資料１－１

鶴ヶ島市都市計画マスタープラン

（鶴ヶ島市の都市計画に関する基本的な方針）

【第三次改訂版（案）】

鶴ヶ島市

令和３年３月

鶴ヶ島市都市計画マスタープラン

目次

序章　　策定にあたって 1

1. 都市計画マスタープランの目的 2
2. 都市計画マスタープランの位置づけ 2
3. 都市計画マスタープランの役割 3
4. 都市計画マスタープランの構成 4
5. 都市計画マスタープランの目標年次 4
6. 鶴ヶ島市の概況 4

第１章　　都市づくりの理念と目標 13

1. 都市づくりの理念 14
2. 都市の将来像 16
3. 都市づくりの方向性 18
4. 将来人口 24

第２章　　全体構想 25

1. 将来都市構造 26
2. 分野別都市整備方針 29

2－1　土地利用の方針 30
2－2　道路･交通体系整備の方針 37
2―3　市街地整備の方針 43
2－4　緑と水辺の整備方針 48
2－5　景観形成の方針 54
2－6　災害等に強い都市づくりの方針 60
2－7　住み続けられる都市づくりの方針 65

第３章　　地区別構想 69

1. 地区別構想とは 70
2. 地区区分 70

2－1　北部地区 72

2－2　東部地区 81
2－3　南西部地区 89

第４章　　都市計画マスタープランの実現に向けて 97
1. 実現に向けての基本的考え方 98
2. 実現に向けた施策展開 99

資料編 .....

序章　　策定にあたって

1．都市計画マスタープランの目的

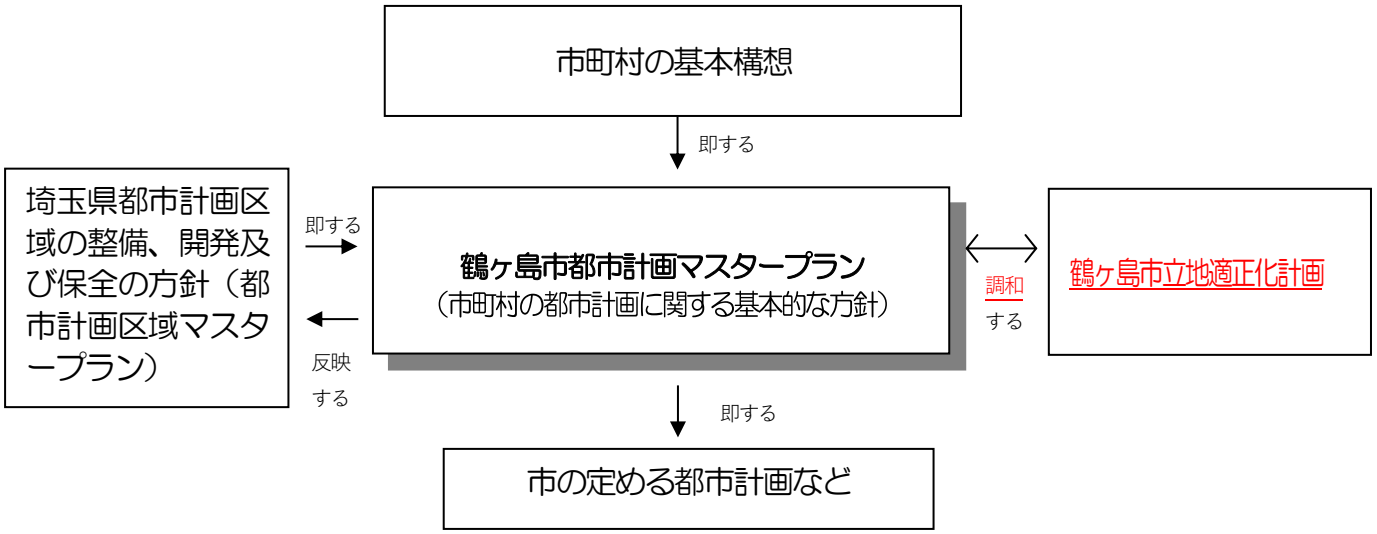
鶴ヶ島市都市計画マスタープラン（以下「都市計画マスタープラン」という）は、都市計画法第１８条の２に規定される「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、住民に最も近い立場にある市が、その創意工夫の下に住民意見を反映し、まちづくりの具体性のある将来ビジョンを提示し、地区別のあるべき市街地像を示すとともに、その地区の整備課題に応じた整備方針、地域の都市生活、経済活動等を支える諸施設の計画等をきめ細かくかつ総合的に定めます。策定にあたっては、土地利用、各種施設の整備の目標等に加え、生活像、産業構造、都市交通、自然的環境等に関する現況及び動向を勘案した将来ビジョンを明確化し、これを踏まえたものとしていきます。

2．都市計画マスタープランの位置づけ

都市計画マスタープランは、県が策定する「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」や、市町村の基本構想に即するとともに、市町村の定める具体の都市計画についての体系的な指針となるものです。

また、都市計画マスタープランは、各種マスタープランと相互に連携し、整合のとれたものとなります。

なお、立地適正化計画は都市計画マスタープランの一部とみなすとされており、調和が保たれたものでなければならないとされています。



３．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、次のような役割を果たします。

（１）都市の将来像を提示する役割

都市全体及び地区別の将来像を示し、多様な主体が共有するまちづくりの将来ビジョンを提示し、地区別のあるべき市街地像を示します。

（２）都市計画の方針としての役割

具体の都市計画についての方針を示します。

（３）都市計画の整合性・一体性を確保する役割

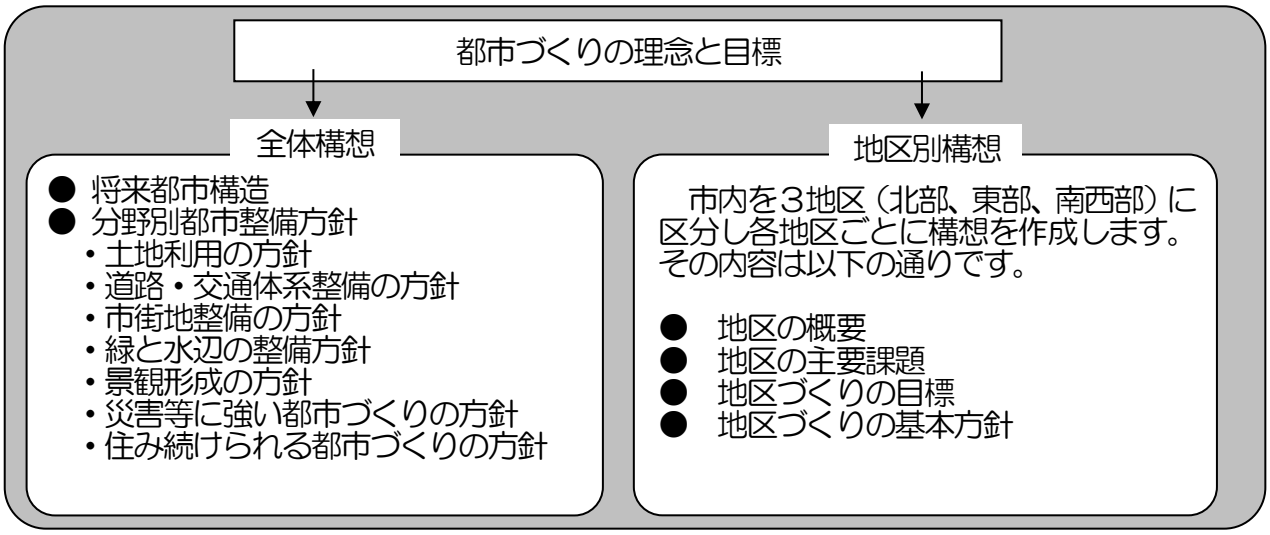
都市計画に基づく個々の施設事業の相互関係を調整し、都市全体として総合的かつ一体的な都市づくりを目指します。

（４）住民の理解を深め、具体の都市計画の合意形成を円滑にする役割

都市を構成する多様な主体が、計画の策定段階から参画し、都市の抱えている課題や今後の方向性についての合意形成により都市計画事業の円滑な推進を目指します。

４．都市計画マスタープランの構成

都市計画マスタープランは、「都市づくりの理念と目標」を踏まえ、市全体の構想となる「全体構想」と、地区ごとのまちづくり方針となる「地区別構想」で構成します。



５．都市計画マスタープランの目標年次

都市計画マスタープランの対象期間は、概ね 20 年後を展望しつつ、令和 3 年から令和 12 年までの 10 年間とします。

ただし、必要に応じて見直しをするものとします。

６．鶴ヶ島市の概況

（１）位置及び交通条件

都心まで約４５ ㎞圏に位置し、鉄道駅と２つの自動車専用道路及び２つのインターチェンジが立地し、交通利便性に恵まれています。

●位置

埼玉県のほぼ中央、都心まで約 45km 圏にあり、周囲を川越市、坂戸市、日高市と接しています。

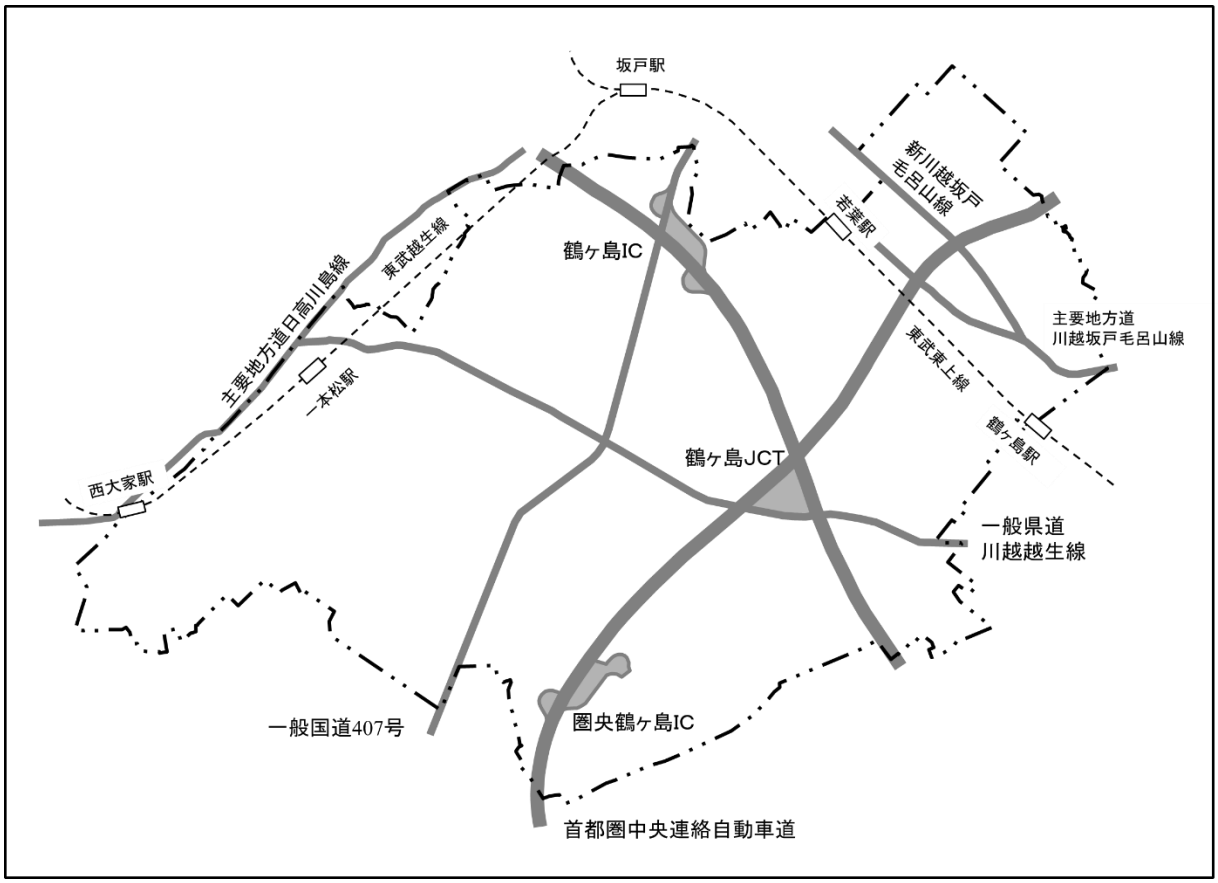
市域は東西約 6.9km、南北約 4.9km で、面積は 17.65 ㎢です。

●交通条件

鉄道は、東武東上線（東京地下鉄(東京メトロ)有楽町線、副都心線等が相互乗り入れ）が市の北東部、東武越生線が市の西部外縁部を走り、鶴ヶ島駅、若葉駅、一本松駅の３駅で、都心と結ばれています。

広域的な幹線道路は「関越自動車道」が南北に、「首都圏中央連絡自動車道」が東西に走り、これらが鶴ヶ島ジャンクションによって連結され、「鶴ヶ島インターチェンジ」（関越自動車道）、「圏央鶴ヶ島インターチェンジ」（首都圏中央連絡自動車道）の２つのインターチェンジが立地しています。

また、南北に縦断する一般国道４０７号、主要地方道川越坂戸毛呂山線、日高川島線及び一般県道川越越生線が幹線道路の役割を果たしています。



（２）地形及び土地利用

地形はほぼ平坦で、市街化の進展等に伴い、農地や樹林地等が年々減少傾向にあります。

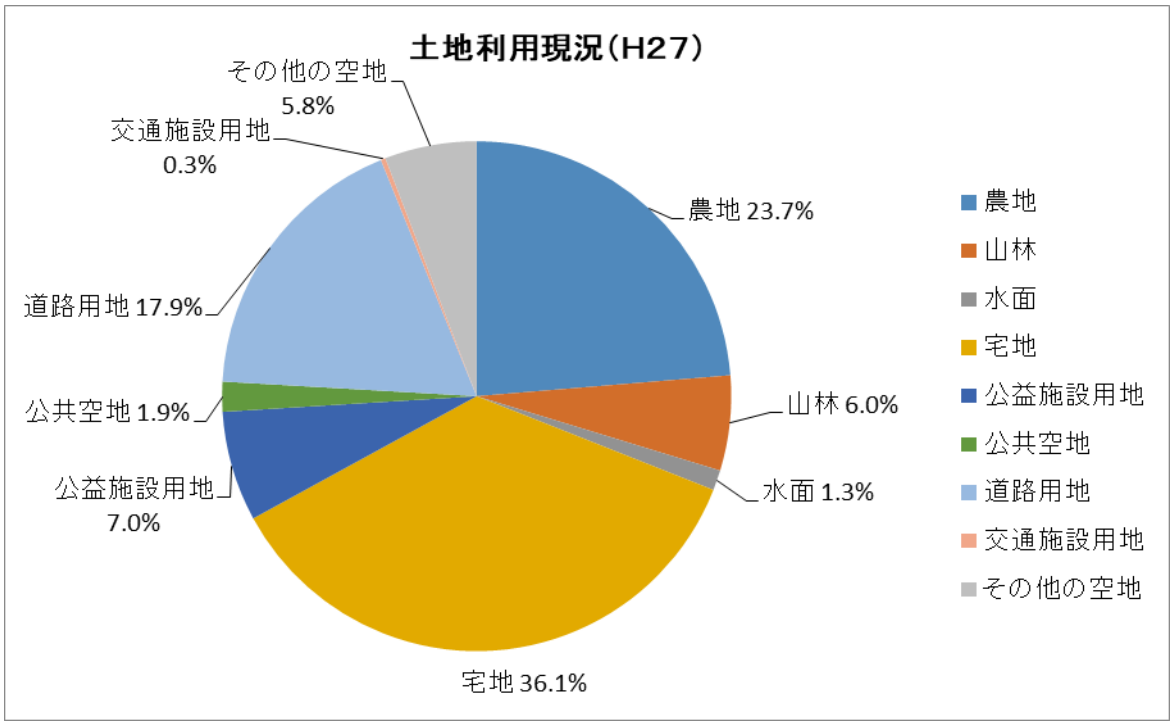
●地形

荒川の支流である入間川と高麗川に囲まれたほぼ平坦な坂戸台地の中心部に位置し、市内を飯盛川と大谷川（入間川の支流）が流れています。

●土地利用

平成 27 年現在の土地利用状況を見ると、都市的土地利用が全体の 69%を占め、自然的土地利用は 31%となっていますが、その自然的土地利用のほとんどは農地となっています。

市内には高倉の屋敷林や新所沢変電所周辺などまとまった樹林地が残存していますが、市街化の進展に伴って、徐々に減少しています。



資料：平成２７年都市計画基礎調査

緑の面積の変遷

単位：ha

	山林	田	畑	池・沼	計
S40	314.3	102.5	964.2	1.7	1,382.7
S45	294.8	97.8	912.7	1.7	1,307.0
S50	274.5	83.8	756.0	1.7	1,116.0
S55	288.7	48.9	711.6	1.7	1,050.9
S60	227.4	27.6	661.2	1.7	917.9
H2	169.5	5.7	564.7	0.7	740.6
H7	146.4	4.4	548.4	0.7	699.9
H12	133.6	3.3	485.1	0.7	622.7
H17	118.6	3.1	453.7	0.4	575.8
H22	108.5	3.2	435.7	0.4	547.8
H27	103.1	3.2	419.9	0.4	526.6

※緑の面積は、山林、田、畑、池・沼の地目を集計したものとする。

資料：平成２７年都市計画基礎調査

（3）人口の状況

昭和 40 年代後半以降人口が急増しましたが、平成 7 年頃からは横ばいの状況にあります。年齢構成は、６０歳代及び４０歳代が多く、高齢化率は２４．７％で県平均（２４．８％）とほぼ同水準、平均年齢は４４．７歳で県平均（４５．４歳）より若干若い人口構成であるといえます。

※　数値は、国勢調査(H27.10.1)より。

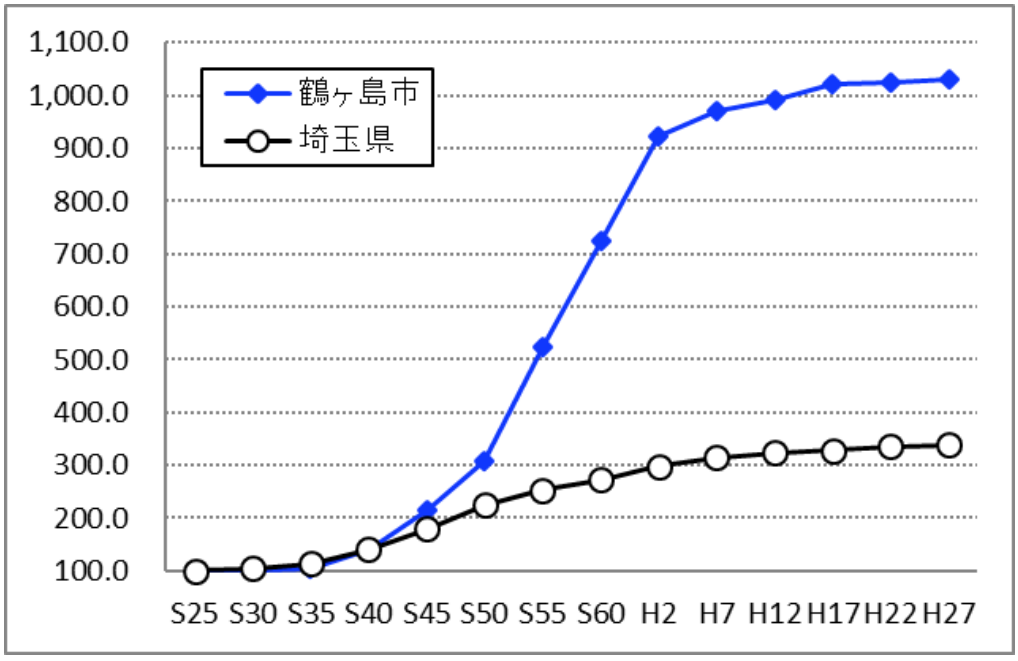
●人口動向

人口は、令和 2 年 10 月 1 日現在 70,196 人（国勢調査　令和 2 年度末現在　暫定値）となっています。

昭和 30 年代から一貫して増加し、人口増加率で見ると昭和 40 年までは県平均と同程度の増加率でしたが、昭和 40 年代後半から昭和 50 年代にかけては県平均の伸び率を大きく上回っています。人口規模は昭和 50 年から平成 2 年までの 15 年間で約 3 倍となりましたが、その後伸びは鈍くなり、平成 5 年頃からは微増し、近年は横ばいから減少傾向に転じています。

※国勢調査令和 2 年度末現在暫定値については、総務省が公表する人口速報集計結果と相違があり得ます。

■県及び市の人口の伸び（S25 年を 100 とする）

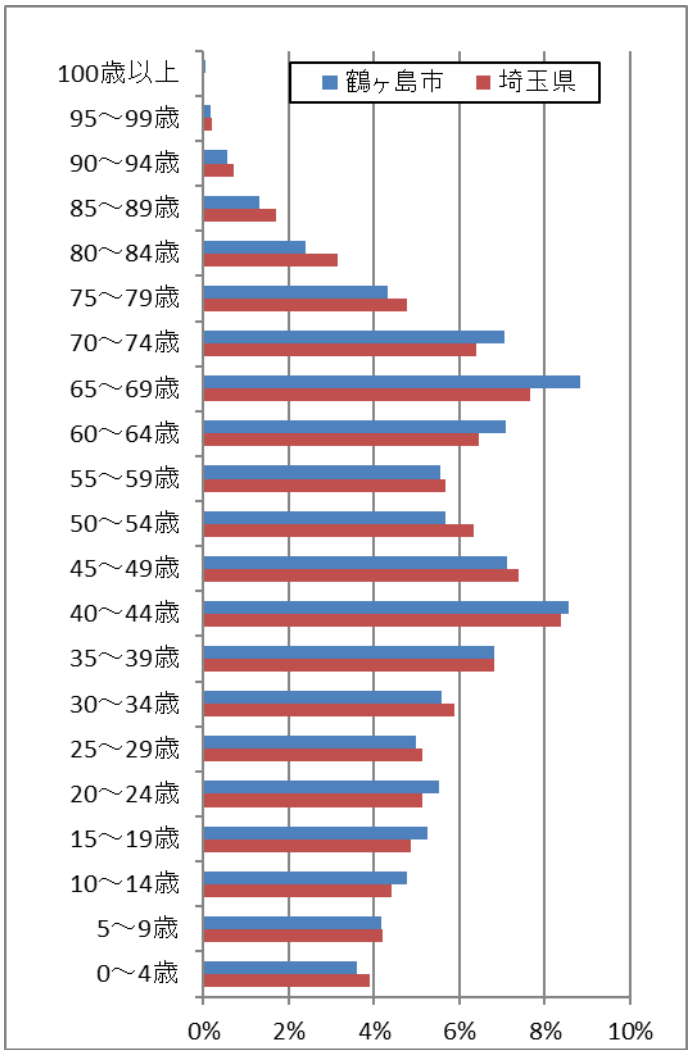


資料：国勢調査

●年齢別人口

年齢別構成比は、概ね 10 歳～24 歳まで及び 60 歳～74 歳までが県平均より高く、平成 27 年現在の年少人口（0～14 歳）生産年齢人口（15～64 歳）老年人口（65 歳～）について見ると、それぞれ 12.5%、62.1%、24.7%となっています。

■年齢別人口構成



資料：平成２７年国勢調査

（4）市街地の形成過程

昭和 30 年代頃までは純農村でしたが、高度経済成長期に、首都東京の住宅地の外延的な拡大とともに市街化が進展し都市的様相を呈しました。とりわけ市の北・西側の外縁部に位置する鉄道駅を中心に急激に宅地化が進んだこと及び市街化の進展があまりに急激であったことから都市基盤施設の整備の必要な市街地も残されています。

●沿革

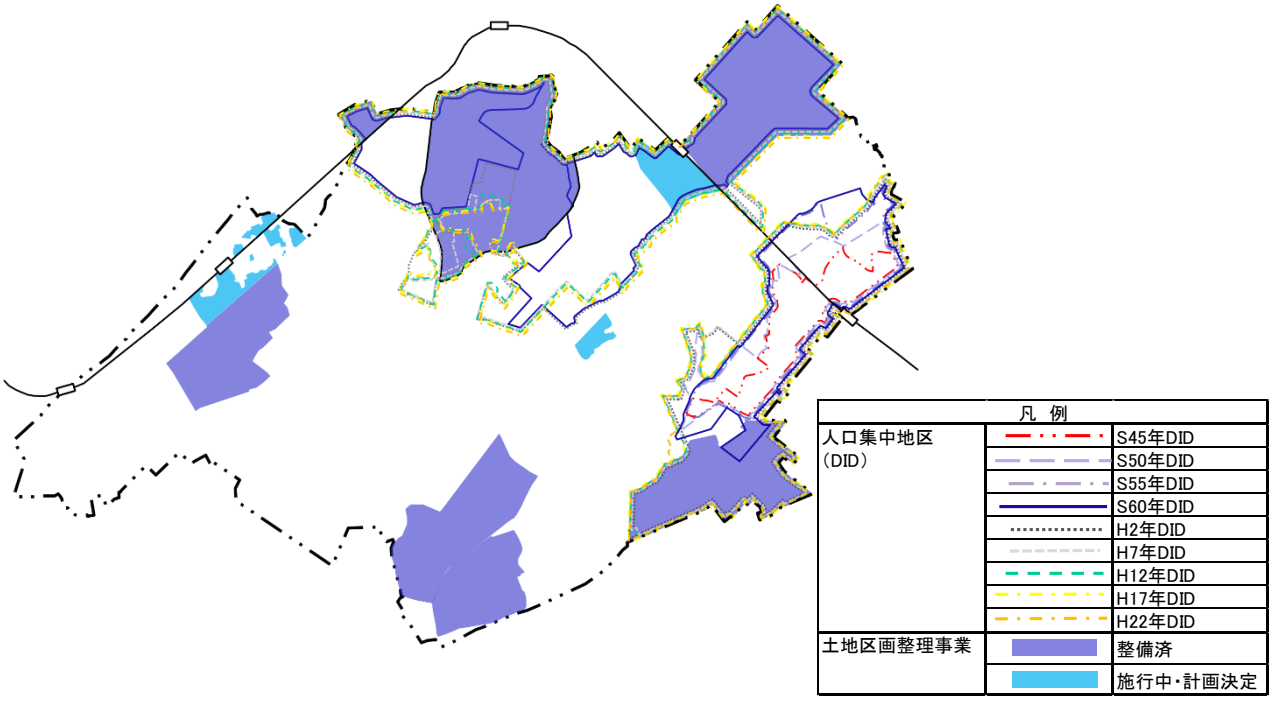
明治 22 年 4 月の市制町村制施行により、当時の 12 か村 2 新田が合併して現在の鶴ヶ島市の原型である鶴ヶ島村が発足しました。この鶴ヶ島村では 1940～50 年代にかけて農地開拓が盛んに行われ、純農村として栄えてきましたが、その後、優良な工場の進出（昭和 29 年の工場誘致条例施行）や高度経済成長に伴う市街化と人口の増加が急速に進み、昭和 41 年 4 月 1 日町制、平成 3 年 9 月 1 日の市制施行を経て現在に至っています。

