

第4章

企業誘致のための基盤整備

4-1 道路網の整備

企業誘致を進めるためには、本町の立地条件から見て、関越自動車道からの交通アクセスが良好であることが特に重要となります。すでに花園インターチェンジからの主要ルートとして国道140号バイパス、国道254号が縦横にあります。いずれも交通量の多い路線であり、企業の誘致及びそれに伴う交通量の増加に対応するための道路の整備を進めていく必要があります。

① 国道254号の整備の促進

本町の南北方向の主要幹線道路である国道254号は現時点においても相当の交通量があり、企業の立地に伴い交通量はさらに増加するものと予想されます。そこで、歩行者の安全を確保するため、両側歩道の整備及び主要交差点における交差点の改良整備を促進します。

また、中長期的な対応として、増加する自動車を円滑に通行させるため、県に対して国道254号のバイパス等の整備を要請していきます。

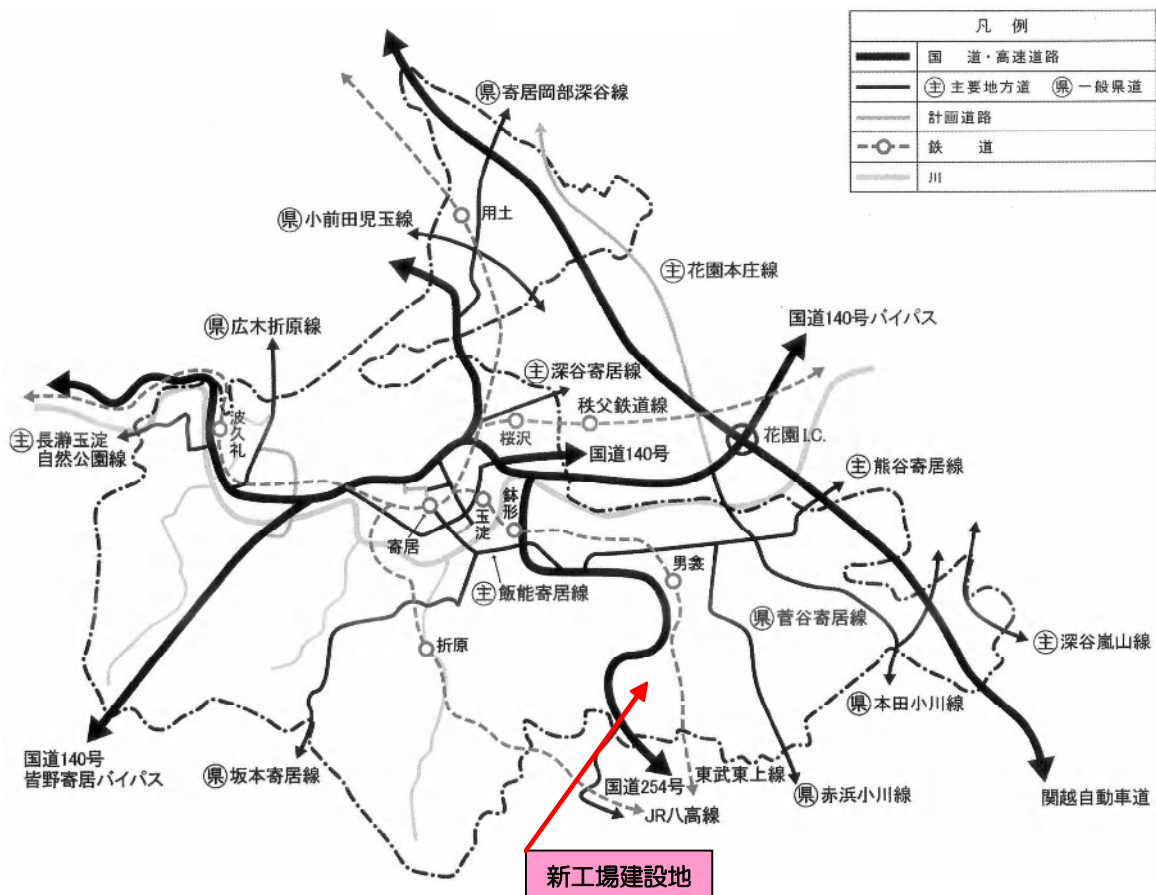


図 主要道路・鉄道網図

出典：寄居町総合振興計画（一部加筆）

② 企業誘致のための町道整備の推進

企業を誘致するための環境整備として、道路整備計画（平成9年3月）に基づき、幹線道路と工業用地とのアクセス道路の整備、町道127号の改良など東西方向の幹線道路の整備等を推進します。

③ 生活道路の視点を重視した町道整備の推進

企業の立地による自動車通行量の増加に対応するため、富田及び鉢形地区の幹線道路の改良・新設をはじめ、歩行者の安全を確保する歩道の整備や町民の生活の要である生活道路の整備を推進します。

④ 町道123号の県道昇格の促進

花園インターチェンジからの南北方向の幹線ルートを充実するため、県道菅谷寄居線と県道赤浜小川線に接続している町道123号の県道昇格を県に要請していきます。

⑤ 県道赤浜小川線の整備の促進

国道254号の東側に位置する県道赤浜小川線は、男衾駅周辺と小川町をつなぐ南北方向の幹線道路であり、花園インターチェンジから県道菅谷寄居線、町道123号を経て県道赤浜小川線へ至るルートは国道254号と並行する南北方向の重要な幹線ルートであり、企業の立地に伴う交通量の増加が予想されるため、両側歩道の整備などの道路改良を県に要請していきます。

⑥ スマートインターチェンジ導入の検討

