

令和5年5月

栗崎地区(北部) 地域整備計画

本庄市

都市整備部 市街地整備室

栗崎地区(北部) 地域整備計画

— 目 次 —

I.はじめに

1. 地域整備計画策定の経緯…………… 1

II.地区の土地利用等の状況

1. 地区の状況…………… 2
2. 公共施設の整備状況…………… 8
3. 土地区画整理事業の実施可能性の検討……………13

III.整備目標

1. 上位計画の位置づけ……………22
2. 基本方針(栗崎地区(北部))…………… 24

IV.整備方針、整備手法

1. 整備方針、方策…………… 29
2. 実施計画…………… 31

V.都市計画との連携 (都市計画決定の変更後に追加予定)

1. 地区計画…………… —

I. はじめに

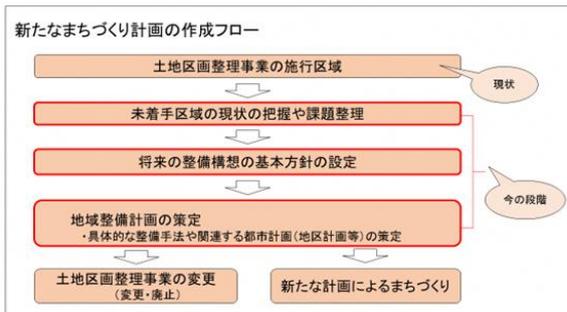
1. 地域整備計画策定の経緯

本庄新都心地区は、平成 15 年 3 月に地区全体の約 154ha について市街化区域編入及び土地区画整理事業施行区域として都市計画決定され、当時、「地域振興整備公団」を施行者として事業化を進めていました。しかしながら、国の特殊法人改革の中で「地域振興整備公団」が「独立行政法人都市再生機構(UR 都市機構)」へ再編されたことに伴い、事業の施行規模が約 65ha に縮小されました。その後、平成 18 年 9 月にはこの約 65ha を先行整備区域として、土地区画整理事業の認可を受け、「本庄早稲田駅周辺土地区画整理事業」が UR 都市機構により施行され、平成 26 年 3 月に換地処分を迎え事業完了となりました。

当初の事業化予定区域であった約 154ha のうち、事業化に至っていない 3 地区については既存の集落地が大きな面積を占め、道路や土地利用の状況等もそれぞれ異なります。このため、平成 17 年度からそれぞれの地区に「まちづくり協議会」を設置し、地区の特性に応じたまちづくりについて協議を行ってきました。

今回の対象地区である「栗崎地区(約 36ha)」では、平成 21 年度にまちづくり方針(案)を作成するなど、土地区画整理事業以外の手法によるまちづくりの検討を始め、アンケートやワークショップ等による意向調査等の結果から、地区全体を対象とする従来の土地区画整理事業を実施することは難しいとの結論に達しました。

そうした中で改めて地区の特徴を総覧すると、本地区は土地利用の状況や地形的特性が地区内の南北で大きく異なり、地区の南側は、太陽光発電施設や空き地が広がり、地形的にも山の斜面等による高低差の存在があります。地区の北側は、従来からの集落地や本庄早稲田駅周辺土地区画整理事業に隣接する部分で急速に宅地化が進んでいる状況です。こうした地区の特性も踏まえ、まちづくり手法について更なる検討を行った結果、本地区については南北で同一の整備手法を選択することは困難と判断しました。これにより、地区内を南北に分ける境界線を設定し、現状の道路や水路の機能を維持改善していくことが適切と考える地区北部については、埼玉県が策定した「長期未着手土地区画整理事業区域に係る市街地整備指針」に基づき「栗崎地区(北部) 地域整備計画」を策定し、土地区画整理事業に代わる新たな手法として、地区計画を取り入れたまちづくりを推進することとしました。一方で、今回策定する地域整備計画に含まれていない地区南部については、土地利用の状況や地形的特性を考慮し、地権者の皆様と協議をしながら土地区画整理事業等のまちづくりを引き続き検討していきます。



Ⅱ. 地区の土地利用等の状況

1. 地区の状況

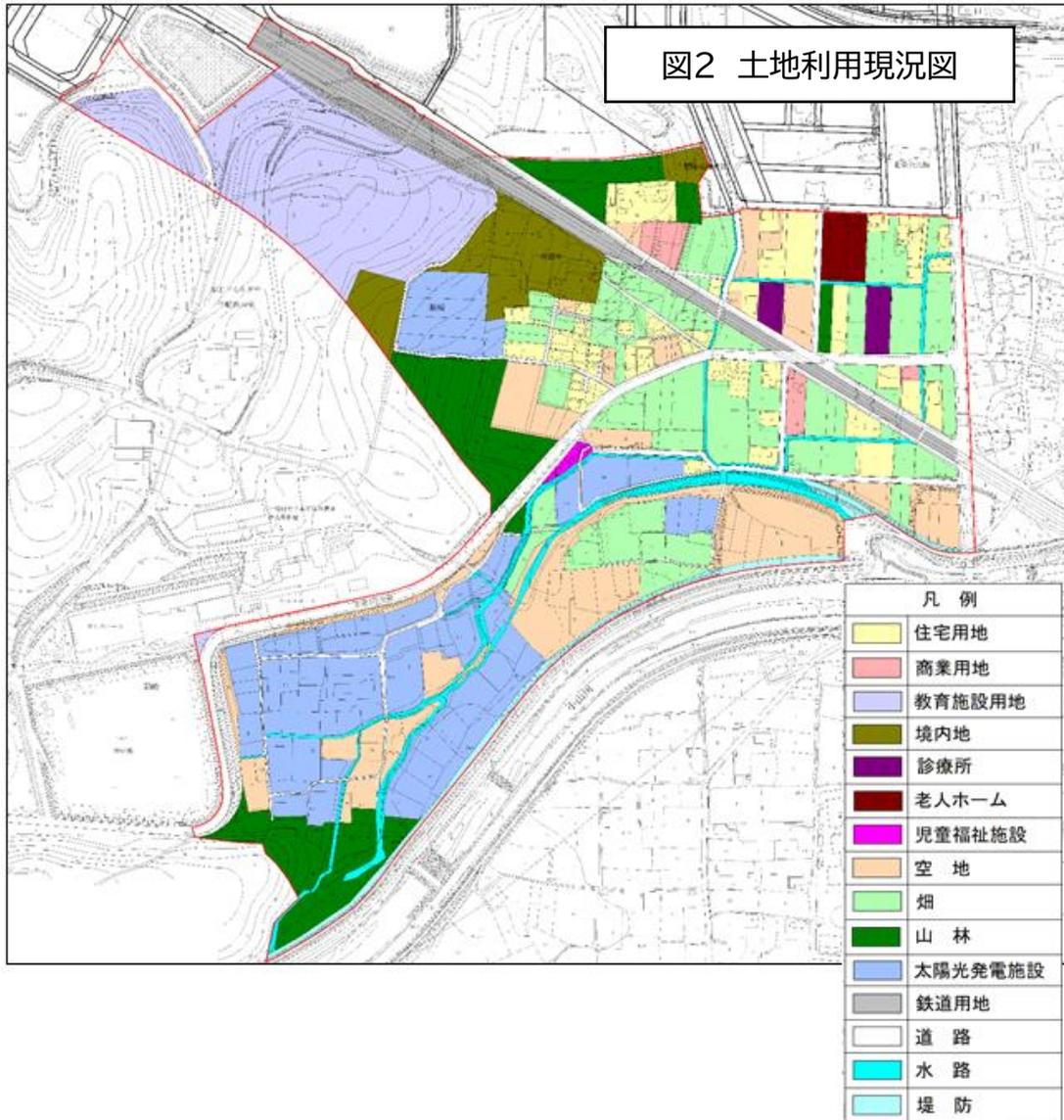
○栗崎地区の位置

栗崎地区は、JR 上越新幹線本庄早稲田駅の南東約 700mに位置し、本庄早稲田駅周辺土地区画整理事業施行地区の南東側に隣接した地区で、東西に横断する市道や新幹線を軸に西側に大久保山や教育施設、南側に小山川、北側に集落地が広がる地区です。



○土地利用の状況

当地区の土地利用としては、地区の北側は従来からの集落地と本庄早稲田駅周辺土地区画整理事業に隣接した部分で宅地化が急速に進んでいます。一方、地区の南側では大規模な太陽光発電施設や一部は農地として利用されているほか、空き地となっている土地が多く見受けられます。