●面整備による市街化の進展

昭和 41 年、首都圏整備法の近郊整備地帯に指定されて以降、土地区画整理事業を中心に積極的な都市基盤施設の整備を進めてきました。

既決定の土地区画整理事業 10 地区のうち、7 地区が完了、2 地区が施行中です。土地区画整理事業による市街化の進展と軌を一にして人口が集積（人口集中地区）してきました。

人口集中地区の変遷



（５）都市基盤施設整備の状況

市街地整備の手法として土地区画整理事業を積極的に導入してきています。

●土地区画整理事業

令和 3 年 3 月 31 日においては、既決定 10 地区、472.6ha のうち完了が 7 地区、434.2ha、施行中が 2 地区、33.6ha となっています。

市街化区域面積（846.8ha）に占める計画決定区域面積の割合は 55.8%、同じく市街化区域面積に占める整備済面積の割合（整備率）は 51.3%となっています。整備率は、県平均(33.0%：平成 27 年度都市計画基礎調査)より高くなっています。

●都市計画道路

令和 3 年 3 月 31 日においては、計画決定されている 40,880mのうち 31,486mが整備され整備率は 77.0%となっています。整備率は、県平均（72.5%：令和 2 年 3 月 31 日時点）より高くなっています。

●都市公園

令和 3 年 3 月 31 日においては、都市公園 63 箇所、41.1ha が整備されています。一人当たり公園面積は 6.04 ㎡/人となっており、県平均（7.0 ㎡/人：平成 31 年 3 月 31 日時点）より低くなっています。

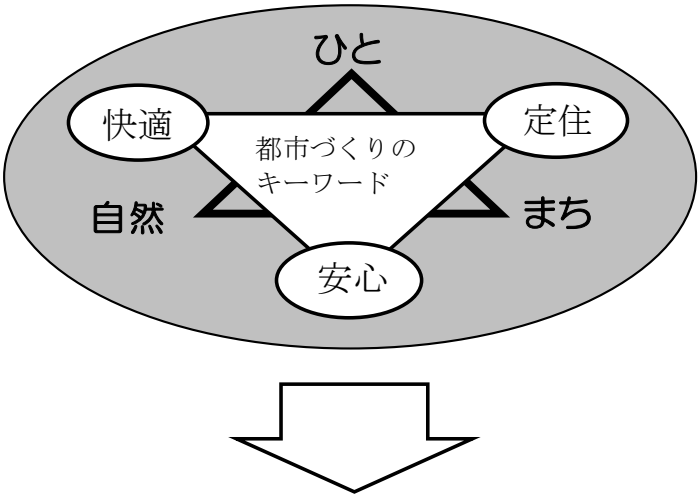
また、都市計画決定面積 33.8ha のうち 23.9ha が整備され、整備率は 70.7%となっており、整備率は、県平均（78.4%：平成 27 年度都市計画基礎調査）より低くなっています。

第１章　　都市づくりの理念と目標

１．都市づくりの理念

都市計画マスタープランは、鶴ヶ島市基本構想に即して定めます。

都市づくりの理念は、都市づくりの主役を「ひと」「自然」「まち」ととらえ、都市づくりのキーワードを「快適」「安心」「定住」として、以下のとおり定めます。

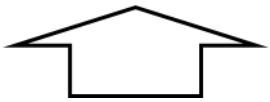


〔都市づくりの理念〕

○ 健やかで安心できる都市づくり

○ 暮らしやすく、生活の楽しみにあふれる活気ある都市づくり

○ 連携と協働による魅力的な都市づくり



① 都市づくりをめぐる社会の潮流

〇持続可能で強靭なまちづくり

〇経済の停滞、経済構造の転換

〇急速な少子高齢化の進展・総人口の減少

〇地球環境問題の顕在化、環境面での制約の増加

〇自然的環境の保全と再生

〇情報化社会の進展

〇市民主体のまちづくり・市民協働の気運の高まり

〇過度な自動車依存への反省

② 都市づくりをめぐる課題（広域的・社会的側面からの主な課題）

〇災害に強い都市への転換

〇中心市街地の衰退

〇環境負荷の大きい都市構造

〇慢性的な交通混雑

〇投資余力の減少・公共投資の効率性の向上

２．都市の将来像

令和２年３月策定の第６次鶴ヶ島市総合計画基本構想では、目指すべき市の将来像を、「しあわせ共感　安心のまち　つるがしま」として以下のように掲げており、本都市計画マスタープランにおいても、これを、鶴ヶ島市の都市の将来像としてまちづくりに取り組んでいきます。

しあわせ共感　安心のまち　つるがしま

幸せのかたちは、一人ひとり違います。
鶴ヶ島に関わる誰もが、それぞれの幸せにつながる“想い”をかたちにできるように、お互いを認めあい、みんなで未来の鶴ヶ島をつくっていきます。
安心は、私たちの暮らしや心など、すべての土台となるものです。
鶴ヶ島の持つあらゆるつながりを活かし、誰もが安心に包まれ、“ゆたか”に生きていくことのできるまちをつくっていきます。

① 都市づくりをめぐる課題（鶴ヶ島市における主な課題）

〇スプロール地区や密集した住宅市街地等の存在

〇道路・公園緑地などのオープンスペースの不足

〇交通混雑、交通安全上の危険箇所の存在

〇中心部における低効率な土地利用

〇農地・樹林地等の蚕食的な侵食（市街地の拡散・郊外化）

〇今後の人口構造変化への対応（若年層の流出、高齢化、人口減少）

② 都市づくりに関する市民ニーズ・要望

〇公園などの緑と水辺の景観が整備されたまち

〇生涯健康に暮らせるまち

〇豪雨などの排水処理に強いまち

〇農業を活用した魅力あるまち

〇災害に強いまち

〇道路整備が進んだまち

〇地球環境や生活環境へ配慮したまち

〇市民参加による行政運営が行われるまち

〇工場・商業施設誘致への取り組み

〇歩行者や自転車が安心できる道の整備

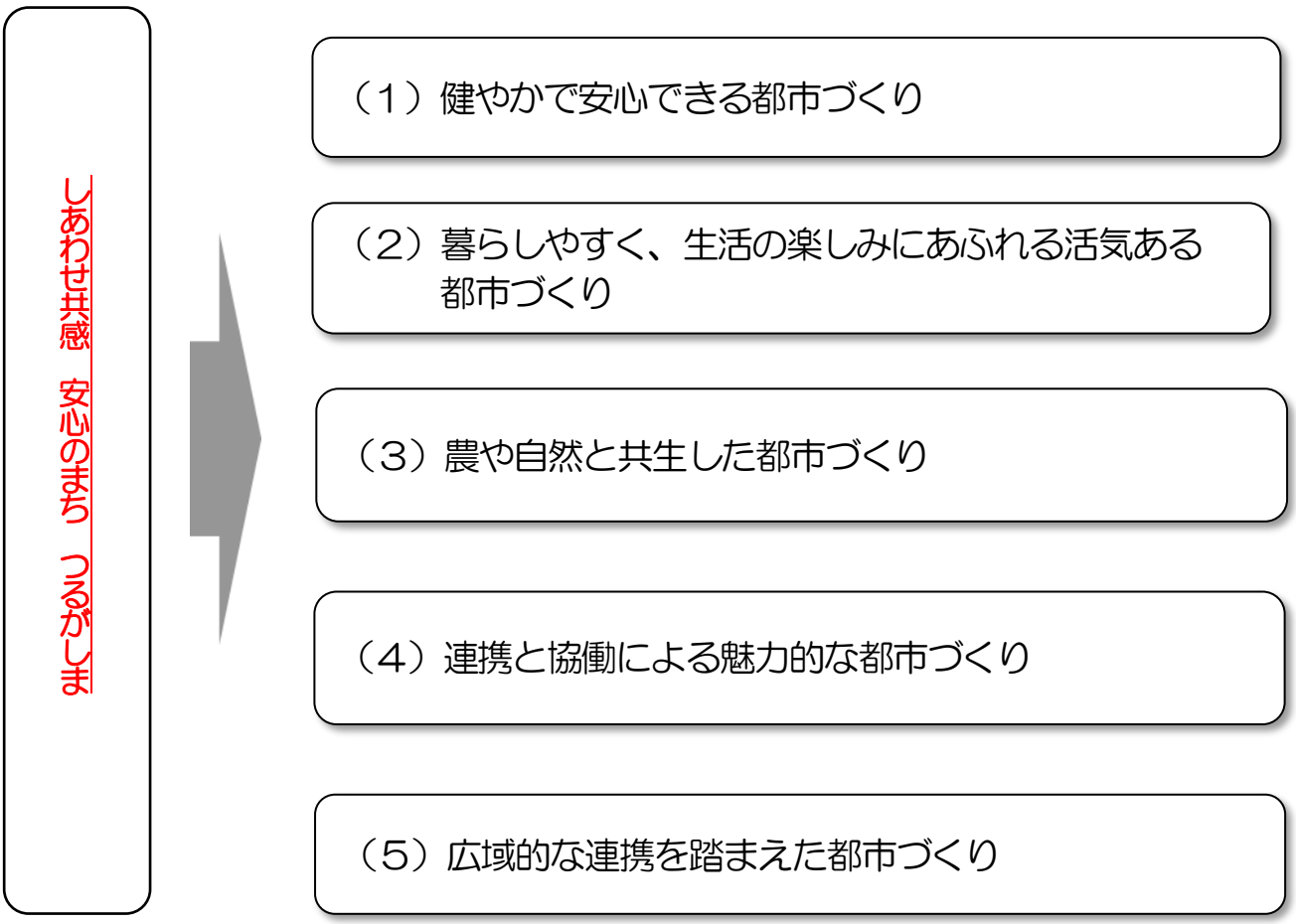
〇身近に遊べる公園の整備

〇市内の移動手段の利便性向上

〇鉄道駅の交通結節性の向上

３．都市づくりの方向性

都市の将来像「しあわせ共感　安心のまち　つるがしま」の実現に向け、以下の５つの都市づくりの方向を定めます。また、これによって、鶴ヶ島市基本構想に掲げる「生活の質を高める都市基盤の整備や維持管理を計画的に行うことにより、快適で住みよいまち」を目指します。



（1）健やかで安心できる都市づくり

〔都市づくりをめぐる課題〕

○　本市は、昭和 35 年頃までは純農村でしたが、宅地化や人口増加に対応する形で、都市・生活基盤、教育・文化・福祉施設などの社会資本の整備に努め、街路・駅前広場、下水道や都市公園などの整備に取り組み、基礎的な施設は整いつつあります。

一方、都市構造上の観点から見ると、市の外縁部を通る東武東上線及び東武越生線の各駅と、高規格幹線道路である関越自動車道・首都圏中央連絡自動車道、及び一般国道 407 号が通過しています。市街地がいくつにも分かれ、商業や業務の拠点性が乏しく、その一方で郊外に商業施設等の立地が進みました。その結果、市街地に挟まれた農地などは、営農環境の低下とともに、その一部には不耕作地や管理が不十分なところも散見されています。

これまでに、市や都市再生機構（旧住宅公団、旧住宅都市整備公団、旧都市基盤整備公団）、土地区画整理組合による土地区画整理事業が進められた結果、市街化区域面積の約半分は、良好な市街地として整備されているものの、昭和 40 年代以降の民間開発による狭小な敷地・住宅が密集する地区などがあり、一部地区では、土地区画整理事業の推進に取り組んでいますが、住環境上や防災上の観点からも今後、地区の修復的な取り組みが必要となっています。

高度経済成長期の都市は、効率性重視、元気な若年を対象に形成されてきましたが、今後は、少子高齢化の進展に伴って社会の活力が低下し、社会資本整備への投資余力が減少する前に、すべての市民が健康で安全で快適に暮らせるよう、安全性、快適性、利便性、効率性の向上を目指しつつ、人口減少を前提とした持続性が高い社会のシステムと社会資本の整備を総合的に進めることが求められています。

さらに、平成 23 年 3 月 11 日発生の東日本大震災により甚大な被害が生じましたが、今後も大規模な地震が予測されており、災害に強い都市づくりが急務となっています。

○　我が国では、高度経済成長期に、東京一極集中による様々なひずみが生じ、今や、ゆとり・生きがい志向といった価値観や生活様式の変化に伴って、まちづくりに対し求めるものも、効率重視から心の豊かさへと変りつつあります。

社会全般にわたって国際化が進む中で、まちづくりのバックボーンとなる地域の歴史・文化など地域資源や失ってはならない大切なものを発見し育てる工夫を凝らし、それぞれの地域自身の自己主張のあるまちづくりが求められています。

〔方向性〕

●安心して快適に住み続けられるための環境づくり

●大規模災害にも対応できる災害に強い都市づくり

●健康、快適性、利便性、効率性の向上を目指した社会資本整備

●鶴ヶ島の魅力・歴史・文化資源の再発見、都市づくりへの利活用

（2）暮らしやすく、生活の楽しみにあふれる活気ある都市づくり

〔都市づくりをめぐる課題〕

○　本市は、多くの市民が市域外に通勤通学するいわゆるベッドタウン的な性格を持っており、昼間人口比率をみてもその傾向がより強いことがうかがえます。都市には人々の教育、学習、遊び、買い物など興味や欲求を充足するための様々な施設や手段があることが望ましいのですが、本市では、多くの市民が高等教育、文化、娯楽、医療などについて、より多様なサービスを求めて他の都市に出かけていくという状況があります。本市の都市規模からみて、これらすべてを満たすことはできないにしても、都市の魅力を高め自立的・継続的発展を目指す観点からも、本市の特性にふさわしい暮らしを豊かにする機能を導入していくことが求められています。

また、それぞれの基盤整備の現状が異なっていることから、画一的な整備を目指すのではなく、地域の特性に応じた手法による均衡のとれた都市基盤の整備が求められています。

○　本市は、昭和 35 年頃からのわが国の高度経済成長期に、市街化が進み人口が急増し発展してきました。しかし、人口は平成 7 年頃から横ばい傾向が続き、その後減少傾向に転じ、併せて住宅供給の都心回帰とあいまって社会的人口動態も減少傾向となっています。

また、本市における人口増の要因は、特定の世代（戸建て住宅などを取得したファミリー世帯など）の転入が中心であったため、いわゆる第一次ベビーブーム世代と第二次ベビーブーム世代の人口割合が突出した人口構成となっています。現在、自然減の状態となり、人口社会動態も減少基調であることから、高齢化は既に県と同水準となっています。

若年層の定着促進の観点から転出の抑制や、市内に住み続けられるような利便性の向上、雇用環境の整備が必要になっています。

〔方向性〕

●交通利便性の高さなど地区の持つポテンシャル（潜在能力）を活かした商業・業務機能の拠点の形成

●社会的利便性や生活の楽しさなどを高める都市づくり

●人口減少基調を前提とした効率的な都市づくり

●地域の特性に応じた手法による均衡のとれた都市基盤の整備

●雇用を創出する職住近接の都市づくり

●ユニバーサルデザインの都市づくり

（3）農や自然と共生した都市づくり

〔都市づくりをめぐる課題〕

○　市街化の進展に伴い、本市の緑地空間は徐々に減少しつつあり、山林、田、畑、池・沼など緑に関連する地目面積からその変遷を見ると、昭和 40 年から平成 27 年までの 50 年間で約 6 割（約 856ha）が減少しています。

一方、市民生活においては、余暇時間の増加によるライフスタイルの多様化、自然環境に対する市民意識の高まりといった「生活の質」に対する指向が強くなってきております。このため現存する貴重で豊かな緑や水辺環境は、かけがえのない貴重な資源としての役割が認識されつつあり、その整備・保全が求められます。

○　本市の農業は、小規模な農地が分散しているのに加え、農業従事者の高齢化や後継者不足等による就農者の減少、耕作放棄地の増大などにより、産業としての生産力が低下傾向にあります。

市域の 4 分の 1 を占める農用地等については、安全で新鮮な農産物を提供する産業として、また、景観を始めとする多面的機能を持つ空間として市民の生活に大きな役割を果たしていることを評価し、農地の総合的な利活用を図り、より良好な状態で維持されていくための総合的な取り組みが課題となっています。

また、平成１９年３月に策定された鶴ヶ島市農業振興地域整備計画は、近年の都市計画道路の延伸や新熊谷入間線の一部が供用開始などの市内交通網の現況変更により、集団的農用地の分断が生じていることから早急な見直しが必要となっています。

「保全」と「整備」のバランスを図り、無秩序な土地利用が行われないような施策をとりつつ、地域の生活の向上や活性化に資する開発行為の誘導と集落地の整備・保全などを行っていくことも求められています。

〔方向性〕

●優良な農地や良好な自然的環境・景観の維持・保全

●市街地周辺の土地利用の整序

●集落地等の整備・保全

（4）連携と協働による魅力的な都市づくり

〔都市づくりをめぐる課題〕

○　人々の価値観は、より自由や多様性を重要視するようになっています。それにつれて、個人としての責任も高まり、まちづくりへの参加意識も高まりつつあります。その一つとしてボランティア活動に参加する市民や、民間非営利組織（ＮＰＯ）等、市民の自主的・自立的な活動が活発になっています。

社会的ニーズが多様化・高度化する中で、社会的サービスの供給体制も、多様性かつ総合性が重要視されています。都市づくりにおいても、市民・企業・行政がそれぞれの役割を分担しつつ、積極的に連携していく必要があります。

○　まちづくりに対する市民の関心が高まる中で、あらゆる分野において市民参画の手続きの充実が重要になってきています。市民参画については、各地で様々な取組みがされていますが、その実態は多様です。

都市計画の分野においても、これまで都市計画決定にあたっては、公聴会の開催や都市計画案の公告・縦覧などにより住民意見の反映が図られてきましたが、事前の十分な情報提供や説明会、公聴会の適切な運用など、より一層の充実が求められています。

また、まちづくりの関心が高まるなかで、その実現手段として都市計画の提案制度があり、地域のまちづくりに対する主体的な取組みを今後の都市計画行政に取り込んでいくためにも、計画のプランニング段階で地域住民の能動的な参画を促進する一層の工夫が求められています。

〔方向性〕

●都市計画をはじめまちづくりに関する積極的な情報提供

●多様なまちづくりの担い手の役割分担と連携

●まちづくりの担い手となる人材の育成

（５）広域的な連携をふまえた都市づくり

〔都市づくりをめぐる課題〕

○　新型コロナウイルス感染症の影響等による景気の低迷や国際競争の激化により、わが国の地域経済の衰退や産業の空洞化など様々な問題が顕在化しています。

本市においても、置かれている状況をふまえつつ、必要な操業環境や基盤の整備と併せて、都市活力の維持･再生に向けた新たな産業立地や他の土地利用への円滑な転換、時代への変化に対応した経済活動を支える土地利用の誘導などが重要な課題になっています。

○　本市における広域行政は、効率的で質の高い行政サービスを提供する観点から消防・救急（坂戸・鶴ヶ島消防組合）、上水道（坂戸、鶴ヶ島水道企業団）、下水道（坂戸、鶴ヶ島下水道組合）、し尿処理（坂戸地区衛生組合）、斎場（広域静苑組合）、廃棄物処理（埼玉西部環境保全組合）について、それぞれ一部事務組合によって共同処理しています。

また、広域行政の推進機構としては、埼玉県川越都市圏まちづくり協議会の構成員として、広域的課題への対応を推進しています。

都市計画の分野においても、都市計画区域は坂戸市とともに、『坂戸都市計画区域』として取り組んでいます。

〔方向性〕

●本市の経済発展を支える産業の立地支援

●広域共同事業の推進

●広域的な都市機能の分担や協力関係をふまえた戦略的な都市づくり

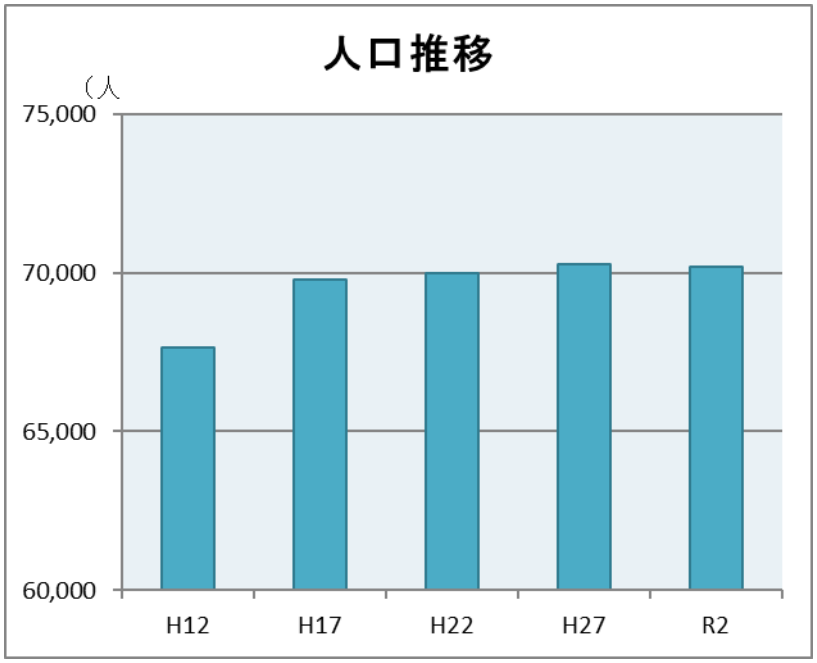
４．将来人口

人口減少の速度を抑え、令和 12 年度の人口を 68,000 人と想定します。

（参考）

■鶴ヶ島市の人口推移

年	H12	H17	H22	H27	R2
人口（人）	67，638	69，783	69，990	70，255	70，196 （国勢調査　令和２年度末現在暫定値） ※総務省が公表する人口速報集計結果と相違があり得ます。



第２章　　全体構想

１．将来都市構造

都市の将来像の実現に向け、将来あるべき鶴ヶ島市の都市の骨格を次のとおりとします。

（１）将来都市構造の考え方　―集約型都市構造・環境負荷の軽減に向けて―

○鉄道駅周辺やバスの結節点など公共交通機関の利便性の高い地域を中心として土地利用の密度を高め、機能的でまとまりのある市街地の形成を図ります。

○産業の集積を進め、雇用の創出を図るとともに、子どもから高齢者まで誰もが元気に暮らせるように、持続的な活力を生み出す都市づくりに取り組みます。

○各市街地は、住宅やこれに付随する生活利便・支援施設の適正な集積を図り、比較的身近な範囲で日常生活活動が可能な環境負荷の少ない利便性の高いものを目指します。

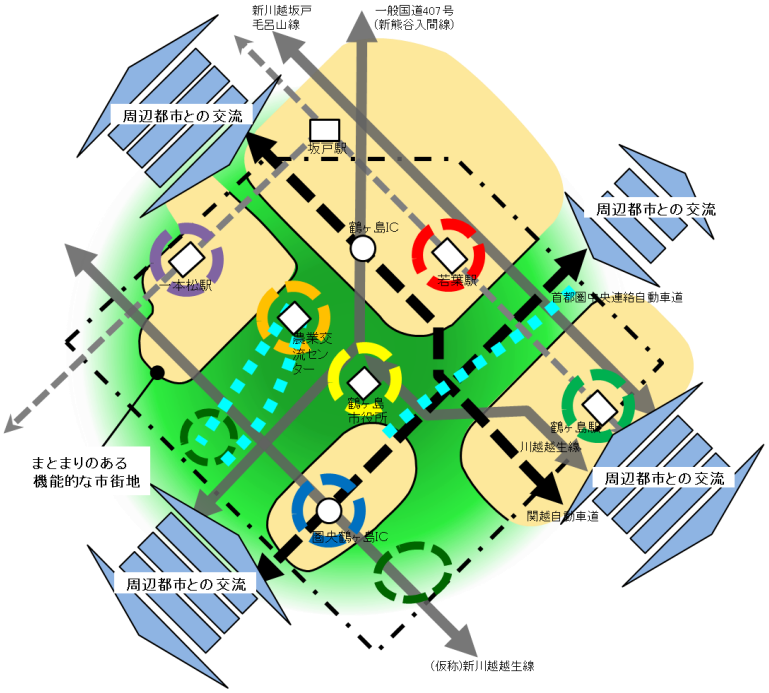
○市街地の周辺は、優良な農地や良好な自然的環境を保全することを基調としつつ、都市機能と農業環境・自然的環境と共生する土地利用を図ります。

