羽生市
立地適正化計画

令和７年４月
羽　生　市

「魅力と活力にあふれ 安全で暮らしやすいまち 羽生」に向けて

羽生市は、豊かな田園風景を基礎としながら、市中央部にある羽生駅を中心として市街地が広がっており、土地区画整理事業等による良好な居住環境の整備に取り組んでまいりました。また、近年では大型商業施設の誘致や新病院の開院、産業団地の整備により、利便の向上と雇用の創出を図り、住み続けたいまちづくりに努めてきました。

しかしながら、全国で人口減少が深刻化する中、本市も例外ではなく、人口は平成１２年をピークに減少が始まり、今後も人口減少・少子高齢化の進行が見込まれています。

本市では、次の２０年でほぼ全域における人口密度の低下が予想され、特に中心市街地でのにぎわいの低下、都市のスポンジ化が進んでしまうことが懸念されます。また、近年頻発・激甚化する災害に対して、本市においても総合的な災害対策が求められています。

このような現状や課題に対し、都市機能や居住の誘導を図り、コンパクトで持続可能なまちづくりを進めるため、「羽生市立地適正化計画」を策定いたしました。

本計画は、「羽生市都市計画マスタープラン」が掲げる将来都市像であり、本計画のまちづくりの方針である「魅力と活力にあふれ 安全で 暮らしやすいまち 羽生」の実現を目指すものです。

今後は本計画が定めた施策を進展させ、住み続けたいと思えるまちづくりを推進してまいります。

結びに、オープンハウス等への御参加、御意見をいただいた市民の皆様をはじめ、専門的な観点からの貴重な御意見をいただきました都市計画審議会並びに策定部会委員の皆様に心から御礼申し上げますとともに、今後の計画推進にあたりましても、なお一層の御協力を賜りますようお願い申し上げます。

令和7年4月

羽生市長　河田晃明

目　次

第１章 立地適正化計画の概要

1-1 策定の背景と目的 …… 2
1-2 本計画の位置付け …… 2
1-3 計画の構成 …… 3
1-4 計画区域 …… 4
1-5 計画期間 …… 4

第２章 市の現況と都市構造上の課題

2-1 現状と課題 …… 6
2-2 都市構造上の課題 …… 31

第３章 立地適正化計画で示す将来の姿

3-1 まちづくりの方針・誘導方針 …… 34
3-2 目指すべき都市の骨格構造 …… 36

第４章 都市機能誘導区域・誘導施設

4-1 都市機能誘導区域 …… 44
4-2 誘導施設 …… 49

第５章 居住誘導区域

5-1 居住誘導区域の設定方針 …… 58
5-2 居住誘導区域設定の考え方 …… 59
5-3 居住誘導区域 …… 64

第６章 防災指針

6-1 災害ハザード情報の収集・整理 …… 69
6-2 災害ハザードと都市情報の重ね合わせによる災害リスクの分析 …… 70
6-3 課題の整理 …… 79
6-4 防災まちづくりの将来像・取組方針 …… 84
6-5 具体的な取組・スケジュール …… 87

第７章 誘導施策

7-1 誘導施策の設定方針 …… 94
7-2 誘導施策 …… 96
7-3 低未利用土地利用等指針 …… 101

第８章 目標指標及び進捗管理

8-1 目標指標の基本的な考え方 …… 104
8-2 目標指標の設定 …… 105
8-3 計画の進捗管理 …… 108

資料編

資-1 策定経過 …… 110
資-2 オープンハウス …… 112
資-3 用語集 …… 113

第１章

立地適正化計画の概要

第1章｜立地適正化計画の概要

1−1 策定の背景と目的

現代のまちづくりでは、急激な人口減少・高齢化を背景に、高齢者や子育てをはじめとする全ての世代が安心できる健康で快適な生活環境、財政面での持続可能な都市経営、頻発化・激甚化する災害への安全確保等、様々な課題に対応しなければなりません。

これらの課題に、まちづくりの観点から取り組むのが立地適正化計画です。医療・福祉・商業といった生活に必要な施設をまちの機能と考え、機能と住居のまとまりを作ります。そうすることで、自家用車を使わなくとも多くの住民が各施設にアクセスできるようにする、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めます。

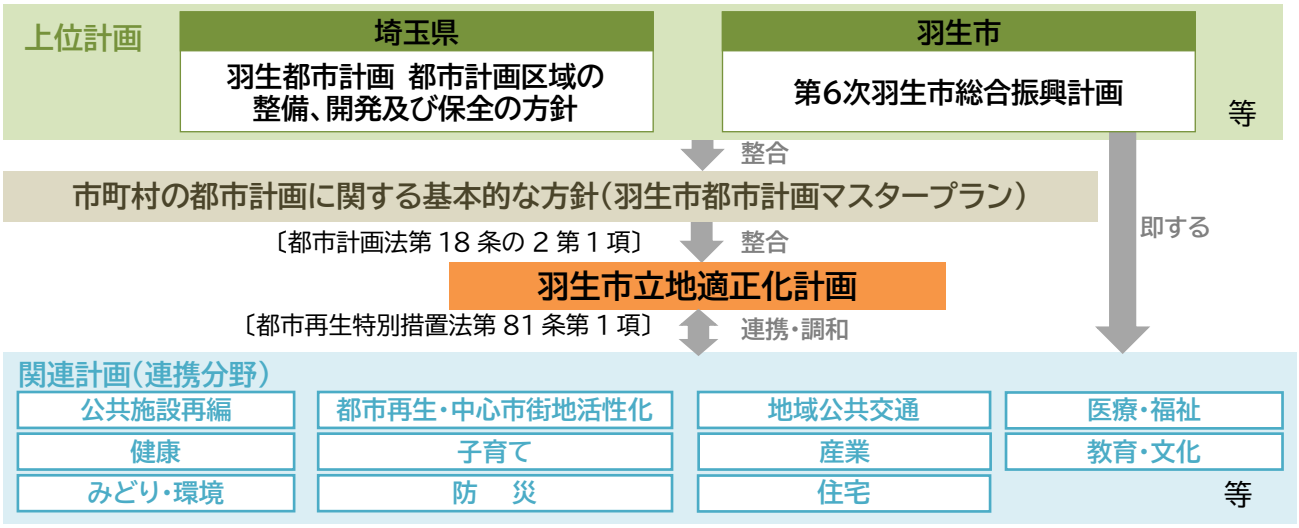
本計画では、まちの機能や居住のまとまりを誘導する区域や誘導する施設を定めることで、持続可能なまちづくりを進めます。

1−2 本計画の位置付け

本計画は、都市全体を対象に、医療・福祉・商業等の都市機能の立地、住居の立地、公共交通の充実等に関して検討を行います。

そのため、上位計画である本市の総合計画等と整合し、関連する各種計画と連携を図る必要があります。

≪上位・関連計画との関係性≫



1－3 計画の構成

本計画は、将来の都市像や都市構造、それぞれの方針を定める「まちづくり方針」、都市機能や居住の誘導区域等を定める「誘導区域・誘導施設」、防災に係る取組を定める「防災指針」、各種誘導の実現に向けた施策等を定める「実現方策」の４つの大項目により構成します。

第1章 立地適正化計画の概要
⇒本計画の位置付け、計画期間、対象となる区域、構成等を整理します。

第2章 市の現況と都市構造上の課題
⇒本市の現状及び都市構造上の課題を整理します。

第3章 立地適正化計画で示す将来の姿
⇒計画により目指すべき将来の都市像を示します。

（まちづくり方針）

第4章 都市機能誘導区域・誘導施設
⇒医療・福祉・商業等の都市機能を拠点に誘導して集積することで、各種サービスの効率的な提供を図る区域です。
⇒都市機能誘導区域ごとに、住民の生活利便性の向上に必要な都市機能を検討し、立地の誘導を図る施設を定めます。

第5章 居住誘導区域
⇒人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持し、生活サービスや公共施設等が持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域です。

（誘導区域・施設）

第6章 防災指針
⇒居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる、都市の防災に関する機能を確保するための指針です。

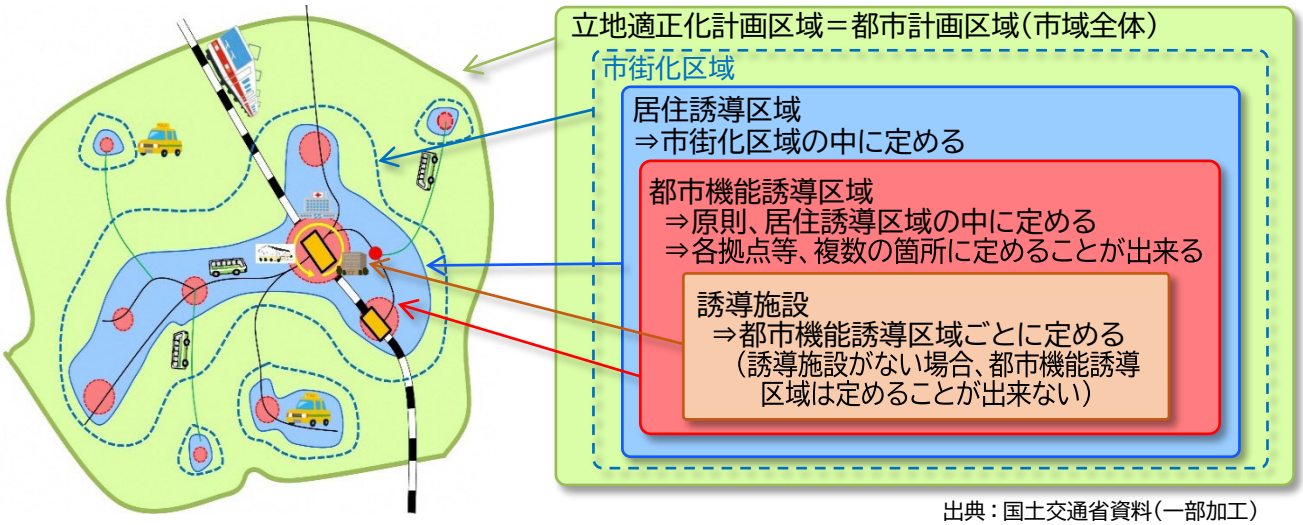
（防災指針）

第7章 誘導施策
⇒都市機能や居住の誘導を図るために必要な施策を整理します。

第8章 目標指標及び進捗管理
⇒施策等の達成状況と効果を評価・分析するための目標値を定めます。

（実現方策）

≪各区域等の関係性≫

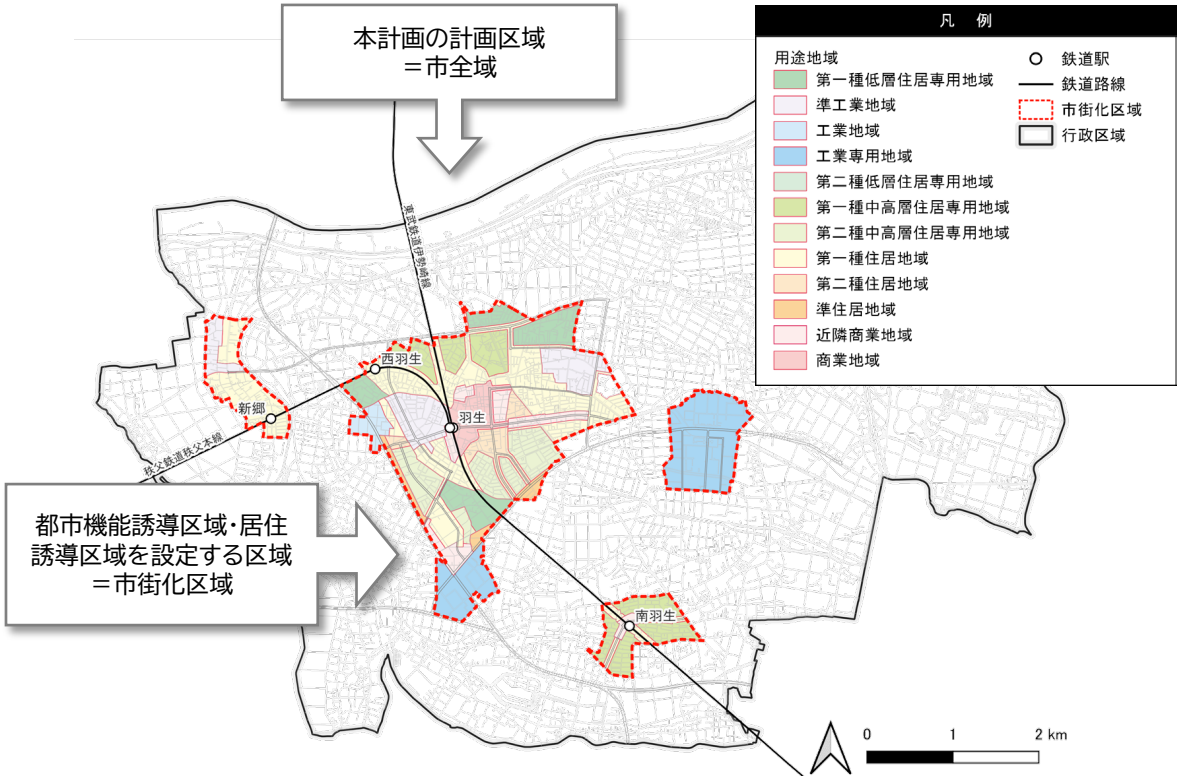


出典：国土交通省資料（一部加工）

1－4 計画区域

立地適正化計画の計画区域は、市全域の状況を踏まえて検討や施策を講じていく必要があるため、都市計画区域全域とすることが基本とされています。

本市においては、市全域が都市計画区域であるため、市全域を立地適正化計画の計画区域とします。



1－5 計画期間

計画期間 ： 令和7年度～令和 26 年度

立地適正化計画は、20 年後の都市の姿を展望した上で策定するものとされていることから、本計画の計画期間は、令和７年度から令和 26 年度までとします。

また、本計画はおおむね５年ごとに評価・検証を行うことを基本として、今後の社会情勢の変化や羽生市都市計画マスタープランの改定等と整合させながら、必要に応じて見直し・変更を行うものとします。

第2章

市の現況と都市構造上の課題

第2章｜市の現況と都市構造上の課題

2−1 現状と課題

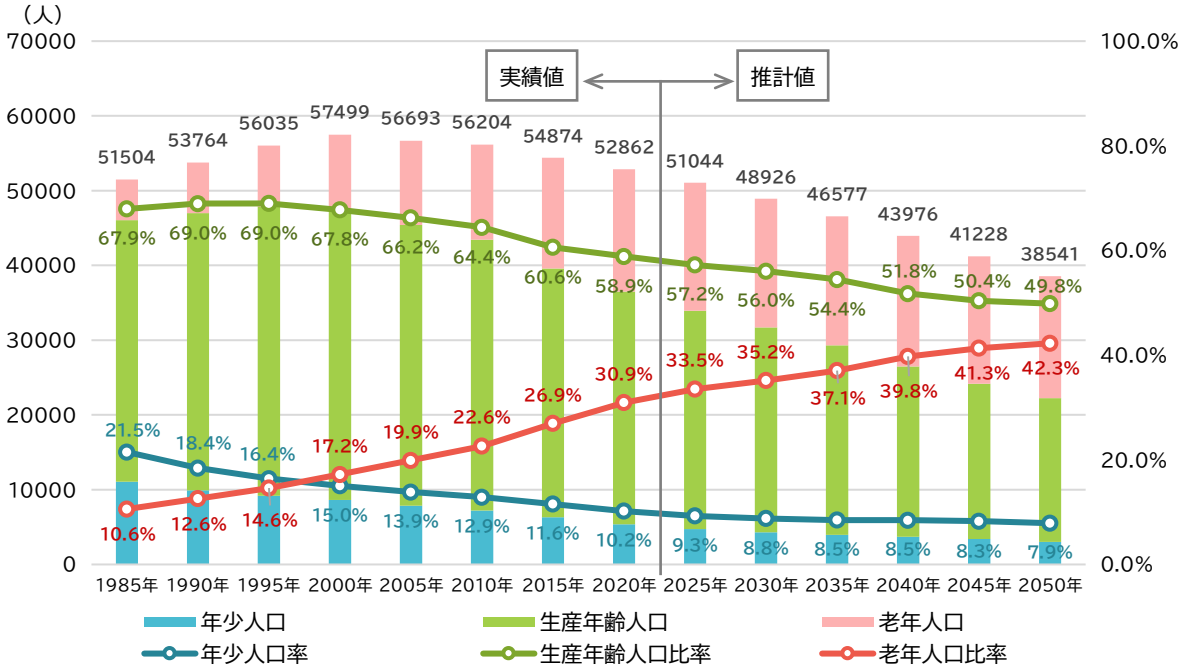
(1)人口

1)人口動向

国勢調査によると、本市の総人口は 2000 年をピークに減少傾向に転じており、2020 年には 52,862 人となっています。2045 年の将来人口は 41,228 人と見込まれており、1 万人以上の減少が予測されています。

2045 年には少子高齢化が更に進展し、多くの高齢者を少ない若年層が支える構造になることが見込まれています。

≪年齢３区分別人口の推移と将来見込み≫



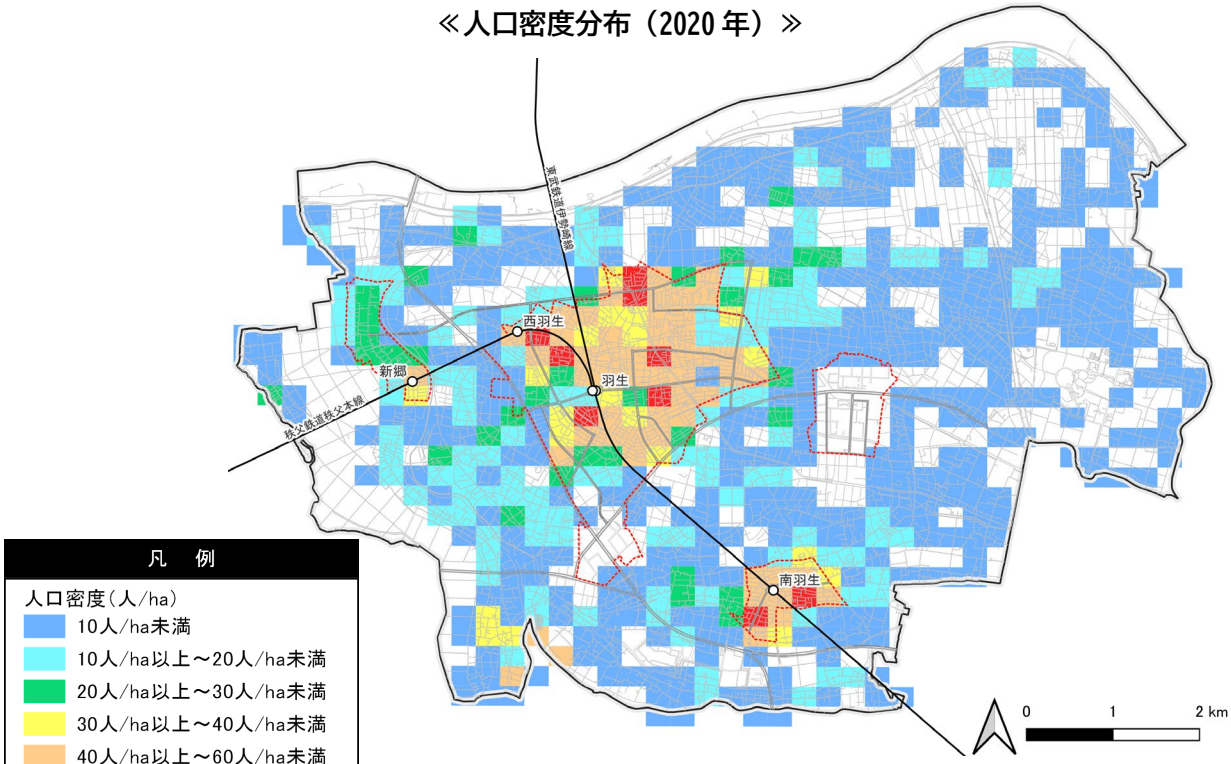
出典：国勢調査(S55～R2)、国立社会保障・人口問題研究所(R5 推計)

2)人口密度

2020 年の人口密度をみると、各駅の周辺では、既成市街地の最低基準とされる 40 人/ha（都市計画運用指針）を上回っています。特に羽生駅、西羽生駅、南羽生駅周辺では、60 人/ha 以上のエリアも見られます。

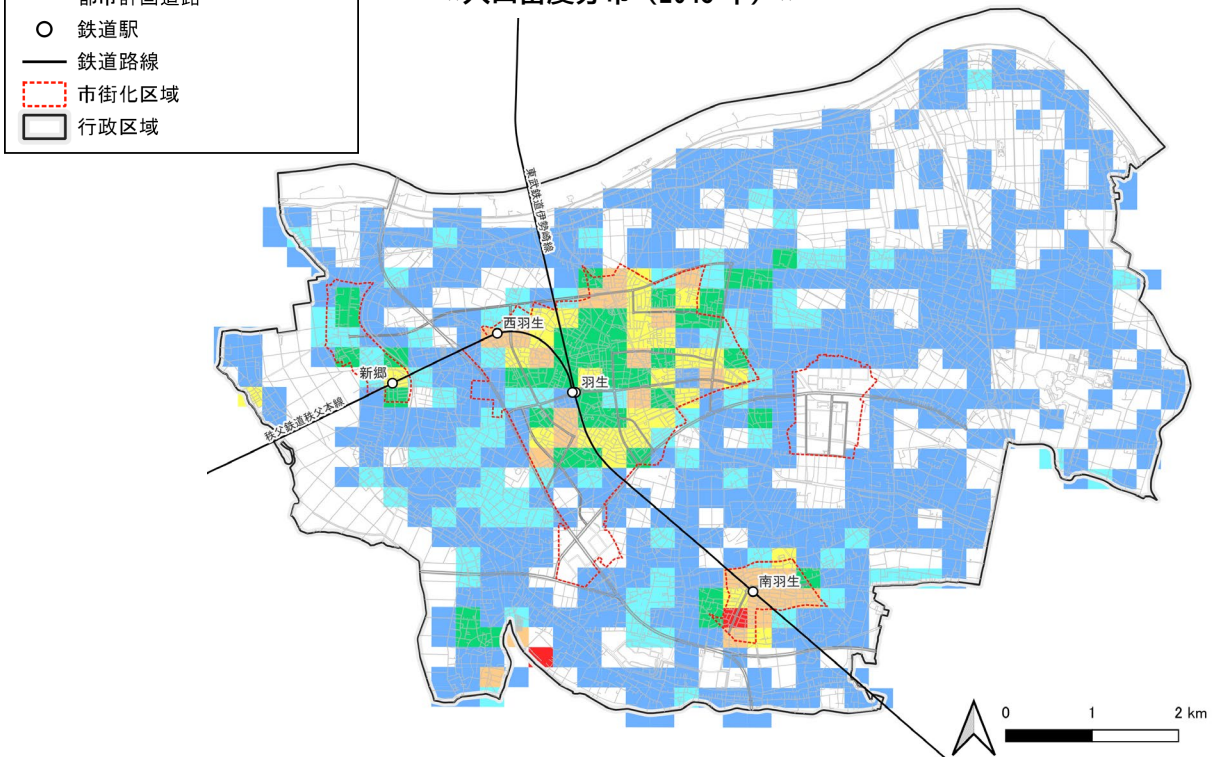
2045 年には全市的な人口減少に伴い、市街化区域内でも人口密度の低下が見込まれており、駅周辺においても 40 人/ha を下回るエリアが発生しています。

≪人口密度分布（2020 年）≫



出典：国勢調査（R2）

≪人口密度分布（2045 年）≫



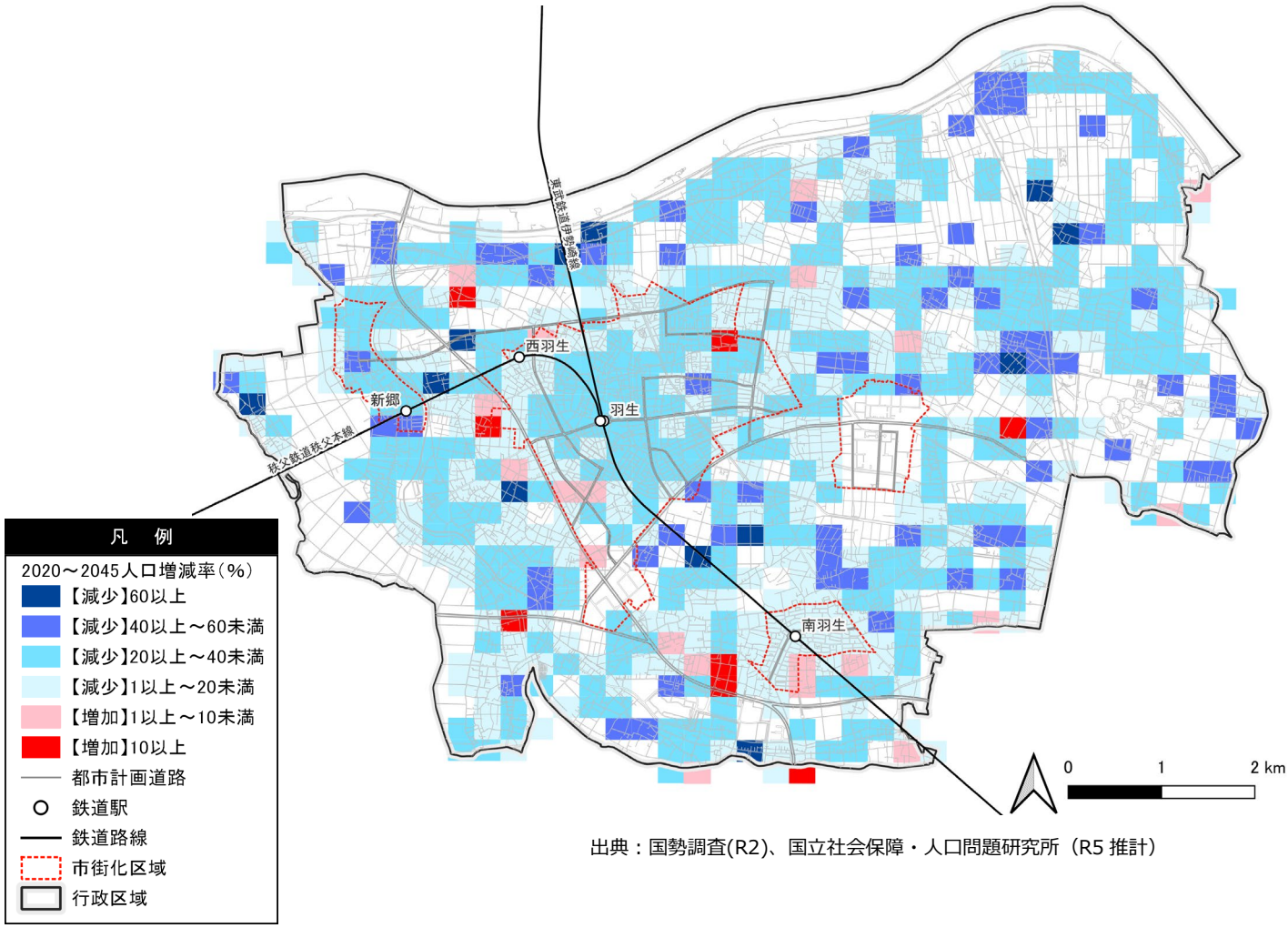
出典：国立社会保障・人口問題研究所（R5 推計）

3)人口増減

2020 年から 2045 年の人口増減率をみると、一部増加する地域があるものの、全市的に減少傾向となっており、市街化区域内では新郷駅周辺の一部において 40%以上減少する見込みとなっています。

市街化区域内の人口は 2020 年から 2045 年にかけて、20%以上減少する見込みとなっています。

≪人口増減率（2020-2045 年）≫



出典：国勢調査(R2)、国立社会保障・人口問題研究所（R5 推計）

≪市街化区域・市街化調整区域の面積比率、人口比率、人口密度≫

		市街化区域	市街化調整区域
面積比率		14%（813ha）	86%（5,051ha）
人口比率	2020 年	49%（26,006 人）	51%（26,856 人）
	2045 年	46%（18,942 人）	54%（22,286 人）
人口密度		約 32 人/ha	約 5 人/ha

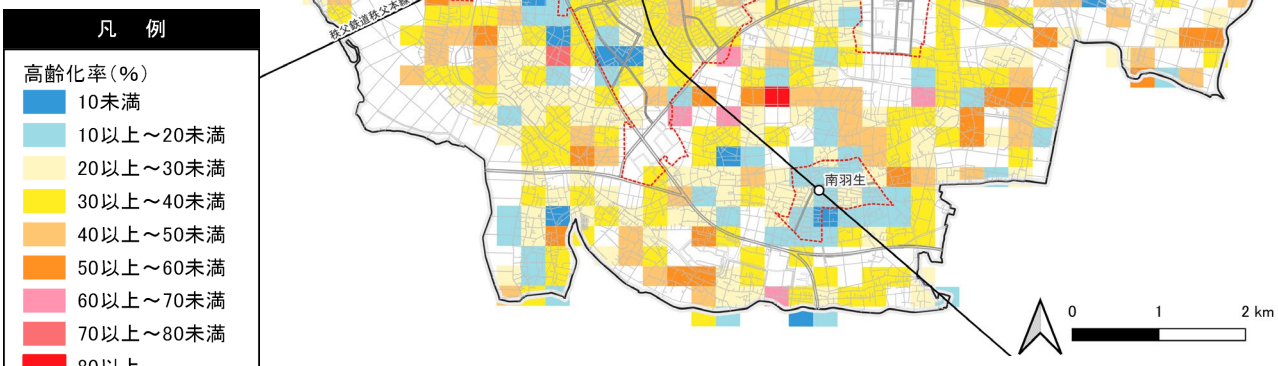
出典：都市計画基礎調査（R2）、統計はにゅう（まちづくり政策課）（R5）、国立社会保障・人口問題研究所（R5 推計）

4）高齢化率

2020 年の高齢化率（65 歳以上の人口比率）は、市街化調整区域で高い傾向にある一方で、市街化区域内では南羽生駅周辺が低い傾向となっています。

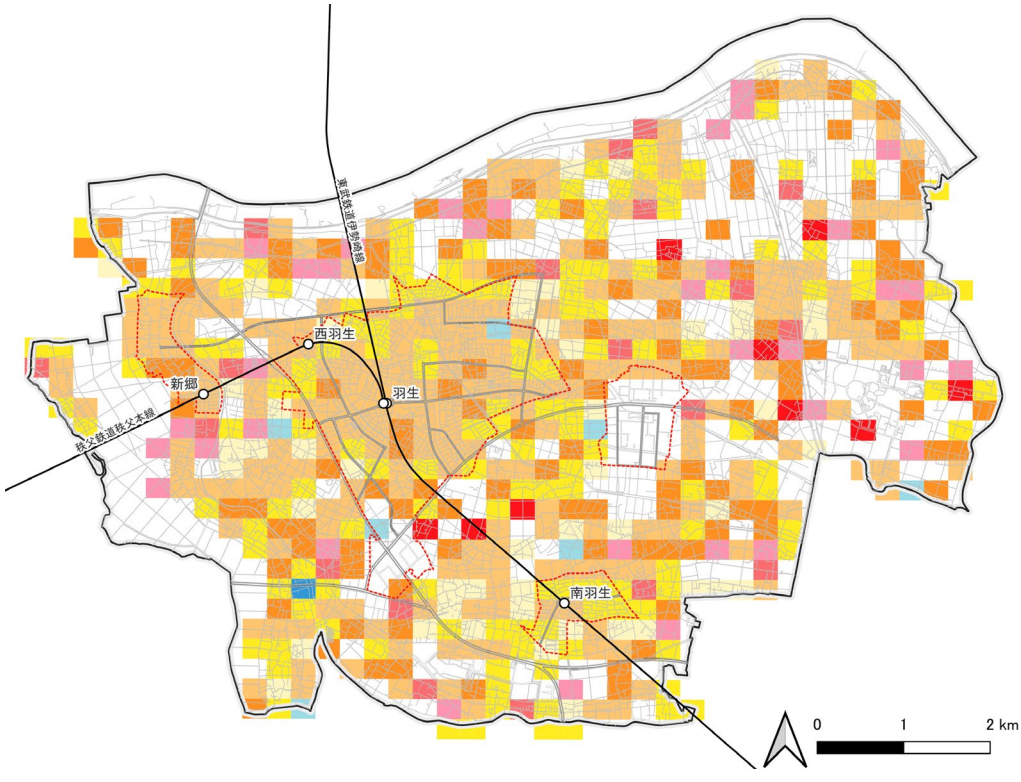
2045 年になると、市内のほぼ全域で高齢化率が 40%以上を超え、高齢化が進行する見込みとなっています。

≪高齢化率（2020 年）≫



出典：国勢調査（R2）

≪高齢化率（2045 年）≫



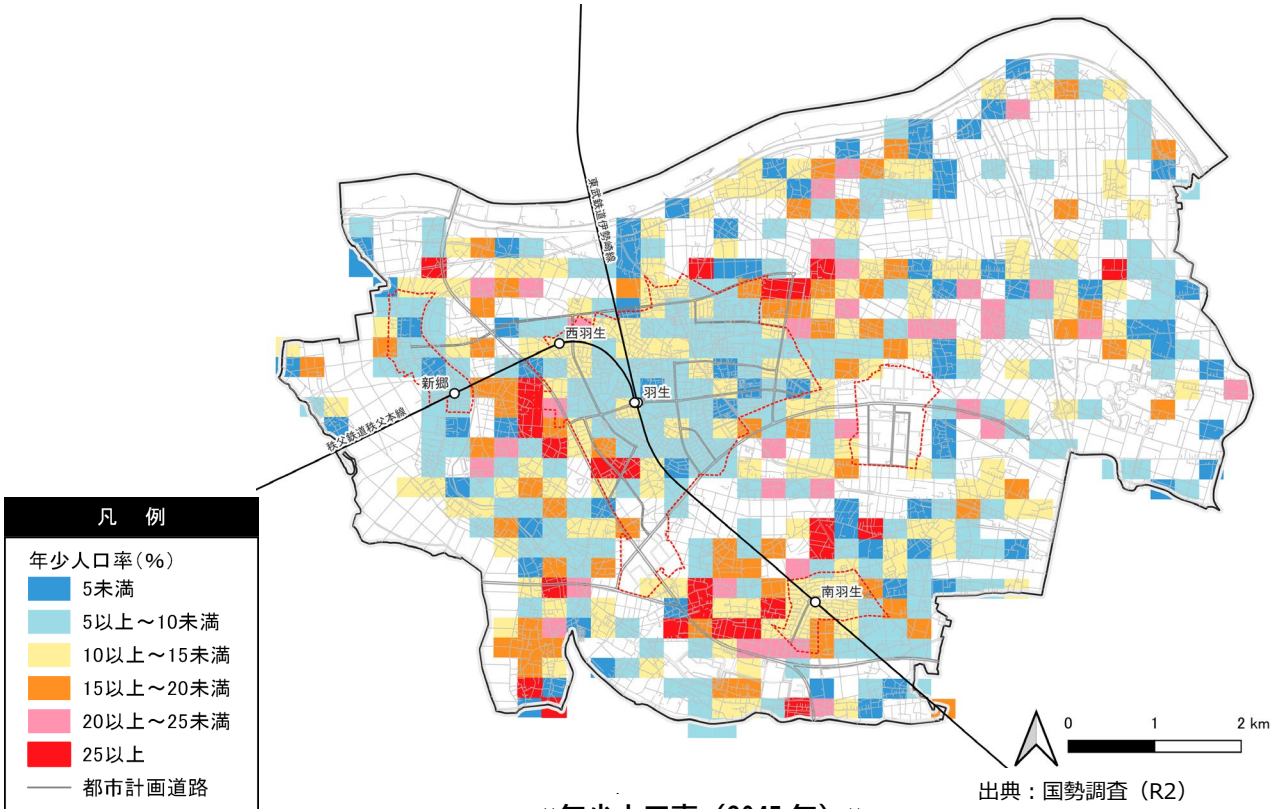
出典：国立社会保障・人口問題研究所（R5 推計）

5)年少人口率

2020 年の年少人口率（15 歳未満の人口比率）は、高齢化率と同様に市街化調整区域で高い傾向にある一方、各駅の周辺においては 10%前後と低い傾向になっています。

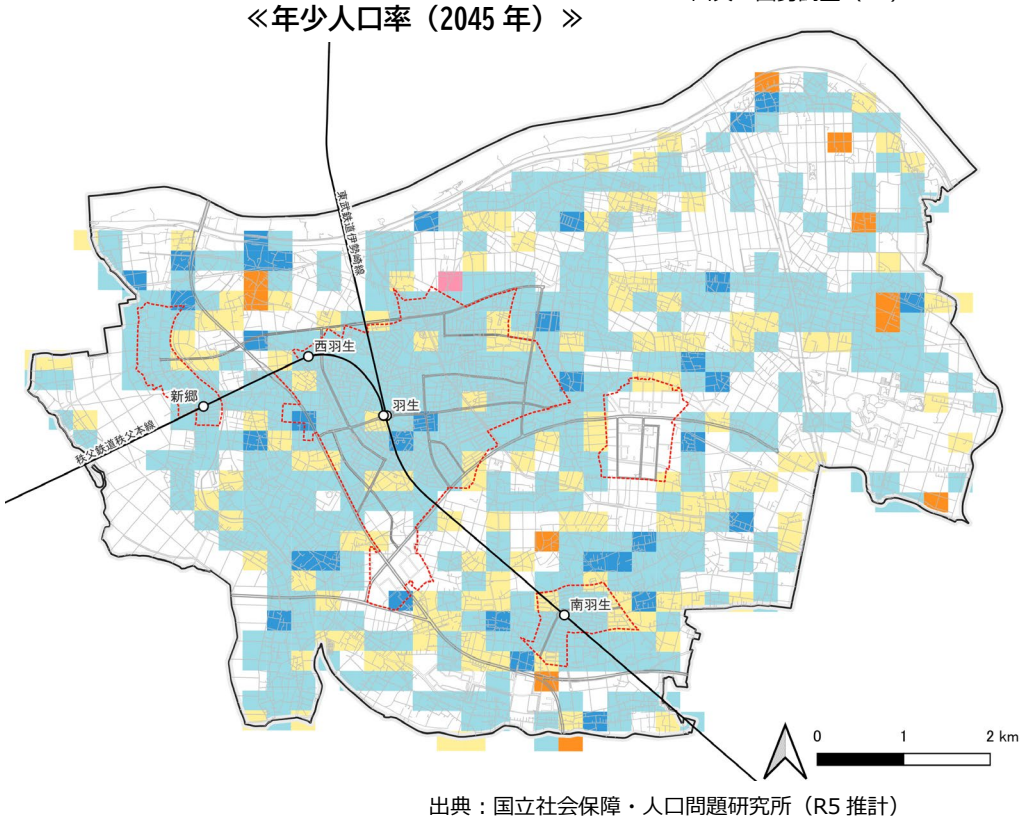
2045 年になると、市全体で 15%未満となっており、年少人口率が低下する見込みとなっています。

≪年少人口率（2020 年）≫



出典：国勢調査（R2）

≪年少人口率（2045 年）≫



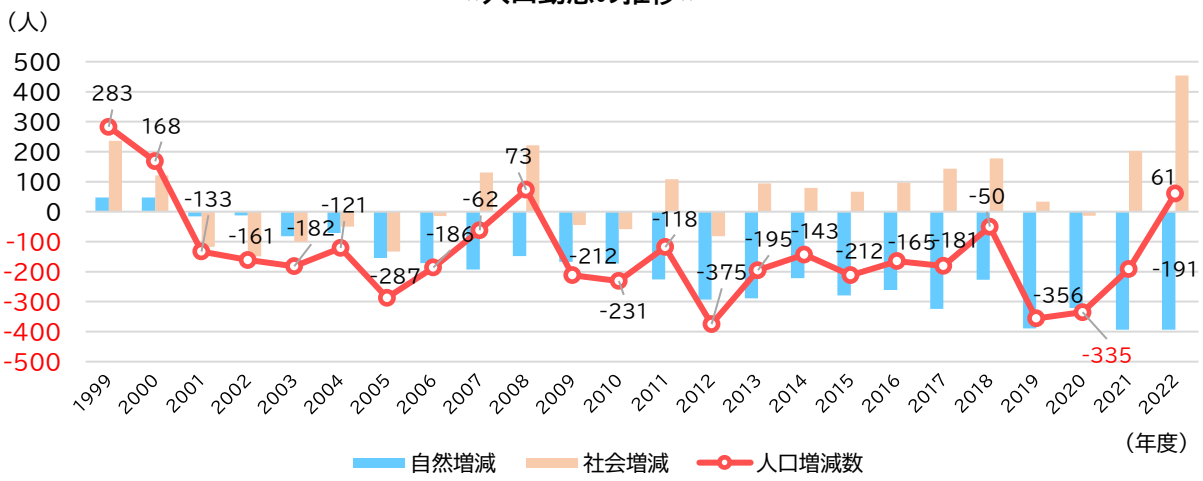
出典：国立社会保障・人口問題研究所（R5 推計）

6)人口動態

人口動態の推移をみると、自然動態は 2001 年以降死亡者数が出生数を上回る自然減の状態が続いている一方、社会動態は増減を繰り返して推移し、近年では 2013 年から社会増の状態が続いていたものの、2020 年に社会減に転じ、近年は再度社会増に転じています。