▲栗崎地区北側の住宅街

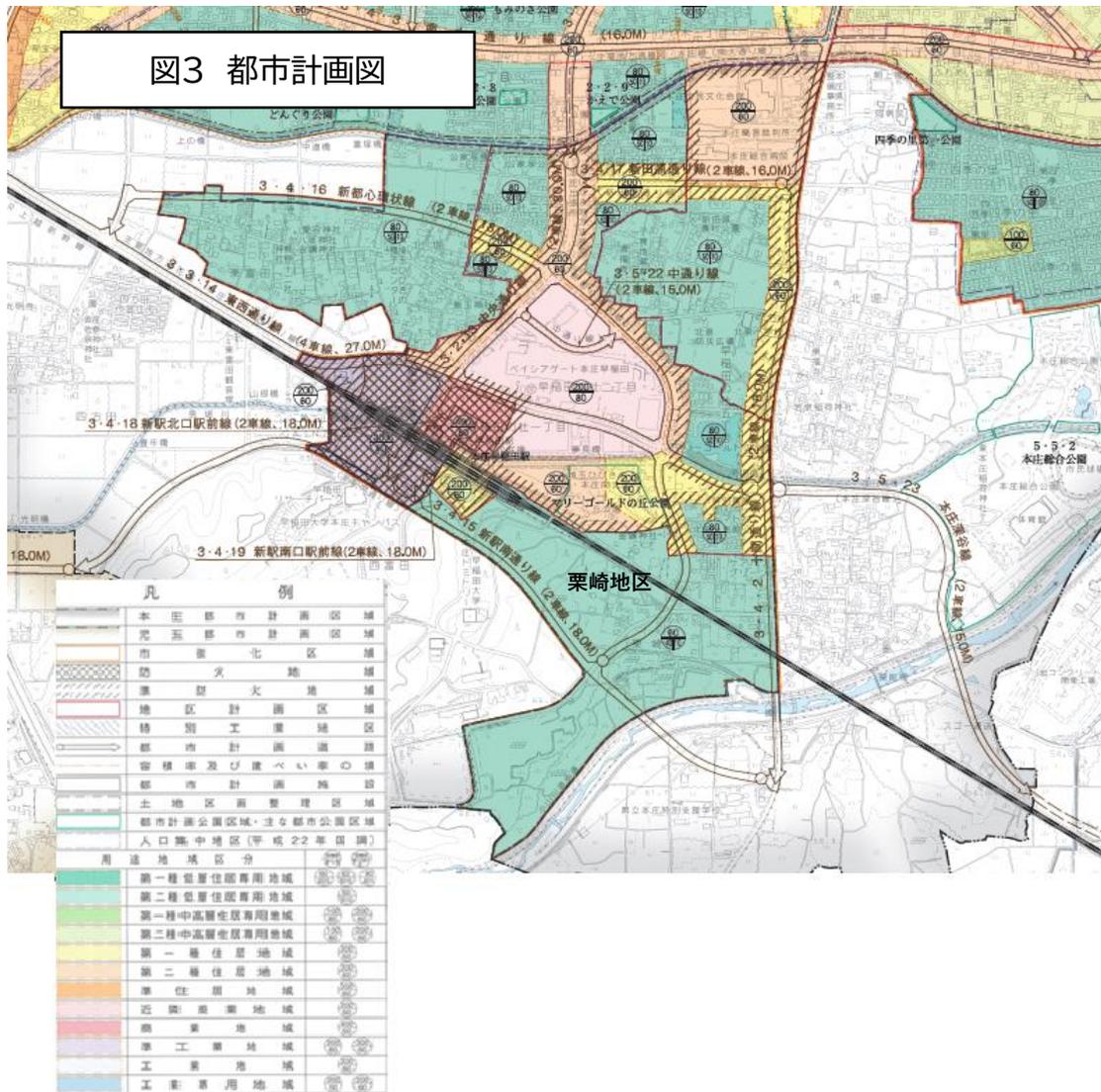


▲栗崎地区南側の太陽光発電施設

○都市計画の状況

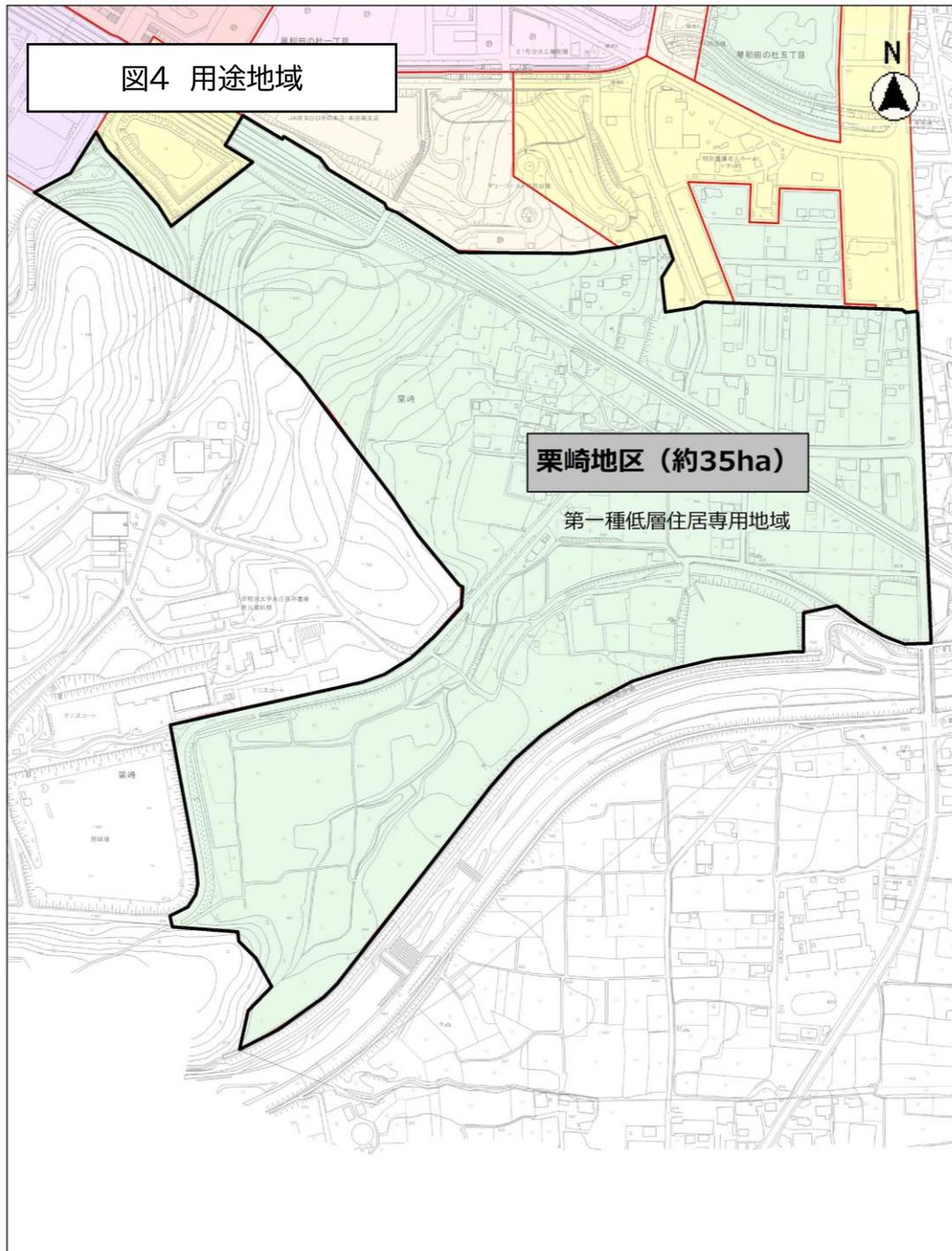
・都市計画道路

都市計画道路は、3・4・2十間通り線(幅員18m)、3・4・15新駅南通り線(幅員18m)、3・4・16新都心環状線(幅員18m)が決定されています。



・用途地域

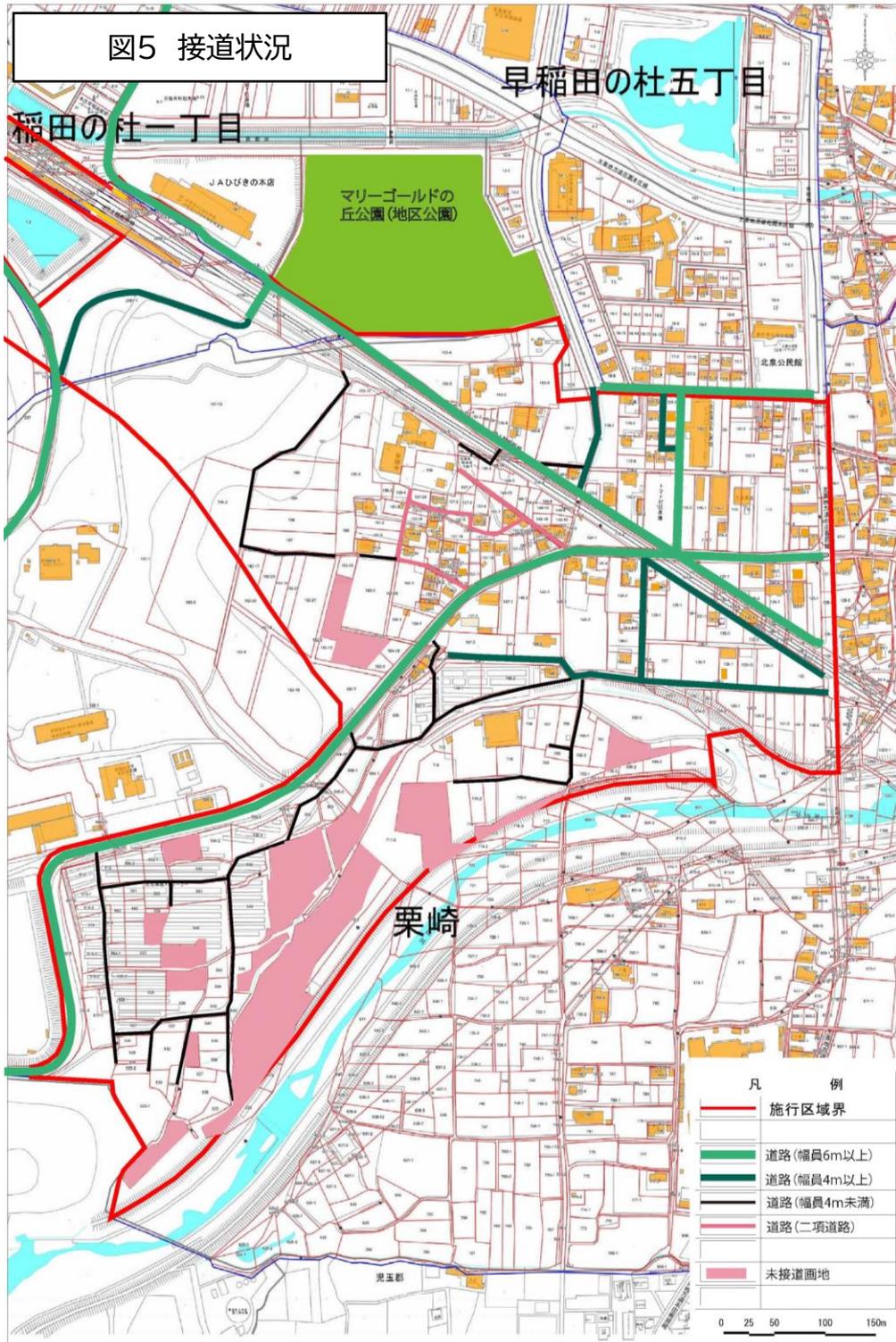
現在、当地区は土地区画整理事業により整備する地区に位置付けられているため、個別の土地利用が進行しないように最も厳しい第一種低層住居専用地域(建ぺい率 40%、容積率 60%、最高高さ 10m)に指定されています。



※用途地域面積(約 35ha)と土地区画整理事業施行区域面積(約 36ha)には面積差がありますが、これは土地区画整理事業施行区域面積に新幹線の線路敷面積(約 1ha)が含まれているためです。

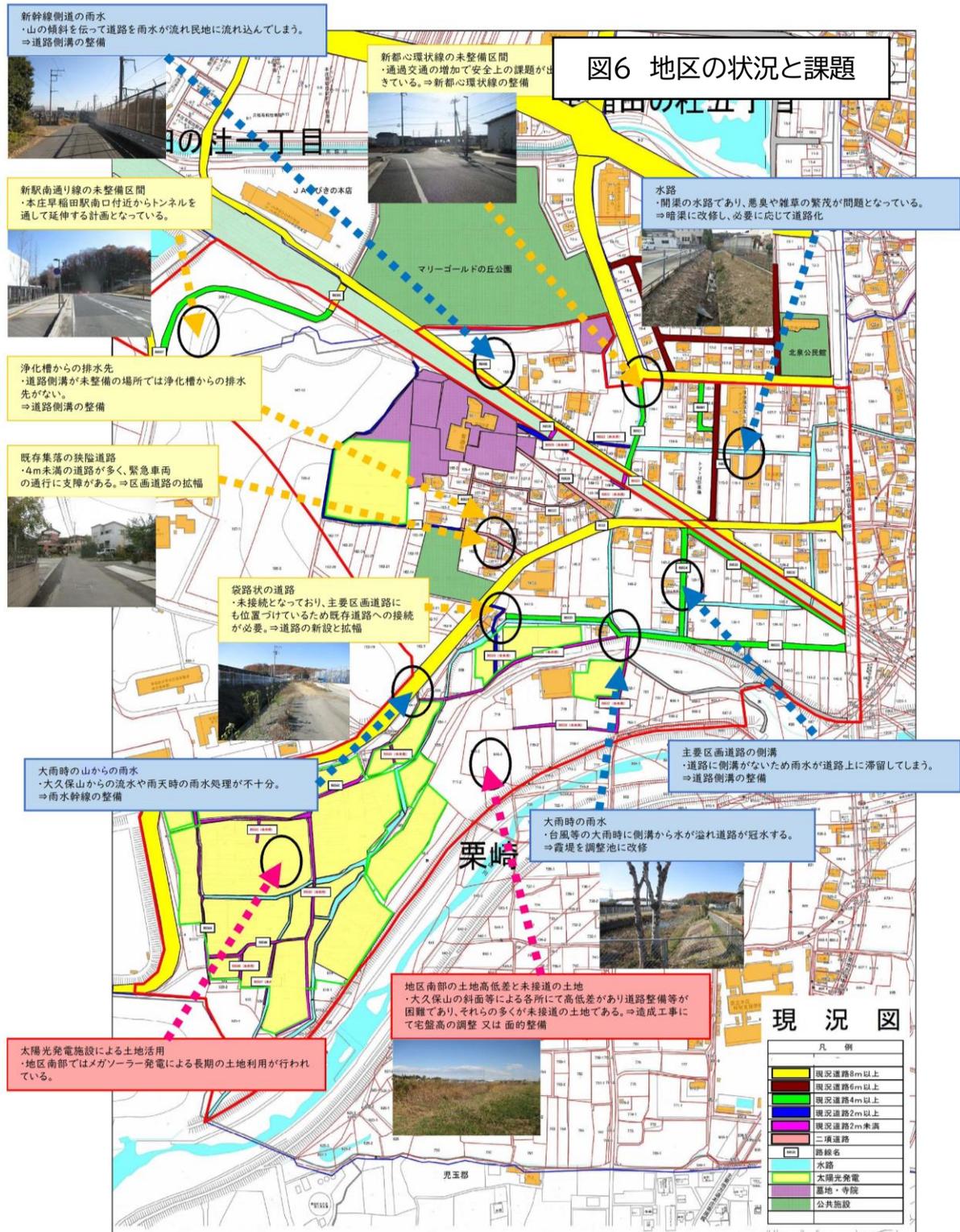
○接道状況

本地区南側の都市的未利用地が広がる地域には、未接道の宅地(所有者が同一の場合は一つの宅地とみなして未接道を判定、墓地等を除く)が多く分布しています。



○その他、地区の状況や課題など

本地区は早稲田リサーチパーク地区に隣接し、地区西側は貴重な立体的自然景観を提供している大久保山にも接しています。また、南側には小山川が隣接して流れており、これに付随する水路が多く立地しています。このような地形的状況から、土地の起伏が多く見受けられ、これら高低差の解消を図っていくことがまちづくりのうえでも大きな課題となっています。



2. 公共施設の整備状況

○道路の状況

9ページの図8の示すとおり、地区内を東西に通っている道路(路線1)と新幹線北側の側道(路線2)が本地区の骨格をなす道路となっており、地区内外の道路ネットワークは一定の水準で整備されています。そのほかの道路は幅員4m以下の道路が多く、特に従前からの集落地や地区の南部では道路環境の改善が必要です。

(南北共通)

・都市計画道路新都心環状線(市道第8521号線)と新駅南通り線が計画されています。

(地区北部)

・隣接する本庄早稲田駅周辺土地区画整理事業は、本地区の道路ネットワークと整合をとって整備されていますが、以下の状況があります。

◎地区西側の久保山沿いの集落地は古くからの住宅が多く、それぞれの住宅に面している生活道路については、建築基準法第42条第2項に定められている道路(以下「2項道路」という。)や幅員が4m未満の道路が多くみられます。