○市街地を有機的に結び、諸活動の活発化を促進するため、効率的で利便性の高い交通ネットワークの構築を図るとともに、都市の顔となる商業・業務機能の拠点を育成します。

（2）将来都市構造の構成

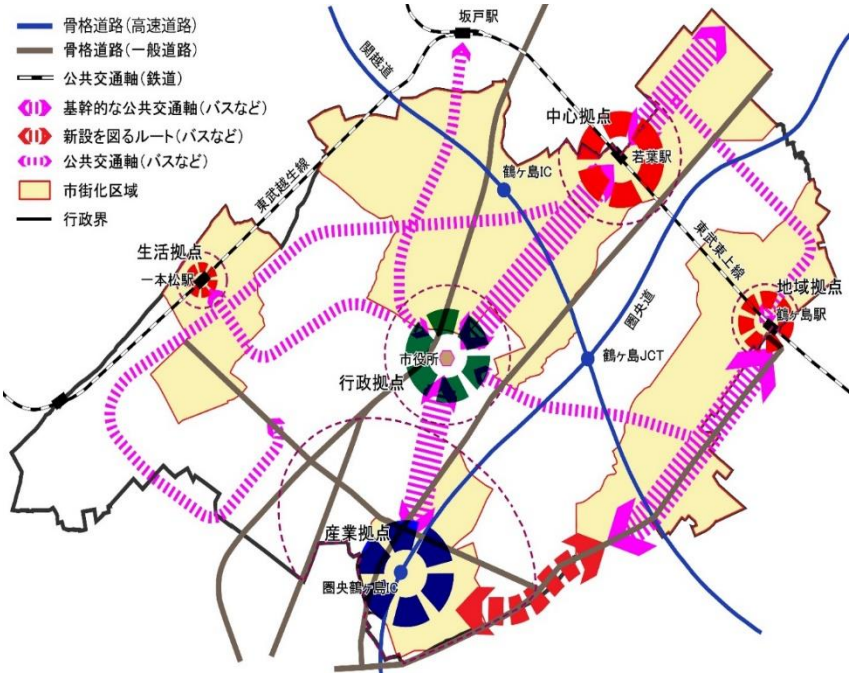
構　　成		市内の具体的路線、箇所
拠　　点	農業交流拠点	・農業交流センター周辺
	中心拠点	・若葉駅周辺
	地域拠点	・鶴ヶ島駅周辺
	生活拠点	・一本松駅周辺
	行政拠点	・市役所周辺
	産業拠点	・南西部・圏央鶴ヶ島ＩＣ周辺地区
交流・移動軸（都市軸）	自動車専用道路	・関越自動車道 ・首都圏中央連絡自動車道
	主要幹線道路	・一般国道 407 号（新熊谷入間線） ・新川越坂戸毛呂山線 ・川越越生線 ・(仮称)新川越越生線
	緑と水辺のふれあい軸	・鶴ヶ島市運動公園及び周辺 ・大谷川及び周辺 ・飯盛川及び周辺 ・日光街道杉並木
ゾ　ー　ン	市街地ゾーン	・既成の市街地
	自然との共生ゾーン	・既成の市街地外
	緑・レクリエーションゾーン	・鶴ヶ島市運動公園及び周辺 ・池尻池公園周辺 ・大谷川及び周辺 ・飯盛川及び周辺 ・屋敷林・社寺林

将来都市構造概念図



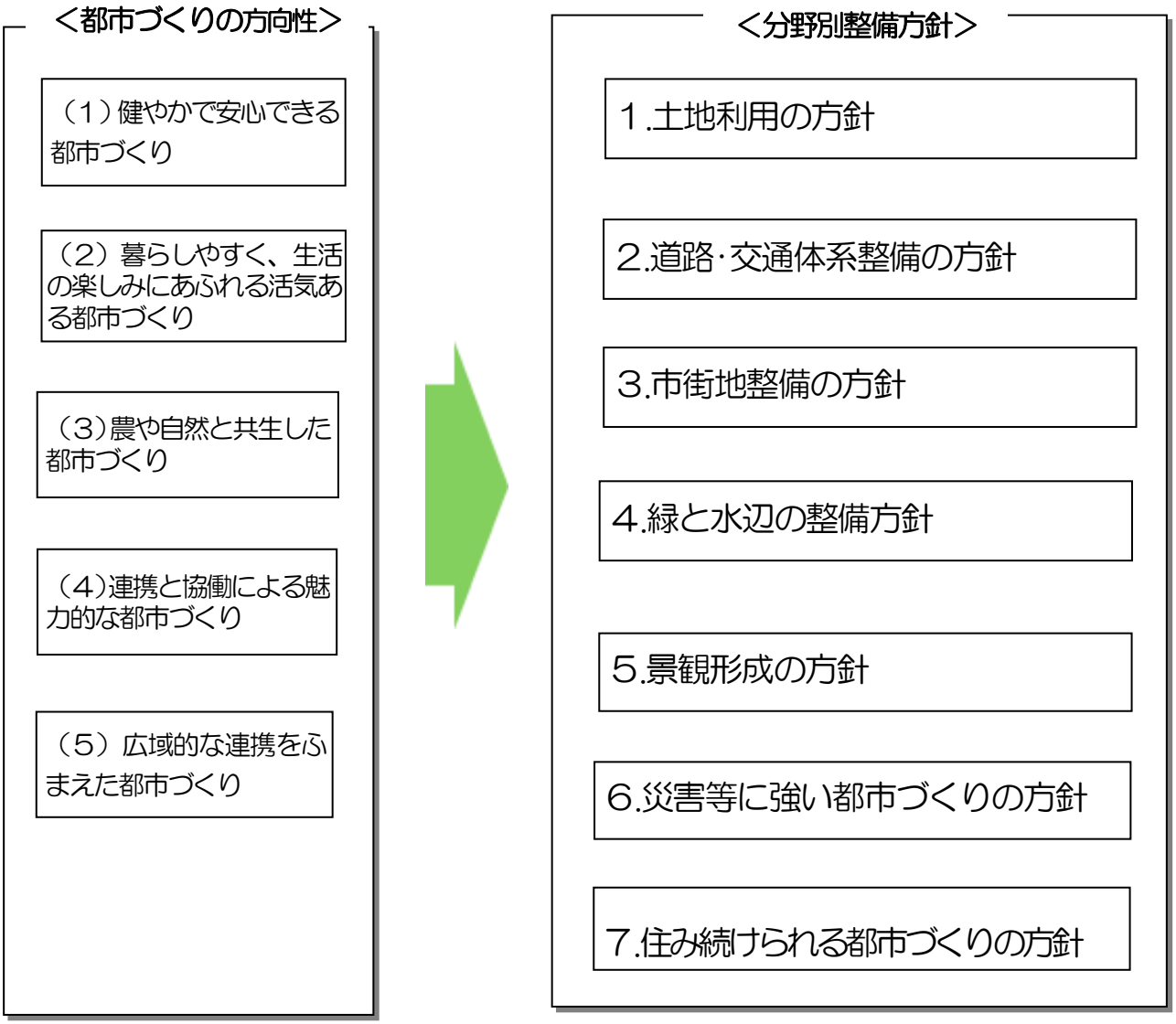
凡　例			
	自然との共生ゾーン		市街地ゾーン
	緑・レクリエーションゾーン		農業交流拠点
	中心拠点		地域拠点
	生活拠点		行政拠点
	産業拠点		自動車専用道路
	主要幹線道路		緑と水辺のふれあい軸

参考　公共交通骨格構造図（鶴ヶ島市立地適正化計画）



２．分野別都市整備方針

都市の将来像の実現に向け、分野別の整備方針を定めます。



２－１　土地利用の方針

（１）現状と課題

本市は、高度経済成長期に首都圏の住宅地の外延的な拡大により、市街化が急激に進み人口も急増しました。それに対して、都市・生活基盤施設、教育・文化・福祉施設などの整備に努め、基礎的な施設は整いつつあります。

市街化区域においては、これまで土地区画整理事業が進められ、良好な市街地として整備されつつありますが、道路や下水道などの都市基盤施設が未整備なまま開発が進行した地区なども存在します。

市街化調整区域においても、開発許可や建築許可などにより、徐々にミニ開発の進行や農地・樹林地の潰廃（耕作放棄、廃棄物の投棄、資材置場化など）が進行しています。

（２）土地利用の目標

限られた土地資源を有効に、しかも適正に配分し、建築敷地、基盤施設用地、緑地・自然環境を適正に配置することにより、農業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保します。

都市基盤施設の整った質の高い都市空間と身近な緑や水辺などの自然的環境、農産物の生産の場としてだけでなく多面的な公益機能を有している農地等及び固有の自然・歴史・文化を持つ農村などの農業環境とがバランスよく融合させることを土地利用の基本とします。

そのためには、公共交通機関の利便性の高い地域を中心に市街地をまとめるとともに、土地利用の無秩序な拡散を防止し、都市機能と農業環境・自然的環境との秩序ある共生を図ります。

① 市街地における合理的な土地利用

鉄道駅周辺やバスの結節点など公共交通機関の利便性の高い地域を中心に、市街化の状況、公共施設の整備状況を勘案しつつ、土地利用の密度を高めます。

住宅地等については、住居の環境の悪化をもたらすおそれのないよう施設の混在を防止し、鉄道駅からの距離等を勘案した適切な密度構成にするとともに住居の専用性を高めます。一方で比較的身近な範囲で日常生活を充足できるようなサービス機能が整った市街地の形成も求められていますので、無秩序な用途混在を排除するよう留意しながら複数の用途の複合を図ります。

工業や商業などと住居が混在している地区については、異なる用途の混在による環境悪化を防止しつつ、用途の純化を図ります。

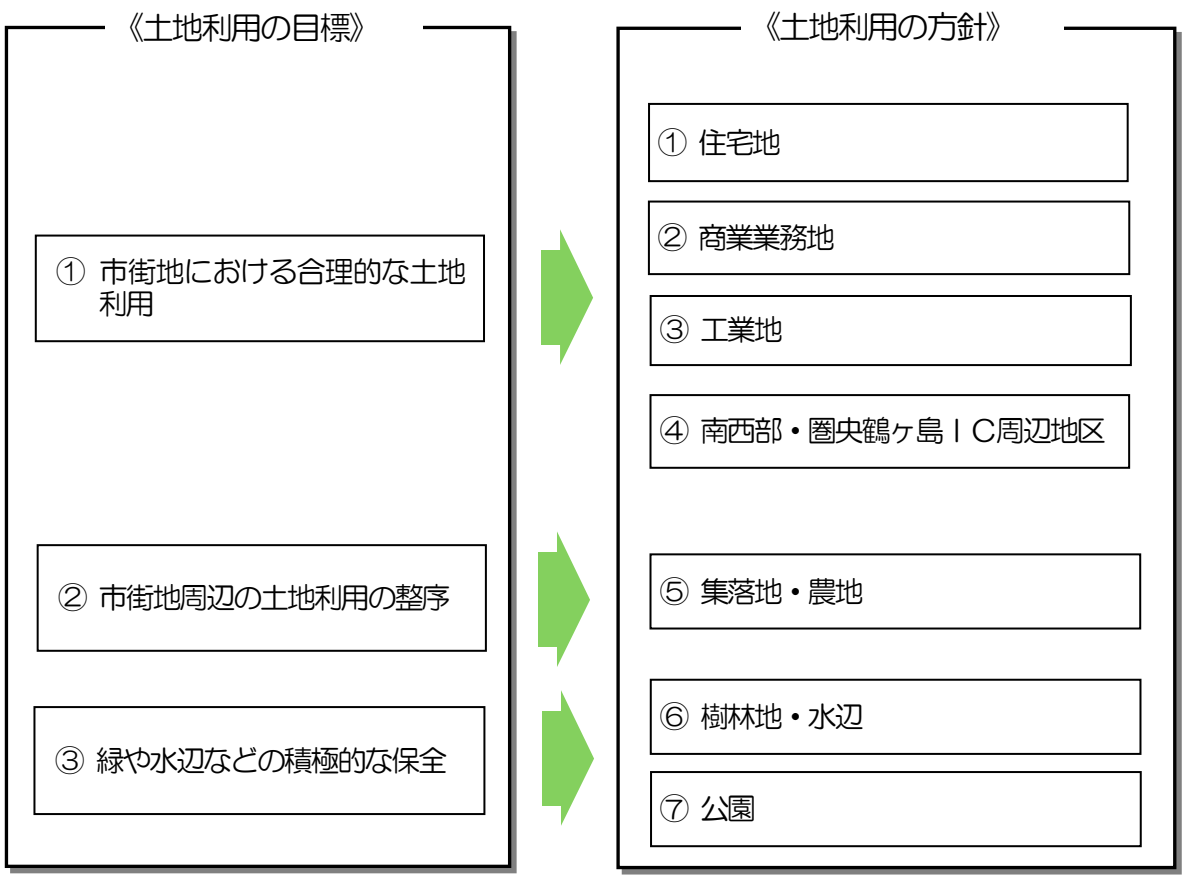
② 市街地周辺の土地利用の整序

市街地の周辺は、優良な農地や良好な自然的環境を保全することを基調としつつ、都市機能として積極的に受け入れるべきものは農業環境・自然的環境と調和を図りつつ、一定水準の都市基盤施設の整備を図る制度などを活用して支援・誘導を図ります。

③ 緑や水辺などの積極的な保全

市街地については、まとまりをもたせ土地利用の密度を高めることと併せて、道路や公園・緑地などの公共空間の整備に努めるとともに、周辺の緑や水辺などの自然的環境の積極的な保全を図り、緑が織りなすネットワークを形成します。令和 3 年 3 月 31 日現在の都市公園の面積は 41.1ha（一人当たり公園面積 6.04 ㎡）となっていますが、緑地の将来目標として、都市公園の一人当たり公園面積 8 ㎡（目標人口 68,000 人での都市公園面積は 54.4ha）にすることを目指します。

■方針の体系


《土地利用の目標》
① 市街地における合理的な土地利用
② 市街地周辺の土地利用の整序
③ 緑や水辺などの積極的な保全
《土地利用の方針》
① 住宅地
② 商業業務地
③ 工業地
④ 南西部・圏央鶴ヶ島ＩＣ周辺地区
⑤ 集落地・農地
⑥ 樹林地・水辺
⑦ 公園

（3）土地利用の方針

① 住宅地

●基盤整備済地区

土地区画整理事業や大規模開発行為により、道路や公園などの都市基盤施設の整備が行われた地区については、その成果を維持し、より高めていくため、地区計画制度等を活用して、建て詰まりの防止、建築物の形態や用途の混在程度の適切なコントロールを図り良好な居住環境を維持します。

（対象地区）
- 富士見土地区画整理事業地区
- 鶴ヶ島北部土地区画整理事業地区
- 浅羽野土地区画整理事業地区
- 川越鶴ヶ島土地区画整理事業地区
- 鶴ヶ島市新田土地区画整理事業地区
- 鶴ヶ島市南西部第一期土地区画整理事業地区
- 若葉駅西口土地区画整理事業地区（整備中）
- 一本松土地区画整理事業地区（整備中）
- 富士見ハイツ
- 星和団地
- はなみずき団地
- 東急セレクトタウン

●一般住宅地

主に住宅で構成される市街地については、良好な住環境を維持するため、地区計画制度等を活用して建築物の形態や用途の混在の程度の適切なコントロールを図ります。また、地域の実情に応じて地区計画等の適用により必要な規制の付加、地区施設の整備を図ります。

●基盤整備の必要な地区（住宅の密集している地区など）

道路や公園等の都市基盤施設が充分に整備されないまま宅地化が進んだ地区、いわゆるスプロール市街地が形成されている地区については、地区計画制度、住環境整備手法など改善型のまちづくり手法、開発に対する指導などを地区の実情に応じて選択的に活用し、都市基盤施設の整備と住環境の向上を図ります。

また、狭あいな道路が多く、公共用地が不足しているなかで住宅が密集し、都市防災上の改善が必要な地区については、災害時における危険性を低減するため、地区計画等により道路や公園などのオープンスペースを地区施設として定め、個別建物の更新時における誘導により、その整備を図り、段階的・漸進的に住環境の向上を図ります。

●幹線道路沿道地区

主な幹線道路沿道の地区においては、無秩序な用途混在を排除するよう留意しつつ、道路交通及び地域生活の利便性向上に資する商業機能を許容し、日常生活を支える諸サービス機能を身近なところで確保できるような住環境の整った市街地形成を進めます。

② 商業業務地

●若葉駅周辺

若葉駅周辺については、活力ある都市的機能の導入と個性あるまちづくりのため、道路の配置・ネットワークや後背市街地の環境の保護に配慮しつつ、歩行者にとって安全で快適な魅力のある空間であるとともに、車社会（利便性）とも共存した商業系の土地利用を図ります。

●鶴ヶ島駅周辺･国道 407 号沿道

鶴ヶ島駅周辺は、商店街の利便性向上や賑わいの創出・交通安全性の向上により、活気のある地域の中心的な商業拠点の形成を図ります。一般国道４０７号沿道は、後背市街地の環境を保護するための緩衝機能としての側面から、幹線道路のトラフィック機能（自動車交通を円滑に流すための機能）確保に配慮しつつ、商業業務系の土地利用を促進します。

③ 工業地

工業地については、工業生産活動や商業・業務、流通等機能の利便性を増進するため、その妨げとなる機能の混在を防止します。併せて周辺の環境への影響や公害の発生の防止等に配慮します。

さらに、圏央鶴ヶ島インターチェンジ東側地区及びその周辺地域については、現存する緑地や水辺に配慮しながら、産業拠点としての活用を図ります。

（対象地区）
- 富士見工業団地
- 鶴ヶ丘地区
- 脚折町地区
- 脚折・藤金地区
- 太田ヶ谷地区
- 南西部第一期地区
- 五味ヶ谷地区
- 圏央鶴ヶ島インターチェンジ東側地区及び周辺

④ 南西部・圏央鶴ヶ島ＩＣ周辺地区

圏央鶴ヶ島インターチェンジに近接する立地条件を活かして、自然と産業とが調和した土地利用を図ります。また、都市計画道路・広域的な幹線道路の整備の進捗に伴って産業系の開発需要が想定されることから、周囲の営農環境や集落地の生活環境への影響に配慮しつつ、地区計画制度や開発許可制度の機動的な運用により産業系の施設などの立地を許容・誘導していきます。

⑤ 集落地・農地

市街地の周辺については、市街化の抑制を基調とし、放置すれば用途の混在や不適切な農地の侵食等が生じるおそれがある場合は、農業や環境の諸施策との役割分担により土地利用の整序を行います。

既存の集落地などにおいては、農地や集落環境、これらの織り成す景観との調和に配慮しつつ、地域の生活向上や活性化に資する開発行為の誘導や集落地の整備保全などを、十分に保全と整備のバランスを図り無秩序な土地利用が行われないよう方策を講じながら進めていきます。

若葉駅および鶴ヶ島駅に挟まれた地域は、既存住宅地や生活基盤の維持・再生を図るなど、現状を踏まえた土地利用を検討します。

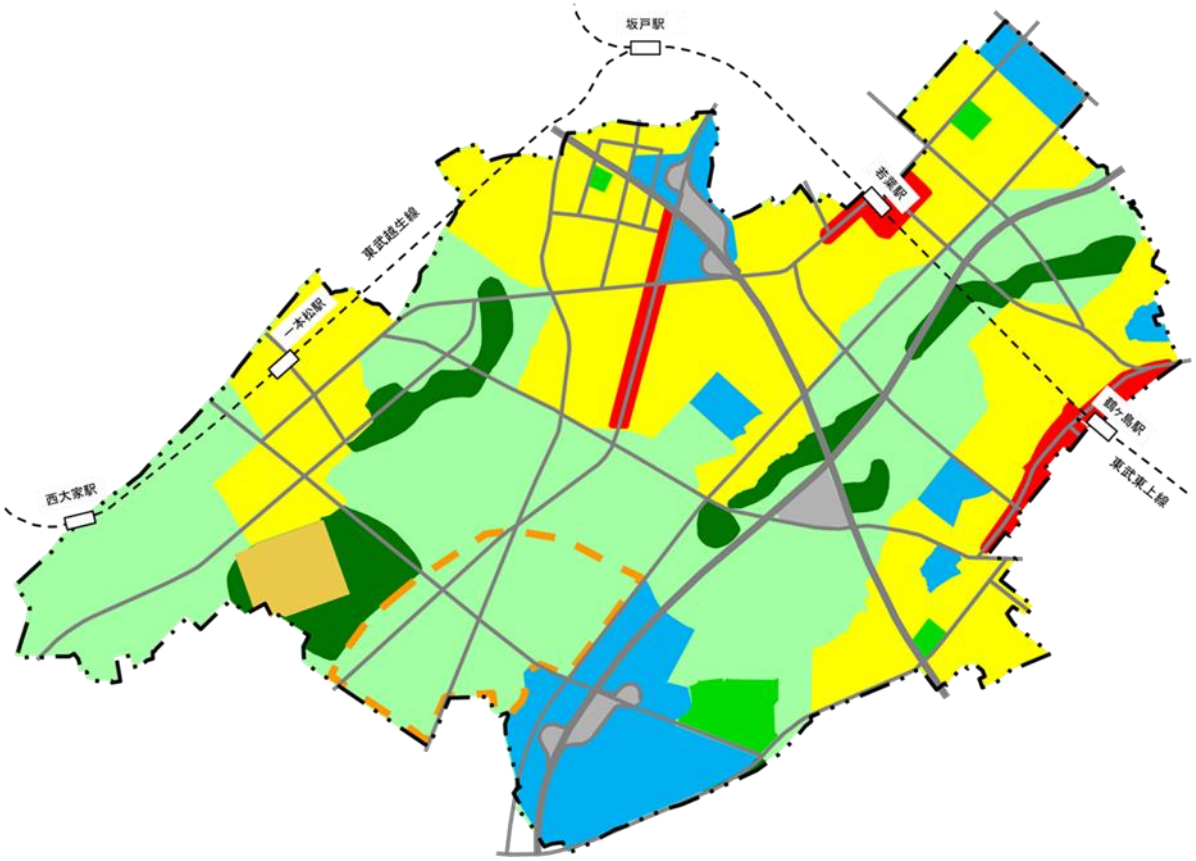
⑥ 樹林地・水辺

市街地の周辺に存在するまとまりのある樹林地や水辺は、地域に暮らす人のみならず、都市全体の貴重な自然資源となっています。このため、緑地保全に係る制度を活用するなどして緑地の保全を図ります。

⑦ 公園

まとまりのある樹林地や水辺などを活かし、また、市民の余暇活動や健康づくりのためのレクリエーションニーズなどへ対応するため、公園を配置し、整備を進めます。

土地利用方針図



凡　例			
	住宅地		その他大規模施設
	商業業務地		幹線道路等
	工業地		鉄道
	集落地・農地		南西部・圏央鶴ヶ島IC周辺地区
	樹林地		
	公園		

２－２　道路・交通体系整備の方針

（１）現状と課題

本市は、鉄道交通としては東武東上線（東京地下鉄（東京メトロ）有楽町線及び副都心線等が相互乗り入れ）が市の北東部、東武越生線が市の西部外縁部を走り、鶴ヶ島駅、若葉駅、一本松駅の３駅で都心と結ばれています。鉄道利用者の多くは都心方面への通勤通学者であるため、朝夕の通勤通学時の混雑が生じています。

道路交通は、広域的な幹線道路として「関越自動車道」が南北に、「首都圏中央連絡自動車道」が東西に走り、これらが鶴ヶ島ジャンクションによって連結され、「鶴ヶ島インターチェンジ」（関越自動車道）、「圏央鶴ヶ島インターチェンジ」（首都圏中央連絡自動車道）の２つのインターチェンジが立地し、交通の要衝となっています。幹線道路として、一般国道４０７号が南北に縦断しているほか、主要地方道川越坂戸毛呂山線、日高川島線及び一般県道川越越生線が整備され、広域的な交通アクセスに恵まれていますが、朝夕の通勤通学時を中心に交通渋滞が発生しています。

また、歩行者や自転車が安全で快適に利用できるとともに、歩く楽しさが感じられる道路の整備や公共交通の体系的整備・充実への要望も高くなっています。

（２）道路・交通体系整備の目標

都市全体として公共交通、自動車、自転車、徒歩等各交通機関が適切に役割分担した交通体系が確立されるよう、各交通施設を総合的かつ一体的に配置し整備します。

道路・交通施設は、道路ネットワークと段階構成に配慮しつつ円滑な都市活動の確保と良好な都市環境を保持し、都市の骨格を形成するよう配置し整備します。

また、歩行者(通学者)・高齢者・障害者の安全性に配慮し、歩道や自転車通行帯の整備を進めていくとともに、これらを含む総合的な交通計画の策定を進めていきます。

さらに、コンパクト・プラス・ネットワーク等都市の再構築の取組等を勘案しながら、都市の将来像を見据えた都市計画道路の見直しや優先度に応じた整備を進めていきます。

① 都市の内外を結ぶ幹線道路網の形成

都市間や市内の市街地を結び、周辺都市との連携強化や市街地の土地利用促進、都市防災の向上に資する幹線道路網を形成します。

② 良好な交通環境の整備

身近な道路を、道路のネットワークと段階構成に配慮しつつ、住宅地内に通過交通が流入しないように配置し整備します。

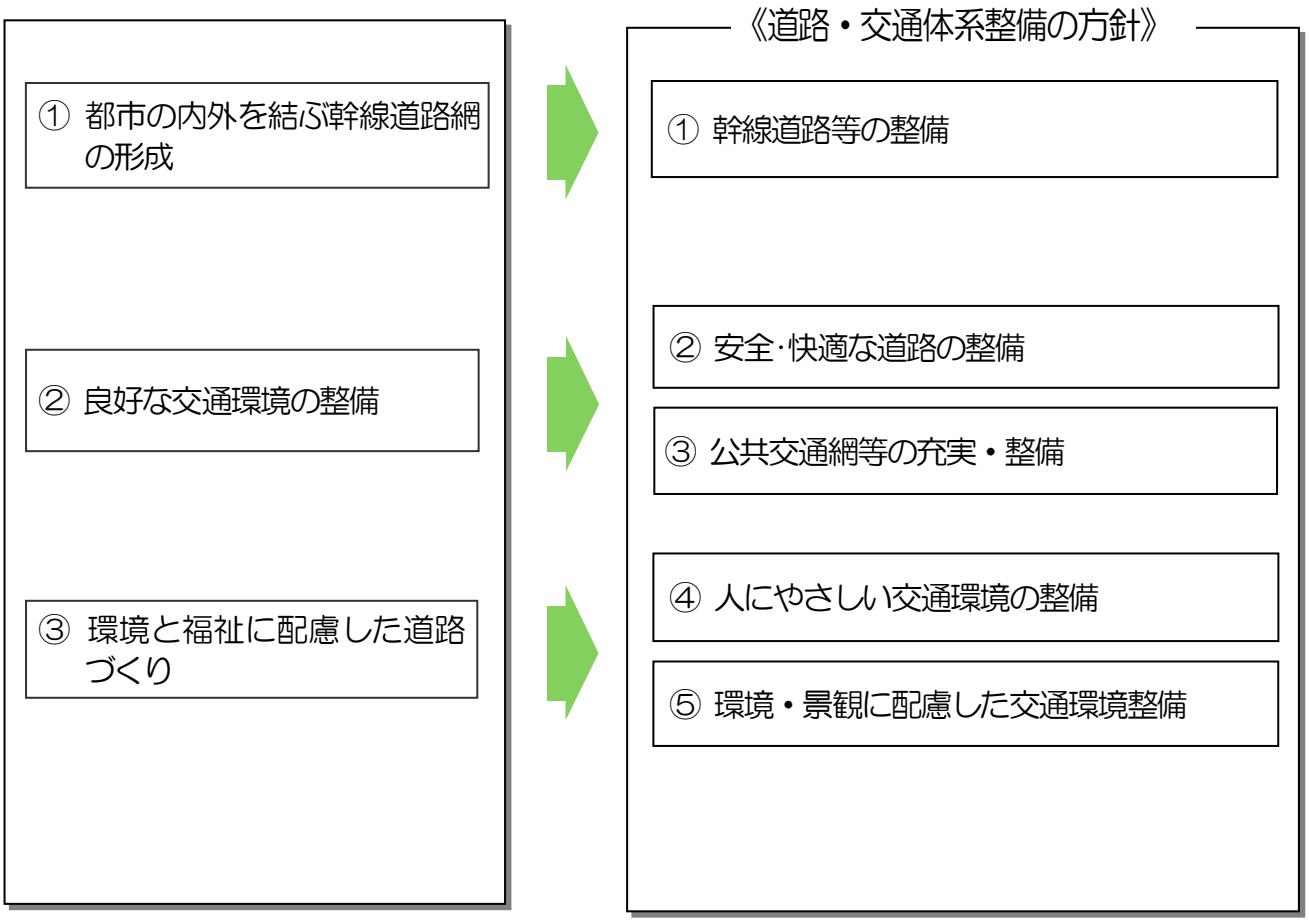
また、安全で快適な交通環境を確保するため、住宅地内における自動車の交通量や速度の抑制対策を進めます。

