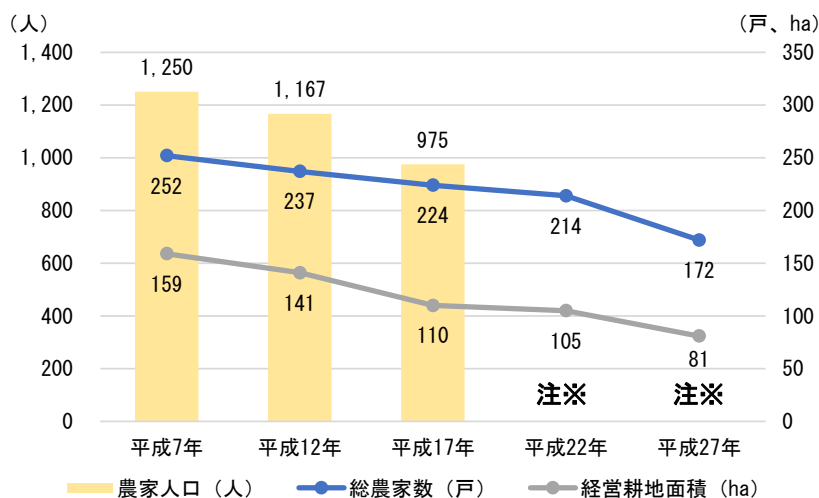


図 6-7 総農家数及び経営耕地面積の推移

※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。

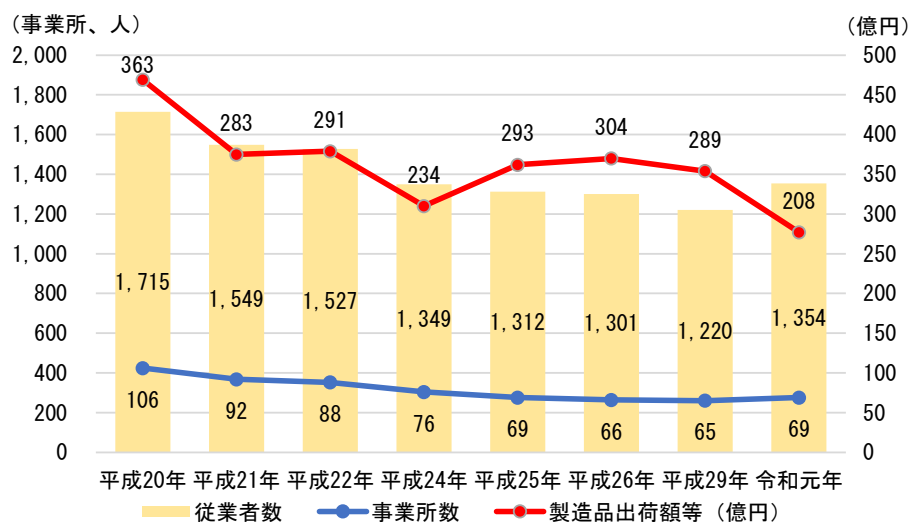


図 6-8 工業事業所数、従業者数、製造品出荷額等の推移

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。

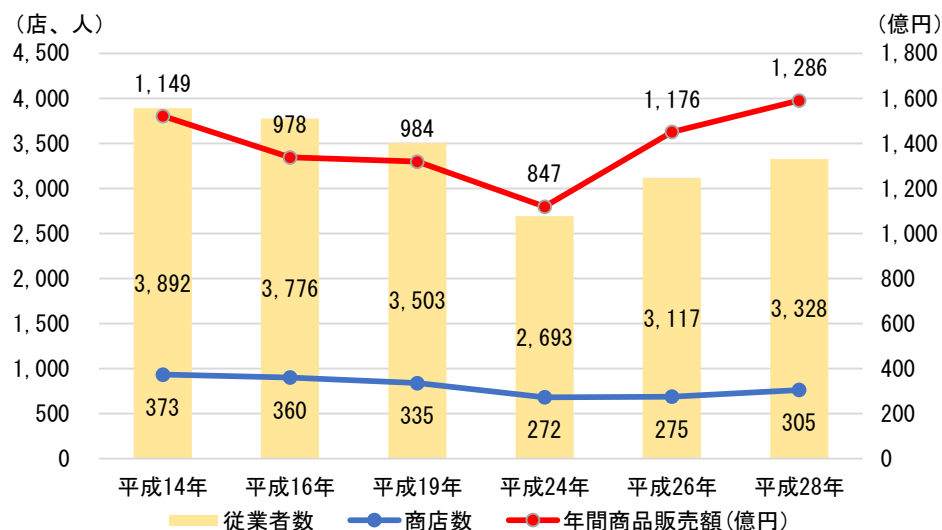


図 6-9 商店数、従業者数、年間商品販売額の推移

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、県道新倉蒔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。