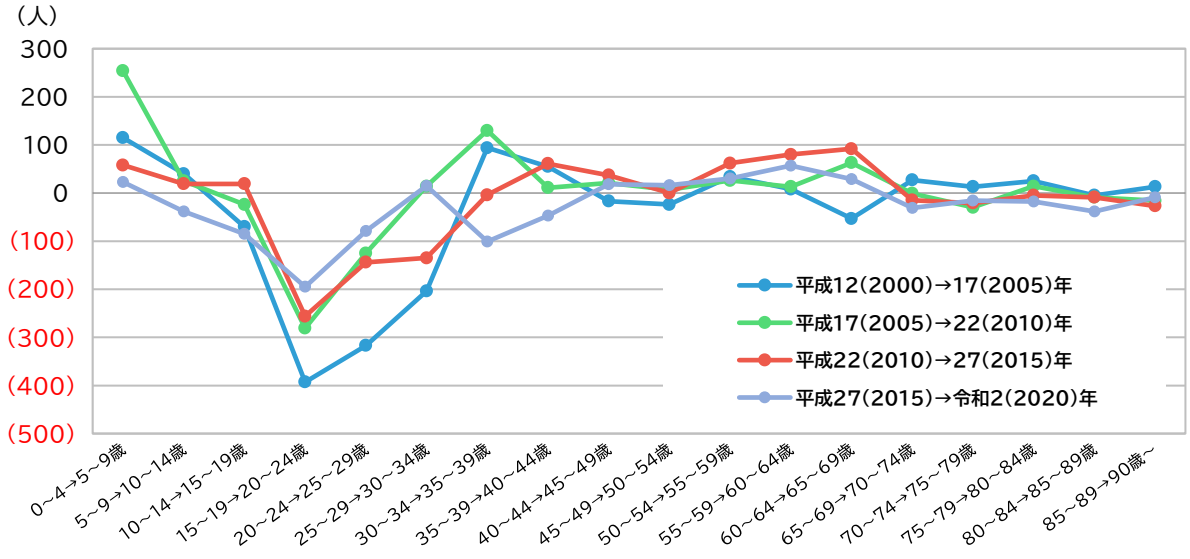
年代別の純移動数の推移をみると、10 代後半～20 代前半の若年層が高い転出超過の傾向を示していることから、就職や結婚等による転出が想定され、子育て世代の転入が減少したことが想定されます。

≪人口動態の推移≫



出典：統計はにゅう（市民生活課）（R5）、羽生市 HP

≪年齢５歳階級別純移動数の推移≫



出典：国勢調査(H12～R2)　※ＲＥＳＡＳにて作成

人口における課題と対応

- 市街化区域では、限られた範囲（市全域に占める面積割合 14%）の中に、総人口の約半数が居住しているものの、市街化調整区域内の人口を下回っています。
- 市街化区域内の人口は 2020～2045 年にかけて 20%以上の減少が予測されていることから、公共施設等の都市施設の稼働率の低下や商業施設等の民間施設の撤退、空き家・空き地の増加等によって、都市の活力や魅力の低下が懸念されます。

⇒ 人口減少・少子高齢化に伴う変化に対応し、持続的に成長できるよう、日常生活に必要な都市機能施設の維持・集約や未利用地の利活用等により、本市の活力や魅力を高める都市構造を形成する必要があります。

- 市街化区域内の人口密度は 32 人/ha となっており、既成市街地の目安 40 人/ha を下回っています。
- 特に、10 代後半～20 代前半の若年層が高い転出超過の傾向を示しており、駅周辺においては年少人口率（15 歳未満の人口比率）が郊外部より低い傾向となっています。

⇒ 高い生活利便性を維持するための都市機能施設の維持・充実を図るとともに、若年層を中心とした新たな居住の誘導等により、人口密度の維持や人口構成の適正化を図る必要があります。

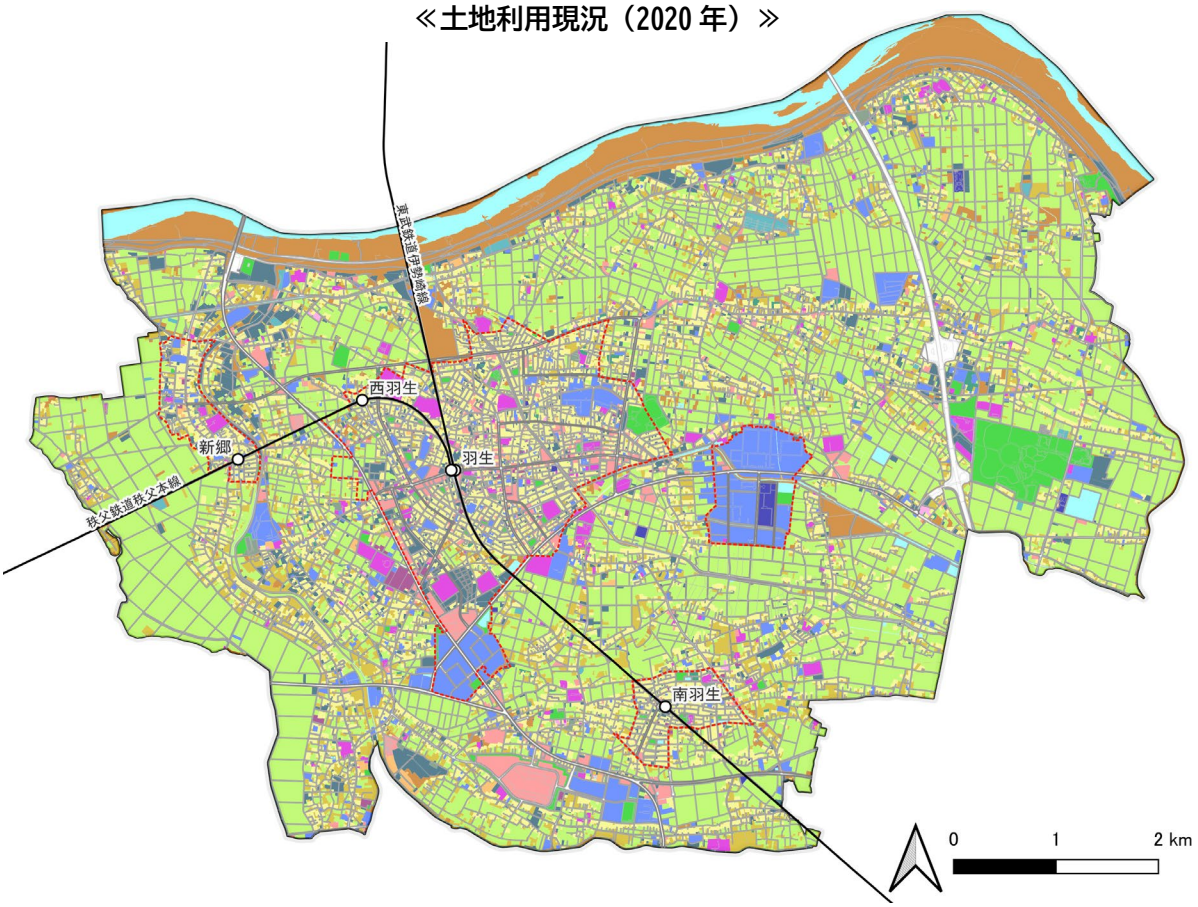
(2)土地利用

1)土地利用現況

2020 年の土地利用の状況をみると、市街化区域内では、住宅用地が最も多く約４割を占めており、そのほか商業用地、工業用地等の都市的土地利用が主となっています。

また、市街化調整区域内では、主に農地を中心とした自然的土地利用がなされている一方で、住宅用地をはじめとした都市的土地利用も４割程度見られます。

≪土地利用現況（2020 年）≫



凡　例

土地利用現況
- 田
- 畑
- 山林
- 水面
- その他の自然地
- 住宅用地
- 商業用地
- 工業用地
- 農林漁業施設用地
- 公益施設用地（幼稚園、保育所、病院、診療所、老人ホームを除く）
- 公益施設用地（ 幼稚園、保育所）
- 公益施設用地（ 病院、診療所）
- 公益施設用地（ 老人ホーム）
- 公益施設用地（処理場、浄水場、ポンプ場、変電所、ガス・熱供給施設、電波塔）
- 公益施設用地（ 火葬場）
- 道路用地
- 交通施設用地
- 公共空地（ 公園・緑地、広場、運動場）
- 公共空地（ 墓園）
- その他公的施設用地
- その他の空地
- 都市計画道路
- 鉄道駅
- 鉄道路線
- 市街化区域
- 行政区域

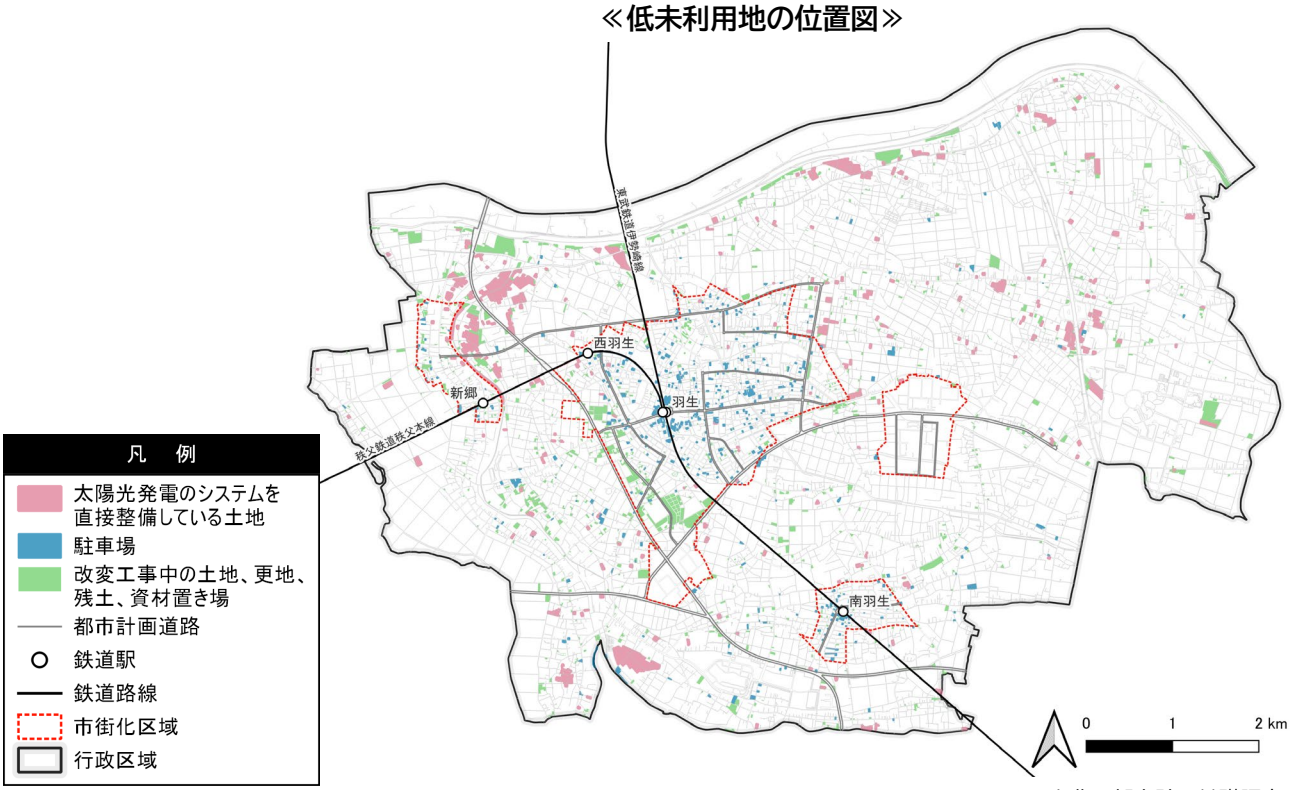
出典：都市計画基礎調査（R2）

2)低未利用地

市街化区域では特に各駅の周辺に駐車場が多く、市街化調整区域では太陽光発電のシステムを直接整備している土地が多く分布しています。

改変工事中の土地、更地、残土、資材置き場は市内に広く分布しています。

≪低未利用地の位置図≫

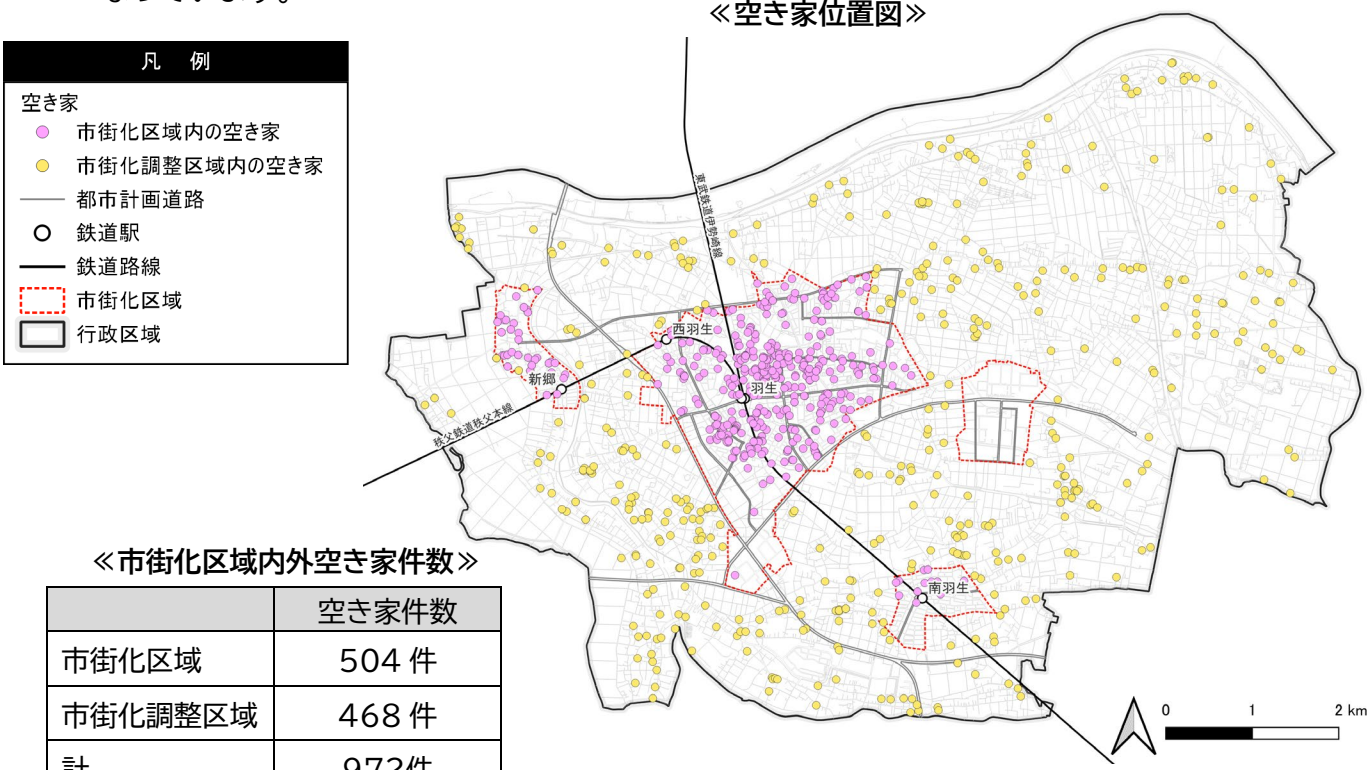


出典：都市計画基礎調査（R2）

3)空き家

空き家は市内全域に分布していますが、羽生駅、西羽生駅、新郷駅の周辺で特に多くなっています。

≪空き家位置図≫



出典：「羽生市空家等実態調査（R4）」を基に作成

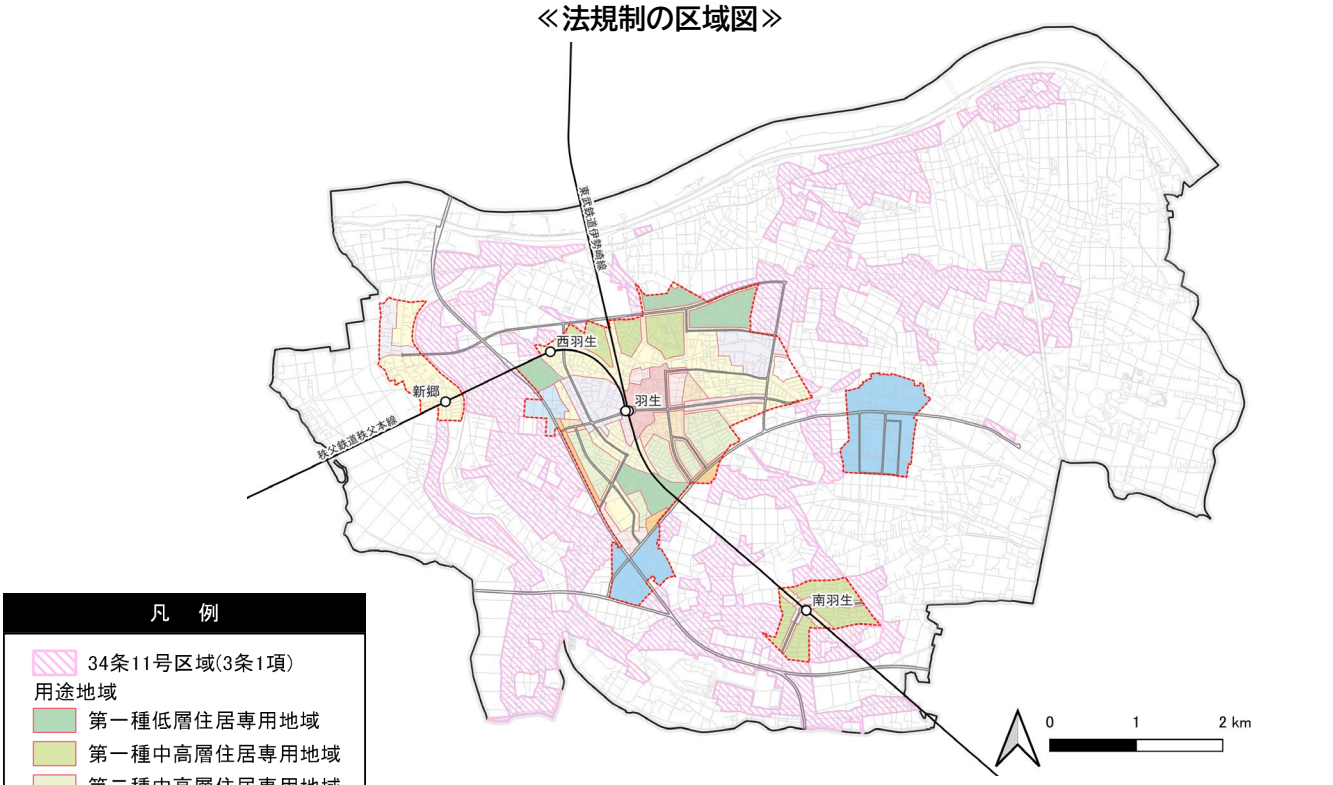
≪市街化区域内外空き家件数≫

	空き家件数
市街化区域	504 件
市街化調整区域	468 件
計	972件

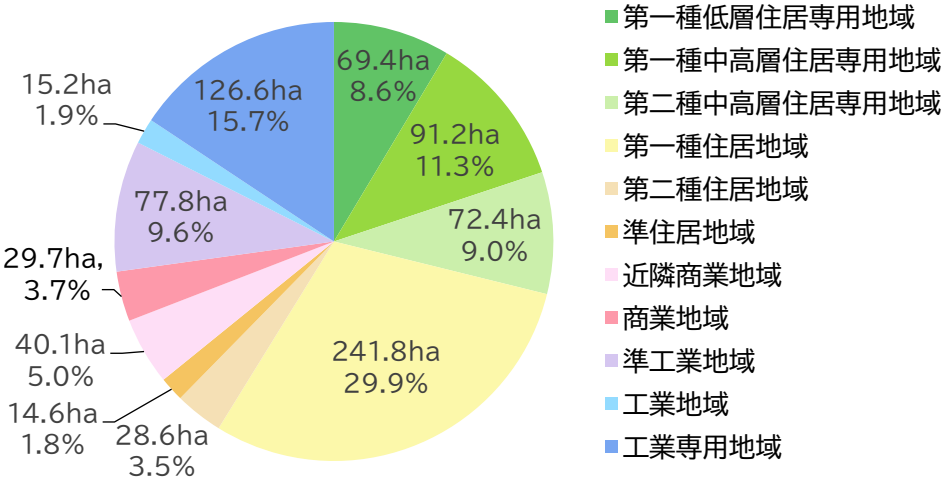
4)法規制

用途地域の指定は、住宅系が多く約 77%を占め、商業系は、駅周辺に指定されています。
市街化調整区域内では、広く都市計画法第 34 条第 11 号区域※が指定されています。

≪法規制の区域図≫



※「都市計画法 34 条第 11 号区域」とは市街化調整区域の中でも一定の集落を形成しており主要の道路や排水施設がほとんど整備された区域を指定することにより、住宅や小規模店舗（延床面積 150m²）等が立地可能となる区域のこと。



出典：羽生市都市計画図(R6.3)

土地利用における課題と対応

- 全市的に住宅用地の割合が多くなっているものの、未利用地や空き家が多く、特に市街地の低密度化(都市のスポンジ化)が見られるため、市全体の活力低下が懸念されます。

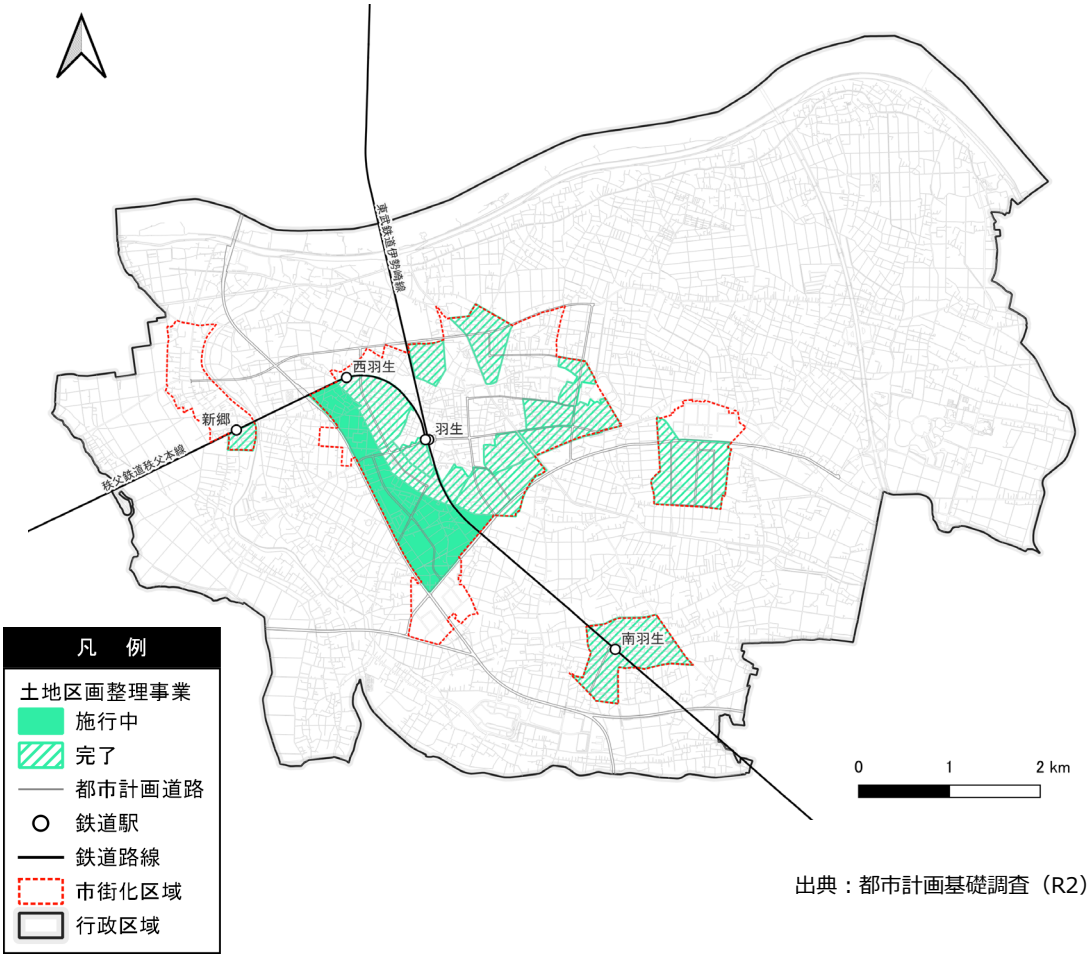
⇒ 未利用地や空き家の有効活用により、居住や都市機能の集約を図る必要があります。

(3)市街地整備

1)市街地開発事業等

市街化区域の多くで土地区画整理事業はおおむね完了しており、令和６年度現在、岩瀬地区が施行中となっています。

≪市街地開発事業等状況≫



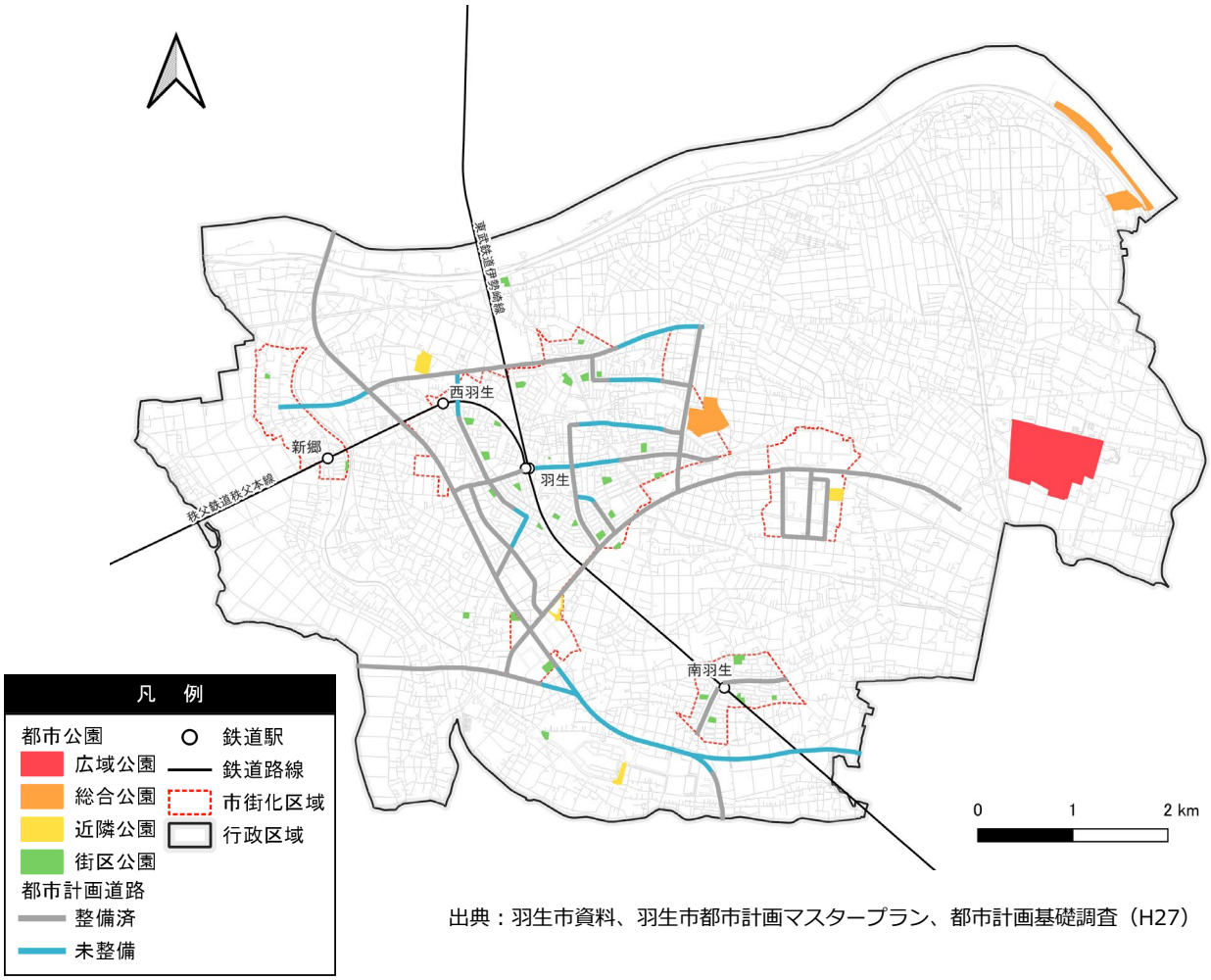
出典：都市計画基礎調査（R2）

2)都市計画道路と都市公園

羽生駅や西羽生駅周辺、新郷駅周辺等市街化区域内において未整備路線が複数存在しています。

市内の都市公園は全て整備済みとなっており、街区公園が 32 箇所、近隣公園が４箇所、広域公園が１箇所、総合公園が２箇所整備されています。

≪都市計画道路整備状況・都市公園位置図≫



出典：羽生市資料、羽生市都市計画マスタープラン、都市計画基礎調査（H27）

市街地整備における課題と対応

- 現在施行中の岩瀬土地区画整理事業では、商業・業務用地や住宅用地等の創出により、定住人口の増加が期待される新たな拠点形成が進んでいます。

⇒ 人口増を見越した新たな都市機能の誘導による魅力向上を図る必要があります。

- これまでのまちづくりによって整備されてきた道路については、住環境としての魅力向上に寄与できるよう、整備を推進する必要があります。

(4)都市機能

1)都市機能施設積み上げ図

各都市機能施設の徒歩利用圏は、市街化区域内をおおむねカバーしており、特に羽生駅と南羽生駅の東部に集積が見られます。

市街化調整区域では、国道 122 号線、国道 125 号線沿いに商業機能施設や医療機能施設等が分布しており、都市機能の集積が見られます。

≪都市機能施設積み上げ図≫

利用できる機能が少ない

凡　例

施設の集積(点)	
1	都市計画道路
2	鉄道駅
3	鉄道路線
4	市街化区域
5	行政区域
6	
7	
8	

多様な機能が利用できる

※都市機能施設の立地状況（徒歩圏 500m）を 100mメッシュごとに点数化し、都市機能等の集積状況を点数で示した図。
対象施設の徒歩圏がメッシュにかかる場合に 1 点加算している。

①行政機能
②介護福祉機能
③子育て機能
④商業機能
（大規模小売店舗・スーパーマーケット・コンビニエンスストア・ドラッグストア）
⑤医療機能
⑥金融機能
⑦教育機能
⑧文化機能

出典：羽生市 HP、介護サービス事業者一覧、保育所等入所の手引き、羽生市小中学校一覧、埼玉県大規模小売店舗名簿、全国スーパーマーケットマップ、i タウンページ、日本全国ドラッグストアチェーンマップ、日本医師会地域医療情報システム、日本全国銀行・ＡＴＭマップ

都市機能における課題と対応

- 市街化区域を中心に医療･福祉･商業等の都市機能が充実していますが、人口減少や少子高齢化の進展に伴って、施設周辺の人口密度の低下により、既存施設の撤退が懸念されます。

⇒ 現在の都市機能の維持及び不足する機能の誘導により、まちの魅力を高め、居住の誘導を図る必要があります。

(5)公共交通

1)公共交通の状況

鉄道は、東武伊勢崎線及び秩父鉄道が通り、羽生駅、西羽生駅、南羽生駅、新郷駅が立地しています。

バス路線は、イオンモール羽生線及びあい・あいバス（福祉バス）が運行しており、おおむね市内全域をカバーしていますが運行頻度は高くない状況です。

≪公共交通徒歩利用圏≫

出典：国土数値情報、羽生市資料、朝日自動車 HP を基に作成

公共交通における課題と対応

- 公共交通の徒歩利用圏は、市街化区域内を中心におおむね市内全域をカバーしていますが、将来的な人口減少に伴いサービス水準の低下やバス路線の撤退が懸念されます。

⇒ 人口減少下にあっても、快適で安全に移動できる交通利便性の維持・確保を図る必要があります。

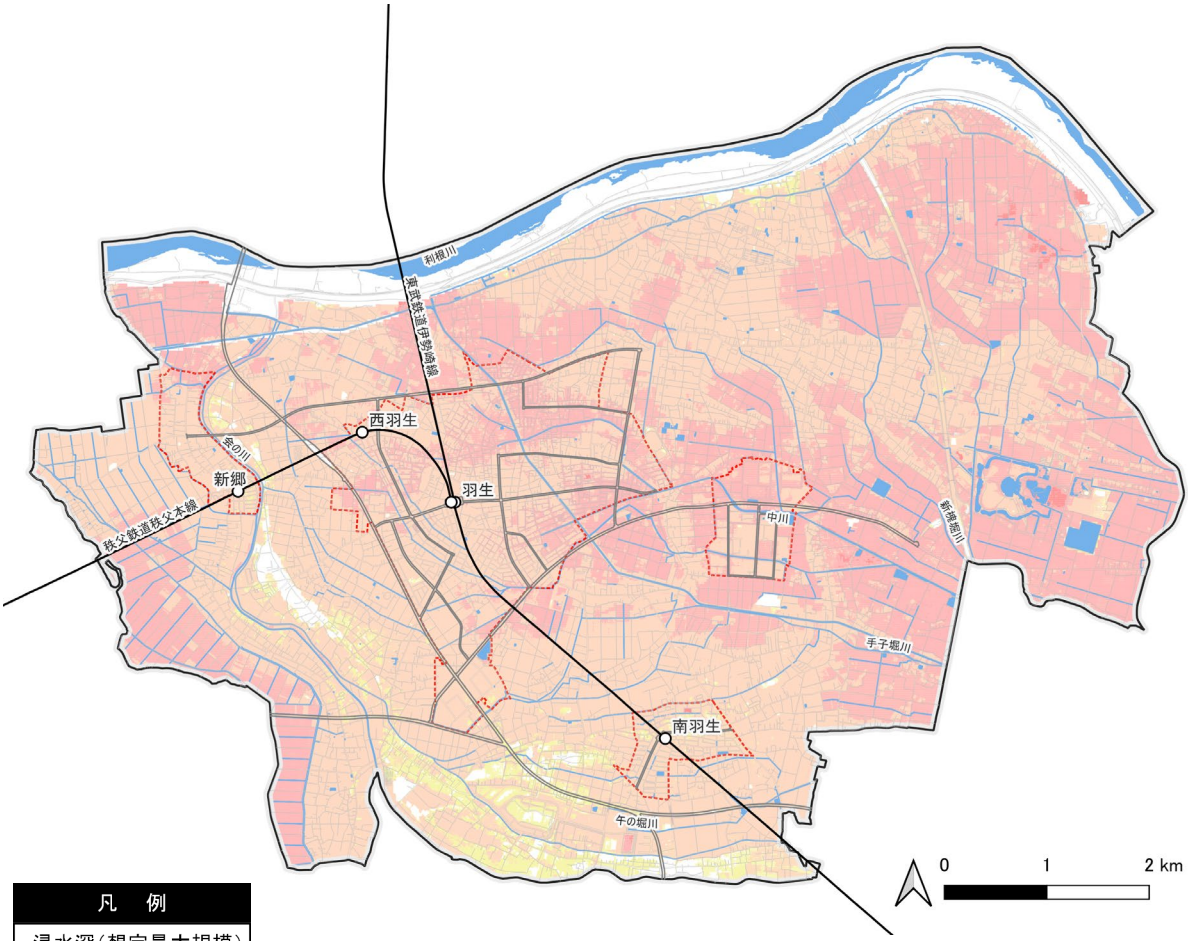
- 市の中心的な拠点と市街化調整区域の既存集落を結ぶ公共交通ネットワークの維持・充実を図る必要があります。

(6)災害

1)浸水想定区域(想定最大規模)

洪水浸水想定区域は、市全域のほとんどの場所で 0.5m以上となっています。駅周辺ではおおむね 0.5～3.0mですが、羽生駅周辺、西羽生駅周辺の一部では 3.0m～5.0mの区域も見られます。

≪洪水浸水想定区域（想定最大規模）≫



凡　例
- 浸水深（想定最大規模）
- 0.5m未満
- 0.5～3.0m
- 3.0～5.0m
- 5.0～10.0m
- 10.0～20.0m
- 都市計画道路
- 鉄道駅
- 鉄道路線
- 水域
- 市街化区域
- 行政区域

※想定最大規模　前提条件
確率：1/1000 年
算出の前提となる降雨

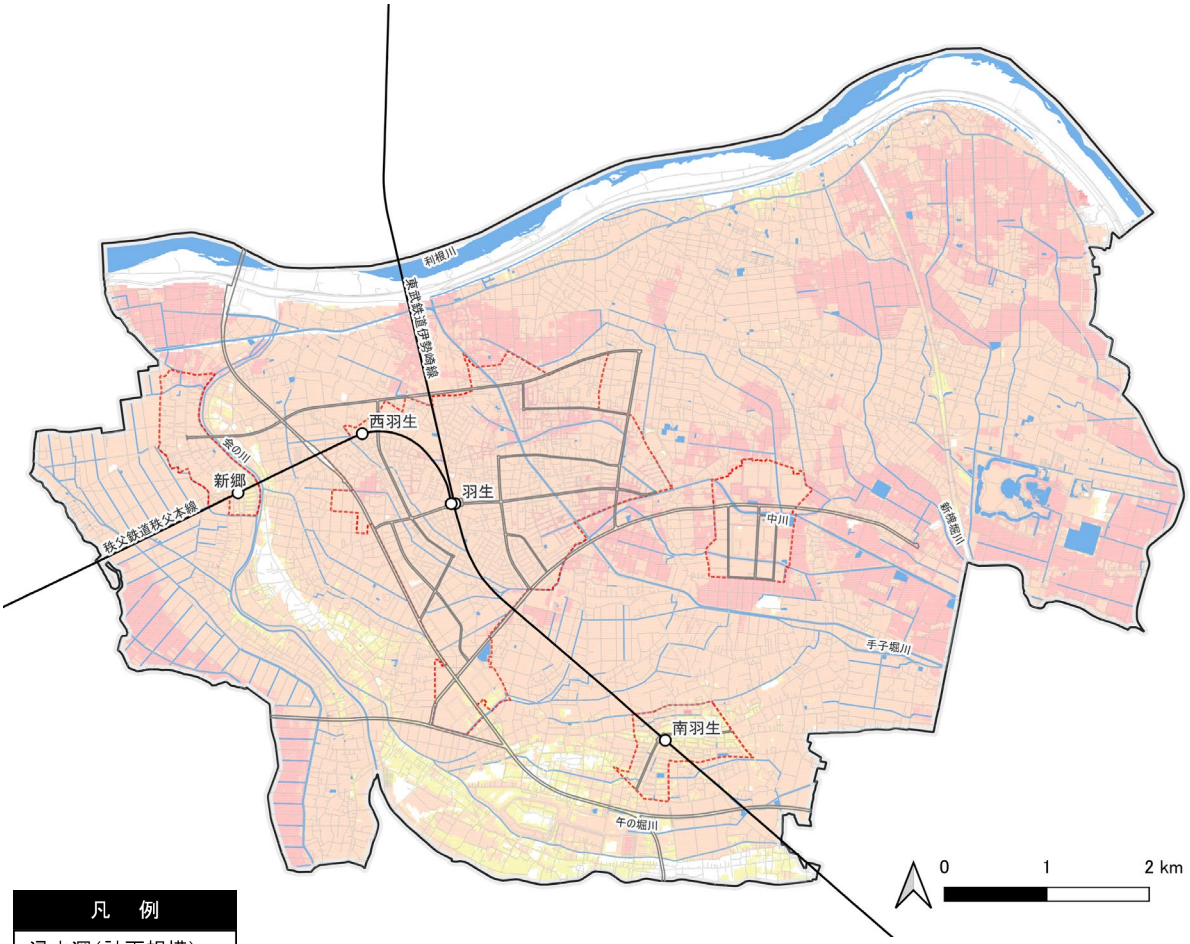
利根川 小山川	利根川流域、八斗島上流域の 72 時間総雨量 491mm
福川	福川流域の 24 時間総雨量 671mm
荒川	荒川流域の 72 時間総雨量 632mm
中川	中川流域の 48 時間総雨量 596mm

