

# Ⅲ章 都市機能誘導区域

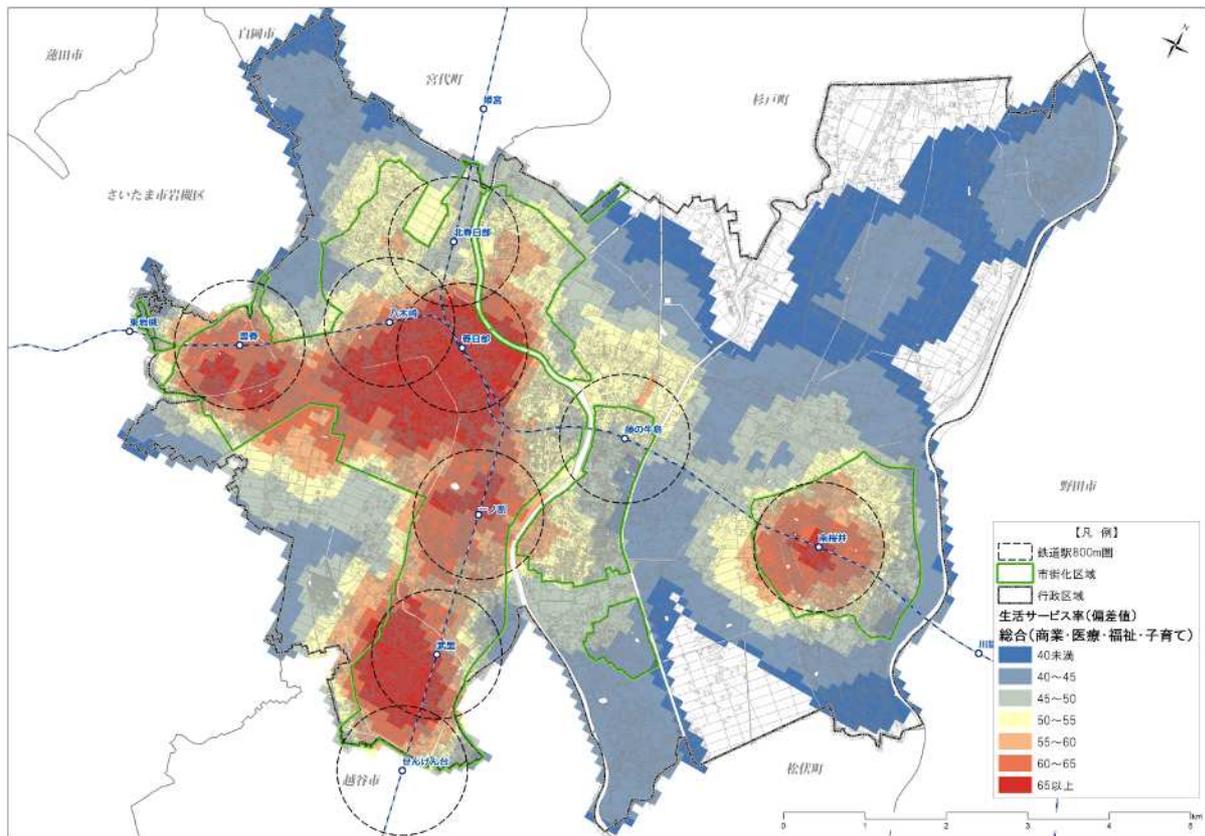
## 1. 都市機能誘導区域設定の基本的な考え方

### (1) 生活サービス施設の誘導を図る区域

立地適正化計画は、医療・福祉・商業・子育て等の日常に密着した、民間の生活サービス施設の立地の“適正化”に焦点を当てた計画であり、これらの施設をいかに誘導するかが重要となります。このような観点から、新たに設けられた都市機能誘導区域の制度は、一定のエリアと誘導したい機能、当該エリア内に講じられる支援措置を事前明示することにより、当該エリア内に、生活サービス施設の誘導を図る仕組みとなっています。

都市機能誘導区域は、都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務・商業等が集積する地域、その他都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域を設定し、その規模は、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等により容易に移動できる範囲において定めるものとします。

#### ■都市機能が集積する区域（生活サービス施設の集積度評価（再掲））

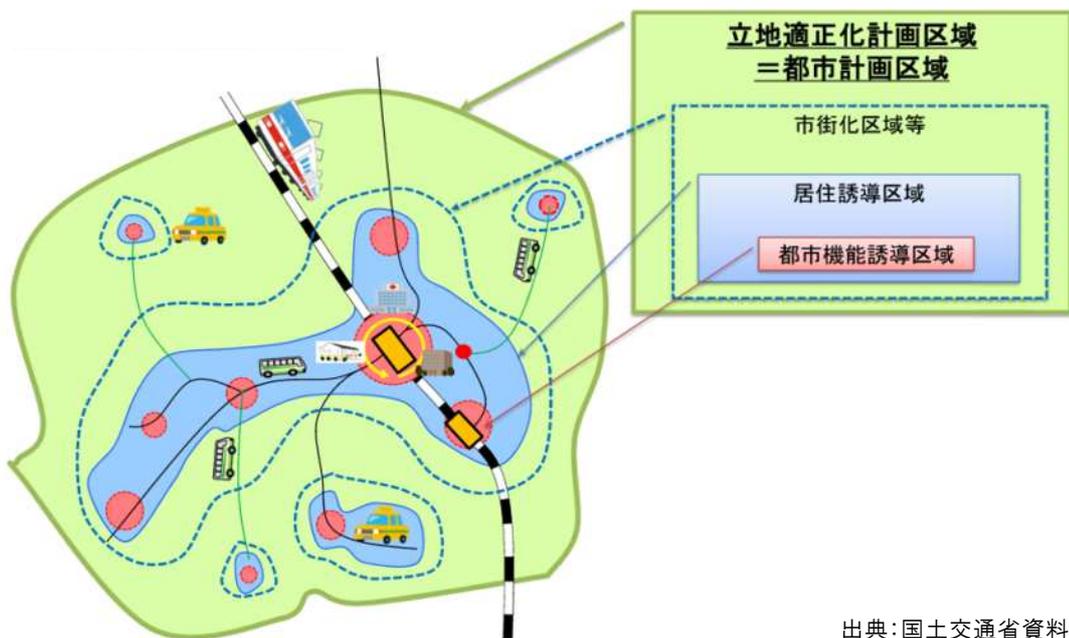


※生活サービス施設の集積度評価は、春日部市立地適正化計画策定時（2018年（平成30年））の情報

■都市計画運用指針における都市機能誘導区域等の基本的な考え方

		居住誘導区域
		都市機能誘導区域
基本的な考え方	居住誘導区域内において設定されるものであり、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が図られる区域	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
設定の考え方	都市機能誘導区域は、たとえば、都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域を設定することが考えられる。 また、都市機能誘導区域の規模は、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲で定めることが考えられる。	居住誘導区域を定めることが考えられる区域として、以下が考えられる。 ア 都市機能や居住が集積している都市の拠点並びにその周辺の区域 イ 都市の拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域 ウ 合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域
	都市機能誘導区域では、区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設（誘導施設）を設定する。	市街化調整区域や災害危険区域、農用地区域など居住に適さない区域は含まない。