◎土地区画整理事業が完了している本庄早稲田駅周辺地区や、隣接自治体の集落と道路ネットワークが連携しているため、通過交通が入りやすい状況となっています。

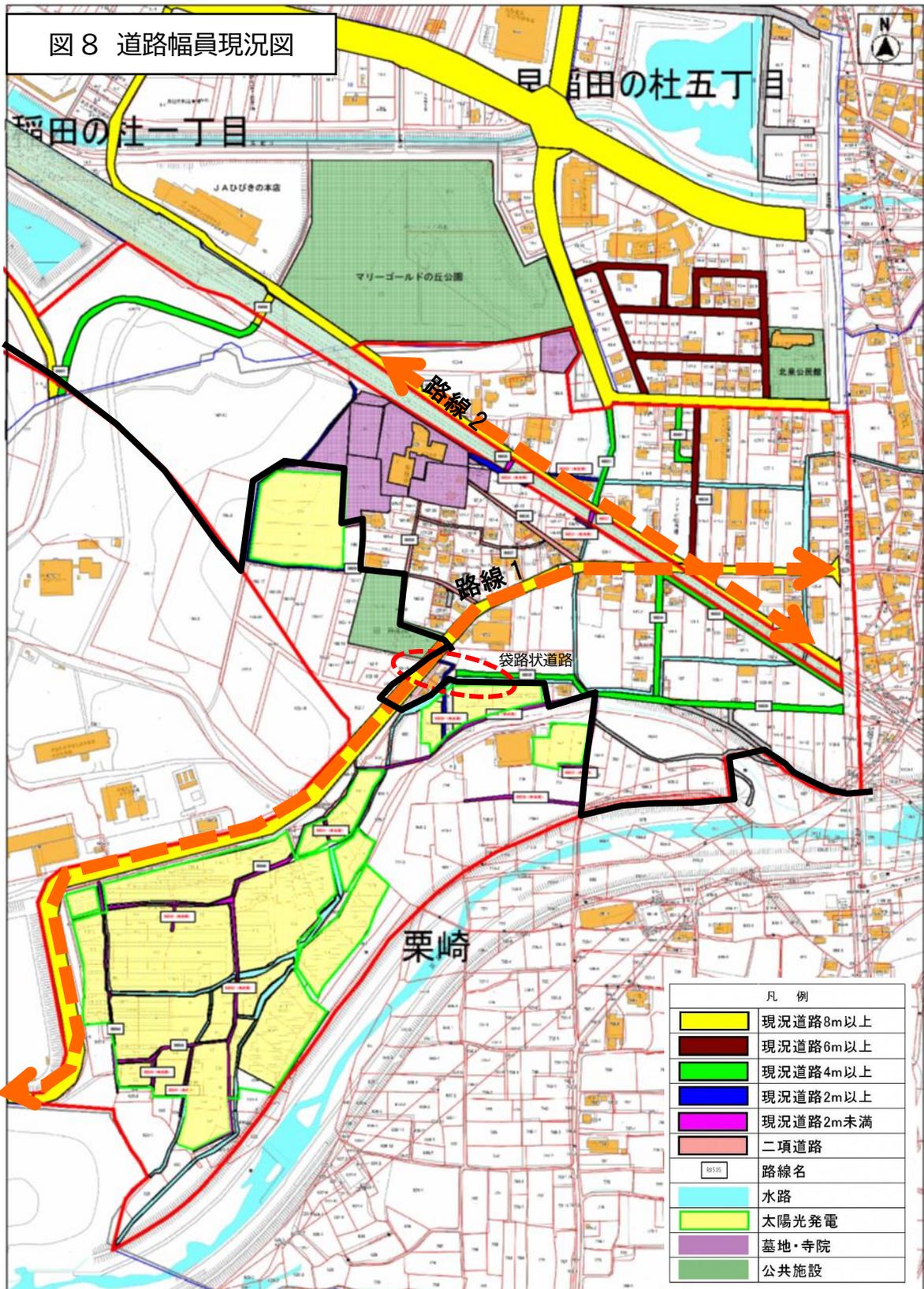
◎終端部が行き止まりとなっている袋路状の道路が1か所あります。

(地区南部)

・太陽光発電施設や農地として利用されている地区南部については、幅員2m未満の道路が多く、宅地への接道や通行等に係る道路環境に課題があります。

・道路の多くが建築基準法外の道路(いわゆる2項外道路)であり、その終端部が行き止まりとなっている袋路状の道路があります。



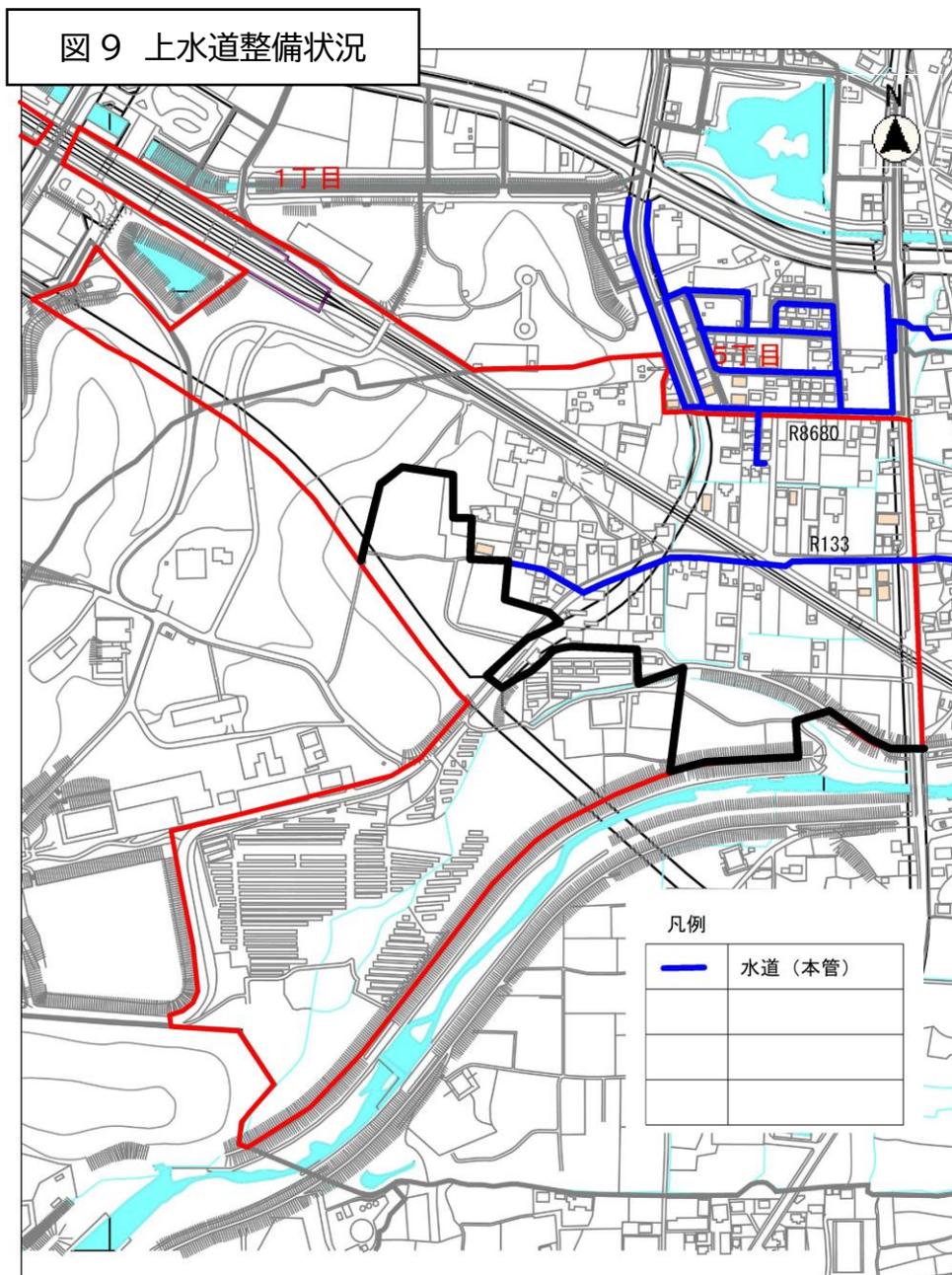


○水路

3ページの図2が示すように、地区を横断する形で水路が整備されています。これらの水路については、農業用水や雨水、雑排水の排水先として利用されており、今後の開発や道路整備等にあわせて位置、形状、形態等を関係機関と協議・調整することが必要となっています。

○上水道

上水道の整備状況については、図9が示すように市道第133号線や市道第8680号線のほか、既存集落の一部にて本管が整備されていますが、多くの箇所では上水道が未整備の区域となっています。



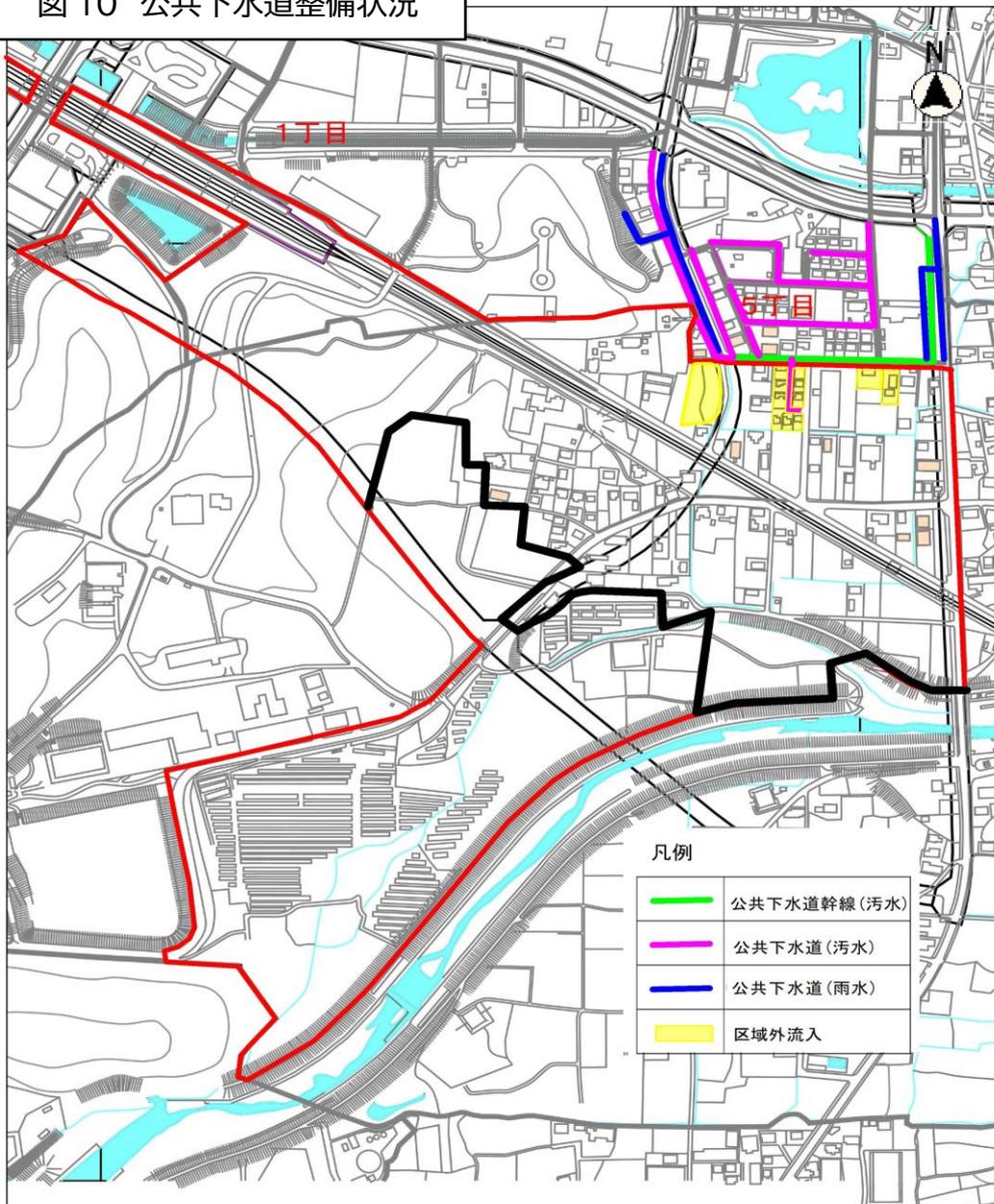
○公共下水道(汚水)

公共下水道の汚水は未整備地域となっています。図 10 が示すように、地区の一部で区域外流入として利用されています。

○公共下水道(雨水)

公共下水道の雨水については、地区北部の一部で雨水幹線を主とした対策が行われているものの、それ以外では既存の水路が排水先としても活用されているに留まり、十分な容量は満たしていません。また、本地区の水路はその多くが柵渠であることから、悪臭や雑草の繁茂が問題となっています。

図 10 公共下水道整備状況



○公園・広場

地区内には都市公園等の公園は整備されていませんが、地区西側に寺の境内地が位置しているほか、中央部には公共用地が立地しています。また、地区の北西側には本庄早稲田駅周辺土地区画整理事業等で整備された公園や緑地が多く整備されており、当地区はこれらの公園等に隣接していることから公園誘致距離圏内に含まれています。

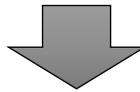
3. 土地区画整理事業の実施可能性の検討

土地区画整理事業に代わるまちづくり計画の方針として埼玉県が作成した「長期未着手土地区画整理事業区域に係る市街地整備指針」(以下「指針」という。)に示されている整備水準に基づき、現在の公共施設の整備状況を検証します。

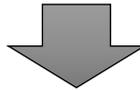
※指針より抜粋

必要な整備水準

	必要な整備水準
既成市街地	表1「最低限の整備水準」
新市街地(線引き拡大地域)	表2「望ましい整備水準」



整備完了水準が満たされていない項目がある。



基盤整備を必要とする。(土地区画整理事業又はその他の整備手法)

