
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。

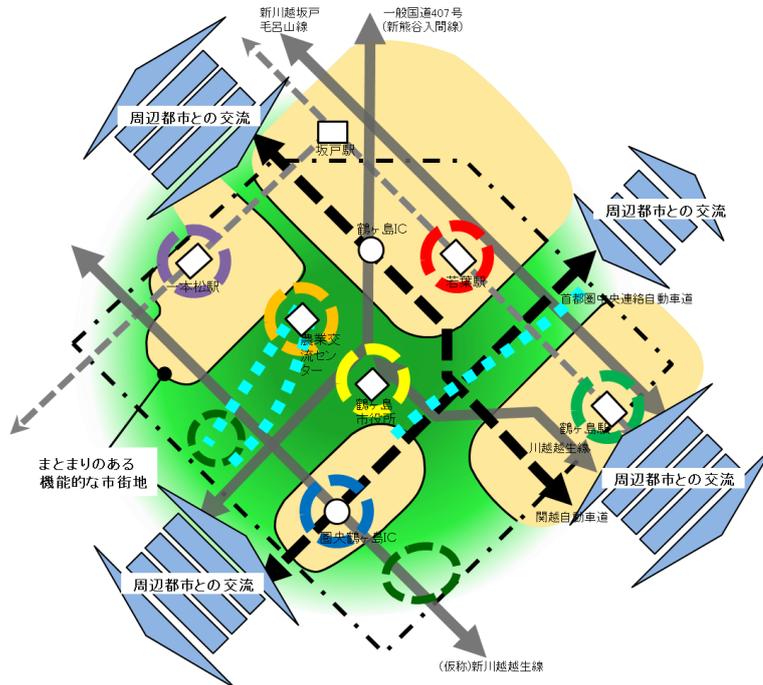
(1) 将来都市構造の考え方 —集約型都市構造・環境負荷の軽減に向けて—

- 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

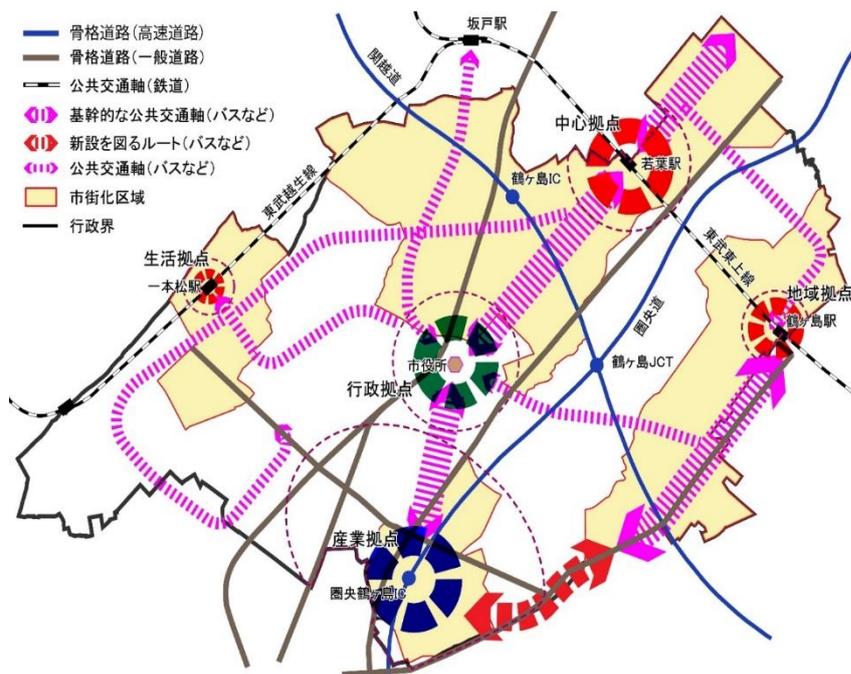
	構 成	市内の具体的路線、箇所
拠 点	農業交流拠点	・ 農業交流センター周辺
	中心拠点	・ 若葉駅周辺
	地域拠点	・ 鶴ヶ島駅周辺
	生活拠点	・ 一本松駅周辺
	行政拠点	・ 市役所周辺
	産業拠点	・ 南西部・圏央鶴ヶ島 C 周辺地区
交流・移動 軸（都市軸）	自動車専用道路	・ 関越自動車道 ・ 首都圏中央連絡自動車道
	主要幹線道路	・ 一般国道 407 号（新熊谷入間線） ・ 新川越坂戸毛呂山線 ・ 川越越生線 ・ (仮称) 新川越越生線
	緑と水辺のふれあい軸	・ 鶴ヶ島市運動公園及び周辺 ・ 大谷川及び周辺 ・ 飯盛川及び周辺 ・ 日光街道杉並木
ゾ ーン	市街地ゾーン	・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



