資料1

令和８年10月26日時点

久喜市立地適正化計画
（素案）

久 喜 市

令和　　年　　月

久喜市立地適正化計画

目　　次

第１章　立地適正化計画の概要 …… 1

１　計画策定の背景・目的 …… 2
２　立地適正化計画の位置付け …… 3
３　計画区域 …… 4
４　計画期間 …… 4
５　計画全体の構成 …… 5

第２章　現況分析・都市構造上の課題 …… 7

１　現況分析 …… 8
２　都市構造上の課題 …… 45

第３章　将来的なまちづくりの方向性 …… 47

１　まちづくりの方針 …… 48
２　目指すべき都市の骨格構造 …… 50

第４章　居住誘導区域 …… 57

１　居住誘導区域 …… 58

第５章　都市機能誘導区域・誘導施設 …… 71

１　都市機能誘導区域 …… 72
２　誘導施設 …… 82

第６章　防災指針 …… **89**

1　防災指針とは …… 90
2　災害ハザード情報の収集、整理 …… 91
3　災害ハザード情報と都市情報の重ね合わせによる分析 …… 92
4　地区ごとの防災上の課題の整理 …… 116
5　地区ごとの取組方針の検討 …… 119
6　取組施策、スケジュール …… 122

第７章　誘導施策 …… **125**

1　誘導施策 …… 126

第８章　計画の推進に向けて …… **137**

1　評価指標 …… 138
2　進行管理 …… 144

参考資料 …… **147**

1　検討体制 …… 148
2　委員名簿 …… 149
3　検討過程 …… 150
4　市民参加 …… 151
5　用語解説 …… 153

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

本章では、計画の概要として、計画策定の背景・目的、計画の位置付け、計画期間、計画全体の構成等を示します。

１．計画策定の背景・目的

（１）立地適正化計画制度の背景

全国的な人口減少や少子高齢化を背景に、高齢者や子育て世代を含む全ての世代が安心して快適に暮らし続けられる生活環境の整備や、財政・経済の両面で持続可能な都市経営の実現が求められています。

また、環境負荷の低減や頻発・激甚化する災害への対応など、多様な課題に対応できるまちづくりが求められています。

人口減少や少子高齢化が進む中でも、都市機能を中心的な拠点等に誘導し、その周辺や公共交通の沿線に居住を促すことで、生活サービスへのアクセスを確保しつつ一定のエリアにおいて人口密度を維持する「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方が有効とされています。国においても、平成 26（2014）年8月の都市再生特別措置法の改正により、立地適正化計画制度を創設し、各自治体での策定・運用を通じて、持続可能なまちづくりを推進しています。

≪ 「コンパクト・プラス・ネットワーク」に期待される効果 ≫

【 サービス産業の生産性向上 】

サービス産業は、その立地場所における需要（人口密度）が高いほど生産性が高くなる（付加価値額が高い）。

【 行政コストの縮減、地価の維持・上昇 】

コンパクトなまちでは、行政サービスが効率化されコストが縮減される。また、密度の高いまちほど地価が高く、上昇幅も大きい（下落幅が小さい）。

【 健康の増進 】

都市の人口密度が高いほど、歩行機会が多い。歩く習慣は、生活習慣病の予防、医療費の削減効果もみられる。

【 環境負荷の低減 】

都市の人口密度が高いほど、一人当たりの自動車交通による CO_2 排出量が少なくなる。

出典：立地適正化計画の手引き【基本編】（国土交通省）

（２）久喜市立地適正化計画の目的

本市は、2015（H17）年をピークに緩やかな減少傾向が続いており、今後進行する少子高齢化や公共交通の維持・再編の必要性といった将来課題に備えるため、より望ましい都市構造への改善を進め、将来にわたり暮らしやすいまちを維持する取組を早期に進める必要があります。また、近年全国で自然災害が頻発・激甚化している状況を踏まえ、安心・安全なまちづくりの観点から都市全体の防災性強化も求められています。

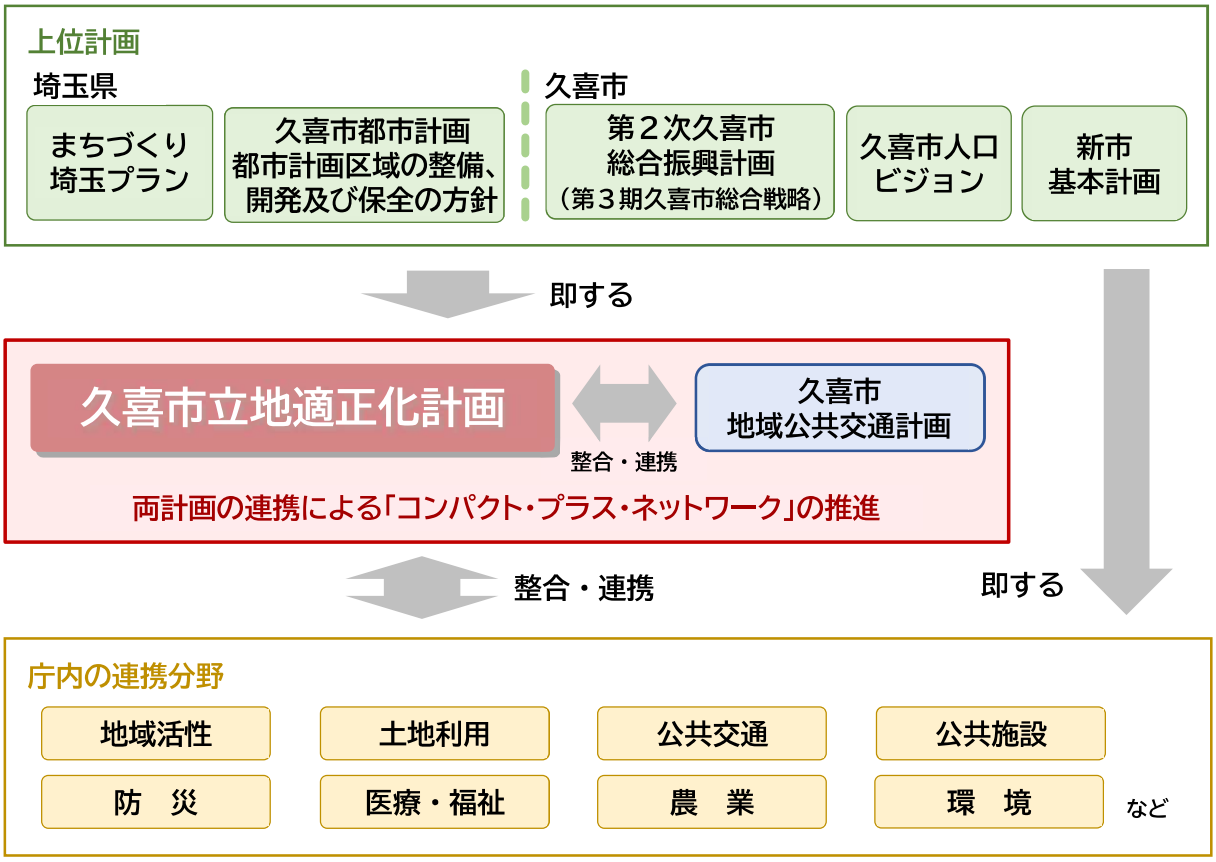
このような状況を踏まえ、立地適正化計画の策定により義務付けられる届出制度や、活用可能となる補助制度等を活用しつつ、国が将来望ましい姿として示す「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に基づき、人口密度の維持による生活サービスやコミュニティの持続的確保、行政サービスの効率化等を図り、利便性の高い持続可能なまちづくりを推進するための取組方針や施策等を整理した「久喜市立地適正化計画」を策定します。

２．立地適正化計画の位置付け

本計画は、埼玉県等が策定する計画や、久喜市の最上位計画である「第2次久喜市総合振興計画（第3次久喜市総合戦略）」等に即しています。

また、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現を目指し、公共交通ネットワークの形成に向けた取組等を示した「久喜市地域公共交通計画」とも十分な連携を図ります。

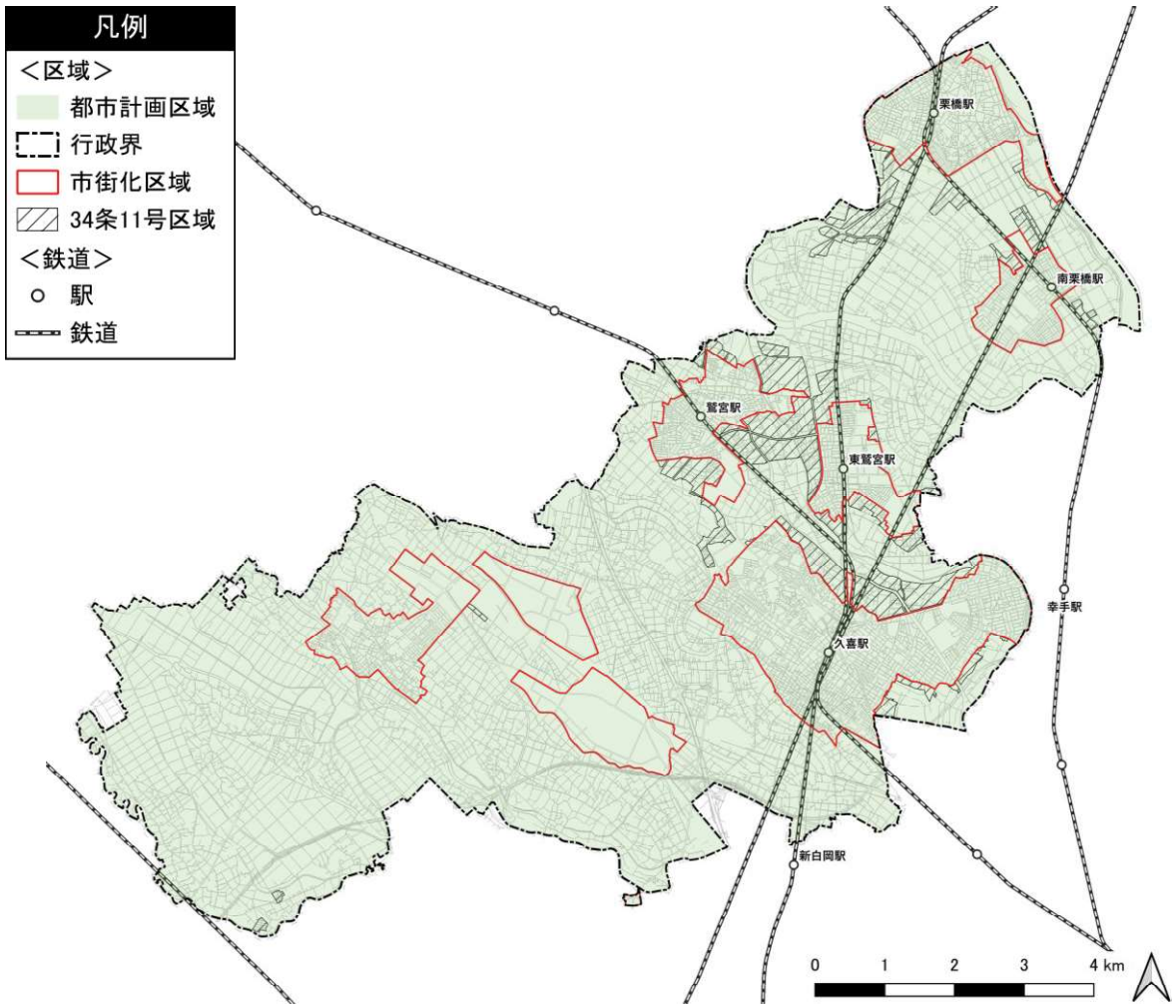
≪ 上位・関連計画との関係性 ≫



3．計画区域

立地適正化計画の対象区域は、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。

≪ 計画の対象区域 ≫



4．計画期間

【 計画期間 】 令和 9(2027)年度～令和 28(2046)年度

居住や都市機能の維持・誘導は、計画的な時間軸の中で進めていくべきことから、立地適正化計画では、おおむね20年後の都市の姿を展望するものとされています。

そのため、本計画についても、計画期間は、**令和8(2026)年度から令和27(2045)年度までの20年間**とします。

なお、立地適正化計画を作成した場合は、おおむね5年ごとに施策の実施状況について、調査、分析及び評価を行い、必要がある場合は計画の見直しを行うものとされていることから、本計画においても、その考え方に基づき計画期間内での運用を行います。

5．計画全体の構成

本計画の全体の構成、各章の内容は以下のとおりです。

≪ 計画全体の構成 ≫

第１章　立地適正化計画の概要

計画策定の背景・目的、計画の位置付け、計画期間等を示します。

第２章　現況分析・都市構造上の課題

本計画を検討する上での前提となる本市の現況や、都市構造上の課題を示します。

第３章　立地適正化計画で目指す将来の姿

上位・関連計画で示されている方針や都市構造上の課題を踏まえ、本計画におけるまちづくりの方針や誘導方針を示すとともに、目指すべき都市の骨格構造を示します。

第４章　居住誘導区域

住まいの維持・誘導を図る居住誘導区域を示します。

第５章　都市機能誘導区域・誘導施設

都市機能の維持・誘導を図る都市機能誘導区域、維持・誘導を行う施設を示します。

第６章　防災指針

居住誘導区域等での災害リスクを分析して、防災・減災に必要と考えられる取組施策等を示します。

第７章　誘導施策

誘導施設や住まいを誘導するために必要となる施策や、公共交通ネットワークに関する施策を示します。

第８章　計画の推進に向けて

本計画を推進する施策の進捗状況を確認するための評価指標や進行管理等を示します。

参考資料

本計画の検討体制、市民参加の状況、用語解説等を示します。

（印刷用空白ページ）

第２章
現況分析・都市構造上の課題

第２章 ｜ 現況整理・都市構造上の課題

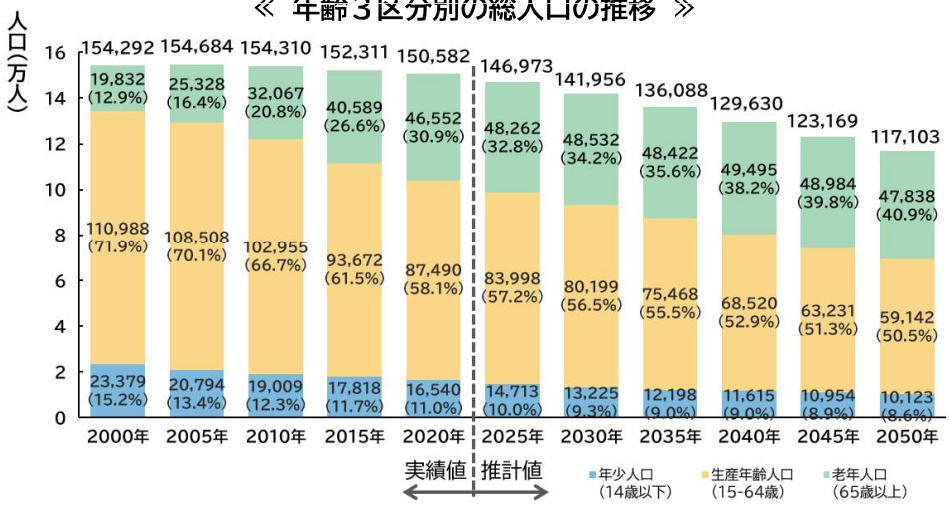
１．現況分析

（１）人口

１）総人口

■2020(R2)年時点の総人口は 150,582 人となっており、2005(H17)年をピークとして緩やかな減少傾向にあります。
■国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、2050(R32)年には 117,103 人となり、2020(R2)年から約 22%(33,479 人)の減少が見込まれています。
■年齢 3 区分別にみると、老年人口は 2040(R22)年にピークとなりますが、人口割合は増加が継続し、2050(R32)年には 40%を超えることが見込まれています。
■年少人口や生産年齢人口は 2000(H12)年がピークとなり、一貫して減少することが見込まれています。

≪ 年齢３区分別の総人口の推移 ≫

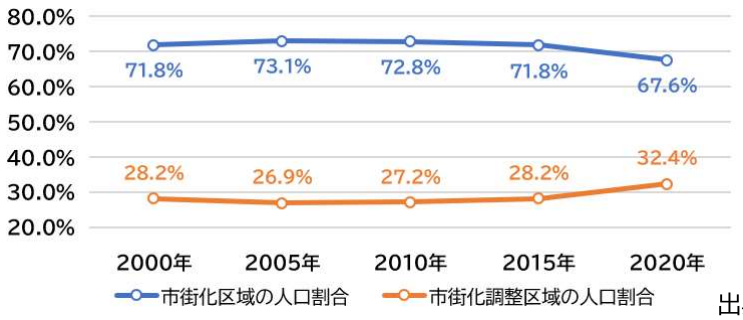


出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所(R5.12 推計)

２）区域区分別の人口比率

■過去 20 年間の推移をみると、市街化区域の人口割合は 70%以上を維持していましたが、2020(R2)年は 67.6%となり、市街化調整区域の人口割合が 30%以上となっています。

≪ 区域区分別の人口比率 ≫

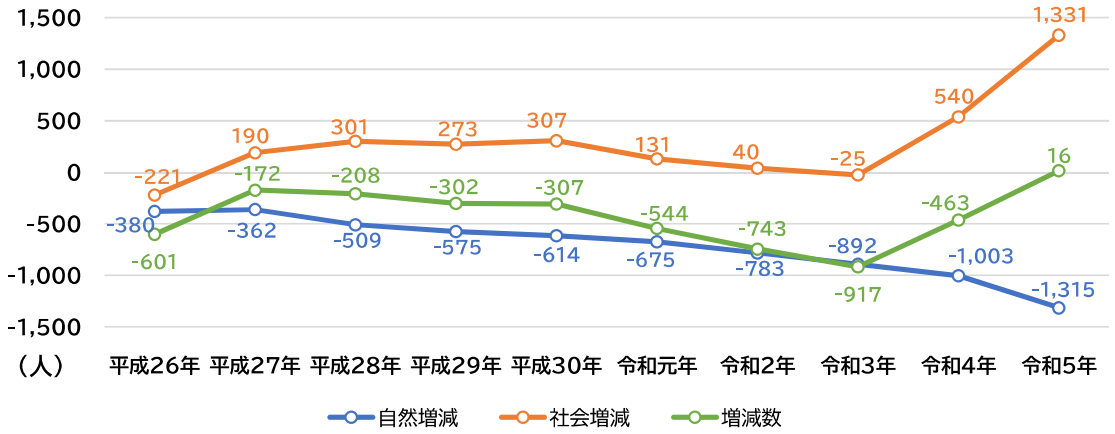


出典：都市計画基礎調査

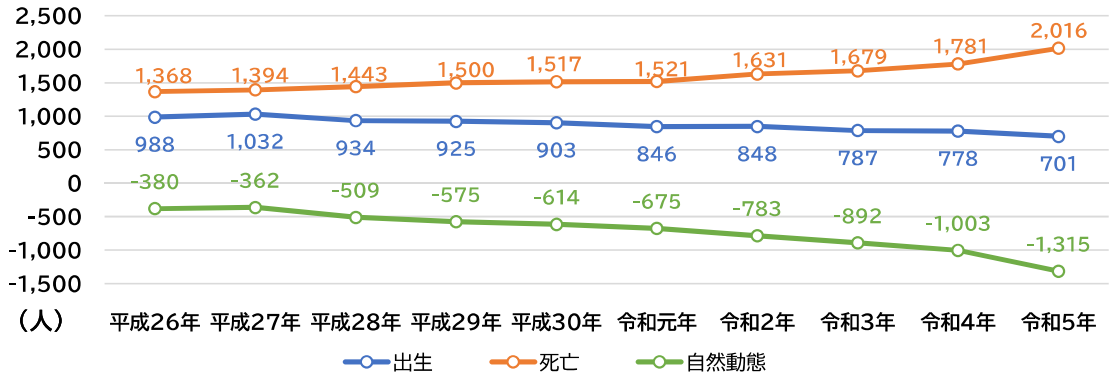
3）人口動態（自然動態、社会動態）

■2014(H26)年から 2023(R5)年における推移をみると、人口減少が継続していましたが、2022(R4)年以降の大幅な社会増加により、2023(R5)年は 16 人の増加に転じています。
■自然動態は、出生数は減少傾向にあり、2023(R5)年の 701 人は、2014(H26)年以降で最も少なくなっています。
■社会動態は、転入・転出ともに概ね同数で推移していましたが、2022(R4)年以降は外国籍の労働人口などの影響により転入の増加がみられ、2023(R5)年は 6,945 人となっています。

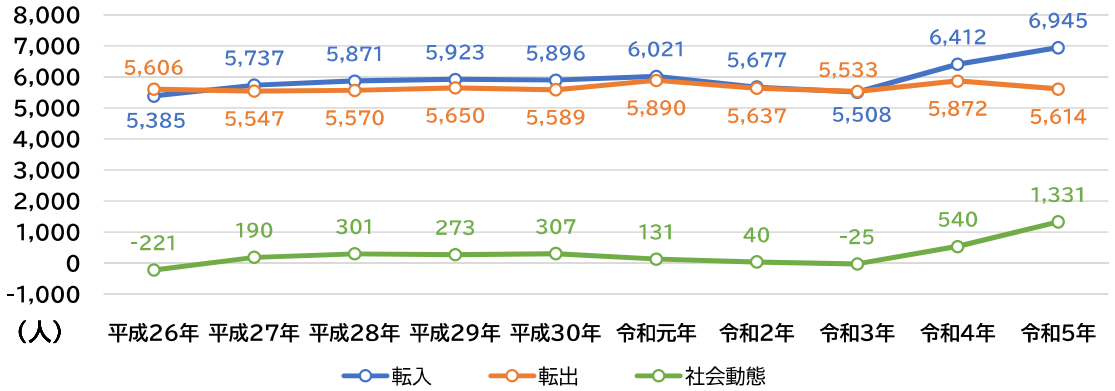
≪ 人口動態 ≫



≪ 自然動態 ≫



≪ 社会動態 ≫

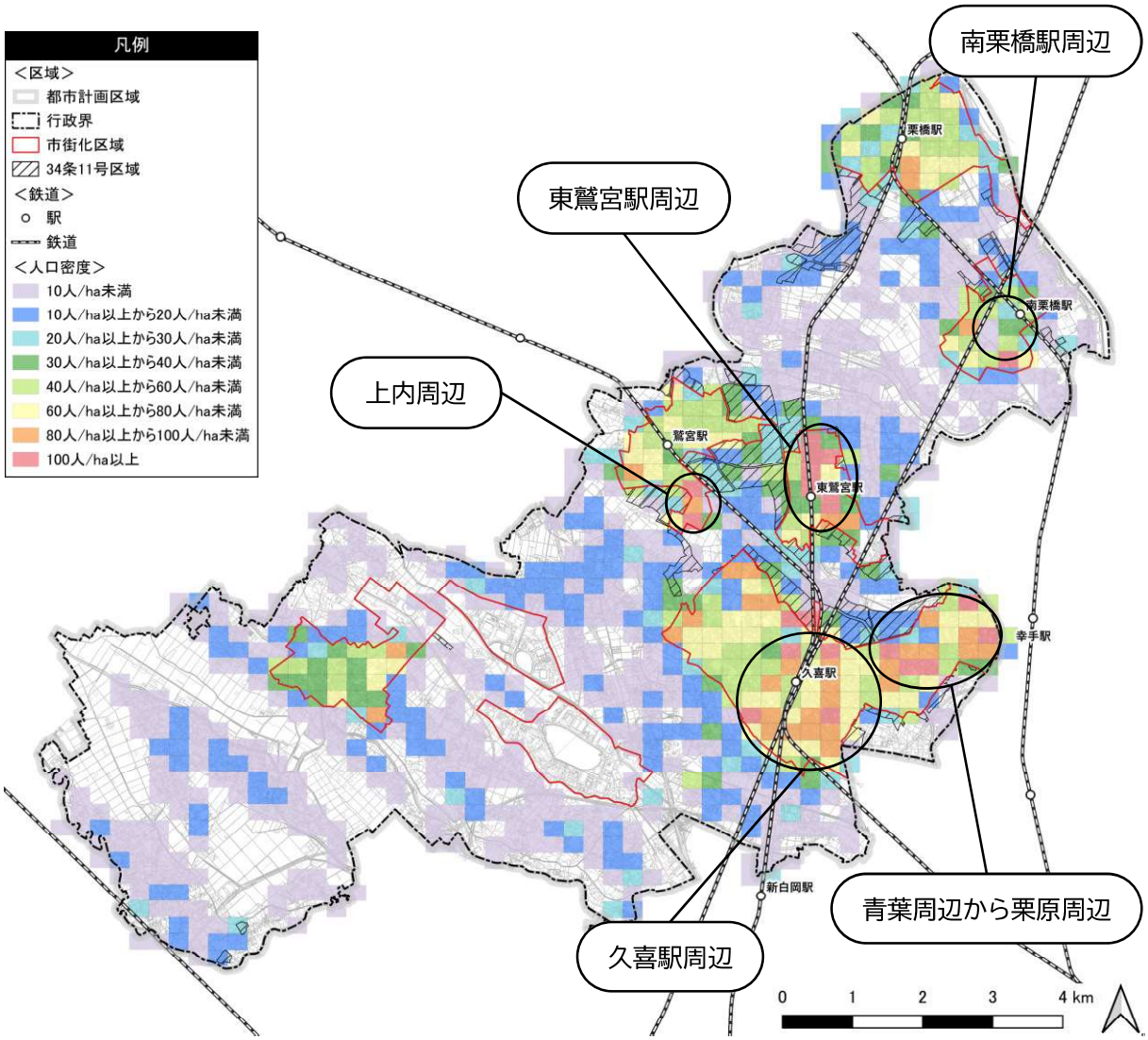


出典：統計くき

4）人口密度（2020（R2）年）

■工業系用途地域を除く市街化区域の広範囲が、市街化区域の基準となる人口密度 40 人/ha 以上となっています。
■久喜駅周辺、東鷲宮駅周辺、青葉周辺から栗原周辺、上内周辺は、特に人口密度が高く、人口密度 80 人/ha 以上の地域が集積しています。
■市街化調整区域では、広範囲にわたり人口密度 10 人/ha 未満の地域がみられます。

≪ 2020(R2)年の人口密度(250mメッシュ) ≫



出典：国土数値情報

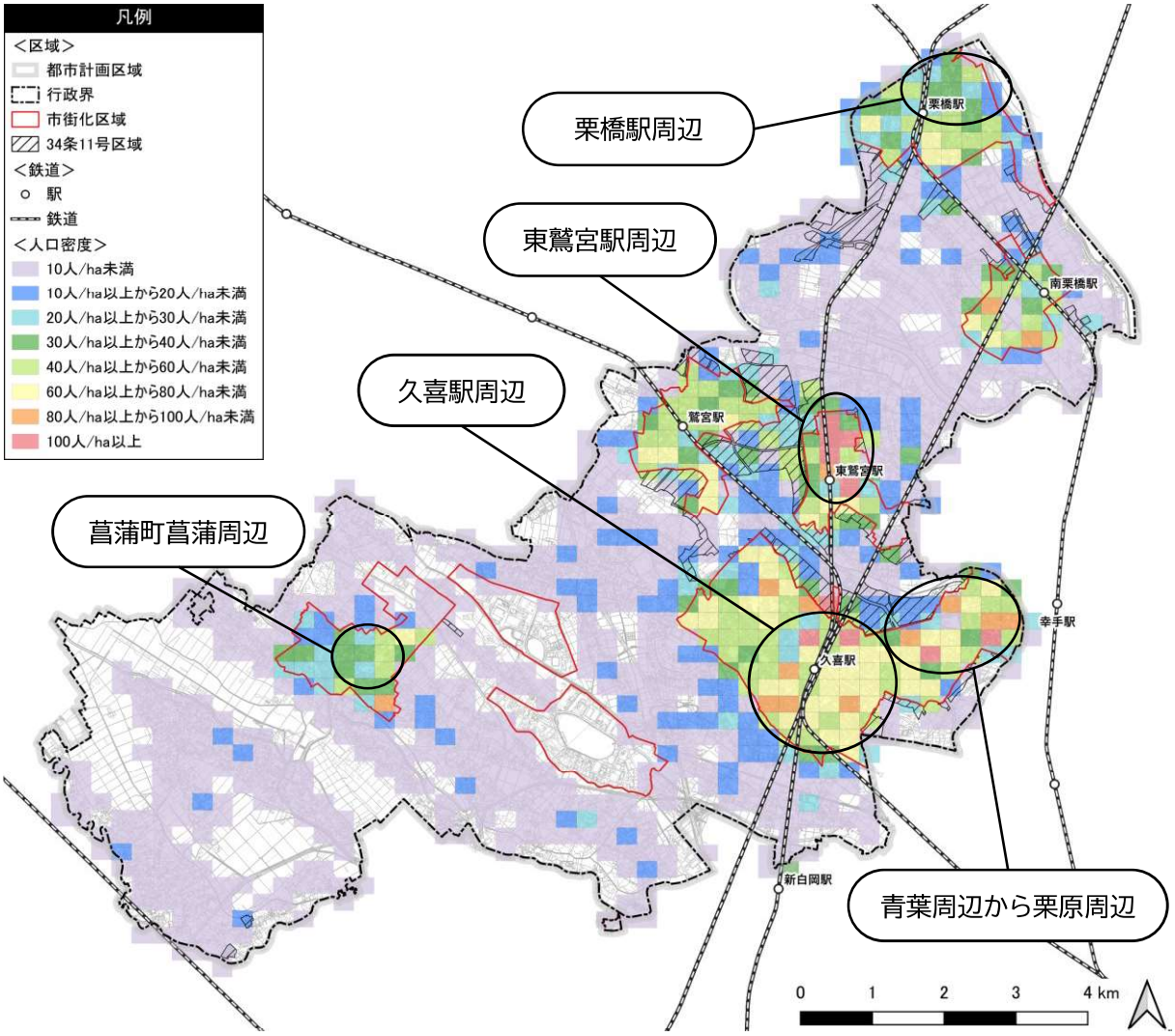
5）人口密度（2045（R27）年）

■国立社会保障・人口問題研究所の推計結果に基づく 2045(R27)年の人口密度をみると、市街化区域の広範囲で人口密度 40 人/ha 以上の維持が見込まれていますが、全市的に人口密度が減少し、栗橋駅周辺や菖蒲町菖蒲周辺では人口密度 40 人/ha 以下の地域の増加が見込まれています。

