

和光市都市計画マスタープラン

改訂版



和光市

平成 26 年 3 月



改訂にあたって

和光市は、平成13年12月に20年先のまちづくりの取組を見据え、市民の皆様と市が共有するまちづくりのビジョンとして都市計画マスタープランを策定し、「心和み、光輝くまち ホームタウン和光」を目指して様々な取組を進めてきました。

策定から12年が経過し、その間に土地区画整理事業等によるまちづくり事業の進捗、都市計画法等のいわゆるまちづくり三法の改正や景観法が施行され和光市が景観行政団体になるなどの制度面の変化、東京メトロ副都心線の開通、東日本大震災による防災意識と対策への対応など和光市を取り巻く社会環境は大きく変化し、策定時には想定していなかった新たな課題も生じてきています。また、「第四次和光市総合振興計画基本構想（平成23年度～平成32年度）や市の関連計画についても策定・改訂がされています。このため、これらの計画との整合を図るとともに、社会環境の変化に対応した都市計画マスタープランの改訂を行いました。

改訂に当たっては、市民意向（アンケート）調査、都市計画に係る各機関・団体の方や学識経験者、市民公募委員を含む「和光市都市計画マスタープラン検討市民委員会」を組織して課題や方針の検討をしていただくとともに、パブリック・コメントによる意見募集、和光市都市計画審議会への諮問を行い、広く市民等の意見を反映した改訂を行いました。

みどり豊かな住宅都市として、駅を中心とした利便性の高い地域においては高度利用を推進し、駅から一定の距離のある地域は戸建住宅や中低層住宅を中心とした住宅地の形成を図るとともに、優良な農地やみどりの保全に努め、メリハリのある土地利用を明確にするとともに、関連する制度の改正を視野に入れたプランとなっています。

今後は、この新しいマスタープランの実現に向けて市民、事業者の皆様との連携をより深め、「住んでみたい、住み続けたい」と思えるような、快適で暮らしやすく魅力あるまちづくりを進めてまいりますので、ご理解とご協力をお願いいたします。

最後に、熱心にご議論いただきました検討市民委員会の委員の皆様、都市計画審議会の委員の皆様、パブリックコメントなどを通じてご意見いただきました市民の皆様に対して、心より御礼申し上げます。

平成26年3月 和光市長

松本武洋

はじめに

見直しの背景

都市計画マスタープランの策定から 12 年余りが経過し、その間に社会情勢の変化や新たな都市基盤の整備により土地利用が変化しています。さらに、和光市では平成 23 年度より新たに第四次和光市総合振興計画がスタートしており、埼玉県で定める和光都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針についても見直しが行われました。

また、都市計画法、中心市街地活性化法、大規模小売店舗立地法のいわゆるまちづくり三法の改正や新たに景観法が施行され和光市が景観行政団体になるなどの制度面の変化、少子高齢化の進展や安全・安心への関心の高まり、コンパクトなまちづくりに向けた対応など、まちづくりを取り巻く状況も大きく変化し、対応すべき新たな課題が生じています。

これらの課題に対応し、時代のニーズにあった実効性のある都市計画マスタープランとするため、今回見直しを行いました。

見直しの方針

本計画の見直しに当たっては、社会情勢の変化、法令等の改正及び都市計画の変更による経年変化への対応を図るとともに、都市計画基礎調査の結果を反映させることとしました。

また、第四次和光市総合振興計画や和光都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に位置付けられた施策との整合を図ることとしました。

見直しに向けた取組の流れ

本計画の見直しに当たっては、市民意向調査を実施し広く市民の意向を収集するとともに、市民参加による「検討市民委員会」を組織して課題や方針の検討を行いました。

また、パブリック・コメントによる意見募集を行い、市民の意見を反映させるとともに和光市都市計画審議会に諮るなど、広く市民の参加を得て見直しを行いました。

目 次

はじめに

1	都市計画マスタープランの目的と位置付け	1
1-1	都市計画マスタープラン策定の目的	1
1-2	都市計画マスタープランの位置付け	2
1-3	都市計画マスタープランの計画期間	2
1-4	都市計画マスタープラン策定の流れ	2
2	和光市の現況と課題	4
2-1	和光市の概況	4
2-2	上位計画の概要	14
2-3	市民意向調査	16
2-4	まちづくりの課題	21
3	都市像の確立	23
3-1	基本理念	23
3-2	将来都市像	24
3-3	都市の基本構造	25
3-4	都市フレームの設定	27
4	将来の全体都市構想	28
4-1	全体都市構成	28
4-2	土地利用方針	31
4-3	都市施設整備方針	34
4-4	都市環境形成方針	39
4-5	都市景観形成方針	41
4-6	都市防災化方針	45
5	地区別構想	48
5-1	A地区	49
5-2	B地区	54
5-3	C地区	59
5-4	D地区	64
5-5	E地区	68
6	まちづくりの実現に向けて	72
6-1	基本的な考え方	72
6-2	市民・事業者・行政の協働によるまちづくりの推進	73
6-3	総合的なまちづくり施策の展開	75

1 都市計画マスタープランの目的と位置付け

1-1 都市計画マスタープラン策定の目的

平成4年6月の都市計画法改正によって、市民に最も身近な自治体である市町村が、都市計画法第18条の2の規定に基づいて、「市町村の都市計画に関する基本的な方針（市町村マスタープラン）」を定めることとなりました。

和光市では、平成13年12月に和光市の都市計画に関する将来ビジョン及び地区別のあるべき市街地像を示すことを目的として、平成32年を目標年次とする「和光市都市計画マスタープラン」を策定しました。

本計画は、市民・事業者・行政が一体となって、地域に根ざしたまちづくりを進めていくための基本的な方針を定めるものであり、次の点を主な目的としています。

● 市民参加型のまちづくりの推進

これからのまちづくりは、まちの主役である市民の主体的な取組を基本とし、地域により身近な立場から進めていくことが重要となります。

本計画では、懇談会などを通じた市民参加を得て、市民ニーズの反映を図るとともに、市民による自主的なまちづくりを育むひとつの契機となることを目指します。

● 総合的かつ体系的なまちづくり施策の展開

まちづくりには、市民、事業者、行政などの様々な主体や土地利用、都市施設など多岐にわたる計画・事業が関わってきます。それらの主体や施策を共通の方向に束ね、総合的かつ体系的に展開するため、「将来目指すべき望ましいまちの姿（将来都市像）」を明らかにします。

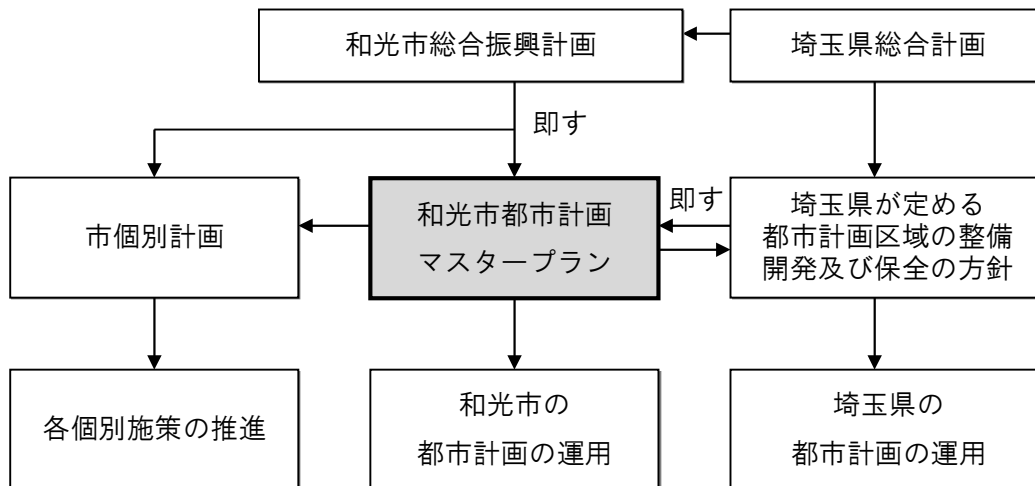
● 地域性を生かしたまちづくりの推進

まちへの愛着や誇りを育むためには、そのまちならではの特色を生かし、地域性豊かなまちづくりに取り組む必要があります。まちの各地区に蓄積された固有の歴史や自然などの状況を十分に踏まえ、地区ごとの特色を生かした方針として、まちのあるべき姿を明らかにします。

1-2 都市計画マスタープランの位置付け

和光市都市計画マスタープランは、埼玉県総合計画との整合を図るとともに、埼玉県の策定する「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、和光市の基本構想である「和光市総合振興計画」に即し、市が目指すべきまちづくりの基本的な方針を定めるものです。

このような位置付けの下、本計画が担う役割は以下のように整理されます。



1-3 都市計画マスタープランの計画期間

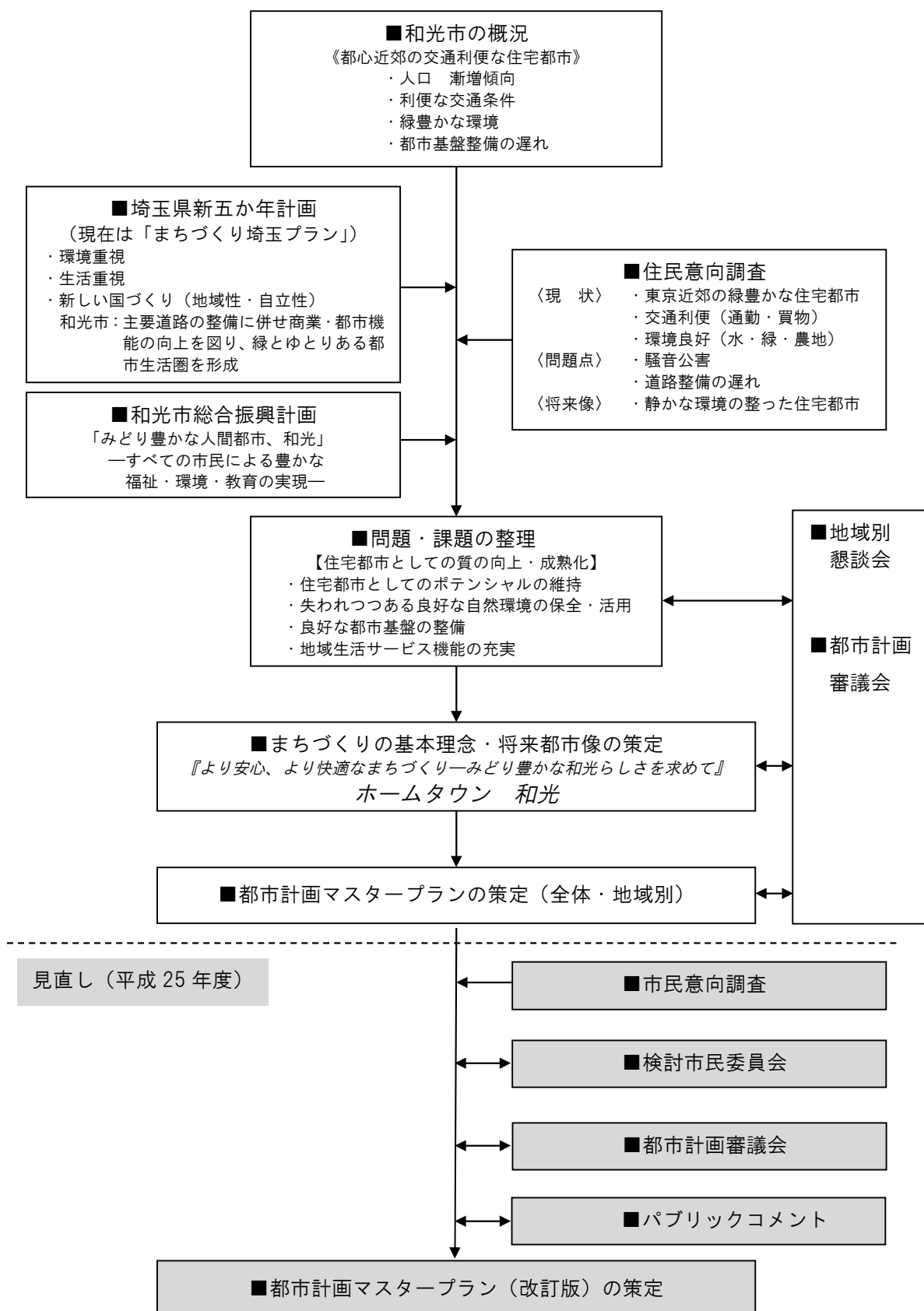
本計画は、長期的なまちづくりの取組を見据え、また、将来の社会動向の変化に際しての対応を考慮し、おおむね 20 年間を計画期間とし、平成 32 年を目標年次としています。

1-4 都市計画マスタープラン策定の流れ

都市計画マスタープラン策定の流れは、次頁図に示すとおりとなっています。

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、まちづくりに関して、地域住民と意見交換を行いながら、計画を策定しました。

■ 都市計画マスタープラン策定の流れ



2 和光市の現況と課題

2-1 和光市の概況

(1) 和光市の位置

和光市は埼玉県最南端、東寄りに位置し、東京都心から北西に約19kmの距離に位置しています。

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、西は埼玉県朝霞市、北は埼玉県戸田市に隣接しています。

■位置図



(2) 和光市の沿革

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、東京オリンピック開催に伴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4（1992）年の東京外かく環状道路の供用開始、平成20（2008）年の東京メトロ副都心線の開通、平成25（2013）年の東京メトロ副都心線の東急東横線・横浜高速鉄道みなとみらい線との相互直通運転により、本市の交通利便性が向上し、首都圏有数の交通の要衝となりました。

(3) 和光市の地勢

和光市は低地と台地に区分され、市の北側には、市域の3分の1を占める低地が広がっています。台地部は市の南側に広がり、標高が20～40mと高低差のある地形を形成しています。



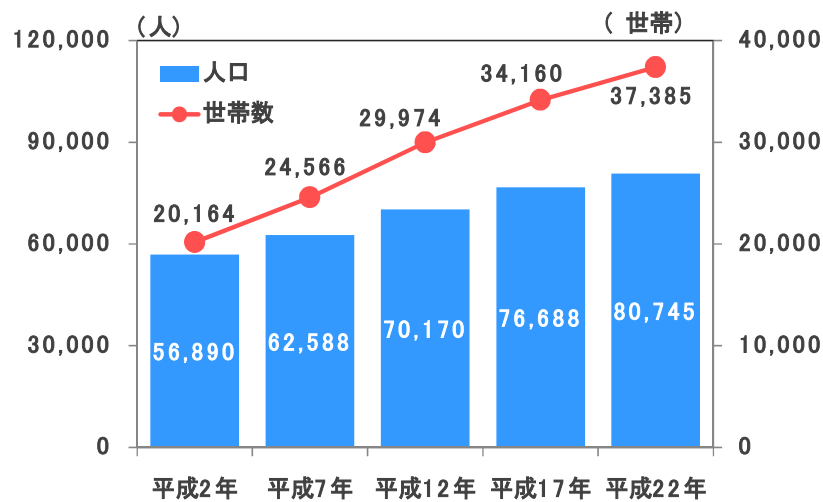
(4) 人口

本市は東京に隣接しているため、首都圏に就業の場を求める人々、東京方面から持ち家を求めてくる人々により、急速に都市化が進んできました。平成 20 年の東京メトロ副都心線の開通により本市の利便性が更に高まり、平成 22 年の人口は 80,745 人、世帯数は 37,385 世帯と増加を続けています。

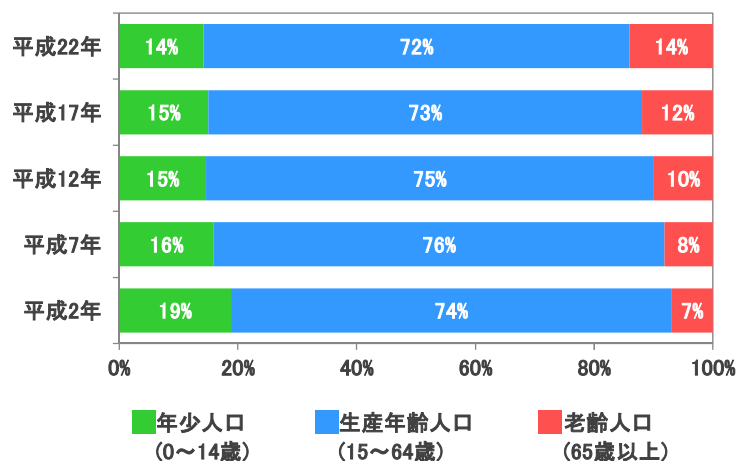
人口割合は、年少人口と高齢人口がそれぞれ 14%、生産年齢人口が 72%となっており、老年人口の割合は低いですが、少子高齢化は進んでいます。

平均年齢は 39.6 歳（県平均年齢 43.6 歳）と県内で最も若くなっています。

■人口・世帯数の推移（国勢調査）



■年齢3階級別人口の推移（国勢調査）



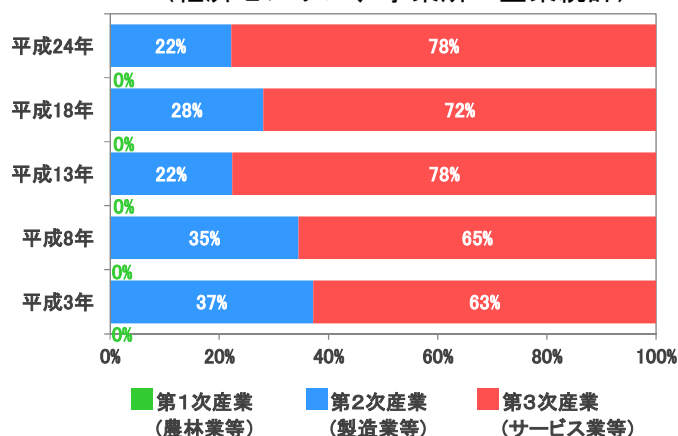
(5) 産業

① 産業構造

本市の産業は、昭和 20 年代後半まで農業を主体としていましたが、昭和 28 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 年頃に始まる人口の急増を背景に第 2 次、第 3 次産業を主体とした構造へと移行してきました。

また、第 2 次産業人口は減少傾向、第 3 次産業人口は増加傾向にあります。産業別従業者の構成比は、平成 24 年現在で、第 1 次産業 0%、第 2 次産業 22%、第 3 次産業 78%となっており、埼玉県平均（第 1 次産業 1%、第 2 次産業 19%、第 3 次産業 80%）と同様の産業構造となっています。

■産業 3 区分別の従業者数
(経済センサス、事業所・企業統計)



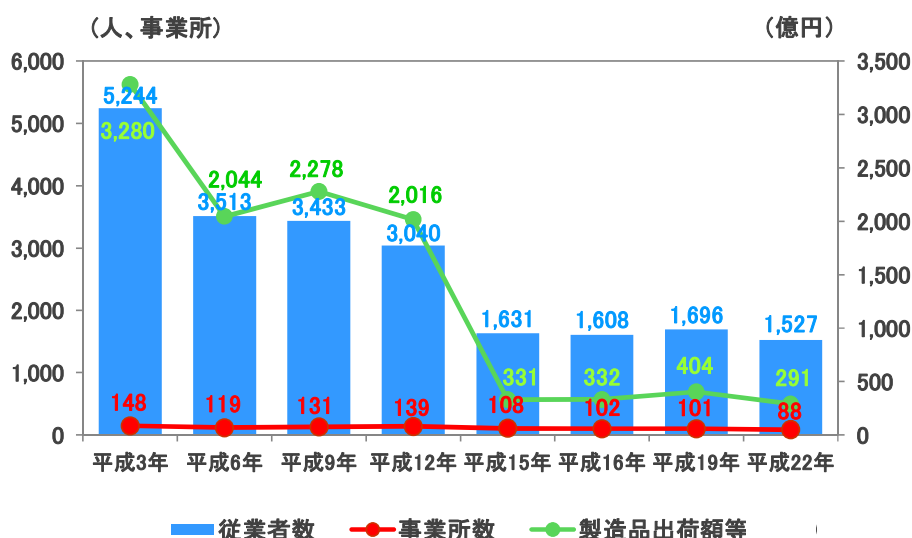
② 工業

本市の工業は、平成 14 年に自動車製造工場が市外に移転したことにより、平成 15 年の事業所数、従業者数、製造品出荷額等が大幅に減少しています。

平成 15 年以降においても、事業所数、従業者数、製造品出荷額等は減少傾向にあり、平成 22 年現在で、事業所数は 88 事業所(従業員 4 人以上)、従業者数は 1,527 人、製造品出荷額等は約 291 億円となっています。

本市の工業は、従業者数においては輸送用機械器具製造業（自動車製造業など）が大きな位置を占める一方で、住宅地内に点在する零細な中小工場が徐々に移転や廃業等により減少しつつある状況となっています。

■事業所数・従業者数・製造品出荷額等（工業統計調査）

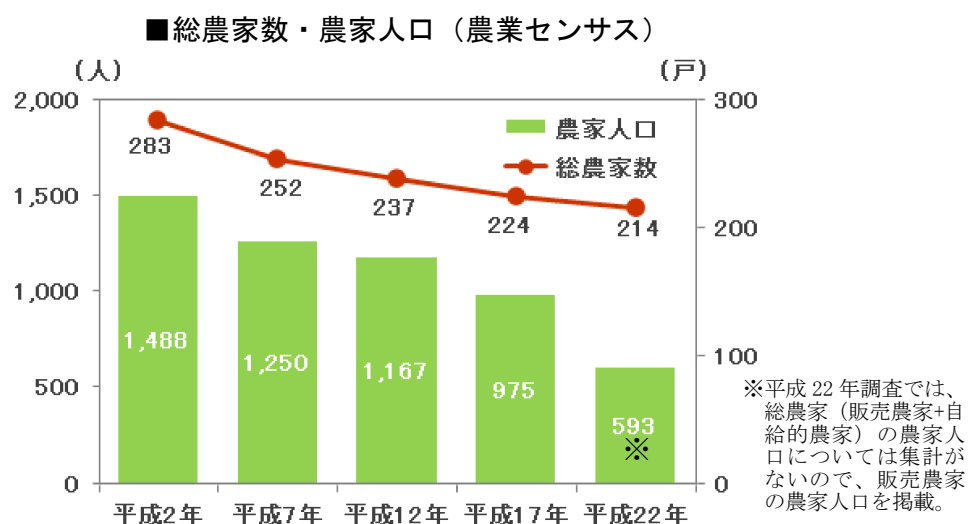


③ 農業

本市の農業は、農地とともに総農家数、農家人口ともに減少を続けており、営農環境は厳しい状況にあります。

経営規模の主体は約 0.5～1.0ha/戸と小規模で、農業従事者の高齢化、後継者の不足、農業所得の伸び悩みなどの問題を抱えています。

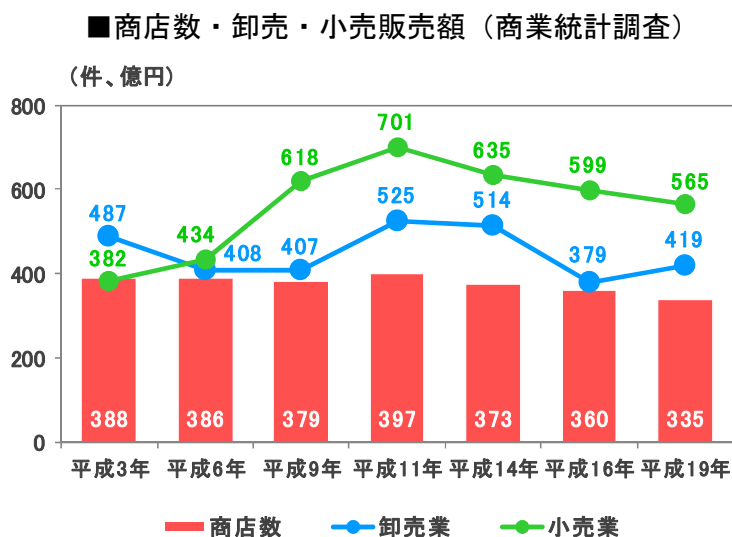
生産緑地は、平成4年度に 36.81ha を指定し、追加指定、指定解除の変更を経て、平成25年末現在では 43.83ha となっています。



