

◆パブリックコメント募集用

◆募集期間／平成29年12月22日

～平成30年1月29日

# 寄居町立地適正化計画

(案)

平成 年 月

寄 居 町



---

# 寄居町立地適正化計画

## 目 次

---

<b>第1章 立地適正化計画の概要</b> . . . . .	<b>1</b>
1. 立地適正化計画策定の背景 . . . . .	1
2. 立地適正化計画とは . . . . .	2
3. 計画の位置づけ . . . . .	3
4. 計画期間 . . . . .	3
5. 計画区域 . . . . .	4
<b>第2章 現状及び将来見通しに基づく課題整理</b> . . . . .	<b>5</b>
1. 人口動向から見た課題 . . . . .	5
2. 公共交通の状況から見た課題 . . . . .	17
3. 都市機能の立地状況から見た課題 . . . . .	20
4. 土地利用・都市基盤整備の状況から見た課題 . . . . .	26
5. 災害上危険な地域の分布状況から見た課題 . . . . .	30
6. 財政状況から見た課題 . . . . .	32
<b>第3章 本計画の基本方針</b> . . . . .	<b>35</b>
1. まちづくり方針（本計画で目指すターゲットとストーリー） . . . . .	35
2. 本町が目指す都市の骨格構造 . . . . .	40
<b>第4章 居住誘導区域</b> . . . . .	<b>49</b>
1. 居住誘導区域の基本的な考え方 . . . . .	49
2. 居住誘導区域の設定 . . . . .	51
<b>第5章 都市機能誘導区域</b> . . . . .	<b>57</b>
1. 都市機能誘導区域の基本的な考え方 . . . . .	57
2. 都市機能誘導区域の設定 . . . . .	58

<b>第6章 誘導施設</b> . . . . .	<b>63</b>
1. 誘導施設の基本的な考え方 . . . . .	63
2. 誘導施設の設定 . . . . .	66
<b>第7章 誘導施策</b> . . . . .	<b>73</b>
1. 施策の体系 . . . . .	73
2. 誘導施策 . . . . .	76
<b>第8章 評価方法及び進行管理</b> . . . . .	<b>83</b>
1. 評価指標の設定 . . . . .	83
2. 計画の評価、見直し方針 . . . . .	90

---

# 第1章 立地適正化計画の概要

---

## 1. 立地適正化計画策定の背景

我が国の多くの地方都市では、これまで、高度経済成長期の住宅開発や、郊外型商業施設の立地に伴う周辺の開発などにより、市街地の拡大が進みました。しかし、全国の総人口が2015年（平成27年）に減少に転じるなか、地方都市をはじめとしてこのまま人口密度の低下が進行すると、一定の人口密度に支えられてきた医療・福祉・商業や公共交通など、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ます。

また、大都市でも、高齢化の急速な進行により、医療や介護福祉の供給や地域活力・コミュニティの維持が困難になることも懸念されています。

こうした中、2014年（平成26年）8月に都市再生特別措置法が改正され、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。

寄居町においても、多くの地方都市と同様、2000年（平成12年）から人口が減少に転じるとともに、高齢化も進行しており、この傾向は今後も続く見通しであることから、人口減少・高齢化に対応した「持続可能なまち」をつくるための取り組みが喫緊の課題となっています。

そのため、本町では、第6次寄居町総合振興計画や寄居町まち・ひと・しごと創生総合戦略等により、基本的な課題である「持続可能なまち」を目指し、町民が社会変化に柔軟に対応した働き方や暮らし方を選択し、住み続けられる魅力あるまちを形成するための施策を展開しています。

そこで、「持続可能なまち」を目指すため、各地域の特性を活かした計画的な土地利用を進めるなかで、これまでの拡大型の市街地整備を転換し、都市計画上で市街化を目的とする用途地域を定めた寄居駅及び男衾駅周辺に居住を誘導する環境を整備し、町内の各地域を交通で結び、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、本計画を定めます。

本計画では、中心市街地活性化や地方創生の取組と連携しつつ、「寄居駅周辺」、「男衾駅周辺」を中心とした地域への居住及び都市機能を緩やかに誘導し、2つの地域を町の核として強化することにより、町民の生活サービス水準の維持や町の活力向上につながるまちづくりを推進します。

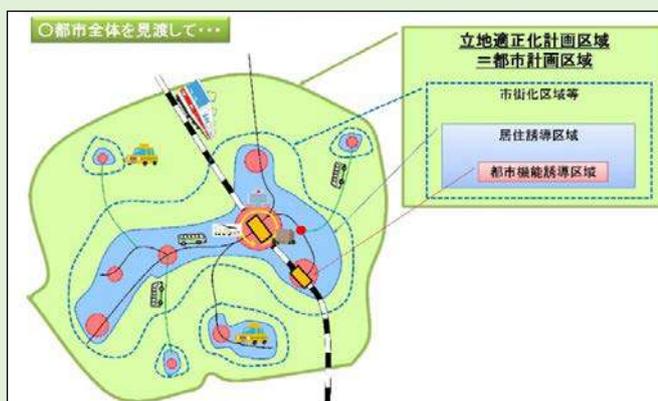
## 2. 立地適正化計画とは

立地適正化計画は、都市全体の観点から居住機能や都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランであり、都市計画特別措置法で「居住誘導区域」、「都市機能誘導区域」、「誘導施設」を必須事項として定めることとされています。計画の概要を以下に示します。

### 立地適正化計画

都市再生特別措置法第 81 条に基づく計画であり、都市全体の観点から居住機能や都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープラン。

「居住誘導区域」、「都市機能誘導区域」、「誘導施設」を必須事項として設定する。



### 居住誘導区域

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。

居住誘導区域の中に都市機能誘導区域を設定する。



### 都市機能誘導区域

医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導、集約し、各種サービスの効率的な提供を図る区域。



### 誘導施設

都市機能誘導区域ごとに、立地を誘導すべき都市機能増進施設を定める。具体的には、病院・診療所、デイサービスセンター、幼稚園、小学校、図書館、博物館、スーパーマーケットなど。

誘導施設がない場合には、都市機能誘導区域は設定できない。

### 居住誘導区域外のエリア

必要に応じて、以下のような区域設定等が可能。

◇居住調整区域：住宅地化を抑制するために定める区域（市街化調整区域での指定はできない）

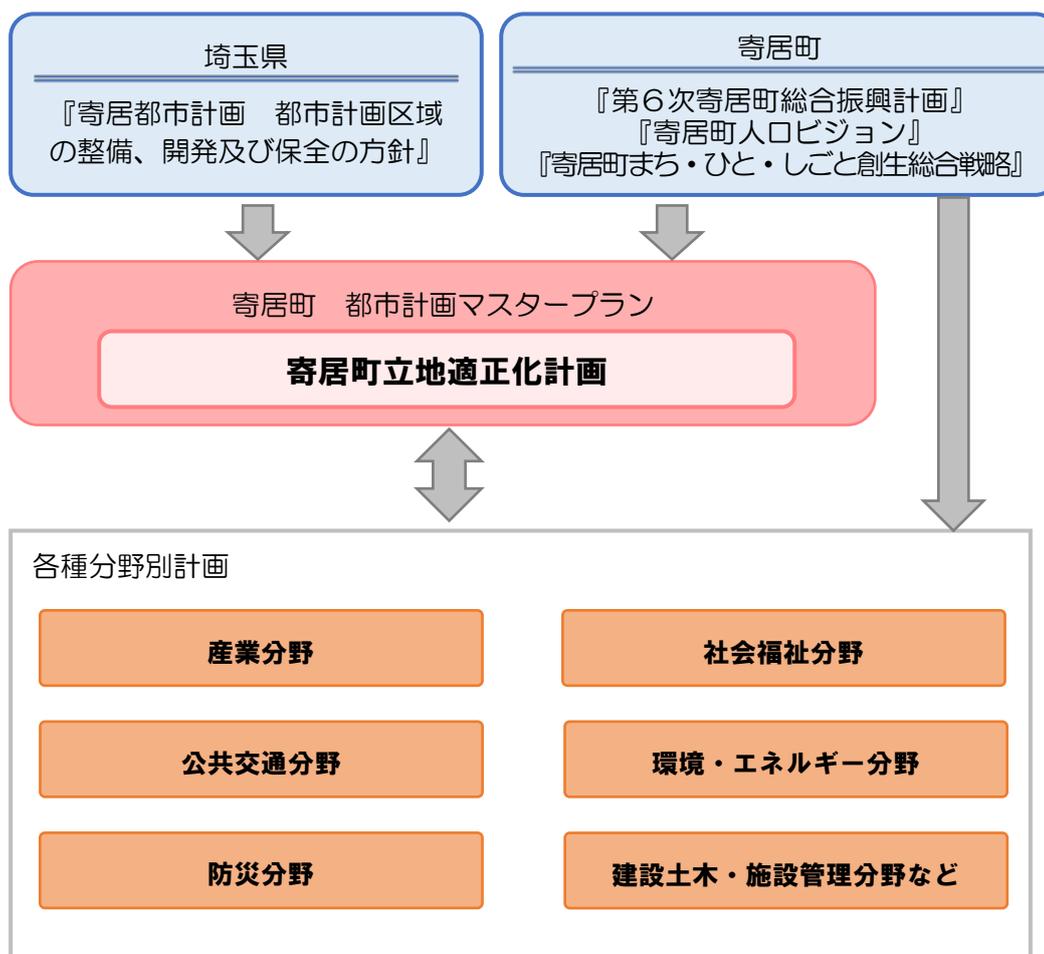
◇跡地等管理区域：跡地等の適正な管理（雑草の繁茂等の防止）を必要とする区域及び跡地等の管理に係る指針を定め、協定を締結できる

※「都市再生特別措置法」に基づく立地適正化計画概要、立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）をもとに作成

### 3. 計画の位置づけ

本計画は、都市全体の観点から、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包括的なマスタープランとして作成するものです。

そのため、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。



### 4. 計画期間

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(平成49年度)とします。

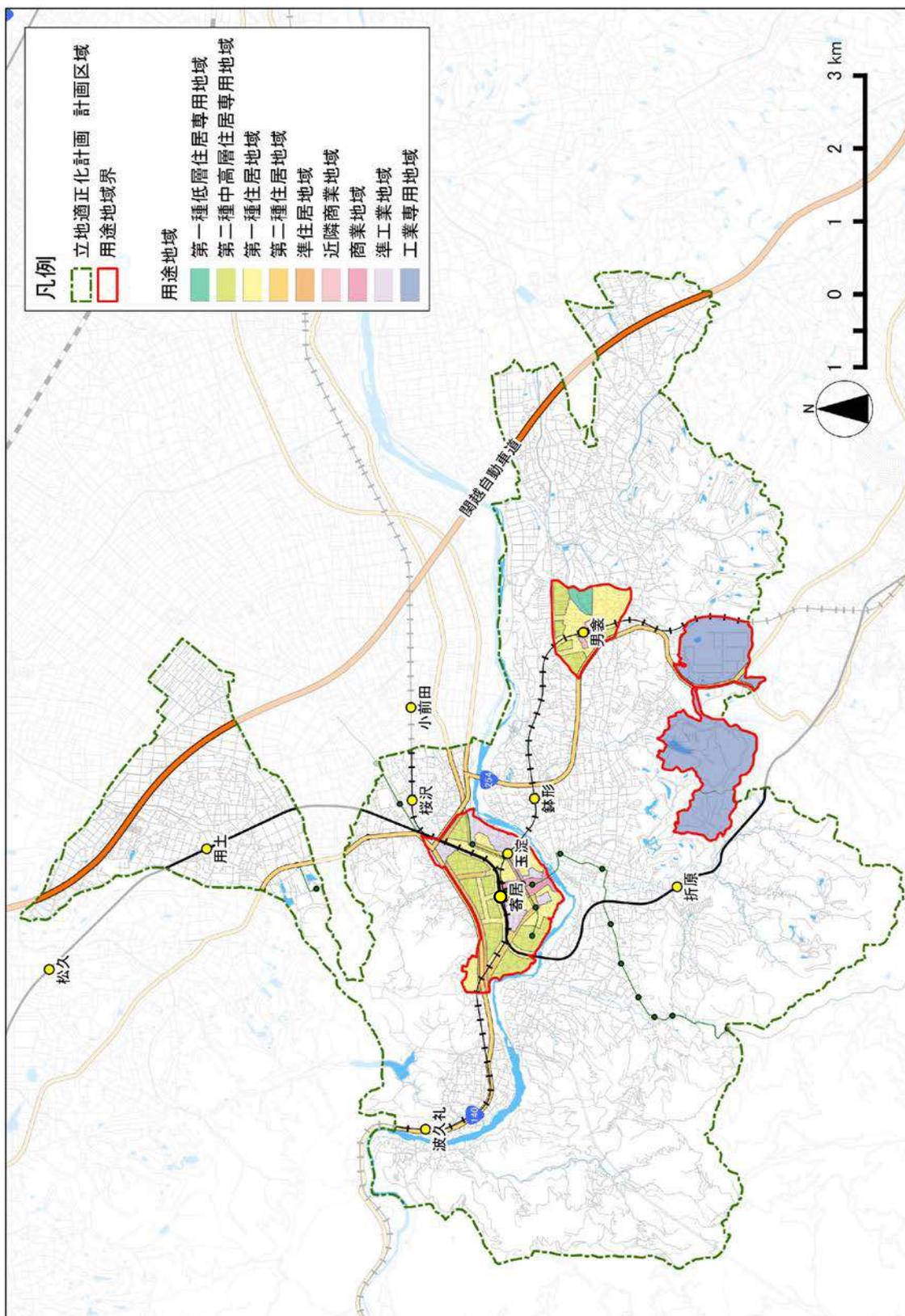
ただし、本計画に基づく都市機能や居住の誘導は、長期的な視点のもと取り組む必要があることから、将来の人口見通しについては、計画期間以降を含めた分析を行います。

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見直し・変更を行います。

計画期間：2018年度～2037年度  
(平成30年度～平成49年度)

## 5. 計画区域

本計画の区域は、都市全体を見渡す観点から町全域を対象としますが、都市機能誘導区域、居住誘導区域は用途地域内に設定します。



出典) 寄居町資料

## 第2章 現状及び将来見通しに基づく課題整理

計画の基本方針を定めるにあたり、以下の視点で現状及び将来人口見通しに基づく都市構造上の課題を整理します。

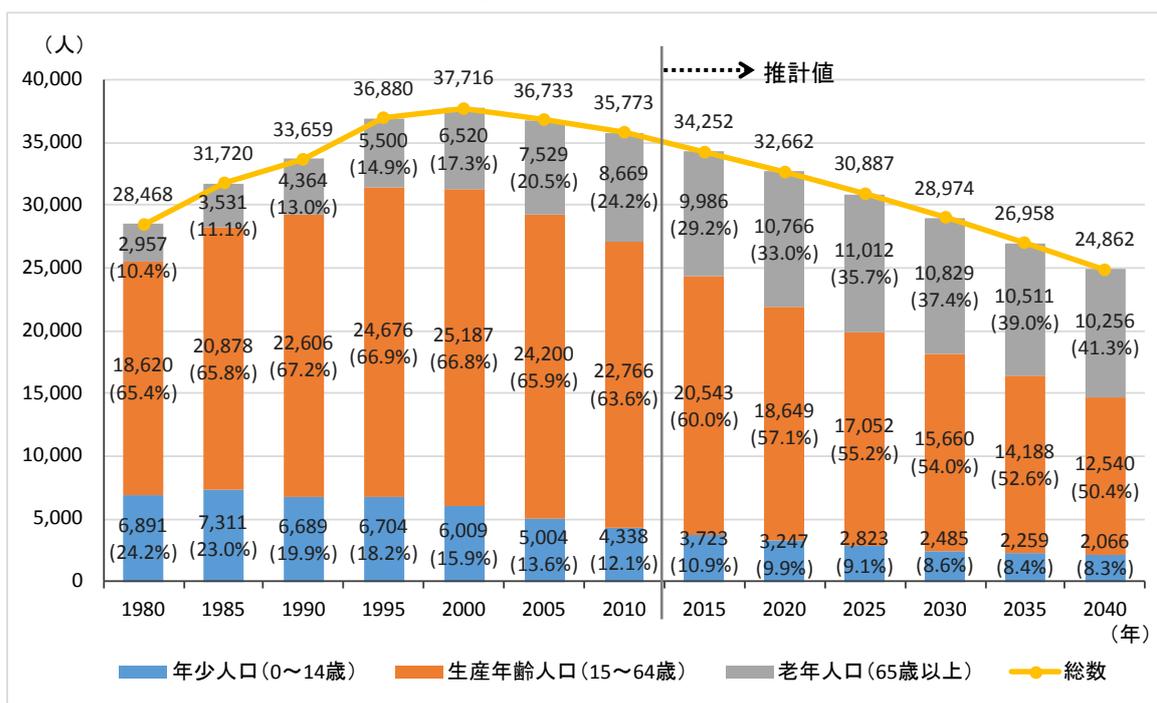
1. 人口動向
2. 公共交通の状況
3. 都市機能の立地状況
4. 土地利用・都市基盤整備の状況
5. 災害上危険な地域の分布状況
6. 財政状況

### 1. 人口動向から見た課題

#### (1) 総人口及び年齢3区分別人口の推移

- 国勢調査では、本町の人口は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。（2015年（平成27年）国勢調査の人口では34,081人）
- 国立社会保障・人口問題研究所（以下、社人研とする）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込まれています。

年齢3区分別人口の推移



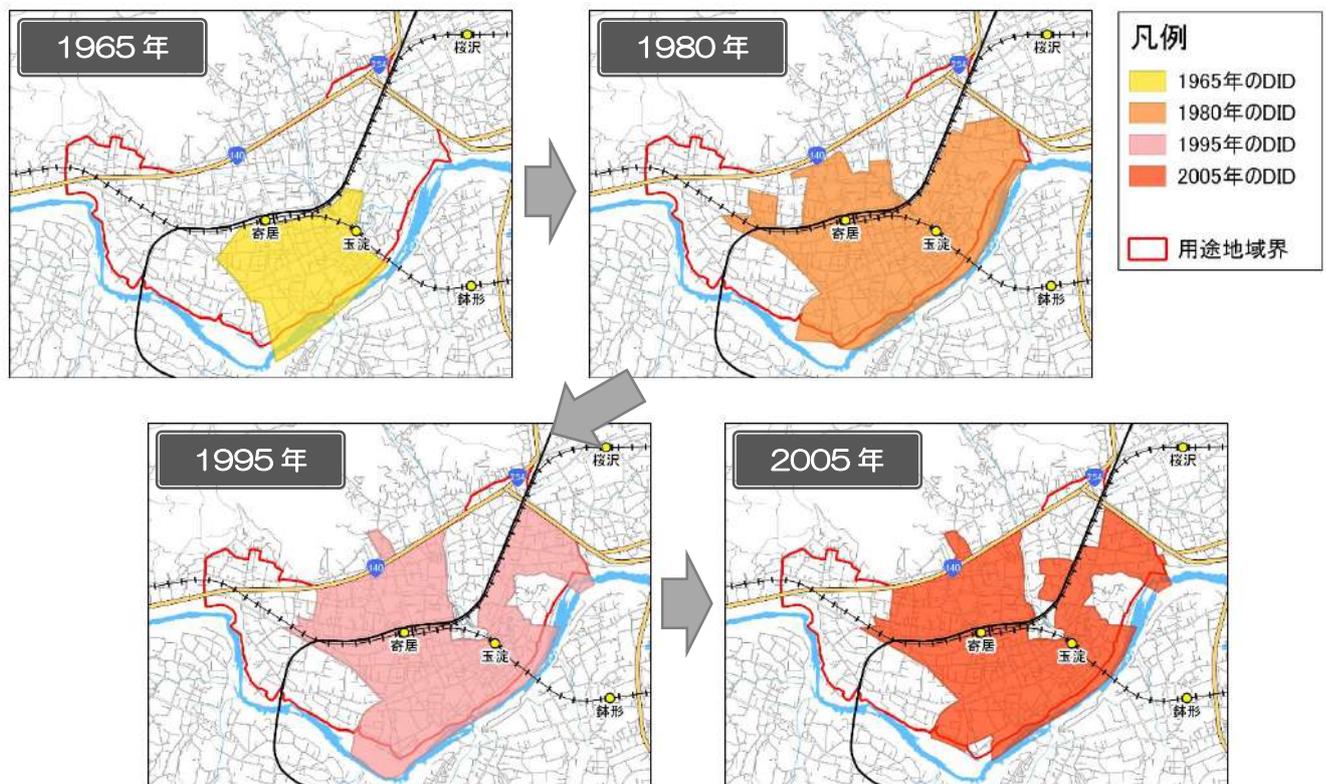
出典）2010年まで国勢調査、2015年以降社人研ホームページ

## (2) 人口集中地区 (D I D) ※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、1.6km<sup>2</sup>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 <sup>2</sup> )	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 (D I D) 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) 500mメッシュにおける人口特性

#### ①2010年(平成22年)の人口分布

- ・2010年(平成22年)の人口分布の状況を見ると、主に寄居駅周辺・男衾駅周辺の用途地域内と、両用途地域に挟まれた鉢形駅周辺等に人口の集中するエリアが存在しています。
- ・用土駅周辺等、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。

(P9 2010年人口分布図参照)

#### ②2040年(平成52年)の人口分布

- ・2040年(平成52年)の人口分布の状況を見ると、全町的な人口減少に伴い、400人以上を示すエリアや200人以上を示すエリアも少なくなり、寄居駅周辺用途地域内の南側、用土駅周辺、桜沢駅周辺では200人を下回る推計となっています。

(P10 2010年人口分布図参照)

#### ③2010年(平成22年)の人口密度

- ・2010年(平成22年)の人口密度の状況を見ると、寄居駅周辺、男衾駅周辺用途地域内や鉢形駅周辺、桜沢駅北側等が他の地域と比べて高くなっていますが、40人/haを超えるエリアはありません。

(P11 2010年人口密度図参照)

#### ④2040年(平成52年)の人口密度

- ・2040年(平成52年)の人口分布の状況を見ると、2010年と比較し全町的に人口密度が低下し、寄居駅周辺においても20人/haを下回る推計となっています。20人/haを超える地域は寄居駅周辺、鉢形駅周辺のみとなる見通しです。

(P12 2040年人口密度分布図参照)

#### ⑤2010年(平成22年)の高齢化率

- ・2010年(平成22年)における町全体での高齢化率は24.2%ですが、高齢化率が30%を超えるエリアが、波久礼駅周辺に集中しているほか、町全域に点在しています。
- ・寄居駅南側、玉淀駅周辺等の用途地域内にも、高齢化率30%を超えるエリアが存在しています。

(P13 2010年高齢化率状況図参照)

#### ⑥2010年(平成22年)から2040年(平成52年)の人口増減

- ・2010年(平成22年)人口において人口の集中するエリアを中心に人口が減少し、特に寄居駅周辺用途地域内で減少幅が大きいことを見込まれています。
- ・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する見通しとなっています。

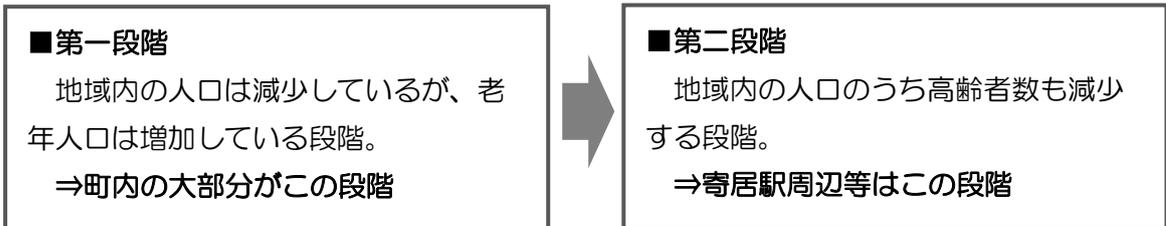
(P14 2010年から2040年の人口増減図参照)

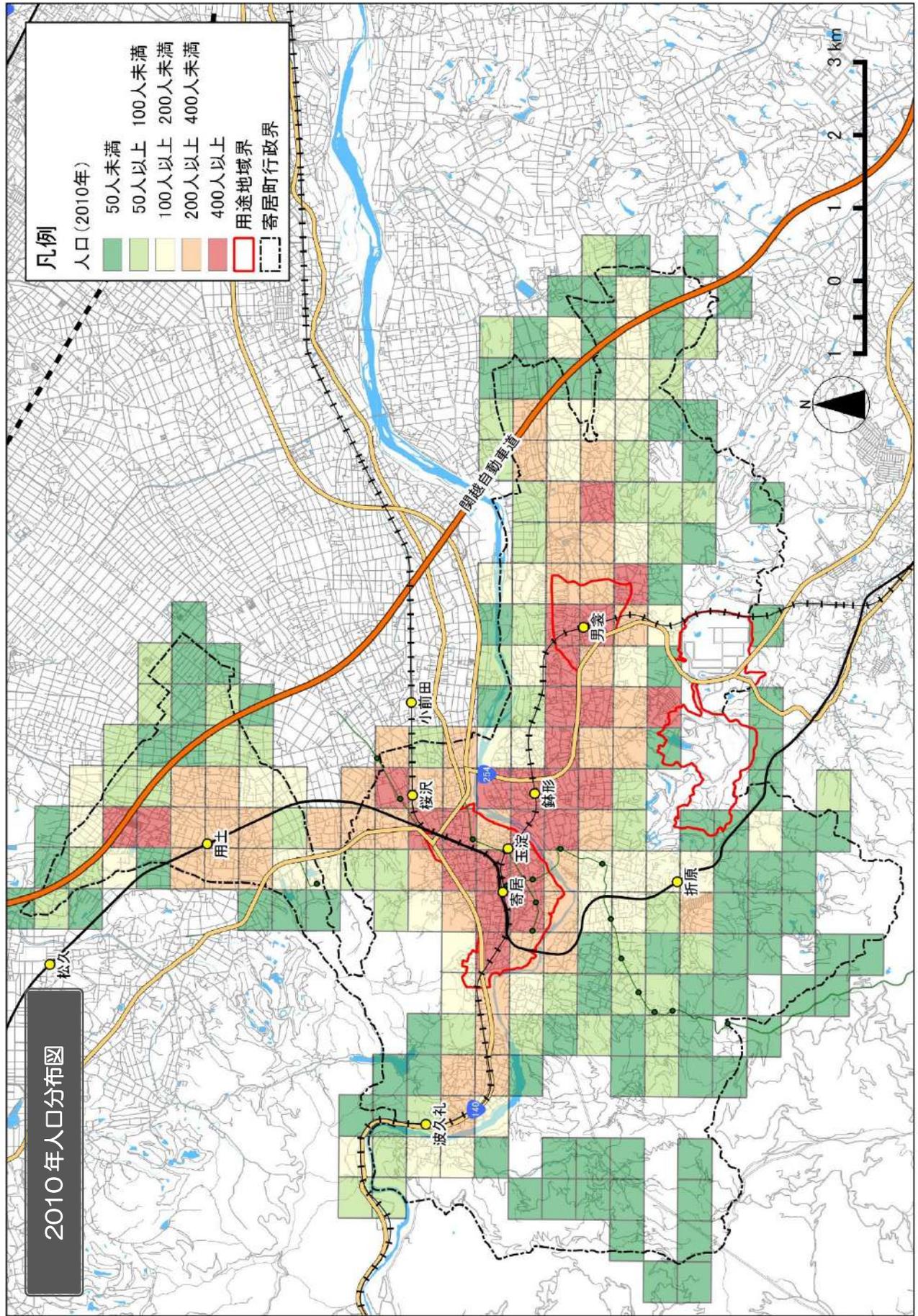
⑦2010年（平成22年）から2040年（平成52年）の老年人口増減

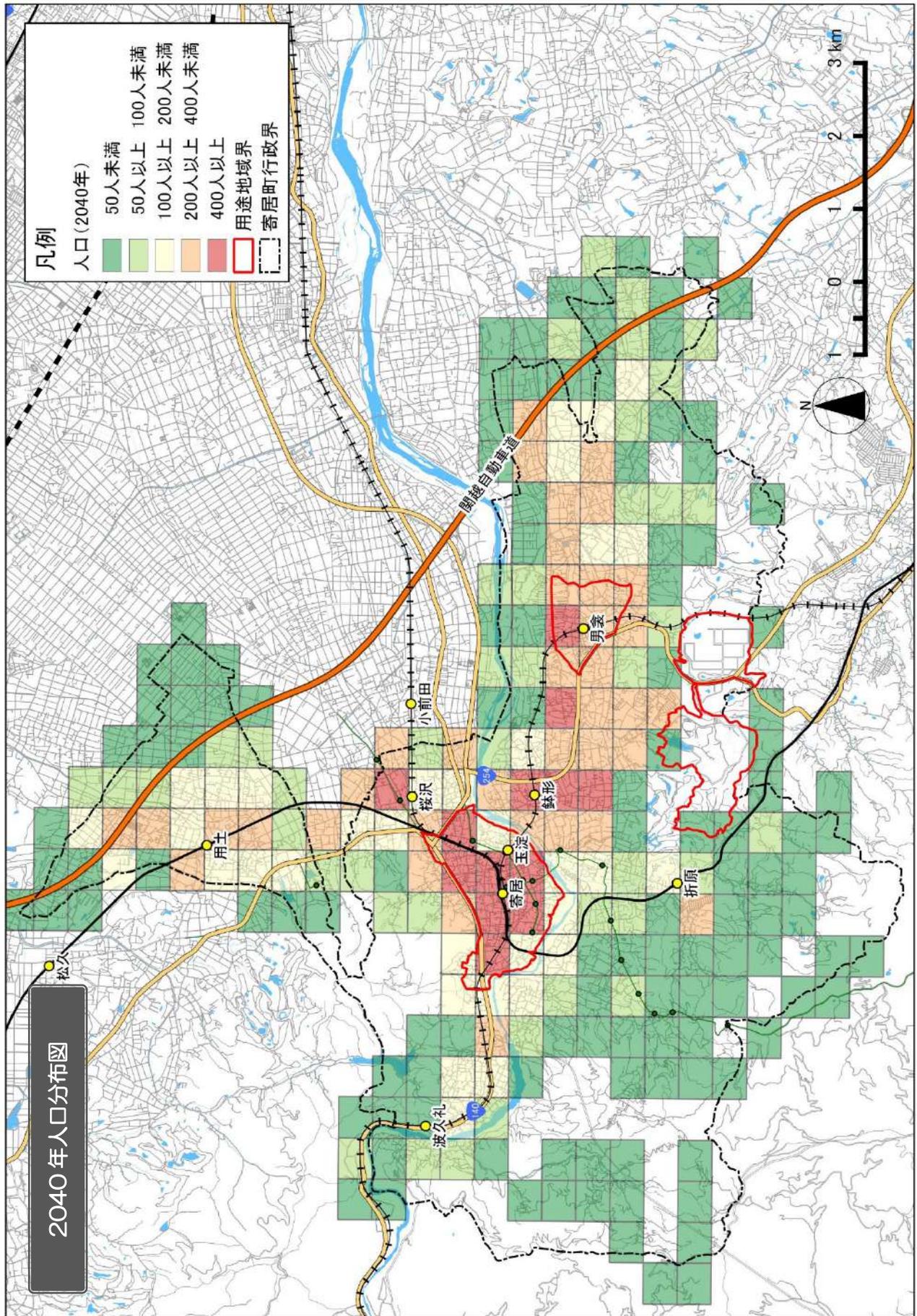
- 老年人口の増加する見通しであるエリアは、2010年（平成22年）の人口の集中するエリアと概ね一致しています。また、男衾駅の東部で増加幅の大きいエリアが見られます。
- 多くのエリアで老年人口が増加見通しの中、寄居駅南側については、人口減少の第二段階（総人口のうち老年人口も減少）になる見通しとなっています。

