

街づくり方針と都市構造との対応の検討（参考資料5：第1回部会資料「分析資料」抜粋版、参考資料6：地区防災カルテ 参照、参考資料7：社会移動・人口推計、参考資料8_目指す都市の姿の導出）					資料2
	生活像【参考資料8 参照】	都市機能【参考資料5 参照】	居住【市街地・集落】【参考資料7 参照】	移動環境【参考資料5 参照】	その他【災害／みどり】【参考資料3 及び6 参照】
所沢生活圏	<ul style="list-style-type: none"> <li>・所沢駅周辺の自家用車が減少し、歩行者が主体の街が形成されている。高齢者や子育て世帯など、誰もが安全に歩くことができる。</li> <li>・所沢駅周辺では、交流や憩いの場となる空間が整備され、市民や事業者、来訪者でにぎわっている。</li> <li>・路線バスなどの公共交通同士の乗り継ぎが便利で、狭山丘陵やところざわサクラタウンに訪れる観光客のモビリティハブとして、必要な機能も備わっている。</li> <li>・水害や地震・火災で危険な地区は安全対策が施され、また、危険が残る地区では危険性や避難に関する事項がしっかり周知され、安心して暮らすことができる。</li> <li>・緑豊かな住宅地では、ゆったりと暮らすことができる。</li> <li>・お年寄りだけでなくベビーカーを利用する人も利用しやすい公共交通が所沢駅周辺までつながり、安心して駅周辺の医療施設や福祉施設、商業・業務施設にアクセスすることができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商業、医療・福祉施設等の生活サービス利用圏カバー率は概ね9割以上。</li> <li>・駅周辺ほか、幹線道路沿道、居住地内に広く分布。⇒需要に応じた立地。</li> <li>⇒松井地区で人口密度が低く、将来推計上でも人口減少の見通し。ただし住居系の新たな土地利用の構想あり。</li> <li>・ただし、西所沢駅周辺は、相対的に立地が少ない状況。</li> <li>・所沢駅周辺は、商業施設、金融機関の立地が顕著。（都市のステータス）</li> <li>・所沢駅西口地区整備による新しい機能立地の可能性。（商業、業務、交流）</li> <li>・西武園ゆうえんち周辺のレクリエーション・アミューズメント機能の集積。狭山丘陵とともに、観光拠点を形成。</li> </ul> <p>～都市構造との対応～</p> <p>○需要に応じた施設立地が進み、生活像実現の基礎がある。</p> <p>○「生活圏の中心」である所沢駅周辺においては、所沢駅西口整備を契機に、広域拠点としての魅力を創出する機能立地の促進が重要。あわせて、高齢化の進行を見据え、生活関連施設等を維持・充実させることが重要。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・所沢駅周辺のタワーマンション群をはじめ、低中層集合住宅、戸建て住宅とバリエーションのある住宅市街地が展開。</li> <li>・平坦部は、昭和45年～55年のDID地区が大きく広がり、所沢駅周辺地区以外の多くは面的な市街地整備は行われていない。</li> <li>・丘陵地では、郊外住宅地が開発許可を主に展開。松が丘団地など、平成に入ってから新しい市街地。緑豊かな住環境が特徴。</li> <li>・将来見通し（2050年）は、平坦部は、60人/haを維持、高齢化率30%と比較的若い。一方丘陵部では、人口減少が顕在化する予測。</li> <li>・松井地区も、人口減少が進むが、新たな住宅地開発の構想あり。</li> </ul> <p>～都市構造との対応～</p> <p>○バリエーション豊かな居住地を形成し、多様な世代の居住の受け皿となる魅力を有し、生活像実現の基礎がある。</p> <p>○ただし、丘陵地の市街地は、人口減少への対応が重要。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・所沢駅は、鉄道・バスの結節点。所沢駅を起終点としたバスネットワークを形成。</li> <li>・所沢駅、最寄拠点駅（拠点地区にある駅）20分圏域でカバー。高い交通利便性を有する。</li> <li>・市街地の多くは平坦部に広がり、徒歩、自転車による移動がしやすい環境にある。