④ 商業

本市の商業は、昭和40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、卸売業、小売業とも平成11年をピークに減少傾向にあり、平成19年現在で卸売業 419 億円、小売業 565 億円、商店数 335 店となっています。

現在の市内の商店分布は、和光市駅周辺に大規模小売店舗9店及び本町通り商店会があり、白子地区には生活に密着した近隣型商業地が形成されていますが、いずれも商業集積度は低い状況です。

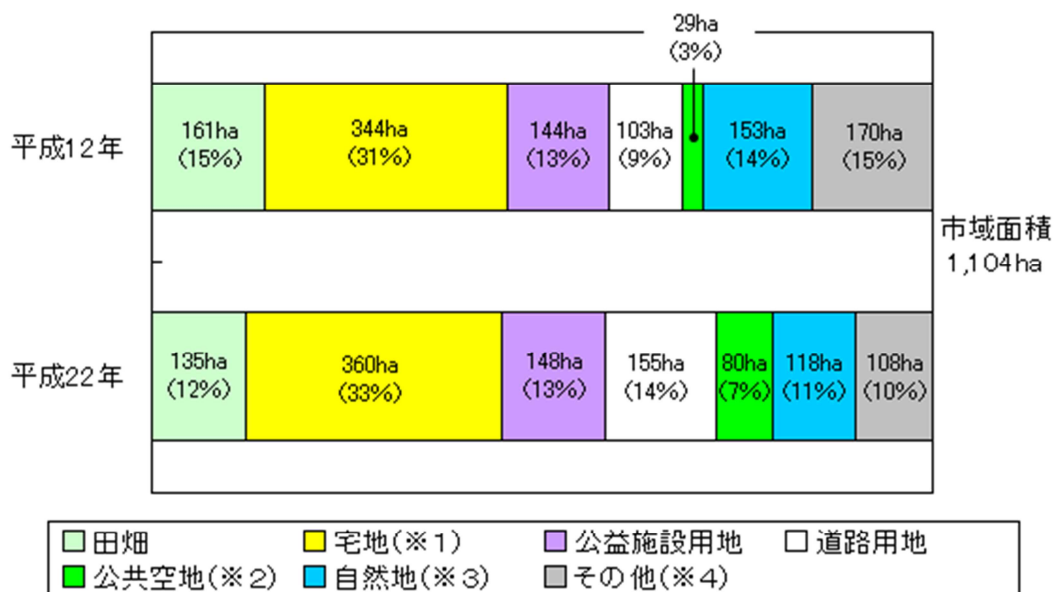


(6) 土地利用

本市の土地利用は、宅地が和光市駅周辺を中心に分布しており市の約3割を占めています。田畑は約1割を占めており、東武東上線北側の地区や市街化調整区域に多く見られます。

平成12年～平成22年の10年間では、田畑が26ha減少、宅地が16ha増加しており、田畑において宅地化が進んでいる状況がうかがえます。

■土地利用変化（都市計画基礎調査）



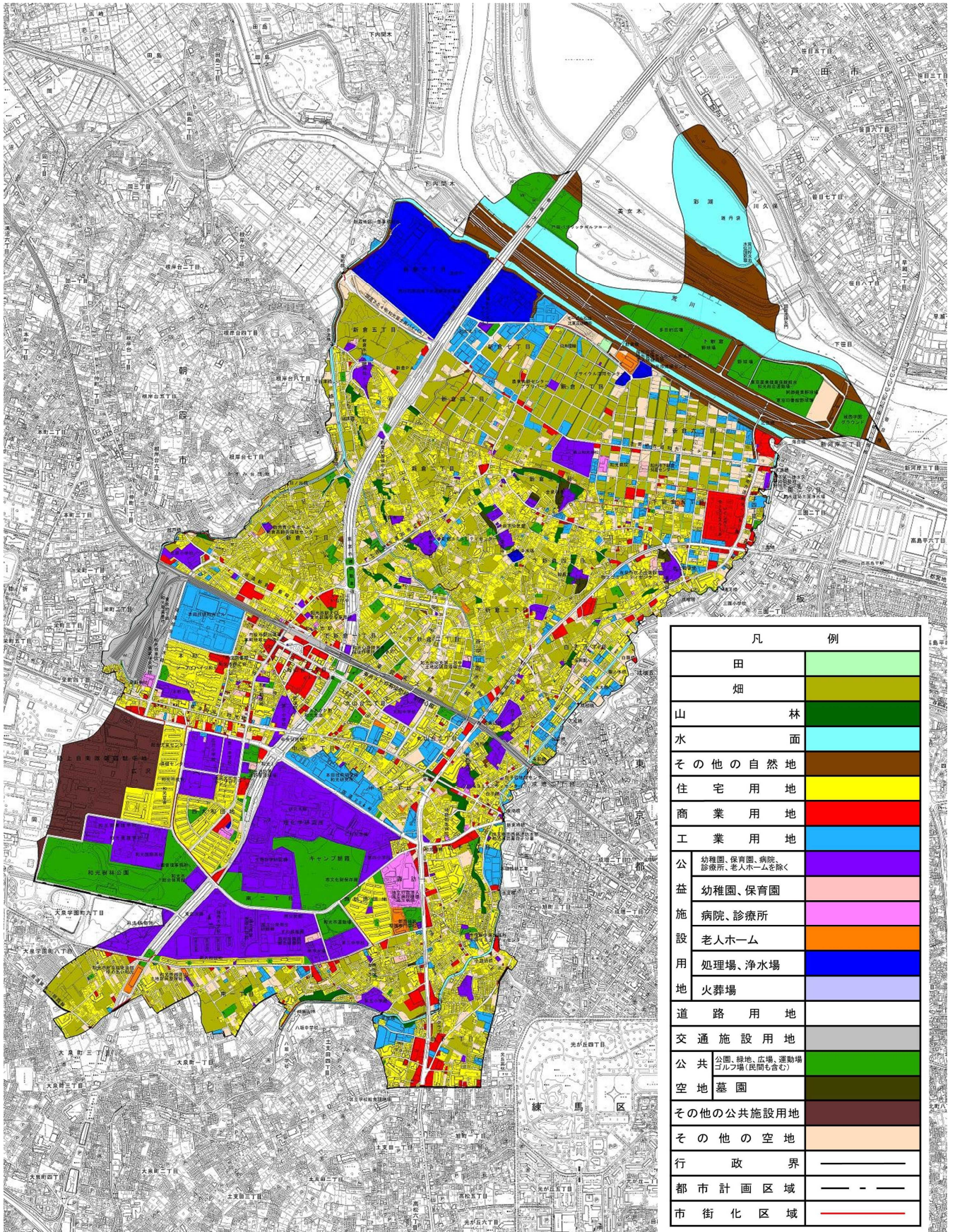
(※1)「宅地」は、住宅用地、商業用地、工業用地

(※2)「公共空地」は、公園、緑地、広場、運動場、墓園等

(※3)「自然地」は、山林、水面、その他自然地（河川敷等）

(※4)「その他」は、交通施設用地（鉄道用地）、その他公共施設用地（防衛施設用地）、その他空地（残土・資材置場、更地等）

■土地利用現況図（都市計画基礎調査）

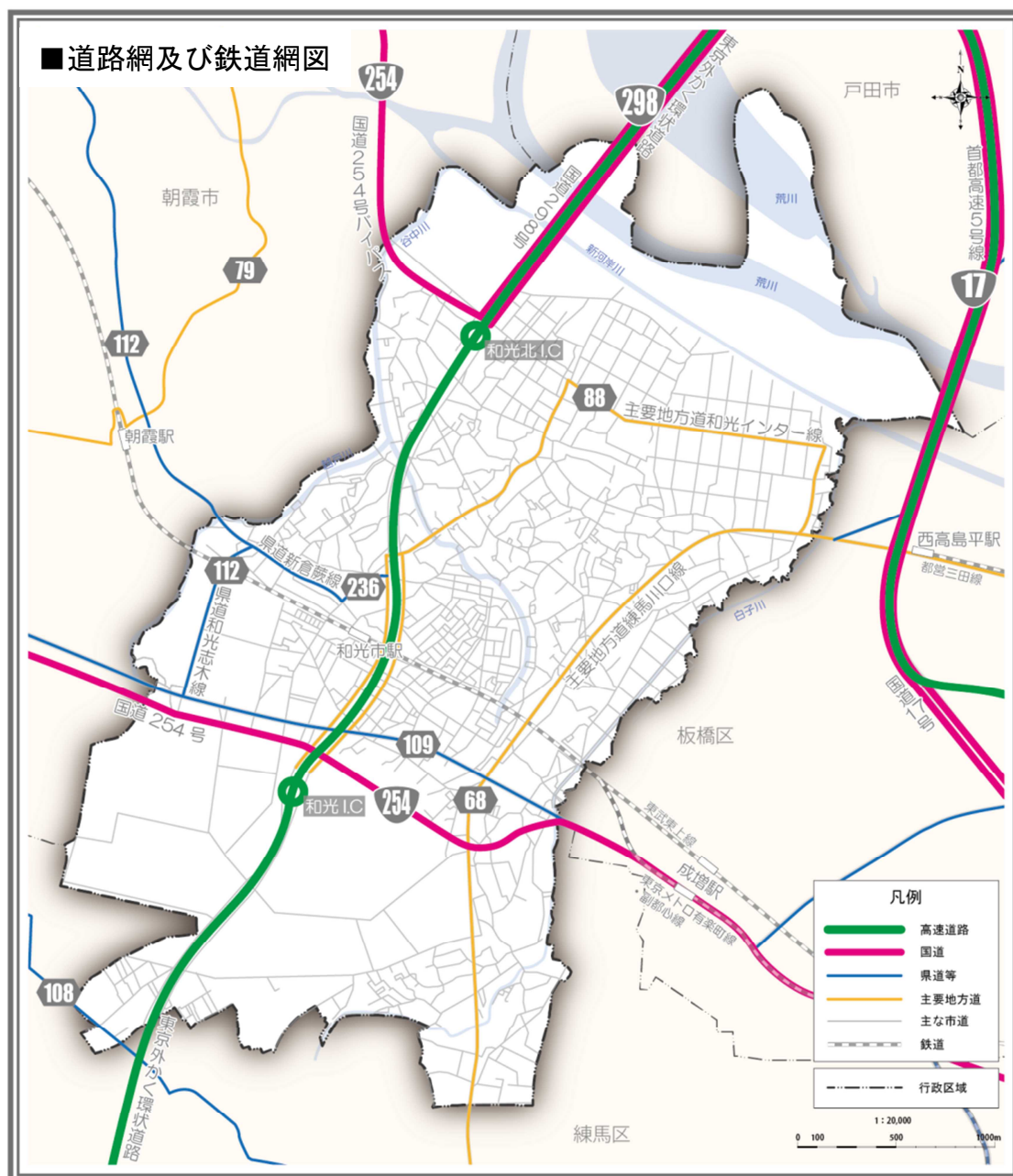


(7) 交通

本市の道路は、首都圏を連絡する高速道路として東京外かく環状道路及び首都高速5号線、本市と周辺都市を結ぶ主要幹線道路として国道298号、国道254号、国道254号バイパス、国道17号、その他、市内の骨格的な道路として、主要地方道練馬川口線、県道新倉蔵線などがあります。

和光市駅北側では都市計画道路の未整備路線が多くあり、市道は、幅員6m未満の狭隘な道路が多く、交通安全、防災上の課題を今なお抱えています。

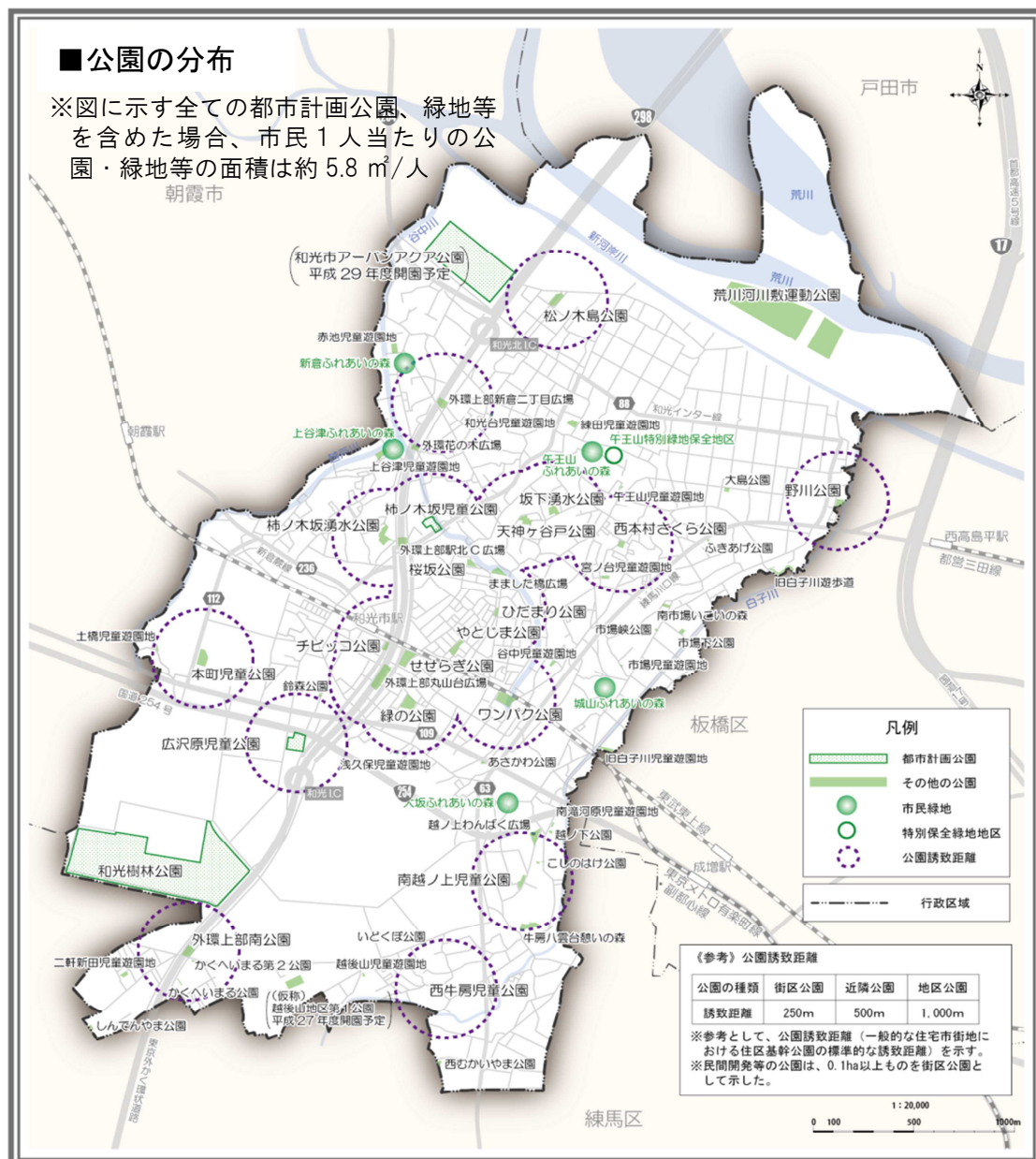
鉄道は、市の中央部を東西方向に東武東上線、東京メトロ有楽町線・副都心線が通り、市域の中心部に和光市駅があるとともに、市域外の東側には西高島平駅（都営三田線）、成増駅（東武東上線、東京メトロ有楽町線・副都心線）などがあり、東京都心への利便性に優れた立地となっています。平成25年3月、東京メトロ副都心線と東急東横線の相互直通運転が行われ、本市の利便性は更に高まっています。



(8) 公園・緑地

本市には、和光樹林公園をはじめ5か所の都市計画公園あり、アーバンアクア公園（荒川右岸流域下水道新河岸川水循環センターの上部利用）は、開園にむけて整備が進んでいます。この他、都市公園法に位置付けられた公園が12か所（アーバンアクア公園、（仮称）越後山地区第1公園除く）、その他の公園が40か所（外環上部を除き、市有地25か所、借地15か所）あります。市民1人当たりの都市公園の面積は、平成24年3月現在で約4.1㎡/人となっており、県平均約6.6㎡/人に比べ低い水準となっています。人口増加が続くなか、緑の保全にとどまらず、緑の創出に取り組むことが必要です。

また、午王山特別緑地保全地区や5か所の市民緑地（ふれあいの森）があり、湧水・緑地の保全・育成に努めていますが、都市化の進展に伴い、斜面林や屋敷林、社寺林などの緑は減少傾向にあり、かつての「武蔵野の雑木林」の面影は失われつつあります。



(9) 都市計画の概要

① 区域区分

平成 24 年度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 66%、市街化調整区域 34%となっています。

■都市計画区域の指定状況

	区域区分 区域面積	市街化 区域面積	市街化調整 区域面積	最終区域区分 変更年月日
面積(ha)	1,104	733	371	H21.11.20
構成比(%)	100.0	66.4	33.6	

② 用途地域

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は、第一種中高層住居専用地域が約 40%を占め最も多く、低層住居専用地域は指定されていません。

昭和 42 年 9 月の当初指定以降、11 回の変更が行われています。

■用途地域の指定状況

	住居系				商業系		工業系			合計
	第一種 中高層住居 専用地域	第一種 住居地域	第二種 住居地域	準住居 地域	近隣商 業地域	商業地 域	準工業 地域	工業地 域	工業専 用地域	
面積 (ha)	268.4	206.1	8.9	56.7	5.3	14.6	98.2	60.9	13.8	732.9
構成比 (%)	36.6	28.1	1.2	7.8	0.7	2.0	13.4	8.3	1.9	100

※平成 25 年 6 月現在

③ 土地区画整理

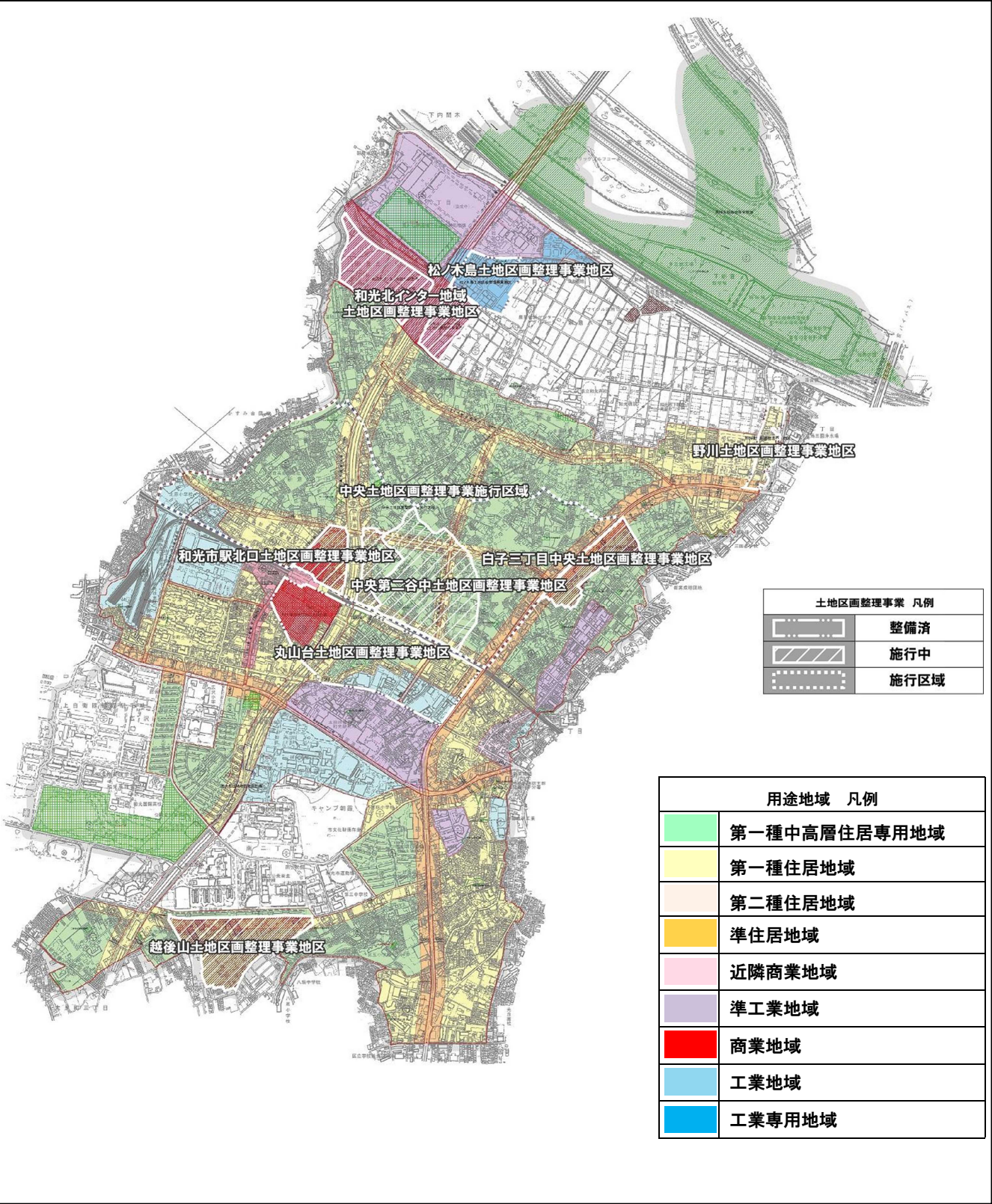
土地区画整理事業は、現在 5 地区で事業中です。

東武東上線北側の中央土地区画整理事業施行区域は昭和 45 年に都市計画決定しましたが、事業化している面積は約 26%（事業中約 37ha／計画区域約 142ha）にとどまっています。