企業誘致のインセンティブの一つとして、関越自動車道寄居パーキングエリア等におけるスマートインターチェンジ導入についての検討を進めます。

⑦ 花園インターチェンジから新工場周辺へ至る幹線道路整備の検討

花園インターチェンジと新工場・彩の国資源循環工場周辺との間を結ぶ国道 140 号バイパスから国道 254 号へ至るルートは、鉢形駅付近を通過して西側へ大きく迂回する形状となっています。

花園インターチェンジと新工場周辺との間を短距離で結ぶ幹線道路は、新工場等の物資の円滑な輸送や企業を誘致する環境づくりに有効であると考えられるため、県とも十分協議しながら、整備に関する検討を進めていきます。

4-2 新駅整備の促進

新工場へのアクセスを大幅に向上させる方策として、新工場建設地に路線が隣接している東武東上線の新駅設置が重要な課題となります。新工場の近くにおける新駅の設置は、新工場だけではなく、近隣地域をはじめとする町全体を活性化する波及効果が期待されます。

新駅の整備を進めるには、鉄道事業者である東武鉄道株式会社の理解と協力が不可欠であるので、県とも十分連携しながら、新駅整備を促進していきます。

新駅設置の必要性

新駅の設置は、本町にとって以下のようなメリットが期待されることから、新工場をはじめとする企業立地の効果を最大限に引き出すための引き金になります。

■新工場従業員への公共交通による通勤手段の確保

- 現状では新工場の従業員は自動車通勤をするか、小川町・寄居駅からの送迎バス等に頼らざるを得ない状況にあります。
- 東京都心方面等からも比較的短時間で直接新工場の近くまで乗り入れが可能となるため、新駅が設置され、運行時間帯の延長や運行本数の増加もかねえ、非常に効果があるものと期待されます。

■新工場訪問者への公共交通による訪問手段の確保

- 工場見学や視察等の訪問者は、埼玉製作所（狭山市）でも相当数にのぼっており、新工場にも、同様の来訪者があるものと想定されます。
- 特に、新工場は「オープンファクトリー」を標榜していることから見学需要も大きいものと期待されます。しかし、現状のままでは自家用車、バス等に頼ることになります。
- より多くの来訪者を受け入れるために、マストラ（大量移送手段）である鉄道の利用を可能とするため新駅を設置することは、大きな意義があります。

