

富士見橋通地区 土地利用構想について

目 次

1. 土地利用の方針..... 1
2. 土地利用計画案等..... 7

令和元年 12 月

富士見橋通地区土地利用推進部会

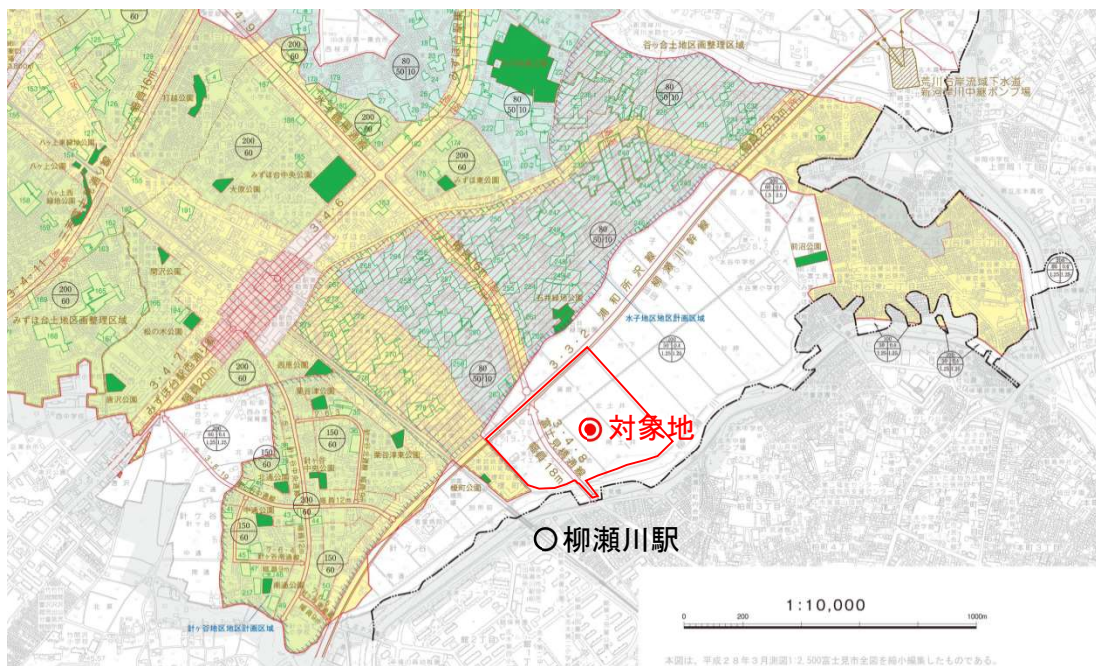
1. 土地利用の方針

1) 地区の位置と概要

(1) 位置と面積

富士見橋通地区土地利用推進部会の事業区域（以下、「当地区」という。）は、富士見市の南側、柳瀬川（一級河川）の北側、東武東上線「柳瀬川駅」から約500mの範囲に位置し、「富士見市総合計画 第5次基本構想・後期基本計画（平成29年2月）」の土地利用構想図における『水谷柳瀬川ゾーン』に属する。面積は約14.0haである。

図1 対象地の位置図



出典：富士見市都市計画図

(2) 規制の状況

『水谷柳瀬川ゾーン（以下、「水谷柳瀬川地区」という。）』は東武東上線の西側『針ヶ谷南地区（約9.1ha）』、東側『水谷地区（約69.8ha）』の2地区に分かれている。いずれの地区も市街化調整区域に指定されており、建築形態規制が行われている。地区の全域が農業振興地域に、大部分が農用地に指定されている。また、柳瀬川の河川境界から20m以内の区域は、河川保全区域に指定されている。

