

(2) 発展の経緯

●川に発する都市

本市は、北に雄大な利根川が流れており、江戸時代には重要な交通路として舟運が盛んになり、沿岸には多数の河岸場ができ、江戸と結ばれていました。

また、水利に恵まれていることから、水稻を中心とした農業が盛んで、現在でも県内有数の米どころとなっています。また、利根川の乱流によってできた自然堤防の土壌が綿作や藍作に適していたことから、これらの栽培が盛んとなりました。

●衣料のまちとしての発展・工業団地等の形成

本市は、江戸時代末期以降の青縞の生産地としての伝統を受け継ぎ、被服縫製を中心とした「衣料のまち」として発展してきました。

戦後は繊維製品の統制が解除され、自由経済となると新規の業者も多く参入し、北関東第一の生産地としての地位を築き上げました。

昭和 50 年代以降、大沼工業団地の造成にはじまり、小松台工業団地及び川崎産業団地の整備などにより企業誘致に努め、工業生産額は大幅な伸びを示していきました。

●鉄道、道路整備に伴う市街化の進行

明治 36 年（1903 年）には東武鉄道、大正 10 年（1921 年）には北武鉄道（現秩父鉄道）が開通し、次第に近代化が進み、昭和 29 年（1954 年）に羽生町外 6 村が解体合併して羽生市となり、昭和 34 年（1959 年）には千代田村が編入合併しています。

また、昭和 49 年（1974 年）には国道 122 号バイパス、平成 4 年（1992 年）に東北縦貫自動車道に羽生インターチェンジが設置され、平成 8 年（1996 年）には国道 125 号加須羽生バイパスが整備され、幹線道路のネットワークが形成されています。

羽生市の市街地は、旧羽生町を中心に形成され、南羽生、新郷などの鉄道駅に小規模な住宅系市街地や幹線道路沿道等に工業系市街地が形成されています。

市街地は面的整備率が高いものの、市街化区域内に農地が残るなど、都市基盤の未成熟な市街地もあり、土地利用上の課題となっています。

本市の中心市街地である羽生駅東側は、面的整備が遅れており、都市基盤の整備が求められています。

(3) 自然・歴史資源の概要

●自然的資源

本市は、利根川の中流域に位置し概ね平坦な地形をなしています。利根川は、古くから氾濫を繰り返し人々に甚大な被害をもたらしてきた反面、豊かな水資源と肥沃な大地を恵んできました。本市の自然環境の多くは、利根川に起因するものとなっています。

また、冬季には「からっ風」と呼ばれる北西風が強く吹くことから、家屋を守るための防風林である「屋敷林」が点在しています。

その他、県営羽生水郷公園内には、国の天然記念物に指定されているムジナモ自生地である「宝蔵寺沼」や埼玉県内に生息する 86 種類の魚のうち、約 70 種類を展示している「県営さいたま水族館」があります。

●歴史的資源

縄文時代の石器や土器が多数出土した発見遺跡、古墳時代後期に作られた前方後円墳である永明寺古墳、毘沙門山古墳があります。また、本市には数々の歴史の舞台になった地があります。中世では、北、東、南の三方を沼や湿地に囲まれた、天然の要害の地に築かれた羽生城跡、江戸時代では、日光脇往還の利根川の渡しや川俣の関所、明治時代では、小説「田舎教師」の舞台や自由民権運動に賛同した堀越寛介氏をはじめとした政治団体「通見社」の拠点となった地があります。さらに、神社仏閣に伝承される祭祀・行事等、貴重な歴史的・地域文化が数多く存在しています。

(4)人口・世帯の動向

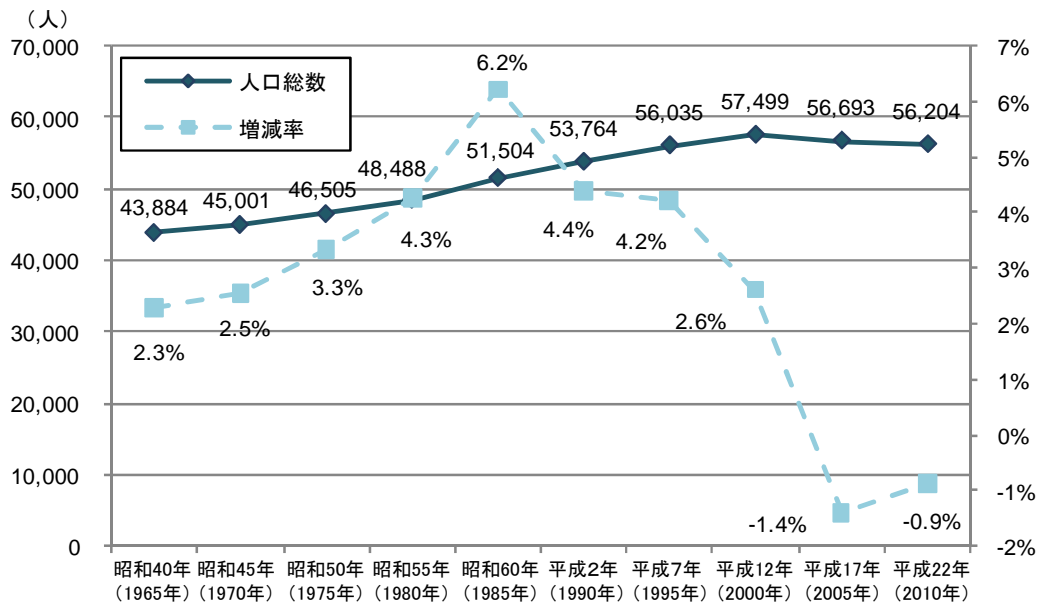
●微減する人口

住民基本台帳によると出生死亡は、平成13年(2001年)以降、出生が死亡を下回り、自然減が続いています。

また、転入転出は、平成13年(2001年)以降、転出が転入を上回る社会減が見られます。

全体的には、平成13年(2001年)以降、人口減少傾向が続いています。

羽生市の人口の推移



「国勢調査」(各年10月1日現在)をもとに作成

羽生市人口動態の推移

	自然動態			社会動態			職権記載 (C)	増減合計 (A)+(B)+(C)
	出生	死亡	増減(A)	転入	転出	増減(B)		
平成9年 (1997年)	466	436	30	1,871	1,514	357	11	398
平成11年 (1999年)	500	453	47	1,854	1,618	236	29	312
平成13年 (2001年)	441	457	△ 16	1,499	1,616	△ 117	24	△ 109
平成15年 (2003年)	427	509	△ 82	1,558	1,658	△ 100	36	△ 146
平成17年 (2005年)	378	532	△ 154	1,512	1,645	△ 133	27	△ 260
平成19年 (2007年)	380	573	△ 193	1,700	1,569	131	4	△ 58
平成21年 (2009年)	381	548	△ 167	1,649	1,694	△ 45	4	△ 208
平成23年 (2011年)	377	603	△ 226	1,690	1,582	108	35	△ 83

「住民基本台帳」(各年3月31日現在)をもとに作成

● 少子化・高齢化の進行

国勢調査によると、市民の年齢構成は、平成22年(2010年)では、15歳未満人口割合が12.9%、15歳～64歳人口割合が64.5%、65歳以上人口割合が22.6%となっており、県平均よりも少子化・高齢化が進んでいます。

15歳未満人口割合を見ると、平成12年(2000年)の15.0%から平成22年(2010年)の12.9%へと減少し、少子化が進行しています。

また、65歳以上人口割合を見ると、平成12年(2000年)の17.2%から平成22年(2010年)の22.6%へと増加し、高齢化が急激に進行しています。

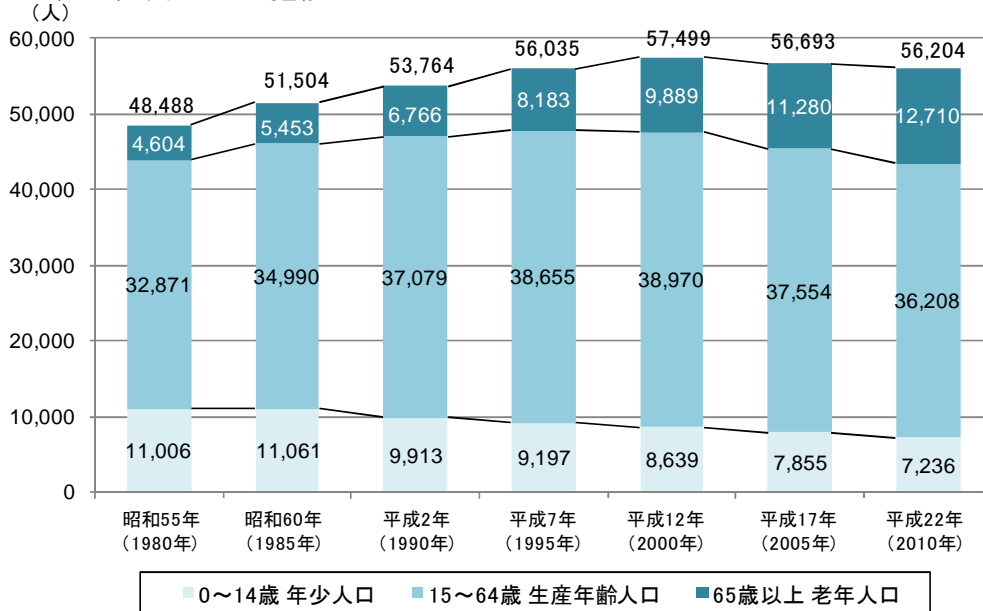
《平成22年(2010年)国勢調査における15歳未満人口割合》

・全国平均：13.2% ・埼玉県平均：13.3% ・羽生市：12.9%

《平成22年(2010年)国勢調査における65歳以上人口割合》

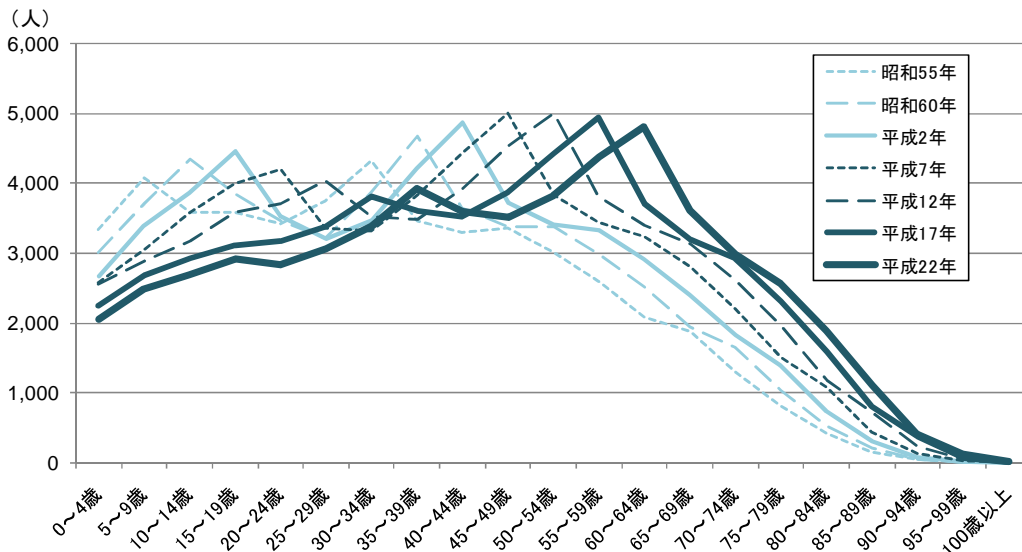
・全国平均：23.0% ・埼玉県平均：20.4% ・羽生市：22.6%

羽生市の年齢別人口の推移



「国勢調査」(各年10月1日現在)をもとに作成

羽生市の5歳階級別人口の推移

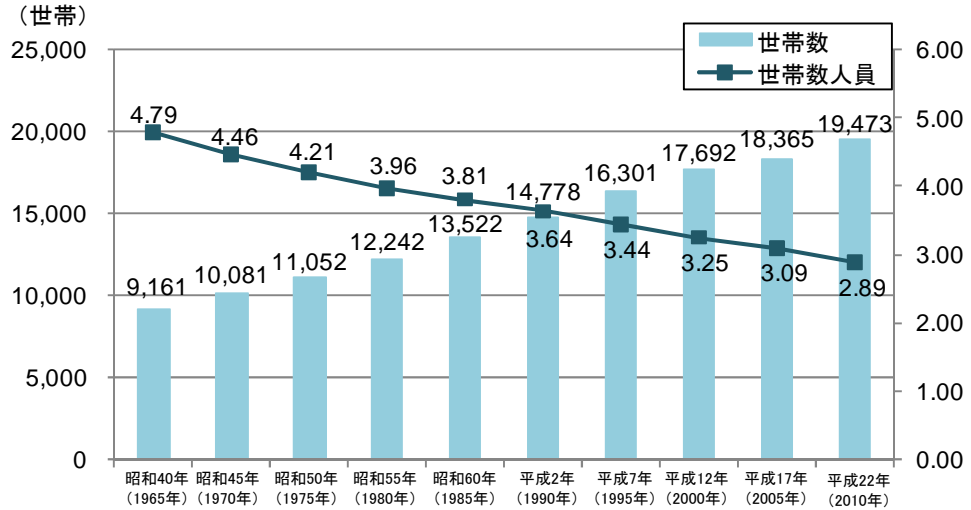


「国勢調査」(各年10月1日現在)をもとに作成

●世帯の小規模化

国勢調査によると、世帯の特性として、世帯数は年々増加している反面、世帯あたりの人員は徐々に減少しています。昭和45年（1970年）に4.46人であったものが、平成22年（2010年）には2.89人と約6割になっており、世帯の小規模化が進んでいます。

