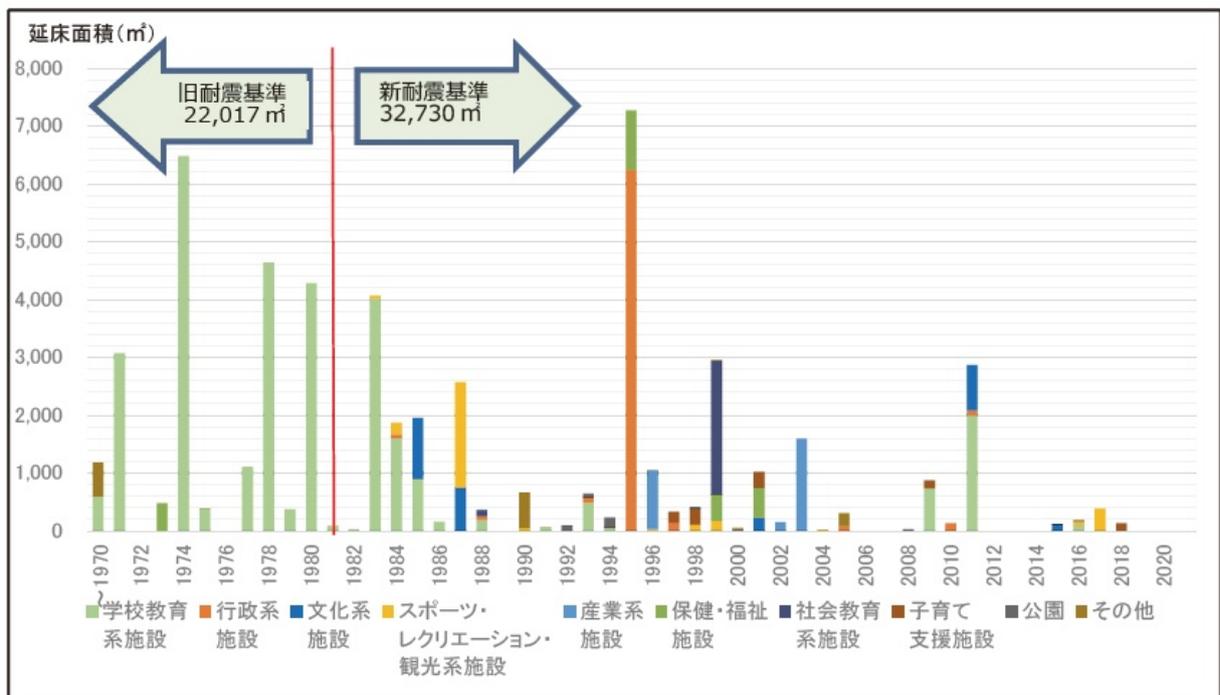


## 2-13. 公共施設

本町が保有する公共施設は、築40年以上を経過したものが全体の4割を占めています。

今後は耐用年数が近づき更新時期が到来します。少子高齢化等に伴う、将来需要の変化や、ライフスタイル及び価値観の変化に伴う公共施設に対する利用ニーズの複雑多様化も考えられるため、必要な公共施設保有量、役割及び機能の見直し等公共施設全般にわたるあり方を検証するとともに長期的な需要、動向を勘案し適切に対応する必要があります。

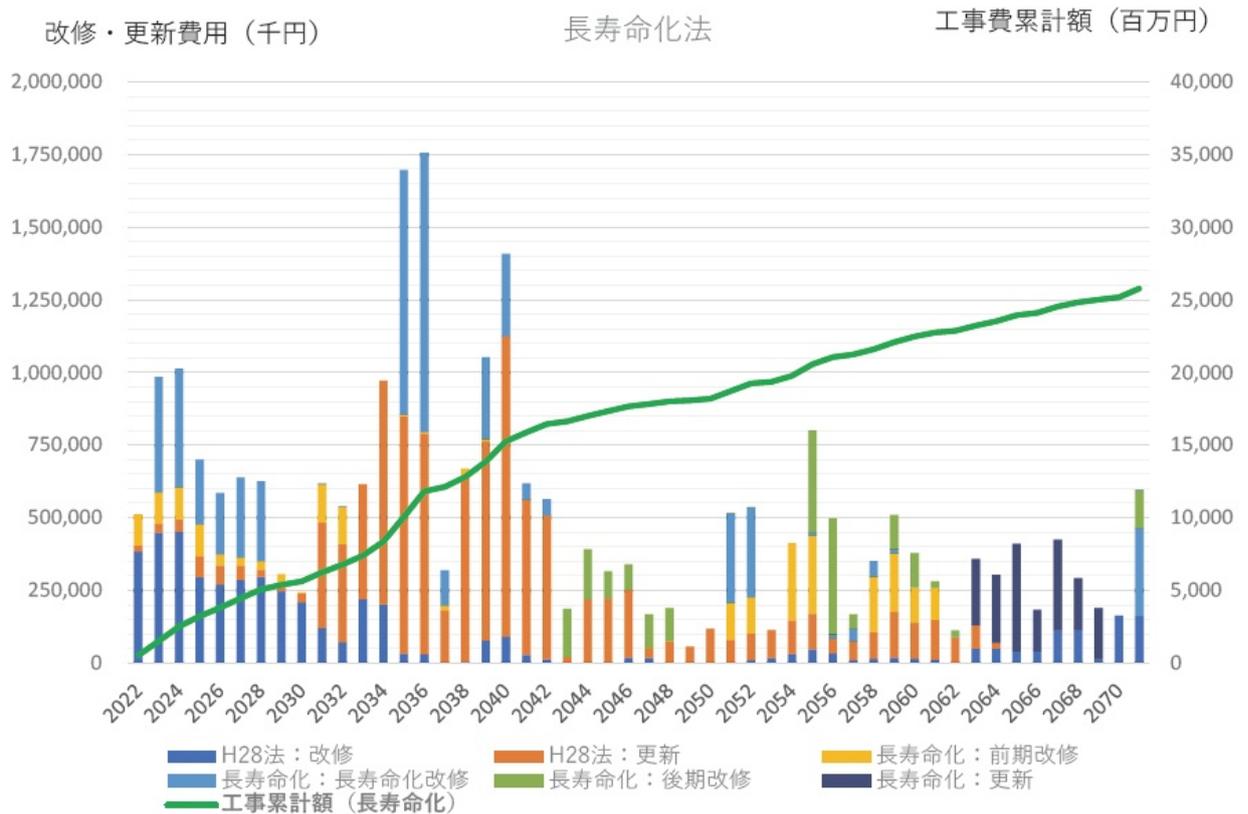
建築年別公共施設延床面積



出典：嵐山町公共施設等総合管理計画改定版 令和4年3月改定

令和4年(2022年)より約50年間の改修・更新費用の試算結果によると、長寿命化法による改修・更新費用は、10年間で62億24百万円、30年間で187億9百万円とされています。

### 改修・更新費用試算結果（長寿命化法）



出典：嵐山町公共施設等総合管理計画改定版 令和4年3月改定

## 2-14.災害履歴

本町における地震による災害履歴と県内の主な被害は、次のとおりです。本町は比較的地震による災害の少ない穏やかな地域といえると考えられます。

地震による災害履歴

発生日	名称	M	県内の主な被害
安政2(1855)年 11月11日	(安政)江戸地震	6.9	荒川、利根川流域を中心に被害。死者3名、負傷者1,724名、家屋全壊27棟。幸手付近で家屋3,243棟が全壊同様となる被害あり、そのほとんどは液状化によると思われる。
明治27(1894)年 6月20日	東京湾北部の地震	7.0	南部で被害があり、飯能で山崩れがあった。
大正12(1923)年 9月1日	関東大震災	7.9	死者・行方不明者411名、負傷者497名、家屋全壊9,268棟、半壊7,577棟。
昭和6(1931)年 9月21日	西埼玉地震	6.9	荒川、利根川流域を中心に被害。死者11名、負傷者114名、住家全壊63棟。秩父郡太田村八入峠にかなりの地すべりがあり。
平成23(2011)年 3月11日	東日本大震災	9.0	<県内> 死者1名、負傷者104名、住宅全壊24棟、半壊199棟、一部損壊16,446棟、道路損壊456棟 <町内> 住宅一部損壊283棟、ブロック塀損壊14箇所