栗崎地区(北部)については、元々市街化調整区域だった区域を新たに市街化区域に編入しているため新市街地に該当します。このため、次の表1並びに表2に示される整備水準が求められます。

【表1:最低限の整備水準】

項目	整備完了水準	運用の考え方
①避難場所へのアクセス道路の整備(幅員6m以上の道路)	100%	全ての宅地が幅員6m以上の道路(1次接続道路)を通して、地域防災計画に指定された避難場所や避難所まで概ね1kmの行程で到達できる状況にあること。
②消防活動困難区域の解消	100%	未着手区域全域が、消防活動が可能な幅員6m以上の道路から140m以内に入ること。 なお、当該道路は原則として通り抜け可能であること。
③広場の確保	未着手区域面積の3%以上	・未着手区域周辺の避難場所となりうる公園、緑地、境内地又は校庭等を広場と見なせる。(都市空間として担保されているもの) ・それらの広場は、その面積に応じて公園の誘致距離を考慮できるものとし、誘致距離内

		<p>の面積を未着手面積から控除することができる。</p> <p>街区公園(標準 2,500 m²)誘致距離 250m 近隣公園(標準 2.0ha)誘致距離 500m 地区公園(標準 4.0ha)誘致距離 1.0km</p> <p>・未着手区域内に生産緑地がある場合は、区域面積から生産緑地の面積を控除できる。</p>
④未接道宅地の解消	100%	<p>所有者が同一の場合、生産緑地、墓地等は除く。(幅員 4m以上の道路に間口 2m以上接している宅地の比率)</p> <p>建物が建築できる接道条件とすること。</p>
⑤都市計画道路の整備	100%	<p>関係機関と具体的な調整がなされ整備方針が明確であること。</p>

【表2：望ましい整備水準】

項目	整備完了水準	運用の考え方
①道路の隅切りの設置	交差又は屈曲部に隅切りが設けられていること	<p>①「都市計画法に基づく開発許可制度の解説」(埼玉県都市整備部都市計画課)などの開発の技術基準に基づくこと。</p> <p>②道路構造令等に基づくこと。</p>
②道路の幅員の確保	工業系・商業系用途地域の場合、道路は原則として6m以上が確保されていること	
③袋路状道路の解消	通り抜け可能な道路であること	<p>開発の技術基準に基づく場合はこの限りではない。</p>
④公園・緑地の整備	未着手区域面積の3%以上	<p>①未着手区域の大部分が工業専用地域である場合はこの限りでない。</p> <p>②率の算定にあたっては、未着手区域周辺の既存公園(整備確実と見込まれるものも含む。)の誘致距離内の面積を未着手面積から控除することができる。</p> <p>③地区計画の地区施設や公開空地等により整備される同等のオープンスペースや地域住民に開放されている既存の児童遊園等も公園面積に算入できる。</p>

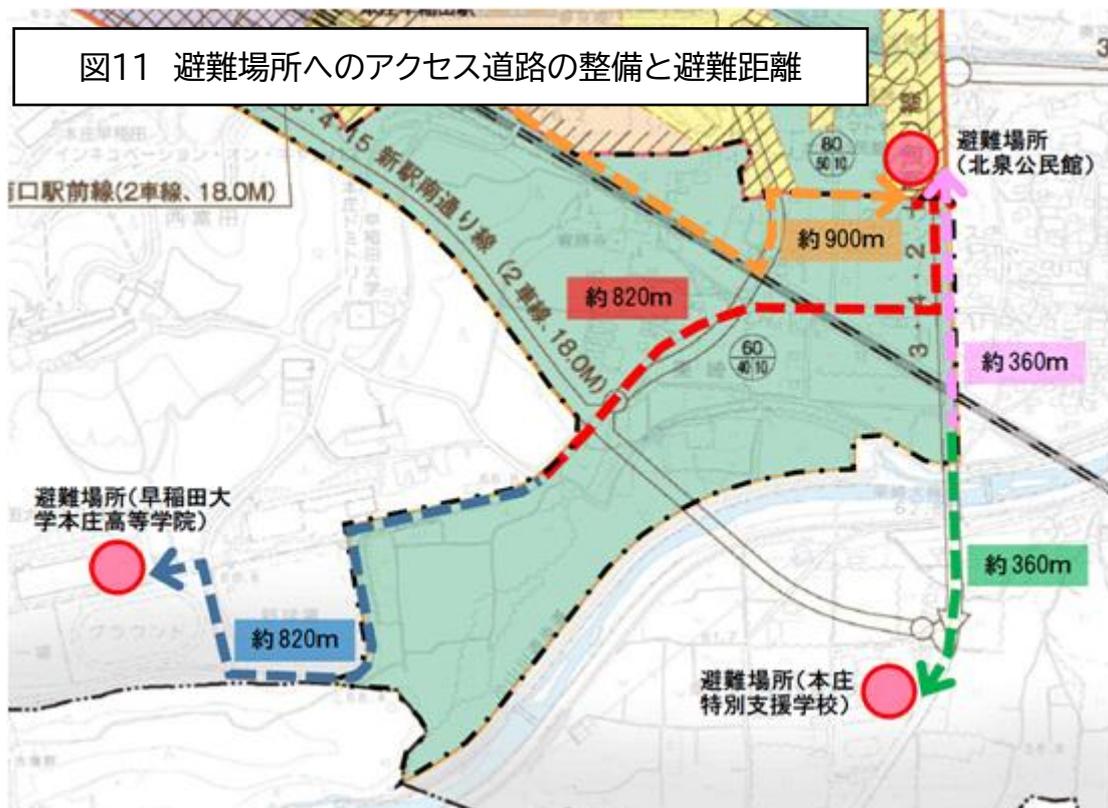
【最低限の整備水準】

①避難場所へのアクセス道路の整備(幅員 6m 以上の道路) ⇒ 判定「○」

※全ての宅地が、幅員 6m 以上の道路を通して、避難場所や避難所までおおむね1kmの行程で到達できる状況にあること。

⇒当地区の状況

本地区では、避難場所・避難所として北泉公民館、早稲田大学本庄高等学院、本庄特別支援学校が指定されています。図11 に示すように地区内のいずれの場所からもおおむね幅員 6m 以上の道路を通して1km以内の行程で「避難場所」へアクセスできることから、整備完了水準は 100%となっています。



②消防活動困難区域の解消 ⇒ 判定「△」

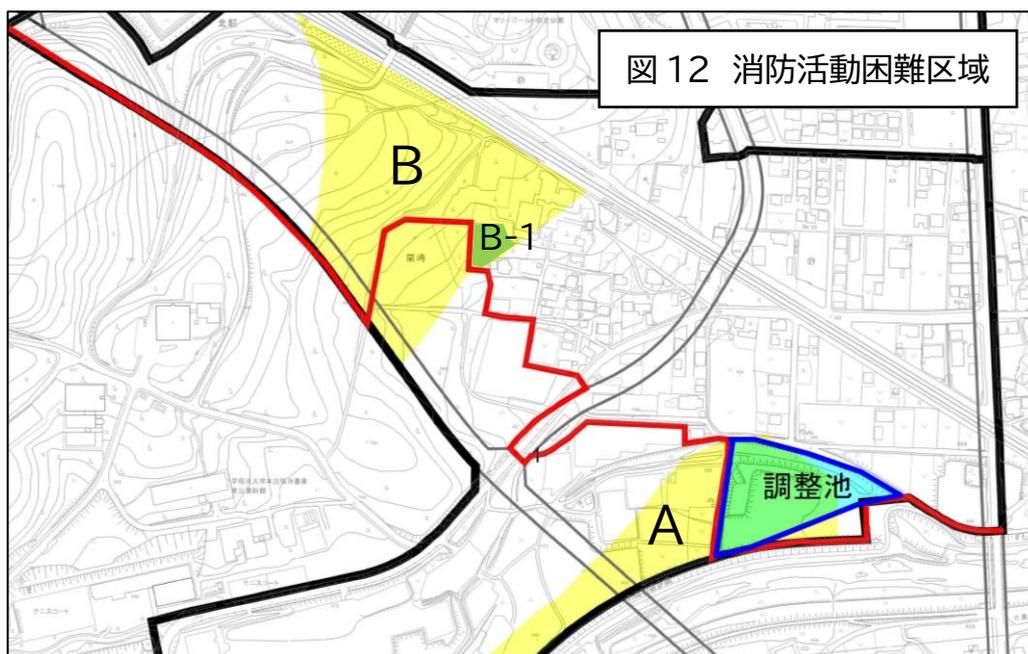
※区域全域が、消防活動が可能な幅員6m以上の道路から140m以内に入ること。

⇒当地区の状況

16 ページの図 12 に示すように、小山川沿いの一部(A)と新幹線と新駅南通り線の間となる一部(B)に消防活動困難区域が存在していますが、本計画で対象とする(A)については雨水対策を目的とした調整池の予定地となっており、調整池を整備することで該当箇所としての位置づけから除かれます。また、それ以外の部分については、本計画の区域に入っていないため、今後南側の地域を検討する際に解消方針を明示することになります。

また、(B)については大部分が早稲田大学所有の文化財を含んだ緑地や墓地となっており、

今後の宅地化を想定していない部分であることから解消の必要はありません。(B)の東側の一部(B-1)については、都市計画道路の整備により将来的に解消が図られることとなりますが、都市計画道路整備以前に B-1 エリアで火災が発生した際は、対象エリアの南東に水槽付き消防ポンプ自動車を配置した上で、直近の水利に配置した消防ポンプ自動車が水槽付き消防ポンプ自動車に対し中継送水を行います。中継送水を受けた水槽付き消防ポンプ自動車はホースカーによりホースを延長し、火点包囲体形を構築する手法で消火活動を行うことを地元消防である児玉郡市広域消防本部に確認をとっています。

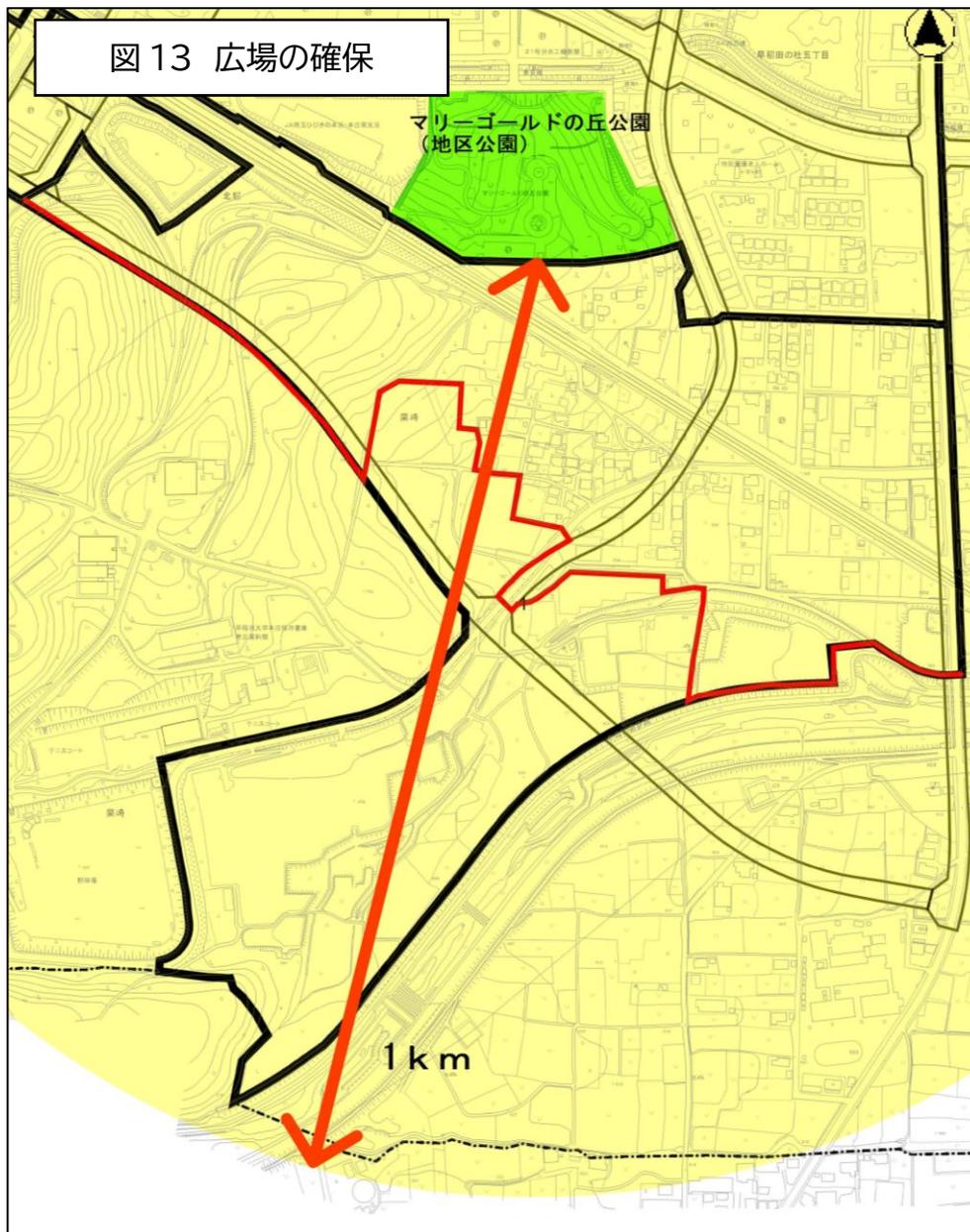


③広場の確保 ⇒ 判定「○」

※地区内に、地区面積の 3%以上の広場(公園、緑地、境内地又は校庭)が確保されていること。ただし、周辺地区の広場は、その面積に応じて誘致距離を考慮できるものとし、その面積を未着手面積から控除することができる。