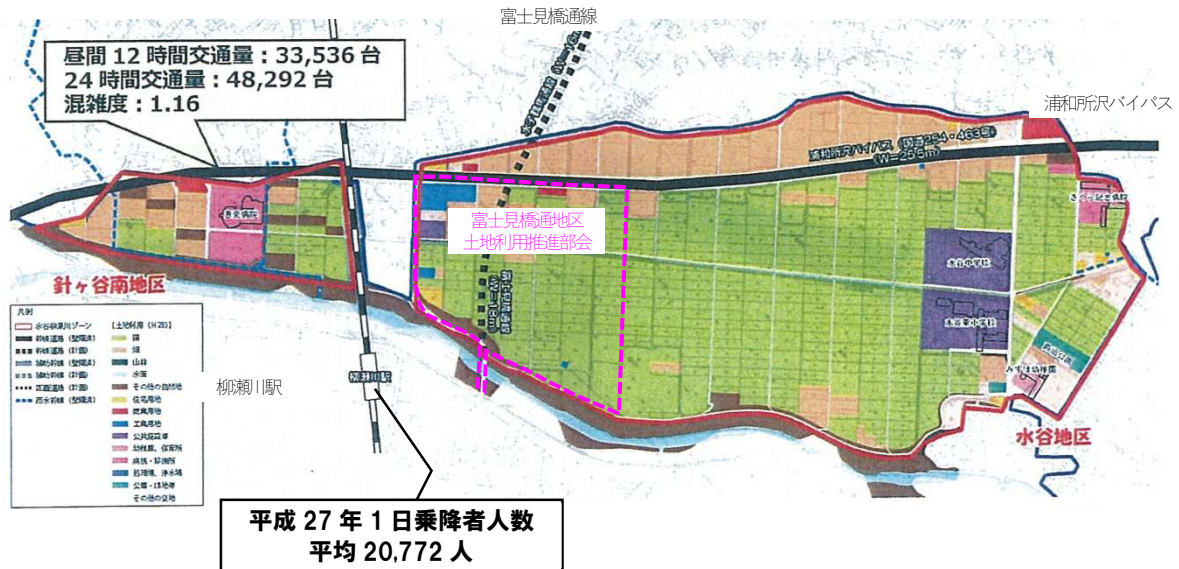
表1 市街化調整区域における建築形態規制

地区区分	指定建ぺい率 (%)	指定容積率 (%)	容積率算定の際、道路幅員に乗じる係数	道路勾配制限 (勾配)	隣地斜線制限 (勾配)	日影規制※1	
						敷地境界線からの水平距離	
						5mを超10m以内 (時間)	10m超 (時間)
水子・浦所バイパス沿道地区	50	100	0.4	∠1.25	20m+ ∠1.25	4	2.5

(3) 土地利用の状況

水谷柳瀬川地区の土地利用状況としては、浦和所沢バイパス（国道254・463号）沿いに医療施設や商業施設が立地し、区域内に、病院、既存住宅、幼稚園、小学校、中学校、公園が立地しており、土地利用の過半は農地（田・畑）である。当地区の北側には、浦和所沢バイパス（国道254・463号）が通っており、未整備の都市計画道路3・4・8富士見橋通線（幅員18m）が部会区域を南北に横断している。