【都市機能誘導区域等の概念図】



出典：国土交通省資料

## (2) 段階的な生活圏の形成

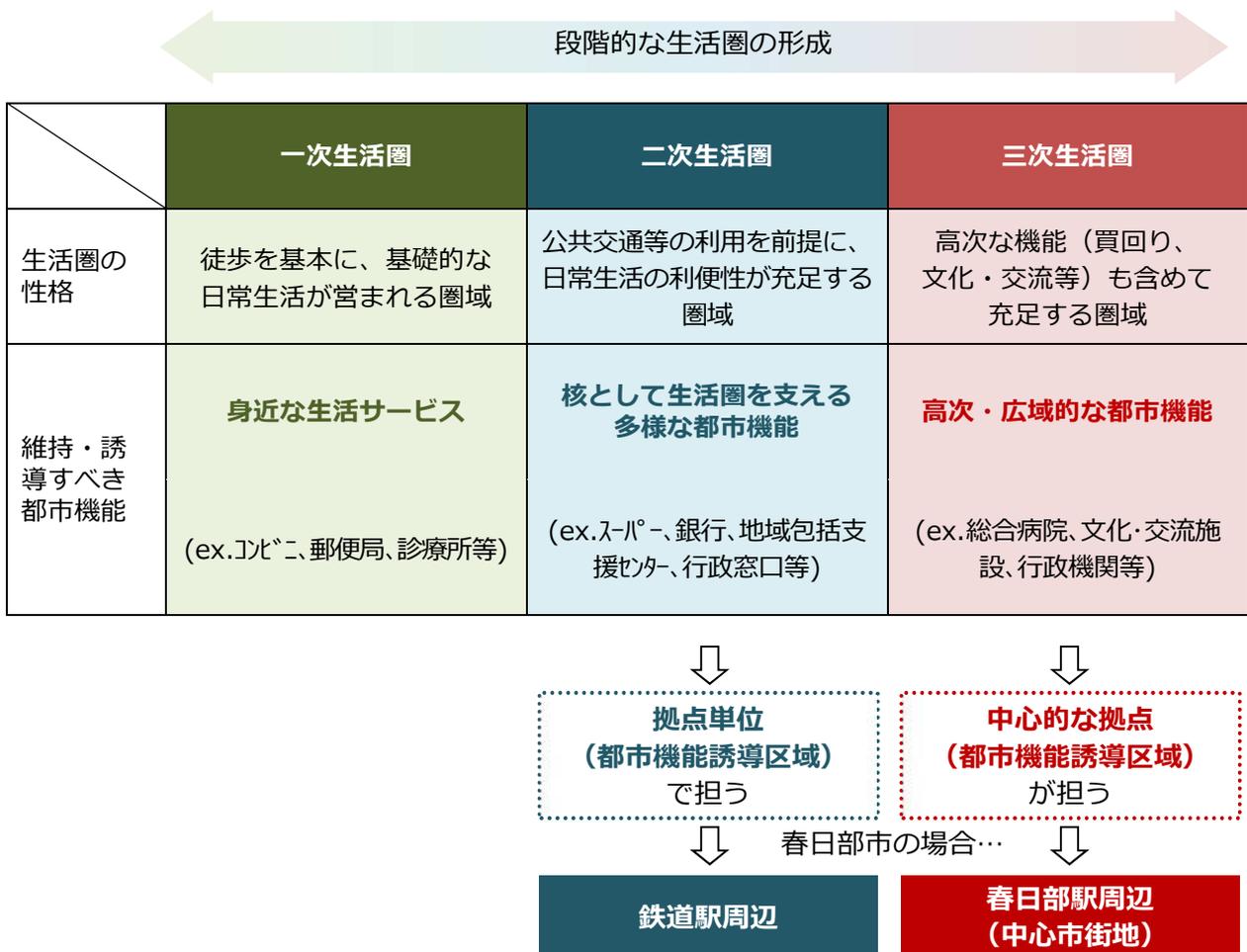
都市機能誘導の基本的な考え方として、以下に示す一次生活圏～二次生活圏～三次生活圏の各生活圏に必要とされる都市機能を適切に誘導し、段階的な生活圏の形成を図ります。

例えば、身近で利用頻度が高いコンビニのような施設は自宅から歩ける範囲の一次生活圏に、スーパーや銀行等が集積し、一度に様々な用事が済ますことができ、バス等でアクセスが容易な場所は二次生活圏の中心に誘導することで、自動車に過度に依存しなくとも、日常の生活利便性が確保される生活環境の形成を図ります。

立地適正化計画で設定する都市機能誘導区域は、二次生活圏～三次生活圏の中心となる拠点として捉え、その生活圏に必要な都市機能の維持・誘導を図る区域として捉えます。

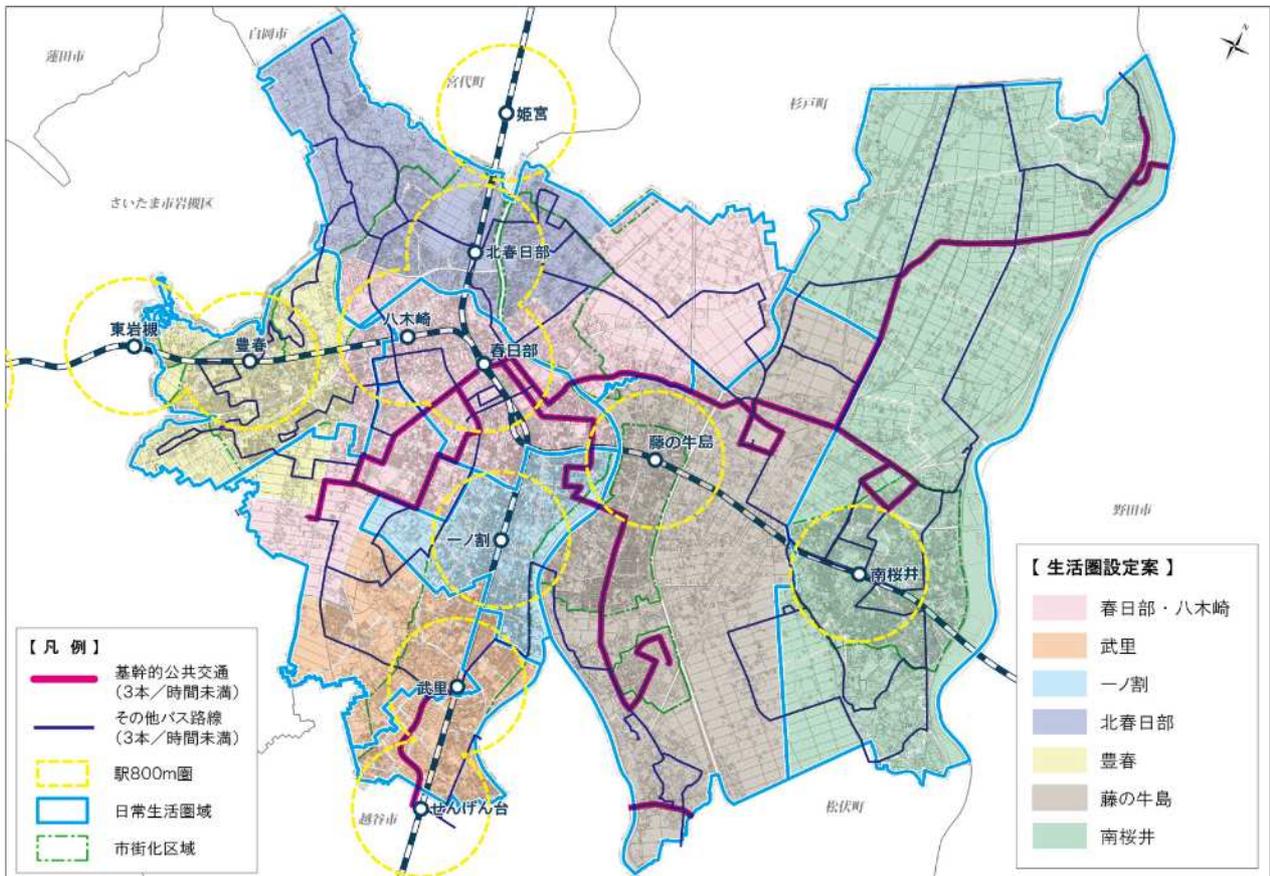
以上を踏まえ、春日部駅周辺は全市を対象とした三次生活圏の拠点として、その他の鉄道駅は各々が担う二次生活圏の拠点として位置づけます。

