

9.計画の評価指標

◆まちづくり方針の達成状況を測る指標

指標① 居住誘導区域内の人口(人) <都市計画基礎調査>

	基準値(2015年)	現況値(2020年)	目標値(2037年)
居住誘導区域内人口	7,968	7,643	7,350

指標② 誘導施設(誘導施設区域内に設置すべき都市機能増進施設)の充足率(%)

	基準値(2016年)	現況値(2021年)	目標値(2037年)
寄居駅周辺	9施設 90%	10施設 100%	10施設 100%
男衾駅周辺	1施設 33%	1施設 33%	3施設 100%

指標③ 公共交通路線の運行本数(本/日)(平日)

	路線名	基準値(2016年)	現況値(2022年)	目標値(2037年)
鉄道	JR八高線	17	15	現況と同水準以上
	東武東上線	50	50	
	秩父鉄道線	39	46	
路線バス	東北都市間 路線バス	5	5	現況と同水準以上
	深谷駅・寄居車庫線	6	6	
	本庄駅南口・寄居車庫線	6	6	
	東秩父村路線バス	6	6	

指標④ デマンドタクシー利用者数(人)

	基準値(2015年)	現況値(2021年)	目標値(2037年)
年間利用者数	16,057	15,126	16,000

◆まちづくり方針の達成に伴う効果を測る指標

効果指標① 寄居町の住みやすさ(%) <町民意識調査>

	基準値(2015年)	現況値(2020年)	目標値(2037年)
住みやすいと思う回答の割合	54.6	61.0	60.0

効果指標② 中心市街地における歩行者・自転車通行量(人) <歩行者自転車通行量調査>

	基準値(2015年)	現況値(2021年)	目標値(2037年)
平日	5,824	4,973	6,100
休日	5,591	4,167	5,800

効果指標③ 都市機能誘導区域内の誘導施設の新規立地による民間投資額(億円)

	基準値(2015年)	現況値(2021年)	目標値(2037年)
民間投資額	—	累計 2.2	累計 3.2

効果指標④ 空き店舗活用状況 <寄居町資料、商業統計>

	基準値(2015年)	現況値(2021年)	目標値(2037年)
空き店舗活用件数(件)	3	累計 10	累計 30

◆防災指針の達成状況を測る指標

防災指標① 居住誘導区域内の人口【まちづくり方針の達成状況を測る指標①と共通】

防災指標② 自主防災組織主体の訓練実施組織数

	現況値(2021年)	目標値(2037年)
訓練実施組織数	15	67

防災指標③ 住宅の耐震化率(%) <住宅・土地統計調査、町建築物耐震改修促進計画>

	現況値(2021年)	目標値(2037年)
住宅の耐震化率	85.6	おおむね解消

防災指標④ 劣化状況評価等における基準を満たさないため池数

	現況値(2021年)	目標値(2037年)
基準を満たさないため池	評価実施中	0

計画の評価、見直し方針

- 計画の進行管理については、右記のPDCAサイクルに基づき、Plan(計画の策定/改定)、Do(計画の実行)、Check(評価・検証)、Action(見直し・改善)を行うことにより、効率的に推進していきます。

- また、概ね5年を目安に、計画実施による効果の検証や計画内容の変更・見直しを行います。



寄居町立地適正化計画 概要版

お問い合わせ先：寄居町 都市計画課 TEL 048-581-2121 (代表)

寄居町立地適正化計画 概要版

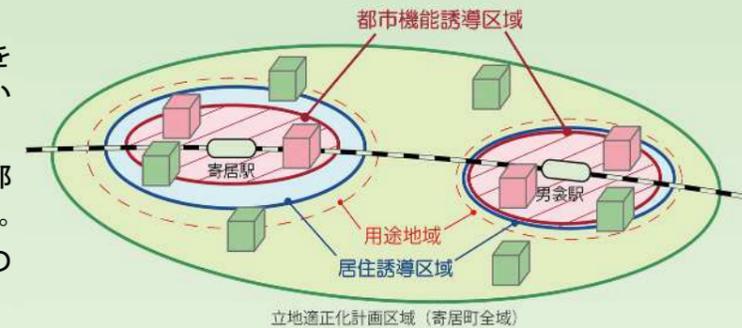
1.立地適正化計画の概要

- 近年では、全国の総人口が減少に転じるなか、一定の人口密度に支えられてきた医療・福祉・商業や公共交通等の各種生活サービス機能の維持が困難になることが懸念されています。
- この課題に対応するため2014年(平成26年)にコンパクトシティ・プラス・ネットワーク型のまちづくりを推進するための「立地適正化計画制度」が創設されました。
- 本町においても、人口が減少に転じ高齢化も進行していることから、様々な取組みと連携し、2018年(平成30年)3月に立地適正化計画を策定しました。
- さらに、2020年(令和2年)6月、都市再生特別措置法が改正され、近年の自然災害の頻発化・激甚化等を踏まえて、立地適正化計画の新たな記載事項として「防災指針」が位置づけられました。



