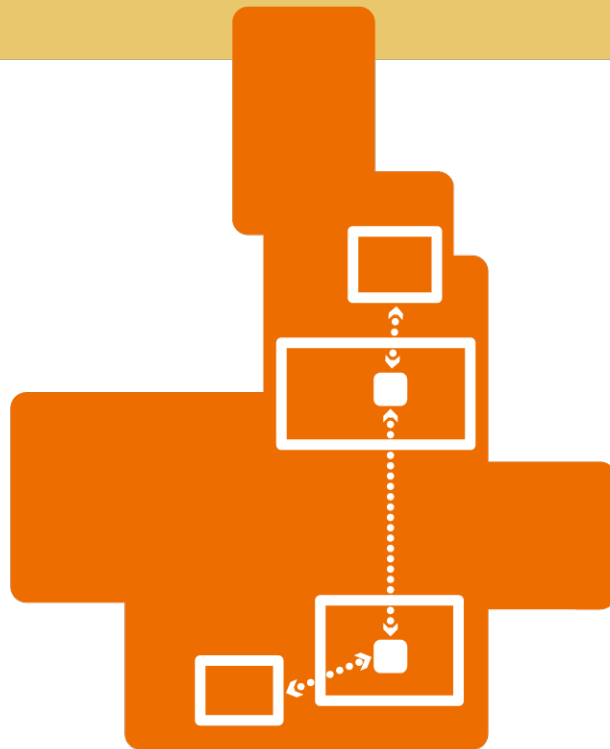


第2章

人口・都市構造の分析と 課題の整理



第2章 人口・都市構造の分析と課題の整理

今後の人口減少時代においても発展性のある活力に満ちたまちを実現するためには、現状を正しく分析し、本市の課題を整理することが重要です。

ここでは、まちづくりにおける様々な分野の中でも、特に市街地の生活利便性や持続性に影響を与える事項を中心に整理します。

1. 人口動向

(1)現状

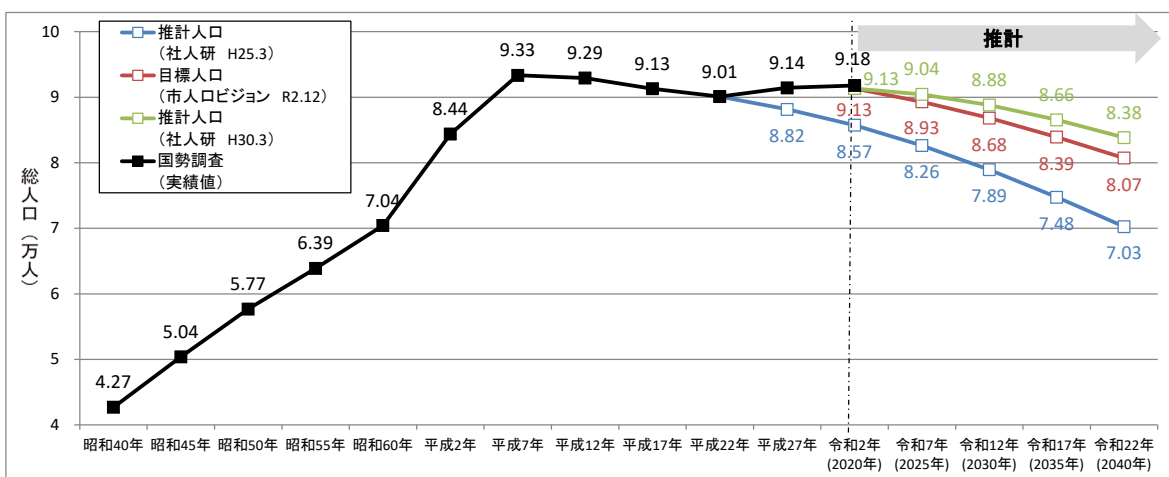
1)人口推移

平成7年以降、人口は9万人台(※)を維持してきましたが、将来的には徐々に減少する見込みです。(※国勢調査による)

一方、高齢化率は今後も上昇が予測されています。

図5 これまでの人口動向と将来の見通し

【資料】 国勢調査、東松山市人口ビジョン[令和2年12月]、
日本の地域別将来推計人口[平成25年3月](国立社会保障・人口問題研究所)
日本の地域別将来推計人口[平成30年3月](国立社会保障・人口問題研究所)

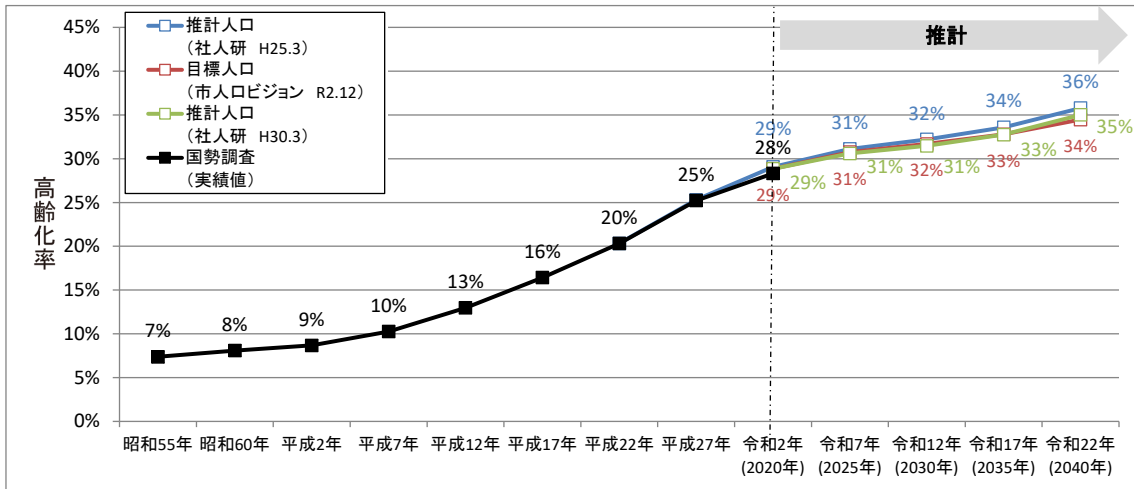


※国立社会保障・人口問題研究所(社人研)の推計人口は、国勢調査の結果に影響を受けます。本市の人口は、土地区画整理事業*などの影響もあり、平成22年から平成27年にかけて増加しているため、同研究所が公表している将来推計人口は、平成25年3月公表より平成30年3月公表の方が多くなっています。

*土地区画整理事業(P192)

図6 これまでの高齢化率の推移と将来の見通し

【資料】 国勢調査、東松山市人口ビジョン[令和2年12月]、
日本の地域別将来推計人口[平成25年3月](国立社会保障・人口問題研究所)
日本の地域別将来推計人口[平成30年3月](国立社会保障・人口問題研究所)



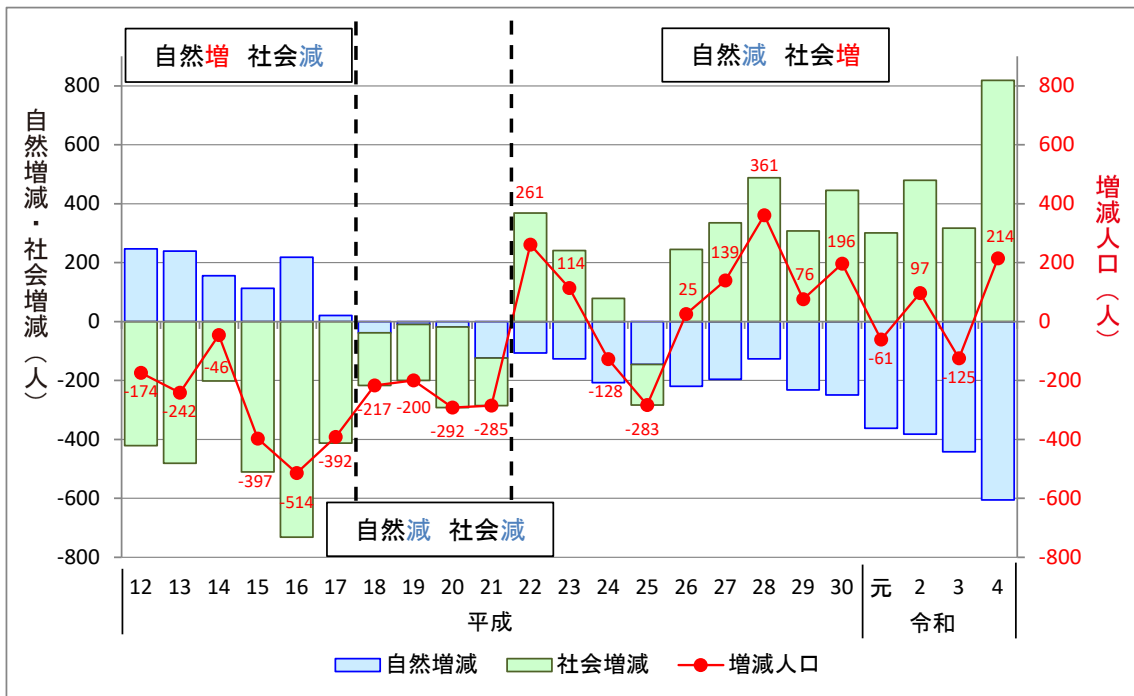
2)人口動態

近年は自然減・社会増の傾向にあり、社会増が本市の最近の人口増加を支えています。

高坂駅東口周辺、美原町、市街化調整区域*の一部地域への市外からの転入や市内転居が定住人口の維持・増加に寄与していると考えられます。

図7 人口動態の推移

【資料】 統計ひがしまつやま

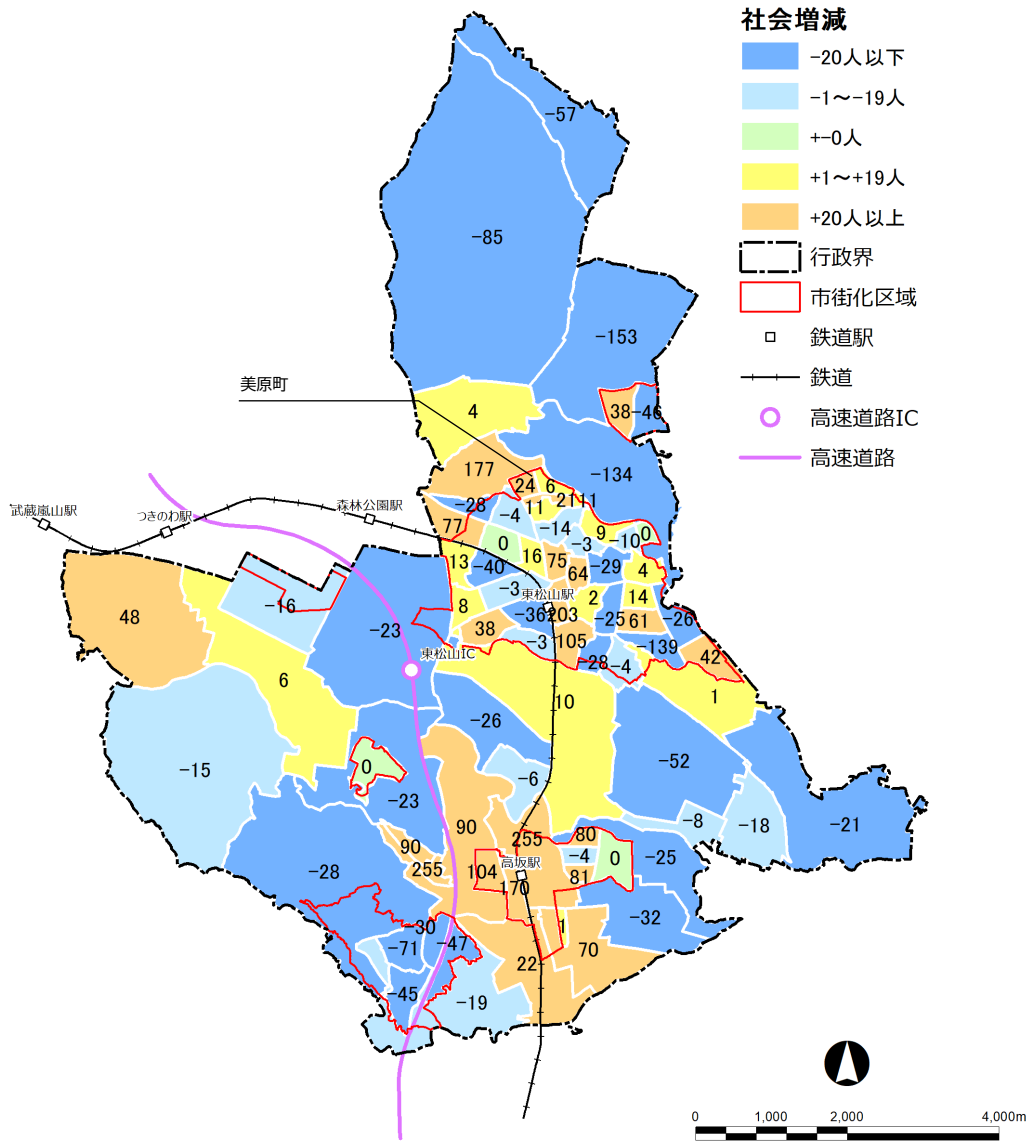


*市街化調整区域(P189)

東松山市立地適正化計画

図8 転入・転出・転居による人口の増減（平成30～令和4年度までの合計）

【資料】住民基本台帳を基に作成



※土地区画整理事業による住所変更のため、美原町一丁目、美原町二丁目、美原町三丁目は平成30年7月以前の数値を含んでいません。

*土地区画整理事業(P192)

3) 地域ごとの人口動向

松山地域、唐子地域、高坂地域は維持・増加傾向にある一方で、大岡地域、野本地域、高坂丘陵地域、平野地域は減少傾向となっています。平成7年以降の人口増減率をみると、特に市街化区域*の高坂丘陵地域や市街化調整区域*の大岡地域において急速に人口減少が進んでいます。

図9 地域別の人口推移

【資料】 国勢調査

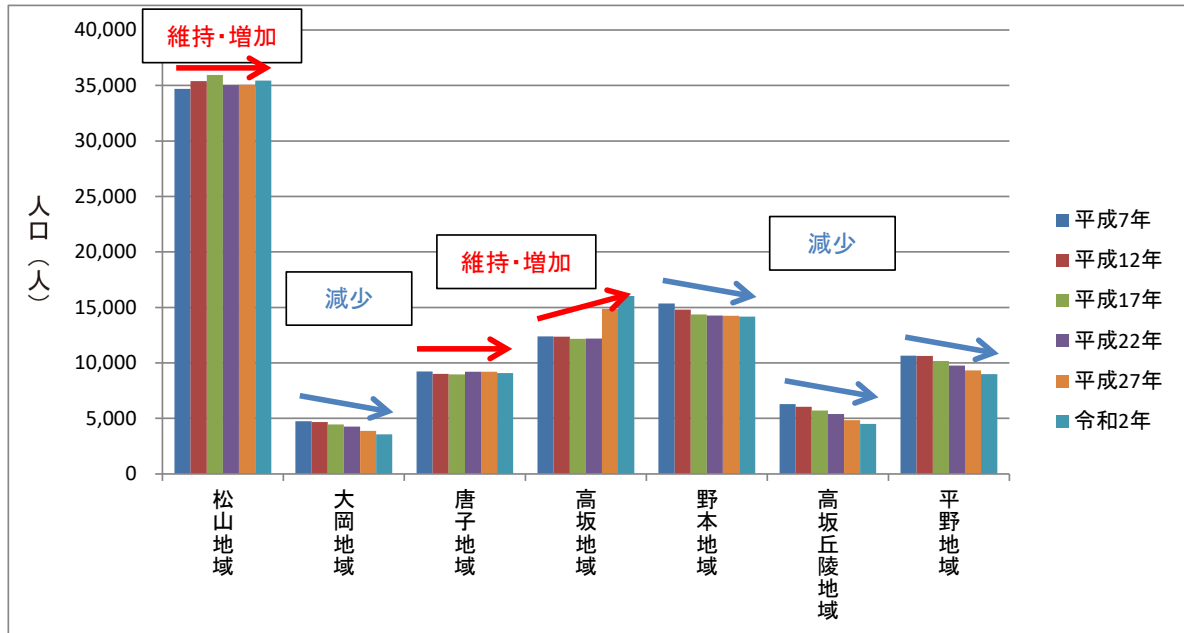
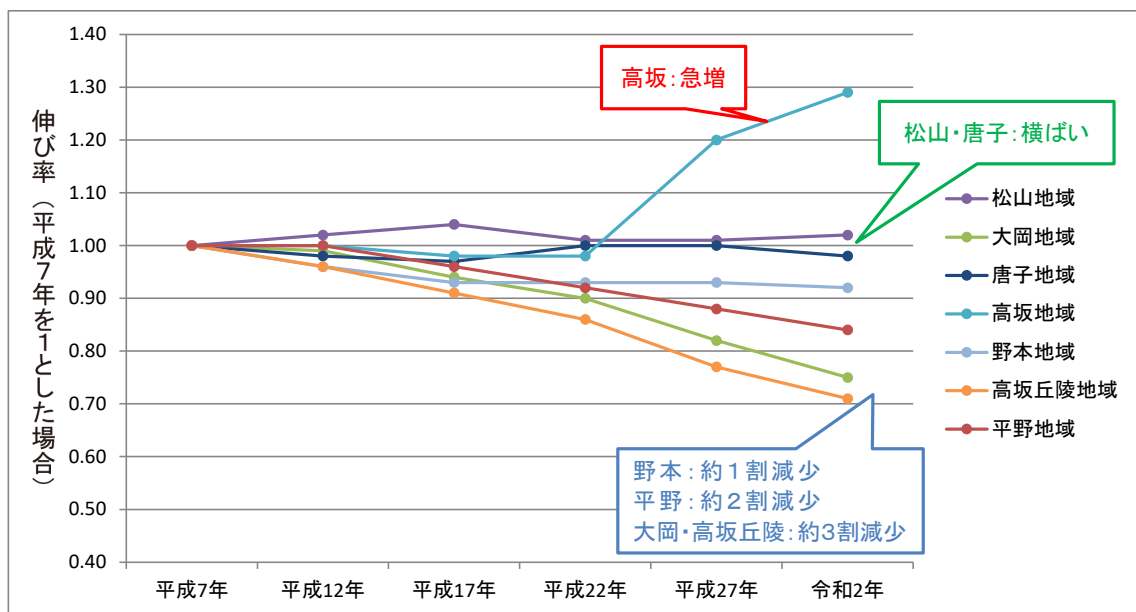