■久喜駅周辺、東鷲宮駅周辺、青葉周辺から栗原周辺は、依然として人口密度 80 人/ha 以上の地域が複数見込まれています。

■市街化調整区域では、依然として人口密度 10 人/ha 未満の地域が広範囲に存在することが見込まれています。

≪ 2045(R27)年の人口密度(250mメッシュ) ≫



出典：国土数値情報

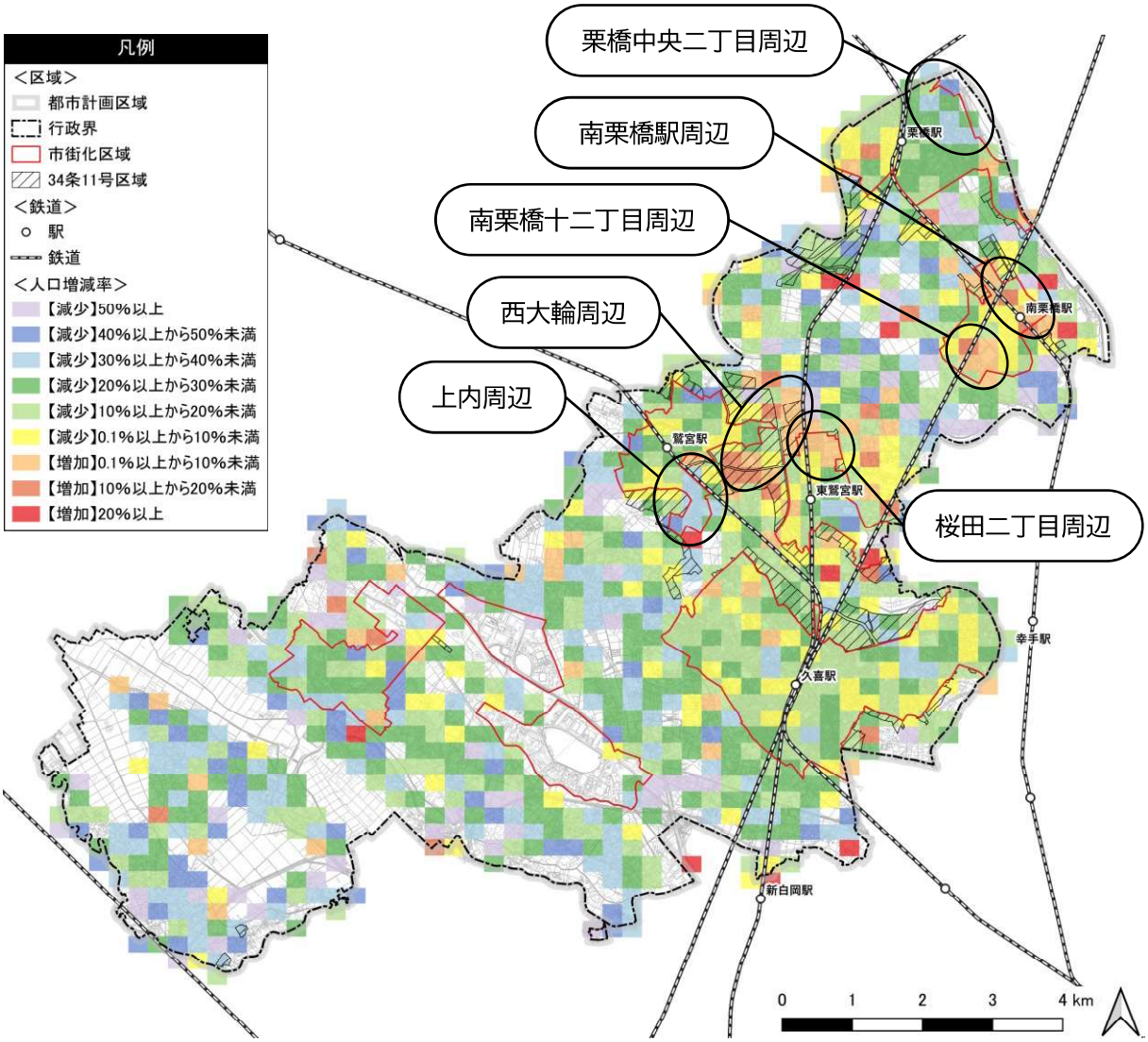
6）人口増減率（2020（R2）年～2045（R27）年）

■2020(R2)年～2045(R27)年にかけての人口増減率をみると、減少率 10%以上から30%未満の地域が多く、市全域での減少が見込まれています。

■市街化区域では南栗橋駅周辺、南栗橋十二丁目周辺、桜田二丁目周辺などで 0.1%以上の増加、栗橋中央二丁目周辺や上内周辺では 30%以上の減少が見込まれている地域が複数あります。

■市街化調整区域は、西大輪周辺の都市計画法第 34 条第 11 号区域(以下、34 条 11 号区域)において 0.1%以上から 20%未満の増加が見込まれている地域が複数みられますが、多くの地域では 20%以上の減少が見込まれています。

≪ 2020(R2)年～2045(R27)年の人口増減率(250mメッシュ) ≫

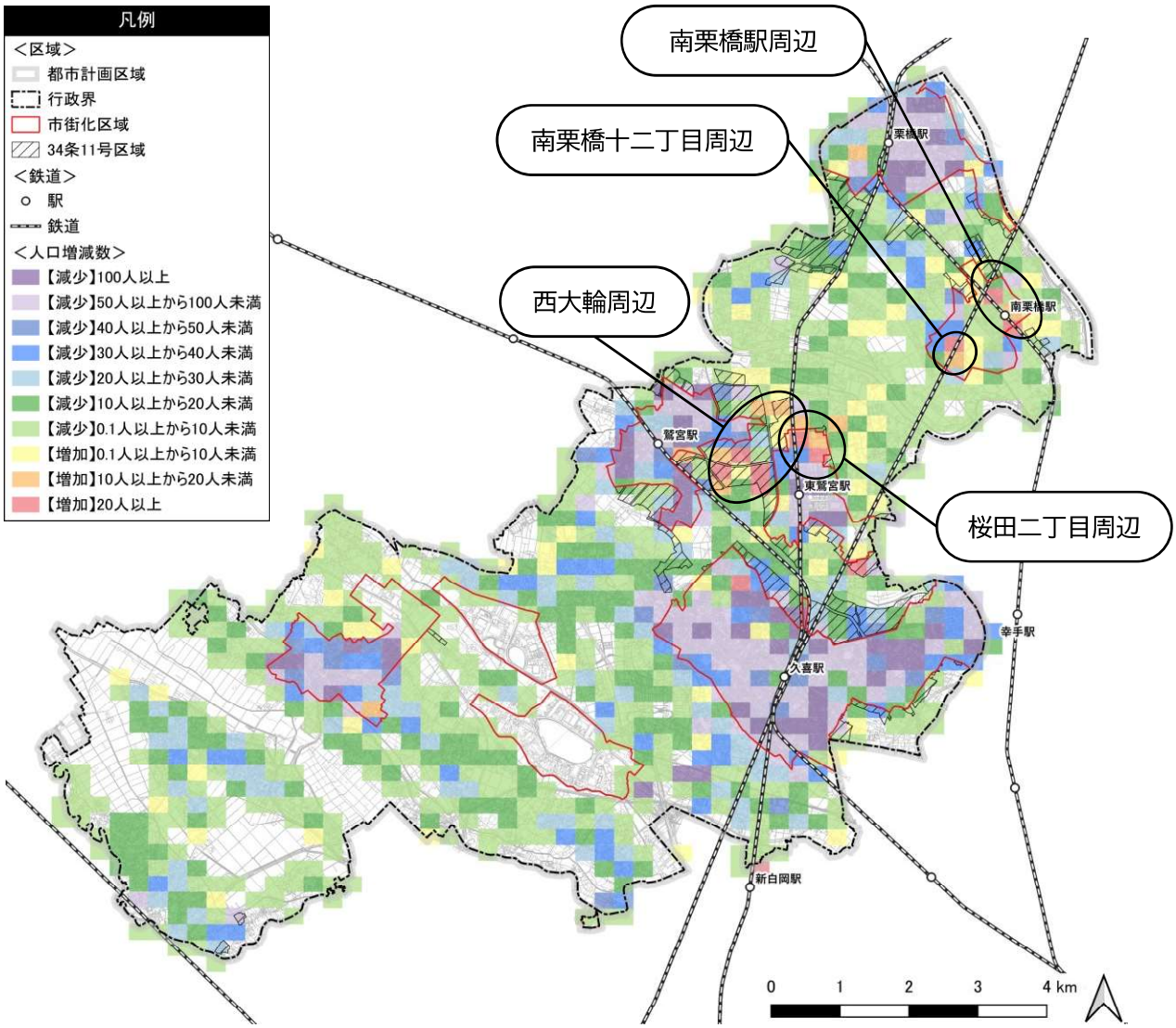


出典:国土数値情報

7）人口増減数（2020（R2）年～2045（R27）年）

■2020(R2)年～2045(R27)年にかけての人口増減数をみると、市全域での減少が見込まれています。
■2020(R2)年時点での居住者の多さなども影響し、市街化区域では 50 人以上の減少が見込まれている地域が多くなっています。一方で、南栗橋駅周辺、南栗橋十二丁目周辺、桜田二丁目周辺では 10 人以上の増加が見込まれている地域が複数みられます。
■市街化調整区域の多くの地域では 20 人未満の減少が見込まれていますが、西大輪周辺の 34 条 11 号区域の多くの地域では増加が見込まれています。

≪ 2020(R2)年～2045(R27)年の人口増減数(250mメッシュ) ≫

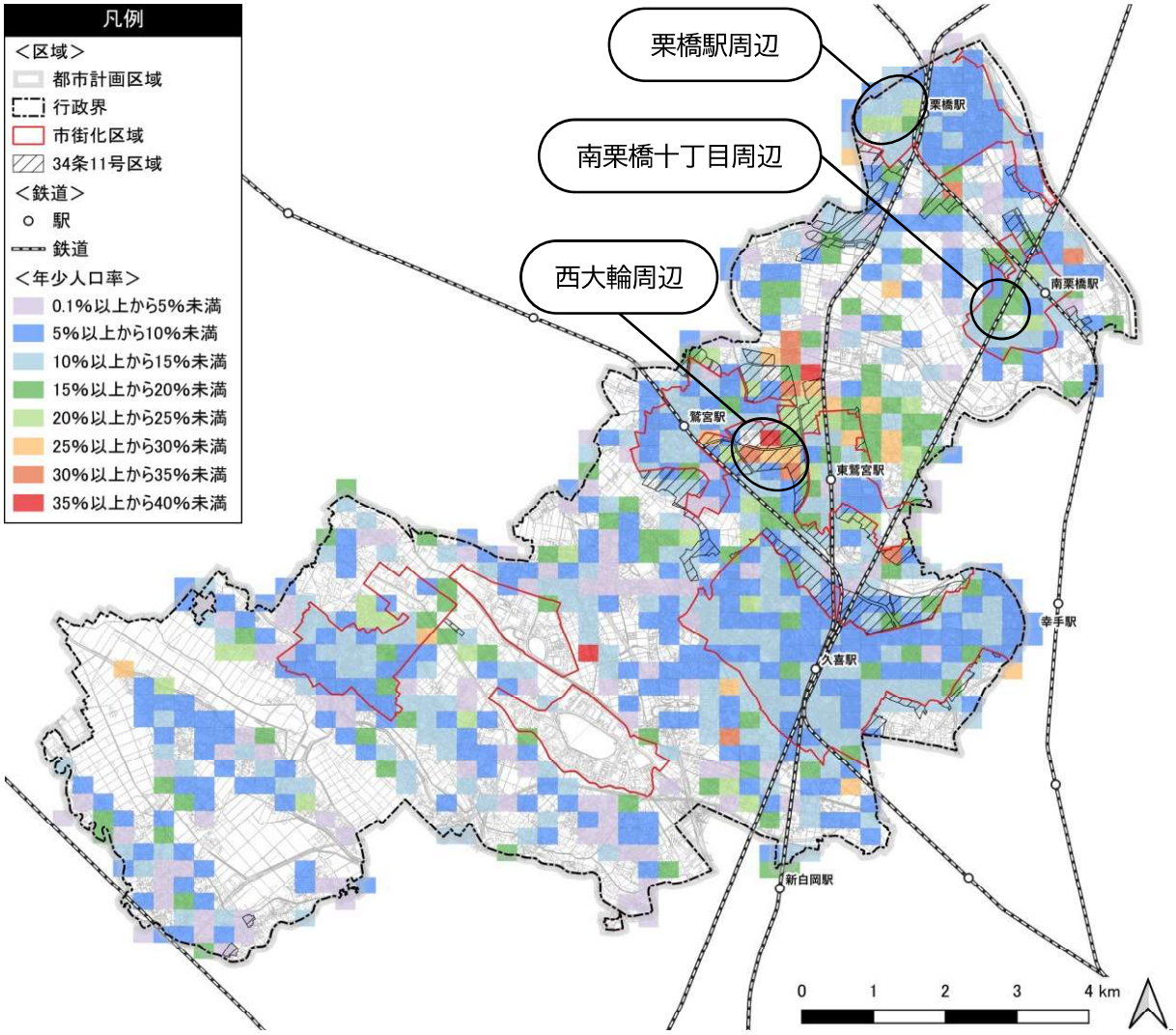


出典：国土数値情報

8）年少人口率（2020（R2）年）

■市全域において、年少人口率 5%以上から 15%未満の地域が多くなっています。
■市街化区域では、南栗橋十丁目周辺や、栗橋駅周辺などで年少人口率 15%以上から 25%未満の地域が複数みられますが、多くの地域では年少人口率 5%以上から 15%未満となっています。
■市街化調整区域では、年少人口率 15%未満の地域が多くなっていますが、西大輪周辺の 34 条 11 号区域では年少人口率 25%以上の地域が複数みられます。

≪ 2020（R2）年の年少人口率（250mメッシュ） ≫

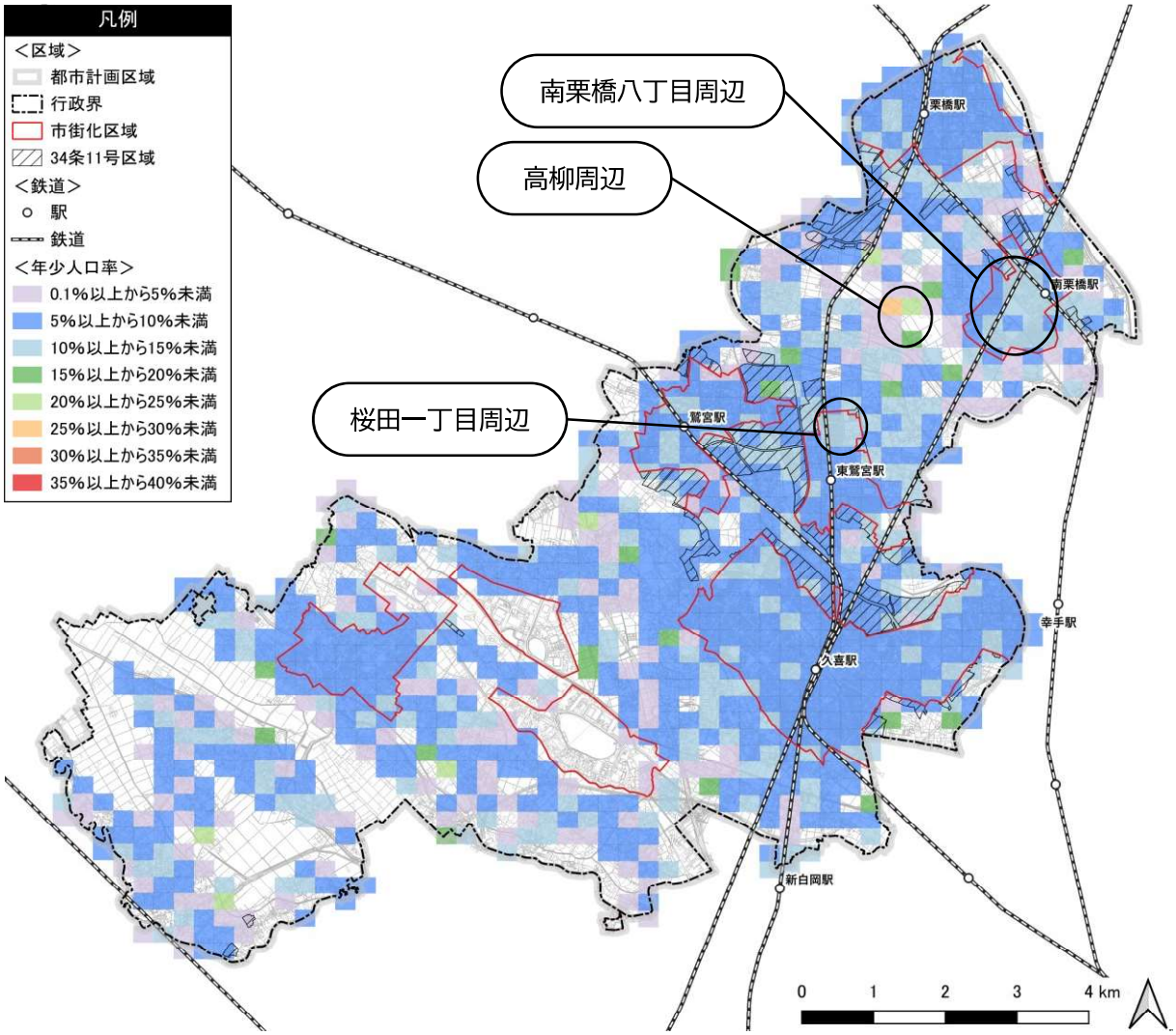


出典：国土数値情報

9）年少人口率（2045（R27）年）

■2045(R27)年では、市全域において年少人口率が低下し、年少人口率10%未満の地域が多くなることが見込まれています。
■市街化区域では、南栗橋八丁目周辺や桜田一丁目周辺において、年少人口率 10%以上から15%未満の地域が複数見込まれています。
■市街化調整区域では、高柳周辺で年少人口率15%以上の地域が複数見込まれています。

≪ 2045(R27)年の年少人口率(250mメッシュ) ≫

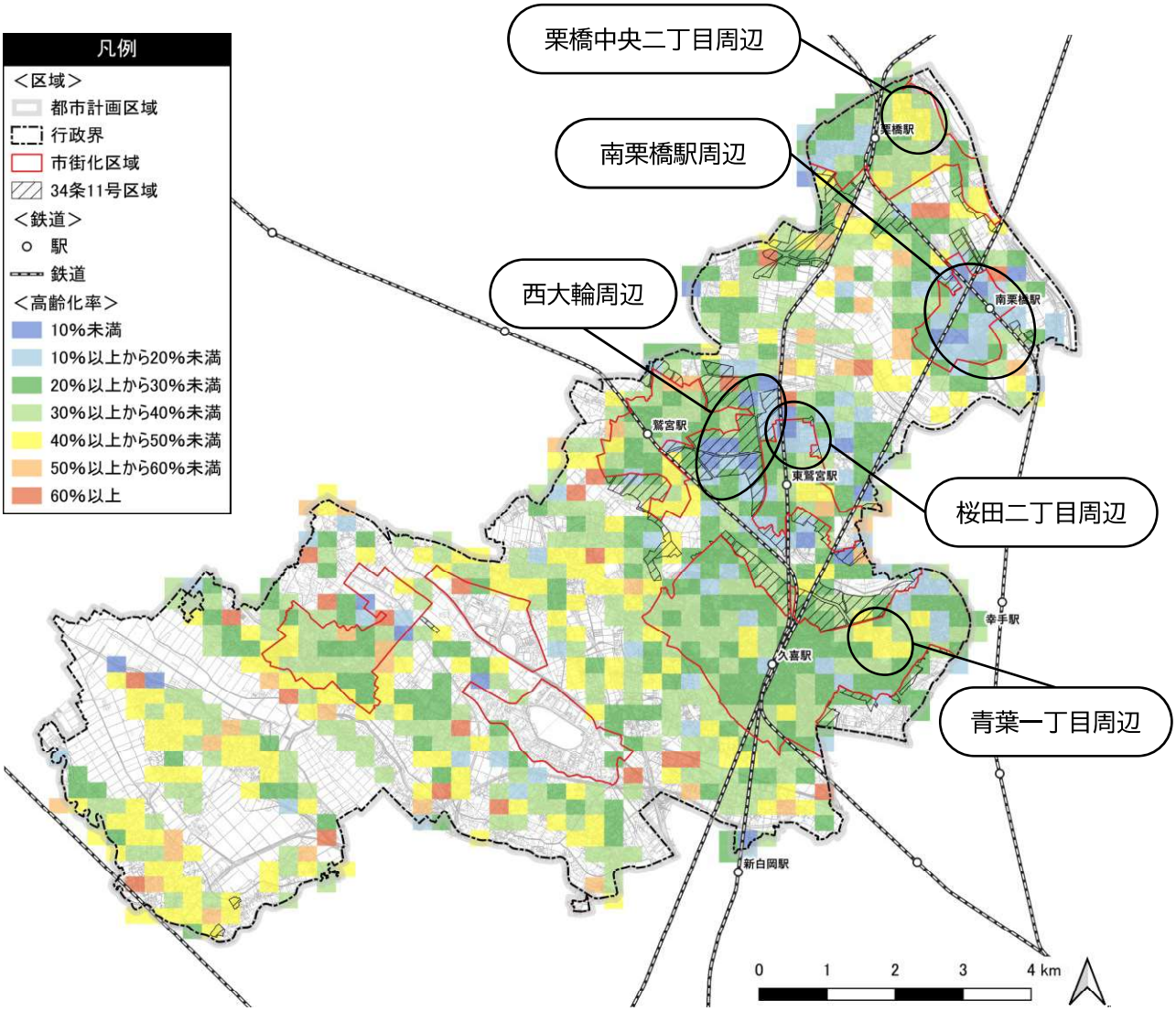


出典：国土数値情報

10）高齢化率（2020（R2）年）

■市全域において、高齢化率 20%以上から 40%未満の地域が多くなっています。
■市街化区域では、南栗橋駅周辺や桜田二丁目周辺などで高齢化率 20%未満の地域、栗橋中央二丁目周辺や青葉一丁目周辺では高齢化率 40%以上から 50%未満の地域が複数みられます。
■市街化調整区域では、高齢化率 40%以上の地域が広範囲でみられる一方で、西大輪周辺の 34 条 11 号区域においては高齢化率 10%未満の地域が複数みられます。

≪ 2020(R2)年の高齢化率(250mメッシュ) ≫

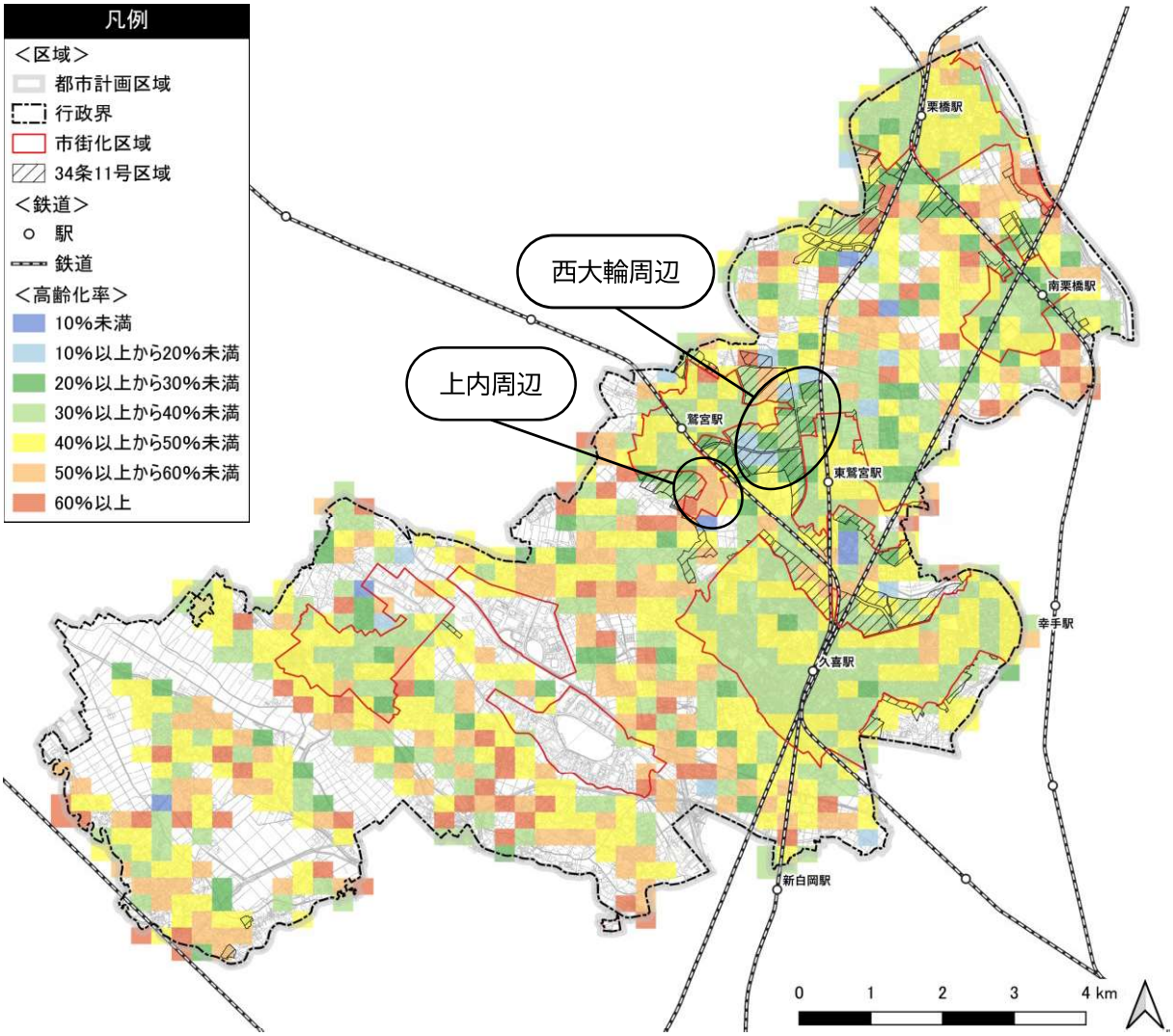


出典：国土数値情報

11）高齢化率（2045（R27）年）

■2045(R27)年では、市全域において高齢化率が上昇し、高齢化率 40%以上の地域が多くなることが見込まれています。
■市街化区域では、高齢化率 30%以上から 50%未満の地域が多くなることが見込まれていますが、上内周辺では高齢化率 50%以上の地域が複数見込まれています。
■市街化調整区域では、高齢化率 50%以上の地域の増加が見込まれていますが、西大輪周辺の 34 条 11 号区域においては高齢化率 30%未満の地域が複数見込まれています。

≪ 2045(R27)年の高齢化率(250mメッシュ) ≫

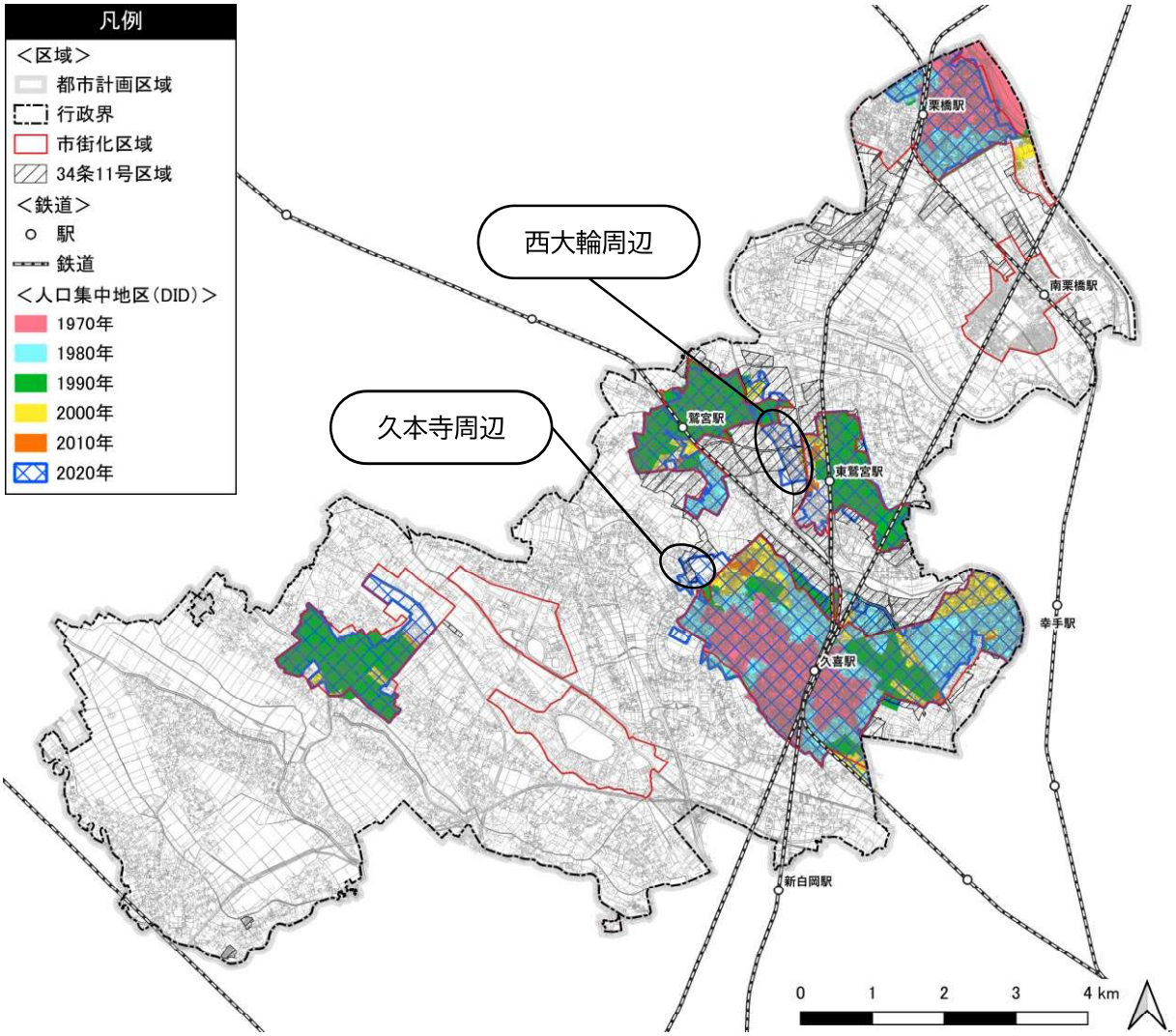


出典:国土数値情報

12）人口集中地区（DID）

■1970（S45）年時点では、久喜駅及び栗橋駅周辺のみが人口集中地区（DID）となっています。
■1990（H2）年になると人口集中地区（DID）が大きく拡大し、鷲宮駅、東鷲宮駅、菖蒲町菖蒲周辺も該当地域となりました。
■2020（R2）年には、市街化調整区域であり、34 条 11 号区域が指定されている西大輪周辺や久本寺周辺も人口集中地区（DID）となっています。