羽生市の世帯数及び世帯あたり人員の推移



「国勢調査」(各年10月1日現在)をもとに作成

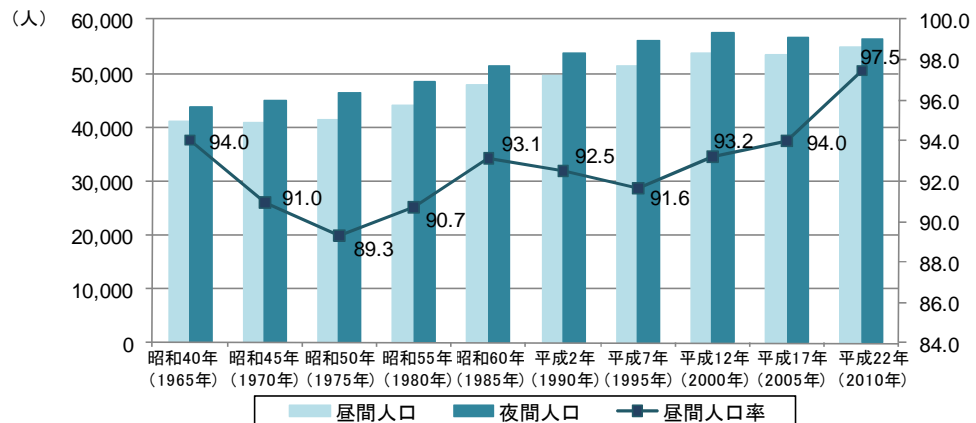
●通勤・通学などの状況

国勢調査によると、近年、夜間人口は減少傾向にありますが、昼間人口は増加傾向にあります。昼間人口比率*は、昭和50年（1975年）には89.3%まで減少しましたが、これ以降徐々に高くなり、平成22年（2010年）には97.5%となっています。

また、通勤・通学状況をみると、流出先は東京都が最も多くなっています。県内では加須市、行田市との流入出が多くなっており、また、群馬県との流入出も目立ちます。

*昼間人口比率は、夜間人口に対する昼間人口の割合のことで、昼間人口比率が100%から小さくなるほど、多くの方が、昼間は市外に通勤・通学する生活を送っていることを表しています。

羽生市の昼間人口比率の推移



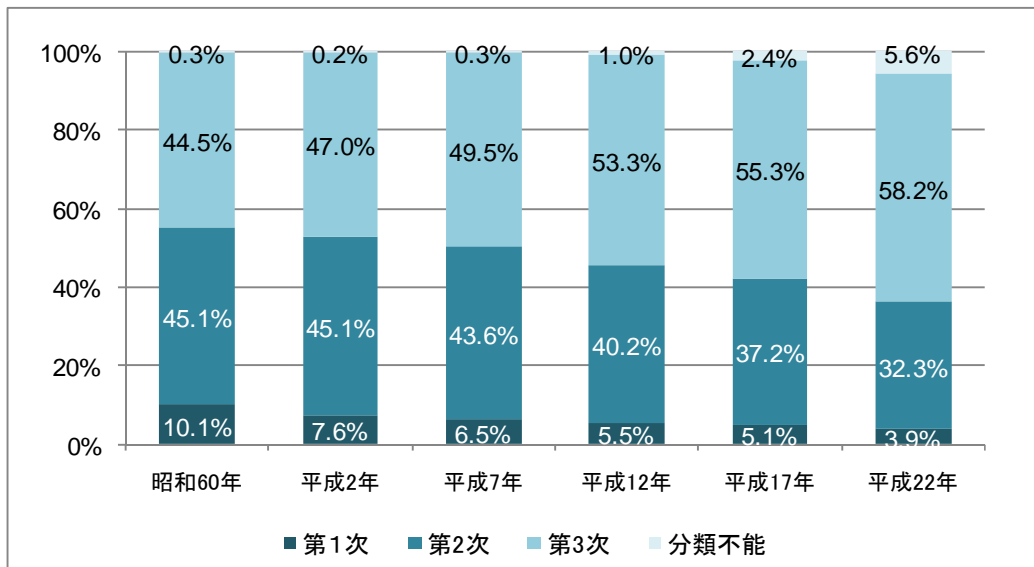
「国勢調査」(各年10月1日現在)をもとに作成

(5)産業の状況

●産業別就業人口の推移

国勢調査によると、産業別就業者の割合は、平成22年（2010年）では、第1次産業が3.9%、第2次産業が32.3%、第3次産業が58.2%となっており、第1次及び第2次産業の割合が低下し、第3次産業の割合は上昇しています。

農業や製造業などの就業者の減少と、サービス部門の就業者の増加により、産業構造がソフト化・サービス化傾向にあることがうかがえます。

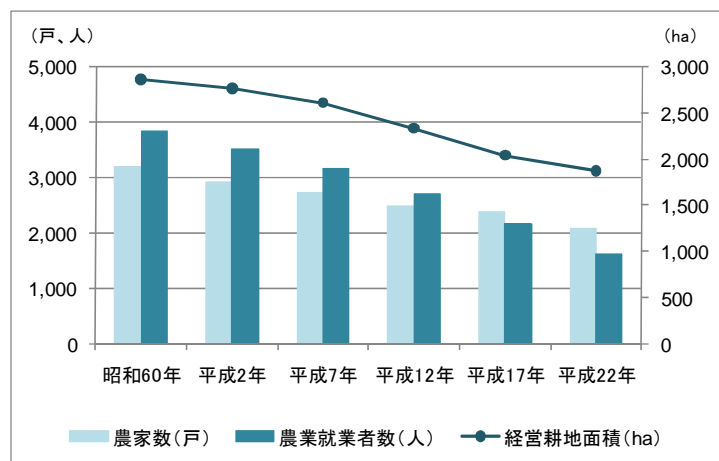


「国勢調査」（各年10月1日現在）をもとに作成

●農業

農林業センサスによると、農家数、経営耕地面積及び農業就業者数は減少傾向にあります。

小規模農家の減少が著しく、反面、大規模農家及びその耕作面積は増加しており、耕作地の集約化が進んでいます。

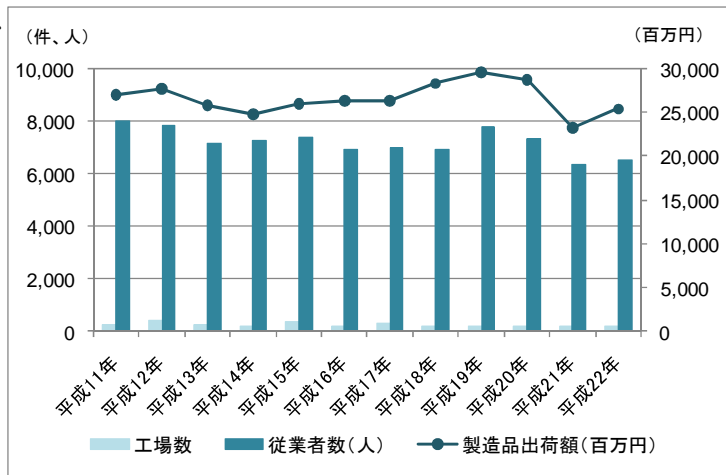


「農林業センサス」（各年2月1日現在）をもとに作成

●工業

工業統計調査によると、工場数、従業員数は減少傾向にあります。

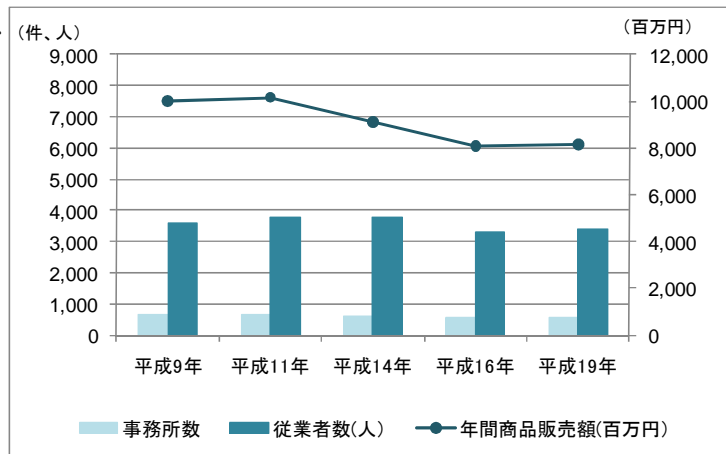
製造品出荷額は、近年増加傾向で推移していましたが、平成19年（2007年）をピークに減少傾向を示しています。



「工業統計調査」(各年12月31日現在)をもとに作成

●商業

商業統計調査によると、事業所数、従業者数、年間商品販売額ともに減少傾向にありましたが、平成19年（2007年）に大型ショッピングモールが南部地域にオープンしたことから、増加に転じることが見込まれます。



「商業統計調査」(各年6月1日現在)をもとに作成

●観光

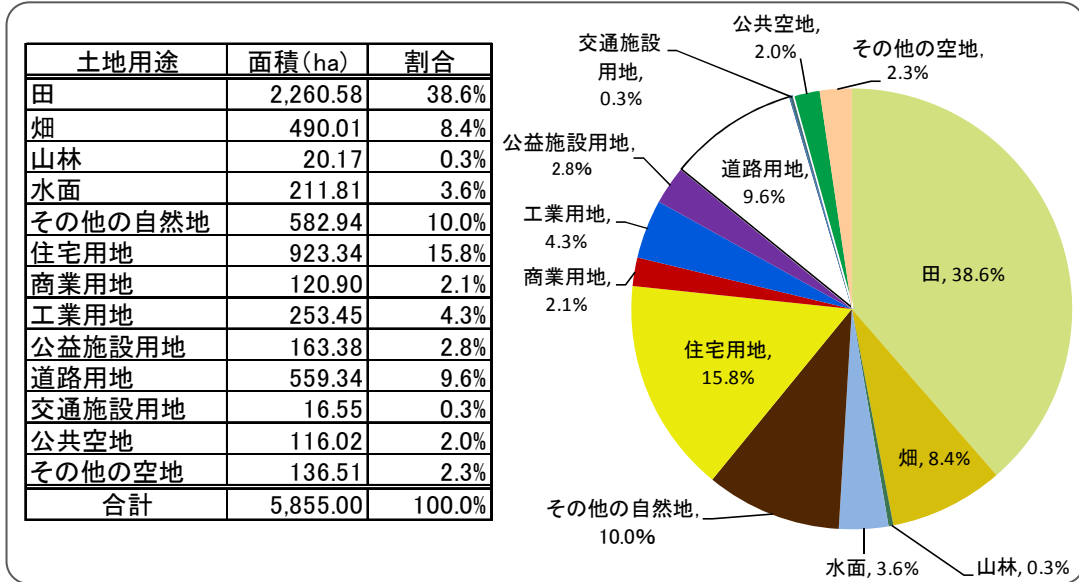
観光資源として、全国唯一のムジナモ自生地である宝蔵寺沼及び県営さいたま水族館を敷地内に有する県営羽生水郷公園や、三田ヶ谷農林公園（キヤッセ羽生）、羽生スカイスポーツ公園、大天白公園、小説「田舎教師」ゆかりの史跡などがあります。また、雄大な利根川の流れと共に四季折々の草花など美しい自然も多く、季節ごとに各種イベントが実施されています。

(6)土地利用の状況

1) 市全体の土地利用現況

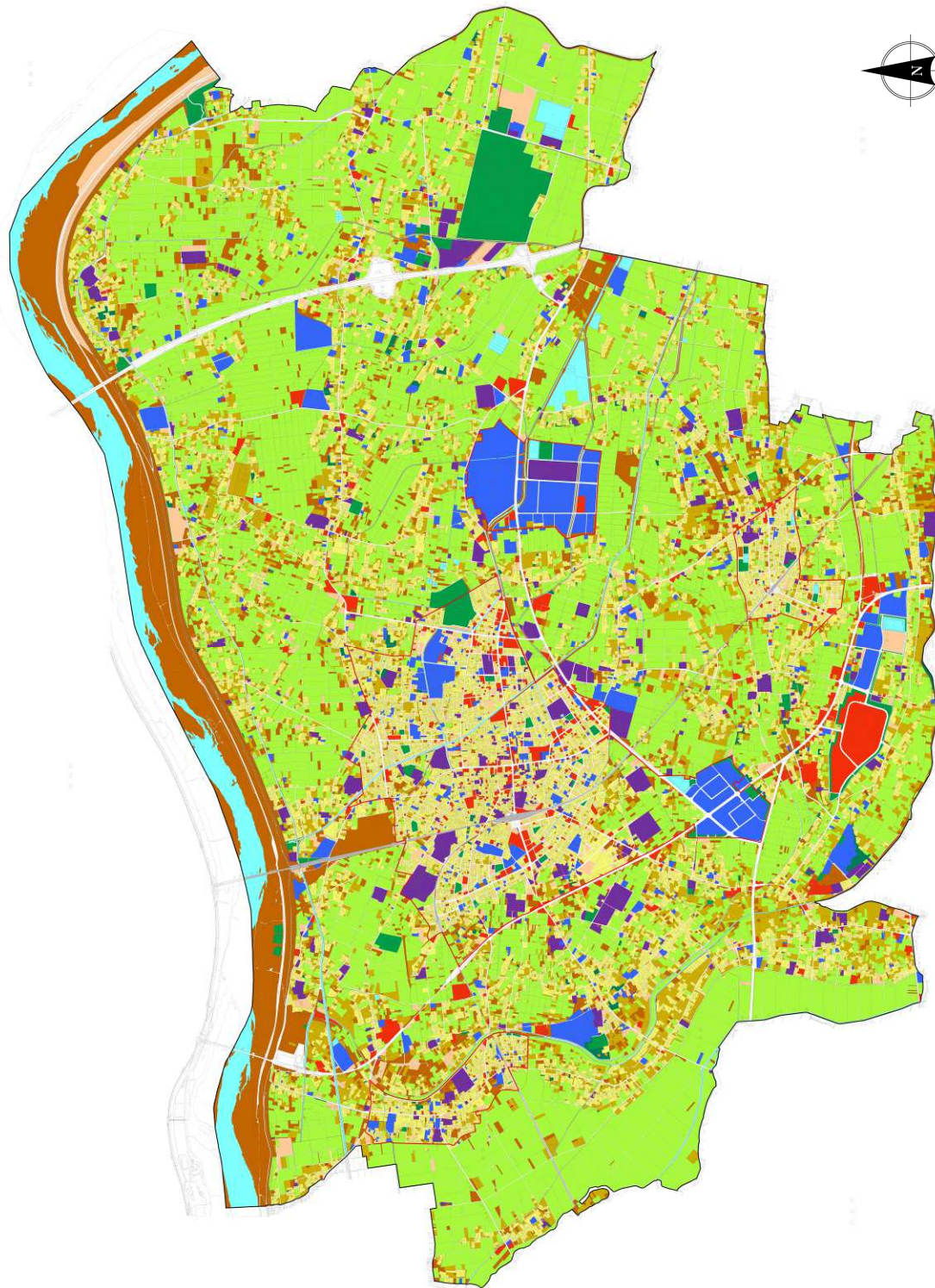
土地利用は、田が 38.6%と最も高い割合を示しており、畑と併せると約半数が農地となっています。
















