

## 第 2 章



### 立地適正化計画で目指す将来の姿

1. まちづくりの方針および施策・誘導方針 …… 24
2. 都市の骨格構造 …………… 26

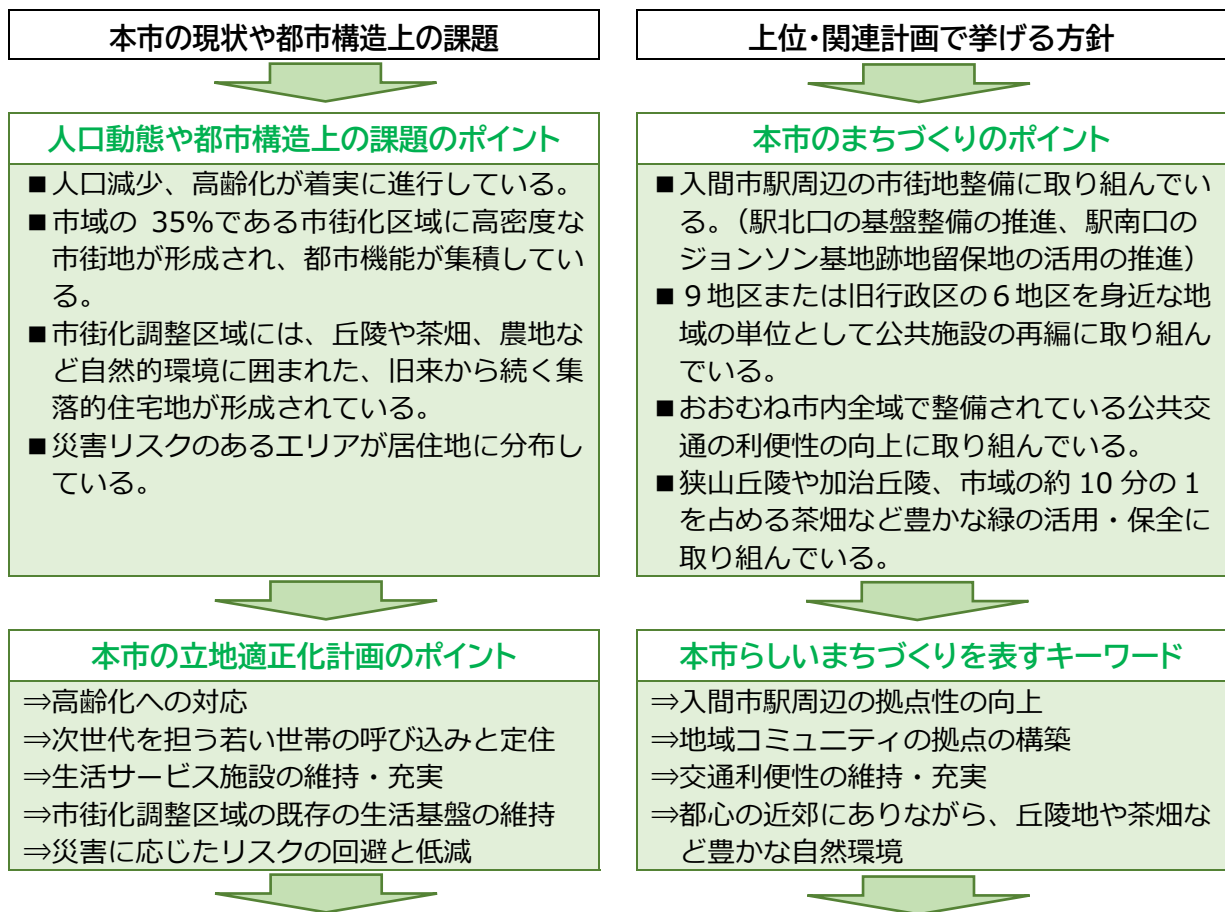
## 第2章 立地適正化計画で目指す将来の姿

本章では、都市構造上の課題分析を踏まえ、本計画が目指すべき将来の姿として、その方向性を示す立地適正化計画におけるまちづくりの方針および施策・誘導方針と構造的な考え方を示した都市の骨格構造について整理します。

### 1. まちづくりの方針および施策・誘導方針

本市の現状や都市構造上の課題への対応、上位・関連計画を踏まえた本市らしいまちづくりの観点から、まちづくりの方針および施策・誘導方針を設定します。

設定にあたっては、立地適正化計画は都市機能や居住の誘導によりコンパクト・プラス・ネットワークの形成に向けた取り組みを推進する計画であることや、都市の防災に関する機能の確保に関する指針（防災指針）を定めることから、「都市機能誘導」、「居住誘導」、「公共交通ネットワーク」、「防災・減災」の4つの枠組みにより設定します。



#### ≪ 立地適正化計画のまちづくりの方針 ≫

<b>方針1</b>	<b>都市機能誘導</b>	本市の活力を誘引する拠点と暮らしを支える拠点の形成
<b>方針2</b>	<b>居住誘導</b>	メリハリのある居住誘導による良質な住環境の形成
<b>方針3</b>	<b>公共交通ネットワーク</b>	ニーズに応じた公共交通ネットワークの形成
<b>方針4</b>	<b>防災・減災</b>	安全で安心して暮らせる居住地の形成



まちづくりの方針の実現に向けて、それぞれの施策・誘導方針を設定します。

## 《 施策・誘導方針 》

### 方針1 都市機能誘導の方針

#### 本市の活力を誘引する拠点と暮らしを支える拠点の形成

- 入間市駅周辺は、都市基盤整備などの動きと連動した、高次な都市機能の維持・強化、中心市街地の活性化などにより、本市の顔として魅力を高め、民間のノウハウを活用し、活力やにぎわいを創出します。
- 入間市駅以外の鉄道駅周辺や公共施設などが集積している地区周辺は、交通結節点および日常生活を支える都市機能の維持・強化により、生活利便性の向上を図ります。
- 公共施設は、計画的な維持更新、集約・複合化を推進します。また、集約・複合化の結果、使用目的を終えた市有施設やその用地は、市民生活の向上や地域経済の活性化に寄与するような検討を行います。

### 方針2 居住誘導の方針

#### メリハリのある居住誘導による良質な住環境の形成

- 市街化区域の交通利便性や生活利便性の高い地域を基本として、子育て世帯をはじめとした若い世代を中心に居住誘導を図りながら人口密度の維持・向上を図ります。
- 都市基盤の整備や公園の維持・活用、ユニバーサルデザインの導入やバリアフリー化、市街地のみどりに配慮した良好な住環境の形成を図ります。
- 市街化調整区域は無秩序な開発を抑制しつつ、既存の住宅地は住環境を存続しながら、拠点周辺や生活に必要な施設とのアクセス性を確保し、既存の生活基盤の維持を図ります。

### 方針3 公共交通ネットワークの方針

#### ニーズに応じた公共交通ネットワークの形成

- さまざまな都市機能を便利かつ快適に利用できるよう、各地域から拠点へアクセスできる公共交通の利便性の向上を図ります。
- 利便性向上にあたっては、コミュニティバスのサービス見直しや近隣市との連携など、ニーズに応じた公共交通サービスの提供を図るとともに、新たな交通モードの導入に向けた検討を推進します。

### 方針4 防災・減災の方針

#### 安全で安心して暮らせる居住地の形成

- 土砂災害や浸水、火災リスクがあるエリアについては、災害リスクの発信などを通じ、長期的に安全なエリアへの緩やかな誘導を図ります。合わせて、ハード・ソフト対策により、安全で安心して暮らせる居住地の形成を誘導します。
- 狭あい道路が多く、住宅が密集するエリアについては、ハード・ソフトの両面から災害に強いまちづくりを推進します。

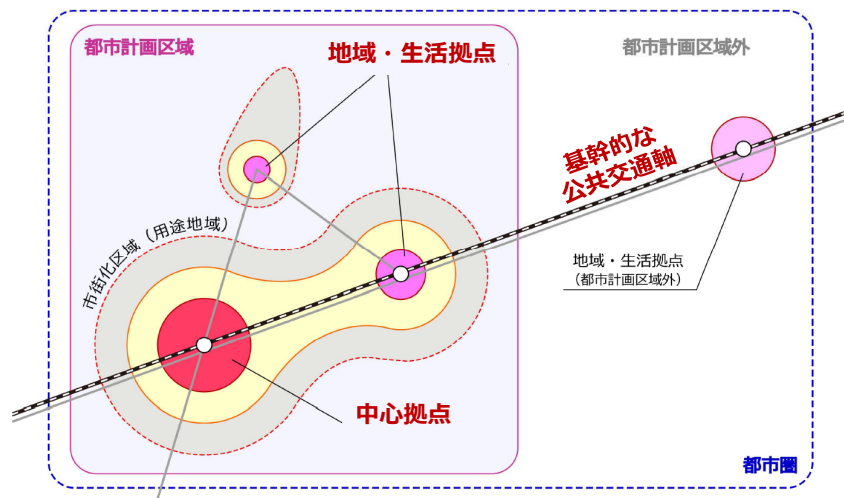
## 2. 都市の骨格構造

### (1) 都市の骨格構造の設定にあたっての考え方

国が作成した「立地適正化計画の手引き」において、都市の骨格構造は、高次の都市機能が集積しており市の中心となる「中心拠点」と、市民の日常生活を支える「地域・生活拠点」を定めることとなっています。

