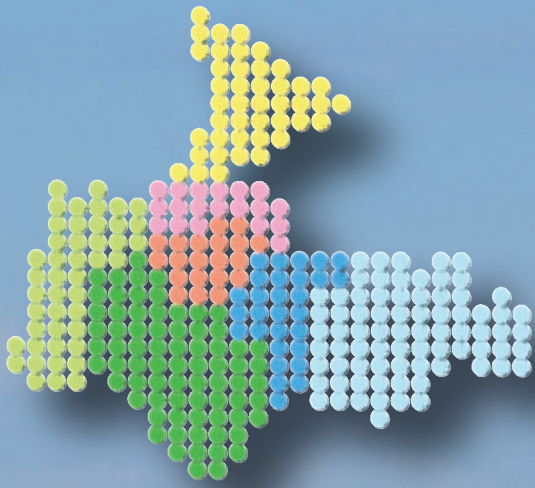




自然と共生し 産業と活力にあふれ
誰もが住みたくなるまち 寄居

寄居町都市計画 マスタープラン

平成30年3月
寄居町

ごあいさつ



本町は、平成12年3月に策定した都市計画の基本方針である寄居町都市計画マスタープランで定める「人が寄り、人が居つく、町づくり」を基本理念として、まちづくりを進めてまいりました。この期間のなかで、寄居駅及び男衾駅周辺における都市計画事業の推進、工業専用地域として定めた富田谷津や三ヶ山地区等における彩の国資源循環工場及び世界的自動車メーカーの工場立地と稼働をはじめとした様々な成果がみられました。

その一方で、この間にも少子高齢化の進展、災害対策、環境問題、産業構造の変化など町を取り巻く状況は大きく変化しております。この状況に対応するものとして、平成28年度には、第6次寄居町総合振興計画を定め、既にその取り組みを開始しております。

こうした背景から、都市計画においても、現在の社会状況に対応するため、その基本方針となる都市計画マスタープランを改定することといたしました。さらにこの改定に合わせ、従来の拡大型による都市計画の転換を図るため、都市機能や住環境整備による人口の集約、地域間を結ぶ交通網の充実など、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方に基づく立地適正化計画を策定し、まちづくりを推進してまいります。

また、私は、町民の皆様一人ひとりの力が、輝く未来の寄居町を創造する原動力になるものと考えております。総合振興計画で定めた目指す姿「可能性 ^{むげんだい} ∞ 笑顔満タン よいまち」を実現し、充実した毎日の暮らしを提供できるまちであり続けられますよう、皆様の一層のご理解とご協力をお願い申し上げます。

最後に、寄居町都市計画マスタープランの改定にあたり、貴重なご意見やご提言をいただきました町民の皆様、ご助言をいただきました寄居町都市計画審議会の皆様並びに関係各位に心より感謝申し上げます。

平成30年3月

寄居町長 花輪 利一郎

寄居町都市計画マスタープラン

目 次

第1章 都市計画マスタープランの概要	1
1-1 計画改定の背景と目的	2
1-2 都市計画マスタープランの位置付け	3
1-3 計画の目標年次	4
1-4 計画の構成	4
 第2章 寄居町の現状と課題	 5
2-1 寄居町の特徴	6
(1) 広域的な位置特性	6
(2) 都市の変遷	7
(3) 地域区分	8
2-2 寄居町の現状と課題	9
(1) 人口動向と見通し	9
(2) 土地利用・都市基盤整備の現状	14
(3) 交通体系の現状	18
(4) 水と緑の現状	20
(5) 安心・安全の現状	23
(6) 財政の現状	25
(7) 産業の現状	27
 第3章 全体構想	 29
3-1 目指す都市の将来像	30
3-2 都市づくりの目標	31
3-3 将来人口フレーム	33
3-4 将来都市構造	34
(1) 拠点	35
(2) 軸	36
(3) ゾーン	37
(4) 将来都市構造	39

3－5	分野別方針	40
(1)	土地利用	41
(2)	交通体系	45
(3)	水と緑	48
(4)	安心・安全	51

第4章 地域別構想 55

4－1	地域別構想の考え方	56
4－2	地域別構想	57
(1)	市街地地区	57
(2)	西部地区	62
(3)	桜沢地区	67
(4)	折原地区	72
(5)	鉢形地区	77
(6)	男衾地区	82
(7)	用土地区	87

第5章 計画の実現に向けた取り組み 93

5－1	まちづくりの推進方策	94
(1)	都市づくりの目標の達成に向けた方策	94
(2)	多様な主体による積極的な地域づくりの推進	94
(3)	効果的な行政運営のための情報・手段の活用	95
5－2	計画の進行管理と見直し	96

参考資料 97

参考－1	改定の経緯	98
参考－2	用語集	101

第1章

都市計画マスタープランの概要

-
- 1-1 計画改定の背景と目的
 - 1-2 都市計画マスタープランの位置付け
 - 1-3 計画の目標年次
 - 1-4 計画の構成
-

第1章 都市計画マスタープランの概要

1-1 計画改定の背景と目的

本町では、2000年(平成12年)3月に「寄居町都市計画マスタープラン」を策定し、これまでの間、「ひとが寄り、ひとが居つく、町づくり」を基本理念としてまちづくりに関する取り組みを進めてきました。

その一方で、全国においても、本格的な人口減少や少子高齢化の更なる進展等により、まちづくりを取り巻く環境は、厳しさを増しています。

また、都市計画のなかでも、それらの諸問題に対する具体的な対応として2014年(平成26年)8月に都市再生特別措置法改正により、立地適正化計画制度が創設され、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方によるまちづくりが重要視されるようになりました。

本町においても、これまでの拡大型のまちづくりから都市の機能を集め歩いて暮らせる中心拠点等と周辺地域とを公共交通等のネットワークでつなぐ集約型のまちづくりを進めるため、立地適正化計画を策定いたします。

また、本町では、既に2015年(平成27年)12月に「寄居町まち・ひと・しごと創生総合戦略」、2017年(平成29年)3月に「第6次寄居町総合振興計画(基本構想・前期基本計画)」を策定し、社会経済情勢の変化に対応した持続可能なまちを目指し、総合的な取り組みを進めています。

こうした流れを受け、本町の都市計画においても第6次寄居町総合振興計画で目指す姿「可能性
無限 笑顔満タン よりいまち」の実現に向け、持続可能な活力のある新しいまちづくりを進めるため、この度、寄居町都市計画マスタープランを改定することといたしました。

1-2 都市計画マスタープランの位置付け

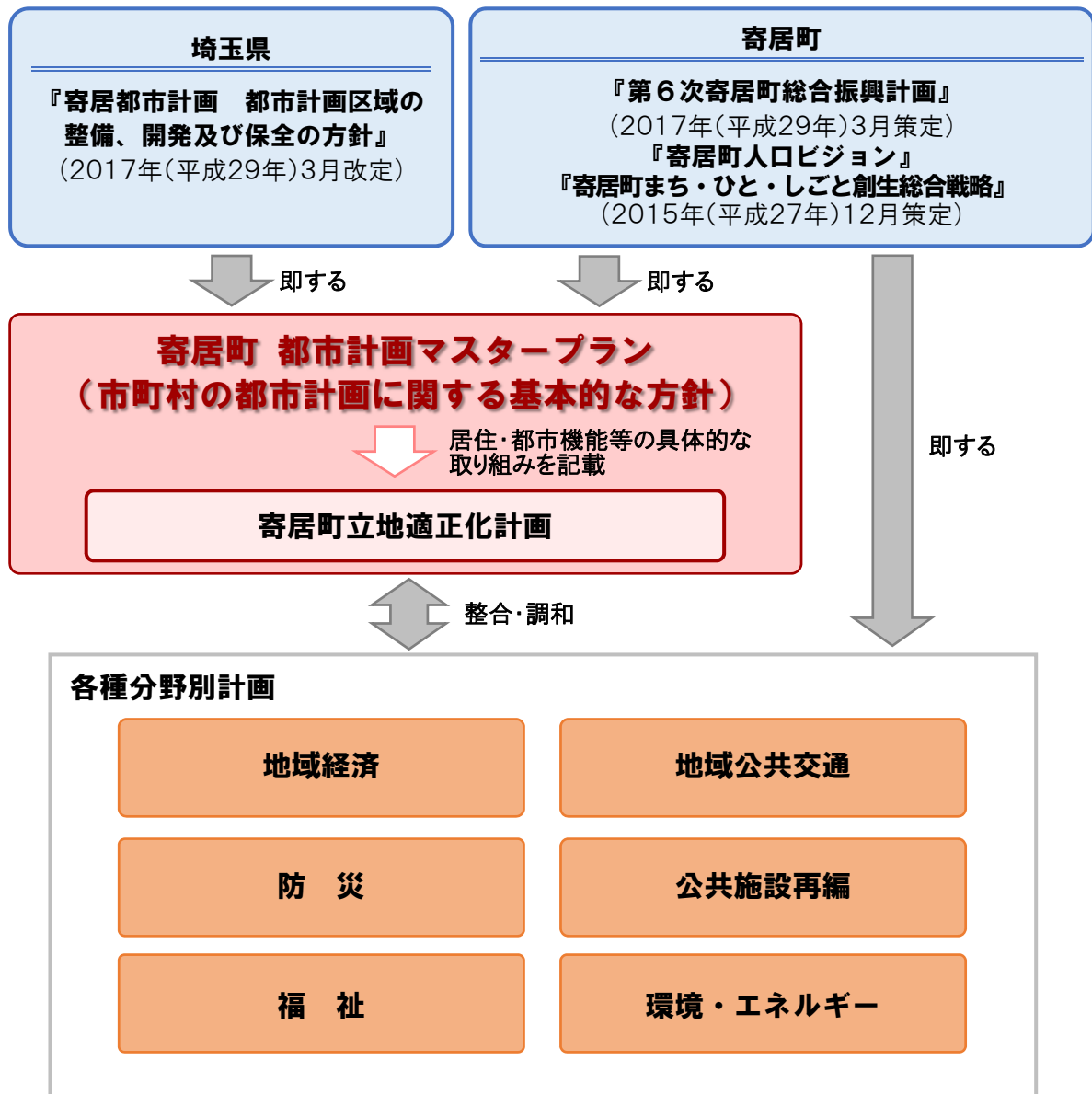
本計画は、都市計画法(第18条の2第1項)に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」にあたるものであり、市町村ごとに都市の将来のあるべき姿や都市づくりの方向性を定めるものです。

本計画は、埼玉県定める「寄居都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」や、「第6次寄居町総合振興計画」等といった上位計画に即して定めます。

また、本町における各種関連計画と整合・調和を図りながら策定していきます。

そして、本計画の改定と同時期に策定する「寄居町立地適正化計画」については、本計画の一部と見なされ、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する具体的な取り組みを記載するものとなります。

■ 上位・関連計画との関連性



1-3 計画の目標年次

本計画は、概ね20年後の都市の姿を展望して検討を行います。目標年次は2037年度(平成49年度)とします。

なお、総合振興計画等の上位計画や、同時期に策定する立地適正化計画等の見直し、計画内容に影響する社会経済情勢の変化に対応しながら、必要に応じて、適宜見直しを行うものとします。

**計画期間 : 2018年度～2037年度
(平成30年度～平成49年度)**

1-4 計画の構成

本計画の構成は以下のとおりです。

第2章では、本町の現状と課題を分析したうえで、第3章では、本町が目指す都市の将来像や都市づくりの目標、将来都市構造、分野別方針を示します。第4章では、全体構想に基づいた7地区ごとの地域別構想を示します。第5章では、計画の実現に向けた取り組み内容を示します。

併せて、巻末での参考資料として、本計画の検討の経緯や、計画内の用語の解説をしています。

■ 計画書の構成

第1章 都市計画マスタープランの概要

- | | |
|----------------------|-------------|
| 1-1 計画改定の背景と目的 | 1-3 計画の目標年次 |
| 1-2 都市計画マスタープランの位置付け | 1-4 計画の構成 |

第2章 寄居町の現状と課題

- 2-1 寄居町の特徴
- 2-2 寄居町の現状と課題

第3章 全体構想

- | | |
|---------------|------------|
| 3-1 目指す都市の将来像 | 3-4 将来都市構造 |
| 3-2 都市づくりの目標 | 3-5 分野別方針 |
| 3-3 将来人口フレーム | |

第4章 地域別構想

- 4-1 地域別構想の考え方
- 4-2 地域別構想

第5章 計画の実現に向けた取り組み

- 5-1 まちづくりの推進方策
- 5-2 計画の進行管理と見直し

参考資料

- 参考-1 改定の経緯
- 参考-2 用語集

第2章

寄居町の現状と課題

2-1 寄居町の特性

2-2 寄居町の現状と課題

第2章 寄居町の現状と課題

本章では、本町の特性や現状・課題について整理します。

2-1 寄居町の特性

(1) 広域的な位置特性

本町は、都心から約70km圏、埼玉県北西部に位置しています。

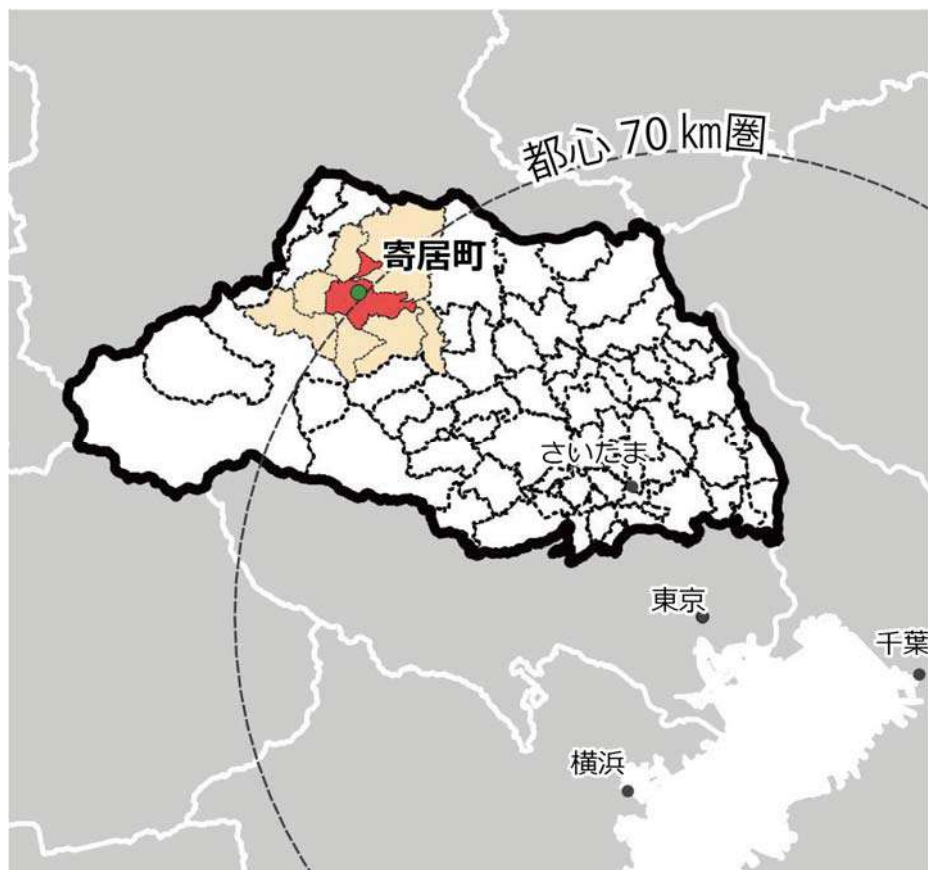
隣接する自治体は、東方に深谷市、比企郡嵐山町、小川町、西方に児玉郡美里町、秩父郡皆野町、長瀬町、東秩父村となっています。

鉄道は、中央部を南北方向に、東武東上線やJR八高線が連絡し、東西方向に秩父鉄道線が連絡しており、通勤・通学の主要な交通手段となっています。

また、道路は中央部を国道140号、国道140号皆野寄居バイパス、国道254号を骨格として道路網が形成されており、東に主要都市を広域的に連絡する関越自動車道花園ICが隣接し、首都圏中央連絡自動車道の整備により、広域的な道路網がさらに充実する予定です。

また、本町の大部分を占める山地や荒川周辺には豊かな自然が残り、レクリエーション活動や心身の安らぎの場として、地域の快適な暮らしを支えています。

■ 寄居町の位置特性

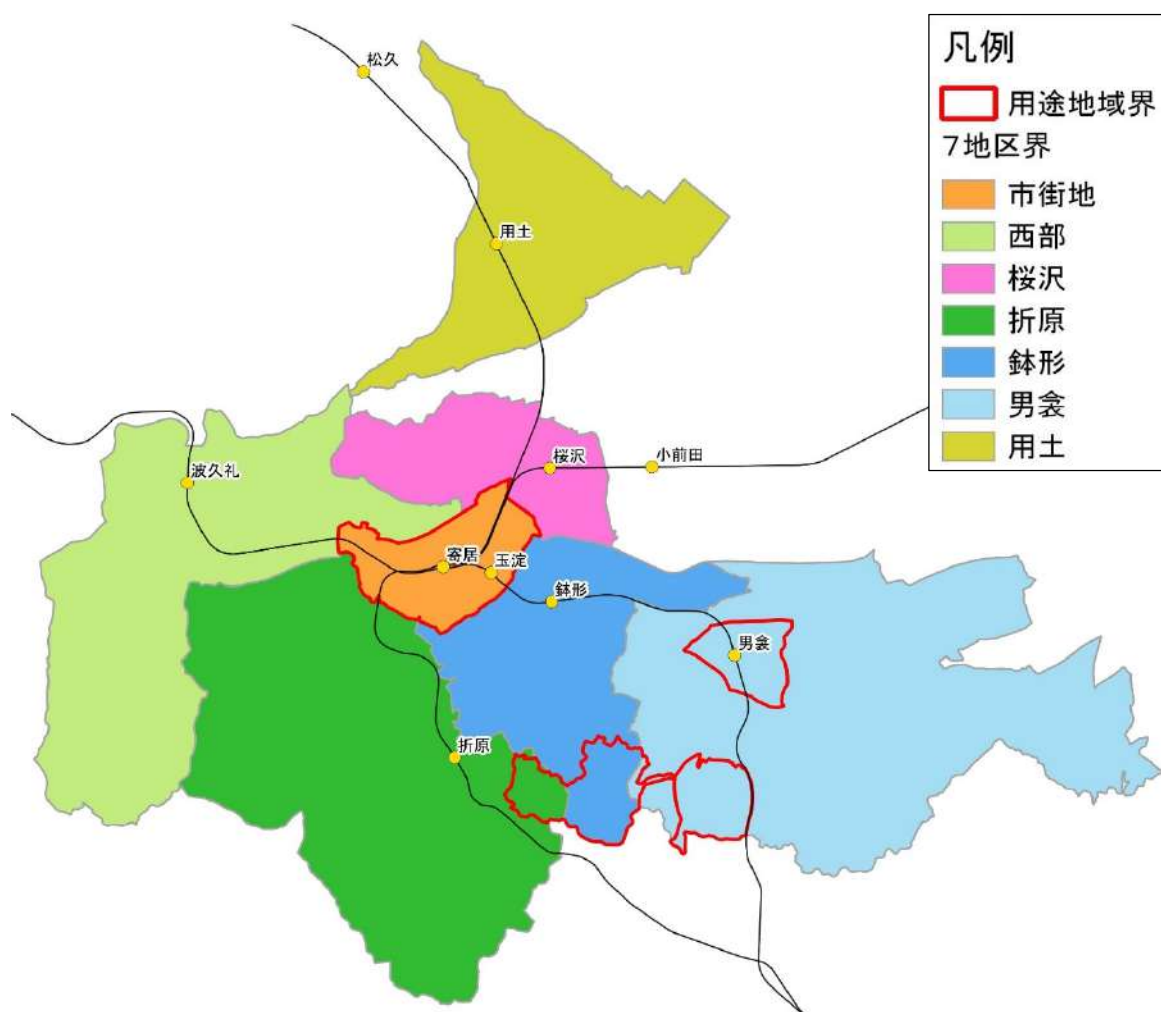


(2) 都市の変遷

年代	主なできごと
昭和30年(1955年)	・寄居町・折原村・用土村・鉢形村・男衾村が合併し、新たな寄居町が誕生
昭和36年(1961年)	・円良田湖(ダム)完成
昭和39年(1964年)	・寄居町上水道給水開始(寄居・末野・桜沢)
昭和44年(1969年)	・玉淀ダム完成
昭和46年(1971年)	・寄居駅周辺に用途地域を指定
昭和49年(1974年)	・国道140号寄居バイパス一部開通
	・農免道路(鉢形―男衾)開通
昭和55年(1980年)	・関越自動車道(東松山―前橋)開通
	・国道140号・254号玉淀バイパス・玉淀大橋開通
	・南部上水道給水開始(折原・鉢形・男衾)
昭和56年(1981年)	・中央公民館完成
昭和57年(1982年)	・総合社会福祉センター「かわせみ荘」完成
昭和60年(1985年)	・人口3万人突破
	・風布川・日本水が「全国名水百選」に認定
平成元年(1989年)	・秩父鉄道線 桜沢駅開業
平成 2年(1990年)	・総合体育館・アタゴ記念館完成
平成 3年(1991年)	・国道254号金勝山トンネル開通
平成 4年(1992年)	・県営水道配水開始
	・公共下水道の供用開始
平成 5年(1993年)	・富田谷津地区に工業専用地域を指定
平成 6年(1994年)	・役場新庁舎が完成
平成 7年(1995年)	・町全域が「水の郷」に認定
	・日本水の森が「水源の森百選」に認定
平成12年(2000年)	・寄居町都市計画マスタープラン策定
平成14年(2002年)	・男衾駅周辺地区に用途地域を指定
平成15年(2003年)	・三ヶ山地区に工業専用地域を指定
平成16年(2004年)	・鉢形城歴史館開館、鉢形城公園開園
平成17年(2005年)	・国道140号皆野寄居バイパスが全線開通
平成18年(2006年)	・彩の国資源循環工場稼動
平成25年(2013年)	・工業専用地域内に大規模自動車工場稼動
平成28年(2016年)	・東武東上線男衾駅・自由通路完成

（3）地域区分

地域特性や、旧村域などの既存のコミュニティの形成状況等を踏まえ、町域を7地区に分け設定します。

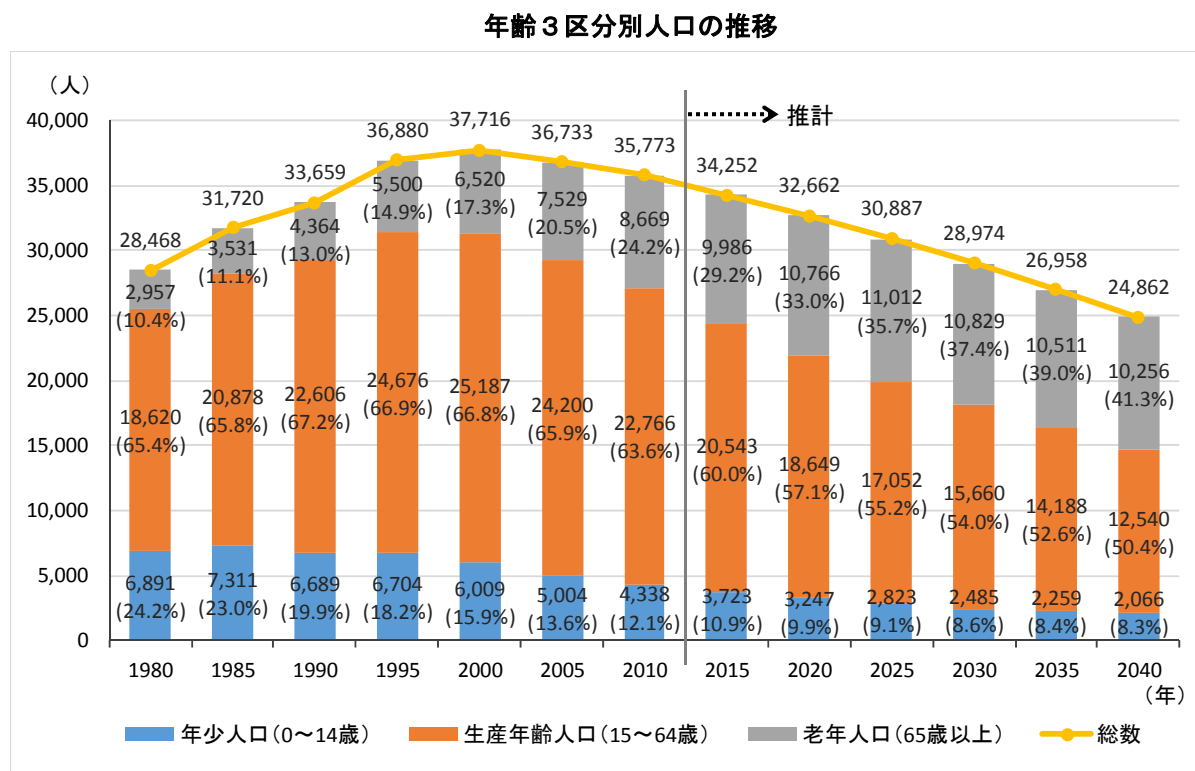


2-2 寄居町の現状と課題

(1) 人口動向と見通し

①総人口及び年齢3区分別人口の推移

- ・国勢調査では、人口は2000年(平成12年)の37,716人をピークに減少に転じ、2010年(平成22年)には35,773人となりました。(直近の2015年(平成27年)国勢調査の人口は34,081人)
- ・国立社会保障・人口問題研究所(以下、社人研)の人口推計によると、今後も人口減少は続き、2040年(平成52年)の人口は24,862人と推計されており、2010年(平成22年)から10,911人(約3割)減少することが見通されています。
- ・年齢3区分別人口を見ると、2010年(平成22年)には年少人口が4,338人(12.1%)、生産年齢人口が22,766人(63.6%)、老年人口が8,669人(24.2%)となっており、今後は年少人口・生産年齢人口の大幅な減少と老年人口の増加が見通されています。



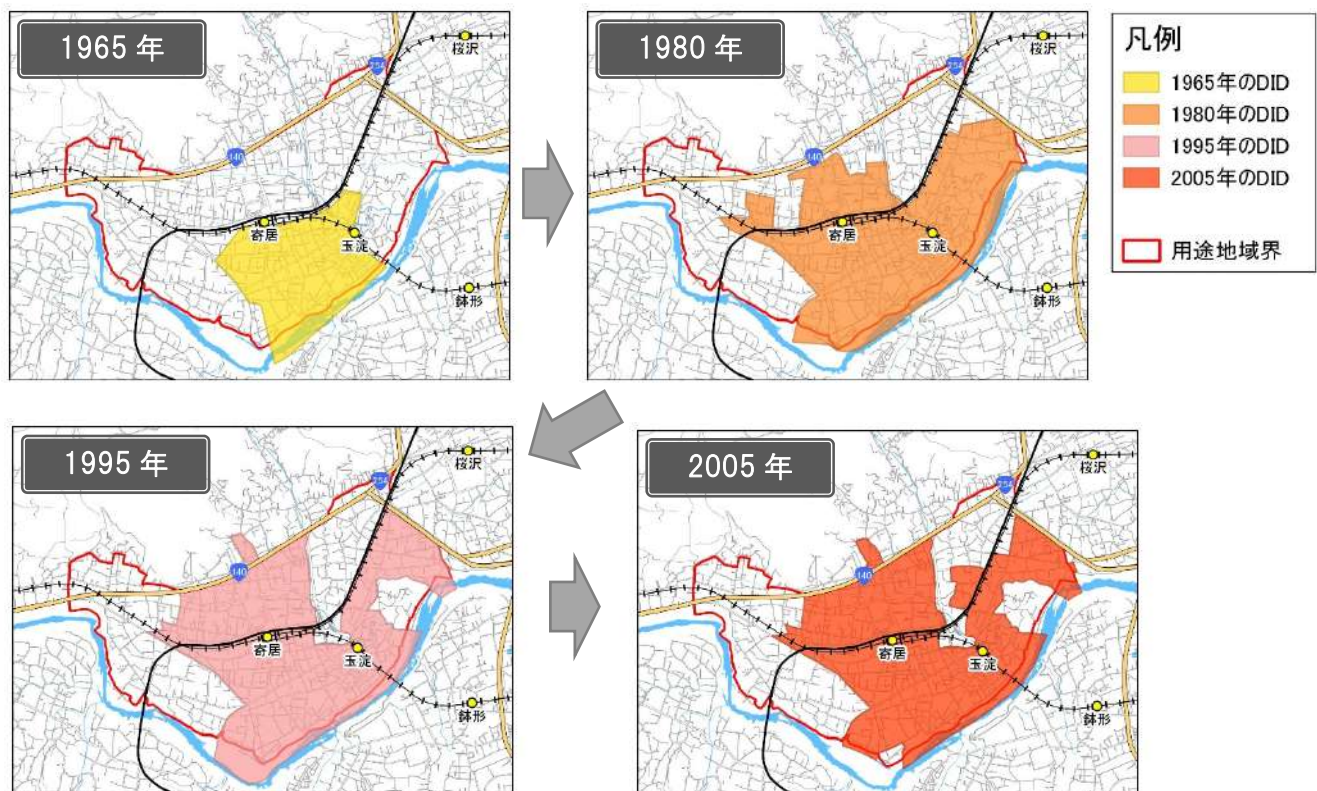
出典) 2010年まで国勢調査、2015年以降社人研ホームページ

②人口集中地区（DID）※の変遷

- ・人口集中地区は、1965年(昭和40年)から2005年(平成17年)まで寄居駅周辺に該当区域がありました。
- ・人口集中地区の人口は、1980年(昭和55年)の5,960人が最も多く、総人口の20.9%を占めていました。面積は1990年(平成2年)から1995年(平成7年)が最も広く、1.6km²が該当区域となっていました。
- ・人口集中地区の人口密度は1965年(昭和40年)が最も高く、83.3人/haでしたが、以降面積の広がりとともに低下し、1980年(昭和55年)には40人/haを下回りました。1980年(昭和55年)以降も徐々に低下し、2010年(平成22年)に人口集中地区は消滅しています。

年次	DID 人口 (人)	面積 (km ²)	総人口に占める DID 人口割合 (%)	全域に占める DID 面積割合 (%)	DID 人口密度 (人/ha)
1965 年(S40)	5,000	0.6	19.8	0.9	83.3
1970 年(S45)	5,431	0.9	21.6	1.4	60.3
1975 年(S50)	5,074	1.0	19.6	1.6	50.7
1980 年(S55)	5,960	1.5	20.9	2.3	39.7
1985 年(S60)	5,811	1.5	18.3	2.3	38.7
1990 年(H2)	5,850	1.60	17.4	2.5	36.6
1995 年(H7)	5,639	1.60	15.3	2.5	35.2
2000 年(H12)	5,378	1.58	14.3	2.5	33.6
2005 年(H17)	5,296	1.54	14.3	2.4	35.3

人口集中地区（DID）の変遷



出典) 国土数値情報

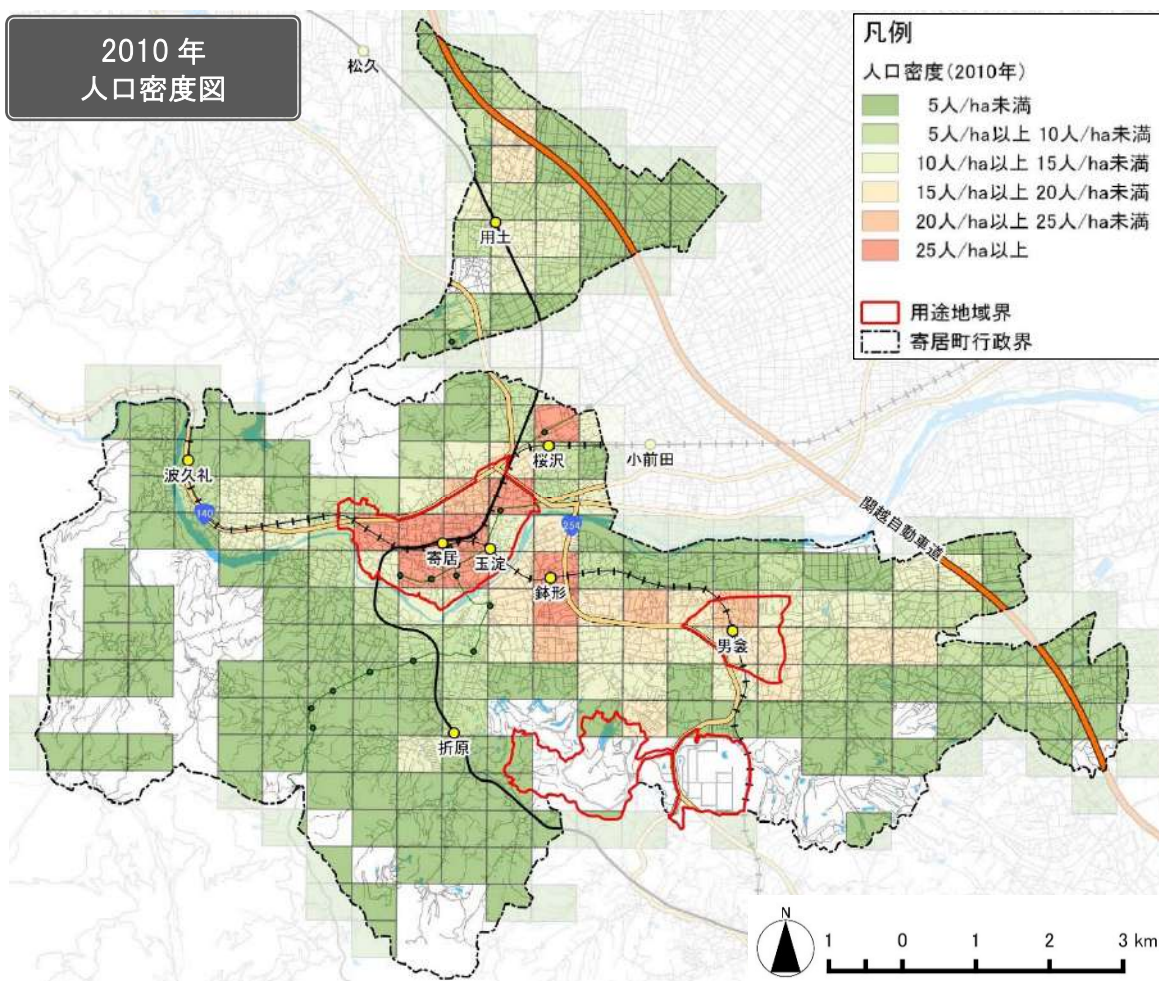
※人口集中地区(DID)

