

# 北部拠点まちづくり推進地区 開発基本方針

## 《目次》

- 1 基本方針策定の背景と位置付け
- 2 前提条件の整理
- 3 土地利用誘導方針
- 4 事業の進め方

決定日：令和6年8月

作成：八潮市 都市整備部 北部拠点整備課

# 1 基本方針策定の背景と位置付け

## ■ 策定の背景

本市は、平成17年のつくばエクスプレス「八潮駅」の開業により、都心まで約20分とアクセス性が飛躍的に向上するとともに、駅周辺を中心に商業施設の進出や宅地開発などの都市基盤整備の推進により人口が増加している。

本市の北側に位置する北部地域では、東埼玉道路（国道4号）や国道298号といった広域幹線道路が地区内に位置しており、交通利便性の非常に高い立地特性を有する他、東京外環自動車道に関連する事業として、東日本高速道路株式会社による（仮称）八潮パーキングエリア（以下「（仮称）外環八潮PA」という。）の建設の着手や本市においても同施設への接続型となる（仮称）外環八潮スマートインターチェンジ（以下「スマートIC」という。）の事業化など、今後、高速自動車国道との接続による更なる交通ポテンシャルの向上も見込まれている。

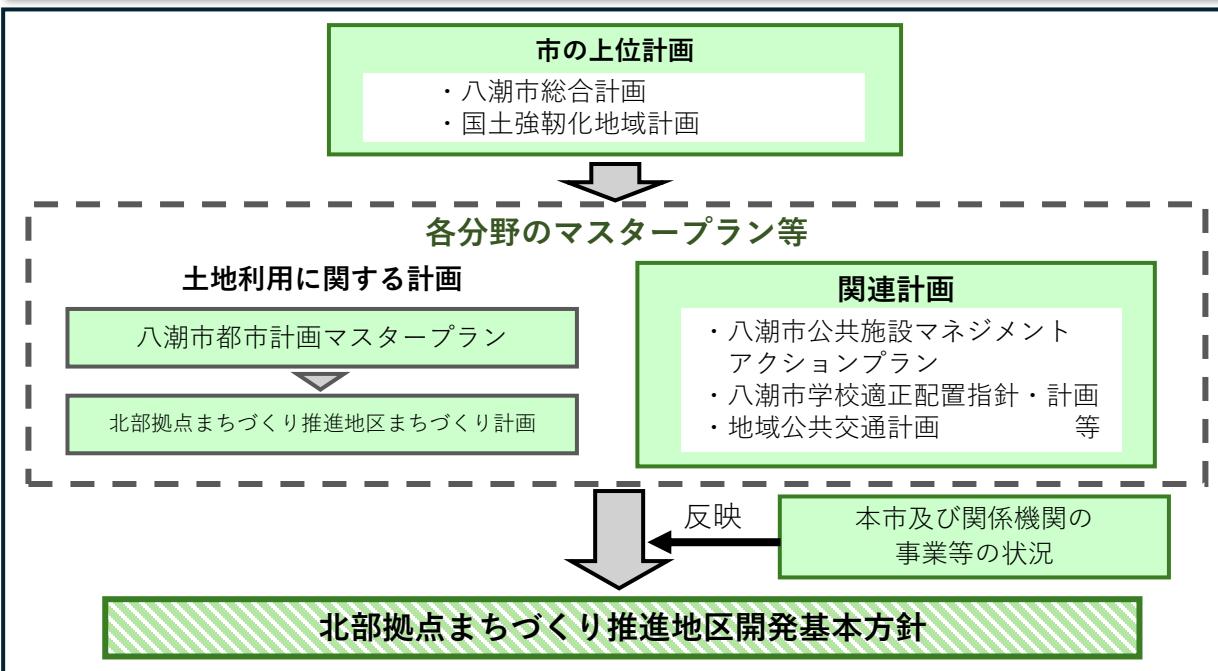
東埼玉道路沿道では市街化調整区域のため資材置場等の土地利用や田畑を中心とした風景が見られるが、本地区の非常に高い交通利便性を生かし新たな賑わいを創出すべく、本市では当地区を地域核の一つである北部拠点に位置づけ、平成25年に「北部拠点まちづくり推進地区」に指定し、平成28年に同地区におけるまちづくりの目標やルールなどをまとめた「北部拠点まちづくり推進地区まちづくり計画」を策定し、周辺的生活環境や教育環境に配慮した産業拠点の形成を目指している。

本基本方針は、本地区における北部拠点の形成にあたり、計画的に土地利用を誘導し円滑な事業推進を図るために必要となる総合的な基本方針を示すために策定するものである。

## ■ 基本方針の位置付け

本基本方針では、北部拠点におけるまちづくりを進めていくための主要要素として、「土地利用」「移動等円滑化」「公共公益施設」の3つに分類した。

本基本方針では、第5次八潮市総合計画や八潮市都市計画マスタープラン、北部拠点まちづくり推進地区まちづくり計画などの上位・関連計画を踏まえつつ、本市及び関係機関の各種事業や既存施設の状況を勘案しながら、前述の分類ごとに基本的な方針の整理を行います。