（P15 2010年から2040年の老年人口増減図参照）

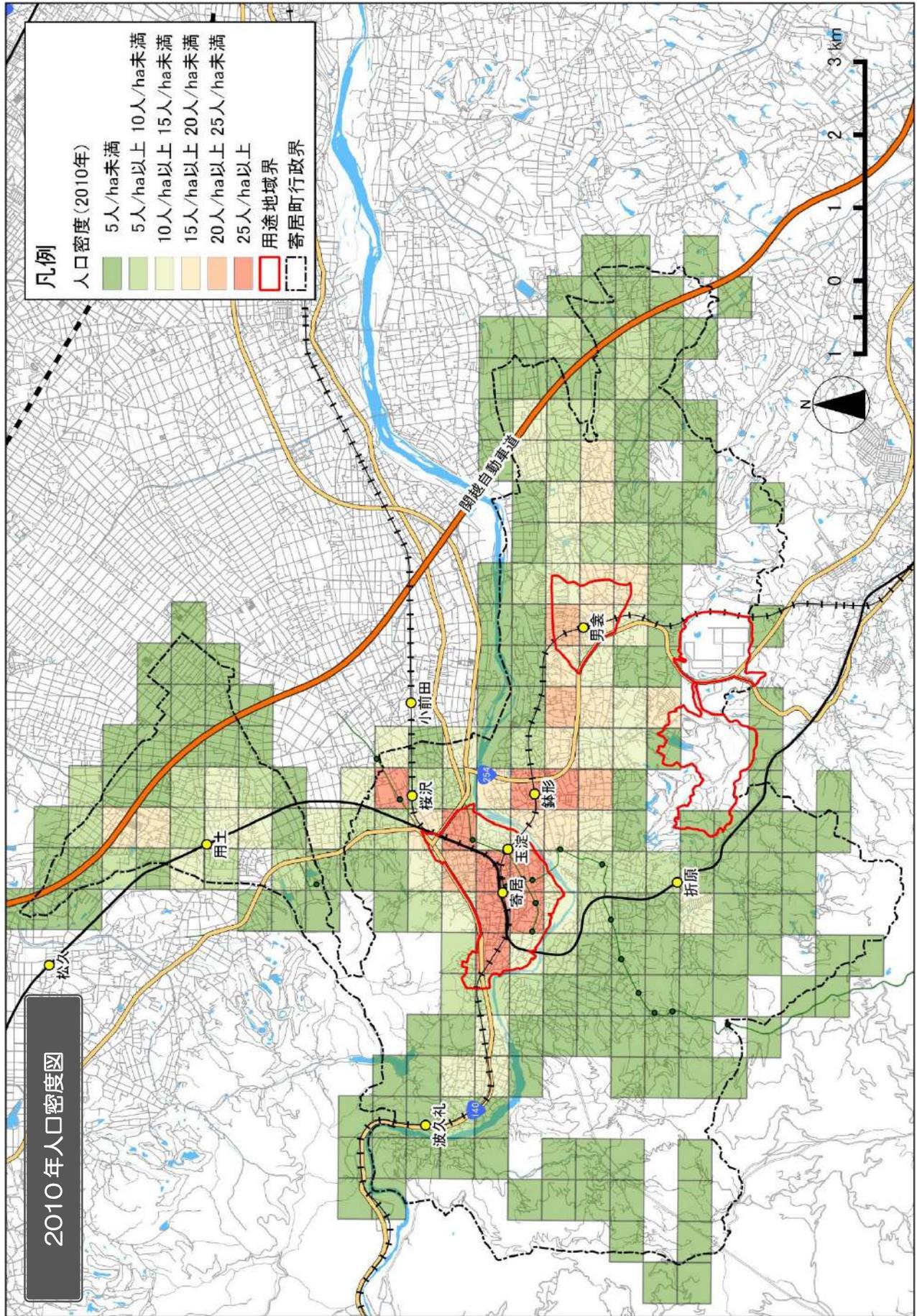
《人口減少の段階》

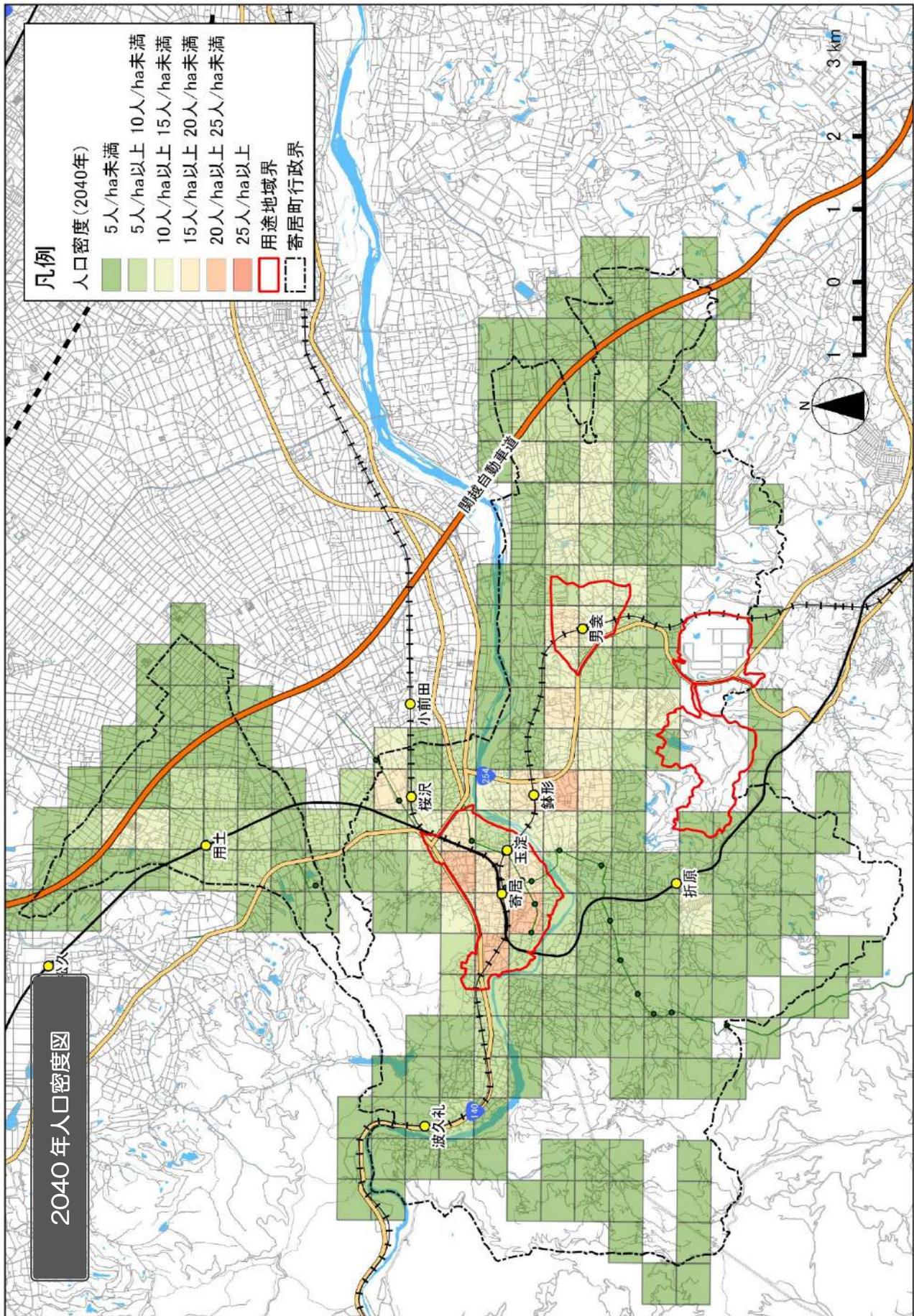




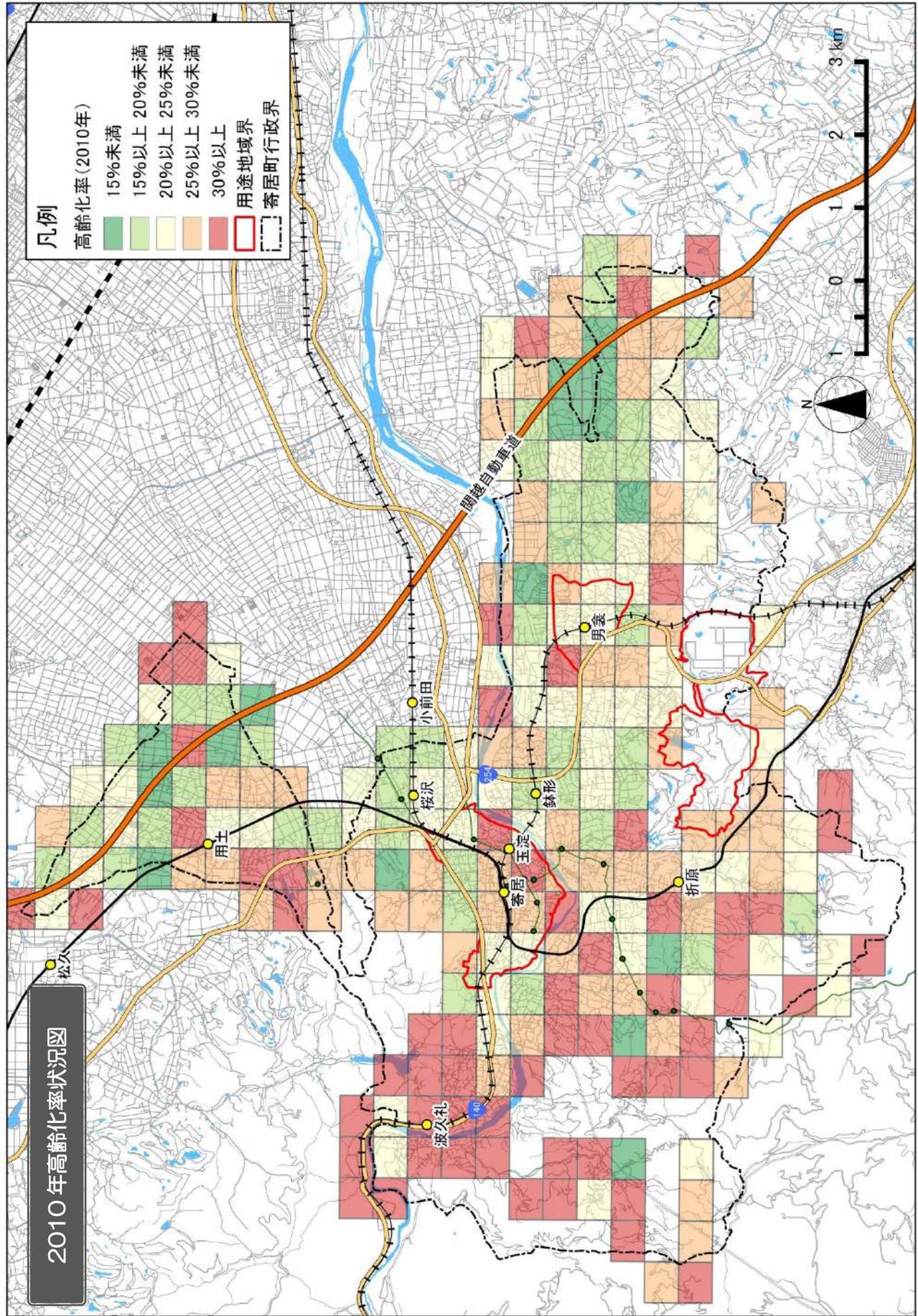


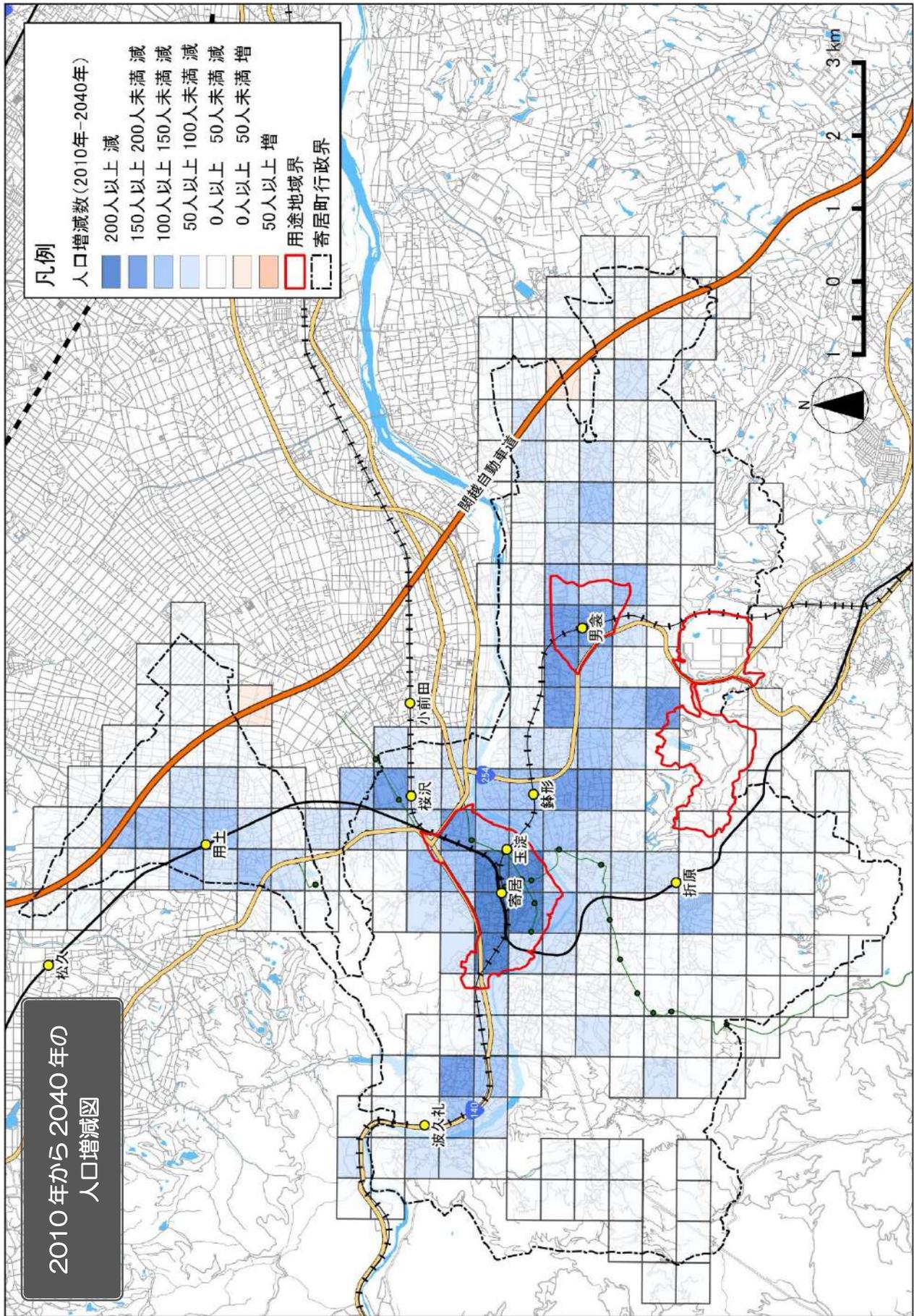
出典) 国勢調査、社人研係数を基に推計





出典) 国勢調査、社人研係数を基に推計



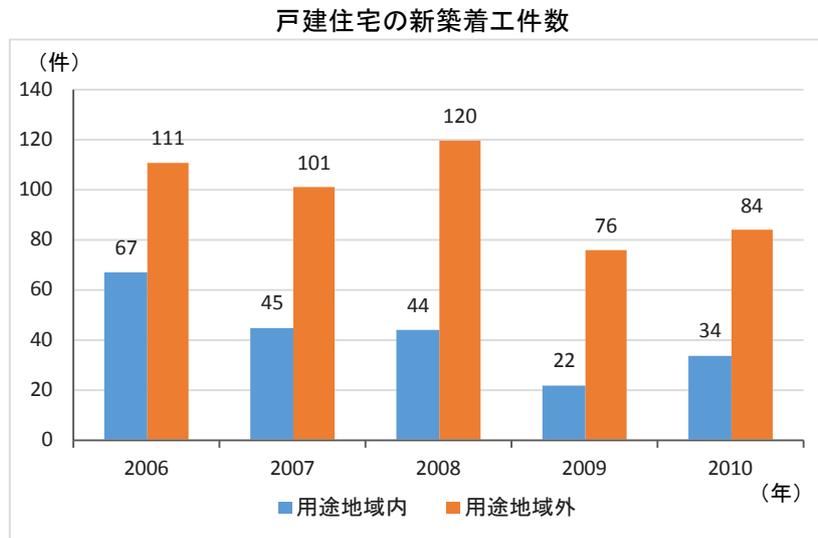


出典) 国勢調査、社人研係数を基に推計



#### (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、用途地域内よりも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

#### ■人口動向から見た課題

- ・人口集中地区は、寄居駅周辺用途地域に 2005 年（平成 17 年）まで指定されていたが、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
- ・人口の将来推計では、本町の中心市街地である寄居駅周辺用途地域の周辺で大幅に人口が減少
- ・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
- ・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に対する懸念

⇒本町の2つの核である寄居駅周辺・男衾駅周辺用途地域内における、人口減少対策が必要である。(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る)

⇒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ある。

⇒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\*については一定の抑制が必要である。

※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。

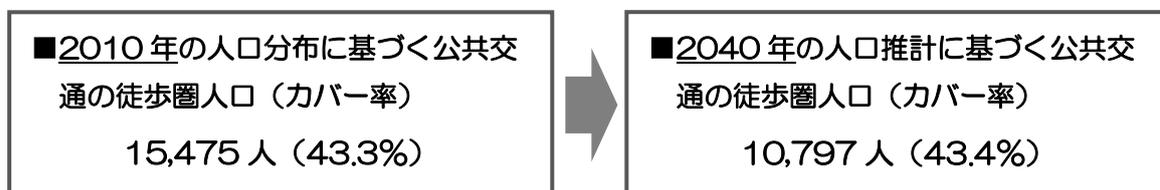
## 2. 公共交通の状況から見た課題

- 町内には秩父鉄道、東武東上線、JR八高線の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、秩父鉄道、東武東上線のみとなっています。JR八高線は、基幹的公共交通路線には該当しませんが、片道17本/日の運行があり、一定のサービス水準が確保されています。
- 2015年（平成27年）の各路線の乗降客数は、秩父鉄道が約142万人、東武東上線が約273万人、JR八高線が約15万人（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、県北都市間路線代替バス（深谷市方面、本庄市方面）と東秩父村路線バスが運行しており、本庄駅・寄居車庫線の利用者数は減少傾向にあります。また運行本数が少なく、鉄道との連携も弱い状況です。
- 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おり、2010年（平成22年）における徒歩利用圏\*内のカバー人口（人口カバー率）は、15,475人（43.3%）となっていますが、人口減少に伴い利用者数が減少し、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、鉄道駅からは一般的な徒歩圏800m、バス停からは300mと設定。

（P19 公共交通と人口増減の重ね図参照）

- 町では、鉄道、路線バスを補完する、デマンドタクシーを運行しています。2015年（平成27年）3月末時点での登録者数は2,837人で、60歳代以上が全体の4分の3を占めています。



鉄道駅別乗降客数の推移

（人）

		2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
合計		4,623,723	4,435,036	4,415,116	4,461,454	4,402,886	4,321,103
秩父鉄道	寄居駅	1,079,981	1,027,387	1,039,270	1,050,277	1,065,362	1,059,120
	桜沢駅	291,014	296,917	287,028	286,350	286,689	277,788
	波久礼駅	93,007	91,497	88,827	91,960	89,461	87,269
	計	1,464,002	1,415,801	1,415,125	1,428,587	1,441,512	1,424,177
東武東上線	寄居駅	1,585,710	1,504,011	1,544,289	1,570,141	1,525,066	1,479,841
	玉淀駅	202,066	208,410	211,132	216,748	221,647	214,625
	鉢形駅	415,432	402,704	397,848	391,834	396,014	394,593
	男衾駅	754,843	727,174	701,008	701,901	667,598	648,306
計	2,958,051	2,842,299	2,854,277	2,880,624	2,810,325	2,737,365	
JR八高線 ※乗客のみ	寄居駅	154,396	137,794	145,714	152,243	151,049	159,561
	折原駅	14,725	11,553	—	—	—	—
	用土駅	32,549	27,589	—	—	—	—
	計	201,670	176,936	—	—	—	—

出典）埼玉県統計年鑑

※ — は数値の提供が得られないもの

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・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	12,715	13,003	13,938	12,921

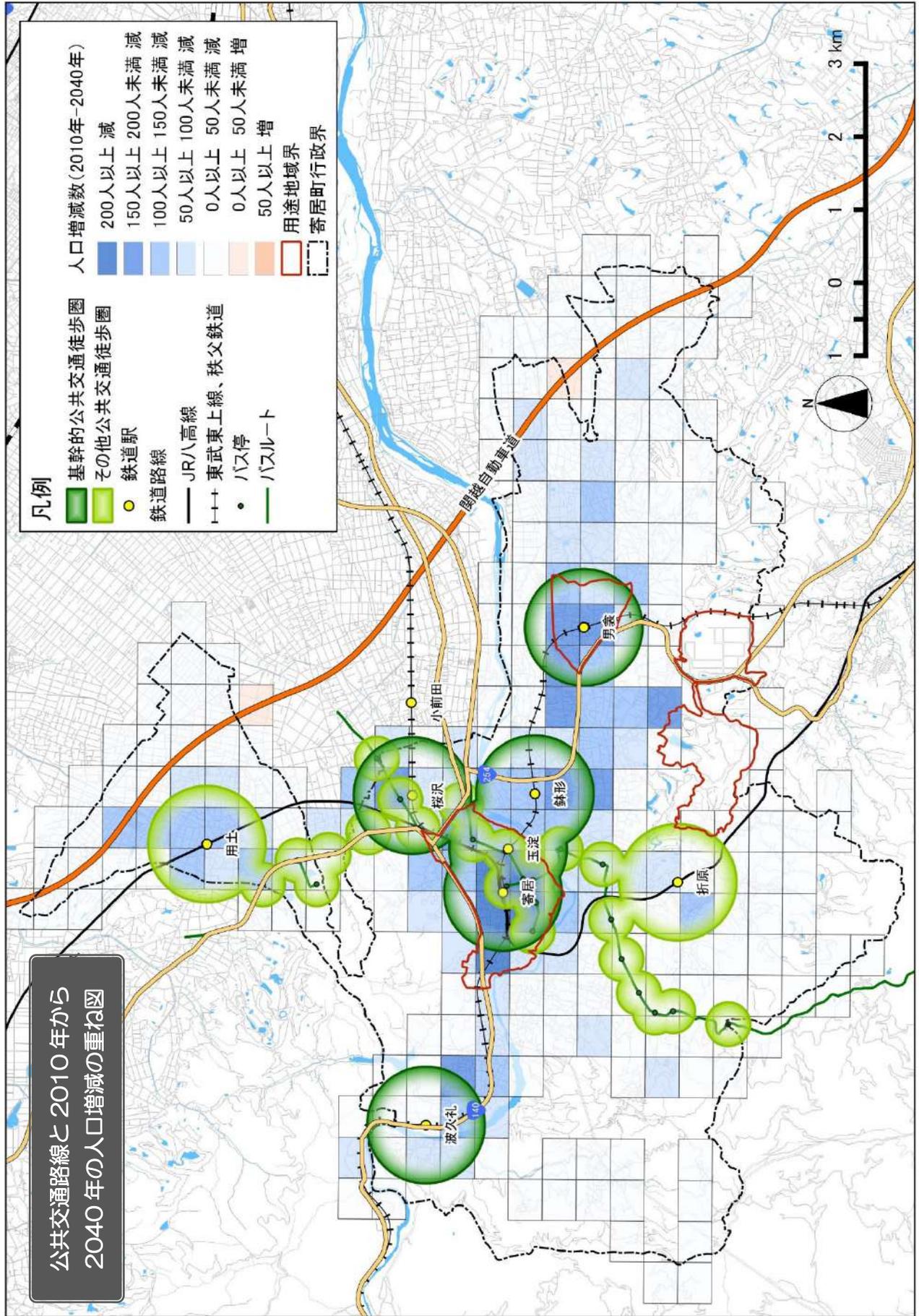
出典) 県北都市間路線代替バス：寄居町データ 前年10月～9月の利用者数  
東秩父村路線バス：寄居町地域公共交通網連携計画

■公共交通の状況から見た課題

- 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）に対する懸念
- 公共交通の維持に要する財政的な負担の増加に対する懸念
- 居住地の拡大による公共交通利用圏外の高齢者等の交通弱者の増加

⇒今後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る必要があり、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・充実に繋げていくことが必要である。

⇒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、デマンドタクシーと連携する等、公共交通の総合的な対策が必要である。



出典) 国土数値情報、国勢調査、国勢調査、社人研係数を基に推計

### 3. 都市機能の立地状況から見た課題

町民の暮らしに不可欠な、主な生活サービス施設として医療施設・福祉施設・商業施設について、その立地状況と徒歩利用圏域\*を示します。

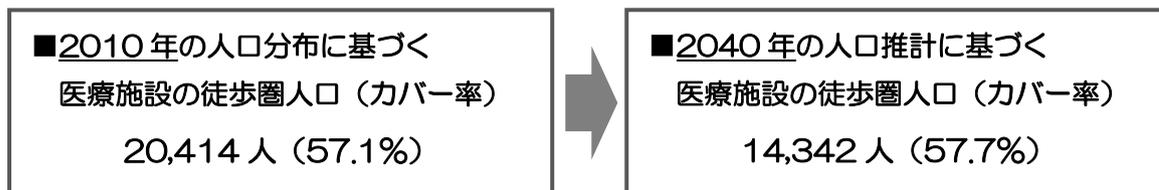
※徒歩利用圏域：都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）を参考に、各施設からの一般的な徒歩圏を800mと設定。