③ 環境と福祉に配慮した道路づくり

高齢者・障害者等を含めたすべての人が円滑に移動できる歩道などの環境整備を図ります。

また、周辺の住環境に配慮し、良好な都市環境の形成に努めます。

■方針の体系



（3）道路･交通体系整備の方針

① 幹線道路等の整備

●自動車専用道路及び主要幹線道路の整備

主要幹線道路は、自動車専用道路と一体となって広域交通や隣接都市と連携し、都市間、市街地間相互の交通を集約し処理できるよう適切に配置し整備します。

また、主要幹線道路は、自動車交通を円滑に流すための機能（トラフィック機能）とともに、将来の土地利用を誘導・形成する機能も有していることから、将来の都市構造に対応し、ネットワークを形成するよう配置し整備します。

（対象路線）

・関越自動車道
・首都圏中央連絡自動車道
・新熊谷入間線
・川越坂戸毛呂山線
・川越越生線
・(仮称)新川越越生線

●都市幹線道路の整備

都市幹線道路は、市街地間、主要な施設間相互の交通を集約して処理できるよう適切に配置し整備します。

また、都市幹線道路は、市街地において幹線道路に囲まれる住宅地内の通過交通を排除して、良好な環境を保全するよう配置し整備します。

（対象路線）

・駅南通線
・富士見通線
・共栄一本松線
・共栄鶴ヶ丘線
・若葉台団地中央通線
・鶴ヶ島南通り線
・日高川越鶴ヶ島線
・鶴ヶ島日高線
・新田通り線
・共栄関間線

●補助幹線道路の整備

補助幹線道路は、主要幹線道路、都市幹線道路に囲まれた区域に発生・集中する交通を集約して適切に処理し、かつ、その区域内に通過交通が流入し良好な都市・生活環境を阻害しないよう配置し整備します。

② 安全・快適な道路の整備

●区画街路の整備

区画街路は、適切な規模・形状の街区を形成するとともに、幹線道路で囲まれた区域内に発生・集中する交通を円滑に集散できるように、また、区域内に自動車交通の進入を誘導しないよう配置し整備します。

また、区画街路は、地区の骨格を形成し良好な地区の交通環境を形成するとともに、地域の防災・相隣・日照等の環境を形成するようにするため、地区の特性に応じて適切に計画し整備を進めます。

さらに、区画街路は、建物への出入り等の機能を担っていることから、交通安全対策とともに自動車の走行速度の抑制や通過交通の排除を進めます。

●歩行者・自転車空間の整備

快適な通行の用に供し、良好な都市環境・都市景観を形成するため、幹線道路等の緑化や滞留空間に配慮し、ユニバーサルデザインの視点を取り入れた歩行者・自転車専用道路の整備を検討します。

また、自転車による事故の削減を図るため、幹線道路等における自転車通行帯や歩行者・自転車通行帯の整備を進めます。

さらに、安全・快適で、歩く楽しさが感じられるような道路の整備や市道のサイクルネットワークの構築等を検討します。

③ 公共交通網等の充実・整備

●公共交通網の充実

鉄道やバス等の公共交通機関の利用を促進するため、鉄道事業者やバス事業者に対し、輸送力の増強や路線の維持強化を働きかけていきます。さらに、バス利用を促進するためバス停留所の待合施設（ベンチなど）の整備を図ります。

●交通結節点の整備

鉄道駅等交通結節点においては、複数の交通機関の乗り継ぎが円滑に行えるようにするため、交通結節機能（駅舎、自由通路、バスターミナル、タクシー乗降場、駐輪場、周辺街路）の強化を総合的かつ計画的に進めます。

④ 人にやさしい交通環境の整備

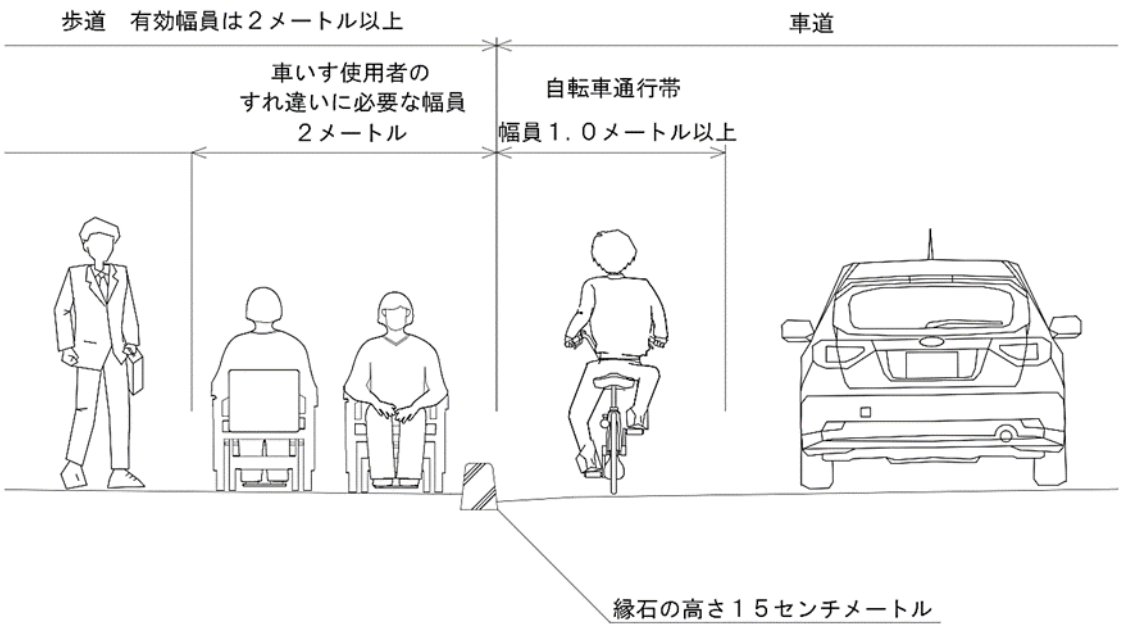
高齢者・障害者等を含むすべての人が円滑に移動できるようにするため、公共交通機関を利用する際の移動の利便性及び安全性に配慮した駅舎や公共交通車両等の利便性向上を図ります。併せて道路や駅前広場等の整備にあたっては、道路の段差解消、広幅員の歩道の設置等に配慮した安全な歩行空間を確保していきます。

また、主要道路における歩道整備や交差点改良を推進するとともに交通規制見直し等について検討します。

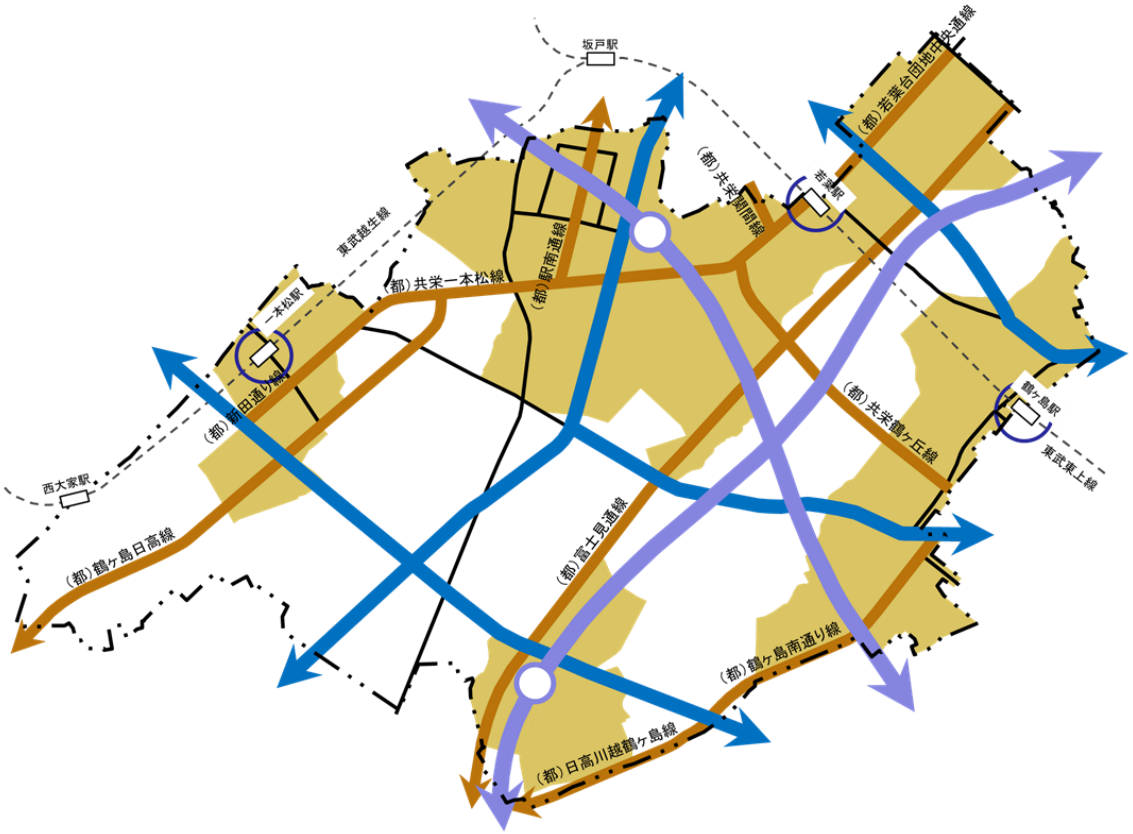
⑤ 環境・景観に配慮した交通環境整備

道路は都市内における貴重な公共空間であり、公園・緑地とあいまって、都市内の貴重な緑や景観要素となることから、地域の特性に応じた良好な都市環境の形成に寄与するよう、歩道、植樹帯、滞留空間の整備に努めます。

道路の標準横断図



道路・交通体系整備の方針図



凡　例			
	自動車専用道路・IC		交通結節点の整備
	主要幹線道路		市街地ゾーン
	都市幹線道路		鉄道
	その他の幹線道路		

２―３　市街地整備の方針

（１）現状と課題

本市の市街地は、高度経済成長期以降に、市や都市再生機構（旧住宅公団、旧住宅都市整備公団、旧都市基盤整備公団）、土地区画整理組合などによる土地区画整理事業や民間デベロッパーによる大規模開発行為が進められた結果、市街化区域面積の約半分は良好な市街地として整備されています。一方、昭和 40 年代以降の民間開発による狭小な敷地・住宅が密集する地区などがあり、一部地区では、土地区画整理事業や地区整備計画による整備の推進に取り組んでいますが、住環境上や防災上の観点からも地区の修復的な取組みが必要となっています。

今後、人口減少社会を迎え新たな宅地需要の減少が確実視され、空家の増加等が社会問題化するなかで、市街地開発事業をめぐる動向も新市街地の形成から既成の市街地の再構築に対象をシフトしています。本市においても、スプロールの拡大を防止しながら形成年代の古い市街地の更新など既成の市街地の改善・整備、基盤施設と建築物が一体となった市街地整備の推進、市民の快適な生活を支える施設の改善・整備を図ることが求められています。

（２）市街地整備の目標

それぞれの地区における課題を考慮しつつ、公共施設の改善・整備、宅地の利用増進、宅地供給などの面から、土地区画整理事業などの市街地開発事業と、小規模の改善を積み重ね徐々に環境改善を図る手法、建築物整備手法などを選択的に活用し、都市全体の防災環境、福祉環境、高度利用環境の向上を図ります。

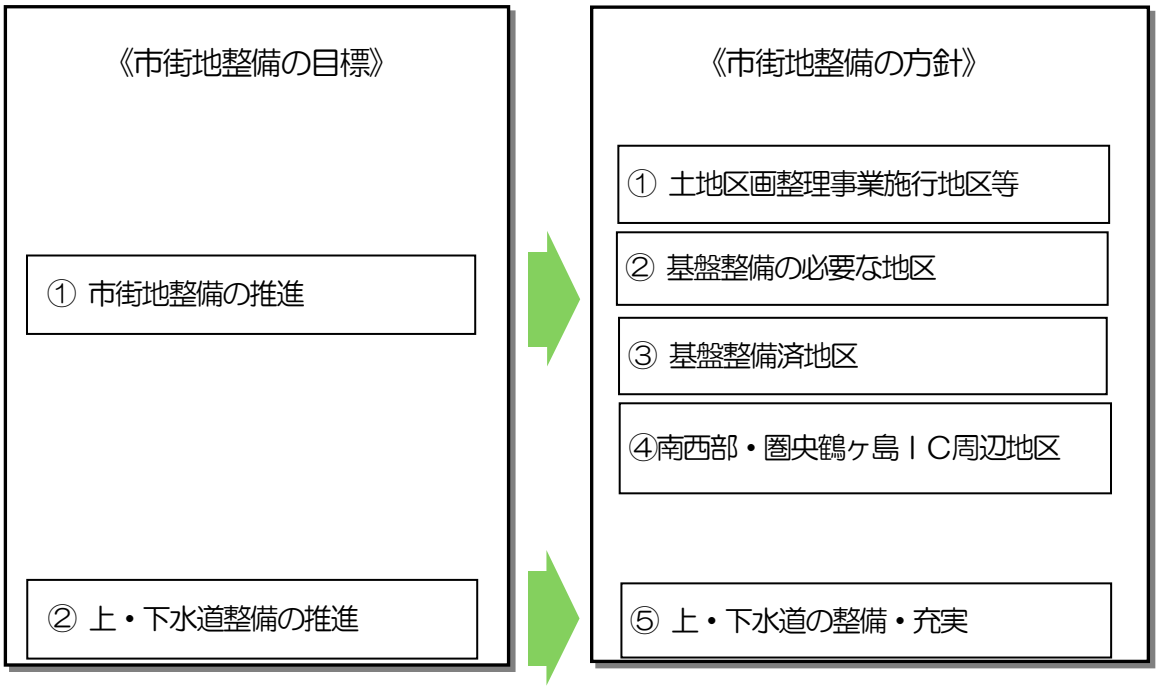
① 市街地整備の推進

市街地整備は、直接的な事業手法だけでなく、規制手法、誘導手法があり、対象区域においても点的整備、線的整備、面的整備手法があり、それぞれの地区の状況に応じて当該地区の整備にとって何が最適な手法なのかを総合的に検討し、また、これらを適切に組み合わせることにより整備目的の達成を図ります。

② 上・下水道整備の推進

最も基本的な社会基盤である上水道の整備及び生活環境の改善、公共水域の水質の保全、浸水の防除等の都市活動を支えるうえで必要不可欠な施設である下水道の整備を促進し、生活排水処理人口普及率１００％を目指します。

■方針の体系


《市街地整備の目標》
① 市街地整備の推進
② 上・下水道整備の推進
《市街地整備の方針》
① 土地区画整理事業施行地区等
② 基盤整備の必要な地区
③ 基盤整備済地区
④南西部・圏央鶴ヶ島ＩＣ周辺地区
⑤ 上・下水道の整備・充実

（３）市街地整備の方針

① 土地区画整理事業施行地区等

市施行の一本松土地区画整理事業、若葉駅西口土地区画整理事業については、道路・下水・公園などの都市基盤施設が整備された良好な市街地の形成を推進します。

鶴ヶ島市藤金土地区画整理事業（約 4.8ha）については民間活力等も活用しながら、事業化を促進します。

上広谷第１地区・一本松地区・共栄第２期地区・脚折地区・藤金地区の地区計画の区域においては、地区整備計画に定める地区施設の整備を段階的に進めるとともに、地区計画で定めたまちづくりのルールに建築物を適合させるよう誘導することにより、都市環境と自然環境の調和がとれたまちを目指します。

② 基盤整備の必要な地区（住宅の密集している地区など）

（再掲：土地利用の方針）

道路や公園等の都市基盤施設が充分に整備されないまま立地が進んだ住宅地区、いわゆるスプロール市街地が形成されている地区については、地区計画制度、住環境整備手法など改善型のまちづくり手法、開発に対する指導などを地区の実情に応じて選択的に活用し、都市基盤施設の整備と住環境の向上を図ります。

また、狭あいな道路が多く、公共用地が不足しているなかで住宅が密集し、都市防災上の改善が必要な地区については、災害時における危険性を低減するため、地区計画等により道路や公園などのオープンスペースを地区施設として定め、個別建物の更新時において整備を誘導することにより、段階的・漸進的に住環境の向上を図ります。

③ 基盤整備済地区

土地区画整理事業や大規模開発行為により道路や公園などの都市基盤施設の整備が行われた地区で、主に住宅で構成される市街地については、地区計画制度等を活用して、建て詰まりの防止、建築物の形態や用途の混在程度を適切にコントロールして良好な居住環境を維持し創出します。

④ 南西部・圏央鶴ヶ島ＩＣ周辺地区

（再掲：土地利用の方針）

圏央鶴ヶ島インターチェンジに近接する立地条件を活かして、自然と産業とが調和した土地利用を図ります。また、都市計画道路・広域的な幹線道路の整備の進捗に伴って産業系の開発需要が想定されることから、周囲の営農環境や集落地の生活環境へ影響に配慮しつつ、地区計画制度や開発許可制度の機動的な運用により産業系の施設などの立地を許容・誘導していきます。

⑤ 上・下水道の整備・充実

●上水道

既存水源の有効活用、浄水施設・配水管路等の適切な維持・管理とともに、災害時対応を踏まえた配水管の耐震性の向上を促進します。

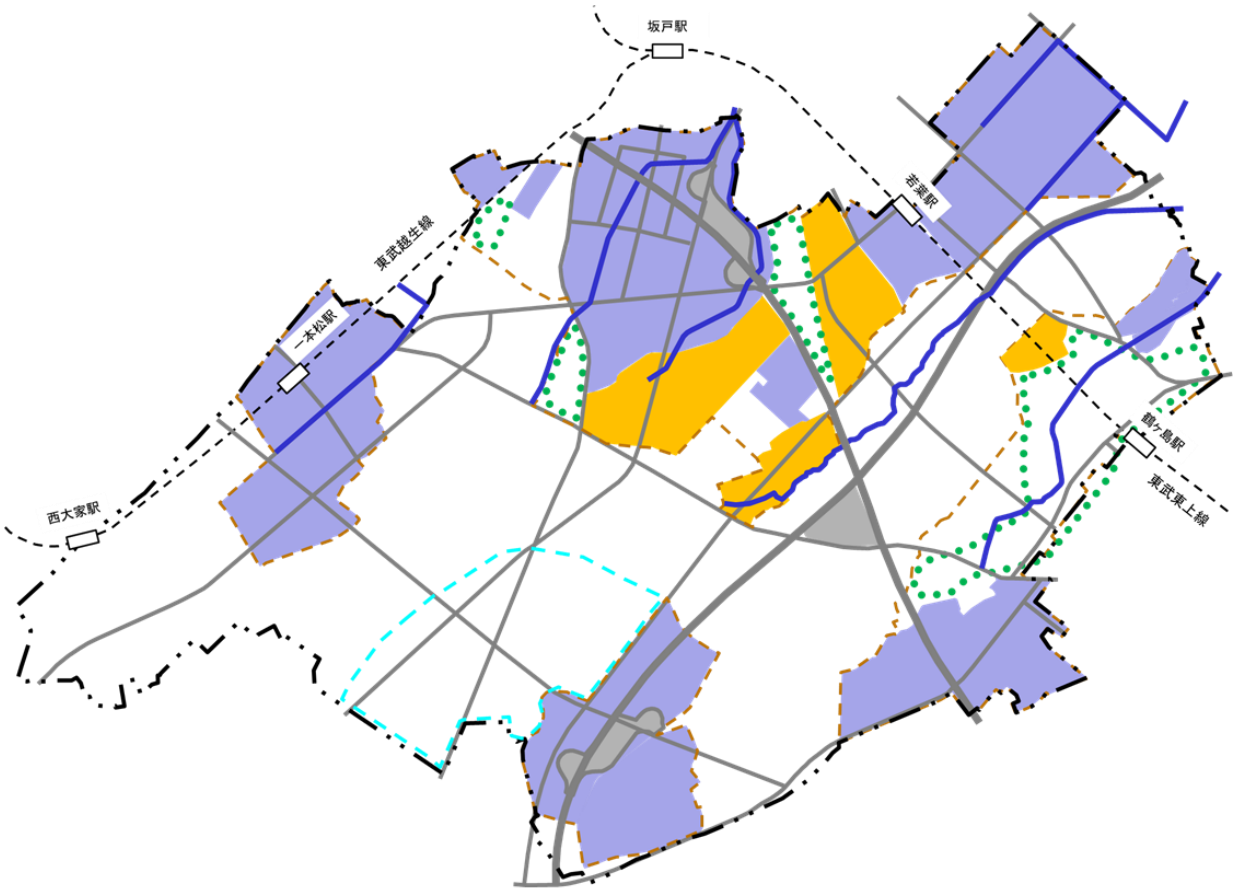
●公共下水道（汚水・雨水）

下水道は、汚水の排除とそれによる生活環境の改善、浸水の防除、公共用水域の水質保全、健全な水循環の回復・良好な水循環の創造、持続可能な都市構築への寄与など多くの役割を担っています。

公共下水道（雨水）については、市街化の動向及び都市基盤施設整備との整合を十分に図るとともに、河川改修との整合を図りつつ整備を促進します。

また、公共下水道（雨水幹線）整備後の既存の水路については、周辺の土地利用状況、求められる機能等を勘案して必要な整備を進めます。

市街地整備方針図



凡　例			
	市街地ゾーン		公共下水道（雨水）幹線
	土地区画整理事業施行地区等		幹線道路等
	住環境の向上を図る地区		鉄道
	基盤整備済地区		南西部・圏央鶴ヶ島IC周辺地区

２－４　緑と水辺の整備方針

（１）現状と課題

市街化の進展に伴い、本市の緑は徐々に減少しつつあるものの高倉地区の屋敷林、東京電力新所沢変電所周辺及び圏央鶴ヶ島インターチェンジ東側地区周辺の樹林地などには、まとまった緑が残され、また、藤金地区から五味ヶ谷地区を流れる大谷川周辺には帯状にまとまりのある樹林地や自然景観を残す水辺が残されており、これらの樹林地や水辺は、市民に憩いややすらぎを与え、かつての鶴ヶ島の面影を思い起こさせる貴重な存在となっています。

しかし、特別緑地保全地区の指定や、都市公園、保安林などとして確保していく以外の緑は減少していく恐れがあります。

このため、こうした緑を政策的に保全・確保していくことが必要です。

（２）緑と水辺の整備の目標

市内に残る貴重な緑地を都市公園の整備によって保全・創出を行うだけでなく、行為制限や税制などインセンティブ施策を活用するなどして保全します。

また、公共施設の緑化、都市の大部分を占める民有地の緑の誘導・支援といった多様な手法を用いて緑の確保を図ります。さらに、鶴ヶ島の原風景の保全といった観点からの水辺の保全、都市の防災性の向上といった観点からの緑のオープンスペースの確保を図ります。

公園については、災害への対応、少子高齢社会に対応する子育てや健康づくりの視点を持った公園への転換を図るなど、時代に合った公園整備を計画的に進めるとともに、安全を第一とした適切な維持管理を行います。市民の森は、市民の身近な緑として保全・活用を行います。

さらに、市内の都市公園の住民一人当たりの敷地面積の目標として８㎡を目指します。（鶴ヶ島市都市公園条例による）

① 計画的な緑、水辺の整備・充実

市民の余暇活動や健康づくりなどの日常的なレクリエーションニーズへの対応、都市のヒートアイランド対策、防災対策として公園等オープンスペースを計画的に配置し、整備及び保全を図ります。

市内の自然景観を残す水源･水辺は希少なものとなっており､積極的な保全策のもと、市民に憩いや安らぎを与える親水空間としての整備を図ります。

②“つるがしまの原風景・景観”の骨格となる緑、水辺の保全・創出

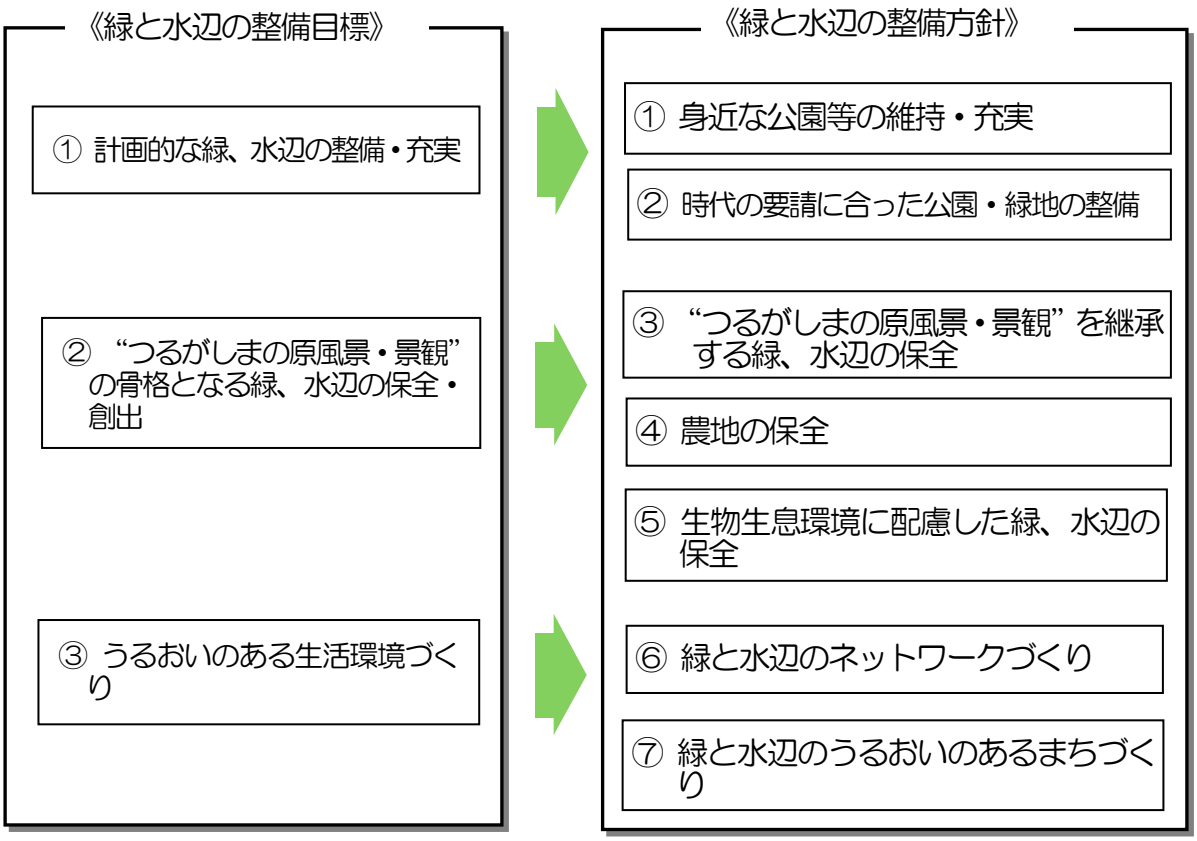
緑地、水辺の適正な保全、緑化の推進に関する施策を推進します。

また、農業振興や農地に係る制度により農地を保全し、適正な利活用を図ります。

③ うるおいのある生活環境づくり

生物多様性を保全する上で公園が果たす役割を踏まえて、公園・緑地を系統的に配置するとともに、主要な公園・緑地を結ぶ道路、水路などを軸にした緑と水辺のネットワークづくりに努めます。