■寄居町内から新工場への公共交通によるアクセス性の改善

- 主要市街地である寄居・男衾をはじめ、町内各地から新工場へ向かう際のアクセスが向上することになります。
- これにより、上述の通勤・訪問にとどまらない、新工場と町との交流の活発化等が期待できます。

■アクセス改善による町内主要市街地での住宅立地の促進

- 寄居・男衾といった主要市街地から新工場への通勤利便性が向上することから、これらの市街地での住宅立地が促進されることが期待できます。
- これにより、中心市街地の再生に資することになります。

■東武東上線の乗降客数増加による運行本数等のサービス改善

- 東武東上線の寄居～小川町間の乗降客が増加することとなるため、運行本数が増える可能性や、池袋からの直通列車運行の可能性も向上します。
- サービスが向上すれば、更なる乗客増も見込めるようになるなど、鉄道事業者との二人三脚による相乗効果が見込めます。

■新駅周辺の市街地整備による商業施設等の町内立地促進

- 新駅設置により、その周辺のポテンシャル（潜在力）は大きく向上することになります。
- 人が集まるようになれば小売店、飲食店等が立地することになり、商業機能の充実が期待できます。

■自動車通勤者の減少による道路混雑の緩和

- 新駅整備により公共交通の利便性が向上すると、自動車通勤者の一部が鉄道利用者に転換し、自動車通勤者が減少することが期待できます。
- これにより、国道 254 号をはじめとする主要幹線道路の混雑緩和や、間接的には交通事故や違法駐車などの減少等の効果も期待できます。

■物資の鉄道貨物輸送の充実

- 元来、寄居町は東武東上線、秩父鉄道、JR 八高線の 3 路線が結節する交通の要衝です。
- 新工場の近くに新駅ができることにより、秩父方面、千葉方面、引いては新潟方面など多方面にわたる鉄道ネットワークを活かした貨物輸送の充実が期待されます。

■環境への貢献

- 自動車通勤者及び物資のトラック輸送の減少は、自動車排出ガスの削減に寄与し、大気保全や地球温暖化の防止に貢献します。

4-3 民間活力等を活かした工場用地の整備

「1-5 企業を誘致する地域と業種」で位置付けた「企業誘致を推進する地域」において、事案ごとに最適な開発手法等を勘案し、秩序ある土地利用に配慮しながら、弾力的かつスピーディに企業誘致を進めていきます。

① 民間活力を活かした工場用地整備の促進

企業誘致を推進していくためには、企業の進出需要に対する受け皿として、計画的に都市基盤施設の整った工場用地を提供することが必要です。

そこで、土地利用構想に位置づけられた「工業的な土地利用を推進する地域」を中心に、民間活力を活かした工場用地整備を促進します。

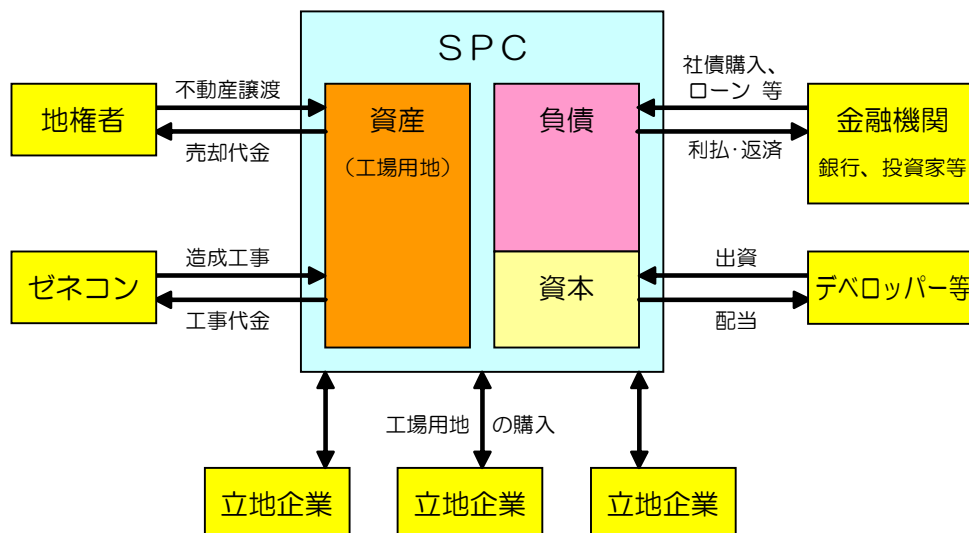
民間事業者の開発許可方式による事業の場合には、事業の迅速化を図るため、町及び県による許認可手続き等に関する支援や、アクセス道路等の基盤整備及び地元の合意形成など、事業者への支援を積極的に進めていきます。