#### (1) 医療施設

- 医療施設（病院または内科・外科のいずれかを含む診療所）は、寄居駅、男衾駅、用土駅周辺を中心に立地しているほか、町内に分散しています。2010年（平成22年）の人口分布に基づく徒歩圏カバー率は約6割となっています。

（P22 医療施設立地状況図参照）

- 人口推計に基づく徒歩圏人口は大きく減少しており、この傾向が進んでいくと利用者の減少により、施設維持が困難になることが懸念されます。

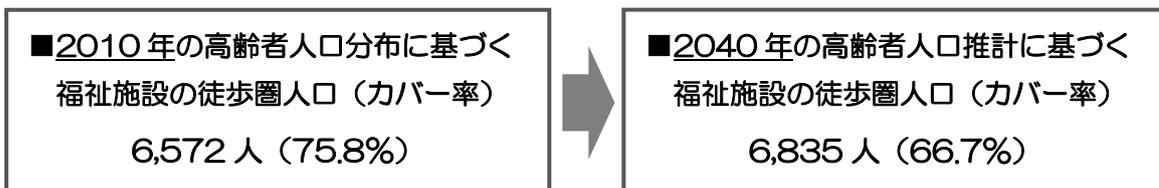


#### (2) 福祉施設

- 福祉施設（通所・訪問・短期入所施設）は、町内に広く立地しており、2010年（平成22年）の人口分布に基づく徒歩圏高齢者人口カバー率は7割を超えています。

（P23 福祉施設立地状況図参照）

- 人口推計に基づく徒歩圏高齢者人口、カバー率を見ると、高齢者人口の増加により徒歩圏高齢者人口は微増、カバー率は減少しており、利用状況に応じた施設の維持やサービスの充実が必要となります。

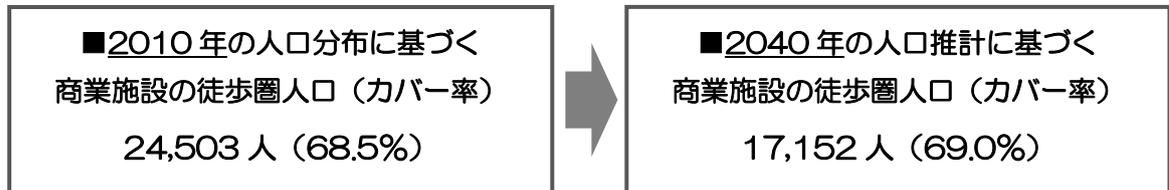


#### (3) 商業施設

- スーパーマーケット（売り場面積が1,000㎡以上）は町内に3施設が立地しており、主に自動車での来店を前提とした立地となっています。
- 寄居駅周辺用途地域内は、駅南側にスーパーマーケットが立地しておらず、駅南側一帯が徒歩利用圏外となっています。一方、男衾駅周辺用途地域内は、概ねカバーしています。
- 日々の生活に必要な食料品や日用品等を取り扱う商業施設として、コンビニエンスストアやドラッグストアを含めると、人口密度が高いエリアは概ねカバーしています。

（P24 商業施設立地状況図参照）

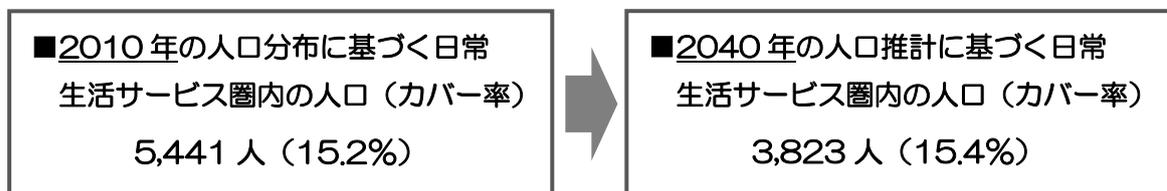
- ・現状において商業施設の利便性の高いエリアの大部分で将来的には人口が減少する見通しであり、利用者数の減少による商業サービス水準の低下が懸念されます。



#### （４）日常生活サービス圏

- ・日常生活サービス圏とは、医療施設（病院または内科・外科のいずれかを含む診療所）、福祉施設（通所・訪問・短期入所施設）、商業施設（スーパーマーケット）及び基幹的公共交通の全ての徒歩圏が重複する、利便性の高いエリアのことです。
- ・医療施設・福祉施設は町内に広く立地していますが、商業施設が少なく、また基幹的公共交通の対象が秩父鉄道、東武東上線のみであるため、日常生活サービス圏は狭いエリアとなっています。
- ・日常生活サービス圏には、男衾駅周辺用途地域が概ね含まれているほか、桜沢駅周辺も含まれています。寄居駅周辺用途地域は駅南側に商業施設が立地していないため、寄居駅南側一帯が日常生活サービス圏から外れています。
- ・将来的な人口減少に伴い、現状の日常生活サービス圏における利便性の低下や圏域の喪失も懸念されます。

（P25 日常生活サービス圏分布図参照）



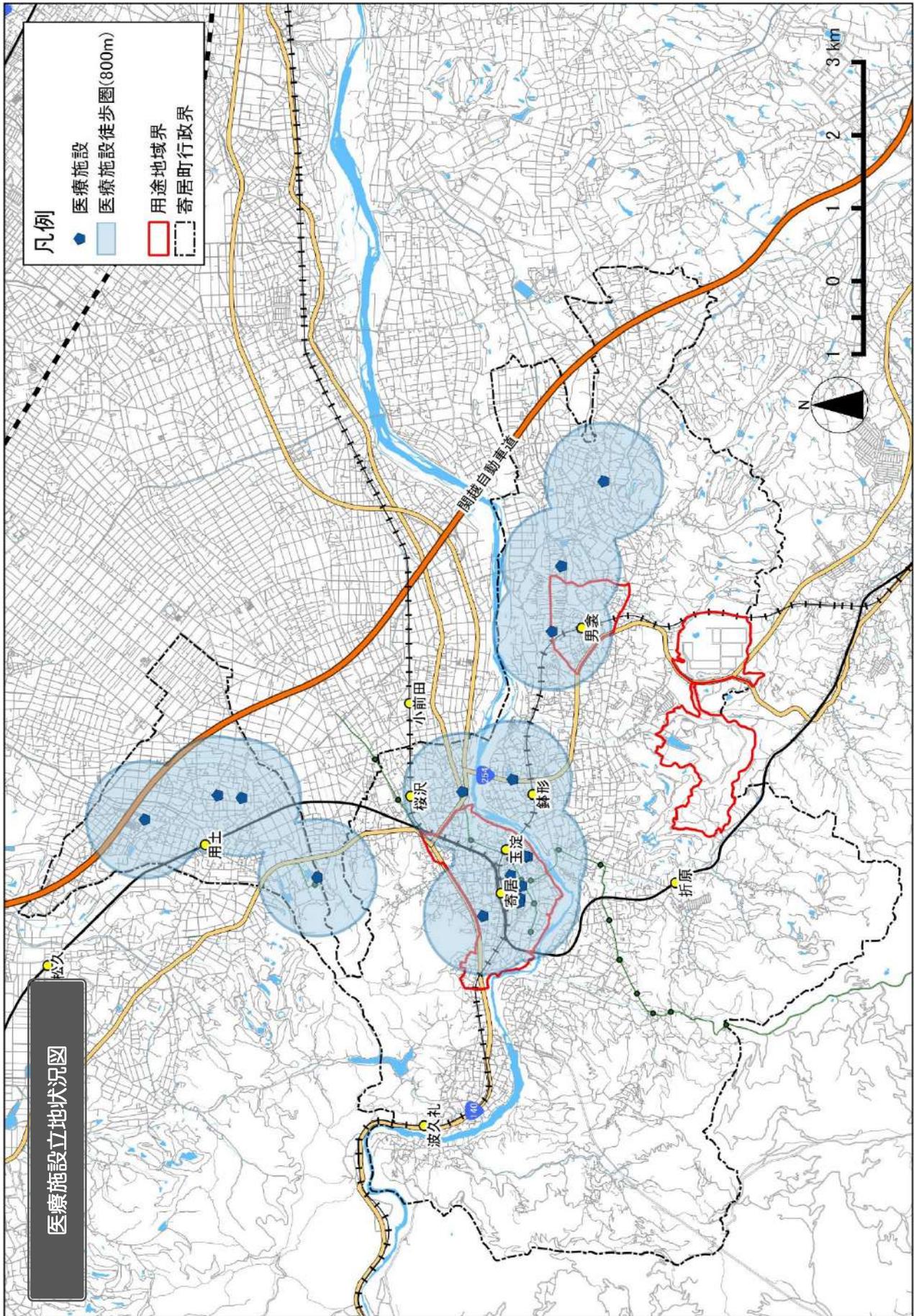
#### ■都市機能の立地状況から見た課題

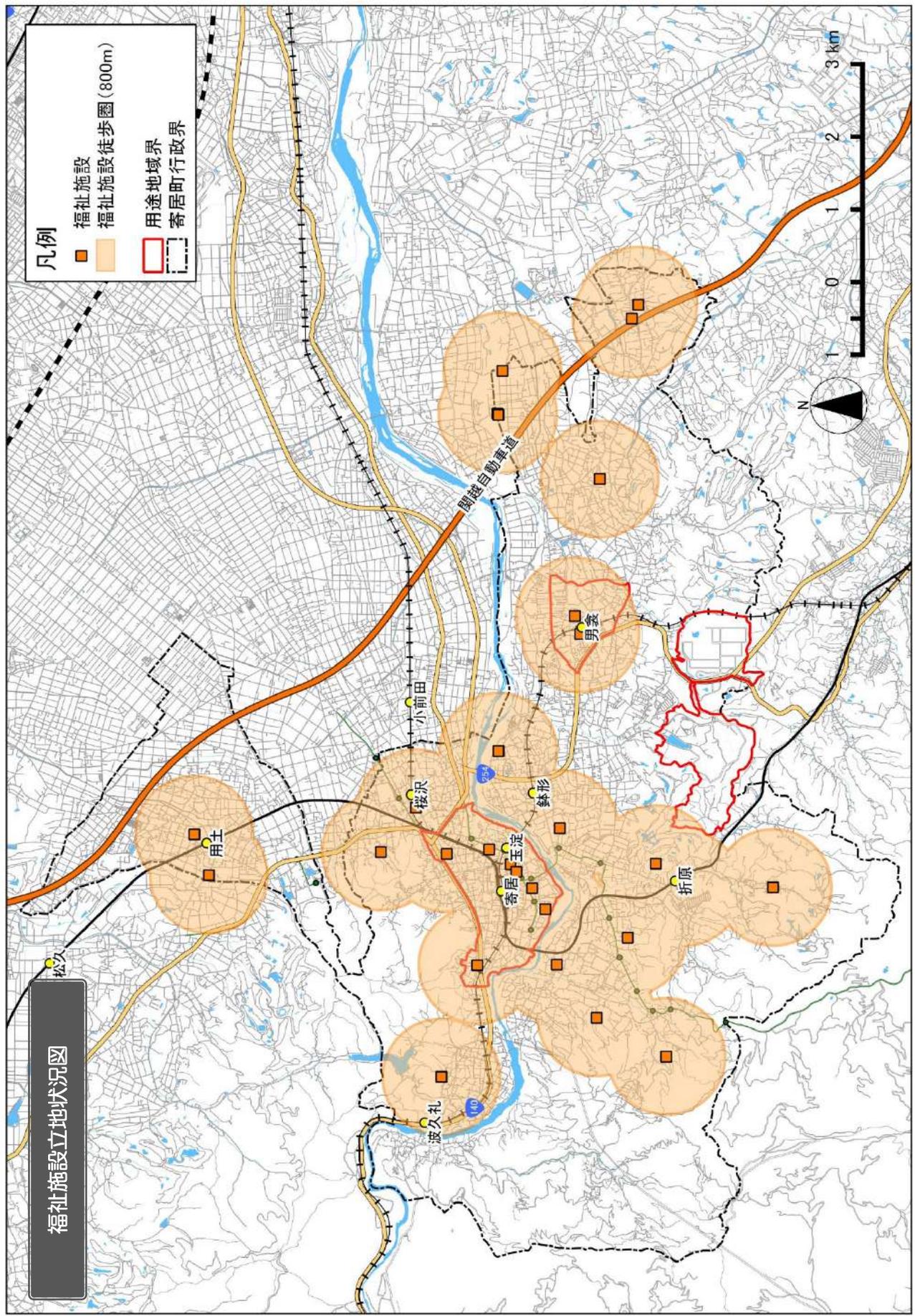
- ・商業施設（スーパーマーケット）の立地が限られており、特に用途地域内の寄居駅南側で不足
- ・人口減少に伴う公共交通及び医療・福祉施設等の利用者数の減少による将来的な生活サービス機能の低下に対する懸念

⇒寄居駅周辺・男衾駅周辺用途地域内への都市機能の集積を図り、町の拠点としての機能維持を図る必要がある。

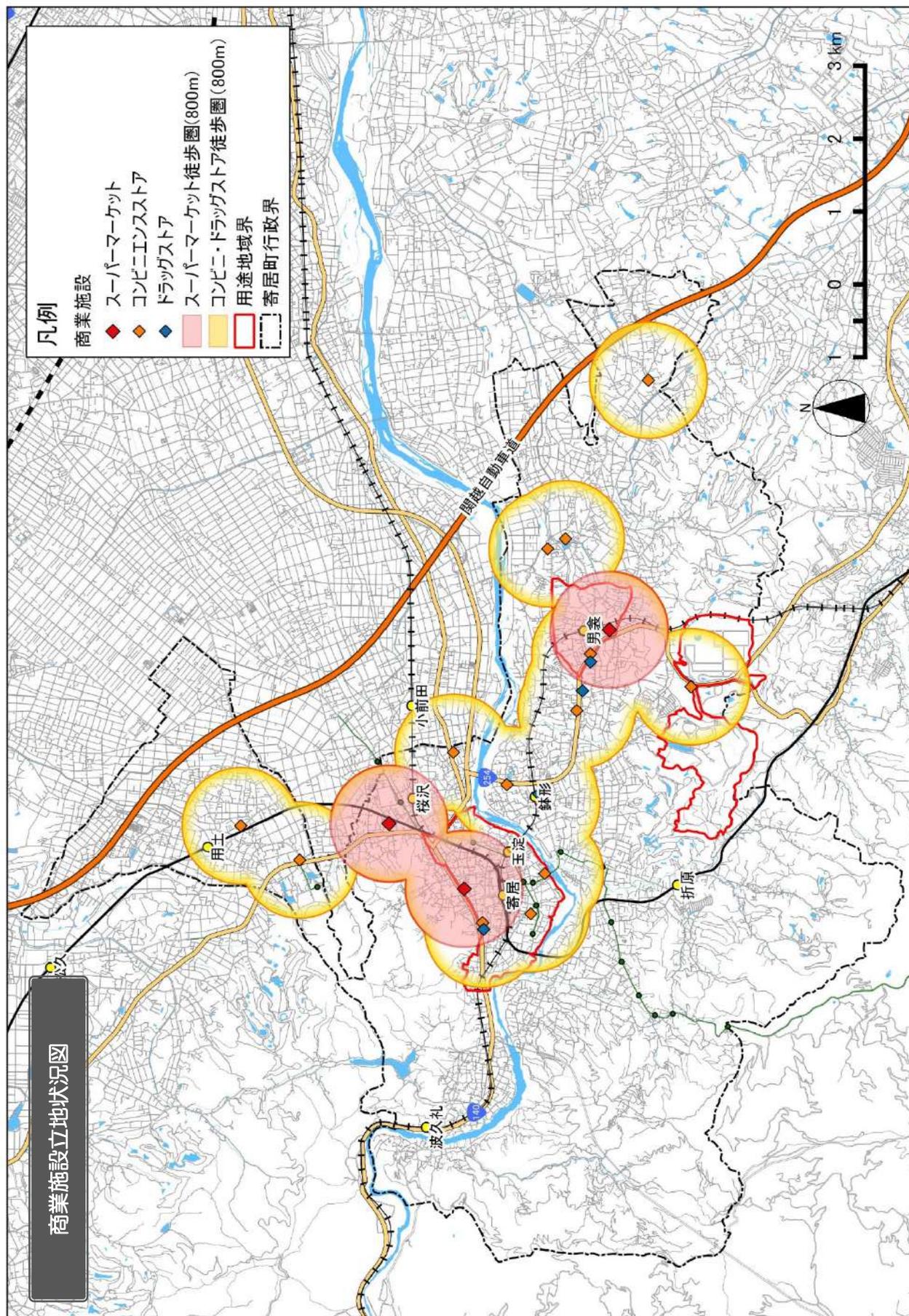
⇒人口の誘導と合わせて既存店舗を維持しつつ、寄居駅南側等では、中心市街地にふさわしい、歩いて利用できる身近な生活サービス機能の充実を図る必要がある。

⇒用途地域外にて一定の人口及び都市機能の集積が見られる桜沢駅や鉢形駅周辺については、周辺住民の日常生活の利便性を今後も確保できる様、生活サービス施設の維持を図る必要がある。

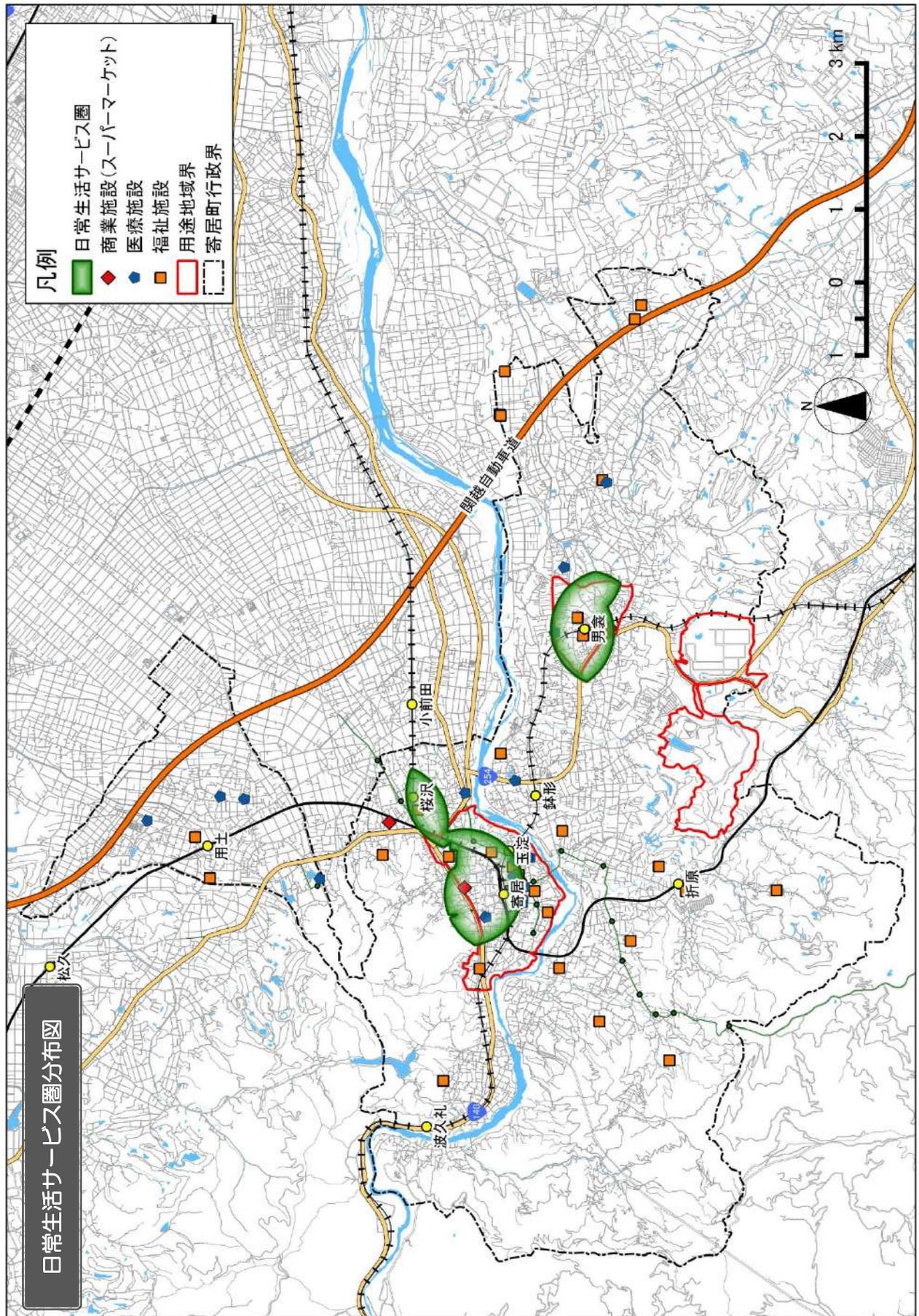




出典) 寄居町ホームページ



出典) 埼玉県大規模小売店舗名簿、全国スーパーマーケットマップ、コンビニまっぷ



## 4. 土地利用・都市基盤整備の状況から見た課題

### (1) 用途地域指定状況

- ・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、町人口の約2割が居住しています。
- ・用途地域の指定地域は、寄居駅周辺、男衾駅周辺、富田谷津地区等周辺の3箇所、富田谷津地区等周辺は工業専用地域です。
- ・用途地域指定のない地域は、建ぺい率60%、容積率200%が指定されています。（P27 用途地域指定状況図参照）

### (2) 土地利用状況

- ・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に商業用地、工業用地を合わせた宅地は、893.18haで全全体の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では約8.4ha、男衾駅周辺用途地域では約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。
- ・男衾駅周辺用途地域内には、多くの農地が分布しています。（P28 土地利用現況図参照）

### (3) 都市基盤整備状況

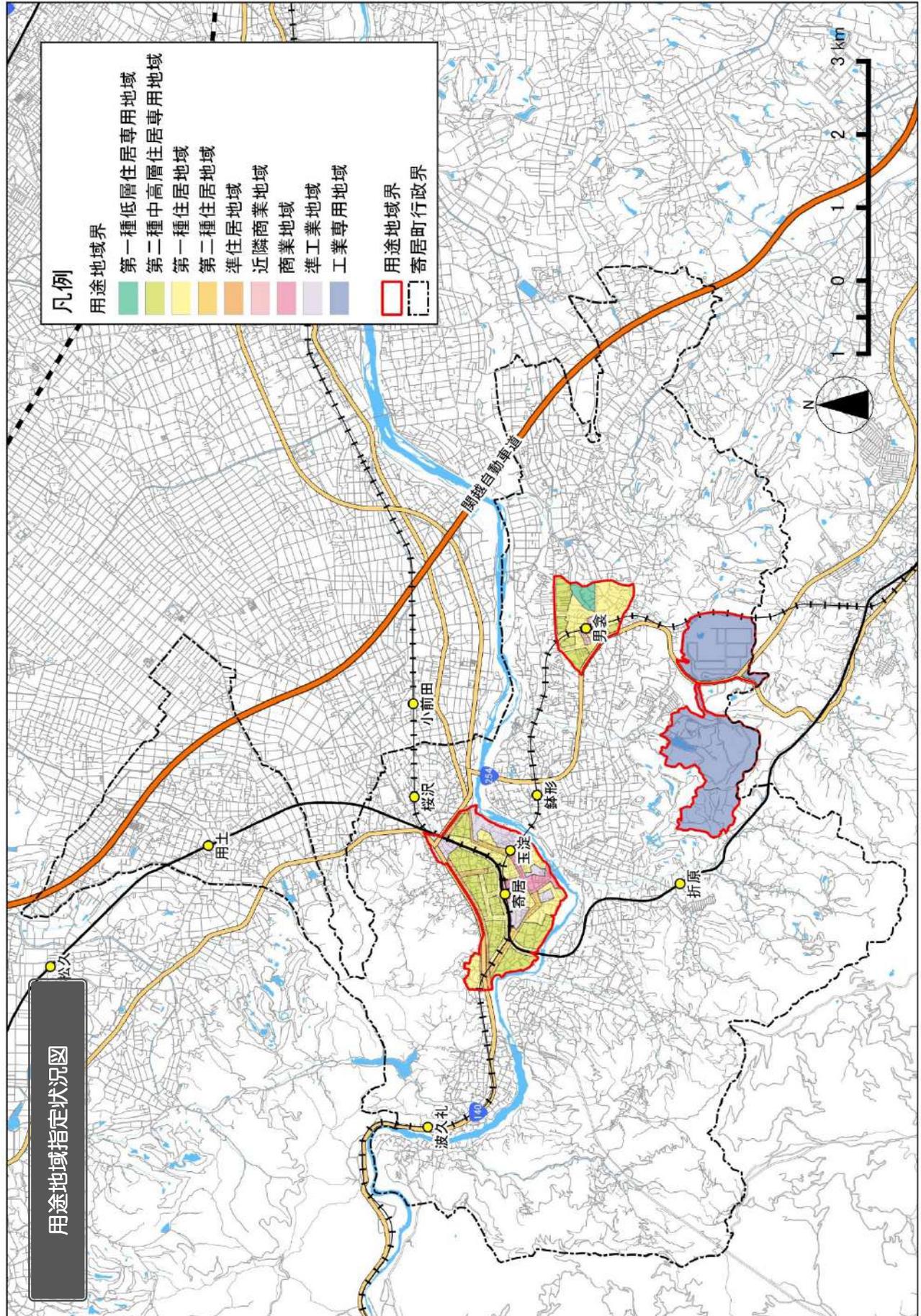
- ・本町では、土地区画整理事業等の市街地開発事業は実施していません。
- ・都市基盤として、都市計画道路や公園の整備等を進めていますが、これらが整備された周辺の地域においても人口減少の見通しとなっています。（P29 都市基盤整備状況と人口増減の重ね図参照）

### ■土地利用・都市基盤整備の状況から見た課題

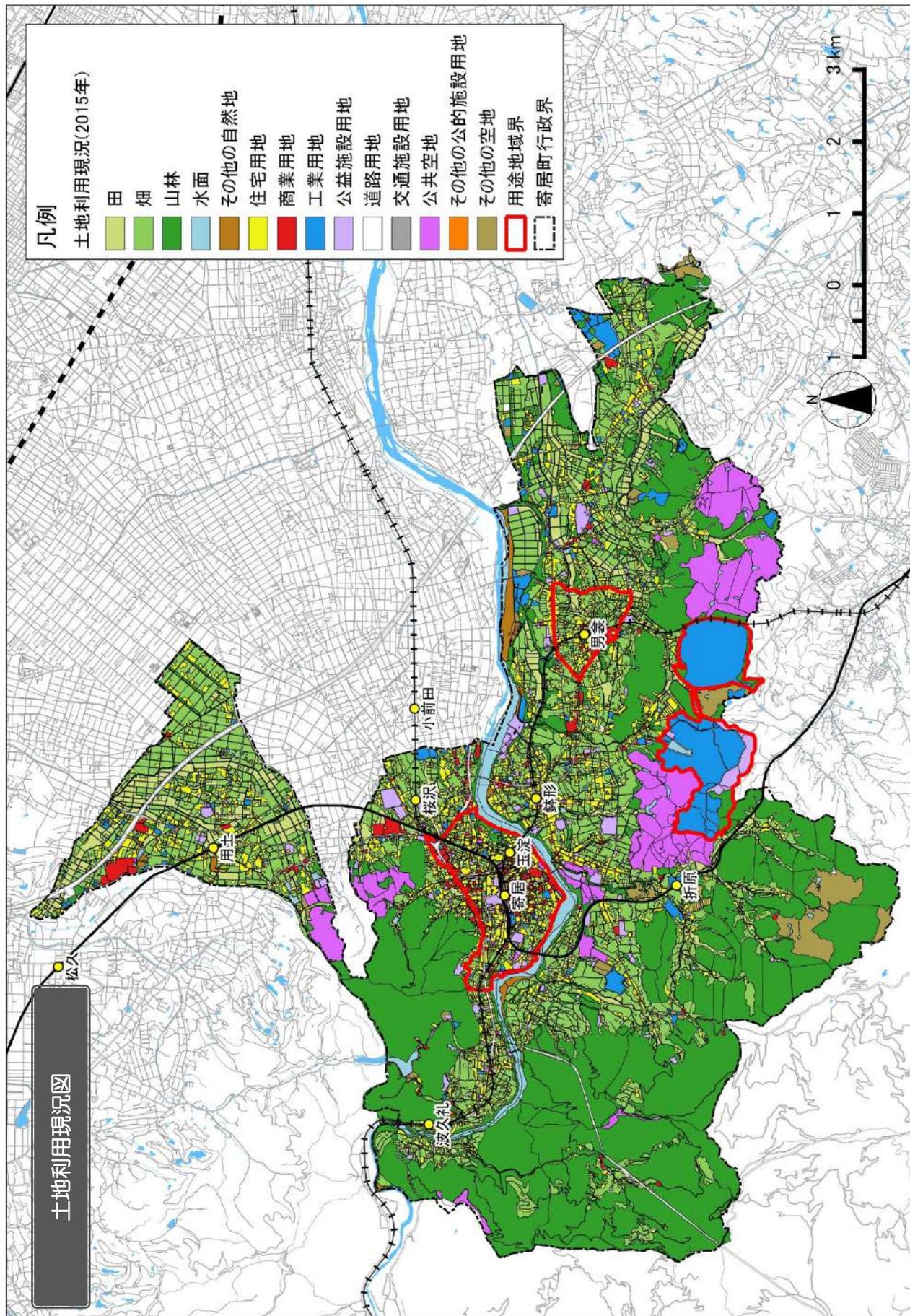
- ・寄居駅周辺・男衾駅周辺の2箇所の用途指定地域は、町民の暮らしの中心として重要な地域であり、同地域の活力の低下に対する懸念と町全体の活力に対する影響
- ・都市計画道路や公園等が整備された地域においても人口が減少する見通しであり、整備済みインフラが有効に活用されなくなることに対する懸念