■方針の体系

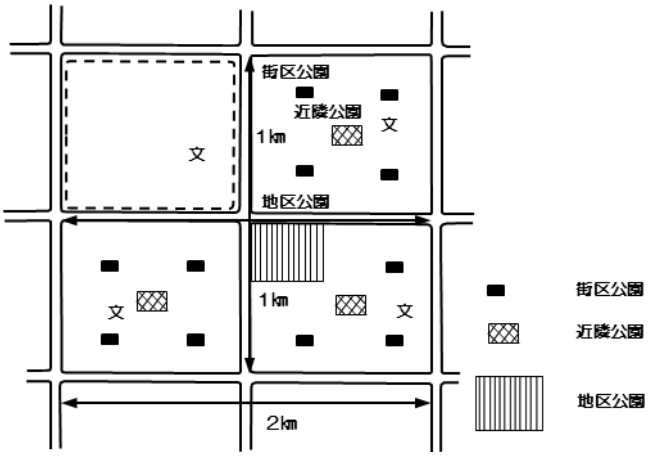


（3）緑と水辺の整備方針

① 身近な公園等の維持・充実

公園・緑地は、防災性の向上、都市住民の健康づくりやレクリエーション空間の確保、美しい都市景観の形成など多様な機能を持っており、良好な都市環境を保持し、円滑な都市活動を支え、都市生活の安全性、利便性、快適性を確保する上で基盤となるものであり、安全な子どもの遊び場を確保するためにも必要なものです。このため、身近な公園等の安全性の確保、維持、充実に努めます。

住区・街区・地区公園の配置モデル



②時代の要請に合った公園・緑地の整備

公園や緑地を人口や土地利用の将来見通しを勘案して規模の設定、配置を行うとともに、地域の状況や時代の変化にあった設置目的に応じ整備します。

市民の森についても、枯木を伐採するとともに植樹を行うなど樹木のリニューアルを含めた保全を行い、市民に親しまれる身近な緑の活用に努めます。

鶴ヶ島市運動公園、圏央鶴ヶ島インターチェンジ東側地区周辺の樹林地や水辺を一体的な構想で保全、整備を図るものと位置づけ、運動公園については連たん性を持った緑豊かな自然環境の中で、スポーツやレクリエーション、健康づくりへの対応が図れるものとして、市のシンボル的なゾーンとして整備を進めます。

また、周辺の樹林地や水辺は、都市緑地法による行為制限等の検討を進め、その保全、整備を図ります。

東京電力新所沢変電所東側から池尻池公園にかけた樹林地は、既存の雑木林を活かした自然林としての保全を行います。

③ “つるがしまの原風景・景観”を継承する緑、水辺の保全

高倉の屋敷林や高徳神社周辺、圏央鶴ヶ島インターチェンジ東側地区周辺及び東京電力新所沢変電所周辺の樹林地や大谷川、飯盛川、太田ヶ谷沼などの水辺は、景観的に優れ、市の緑と水辺の骨格を成しており、緑地の保全制度を活用するなどして保全を図ります。

また、県ふるさと埼玉の緑を守り育てる条例等により、身近な自然とふれあえる空間・憩いの場としての活用を図ります。

さらに、飯盛川や大谷川の水路、池尻池等の池沼の水辺空間は、良好な水辺環境の形成に努めます。

④ 農地の保全

市街化調整区域の農地については、農業振興や農地に係る制度により、優良農地の確保と農地の適正な維持、管理を促進します。

市街地内の都市環境の形成に資する一団の農地については、地域の実情に応じて、生産緑地地区等に指定し適正な保全を図ります。

また、市民の農業体験の場としての市民農園における農業のふれあいの推進、新規就農者等への支援等により、農地の有効活用を進めます。

⑤ 生物生息環境に配慮した緑、水辺の保全

都市内における生物の生息環境と生物多様性を確保するため、市街地開発や水路・水辺整備にあたっては、できる限り現状を活かしつつ維持・再生、修景を図ります。

また、生活排水対策により水質の浄化を促進するとともに、水路等の周辺に残された緑の保全を図ります。

さらに、逆木の池や高徳神社周辺、大谷川、飯盛川沿いなどのまとまりのある樹林地や水辺については、優れた生物の生息環境として評価するとともに、保全を図ります。

⑥ 緑と水辺のネットワークづくり

街路樹や水辺沿いの緑の保全により、生物生息環境としてまとまりのある緑地を結び、生物の移動空間（コリドー）の形成を図ります。

また、歩道空間の緑の保全などによる緑のネットワークの形成を図るとともに、自然を身近に感じる環境の保全に努めます。

⑦ 緑と水辺のうるおいのあるまちづくり

住宅地については緑地協定等により緑化を促進するとともに、公共施設や大規模建築物等の敷地内の緑化を推進し、緑豊かな市街地の形成を図ります。

また、水の循環に配慮し、雨水の流出を抑制して降雨を出来るだけ地下に浸透させるため、公共施設における浸透施設の設置や透水性舗装の推進とともに、住宅地における緑化や浸透雨水ますの設置等を促進します。

さらに、大谷川、飯盛川等の水路については、自然とふれあえる水辺環境の充実を図るため、周辺の土地利用状況に応じた整備を行います。

緑と水辺の整備方針図

凡　例			
	住区基幹公園（街区・近隣公園）、都市基幹公園（運動公園）緑地等		街路樹による緑と水のネットワークの形成
	市のシンボルとなる公園・緑地		水路・公共下水道（雨水）幹線
	樹林地		幹線道路等
	市民の森		鉄道
	緑と水辺のふれあい軸		

２－５　景観形成の方針

（１）現状と課題

近年は、物質的豊かさから、生活にゆとりやうるおいを求める時代となっており、都市づくりにおいても、心地よさや地域の独自性が一層求められています。

わが国の都市は美観・品格の点で欧米諸国の都市に比べて見劣りすると言われていますが、それは、これまでの都市づくりにおいて、市街地整備や建築単体の形態規制が先行し、まち並みの一体性や周辺環境との調和といった観点まで及んでいなかったからということがいえます。

（２）景観形成の目標

鶴ヶ島市の特性や地域資源を活かしつつ、ゆとりとうるおいと品格のある、緑豊かな都市景観の形成を図ります。

また、建築・開発行為における指導などを通じて、地区計画等に基づく新たな市街地形成にあわせた景観形成を進めていきます。

①“つるがしまの原風景・景観”にふさわしい景観づくり

農地・集落・屋敷林や樹林地などが織り成す景観を極力保全し、都市景観形成上の重要な資源として活かしていきます。

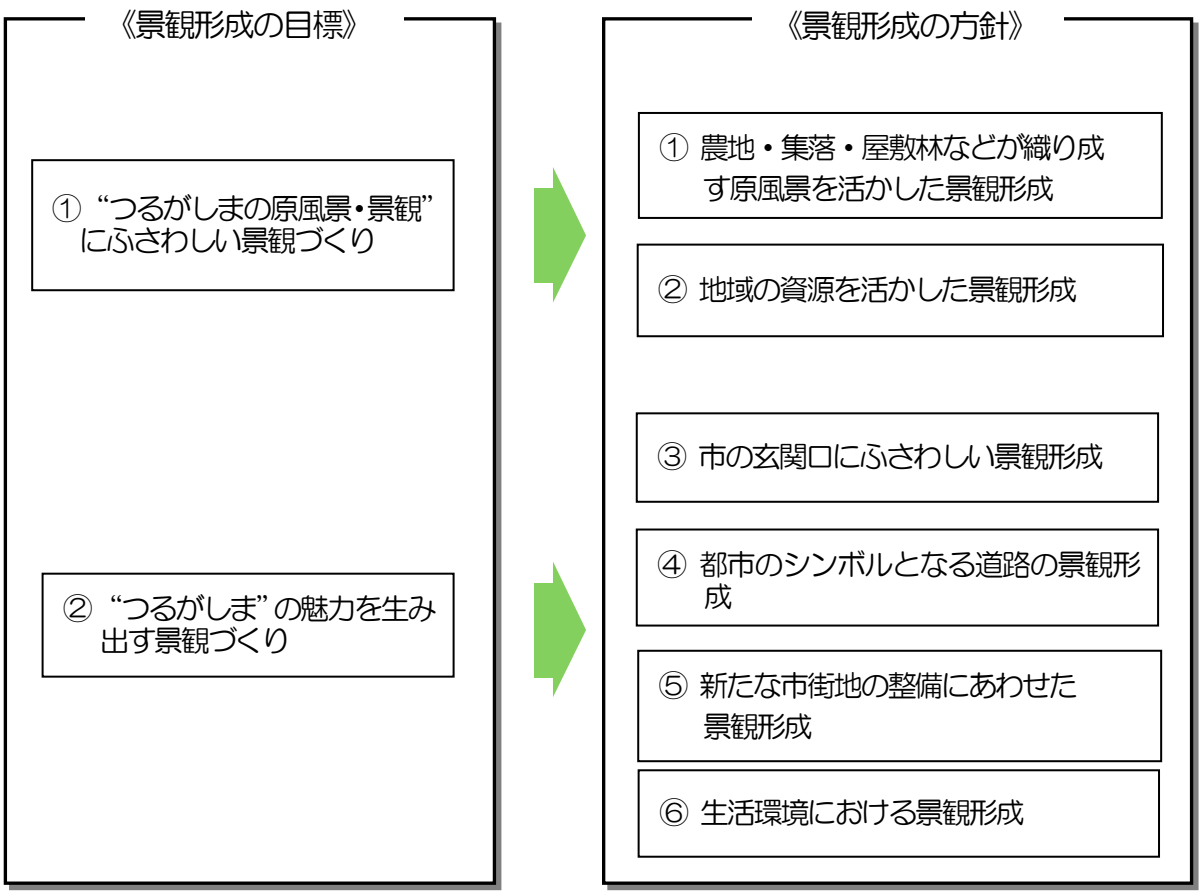
また、日光街道杉並木や地域の歴史ある祭礼や行事が行われる場などについても景観資源として保全・活用していきます。

② “つるがしま”の魅力を生み出す景観づくり

都市のシンボルとなる道路や鉄道駅周辺などの拠点地区については、都市の顔としての演出や多くの人びとの往来に相応しい空間づくりを進めます。

また、景観づくりにあたっては、眺望が美しい富士山への遠景に配慮します。

■方針の体系


《景観形成の目標》
① “つるがしまの原風景・景観”にふさわしい景観づくり
② “つるがしま”の魅力を生み出す景観づくり
《景観形成の方針》
① 農地・集落・屋敷林などが織り成す原風景を活かした景観形成
② 地域の資源を活かした景観形成
③ 市の玄関口にふさわしい景観形成
④ 都市のシンボルとなる道路の景観形成
⑤ 新たな市街地の整備にあわせた景観形成
⑥ 生活環境における景観形成

（3）景観形成の方針

① 農地・集落・屋敷林などが織り成す原風景を活かした景観形成

農地･集落･屋敷林や樹林地などを景観資源として位置づけ、ふるさと景観を保全し、創出していきます。

また、市内を流れる水路の自然的な空間を保全し、創出していきます。

（景観形成の例）

・農地・屋敷林の保全
・農家の庭先空間の保全
・樹林地の形成
・異質な建築物のコントロール
・自然素材の活用
・水路の護岸の修景
・沿岸の樹林の保全と活用

② 地域の資源を活かした景観形成

●特徴となる資源の活用

市の特徴的な景観資源となっている日光街道杉並木などの旧街道の景観形成の向上を図ります。

（景観形成の例）

・並木の維持・保全
・日光街道沿いの遊歩道の維持・整備
・看板や建築のコントロール

●地域に身近な資源の活用

雷電池、高徳神社、白鬚神社、日枝神社などの歴史ある祭礼や行事が行われる場・社寺林等を景観資源として保全し、活用していきます。

③ 市の玄関口にふさわしい景観形成

若葉駅及び鶴ヶ島駅周辺、圏央鶴ヶ島インターチェンジ周辺などは、市の玄関口にふさわしい景観形成を図ります。

（景観形成の例）

・商業系施設の立地誘導
・人びとの滞留やにぎわいを生み出す空間づくりの誘導
・広告物の誘導
・辻広場づくり（ポケットパーク、案内板の整備）

④ 都市のシンボルとなる道路の景観形成

一般国道 407 号、駅南通線、富士見通線、鶴ヶ島南通り線など主な幹線道路は、都市のシンボルとなる道路としてアメニティ空間（心地よい空間）を確保するとともに、沿道の建築物と一体となり都市の顔としてふさわしい景観形成を図ります。

（景観形成の例）

・看板のコントロール
・街路樹の管理による統一感や連続性の演出
・建築の意匠、色彩のコントロール

⑤ 新たな市街地の整備にあわせた景観形成

若葉駅西口土地区画整理事業、一本松土地区画整理事業の進捗にあわせ、都市基盤と建物整備が一体となった良好な市街地景観の形成を図ります。

（景観形成の例）

・緑化の推進
・生垣の推奨
・緑地協定
・建築のコントロール

⑥ 生活環境における景観形成

●公共施設

学校や市民センターなどの公共公益施設においては、地域のシンボルとして、うるおいと品格のある景観形成を図ります。

（景観形成の例）

・敷地内緑化の推進

・しつらえを質の高いものにする

市街地内の幹線道路沿道における良好な沿道景観形成を図ります。

（景観形成の例）

・街路樹の管理による統一感や連続性の演出

・看板のコントロール

●住宅地

生活に最も身近な空間となる住宅地においては、うるおいと落ち着きのある良好な街並み景観を誘導します。

（景観形成の例）

・緑化の推進

・植木、生垣の推奨

・建築のコントロール

景観形成方針図

凡　例			
	農地・集落・屋敷林を活かした景観形成		市街地ゾーン
	地域の資源を活かした景観形成		幹線道路等
	市の玄関口にふさわしい景観形成		鉄道
	都市のシンボルとなる道路の景観形成		
	新たな市街地整備にあわせた景観形成		

２－６　災害等に強い都市づくりの方針

（１）現状と課題

本市には自然災害の要因となる急傾斜地や大きな河川がなく、集中豪雨時における浸水被害などを除いては、これまで比較的大きな災害に見舞われることがありませんでした。

しかし、市内には木造建築物が密集し出火延焼の危険性が高いと思われる箇所が散在しており、また、都市化の進行による保水・遊水機能の減少、ヒートアイランド現象による局地的大雨の発生など、これまでみられなかった水害を予測した対応も求められています。

さらには、東日本大震災を教訓とした災害対策への取り組みも課題となっています。

これらをふまえ、災害に強く備えのある都市づくりを進めるとともに、市民の防災対策意識の高揚や、自主防災組織の強化が求められています。

また、誰もが安全で安心して暮らすために、防災とともに防犯に対する視点を取り入れた都市づくりが必要となっています。

（２）災害等に強い都市づくりの目標

自然災害や火災が発生しても、被害が最小限に済むよう災害に強い都市づくりを進めるとともに、予防と災害発生時における組織的な初期対応のため地域における防災対策を促進します。

また、安全で平穏に暮らせる防犯環境づくりを推進します。

① 災害に強い市街地の形成

建築物の不燃化・耐震化とともに、狭あい道路の拡幅による消防活動困難区域の解消や延焼遮断帯の配置により、地震、火災等に強い市街地の形成を図ります。

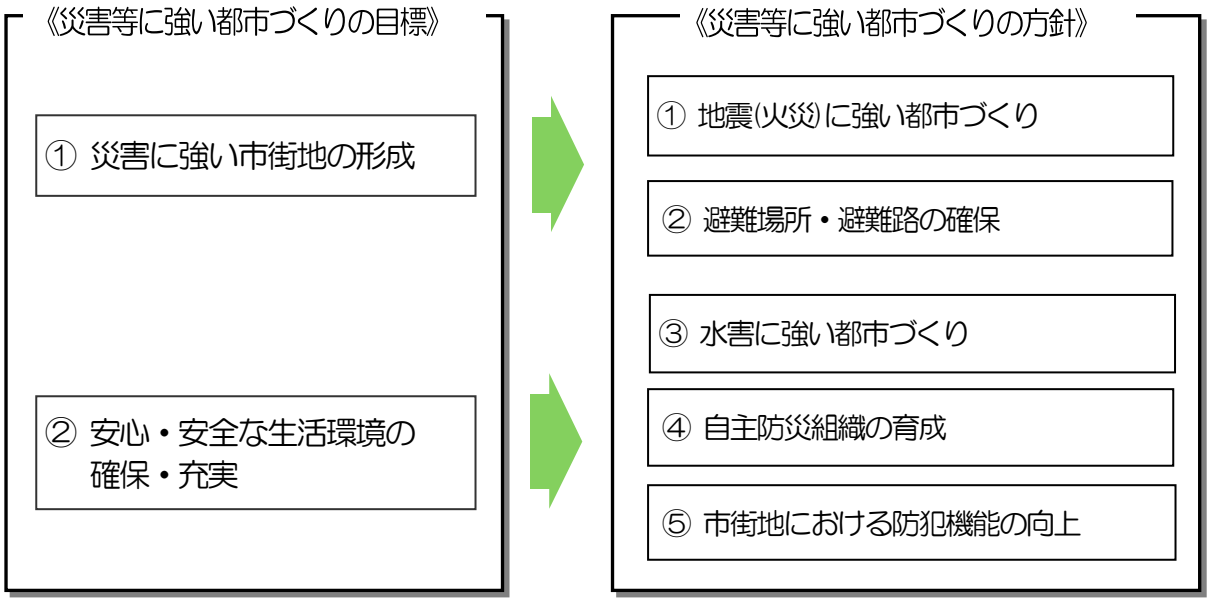
また、公共下水道（雨水）や貯留浸透施設の整備などを推進し、水害に強い市街地の形成を図ります。

② 安心・安全な生活環境の確保・充実

市民の防災意識の高揚、防災知識の普及や自主防災組織の育成・強化に努めます。

また、安全に暮らせる環境づくりを図るため防犯環境対策を推進します。

■方針の体系



（3）災害等に強い都市づくりの方針

① 地震(火災)に強い都市づくり

●市街地における防災性の向上

木造建築物が密集し出火延焼の可能性が高い地区においては、土地の整形・集約化、不燃建築物等の整備、道路・公園等公共施設の整備や、老朽建築物等の除去、建替え、耐震改修及び地区公共施設の整備等を総合的に行い、より安全な市街地の形成を図ります。

地区計画の区域においては、壁面後退、かき・さくの構造、高さの限度等を定め、その他の住宅市街地においては、生垣等の設置を促進することで、構造物の倒壊を軽減します。

また、幹線道路、公園・緑地、鉄道などの不燃化建築物群等による延焼遮断帯の整備を行い、防災性の高い都市づくりを進めます。そのほか、公園・公共施設などは、災害時における避難場所、仮設住宅用地、炊き出しの防災拠点としての役割を持つことを認識し、これへの対応を進めていきます。

●建物の不燃化の促進

駅周辺の比較的建物密度の高い市街地においては、防火地域及び準防火地域の指定などにより建築物の不燃化を促進し、市街地の安全性を高めます。

また、市民の耐火住宅への意識を高めるため、必要な啓発を図ります。

●ライフライン施設の安全化

都市生活を維持する上で不可欠な上・下水道、電気、ガス、通信等のライフライン施設の耐震化による安全性・信頼性の向上を促進します。

② 避難場所・避難路の確保

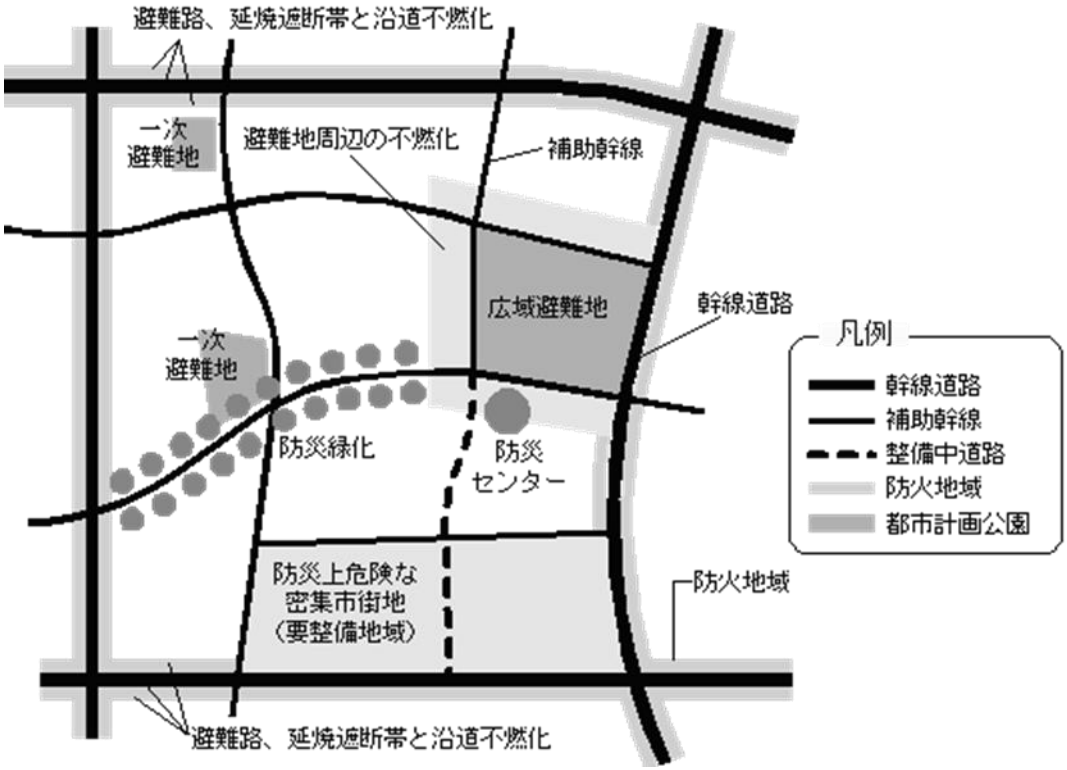
●避難場所の確保

避難場所として指定されている小中学校や市民センター等については、計画的に耐震診断及び診断に基づく補強工事等を推進します。

●避難路の確保

災害時に住民が歩いて安全に避難場所に到達できる避難路や、生活物資・復旧物資の輸送路である緊急輸送道路、消防自動車が進入できない消防活動困難区域の解消を図るための道路の整備を推進します。

防災都市構造のイメージ



出典：国土交通省ホームページ

③ 水害に強い都市づくり

家屋浸水や道路冠水等の解消を図るため、公共下水道（雨水）などの計画的な整備促進により雨水処理機能を高めます。

また、道路や公共施設においては、透水性舗装、浸透雨水ますの設置を推進します。

さらに、開発行為に際しては、調整池などの雨水流出抑制施設の設置を指導し、住宅地においても緑化や浸透雨水ますの設置等を促進します。

④ 自主防災組織の育成

ハザードマップの配布やまちづくり市民講座による防災知識の普及・啓発を推進することで、防災意識の高揚に繋げていくとともに、市防災訓練や自主防災組織リーダー養成講座などの実施により自主防災組織の育成・強化を図ります。

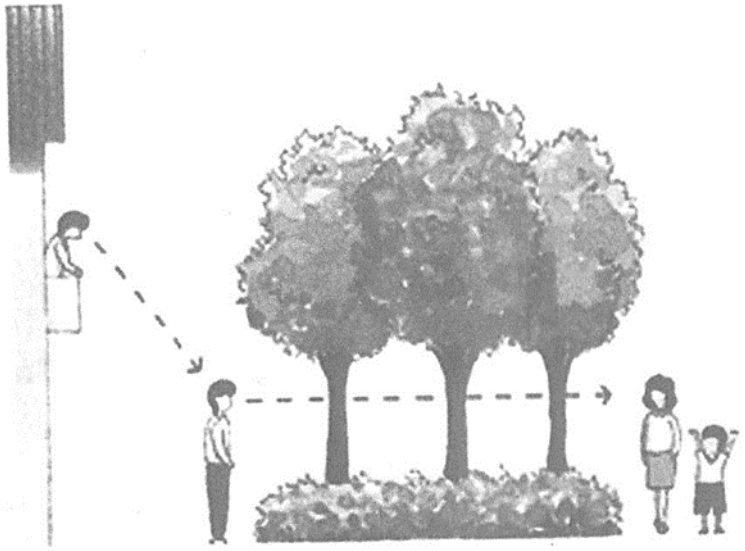
⑤ 市街地における防犯機能の向上

犯罪の起きる環境（状況）に着目し、夜間における道路・公園等公共空間の明るさの確保や、防犯灯等の設置及び適切な維持管理などにより犯罪の誘発要因を除去して、安全で快適な環境づくりを進めます。