≪ 人口集中地区（DID） ≫



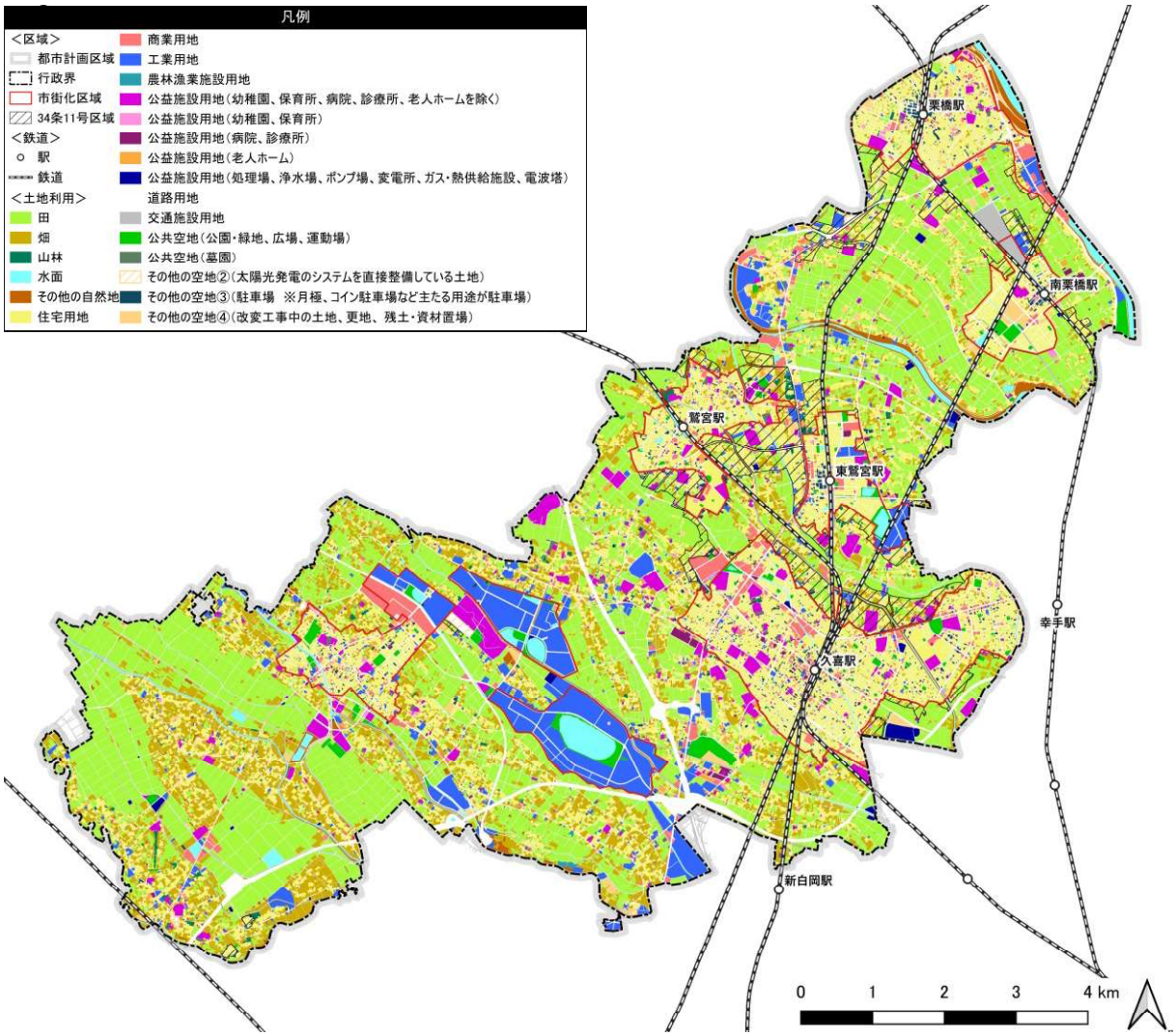
出典：都市計画基礎調査（R2）、国土数値情報

（２）土地利用

１）土地利用現況

■自然的土地利用の割合が 49.1%、都市的土地利用の割合が 50.9%となっています。
■主要な都市的土地利用である住宅用地は 20.5%、商業用地は 2.6%、工業用地は 6.1%となっています。

≪ 土地利用現況 ≫

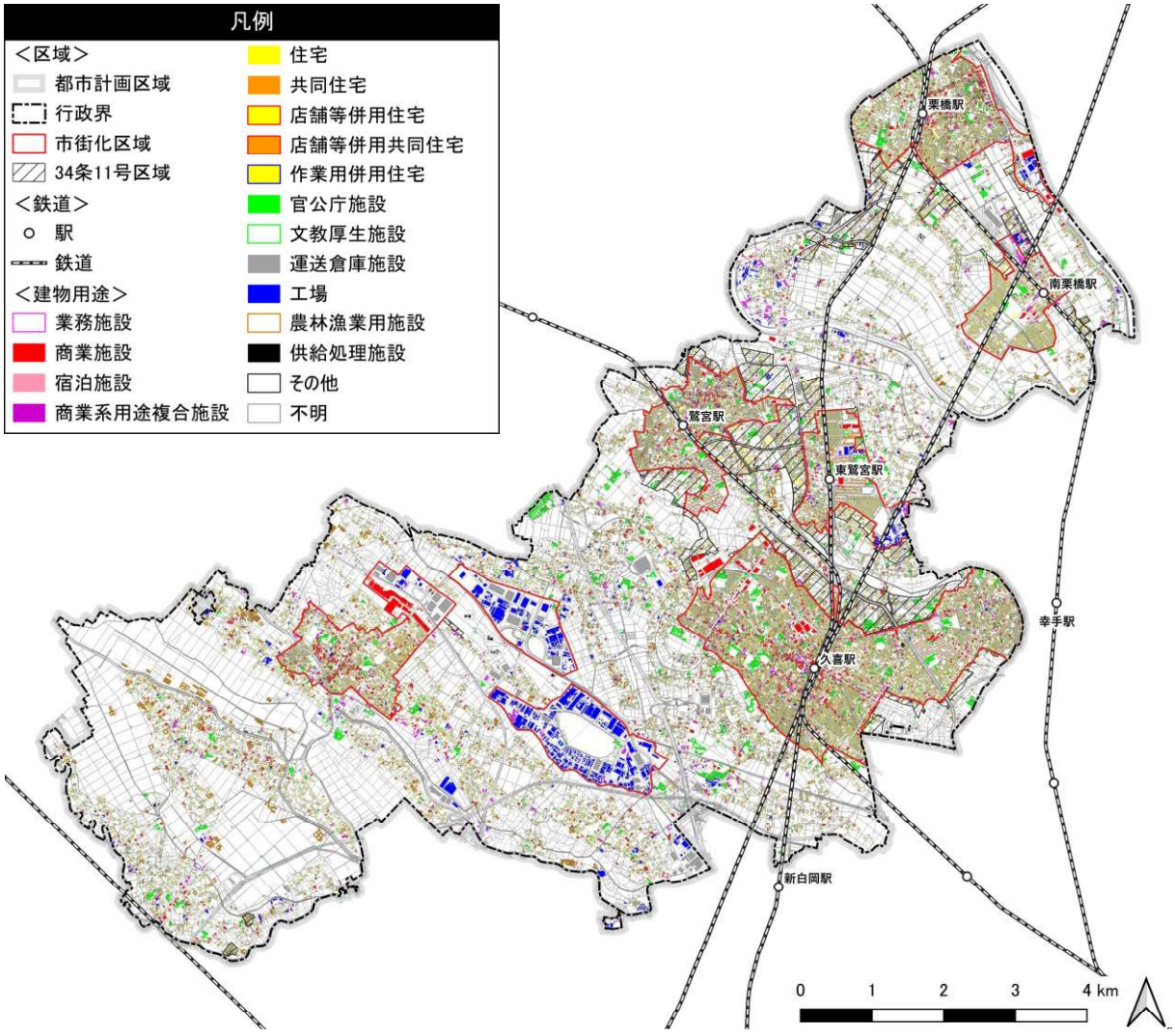


出典：都市計画基礎調査（R2）

2）建物利用現況

■建物利用割合は、住居系用途が最も多く 61.2%を占めています。
■商業系用途は 7.4%となっており、久喜駅周辺で多くみられ、大規模な建物は菖蒲町菖蒲や久本寺でみられます。
■工業系用途は 21.4%で、菖蒲町昭和沼、河原井町、清久町において集積がみられます。

≪ 建物利用現況 ≫

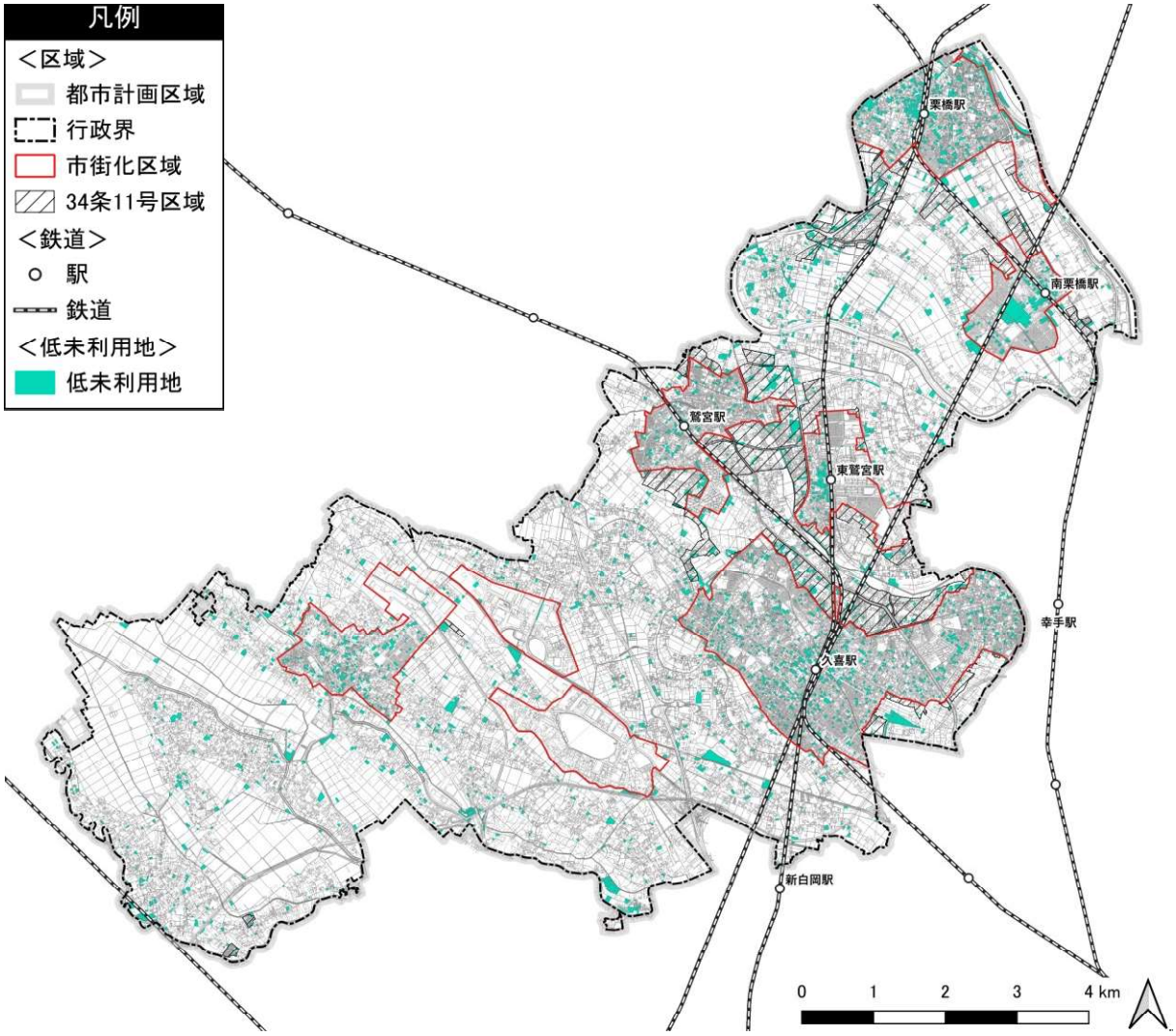


出典：久喜市 3D 都市モデル（R5）

3）低未利用地

■低未利用地は、市街化区域を中心として市全域において点在しており、土地利用の 2.9%に該当します。
■面積は全体の 84.8%が 0.1ha 以下であり、小規模な土地が多くを占めています。
■久喜駅や栗橋駅などの鉄道駅周辺には、月極駐車場やコインパーキングなどの駐車場が多くみられます。

≪ 低未利用地 ≫



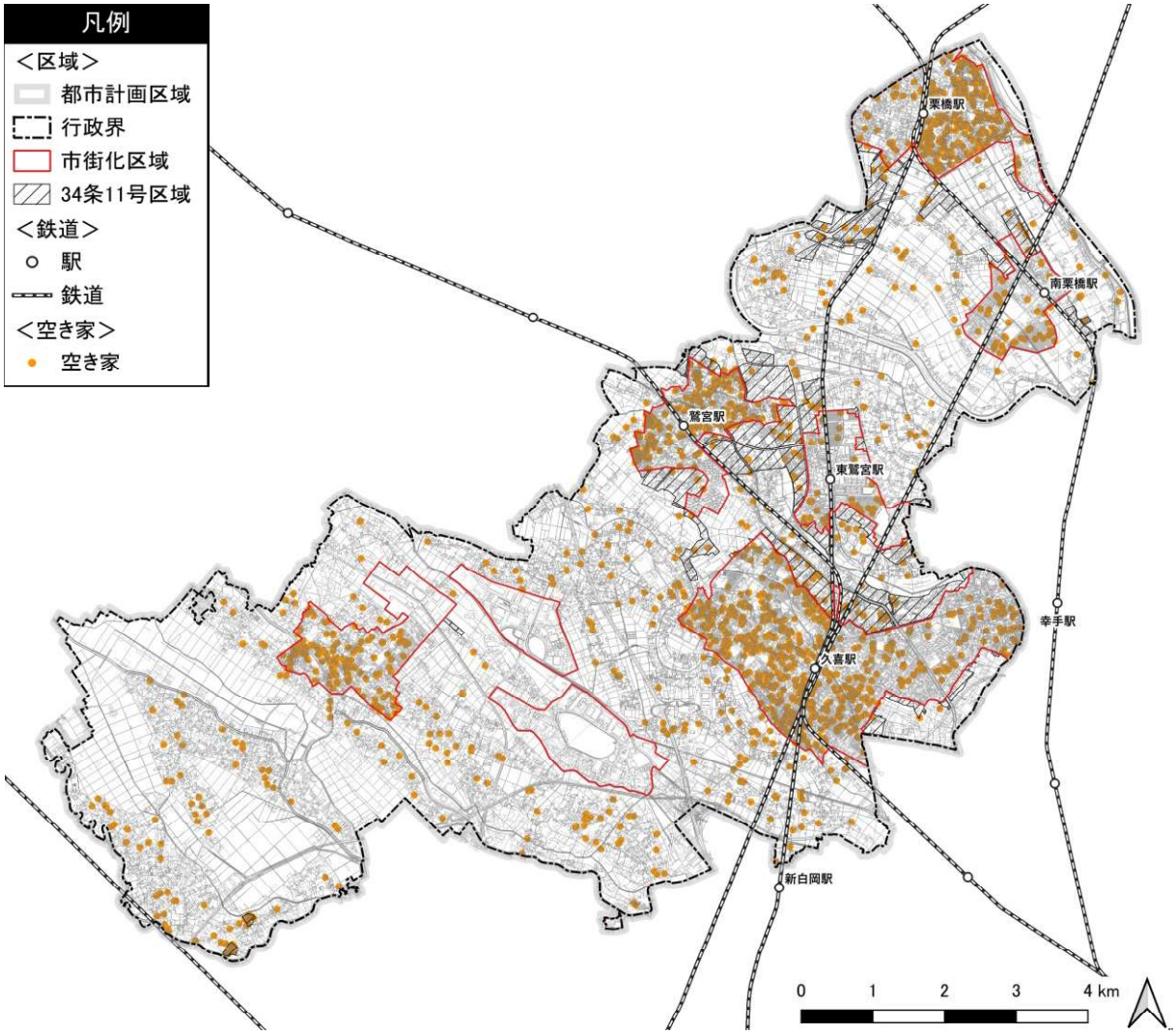
出典：都市計画基礎調査（R2）

4）空き家

■2025(R7)年 8 月時点における空き家は 1,764 棟となっており、市街化区域を中心として市全域に点在しています。

■市街化区域には、市内の空き家の 72.7%(1,283 棟)が立地しており、久喜駅周辺、鷲宮駅周辺、栗橋駅周辺に多くみられます。

≪ 空き家 ≫

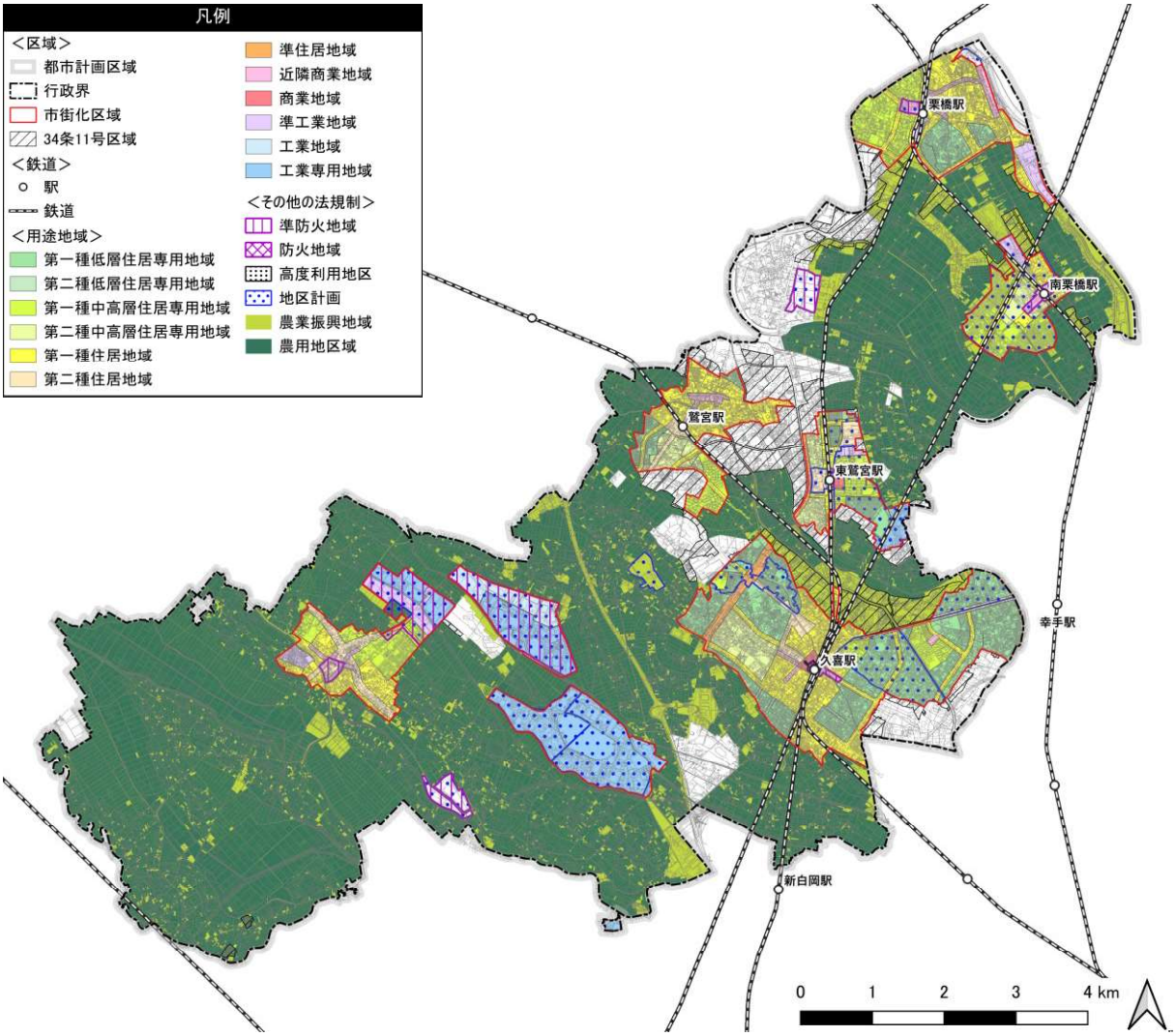


出典：久喜市データ(R7)

5）法規制

■土地利用の基本となる法規制である用途地域に加え、防火地域及び準防火地域、高度利用地区、地区計画、農業振興地域、農用地区域が指定されています。
■市街化調整区域では、広範囲にわたり農業振興地域及び農用地区域が指定されています。

≪ 法規制の指定状況 ≫



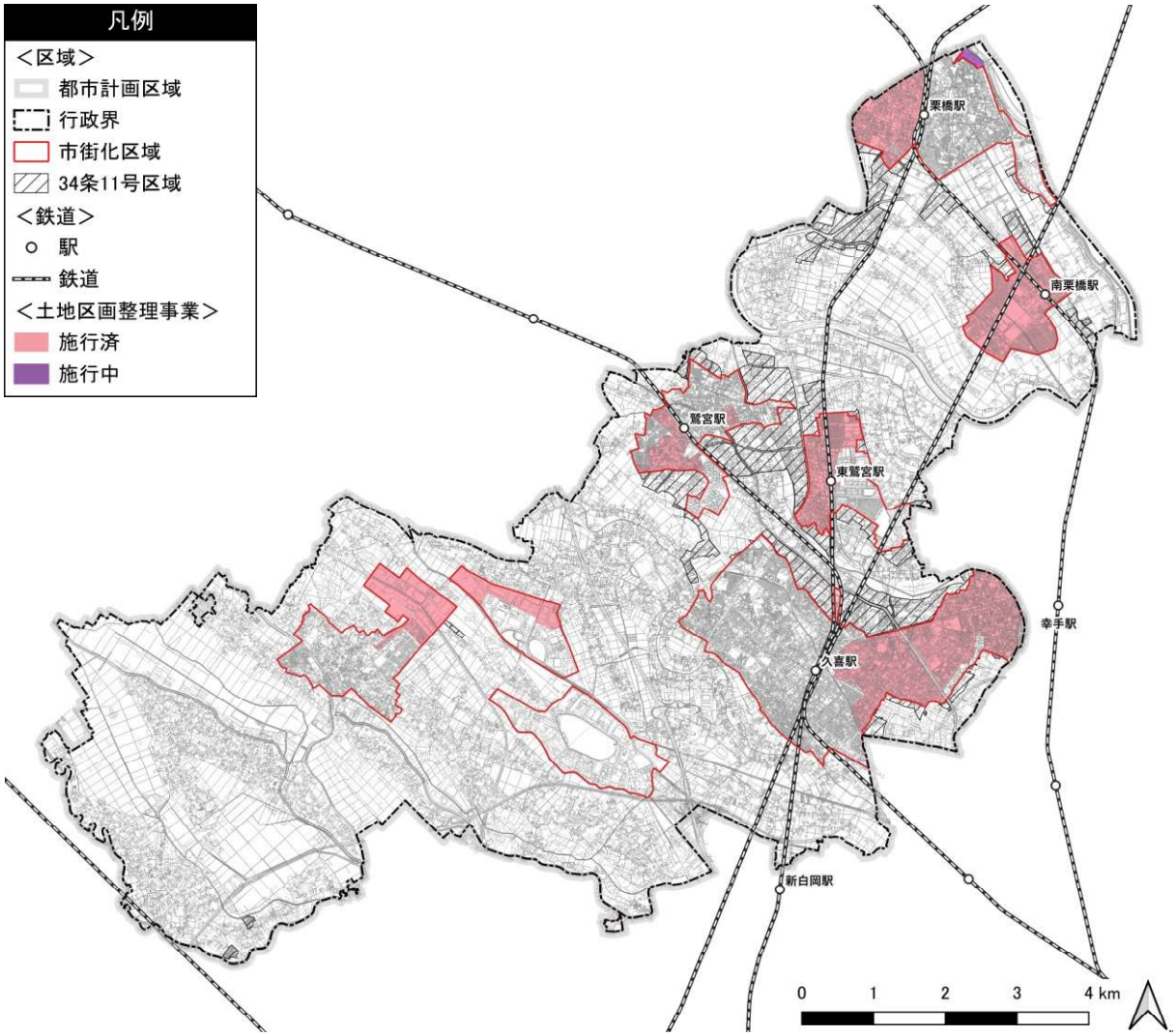
出典：都市計画基礎調査（R2）

（3）都市基盤

1）市街地開発事業

■市内において土地区画整理事業は 17 地区で施行されており、このうち 16 地区は施行済、1 地区が施行中となっています。
■施行済の 16 地区は、いずれも市街化区域にあり、施行中の 1 地区は市街化調整区域に位置しています。