人口密度約40人/ha以上の国勢調査基本単位区がいくつか隣接し、合わせて人口5,000人以上を有する地域。

③地域ごとの人口状況

i 人口分布状況

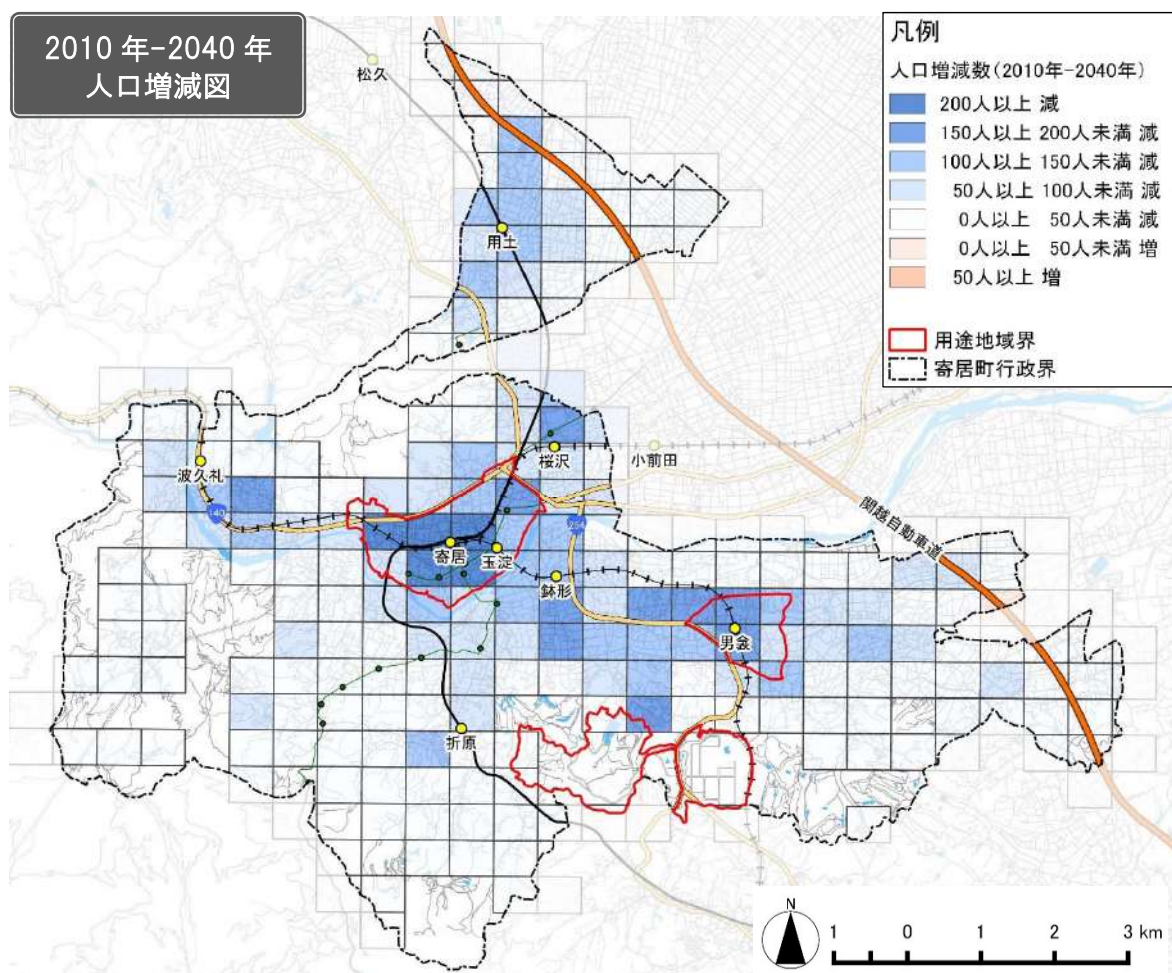
- ・2010年(平成22年)の人口分布の状況を見ると、主に寄居駅・男衾駅周辺の用途地域内と、両用途地域の間に立地する鉢形駅周辺や、桜沢駅周辺に人口の集中するエリアが存在しています。
- ・用土駅周辺や男衾駅周辺の用途地域外の東側のように、町の中心部からやや離れた場所にも、部分的に人口の集中するエリアが見られます。



出典) 国勢調査

ii 将来人口見通し

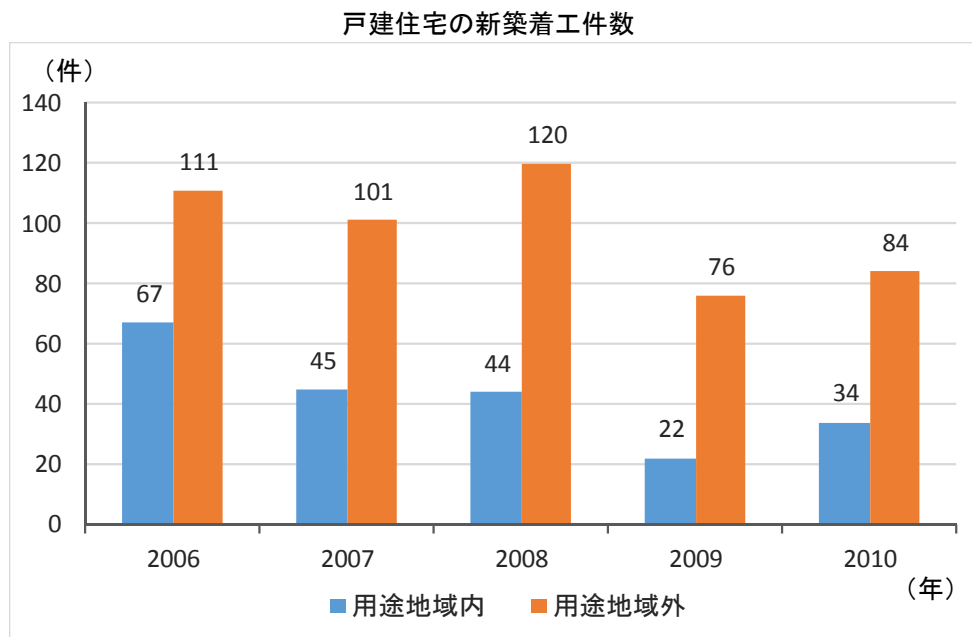
- ・2010年(平成22年)から2040年(平成52年)にかけて、町内で人口が増加するエリアはほとんどなく、ほぼ全域で人口が減少の見通しとなっています。
- ・寄居駅・男衾駅周辺用途地域内や鉢形駅周辺、桜沢駅北側で人口減少数が大きく、特に寄居駅周辺用途地域内で減少幅が大きくなっています。



出典) 国勢調査、社人研係数を基に推計

④戸建住宅の新築着工件数の推移

戸建住宅の新築着工件数は、用途地域内より用途地域外が多くなっています。



出典) 2010年度都市計画基礎調査

■人口動向と見通しから見た課題

- ・全町的に高齢化が進行し、寄居駅周辺では、人口減少の第二段階になる見通し。
- ・人口集中地区は、寄居駅周辺用途地域に2005年(平成17年)まで存在していたが、2010年(平成22年)には消滅しており、市街地の人口密度が低下。
- ・寄居駅及び男衾駅周辺用途地域の外側にも人口密度の高いエリアが広がる。
- ・将来人口見通しでは、本町の中心市街地である寄居駅周辺用途地域内で大幅に人口が減少。
- ・戸建住宅の新築着工件数では用途地域外が高い比率を占め、居住エリアの拡大が進行。
- ・市街地での人口減少による生活サービス等における中心的都市機能の低下が懸念。

⇒全町的な人口減少が進むなかで、特に本町の2つの核である寄居駅・男衾駅周辺用途地域内における人口減少対策が必要です。(用途地域内への人口集積により、町の拠点としての維持を図る必要があります)

⇒高齢者等が暮らし続けられる、駅周辺等で歩いて暮らせるまちづくりが必要です。

⇒用途地域に近接し、一定の人口集積が見られる桜沢駅及び鉢形駅周辺での居住を許容しつつも、用途地域外へのスプロール化※については抑制が必要です。

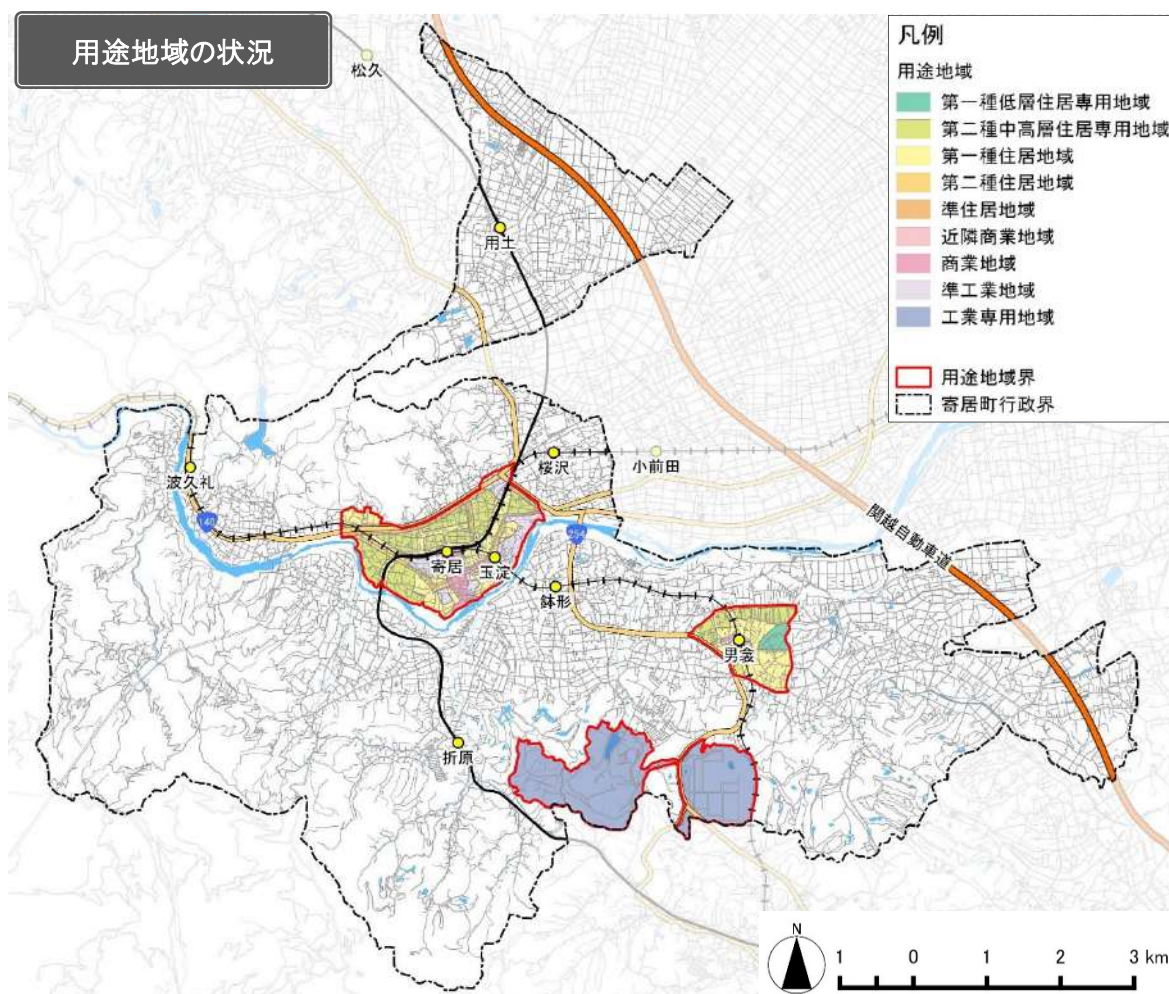
※スプロール化

既成市街地周辺の田園や山林地域に、市街地が虫食い状に拡大する現象

(2) 土地利用・都市基盤整備の現状

①用途地域の状況

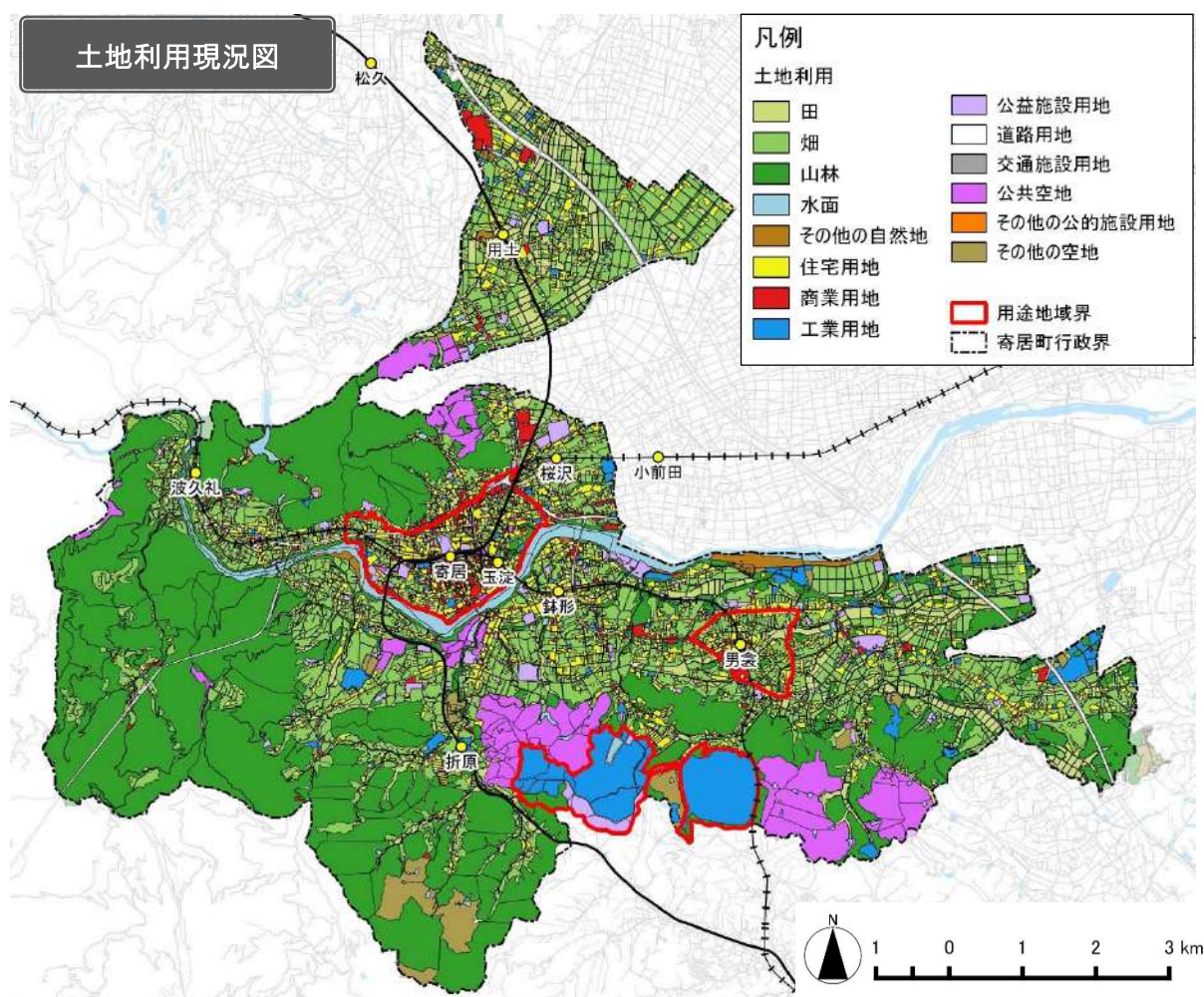
- ・2015年(平成27年)現在の用途地域の面積は540.4haであり、行政面積6,425haに対し、8.4%となっています。面積割合が1割に満たない用途地域内に、町民の約2割が居住しています。
- ・指定地域は、寄居駅周辺、男衾駅周辺、富田谷津地区等周辺の3箇所で、富田谷津地区等周辺は工業専用地域が指定されています。



出典) 寄居町資料

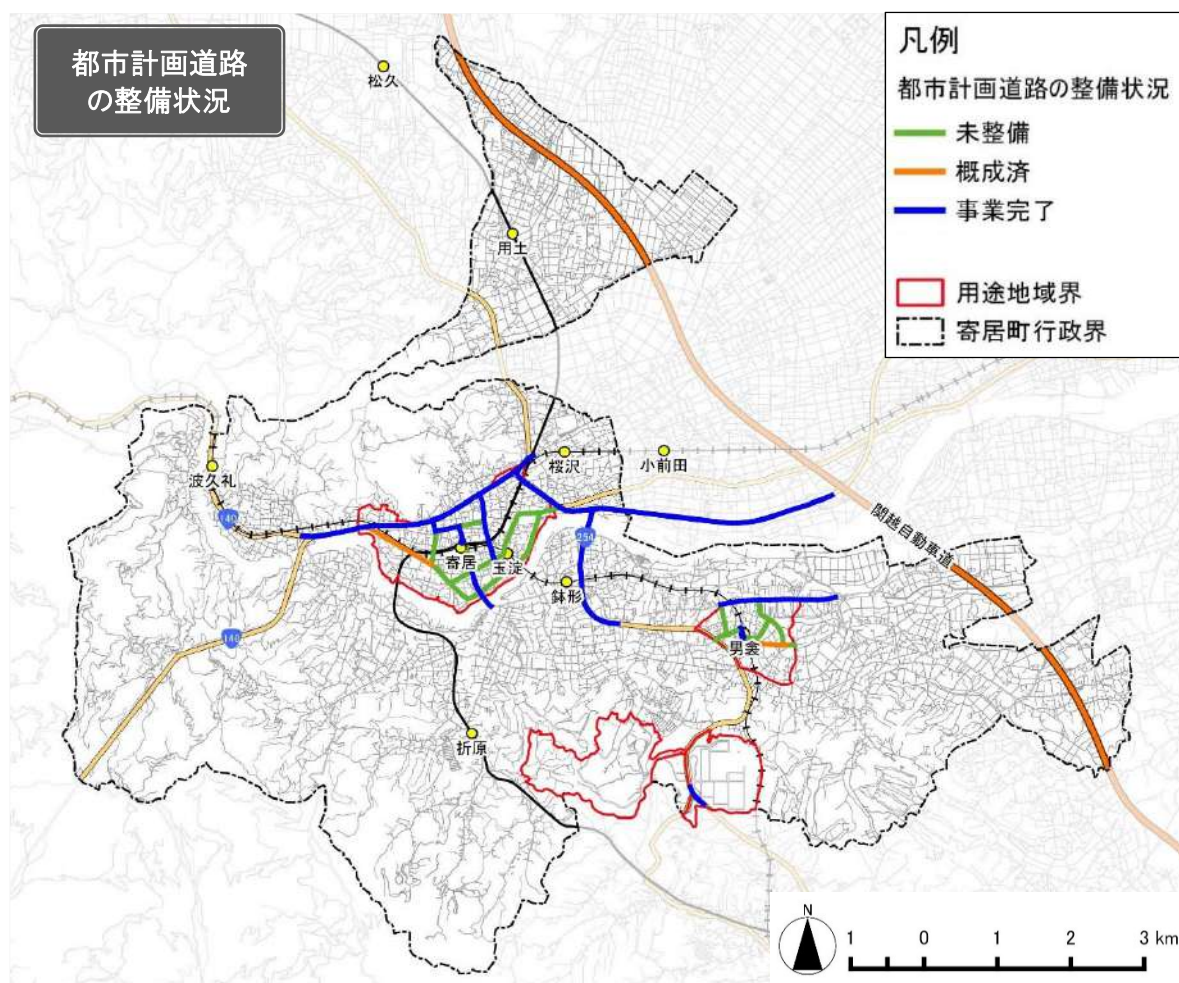
②土地利用の状況

- ・2015年度(平成27年度)都市計画基礎調査によると、本町の土地利用は、自然的土地利用が4,337.7haと67.5%を占め、そのうち、農地が23.3%、山林や水面等が44.2%となっています。
- ・都市的土地利用のうち住宅用地と商業用地、工業用地を合わせた宅地は、893.18haで全体の13.9%です。そのうち、住宅用地の面積は、用途地域内が114.4ha(1.8%)、用途地域外が474.8ha(7.4%)で、用途地域外は用途地域内の面積の約4倍となっており、住宅用地が用途地域外に分散しています。
- ・未利用地を含むその他空地としては、寄居駅周辺用途地域内では約8.4ha、男衾駅周辺用途地域内では約1.4haの未利用地が見られますが、まとまりのある一団の土地ではなく、小規模な未利用地が点在しています。
- ・三ヶ山、富田谷津地区等に立地する自動車産業や環境産業をはじめ、町辺縁部を中心に工業地域が形成されています。



③都市計画道路の整備状況

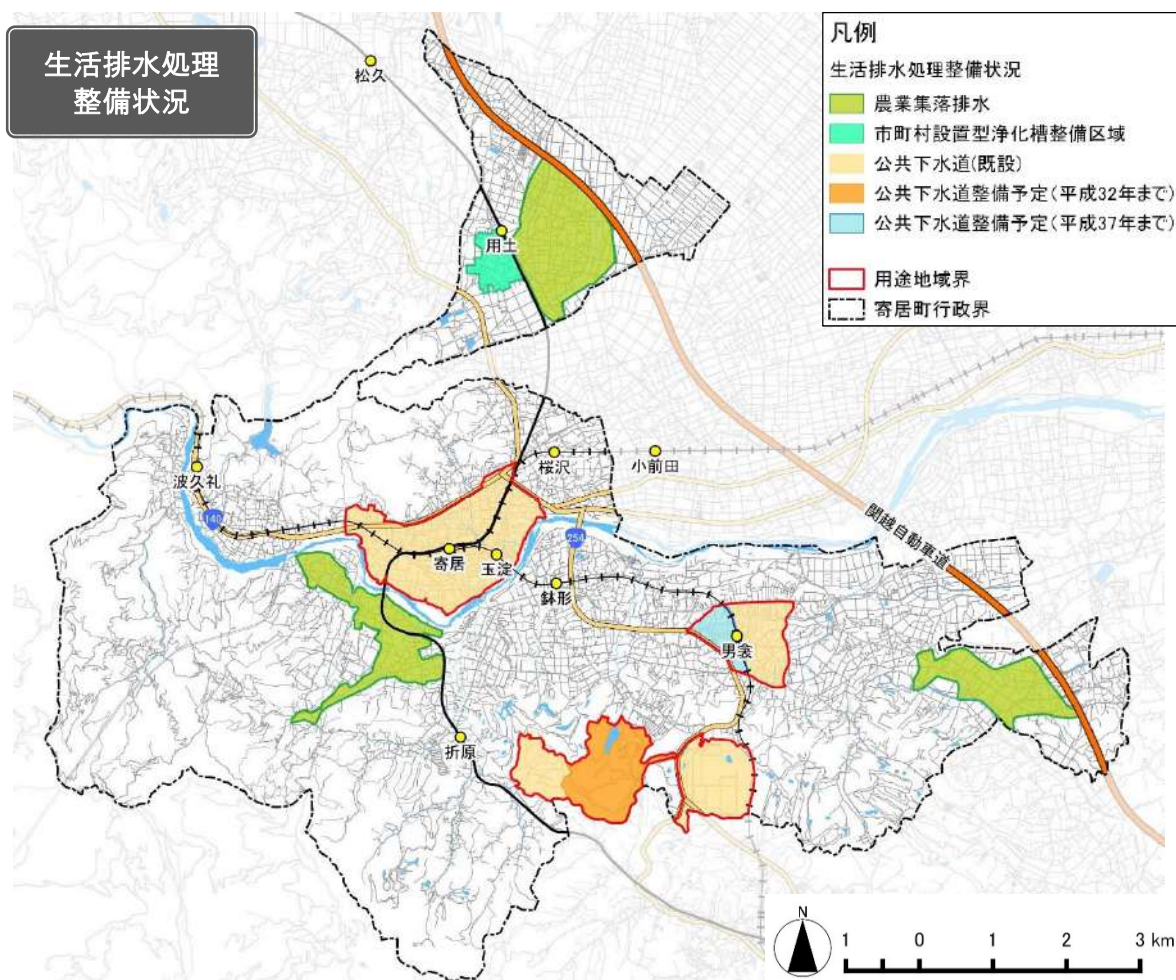
- ・寄居駅・男衾駅周辺の用途地域内を中心に都市計画道路が整備されています。
- ・寄居駅周辺では、半数以上が整備済みですが、一部未整備の箇所が駅南側や西側に残っています。
- ・男衾駅周辺では、駅を中心に駅前広場や駅に接続する路線の整備を進めていますが、未整備の路線が多く残されています。



出典) 寄居町資料

④生活排水処理整備状況

- ・公共下水道については、寄居駅周辺用途地域内ではほぼ全域、男衾駅周辺用途地域内の一部を残し整備済みとなっています。今後は、男衾駅周辺用途地域内の西側をはじめとして未整備区域の整備を進めます。
- ・農業集落排水は、用土駅東側や折原地区、今市地区の一部で整備が完了しています。
- ・用土駅の西側を検討地区として、市町村設置型の浄化槽整備を進めます。
- ・公共下水道区域・農業集落排水区域以外の全域が合併処理浄化槽区域となっています。



出典) 寄居町資料

■土地利用・都市基盤整備の現状から見た課題

- ・寄居駅・男衾駅周辺の2箇所の用途指定地域は、町民の暮らしの中心として重要な地域であり、同地域の活力低下は町全体の活力低下につながる懸念される。
- ・都市計画道路や公園等が整備された地域や、下水道整備がなされる予定の地域においても人口は減少する見通しであり、整備済みのインフラが有効に活用されなくなることが懸念される。

⇒本町の中心市街地を形成する寄居駅周辺、駅周辺のまちづくりが期待される男衾駅周辺は、町内の限られた用途地域として、市街地形成を図っていく必要があります。

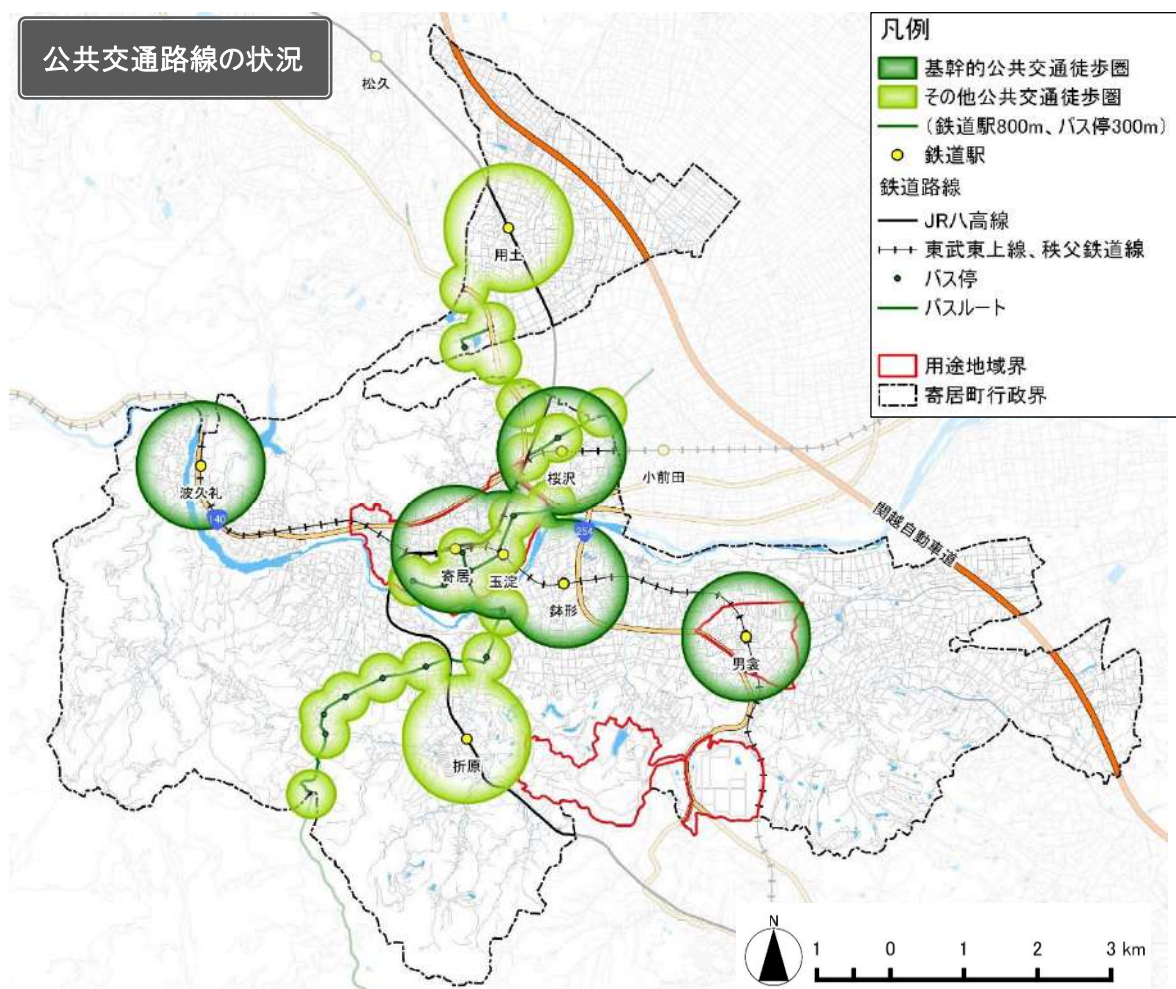
⇒整備済インフラや、今後整備されるインフラの有効活用を念頭に置き、住環境が整った箇所への居住を誘導することが必要です。

(3) 交通体系の現状

① 公共交通の状況

- ・町内にはJR八高線、東武東上線、秩父鉄道線の3路線、8駅が立地しており、寄居駅に各路線が乗り入れています。
- ・基幹的公共交通路線(1日あたり片道30本以上の運行路線)の要件を満たすのは、東武東上線、秩父鉄道線のみとなっています。JR八高線は、基幹的公共交通路線ではないものの、片道17本/日と一定程度のサービス水準が確保されています。
- ・これらの公共交通は、現状において人口密度が高い地域を概ねカバーする形で運行されていますが、全町的な人口減少に伴い徒歩利用圏域※(徒歩圏)内の利用者数が減少し、サービス水準の低下につながる懸念があります。

※徒歩利用圏域：都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)を参考に、一般的な徒歩圏として鉄道駅からは800m、バス停からは300mと設定。



出典) 寄居町資料

②公共交通の利用状況

- ・2015年(平成27年)の各路線の乗降客数は、東武東上線が約274万人、秩父鉄道線が約142万人、JR八高線が約16万人(寄居駅のみ)となっており、近年の利用者数は横ばいで推移しています。
- ・路線バスは、県北都市間路線バス(深谷市方面、本庄市方面)と東秩父村路線バス(東秩父村方面)が運行しており、本庄市方面への利用者数が減少傾向にあります。また運行本数が少なく、鉄道など他の公共交通との連携強化が必要となっています。
- ・鉄道、路線バス等の機能を補完するデマンド交通である愛のリタクシーは、2013年度(平成25年度)から運行を開始し、2015年(平成27年)3月末時点での登録者数は2,837人、60歳台以上が全体の4分の3を占めています。

鉄道駅別乗降客数の推移

(人)

		2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
合計		4,435,036	4,415,116	4,461,454	4,402,886	4,321,103
東武 東上線	寄居駅	1,504,011	1,544,289	1,570,141	1,525,066	1,479,841
	玉淀駅	208,410	211,132	216,748	221,647	214,625
	鉢形駅	402,704	397,848	391,834	396,014	394,593
	男衾駅	727,174	701,008	701,901	667,598	648,306
	計	2,842,299	2,854,277	2,880,624	2,810,325	2,737,365
秩父 鉄道線	寄居駅	1,027,387	1,039,270	1,050,277	1,065,362	1,059,120
	桜沢駅	296,917	287,028	286,350	286,689	277,788
	波久礼駅	91,497	88,827	91,960	89,461	87,269
	計	1,415,801	1,415,125	1,428,587	1,441,512	1,424,177
JR八高線 ※乗客のみ	寄居駅	137,794	145,714	152,243	151,049	159,561
	折原駅	11,553	—	—	—	—
	用土駅	27,589	—	—	—	—
	計	176,936	—	—	—	—

バス年間利用者数

(人)

		2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
県北都市間 路線バス	深谷駅・寄居車庫線	12,781	13,897	13,498	14,452	14,430
	本庄駅南口・寄居車庫線	14,462	14,758	13,375	13,266	11,937
東秩父村路線バス		11,667	—	—	—	—

出典) 県北都市間路線バス：寄居町データ 前年10月～9月の利用者数

東秩父村路線バス：寄居町地域公共交通網連携計画

出典) 埼玉県統計年鑑 ※ — は数値の提供が得られないもの

■交通体系の現状から見た課題

- ・利用者数の減少による鉄道及び路線バスのサービス水準の低下。(運行本数の減少等)
- ・公共交通の維持に要する財政的な負担の増加。
- ・居住地が拡大することにより、公共交通利用圏外の高齢者等が増加することへの対応。

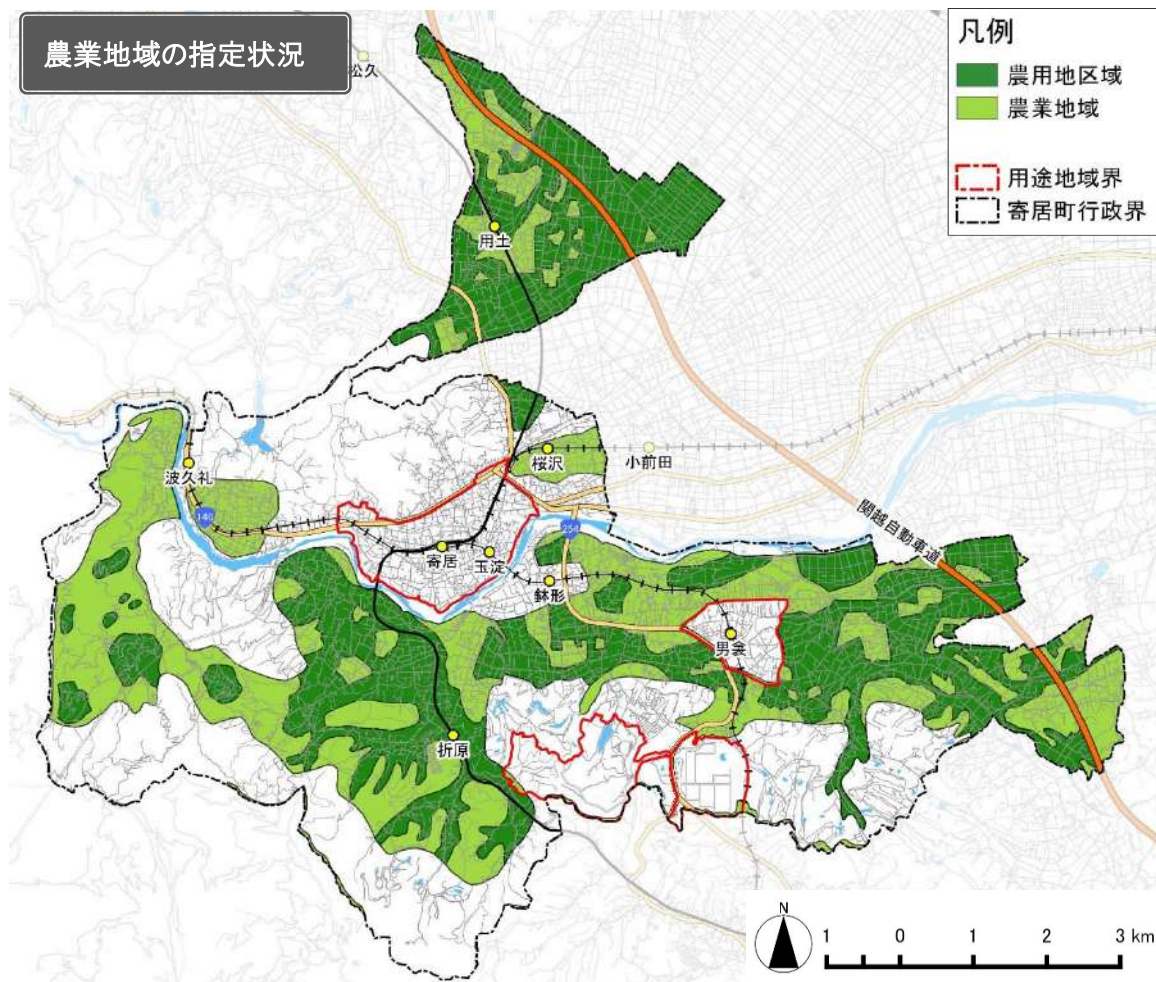
⇒将来も鉄道を公共交通の軸として、町内の公共交通網の形成を図っていく必要があり、そのためにも駅周辺における都市機能の充実や居住の誘導により、運行サービスの維持・充実につなげていくことが必要です。