また、コンパクト・プラス・ネットワークの観点から、拠点とともに公共交通により拠点間をネットワークする公共交通軸を定めます。

《 都市の骨格構造のイメージ 》



《 各拠点地区のイメージ 》

	地区の特性	設定すべき場所の例	地区例
中心拠点	市町村域各所からの公共交通アクセス性に優れ、住民に行政中枢機能、総合病院、相当程度の商業集積等の高次の都市機能を提供する拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>●特に人口が集積する地区</li> <li>●各種の都市機能が集積する地区</li> <li>●サービス水準の高い基幹的な公共交通の結節点として市内各所から基幹的な公共交通等を介して容易にアクセス可能な地区</li> <li>●各種の都市基盤が整備された地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●中心市街地活性化基本計画の中心市街地</li> <li>●市役所や市の中心となる鉄軌道駅の周辺</li> <li>●業務・商業機能等が集積している地区</li> </ul>
地域・生活拠点	地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、診療所、食品スーパー等、主として日常的な生活サービスを提供する拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>●周辺地域に比して人口の集積度合いが高い地区</li> <li>●日常的な生活サービスの提供施設等が集積する地区</li> <li>●徒歩、自転車または末端公共交通手段を介して、周辺地域から容易にアクセス可能な地区</li> <li>●周辺地域に比して都市基盤の整備が進んでいる地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●行政支所や地域の中心となる鉄道駅、バス停の周辺</li> <li>●近隣商業地域など小売機能等が一定程度集積している地区</li> <li>●合併町村の旧庁舎周辺地区</li> </ul>

《 基幹的な公共交通軸のイメージ 》

公共交通軸の特性	設定すべき場所
中心拠点や地域・生活拠点などの居住を誘導すべき地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定水準以上のサービスで運行する公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>●一定水準以上のサービスで運行する路線であり、一定の沿線人口密度があり、かつ公共交通政策でも主要路線として位置づけられるなど、サービス水準の持続性が確保されると見込まれる路線</li> <li>●中心拠点と地域・生活拠点、各拠点と居住を誘導すべき地域とを結ぶ路線</li> <li>●デマンド交通の拠点周辺</li> </ul>

出典：立地適正化計画の手引き(国土交通省)



## (2) 拠点の設定

### 1) 拠点の設定にあたっての考え方

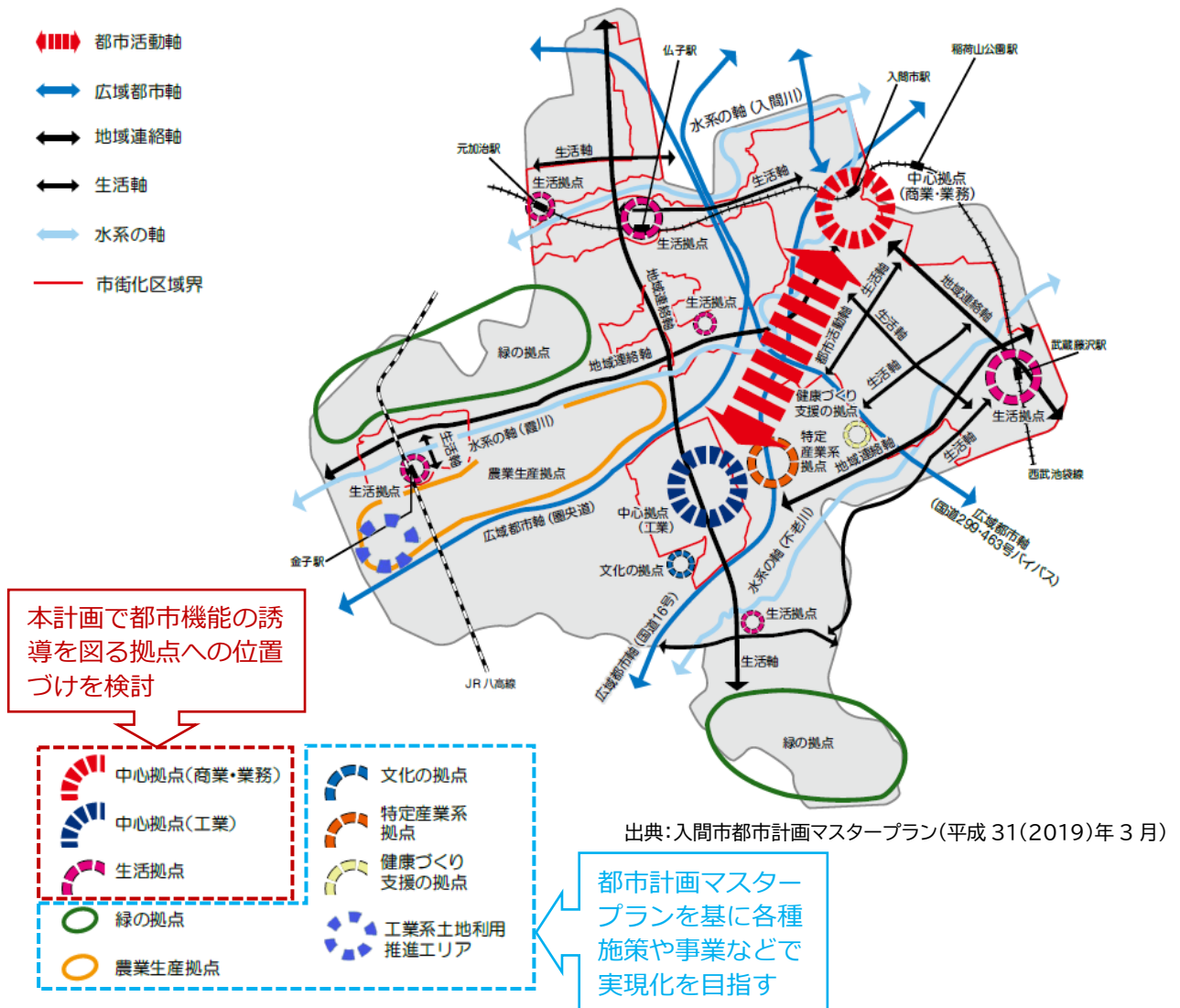
本計画の拠点の設定においては、上位計画である入間市都市計画マスタープランの将来都市構造における拠点配置を基本とします。

都市計画マスタープランの将来都市構造における拠点のうち、行政サービス機能、商業・業務機能の充実を図る「中心拠点（商業・業務）」は、都市機能の誘導を図る拠点とし、誘導施設を誘導・集積することにより、これらの機能の効率的で持続的な提供を図ります。

また、住民の日常生活の利便性を高める機能の集積を図る「生活拠点」は、都市機能の集積状況や公共交通ネットワーク、災害ハザード情報などを勘案し、本計画内で都市機能の誘導を図る拠点としての位置づけを検討します。

「中心拠点（工業）」については、産業基盤の整備・充実を図り、工業の中心拠点として形成を図る拠点である一方、土地区画整理事業により住宅地が整備され、人口増加も想定されているため、拠点としての位置づけを検討します。

《 入間市都市計画マスタープランの将来都市構造 》



## 2) 拠点の設定における視点の整理

本計画における拠点を検討するための視点を整理します。

「立地適正化計画の手引き」で示されている考え方と前項で整理した考え方を基に、拠点の設定における視点として以下の5つを整理します。

### 視点1：都市機能施設が集積している地域

医療・福祉・子育て・商業などの都市機能が効率的に提供されるように、さまざまな機能が集積している地域を選定します。

### 視点2：基幹的公共交通があり、アクセス性の高い地域

拠点に集積する各種都市機能を多くの人々が享受し、交流や経済活動が可能となるよう、基幹的な公共交通によって周辺地域からアクセスが可能である地域を選定します。

### 視点3：拠点性の向上に関する取り組みが実施または計画されている地域

本市の活力の維持・向上と市民の利便性向上のため、都市機能施設が集積が可能となる市街地開発事業などが、施行済みまたは施行中の地域および、公共施設の複合化や統合、低未利用地の活用など今後のプロジェクト（主要プロジェクト）などにより拠点性の向上が期待される地域を考慮します。