その他、民間事業者による工場用地整備の事業スキームとしては、デベロッパー等を主体とした自主事業のほか、SPC（特別目的会社）による不動産証券化や投資会社による不動産投資として事業化されるパターンも想定されます。

参考

SPCによる証券化スキームのイメージ

開発事業に関する不動産証券化は、デベロッパー等によるオフバランスでの資金調達手段として利用されます。民間デベロッパーによる工場用地整備を想定した場合のスキームは、概ね下図のようになります。



② 県との協働による工場用地整備

県との連携により農村地域工業等導入実施計画の変更による農工地区の拡大を進め、工場用地の確保を図ります。

また、公共関与による全国初めての総合的資源循環型モデル施設である「彩の国資源循環工場」の第Ⅱ期事業を推進する県と協働して、第Ⅱ期事業地にホンダ寄居新工場の立地を活かした産業群の誘致を進めます。

一方、本町には未だ県企業局による県営工業団地の整備実績がないことから、新工場の立地という県北部地域における産業集積の絶好のチャンスを活かすべく、県に対して町内での県営工業団地の整備等を働きかけていきます。

③ 地区の特性に合わせた工場用地整備

本町は町全域が都市計画区域で、市街化区域と市街化調整区域の区域区分を定めない「非線引き都市計画区域」となっています。計画的な市街化を図るべく用途地域の指定されている地域は、寄居駅周辺及び国道140号バイパス沿道、男衾駅周辺、三ヶ山地区・富田谷津地区の3カ所で、農地の多くは農業振興地域の指定を受けています。

民間事業者の開発による企業立地を円滑に進めるためには、事業期間の長期化など事業者のリスクを抑制するための行政による環境整備が重要です。そのためには、アクセス道路をはじめとする周辺インフラの整備、開発許可など円滑な許認可手続きの支援、事業化の際に不可欠な地権者の合意形成に向けた側面支援等を的確に推進し、事業者へのインセンティブを示していく必要があります。

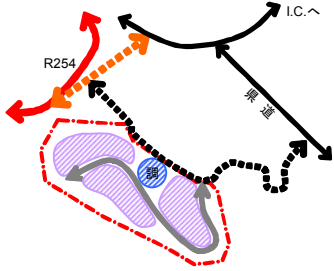
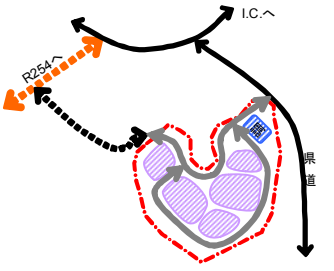
本町の土地利用構想に位置付けた「工業的な土地利用を推進する地域」は、地区ごとに土地の条件が異なっており、各地区の特性にあわせた工場用地整備の促進が必要です。

そこで、比較的土地利用の制限が緩い山林や平地林が中心となる地区では、早期の整備展開を目指し、インフラ整備等に関する支援も検討しながら、事業化に向け民間事業者等への働きかけを進めていきます。