⇒鉄道を補完し、高齢者等の交通弱者の移動を支える手段として路線バス、デマンド交通と連携する等、公共交通の総合的な対策が必要です。

（４）水と緑の現状

①農業地域の指定状況

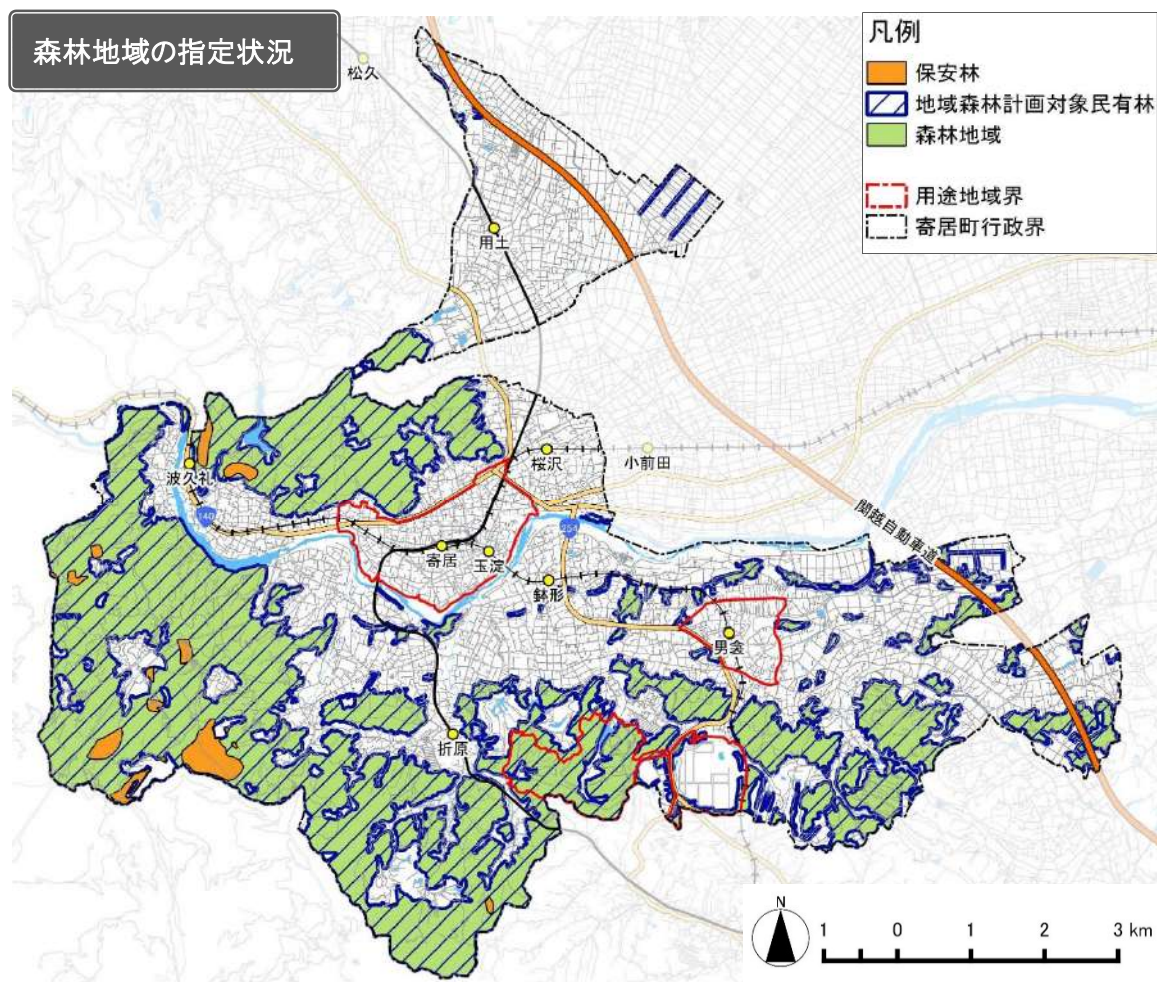
- ・用途地域内や山間部を除く広い範囲に農用地区域が指定されており、特に用土地区や、男衾地区、折原地区を中心に指定されています。



出典）国土数値情報

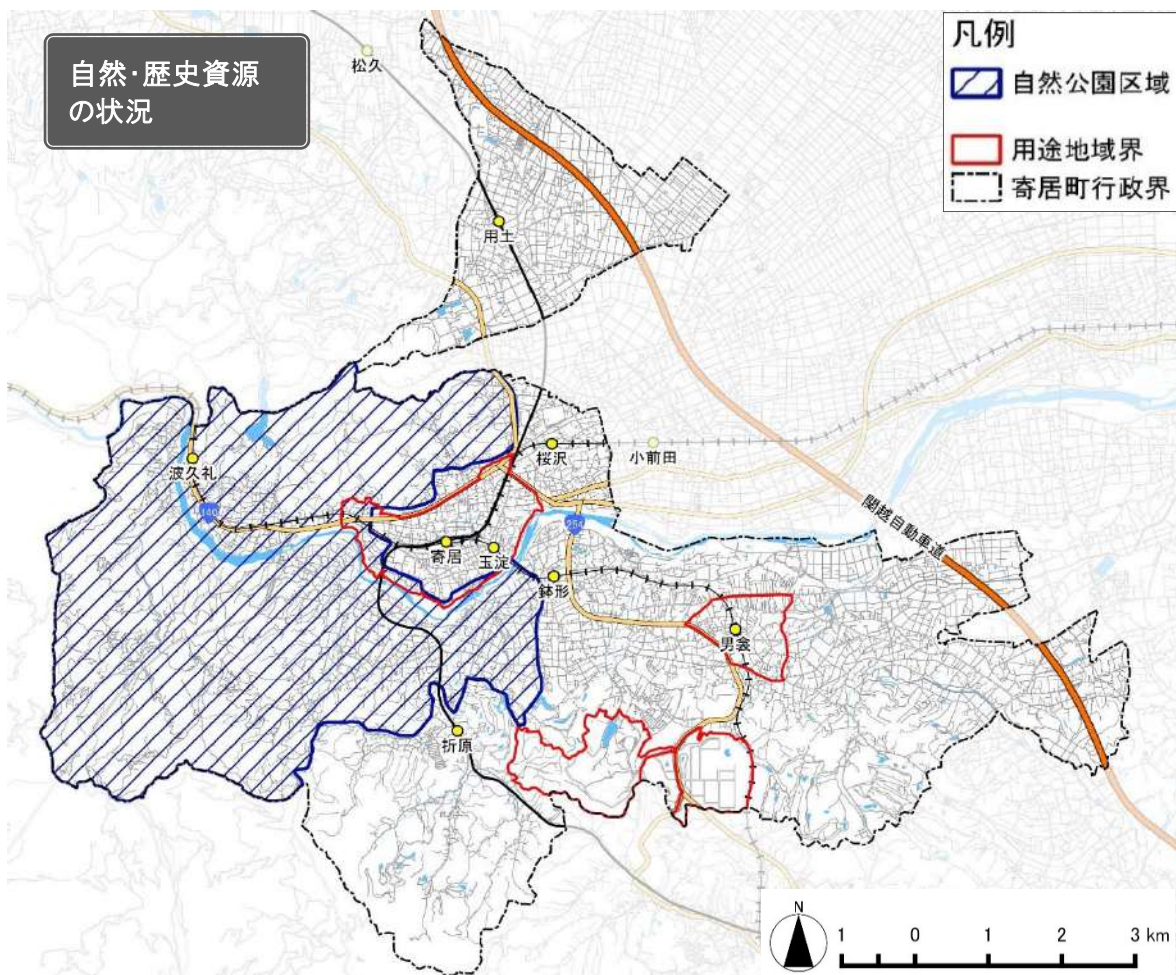
②森林地域の指定状況

- ・用途地域内や平野部を除く広い範囲に地域森林計画対象民有林が指定されており、西部地区や、鉢形地区、折原地区、男衾地区を中心に指定されています。
- ・また、西部地区の一部地域に保安林が指定されています。



③自然・歴史資源の状況

- ・西部地区の全域や、折原地区の北側、桜沢地区の西側、鉢形地区の西側、市街地地区の周辺の広い地域に県立長瀬玉淀自然公園が指定されています。カヌー等のウォーターレクリエーションや、ハイキングの場、景勝地として親しまれています。
- ・また、国指定史跡などの歴史的な地域資源が鉢形地区を中心に立地しています。



■水と緑の現状から見た課題

出典) 国土数値情報

- ⇒町縁辺部を中心に山林と産業導入地域が隣接するほか、スプロール化の進む地域が見られる。
- ⇒町内の広範囲に自然公園区域が指定されているほか、自然環境や景観の保全が図られている地域や、国指定史跡などの自然・歴史資源が豊富に立地しており、更なる活用が必要。

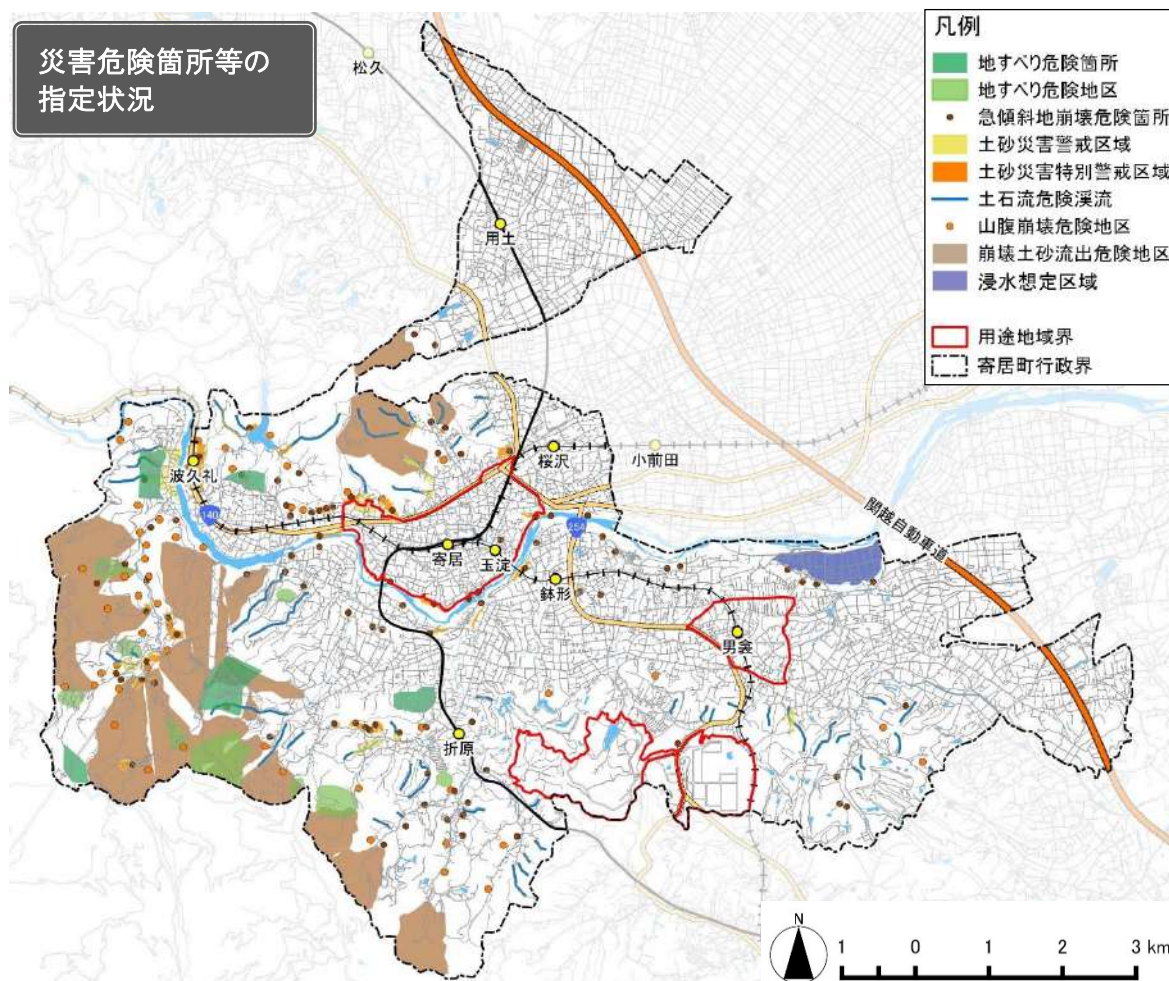
⇒農林業の振興のため、市街地と農林地のメリハリのある土地利用形成を推進していくことが求められます。

⇒また、自然・歴史資源を将来も本町の観光資源として有効に活用していくために、寄居駅周辺との回遊性の向上のための仕組みづくりを検討することが求められます。

(5) 安心・安全の現状

① 災害危険箇所等の指定状況

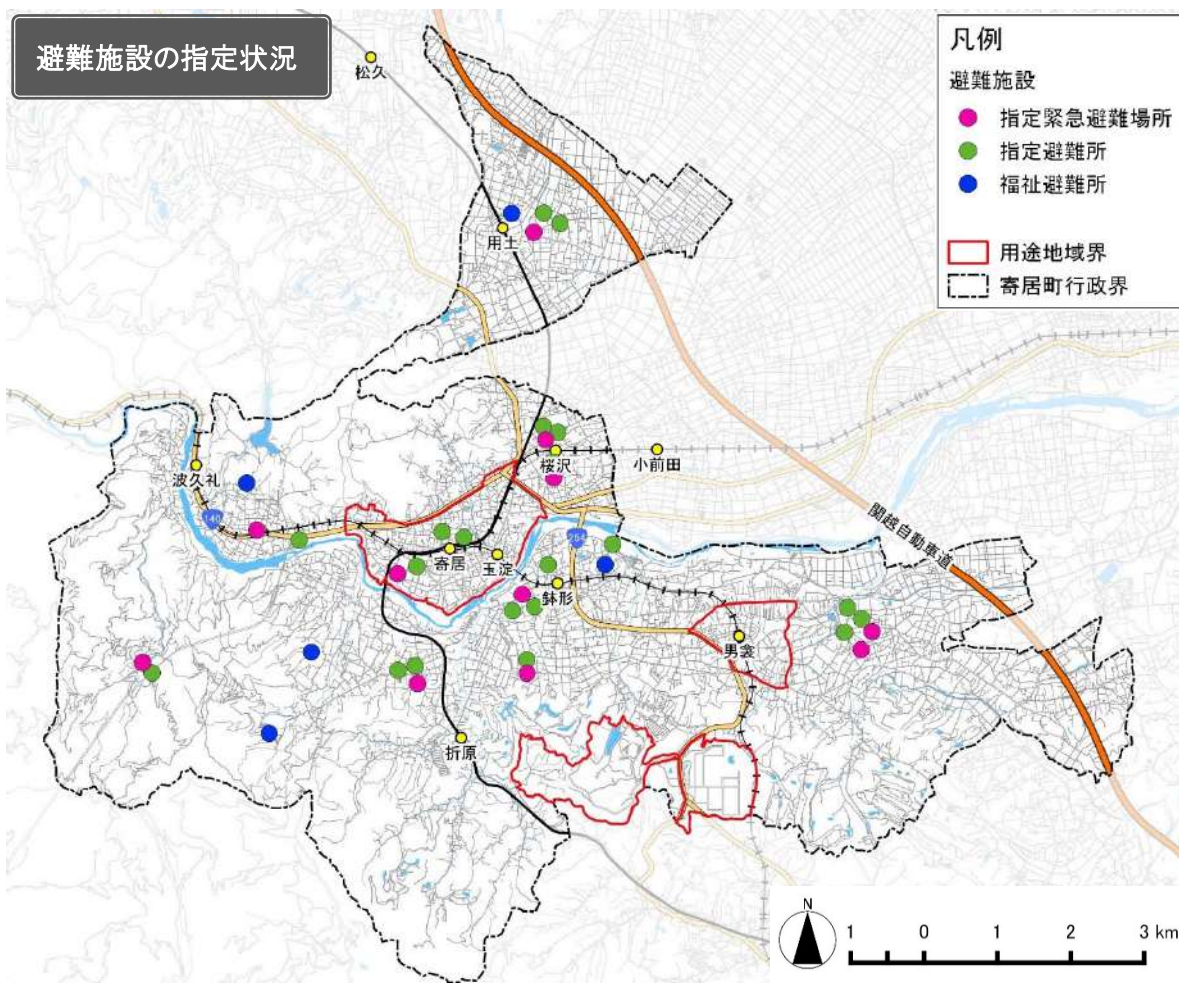
- ・町内では、浸水想定区域が町東部の荒川右岸の一部に指定されています。
- ・町西部及び南部の山間部に土砂災害の発生する恐れのある箇所が多く、用途地域内やその周辺においても、寄居駅周辺の河川沿岸等に土砂災害(特別)警戒区域が点在し、寄居駅北西部の山林には、地すべり危険箇所が多く指定されています。



出典) 国土数値情報

②避難施設の指定状況

- ・学校、コミュニティセンター等の公共施設を活用し、11箇所の緊急避難場所及び20箇所の避難所が指定されています。
- ・また、災害時要配慮者に対する支援を行うために、老人ホームを中心に5箇所の福祉避難所を指定しています。
- ・これらの避難施設の位置については、ハザードマップにより周知が図られています。



出典) 寄居町土砂災害・洪水ハザードマップ

■安心・安全の現状から見た課題

- ・寄居駅周辺用途地域内の一部や山間部の多くでは、災害時の危険箇所が分布しており、こうした箇所にも一定の居住が見られることから、災害発生に対する安全確保が必要。
- ・また、避難施設の老朽化が進行しており、災害時の安全確保機能の低下が懸念される。

⇒災害リスクを有する箇所にも一定の居住が見られることから、ソフト・ハード両面からの対策を進めつつ、安全なまちなかへの居住を誘導していくことが必要です。

⇒避難所については、老朽化の状況などを踏まえた適切な整備や、既存施設の有効活用が求められます。

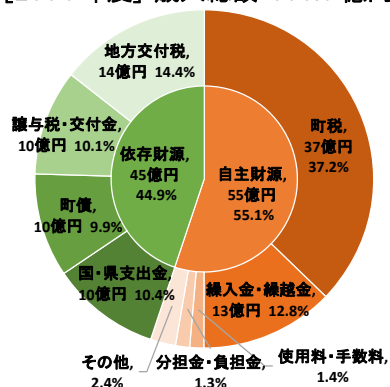
（６）財政の現状

・2004年度（平成16年度）と2014年度（平成26年度）の歳入・歳出を比較すると、歳入は町税の伸びにより自主財源が増加していますが、歳出を見ると目的別歳出では民生費が、性質別歳出では扶助費が大きく増加し、普通建設事業などに支出された投資的経費は減少しています。将来の高齢化の進行に伴い、この傾向が続くものと想定されます。

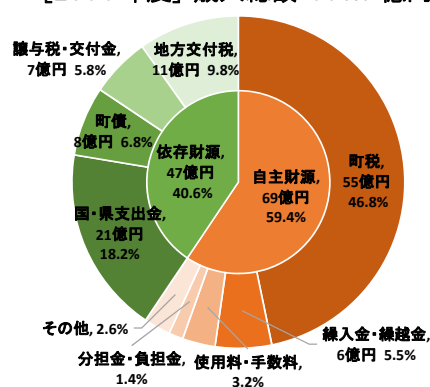
・減少傾向にあった普通建設費事業費は、改修や建替えの時期を迎える公共施設やインフラ資産の整備が必要となることから、将来的に支出の増大が想定されます。

①歳入

[2004 年度] 歳入総額 100.1 億円



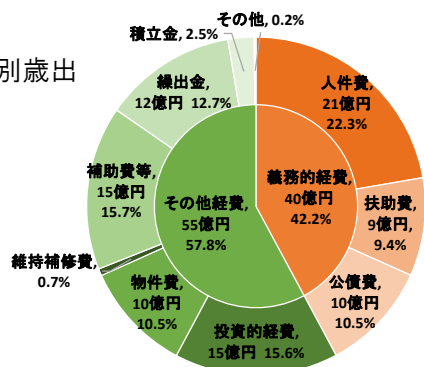
[2014 年度] 歳入総額 116.9 億円



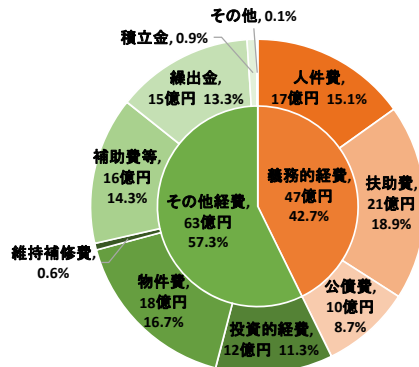
②歳出

[2004 年度] 歳出総額 95.8 億円

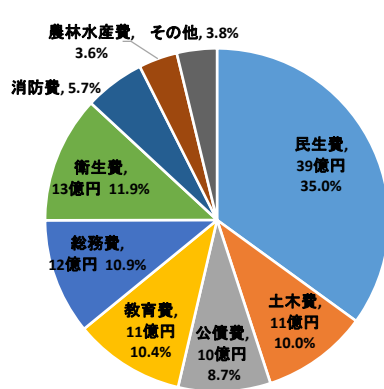
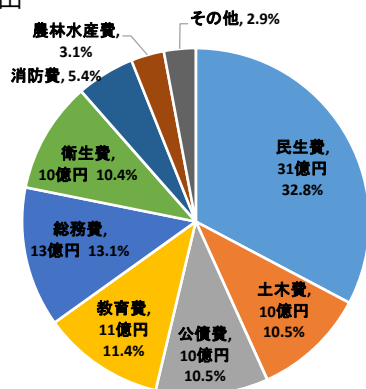
○性質別歳出



[2014 年度] 歳出総額 110.2 億円



○目的別歳出



出典）市町村決算カード（総務省）

■財政の状況から見た課題

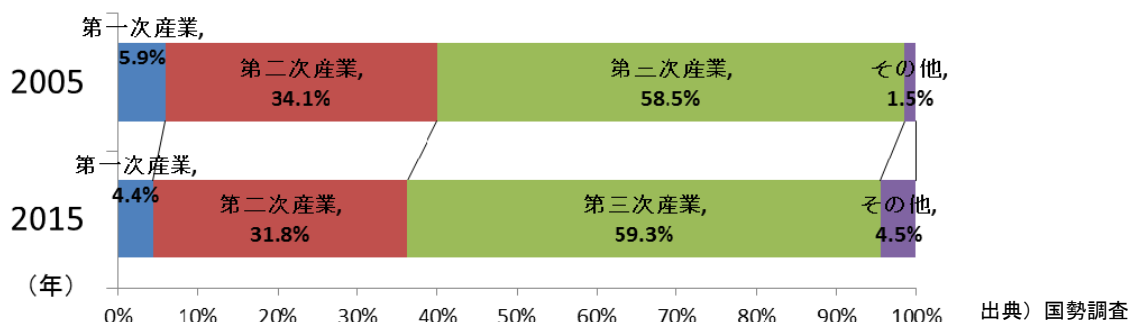
- ・社会保障制度等に必要な扶助費の増加と、公共施設が更新時期を迎えることによる財政的な負担が増加することが懸念される。

⇒財政構造の変化に耐え得る計画的なまちづくり(計画的な公共施設の更新・統廃合・長寿命化や、既存の都市インフラの有効活用等)が必要です。

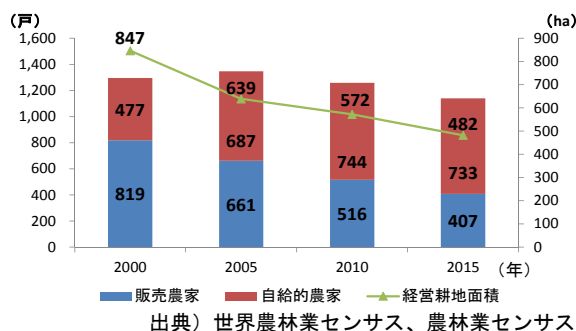
(7) 産業の現状

- ・産業別の就業者数は、第三次産業が約6割を占めています。2005年(平成17年)から2015年(平成27年)の10年間で、第一次産業、第二次産業の割合が減少しています。
- ・農家戸数・経営耕地面積は減少傾向にあります。
- ・小売商店数・従業者数・年間販売額は、2004年(平成16年)を境に減少し続けています。
- ・工業従事者数・工業事業所数・製造品出荷額は、2012年(平成24年)より増加傾向にあります。
- ・観光入込客数については横ばいとなっています。

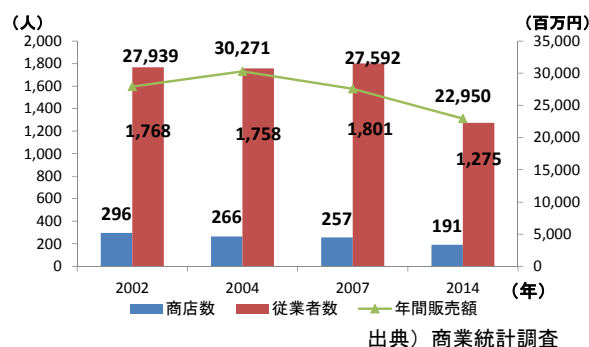
①産業別の従業者数の推移



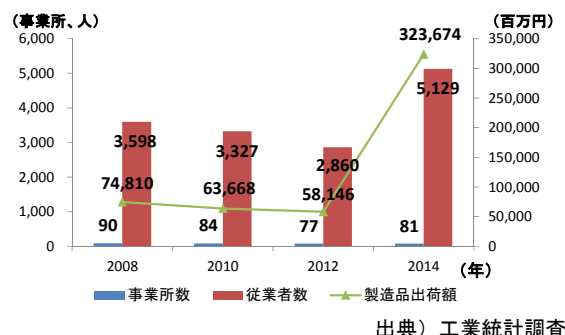
②農家戸数、経営耕地面積の推移



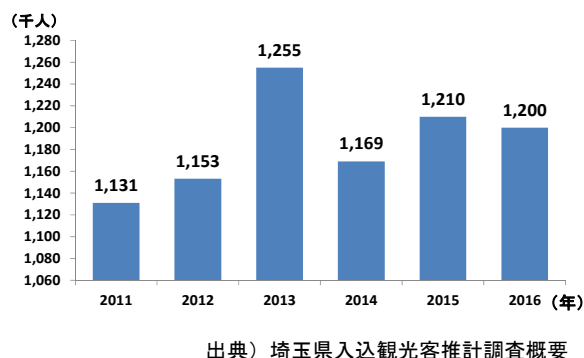
③小売商店数・従業者数・年間販売額の推移



④工業従事者数・事業所数・製造品出荷額の推移



⑤観光入込客数の推移



産業の現状から見た課題

- ・工業については、大規模自動車工場の開設の影響などから、工業従事者数、製造品出荷額が増加傾向にある。
- ・農業・商業・観光業については、後継者不足等により事業者の減少傾向が見られる。

⇒自動車産業をはじめ既存の立地企業や関連企業立地に伴う社会基盤整備が必要です。

第3章

全体構想

-
- 3－1 目指す都市の将来像
 - 3－2 都市づくりの目標
 - 3－3 将来人口フレーム
 - 3－4 将来都市構造
 - 3－5 分野別方針
-

第3章 全体構想

3-1 目指す都市の将来像

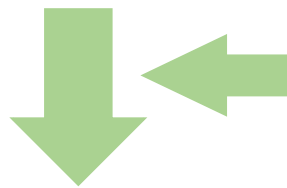
「第6次寄居町総合振興計画」に掲げる寄居町が目指す姿とまちづくりの基本目標の実現を目指し、前項で整理した現況・課題等を踏まえて、本計画が目指す都市の将来像を設定します。

～ 寄居町が目指す姿 ～

可能性 ^{むげんだい} ∞ 笑顔満タン よりいまち

～ まちづくりの基本目標 ～

- 基本目標1 夢と創造力にあふれ 未来を拓く人を育むまち
- 基本目標2 人が集まり活力に満ちた 賑わいあふれるまち
- 基本目標3 支えあいとふれあいのある 健康長寿のまち
- 基本目標4 安全で環境への配慮と利便性を備えた コンパクトなまち
- 基本目標5 悠久の歴史と爽やかな自然の中で 豊かさを感じられるまち



現状と課題を踏まえて

目指す都市の将来像

自然と共生し 産業と活力にあふれ
誰もが住みたくなるまち 寄居

3-2 都市づくりの目標

前項の目指す都市の将来像を実現するため、都市づくりの目標を設定します。

以下に、都市づくりの目標を設定し取り組み方針を示します。

《都市づくりの目標1》

町全体に賑わいと活気を生み出すまちづくり

- 寄居駅周辺においては、町有地の有効活用等による拠点性強化や、公共交通の充実による町内各地との連携を深めることで本町の核の形成を図り、町全体の賑わいと活性化につなげます。
- 男衾駅周辺の用途地域とともに賑わいの向上を図るため、立地適正化計画の取り組みにより具体化を図りながら、居住及び各種都市機能の緩やかな誘導を推進していきます。
- 適切な土地利用のもと、企業誘致の推進による雇用創出や住環境を整えることで、住まいに近い場所で誰もが働けるまちづくりを進め、定住促進につなげていきます。

《都市づくりの目標2》

誰もが安心して暮らし続けることができるまちづくり

- 人口減少や少子高齢化が進むなかでも、医療・福祉・商業施設等の生活サービス機能や、公共交通を維持できるよう、まちの安全性や環境に配慮しながら、適切な居住・都市機能の誘導を推進します。
- 防災設備の更新や、建築物の不燃化、災害リスクへの対策を促進し、発災時の減災に努めます。
- 道路や公共施設、公共交通機関等のバリアフリー化を進めることにより、多世代が暮らしやすい環境づくりを進めます。

＜都市づくりの目標3＞

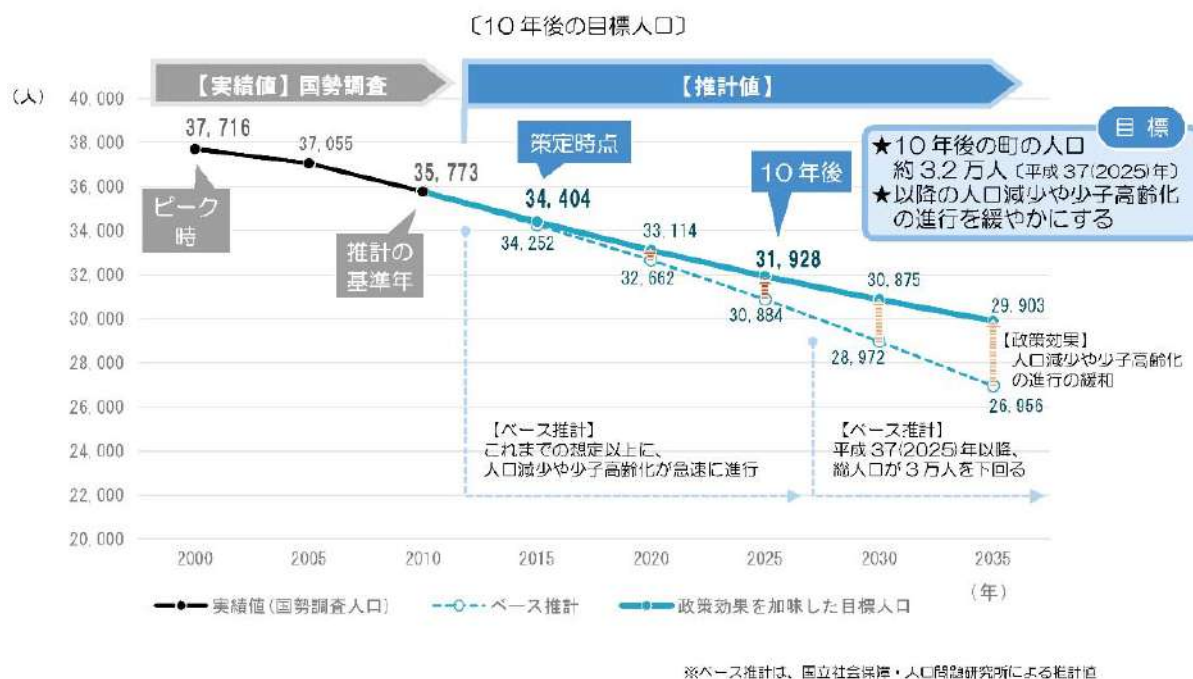
豊かな自然を大切にし、共生するまちづくり

- 美しい山並み、水の循環、多様な動植物の生息・生育環境など、町の誇りであり貴重な財産である豊かな自然環境を将来にわたりまちの財産として守っていくために、立地適正化計画に基づく用途地域への緩やかな居住誘導を行うことで、郊外部におけるスプロール化の抑制につなげていきます。
- 農林地や水源の適切な管理を行うとともに、充実した水辺環境を生かした観光振興を図るため、観光振興に資する土地利用及び基盤整備を推進していきます。
- 豊かな自然環境を満喫できる観光ネットワークの形成に取り組み、町全体の観光振興や、賑わいの創出につなげます。

3-3 将来人口フレーム

国全体で人口減少がはじまり、本町でも近年、人口減少、少子高齢化が急速に進展しており、都市計画の都市づくり分野だけでなく、全町的な取り組みにより、それら進展の緩和を図る必要があります。

