

## 第 | 章

# 概況と課題

方針を示すにあたって、本市の概況と課題を整理します。

1. 本市の概況
2. 本市の課題

## 1

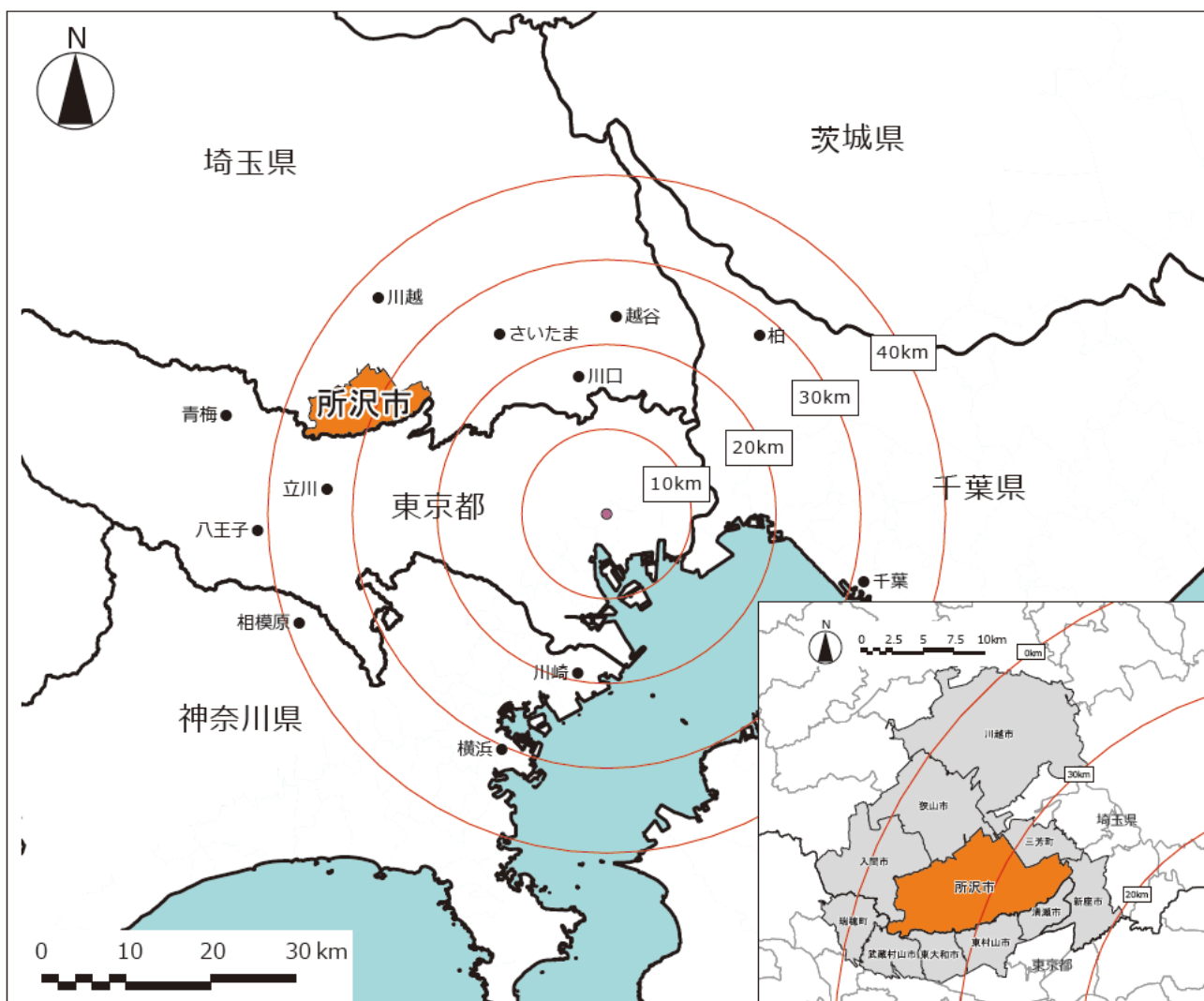
## 本市の概況

## (1) 位置・地勢・気候

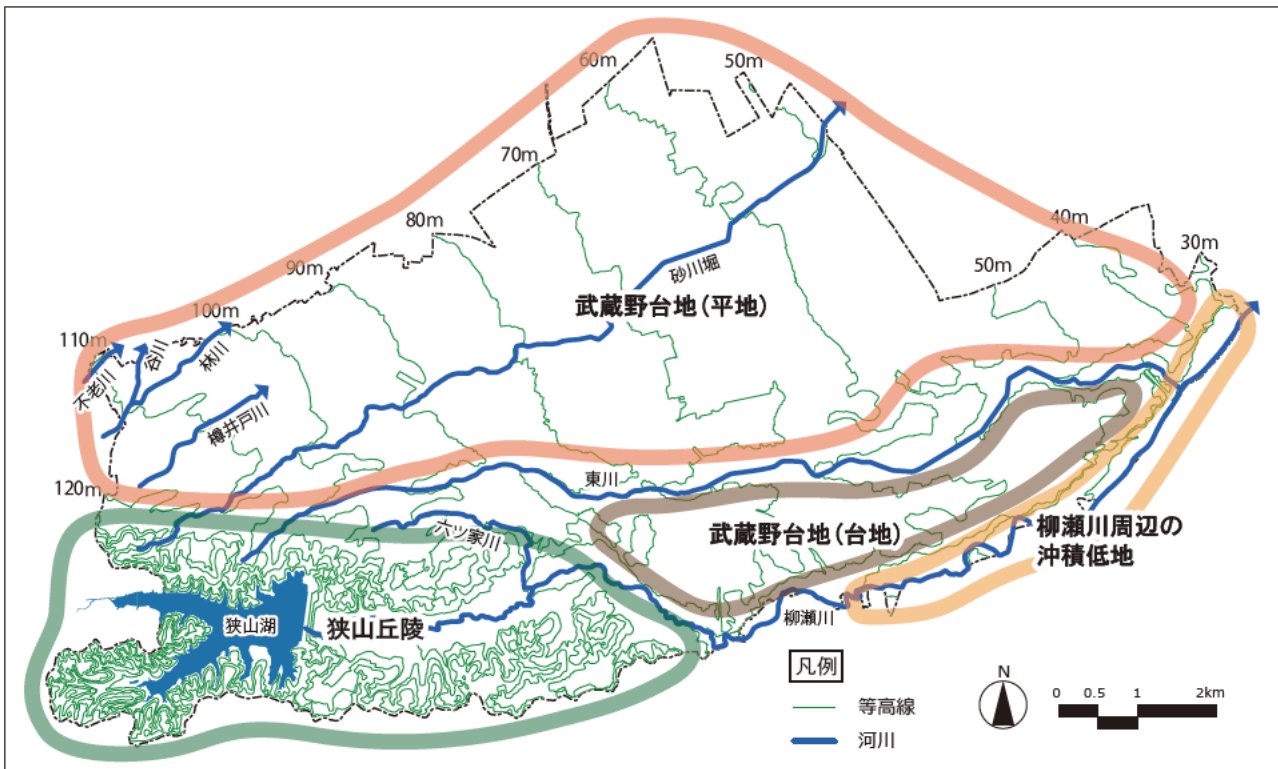
本市は、県の南西部、都心から30km圏に位置し、東西約15km、南北約9kmの総面積約72km<sup>2</sup>の都市で、南側は東京都多摩地域に接しています。

地形は、狭山湖を中心とした狭山丘陵、武蔵野台地、柳瀬川下流域周辺の沖積低地の3つの地形に区分され、南端の柳瀬川沿いは低地と段丘崖が、東川や砂川堀沿いは浅い谷が形成されています。

気候は、年間の寒暖の差が小さく、平成28（2016）年～平成30（2018）年の3年間の年平均気温は15.0℃、年平均降水量は1,416mmであり、過ごしやすいといえます。しかし、気候変動や都市化の影響により、気温上昇の傾向がみられ、地球温暖化が原因と考えられる集中豪雨も頻発化してきています。



所沢市の位置



所沢市の地勢