一方、農地を主とする地区では、民間事業者等への働きかけを進めるとともに、あわせて農用地区域の除外（いわゆる農振除外）等の迅速化を図っていきます。

参考 「企業誘致を推進する地域」の立地条件

前頁の図中に示した①～⑧の各地区について、交通アクセス条件、地形条件、道路・用排水等の基盤施設整備状況、造成・基盤整備の難易性、法規制条件、周辺環境との整合及び土地取得の容易性等を整理すると、概ね以下の表に示すようになります。

対象地		①-1 (富田堂ノ入)	①-2 (牟礼野竹)
面積		約20ha	約20ha
ゾーニング例 (イメージ)			
交通アクセス	高速 I.C. までの距離 (県道以上の道路を経由すると想定)	花園 I.C. まで 3.5km	花園 I.C. まで 3.5km
	国道までの距離	国道 254 号に近接している	国道 254 号に近接している
	国道及び主要地方道・一般県道までの距離	県道赤浜小川線に近接している	県道赤浜小川線に近接している
土地現況利用	農地の面積	2ha 未満の農地を含む	2ha 未満の農地を含む
	周辺土地利用との整合	工業専用地域に近接	工業専用地域に近接
法規制	農振農用地の指定状況	無	無
	地域森林計画対象民有林の状況	大部分含まれる	大部分含まれる
	埋蔵文化財包蔵地の有無	無	無
	環境アセスメントの適用	無	無
地形・障害物	標高差	高低差が大きい (標高差 50m 以上)	高低差が大きい (標高差 50m 以上)
	障害物の有無	ため池、建物を含む	建物を含む
	筆数	99 筆以下	99 筆以下
用排水	用水条件	水道事業計画区域外	水道事業計画区域外
	汚水排水条件	公共下水道計画区域外	公共下水道計画区域外
	流末河川までの距離	吉野川に接続する水路に接している	市野川に接している
ホンダ新工場等との近接性		隣接している	近接している

(注) 面積、ゾーニング例はイメージです

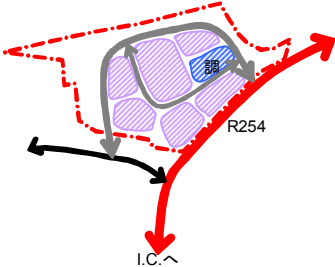
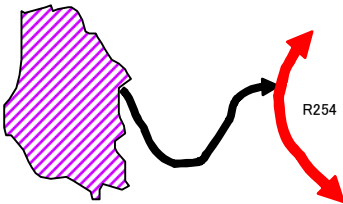
② (桜沢中小前田後)	③ (赤浜宮ノ前)	④ (赤浜古形)
約10ha	約20ha	約10ha
花園I.C.まで3.0km	花園I.C.まで1.0km	花園I.C.まで4.0km
国道140号に近接している	国道140号に近接している	国道254号まで3.8km
//	県道菅谷寄居線/熊谷寄居線に近接している	県道菅谷寄居線に近接している
4ha以上の農地を含む	4ha以上の農地を含む	2ha未満の農地を含む
市街地・集落と近接している	周辺は工場等が立地している	市街地・集落から離れている
無	大部分含まれる	一部含まれる
無	無	大部分含まれる
無	無	有
無	無	無
ほぼ平坦 (標高差5m未満)	ほぼ平坦 (標高差5m未満)	勾配は緩やか (標高差10m未満)
建物を含む	建物を含む	建物を含む
100筆以上	100筆以上	99筆以下
水道事業計画区域内 (給水区域)	水道事業計画区域内 (給水区域)	水道事業計画区域内 (給水区域)
公共下水道計画区域内	公共下水道計画区域外	公共下水道計画区域外
荒川に接続する水路に 接している	新吉野川に接続する水路に接して いる	吉野川に接続する水路に接してい る
約4.5km離れている	約2.3km離れている	約3.0km離れている



「企業誘致を推進する地域」の立地条件 (つづき)