立地適正化計画とは

- 立地適正化計画とは、人口減少や少子高齢化の進展を踏まえ、持続可能な集約型のまちづくりを推進していくための土地利用の計画です。
- 計画内にて、立地適正化計画区域、居住誘導区域、都市機能誘導区域、誘導施設等を定める必要があります。
- 本計画の計画期間は、計画策定後から概ね20年後の2037年度(令和19年度)とします。



計画の位置付け

- 本計画は、都市計画における上位計画である埼玉県の都市計画区域の整備、開発及び保全の方針や、寄居町の上位計画である第6次総合振興計画等に即するとともに、関連する各種計画と調和が保たれる必要があります。



2.本町の課題

- 現状及び将来人口見通しに基づく都市構造上の課題として、本町では以下の課題を抱えており、これらに対応した計画を策定します。

人口動向	○ 本町の核である寄居駅・男衾駅周辺用途地域での人口減少の抑制 …等
公共交通	○ 交通弱者の移動を支える手段の確保等、総合的な公共交通対策の実施 …等
都市機能	○ 寄居駅・男衾駅周辺用途地域内への都市機能の集積による、本町の拠点としての機能維持 …等
土地利用・都市基盤整備	○ 寄居駅・男衾駅周辺用途地域での市街地形成 …等
災害	○ ソフト・ハード両面からの対策を踏まえた安全なまちなかへの居住誘導 …等
財政	○ 財政構造の変化に耐え得る計画的なまちづくり …等

3.本計画の基本方針

まちづくり方針

- 本町の課題を解決し、持続可能なまちの形成に向けたまちづくり方針を設定します。

【方針1】 寄居駅周辺における、本町の中心地としての拠点性の向上

◇ 寄居駅周辺は、本町の中心地として、未利用地等を有効に活用しながら、必要な都市機能の維持や賑わいの創出を図ることでまちの魅力を高め、併せて居住誘導に寄与する支援等を推進することで、拠点性の向上を目指します。

【施策展開の方向性】

- 1-1. 居住人口の流入促進のための積極的な支援
- 1-2. まちなかにおける安心・安全な住環境の形成
- 1-3. 駅南側を中心とした既存ストックを活用した賑わいの創出
- 1-4. 公共交通を軸とした歩いて暮らせる環境整備

【方針2】 男衾駅周辺における、生活利便性の向上

◇ 男衾駅周辺は、駅周辺での道路等インフラ整備を推進することで良好な街なみの形成を図りつつ、日常生活に必要な都市機能の立地誘導を促進しながら、暮らしやすい拠点の形成を目指します。

【施策展開の方向性】

- 2-1. 居住人口の流入促進のための積極的な支援
- 2-2. まちなかにおける安心・安全な住環境の形成
- 2-3. 良好な住環境整備の推進
- 2-4. 公共交通を軸とした歩いて暮らせる環境整備

【方針3】 その他の地域の住環境の保全

◇ 用途地域外については、将来的な寄居駅及び男衾駅周辺への居住誘導を見据えつつも、現居住者の日常生活の利便性の維持に努めていながら、ゆとりある住環境の形成を目指します。

【施策展開の方向性】

- 3-1. 寄居駅及び男衾駅周辺への居住誘導
- 3-2. 日常生活を支える必要な都市機能の維持
- 3-3. 基礎的な住環境の保全
- 3-4. 寄居駅及び男衾駅周辺に繋がる公共交通の維持

