

ジョンソン基地跡地留保地利用計画

見直し基本方針（素案）

令和 3 年 9 月

入間市

目 次

はじめに

- 1 ジョンソン基地跡地留保地（入間市駅前側）の概要と経緯
 - (1) 留保地（入間市駅前側）の概要
 - (2) 留保地（入間市駅前側）となるまでの経緯
- 2 ジョンソン基地跡地留保地（入間市駅前側）活用に向けた基本理念等
 - (1) 留保地（入間市駅前側）活用に向けた基本理念
 - (2) 利用計画における活用方向
 - (3) 利用計画の見直しにおける基本原則
- 3 ジョンソン基地跡地留保地（入間市駅前側）の現状と課題、将来像
 - (1) 留保地（入間市駅前側）の現状と活用に向けた課題
 - (2) 留保地（入間市駅前側）の将来像
- 4 ジョンソン基地跡地留保地利用計画の検証と見直しに向けた方向性
- 5 計画の実現に向けて
 - (1) 利用計画の見直しに向けた市民意見の聴取方法
 - (2) スケジュール
 - (3) 組織体制

【参考資料】

- ジョンソン基地跡地利用計画審議会審議会中間答申（平成 11 年 9 月 7 日付け）
- 大蔵大臣宛要望書（入間市議会、平成 12 年 4 月 13 日付け）
- 大口返還財産の留保地の今後の取り扱いについて（財務省、平成 15 年 7 月 2 日付け）
- 返還財産の処分条件について（財務省、平成 28 年 4 月 1 日付け改正）
- ジョンソン基地跡地留保地利用計画書（抜粋、平成 20 年 6 月策定）
- ジョンソン基地跡地留保地（入間市駅前側）の利用計画について（答申）

（令和 2 年 10 月 7 日付け）

はじめに

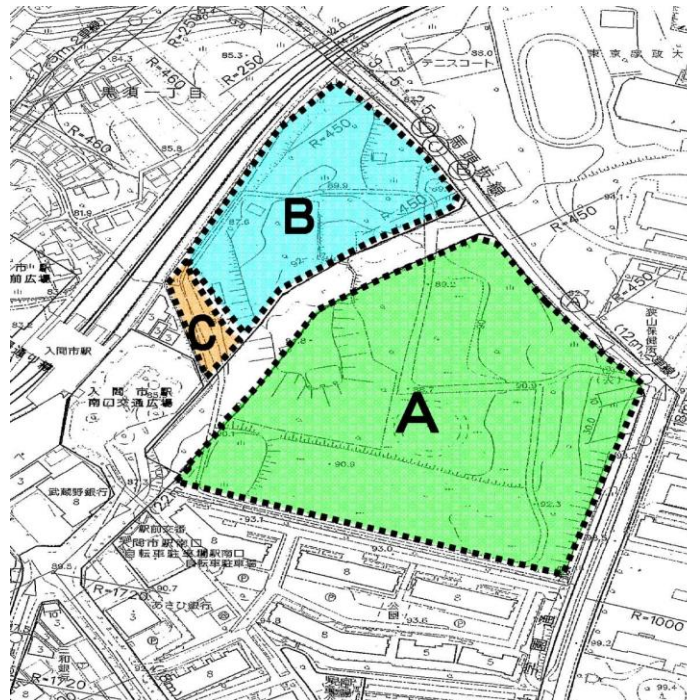
ジョンソン基地跡地留保地の活用に向けては、「ジョンソン基地跡地留保地利用計画」(以下「利用計画」と表す)が平成20年6月に策定されています。この利用計画は、条例設置された市の附属機関である「ジョンソン基地跡地利用計画審議会」に対して平成8年度に利用計画の策定を諮問し、平成11年度に受けた中間答申に基づき、平成15年の国の留保地活用の方針転換に対応するために策定した計画であり、入間市駅前側、旧東町側の活用に向けた計画となっています。

旧東町側留保地については、災害対処拠点施設として整備することについて防衛省の申し出を受け、審議会の答申を踏まえて同意し、現在、整備工事が進められています。

入間市駅前側留保地の活用について、利用計画では3つのゾーニングを設定しており、A：公共施設配置用地、B：民間商業施設用地、C：入間市駅南口交通広場拡張用地とするとともに、Aゾーン及びBCゾーンの間に都市計画道路を整備するとしています。

平成20年に利用計画が策定されてから10年以上経過しましたが、厳しい財政状況が続いていることから、利用計画に基づく活用は図れていません。また、時間の経過とともに利用計画に記載された本市の状況や社会情勢は変化していることから、第6次入間市総合計画・前期基本計画において、利用計画見直しに向けた基本方針を策定するとしています。

本書は、利用計画を検証し、入間市駅前側留保地活用に向けた課題、将来像等を示す利用計画見直し基本方針として策定したものです。



(利用計画のゾーニング図)

1 ジョンソン基地跡地留保地（入間市駅前側）の概要と経緯

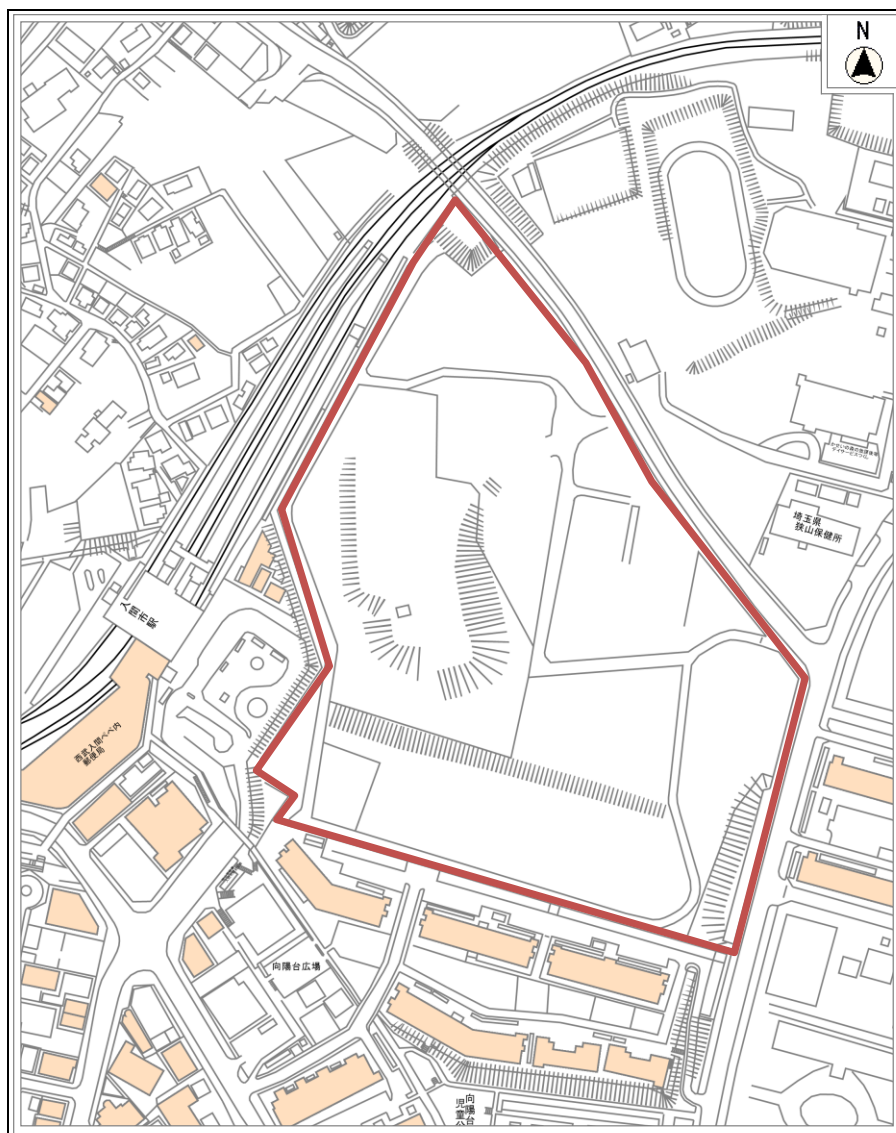
(1) 留保地（入間市駅前側）の概要

- ・所在地 入間市向陽台一丁目 160 番 1

西武池袋線入間市駅の東に位置し、西武池袋線、同入間市駅、同駅南口交通広場、入間駅前プラザ、学園通り線、馬頭坂線に接しています。面積は約 7.4 ヘクタール（74,099.85 平方メートル）で、東京ドーム（約 4.7 ヘクタール）の約 1.6 個分の広さです。

※ これまで約 7.6 ヘクタールとしてきましたが、学園通り線、馬頭坂線整備に伴う法面分（分筆し、道路として登記済）の約 0.2 ヘクタールを留保地分から除き、約 7.4 ヘクタールとして扱うこととします。