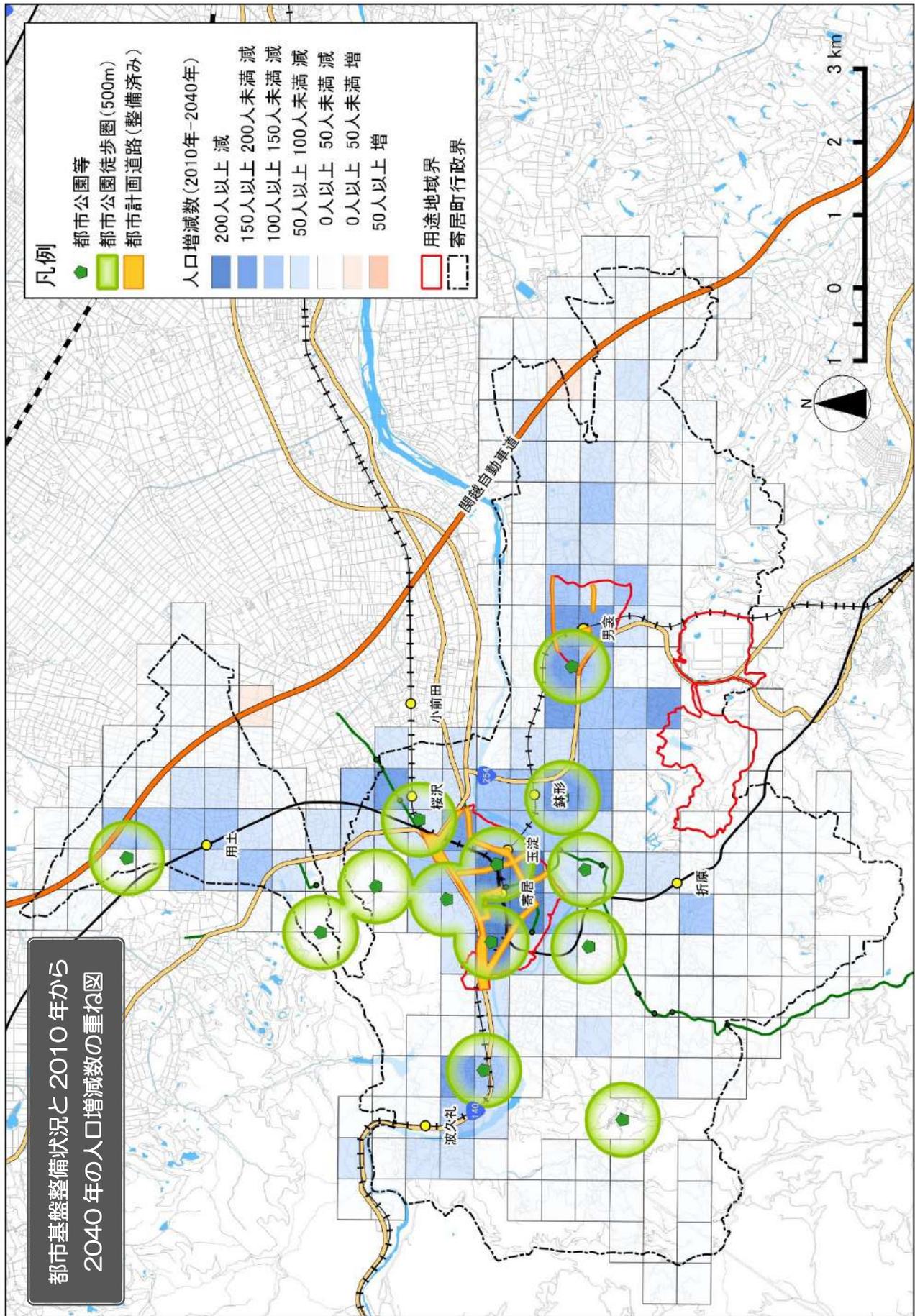
⇒本町の中心市街地を形成する寄居駅周辺、駅周辺のまちづくりが期待される男衾駅周辺は、町内の限られた用途地域として、市街地形成を図っていくことが必要である。

⇒整備済みインフラの有効活用を念頭に置き、住環境が整った地域への居住を誘導することが必要である。



出典) 香居町資料





出典) 国土数値情報、国勢調査、社人研係数を基に作成

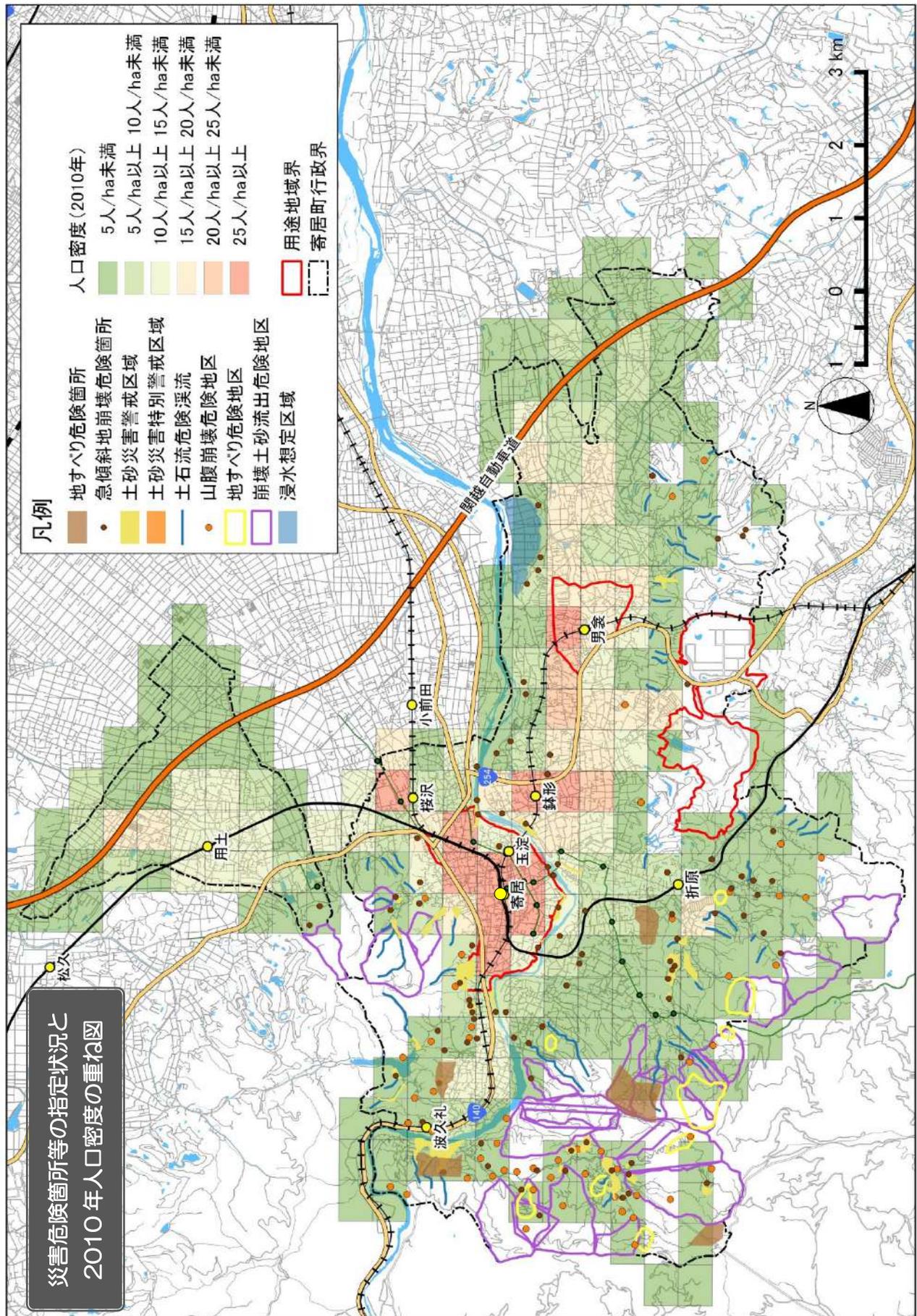
## 5. 災害上危険な地域の分布状況から見た課題

- 町内では、洪水浸水想定区域が町東部の荒川右岸の一部に指定されており、水防法の規定に基づく計画規模降雨により浸水した場合に想定される最大浸水深は 3.0m 未満となっています。
- 町西部及び南部の山間部には土砂災害の発生する恐れのある箇所が多くあり、県は土砂災害（特別）警戒区域として指定しています。用途地域内においては、寄居駅周辺に土砂災害（特別）警戒区域が点在しています。
- また、地すべり危険箇所等の分布をみると、用途地域内をはじめ人口密度の高い地域に危険箇所の指定は見られないものの、町の南部や寄居駅北西部の山林に多く指定されています。

### ■災害上危険な地域の分布状況から見た課題

- 寄居駅周辺用途地域内の一部や山間部の多くで、災害時の危険箇所が分布し、こうした危険箇所には一定の居住者が存在していることから、災害発生時の安全確保が懸念されます。

⇒災害リスクを有する箇所にも一定の居住者が存在しているため、ソフト・ハード両面からの対策を考えつつ、安全なまちなかへの居住を誘導していくことが必要である。



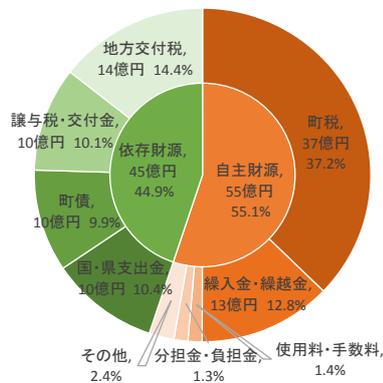
出典) 寄居町土砂災害・洪水ハザードマップ、国勢調査

## 6. 財政状況から見た課題

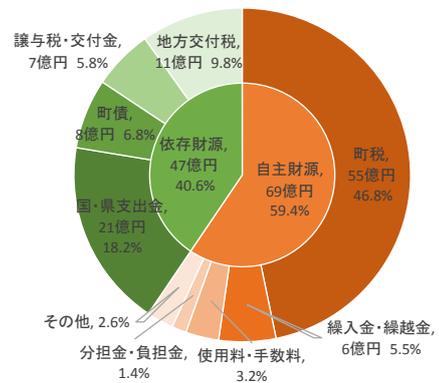
- 2004年度（平成16年度）と2014年度（平成26年度）の歳入・歳出を比較すると、歳入は町税の伸びにより自主財源が増加していますが、歳出を見ると目的別歳出では民生費が、性質別歳出では扶助費が大きく増加し、普通建設事業などに支出された投資的経費は減少しています。今後の高齢化の進行に伴い、この傾向は続くものと想定されます。
- 今後は、改修や建替えの時期を迎える公共施設やインフラ資産の整備費等の支出増大が想定されます。

### (1) 歳入

[2004年度] 歳入総額 100.1億円



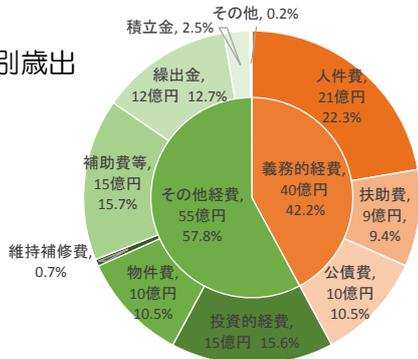
[2014年度] 歳入総額 116.9億円



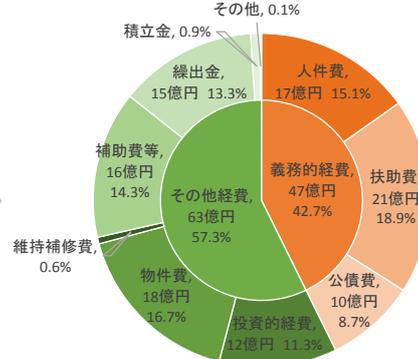
### (2) 歳出

[2004年度] 歳出総額 95.8億円

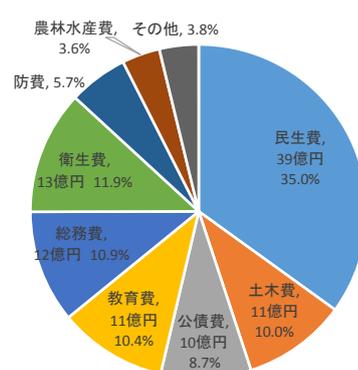
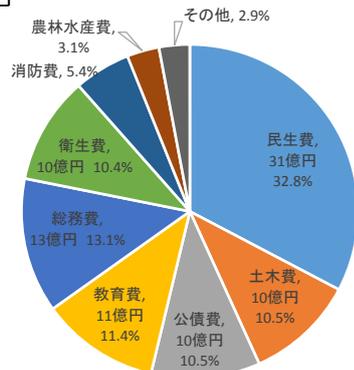
#### ○性質別歳出



[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)

## ■財政状況から見た課題

- ・社会保障等に要する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負担の増加に対する懸念

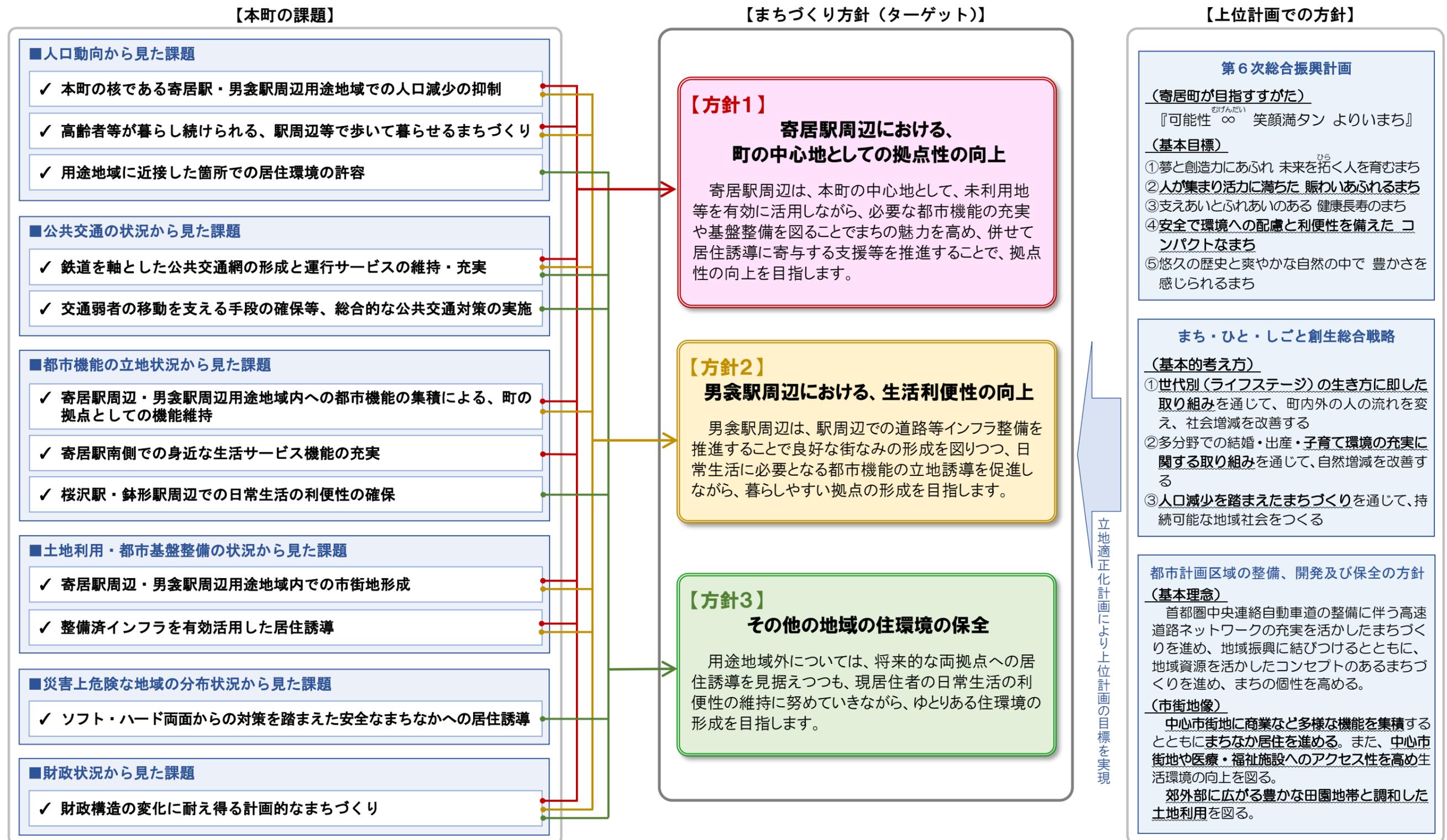
⇒財政構造の変化に耐え得る計画的なまちづくり（計画的な公共施設の更新・統廃合・長寿命化、既存の都市インフラの有効活用等）が必要である。



# 第3章 本計画の基本方針

## 1. まちづくり方針（本計画で目指すターゲットとストーリー）

第2章で把握した本町の課題や上位計画等を踏まえ、町の課題を解消し、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。

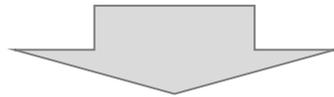


立地適正化計画により上位計画の目標を実現



本計画における3つのまちづくり方針について、それぞれの課題解決のための施策・誘導の方針（ストーリー）を設定します。

## 【方針1】 寄居駅周辺における、町の中心地としての拠点性の向上



### ■ 課題解決のための施策・誘導の方針（ストーリー）

#### 1-1. 居住人口の流入促進のための積極的な支援

中心地としての賑わいとともに関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、本町独自の住み替え支援制度等を導入して、居住人口の流入促進を図っていきます。

#### 1-2. 中心市街地における安全・安心な住環境の形成

中心市街地に居住を誘導する上で、安全・安心な住環境を提供していけるよう、防災機能の更新や制度の見直し等により、防災体制の強化を図っていきます。

#### 1-3. 駅南側を中心とした未利用地等を活用した都市機能の充実

寄居駅周辺の更なる拠点性の向上を図るためには、駅南側で不足している商業施設等の誘導が必要と考えられます。そのため、未利用地や施設跡地等を活用して、必要な都市機能を駅南側に重点的に誘導を図っていきます。

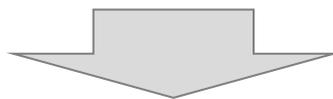
また、寄居駅周辺の集客性・回遊性・滞留性の向上を図るため、多目的交流広場や、散策ルートの整備を推進します。

#### 1-4. 公共交通結節点機能の向上や快適な歩行環境の形成に向けた基盤整備

寄居駅周辺の中心拠点としての集客性を向上させるため、寄居駅南口駅前広場やアクセス道路となる都市計画道路中央通り線など周辺環境を整備することで、交通結節点としての機能の強化を図っていきます。

また、寄居駅周辺の集客性や滞留性を向上させ、子どもや高齢者など様々な方が、不自由なく安心して歩いて生活できる環境を整備するため、駅周辺の誘導サイン整備やバリアフリー化に取り組んでいきます。

## 【方針2】 男衾駅周辺における、生活利便性の向上



### ■ 課題解決のための施策・誘導の方針（ストーリー）

#### 2-1. 居住人口の流入促進のための積極的な支援

寄居駅周辺とともに、男衾駅周辺についても、駅周辺の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本町独自の住み替え支援制度等を導入して、居住人口の流入促進を図っていきます。

#### 2-2. 良好な住環境整備の推進

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、良好な住環境の形成に努めていきます。

#### 2-3. 男衾駅周辺における安全・安心な住環境の形成

男衾駅周辺に居住を誘導する上で、安全・安心な住環境を提供していけるよう、防災制度の見直し等により、防災体制の強化を図っていきます。

#### 2-4. 不足する都市機能等の適切な立地促進

商業施設等が立地している一方で、医療・子育て機能等、日常生活の利便性を高める上で必要となる都市機能が不足しているため、それら施設の立地誘導を図っていきます。

また、高齢者の外出の機会や地域コミュニティ等の創出のための居場所づくり等も適切に立地を図っていきます。

#### 2-5. 公共交通ネットワークの強化

男衾駅東西駅前広場を活用し、男衾駅を中心としたバス、タクシーなど新たな公共交通ネットワークの構築や、居住誘導区域内の生活利便性の向上を図ることを目的とした交通について検討を進めていきます。

## 【方針3】 その他の地域の住環境の保全



### ■ 課題解決のための施策・誘導の方針（ストーリー）

#### 3-1. 両拠点への居住誘導

人口減少下において持続可能なまちづくりを進めるために、長期的な視点の中では、方針1及び2として掲げた寄居駅及び男衾駅周辺への住み替えを進めて頂くことが必要となります。

そのため、それら住み替えにおける支援等を行いながら、両拠点への居住誘導を促進していきます。

#### 3-2. 日常生活を支える必要な都市機能の維持

用途地域外の現在の居住者の一定の生活利便性を確保するため、特に、人口集積が見られる桜沢駅や鉢形駅周辺等にて、周辺住民の日常生活の利便性を確保するための都市機能の維持を図っていきます。

#### 3-3. 基礎的な住環境の保全

用途地域外の現在の居住者の一定の生活利便性を確保するため、日常生活を送る上で欠かせない基盤インフラ整備の推進や、郊外や山間部における主要な産業である農林業の振興に向けた取り組みを促進していきます。

#### 3-4. 両拠点へ繋がる公共交通ネットワークの強化

本町では、鉄道その他、寄居駅と繋がる3本の路線バスがありますが、これらについては、拠点へのアクセスを確保するために必要な路線であるため、今後の人口減少と併せた過度なサービス水準の低下を招くことのない様、停留所の立地、利用者意識等に対する調査も進めながら、沿線住民が利用しやすい交通ネットワークを検討していきます。

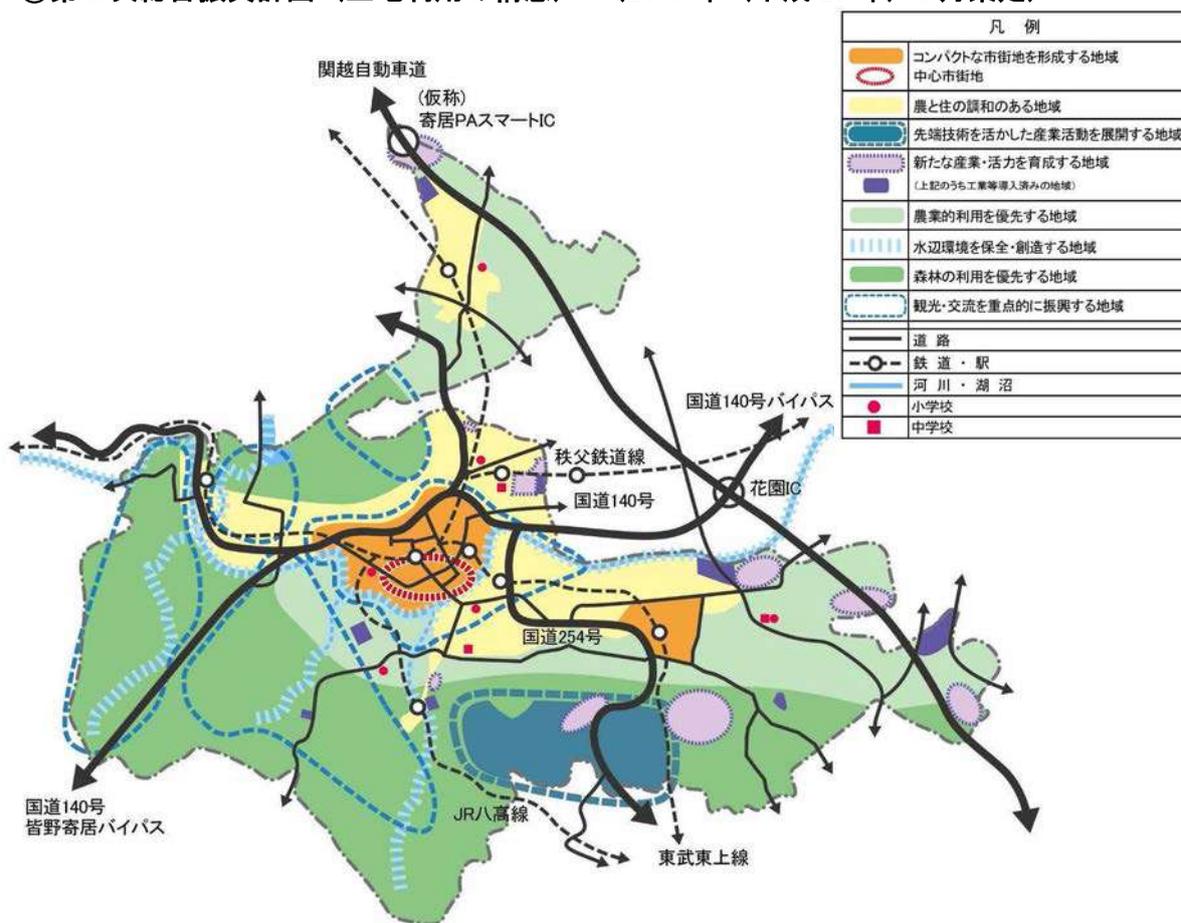
併せて、それらの利用圏にない公共交通空白地域についても、愛のりタクシーの運行維持による移動手段の確保を図っていきます。

## 2. 本町が目指す都市の骨格構造

### (1) 前提となる考え方

上位計画である第6次総合振興計画、及び都市計画区域の整備、開発及び保全の方針では、本町の都市構造について、以下の考え方が示されています。

①第6次総合振興計画（土地利用の構想）（2017年（平成29年）3月策定）



<b>1 コンパクトな市街地を形成する地域</b>	<b>～寄居駅・男衾駅周辺の地域～</b>
<p>寄居駅・男衾駅の周辺は、公共施設や公共交通（鉄道・バス等）の利用あるいは日常の買物など、日常生活の利便性が高いまちを目指します。鉄道駅を中心に歩いて暮らせる範囲で住宅地形成を誘導し、一定の居住密度を維持しながら、コンパクトな市街地を形成していきます。</p>	
<p>～中心市街地～ 寄居駅南地区については、寄居町全体の活力創造と広域交通・観光の拠点となる中心市街地として充実した生活が送れ、歩いて楽しいまちを目指します。</p>	
<b>2 農と住の調和のある地域</b>	<b>～市街地の周辺や鉄道駅を利用しやすい地域～</b>
<p>優良な農地と居住が調和した環境を維持するため、農用地区域外の無秩序な住宅地形成などによる市街地拡大を抑制していきます。</p>	

<b>3 先端技術を活かした産業活動を展開する地域</b>	～南部の丘陵地域～
<p>先進的な資源再生と技術開発に取り組む「彩の国資源循環工場」や高度な自動車生産技術確立し世界に展開する工場を中核として、周辺環境との調和を図りつつ、産業活動や研究・開発、企業間連携、技術交流を展開する企業の集積を維持・発展させていきます。</p>	
<b>4 新たな産業・活力を育成する地域</b>	～関越自動車道へのアクセス性に優れた地域～
<p>先端技術を有する産業の集積を活かし、町の新しい産業や活力を生み出す新たな企業の立地や交流機能等を誘導するため、既存の工業用地に加え、赤浜地区・寄居 PA スマート IC 周辺など関越自動車道へのアクセスに優れた地域において、受け皿となる土地利用を計画的かつ段階的に推進し、都市基盤を整備していきます。</p>	
<b>5 農業的利用を優先する地域</b>	～山の辺から裾野までの農業を振興する地域～
<p>まとまった規模の優良農地の保全や集約化を図る一方で、桑畑や遊休農地を活用して農業の新たな活力を創出するため、山を背景としながら、観光・体験・交流を楽しめる生産拠点としての整備を促進します。</p>	
<b>6 水辺環境を保全・創造する地域</b>	～母なる川、荒川を中心とする荒川水系の地域～
<p>野生生物の生育・生息にとって重要な水辺環境の保全や美しい景観の創造に努めるとともに、「水の郷」にふさわしく、荒川及びその支流において様々な楽しみ方ができる空間として整備・活用・維持管理を進めます。</p>	
<b>7 森林の利用を優先する地域</b>	～美しい山並みを形成する山間地域～
<p>林業を振興するとともに、森林が持つ多面的な機能を維持・増進させていきます。あわせて、土砂災害などの危険箇所を踏まえた安全対策とともに、観光・体験・交流の場としての整備・活用・維持管理を通じて、中山間地域の活性化を図ります。</p>	
<b>8 観光・交流を重点的に振興する地域</b>	～おもてなしの舞台を充実する地域～
<p>水と緑の美しい景観との調和を図り、水辺や森林、農村など、地域それぞれの特色ある整備を行うとともに、荒川を軸としたネットワーク化と回遊性の向上を図ります。あわせて、広域的な観光・交流の拠点としての中心市街地の整備を進めます。</p>	