## ■ 上位・関連計画における北部拠点の位置付け

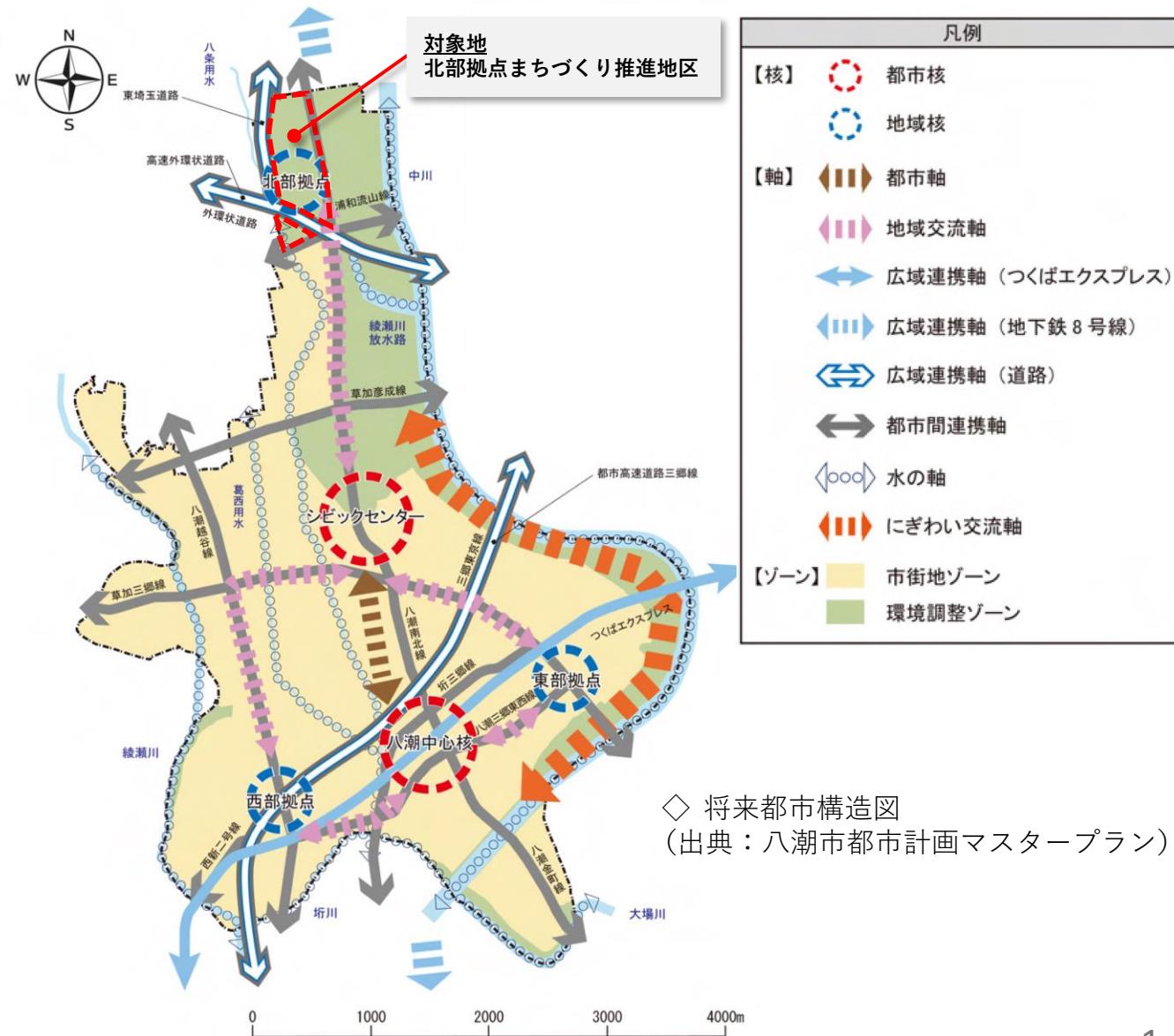
### 【第5次八潮市総合計画】

本市における都市核と地域核の形成として市全体の都市機能が集積し、都市活動の中心となる都市核、また地域の中心となる地域核の形成を図ります。

地域核の一つである北部拠点では東埼玉道路や高速外環状道路による良好な交通アクセスを活かしつつ、外環自動車道の（仮称）外環八潮PAの整備や、スマートICの設置に併せ、流通業務機能、集客施設等の導入を主体とした拠点の形成を図ります。

### 【八潮市都市計画マスタープラン】

東埼玉道路や高速外環状道路による良好な交通アクセスを活かした（仮称）外環八潮PA整備やスマートICの設置、地域振興施設の集積等、広域的な連携や機能導入を行うとともに、周辺的生活環境や教育環境等に配慮した緑豊かな産業拠点の形成を図ります。



# 1 基本方針策定の背景と位置付け

## ■ 上位・関連計画における北部拠点の位置付け

### 【北部拠点まちづくり推進地区まちづくり計画】

北部拠点まちづくり推進地区まちづくり計画は、「八潮市みんなでつくる美しいまちづくり条例」に基づき策定され、拠点にふさわしいまちづくりの推進に向け、市民と事業者、行政が一体で取組むための基本的な考え方等を位置付けており、（仮称）外環八潮PAの整備やスマートICの設置に併せ、流通業務施設、集客施設等の導入を基本に生活環境や教育環境に配慮した緑豊かな産業拠点の形成を目指すこととしている。

#### 《まちづくりの目標》

※詳細は本編をご確認ください。

生活環境や教育環境などに配慮した緑豊かな産業拠点づくり

#### 《まちづくりの方針》

##### ・交通利便性を活かした新たな産業拠点づくり

- 交通利便性を活かし、流通業務施設やモノづくり施設（工業施設、研究施設等）などの立地の誘導を目指します。
- 高速道路利用者以外にも利用できる、地域に開かれた（仮称）外環八潮PAの活用を目指します。
- 交通利便性を更に向上させるスマートICの活用を目指します。

##### ・周辺環境に配慮した緑豊かで秩序ある産業拠点づくり

- 良好な生活環境や教育環境の保全に向け、オープンスペースによる隣地との適切な空間を確保するなど、周辺に配慮したまちづくりを目指します。
- ゆとりある敷地の確保及び残存農地の発生を防止するため、適切な開発区域を設定するなど、まとまりのある土地利用を目指します。
- 連続した緑地の空間を確保するなど、緑豊かな景観の形成を目指します。

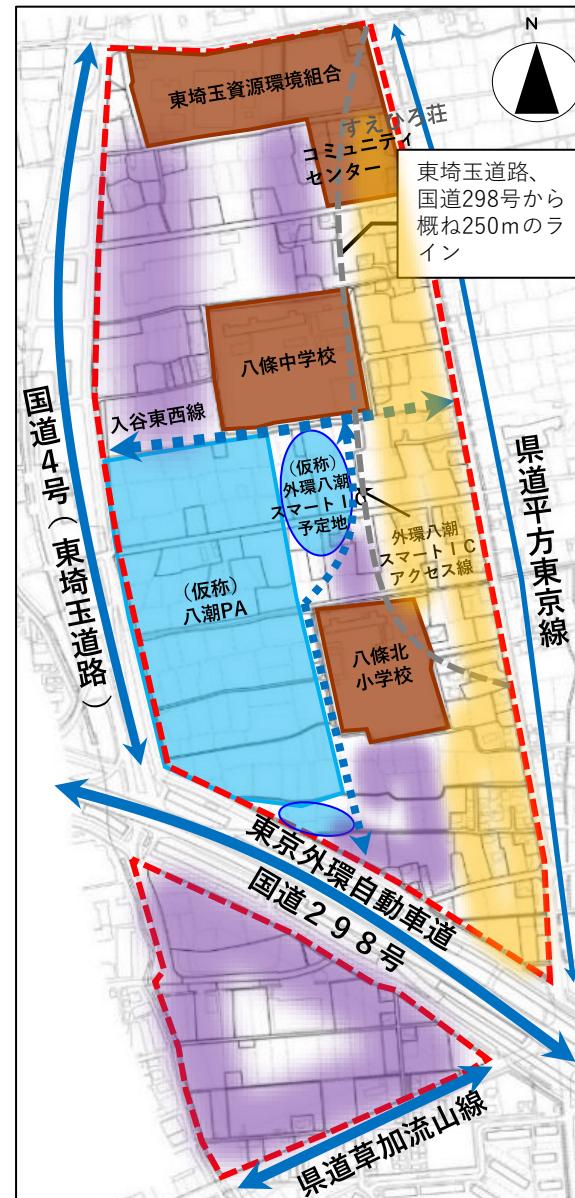
##### ・快適で安全、安心な環境づくり

- 利用者ごとの利用形態を考慮した道路交通を目指します。
- 歩行者空間の確保等により、安全に暮らせるまちづくりを目指します。
- 冠水や浸水の発生を抑制するため、雨水等への対策を図り、安心して暮らせるまちづくりを目指します。
- 周辺住民の日常生活に密着した商業施設の立地等により、快適な生活環境の形成を目指します。