### 視点4：人口の集積が見られる地域

拠点となる地域に集積された都市機能施設は将来においても維持され、市民の利便性を確保していくものでなければならないため、拠点となる地域の人口密度は将来に渡り一定の水準を保つ必要があります。住宅地としての基本となる人口密度 80 人/ha 以上（都市計画運用指針）の地域を考慮します。

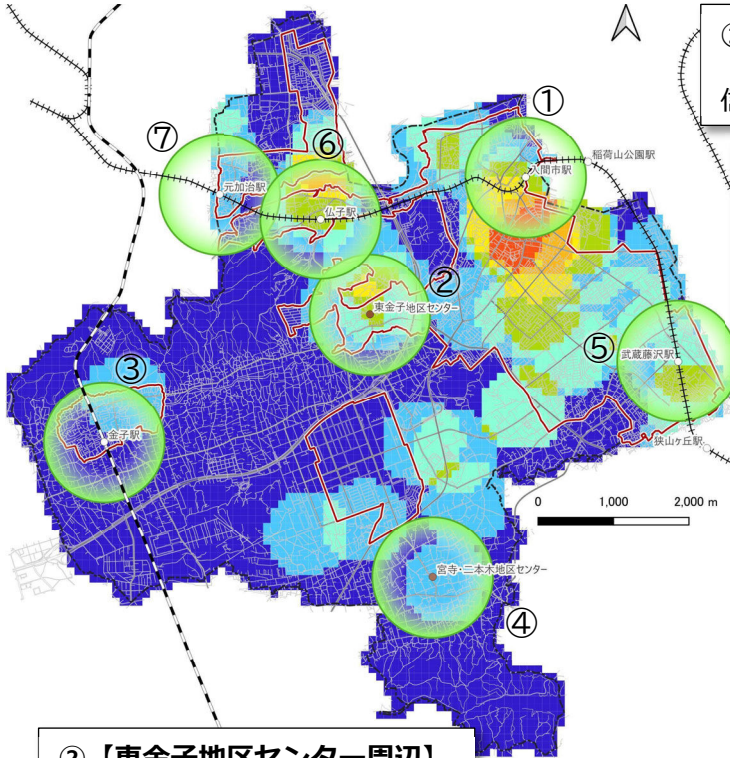
### 視点5：防災上安全な地域

気候変動の影響により頻発化・激甚化する自然災害への対応として、災害に強いまちづくりと合わせて都市のコンパクト化を進めることが重要と考え、居住誘導区域に含まれないこととされている、災害レッドゾーン（土砂災害特別警戒区域）の該当状況を考慮して選定します。



## 視点1：都市機能施設が集積している地域

### 《 都市機能施設の集積状況(中心拠点に想定される施設) 》



**①【入間市駅周辺】**  
市役所、複合商業施設、病院、銀行・信用金庫など高次都市機能が複数立地

**⑤【武蔵藤沢駅周辺】**  
複合商業施設、病院、銀行・信用金庫といった高次都市機能の立地とともに、地区センター、診療所、スーパーマーケットなど身近な都市機能が複数立地

### 《 拠点の分類ごとに立地が想定される施設 》

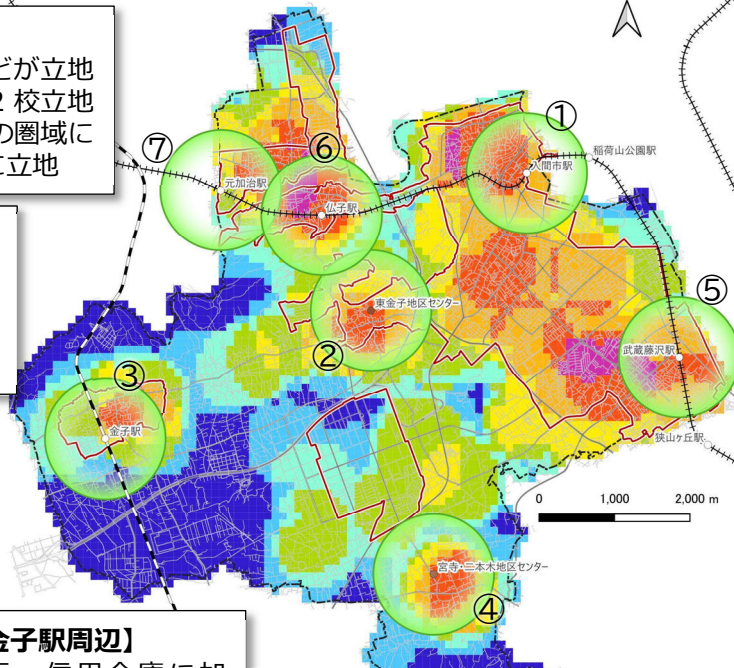
機能	中心拠点	地域・生活拠点
行政	・市役所	・地区センター
福祉	・健康福祉センター	・地域包括支援センター ・通所・訪問・入所系施設など
子育て	・こども家庭センター ・児童センター	・幼稚園、保育所、こども園、学童保育室など
商業	・複合商業施設	・スーパーマーケット ・ドラッグストア ・コンビニエンスストア
医療	・病院	・診療所
金融	・銀行・信用金庫	・郵便局
教育・文化	・図書館本館、博物館、文化施設、市民体育館、武道館	・図書館分館 ・地区体育館