出典：利根川上流河川事務所（R4.10）、埼玉県県土整備部河川砂防課（R5.1）、
羽生市洪水ハザードマップの浸水深（R4.3）（想定最大規模）データを使用し作成

2)浸水想定区域(計画規模)

洪水浸水想定区域は、計画規模においても市全域のほとんどの場所で 0.5m以上となっています。また、南羽生駅、新郷駅周辺の一部を除き 0.5～3.0mの区域も見られます。

≪洪水浸水想定区域（計画規模）≫



凡　例

浸水深(計画規模)
- 0.5m未満
- 0.5～3.0m
- 3.0～5.0m
- 5.0～10.0m
- 10.0～20.0m
- 都市計画道路
- 鉄道駅
- 鉄道路線
- 水域
- 市街化区域
- 行政区域

※計画規模　前提条件
確率：1/200 年
算出の前提となる降雨

利根川	利根川流域、八斗島上流域の72 時間総雨量 336mm
小山川(小山川流域)	24 時間総雨量 238mm
福川(福川流域)	24 時間総雨量 238mm
中川(中川流域)	48 時間総雨量 355mm

出典：利根川上流河川事務所（R4.10）、埼玉県県土整備部河川砂防課（R5.1）の浸水深（計画規模）データを使用し作成

3）多段階の浸水想定区域（想定最大規模よりも高頻度に発生するリスクの分析）

利根川の多段階の浸水想定図は、年発生確率 1/100 と年発生確率 1/200 において、市全域に浸水が想定されており、ほとんどの場所で 0.5m以上となっています。特に市南東部で 3.0m以上の浸水が想定されます。

≪利根川の多段階の浸水想定図≫

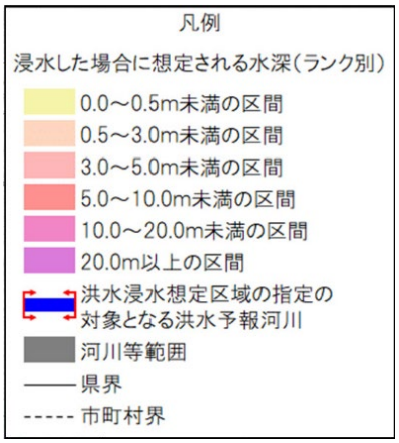
1/10 規模降雨

1/30 規模降雨

1/50 規模降雨

1/100 規模降雨

1/200 規模降雨



※算出の前提となる降雨

1/10	利根川流域、八斗島上流域の 72 時間総雨量 200mm
1/30	利根川流域、八斗島上流域の 72 時間総雨量 251mm
1/50	利根川流域、八斗島上流域の 72 時間総雨量 274mm
1/100	利根川流域、八斗島上流域の 72 時間総雨量 305mm
1/200	利根川流域、八斗島上流域の 72 時間総雨量 336mm

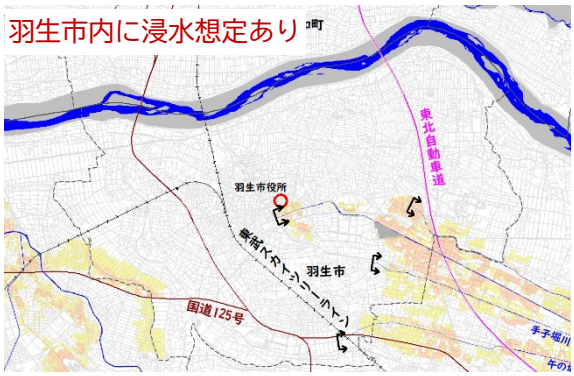
出典：利根川上流河川事務所

中川の多段階の浸水想定図は、年発生確率 1/10 と年発生確率 1/30、年発生確率 1/50、年発生確率 1/100 において市西側及び南東側にて浸水が想定されています。

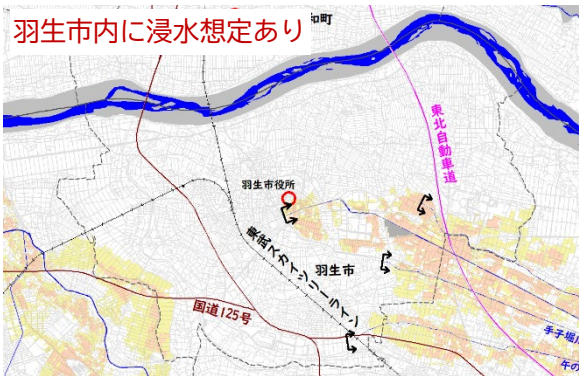
駅周辺は浸水想定がないものの、市役所周辺では 0.5～3.0mの浸水が想定されます。

≪中川の多段階の浸水想定図≫

1/10 規模降雨



1/30 規模降雨



1/50 規模降雨

1/100 規模降雨

※算出の前提となる降雨

1/10	中川流域の 48 時間総雨量 217mm
1/30	中川流域の 48 時間総雨量 281mm
1/50	中川流域の 48 時間総雨量 312mm
1/100	中川流域の 48 時間総雨量 355mm

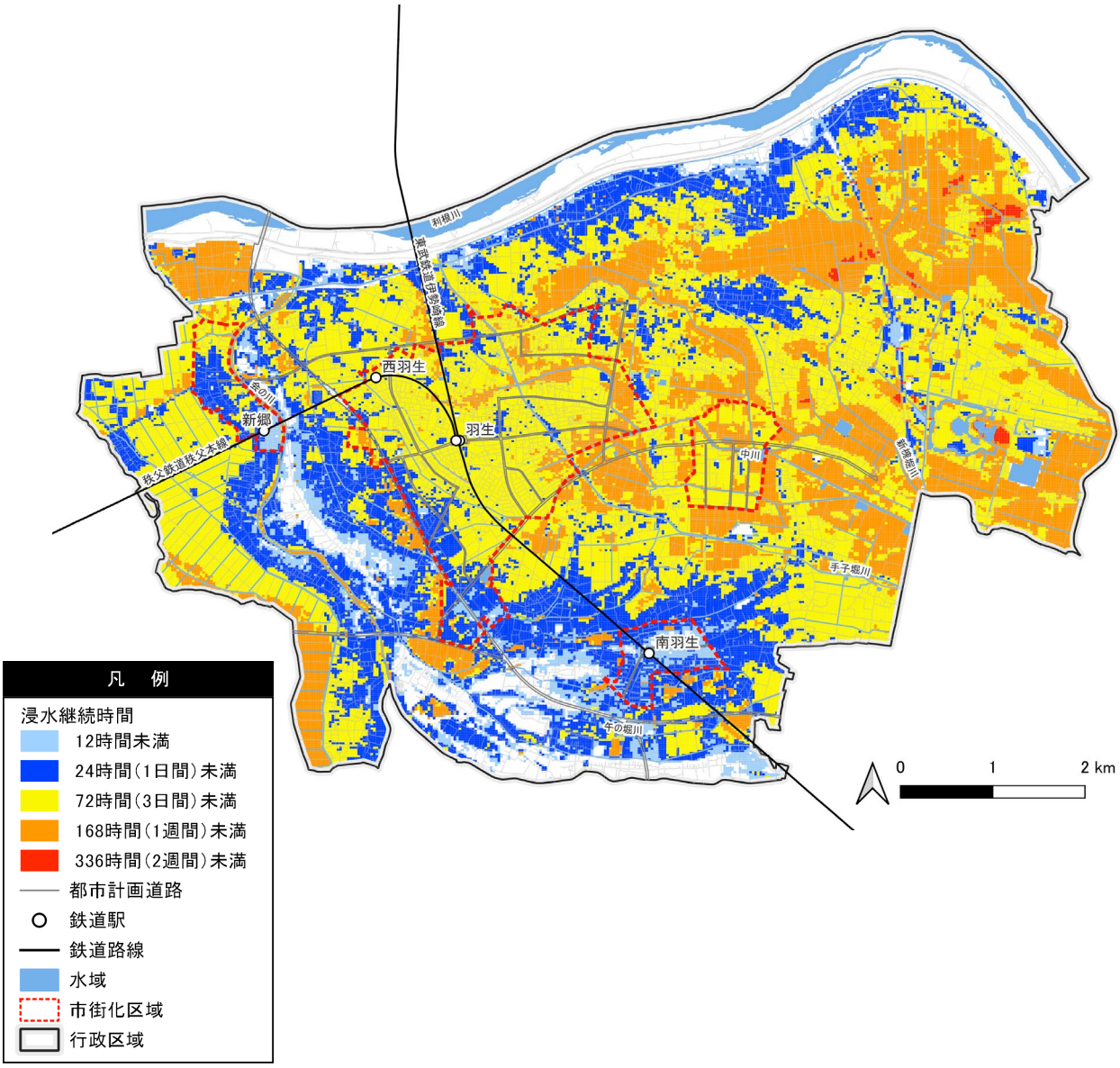
出典：埼玉県県土整備部河川砂防課

4)浸水継続時間(想定最大規模)

浸水継続時間は、氾濫水到達後、一定の浸水深（0.5mを基本）に達してからその浸水深を下回るまでの時間となっています。

浸水継続時間は、市内のほとんどの地域において、長期の孤立に伴う飲料水や食料等の不足による健康障害の発生、生命の危機が生じるおそれがあるとされる浸水継続時間 72 時間（３日間）以上の区域となっており、羽生駅周辺や西羽生駅周辺にも見られます。

≪洪水浸水継続時間（想定最大規模）≫



出典：利根川上流河川事務所（R4.10）、埼玉県県土整備部河川砂防課（R5.1）の浸水深（想定最大規模）データを使用し作成

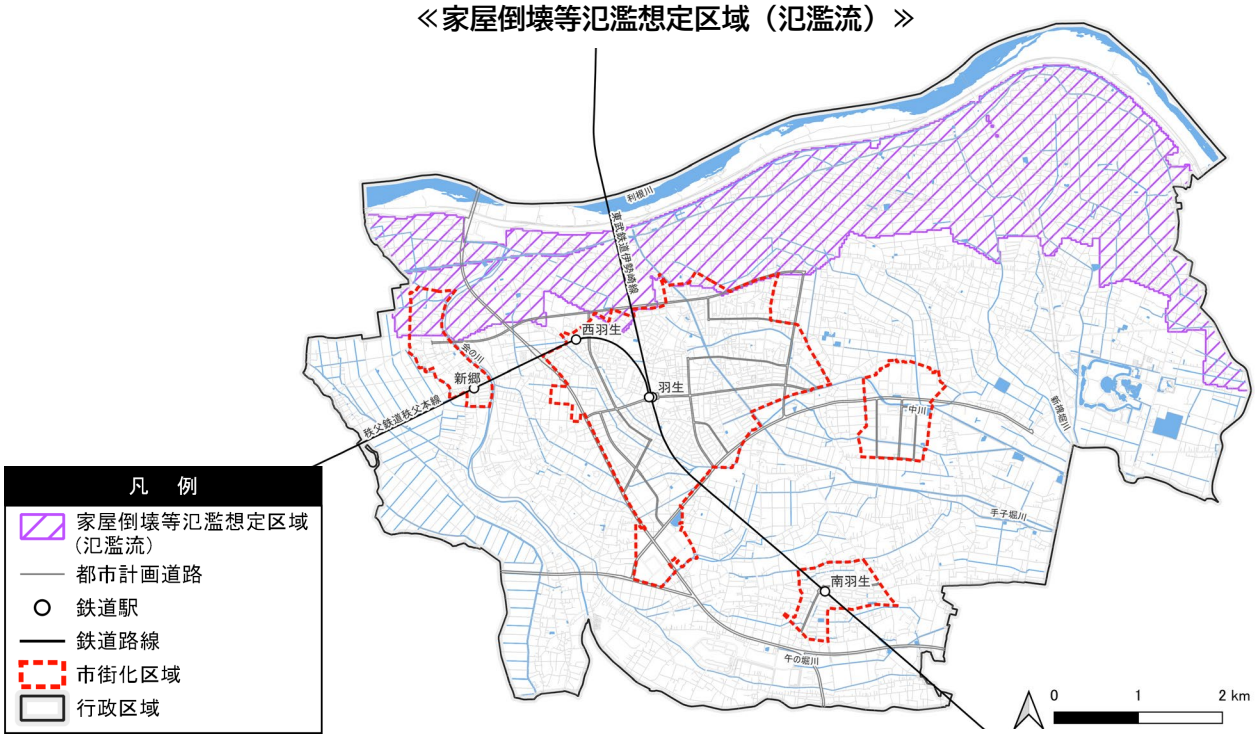
5)家屋倒壊等氾濫想定区域(氾濫流・河岸侵食)

家屋倒壊等氾濫想定区域は、家屋の倒壊・流失をもたらすような堤防決壊等に伴う激しい氾濫流や河岸侵食が発生することが想定される区域です。

利根川が氾濫した際、家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流）は、利根川周辺の広範囲で指定されており、一部市街化区域内においても指定されています。

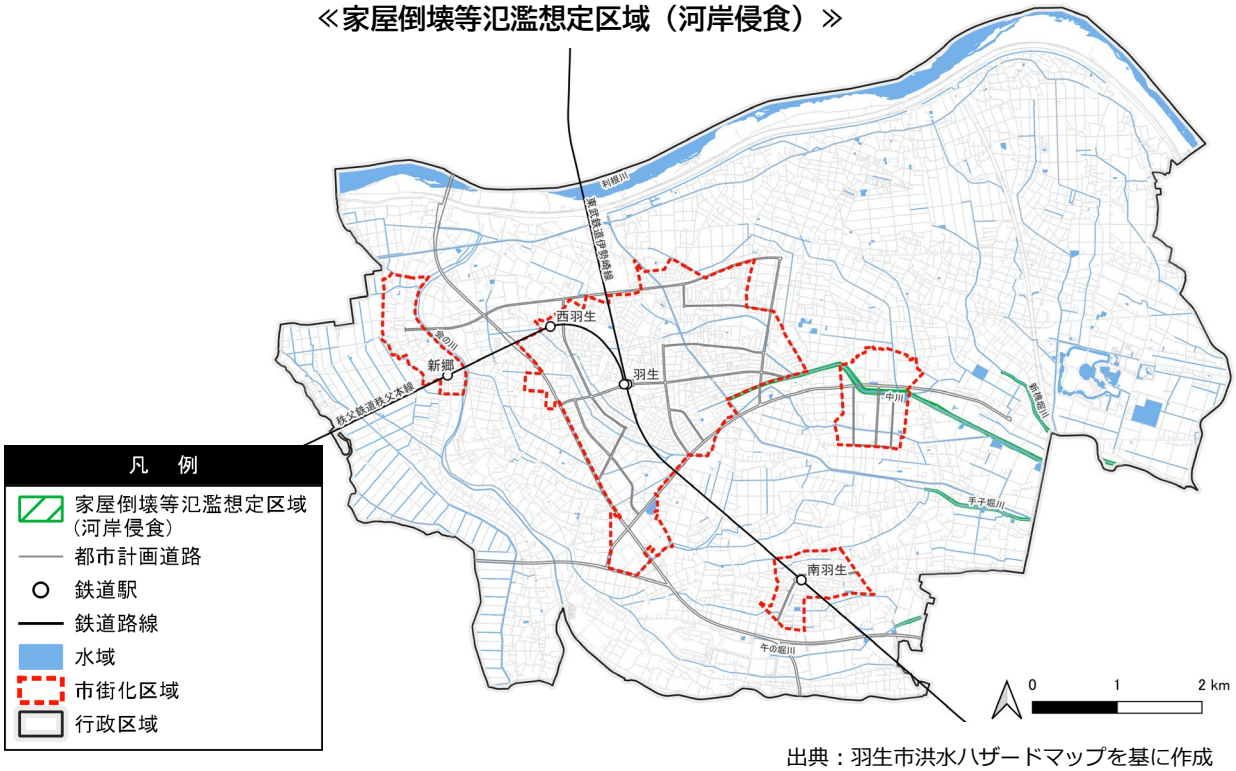
中川流域が氾濫した際、家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）は、中川等の河川周辺に指定されています。

≪家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流）≫



出典：羽生市洪水ハザードマップを基に作成

≪家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）≫

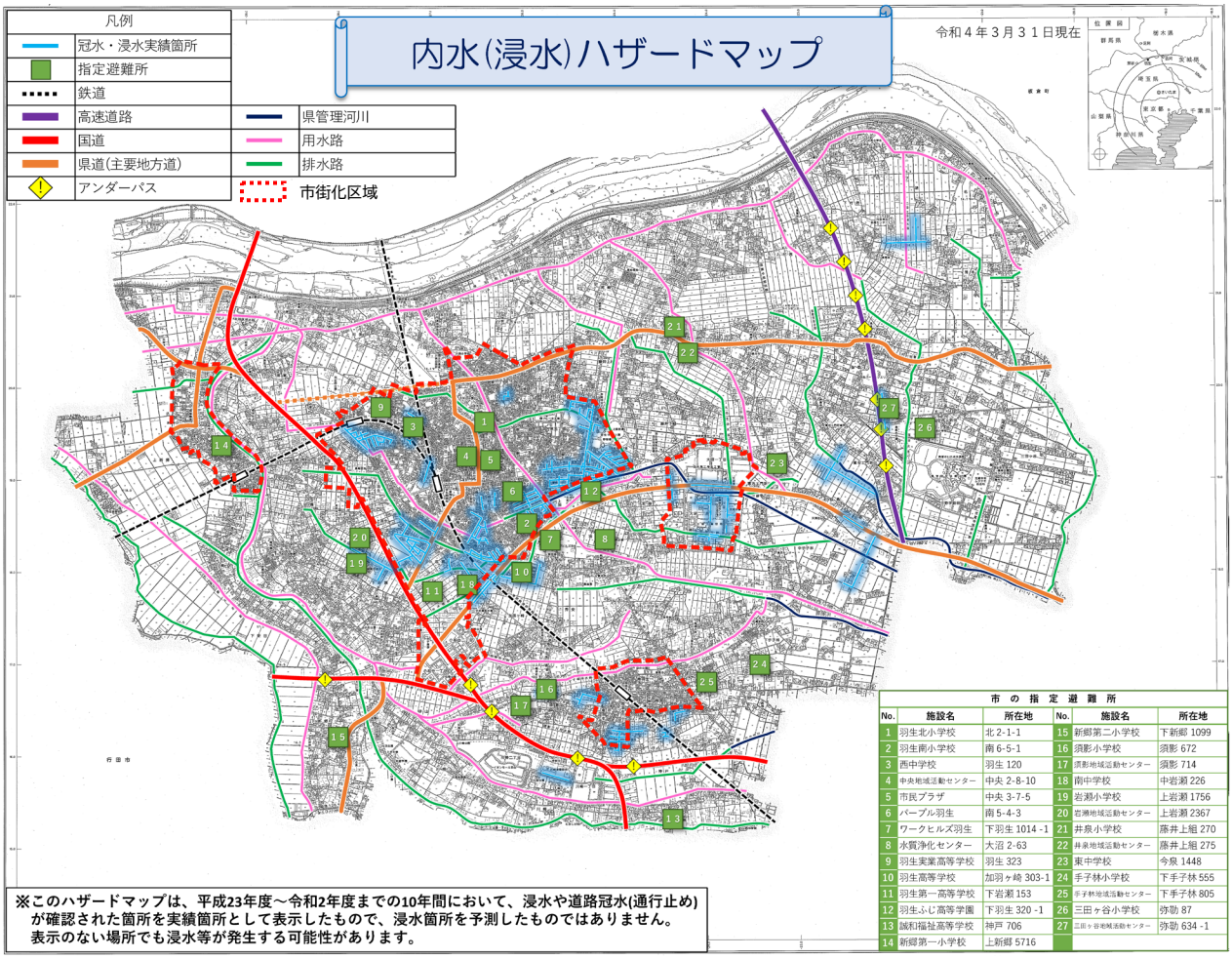


出典：羽生市洪水ハザードマップを基に作成

6)内水

内水（大雨で水路がいっぱいになり、道路や宅地に水があふれること）における冠水・浸水実績箇所は、主に市街化区域に多くなっています。

≪内水ハザードマップ≫

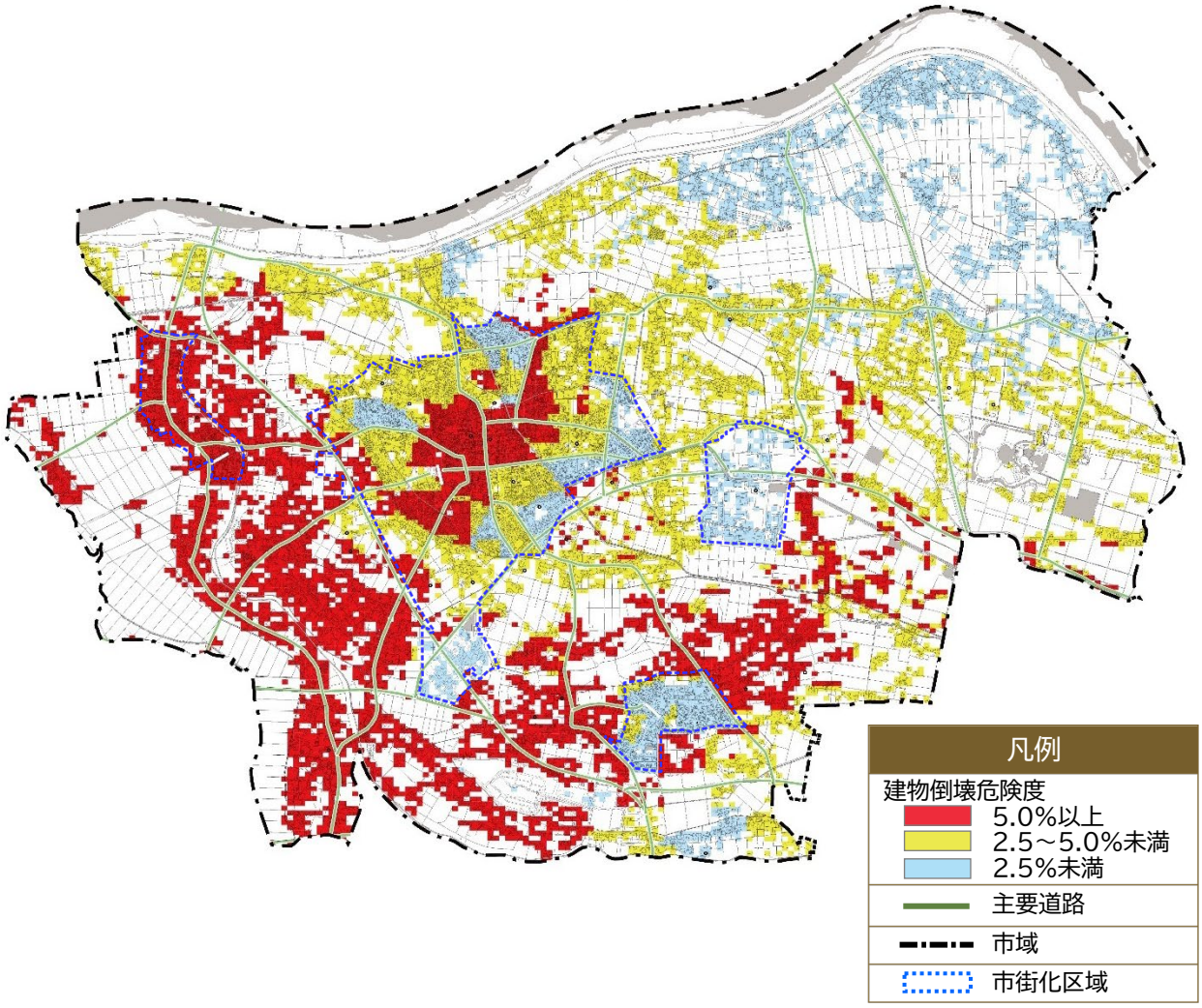


出典：内水（浸水）ハザードマップを基に作成

7)建物の倒壊危険度

本市に最も影響のある関東平野北西縁断層帯地震〈M(マグニチュード)8.1〉が起こった場合、主に羽生駅周辺や新郷駅周辺をはじめとした市の西側及び南側において建物の倒壊危険度が5.0%以上となっています。

≪建物倒壊危険度≫

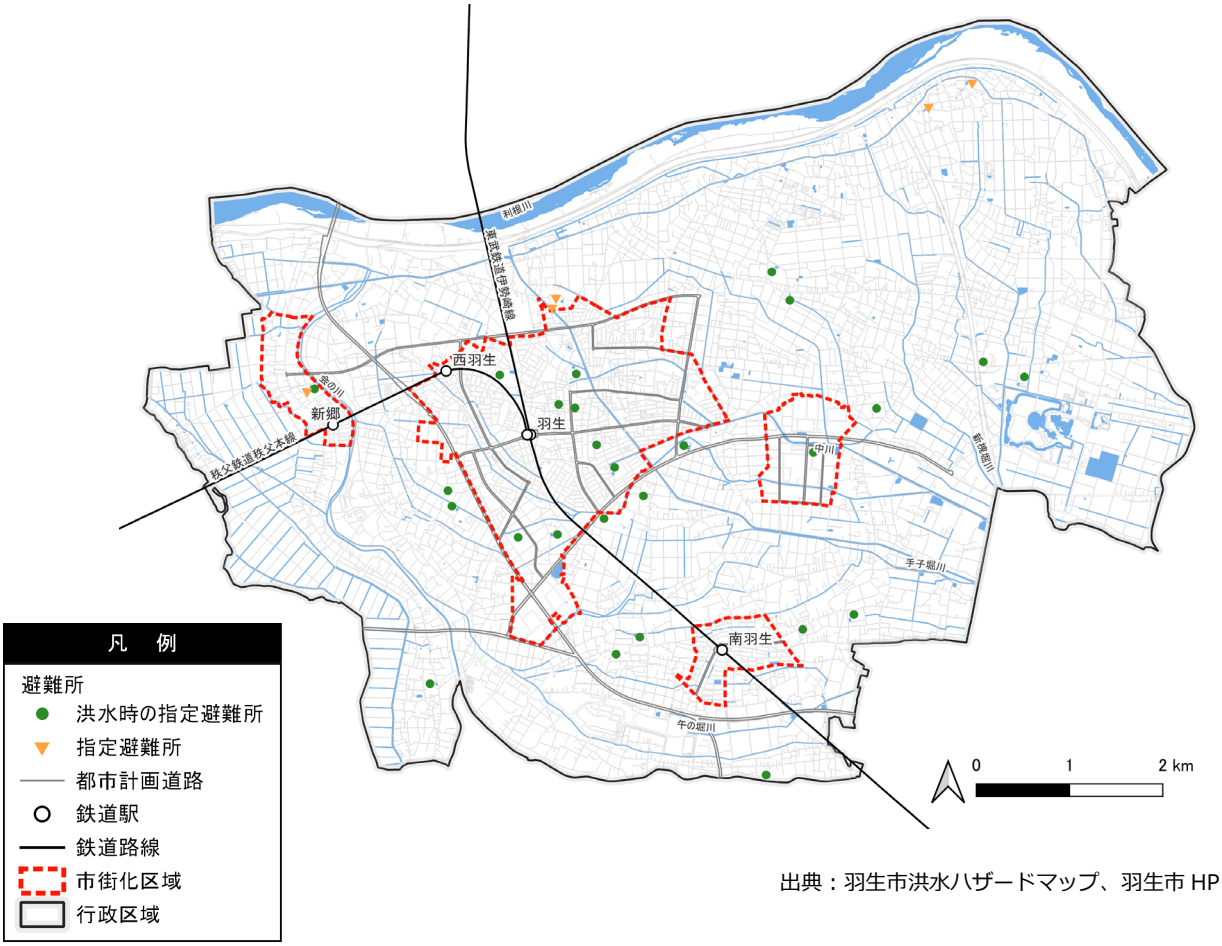


出典：羽生市地震ハザードマップを基に作成

8)避難所

本市では、指定避難所が 32 箇所指定されています。そのうち、洪水時に利用可能な指定避難所は 27 箇所あり、主に羽生駅周辺の市街化区域内に多く指定されています。

≪避難所位置図≫



出典：羽生市洪水ハザードマップ、羽生市 HP

災害における課題と対応

- 洪水被害において、想定最大規模、計画規模ともに市域のほとんどが洪水浸水想定区域に指定されています。特に市街化区域内では 5.0m 程度の浸水が想定され、一部エリアには家屋倒壊等氾濫想定区域の指定もあることから、垂直避難が困難な住宅や倒壊・流失する住宅、継続利用が困難な施設が発生する可能性があります。
- 市全域において、浸水時に長時間孤立する区域があります。また、市街化区域に内水被害が多く見られます。
- 地震による被害では、関東平野北西縁断層帯地震〈M(マグニチュード)8.1〉が起こった場合、駅周辺をはじめとした広い範囲で建物が倒壊する危険性があり、避難路の閉塞等が懸念されます。

⇒ 居住誘導区域、都市機能誘導区域を設定する上で、更なる防災対策の強化を図り、暮らしの安全性を確保する必要があります。

(7)財政

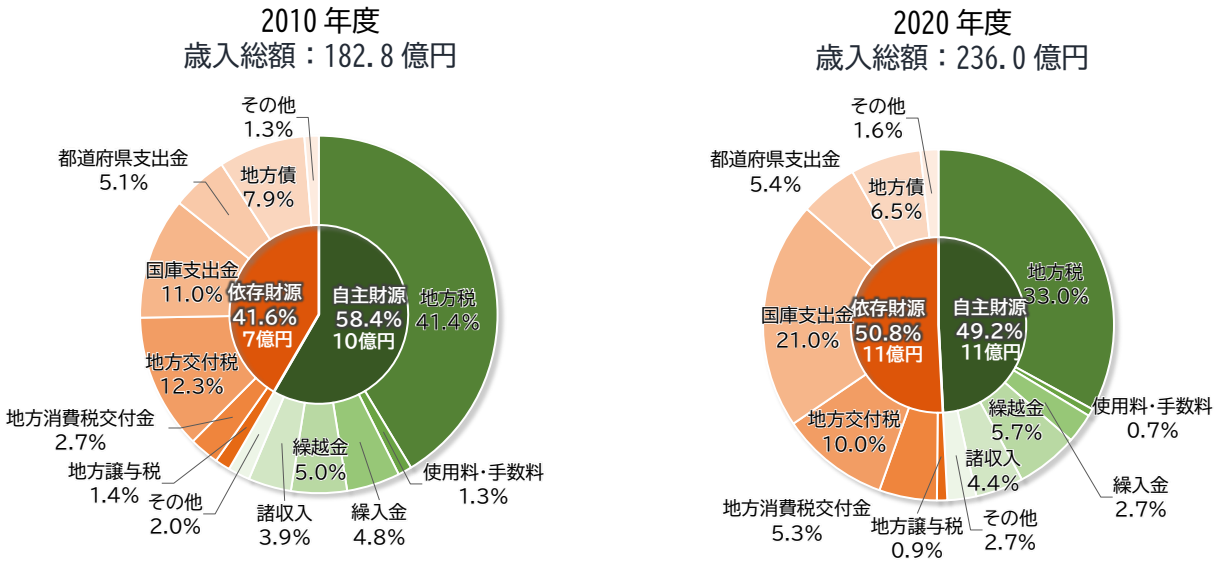
1)歳入・歳出構造

歳入については、歳入総額が 2010 年度から 2020 年度にかけて約 53 億円（29%）増加しているものの、自主財源は 58.4%から 49.2%へ減少しています。

歳出については、歳出増額が 2010 年度から 2020 年度にかけて約 41 億円（24%）増加しており、特に扶助費の割合が増加しています。

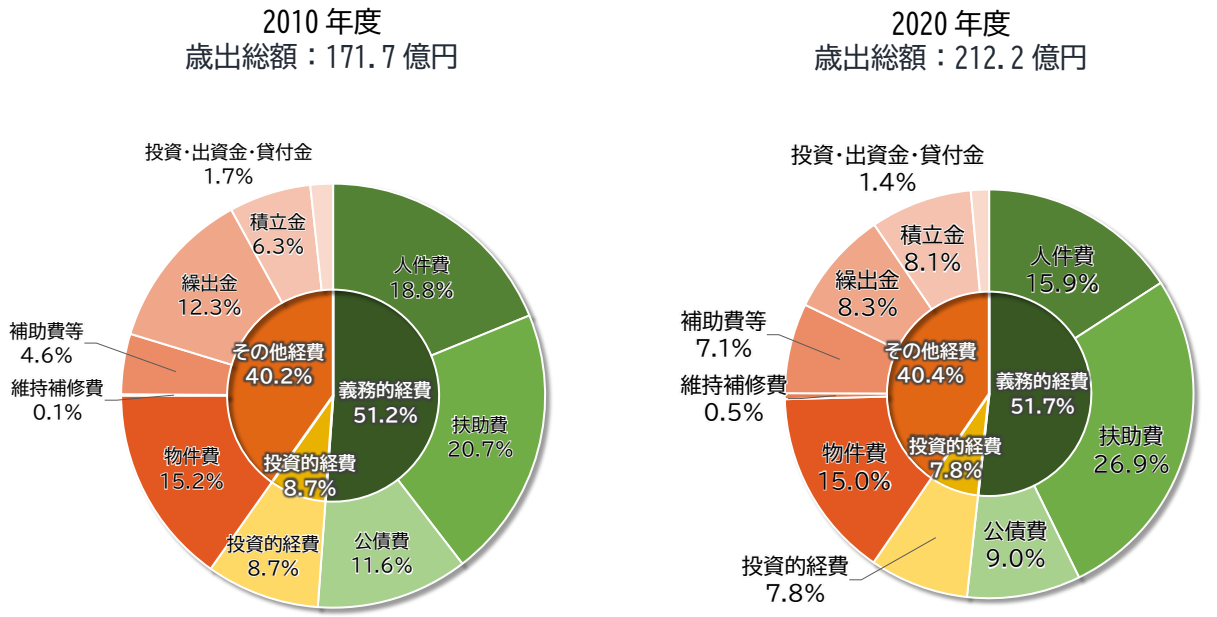
【歳入】

≪歳入構造の変化≫



【歳出（性質別）】

≪歳出構造の変化≫



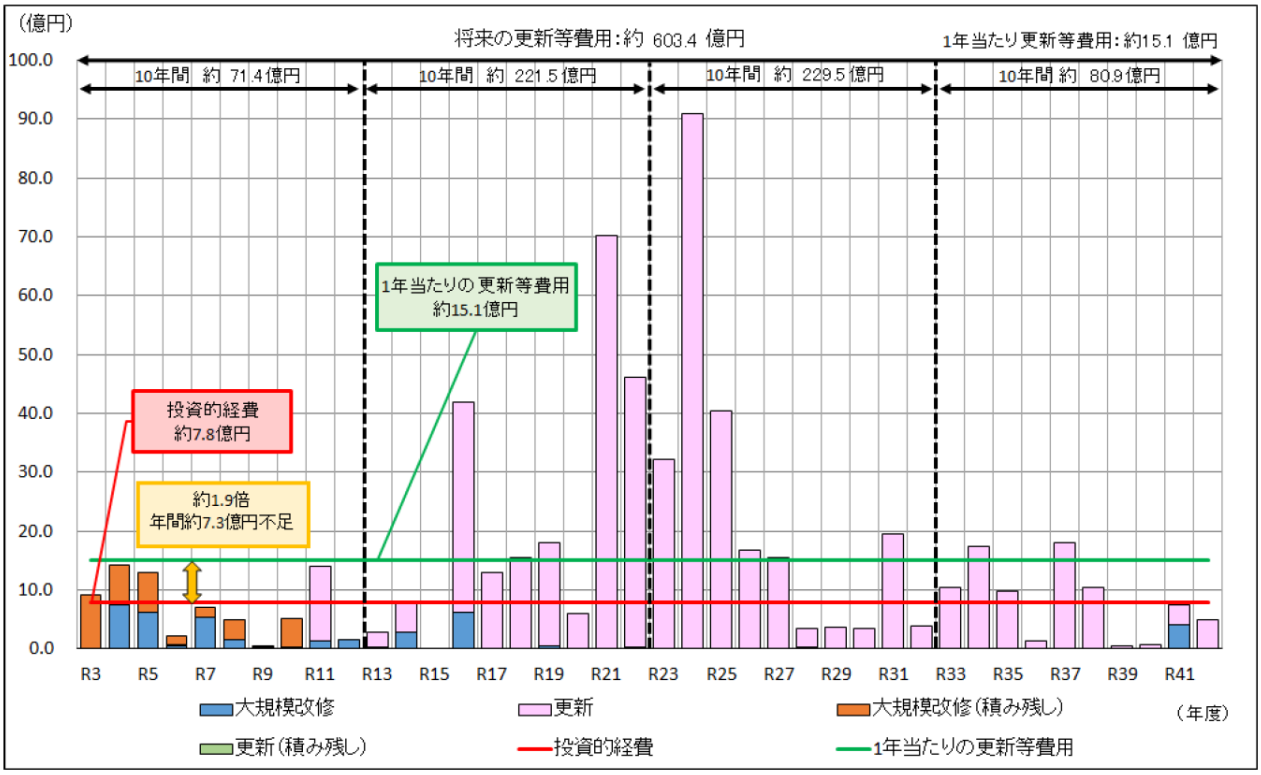
出典：市町村決算カード(H22、R2 年度)

2)公共施設等の将来の更新費用等の見通し

令和３年度から令和 42 年度までの 40 年間で、公共施設の将来の更新等費用の総額は約 603 億円と推計され、年平均では約 15 億円となり、投資的経費実績額の平均 7.8 億円に比べて約 1.9 倍となります。

令和 11 年度以降に更新等費用が増えはじめ、令和 21 年度から令和 25 年度にかけて更新等費用のピークが訪れる見通しとなっています。

≪公共施設の将来の更新費用の推計≫



試算条件
- ◆ 物価変動率、落札率等は考慮しない
- ◆ 消費税（10%）込みの金額とする
- ◆ 公共施設の更新（建て替え）、大規模改修は、更新年数経過後に現在と同じ延床面積で更新
- ◆ 建築後 60 年で更新（建て替え）を実施、建築後 30 年で大規模改修を実施
- ◆ 令和元年度時点で築 30 年間を計画している大規模改修未実施の施設は、積み残しとして令和元年度から 10 年間で処理
- ◆ 更新（建て替え）費用単価は、「公共施設等更新費用試算ソフト」（総務省監修）の値を参考に設定
- ◆ 大規模改修費用単価は、羽生市の過去 5 年間（平成 27 年～令和元年）の工事実績の平均値を設定

出典：羽生市公共施設等総合管理計画(R6.3)

財政における課題と対応

- ● 将来的な人口減少に伴う税収の低下や高齢化の進展に伴う扶助費の増加、また公共施設の老朽化に伴う維持･更新コストの増加等により、今後の行政運営の持続性が懸念されます。

⇒ 人口集積や既存都市ストックの活用･再編等による効率的な都市経営を図る必要があります。

2－2　都市構造上の課題

「２－１　現状と課題」を踏まえ、都市構造上の課題を以下のとおり７つに整理します。
また、まちづくりの方針や誘導方針の設定に向けて、立地適正化計画における主要な検討課題である「都市機能」、「居住」、「公共交通ネットワーク」、「防災」の４つの観点から都市構造上の課題との関連を示します。

都市構造上の課題１　人口　財政

市街化区域・市街化調整区域の人口比率と人口密度からコンパクトなまちづくりが求められる

- 市街化区域内の人口密度は、既成市街地の目安を下回り、更に市街化区域内の人口は市街化調整区域内の人口を下回っている状況の中、今後は更に人口減少が見込まれています。
- 人口減少や少子高齢化の進展により、行政運営も一段と厳しさを増していくことも懸念されることから、持続的かつ効率的な都市運営に向け、居住人口や必要な都市機能の集約・誘導によるコンパクトな都市構造の形成が求められます。

都市機能　居住

都市構造上の課題２　人口　土地利用　市街地整備

若年層の転出傾向を背景とする、住環境整備が求められる

- 年代別の純移動数の推移では、10 代後半～20 代前半の若年層が高い転出超過の傾向を示している中、市街化区域近傍の市街化調整区域で年少人口割合が高い状況となっています。これは市街化調整区域で行われている開発行為も多いことから、市街化調整区域が若年層の居住地の受け皿になっていることが想定されます。
- 市街化区域内において、若年層から居住地として選択されるよう、まちなかの住環境整備や魅力づくりが求められます。