### ■生活圏の段階構成と想定される誘導都市機能の基本的な考え方



なお、二次生活圏の設定に当たっては、現在のまちづくりの地域区分（都市計画マスタープランにおける地域区分）を基本に、今後の超高齢社会を支える上で重要な地域包括システム推進の基本圏域（日常生活圏域）、市民の交通行動（特に拠点となる鉄道駅の利用実態）や拠点までのアクセスのしやすさ（公共交通網）に留意し、以下のとおり設定します。

■二次生活圏の設定



※公共交通サービスの状況は、春日部市立地適正化計画策定時（2018年（平成30年））の情報

■各生活圏の人口規模（人口規模順） (2020年（令和2年）国調小地域ベース集計)

拠点	二次生活圏の人口規模（万人）	2019年（令和元年） 駅乗降人員（人/日）	三次生活圏の人口規模（万人）
春日部駅 （八木崎駅含む）	5.61	春日部：71,071 八木崎：10,646	23.0
武里駅	3.97	15,804	
南桜井駅	3.29	14,515	
一ノ割駅	2.69	18,063	
豊春駅	2.53	13,398	
藤の牛島駅	2.63	7,141	
北春日部駅	2.27	10,406	

## 2. 都市機能誘導区域の設定方針

### (1) 都市機能誘導区域を設定する拠点

二次生活圏の人口規模、拠点（駅）の利用者人口や拠点周辺における都市機能の集積状況等を踏まえ、春日部駅（八木崎駅を含む）、南桜井駅、武里駅、一ノ割駅、豊春駅に都市機能誘導区域を設定します。

#### ■ 拠点の類型と役割及び都市機能誘導区域の設定

上位計画における位置づけ		拠点	2019年 (令和元年) 駅乗降人員 (人/日)	二次生活圏 <sup>※2</sup> の人口規模 (万人)	まちづくりの動向 その他留意点等	立地適正 化計画に おける 拠点類型	拠点の役割
都市計画 マスタープラン	整開保 <sup>※1</sup>						
都市拠点 (都心)	商業 ・業務 拠点	春日部駅 (八木崎駅 含む)	春日部 71,071 八木崎 10,646	5.61	●春日部駅西口周 辺再開発事業 ●連続立体交差事 業 ●春日部市立医療 センターの開設	都市拠点 (都心)	●高次で多様な都市機能 を備え、都市活力を牽 引する拠点 ●市の商業・業務中心地
都市拠点 (副次)	商業 ・業務 拠点	南桜井駅	14,515	3.29	●旧庄和町の 中心核	都市拠点 (副次)	●旧庄和町の中心核とし て、多様な生活サー ビスが享受できる利便性 の高い拠点 ●市内有数の人口集積地 である武里団地を含む 市域南部の中心核とし て、多様な生活サー ビスが享受できる利便性 の高い拠点
		武里駅	15,804	3.97 ↑ 人口 3万以上	●武里団地の 再生 ●(都)大場大枝線 の立体交差化		
地域生活 拠点	生活 拠点	一ノ割駅	18,063	2.69	●駅前広場整備 ⇒将来的なバスの乗 り入れ	地域拠点	●二次生活圏に必要とさ れる日常生活に密着し た生活サービスが享受 できる拠点
		豊春駅	13,398	2.53	●駅前広場整備 ⇒R4.4春バス乗り 入れ開始		
		北春日部駅 <sup>※3</sup>	10,406	2.27	●梅田地区の市街 地整備		
		藤の牛島駅	7,141	2.63	—	生活拠点	●居住誘導区域内におい て、生活を送るうえで 必要なサービスやコミ ュニティを、持続的に 維持・確保するための 拠点

都市機能誘導区域

※1 「整開保」は「春日部都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の略。

※2 「二次生活圏」は該当する拠点（駅）へ徒歩・自転車や公共交通等で日常的にアクセスできる圏域の広がりであり、食品スーパーなどの拠点的な生活サービス施設が成り立つ人口規模を有する圏域である。  
なお、食品スーパーは周辺人口規模1万人以上で成り立つ施設といわれている（国土交通省資料より）。

※3 北春日部駅は、土地区画整理事業の進捗に併せて都市機能誘導区域を検討する。

## (2) 都市機能誘導区域の設定方針

都市機能誘導区域を設定する拠点（駅）において、都市機能の立地促進の方針が示される都市計画マスタープランにおける商業・業務系土地利用及び都市型住宅ゾーンを基本に、拠点（駅）から歩ける範囲（概ね800m圏）を考慮し、以下の考え方・フローに従い具体的な区域を設定します。

### ■ 都市機能誘導区域の設定の考え方・フロー

① 都市計画マスタープランにおける商業・業務系土地利用<sup>※1</sup>及び都市型住宅ゾーン<sup>※2</sup>を基本として設定する。

※1 商業機能の集積を図る都心ゾーン、副次ゾーン、日常生活の利便性を高める拠点的功能の充実を図る地域拠点ゾーンが対象。

※2 駅周辺の利便性を活かし、店舗併用住宅等の立地を誘導するゾーン。

② 拠点（鉄道駅）から800m<sup>※</sup>の範囲内を基本として設定する。

※概ね徒歩10分圏で、徒歩及び自転車を主な交通手段とするエリアとして800m圏域を想定。

（参考：都市計画運用指針、都市構造の評価に関するハンドブック）

③ 地形地物や用途に応じて原則として街区単位で設定する。

④ 原則として都市機能集積にふさわしくない用途地域（工業専用地域、工業地域）を含めない。ただし、大規模な低未利用地の存在等、新たな都市機能を配置する必要性や可能性が考えられる場合は、用途地域の見直しと合わせ誘導区域の検討を図る。

⑤ 原則として住工混在の用途地域（準工業地域）は含める。

ただし、大規模な工場や事業所用地の存在等、工業系用途の土地利用が主体の場合には、区域に含めないものとして取り扱う。

⑥ 以上に加え、拠点周辺の市街地の歴史的経緯、拠点周辺施設の施設立地状況や実質的な生活中心の形成状況、大規模集客施設の存在、都市基盤施設の整備状況等を踏まえ、即地的に設定。