④ 都市計画道路

和光市の都市計画道路の整備率は、平成 23 年 3 月現在で約 70%であり、近隣市（朝霞市、新座市、志木市）の平均整備率約 40%に比べて高くなっています。

■都市計画図



2-2 上位計画の概要

(1) まちづくり埼玉プラン（平成 20 年 3 月 埼玉県策定）

埼玉県の人口は、平成 22 年前後から緩やかな減少期に移行することが見込まれます。

人口減少・超高齢社会の同時進行、経済のグローバル化など、都市を取り巻く環境は大きく変化しています。こうした社会経済情勢の変化に的確に対応した都市計画が求められています。

まちづくり埼玉プランは、埼玉県 5 か年計画である「ゆとりとチャンスの埼玉プラン」、埼玉県都市計画審議会から提言のあった「時代の潮流を見据えた『埼玉の都市計画の基本方向』」を踏まえ、これからの都市計画の指針となるものです。

① 目標年次

まちづくりの目標：平成 20 年 3 月から今後 20 年間

② 埼玉の将来都市像

『みどり輝く 生きがい創造都市』 ～暮らし続けるふるさと埼玉～

- (1) 暮らしやすく、ふるさととして愛着のもてる都市（まち）
- (2) 誰もがいきいきと働いている元気な都市（まち）
- (3) 地域の営みが未来につながる都市（まち）

③ まちづくりの目標

- 1 将来都市像を実現していくため、「安心・安全」「環境」を前提として、3つのまちづくりの目標が設定されている。
 - ・コンパクトなまちの実現
 - ・地域の個性ある発展
 - ・都市と自然・田園との共生
- 2 社会の変化に対応する、5つの戦略施策を示す。
 - ・駅から始まるまちづくり
 - ・プラス1のまちづくり
 - ・みどりと川のまちづくり
 - ・環境と調和した産業基盤づくり
 - ・地域ぐるみの防災まちづくり

（２）第四次和光市総合振興計画（平成 23 年 3 月策定）

市民との協働によるまちづくりを進めていくこと、自然環境と都市機能との調和がとれた住環境を形成しているという魅力を受け継ぎ、誰もが安心して住み続けることができるようなまち、「快適環境都市」を目指すこととしています。

① 期間

基本構想 平成 23～32(2011～2020)年度

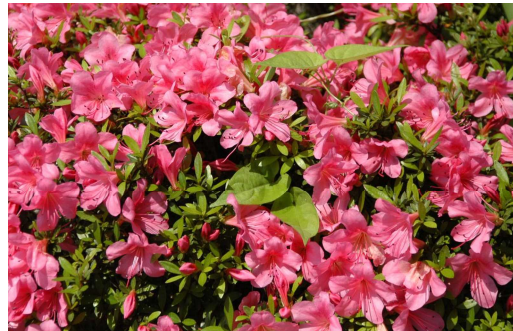
② 将来都市像 【みんなでつくる 快適環境都市 わこう】

4つの基本目標

- | | |
|-----|-----------------------------|
| I | 快適で暮らしやすいまち（都市基盤） |
| II | 自ら学び心豊かに創造性を育むまち（教育・文化・交流） |
| III | 健やかに暮らしみんなで支え合うまち（保健・福祉・医療） |
| IV | 安らぎと賑わいある美しいまち（生活・環境・産業） |



市の木（いちよう）



市の花（さつき）

2-3 市民意向調査

「和光市都市計画マスタープラン」の見直しに向けて、地域の現状や今後のまちづくりについて市民意向調査を実施し、主な結果をまとめました。

実施期間	平成 25 年 6 月 10 日 ～ 24 日
配布・回収方法	郵送
調査対象	20 歳以上の市民の中から無作為に抽出した 2,000 人
回収状況	806 人（回収率 40.3%） <年代別の内訳> 20 歳代 70 人（8.7%） 50 歳代 109 人（13.5%） 30 歳代 206 人（25.6%） 60 歳代 137 人（17.0%） 40 歳代 173 人（21.4%） 70 歳以上 108 人（13.4%） 無回答 3 人（0.4%）

参考）前回調査：和光市都市計画マスタープラン（平成 13 年度）策定のため、平成 9 年度に住民意向調査を実施

（1）市のイメージ

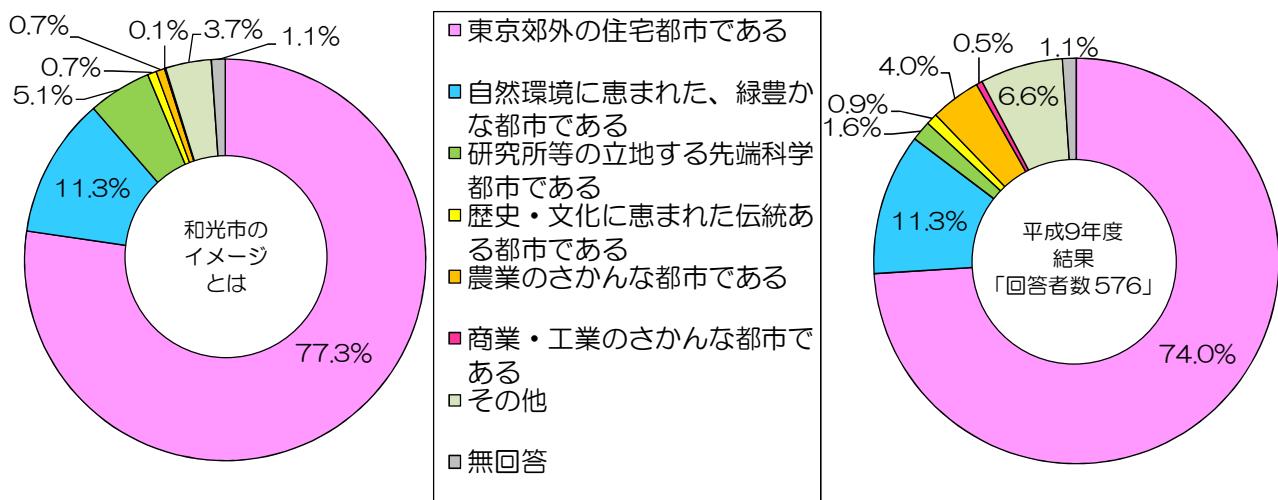
前回結果と同様に「東京郊外の住宅都市」のイメージが高くなっています。次いで「自然環境に恵まれた、緑豊かな都市」が高くなっています。

前回に比べて「先端科学都市」のイメージが向上し、「農業」のイメージは低下しています。



©和光市

⇒和光市は、市民にとって「東京に近いまち・緑豊かなまち」というイメージ。



(2) 市の魅力

約半数が「通勤・通学・買物等が便利」と回答しており、その割合は前回に比べて大幅に増加しています。次いで高いものが「水と緑に恵まれている」です。「良好な住宅地であり住みやすい」が前回に比べて大幅に増加しています。

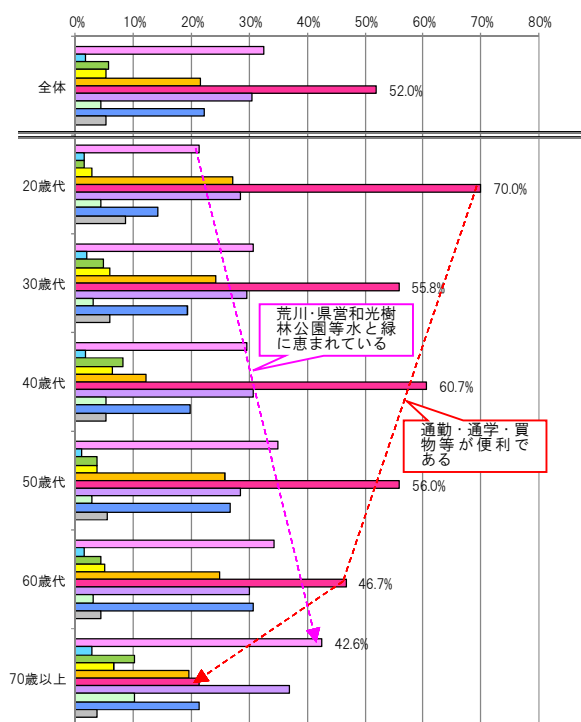
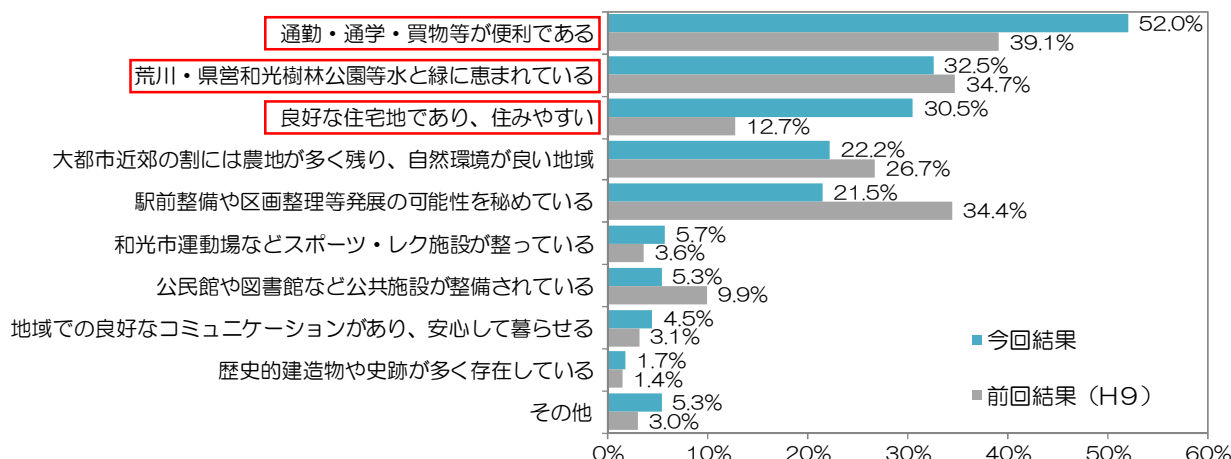
年代別では若い年代で「通勤・通学・買物等が便利」の割合が高く、逆に「水と緑に恵まれている」は年代が上がるごとに増加傾向にあります。



©和光市

⇒市の魅力は、東京に近く通勤通学に便利でありながら自然環境に恵まれている。
⇒「住みやすい良好な住宅地」であることを魅力とを感じる方が増加。

和光市の魅力とは



- 荒川・県営和光樹林公園等水と緑に恵まれている
- 歴史的建造物や史跡が多く存在している
- 和光市運動場などスポーツ・レク施設が整っている
- 公民館や図書館など公共施設が整備されている
- 駅前整備や区画整理等発展の可能性を秘めている
- 通勤・通学・買物等が便利である
- 良好な住宅地であり、住みやすい
- 地域での良好なコミュニケーションがあり、安心して暮らせる
- 大都市近郊の割には農地が多く残り、自然環境が良い地域
- その他

(3) 市の将来の都市像

「高齢者・障がい者・子ども等が安心して暮らせる安全な都市」が最も多くなっています。前回結果に比べてもこの割合は高くなっています。また、「交通機関の整備された、通学や通勤に便利な都市」も大幅に増加しています。

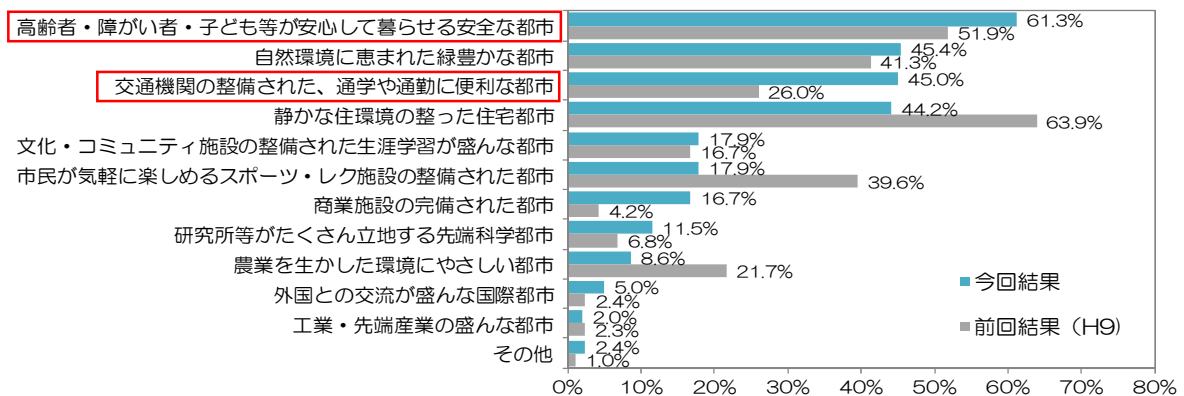
一方で、「静かな住環境の整った住宅都市」、「スポーツ・レク施設の整備された都市」が、前回に比べて低くなっています。



©和光市

⇒最も多い将来像は、誰もが安心して暮らせる、誰もが暮らしやすいまちづくり。

将来の和光市とは



(4) 力を入れるべき分野

前回と同様に「医療・保健施策の充実」が求められています。

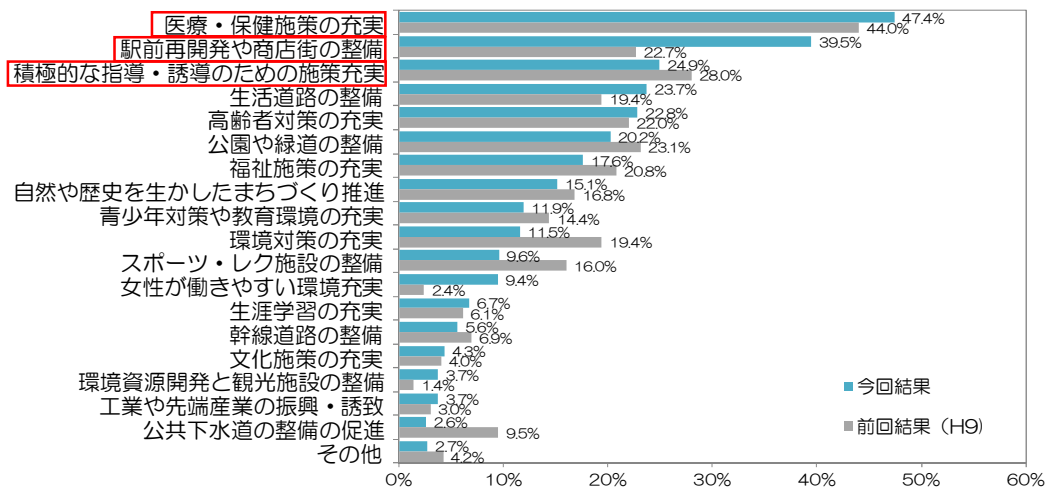
「駅前再開発や商店街の整備」を求める意見が前回よりも大幅に高くなっています。次いで、「積極的な指導・誘導のための施策充実」が高くなっています。



©和光市

⇒医療分野や駅前の拠点性向上など、将来的に想定される高齢化に向けた暮らしやすさの向上が求められる。

イメージする市の実現のため、力を入れるべき分野



(5) まちづくりで重要なもの

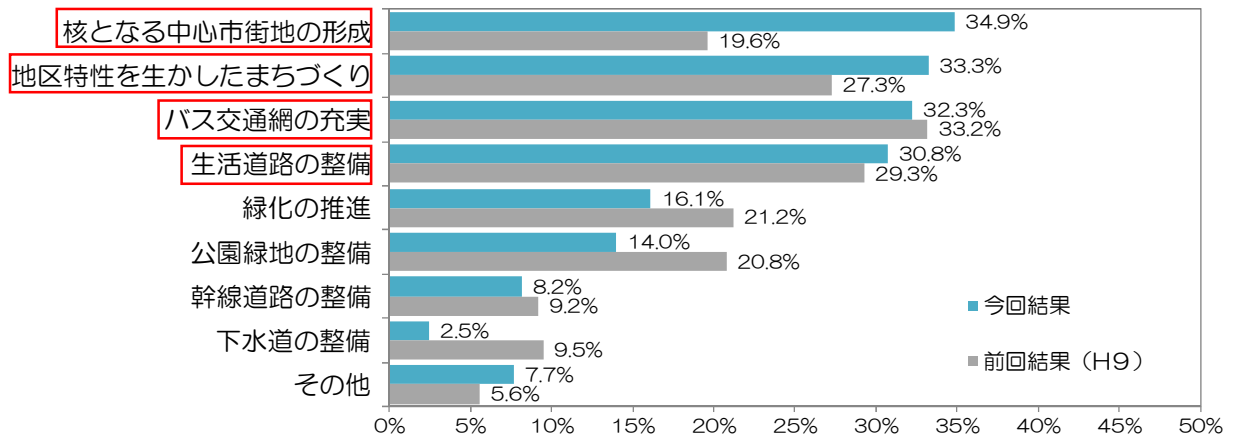
「核となる中心市街地の形成」、「地区特性を生かしたまちづくり」、「バス交通網の充実」、「生活道路の整備」がそれぞれ同程度となっています。



©和光市

⇒多様化する市民ニーズに対応したまちづくりを進めるため、市民と行政のパートナーシップによる推進が重要。

まちづくりで重要なもの



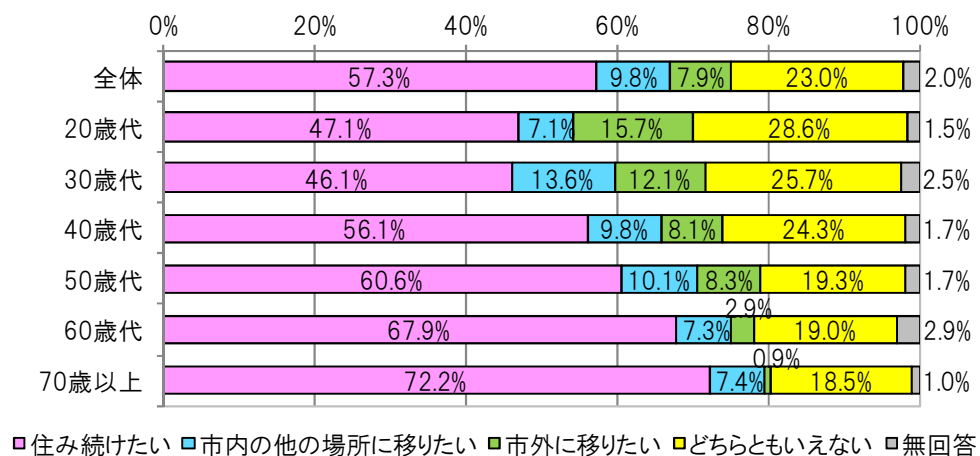
(6) 年代別の定住意向

各年代で「住み続けたい」が高くなっており、年代が上がるごとに増加傾向にあります。また、「市外に移りたい」は20歳代が最も多く、年代が上がるごとに減少しています。



©和光市

⇒各年代で「住み続けたい」が高い。「市外に移りたい」は20歳代が最も多い。



(7) 生活環境

前回結果に比べて、全体的に満足（非常に良い・やや良い）と感じる人が増え、不満（非常に悪い・やや悪い）と感じる人が減っています。

「①交通の便」については、約6割の人が満足と感じています。また、「④通勤・通学の便」、「⑪通風・日当たり」、「⑰公園・緑地」、「⑱自然環境」に対して満足と感じる人が多くなっています。

一方、他の項目に比べて「②道路の整備状況」、「③買物の便」、「⑤医療施設の状況」、「⑫騒音等の公害」については、満足と感じる人が少なくなっています。

「⑫騒音等の公害」については、前回最も不満が多い項目でしたが、今回の結果では、不満と感じる人は減り、満足と感じる人が増えています。



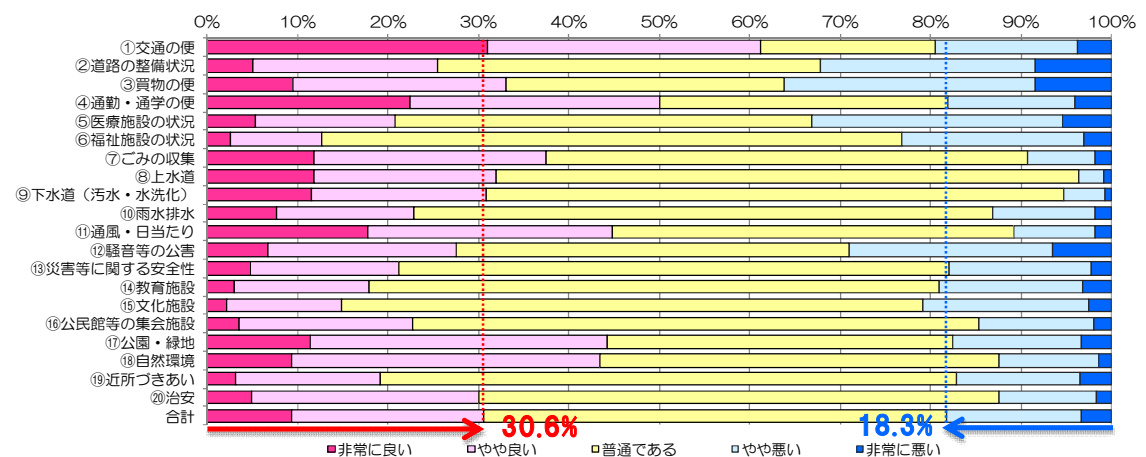
⇒「交通利便性の高さ」と「自然環境の良さ」が和光市の魅力。

⇒買物・医療・道路環境整備が和光市の課題。

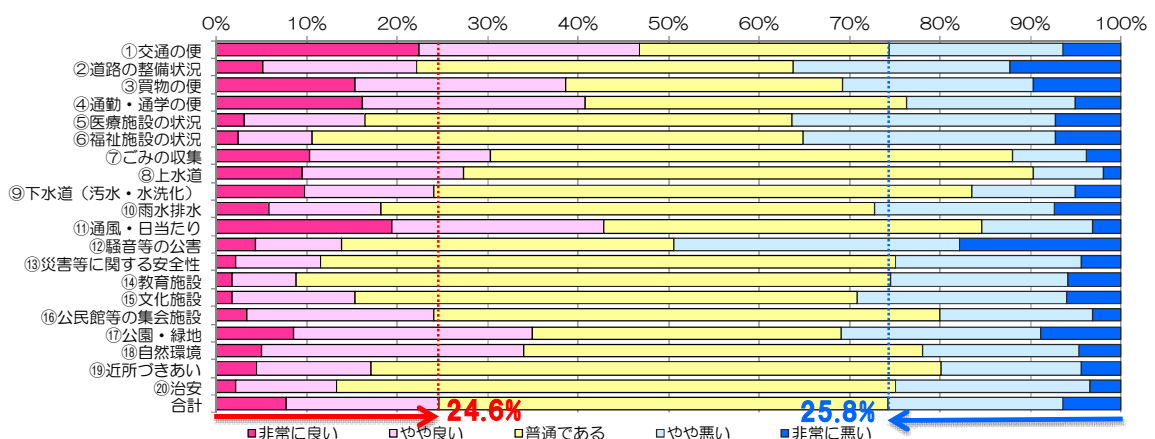
⇒騒音等の公害は改善傾向であるものの更なる対策が求められる。

©和光市

地域の環境に対する満足度



前回結果（H9）



注）赤の点線：満足（非常に良い・やや良いの合計）と感じる人の平均値
青の点線：不満（非常に悪い・やや悪いの合計）と感じる人の平均値

2-4 まちづくりの課題

現況調査、市民意向調査及び事業の実施状況から、和光市のまちづくり課題は、以下のよう整理されます。

① 住宅都市としての質の向上

本市の人口は堅調な増加傾向を示しており、住宅都市としてのポテンシャル（潜在力）を有しています。市民意向調査で表れているように、本市の住宅都市としての存立を支える一番の要因は、都心に近接した利便性のある立地条件にあることから、中高層マンションの建設が見受けられ、その結果、低層住宅と混在している地区があります。また、一部においては狭小宅地をとまなう開発も見受けられます。