本町の都市構造上の課題

将来都市構造

- 本町が目指す将来都市構造としては右図のとおりであり、これらは「拠点」、「軸」、「ゾーン」により構成されています。

【拠点】

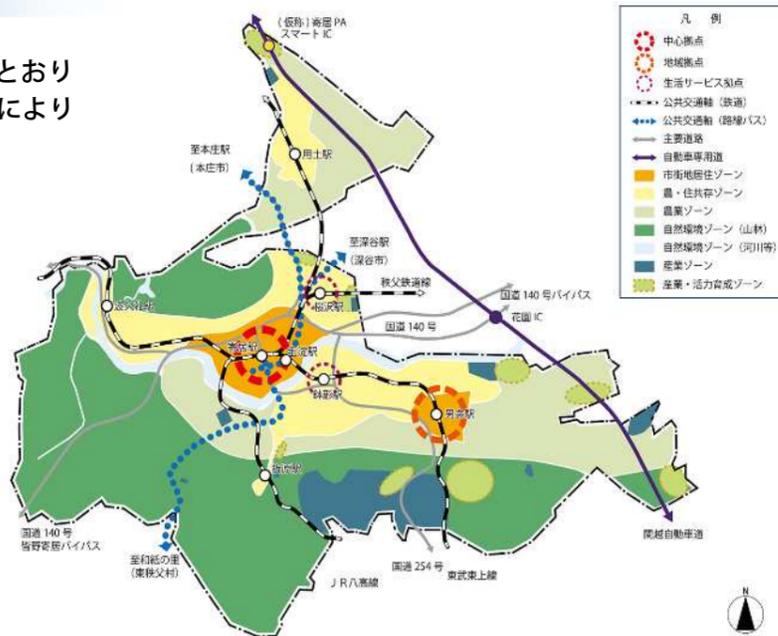
町民の暮らしや来訪者の活動を支える多様な機能が集積し、多くの人が集まる場所や交通結節点等の中心的な場所。

【軸】

広域都市間や町内の拠点を結び付け、人々の交流や円滑な移動を支える主要な道路・公共交通・河川等。

【ゾーン】

市街地、産業地、自然地域等、大まかな土地利用の区分。



防災指針

【防災・減災まちづくりの方針】

町民の命を守り、生活・経済を維持するまちづくり

寄居駅・男衾駅周辺の居住誘導区域に居住や都市機能を誘導するとともに、残存する災害リスクについて、ハード・ソフト両面から施策を実施し、コンパクトで安全なまちづくりを推進します。

取組方針

【災害リスクの回避】

安全な地域への立地誘導等、災害発生時に被害を発生させないための取組みを推進する。

【災害リスクの低減(ハード)】

道路、河川、ため池等を適切に整備し、被害を低減させるためのハード事業を推進する。

【災害リスクの低減(ソフト)】

災害発生時における確実な避難や、被災後の早期復旧のためのソフト事業を推進する。

① 寄居駅周辺居住誘導区域

	課題	取組方針
水害	荒川沿岸に浸水深 0.5m以上の洪水浸水想定区域が存在している。 北東部に 0.5m以上のため池浸水想定区域が存在している。 (居住誘導区域周辺) 荒川沿岸及び北東部に浸水深3m以上の洪水浸水想定区域が存在している。	防災行政無線等による情報発信や避難所の体制整備等により、災害発生時の避難行動を支援する。 道路、河川、ため池の整備・維持管理により、災害発生時の被害低減を図る。
土砂災害	(居住誘導区域周辺) 荒川沿岸に土砂災害(特別)警戒区域と急傾斜地崩壊危険区域が重複して存在している。 北西部に土砂災害(特別)警戒区域が隣接している。	防災行政無線等による情報発信や避難所の体制整備等により、災害発生時の避難行動を支援する。

② 男衾駅周辺居住誘導区域

	課題	取組方針
水害	浸水深 0.5m以上のため池浸水想定区域が存在するが、居住者はほとんど見られない。	道路、河川、ため池の整備・維持管理により、災害発生時の被害低減を図る。
土砂災害	(居住誘導区域周辺) 南東部に土砂災害警戒区域が近接し、ため池浸水想定区域と重なっている。	防災行政無線等による情報発信や避難所の体制整備等により、災害発生時の避難行動を支援する。