図2 水谷柳瀬川ゾーンの土地利用状況



出典：富士見市「都市計画基礎調査」平成27年度より作成
資料：富士見市まちづくり基本計画（平成29年3月、富士見市）

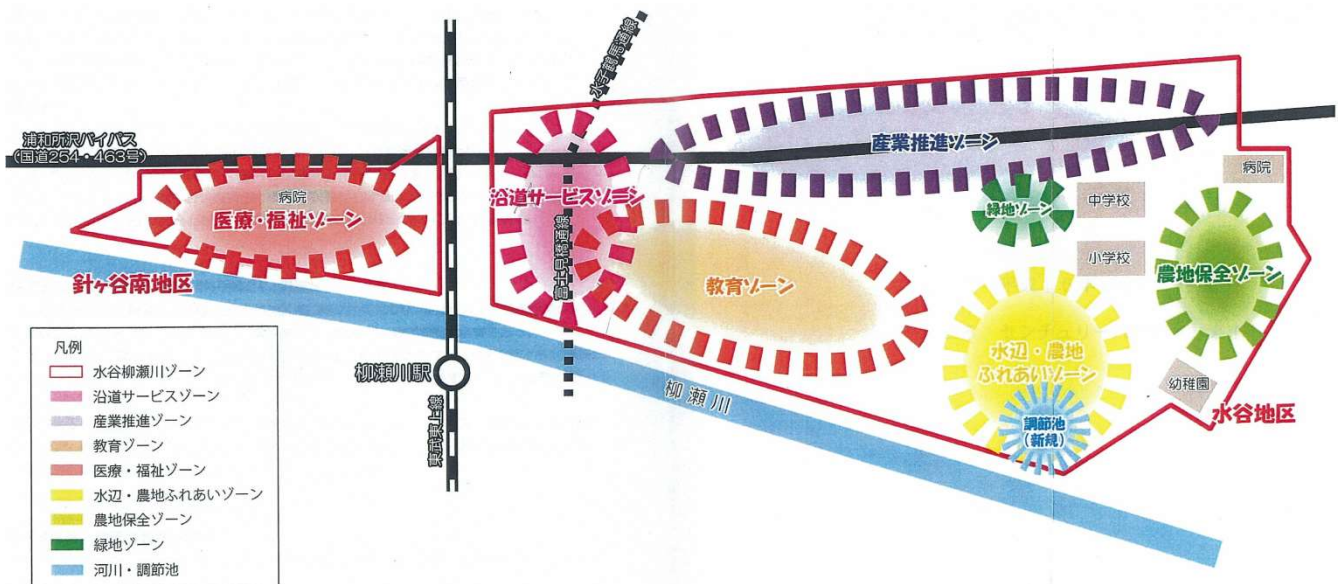
2) 富士見市まちづくり基本計画における位置づけ

「富士見市まちづくり基本計画（平成 29 年 3 月、富士見市、以下「基本計画」という。）」では、水谷地区の土地利用を、沿道サービスゾーン、産業推進ゾーン、教育ゾーン、水辺・農地ふれあいゾーン、農地保全ゾーン、緑地ゾーンに分けており、水谷柳瀬川の交通利便性の良さ、柳瀬川をはじめとする豊かな自然を活かした土地利用の検討を行っている。当地区の大部分が沿道サービスゾーンに位置付けられている。

水谷地区：『人材と産業を育成する地区』

部会区域：『沿道サービスゾーン』

図 3 水谷柳瀬川ゾーンの土地利用の概念図



資料：「富士見市まちづくり基本計画（平成 29 年 3 月、富士見市）」

以上の位置づけをもと、当該部会では『沿道サービスゾーン』に相応しい土地利用の推進を図るための宅地造成事業を行う。

3) 事業計画の方針

(1) 地区の概要

ア. 交通アクセスに優れた立地特性

当地区は、市街化調整区域内にあるが、東武東上線の柳瀬川駅より約 500m 以内に位置する。柳瀬川駅から東京都心の池袋駅までは約 25 分でアクセスできる。また、浦和所沢バイパス（国道 254 号）に面し、関越自動車道の所沢 IC から約 4km、浦和北 IC から約 6km の距離にあり、鉄道及び自動車でのアクセス性に優れている。

イ. 近い将来に危惧される農地としての土地利用の限界

現在、地区内の大部分を占める田圃は、地権者である耕作者の高齢化が進み、「第三者に土地を貸す」か、「耕作を放棄する」状況にある。既に、農家の皆様から耕作を依頼されている農業者の負担は大きく（農地の委託耕作）、農地としての土地利用の継続が危惧される状況にある。

(2) 事業目的と予定建築物の用途などの考え方

ア. 新たに地域の活力源となる施設用途の創出

地域の活性化のため、新たな雇用の場や活力のある地域形成を図ることが、地権者、周辺住民、行政から求められている。よって、当地区の開発にあたっては、優れた立地を活かし、新たな産業施設や土地の利用用途を創出し、地域の活力源としていく。

イ. 都市計画道路と一体となった開発整備による経済効果の地域への波及

富士見橋通線の整備には、柳瀬川沿いの土地の高低差から、大規模な造成工事が必要である。そのため、富士見橋通線の整備の進捗状況にあわせて、周辺と一体となった面的整備を推進する。