## (2) 街の沿革

本市には約3万年前から石器を用いた人々の痕跡が残り、「砂川遺跡」や「膳棚遺跡」などの遺跡があるほか、鎌倉時代には鎌倉街道が通り、江戸時代になると所沢は交通の要衝として栄え、秩父巡拝道と鎌倉街道との交差点周辺に形成された宿場が現在の旧市街地の原形となっています。

明治28(1895)年には、本市に初めての鉄道である川越鉄道(現西武新宿線)の開通により所沢駅が開設され、その後、武蔵野鉄道(現西武池袋線)が開通し、現在の所沢駅周辺の鉄道網が形成されています。また、明治44(1911)年には我が国最初の飛行場が開設されたことにより、「航空発祥の地 所沢」と呼ばれています。

昭和18(1943)年には、所沢町と近隣の松井、富岡、小手指、山口、吾妻の5村が合併し、昭和25(1950)年に埼玉県で8番目に市制を施行しました。さらに昭和30(1955)年には、三ヶ島村、柳瀬村と合併し、現在の市域となっています。

昭和34(1959)年、新所沢地区に住宅団地が建設されたのを機に、都心へのアクセスの良さなどから市内各地で大規模な宅地開発が行われ、昭和48(1973)年には、国鉄(現JR)武蔵野線東所沢駅が開設され、首都圏有数のベッドタウンとして発展してきました。