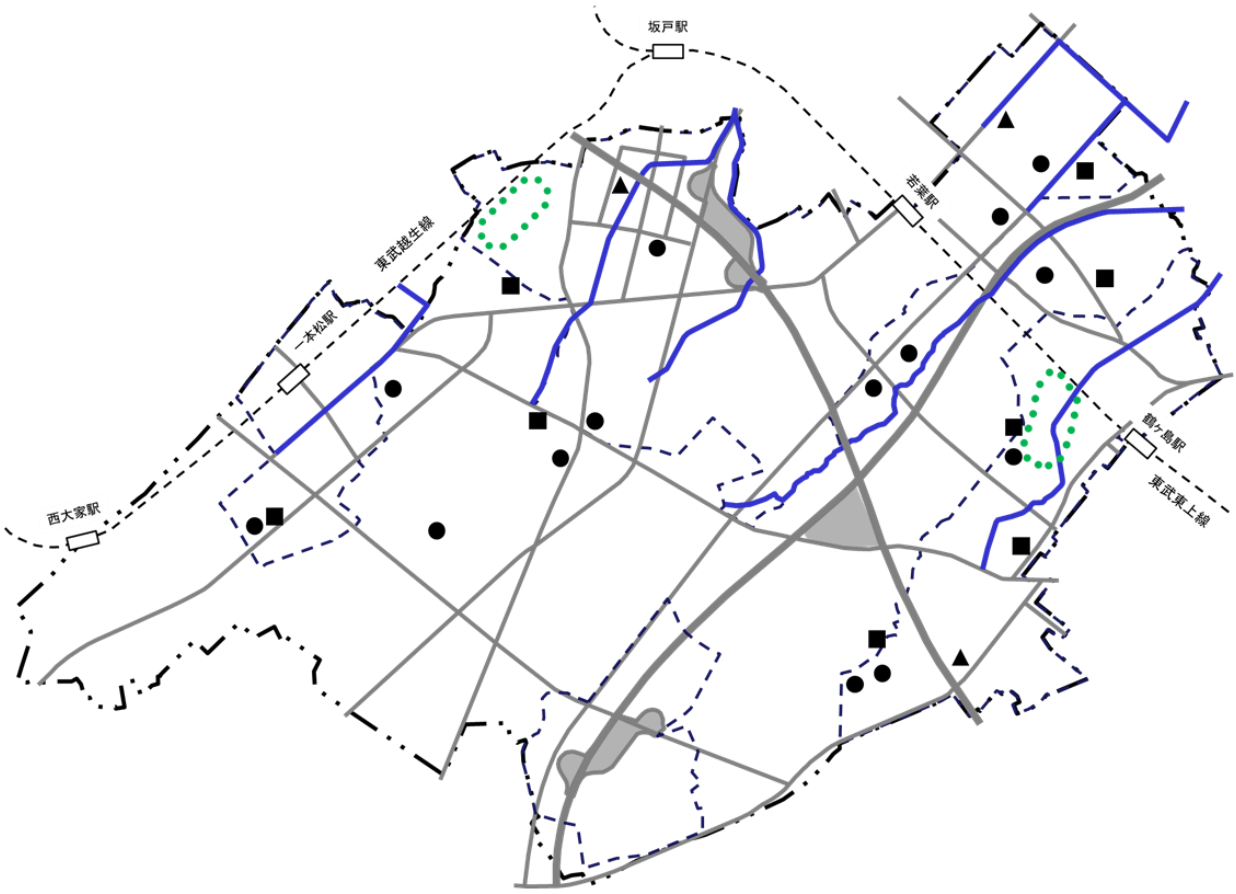
また、道路や公園等の整備に際しては、周辺建物との配置関係を考慮した視認性の確保など犯防の視点を計画段階から取り入れていきます。

公園・緑地における防犯上の留意点

（周囲からの見通しの確保）



災害等に強い都市づくり方針図



凡　　例			
・・・・・	災害に強い市街地の形成を図る地域	- - -	市街地ゾーン
▲	避難場所（公園）	———	幹線道路等
●	避難場所（学校施設等）	■■■	鉄道
■	避難場所（市民センター等）		
———	公共下水道（雨水）幹線		

２－７　住み続けられる都市づくりの方針

（１）現状と課題

本市は、昭和 40 年代以降の転入者の多くが、住宅を取得して転入してきたファミリー世帯であったため、いわゆる第一次ベビーブーム世代と第二次ベビーブーム世代の人口割合が突出した人口構成となっています。現在、自然減の状態となり、人口社会動態も減少基調であります。

こうした状況の中で、少子高齢化に対応した都市の構築を目指し、子育て支援や高齢者福祉等の福祉施策と連携したユニバーサルデザインの視点からのまちづくりや、多様な社会的サービスが受けやすいまちなか居住の促進などとともに、多様なライフスタイルに対応できる住宅の安定確保等への取り組みが求められています。

また、人間の生存基盤である環境を守る観点から、大量生産・大量消費・大量廃棄型社会から、環境への負荷を軽減する循環型の都市への転換が求められています。

（２）住み続けられる都市づくりの目標

持続可能な社会の実現に向けて、環境・社会・経済の３つの側面から統合的に課題解決を目指す「SDGs　(持続可能な開発目標)」に関わる取組が始まっています。

誰もが安心して快適に住み続けられ、すべての人にやさしい都市づくりを進めます。

また、環境面への配慮が行き届いた都市づくりを推進し、持続性のある循環型社会の形成を目指します。

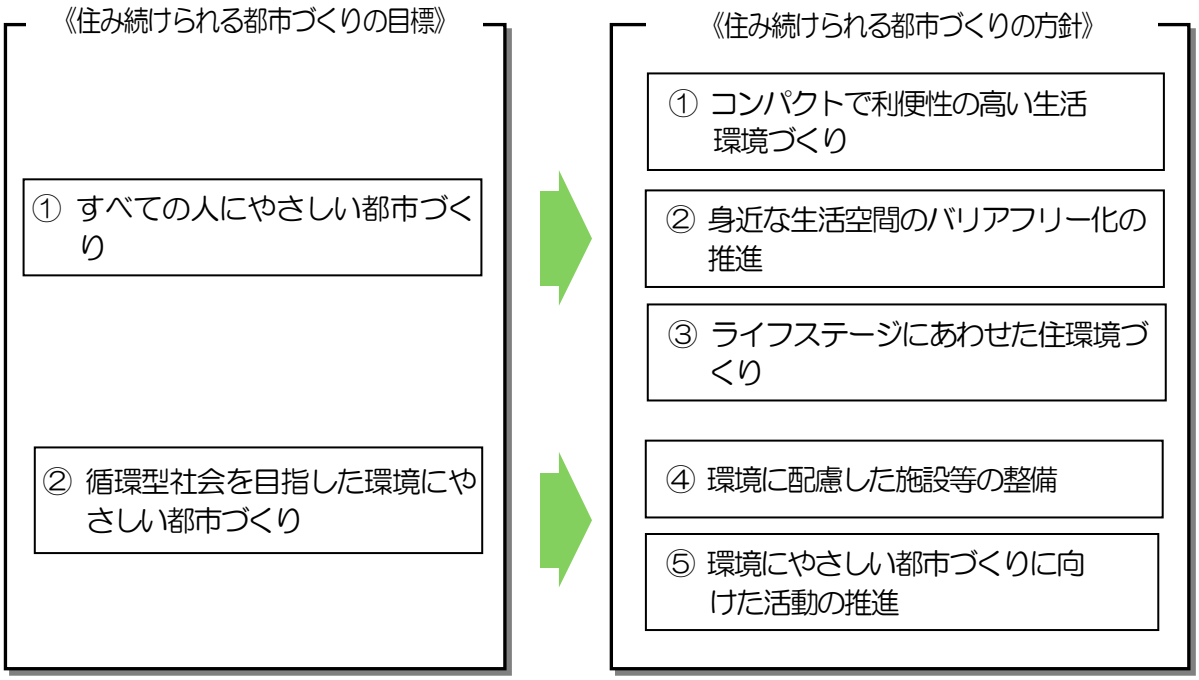
① すべての人にやさしい都市づくり

高齢者・障害者はもとより、すべての人にやさしい誰もが安心して快適に暮らせるまちづくりを目指し、ユニバーサルデザインの考え方に基づくバリアフリー化を推進します。併せて、多様なライフステージに対応した住宅の受け皿づくりを進めます。

② 循環型社会を目指した環境にやさしい都市づくり

人間の生存基盤である環境を守る観点から、環境への負荷を軽減する省エネルギー、省資源、５Ｒ活動の促進など循環型まちづくりを推進します。

■方針の体系



（3）住み続けられる都市づくりの方針

① コンパクトで利便性の高い生活環境づくり

居住機能・就業機能をはじめ、商業・行政・医療・福祉・教育・娯楽等の多様な社会的サービス機能が集積した、過度に自動車に依存することなく日常の生活活動が比較的狭い、より身近なところで可能となるコンパクトな市街地の形成を目指します。こうしたまちづくりは環境負荷の軽減にもつながります。

また、鉄道やバス等の公共交通機関の利用を促進するため、地域の実情や利用者の状況を踏まえた公共交通環境の利便性の向上を図ります。

② 身近な生活空間のバリアフリー化の推進

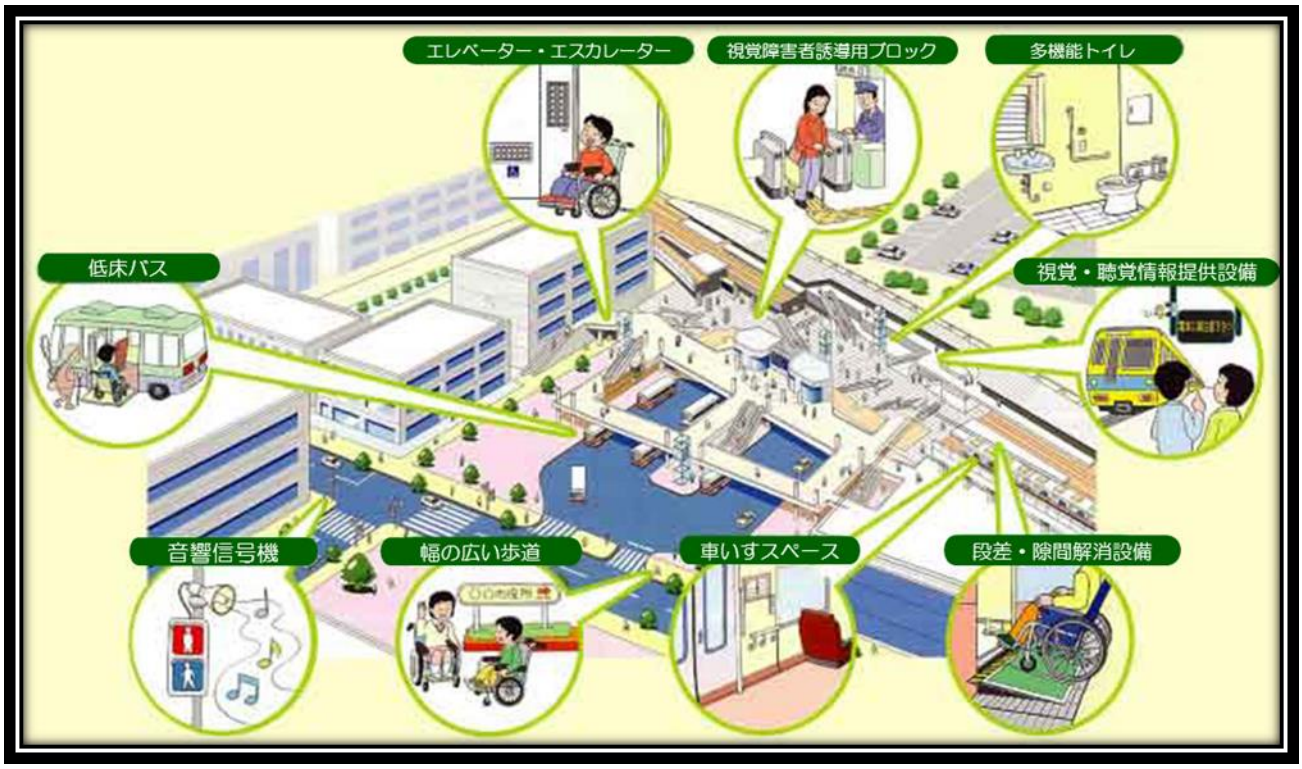
高齢者・障害者等を含むすべての人が円滑に移動できるよう、利便性及び安全性に配慮した公共交通機関・施設の整備を促進するとともに、道路においても、「道路法」及び「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に準拠し、幅員や段差の解消等について配慮した安全な歩行空間の確保に努めます。

また、健康づくりや地域コミュニティ醸成の場となる公園等の施設について、その配置や設計に配慮し、バリアフリー化を図ります。病院・福祉施設・商業施設・共同住宅・学校等多数の人が利用する建築物についても利用の円滑化のための整備を促進します。

さらに、ハード面の整備だけでなく福祉施策との連携といったソフト面の充実を図り、

ユニバーサルデザインの概念を導入して、すべての人が安心して快適に生活できる、人にやさしいまちづくりを進めます。

高齢者・身体障害者等の公共交通機関を使用した移動の円滑化イメージ



出典：国土交通省ホームページ

③ ライフステージにあわせた住環境づくり

市民がライフステージと様々なライフスタイルにあわせて適正な負担のもと住環境や住宅を選択できるよう、福祉施策等との連携を図りながら、魅力ある住環境づくりを推進します。

また、ともすれば入居が敬遠されがちな高齢者等の居住の安定を確保するため、優良賃貸住宅の確保や入居しやすい環境の整備を促進します。

さらに、住宅のバリアフリー化を促進し、加齢等によって身体機能が低下したり、障害が生じたりした場合においても住み慣れた住宅で暮らし続けることができるよう居住環境の整備を進めます。

④ 環境に配慮した施設等の整備

環境への負荷を軽減し、持続可能な循環型社会の形成を目指します。建設リサイクルについて、設計・工事の施行・廃棄等建設の各段階においての対応を図り、より一層、建築物の分別解体等及び再資源化を促進します。

また、地球環境への関心の高まりをふまえ、長期優良住宅や低炭素建築物の建築を促進します。

さらに、健全な水循環系を構築するため、雨水の浸透対策、地下水の利用の適正化と保全、雨水・下水処理水・雑排水の利用等を促進します。

⑤ 環境にやさしい都市づくりに向けた活動の推進

市民・企業・行政等が協働して環境保全に取り組み、環境負荷を軽減するため、具体的な行動を示すことが求められています。そうした持続可能な環境にやさしい都市づくりに向けた活動を促進するため、情報提供や支援に努めます。

第３章　　地区別構想

１．地区別構想とは

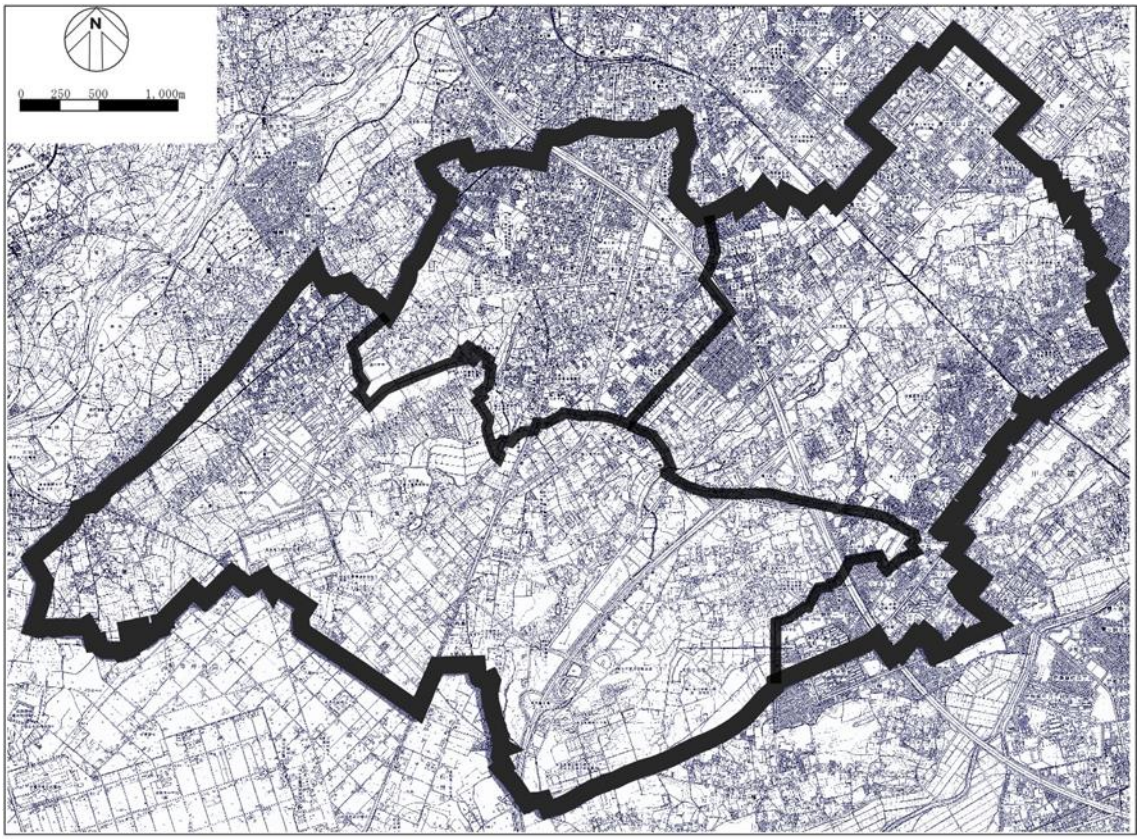
地区別構想は、全体構想に示される整備方針等を受け、地区の特性や課題に応じ、将来の望ましい地区像と建築物や都市施設等のあり方や整備の方針を定めます。

２．地区区分

地区の区分は、地形等の自然条件、土地利用の状況、幹線道路等の位置、日常生活上の交流の範囲、市街化区域と市街化調整区域の区域区分等を考慮し、各地区の像を描き、施策を位置付ける上で適切なまとまりのある空間とします。

本市は、市域面積が概して広くなく、また、町村合併等による歴史的な経緯による区分や、地形等による分断要素はありませんが、身近な範囲でまちづくりを検討する必要性がある一方で、地区別構想を検討するために一定の規模が必要であることを考慮し、地理的・社会的条件や日常生活上の交流の範囲を基に、次に示す「北部」、「東部」、「南西部」の３つの地区区分としました。

地区別構想地区区分図



２－１　北部地区

（１）地区の概要

本地区の範囲は、脚折町一丁目～六丁目、共栄町、羽折町及び脚折、下新田の各一部の約 302.3ha です。坂戸駅を中心とした市街地と連担した地区で、関越自動車道鶴ヶ島インターチェンジが立地しています。

●地区データ

	北部地区	市全体
面積（ha）	302.3	1765.0
市街化区域（ha）	225.6	807.1
市街化調整区域（ha）	76.7	957.9
H22DID（ha）	197.2	691.0
H27 農地転用面積（㎡）	14388	44652
H27 新築件数（件）	95	309

資料：平成２７年度都市計画基礎調査

①自然条件等

関越自動車道及び鶴ヶ島インターチェンジの開設や土地区画整理事業等とあいまって都市的土地利用が進み、農地や樹林地等の緑や水辺が大きく減少しました。しかし、伝統的な「脚折雨乞」が行われる雷電池周辺や白鬚神社周辺の樹林地、羽折稲荷神社の市民の森など、小規模ながら市街地内の貴重な緑が残されています。下新田地内の一部には、農地が残されており、意欲ある農業者により活用されています。一部の農地は、徐々に耕作放棄が進んでいます。

また、公共下水道飯盛川雨水第１幹線の上流部の水路周辺に、部分的に緑が残っています。

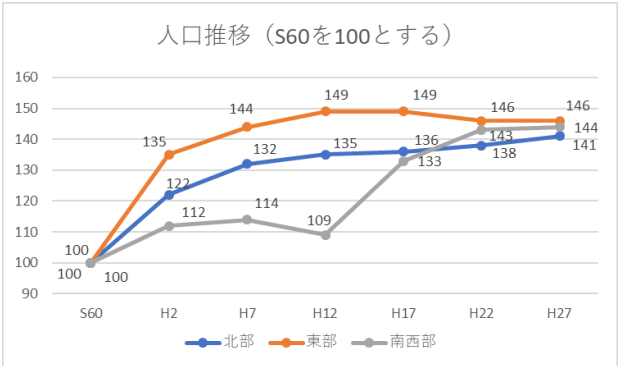
②人口動向

昭和 60 年から平成 12 年にかけて、およそ 35%人口増加し、高い増加率を示していましたが、近年の人口規模は、ほぼ横ばいとなっています。

●人口動向

	人口の推移		S60 を 100 とした場合		５年間の増加率	
	北部	市全体	北部	市全体	北部	市全体
S60	10,462	48,613	100	100	—	—
H2	12,761	62,162	122	128	22.0%	27.9%
H7	13,823	66,208	132	136	8.3%	6.5%
H12	14,129	67,650	135	139	2.2%	2.2%
H17	14,222	69,783	136	144	0.7%	3.2%
H22	14,476	69,990	138	144	1.8%	0.3%
H27	14,707	70,255	141	145	1.6%	0.4%

資料：平成２７年度都市計画基礎調査



③土地利用現況

地区面積の約７割が市街化区域であり、鶴ヶ島北部土地区画整理事業、浅羽野土地区画整理事業や民間の大規模開発行為による整備が行われました。

一般国道 407 号沿道は、沿道型の商業業務施設の立地が進み、商業系の土地利用となっており、鶴ヶ島インターチェンジ周辺は事業所や作業所等が立地し、工業系の土地利用となっています。それ以外の脚折町一丁目から六丁目、脚折、羽折町地区などは、住宅を主とした土地利用となっています。

④交通体系

地区内に鉄道駅はありませんが、坂戸駅、一本松駅、若葉駅が近接しています。また、坂戸駅や市内公共施設等を経由する『つるバス・つるワゴン』が地区内を運行しています。

地区内の主要な道路としては、一般国道４０７号が南北を縦断し、地区北部で関越自動車道鶴ヶ島インターチェンジと連絡しているほか、地区南部には一般県道川越越生線が東西に走っています。

⑤公共施設

地区内には、北市民センター・図書館北分室・脚折児童館や、保健センター、女性センター、教育センター等の公共施設が立地しています。

⑥都市計画の状況

１）用途地域

市街化区域内は第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域及び準工業地域に指定されています。

２）市街地整備事業

鶴ヶ島北部土地区画整理事業（130.3ha)、浅羽野土地区画整理事業（7.3ha）が完了しています。

また、下新田地内で民間の戸建て住宅の大規模開発行為が行われました。

3）都市計画道路

都市計画道路は、新熊谷入間線（一般国道４０７号）、駅南通線、青葉通線、山田原山線が整備済み、共栄一本松線は概成済みで、整備率は 87.3%です。

4）都市公園

都市計画公園 7 箇所の 3.79ha とその他の都市公園 11 箇所の 0.43ha が整備されています。

5）公共下水道

脚折町一丁目から六丁目、羽折町、共栄町の全部及び脚折、下新田の一部において整備されています。

【令和２年度末】

土地区画整理事業	事業名	施行中/完了	区域面積（ha）	計画人口（人）
	鶴ヶ島北部土地区画整理事業	完了	130.3	9,000
	浅羽野土地区画整理事業	完了	7.3	584
	北部地区合計		137.6	9,584
	鶴ヶ島市合計		472.6	40,236

都市計画道路		北部地区	市全体
	計画延長（m）	8,350	40,880
	整備済延長（m）	7,290	31,486
	整備率（%）	87.3%	77.0%

都市公園		都市計画公園	その他の都市公園	合計箇所	都市計画決定面積（ha）	開設面積（ha）
	街区公園	6	10	16	2.17	2.56
	近隣公園	1	—	1	1.62	1.62
	運動公園	—	—	—	—	—
	緑地	—	—	—	—	—
	緑道	—	1	1	—	0.04
	地区合計	7	11	18	3.79	4.22
	市合計	21	42	63	33.78	41.10

（2）地区の主要課題

①現状整理

現況把握から	地区まちづくり市民会議の主要意見
・昭和 50 年代、土地区画整理事業の進捗とあいまって宅地化が進み人口が増加しましたが、近年の人口規模は横ばい傾向にあります。 ・土地区画整理事業等による市街地整備が行われ、良好な住環境が整備されていますが、一部には都市基盤の未整備なスプロール市街地が存在します。 ・旧庁舎跡地があり、まとまった面積の市有地が低未利用地として存在しています。	・美しいケヤキ並木など、多く存在する街路樹、並木を守りたい。 ・緑地を残したい。 ・川の流れを復活させたい。 ・水質をきれいにしたい。 ・商店を増やしたい。 ・近隣有数の商業集積地にしたい。 ・１箇所で全てが揃う商店街にしたい。

②課題のまとめ

●良好な住環境の維持・創出

土地区画整理事業等により都市基盤施設が整備されている地区については、良好な住環境の維持のための方策が求められています。

都市基盤施設が十分でないまま宅地化が進んだスプロール市街地については、都市基盤施設を整備し、良好な住環境の形成が求められています。

●交通・買物利便性の向上

本地区は、坂戸駅を中心として市街地が連担しており、幹線道路網は整備されてきていますが、歩行者・自転車利用者の安全性向上やバス交通の利便性の向上が求められています。

また、一般国道４０７号沿道には商業業務施設が多く立地しているものの、広域対応の車型商業の店舗が多く、最寄型店舗のさらなる充実など、住民の日常生活の利便性を高めるサービス施設の誘導が求められています。

●河川や農地・屋敷林等の活用

飯盛川については、市街化区域内は開渠構造の公共下水道（雨水）幹線として整備されていますが、その上流部の水路は農村景観を残す田園地帯の中を流れており、自然的環境を残した水辺の復元、整備が求められています。また、その周辺に残る農地や屋敷林といった自然的資源の保全・活用も求められます。

（3）地区づくりの目標

市街地においては、スプロール市街地における良好な住環境の維持･向上を図ります。

また、生活の利便性を高める諸サービス施設の立地を誘導し、併せて、緑や水辺等の自然環境の保全・活用を図ります。

《地区づくりの目標》

●住宅地を中心とした、市街地の整備と良好な住環境の創出

●商業機能の充実による市民生活の利便性の向上

●緑と水辺を活用したやすらぎと憩いの場の復元

《イメージ》

「静と動・融合する街づくり」

～守ろう！水と緑と人のふれあい（子どもたちの遊び場の復活）～

このイメージには、

・子どもたちが遊べる美しい水と緑を復活させ、昔ながらの閑静な空間を保全。

・近隣商業が盛んになり、賑わい・活気が感じられる＝（動）活力あるまちづくりを進める。

・まちの形成から 50 年近く経過し、地域社会として成熟しているが、鶴ヶ島で生まれ育った世代や転入者など様々な世代が触れ合い、生活し定住する＝（静）おちついたまちづくりを進める。