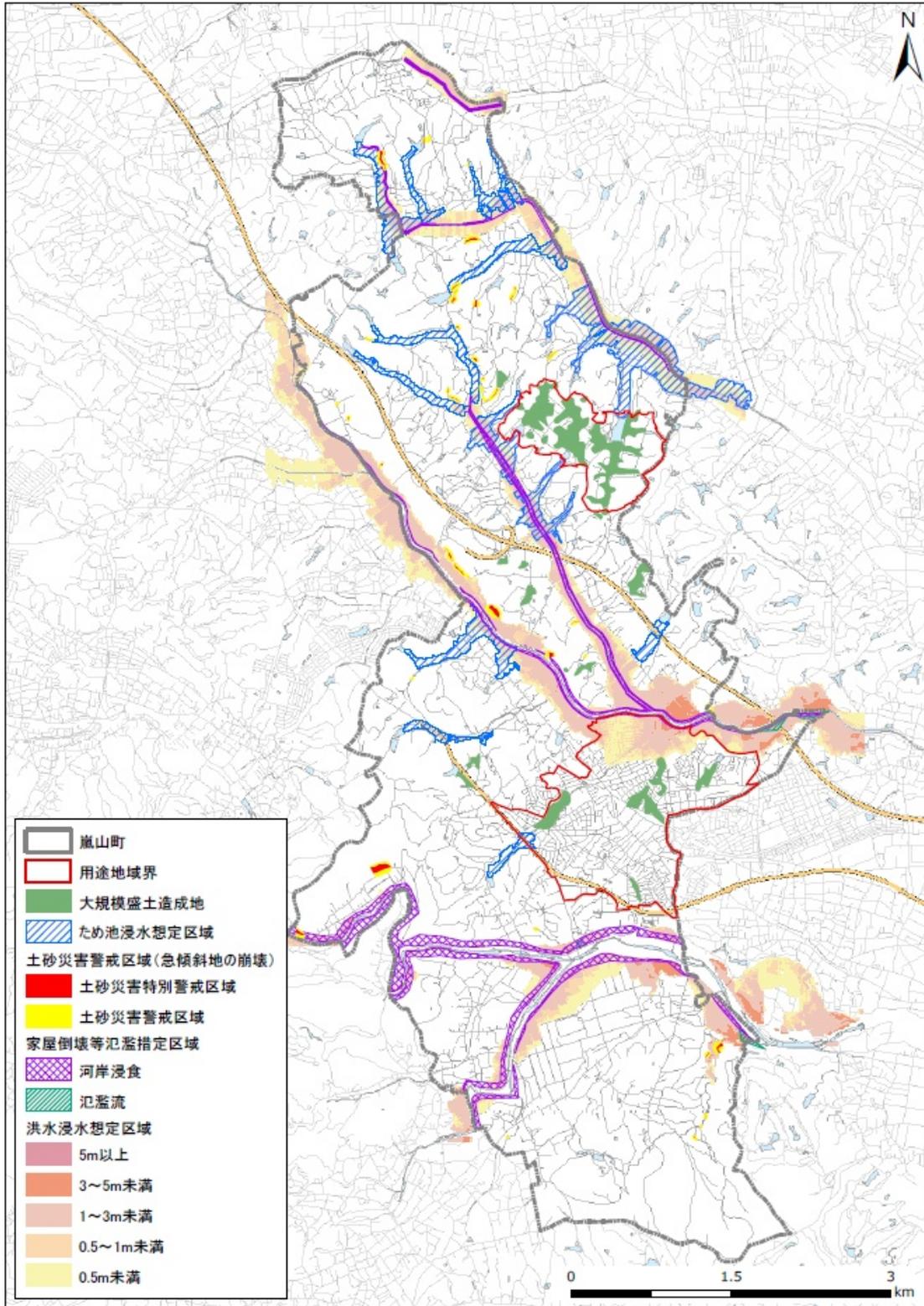
本町における風水害による災害履歴は、次のとおりです。近年は気候変動による台風の大型化に伴い、被害が出ています。

#### 風水害による災害履歴

発生日	名称または災害の種類	町内の主な被害
昭和31(1956)年 4月30日	晩霜	桑園 330ha
昭和33(1958)年7月	干ばつ	水田 160ha
昭和34(1959)年 9月26日	伊勢湾台風	住家全壊 3 棟、半壊 10 棟、物置全壊 30 棟
昭和41(1966)年 9月25日	台風 26 号	死者1名、負傷者2名、住家全壊15棟、半壊10棟、橋梁流出2箇所(災害救助法適用)
昭和54(1979)年 10月19日	台風 20 号	住家床下浸水 3 棟
昭和57(1982)年 8月2日	台風 10 号	住家床上浸水 12 棟、床下浸水 23 棟、橋梁流出 1 箇所
昭和57(1982)年 9月12日	台風 18 号	住家床上浸水 19 棟、床下浸水 27 棟
昭和61(1986)年 8月4日	台風 10 号	住家床下浸水 1 棟、橋梁流出 1 箇所
昭和63(1988)年 9月1日	大雨	住家床下浸水 2 棟
平成元(1989)年 8月1日~2日	大雨	将軍沢地内 前川堤防崩落
平成2(1990)年 9月30日~10月1日	台風 20 号	床下浸水 3 棟、道路冠水 1 箇所、道路法面崩壊 8 箇所
平成2(1990)年 11月28日~12月1日	台風 28 号	道路冠水 4 箇所
平成3(1991)年 8月20日~21日	台風 12 号	床下浸水5棟、水田冠水15ha、道路法面崩壊4箇所、畦畔3箇所、道路冠水4箇所、山林崖崩れ1箇所
平成5(1993)年 8月27日	台風 11 号	道路法面崩壊 2 箇所
平成10(1998)年 8月27日~31日	豪雨	水路法面崩壊 2 箇所、道路法面崩壊 5 箇所
平成10(1998)年 9月15日~16日	台風5号	山林崖崩れ 2 箇所
平成11(1999)年 8月13日	熱帯低気圧	町道1-18号線(八幡橋)、町道鎌形135号線(班溪寺橋)橋脚部周辺流失
平成14(2002)年 10月1日~2日	台風 21 号	道路法面崩壊 2 箇所
平成15(2003)年 8月8日~9日	台風 10 号	排水路破損 1 箇所、山林崖崩れ 1 箇所
平成19(2007)年 9月6日	台風9号	水路土羽面崩壊1箇所、道路路肩崩壊1箇所、道路照明灯倒壊1箇所、倒木4箇所
平成23(2012)年 7月19日	台風6号	道路路肩崩壊 1 箇所、道路法面崩落 1 箇所
平成24(2012)年 6月19日	台風4号	倒木 4 箇所
令和元(2019)年 10月12日~13日	台風 19 号	床上浸水4棟、床下浸水16棟、谷川橋破損、道路損壊1箇所、道路破損21箇所、水田法面崩落1箇所、農業用施設損壊(取水ポンプ)1箇所、排水路破損9箇所(災害救助法適用・特別警報発令)

## 2-15.ハザード情報と都市の情報の重ね合わせ

水防法の改正に基づき、埼玉県により令和6年5月28日に本町において洪水浸水想定区域が指定され、ハザードマップが作成されています。市街化区域内には、市野川沿いに洪水浸水想定区域があります。また、大規模盛土造成地もありますが、主に土地区画整理事業に伴う管理された造成地です。



ハザードマップ

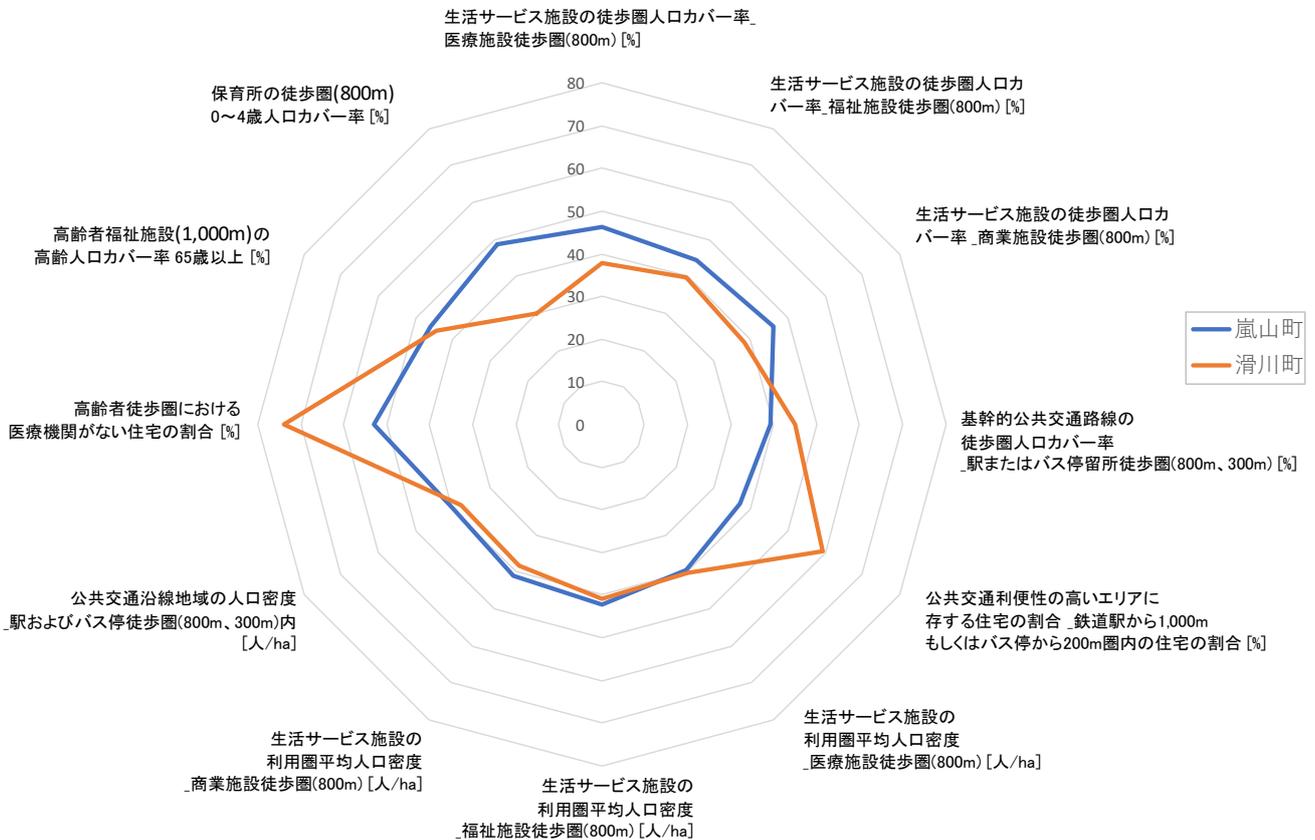
出典：埼玉県県土整備部河川砂防課

## 2-16.都市構造の分析

国土交通省都市局都市計画課が作成した「都市構造の評価に関するハンドブック」を用いて都市構造の評価指標によるレーダーチャート<sup>6</sup>分析を行います。首都圏の同類型都市との偏差値による比較を行うとともに、本町と隣接する滑川町及び東松山市との比較を行います。