昭和50(1975)年には、一部返還された米軍基地の跡地に所沢航空記念公園が開設され、その後、各種行政施設や教育・研究施設などが立地しています。

そのほか、市内には、西武ライオンズ(現埼玉西武ライオンズ)や早稲田大学、秋草学園短期大学などの教育機関が進出するなど、特徴ある土地利用がなされています。

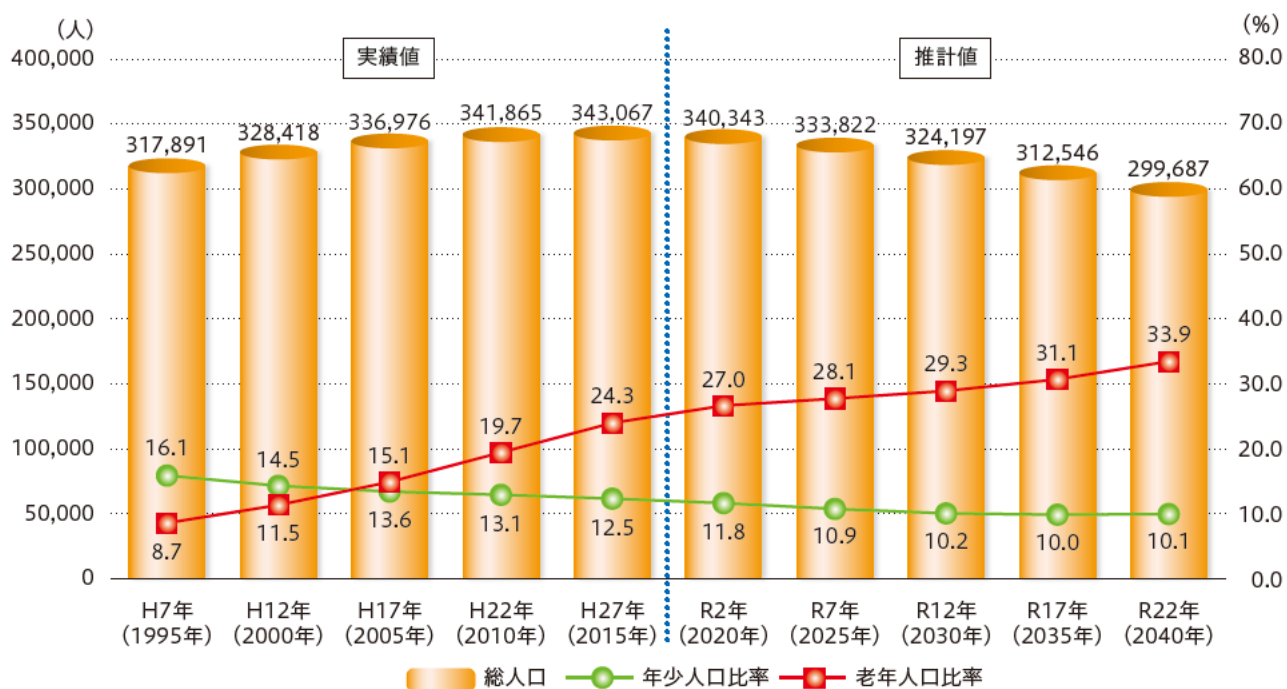
なお、現在では、所沢駅周辺や「COOL JAPAN FOREST構想」などでの新たな拠点の形成に向けた街づくりが行われています。

### (3) 人口の推移と将来の見通し

本市の人口は高度成長期の昭和40年代を中心に急増し、その後も増加が続いてきました。ここ数年は約34万4千人で横ばいに推移しており、市街地開発事業などによる社会増が期待されますが、長期的にみると自然減の拡大により、人口は減少局面に入るものと推計されています。