⇒当地区の状況

図 13 に示すように、隣接する本庄早稲田駅周辺土地区画整理事業地内にある地区公園からの誘致圏(1km)に本地区全域が含まれることから、未着手面積の3%以上が確保できるので整備完了済みです。



④未接道宅地の解消 ⇒ 判定「○」

※所有者が同一の場合、生産緑地、墓地等は除く。

⇒当地区の状況

本計画で対象となる栗崎地区の北側では未接道の宅地はありません。

ただし、引き続き土地区画整理事業を検討する地区南部については、現在太陽光発電施設として利用している土地を中心に接道のない未接道宅地が多く見受けられることから、この解消が必要となります。

⑤都市計画道路の整備 ⇒ 判定「○」

※関係機関と具体的な調整がなされ整備方針が明確であること。

⇒当地区の状況

地区内には都市計画道路新都心環状線と新駅南通り線が計画されています。

新都心環状線については、地区の北側の土地区画整理事業による施行済み箇所との接続部分が幅員減少等により安全性の観点から問題を抱えていることから、当計画の策定と平行して事業の着手を予定しています。新駅南通り線については、本庄早稲田駅南口に隣接する部分から延伸する道路のネットワークを踏まえ、地区の南側のまちづくり手法が確定し事業化となった段階で一体の道路として整備を検討します。

【望ましい整備水準】

①道路の隅切りの設置 ⇒ 判定「×」

※「都市計画法に基づく開発許可制度の解説(埼玉県都市計画課)」などの開発の基準や道路構造令に基づいて、交差部又は屈曲部に隅切りが設置されていること。

⇒当地区の状況

隅切りが未整備となっている箇所が1箇所あります。ただし、栗崎地区(北部)地域整備計画で計画した道路整備事業により、市道第8526号線が整備されることで解消されます。



②道路の幅員の確保 ⇒ 判定「－」

※工業系・商業系用途地域の場合、道路は原則として幅員 6m 以上が確保されていること。

⇒当地区の状況

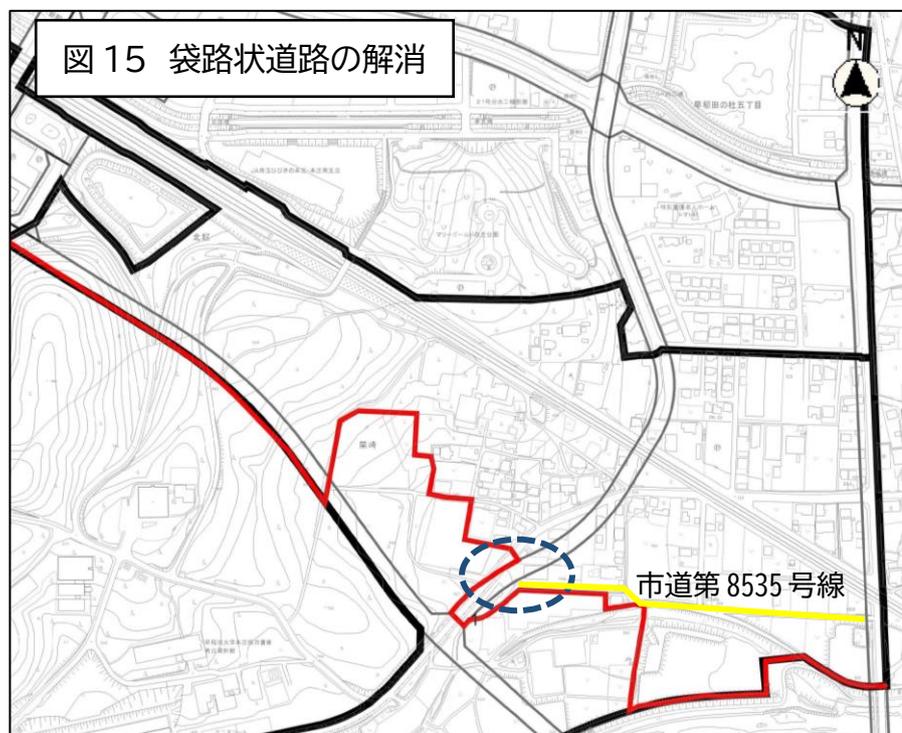
工業系・商業系用途地域は無いため、整備水準の対象外です。

③袋路状道路の解消 ⇒ 判定「×」

※通り抜け可能な道路であること。ただし、開発の技術基準に基づくものは除く。

⇒当地区の状況

図 15 に示すように、袋路状道路が 1 路線あります。ただし、栗崎地区(北部)地域整備計画で計画した道路整備事業により、市道第 8535 号線が整備されることで解消されます。

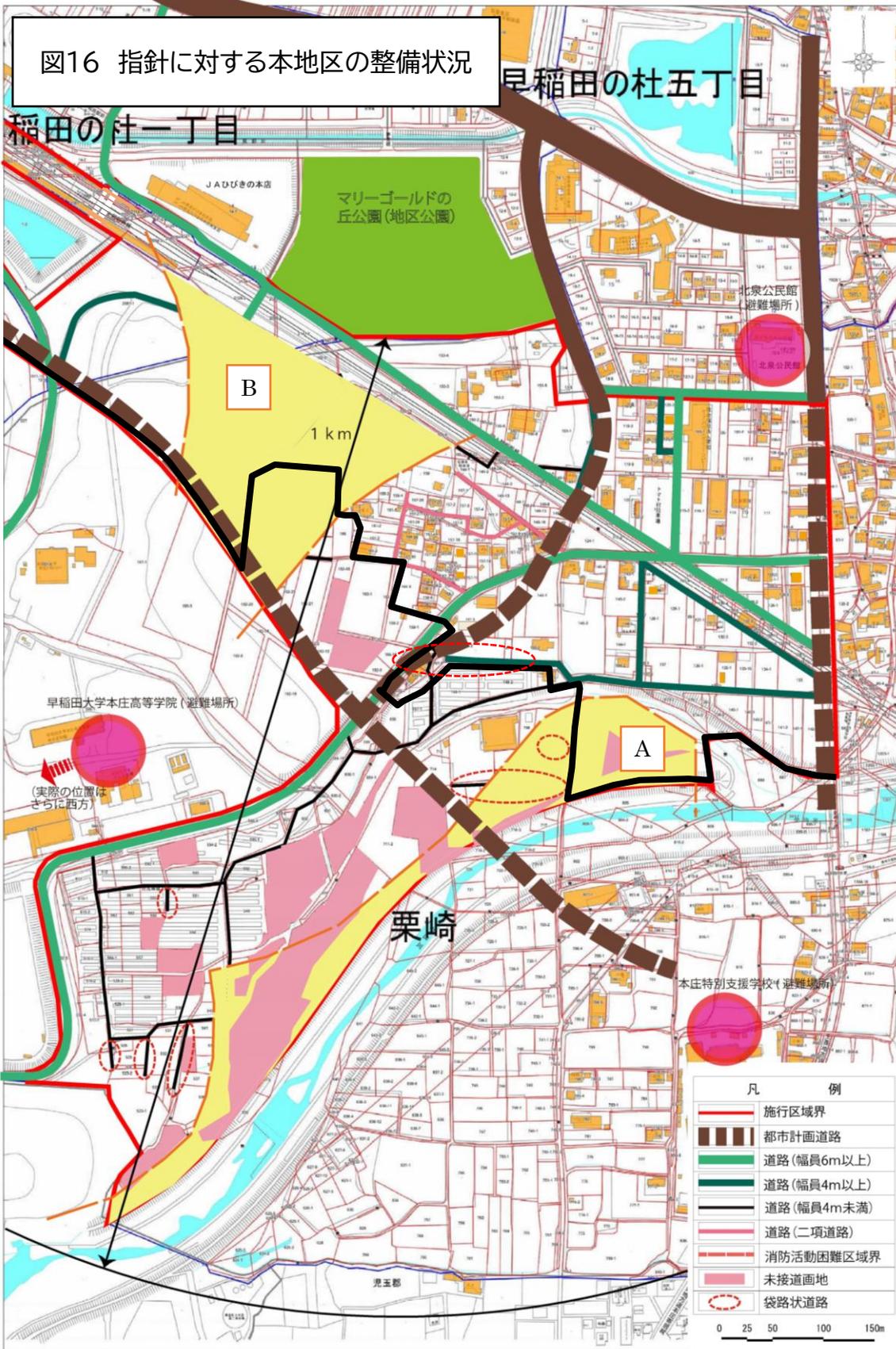


④公園・緑地の整備 ⇒ 判定「○」

※地区内に、地区面積の 3%以上の公園、緑地が確保されていること。ただし、周辺地区の公園、緑地はその面積に応じて誘致距離を考慮できるものとし、その面積を未着手面積から控除することができる。地区計画の地区施設や公開空地等により整備される同等のオープンスペース、地域住民に開放されている既存の児童遊園等も公園面積に参入可能である。

⇒当地区の状況

17 ページの図 13 に示すように、本地区は土地区画整理事業にて施行済みの地区公園(誘致圏 1km)からの誘致距離圏内に含まれていることから、整備完了済みとなります。



結果一覧表

		現状	対象箇所数	整備後
最低限の整備水準	①避難場所へのアクセス道路の整備(幅員6m以上の道路)	○		○
	②消防活動困難区域の解消	△		○
	③広場の確保	○		○
	④未接道宅地の解消	○		○
	⑤都市計画道路の整備	○		○
水準望ましい整備	①道路の隅切りの設置	×	1か所	○
	②道路の幅員の確保	-		-
	③袋路状道路の解消	×	1路線	○
	④公園・緑地の整備	○		○

○…基準を満たしている。

△…基準は満たしているが、今後の土地利用を踏まえ対応が必要。

×…基準を満たしていない箇所がある。 -…対象外

【結果(都市基盤整備の必要性の検討)】

本地区の現状としては、地区の全体を通して既存道路によるネットワークは形成されており、都市的利用としても地区の北側では既存の集落や新たな市街地形成により一定の住環境が保たれています。しかしながら、指針の求める水準を満たしていない事項の対応や更なる宅地化を促進するための整備が必要です。

このような現状の中、本地区のまちづくりを検討するにあたり、本来であれば土地区画整理事業により地区全体の基盤整備を行う地区ですが、南北で大きく異なる本地区の地域特性や土地利用状況を踏まえ、南北それぞれの地区で異なるまちづくり手法を検討していきます。

土地利用状況などから南北を分ける境界線を設定し、地区北部については、これまで検証してきたように道路基盤や公園、広場等にわたる指針の整備水準を概ね満たしていることから、土地区画整理事業を実施しても採算性が取れず整備効果も低いと考えられます。また、地権者を対象として実施したワークショップやアンケート等による意向調査でも土地区画整理事業を望まない意見が多数あったことから、指針が求める整備水準を満たす整備手法として、地域整備計画の策定を経て、地区計画を取り入れたまちづくりとして、現在の集落環境を維持しながら道路事業や公共下水道事業といった個別の事業によりまちづくりを進めることが望ましいと判断しました。

一方、地区南部については既存の道路や水道といったインフラの脆弱性、多数の未接道宅地の存在、高低差のある地形、太陽光発電施設による長期に渡る土地活用の状況などの理由から、それら課題の解消を含め地域整備計画や地区計画によるまちづくりは実現が困難であると推測されることから、引き続き土地区画整理事業を基本としたまちづくりの検討を行っていきます。

Ⅲ. 整備目標

栗崎地区北部にて土地区画整理事業以外の手法による整備を進めるに当たり、その実効性を高めるために、「地域整備計画」を策定します。

1. 上位計画の位置づけ

◇本庄市総合振興計画 後期基本計画(令和5年3月)

本庄市総合振興計画は、本市における最上位計画と位置づけられ、本庄市の将来像を「あなたと活かす みんなで育む 歴史と教育のまち 本庄～世のため、後のため～」と定めています。

本庄早稲田の杜地区では、一部の土地区画整理事業が完了し、都市基盤の整った良好な市街地が形成されています。地域整備計画が策定されていない地区(栗崎地区)については、その策定等に向け、まちづくり協議会や関係住民とともに協議を進めていきます。

◇都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(平成29年1月)

市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針として、長期間にわたり実施されていない市街地開発事業については、防災に配慮した安心・安全なまちづくりに係る検証を行い、必要に応じて適切な見直しを行うとしています。