</li> <li>・吾妻地区や山口地区の一部は丘陵地がかかり、移動にアップ・ダウンを伴う。</li> <li>・広域的な東西方向の自動車での移動は、現道路ネットワーク上、所沢駅を横断する状況。⇒交通混雑の大きな要因、バス利便性を損なっている状況。</li> </ul> <p>～都市構造との対応～</p> <p>○公共交通の利便性が高く、生活像実現の基礎がある。</p> <p>○所沢駅を中心に、居住者のみならず、就業者、観光客等（所沢駅～ところざわサクラタウンなど）の移動を見据え、平坦な地形条件を活かして、徒歩・自転車ほか、多様な移動サービスの展開を図ることが重要。</p> <p>○所沢駅周辺の交通混雑は、全市的なネットワークとの対応、TDM施策の展開が重要。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・柳瀬川や東川沿川にあたる吾妻地区や松井地区の一部には、浸水想定区域が分布。その中には、垂直避難が困難な家屋や、浸水継続時間が3日以上継続する区域が分布（主に柳瀬川）。</li> <li>・土砂災害警戒区域・特別警戒区域も、山口地区、吾妻地区、松井地区に、狭山丘陵や、柳瀬川の河岸段丘の地形に沿って分布（吾妻地区は、特別警戒区域はない）</li> <li>・西所沢2丁目地区は、延焼リスクの高いエリア（以下、不燃領域率40%未満かつ戸数密度30戸/ha以上）に該当。</li> <li>・これらの災害リスクのあるエリアには、人口減少が顕在化する箇所も分布。</li> <li>・松が丘団地などの吾妻地区の丘陵部は、自然公園区域内に分布。樹林地等の緑地がまとまって分布。</li> <li>・生産緑地は、吾妻地区、松井地区に広く分布。その多くが特定生産緑地に移行。</li> </ul> <p>～都市構造との対応～</p> <p>○丘陵地の住宅地は、緑豊かな住宅地として、魅力を有する。⇒樹林地を活かした住環境形成。</p> <p>○水害や地震・火災によるリスクのあるエリアについて、リスク軽減・回避策を展開するこが重要。</p> <p>○都市のオープンスペースとして、都市農地の継続的な保全が必要。</p>
新所沢生活圏	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新所沢駅を拠点として歩行者が主体の回遊しやすい街が形成されている。</li> <li>・西武新宿線と西武池袋線の間の地区では、公共交通が便利な上、自転車を利用しやすいため、通勤や通学、買い物、通院などの外出が大変便利である。</li> <li>・地震・火災で危険な地区は安全対策が施され、また、危険が残る地区では危険性や避難に関する事項がしっかり周知され、安心して暮らすことができる。</li> <li>・富岡地区に広がる田園環境に囲まれた住宅地や集落が介在する地域では、移動環境を利用しながら、ゆったりと暮らすことができる。</li> <li>・公共交通ネットワークが整備され、路線バスが整備されていない地区もコミュニティバスなどが利用でき、安心して出かけることができる。</li> <li>・お年寄りだけでなくベビーカーを利用する人も利用しやすい公共交通が新所沢駅までつながり、安心して駅周辺の医療施設や福祉施設、商業施設にアクセスすることができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商業、医療・福祉施設等の生活サービス利用圏カバー率は、概ね9割。（買い物関連施設は概ね10割）⇒ただし、富岡地区は、生活圏内でもカバー率が低い状況。（医療、子育て：概ね8割、買い物：概ね9割）</li> <li>・駅周辺ほか、幹線道路沿道、居住地内に広く分布。⇒需要に応じた立地。</li> <li>⇒将来的にも市街地内は概ね60人/ha以上のエリアが広く分布。継続的な需要が見込まれる（“居住”の欄を参照）。</li> <li>⇒富岡地区は、所沢堀兼狭山線のほか、富岡中央通り沿いに立地。</li> <li>・新所沢駅周辺は、所沢駅周辺に次ぐ生活サービス施設の集積。ただし、大規模店舗が撤退予定。</li> <li>・行政拠点として、航空公園駅は行政、文化施設に特化した立地。</li> </ul> <p>～都市構造との対応～</p> <p>○需要に応じた施設立地が進み、生活像実現の基礎がある。