## (2) 将来都市構造

本町の都市の骨格を形成する将来都市構造は、「拠点」、「軸」、「ゾーン」の三要素により構成します。

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

### ①拠点の設定

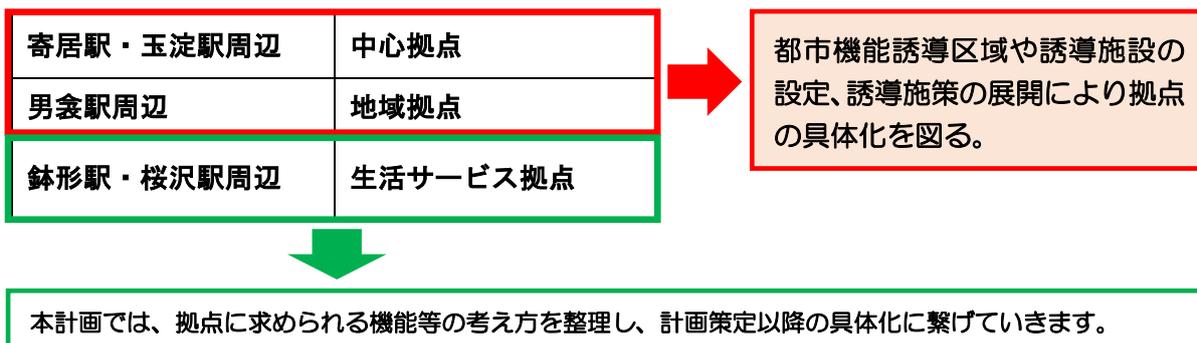
コンパクトプラスネットワーク型のまちづくりの核となり得る、各駅周辺の位置づけを踏まえ、本計画における考え方を以下に整理します。

#### 各駅周辺の位置づけ

駅名	総合振興計画	整・開・保	本計画での考え方
寄居	コンパクトな市街地を形成する地域	商業・業務拠点	町の中心地として商業・業務をはじめとする多様な機能を集積し、拠点性向上を図る。
玉淀		生活拠点	
男衾		生活拠点	
鉢形	農と住の調和のある地域	—	人口分布や市街地への近接性等を踏まえつつ、自然と調和した住環境形成を図る。
桜沢		—	
用土		—	
波久礼		—	
折原		—	

#### 《立地適正化計画における拠点の位置づけ》

- ・上記考え方を踏まえ、本計画では、寄居駅・玉淀駅周辺を中心拠点、男衾駅周辺を地域拠点として位置づけ、誘導すべき都市機能や誘導施策の具体化を図ります。
- ・また、鉢形駅、桜沢駅周辺は、用途地域外の他駅と比較すると、住宅が多く立地していることや、桜沢駅周辺では日常生活サービス圏も見られることから、周辺の居住者や駅利用者を対象とした都市機能を確保するため、生活サービス拠点として位置づけます。



## 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」に位置づけます。
- 町の中心として、都市機能の充実及び居住者を誘導し、中心市街地活性化基本計画等との連携を図りつつ、コンパクトな中心市街地の形成を目指します。
- 鉄道、路線バスが乗り入れる寄居駅は、観光の玄関口でもあり、観光客等へのサービスを提供する機能の確保を目指します。
- 関越自動車道花園インターチェンジと連絡する国道 140 号の中心拠点内の沿道は、交通の利便性を活かした沿道利用の誘導を図ります。

## 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」に位置づけます。
- 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桜沢駅、東武東上線鉢形駅周辺を「生活サービス拠点」に位置づけます。
- 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。

## ②軸の設定

コンパクトシティ・プラス・ネットワークを実現するためには、拠点間や拠点と居住地をつなぐ鉄道や路線バスが重要であることから、以下の考え方のもと、公共交通軸を設定します。

### 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東武東上線、秩父鉄道、JR 八高線の鉄道路線と、路線バスを公共交通軸として位置づけます。
- ・ 高齢者等を含む住民が徒歩と公共交通により生活を送れるよう、町内各地から各拠点への公共交通サービスの維持・充実を図ります。東武東上線、秩父鉄道は日片道 30 本以上の運行頻度であり、今後もその水準の維持のため、利用促進に努めます。
- ・ 路線バスは、鉄道路線を補完する公共交通路線として重要ですが、町内の路線バス沿道は人口密度が低く、運行本数も少ない状況です。今後、人口や都市機能の集約による拠点形成と合わせ、路線バスの公共交通軸としての機能強化を進めていくこととします。

## ③ゾーンの設定

ゾーンは、第6次総合振興計画の土地利用の構想を踏襲し、以下のように設定します。

総合振興計画	ゾーンの設定
コンパクトな市街地を形成する地域	市街地居住ゾーン
農と住の調和のある地域	農・住共存ゾーン
農業的利用を優先する地域	農業ゾーン
森林の利用を優先する地域	自然環境ゾーン
水辺環境を保全・創造する地域	(山林・河川等)
先端技術を活かした産業活動を展開する地域	産業ゾーン
新たな産業・活力を育成する地域	産業・活力育成ゾーン

### 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>

- ・ 寄居駅周辺及び男衾駅周辺を、「市街地居住ゾーン」とします。
- ・ 駅周辺や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として維持・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目指します。

### 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ますが、無秩序な住宅地形成等による市街地拡大は抑制します。
- ・ また、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>

- ・農地のひろがる郊外部を「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>

- ・山林や水辺環境がひろがる、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。
- ・山林や農地の中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推進します。

## 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のほか、既に工場が立地している地域を「産業ゾーン」とします。
- ・周辺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>

- ・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ります

## 居住環境のイメージ



駅周辺や利便性の高い公共交通沿線での居住



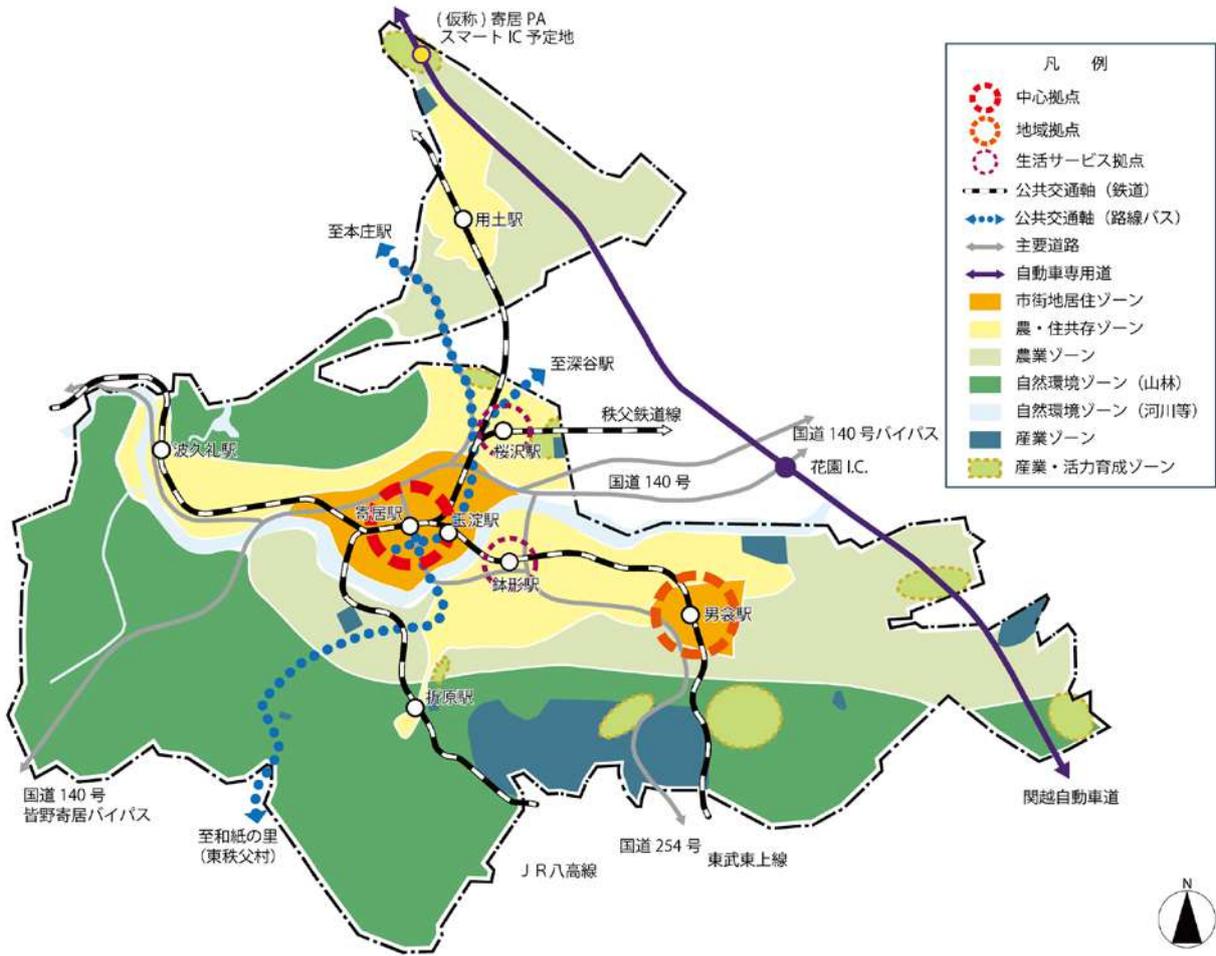
緑豊かな住宅地での居住



非線引き白地地域等における農村住宅地



### (3) 将来都市構造図





## 第4章 居住誘導区域

### 1. 居住誘導区域の基本的な考え方

#### (1) 立地適正化計画作成の手引きに示される居住誘導区域の望ましい区域像

居住誘導区域とは、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を持続していくために居住を誘導すべき区域のことであり、立地適正化計画作成の手引き（2016年（平成28年）4月 国土交通省）においては、望ましい区域像として、以下のように記載されています。

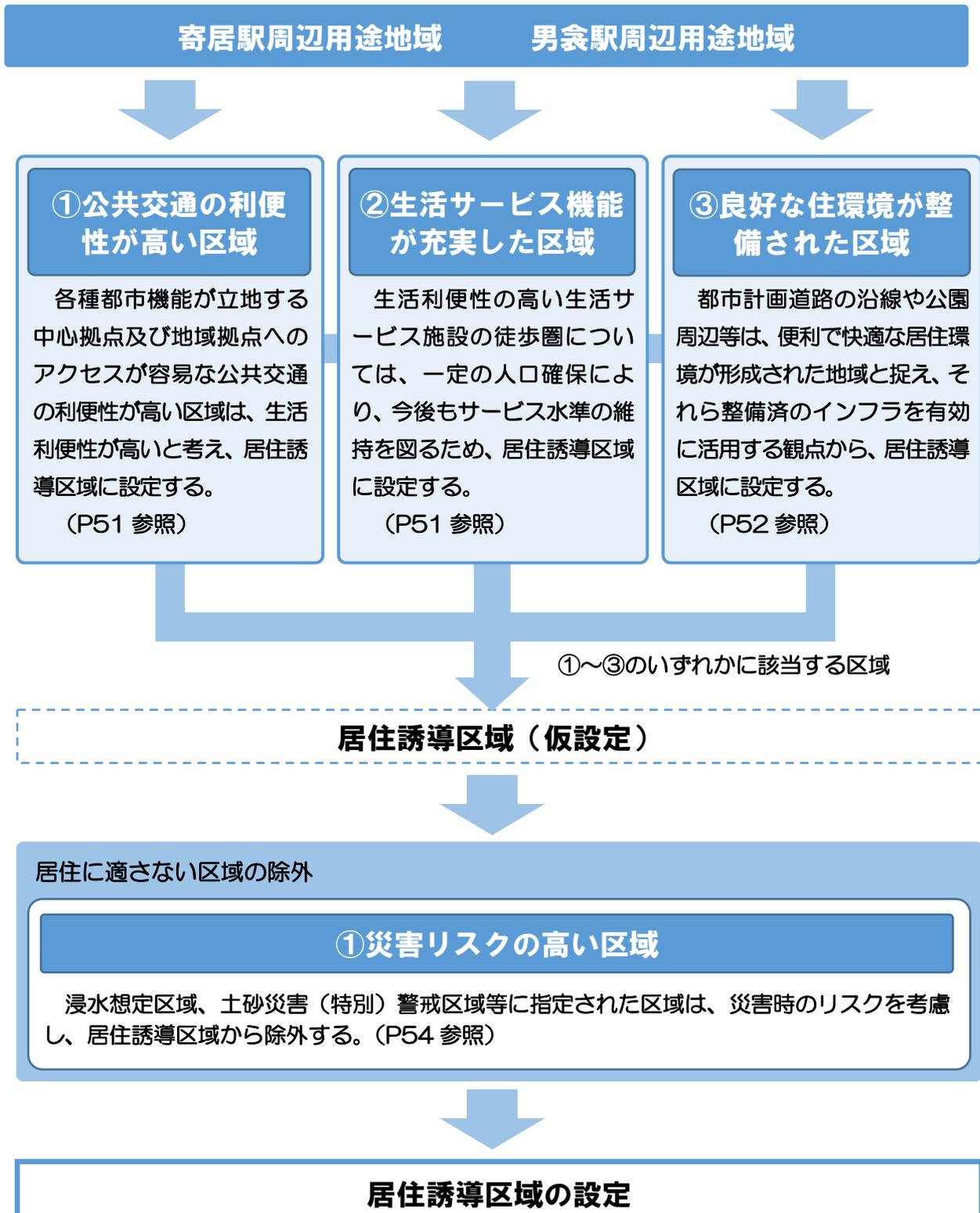
#### 《居住誘導区域の望ましい区域像》

生活利便性が確保される区域	<ul style="list-style-type: none"><li>都市機能誘導区域となるべき中心拠点、地域／生活拠点の中心部に徒歩、自転車、末端交通等を介して容易にアクセスすることができる区域</li><li>公共交通軸に存する駅、バス停の徒歩・自転車利用圏に存する区域から構成される区域</li></ul>
生活サービス機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域	<ul style="list-style-type: none"><li>区域内において、少なくとも現状における人口密度を維持することを基本に、医療、福祉、商業等の日常生活サービス機能の持続的な確保が可能な人口密度水準が確保される面積範囲内の区域</li></ul>
災害に対する安全性等が確保される区域	<ul style="list-style-type: none"><li>土砂災害、津波災害、浸水被害等により甚大な被害を受ける危険性が少ない区域</li><li>土地利用の実態等に照らし、工業系用途、都市農地、深刻な空き家・空き地化が進行している郊外地域などには該当しない、居住に適した区域</li></ul>

## (2) 本町における居住誘導区域の考え方

前項の望ましい区域像の考え方を踏まえつつ、本町では用途地域が町面積の1割に満たず、現にコンパクトな市街地が形成されていることを考慮し、以下の考え方に基づき居住誘導区域を設定します。

※住居系の用途地域ではない工業専用地域は設定対象外とします。

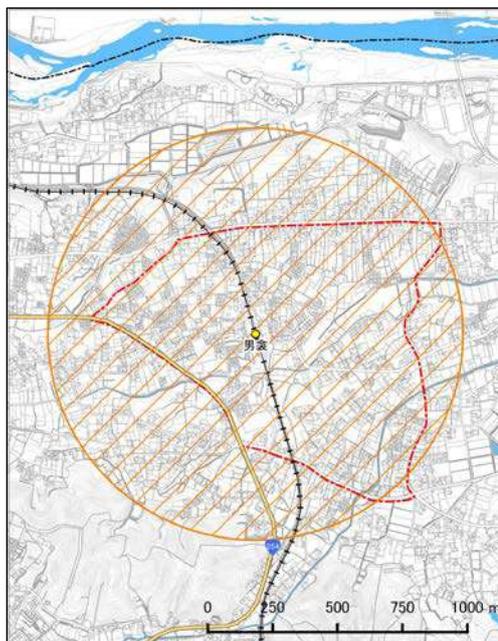
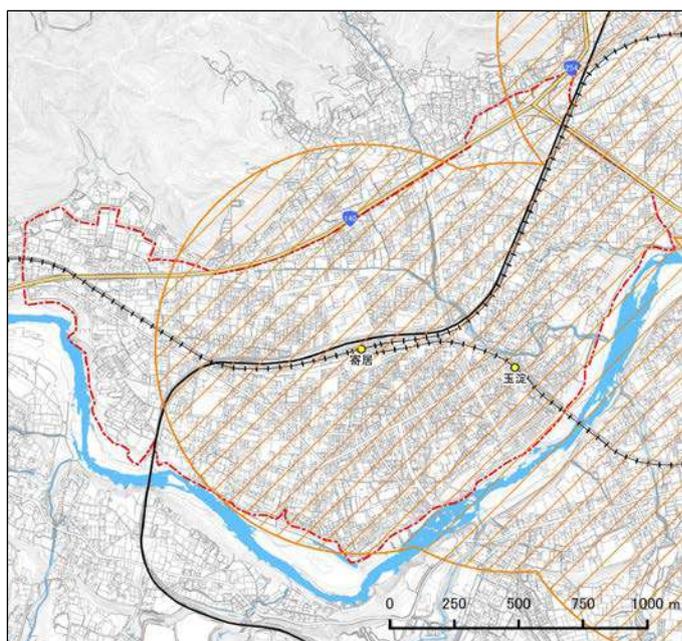


## 2. 居住誘導区域の設定

### (1) 居住誘導区域に設定する区域

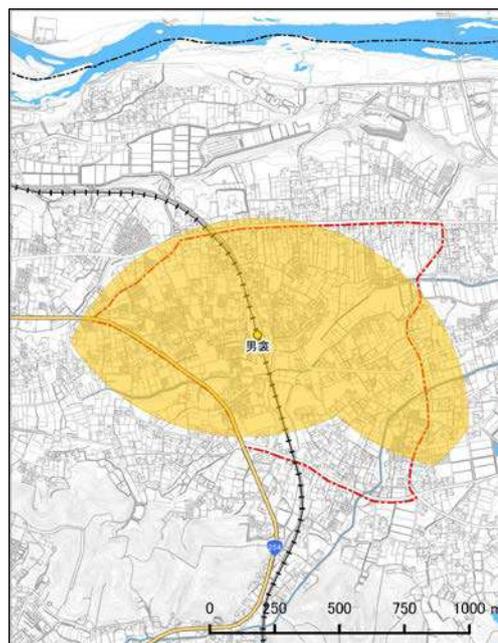
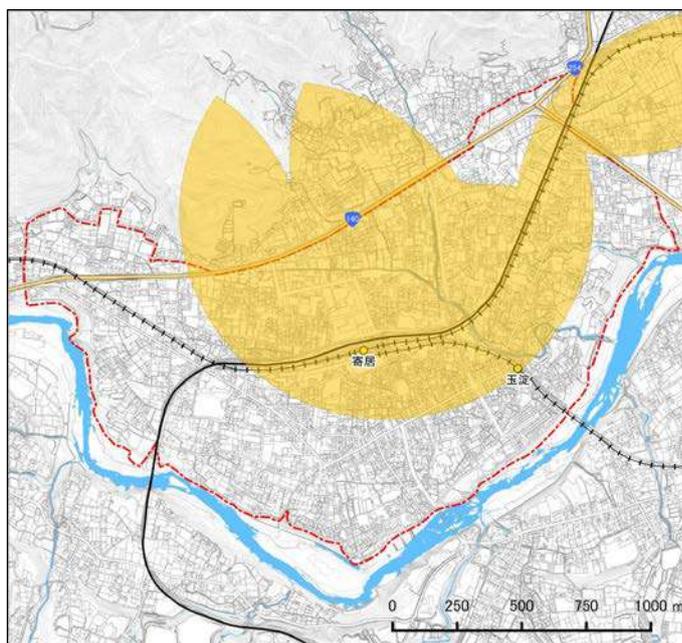
#### ①公共交通の利便性が高い区域

中心拠点の中心である寄居駅、地域拠点の中心である男衾駅に徒歩で移動できる範囲として、基幹的公共交通路線である秩父鉄道、東武東上線の駅からの一般徒歩圏（半径 800m）を対象区域とします。



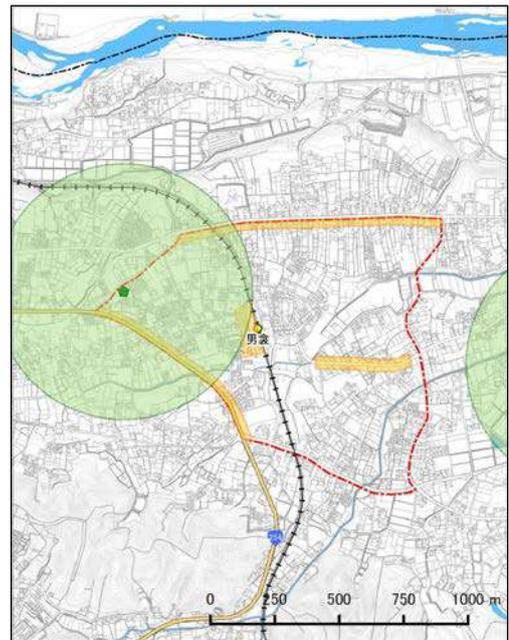
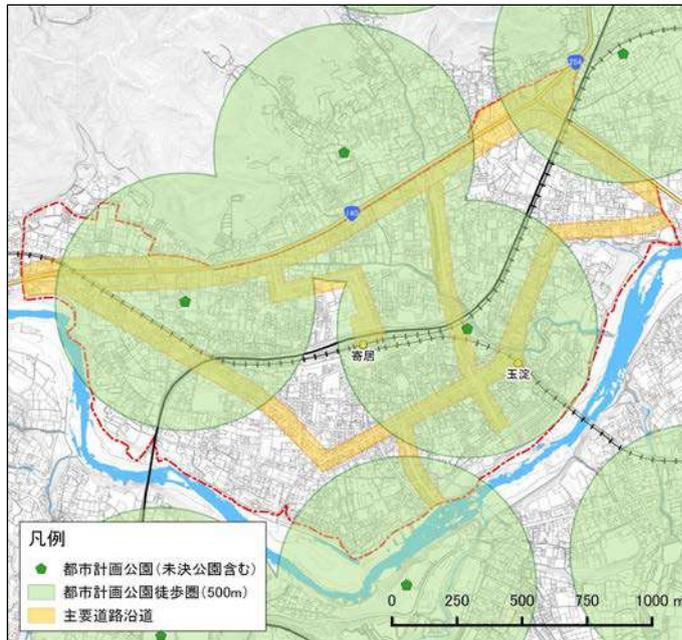
#### ②生活サービス機能が充実した区域

現況分析の中で整理した生活サービス施設の徒歩圏（商業施設、医療施設、福祉施設の全ての徒歩圏に含まれる区域）を対象区域とします。



### ③良好な住環境が整備された区域

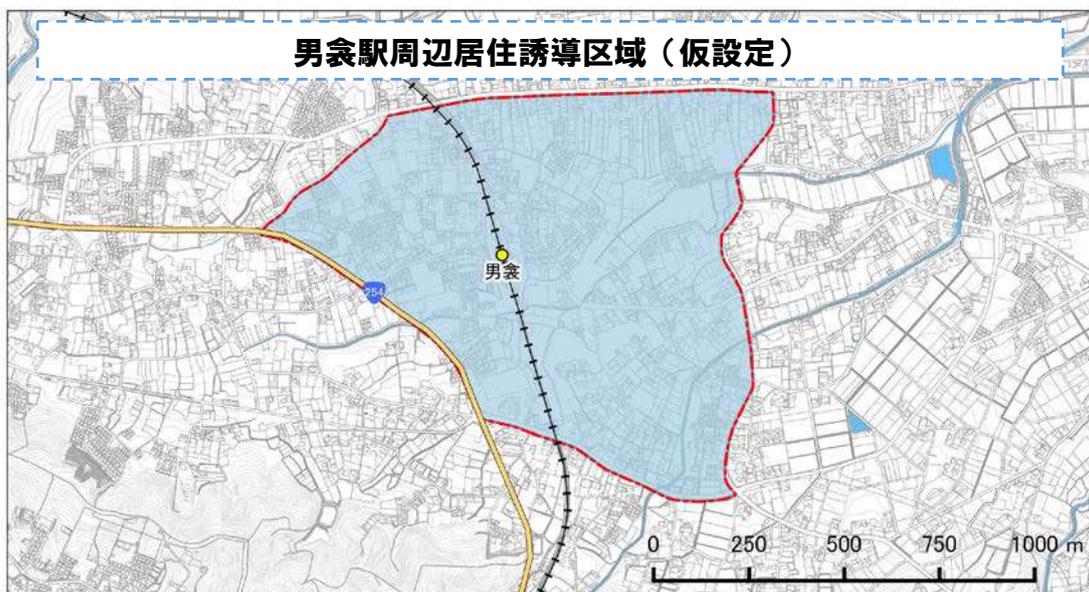
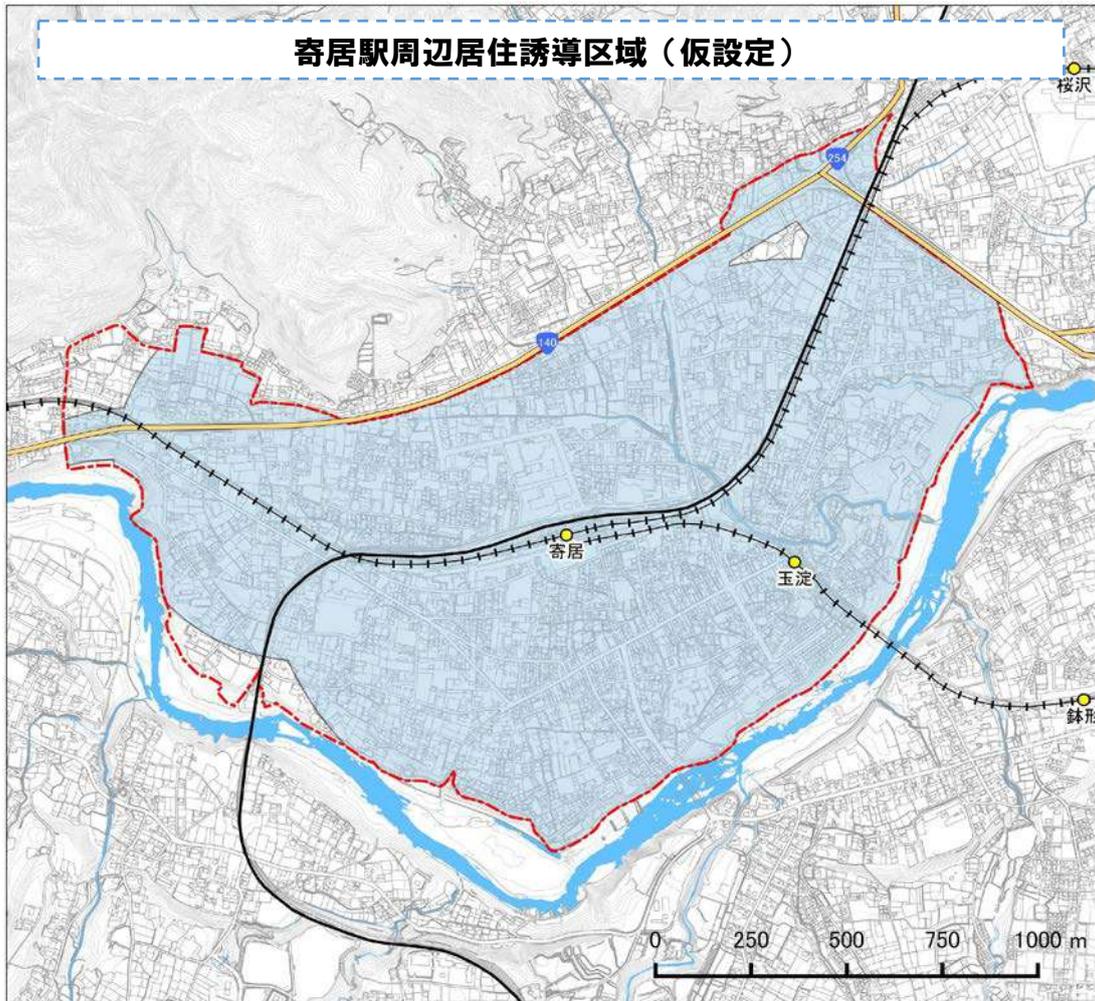
土地区画整理事業等による面的な都市基盤整備が実施されていない本町では、整備済の都市計画道路及び国道（以下、主要道路とする）沿道や、整備された都市計画公園（都市計画未決公園含む）の徒歩圏を良好な住環境が整備されているものとして捉え、主要道路の沿道（用途地域界の設定基準に準じ、国道は道路端から50m、都市計画道路は25mの区域）及び都市計画公園の徒歩圏（半径500m）を対象区域とします。