年齢構成別では、年少人口（0～14歳）や生産年齢人口（15～64歳）の割合が減少しており、老年人口（65歳以上）の割合が増加しています。

また、世帯数は年々増加しているのに対して、世帯人員は減少しており、今後もその傾向が続くと見込まれます。

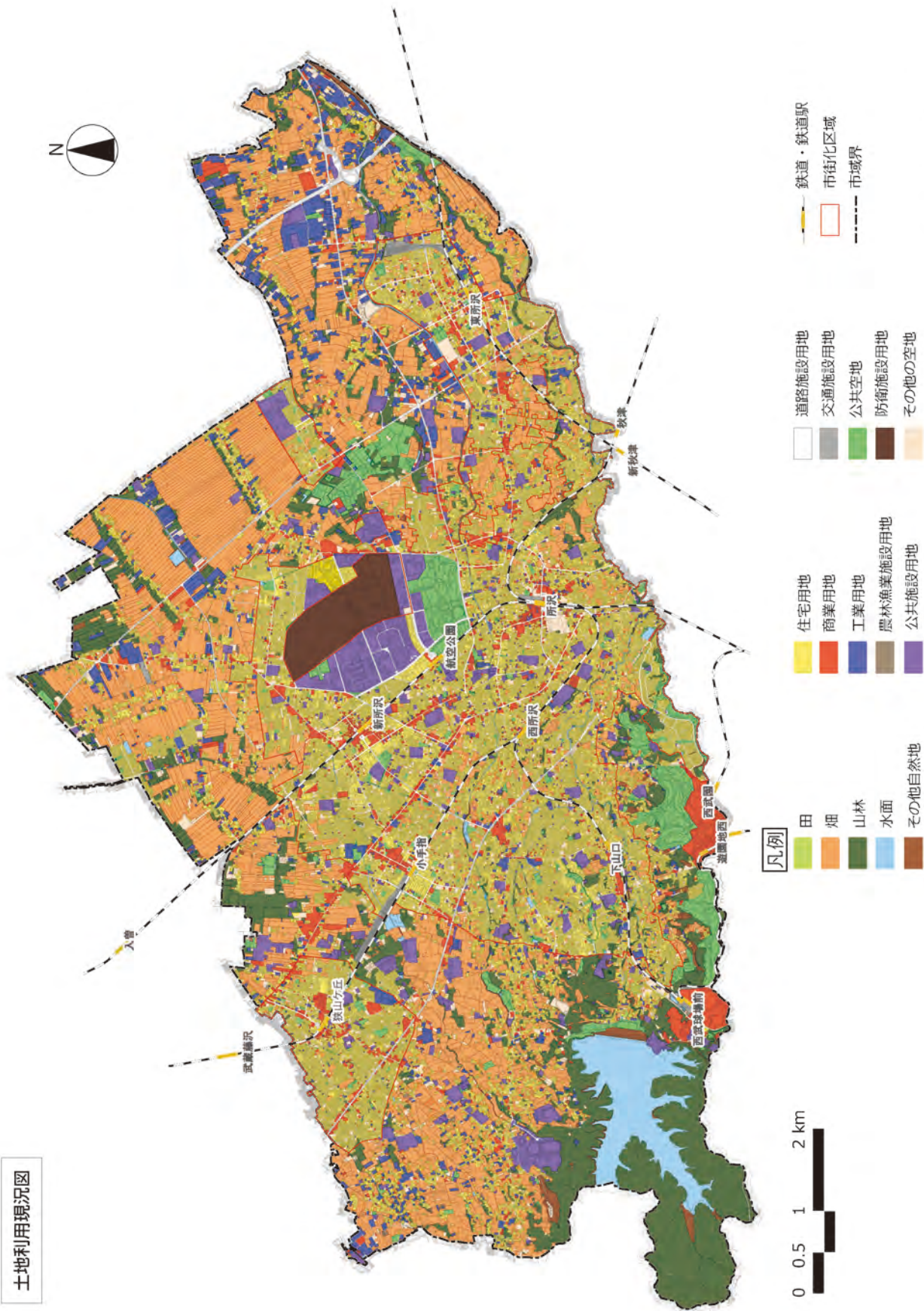


人口の推移と予測 (資料：所沢市人口ビジョン)

### (4) 土地利用

本市は市域の約4割が市街化区域、約6割が市街化調整区域に指定されており、駅を中心とした市街地が形成され、その周辺にはみどりが広がっています。市街化区域の90%超を住居系の用途地域に指定している一方で、商業系、工業系の用途地域の指定はそれぞれ約5%、約3%となっており、県内の他市と比較して少ない状況となっています。