</p> <p>○「生活圏の中心」である新所沢駅周辺においては、主要な施設である大規模商業施設が撤退予定。高齢化の進行を見据え、大規模商業をはじめとした、生活関連施設等を維持・充実させることが重要。</p> <p>○富岡地区は他地区に比べ、生活サービス水準が低く、かつ、移動サービスの利便性が低いこと（“移動環境”を参照）を踏まえ、都市機能・移動サービスの両面から、生活利便性の確保を図ることが重要。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新所沢駅周辺、航空公園駅周辺の共同住宅群、戸建て住宅を主とする市街地が広がる。</li> <li>・平坦な地形に、昭和45年～55年のDID地区が大きく広がり、新所沢駅周辺や航空公園駅周辺の西武新宿線西側の市街地は、昭和30～50年代に土地区画整理事業を実施。上記地区以外の多くは面的な市街地整備は行われていない。</li> <li>・富岡地区では、市街化調整区域に昭和40年代の大規模住宅団地が立地（フラワーヒル、ネオポリス）し、田園環境の中に良好な住宅地を形成。</li> <li>・将来見通し（2050年）は、北原町、中富南部地区など、一部で、人口減少が顕在化するものの、概ねの60人/ha以上のエリアが広く分布する予測。大規模住宅団地がある市街化調整区域においても人口減少が進行。</li> </ul> <p>～都市構造との対応～</p> <p>○共同住宅や戸建て、駅前の利便性の高い居住地から、田園環境に囲まれた居住地まで、様々な魅力を有し、生活像実現の基礎がある。</p> <p>○ただし、人口減少が顕著に進むエリアの対応が重要。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新所沢駅、航空公園駅を起終点としたバスネットワークを形成。</li> <li>・市街地内は、所沢駅まで30分、最寄拠点駅（拠点地区にある駅）20分圏域の大半をカバー。</li> <li>・ただし、市街化区域内に、向陽町地区、上新井地区には、公共交通空白地域が分布。</li> <li>・富岡地区の市街化調整区域は、川越所沢線沿道に最寄拠点駅20分圏がみられるものの、大規模住宅団地では30～45分公共交通空白地域、もしくは、ところバスがあるエリアでも、最寄駅90分以上圏に該当。⇒ところワゴンの運行によりアクセス性が向上する可能性あり。</li> <li>・川越所沢線、所沢堀兼狭山線により、地区内南北方向は自動車の利便性が高い。東西方向は、大規模施設を回り込む形でネットワーク。</li> </ul> <p>～都市構造との対応～</p> <p>○新所沢駅を中心に、バス路線の利便性が高いエリアが広がり、生活像実現の基礎がある。</p> <p>○ただし、公共交通空白地域が分布していることを踏まえ、平坦な地形を活かして、自転車や多様な移動サービスの展開により、バスを補完する移動サービスの展開が重要。</p> <p>○市街化調整区域内は、バスの利便性が低い状況にある。ところワゴンの運行計画を実行しつつ、移動環境の利便性を高めることが重要。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中新井2丁目や4丁目地区、榎町地区は、延焼リスクの高いエリアに該当。</li> <li>・生活圏内を流れる河川はなく、平坦な地形であるため、浸水、土砂災害のリスクは基本的に見られない状況。</li> <li>・農業遺産である三富新田の存在。畑地、樹林地からなる、武蔵野の原風景を形成。</li> </ul> <p>～都市構造との対応～</p> <p>○火災によるリスクのあるエリアについて、リスク軽減・回避策を展開するこが重要。</p> <p>○市街化調整区域の大規模住宅は、田園環境に囲まれた住宅地として、魅力を有する。⇒田園環境を活かした住環境形成。</p> <p>○集落介在地の生活利便性の確保について、都市機能・移動環境の両面から対応を検討することが重要。</p>

	生活像【参考資料 8 参照】	都市機能【参考資料 5 参照】	居住(市街地・集落)【参考資料 7 参照】	移動環境【参考資料 5 参照】	その他(災害／みどり)【参考資料 3 及び 6 参照】