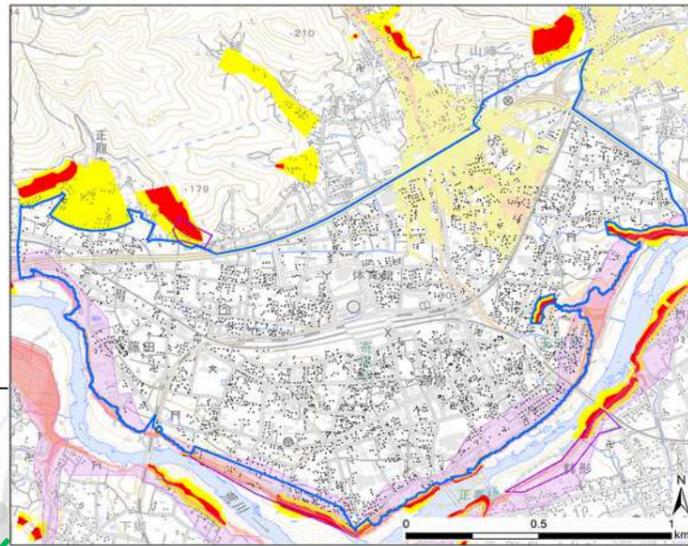
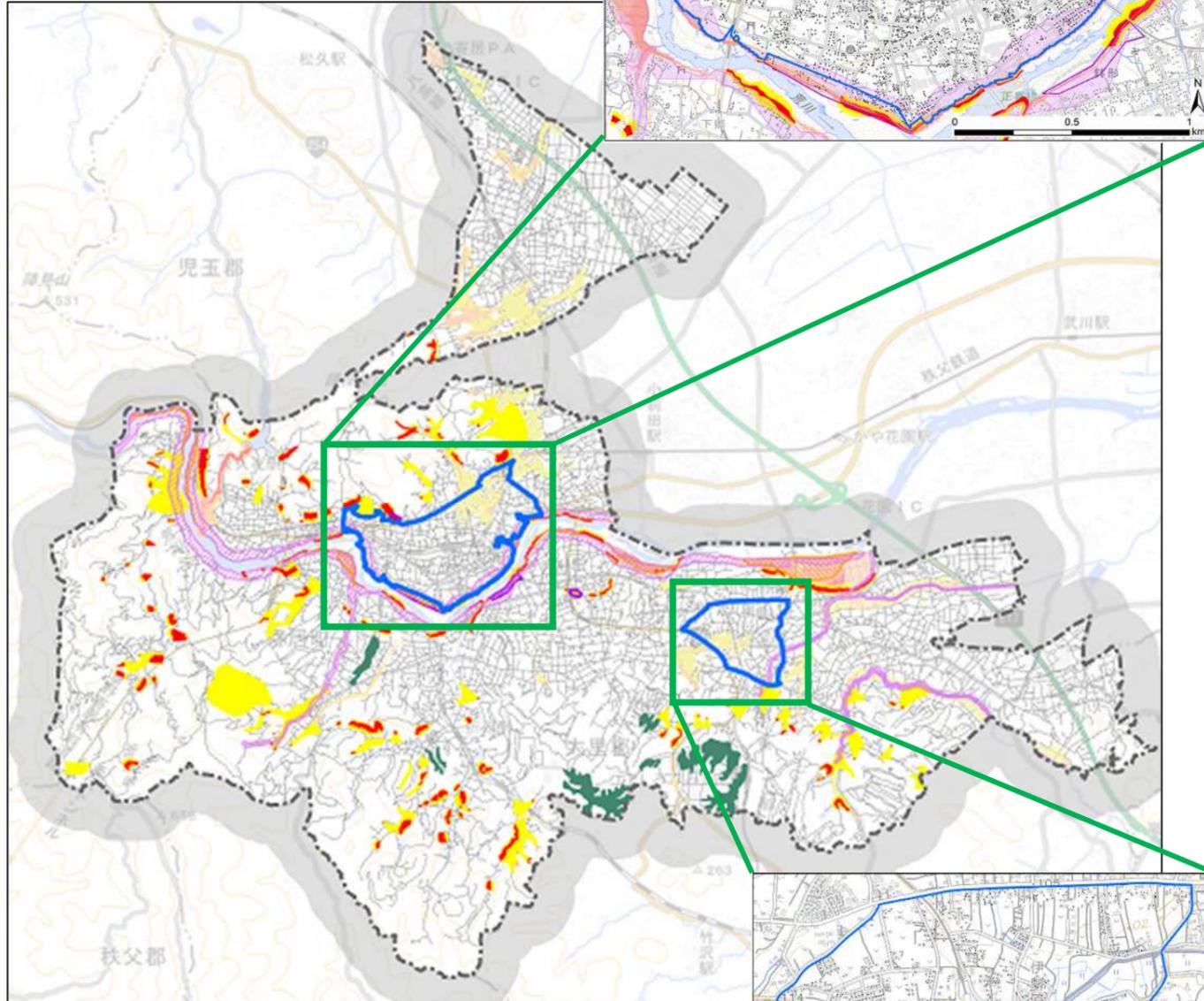
具体的な取組み、スケジュール