- ・位置図



(2) 留保地（入間市駅前側）の経緯

昭和 13 年 5 月	陸軍士官学校（航空兵科）豊岡分校開設、同年 12 月陸軍航空士官学校となる。
昭和 20 年 9 月	米軍が接收、昭和 21 年 2 月にジョンソン基地の名称になる。
昭和 33 年 8 月	入間基地発足
昭和 38 年 6 月	米軍から飛行場地区返還、航空自衛隊が管理運営
昭和 48 年 1 月	日米安全保障協議委員会で関東平野における米軍施設の整理統合計画（関東計画）合意。ジョンソン基地は横田基地に移転、集約へ。
昭和 48 年 6 月	米軍からジョンソン基地の大部分が返還
昭和 51 年 1 月	ジョンソン基地跡地利用促進協議会設立（埼玉県、入間市、狭山市）
昭和 51 年 6 月	国有財産中央審議会が「米軍提供財産の返還後の利用に関する基本方針について」答申 返還財産の処理基準として「①地元地方公共団体利用 ②国、政府機関等利用 ③当分の間処分を留保する」の 3 区分を設定
昭和 52 年 12 月	ジョンソン基地跡地利用計画協議会設置（昭和 55 年、ジョンソン基地跡地利用計画審議会として条例設置）
昭和 53 年 9 月	通信施設等の返還により基地跡地全面返還
昭和 56 年 6 月	国有財産中央審議会の答申を経て、地元案に基づき「ジョンソン飛行場住宅地区返還国有地の処理の大綱」を決定
昭和 62 年 6 月	国有財産中央審議会が「大口財産の留保地の取扱いについて」答申、「原則留保、例外公用・公共用利用」
平成 8 年 11 月	ジョンソン基地跡地利用計画審議会に対して、留保地の利用計画の策定を諮問
平成 11 年 9 月	「ジョンソン基地跡地利用計画審議会より留保地の利用計画について」中間答申
平成 12 年 4 月	入間市議会が大蔵省に対して、入間市駅前側留保地内に公共道路の先行取得について要望
平成 15 年 6 月	財政制度等審議会が「大口返還財産の留保地の今後の取扱いについて」答申、「原則利用、計画的有効活用」に方針転換
平成 20 年 6 月	ジョンソン基地跡地留保地利用計画書 を財務省に提出
平成 26 年 9 月	防衛省が入間市に対して東町側留保地の利用を申入れ
平成 26 年 12 月	ジョンソン基地跡地利用計画審議会に、ジョンソン基地跡地留保地（東町側）の利用計画について諮問
平成 27 年 8 月	ジョンソン基地跡地利用計画審議会（通算 9 回目）において、防衛省の利用申し入れに対し、市は同意すべきとの答申がなされる

平成 27 年 9 月	東町側留保地の防衛省による利用要請について、正式に受け入れを表明
平成 28 年 6 月	東町側留保地の財務省から防衛省への所管換えが完了
平成 28 年 10 月	財務省関東財務局、防衛省、狹山市、入間市の 4 者による留保地活用に向けた協議を開始
平成 28 年 12 月	ジョンソン基地跡地利用計画審議会を休会
平成 29 年 4 月	第 6 次入間市総合計画・前期基本計画において、ジョンソン基地跡地利用計画策定に向け、検討の前提となる基本方針の策定を明記 入間市駅前側留保地の活用「調査・研究」段階から「検討」段階へ
平成 29 年 8 月	防衛省北関東防衛局による旧東町側留保地の整備工事が開始
平成 30 年 10 月	要望を継続していた入間市駅南口交通広場と馬頭坂線を接続する道路の先行整備について、財務省関東財務局より個別協議に応じる旨、回答
令和元年 9 月	入間市駅南口交通広場と馬頭坂線を接続する道路の先行整備に向けた測量業務を実施（～令和元年 12 月）
令和 2 年 2 月	ジョンソン基地跡地利用計画審議会を再開、「道路先行整備の可否」について諮問
令和 2 年 10 月	ジョンソン基地跡地利用計画審議会（再開後、通算 3 回目）において、道路先行整備は可とする旨の答申がなされる

2 ジョンソン基地跡地留保地（入間市駅前側）活用に向けた基本理念等

「はじめに」で触れたとおり、平成 20 年に利用計画が策定されてから 10 年以上経過し、利用計画に記載されている本市の状況や社会情勢は変化している箇所もあります。例えば、現利用計画に「A ゾーンに関する施設立地に伴う土地取得の主体及び施設整備の主体については、市自ら取得、施設整備する方法とともに都市計画において地区計画を定めることにより公的法人等民間事業者を主体として誘導することも検討します。」とありますが、厳しい財政状況が続いていることから、第 6 次総合計画・前期基本計画では、利用計画を見直すことを方向性として打ち出しています。

利用計画の見直しに向けては、記載内容を項目ごとに継続すべき内容、見直すべき内容等に整理する必要があると考え、現利用計画の検証を行いました。

そして、利用計画見直しの方向性を明確にするために、現状と課題を整理するとともに、期待する入間市駅前側留保地活用の将来像を検討しました。

その検討を踏まえ、留保地活用に向けた基本理念、利用計画における活用方向、利用計画見直しにおける基本原則を次のとおり掲げます。

なお、現利用計画の検証、現状と課題及び将来像の検討については、見直しに向けた具体的方向性として、後述します。

(1) 留保地（入間市駅前側）活用に向けた基本理念

「多くの市民が集まり、入間市の顔となるような賑わいのあるまちを目指す」

平成 11 年 9 月 7 日付けジョンソン基地跡地利用計画審議会審議会中間答申にある「当市の顔となるべき」地域活用の考え方を継続します。

また、旧東町側留保地が災害対処拠点施設として活用されることも踏まえ、入間市駅前側留保地は、市民の利活用に供するための整備を図ります。

(2) 利用計画における活用方向

- ① 令和 2 年 10 月 7 日付け「ジョンソン基地跡地留保地（入間市駅前側）の利用計画について（答申）」を踏まえ、入間市駅南口交通広場進入道路と馬頭坂線を接続する道路整備については、全体構想を想定しつつ検討を図ります。
- ② 入間市駅周辺の活性化につながるよう留保地を活用し、相乗効果により中心市街地全体の活性化を図ります。そのため、入間市駅北口土地区画整理事業や鉄道事業者等民間事業者の開発も考慮していきます。
- ③ 入間市駅前という立地を活かした、新たな公共施設の誘致・配置の検討も継続します。
- ④ 「元気な子どもが育つまち」の実現に向けて、子ども・若者の意見を聴取し、その意見を活かした留保地の活用を図ります。

(3) 利用計画の見直しにおける基本原則

- ① 民間事業者による開発等を視野に入れ、留保地活用の早期実現を目指して、利用計画を具体的・現実的な内容に見直します。また、都市計画決定、道路や施設等整備の設計・着工、国・県・民間事業者との協議・手続きに関する時期の見通しを示し、実現可能な内容に見直します。
- ② 現利用計画の検証から、継続すべき方向性を見直す方向性を整理し、今日の状況及び実現可能な開発行為に適合する内容に見直します。
- ③ 利用計画が示す将来像や課題を詳細に示し、留保地活用に向けたプロセスを明確にすることで、活用の方向性や手順が市民にとってわかりやすい内容に見直します。

3 ジョンソン基地跡地留保地（入間市駅前側）の現状と課題、将来像

(1) 留保地（入間市駅前側）の現状と活用に向けた課題 ※周辺の状態を含む

① 留保地

～現状～

- ・現在、同留保地は財務省関東財務局が所管しており、その活用に向けて関東財務局と協議・調整を進めています。
- ・旧住宅都市整備公団（現UR都市開発機構）が開発した入間駅前プラザ側に入口が設置されており、土地管理業務受託事業者による毎日の巡回、必要に応じての草刈り等の管理が行われています。巡回通路等を除き、同留保地の大部分は樹木や草花が覆っており、一部には、コンクリートの残骸、ラグビーのゴールポスト、パターゴルフ場の跡、電柱やそれに架設された照明灯、水栓や地下溝等が見られ、住宅地区であった名残が見られます。
- ・同留保地は、市街化調整区域にあり、入間市による水道、下水道、民間事業者によるガス、電気は整備されていません。
- ・高低差 5m以上の箇所が複数あり、整備にあたっては、背割線や擁壁位置の検討が必要です。
- ・西武池袋線、同入間市駅、同駅南口交通広場、入間駅前プラザ、学園通り線、馬頭坂線に接しており、開発に向けて、近隣住民・事業者・学校等と協議や意見交換を行う必要があります。

～活用に向けた課題～

- ・引き続き、所管している財務省関東財務局との協議・調整が必要です。また、学園通り線をはさんで航空自衛隊入間基地と隣接しているため、基地運営の観点から配慮すべき事項について防衛省等と調整する必要もあります。
- ・旧陸軍士官学校、米軍基地（住宅地区）として利用されていたことから、今後の障害とならないように、十分な地歴調査、地質調査を実施して、活用を図る必要があります。
- ・市街化調整区域であることから、活用方法によっては、埼玉県との調整、都市計画決定を経て、市街化区域に編入する可能性があります。
- ・水道の整備にあたっては、入間市水道事業（上下水道部）の判断により、配水管等を布設することは可能ですが、留保地全体の整備工事に先行して布設する場合は水道事業の費用負担となります。
- ・下水道を整備するためには、市街化区域への編入を経て、下水道事業計画区域に編入する必要があります。
- ・ガス、電気等は民間事業者による整備となりますが、整備の方向性の中で電線の地