≪ 市街地開発事業 ≫

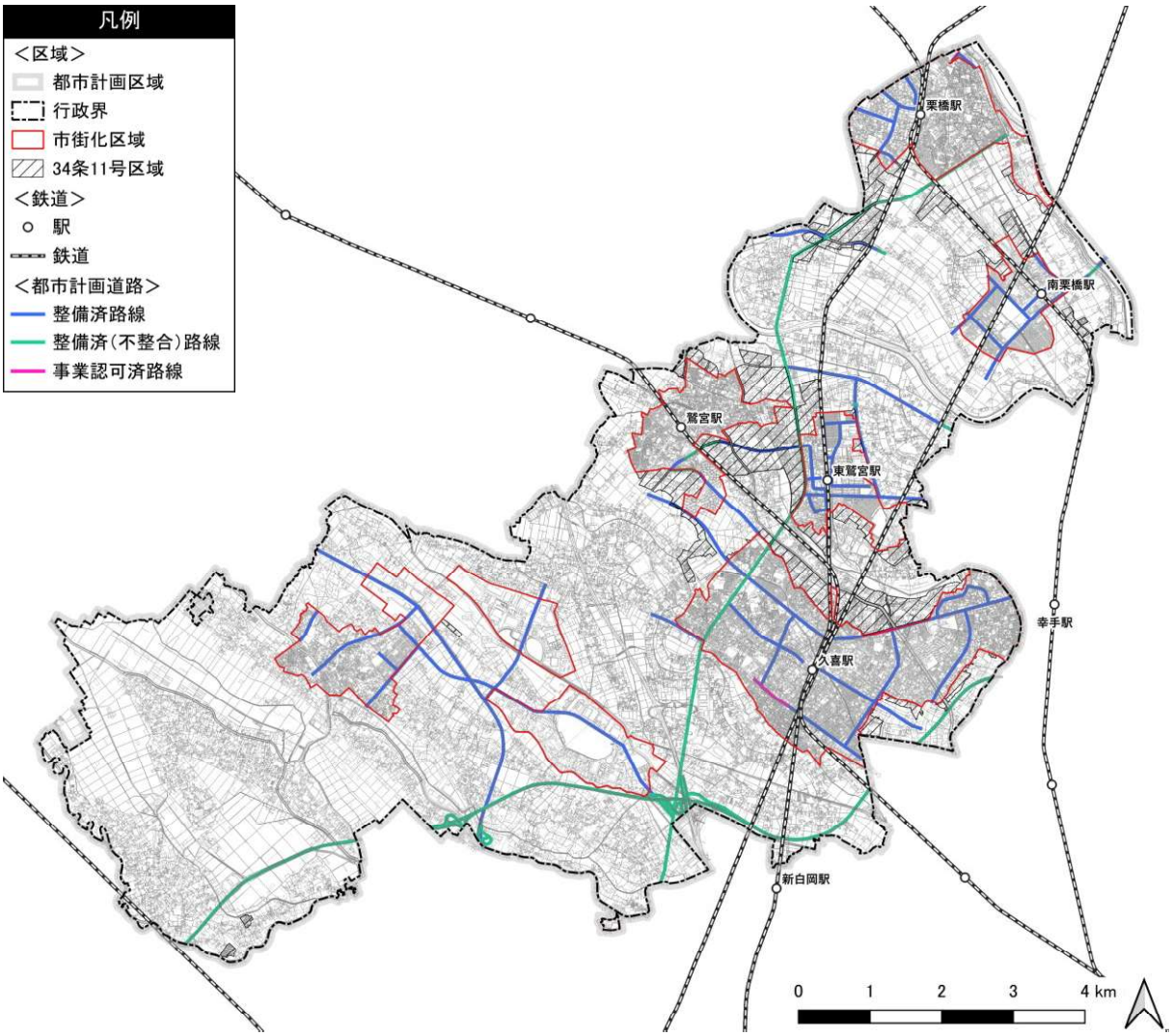


出典：久喜市 HP

2）都市計画道路

■市街化区域内では、多くの都市計画道路が概ね整備済みとなっていますが、一部には不整合路線やまた事業認可済みの路線もみられます。

≪ 都市計画道路 ≫

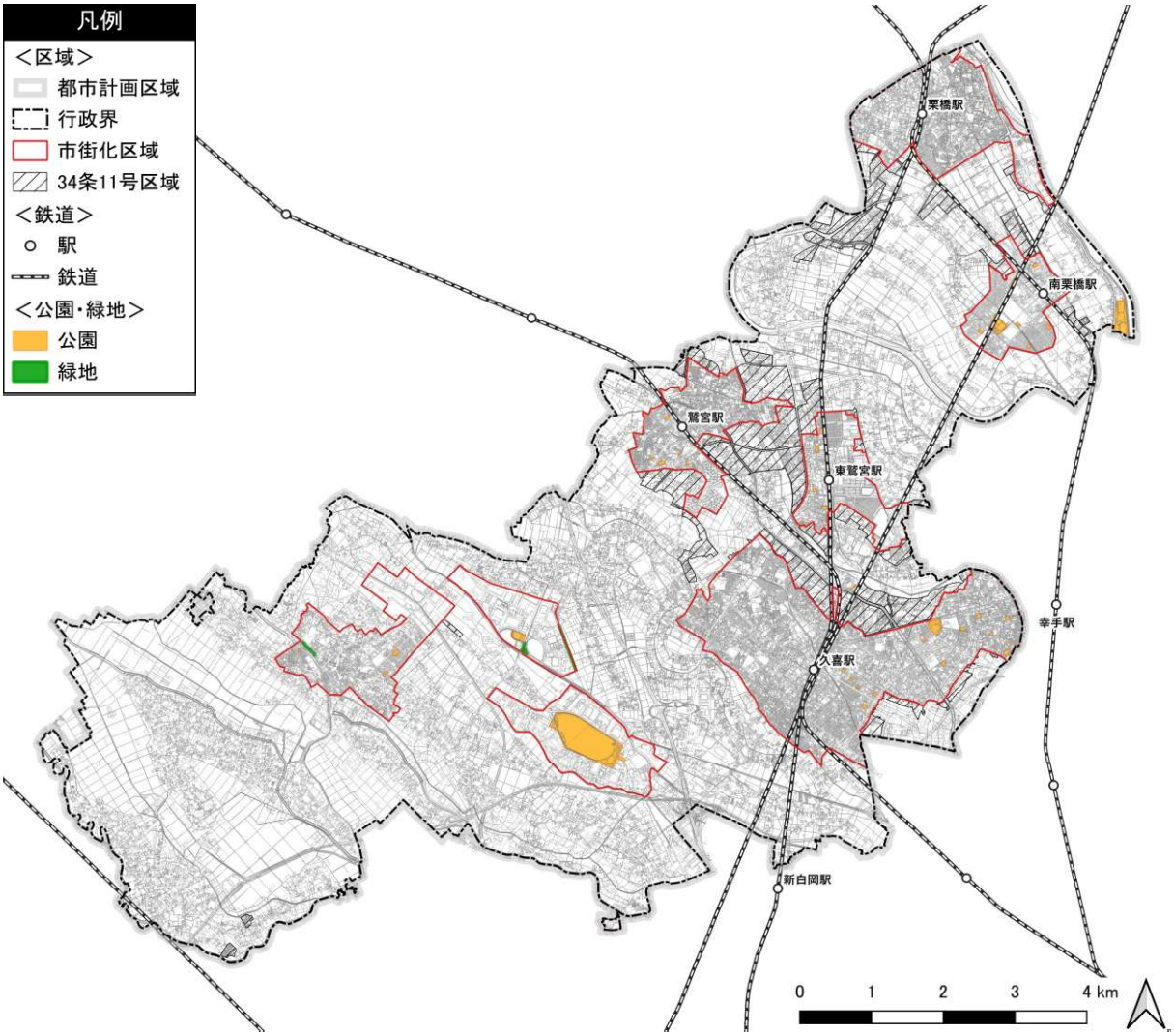


出典：久喜市都市計画図

3）公園・緑地

■都市計画公園は 39 箇所あり、最も大規模な公園は久喜菖蒲公園となっています。
■緑地は 3 箇所となっており、清久町と菖蒲町菖蒲に位置しています。

≪ 公園・緑地 ≫

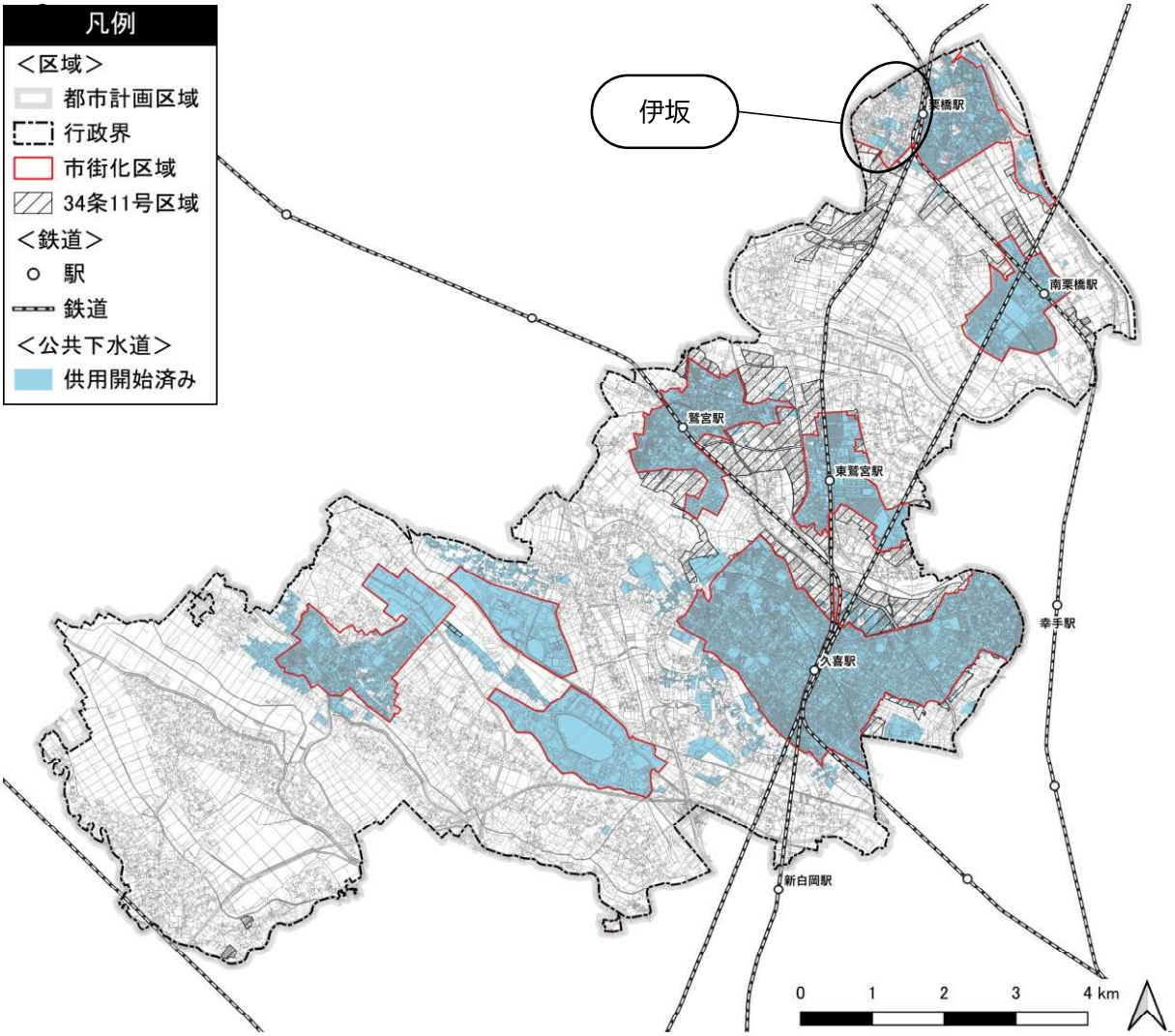


出典：都市計画基礎調査（R2）、都市計画図（R5）

4）公共下水道

■市街化区域は概ね全域で供用開始済みとなっていますが、伊坂では未整備の地域が広範囲にみられます。
■市街化調整区域においては、市街化区域に近接する一部地域に限り供用開始済みとなっています。

≪ 公共下水道 ≫



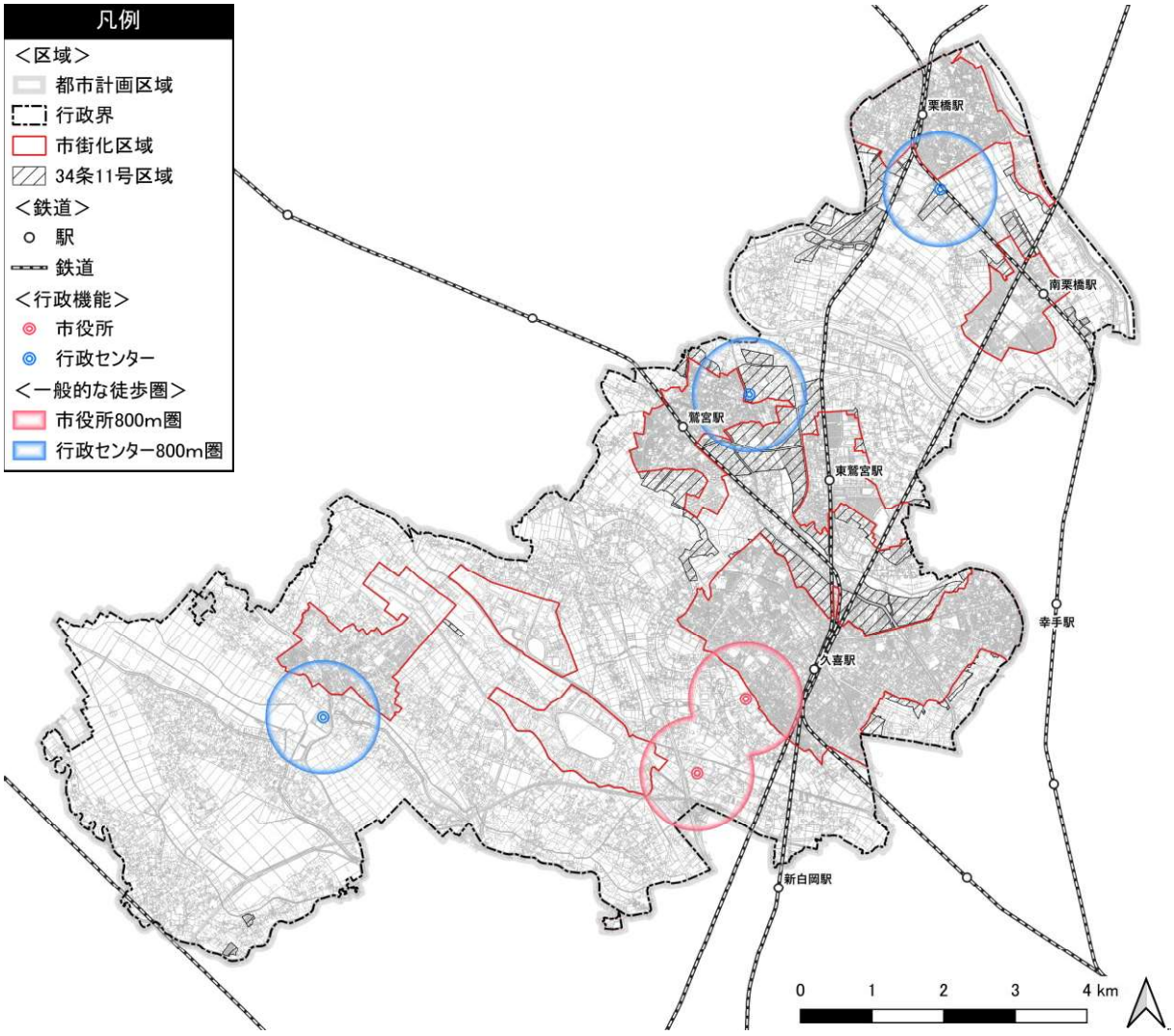
出典：久喜市データ

（４）都市機能

１）行政機能

■行政機能の立地状況は、市役所が２施設、行政センターが３施設となっています。
■2020(R2)年の国勢調査を基に算出した行政機能の一般的な徒歩圏に居住している人口は、22,960 人となっており、全市民の 15.2%をカバーしています。

≪ 行政機能の立地状況 ≫

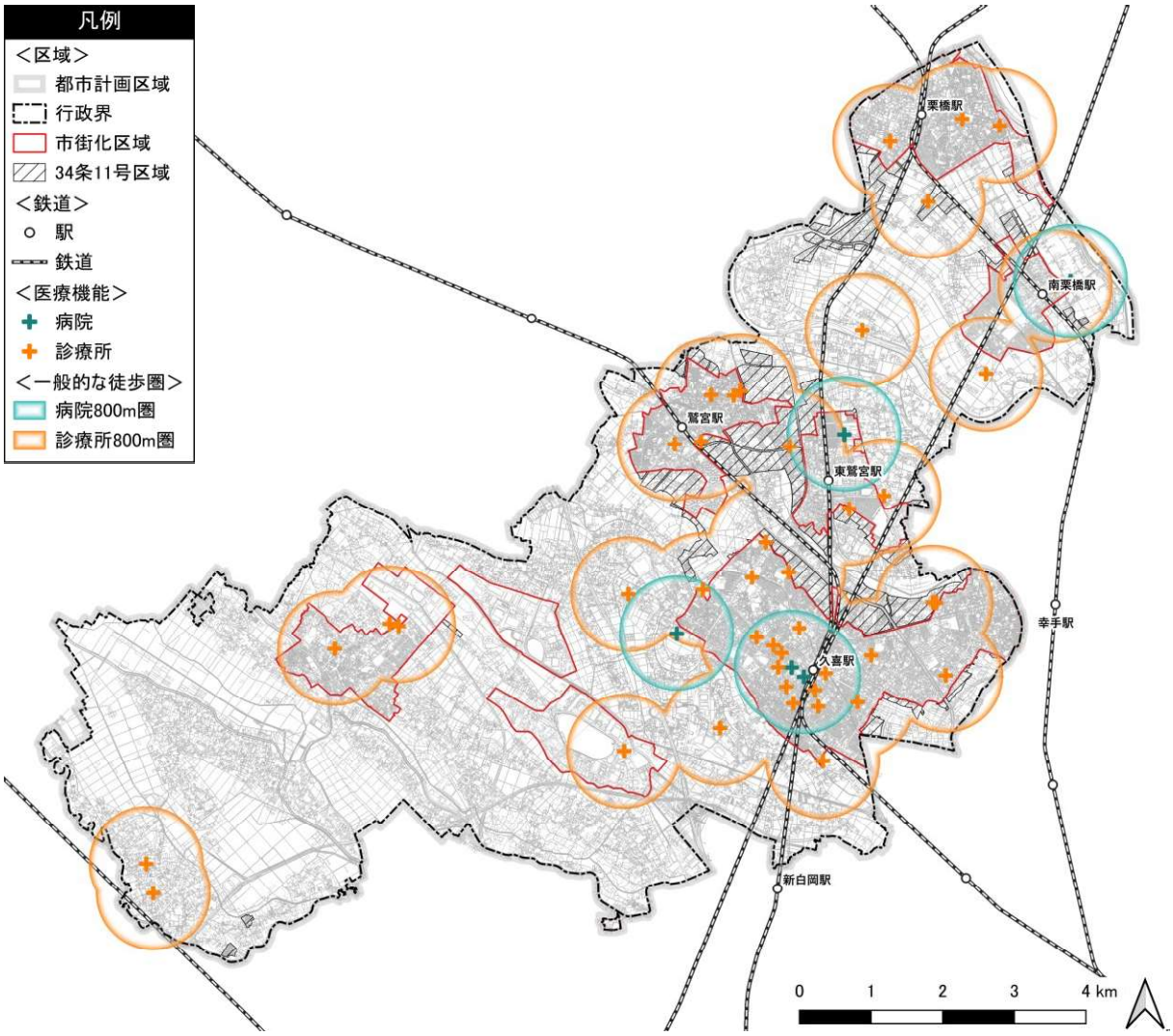


出典：久喜市 HP

2）医療機能

■医療機能の立地状況は、病院が 5 施設、診療所（診療科目に内科又は外科を含む）が 43 施設となっています。
■2020（R2）年の国勢調査を基に算出した医療機能の一般的な徒歩圏に居住している人口は、124,119人となっており、全市民の 82.4%をカバーしています。

≪ 医療機能の立地状況 ≫

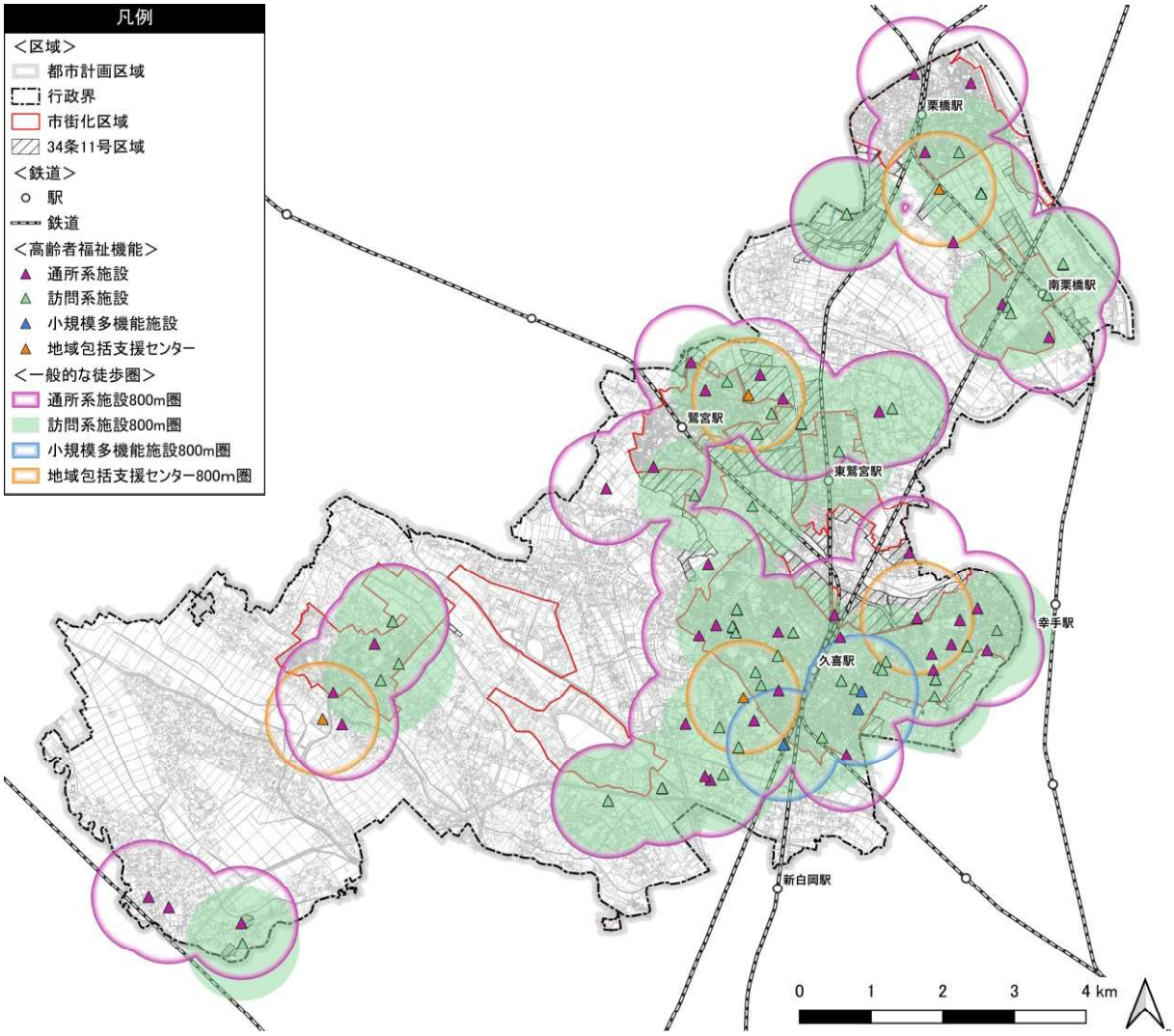


出典：久喜市医療機関一覧

3）高齢者福祉機能

■高齢者福祉機能の立地状況は、通所系施設が 52 施設、訪問系施設が 47 施設、小規模多機能施設が 3 施設、地域包括支援センターが 5 施設となっています。
■2020（R2）年の国勢調査を基に算出した高齢者福祉機能の一般的な徒歩圏に居住している人口は、132,395 人となっており、全市民の 87.9%をカバーしています。

≪ 高齢者福祉機能の立地状況 ≫

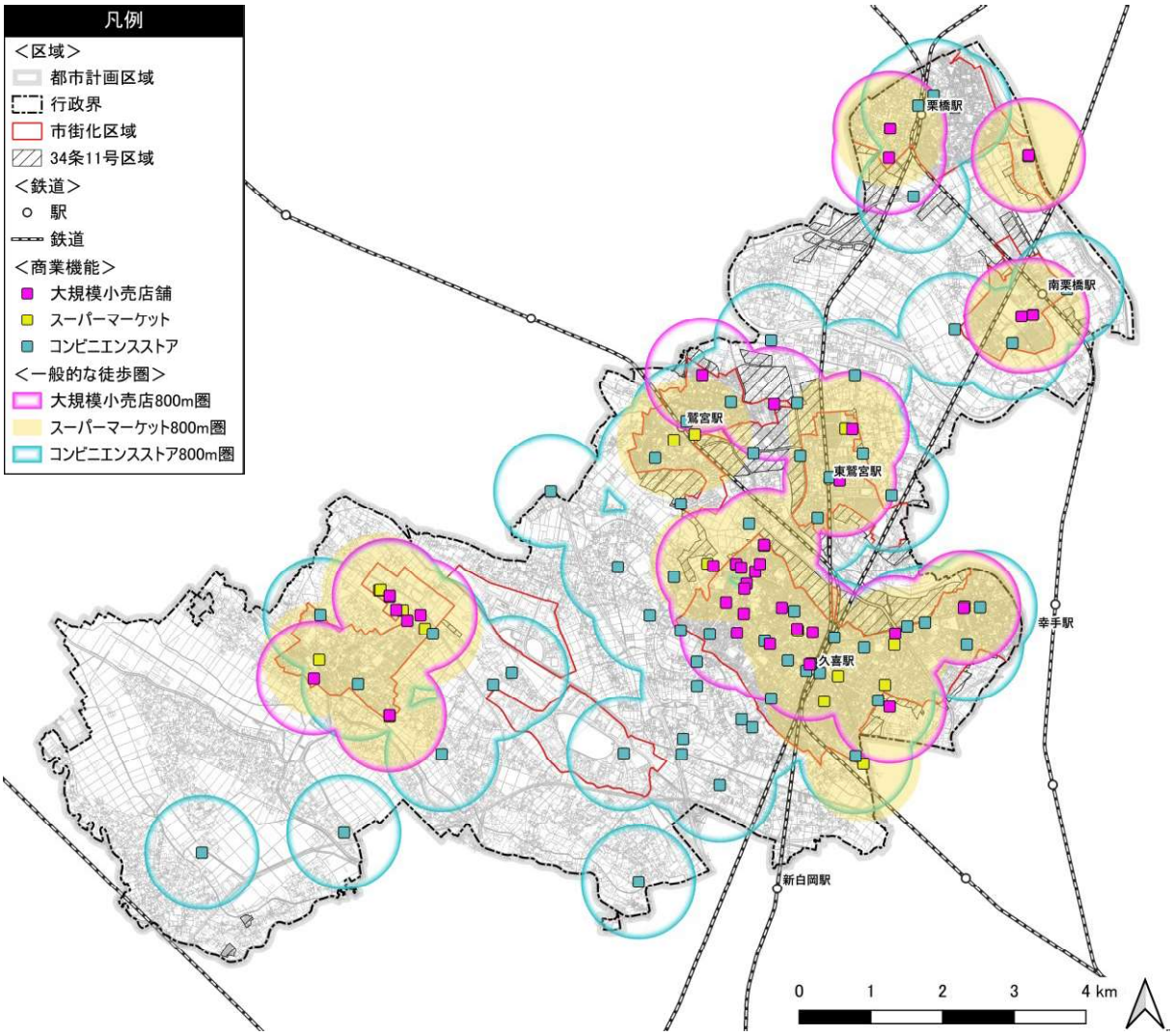


出典：久喜市介護サービス事業所一覧（R7.7 月 1 日現在）

4）商業機能

■商業機能の立地状況は、大規模小売店舗が 34 施設、スーパーマーケットが 26 施設、コンビニエンスストアが 60 施設となっています。
■2020(R2)年の国勢調査を基に算出した商業機能の一般的な徒歩圏に居住している人口は、138,681 人となっており、全市民の 92.1%をカバーしています。

≪ 商業機能の立地状況 ≫

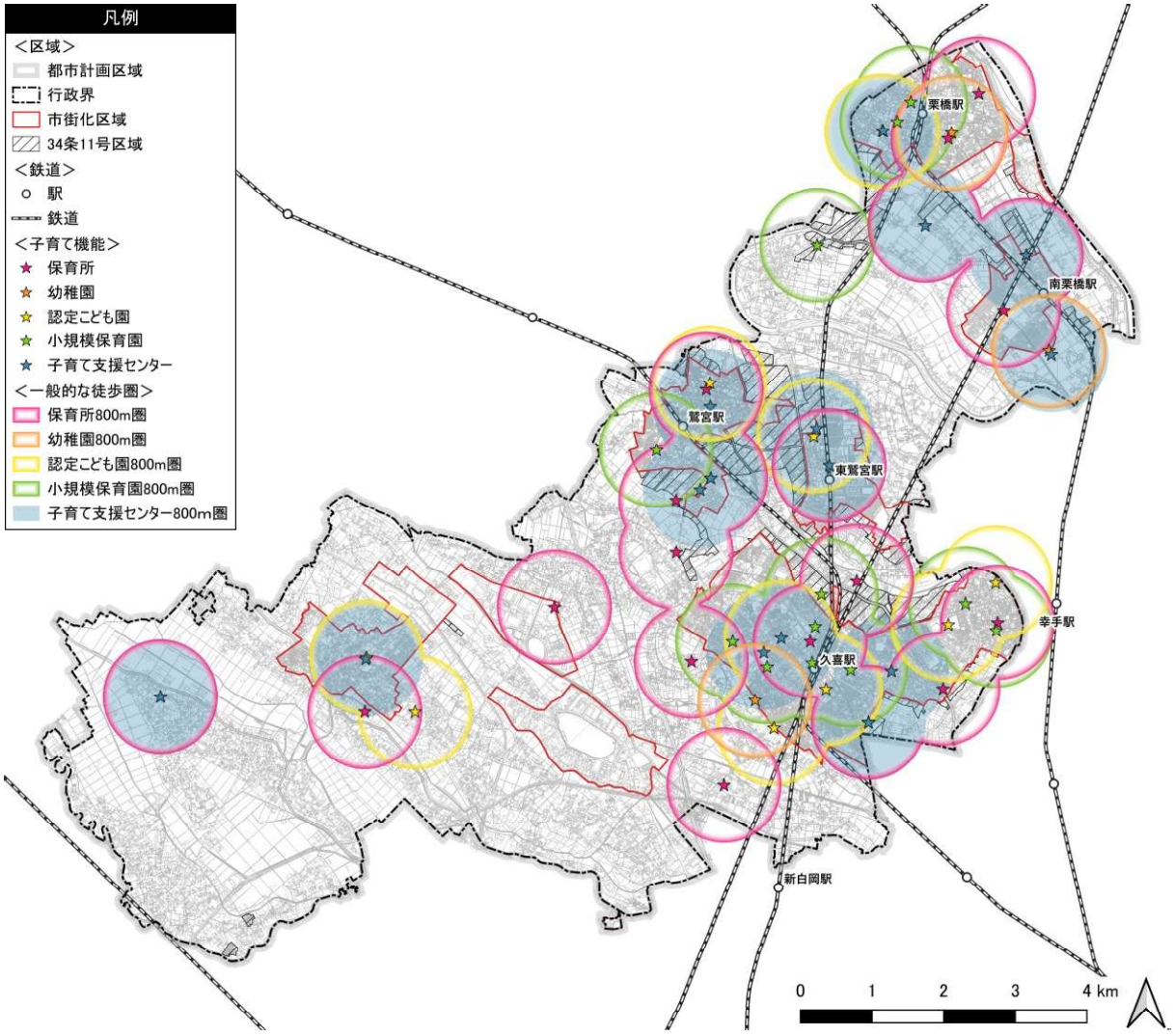


出典：埼玉県 HP、全国スーパーマーケットマップ、i タウンページ

5）子育て機能

■子育て機能の立地状況は、保育所が 20 施設、幼稚園が 3 施設、認定こども園が 11 施設、小規模保育園が 12 施設、子育て支援センターが 15 施設となっています。
■2020（R2）年の国勢調査を基に算出した子育て機能の一般的な徒歩圏に居住している人口は、128,059 人となっており、全市民の 85.0%をカバーしています。