##### ・良好なまちづくりに向けた地元体制づくり

- 進出する事業者と住民が、お互いに良好な関係を築けるような仕組みづくりを目指します。
- 進出した事業者と住民が、将来にわたって共存し、まちづくりを協働で進められる仕組みづくりを目指します。

#### 《土地利用の方針》



##### ◇ 産業誘導ゾーン

東埼玉道路及び国道298号、県道草加流山線から概ね250m以内のエリアを「産業誘導ゾーン」とし、産業施設の立地誘導を目指す。また、隣接する「公共施設ゾーン」及び「環境調整ゾーン」に配慮した緑豊かでゆとりのある景観の形成を目指す。

##### ◇ PA及びスマートICゾーン

パーキングエリアの整備が計画されているエリア及びスマートICの整備が検討されているエリアを「PA及びスマートICゾーン」とし、パーキングエリアは、周辺環境に配慮した高速道路利用者以外にも利用できる、地域に開かれた利便性、防災性の高い施設としての活用を目指す。

##### ◇ 公共施設ゾーン

八条北小学校、八条中学校等公共施設が立地するエリアを「公共施設ゾーン」とし、建て替え及び用途変更、また、新たな公共施設を建築する際は、周辺環境の保全を目指す。

##### ◇ 環境調整ゾーン

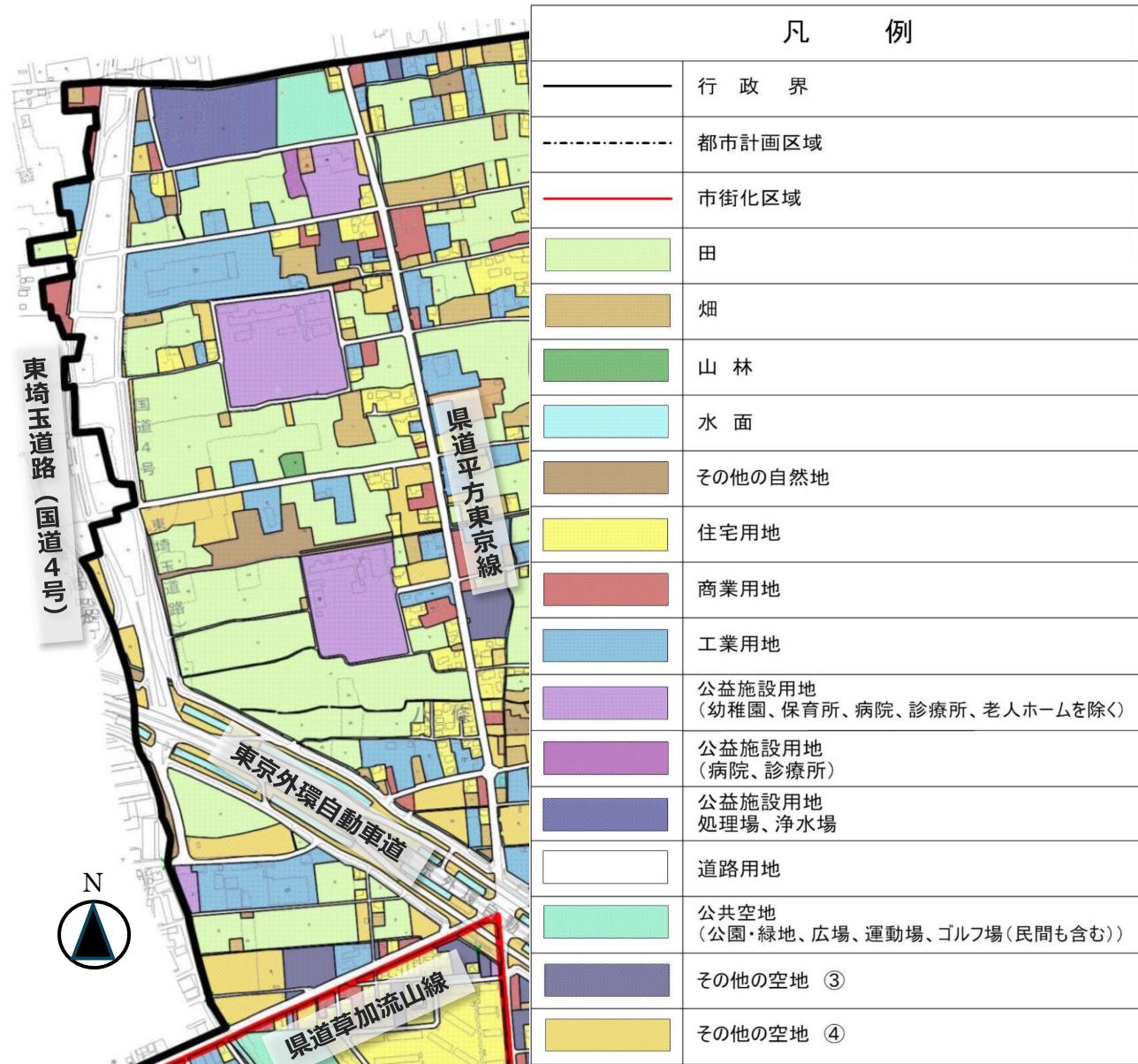
県道平方東京線沿道を「環境調整ゾーン」とし、生活環境の保全を目指す。

#### 《その他の記載事項》

- 道路交通の方針
- ゾーン別のまちづくりルール
- まちづくりの基準
- 施設の立地に向けた協議
- 計画支援のための地元マネジメント組織（地元主体のまちづくり体制）
- 北部拠点まちづくり推進地区まちづくり計画の見直し