また、富士見橋通線沿いへの産業の誘致により、雇用の場や活力を創出し、創出される財による税収増など、地域経済への貢献を目指す。

ウ. 民間活力を活用した開発方式

当地区は立地上の優位性から、土地利用の転換を様々な産業分野から期待されており、できるだけ民間活力を活かした創意工夫のある開発を行う。

エ. 周辺環境を踏まえたまちづくり

地域の景観を育みながら、周辺の環境に配慮したまちづくりを検討する。

当地区を含む水谷柳瀬川地区には河川調節池の整備が予定されている。本部会では、当該河川調節池も含め、水と緑の豊かな水谷柳瀬川地区を魅力的なものとするまちづくりを目指す。

4) 土地利用計画の基本方針

本部会は、『沿道サービスゾーン』として当地区での事業内容を検討するが、具体的には、地域の実情や行政との協議等を踏まえた土地利用計画として検討を進める。

この土地利用計画においては、都市計画道路 3・4・2 富士見橋通線（以下、「富士見橋通線」という。）及びその他の区画道路、公園又は緑地、通路等とともに、農地転用による雨水流出量の増加を抑制する雨水貯留施設を計画する。

また、本部会は水谷柳瀬川地区の魅力あるまちづくりに寄与することを目的としており、当地区の土地利用計画は、水谷柳瀬川地区の土地利用の進捗や地域住民、行政の意向を踏まえつつ総合的な調整のもとに検討を進める。

なお、当地区での取り組みを踏まえ、当地区を『沿道サービス産業ゾーン』として検討する。

(1) 都市計画道路の整備による地域交通ネットワークの強化

富士見橋通線の整備による「地域交通ネットワークの強化」と連携する。これにより、国道 254 号と都市計画道路 3・4・2 富士見大原線が接続し、当地区周辺と柳瀬川駅とのアクセス性が向上する。なお、国道 254 号以西の都市計画道路 3・4・9 水子鶴岡通線の整備が行われると、みずほ台駅、鶴瀬駅の駅周辺とをつなぐネットワークが形成される。

○富士見橋通線（幅員 18m）の整備

未整備となっている富士見橋通線の整備と連携する。富士見橋通線については、富士見橋の橋梁についても、現行の幅員約 8m から幅員約 18m の橋梁に付け替えが予定されている。

(2) 東武東上線柳瀬川駅近傍の地域づくりの先導

富士見橋通線の整備と合せて、区画道路の整備と併せた沿道の宅地化を行う。宅地化においては、物流や流通加工業などの企業誘致を可能とする大規模な用地を創出する。加えて、『人材と産業を育成する地区-水谷地区』の土地利用を先導する『沿道サービス産業ゾーン』の形成により、地域経済の活性化や雇用の場の確保を目指す。

○沿道サービス産業ゾーンの形成

圏央道よりも外環道に近い、関越自動車道の所沢 IC から約 4km という交通利便性の高い立地と、駅から 500m 圏と比較的に働く人を集めやすい立地にありながら、大規模な用地の創出が可能な当地区の特性を生かし、物流、流通加工業などを中心とした企業誘致を行い、『沿道サービス産業ゾーン』を形成する。

○生活道路（サービス道路）の整備

宅地へのサービス動線として区画道路を整備し、土地活用により生じる発生集中交通量の円滑な処理を可能とする。具体的には、サービス動線となる区画道路（幅員 12m）を整備する。計画に際しては、国道 254 号及び富士見橋通線との接続に配慮する。

（3）人と産業を育てる水路及び通学路の整備

水子大排水路及び通学路は、沿道サービス施設の賑わいと通学等地域交通の結節点として、かつ、水と緑を生かした安全・安心な歩行者・自転車通路として再整備し、周辺地域の地産地消の取り組みや交流の場として活用できるものとする。