本市の住宅都市としての環境を維持・向上していくためには、質の高い市街地形成を図り、多世代が生涯住み続けたいと思う環境づくりが必要です。

② 失われつつある良好な自然環境の保全・活用

都心至近の立地にありながら荒川沿いの農地や丘陵部に残る斜面林や屋敷林、湧水地など、武蔵野の面影を残す良好な自然は、本市の優れた特性となっていますが、市街化の進展に伴い、緑は徐々に失われつつあります。都心近郊の他都市に対して本市の魅力をアピールする上で、これら緑は、非常に有力な資産といえ、また、ゆとりや豊かさへの志向に応える良好な住環境の形成に向けて、自然の積極的な保全、活用及び緑の創出が必要です。

③ 良好な都市基盤の整備

鉄道以北における面的な都市基盤整備の遅れ、既成市街地における密集住宅や住工混在など、本市にはまだ道路や公園などの都市基盤整備を要する地区が多数存在しています。都市としての安全性を確保するため、また、土地の有効かつ適正な利用を促進するため、計画的かつ着実な都市基盤整備の推進が必要です。

特に、生活道路や歩道における安全性確保、子どもの通学時の交通安全については、ソフト面での対応も必要です。

また、近年の東日本大震災や台風等の自然災害の増加により防災・減災対策の重要性が再認識されており、災害に強い都市基盤整備に努めることが必要です。

④ 生活サービス機能の充実

本市の商業地は店舗集積が乏しいほか、回遊性やまちなみ演出など商業環境としての魅力づくりに欠け、十分にぎわいを形成するに至っていません。本市の顔となり市民生活の利便性を支える中心市街地として、魅力ある商業環境の形成、活性化の推進が必要です。

また、市民意向調査においてコミュニティ施設やバス路線の充実が求められています。住宅都市として、一層の生活サービス機能の充実が必要です。

⑤ 厳しくなる財政状況への対応

本市はこれまで、十分な財政を背景にした行政サービスを展開してきました。しかしながら、経済情勢の悪化に伴う市税の減少など本市の財政状況は厳しくなっています。

このため財政状況を十分に踏まえ、既存ストックの有効活用や優先度の高い事業への投資の重点化など、より効率的かつ効果的な公共事業を推進するとともに、市民と行政がともに公共を支えていくことが必要です。

3 都市像の確立

3-1 基本理念

「住宅都市としての質の向上・成熟化」を目指す上でのまちづくり概念として、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
— みどり豊かな和光らしさを求めて**

《基本理念の視点》

「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、都市を形成する上で最も基礎的な指標目標であり、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ぬまちづくりの課題といえます。

災害等に対する安全性はもとより、今日においては、生命の健全性を維持する上での自然環境との共生をするなかで、すべての市民が安全かつ便利な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、潤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充実を図っていく必要があります。

3-2 将来都市像

和光市の特性である都心との近接性を生かし、「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、次の将来都市像を掲げます。

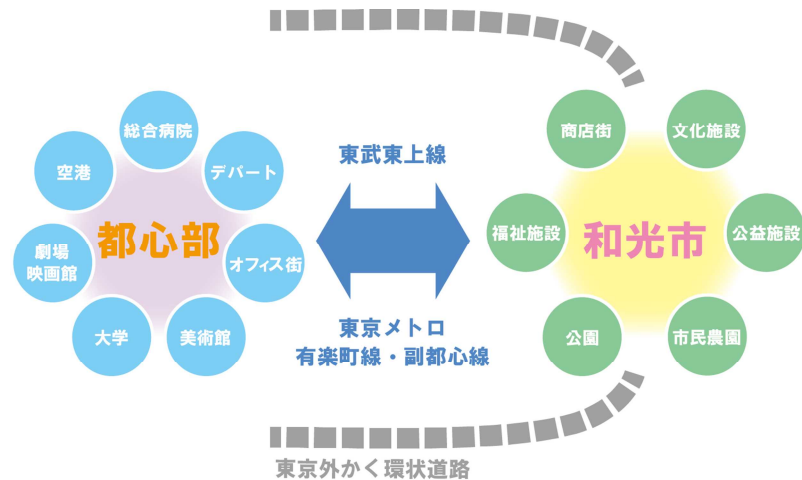
■ 将来都市像

心和み、光輝くまち

ホームタウン 和光

■ ホームタウンの概念

ベッドタウンを超えて、市民の生活全体を包み込む“ホームタウン”として「より安心」「より快適」を実現するまちとして、次のような和光市の将来イメージを表しています。



■ 基本要件

● 「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 : だれにもやさしいまちづくりの推進

● 「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整備
- 水と緑のネットワーク : 緑の拠点やネットワーク化による、潤いある都市環境の形成
- 景観形成 : 地域性を活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

3-3 都市の基本構造

「より安心」「より快適」な暮らしを支えるものとして、次の基本的な都市構造により、まちを構成します。

(1) 基本的なゾーンの構成

● 中心ゾーン

和光市駅周辺の商業地を核として、生活の拠点となる多様な機能が集積し、都市的な魅力を備えたまちの中心ゾーンの形成を図ります。

● 住宅ゾーン

中心ゾーンを取り囲むように、各地区の特性に配慮した良好な環境の住宅地を配置し、利便かつ快適な暮らしの場の形成を図ります。

● 新産業・物流ゾーン

和光北インターチェンジ周辺部は、利便性の高い広域的な交通条件を生かし、新産業・物流機能を集積した産業拠点の形成を図ります。

● 荒川・農地ゾーン

荒川沿いの農地は、都市の中のオープンスペースとして積極的に保全し、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。

(2) 基幹的な軸の構成

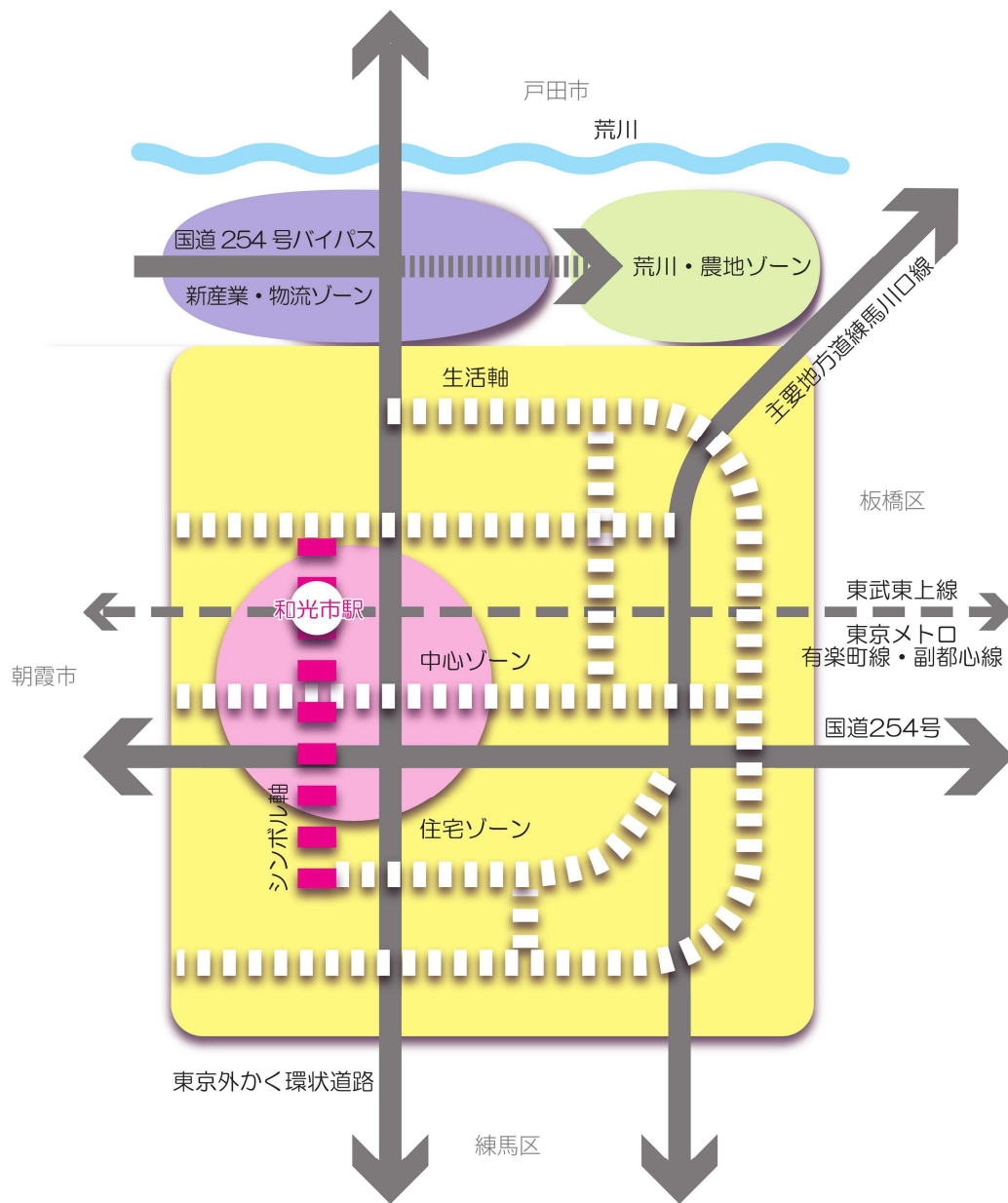
● シンボル軸

中心ゾーンを貫く駅前通りは、まちの顔となる景観を展開し、まちの中核的施設を結ぶシンボル軸の形成を図ります。

● 生活軸

住宅地を連携し、主な生活利便施設を結ぶ生活道路のネットワークを形成し、市民生活を支える安全で快適な暮らしの軸の展開を図ります。

■都市基本構造図



■都市基本構想図 凡例

- | | | | |
|---|-----------|---|-------|
|  | 荒川・農地ゾーン |  | シンボル軸 |
|  | 中心ゾーン |  | 生活軸 |
|  | 住宅ゾーン | | |
|  | 新産業・物流ゾーン | | |

3-4 都市フレームの設定

(1) 将来人口フレーム

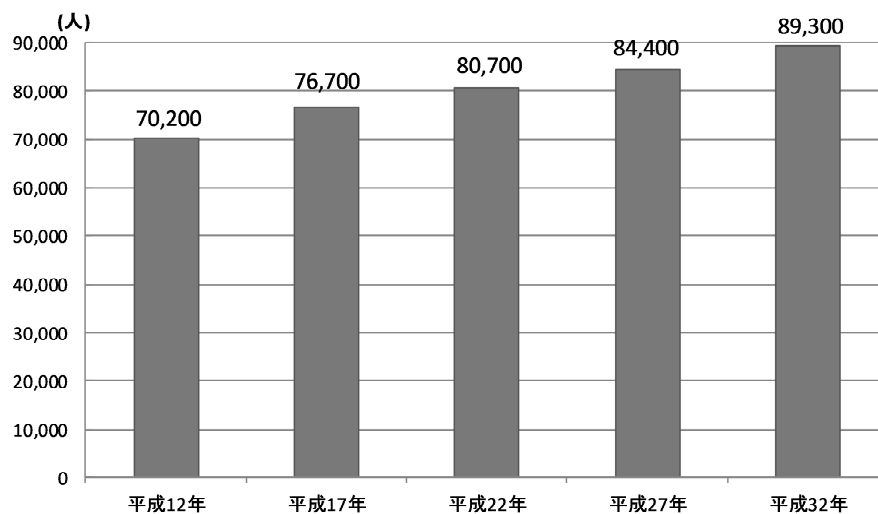
本市の人口の推移は、依然、増加傾向を維持しています。

コーホート要因法^(※1)に基づく本市の将来人口の推計値は次のとおりであり、同推計値を本計画における計画フレームとします。

将来人口フレームの推計値は、第四次和光市総合振興計画（平成23年3月策定）に準じています。

■将来人口フレーム

年 度	平成12年 (実績値)	平成17年 (実績値)	平成22年 (実績値)	平成27年 (推計値)	平成32年 (推計値)
人 口 (人)	70,200	76,700	80,700	84,400	89,300



(※1) コーホート要因法：現在、最も一般的に用いられる将来人口の推計方法。年齢階層別の人口に、社会移動率、出生率、生残率を設定し、将来人口の増減を推計する。厚生労働省の都道府県別人口推計等に用いられている。

4 将来の全体都市構想

4-1 全体都市構成

(1) ゾーン構成

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、豊かなオープンスペースを有する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

市の玄関口として、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

タウンコア及びシビックコアの周辺部は、商業業務等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、緑豊かな環境を基調として、各々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。

● 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、農地の保全や利用集積を図るとともに、自然環境と調和した都市農業の展開を図ります。

● リフレッシュゾーン

荒川及び河川敷は水辺の自然を生かし、レクリエーションや野外活動の場として活用を図ります。

● 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する新産業・物流業務の立地用地として活用を図ります。

(2) 拠点構成

まちの中核的都市機能を担う核的な拠点と、生活を支援する身近なコミュニティ拠点をバランスよく配置し、きめ細かな生活支援機能を展開します。

● タウンコア（商業・業務拠点）

和光市駅の周辺部は、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、商業業務等の多様な機能を誘導し、土地の高度利用を図ります。

● シビックコア（行政・文化拠点）

市役所を中心に核的な公共施設が集積する重要な拠点として、各施設が一体的に構成するコミュニティ空間を形成します。

● リフレッシュコア

拠点的な公園である和光樹林公園は、まちの中において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・充足を図ります。また、荒川河川敷運動公園及びアーバンアクア公園（平成 29 年度開園予定）により市民の憩いの場を提供します。

（３）軸構成

交通の機能に応じた道路網を構成し、住宅地内への不要な自動車交通を排除するとともに、住宅地内を結ぶ生活道路のネットワークを形成し、安全で快適な生活空間を確保します。

① 自動車系交通軸

● 都市骨格軸

都市骨格軸は、南北・東西の骨格的な交通網の形成と広域的交通や周辺都市間の交通を集約し、十分な幅員を持つ車道と歩道の分離された安全な道路として整備を図ります。

● 地区幹線軸

地区幹線軸は、都市骨格軸から住宅地への自動車交通を集約的に処理し、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。

② 歩行者系交通軸

● シンボル軸

シンボル軸は、和光市駅前商業業務地（タウンコア）、市役所周辺（シビックコア）、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、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ります。

● 生活軸

生活軸は、各地区ごとに住宅地内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。

● 主要緑軸

主要緑軸は、市街地と市の基幹的なオープンスペースである荒川沿いの農地ゾーンとを結ぶ緑の軸として整備し、東京外かく環状道路、白子川、谷中川及び越戸川において歩道等の緑化を図ります。

■全体都市構成図



4-2 土地利用方針

(1) 住宅地区

本市の資産である緑豊かな環境を基調に、各地区の自然や歴史的特性を生かし、地区ごとの個性を反映した、特色ある住宅地を形成します。

● 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、住宅及び商業業務等の都市機能が複合した利便性のある都市型住宅地を形成します。

市役所周辺は、大規模な公的機関と一体的に、ゆったりとしたオープンスペースの中に住宅とともに生活支援施設等の導入を行い、生涯住み続けたいと思う住宅地を形成します。

● 一般住宅地区

一般住宅地区においては、地区計画等の都市計画制度を活用して狭小敷地の住宅開発を抑制し、ゆとりある敷地の住宅地を形成します。

和光市駅北部は、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緑豊かな住宅地を形成します。

和光市南部は、農地と住宅地が調和する良好な住環境を形成します。

白子川沿いは、斜面緑地や湧水地の保全を図りながら、また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川沿いの水辺と緑に恵まれた潤いある住宅地を形成します。

(2) 商業業務地区

駅前や幹線道路沿いの立地を生かした商業業務地の形成に向けて道路等の都市基盤を整備するとともに、公共空間を活用したにぎわいを創出し、まちの活性化、商業機能の立地誘導を図ります。

● 駅南口商業業務地区

和光市駅南口の商業業務地は、土地の高度利用を推進し、商業業務施設の誘導を図るとともに、魅力的な商業環境を形成し、にぎわい・活気に富むまちの商業核として活性化を図ります。

● 駅北口商業業務地区

和光市北側の玄関口として、商業業務施設を中心に土地の高度利用を推進するとともに、地区の生活利便性の向上を図りつつ、隣接する住環境が損なわれることのないような、落ち着いたまちなみの商業業務地を形成します。

● 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、沿道商業業務施設等の利便を増進し、交通条件を生かした都市機能の導入を図るとともに、後背する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・研究所・学校等がまとまって立地する国道 254 号南側の地区は、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。

（４）工業・物流業務地区

既存の自動車製造メーカーの事業所と住環境との調和・共存を図り、また、東京外かく環状道路の交通条件を生かした新たな工業・物流業務地区を形成し、本市の産業的活力を維持・増進を図ります。

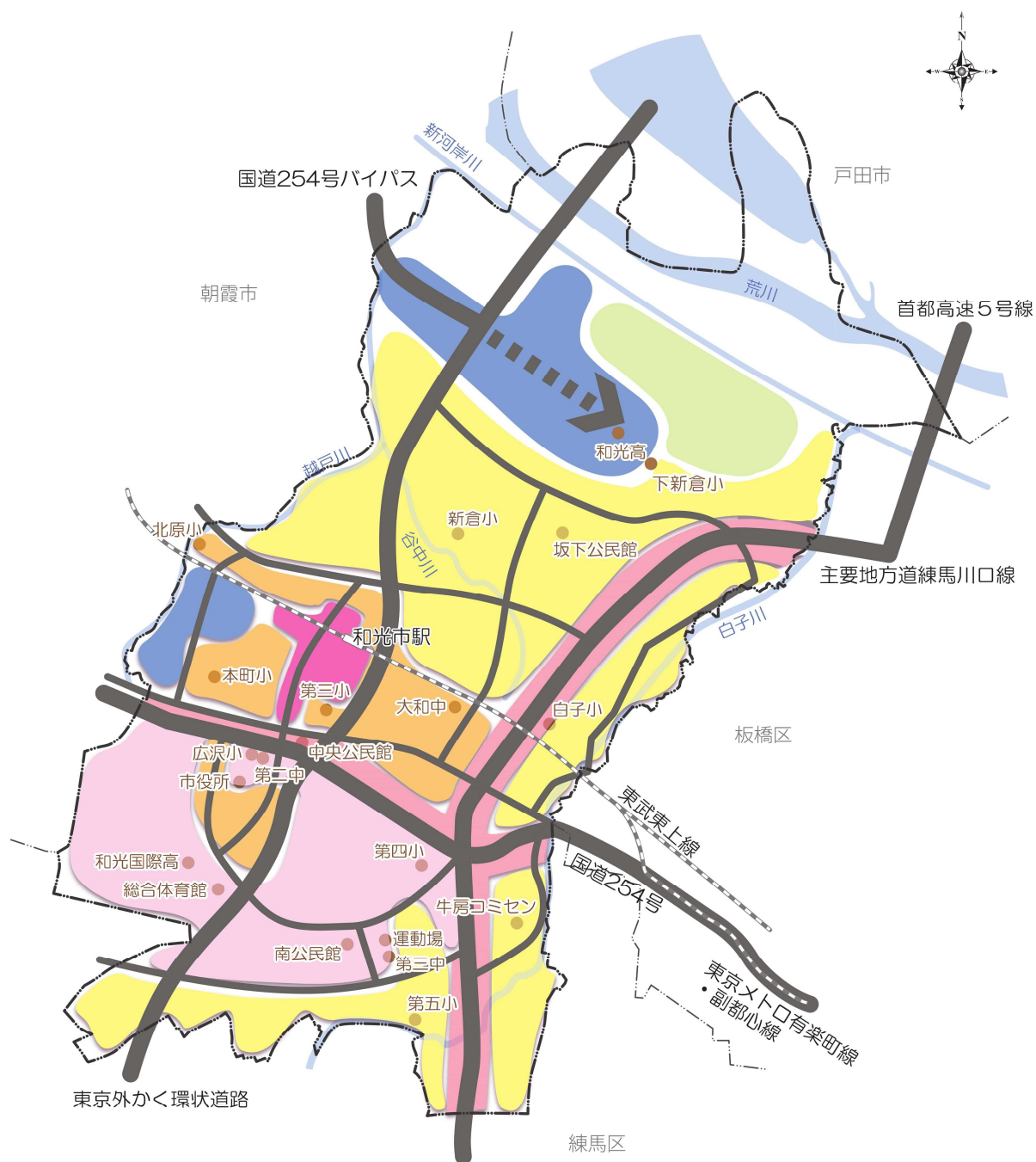
東京メトロ車両基地及び自動車製造メーカーが立地する本町産業地区は、周辺市街地と調和する環境の形成を図ります。

和光北インター地区及びその東側は、東京外かく環状道路和光北インターチェンジに隣接した立地を生かし、主に環境・情報分野の新産業の工場及び物流関連施設の立地誘導を図ります。

（５）農業地区

荒川沿いの低地部に展開する優良な農地は、農業地区としての保全や利用集積を図るとともに、市民農園等として活用し、荒川沿いの農地を背景とした憩いの場を形成します。また、国道 254 号バイパス延伸に合わせて農地の保全に配慮しながら店舗等の沿道サービス施設を誘導し、良好な沿道利用を図ります。