# 2 前提条件の整理

## ■ 北部地区の土地利用状況（都市計画基礎調査（基準年R2）より）



## ■ 公共施設の概要

| No | 施設種類        | 施設名称                    | 竣工年度 | 施設延床面積 | 構造  | 耐用年数 |
|----|-------------|-------------------------|------|--------|-----|------|
| 1  | 処理施設        | 東埼玉資源環境組合<br>汚泥再生処理センター | 2018 | 3,226  | RC造 | —    |
| 2  | 集会施設        | 市立<br>コミュニティセンター        | 1981 | 1,081  | S造  | 2031 |
| 3  | 高齢者<br>福祉施設 | 市立老人福祉センター<br>すえひろ荘     | 1985 | 337    | S造  | 2031 |
| 4  | 学校          | 市立八條北小学校                |      |        |     |      |
|    |             | 教室棟                     | 1972 | 3,166  | RC造 | 2037 |
|    |             | 管理特別教室棟                 | 1978 | 1,351  | RC造 | 2043 |
| 5  | 学校          | 市立八條中学校                 |      |        |     |      |
|    |             | 管理教室棟                   | 1977 | 4,538  | RC造 | 2042 |
|    |             | 体育館                     | 1977 | 851    | S造  | 2027 |

東埼玉資源環境組合  
汚泥再生処理センター



市立コミュニティセンター  
市立老人福祉センターすえひろ荘



市立八條北小学校



市立八條中学校



# 2 前提条件の整理

## ■ 本地区における主要な事業計画

### 【本市の事業】

#### ■ (仮称) 外環八潮スマートIC

東京外環自動車道からの出入口であり、(仮称) 外環八潮PAを介して高速道路への出入りを行うための施設として計画している。

当該施設の整備により、本地区が高速道路網に接続されることで交通ポテンシャルの向上が期待でき、産業施設の立地誘導を主体とした北部拠点の形成を図るうえで重要な施設となる。

ETCを搭載した全車種が24時間利用可能なフルインター(内回り、外回りの両方向に出入口を整備)として計画している。

#### ■ 入谷東西線及び外環八潮スマートICアクセス線

入谷東西線は、東埼玉道路と県道平方東京線を東西に結ぶ幅員16mの路線として計画をしており、スマートICを利用するには、本路線から外環八潮スマートICアクセス線に入る必要がある。

外環八潮スマートICアクセス線は、入谷東西線と国道298号の側道を南北に結ぶ幅員9mの路線として計画をしており、スマートICが接続する路線のため、東京外環自動車道を利用する際はこの路線から出入りすることとなる。

#### ■ 道の駅

広域交通網が充実している本地域の特性から、道路利用者の休憩及び本市の観光・情報発信の拠点となる道の駅について、整備に向けた検討を進めている。

本市の貴重な観光資源として、交流人口の増加や本市の魅力の創出と発信、地区内外の交流の場としての役割が期待される他、スマートIC等の周辺交通施設等との連携による交通連結拠点としての機能についても導入検討を行う。

### 【国の事業】

#### ■ 東埼玉道路(自動車専用部)

東京外環自動車道(本市八條)を起点に国道16号(春日部市下柳)までの延長約17.6kmの道路。

国道4号の交通渋滞の緩和や東埼玉道路沿線の開発事業の支援、災害時の代替路確保などに寄与する。

現在、一般部は本市八條から吉川市川藤までの5.7kmが開通しており、吉川市川藤から春日部市水角までの8.7kmが事業中である。自動車専用部は、令和2年に本市八條から松伏町田島までの9.5kmが事業化された。



### 【東日本高速道路株式会社の事業】

#### ■ (仮称) 外環八潮PA

東京外環自動車道の休憩施設として、東日本高速道路(株)が事業を進めており、当該施設の整備により休憩施設間距離を20~30km程度とすることで、高速道路利用者のサービスレベルの向上が図られる。

東埼玉道路と八條北小学校の間の約8haで整備が進められており、平成31年3月に都市計画道路として決定(1・3・2号高速外環状道路の区域に追加)され、令和元年8月に都市計画事業認可が行われた。

令和5年からは軟弱地盤対策工事に着手している。

北部拠点の形成に向けて、関係機関と協力しながら様々な事業を進めています。



©八潮市

## 2 前提条件の整理

### ■ 課題

#### 【地元住民等との調整】

本地区への産業施設の立地誘導については、支障物件のない農地を中心とした民有地における開発敷地の設定が基本になるものと考えられる。

また、本地区には既存住宅や学校等が立地しており、生活環境への配慮が重要となることから、北部拠点の形成にあたっては、地元住民等で構成される「北部拠点まちづくり推進協議会」等と密に調整を行うとともに、地元住民及び土地所有者等の理解を得ながら進める必要がある。

#### 【交通渋滞対策】

本地区は複数の広域幹線道路が位置しており、沿道に大型の商業施設が立地する東埼玉道路や都心部の通過交通をバイパスする国道298号等の道路は既に交通需要が高く、八条白鳥交差点や八潮八条交差点、八条橋周辺の主要渋滞箇所において慢性的に渋滞が発生している。

今後、（仮称）外環八潮スマートIC等の道路整備や産業施設の立地等により、本地区における交通量の増加が想定されるため、地区内外の交通渋滞対策について検討が必要である。

#### 【雨水浸水対策】

本地区は、市街化調整区域であることから水田が多く残存するなど一定以上の雨水貯留機能を有している反面、近年多発傾向にある大雨時には内水氾濫が見られる地区である。

産業施設の整備により水田が有する貯水機能が失われた場合、内水氾濫等のリスクが高まることから、開発に伴う十分な容量の調整池の確保や災害時の避難先としての協力など地域住民の安全・安心の確保に繋がる施設としての整備が必要である。

### ■ 北部拠点形成にあたり必要となる機能

#### 【産業拠点機能】

本地区は、地域核の一つである「北部拠点」として産業施設の立地を中心とした拠点形成を目指していることから、商業施設（日用品や食料品も取扱う）や流通業務施設、モノづくり施設などの立地誘導を図る。その際、既存の周辺環境に配慮した計画とするため、適正な区域設定や施設配置となるよう誘導を行い、北部拠点まちづくり推進地区まちづくり計画で示す本地区のまちづくりの目標である「生活環境や教育環境などに配慮した緑豊かな産業拠点づくり」を目指す。

#### 【交通連結拠点機能】

本地区は、国道298号や東埼玉道路等の広域幹線道路が位置しており、今後スマートICが整備されることで高速道路網に接続するなど、非常に高い交通ポテンシャルを有していることから、高速道路網と広域幹線道路網を活かした交通ハブ機能、市中心部と近隣自治体の中継地となる交通ネットワークの形成、新たな交通システム（BRT※等）の導入を目指す。