- 防災・減災まちづくりの方針を踏まえ、居住誘導区域への立地誘導による具体的な取組みとスケジュールを設定します。

取組み	スケジュール	取組み	スケジュール
災害リスクの回避	届出制度による立地誘導	災害リスクの低減 (ソフト事業)	防火・準防火地域の見直し
	まちなかへの住替え支援		避難行動支援事業の実施
	ハザードマップの周知		自主防災組織の強化
災害リスクの低減 (ハード事業)	道路・河川の整備・維持管理		防災と災害時避難のための情報発信
	農業用ため池の防災対策		指定避難所の体制整備・運営
	公共施設の適切な再編・整備		災害協定に関する取組み強化
	防災備蓄拠点施設の整備	消防団の育成・強化	
	短期5年	木造住宅等の耐震化促進	
		マイ・タイムラインの作成促進	

8.防災指針

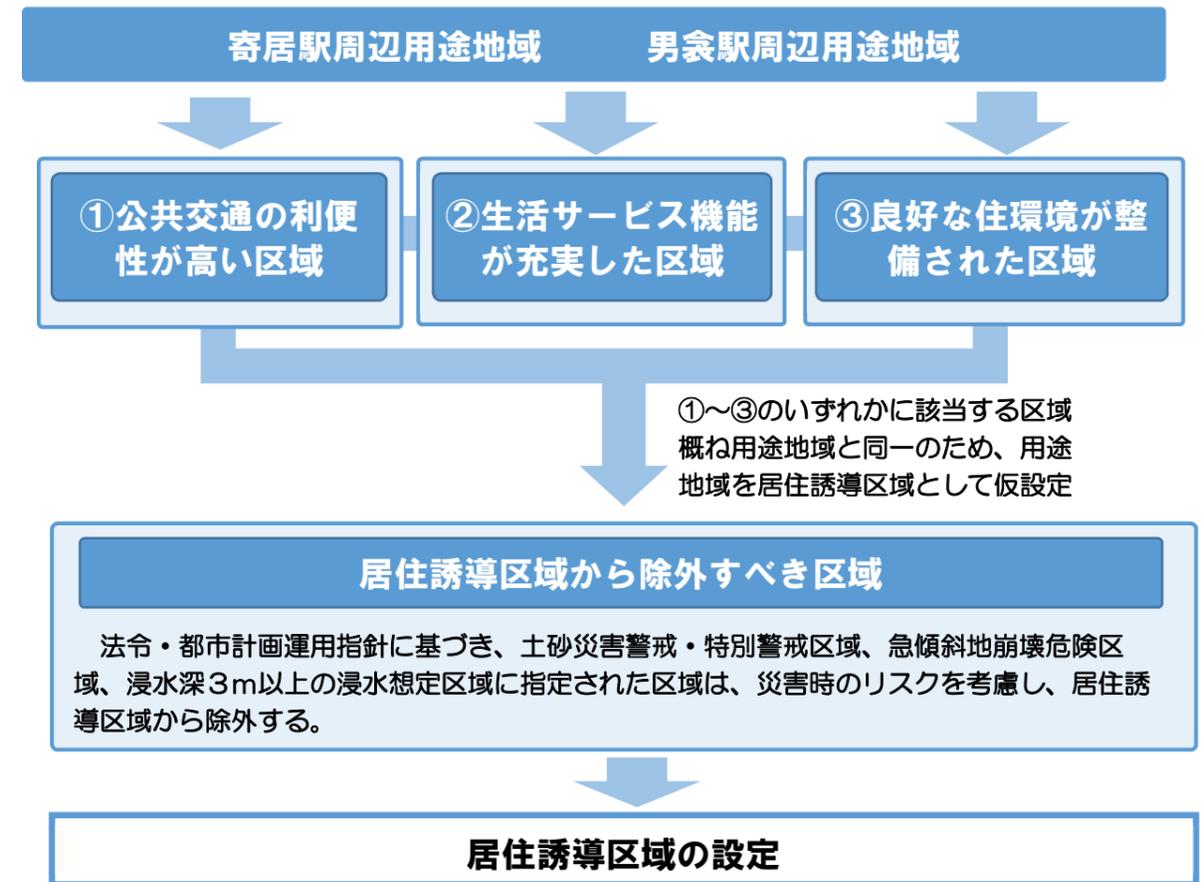
- 地球温暖化や気候変動の影響により台風の大型化や局地的豪雨等の自然災害が頻発化・激甚化するとともに、令和元年東日本台風における河川の氾濫等、各地で甚大な被害が発生しています。
- 誘導区域等への居住や都市機能の誘導等の拠点形成の取組みと防災対策を両立させながら、防災に強いまちづくりに取り組む必要があります。