### (1)滑川町との比較(同類型都市<sup>7</sup>による偏差値評価)

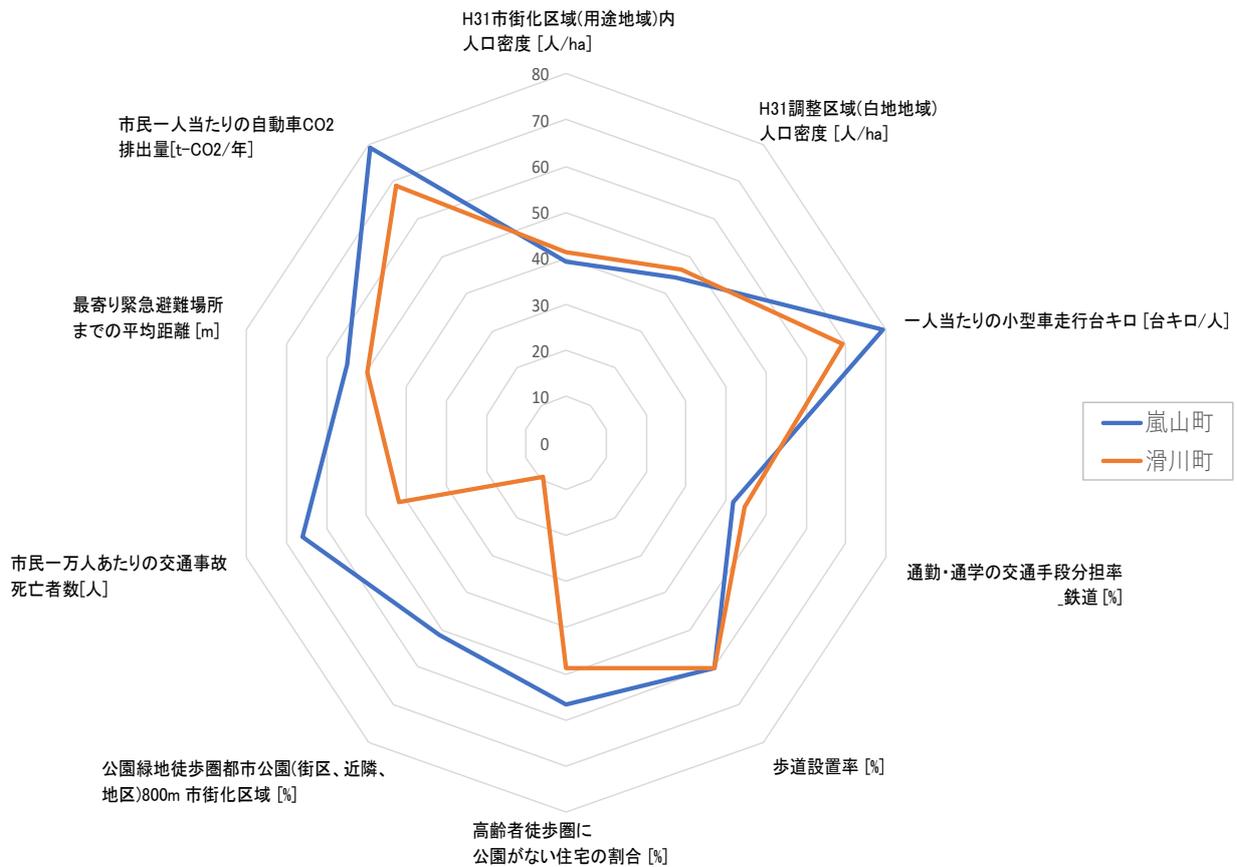
- ・同類型都市と比較して、全般的に本町の生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率は低く(偏差値が50以下)なっています。
- ・本町は滑川町と比べて、公共交通の利便性の高いエリアに存在する住宅の割合がかなり低くなっています。
- ・一方、本町は滑川町と比べて、医療施設や保育所の利便性は高くなっています。



<sup>6</sup> 複数の評価各項目を多角形に図化したもの。

<sup>7</sup> 本町と同類の三大都市圏(首都圏、中部圏、近畿圏)に含まれる自治体のこと。

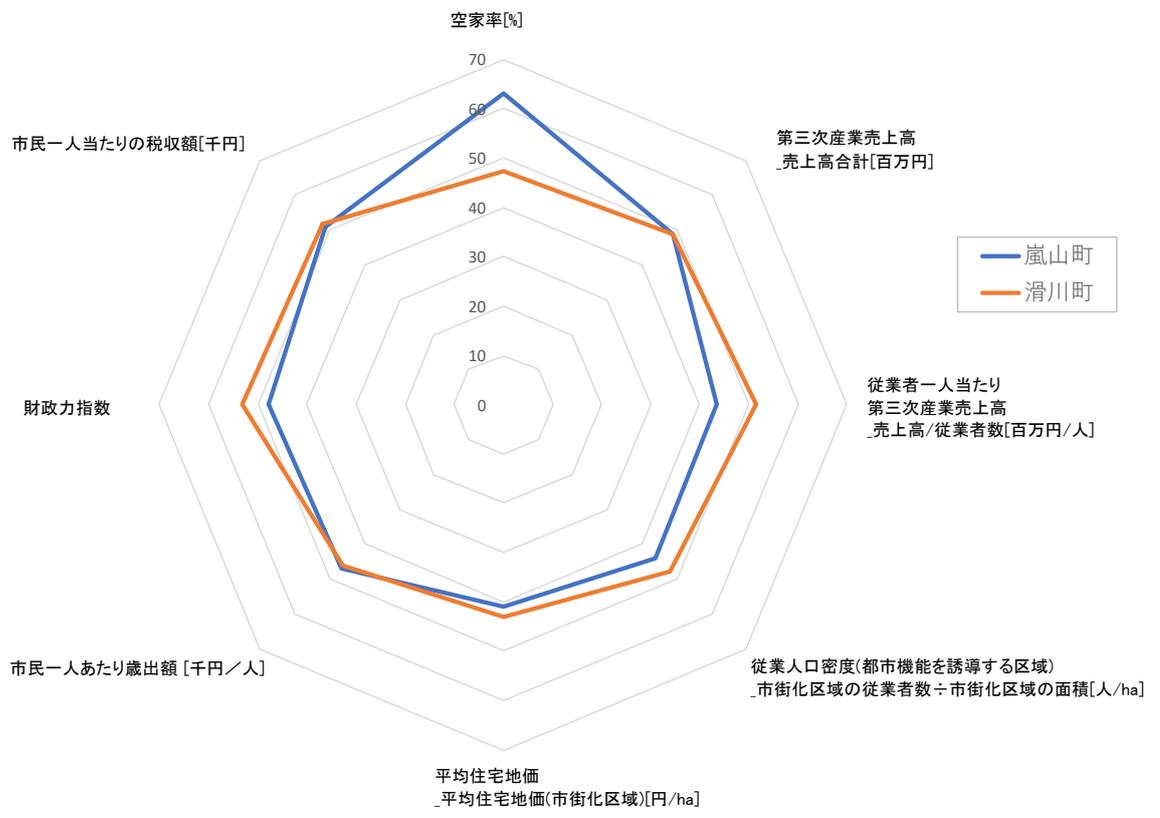
- ・同類型都市と比較して、本町の一人当たり小型車走行台キロと自動車 CO2 排出量は非常に大きな値となっています。移動手段が自動車である割合が高いことが原因と考えられます。
- ・本町は滑川町と比べて、歩道設置率<sup>8</sup>はほぼ同じですが、交通事故死亡率が高くなっています。
- ・本町は滑川町と同様に、市街化区域内の人口密度が低くなっています。
- ・また、本町は滑川町と同様に、一人当たりの小型車走行台キロ<sup>9</sup>が非常に高くなっていると同時に、市民一人当たりの自動車 CO2 排出量は多くなっており、移動手段を自動車にかなり依存していると考えられます。