小手指生活圏	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小手指駅を拠点として歩行者が主体の回遊しやすい街が形成されている。</li> <li>・西武新宿線と西武池袋線の間の地区では、公共交通が便利な上、自転車を利用しやすいため、通勤や通学、買い物、通院などの外出が大変便利である。</li> <li>・狭山丘陵を拠点とした散策動線が整備されており、緑豊かな散策が楽しめる。</li> <li>・水害や地震・火災で危険な地区は安全対策が施され、また、危険が残る地区では危険性や避難に関する事項がしっかり周知され、安心して暮らすことができる。</li> <li>・椿峰地区など、豊かな緑に囲まれた住宅地では、ゆったりと暮らすことができる。</li> <li>・公共交通ネットワークが整備され、路線バスが整備されていない地区もコミュニティバスなどが利用でき、安心して外出ができる。</li> <li>・お年寄りだけでなくベビーカーを利用する人も利用しやすい公共交通が小手指駅までつながり、安心して駅周辺の医療施設や福祉施設、商業施設にアクセスすることができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商業、医療・福祉施設等の生活サービス利用圏カバー率は概ね 9 割以上。</li> <li>・駅周辺ほか、幹線道路沿道、居住地内に広く分布。⇒需要に応じた立地。⇒将来的にも市街地内は概ね 40～60 人/ha のエリアが広く分布。継続的な需要が見込まれる（“居住”の欄を参照）。</li> <li>・小手指駅周辺は、生活サービス施設が幅広く集積。高齢者関連施設の立地が多いという特徴あり。</li> <li>・国道 463 号（行政道路）沿道も生活サービス施設の集積地。</li> <li>・下山口駅周辺や所沢武蔵村山立川線の沿道立地により生活圏南側エリアにも集積。吾妻地区（所沢生活圏）の利用圏にも該当。</li> </ul> <p>～都市構造との対応～</p> <p>○需要に応じた施設立地が進み、生活像実現の基礎がある。</p> <p>○「生活圏の中心」である小手指駅周辺において、高齢化の進行を見据え、生活関連施設等を維持・充実させることが重要。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小手指駅周辺の共同住宅団地のほかは、戸建て住宅を基本とした住宅市街地が広がる。</li> <li>・平坦部は、昭和 50 年～55 年の DID 地区が大きく広がり、小手指駅周辺では、土地区画整理事業を実施。</li> <li>・丘陵地では、郊外住宅地が土地区画整理事業や開発により展開。第二椿峰地区など、平成に入ってから新しい市街地。</li> <li>・市内でも、生産緑地が多数分布するエリア。面整備が行われた上新井や第二椿峰地区にも分布。</li> <li>・将来見通し（2050 年）は、小手指駅周辺や生活圏南側、所沢武蔵村山立川線付近の住宅地で、人口減少が顕在化するものの、概ねの 40～60 人/ha 以上のエリアが広く分布する予測。</li> <li>・椿峰 NT でも、S50～60 年代の 1 期エリアは人口減少が進行する見通し。</li> </ul> <p>～都市構造との対応～</p> <p>○共同住宅や戸建て、駅前の利便性の高い居住地から、丘陵部の緑に囲まれた居住地まで、様々な魅力を有し、生活像実現の基礎がある。</p> <p>○ただし、人口減少が顕在化するエリアの対応が重要。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小手指駅を起終点としたバスネットワークを形成。バス路線は、主に山口方面をネットワーク。</li> <li>・所沢駅へのアクセスは、小手指駅周辺に 30 分圏域が分布。最寄拠点駅（拠点地区にある駅）20 分圏域は、小手指駅周辺や主要バス路線沿線と限定的に分布。</li> <li>・公共交通空白地域が、上新井や向陽町（新所沢生活圏に同じ）、椿峰 NT 等に分布。</li> <li>・市街地の多くは平坦部に広がり、徒歩・自転車による移動がしやすい環境にある。</li> <li>・国道 463 号南側には丘陵地が広がり、椿峰 NT などは、移動にアップ・ダウンを伴う。</li> </ul> <p>～都市構造との対応～</p> <p>○小手指駅周辺を中心に、公共交通の利便性が高く、生活像実現の基礎がある。