（4）水と緑のまちづくり

柳瀬川、柳瀬川沿いの緑地、水子大排水路及び周辺農地とのネットワーク化や調和に配慮した土地利用を推進し、地域の総合交流の場を形成する。

2. 土地利用計画案等

1) 土地利用計画案

土地利用計画の基本方針を受けての土地利用計画案は、表 2 及び図 4 に示すとおりとする。詳細については、今後、『沿道サービス産業ゾーン』を形成するための企業誘致の進捗と併せて検討を進める。なお、当該土地利用計画案の土地利用の考え方は次のとおりである。

- (1) 既に宅地利用されている既存利用民地については、現状の土地利用を継続する
- (2) 河川側には現在の地形を生かしつつのり面を設ける
- (3) 施設利用のための宅地化と併せて区画道路を整備する
- (4) 通学路、公園を整備する

表 2 土地利用の種別と面積

		種 別	面 積 (㎡)	構成比 (%)	
公共用地	道路	都市計画道路	道路	6,200	4.4%
			橋梁	1,800	1.3%
		計	8,000	5.7%	
		区画道路	3,200	2.3%	
		既存道路	3,600	2.6%	
		中央緑道	7,900	5.6%	
		堤防道路	800	0.6%	
		計	23,500	16.8%	
		水路	1,900	1.4%	
		公園	4,200	3.0%	
	緑地	5,800	4.1%		
	その他 (河川付替えにより生ずる空地)	100	0.1%		
	小計	35,500	25.3%		
宅地		A 敷地	10,000	7.1%	
		B 敷地	14,100	10.1%	
		C 敷地	21,900	15.6%	
		D 敷地	52,300	37.3%	
		小計	98,300	70.2%	
		計 (公共用地及び宅地)	133,800	95.5%	
		既存利用民地	6,300	4.5%	
		合 計	140,100	100.0%	

図4 土地利用計画案



土地利用計画面積 m ²		土地利用計画面積 m ²		土地利用計画面積 m ²	
公共用地	35,500	宅地	98,300	公共用地及び宅地	133,800
都市計画道路	8,000	A敷地	10,000	公共用地	35,500
道路	(6,200)	B敷地	14,100	宅地	98,300
橋梁	(1,800)	C敷地	21,900	既存利用民地	6,300
区画道路	3,200	D敷地	52,300	合計	140,100
既存道路	3,600				
中央緑道	7,900				
堤防道路	800				
水路	1,900				
公園	4,200				
緑地	5,800				
その他※	100	※河川付替えにより生ずる空地			

2) 都市計画案

当地区の都市計画の検討区域は、部会区域から河川区域（要確認）を除く図5に示す区域と（約13.7ha）とする。

市街化区域と隣接する宅地開発として、市街化区域への編入を視野に入れた地域地区の検討を行う。用途地域については、当地区の目指す「物流や流通加工業などの誘致」を前提に、今後の企業誘致の進捗を踏まえつつ、これらの用途にふさわしい用途地域、容積率、建蔽率の検討を進める。