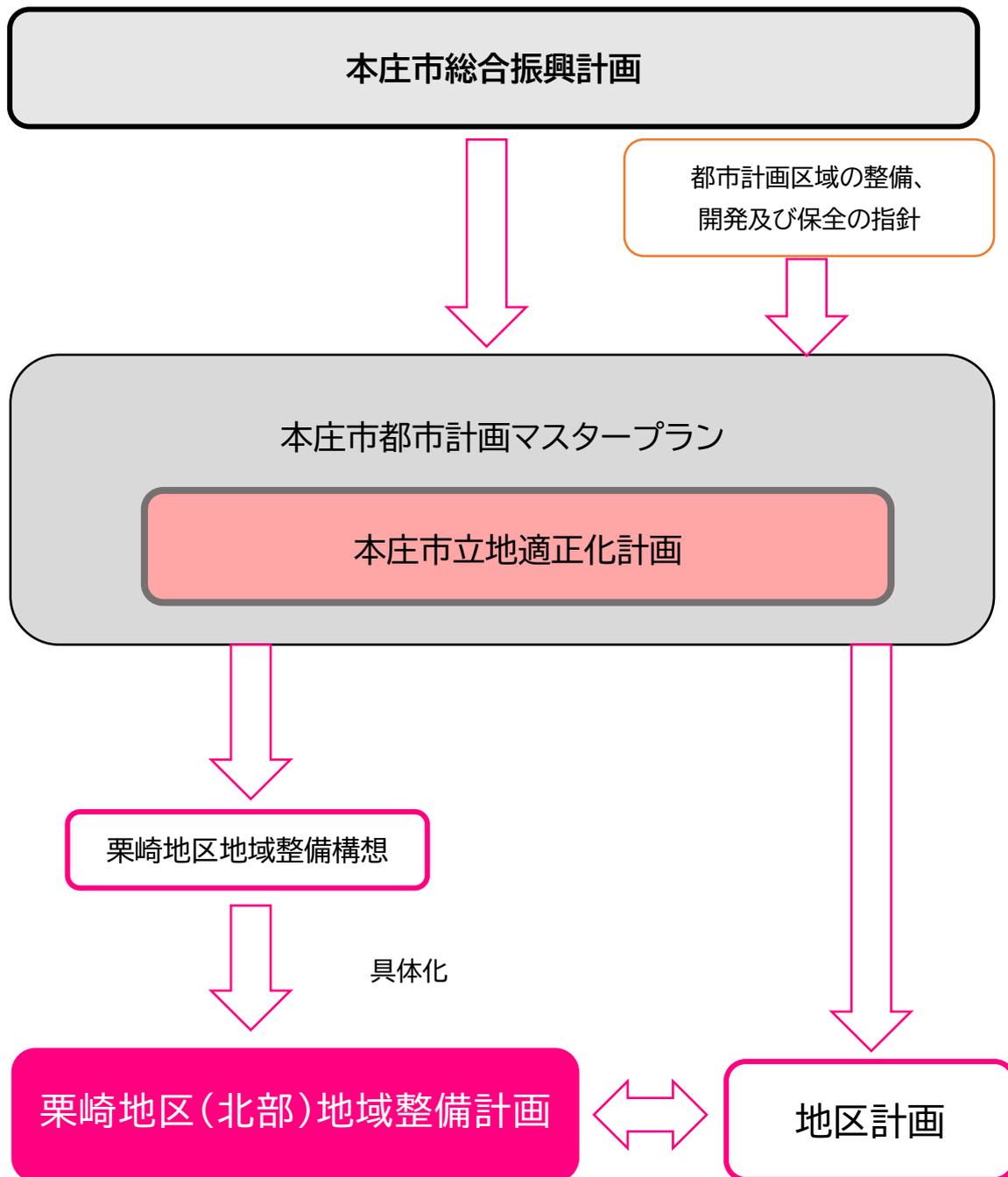
◇本庄市都市計画マスタープラン(令和5年3月改定)

本庄市都市計画マスタープランでは、3つの駅(本庄駅・本庄早稲田駅・児玉駅)周辺において、都市機能の充実により拠点形成を進めるとともに、拠点相互の連携・機能補完のための都市軸を充実させ、「拠点連携を基本とした集約型都市機能」の強化を目指しています。

◇本庄市立地適正化計画(令和5年3月改定)

本市では、本庄市都市計画マスタープランで掲げる集約型都市構造を構築し、持続可能な都市を実現することを目的として、「まちなか再生」を重点方針とした本庄市立地適正化計画を策定しました。

計画の基本方針の一つとして、本庄早稲田駅周辺では、「新しい魅力と活力あるまちの創造」を掲げ、今後さらなる人口増加が予想されることから、子育てしやすいまちを目指すとともに、高齢化の進展を見据え、高齢者が健康に暮らし続けられるまちとして、健康寿命を支える機能の維持・誘導を図るとしています。



関連する都市計画(用途地域、防火・準防火地域)

2. 基本方針(栗崎地区(北部))

◎基本方針

道路、広場・公園、防災等の状況から挙げた整備課題を踏まえ、当地区の将来整備構想の基本方針を設定します。

栗崎地区の北側では、概ね低層の住宅環境が形成されているため、現在、都市計画決定されている土地区画整理事業を変更し、地区計画により規律のある土地利用や建築物等の誘導を図っていきます。

それぞれの基本方針は以下のとおりです。

○土地利用

栗崎地区の北側については、主に低層でまとまった集落地によって構成されており、不足している都市基盤の整備を行いながら、基本的には現在の環境を維持していくことが望まれます。そのため、地区計画で最低敷地面積を制限することにより宅地の細分化を防ぎ、良好な住環境の形成と防災性の向上を図ります。

○道路

<都市計画道路>

- ・都市計画道路新都心環状線(市道第 8521 号線)は、地区北側の土地区画整理事業による施行済み箇所との接続部分が幅員減少していること、道路未整備に伴い地区外からの通過交通が周辺的生活道路へ流入している等、安全性の面から問題を抱えています。これらを解消するため、まずは新幹線北側部分については幅員 18m で整備を進め、新幹線高架下から南側については市道第133号線に接続させるよう暫定整備することにより歩行者と車両の安全性確保を実現します。なお、暫定整備から本整備への切り替えについては、今後検討を進める栗崎地区南側の土地区画整理事業等における土地利用方針確定に伴い整備します。
- ・都市計画道路新駅南通り線については、地区西側の土地区画整理事業施行済み箇所より幅員18mで整備を計画していますが、関連する都市計画道路との一体の道路ネットワークとして捉え、延伸先となる栗崎地区南側の土地区画整理事業等の動向を注視しながら整備します。

<主要区画道路>

- ・消防活動困難区域の解消や栗崎地区南側との都市の連たん性実現を確保するため、区画道路のうち地区を東西に横断する市道第 8535 号線と南北に縦断する市道第 8534 号線を主要な区画道路として位置づけ、幅員6mを基本とし新設や拡幅整備を行います。
- ・既に地区内の主要区画道路として利用されている新幹線側道の市道第8498号線と市道第8532号線については、現状の幅員を活かしながら側溝の整備等を図ります。

<区画道路>

- ・利用者が限定されている生活道路を区画道路と位置づけます。
- ・幅員 4m未満の道路は幅員 5mを基本として拡幅や側溝の整備を進めます。(一部に幅員 4mの路線あり。)
- ・区内を流れる水路については、現状の機能を保全しながら、用水を利用している耕作者の意向や水路に隣接する土地の状況、他の道路との接続状況等を考慮し、必要に応じて幅員 4m以上の区画道路や遊歩道への改修を行います。
- ・2項道路は、「本庄市道路後退用地整備要綱」に基づき、個々の建築行為時等における道路後退によりある程度の用地の確保ができた段階で整備を行います。
- ・建築基準法外の道路(いわゆる2項外道路)については、払い下げを進めます。

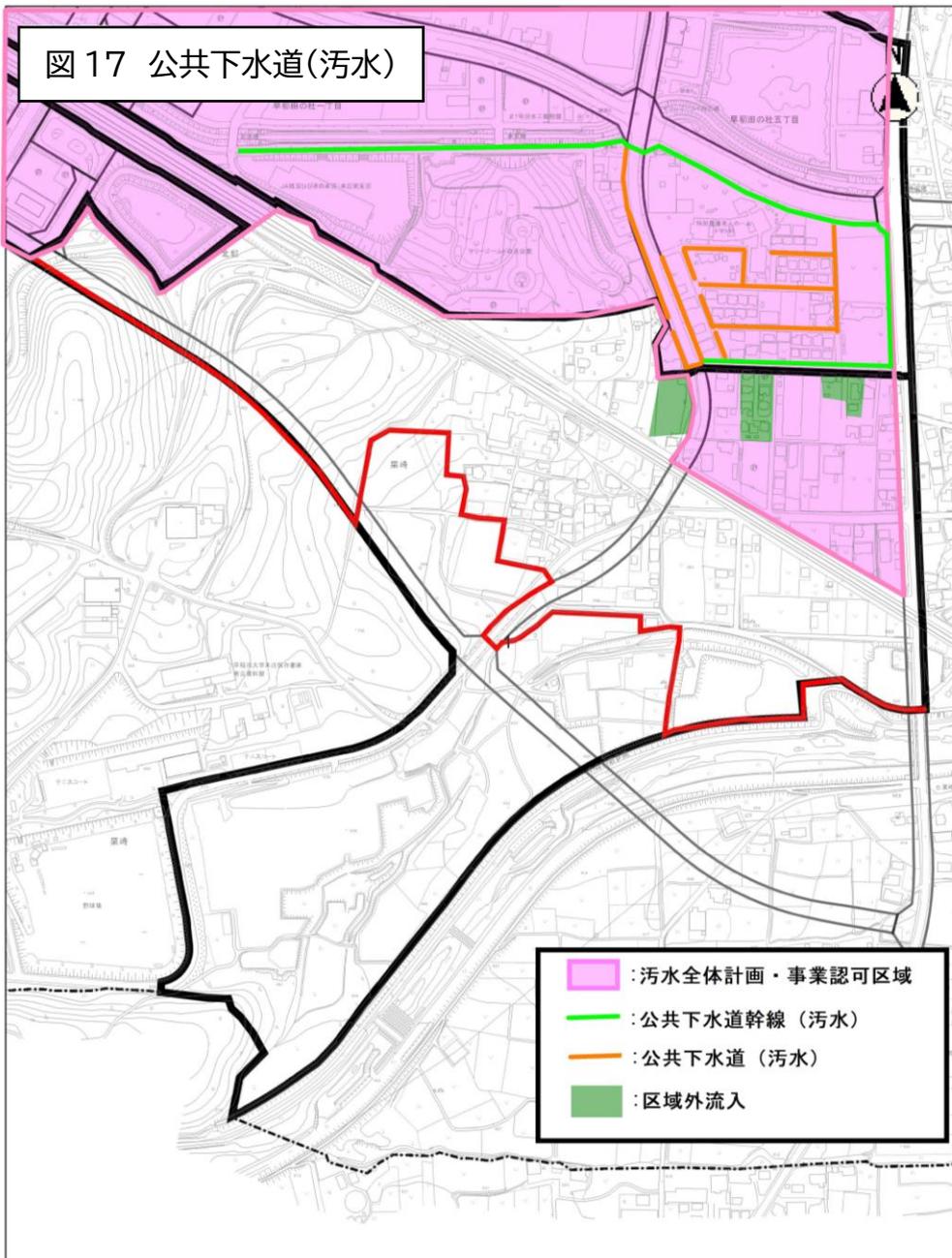
※2項外道路のみに接している宅地については、その宅地の所有者に対して優先的に払い下げを行います。また、道路の敷地内に給水管等の公共物が埋設され、払い下げをしない他の地権者もその公共物を使用している場合については、この条件が解消された段階で払い下げを進めます。