図10 地域別の人口増減(平成7年=1とした場合の伸び率)

【資料】 国勢調査



*市街化区域(P189) *市街化調整区域(P189)

4) 区域区分*別の人口と人口密度

市街化区域*の面積は1,113ha(市域の約17%)、市街化区域*内の人口は約5.5万人となっています。また、人口密度は50人/ha弱で推移しています。

本市は、市域の約2割相当の市街地に、総人口の約6割が居住しており、まとまりのある市街地を形成しています。

図11 区域区分別の人口・人口密度の推移

【資料】 都市計画基礎調査

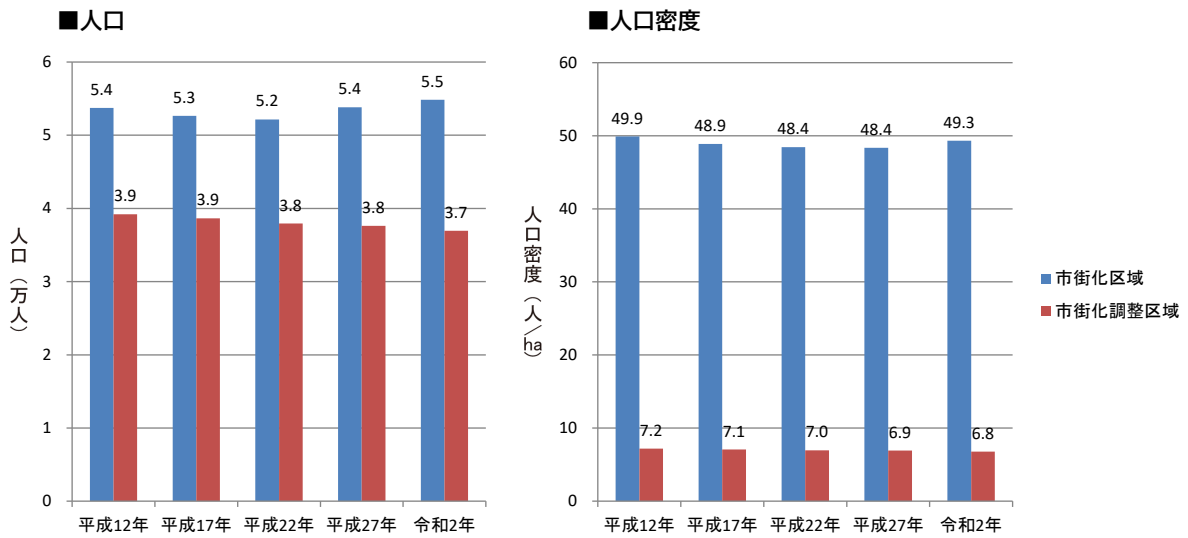
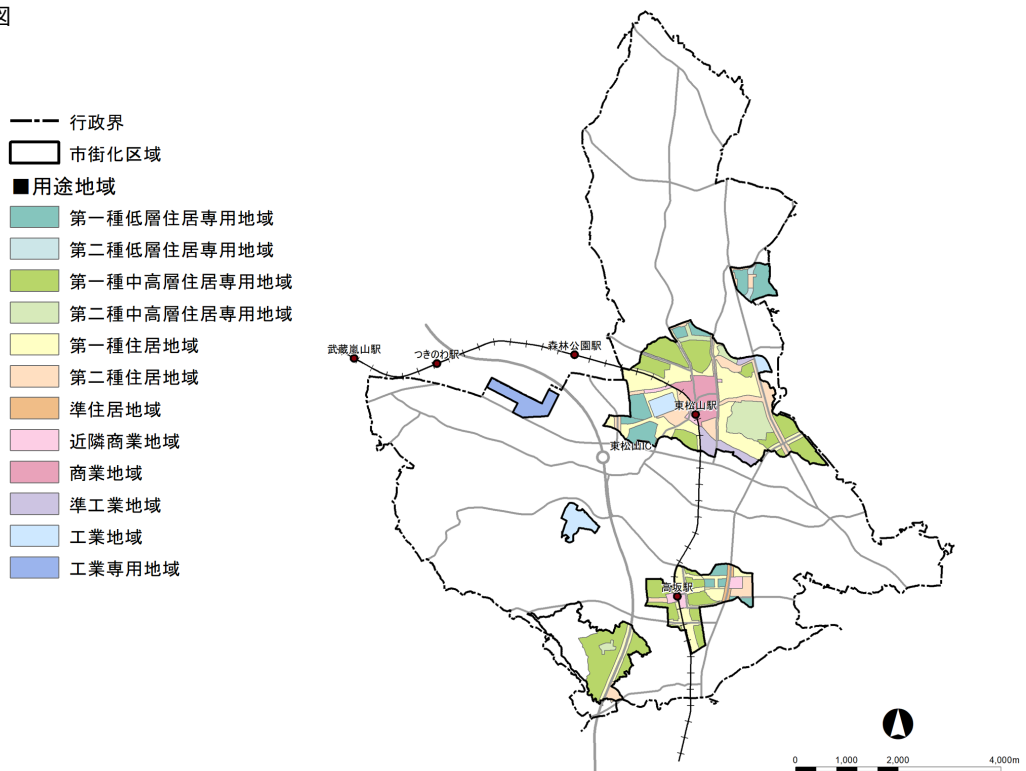


図12 区域区分・用途地域*図

【資料】 都市計画図



*区域区分(P188) *市街化区域(P189) *用途地域(P193)

5)人口集中地区と市街地の広がり

東松山駅と高坂駅を中心に人口集中地区* (以下、DID)が形成されていますが、近年、DID人口密度は低下傾向を示しています。また、平成27年国勢調査で、高坂丘陵地区は DID から除外されていますが、東松山駅と高坂駅を中心とした DID の面積は拡大傾向にあります。

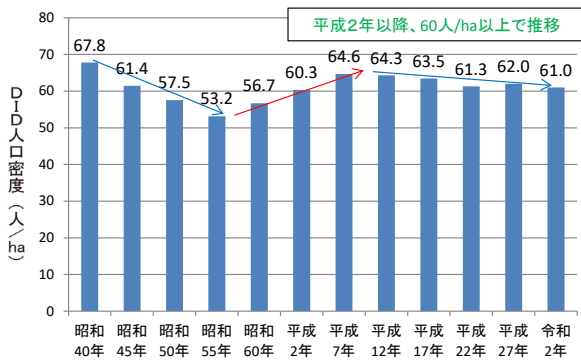
100mメッシュごとの人口分布を令和2年と令和17年(2035年)(推計)の2時点で見ると、令和2年では市街化区域*内に40人を上回るメッシュが多く分布していることが分かります。

一方、令和17年(2035年)では、市街化区域のうち高坂駅周辺など一部地域で40人を上回るメッシュが多く分布していますが、全体的に40人を下回るメッシュが増える傾向にあり、将来に向けて市街地の人口密度の低下が懸念されます。

図13 人口集中地区 (DID)の変遷

【資料】 国勢調査

■DID人口密度 (人/ha)



■市全体に占める DID の割合

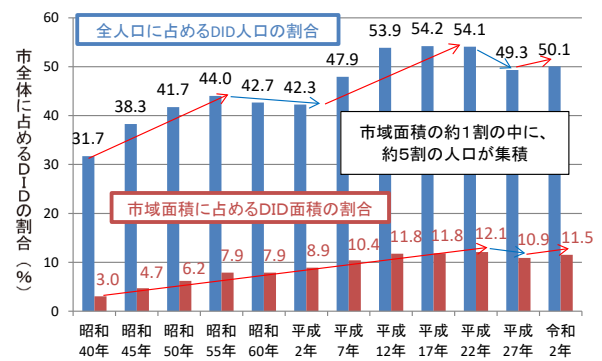
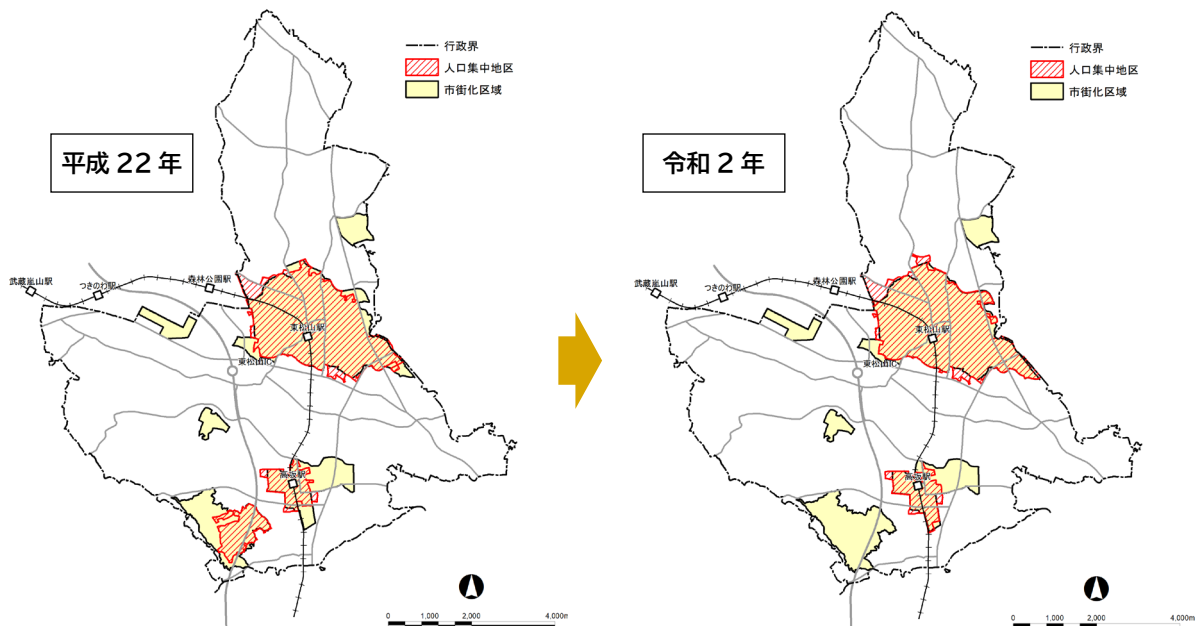


図14 人口集中地区 (DID)の比較

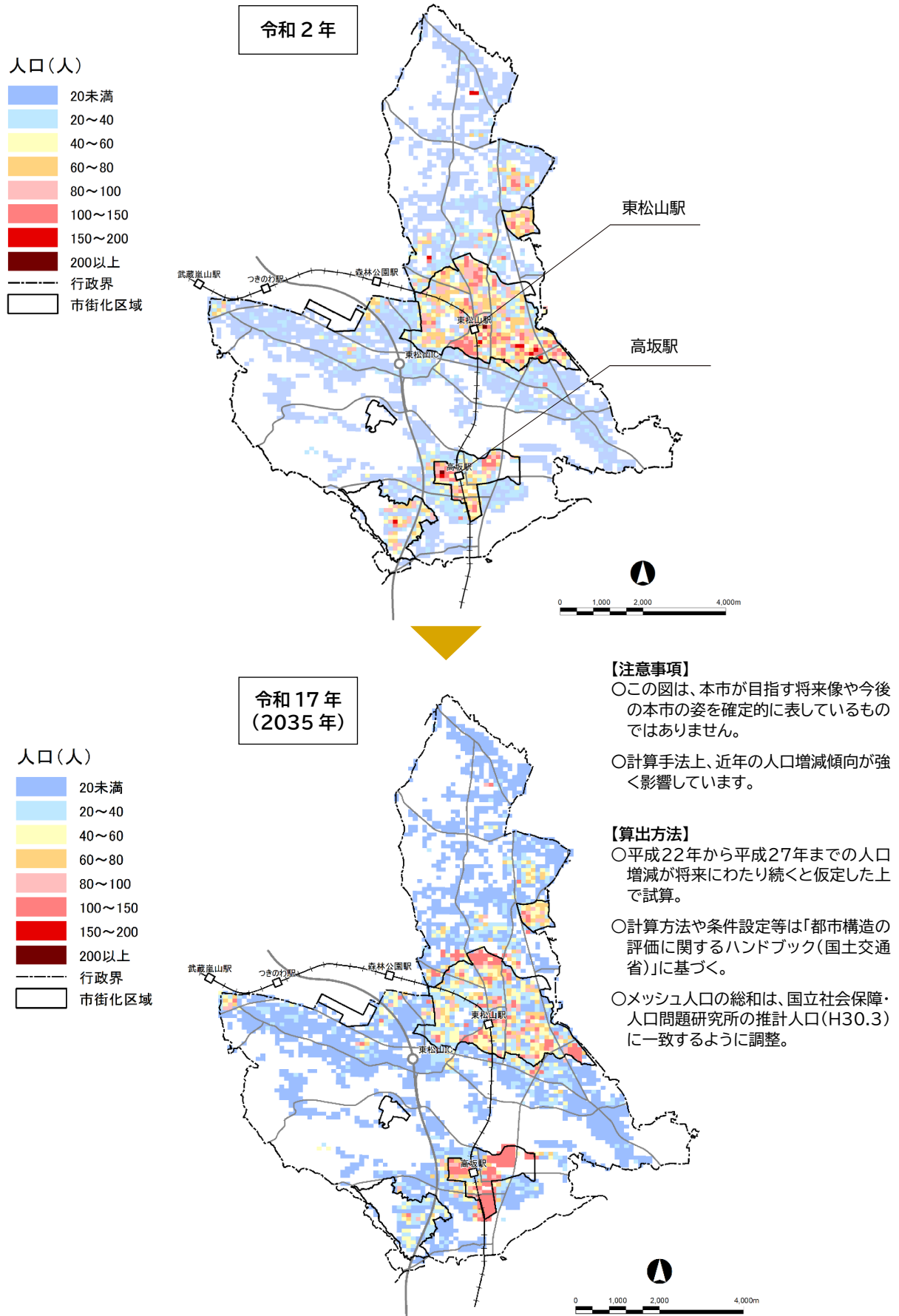
【資料】 国土数値情報(国土交通省)、国勢調査 [平成22年・令和2年]



*人口集中地区(P190) *市街化区域(P189)

図15 100m メッシュごとの推計人口

【資料】 国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所の推計を基に作成



(2)これからの課題

1)人口減少の抑制

近年の人口増加を支えている高坂駅東口周辺や美原町でもいずれは増加が緩やかになると見込まれる中、全国的な人口減少に伴い、本市においてもこのまま人口増を維持することは次第に難しくなると予測されます。

今後も人口を維持していくためには、都市基盤*が整った市街地への流入促進や空き家・空き地の有効活用に積極的に取り組むことが必要です。

2)高齢者に対応したまちづくり

本市ではほぼ全域で高齢化が進行し、特に郊外の住宅地で急速な高齢化が先行的に進むと予測されます。そのような中で、引き続きまちのにぎわいを維持していくためには、高齢者が元気に暮らし、積極的に社会活動へ参加できるようなまちの実現が求められます。

今後は、高齢者が各地域で安心して暮らし続けられるよう、地域コミュニティ*の維持を図るとともに、多様な都市機能*が充実するまちの中心部へ安全に移動できる交通環境を整えるなど、高齢者に対応したまちづくりを進めることが必要です。

3)市街地の人口密度維持

駅を中心とした市街地には、商業施設をはじめ便利な生活環境が整っていますが、近年は人口密度が低下傾向にあります。

今後は、これまで整備された都市基盤*や公共施設を有効に活用するとともに、商店など日常生活に必要な施設が事業を継続しやすい環境を維持していくため、市街地への人口流入を促し、密度を維持していくことが必要です。

*都市基盤(P191) *地域コミュニティ(P190) *都市機能(P191)

2. 土地利用

(1)現状

1)市街化区域

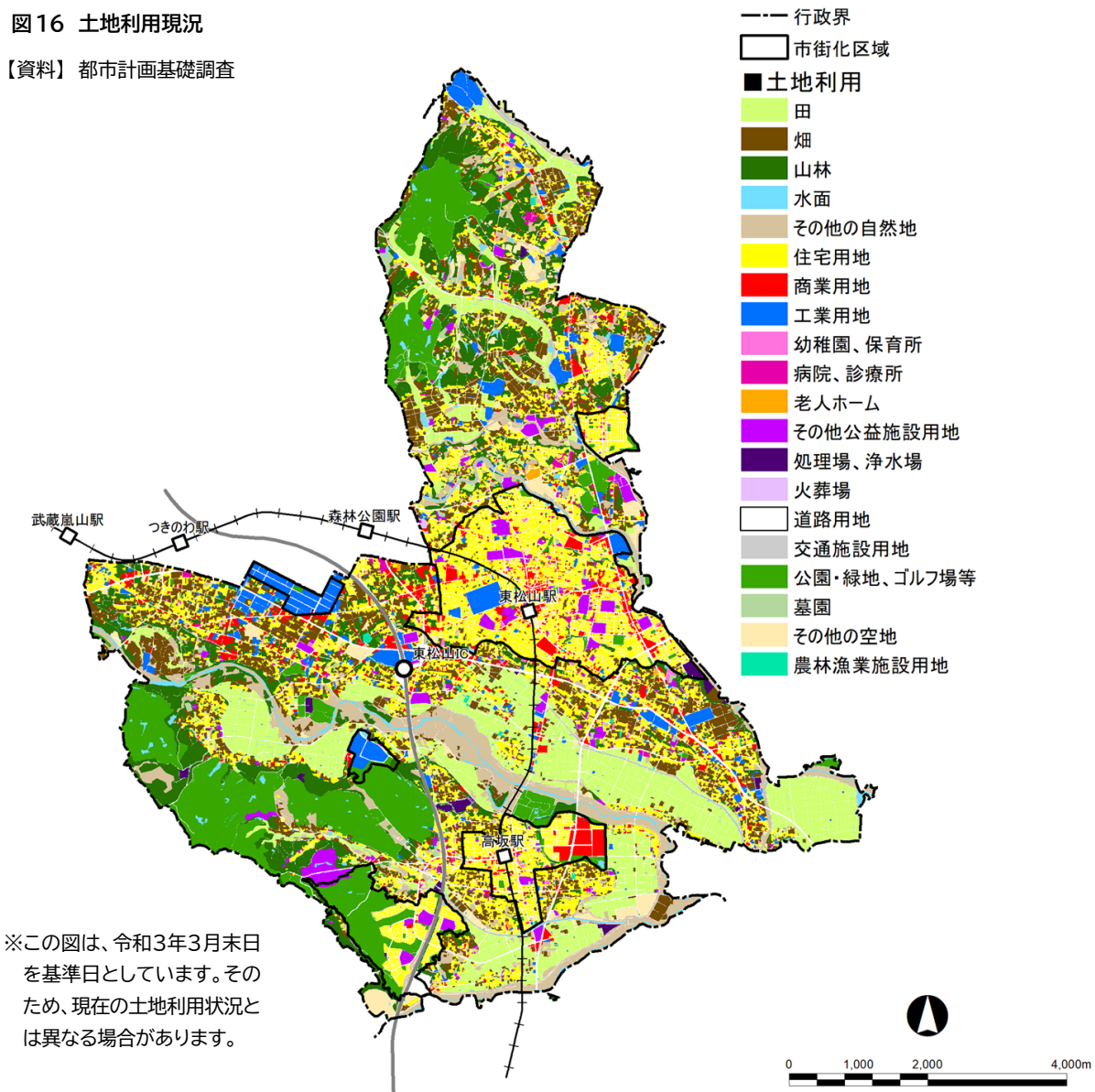
東松山駅及び高坂駅を中心とする市街化区域*では、駅周辺や幹線道路沿いに商業・業務施設が集積し、その周りに住宅地が広がっています。また、高坂丘陵地域と沢口町・殿山町の市街化区域*は、主に住宅地となっています。