中化等、検討・配慮すべき事項もあります。

- ・一部の擁壁の設置について、関係機関との協議が必要です。

② 入間市駅

～現状～

- ・入間市駅は、特急や快速急行などが停車することから、市内で5つある駅の中で一番乗降客が多い駅です。
- ・駅を出た南口ロータリーでは、一般車の駐車スペースがなく、タクシーもタクシープールが満車となり、車道にはみ出ている時間帯が見受けられます。特に雨天時は、送迎車両がロータリーから溢れています。
- ・公共交通のバス待機所が不足しており、市内外の学校・企業等の送迎などの民間バスも乗降に苦慮しています。また、横断歩道を渡らないと乗降できないバス停もあり、交通事故の危険性が高くなっています。ロータリーの北側から南側交番付近に至る部分には歩道がなく、ロータリーを回遊できない構造になっています。
- ・入間市駅北口は土地区画整理事業が進められており、駅前広場の整備や駅前の開発が期待されています。
- ・雨水排水の処理については、南口ロータリー周辺の雨水排水のための既存管は管直径が小さく、許容量が足りていない状況です。鉄道敷の下から北口に通す計画をしている管も許容量が少ない見込みです。また、豊岡高校側から砂が雨水とともに流れてくる問題もあります。

～活用に向けた課題～

- ・南口ロータリーの混雑を緩和し、利用者の利便性を高める必要があります。公共交通・民間ともにバスが待機できるよう配慮するとともに、バス停利用者が安全にバスを利用できるよう整備しなければなりません。また、ロータリーの回遊性にも配慮する必要があります。
- ・鉄道敷沿いの開発（盛土、掘削等）を行う場合は、鉄道近接協議により鉄道事業者の許可が必要となります。
- ・雨水排水の処理については、地下調節地等の解決策を検討する必要があります。

③ 入間市駅周辺

～現状～

- ・入間市駅周辺の道路網は、東に馬頭坂線、西に国道463号が整備されており、北には国道16号があります。また、同駅北口土地区画整理事業により、北口中央通り線が整備される予定です。
- ・駅周辺という立地から、商業施設や住居施設などが立地しており、入間市の中心市街地を形成しています。商業集積地としては、アポポ商店街が挙げられます。町屋

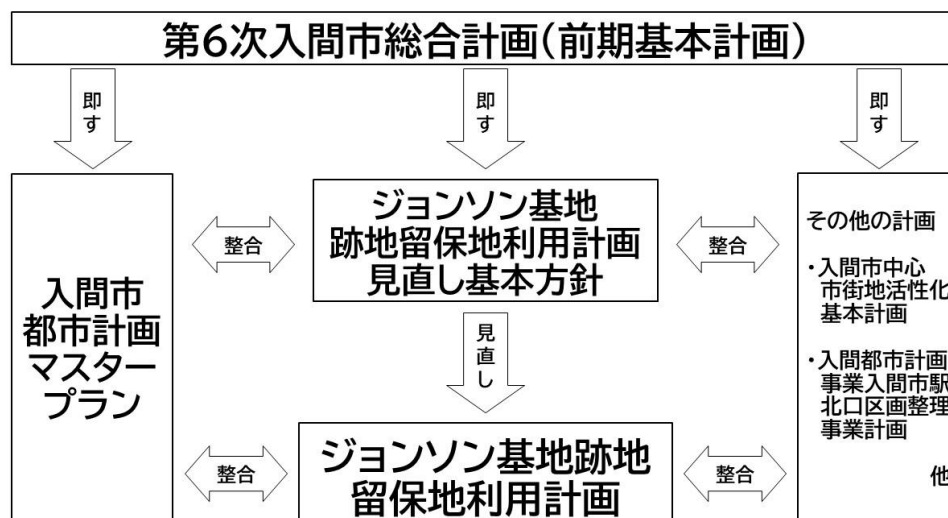
通りまちづくり商店街については、入間市駅から離れた場所に位置しており、近年は人通りが少ない状況です。住居は、入間駅前プラザのほか、マンション等集合住宅が数多くあります。

- ・公共施設は、狭山市地内ではありますが、留保地側に学校（狭山経済高等学校、東京家政大学）、狭山保健所、狭山警察署といった県等の施設があります。

～活用に向けた課題～

- ・入間市駅入口にあたっては、交差点設置箇所毎の部分的な協議だけでなく、全体的な交通の流れについて検討する必要があります。なお、今後整備を検討する都市計画道路以外の区画街路との交差点間の距離や形状について、埼玉県公安委員会と交通協議していく必要があります。
- ・留保地の商業開発にあたっては、商店街の方々の生業に配慮する必要があります。
- ・公共施設の配置については、「入間市公共施設等総合管理計画」の中で「新たなハコモノは作らない」という基本方針が示されていることから、近隣自治体・国・県、民間事業者との連携・誘致を基本として検討する必要があります。

※基本方針の位置づけ



(2) 留保地（入間市駅前側）の将来像

①留保地

賑わい・活気が流入人口や定住人口の増加、市の歳入増につながるよう活用を図ります。周りにある高校・大学に通う若い世代が稲荷山公園駅ではなく入間市駅に向かいとなるような景観、店舗、設備を整備することにより、多くの人が訪れ、賑わい・活気のある地域を目指します。

駅周辺という商業集積地としての賑わいと、ベッドタウンとしての住みやすさ・安らぎが併存するなど、これまでの豊岡地区のまちづくりから逸脱しない方向性を考える必要があります。

現都市計画マスタープランに位置付けられている商業地域としての活用の方向性としては、近隣商店街と相乗効果が図れるものを備え、近隣商店街と一体となって、中心市街地として活性化が図られるよう配慮する必要があります。また、ニーズを調査・把握し、①万人受けするような商業施設、②限られたマーケットに特化した施設、③飯能市のムーミンバレーパークやメッツァビレッジ、所沢市のサクラタウンやグランエミオ所沢等と類似するような施設等、どういった施設を整備するのが望ましいか、検討する必要があります。なお、大規模な施設の整備にあたっては、有効性・実現性を検討する必要があります。

留保地の傾斜は、開発の足かせではなく留保地の特性であると捉え、地形を生かした活用を図ります。また、埼玉県西部エリア 5 市（所沢市、飯能市、狭山市、日高市、入間市）の中央に位置していること、都心とのアクセスに優れていることといった立地の利点も活かしていきます。手つかずの土地となっている現状をありのままの自然とみなし、公園等に活用していくことも考えられます。

道路を整備する場合は、歩行者や自転車の利便性及び街灯の設置や見通しの良さなどの安全性にも配慮する必要があります。

②南口駅前広場（ロータリー）

南口駅前広場の拡張整備や駅舎のバリアフリー化、ペDESTリアンデッキの設置など、すべての利用者にとって快適な交通結節点を目指します。既存ビル等の用地買収や駅橋上化（駅前ビル化）等によって駅前広場を拡張し、ロータリーを歩行者が回遊できるようにします。拡張により生じる広域スペースは、人が集まる事業への活用も見込めます。ロータリーは、バスなどの公共交通と自家用車のロータリーを分けたり、民間事業者送迎ゾーンを設置したりして、利便性を高めます。

南口側鉄道及び駅前プラザ沿いに歩行者専用道路等を配置すると、学園通り線、馬頭坂線への利便性が確保されます。また、ロータリーに面した駅舎 1 階店舗部分については、廃止された入間市駅 1 番ホームと一体化させ、西武鉄道と連携して活用することも検討していきます。

【具体的な建物例】 前述の将来像の実現に向けた具体的建物を例示します。

特徴的・個性的な公園等施設

- ・留保地の傾斜を生かした展望台や防災公園、
- ・現在の自然を生かしたアスレチック施設や動物園

スポーツ・健康増進などを主題とした体験型の施設

- ・マウンテンバイクのトライアルコース
- ・クロスカントリーのランニングコース
- ・e スポーツ会場として利用可能なアリーナ

観光施設

- ・入間市の特産品の販売（道の駅）や観光案内所、スーパー銭湯
- ・有事の際は避難スペース等の防災拠点にもなる複合型防災・地域交流施設
- ・埼玉県西部エリア5市（所沢市、飯能市、狭山市、日高市、入間市）の観光拠点宿泊地としての宿泊施設