#### 【産業施設整備に伴う生活・教育環境への影響】

新たな産業施設の立地により、本地区内の生活環境等への影響が予想されることから、立地する施設には周辺環境への配慮や地域貢献が求められる。

特に、八条北小学校及び八条中学校といった教育施設への影響に配慮が重要であり、児童・生徒の良好な教育環境や安全性の確保の観点から対応策の検討が必要である。

#### 【公共公益施設の適正な整備・維持・更新】

本地区には文化施設や教育施設等の公益施設が立地しているが、建築後長期間経過しており、耐用年数を経過するなど老朽化が見られる施設も存在している。また、本地区は市街化調整区域であることから道路や上下水道等の都市インフラ整備が不足している状況である。

このため、本地区内の開発を進めるにあたり、これらの公共公益施設についてあり方等の検討を行い、整備・維持・更新の考え方について再整理が必要である。

#### 【一定規模以上の開発敷地の確保】

本地区における産業施設の整備にあたっては、虫食いの開発事業や小規模な残存農地の発生を防止するため、一団のまとまりある敷地（概ね1ha以上）の確保が求められるが、地区内には既存の施設が立地しており一団のまとまりのある土地を確保するうえで支障となる可能性があることから、施設の再配置等の対応により適正な敷地設定を行う必要がある。

#### 【交流拠点機能】

東埼玉道路沿道には大型商業施設が立地している他、複数の沿線自治体において道の駅の整備計画が検討されるなど、県東南部地域に観光関連施設が集約されていくことが予想される。

本市においても、本地区内に道の駅の整備を検討していることから、これらの観光関連施設への来訪者の増加を図り、本市の文化や情報等に触れる交流の場としての機能の導入を目指す。

※BRT（バス高速輸送システム）とは

走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより、速達性、定時制、輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮し、他の交通機関との接続性を高めるなど、利用者に高い利便性を提供する次世代のバスシステムのこと。

# 3 土地利用誘導方針

## ■ 整備方針

### 【土地利用】

#### 《基本的な考え方》

本地区内の土地利用については、北部拠点まちづくり推進地区まちづくり計画で示す産業誘導ゾーンのうち、「一団の土地の区域における主たる用途が田畑」かつ「本市及び関係機関における事業計画地となる見込みがない」エリア※<sup>1</sup>を基本に、周辺環境への配慮が十分に検討された「商業施設（日用品や食料品も取扱う）」や「流通業務施設」、「モノづくり施設（工業施設・研究施設等）」に係る開発事業が計画された場合には、都市計画法第34条第12号等の手法により産業施設の立地誘導を図り、周辺環境に配慮した緑豊かでゆとりのある産業拠点の形成を目指す。

※<sup>1</sup> 右図中  で図示。

#### 《留意点》

##### ・環境調整ゾーンを含むエリアにおける土地利用

産業ゾーンと環境調整ゾーンに跨るような敷地設定をする場合には、隣接する住宅等との間に緩衝帯を設けるなど、周辺環境に十分に配慮し、土地利用を行う必要がある。

##### ・産業施設の立地想定エリア外における産業施設の立地

産業施設の立地誘導を図る場合、本基本方針で示した産業施設の立地想定エリアを基本とするが、当該エリアは現時点の土地利用状況を基に作成したものであることから、今後、本市や関係機関が進める各種事業の進捗状況や既存公共施設の再配置等、本地区内の土地利用状況に変化が生じた場合には、柔軟にエリア設定を行う。

##### ・立地する産業施設による地域貢献

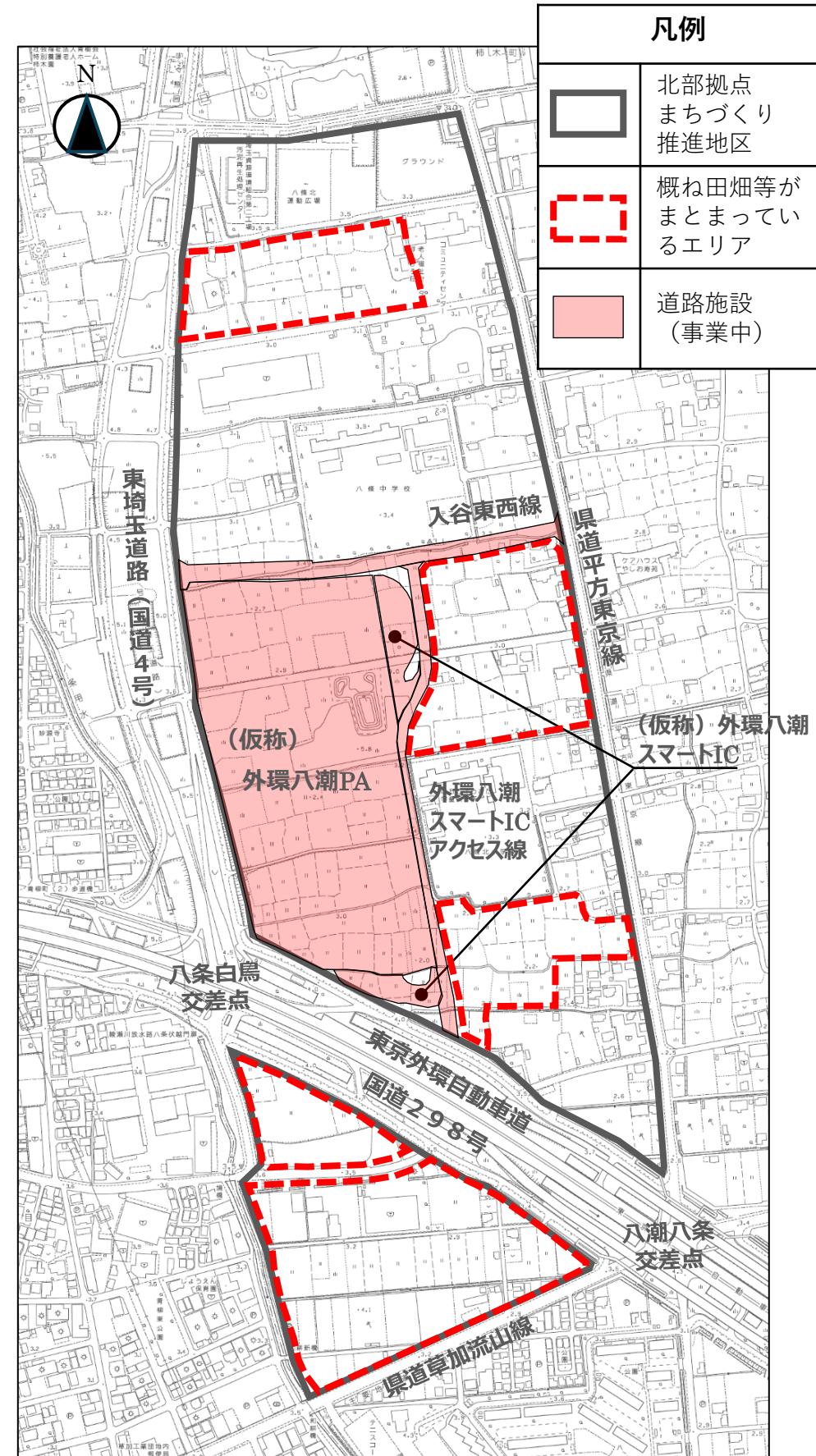
本地区は市街化調整区域であるものの住宅などとして利用されている土地が多く、新たに産業施設が立地した場合、少なからず周辺環境への影響が生じることが想定されるため、市及び本地区への貢献を求める。なお、取組の内容については、民間事業者からの提案をもとに、市や地元住民との調整により決定する。