■土地利用方針図



■土地利用方針図 凡例

- | | | | | | |
|---|--------|---|------------|--|-----------|
|  | 複合住宅地区 |  | 駅南口商業業務地区 |  | 工業・物流業務地区 |
|  | 一般住宅地区 |  | 駅北口商業業務地区 |  | 農業地区 |
| | |  | 沿道商業業務地区 | | |
| | |  | 公益・文教系施設地区 | | |

4-3 都市施設整備方針

(1) 交通施設

広域的な交通需要に対応できるよう都市計画道路の整備を推進し、本市の骨格的な道路網の早期完成に努め、交通の円滑化を図るとともに、市民の足となる公共交通の利便性の向上に努めます。

また、シンボルロードの景観整備を図るほか、住宅地内においては、主な生活支援施設等を結ぶ歩行者・自転車の安全に配慮した道路ネットワークを整備し、住宅地内の安全・快適な生活軸を形成します。

これら道路の整備に当たっては、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します。

また、骨格的な機能を担う道路は、街路植栽を導入するなど、豊かな街路景観の形成に努めます。

なお、施設整備に当たっては、土地区画整理事業、道路整備実施計画等に基づき事業を実施します。

● 広域幹線道路

広域幹線道路としては、主に東京外かく環状道路が機能を担い、広幅員の道路空間を利用した緑の軸として活用するとともに、沿道環境の保全を図ります。

● 都市幹線道路

都市の骨格を構成する道路としては、国道 254 号、主要地方道練馬川口線及び国道 254 号バイパス（都市計画道路志木和光線）が機能を担い、周辺都市と本市を結ぶ主要道路として、円滑な交通処理機能を確保します。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。

● 地区幹線道路

広域幹線・都市幹線道路から住宅地への自動車アクセスを担う主要道路としては、都市計画道路宮本清水線・広沢原清水線・諏訪越四ツ木線・吹上赤池線、県道新座和光線、市道 408 号線が機能を担います。また、住宅地への主要アプローチ道路として良好な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。

● シンボル軸

市の中心的施設（和光市駅・駅前商業地・市役所・和光樹林公園）を結ぶ道路をまちの顔となるシンボルロードとして整備します。街路植栽、舗装デザイン、電線地中化等により道路空間の修景を図るとともに、良好な沿道のまちなみを誘導します。

● 生活軸

生活軸となる道路は、公園やコミュニティ施設などを結ぶ歩行者・自転車の安全に配慮した道路であるとともに、住宅地内の車による移動も考慮した身近な道路として整備します。また、道路構造に応じ、並木道やコミュニティ道路として整備を進め、人も車も安全で快適な生活軸の形成を図ります。特に、子どもの通学時の安全が確保できるよう、歩道の確保や歩車道区分の明確化を図ります。

(2) 公園・緑地

荒川沿いの水辺や農地、丘陵部の樹林等、豊かな自然を生かした拠点的な公園の整備を図り、特色あるレクリエーション・憩いの場を提供します。

市街地においては身近な公園の充実を図るとともに、斜面林、社寺林等の緑を保全し、武蔵野の面影が残る緑豊かな住環境の基盤を形成します。また、河川や街路による緑の軸を形成し、荒川の自然と市街地の緑とのネットワーク化を図ります。

● 拠点的な公園・緑地

拠点的な公園としては、和光樹林公園等の維持管理のほか、アーバンアクア公園を整備し、市民に憩いの場を提供します。

拠点的な緑地としては、特別緑地保全地区、市民緑地等を活用しながら、斜面林、社寺林、屋敷林等の保全を図りつつ公園に取り入れるなど、武蔵野の面影を生かした住宅地の緑化を推進します。

また、住宅地内の身近な公園の充実に向けて、街区公園等の適切な配置を図っていきます。

● 緑のネットワーク

東京外かく環状道路は、和光樹林公園からアーバンアクア公園・荒川へ至る緑の南北軸として維持管理を図ります。

また、白子川・谷中川・越戸川の多自然化^(※2)や沿川の散策路化を図り、荒川と市街地をつなぐ水辺のネットワークとして活用します。

シンボルロード及び生活軸は、まち中の主要な緑のネットワークとして、緑豊かな街路空間の整備を図ります。

(※2) 多自然化：瀬や淵、河畔の植生など川が持つ本来の環境に基づいた河道や護岸の整備を図り、生態系を再生する川づくりの試み。

（３）公共下水道

公共下水道は、污水排水施設により河川等の水質を保全し、また、雨水排水施設により市街地等の降雨による浸水を防止するなど、都市における良好な生活環境を保つ上で、不可欠となる施設です。既成市街地における未整備区域の早期整備に努めるとともに、市街化の進展や新規開発などの動向に適切に対応し、土地区画整理事業等により整備を進めていきます。

また、老朽化した施設について、重要度などを勘案して計画的な更新を実施するとともに、震災等災害時でも污水处理に支障をきたさないように、重要な管路施設の耐震化など、管渠及びマンホールの災害対策を推進します。

● 雨水

都市化の進展に伴う雨水流出量の増大や集中豪雨などによる浸水にも対応できるように、河川改修の進捗や市街化の進展を踏まえながら、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。雨水排水施設が未整備の地区においては、面的な開発に際し、まちづくり条例に基づいて雨水貯留施設や浸透性の排水施設の設置を指導するなど、流出の抑制策を講じ、適切な雨水処理に対処していきます。

● 污水

土地区画整理事業等、市街化の進捗にあわせ污水排水施設の整備を進め、生活排水等の適切な処理を図ります。

（４）河川

市街化の進捗等にあわせ、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るなど、総合的な治水対策を進め、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潤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整備を進めます。

（５）生活関連施設

市内の各地域において、生活利便性の向上や文化・コミュニティ活動等を支える生活関連施設の充実を図り、余暇活動や生涯学習などの多様なニーズに対応します。

また、小・中学校の施設開放を推進し、コミュニティの拠点として活用します。

● 生活支援施設

文化活動、コミュニティ活動や行政サービス等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を図るとともに、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、施設の集約的な配置による施設相互間の利便性を確保するとともに、コミュニティや通勤・通学、買物等日常生活に際しての市民利用の利便性に配慮する等市全体における機能分担を踏まえ、地域性を活かした機能の導入に努めます。

また、地区における身近な生活機能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の活用を図ります。

● 小・中学校

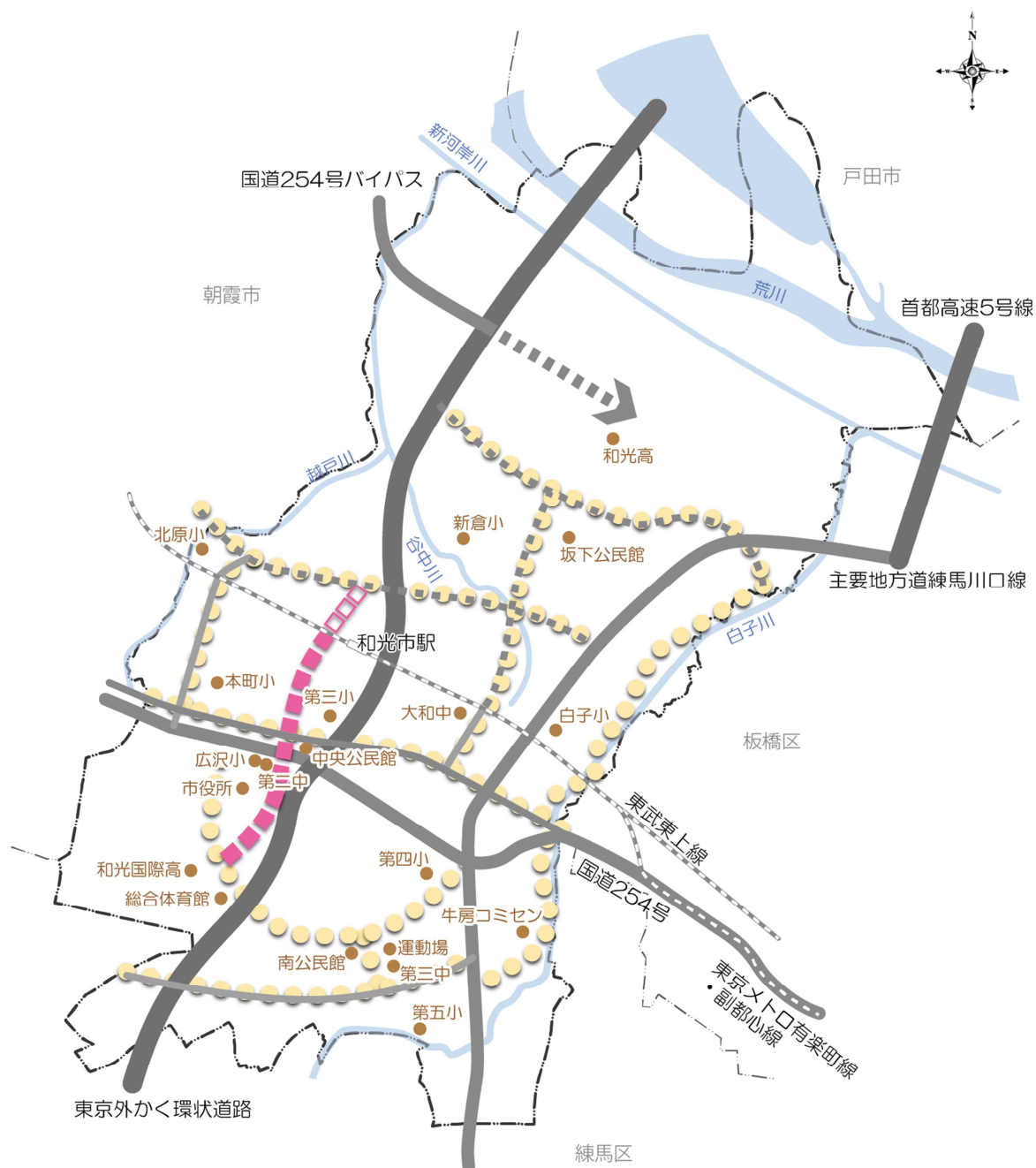
児童・生徒の動向に対応した学校施設の整備を進め、教育環境の充実に努めるとともに、地域の児童・生徒数のバランスを図りながら、施設の適正な配置に努めます。

また、避難所・防災拠点としての機能を強化するとともに、校庭や体育館等の施設開放を推進し、地域の拠点として積極的に活用します。



東京外かく環状道路 側道（市道 524 号線）

■都市施設（道路）整備方針図



■都市施設（道路）整備方針図 凡例

- | | | |
|------------------|------------------|------------------|
| ■ 広域幹線道路（供用済） | — 地区幹線道路（供用済） | ■ ■ ■ シンボル軸（供用済） |
| ■ 都市幹線道路（供用済） | - - - 地区幹線道路（計画） | ■ ■ ■ シンボル軸（計画） |
| ■ ■ ■ 都市幹線道路（構想） | ● ● ● 生活軸 | |

4-4 都市環境形成方針

(1) 自然環境・農地の保全

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自然が徐々に失われつつあります。都市環境の形成に当たっては、環境基本計画、緑地保全計画等に基づき、これら自然の保全を積極的かつ計画的に推進し、市民との協働により都市環境の向上を図り、地域の風土・生態系の維持・再生に努めます。

● 樹林地・湧水地の保全

丘陵部に残る斜面林、屋敷林、社寺林は、武蔵野の面影を留める原風景の緑として特別緑地保全地区や保存樹木の指定、市民緑地制度の活用等により、保全・育成を図ります。また樹林下にしみ出る湧水地は市民との協働により積極的に保全し、地域の豊かな環境を象徴するシンボリックな自然として公園等に取り込むなど、まちづくりの資源とします。

● 農地の保全

荒川沿いの農地部は、農地と自然が調和した環境を形成し、昆虫や小動物等の多様な生息環境の保全・再生に寄与しています。市民農園などを核として、市民の憩いの場を形成するとともに、ビオトープ^(※3)を整備するなど、自然とのふれあいの場として活用します。

● 河川・水辺の保全

荒川・新河岸川は、大河を軸とする首都圏レベルの環境軸を形成するものとして、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、白子川、谷中川、越戸川は、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、生物の生息環境等を確保するとともに、住宅地に潤いをもたらす身近な自然空間として活用を図ります。

(※3) ビオトープ：単に植物があるだけの「緑」ではなく、特定の生物群落が生存できるような、特定の生態的な環境条件を備えた良好な自然空間。一般的には小動物・昆虫等が生態系を形成する湿地や水辺のある緑地をいうことが多い。

（２）環境負荷の少ないまちづくり

市街地整備に当たっては、緑豊かなまちづくりや水循環等を推進し、ヒートアイランド現象^(※4)などの都市気象を緩和する自然にやさしいまちづくりを推進します。

● 緑豊かなまちづくり

土地区画整理事業などに際し、緑豊かな公園整備や街路樹等による道路緑化を積極的に推進するとともに、住宅等については緑化協定等の手法による緑化を推進し、緑豊かな都市空間を創出します。

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。

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、緑豊かなまちづくりを推進します。

● 水循環の推進

土地区画整理事業等に際し、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、既存住宅等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。



赤池親水公園（越戸川）

(※4) ヒートアイランド現象：都市化により、地盤のコンクリート化、緑地の減少、エネルギー消費の増大が進み、都心部で平均気温が上昇する現象。等温線を描くと都心部が島のような形になることから、「ヒートアイランド」と呼ばれている。

4-5 都市景観形成方針

荒川沿いの低地部に突き出した台地の突端部に位置する本市は、複雑な地形を構成し、自然環境や土地利用の形態等により個性的な表情を持ついくつかの景観ゾーンに区分されます。

本市は、平成 22 年に景観行政団体になり、都市景観の形成に当たっては、和光市景観計画に基づき景観ゾーンの特色を生かした多様な表情のまちなみを形成し、和光らしさのある個性的な都市景観の創出を図ります。

また、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を設定し、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) 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。

● シンボル景観軸

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ロードとして位置付け、沿道のまちなみと一体的にまちの顔となる軸景観の形成を図ります。

● 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生活軸及び地区幹線道路は、日々の暮らしの中で身近に接し、まちへの愛着を育む住宅地内の景観軸として、豊かな緑を基調に、きめ細やかで表情の豊かな住宅地・街路景観を展開します。

● 河川景観軸

荒川、新河岸川、白子川、越戸川及び谷中川の周辺では、潤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

台地端斜面とこれに伴う斜面林により縁取られる眺望景観軸は、低地部を望む見晴らしを楽しむことができるよう、また、周辺からそれを見通すことができるよう眺望を確保します。

（２）景観拠点の形成

本市の顔となる和光市駅周辺地区、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付け、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、魅力ある商業業務地と発展しつつあることから、本市へ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。

また、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緑は、それぞれに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、緑などとの調和を図ります。

また、伝統芸能や和光市ゆかりの文化人の足跡を継承するような、テーマ性を持った景観を保全・創出します。

（３）景観ゾーンの形成

本市の景観は、おおむね次のような５つのゾーンとして区分され、各ゾーンの特色を生かした景観形成を図ることとします。

● 北側低地ゾーン

堤防や河川を背景とした「農地と共存する景観」を形成します。

- ・ 農地や樹林の保全
- ・ 新河岸川・荒川沿いの川辺の緑・自然の回復
- ・ 農地になじむ施設等の緑化・修景
- ・ 緑道や並木等による台地と川を結ぶ緑のネットワーク化

● 北側台地ゾーン

地形を生かしながら多様な樹林を背景に、「歴史的な環境と調和する住宅地景観」を形成します。

- ・微地形（起伏）や斜面林・社寺林、農地（生産緑地）の保全
- ・坂道、小路などの演出
- ・緑豊かな住宅地景観の誘導
- ・谷中川沿いの水辺景観の形成

● 鉄道沿い南台地ゾーン

新旧の施設を背景に、新しい中心的な施設・空間が展開する「にぎわいのある市街地景観」を形成します。

- ・まちのイメージを高める駅前広場・シンボルロードの整備
- ・個性ある商店街のまちなみの形成
- ・まちなみを彩る特色ある通り・街角広場等の整備
- ・店舗併設型の集合住宅、業務ビルの立地促進

● 南側台地ゾーン

まとまりのある樹林の中に、様々な施設や住宅地が融け込み、まちなみを形成する「緑と調和した市街地景観」を形成します。

- ・街路の緑と公益施設・住宅団地内の緑による一体的な樹林の形成
- ・まちなみと一体となる敷地境界の緑化誘導
- ・建物や庭先空間を活用した演出

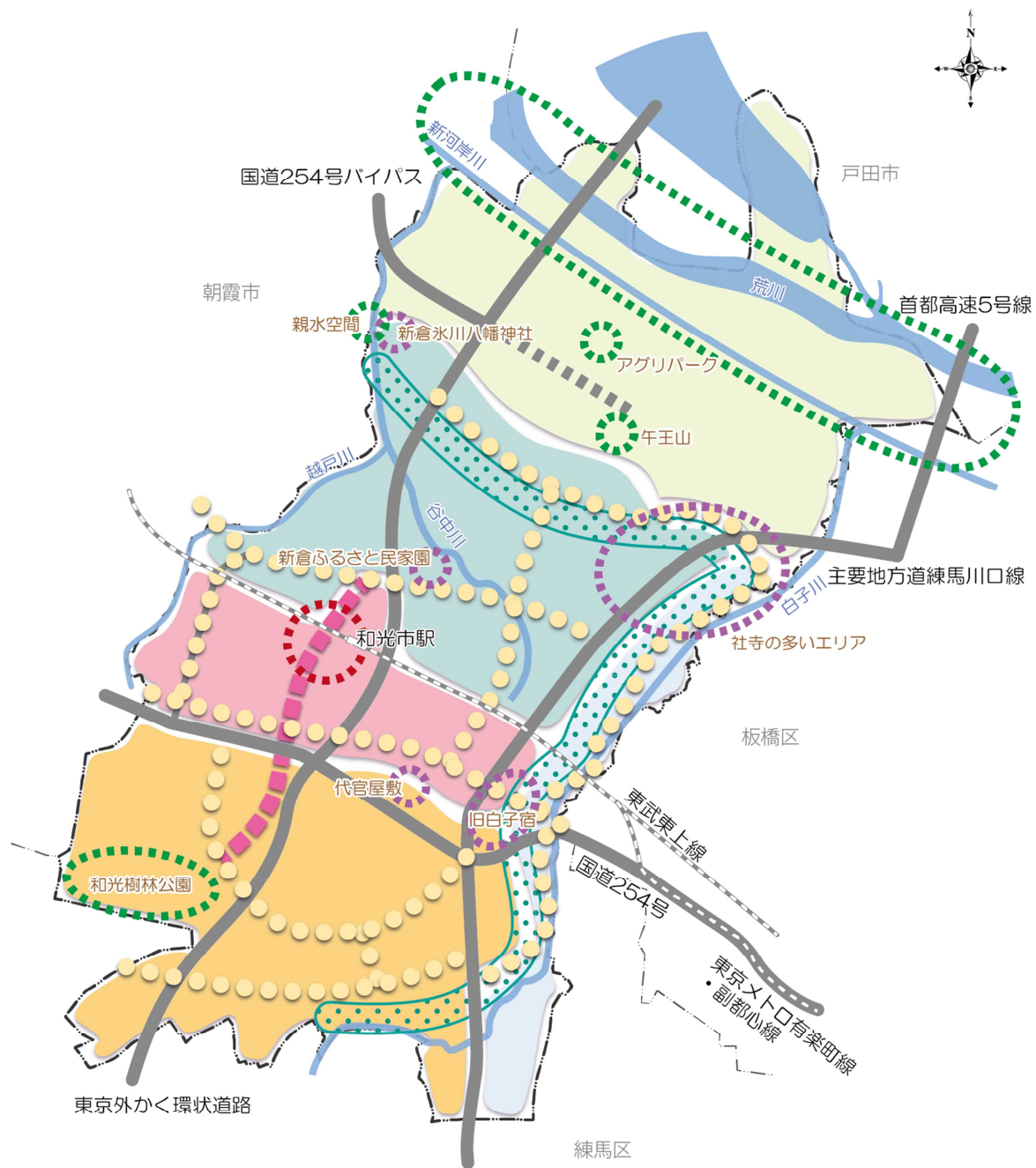
● 白子川沿い低地ゾーン

白子川沿いの斜面と樹林を背景とし、宿場町の面影を継承する「歴史的雰囲気具备えた市街地景観」を形成します。

- ・坂道や橋の修景、斜面樹林の保全
- ・歴史的雰囲気を演出する辻空間（交差点・橋詰め^(※5)等）の演出
- ・街道をイメージしたデザインの路・まちなみの誘導
- ・白子川の修景・散策路化

(※5) 橋詰め：橋の渡り口となる橋のたもとと空間。小広場を設けることにより、親水性・眺望に優れた憩いの場が形成され、また橋を特徴づける景観的な要素として重要な役割を担う。

■都市景観形成方針図



■都市景観形成方針図 凡例

【景観軸】

- ■ ■ シンボル景観軸
- ● ● 住宅地景観軸
- 河川景観軸
- ● ● 眺望景観軸

【景観拠点】

- 中心市街地景観の拠点
- 緑の拠点
- 歴史・文化の拠点

【景観ゾーン】

- 北側低地ゾーン
- 北側台地ゾーン
- 鉄道沿い南台地ゾーン
- 南側台地ゾーン
- 白子川沿い低地ゾーン

4-6 都市防災化方針

災害発生時の安全な避難活動が図れるよう、地域防災計画における避難路・避難場所の指定、隣接区との災害協定等に基づき都市防災の強化を図ります。また、災害に対し安全性の高い都市構造を形成するものとして、住宅密集地の改善や急傾斜地の安全対策を推進するとともに、防災空間となる公園の整備や農地・緑地等の保全を図ります。

(1) 避難路・避難場所の整備

市街地火災等に対し、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、隣接する練馬区及び板橋区との調整により、広域避難場所の相互利用等を図るなど、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。

● 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等の整備を推進し、市内を網の目状に覆う避難路（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。

● 避難場所の整備

市街地火災等に際し市民の安全を確保する避難場所としては、広域避難場所である和光樹林公園を活用します。また、隣接する練馬区及び板橋区と災害時応援協定に基づき広域避難場所の相互利用化を進めるなど、広域的な視点により、道路や地形などの条件を踏まえた適切な避難体制の構築に努めていきます。

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。

避難所として小・中学校、公民館及びコミュニティセンター等を活用し、耐震・耐火構造により防災性を強化するとともに、防災倉庫等の整備を進め、防災拠点としての機能の充実に努めます。