2)市街化調整区域

市街化調整区域*では、農地や山林などの自然的土地利用が5割以上を占めています。また、市街化区域*に近接する場所や幹線道路沿いなどには住宅地が分布しており、近年においても一部で宅地化が進んでいます。

図16 土地利用現況

【資料】都市計画基礎調査



※この図は、令和3年3月末日を基準日としています。そのため、現在の土地利用状況とは異なる場合があります。

*市街化区域(P189) *市街化調整区域(P189)

(2)これからの課題

1)適切な土地利用の誘導

本市は、駅を中心に商業地や住宅地が広がっており、まとまりのある市街地が形成されています。今後も商業地と住宅地のバランスが取れた良好な市街地を維持していくためには、日常生活に関連する各種施設の立地や住宅地への人口誘導を図り、適切な土地利用を進めていくことが必要です。

2)住宅地の人口密度低下の抑制

本市では、市街化調整区域*で宅地開発が進む一方で、市街化区域*の一部では人口減少が始まっています。この傾向が続くと、将来的には人口密度が低い住宅地が広がっていくことが予測され、地域コミュニティ*の衰退や身近な商業施設の縮小・撤退などが懸念されます。

今後は、市街化調整区域*での新たな宅地開発を制限しつつ、市街化区域*への人口集積を促進することで、住宅地の人口密度の低下を抑制していくことが必要です。

*市街化調整区域(P189) *市街化区域(P189) *地域コミュニティ(P190)

3. 都市機能

(1)現状

1)日常生活に必要な施設の立地状況

日常生活に必要な各種施設の立地状況をみると、特に東松山駅周辺に多様な施設の集積がみられます。ここでは、商業や医療施設などに加えて、国・県・市の各種行政施設が集積しており、市内外を含めた広域的な中心性を有するエリアとなっています。

また、高坂駅周辺にも各種施設の集積がみられます。

図17 行政施設（窓口機能などを有する施設）の分布状況（令和5年10月時点）

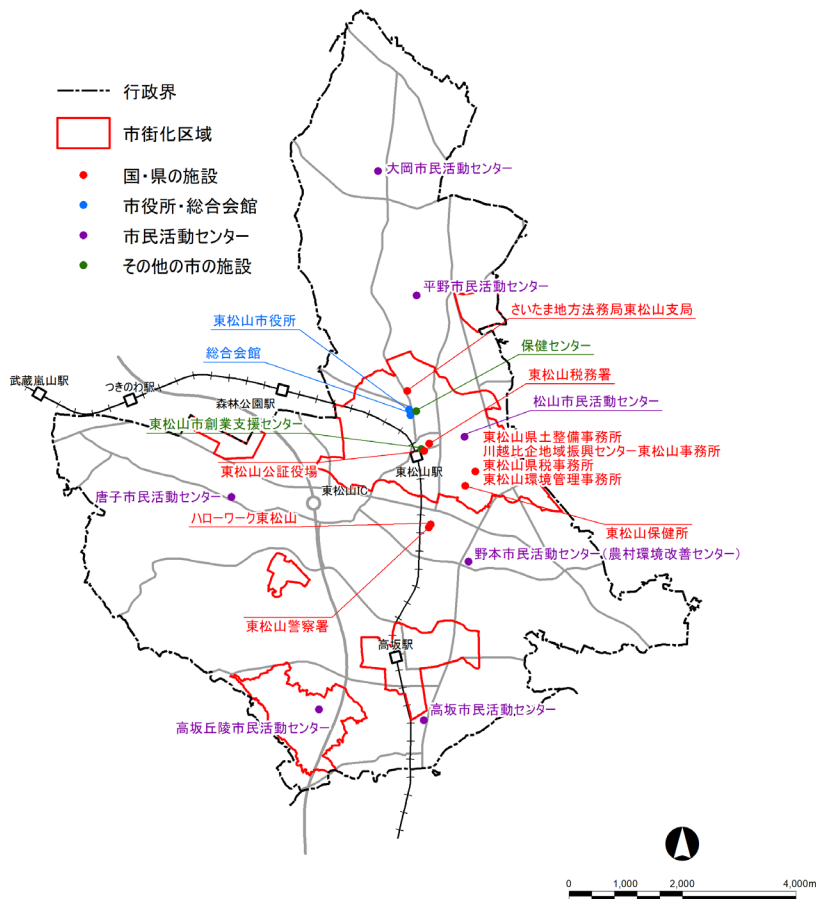


図18 集会施設の分布状況
(令和5年10月時点)

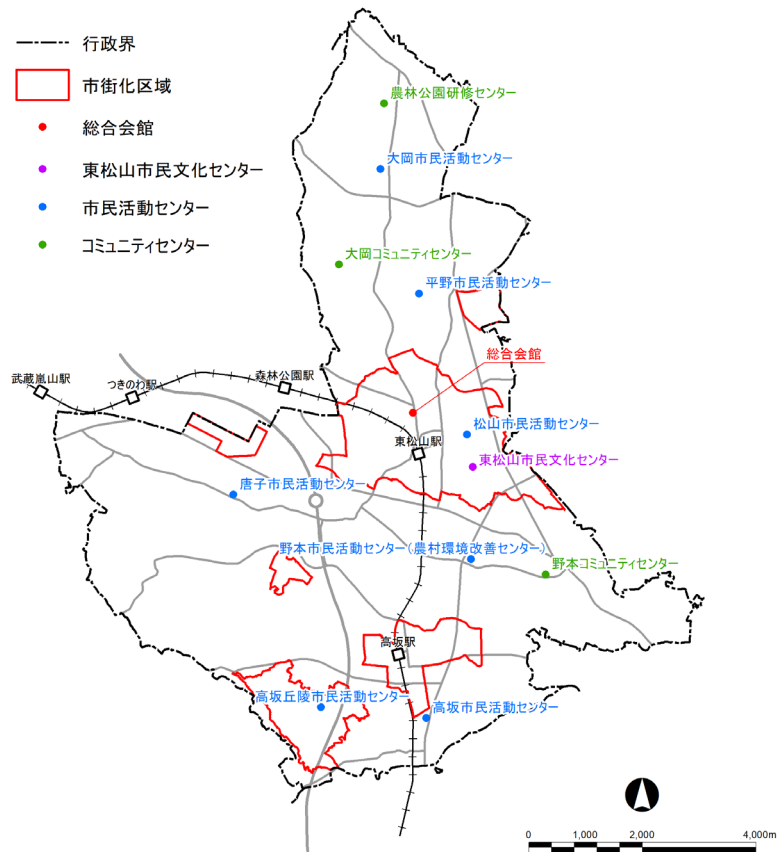


図19 医療施設の分布状況
(令和5年10月時点)

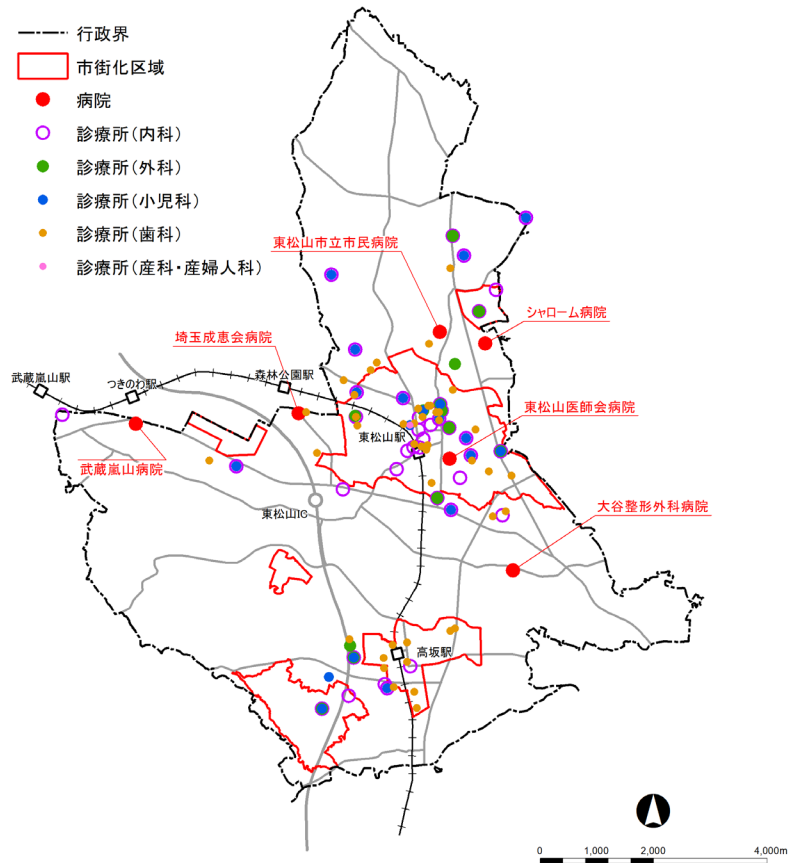


図 20 内科の分布状況
(令和5年10月時点)

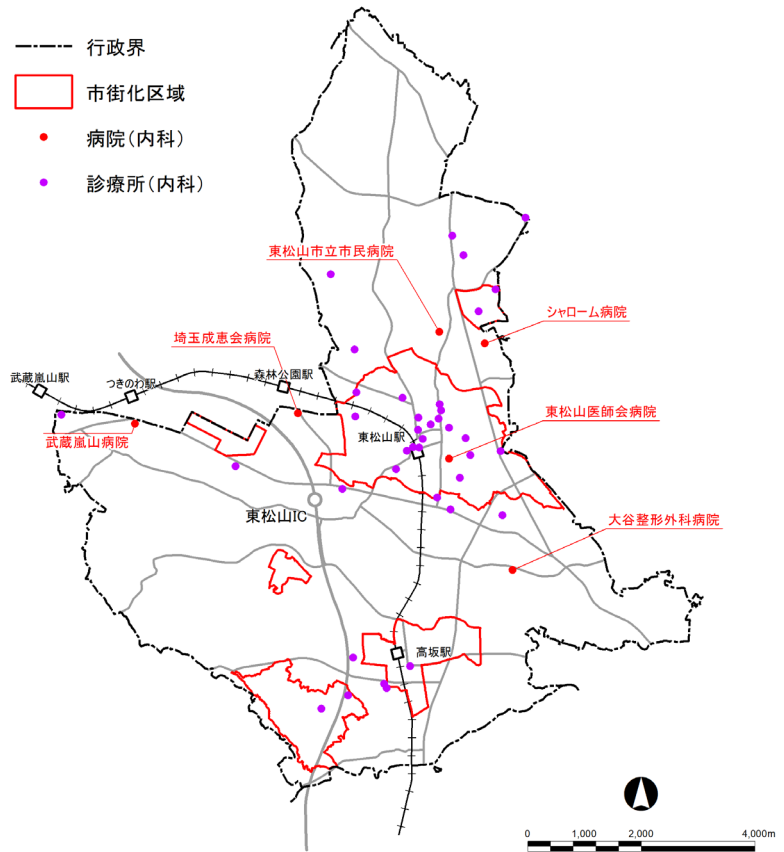


図 21 外科(整形外科含む)の分布状況
(令和5年10月時点)

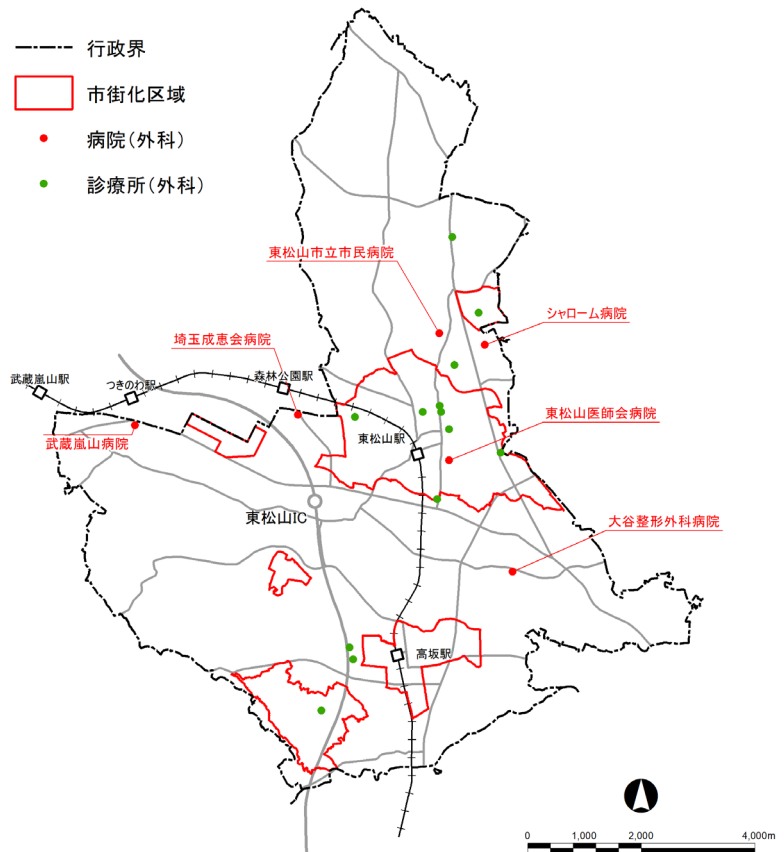


図 22 小児科の分布状況
(令和5年10月時点)

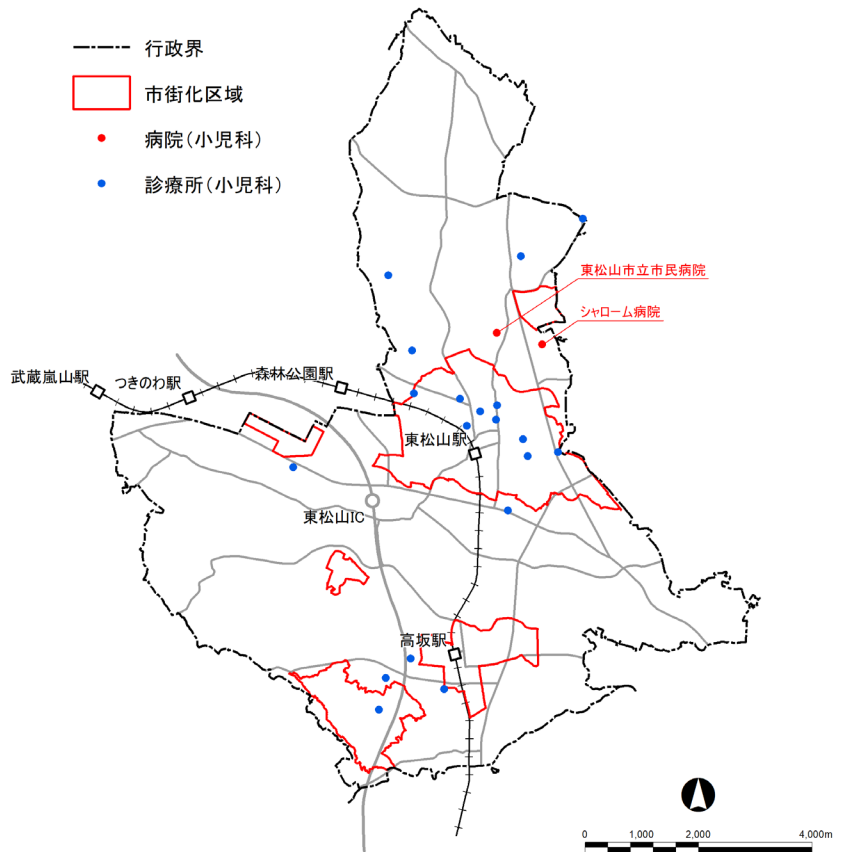


図 23 歯科の分布状況
(令和5年10月時点)