次いで住宅用地が 15.8%、その他の自然地が 10.0%となっています。



「平成 22 年（2010 年）都市計画基礎調査」をもとに作成

平成 22 年度 (2010 年) 羽生市全域



- | | | |
|---|--|--|
|  田 |  住宅用地 |  交通施設用地 |
|  畑 |  商業用地 |  公共空地 |
|  山林 |  工業用地 |  その他の空地 |
|  水面 |  公益施設用地 |  行政界 |
|  その他の自然地 |  道路用地 |  市街化区域 |

「平成 22 年 (2010 年) 都市計画基礎調査」をもとに作成

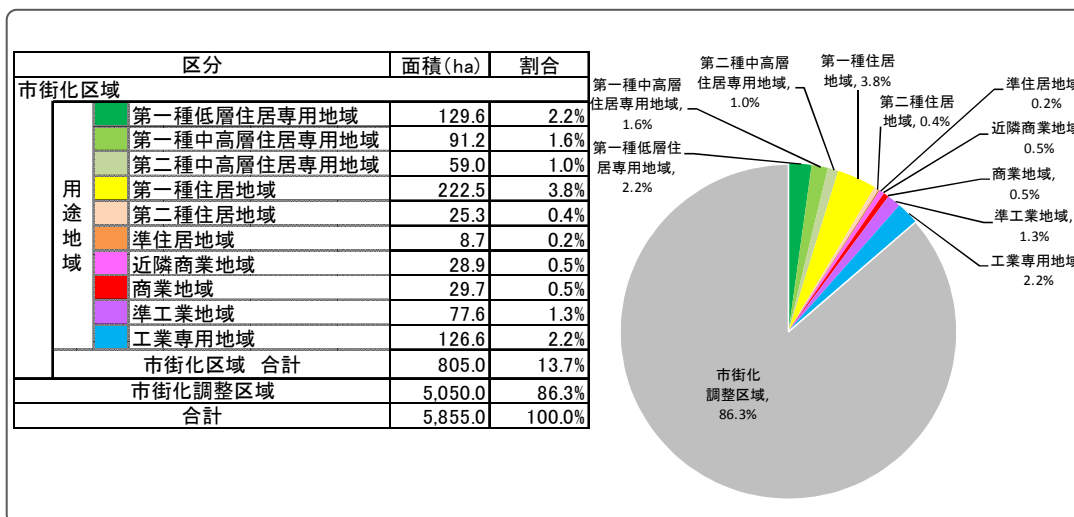
2) 市街化区域

市街化区域面積は、平成 24 年(2012 年) 3 月 31 日現在で約 805ha であり、市域面積約 5,855ha の約 13.7%を占めています。

●用途地域

用途地域は、平成 24 年(2012 年) 3 月 31 日現在、10 種類が指定されており、第一種住居地域の割合が最も高くなっています。

また、防火・準防火地域は約 4.3ha 指定されています。



まちづくり政策課資料をもとに作成

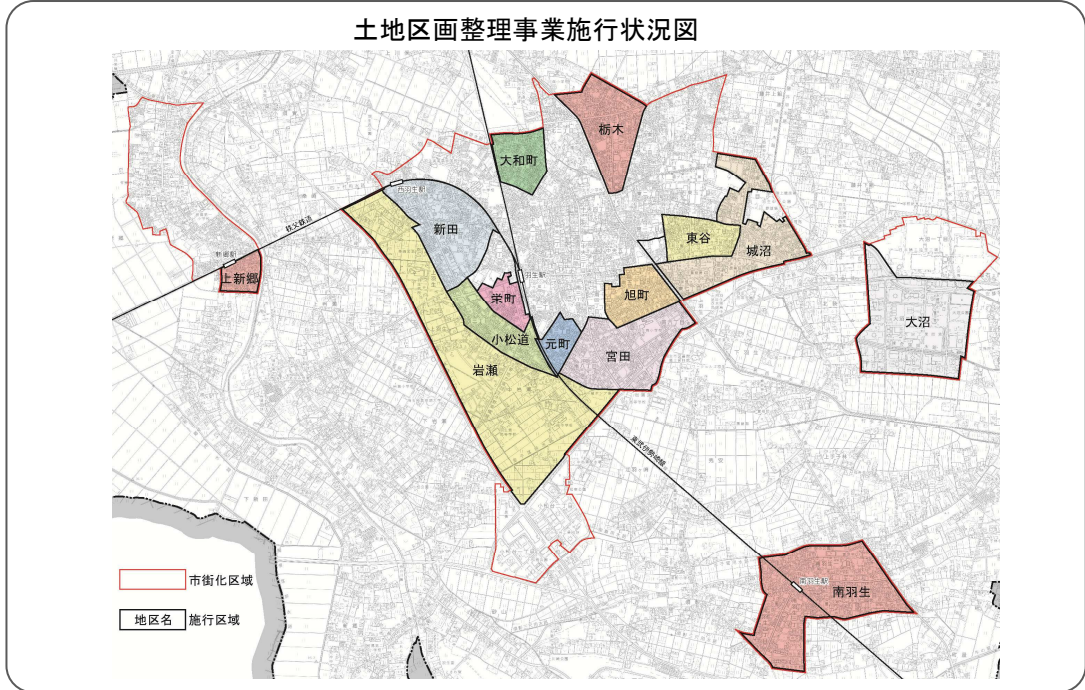
●市街地整備の状況

本市は、昭和 30 年代から積極的に土地区画整理事業を実施し、市街地の施行地区面積の合計（施行中を含む）は、市街化区域面積の約 57.8%となっています。

土地区画整理事業施行地区一覧（平成 24 年（2012 年）3 月 31 日現在）

地区	施行者	面積 (ha)	事業年度
栄町	市	8.42	昭和 32 年～昭和 34 年
元町	市	7.14	昭和 35 年～昭和 37 年
小松道	市	18.54	昭和 37 年～昭和 39 年
大和町	市	14.53	昭和 40 年～昭和 41 年
上新郷	組合	6.82	昭和 41 年～昭和 48 年
旭町	市	15.74	昭和 43 年～昭和 45 年
東谷	市	14.34	昭和 43 年～昭和 45 年
新田	市	36.07	昭和 46 年～昭和 51 年
宮田	市	38.40	昭和 50 年～昭和 62 年
城沼	市	39.35	昭和 50 年～昭和 60 年
栃木	市	28.05	昭和 52 年～昭和 62 年
大沼	市	60.65	昭和 54 年～昭和 60 年
南羽生	市	63.88	昭和 60 年～平成 18 年
岩瀬	組合	113.23	平成 8 年～（施行中）

土地区画整理事業施行状況図



まちづくり政策課資料をもとに作成

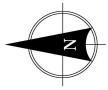
●地区計画の状況

土地区画整理事業などにより基盤整備された地区において、良好な環境を保全し、より住み良いまちにするため、地区の特性を活かした地区計画が平成 24 年(2012 年)3月 31 日現在、南羽生地区、岩瀬地区、川崎産業団地の 3 地区において決定されています。

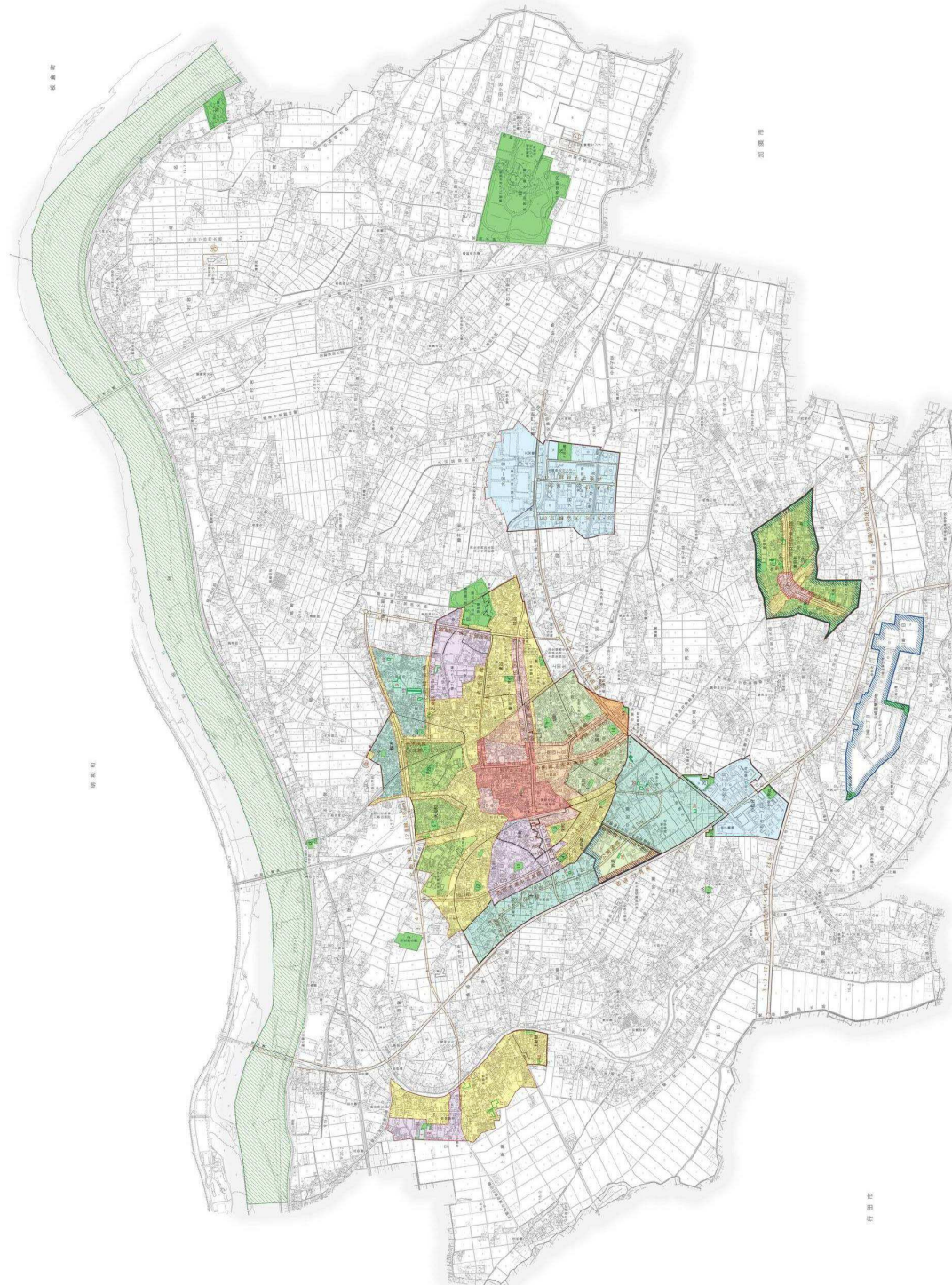
3) 市街化調整区域

本市の東西には市街化区域を取り囲むように市街化調整区域(面積約 5,050ha)が指定されており、市域面積の約 86.3%を占めています。平成 24 年(2012 年)5月現在、農業振興地域の面積は約 4,878ha、農用地の面積は約 2,197ha となっています。

羽生市都市計画図



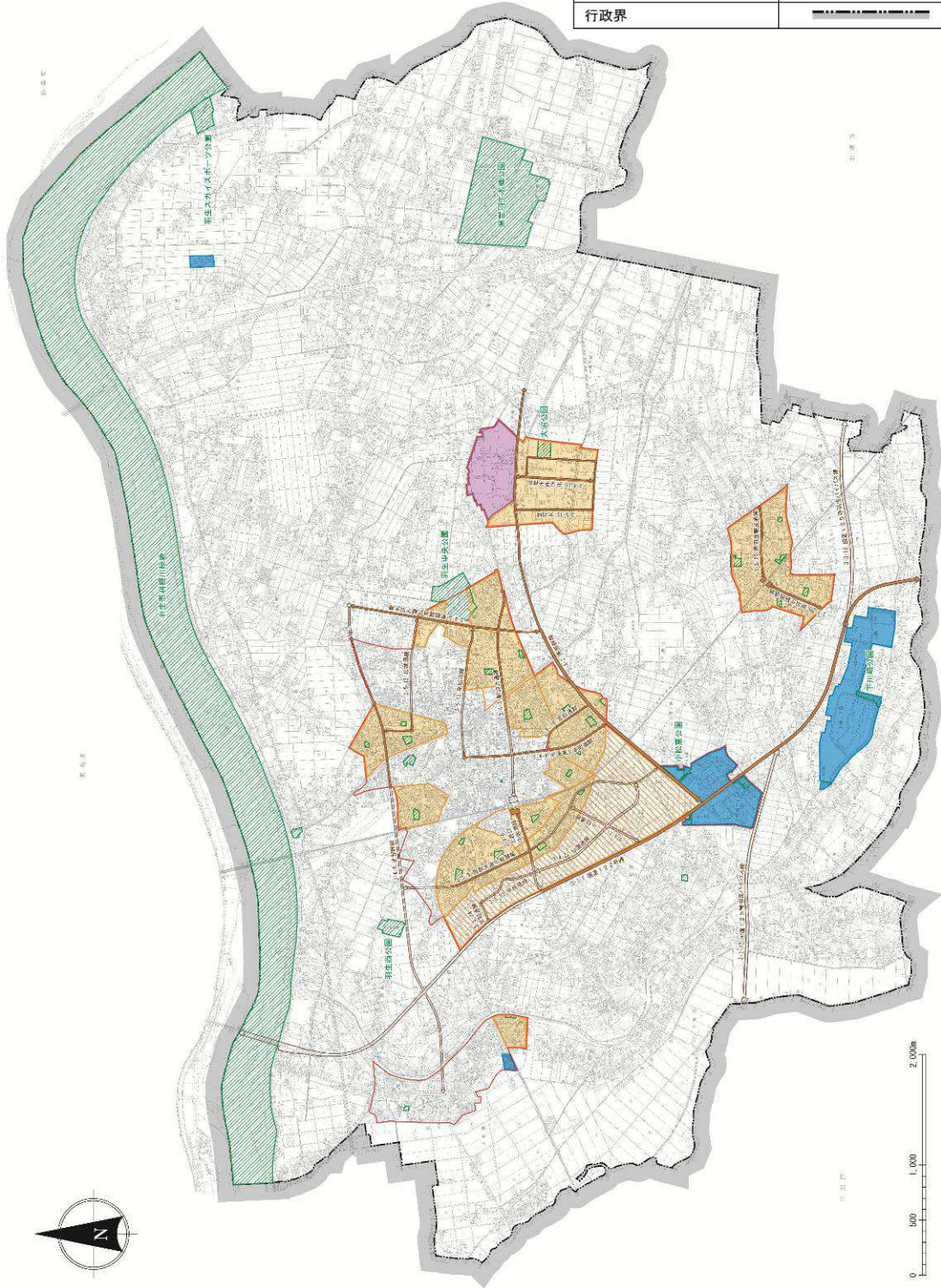
凡				例			
彩色	種別	面積	容積率	彩色	種別	面積	備考
—	市町村界	5,385.5ha			都市計画道路		
	市街化区域	980.5ha			立体交差		
	第一種低層住居専用地域	98.5ha	20		都市公園		
	第一種中高層住居専用地域	88.72ha	25		都市計画緑地	424.3ha	
	第二種中高層住居専用地域	13.7ha	25		準防火地域	4.3ha	
	第一種住居地域	302.5ha	20		地区計画区域	62.9ha	高層住居区
	第二種住居地域	215.3ha	20		生産緑地区域	18.2ha	旧市街区
	準住居地域	8.7ha	20		生産緑地区域	41.7ha	川島産量調整地区
	近隣商業地域	28.9ha	20		ごみ焼却場		
	漁業地域	29.7ha	20		汚物処理場		
	準工業地域	77.6ha	20		遊場		
	工業専用地域	148.07ha	20		区画整理区域		
	市街化調整区域	1,279.9ha					
	市街化調整区域	1,284.2ha					