## ○居住誘導区域の仮設定

①から③の条件のいずれかに該当する区域を、居住誘導区域の仮設定区域とします。

なお、寄居駅周辺用途地域の西部でやや該当しない部分はあるものの、本町では、用途地域指定区域がコンパクトであり、居住誘導区域の対象区域と大差がないことから、**寄居駅周辺用途地域及び男衾駅周辺用途地域全域を居住誘導区域として仮設定**します。



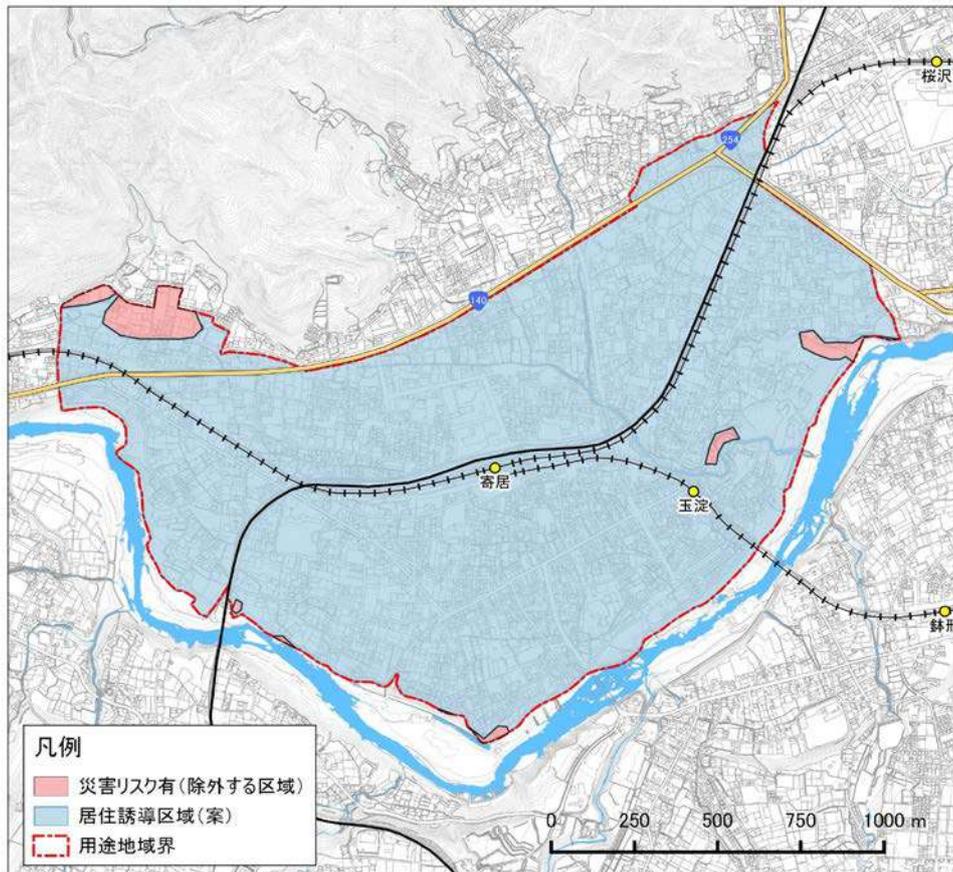
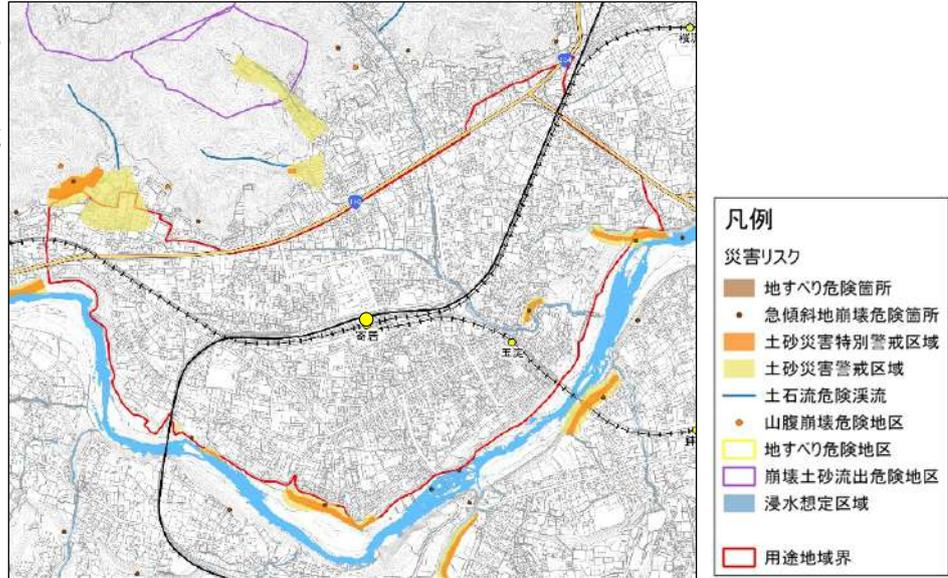
## (2) 居住誘導区域から除外する区域

### ① 災害リスクの高い区域

土砂災害、洪水等による災害リスクが高い区域については、居住地としての安全性が十分に確保されないことが懸念されるため、居住誘導区域から除外します。

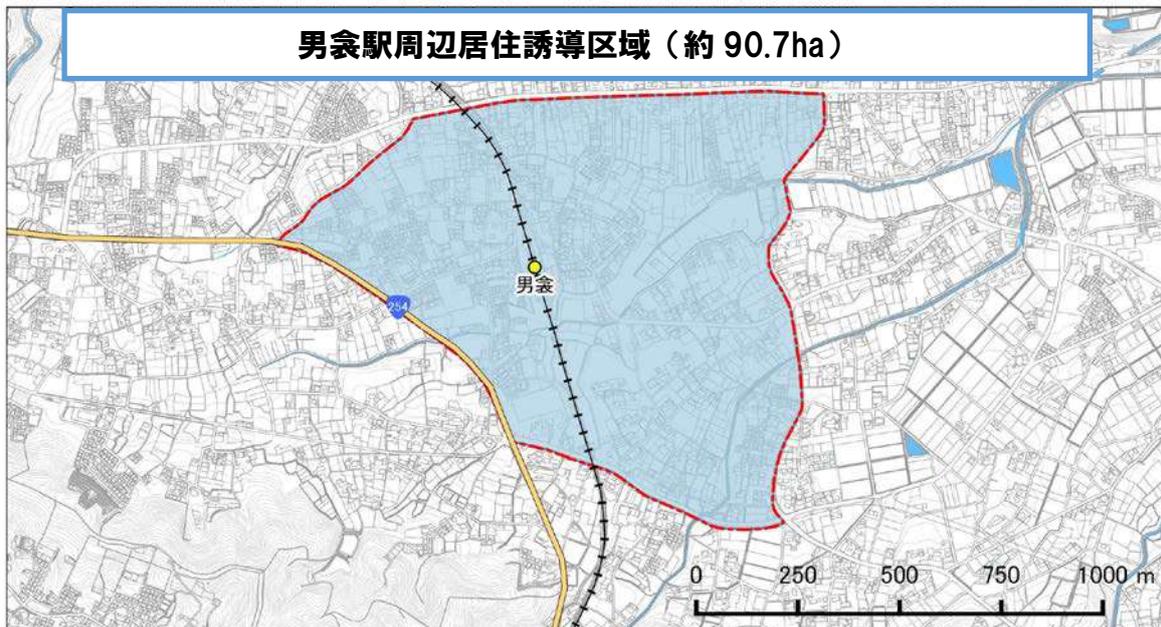
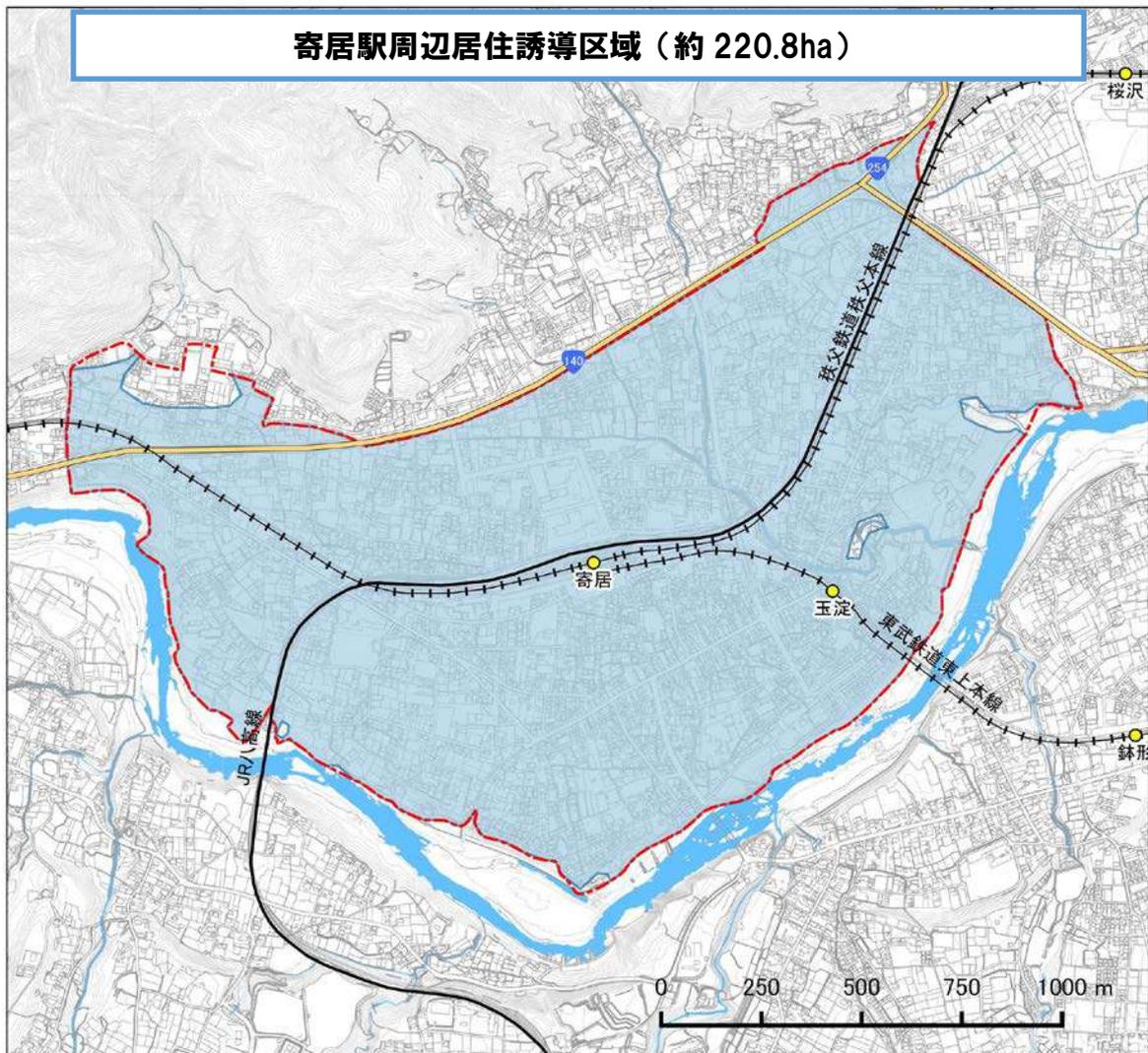
- 寄居駅周辺用途地域では、西側の国道 140 号以北の山麓及び荒川沿い等に土砂災害（特別）警戒区域が指定されています。
- 男衾駅周辺用途地域では、該当区域は存在しません。

災害リスクの高い箇所の分布図  
(寄居駅周辺用途地域内)



### (3) 居住誘導区域

(1) 及び(2)の条件を満たした区域を、居住誘導区域に設定します。





## 第5章 都市機能誘導区域

### 1. 都市機能誘導区域の基本的な考え方

#### (1) 立地適正化計画作成の手引きに示される都市機能誘導区域の望ましい区域像

都市機能誘導区域とは、様々な都市機能を誘導、集約し、各種サービスの効率的な提供を図る区域です。

立地適正化計画作成の手引きにおいては、都市機能誘導区域の望ましい姿として、以下のように記載されています。

##### 《都市機能誘導区域の望ましい区域像》

各拠点地区の中心となる駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車で容易に回遊することが可能で、かつ、公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域

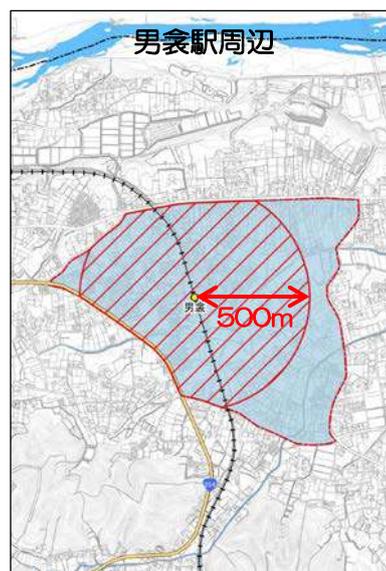
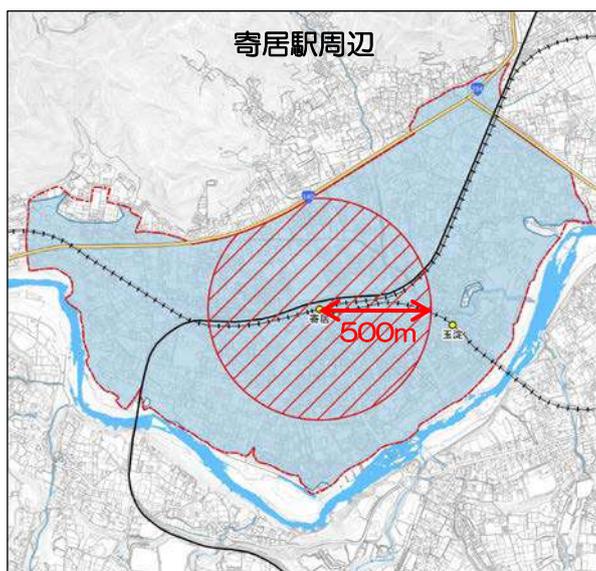
#### (2) 本町における都市機能誘導区域の考え方

前項の望ましい区域像の考え方を踏まえつつ、本町では、将来都市構造の中心拠点・地域拠点に都市機能を積極的に誘導することを念頭に、以下の考え方に基づき都市機能誘導区域を設定します。

##### 《都市機能誘導区域設定の考え方》

#### 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。

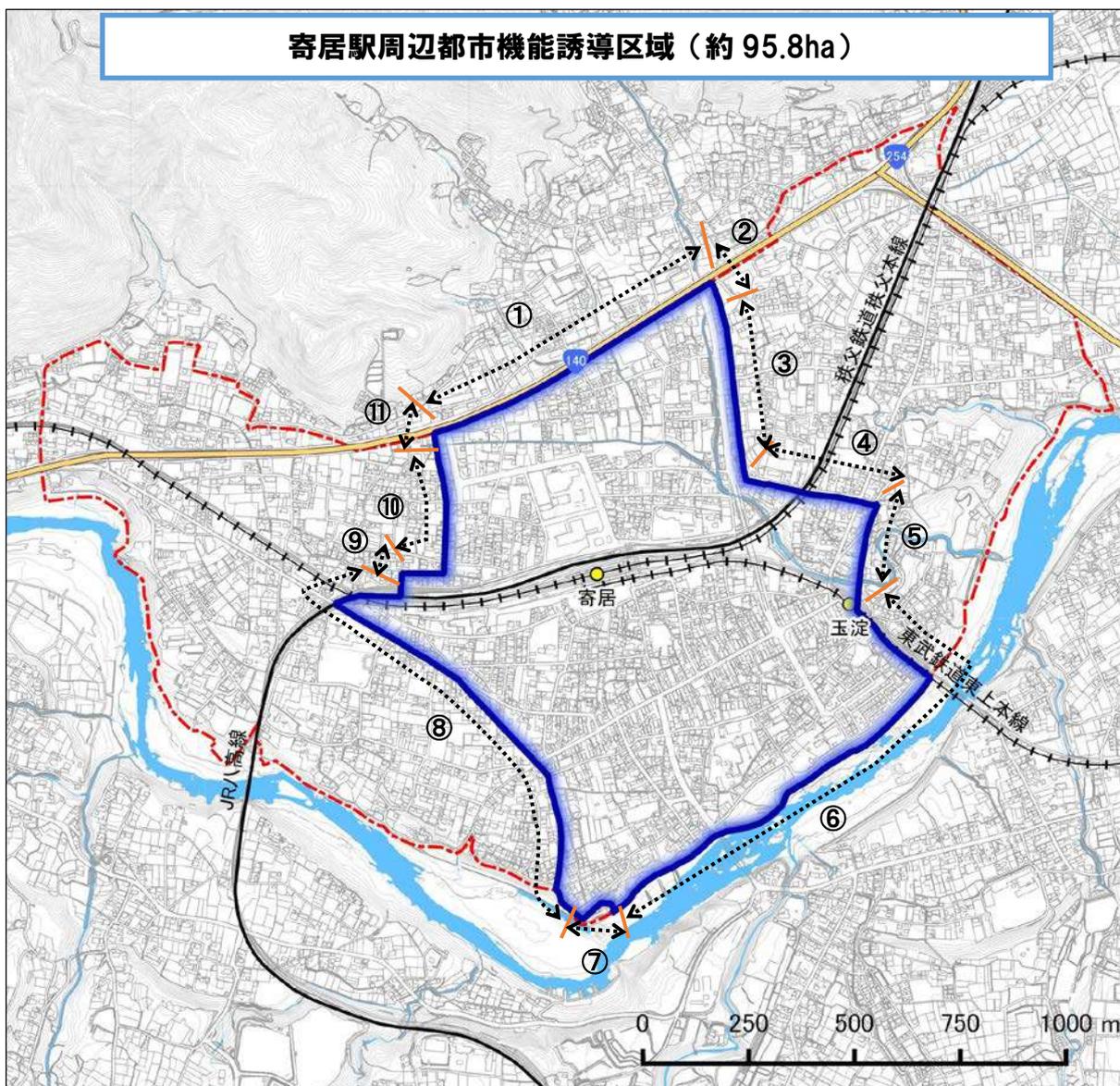


#### ② 具体的な区域界は、中心市街地活性化基本計画との整合や施設立地の状況等を踏まえ、道路界や用途地域界により、住民にわかりやすいよう設定

## 2. 都市機能誘導区域の設定

### (1) 寄居駅周辺地域

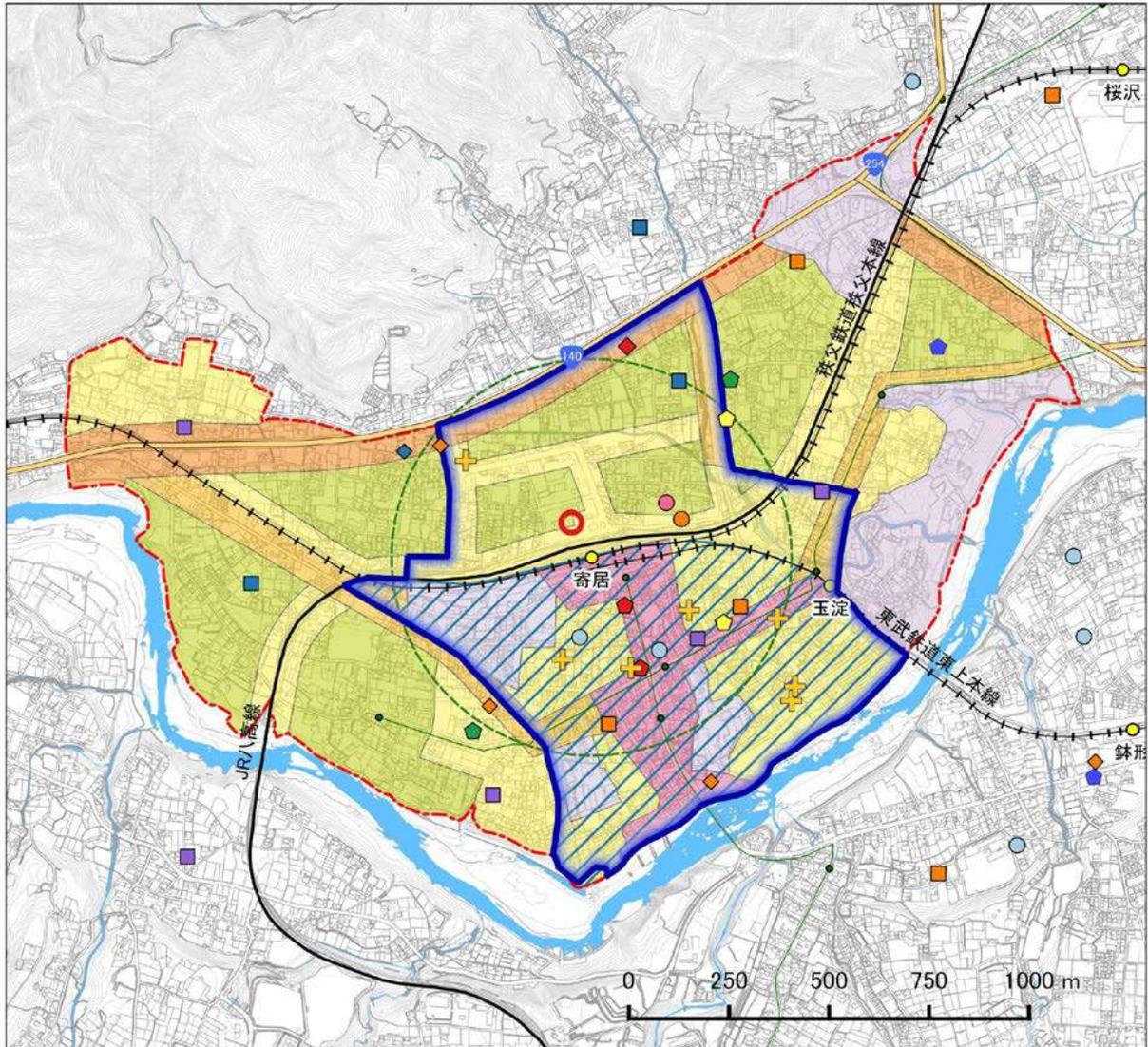
寄居駅からの高齢者徒歩圏（半径 500m）を基準に、用途地域界、道路中心線及び中心市街地活性化基本計画の区域を区域界とした以下の区域を、都市機能誘導区域とします。



#### 《区域界》

①	用途地域界	⑦	土砂災害警戒区域
②	道路端から 25m (③の延長)	⑧	中心市街地活性化基本計画の区域
③	用途地域界	⑨	道路中心と用途地域界の結線
④	道路中心線	⑩	用途地域界
⑤	用途地域界	⑪	道路端から 25m (⑩の延長)
⑥	中心市街地活性化基本計画の区域		

《都市機能誘導区域と用途地域・都市機能施設の立地状況》



凡例

行政機能

○ 町役場

子育て機能

■ 児童館

■ 子育て支援センター

■ 保育所、幼稚園等

介護福祉機能

■ 保健福祉センター

■ 訪問系施設

■ 通所系施設

■ 短期入所系施設

商業機能

◆ スーパーマーケット

◆ コンビニエンスストア

◆ ドラッグストア

医療施設

✚ 救急病院

✚ 病院、診療所

金融機能

◆ 銀行

◆ 信用金庫等

◆ 郵便局

◆ 農協

教育・文化機能

○ 図書館

○ 中央公民館

○ 集会所、コミュニティセンター

■ 都市機能誘導区域

■ 中心市街地活性化基本計画 対象区域

■ 用途地域界

■ 駅500m徒歩圏

用途地域

■ 第一種低層住居専用地域

■ 第二種中高層住居専用地域

■ 第一種住居地域

■ 第二種住居地域

■ 準住居地域

■ 近隣商業地域

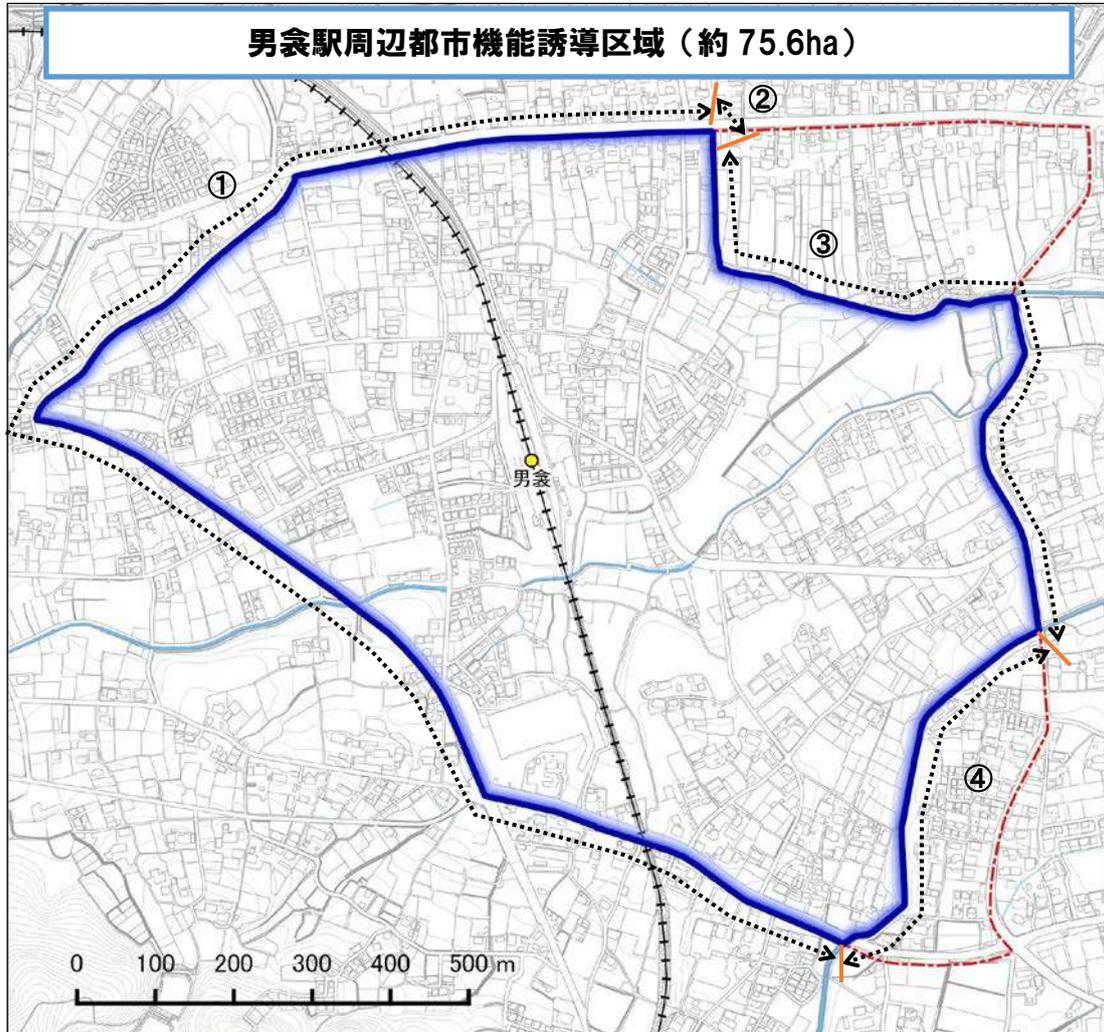
■ 商業地域

■ 準工業地域

■ 工業専用地域

## (2) 男衾駅周辺地域

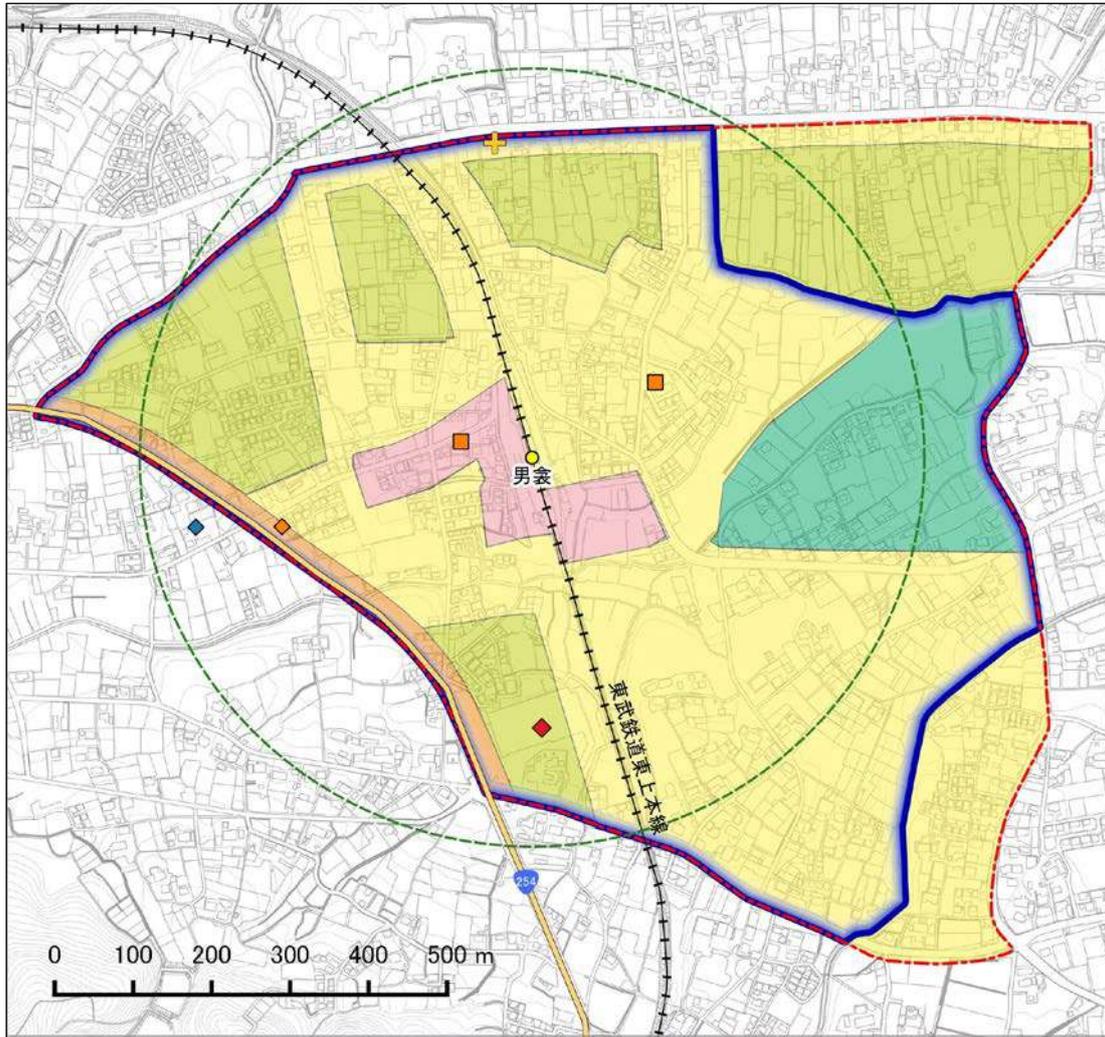
男衾からの高齢者徒歩圏（半径 500m）を基準に、用途地域界や地形地物を区域界とした以下の区域を、都市機能誘導区域とします。