##### ・本市や関係機関が行う事業との調整

本地区内では、道の駅やBRTなど現時点では詳細が決定していない事業が計画されており、今後の検討次第では産業施設の立地想定エリアへの影響も考えられる。

##### ・都市インフラに関する調整

本地区は、市街化調整区域のため道路や水道等の都市インフラについて新たな施設立地を想定した整備が行われていないことから、産業施設等の立地に関する具体的な計画が検討された段階で都市インフラ整備に関する調整が必要となる。



# 3 土地利用誘導方針

## ■ 整備方針

### 【土地利用】

#### 《エリアごとの状況と考え》

※右図で示す産業施設の立地想定エリアは、概ね田畑等がまとまっているエリアを参考に示したものであり、民間事業者からの事業提案募集においては、当該エリアに捉われずに任意のゾーニングによる提案を可能とする。

#### 【エリア①】

東埼玉道路（国道4号）に面しており、隣接地についても住宅系の土地利用が少なく、産業施設用地としての適性が高いエリア。ただし、東側に市立コミュニティセンター及び市立老人福祉センターすえひろ荘が立地している。

#### 【エリア②】

事業中の道路の整備後は3方向が道路に面する予定であり、スマートICにも近接していることから、区内でも特に産業施設の立地需要が高いと思われるエリア。

環境調整ゾーンが含まれていることから、周辺環境への影響が大きい流通業務施設やモノづくり施設の立地の際は隣接する住宅等との間に緩衝帯を設けるなど、周辺環境への十分に配慮が必要である。また、地元住民からは生活に資する施設の立地を求められており、道の駅候補地（右図中A）とも近接していることから商業機能（日用品や食料品も取扱う）を有した施設の立地先としても適性が高い。

#### 【エリア③】

スマートICに近接しているものの、渋滞箇所である八潮八条交差点に近接している他、エリア内に環境調整ゾーンが含まれており、隣接地における住宅の立地も多いエリアであり、産業施設の立地の際は、周辺環境へ配慮した計画とすることが強く求められる。

また、既存の敷地が不整形なため、道路の再配置等の対策により適正な敷地形状の確保が必要と考えられる。

なお、浸水想定区域が含まれているため、安全及び避難上の対策等が必要となる。

#### 【エリア④】

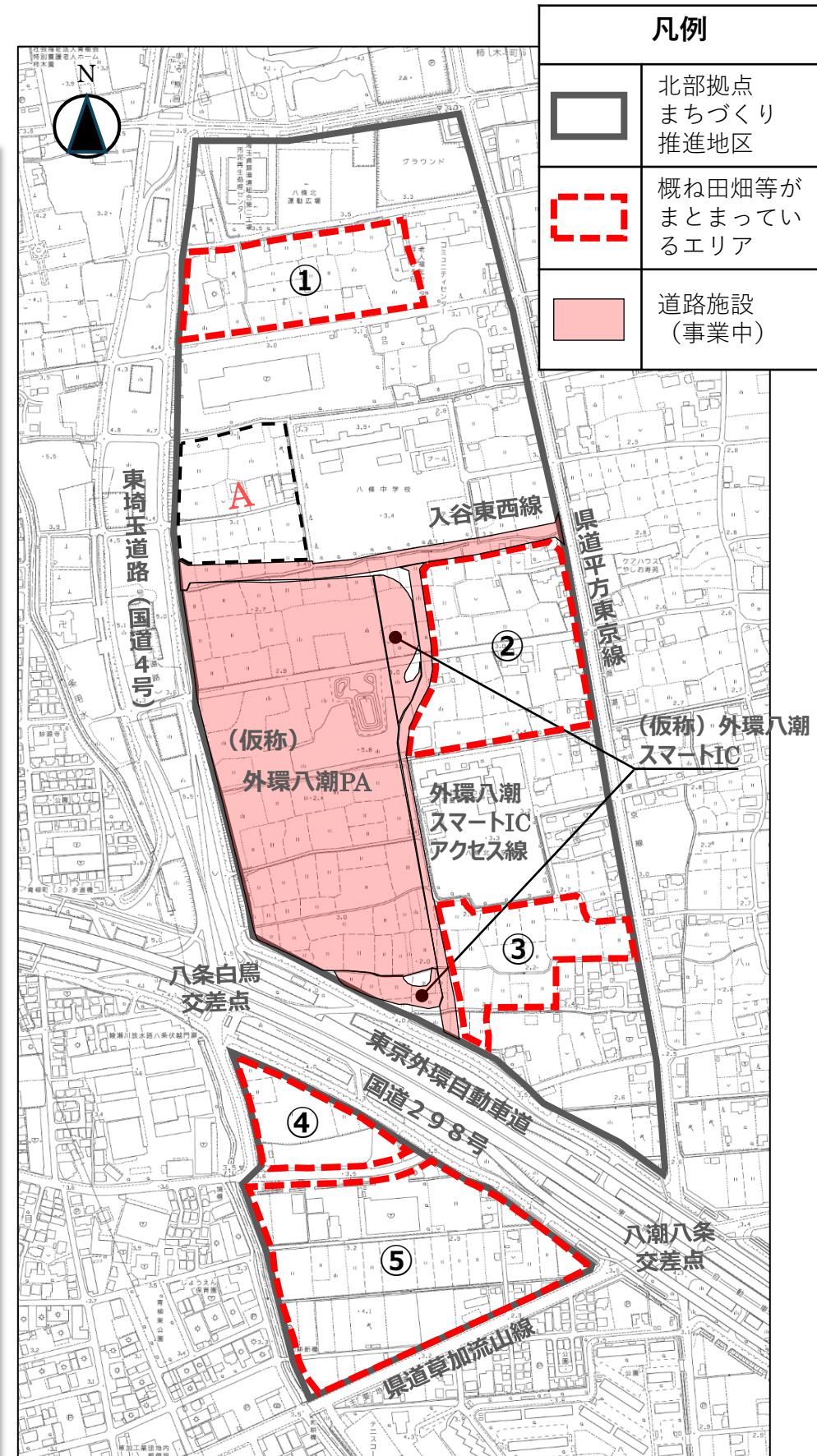
東京外環自動車道により北側エリアと分断されていることや土地の規模が小さく整形地でないことから、効率的・効果的な土地利用案の検討が必要となる。