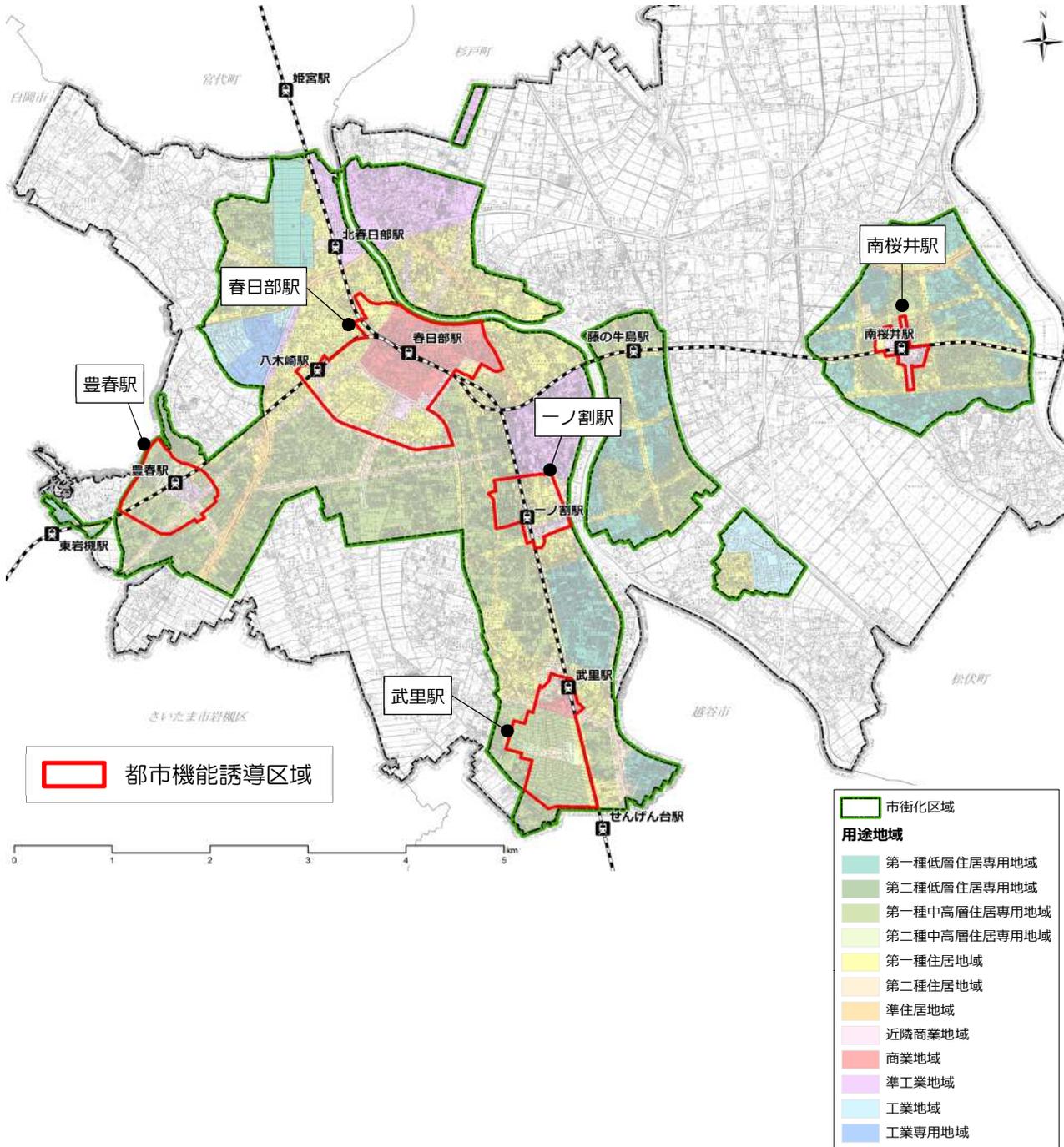
ただし、この場合でも拠点（鉄道駅）から概ね1kmの圏域を最大とする。

**都市機能誘導区域**

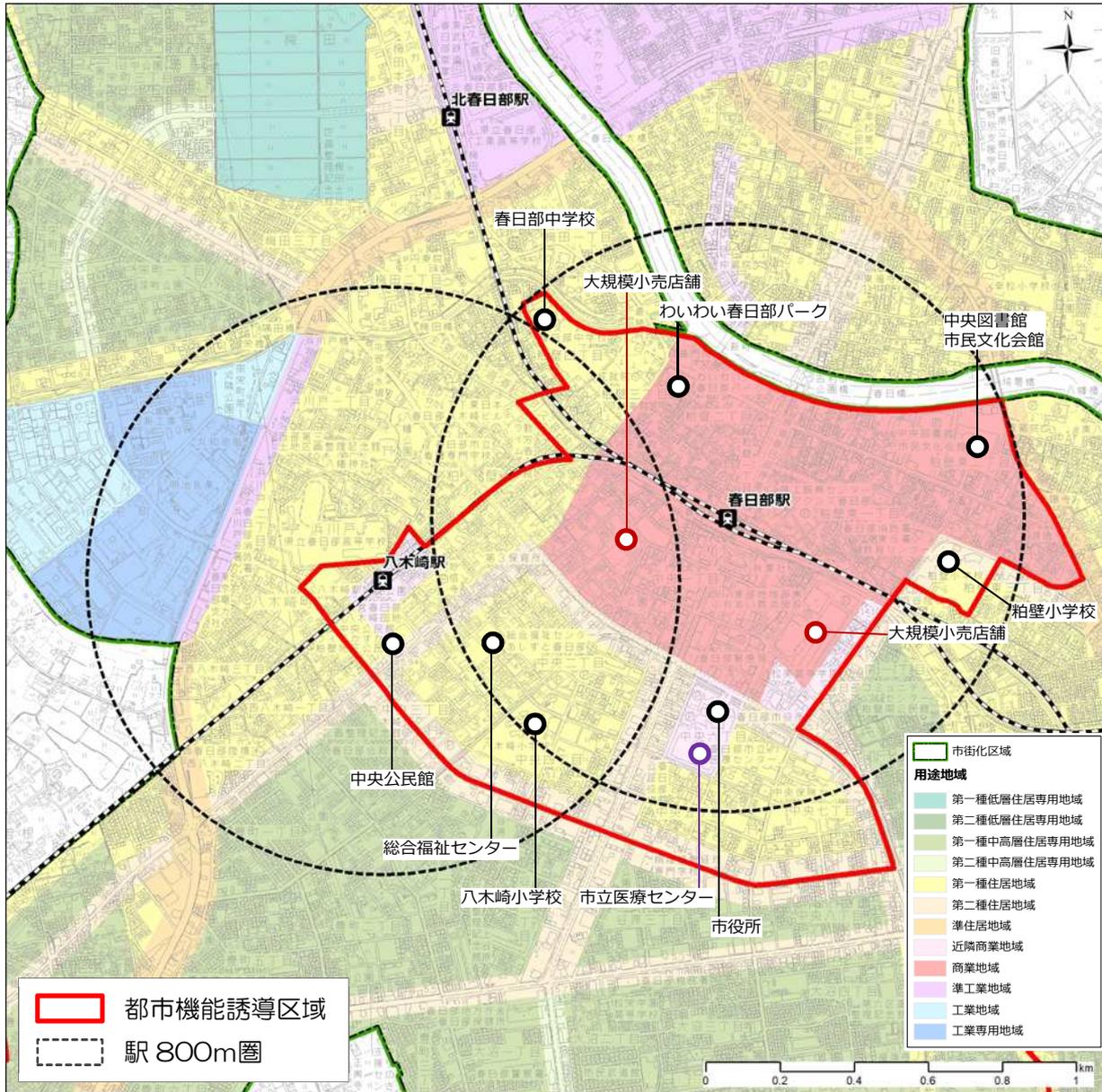
### 3. 都市機能誘導区域の設定

都市機能誘導区域の設定方針に基づき、都市機能誘導区域は以下のとおりとします。