都市機能　居住

都市構造上の課題3　人口　土地利用　市街地整備

居住誘導に向けた、空き家の活用等土地の流動性向上が求められる

- 羽生駅周辺は、現状の人口密度が市内で最も高いものの、将来予測での減少割合も高く見込まれています。また、年少人口割合が低く、高齢化率も高いため、若年層を中心とした居住の誘導が求められますが、空き家や低未利用地が多く、住宅用地が確保できない等の課題も存在しています。
- 土地の流動性を高めることで居住誘導策を講じながら、人口密度の維持・人口構成を最適化することが求められます。

居住

都市構造上の課題４　人口　市街地整備　都市機能

羽生駅周辺拠点と愛藍タウン周辺拠点のそれぞれの課題解消と連携が求められる

- 本市の顔としての役割を担う羽生駅周辺と、施行中の岩瀬土地区画整理事業により、人口増加が見込まれる愛藍タウン周辺は近傍に位置するため、役割分担・共生が求められます。
- 羽生駅周辺については、多様な都市機能が集積していますが、新たな魅力創出や更なる機能誘導が求められます。
- 愛藍タウン周辺については、日常生活関連の施設立地の進行が見込まれる中で、将来的な人口増加を見据えた都市機能の集積が求められます。

都市機能　居住

都市構造上の課題５ 人口 土地利用 市街地整備 都市機能

羽生市都市計画マスタープランでの地域拠点（新郷駅周辺、南羽生駅周辺）の再検討が求められる

- 羽生市都市計画マスタープランにおいて「地域拠点」に設定されている新郷駅周辺、南羽生駅周辺はともに、一定の都市機能集積が見られます。南羽生駅周辺は、将来的に人口密度は保たれる一方で、新郷駅周辺は将来的に人口が大幅に減少し、人口密度が 20 人/ha を下回る見込みであるとともに、空き家も多く存在しています。
- 愛藍タウン周辺が新たな拠点になりつつある中で、望ましい地域拠点のあり方について再検討が求められます。また、都市機能の集積による人口構成の最適化が求められます。

都市機能　居住

都市構造上の課題６ 災害

市街化区域内の水害・震災リスクに対応した防災対策が求められる

- 土砂災害のハザードはないものの、ほぼ市全域で水害リスクが想定されています。避難が特に困難な箇所（洪水浸水想定区域の浸水深が 3.0m以上（1階が水没相当）等）や、頻度高く被害が生じる可能性のある箇所（内水浸水実績のある箇所等）が市街化区域内にも存在しています。
- 地震による被害では、駅周辺をはじめとした広い範囲で建物が倒壊する危険性があります。
- ハード・ソフト両面からの防災対策等により、暮らしの安全性を確保することが求められます。

防災

都市構造上の課題７ 人口 公共交通 財政

公共交通の縮小を想定した、効率的なまちづくりが求められる

- 市内のバス路線は、イオンモール羽生線及び、あい・あいバス（福祉バス）が運行しており、おおむね市内全域をカバーしています。
- 将来的な人口減少に伴う、公共交通利用者の減少による公共交通サービス水準の低下や、高齢化の進展等による、まちづくりに関する投資の減少が懸念されることから、公共交通ネットワークの確保に向け、より効果的・効率的な経営が求められます。

公共交通ネットワーク

第3章

立地適正化計画で示す将来の姿

第3章｜立地適正化計画で示す将来の姿

本章では、「立地適正化計画作成の手引き（令和６年４月）」（以下、「手引き」とします）に基づき、本市の現状と課題を踏まえ、立地適正化計画が目指すべき「まちづくりの方針」や「誘導方針」、「都市の骨格構造」について位置付けます。

3－1　まちづくりの方針・誘導方針

本計画の方向性を示す、「まちづくりの方針」は、羽生市都市計画マスタープランに掲げる「将来都市像」を継承するものとします。

≪まちづくりの方針≫

魅力と活力にあふれ 安全で暮らしやすいまち 羽生

羽生市が持続的に発展していくためには、豊かな自然環境を守りつつ、**首都圏近郊の立地特性や交通特性、観光資源や歴史的資源も活用しながら魅力や活力の向上**を図ること、**高齢者や若い世代、子育て世代など、誰もが安全に、そして快適に暮らせる、魅力と活力にあふれた都市の実現を目指す**ことが重要

≪誘導方針≫

誘導方針 1　都市機能の誘導

多様な世代を誘引する魅力と活力あふれる拠点づくり

○中心市街地である羽生駅周辺は、商業をはじめとする都市機能の維持・強化、既存商店街の活性化等による生活利便性の向上を図り、まちの顔としての魅力を創出します。

○人口増加が見込まれる愛藍タウンは、充実した都市機能を維持し、暮らしに必要な機能の充足を図ることで、良好な住環境を持続させます。

○特に若年層から居住地に選択されるような都市機能の誘導を図ることにより、魅力・活力を創出します。

○各拠点において、市有地や空き家・空き店舗等の低未利用地を活用することにより、各種都市機能の強化及び公共施設の集約・再編を図るとともに、不足する都市機能の補完を図り、定住促進につなげていきます。

誘導方針 2　居住の誘導

地域特性を活かした住みよい居住環境の形成

○市街化区域の生活利便性の高いエリアを基本として、空き家等の低未利用地の活用促進を図り土地の流動性を高め、多世代の居住誘導を図ることで、人口減少下での人口密度の維持を目指します。

○市街化区域の縁辺部の住宅地においては、形成された住環境の存続と、拠点や生活利便施設へのアクセスの確保により、既存の生活基盤の維持を図ります。

誘導方針３　公共交通ネットワーク

利用者のニーズに合わせた適切な公共交通ネットワークの形成

○人口減少、高齢化の進行による公共交通のニーズに対応できるよう、市内外の円滑な移動や交流を促す、効果的・効率的な公共交通ネットワークの形成を図ります。

○市内移動については、バス交通の利便性の維持に努めるとともに、引き続き本市に適した交通ネットワークを検討します。

誘導方針４　防災

だれもが安全に安心して暮らせる防災まちづくりの推進

○市域のほぼ全域に水害リスクが想定されることから、避難が特に困難な区域や、高頻度の被害が生じる可能性がある区域においては、雨水貯留浸透施設等の整備による治水対策等による防災性の向上を図り、水災害に強いまちづくりを推進します。

○住宅の不燃化・耐震化をはじめとする、密集化の解消、災害リスクの周知・意識醸成等により、地震の被害を最小限に留める防災まちづくりを推進します。

●市街化調整区域について

本市の市街化調整区域には、良好な生活環境を有する集落地が形成されています。その生活環境を維持するための、「市街化調整区域の方針」を示します。

市街化調整区域の方針

○市街化調整区域内の既存集落については、生活利便性が維持されるよう努めます。

○民間バスやあい・あいバス等により、拠点周辺の生活利便施設とのアクセス性を確保することで、既存の生活基盤の維持を目指します。

3－2　目指すべき都市の骨格構造

具体的な誘導区域や施策検討の前提として、都市機能の集積を目指す「拠点」や、拠点間の移動が可能となる「基幹的な公共交通軸」を定めた「都市の骨格構造」を設定します。

(1)前提となる考え方

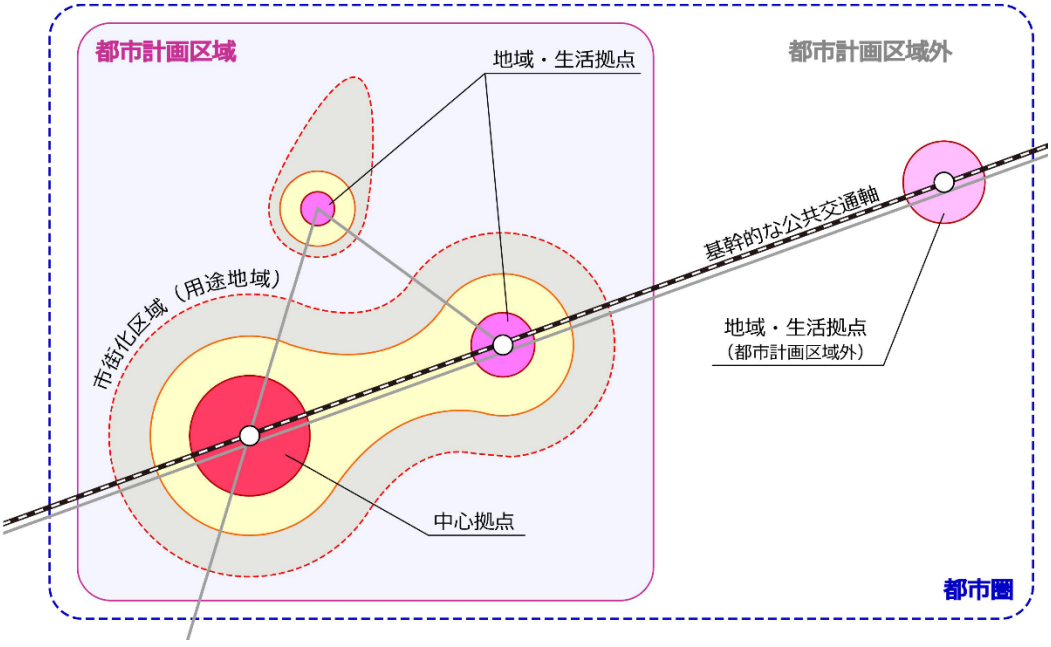
都市の骨格構造では、拠点（中心拠点、地域拠点）と基幹的な公共交通軸を定めることとなっています。

≪目指すべき都市の骨格構造の考え方≫

○目指すべき都市像を見据えながら、将来の都市の骨格となる主要な拠点や基幹的な公共軸を抽出し、目指すべき都市の骨格構造を設定。その際、都市全体を示した地図やダイアグラムを用いて即地的に記載･表現することが重要。

○年齢階層別の人口分布や土地利用等、将来的に変化し得る流動的要素の見通しと、都市施設等の将来的に大きく変化しない固定的要素とを照らし合わせながら、都市機能や主要な公共交通路線等、両要素の関係の中で変化し得る要素も勘案し、各地区で実現するライフスタイルを具体に想定しつつ検討することが重要。

■都市の骨格構造のイメージ



出典：立地適正化計画の手引き【基本編】（R6.4）

(2)拠点の設定

1)立地適正化計画作成の手引きに示される拠点の考え方

「手引き」では、拠点の設定について、以下のように示されています。

≪拠点のイメージ≫

拠点種類	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	■特に人口が集積する地区 ■各種の都市機能が集積する地区 ■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公共交通等を介して容易にアクセス可能な地区 ■各種の都市基盤が整備された地区	○中心市街地活性化基本計画の中心市街地 ○市役所や市の中心となる鉄軌道駅の周辺 ○業務・商業機能等が集積している地区　等
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	■周辺地域に比して人口の集積度合いが高い地区 ■日常的な生活サービスの提供施設等が集積する地区 ■徒歩、自転車又は端末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 ■周辺地域に比して都市基盤の整備が進んでいる地区	○行政支所や地域の中心となる鉄道駅、バス停の周辺 ○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 ○合併町村の旧庁舎周辺地区　等

出典：立地適正化計画の手引き【基本編】(R6.4)

2)拠点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。『羽生市都市計画マスタープラン』又は『第６次羽生市総合振興計画』で拠点と位置付けている区域、鉄道駅のある区域を候補地とし、候補地を５つの視点から評価することで、都市の骨格構造における「拠点」を抽出します。

≪拠点設定の考え方≫

視点1	**上位関連計画で市の中心地として位置付けられた地区**
視点2	**都市機能施設が集積している地区** 医療・福祉・商業等が集積している地区
視点3	**基幹的な公共交通がありアクセス性が良い地区** 鉄道駅や路線バス・循環バスの停留所が集積している交通結節点のある地区
視点4	**市街地開発事業等による都市基盤整備が実施又は計画されている地区** 土地区画整理事業が実施されている地区
視点5	**商業機能が集積している地区** スーパーマーケット、コンビニエンスストア、ドラッグストア、大規模小売店舗等が集積している地区

3)5つの視点による候補地の評価

前述のそれぞれの視点の状況を確認します。

≪視点の該当状況≫

	羽生駅周辺	愛藍タウン周辺	南羽生駅周辺	新郷駅周辺	西羽生駅周辺
視点１ 上位関連計画で市の中心地として位置付けられた地区	◎	○	○	○	△
視点２ 都市機能施設が集積している地区	◎	○	○	○	△
視点３ 基幹的な公共交通がありアクセス性が良い地区	○	○	○	○	○
視点4 市街地開発事業等による都市基盤整備が実施又は計画されている地区	○	◎	○	○	○
視点5 商業機能が集積している地区	◎	◎	○	△	○

【判断基準】

視点1	◎:中心拠点として位置付けあり	○:上位関連計画で位置付けあり	△:位置付けなし
視点2	◎:都市機能施設の集積状況 8～7 点	○:6～5 点	△:4 点以下
視点3	○:基幹的公共交通でアクセス可能	△:それ以外	
視点4	◎:都市基盤整備を実施中	○:過去に都市基盤整備を実施	△:なし
視点5	◎:商業機能の集積状況 10～13 施設	○:5～9 施設	△:1～4 施設

≪評価のまとめ≫

■羽生駅周辺について

羽生駅周辺は、上位関連計画において中心拠点としての位置付けがあり、市の中心地として都市機能施設の集積や交通の結節点となっていることから、**「中心拠点」**に位置付けます。

■愛藍タウン周辺について

愛藍タウン周辺は、上位関連計画において位置付けがあるとともに、土地区画整理事業(事業中)により、今後良好な市街地が形成されることから、**「地域拠点」**に位置付けます。

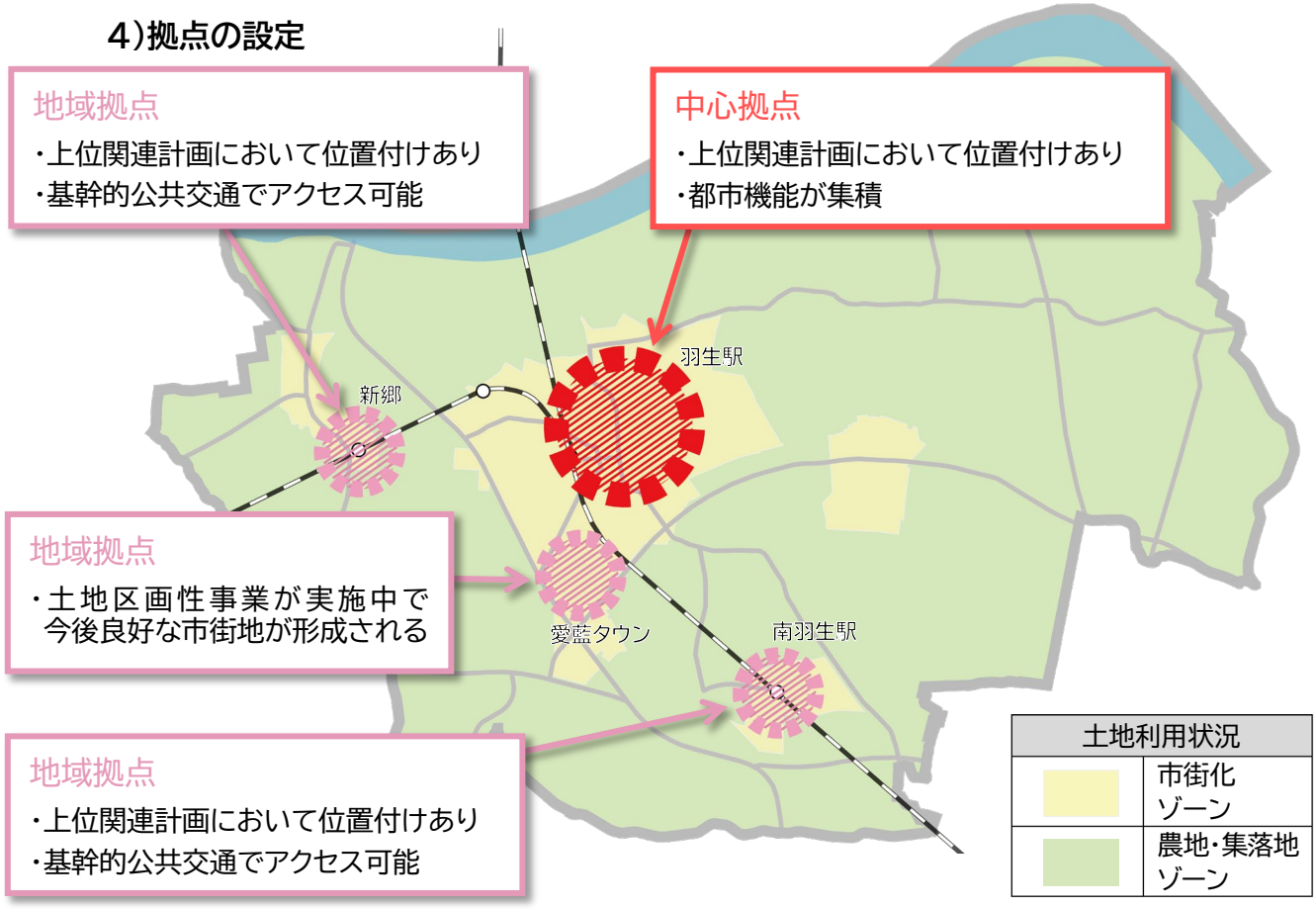
■南羽生駅周辺及び新郷駅周辺について

南羽生駅周辺及び新郷駅周辺は、上位関連計画において位置付けがあり、一定程度の都市機能施設の集積や基幹的な公共交通によるアクセス性を踏まえ、**「地域拠点」**に位置付けます。

■西羽生駅周辺について

西羽生駅周辺は、基幹的な公共交通によるアクセス性は良いものの、上位関連計画の位置付けがなく、都市機能施設の集積も見られないため、拠点への位置付けは行いません。

4）拠点の設定



拠点	
	【中心拠点】⇒都市機能誘導区域に設定 羽生駅東口周辺を中心拠点に位置付け、商業・業務・行政・文化・コミュニティ機能を集積するとともに、都市基盤を整備し利便性を高めることで、本市の顔としての活性化を目指します。
	【地域拠点】⇒都市機能誘導区域への設定を検討 愛蓮タウン周辺、新郷駅周辺、南羽生駅周辺を地域拠点に位置付け、拠点周辺の住宅地における利便性向上に資する環境整備を目指します。

（3）軸の設定

1）立地適正化計画作成の手引きに示される公共交通軸の考え方

「手引き」では、軸の設定については以下のように示されています。

≪公共交通軸のイメージ≫

拠点類型	公共交通軸の特性	対象となる公共交通路線の考え方
基幹的な公共交通軸	中心拠点や地域・生活拠点等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	■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 ■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 ■デマンド交通の拠点周辺

出典：立地適正化計画の手引き【基本編】（R6.4）

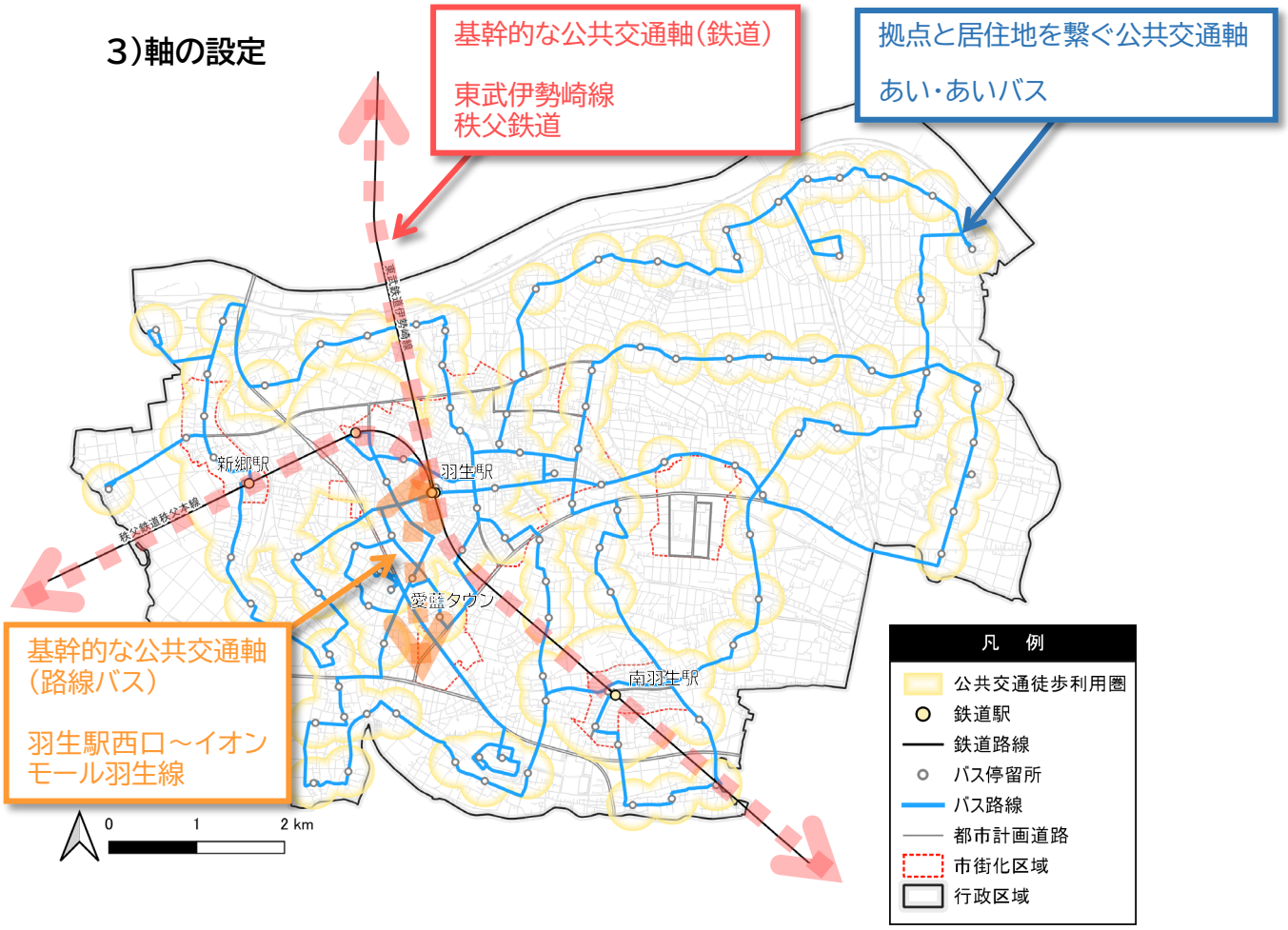
2）軸の設定における視点の整理

本計画における軸を検討するための視点を整理します。公共交通軸のイメージを踏まえ、以下の視点をもとに、公共交通を２つの視点から評価することで、都市の骨格構造における「軸」を抽出します。

≪軸の考え方≫

視点1	**現状における基幹的な公共交通** 居住者の生活利便性を向上させ、都市の交流の活発化・賑わいを創出するため、拠点と拠点の交流を促す市内の主要な公共交通である鉄道軸を選定する。また、各拠点同士を繋ぐ公共交通網を選定する。
視点2	**拠点と居住地をつなぐ公共交通** 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、居住地をつなぐ主要な公共交通軸として、移動快適性の向上を図る。

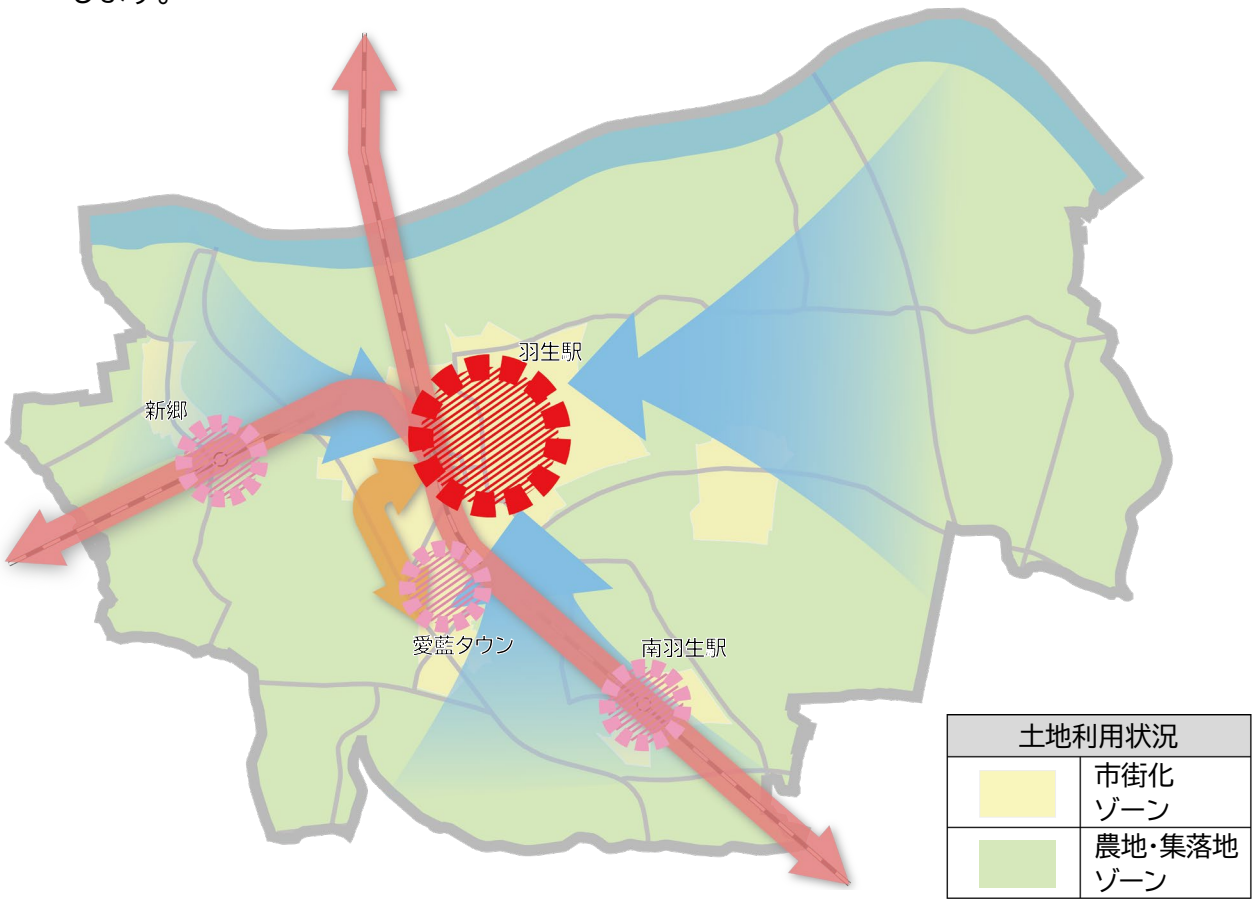
3)軸の設定



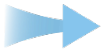
軸	
	【基幹的な公共交通軸(鉄道)】 近隣都市をつないでいる主要な公共交通機関である鉄道を、基幹的な公共交通軸として選定。
	【基幹的な公共交通軸(路線バス)】 拠点間をつないでおり、本市の主要な公共交通である路線バスを、基幹的な公共交通軸として選定。
	【支線的な公共交通軸】 拠点と居住地をつないでいるあい・あいバスを、支線的な公共交通軸として選定。

(4)羽生市の骨格構造

前項までの考え方を整理し、本計画における「都市の骨格構造」を以下のとおり設定します。



拠点	
	【中心拠点】 商業・業務・行政・文化・コミュニティ機能を集積するとともに、都市基盤を整備し利便性を高めることで、本市の顔として活性化を目指す。
	【地域拠点】 拠点周辺の住宅地における利便性向上に資する環境整備を目指す。

軸	
	【基幹的な公共交通軸(鉄道)】 拠点と近隣都市との広域な交流を活発化させ、賑わいの創出を発揮する軸。
	【基幹的な公共交通軸(路線バス)】 拠点間の交流を生み出し、賑わいの創出を発揮する軸。
	**【支線的な公共交通軸(あい・あいバス)】** 拠点と居住地を繋ぐ日常生活を支える市内ネットワークを持続させる軸。

第4章

都市機能誘導区域・誘導施設

第4章｜都市機能誘導区域・誘導施設

本章では、第３章の「都市の骨格構造」で示した拠点に都市機能誘導区域を設定します。また、都市機能誘導区域ごとに維持・誘導すべき施設を整理します。

4－1　都市機能誘導区域

都市機能を誘導する中心拠点（羽生駅東口周辺）と地域拠点（愛藍タウン周辺、南羽生駅周辺）について、「都市機能誘導区域」の範囲を設定します。

(1)都市機能誘導区域として想定される区域

「都市機能誘導区域」は、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域です。国の考え方が以下のように示されています。

≪都市機能誘導区域を定めることが考えられる区域≫

○鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域

○一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲

出典：都市計画運用指針（R6.11）

≪望ましい区域像≫

○各拠点地区の中心となる鉄道駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車で容易に回遊することが可能で、かつ、公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域

○主要駅や役場等が位置する中心拠点の周辺の区域に加え、合併前の旧市町村の役場が位置していた地区等、従来から生活拠点となる都市機能が存在し中心拠点と交通網で結ばれた地域拠点の周辺の区域

出典：立地適正化計画の手引き【基本編】（R6.4）

(2)都市機能誘導区域設定方針

都市機能誘導区域に係る、本市におけるまちづくりの方針は以下のとおりです。

≪都市機能誘導方針（p34 の再掲）≫

誘導方針１　都市機能の誘導　多様な世代を誘引する魅力と活力あふれる拠点づくり

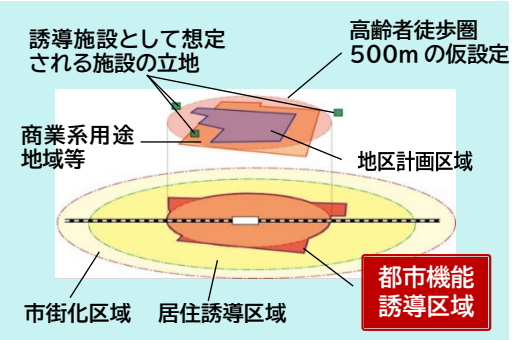
●中心市街地である羽生駅周辺は、商業をはじめとする都市機能の維持・強化、既存商店街の活性化等による生活利便性の向上を図り、まちの顔としての魅力を創出します。
●人口増加が見込まれる愛藍タウンは、充実した都市機能を維持し、暮らしに必要な機能の充足を図ることで、良好な住環境を持続させます。
●特に若年層から居住地に選択されるような都市機能の誘導を図ることにより、魅力・活力を創出します。
●各拠点において、市有地や空き家・空き店舗等の低未利用地を活用することにより、各種都市機能の強化及び公共施設の集約・再編を図るとともに、不足する都市機能の　補完を図り、定住促進につなげていきます。

(3)本市における都市機能誘導区域の考え方

①拠点形成の方向性を踏まえ、都市機能誘導や環境整備が必要な箇所について、高齢者の移動に配慮した徒歩圏である半径 500m のエリアを都市機能誘導区域として仮設定

②都市機能施設の分布状況や地区計画区域、用途地域等を重ね合わせ、概略の誘導区域を設定

③地形地物により区域界を設定



≪都市機能誘導区域の設定フロー≫

STEP0「中心拠点」に示す区域

STEP0「地域拠点」に示す区域

STEP1 市街化区域内の商業系用途地域が主であり、都市機能が一定程度集積している区域

●商業系用途地域かつ都市機能の集積状況を考慮

STEP2 拠点の利便性を考慮した区域

●各拠点からの高齢者に配慮した徒歩利用圏(半径 500m 程度)を考慮

STEP3 既存の都市機能集積状況、用途地域、地区計画区域等を考慮した区域

●既存の都市機能の集積状況や既存商店街、商業系用途地域、地区計画区域を考慮

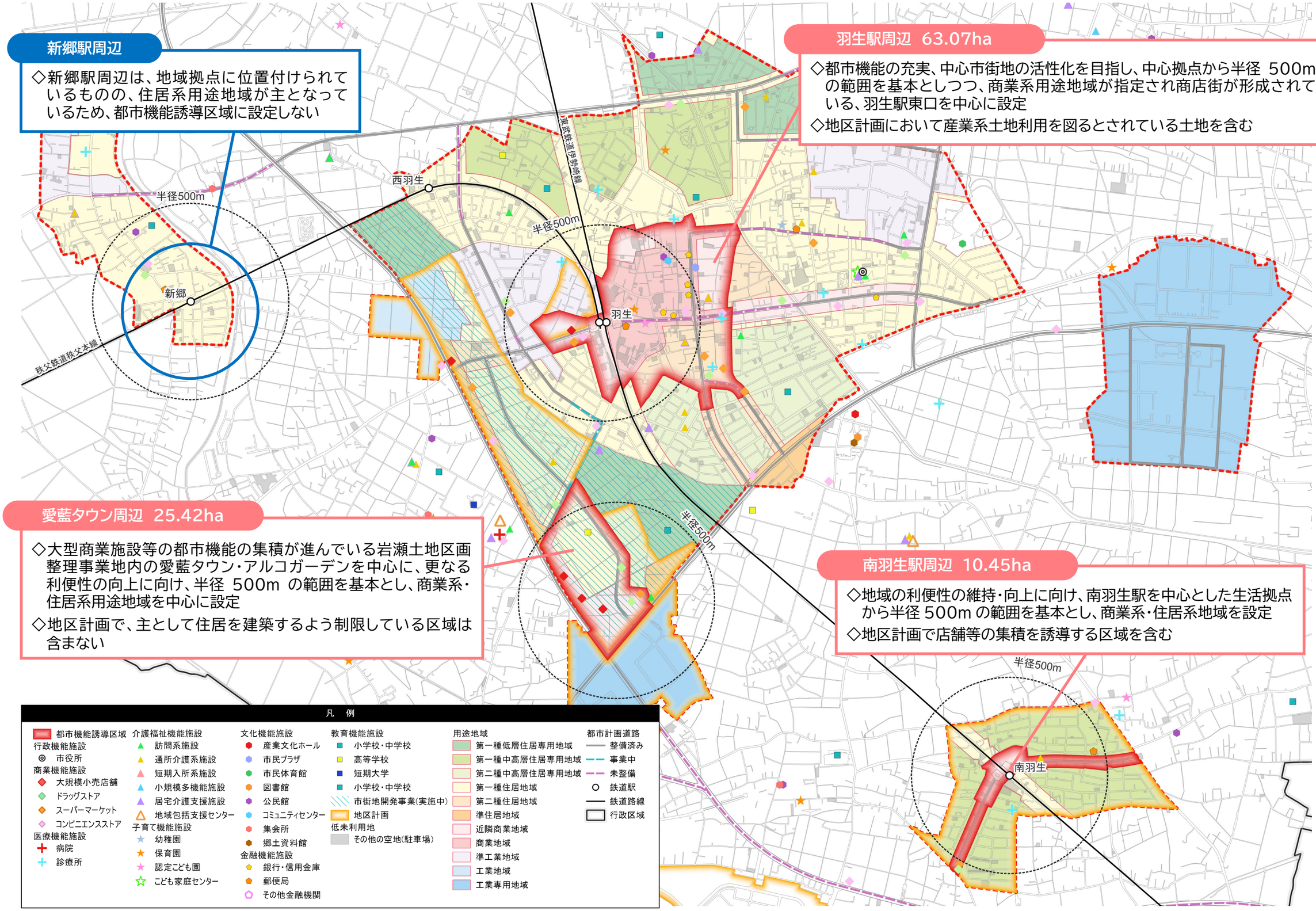
STEP4 用途地域境界、地区計画区域境界、地形地物等を考慮した区域

●用途地域の境界線、地区計画区域の境界線、道路や河川等の地形地物を考慮

都市機能誘導区域の設定

上記の設定フローに基づく、都市機能誘導区域の考え方や範囲は次頁のとおりです。

(4)都市機能誘導区域の設定



4－2 誘導施設

(1)誘導施設の設定の前提となる考え方

「都市計画運用指針」の考え方では、「誘導施設」は、「都市機能誘導区域ごとにその立地を誘導すべき都市機能増進施設※」となっています。また、「手引き」において拠点ごとに想定される誘導施設は、以下のように示されています。

※都市機能増進施設：商業・医療・福祉その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のために必要な機能を持つ施設のこと

≪誘導施設の基本的な考え方・留意すべき事項≫

【基本的な考え方】
○誘導施設は都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設を設定するものであり、当該区域に必要な施設を設定することとなるが、具体の整備計画のある施設を設定することも考えられる。この際、当該区域及び都市全体における現在の年齢別の人口構成や将来の人口推計、施設の充足状況や配置を勘案し、必要な施設を定めることが望ましい。

【留意すべき事項】
○都市機能誘導区域外において、当該誘導施設が立地する際には、届出を要することに留意し、誘導施設が都市機能誘導区域内で充足している場合等は、必要に応じて誘導施設の設定を見直すことが望ましい。また、誘導施設が都市機能誘導区域外に転出してしまう恐れがある場合には、必要に応じて誘導施設として定めることも考えられる。

出典：都市計画運用指針（R6.11）

≪拠点ごとに想定される誘導施設≫

■誘導施設のイメージ

機　能	中心拠点	地域・生活拠点
行政機能	■中枢的な行政機能 例．本庁舎	■日常生活を営む上で必要となる行政窓口機能等 例．支所、福祉事務所等の各地域事務所
介護福祉機能	■市町村全域の住民を対象とした高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例．総合福祉センター	■高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、見守り等のサービスを受けることができる機能 例．地域包括支援センター、在宅系介護施設、コミュニティサロン　等
子育て機能	■市町村全域の住民を対象とした児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例．子育て総合支援センター	■子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービスを受けることができる機能 例．保育所、こども園、児童クラブ、子育て支援センター、児童館　等
商業機能	■時間消費型のショッピングニーズ等、様々なニーズに対応した買い物、食事を提供する機能 例．相当規模の商業集積	■日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い回りができる機能 例．延床面積●m^2以上の食品スーパー
医療機能	■総合的な医療サービス（二次医療）を受けることができる機能 例．病院	■日常的な診療を受けることができる機能 例．延床面積●m^2以上の診療所
金融機能	■決済や融資等の金融機能を提供する機能 例．銀行、信用金庫	■日々の引き出し、預け入れなどができる機能 例．郵便局
教育・文化機能	■住民全体を対象とした教育文化サービスの拠点となる機能 例．文化ホール、中央図書館	■地域における教育文化活動を支える拠点となる機能 例．図書館支所、社会教育センター

出典：立地適正化計画の手引き（R6.4）

（2）都市機能の誘導の考え方

前頁の「手引き」に示される誘導施設のイメージを踏まえて、以下のとおり本市の誘導施設を設定します。

≪本市における誘導施設の設定フロー≫

1） 都市機能と施設の整理

●「手引き」に示される誘導施設イメージのうち、市内に立地が見られる都市機能施設を抽出し、誘導施設の候補を整理

2） 誘導施設の整理

●1）で整理した候補施設を対象に、以下の2つの観点から、望ましい誘導施設を抽出

① 施設の特性・役割等の観点から設定すべき施設

●施設の特性・役割等に基づき、施設候補を
「A：高次都市機能（拠点立地型施設※1）」、
「B：高次都市機能（適地型施設※2）」、
「C：生活利便機能」に分類し、A を誘導施設として設定

※1：拠点での立地が望ましい機能
※2：立地可能な敷地規模等に応じた立地が考えられる機能
※3：日常生活の圏域で必要とする身近な都市機能

② 都市機能誘導方針の観点から施設を配置すべき区域

●誘導方針を踏まえ、都市機能誘導方針の観点から、①にて設定した誘導施設を配置すべき、都市機能誘導区域（羽生駅周辺、愛藍タウン周辺、南羽生駅周辺）を設定

誘導施設

1)都市機能と施設の整理

「手引き」に示される機能の分類に基づいて、市内に立地がみられる主な施設を抽出すると、誘導施設の検討対象となる施設は、以下のとおりです。

≪誘導施設の検討対象となる施設≫

機能	施設名
行政	① 市役所
介護福祉	① 地域包括支援センター （介護、福祉、健康、医療等の相談等のサービスを提供する施設） ② 訪問系施設 （訪問介護、訪問リハビリテーション等のサービスを提供する事業所） ③ 通所系施設 （通所介護、通所リハビリテーション等のサービスを提供する事業所） ④ 入所系施設 （長期・短期入所のサービスを提供する施設）
子育て	① 幼稚園　② 保育園 ③ 認定こども園
商業	① スーパーマーケット　② ドラッグストア ③ コンビニエンスストア　④ 大規模小売店舗
医療	① 病院　② 診療所
金融	① 銀行・信用金庫　② 郵便局
教育	① 小学校　② 中学校 ③ 高等学校　④ 短期大学
文化	① 産業文化ホール　② 図書館 ③ 羽生市体育館　④ 公民館・コミュニティセンター ⑤ 集会所　⑥ 郷土資料館
高次都市機能	① 市民プラザ