(2) 市街地の防災性の向上

災害の恐れのある危険個所について改善策を進めるとともに、防災空間の充実化を図ります。

● 住宅密集地域の再整備

住宅密集地域の防災上の安全を図るため、市街地開発事業等を推進し、道路・公園の整備を図ります。

● 急傾斜地安全対策

土砂災害による崩壊の危険性のある急傾斜地については、埼玉県等と調整を図り崩壊防止対策を推進し、防災性の向上を図ります。

● 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、既設公園を整備し、防災空間としての機能向上を図ります。

- **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担う農地、緑地等を保全します。

また、市内を区画する主要道路について、延焼遮断帯として沿道整備、建築物の不燃化等を計画的に推進していきます。

(3) 水害予防施設の充実

河川等における水害を未然に防止するため、計画的に水害予防対策に努めます。

- **河川施設、内水予防施設の整備**

河川施設として排水機場、排水ポンプ場、内水予防施設としての調整池、雨水貯留・浸透施設の整備を進めます。

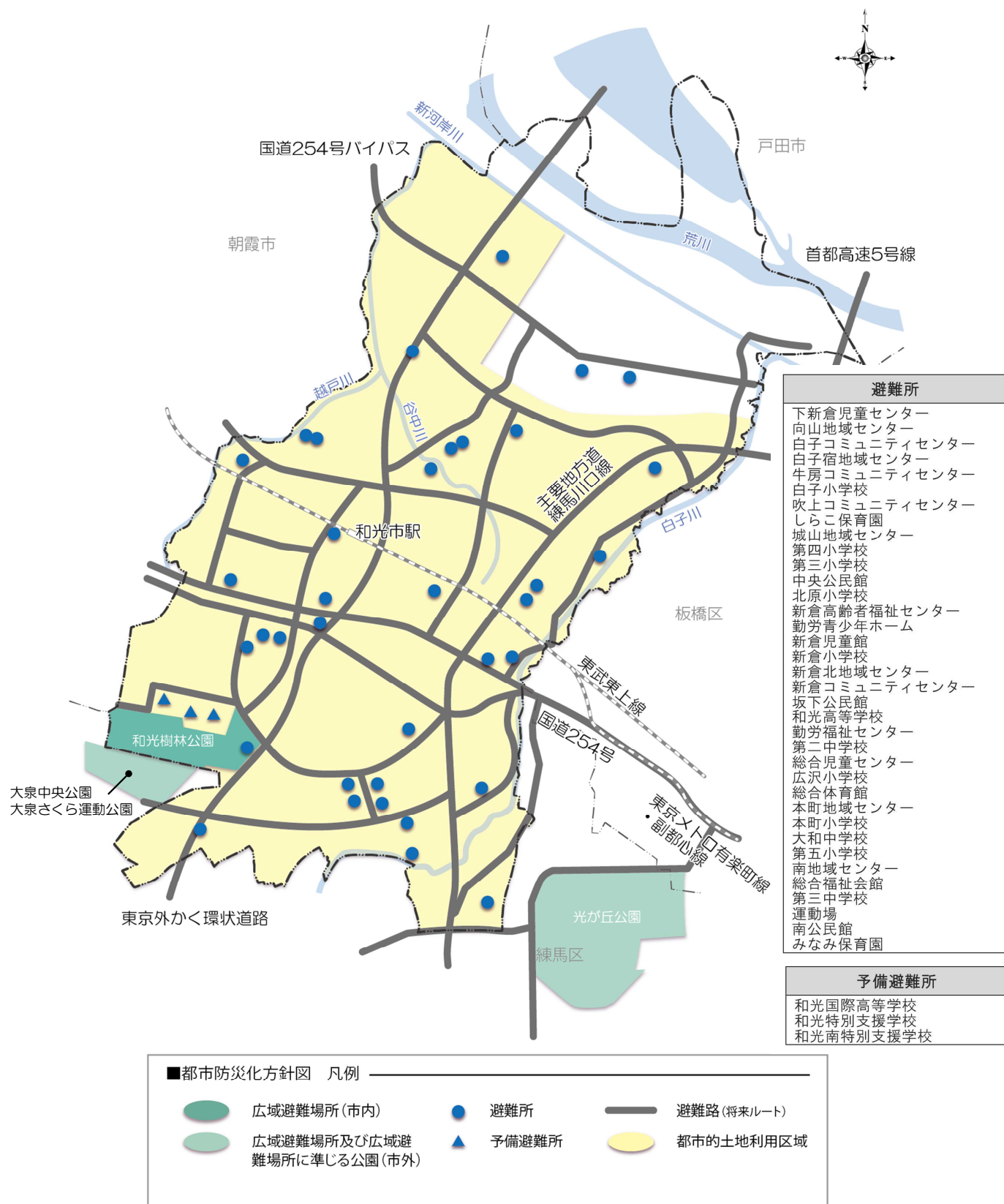
- **保水機能の保全**

集中豪雨や台風などによる被害を最小限に抑えるために、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。



広域避難所（和光樹林公園）

■都市防災化方針図



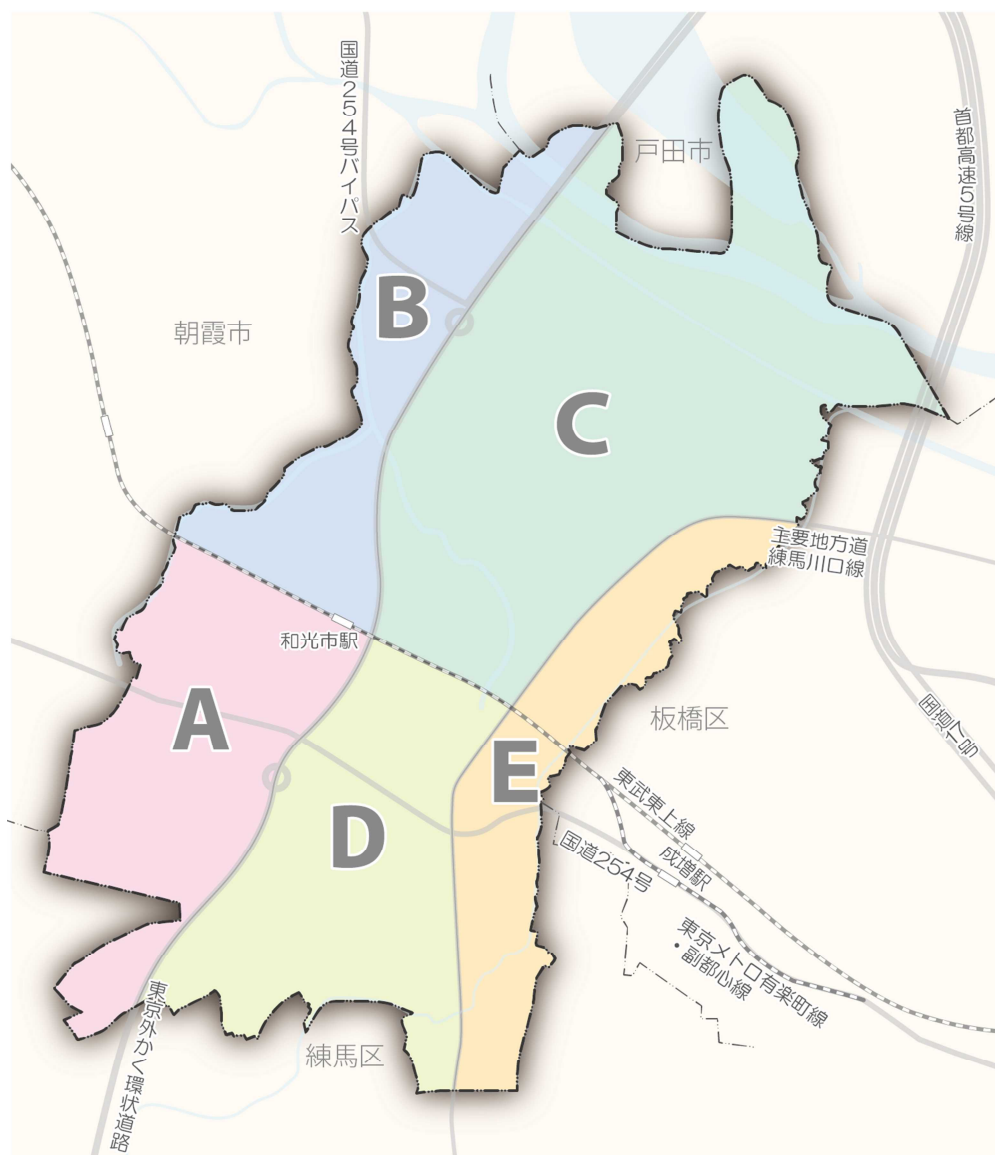
5 地区別構想

地区別構想は、全体都市構想を踏まえた上で、地区ごとの個別的な課題に対応するとともに、地区の特性を生かした魅力的なまちづくりを図るため、地区ごとのまちづくりの指針を定めるものです。

現況調査により把握された地区特性及び課題に基づき、また、地区住民との懇談会での意見・提言を踏まえ、地区が目指すべき将来像を明らかにし、その実現のための主な施策について、まちづくり方針として整理しています。

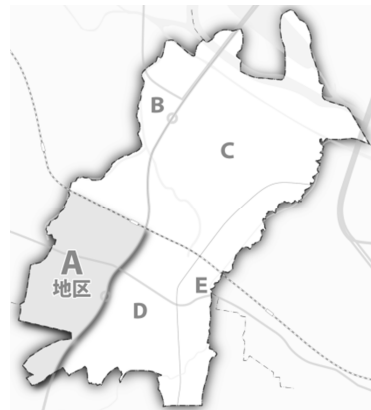
まちづくりの基本的な単位となる地区の区分は、鉄道及び主要な道路で区分される下図の5地区としました。

■地区区分図



5-1 A地区

- 地区面積 179ha
- 地区人口 17,824 人（平成 22 年）



■ 現状と課題

A地区は和光市の南西に位置し、地区の北東に市の玄関口である和光市駅、中央に市役所、サンアゼリアなどの行政・文化施設、南側には和光樹林公園が立地し、核的な施設が連担する市の中核的な都市機能ゾーンを形成しています。また、駅西側には自動車製造メーカーの事業所があり、和光市の代表的な産業となっています。和光市駅から市役所周辺、和光樹林公園を南北に結ぶ道路は、市のシンボルロードであり、市役所周辺のケヤキ並木は、市を代表する景観を形成しています。

和光市駅南口は土地区画整理事業により駅前広場が整備され、核的な商業施設が立地していますが、小売店の集積が少なく、また、既存の商店街との連続性に欠けるなど、商業ゾーンとしての一体感や回遊性の形成など地区の特性を生かしたまちづくりが課題となっています。駅前を除く駅周辺地区は、主に狭小な道路で構成され、戸建住宅が多く立地し、住宅の密集する地域もあります。近年では、マンションの立地が進展しており、道路基盤の整備と中高層住宅への建て替えなどによる土地の有効利用を推進するなど、駅至近の立地を生かした良好な市街地の形成が必要になっています。

国道 254 号から南側の和光樹林公園にかけては、市役所・サンアゼリア・学校等の公共公益施設、自衛隊駐屯地、住宅団地などにより構成される整った土地利用となっています。市役所及びサンアゼリア周辺は、市の行政・文化機能の中核として、シンボリックなゾーンを形成しており、市民が集い交流する場として、一層の機能の充実や景観の整備などを進めていく必要があります。また、住宅団地については老朽化への対応が必要になっています。

地区の南部は、生産緑地を含む戸建住宅地となっていますが、道路基盤が不足しており、また、マンション等の立地もみられ、戸建住宅地としての適切な都市基盤の整備、住環境を保全する秩序ある土地利用の誘導が必要です。

■ 地区の将来像

市の中核的な都市機能が集約的に立地している地区であり、商業業務、行政、文化・レクリエーションそれぞれの機能が連担し、市民やまちを訪れる人々に憩いや交流の場を提供する、にぎわいがあり快適で美しいまちなみの形成を目指して、地区の将来像を次のように掲げます。

【 交流の輪が広がり活気ある美しいまち 】

■ A地区のまちづくり方針

■ 地区の骨格に関する方針

● シンボルロードの整備

- ・ 和光市駅南口商業業務地から和光樹林公園にいたる道路をシンボルロードとして、市の中心ゾーンを束ね、市のイメージを高める駅前通り景観軸として整備します。
- ・ 駅南口商業業務地区は、沿道建築の景観誘導や高質な街路デザイン^(※6)・電線地中化等により個性的かつ魅力的なストリート景観（ショッピングストリート）を演出します。
- ・ シビックコアから和光樹林公園にかけては既存のケヤキ並木を活用し、シンボリックな緑の軸（並木通り）を形成します。
 - 街路灯や道路標識など付帯施設のデザイン統一
 - バリアフリーなど誰でも快適に使える街路の形成
 - サイン整備によるサンアゼリアや和光樹林公園への誘導

● 和光市駅の利便性の向上

- ・ 和光市駅東側市街地へのアクセス性の改善等、駅利用者の利便性向上に向けて、関係機関との連携を図ります。

(※6)街路デザイン：道路の舗装や街路樹、街路灯、信号機など付帯施設の一体的なデザインによる景観整備。電線の地中化や沿道建築のデザインコントロール等を行うケースもある。

■ 土地利用に関する方針

● 中心市街地の活性化

- ・回遊性のある魅力的な歩行者ネットワークを形成するなど、既存の核的な商業施設と商店街の連携を創出するとともに、駅前広場等の公共空間の利活用など、商業地としてのにぎわいの形成を図ります。

● 駅南口周辺市街地の再整備

- ・駅南口周辺の市街地は、街路や公園等の整備を促進し、周辺の住環境との調和に配慮した良好な中高層住宅地を形成し、利便的な生活を志向する多様な世代の定住化を図ります。

● 住宅地の住環境整備

- ・西大和団地は、施設の老朽化に対応し、土地の高度利用を図ります。
- ・地区南部の住宅地は、周辺農地を保全しながら地区計画等による住環境の保全を図ります。
- ・練馬区に計画されている都営大江戸線・大泉町駅（仮称）からの近接性を生かした住環境整備を図ります。

● 沿道商業業務施設の誘導

- ・国道 254 号沿道部は商業業務施設や集合住宅等の立地を誘導し、交通条件を生かした土地活用を図るとともに、後背する住宅地環境の保全を図ります。

■ 都市施設整備に関する方針

● 生活軸の整備

- ・県道新座和光線・和光志木線、市道 408 号線・476 号線は、地区の主要な生活道路として、十分な歩道幅員を確保するとともに、街路植栽により緑の空間を維持します。また、歩行者・自転車の安全性に配慮するとともに、子どもの通学時の安全を確保します。
- ・駅前地区の東西軸を構成する市道 222 号線（本町通り）及び市道 2002 号線はサブ的生活軸として、駅及びシンボルロードへの快適な自転車歩行者空間の維持保全を図ります。
 - 市域内を回遊できる歩行者ネットワークの整備
 - バリアフリーなど誰でも快適に使える街路の形成
 - サイン整備による公園や公民館など公共公益施設への誘導

■ その他に関する方針

● 東京外かく環状道路上部空間の活用

- ・中心市街地に隣接する東京外かく環状道路の上部空間は、中心市街地の拠点性を高めるような機能を導入し、中心市街地の活性化に活用します。

● 緑・湧水地の保全・育成

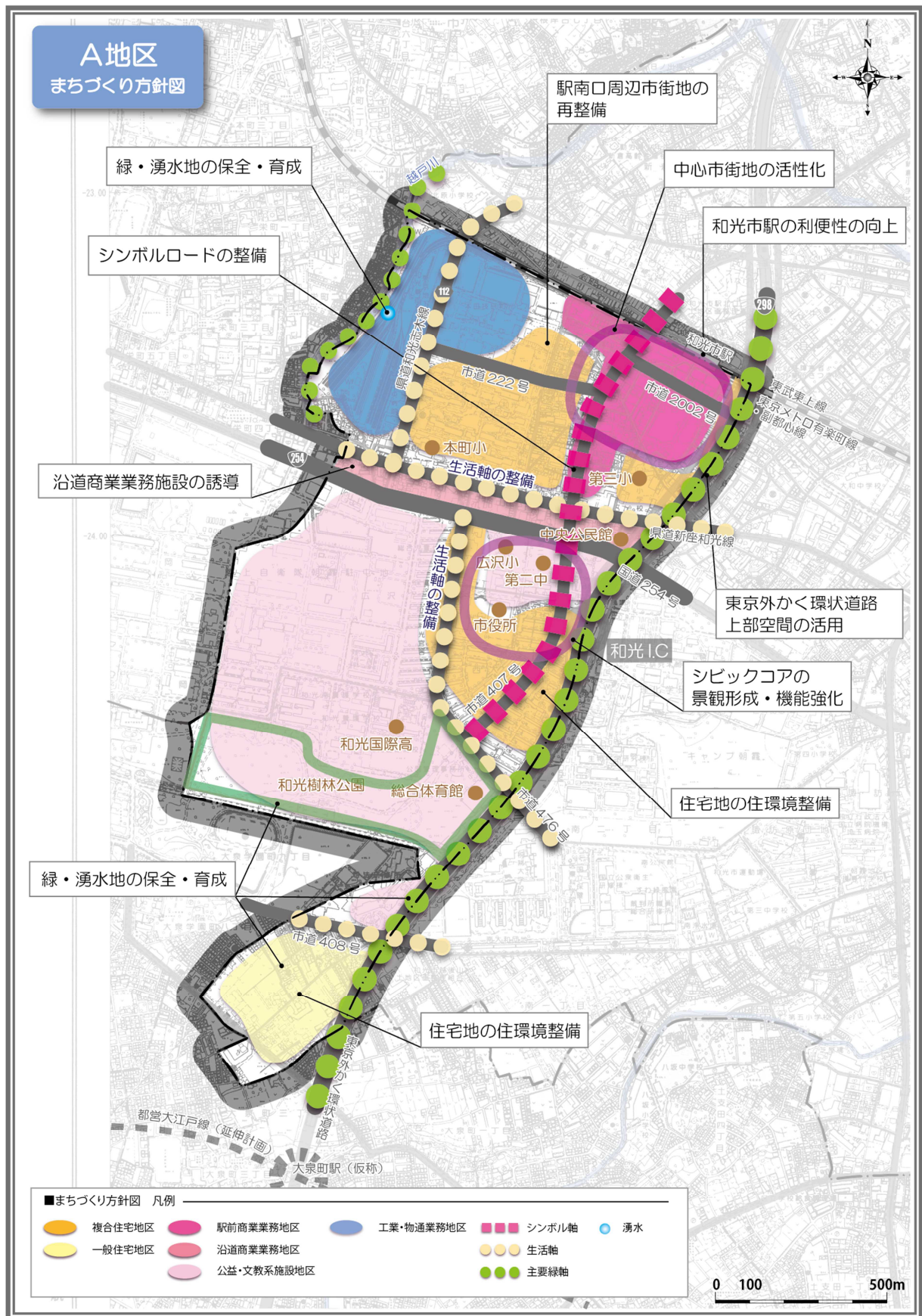
- ・市の拠点的な公園である和光樹林公園及び骨格的な緑軸となる東京外かく環状道路については、良好な樹林地を維持するとともに、湧水地はシンボリックな自然として保全・育成を図ります。
- ・災害時の避難場所や環境保全などに役立つ農地は、地権者との調整を図りながら生産緑地を指定し、都市農地の保全を図ります。

● シビックコアの景観形成・機能強化

- ・市役所周辺ゾーンは、施設外部空間と街路の一体的な空間・景観整備を図り、シビックコアとしての品格のあるまちなみを形成するとともに、市民が憩い集うことのできる交流の場を形成します。
- ・広場や街路などに、生活や文化に関する情報提供の場を設けるなど、まちの情報発信基地としての機能を展開します。

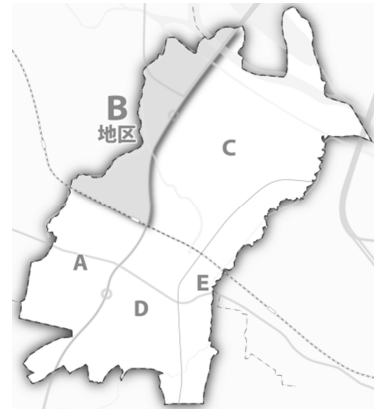
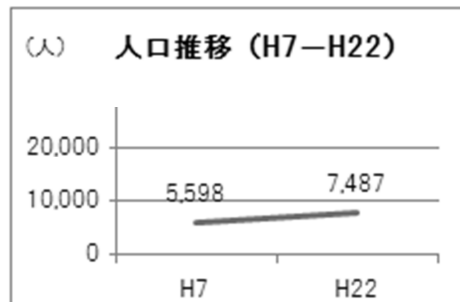


和光市駅 南口駅前広場



5-2 B地区

- 地区面積 135ha
- 地区人口 7,487 人（平成 22 年）



■ 現状と課題

B地区は、和光市の北西に位置し、地区の南東に和光市駅があり、和光市駅から北側の自然環境を残した住宅地、低地部の農地及び荒川右岸流域下水道新河岸川水循環センターにより構成されています。台地部は市街化区域に指定され、南部が土地区画整理事業予定区域となっています。

和光市駅北口の駅前は、土地区画整理事業により計画的な都市基盤整備が行われていますが、駅前地区としての高質な都市基盤の整備及び商業施設等の立地促進が必要になっています。駅周辺は、狭小な道路沿いに戸建住宅、小規模な賃貸住宅等による市街地が形成されており、適切な道路の整備や中高層住宅など、駅前の立地を生かした土地の有効利用が必要です。

県道新倉蔵線北側の台地部は、東側を東京外かく環状道路、西側を越戸川に挟まれた住宅地となっており、農地や斜面林、越戸川など水辺や自然環境に恵まれています。道路基盤が不足しており、狭小道路沿いや袋路状の宅地開発が目立つなどスプロール化^(※7)がみられます。また、駅に近接する立地にありながら駅への主要道路がないなど、利便性が生かされておらず、地区内に立地する高齢者福祉センター、勤労青少年ホームへのアクセスも充分ではありません。土地区画整理事業等の推進により、道路基盤の充実化を図るとともに、水辺や自然環境を生かした良好な住宅地の形成が必要になっています。

和光北インター地域は、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を進めていますが、隣接する住宅地や周辺の自然環境と調和した良好な環境の形成が必要になっています。

また、北部の荒川右岸流域下水道新河岸川水循環センターの上部は運動公園として、アーバンアクア公園の整備が予定されています。

(※7) スプロール：農地などが狭小な宅地開発等により、十分な道路整備などのないまま無秩序に市街化する現象。狭小道路や袋路などを多く生じ、住宅地環境の質は低下する。