### 《区域界》

①	用途地域界	③	用途地域界
②	都市計画道路の道路端から 25m (③の延長)	④	河川中心線

《都市機能誘導区域案と用途地域・都市機能施設の立地状況》



凡例

行政機能

町役場

子育て機能

児童館

子育て支援センター

保育所、幼稚園等

介護福祉機能

保健福祉センター

訪問系施設

通所系施設

短期入所系施設

商業機能

スーパーマーケット

コンビニエンスストア

ドラッグストア

医療施設

救急病院

病院、診療所

金融機能

銀行

信用金庫等

郵便局

農協

教育・文化機能

図書館

中央公民館

集会所、コミュニティセンター

都市機能誘導区域

用途地域界

駅500m徒歩圏

用途地域

第一種低層住居専用地域

第二種中高層住居専用地域

第一種住居地域

第二種住居地域

準住居地域

近隣商業地域

商業地域

準工業地域

工業専用地域



# 第6章 誘導施設

## 1. 誘導施設の基本的な考え方

### (1) 都市機能配置の基本的な考え方

都市機能には、行政、介護福祉、子育て、商業、医療、金融、教育・文化など、様々な機能があり、立地適正化計画作成の手引き（平成28年4月国土交通省）では、拠点ごとに想定される機能として以下の内容が例示されています。

（参考）立地適正化計画作成の手引きにおける都市機能の分類

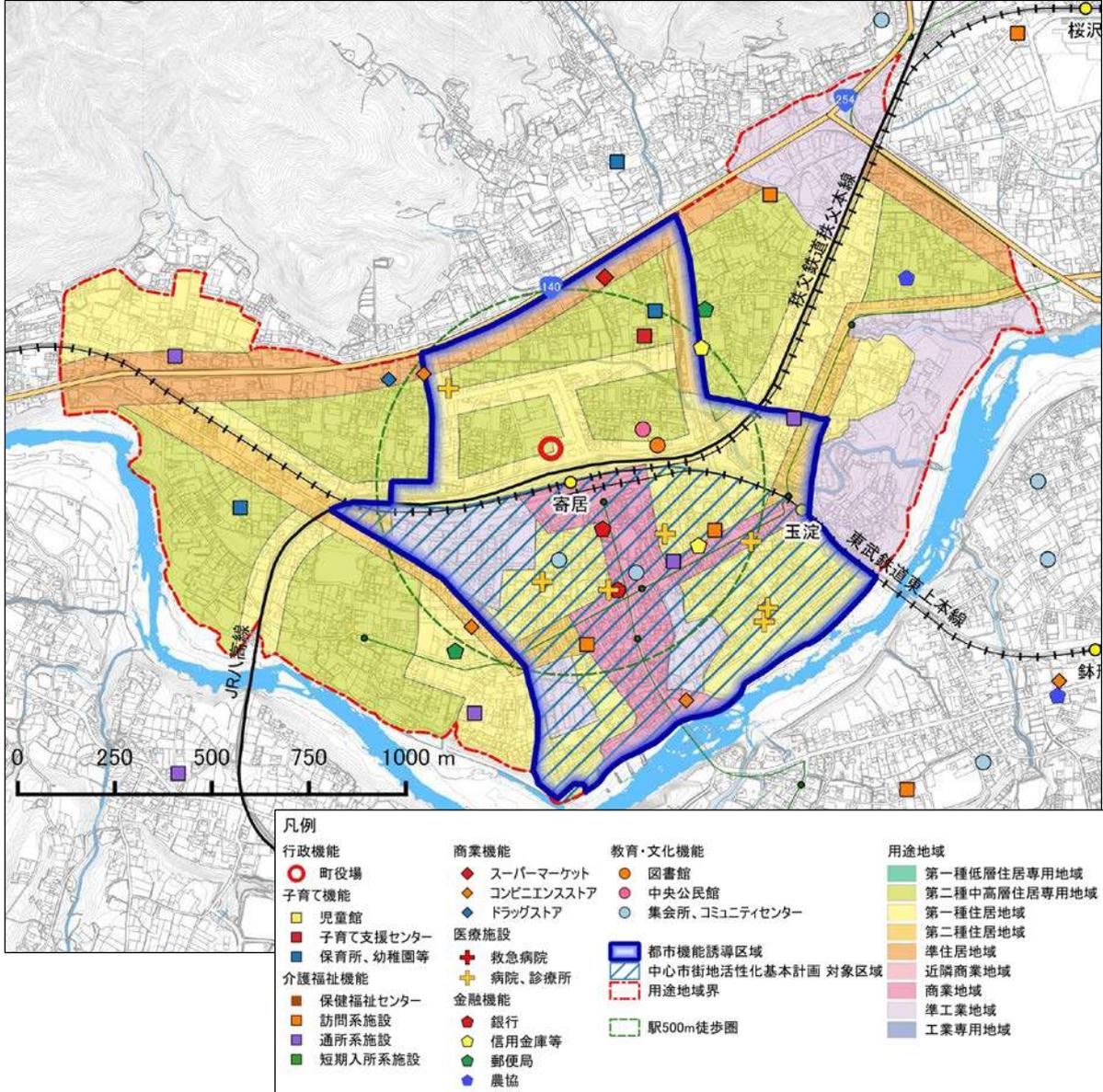
7.④目指すべき都市の骨格構造の検討について		国土交通省
(参考) 中心拠点 と 地域/生活拠点		
※中心拠点、地域拠点に必要な機能は、都市の規模、後背圏の人口規模、交通利便性や地域の特性等により様々であり、いかなる機能が必要であるかについては、それぞれの都市において検討が必要であるが、参考までに、地方中核都市クラスの都市において、拠点類型毎において想定される各種の機能についてイメージを提示する。		
	中心拠点	地域/生活拠点
行政機能	■中核的な行政機能 例. 本庁舎	■日常生活を営む上で必要となる行政窓口機能等 例. 支所、福祉事務所など各地域事務所
介護福祉機能	■市町村全域の市民を対象とした高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例. 総合福祉センター	■高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、見守り等のサービスを受けることができる機能 例. 地域包括支援センター、在宅系介護施設 コミュニティサロン 等
子育て機能	■市町村全域の市民を対象とした児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例. 子育て総合支援センター	■子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービスを受けられることができる機能 例. 保育所、こども園、放課後児童クラブ 子育て支援センター、児童館 等
商業機能	■時間消費型のショッピングニーズなど、様々なニーズに対応した買い物、食事を提供する機能 例. 相当規模の商業集積	■日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い回りができる機能 例. 食品スーパー、コンビニ
医療機能	■総合的な医療サービス(二次医療)を受けられることができる機能 例. 病院	■日常的な診療を受けられることができる機能 例. 診療所
金融機能	■決済や融資などの金融機能を提供する機能 例. 銀行、信用金庫	■日々の引き出し、預け入れなどができる機能 例. 郵便局、ATM
教育・文化機能	■市民全体を対象とした教育文化サービスの拠点となる機能 例. 文化ホール、中央図書館	■地域における教育文化活動を支える拠点となる機能 例. 図書館支所、社会教育センター

本町では、寄居駅・男衾駅周辺の都市機能誘導区域とともに、町全域について各都市機能の特性や現状の立地状況を把握したうえで、第2章で整理した課題の解決や、まちづくり方針の実現等の観点から、必要な都市機能を整理します。

## (2) 都市機能施設の立地状況

都市機能誘導区域ごとに、第2章で確認した現状の都市機能の立地状況を把握します。

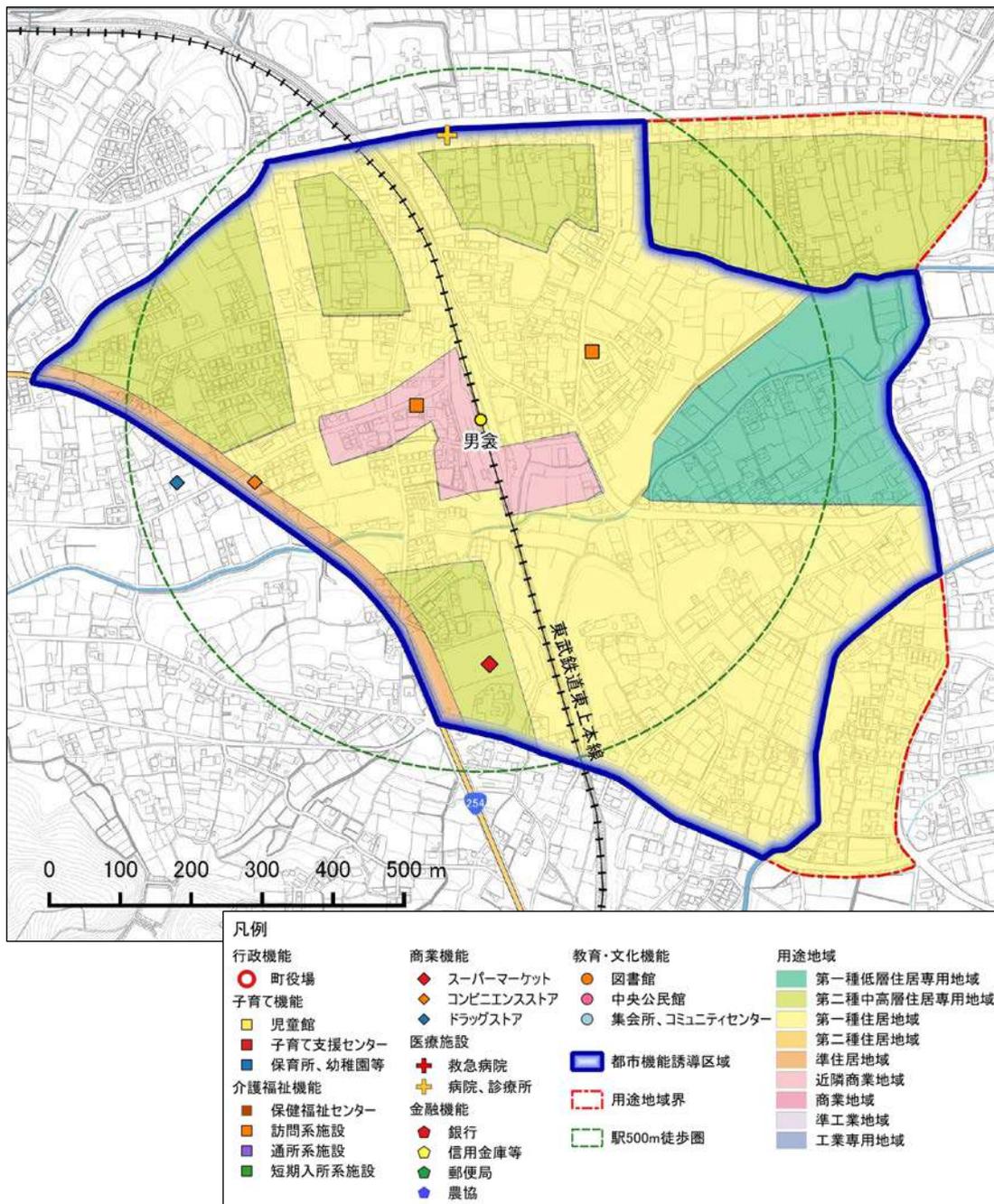
### ① 寄居駅周辺用途地域内



都市機能	件数	都市機能	件数
行政機能		医療機能	
町役場	1(1)	救急病院	0
介護福祉機能		診療所	7(7)
保健福祉総合センター	0	金融機能	
通所系施設：4(2)、訪問系施設：3(2)	7(4)	銀行、信用金庫等	4(3)
短期入所系施設：0		郵便局、農業協同組合	3(0)
子育て機能		教育・文化機能	
児童館	0	図書館	1(1)
子育て支援センター	1(1)	中央公民館	1(1)
保育所、幼稚園等	2(1)	集会所、コミュニティセンター	2(2)
商業機能			
スーパーマーケット	1(1)		
コンビニ：3(1)、ドラッグストア：1(0)	4(1)		

用途地域内の数値をカウント。  
○ は都市機能誘導区域内の件数

②男衾駅周辺用途地域内



都市機能	件数	都市機能	件数
行政機能		医療機能	
町役場	—	総合病院	—
介護福祉機能		診療所	1(1)
保健福祉総合センター	—	金融機能	
通所系施設：〇、訪問系施設：2(2)	2(2)	銀行、信用金庫等	〇
短期入所系施設：〇		郵便局、農業協同組合	〇
子育て機能		教育・文化機能	
児童館	〇	図書館	—
子育て支援センター	〇	中央公民館	—
保育所、幼稚園等	〇	集会所、コミュニティセンター	〇
商業機能			
スーパーマーケット	1(1)	用途地域内の数値をカウント。	
コンビニ：1(1)、ドラッグストア：〇	1(1)	( ) は都市機能誘導区域内の件数	

## 2. 誘導施設の設定

### (1) 検討の対象とする施設

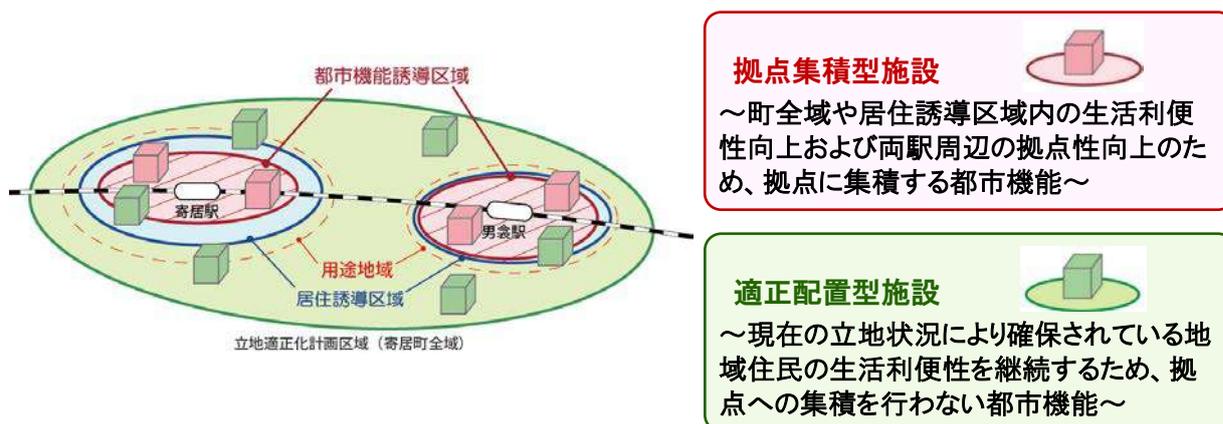
都市機能の分類ごとに、誘導施設として検討の対象とする施設は以下のとおりとしました。

都市機能	検討の対象施設	施設選定の考え方
行政機能	役場庁舎	<ul style="list-style-type: none"> <li>●本町の主な行政機能である役場庁舎を対象とする。</li> <li>●連絡所は、証明書のコンビニ交付など行政サービスの維持・拡充の検討とあわせ必要性を検討する施設でもあることから、対象外とする。</li> </ul>
介護福祉機能	保健福祉総合センター	<ul style="list-style-type: none"> <li>●町民の健康、高齢者福祉等の総合的な窓口として、保健福祉総合センターを対象とする。</li> <li>●地域包括支援センターは、既に町内の南北に1箇所ずつ設置済であり、在宅系介護施設については、多くが送迎サービス等により利用され、立地よりもサービスの需要と供給によるバランスを重視すべきであることから、大里広域市町村圏組合による介護保険事業として計画的にサービスを供給する施設とし、対象外とする。</li> </ul>
子育て機能	児童館、子育て支援センター、保育所、幼稚園	<ul style="list-style-type: none"> <li>●相談・交流の場である児童館、子育て支援センター等の子育て支援施設や日常利用される保育所、幼稚園を対象とする。</li> <li>●学童保育施設は、学校施設との位置関係や、需要と供給などの整合が求められることから対象外とする。</li> </ul>
商業機能	スーパーマーケット、ドラッグストア、コンビニエンスストア	<ul style="list-style-type: none"> <li>●日常生活と関係の深いスーパーマーケット、ドラッグストア、コンビニエンスストアを対象とする。</li> </ul>
医療機能	救急病院、診療所	<ul style="list-style-type: none"> <li>●緊急時に必要となる救急病院、日常のかかりつけとして必要となる診療所を対象とする。</li> </ul>
金融機能	銀行、信用金庫 郵便局、農業共同組合	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地域の金融機能を担う施設として銀行、信用金庫のほか、郵便局、農業共同組合を対象とする。</li> </ul>
教育・文化機能	図書館、中央公民館、集会所、コミュニティセンター	<ul style="list-style-type: none"> <li>●教育・文化活動や地域の賑わいを支える施設として、図書館、中央公民館、集会所、コミュニティセンターを対象とする。</li> </ul>

### (2) 都市機能の配置の前提

都市機能には、各施設の役割によって、拠点に集まった方が良いものと、分散していた方が良いものがあります。

そのため、本町では、(1)で検討の対象とした施設を現状の都市機能の立地状況等を考慮し、**拠点集積型施設**と、**適正配置型施設**の2つに大別した上で都市機能の配置を検討します。



(3) 拠点集積型・適正配置型の都市機能の区分

本町における都市機能の配置の前提をもとに、前項の対象施設の配置方針を整理します。

都市機能	本町における対象施設	配置区分 拠点集積型:○ 適正配置型:○	施設の定義	拠点集積・適正配置の考え方
行政機能	■ 町役場(本庁舎)	○	地方自治法第4条第1項に規定する施設	本町の中心的な行政機関であり、全町民による利用が想定されることから、交通利便性を考慮し、拠点集積型に設定。
介護福祉機能	■ 保健福祉総合センター	○	各種健康診断・相談や福祉サービスの利用相談等を扱う健康・福祉施設	町民の健康づくりや相談窓口であり、全町民による利用が想定されることから、交通利便性を考慮し、拠点集積型に設定。
子育て機能	■ 児童館	○	童福祉法第40条に規定する児童厚生施設の一つ	育児などの相談の場や、子どもの交流の場として親しまれており、更なる施設の利便性向上を図る為、拠点集積型に設定。
	■ 子育て支援施設	○	児童福祉法第6条の3第6項に規定する事業を行う施設	
	■ 保育所	○	児童福祉法第6条の3第6項に規定する事業を行う施設	日常的な利用が想定される施設であるとともに、年少人口の減少による需要に応じて、配置を考慮する必要があることから、町内に幅広く立地することが望ましいため、適正配置型に設定。
	■ 幼稚園	○	学校教育法第1条に規定する幼稚園	
商業機能	■ スーパーマーケット	○	生活に必要な生鮮品、日用品等を扱う店舗のうち、売り場面積が1,000㎡以上の店舗	生活に必要な生鮮品、日用品等、多様な品目を取り扱っていることから、生活利便性の向上の為、適正配置型に設定。
	■ コンビニエンスストア	○	主として飲食料品を中心とした各種最寄り品をセルフサービス方式で小売する事業所で、店舗規模が小さく、終日又は長時間営業を行う事業所	食料品、日用品等を扱う小規模な店舗であることから、より町民に身近な施設として、適正配置型に設定。
	■ ドラッグストア	○	主として医薬品、化粧品を中心とした健康及び美容に関する各種の商品を中心として、家庭用品、加工食品などの最寄り品をセルフサービス方式によって小売する事業所	生活に必要な日用品、医薬品等を扱う店舗であることから、より町民に身近な施設として、適正配置型に設定。
医療機能	■ 救急病院	○	医療法第1条の5に規定する病院のうち、「救急病院等を定める省令」に基づき、都道府県知事の告示により指定されている施設	町内のみならず、町外からの広域的な利用も想定されることから、交通利便性を考慮し拠点集積型に設定。
	■ 診療所	○	診療所/医療法第1条の5第2項に規定する診療所のうち、診療科目に内科、外科のいずれかを含む施設。	需要に応じた拠点への配置のほか、町内全域に幅広く配置を行うため、適正配置型に設定。
金融機能	■ 銀行、信用金庫	○	行法第2条に規定する銀行、信用金庫法に規定する信用金庫を行う施設	現金の引き出し、振り込み、預け入れのほか、決済、融資等の幅広いサービスを受けられる施設として拠点集積型に設定。
	■ 郵便局、農業協同組合	○	農水産業協同組合貯金保険法第2条第4項第1号に規定する信用事業を行う施設、日本郵便株式会社法第2条第4項に規定する郵便局	現金の引き出し、振り込み、預け入れ等を行う施設であることから、より町民に身近な施設として、適正配置型に設定。
教育・文化機能	■ 図書館	○	図書館法第2条第1項に規定する図書館	本町の中心的な図書館機能をもつ施設であり、全町民による利用が想定されることから、交通利便性を考慮し、拠点集積型に設定。
	■ 中央公民館	○	町の公民館の中核的機能とともに、ホール・工芸室など数多くの機能を集約した、地域の生涯学習活動・文化活動の拠点施設	本町の中心的な交流の場であり、全町民による利用が想定されることから、交通利便性を考慮し、拠点集積型に設定。
	■ 集会所、コミュニティセンター	○	地域の住民や町内会、各種団体等の活動の場として使用する施設	身近な集いの場として、より地域特性を考慮した配置を行う必要があることから、適正配置型に設定。



拠点集積型の施設を原則、誘導施設として設定を検討



P67の都市機能の区分をもとに、現在の施設立地状況や拠点の位置づけから、今後維持する施設、新たに誘導する施設を整理すると、以下のようになります。

区分	施設分類	施設配置の考え方	中心拠点 寄居駅周辺		地域拠点 男衾駅周辺	(参考)その他地域		
			駅北側	駅南側	—	サービス拠点 (鉢形・桜沢駅周辺)	その他	
行政機能	町役場(本庁舎)	■拠点集積型施設(1施設で町内全域をカバー)	1施設 (町内全域をカバー)					
介護福祉機能	保健福祉総合センター	■拠点集積型施設(1施設で町内全域をカバー)	(公共交通網による結節の強化により、都市機能誘導区域内での立地を補完)					1施設
子育て機能	児童館	■拠点集積型施設(1施設で町内全域をカバー)	(公共交通網による結節の強化により、都市機能誘導区域内での立地を補完)					1施設 (かわせみ荘内)
	子育て支援施設	■拠点集積型施設(各拠点に配置)	2施設		0施設	1施設	2施設	
	保育所、幼稚園等	■適正配置型施設(年少人口の減少により、需要に応じて配置)	1施設	1施設	0施設	1施設	8施設	
商業機能	スーパーマーケット	■拠点集積型施設(各拠点に配置、中心拠点では駅南北に配置)	1施設	0施設	1施設	1施設		
	コンビニエンスストア	■適正配置型施設(町内全域に幅広く配置)	1施設	2施設	1施設	2施設	1施設	
	ドラッグストア	■適正配置型施設(町内全域に幅広く配置)	1施設	0施設	0施設	1施設	13施設	
医療機能	救急病院	■拠点集積型施設(1施設で町内全域をカバー)	(公共交通網による結節の強化により、都市機能誘導区域内での立地を補完)					1施設
	診療所	■適正配置型施設(町内全域に幅広く配置)	1施設	6施設	1施設	1施設	7施設	
金融機能	銀行・信用金庫等	■拠点集積型施設(各拠点に配置)	1施設	3施設	0施設			
	農業協同組合、郵便局	■適正配置型施設(町内全域に幅広く配置)	1施設	1施設	0施設	1施設	3施設	
教育・文化機能	図書館	■拠点集積型施設(1施設で町内全域をカバー)	1施設 (町内全域をカバー)					
	中央公民館	■拠点集積型施設(1施設で町内全域をカバー)	1施設 (町内全域をカバー)					
	集会所、コミュニティセンター	■適正配置型施設(町内全域に幅広く配置)	0施設	2施設	0施設	2施設	5施設	

■誘導施設に設定する施設

現在立地しており、今後維持していく施設。

新たに誘導する施設。(公共施設については、原則として区域内への誘導の検討を要する施設)。

■誘導施設に設定しない施設

本来拠点に立地していることが望ましいが、建物の更新時期等を踏まえ、誘導施設に設定できないことから、居住誘導区域内との公共交通結節の強化により、利便性向上を図る施設。

現在の立地状況により確保されている地域住民の生活利便性を継続するため、拠点への集積を行わない施設。誘導施設には設定しない。

拠点集積型の都市機能で、拠点外に立地している施設。

※施設数については、  
○中心拠点・地域拠点  
…用途地域内の件数  
○サービス拠点  
…各駅から500m圏内の件数  
○その他  
…上記以外の寄居町内における件数をカウントしている。

※鉢形駅周辺・桜沢駅周辺のサービス拠点は、用途地域外であり、都市機能誘導区域・誘導施設の設定ができませんが、現状立地している施設を確保することに努めます。



前項の都市施設の設定から、誘導施設に設定する施設を整理すると、以下のようになります。

**【中心拠点：寄居駅周辺】**

- 保健福祉総合センター施設が立地していないが、既にその他地域に整備済みであるため、公共交通の結節機能の強化等により施設誘導を補完する。
- 児童館施設が立地していないが、既にその他地域に整備済みであるため、公共交通の結節機能の強化等により施設誘導を補完する。
- 駅南側に商業機能として「スーパーマーケット」を誘導施設として位置付ける。
- 救急病院施設が立地していないが、既にその他地域に立地済みであるため、公共交通の結節機能の強化等により施設誘導を補完する。

**【地域拠点：男衾駅周辺】**

- 子育て機能として「子育て支援施設」を誘導施設として位置付ける。なお、公立の施設については、保育所の設置等と合わせて誘導施設とは別に検討するものとする。
- 金融機能として「銀行、信用金庫等」を誘導施設に位置付ける。