特徴ある小売店（専門店）の誘致と起業支援

- ・若い世代の呼び水となるような特徴ある小売店（専門店）の集積
- ・チャレンジショップ（ウィークリーショップ、マルシェ等）で起業を支援

人口減少対策としての住居

- ・集合住宅の整備（低階層は商業機能等に活用）

公共施設

- ・子ども・子育て・若者に関する施設（保育所、幼稚園、児童センター、ユースセンター（中高生向け活動施設）、プレイパーク等）
- ・福祉施設（高齢者福祉施設、社会福祉協議会事務所、介護事業所等）
- ・国や県、その他公共団体などが設置する公共施設の誘致

4 ジョンソン基地跡地留保地利用計画の検証と見直しに向けた方向性

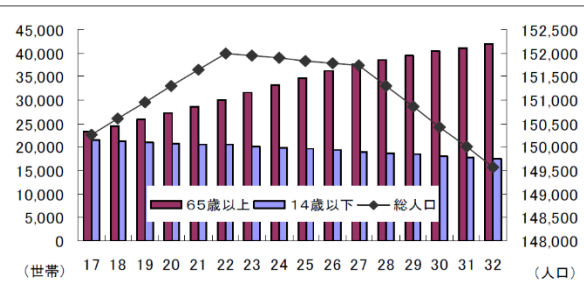
現利用計画に記載されている内容を項目別に検証した結果、各項目における見直しの具体的方向性を次のように定めます。左欄は現計画の内容、右欄は検証結果と見直しの具体的方向性です。

1 利用計画をめぐる状況について

(1) 将来人口

わが国の人口は、少子化傾向により平成 16 年(2004 年)をピークに減少に転じ、その後、本格的な人口減少時代を迎えようとしています。首都圏のベッドタウンとして、これまで人口増加を基調としてきた本市においてもその傾向は進み、今後は徐々に人口減少が進むことが見込まれます。

また、年齢別人口構成も、少子高齢化とともに、年少人口比率の減少、老年人口比率の増加が進んでおり、今後はこの傾向もまた一層顕著になっていくことが予想されます。

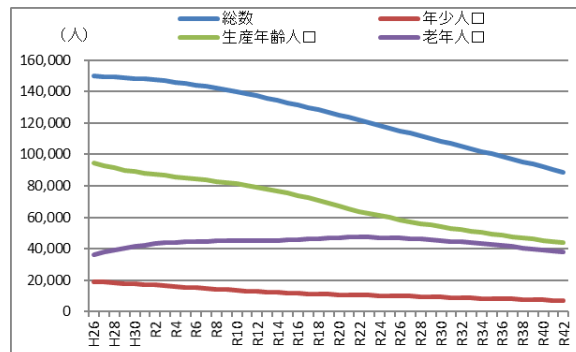


資料：第 5 次入間市総合振興計画

【検証】

令和 2 年 4 月 1 日現在の人口は 147,542 人であり、利用計画策定当時の予測約 149,500 人を下回っています。令和 2 年 3 月策定の入間市人口ビジョンでは、人口減少傾向が利用計画策定当時の推計より加速すると見込んでおり、令和 10 年頃には、人口が 140,000 人を下回ると予測しています。

年齢別人口構成の予測における年少人口比率の減少及び高齢者人口比率の増加の進行、一層の顕著化は、策定当時と同様に見込まれている状況です。



(資料：入間市人口ビジョン)

【方向性】更新

- ・平成 20 年当時の将来人口推計が記載されているため、時点修正します。
- ・現在は「入間市版人口ビジョン」が策定されているため、同ビジョンに基づく将来人口を掲載します。

<p>(2) 本市の交通状況</p> <p>本市の鉄道網は、私鉄の西武鉄道池袋線(営団有楽町線と相互乗り入れ)と JR 八高線の 2 路線から構成されています。特に前者は、都心に通じる主要交通機関として通勤通学者の利用が集中しています。中でも中心市街地に位置する入間市駅は市内にある鉄道駅 5 駅の中で乗降客が最も多く、駅周辺を含めたエリアは本市の市民生活にかかる各種機能を集積する中心拠点に位置付けられていることから本市交通体系の拠点的施設となっています。</p> <p>道路網は生活道路としての市道整備のほか、広域の連携道路として首都圏外周部の環状路線である一般国道 16 号がほぼ市の中心部を縦断し、299 号、407 号、463 号と合わせて 4 本の国道が整備されています。青梅入間線のほか 8 路線の県道も整備され、地域交通上の基幹道路として周辺地域との連絡・連携の上で重要な役割を担っています。また、平成 8 年には首都圏中央連絡自動車道(圏央道)が開通し、本市の中央に位置する入間インターチェンジにより国道 16 号と接続されたことで、広域的機能を高めた交通網が形成されました。</p> <p>路線バスは、そのほとんどの路線が入間市駅を起点として運行されています。バスを唯一の交通手段としている市民も多い中で、市民生活の利便性向上に大きな影響を与えることから、市民意識調査においてはバス路線や駅周辺の整備充実を望む声が多く見られます。</p> <p>しかし、郊外型の商業施設が主流になる中、市内の移動手段として自家用車を選択する市民も増加し、近年は駅への送迎にも自家用車の利用が増加してきています。そのため駐車場の設置や駅前広場の拡張整備など、路線バスの利便性の向上と合わせて自家用車の利用にも対応した施設の整備ニーズが高まっています。</p>	<p>【検証】</p> <p>本市鉄道網の今日までの進展としては、平成 20 年 6 月に東京メトロ副都心線が開通し、西武池袋線との相互直通運転により、入間市駅から渋谷駅まで乗り換えなく移動することが可能になりました。平成 25 年 3 月には、東京メトロ副都心線と東急東横線・横浜高速鉄道みなとみらい線の相互直通運転が開始され、入間市駅から元町・中華街駅までの移動も利便性が高まりました。平成 29 年 3 月には「S-TRAIN」が運行開始され、快適さを選択するサービスも備わりました。今後、多摩都市モノレールが箱根ヶ崎まで延伸する計画が具体化しつつあります。</p> <p>道路網の今日までの進展としては、首都圏中央連絡自動車道(圏央道)において、平成 22 年に桶川北本 IC 及び海老名 IC 開設、平成 23 年に白岡菖蒲 IC 開設、平成 24 年に高尾山 IC 開設と徐々に延伸し、令和 2 年現在では茅ヶ崎 JCT から大栄 JCT まで開通しており、埼玉県内は全線開通しました。今後も茨城・千葉方面延伸による木更津 JCT までの接続、神奈川方面延伸による釜利谷 JCT までの接続が計画されており、交通網のさらなる充実が見込まれます。</p> <p>バス・車両等の現状としては、コミュニティバスが平成 30 年 1 月に見直され、交通空白地を解消するよう路線バスとなるべく重複しない経路で運行されており、高齢者等の移動手段として利用されています。郊外に大型商業施設の進出により路線バスが増便されるとともに、駅に乗り入れる企業等の送迎バスも増加しています。また、雨天時は駅への送迎に自家用車を利用する市民が多くなる傾向にあります。</p> <p>駅前広場の発展は、市民生活の利便性向上に大きな影響を与えることから、駅前広場の拡張整備や駐車場の設置など、路線バスの利便性の向上と合わせて自家用車の利用にも対応した</p>
---	--

<p>(3) 近隣との連携要素</p> <p>本市の地理的な位置は埼玉県西部エリアの 5 市(所沢市、狭山市、日高市、飯能市、入間市)のほぼ中央に位置しています。</p> <p>近隣市との連携という視点から本市の環境を見ると、交通アクセスの面では所沢、入間、飯能間は鉄道路線が、狭山市と入間市間はバス路線が、日高、狭山、入間市間は圏央道を軸にした道路網が整備されており、地域間の交通面においても中間の位置に立地しているといえます。</p> <p>また、入間市駅は西武鉄道の特急停車駅であることに加え、西武池袋線と東京地下鉄線との相互乗り入れの促進により、都心とのアクセス性も今後、飛躍的に向上することが予想され、国や中央の機関との連絡においても高い利便性を持っています。</p> <p>こうしたことから留保地の活用にあたっては、本市が埼玉県西部エリアの連携において中核を担えるような質の高いまちづくりに向けた土地利用を計画する必要があります。</p> <p>(4) 中間答申における基本的方向性</p> <p>留保地の利用計画の策定については、平成 8 年にジョンソン基地跡地利用計画審議会に諮問し、平成 11 年 9 月 7 日付けで中間答申(以下、「中間答申」という。)を受けています。</p> <p>中間答申において留保地 A(入間市駅前側)に</p>	<p>施設整備のニーズが高まっています。</p> <p>【方向性】更新</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当時の鉄道や道路網、路線バス等が記載されており、いずれも状況が進展し、利便性が向上しているため、時点修正します。 <p>【検証】</p> <p>これまで所沢市、狭山市、飯能市、入間市で構成されていた埼玉県西部地域まちづくり協議会に、平成 31 年 4 月 1 日から日高市が加わり、5 市で圏域の特性を生かした魅力あるまちづくりに取り組んでいく体制が整いました。新たな構成市の位置関係においても、入間市がほぼ中央に位置しています。</p> <p>また、構成市において新たな観光施設が整備され始めており、飯能市では平成 30 年にメッセ、令和 2 年にノーラ名栗、所沢市では令和 2 年にとろざわサクラタウンやグランエミオ所沢新館が開設され、さらに所沢駅西口土地区画整理事業も進捗しています。位置関係の利点に加えて、新たな名所の有効活用も連携要素と捉えていくことができます。</p> <p>都心とのアクセス性は、先述のとおりすでに進展しており、今後さらなる改良も見込まれます。</p> <p>【方向性】更新</p> <ul style="list-style-type: none"> ・埼玉県西部地域まちづくり協議会への日高市加入や新たな観光名所等、新しい連携要素について時点修正します。 <p>【検証】</p> <p>平成 11 年度審議会中間答申における入間市駅前側留保地及び東町側留保地それぞれの活用に向けた基本的方向性を示しているため、中間答申そのものを検証する必要はありませんが、留保地 A は、財政的側面も考慮して、「市主</p>
---	---