**②【東金子地区センター周辺】**  
病院、銀行・信用金庫に加え、地区センターを中心とした圏域内にスーパーマーケットのほか、小学校・中学校、スポーツ施設（体育館）などが立地

### 《 都市機能施設の集積状況(地域・生活拠点に想定される施設) 》

**⑦【元加治駅周辺】**  
地区センターや診療所、小学校などが立地しているが、うち、地区センターと2校立地する小学校のうち1校は仏子駅周辺の圏域にも含まれ、銀行・信用金庫は飯能市に立地

**⑥【仏子駅周辺】**  
スーパーマーケット、銀行・信用金庫に加え、地区センター（入間川対岸）や小学校・中学校、図書館分館などの地域の核となる施設が立地



凡例	
行政界	都市機能集積
市街化区域	0
幹線道路	1
鉄道駅	2
西武鉄道	3
東日本旅客鉄道	4
拠点候補(半径800m)	5
	6
	7

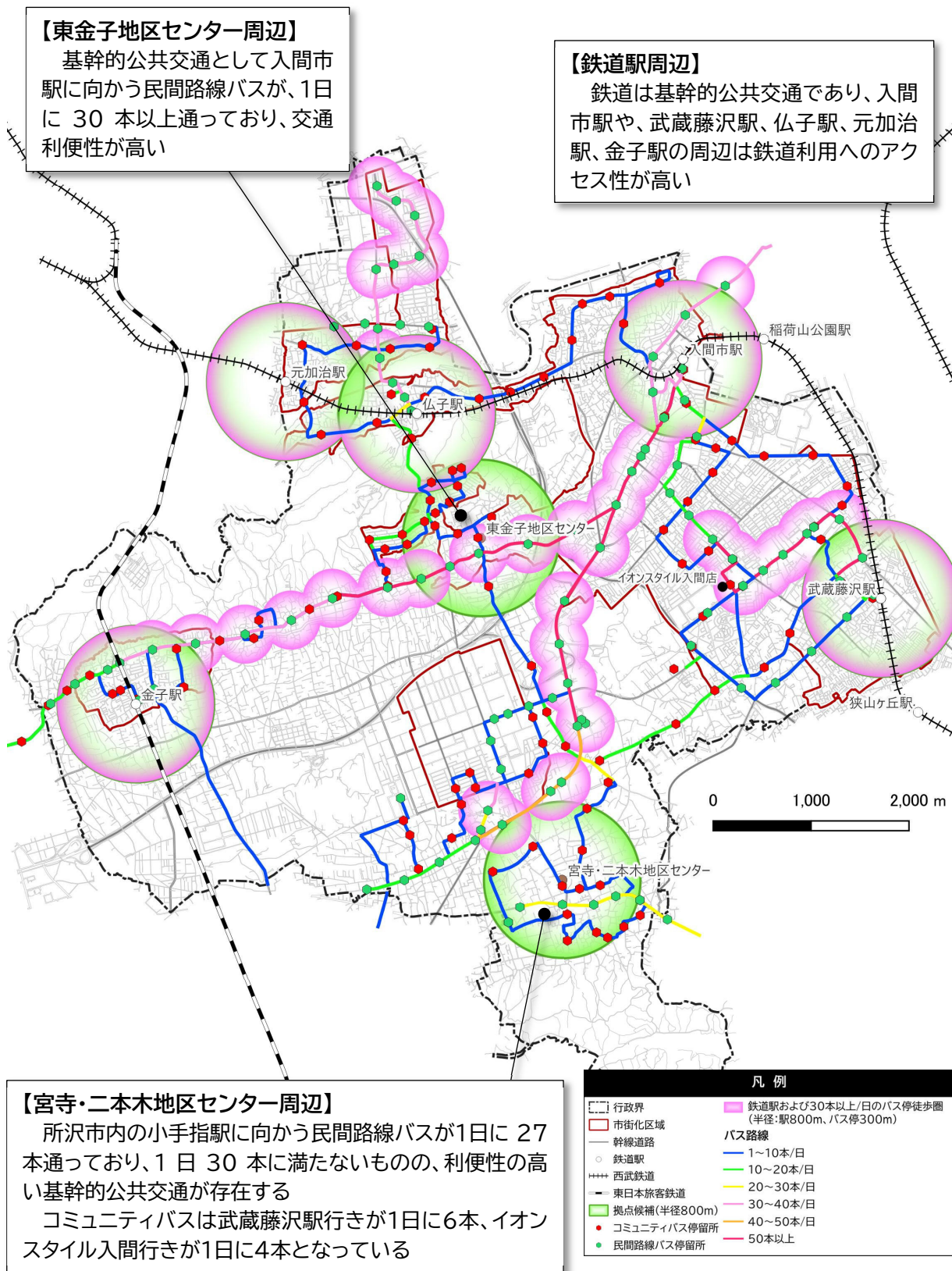
**③【金子駅周辺】**  
銀行・信用金庫に加え、地区センターやスーパーマーケットなどのほか、小学校・中学校、図書館分館といった地域の核となる施設が立地