**【既に立地している施設】**

- 既に立地している施設については、機能の維持・充実を図る。



---

## 第7章 誘導施策

---

### 1. 施策の体系

#### (1) 誘導施策の基本的な考え方

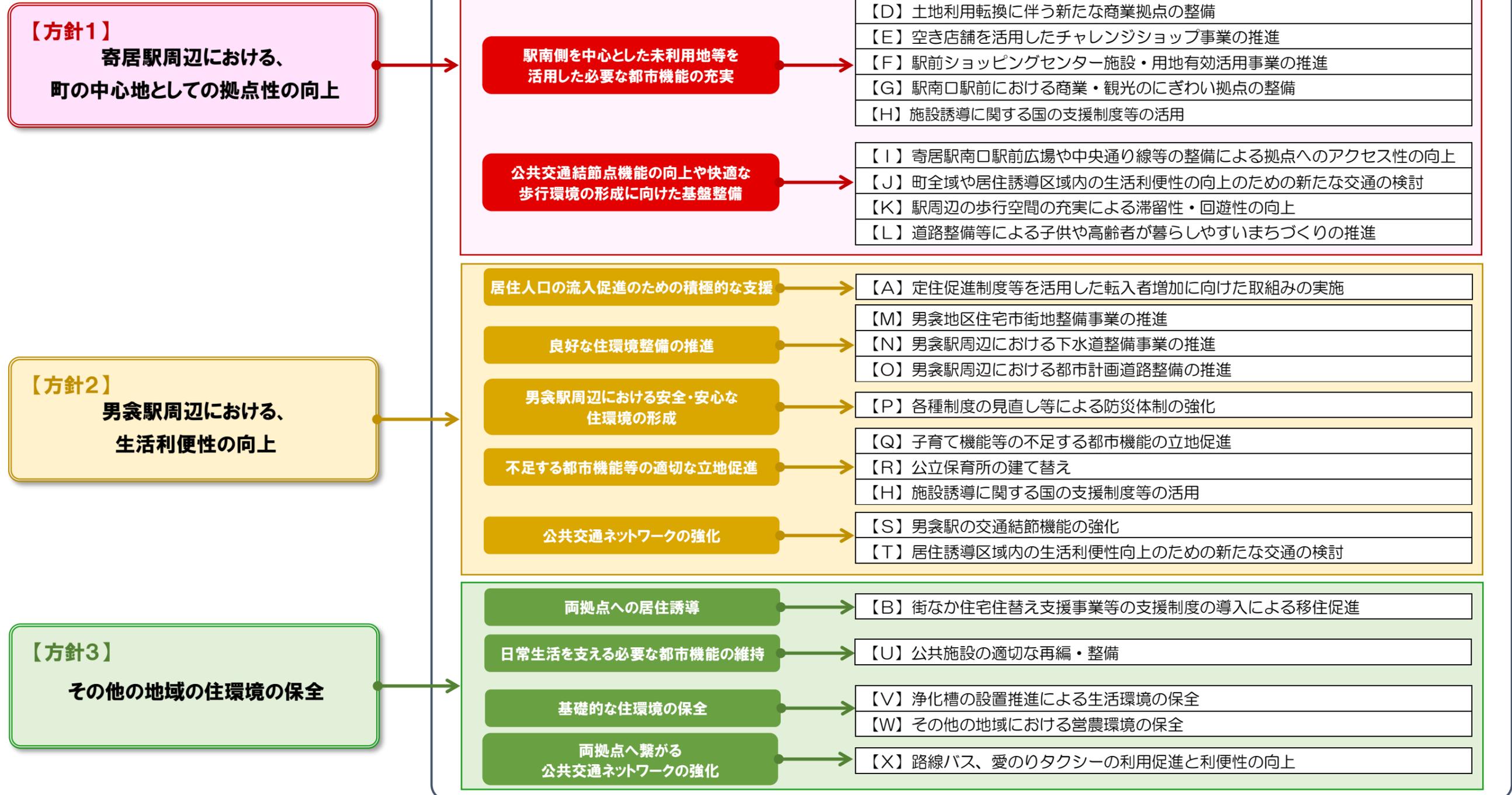
- 立地適正化計画を推進するには、公共交通、住宅、商業、医療、福祉・子育て等、多様な分野との連携によって、施策を展開していく必要があります。
- 将来的に著しい人口減少、高齢化が想定される中で、寄居駅周辺の商業施設をはじめとする不足している都市機能の確保や、公共交通の充実により、歩いて利用できる利便性の高い拠点の形成を図ります。また、居住誘導区域における一定の人口密度の確保と快適な住環境の形成を図り、更にその他の地域とのネットワークを構築することにより、町全体の暮らしやすさを維持することを目指します。
- 本計画においては、第3章で設定したまちづくり方針に基づき、各種施策を展開していきます。

(2) 施策の体系

【まちづくり方針】

【施策・誘導の方針】

【施策】





## 2. 誘導施策

### 【方針1】寄居駅周辺における、町の中心地としての拠点性の向上

#### 1-1. 居住人口の流入促進のための積極的な支援

【A】定住促進制度等を活用した転入者増加に向けた取組みの実施	
施策概要	<p>町への転入者に対して、住宅の建築費用や共同住宅での家賃の一部の補助などの支援策を講じることで、町内の人口減少抑制と居住誘導区域内への人口誘導に努めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・定住促進補助制度 町への転入者が住宅を新築（建築・購入）費用に対する支援や、用途地域内に立地に対し加算措置を設け、人口誘導を促進します。</li> <li>・新婚応援家賃補助事業 町への転入者のうち新婚世帯に対する家賃費用を一部支援し、人口の誘導を図ります。</li> <li>・エコハウス推進事業補助事業 温室効果ガスの削減や電力のピークシフト、災害時において自立的エネルギーを確保できる家づくりを促進するため、自己用の住宅に『エコハウス事業』の整備費用の一部を支援します。</li> <li>・町の魅力全集の配布 町外からの移住促進を図るため、寄居町の住みやすさ、魅力、子育て支援の充実などの情報をまとめた「町の魅力全集」を作成し、各駅に配布するなどして、町の魅力の情報発信を行います。</li> <li>・移住コンシェルジュ事業、望郷心アップ事業 埼玉県北部地域の市町間の連携により、地域への移住を希望する方を総合的に支援するため、相談受付や情報提供を行います。また、北部地域地方創生推進協議会で開設した移住・定住交流サイト「埼玉移住」の運営もを行います。</li> </ul>
【B】街なか住宅住替え支援事業等の支援制度の導入による移住促進	
施策概要	<p>中心市街地の人口は、1960年代以降一貫して減少しており、町の中で高齢化も進んでいる地域です。中心市街地の賑わい創出とともに、コンパクトシティ化を図るため、街なかへの住み替えに対する、支援制度の整備等を検討します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・街なか住宅取得支援事業 居住誘導区域内の住宅新築、建替え等に対する費用を支援し、区域内の定住や人口誘導を促進します。</li> <li>・街なか住宅団地整備支援事業 居住誘導区域での一定の要件を満たす住宅団地の整備の条件となる、公共施設等に対する費用を支援し、区域内の定住や人口誘導を促進します。</li> <li>・寄居スタイルの住宅環境提供事業 区域内の未利用町有地の住宅用地としての活用を進めます。</li> </ul>

## 1-2. 中心市街地における安全・安心な住環境の形成

【C】防災機能の更新、制度の見直し等による防災体制の強化	
施策概要	<p>消防署の建て替えや、防火地域の見直し、耐震診断制度の推進により、安全・安心な住環境の形成を推進します。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 深谷消防署寄居分署の建替え 老朽化した深谷消防署寄居分署の建替事業を進め、地域をはじめとした防火対策の強化を図ります。</li> <li>・ 防火・準防火地域の見直し 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減災対策を促進します。</li> <li>・ 耐震診断助成制度の見直し 震災時の建物の倒壊による被害を抑制するため、町の耐震診断助成制度をより利用しやすい形に見直し、木造住宅の耐震化を進めます。</li> </ul>

## 1-3. 駅南側を中心とした未利用地等を活用した必要な都市機能の充実

【D】土地利用転換に伴う新たな商業拠点の整備	
施策概要	<p>中心市街地に新たに見込まれている大規模小売店の立地に伴い影響が予想される周辺の交通環境を整備し、地域内の商業振興施策と合わせて中心市街地における新たな商業拠点の整備を進めます。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 商業施設立地に伴う周辺環境整備 大規模小売店立地により交通量の増加が見込まれる町道の拡幅改良、歩道設置など、周辺環境の整備を推進します。</li> </ul>
【E】空き店舗を活用したチャレンジショップ事業の推進	
施策概要	<p>中心市街地における空き店舗を活用することで、賑わいの創出を図ります。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ チャレンジショップ事業（空き店舗等活用補助制度） 中心市街地区域内の空き店舗を活用した対象業種事業者に対し、店舗改修、家賃、宣伝広告費用等に対する支援により、賑わいの創出を図ります。</li> </ul>
【F】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	
施策概要	<p>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対する事業者等への働きかけを進めます。</p>
【G】駅南口駅前における商業・観光のにぎわい拠点の整備	
施策概要	<p>寄居駅南口前における中央通り線の整備に合わせた市街地開発事業を行うとともに、商業施設や多目的交流広場の整備、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。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 寄居駅南口駅前拠点整備事業 寄居駅駅前の賑わいづくりのため、観光来訪者等の中心市街地での時間消費・購買行動を誘発するために、民間との協力による商業拠点施設の整備を進めます。</li> </ul>

【H】施設誘導に関する国の支援制度等の活用	
<p>施策概要</p>	<p>都市機能誘導区域へ誘導施設の立地を促進するため、国が設ける税制上の特例措置等を活用し、都市機能誘導区域内への新規誘導や、既存施設の移転を推進していきます。</p>  <p>出典：国土交通省 「コンパクトシティの形成に関連する施策支援集」より抜粋</p>

1-4. 公共交通結節点機能の向上や快適な歩行環境の形成に向けた基盤整備

【I】寄居駅南口駅前広場や中央通り線等の整備による拠点へのアクセス性の向上	
<p>施策概要</p>	<p>寄居駅南口駅前広場の整備や、周辺街路の整備により、拠点へのアクセス性を高め、利便性の向上を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 寄居駅南口駅前広場整備事業 寄居駅へのアクセス性の向上のため、駅前広場を整備します。</li> <li>• 都市計画道路中央通り線整備事業 寄居駅と観光エリアや他の地域とを結ぶ交通の円滑化、沿道及び中心市街地の活性化を図るため、道路拡幅及び歩道の整備を進めます。</li> <li>• 交通結節点強化学業 寄居駅南口駅前広場と中央通り線の整備に合わせて、路線バスの寄居駅南側への乗入れを検討します。</li> <li>• 観光案内板設置事業 道路整備に合わせ、寄居駅南口駅前広場及び中央通り線に観光案内板や観光サインを整備し、拠点へのアクセス性の確保と観光来訪者の回遊性の向上を図ります。</li> <li>• 待合空間整備等の検討 路線バスの停留所の見直しや、主要な乗り換え場所における待合空間の整備等により、地域と寄居駅、男衾駅の各拠点との結節機能の強化を図ります。</li> </ul>
【J】町全域や居住誘導区域内の生活利便性の向上のための新たな交通の検討	
<p>施策概要</p>	<p>「誘導施設」に設定した都市機能施設のうち、居住誘導区域内との公共交通結節強化など利便性向上を図ることとした施設について、公共交通網の強化に対する検討を進めます。</p>

<b>【K】 駅周辺の歩行空間の充実による滞留性・回遊性の向上</b>	
施策概要	<p>観光来訪者の回遊性の向上のため、歩行空間の環境整備や、鉄道駅周辺・景観資源までのルートにおける案内板の整備を進め、地域内の滞留性、回遊性の向上を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 街なか散歩誘導サイン整備事業 <p>観光での来訪等が歴史・文化的な景観資源を楽しみながら散策できるよう、寄居駅の改札前や南口における観光情報の発信、玉淀駅から玉淀河原、路地などの散策ルートづくりとして、散策誘導サインの整備を進めます。</p> <p>また、路地などの名称付け、推奨散策ルートの設定などソフト面での取り組みを進めます。</p> </li> <li>• 玉淀遊歩道の整備事業 <p>玉淀河原周辺の町道部分の一部を、景観等に配慮した舗装等へ改修します。</p> </li> </ul>
<b>【L】 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</b>	
施策概要	<p>子供や高齢者が街なかを移動する際の交通安全や利便性の向上を図るため、歩道や自転車道、公共施設のバリアフリー化の整備を推進します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 道路等整備（歩道、自転車駐輪場等の整備） <p>都市機能誘導区域内においては、安全に歩ける歩行空間確保のため、歩道の整備を推進し、駅前における自転車等駐車場の整備を進めます。</p> </li> <li>• バリアフリー化の推進 <p>寄居駅南口駅前広場や、中央通り線のバリアフリー化を推進します。</p> <p>また、中央通り線については、中央通り線電線類地中化の検討を進めます。</p> </li> </ul>

## 【方針2】 男衾駅周辺における、生活利便性の向上

### 2-1. 居住人口の流入促進のための積極的な支援

**【A】 定住促進制度等を活用した転入者増加に向けた取組みの実施【再掲】**

### 2-2. 良好な住環境整備の推進

<b>【M】 男衾地区住宅市街地整備事業の推進</b>	
施策概要	<p>居住誘導区域内での住宅地整備を推進し、新たな住民の確保を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 男衾地区住宅市街地整備事業 <p>男衾駅周辺の居住誘導区域内の第一種低層住宅専用地域に業務代行方式等による住宅地開発を進め、高質でゆとりのある住宅環境の整備を進めます。</p> </li> </ul>
<b>【N】 男衾駅周辺における下水道整備事業の推進</b>	
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 下水道整備事業 <p>良好な住環境を整備するため、男衾駅周辺地域における下水道の整備を推進します。</p> </li> </ul>

【O】男衾駅周辺における都市計画道路整備の推進	
施策概要	<p>男衾駅周辺の都市計画道路整備を推進することにより、拠点へのアクセス性を高め、利便性の向上を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画道路整備事業             <ul style="list-style-type: none"> <li>男衾駅周辺の都市計画道路の整備を進め、良好な歩行空間を確保し、居住誘導区域内外のアクセス性と生活利便性の向上を図ります。</li> </ul> </li> </ul>

### 2-3. 男衾駅周辺における安全・安心な住環境の形成

【P】各種制度の見直し等による防災体制の強化	
施策概要	<p>防火地域及び準防火地域の指定の見直しや耐震診断助成制度の見直しにより、安全・安心な住環境の形成を推進します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>防火・準防火地域の見直し【再掲】</li> <li>耐震診断助成制度の見直し【再掲】</li> </ul>

### 2-4. 不足する都市機能等の適切な立地促進

【Q】子育て機能等の不足する都市機能の立地促進	
施策概要	<p>「誘導施設」として位置付けた子育て機能、金融機能について都市機能誘導区域への誘導を図ります。</p>
【R】公立保育所の建替え	
施策概要	<p>保育所の老朽化に伴う建替えにおいて、男衾駅周辺の居住誘導区域から新設保育所を利用しやすい環境の整備を進めます。</p>
【H】施設誘導に関する国の支援制度等の活用【再掲】	

### 2-5. 公共交通ネットワークの強化

【S】男衾駅の交通結節機能の強化	
施策概要	<p>男衾駅及び東西駅前広場を活用し、男衾駅を中心とした公共交通ネットワークの構築を検討します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>男衾駅周辺からの公共交通の確保             <ul style="list-style-type: none"> <li>男衾駅東西駅前広場及び停車場線の整備にあわせて、バス、タクシーなど新規公共交通の乗り入れや路線整備等についての検討を進めます。</li> </ul> </li> <li>待合空間整備等の検討【再掲】</li> </ul>
【T】居住誘導区域内の生活利便性の向上のための新たな交通の検討	
施策概要	<p>男衾駅周辺から小中学校、保育所、医療機関など、居住誘導区域外にある都市機能の利用を促進するための環境整備について検討を進めます。</p>

## 【方針3】その他の地域の住環境の保全

### 3-1. 両拠点への居住誘導

【B】街なか住宅住替え支援事業等の支援制度の導入による移住促進【再掲】	
施策概要	コンパクトシティ化を図るため、町内における居住誘導区域を設定した街なかへの住み替えに対する支援制度等の整備を進めます。
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・街なか居住促進事業補助金【再掲】</li> <li>・街なか住宅団地整備支援事業【再掲】</li> <li>・寄居スタイルの住宅環境提供事業【再掲】</li> </ul>

### 3-2. 日常生活を支える必要な都市機能の維持

【U】公共施設の適切な再編・整備	
施策概要	公立保育所、コミュニティセンター等の公共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、適切な維持管理や再編・整備を検討し、町内での機能維持を図ります。
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公立保育所の整備 老朽化が進んでいる公立保育所については、更新、整備方針等に対する検討を進め、保育施設及びサービスの維持・充実を図ります。</li> <li>・コミュニティセンターの整備 町内に立地する各コミュニティセンターについては、施設の老朽化・利用状況や避難所機能など施設の位置づけなど状況を総合的に評価し、今日寿命化や更新等について検討を進めます。</li> </ul>

### 3-3. 基礎的な住環境の保全

【V】浄化槽の設置推進による生活環境の保全	
施策概要	浄化槽の設置を推進することにより、生活環境の保全を図ります。
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浄化槽市町村整備推進事業の導入 寄居町排水処理基本計画に基づき、浄化槽の個人設置に対する補助を継続するとともに、浄化槽市町村整備推進事業により「用土駅西側区域」を検討地区として整備を進め、地域の生活環境の保全を図ります。</li> </ul>
【W】その他の地域における営農環境の保全	
施策概要	その他の地域における営農環境を保全します。
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・農林業の振興 耕作放棄地対策、新規就農対策、6次産業化支援、有害鳥獣対策などにより郊外や山間部の営農環境を保全します。</li> </ul>

### 3-4. 両拠点へ繋がる公共交通ネットワークの強化

【X】路線バス、愛のりタクシーの利用促進と利便性の向上	
施策概要	<p>町内の移動手段として、路線バスの停留所や愛のりタクシーの利用方法等について見直しを行い、人口動向や施設の利用状況等に合わせ、より利用しやすい運行・利用方法について検討します。</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"><li>• 路線バスの利用促進策の検討     県北都市間路線バスの利用促進策として停留所の立地、利用者意識等に対する調査を行い利便性向上による利用促進策を進めます。</li><li>• 愛のりタクシーの利用促進と利便性の向上     愛のりタクシーの運行の維持を図るとともに、利用方法の周知、相乗り利用の促進や必要に応じた運行方法の見直し等を実施し、利用促進と利便性の向上を図ります。</li></ul>

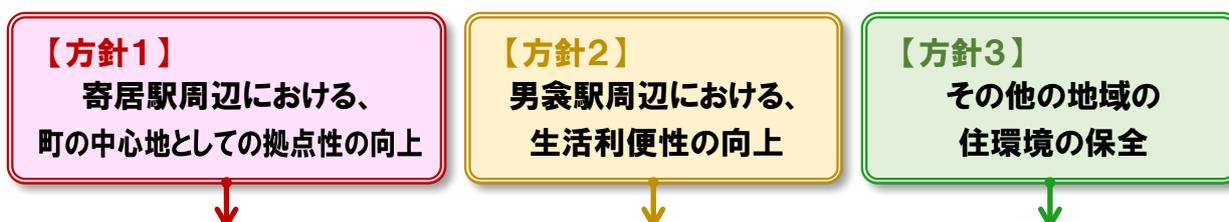
# 第8章 評価方法及び進行管理

## 1. 評価指標の設定

### (1) 評価指標の考え方

居住誘導や都市機能誘導を実現するための施策の展開による、本計画のまちづくり方針の達成状況を分析・評価するため、評価指標及び目標値を設定します。

国で示す立地適正化計画策定の手引き等に基づいて、まちづくり方針の達成状況を測る指標と、まちづくり方針達成に伴う効果を測る指標を設定します。



#### ◆まちづくり方針の達成状況を測る指標

指標① 居住誘導区域内人口（人） <都市計画基礎調査>

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

指標② 誘導施設の充足率（％）

	現況値（2016年）	目標値（2037年）
寄居駅周辺	9施設 90%	10施設 100%
男衾駅周辺	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）

	現況値（2016年）	目標値（2037年）
鉄道	JR八高線 17、東武鉄道 50、秩父鉄道 39	現況と同水準以上
路線バス	県北都市間路線代替バス：深谷駅・寄居車庫線 5、本庄駅・寄居車庫線6、イーグルバス：6	現況と同水準以上

指標④ デマンドタクシー利用者数（人）

	現況値（2015年）	目標値（2037年）
年間利用者数	16,057	1,6000

◆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＞

	現況値（2015年）	目標値（2037年）
住みやすいと思う回答の割合	54.6	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＞

	現況値（2015年）	目標値（2037年）
平日	5,824	6,100
休日	5,591	5,900

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）

	現況値	目標値（2037年）
民間投資額	—	累積 3.2

効果指標④ 空き店舗活用状況＜寄居町資料、商業統計＞

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

## (2) 各指標の設定・算出方法と目標値

### 指標① 居住誘導区域内の人口

居住誘導区域の設定及び居住誘導施策の展開により、寄居駅周辺、男衾駅周辺への人口集積が進んでいることを検証します。

指標① 居住誘導区域内人口（人）		
	現況値（2015年）	目標値（2035年）
居住誘導区域内人口	7,968	7,350以上

出典）都市計画基礎調査

#### 【設定・算出方法】

都市計画基礎調査における用途地域内人口を居住誘導区域面積の割合で案分して算出します。

$$\text{用途地域内人口 (8,106 人)} \times \frac{\text{居住誘導区域面積 (311.5ha)}}{\text{用途地域面積 (316.9ha)}} \div 7,968 \text{ 人}$$

※富田地区は工業専用地域であり、住宅用地や商業用地も見られないため、居住者はいないと仮定

#### 【目標値】

第6次総合振興計画における成果指標の用途地域（コンパクトな市街地を形成する地域）人口密度の目標から、7.8%の減少率を許容限度とした人口維持を目指します。

$$7,968 - (7,968 \times 0.078) = 7,968 - 622 = 7,346 \text{ 人} \div 7,350$$

（参考）第6次総合振興計画より

用途地域人口密度（人/ha）：現況値 18.0 → 目標値 16.6 ⇒7.8%の減少

### 指標② 誘導施設の充足率

第6章で設定した誘導施設について、都市機能誘導区域内への立地状況を確認します。

指標② 誘導施設の充足率（%）				
	現況値（2016年）		目標値（2037年）	
寄居駅周辺	9施設	90%	10施設	100%
男衾駅周辺	1施設	33%	3施設	100%

#### 【設定・算出方法】

誘導施設の立地状況を確認します。

#### 【目標値】

P65で設定した誘導施設のうち、既に立地している施設は維持し、新たな立地が必要な施設を誘導します。近くに同様の施設があるものは、既存の施設を維持もしくは都市機能誘導区域内への誘導を図ります。誘導施設に設定した都市機能全てが充足されることを目標とします。

寄居駅周辺：商業機能（スーパーマーケット）を誘導し、その他施設は維持または区域内誘導を図ります。

男衾駅周辺：子育て機能（子育て支援施設）、金融機能（銀行・信用金庫等）を誘導し、その他施設は維持を図ります。

### 指標③ 公共交通路線の運行本数

その他の地域から、寄居駅、男衾駅の拠点等への公共交通の利便性が確保されていることを、鉄道及び路線バスの運行本数により検証します。

指標③ 公共交通路線の運行本数（本／日）（平日）		
	現況値（2016年）	目標値（2037年）
鉄道	JR八高線：17、東武鉄道：50、秩父鉄道：39	現況と同水準以上
路線バス	県北都市間路線代替バス 深谷駅・寄居車庫線：5、 本庄駅・寄居車庫線：6、 イーグルバス：6	現況と同水準以上

#### 【設定・算出方法】

各鉄道路線、路線バスの時刻表により、運行本数を把握します。

#### 【目標値】

人口減少や居住誘導の推進により、その他の地域の居住者は大幅な減少が見込まれるものの、今後も居住者がいることから、都市機能の集積する拠点等への公共交通の利便性が、現状と同等に維持されることを目標とします。

### 指標④ デマンドタクシー利用者数

その他の地域の交通利便性が維持されていることを、デマンドタクシーの利用者数により検証します。

指標④ デマンドタクシー利用者数（人）		
	現況値（2015年）	目標値（2037年）
年間利用者数	16,057	1,6000

出典）寄居町資料

#### 【設定・算出方法】

庁内の利用状況の資料から、年間の利用者数を把握します。

#### 【目標値】

人口減少及び誘導区域内への人口集積を図るため、その他の地域は大幅な人口減少が見込まれるものの、現状と同等の生活利便性の維持が求められます。デマンドタクシーのサービス維持のため、利用者層の拡大等により現状と同等の利用者数を目標とします。

### 効果指標① 寄居町の住みやすさ

寄居駅周辺・男衾駅周辺において、居住者の集約や都市機能の確保、都市基盤整備の実施等により、住環境や生活利便性が向上したことを、町民意識調査の「寄居町の住みやすさ」の設問の結果から検証します。

効果指標① 寄居町の住みやすさ (%)		
	現況値 (2015年)	目標値 (2035年)
住みやすいと思う回答の割合	54.6	60.0

出典) 町民意識調査

#### 【設定・算出方法】

町民意識調査の寄居町の住みやすさを問う設問において、「住みやすい」「まあまあ住みやすい」の合計を算出します。

#### 【目標値】

約5%増加を目標とします。 $54.6+5.0=59.6\div 60.0$

### 効果指標② 中心市街地における歩行者・自転車通行量

寄居駅周辺において、居住者の集積、都市機能が立地することで交流人口が増え、中心市街地が活性化していることを、中心市街地における歩行者・自転車通行量により検証します。

効果指標② 中心市街地における歩行者・自転車通行量 (人)		
	現況値 (2015年)	目標値 (2037年)
平日	5,824	6,100
休日	5,591	5,800

出典) 歩行者・自転車通行量調査

#### 【設定・算出方法】

歩行者・自転車通行量調査結果から、寄居駅と寄居駅南側の全調査地点（計10箇所）の通行量の合計とします。（12時間調査）

#### 【目標値】

第6次総合振興計画における成果指標では、目標値が+5%となっています。人口減少が見込まれる中、20年後の本計画の目標年まで、その値を保つことを目標とします。

平日：6,115人 $\div$ 6,100人、 休日：5,870人 $\div$ 5,800人

### 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

都市機能誘導区域内への民間企業の進出により拠点性が向上していることを、誘導施設の新規立地による民間投資額から検証します。

効果指標④ 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）		
	現況値	目標値（2037年）
民間投資額	—	累積 3.2

出典）建築着工統計調査より算出

#### 【設定・算出方法】

都市機能誘導区域における民間の都市機能施設の進出により投資された金額（設備投資費：建設費）を算出します。

#### 【目標値】

民間の誘導施設として、スーパーマーケット、銀行の誘導を図ります。建築着工統計調査（2017年1月）から、卸売業、小売業用建築物及び金融業、保険業用建築物の工事予定額から1棟あたり工事費を算出し、それぞれ1棟の合計を目標値とします。

会社資本規模別着工建築物（10億円超）	工事費予定額（万円）	建築物の数（棟）	1棟あたり工事費（万円）
卸売業、小売業用建築物	2,723,471	242	11,254
金融業、保険業用建築物	514,801	24	21,450

$$11,254 \text{ 万円（小売業）} + 21,450 \text{ 万円（金融業）} = 32,704 \text{ 万円} \div 3.2 \text{ 億円}$$

### 効果指標④ 空き店舗活用状況

人口誘導等が進み中心市街地が活性化していることを、空き店舗の活用状況から検証します。

効果指標⑤ 空き店舗活用状況		
	現況値（2015年）	目標値（2037年）
空き店舗活用件数（件）	3	累計 30

出典）寄居町資料、商業統計

#### 【設定・算出方法】

チャレンジショップ支援事業を利用した事業所数を把握します。

#### 【目標値】

第6次総合振興計画の成果指標では、現況値3件に対し、累計10件の創業を目標としており、5年間で7件の増加を見込んでいます。本計画では、その後も同等の増加を見込み、20年間で目標値を以下の通りとします。

$$(7 \text{ 件} \div 5 \text{ 年}) \times 20 \text{ 年} + 3 \text{ 件（現況値）} = 31 \text{ 件} \div 30 \text{ 件}$$

チャレンジショップ支援事業による創業件数：現況値3件 → 目標値10件（累計）

都市機能誘導区域にかかる大字における統計（平成 26 年）

	事業所数（件）	従業員数（人）
寄居駅周辺（大字寄居）	340	2,362
男衾駅周辺（大字富田）	147	3,214
計	487	5,576

## 2. 計画の評価、見直し方針

本計画を進めていく際、下記の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、計画を効率的に推進していきます。

本計画の計画期間は2037年度（平成49年度）までですが、計画の進捗状況や施策の効果を測るために、概ね5年ごとに計画の中間評価を実施します。

中間評価の状況により、必要に応じて計画の改定や施策の見直し等を検討します。