「平成 23 年（2011 年）3 月 31 日現在」

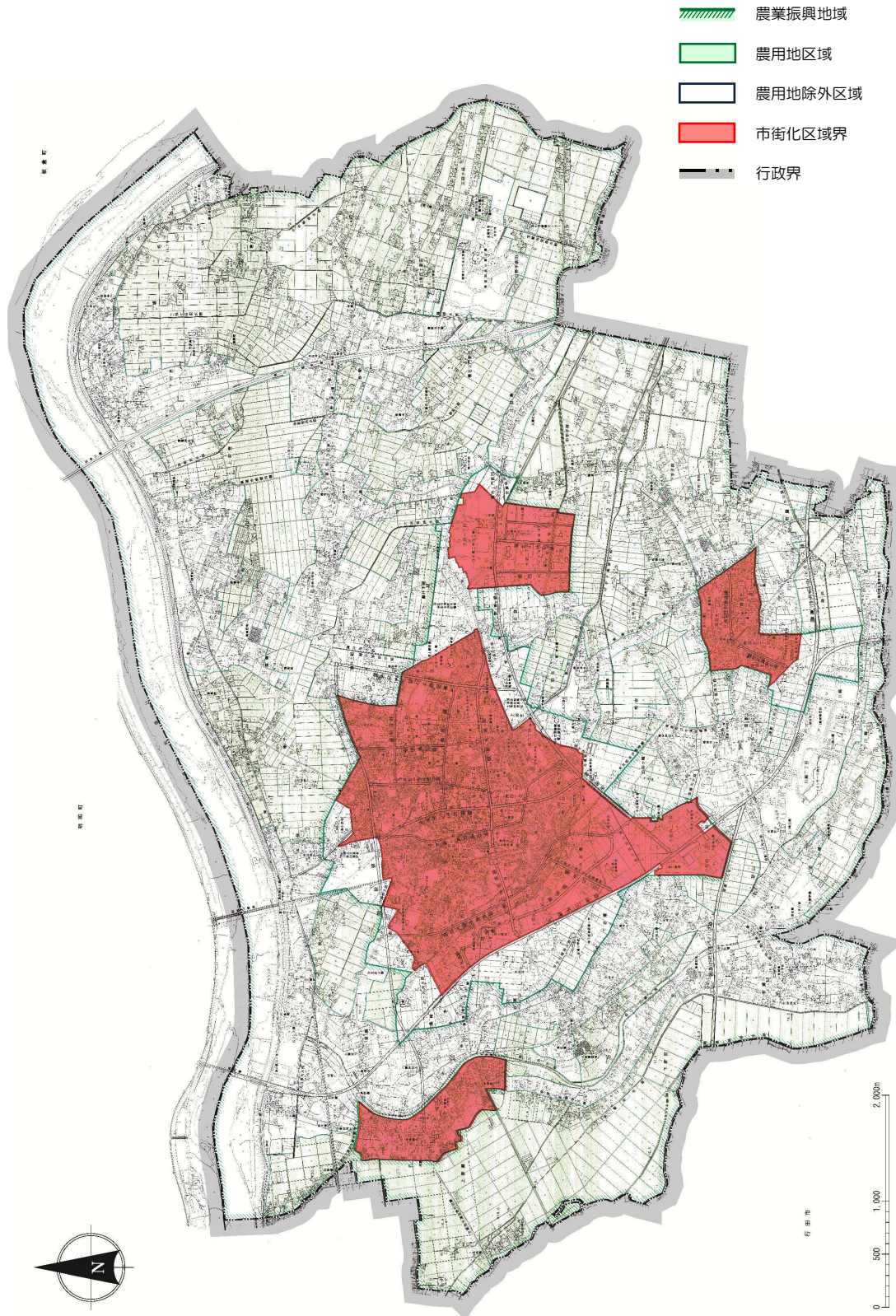
市街地開発事業等実施状況図

凡 例			
区 分	計 画	実 施 中	完 了
市街地開発事業等			
市街化区域内の1ha以上の開発行為			
1ha以上の公的開発			
都市公園			
都市計画道路 (改良済)			
都市計画道路 (未改良)			
市街化区域界			
行政界			



「平成 22 年（2010 年）都市計画基礎調査」をもとに作成

農業振興地域及び農用地区域図

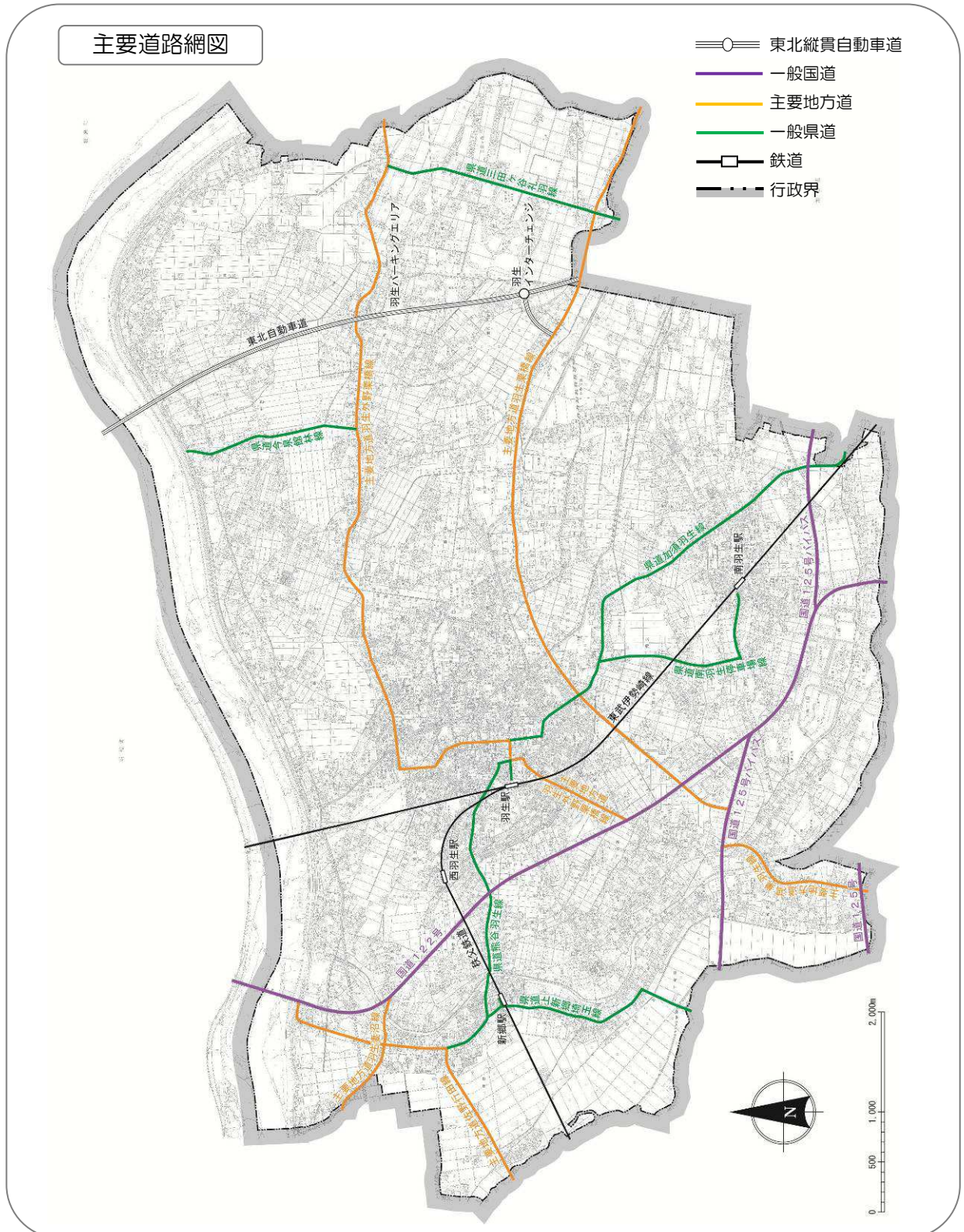


「農業振興地域土地利用計画図」(平成 20 年 (2008 年) 3 月 1 日現在) をもとに作成

(7)交通基盤施設の状況

●国道・県道の整備状況

本市は広域的な大動脈である東北縦貫自動車道に羽生インターチェンジが設置され、これに接続する主要地方道羽生栗橋線（都市計画道路3・3・2南部幹線）は概ね完了しており、幹線道路ネットワーク形成の基幹となる国道122号及び125号バイパスの4車線化、並びに北部幹線については現在整備中です。



埼玉県行田県土整備事務所管内図をもとに作成

●鉄道

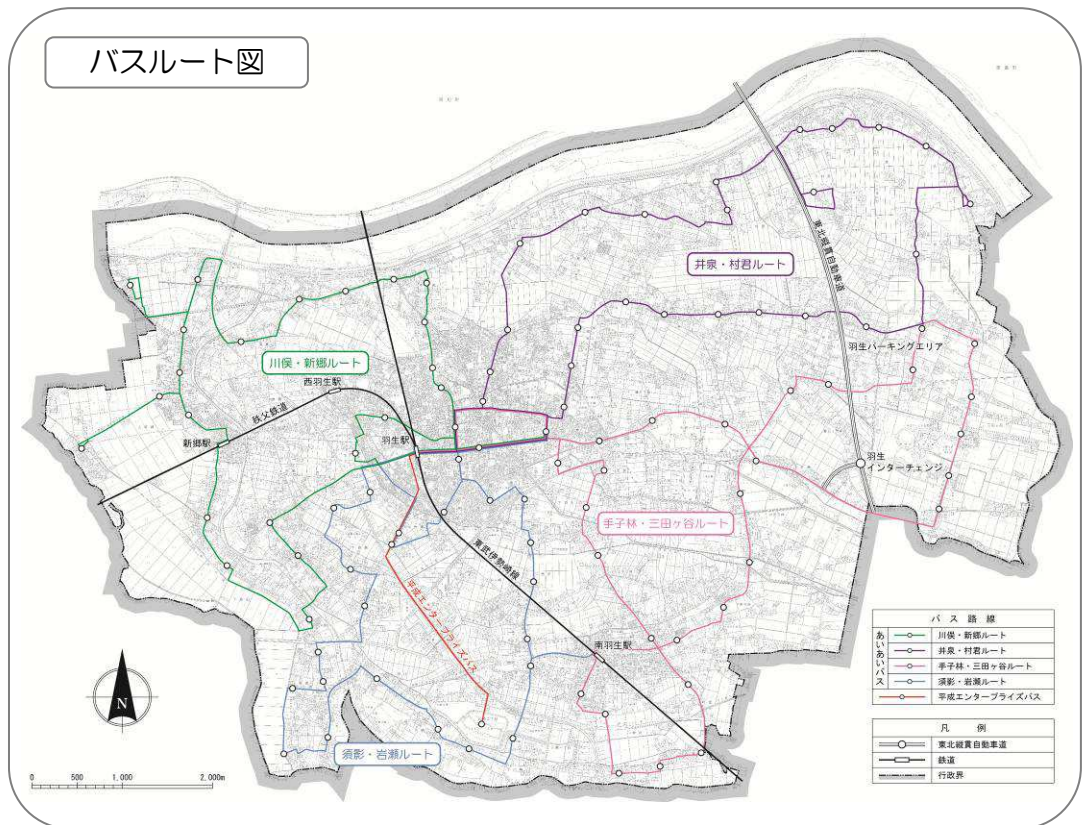
本市には東武伊勢崎線と秩父鉄道の2路線があり、4駅が設置されています。各鉄道駅の乗降客数は、東武伊勢崎線羽生駅が一番多く、平成22年度(2010年度)の1日当たりの平均乗降客数は、14,229人となっています。また、秩父鉄道の羽生駅は4,946人となっています。

東武伊勢崎線	1日平均乗車人員	秩父鉄道	1日平均乗車人員
羽生駅	14,229人	羽生駅	4,946人
南羽生駅	3,701人	西羽生駅	347人
		新郷駅	364人

「平成23年(2011年)埼玉県統計年鑑」をもとに作成

●バス

本市においては4ルートのあい・あいバス(羽生市福祉バス)が運行されており、バスの利用者数は、平成23年度(2011年度)では年間8,259人となっていますが、近年減少傾向にあります。