**④【宮寺・二本木地区センター周辺】**  
病院、郵便局に加え、地区センターを中心とした圏域内に、小学校、スポーツ施設（体育館）などが立地

出典：各施設の出典は P10 参照

視点2：基幹的公共交通があり、アクセス性の高い地域

《 基幹的公共交通の状況 》

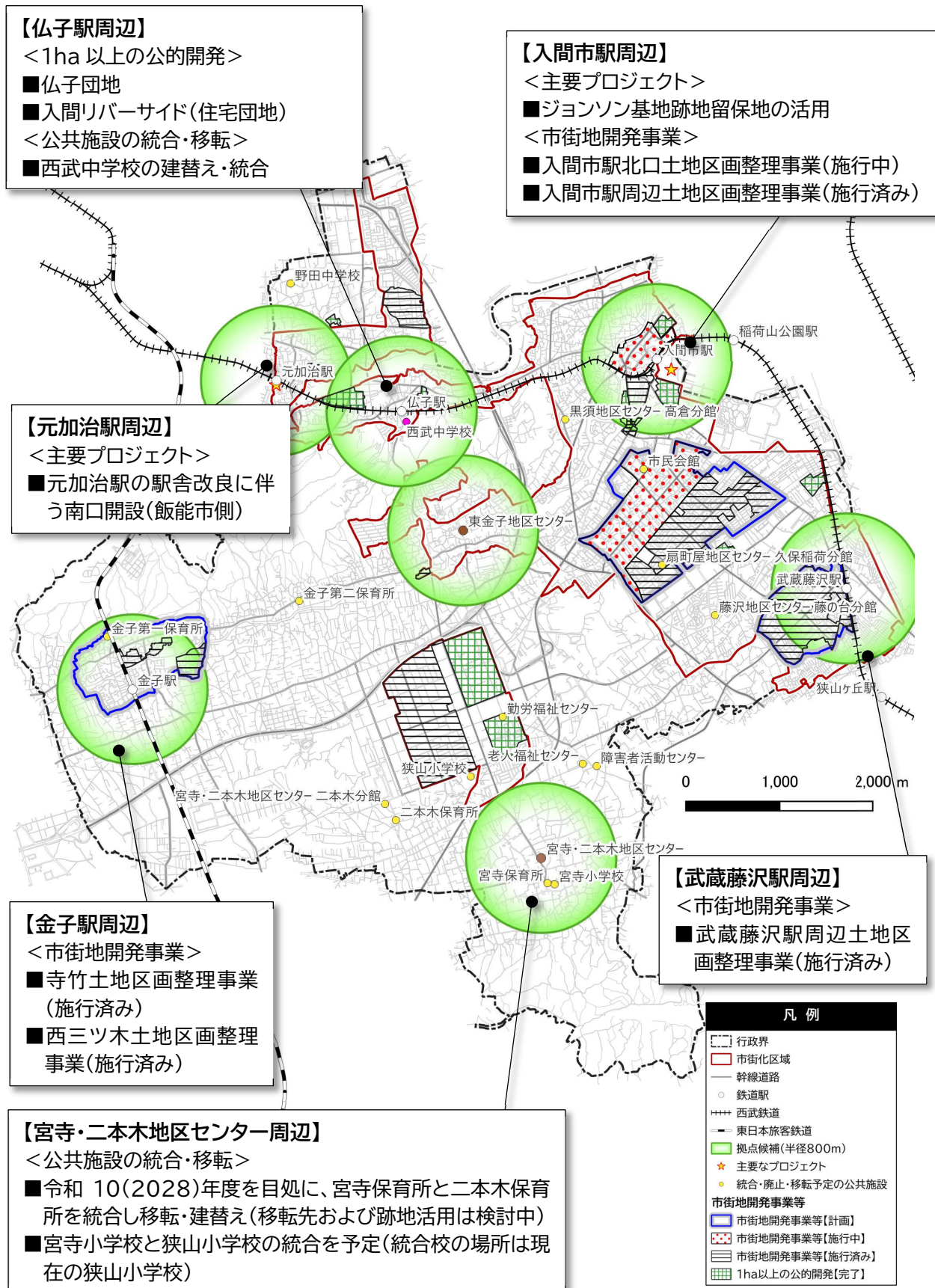


出典：国土数値情報ダウンロードサイト(国土交通省)、市資料



### 視点3：拠点性の向上に関する取り組みが実施または計画されている地域

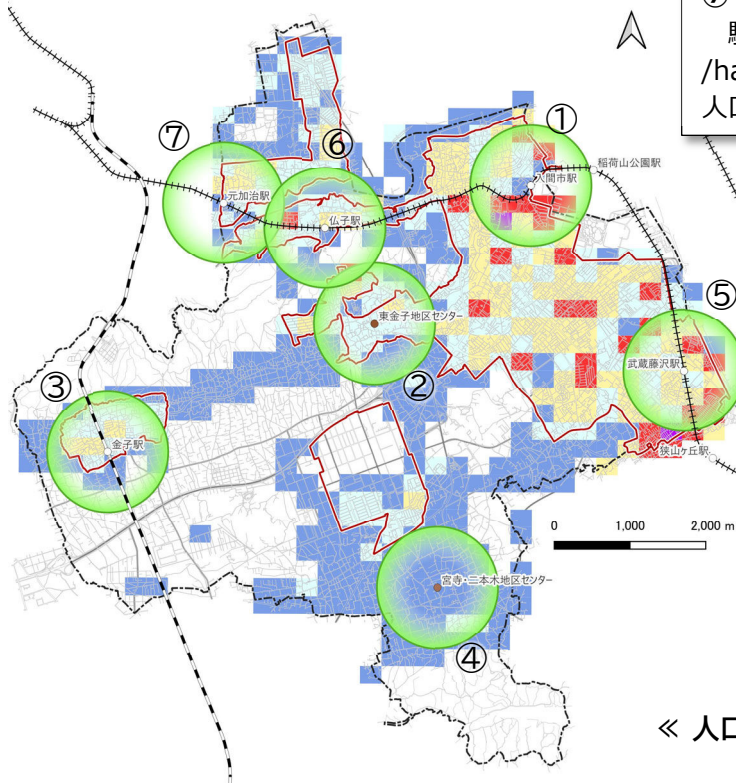
《 主要プロジェクト、廃止移転予定の公共施設、市街地開発事業位置図 》



出典：都市計画基礎調査(入間市、基準年：令和2(2020)年)、市資料

視点4：人口の集積が見られる地域

≪ 人口密度(令和2(2020)年) ≫



**⑦【元加治駅周辺】**  
 駅の北部に人口密度が 80~120 人/ha と高い地域が広がっており、将来も人口密度の維持が想定されている

**⑥【仏子駅周辺】**  
 人口密度は 40~80 人/ha の地域が広がっている。一部地域で 80 人/ha 以上の地域が見られるが、将来は全体的に 40~80 人/ha の人口密度が想定されている

**①【入間市駅周辺】**  
 人口密度が 120~200 人/ha と高い地域が広がっており、おおむね将来も人口密度の維持が想定されている

**③【金子駅周辺】**  
 駅周辺で人口密度が 80~120 人/ha と高い地域が広がっているが、将来は人口減少により人口密度が 40 人/ha を下回る区域も想定されている

**④【宮寺・二本木地区センター周辺】**  
 市街化調整区域で区域の約半分が自然的土地利用のため、人口密度は令和2(2020)年時点で一部を除き、40 人/ha を下回っている

**凡例**

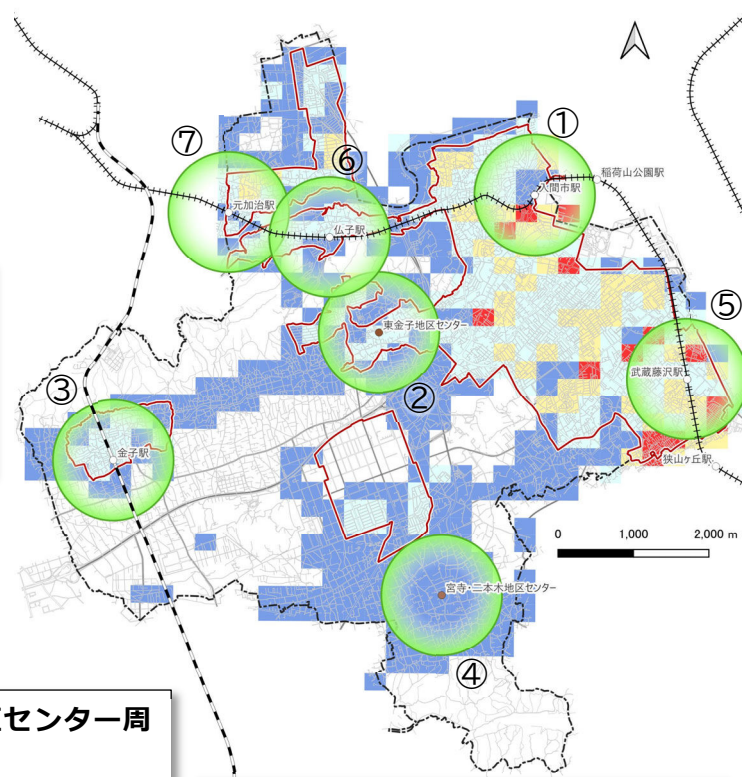
- 行政界
- 市街化区域
- 幹線道路
- 鉄道駅
- ++++ 西武鉄道
- 東日本旅客鉄道
- 拠点候補(半径800m)

**人口密度**

- 40人/ha未満
- 40 - 80人/ha
- 80 - 120人/ha
- 120 - 200人/ha
- 200人/ha以上

**②【東金子地区センター周辺】**  
 市街化区域内の人口密度は 40~80 人/ha の地域が広がっており、将来的には 40 人/ha を下回る区域も想定されている

≪ 人口密度(令和27(2045)年) ≫



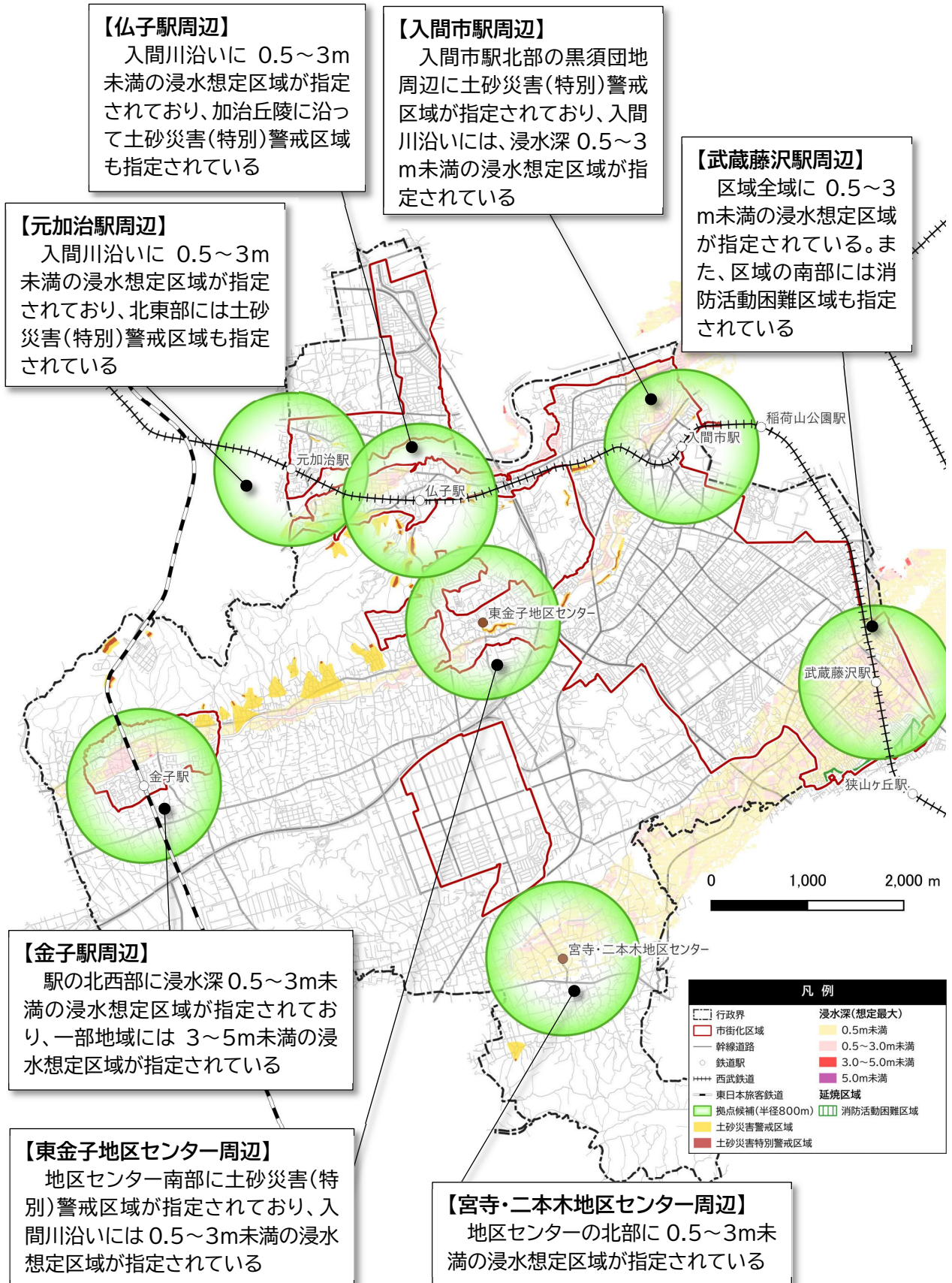
**⑤【武蔵藤沢駅周辺】**  
 人口密度が 80~200 人/ha と高い地域が広がっており、おおむね将来も人口密度の維持が想定されている

出典：(令和2(2020)年)国勢調査(総務省)、(令和27(2045)年)日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所、令和5(2023)年推計)



## 視点5：防災上安全な地域

≪ 土砂災害、洪水浸水想定区域(想定最大)、延焼区域 ≫



出典：荒川水系入間川流域洪水浸水想定区域図(埼玉県県土整備部河川砂防課、令和6(2024)年5月28日)、荒川水系新河岸川流域洪水浸水想定区域図(埼玉県県土整備部河川砂防課、令和6(2024)年5月28日)、住宅密集地延焼危険性調査(埼玉県、平成30(2018)年)、市資料

### 3) 5つの視点に基づく拠点の設定

前項における各視点の評価を踏まえ、拠点を次のとおり設定します。

なお、都市計画マスタープランで生活拠点として位置づけている拠点は、地域の中心として地域住民に必要な機能を集積させる拠点であるため、立地適正化計画においては「地域拠点」として位置づけます。