2）誘導施設の整理

① 施設の特性・役割等の観点から設定すべき施設

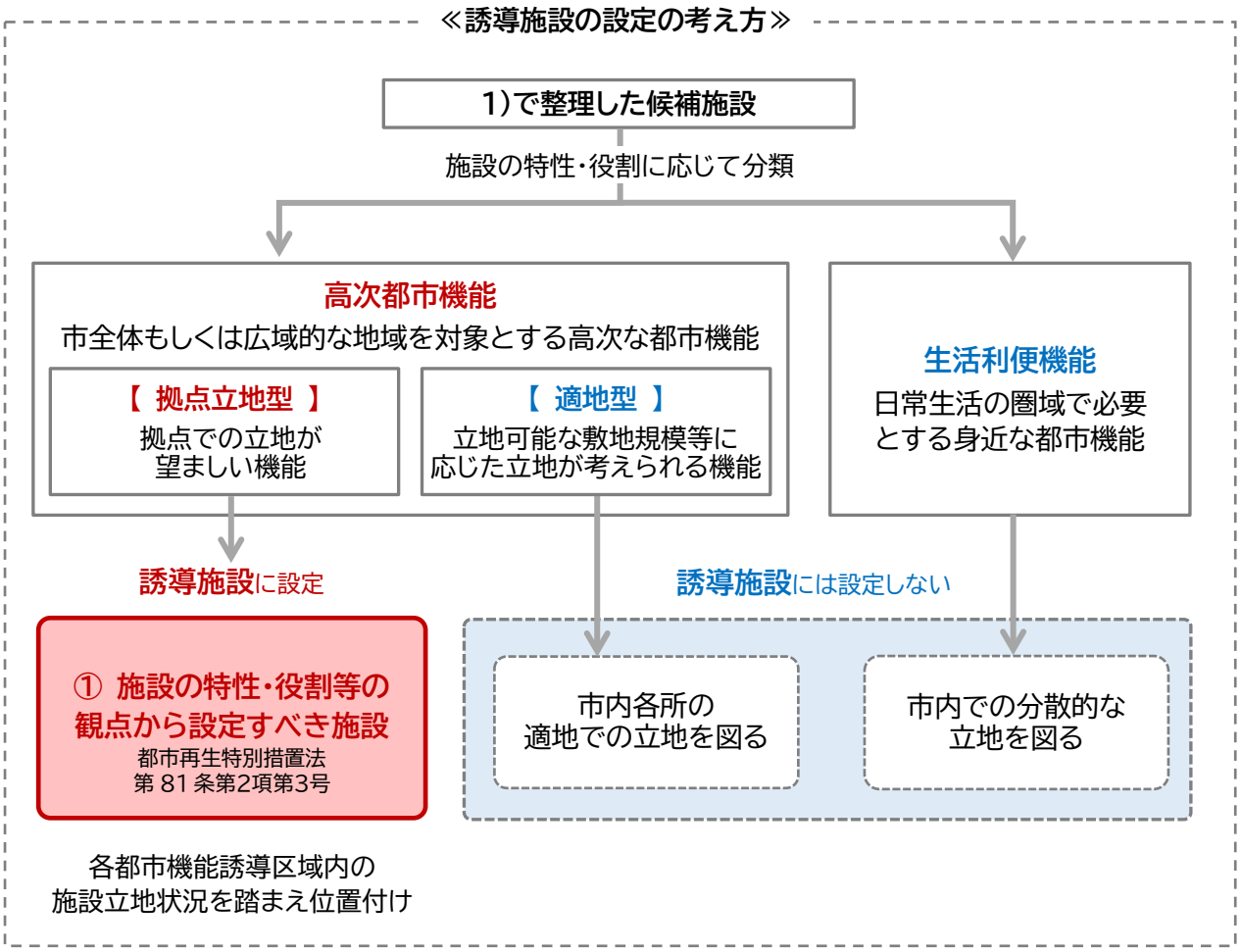
ア 誘導施設の考え方

誘導施設の設定にあたっては、対象施設に求められる役割等に応じて検討します。

都市機能は、行政中枢機能、拠点病院や大規模商業施設といった広域的な地域を対象とする「高次都市機能」と、その他の「生活利便機能」に大別されます。

「高次都市機能」を有する施設を、拠点での立地が望ましい「拠点立地型施設」と適正な立地範囲（商圏・医療圏等）が定められている「適地型施設」に分類します。

更に、今後の施設整備・再編等の計画を踏まえ、「誘導施設」には、「拠点立地型施設」を設定するものとします。



イ 施設の分類

前述の考え方や既存の立地状況等を踏まえ、候補施設を「高次都市機能」と「生活利便機能」に分類します。「高次都市機能」の内、拠点に立地するべき施設か、適切な場所に分散して立地する施設であるかにより、「拠点立地型」と「適地型」に分類します。

機能区分	対象施設	分類		施設分類の考え方
行 政	市役所	高次都市機能	拠点立地型	全市民による利用が想定されることから誘導施設として設定する。 市全域をカバーする必要があるため、交通利便性の高い中心拠点への誘導を図る。
介 護 福 祉	地域包括支援センター	高次都市機能	適地型	地域で暮らす高齢者等の介護、福祉、医療等、様々な面から支える総合的な相談窓口であり、身近な場所でサービスの提供が受けられるよう、適地での立地を図る。
	訪問系施設	高次都市機能	適地型	日常的な利用が想定され、身近な場所でサービスの提供が受けられるよう、適地での立地を図る。
	通所系施設	高次都市機能	適地型	
	入所系施設	高次都市機能	適地型	
子育て	幼稚園	高次都市機能	拠点立地型	子育て世代を支える重要な施設であることから、将来的にも人口密度が高くなると見込まれる拠点での維持・誘導を図る。
	保育園	高次都市機能	拠点立地型	
	認定こども園	高次都市機能	拠点立地型	
商 業	大規模小売店舗	高次都市機能	適地型	暮らしを支える施設であるが、既存施設の立地状況や敷地規模等を考慮した適地での立地を図る。
	スーパーマーケット	高次都市機能	拠点立地型	生鮮食品・日用品を扱う日常の暮らしを支える重要な施設であることから、各拠点での維持・誘導を図る。
	ドラッグストア	高次都市機能	拠点立地型	
	コンビニエンスストア	生活利便機能		日常的な利用が想定されるため、各地域での立地を図る。

機能区分	対象施設	分類		分類の考え方
医療	病院	高次都市機能	適地型	総合的な医療サービスを提供する重要な施設であることから、施設規模等を考慮し、現在の立地を維持する。
	診療所	高次都市機能	拠点立地型	暮らしを支える施設であることから、将来的にも人口密度が高くなると見込まれる拠点での維持・誘導を図る。
金融	銀行、信用金庫	高次都市機能	拠点立地型	現金の引出しのほか、決済、融資等の窓口業務を行う施設であり、駅周辺に立地する傾向が見られるため、中心拠点での維持を図る。
	郵便局	生活利便機能		市内に点在しているため、各地域での立地を図る。
教育	短期大学、高等学校	高次都市機能	適地型	学区や敷地規模等を考慮した適地での立地を図る。
	中学校、小学校	高次都市機能	適地型	
文化	中央公民館・ コミュニティセンター	高次都市機能	拠点立地型	生涯学習を支える中心的な施設であることから、交通利便性の高い中心拠点での立地を維持する。
	(各地区)公民館	高次都市機能	適地型	地域のコミュニティや生涯学習を支える施設であることから適地での立地を図る。
	集会所	生活利便機能		日常的な利用が想定されるため、各地域での立地を維持する。
	産業文化ホール	高次都市機能	適地型	敷地規模等を考慮し、現在の立地を維持する。
	図書館、郷土資料館	高次都市機能	適地型	
	羽生市体育館	高次都市機能	適地型	
高次都市施設	市民プラザ (地域交流センター)	高次都市機能	拠点立地型	まちの賑わいや活力を創出する施設として、交通利便性の高い中心拠点での再配置を検討する。
	市民プラザ (観光交流センター)	高次都市機能	拠点立地型	
	市民プラザ (子育て世代活動支援センター)	高次都市機能	拠点立地型	子育てを支援する施設として、交通利便性の高い中心拠点での再配置を検討する。

② 都市機能誘導方針の観点から施設を誘導すべき区域

誘導施設について、立地適正化計画で目指すまちづくりの誘導方針を踏まえ、都市機能の誘導方針の観点から、施設の配置を図る都市機能誘導区域（羽生駅周辺、愛藍タウン周辺、南羽生駅周辺）を設定します。

≪都市機能誘導方針（p34 の再掲）≫

誘導方針１　都市機能の誘導　**多様な世代を誘引する魅力と活力あふれる拠点づくり**

- 中心市街地である羽生駅周辺は、商業をはじめとする都市機能の維持・強化、既存商店街の活性化等による生活利便性の向上を図り、まちの顔としての魅力を創出します。
- 人口増加が見込まれる愛藍タウンは、充実した都市機能を維持し、暮らしに必要な機能の充足を図ることで、良好な住環境を持続させます。
- 特に若年層から居住地に選択されるような都市機能の誘導を図ることにより、魅力・活力を創出します。
- 各拠点において、市有地や空き家・空き店舗等の低未利用地を活用することにより、各種都市機能の強化及び公共施設の集約・再編を図るとともに、不足する都市機能の　補完を図り、定住促進につなげていきます。

都市機能誘導方針の観点から施設を誘導すべき区域

都市機能誘導区域 ： 羽生駅周辺

◇羽生駅周辺は、公共交通の利便性が高く、多くの人々の往来が期待できる地区であるため、立地適正化計画都市機能の誘導方針に基づき、**生活利便施設や商業・業務機能等多様な都市機能の維持・誘導**を図ります。

都市機能誘導区域 ： 愛藍タウン周辺

◇愛藍タウン周辺は、人口増が見込まれる地区であるため、都市機能誘導方針に基づき、**商業機能や子育て機能等中心拠点を支える都市機能の維持・誘導**を図ります。

都市機能誘導区域 ： 南羽生駅周辺

◇南羽生駅周辺は、南羽生地区地区計画の土地利用の方針に基づき、**商業機能や子育て機能等地域の日常生活を支える都市機能の維持・誘導**を図ります。

(3)誘導施設を誘導する区域の決定

ここまでに整理した誘導施設について、拠点ごとの立地状況に基づいて整理します。拠点に位置付けた誘導施設の維持充実を図ることで、それぞれ拠点の利便性向上を目指します。

機能区分	対象施設	都市機能誘導区域		
		羽生駅周辺	愛藍タウン周辺	南羽生駅周辺
行 政	市役所の窓口機能等	○※		
介 護 福 祉	地域包括支援センター			
	訪問系・通所系・入所系施設			
子育て	幼稚園 保育園 認定こども園	○	○※	○※
商 業	大規模小売店舗			
	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	短期大学、高等学校			
	中学校、小学校			
文 化	中央公民館・コミュニティセンター	○		
	(各地区)公民館			
	集会所			
	産業文化ホール			
	図書館、郷土資料館			
	羽生市体育館			
高 次 都 市 施 設	市民プラザ(地域交流センター)	○		
	市民プラザ(観光交流センター)	○		
	市民プラザ(子育て世代活動支援センター)	○		

※現在拠点に立地していない施設

■届出について
都市機能誘導区域外での誘導施設の整備や、都市機能誘導区域内での誘導施設を休廃止しようとする場合は、その旨を市へ届ける必要があります。

誘導施設の維持・誘導と合わせた機能の複合化・再配置について

誘導施設の維持・誘導を図る上では、既存施設も含めた施設の複合化・再配置を検討し、公共施設の持続可能性や多世代の利便性向上を目指します。

第5章

居住誘導区域

第5章｜居住誘導区域

本章では、第３章での誘導方針に基づき、計画的に居住を誘導するための居住誘導区域について整理します。

5－1 居住誘導区域の設定方針

(1)居住誘導区域として想定される区域

「居住誘導区域」は人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導すべき区域です。国の考え方が以下のように示されています。

≪居住誘導区域を定めることが考えられる区域≫

○都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域
○都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
○合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域

出典：都市計画運用指針（R6.11）

≪居住誘導区域の望ましい区域像≫

○生活利便性が確保される区域
・都市機能誘導区域の候補となる中心拠点や地域・生活拠点に、徒歩・自転車・端末交通等により容易にアクセスすることのできる区域や、鉄道駅・バス停の徒歩・自転車利用圏

○都市機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域
・医療・福祉・商業等の都市機能が将来にわたって持続できる人口密度が確保される面積範囲内
・国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口等をベースに、区域外から区域内に現実的に誘導可能な人口を勘案しつつ、区域内において少なくとも現状の人口密度を維持、あるいは低下抑制することを基本に検討
※民間施設を含む都市機能の持続性確保に必要な人口密度としては、計画的な市街化を図るべき区域とされる市街化区域の設定水準が一つの参考となりますが、人口減少が進んでいる地域においては、実情に応じて実現可能な人口密度を設定する必要があります。

○災害に対するリスクが低い、あるいは今後低減が見込まれる区域
・土砂災害、津波災害、浸水被害等により甚大な被害を受ける危険性が少ない区域で、土地利用の実態等に照らして、工業系用途、都市農地、深刻な空き家・空き地化が進行している郊外地域等には該当しない区域

出典：立地適正化計画の手引き（R6.4）

(2)居住誘導区域の設定方針

居住誘導区域に係る、本市におけるまちづくりの方針は以下のとおりです。

≪居住誘導の方針（p34 の再掲）≫

誘導方針２ 居住の誘導	地域特性を活かした住みよい居住環境の形成

●市街化区域の生活利便性の高いエリアを基本として、空き家等の低未利用地の活用促進を図り土地の流動性を高め、多世代の居住誘導を図ることで、人口減少下での人口密度の維持を目指します。
●市街化区域の縁辺部の住宅地においては、形成された住環境の存続と、拠点や生活利便施設へのアクセスの確保により、既存の生活基盤の維持を図ります。

5－2 居住誘導区域設定の考え方

(1)居住誘導区域の設定フロー

市街化区域(基本的に居住誘導区域に設定する区域)

STEP1 居住に適したエリアの抽出

以下の条件のいずれかに該当する箇所

①都市機能誘導区域
・居住誘導区域は都市機能誘導区域を原則含むこととされているため
※ただし、地区計画において住宅が制限されている区域は含めないこととする

②すでに一定の人口密度がある地区
・人口密度が 40 人／ha 以上の区域
※40 人／ha 以上は既成市街地の人口密度の基準

③拠点となる場所に容易にアクセスできる区域
・公共交通カバー地域
※鉄道駅及びバス停の徒歩利用圏（駅から半径 800m、バス停から半径 300m）

④計画的な市街地形成が図られてきた区域、予定区域
・住居・商業系の土地区画整理事業区域

除く

STEP2 居住に適さないエリアの抽出

①工業系土地利用を主として維持する区域
・工業専用地域、工業地域

②自然環境の保全を図る区域
・都市計画公園(1ha 以上)

③住宅の建築が制限されている区域
・地区計画により住宅を制限する区域(岩瀬地区の一部)

④災害レッドゾーン ▶ 本市においては該当なし
・急傾斜地崩壊危険区域・土砂災害特別警戒区域等

検討のうえ、必要に応じて除く

STEP3 要検討エリア

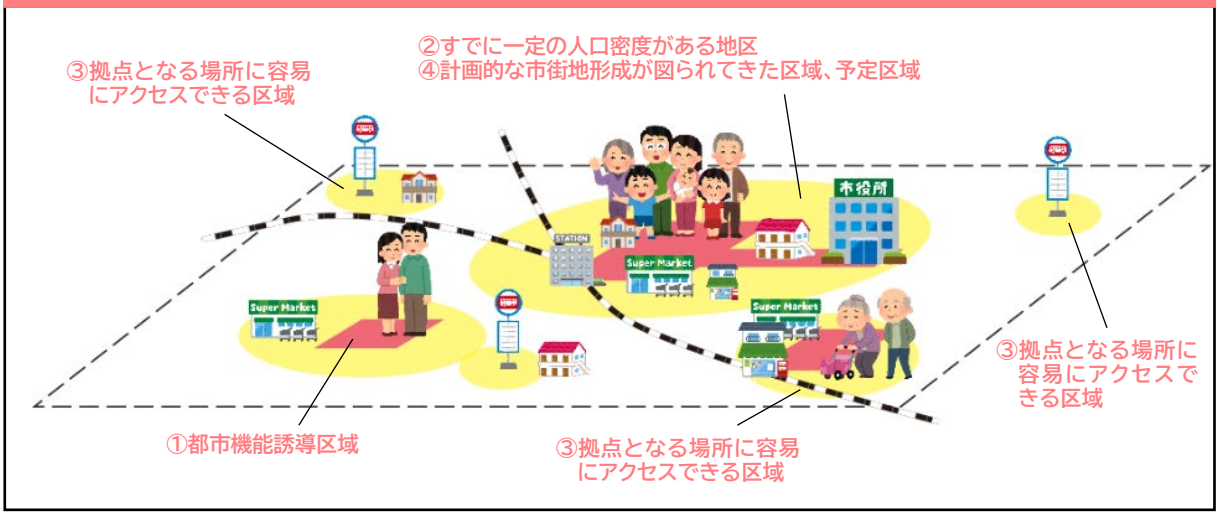
①災害イエローゾーン※ ▶ 洪水浸水想定区域の取り扱いについて検討する
・洪水浸水想定区域
※第６章にて検討

居住誘導区域の設定

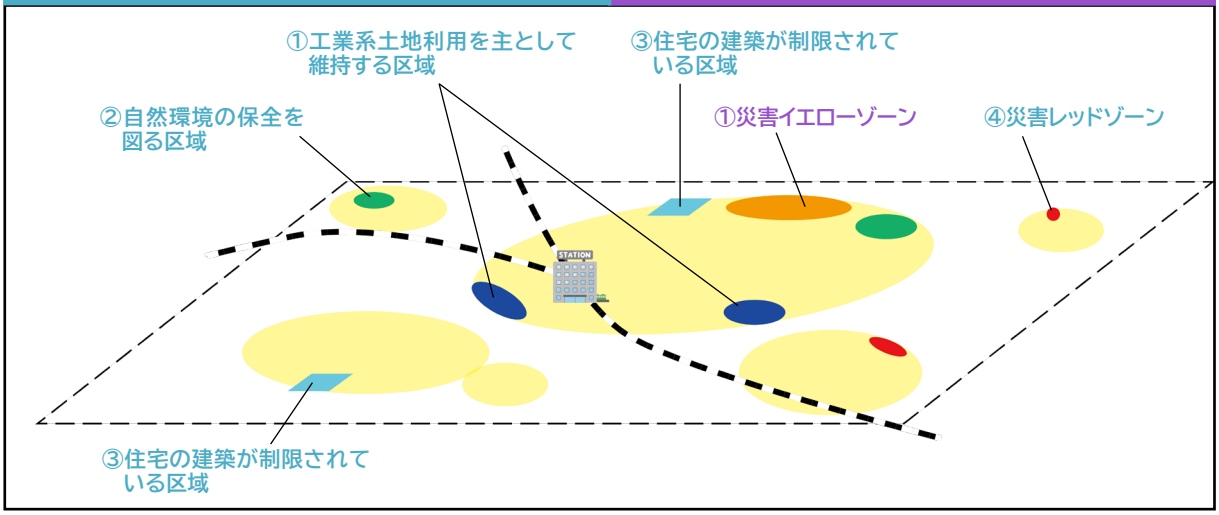
※災害イエローゾーン：建築や開発行為等の規制はなく、区域内の警戒避難体制の整備等が求められている区域

■参考：イメージ図

居住に適したエリアの抽出

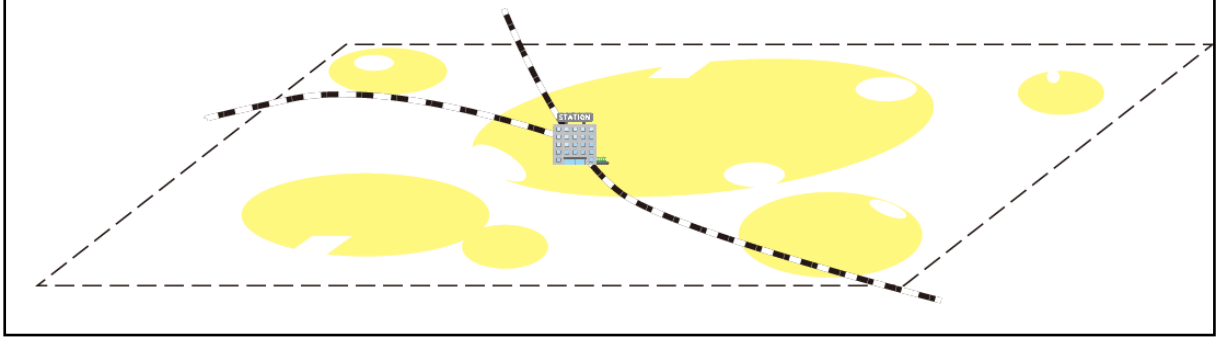


居住に適さないエリアの抽出　／　要検討エリア



居住誘導区域の設定

居住に適したエリア ― 居住に適さないエリア ＋ 要検討エリア ＝ 居住誘導区域

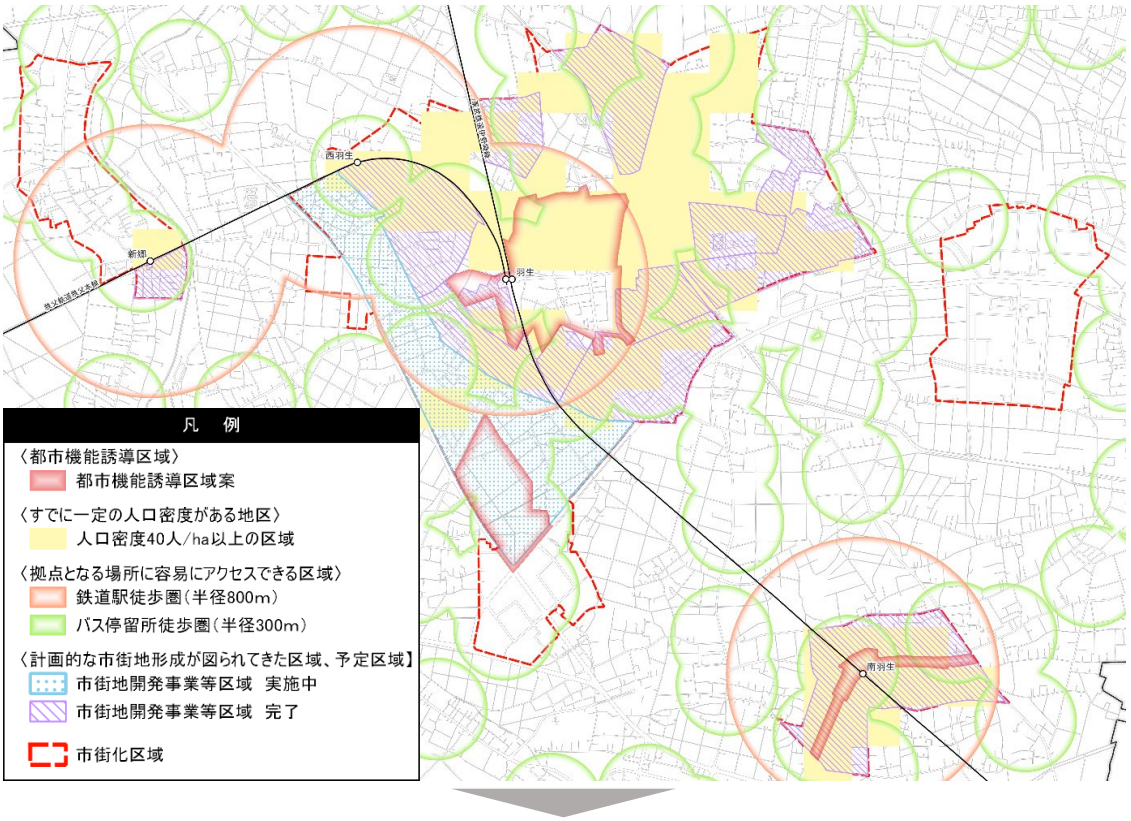


(2)居住誘導区域の設定

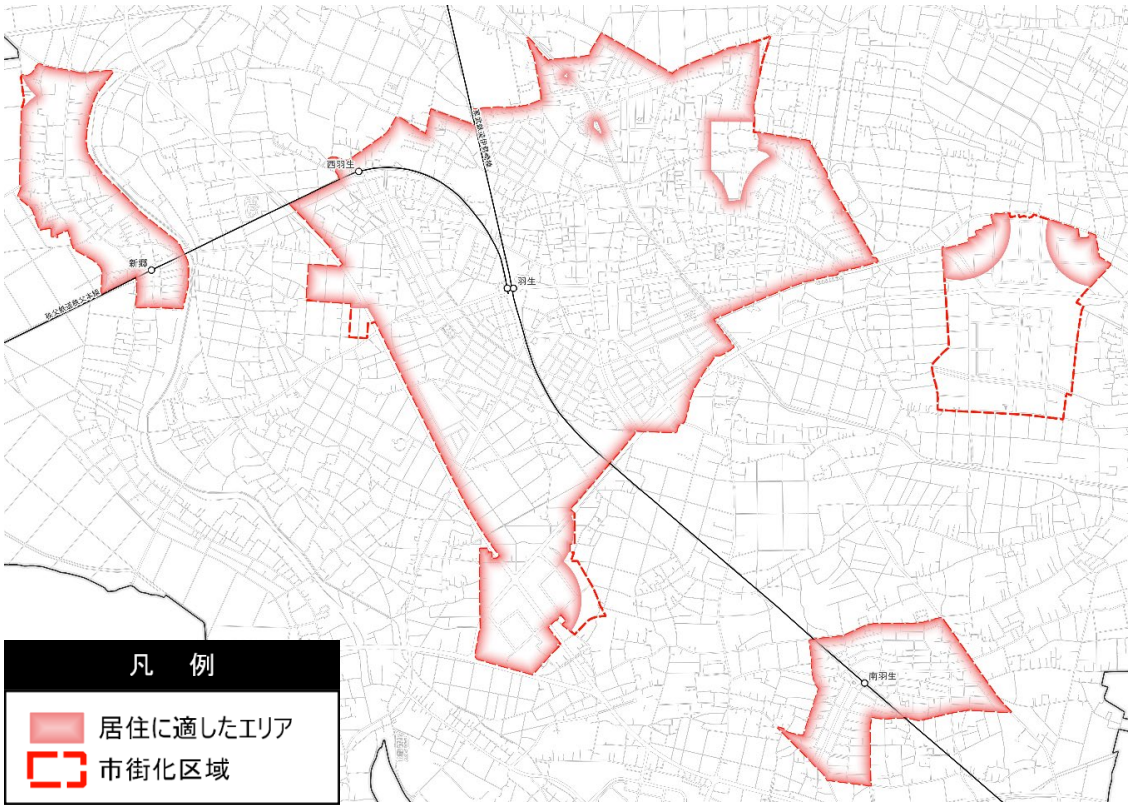
1)居住に適したエリア

「居住に適したエリア」①～④の条件から、各鉄道駅を含む市街化区域が、居住に適したエリアと考えられます。

≪居住に適したエリア条件（①②③④）重ね合わせ図≫



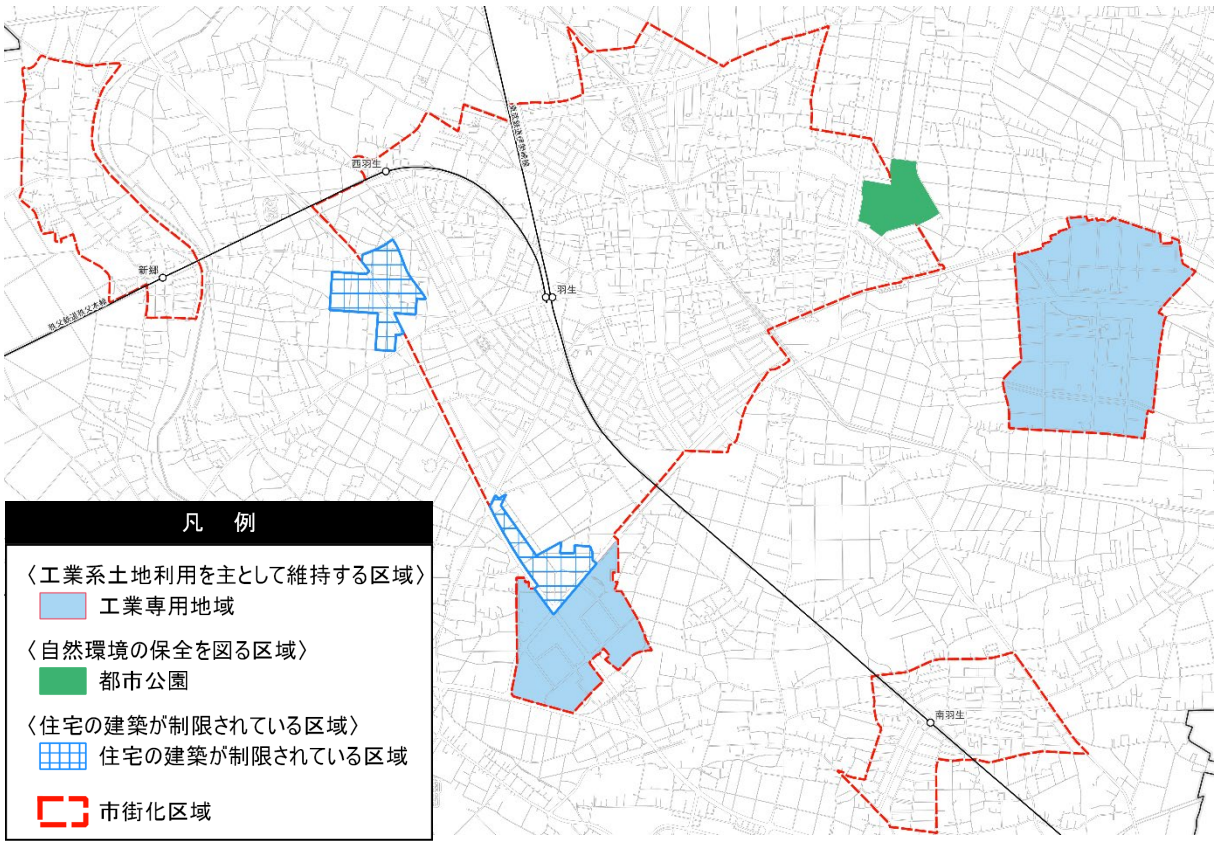
≪市街化区域内の居住に適したエリア条件①+②+③+④≫



2)居住に適さないエリア

１）のエリアから、工業専用地域・自然環境の保全を図る区域を除くとともに、地区計画により主として産業系の土地利用を図る区域を除外します。

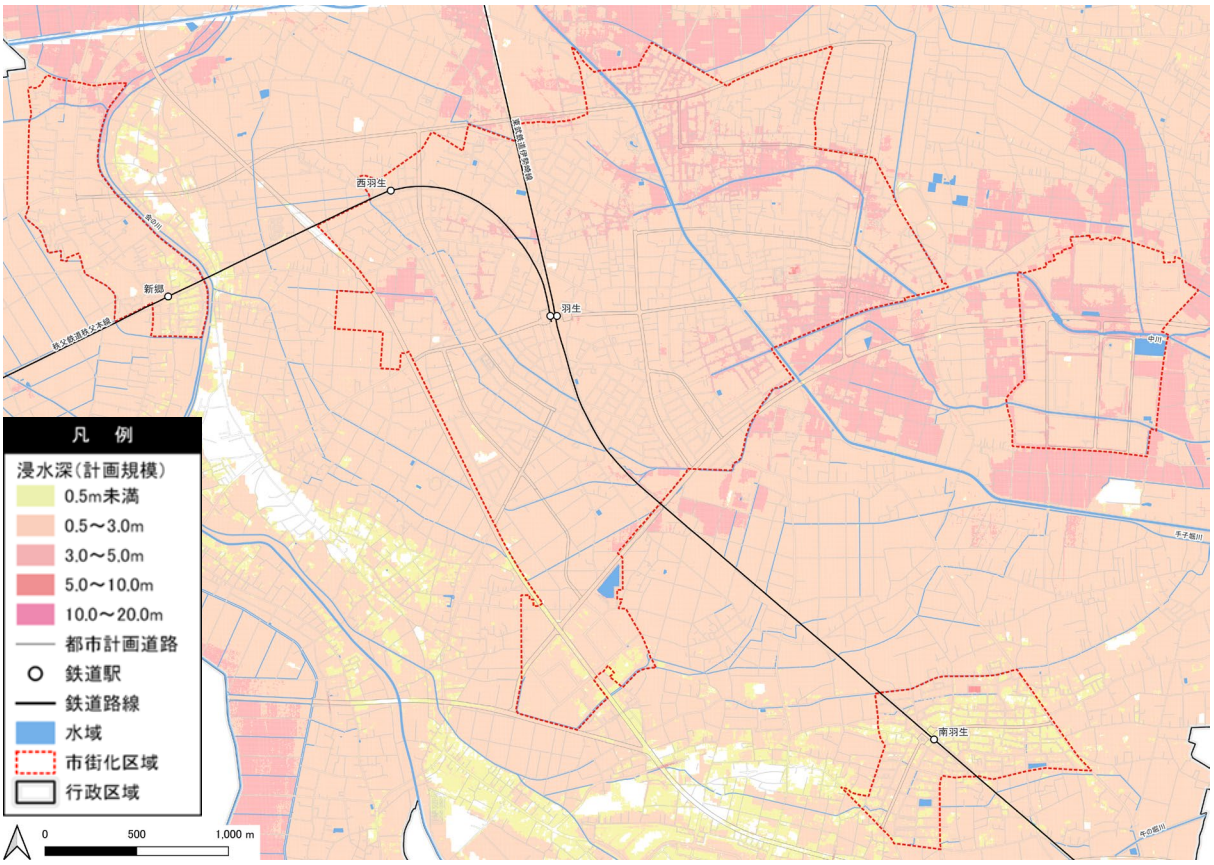
≪居住に適さないエリア≫



3)要検討エリア

災害イエローゾーンについては、第６章にて対応が必要な地区を抽出し、適切な対応を検討することで居住誘導区域に含めるものとします。

≪災害イエローゾーン≫

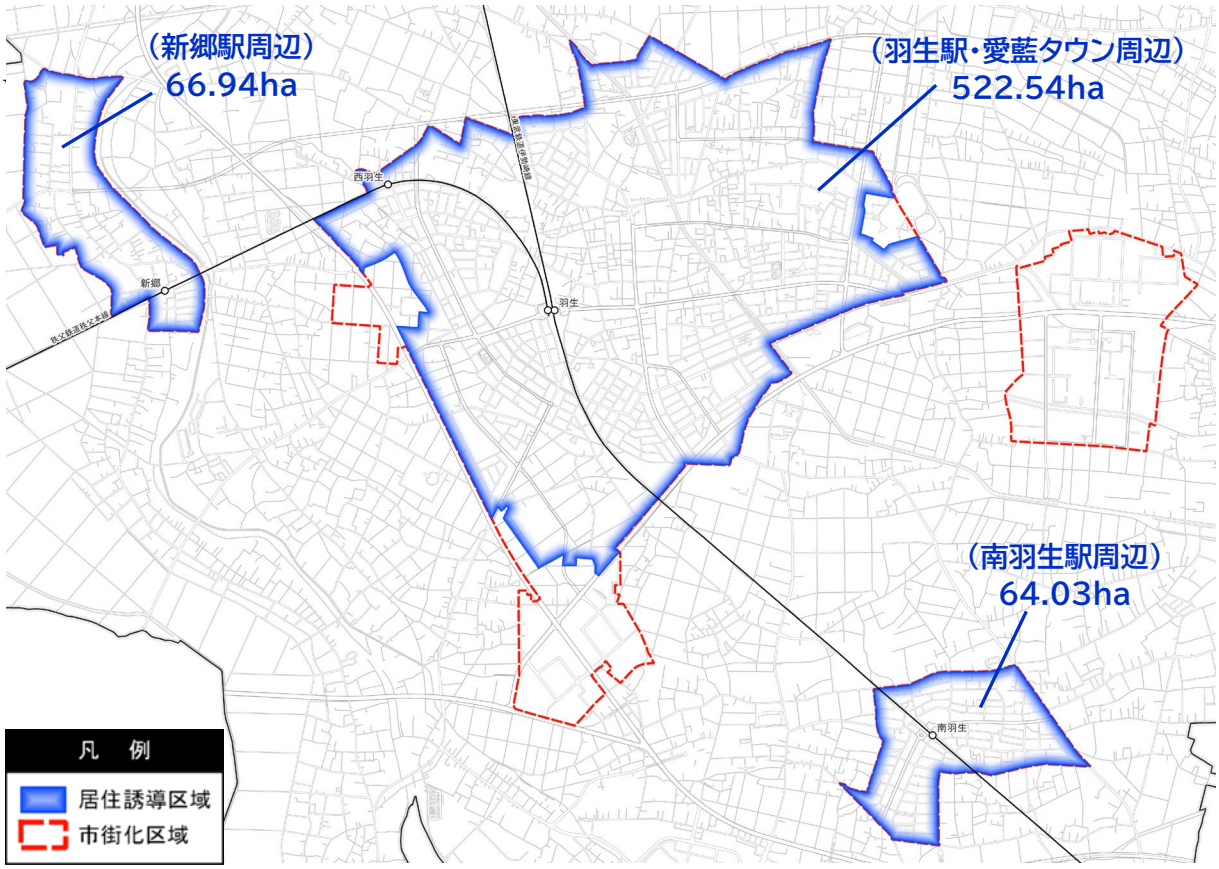


出典：利根川上流河川事務所（R4.10）、埼玉県県土整備部河川砂防課（R5.1）を使用し作成

5－3 居住誘導区域

各条件を踏まえ、本市では居住誘導区域を以下のとおり設定します。

≪居住誘導区域≫



≪居住誘導区域面積及び比率≫

	居住誘導区域	市域	市街化区域
面積	653.5ha	5,864ha	813ha
居住誘導区域の比率	-	11.1%	80.4%

出典：居住誘導区域：図上求積、市街化区域、市域：統計はにゅう（まちづくり政策課）（R5）

■届出について
居住誘導区域外において3戸以上の住宅の開発行為、1戸又は2戸の 1,000 ㎡以上の開発行為、3戸以上の住宅を新築しようとする場合はその旨を市へ届ける必要があります。

■参考：居住誘導区域の設定を考慮すべき区域

①法令で居住誘導区域に含まないこととされている区域

区域等	規制の根拠法	市内に該当箇所あり
市街化調整区域	都市計画法	○
災害危険区域のうち住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域	建築基準法、条例	—
農用地区域	農業振興地域の整備に関する法律	○
集団的に存在する農地又は採草放牧地その他の良好な営農条件を備えている農地又は採草放牧地として政令で定めるもの	農地法	—
特別地域	自然公園法	—
保安林区域	森林法	—
原生自然環境保全地域特別地区	自然環境保全法	—
保安林予定森林の区域・保安施設地区・保安施設地区に予定された地区	森林法	—
地すべり防止区域	地すべり等防止法	—
急傾斜地崩壊危険区域	急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律	—
土砂災害特別警戒区域	土砂災害警戒区域等における土砂災害防災対策の推進に関する法律	—
浸水被害防止区域	特定都市河川浸水被害対策法	—

②原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域

区域等	規制の根拠法	市内に該当箇所あり
津波災害特別警戒区域	津波防災地域づくりに関する法律	—
災害危険区域（住宅建築禁止区域以外）	建築基準法、条例	—

③それぞれの区域の災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、又は軽減するための施設の整備状況や整備見込み等を総合的に勘案し、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域

区域等	規制の根拠法	市内に該当箇所あり
土砂災害警戒区域	土砂災害警戒区域等における土砂災害防災対策の推進に関する法律	—
津波災害警戒区域	津波防災地域づくりに関する法律	—
洪水浸水想定区域	水防法	○
雨水出水浸水想定区域	水防法	—
高潮浸水想定区域	水防法	—
津波浸水想定区域	津波防災地域づくりに関する法律	—
土砂災害防止法による基礎調査、津波浸水想定における浸水区域、都市浸水想定における都市浸水が想定される区域等で災害の発生のおそれのある区域	土砂災害警戒区域等における土砂災害防災対策の推進に関する法律、津波防災地域づくりに関する法律、特定都市河川浸水被害対策法	—