- | | |
|-------------|-----------------|
| 市町村界 | 浸水想定区域 (洪水・ため池) |
| 居住誘導区域 | ～0.5m |
| 急傾斜崩壊危険区域 | 0.5m～3m |
| 土砂災害特別警戒区域 | 3m～5m |
| 土砂災害警戒区域 | 5m～10m |
| 家屋倒壊等氾濫想定区域 | 10m～20m |
| 河岸侵食 | 20m～ |
| 氾濫流 | |

4.居住誘導区域・5.都市機能誘導区域

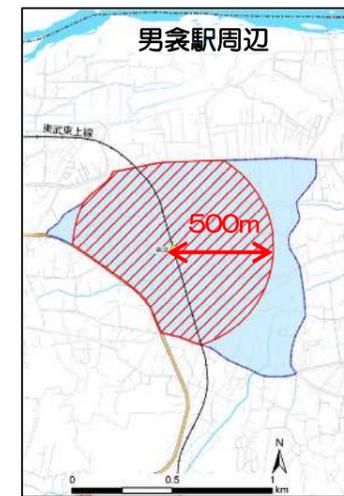
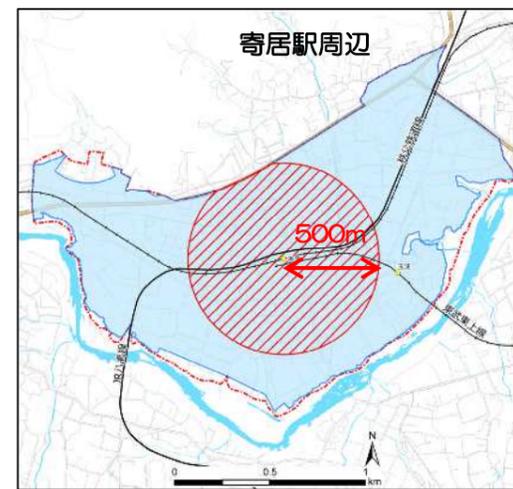
居住誘導区域の考え方



都市機能誘導区域の考え方

① 寄居駅・男衾駅からの高齢者徒歩圏 (半径 500m) を基本に区域を設定

駅からの徒歩圏内に都市機能施設を誘導し、子供や高齢者を含む様々な世代の人が歩いて利用できる、利便性の高い拠点を形成するため、寄居駅・男衾駅からの高齢者徒歩圏 (半径 500m) を基本に都市機能誘導区域を設定します。



② 具体的な区域界は、中心市街地活性化基本計画との整合や施設立地の状況等を踏まえ、道路界や用途地域界により、住民にわかりやすいよう設定

誘導区域

- 居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持し、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう誘導すべき区域です。都市機能誘導区域は、福祉・医療・商業等の都市機能を都市の拠点に誘導し、各種サービスの効率的な提供を図る区域で下図のとおり設定しました。