地域振興課資料をもとに作成

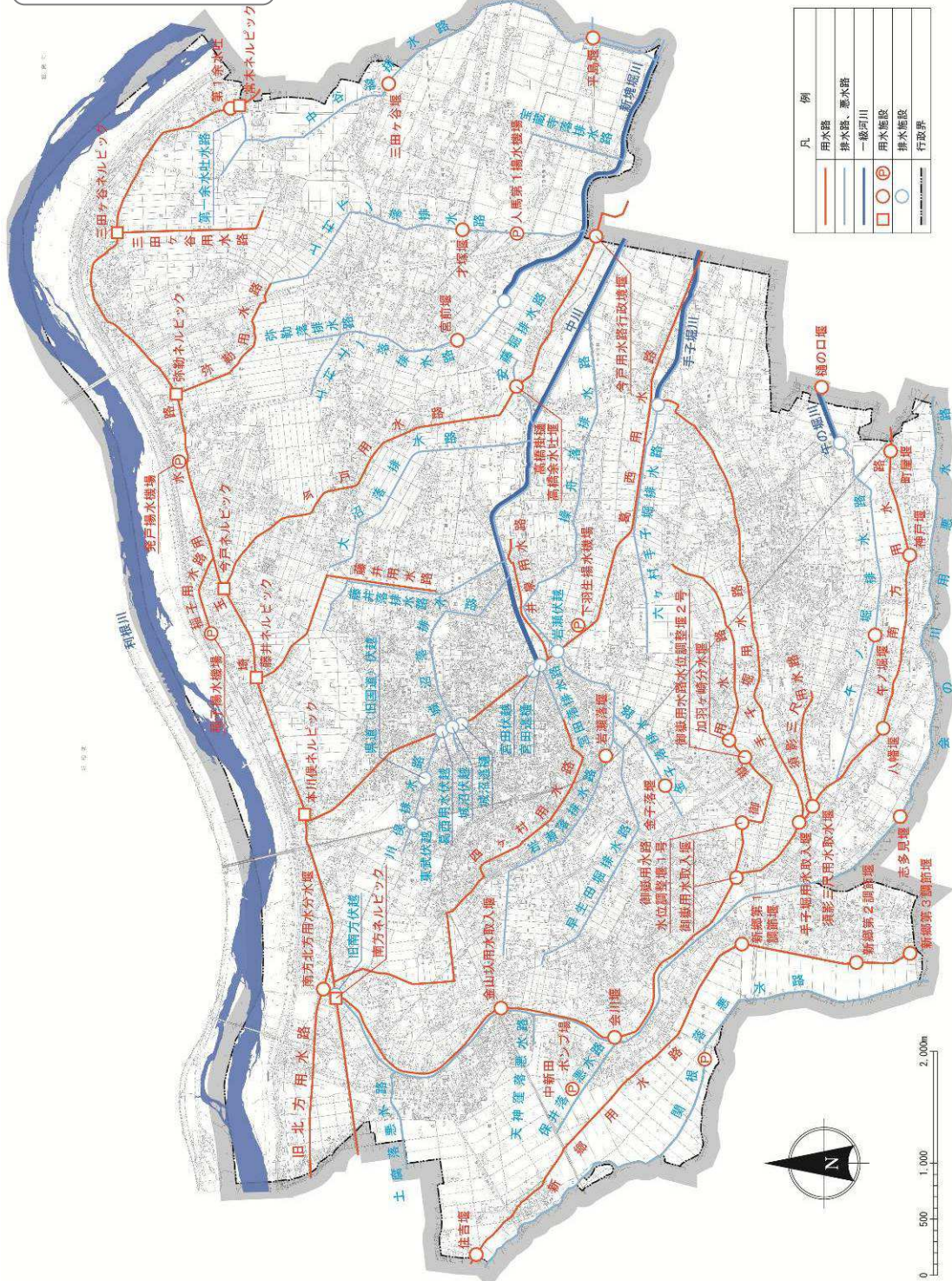
●河川・水路

本市は、河川や水路が網の目状に張りめぐらされており、都市の骨格を形成する重要な要素となっています。

河川は、主に、市北側に利根川、市の中央部を起点に東方に向け中川が流れています。

また水路は、主なものとして、利根川と平行に市の北側に埼玉用水路、それを起点に葛西用水路が市の中央部を南下しています。

河川・水路現況図



各土地改良区管理区域図をもとに作成

●下水道

本市の污水管整備率は、平成 24 年（2012 年）3 月 31 日現在では、67.3%となっています。

また、水質浄化センター等の下水処理施設を効果的に運用するため、老朽化した施設の改築更新や施設の増築を行っています。

●上水道

本市の上水道については、昭和 34 年（1959 年）から給水を開始し、昭和 39 年（1964 年）から 7 次にわたる拡張事業を実施してきました。

安全・安心でおいしい水の供給とともに、漏水量の減少を図るため、耐震性のない石綿セメント管の布設替を平成 5 年（1993 年）から実施しており、平成 24 年（2012 年）3 月末で 81%の更新率となっています。

水源比率は、地下水 33%、県水 67%となっており、災害時や渇水時の対策のため自己水を確保し、バランスの維持を図っています。

●ごみ焼却ごみ処理場・汚物処理場

ごみ焼却ごみ処理場は、三田ヶ谷地区に清掃センターがありますが、老朽化が進んでおり、適正な維持管理に努めるとともに、新たな処理体制の確立が急務となっています。

汚物処理場は、下村君地区に汚泥再生処理センターが平成 17 年（2005 年）に新たに整備されました。

●都市防災施設

都市防災施設としては、平成 23 年（2011 年）9 月現在、指定避難所として公共施設 33 カ所、避難場所として都市公園 37 カ所が指定されています。

また、埼玉県では、大規模な地震等の災害が発生した場合に救命活動や物資輸送を行うための緊急輸送道路を定めており、本市には、第一次特定緊急輸送道路として東北縦貫自動車道、国道 122 号、国道 125 号バイパス、第一次緊急輸送道路として主要地方道羽生栗橋線、第二次緊急輸送道路として一般県道熊谷羽生線、一般県道三田ヶ谷礼羽線が位置づけられています。

(9)都市の現況の総括

今日の都市の現況は、これまでの都市づくりの積み重ねでもあります。

羽生市の都市づくりは、高度経済成長とともにスタートし、同時期に制定された都市計画法などにに基づき、各種制度を活用し、実情に即したまちづくりを進めてきた一方で、一部、課題も残されています。

今後、本格的な人口減少・少子高齢社会を迎える中で、改めて、本市のあるべき将来像を掲げ、都市づくりを行うべき段階にきています。

2 時代の潮流

(1)人口構造の変化

我が国の人口は、平成 16 年（2004 年）をピークに、戦後初めて減少に転じ、今後も人口減少は加速的に進行すると予測されています。

また、合計特殊出生率は人口維持に必要な水準をはるかに下回っており、高齢化率は急速に進み、一層の高齢化の進行が予測されています。

(2)社会のグローバル化とローカル化

地球規模で進行している市場経済活動の拡大と国際化といったグローバル化は「人」「モノ」「カネ」「情報」の交流の活性化により、日常生活や経済活動に幅広く作用しています。国際競争力を維持するための国外への企業流出など懸念事項もあります。

また、身近な環境の保全と地域の個性や特性をより発揮していこうとするローカルリズムとして、地域独自の環境・慣習・文化を守り、育てるために、地域独自のルール作りや固有性を維持していこうとする動きも見られます。

(3)高度情報ネットワーク社会の到来

ICT（情報通信技術）の飛躍的な進歩に伴い、企業活動はもとより市民生活においても、必要な情報を必要なときに送受信できる基盤が整い、生活、社会のあり方が変化しています。

市民生活でも、インターネットや携帯電話の普及により、それぞれのライフイベントに合わせた情報を得る選択肢の増加、行政区域を超えた新たなコミュニティの場が生み出されており、行政としても市民のニーズに合わせた情報発信やシステム構築が必要となります。

(4)価値観やライフスタイルの変化

社会・経済の成熟化に伴い、人々のニーズも多様化し、物質的な豊かさに加え、精神的な豊かさが求められています。

人々の価値観やライフスタイルは、ボランティアや NPO 活動といった市民の社会貢献活動、生涯学習需要の高まり、更なる多様化、個別化が予想されます。

(5)環境問題への対応の必要性の高まり

今日の環境問題は、大気汚染、河川の汚濁及び廃棄物の不法投棄などの身近な問題から、地球温暖化、酸性雨などの地球規模の問題まで幅広く、それらの環境問題への意識が高まっており、産業活動だけでなく、市民活動においても、環境へ負荷の少ない資源循環型の取り組みが徐々に進められています。

(6)地域の自発的取り組みの進展

地方の役割と自主性の拡大を図り、地方自治体が自らの判断と責任において行政を運営していく地域主権への取り組みが進められてきました。

今後も地方自治体の果たす役割がますます重要になる中で、主体性、独自性を発揮し、地域の特性を活かした自発的な取り組みが求められています。

(7)安全・安心社会の構築への要請

東日本大震災をはじめ、各地で頻繁に発生する局地的な集中豪雨などの自然災害から、まちの安全性に対する要求が高まっています。建造物の耐震化や治水対策などの防災性を向上する取り組みとともに、地域コミュニティの重要性が再確認されています。

3 市民意向のまとめ

本都市計画マスタープランの策定にあたり、市民のまちづくりに対する考え方や意向を計画に反映していくため、市民アンケート調査とまちづくり懇談会を実施しました。

(1) 市民アンケート調査による市民意向

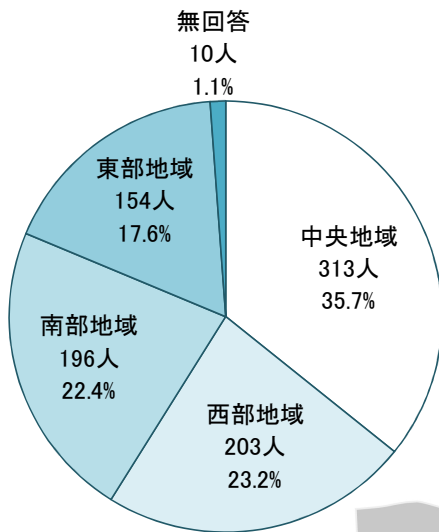
<市民アンケート調査概要>

実施期間：平成 23 年 9 月 14 日～9 月 30 日
調査対象：平成 23 年 8 月 15 日現在、住民基本台帳に登録されている市民のうち満 18 歳以上を無作為に 2,000 名抽出
調査方法：郵送による配布、回収
回収状況：発送数 2,000 通
回収数 876 通
回収率 43.8%

市民アンケート調査では、「住環境」、「産業」、「自然環境」、「道路」、「住民参加」について、回答頂きました。

地域別の集計では、ほとんどの設問で、回答の順位は同じでした。

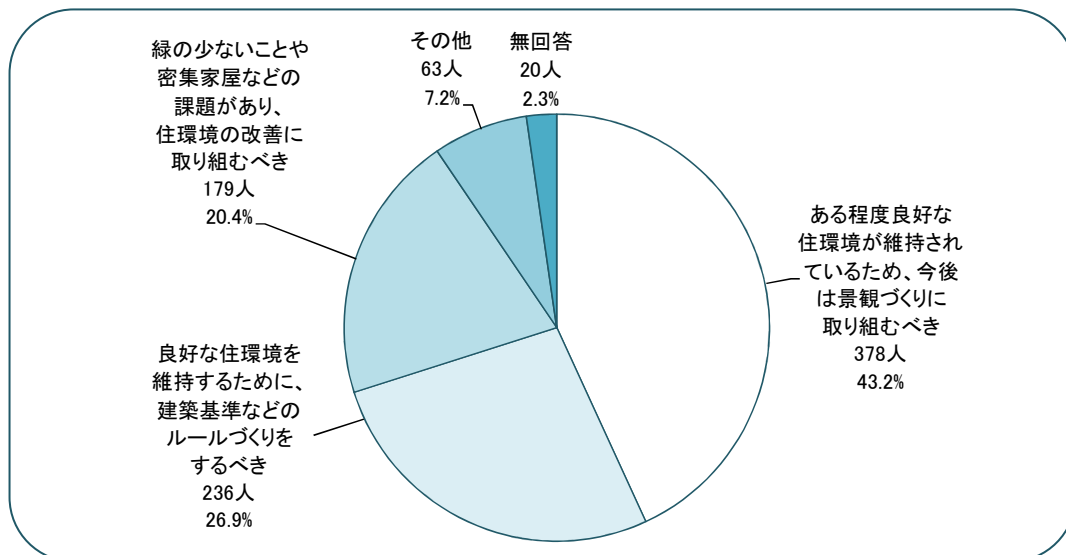
●居住地



1) 住環境について

●住環境のあり方

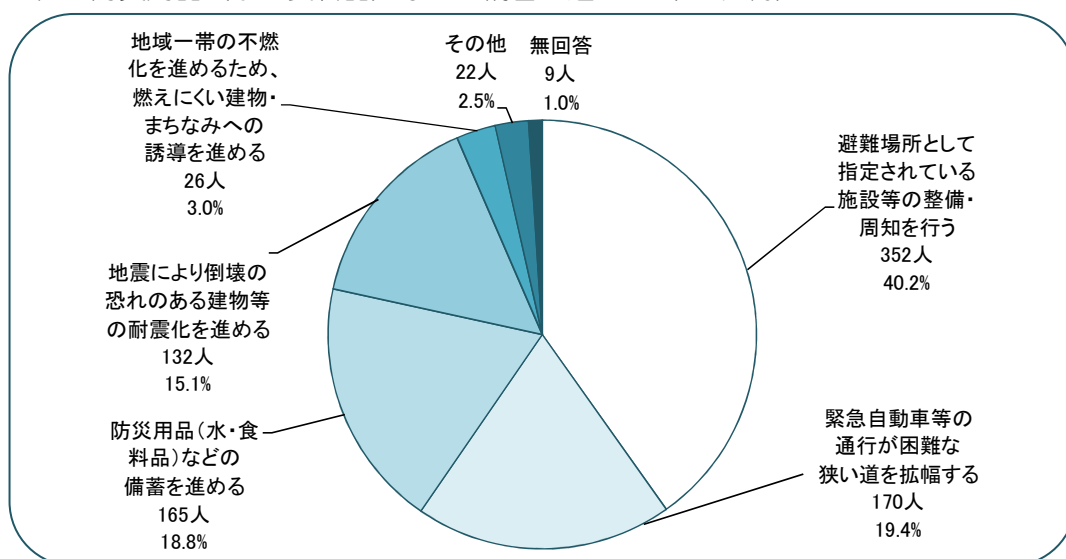
- 1位 ある程度良好な住環境が維持されているため、今後は景観づくりに取り組むべき (43.2%)
- 2位 良好な住環境を維持するために、建築基準などのルールづくりをするべき (26.9%)
- 3位 緑の少ないことや密集家屋などの課題があり、住環境の改善に取り組むべき (20.4%)