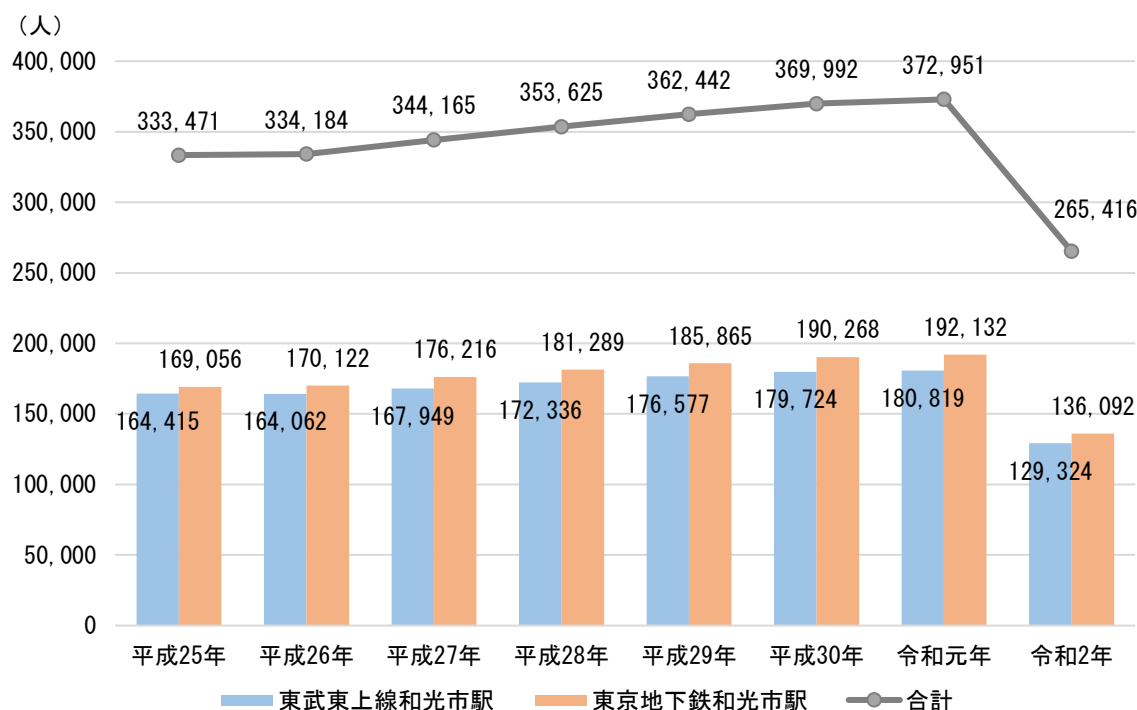


図 6-10 和光市駅一日平均乗降客数の推移

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。

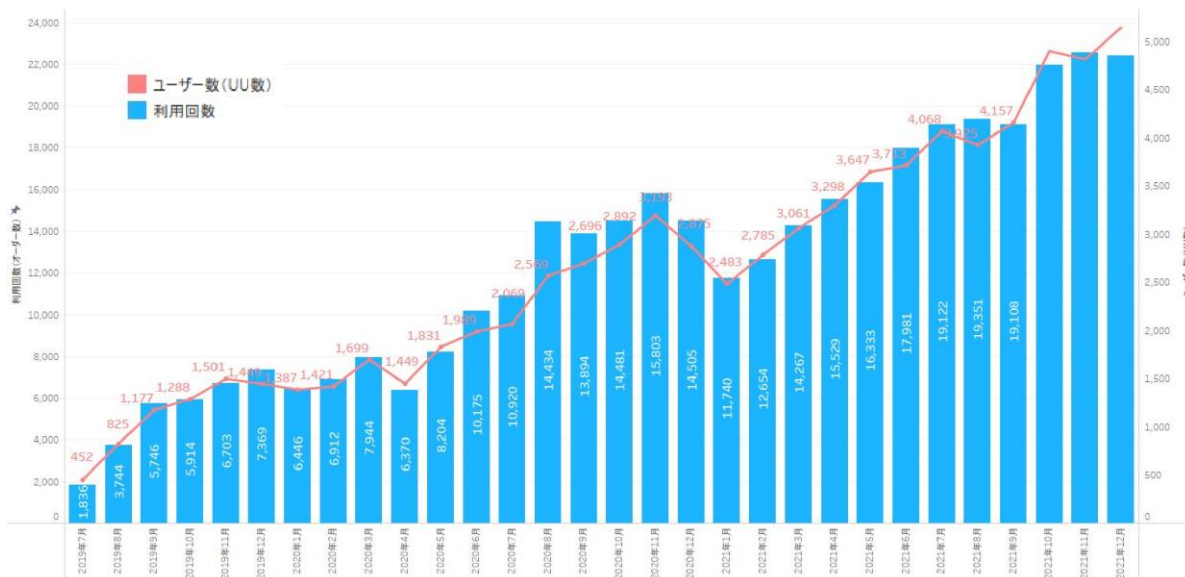


図 6-11 シェアサイクルの利用回数の推移

資料：シェアサイクル 2021 年度 Q3 和光市定期報告

⑧ 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。

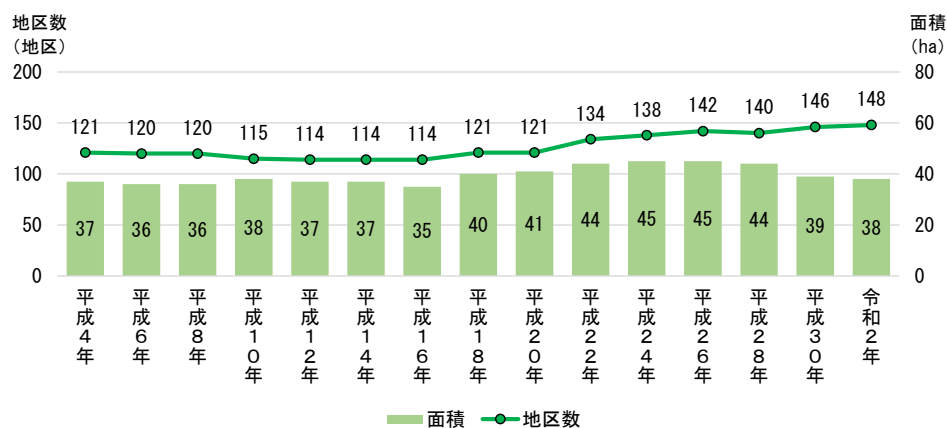


図 6-12 生産緑地地区の推移

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 75%を住宅系の用途地域が占めています。

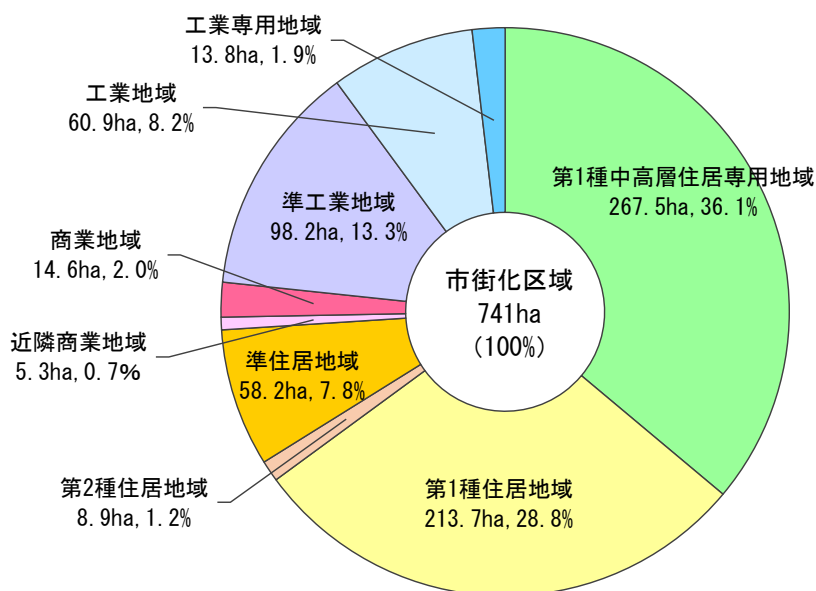


図 6-13 用途地域の指定状況

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 最終変更 平成 29 年 1 月 27 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。	
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 18 年 3 月 10 日
準防火地域	約 54.47ha	最終変更 平成 29 年 1 月 27 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

※3・2・13 志木和光線について

3・2・13 志木和光線は、東京外かく環状道路を境に、東側の区間は「国道 254 号和光バイパス」の名称が、西側の区間は「国道 254 号和光富士見バイパス」の名称が付けられています。

本計画では、名称の違いによる分かりづらさを避けるため、3・2・13 志木和光線については、区間によらず、すべて「国道 254 号バイパス」として表現を統一しています。