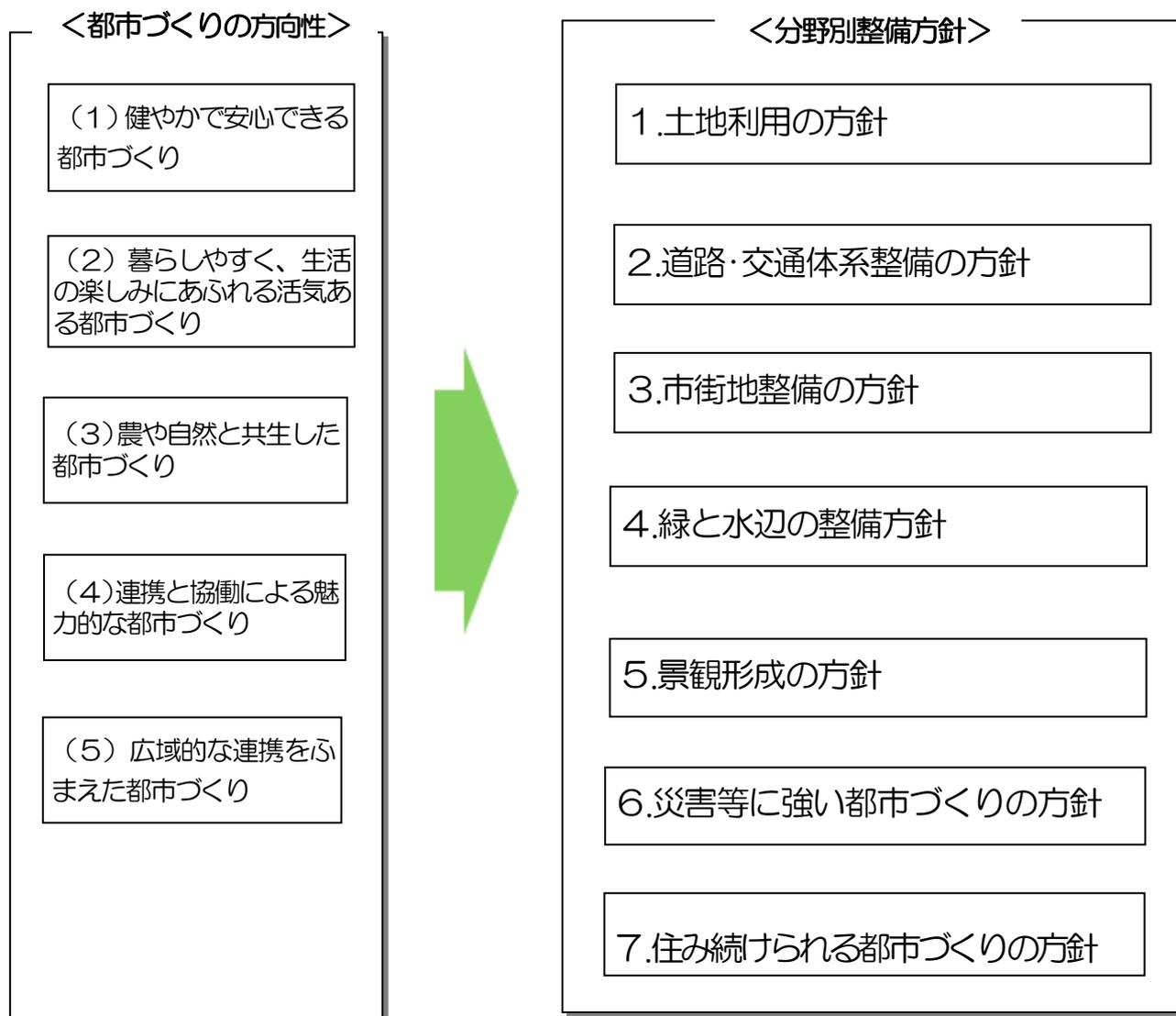
凡 例			
	自然との共生ゾーン		市街地ゾーン
	緑・レクリエーションゾーン		農業交流拠点
	中心拠点		地域拠点
	生活拠点		行政拠点
	産業拠点		自動車専用道路
	主要幹線道路		緑と水辺のふれあい軸