については「今後の周辺の開発状況と整合性を十分に見極め、市主導型による事業展開を図りながら併せて民間活力の導入を図り、駅前という立地から当市の顔となるべき独自性を持たせた『衣・食・学』の要素を取り入れた事業系にすることが望ましい」とされており、また留保地 B(東町側)については「航空自衛隊入間基地に係わる航空機騒音と既存の住宅地を分離させる緩衝地帯として、かつ市街地に残された貴重な緑地を保全する目的からも『緑地を主体とした公園』が望ましい」とする留保地の活用に向けた基本方針が示されています。

(5) 市民意識の分析

市施策に対する市民意識を第 8 回市民意識調査(H18.3)から見てみると、多くの市民が住みよさの判断基準や住み続けたいとする理由に「日常生活の利便性の高さ」や「自然や街並みの良さ」をあげています。また、市民の望む本市の将来像のイメージとしては「自然」、「住みよさ」、「緑」、「安全」、「安心」という表現が多く、都市像としては「安全都市」、「環境都市」という回答が多く見られます。こうしたことから都市の魅力を高めるためには、生活の利便性を向上するとともに自然・街並みなどの環境整備を進める施策が効果的であり、そうした方向で施策を推進していくことで市民がイメージする望ましい将来像に一致していくものと思われます。

また、優先的に取り組むべき施策についての市民意識を見ると、要望の高い施策としては都市基盤整備に関する施策が上位を占めますが、防災・防犯、医療・福祉など市民生活に安全と安心を与える施策を望む声も多く見られ、それに次いで公園・緑地の整備や自然環境の保全、教育環境の充実など長期的な視点に立って推

導型による事業展開」から「民間事業者による開発」への転換も含めて検討する必要があります。

【方向性】更新

- ・中間答申を踏まえつつ、入間市駅前側留保地活用に向けた現状の考え方を加えます。また、令和 2 年に審議会答申を受けた道路整備について検討結果を示します。
 - ・留保地 B は災害対処拠点施設等として整備が進んでいるため、利用計画見直しの対象外とします。
- ※以下の留保地 B についても同様とします。

【検証】

令和元年度に実施した第 12 回市民意識調査(以下、「調査」)が最新の調査結果となるため、第 8 回調査と第 12 回調査の結果を比較することにより、改めて市民意識を分析します。

※現状における第 8 回調査と第 12 回調査の比較検証は別記参照

【方向性】更新

- ・平成 18 年に実施された第 8 回市民意識調査の結果と直近の調査結果を比較すると、市民ニーズの大きな変化は見受けられない状況ですが、市民意識の分析を直近の調査結果を踏まえたものに時点修正します。

進すべきと思われる施策が続いています。

生活利便性の向上やライフラインの整備、安全・安心の確保など市民生活に直結する施策への要望はもちろんのこと、緊急的な課題と並行して本市の魅力を守り、都市の将来像を見据えた施策の推進に向けた施策についても市民の要望は高いものと思われます。

(6) 本市施策の基本方向

① 総合振興計画による基本方向

本市では、平成 19 年度より第 5 次入間市総合振興計画(以下、「第 5 次総振」という。)に基づき総合的に施策を展開しています。第 5 次総振は今後 10 年間にわたる本市のまちづくりの基本方針であり、平成 19 年度から 5 年間はその前期基本計画に基づいて具体的な事業が展開されることとなります。そのため利用計画の策定にあたっては総合振興計画の基本構想と前期基本計画における位置付けを確認した上で後期基本計画への継続性を確保し、中・長期的な視点から方向性を定めていく必要があります。

基本構想における土地利用計画では利便性、快適性、安全性、広域性の 4 つの視点から本市の土地利用を進めることとしており留保地の活用にあたってはその視点を重視することが前提となります。また、土地利用方針としては、留保地 A(入間市駅前側留保地)の位置するエリアは商業系地域に属することから入間市駅周辺および扇町屋地区を中心とした商業・業務機能の集積に努めつつ、周辺環境との調和を図りながらサービス・流通等施設の適正誘導を図ることと設定され、留保地 B(東町側留保地)の位置するエリアは住宅系地域に属するため、生活道路や街区公園等の整備を進めるとともに計画的な基盤整備を図り、うるおいが感じられる

【検証】

① 第 6 次総合計画の基本構想では、土地利用構想において「利便性、快適性、安全性、広域性」の 4 つの視点は掲げていませんが、「基本的にこれまでの方針を維持しつつ、商業系・住宅系・工業系など、それぞれの地域の特性に応じ、都市構造の拠点が形成されるように、計画的な土地利用を推進していきます。」とあり、前構想を踏襲しています。

また、入間市駅周辺および扇町屋地区を中心に、商業・業務機能の集積に努める方向性も継続されています。しかし、「周辺環境との調和を図りながらサービス・流通等施設の適正誘導を図ること」は第 6 次では挙げられておらず、ニーズの変化があったと見られます。

第 6 次総合計画・前期基本計画では、第 4 章第 1 節第 3 項において「基地跡地留保地利用の検討」を掲げており、施策の目指す姿を「入間市駅の利便性の向上と、まちのシンボルとなる市街地が形成され、周辺地域と調和した施設が整備されたまち」、施策の課題を「現状の留保地利用計画について、基本方針を再検討した上で、実現可能な計画へと見直しを図る必要がある」、施策の方向性を「入間市駅前側留保地利用計画の基本方針策定」及び「利用計画の策定に向けた調査・研究」としています。

② 記載には少子高齢化・高齢社会と掲げられていますが、近年は人口減少対策にも焦点が当

住宅地づくりに向けた土地利用を行うことが方針として設定されています。また、どちらの留保地についても文教系地域と近接していることから各教育・公共・公益施設の機能や特性を踏まえ、周辺の環境との調和や道路、交通機関等の利便性に配慮することが必要です。

留保地の土地利用にあたっては総合振興計画との整合を基本的な方向として、これまでの本市の都市整備の成果を踏まえて周辺環境に十分に配慮するとともに、本市の将来像を展望し、新たな時代にふさわしい都市デザインとして構想することが必要です。

②新たな課題への対応

市民の環境意識の高まりや少子高齢化による社会構造の変化に伴う新たな課題への対応が求められています。特に、地球温暖化防止に向けた環境対策や高齢社会の到来によって増大が予想される社会保障費の問題については、今後の行政運営において財政的な調整を図りつつ、長期的な視点に立って適切な対応を図っていくことが求められているところです。

すでに環境保全に向けては「入間市環境基本計画」を策定し、全市的な展開を図っているところであり、都市整備における緑地の保全は「緑の基本計画」に基づき、市域周辺の丘陵部の保全や市内に残存する各種の樹林地の保全・活用、都市公園等の計画的な整備など6つの方針に基づき都市緑地の保全に努めています。しかし、首都圏近郊都市として発展してきた本市においては市街地の緑地の減少が顕著であり、今後は残された緑地を保全するとともに、身近な緑を増やす施策として魅力ある個性的な公園や緑地の整備を進めていくことが必要です。

また、今後急激に進行する市民の高齢化と予想される社会保障費の増加への対応として、疾

てられています。入間市まち・ひと・しごと創生総合戦略を軸に、移住・定住促進や子育て支援、シティセールスの推進に取り組み、人口減少に歯止めをかけ、将来にわたって活力ある社会を維持していくまちを目指しており、留保地の活用に向けては、人口減少対策、公共施設マネジメントも参酌する必要があります。

環境保全については「入間市環境基本計画」が令和2年3月に、緑地保全については「緑の基本計画」が平成31年3月に改訂されており、新たな計画内容に従っていきます。特に、「緑の基本計画」は、基本方針が5つに変更されているため、記載内容を見直す必要があります。また、令和2年度に埼玉県西部地域まちづくり協議会で「ゼロカーボンシティ共同宣言」をしており、脱炭素に向けた取り組みにも配慮していきます。