・中央地域は、「緑の少ないことや密集家屋などの課題があり、住環境の改善に取り組むべき」が2番目に多い意見でした。

●災害に強いまちづくり

- 1位 避難場所として指定されている施設等の整備・周知を行う (40.2%)
- 2位 緊急自動車等が通行困難な狭い道を拡幅する (19.4%)
- 3位 防災用品（水・食料品）などの備蓄を進める (18.8%)

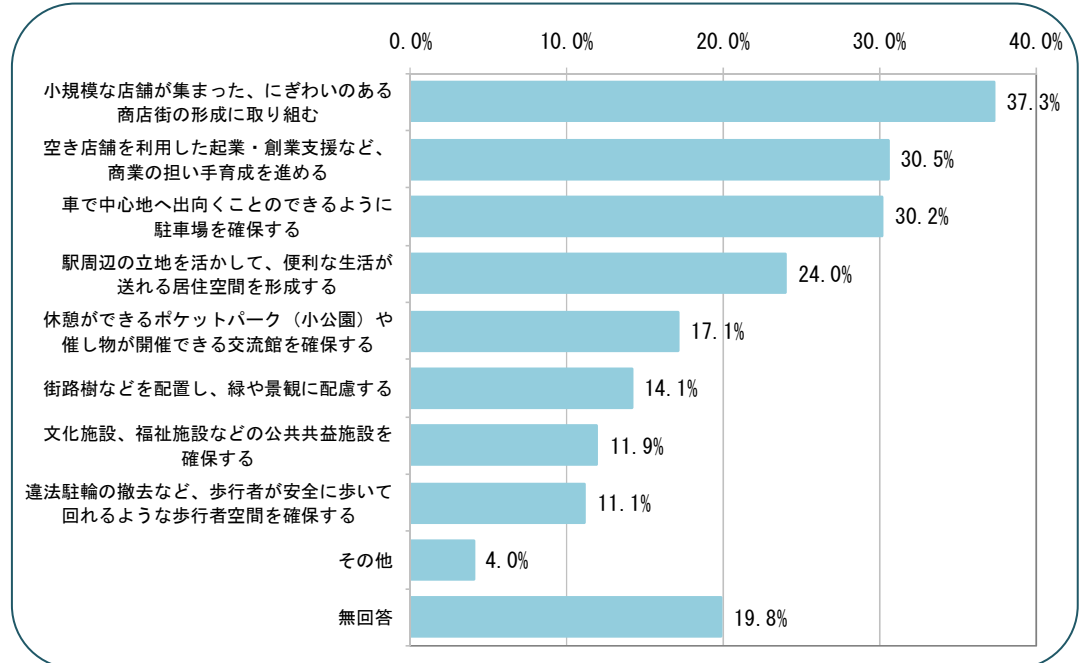


・中央地域は、「防災用品（水・食料品）などの備蓄を進める」が2番目に多い意見でした。

2) 産業について

●今後の中心市街地（羽生駅東口周辺）のあり方

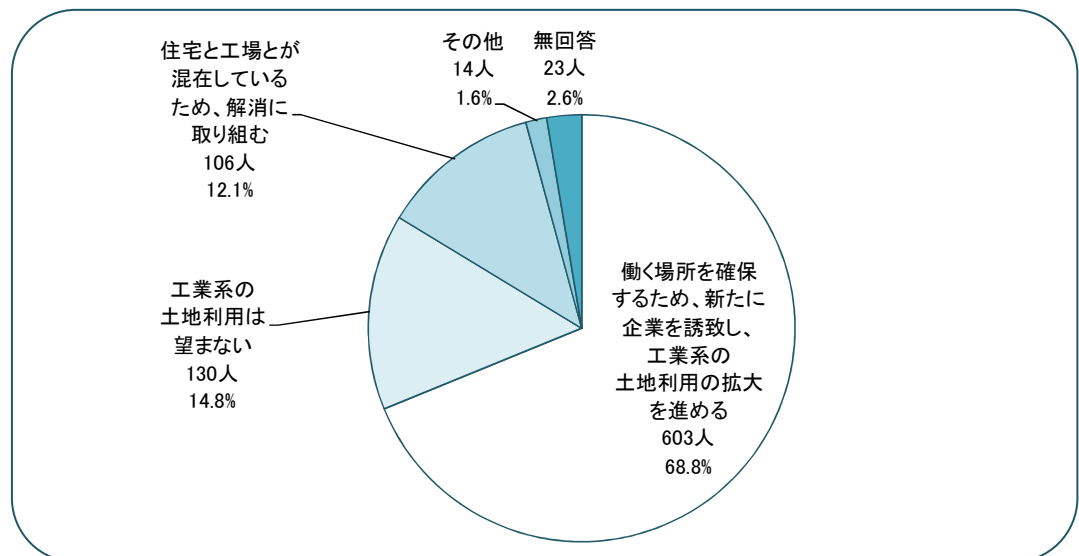
- 1位 小規模な店舗が集まった、にぎわいのある商店街の形成に取り組む(37.3%)
- 2位 空き店舗を利用した起業・創業支援など、商業の担い手育成を進める(30.5%)
- 3位 車で中心地へ出向くことのできるよう駐車場を確保する(30.2%)



・中央地域以外では、「駐車場を確保する」が2番目に多い意見でした。

●今後の工業のあり方

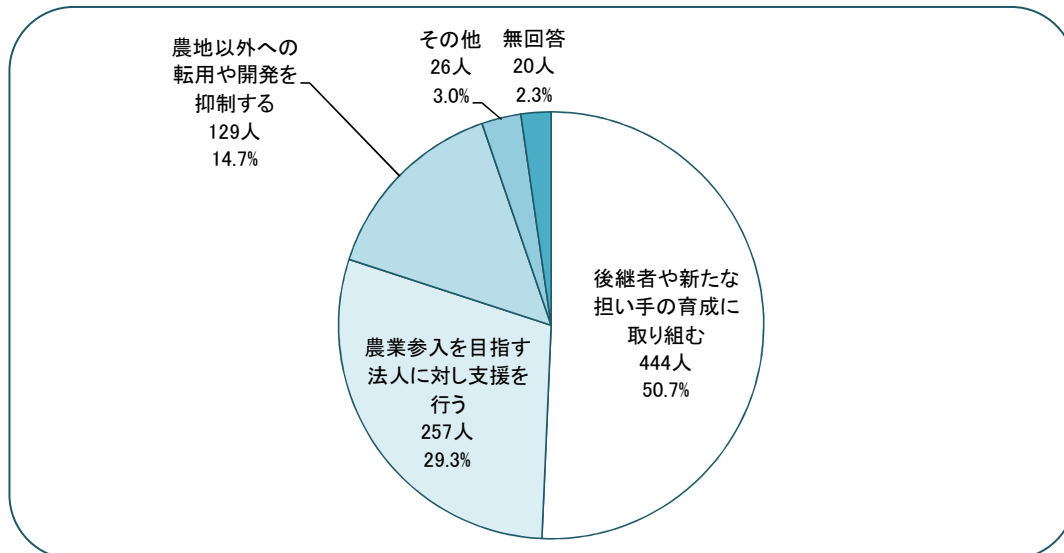
- 1位 働く場所を確保するため、新たに企業を誘致し、工業系の土地利用の拡大を進める(68.8%)
- 2位 工業系の土地利用は望まない(14.8%)
- 3位 住宅と工場とが混在しているため、解消に取り組む(12.1%)



・南部地域では、「住宅と工場とが混在しているため、解消に取り組む」が2番目に多い意見でした。

●今後の農地保全のあり方

- 1位 後継者や新たな担い手の育成に取り組む（50.7%）
- 2位 農業参入を目指す法人に対し支援を行う（29.3%）
- 3位 農地以外への転用や開発を抑制する（14.7%）

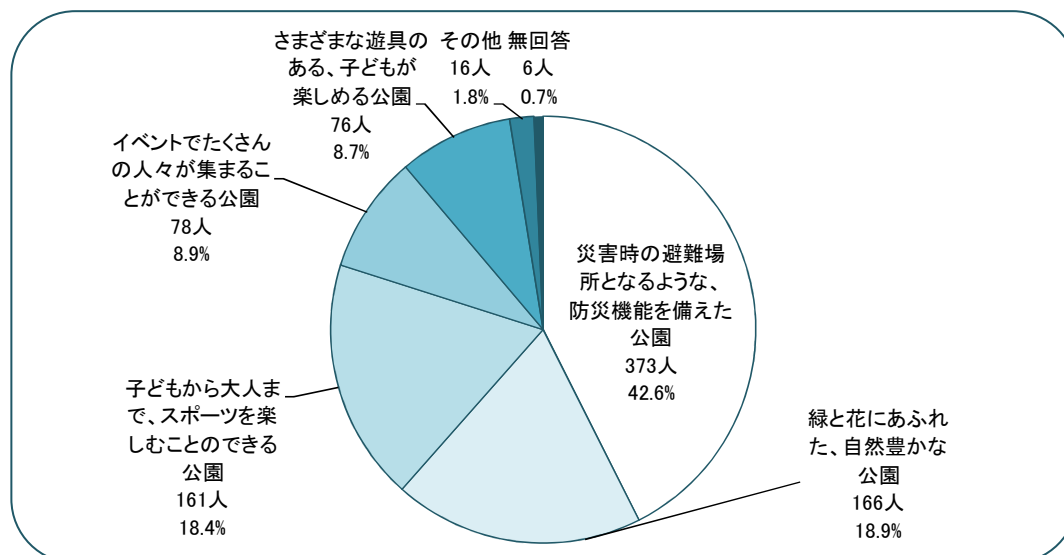


・全地域とも各項目の順位は同じでした。

3) 自然環境について

●今後の公園の整備

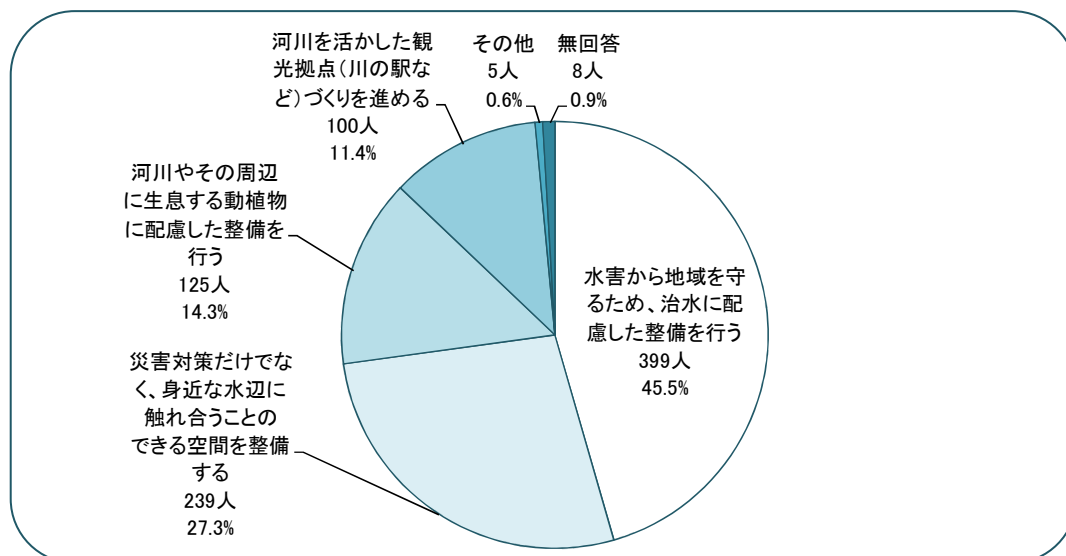
- 1位 災害時の避難場所となるような、防災機能を備えた公園（42.6%）
- 2位 緑と花にあふれた、自然豊かな公園（18.9%）
- 3位 子どもから大人まで、スポーツを楽しむことのできる公園（18.4%）



・南部地域、東部地域では、「スポーツを楽しむことのできる公園」が2番目に多い意見でした。

●今後の河川の整備

- 1位 水害から地域を守るため、治水に配慮した整備を行う（45.5%）
- 2位 災害対策だけでなく、身近な水辺に触れ合うことのできる空間を整備する（27.3%）
- 3位 河川やその周辺に生息する動植物に配慮した整備を行う（14.3%）