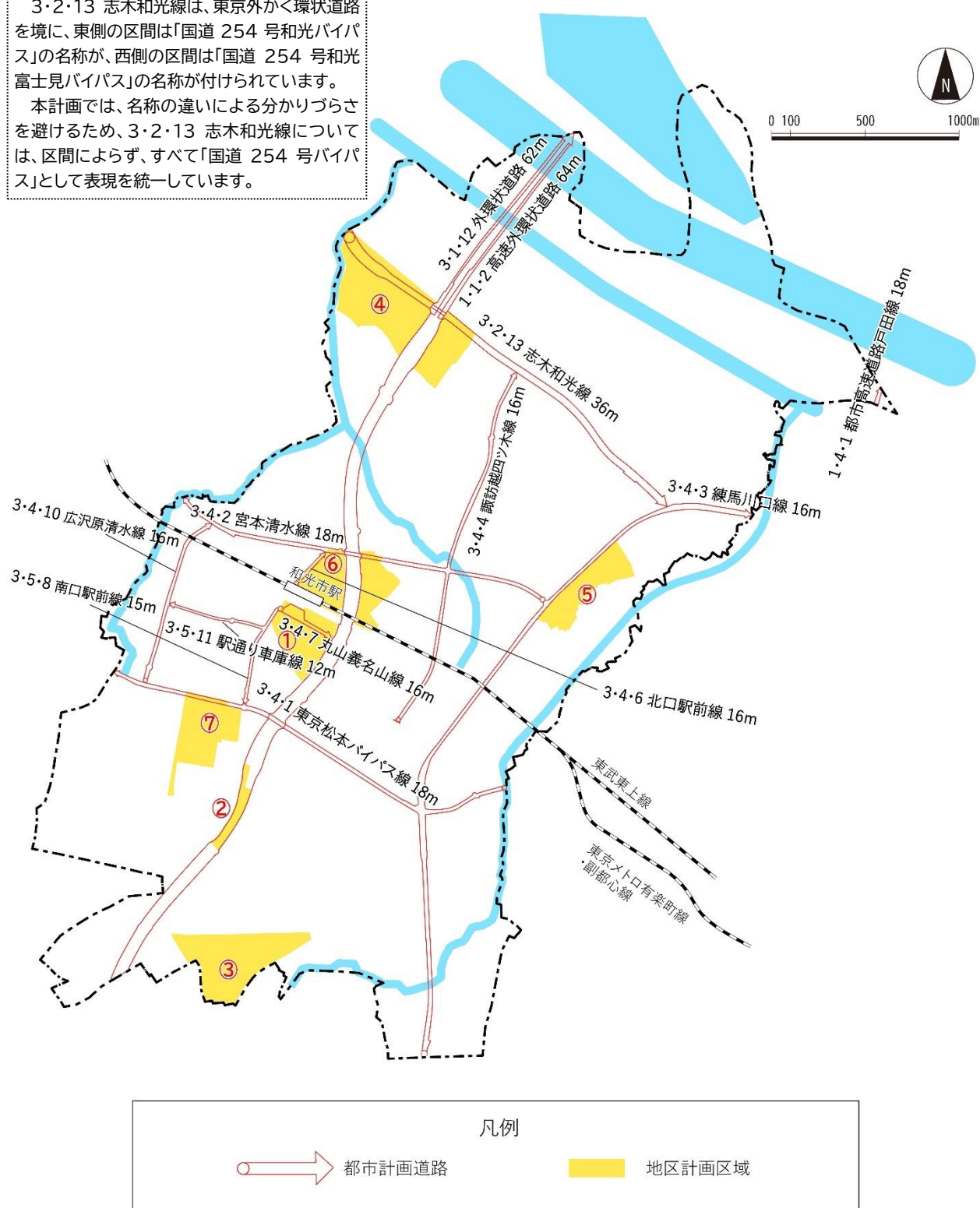


図 6-14 都市計画道路及び地区計画の位置図

(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が多いのが特徴です。

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」、及び庁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。