<sup>8</sup> 全道路延長に対して、歩道が整備されている延長の割合のこと。

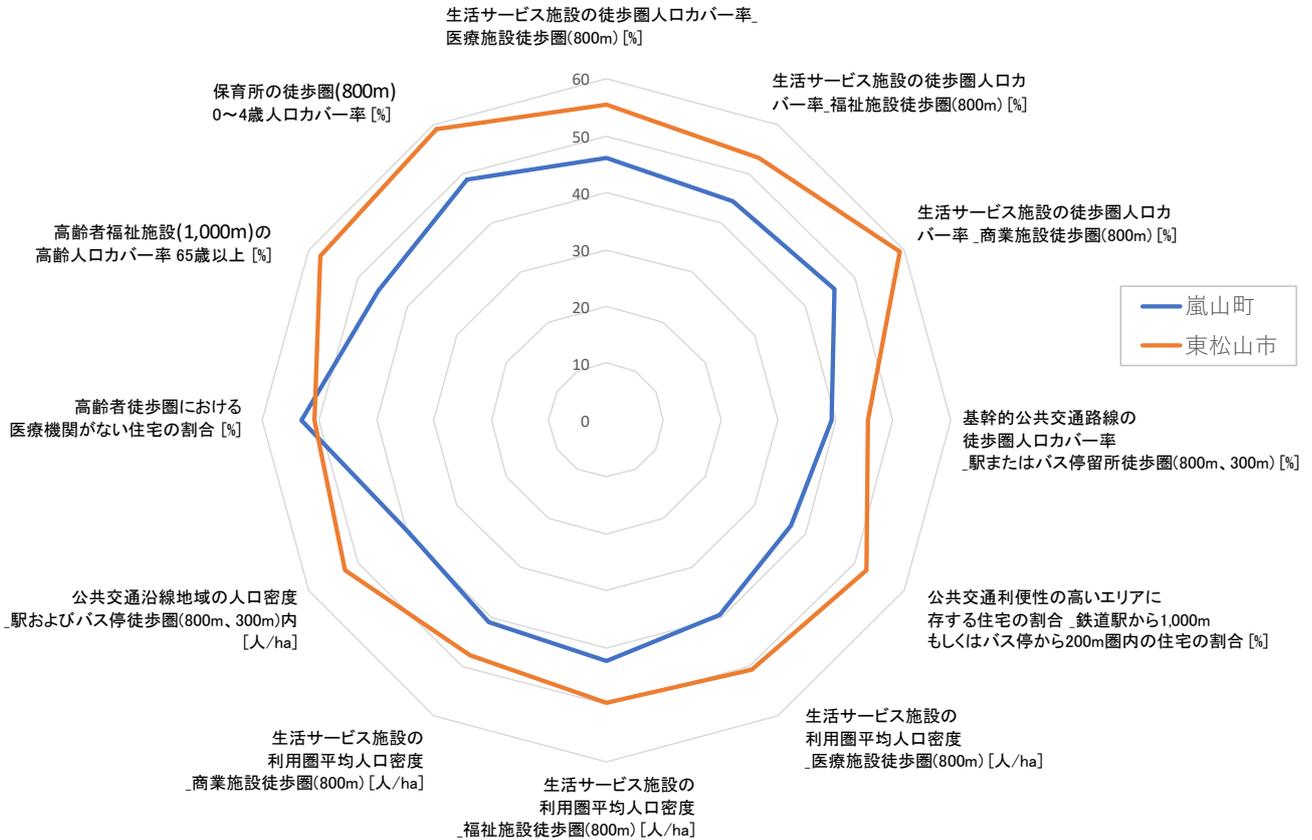
<sup>9</sup> 交通量(台)と距離(キロ)を乗じたもののこと。交通量を表すひとつの指標。

・本町は滑川町と比べて、空家率が高くなっています。



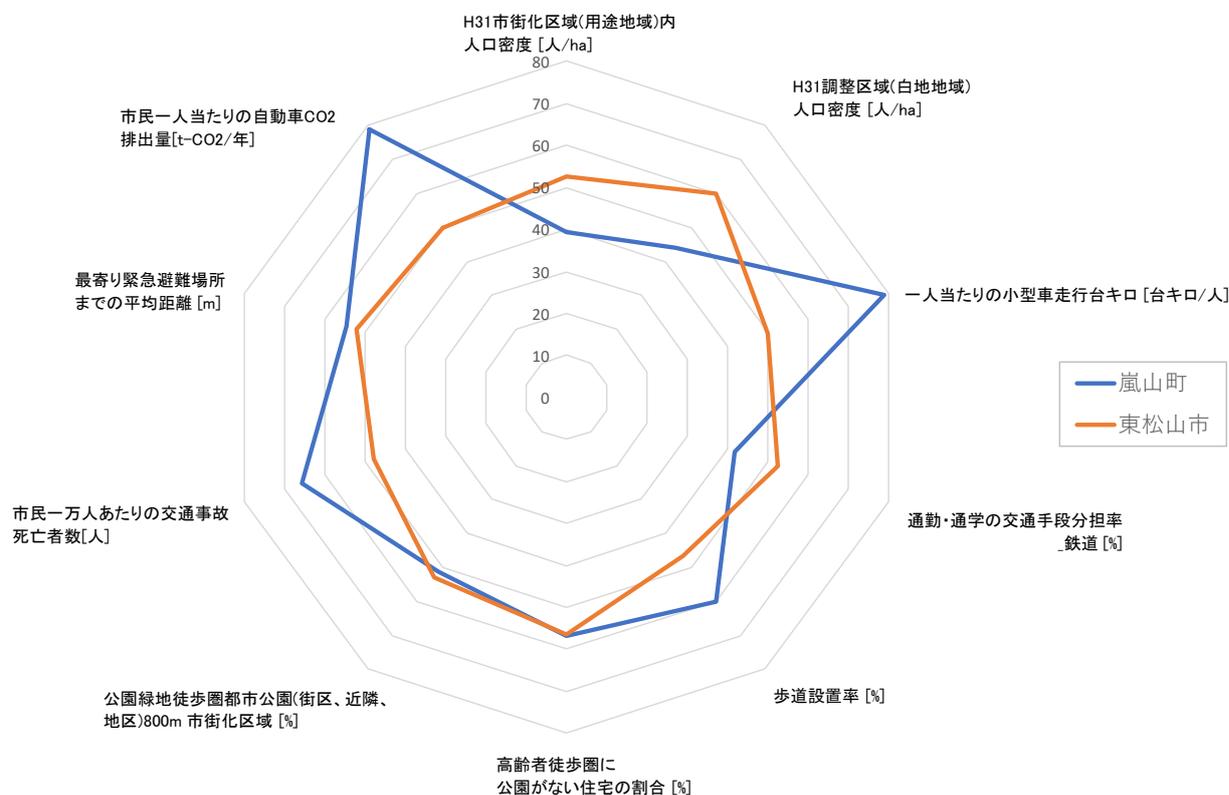
## (2)東松山市との比較(同類型都市による偏差値評価)

・本町は東松山市と比べて、医療、福祉、商業等の生活サービスに関する様々なサービスの徒歩圏人口カバー率<sup>10</sup>が総じて低いという結果が出ています。



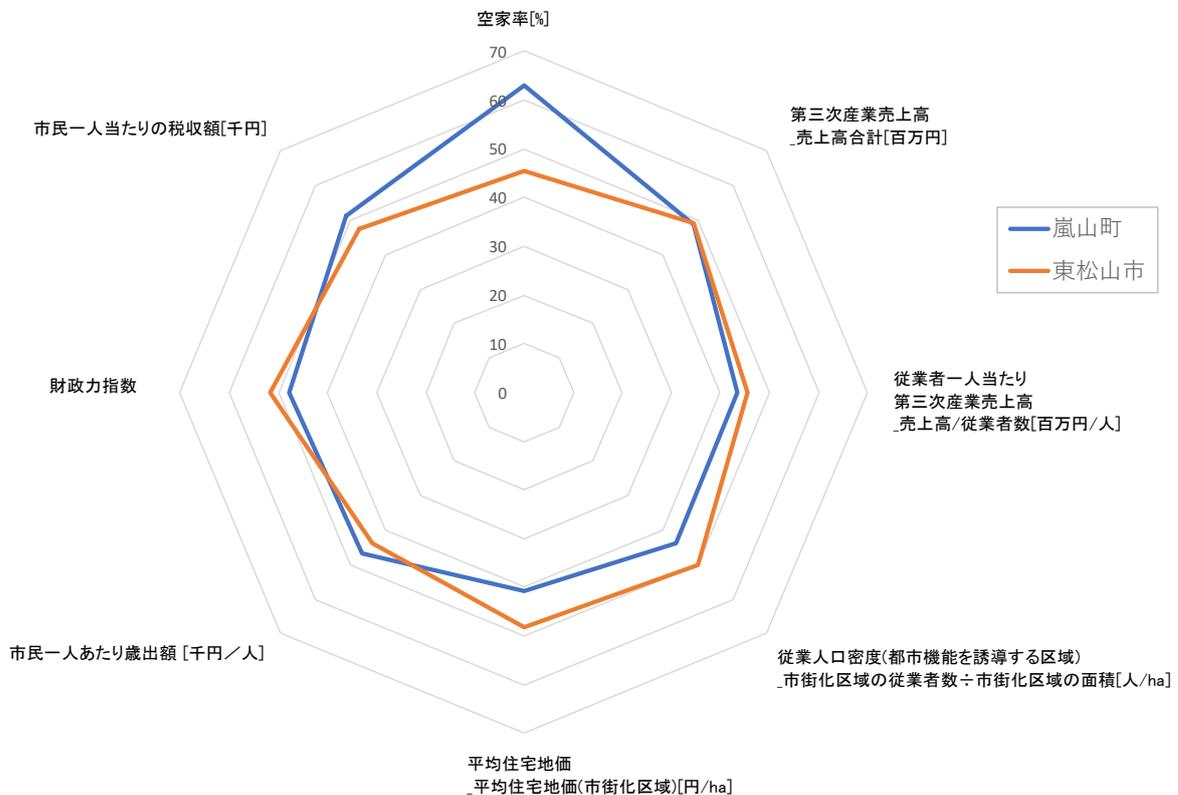
<sup>10</sup> 当該サービス施設から 800m 徒歩圏内の人口を本町の人口で除したものの。

- ・本町は東松山市と比べて、鉄道の交通手段分担率<sup>11</sup>は低くなっています。
- ・一方、本町は東松山市と比べて、市民一人当たり自動車 CO2 排出量、歩道設置率、市民一万人当たり交通事故死亡者数で高い値を示しています。本町は公共交通よりも自家用車主体の生活をしているためと考えられます。



<sup>11</sup> ある交通手段の使用回数が全交通手段の使用回数に占める割合のこと。

- ・本町は東松山市と比べて、空家率は高くなっており、市街化区域の平均住宅地価は低くなっています。
- ・第三次産業<sup>12</sup>の売上高や一人当たり売上高に関しては、大した違いはありません。