④居住誘導区域に含めることについては慎重に判断を行うことが望ましい区域

区域等	規制の根拠法	市内に該当箇所あり
工業専用地域	都市計画法	○
流通業務地区	都市計画法	—
特別用途地区（住宅の建築が制限されている場合）	都市計画法、条例	—
地区計画区域（住宅の建築が制限されている場合）	都市計画法、条例	○
過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現せず、空地等が散在している区域であって、人口等の将来見通しを勘案して今後は居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	–	—
工業系用途地域が定められているものの工場の移転により空地化が進展している区域であって、引き続き居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	–	—

第6章

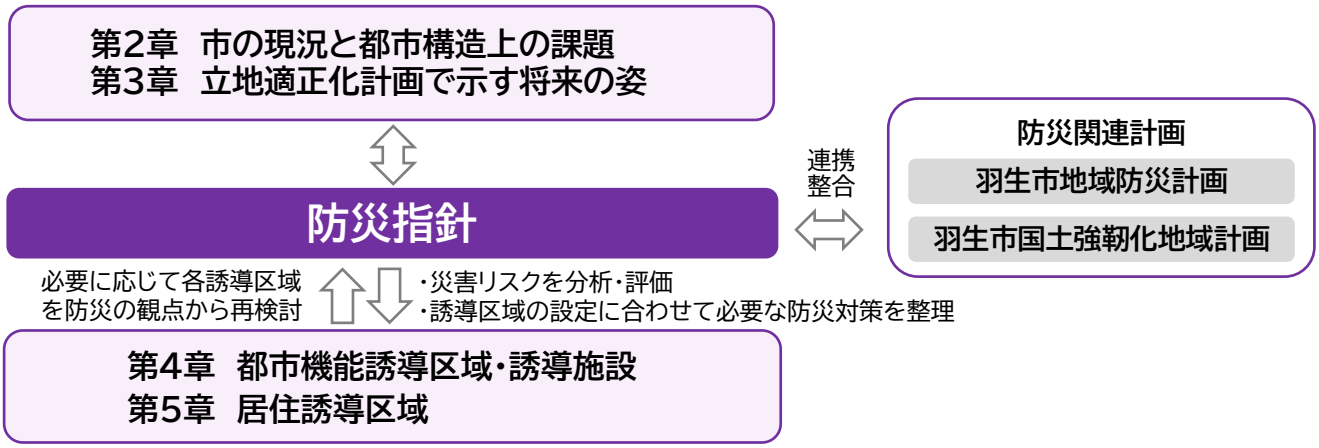
防災指針

第6章｜防災指針

防災指針は、都市機能や居住の誘導を図る上で必要となる都市の防災に関する機能の確保を図るための指針であり、防災指針に基づく具体的な取組と合わせて立地適正化計画に定めるものです。

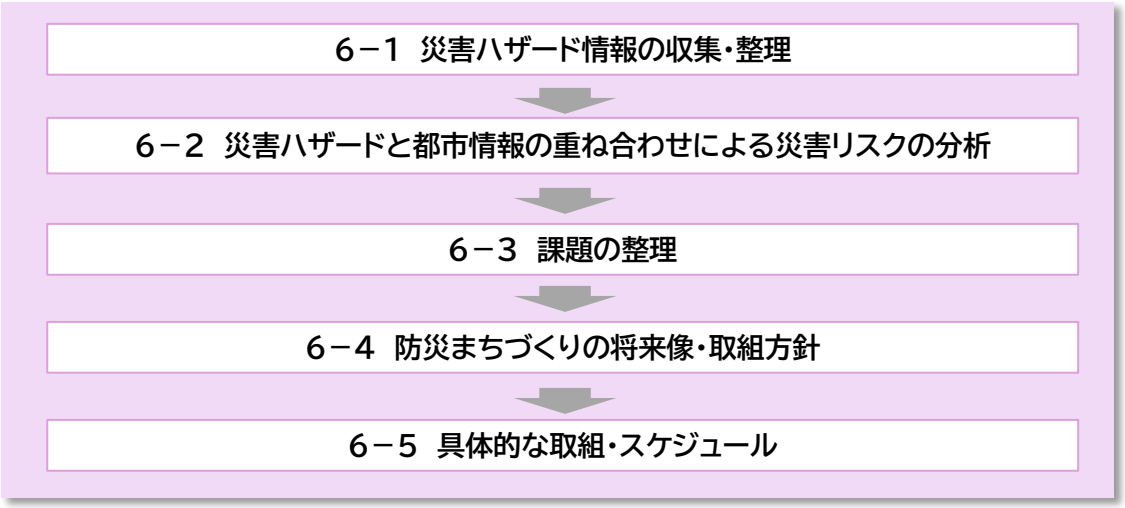
第５章において、災害イエローゾーンについては対応が必要な箇所を抽出し、適切な対応を検討することとしたことから、第３章に基づき、都市機能誘導区域や居住誘導区域における防災・減災対策を位置付けていきます。

≪防災指針と他項目等との連携≫



「手引き」に基づき、本市では以下のフローのとおり検討します。

≪防災指針の検討フロー≫



6－1 災害ハザード情報の収集・整理

都市機能誘導区域・居住誘導区域内の災害リスクを分析するためには、災害ハザード情報を収集・整理することが必要です。本市では、洪水、雨水出水（内水）、地震等に係る災害ハザード情報の収集・整理を行いました。

≪収集・整理する情報≫

ハザード		データ
水害	洪水	洪水浸水想定区域（想定最大規模）
		洪水浸水想定区域（計画規模）
		多段階の洪水浸水想定区域
		浸水継続時間
		家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流）
		家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）
	内水	内水履歴
地震	建物倒壊危険度	関東平野北西縁断層帯地震〈M（マグニチュード）8.1〉が発生した場合の建物倒壊の危険性
土砂災害	土砂災害特別警戒区域	指定区域なし
	土砂災害警戒区域	
その他	その他	避難所
		要配慮者利用施設

⇒第2章において、本市で想定される災害ハザード情報を整理しています。

≪想定最大規模・計画規模・多段階の浸水想定の算出条件≫

【想定最大規模】・・・確率 1/1,000 年

利根川・小山川	利根川流域、八斗島上流域の72 時間総雨量 491mm
福川	福川流域の 24 時間総雨量 671mm
荒川	荒川流域の 72 時間総雨量 632mm
中川	中川流域の 48 時間総雨量 596mm

【計画規模】・・・確率 1/50 年、1/100 年、1/200 年

利根川	1/200	利根川流域、八斗島上流域の72 時間総雨量 336mm
小山川(小山川流域)	1/200	24 時間総雨量 238mm
福川(福川流域)	1/100	24 時間総雨量 238mm
中川(中川流域)	1/50	48 時間総雨量 355mm

【多段階】・・・確率：1/10 年～

利根川	1/10	利根川流域、八斗島上流域の72 時間総雨量 200mm
	1/30	利根川流域、八斗島上流域の72 時間総雨量 251mm
	1/50	利根川流域、八斗島上流域の72 時間総雨量 274mm
	1/100	利根川流域、八斗島上流域の72 時間総雨量 305mm
	1/200	利根川流域、八斗島上流域の72 時間総雨量 336mm

中川	1/10	中川流域の 48 時間総雨量 217mm
	1/30	中川流域の 48 時間総雨量 281mm
	1/50	中川流域の 48 時間総雨量 312mm
	1/100	中川流域の 48 時間総雨量 355mm

6－2 災害ハザードと都市情報の重ね合わせによる災害リスクの分析

災害ハザード情報と建物や避難施設の分布等の都市の情報を重ね合わせることにより、災害リスクの分析と定量的評価を行います。

分析の視点は以下のとおりです。

なお、洪水想定浸水深については「想定最大規模」よりも発生頻度が高く、流域治水プロジェクト 2.0※のシミュレーションにも使用している「計画規模」を用いて検討します。

≪災害ハザードデータと都市情報の重ね合わせの項目≫

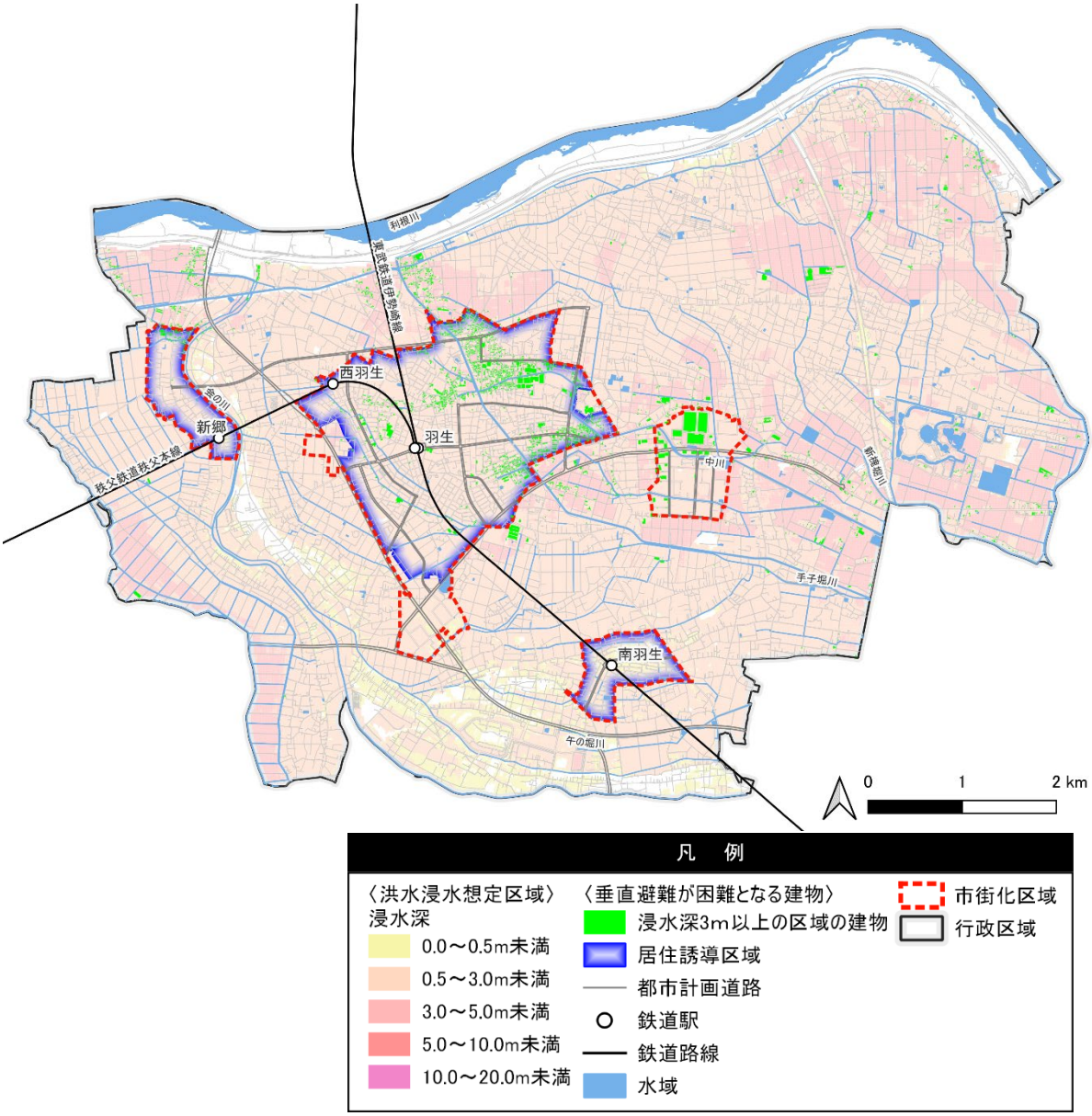
分類	災害ハザード情報		都市の情報	分析の視点	分析方法
洪水	洪水想定浸水深	×	建物分布	(1)垂直避難の対応の可能性	1階が完全に浸水してしまう浸水深 3.0m以上の区域にある建物
			避難所	(2)避難施設の活用の可能性	自動車でのアクセスが困難となる浸水深 0.3m以上に立地している施設を抽出
			要配慮者利用施設（病院・福祉施設等）	(3)施設の継続利用の可能性	
			道路網	(4)避難路としての活用可否	自動車でのアクセスが困難となる浸水深 0.3m以上に配置している幹線道路の区間を抽出
	洪水浸水継続時間	×	建物分布	(5)長期にわたる孤立の可能性	3日以上孤立すると一般的な住宅の水・食料が不足してしまうため、浸水継続時間が 72 時間以上のエリアにある建物を抽出
	家屋倒壊等氾濫想定区域	×	建物分布	(6)建物の倒壊・流出の危険性	家屋倒壊等氾濫想定区域内にある災害リスクのある建物を抽出
内水	内水浸水実績	×	道路網	(7)頻繁に浸水する避難路の有無	内水浸水実績箇所にある頻繁に浸水する可能性のある幹線道路の区間を抽出
地震	建物倒壊危険度	×	避難所	(8)建物倒壊の恐れのある避難所の有無	建物倒壊危険度が5%以上である避難所を抽出
			主要道路	(9)建物倒壊により、道路閉鎖の可能性	建物倒壊危険度が5%以上である主要道路の抽出

※流域治水プロジェクト 2.0 とは河川の流域全体を俯瞰し、河川整備等に加えて、雨水貯留浸透施設・土地利用規制・利水ダムの事前放流等、あらゆる関係者が協働し、各水系で重点的に実施する治水対策を取りまとめた取組です。

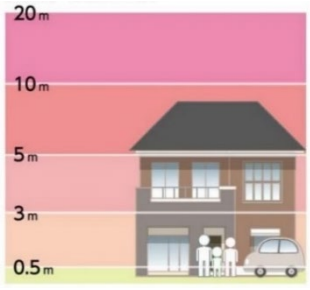
1)垂直避難での対応可能性(洪水想定浸水深×建物分布)

浸水深と建物を重ねると、１階が完全に浸水してしまう区域※内に立地している建物は4,371 棟（居住誘導区域は 2,551 棟）となります。

≪洪水想定浸水深と建物分布の重ね図≫



出典：利根川上流河川事務所（R4.10）、埼玉県県土整備部河川砂防課（R5.1）の浸水深（計画規模）データを使用し作成、
国土地理院発行 2.5 万分 1 地形図



※浸水深による建物の浸水

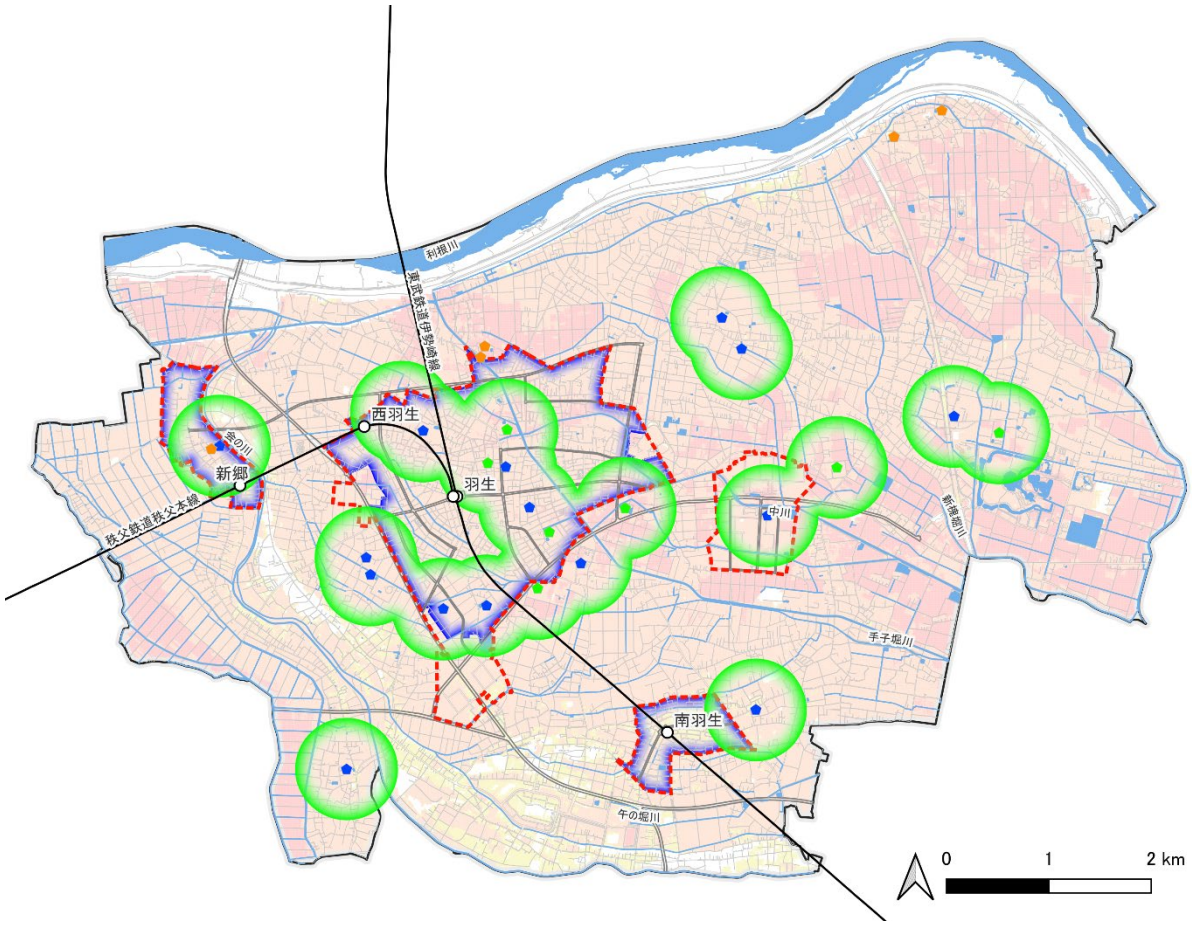
・浸水 0.5m～3.0m未満では、１階建ての建物はほぼ浸水してしまいます。

・浸水深 3.0m～5.0m未満になると、２階建ての建物もほぼ浸水してしまいます。

2)施設の継続利用の可能性(洪水想定浸水深×避難所)

水害時においては学校等の公共施設の内、27 施設が指定避難所として開設されますが、市街化区域内でも２階以下が使用不能となる避難所が４施設あります。また、一部の地域では、徒歩利用圏（500m）内に避難所がありません。

≪洪水想定浸水深と避難所の重ね図≫



凡　例

〈洪水浸水想定区域〉
- 0.0～0.5m未満
- 0.5～3.0m未満
- 3.0～5.0m未満
- 5.0～10.0m未満
- 10.0～20.0m未満

〈避難所〉
- 1階以下が使用不能
- 2階以下が使用不能
- 全階数使用可能
- 洪水発生時では使用できない避難所
- 活用可能な避難所徒歩利用圏(500m)
- 居住誘導区域

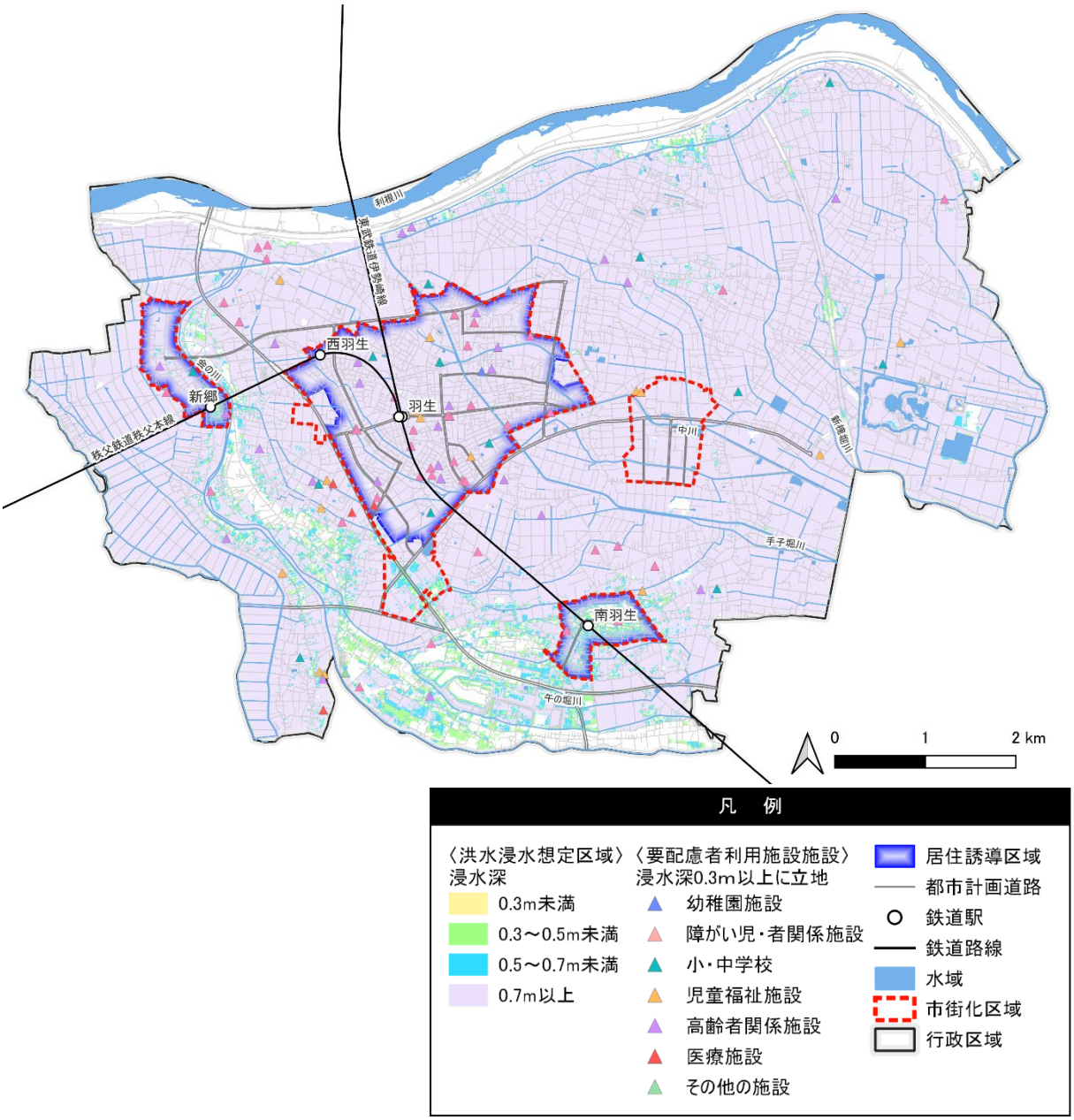
- 都市計画道路
- 鉄道駅
- 鉄道路線
- 水域
- 市街化区域
- 行政区域

出典：利根川上流河川事務所（R4.10）、埼玉県県土整備部河川砂防課（R5.1）の浸水深（計画規模）データを使用し作成、羽生市洪水ハザードマップ（R4.3）

3)施設の継続利用の可能性(洪水想定浸水深×要配慮者利用施設)

緊急車両の走行や要配慮者※の避難が困難となる区域に立地している要配慮者利用施設※は 119 施設（居住誘導区域 56 施設）となっています。それらの要配慮者利用施設は羽生駅周辺、新郷駅周辺において多く見られます。

≪洪水想定浸水深と要配慮者利用施設の重ね図≫



出典：利根川上流河川事務所（R4.10）、埼玉県県土整備部河川砂防課（R5.1）の浸水深（計画規模）データを使用し作成、羽生市地域防災計画(R6.3)

※要配慮者：高齢者や障がい者等、災害時に支援が必要な方
※要配慮者利用施設：日中や夜間に要配慮者を預かっている施設

【参考】浸水深と医療・社会福祉施設の機能低下との関係(出典:水害の被害指標分析の手引き（平成 25 年試行版))

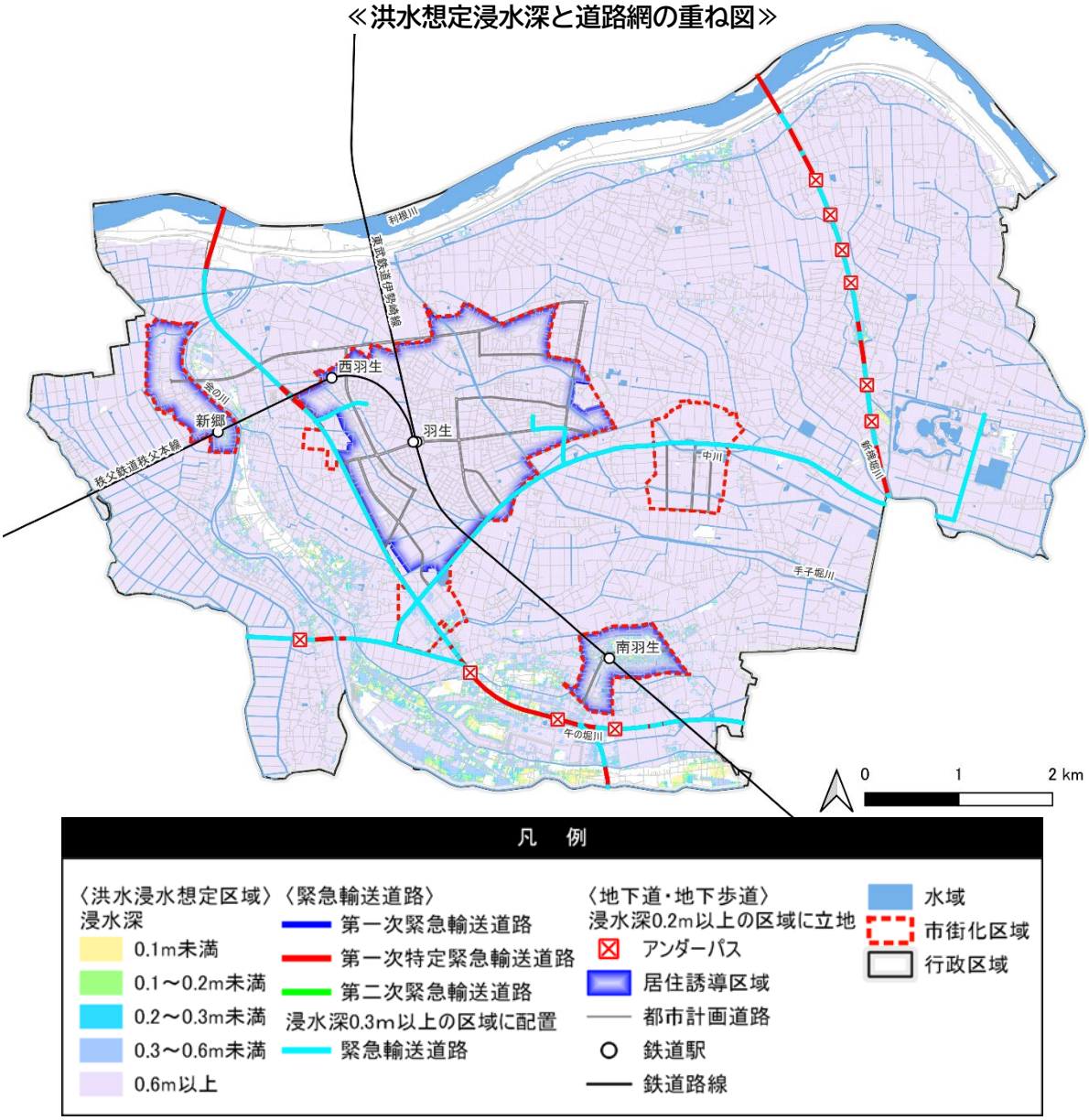
○0.3m:自動車(緊急車両、パトロール車)が走行困難
○0.5m:徒歩による移動困難、床上浸水
○0.7m:コンセントに浸水し停電(防災無線等の使用困難)

4)避難路としての活用可能性(洪水想定浸水深×道路網)

道路管理者によるアンダーパス※等の通行止め基準である、浸水深 0.2m以上の区域にあるアンダーパスは、東北縦貫自動車道沿いに６地点、国道 125 号沿いに４地点となっています。

おおむね全ての緊急輸送道路が自動車の通行の支障や道路途絶が懸念される浸水深0.3m以上の区域にあります。

≪洪水想定浸水深と道路網の重ね図≫



出典：利根川上流河川事務所（R4.10）、埼玉県県土整備部河川砂防課（R5.1）の浸水深（計画規模）データを使用し作成、
埼玉県緊急輸送道路網図(R2.8)

※アンダーパス：主要幹線道路や鉄道等との立体交差箇所のうちこれらをくぐる道路

【参考】浸水深と自動車通行との関係(出典:水害の被害指標分析の手引き(平成 25 年試行版))

○0.1m:乗用車のブレーキの効きが悪くなる

○0.2m:道路管理者によるアンダーパス等の通行止め基準

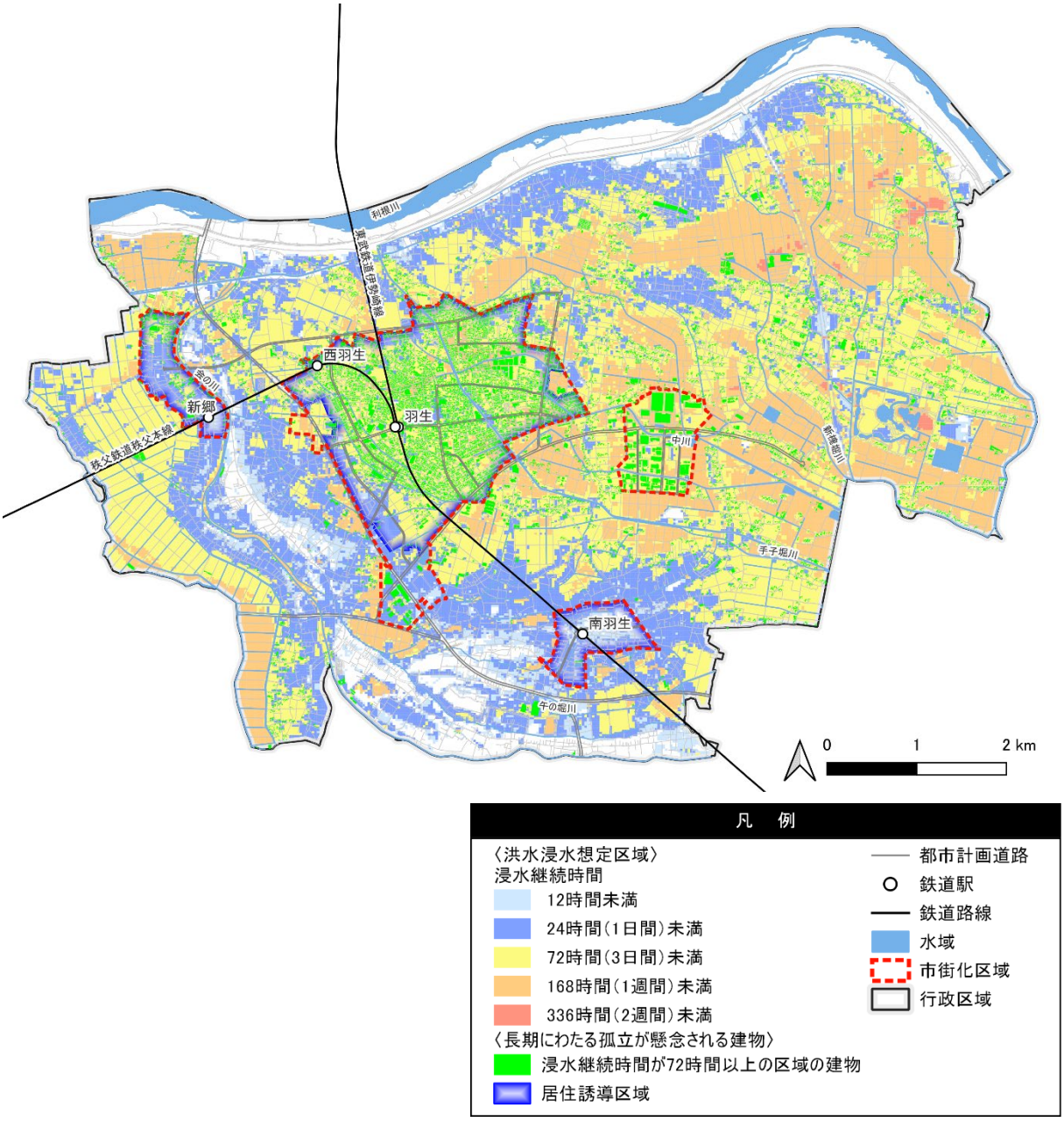
○0.3m:自治体のバスの運行停止基準、乗用車の排気管やトランミッション等が浸水

○0.6m:JAFの実験でセダン、SUVともに走行不可

5）長期にわたる孤立の可能性（浸水継続時間×建物分布）

「水害の被害指標分析の手引」により、長期の孤立に伴う飲料水や食料等の不足による健康障害の発生、生命の危機が生じるおそれがあるとされている浸水継続時間 72 時間（３日間）以上のエリアに 27,531 棟（居住誘導区域 14,897 棟）の建物が立地しています。

≪洪水浸水継続時間と建物の重ね図≫

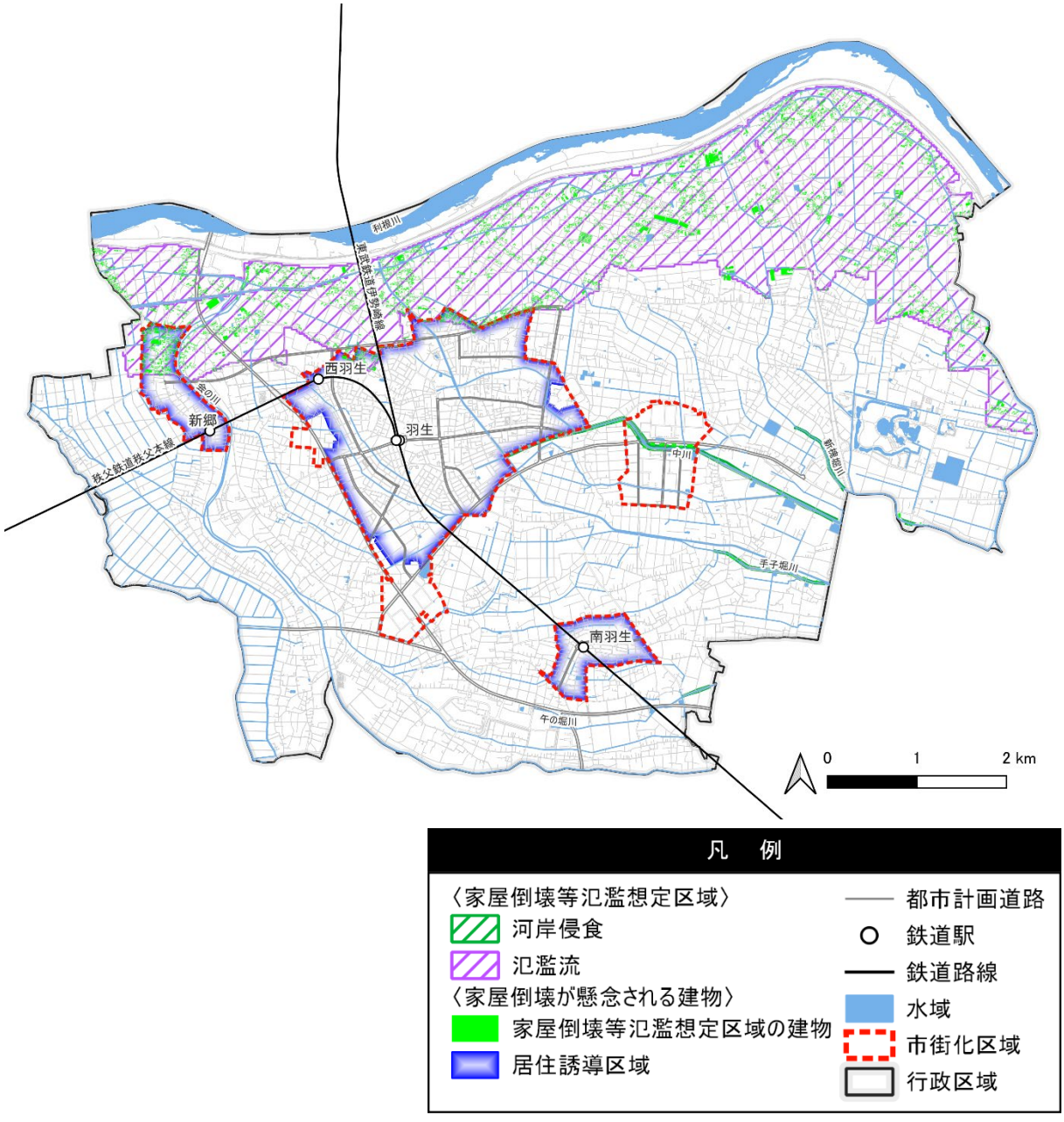


出典：利根川上流河川事務所（R4.10）、埼玉県県土整備部河川砂防課（R5.1）の浸水深（想定最大規模）データを使用し作成、
国土地理院発行 2.5 万分 1 地形図

6)水害による建物の倒壊・流出の危険性(家屋倒壊等氾濫想定区域×建物分布)

家屋倒壊等氾濫想定区域には、8,963 棟（居住誘導区域 1,059 棟）の建物が立地しており、利根川沿い、中川沿いに多く分布しています。

≪家屋倒壊等氾濫想定区域と建物分布の重ね図≫

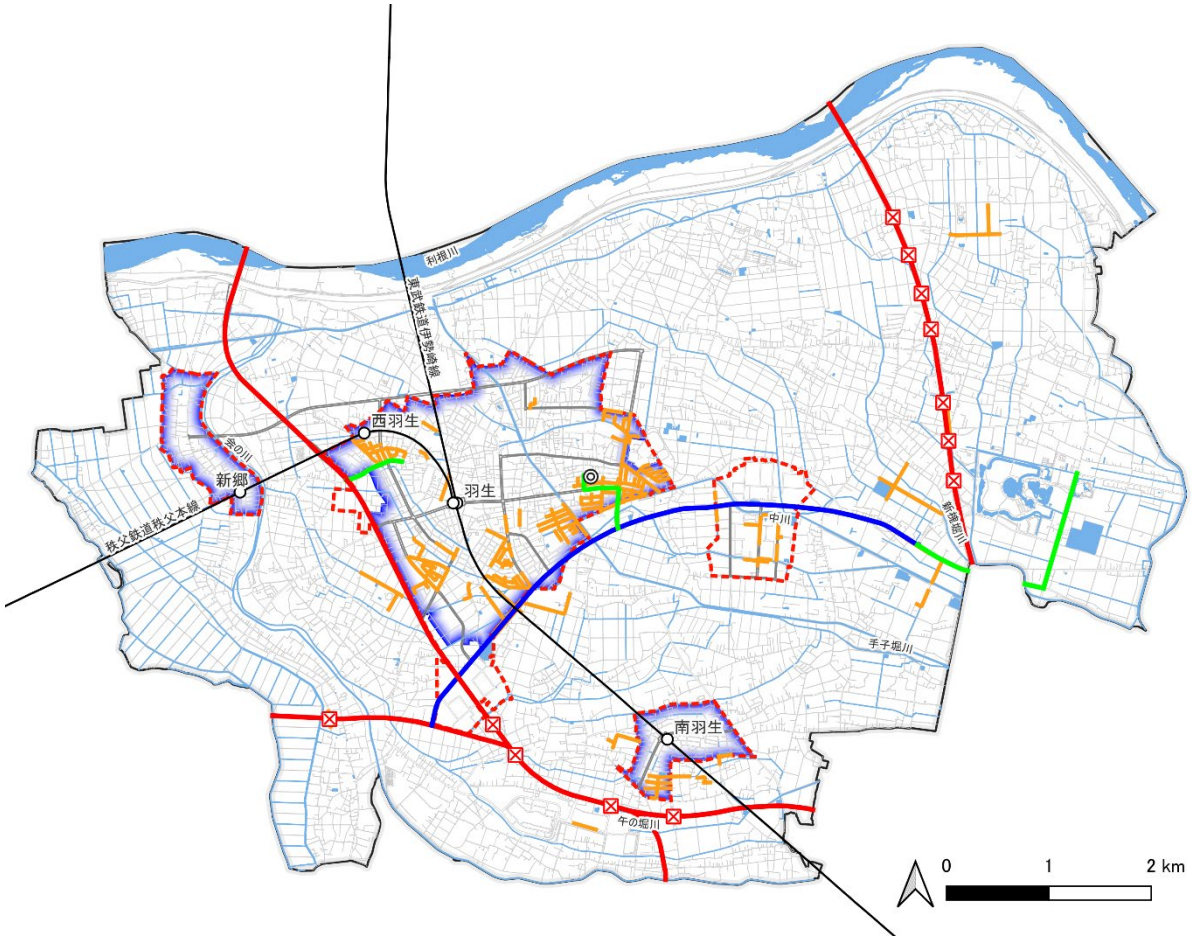


出典：羽生市洪水ハザードマップ（R4.3）、国土地理院発行 2.5 万分 1 地形図

7)頻繁に浸水する可能性のある幹線道路(内水実績×道路網)