≪ 子育て機能の立地状況 ≫

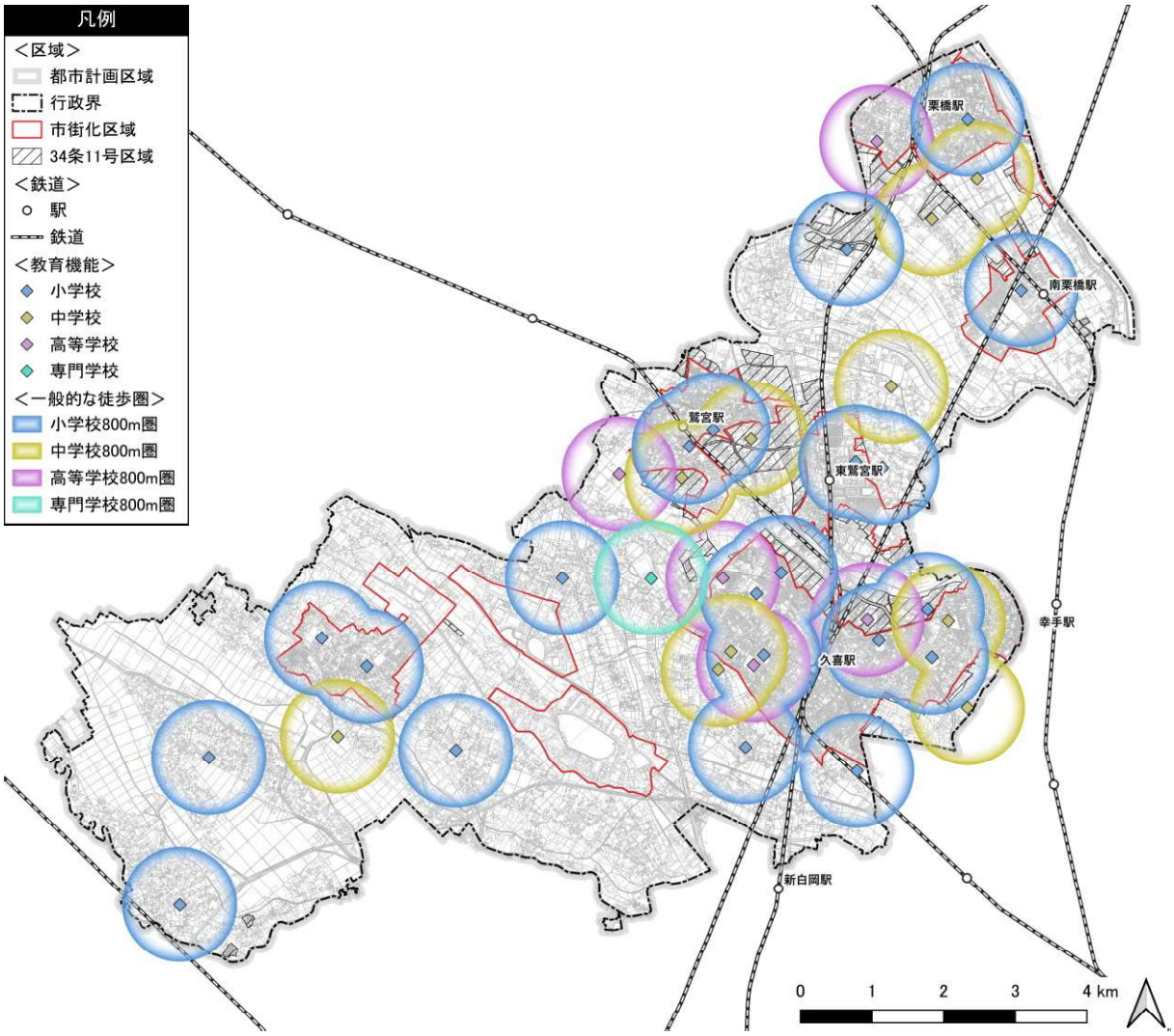


出典：久喜市 HP

6）教育機能

■教育機能の立地状況は、小学校が 21 施設、中学校が 10 施設、高等学校が 5 施設、専門学校が 1 施設となっています。
■2020(R2)年の国勢調査を基に算出した教育機能の一般的な徒歩圏に居住している人口は、122,848 人となっており、全市民の 81.6%をカバーしています。

≪ 教育機能の立地状況 ≫

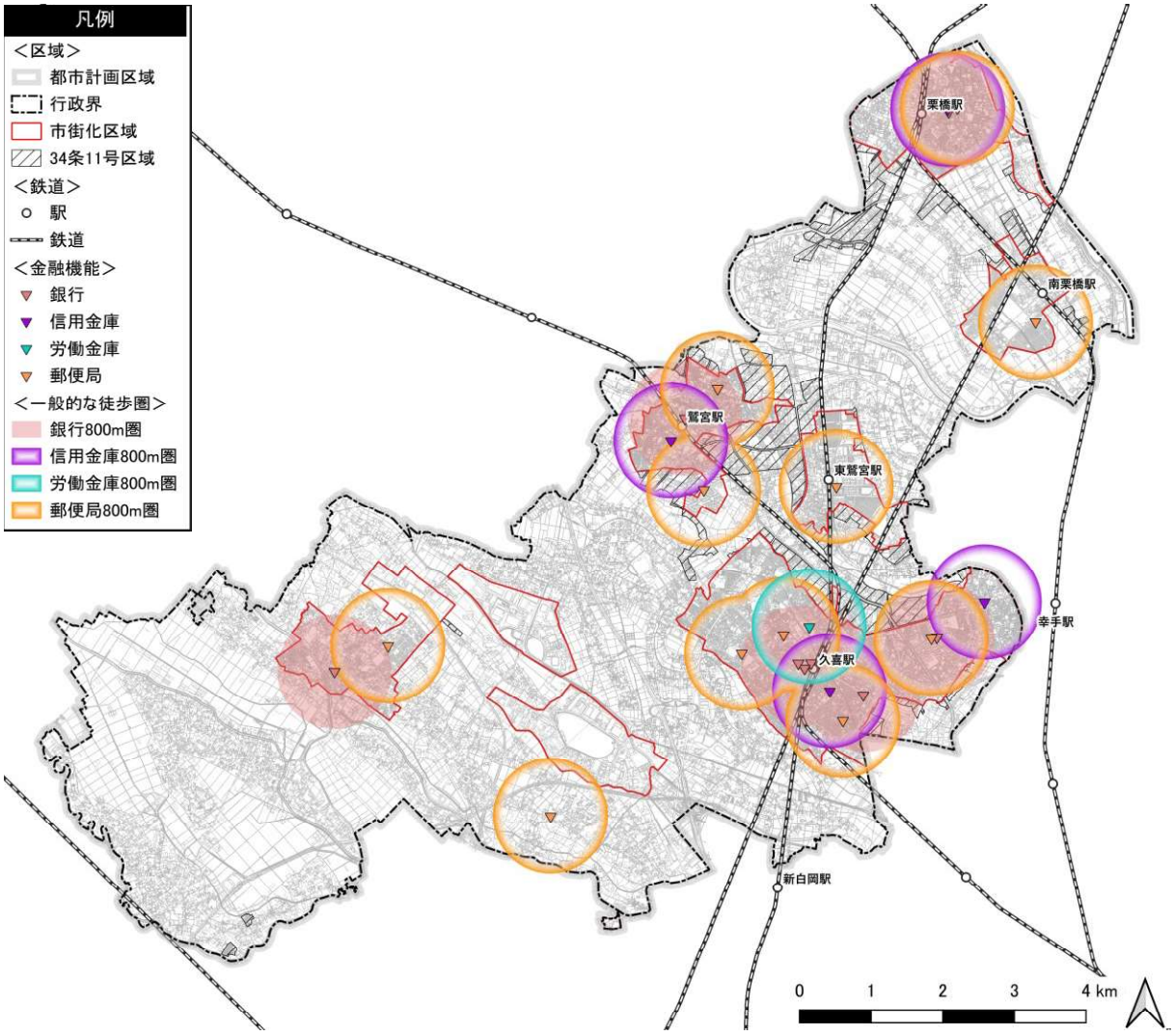


出典：久喜市 HP、埼玉県 HP

7）金融機能

■金融機能の立地状況は、銀行が 8 施設、信用金庫が 4 施設、労働金庫が 1 施設、郵便局が 11 施設となっています。
■2020(R2)年の国勢調査を基に算出した金融機能の一般的な徒歩圏に居住している人口は、104,835 人となっており、全市民の 69.6%をカバーしています。

≪ 金融機能の立地状況 ≫

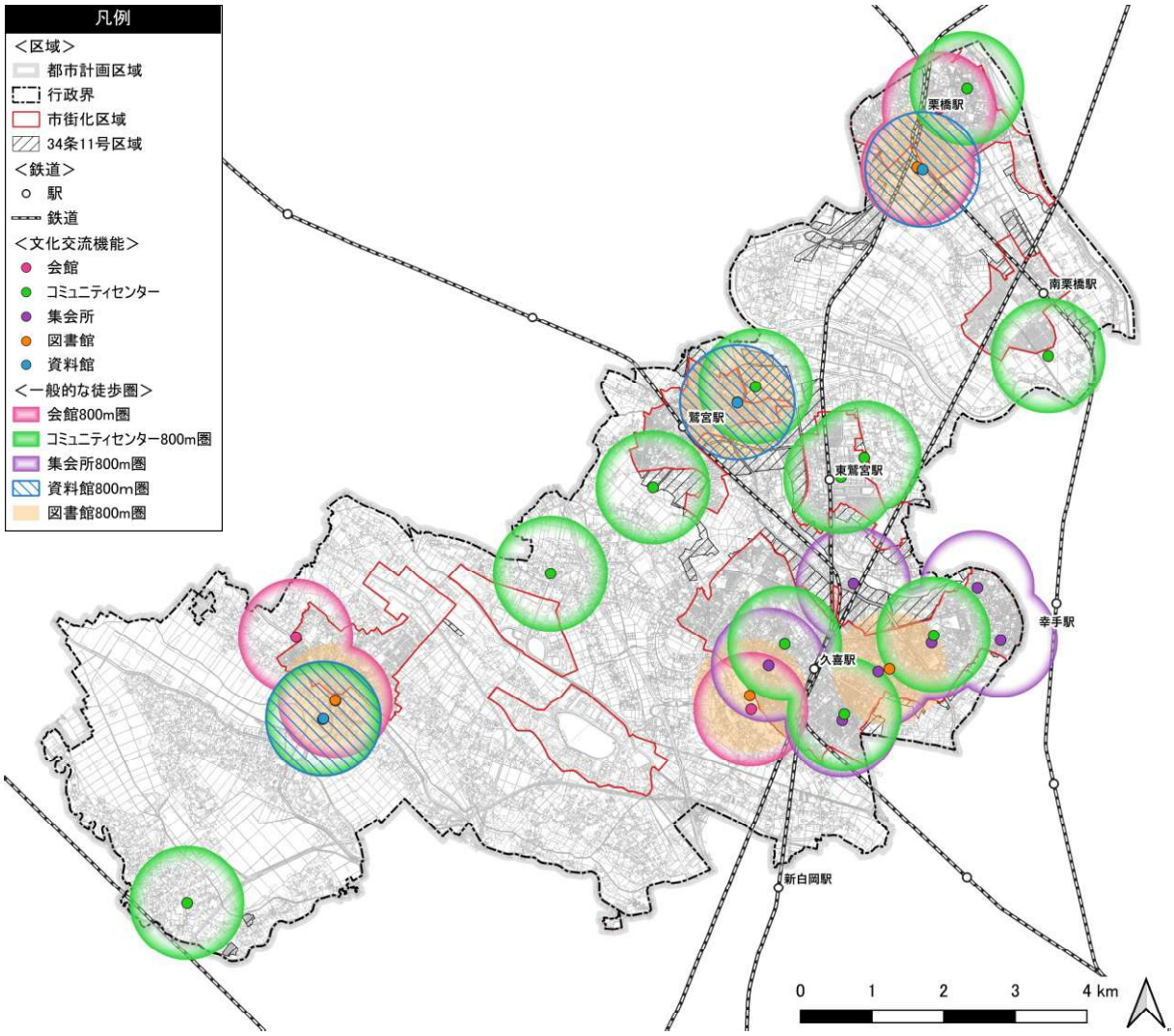


出典：日本全国・ATM マップ

8）文化交流機能

■文化交流機能の立地状況は、会館が 5 施設、コミュニティセンターが 12 施設、集会所が 7 施設、図書館が 5 施設、資料館が 3 施設となっています。
■2020（R2）年の国勢調査を基に算出した文化交流機能の一般的な徒歩圏に居住している人口は、104,745 人となっており、全市民の 69.6%をカバーしています。

≪ 文化交流機能の立地状況 ≫

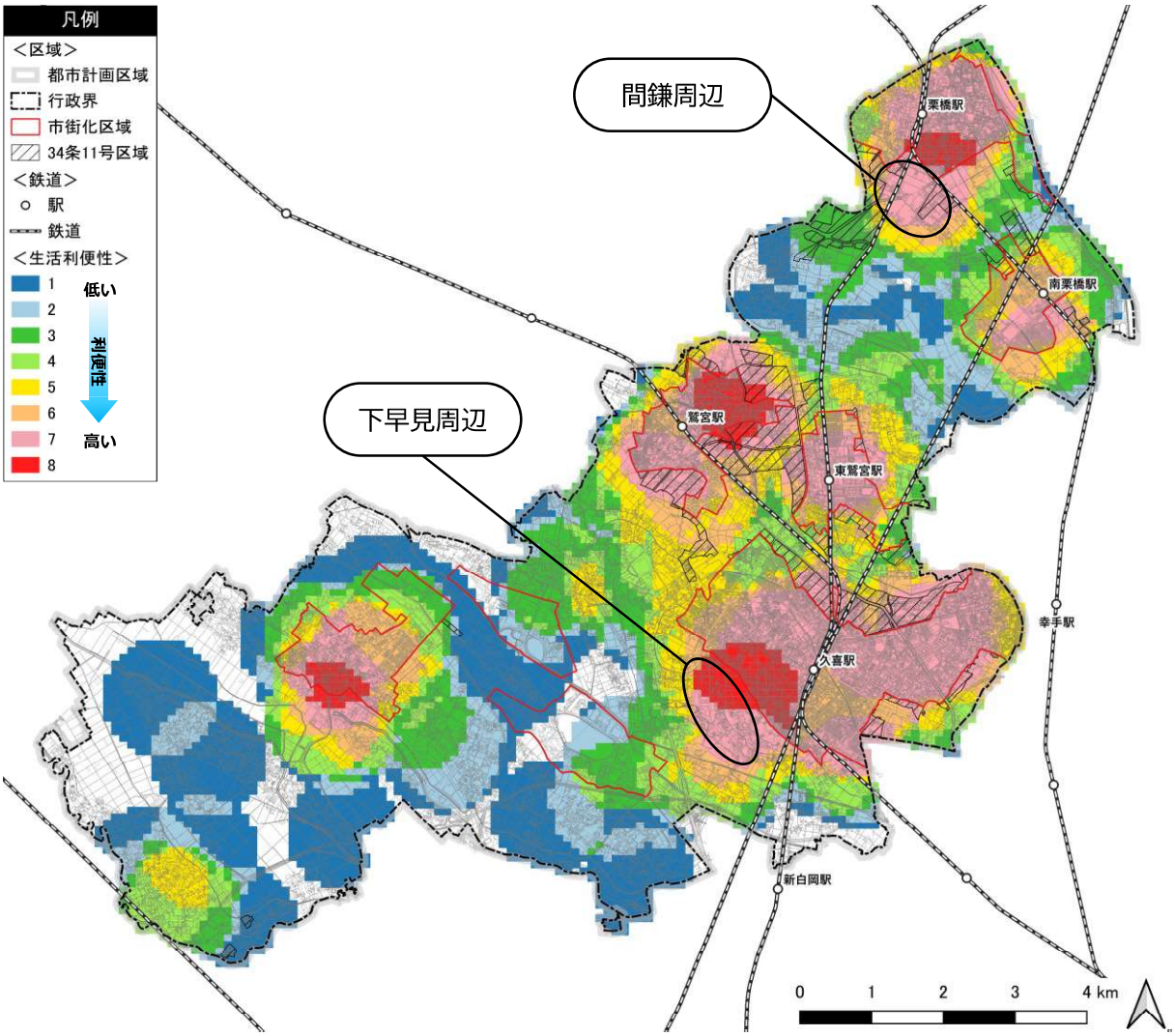


出典：久喜市 HP

【参考】生活利便性の点数化

■100mメッシュを使用し、行政機能～文化機能（P22～P29）の各機能の徒歩圏に含まれる場合は１点を加点する方法で（最大８点）生活利便性の点数化を行いました。
■最も高い８点は、市役所や行政センターが立地している鉄道駅周辺などでみられ、工業系用途地域を除く市街化区域の広範囲が ６ 点以上であることから、生活利便性の高さがうかがえます。
■また、間鎌周辺や下早見周辺など、市街化区域に隣接した市街化調整区域においても、生活利便性の高い地域（７点以上）がみられます。

≪ 生活利便性の点数化（100mメッシュ） ≫

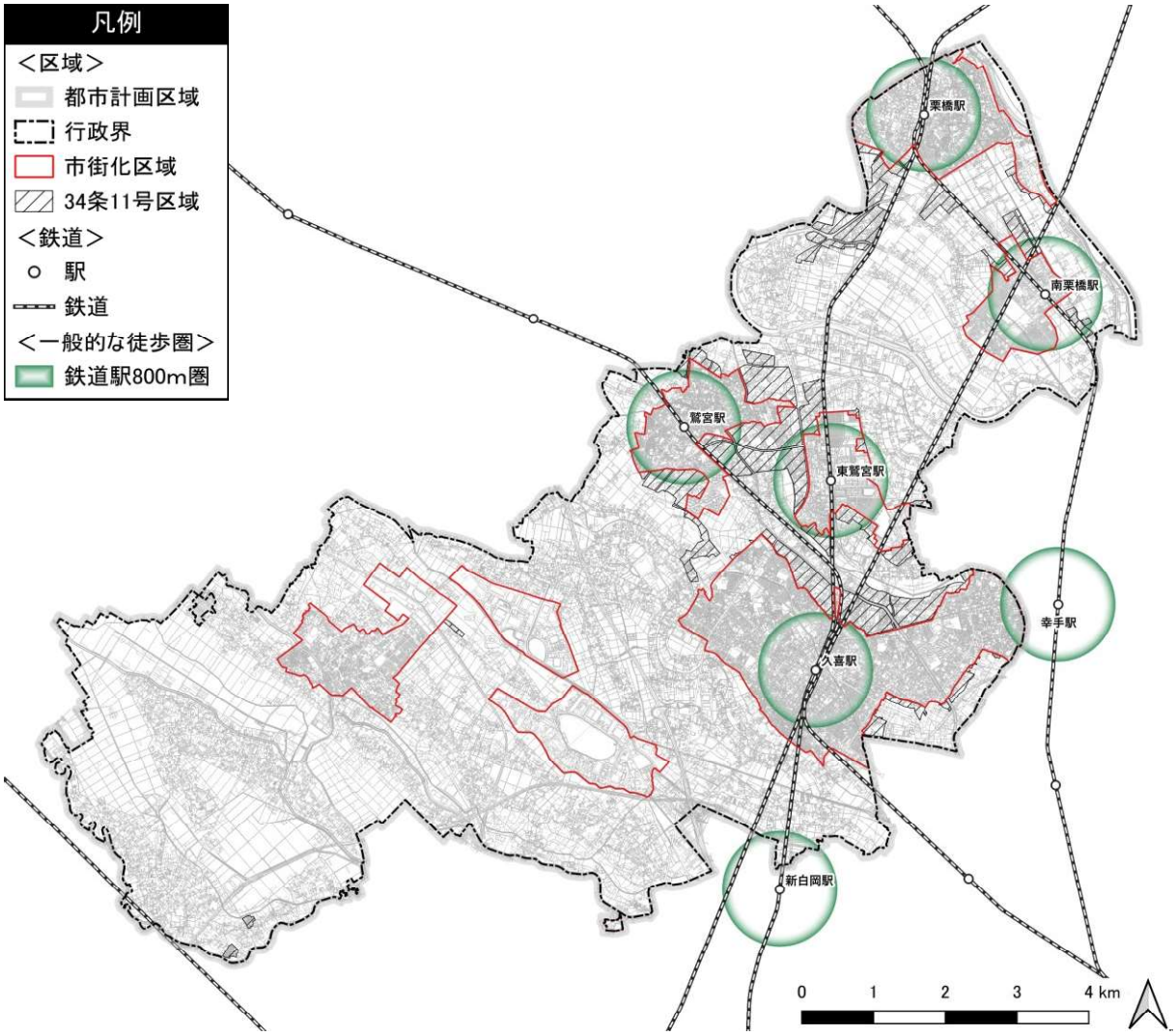


（５）公共交通

１）鉄道

■鉄道は、JR 宇都宮線、東武伊勢崎線、東武日光線が運行しており、市内には駅が 5 つ立地しています。
■市外ではありますが、歩いて行ける範囲内に新白岡駅と幸手駅が立地しています。
■2020（R2）年の国勢調査を基に算出した鉄道の一般的な徒歩圏に居住している人口は、55,708 人となっており、全市民の 37.0%をカバーしています。

≪ 鉄道の状況 ≫

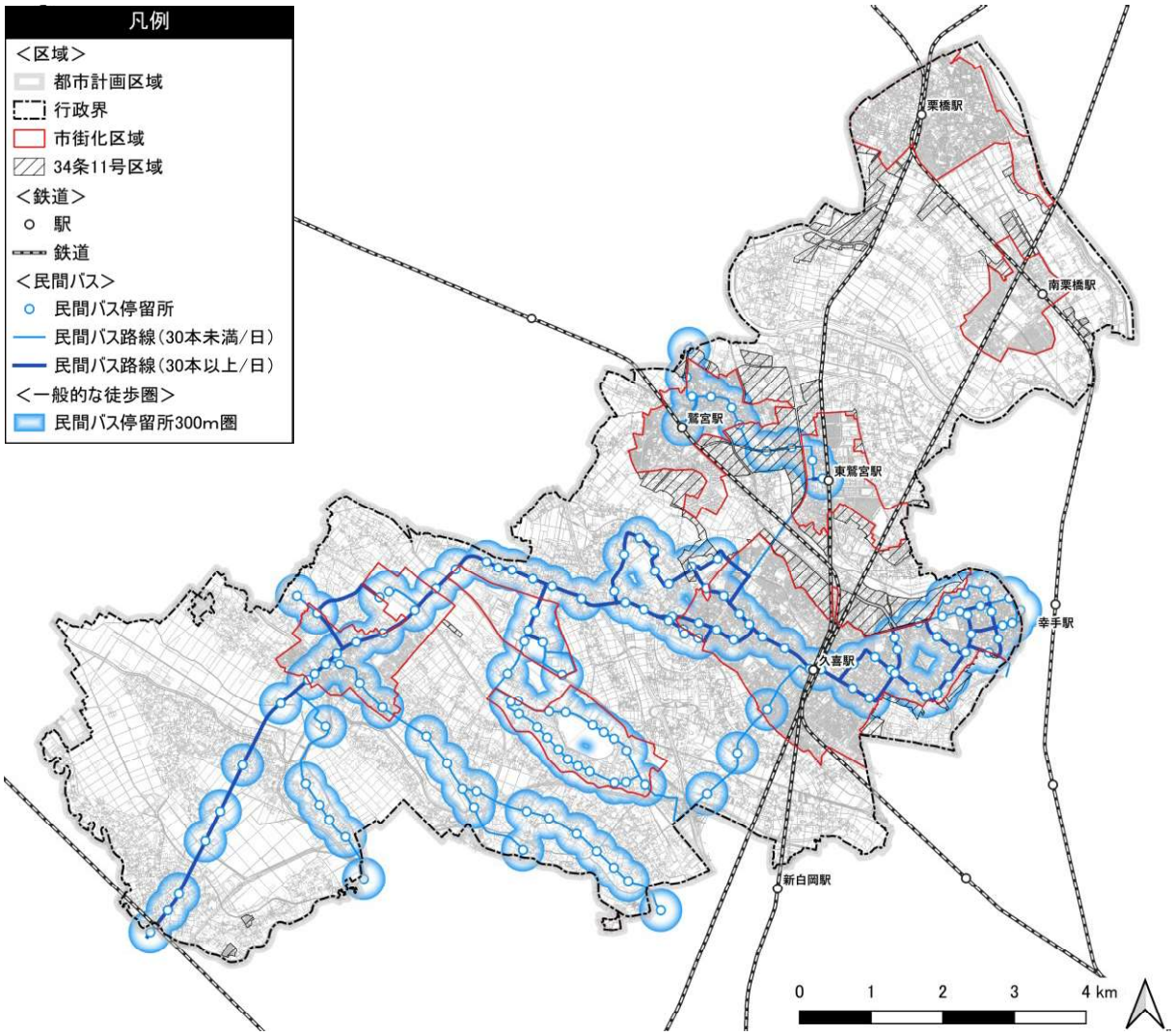


出典：国土数値情報

2）民間バス

■民間バスは朝日自動車株式会社、大和観光自動車株式会社、中田商会株式会社の 3 社により運行しています。
■久喜駅から東西方向へ運行している路線は基幹的公共交通（鉄道または 1 日片道あたり 30 本以上の運行頻度を有するバス路線）に該当し、交通利便性が高い路線となっています。
■栗橋駅及び南栗橋駅においては、民間バスは発着していません。
■2020（R2）年の国勢調査を基に算出した民間バスの一般的な徒歩圏に居住している人口は、57,785 人となっており、全市民の 38.4%をカバーしています。

≪ 民間バスの運行状況 ≫

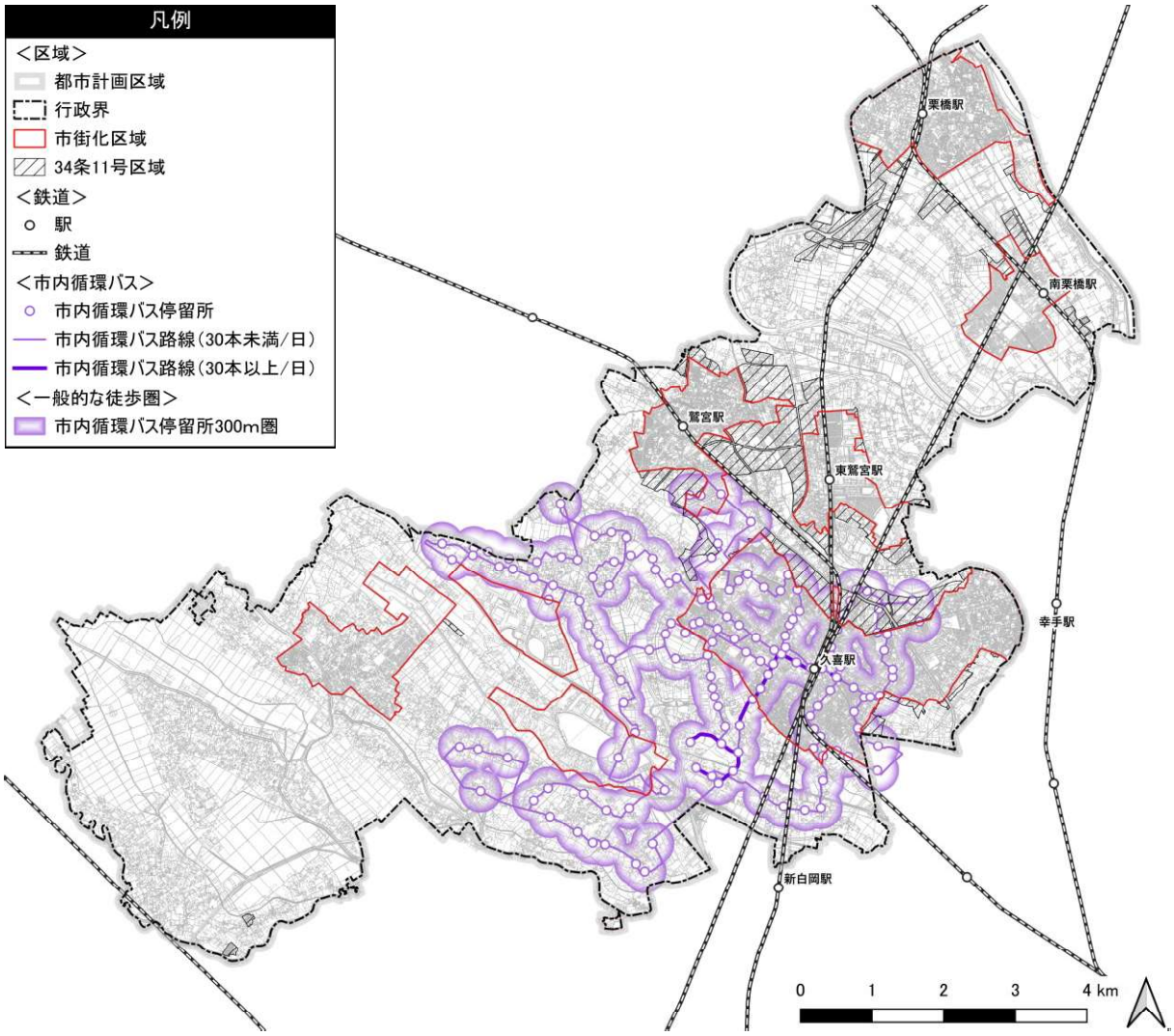


出典：朝日自動車株式会社 HP、大和観光自動車株式会社 HP、中田商会株式会社 HP

3）市内循環バス

■市内循環バスは、公共交通施設等への交通手段の確保、市民の日常生活の利便性を高めることを目的として、現在 8 路線が運行しています。
■久喜駅から市役所までを結ぶ市役所通りや県道上尾久喜線、久喜駅から久喜市総合運動公園までを結ぶ運動公園通りの区間が基幹的公共交通（鉄道または 1 日片道あたり 30 本以上の運行頻度を有するバス路線）に該当します。
■民間バスと同様に、栗橋駅及び南栗橋駅において市内循環バスは発着していません。
■2020（R2）年の国勢調査を基に算出した市内循環バスの一般的な徒歩圏に居住している人口は、51,828 人となっており、全市民の 34.4%をカバーしています。