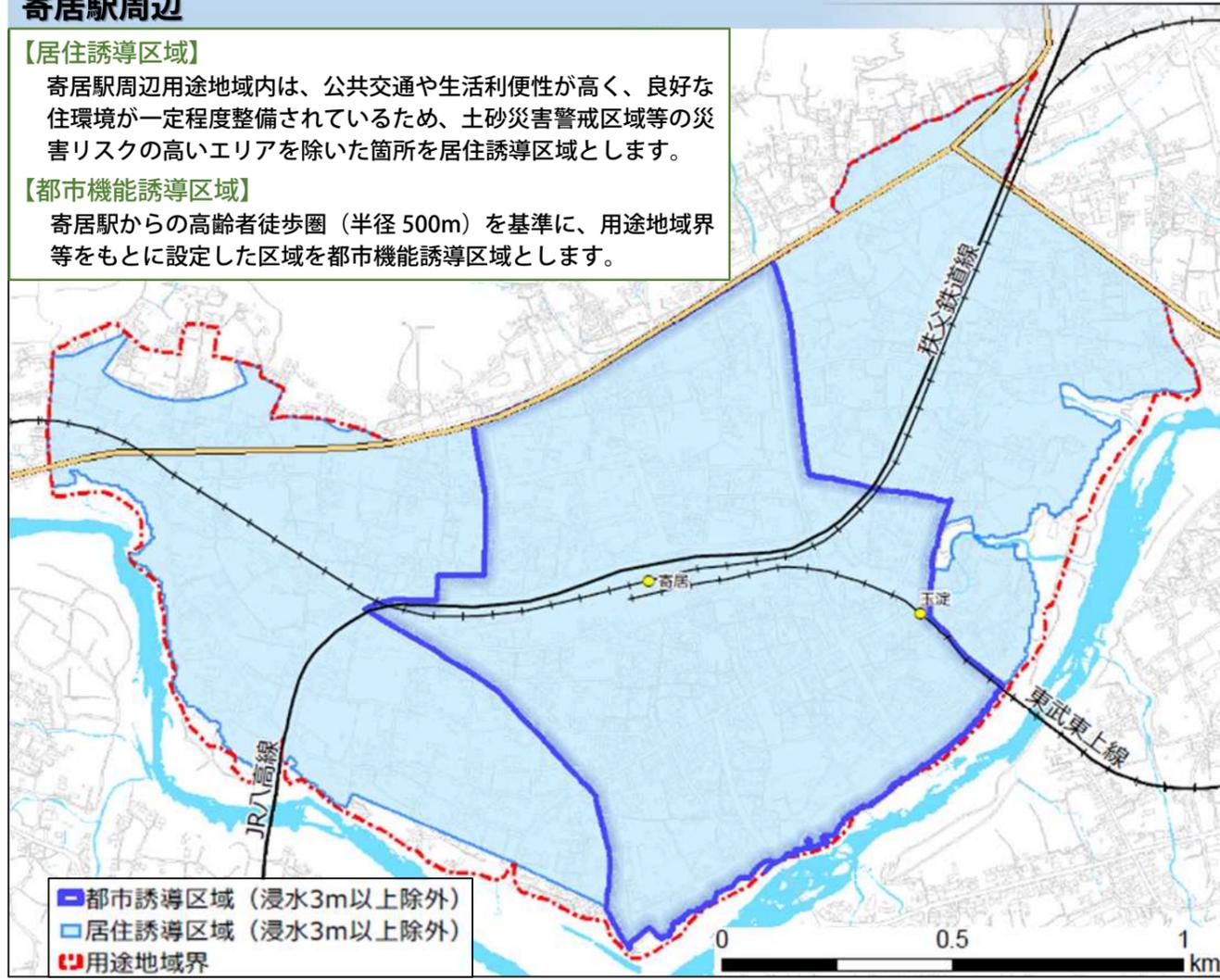
寄居駅周辺

【居住誘導区域】

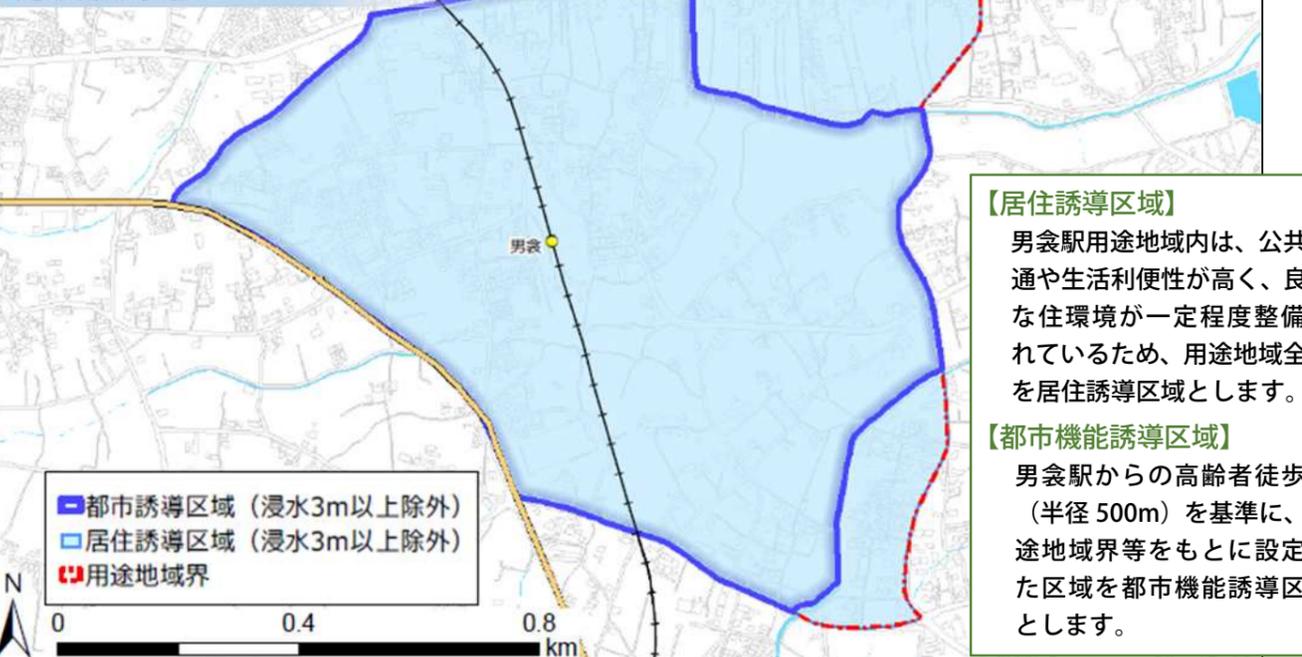
寄居駅周辺用途地域内は、公共交通や生活利便性が高く、良好な住環境が一定程度整備されているため、土砂災害警戒区域等の災害リスクの高いエリアを除いた箇所を居住誘導区域とします。