冠水・浸水実績箇所と緊急輸送道路を重ねると、主要地方道羽生栗橋線沿い、市役所周辺の一部区間で冠水・浸水による通行止めを行った箇所があります。

≪内水実績と道路網の重ね図≫



凡　例

〈緊急輸送道路〉
第一次緊急輸送道路
第一次特定緊急輸送道路
第二次緊急輸送道路
〈頻繁な浸水が懸念される道路〉
冠水・浸水実績箇所
居住誘導区域
アンダーパス
市役所
都市計画道路
鉄道駅
鉄道路線
水域
市街化区域
行政区域

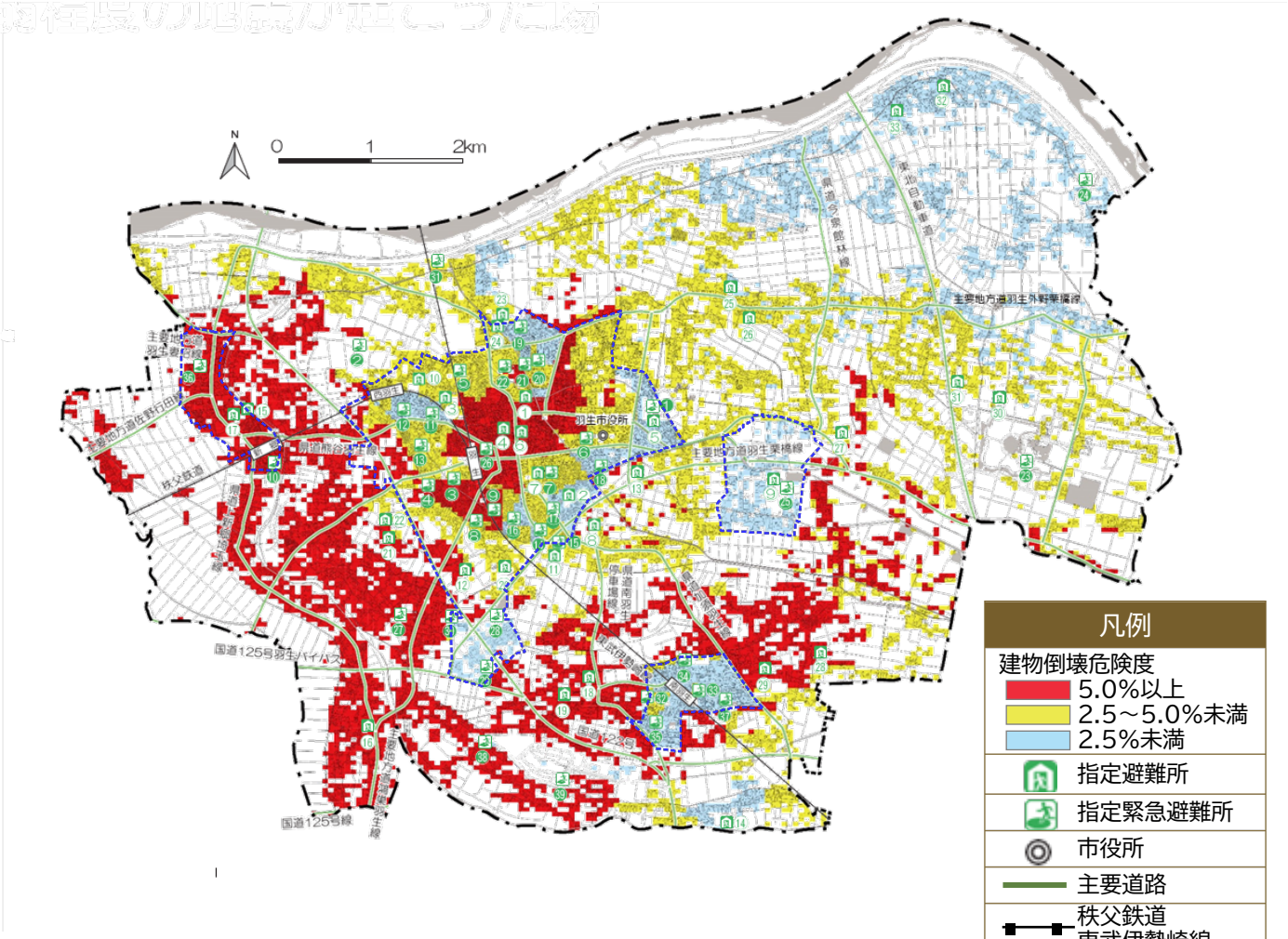
出典：内水（浸水）ハザードマップ、埼玉県緊急輸送道路網図(R2.8)

8)建物倒壊のおそれのある避難所の有無(地震による建物倒壊危険度×避難所、主要道路)

建物倒壊危険度と、避難所を重ねると国道 122 号線周辺、羽生駅周辺、県道加須羽生線周辺に建物倒壊危険度 5.0%以上の区域に立地している避難所があります。

また、緊急輸送道路に指定されている国道 122 号等の主要道路沿道において、建物倒壊危険度 5.0%以上の区域が存在しています。

≪建物倒壊危険度と避難所≫



出典：羽生市地震ハザードマップ

6－3 課題の整理

前述の分析結果を踏まえ、今後必要となる対策の方向性を定めるため、防災上の課題を整理します。

(1)災害リスクごとに想定される防災上の課題

洪水	【自宅等における垂直避難や避難所等への立ち退き避難】 ○市全域に浸水想定区域が存在し、計画規模の浸水が発生した場合、自宅等での垂直避難が困難となることが想定される建物が多数あるとともに、3日以上の浸水継続も想定されています。 ○要配慮者利用施設でも、浸水することで施設が使用できないリスクがあります。 ⇒河川改修等による浸水対策や、治水事業による浸水深の低減等、減災のためのハード整備を実行するとともに、災害リスクの周知や市民の防災意識向上につながるソフト施策の実施が必要となります。 【緊急輸送道路の浸水対策】 ○緊急輸送道路のほとんどの区間は洪水により、自動車等の通行の支障等が懸念される浸水深 0.3m以上の区域があります。 ⇒浸水被害を低減するためのハード対策とともに、立ち退き避難が困難となる前の早期の避難行動の促進や移動のしやすい環境形成が必要です。 【家屋倒壊等氾濫想定区域の存在】 ○利根川沿い及び中川沿いに家屋倒壊等氾濫想定区域が想定されており、特に建物の倒壊・流出の危険性を有しています。 ⇒河川整備のほか、立ち退き避難の体制や行動の強化が必要です。 【避難所の浸水対策】 ○市全域に、浸水想定区域が存在し、一部の場所で、避難所利用圏域から抜けている場所があります。 ⇒浸水被害を低減するためのハード対策とともに、避難が困難となる前の早期の避難行動の促進等が必要です。
地震	【地震時の被害拡大のおそれのあるエリアの存在】 ○地震発生時において建物倒壊の危険性が高いエリアが存在しています。 ⇒地震発生時の被害拡大を防止するための耐震化の推進や、空き家の実態把握を行い、適正な管理が必要となります。
内水	【緊急輸送道路の浸水対策】 ○緊急輸送道路に指定されている主要地方道羽生栗橋線沿い、羽生市役所周辺の一部では、内水による冠水・浸水の実績箇所となっており、今後も内水被害の発生が懸念されます。 ⇒内水被害を低減するためのハード対策とともに、立ち退き避難が困難となる前の早期の避難行動の促進等が必要です。

(2)地域ごとの主な災害リスクと防災上の課題

本市では、都市計画マスタープランとの整合を図るため、地域単位は、都市計画マスタープランにおける地域区分（４地域）としました。

≪都市計画マスタープランにおける地域区分≫

≪地域ごとの防災上の課題（洪水・内水）≫

洪水

〈全地域共通〉

①浸水が 72 時間以上継続する区域に建物が多く立地
②緊急輸送道路の途絶が懸念

洪水

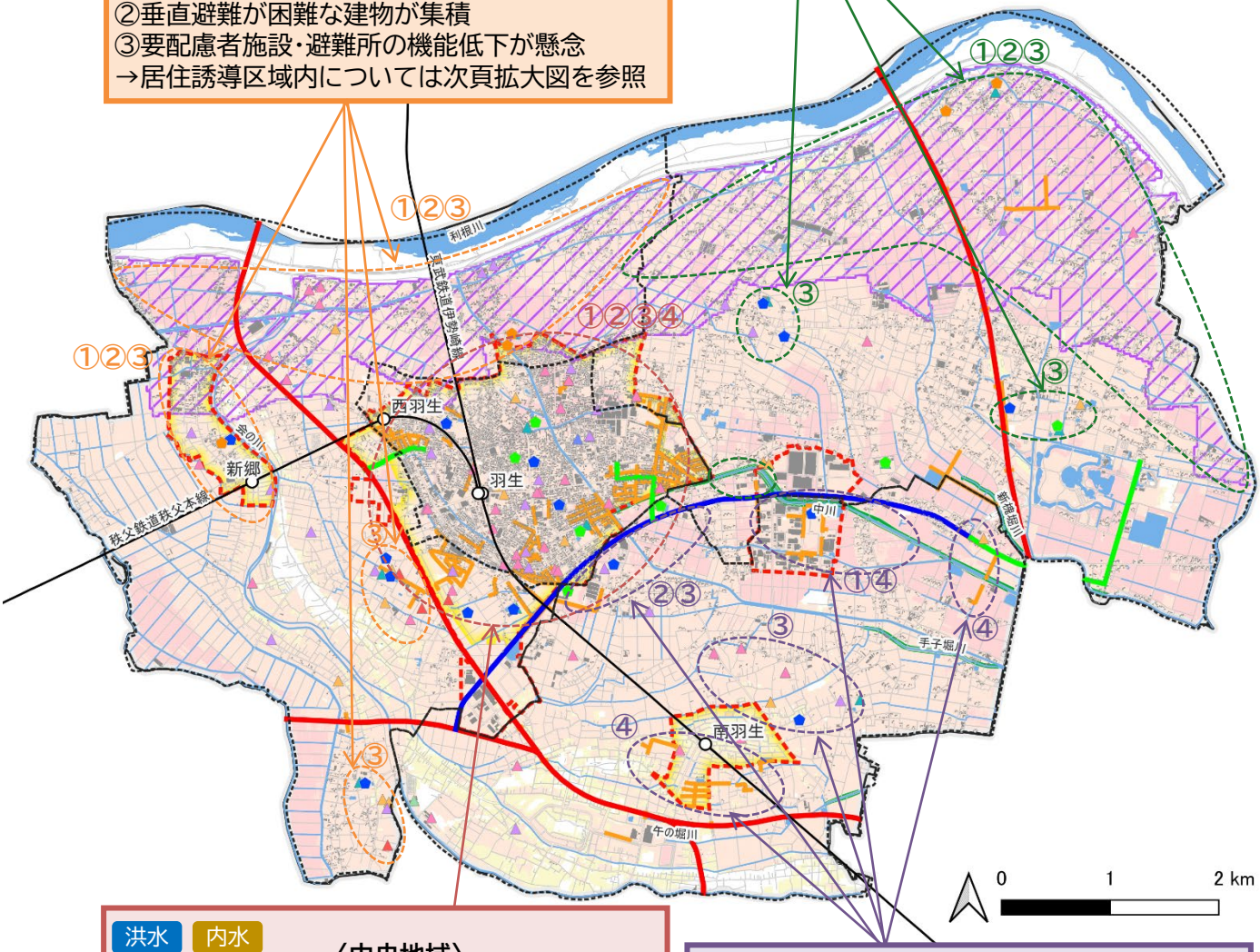
〈東部地域〉

①家屋倒壊等氾濫想定区域に建物が立地
②垂直避難が困難な建物が集積
③要配慮者施設・避難所の機能低下が懸念

洪水

〈西部地域〉

①家屋倒壊等氾濫想定区域に建物が立地
②垂直避難が困難な建物が集積
③要配慮者施設・避難所の機能低下が懸念
→居住誘導区域内については次頁拡大図を参照



洪水　内水

〈中央地域〉

①家屋倒壊等氾濫想定区域に建物が立地
②垂直避難が困難な建物が集積
③要配慮者施設・避難所の機能低下が懸念
④内水による頻繁な浸水被害が懸念
→居住誘導区域内については次頁拡大図を参照

洪水　内水

〈南部地域〉

①家屋倒壊等氾濫想定区域に建物が立地
②垂直避難が困難な建物が集積
③要配慮者施設・避難所の機能低下が懸念
④内水による頻繁な浸水被害が懸念

凡　例

〈洪水浸水想定区域〉
浸水深
- 0.0～0.5m未満
- 0.5～3.0m未満
- 3.0～5.0m未満
- 5.0～10.0m未満

〈家屋倒壊等氾濫想定区域〉
- 河岸浸食
- 氾濫流

〈要配慮者利用施設施設〉
浸水深0.3m以上に立地
- 幼稚園施設
- 障がい児・者関係施設
- 小・中学校
- 児童福祉施設
- 高齢者関係施設
- 医療施設
- その他の施設

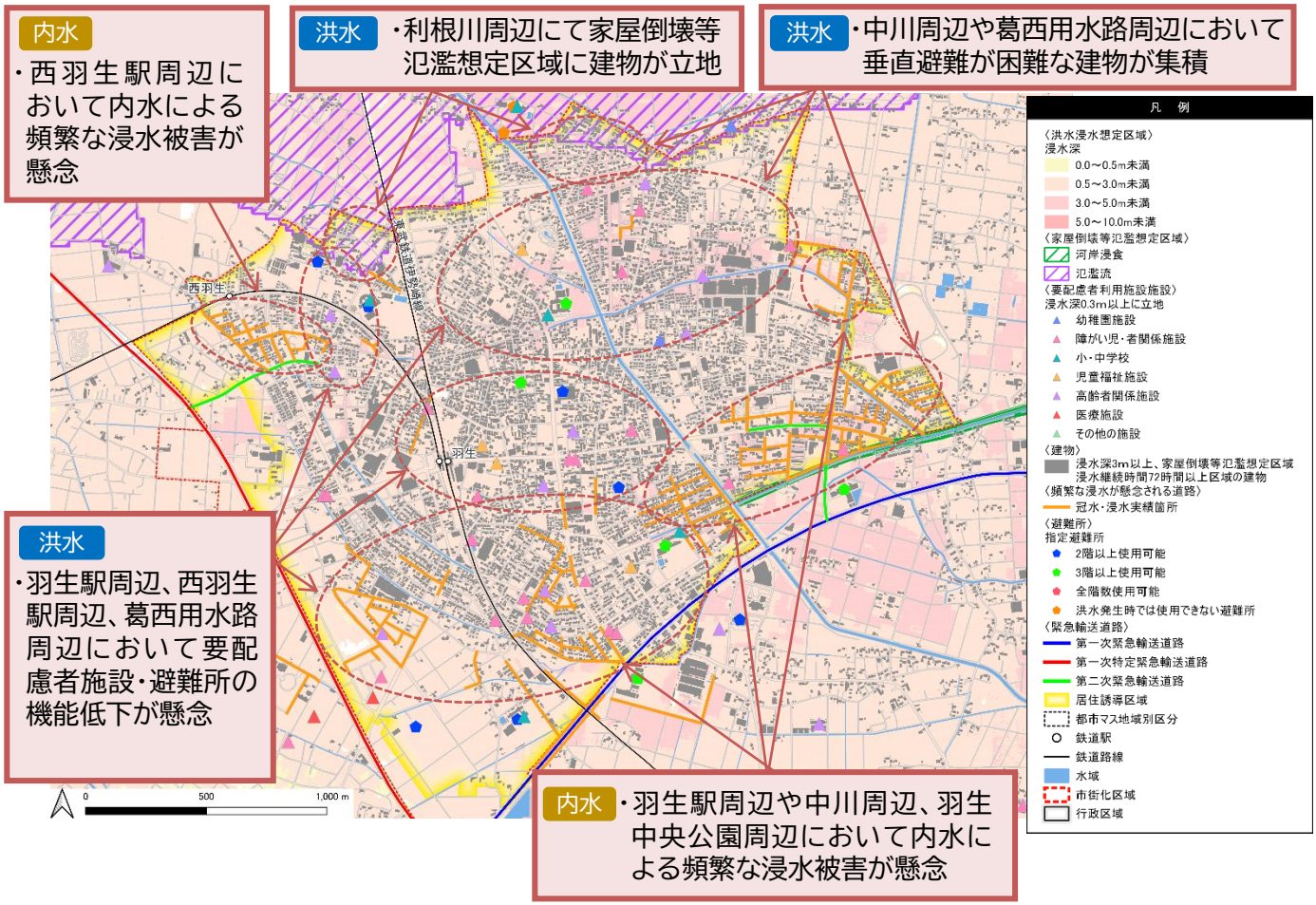
〈建物〉
- 浸水深3m以上、家屋倒壊等氾濫想定区域
- 浸水継続時間72時間以上区域の建物

〈頻繁な浸水が懸念される道路〉
- 冠水・浸水実績箇所

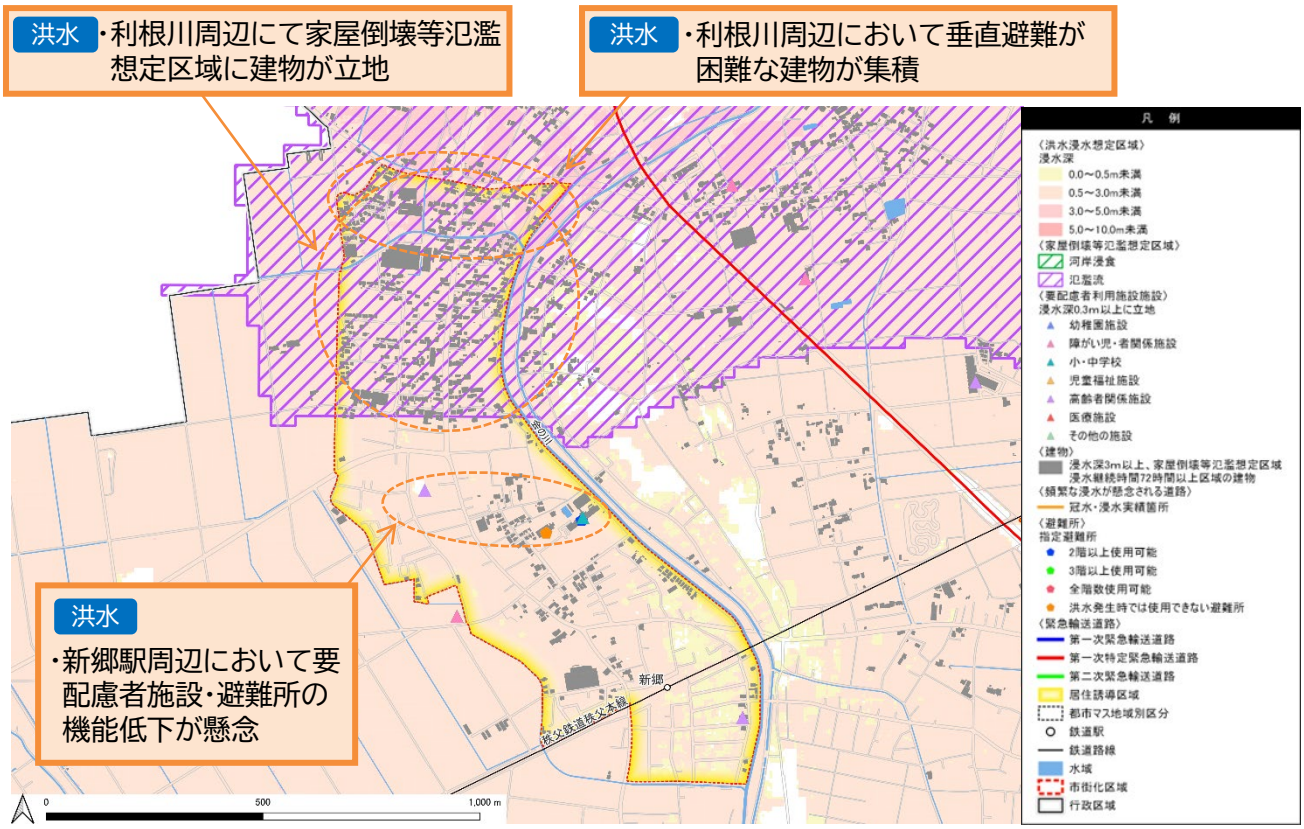
〈避難所〉
指定避難所
- 2階以上使用可能
- 3階以上使用可能
- 全階数使用可能
- 洪水発生時では使用できない避難所

〈緊急輸送道路〉
- 第一次緊急輸送道路
- 第一次特定緊急輸送道路
- 第二次緊急輸送道路
- 居住誘導区域
- 都市マス地域別区分
- 鉄道駅
- 鉄道路線
- 水域
- 市街化区域
- 行政区域

≪中央地域の居住誘導区域における防災上の課題拡大図≫



≪西部地域の居住誘導区域における防災上の課題の拡大図≫

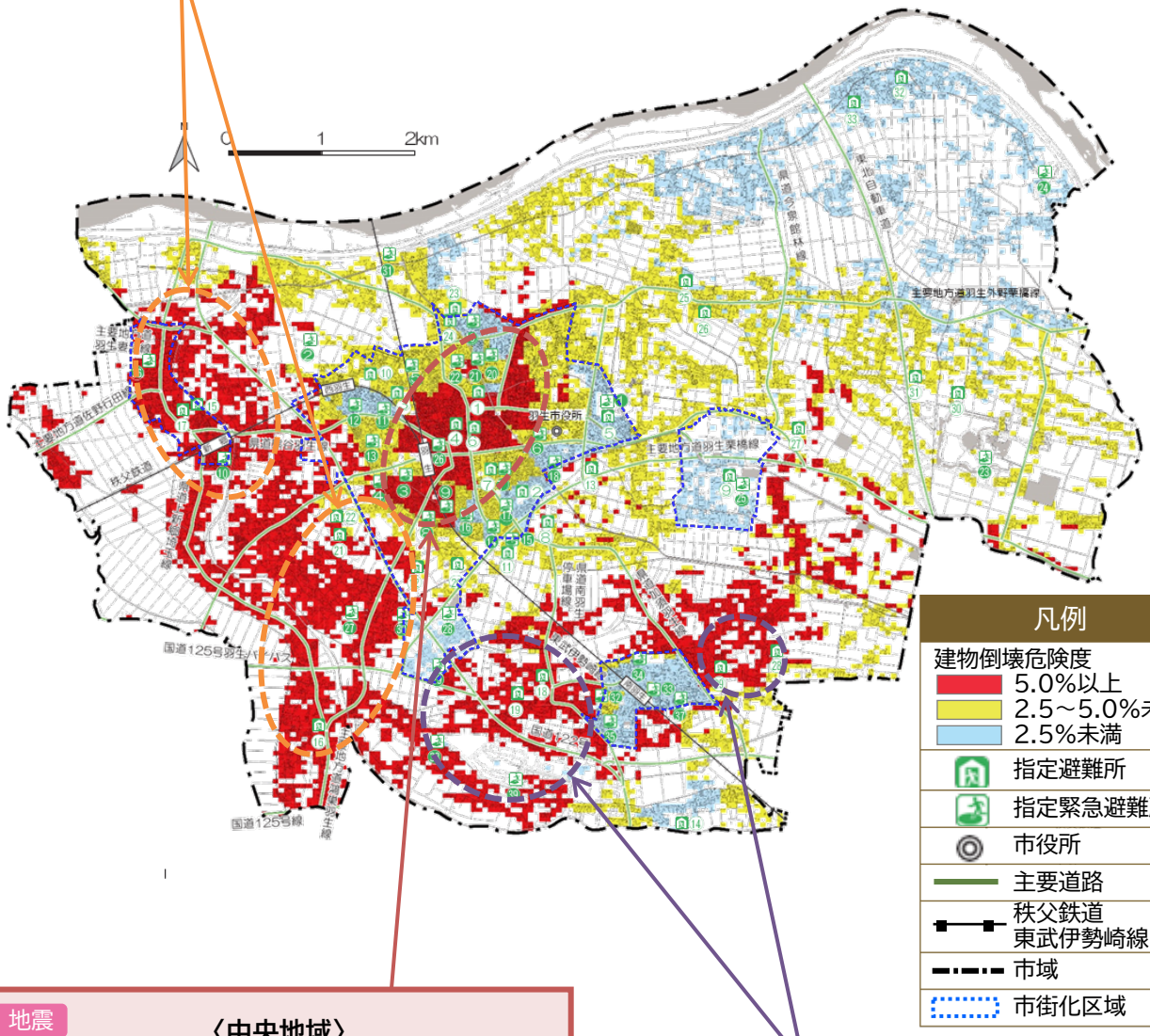


≪地域ごとの防災上の課題（地震）≫

地震

〈西部地域〉

・新郷地区の市街化区域全域や岩瀬土地区画整理事業区域内の一部において、建物倒壊の危険性がある地域に指定
・建物倒壊の危険性がある区域に避難所が立地
・国道 122 号や国道 125 号羽生バイパス等の主要道路や避難路における閉塞の可能性



地震

〈中央地域〉

・羽生駅周辺の市街化区域において、建物倒壊の危険性がある地域に指定
・建物倒壊の危険性がある区域に避難所が立地
・羽生駅から市役所に接続する駅前大通線等の主要道路や避難路における閉塞の可能性

地震

〈南部地域〉

・建物倒壊の危険性がある区域に避難所が立地
・国道 122 号等の主要道路や避難路における閉塞の可能性

6－4　防災まちづくりの将来像・取組方針

(1)防災まちづくりの将来像

第３章では、防災に係るまちづくりの方針として『だれもが安全に安心して暮らせる防災まちづくりの推進』を掲げて、防災・減災を考慮した居住地形成を進めるものとしています。

防災指針においても、防災上の課題を踏まえ、ハード・ソフト両面により防災まちづくりを推進していきます。

≪防災まちづくりの将来像(p35 の再掲)≫

誘導方針４　防災

だれもが安全に安心して暮らせる防災まちづくりの推進

○市域のほぼ全域に水害リスクが想定されることから、避難が特に困難な区域や、高頻度の被害が生じる可能性がある区域においては、雨水貯留浸透施設等の整備による治水対策等による防災性の向上を図り、水災害に強いまちづくりを推進します。

○住宅の不燃化・耐震化をはじめとする、密集化の解消、災害リスクの周知・意識醸成等により、地震の被害を最小限に留める防災まちづくりを推進します。

(2)取組方針の設定の考え方

居住誘導区域の設定の考え方や防災まちづくりの将来像を踏まえるとともに、地域ごとの課題を踏まえた防災・減災に対する取組方針の設定の考え方は次のとおりです。

分類	洪水					内水	地震
	洪水浸水想定区域				家屋倒壊等氾濫想定区域	内水被害実績箇所	建物倒壊危険箇所
	想定最大規模降雨	計画規模降雨	多段階規模の降雨	浸水継続時間			

居住誘導区域設定に対する国の考え方

それぞれの区域の災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、又は軽減するための施設の整備状況や整備見込み等を総合的に勘案し、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域

（都市計画運用指針 第 13 版）

本市における居住誘導区域設定の考え方

本市における居住誘導区域は、すでに市街化が進み、都市機能や居住が集積しており、良好な住環境が形成されています。また、国による河川整備等のハード・ソフトによる防災対策も進めていることから、想定される災害リスクに対しては、引き続き災害リスクの低減策を講じ、だれもが安全に安心して暮らせる住環境を目指すこととして、上記の災害が想定される区域は居住誘導区域に含めることとします。

洪水 内水

洪水浸水想定区域、家屋倒壊等氾濫想定区域、内水被害実績箇所については、災害リスクの低減を図り、居住誘導区域に含める。

地震

地震については、影響の範囲や程度を限定すること、住宅の誘導による災害リスクの回避が難しいことから、市内全域において災害リスクの低減を図ることとし、特定の区域を居住誘導区域からの除外はしないものとする。

取組方針の設定

“災害リスクの低減”の視点で取組方針を整理

(3)防災まちづくりの取組方針

洪水、内水、地震の各災害ハザードエリアにおける取組方針及び各災害共通の取組方針は下記のとおりとします。

分類	取組方針
洪水	◆洪水については、河川改修や調整池等ハード整備等により洪水被害の低減を図ります。
内水	◆排水路の整備やグリーンインフラの活用等を推進し、内水被害の低減を図ります。
地震	◆建物の耐震化・不燃化の促進、安全な避難行動や災害応急活動を円滑に行うことができる都市空間の整備により、防災・減災の都市づくりを推進します。
各災害共通	◆災害リスクの周知を図るとともに、市民の防災意識の啓発を推進します。 ◆災害時に安全に避難できる環境・体制を充実させます。

6－5 具体的な取組・スケジュール

(1)取組のスケジュール

検討を行った取組方針における各取組について、目標年次期間内に達成するための具体的な目標を短期（おおむね５年程度）、中期（おおむね 10 年程度）、長期（おおむね 20 年程度）の視点から整理します。

≪取組スケジュール≫

凡例:(━━▶:整備期間等 ┅┅▶:継続的に随時実施)

方向性	分類 洪水	分類 内水	分類 地震	取組概要	実施主体	主要箇所	スケジュール 短期（5 年）	スケジュール 中期（10 年）	スケジュール 長期（20 年）
河川等の整備	●			利根川の流域治水(堤防整備等)	国･市	西部･東部	━━▶	━━▶	━━▶
	●			中川の流域治水(堤防整備等)	国･市	中央･東部･南部	━━▶	━━▶	━━▶
	●			市管理水路の安全対策	市	市全域	━━▶	━━▶	━━▶
雨水流出抑制	●	●		雨水出水対策	市	市全域	━━▶	━━▶	┅┅▶
	●	●	●	緑地･農地の保全	市	市全域	┅┅▶	┅┅▶	┅┅▶
都市空間の構造強化	●	●	●	幹線道路･生活道路の整備	市	市全域	━━▶	━━▶	┅┅▶
			●	空き家の実態把握及び措置	市	市全域	┅┅▶	┅┅▶	┅┅▶
	●	●	●	公園の維持･管理	市	市全域	┅┅▶	┅┅▶	┅┅▶
	●	●	●	公共施設の防災力の強化	市	市全域	━━▶	━━▶	┅┅▶
避難対策	●	●	●	避難路の確保	県･市	市全域	━━▶	━━▶	┅┅▶
耐震化・不燃化			●	防火･準防火地域への指定の検討	市	市全域	━━▶	┅┅▶	┅┅▶
			●	住宅及び建築物、公共施設の耐震化の促進	市	市全域	━━▶	━━▶	┅┅▶
防災体制	●	●	●	自主防災組織の支援	市	市全域	┅┅▶	┅┅▶	┅┅▶
情報発信	●	●	●	ハザードマップの周知･広報	市	市全域	┅┅▶	┅┅▶	┅┅▶
	●	●	●	災害通信網の整備	市	市全域	━━▶	┅┅▶	┅┅▶
地域防災力の向上	●	●	●	防災意識の啓発、防災訓練等の実施	市	市全域	┅┅▶	┅┅▶	┅┅▶
	●	●		マイ･タイムライン作成に関する普及啓発	市	市全域	┅┅▶	┅┅▶	┅┅▶
	●	●	●	避難体制の整備	市	市全域	┅┅▶	┅┅▶	┅┅▶

（2）取組施策の概要

取り組む施策の詳細を方向性ごとに記載します。

■河川等整備

利根川の流域治水（堤防整備等）	（建設課）

・利根川上流域の団体で構成される「利根川上流流域治水協議会」に参画することにより、流域全体で水害を軽減させる治水対策、「流域治水」の施策について協議・情報交流を行います。（利根川・江戸川流域治水プロジェクト 2.0）

・利根川沿川の市町村等で構成される、五県連合利根川上流河川改修促進期成同盟会を通じ、国に河川改修事業の促進等の要望を行います。

【国の取組】

・堤防の断面を拡幅し、洪水時の水の浸透に対する安全性を向上させるため、利根川上流部右岸堤防の整備を実施します。

中川の流域治水（堤防整備等）	（建設課）

・特定都市河川の指定に伴い、流域内の宅地等以外の土地で行う 1,000 ㎡以上の雨水浸透阻害行為（土地の締固めや開発等により雨水が染み込みにくくなる行為）には、県知事又は市長の許可が必要になることや、雨水浸透阻害行為の許可に際しては、技術基準に従った雨水貯留浸透施設の設置が必要となることを広く周知します。（中川・綾瀬川流域治水プロジェクト 2.0）

【国の取組】

・洪水氾濫対策として堤防整備や河道掘削等を推進し、本市を含む流域全体の安全性を向上させます。（中川、新槐堀川、手子堀川、午の堀川）。（中川・綾瀬川流域治水プロジェクト 2.0）

市管理水路の安全対策	（建設課、農政課）

・災害の発生による管理水路等の被災や二次災害の発生を未然に防止するため、市管理水路等の整備を計画的かつ継続的に実施するとともに、災害時における水路等の被害状況等の情報収集体制をあらかじめ整備します。（地域防災計画）

■雨水流出抑制

雨水出水対策	（建設課、農政課、下水道課、地域振興課）

・市は、自ら管理している排水路や調整池の適正な維持管理に努めるとともに、市街地の雨水浸水対策として、河川管理者や下水道事業と連携した効果的な雨水出水対策を推進します。（地域防災計画）
・国・県と連携して雨水出水浸水想定区域を検討するとともに、雨水出水を抑制する貯留施設等の対策や水田の湛水能力を利用した田んぼダムの導入等、更なる治水対策の推進、雨水出水を想定した避難所の検討等を進めます。
・排水路の整備による浸水対策を実施すべき区域や対策目標を定めた「雨水管理総合計画」を策定し、対策に取り組みます。（地域防災計画）
・台風又は集中豪雨等により家屋又は道路等に浸水のおそれがある場合は、すみやかに排水その他の処置を行うものとします。（地域防災計画）

緑地・農地の保全	（地域振興課、まちづくり政策課）

・緑地や農地は、火災の延焼防止に大きな効果があり、また井戸等の農業用施設には重要な役割が期待されるため、市は緑地等の保全を推進します。（地域防災計画）
・自然環境の機能を活用すること等により地域のレジリエンスを高める「Eco－DRR（生態系を活用した防災・減災）」及び「グリーンインフラ」の取組の推進等、総合的な防災・減災対策を講じます。（地域防災計画）

■都市空間の構造強化

幹線道路・生活道路の整備	（建設課）

・防災活動拠点等へのアクセスを確保するため、幹線道路の整備を進めます。（国土強靭化計画）
・安全で円滑な道路ネットワークを形成するため、生活道路の整備を計画的に進めます。（国土強靭化計画）

空き家の実態把握及び措置	（環境課、地域振興課）

・空き家等の実態把握に努め、地震によって倒壊するおそれがあると認められるときは、必要に応じ県と連携し、所有者又は管理者に対して指導、助言又は勧告を行う措置を検討します。（第2次羽生市空家等対策計画）

公園の維持・管理	（建設課）

・災害時における一時避難場所として活用される身近な公園を適切に維持管理し、災害に強いまちづくりを推進します。（国土強靭化計画）

公共施設の防災力の強化	（建設課、水道課、下水道課、財政課）

・災害時の拠点を結ぶ道路ネットワークの整備や上下水道管等の公共工事における耐震性のある資材や部品の使用等、公共施設の防災力の強化を推進します。（国土強靭化計画）

■避難対策

避難路の確保	（建設課）
・各道路管理者は、震災時における緊急輸送道路及び避難路としての機能が確保されるよう、老朽化した橋梁に対する架け替え、補強及び既設橋梁の落橋防止等安全対策を講じます。（地域防災計画） ・避難路、緊急輸送道路等防災上重要な経路を構成する道路について、災害時の交通を確保するため、必要に応じて区域を指定して道路の占用の禁止又は制限を行うとともに、無電柱化の促進に努めます。（地域防災計画）	

■耐震化・不燃化

防火・準防火地域への指定の推進	（まちづくり政策課）
・火災等による建築物の災害を予防し、被害を最小限にするための耐火性能の高い建築物の建築促進を図るため、防火、準防火地域の指定を推進します。（地域防災計画）	

住宅及び建築物、公共施設の耐震化の促進	（まちづくり政策課、財政課）
・建築物耐震改修促進計画に基づき、住宅及び建築物の耐震化の促進に努めます。（国土強靭化計画） ・公共施設個別施設計画等に基づき、公共施設の耐震化及び複合化等による施設総量の適正化を進め、適切な保全と維持管理を行います。（国土強靭化計画）	

■防災体制

自主防災組織の支援	（地域振興課、建設課）
・災害に強いまちづくりを推進するため、国、県、防災関係機関、自主防災組織、消防団、ボランティア等との連携を強化し、防災体制を充実します。（総合振興計画） ・災害が発生した場合、又は発生するおそれがある場合に、迅速かつ円滑に避難指示等の発令・伝達等の応急対策が実施できるよう、マニュアル等を整備し、体制の強化に努めます。また、国、県、関係機関と連携し、気象、水位等の水防に必要な情報の連絡体制の強化に努めます。（地域防災計画）	

■情報発信

ハザードマップの周知・広報	（地域振興課）
・災害における地域の危険性を市民に伝えるため、ハザードマップの周知・広報を進めます。（地域防災計画） ・市は、被害軽減に向けた周知・啓発のため、大雨による浸水（内水）の被害が想定される区域や避難場所等に関する情報を示したハザードマップの作成を図ります。（地域防災計画）	

災害通信網の整備	（地域振興課、秘書広報課、企画課）
・地域住民及び事業所等に対し、災害情報や避難指示等の情報を迅速に伝達するための体制を整備します。こうした情報伝達を迅速かつ的確に行うため、既存の情報発信ツールや新たな情報発信ツールを有効的に活用します。（国土強靭化計画）	

■地域防災力の向上

防災意識の啓発、防災訓練等の実施	（地域振興課）
・国、県、自主防災組織、医療機関、災害協定締結団体等の関係機関等が参加する総合防災訓練を実施することにより、地域防災力の強化を図ります。（国土強靭化計画）	

マイ・タイムライン作成に関する普及啓発	（地域振興課）
・大雨や台風等が接近し水害の危険性が高まっているときに自らがとる行動をあらかじめ時系列で整理するマイ・タイムラインの作成等適切な避難行動に関する普及啓発を行います。（地域防災計画）	

避難体制の整備	（地域振興課）
・埼玉県内や友好都市との間で大規模災害に備えた相互応援協定を締結しています。今後も、こうした広域避難に備え、首都圏や関東圏域を超えた広域的な相互応援協定を締結しておくとともに、県外への広域避難に関して、県の協力を得ます。更に、避難が円滑に実施されるよう運送事業者等との協定の締結等の各種支援についても検討していきます。（地域防災計画）	

第7章

誘導施策

第7章 誘導施策

本章では、第３章で整理した誘導方針ごとに、居住誘導及び都市機能誘導等の実現に向けた施策を整理します。

7－1 誘導施策の設定方針

本市での既存施策や今後の予定施策等を踏まえた、誘導方針と誘導施策について方向性を定めます。

≪誘導方針と誘導施策の方向性≫

誘導方針１　都市機能の誘導　多様な世代を誘引する魅力と活力あふれる拠点づくり

誘導方針	誘導施策の方向性
○中心市街地である羽生駅周辺は、商業をはじめとする都市機能の維持・強化、既存商店街の活性化等による生活利便性の向上を図り、まちの顔としての魅力を創出します。 ○人口増加が見込まれる愛藍タウンは、充実した都市機能を維持し、暮らしに必要な機能の充足を図ることで、良好な住環境を持続させます。 ○特に若年層から居住地に選択されるような都市機能の誘導を図ることにより、魅力・活力を創出します。 ○各拠点において、市有地や空き家・空き店舗等の低未利用地を活用することにより、各種都市機能の強化及び公共施設の集約・再編を図るとともに、不足する都市機能の補完を図り、定住促進につなげていきます。	●魅力・活力の創出による拠点性の向上 ●暮らしを支える都市機能の維持・集約

誘導方針２　居住の誘導　地域特性を活かした住みよい居住環境の形成

誘導方針	誘導施策の方向性
○市街化区域の生活利便性の高いエリアを基本として、空き家等の低未利用地の活用促進を図り土地の流動性を高め、多世代の居住誘導を図ることで、人口減少下での人口密度の維持を目指します。 ○市街化区域の縁辺部の住宅地においては、形成された住環境の存続と、拠点や生活利便施設へのアクセスの確保により、既存の生活基盤の維持を図ります。	●空き家・低未利用地の活用 ●良好な住環境の形成 ●市内への移住・定住の促進