土地利用現況図



出典：都市計画基礎調査／基準年 平成27年

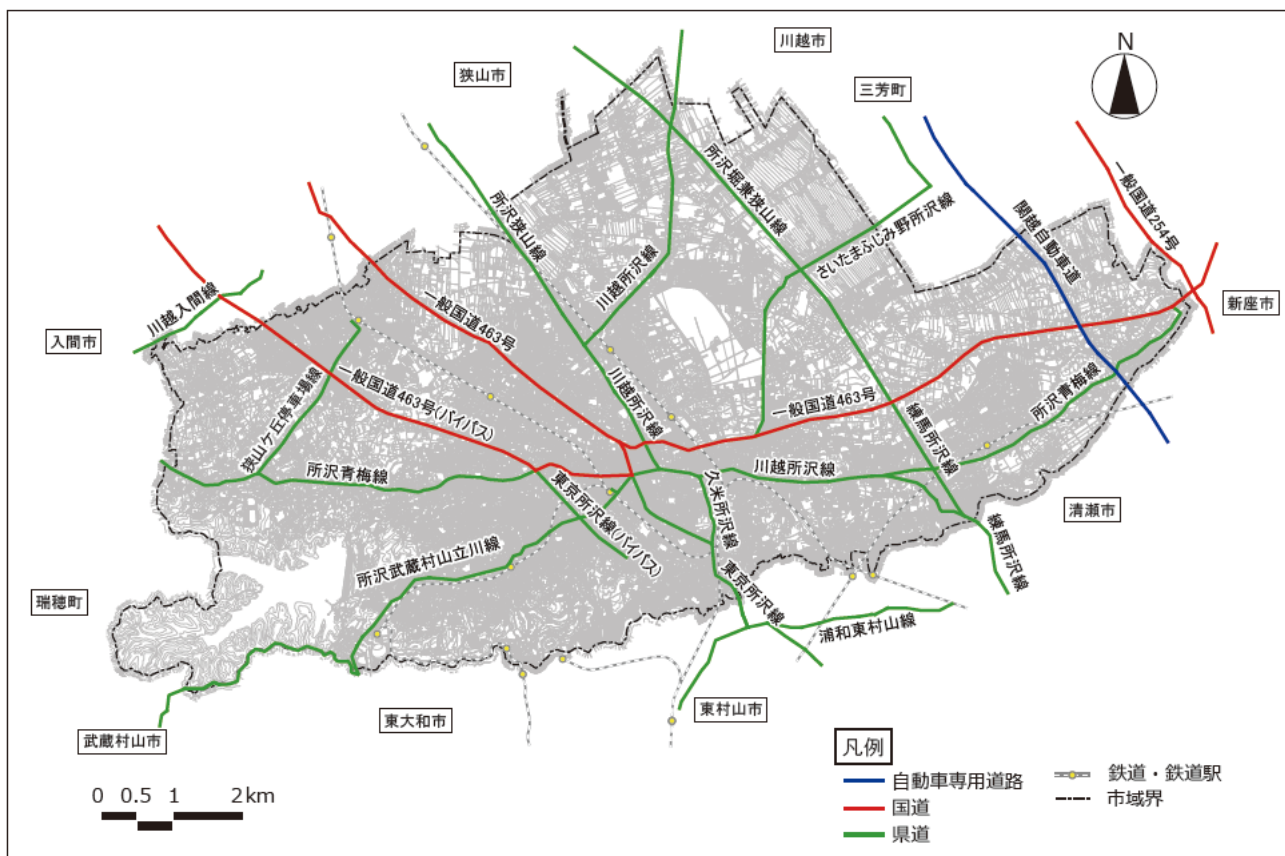
(5) 道路・交通

本市の道路は、関越自動車道や一般国道463号などの広域的な道路を中心としてネットワークが形成されています。

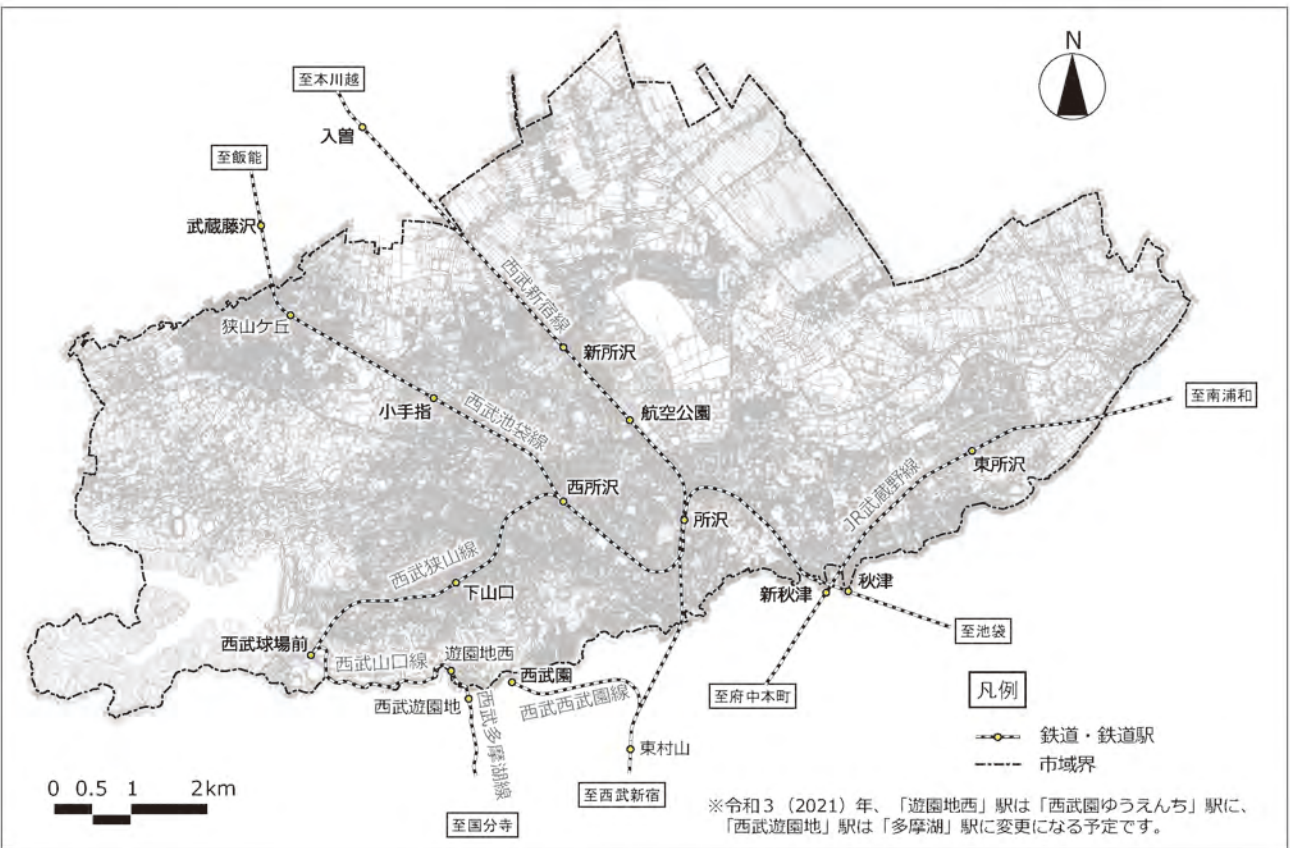
現在、都市計画道路などの整備を進めていますが、本市の中心部をはじめとして、踏切や右折レーンのない交差点などを原因とする慢性的な交通渋滞が発生している場所もあり、市民生活や経済活動に影響が生じています。また、自動車交通が多いにもかかわらず歩道などが未整備の道路や幅員4m未満の狭い道路も多く見られます。