また、道路等の都市インフラの再配置などにより隣接しているエリア⑤と一体的な土地利用計画の検討が必要となる可能性がある。

#### 【エリア⑤】

県道草加流山線と国道298号の側道に面しているが、一団で残存する田畑は国道298号の側道にわずかな区間のみが接道している状況である。

また、エリアの過半が土地利用されており、産業施設の立地には課題の多いエリアであることから、エリア④と一体的な土地利用計画や道路の整備、既存施設の再編等の検討が必要となる可能性がある。



# 3 土地利用誘導方針

## ■ 整備方針

### 【移動等円滑化】

#### 《基本的な考え方》

本地区の持つ交通ポテンシャルを向上させるために、既に事業中の施設・機能については早期の完了を目指し、検討・構想段階の事業については、事業化に向けた取組を速やかに進める。

また、将来的に交通需要の増大が想定されるため、渋滞箇所の解消に向けて各道路管理者と対応の検討を進めながら、既存道路施設の改良や新たな交通システムの導入による交通の効率化を目指すとともに、地区内の施設の整備効果を最大化し、本地区への来訪者の利便性を増進する観点から、効果的な移動方法について検討が必要である。

#### 《今後検討を進めるべき施設・機能》

##### 【国道298号・東埼玉道路（国道4号） ・県道平方東京線】

八条白鳥交差点や八潮八条交差点において、ピークの時間帯を中心に渋滞が発生しており、スマートIC等の整備により更なる交通需要の増加が想定されることから、周辺道路の管理者等と渋滞解消に向けた検討及び取組を進める必要がある。

##### 【BRT（バス高速輸送システム）等の 新たな交通システム】

東埼玉道路（国道4号）は、埼玉県東部地域を南北方向に連絡する重要な道路であるが、近年の交通需要の高まりにより慢性的に渋滞が発生している状況である。

交通渋滞の解消及び来訪者の利便性の増進を図るために、BRT等の新たな交通システムの導入に向けて、国及び県、地方自治体等と連携しながら検討を進める。

##### 【パーク＆ライド】

スマートICの整備に伴い、本地区周辺の交通量の増加が見込まれることから、周辺路線の交通負荷の軽減を図るため、本地区において自家用車等からBRTへの交通モードの転換を図るパーク＆ライドの導入について検討を進める。

##### 【MaaS（Mobility as a Service）】

本地区と市役所及び八潮駅周辺等の市内主要施設や東埼玉道路沿道施設間におけるMaaSの導入により、多様な交通手段を統合しシームレスで効率的な交通環境を整備し、本地区への来訪者の増加を図る。

##### 【東京外環自動車道以南における道路計画】

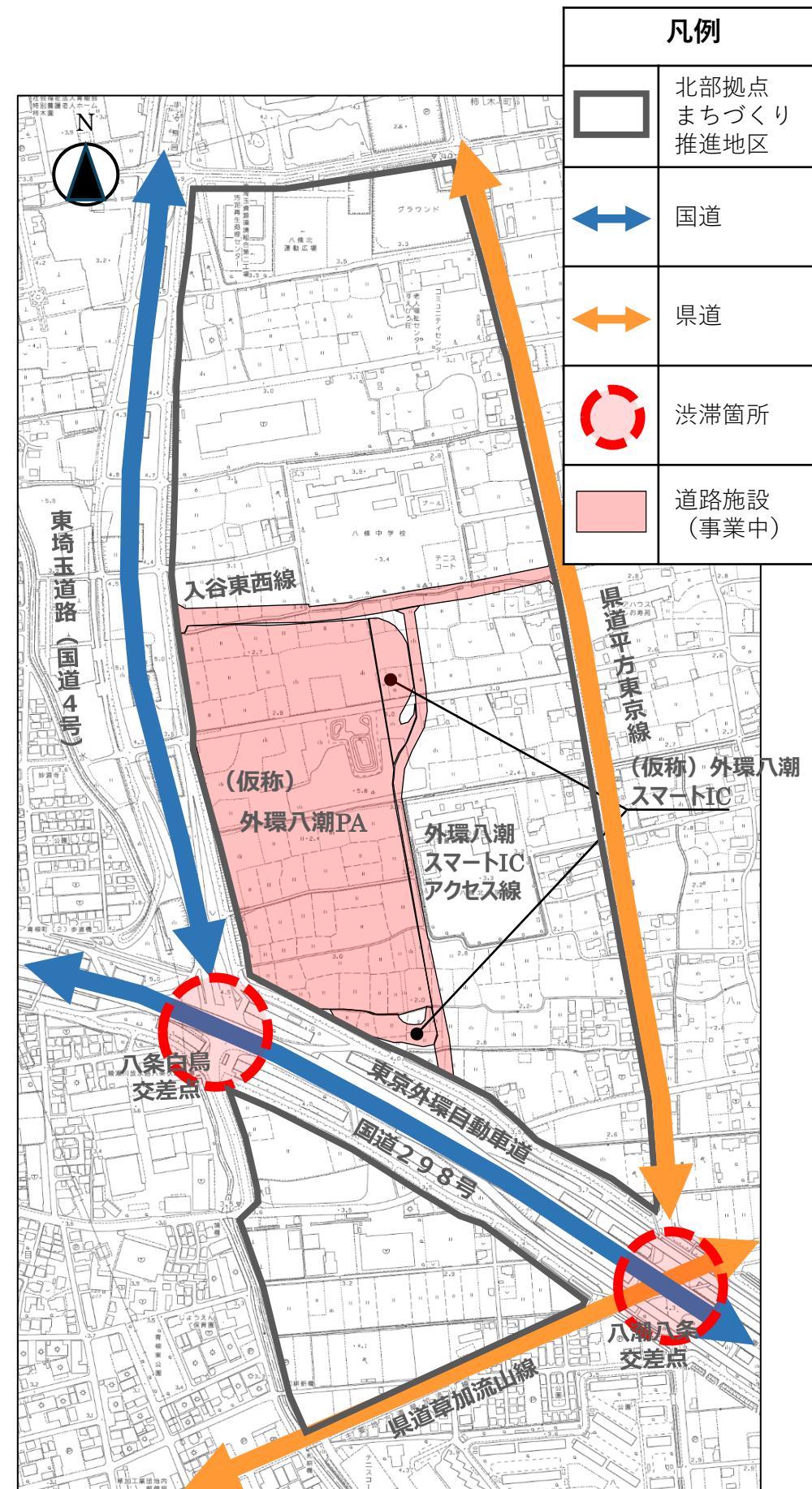
本市中心部から本地区へのアクセス性の向上を図るため、東京外環自動車道以南の道路ネットワークについて検討を進める。