対象地		⑤ (西古里石山)	⑥ (桜沢原地)
面積		約30ha	約4ha
ゾーニング例 (イメージ)			
交通アクセス	高速 I.C. までの距離 (県道以上の道路を経由すると想定)	花園 I.C. まで 8.4km 嵐山小川 I.C. まで 5.0km	花園 I.C. まで 3.0km
	国道までの距離	国道 140 号まで 5.0km	国道 140 号に近接している
	国道及び主要地方道・一般 県道までの距離	(主) 深谷嵐山線に近接している	//
土地 現況 利用	農地の面積	2ha 未満の農地を含む	4ha 未満の農地を含む
	周辺土地利用との整合	市街地・集落から離れている	鉄道を挟んで工業団地に隣接している
法規制	農振農用地の指定状況	無	無
	地域森林計画対象民有林の状況	大部分含まれる	無
	埋蔵文化財包蔵地の有無	無	無
	環境アセスメントの適用	有	無
地形・ 障害物	標高差	高低差がやや大きい (標高差 50m 未満)	ほぼ平坦 (標高差 5m 未満)
	障害物の有無	ため池を含む	無
	筆数	100 筆以上	99 筆以下
用排水	用水条件	水道事業計画区域外	水道事業計画区域内 (給水区域)
	汚水排水条件	公共下水道計画区域外	公共下水道計画区域内
	流末河川までの距離	市野川に接続する水路に接している	荒川に接続する水路まで 約 300m
ホンダ新工場等との近接性		約 5.5km 離れている	約 4.5km 離れている

(注) 面積、ゾーニング例はイメージです

⑦ (富田下六反田)	⑧ (Ⅱ期事業予定地)
約8ha	約40ha*
	
花園 I.C.まで 6.5km 嵐山小川 I.C.まで 7.8km	花園 I.C.まで 7.5km 嵐山小川 I.C.まで 8.8km
国道 254 号に接している	国道 254 号まで km
//	//
4ha 未満の農地を含む	
ホンダ寄居新工場に近接	ホンダ寄居新工場に近接
無	無
大部分含む	
無	
無	有
高低差がやや大きい (高低差 50m 未満)	高低差が大きい (標高差 50m 以上)
無	
99 筆以下	
水道事業計画区域外	
公共下水道計画区域外 (計画区域に隣接)	
新吉野川に接続する水路に接している	
近接している	近接している

※ 4 頁を参照。

4-4 立地企業従業員等の居住の促進

企業立地の効果の一つとして、町内において従業員やその家族の定住が進むものと想定されます。年齢構成としては、働き盛りの若い世代や、子どもを産み育てる世代が増加し、将来的な町の活力の維持につながるものと期待されます。

そこで、立地企業の従業員等の住宅需要の受け皿となる良質な住宅の供給及び住宅地の整備を促進していく必要があります。

① 独身寮・社宅等の誘致

企業立地に伴い通勤の便の良い場所への独身寮・社宅等の立地が想定されることから、積極的に町内への誘致を推進していきます。特に、新工場の独身寮の町内への立地に向けて、企業への要請を行うとともに、候補となる土地のあっせん等について検討します。

② 男衾駅周辺、寄居駅周辺等への住宅の誘導

従業員等の町内への定住化に資する住宅の立地は、今後、活力あるまちづくりを進める観点からも、農業的利用を優先すべき地域等への無秩序な立地を抑え、現在の市街地や新市街地を形成する地域等に集約していくことが必要です。

このため、土地利用構想で「市街地を形成する地域」と位置付ける寄居駅周辺～鉢形駅周辺並びに「新市街地を形成する地域」と位置付け、男衾駅周辺地区まちづくり基本計画に基づくまちづくりを進めている男衾駅周辺への住宅立地を促進していきます。

③ 医療、教育などを含めた住環境の充実

まちに新たな居住者を増やすためには、道路や鉄道などの交通環境の整備をはじめ、医療、教育、買物等の日常生活の利便性が大きな要素となるため、住宅の立地を誘導する男衾駅周辺、寄居駅周辺等へのこれら施設の充実による生活者の「住みやすさ」の向上を図ります。