■ 地区の将来像

駅徒歩圏の利便な立地及び落ち着いたコミュニティを生かすものとして、歩行者にやさしい、人間主体の豊かな環境の住宅地形成を目指し、地区の将来像を次のように掲げます。

【 ひと・まち・自然をつなぐまち 】

■ B地区のまちづくり方針

■ 地区の骨格に関する方針

● 駅北口商業業務地区の都市基盤整備の推進

- ・土地区画整理事業により、都市計画道路北口駅前線（シンボルロード）及び駅前広場の整備を推進し、高質な駅前空間の形成を図ります。
- ・和光市駅北口の駅前には、地区計画等を活用して緑を主体とする落ち着いた空間整備を図り、後背する住宅地と調和する、良好な環境の商業地を形成します。
- ・駅前商業業務地においては、当地区のコミュニティ拠点の形成を図るものとして、公益的な生活支援施設等を導入します。

● 和光市駅の利便性の向上

- ・和光市駅東側市街地へのアクセス性の改善等、駅利用者の利便性向上に向けて、関係機関との連携を図ります。

● 新産業・物流業務地区の整備

- ・和光北インター地域は、東京外かく環状道路及び国道 254 号バイパス（都市計画道路志木和光線）の交通条件の下、土地区画整理事業による計画的な都市基盤整備を行い、地区計画等を活用しながら、主に環境・情報分野の新産業の工場及び物流関連施設の立地誘導を図ります。
- ・敷地内緑化を図るなど、隣接する自然と調和する環境・景観整備を誘導します。

■ 土地利用に関する方針

● 自然環境と調和する土地区画整理事業の推進

- ・土地区画整理事業に当たっては、現況の地形を尊重した整備を行い、斜面林・生産緑地等の保全・活用を図り、自然環境を生かした緑豊かなまちづくりを推進します。
 - 道路の狭小、急傾斜の解消
 - 公園・緑地などオープンスペースの創出
 - 緑化協定等による緑化の推進
 - 長期未着手土地区画整理事業区域の整備方策等の検討

● 北部住宅地の住環境整備

- ・土地区画整理事業区域北側の北部住宅地は、斜面林・社寺林、生産緑地等の保全を図りつつ狭小道路の改善を推進し、良好な住環境を形成します。

● 駅周辺市街地への都市型住宅の立地促進

- ・駅周辺市街地は、土地区画整理事業により道路等の都市基盤を整備し、商業業務・集合住宅などが複合する中高層住宅地の形成を図ります。

■ 都市施設整備に関する方針

● 生活軸の整備

- ・都市計画道路宮本清水線は、市内の各地域を連担する軸的な街路として、歩行者の安全性に配慮した歩道を整備し、子どもの通学時の安全を確保するとともに、緑豊かで良好な景観の形成を図ります。
 - 市域内を回遊できる歩行者ネットワークの整備
 - バリアフリーなど誰でも快適に使える街路の形成
 - サイン整備による公園や公民館など公共公益施設への誘導
 - 街路樹整備の促進

● 駅への歩行者道等の整備

- ・住宅地内の道路整備に際しては、落ち着いた交通環境を生かし、コミュニティ道路^(※8)などによる歩行者空間の充実化を図ります。
- ・駅へ至る歩行者動線の主軸を確保するとともに、歩行者・自転車の安全性に配慮します。
- ・駐輪場の整備を行い、駅利用者の利便性の向上を図ります。

● アーバンアクア公園の整備

- ・荒川右岸流域下水道新河岸川水循環センターの上部空間を利用し、市民が憩える運動公園として整備します。

(※8) コミュニティ道路：歩行者を主体とする快適な道路空間の形成を目的として、自動車交通の低速等を図った道路。

■ その他に関する方針

● 越戸川・谷中川の多自然化・散策路の整備

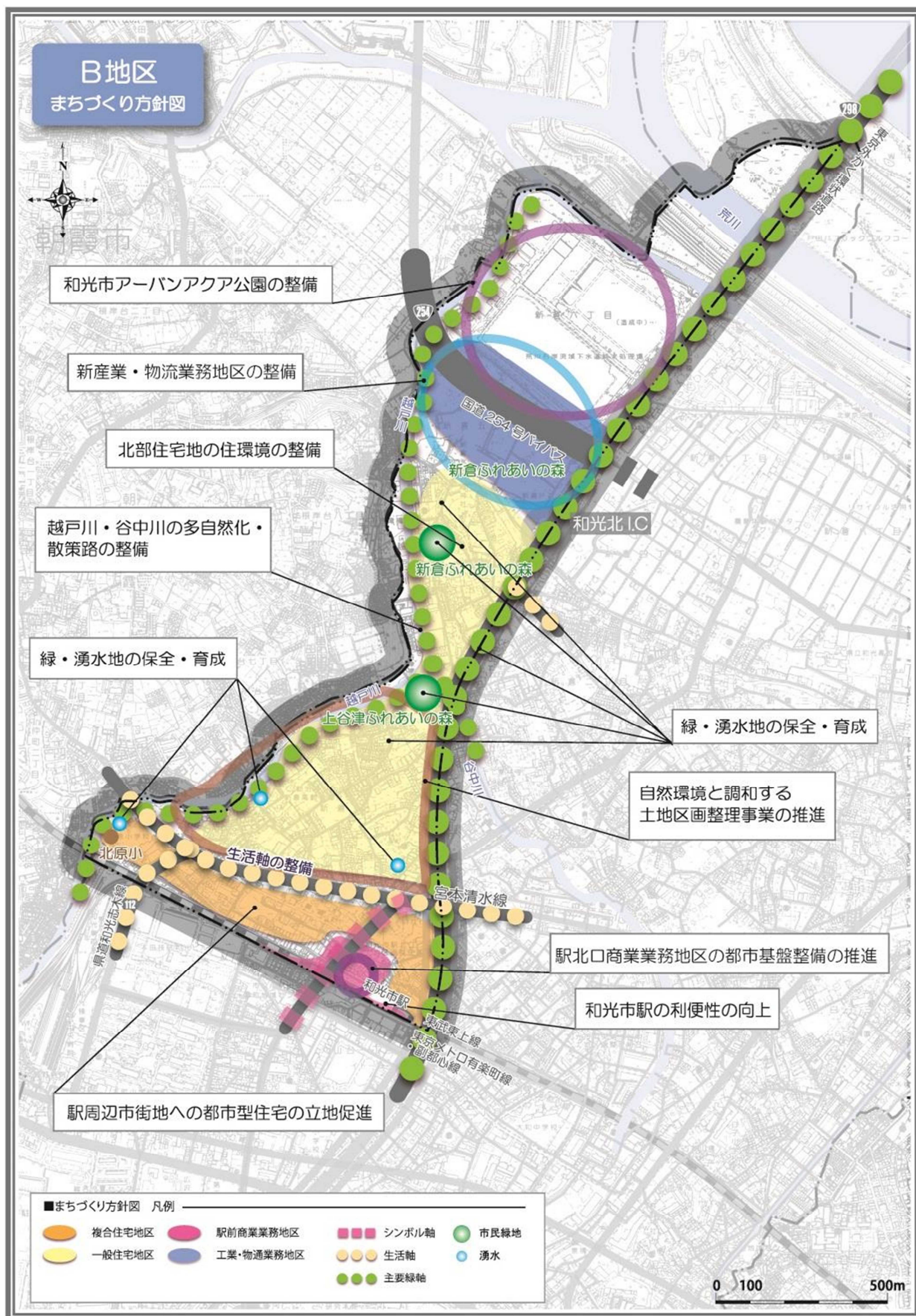
- ・越戸川及び谷中川は、多自然化を図るとともに、川沿いの散策路を形成し、住宅地の潤いある水辺空間として活用します。また、親水護岸となっている両河の合流部は、緑・水辺の拠点として自然と触れ合えるやすらぎの空間を充実します。

● 緑・湧水地の保全・育成

- ・新倉ふれあいの森、上谷津ふれあいの森や湧水地は、シンボリックな自然として保全・育成を図ります。
- ・地区の拠点的な緑地である新倉氷川八幡神社及び骨格的な緑軸となる東京外かく環状道路については、緑の保全・育成を図ります。
- ・災害時の避難場所や環境保全などに役立つ農地は、地権者との調整を図りながら生産緑地を指定し、都市農地の保全を図ります。

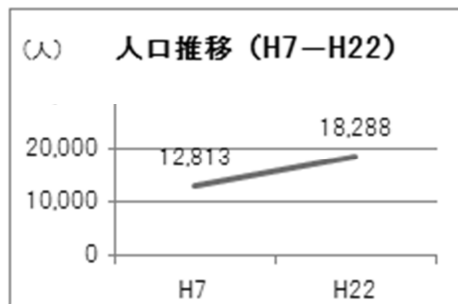


川沿いの歩行者空間



5-3 C地区

- 地区面積 443ha
- 地区人口 18,288 人（平成 22 年）



■ 現状と課題

C地区は和光市の北東に位置し、地区北側の低地部は彩湖、荒川及び新河岸川、優良な農地が残る市街化調整区域となっており、一方、南側の台地部は市街化区域に指定され、農地、斜面林等の自然環境を残す住宅地となっています。

荒川には、荒川河川敷運動公園が整備され、レクリエーション機能の導入が図られています。低地部の農地においても市民農園が整備されており、荒川及び低地部農地一帯は、市民の憩いの場として、良好な自然環境を保全することが必要です。また、和光北インター地域北側には、土地区画整理事業による松ノ木島工業団地が形成されており、その南側では東京外かく環状道路の交通条件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んでいるため、隣接する住宅地の生活環境に配慮する必要があります。

谷戸が入り組む複雑な地形を成す台地部は、農地が広がり、社寺林や屋敷林の緑などがよく残され、かつての和光の姿である武蔵野の面影を留めています。農地の宅地化が徐々に進みつつありますが、全体的に道路基盤の整備が遅れており、狭小道路や袋路状の開発が目立つなど、典型的なスプロール化がみられます。台地部の南部は、土地区画整理事業予定区域となっており、また住宅地の東西、南北軸となる都市計画道路が計画決定されており、土地区画整理事業等を推進し、自然環境を生かした良好な都市基盤の形成を図っていく必要があります。また、住宅地の中央部を流れる谷中川は、身近な水辺空間としてまちづくりへの活用が望まれます。また、一部の地域においては、買物の利便性の向上が望まれています。

地区東側を通る主要地方道練馬川口線は、交通量が多くなっており、沿道の宅地は、商業業務施設や集合住宅など、交通条件の活用及び後背する住宅地の保全に配慮した土地利用が必要になっています。

■ 地区の将来像

かつての和光の面影を留める変化に富んだ地形や社寺林・屋敷林等を生かし、歴史的な環境の中に新旧のコミュニティが共存する、文化性に富んだ、落ち着いた環境の住宅地の展開を図るものとして、次の将来像を掲げます。

【 歴史と自然が薫るまち 】

■ C地区のまちづくり方針

■ 地区の骨格に関する方針

● 自然環境と調和する土地区画整理事業の推進

- ・土地区画整理事業に当たっては、現況の地形を生かした整備を行い、斜面林や社寺林、生産緑地等の緑を保全します。また道路は屈曲やアップダウンを生かすなど、歩行者の視点から快適な道づくりを行います。
- ・公園・広場等の整備に当たっては、屋敷林などの歴史的雰囲気を残す遺産を取り込むなど、和光の原風景に配慮したデザインを導入します。
- ・住宅地の形成に際しては、緑化協定や地区計画などを導入し、生け垣化を図るなど、自然環境と調和した緑豊かなまちなみを誘導します。
 - 道路の狭小、急傾斜の解消
 - 公園・緑地などオープンスペースの創出
 - 長期未着手土地区画整理事業区域の整備方策等の検討
 - 中央第二谷中土地区画整理事業地区の計画的な整備の推進

● 駅北口地区の土地区画整理事業による都市基盤整備の推進

- ・道路、公園等の整備を行い、災害に強いまちづくりを推進します。
- ・地区計画を活用して、良好な居住環境の形成及び維持・保全を図ります。

● 新産業・物流業務地区の整備

- ・和光北インター地域及びその東側の地域は、東京外かく環状道路等の交通条件の下、現在着手されている土地区画整理事業による計画的な都市基盤整備を行い、地区計画等を活用しながら、主に環境・情報分野の新産業の工場及び物流関連施設の立地誘導を図ります。
- ・敷地内緑化を図るなど、隣接する自然と調和する環境・景観整備を誘導します。

■ 土地利用に関する方針

● 沿道商業業務施設の誘導

- ・主要地方道練馬川口線沿道部は商業業務施設や集合住宅等の立地を誘導し、交通条件を生かした土地活用を図るとともに、後背する住宅地環境の保全を図ります。

● 北部住宅地の住環境整備

- ・北部住宅地は、斜面林・社寺林、生産緑地等の保全を図りつつ狭小道路の改善を推進し、良好な住宅地環境を形成します。

● 市街化調整区域における土地利用

- ・北部の農地ゾーンは、優良な農地機能を保全し、都市型農業の振興の場及び市街地環境を保全するオープンスペースとして活用します。また、市民農園（アグリパーク）の充実を図るなど、市民の余暇活動の場を形成します。
- ・主要地方道と光インター線沿道や（仮称）下新倉小学校周辺等については、適切な土地利用を誘導するための方策について検討を行います。

■ 都市施設整備に関する方針

● 国道 254 号バイパスの延伸

- ・国道 254 号バイパスの東側への延伸について、関係機関との協議を進め、実現化に努めます。
- ・延伸に合わせて良好な沿道利用を図るとともに、実現化に当たっては、環境に配慮した道路空間の形成を検討します。

● 生活軸の整備

- ・都市計画道路宮本清水線・諏訪越四ツ木線・吹上赤池線は、生活を支える骨格的な街路として、歩行者・自転車の安全性に配慮し、子どもの通学時の安全を確保するとともに、緑豊かで良好な景観を形成します。
 - 市域内を回遊できる歩行者ネットワークの整備
 - バリアフリーなど誰でも快適に使える街路の形成
 - サイン整備による公園や公民館など公共公益施設への誘導
 - 街路樹整備の促進

■ その他に関する方針

● 荒川河川敷運動公園のレクリエーション機能の維持・増進

- ・ 荒川河川敷運動公園は、親水・運動公園として良好な環境を保全するものとして、維持・管理を充実します。

● 荒川・新河岸川の緑化・多自然化

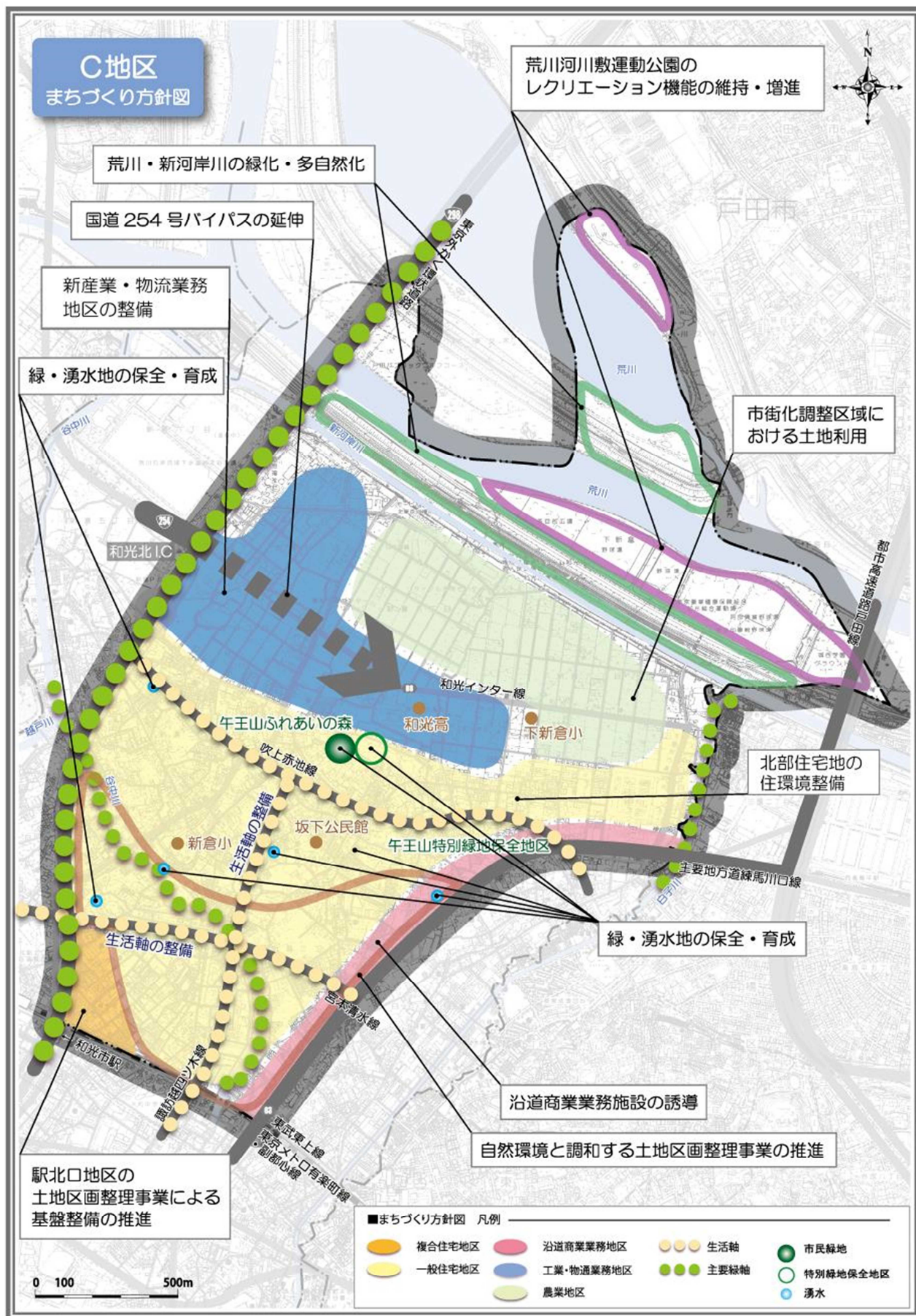
- ・ 荒川・新河岸川の緑化を推進するとともに、多自然護岸等の整備による自然の保全・回復を図ります。
- ・ 東京外かく環状道路における緑地の保全・育成を図り、市街地と荒川を結ぶ緑の軸を形成します。

● 緑・湧水地の保全・育成

- ・ 午王山特別緑地保全地区や湧水地は、シンボリックな自然として保全・育成を図ります。
- ・ 災害時の避難場所や環境保全などに役立つ農地は、地権者との調整を図りながら生産緑地を指定し、都市農地の保全を図ります。

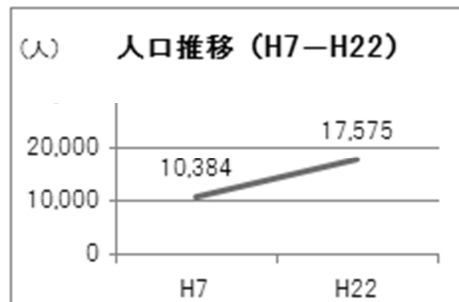


桜坂公園（中央第二谷中土地区画整理事業地区内）



5-4 D地区

- 地区面積 217ha
- 地区人口 17,575 人（平成 22 年）



■ 現状と課題

D地区は、東武東上線・東京メトロ有楽町線・副都心線の南側、東京外かく環状道路と主要地方道練馬川口線との間に位置しています。地区の中央部、基地跡地の公益・文教系施設地区を挟んで、地区北側が東武東上線・東京メトロ有楽町線・副都心線沿線の住宅地、地区南側が農地、斜面林などが残る住宅地となっており、大きく3つの土地利用に分けられます。

地区北側の住宅地では、東武東上線・東京メトロ有楽町線・副都心線に沿った丸山台地区の土地区画整理事業が完了し、住宅の立地が進みつつありますが、小規模なマンション、アパートの立地が目立っており、今後の良好な住環境の誘導やコミュニティの育成などが課題となっています。また、丸山台地区の南側の中央地区は、狭小な道路により構成されるうえ、住宅の密集化や住工の混在もみられ、道路基盤の整備と、秩序ある土地利用の誘導が課題となっています。住宅地の南側及び東側を通る国道254号及び主要地方道練馬川口線は、交通量が多くなっており、商業業務施設や集合住宅の立地を図るなど、交通条件の活用と後背する住宅地の保全に配慮した土地利用が必要になっています。

地区中央部の公益・文教施設地区は、国の研修施設、研究所、住宅団地など大規模な施設により構成され、各施設の敷地内緑化による良好な環境を備えていますが、居住者が少ないためゴミの不法投棄などが課題となっています。また、未利用地については、地域との関連性を持った開かれた施設の立地が望まれます。

地区南側の住宅地は、農地の宅地化が進みつつありますが、道路基盤が不足しており、狭小道路や袋路などに沿った開発が目立つなど、スプロール化がみられます。既成の密集市街地において、適切な道路や公園の整備を図るとともに、越後山土地区画整理事業地区においては地域との協力により事業の早期整備を図るとともに農地部の基盤整備を推進し、良好な住環境の形成を図る必要があります。

■ 地区の将来像

公的機関等が住宅地と調和・共存するまちの特徴を生かして、緑豊かな一体感のある環境の中に、新たな生活文化の芽生えを育むまちづくりを目指すものとし、次の将来像を掲げます。

【 緑の台地に包まれた、新しい文化を育むまち 】

■ D地区のまちづくり方針

■ 地区の骨格に関する方針

● 基地跡地留保地の活用

- ・基地跡地については樹木などの緑を有する公共施設の整備を計画的に推進し、周辺との調和に配慮します。また、留保地については、市民の利用と広域的な観点から有効利用を検討します。

● 敷地内緑化の推進

- ・公的機関などの大規模施設について、雑木林を生かした植栽を誘導し、一体感のある緑地を形成するとともに、敷地内緑地の沿道部は開放的な境界処理を誘導し、まちへの積極的な景観参加を促します。

● 公的機関の地域参加

- ・公的機関のまちづくりへの参画を促し、施設の一部開放化や情報発信コーナーの開設など、生活や文化活動を通じた地域との交流の場の形成に努めます。

■ 土地利用に関する方針

● 丸山台地区における良好な住環境の形成

- ・土地区画整理事業が完了した丸山台地区は、緑化協定、地区計画等の導入を図り、良好で安心な環境の形成及び良質な住宅地の形成を推進します。
- ・丸山台南側の地区は、これまで工場が数多く立地していましたが、近年ではマンション等の立地が進展しているため、駅近傍の良好な中高層住宅地としての再生を図ります。