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。

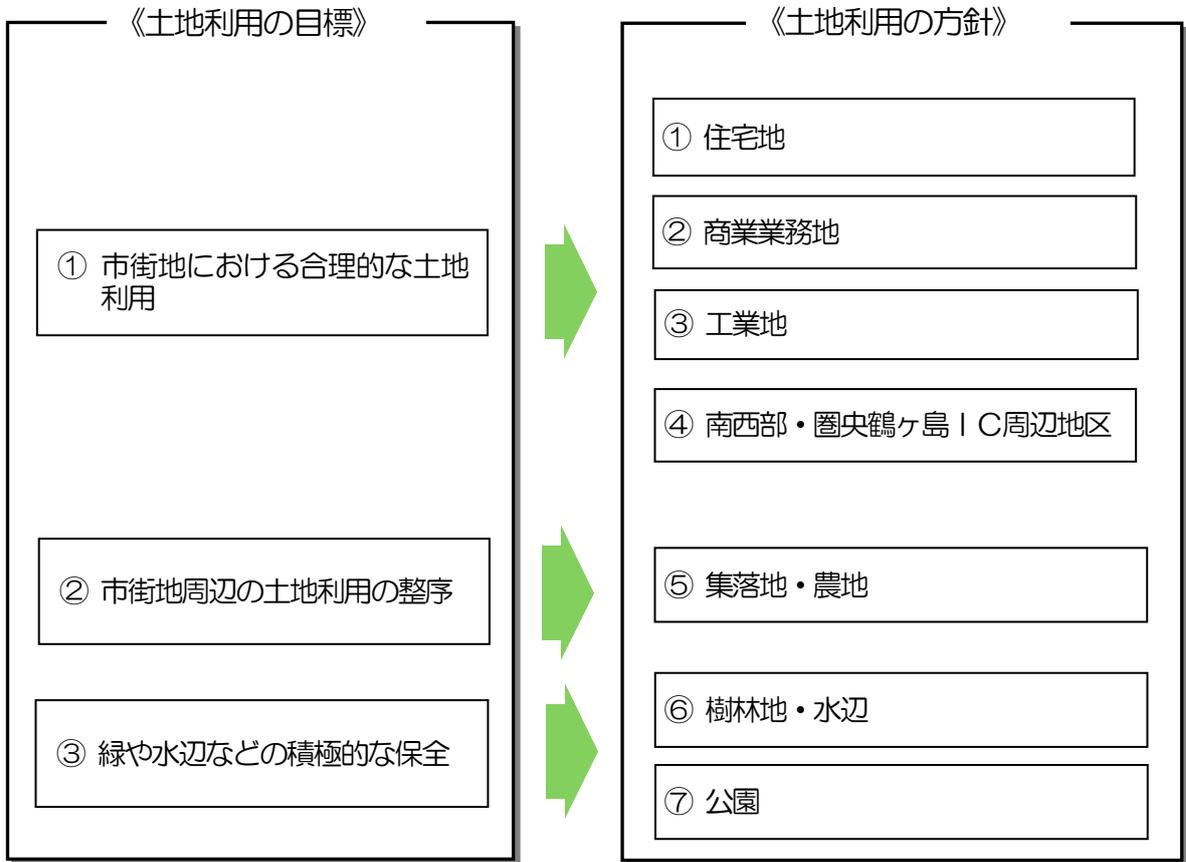
② 市街地周辺の土地利用の整序

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



(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十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。