また、本町の財産である「美しい水と緑に囲まれた豊かな自然」という優位な田園景観を活かした住環境づくりの促進のほか、子どもを産み育てる世代へのアピールとして、子育て支援センターの設置、子ども医療費の充実を図ります。

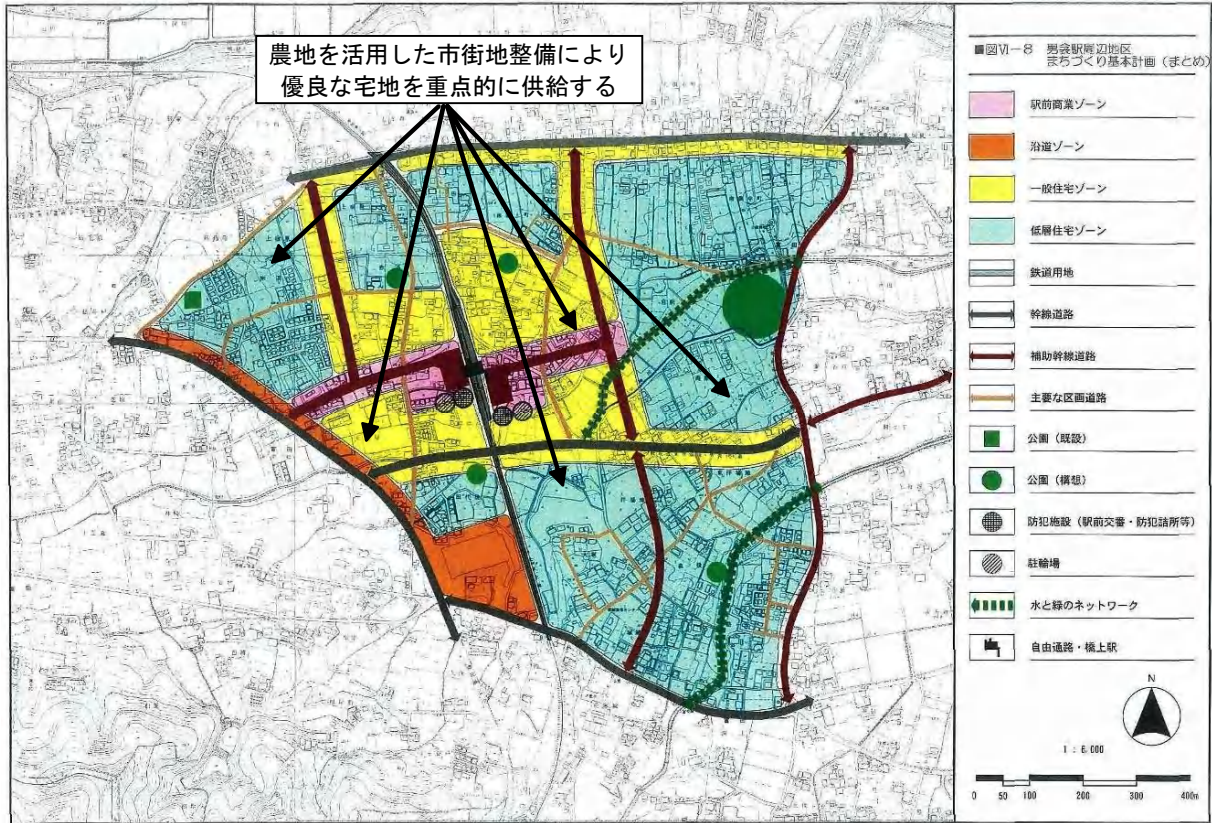


図 男衿駅周辺への住宅の誘導

出典：男衿駅周辺地区まちづくり基本計画（一部加筆）

● 駅前周辺地区のイメージ



● 都市計画道路のイメージ



● 住宅地のイメージ



● 公園のイメージ



図 男衿駅周辺地区まちづくり基本計画における整備イメージ

出典：男衿駅周辺地区まちづくり基本計画