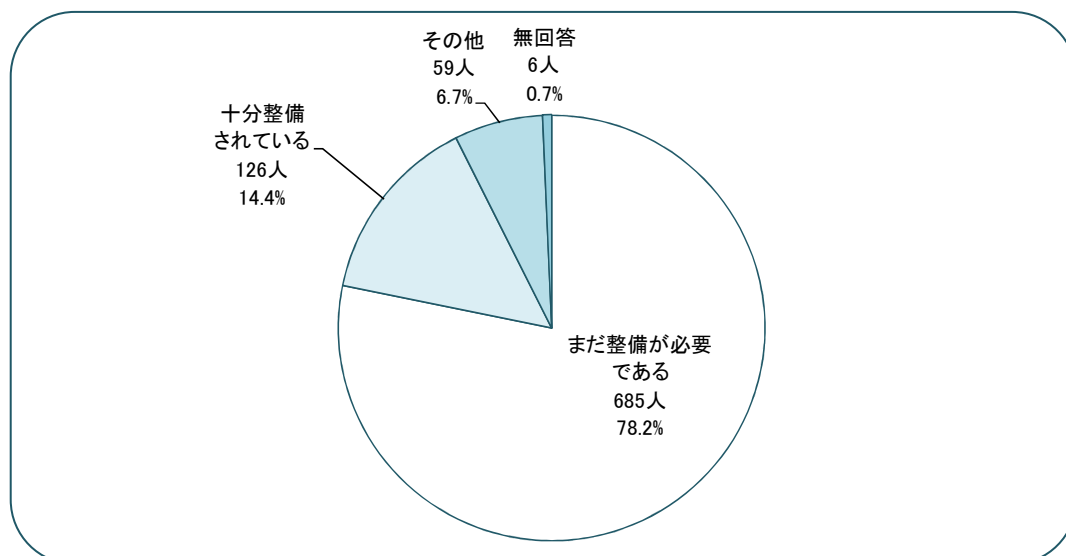


・中央地域では、「河川を活かした観光拠点づくりを進める」が3番目に多い意見でした。

4) 道路の整備について

●現在お住まいの地域の道路（車道・歩道）の整備状況

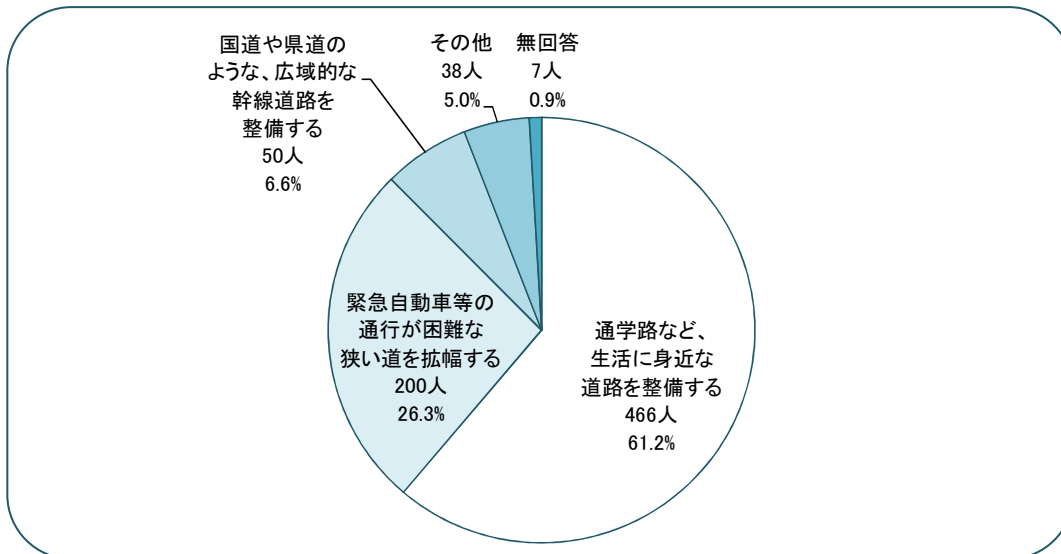
- 1位 まだ整備が必要である（78.2%）
- 2位 十分整備されている（14.4%）



・全地域とも「整備が必要である」が多くありました。

●今後の道路の整備状況について

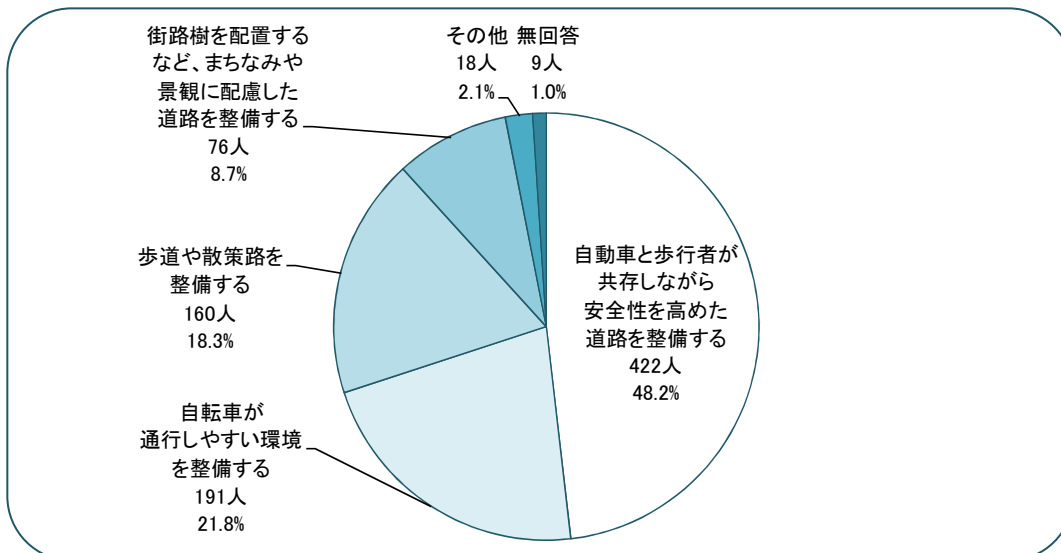
- 1位 通学路など、生活に身近な道路を整備する（61.2%）
- 2位 緊急自動車等の通行が困難な狭い道を拡幅する（26.3%）
- 3位 国道や県道のような、広域的な幹線道路を整備する（6.6%）



・全地域とも各項目の順位は同じでした。

●道路環境を向上させる上での方向性

- 1位 自動車と歩行者が共存しながら安全性を高めた道路を整備する（48.2%）
- 2位 自転車が行きやすい環境を整備する（21.8%）
- 3位 歩道や散策路を整備する（18.3%）

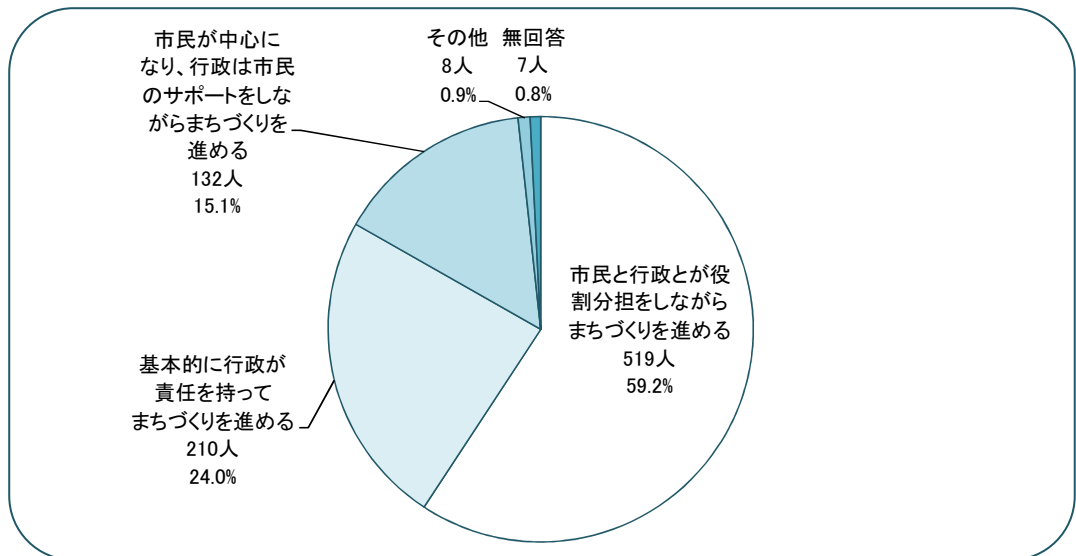


・全地域とも各項目の順位は同じでした。

5) 住民参加によるまちづくりについて

●これからのまちづくりにおける役割分担

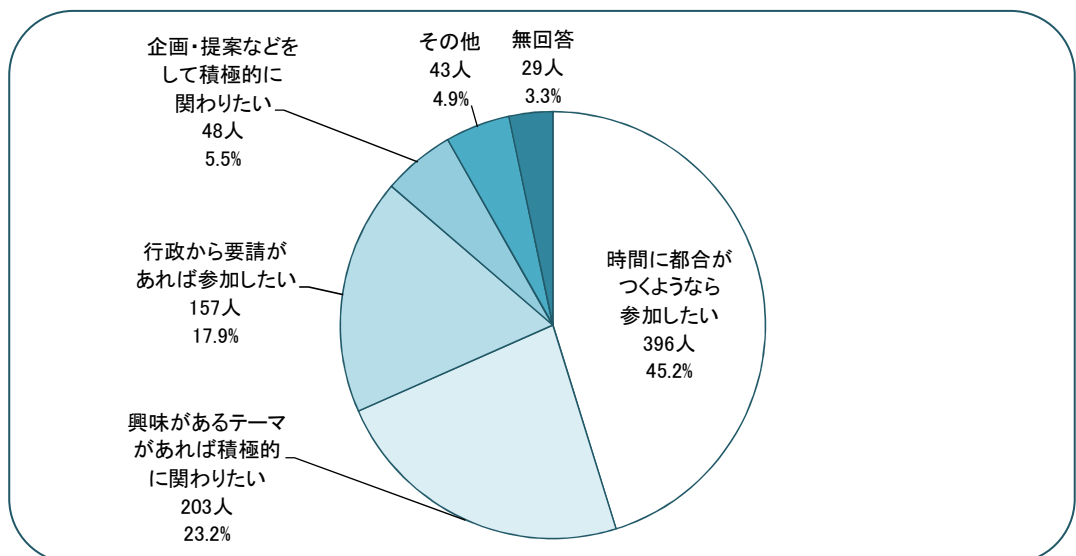
- 1位 市民と行政とが役割分担をしながらまちづくりを進める (59.2%)
- 2位 基本的に行政が責任を持ってまちづくりを進める (24.0%)
- 3位 市民が中心になり、行政は市民のサポートをしながらまちづくりを進める (15.1%)



・全地域とも各項目の順位は同じでした。

●今後のまちづくりへの参加

- 1位 時間に都合がつくようなら参加したい (45.2%)
- 2位 興味があるテーマがあれば積極的に関わりたい (23.2%)
- 3位 行政から要請があれば参加したい (17.9%)



・全地域とも各項目の順位は同じでした。


(2)まちづくり懇談会による市民意向

＜まちづくり懇談会概要＞	
開催日時	対象地域
第1回 平成23年10月28日(金) 第2回 平成23年11月4日(金) 各日午後7時～【全2回】	中央地域（羽生地区） 及び 西部地域（岩瀬・新郷・川俣地区）
第1回 平成23年10月31日(月) 第2回 平成23年11月7日(月) 各日午後7時～【全2回】	南部地域（南羽生・須影・手子林地区） 及び 東部地域（井泉・三田ヶ谷・村君地区）

開催場所：市民プラザ（2階大会議室）

内 容：第1回 地域の良い点、改善すべき点について
第2回 今後の重点課題について

検討会議の進め方：市内を4地域（中央地域、西部地域、南部地域、東部地域）に分け、中央地域に関しては、2グループとし、他の地域は各1グループの計5グループに分かれ、ワークショップを行いました。



＜各グループの検討結果＞

中央地域

【地域の現況】

- ・中央地域は、ほぼ全域が市街化区域で形成されており、市役所や本市の玄関口である羽生駅が位置し、行政・生活等の機能が集中しています。
- ・また、羽生駅及び市民プラザ周辺の中心市街地では、平成13年3月に中心市街地活性化基本計画が策定され、商業活性化等の対策を進めてきた地域です。

○羽生駅西口駅前の整備は進んでいるものの、東口駅前未整備であるため、快適で利便性の高い駅前の整備が望まれています。

○近年、大型商業施設が進出してきたことにより商店街の衰退が加速しているため、東口駅前とあわせた中心市街地の活性化が必要となります。

- ゲリラ豪雨などによる水害対策として、排水路や調節池の整備と合わせた中川の拡幅工事が望まれています。特に災害拠点となる市役所の周辺整備は重要課題です。
- 緑地や公園が不足しているところがあり、神社境内や空き地などを利用した公園の整備も望まれています。
- できることから取り組むという視点で、駅周辺において特産物をPRするとともに、アイデア商品の開発に取り組みながら、周辺住民とともに大型商業施設を利用する人々を中心市街地へ呼び込むことが重要となります。
- 市街地への交通手段となるバスは、利用しづらい環境にあるため、公共交通機関の再構築等により、駅周辺に人が集まりやすい体制づくりが必要となります。

西部地域

【地域の現況】

- ・西部地域は、河川沿いに集落地が形成され、周囲に農地が広がる中を国道 122 号が通り、西羽生駅や新郷駅の周囲に市街地が形成されている地域です。羽生駅西口に近接する岩瀬地区では、土地区画整理事業が進められています。
- 埼玉県北の玄関口となる国道 122 号の整備促進と沿道開発として、岩瀬地区の土地区画整理事業のスピードアップとともに、優良企業の誘致が必要と考えています。
- 災害時の被害軽減のために、情報伝達の迅速化、利根川の河川改修による水害に対する安全性の向上が重要となります。
- 地域内に広がる農地や屋敷林などの緑は、大雨の際に洪水を抑制する働きもあることから、緑の保全も重要となります。
- 周辺地域での大型商業施設の立地による交通量増加の問題も発生していることから、生活道路の安全性確保が重要となっています。

南部地域

【地域の現況】

- ・南部地域は、農地や集落地が広がる中に国道 122 号や国道 125 号バイパスが通り、南羽生駅を中心とした市街地が形成されている地域です。近年、大型商業施設が出来たことで、地域が明るくなるとともに買い物が便利になりました。
- ・一方では交通量の増加による様々な問題が発生しています。
- 「開発して企業誘致するところ」と「農地として保全するところ」を明確化し、財源確保を視野に入れた企業誘致を積極的に進めることが重要となります。
- 「農地として保全するところ」においては、農地や屋敷林などの緑を農業振興策や屋敷林維持策により保全することが重要となります。
- 豊かな自然環境を活用し、年間を通して人を呼び込むことができる仕組みや特産品などの販売ネットワークを作り、産業の活性化につなげることが重要となります。
- 大型商業施設の立地により周辺道路が整備された実績があることから、今後も民間活力を利用して、生活道路や排水路の整備、地域住民の交流の場を確保するなど、生活環境を改善させることが期待されています。

東部地域

【地域の現況】

- ・東部地域は、利根川に接し、水と緑の豊かな自然環境に恵まれています。利根川は、釣りをはじめサイクリングやウォーキングなど、レクリエーション空間として活用されています。また、地域内には県営羽生水郷公園、県営さいたま水族館、キヤッセ羽生、田舎教師、地ビール、ムジナモ等の観光資源が多く分布しています。本地域では、平地形状を利用した稲作栽培が盛んであり、屋敷林や田園の景観が農村風景を創出しています。