「今後急激に進行する市民の高齢化と予想される社会保障費の増加」は、すでにその状況にあります。第6次総合計画の人口推計では、今後も進行するが、加速的に変化するとは予想されていないため、現状の課題に照らし合わせて文章を修正すればよいと考えます。

近年の新たな課題としては、新型コロナウイルス感染症を踏まえた新しい生活様式の導入が挙げられます。「ウィズコロナ」「アフターコロナ」の日常がスタンダードとなり得るかは、まだ先行きが不透明のため、この内容に踏み込んだ計画とするかは、今後検討する必要があります。環境問題、社会保障費の問題は依然として継続していますが、留保地の活用が直接課題解決につながるとは考えにくいところです。全国的な取組として、SDGsに配慮したまちづくり、自治体DX化による効率的・効果的な行政運営も求められており、それぞれの視点からも施策を検討していく必要があります。

<p>病予防や介護予防に向けて市民の日常的な健康づくりを推進していくことがますます重要になっていきます。本市ではこれまでも市民のヘルスプロモーションの拠点施設として健康福祉センターを整備し、市民一人ひとりの健康づくりと健康長寿社会の実現を目指して施策の推進に努めてきましたが、こうした施策と結びつけてウォーキングやレクリエーションなど市民が手軽に利用し、活用を図ることができる場として身近なエリアに公園や緑地を整備していくことは、単に緑の保全というだけでなく心身のリフレッシュや健康づくりに大きな役割を果たすことと思われまます。</p> <p>こうした視点から、多くの市民が利用することのできる公園や緑地の整備は、環境保全や市民の健康の保持・増進に向けた対応として今後進めていかなければならない重要な施策として位置付けられます。</p>	<p>【方向性】見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「①総合（振興）計画による基本方向」の第5次入間市総合振興計画を平成29年度から計画期間とする第6次入間市総合計画、特に令和4年度から計画期間とする後期基本計画の方向性に合わせて、見直します。 ・「②新たな課題への対応」は人口減少社会、さらには高齢化と相まった少子化の顕著な進行などの視点を加えること、また、新型コロナウイルス感染症を踏まえた新しい生活様式の導入なども新たな課題です。
--	---

<p>2 土地利用の基本方針</p> <p>(1) 土地利用の方向性</p> <p>埼玉県西部地域の拠点としてのエリア整備を目標に、公共的な施設の整備を軸に周辺地区の開発と連携した中心市街地の形成を図ります。</p> <p>周辺環境との調和を保ちながら公益的施設の整備を中心に、良質で利便性の高い、本市のシンボルとして、ゆとりと風格のある新市街地形成に向けた土地利用を進めます。</p> <p>○本市の交通体系の拠点としての入間市駅の 利便性向上</p> <p>○本市のシンボルとなるゆとりと風格のある 市街地整備</p> <p>○周辺地域と調和した公益的施設の整備</p>	<p>【検証】</p> <p>埼玉県西部地域の拠点としてのエリア整備としては、留保地が先述の埼玉県西部5市の中央に位置していることを踏まえた活用を図るべきと考えます。</p> <p>公共施設の整備は、公共施設マネジメントとの整合を図る必要があります。また、「公益的施設」の定義、公共施設との住み分けを明確にする。「本市のシンボル」という表現も抽象的であるため、具体的に示すことが必要です。</p> <p>【方向性】見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共的な施設の整備を中心とした方向性となっているため、後述するゾーニング等の見直しも踏まえて、市として目指す明確な方向性に見直します。
---	---

<p>(2) 整備コンセプト</p> <p>①交通結節点である入間市駅前のメリットを最大限活用します。</p> <p>国道 16 号線及び入間市駅北口地区と連結する馬頭坂線と豊岡地区中心市街地とを結ぶ都市計画道路を配置し、入間市駅南口交通広場の拡張とあわせ交通結節点としての機能と利便性の向上を図り、入間市駅の一層の利用促進を図ります。</p> <p>②傾斜地である特性を活かし、独創的なまちづくりを進めます。</p> <p>ゆとりと風格をもつエリアの創造に向けては、都市施設や文化施設、社会福祉施設等の設置を中心に起伏のある土地の形状を活用した構造物の配置や緑地帯の整備など、特徴のある街区整備を進めます。施設の整備にあたっては民間資本等の積極的な活用(PFI, PPP 等)を図り、民間のノウハウによる開発を促進し、無秩序な開発に対応するために整備誘導の方策として地区計画等の策定により道路等の公共施設の計画的な整備を誘導するとともに、コンセプトに適ったまちづくりを推進します。</p> <p>③隣接する住宅地、商業地と調和するゾーニングとします。</p> <p>区画整理事業による市街地整備が進む入間市駅北口地区との一体感や連携を考慮し、隣接するゾーンは商業、住居など複合的な利用が可能な施設の整備エリアとして設定します。なお、連続性を確保するために歩行者専用の跨線</p>	<p>【検証】</p> <p>① 令和 2 年 10 月 7 日付けジョンソン基地跡地利用計画審議会からの答申を踏まえ、道路の整備は、全体構想を想定しつつ整備の検討を図ります。道路整備のメリットは、学園通り線（稲荷山公園駅方面）及び国道 16 号（狭山市方面）から入間市駅へのアクセスが良くなることによって、稲荷山公園駅を利用する近隣の高校や大学の学生が入間市駅を利用するようになり、賑わいの創出につながります。</p> <p>また、歩行者のアクセスをどのようにするべきかの検討も必要です。区画整理事業による北口駅前広場（ロータリー）の整備に併せて、鉄道事業者と調整を図りながら、駅橋上化（駅前ビル化）を検討するなどといった手法が最も利便性が高まるものと考えます。</p> <p>② 斜面を切り崩しての整備は相当な費用が見込まれるため、また、傾斜を新たなまちの特徴にできることから、傾斜を活かすという方向性は継続していくべき内容です。</p> <p>また、民間資本等の積極的な活用、民間のノウハウによる開発の促進、地区計画等の策定によるコンセプトに適ったまちづくりも継続すべき方向性です。</p> <p>③ 「(3)都市計画の見直し」にあるように、留保地は市街化区域への編入を予定しており、また、駅周辺であることから、まちづくりのコンセプトを明確にする必要があります。</p> <p>都市計画マスタープランでは、商業・業務の中心拠点地区となっているため、継続していくべき方向性です。用途地域は、商業地域を想定</p>
--	--

<p>橋の整備等も視野に入れます。</p> <p>④市の将来都市像を踏まえ緑地を確保し、ゆとりと癒し、安心感のあるスペースを創出します。</p> <p>エリアの開発にあたっては本市の玄関にふさわしく、道路、公園、緑地、広場、その他の公共空地を最大限確保するように配慮し、当市の豊かな自然の連想と駅に降り立つ人にゆとりと癒し、安心感を持たせるように整備します。</p> <p>⑤利便性の高い賑わいと躍動感のあるまちを創造します。</p> <p>エリア内の機能的な分割により交通結節点である入間市駅の機能を高めるとともに、土地の高度利用を図って住居、商業など多目的に活用できる複合型施設の整備等を進める中で、まちとしての賑わいと躍動感を創出します。</p>	<p>しています。居住区を設定するのであれば、1階部分を店舗活用することが望ましいです。</p> <p>なお、北口土地区画整理事業では、入間市駅北口地区の用途地域見直し（R3～4）において、住居系地域から商業地域への変更を視野に入れている状況です。商業地域の面積には制限があるため、同地区と留保地の用途を一体で検討する必要も考えられます。</p> <p>跨線橋の整備等については、ペDESTリアンデッキも含め再検討が必要です。</p> <p>④ 駅周辺は市の特徴に配慮すべきであり、自然を連想させる空間は必要と考え、継続していくべき内容です。</p> <p>駅前広場をはじめ駅周辺の区域は、他の公園や街路などとともに市街地の公共的なオープンスペースとして防災上重要な役割を果たす空間となります。駅前広場は、周辺を耐火構造の建築物で囲まれていることが多く、地震などの際の一時的な避難場所となるほか、救護などの活動の拠点として用いられる可能性が大きいです。</p> <p>⑤合理的で健全な高度利用と都市機能の更新を図るにあたり、継続していくべき内容です。</p> <p>駅前広場の拡張整備や駅舎のバリアフリー化、ペDESTリアンデッキの設置など、駅及び駅周辺の整備を進め、すべての利用者にとって快適な交通結節点を目指します。</p> <p>【方向性】補足</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまでの利用計画の考え方を継続していく方向性のもと、上記検証にある内容の補足を検討します。 ・留保地内の道路等の整備については、開発の一部として民間事業者が担う手法も検討します。
--	---