という意味が込められています。

なお、このイメージは、市民参加による地区まちづくり市民会議（ワークショップ）において、それぞれの地区の現状や課題を整理し、その地区の特性にあわせた地区づくりについて検討を行った中でまとめたものです。

（4）地区づくりの基本方針

地区づくりの目標を具体化するため、「土地利用の方針」、「道路・交通整備の方針」、「公園・緑づくりに関する方針」、「その他快適な生活環境づくりに関する方針」の区分ごとに、地区づくりの基本方針を定めます。

①土地利用の方針

・鶴ヶ島北部土地区画整理事業地区、浅羽野土地区画整理事業地区、はなみずき団地、東急セレクトタウンなど計画的に整備された市街地については、地区計画制度などを活用し、良好な住環境の維持・創出を図ります。
・脚折地区地区計画の区域においては、地区整備計画に基づく土地利用の規制誘導等を行うことにより、良好な市街地の形成を促進します。
・一般国道４０７号沿道については、後背市街地の環境を保護するための緩衝機能としての側面から、幹線道路のトラフィック機能（自動車交通を円滑に流すための機能）の確保に配慮しつつ、商業・業務系施設が立地する土地利用を促進します。
・主な幹線道路沿道においては、無秩序な用途混在を排除するよう留意しながら、身近な範囲で日常生活を充足できるようなサービス施設の立地を進めます。
・スプロール市街地については、地区の状況に合わせ、必要な都市基盤施設の整備・改善を推進します。
・地区西側の農地やまとまりのある樹林地については、緑豊かな環境を保全します。

②道路・交通整備の方針

・市内の市街地間を結ぶ都市幹線道路である鶴ヶ島日高線の整備を推進します。
・幹線道路と区画街路の位置づけを明確化し、幹線道路については、歩車道の分離等により歩行者･自転車利用者のために安全･快適な道路整備を推進します。
・区画街路などは、歩行者・自転車利用者の安全性の向上を図るとともに、バリアフリー化など、福祉面に配慮した整備を推進します。
・緊急時の対応や防災性にも配慮し、消防活動困難区域の解消を図るための道路の整備を推進します。
・すべての人が円滑に移動できるよう利便性及び安全性に配慮した交通環境整備や交通施設のバリアフリー化等を推進します。

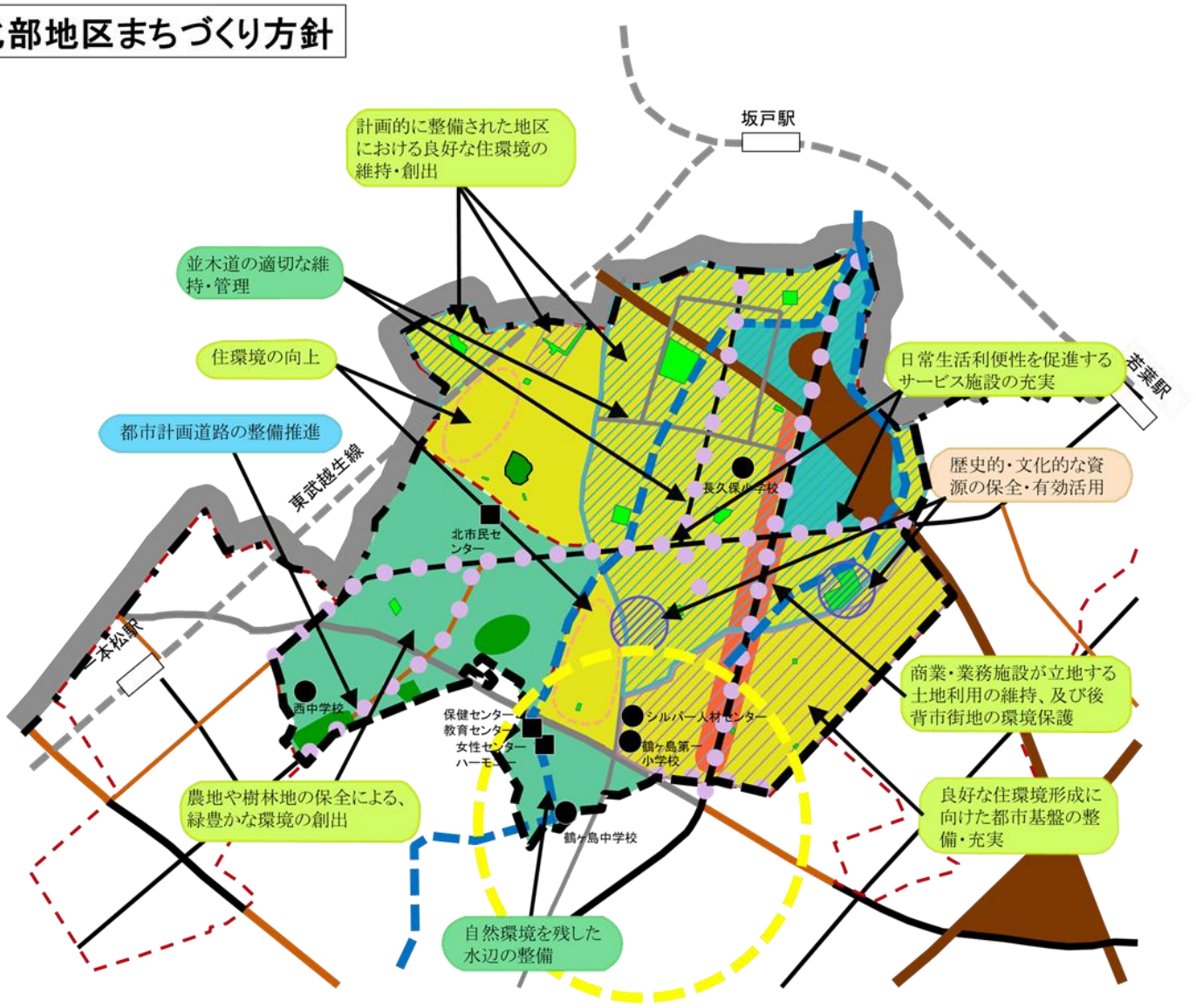
③公園・緑づくりに関する方針

・まとまりのある樹林地については保全、整備を図ります。
・一般国道４０７号、駅南通線については、沿道の景観や街路樹の維持・保全など良好なまち並みの形成に努めます。
・長久保通り、脚折けやき通りなどの良好な並木道については適正な維持管理に努め、緑を保全します。
・農地等の自然的環境の保全に努めます。
・高倉地区から連続する飯盛川上流部において、水辺環境を活用した自然とのふれあいの場としての整備を推進します。
・住宅地においては、緑化を促進し、緑豊かな住環境の創出を図ります。

④その他快適な生活環境づくりに関する方針

・雷電池、白鬚神社などの歴史的文化的資源については、市民の憩いの場として保全・活用を図ります。
・市街地においては、雨水の流出を抑制し降雨をできるだけ地下に浸透させるため、緑化や浸透雨水ますの設置等を促進します。
・浸水等による被害を防止するため、公共下水道(雨水)などの計画的な整備の促進により雨水排除機能の向上を図ります。

北部地区まちづくり方針



２－２　東部地区

（１）地区の概要

本地区の範囲は、藤金、上広谷、五味ヶ谷、富士見一丁目～六丁目、鶴ヶ丘、松ヶ丘一丁目～五丁目、南町一丁目～三丁目及び脚折の一部の約 631.3ha であり、鶴ヶ島駅を中心とした市街地と若葉駅を中心とした市街地が形成されています。

●地区データ

	東部地区	市全体
面積（ha）	631.3	1765.0
市街化区域（ha）	412.1	807.1
市街化調整区域（ha）	219.2	957.9
H22DID（ha）	390.9	693.0
H27 農地転用面積（㎡）	18090	44650
H27 新築件数（件）	154	309

資料：平成２７年度都市計画基礎調査

①自然条件等

昭和 40 年代は民間による団地造成により、昭和 50 年代は都市再生機構（旧住宅公団、旧住宅都市整備公団、旧都市基盤整備公団）による土地区画整理事業により急速な市街化が進みましたが、農地、樹林地等の緑も残されています。特に、大谷川沿いには、小規模ながら自然景観を残す水辺が残されており、流域には本市では貴重となった水田も見られます。

また、帯状にまとまった樹林地も残されており、市の緑の骨格を形成しています。

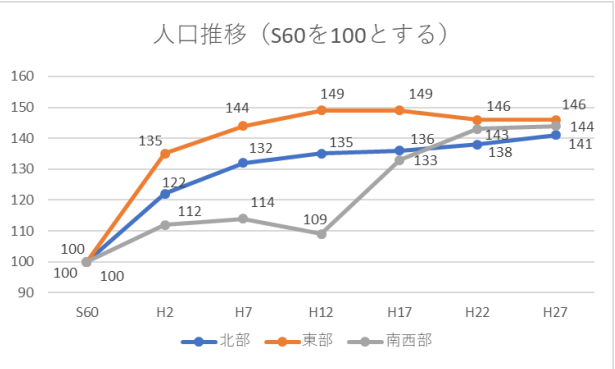
②人口動向

昭和 60 年から平成 12 年にかけて、およそ 50%の人口増加がみられ、市全体が増加している中でも、非常に高い増加率となっています。特に昭和 60 年から平成 2 年にかけての増加率が約 35%と高くなっていますが、近年は、ほぼ横ばいから減少傾向を見せています。

●人口動向

	人口の推移		S60 を 100 とした場合		５年間の増加率	
	東部	市全体	東部	市全体	東部	市全体
S60	29,535	48,613	100	100	—	—
H2	39,791	62,162	135	128	34.7%	27.9%
H7	42,588	66,208	144	136	7.0%	6.5%
H12	44,110	67,650	149	139	3.6%	2.2%
H17	44,135	69,783	149	144	0.1%	3.2%
H22	43,183	69,990	146	144	-2.2%	0.3%
H27	43,162	70,255	146	145	0.0%	0.4%

資料：平成２７年度都市計画基礎調査



③土地利用現況

地区面積の約７割が市街化区域であり、昭和 40 年代は民間による団地造成等の開発、昭和 50 年代には富士見土地区画整理事業、川越鶴ヶ島土地区画整理事業が行われました。

鶴ヶ島駅周辺には大型店舗が立地し、商店街が形成され、商業系の土地利用となっています。

地区内には、比較的大規模な工場も立地し、地区の北部には富士見工業団地が整備され、専用性の高い工業系の土地利用となっています。

富士見地区、松ヶ丘・南町地区などは住宅を主とした土地利用となっています。

④交通体系

地区内には東武東上線若葉駅、鶴ヶ島駅が立地しており、これらの駅と市内公共施設等を結ぶ『つるバス・つるワゴン』が運行しています。

地区内の主要な道路としては、主要地方道川越・坂戸・毛呂山線と一般県道川越・越生線が東西に、富士見通線等が南北に走っています。

⑤公共施設

地区内には、東市民センター・図書館東分室、南市民センター・図書館南分室、富士見市民センター・図書館富士見分室、上広谷児童館、海洋センター等の公共施設が立地しています。

⑥都市計画の状況

1）用途地域

市街化区域内は第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域及び工業専用地域に指定されています。

2）市街地整備事業

富士見土地区画整理事業（94.6ha）、川越鶴ヶ島土地区画整理事業（69.2ha）は完了し、若葉駅西口土地区画整理事業（18.3ha）が施行中です。

また、鶴ヶ島市藤金土地区画整理事業については、施行区域面積を 19.7ha から 4.8ha へ縮小し、事業化を図ります。

3）都市計画道路

都市計画道路は、北坂戸名細線、富士見通線、若葉台団地中央通線、鶴ヶ島駅前通り線、鶴ヶ島南通り線、的場鶴ヶ島線、新川越坂戸毛呂山線、首都圏中央連絡自動車道、共栄一本松線、共栄関間線が整備済みで整備率は 82.7%です。

4）都市公園

都市計画公園 13 箇所の 10.99ha とその他の都市公園 24 箇所の 1.24ha が整備されています。

5）公共下水道

富士見一丁目から六丁目、松ヶ丘一丁目から五丁目、南町一丁目から三丁目の全部及び藤金、上広谷、五味ヶ谷、鶴ヶ丘の一部が整備されています。

【令和 2 年度末】

土地区画整理事業	事業名	施行中/完了	区域面積（ha）	計画人口（人）
	富士見土地区画整理事業	完了	94.6	11,702
	川越鶴ヶ島土地区画整理事業	完了	69.2	10,380
	鶴ヶ島市藤金土地区画整理事業	計画決定	4.8	180
	若葉駅西口土地区画整理事業	施行中	18.3	1,800
	東部地区合計		186.9	24,062
	鶴ヶ島市合計		472.6	40,236

都市計画道路		東部地区	市全体
	計画延長（m）	14,480	40,880
	整備済延長（m）	11,970	31,486
	整備率（%）	82.7%	77.0%

都市公園		都市計画公園	その他の都市公園	合計箇所	都市計画決定面積（ha）	開設面積（ha）
	街区公園	10	24	34	2.99	4.23
	近隣公園	2	—	2	5.46	5.46
	運動公園	—	—	—	—	—
	緑地	1	—	1	2.54	2.54
	緑道	—	—	—	—	—
	地区合計	13	24	37	10.99	12.23
	市合計	21	42	63	33.78	41.10

（2）地区の主要課題

①現状整理

現況把握から	地区まちづくり市民会議の主要意見
・昭和 40～50 年代に市内で最も人口が増加した地区です。 ・若葉駅周辺の市街地整備が進められています。 ・土地区画整理事業等により市街地整備が行われ、良好な住環境が整備されています。 ・一部には都市基盤の未整備なスプロール市街地や住宅が密集している市街地が存在します。 ・まとまりのある樹林地が残されています。 ・地区北部には工業団地が形成されています。 ・大規模集客施設をはじめ、多様な都市機能を有する施設が立地しており、市内だけでなく、市外からも多くの人が利用しています。	・大谷川沿い、杉下小学校周辺などの自然環境を残したい ・若葉駅周辺に娯楽施設がほしい。 ・商店街を活性化したい。 ・歩道を整備してほしい。 ・富士見通線に植樹してほしい。 ・道路の段差を解消してほしい。

②課題のまとめ

●良好な住環境の維持・創出

土地区画整理事業等により都市基盤施設が整備されている地区については、良好な住環境の維持のための方策が求められています。

都市基盤施設が十分でないまま宅地化が進んだ地区については、都市基盤施設を整備し、良好な市街地の形成が求められています。

●交通環境の改善

若葉駅、鶴ヶ島駅が立地していますが、市街地間のアクセス道路の整備が不十分な地区もあり、鶴ヶ島駅においては商店街との連携のもとに歩行者、自転車利用者等の安全性の向上が求められています。

●中心拠点の整備

若葉駅周辺については、若葉駅西口土地区画整理事業などによる都市基盤施設の整備を進め、中心市街地として駅前立地型の商業系の土地利用を図ります。

●自然資源の保全・活用

大谷川沿いには、水辺やまとまりのある樹林地が残されており、こうした自然資源の保全・活用が求められています。

（3）地区づくりの目標

市街地においては、スプロール市街地などにおける都市基盤施設の整備・改善と既に市街地整備が行われた地区における良好な住環境の維持・向上を図ります。

また、若葉駅周辺については、中心市街地として駅前立地型の商業系の土地利用を図り、鶴ヶ島駅周辺については、日常生活利便性の向上を図ります。

さらに、大谷川沿いの自然資源の保全・活用を図ります。

《地区づくりの目標》

●市街地整備の充実と良好な住環境の維持・創出

●駅周辺における利便性の高い活気あるまちづくり

●大谷川沿いの自然環境の保全・活用

《イメージ》

「活気あふれる住みよい緑のあるホッとする都市(まち)」

このイメージには

・駅周辺の商業機能等の充実による、にぎわいの創出を図る。（Hot する都市）

・安全性・快適性に配慮した良好な居住環境を創出する。

・残された自然を保全し、まちの中に緑を取り入れる。

という意味がこめられています。

なお、このイメージは、市民参加による地区まちづくり市民会議（ワークショップ）において、それぞれの地区の現状や課題を整理し、その地区の特性にあわせた地区づくりについて検討を行った中でまとめたものです。

（4）地区づくりの基本方針

地区づくりの目標を具体化するため、「土地利用の方針」、「道路・交通整備の方針」、「公園・緑づくりに関する方針」、「その他快適な生活環境づくりに関する方針」の区分ごとに、地区づくりの基本方針を定めます。

①土地利用の方針

・富士見土地区画整理事業地区、川越鶴ヶ島土地区画整理事業地区、星和団地、富士見ハイツなど計画的に整備された市街地については、地区計画制度や建築協定などを活用し、良好な住環境の維持・創出を図ります。

・鶴ヶ島市藤金土地区画整理事業地区については、民間活力なども活用しながら事業化を促進します。また施行区域から除外した地区については、地区計画制度を活用し、良好な住環境の維持・創出を図ります。

・若葉駅周辺においては、若葉駅西口土地区画整理事業を推進し、公益サービス機能や商業業務機能の集積を図ります。

・鶴ヶ島駅周辺については、駅前という地域特性を生かし、商店街の利便性向上やにぎわいの創出により、活気ある地域の中心的な地域拠点の形成を図ります。

・鶴ヶ丘、上広谷など鶴ヶ島駅周辺の住宅が密集している地区については、住環境整備手法による個別建築物の不燃化・耐震化により防災性の向上を図ります。

・五味ヶ谷地区・上広谷第１地区・共栄第２期地区などの地区計画の区域においては、地区施設の整備及び土地利用の規制誘導等を行うことにより、良好な市街地形成の促進を図ります。

②道路・交通整備の方針

・都市間を結ぶ主要幹線道路である川越越生線の整備を促進します。
・市内の市街地間を結ぶ都市幹線道路である共栄鶴ヶ丘線について、長期未整備となっている現状を踏まえ都市計画の見直しも検討し、整備を推進します。
・すべての人が円滑に移動できるよう利便性及び安全性に配慮した駅舎や公共交通車両等の整備を促進します。併せて駅周辺については、駅へのアクセス道路の安全性向上、交通結節点としての機能向上及び自転車駐車場等の整備・充実を図ります。
・区画街路などは、歩行者・自転車利用者の安全性の向上を図るとともに、バリアフリー化など、福祉面に配慮した整備を推進します。
・緊急時の対応や防災性にも配慮し、消防活動困難区域の解消を図るための道路の整備を推進します。

③公園・緑づくりに関する方針

・鶴ヶ島ジャンクション北側の大谷川沿いの樹林地は、保全、整備を図ります。
・大谷川沿いのまとまりのある樹林地については、市民が自然と親しむ場としての活用を図ります。
・現大谷川水路およびその支流については、公共下水道（雨水）幹線の整備後も水量確保や水質の浄化方策を検討し、良好な水辺環境の形成を図ります。
・住宅地においては、緑化を促進し、緑豊かな住環境の創出を図ります。
・鶴ヶ島南通り線、富士見通線は、都市のシンボルとなる道路として、街路樹の醸し出す景観や眺望等にも配慮した沿道のまち並みの形成を図ります。
・鶴ヶ島ジャンクション周辺は、緑化等を図ります。

④その他快適な生活環境づくりに関する方針

・市街地においては、雨水の流出を抑制し降雨をできるだけ地下に浸透させるため、緑化や浸透雨水ますの設置等を促進します。
・公共下水道（汚水）整備を促進します。
・浸水等による被害を防止するため、公共下水道（雨水）の整備を促進し、雨水排除機能の向上を図ります。

東部地区まちづくり方針

２－３　南西部地区

（１）地区の概要

南西部地区は高倉、中新田、上新田、町屋、三ツ木、三ツ木新田、太田ヶ谷、新町一丁目～四丁目、三ツ木新町一丁目～二丁目、柳戸町及び下新田の一部の約 831.4 ha であり、市面積の半分近くを占めています。地区の周辺は日高市、川越市、坂戸市に接しています。

●地区データ

	南西部地区	市全体
面積（ha）	831.4	1765.0
市街化区域（ha）	169.4	807.1
市街化調整区域（ha）	662.0	957.9
H22DID（ha）	102.9	693.0
H27 農地転用面積（㎡）	12174	44650
H27 新築件数（件）	60	309

資料：平成２７年度都市計画基礎調査

①自然条件等

地区面積の約 4/5 は市街化調整区域であり、東京電力新所沢変電所東側から池尻池公園にかけた一帯や圏央鶴ヶ島インターチェンジ東側地区周辺などにまとまった緑が残されています。また、高倉地区には、集落とともに屋敷林や農地が広がり、市内では最も農村的な景観が維持されています。太田ヶ谷地区には畑を主体とする農地や樹林地が、上新田、町屋地区は日高市から連担する畑地が広がり、通称鉄砲道沿線は、旧来からの集落地の面影が残されています。

飯盛川や大谷川は、池尻池や逆木の池、太田ケ谷沼とともに貴重な水辺空間となっています。また、日光街道杉並木や鎌倉街道、川崎平右衛門陣屋跡、由緒ある寺社など多くの歴史的資源を有しています。

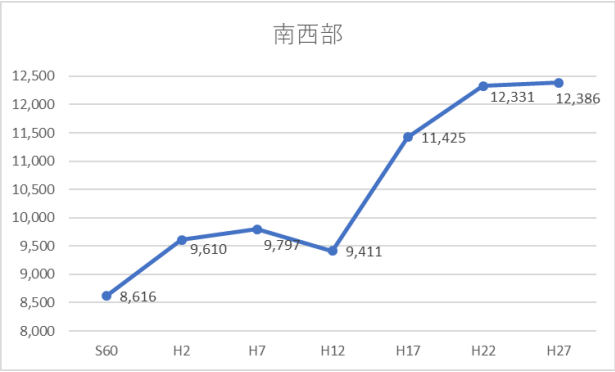
②人口動向

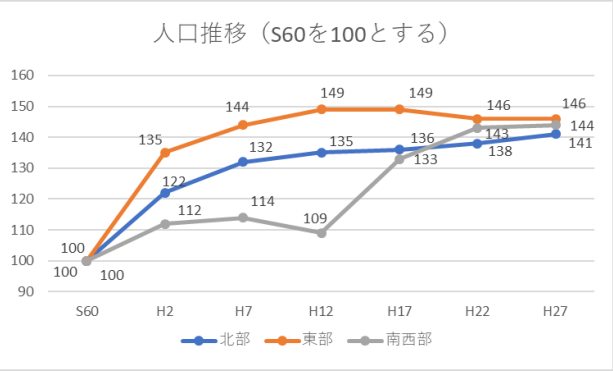
昭和 60 年から平成 12 年にかけておよそ 10%の人口増加がみられ、平成２年以降は横ばいとなり、平成７年から 12 年にかけては減少しましたが、平成 12 年から平成 17 年にかけてはおよそ 20%の人口増加が見られましたが、近年の人口規模は、ほぼ横ばいとなっています。

●人口動向

	人口の推移		S60 を 100 とした場合		５年間の増加率	
	南西部	市全体	南西部	市全体	南西部	市全体
S60	8,616	48,613	100	100	—	—
H2	9,610	62,162	112	128	11.5%	27.9%
H7	9,797	66,208	114	136	1.9%	6.5%
H12	9,411	67,650	109	139	-3.9%	2.2%
H17	11,425	69,783	133	144	21.4%	3.2%
H22	12,331	69,990	143	144	7.9%	0.3%
H27	12,386	70,255	144	145	0.4%	0.4%

資料：平成２７年度都市計画基礎調査





③土地利用現況

地区面積の約 2 割が市街化区域であり、一本松駅周辺の一本松土地区画整理事業地区と区画整理地区以外の地区整備計画区域、鶴ヶ島市新田土地区画整理事業地区、圏央鶴ヶ島インターチェンジを包含する鶴ヶ島市南西部第一期土地区画整理事業地区、圏央鶴ヶ島インターチェンジ東側地区が市街化区域に指定されている他は、市街化調整区域となっています。一本松地区及び新田地区は低層の住宅地の土地利用となっており、南西部第一期地区は、流通・業務系の土地利用となっています。また、太田ヶ谷地区は住宅を主とした土地利用と一部、工業系の土地利用となっています。

④交通体系

地区西縁部には、東武越生線が通り、一本松駅、西大家駅（坂戸市）が立地しており、一本松駅と市内公共施設等を結ぶ『つるバス・つるワゴン』が運行しています。

地区内の主要な道路としては、地区の中央を一般国道４０７号（新熊谷入間線）が南北に走っており、川越鶴ヶ島線により圏央鶴ヶ島インターチェンジに連絡しています。

なお、新熊谷入間線、川越鶴ヶ島線及び鶴ヶ島南通り線については、整備が進められています。

地区北部には、一般県道川越越生線が東西方向に走り、広域幹線道路の役割を担っています。市内の幹線道路としては富士見通線が南北を走っています。

⑤公共施設

地区内には、鶴ヶ島市役所をはじめ、鶴ヶ島消防署、中央図書館、農業交流センター、高倉クリーンセンター、老人福祉センター、大橋市民センター・大橋児童館・図書館大橋分室、西市民センター・西児童館・図書館西分室等の公共施設が立地しています。

⑥都市計画の状況

1）用途地域

市街化区域内の太田ヶ谷地区は、第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域及び準工業地域に指定されています。

また、一本松地区は第一種低層住居専用地域及び第一種住居地域、新田地区は第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域及び第一種住居地域、南西部第一期地区は工業地域、圏央鶴ヶ島インターチェンジ東側地区は工業専用地域に指定されています。

2）市街地整備事業

鶴ヶ島市新田土地区画整理事業（50.1ha）、鶴ヶ島市南西部第一期土地区画整理事業（43.5ha）、圏央鶴ヶ島インターチェンジ東側土地区画整理事業（39.2ha）の 3 事業は施行済みです。一本松土地区画整理事業は、平成 22 年に区域を縮小（15.3ha）して施行中です。