</p> <p>○平坦部については、地形条件を活かして、徒歩・自転車ほか、多様な移動サービスの展開を図ることが重要。</p> <p>○丘陵部については、バスの利便性が基本的に低い状況にある。バス路線やところバスを補完する移動サービスの確保が重要である。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東川沿いには、浸水想定区域が分布。範囲は比較的狭いものの、浸水が予測される高齢者施設がみられる。</li> <li>・生活圏南側の丘陵部、所沢武蔵村山立川線付近に土砂災害警戒区域・特別警戒区域が分布。</li> <li>・小手指南 1 丁目や 2 丁目地区は、延焼リスクの高いエリアに該当。</li> <li>・これらの災害リスクのあるエリアには、人口減少が顕在化する箇所も分布。</li> <li>・国道 463 号バイパス以南の丘陵部は自然公園地区・樹林地のほか都市農地が多く分布。特定生産緑地に移行しなかった都市農地が広く分布。面整備がされていないエリアにも散見される状況。都市基盤が整っていない中で、宅地化が進行するおそれがある。</li> </ul> <p>～都市構造との対応～</p> <p>○水害や地震・火災によるリスクのあるエリアについて、リスク軽減・回避策を展開するが重要。</p> <p>○丘陵部の緑を構成する都市農地の宅地化が進む可能性がある。住環境の魅力として都市農地を含めた緑地の保全が重要。</p>
東所沢生活圏	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東所沢駅を拠点として歩行者が主体の回遊しやすい街が形成されている。</li> <li>・「ところざわサクラタウン」周辺では、散策動線が整備されており、緑豊かな散策が楽しめる。</li> <li>・水害や地震で危険な地区は安全対策が施され、また、危険が残る地区では危険性や避難に関する事項がしっかり周知され、安心して暮らすことができる。</li> <li>・柳瀬地区の集落が介在する地域では、移動環境を利用しながらゆったりと暮らすことができる。</li> <li>・公共交通ネットワークが整備され、路線バスが整備されていない地区もコミュニティバスなどが利用でき、安心して外出ができる。</li> <li>・お年寄りだけでなくベビーカーを利用する人も利用しやすい公共交通が東所沢駅までつながり、安心して駅周辺の医療施設や福祉施設、商業施設にアクセスすることができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商業、医療・福祉施設等の生活サービス利用圏カバー率は、概ね 9 割以上。（買い物関連施設は概ね 10 割）⇒市街化調整区域を中心に立地が少なく施設は、カバー率が低い状況（医療、子育て：概ね 9 割）。⇒将来的にも市街地内は、概ね 60 人/ha のエリアが広く分布。継続的な需要が見込まれる（“居住”の欄を参照）。</li> <li>・東所沢駅周辺は、生活サービス施設が幅広く集積。ところざわサクラタウン、YOT-TOKO の立地による交流拠点機能の集積。</li> </ul> <p>～都市構造との対応～</p> <p>○需要に応じた施設立地が進み、生活像実現の基礎がある。</p> <p>○「生活圏の中心」である東所沢駅周辺において、高齢化の進行を見据え、生活関連施設等を維持・充実させることが重要。</p> <p>○ところざわサクラタウン等を核とした新ビジネス等の新たな機能立地の促進が重要。</p> <p>○生活圏域内は、市街化調整区域が広範囲に広がり、他地区に比べ、生活サービス水準が低い。移動サービスの改善が図られていること（“移動環境”を参照）を勘案し、都市機能・移動サービスの両面から、生活利便性の確保を図ることが重要。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東所沢駅周辺の共同住宅・戸建て住宅からなる住宅市街地が広がる。</li> <li>・市街地の大半は、台地部分の平坦地に形成。東所沢土地区画整理事業により、昭和 40～50 年代に整備。H2DID 地区に該当。</li> <li>・市街地調整区域の集落ほか、国道 463 号沿道は、流通系施設が立地。