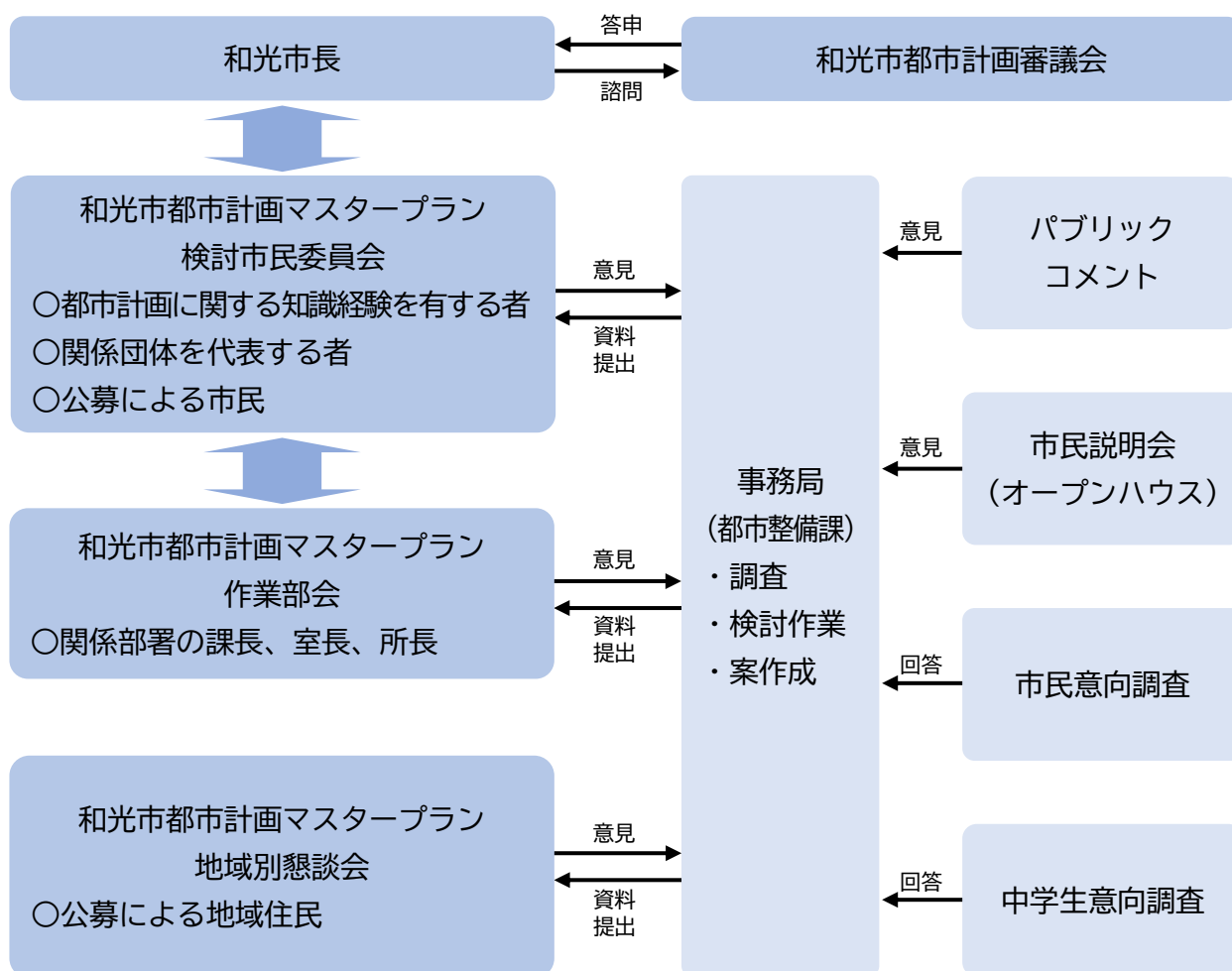


図 6-15 策定体制

(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 ・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
10/10	
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 予定	○市長報告 ・
3/22 予定	○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
		期待しているまちづくり
	新しい生活様式について	仕事や学業、生活の重要度
		時間などの使い方の変化
		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(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	・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(土)、10日(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	・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



6-5 用語解説

(50 音順)

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。
おくがいこうこくぶつ 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。
おくが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)

こうぼせっちかんりせいで 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。
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。
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。
しがいかちようせいくいき 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。
しぜんてきとちりよう 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。
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よう 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 NP0 法人やボランティア団体などに委任する制度のこと。

しみんりょくちにていせいど 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。
ぎじゅつ 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へ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。
としがたじゅうたく 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、 かいはつおよびほぜん 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付けられる。
と ち く かく せい り じ ゃ 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。
ハンプ	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。
ひなんじょ 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。
ひなんばしょ 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。
ふっこうじぜんじゅんび 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。
ほぞんじゅもく 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 : 令和 4（2022）年 3 月

発 行 者 : 和光市

計画期間 : 令和 4（2022）年度から
 令和 23（2041）年度まで

担 当 課 : 和光市建設部都市整備課



©和光市