都市マス拠点	対象区域	本計画の位置づけ	選定理由
中心拠点	入間市駅周辺	中心拠点	入間市駅周辺は、上位計画において中心拠点として位置づけられているとおり、高次の都市機能が集積しています。また、ジョンソン基地跡地留保地の活用に向けた動きも進み、さらなる都市機能の集積が考えられることから、「 <b>中心拠点</b> 」に位置づけます。
生活拠点	東金子地区センター周辺	地域拠点	東金子地区センター周辺は、病院やスーパーマーケット、銀行・信用金庫に加え、地域の核となる小学校、中学校、スポーツ施設（体育館）が立地し、入間市駅へ向かう民間路線バスも1日30本以上ありアクセス性の高い地域です。そのため、土砂災害(特別)警戒区域に留意し、「 <b>地域拠点</b> 」に位置づけます。
	金子駅周辺	地域拠点	金子駅周辺は、スーパーマーケットや銀行・信用金庫などに加え、小学校や中学校、図書館分館などの地域の核となる施設が立地しており、基幹的公共交通として鉄道駅に加え、入間市駅行きの民間路線バスが1日30本以上通っておりアクセス性も高いことから、「 <b>地域拠点</b> 」に位置づけます。
	武蔵藤沢駅周辺	地域拠点	武蔵藤沢駅周辺は、入間市駅と同様に高次の都市機能が集積しており、今後も高い人口密度の維持が想定されているため、消防活動困難区域などの密集市街地に留意し、「 <b>地域拠点</b> 」に位置づけます。
	仏子駅周辺	地域拠点	仏子駅周辺は、スーパーマーケットや銀行・信用金庫などに加え、小学校や中学校、図書館分館などの地域の核となる施設が立地しており、人口の集積も見られるため、「 <b>地域拠点</b> 」に位置づけます。
	元加治駅周辺	地域拠点	元加治駅周辺は、主要なプロジェクトとして元加治駅舎の改良に伴う南口開設が進められており、人口集積が見られることから、今後も人口密度の維持が想定されています。さらに、飯能市では元加治駅周辺において岩沢北部地区および、岩沢南部地区の土地区画整理事業が施行中であり、さらなる利便性の向上が考えられるため、「 <b>地域拠点</b> 」に位置づけます。
	宮寺・二本木地区センター周辺	位置づけなし (都市計画マスタープランにおいて生活拠点として位置づけ)	宮寺・二本木地区センター周辺は、市街化調整区域のため都市機能誘導区域および居住誘導区域を設定することはできませんが、旧村の中心として既存コミュニティが形成され、病院や小学校、郵便局、保育所などの都市機能施設も集積しています。 一方で、宮寺・二本木地区では公共施設の統廃合を予定しており、現時点で統廃合の具体的な時期が未定であるため、拠点として利便性の維持に不確実な面があります。そのため、本計画での拠点の位置づけはせず、都市計画マスタープランを基に各種施策や事業などでコミュニティの維持を図ります。



#### 4) 中心拠点（工業）について

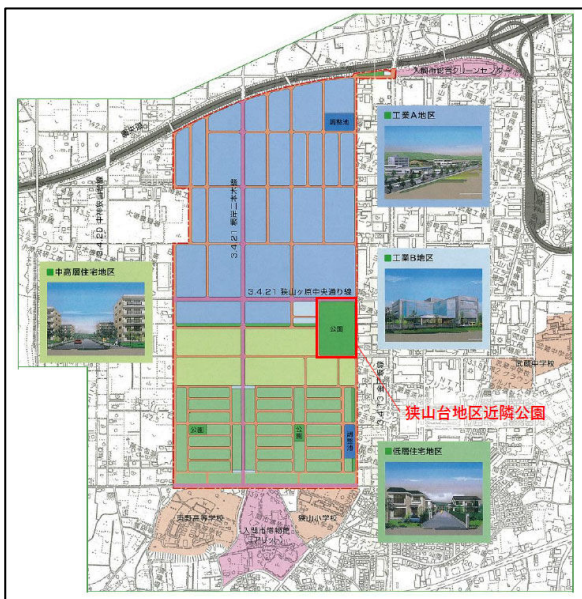
都市計画マスタープランにおける中心拠点（工業）については、工業系の土地利用が大半を占めています。一方、平成 30（2018）年に完了した狭山台土地区画整理事業により都市基盤が整備されており、令和 2（2020）年から令和 27（2045）年にかけて、おおむね全市的に人口減少が見込まれている中、本地域の住居系用途地域では人口増加が想定されています。

現状の施設立地状況を確認すると、生活利便性は低い状況にありますが、入間市都市計画マスタープランや狭山台地区地区計画において、土地の高密度利用による便利施設の立地を図ることが位置づけられています。

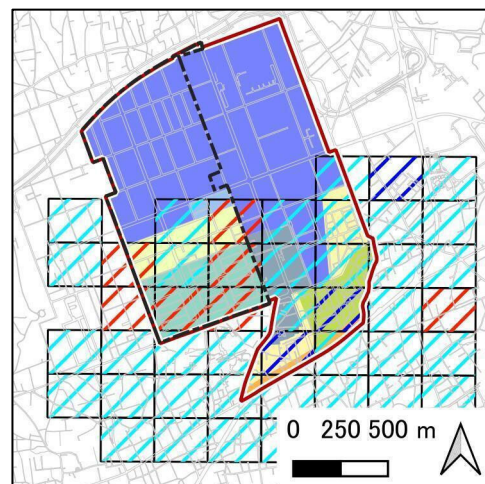
これらを踏まえ、今後の人口増加や生活利便性の低い状況に対応すべく、便利施設を誘導することが望ましい地域であるため、本計画における「地域拠点」に位置づけます。

##### ◀ 狭山台土地区画整理事業の状況 ▶

- 面積 81.24ha のうち、約 47.3ha が工業系土地利用、約 33.9ha が住宅系土地利用を図る



##### ◀ 将来の人口動向(令和2(2020)年から令和27(2045)年にかけての人口増減数) ▶



凡例	
□	土地区画整理事業区域
■	用途地域
■	人口増減数
■	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
■	準住居地域
■	準工業地域
■	工業地域
■	工業専用地域

出典:(令和2(2020)年)国勢調査(総務省)、

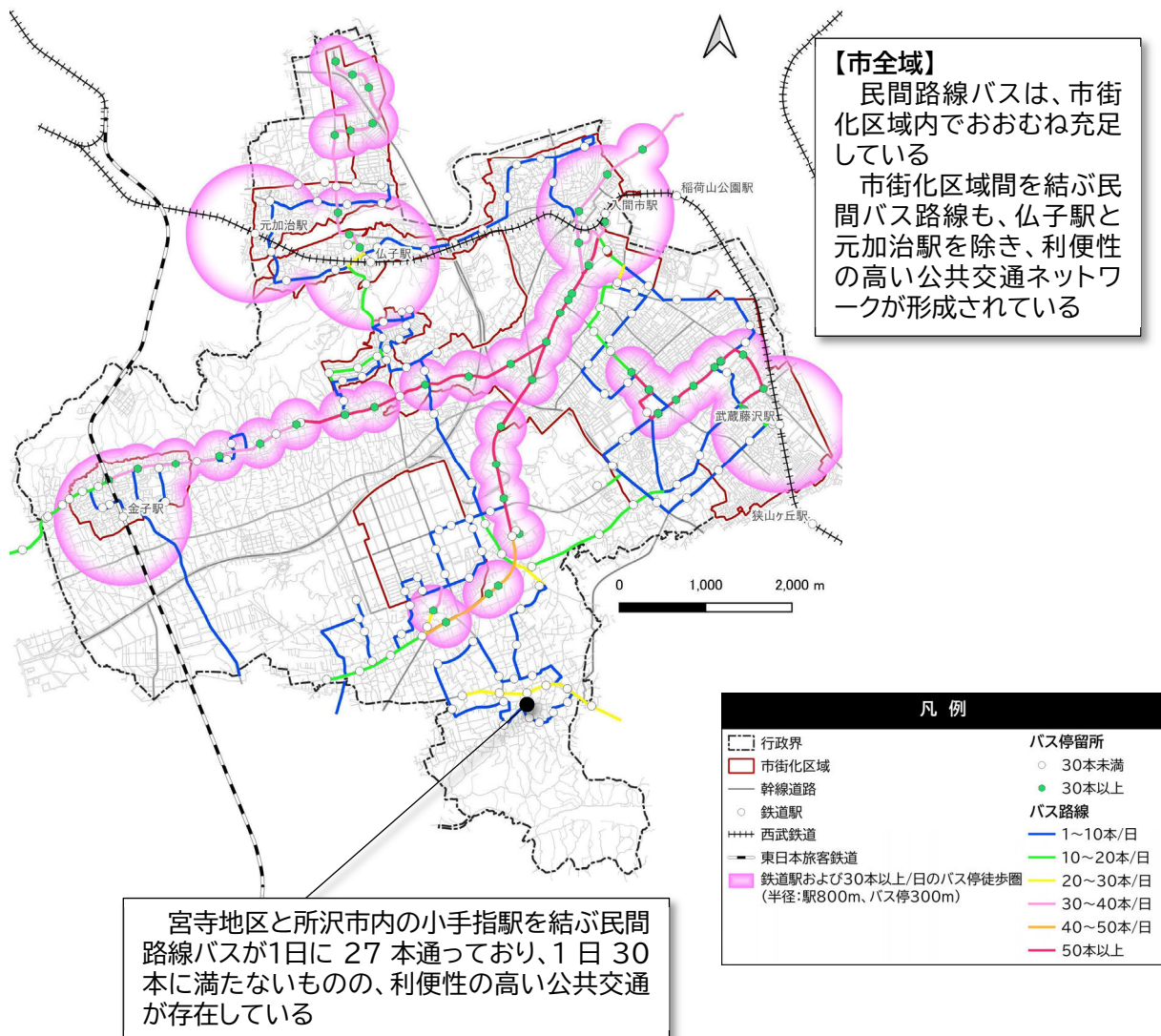
(令和 27(2045)年)日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所、令和 5(2023)年推計)、市資料