</li> <li>・将来見通し（2050 年）は、市街化区域内は、概ねの 60～80 人/ha 以上のエリアが広く分布する予測。ただし、柳瀬川沿いの河岸段丘に当たる一部の市街地で、人口減少が顕在化する見通し。市街化調整区域の広範囲で、人口減少のさらなる進行の見通し。</li> </ul> <p>～都市構造との対応～</p> <p>○駅前の利便性の高い居住地が広がり、生活像実現の基礎がある。</p> <p>○ただし、河岸段丘にある市街地は、人口減少が顕在化するエリアであり、災害リスクも有する(“その他”を参照)ことを加味した対応が重要。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東所沢駅を起終点としたバスネットワークを形成。バス路線は、主に所沢駅方面をネットワーク。</li> <li>・所沢駅へのアクセスは、東所沢駅周辺でも 30 分以上の圏域。最寄拠点駅（拠点地区にある駅）20 分圏域は東所沢駅周辺と、東所沢駅と所沢駅を結ぶバス路線沿線と限定的に分布。</li> <li>・市街地の多くは平坦部に広がり、徒歩、自転車による移動がしやすい環境にある。</li> <li>・生活圏南側、柳瀬川沿いの河岸段丘にあたる市街地は、移動にアップ・ダウンを伴う。</li> </ul> <p>～都市構造との対応～</p> <p>○東所沢駅周辺を中心に、公共交通の利便性が高く、生活像実現の基礎がある。</p> <p>○平坦部については、地形条件を活かして、徒歩・自転車ほか、多様な移動サービスの展開を図ることが重要。</p> <p>○河岸段丘にあたる市街地は、災害リスクを有する市街地として、防災・居住のあり方を含めた対応が重要。</p> <p>○市街化調整区域内は、バスの利便性が低い状況にある。ところワゴンの運行計画を実行しつつ、移動環境の利便性を高めることが重要。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・柳瀬川や東川沿川にあたり、浸水想定区域が分布。その中には、垂直避難が困難な家屋や、浸水継続時間が 3 日以上継続する区域が分布（主に柳瀬川。東川の浸水想定区域は市街化調整区域側に分布）。</li> <li>・土砂災害警戒区域・特別警戒区域は、柳瀬川の河岸段丘の地形に沿って分布。</li> <li>・これらの災害リスクのあるエリアには、人口減少が顕在化する箇所も分布。</li> <li>・生産緑地は、松井地区に広く分布。その多くが特定生産緑地に移行。</li> </ul> <p>～都市構造との対応～</p> <p>○水害や地震によるリスクのあるエリアについて、リスク軽減・回避策を展開するが重要。</p> <p>○都市のオープンスペースとして、都市農地の継続的な保全が必要。</p>

	生活像【参考資料 8 参照】	都市機能【参考資料 5 参照】	居住（市街地・集落）【参考資料 7 参照】	移動環境【参考資料 5 参照】	その他（災害／みどり）【参考資料 3 及び 6 参照】
狭山ヶ丘生活圏	<ul style="list-style-type: none"> <li>・狭山丘陵を拠点とした散策動線が整備されており、緑豊かな散策が楽しめる。三ヶ島地区の集落が介在する地域では、移動環境を利用しながらゆったりと暮らすことができる。</li> <li>・水害や地震・火災で危険な地区は安全対策が施され、また、危険が残る地区では危険性や避難に関する事項がしっかり周知され、安心して暮らすことができる。</li> <li>・公共交通ネットワークが整備され、路線バスが整備されていない地区もコミュニティバスなどが利用でき、安心して外出できる。</li> <li>・お年寄りだけでなくベビーカーを利用する人も利用しやすい公共交通が狭山ヶ丘駅までつながり、安心して駅周辺の医療施設や福祉施設、商業施設にアクセスすることができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商業、医療・福祉施設等の生活サービス利用圏カバー率は、概ね 9 割以上。（買い物関連施設は概ね 10 割） ⇒市街化調整区域を中心に立地が少なく施設は、カバー率が低い状況（医療、子育て：概ね 9 割）。 ⇒将来的にも市街地内は、概ね 60 人/ha のエリアが広く分布。