平成28年度に策定された「第6次寄居町総合振興計画」での将来人口の設定では、国立社会保障・人口問題研究所の推計を踏まえつつ、居住地としての魅力づくりのため、多様な視点からの政策展開による人口減少や少子高齢化の進行緩和を目指すものとして目標人口を設定しています。



出典）寄居町第6次総合振興計画

本計画においても、この内容に準拠し、本計画の目標年次である2037年度(平成49年度)での人口フレームを約3万人と設定して、この目標値を達成できるよう、都市づくり分野からできる各種取り組みを実施していきます。

2037年度(平成49年度)の人口フレーム：約3万人

3-4 将来都市構造

本町が目指す都市の骨格構造を構成する、「拠点」、「軸」、「ゾーン」について、それぞれの考え方や配置について示します。

なお、将来都市構造の設定においては、本町が目指す姿を示した「第6次寄居町総合振興計画」での土地利用構想を踏まえ設定するものとします。

(1) 拠点

ア. 中心拠点

- ・人口、都市機能が集積し、公共交通のアクセス性の高い寄居駅周辺を「中心拠点」に設定します。
- ・本町の中心として、都市機能の充実及び居住者を誘導し、コンパクトな中心市街地の形成を目指します。

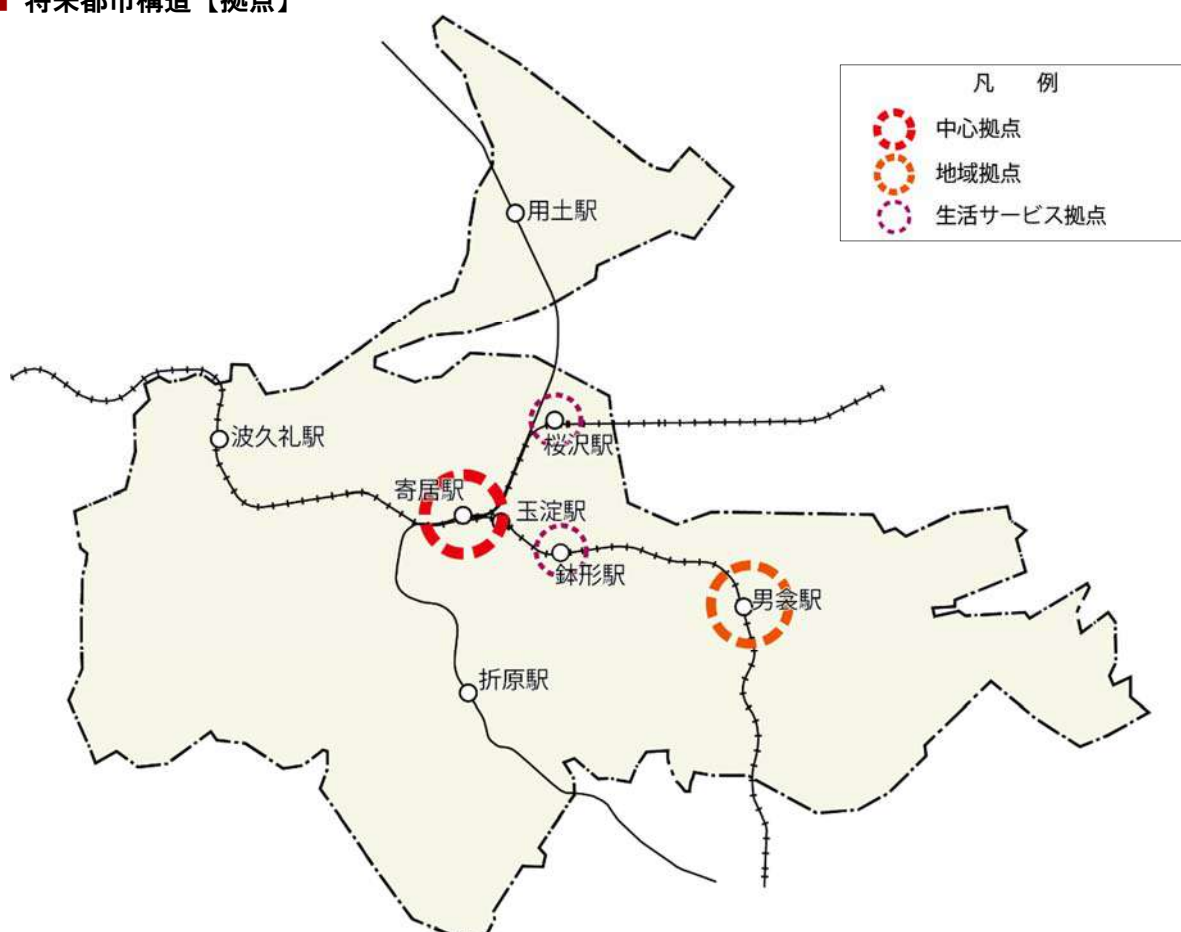
イ. 地域拠点

- ・一定の人口、都市機能が集積し、公共交通の利便性の高い男衾駅周辺を「地域拠点」に設定します。
- ・地域への日常的なサービスを提供する機能の維持・充実及び居住者を誘導し、コンパクトな地域拠点の形成を図ります。

ウ. 生活サービス拠点

- ・近隣の生活を支える拠点として、他地域と比べて人口密度の高い秩父鉄道線桜沢駅、東武東上線鉢形駅周辺を「生活サービス拠点」に設定します。
- ・近隣の住民の日常生活を支え、鉄道利用者、学生等へのサービスを提供する機能の確保を目指します。

■ 将来都市構造【拠点】



ア. 公共交通軸

- ・ 町内の東西、南北方向を結び、一定の運行水準が確保されているJR八高線、東武東上線、秩父鉄道線の鉄道路線と、路線バスを公共交通軸として位置付けます。
- ・ 高齢化社会における交通弱者等の移動手段の確保と持続可能な公共交通ネットワークの再構築を目指します。

- ・ 高速道路として他県と本町とを結ぶ関越自動車道、主要道路として他県及び他市町村間を結ぶ国道140号皆野寄居バイパス、国道140号、国道254号や県道までを広域幹線道路に位置付け、市街化を推進する地域で幹線として機能する都市計画道路を町内幹線道路として道路軸に位置付けます。
- ・ 交通状況の変化への対応、周辺都市間や町内の移動の円滑化のため、需要に応じた道路軸と都市計画道路以外の幹線町道や生活道路の適切な維持管理や整備を計画的に進め、道路・交通ネットワークの形成を図ります。

- ・ 本町の中央や、山間部を流れる荒川水系を中心とした水辺空間と、周辺に広がる農地・崖線緑地等の緑地空間は、良好な河川景観を創出するとともに、生物多様性を有し、観光・レクリエーションの場として人々に利用されることから、水と緑の軸に位置付けます。
- ・ 河川沿岸の水辺環境を観光・レクリエーションの場として計画的な整備や適切な維持管理に取り組みます。

【軸】

凡例

- 公共交通軸（鉄道）
- 公共交通軸（路線バス）
- 道路軸（高速道路）
- 道路軸（主要道路）
- 水と緑の軸

(3) ゾーン

ア. 市街地居住ゾーン〈コンパクトな市街地を形成する地域〉

- ・ 寄居駅・男衾駅周辺を「市街地居住ゾーン」とします。
- ・ 駅周辺や生活利便性の高い公共交通沿線地域であり、人口密度の高い市街地の維持・形成を図ります。
- ・ 人口の集約を図るとともに、都市基盤の整備や不足している都市機能の充実を図ります。

イ. 農・住共存ゾーン〈農と住の調和のある地域〉

- ・ 鉄道駅が立地し、現在も一定の人口が見られる地域を「農・住共存ゾーン」とします。
- ・ 戸建住宅中心のゆとりある住宅地として、住環境の保全を図り、無秩序な住宅地形成等による市街地拡大の抑制を図ります。
- ・ 可能な範囲において、市街地居住ゾーンへの住み替えを促進します。

ウ. 農業ゾーン〈農業的利用を優先する地域〉

- ・ 農地の広がる郊外部を「農業ゾーン」とします。
- ・ 市街地居住ゾーンへの居住誘導を促すとともに、営農環境の保全に努めます。

エ. 自然環境ゾーン(山林・河川等) 〈森林の利用を優先する地域、水辺環境を保全・創造する地域〉

- ・ 山林や水辺環境が広がる、自然環境の豊かな地域を「自然環境ゾーン」とします。
- ・ 良好な自然環境の保全及び観光資源としての活用を図ります。
- ・ 山林や農地のなかに住宅が点在しており、災害リスクの高い地域を中心に安全なまちなかへの居住誘導を促すとともに、観光、営農環境の保全に努めます。

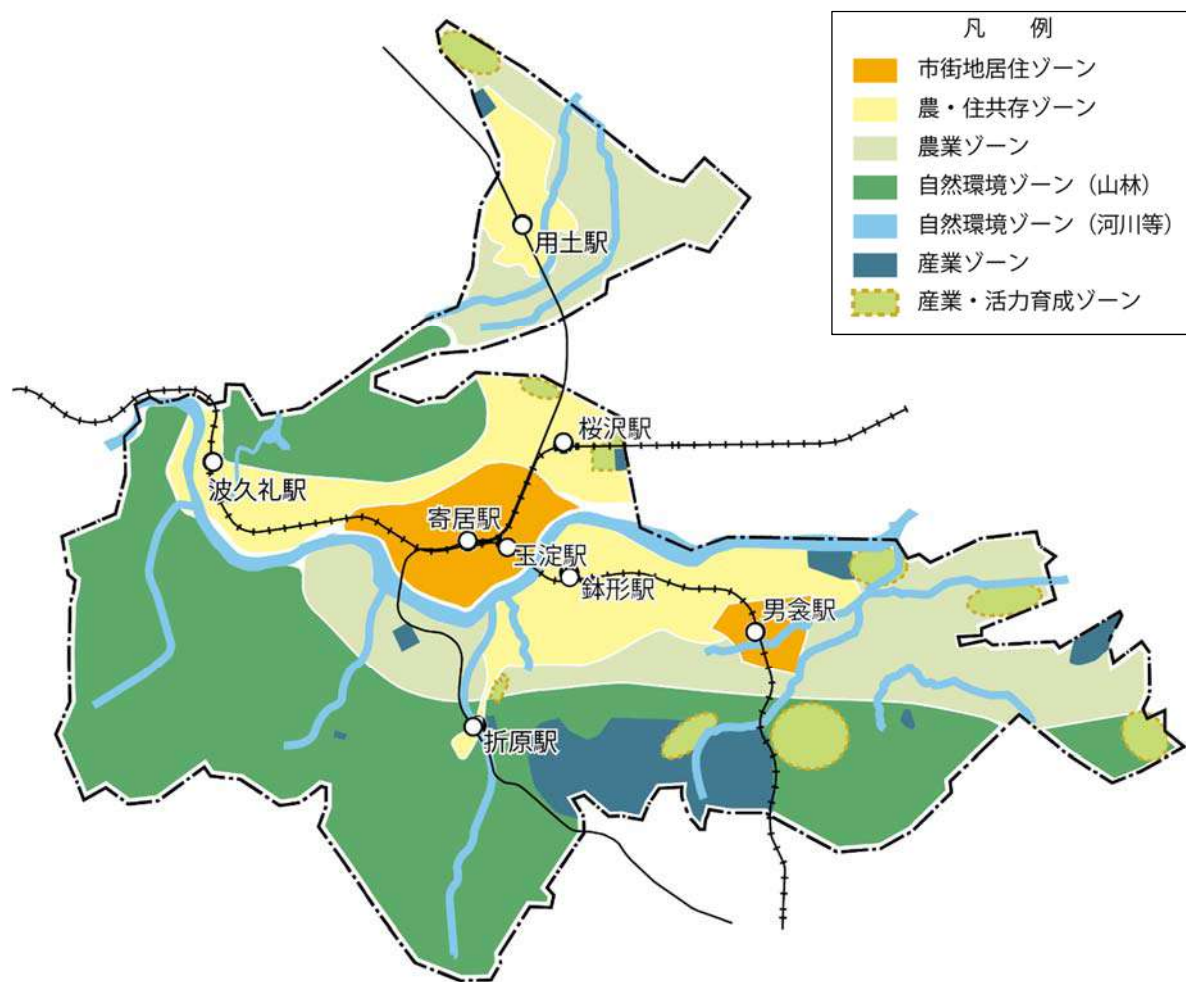
オ. 産業ゾーン〈先端技術を活かした産業活動を展開する地域〉

- ・ 工業専用地域の指定区域や、既に工業等の立地が見られる箇所については、既存産業の維持・活性化を図る「産業ゾーン」とします。
- ・ 自然環境や地域住民に配慮しつつ既存産業の維持・活性化を図ります。

カ. 産業・活力育成ゾーン〈新たな産業・活力を育成する地域〉

- ・ 地域に活力を生む新たな企業の立地や交流機能等の誘導を図る地域を「産業・活力育成ゾーン」とします。
- ・ 地域の活性化や雇用創出につながる新たな企業の立地や交流機能等の受け皿になる土地利用、都市基盤整備を推進します。

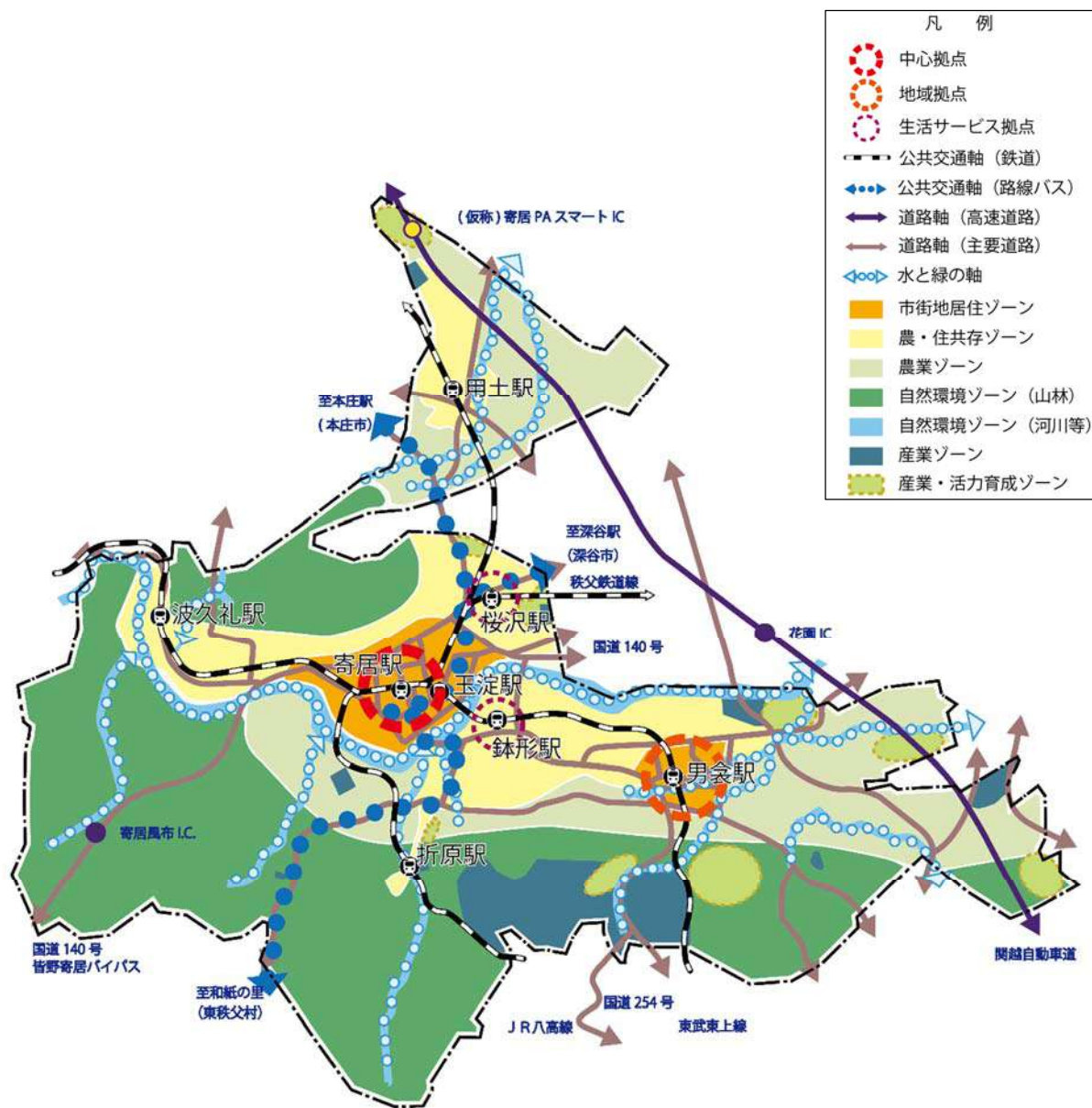
■ 将来都市構造【ゾーン】



(4) 将来都市構造

前項(1)～(3)の各要素を重ね合わせ、本町の将来都市構造は以下のとおりとします。

■ 将来都市構造図



3-5 分野別方針

前項で示した3つの都市づくりの目標の達成を目指し、「土地利用」、「交通体系」、「水と緑」、「安心・安全」の4つの分野により方針を定めます。



(1) 土地利用

1) 市街地居住ゾーン

市街地居住ゾーンでは、公共施設、公共交通網、生活サービス機能(日常生活上で利用される商業・医療等の施設)の利便性を高め、人口密度の維持につなげていきます。

①寄居駅周辺

寄居駅周辺は、本町の中心地としての拠点性の向上を図るため、以下の施策を展開します。

- ・寄居駅南側において未利用地や施設跡地等を活用して、商業施設等の必要な都市機能の誘導や、公共施設の適切な活用を図ります。
- ・中心地としての賑わいを創出するとともに、各種の都市機能や商店街の立地を支える人口密度を確保するため、本地区への住み替えに対する支援制度や、本町への転入者に対する補助制度を活用して、居住人口の流入促進を図ります。
- ・中心拠点に安心・安全な住環境を形成するため、防災施設の更新や都市計画における防火・準防火の地域指定の見直しを検討するなど、防災体制の強化を推進します。

②男衾駅周辺

男衾駅周辺は、生活利便性の高い住環境を備えた拠点の形成を目指すため、以下の施策を展開します。

- ・男衾駅の南側に商業施設等が立地していますが、その他の不足する生活サービス機能も多く、立地適正化計画等に基づき、子育てや金融等の都市機能の誘導を進め、住環境の充実を図ります。
- ・駅周辺の生活利便性の高いエリアにおいて、各種の都市機能の立地を支える人口密度を確保するため、地域へ居住人口の流入促進を図ります。
- ・今後も男衾駅周辺を居住地として選んでもらい、流入人口が増加するよう、道路や下水道等の基盤整備を推進して、良好な住環境の形成に努めていきます。
- ・男衾駅周辺に居住を誘導するうえでは、安心・安全な住環境を提供していけるよう、都市計画における防火・準防火の地域指定の見直しを検討するなど、防災体制の強化を図ります。

2) 農・住共存ゾーン

農・住共存ゾーンにおいては、戸建住宅中心のゆとりある住宅地として、住環境の保全を図りつつ、無秩序な住宅地形成等による市街地拡大の抑制を図るため、以下の施策を展開します。

①桜沢駅・鉢形駅周辺地区

- ・本地区においては、鉄道駅を中心とした日常生活利便性を確保するため、生活サービス機能の確保を図ります。
- ・学校教育系施設や、コミュニティセンター、保育所等の公共施設については、施設の老朽化が進行していることから、各施設の利用状況等を考慮し、適切な維持管理や活用、再編・整備を検討していきます。

②波久礼駅・折原駅・用土駅周辺地区

- ・本地区においては、鉄道駅やその他の公共施設等を中心として形成されている既存の地域コミュニティを確保し、地区住民のコミュニティの核となっている学校教育系施設や、コミュニティセンター等について、施設の老朽化や各施設の利用状況等による全町的な方針を踏まえつつ、維持管理や活用、再編・整備を検討していきます。

3) 農業ゾーン

農業ゾーンでは、住宅や生活サービス機能と調和した生産性の高い農業地域の形成を図るため、以下の施策を展開します。

- ・農地の保全と活用を進めていくため、市街地居住ゾーンへの緩やかな居住誘導や、産業ゾーン・産業・活力育成ゾーンにおける産業誘導を推進し、町全体で計画的な土地利用を推進することで、スプロール化や産業立地による農業ゾーンの開発の抑制につなげていきます。
- ・ため池や農業水利施設などの計画的な維持・整備を支援し、農地の保全と農業の継続を推進します。
- ・新規就農者や認定農業者の育成、企業参入の促進など農業の担い手を確保するとともに、農地の利用集積・集約化や耕作放棄地対策に重点的に取り組み、耕作放棄地の解消や発生を抑制します。
- ・地域の農産物直売所やスーパーマーケット等における地元農産物の販売拡大の支援、非農家による農産物の生産の普及などを通じ、地産地消の促進による農地の有効活用を推進します。

4) 自然環境ゾーン

自然環境ゾーンでは、豊かな自然の保全と観光・レクリエーションの場としての活用を図るため、以下の施策を展開します。

- ・山地部における豊かな自然の保全と活用のため、市街地地区や男衾地区の用途地域への緩やかな居住誘導や、産業ゾーン・産業・活力育成ゾーンにおける産業誘導を推進し、町全体で計画的な土地利用により、スプロール化や産業立地による自然環境ゾーンの開発行為の抑制につなげていきます。
- ・名水百選に選定された日本水、風布川(釜伏川)や荒川周辺を中心とした美しい水辺環境を将来に継承するため、水源地域や水質の保全、施設の適切な維持管理を行っていきます。
- ・森林所有者が実施する森林管理に対する支援や里山・平地林再生事業による森林整備により景観の保全を推進します。
- ・森林所有者や県・関係機関との連携による森林の伐採・造林等により森の若返り、施業の集約化・団地化の促進による林業生産性の向上を図り、森林の循環利用と山地の保全を図ります。
- ・観光・レクリエーションの場としての活用を図るため、玉淀河原周辺などをはじめとした町民の憩いの場の施設整備、林業体験や森林の公益的役割を周知するためのイベントと都市部と地域との交流の検討など、緑豊かで美しい自然に囲まれた本町の印象を広めていきます。

5) 産業ゾーン

産業ゾーンでは、将来にわたり良好な操業環境の保全に努めるとともに、自然環境や地域住民と共生する産業拠点の維持・活性化を図るため、以下の施策を展開します。

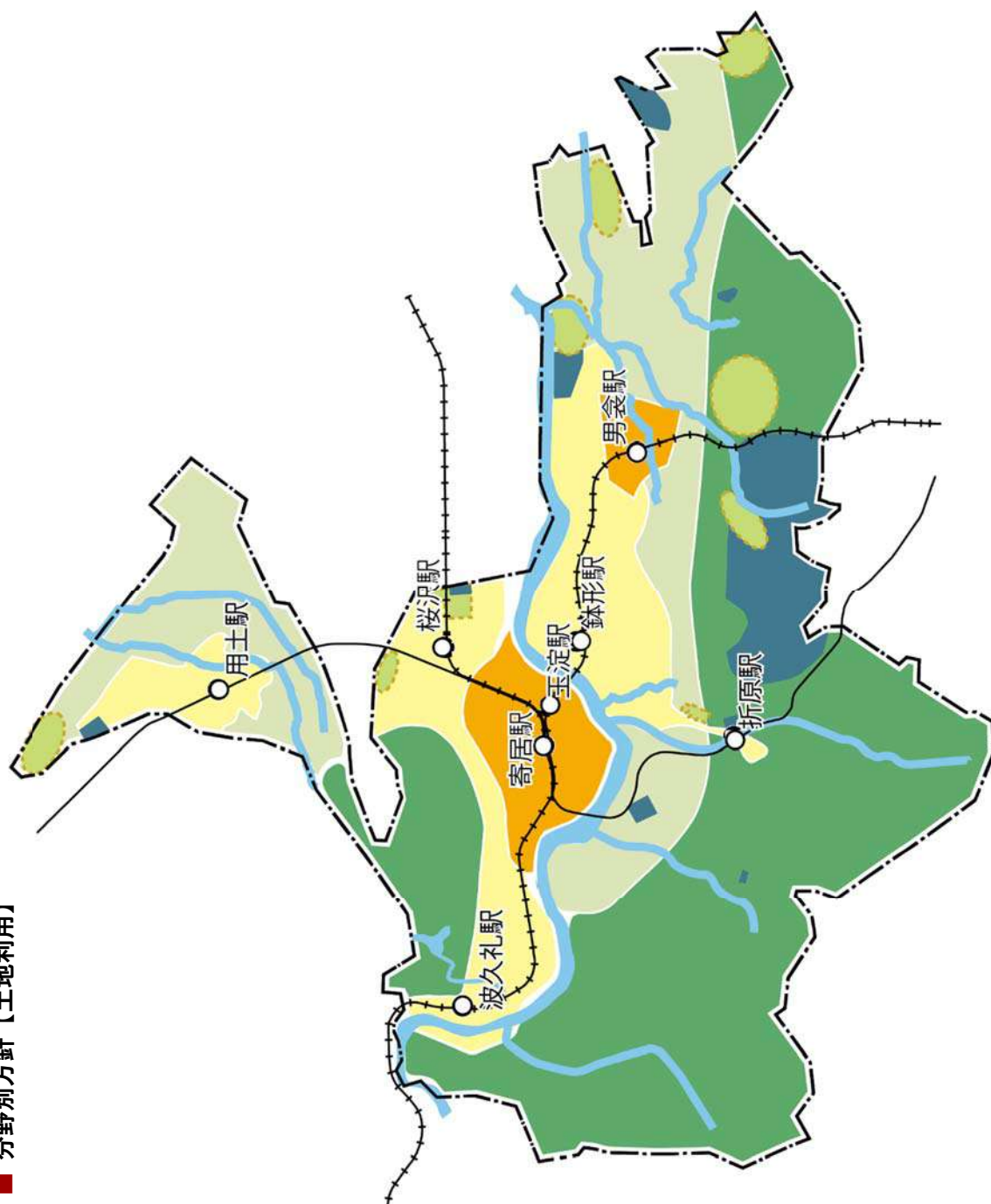
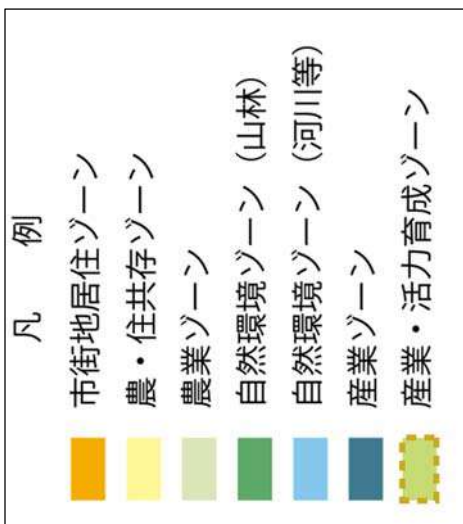
- ・本町の都市計画で工業専用地域に指定されている三ヶ山地区及び富田谷津地区では、既に彩の国資源循環工場や自動車生産工場が本格稼働しており、本地域を産業集積拠点と位置付け、先端技術や環境技術、ビジネスの創造・発信ができるまちづくりを目指すとともに、工業振興や雇用の創出のため、企業との連携強化を図ります。
- ・空き工場など遊休事業用不動産を有効活用する枠組みづくりを進め、地域産業の活性化を図ります。
- ・立地企業等による環境保護活動を促進させるため、事業者との協働による町内の貴重な緑地の再生に関する取り組みを進めていきます。
- ・事業者に対して的確な環境対策の実施を求めていくとともに、その成果を内外に向けて積極的にアピールしていきます。

6) 産業・活力育成ゾーン

産業・活力育成ゾーンでは、地域に活力を生む新たな企業の立地や交流機能等の誘導を図るため、以下の施策を展開します。

- ・(仮称)寄居PAスマートIC周辺では、供用開始による地域の交通利便性の高さを生かし、産業の導入等について検討を具体的に進め、周辺のアクセス道路等の整備を進めていきます。
- ・企業立地や既存産業の機能強化に伴う企業立地の増加に対応するための受け皿作りを進めます。
- ・企業誘致推進計画の改定を進め、計画に基づく都市基盤整備や立地企業への優遇制度を効果的に活用するほか、農村地域工業等導入実施計画に基づく促進地区への新たな企業立地、促進地区の拡大等について検討を進め、新たな産業拠点の形成を進めます。

■ 分野別方針【土地利用】



【ゾーンごとの取り組み】

○市街地居住ゾーン

①寄居駅周辺

町の中心地としての拠点性の向上

②男衾駅周辺

生活利便性の高い住環境を備えた地域拠点の形成

○農・住共存ゾーン

①鉢形駅・桜沢駅

駅を中心とした地域の生活サービスを提供する拠点の形成

②波久礼駅・折原駅・用土駅

駅を中心とした地域特性に合わせた集落の中心拠点の形成

○農業ゾーン

住宅や生活サービス機能と調和した生産性の高い農業地域の形成

○自然環境ゾーン

豊かな自然の保全と観光・レクリエーションの場としての活用

○産業ゾーン

自然環境や地域住民と共生する産業拠点の維持・活性化

○産業・活力育成ゾーン

地域に活力を生む新たな企業の立地や交流機能等の誘導

(2) 交通体系

1) 持続可能な公共交通軸の形成

地域住民や関係機関の協力を得ながらより良いまちづくりのため、高齢化社会による交通弱者等の移動手段の確保や持続可能な公共交通ネットワークを再構築します。

① 鉄道路線（JR八高線、東武東上線、秩父鉄道線）の利用促進・機能強化

- ・鉄道路線は、公共交通の中心として町内外を含めた広域的なネットワークを担う観点から、今後も運行頻度を維持することが望まれるため、鉄道駅周辺地域における居住の維持や、利用の促進に努めます。
- ・駅における公共交通案内標識や乗り換え場所における待合空間の整備等によって鉄道と路線バス等の結節機能強化を図ります。
- ・東武東上線については、都心に直結する交通として全線複線化、直通電車の延伸など利便性の向上につながる要望を積極的に行い鉄道利用者の増加、地域経済の発展につなげます。

② バス路線の利用促進・機能強化

- ・路線バスについては、人口減少下においても一定の利用者を確保していくため、人口や都市機能の集約による拠点形成を行っていくことと合わせ、寄居駅南口駅前広場及び中央通り線の整備や、県との協力による待合空間の充実など公共交通間の結節の強化により利用者数の増加につなげます。
- ・事業者や周辺自治体との連携による観光や、利用促進イベント、公共交通マップの配布などによりバスの利用促進を図ります。

2) 道路軸（高速道路・主要道路）と生活道路のネットワーク形成

施設立地等に伴う交通体系の変化の見通しや、地域内の移動円滑化のため、需要に応じた道路網の適切な維持管理や整備により道路交通ネットワークを形成します。

① 広域幹線道路の整備促進

- ・広域の道路・交通ネットワーク機能を強化するため、国道、県道について、国・県との協力により道路の整備を促進します。
- ・関越自動車道については、(仮称)寄居PAスマートICの開通や隣接する産業・活力育成ゾーンへの産業導入による交通体系の変化に合わせたアクセス道路等の周辺整備を進めます。
- ・国道140号末野地内の4車線化の促進や県道赤浜小川線、坂本寄居線及び寄居岡部深谷線ほか県の進める道路改築事業との協力により広域道路網の形成を推進していきます。

② 町内幹線道路の整備促進

- ・都市計画道路については、寄居駅周辺における南口駅前広場、中央通り線、男衾駅周辺における駅前広場と駅へのアクセス道路など未整備となっている区間の整備を推進し、広域幹線道路とのネットワーク形成を図ります。また、長期末整備となっている都市計画道路については、県で実施する見直し方針等を踏まえた検討を進めます。

③ 幹線町道・生活道路等の維持・整備促進

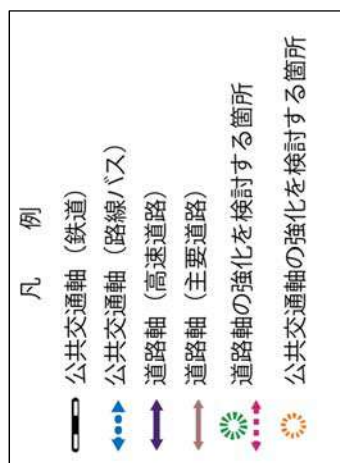
- ・広域幹線道路や都市計画道路間を連絡する幹線町道や地域内の生活道路について、変化する土地利用状況や交通状況に合わせて計画的に整備を進めます。
- ・生活道路のうち4m未満の幅員が狭い道路については、隣接住宅の建築時などの制度活用

などにより解消を図ります。

3) 自転車・歩行者の通行環境の整備

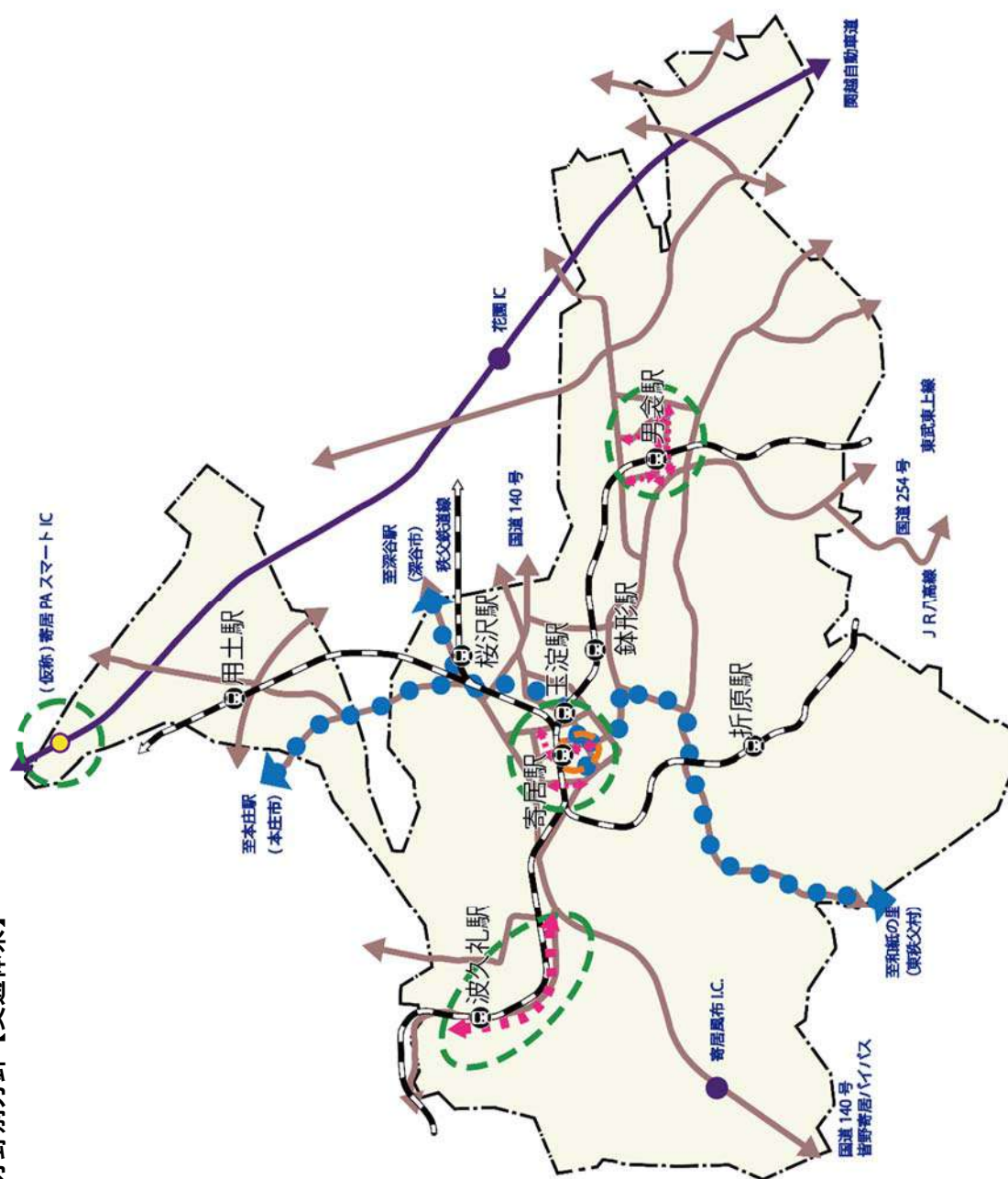
- ・市街地居住ゾーン内の主要な道路や地域の通学路など自動車通行量や自転車・歩行者交通量等を踏まえた歩道整備を推進し、自転車や歩行者が安全に通行できる環境の確保を図ります。
- ・駅や公共施設の周辺等では、歩道整備と合わせたバリアフリー化を進めることにより、全ての人にとって安心・安全な通行環境を創出します。