≪ 市内循環バスの運行状況 ≫

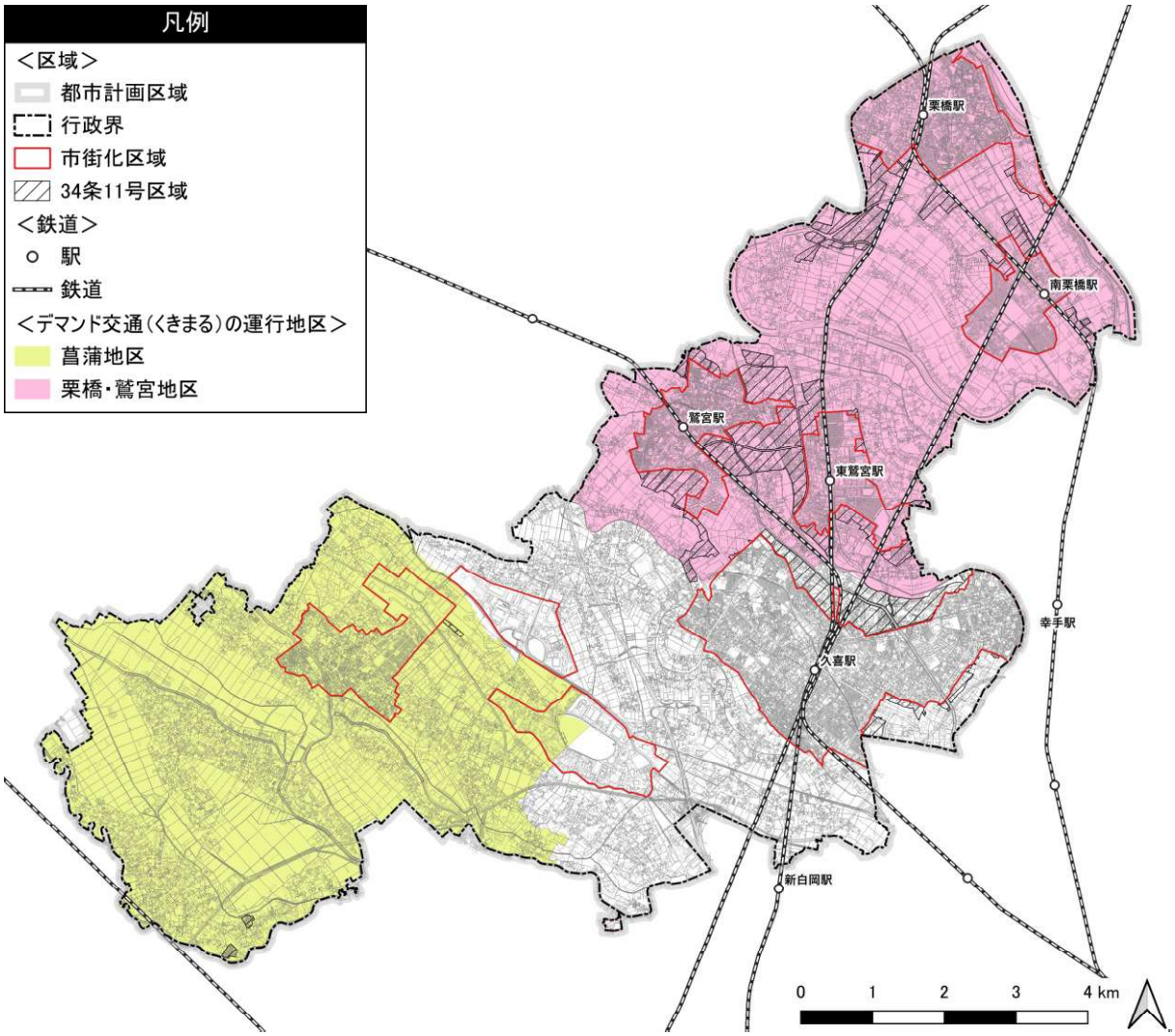


出典：久喜市 HP

4）デマンド交通（くきまる）

■デマンド交通(くきまる)は高齢者・障がい者などの交通弱者の移動手段と公共交通不便地域における日常交通を確保することを目的として運行しています。
■菖蒲地区および栗橋・鷲宮地区をそれぞれの運行対象エリアとして運行しています。

≪ デマンド交通（くきまる）の運行状況 ≫



出典：久喜市 HP

（6）経済

1）年間商品販売額

■1994(H6)年～2021(R3)年における小売業と卸売業を合わせた年間商品販売額の推移をみると、2002(H14)年に大幅に減少した後は横ばいが続きましたが、2016(H28)年に大幅な増加に転じ、2021(R3)年は約 3,487 億円となっています。

■卸売業は、2002(H14)年に大幅に減少した後、900 億円前後で推移していましたが、2016(H28)年に大幅な増加に転じ、2021(R3)年は約 1,764 億円となっています。

■小売業は、1994(H6)年から約 1,300 億円前後で推移していましたが、2014(H26)以降は増加傾向に転じ、2021(R3)年には約 1,723 億円となっています。

≪ 年間商品販売額の推移 ≫



出典：商業統計、経済サンセス

2）事業所数

■1999(H11)年～2021(R3)年における事業所数の推移をみると、ピークとなる 2019(R1)年の約 5,600 事業所を除くと、5,200 事業所前後で推移しています。

≪ 事業所数の推移 ≫



出典：事業所・企業統計調査、経済サンセス

（7）地価

1）地価

■直近 10 年間における市内の地価平均は、約 6.6 万円と横ばいが続いています。
■調査地点別にみても、住宅地の平均地価は約 5.9 万円、商業地の平均地価は約 10.3 万円となっており、横ばいが続いています。
■一方、工業地の平均地価は一貫して上昇傾向にあり、2025（令和 7）年には 5.6 万円となり、直近 10 年間で最も高くなっています。

≪ 地価の推移 ≫



出典：国土数値情報

（８）財政

１）歳入

■2013(H25)年～2023(R5)年にかけて、地方税が 20.9 億円増加したことなどにより、自主財源も 43.7 億円増加しています。
■一方、国庫支出金が 58.3 億円増加したことなどにより、依存財源が 66.3 億円増加し、依存財源の割合は 2.7%増加しています。

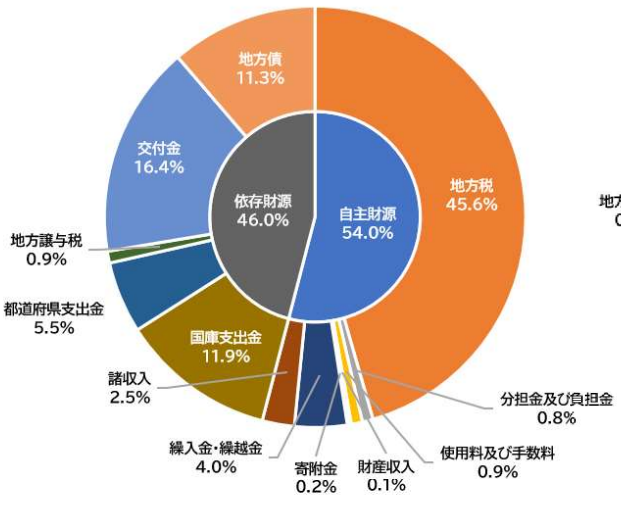
≪ 2013(H25)年の歳入状況 ≫

項目		歳入額(億円)
自主財源		255.7
	地方税	215.6
	分担金及び負担金	3.9
	使用料及び手数料	4.0
	財産収入	0.4
	寄附金	1.1
	繰入金・繰越金	19.0
	諸収入	11.7
依存財源		217.5
	国庫支出金	56.5
	都道府県支出金	26.0
	地方譲与税	4.3
	交付金	77.2
	地方債	53.5
合計		473.2

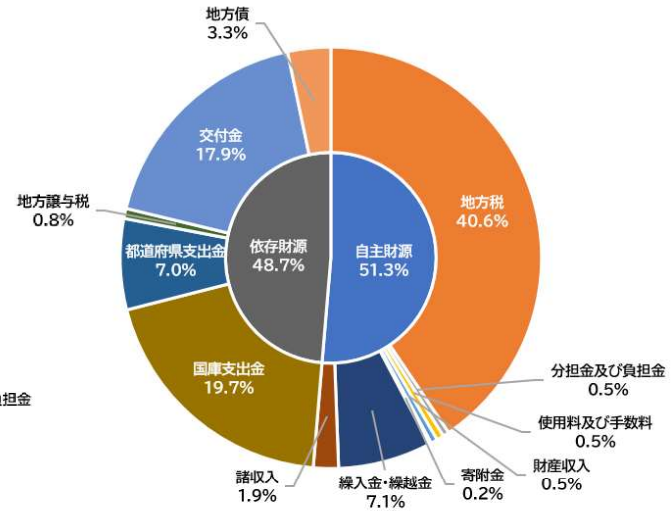
≪ 2023(R5)年の歳入状況 ≫

項目		歳入額(億円)
自主財源		299.4
	地方税	236.5
	分担金及び負担金	2.8
	使用料及び手数料	3.2
	財産収入	3.0
	寄附金	1.0
	繰入金・繰越金	41.6
	諸収入	11.2
依存財源		283.8
	国庫支出金	114.8
	都道府県支出金	40.7
	地方譲与税	4.5
	交付金	104.6
	地方債	19.2
合計		583.1

≪ 2013(H25)年の歳入割合 ≫



≪ 2023(R5)年の歳入割合 ≫



出典：決算カード（総務省）

2）歳出

■2013（H25）年～2023（R5）年にかけて、歳出総額のうち民生費の割合が 36.8%から44.9%と増加しており、金額でみると 82.7 億円増加しています。
■民生費の増加を主な要因として、歳出総額は 102.8 億円増加しています。

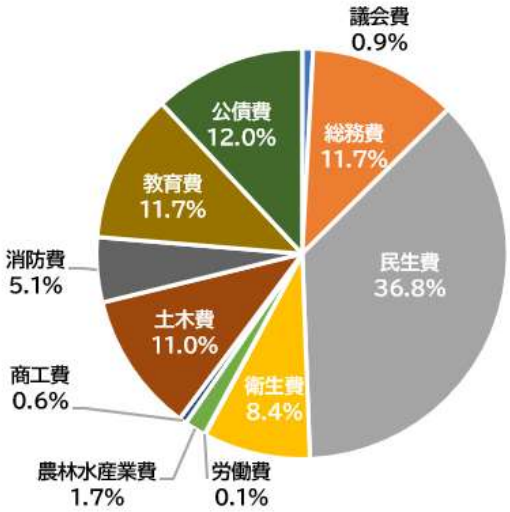
≪ 2013（H25）年の歳出状況 ≫

項目	歳出額（億円）
議会費	3.9
総務費	52.9
民生費	166.7
衛生費	38.1
労働費	0.3
農林水産業費	7.6
商工費	2.6
土木費	49.9
消防費	23.2
教育費	53.1
公債費	54.1
合計	452.4

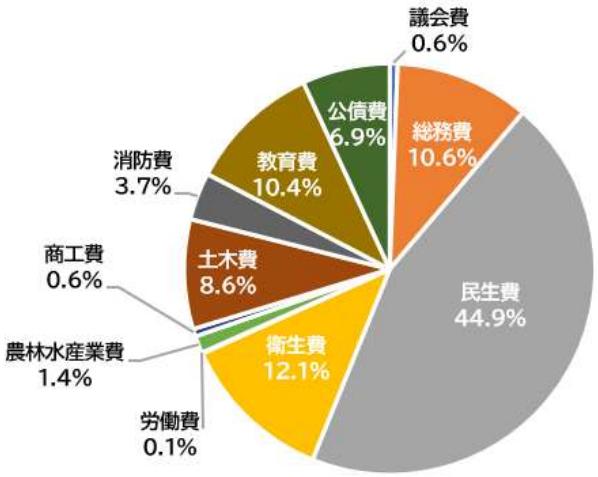
≪ 2023（R5）年の歳出状況 ≫

項目	歳出額（億円）
議会費	3.5
総務費	58.8
民生費	249.4
衛生費	67.4
労働費	0.4
農林水産業費	7.5
商工費	3.3
土木費	47.9
消防費	20.8
教育費	58.0
公債費	38.3
合計	555.3

≪ 2013（H25）年の歳出割合 ≫



≪ 2023（R5）年の歳出割合 ≫



出典：決算カード（総務省）

2. 都市構造上の課題

(1)市街化区域における更なる人口密度の確保

■2020(R2)年時点では、工業系用途地域を除く市街化区域の広範囲が人口密度 40 人/ha(市街化区域の設定基準)以上となっており、それらの地域は高い生活利便性を有しています。
■2045(R27)年においても、人口密度は 40 人/ha 以上を維持する地域が多く見込まれていますが、全市的な人口減少により、人口密度 40 人/ha を下回る地域も見込まれていることから、生活利便性の維持が困難になることが懸念されます。
■このため、市内転居や市外からの転入の際に、居住を緩やかに誘導することにより、市街化区域における更なる人口密度を確保することが必要です。

(2)子育て世代の定住・転入の促進

■2000(H13)年以降の年少人口は一貫して減少傾向にあり、この傾向は 2050(R32)年においても継続することが見込まれています。
■また、出生数も減少傾向にあり、2023(R5)年の 701 人は、2014(H26)年以降において最も少ない人数となっており、将来的な高齢化率の上昇を踏まえると、健全な年齢構成バランスを維持することが困難になることが懸念されます。
■このため、子育て支援環境の充実などにより、子育て世代の定住・転入を促進することが必要です。

(3)空き家や低未利用地の利活用促進

■市内には、市街化区域を中心として、空き家や低未利用地(駐車場・更地等)が広く点在しており、特に久喜駅や栗橋駅などの鉄道駅周辺で多くみられます。
■今後の人口減少に伴い、空き家や低未利用地が増加することにより、防災・防犯面での生活環境の悪化や地域活力の低下が懸念されます。
■このため、地域住民が利用できる広場の創出や、都市機能施設の立地用地としての活用、空き家のリノベーションなどにより、空き家や低未利用地の利活用を促進することが必要です。

(4)鉄道利用促進や広域からの来訪者増加を促す高次都市機能の誘導

■生活利便性の高い地域は、公共交通によりアクセスがしやすく、病院やスーパーマーケットなど多様な施設が多く立地している鉄道駅等を中心として形成されています。
■一方、立地している都市機能は、日常生活を支えることを目的とした施設が多いことから、人口減少に伴う鉄道利用の減少、市外などの広域からの来訪者の減少が懸念されます。
■このため、鉄道利用促進や広域からの来訪者の増加を促す高次都市機能を誘導していくことが必要です。

（5）水害リスクを前提とした防災性の高い居住地の形成

■市北部に利根川が位置していることにより、市の概ね全域が洪水浸水想定区域（想定最大規模）に指定されており、計画規模においても同様の傾向がみられることから、全市的に水害リスクを有していると考えられます。

■近年では、気候変動等を要因とした自然災害の激甚化・頻発化の傾向がみられ、想定を超える災害が発生する可能性も懸念されています。

■このため、災害リスクを適切に把握し、リスクの大きさに応じた取組を推進することにより、水害リスクを前提とした防災性の高い居住地を形成することが必要です。

（6）持続可能な都市経営の推進

■2013（H25）年～2023（R5）年にかけて、歳出総額に占める民生費の割合が 36.8%から44.9%に増加し、金額でみると 82.7 億円の増加となっています。

■2050（R32）年までの将来人口推計では、一貫して人口減少及び高齢化率の上昇が見込まれており、これらを要因とした税収の減少や民生費の増加により、行政サービスの水準が低下することが懸念されます。

■このため、将来にわたり現在の行政サービス水準を維持することを目指して、持続可能な都市経営を推進することが必要です。

第３章
立地適正化計画で目指す将来の姿

第３章　立地適正化計画で目指す将来の姿

本章では、本市の現況分析・都市構造上の課題を踏まえ、立地適正化計画が目指すべき「まちづくりの方針」、「誘導方針」、「都市の骨格構造」について位置付けます。

１．まちづくりの方針・誘導方針

（１）まちづくりの方針

本計画の方向性を示す「まちづくりの方針」は、都市計画マスタープランで示される立地適正化計画の要素である「市民の力で魅力ある文化田園都市づくり」の実現に向け、都市計画マスタープランで定める将来都市像と同一のものとします。

なお、都市計画マスタープランで定められている将来の都市像は、「第 2 次久喜市総合振興計画（第 3 期久喜市総合戦略）」及び「新市基本計画」で掲げる将来像が根底に踏まえられています。

≪ まちづくりの方針 ≫

市民の力で魅力ある文化田園都市づくり

【 住と職が織りなす活力創造都市 】

自然と調和した土地の保全と活用を図りつつ、**市街地の整備、住環境の改善**、産業空間の形成により、本市が持つ多様な活力が創造された都市を目指します。

【 地域の魅力を高める交流推進都市 】

都市の内外を結ぶ道路体系や、**誰もが安心して利用できる移動環境の創出**、さらに、交通環境の発展とともに**新たな出会いを生み出す観光機会を創出**することにより、**地域の経済活動**や潜在的な**魅力の向上**が実現された都市を目指します。

【 ゆとりと潤いあふれる環境共生都市 】

都市における憩いや、心の安らぎを与える緑あふれる環境、水辺や資源循環に配慮された空間や施設、**歴史や地域資源を尊重したまち並みや景観を創出**することにより、環境との共生が実現された都市を目指します。

【 人に優しい安心定住都市 】

地震や洪水などの自然災害に強い都市の構造、交通事故や犯罪の発生を未然に防ぐ地域の環境が確保され、また、人に優しい環境や仕組みを持った、**誰もが安心して定住**することのできる都市を目指します。

（２）誘導方針

「都市機能の誘導」、「居住誘導の誘導」、「公共交通の充実」、「防災」の ４ つの枠組みにより「誘導方針」を設定し、将来にわたり持続可能な都市の形成を目指します。

≪ 誘導方針 ≫

方針1 都市機能の誘導

多様な都市機能の維持・充実と低未利用地の活用による魅力ある拠点の形成

・久喜市を代表する中心的な拠点では、公共施設の再配置や官民連携等による複合施設などの高次都市機能、テレワークに対応した業務機能など、多様な機能の維持・充実を図ることにより、都市の魅力を高めます。
・地域の核となる拠点では、商業・医療など日常生活を支える都市機能の維持・充実を図るとともに、まちづくりプロジェクトの推進等により、地域の魅力を高めます。

方針2 居住の誘導

子育て世代等の転入や地域文化の継承を促す居住環境の形成

・市街化区域において、顕著な人口密度の低下が見込まれている栗橋駅周辺や菖蒲町菖蒲周辺を中心としつつ、各拠点周辺へ緩やかに居住を誘導します。
・公共交通でアクセスしやすいエリアにおいて、保育園等の子育て支援施設の立地誘導を図るとともに、スポーツが出来る公園や緑地等の整備を推進することにより、子育て世代が快適に暮らせるみどり豊かな居住環境を形成します。
・将来にわたる生活利便性の維持・充実を図るとともに、久喜提燈祭りなどの地域文化を継承する担い手を確保するため、低未利用地を活用した交流の場を創出し、豊かなコミュニティを育む居住環境を形成します。

方針3 公共交通の充実

拠点を結ぶ誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの維持・充実

・自家用車に頼らず、多くの都市機能へ容易にアクセスが出来るように、都市機能や居住の誘導を図る拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの維持・充実を目指します。
・子どもから高齢者まで、誰もが利用しやすい公共交通環境を整備します。

方針4 防災

水害等のリスクとの共存を目指した防災・減災の推進

・市内における災害リスクを軽減し、災害時においても安全性の高い都市環境を整えるため、浸水・液状化などの地域特性に応じた防災・減災対策を計画的に進めます。
・深い浸水等が想定されているエリアでは、市外などへの広域避難を基本としつつ、長距離移動が困難となる高齢者の増加等を見据え、水害等による被害を軽減する土地・建物の工夫を促進し、安全な居住環境を形成します。

2．目指すべき都市の骨格構造

（１）目指すべき都市の骨格構造の基本的な考え方

立地適正化計画の手引きでは、各拠点および基幹的な公共交通軸の考え方が、以下のとおり示されています。

≪ 各拠点地区のイメージ ≫

拠点類型	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
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

≪ 基幹的な公共交通軸のイメージ ≫

公共交通軸の特性	対象となる公共交通路線の考え方
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路線等	・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：国土交通省　立地適正化計画の手引き

（２）拠点の設定

１）拠点の設定条件

本計画における拠点を設定するための条件を整理します。

都市計画マスタープランの将来都市構造に位置付けられた都市核を候補地とし、中心拠点及び地域・生活拠点について、設定した３つの条件に基づき評価することで、都市の骨格構造における「拠点」を抽出します。地域・生活拠点については、原則として全ての条件を満たした都市核を拠点として設定しますが、まちづくりプロジェクトの進捗状況や政策的判断を考慮し、必要に応じて拠点設定を行います。

≪ 拠点の設定条件 ≫

視　点	条　件
①人口の集積	【人口密度】 ・2020 年の人口密度が60人/ha 以上 ⇒中心拠点 ・2020 年の人口密度が40人/ha 以上 ⇒地域・生活拠点
②都市機能の集積	【施設立地】 ・広域からの利用が想定される都市機能が２つ以上立地 ⇒中心拠点 ・広域からの利用が想定される都市機能が1つ立地 ⇒地域・生活拠点 ※広域からの利用が想定される都市機能は、市役所・病院・大規模商業施設が該当する。
③拠点へのアクセス性	【公共交通】 ・鉄道駅の立地および片道30本/日以上の路線のバス停が立地 ⇒中心拠点 ・鉄道駅の立地または片道30本/日以上の路線バス停が立地 ⇒地域・生活拠点

2）3つの視点による候補地の評価

前述の「拠点の設定条件」を確認します。

≪ 視点の該当状況 ≫

都市マスでの位置付け	対象エリア	条件の確認結果
都市核	久喜駅周辺	**【観点①】人口の集積** 2020 年の人口密度が60人/ha 以上
		【観点②】都市機能の集積 広域からの利用が想定される施設が 2 つ以上立地
		【観点③】拠点へのアクセス性 鉄道駅の立地および片道30本/日以上の路線のバス停が立地
	鷲宮駅周辺	**【観点①】人口の集積** 2020 年の人口密度が40人/ha 以上
		【観点②】都市機能の集積 広域からの利用が想定される施設が1つ立地
		【観点③】拠点へのアクセス性 鉄道駅の立地
	東鷲宮駅周辺	**【観点①】人口の集積** 2020 年の人口密度が60人/ha 以上
		【観点②】都市機能の集積 広域からの利用が想定される施設が 2 つ以上立地
		【観点③】拠点へのアクセス性 鉄道駅の立地
	栗橋駅周辺	**【観点①】人口の集積** 2020 年の人口密度が40人/ha 以上
		【観点②】都市機能の集積 広域からの利用が想定される施設が1つ立地
		【観点③】拠点へのアクセス性 鉄道駅の立地
	南栗橋駅周辺	**【観点①】人口の集積** 2020 年の人口密度が40人/ha 未満
		【観点②】都市機能の集積 広域からの利用が想定される施設が 2 つ以上立地
		【観点③】拠点へのアクセス性 鉄道駅の立地
	菖蒲バスターミナル周辺	**【観点①】人口の集積** 2020年の人口密度は40人/ha未満
		【観点②】都市機能の集積 広域からの利用が想定される施設が 1 つ立地
		【観点③】拠点へのアクセス性 片道30本/日以上の路線バス停が立地

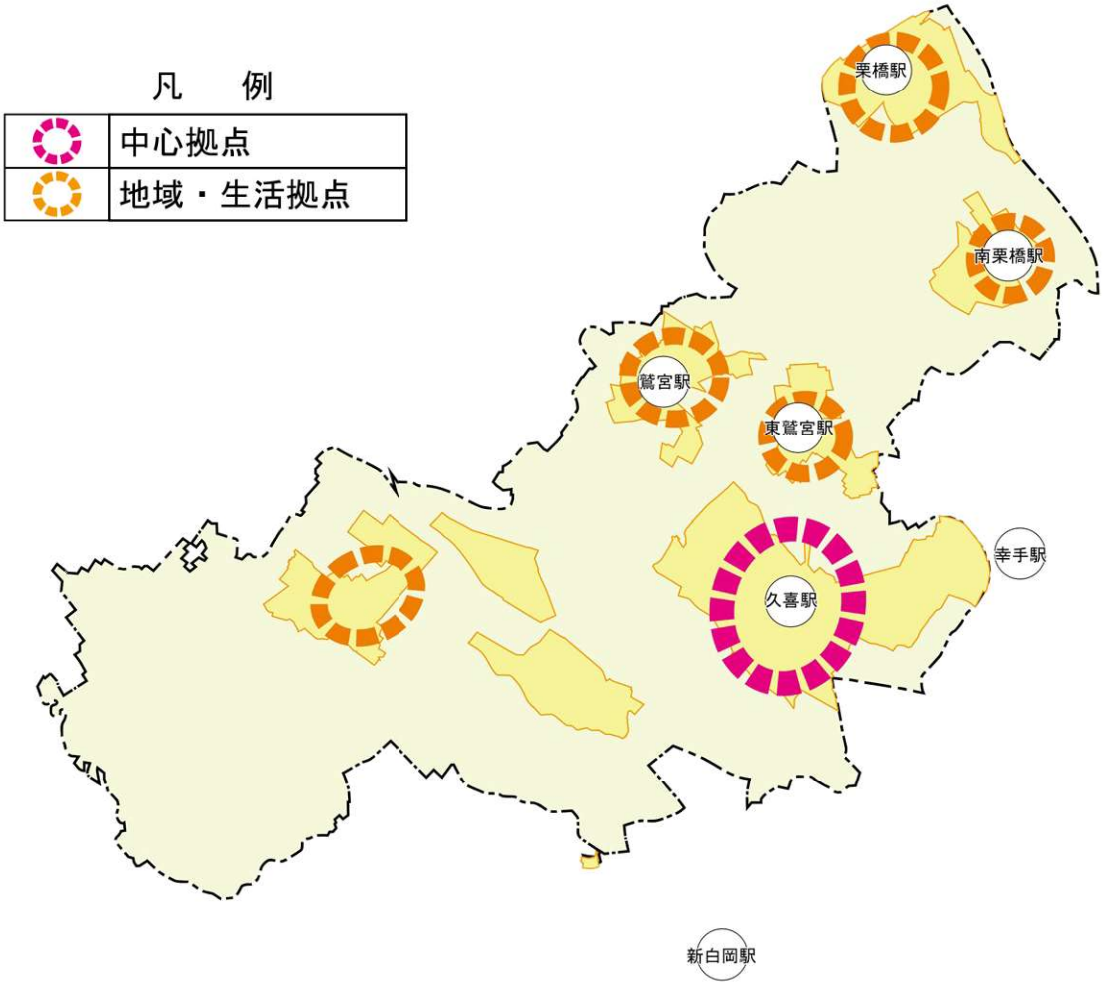
南栗橋駅周辺では、産官学連携による次世代型まちづくりプロジェクト「BRIDGE LIFE Platform 構想」の推進等により、将来的に人口が集積し、現状より高い人口密度が維持されることが見込まれています。また、菖蒲バスターミナル周辺では、将来的な高齢者の増加を踏まえ、買い物等の生活行動に長距離移動を要しない居住環境の形成が求められています。

これらの状況についても、立地適正化計画における拠点設定を行う際の考慮事項として整理します。

3）拠点の設定

立地適正化計画の手引きに基づく「各拠点地区のイメージ」や前述の「3 つの視点による候補地の評価」より、久喜駅周辺を**中心拠点**、鷲宮駅・東鷲宮駅・栗橋駅・南栗橋駅・菖蒲バスターミナル周辺を**地域・生活拠点**として設定します。