【都市機能誘導区域】

寄居駅からの高齢者徒歩圏（半径 500m）を基準に、用途地域界等をもとに設定した区域を都市機能誘導区域とします。



男衾駅周辺



【居住誘導区域】

男衾駅用途地域内は、公共交通や生活利便性が高く、良好な住環境が一定程度整備されているため、用途地域全域を居住誘導区域とします。

【都市機能誘導区域】

男衾駅からの高齢者徒歩圏（半径 500m）を基準に、用途地域界等をもとに設定した区域を都市機能誘導区域とします。

6. 誘導施設

- 誘導施設は、都市機能誘導区域毎に地域の人口特性等に応じて必要な都市機能を検討し、立地を誘導すべき施設です。現在の施設の立地状況や拠点の位置付け等について検討した結果、寄居駅・男衾駅周辺の都市機能誘導区域で設定する誘導施設を以下のとおりとします。

都市機能	誘導施設	寄居駅周辺	男衾駅周辺
子育て機能	■ 子育て支援施設	○	◎
商業機能	■ スーパーマーケット	○	○
金融機能	■ 銀行・信用金庫等	○	◎

○：誘導施設に設定し、立地を維持する施設 ◎：誘導施設に設定し、新たに誘導する施設



7. 誘導施策

- 計画の基本方針である3つのまちづくり方針に基づき、各種施策を展開していきます

<p>【方針1】 寄居駅周辺における、 本町の中心地としての拠点性の向上</p>	<p>主な施策</p>	<p>⇒居住人口の流入促進のための積極的な支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住宅取得等の支援によるまちなかへの居住促進 ・移住・定住に向けた取組みの実施 <p>⇒まちなかにおける安心・安全な住環境の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・耐震化・不燃化等の対策推進による防災体制の強化 <p>⇒駅南側を中心とした既存ストックを活用した賑わい創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅南口駅前における商業・観光の振興 ・空き店舗を活用したチャレンジショップ事業の推進 ・駅前ショッピングセンター施設・用地有効活用事業の推進 ・施設誘導に関する国の支援制度等の活用 <p>⇒公共交通を軸とした歩いて暮らせる環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点となる寄居駅南口へのアクセス性の向上 ・誘導区域と既存施設を結ぶ交通手段の確保 ・道路整備等による子供や高齢者が暮らしやすいまちづくりの推進
<p>【方針2】 男衾駅周辺における、 生活利便性の向上</p>	<p>主な施策</p>	<p>⇒居住人口の流入促進のための積極的な支援（方針1と共通）</p> <p>⇒まちなかにおける安心・安全な住環境の形成（方針1と共通）</p> <p>⇒良好な住環境整備の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・男衾土地区画整理事業の推進 ・男衾駅周辺における下水道整備事業の推進 ・男衾駅周辺における都市計画道路整備の推進 ・不足する都市機能の立地促進 ・施設誘導に関する国の支援制度等の活用【再掲】 <p>⇒公共交通を軸とした歩いて暮らせる環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・男衾駅の交通結節点機能の強化 ・誘導区域と既存施設を結ぶ交通手段の確保【再掲】
<p>【方針3】 その他の地域の 住環境の保全</p>	<p>主な施策</p>	<p>⇒寄居駅及び男衾駅周辺への居住誘導（方針1・2と共通）</p> <p>⇒日常生活を支える必要な都市機能の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設の適切な再編・整備 <p>⇒基礎的な住環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浄化槽の設置推進による生活環境の保全 ・その他の地域における営農環境の保全 <p>⇒寄居駅及び男衾駅周辺に繋がる公共交通の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・その他の地域における交通手段の確保