<p>(3) 都市計画の見直し</p> <p>国から強い要請があるように、事業の実施に当たっては、市街化区域に編入することが所与の前提となりますから、編入地域の特定、手順、時期等について埼玉県と協議・調整しつつ実施しますが、必要に応じて立地施設の誘導を可能とするために地区計画を定めることも検討します。見直し時期は、平成 24 年末を目途とします。</p> <p>(4) 具体的な土地利用計画の策定及び決定</p> <p>① 基本的な考え方</p> <p>都市計画の見直しと併行的に具体的な立地施設を含む利用計画の策定作業を実施し、決定した内容を平成 25 年度末の都市計画の見直しに反映させます。なお、都市計画決定の手続きに最低 2 年間に要することから、計画の策定に当たっては、国とも連絡を密に協議・調整しつつ決定します。</p> <p>② 各ゾーンについての土地利用計画</p> <p>イ A, B, C ゾーンについての具体的な立地施設・内容については市民参加の手続きを経て議会承認を得た上で決定します。</p> <p>ロ A ゾーンに立地する公共・公益的施設については、立地する具体的な施設とともにその用地・建物等規模も検討し区画割り、街路についても決定します。</p> <p>ハ B ゾーンは民間により開発するものとし、地区計画を定めることにより設置する施設を誘導することを検討します。</p> <p>ニ C ゾーンの駅前広場については、他の駅前広場の整備状況を参考に整備内容等について具体化します。</p>	<p>【検証】</p> <p>留保地の活用は、市街化編入を前提に考えます。都市計画の見直しは、「都市計画区域の整備、開発及び保全方針」、「総合計画」、「都市計画マスタープラン」や関連する事業等に基づき、県との調整を進めます（区域区分：県決定、用途地域：市決定）。</p> <p>【方向性】更新</p> <ul style="list-style-type: none"> ・原則として継続する方向性ですが、都市計画の見直し時期は、利用計画や事業実施の目途等を勘案した上で修正方法を判断することとします。 <p>【検証】</p> <p>民間による整備も見据えて、本計画に具体的な立地施設を含んでいく必要があると考えます。また、A～C の各ゾーンに設ける具体的な立地施設・内容の決定は、各ゾーンの方向性に示される用途により手続きが異なります。公共施設の設置、駅前広場の整備は、予算編成など事業化を図るうえで所定の手続きを経て決定していきます。民間が主体となって開発していく建築物に対しては、本計画に即した事業計画を実施者が作成する中で具体的に決定していきます。いずれも議会への説明や報告を経て決定することを想定しています。公共施設マネジメント事業計画では現時点で入間市駅前に公共施設を設置する計画はありませんが、A ゾーンに公共施設を設置・誘致するのであれば、どのような公共施設にするか明確に示す必要があります。B、C ゾーンは変更なく進めることも可能と考えますが、A ゾーンにおける公共（公益的）施設整備の方向性が変わるのであれば、A ゾーンの縮小や A、B、C ゾーンの再区分け、住居エリアの導入等も検討の余地があります。</p>
--	---

<p>(5) 具体的な事業計画の策定、決定</p> <p>① 基本的な考え方</p> <p>イ 都市計画の見直し、具体的な土地利用計画策定、決定作業と併行的に具体的な事業計画についても策定、決定作業を進めます。</p> <p>ロ 本地全体が高低木の育成する傾斜地となっており、施設整備に当たっては大規模な基盤整備(造成)事業を実施する必要があることから、これの実施主体、方法等の事業計画策定については国と連絡を密に協議・調整して決定します。</p> <p>ハ 事業計画策定に当たっては、事業について各種補助金制度を活用して財政的な負担の軽減を図る必要があることから、まちづくり活動推進事業、地域創造支援事業等の事業手法の採用についても検討します。</p> <p>ニ 事業計画の策定、決定において、市が用地を取得、施設整備する場合には必要な事業費の財政措置に関しても検討します。</p> <p>② 基盤整備(造成)事業計画</p> <p>造成工事等の基盤整備事業の方法としては、 A：国から市又は施設設置者が用地を取得した後に共同で造成事業を実施する。 B：国において造成事業を実施する。(国が自ら予算措置を講じて造成事業を行うことは事実上困難であることから、信託会社に信託処分し、信託会社が委託して造成工事を実施のうえ土地利用者に処分する) C：市が区画整理事業を実施する。以上のことが考えられます。これらの整備手法を検討するなかで、土地所有者である国と協議・</p>	<p>【方向性】見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・後述のゾーニングの内容を踏まえて、記載内容を見直します。 ・方向性については、民間主体の開発方法に配慮した内容とします。 <p>【検証】</p> <p>全体的に市が整備を実施する前提で記述されているため、前述にもある民間の活用も想定した記述に変更する必要があります。特に「②基盤整備(造成)事業計画」の中では、A、B、Cそれぞれの手法について、再検討の必要があります。</p> <p>まず、基盤整備においては、埼玉県建築基準法施行条例第6条(がけ)に規定される擁壁の設置が必要となります。</p> <p>Aの場合、「市又は」という方向性を削除することが現実的ですが、部分的な用地取得についても検討のうえ、表現を見直す必要があります。</p> <p>Bの場合、信託会社から市に対して造成費用の一部について負担金を求められるようなことがないか研究する必要があります。</p> <p>Cの場合、国及び県からは長期未整備地区の土地区画整理事業を早期完了するよう求められている状況から、市施行による新たな土地区画整理事業の実施は難しいため、事業者(施設設置者)による土地区画整理事業の実施が現実的です。駅前広場以外の道路整備については、事業者(施設設置者)が施行し、市が費用を負担することも想定されます。</p> <p>雨水排水問題があり、入間市駅南口への既存管では管直径が小さく許容オーバーとなります。同様に鉄道敷の下を推進して入間市駅北口側に計画している管も同様であります。霞川への流末をどうしていくのか、北口調整池の整備</p>
---	--

<p>調整を図り、円滑、効率的な事業実施、市の財政負担の軽減を図ります。なお、本地内の幹線街路整備、上下水道のインフラ整備事業については、市において実施するものですが、これらの整備を効率的に実施するためには、全体の基盤整備事業と同時に実施する必要があります。</p> <p>③ 土地取得等主体の整理</p> <p>イ A ゾーンに関する施設立地に伴う土地取得の主体及び施設整備の主体については、市自ら取得、施設整備する方法とともに都市計画において地区計画を定めることにより公的法人等民間事業者を主体として誘導することも検討します。</p> <p>ロ C ゾーンの整備については、市自ら実施する方法とともにBゾーンの開発行為の一環として開発者負担により整備することも検討します。</p> <p>(6) 具体的な事業の実施</p> <p>①基盤整備(造成)事業</p> <p>平成 25 年度以降基盤整備(造成)事業に着手とした場合、設計・工事期間に3年間要すると想定されることから、事業の完了は平成 27 年度と見込まれます。</p> <p>②市の用地取得</p> <p>市において土地取得を行う場合は、平成 27 年度以降予算措置を行います。</p>	<p>も含め、排水対策を検討する必要があります。</p> <p>【方向性】見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(4)と同様に、後述のゾーニングの内容を踏まえて記載内容を見直し、方向性については、民間主体の開発方法に配慮した内容とします。 <p>【検証】</p> <p>設計（基本計画、基本設計、実施設計）に3年、都市計画決定に1年、工事に2年程度要することが想定されます。事業の完了には、少なくとも6～7年必要と見込みます。留保地側の施設整備とペDESTリアンデッキで接続するなど調整の必要がある場合は、想定期間よりも期間が必要となります。</p> <p>「②市の用地取得」は、市の財政状況を踏まえ、この方向性そのものを検討する必要があります。予算措置は、駅前広場の拡張整備に伴う用地取得のみといった規模が現実的です。その際は、既存のビル等を用地買収して整備することも併せて検討する必要があります。</p> <p>【方向性】見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時期・期間を見直します。 ・実施主体が明確に見込めそうな場合は、実施主体も明記することが望ましいと考えます。
---	--

(7) ゾーニング

①A ゾーン ゆとりと風格ゾーン(公共・公益的施設の整備ゾーン)

例えば、公園等都市施設、コンベンションセンター等文化施設、子育て支援施設等社会福祉施設等を整備

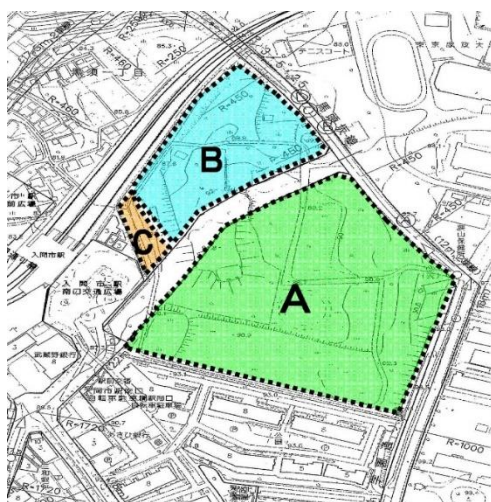
②B ゾーン 都市型ライフゾーン(高度・複合利用施設の整備ゾーン)

例えば、商業ビル等民間事業施設等を整備

③C ゾーン にぎわいゾーン (駅前広場の拡張ゾーン)

例えば、駅前ロータリー、駐車場、駐輪場、広場等を整備

※その他、都市計画道路の整備を予定します。



(利用計画のゾーニング図)