### (3) 公共交通軸の設定

#### 1) 公共交通軸の設定にあたっての考え方

国が作成した「立地適正化計画の手引き」において、公共交通軸は、中心拠点と地域・生活拠点と居住を誘導すべき地域とを結ぶ路線など定めることとなっています。そのため、既存の基幹的公共交通路線を踏まえつつ、本市の地域公共交通の方向性を示した入間市地域公共交通計画における基本方針と目標および、入間市都市計画マスタープランの将来都市構造における軸と整合を図って設定します。

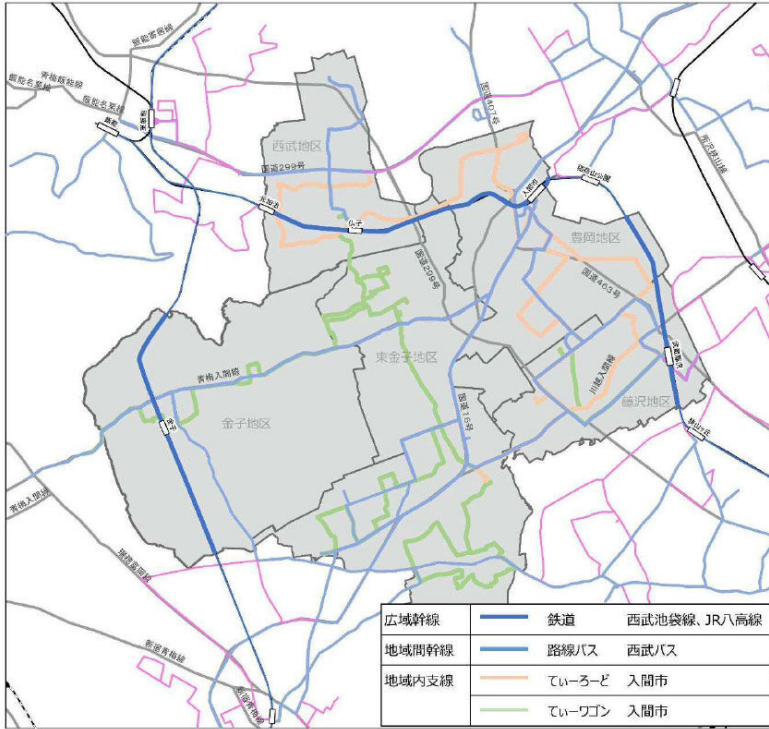
《 バス交通の状況(片道 30 本/日以上のルート) 》



出典:国土数値情報ダウンロードサイト(国土交通省)、市資料



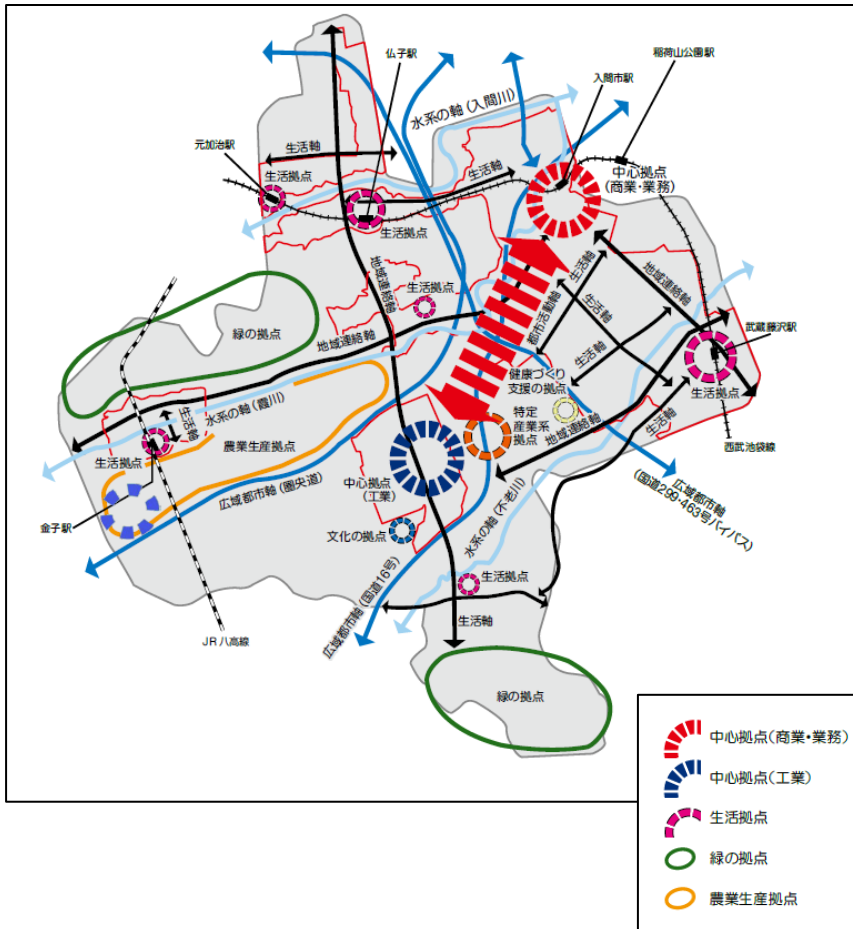
《 入間市地域公共交通計画における、本市の公共交通の位置づけ 》



位置づけ	機能・役割
広域幹線	行政区域を超えた広域的な移動、交流、連携を支える路線
地域間幹線	市内の拠点間および広域幹線へのアクセス、近隣市間の移動、交流、連携を支える路線
地域内支線	市内の拠点間および広域幹線・地域間幹線へのアクセス、公共交通空白地域の解消を担う路線

出典：入間市地域公共交通計画(令和5(2023)年3月)