若葉駅及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。

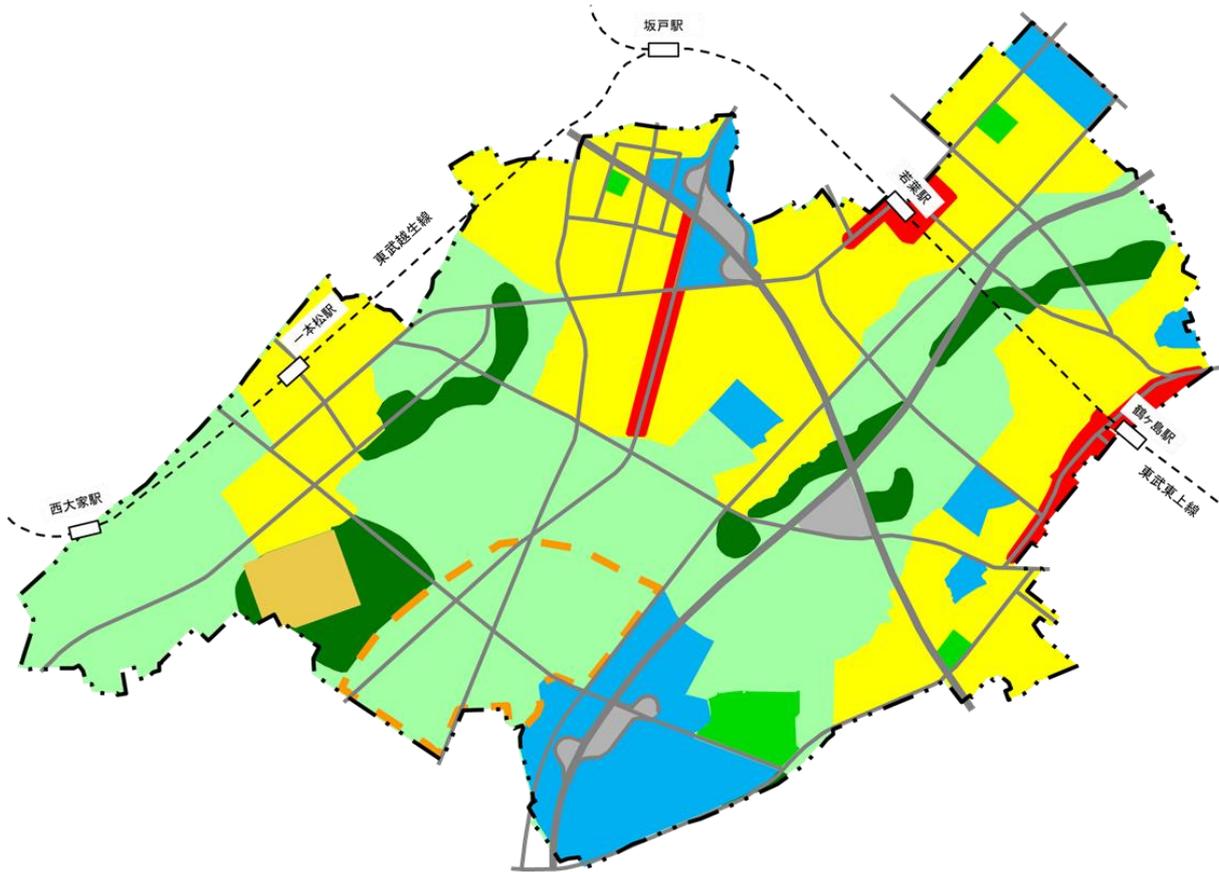
⑥ 樹林地・水辺

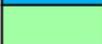
市街地の周辺に存在するまとまりのある樹林地や水辺は、地域に暮らす人のみならず、都市全体の貴重な自然資源となっています。このため、緑地保全に係る制度を活用するなどして緑地の保全を図ります。