#### ■ 都市機能誘導区域

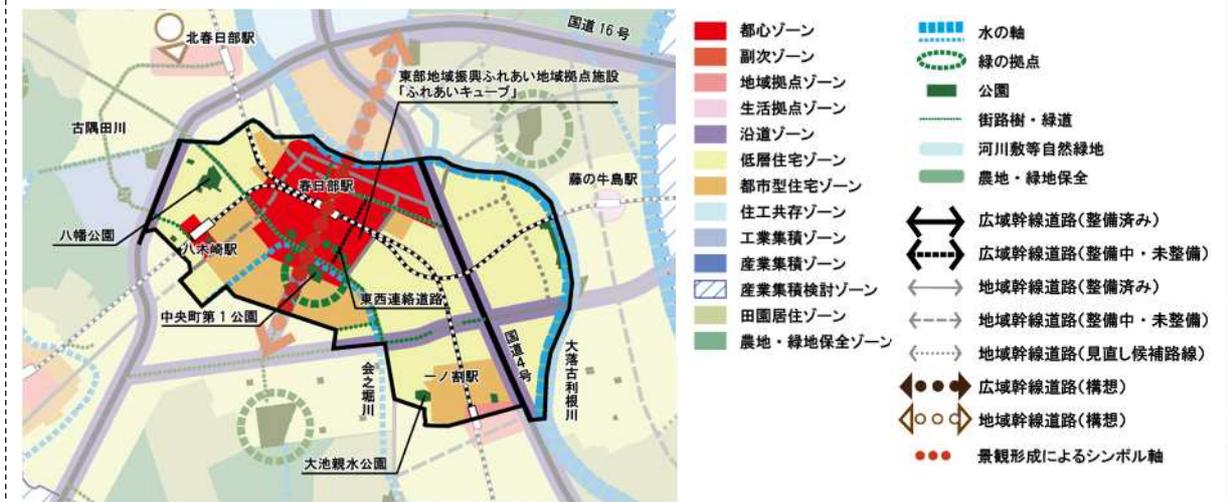


①春日部駅周辺 【都市拠点（都心）】



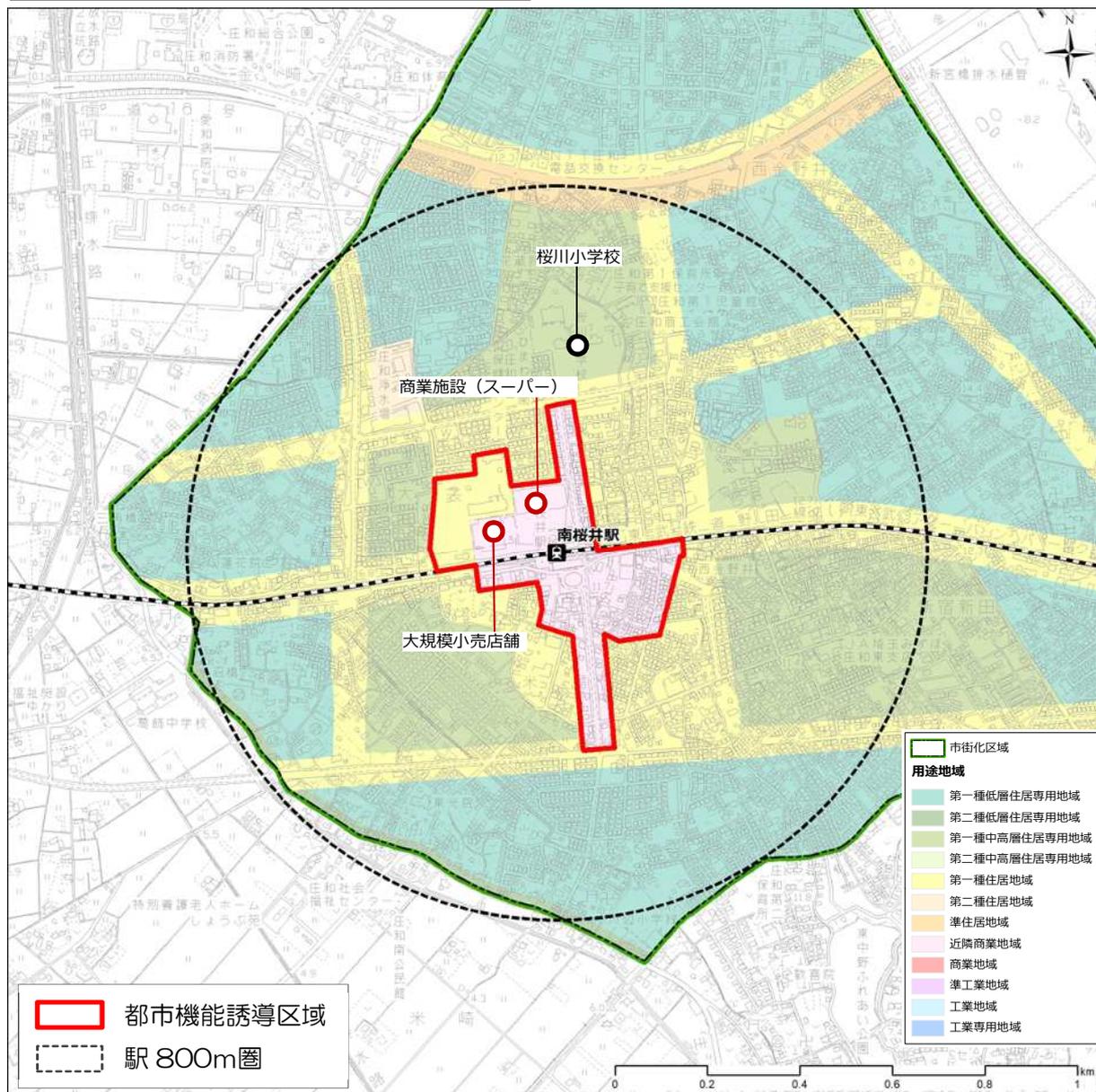
※大規模小売店舗：店舗面積 10,000 m<sup>2</sup>以上の小売店舗