《 入間市都市計画マスタープランにおける将来都市構造 》

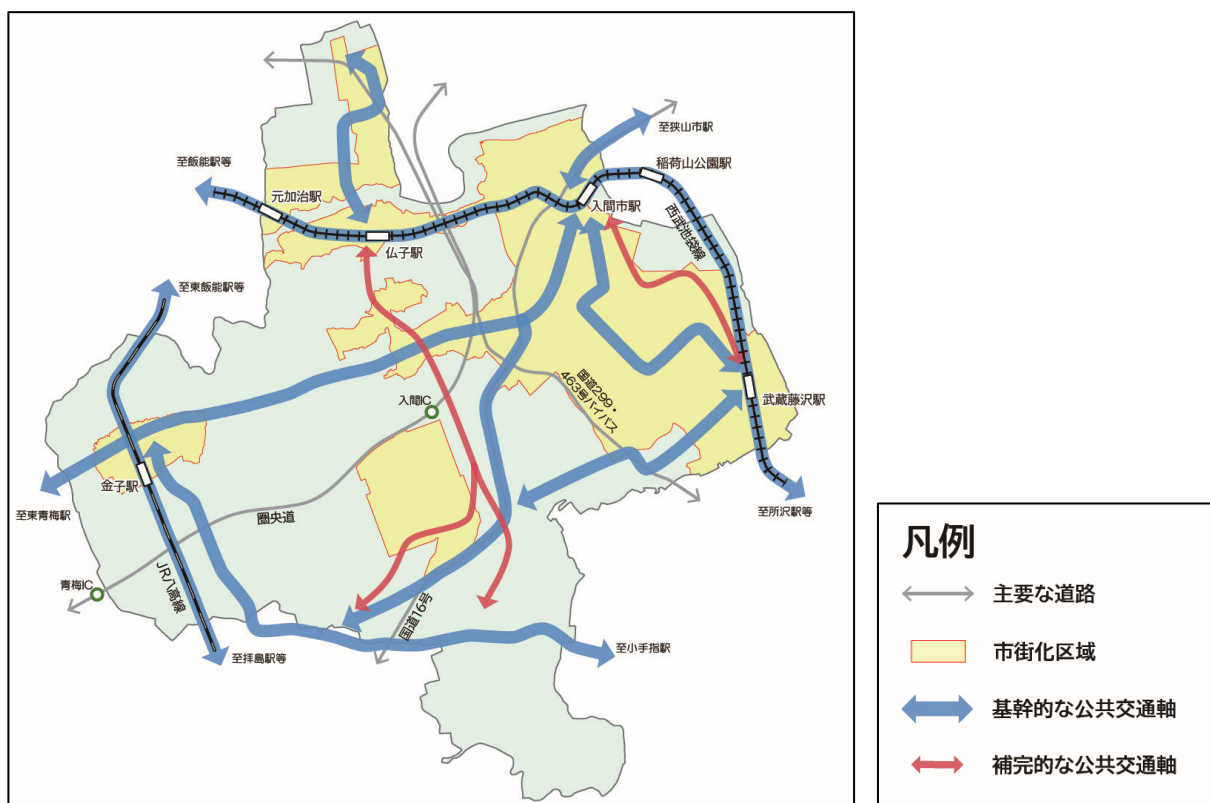


出典：入間市都市計画マスタープラン(平成 31(2019)年 3月)

## 2) 公共交通軸の設定

前項で整理した考え方を基に、公共交通軸を次のとおり設定します。

公共交通計画の軸	都市マスの軸	本計画の軸の位置づけ	選定理由
広域幹線	位置づけなし	基幹的な公共交通軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>入間市地域公共交通計画で広域幹線に位置づけている鉄道は、中心拠点である入間市駅周辺と地域拠点である仏子駅周辺や元加治駅周辺、武蔵藤沢駅周辺との交流・連携を支える西武池袋線及び、金子駅周辺と市外とを結ぶ広域交通を担うJR八高線があり、これらを本計画において「<b>基幹的な公共交通軸</b>」に位置づけます。</li> <li>入間市地域公共交通計画で地域間幹線に位置づけている民間路線バスは、広域幹線では連絡していない地域拠点である金子駅周辺や東金子地区センター周辺と中心拠点である入間市駅周辺をつなぐ軸であるとともに、居住地から広域幹線へのアクセスを支えるため、本計画において「<b>基幹的な公共交通軸</b>」に位置づけます。</li> </ul>
地域間幹線	広域都市軸 地域連絡軸		
地域内支線	地域連絡軸	補完的な公共交通軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>入間市地域公共交通計画で地域内支線に位置づけている、地域内を走行するコミュニティバス（ていーろど・ていーワゴン）のうち、基幹的な公共交通軸を補完し、拠点間をつなぐものについて、本計画において「<b>補完的な公共交通軸</b>」として位置づけます。</li> </ul>

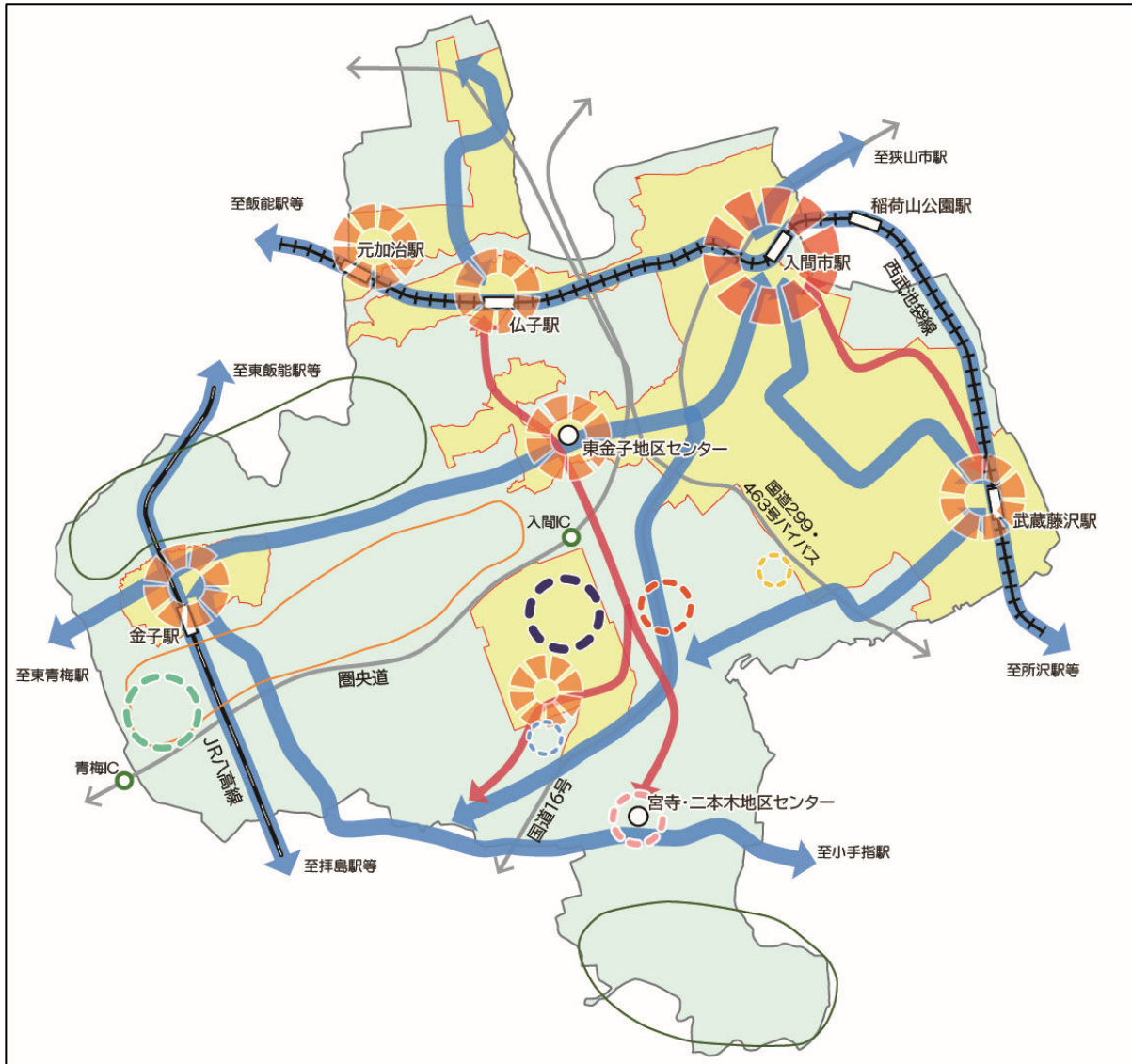




## (4) 都市の骨格構造

前項までの考え方を整理し、本計画の都市の骨格構造を以下のとおり設定します。

### 《 都市の骨格構造 》



### 《 各拠点および軸の方向性 》

中心拠点	土地の高度利用を推進し、商業施設をはじめとする多様な都市機能を集積し、市民の生活を支えるとともに、本市の顔として活性化を図る
地域拠点	中心拠点との役割の違いに配慮しつつ、鉄道駅や地区センターを中心に、地域に必要な機能を集積し、拠点周辺の住宅地における利便性向上やコミュニティの維持・活性化を図る
基幹的な公共交通軸	拠点と居住地をつなぐ主要な公共交通軸として、市内ネットワークの維持や充実を図る
補完的な公共交通軸	基幹的な公共交通軸を補完し、拠点間をつなぐ地域内の公共交通として、維持を図る

凡例	
←→ 主要な道路	<都市計画マスタープランの拠点>
市街化区域	中心拠点(工業)
中心拠点	生活拠点
地域拠点	特定産業系拠点
基幹的な公共交通	緑の拠点
補完的な公共交通	農業生産拠点
	文化の拠点
	健康づくり支援の拠点
	工業系土地利用推進エリア