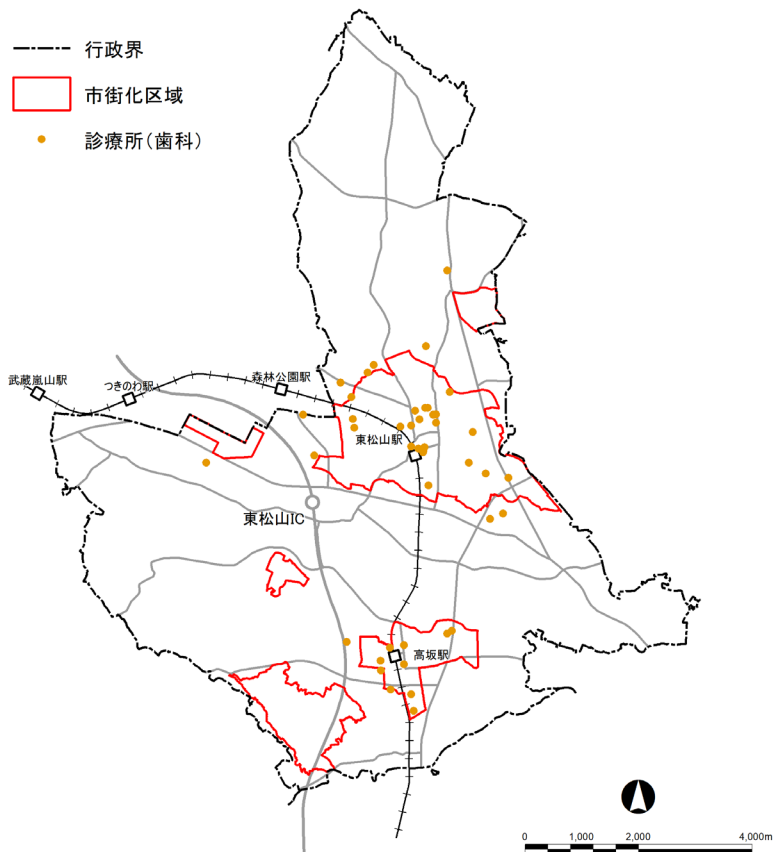


図 24 産科・産婦人科
(分娩対応可)の
分布状況
(令和5年10月時点)

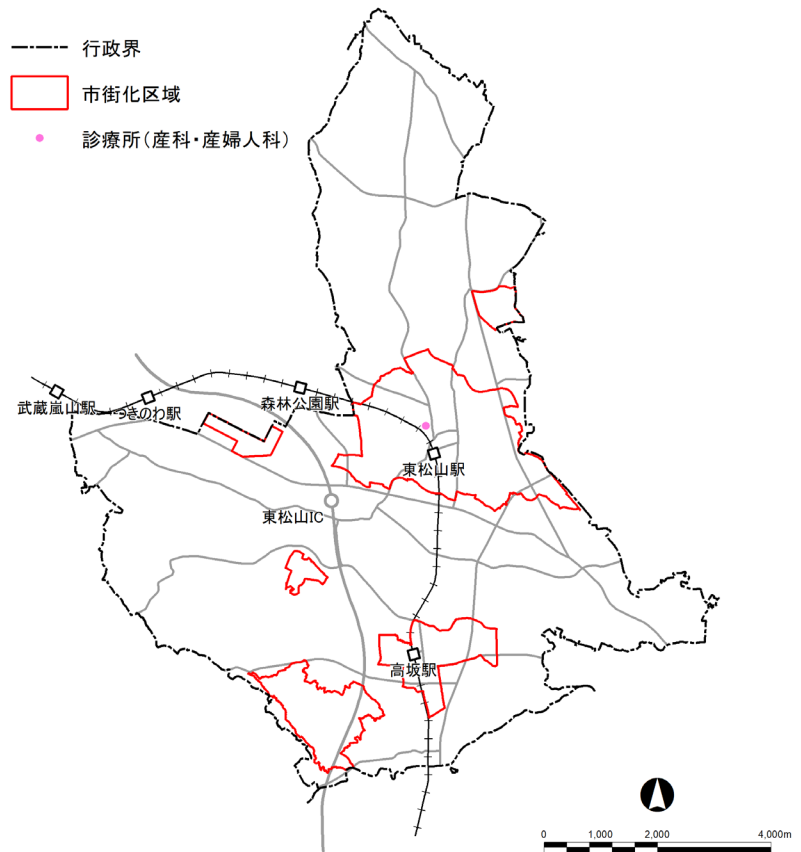


図 25 保健・福祉施設の
分布状況
(令和5年10月時点)

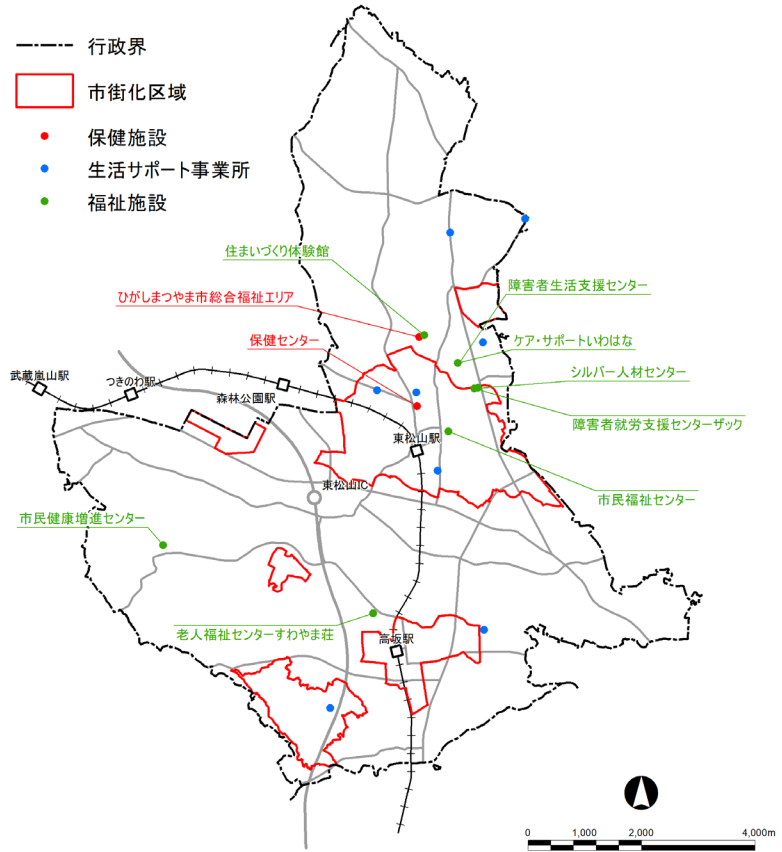


図 26 高齢者福祉施設の
分布状況
(令和5年10月時点)

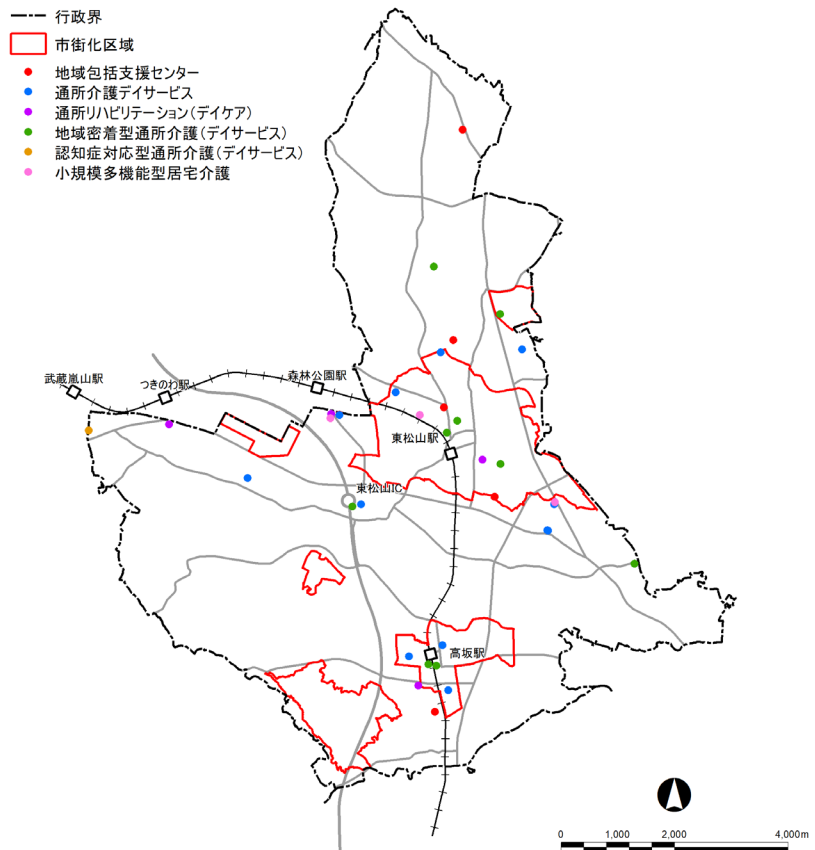


図 27 子育て支援施設の
分布状況
(令和5年10月時点)

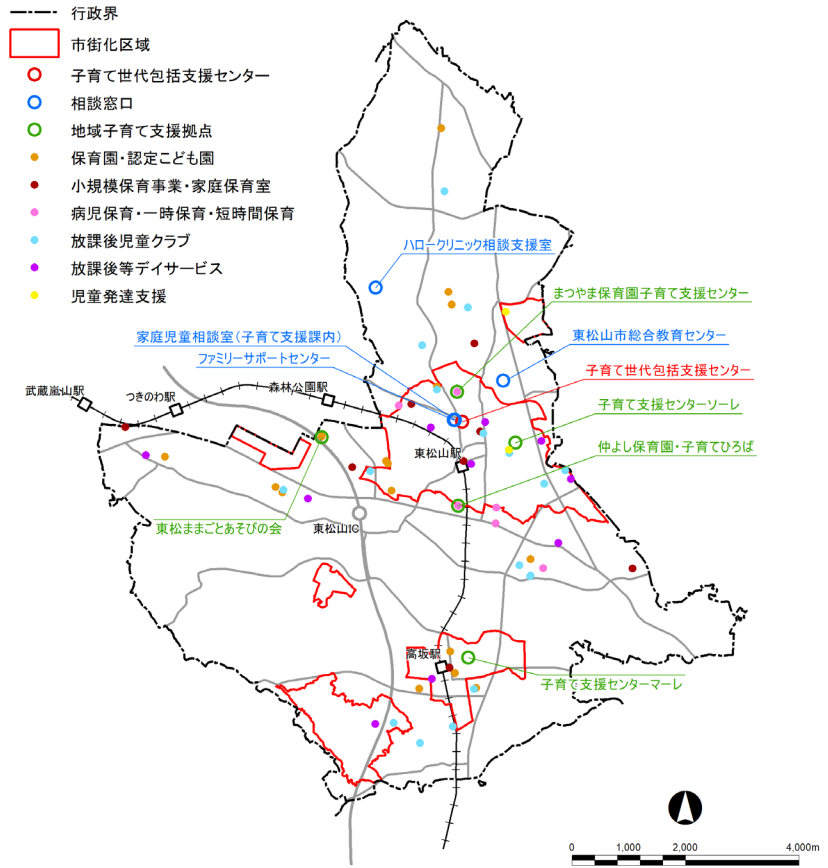


図 28 教育施設の分布状況
(令和5年10月時点)

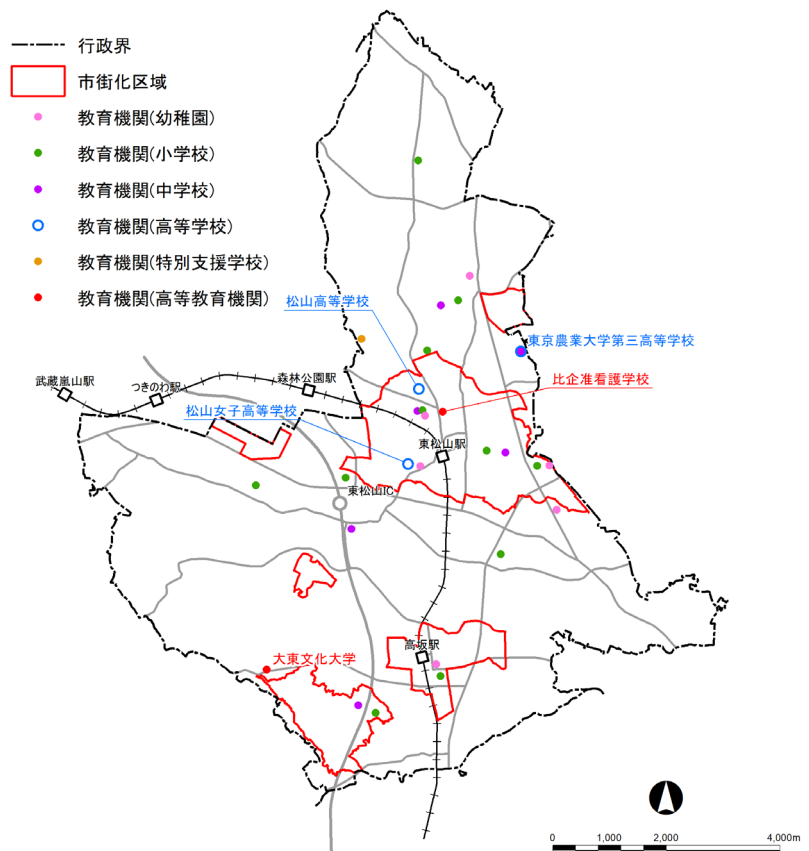


図 29 文化施設の分布状況
(令和5年10月時点)

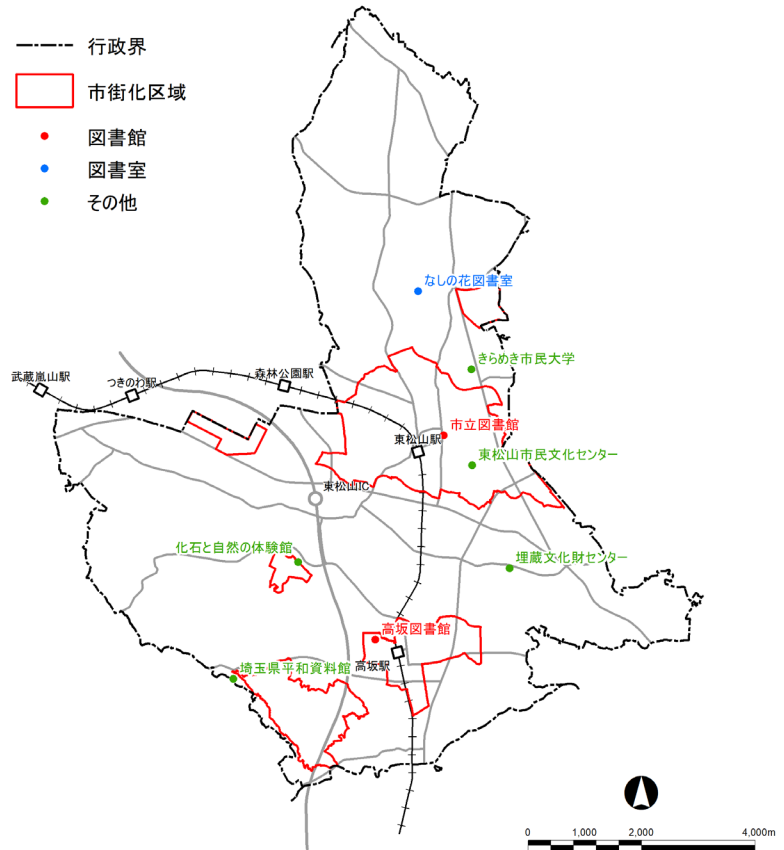


図 30 体育施設の分布状況
(令和5年10月時点)

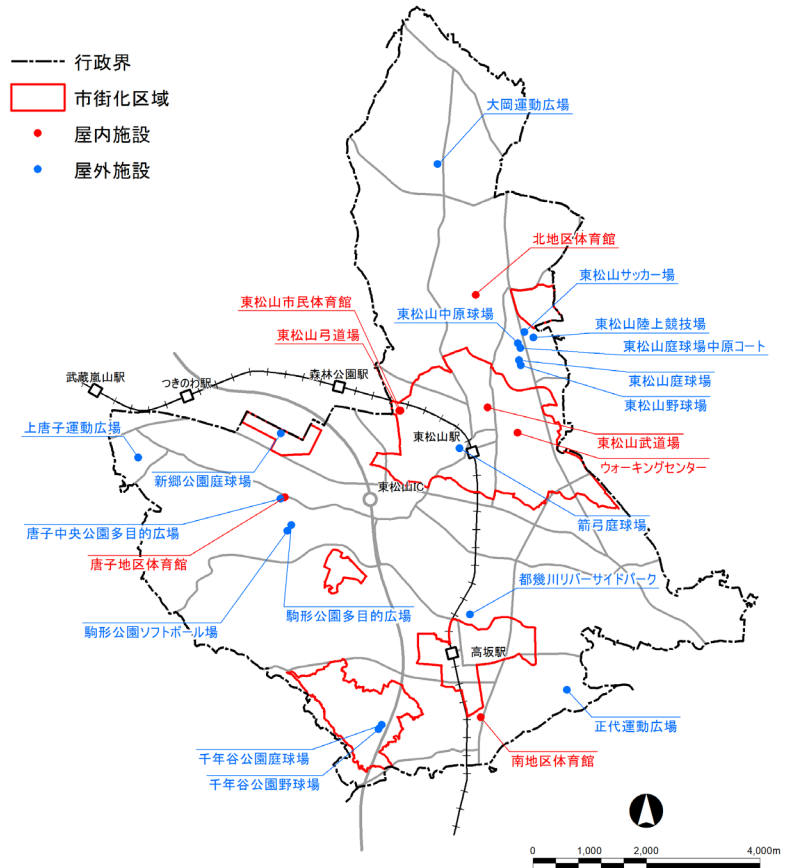


図31 商業施設の分布状況
(大規模小売店舗)
(令和5年10月時点)