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。

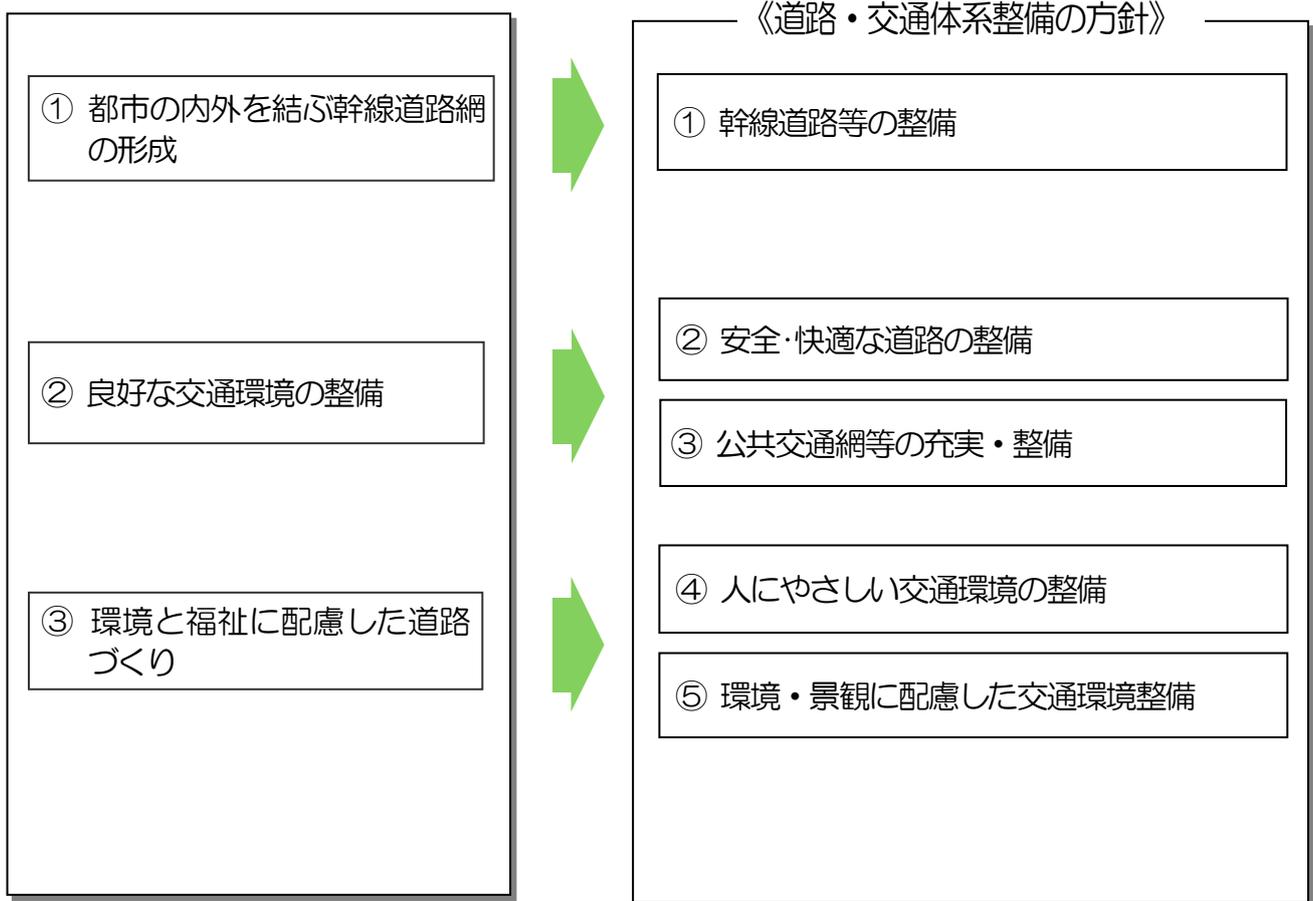
また、安全で快適な交通環境を確保するため、住宅地内における自動車の交通量や速度の抑制対策を進めます。

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
- ・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

●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

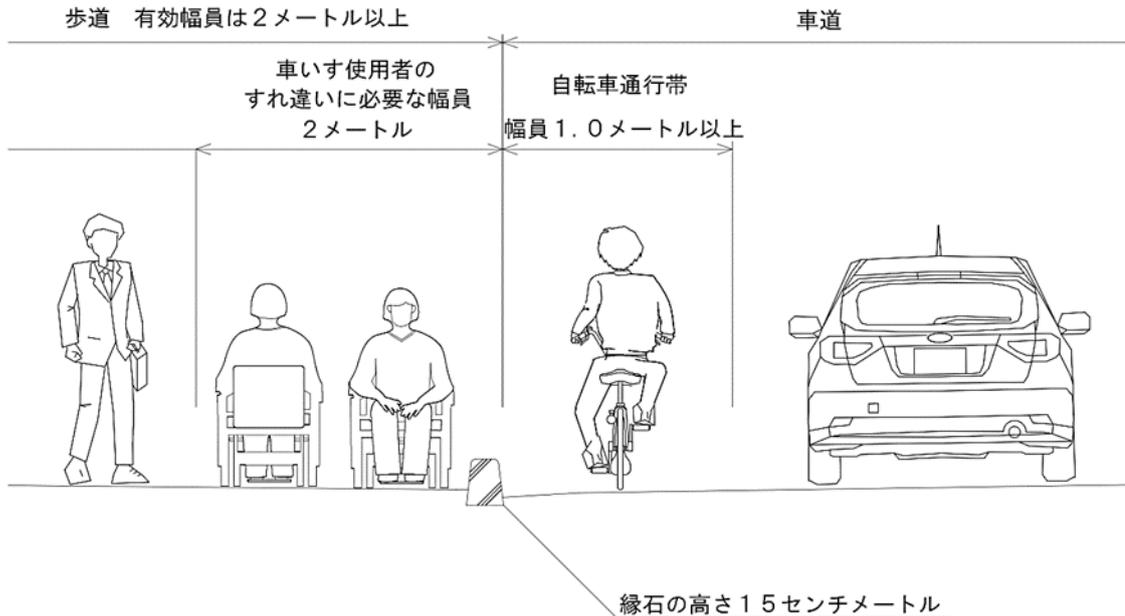
高齢者・障害者等を含むすべての人が円滑に移動できるようにするため、公共交通機関を利用する際の移動の利便性及び安全性に配慮した駅舎や公共交通車両等の利便性向上を図ります。併せて道路や駅前広場等の整備にあたっては、道路の段差解消、広幅員の歩道の設置等に配慮した安全な歩行空間を確保していきます。