鉄道は、西武鉄道4路線、JR東日本1路線、合わせて11の駅があり、西武新宿線と西武池袋線が所沢駅で接続し、都心や飯能、秩父、川越方面などと連絡しているほか、JR武蔵野線が多摩方面や県東部方面などと連絡しており、通勤・通学などの主要な交通手段となっています。また、都市高速鉄道12号線について東所沢駅までの延伸が交通政策審議会において答申されており、都心方面への新たな交通手段として期待されています。

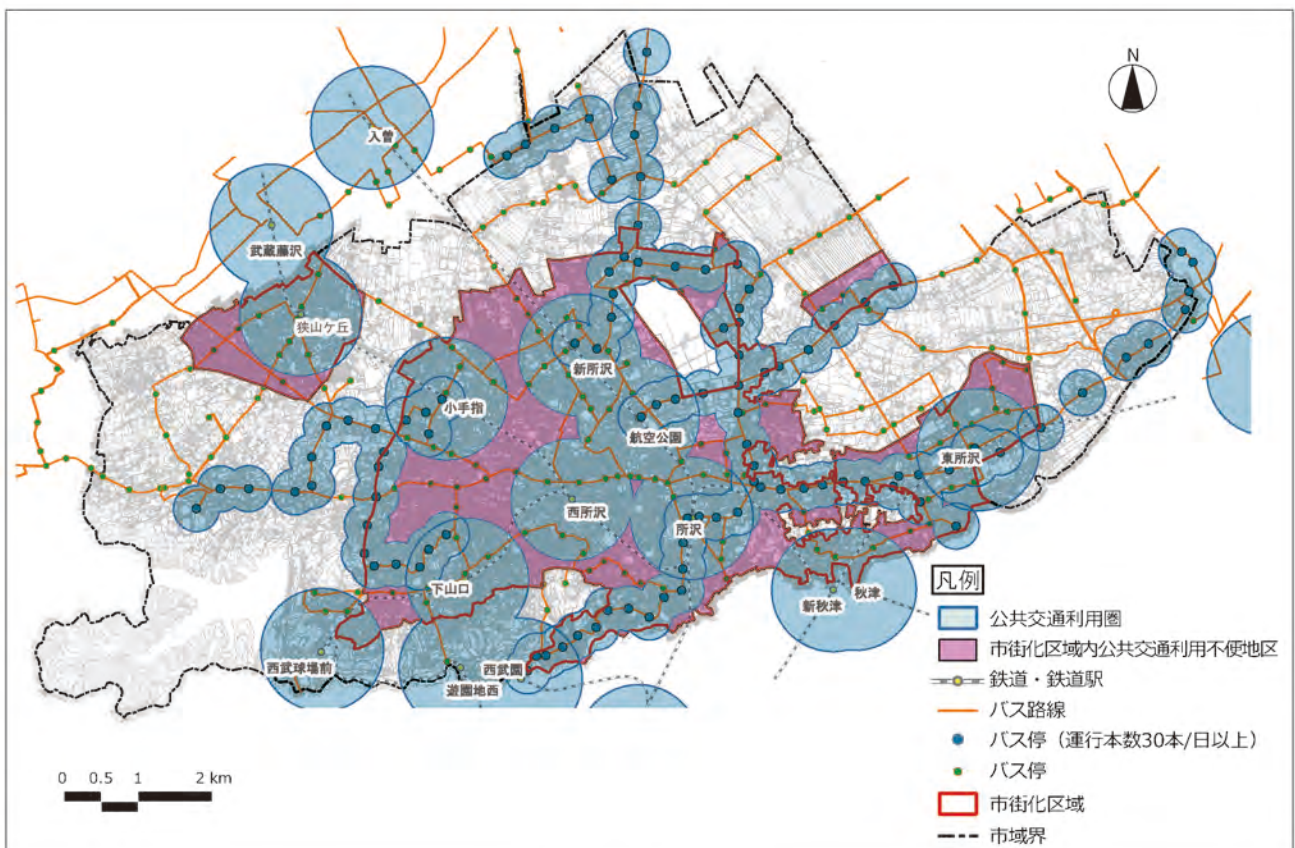
バスは、鉄道駅を拠点として民間バスとコミュニティバス（ところバス）が運行していますが、運行本数が少ない路線が一部に存在するとともに、バス路線網がない公共交通不便地域が存在しています。