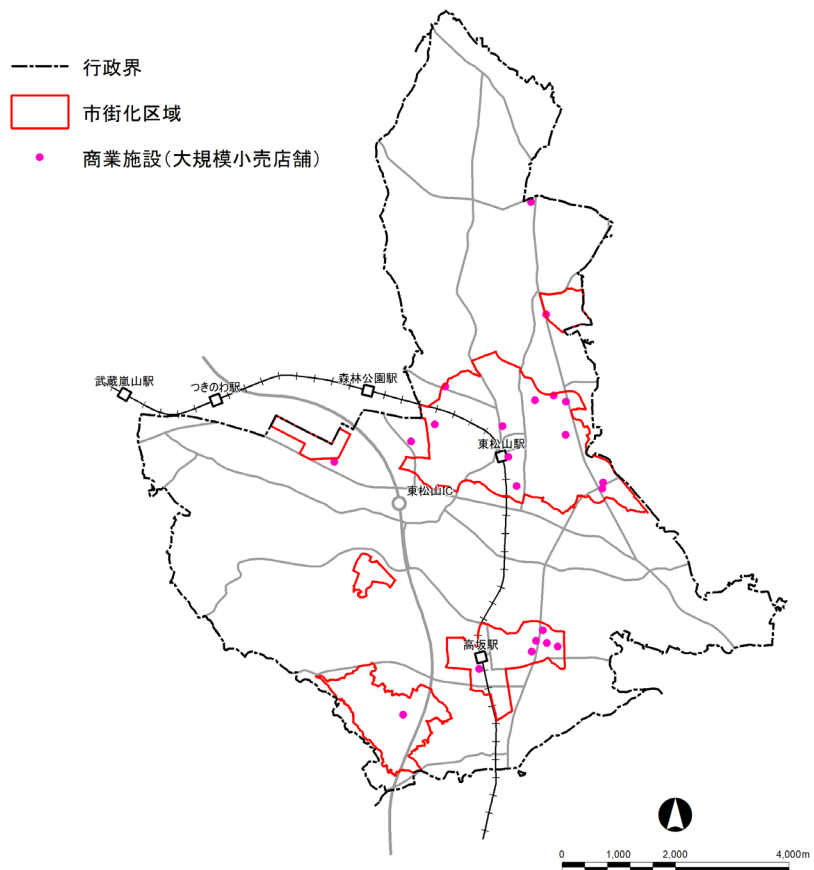


図32 商業施設の分布状況
(デパート・スーパーマーケット)
(令和5年10月時点)

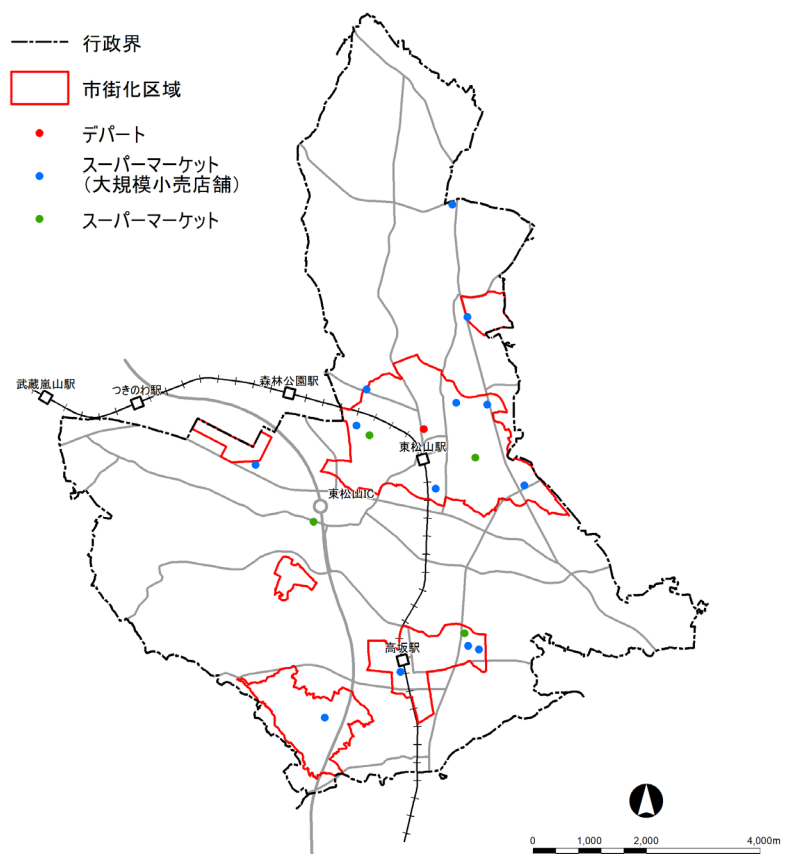
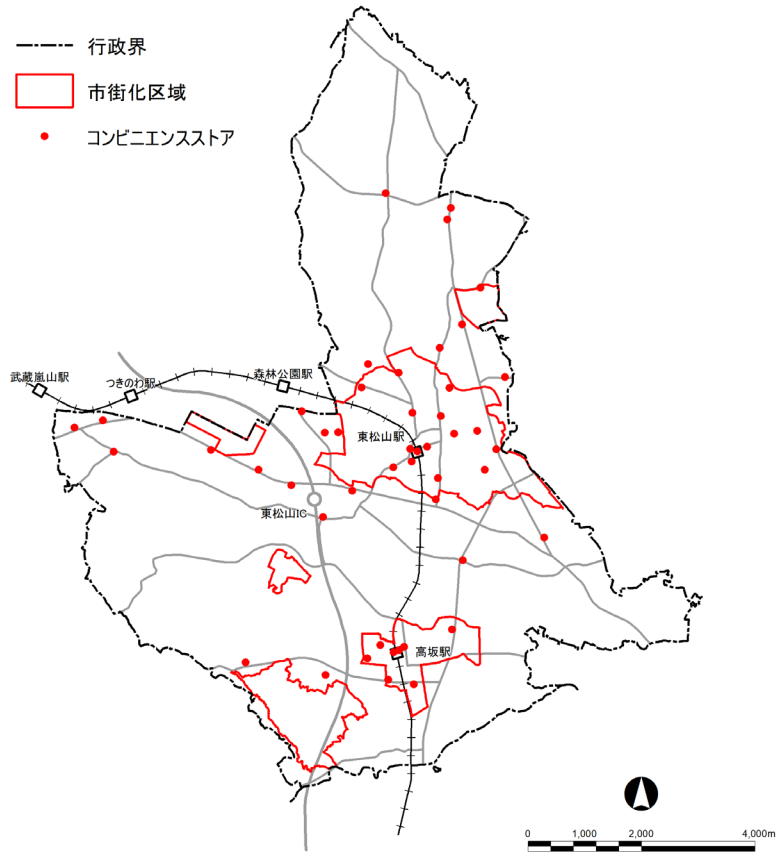


図3-3 商業施設の分布状況
(コンビニエンスストア)
(令和5年10月時点)



2) 施設周辺の人口集積状況

日常生活に必要な各種施設の徒歩圏内(※)に住む人の割合を分析した結果、市街化区域*内では90%以上の人々が商業施設(コンビニエンスストア含む)や身近な医療施設(内科)へ歩いていける状況となっています。また、行政施設、子育て支援施設、教育施設などの徒歩圏率も高くなっています。

表1 生活関連施設の徒歩圏人口及び割合

【資料】今回検討成果(100mメッシュ人口、都市機能分布図)を基に作成

施設類型		現況(令和2年)			
大分類	施設	徒歩圏人口		徒歩圏率	
		市全体	うち市街化区域	市全体	うち市街化区域
行政施設	市役所、市民活動センター等	46,841	35,915	51.0%	65.5%
集会施設	市民文化センター、市民活動センター等	42,056	29,920	45.8%	54.6%
医療施設	病院(病床数20床以上)	24,359	16,013	26.5%	29.2%
	病院・診療所(内科)	80,269	52,211	87.4%	95.2%
	病院・診療所(外科)	59,973	42,344	65.3%	77.2%
	病院・診療所(小児科)	63,379	43,995	69.0%	80.2%
	病院・診療所(歯科)	69,392	47,408	75.6%	86.5%
	病院・診療所(産婦人科)	11,603	11,603	12.6%	21.2%
保健・福祉施設	保健施設	16,060	12,806	17.5%	23.4%
	福祉施設(障害者就労施設)	20,904	17,267	22.8%	31.5%
	生活サポート事業所	40,842	31,424	44.5%	57.3%
高齢者福祉施設	地域包括支援センター	33,859	23,517	36.9%	42.9%
	通所型施設	70,185	46,079	76.5%	84.0%
子育て支援施設	子育て包括支援センター、相談窓口、地域子育て支援拠点	39,081	32,436	42.6%	59.2%
	保育園、認定こども園	56,361	34,645	61.4%	63.2%
	放課後児童クラブ、放課後等デイサービス	69,395	49,006	75.6%	89.4%
	小規模保育事業・家庭保育室・病児保育・一時保育・短時間保育	58,657	42,447	63.9%	77.4%
教育施設	幼稚園	40,006	33,121	43.6%	60.4%
	小学校	54,627	40,023	59.5%	73.0%
	中学校	33,595	26,451	36.6%	48.2%
文化施設	図書館・図書室	22,424	17,335	24.4%	31.6%
	その他文化施設	17,985	14,199	19.6%	25.9%
体育施設	屋外施設	34,005	25,541	37.0%	46.6%
	屋内施設	32,359	24,058	35.3%	43.9%
商業施設	デパート・スーパーマーケット	69,393	51,328	75.6%	93.6%
	デパート・スーパーマーケット、コンビニエンスストア	84,456	53,557	92.0%	97.7%

徒歩圏率 60%以上 80%以上

※徒歩圏…都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)に基づき半径800mに設定

※徒歩圏人口は、日常生活に必要な各種施設(図17~33)から、半径800mの徒歩圏を設定し、それら徒歩圏内に含まれる100mメッシュごとの人口を合計し算出しています。

なお、100mメッシュが徒歩圏内に含まれるかは、メッシュの中心点の位置により判断します。

*市街化区域(P189)

(2)これからの課題

1) 駅周辺の都市機能の維持・向上

東松山駅と高坂駅の周辺には、日常生活に必要な様々な施設が集積しており、本市だけでなく周辺地域を含めたまちの拠点となっています。

今後も、東松山駅周辺は本市及び比企地域の中心的役割、高坂駅周辺はそれに準じる役割を担っていくため、多様な施設の維持・集積を図るとともに、様々な交通手段によるアクセス性の向上に取り組むことが必要です。また、それらの機能を将来にわたり維持していくためには、周辺における人口集積を促すことが併せて必要です。

2) 歩いて暮らせる環境の維持

現在、市街化区域*では、多くの人々が商業施設や医療施設へ歩いていけるまちが形成されています。高齢者や子育て世代にとって、自家用車に過度に頼らず徒歩や公共交通を利用して生活できる環境は重要であり、引き続きこの状況を維持していくことが求められます。

日常生活に必要な各種施設の安定的な事業経営を後押しするためには、市街地の人口密度を維持し、潜在的な顧客を確保していくことが必要です。

*市街化区域(P189)

4. 公共交通

(1)現状

1)公共交通ネットワーク

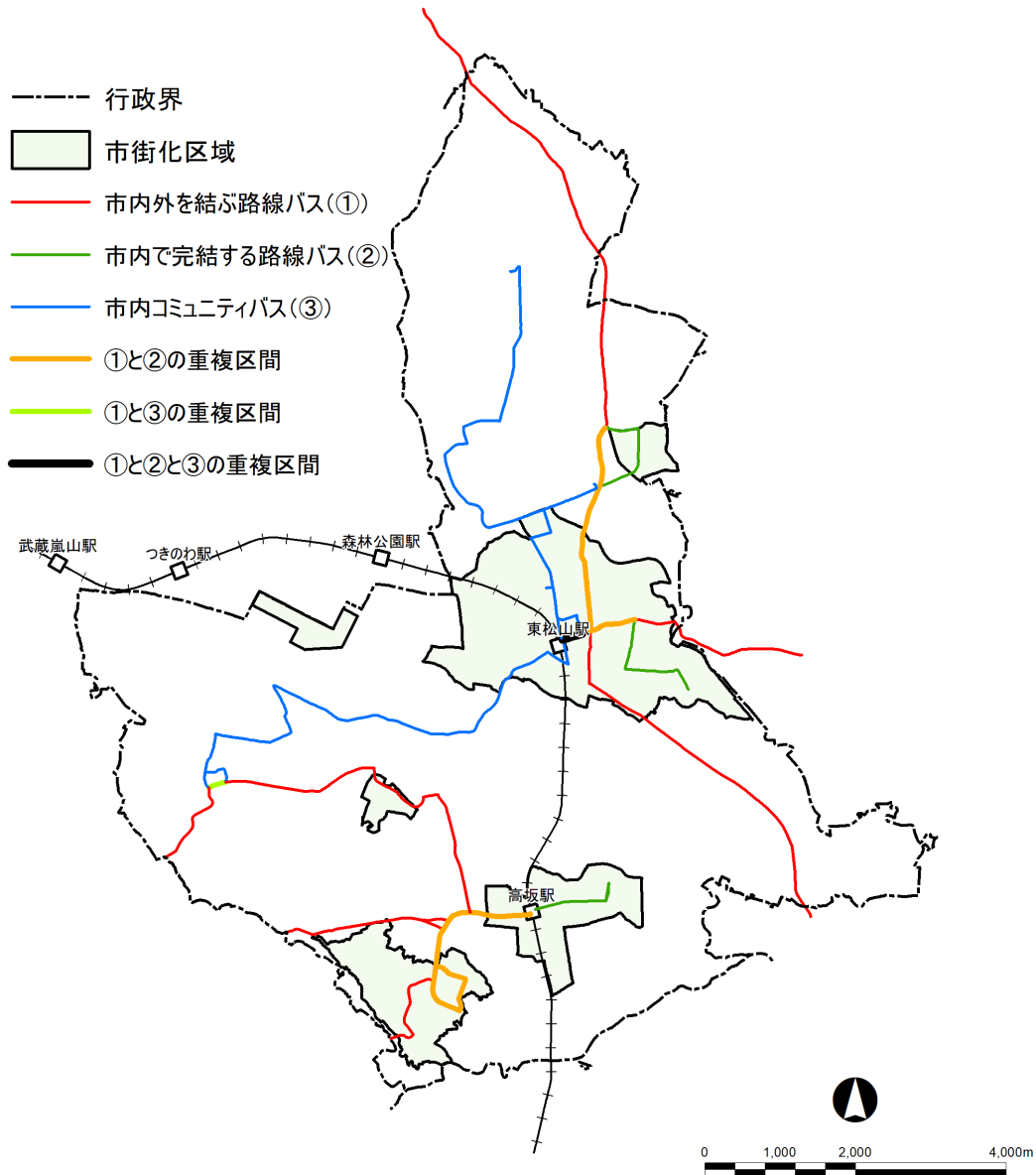
本市の公共交通は、民間事業者が運行する鉄道と路線バス、市が運行する市内循環バスとデマンドタクシー*で構成されています。

路線バスは、駅と市外を結ぶ路線と、駅と市内住宅地を結ぶ路線に大別されます。

また、路線バスが通らないエリアを補完する市内循環バスや、市全域をカバーするデマンドタクシー*が運行されており、階層的な公共交通ネットワークが形成されています。

図 34 鉄道・バス路線網図(平成29年10月 市内循環バス改正後)

【資料】 東松山市資料を基に作成



*デマンドタクシー(P191)

2) 公共交通利用圏域と人口集積状況

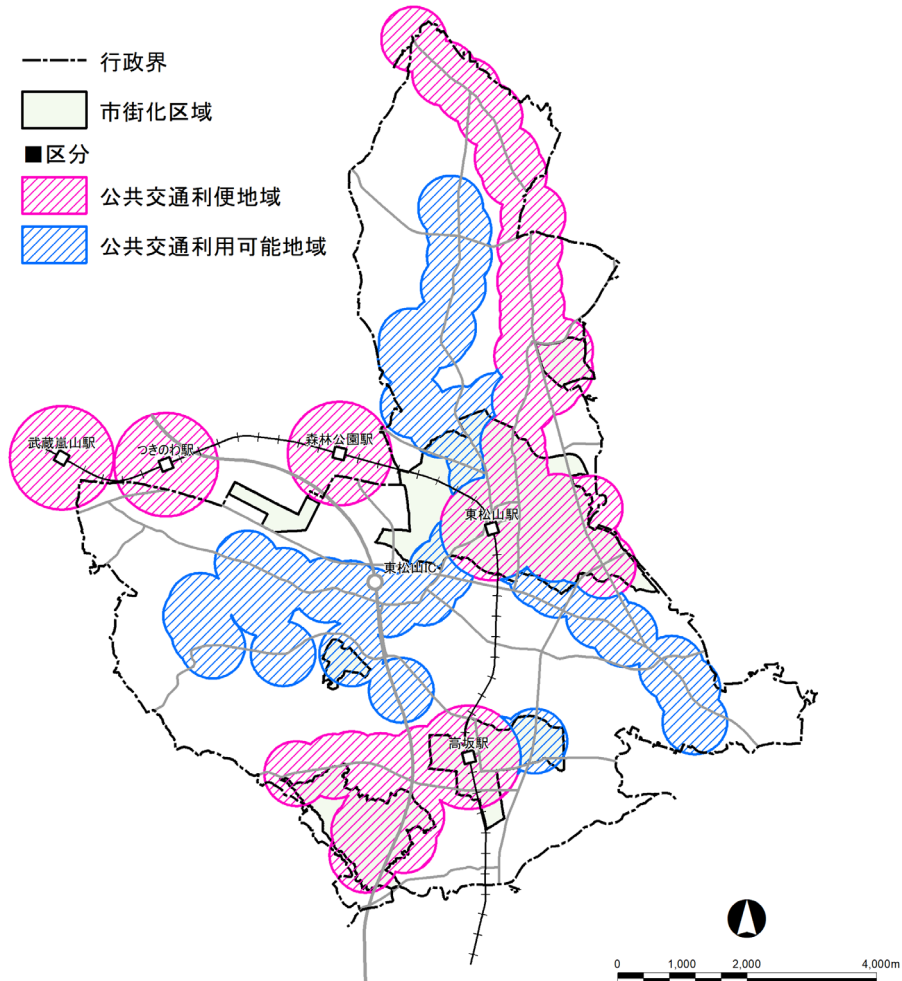
< 公共交通利便地域・利用可能地域の分布状況 >

1日30本(片道)以上の公共交通利便地域は、駅周辺及び路線バス沿線に分布しています。

市街化区域*では、面積の約7割が公共交通利便地域となっており、公共交通利用可能地域と合わせると約8割がカバーされています。

図 35 公共交通利便地域等の分布状況

【資料】 東松山市資料を基に作成



	バス停利用圏内		バス停利用圏外
	1日30本(片道)以上	1日30本(片道)未満	
駅から徒歩圏内	公共交通利便地域		
駅から徒歩圏外			

※本図では鉄道及びバス(民間、市営)を公共交通としています。
 ※都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)等を参考に、駅からの徒歩圏を半径 800m、バス停利用圏を半径 500m に設定しています。また、同ハンドブックでは、基幹的公共交通路線を「1日 30 本(片道)以上の運行頻度」としています。
 ※その他地域を含め、市内全域でデマンドタクシー*を運行しています。