≪ 各拠点の現況図 ≫



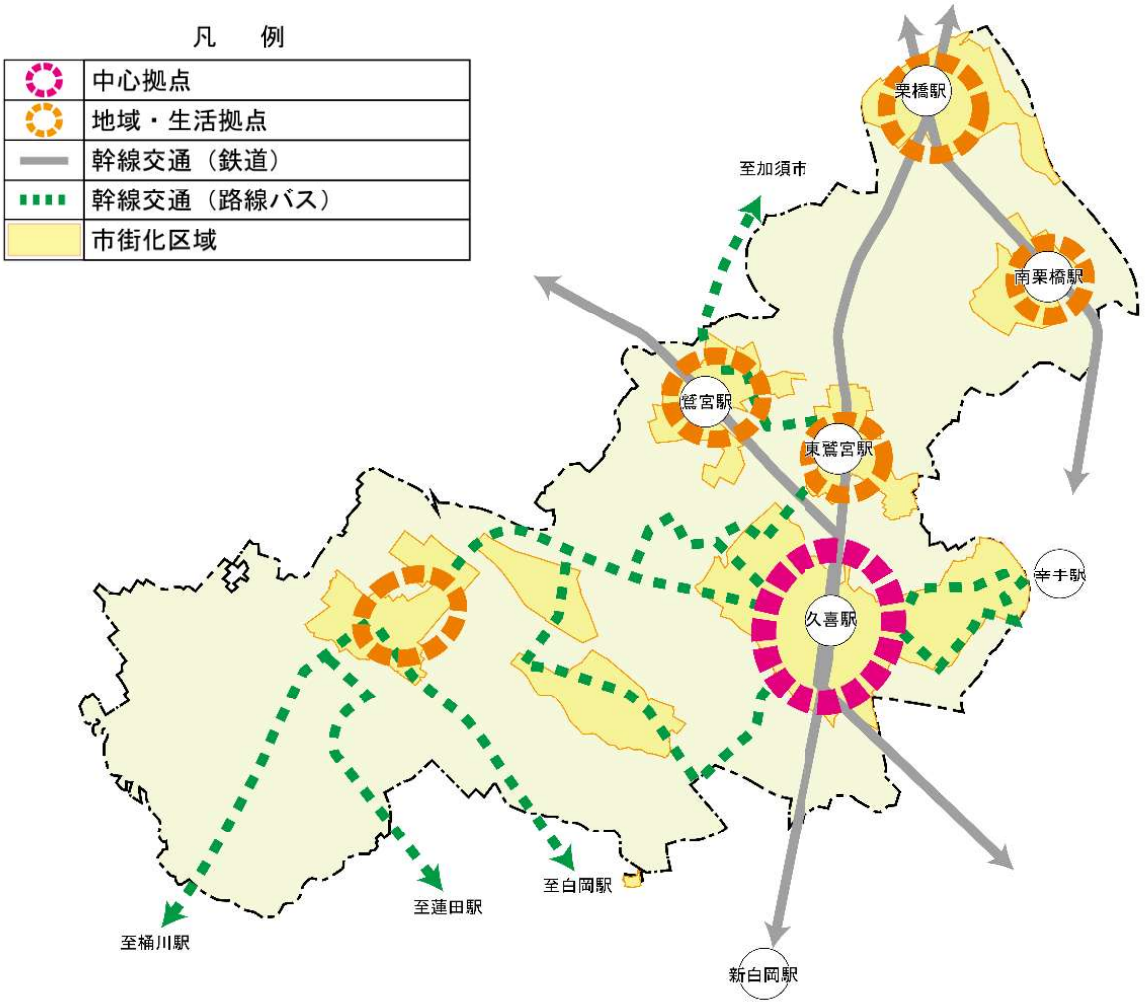
（３）軸の設定

１）軸の設定確認

本計画で設定した拠点と、本計画とともに「コンパクト・プラス・ネットワーク」の推進を図る地域公共交通計画において位置付けられている幹線交通との結び付きを確認します。

その結果、幹線交通（鉄道）及び幹線交通（路線バス）により拠点間が相互に結ばれ、一定の利便性が確保されたネットワークとなっています。また、幹線交通（路線バス）の一部は、近隣市町の駅を結ぶ広域的なネットワークを形成しています。

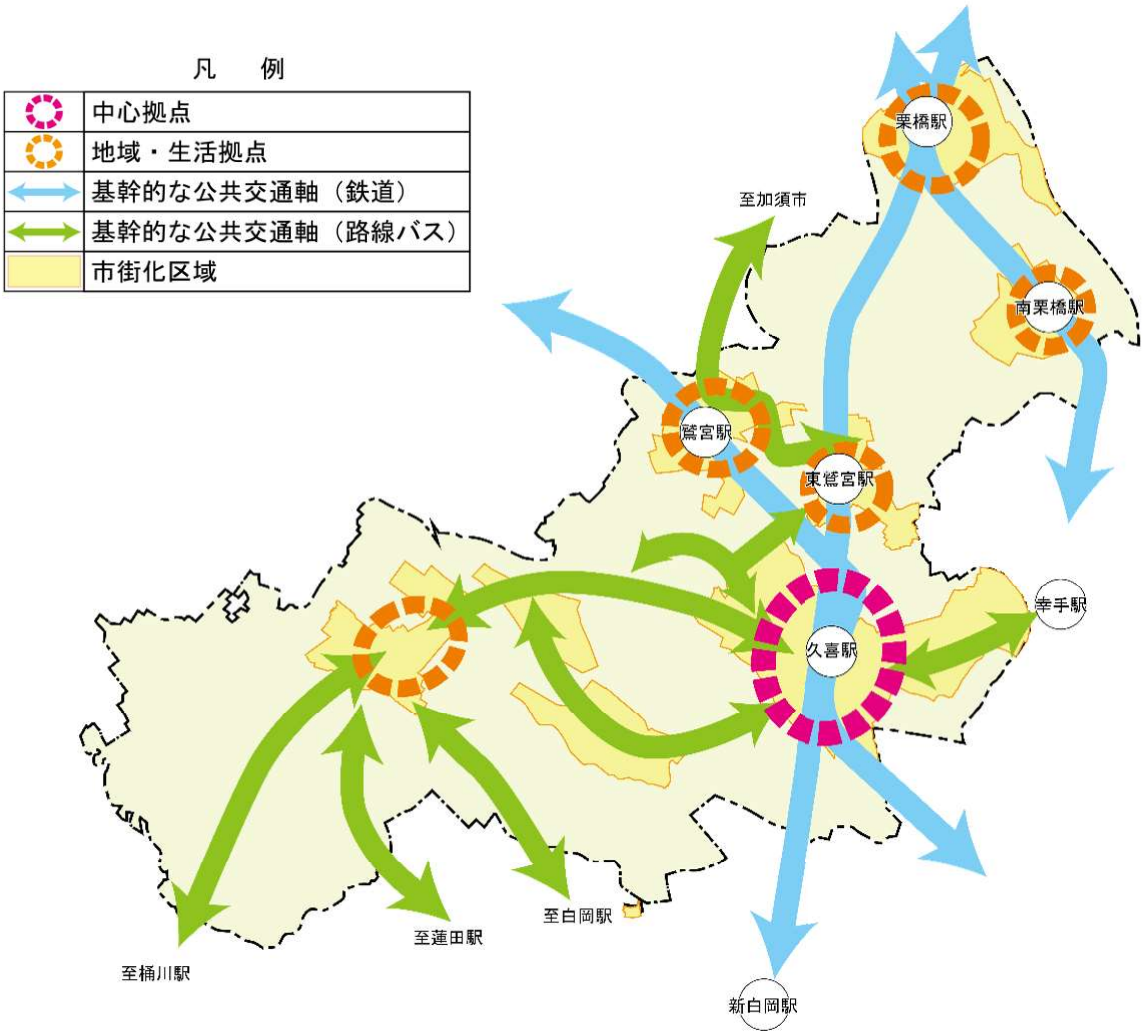
≪ 各拠点の現況図 ≫



2）軸の設定

立地適正化計画の手引きに基づく「基幹的な公共交通軸のイメージ」や前述の「軸の設定確認」より、**基幹的な公共交通軸（鉄道）**及び**基幹的な公共交通軸（路線バス）**を立地適正化計画における軸として設定します。

≪ 各軸の現況図 ≫

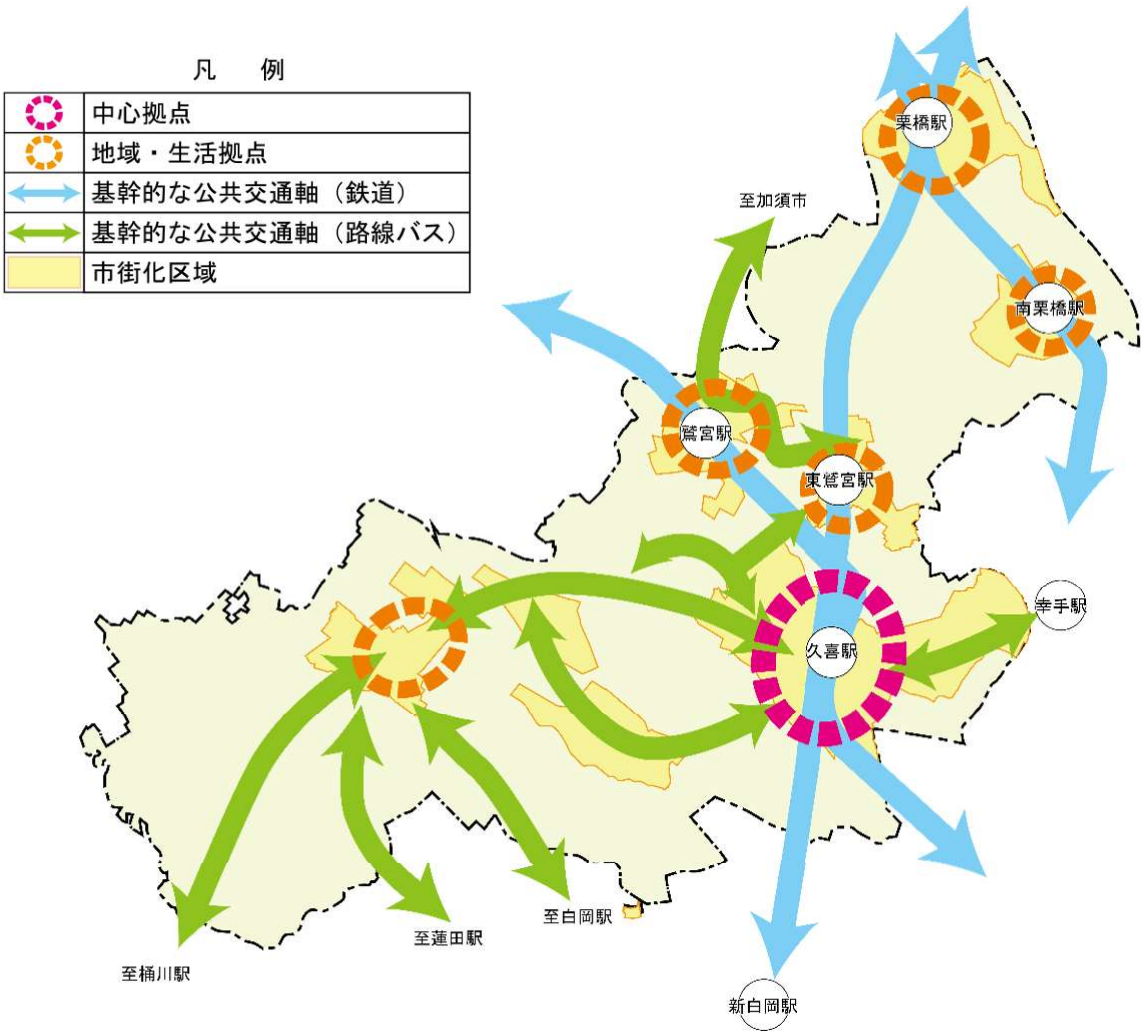


基幹的な公共交通軸（鉄道）	久喜市地域公共交通計画で「幹線交通（鉄道）」と位置付けている鉄道は、本市の拠点と近隣市町を結んでいる主要な公共交通機関のため、立地適正化計画において基幹的な公共交通軸（鉄道）として位置付ける。
基幹的な公共交通軸（路線バス）	久喜市地域公共交通計画で「幹線交通（路線バス）」と位置付けている路線バスは、居住地と本市の拠点や近隣市町を結ぶため、立地適正化計画において基幹的な公共交通軸（路線バス）として位置付ける。

（４）目指すべき都市の骨格構造

拠点や軸の設定を踏まえ、本計画における目指すべき都市の骨格構造を以下のとおり設定します。

≪ 各軸の現況図 ≫



第４章
居住誘導区域

第４章　居住誘導区域

本章では、第3章の「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を設定します。

１．居住誘導区域

（１）居住誘導区域とは

居住誘導区域とは、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。

（２）居住誘導区域の基本的な考え方

立地適正化計画の手引き【基本編】（R7.4）では、居住誘導区域を設定することが望ましい区域して以下の内容が示されています。

≪ **居住誘導区域を設定することが望ましい区域** ≫

◆生活利便性が確保される区域

・都市機能誘導区域となるべき中心拠点、地域・生活拠点の中心部に徒歩、自転車、端末交通等を介して容易にアクセスすることのできる区域

・公共交通軸に存する駅、バス停の徒歩、自転車利用圏に存する区域から構成される区域

◆生活サービス機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域

・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、少なくとも現状における人口密度を維持することを基本に、医療、福祉、商業等の日常生活サービス機能の持続的な確保が可能な人口密度水準が確保される面積範囲内の区域

※生活サービス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になる。

◆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あって、土地利用の実態等に照らし、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：国土交通省　立地適正化計画の手引き

（３）居住誘導区域に含まないことが考えられる区域

都市再生特別措置法や都市計画運用指針では、居住誘導区域に含まないことが考えられる区域として、以下の区域が示されています。

≪ 都市再生特別措置法により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	久喜市該当
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	×
保安林区域	森林法	×
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	×
農用地区域	農業振興地域の整備に関する法律	● ※市街化調整区域内のみ
農地・採草放牧地	農地法	● ※市街化調整区域内のみ
特別地域	自然公園法	×
原生自然環境保全地域、特別地区	自然環境保全法	×
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	×
地すべり防止区域	地すべり等防止法	×
浸水被害防止区域	特定都市河川浸水被害対策法	×

≪ 都市計画運用指針により、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	久喜市該当
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	×

≪ 都市計画運用指針により、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	久喜市該当
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	×
浸水想定区域	水防法	●
基礎調査により判明した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止対策の推進に関する法律	×
津波浸水想定における浸水の区域	津波防災地域づくりに関する法律	×
都市浸水想定における都市浸水が想定される区域	特定都市河川浸水被害対策法	×
調査結果等により判明した災害の発生のおそれのある区域	－	×

（４）居住誘導区域の設定方針

居住誘導区域は、将来にわたり一定の人口密度を維持することを前提としつつ、まちづくりの方針における誘導方針の実現に資するよう設定する必要があります。

そのため、第 3 章で示した「方針2居住の誘導　子育て世代等の転入や地域文化の継承を促す居住環境の形成」を踏まえ、居住誘導区域を設定します。

≪ 誘導方針（居住の誘導のみ抜粋） ≫

方針2 居住の誘導	子育て世代等の転入や地域文化の継承を促す居住環境の形成

・市街化区域において、顕著な人口密度の低下が見込まれている栗橋駅周辺や菖蒲町菖蒲周辺を中心としつつ、各拠点周辺へ緩やかに居住を誘導します。
・公共交通でアクセスしやすいエリアにおいて、保育園等の子育て支援施設の立地誘導を図るとともに、スポーツが出来る公園や緑地等の整備を推進することにより、子育て世代が快適に暮らせるみどり豊かな居住環境を形成します。
・将来にわたる生活利便性の維持・充実を図るとともに、久喜提燈祭りなどの地域文化を継承する担い手を確保するため、低未利用地を活用した交流の場を創出し、豊かなコミュニティを育む居住環境を形成します。

上記の誘導方針を踏まえ、本市における居住誘導区域の設定方針を以下のとおり設定します。

≪ 居住誘導区域の設定方針 ≫

①徒歩・公共交通によるアクセス性の確保を目指す居住誘導区域の設定

将来的に人口減少が見込まれる中においても、日常生活サービス機能へ徒歩や公共交通で継続的にアクセスできるまちの形成を図るため、基幹的な公共交通の拠点周辺や生活利便施設が集積するエリアを中心に、区域を設定することを検討します。

②人口密度の維持を目指す居住誘導区域の設定

医療、福祉、商業等の日常生活サービス機能を持続的に確保するためには、一定水準以上の人口密度が必要です。そのため、将来人口推計による将来の人口密度の状況を確認したうえで、区域として設定することを検討します。

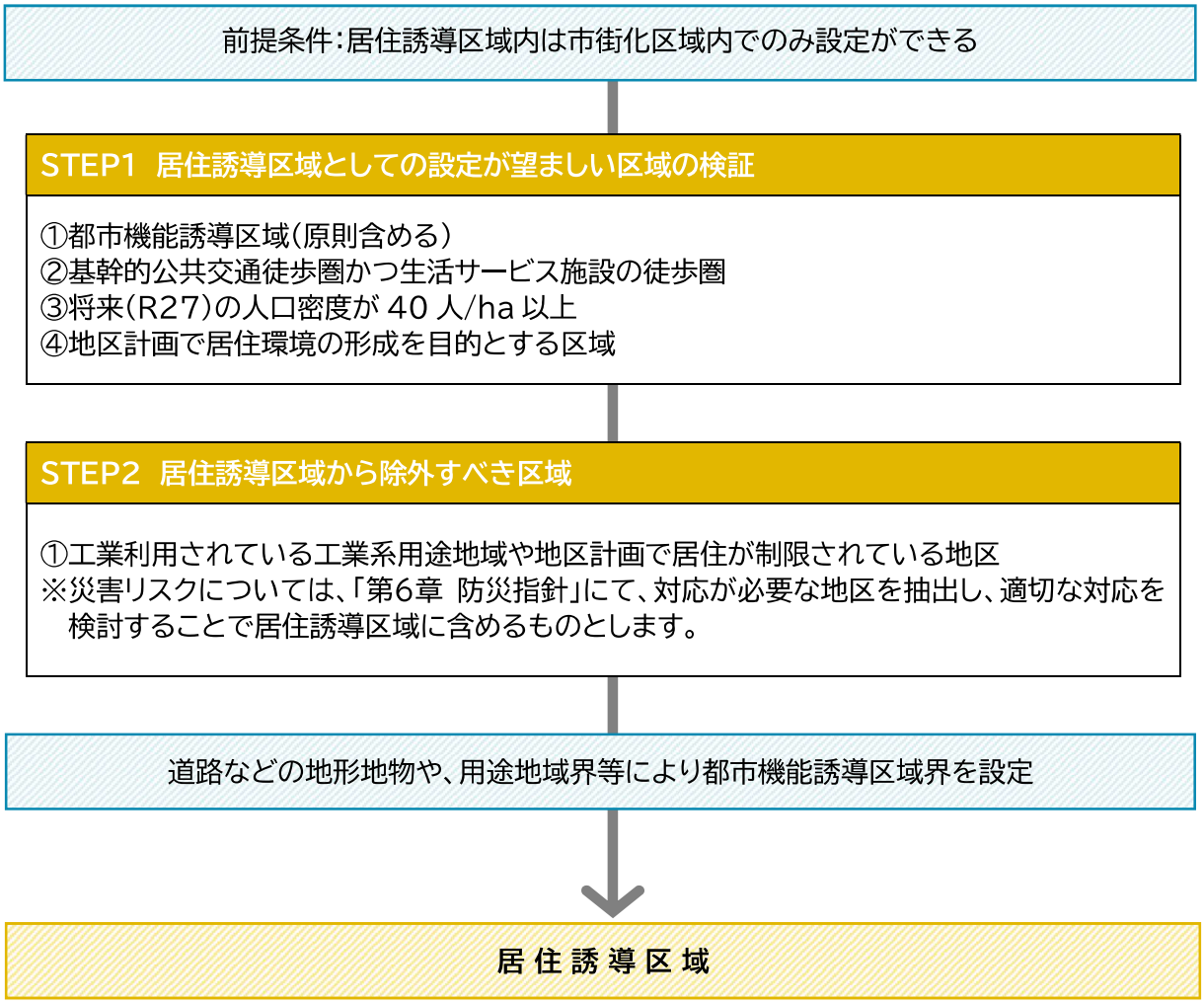
③工業系用途地域における土地利用状況等に応じた居住誘導区域の設定

本市では工業系の用途地域が指定されています。実際の土地利用状況を確認し、工業利用がなされている地域については、現在の操業環境の維持や産業活力の創出、雇用環境の確保を図る観点から、居住誘導区域から除外することを検討します。