【検証】

公共施設マネジメント事業計画では新たな公共施設を駅前に整備する計画はないため、Aゾーンについては、公共・公益的施設整備の位置付け、ゾーンの範囲等を再検討の必要があります。公共・公益的施設の整備が難しいのであれば、民間事業者の活力を活用するエリアとして、Bゾーンに組み込むといった再検討の余地があります。

Bゾーンについても、高度・複合利用施設整備の位置付け、ゾーンの範囲等を再検討の必要があります。民間事業施設の整備を推奨したいと考えますが、アフターコロナの社会を想定して、対面販売の今後については考慮する必要があります。

Cゾーンについても、駅前広場拡張の位置付け、ゾーンの範囲等を再検討の必要があります。駅前広場にあるビル等を含め、拡張ゾーンを設定するのかなど、方向性を明確にする必要があります。ロータリーは、送迎者の駐車問題や雨水の溢水等について解決できる利用形態を検討する必要があります、これは都市計画道路のあり方にもつながる可能性があります。なお、北口ロータリーの整備が、上記にある南口ロータリーの利用状況に与える影響を研究し、南口ロータリーの適正な面積を検討する必要があります。

【方向性】見直し

- ・各ゾーンの位置付け、活用方法、具体的施設等について、ゾーニングそのものの必要性も含めて再検討し、修正します。

5 計画の実現に向けて

(1) 市民意見の聴取について

- ・ 審議会の下部組織としてワーキングチーム等を設置し、利用計画を策定します。
→ ワーキングチーム等による定期的なワークショップや意見交換会の開催
- ・ 市民意識調査、市政意向調査を活用し、ワーキングチームや審議会以外の市民からの意見を聴取します。
- ・ 子ども・若者の意見を活かした留保地の利用を図ります。
→ 子ども会議での意見聴取や小・中学生へのアンケートの実施（小中学校経由）

(2) 民間事業者等意見の聴取について

- ・ 駅前側留保地の活用においてまちづくりのコンセプトを検討する際など、策定過程における様々な場面で民間事業者から意見を聴取し、そのノウハウを活用していきます。

(3) スケジュール

令和4年1月～	利用計画見直しについて審議会諮問、見直し着手 財務省関東財務局、防衛省、埼玉県等との協議
令和5年3月	利用計画策定、議会報告
令和5年4月～	利用計画に基づき取り組んでいく

(4) 組織体制

ア. 主管課

企画課政策推進室 ジョンソン基地跡地利用計画に関すること

イ. 関係課

都市計画課	ソフト面でのまちづくり担当課
道路整備課	道路先行整備の担当課
道路管理課	整備後の南口交通広場の担当課
区画整理課	入間市駅北口土地区画整理事業
商工観光課	賑わいの創出、商業施設の誘致
福祉総務課	福祉施設配置の可能性

こども支援課 こども政策室 子育て支援施設配置の可能性

公共施設マネジメント推進課 公共施設の整備に係る庁内調整

ウ. 庁内関係課会議 ア. 主管課及びイ. 関係課で庁内意見の調整、留保地全体の活用を図るために設置する。

第 8 回調査（平成 17 年度）と第 12 回調査（令和元年度）の比較検証

「住みよい理由」 第 8 回調査（平成 17 年度）	「住みよい理由」 第 12 回調査（令和元年度）
①住みなれているから（40.3%）	①住みなれているから（42.3%）
②買い物など毎日の生活に便利だから （20.2）	②買い物など毎日の生活に便利だから （24.5）
③自然環境がよいから（16.2%）	③居住環境がよいから（11.3%）
④居住環境がよいから（9.0%）	④自然環境がよいから（9.1%）
⑤通勤・通学に便利だから（6.9%）	⑤通勤・通学に便利だから（6.6%）

設問「住みよい理由」の調査結果は、ほとんど変わりません。「買い物など毎日の生活に便利だから」が第 8 回調査（平成 17 年度）から第 12 回調査（令和元年度）にかけて 4.3 ポイント上がり、「自然環境がよいから」が 7.1 ポイント下がっています。以前から市内各地にスーパーがあり、日常の買い物の利便性を高く感じられていたことに加えて、調査間の 14 年の間に、市内外の商業施設が充実（平成 18 年ニトリ、平成 20 年三井アウトレットパーク入間・コストコ、その他らぽーと富士見、グランエミオ所沢、等）し、選択の幅が広がったことや交通網が進展したことが、回答比率の増加につながったと予想されます。

「住み続ける理由」 第 8 回調査（平成 17 年度）	「住み続ける理由」 第 12 回調査（令和元年度）
①自分の家（土地）だから（61.5%）	①自分の家（土地）だから（59.2%）
②住なれているから（45.1%）	②住みなれているから（48.2%）
③買物など毎日の生活に便利だから （20.1）	③買い物など毎日の生活に便利だから （28.4）
④自然・街並みが好きだから（11.4%）	④自然・街並みが好きだから（13.2%）
⑤地域での人間関係がよいから（10.5%）	⑤地域での人間関係がよいから（9.8%）

設問「住み続ける理由」の調査結果もほとんど変わりません。こちらも「買い物など毎日の生活に便利だから」が 8.3 ポイント上がっています。

第 8 回調査（平成 17 年度） 「将来イメージ」	第 12 回調査（令和元年度） 「将来の入間市のまちづくり」
①自然(39.7%) ④安全(35.3%)	①高齢者や障害者が安心して生活できるまち（44.7%）
②住みよさ(39.1%) ⑤安心(29.6%)	②鉄道やバスなどの公共交通網が整備され
③緑(37.5%)	

「将来の都市像」 ①安全都市（35.9%）④平和都市（15.1%） ②環境都市（33.4%）⑤文化都市（13.8%） ③安心都市（26.0%）	た利便性の高いまち（33.4%） ③安心して子育てができるまち（33.1%） ④健康増進のための環境や医療体制が整ったまち（30.4%） ⑤防災・防犯体制の充実した安全で安心して暮らせるまち（30.0%）
--	---

第8回調査では、「将来イメージ」「将来の都市像」という設問で調査しており、第12回調査では「将来の入間市のまちづくり」という設問で調査しています。第8回調査は、選択肢の文言による可能性もありますが「自然」「緑」「環境都市」という回答が上位に位置しています。しかし、第12回調査では、自然・環境に関する回答は上位に見られません。両調査を共通して「安全」「安心」というフレーズは上位に位置しています。また、第12回調査では、交通網の利便性や福祉的側面（「高齢者」「障害者」「健康増進」）のニーズが高まっていると見受けられます。

第8回調査（平成17年度） 「市民要望の高い施策」 ①防犯対策（24.5%） ②バス路線の整備・充実（22.5%） ③道路網の整備（21.9%） ④駅周辺の整備・充実（21.6%） ⑤医療施設の充実（20.0%） ⑥高齢者福祉サービスの充実（19.0%） ⑦地震などの防災対策（16.1%） ⑧交通渋滞の解消（15.0%） ⑨行財政運営の効率化（14.6%） ⑩休日・夜間診療の充実（11.3%） ⑪駐車場の整備・充実（11.1%） ⑫自転車置き場の整備・充実（10.5%） ⑬下水道の整備（10.3%） ⑭区画整理などによる市街地整備（10.0%） ⑮小・中学校教育の充実（9.4%） ⑯公園・緑地の整備（9.3%） ⑰交通安全対策（9.3%）	第12回調査（令和元年度実施） 「優先的に取り組むべき施策」 ①医療機関・医療体制（42.2%） ②地震や風水害などの防災対策や体制（34.1%） ③防犯灯などの防犯施設や体制（32.1%） ④高齢者福祉のための施設や体制（27.4%） ⑤道路・道路網・橋の整備（24.0%） ⑥保育所など子ども・子育て支援のための施設や体制（22.8%） ⑦休日・夜間診療体制（22.1%） ⑧バス利用の便と路線網（21.9%） ⑨信号機・ガードレールなどの交通安全施設（18.8%） ⑩買い物・金融機関など日常生活の利便さ（18.6%） ⑪ごみ収集・処理（17.1%） ⑫消防・救急施設や体制（17.0%） ⑬若者や子育て世代のための定住支援（16.8%） ⑭上水道による水の安定供給（16.6%） ⑮公共下水道の整備（16.6%） ⑯小・中学校の施設や教育内容（15.5%） ⑰河川の整備（14.1%）
---	--

⑮ アスベストなど有害性のある物質対策（9.0％）	⑮ 自然環境保全の推進（14.0％）
⑯ 丘陵地や河川など自然環境の保全（8.9％）	⑯ 健康診断・健康増進などの保健予防体制（12.3％）
⑰ 鉄道の整備・充実（8.8％）	⑰ 就労のための機関や体制（12.3％）

優先的施策は、「医療」「防災」「高齢者福祉」「保育所など」のニーズが高まっています。また、第8回調査時は選択肢になかった「若者や子育て世代のための定住支援」も一定の要望があります。