*市街化区域(P189) *デマンドタクシー(P191)

<公共交通利用圏域内の人口集積>

現在、市街化区域*では、約8割の人が公共交通利便地域に居住しています。また、公共交通利用可能地域と合わせると、約9割の人が鉄道やバスの利用圏内に居住しています。

一方、令和17年(2035年)には、利用圏内に居住する人口は減少する見込みとなっています。

特に市街化区域*では、公共交通利便地域に居住する人が約1割減少し、カバー率の低下も見込まれていることから、公共交通沿線における人口減少・密度低下の進行が懸念されます。

表2 公共交通利用圏域内に居住する人口とその割合(人口カバー率)

【資料】今回検討成果(100mメッシュ人口、公共交通利用圏域図)を基に作成

	現況(令和2年)				将来(令和17年(2035年))			
	カバー人口		カバー率		カバー人口		カバー率	
	市全体	うち市街化区域	市全体	うち市街化区域	市全体	うち市街化区域	市全体	うち市街化区域
公共交通利便地域	55,086	41,160	60%	75%	49,721	36,643	57%	73%
公共交通利用可能地域	19,223	6,352	21%	12%	19,753	7,430	23%	15%

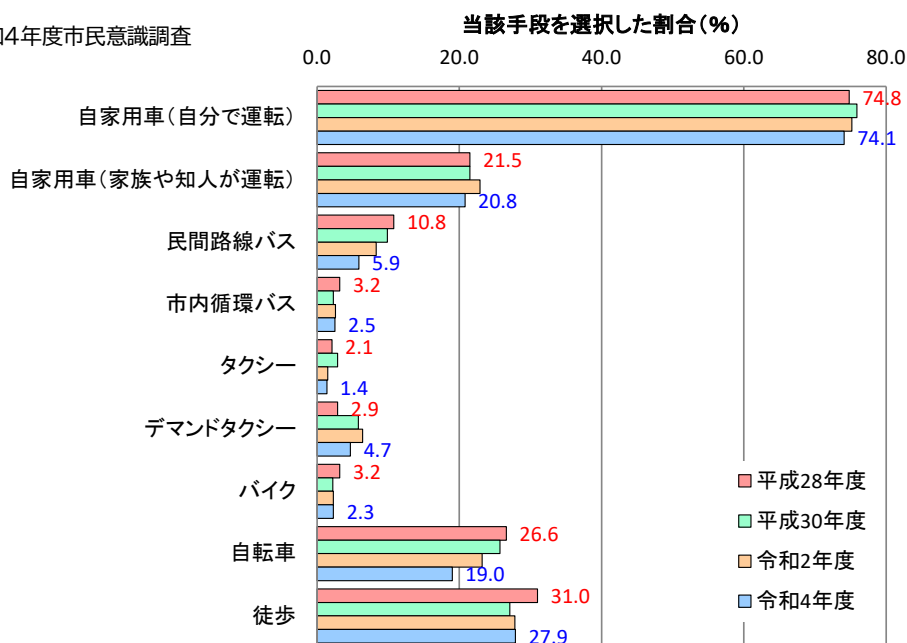
3)公共交通の利用状況

令和4年度の日常生活における主な利用交通手段(複数選択可)は、自家用車(自分で運転)の割合が約74%と最も高くなっている一方で、民間路線バスは約6%、デマンドタクシー*が約5%、市内循環バスは約3%となっており、公共交通の利用率は低い状況です。

平成28年度と比較すると、民間路線バス、市内循環バス、自転車や徒歩が低下している一方で、デマンドタクシー*は1.8ポイント増加しています。

図36 日常生活における主な利用交通手段

【資料】令和4年度市民意識調査



*市街化区域(P189) *デマンドタクシー(P191)

4)市内循環バスとデマンドタクシーの利用状況

市内循環バスの利用者数は、平成28年度以降、1日当たり200人を割り込み、令和2年度には新型コロナウイルス感染症の影響等もあり約100人にまで減少しましたが、令和3年度には約130人へと回復しています。

また、デマンドタクシー*の利用件数は、運行開始以来増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響等もあり、令和2年度以降は、65,000件前後で推移しています。

図37 市内循環バスの利用者数の推移

【資料】統計ひがしまつやま

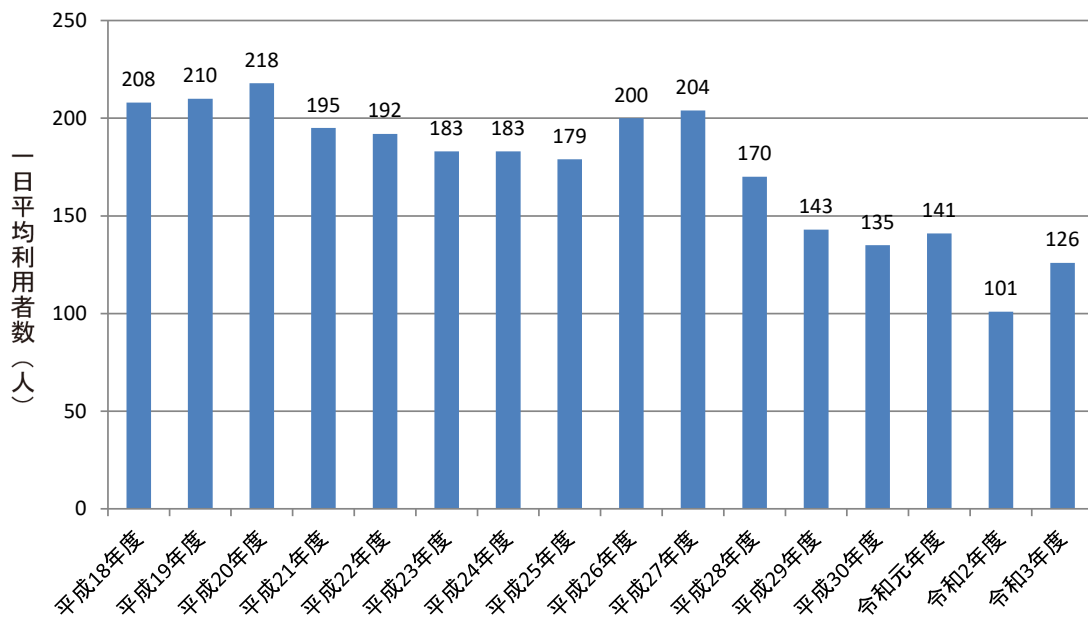
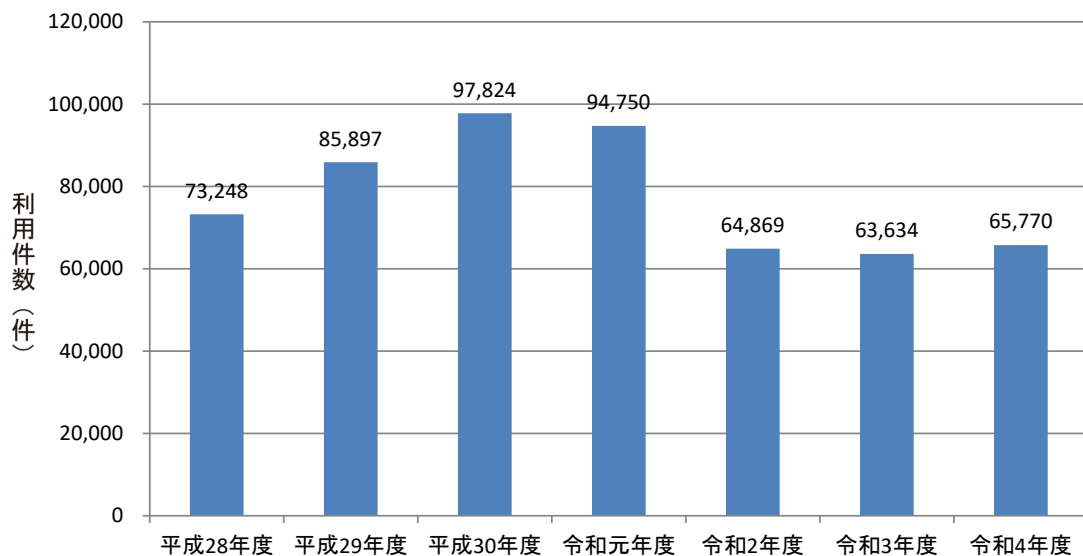


図38 デマンドタクシーの利用件数の推移

【資料】東松山市資料を基に作成



*デマンドタクシー(P191)

(2)これからの課題

1)バス路線の維持

現在、市街化区域*には、駅と住宅地を結ぶバス路線が通っています。今後、全市的な人口減少が予測される中、駅とのバス路線を有する住宅地やその沿線の人口が減ることでバスの利用者が減少し、事業の経営悪化や路線の縮小・廃止につながる懸念されます。

運行本数が多く利便性が高いバス路線については、沿線の人口集積を維持することで利用者の確保を図り、今後も良好なサービスレベルを維持していく必要があります。

2)持続性・効率性・利便性を備えた公共交通網の形成

本市の公共交通は、鉄道、路線バス、市内循環バスで階層的なネットワークを構築するとともに、これを補完するデマンドタクシー*が市全域を運行することで、多様なニーズに対応した公共交通手段を確保しています。

高齢化の進行に伴い、自家用車の運転が困難になる市民が増えると予測される中、公共交通は多様な世代が快適に暮らせる環境を実現する上で欠かせない生活基盤となります。そのため、持続性と効率性を備えた便利で使いやすい公共交通網を形成・維持していく必要があります。

*市街化区域(P189) *デマンドタクシー(P191)

立地適正化計画の概要
第1章

人口・都市構造の分析と課題の整理
第2章

計画の基本方針
第3章

都市機能誘導区域・誘導施設・誘導施策
第4章

居住誘導区域・誘導施策
第5章

防災指針
第6章

まちづくりの推進に向けて
第7章

資料編

5. 居住環境

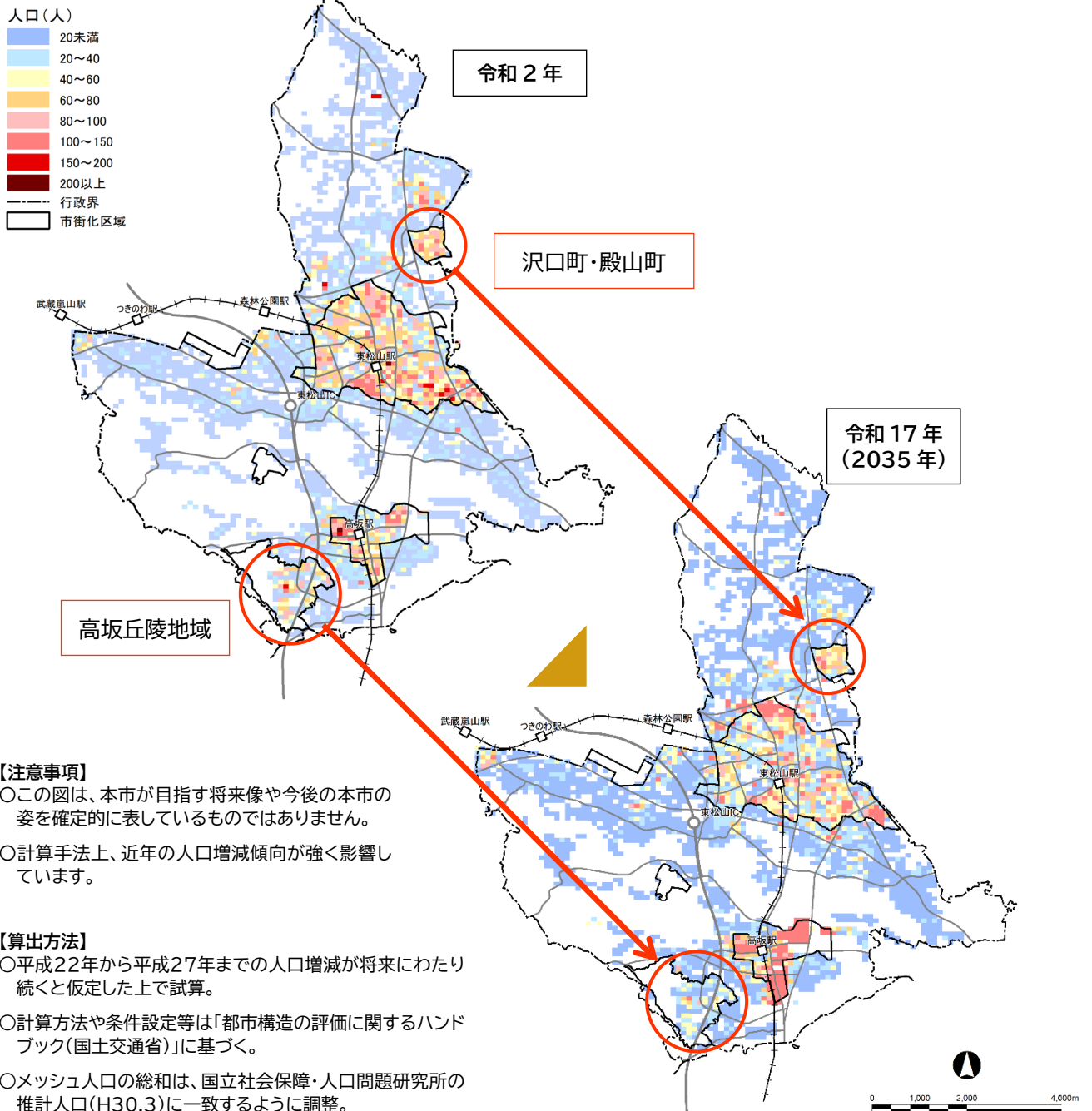
(1)現状

1)住宅団地の人口集積状況

高坂丘陵地域と沢口町・殿山町には、計画的に整備されたまとまりのある住宅団地(ニュータウン)が形成されています。しかし、入居開始から30年以上が経過し、居住者の高齢化や子世代の転出などから、市街化区域*の中では特に人口減少と高齢化が進行しており、今後もこの傾向は続くと考えられます。

図39 100mメッシュごとの推計人口

【資料】国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所の推計を基に作成



2) 空き家の状況

本市においては、空家等対策の推進に関する特別措置法及び東松山市空家等対策計画等に基づき空き家対策に取り組んでいます。その中で、空き家の実態に関する情報を更新するため令和3年度に空き家実態調査を実施しています。

調査により判明した空き家の状況は次のとおりです。

表3 空き家の分布状況

【資料】 令和3年度空家実態調査を基に作成

		面積 (ha)	空き家数		構成比	面積当たり 空き家数 (棟/ha)	
			管理されて いる 空き家	管理されて いない 空き家			
市街化区域*	① 東松山駅周辺 商業地域* 又は近隣商業地域*内	60.4	32	32	0	3.1%	0.530
	② 東松山駅周辺 ①以外の 用途地域*内	571.6	338	323	15	33.0%	0.591
	③ 高坂駅周辺	170.1	30	30	0	2.9%	0.176
	④ 高坂丘陵地区	118.8	67	67	0	6.5%	0.564
	⑤ 沢口町・殿山町地区	44.9	44	40	4	4.3%	0.980
	⑥ ①～⑤以外 (飛び地の工業地域*、用途無指定区域)	147.2	0	0	0	0.0%	0.000
市街化調整区域*	⑦ 既存住宅団地*内	71.5	167	150	17	16.3%	2.336
	⑧ 既存集落区域*内 (⑦に含まれない区域)	2,133.7	290	278	12	28.3%	0.136
	⑨ ⑦・⑧以外	3,214.8	56	50	6	5.5%	0.017
計		6,533.0	1,024	970	54	100.0%	0.157

※小数点以下の四捨五入により、各構成比の合計が100%とならないことがあります。

*市街化区域(P189) *商業地域(P190) *近隣商業地域(P188) *用途地域(P193) *工業地域(P189)
*市街化調整区域(P189) *既存住宅団地(P188) *既存集落区域(P188)