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。

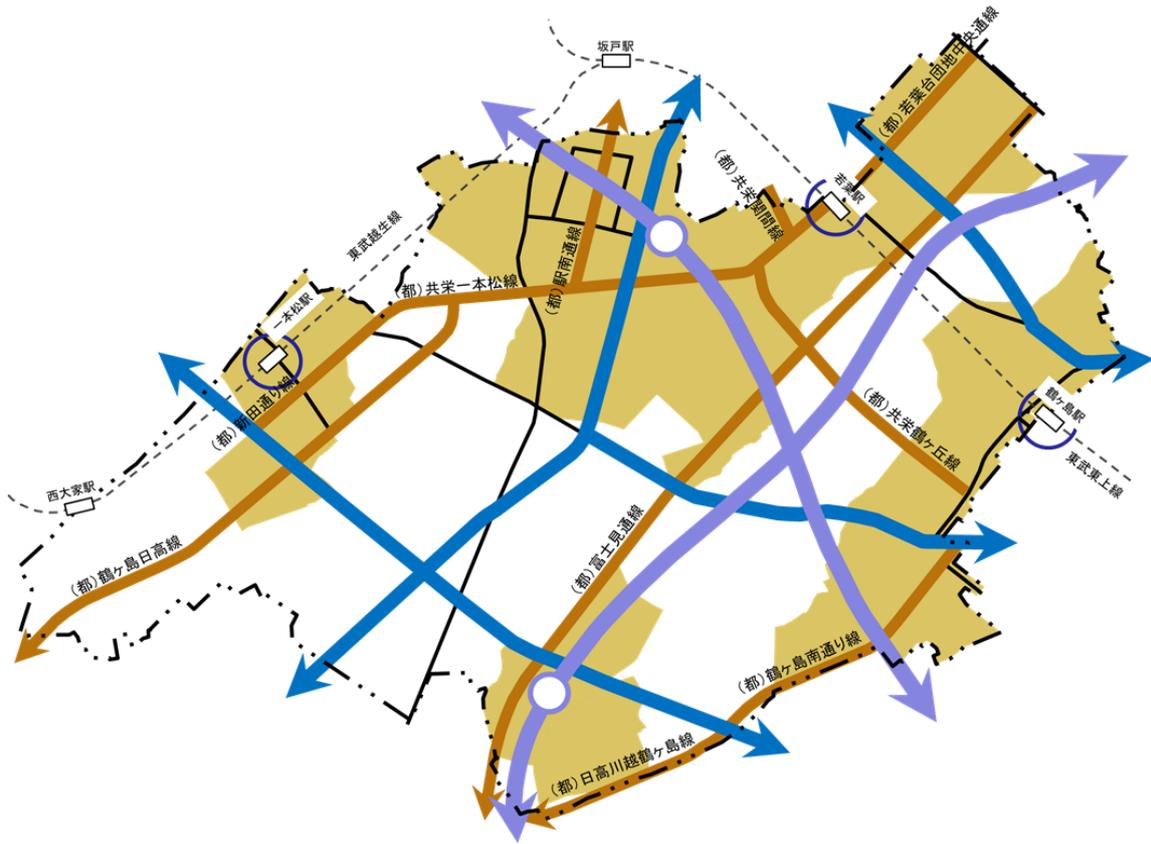
⑤ 環境・景観に配慮した交通環境整備

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。

道路の標準横断面図



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		