### (3)同類型都市や、滑川町や東松山市と比較した結果から言える事

- ・本町は、公共交通の利便性が低いこともあり、自動車による移動手段に大きく依存しているという結果が出ています。
- ・生活サービス施設の利便性においても、同類型都市と比べて全般的にやや低くなっていますが、隣接する滑川町と比べると、全般的にやや利便性は高くなっています。
- ・空家率は、同類型都市と比べても、また滑川町や東松山市と比べても、高くなっています。

<sup>12</sup> 第一次産業は農業・林業・水産業、第二次産業は工業・鉱業・毛節業・電気ガス供給業・水道業など、第三次産業は商業・観光業・交通運輸業・情報通信業などのこと。

## 2-17.都市機能の分布

都市機能の分布については、徒歩利用圏区域を用いた「人口カバー率」がひとつの指標になります。全町における各都市機能の人口カバー率は以下の表の通りです。

項目	人口カバー率(%)
公共交通	55.8
医療施設	63.9
高齢者福祉施設	78.8
子育て・教育文化施設	75.9
商業施設	80.0
行政サービス施設	12.3
金融機関	65.3
スポーツ・交流・健康増進施設	82.5

公共交通は、鉄道駅が町内に武蔵嵐山駅のみであることや、駅東口側にはバス路線がないこと等から、やや低めの人口カバー率となっています。

商業施設の人口カバー率は 80.0%となっていますが、武蔵嵐山駅近傍には店舗等は少なく、駅から少し離れた道路沿いに商業施設の集積が見られます。

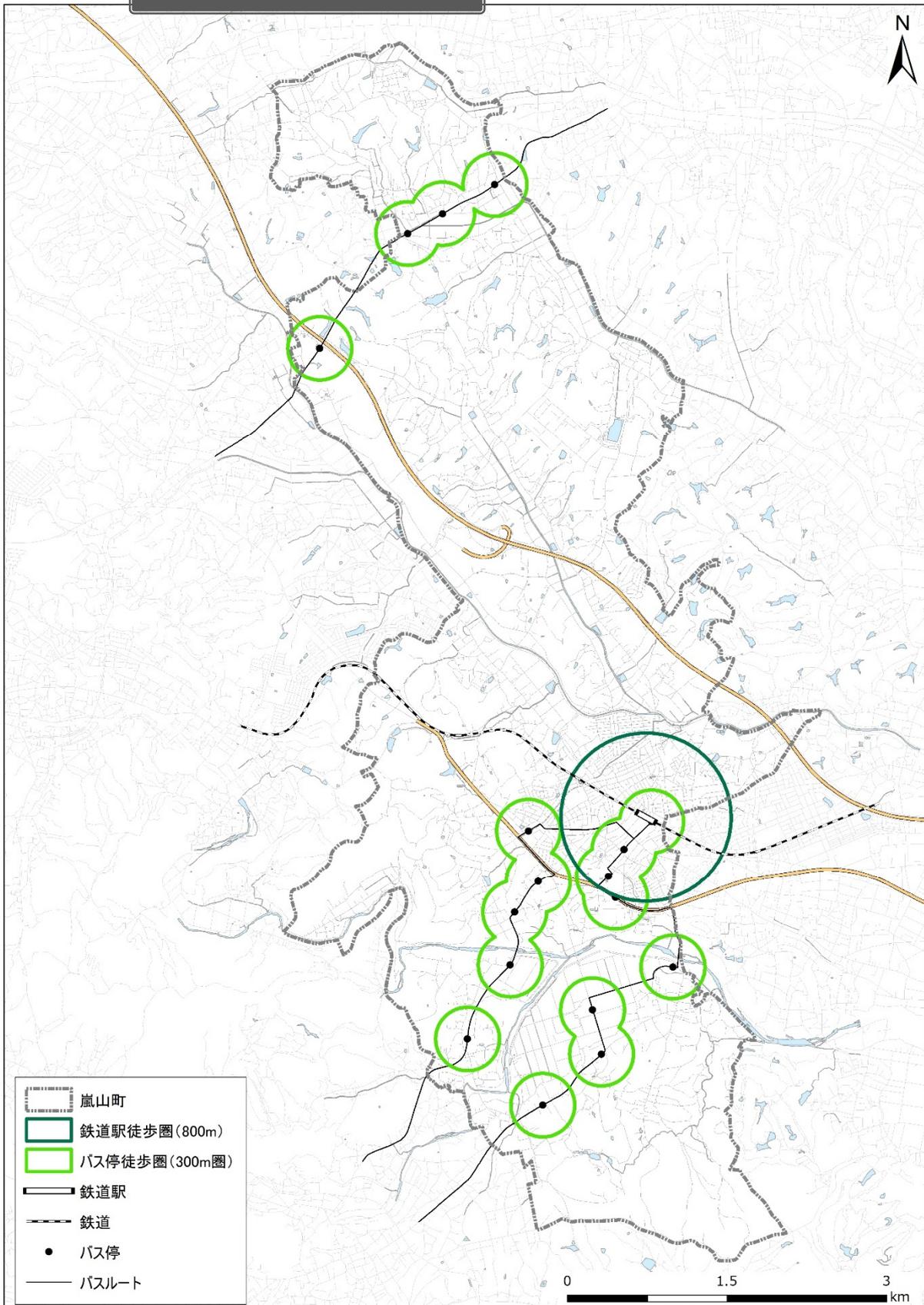
コンパクトな居住が実現すれば、多くの分野で人口カバー率が向上します。

ただし、人口カバー率だけでは町の利便性が測れない分野もあります。例えば高齢者福祉施設に徒歩で通う人は想定されません。また、時代の変化(オンラインの普及や利用形態等)に伴い人口カバー率の重要性も変化しています。人口カバー率が重要な分野を見極め、それに対し、補完するような施策が必要と考えられます。

一方、人口カバー率自体を向上させずとも、近隣自治体との連携により、町の利便性を向上することも可能です。例えば総合病院や大型商業施設を町内に誘致することは困難ですが、近隣自治体との連携により、必要な医療サービスや商業サービスを楽しむことができます。よって、近隣自治体との連携は重要です。