3) 都市基盤の整備状況

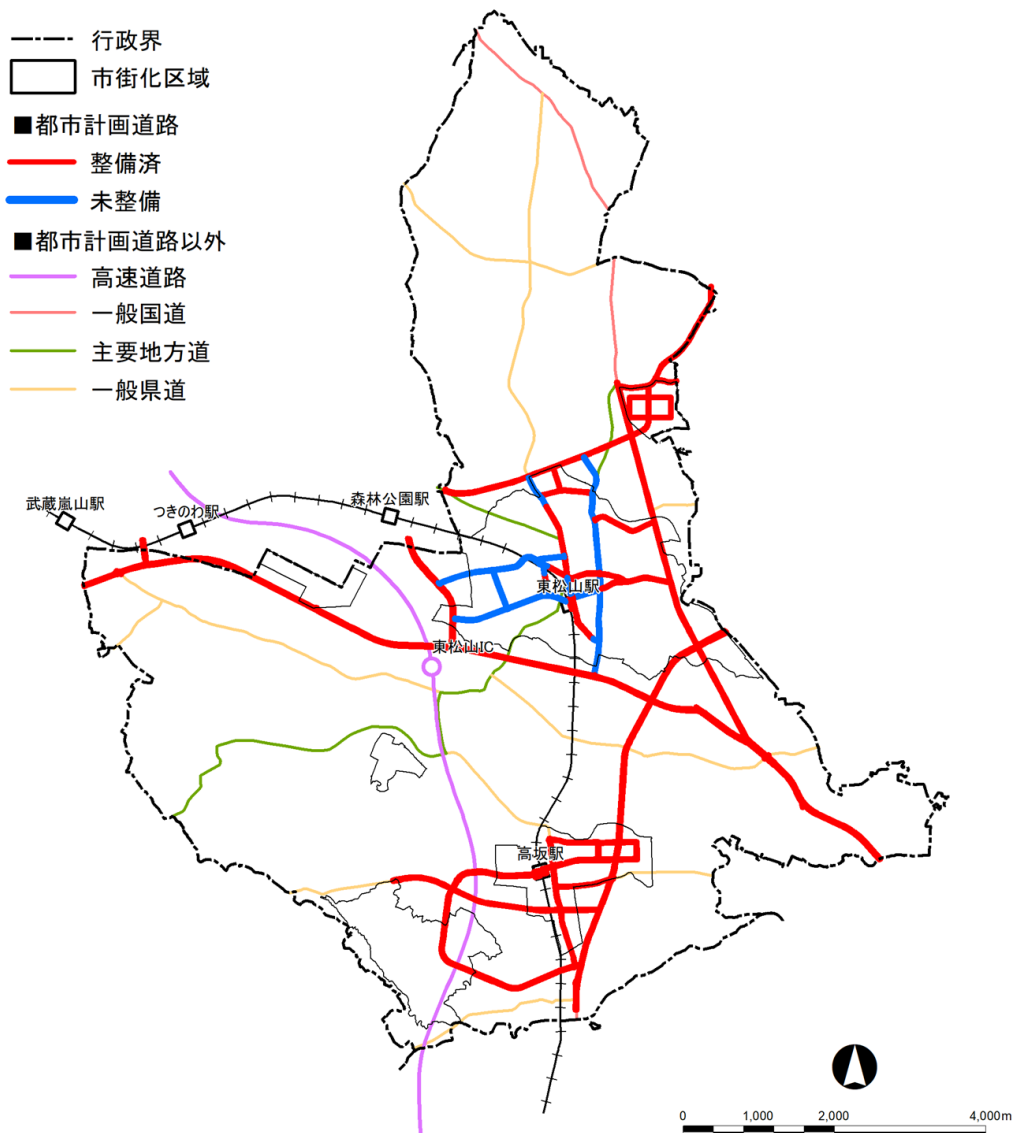
本市では、道路や下水道の整備が計画的に進められてきました。

都市計画道路*の整備率は約85%(令和5年3月時点)であり、東松山駅周辺で未整備となっています。

また、下水道(汚水)*は市街化区域*の広い範囲で既に供用開始となっており、認可区域*内で未供用の場所についても順次整備を進めています。

図40 都市計画道路の整備状況(令和5年3月時点)

【資料】 東松山市資料を基に作成



*都市計画道路(P191) *下水道(汚水)(P189) *市街化区域(P189) *認可区域(P192)

図 41 下水道(汚水)の認可区域
及び供用開始区域
(令和5年3月時点)

【資料】 東松山市資料等を基に作成

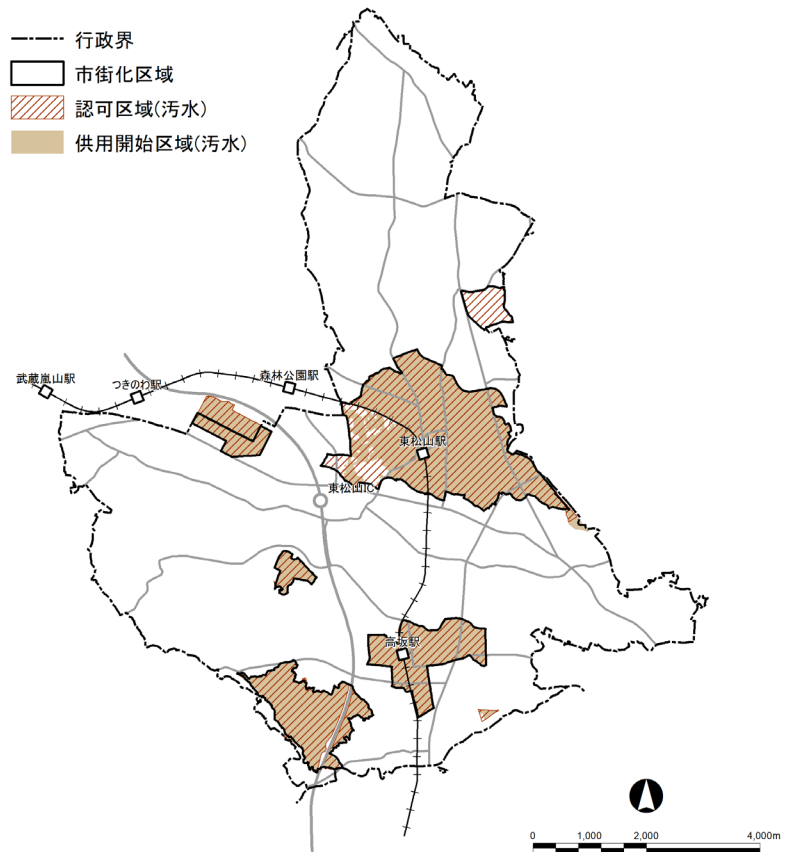
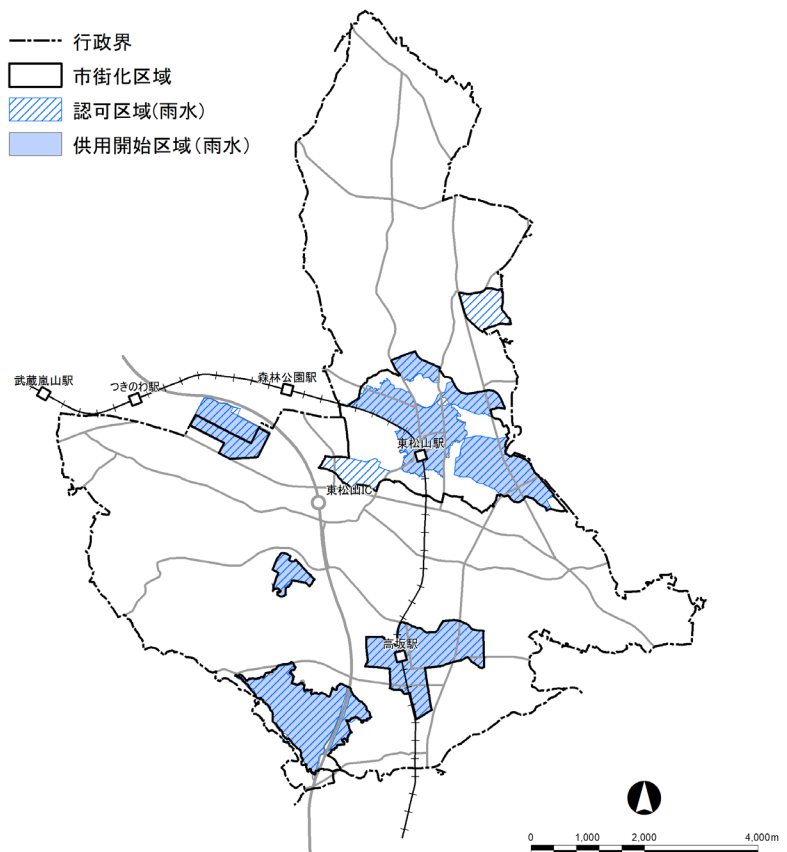


図 42 下水道(雨水)の認可区域
及び供用開始区域
(令和5年3月時点)

【資料】 東松山市資料等を基に作成



(2)これからの課題

1)住宅団地の次世代への継承

都市基盤*が計画的に整備された郊外の住宅団地(ニュータウン)では、急速な人口減少と高齢化、及びこれらに伴う空き家の増加が予測されており、今後、地域コミュニティ*の衰退や商業施設、医療施設などの都市機能*の縮小・撤退が懸念されます。

良質な居住環境が整った住宅団地では、子育て世代の転入を促進し、次世代へ着実に継承していくことで、まちのにぎわいや地域活力の維持を図ることが必要です。

2)既存の住宅の活用

本市では、首都圏近郊の住宅都市(ベッドタウン)や比企地域で従業する人々の居住地として、これまで多くの住宅供給が進められてきました。一方で、今後の人口減少により、昔からある住宅地などでは空き家の発生が懸念されます。

今後は、既存の住宅の活用を推進することで、空き家の未然防止や解消を図り、人口減少時代における新たな定住人口の受け皿としていくことが必要です。

3)市街地の都市基盤の整備

市街化区域*のうち、東松山駅周辺は駅や中心市街地に近接する利便性の高い住宅地であるものの、道路や下水道などの都市基盤*は整備中又は一部未整備となっています。

これからも利便性の高さを生かし、居住地としての価値を維持していくためには、道路や下水道などの都市基盤*の整備・改善を継続していく必要があります。

*都市基盤(P191) *地域コミュニティ(P190) *都市機能(P191) *市街化区域(P189)

立地適正化計画の概要
第1章

人口・都市構造の分析と課題の整理
第2章

計画の基本方針
第3章

都市機能誘導区域・誘導施設・誘導施策
第4章

居住誘導区域・誘導施策
第5章

防災指針
第6章

まちづくりの推進に向けて
第7章

資料編

6. 防災

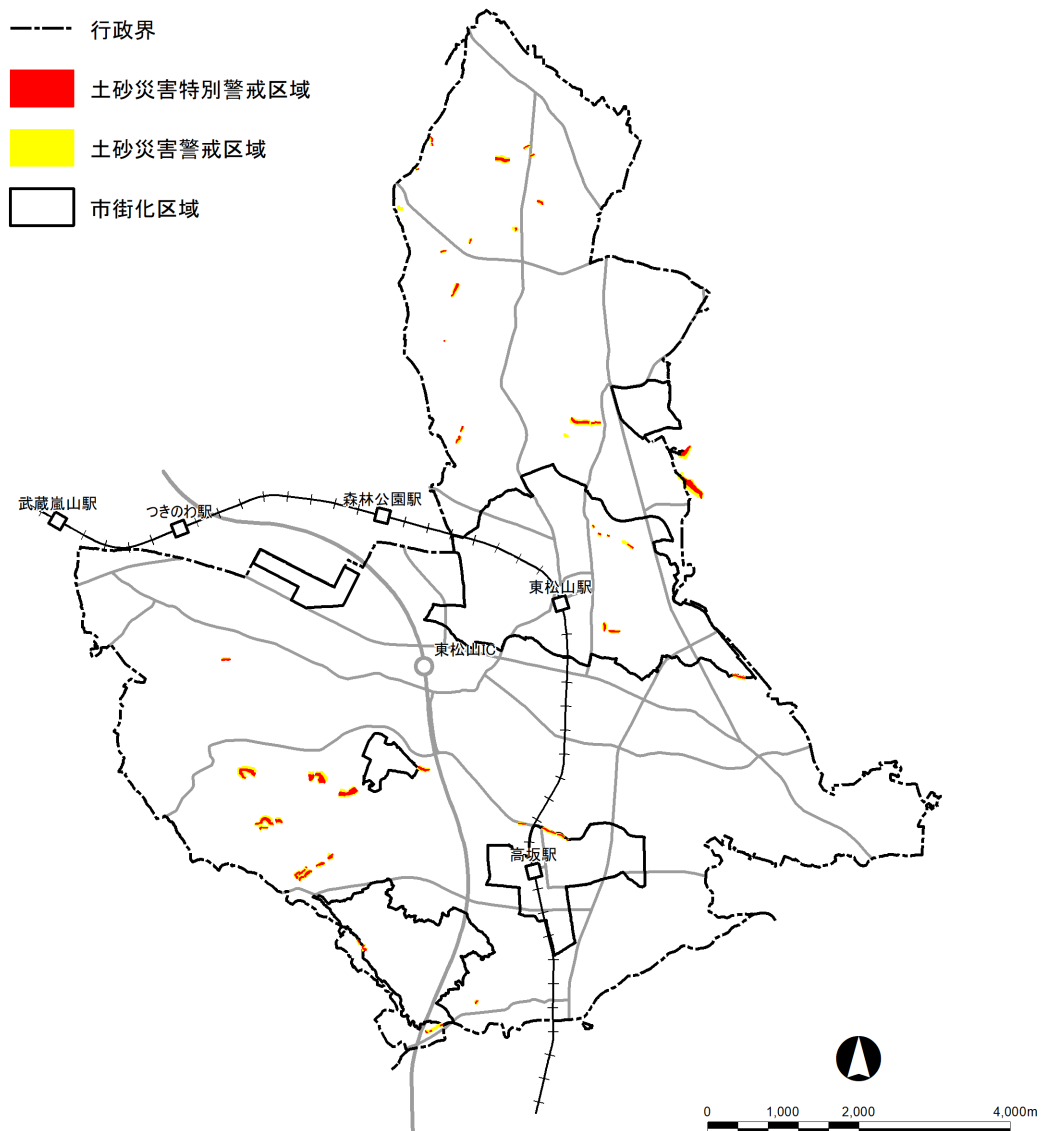
(1)現状

1)土砂災害

土砂災害警戒区域*・土砂災害特別警戒区域*は、主に北部や南西部の丘陵地を中心に分布しています。

図43 土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域の分布状況

【資料】 埼玉県資料を基に作成



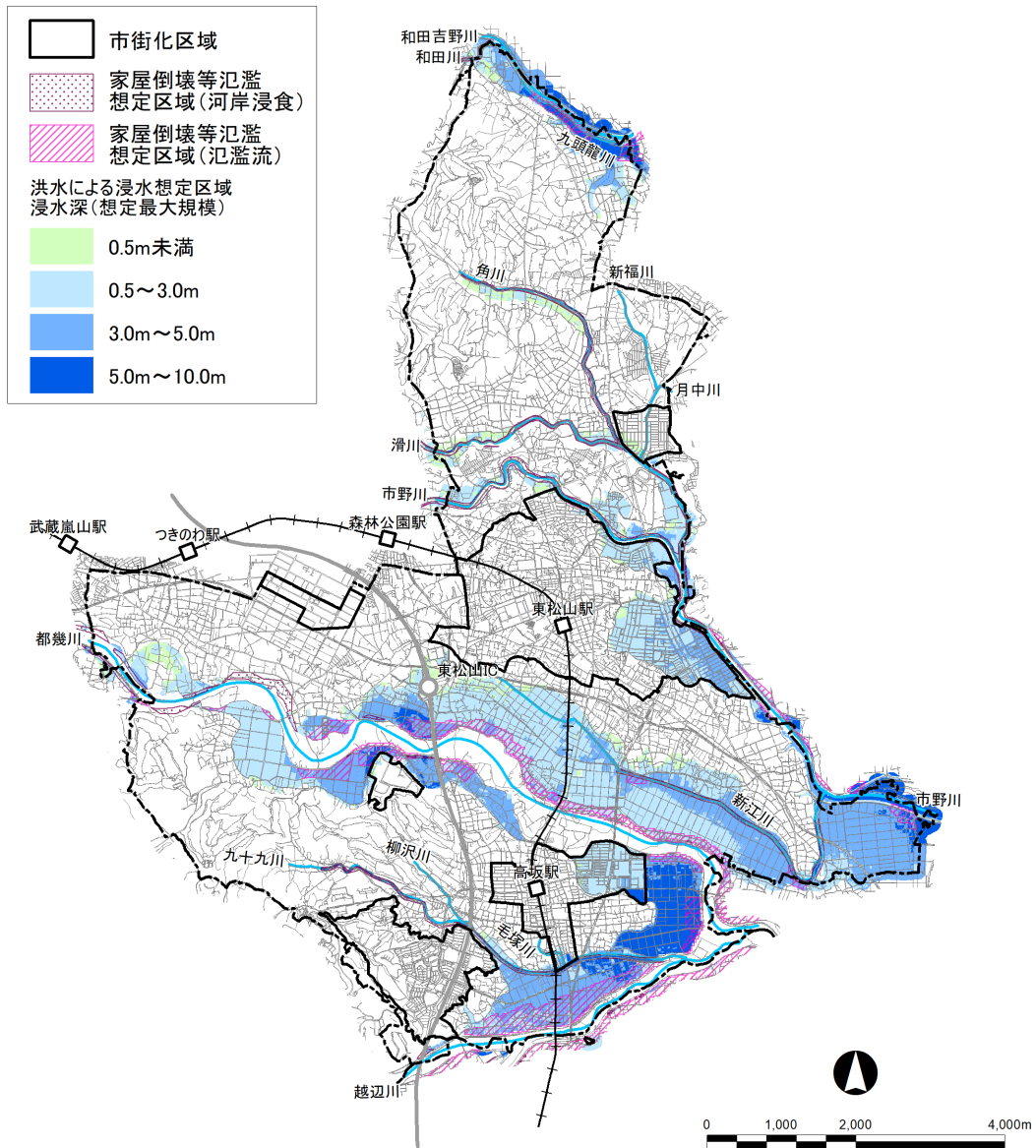
*土砂災害警戒区域(P192) *土砂災害特別警戒区域(P192)

2)水害

洪水による浸水想定区域*は、市街化区域*の一部にも広がっています。また、河川周辺には、洪水により家屋の倒壊・流出をもたらす激しい氾濫流や河岸浸食の発生が想定される家屋倒壊等氾濫想定区域*が分布しています。

図44 洪水による浸水等想定区域(想定最大規模)

【資料】 埼玉県資料を基に作成



(2)これからの課題

1)災害のおそれのある区域の考慮

洪水による浸水や土砂災害などの危険性がある区域は、市街化区域*内にも存在しています。将来にわたり安心・安全な暮らしを実現するためには、これらの区域における今後の都市機能*や居住の誘導を慎重に検討する必要があります。

*浸水想定区域(P190) *市街化区域(P189) *家屋倒壊等氾濫想定区域(P188) *都市機能(P191)