参考：都市計画マスタープランにおける粕壁地域のまちづくり方針図



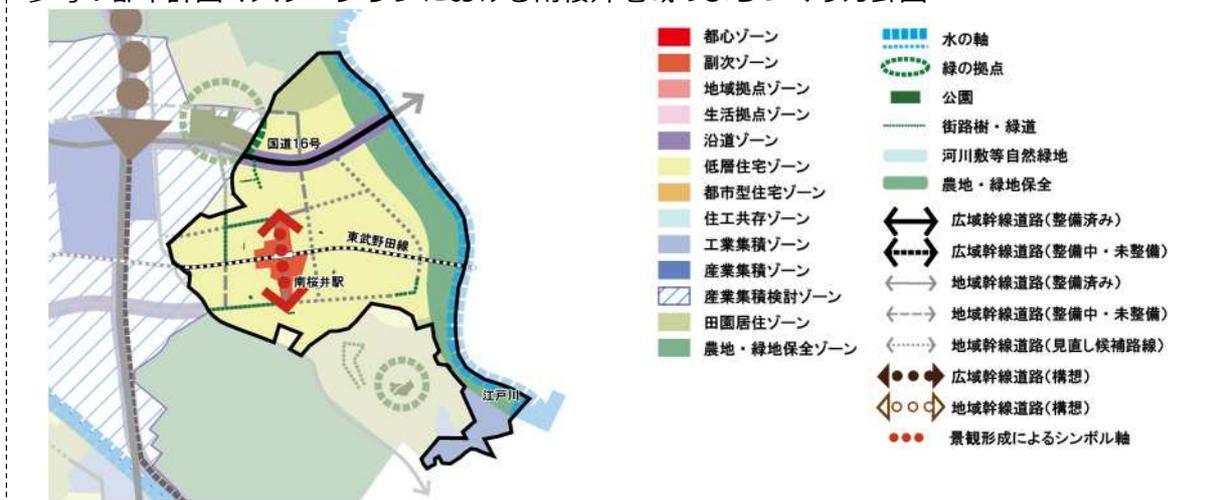
※春日部市立地適正化計画策定時（2018年（平成30年））の情報

②南桜井駅周辺 【都市拠点（副次）】



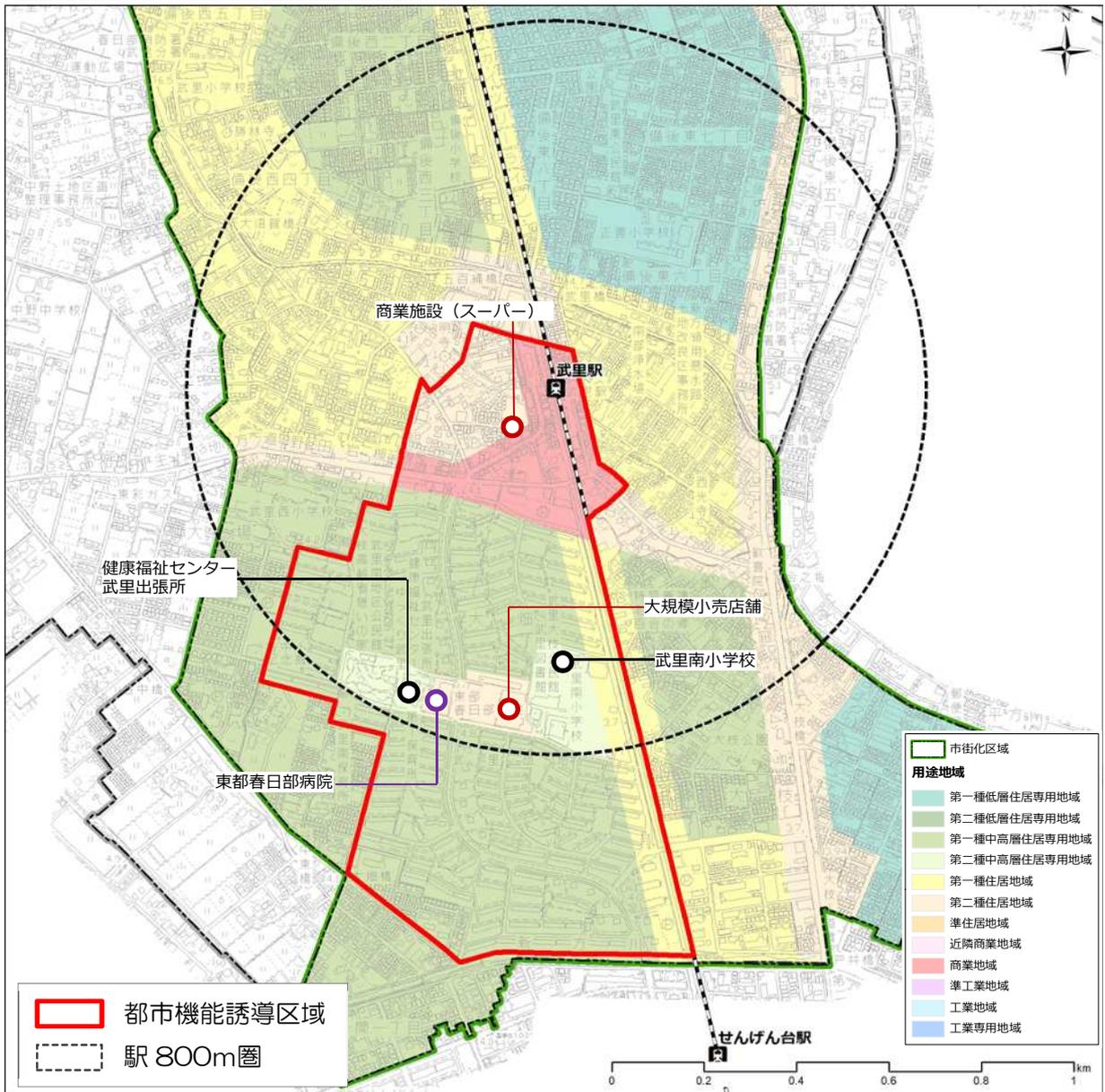
※大規模小売店舗：店舗面積 10,000 m<sup>2</sup>以上の小売店舗