##### 【地下鉄8号線】

東京8号線（東京地下鉄有楽町線）は、埼玉県和光市の和光市駅から東京都江東区の新木場駅を結ぶ鉄道路線であり、同路線の豊洲以北の延伸（八潮－野田市区間）に向けて沿線自治体を中心に取り組みを進めている。

##### 【道路の性格付け】

新たに立地する施設からの発生交通は、周辺住民の良好な生活環境を保全する観点から、既存住宅等が多く立地している県道平方東京線への流入を抑制し、主に東埼玉道路、国道298号、県道草加流山線を利用するよう誘導する。

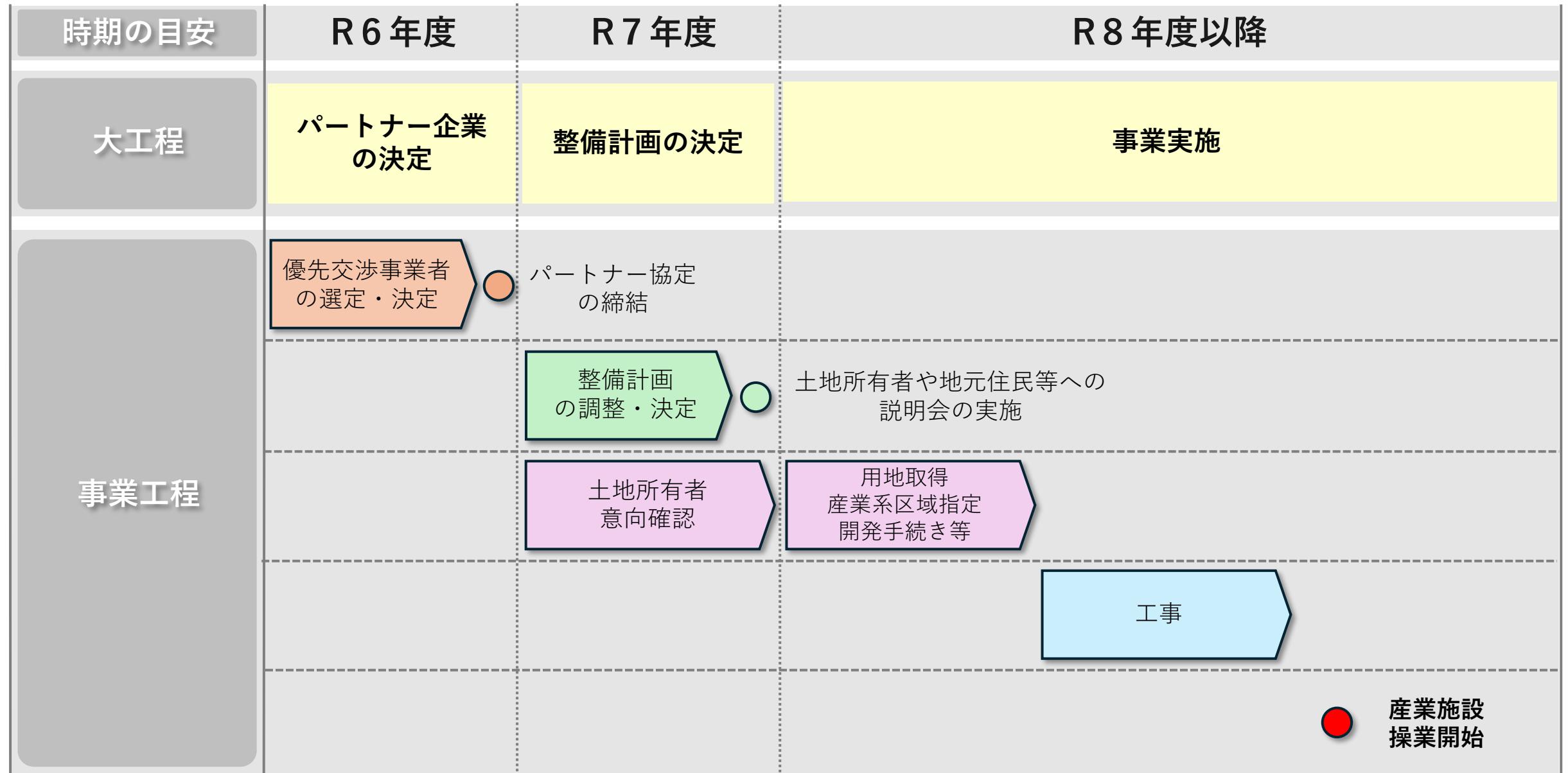




# 4 事業の進め方

## ■ 工程イメージ

※ パートナー企業の意向や関係機関との調整状況等を踏まえながら、柔軟に工程の変更を行います。



### ○ まちづくりパートナー企業の決定

- ・本地区において産業施設の立地誘導等を担う「パートナー企業」を決定する。
- ・パートナー企業の決定にあたっては、民間事業者からの事業提案募集を行い、その選定結果を基に「優先交渉事業者」を決定する。
- ・優先交渉事業者は、市と本地区のまちづくりの推進に関するお互いの役割について確認を行い、調整が整った場合にはパートナー協定を締結する。

### ○ 事業計画の決定

- ・前段の民間事業者からの事業提案募集の際に提案のあった事業計画に当市で計画している各種事業計画を反映する。
- ・また、必要に応じて関係機関等と協議し、整備計画の詳細検討・調整を行う。
- ・整備計画決定後に市とパートナー企業の共同により住民説明会を実施する。
- ・計画検討にあたっては事業敷地を決める必要があることから、対象となる土地所有者の意向確認等を進める。

### ○ 事業実施

- ・パートナー企業において、開発敷地の取得を進める。取得が難航する場合には、市と協議をしながら対応について検討する。
- ・市は、都市計画法第34条12号に基づく産業系区域指定等の必要な手続きを行い、その後パートナー企業において開発手続きを進める。
- ・工事は、周辺環境への影響が抑制されるよう十分な対策を講じたうえで実施する。
- ・産業施設の操業開始後においても、北部拠点の構成員として地域貢献を継続していく。