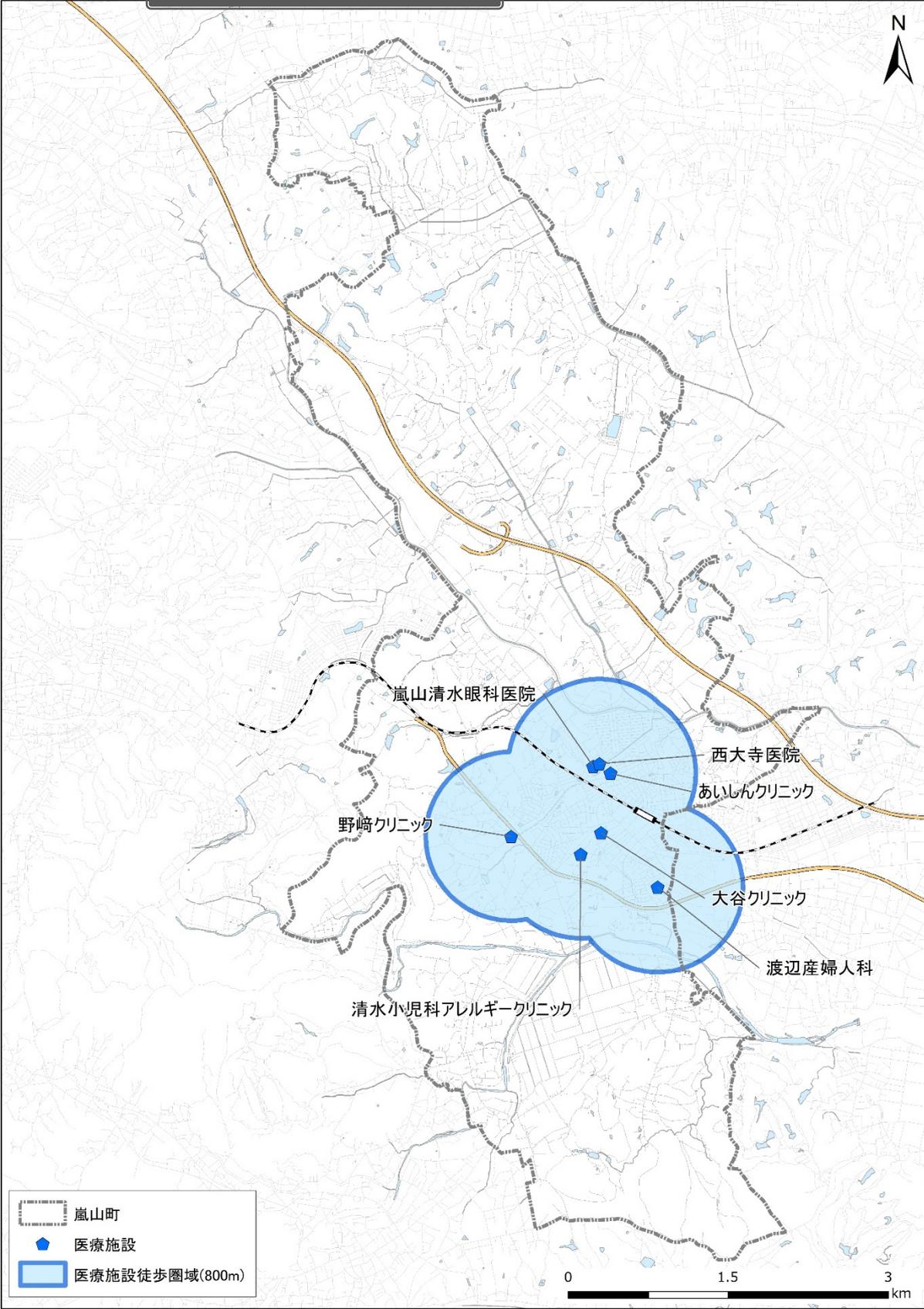
人口カバー率：55.8%

公共交通路線と徒歩利用圏域



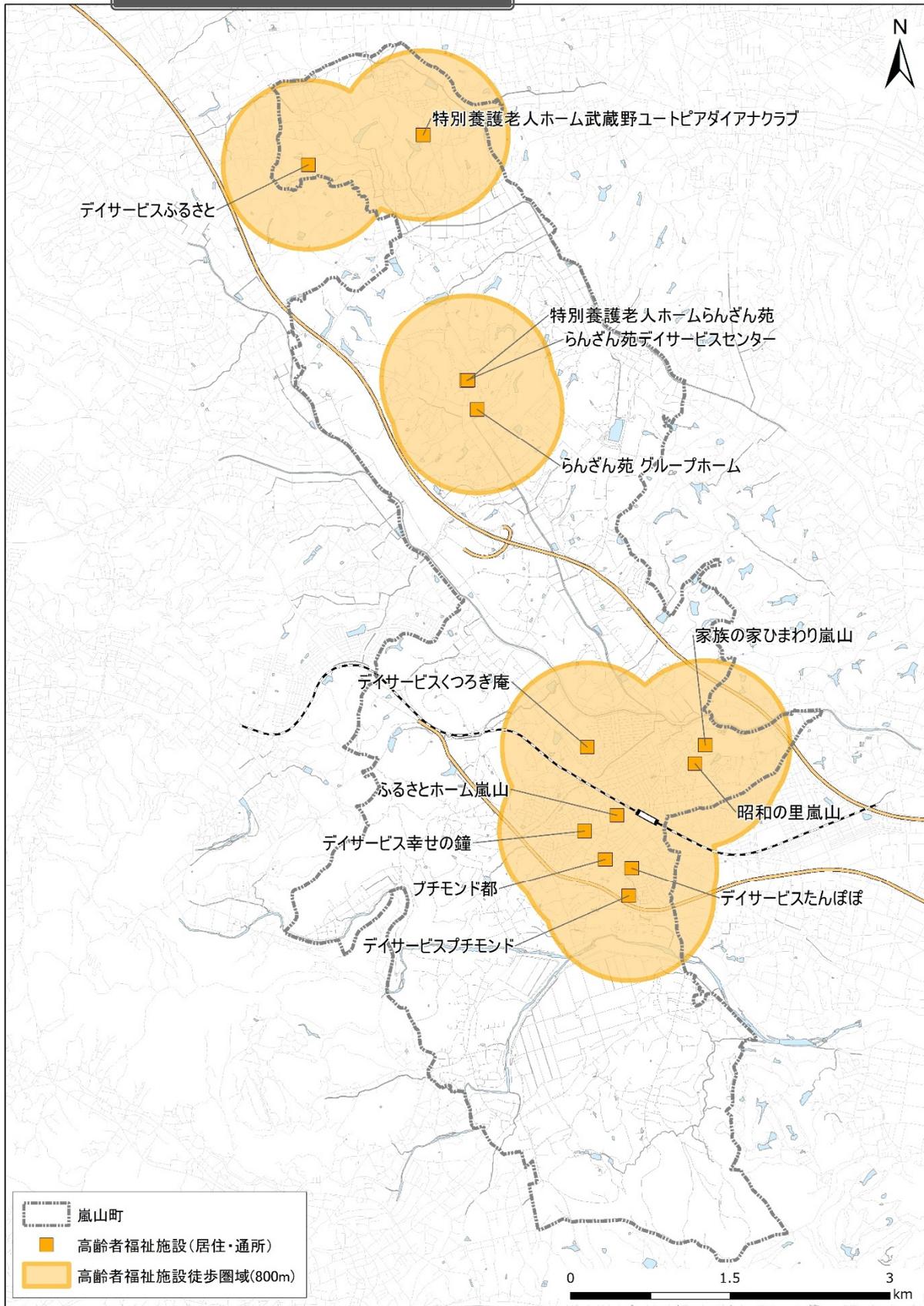
医療施設と徒歩利用圏域

人口カバー率：63.9%



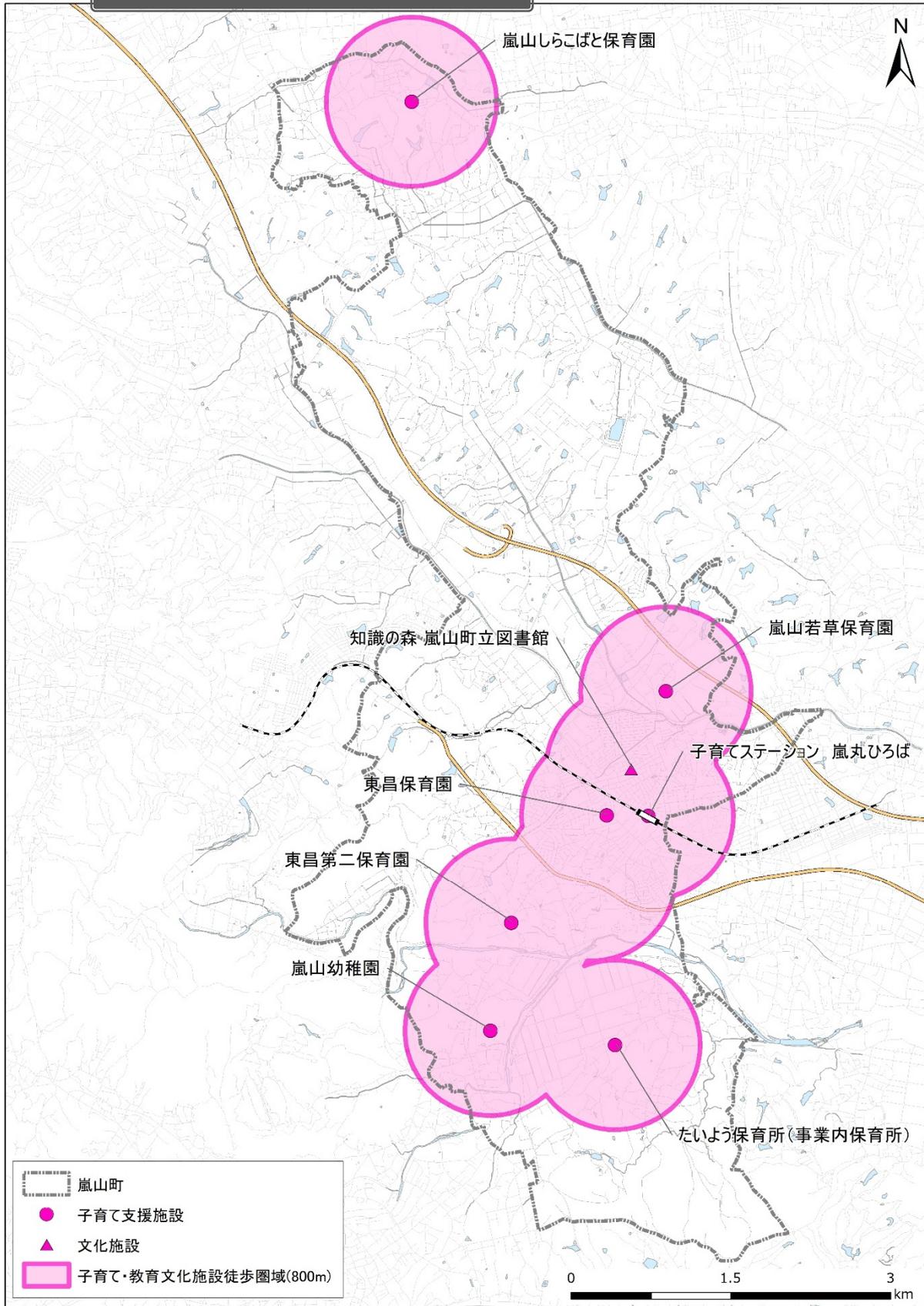
人口カバー率：78.8%

高齢者福祉施設と徒歩利用圏域



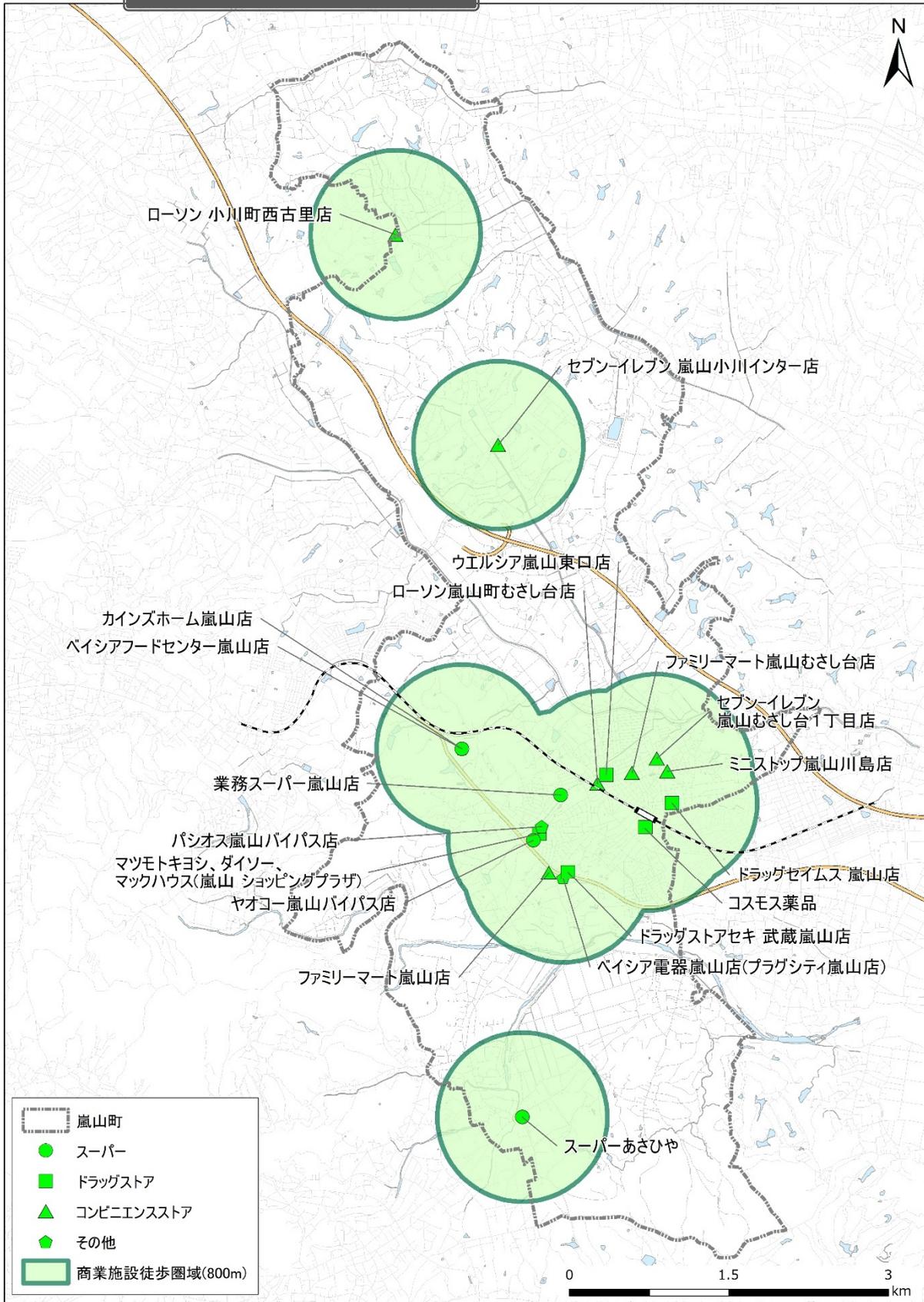
子育て・教育文化施設と徒歩利用圏域

人口カバー率：75.9%



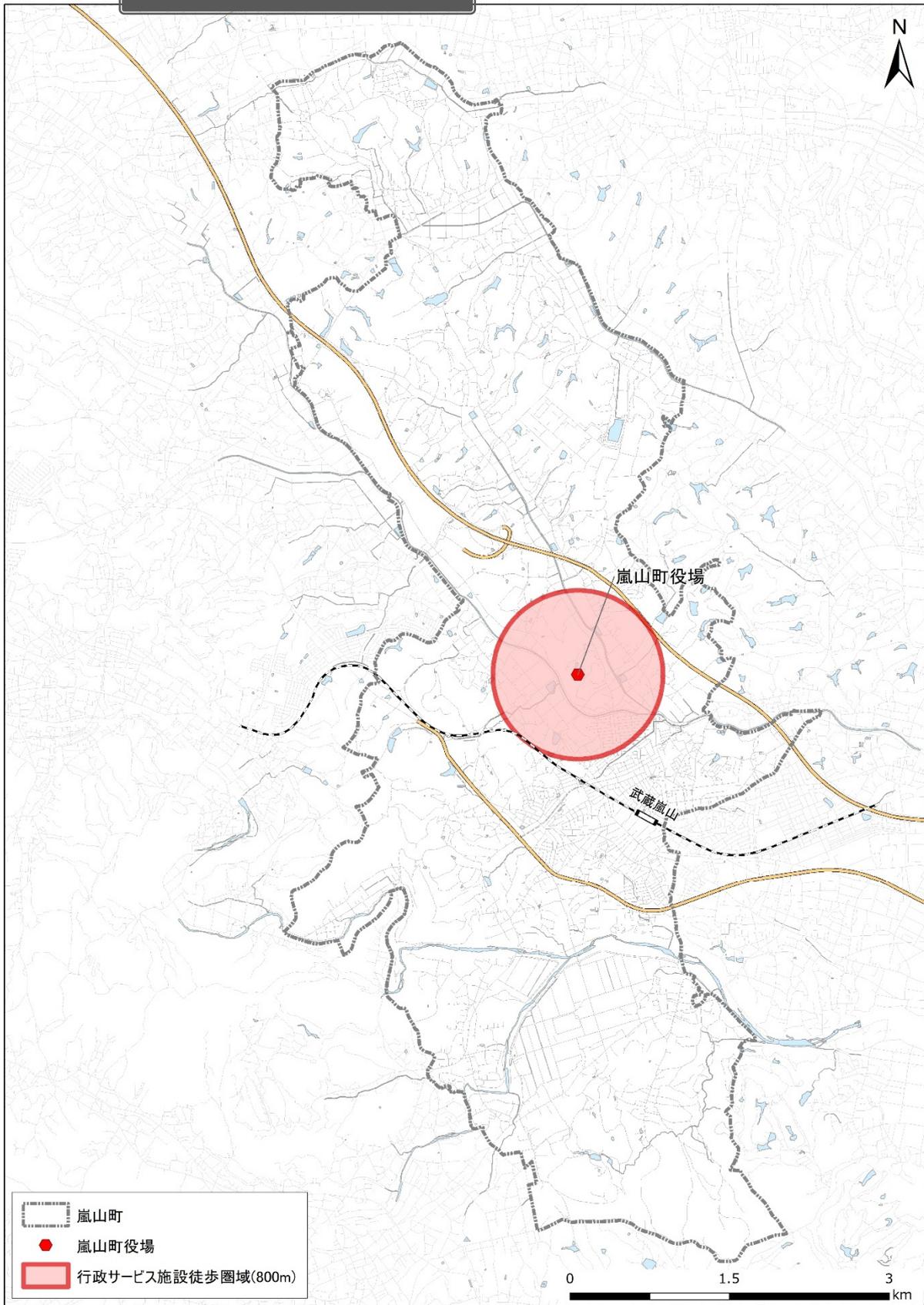
人口カバー率：80.0%

商業施設と徒歩利用圏域



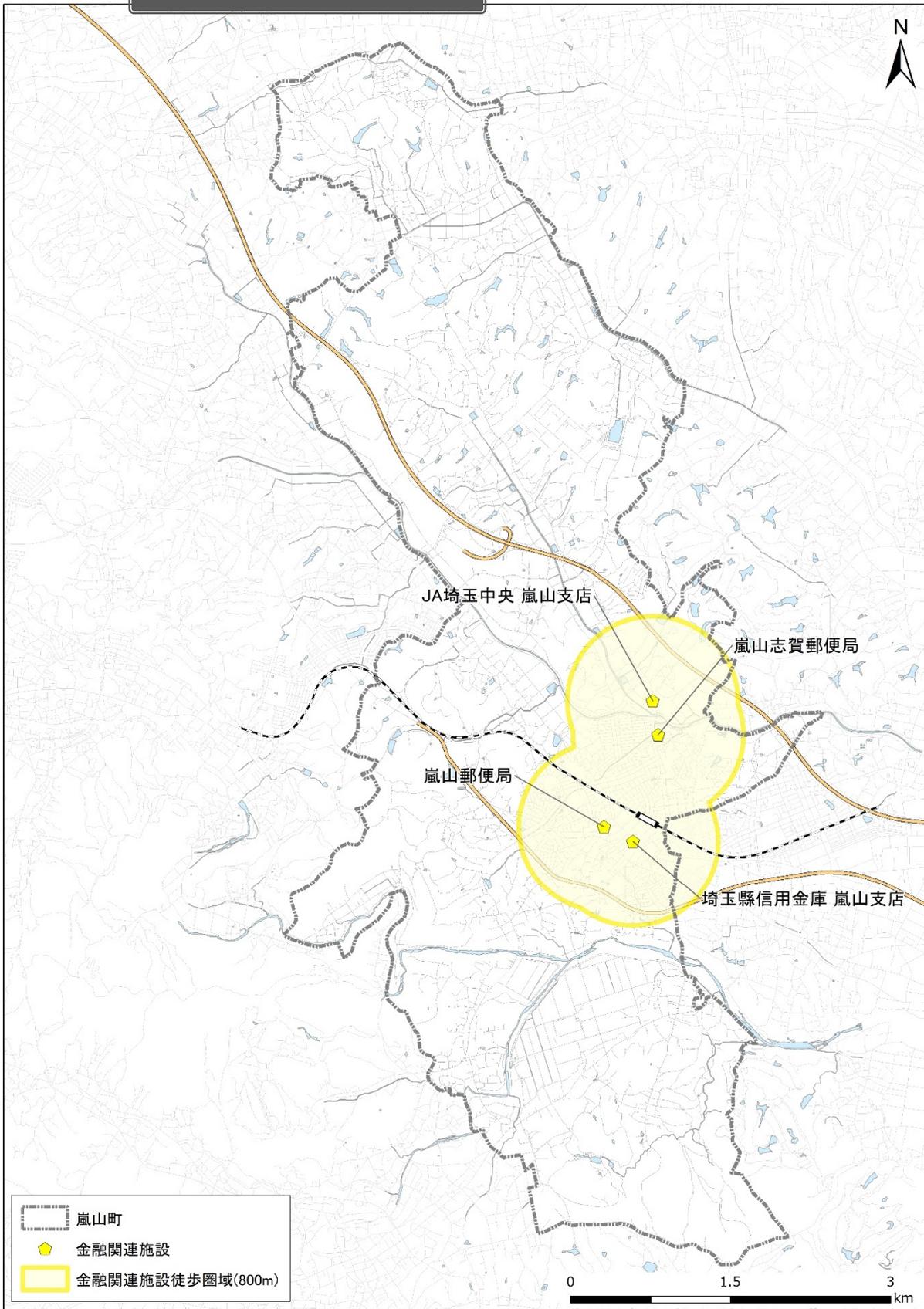
人口カバー率：12.3%

行政施設と徒歩利用圏域



人口カバー率：65.3%

金融施設と徒歩利用圏域



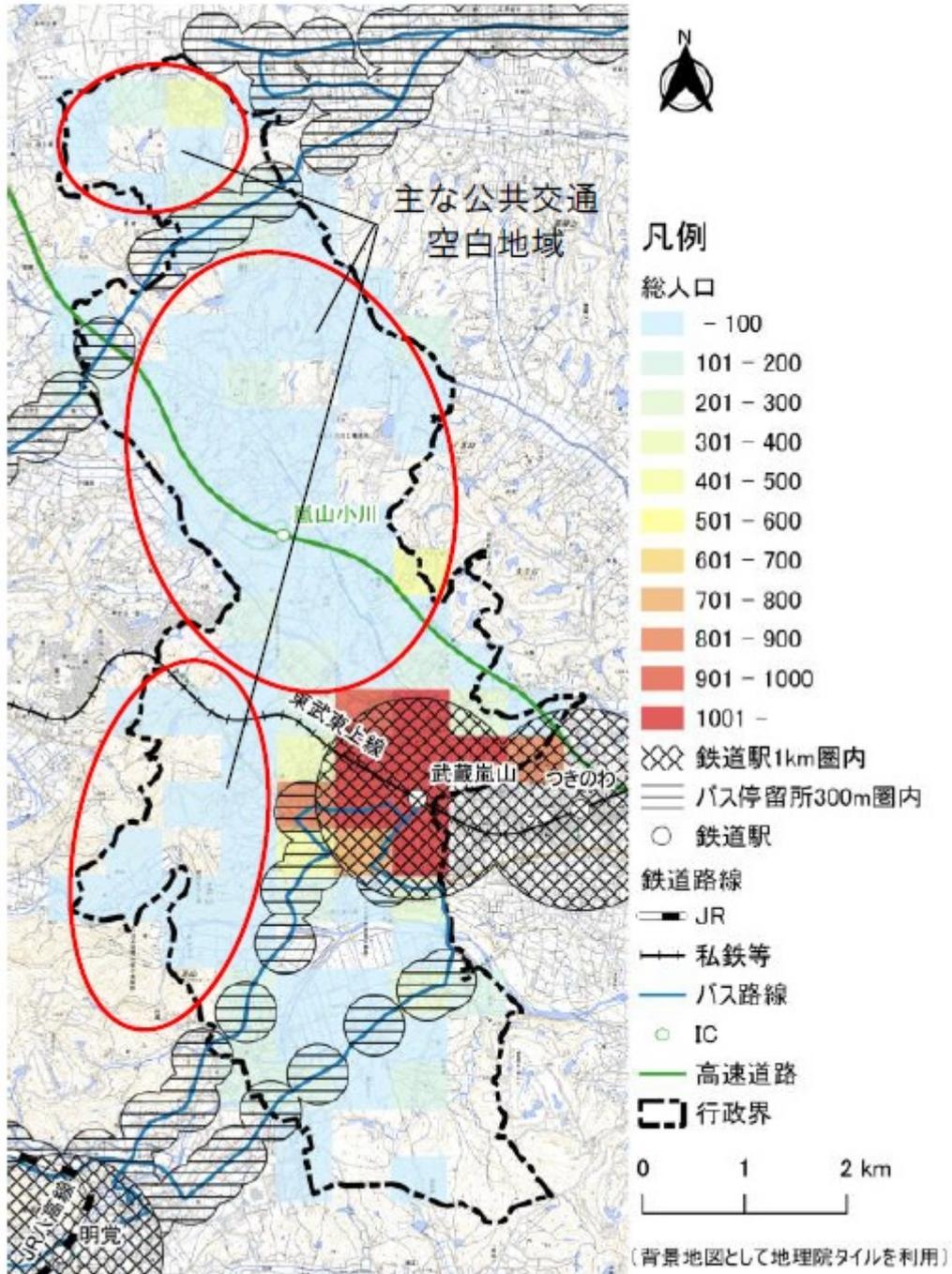


## 2-18.公共交通空白地

本町では武蔵嵐山駅の 800m 圏内に人口が集中していることもあり、現在の公共交通網で、人口の 6 割弱をカバーしています。

本町の市街化区域には武蔵嵐山駅があり、駅西口よりときがわ町方面へ路線バスが走っています。市街化調整区域には同路線バスと南部地域、北部地域をそれぞれ横断する形で路線バスが走っています。

しかし、町内には大きな公共交通空白地が存在しており、特に町の北部、西部に大きく広がっています。



公共交通サービス圏域と人口分布

出典：データ活用による交通ネットワーク再編事業 報告書 埼玉県 令和3年3月

## 2-19.課題の整理

第2章の検討結果から得られたポイントを抽出し、以下の表に整理しました。

### 現状の分析から得られたポイント（1/2）

項目	課題
位置特性	・東京都心から60km圏に位置し、東武東上線の武蔵嵐山駅、関越自動車道の嵐山小山インターチェンジ、国道254号があり、東京都心への利便性は高いので、今後の発展が期待される。