分野別方針【交通体系】



【全町的な取り組み】

- 持続可能な公共交通軸の形成
- 道路軸(高速道路、主要道路)と生活道路のネットワーク形成
- 自転車・歩行者の通行環境の整備



（３）水と緑

１）豊かな自然環境の保全と未来への継承

美しい山並み、水の循環、多様な動植物の生息・生育環境など、本町の誇りであり貴重な財産である豊かな自然環境の保全・継承のための取り組みを推進します。

①健全な自然環境・緑の保全

・自然環境や緑資源の健全な保全を図るため、緑の基本計画の見直しを進めるとともに、森林保全活動への支援や自然景観・安全性の維持対策を進めます。

②自然・里山に親しむ機会の充実

・自然・里山に親しむ機会を充実するため、日本の里風布館から季節ごとのイベントなど、里山の魅力を発信します。

・緑の少年団の活動や親子などを対象に自然・里山とふれあう機会を創出します。

③町民主体の景観保全・美化・管理活動への支援

・地域ぐるみの環境美化活動や緑地の維持管理活動、道路や水路の維持管理活動（草刈・泥上げ）など、町民の積極的な活動を支援します。

２）充実した水辺環境と歴史資源の観光振興への活用

県の名勝や国の史跡に指定されている充実した水辺環境・歴史資源を生かした観光振興を図るため、レクリエーション空間としての整備・活用・維持管理を進めます。

①観光拠点の整備・交流の促進

○水辺環境の整備促進

・玉淀河原は奇岩・絶景の景勝地として県の名勝に指定されており、今後もそのような充実した水辺環境を生かし、観光・交流を促進していくことが求められます。

・そのため、親水広場の整備を行い、「寄居北條まつり」「寄居玉淀水天宮祭」の会場利用に活用し、観光振興につなげます。

・玉淀駅と玉淀河原を結ぶルートにおける歩行空間の整備や、雀宮公園の園内環境整備により、中心市街地と玉淀河原との回遊性の向上を図ります。

○歴史資源の整備促進

・鉢形城跡は、戦国時代の代表的な城郭跡として国指定史跡に指定されており、中心市街地や玉淀河原と隣接していることから、地域間で連動し、観光・交流の促進を図っていくことが求められます。そのため、史跡鉢形城跡保存整備基本計画に基づく史跡公園としての整備を進めるとともに、鉢形城歴史館の機能充実やイベントを開催することで、町民の憩いの場や観光施設としての魅力向上を図ります。

3) 公園や緑地の計画的な整備・更新

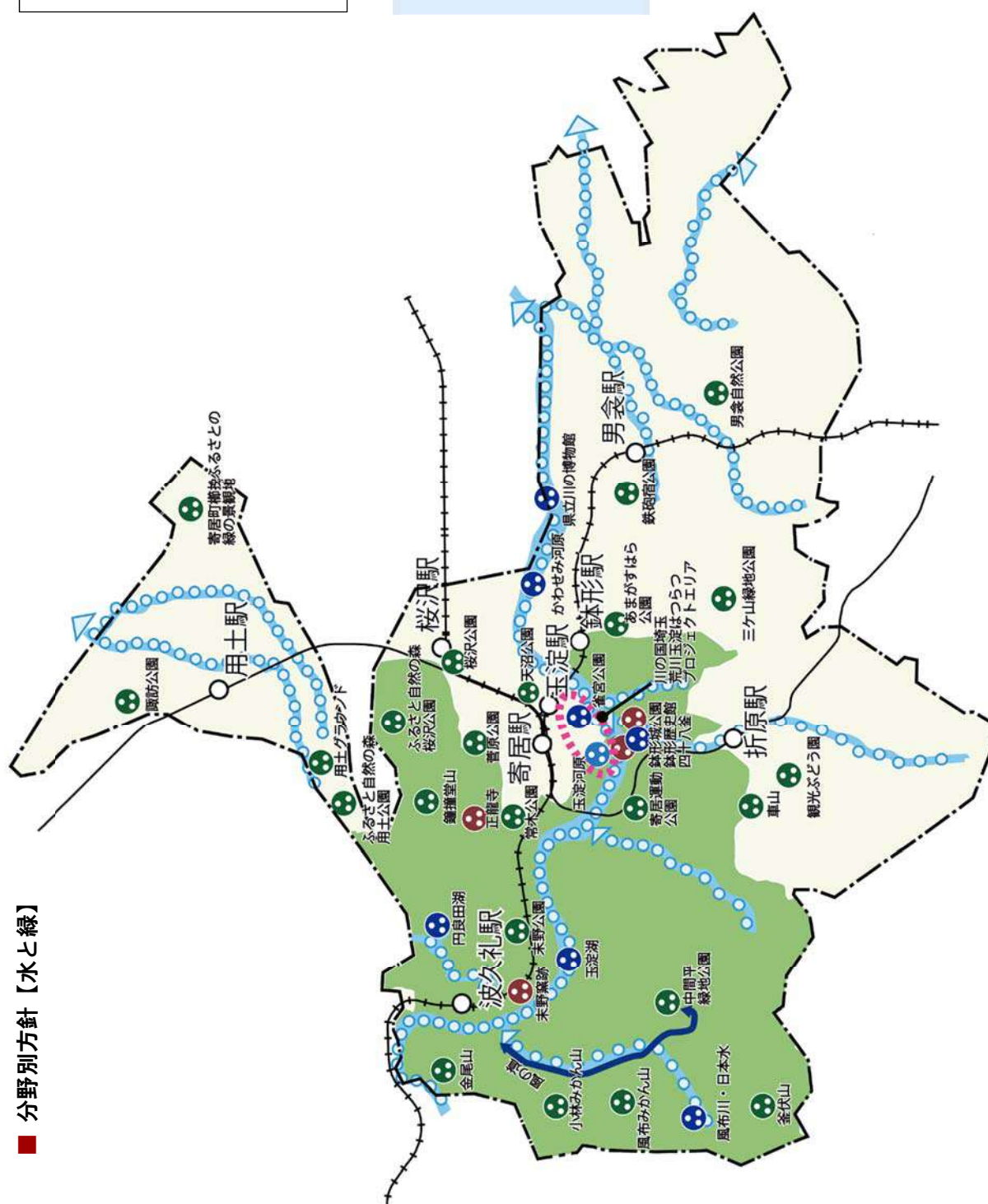
- ・町内各地に立地する公園については、施設の需要に応じ計画的な整備・更新を行います。
- ・公園施設の長寿命化計画を策定することにより、遊具等の公園施設の適切な維持管理や点検を行い、町民の安心・安全な利用を確保します。
- ・地域住民や企業と協働して管理する公園・緑地を目指し、ボランティア活動等の支援体制の充実に努めます。
- ・地域住民のニーズに応じた既存公園施設の充実、住民の憩いの場や自然とのふれあいの場としての緑地・施設の充実を図ります。

4) 治山対策による山間部の保全

- ・林業の振興やレクリエーションの場としての活用と合わせ、治山のための取り組みを推進します。
- ・水源の涵養、二酸化炭素の吸収、土砂災害の防止、景観の保全など森林の様々な機能を持続的に発揮させるため、森林所有者が実施する森林整備に対する支援による未整備森林の拡大抑制、林道の維持管理により多様で健全な森づくりを進めます。

■ 分野別方針【水と緑】

凡 例	
	県立長瀬玉淀自然公園
	荒川等の水資源
	国・県指定史跡
	県指定名勝
	水辺環境
	緑の資源（公園・山地等）



【全町的な取り組み】

- 豊かな自然環境の保全と未来への継承
- 充実した水辺環境や史跡の観光振興への活用による水と緑の軸の形成
- 公園や緑地の計画的な整備・更新
- 治山対策による山間部の保全

(4) 安心・安全

1) 防災・減災のまちづくりの推進

安心・安全なまちづくりのため、万一の備えとしての防災・減災の取り組みとともに、災害復旧までを含めた対策を推進し、居住者の安全性の確保に努めます。

① 防災対策の推進

○ 消防設備の更新

・消防設備については、老朽化した花園消防署寄居分署の建替えを進めるほか、消防団詰所の耐震化、消防設備の計画的な更新など、防災機能の維持・充実に努めます。

○ 防災体制の強化のための公園整備

・公園などのオープンスペースは、日常の憩いの場やスポーツ、レクリエーションなどの場としてだけでなく、災害発生時には指定緊急避難場所として重要な役割を有しています。今後も、災害時の指定緊急避難場所等にするを想定した整備・更新に努めます。

○ 建築物の不燃化・耐震化

・震災時等の火災による延焼被害を縮小するため、都市計画における防火地域・準防火地域の指定の見直しなど建築物の不燃化の取り組みにより、燃えないまちづくりを推進します。

・寄居町建築物耐震改修促進計画に基づき住宅をはじめとした民間建築物の耐震化を県及び関係団体と連携し所有者等に対する耐震診断・耐震改修に関する支援や意識啓発・知識の普及を図り、災害時の被害の縮小に努めます。

・老朽化した公共施設等については、建物の利用状況や重要性を踏まえた更新等により耐震化を進めます。

② 減災対策の強化

○ 土砂災害リスクへの適切な対策

・山間部に存在する地すべり崩壊危険区域や、土砂災害警戒区域・特別警戒区域等、土砂災害リスクを有する箇所や指定避難所等を示したハザードマップの作成・周知を行うとともに、必要に応じた対策を施すことにより、居住者の安全性を確保していきます。

○ 風水害リスクへの適切な対策

・浸水被害を未然に防ぐため荒川水系荒川浸水想定区域図を基に、荒川のはん濫により想定される浸水区域などの情報を、町民・事業者等に対し周知を図るほか、町内の河川改修と維持管理を推進し減災対策に努めます。

・ため池については、ハザードマップによるため池浸水想定区域の範囲、想定される水深等の周知や、地震による堤体等の決壊等の被害を防止するため、耐震調査や国・県等の関係機関との協力により、必要に応じた補修・補強を行うなど減災対策を進めます。

・町民による防災活動が各地域で効果的に実施できるよう自主防災組織の育成を図り、日頃から防災意識の高揚と普及を進めていきます。

③ 災害復旧対策の推進

○ 指定避難所・指定緊急避難場所の整備

・本町では町内の学校やコミュニティセンターなど20箇所を指定避難所としているほか、11箇所を指定緊急避難場所としています。今後、指定避難所、指定緊急避難場所については、人

口分布などを考慮し、公共施設以外の施設を含め指定避難所の指定を検討し、収容能力の拡充に努めます。

○治山施設の整備

- ・土石流、地すべりなどの山地災害から町民の生命と財産を守るため、県をはじめ関係機関との協力により治山事業や砂防施設整備などの防災対策や災害が発生した場合の速やかな復旧対策を進めます。

2) 交通安全対策とバリアフリー化の推進

- ・交通安全のためのPR活動や、道路や公共施設、公共交通機関等のバリアフリー化を進めることにより、全ての人にとって暮らしやすいまちづくりを推進します。

①交通安全対策及び活動の強化

- ・子どもや高齢者、自転車利用者等を対象とした交通安全教室やPR活動を通じて交通安全意識の高揚を高め、交通事故の防止に努めます。
- ・高齢者の交通事故を未然に防ぐため、シルバードライバードックを活用します。

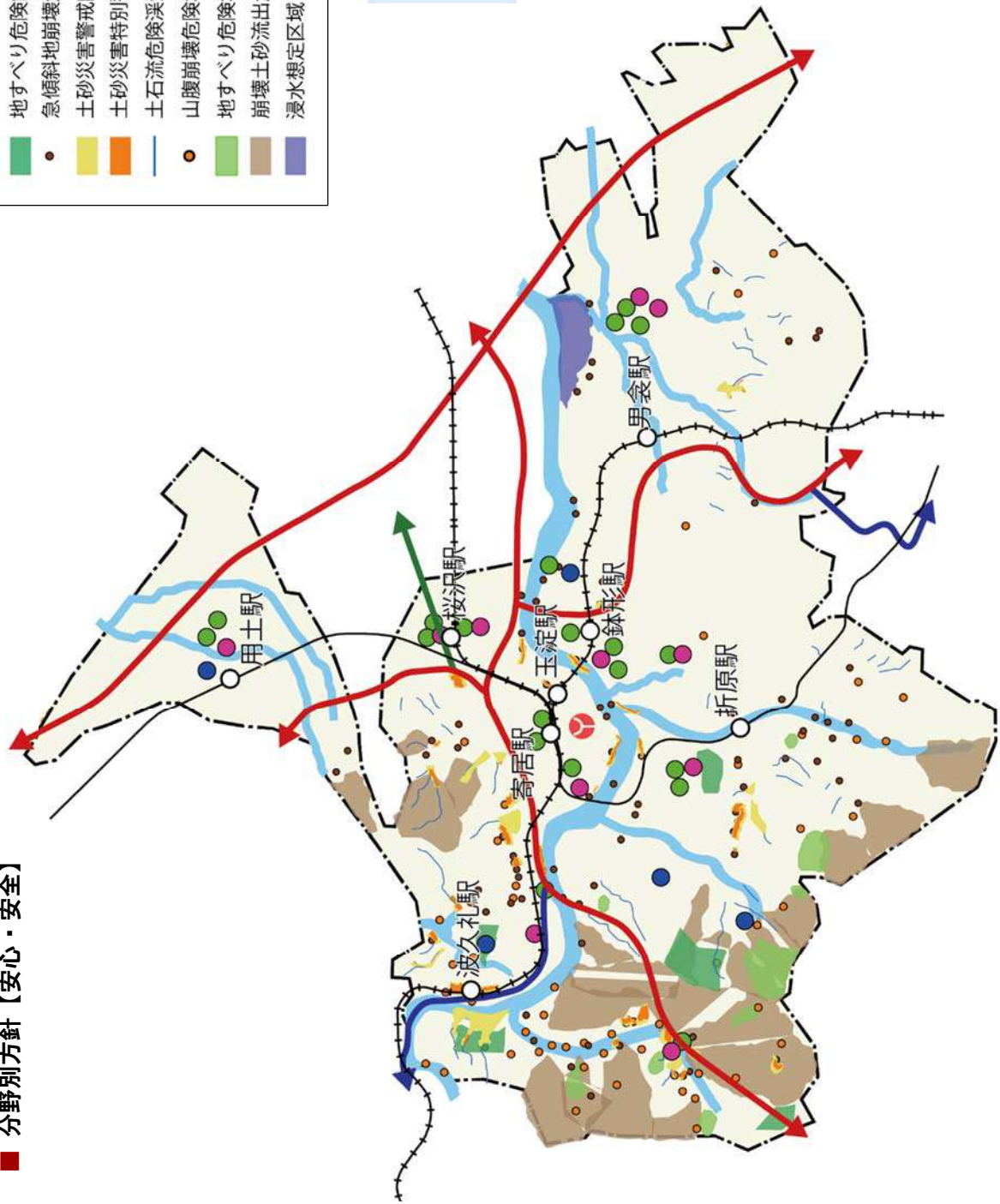
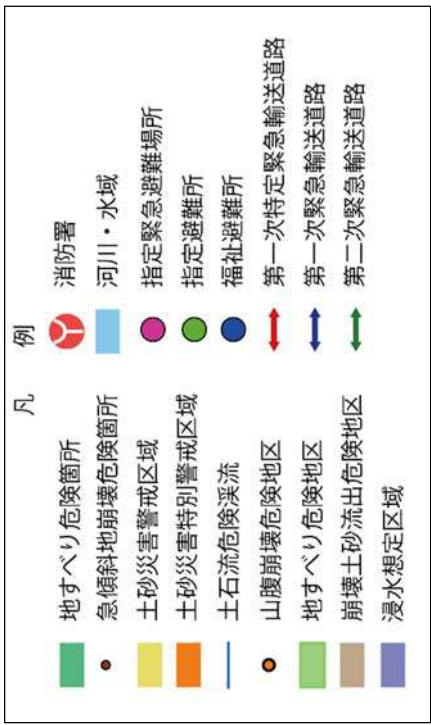
②公共施設等のバリアフリー化の推進

- ・公共施設における通路等の段差解消や多目的トイレの整備、既に整備された施設の維持・補修等によりバリアフリー化を推進します。
- ・寄居駅南口駅前広場及び中央通り線をはじめとした駅周辺において道路の段差解消や点字ブロックの設置などバリアフリー化の整備を進めていきます。また、寄居駅南口駅前広場及び中央通り線については、電線類地中化について検討を進めます。
- ・鉄道や路線バス等の交通事業者との連携により、駅施設や車両、車内環境のバリアフリー化を推進し、高齢者や障害者、ベビーカー利用者など多くの人が安全で安心して公共交通を利用できる環境の形成を目指します。

3) 防犯のまちづくりの推進

- ・地域住民一人ひとりの意識を高め、犯罪が起こりにくいまちづくりを推進します。
- ・防災行政無線、メール配信サービスの活用による、防犯情報の積極的な発信を進めます。
- ・町民一人ひとりの防犯意識を高め、各地区の住民が行う自主防犯活動の支援、犯罪が起こりにくい環境づくりを進めます。

■ 分野別方針【安心・安全】



【全町的な取り組み】

- 防災・減災のまちづくりの推進
- 交通安全対策とバリアフリー化の推進
- 防犯のまちづくりの推進

第4章

地域別構想

4－1 地域別構想の考え方

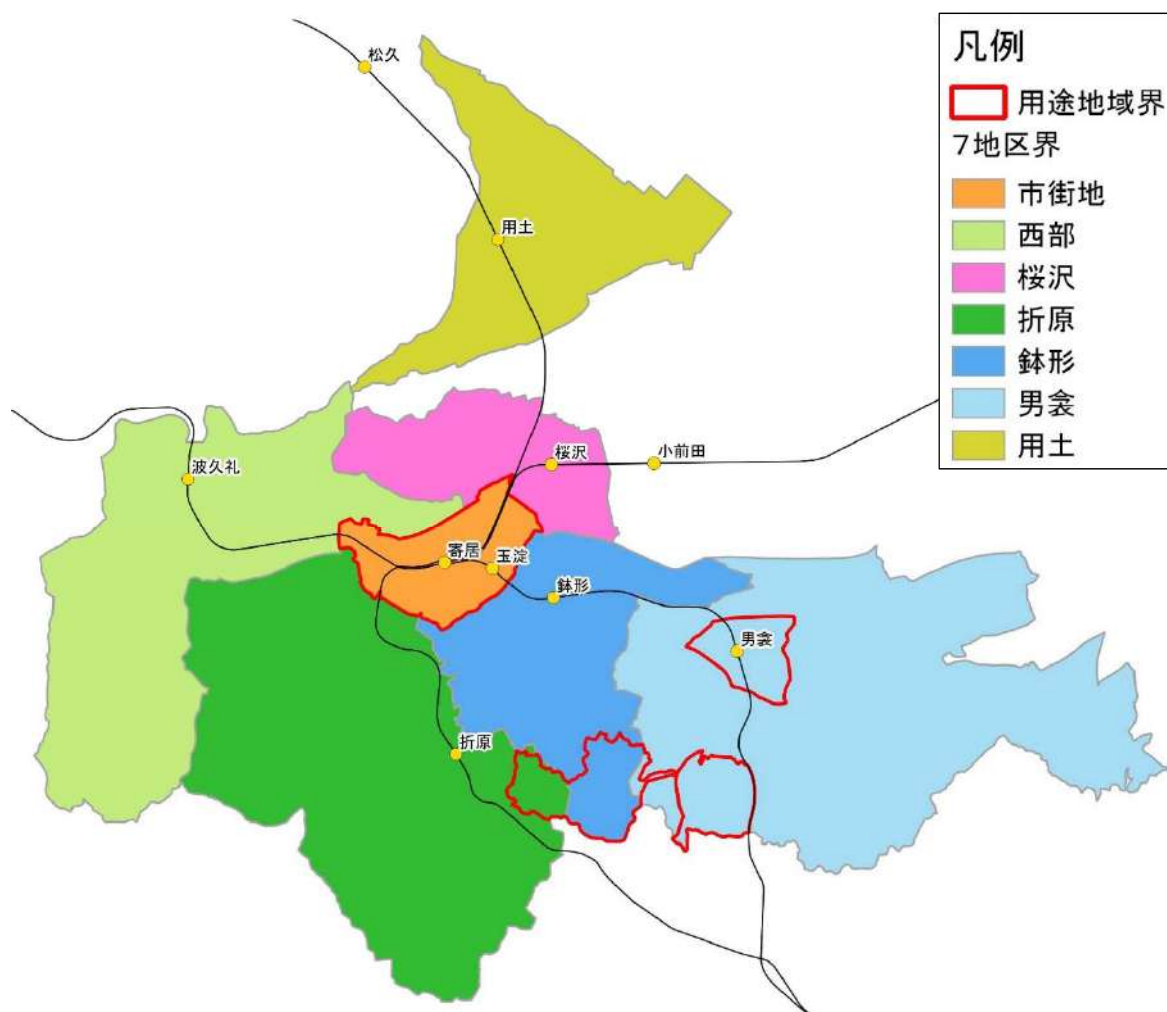
4－2 地域別構想

第4章 地域別構想

本章では、全体構想で示した分野別の方針を地区単位に整理し、地区の特性を踏まえたうえで、地域づくりの観点から各地区の方針を示します。

4-1 地域別構想の考え方

下記の地域区分を踏まえ、第2章で示した地区ごとに「土地利用」、「交通体系」、「水と緑」、「安心・安全」の各分野の方針を定めます。



4-2 地域別構想

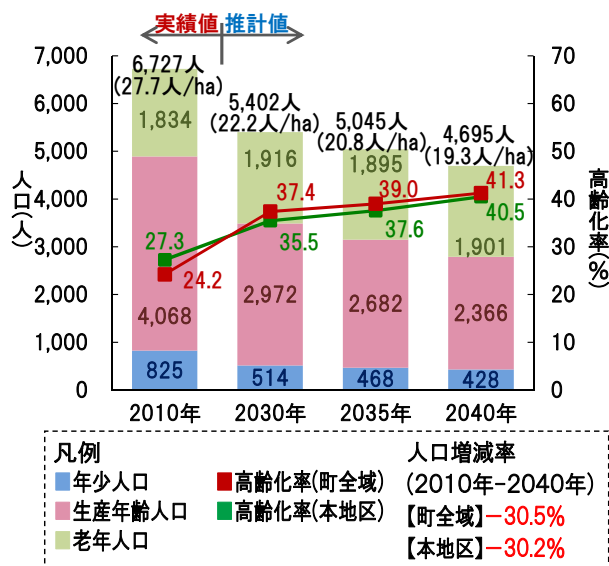
(1) 市街地地区

1) 地区の主な現状と課題

①人口動向

- ・寄居町全体の人口が2000年(平成12年)を境に減少傾向に転じているのに対して、本地区の人口は昭和40年代から減少を続けており、2040年(平成52年)にかけても減少が見込まれています。
- ・本地区には人口集中地区(DID)が存在していましたが、人口減少に伴い2010年(平成22年)に消滅しています。
- ・人口密度については、全地区のなかで最も高くなっています。

■市街地地区 年齢3区分別人口推計



出典) 国勢調査、2030年以降社人研ホームページ

②土地利用

- ・古くは秩父往還の街道筋にあたり、水陸運による秩父からの絹や木材の集散地として市街地が形成されてきた背景があり、住宅、商業、工業地等の都市的な土地利用が中心となっています。
- ・本町の中心地であり、町役場や図書館、中央公民館、総合体育館などの主要な公共施設が多く立地しています。
- ・寄居駅の南側に旧来の商店街が立地しており、古くからまちの賑わいや生活利便性の向上に貢献してきました。近年は都市機能の郊外移転や大規模商業施設の郊外立地等の影響もあり、空き店舗の増加が課題となっています。また、2013年(平成25年)には駅前ショッピングセンターが閉店し、跡地の有効活用が課題となっています。
- ・今後も寄居町の顔として、町観光の玄関としての魅力ある中心市街地の形成が求められています。

③交通体系

- ・寄居駅(JR八高線、東武東上線、秩父鉄道線)、玉淀駅(東武東上線)が立地しています。寄居駅周辺は、鉄道3路線、バス3路線の結節点であり町観光の主要な起点となっています。
- ・道路網については、国道1路線、県道3路線が通るとともに、都市計画道路の整備が推進されています。

④水と緑

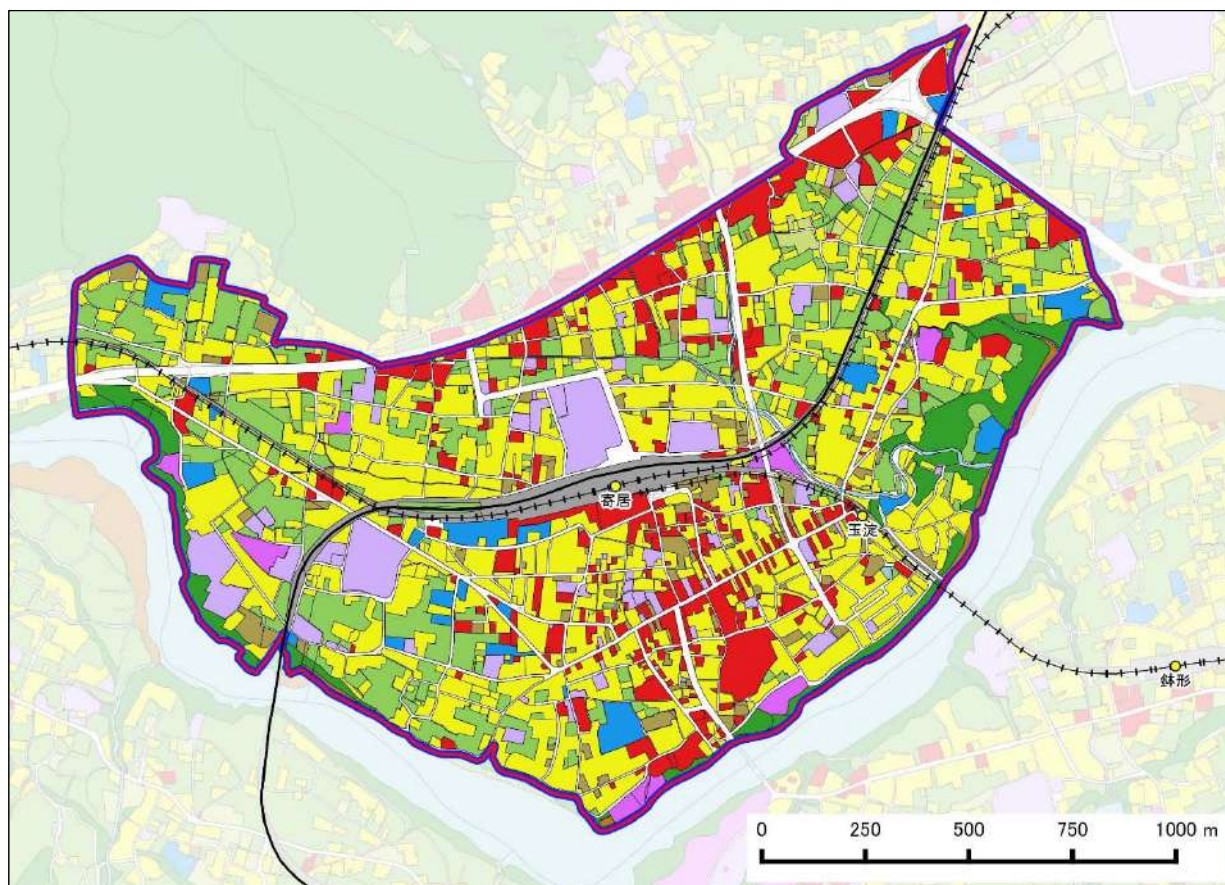
- ・本地区では、古くから住宅地が形成されてきたことから、古い街並みや路地などの歴史的空間資源を有しています。
- ・地区南側の玉淀河原は、荒川が造り出した奇岩・絶景の景勝地であることから、県の名勝に指定されており、寄居北條まつりや寄居玉淀水天宮祭が毎年開催されています。
- ・玉淀駅から玉淀河原周辺に至るふるさと文学碑歩道は、散策コースとして親しまれています。

ルートの中間点には、歌舞伎俳優が別荘を構えた区域が雀宮公園として開放されています。

⑤安心・安全

- ・地区全体が平坦な地形であり、土砂災害リスク等の災害リスクは比較的少ない傾向にあります。
- ・他地区と比べて住宅が集中している傾向にあり、災害時の避難経路や避難体制など、安全性の強化が求められています。

■市街地地区 土地利用現況図



凡例

土地利用現況図

田	住宅用地	交通施設用地	用途地域界
畑	商業用地	公共空地	7地区界
山林	工業用地	その他の公的施設用地	高速道路
水面	公益施設用地	その他の空地	国道
その他の自然地	道路用地		

出典) 2015 年度寄居町都市計画基礎調査

2) 地区づくりの目標

本町の中心地として、町全体の活気を生み出すまち

3) 分野別方針

①土地利用

i 本町の中心地としての拠点性向上のための地域整備

○拠点性向上のための都市機能の充実

- ・寄居駅南側の中心市街地において、南口駅前広場や中央通り線の整備に合わせた多目的交流広場の整備や、駅と観光エリアを結ぶ歩行空間の充実・ネットワーク化により、中心市街地の集客性・回遊性・滞留性の向上を図ります。
- ・駅南側の空き施設となっている駅前ショッピングセンター施設や用地の活用について、所有者に対する働きかけを進めていきます。
- ・駅南側の中心市街地において、空き店舗等を活用するため、商工会など関係機関等と協力し、出店を希望する事業者に対する支援等により地域の活性化を図ります。

○公共施設の適切な活用

- ・中央公民館や図書館、総合体育館等の公共施設については、サービス機能を効果的に発揮するため、適切な整備・活用を行っていきます。

ii 賑わいと活気の向上のための地区内への居住誘導

- ・中心地としての賑わいとともに各種の都市機能や商店街の立地を支える人口密度を確保するため、本地区への住み替えに対する支援制度や、移住促進のための情報発信、移住希望者への支援体制の強化により、居住人口の流入促進を図っていきます。
- ・未利用町有地の住宅地への活用や住宅地整備事業者への支援など民間事業者との協力による居住誘導を推進します。
- ・駅南側の中心市街地領域への商業施設の立地に対して道路など周辺環境整備を進め、地域の賑わいの創出につなげます。

②交通体系

i 町内各地へのアクセス強化のための南口駅前広場等の整備

- ・寄居駅周辺については、寄居駅南口駅前広場や中央通り線等の都市計画道路の整備と合わせ県北都市間路線バスの乗り入れを検討します。また、路線バスの停留所の見直しや、待合空間の整備などにより、寄居駅と町内各地との交通結節機能の強化を図ります。
- ・寄居駅南口駅前広場の整備に合わせ自転車駐車を整備し、自転車の交通環境の整備を進めます。

ii 高齢者等にやさしく観光振興に貢献する道路網、歩行空間の充実

- ・中央通り線などの都市計画道路の整備や新たな商業施設周辺の道路の改良による歩道設置、駅前の路地等の整備や玉淀駅と観光エリアを結ぶ玉淀遊歩道整備等により高齢者にもやさしい歩行空間の充実を推進します。

③水と緑

i 滞留性の向上のためネットワーク整備

- ・玉淀駅と玉淀河原周辺を結ぶルートを観光客の回遊ルートと位置付け、玉淀遊歩道として町道を美装化するほか県の協力により河川区域内にも歩道を設け、観光拠点整備と合わせ滞留性の向上につながるネットワーク整備を図ります。
- ・町民や観光客などが地域の景観を楽しみながら散策できるよう、観光案内板の整備や散策ルート設定などの取り組みを進めます。

ii 荒川玉淀はつらつプロジェクトの推進等による観光拠点整備

○玉淀河原における親水広場の整備

- ・玉淀河原において親水広場を整備し、寄居北條まつりや寄居玉淀水天宮祭等のイベントのほか多目的な活用により町民や観光客に親しまれる観光拠点としての集客向上を図ります。