● 南部住宅地の住環境整備

- ・南部住宅地については、農地・樹林地等を生かしながら道路・公園等の都市基盤整備を推進し、農地と住宅地が調和する良好な生活環境を形成します。
- ・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の形成を図ります。
- ・練馬区に計画されている都営大江戸線・大泉町駅（仮称）等からの近接性を生かした住環境整備を図ります。

● 沿道商業業務施設の誘導

- ・主要地方道練馬川口線沿道部は商業業務施設や集合住宅等の立地を誘導し、交通条件を生かした土地活用を図るとともに、後背する住宅地環境の保全を図ります。

■ 都市施設整備に関する方針

● 生活軸の整備

- ・都市計画道路諏訪越四ツ木線、市道 476 号線（桃手通り）、市道 408 号線（越後山通り）及び県道新座和光線は、生活を支える骨格的な道路として、歩行者・自転車の安全性に配慮し、子どもの通学時の安全を確保するとともに、緑豊かで良好な景観の形成を図ります。
- ・ケヤキなどの街路植栽の維持・保全を図り、武蔵野の面影と調和する景観を演出するものとします。
 - 市域内を回遊できる歩行者ネットワークの整備
 - バリアフリーなど誰でも快適に使える街路の形成
 - サイン整備による公園や公民館など公共公益施設への誘導
 - 街路樹整備の促進

■ その他に関する方針

● 白子川の水辺に近づける空間の充実

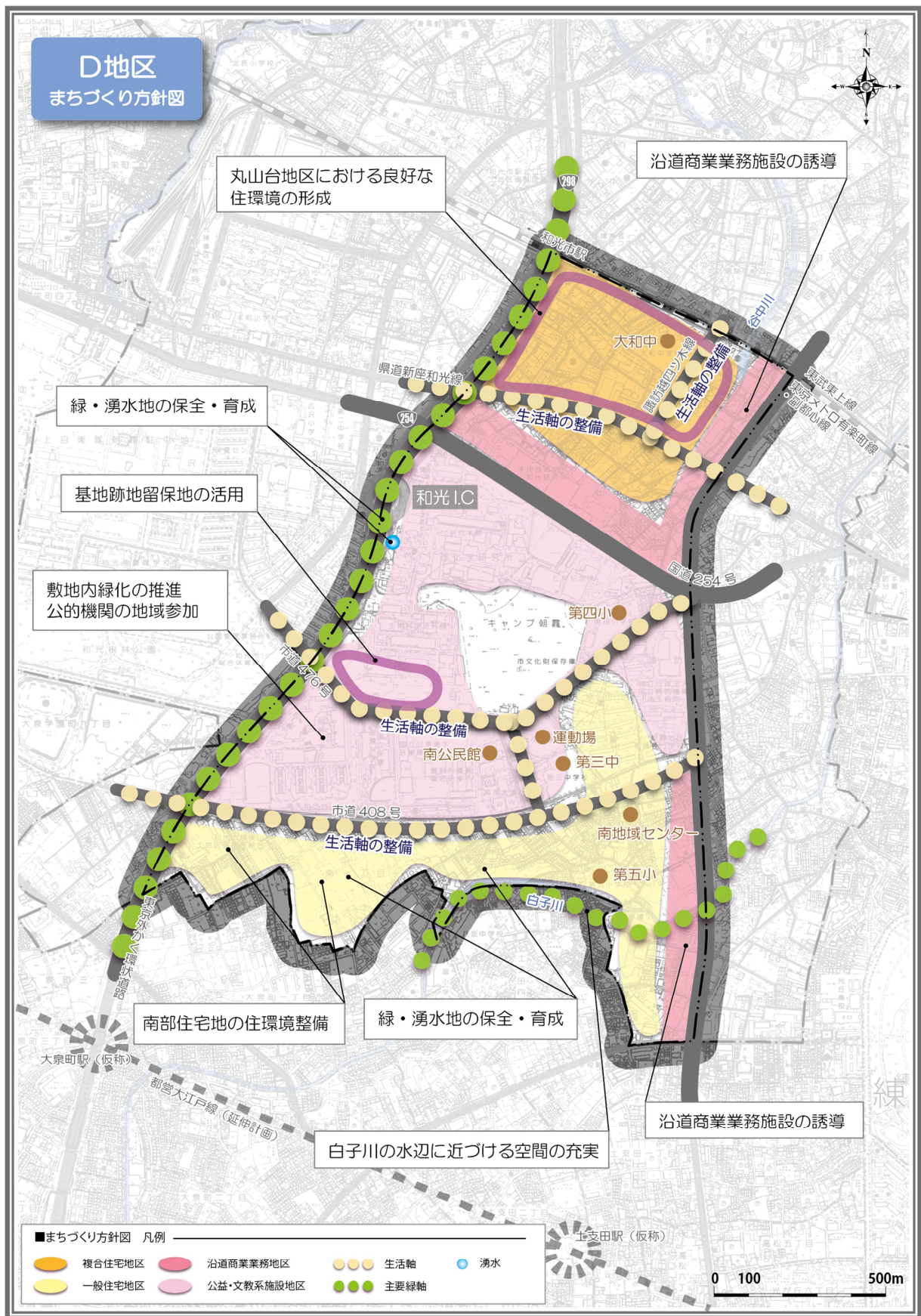
- ・白子川においては、緑・水辺の拠点として、自然と触れ合える水辺の空間を充実します。

● 緑・湧水地の保全・育成

- ・東京外かく環状道路の緑地帯や越後山斜面林の緑地、湧水地を保全・育成し、当地区から荒川へ至る緑の軸を形成します。
- ・災害時の避難場所や環境保全などに役立つ農地は、地権者との調整を図りながら生産緑地を指定し、都市農地の保全を図ります。

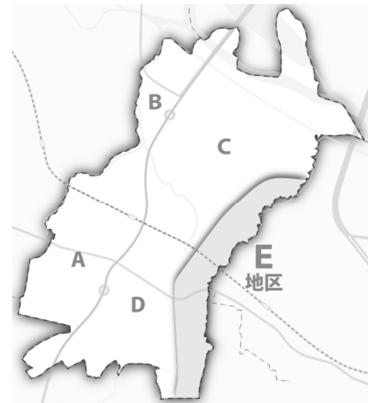
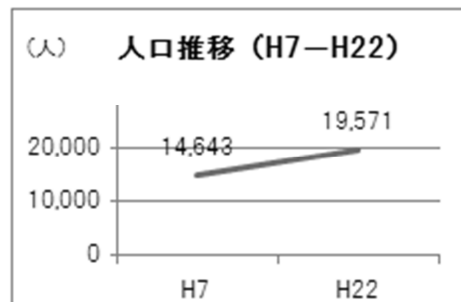


裁判所職員総合研修所



5-5 E地区

- 地区面積 130ha
- 地区人口 19,571人（平成22年）



■ 現状と課題

E地区は、和光市の東に位置し、主要地方道練馬川口線から東側の南北に細長い形状を持ち、台地縁部の急傾斜地に形成された住宅地となっています。

地区内には斜面林が所々残っており、緑豊かな環境を提供するとともに、急傾斜地の防災上の重要な緑地となっています。また、白子川の水辺に恵まれるとともに湧水地が多く点在するほか、古くからの社寺や商家などにかつての街道や宿場町の面影が残っています。こうした特色のある地域固有の資源をまちづくりに活用することが必要になっています。

住宅地内は、主に狭小道路により構成され、家屋が密集する状況となっており、防災に配慮した良好な住宅地環境の形成が課題となります。適切な道路幅員や公園などを確保する必要があり、点在する農地等の有効活用などが望まれます。また、急傾斜地の崩壊を防止する斜面林の保全を推進する必要があるほか、地形条件を踏まえ、隣接する練馬区・板橋区と連携した避難体制の構築などに取り組む必要があります。

地区西側を通る主要地方道練馬川口線は、交通量が多くなっており、沿道の宅地は商業業務施設や集合住宅など、交通条件の活用及び後背する住宅地の保全に配慮した土地利用が必要になっています。

また、白子三丁目中央土地区画整理事業地区においては、地域との協力によって事業の早期整備を図る必要があります。

県道新座和光線沿道付近は、旧白子宿の名残として商業施設が点在するほか、コミュニティセンターが立地し、本市にとっては、東側の玄関口となっています。地区の生活拠点として、生活支援機能の強化や歴史的背景を生かした環境の整備などが必要になっています。

■ 地区の将来像

地区の防災性を高めながら、斜面緑地、湧水地や水辺、歴史的雰囲気などの白子らしさを生かした、快適で安全な住環境の整備を目指すものとして、地区の将来像を次のとおり掲げます。

【 白子の歴史が宿るまち 】

■ E地区のまちづくり方針

■ 地区の骨格に関する方針

● 歴史的環境拠点（白子宿）の整備・再生

- ・宿場町の面影が残り、店舗が一部立地する県道新座和光線周辺の地区は、周辺の斜面緑地・社寺や湧水地、白子川の水辺等を生かしながら、歴史的環境を演出する道路・広場・橋梁等の公共施設の景観整備を図り、白子宿のまちなみを再生した地区の生活拠点を形成します。

■ 土地利用に関する方針

● 計画的な市街地の整備

- ・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。

● 緑豊かで安全な住宅環境の整備

- ・斜面緑地や社寺林は積極的に保全し、地域の安全性の向上及び住環境の維持を図ります。
- ・地区計画等により狭小道路の解消やポケットパーク^(※9)の整備を図り、安全で良好な住環境を形成します。

● 沿道商業業務施設の誘導

- ・主要地方道練馬川口線沿道部は商業業務施設や集合住宅等の立地を誘導し、交通条件を生かした土地活用を図るとともに、後背する住宅地環境の保全を図ります。

(※9) ポケットパーク：幼児の遊び場や景観木の植栽スペースとして、まちかどなどに形成された小規模な公園。面的な整備が困難な密集市街地においては、防災空間としても重要であり、移転家屋跡地などの公園化が望まれる。

■ 都市施設整備に関する方針

● 歴史的雰囲気のある生活軸の整備

- ・市道 412 号線（市城通り）は、生活利便施設を結び地区を連担する歩行者、自転車の安全に配慮した道路として、生活軸の整備を図ります。
- ・道路の舗装などは宿場町らしさを採り入れたデザインとし、地域の歴史性が感じられる道路として整備します。
 - 市域内を回遊できる歩行者ネットワークの整備
 - バリアフリーなど誰でも快適に使える街路の形成
 - サイン整備による公園や公民館など公共公益施設への誘導
 - 街路樹整備の促進

● 白子川沿い散策路の整備

- ・白子川は、歴史的な環境と調和する河川整備を図るとともに、川沿いの散策路を整備し、住宅地の潤いある水辺空間として活用します。

■ その他に関する方針

● 緑・湧水地の保全・育成

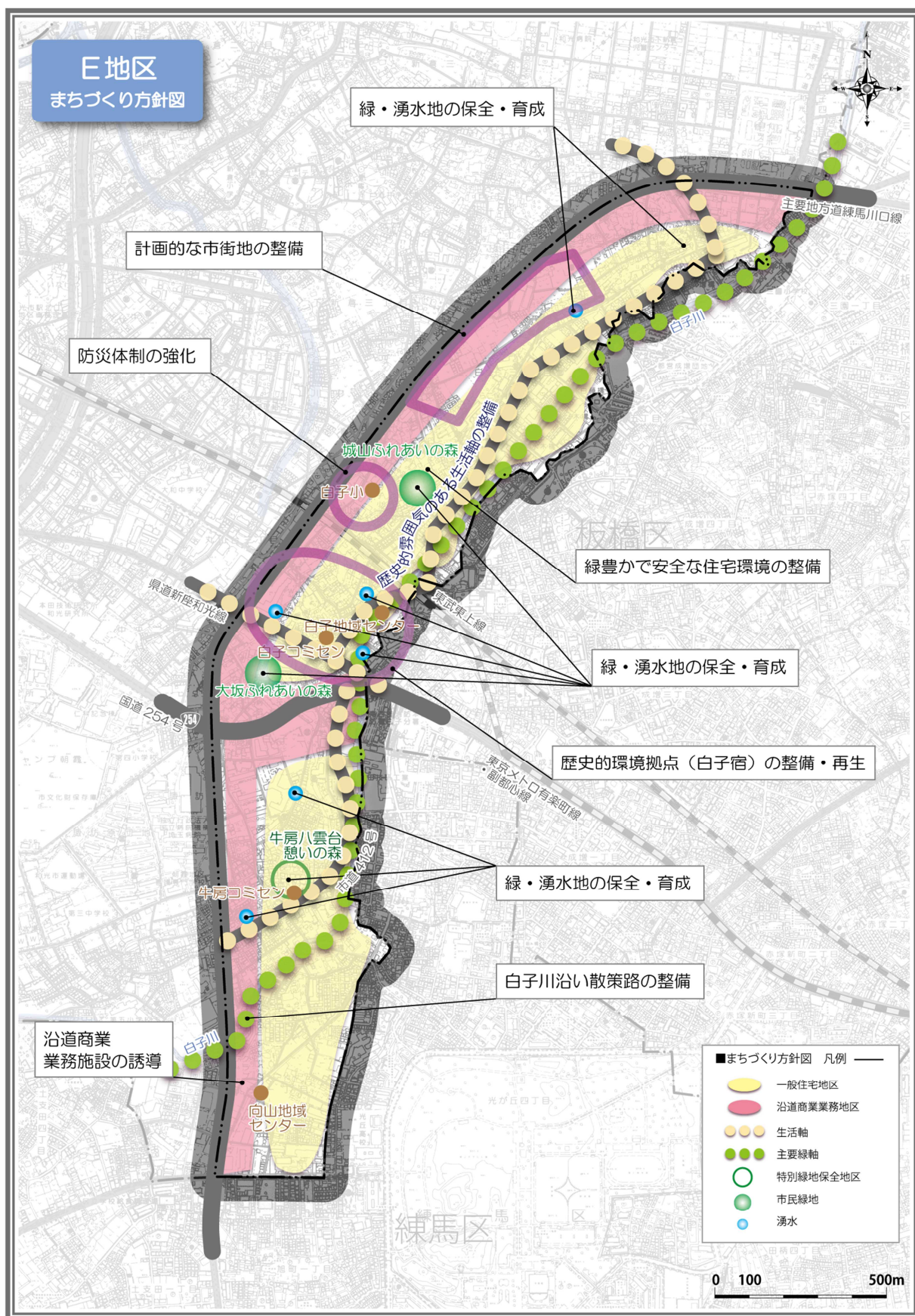
- ・大坂ふれあいの森、城山ふれあいの森や湧水地は、シンボリックな自然として保全・育成を図ります。
- ・地区の拠点的な緑を形成する吹上観音の社寺林を積極的に保全・育成を図ります。
- ・地区の環境のシンボルである湧水地及び湧水地を取り巻く緑地は積極的に保全し、公園やポケットパークとして整備するなど、まちなみを特徴づける拠点として活用します。
- ・災害時の避難場所や環境保全などに役立つ農地は、地権者との調整を図りながら生産緑地を指定し、都市農地の保全を図ります。
- ・地区の良好な自然的環境となっている牛房八雲台憩いの森は、特別緑地保全地区として指定し、保全・育成を図ります。

● 防災体制の強化

- ・隣接する練馬区・板橋区との協議等を進め、広域避難場所の相互利用化等の推進に努め、安全性の向上を図ります。



緑・湧水の保全・育成（大坂ふれあいの森）



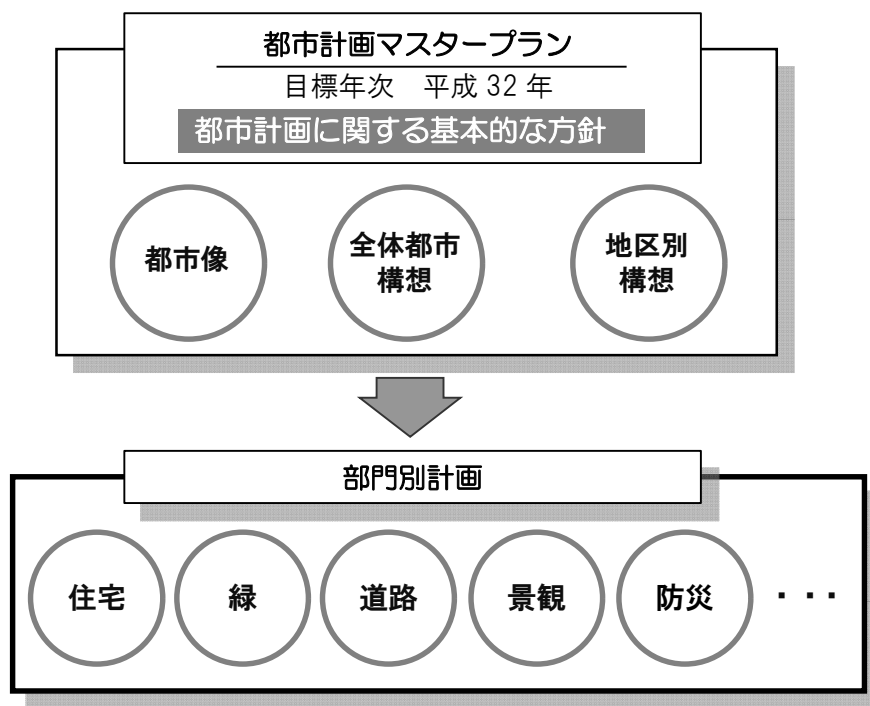
6 まちづくりの実現に向けて

6-1 基本的な考え方

(1) 都市計画マスタープランの役割

都市計画マスタープランは、まちの将来像を明確にし、都市計画に関する基本的な方針を示すものであり、個別具体的な施設整備等に係る計画を示すものではありません。

そのため計画実現のためには、本方針を基本として、部門別の計画の充実や策定など、まちの将来像の実現に向けた取組が必要になります。



(2) 3本柱（協働・規制誘導・事業）による戦略的な取組

まちづくりは、市民生活に密着した身近な事柄から、広域的な事柄まで多様な側面を有しています。

このため、それぞれの地域のまちづくりについては、『市民・事業者・行政の協働』により取り組むことを基本にするとともに、広域的な事柄については、市全域の総合的な観点から調整を図りつつ適切な『規制誘導』、優先度の高い『事業』を実施します。

6-2 市民・事業者・行政の協働によるまちづくりの推進

市民ニーズの多様化や高度化が進むなか、NPOによる社会的な活動やボランティア活動の活発化など、市民の地域に対する関わり方も多様化をみせ、「自分たちのまちは、自分たちの手でつくる」という意識の高まりがみられます。

本計画が描く将来のまちの実現に向けては、市民、事業者、行政といった主体が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」を推進していくことが重要です。

(1) 市民・事業者の役割

① 市民の役割

市民は、行政が進めるまちづくりに対する理解や協力にとどまらず、各種行政計画への意見やアイデアの提供、都市計画の提案など、より主体的にまちづくりに関わっていくことが必要です。

また、地域活動への参加、地区計画や緑化協定等のルールづくりなど、地域環境の保全・改善や地域固有の課題の解決につながる活動を積極的に実践していくことが重要です。

② 事業者の役割

事業者は、地域社会の構成員として、市民と同様にまちづくりの重要な役割を担います。

地域に貢献するような活動を行いつつ、本市のまちづくりの計画を十分に理解し、行政及び市民との協力関係を築きながら、より良いまちづくり活動を行うことが必要です。

(2) 行政の役割

市は、都市計画マスタープランに基づき、道路や公園等の都市基盤の整備、都市計画の決定や変更、地域地区等の見直しなど、行政でなければできない役割を担うとともに、国や県に対しても積極的な働きかけを行うことが重要です。

さらに、市民に最も身近な基礎自治体として、以下に示す情報提供・共有化、まちづくり組織体制の構築、市民によるまちづくり活動の支援などを行うことが必要です。

① 情報提供・共有化

協働のまちづくりを進めるためには、まちづくりに対する意識を高めることはもちろん、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となります。このため、まちづくりの情報を広く市民に提供するとともに、まちづくりに関する勉強会や懇談会の開催に取り組み、情報交換の場づくりを進めます。

② まちづくり組織体制の構築

まちづくりの各主体がそれぞれの役割を果たし、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」等を活用して組織づくりを進めるとともに、行政と市民・事業者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れます。

③ 市民によるまちづくり活動の支援

市民による自主的なまちづくりへの取組を尊重し、まちづくり活動を行う市民組織の設立や活動の場づくりなどについて、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、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す。また、より安心より快適なまちづくりを進めるため、市の支援制度の情報提供を行うなど、交通安全や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。

6-3 総合的なまちづくり施策の展開

まちづくりに関する様々な施策の連携を図り、効率的かつ効果的なまちづくりを進めていくためには、それらを共通の目標・方針に沿った総合的な施策として展開していく必要があります。

本計画で提示したまちづくり構想に即した計画の実現へ向けて各種施策や組織間相互の連携・協力を調整し、総合的な取組としてまちづくりを推進します。

(1) 部門別計画の充実

和光市都市計画マスタープランの実現を図るため、緑、道路など各部門別の計画の充実を図ります。

各部門別の計画策定に当たっては、総合振興計画や本計画に沿って作成していきます。

(2) 効果的なまちづくり手法の検討と運用

都市計画マスタープランを実現していくためには、市民、事業者の理解と協力が不可欠です。これを前提として、都市計画法における地区計画、高度地区、景観条例に基づく景観計画などを活用していく必要があります。

それぞれ使い方は異なりますが、各地区のまちづくり方針を実現するために、最も適した手法を検討し、総合的かつ効果的にまちづくりを行っていきます。

① 区域区分の見直しに向けた検討

和光市全域は都市計画区域に指定されており、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図る必要があるため、市街化区域と市街化調整区域との区分（区域区分）を定めています。

市街化調整区域は、既に市街地を形成している区域及び概ね10年以内に市街化を図る区域について、市街化の状況、都市基盤の整備状況、地域の意向を踏まえ、市街化区域への編入を検討します。

② 地域地区の見直し

和光市全域を対象に、現況の土地利用や建築用途が指定用途地域に整合していない区域や市の総合的な施策の中で土地利用の転換が必要な区域については、用途地域の見直しを行います。

さらに、土地利用や建築用途・形態など、まちづくりの根幹的な規制誘導条件となる高度地区、生産緑地地区などについては、土地利用の状況や今後の方針を踏まえ、見直しを行います。

③ 地区計画の活用

道路・公園など公共用地の計画的な整備が図れ、また、建築形態や用途についてきめ細かな誘導が可能である地区計画の効果的な適用を図ります。

④ 協定等の活用

市民や事業者等が合意・協力し、まちの景観や環境づくりを行う上での誘導策として、建築協定、緑化協定等、景観協定や条例等の効果的な適用を図るとともに、これらを活用してまちづくりの課題を解決していきます。

(3) 総合的な調整・進行管理体制の構築

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、総合振興計画と連携した進行管理システムの構築を図ります。