人口	・少子高齢化が進んでいくとともに、高齢者のみの単身世帯も増え続けている。 ・近年は社会増(本町への転入者数が本町からの転出者数を上回る)の傾向が続いており、この傾向を生かして人口減少のペースを緩和させることが期待される。そのためには、20歳代、30歳代の転入を増やし、転出を押さえる必要がある。
人口密度	・人口密度は令和2年から令和27年の25年間で、市街化区域で約2割程度、市街化調整区域では約3割程度減少する見通し。 ・DIDは少しずつ拡大し、かつ人口密度は低下しつつあり、集積とは逆の傾向にある。
転入・転出	・比企郡内では本町と滑川町は社会増が続いているが、他自治体は社会減が続いている。
土地利用	・自然的土地利用では「その他の自然地」が減少し、宅地的土地利用では「工業系」の土地利用がわずかに増加している。
開発許可・建築動向	・市街化調整区域内の開発許可件数は概ね減少傾向であるが、建築確認申請件数は横ばい状態が続いている。
空家	・空家は増加傾向にある。
都市交通	・交通手段分担率は自動車が72.6%と非常に高い割合となっている。バスはほとんど利用されておらず、公共交通の利用割合は低くなっている。
経済活動	・小売業をみると、近年は減少傾向だが、新型コロナウイルス感染症の影響による一時的な現象の可能性はある。
地価	・近年、全国や埼玉県地価は上昇傾向を示しているが、本町の地価は下降傾向が続いている。
歳入・歳出	・本町の一般会計は民生費が増加傾向。また、今後の公共施設やインフラの建替えや改修による支出増大が想定されている。
公共施設	・本町が保有する公共施設は、築40年以上を経過したものが全体の約4割を占めており、改修・更新費用は、今後10年間で62.3億円とされている。
災害履歴	・比較的地震災害は少ないと言えるが、風水害に関しては、近年の自然災害の甚大化に伴い、被害が出ている。
ハザード情報	・水防法の改正に基づき、埼玉県により令和6年5月28日に本町において洪水浸水想定区域が指定された。

## 現状の分析から得られたポイント（2/2）

項目	課題