○雀宮公園の整備

- ・雀宮公園については、玉淀駅と玉淀河原を結ぶ景勝地内における貴重な観光資源であることから、園内整備や駐車場など観光客を集客できる施設として整備を進め、観光拠点として一層の活用を図ります。

iii 公園緑地や水辺空間の整備・保全

- ・中心地としての賑わいを創出するため寄居駅南口周辺に多目的広場の整備を進めるほか、天沼公園等の街区公園の適切な維持管理に努めます。

④安心・安全

i 消防署の建替え、木造住宅密集地対策等による防災対策の推進

○消防施設の整備

- ・町民の安心・安全を確保するため花園消防署寄居分署の建替事業を進め、町全域の防災対策の強化を図ります。

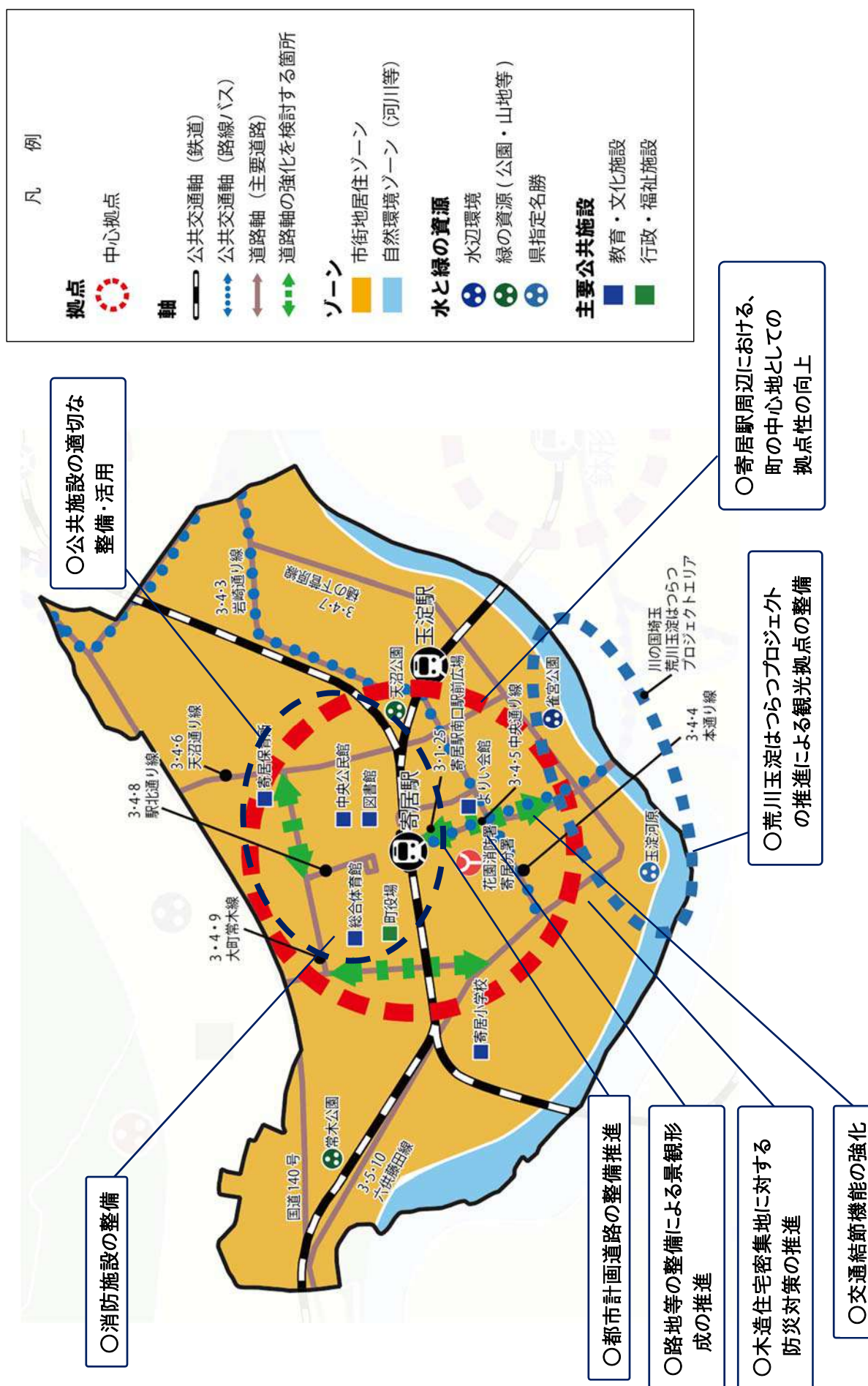
○木造住宅密集地への対策

- ・災害時の延焼被害を抑制するため、都市計画において防火地域及び準防火地域の指定の見直しを進め、建築物の耐火性の向上と防災対策を促進します。
- ・震災時の建物の倒壊による被害を抑制するため、住宅の耐震診断や改修に対して支援を行います。

ii 南口駅前広場・中央通り線整備によるバリアフリー化の推進

- ・中心市街地の道路については、安全に歩ける歩行空間を確保するため、寄居駅南口駅前広場及び中央通り線において段差の解消や点字ブロックの設置によりバリアフリー化を推進します。

4) 市街地地区の将来都市構造図

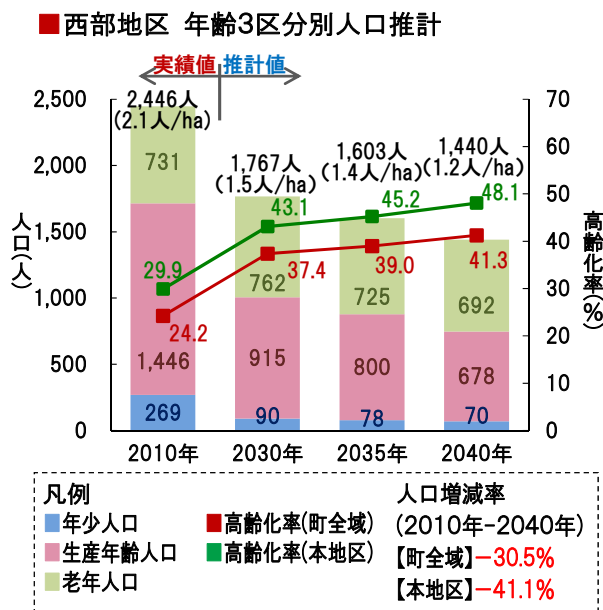


(2) 西部地区

1) 地区の主な現状と課題

①人口動向

- ・本地区の人口は、2040年(平成52年)にかけて減少傾向にあり、他の地区と比較し急激な人口減少が見込まれています。
- ・高齢化率は、2010年(平成22年)時点において本町の平均値よりも高く、将来においても平均値を大きく上回る見通しです。
- ・人口密度については、地区の大半を山地が占めており、他地区より低い傾向にあります。
- ・地区内では、国道140号沿線に比較的人口密度が高い区域が見られます。



出典) 国勢調査、2030年以降社人研ホームページ

②土地利用

- ・地区の大半が山地・林地であり、ほぼ全域が森林地域や自然公園区域になっています。また、地区の一部に保安林の指定も見られます。
- ・風布、金尾の森林は、古くからスギやヒノキの造林が盛んに行われてきたことから、高齢林も存在しています。地区人口や林業の担い手が減少していくなかでも、適切な維持・管理を行っていく必要があります。
- ・荒川沿岸の低地部に公共施設や住宅が立地し、市街地に隣接して住宅地が形成されています。また、宿泊施設の立地も見られ、観光地としての性格が強い傾向にあります。

③交通体系

- ・公共交通網については、秩父鉄道線が荒川沿岸の低地部を通っており、波久礼駅が立地しています。
- ・道路網については、国道2路線、県道2路線が通っています。秩父地域との結節性が強い傾向にあるとともに、市街地地区へのアクセスも確保されています。

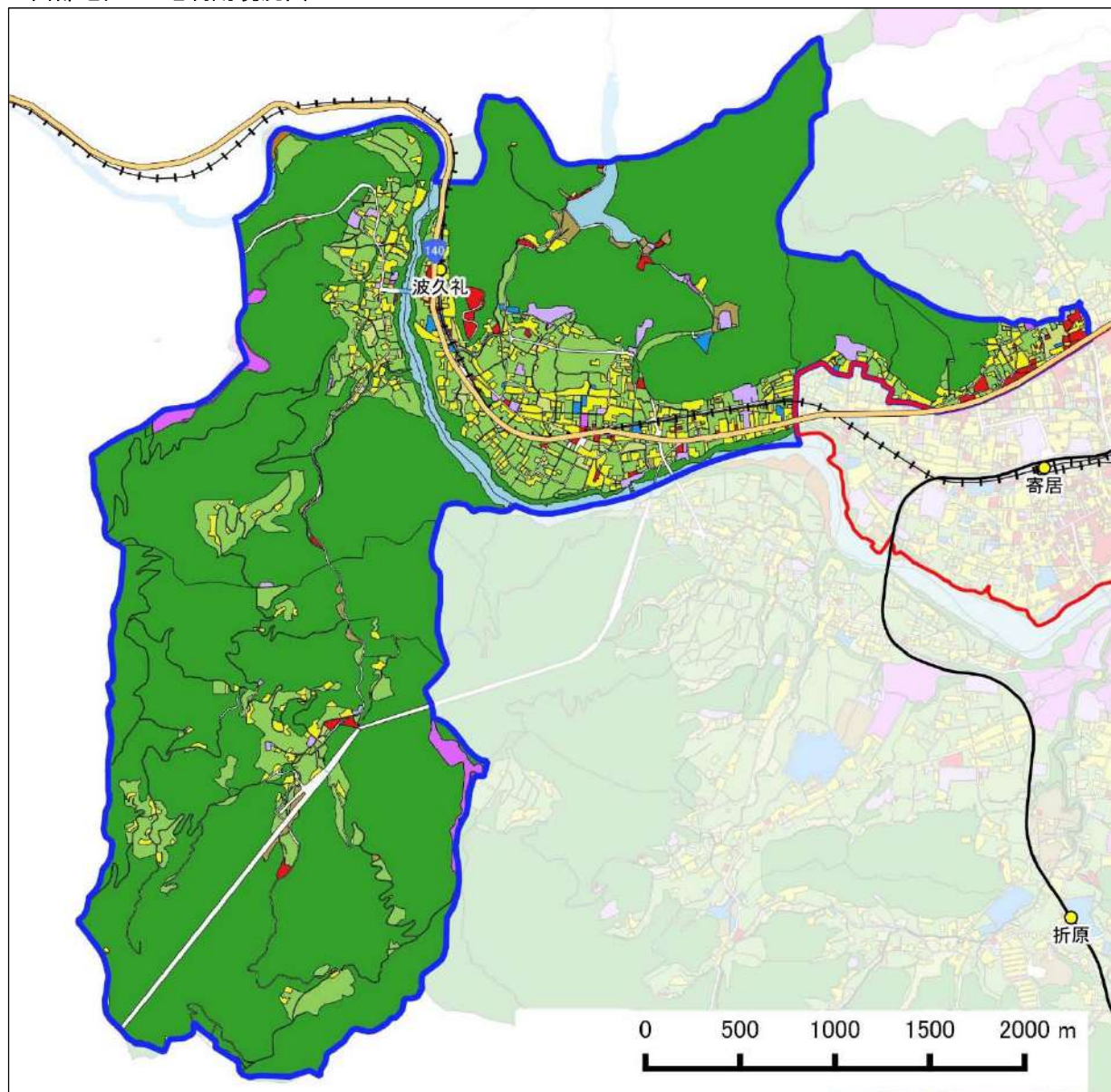
④水と緑

- ・荒川や風布川(釜伏川)を軸とした河川景観が形成されており、荒川沿岸では、カヌー等のウォーターレクリエーションの場として親しまれています。
- ・地区南側の風布地区は主に山地となっており、起伏に富んだ地形を活かした観光みかん園や、名水百選に指定されている風布川(釜伏川)・日本水の水源など、自然観光資源が多く存在しています。また、風布川(釜伏川)の上流に整備された日本の里風布館は、自然とのふれあいを求める観光客や地域住民のコミュニケーションの場として親しまれています。
- ・地区北側には円良田湖が立地し、釣り場や桜の名所として親しまれています。
- ・豊かな自然を有する本町の象徴として、今後もこれらの観光資源を地域づくりに活かすため、開発行為等との調和を保つ必要があります。

⑤安心・安全

- ・地区の大半が山地であるため、土砂災害警戒区域・特別警戒区域、土石流危険渓流、山腹崩壊危険地区、地すべり危険地区等の指定区域が広い範囲で見られます。
- ・地域住民や通過交通の安全確保のため、適切な対策を行っていく必要があります。

■西部地区 土地利用現況図



凡例

土地利用現況図

田	住宅用地	交通施設用地	用途地域界
畑	商業用地	公共空地	7地区界
山林	工業用地	その他の公的施設用地	高速道路
水面	公益施設用地	その他の空地	国道
その他の自然地	道路用地		

出典) 2015年度寄居町都市計画基礎調査

2) 地区づくりの目標

豊かな自然を有する「水の郷」の象徴として、
誰もが安心して暮らし、憩えるまち

3) 分野別方針

①土地利用

i コミュニティセンター、波久礼駅等、集落の中心機能の整備・活用

・コミュニティセンターや波久礼駅、日本の里風布館など、地域住民のコミュニティの核となる機能については、全庁的な方針を踏まえつつ適切な維持管理や活用、再編・整備を検討していきます。

ii 集落と農林地との調和のとれた土地利用の推進

・豊かな自然を有する「水の郷」の象徴として、観光資源を将来にわたり町の財産として守っていくために、市街地地区や男衾地区の用途地域への緩やかな居住誘導や、産業ゾーン・産業・活力育成ゾーンにおける産業誘導を推進し、町全体で計画的な土地利用を推進することで、スプロール化や産業立地による開発行為の抑制と既存集落の維持、農林地や観光資源の保全につなげていきます。

②交通体系

i 鉄道網の確保、広域幹線道路の整備推進

○鉄道網の確保

・波久礼駅については、地区内の主要な公共交通手段であり、鉄道事業者との連携による利用促進や施設の維持・整備等により、現状の運行本数の確保に努めていきます。

○道路網の維持・充実

・国道140号については、市街地地区などの町内各地への重要なアクセス道路であるとともに周辺都市間と秩父方面を結ぶ主要な観光ルートであり、末野地内における4車線化の促進など県事業への協力により、広域交通網の整備を促進していきます。

ii 観光振興のためのハイキングコース等のネットワーク形成

・山林等の自然環境を活用したハイキングコースや遊歩道の維持・整備により、寄居町の豊かな自然を満喫できる観光ネットワークの形成に取り組みます。

③水と緑

i 観光振興のための拠点形成と活用

○おもてなしの舞台づくり

・風布地区・小林地区の観光みかん園に地域の農産物を使った食事、ハイキングなど地域資源等を組み合わせた観光農業について検討し、集客の拡大を図ります。

・波久礼駅周辺の玉淀湖や円良田湖、金尾つつじ山、観光みかん園、日本の里、日本水など地区内の豊富な観光資源の施設や運営の充実を図り観光拠点の整備を進めます。

ii 森林保全のための施設管理、歩道等の適切な整備維持管理**○ふれあいの場としての林地整備**

- ・日本の里周辺の里山の環境を活用し、自然と地域住民がふれあう機会を創出し、自然を守り育てる人づくりを進めます。
- ・森林所有者が実施する森林整備に対する支援による未整備森林の拡大抑制、林業体験の実施などによる後継者育成や林道の維持管理など森林保全のための取り組みを進めます。

iii 水源地域の保全のための適切な土地利用の形成

- ・日本の里や風布川(釜伏川)など、豊かな水辺環境を将来にわたり保全するため、水源周辺の維持・管理や水質の保全、地域との協力による環境美化活動などにより水辺環境の保全を図ります。

④安心・安全**i 山地部における災害リスクの防除**

- ・土砂災害リスクを有する箇所について、指定避難所等を示したハザードマップの作成・周知を行うとともに、今後も適切な対策を施すことにより、居住者の安全性を確保していきます。
- ・山間部の砂防や治山事業等を国・県等との協力により推進するなど住宅地への被害の防止に努めます。

○治山事業による災害
リスクの防除

○広域交通網の整備
促進



波久礼駅周辺環境の保全

○地域コミュニティの核となる施設の適切な整備・活用

○観光拠点・観光資源の
管理・活用

○河川・緑地等、自然環境の
保全

主要公共設施

教育・文化施設
行政・福祉施設

行政・福祉施設

水と緑の資源

 水环境

緑の資源(公園・山地等)



国家图书馆·国史馆

ニ

農・住共存ゾーン

自然環境ゾーン（山林）

自然環境ゾーン（河川等）

凡例

由

公共交通軸(鐵道)

道路軸 (主要道路)

道路軸の強化を検討する箇所

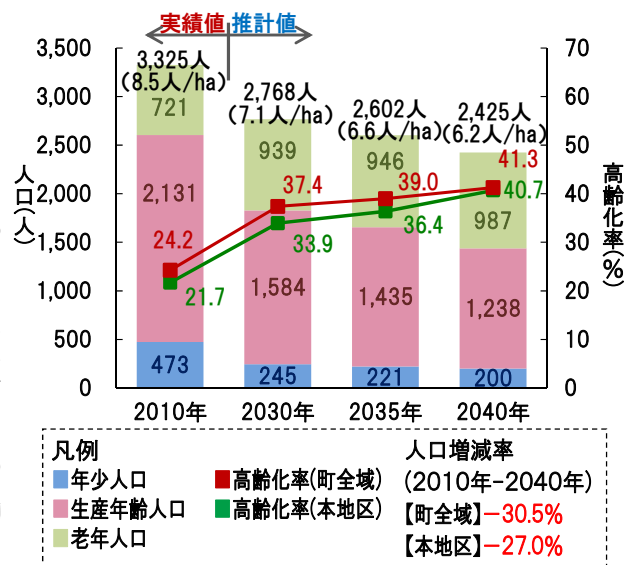
(3) 桜沢地区

1) 地区の主な現状と課題

①人口動向

- ・本地区の人口は、2040年(平成52年)にかけて減少する見込みであり、老年人口は漸増傾向にあります。
- ・町全体の傾向と同様に、高齢化率が高くなる見通しです。
- ・人口密度は、市街地地区に隣接していることや平地が多いことなどから、全体平均より高くなっています。
- ・地区内では、桜沢駅北側や市街地地区との隣接部で比較的人口密度が高い傾向にあります。

■ 桜沢地区 年齢3区分別人口推計



出典) 国勢調査、2030年以降社人研ホームページ

②土地利用

- ・地区の東側は平坦な地形であり、寄居駅周辺用途地域に隣接し、桜沢駅周辺や国道254号・140号の沿道地域に商業施設、小・中学校などの公共施設や住宅の立地が見られるなど、都市的土地利用が形成されています。また、東側の中小前田地区には工業団地が形成されています。
- ・地区の西側は山地となっており、大部分が森林地域や自然公園区域になっています。

③交通体系

- ・公共交通網については、地区の東側に秩父鉄道線の桜沢駅が立地するほか、本町と深谷市、本庄市を結ぶ県北都市間路線バスが運行されています。
- ・道路網については、国道2路線、県道1路線が通り、関越自動車道花園ICが隣接するなど広域幹線道路が充実しています。
- ・隣接する深谷市花園地区に大型商業施設が整備される計画が進められており、関越自動車道花園IC周辺の土地利用の変化による交通量の増加が予測されます。

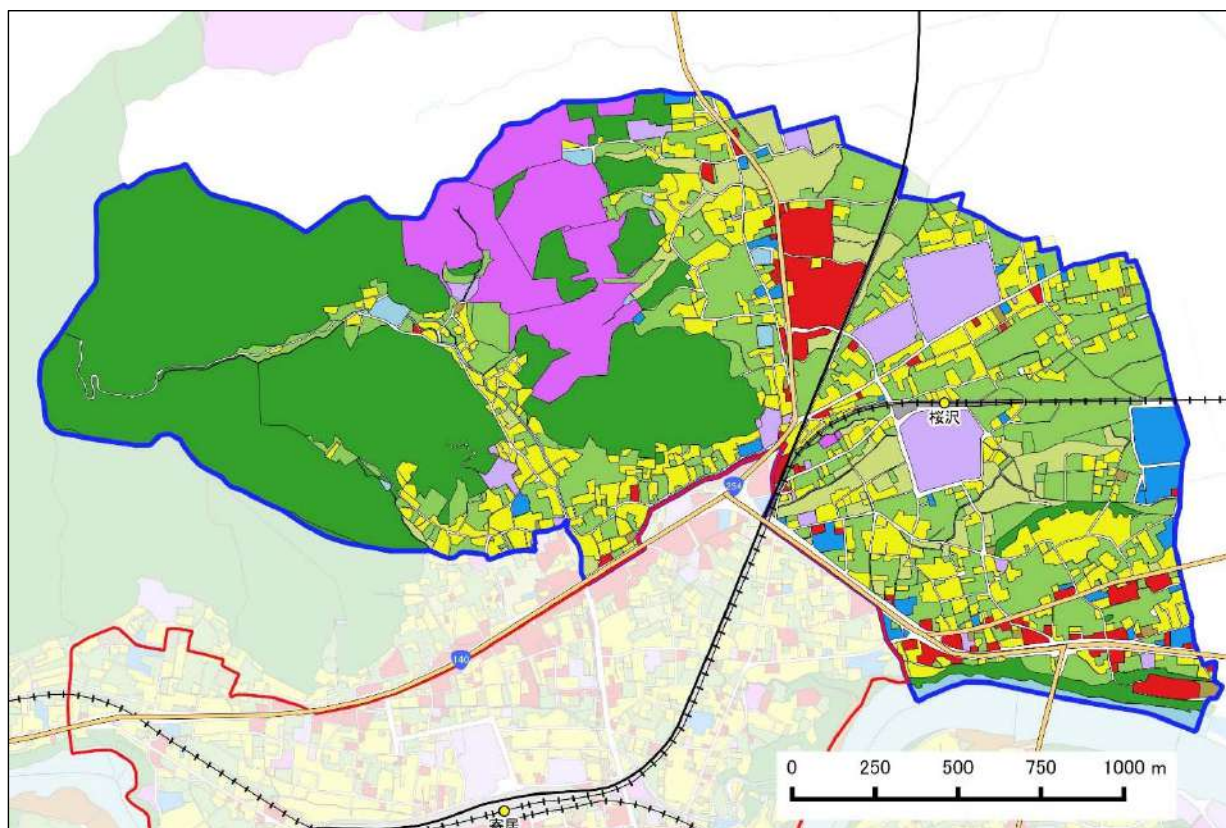
④水と緑

- ・地区西側の山地にはふるさと自然の森桜沢公園やふるさと歩道・寄居ハイキングコース、関東平野を一望できる鐘撞堂山が整備され、ハイカーに親しまれています。また、県・町・民間企業による森林保全活動も行われています。
- ・地区の南東側では荒川沿岸に河川景観が形成されています。
- ・市街地地区と隣接していることから、中心市街地の活性化と合わせ、これらの自然観光資源を活用していく必要があります。

⑤安心・安全

- ・地区西側は山地であるため、土砂災害警戒区域・特別警戒区域、土石流危険渓流、山腹崩壊危険地区等の土砂災害系のリスクを有しています。
- ・地域住民や通過交通の安全確保のため、適切な対策を行っていく必要があります。

■桜沢地区 土地利用現況図



凡例

土地利用現況図

田	住宅用地	交通施設用地	用途地域界
畑	商業用地	公共空地	7地区界
山林	工業用地	その他の公的施設用地	高速道路
水面	公益施設用地	その他の空地	国道
その他の自然地	道路用地		

出典) 2015年度寄居町都市計画基礎調査

2) 地区づくりの目標

農のある暮らしと生活の利便性を兼ね備えたまち

3) 分野別方針

①土地利用

i 桜沢駅周辺における地域の生活サービスを提供する拠点の形成

- ・桜沢駅を中心として周辺に商業施設や小・中・高等学校が近接する高い住環境を備える区域は今後も住宅の立地が見込まれることから、必要に応じた社会基盤整備を進めます。
- ・コミュニティセンターなど地域住民のコミュニティの核となる機能については、全庁的な方針を踏まえつつ適切な維持管理や活用、再編・整備を検討していきます。

ii 地域経済の活性化につながる新たな産業拠点の形成

- ・中小前田地区など産業ゾーン・産業・活力育成ゾーンとした区域は、国道に近接し関越自動車道花園ICにも近い環境を活かし、周辺の社会基盤整備や関係機関との連携を図り、企業誘致、既存産業の活性化を図っていきます。

iii 住宅地、農林地、産業それぞれが調和のとれた土地利用の推進

- ・市街地地区や男衾地区の用途地域への緩やかな居住誘導によりスプロール化を抑制し、産業ゾーン・産業活力育成ゾーンにおける産業誘導を図り、町全体で計画的な土地利用を推進することで、地区内において宅地、農林地、産業が調和した土地利用を推進していきます。

②交通体系

i 鉄道・バス網の確保と利便性の向上

- ・鉄道については、地区の重要な公共交通手段であるため、鉄道事業者との連携による利用者確保の対策を進め、運行本数の維持や利便性の向上に努めます。
- ・バス路線についても、バス事業者や沿線市町との連携による利用者確保対策を進め、運行本数の確保や利便性の向上に努めます。

ii 産業立地や生活利便性の向上につながる道路網の整備

- ・国道140号は、町内外から本地区や秩父方面への主要な観光ルートであり、交通量も非常に多いことから、県との連携による維持管理や安全な交通環境の整備を推進します。
- ・拡大する住宅地や産業・活力育成ゾーンへの産業集積を図るため、必要となる道路整備を進め地域内の円滑な道路交通網を形成します。

③水と緑

i 地区西側における林地の活用のための適切な整備・保全

○公園施設等の適切な維持・管理

- ・地区西側の山地は、ハイキングやレクリエーションの場として活用していくため、所有者等との協力による里山の保全や、ハイキングコースの維持・管理を行っていきます。

④安心・安全

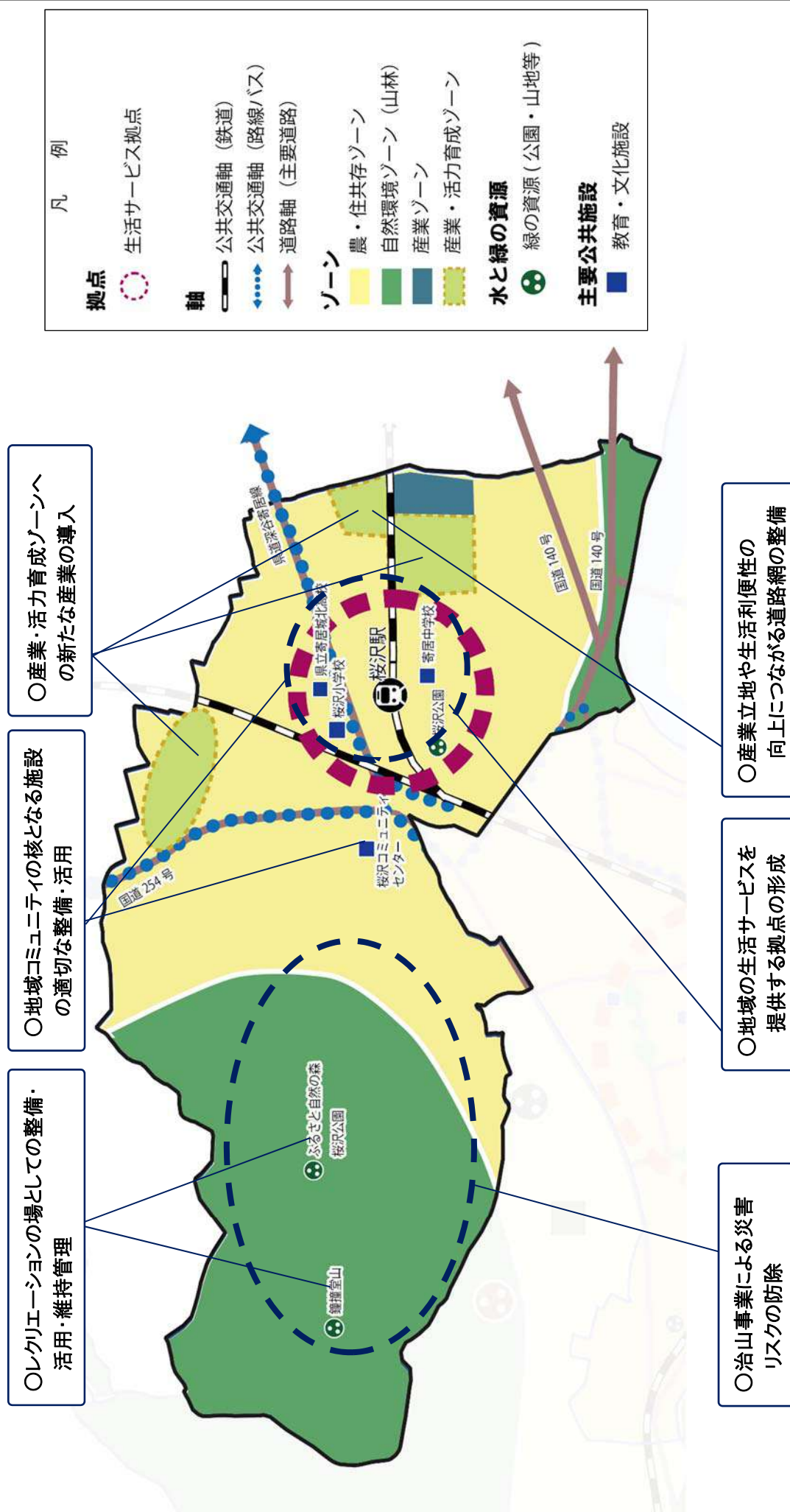
i 既存施設の有効活用による避難体制の強化

- ・指定避難所については人口分布などを考慮し、公共施設以外の施設についても指定を検討し、災害時の収容能力の拡充に努めます。

i 地区西側の山地における災害リスクの防除

- ・土砂災害リスクを有する箇所について、指定避難所等を示したハザードマップの作成・周知を行うとともに、今後も適切な対策を施すことにより、居住者の安全性を確保していきます。
- ・山間部の砂防や治山事業等を国・県等との協力により推進するなど住宅地への被害の防止に努めます。

4) 桜沢地区の将来都市構造図



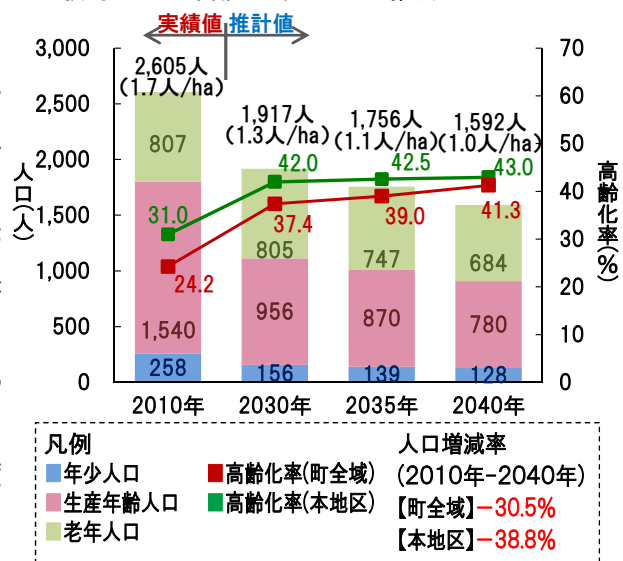
(4) 折原地区

1) 地区の主な現状

①人口動向

- ・本地区の人口は、2040年(平成52年)にかけて減少傾向にあり、他の地区と比較しても急激な人口減少が見込まれています。
- ・高齢化率は、2010年(平成22年)時点において町の平均値と比較し高くなっており、将来においても平均値を上回る見通しです。
- ・人口密度については、地区の大半が山地であることから、他地区より低い傾向にあります。
- ・地区内では、折原駅周辺に比較的人口密度が高い区域が見られます。

■折原地区 年齢3区分別人口推計



出典) 国勢調査、2030年以降社人研ホームページ

②土地利用

- ・地区内の広い区域が森林地域であり、その多くが自然公園区域に指定されています。また、地区の一部では保安林の指定も見られます。折原、秋山の森林は、薪炭林だった広葉樹が広く存在し、整備の必要な森林が多い状況です。
- ・折原駅周辺や荒川沿いの低地・丘陵地では、公共施設や住宅の立地が見られるなど、集落環境が形成されています。また、宿泊施設も立地しており、観光地としての性格も見られます。
- ・地区の東側では、工業専用地域が指定され隣接する鉢形地区と連担して産業が立地しています。その他の地区内各地においても工場の立地が見られます。

③交通体系

- ・公共交通網については、JR八高線が通り、地区内に折原駅が立地するほか、本町と東秩父村を結ぶ東秩父村路線バスが運行されています。
- ・道路網については、国道1路線、県道1路線が通っています。秩父地域の結節性が強い傾向にあるとともに、国道140号皆野寄居バイパスや彩の国資源循環工場周辺の道路整備により、周辺地域へのアクセスも強化されています。

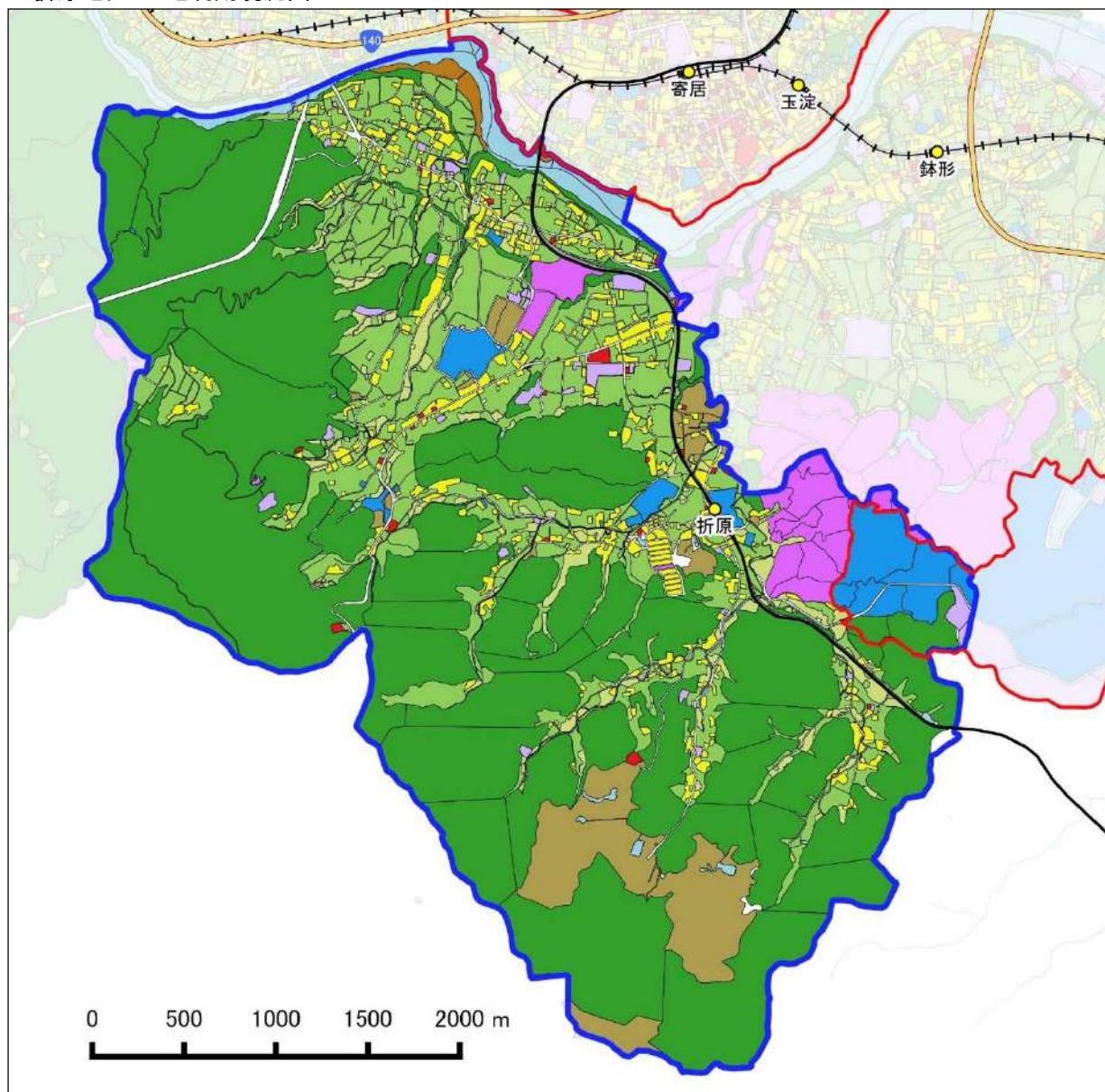
④水と緑

- ・地区南側に中間平緑地公園が位置し、晴れた日には都心方面まで見通せる良好な眺望景観を有し、ハイカーに親しまれています。
- ・都市公園施設として指定されている野球場、多目的広場、テニスコートなどの運動施設を有する寄居運動公園や農産物加工施設が整備されています。
- ・豊かな自然を有する本町の象徴として、今後もこれらの観光資源の有効活用や、適切な維持管理、開発行為の抑制等を行っていく必要があります。