誘導方針３ 公共交通ネットワーク	利用者のニーズに合わせた適切な公共交通ネットワークの形成

誘導方針	誘導施策の方向性
○人口減少、高齢化の進行による公共交通のニーズに対応できるよう、市内外の円滑な移動や交流を促す、効果的・効率的な公共交通ネットワークの形成を図ります。 ○市内移動については、バス交通の利便性の維持に努めるとともに、引き続き本市に適した交通ネットワークを検討します。	●公共交通ネットワークの維持・利便性の向上 ●多様な輸送手段の検討

誘導方針４　防災	だれもが安全に安心して暮らせる防災まちづくりの推進

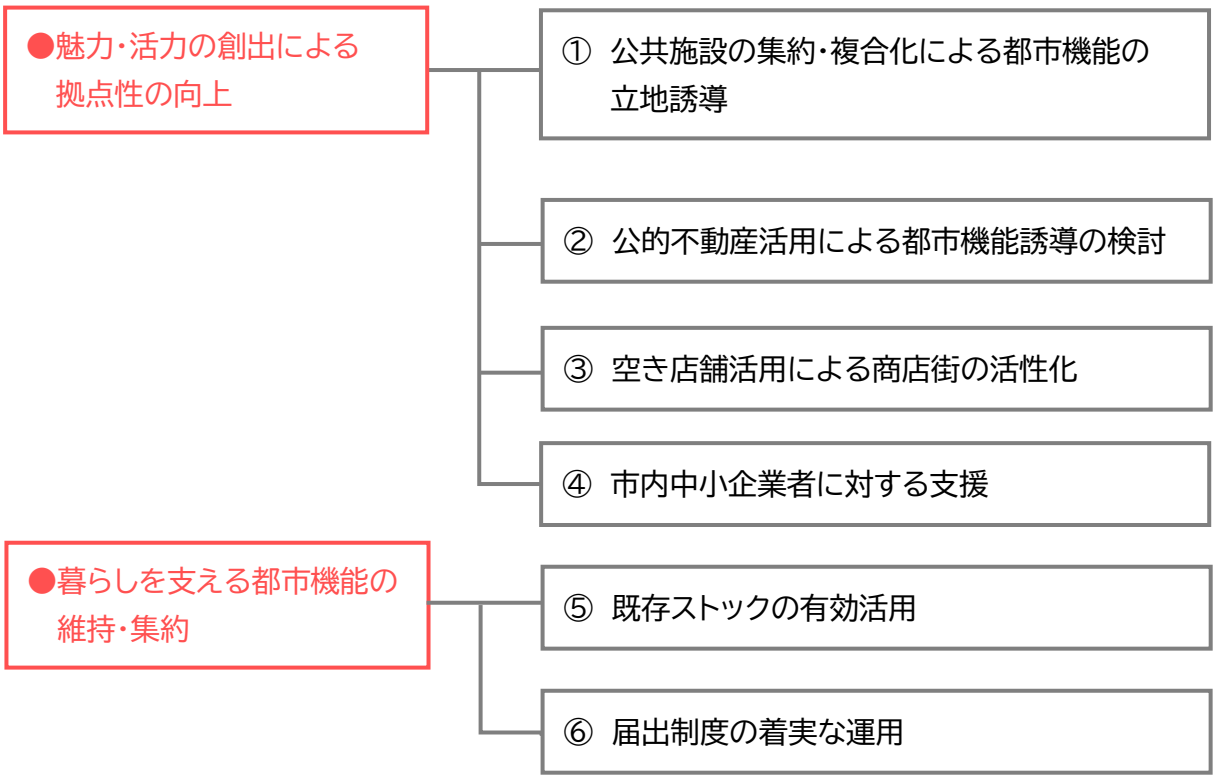
※防災に係る取組は第６章にて整理しています。

7－2 誘導施策

(1)都市機能の誘導に係る施策

誘導方針に基づき、都市機能の誘導に係る施策を次のとおり定めます。

≪都市機能の誘導に係る施策の体系≫



≪施策の内容≫

①公共施設の集約・複合化による都市機能の立地誘導
・羽生市民プラザ等の公共施設について、今後の人口動向や利用状況、施設の老朽化の状況等を踏まえながら、施設の適切な規模による更新や集約・複合化等による合理的な施設配置を検討します。

②公的不動産活用による都市機能誘導の検討
・市営駐車場等の公的不動産を活用しながら、拠点性の向上に寄与する都市機能の立地誘導を検討します。

③空き店舗活用による商店街の活性化
・商店街の活性化のため、商店街への出店事業者及び空き店舗所有者に対する店舗改修費等の一部補助等により、空き店舗等の活用促進を通じた市民の生活利便性の向上や商店街の活性化を図ります。

④市内中小企業者に対する支援
・市内で事業を営む中小企業者に対して、必要な事業資金等の融資あっせんや利子補給を行うことにより、経営の安定と事業の促進を支援します。

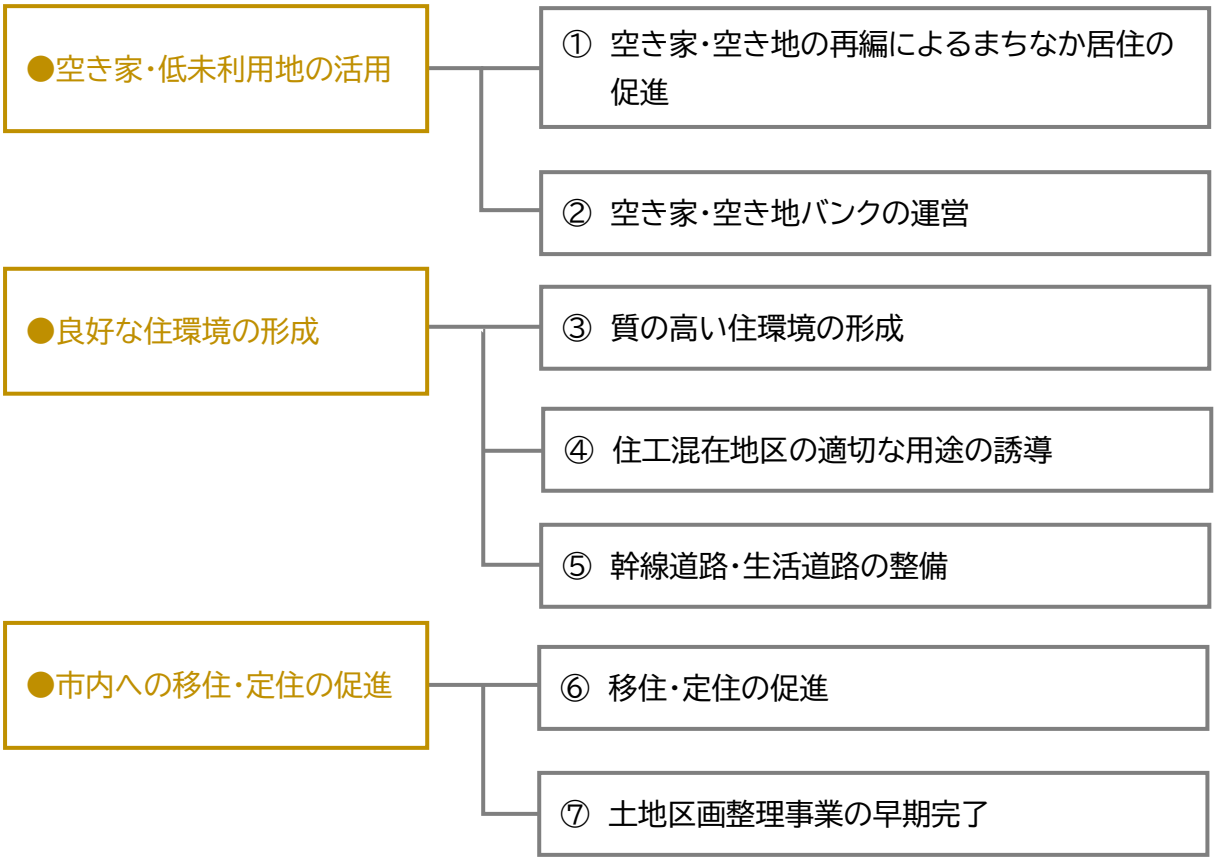
⑤既存ストックの有効活用
・地域に必要な施設等の立地誘導を図るため、既存の公共施設のほか、空き家・空き店舗等の再生・有効活用を図り、日常生活の利便性向上や、まちなかの活性化に寄与する都市機能の誘導を図ります。

⑥届出制度の着実な運用
・都市再生特別措置法において義務づけされている「都市機能誘導区域外における誘導施設の整備」及び「都市機能誘導区域内における誘導施設の休止又は廃止」に際する届出制度の運用を着実に実施しながら、事業者への制度に関する情報提供を行い、誘導施設の都市機能誘導区域内への維持に努めます。

(2)居住誘導に係る施策

誘導方針に基づき、居住誘導に係る施策を次のとおり定めます。

≪居住誘導に係る施策の体系≫



≪施策の内容≫

①空き家・空き地の再編によるまちなか居住の促進
・中心市街地等において、空き家・空き地の状況を把握した上で、空き家の除却と空き地の集約化を進め、一定規模の街区を形成することによって、土地の有効利用を図り、新たな住環境の創出による「まちなか居住」の促進や、建築物の密集化の解消を行うことで住環境を改善します。

②空き家・空き地バンクの運営
・空き家・空き地バンクを活用し、空き家及び空き地の有効活用と定住促進による地域の活性化を図ります。

③質の高い住環境の形成
・土地区画整理事業により基盤整備がなされた地区については、より質の高い住環境の形成を目指し、地区計画等の指定による規制誘導に努めます。

④住工混在地区の適切な用途の誘導

・羽生駅西部、羽生中央公園西部及び新郷地区北部等の住工混在市街地は、地域特性に配慮しつつ、住工共存、もしくは住居系又は工業系への用途の純化といった適切な土地利用を誘導します。

⑤幹線道路・生活道路の整備

・ラダー型ネットワーク整備のため、国道と県道の整備主体である埼玉県と協力して事業を進めます。また、これらにアクセスする1級・2級の幹線市道については、継続して整備の推進を図ります。
・生活道路は、各自治会における優先順位を参考に計画的に整備を進めます。より快適な生活環境が保てるように、道路の維持管理を継続し、安全で円滑なネットワークを形成します。

⑥移住・定住の促進

・テレワークの普及等に伴う地方移住の機運の高まりに合わせ、本市の安全で、都心からも程よい距離である地の利を生かして移住を推進します。

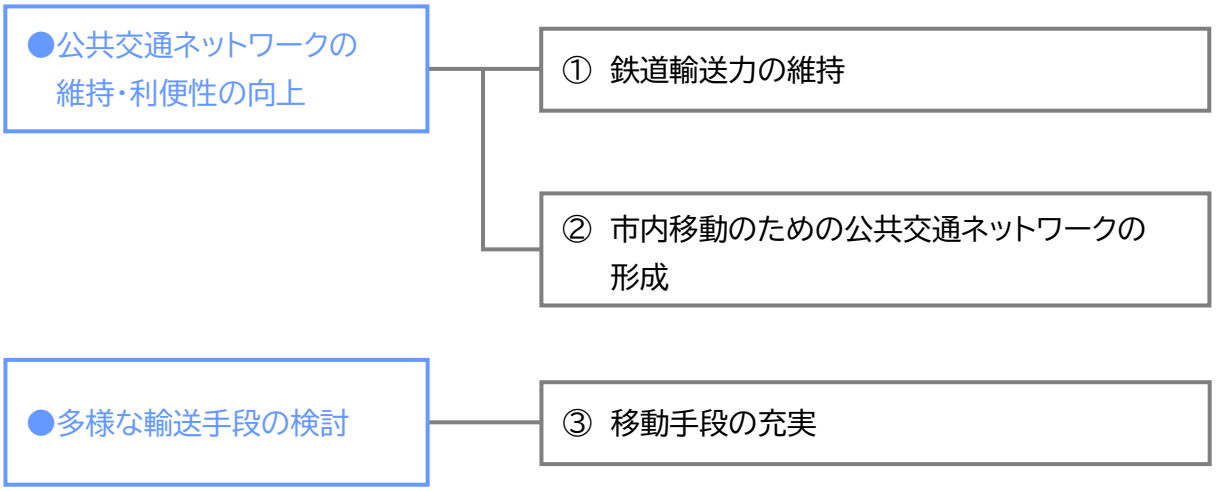
⑦土地区画整理事業の早期完了

・岩瀬土地区画整理事業は、魅力ある市街地環境の形成を目指して、事業進捗のスピードアップを図り早期完了に努めます。

（3）公共交通ネットワークに係る施策

誘導方針に基づき、公共交通ネットワークに係る施策を次のとおり定めます。

≪公共交通ネットワークに係る施策の体系≫



≪施策の内容≫

①鉄道輸送力の維持
・東武伊勢崎線の輸送力維持及び南羽生駅の橋上化等について、関係自治体で組織する協議会において、引き続き要望活動を行います。 ・県北部を横断する重要な交通機関である秩父鉄道の整備促進を図るため、沿線自治体で組織する協議会が実施する安全対策事業への支援を行います。

②市内移動のための公共交通ネットワークの形成
・生活の利便性の維持・向上のため、各拠点間や拠点と郊外部の住宅地をつなぐ、公共交通ネットワークの形成を図ります。 ・あい・あいバスについては、利便性の維持に努めるとともに、効率的な運行を行うために、利用者のニーズや利用状況の変化に応じたルートの変更や停留所の見直しを適宜行います。 ・民間の路線バスについては、現在の路線は保持し、利便性の維持に努めます。

③移動手段の充実
・高齢化の進展等に伴う交通弱者等の増加も予想されるため、引き続き本市に適した交通ネットワークを検討し、移動手段の充実を図ります。

7－3 低未利用土地利用等指針

(1)基本的な考え方

低未利用土地利用等指針は、誘導施設や住宅の立地誘導を図るために低未利用土地を有効に利用又は適切に管理するための水準を定めるものです。

空き家・空き地等の低未利用土地が発生することで起こる「都市のスポンジ化」は、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進するにあたり、居住や都市機能の誘導に大きな障害となることが懸念されます。

そのため、市街化区域を中心として点在している低未利用土地の適切な管理と有効利用の促進を目指して「低未利用土地利用等指針」を定めます。

■低未利用土地利用等指針

○都市機能誘導区域及び居住誘導区域内の、空き家・空き地等の低未利用土地利用について適切な管理を促すとともに、複数の土地の利用権等の交換・集約・区画再編等を通じて一体敷地とすることによる活用促進を検討します。

≪利用及び管理指針≫

種別	指針
利用指針	■都市機能誘導区域 ・リノベーションによる空き家や空き店舗等を活用し、商店街の活性化や多様な都市機能の集積を推進します。 ・広場、誘導施設等の利用者の利便性を高める施設としての利用を推奨します。 ■居住誘導区域 ・空き家を地域の資源として、地域住民の交流、コミュニティ等の活動の場として活用を推奨します。 ・リノベーションによる既存住宅の再生及び良好な居住環境整備のための敷地統合等による利用を推奨します。
管理指針	土地・建物所有者等は、近隣住民や地域の居住環境に悪影響を及ぼさないよう、次のような適切な管理を行う必要があります。 ・樹木等の繁茂及び衛生害虫の発生を予防するため定期的な除草や樹木の剪定等を行います。 ・ゴミ等の放置、不法投棄等を予防するために適切な措置を講じ、衛生、安全及び景観を損なわないよう適切な管理を行います。 ・建物の倒壊、瓦の落下等がないよう、適切な管理・対策を行います。 ・火災や犯罪の温床にならないよう、適切な管理を行います。

第8章

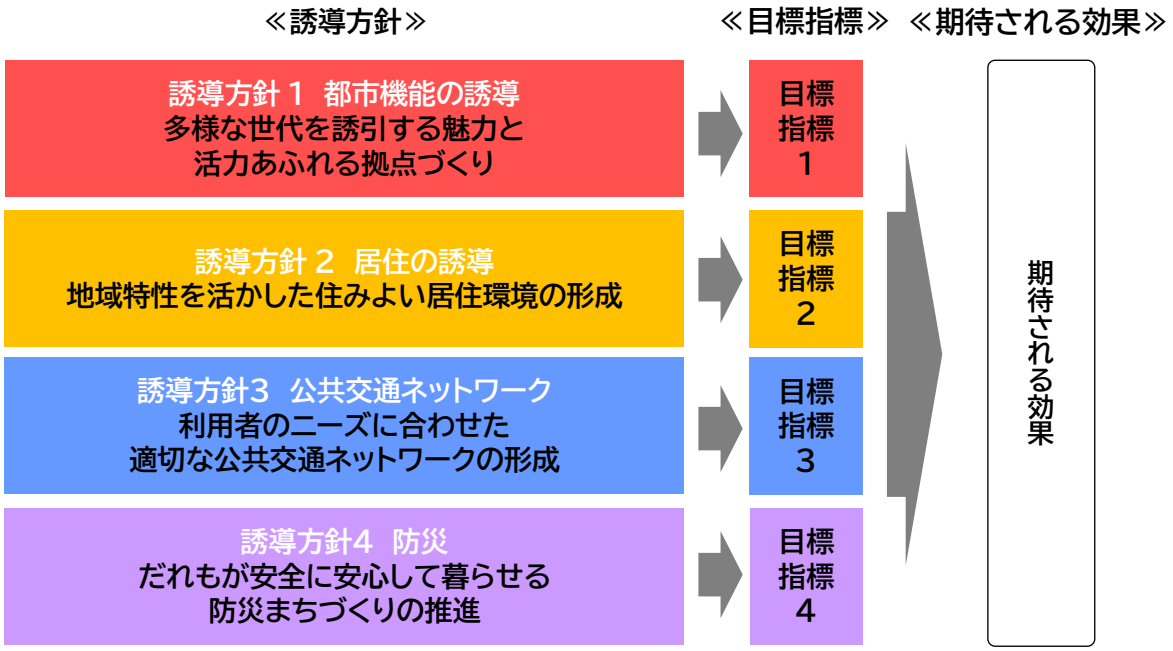
目標指標及び進捗管理

第8章 目標指標及び進捗管理

本計画に基づく取組の効果や、目指す将来像の達成状況を定量的に評価するための指標を設定し、その現況値及び目標値を定めます。

8－1 目標指標の基本的な考え方

目標指標は、本計画の方針に基づく施策の効果を定量的に確認できることが必要です。そのため、４つの誘導方針に対応した目標指標及び目標値を設定し、目標を達成することによって期待される効果を以下のとおり設定します。



8－2　目標指標の設定

誘導方針に対応する４つの目標指標は、以下の考え方に基づき設定します。

(1)目標指標1:都市機能誘導に関する目標指標

指標	拠点名称	現状値（令和6年）	目標値（令和 27 年）
各都市機能誘導区域内に立地する誘導施設の機能数	羽生駅周辺	9機能	9機能
	愛藍タウン周辺	2機能	4 機能
	南羽生駅周辺	2機能	4機能

【指標設定の考え方】

・都市機能誘導区域内で、誘導施設の維持・誘導が適正に行われているかを確認します。

【目標値設定の考え方】

・各都市機能誘導区域において、誘導施設に設定している施設が都市機能誘導区域に充足することを目指す数値を設定します。

【各数値の把握・算出方法】

※以下の施設の立地状況を把握

≪誘導施設≫

機能区分	対象施設	羽生駅周辺	愛藍タウン周辺	南羽生駅周辺
行 政	市役所の窓口機能等	○※		
子育て	幼稚園、保育園、認定こども園	○	○※	○※
商 業	スーパーマーケット	○	○	○
	ドラッグストア	○	○	○
医 療	診療所	○	○※	○※
金 融	銀行、信用金庫	○		
文 化	中央公民館	○		
高次都市施設	地域交流センター	○		
	観光交流センター	○		
	子育て世代活動支援センター	○		

※現在拠点に立地していない施設

現状の合計機能数	9	2	2

(2)目標指標2:居住誘導に関する目標指標

指標	現状値(令和２年)	目標値(令和 27 年)
居住誘導区域内の人口密度	36 人/ha	36 人/ha 以上※

※現状のままだと国立社会保障・人口問題研究所による推計では 28 人/ha となる見込み

【指標設定の考え方】

・居住誘導と都市機能の誘導・充実により、国立社会保障・人口問題研究所による将来見込みよりも居住誘導区域内の人口密度の低下が抑制されているかを確認します。

【目標値設定の考え方】

・国立社会保障・人口問題研究所による将来予測では、居住誘導区域内の人口密度は現状値よりも低下することが見込まれる中で、計画を推進することにより、現状の水準の維持を目標とし、居住誘導区域の人口密度数値を 36 人/ha と設定します。

【各数値の把握・算出方法】

居住誘導区域内の人口密度（人／ha） ＝ 居住誘導区域内の人口（人） ÷ 居住誘導区域面積（ha）

※居住誘導区域内の人口の現状値は、令和２年国勢調査より把握

(3)目標指標3:公共交通ネットワークに関する目標指標

指標	現状値(令和5年)	目標値(令和 27 年)
公共交通に満足している市民の割合	58.0%	70.0%以上

【指標設定の考え方】

・各拠点と地域をつなぎ、公共交通の利便性の向上を図ることにより、公共交通に対する市民の満足度が向上していることを確認します。

【目標値設定の考え方】

・今後、人口減少等による公共交通利便性の低下が想定されます。公共交通利便性の向上を図ることで、市民アンケートの公共交通の項目において、満足度の向上を目指し、70.0%とします。

【各数値の把握・算出方法】

※公共交通に満足している市民の割合の現状値は、市民アンケート（令和５年度）で把握
※「公共交通の満足度（市の公共交通（鉄道・バス等）に満足していますか。)」の設問で、「満足している」、「まあまあ満足している」、「普通である」と回答した市民の割合をカウント
※参考）満足している：4.1%　まあまあ満足している：12.5%　普通である：41.4%
やや不満足である：22.1%　不満足である 19.8%

(4)目標指標4:防災に関する目標指標

指標	現状値 (令和3年)	目標値 (令和 27 年)
災害応援協定の締結数(累計)	61 件	71 件

【指標設定の考え方】

・災害発生時における各種応急復旧活動に関する人的・物的支援に関して、近隣市町や友好都市、民間企業等と協定を結ぶことで、災害対応力の強化が図られることを確認するため、本指標を設定します。

【目標値設定の考え方】

・計画を推進することにより、地方公共団体や民間事業者のほか、各種関係機関との間で協定を結ぶ締結数は現状以上の水準を目指すことを目標とし、71 件とします。

【各数値の把握・算出方法】

※災害応援協定の締結数は、総合振興計画を基に設定

(5)目標達成により期待される効果

指標	現状値(令和5年)	目標値(令和 27 年)
羽生市に住み続けたい市民の割合	49.5%	現状値以上

【指標設定の考え方】

・計画が進捗することで目指す将来像に近づき、その結果として住み続けたい市民の割合が向上するかを確認するため、本指標を設定します。

【目標値設定の考え方】

・市民アンケートより【現在の場所に住み続けたいと思いますか。】について「ずっと住み続けたい」と回答した市民の割合について、現状値以上の割合を目標とします。

【各数値の把握・算出方法】

※住み続けたい市民の割合の現状値は、市民アンケート(令和５年度)で把握
※参考)ずっと住み続けたい:49.5%　当分の間住み続けたい:25.0%　わからない:12.1%
できれば転居したい(市内の他の場所へ):5.4%　できれば転居したい(市外へ):8.0%

8－3　計画の進捗管理

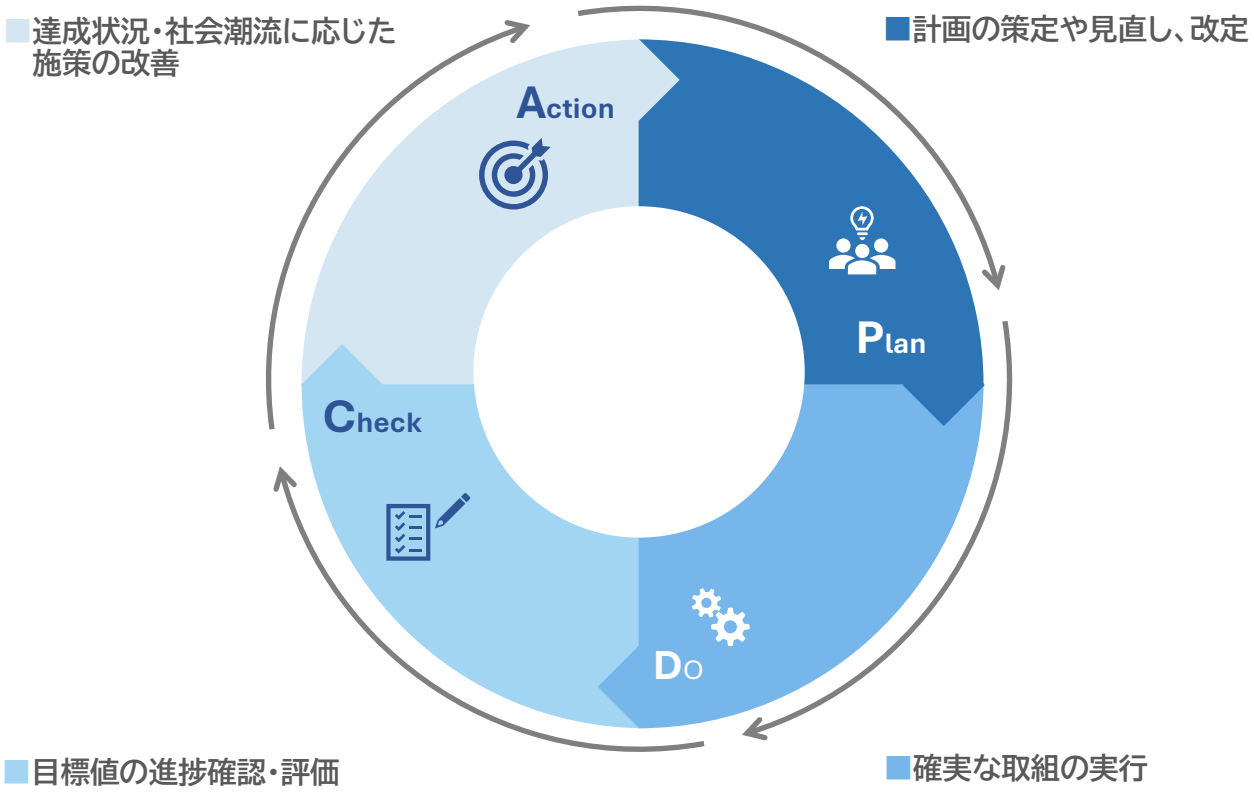
立地適正化計画の計画期間内（令和７年～令和 26 年）においては、施策の進捗状況、国の経済情勢、法制度の改正、国・県の施策の見直し、上位関連計画の見直し等、様々な変化が想定されます。

そこで、PDCA サイクルの考え方に基づき、適切な進捗管理を行い、おおむね 20 年後の目標年次に向けて継続的な取組を行っていきます。

また、進捗管理にあたっては、おおむね５年ごとに目標指標の達成状況や誘導施策の進行状況の評価・検証を行い、その結果社会情勢の変化や上位関連計画の見直し等により、本計画の見直しが必要となった場合は、適切に見直しを行います。

市町村は、立地適正化計画を策定した場合においては、おおむね5年毎に計画に記載された施策・事業の実施状況について調査、分析及び評価を行い、立地適正化計画の進捗状況や妥当性等を精査、検討するべきである。

出典：都市計画運用指針（R6.11）



資料編

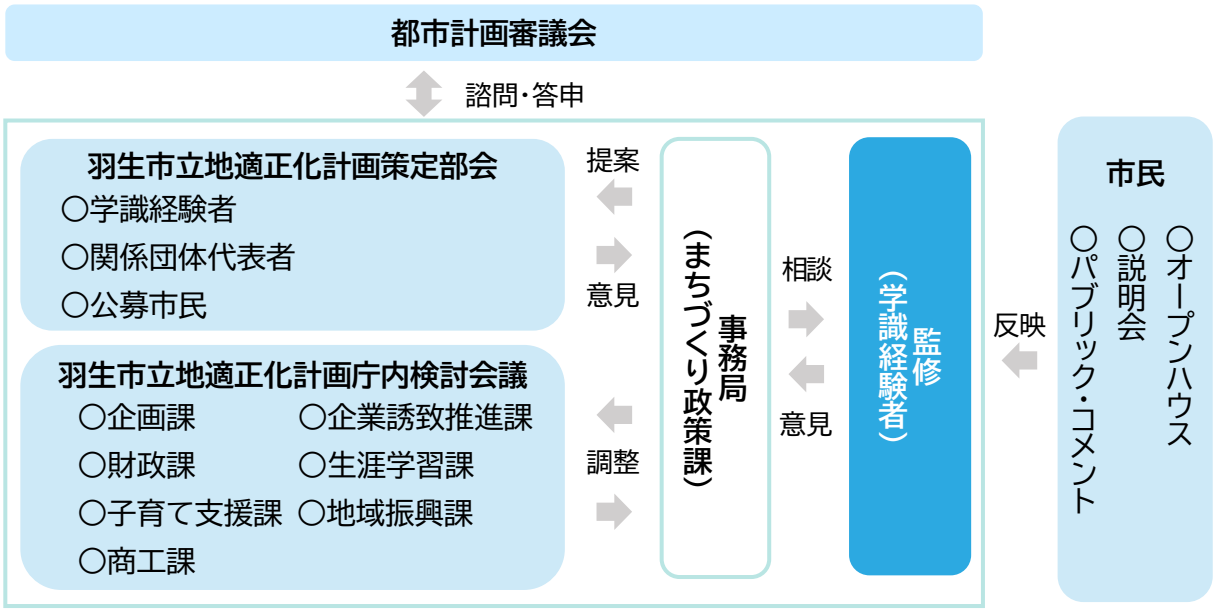
資料編

資－1　策定経過

(1)策定体制

羽生市の立地適正化計画策定にあたっては、学識経験者、関係団体及び公募市民が参加する「羽生市立地適正化計画策定部会」及び庁内の関係課による「羽生市立地適正化計画庁内検討会議」を設置し検討を進めました。また、計画案作成の各段階で学識経験者の監修を受けました。

≪策定体制≫



≪羽生市立地適正化計画策定部会　委員名簿≫

氏名	所属等	備考
飯塚　正美	羽生市都市計画審議会会長	部会長
小林　誠弥	羽生市議会議員	
田沼　昭	羽生市自治会連合会	
齋藤　充功	羽生市商工会	
増田　議一	羽生市都市計画審議会	
田沼　健一	朝日自動車株式会社	
小菅　芳和	羽生市社会福祉協議会	令和5年度
宇都木　一男		令和6年度
長谷川　恒夫	埼玉県宅地建物取引業協会 北埼支部羽生地区	
越野　晴秀	東武鉄道株式会社	
久保田　尚	埼玉大学	

≪監修（学識経験者）≫

埼玉大学　名誉教授　久保田 尚

(2)策定までの経緯

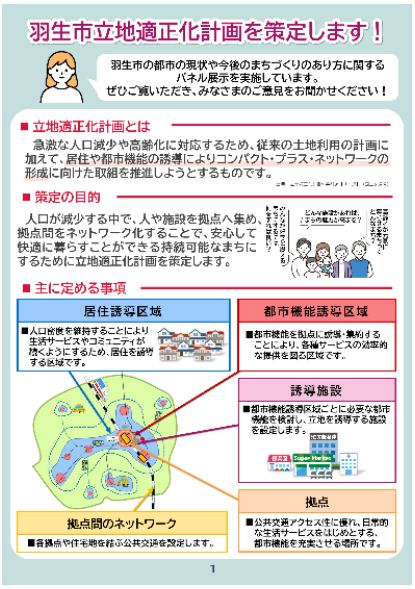
年月日		会議名	主な議題
令和5年度	1月 26 日	第1回 庁内検討会議	・立地適正化計画の概要 ・まちづくりの課題 ・立地適正化計画に関する基本的な方針
	3月 28 日	第1回 策定部会	
令和6年度	6月 20 日	第2回 庁内検討会議	・立地適正化計画で目指す将来の姿 ・都市機能誘導区域・施設 ・居住誘導区域 ・居住誘導区域設定における防災上の検討
	6月 28 日	第2回 策定部会	
	7月 20 日 ～9月 30 日	計画概要のパネル展示	・パネル展示による計画の周知
	8月 25 日	オープンハウス	・パネル展示による計画の周知 ・アンケートによる意見収集
	9月 25 日	第3回 庁内検討会議	・防災指針 ・誘導施策 ・目標指標及び進捗管理 ・オープンハウスの実施結果
	10 月 30 日	第3回 策定部会	
	11 月 18 日	羽生市都市計画審議会 (答申)	・立地適正化計画(素案)への意見
	1月8日 ～2月7日	パブリック・コメント、 市民説明会	
	2月 21 日	第4回 策定部会	
	2月 21 日	羽生市都市計画審議会 (報告)	

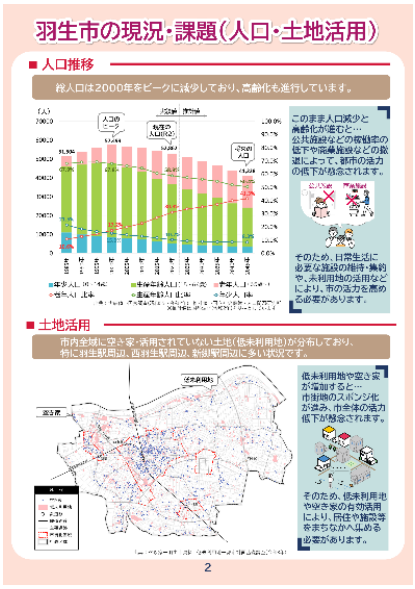
資－2　オープンハウス

立地適正化計画策定の情報発信と、まちづくりに関する意見収集を市民に広く実施し、アンケートを通じて意見を伺うことを目的として実施しました。

≪実施概要≫

実施時期・実施場所	令和6年　8月 25 日:カインズ　羽生店
実施方法	羽生市立地適正化計画に関する説明用パネルを会場に展示し、スタッフからの説明や市民の意見収集を実施
実施結果	カインズ　羽生店 来場者数:163 人 アンケート回答者数:118 人
周知方法	下記日程にて羽生市立地適正化計画に関するパネル展示を実施 令和6年7月20日～7月28日:羽生市立図書館 令和6年7月30日～8月　8日:市民プラザ 令和6年9月　9日～9月30日:羽生市役所





資－3　用語集

あ行

愛藍タウン

　岩瀬土地区画整理事業区域内の新しいまちの愛称。

あい・あいバス（羽生市福祉バス）

　羽生市が運営する福祉バス。

空き家・空き地バンク

　空き家及び空き地の有効活用と定住促進による地域の活性化を図ることを目的に設置。空き家及び空き地の賃貸又は売却を希望する所有者から情報提供を受け、市の空き家・空き地バンクに登録した物件情報を、市内へ移住及び定期的な滞在をする希望者へ提供するもの。

か行

家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流）

　氾濫流の直撃により、標準的な木造家屋の倒壊等をもたらすような氾濫が想定される区域。

家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）

　氾濫流による河川の侵食を受け、木造・非木造の建物に関わらず建物の倒壊・流出等の危険性がある区域。

居住誘導区域

　人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、都市機能やコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域。

緊急輸送道路

　阪神淡路大震災での教訓を踏まえ、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速道路、一般国道及びこれらを連絡する県道と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路をいい、重要度に応じて３種類に分類。

グリーンインフラ

　社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりを進める取組。

計画規模（降雨）

　河川整備において基本となる降雨で、発生確率がおおむね 50～200 年に１回程度の降雨。

交通弱者

　移動困難や不便を抱える人、交通事故に遭うリスクの高い人。

国勢調査

　日本に住んでいる全ての人及び世帯を対象とする国の最も重要な統計調査で、国内の人口や世帯の実態を明らかにするため、５年ごとに行われる。

国立社会保障・人口問題研究所

　人口問題・社会保障に関する調査・研究を行っている、厚生労働省に設置された研究機関。

さ行

災害ハザード情報

洪水や土砂災害等の発生確率や警戒区域などの情報。

市街化区域

すでに市街地を形成している区域及びおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。

市街化調整区域

市街化を抑制する区域。

市街地開発事業

計画的な市街地の形成を図るため、道路・公園・下水道等のインフラ整備と併せて宅地の利用増進、建築物の整備を一体的かつ総合的に進める事業で、土地区画整理事業や市街地再開発事業等が該当する。

自主防災組織

「自分たちのまちは自分たちで守る」という心構えで、地域の人々が自発的に防災活動を行う組織。

住工混在地区

ある一定の区域内において、歴史的背景・地域特性等により、住宅と工場が混在したまま市街地として形成されてきた地区。

浸水継続時間

洪水により浸水深が 50 ㎝以上になってから 50 ㎝を下回るまでの時間の最大値。

浸水想定区域

河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域。

垂直避難

水害のおそれがあるときに、自宅・施設等の浸水しない上階等への移動や、土砂災害のおそれがあるときに少しでも安全な上階等へ移動すること。

想定最大規模（降雨）

想定し得る最大規模の降雨で、発生確率が 1,000 年に 1 回程度の降雨。

総合振興計画

市政の最も基本となる計画で、本市の行政運営に関する計画又は具体的な諸施策の策定及び実施にあたっての指針となるもの。

た行

立ち退き避難

災害により危険な場所から安全な場所へ移動して避難すること。

地域包括支援センター

介護保険法で定められた、市町村が設置する地域住民の保健・福祉・医療の向上、虐待防止、介護予防マネジメント等を総合的に行う機関。

地区計画

住民の生活に身近な地区を単位として、道路、公園等の施設の配置や建築物の建て方等について、地区の特性に応じてきめ細かなルールを定めるまちづくりの計画。

都市機能誘導区域

医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のために必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの（都市機能増進施設）の立地を誘導すべき区域。

都市基盤

一般的に道路・街路、鉄道、河川、上下水道、エネルギー供給施設、通信施設等の生活・産業基盤や学校、病院、公園等の公共施設。

都市計画運用指針

国として、今後、都市政策を進めていく上で都市計画制度をどのように運用していくことが望ましいと考えているか、また、その具体の運用が、各制度の趣旨からして、どのような考え方の下でなされることを想定しているか等についての原則的な考え方を示したもの。

都市計画基礎調査

都道府県が都市計画区域に関しておおむね５年ごとに実施する調査で、都市計画区域における人口、土地利用現況、農地転用状況、建築状況、都市計画施設や市街地開発事業の状況等が調査対象となっている。

都市計画区域

自然的及び社会的条件等を勘案して、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要があるものとして、都道府県が指定する区域。

都市計画道路

都市計画法に基づいて、あらかじめルート、位置、幅員等が決められた道路。

都市計画マスタープラン

おおむね 20 年後の都市の将来像を明確にするとともに都市づくりの方向性を示し、各都市計画を定める際の指針となる計画。

土地区画整理事業

道路・公園・河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。

都市再生特別措置法

少子高齢化、情報化、国際化等の急速な社会経済情勢の変化に対応するため、都市機能の高度化、都市の居住環境の向上、都市の防災に関する機能の確保等の基本方針等を定めた法律。

な行

内水

市街地において、排水施設の処理能力を超える雨量が長時間降り続いたり、短時間に集中して降ったりすることで、河川や水路の水位が上昇し、建物や土地、道路等が雨水に浸かってしまうこと。

認定こども園

教育・保育を一体的に行う施設で幼稚園と保育所の両方の良さを併せ持っている施設。

は行

ＰＤＣＡサイクル

Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Action（改善）の４段階を繰り返して業務を継続的に改善する方法。

防火・準防火地域

市街地の火災の危険を低減するために定められる地域で、建築物の構造に対する制限が一般の地域に比べて厳しくなり、小規模な建物以外は鉄筋コンクリート造等の耐火建築物や準耐火建築物にすることが義務づけられる。

ま行

マイ・タイムライン

台風の接近によって河川の水位が上昇するとき等、洪水時に自分自身がとるべき防災行動を時系列に整理し取りまとめたもの。

や行

用途地域

市街化区域内において、建築物等の用途の混在を防ぎ、住宅地、商業地、工業地として地域が特性をもって発展するよう、土地利用の誘導を図るもの。

ら行

ラダー型ネットワーク

梯子状の形態を基本とした網目状に結ぶ道路網。

レッドゾーン

住宅等の建築や開発行為等の規制がある区域。

羽生市立地適正化計画

発行年月：令和7（2025）年4月
発　行：羽生市
編　集：羽生市　まちづくり部　まちづくり政策課
〒348-8601
埼玉県羽生市東6丁目15番地
電　話　048-561-1121（代表）
ＵＲＬ　https://www.city.hanyu.lg.jp/

羽生市