都市構造	・生活サービス施設の徒歩圏からみた人口カバー率は、近隣等の同類型都市と比べて低い値となっている。
都市機能	・公共交通の徒歩圏人口カバー率が低くなっている。 ・町役場が郊外の市街化調整区域にあり、行政サービス施設の徒歩圏人口カバー率が低くなっている。 ・近隣自治体との連携により、必要な医療サービスや商業サービスを楽しむことが重要となっている。
公共交通空白地	・町内には大きな公共交通空白地が複数存在しており、全体的に広がっている。

上記の現状の分析から得られたポイントを踏まえ、これらを分野別にまとめ直し、課題を抽出しました。

#### ■人口

- ・少子高齢化が進んでいくため、生活環境を維持するためには、市街化区域の人口密度の維持を図る必要がある。
- ・20 歳代、30 歳代の転入を促進、また、転出を抑制し、近年の社会増傾向の持続を図ることで、人口減少を抑制する。

#### ■土地利用

- ・市街化調整区域での無秩序な開発を抑制する。

#### ■都市交通

- ・新たな産業基盤や住居基盤を整備するには、交通利便性を活かしたまちづくりを行う。
- ・自動車の交通手段分担率が非常に高い状況であり、また、町内には大きな公共交通空白地が存在しており、公共交通の利便性向上が必要である。

#### ■都市機能

- ・都市施設の人口カバー率は全般的にやや低い状況であるため、都市施設の誘導が必要である。
- ・公共交通の中心拠点である武蔵嵐山駅近傍は、公園や未利用地等により空間が広がっているため、商業施設を中心とした都市機能の誘導を行うなどして、中心拠点としての利便性を高めることが求められる。
- ・広域連携の更なる周知と交通が課題となっている。
- ・増加する空家や空き地の有効活用等により、空家や空き地を減らしながら、まちなかの活性化を図る必要がある。

#### ■財政・経済

- ・地価は下落傾向が続いており、町の魅力向上を図り、地価を維持する必要がある。
- ・今後の公共施設の改修・更新費用の増大等を踏まえ、自主財源の強化が必要である。

#### ■防災・減災

- ・比較的災害の少ない町ではあるが、洪水浸水想定区域があるため、その区域の防災・減災対策は必要である。