⑤安心・安全

・地区の大半が山地であるため、土砂災害警戒区域・特別警戒区域、土石流危険渓流、山腹崩壊危険地区、地すべり危険地区等の指定区域が広い範囲で見られ、地域住民や通過交通の安全確保のため、適切な対策を行っていく必要があります。

■折原地区 土地利用現況図



凡例

土地利用現況図

田	住宅用地	交通施設用地	用途地域界
畑	商業用地	公共空地	7地区界
山林	工業用地	その他の公的施設用地	高速道路
水面	公益施設用地	その他の空地	国道
その他の自然地	道路用地		

出典) 2015年度寄居町都市計画基礎調査

2) 地区づくりの目標

**観光、産業、農林業ともに調和のとれた
森とともに暮らせるまち**

3) 分野別方針

①土地利用

i コミュニティセンターや小学校、折原駅周辺など、集落の中心機能の活用

・コミュニティセンターや小学校など、地域住民のコミュニティの核となる機能については、全庁的な方針を踏まえつつ適切な維持管理や活用、再編・整備の検討を進めるとともに、折原駅周辺の宅地形成が進む地域周辺の道路などの社会基盤の維持・整備等により集落の中心機能の活用を図ります。

ii 集落と農林地、産業用地との調和のとれた土地利用の推進

・豊かな自然や観光資源を将来にわたり町の財産として守っていくために、市街地地区や男衾地区の用途地域への緩やかな居住誘導や、産業ゾーン・産業・活力育成ゾーンにおける産業誘導や、既存産業の維持を推進し、集落と農林地、産業とが調和した土地利用を推進することで、スプロール化や産業立地による開発行為の抑制につなげていきます。

②交通体系

i 鉄道・バス網の利便性の向上

・折原駅については、地区内の主要な公共交通手段であるため、鉄道事業者との連携により、現状の運行本数の確保や利便性の向上に努めていきます。

ii 道路網の維持・充実

・交通量の多い県道坂本寄居線について県との連携による整備を推進します。
・国道140号皆野寄居バイパスや地区東側の産業ゾーン周辺のアクセス道路をはじめ町道の維持管理、必要に応じた生活道路の整備を進め地域内の道路網形成を進めます。

iii 観光振興のためのハイキングコース等のネットワーク形成

・地域内の観光拠点を結ぶハイキングコースの維持・整備により、本地区と隣接する西部地区や鉢形地区、市街地地区など広域的な観光ネットワークの充実に取り組みます。

③水と緑

i 公園の機能強化と観光振興のための自然散策の拠点形成

○寄居運動公園の機能強化

・寄居運動公園については、子ども連れで出かけやすく楽しめる場所として公園内での遊具、休憩施設等の施設を整備し、公園の機能強化を図るとともに、一層多くの方に利用しやすく賑わいのある拠点の形成を進めます。

○自然散策の拠点整備

- ・林業体験や自然観察の場の創出、管理施設、遊歩道等の施設整備のほか、森林の適切な管理等により良好な眺望景観の確保に努めます。
- ・本地区の里山林を保全するとともに自然散策の拠点となるよう、遊歩道等の整備を行います。

○観光拠点・観光資源の管理・活用

- ・中間平緑地公園、観光ぶどう園等について、観光拠点・観光資源として魅力向上の取り組みを推進するとともに、農産物加工施設(里の駅アグリ館)を活用した地域農産物による特産品開発による地域の活性化を図ります。

ii 森林保全のための管理施設、歩道等の適切な整備・維持管理**○林業の振興と適切な森林整備**

- ・森林所有者が実施する森林整備に対する支援による未整備森林の拡大抑制、林業体験の実施などによる後継者育成や林道の維持管理など森林保全のための取り組みを進めます。

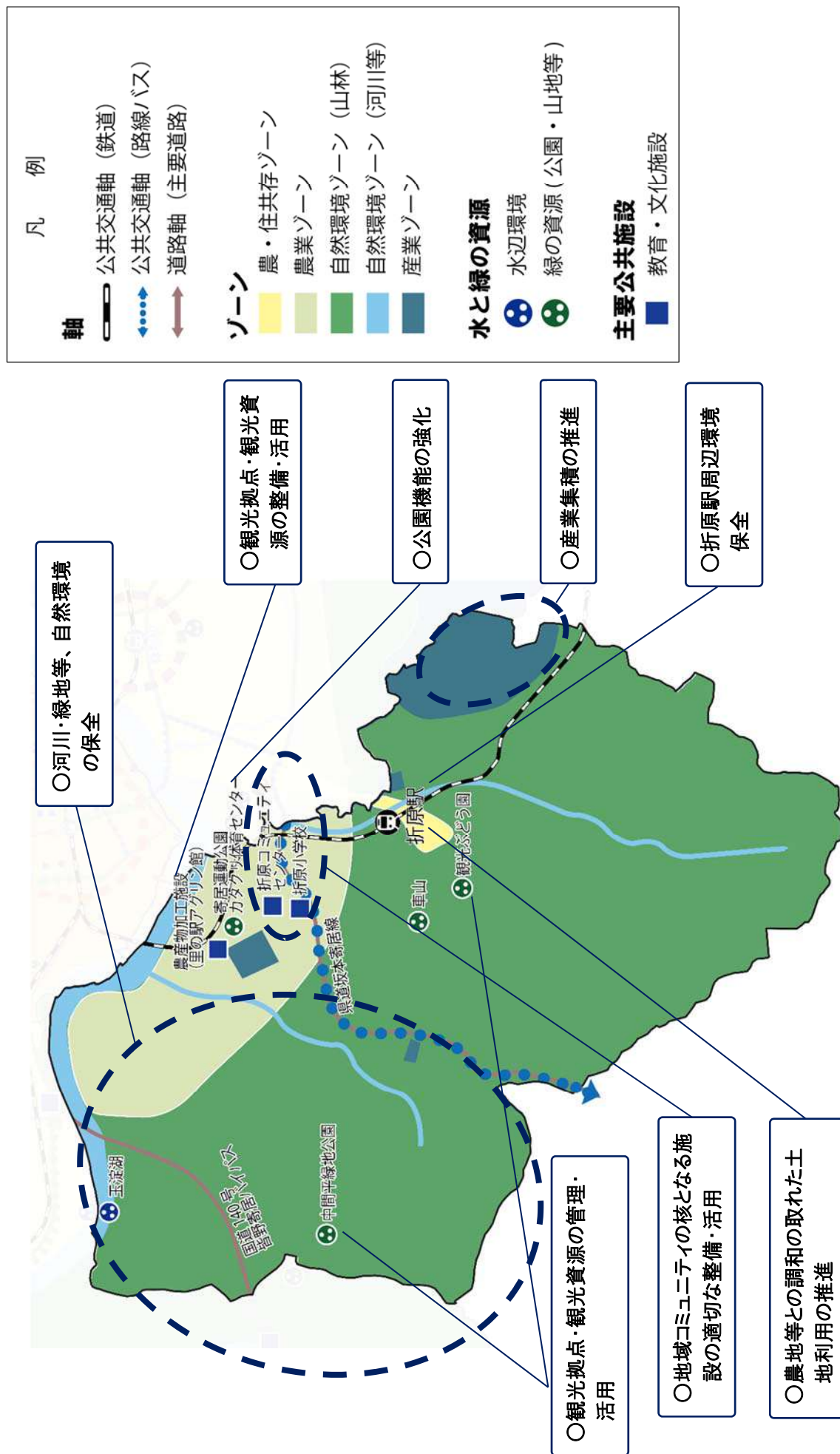
④安心・安全**i 既存施設の有効活用による避難体制の強化**

- ・指定避難所については人口分布などを考慮し、公共施設以外の施設についても指定を検討し、災害時の収容能力の拡充に努めます。

ii 山地部における災害リスクの防除

- ・土砂災害リスクを有する箇所について、指定避難所等を示したハザードマップの作成・周知を行うとともに、今後も適切な対策を施すことにより、居住者の安全性を確保していきます。
- ・山間部の砂防や治山事業等を国・県等との協力により推進するなど住宅地への被害の防止に努めます。

4) 折原地区の将来都市構造図



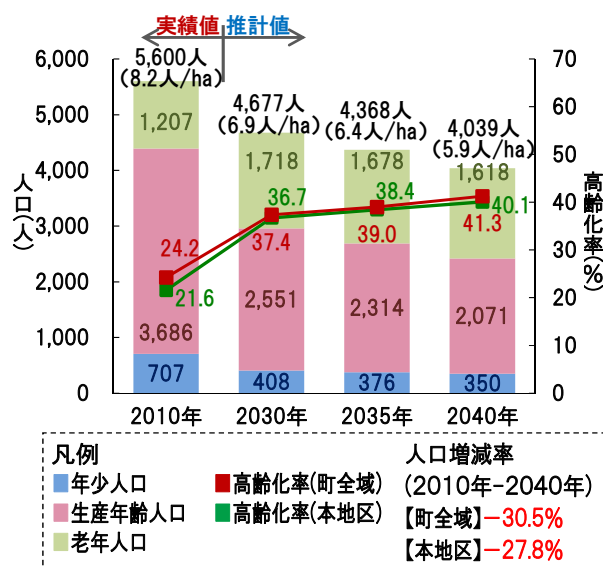
(5) 鉢形地区

1) 地区の主な現状と課題

①人口動向

- ・本地区の人口は、2040年(平成52年)にかけて減少する見込みであり、老年人口も減少傾向にあります。
- ・町全体の傾向と同様に、高齢化率が高くなる見通しです。
- ・人口密度は、市街地地区に隣接し、平地が多いことから、他地区より高い傾向にあります。
- ・地区内では、鉢形駅周辺で比較的人口密度が高い傾向にあります。

■ 鉢形地区 年齢3区分別人口推計



出典) 国勢調査、2030年以降社人研ホームページ

②土地利用

- ・本地区は寄居駅周辺用途地域に近接し、鉢形駅周辺や国道に近接した区域に商業施設や公共施設の都市機能が集積し、住宅地域が形成され市街化が進行しています。
- ・地区の南側は山林等が広がり、山林辺縁部の農地や工業専用地域の指定された区域内には先端産業の集積が進む彩の国資源循環工場が立地するなど、主に産業系の土地利用が形成されています。
- ・鉢形駅周辺には、小・中学校やコミュニティセンターのほか鉢形財産区会館や学校給食センター、国道254号の東側には保健福祉総合センター、総合社会福祉センターなど地区内に公共施設の集積が進んでいます。

③交通体系

- ・公共交通については、地区の北側に東武東上線の鉢形駅が立地するほか、東秩父村路線バスが運行されています。
- ・道路網については国道1路線、県道3路線が通っており、町内外への主要な交通軸となっています。

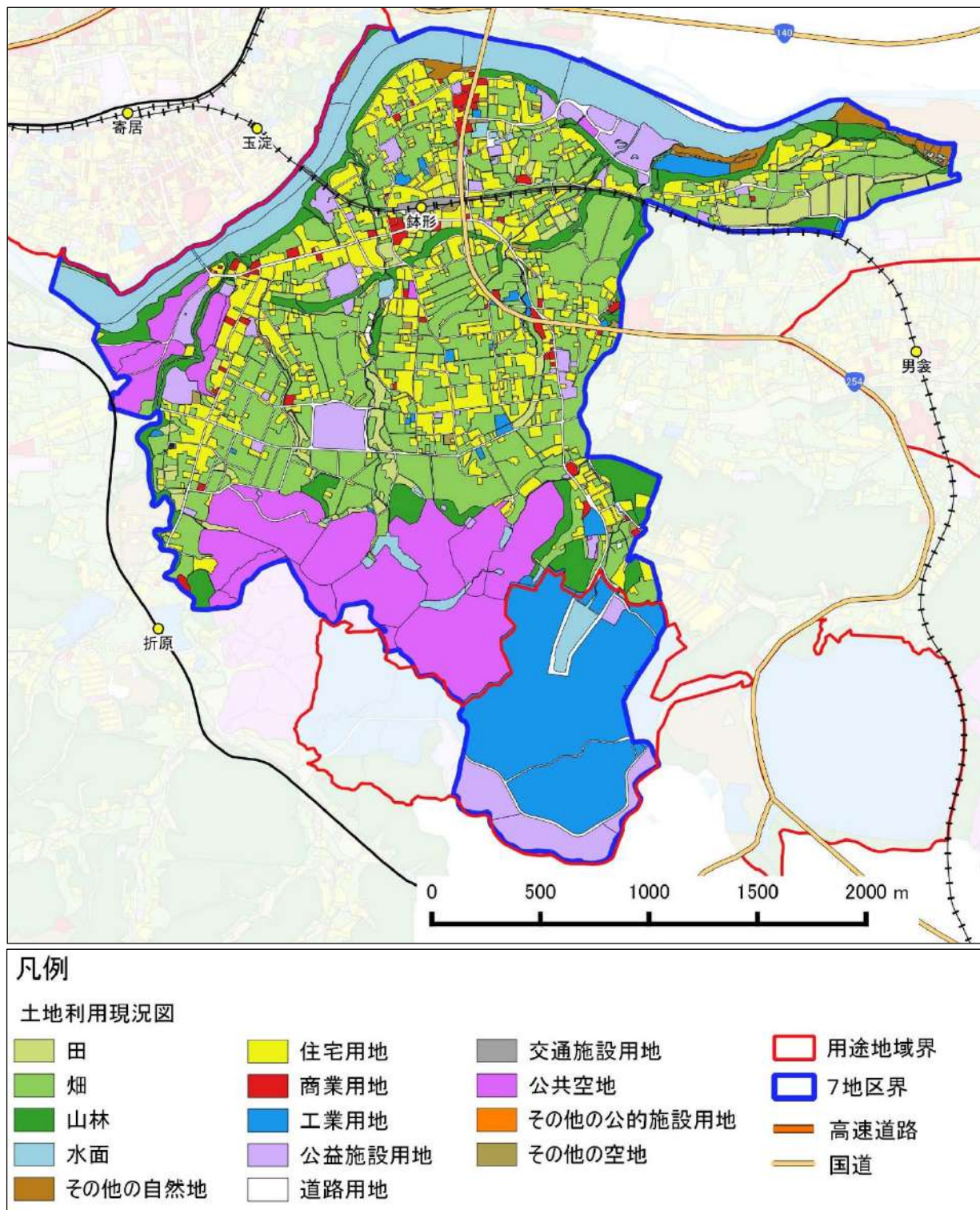
④水と緑

- ・地区の北東側に河川系総合博物館である埼玉県立川の博物館やかわせみ河原があり、カヌーやオートキャンプ等多くの観光客に利用され親しまれています。
- ・地区の北西側に位置する国指定史跡鉢形城跡は、関東有数の戦国時代を代表する城郭であり、史跡鉢形城跡保存整備基本計画に基づき、町民の憩いの場や観光拠点となる史跡公園として整備するため、城の縄張を明らかにすることを目的とした発掘調査が進められています。
- ・地区内の観光資源や集積している公共施設等の有効活用を図っていく必要があります。

⑤安心・安全

・荒川沿いに土砂災害警戒区域が指定されていますが、地区の大半は平坦であるため、他地区と比較すると災害リスクは少ない状況です。

■鉢形地区 土地利用現況図



出典) 2015年度寄居町都市計画基礎調査

2) 地区づくりの目標

歴史と文化に抱かれ、身近な生活利便性を備えたまち

3) 分野別方針

①土地利用

i 鉢形駅周辺における地域の生活サービスを提供する拠点の形成

- ・地域住民の日常生活利便性を確保するため、生活サービス機能の確保を図ります。
- ・コミュニティセンターや小・中学校など、地域住民のコミュニティの核となる機能については、全庁的な方針を踏まえつつ適切な維持管理や活用、再編・整備を検討していきます。
- ・鉢形駅周辺の生活サービス機能が高い地域周辺には、今後も住宅立地が進むことが見込まれることから、必要に応じた社会基盤整備を進め集落の中心機能の活用を図ります。

ii 住宅地、農林地、産業それぞれが調和のとれた土地利用の推進

- ・市街地地区や男衾地区の用途地域への緩やかな居住誘導によりスプロール化を抑制し、産業ゾーン・産業活力育成ゾーンにおける産業誘導を図り、町全体で計画的な土地利用を推進することで、地区内において宅地、農林地、産業が調和した土地利用を推進していきます。
- ・彩の国資源循環工場の立地する産業ゾーンについては、今後も周辺環境との調和を図りつつ操業環境の保全に努めます。
- ・保健福祉総合センターや総合社会福祉センターについては、寄居駅周辺用途地域や男衾周辺用途地域を中心に交通結節機能の強化など周辺地域から利用しやすい環境整備を進めます。

②交通体系

i 鉄道・バス網の確保と利便性の向上

- ・鉢形駅については、地区内の主要な公共交通手段であるため、鉄道事業者との連携により、現状の運行本数の確保と利便性の向上に努めていきます。
- ・バス路線についても、現状の運行本数の確保と利便性の向上に努めます。

ii 生活利便性の向上につながる道路網の整備

- ・鉢形駅周辺に形成される住宅地域や企業が集積する産業ゾーン周辺などの交通需要の変化に応じ、生活道路等の整備を進め広域幹線道路である国道254号との道路・交通ネットワークの形成を進めます。

③水と緑

i 中心市街地活性化の取り組みと連携した鉢形城公園周辺の整備・活用

- ・鉢形城跡については、史跡鉢形城跡保存整備基本計画に基づく史跡公園としての整備を進め、町民の憩いの場や観光施設としての魅力向上を図ります。
- ・隣接する市街地地区で進める荒川玉淀はつらつプロジェクトなどにより地域間をつなぐ観光拠点間のネットワークづくりを進め地域の活性化を図ります。

ii 水辺の魅力向上につながる周辺環境の保全と活用

- ・かわせみ河原周辺については、利用者へのマナー向上の啓発や荒川の水質保全等の維持管理など、水辺環境の魅力向上やレクリエーションの場としての環境保全を図ります。

iii 林業の振興と適切な森林整備

- ・森林所有者が実施する森林整備に対する支援による未整備森林の拡大抑制、林業体験の実施などによる後継者育成や林道の維持管理など森林保全のための取り組みを進めます。

④安心・安全

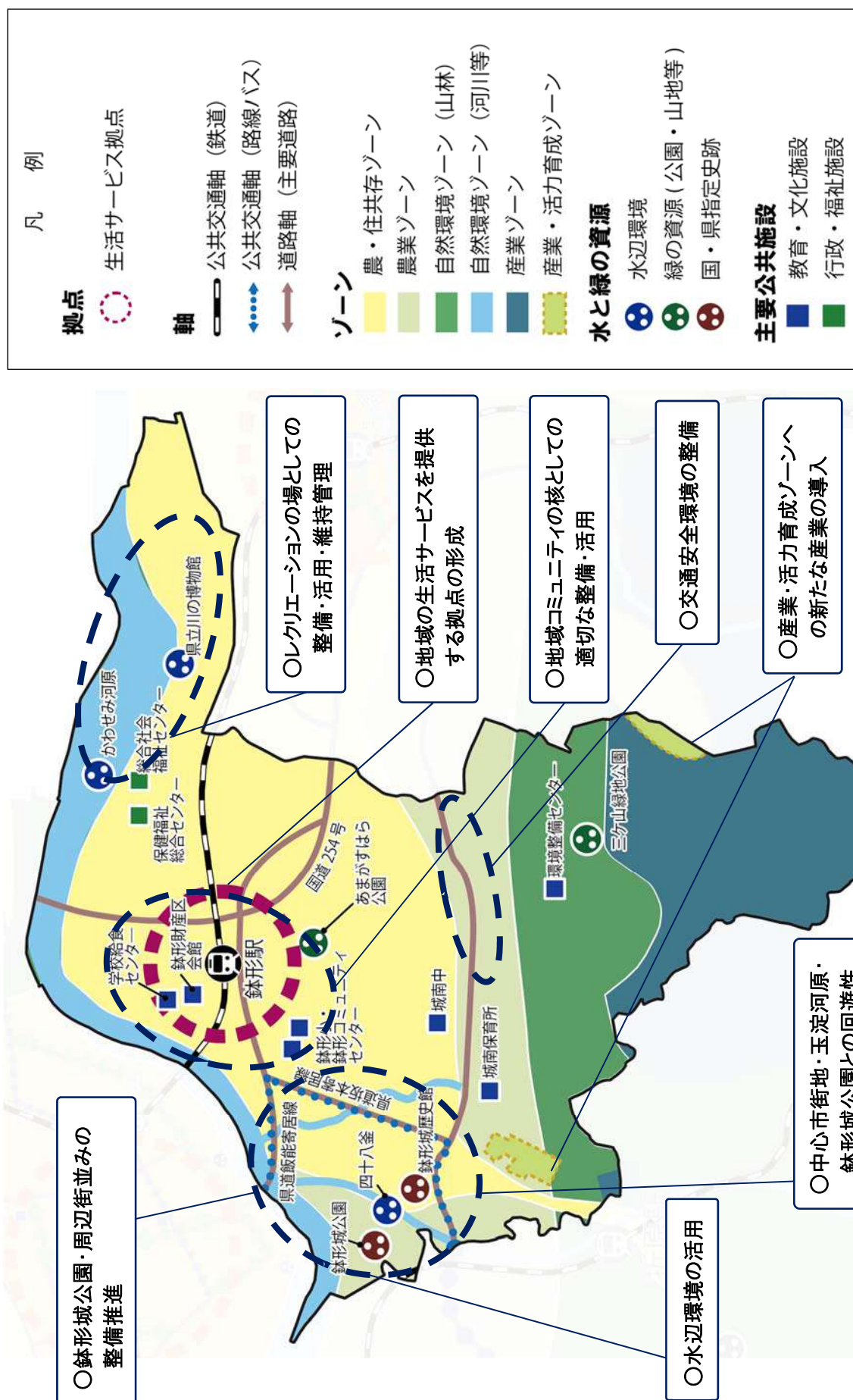
i 既存施設の有効活用による避難体制の強化

- ・指定避難所については人口分布などを考慮し、公共施設以外の施設についても指定を検討し、災害時の収容能力の拡充に努めます。

ii 歩道整備等による交通安全環境の整備

- ・農免道路の道路改良事業による歩道整備など交通の安全と利便性の向上を図ります。

4) 鉢形地区の将来都市構想図



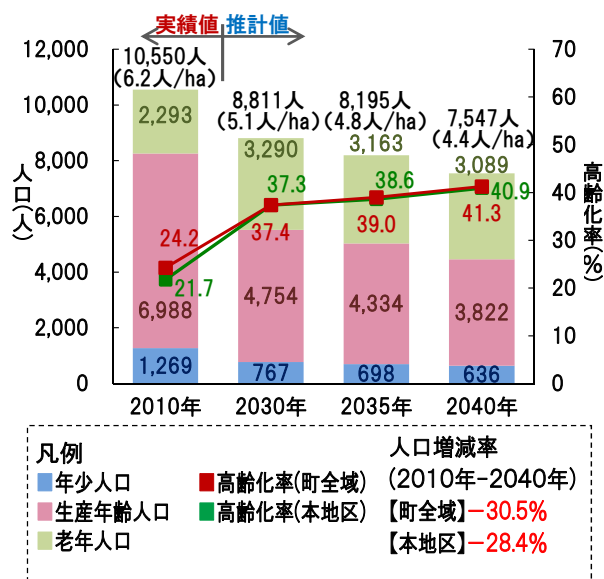
(6) 男衾地区

1) 地区の主な現状と課題

①人口動向

- ・本地区の人口は、2040年(平成52年)にかけて減少傾向にあり、老年人口も減少する見通しです。
- ・農地等の自然的土地利用が多いことから、他地区と比較して人口密度が低い傾向にあります。
- ・地区内の人口分布については、男衾駅周辺用途地域内や男衾小・中学校やコミュニティセンターなどの都市機能が立地する箇所と比較的人口密度が高い傾向にあります。

■男衾地区 年齢3区分別人口推計



出典) 国勢調査、2030年以降社人研ホームページ

②土地利用

- ・男衾駅周辺に商業施設や福祉施設等の都市機能や住宅地の立地が見られるなど、都市的土地利用が形成されていますが、今後の市街地形成に向けてさらに立地適正化計画等に基づき都市機能を拡充していくことが求められています。
- ・コミュニティセンターや小・中学校周辺に保育所、郵便局など公共施設等が集積し、周辺に住宅地を形成しています。
- ・南側の工業専用地域に指定された富田谷津地区周辺では自動車生産工場等が立地し、北側の荒川沿岸の赤浜後古沢地区には工業団地が形成されるなど、地区の辺縁部に産業系の土地利用が見られます。
- ・地区の中央部から東部にかけて農用地が広がり田園地帯を形成しています。

③交通体系

- ・公共交通については、地区の西側に東武東上線の男衾駅が立地しています。
- ・男衾駅は、東西自由通路や東西駅前広場が整備され、周辺地域の交通利便性の向上が図られています。
- ・道路網については、国道1路線、県道5路線が通っているとともに、男衾駅周辺用途地域内では都市計画道路の整備が推進されています。
- ・隣接する深谷市花園地区に大型商業施設が整備される予定であり、交通量が増加することが予測されます。

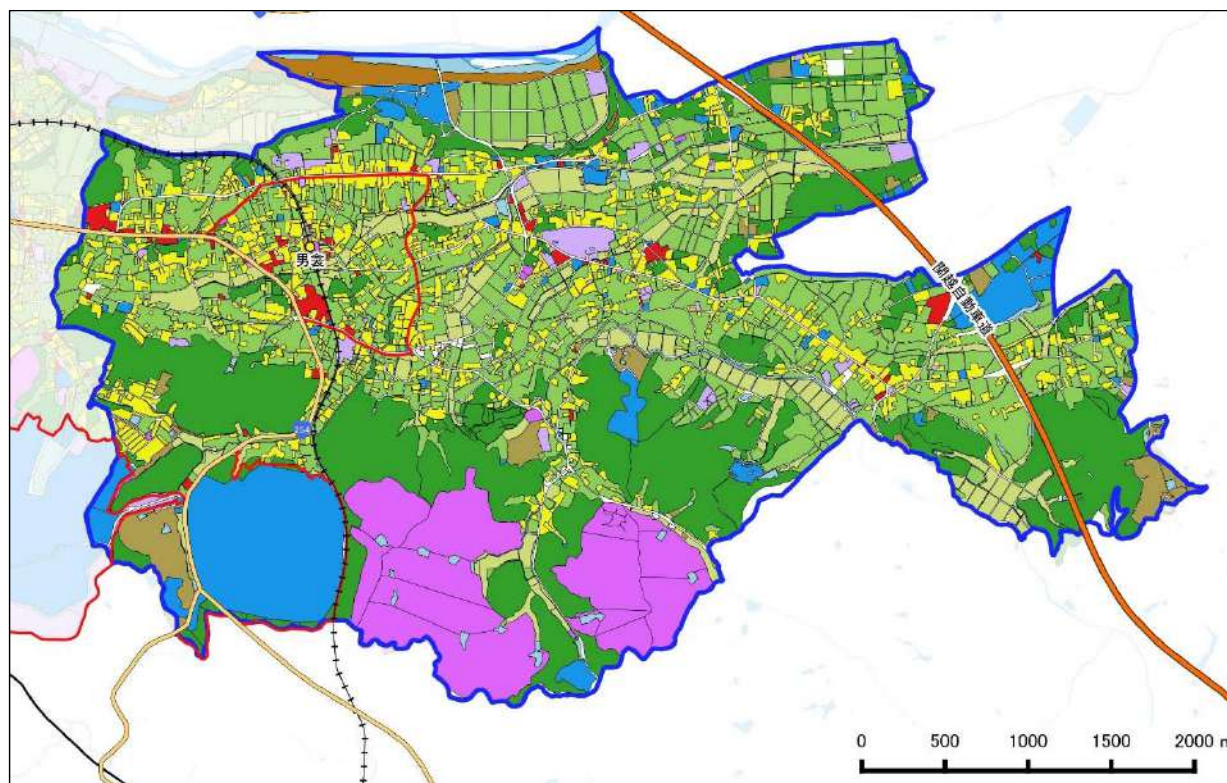
④水と緑

- ・荒川のほか、吉野川、新吉野川、市野川などの河川が流れています。
- ・街区公園として鉄砲宿公園が整備されているほか、地域のボランティア等により整備された男衾自然公園等の公園が立地しています。

⑤安心・安全

・地区南側の山地に土砂災害警戒区域・特別警戒区域、土石流危険渓流、山腹崩壊危険地区が見られるほか、荒川沿いに浸水想定区域が存在しています。なお、用途地域内にはいずれの指定区域也没有ありません。

■男衾地区 土地利用現況図



凡例

土地利用現況図

田	住宅用地	交通施設用地	用途地域界
畑	商業用地	公共空地	7地区界
山林	工業用地	その他の公的施設用地	高速道路
水面	公益施設用地	その他の空地	国道
その他の自然地	道路用地		

出典) 2015 年度寄居町都市計画基礎調査

2) 地区づくりの目標

駅周辺の新たなまちづくりと、産業の活力に溢れたまち

3) 分野別方針

①土地利用

i 男衾駅周辺における生活利便性の高い住環境を備えた拠点の形成

○生活利便性の確保と都市機能の誘導

- ・男衾駅周辺の用途地域内には商業施設や医療施設が立地していますが、その他の地域内には日常生活の利便性を高めるうえで必要となる都市機能を拡充するため、立地適正化計画等に基づき都市機能の誘導を図ります。

○居住誘導とインフラ整備の推進

- ・男衾駅周辺の用途地域内で各種都市機能や商業事業者の立地を支える人口密度を確保するため、住宅立地の支援や、移住促進のための情報発信を強化することにより、居住人口の流入促進を図ります。
- ・下水道等の生活基盤整備を進めるほか、町と民間との協力によりゆとりある住宅環境を備えた住宅団地の立地を進めます。
- ・駅周辺のまちづくりに合わせ、都市景観の形成に配慮し、地域の自然環境と調和する街並み景観の形成によるまちづくりを目指します。

ii 男衾小学校周辺地域における生活利便性の確保

- ・男衾小学校周辺において、コミュニティセンターや小・中学校などの地域住民のコミュニティの核となる機能については、全庁的な方針を踏まえつつ適切な維持管理や活用、再編・整備を検討していきます。

iii 富田谷津地区周辺や産業・活力育成ゾーンにおける産業集積の推進

- ・富田谷津地区周辺や産業・活力育成ゾーンでは、関越自動車道花園ICに近接する環境や、充実した既存道路網を生かし、商工会や民間企業、県との連携を図りながら、工場用地整備や企業誘致を図っていきます。また、既存産業の機能強化のための環境整備についても推進していきます。

ii 地区南側における山地とバランスの取れた土地利用の形成

○バランスの取れた土地利用の形成

- ・地区南側においては、山林や農地等と工業地の共存を図るため、環境に対する検査や自然環境ゾーン、農業ゾーン、産業ゾーンそれぞれのエリア内において営農環境、操業環境のための取り組みを進め、将来にわたり緑豊かな自然環境を保全し、バランスの取れた土地利用を形成していきます。

○農業の振興と営農環境の保全

- ・新規就農者や認定農業者の育成、企業参入の促進など農業の担い手を確保するとともに、農地の利用集積・集約化や耕作放棄地対策による耕作放棄地の解消や発生抑制を促進します。

②交通体系

i 道路や駅前広場の整備と合わせた交通結節機能の強化

○男衾駅周辺における交通結節機能の強化

- ・男衾駅東西駅前広場及び都市計画道路を活用し、駅からの新規交通など交通結節機能の強化について検討を進めます。

○都市計画道路の整備推進

- ・男衾駅周辺の都市計画道路については、男衾駅東口通り線など地域内の道路整備を促進し、地域内の道路網形成や広域幹線道路との接続により道路・交通ネットワークの形成を進めます。

ii 産業の振興に貢献する道路網の充実

- ・道路網については、隣接する深谷市花園周辺における大型商業施設の整備や産業・活力育成ゾーンにおける産業集積の影響による交通需要の変化に対し、広域幹線については国・県との協力による国・県道整備を推進し、町道整備とを合わせた道路網の形成を図ります。

③水と緑

i 荒川沿岸の適切な整備・保全

- ・荒川や地区内を流れる河川については、男衾駅周辺の下水道整備など排水環境の整備や地域住民との協力による清掃活動などの水質保全に努め、水辺空間の整備・保全を図ります。