参考：都市計画マスタープランにおける南桜井地域のまちづくり方針図



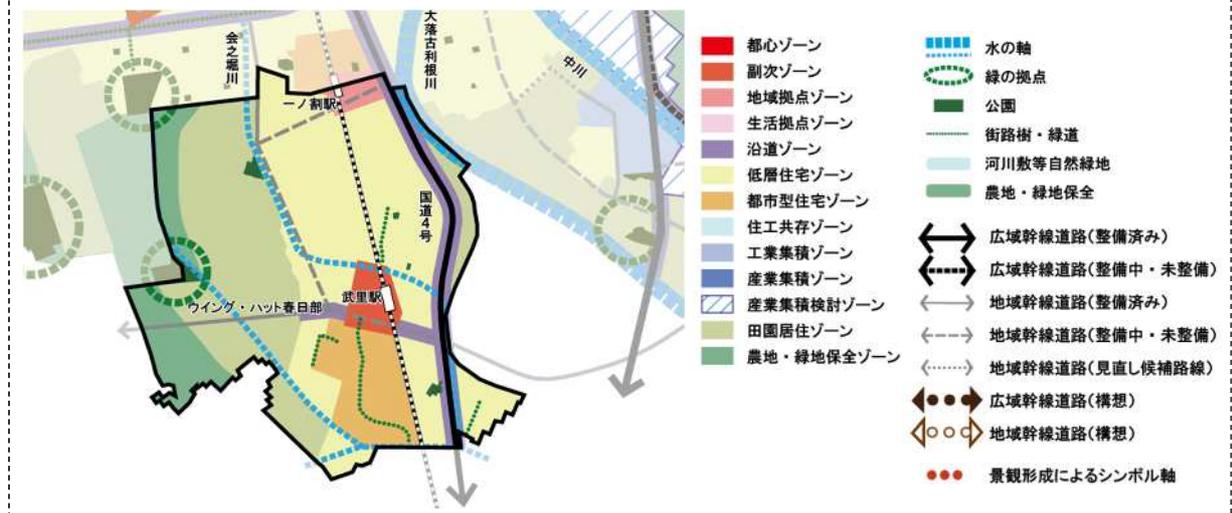
※春日部市立地適正化計画策定時（2018年（平成30年））の情報

### ③武里駅周辺【都市拠点（副次）】



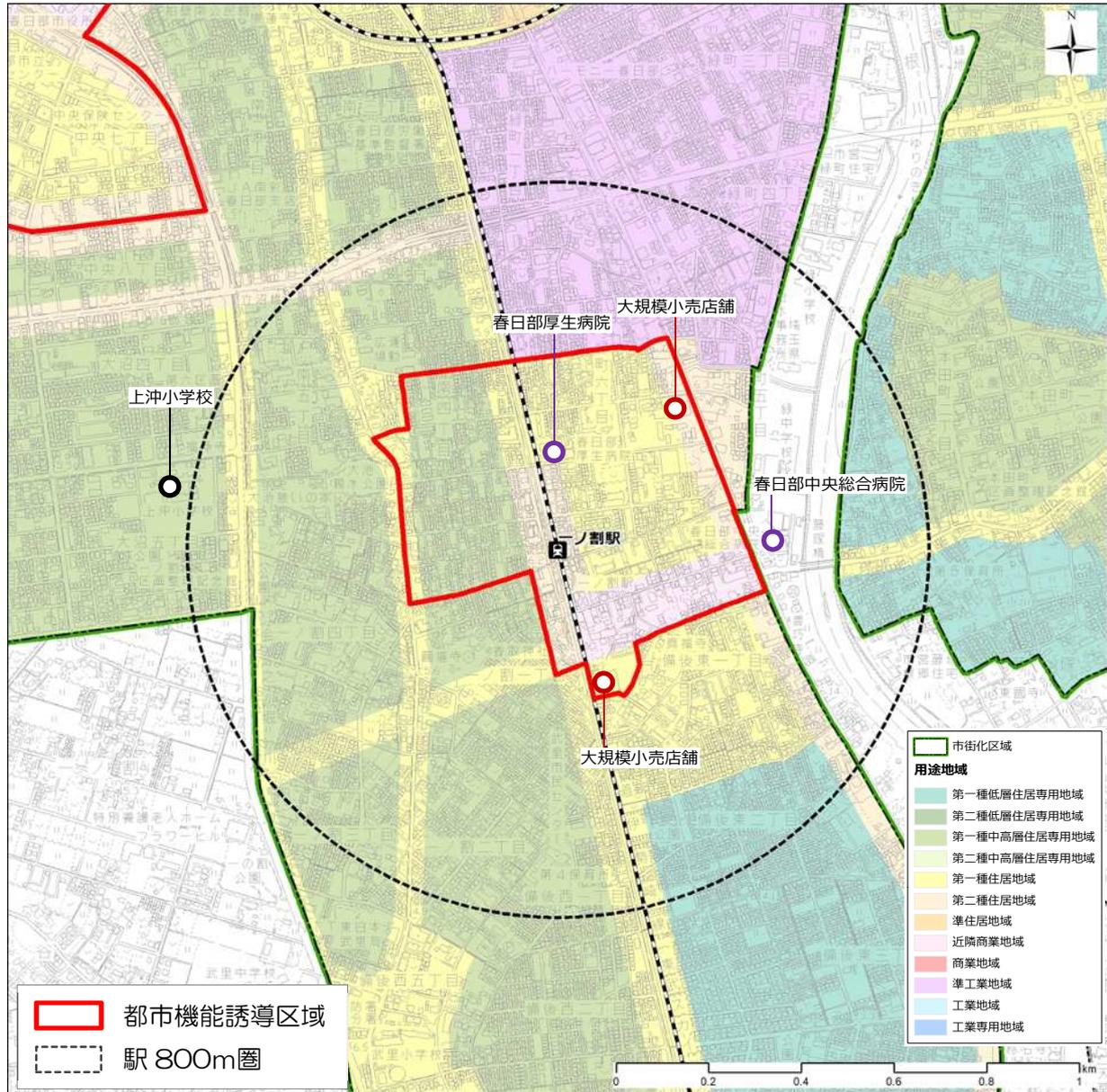
※大規模小売店舗：店舗面積 10,000 m<sup>2</sup>以上の小売店舗

#### 参考：都市計画マスタープランにおける武里地域のまちづくり方針図



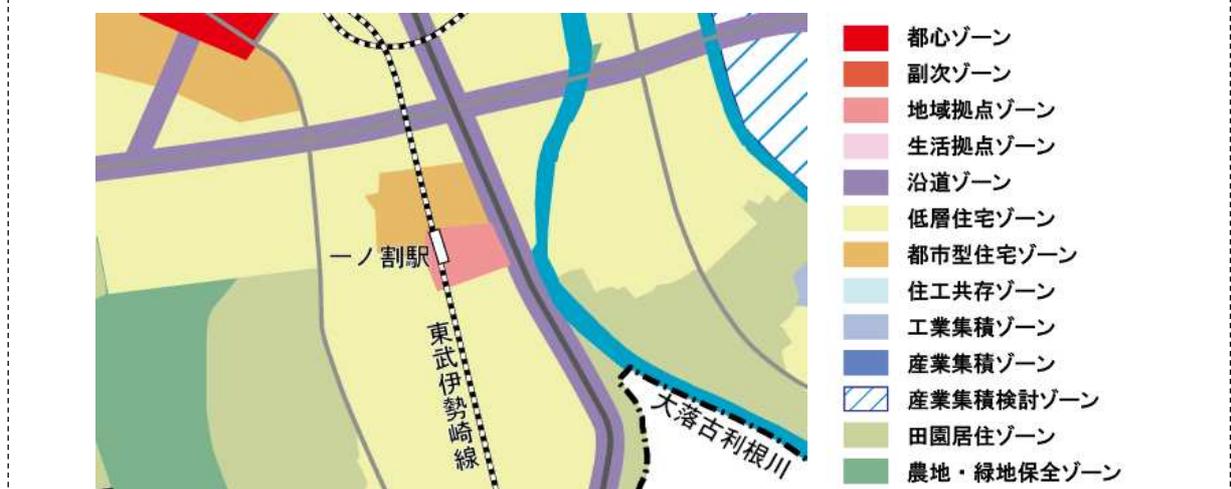
※春日部市立地適正化計画策定時（2018年（平成30年））の情報

#### ④一ノ割駅周辺【地域拠点】



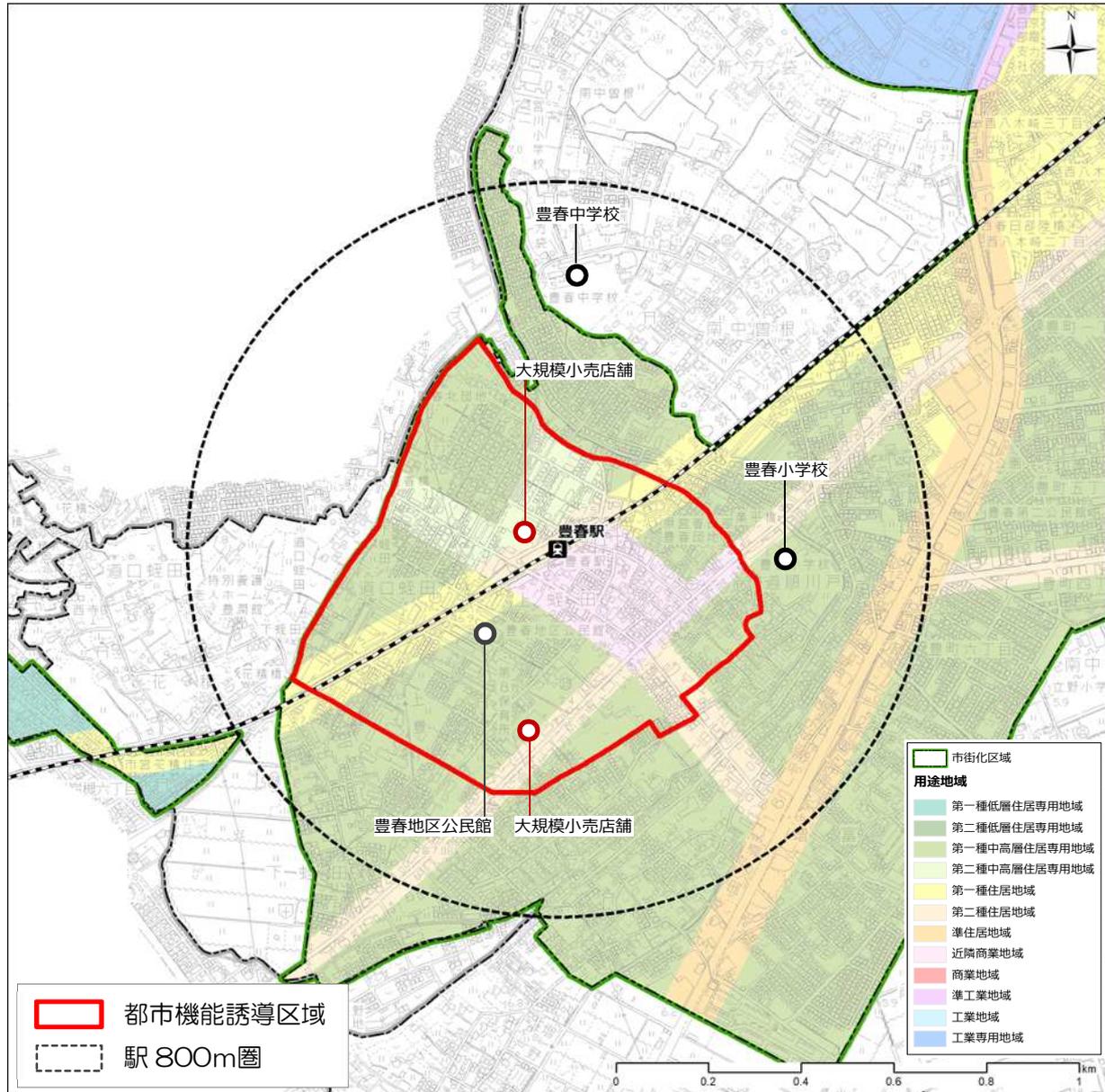
※大規模小売店舗：店舗面積 10,000 m<sup>2</sup>以上の小売店舗