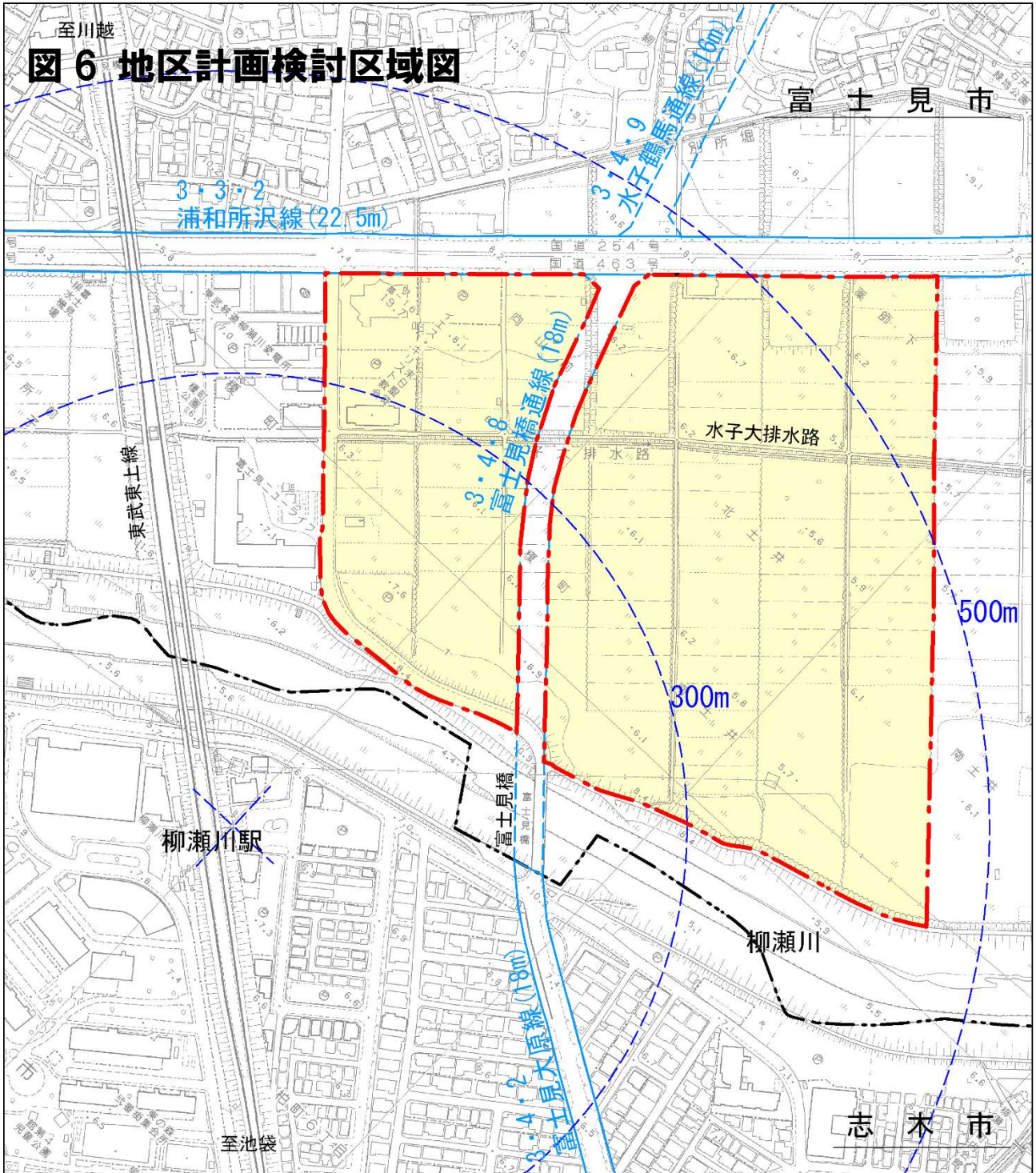
3) 地区計画案

当地区は現在、市街化調整区域に指定されており、市街化調整区域の建築規制によりそのままでは期待される宅地開発は行えない。そのため、現行規制の変更が求められているが、このような宅地化を図るにあたっては、都市計画の変更を行うとともに、計画的な開発のため地区計画を活用する。地区計画の検討区域は、都市計画検討区域内の図6に示す区分とする。なお、地区計画についても、当地区の目指す「物流や流通加工業などの誘致」を前提に、今後の企業誘致の進捗を踏まえつつ、検討を進める。また、既に宅地利用されている既存利用民地に配慮した地区計画とする。

都市計画法の開発許可については、現在市街化調整区域であることから都市計画法 34 条の適用を受ける。よって、当地区の地区計画は、都市計画法 34 条 10 号に該当する開発行為として、「市街化調整区域等における計画開発（地区計画）の取り扱い方針〔解説〕（埼玉県）」に基づき、手続きを行うことを前提として検討を進める。

上記手続きにおいては、県の基本構想等への適合とともに市街化区域編入の調整も行われるため、必要に応じて手続きの見直しを行うものとする。

至川越
図6 地区計画検討区域図



-  地区計画検討区域 区域面積 約13.1ha
-  都市計画道路 整備済み
-  都市計画道路 未整備