④安心・安全

i 山地部、河川沿岸における災害リスクの防除

- ・土砂災害リスクや、都市洪水による浸水被害を防止するため、指定避難所等を示したハザードマップの作成・周知を行うとともに、今後も適切な対策を施すことにより、居住者の安全性を確保していきます。

ii 駅周辺の防火対策、既存施設の有効活用による避難体制の強化

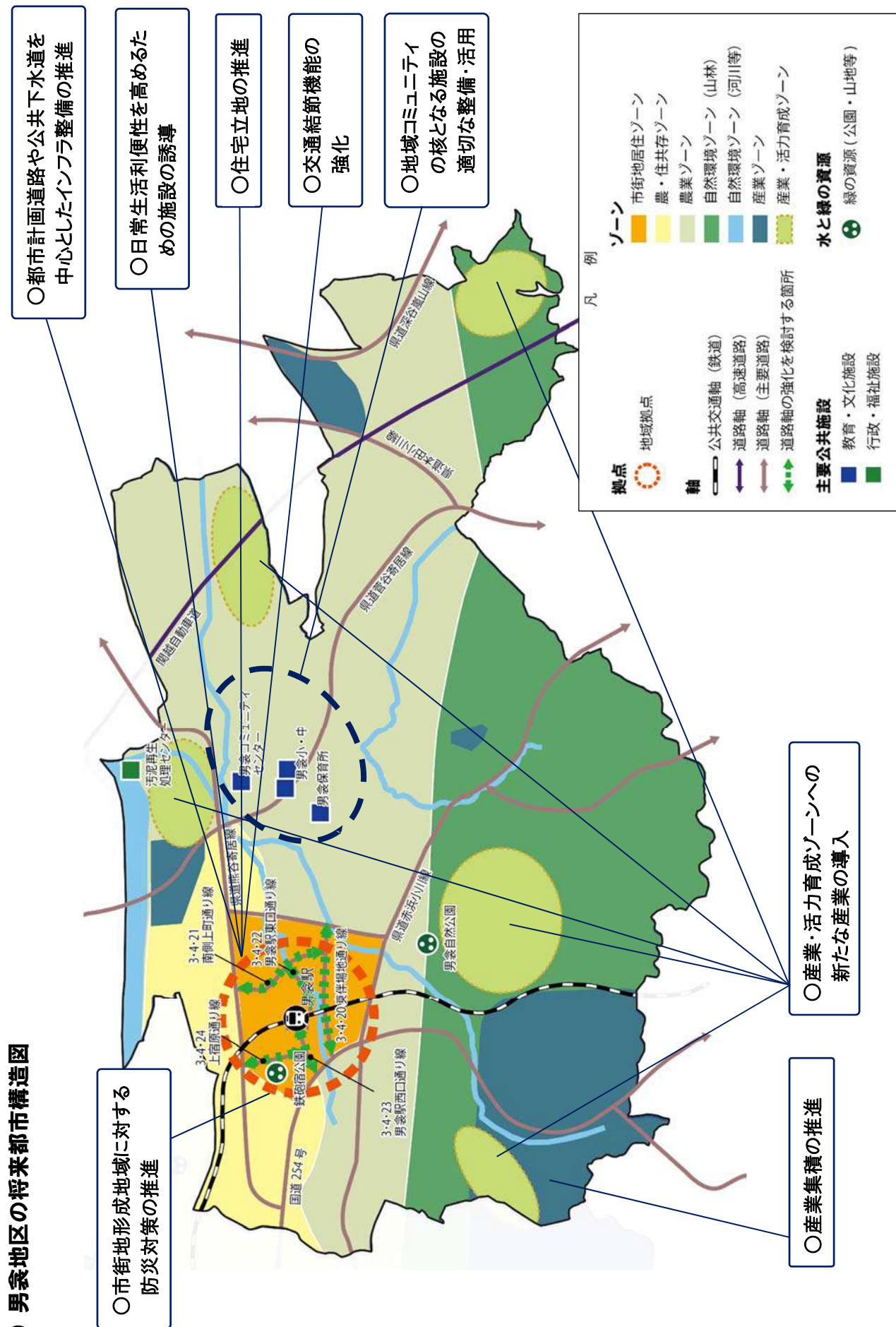
○防災体制の強化

- ・男衾駅周辺における災害時の延焼被害を抑制するため、都市計画において防火地域及び準防火地域の指定の見直しを進めるなど建築物の耐火性の向上と減災対策を進めます。

○既存施設の有効活用による避難体制の強化

- ・住宅の立地状況の変化など人口の動向を踏まえ、公共施設以外の施設に対する避難所の指定を検討するなど避難体制の強化に努めます。

○都市計画道路や公共下水道を中心としたインフラ整備の推進



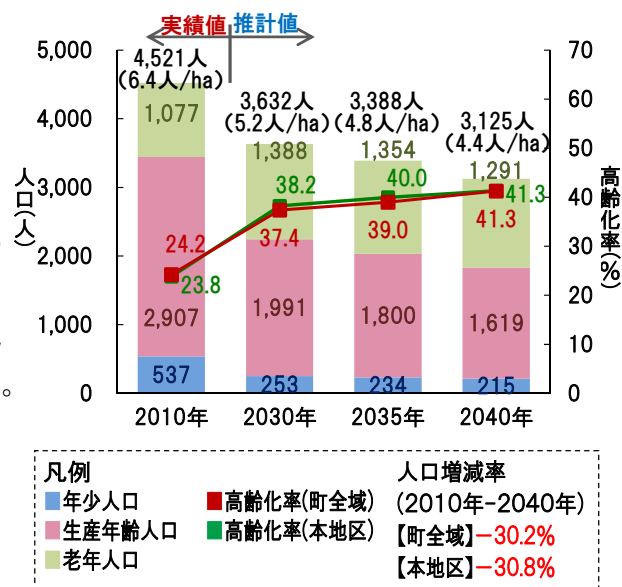
(7) 用土地区

1) 地区の主な現状と課題

①人口動向

- ・本地区の人口は、2040年(平成52年)にかけて減少傾向にあり、老年人口も減少する見通しです。
- ・町全体の傾向と同様に、高齢化率が高くなる見通しです。
- ・農地等の自然的土地利用が多いことから、他地区と比較し人口密度が低い傾向にあります。
- ・地区内の人口分布は、用土駅周辺で比較的人口密度が高い傾向にあります。

■用土地区 年齢3区分別人口推計



出典) 国勢調査、2030年以降社人研ホームページ

②土地利用

- ・地区の大半が平坦な地形であり、ほぼ全域が農業振興地域に指定され、良好な田園風景が形成されています。
- ・用土駅周辺では小学校、コミュニティセンター等の公共施設や住宅の立地が見られるなど、集落環境が形成されています。用土駅には、待合機能・展示設備等を有する用土コミュニティステーションが立地し、地域住民に利用されています。
- ・用土駅の東側に農業集落排水が整備されています。
- ・西側の山林部にふるさと自然の森用土公園が立地し、東側の平地林が県で指定するふるさと緑の景観地となっています。

③交通体系

- ・公共交通網については、地区の中央にJR八高線の用土駅が立地し、地区西側に本町と本庄駅とを結ぶ県北都市間路線バスが運行されています。
- ・地区北側の関越自動車道に(仮称)寄居PAスマートICが立地し、周辺のアクセス道路整備が進められています。
- ・道路網については、国道1路線、県道2路線が通っており、町内外へのアクセスが充実しています。

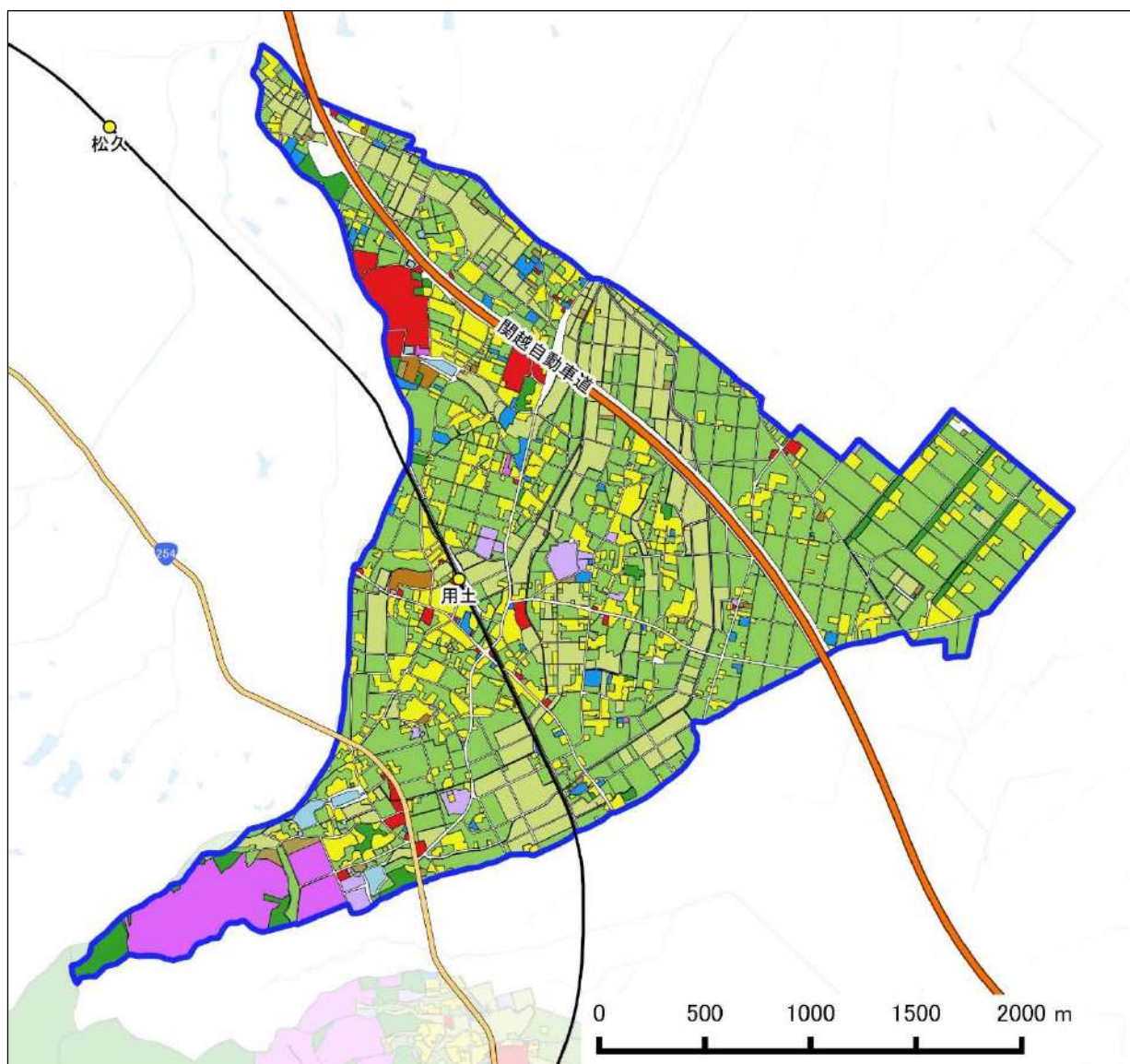
④水と緑

- ・地区の北西側に広がる広葉樹林等については、農地の防風林として、埼玉県緑のトラスト保全地域として指定されています。
- ・地区西側には充実したハイキングコースを有するふるさと自然の森用土公園が立地し、ハイカーに親しまれています。

⑤安心・安全

- ・地区の大半が平坦であり、他の地域と比較すると災害リスクが少ない状況です。
- ・西側の山地部では崩壊土砂流出危険地区、急傾斜地崩壊危険箇所の指定が見られます。

■用土地区 土地利用現況図



凡例

土地利用現況図

田	住宅用地	交通施設用地	用途地域界
畑	商業用地	公共空地	7地区界
山林	工業用地	その他の公的施設用地	高速道路
水面	公益施設用地	その他の空地	国道
その他の自然地	道路用地		

出典) 2015 年度寄居町都市計画基礎調査

2) 地区づくりの目標

豊かな田園風景の元、ふれあいを楽しめる憩いのまち

3) 分野別方針

①土地利用

i 小学校、コミュニティセンターなど、集落の中心機能の活用

- ・コミュニティセンターや小学校など、地域住民のコミュニティの核となる機能については、全庁的な方針を踏まえつつ適切な維持管理や活用、再編・整備を検討していきます。

ii 生産性の高い農業地域の形成、住宅地と農地との調和の保全

○農業の振興と営農環境の保全

- ・新規就農者や認定農業者の育成、企業参入の促進など農業の担い手を確保するとともに、農地の利用集積・集約化や耕作放棄地対策に重点的に取り組み、耕作放棄地の解消や発生抑制を促進します。
- ・良好な営農環境の保全のため、市街地地区や男衾地区の用途地域への緩やかな居住誘導や、産業ゾーン・産業・活力育成ゾーンにおける産業誘導を推進し、町全体で計画的な土地利用を推進することで、スプロール化や産業立地による開発行為の抑制につなげていきます。

○市町村整備型浄化槽の導入

- ・一定の集落環境の保全のため、浄化槽市町村整備推進事業について、「用土駅西側区域」を検討地区として整備を進め、運営状況を検証します。

iii (仮称)寄居PAスマートIC周辺における新たな産業導入の推進

- ・(仮称)寄居PAスマートIC周辺では、供用開始による地域の交通利便性の高さを生かし、新たな産業の導入等について検討を具体的に進めていきます。

②交通体系

i 鉄道・バス網の確保と利便性の向上

- ・用土駅については、地区内の主要な公共交通手段であるため、鉄道事業者との連携により、現状の運行本数の確保に努めていきます。
- ・バス路線についても、現状の運行本数の確保に努めます。

ii 産業立地や生活利便性の向上につながる道路網の整備

- ・(仮称)寄居PAスマートIC周辺では、供用開始による周辺地域への産業集積等を促進するとともに、交通量の増加への対応や歩行者の安全確保のため、周辺道路の整備を図っていきます。

③水と緑

i 集落地と調和した自然・田園景観の保全

- ・櫛挽ふるさとの緑の景観地においては、県のふるさと埼玉の緑を守り育てる条例に基づく伐採に対する届出制度や開発行為との調整などにより、地域独特の良好な景観を保全します。

ii レクリエーションの場となる自然公園等の整備、保全と活用

○地区西側における林地の活用のための適切な整備・保全

- ・ふるさと自然の森用土公園は、ハイキングやレクリエーションの場として活用していくため、所有者等との協力による里山の保全や、ハイキングコースの維持・管理を行っていきます。

④安心・安全

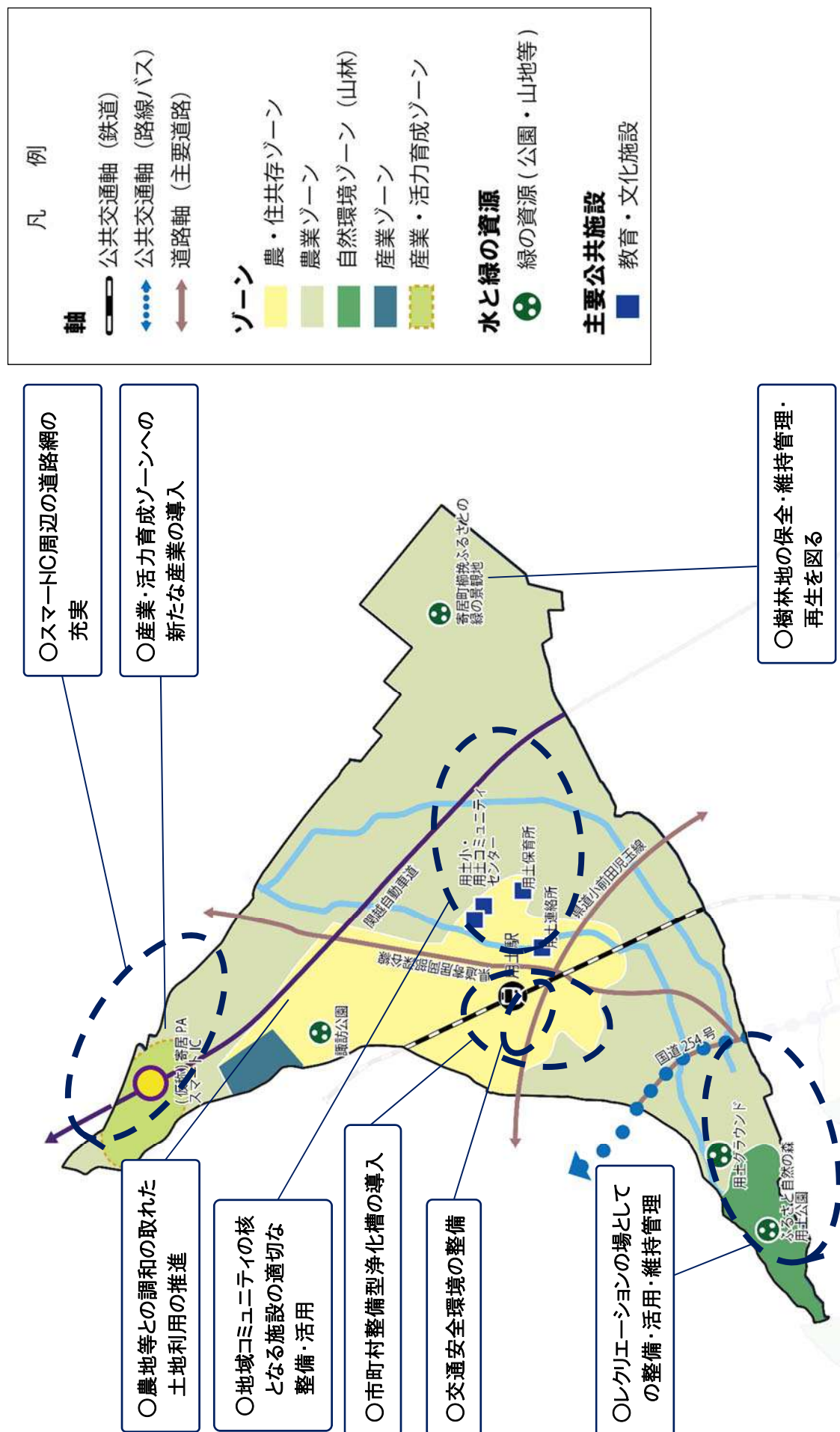
i 既存施設の有効活用による避難体制の強化

- ・指定避難所については人口分布などを考慮し、公共施設以外の施設についても指定を検討し、災害時の収容能力の拡充に努めます。

ii 歩道整備等による交通安全環境の整備

- ・(仮称)寄居PAスマートIC周辺の道路や県事業として進む県道小前田児玉線の改築など歩道の設置により安全環境の整備を推進します。

4) 用土地区の将来都市構造図



第5章

計画の実現に向けた取り組み

5－1 まちづくりの推進方策

5－2 計画の進行管理と見直し

第5章 計画の実現に向けた取り組み

本章では、計画の実現に向けた取り組み内容を示します。

5-1 まちづくりの推進方策

(1) 都市づくりの目標の達成に向けた方策

1) 関係機関・部門別計画との連携

・本計画の推進に当たっては、関連機関のほか、福祉・商工・観光・農林・防災などの様々な分野との連携が必要不可欠となるため、庁内関係課や分野別計画との連携・整合を十分に図ることとします。

2) 立地適正化計画に基づく具体的な取り組み

・立地適正化計画については、本計画の一部とみなされることから、立地適正化計画の具体的な取り組みにおいても本計画で定める目指す都市の将来像の実現を目指します。

(2) 多様な主体による積極的な地域づくりの推進

・目指す都市の将来像、都市づくりの目標の実現に向け、町民や地域団体、行政、民間事業者等、多様な主体の力を結集し、取り組むことのできる仕組みづくりを進めていきます。

1) 町民参加・協働領域の拡大

・コミュニティ活動やボランティア活動への支援により、事業者、地域で活動する様々な主体が町政に参加しやすい環境をつくれます。

・町政に係る提言や、町が策定する各種構想・計画・方針への意見反映の場を設け、町民の町政への参画意欲・機会を増やします。

2) 民間活力の積極的活用

・指定管理者制度の活用や、PFI/PPP事業の導入検討などによる民間の活力やノウハウ・資金などの積極的な活用により、町民サービスの向上を図ります。

・森林保全活動や災害時における協力について協定を結び、地域の課題解決や活性化に貢献する民間企業の活動を増やします。町民や事業者、地域で活動する様々な主体が町政に参加しやすい環境をつくれます。

3) 広域連携の推進

・大里広域市町村圏組合や、近隣の市区町村との共同事業を遂行し、サービスの充実を図ります。

・広域観光の展開など、既存の広域行政の枠組みに捉われず、様々な市町村との連携を強めていきます。

（３）効果的な行政運営のための情報・手段の活用

- ・協働の体制づくりを円滑に進めるうえで、より効果的な行政運営を進めます。

１）情報の適正な管理と効果的活用・情報発信

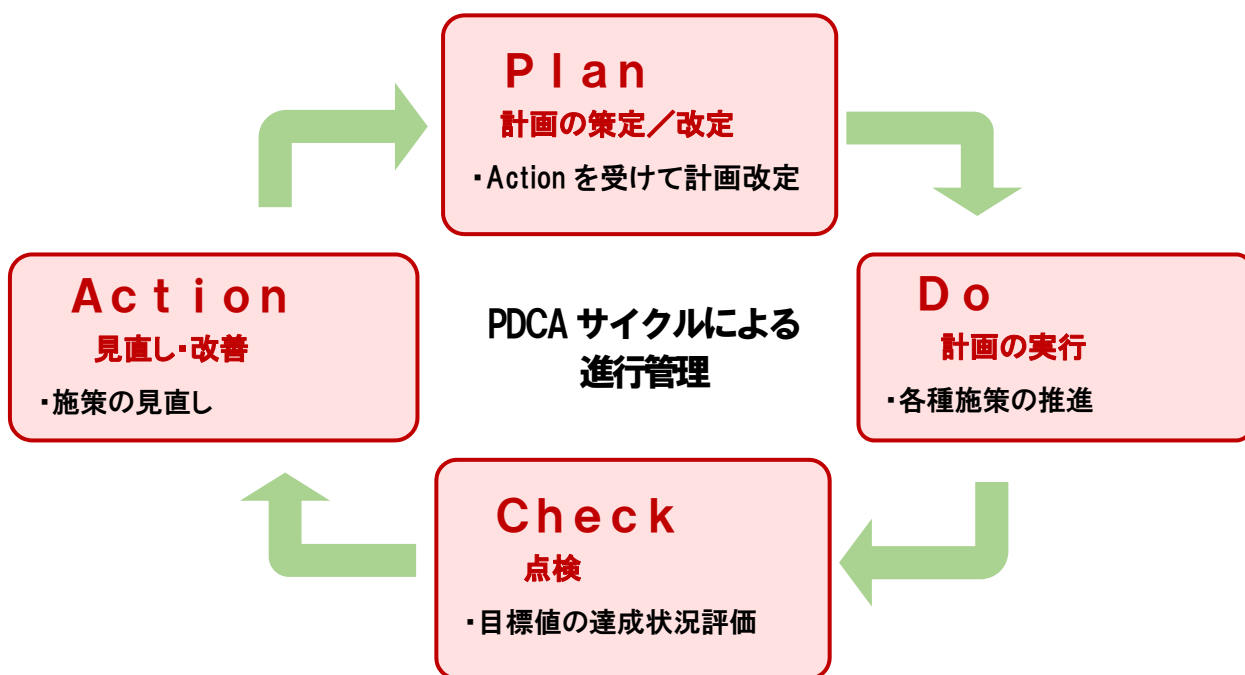
- ・条例の運用や情報セキュリティの強化により、個人情報を含め、町の情報を適正かつ安全に整理・管理する体制を充実させていきます。
- ・町のホームページや広報、フェイスブックなどの活用により、誰もが、いつでも、どこでも、町の情報をわかりやすい形で取得できる環境を充実させていきます。
- ・オープンデータの利活用によるサービス向上など、町政への関心や信頼、理解を得て、協力しあう信頼関係を築く積極的な情報開示を行います。

２）戦略的な行財政経営に資する施策・事業の展開

- ・限られた経費で最大の効果を目指し、行政需要に対応した効率的・効果的な行政運営を推進することで、行政コストの削減、業務の効率化、住民利便性の向上を目指します。
- ・町が行う施策・事業の効果を適正に評価し、より効率的で的確に成果が上がるよう改善していきます。

5-2 計画の進行管理と見直し

- ・本計画の計画期間は2037年度(平成49年度)までですが、計画期間内においては、社会経済情勢の変化や、総合振興計画をはじめとした上位計画や関連計画の策定・見直しが見込まれます。
- ・また、本計画の一部である「寄居町立地適正化計画」については、概ね5年ごとに計画の改定や施策の見直し等を検討することとしています。
- ・本計画では、このような環境の変化や関連計画の動きと連動し、各種施策による目標値の達成状況評価、評価結果による施策の見直しや改善を進め、適宜、計画内容を見直していきます。



参考資料

参考－１ 改定の経緯

参考－２ 用語集

参考資料

参考－１ 改定の経緯

都市計画マスタープランの改定においては、町議会、町都市計画審議会、地域懇談会、パブリックコメント手続などをおとして、皆様の意見を踏まえた内容として策定いたしました。

年	月	内 容
2017年 (平成29年)	7月	政策会議 ・計画の策定方針の決定
	8月	都市計画審議会 ・計画の策定方針の報告
	10月	政策会議 ・計画の骨子(案)の決定
	11月	地域懇談会(町内7地区)
	12月	町議会全員協議会 ・計画の骨子(案)の報告・意見聴取
	12月	パブリックコメント手続実施(12月～平成30年1月)
2018年 (平成30年)	1月	政策会議 ・計画(案)の決定
	2月	都市計画審議会 ・計画(案)の説明 諮問・答申
	4月	広報等による周知

諮問・答申

寄都計発第114号

平成30年2月15日

寄居町都市計画審議会

会長 吉澤祥匡様

寄居町

上記代表者 寄居町長 花輪 利一郎

寄居町都市計画マスタープランの改定について（諮問）

このことについて、寄居町都市計画審議会条例第2条第2号の規定により、貴審議会の意見を求めます。

寄都計審発第4号

平成30年3月7日

寄居町

上記代表者 寄居町長 花輪 利一郎 様

寄居町都市計画審議会

会長 吉澤祥匡

寄居町都市計画マスタープランの改定について（答申）

平成30年2月15日付寄都計発第114号により諮問のありました「寄居町都市計画マスタープランの改定について」は、本審議会において慎重に審議した結果、計画案を適当であると認めます。

なお、本計画の推進にあたっては、下記の事項に十分配慮されることを要望します。

記

- ・ 計画で示す土地利用が実現するよう、乱開発やスプロール化を抑制するため、法令に基づく規制や関連施策、制度整備に十分留意いただきたい。
- ・ 計画で示す将来人口フレームを確保できるよう、男衾駅周辺の新市街地整備に関しては、地域産業など定住に繋がる社会情勢の変化を的確に捉え、住宅環境整備など柔軟かつ迅速な対応を図られたい。

都市計画審議会名簿

(敬称略・順不同)

選出区分	氏 名	備 考
(1)学識経験を有する者	吉澤 祥匡	会長
	久保田 尚	
	荻野 真仁	
(2)議会議員の代表	吉田 正美	会長職務代理者
	稲山 良文	
	峯岸 克明	
(1)関係行政機関の職員	武井 大介	埼玉県北部地域振興センター 所長
	山田 隆弘	埼玉県熊谷県土整備事務所長

参考－2 用語集

◆A-Z

用語	内容
DID (人口集中地区)	Densely Inhabited Districtの略。人口密度約40人/ha以上の国勢調査基本単位区が互いに隣接し、合わせて人口5,000人以上を有する地域。
PPP	Public Private Partnershipの略。公民が連携して公共サービスの提供を行う計画をいう。PFI(Private Finance Initiative)はPPPの代表的な手法のひとつ。
PDCAサイクル	業務プロセスの管理手法のひとつで、計画(Plan)→実行(Do)→評価(Check)→改善(Act)という4段階を繰り返し行うことで、業務を継続的に改善していく手法。

◆あ行

用語	内容
愛のリタクシー	町が2013年度(平成25年度)から開始した、交通手段に不便をきたしている方に自宅から目的地まで、乗り合いタクシーによる送迎サービスを行う事業の愛称。

◆か行

用語	内容
街区公園	公園を中心に半径250m以内に住む人々が利用することを目的に設置される公園。
急傾斜地崩壊危険箇所	がけ崩れにより相当数の居住者等に危険が生じるおそれのある土地のうち、がけ崩れを誘発・助長する行為の制限や必要な施設を設置することを目的として都道府県知事が指定する地域。
緊急輸送道路	災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路。利用特性に応じ、第一次特定緊急輸送道路、第一次緊急輸送道路、第二次特定緊急輸送道路の3種類に分類される。
交通結節機能	鉄道の乗り継ぎ駅、道路のインターチェンジ、自動車からその他交通機関に乗り換えるための停車・駐車施設、駅前広場のように交通動線が結節する点として機能する箇所。

◆さ行

用語	内容
山腹崩壊危険地区	林野庁が定める調査要領に基づき判定される、山腹崩壊、地すべり及び崩壊土砂の流出などにより、公共施設や人家等に直接被害を与えるおそれのある地区で、地形地質特性からみてその崩壊危険度が一定基準以上の地区である「山地災害危険地区」のうち、山腹崩壊による災害（落石による災害を含む）が発生するおそれがある箇所。
地すべり危険箇所	空中写真の判読や災害記録の調査、現地調査によって、地すべりの発生するおそれがある地形と判断された箇所のうち、地すべりにより、人家・河川・鉄道・道路・官公署等に大きな被害を及ぼすおそれがある箇所。地すべり発生の危険性は全国的な調査要領に基づいて判定。
地すべり危険地区	林野庁が定める調査要領に基づき判定される、山腹崩壊、地すべり及び崩壊土砂の流出などにより、公共施設や人家等に直接被害を与えるおそれのある地区で、地形地質特性からみてその崩壊危険度が一定基準以上の地区である「山地災害危険地区」のうち、地すべりが発生している、あるいは地すべりが発生するおそれのある区域のうち、河川、道路、公共施設、人家等に被害を与えるおそれのある箇所をいう。
自然公園	優れた自然の風景を保護するとともに、その利用増進を図ることを目的に指定された地域性の公園。当計画策定時点で、埼玉県では国立公園1か所と県立自然公園10か所がそれぞれ指定されている。
指定緊急避難場所	津波、洪水等による危険が切迫した状況において、住民等が緊急に避難する際の避難先として、住民等の生命の安全確保を目的として市町村が指定するもの。
指定避難所	災害の危険性があり避難した住民等を災害の危険性がなくなるまで必要な期間滞在させ、または災害により家に戻れなくなった住民等を一時的に滞在させることを目的として市町村が指定するもの。
浄化槽市町村整備推進事業	町が主体となって、個人の住宅などに浄化槽を設置し、住民が使用料を負担しながら、町が維持管理を行う事業。
シルバードライブードック	年齢65歳以上で普通免許を保有者に対し、教習所のコースを利用する体験型講習を実施し、忘れかけていた自動車運転の基本を思い出すとともに、身体機能の低下、運動機能の変化を自覚して頂くことを目的とする。
スプロール化	既成市街地周辺の田園や山林地域に、市街地が虫食い状に拡大する現象。
スマートIC	高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリアから乗り降りができるように設置されたインターチェンジ(IC)であり、通行可能な車両（料金の支払い方法）を、ETC（電子料金収受システム）を搭載した車両に限定している。
浸水想定区域	水防法に基づき、河川管理者が定める区域で、想定最大規模降雨により河川がはん濫した場合に浸水が想定される区域。

◆た行

用語	内容
第一次緊急輸送道路	緊急輸送道路のうち、地域間の支援活動としてネットワークされる主要路線。
第一次特定緊急輸送道路	緊急輸送道路のうち、高速道路や国道など4車線道路とこれらを補完する広域幹線道路。
第二次緊急輸送道路	緊急輸送道路のうち、地域内の防災拠点などを連絡する路線。
地域森林計画対象民有林	国が定める「全国森林計画(森林法第4条)」に基づき、都道府県知事が5年ごとに10年を1期として、対象とする森林の区域、森林の整備及び保全の目標などを定める「地域森林計画(法第5条)」の対象となる民有林。
通過交通	ある地域を単に通るだけで、その地域内には目的地をもたない交通。
都市機能	都市が持つ都市としての機能を指し、電気や水道の供給、交通手段の提供、行政機能及び商業、教育、観光の場としての機能などが含まれる。
都市計画区域	都市計画を策定する場であり、都市の実態や将来の計画を勘案して、一体の都市地域となるべき区域を都道府県が指定するもの。
土砂災害警戒区域	土砂災害防止法(土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律)第6条に規定される、急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、住民に危害が生じるおそれがある区域で、警戒避難体制を特に整備すべき区域。
土砂災害特別警戒区域	土砂災害防止法(土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律)第8条に規定される、土砂災害警戒区域のうち、急傾斜地の崩壊等が発生した場合に建築物に損壊が生じ、住民に著しい危害が生じるおそれのある区域で、一定の開発行為の制限や居室を有する建築物の構造を規制すべき区域。
土石流危険渓流	都道府県による土砂災害危険箇所基礎調査により、土石流の発生の危険性があり、人家に被害を及ぼす恐れがあると認められた川や沢。

◆な行

用語	内容
認定農業者	農業経営基盤強化促進法に基づき、農業者が農業経営基盤強化促進基本構想に示された農業経営の目標に向けて、自らの創意工夫に基づき、経営の改善を進めようとする農業経営改善計画を作成し、市町村から認定を受けた農業者。
農用地区域	農業振興地域(農地、農業用施設、農業を営む方々の住居などを含めて、一体として農業の振興を図ることが相当である地域)の中にあり、特に今後も耕作を行っていくべき土地の区域。

◆は行

用語	内容
バリアフリー化	高齢者、障害者等の日常生活や活動の妨げとなる障壁(バリア)を取り除くこと。
福祉避難所	災害対策基本法施行令において、災害対策基本法による避難所の指定基準の一つとして規定される、主として高齢者、障害者、乳幼児その他特に配慮を要する者を滞在させることが想定される避難所。
保安林	水源の涵養、土砂の崩壊その他の災害の防備、生活環境の保全・形成等、特定の公益目的を達成するため、農林水産大臣又は都道府県知事により、森林法に基づき指定される森林。
崩壊土砂流出危険地区	林野庁が定める調査要領に基づき判定される、山腹崩壊、地すべり及び崩壊土砂の流出などにより、公共施設や人家等に直接被害を与えるおそれのある地区で、地形地質特性からみてその崩壊危険度が一定基準以上の地区である「山地災害危険地区」のうち、山腹崩壊又は地すべりによって発生した土砂又は火山噴出物が土石流等となって流出し、災害が発生するおそれのある区域。

◆ま行

用語	内容
緑の少年団	次代を担う子どもたちが、緑と親しみ、緑を愛し、緑を育てる活動を通じて、ふるさとを愛し、心豊かな人間に育っていくことを目的に活動する自主的な団体。

◆や行

用語	内容
用途地域	都市計画法に基づき、土地利用の合理性を図るため、建築物の用途などを制限する制度で、住居、商業、工業など目的ごとに定めたもの。
寄居都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	都市計画法第6条の2第1項に基づき埼玉県が策定するもので、寄居都市計画区域を対象として、一市町村を超える広域的な観点から土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業等の都市計画の基本的な方針を定めたもの。
寄居町第6次総合振興計画	本町の長期的なまちづくりの方針、将来像、その実現の手段等を総合的、体系的に示す町政運営の最も基本となる計画。
寄居町立地適正化計画	都市再生特別措置法第81条第1項に基づき、急激な人口減少と高齢化が進む中、人々の住まいや公共施設、医療施設、商業施設などを一定の範囲内に誘導しコンパクトなまちづくりを行うことで、将来にわたり持続可能なまちを形成するための計画。

可 能 性 ∞ むげんだい