- 地域に多く残っている食や歴史・文化、自然生態系等の観光資源についてPR・宣伝を活発化させることで、来訪者の増加、地域及び市全域の活性化が期待できます。特に、住民が主体となって行政が支援する協働体制による取り組みが期待できます。
- 通学路の歩道の未整備、狭あい道路、路面破損道路等、道路の問題があります。
- 高齢者の移動や買い物、通院等への移動手段の確保が求められています。
- 農業後継者の減少による遊休農地の増加、農道・水路等の整備が不十分であるなど、継続的な農業を推進するための具体的な農業施策が望まれます。

4 都市づくりの主要課題

(1) 分野別の課題

「Ⅱ. 1. 都市の現況」、「Ⅱ. 2. 時代の潮流」及び「Ⅱ. 3. 市民意向のまとめ」をふまえ、次の3つの分野から本市における都市づくりの主要課題として取り上げます。

1) 都市構造構築に係る課題

① コンパクトシティの構築

今後も本市の人口減少が見込まれるなかで、地域コミュニティを重視しつつ中心市街地に都市的機能を集め、効率よく活用するコンパクトシティの実現が求められています。

そのため、新たに市街化区域の拡大を図り、都市的機能を分散させることよりも、既存の市街化区域内へ集約していくことが必要です。

また、市街化調整区域においては、集落機能の分散化が見受けられる一方で、過疎化が深刻化している既存集落も存在しており、地域コミュニティを維持するための対策が求められています。

② 拠点の形成

市の玄関口として羽生駅周辺の拠点整備や、市民生活を充実させる文化・レクリエーション、他都市からの来訪者を含めた観光など、本市を活性化させる機能を有した拠点形成が求められています。

③ 広域交流軸の形成

都心部へのアクセス性を強め、市民の活動を支援するとともに市のポテンシャルを高めるような広域交流軸の形成が必要です。

また、市民の広域な活動を支援するため、鉄道の輸送力強化、駅利用の利便性向上や市内の総合的な交通環境の充実が求められています。

2) 土地利用・市街地開発事業等に係る課題

① 安全性の高い市街地形成

市街化区域内の面的整備未実施エリアにおいては、道路・公園等の整備や建物の不燃化促進等により、安全性の高い市街地形成を図る必要があります。

② 良好な市街地環境の保持

市街地開発事業により整備された良好な市街地については、その環境を持続的なものとしていく必要があります。

③ 岩瀬土地区画整理事業の早期整備

事業進捗が当初予定よりも遅れている岩瀬土地区画整理事業は、早期に魅力ある住環境を形成する必要があります。

④多くの人が利用しやすい商業地の形成

羽生駅及び市民プラザ周辺の商業地については、高齢者をはじめ多くの人々が利用しやすい環境整備を図る必要があります。また、大規模商業施設の立地状況を踏まえた上で、中心市街地における都市機能の充実が望まれます。

⑤地域経済の活性化を目指した工業系・流通系土地利用の促進

就業の場の確保や都市の活力向上に資するよう、企業誘致の受け皿となる工業系・流通系土地利用の促進を図る必要があります。

⑥住工混在地区における適切な土地利用の誘導

住工混在地区については、住環境、操業環境の両面から将来的な土地利用のあり方を検討する必要があります。

⑦農地の保全

多面的な機能を担う農地・水路等については、適切な維持・管理により、良好な状態を保つ必要があります。

3)都市施設整備等に係る課題

①地域内の連携を強化する幹線道路の充実

本市には骨格となる鉄道（東武鉄道、秩父鉄道）や広域交通を担う幹線道路（国道122号、国道125号バイパス、主要地方道羽生栗橋線）が整備されており、その充実が求められています。

一方で、地域内の連携を強化する幹線道路の整備が十分でないため、その整備推進が求められています。

②日常生活を支える生活道路の整備・維持管理

日常生活、災害時の避難路など市民生活を支える生活道路は、安全な道路空間の確保が求められています。

③安全な歩行者・自転車の通行空間の創出

駅周辺の中心市街地では、回遊性を高めるような、安全で快適な歩行者・自転車空間の確保が求められています。

④河川・水路における水質改善及び水害への対策

本市は、河川・水路が多く、それらの水質改善及び集中豪雨による浸水被害への対策が求められています。

⑤市民の憩いの場の確保や災害時の避難所としての公園・緑地の多機能化

既存の公園・緑地の適切な維持管理、市街化区域内の公園が不足している地域における新規公園整備やオープンスペースの創出により、市民の憩いの場や災害時の避難場所としての多機能化を含めた空間の確保が求められています。

⑥豊富な水資源を生かした親水空間の形成

水辺に恵まれた環境ではあるが水に親しめる空間が少ないため、治水や生態系に配慮した親水性を確保した空間整備が求められています。

⑦地域の魅力を高める景観形成

本市は、駅を中心に商業地や住宅地が位置し、それを取り巻くように水田や屋敷林などの田園景観が広がり、多くの河川や水路が流れています。

このような特徴を活かしながら、住民が愛着を持って住み続けられるよう、良好な景観を守り育てることで、地域の魅力を高めることが求められています。

⑧地球環境に配慮した環境に優しいまちづくり

近年、記録的な猛暑や局地的な豪雨などの自然災害や、大気汚染やごみ問題など様々な環境問題が生じており、地球規模での自然環境保全が重視されています。特に地球温暖化を抑制するため、低炭素社会づくりが求められています。

また、ごみの発生抑制、資源の再利用・再資源化を推進するなど、環境への市民意識の高揚を図る必要があります。

(2)都市づくりの主要課題全体像

都市づくりの主要課題について、各々の対応策を導き出し、その全体的な体系を都市づくりの主要課題全体像として次のとおりまとめました。

都市づくりの主要課題全体像

●国における都市づくりの方向性（社会資本整備審議会・都市計画部会：平成21年6月）

- 基本的な方向
 - ・「課題対応・問題抑制型」の都市政策から「ビジョン実現型」の都市政策への転換
- 都市の将来ビジョンに関する共通の方針
 - ・「エコ・コンパクトシティ」の実現
 - ・安全で安心して暮らせるまちづくり
 - ・都市の国際競争力の強化と国際都市連携の推進
 - ・美しく魅力ある都市の実現

●近年の暮らしに求められていること

- 国民生活に関する世論調査（平成22年6月 内閣府）
 - ・「物の豊かさ」より「心の豊かさ」を重視する傾向が益々強まっている。

●これからの公共サービスに係る社会潮流

- 社会意識に関する世論調査（平成23年1月 内閣府）
 - ・できるものから民間企業・NPO等を活用するといった傾向が強まっている。

●市民アンケート調査の概要

- ・今後の住環境のあり方としては、良好な住環境の維持に向けて、景観づくりや建築基準などのルール作りを望む意向が多くあげられている。一方で中央地域では、住環境の改善に取り組むべきといった意向も他地域と比べて多くなっている。
- ・「働く場所を確保するため、新たに企業を誘致し工業系土地利用の拡大を進める」といった意向も多くあげられている。
- ・災害に強いまちづくりに向けては「避難場所の整備・周知」や「緊急自動車等の通行が困難な狭い道の拡幅」を望む意向が多い。
- ・今後の道路整備としては「通学路など生活に身近な道路の整備」を望む意向が多い。

●まちづくり懇談会の概要

- ≪懇談会であげられた主な重点的取り組み≫
- ・羽生駅東口駅前整備と合わせた中心市街地活性化
 - ・ゲリラ豪雨などに対応した水害対策
 - ・公共交通機関の再構築等、駅周辺に人が集まりやすい体制づくり
 - ・地域内に広がる農地や屋敷林等の緑の保全
 - ・大型商業施設立地による交通量増加に対応した生活道路の安全確保
 - ・財源確保を視野に入れた企業誘致の推進
 - ・生活道路（通学路）の安全性向上、排水路整備、地域住民の交流の場の確保等、地域の生活環境の改善

●埼玉県計画（まちづくり埼玉プラン：平成20年3月、今後の20年間を目標）

- 将来都市像
 - ①暮らしやすく、ふるさととして愛着のもてる都市
 - ②誰もがいきいきと働いている元気な都市
 - ③地域の営みが未来につながる都市
- 埼玉らしさを活かす、3つのまちづくり目標
 - ①コンパクトなまちの実現
 - ②地域の個性ある発展
 - ③都市と自然・田園との共生
- 社会の変化に対応する、5つの戦略施策
 - ①駅から始まるまちづくり
 - ②プラス1のまちづくり
 - ③みどりと川のまちづくり
 - ④環境と調和した産業基盤づくり
 - ⑤地域ぐるみの防災まちづくり

●第6次羽生市総合振興計画（平成30年3月）

- 基本理念：市民参加、市民参画、市民協働
次世代に引き継ぐ、次世代に誇れるまちづくり
- 将来像：「誰もが幸せを感じる、住み続けたいまち 羽生」
- 将来人口フレーム：H39年度：54,500人

●羽生市の主な現況

- ・埼玉県の北東部に位置し、都心から60km、さいたま市（浦和区）から40kmの距離にある。
- ・羽生市の人口（平成24年3月31日現在）は56,594人と、近年減少傾向にある。高齢化率（平成24年1月1日現在）は22.6%と、県平均の20.6%に比べ高い。
- ・近年では、観光交流人口100万人を目指し、観光を重視したまちづくりを進めている。
- ・市街化区域は市全体の13.7%を占め、大部分が住居系土地利用となっている。市街化調整区域にはまとまった農地が広がっている。
- ・岩瀬土地区画整理事業により計画的に市街地整備が進められている一方で、都市基盤が未整備な地区も広がっている。
- ・都市計画道路の整備率（平成25年3月31日現在）は66.3%である。
- ・都市公園は市内に39箇所79.06ha（平成24年3月31日現在）あり、一人当たりの公園面積は13.97㎡となっている。
- ・平成19年11月には、下川崎産業団地内に大規模集客施設が立地している。

羽生市の都市づくりにおける主要課題

1) 都市構造構築に係る課題

- ①今後の人口動向を踏まえるとともに、効率的な都市運営の観点から都市構造を構築する必要がある。
- ②市の玄関口としての拠点整備や、観光機能の強化に資するような拠点形成が必要である。
- ③都心部へのアクセス性を強め、市のポテンシャルを高めるような広域交流軸の形成が必要である。

2) 土地利用・市街地開発事業等に係る課題

- ①市街化区域内の面的整備未実施エリアにおいては、道路・公園等の整備や建物の不燃化促進等により、安全性の高い市街地形成を図る必要がある。
- ②市街地開発事業により整備された良好な市街地については、その環境を持続的なものとしていく必要がある。
- ③事業進捗が当初予定よりも遅れている岩瀬土地区画整理事業は、早期に魅力ある住環境を形成する必要がある。
- ④羽生駅及び市民プラザ周辺の商業地については、高齢者をはじめ多くの人々が利用しやすい環境整備を図る必要がある。
- ⑤就業の場の確保や都市の活力向上に資するよう、企業誘致の受け皿となる工業系・流通系土地利用の促進を図る必要がある。
- ⑥住工混在地域については、住環境、操業環境の両面から将来的な土地利用のあり方を検討する必要がある。
- ⑦多面的な機能を担う農地・水路等については、適切な維持・管理により、良好な状態を保つ必要がある。

3) 都市施設整備等に係る課題

- ①地域内の連携を強化する幹線道路の整備が必要である。
- ②危険な生活道路の解消が必要である。
- ③中心市街地での回遊性を高めるような歩行者・自転車の通行環境整備が必要である。
- ④河川や水路などの水質改善及び集中豪雨による浸水被害への対策が必要である。
- ⑤地域交流、災害時の一次避難の場となるような空間創出が必要である。
- ⑥豊富な水資源を生かした親水空間の形成が必要である。
- ⑦住民が愛着を持って住み続けられるよう、良好な市街地景観の形成が必要である。
- ⑧地球環境に配慮した環境に優しいまちづくりを進める必要がある。

主要課題の対応策

1) 都市構造構築に係る対応策

- ①既存の都市機能を活かしたコンパクトな市街地形成を図る。（工業系・流通系土地利用以外での市街化区域拡大は行わない）
- ②羽生駅周辺整備等により駅周辺の拠点形成を進めるとともに、自然を活かした観光拠点形成を促進する。
- ③鉄道輸送力の増強や未整備都市計画道路の整備を促進し、広域交流軸の充実を図る。

2) 土地利用・市街地開発事業等に係る対応策

- ①防災上危険な住宅密集地域においては、住民が主体となったまちづくりのルール等により、安全性の高い市街地形成を誘導する。
- ②住民が主体となったまちづくりのルールにより、良好な環境の維持を図る。
- ③進行中の岩瀬土地区画整理事業の早期完了を目指す。
- ④羽生駅及び市民プラザ周辺の商業地については、商店街の活性化を促進するとともに、施設整備にあたってのバリアフリー化、土地利用の複合化等により、市民が身近に利用できる商業地を形成する。
- ⑤優良農地の確保を図りつつ、交通条件、周辺環境、地元合意形成等の諸条件をもとに工業・流通適地を選定し、企業誘致に向けた環境整備に努める。
- ⑥住工の混在状況に応じて、住工共存もしくは土地利用の純化といった適切な土地利用を誘導する。
- ⑦農業生産の場としての農地保全を図るとともに、農地を地域全体で守るための仕組みづくりに努める。

3) 都市施設整備等に係る対応策

- ①道路の機能分担を明確にした上で、ラダー型ネットワークを基本として、未整備の都市計画道路・幹線市道の早期整備に努める。
- ②日常生活や災害時の避難路等市民生活を支える生活道路は、安全性・利便性の向上に努める。
- ③中心市街地では効果的な歩行者・自転車ネットワークを検討するとともに、ネットワーク上の通行空間整備に努める。
- ④公共下水道整備を促進し、中川や利根川の治水対策を進めるとともに、内水害対策に取り組む。
- ⑤計画的な公園の整備、オープンスペースの確保に努める。
- ⑥河川整備と合わせた遊歩道の整備など、親水空間の確保に努める。
- ⑦住民が主体となったまちづくりのルール等により、周辺環境と調和した良好な景観形成を図る。
- ⑧都市基盤整備等と合わせた未利用・再生可能エネルギーの活用など、低炭素型まちづくりに努める。