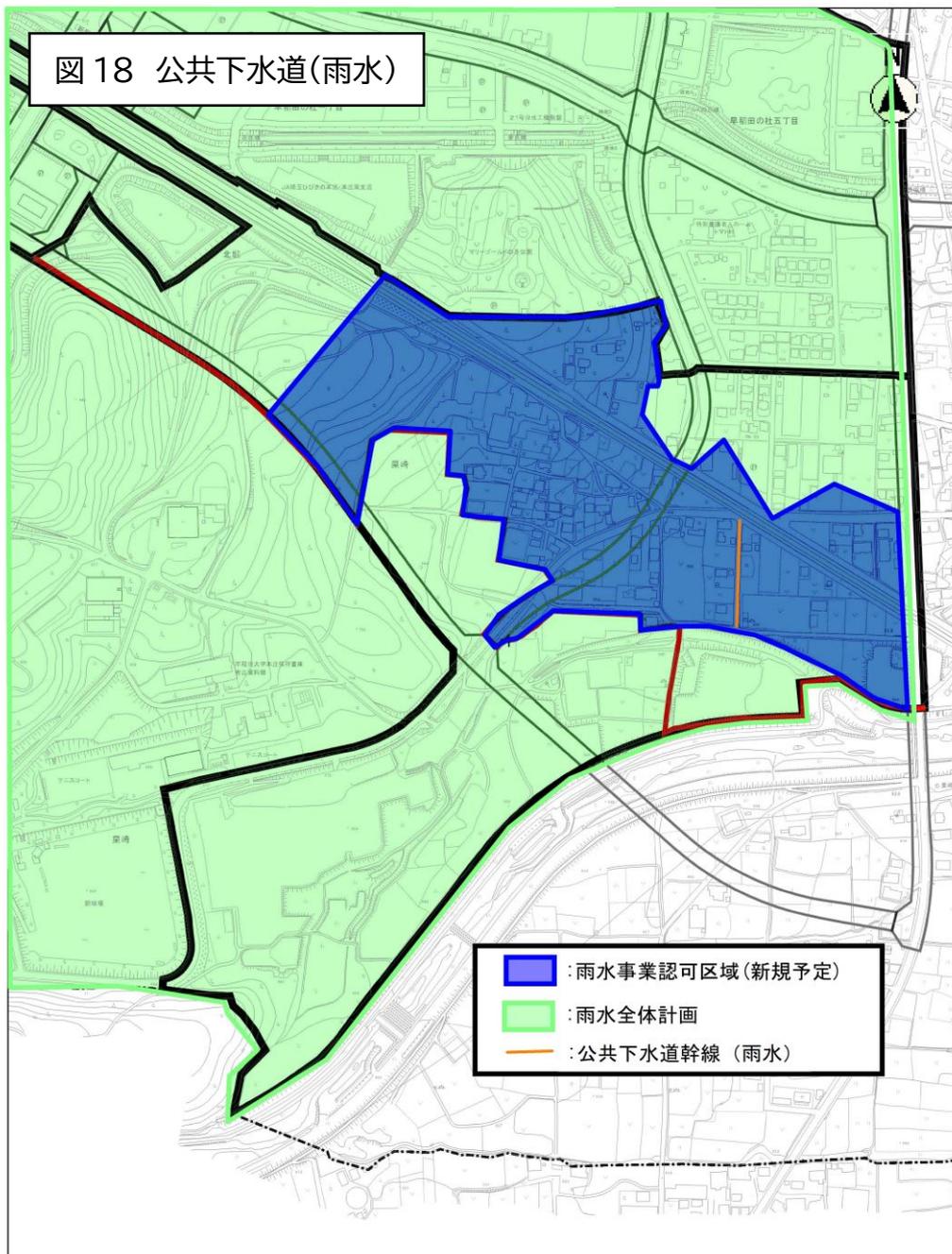
○上水道

- ・栗崎地区の北側については、公共下水道事業や道路事業に合わせて整備を行います。

○公共下水道(汚水・雨水)

- ・栗崎地区の北側のうち、新幹線より北側(※一部対象外あり)については、公共下水道事業計画の認可区域に編入し、公共下水道事業により整備を行います。
- ・公共下水道の計画区域外については、合併処理浄化槽区域と位置づけ、浄化槽からの排水先の確保を行います。
- ・雨水対策では、主要な道路への雨水幹線整備や区画道路における側溝の整備を行うほか、調整池の整備等による対策を図っていきます。



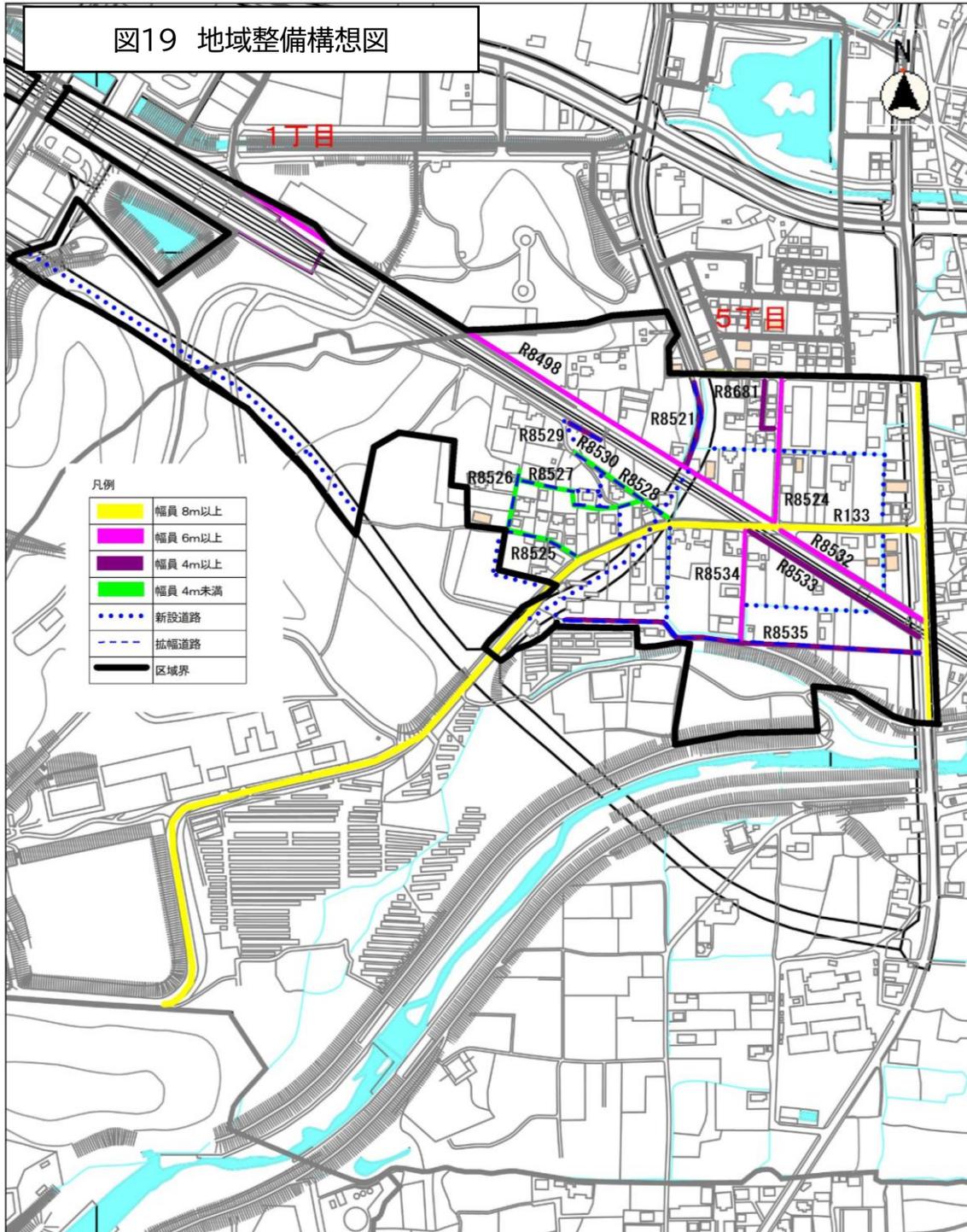


○公園・広場

- ・隣接する地区には、本庄早稲田駅周辺土地区画整理事業で整備されたマリーゴールドの丘公園や緑地などが複数あり、地区内における必要な面積を満たしているため、新たな公園・広場の整備は行いません。

○地域整備構想図

これまでの現況に対する課題や指針に則った基本方針に基づき、栗崎地区(北部)の将来的な整備基本図(地域整備構想図)を以下に示します。この構想図を基本とし、具体的な整備手法等を定め、各事業を進めます。



※区域外の道路については主要道路のみ表示しています。

※新設道路や開発行為等に合わせて整備する道路の位置は確定したものではありません。

IV. 整備方針、整備手法

1. 整備方針、方策

栗崎地区北部では、指針に照らし合わせると図12・14・15にあるとおり、「消防活動困難区域の解消」と「道路の隅切りの設置」、「袋路状道路の解消」が課題となっています。これらの課題を解消するとともに良好な市街地形成を図るため、次のとおり、当地区の整備方針を定めます。

【地区全体の整備方針】

当地区は主に低層でまとまった集落地や隣接する土地区画整理事業と連たんする新興住宅地によって構成されており、基本的にはこれらの環境維持が望まれています。そのため、現在、都市計画決定されている土地区画整理事業を変更し、道路事業や公共下水道事業等の個別事業により必要な都市基盤整備を行うとともに、地区計画を策定し、地区の特性に応じたまちづくりのルールを定めます。

【道路等の整備方針】

都市計画道路や道路ネットワーク上必要な道路については、整備環境が整った段階で市が道路事業として行います。

「都市計画道路」

都市計画道路新都心環状線(幅員18m)は、本庄早稲田駅周辺土地区画整理事業による施行済み箇所との接続部分で幅員が減少していること、道路の未整備に伴い地区外からの通過交通が周辺の生活道路へ流入している等、安全性の面から問題を抱えていることから当計画の策定と平行して事業の着手を予定しています。

※なお、引き続きまちづくりの検討を行っていく栗崎地区(南部)の土地利用方針が確定するまでは、新幹線高架下から市道第133号線に接続する部分までは暫定的な整備とします。

都市計画道路新駅南通り線(幅員18m)については、本庄早稲田駅南口に隣接する部分から延伸する道路のネットワークを踏まえ、栗崎地区(南部)のまちづくり手法や土地利用方針、周辺自治体との道路のつながりを踏まえ事業化となった段階で一体の道路として整備を検討します。

「主要区画道路(幅員6m)」

消防活動困難区域の解消や、一体とした街並みとなる栗崎地区(南部)とのまちづくりの連たん性を鑑み、区画道路の一部を主要区画道路として一部路線を地区施設に位置づけ整備を行います。

また、既に地区内の主要区画道路として利用されている道路については、その機能を維持しつつ必要な改良等を行っていきます。

「区画道路(幅員5m)」

現況が幅員4m未満の道路で、区画道路として位置付けられているものについては、原則幅員5m(一部路線は4m)の道路となるよう段階的に整備を行います。なお、一体的な土地利用として道路が整備される場合や、周辺道路との接道により道路線形が変更になる可能性がある道路については、地区施設から除外しています。

1. 2項道路は、個々の建築行為時における道路後退により用地を確保し整備します。
2. 建築基準法外の道路(いわゆる2項外道路)は、関係地権者への払い下げを進めます。
3. 上述の1及び2の道路に隣接し、ある程度のまとまった空き地がある場合は、一体的な土地利用が開始される時期に適切な道路となるように開発行為者等と協議・調整します。

【水路の改修方針】

区内を流れる水路については、治水や利水といった目的、利用実態等を踏まえ必要に応じて水路機能を保持しながら暗渠や側溝等にし、本地区外も含めた周辺環境などを考慮して区画道路や遊歩道として通行ができるよう改修をします。

【公共下水道(汚水)の整備方針】

下水道(汚水)は、公共下水道事業として道路整備等のスケジュールにあわせて整備を行い、生活環境の向上を図ります。合併処理浄化槽整備区域については、隣接する道路に排水先を確保します。

【公共下水道(雨水)の整備方針】

栗崎地区(北部)の雨水対策については、軸となる幹線道路への雨水幹線の整備のほか、区画道路における側溝等の整備を行っていきます。また、雨水管渠基本設計の結果を基に小山川の霞堤^{かすみでい}付近に雨水調整池の整備を図ります。

以上のように、基本的には市が行う道路事業や公共下水道事業等の個別事業により整備を進めます。

2. 実施計画

前述の「1.整備方針、方策」に則り、道路並びに公共下水道等の整備内容を示します。
 ※補足として、遊歩道、区画道路、公共下水道の整備箇所を36ページの図23に再記載しています。