市内の主な道路



市内の鉄道



公共交通利用圏域の状況

(6) 産業

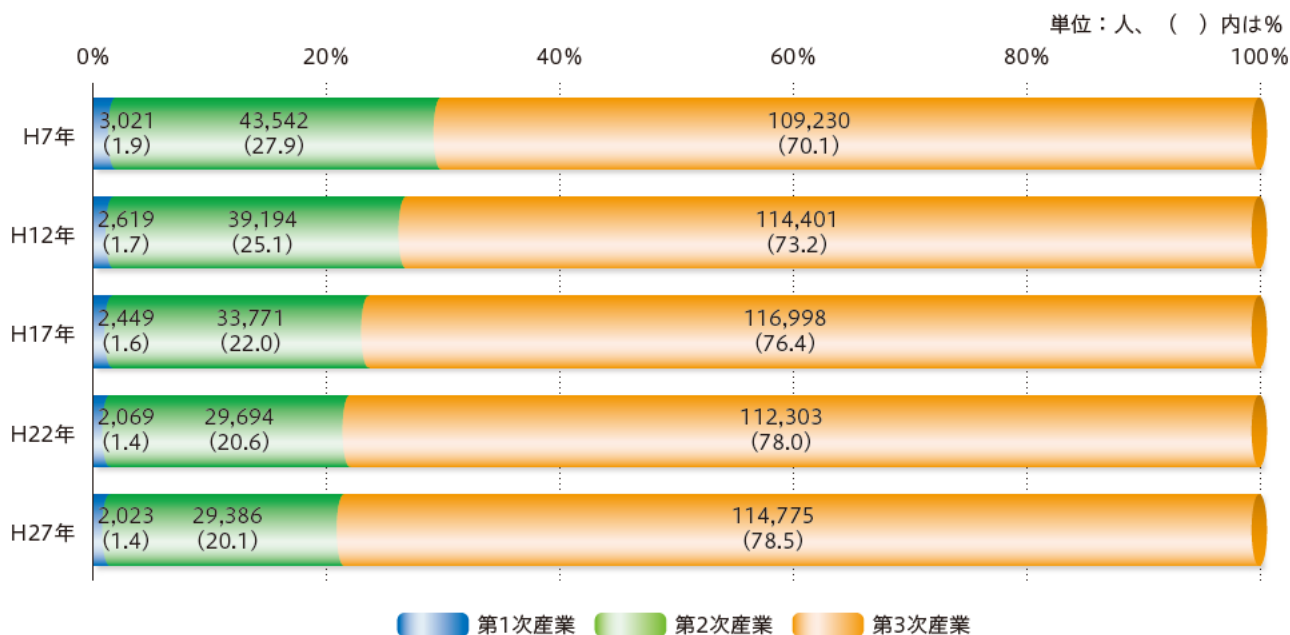
本市の産業は、近年の3分類別就業者構成比からみると、第3次産業が約8割となっており、中心産業となっています。

農業については、市街化調整区域を中心に営まれており、農地面積は年々減少していますが、農業産出額は県内有数となっています。

工業については、製造業の事業所数及び製品出荷額ともに減少傾向にあります。現在、三ヶ島工業団地周辺地区では、既存工業団地の拡張に向けた土地利用転換への取り組みを進めています。

商業については、所沢駅周辺は市街地開発事業などが進み、商業系土地利用による新たなにぎわいづくりが進められているとともに、東所沢駅周辺は「COOL JAPAN FOREST構想」の中心的な施設となる「ところざわサクラタウン」が株式会社KADOKAWAによって整備され、本市の東部における文化、観光の新たな拠点として期待されています。

また、このような動きにあわせてオフィスやホテルをはじめとした商業・業務施設などの立地も期待されています。



産業構成の推移 (出典：国勢調査)



## (7) 財政

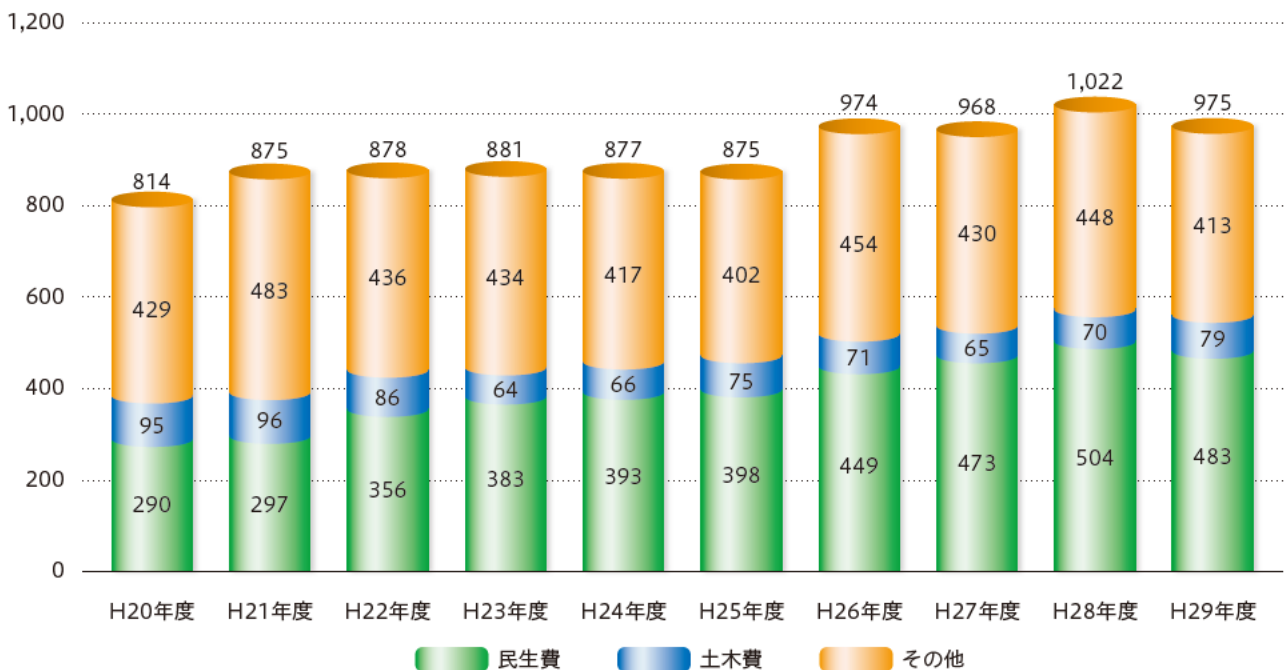
本市の歳出決算額は、平成28（2016）年度に初めて1,000億円を超えました。内訳を見ると、民生費（福祉に要する経費）の増加が顕著になっています。