（５）居住誘導区域の設定フロー

本市における居住誘導区域の設定方針を踏まえ、居住誘導区域の範囲を以下の検討フローを基に設定します。

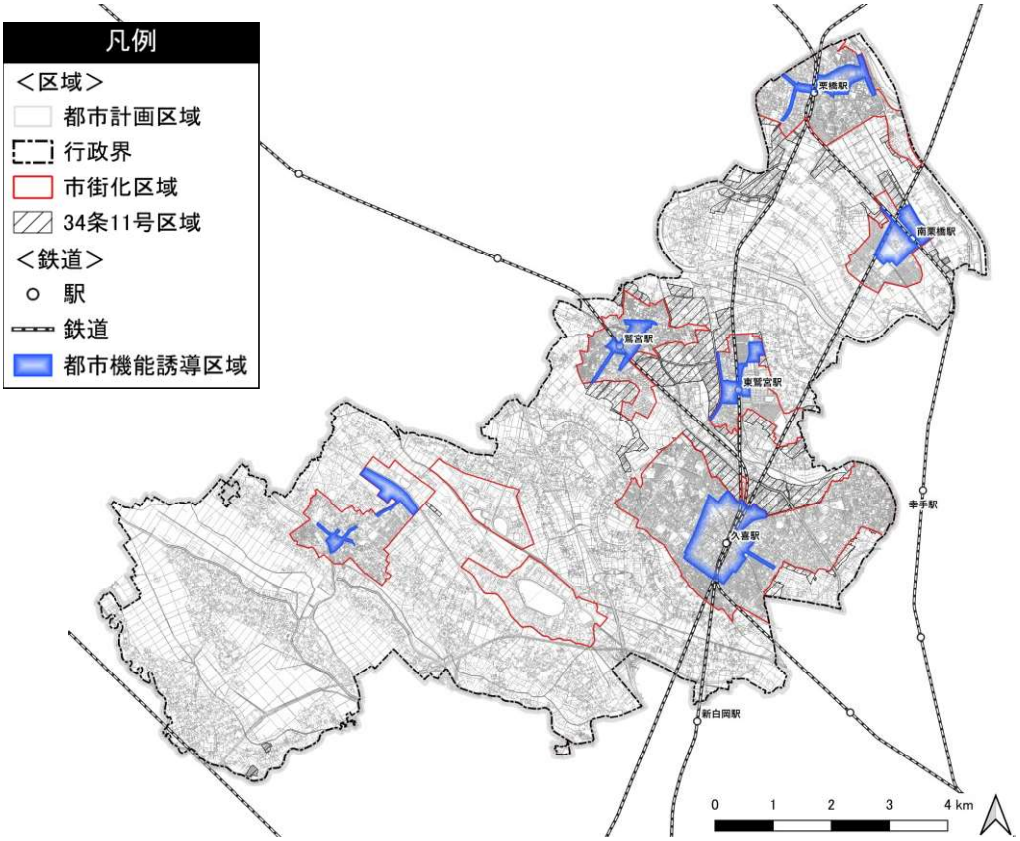
≪ 居住誘導区域の検討フロー ≫



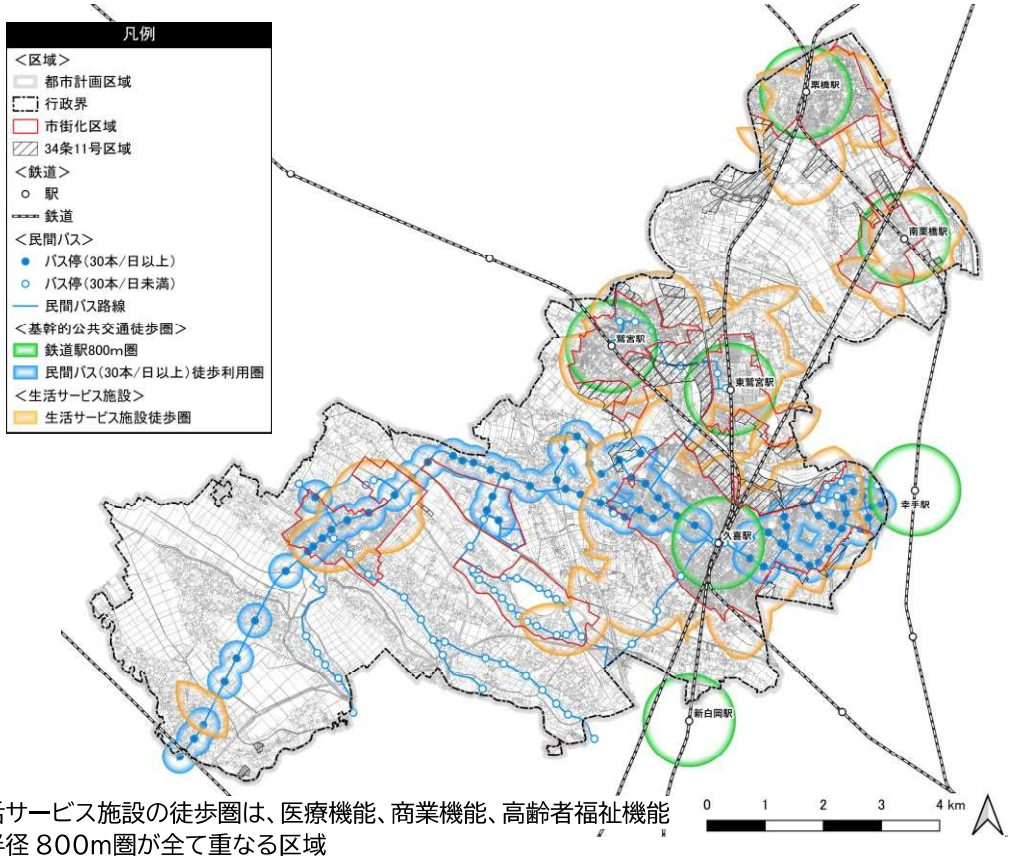
（６）居住誘導区域の設定

１）STEP1 居住誘導区域としての設定が望ましい区域の検証

≪ ①都市機能誘導区域（第５章 都市機能誘導区域・誘導施設を参照） ≫

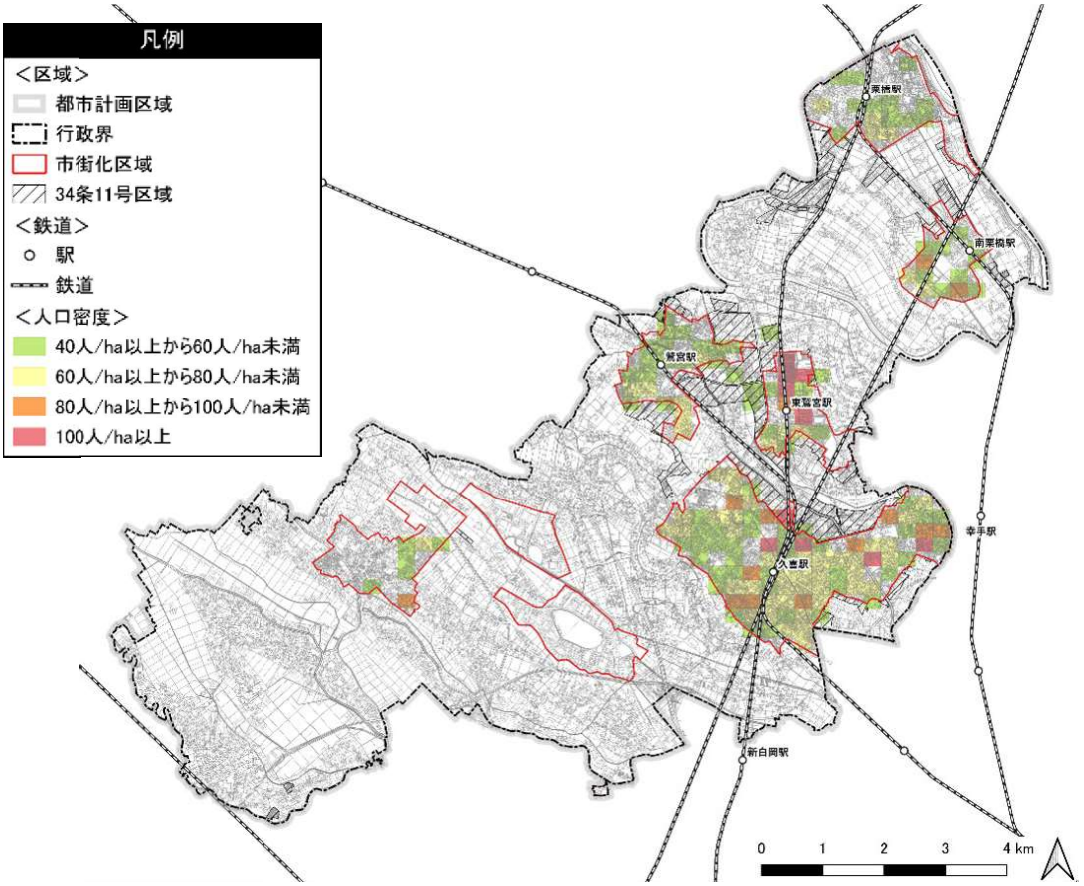


≪ ②基幹的公共交通徒歩圏かつ生活サービス施設の徒歩圏 ≫

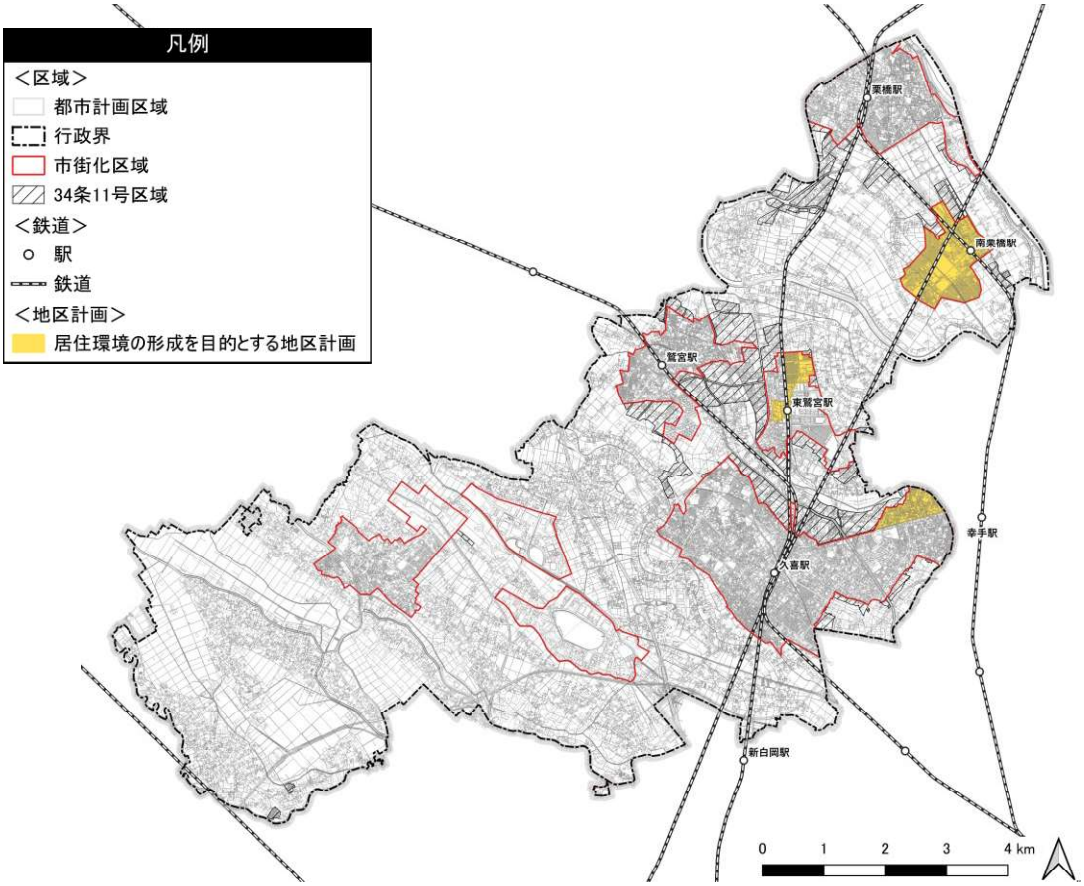


※生活サービス施設の徒歩圏は、医療機能、商業機能、高齢者福祉機能の半径 800m圏が全て重なる区域

≪ ③将来(R27)の人口密度が 40 人/ha 以上 ≫

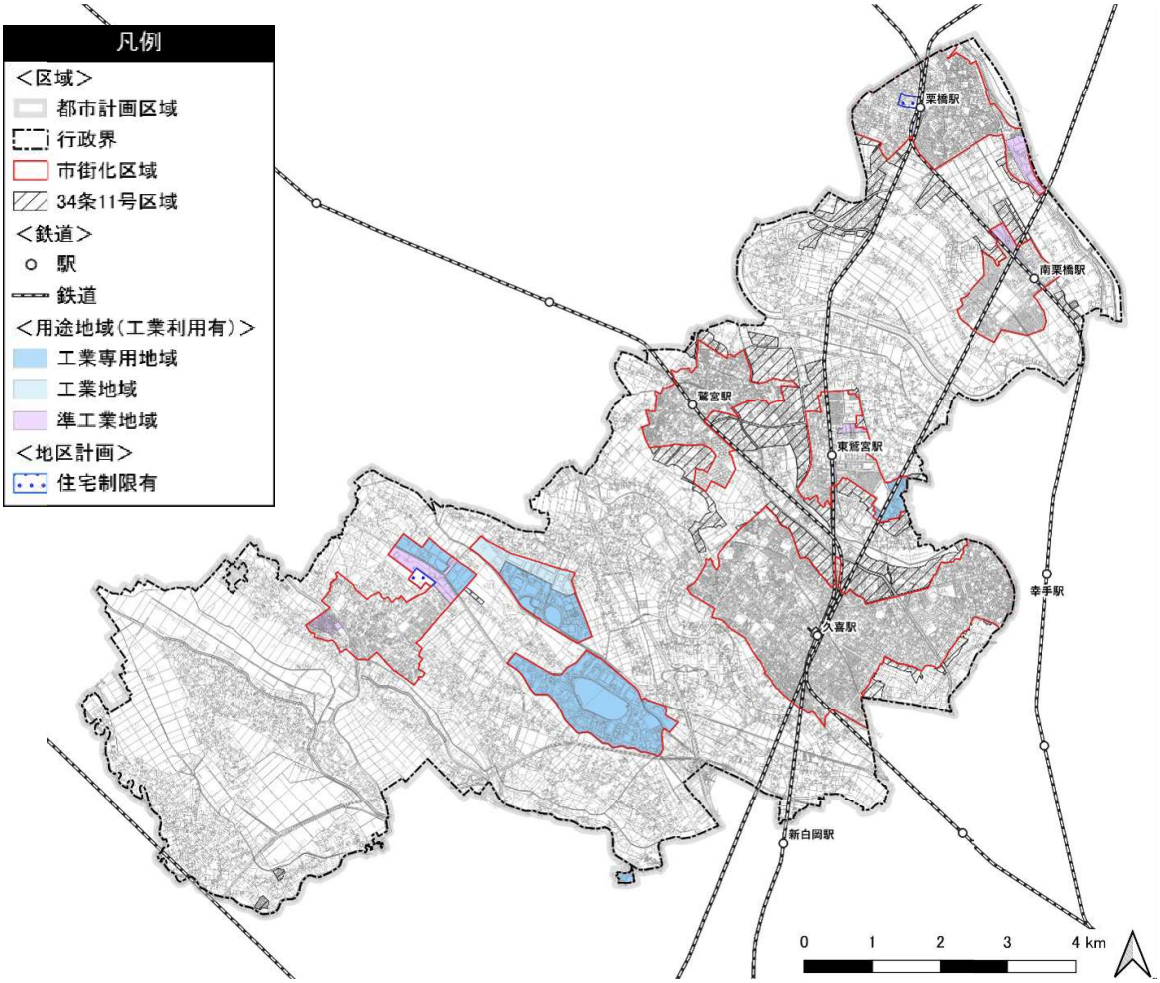


≪ ④地区計画で居住環境の形成を目的とする区域 ≫



2）STEP2 居住誘導区域から除外すべき区域

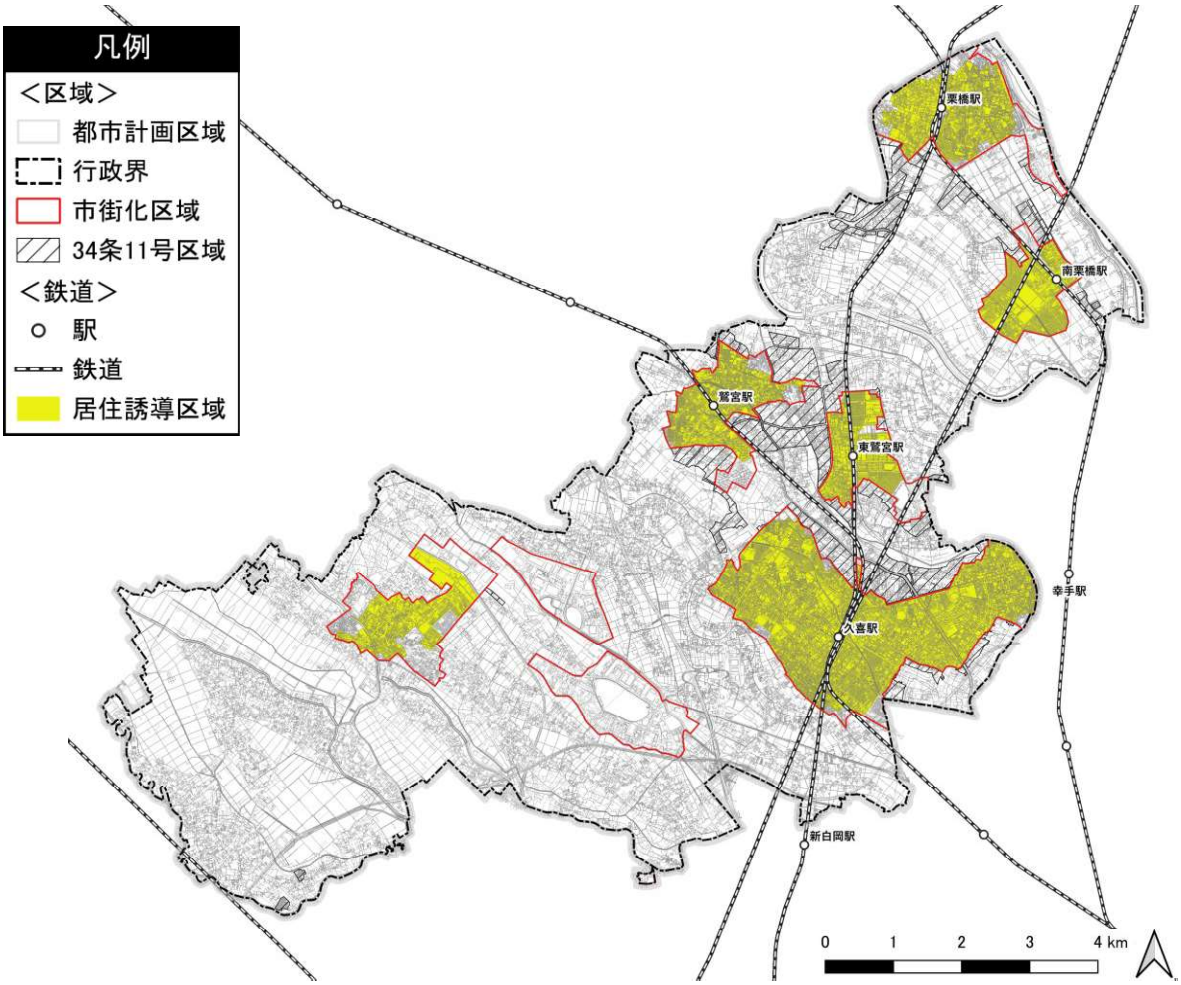
≪ ①工業系土地利用や地区計画で居住が制限されている地区 ≫



（7）居住誘導区域

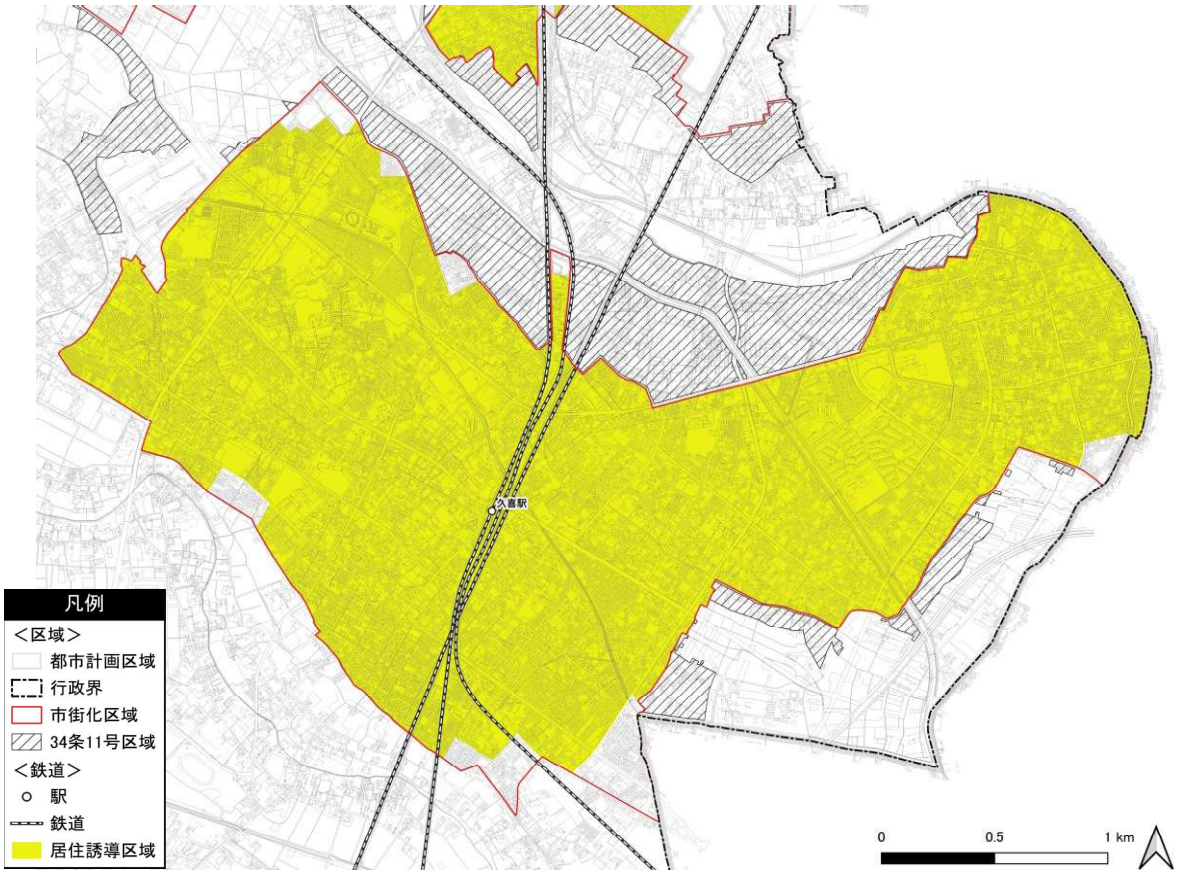
居住誘導区域の設定フローに基づき、道路や河川等の地形地物、区域全体の形状などを考慮し、細部を調整して設定した居住誘導区域は以下のとおりです。居住誘導区域の面積は約 1，372.3ha となっており、市街化区域（1，951.9ha）の 70.3%を占めています。

≪ 居住誘導区域 ≫

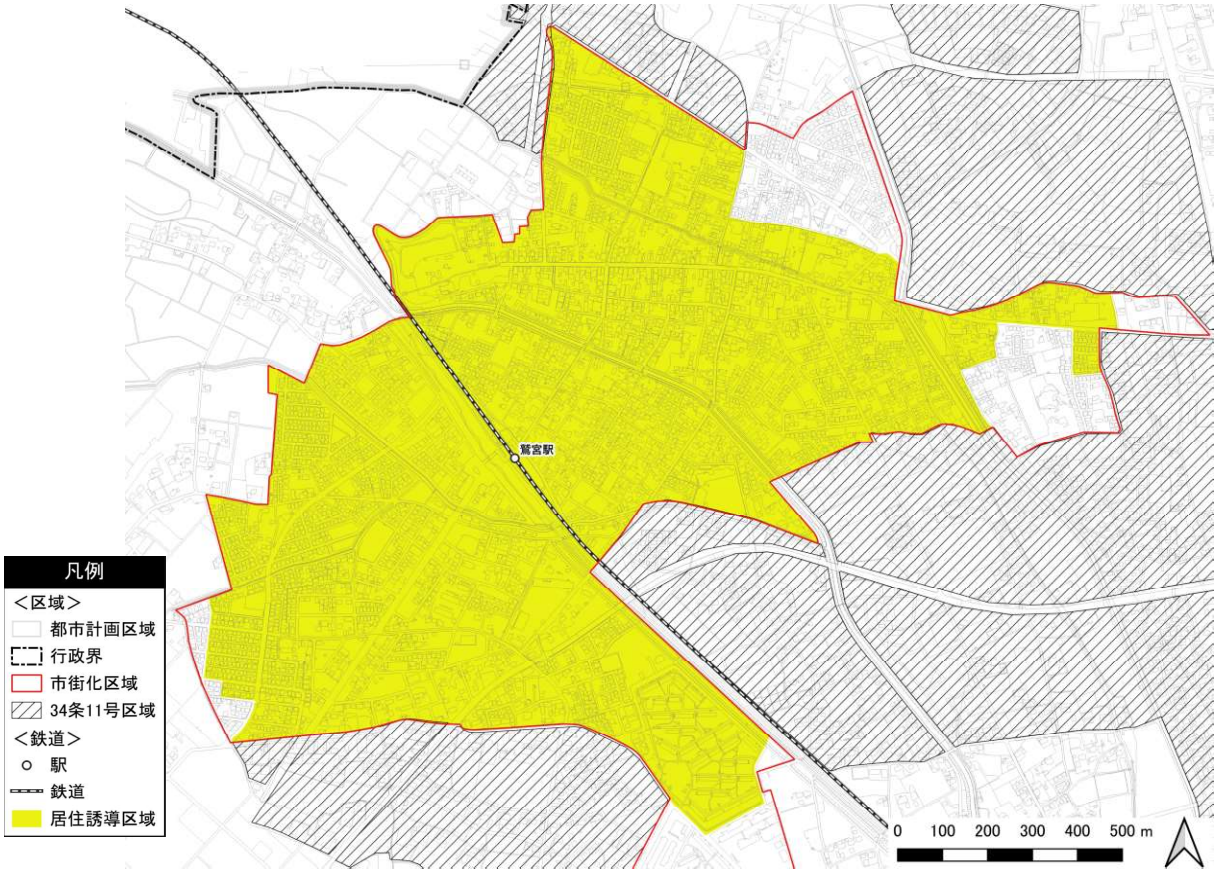


【参考】

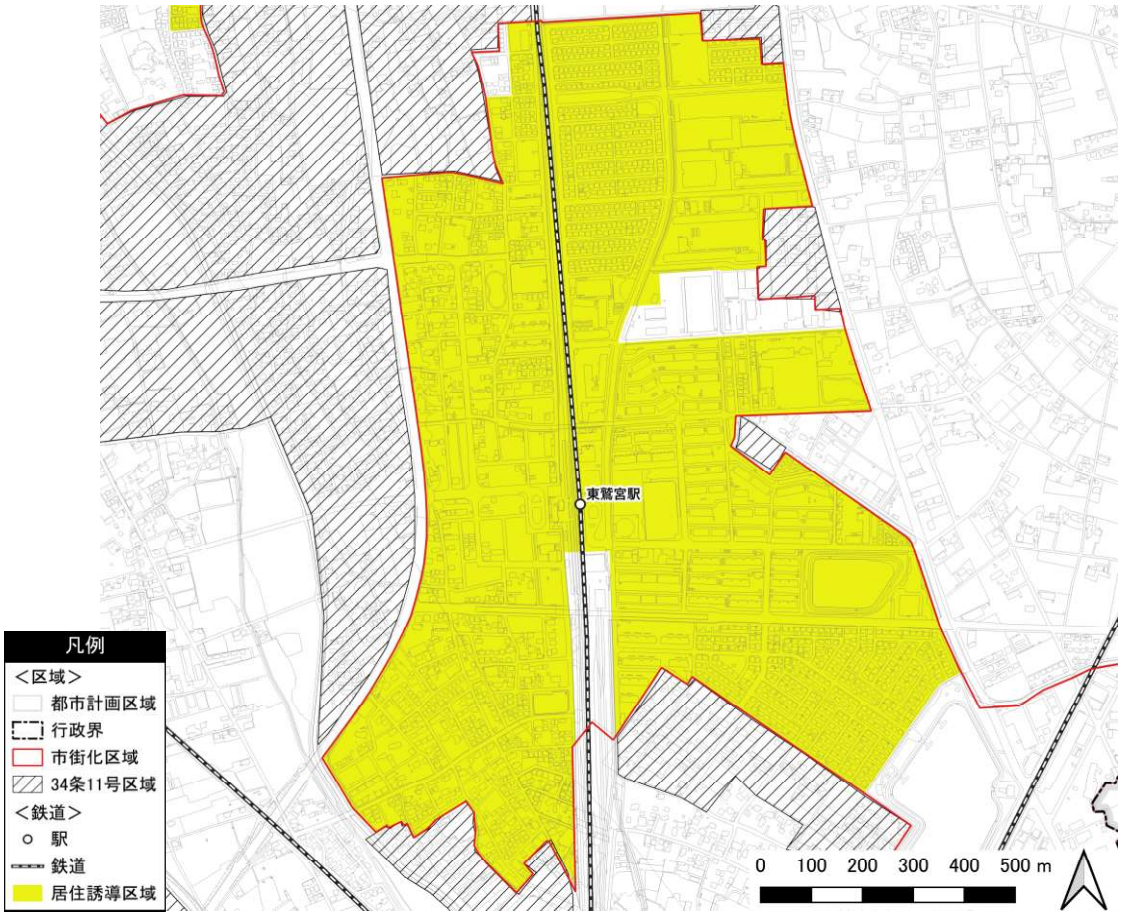
≪ 久喜駅周辺居住誘導区域 ≫



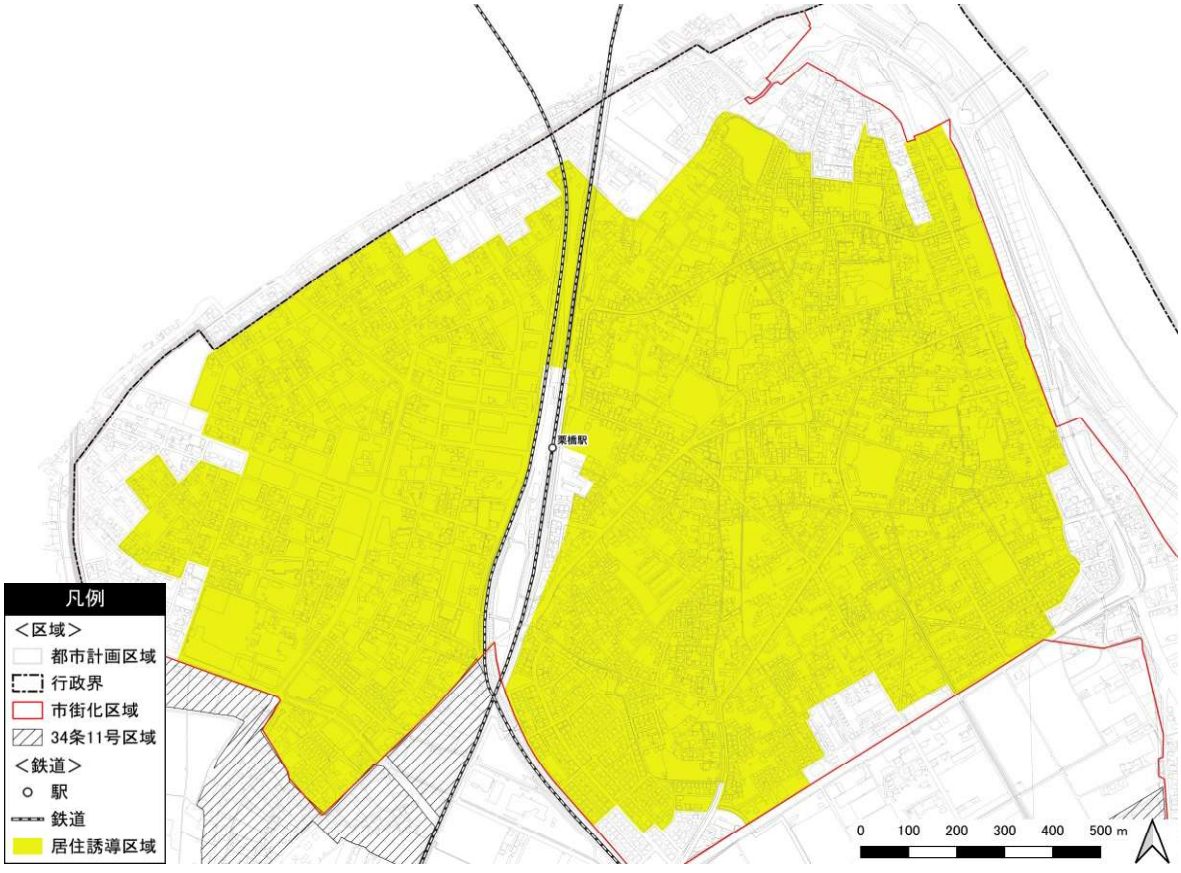
≪ 鷲宮駅周辺居住誘導区域 ≫



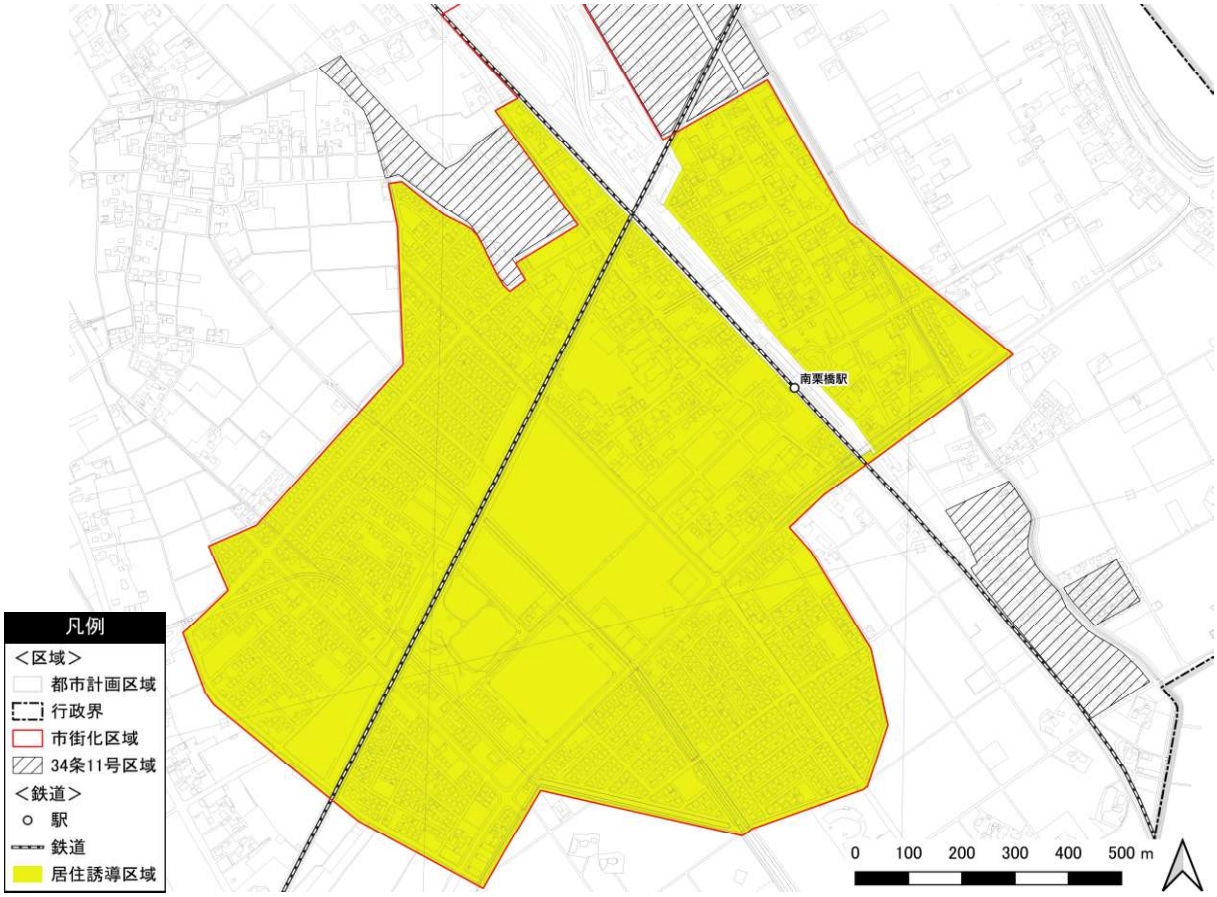
≪ 東鷲宮駅周辺居住誘導区域 ≫



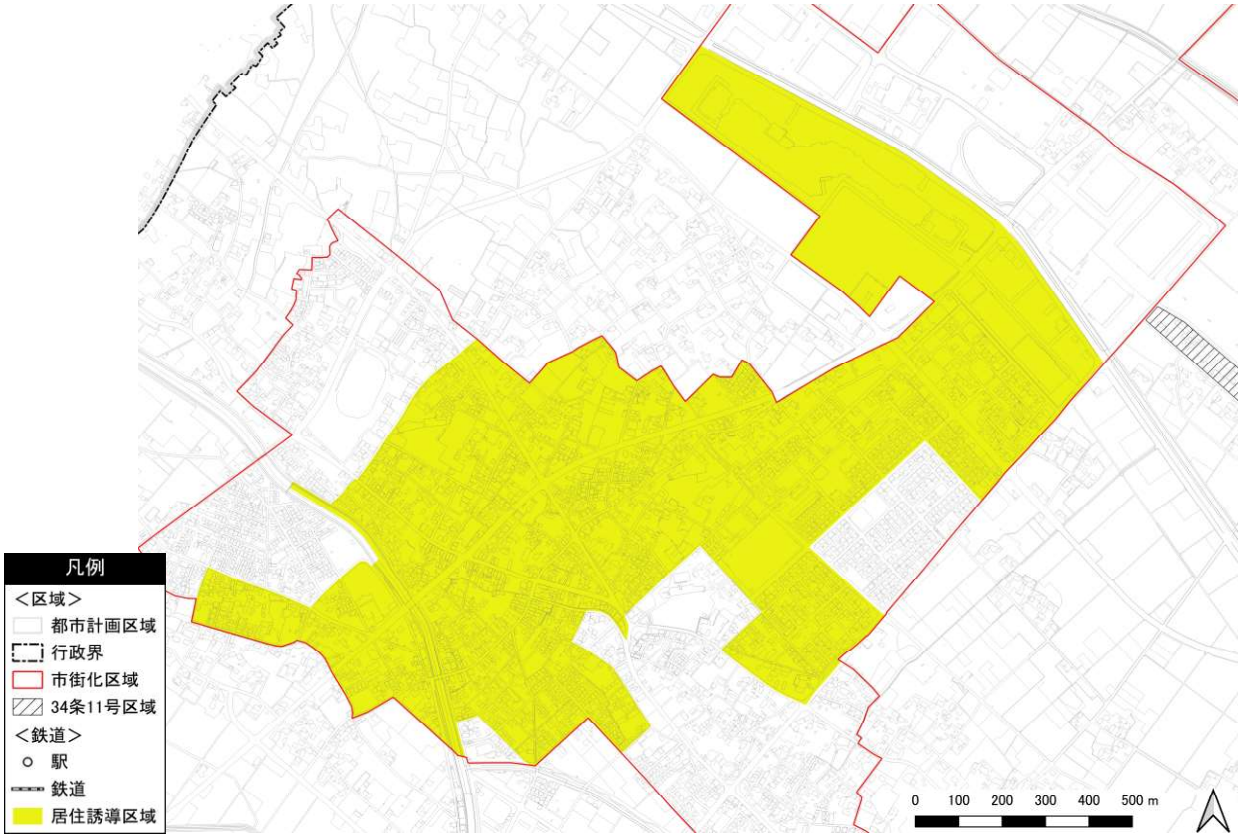
≪ 栗橋駅周辺居住誘導区域 ≫



≪ 南栗橋駅周辺居住誘導区域 ≫



≪ 菖蒲バスターミナル周辺居住誘導区域 ≫



（印刷用空白ページ）