継続的な需要が見込まれる（“居住”の欄を参照）。</li> <li>・狭山ヶ丘駅周辺は、生活サービス施設が幅広く集積。西口の路線型商店街は特徴的な集積。</li> </ul> <p>～都市構造との対応～</p> <p>○<b>需要に応じた施設立地が進み、生活像実現の基礎がある。</b></p> <p>○「生活圏の中心」である狭山ヶ丘駅周辺において、高齢化の進行を見据え、生活関連施設等を維持・充実させることが重要。</p> <p>○生活圏域内は、市街化調整区域が広範囲に広がり、他地区に比べ、生活サービス水準が低い。移動サービスの改善が図られていること（“移動環境”を参照）を勘案し、都市機能・移動サービスの両面から、生活利便性の確保を図ることが重要。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街化調整区域を主とした生活圏。狭山ヶ丘駅周辺に戸建て住宅を主とした住宅市街地が広がる。</li> <li>・市街地の大半は、平坦地に形成。入間市と連坦した市街地。狭山ヶ丘駅東口、狭山ヶ丘土地区画整理事業により、西武池袋線東側を整備（狭山ヶ丘地区は事業中）。西側は一部大規模な住宅開発が一部みられる。S45～55 年の DID 地区に該当。</li> <li>・市街化調整区域の集落のほか、西部クリーンセンター周辺に産業施設が立地。周辺を産業系市街地として市街化区域編入予定。概ね所沢青梅線南側エリアは丘陵部。</li> <li>・将来見通し（2050 年）は、国道 463 号バイパス沿いやその南側のエリアで、人口減少が顕在化する予測。これらのエリアは密集市街地に該当（“その他”を参照）。ただし、概ねのエリアで 60 人/ha 以上を維持できる見通し。市街化調整区域では丘陵部を中心に人口減少が進行。</li> </ul> <p>～都市構造との対応～</p> <p>○駅前 の利便性の高い居住地が広がり、生活像実現の基礎がある。</p> <p>○ただし、人口減少が顕在化するエリアの対応が重要。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・狭山ヶ丘駅を起終点としたバスネットワークを形成。バス路線は、三ヶ島地域をネットワーク。</li> <li>・所沢駅へのアクセスは、狭山ヶ丘駅周辺でも 25 分以上の圏域。最寄拠点駅（拠点地区にある駅）20 分圏域は、基本的に狭山ヶ丘駅周辺と、小手指駅方面に連絡するバス路線沿線の一部に限定的に分布。ただし、ところワゴンにより、市街化調整区域でも 40 ～50 分圏が広く分布（他地域は、90 分以上圏の場合が多い）</li> <li>・市街地の多くは平坦部に広がり、徒歩、自転車による移動がしやすい環境にある。</li> <li>・生活圏南側は丘陵部に近く、移動にアップ・ダウンを伴う。</li> </ul> <p>～都市構造との対応～</p> <p>○狭山ヶ丘駅周辺を中心に、公共交通の利便性が高く、生活像実現の基礎がある。</p> <p>○平坦部については、地形条件を活かして、徒歩・自転車ほか、多様な移動サービスの展開を図ることが重要。</p> <p>○市街化調整区域内は、ところワゴンの運行により他の調整区域のエリアよりも移動サービスの利便性は向上してきていることから、都市機能立地とあわせて、生活利便性の確保を図ることが重要。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西部クリーンセンター付近に不老川流域の浸水想定区域が分布。当該エリアは自然的土地利用と産業系土地利用が主。東川流域の浸水想定区域はみられない。</li> <li>・丘陵部に土砂災害警戒区域・特別警戒区域が分布。人口減少が顕在化するエリアにも該当。</li> <li>・国道 463 号バイパス沿い付近の狭山ヶ丘 2 丁目、西狭山ヶ丘 1 丁目、和ヶ原 1 丁目、2 丁目、林 3 丁目、若狭 3 丁目は、延焼リスクの高いエリアに該当。</li> <li>・これらの災害リスクのあるエリアには、人口減少が顕在化する箇所も分布。</li> </ul> <p>～都市構造との対応～</p> <p>○水害や地震・火災によるリスクのあるエリアについて、リスク軽減・回避策を展開することが重要。</p> <p>○密集市街地について、リスク軽減・回避策を展開することが重要。</p>