生産年齢人口の減少により、市税収入などの一般財源の大幅な伸びが期待できないなか、高齢化の進行により、更なる社会保障関係費の増加が見込まれています。

また、高度経済成長期に集中的に整備されてきた公共施設・インフラの老朽化が進み、維持管理や更新、長寿命化などに多額の費用が見込まれています。

このような厳しい財政見通しのなか、経常的経費の削減に加え、限られた財源を効果的かつ効率的に配分するとともに、民間活力の導入や新たな財源を確保し、健全で安定的な財政運営に努める必要があります。

(億円)



財政状況の推移（出典：所沢市統計書）

## 2 本市の課題

### (1) コンパクトな街づくり

全国的に人口減少・少子高齢化が進行するなか、コンパクトな街づくりを進めることが求められています。

本市においても今後の人口減少・少子超高齢社会に備え、市民生活に必要な医療・福祉施設や商業施設などを都市拠点に集約し、徒歩や自転車などで生活できる環境の整備や地域公共交通と連携した街づくりが求められています。

また、コンパクトな街づくりの形成にあたっては、各地区を基本とした考え方だけではなく、市民の生活圏の視点から、都市拠点である鉄道駅を中心とした一定の範囲で考えることも必要です。

### (2) 慢性的な交通渋滞

市内各地で慢性的な交通渋滞が発生しており、特にイベント開催時などは激しいことから、引き続き、その解消や緩和に向けた都市計画道路などの整備が必要です。

今後、人口減少に伴う交通量の変化も想定されることから、将来の自動車交通量などを踏まえた道路ネットワークの構築が求められています。

### (3) 公共交通の利便性向上

全国的に公共交通機関は人口減少による利用者の減少傾向が続くなか、既存路線の維持、赤字路線の増加など、厳しい状況となっています。

本市は、鉄道網が充実していることから、通勤・通学などで多くの市民が駅を利用しており、乗降客数の大きな減少もみられないため、駅周辺道路の安全性の確保やバスによるアクセスの向上が求められています。

また、バスについては、減便・廃止や以前からバス路線のない公共交通不便地域が存在し、新たな交通手段の導入なども含めた公共交通の充実が必要です。

### (4) みどりの保全

みどりは、人々が自然と身近にふれあえる場、野生生物の生息・生育環境の場であるとともに、防災機能や環境改善の役割も担っており、都市生活を営む上で必要不可欠なものです。

本市は、農地や山林などの自然的土地利用が約4割を占めており、みどりの保全のため公有地化などに努めていますが、年々、減少が続いており、引き続き貴重なみどりの保全が求められています。

### (5) 街の魅力づくり

全国的に人口減少・少子高齢化が進行するなか、本市の人口はここ数年横ばいに推移していますが、長期的に見ると減少局面に入り、生産年齢人口の減少がより一層進んでいきます。

このことから、ベッドタウンとして発展してきた本市では、新たな拠点の形成や職住近接をめざし、新たな産業の誘導など、魅力をより高め、市外から人を呼び込む街づくりを進めていくことが必要です。

### (6) 地域コミュニティの充実

核家族化や少子高齢化の進行による世帯構成やライフスタイルの変化などにより、地域住民同士のつながりが希薄化しています。

本市においても、自治会・町内会の加入率が減少しており、日常生活だけでなく、災害時においても互助、共助による助け合いが必要であることから、地域コミュニティを中心とした安心して住み続けられる街づくりが求められています。

### (7) 防災・減災への取り組み

近年、全国的に大規模な地震などの自然災害、火災や集中豪雨などの都市型災害が多く発生しており、甚大な被害を及ぼしています。

本市においても、自然災害や都市型災害の発生に備え、市民生活の安全を確保するため、インフラの整備やコミュニティによる防災・減災対策を進めることが必要です。



所沢の今と昔

■所沢駅



現在



昭和40年頃

■プロペ通り



現在



昭和54年頃

■東所沢駅



現在



昭和48年頃