3）都市計画道路

都市計画道路は、首都圏中央連絡自動車道、新熊谷入間線の一部、鶴ヶ島南通り線、一本松南口通り線、新田通り線が整備済みで、整備率は 67.7%です。

4）都市公園

都市計画公園１箇所(鶴ヶ島運動公園)の 9.16ha とその他の都市公園 7 箇所の 15.53ha が整備されています。

5）公共下水道

新田地区、一本松地区及び圏央鶴ヶ島インターチェンジ東側地区は、公共下水道の整備が済んでおり、南西部第一期地区においては、一部公共下水道の整備が済んでいます。

【令和２年度末】

土地区画整理事業	事業名	施行中/完了	区域面積（ha）	計画人口（人）
	一本松土地区画整理事業	施行中	15.3	1,500
	鶴ヶ島市新田土地区画整理事業	完了	50.1	5,010
	鶴ヶ島市南西部第一期土地区画整理事業	完了	43.5	80
	圏央鶴ヶ島インターチェンジ東側土地区画整理事業	完了	39.2	0
	南西部地区合計		148.1	6,590
	鶴ヶ島市合計		472.6	40,236

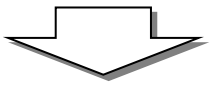
都市計画道路		南西部地区	市全体
	計画延長（m）	18,050	40,880
	整備済延長（m）	12,226	31,486
	整備率（%）	67.7%	77.0%

都市公園		都市計画公園	その他の都市公園	合計箇所	都市計画決定面積（ha）	開設面積（ha）
	街区公園	—	5	5	—	1.40
	近隣公園	—	1	1	—	1.20
	運動公園	1	—	1	19.0	9.16
	緑地	—	1	1	—	12.89
	緑道	—	—	—	—	—
	地区合計	1	7	8	19.0	24.65
	市合計	21	42	63	33.78	41.10

（２）地区の主要課題

①現状整理

現況把握から	地区まちづくり市民会議の主要意見
・他の２地区と比べて、まとまりのある農地や樹林地、歴史的資源が比較的多く残されています。 ・高倉地区には、鶴ヶ島の原風景ともいえるような農村的な景観が維持されています。 ・土地利用上高いポテンシャル（潜在能力）があり、新たな市街地開発が進められてきました。	・自然環境が残されていますが、質が低下してきています。（水質の汚濁など） ・農地・樹林地の管理が適正に行われていないところが散見されます。（不耕作地・不法投棄など） ・歴史的・文化的資源について充分に保全・活用されていません。



②課題のまとめ

●豊かな景観や自然的環境の保全

本地区は、農地や樹林地、水辺が多く残されており、都市における自然的資源として、また鶴ヶ島の原風景ともいえるこうした良好な景観の維持・保全が求められています。

●東西方向を結ぶ骨格的道路の整備

地区内の東西方向を連絡する道路は、一般県道川越越生線のみであり、慢性的に渋滞し、交通安全上の問題点も指摘されていることから、沿道環境に配慮しつつ広域的・骨格的な道路の整備が求められています。

●良好な集落環境等の形成

本地区の市街化調整区域には既存の集落が多く存在し多くの市民が生活しています。地域の活力の低下の問題も見られることから、良好な農地や自然的環境の維持・保全と調和を図りつつ、集落地等の整備・保全に係る手法・制度を活用し、地域生活の向上や活性化に資する開発を誘導していくことが求められています。

●プロジェクトと連動した地区づくり

本地区には、圏央鶴ヶ島インターチェンジが立地し、土地利用上高いポテンシャルを有しています。鶴ヶ島市の活性化のために南西部第一期地区については、土地区画整理事業により流通系業務団地として整備が進められましたが、さらに、自然と産業とが調和のとれた土地利用が求められています。

（3）地区づくりの目標

集落とともにまとまった農地や樹林地、水辺など鶴ヶ島の原風景とも言える農村的景観・環境がある一方、圏央鶴ヶ島インターチェンジのポテンシャル（潜在能力）を活かしつつ、自然的環境や農業的土地利用と都市的土地利用がバランスよく調和した地区づくりを進めます。

また、日光街道杉並木や鎌倉街道などの歴史的文化的資源の保全、活用を図ります。

《地区づくりの目標》

●豊かな自然的環境・集落環境の維持・保全

●市の活性化に資する圏央鶴ヶ島インターチェンジ周辺のプロジェクトの推進

●歴史的・文化的な地域資源の保全・活用

《イメージ》

「鶴に恩返し　自然(みどり)を活かす　つるの郷」

このイメージには、

・昔から受け継がれた「鶴ヶ島」の特徴（自然）が多く残る地域であり、これを「恵み」としてとらえ、感謝する。
・生まれ育った鶴ヶ島の自然を守り、維持していくことで、「鶴ヶ島」＝「鶴」に恩返ししていく。
・自然をできるだけ壊すことなく、次の世代につなげていきたい。

という意味がこめられています。

なお、このイメージは、市民参加による地区まちづくり市民会議（ワークショップ）において、それぞれの地区の現状や課題を整理し、その地区の特性にあわせた地区づくりについて検討を行った中でまとめたものです。

（4）地区づくりの基本方針

地区づくりの目標を具体化するため、「土地利用の方針」、「道路・交通整備の方針」、「公園・緑づくりに関する方針」、「その他快適な生活環境づくりに関する方針」の区分ごとに、地区づくりの基本方針を定めます。

①土地利用の方針

・地区内のまとまりのある樹林地や水辺等の良好な自然資源や優良な農地の保全に努めます。

・南西部・圏央鶴ヶ島インターチェンジ周辺地区は、圏央鶴ヶ島インターチェンジに近接する立地条件を活かして、自然と産業とが調和した土地利用を図ります。また、都市計画道路・広域的な幹線道路の整備の進捗に伴って産業系の開発需要が想定されることから、周囲の営農環境や集落地の生活環境へ影響に配慮しつつ、地区計画制度や開発許可制度の機動的な運用により産業系の施設などの立地を許容・誘導していきます。

・一本松地区については、土地区画整理事業による都市基盤整備を進めるとともに、地区整備計画による道路整備及び土地利用の規制誘導等を行うことにより、地区の一体的かつ良好な市街地の形成を図ります。

・農業交流拠点に位置付けられている農業交流センター周辺の高倉地区については、「農」の息づくふるさと景観の保全及び体験・交流の場として整備を推進します。

・一本松駅周辺は、生活拠点として、住民の生活利便施設やサービス施設の集積を図ります。

・市役所周辺については、公共公益施設の集積を活かし、有機的な連携により生活利便性の向上と公共サービス施設へのアクセス性の充実を図ります。

・集落地については、自然的環境、営農環境との調和を図りながら生活環境の維持向上を図ります。

②道路・交通整備の方針

・都市間を結ぶ主要幹線道路である一般国道４０７号バイパス（新熊谷入間線）、川越越生線、（仮称）新川越越生線の整備を促進します。

・市内の市街地間を結ぶ都市幹線道路である富士見通線、共栄一本松線、鶴ヶ島南通り線、日高川越鶴ヶ島線、鶴ヶ島日高線の整備を推進します。

・すべての人が円滑に移動できるよう利便性及び安全性に配慮して一本松駅北口や、自転車駐輪場の整備を推進するとともに、駅舎の改修や施設のバリアフリー化を促進します。併せて、一本松駅南口通り線や一本松駅北口通り線など駅へのアクセス道路の整備を推進し、交通結節点としての機能向上を図ります。

・区画街路などは、歩行者・自転車利用者の安全性の向上を図るとともに、バリアフリー化など、福祉面に配慮した整備を推進します。

・緊急時の対応や防災性にも配慮し、消防活動困難区域の解消を図るための道路の整備を推進します。

③公園・緑づくりに関する方針

・東京電力新所沢変電所東側から池尻池公園にかけた樹林地については、保全、整備を検討します。

・逆木ノ池及び周辺のまとまりのある樹林地については、公園などとして整備を図ります。

・良好な樹林地や農地については、都市における緑としての役割だけでなく、水源涵養力の維持にも資するよう、その保全に努めます。

・新たに整備される市街地については、公園や街路樹等の整備を行い、うるおいのある市街地の形成を図ります。

・住宅地においては、緑化を促進し緑豊な住環境の創出を進めます。

・大谷川、飯盛川等の水路については、自然とふれあえる水辺環境の充実を図るため、周辺の土地利用に応じた活用を検討します。

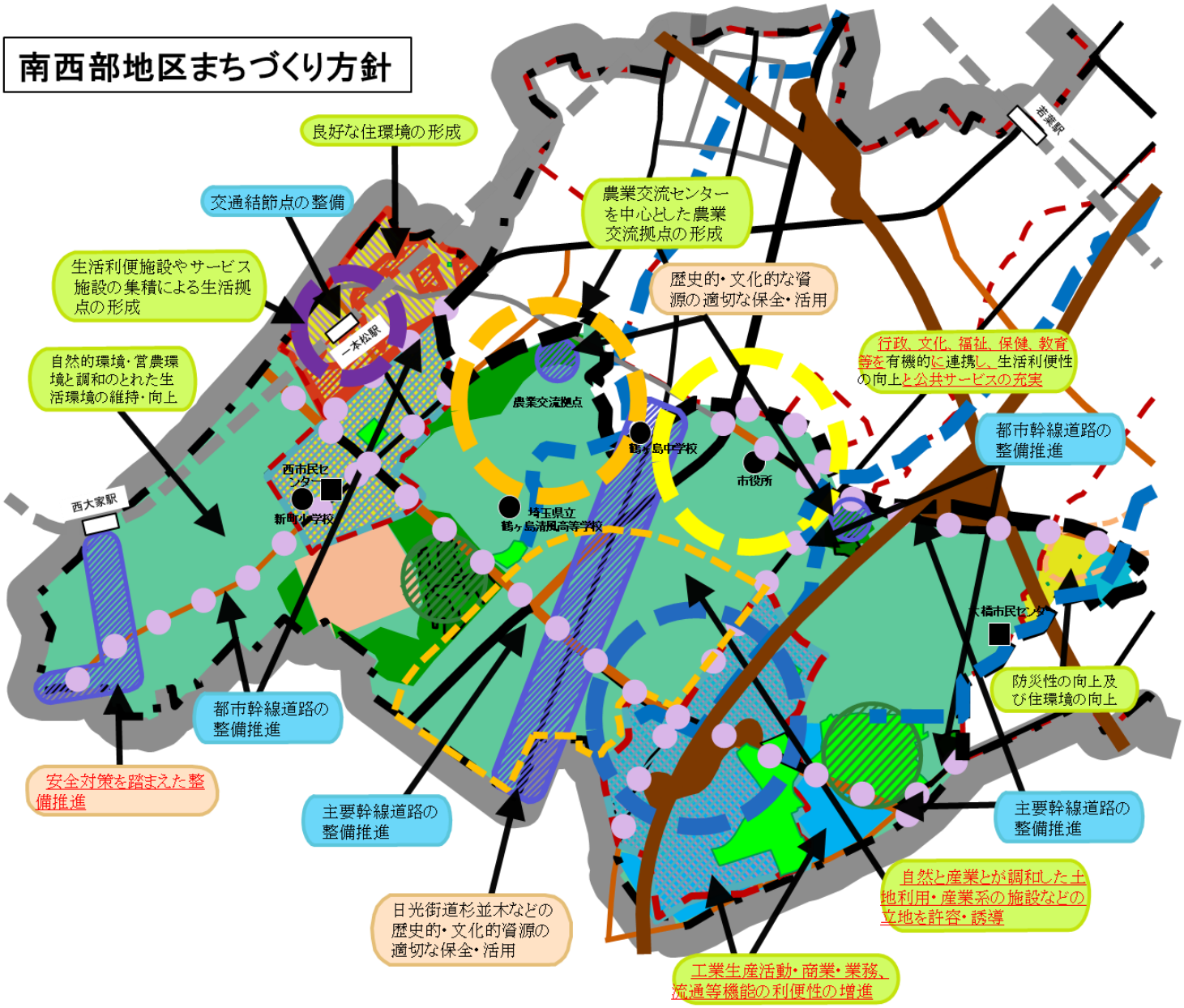
④その他快適な生活環境づくりに関する方針

・日光街道杉並木や川崎平右衛門陣屋跡、高徳神社や日枝神社等由緒ある寺社など歴史的・文化的資源については、適切に保全・活用を図ります。

・町屋地区内の鎌倉街道については、安全対策を踏まえた整備を進めます。

・公共下水道（汚水）などの整備を推進します。

南西部地区まちづくり方針



- 農業交流拠点
- 産業拠点
- 行政拠点
- 生活拠点
- 緑・レクリエーションゾーン
- 都市のシンボルとなる道路
- 市街地ゾーン
- 土地区画整理事業（整備済）
- 土地区画整理事業（施行中）
- 地区計画区域
- 主要幹線道路（整備済）
- 主要幹線道路（未整備）
- 都市幹線道路（整備済）
- 都市幹線道路（未整備）
- その他の幹線道路
- 自動車専用道路
- 主要な施設（教育施設）
- 主要な施設（市民センター等）
- 市民の森
- 水路・公共下水道（雨水）幹線
- 住宅地
- 工業地
- 集落地・農地
- 樹林地
- 公園
- その他の大規模施設
- 土地利用の方針
- 道路・交通体系整備の方針
- 快適な生活環境づくりに関する方針
- 圏央鶴ヶ島IC周辺南西部地区
- 市域
- 地区界

第４章　　都市計画マスタープランの実現に向けて

1．実現に向けての基本的考え方

（1）市民・企業・行政の“協働”による都市づくり

都市づくりは、その都市に住む住民、行政、そこに権利を持っている人やそこを拠点に活動している企業・団体が知恵やエネルギーを結集して行う“協働”作業と言えます。なかでも住民が中心となります。

都市づくりは、自分の都市は自分達が企画し管理運営をしていくものという理念のもと、行政がそれを支援し、企業・団体がそれぞれの立場で参画し、専門家などの技術的専門的支援を得ながら、これら主体の密接な連携のもとに行われることが必要となります。

都市づくりを進めていくにあたっては、都市づくりに対する意識が高度化・多様化し、利害関係が複雑化するなかで、「都市計画マスタープラン」に示す共通の目標のもと、総合的な視点に立って、様々な主体が協働しつつ永続的な取り組みとしていきます。

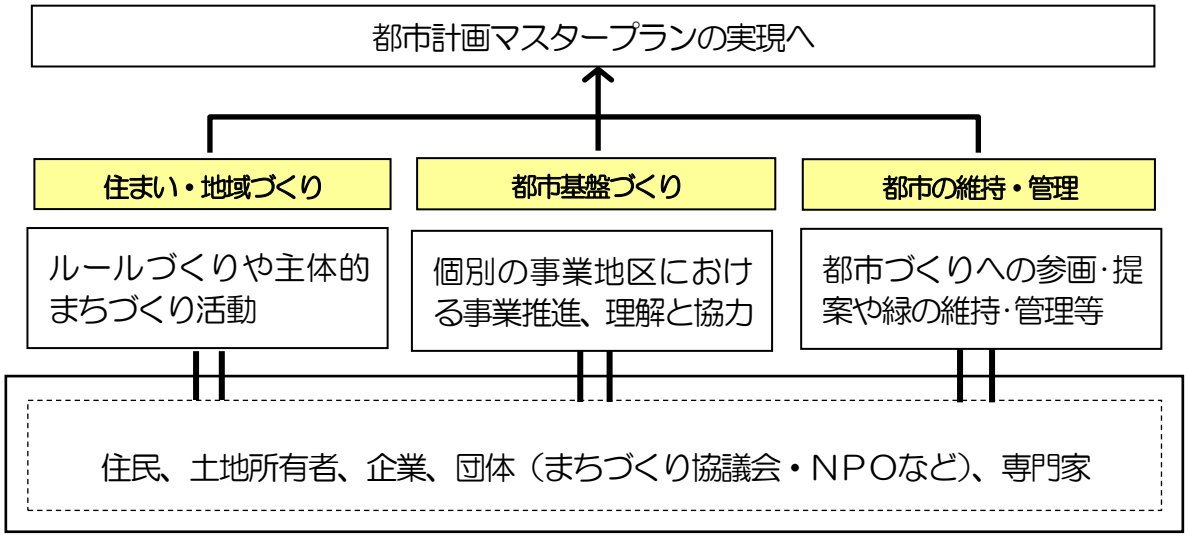
（2）都市づくりにおける役割

「協働」による都市づくりを進めるため、市民、企業、行政それぞれの役割を以下のとおり整理します。

①市民

自らの生活の場である都市を安全・快適・便利なものとし、次世代により良い環境を残していくため、中心となるべき役割と責任を有します。このため、市民は、都市づくりに関心を持って主体的に参画していくことが求められています。

■市民が主体となった都市づくりへのイメージ



②企業

本市において生産・経済活動を行っている企業についても、都市づくりの担い手の一員として役割と社会的な責任を理解し、積極的に参画していくことが求められています。

③行政

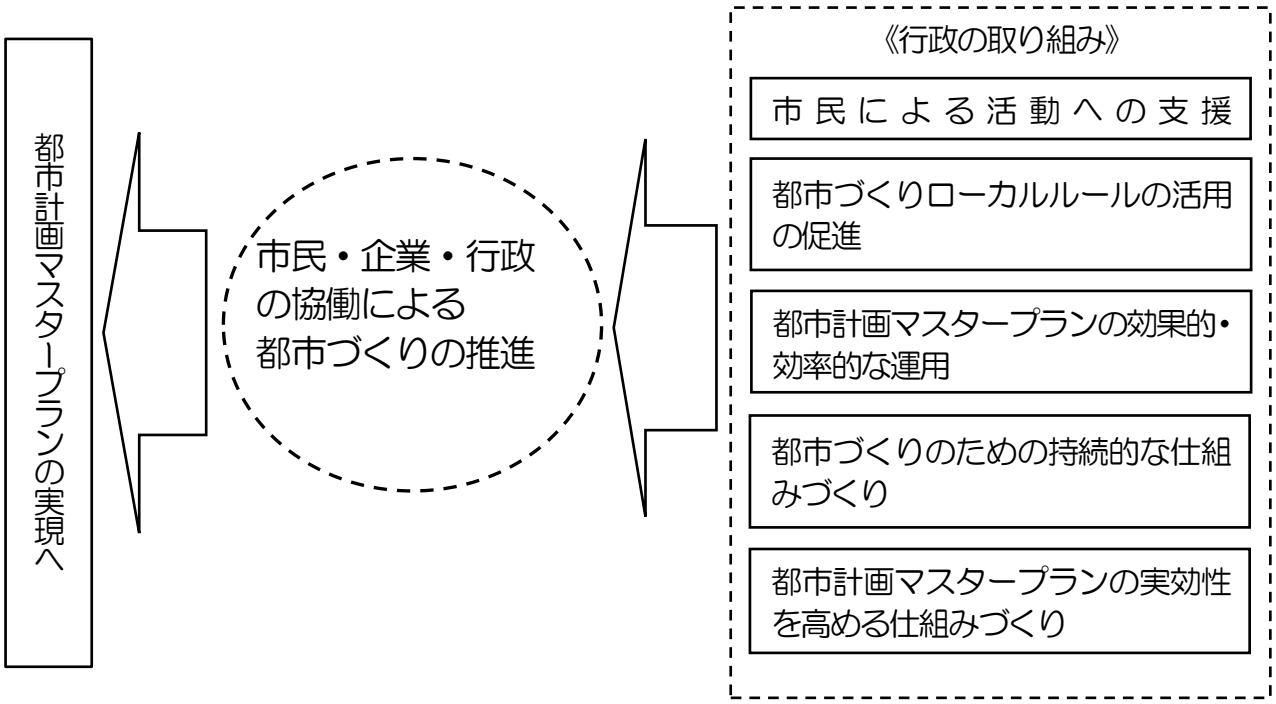
市を始めとする行政機関は、市民、企業との協働のもと、総合的かつ効率的な都市づくりを着実に実施していく役割があります。市民による都市づくり実践活動への支援や、企業への協力要請などさまざまなコーディネートを行うとともに、具体の都市計画の決定や事業を計画的、効率的に推進します。

併せて、都市づくりに関する情報提供や学習機会の提供などとともに社会的合意形成を図るための市民参加機会の拡充を図ります。

2．実現に向けた施策展開

市民・企業・行政という３つの主体の役割分担による「協働」のもと、行政は以下に示す施策の推進に取り組みます。

■実現に向けた取り組み概念図

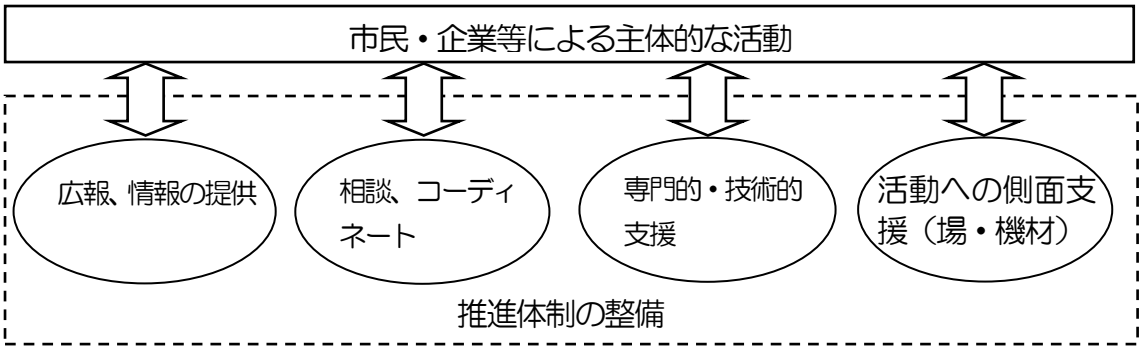


（1）市民による活動への支援

①基本的な考え方

都市づくりに関する情報提供や専門的・技術的支援、学習機会の提供、まちづくり実践活動への側面支援などを行い市民、企業等の主体的な活動を促進します。

■支援へのイメージ



②施策の内容

●都市づくりの広報、情報の提供

地域における課題を共有し、都市づくりに対する関心を高めるため、広報や多様な情報の提供を行い、実践活動に向けた意識の醸成を図ります。

○都市づくりに関する広報・情報提供の充実

○都市づくりに関する教育や学習機会（勉強会・ワークショップ）の拡充

○都市づくりに関する情報交換機会の拡充

●都市づくりに関する相談、コーディネート

住民の主体的な都市づくり実践活動を促進するため、気軽に相談できる相談窓口を設けるとともに、コーディネート機能の充実を図ります。

○都市づくりに関する相談窓口の設置

○都市づくりに関わる主体間の調整を行うコーディネート機能の充実

○都市づくりに関わる主体間のネットワークの構築

●専門的・技術的な支援

住民の発意や意見・要望を具体的な都市づくりに反映させるため、専門家等による専門的・技術的な支援を行います。

○アドバイザー・専門家等の派遣

●地域における都市づくり活動への側面支援

市民等による主体的な都市づくりの実践活動に側面支援を行います。

〇都市計画の提案制度の普及

〇地域における都市づくりを担うリーダーの育成

〇都市づくりの活動に関わる場や資・機材の提供

〇都市づくりアドバイザーの派遣

〇都市づくり推進組織の組織化支援（初期段階での運営に係る補助）

●推進体制の整備

市民等による主体的な都市づくりを支援するため、行政内部の推進体制を充実します。

〇都市づくり情報資料コーナーの設置

〇利害調整・合意形成手法のルールづくり

〇専門家等人的ネットワークの構築

〇専門職員の確保・育成

（2）都市づくりローカルルールの活用の促進

①基本的な考え方

住民が主体となってそれぞれの地域特性をふまえたきめ細かな都市づくりを進めるため都市づくりローカルルール（地区計画・建築協定・緑地協定など）の活用を促進します。

②施策の内容

ローカルルールの中でも特に地区計画制度については、地域地区制度等による土地利用や建築物の用途等の誘導・規制を基にしながら、敷地規模や建築物の形態・意匠、区画道路や公園の配置、敷地の緑化など、より詳細かつ広範な誘導内容を、法的な担保により定めるものです。それぞれの市街地特性や都市基盤施設の整備等の状況に応じてその適用を図ります。

（3）都市計画マスタープランの効果的・効率的な運用

①都市計画マスタープランに基づく都市計画の運用

本マスタープランは、都市計画の基本的な方針を定めたものです。従って今後は、マスタープランに示されたおおまかな方針にもとづき、計画策定手法、誘導手法、整備手法などの様々な手法・制度の中から、本市や地域の実情に最もふさわしい手法を活用するとともに、総合的・一体的に具体の都市計画を運用していきます。

②連携と調整

都市づくりに関わる施策は､狭義な都市計画はもとより自然保護や農業･農政など様々な分野にまたがり、かつ、福祉・環境・景観・防災などへの配慮など政策間の高度な調整が求められます。各施策・事業間のより一層の連携と調整を図り、効果的・効率的な事業の実施に努めます。

また、各事業の実施にあたっては、民間活力の導入や市民・ＮＰＯの参加・協力を求めるなど、多元的・重層的な実施体制づくりを進めます。

③計画的・重点的な事業推進

本マスタープランに位置づけた施策の実現には多くの財源が必要となりますが、今日の財政状況は必ずしも楽観視できるものではありません。

そのため、限られた財源と人的資源を有効に活用していくため、個々の事業や施策の緊急性、事業化の熟度、投資効果の度合い等の観点に立って、優先順位を慎重に検討し都市づくりに係る施策・事業を進めていきます。

また、社会経済情勢の変化に柔軟かつ的確に対応した事業の推進を図るとともに、事業の達成状況の公表や達成目標の設定など、事業の進捗チェックや有効性の評価に対する仕組みづくりを検討し、より適切な進行管理を進めます。

（４）都市づくりのための持続的な仕組みづくり

人口減少・急速な少子高齢化が進行しており、都市づくりは、都市に集中する人口と市街地の拡大に応じた社会資本整備による都市づくりから、多様性と個性、歴史と文化、人間的な価値も重視し、都市が農村や自然的な地域と支えあう都市づくりへの移行が求められています。

都市空間については、経済効率優先の機能主義的な都市整備から、既存の都市空間の修復・改善により新たな機能を付け加え、地球環境への負荷を低減し、都市のにぎわいと活力が持続できる、人間中心の都市への転換を図ることが必要となっています。

こうした持続可能で強靭な都市づくりには、自動車交通に過度に依存しないための公共交通網の充実や、徒歩や自転車などの利便性を高めるとともに、「都市」に関わる様々な主体との協力がより一層求められるものとなります。そのため、前述の都市計画マスタープランの効果的・効率的な運用を進めながら、環境にやさしい都市づくりの研究や協力体制などの仕組みづくりについても検討し推進していきます。

（５）都市計画マスタープランの実効性を高める仕組みづくり

都市づくりを行う主体である市民、企業、行政の責任の明確化と連携・協働して都市づくりを進めるため、都市計画制度の一層の活用を推進していきます。