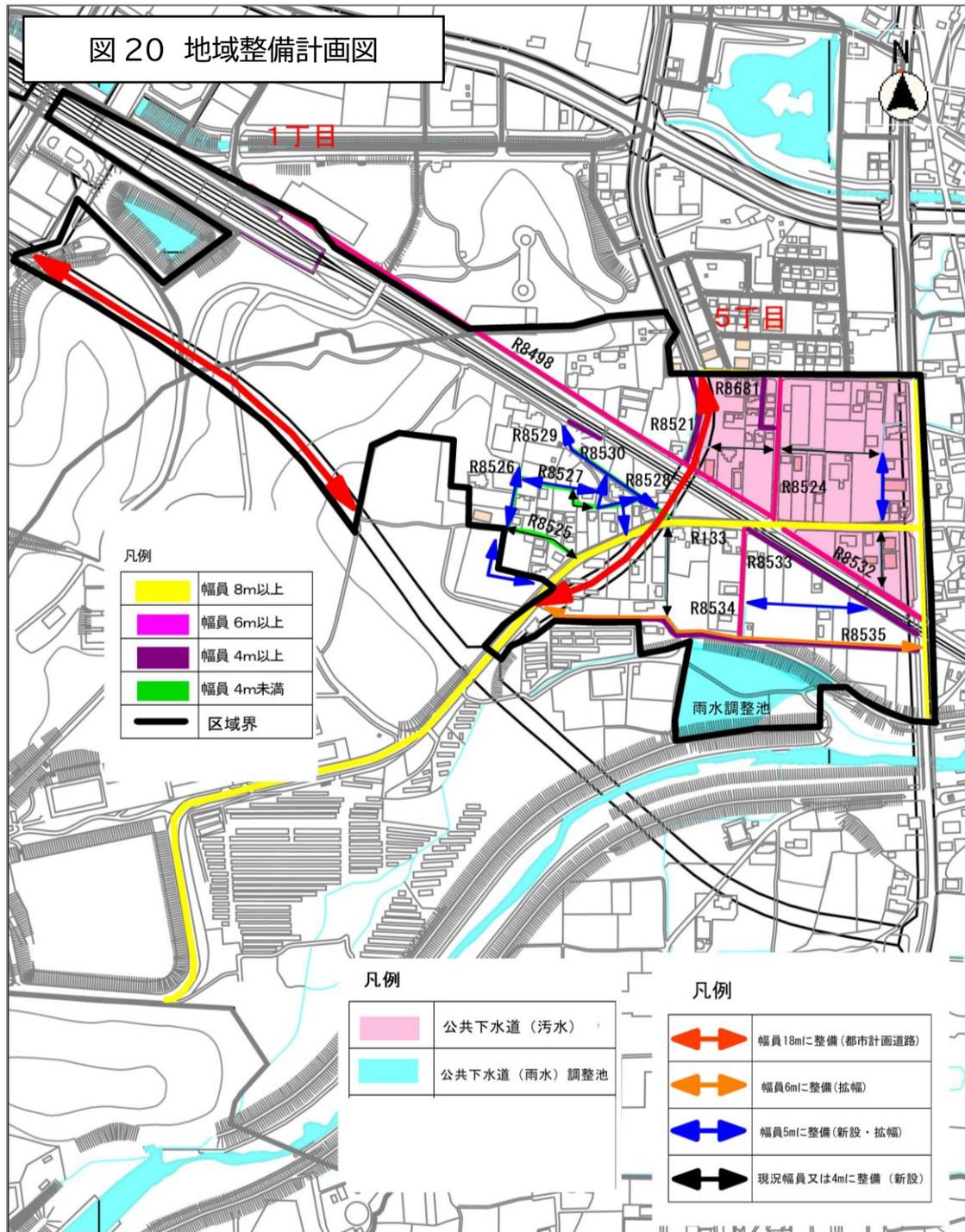
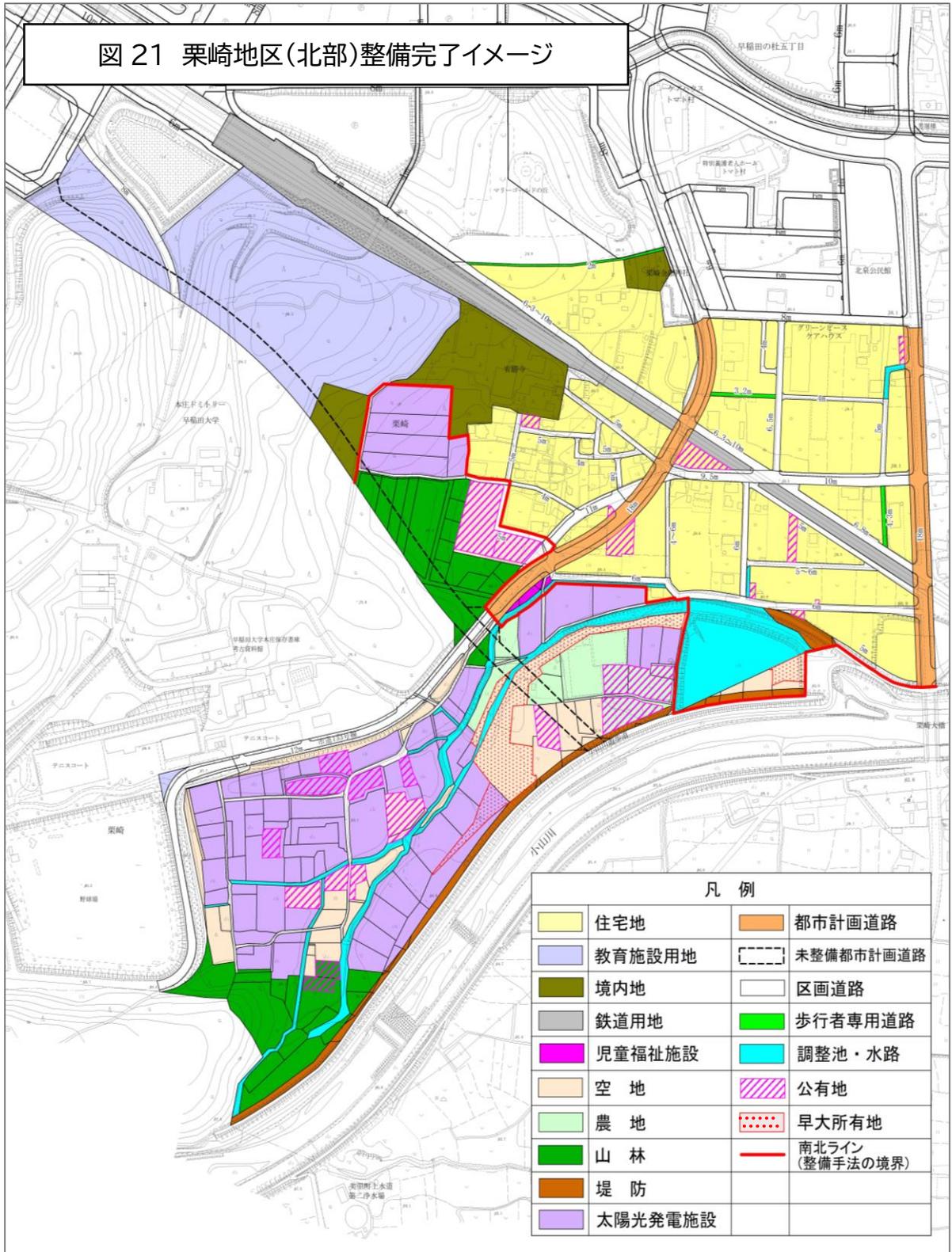


図 21 栗崎地区(北部)整備完了イメージ



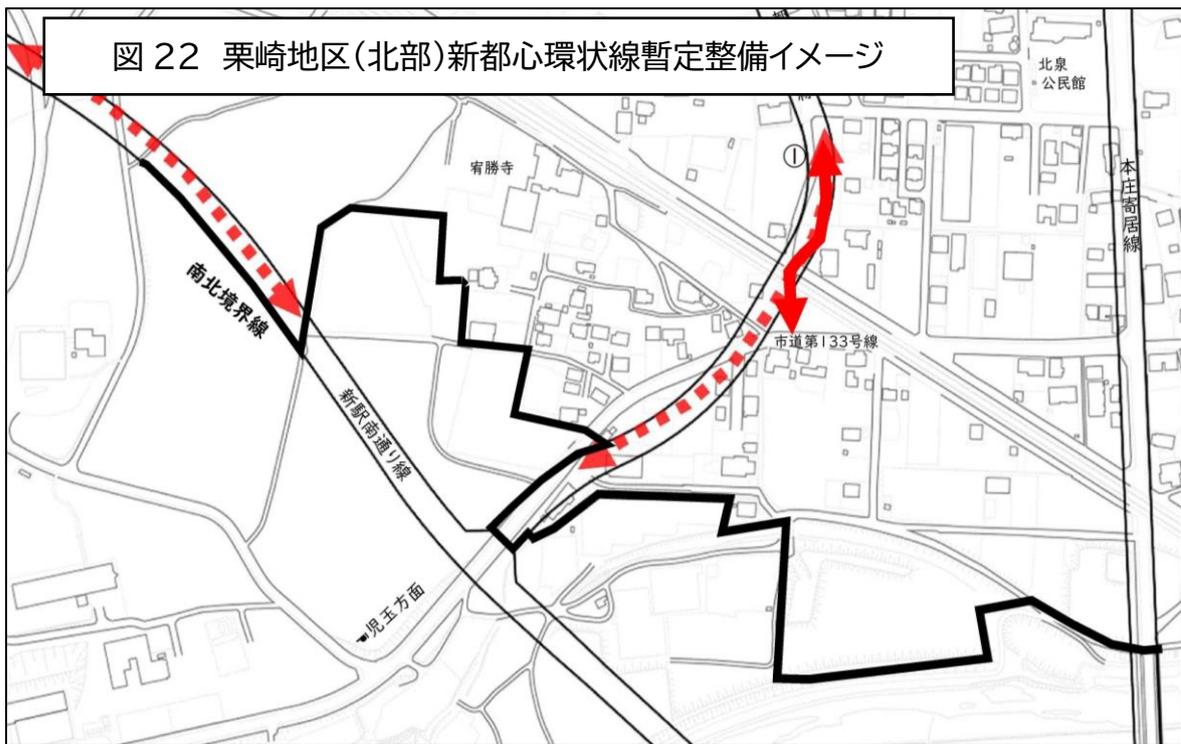


図 22 栗崎地区(北部)新都心環状線暫定整備イメージ

○道路

新幹線北側の側道(市道第8498・8532号線)や区内を通る道路(市道第8534・8535号線)を主要区画道路として一部路線を地区施設に位置づけ整備を進めます。また、既存集落内に多く存在する幅員4m未満の2項道路については、路線に応じて用地買収方式による拡幅整備や個々の建築時における道路後退による段階的な整備をします。

都市計画道路 新都心環状線(市道第8521号線)(新設・拡幅)

現況幅員(m)	計画幅員(m)	整備内容	整備時期
1.8~6.1	18.0	用地買収方式による道路(街路)事業で整備を行います。 なお、新幹線から南側については栗崎地区南部の土地利用方針が確定するまで市道第133号線に接続させる暫定的な整備とします。	道路管理者との協議が整い次第整備します。(概ね10年)

主要区画道路（市道第8498・8532号線）(側溝整備) 新幹線北側道

現況幅員(m)	計画幅員(m)	整備内容	整備時期
6.3~10.0	6.3~10.0	既存の道路幅員に側溝を入れて整備します。	道路管理者との協議が整い次第整備します。(概ね20年)

主要区画道路（市道第8534・8535号線）(新設・拡幅・側溝整備)

現況幅員(m)	計画幅員(m)	整備内容	整備時期
5.0~6.5	6.0~6.5	一部路線を地区施設に位置づけます。用地買収方式による道路事業で整備を行います。また、既存の道路幅員に側溝を入れて整備します。	道路管理者との協議が整い次第整備します。(概ね10年)

遊歩道（1番水路）(新設)

現況幅員(m)	計画幅員(m)	整備内容	整備時期
3.2	3.2	現況の水路幅員を活かし、道路事業等で整備を行います。	道路管理者との協議が整い次第整備します。(概ね10年)

区画道路（2番水路）(新設)

現況幅員(m)	計画幅員(m)	整備内容	整備時期
3.5	4.0	地区施設に位置づけます。用地買収方式による道路事業で整備を行います。 (本路線は、南側一方による拡幅を予定)	道路管理者との協議が整い次第整備します。(概ね10年)

区画道路（3番水路）(新設)

現況幅員(m)	計画幅員(m)	整備内容	整備時期
4.3	5.0	地区施設に位置づけます。用地買収方式による道路事業で整備を行います。	道路管理者との協議が整い次第整備します。(概ね10年)

区画道路（4番水路）(新設)

現況幅員(m)	計画幅員(m)	整備内容	整備時期
3.9	4.0～6.0	用地買収方式による道路事業で整備を行います。拡幅する際の幅員については、新都心環状線の整備や周辺の開発状況等により整備時に確定します。	道路管理者との協議が整い次第整備します。(概ね20年)

区画道路（5番水路）(新設)

現況幅員(m)	計画幅員(m)	整備内容	整備時期
4.3	5.0～6.0	用地買収方式による道路事業で整備を行います。拡幅する際の幅員については、周辺の開発状況等により整備時に確定します。	道路管理者との協議が整い次第整備します。(概ね20年)

遊歩道（6番水路）(新設)

現況幅員(m)	計画幅員(m)	整備内容	整備時期
4.3	4.3	現況の水路幅員を活かし、道路事業等で整備を行います。	道路管理者との協議が整い次第整備します。(概ね20年)

区画道路（市道第8525・8526・8527・8528・8529号線）(新設・拡幅)

11支会既存生活道路

現況幅員(m)	計画幅員(m)	整備内容	整備時期
1.8～3.0	4.0～5.0	2項道路に指定されているため、個々の建築時における道路後退により用地がある程度確保できた段階で整備を行います。	建築行為時等における道路後退による段階的な整備とします。(概ね20年)
		----- 一部路線については、地区施設に位置づけます。用地買収方式による道路事業で整備を行います。	道路管理者との協議が整い次第整備します。(概ね20年)

区画道路（新設）宥勝寺参道への接続道路、参道出入口口

現況幅員(m)	計画幅員(m)	整備内容	整備時期
—	5.0	用地買収方式による道路事業で整備を行います。	道路管理者との協議が整い次第整備します。(概ね20年)

区画道路（市道第8533号線）(側溝整備・道路舗装) 新幹線南側道

現況幅員(m)	計画幅員(m)	整備内容	整備時期
5.0	5.0	道路の舗装をするとともに、既存の道路幅員に側溝を入れて整備します。	道路管理者との協議が整い次第整備します。(概ね20年)

○公共下水道(汚水)

公共下水道事業により公共下水道(汚水)整備を行います。

計画区域(ha)	整備内容	整備時期
約3.5	現況の道路内に公共下水道(汚水)の整備を行います。	令和7年度までの完成を目指します。

○公共下水道(雨水)

公共下水道事業により調整池の整備を行います。

計画区域(ha)	整備内容	整備時期
約14.4	雨水対策にかかる管渠や調整池の整備を行います。	水路管理者、土地所有者との協議が整い次第整備します。(概ね10年)