7. 都市経営

(1)現状

1)市の財政状況

本市の財政力指数*は約0.83～0.88で安定的に推移しており、健全な財政状況を維持しています。

また、経常収支比率*は、令和元年度に約96%とやや悪化したものの、その後90%前後で推移しています。

図45 財政力指数の推移

【資料】市決算状況調書(決算カード)を基に作成

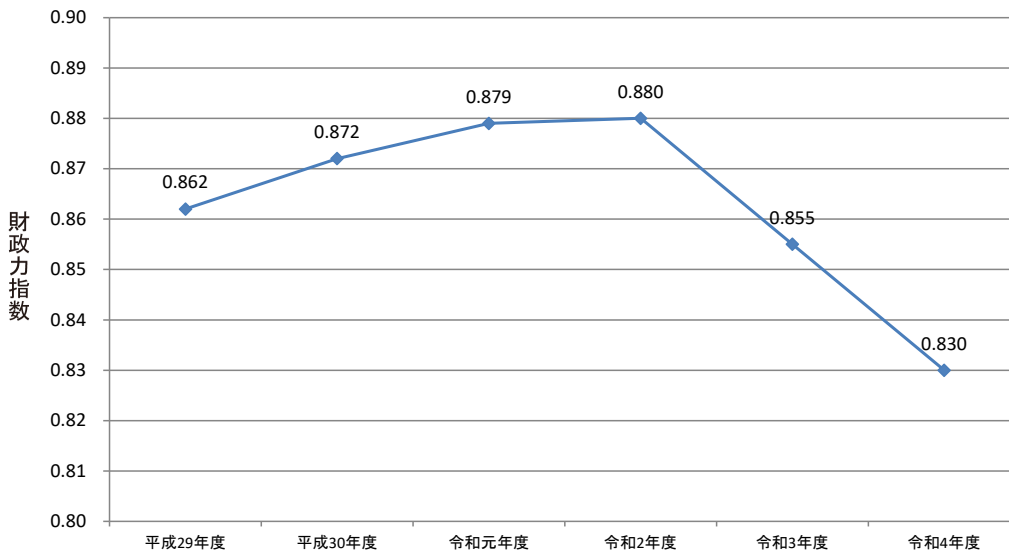
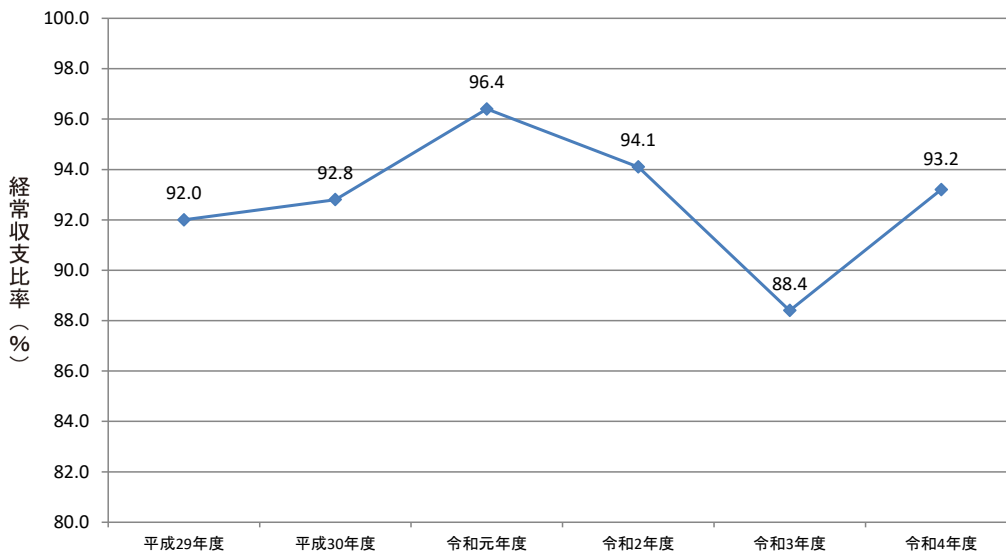


図46 経常収支比率の推移

【資料】市決算状況調書(決算カード)を基に作成



*財政力指数(P189) *経常収支比率(P189)

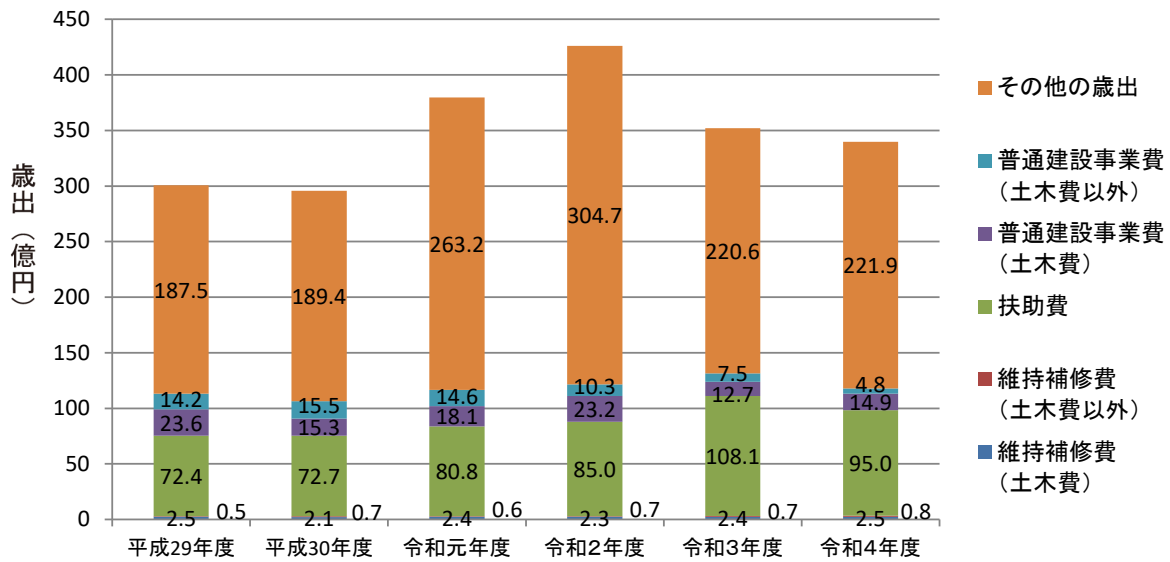
2) 都市基盤整備に係る事業費推移

令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、特別定額給付金が給付されたこと等により歳出が突出していますが、これを除くと平成29年度から令和4年度にかけて、歳出全体は1.13倍へと緩やかに増加しています。

性質別にみると、扶助費*は1.31倍に増加しており、歳出全体に比べて増加率が高くなっている一方、維持補修費(土木費)、普通建設事業費(土木費)の増加率はそれぞれ1.00倍(2.5億円→2.5億円)、0.63倍(23.6億円→14.9億円)であり、歳出全体に比べて低い増加率に留まっています。

図47 歳出の推移

【資料】 東松山市資料を基に作成



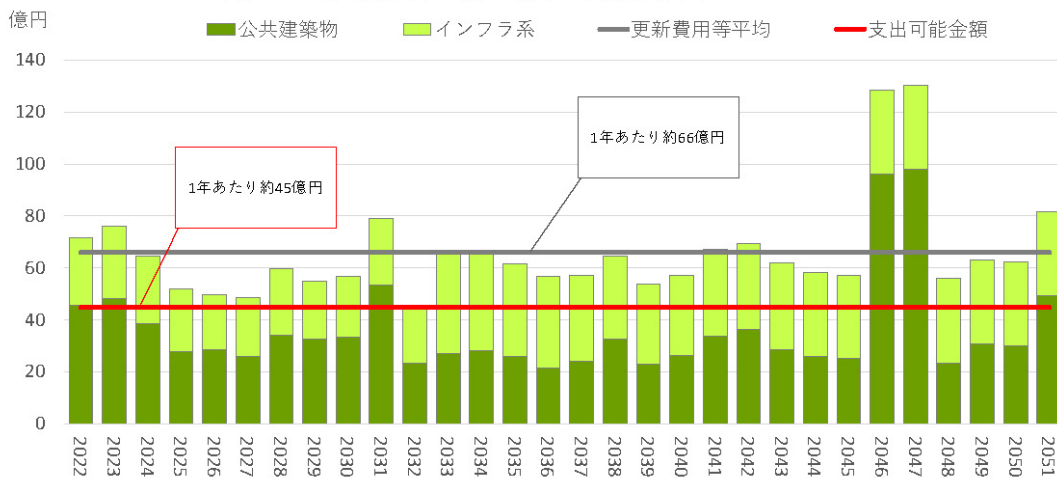
*扶助費(P192)

3) 公共施設全体の更新費用の推計

公共施設全体(公共建築物及び都市基盤施設)の将来の更新費用は、2031年に第1次ピークがあり、その後、2046年から2047年にかけて第2次ピークを迎えます。30年間の整備費用は1,985億円、1年あたり整備費は66億円と試算されます。この額は東松山市中期財政計画等で示す今後5年間の投資的経費*の年平均額約45億円と比較して、約21億円超過する試算結果となります。

図 48 公共施設全体(公共建築物・都市基盤施設)の将来の更新費用に係る試算

【資料】 東松山市公共施設等総合管理計画



*投資的経費(P191)

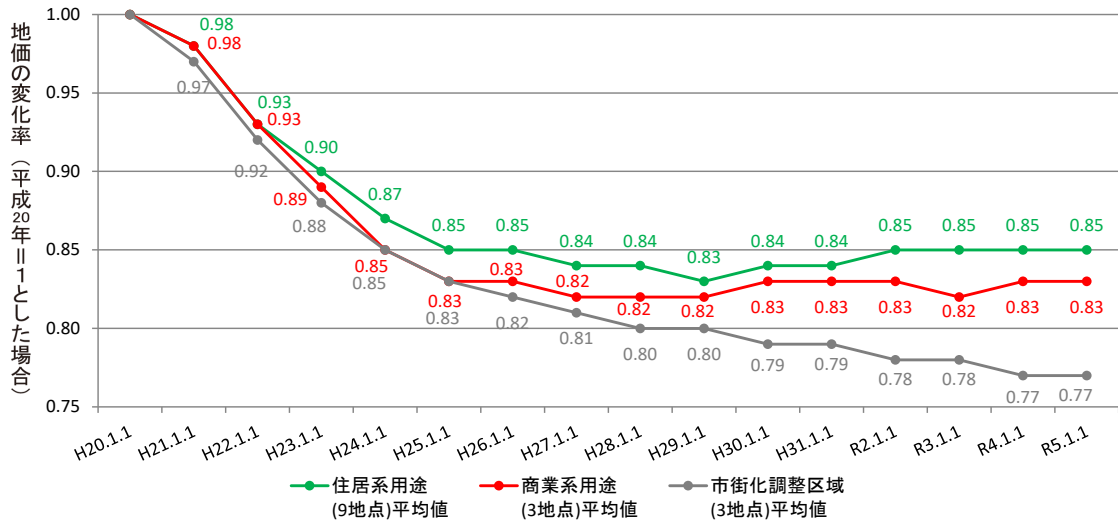
4)地価の動向

市内の地価は、住居系、商業系、市街化調整区域*とも、平成20年以降は下落傾向が続いていましたが、近年、住居系、商業系は概ね横ばいとなっています。

一方、工業地については近年上昇傾向を示しており、本市の産業地としての価値の高さがうかがえます。

図49 用途別の地価平均値の変化率

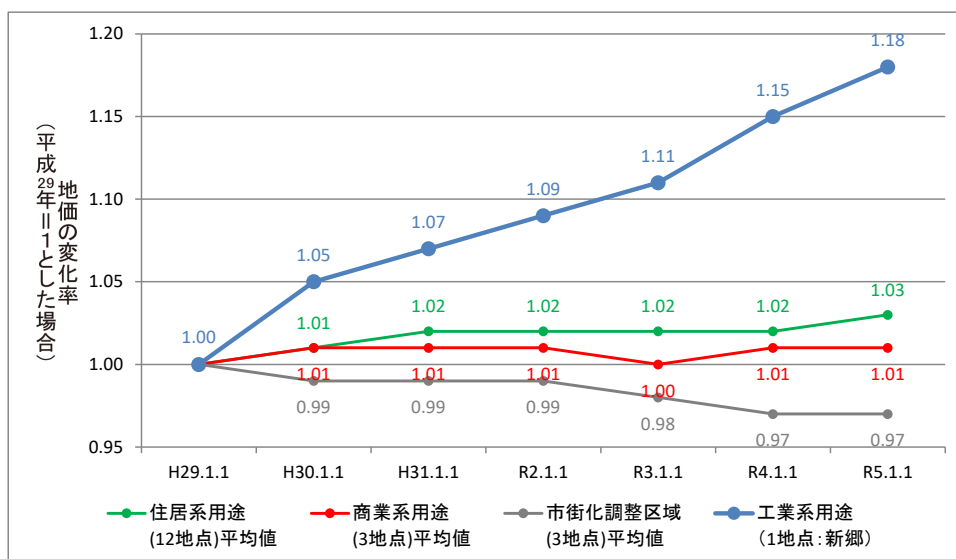
【資料】地価公示



※地価公示において、平成20年以降のデータが揃っている15地点を抽出して用途別に平均値を算出

図50 用途別の地価平均値の推移

【資料】地価公示



※地価公示において、平成29年以降のデータが揃っている19地点を抽出して用途別に平均値を算出

*市街化調整区域(P189)

(2)これからの課題

1)公共施設の効率的な維持管理

道路や下水道などの公共施設の老朽化が進む中、今後はそれらの維持・更新が大きな課題となります。一方で、人口減少は税収減につながるおそれがあり、施設の維持・更新が財政的に困難になることが懸念されます。

将来にわたり各種公共施設を効率的に維持していくためには、長期的視野に立って居住を緩やかに誘導するとともに、人口動向に応じた施設の配置と規模の適正化を図る必要があります。

2)持続可能な都市経営の実現

本市は健全な財政状況を保っていますが、近年は扶助費*が増加傾向にあり、今後も高齢化の進行に伴って増えることが予測されます。

また、歳入面では、企業誘致の成果が財源確保に着実に結び付いていますが、今後の人口減少に伴う土地の需要や価値の低下により、固定資産税などの税収の減少が懸念されます。

将来にわたり持続可能な都市経営を実現していくためには、限られた財源の中で効率的に事業を実施していくとともに、市街地の土地利用を促すことで土地の価値を高め、市税などの収入を確保することが必要です。

*扶助費(P192)

表4 課題整理一覧

分析項目	課題
1. 人口動向	1)人口減少の抑制 2)高齢者に対応したまちづくり 3)市街地の人口密度維持
2. 土地利用	1)適切な土地利用の誘導 2)住宅地の人口密度低下の抑制
3. 都市機能*	1)駅周辺の都市機能*の維持・向上 2)歩いて暮らせる環境の維持
4. 公共交通	1)バス路線の維持 2)持続性・効率性・利便性を備えた公共交通網の形成
5. 居住環境	1)住宅団地の次世代への継承 2)既存の住宅の活用 3)市街地の都市基盤*の整備
6. 防災	1)災害のおそれのある区域の考慮
7. 都市経営	1)公共施設の効率的な維持管理 2)持続可能な都市経営の実現

*都市機能(P191) *都市基盤(P191)

8. 持続可能なまちづくりに向けた 今後の課題(まとめ)

将来にわたり持続可能なまちを実現するため、主に市街化区域*を中心としたこれからのまちづくりの課題は次のとおりです。

(1)市街化区域の人口減少・密度低下の抑制

市街化区域*の人口は現在約5.5万人であり、人口密度は約50人/haを維持しています。一方で、昔からの市街地や入居開始から年月が経過した住宅団地では、人口減少が進みつつあります。

今後、本市では、近年に都市基盤*が整備された一部地域を除き、全市的に人口が減少していくと見込まれています。多くの人々が居住する市街化区域*の人口が減ることは、商店などの各種施設や公共交通の事業経営に悪影響を及ぼすおそれがあり、生活利便性の低下につながることで懸念されます。また、都市経営の面からは、市街化区域*の人口密度や各種都市機能*の集積が低下することで土地の価値が下落し、将来的な税収減につながる可能性も考えられます。

今後は、市街化区域*内の整備された都市基盤*を有効に活用し、既存の市街地へ人口流入を促して密度を維持していくことが必要です。

(2)既存の住宅地の積極的な活用

土地区画整理事業*などにより造成された住宅地では、都市基盤*や各種都市機能*、公共交通が充実した良質な居住環境が形成されていますが、入居開始から年月が経過し、急速な人口減少や高齢化が既に始まっている場所もあり、特に郊外の住宅団地(ニュータウン)でその傾向が顕著となっています。この傾向が続くと、商店などの各種施設や公共交通の縮小・撤退、空き家の増加、資産価値の下落、地域コミュニティ*の衰退など、住宅地のにぎわいが失われることが懸念されます。

これらの住宅地については、子育て世代を中心に流入を促すことで人口集積の維持と世代構成の多様化を図り、良質な居住環境を次世代へ着実に継承していくことが必要です。

一方、市街化区域*には、土地区画整理事業*などは実施していないものの、駅周辺など利便性の高いエリアに昔からの住宅地が広がっています。これらの場所は、将来の定住人口の受け皿として、空き家・空き地の有効活用や定住促進と併せて居住環境の改善に取り組み、住宅地としての価値を高めていくことが必要です。

また、近年、河川周辺の住宅地を中心に大雨による浸水被害が発生しており、水災害は気候変動の予測などから、今後、さらに頻発化・激甚化することが懸念されています。

そのため、既存の住宅地については、災害の予防・減災対策に取り組み、安全で安心して暮らすことのできる環境を整備していくことが必要です。

*市街化区域(P189) *都市基盤(P191) *都市機能(P191) *土地区画整理事業(P192) *地域コミュニティ(P190)

(3)生活を支える都市機能の集積と公共交通の充実

東松山駅と高坂駅の周辺には、日常生活に必要な様々な施設が集積しており、本市だけでなく周辺地域を含めた生活の拠点となっています。

今後も、駅周辺を中心に多様な施設の維持・集積を図り、住民のニーズにこたえられる拠点を形成することが必要です。

また、今後の高齢者の増加を見据え、自家用車に過度に頼らず、公共交通により拠点へ容易にアクセスできる交通環境づくりも併せて求められます。運行本数が多いバス路線については、沿線の人口集積を図ることで良好なサービスレベルを維持するとともに、それを補完する多様な交通システムの形成・維持を図り、持続性・効率性・利便性を兼ね備えた公共交通ネットワークを確保していくことが必要です。