参考：都市計画マスタープランにおける一ノ割駅周辺の土地利用方針



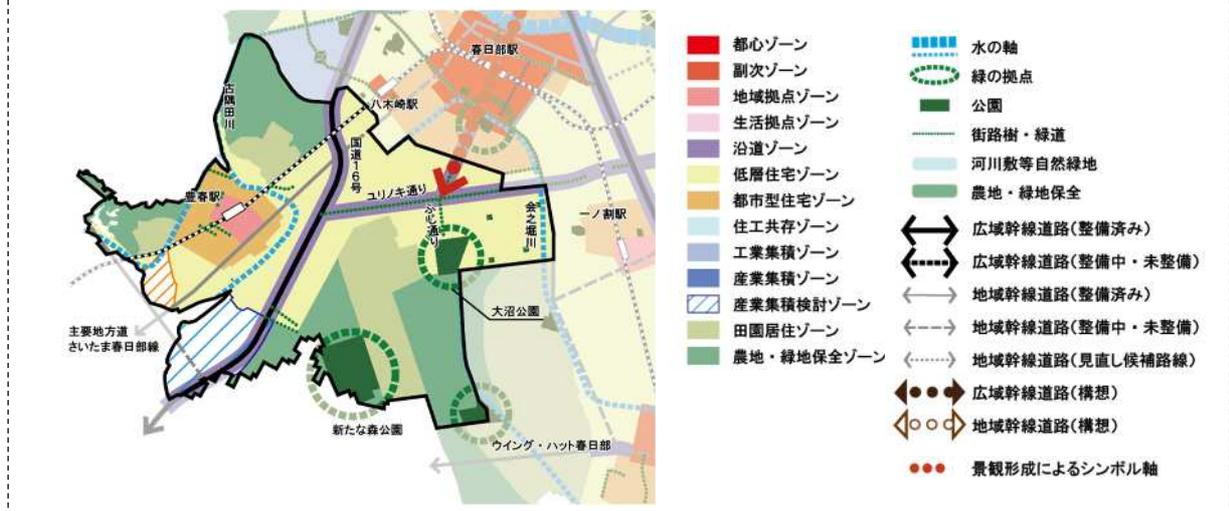
※春日部市立地適正化計画策定時（2018年（平成30年））の情報

⑤豊春駅周辺【地域拠点】



※大規模小売店舗：店舗面積 10,000 m<sup>2</sup>以上の小売店舗

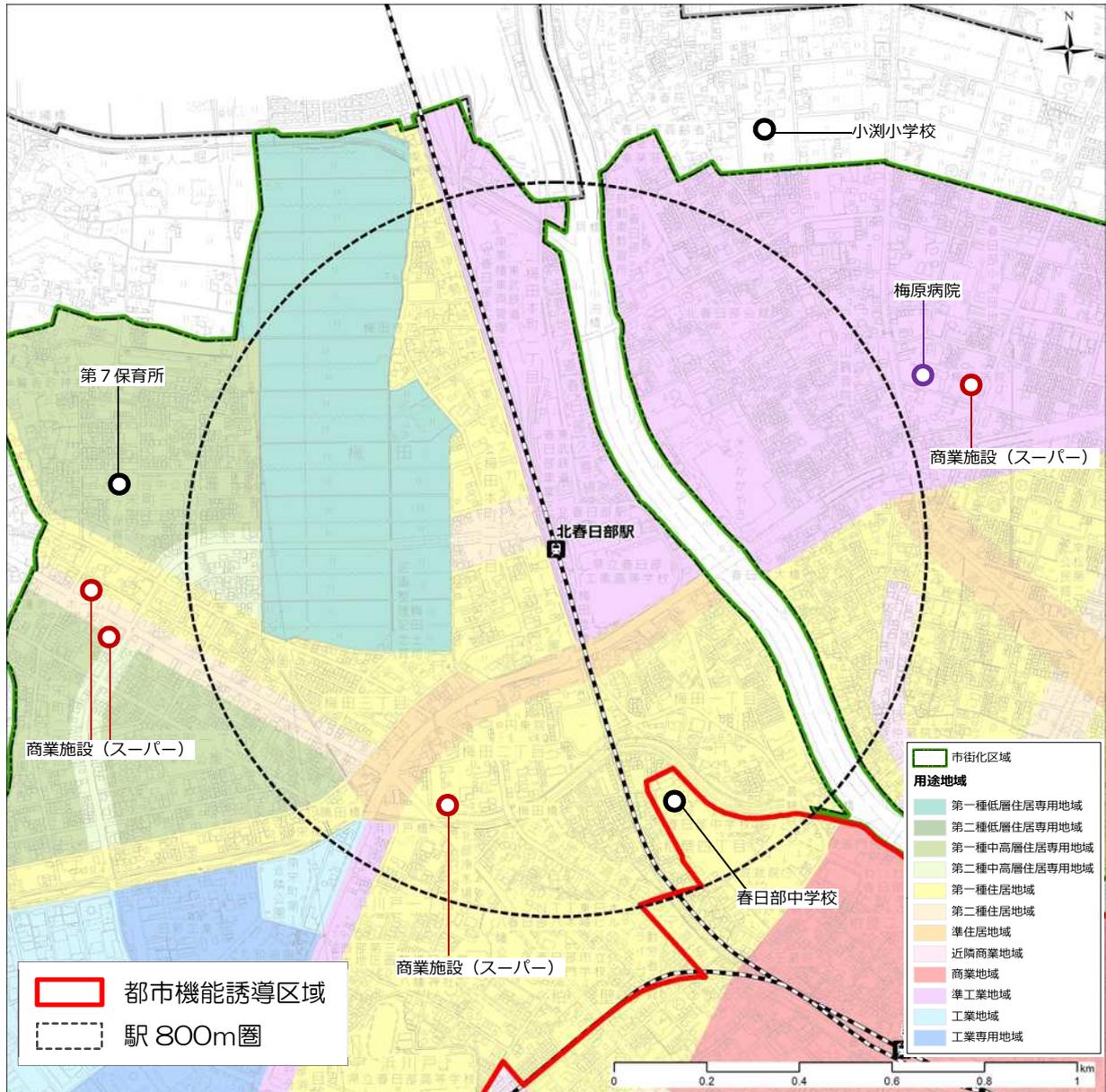
参考：都市計画マスタープランにおける豊春地域のまちづくり方針図



※春日部市立地適正化計画策定時（2018年（平成30年））の情報

## ⑥北春日部駅周辺【地域拠点】

※北春日部駅周辺は、土地区画整理事業の進捗に併せて都市機能誘導区域を検討します。



参考：都市計画マスタープランにおける内牧地域のまちづくり方針図

