

# 白岡市立地適正化計画 (案)

白岡市



# 目次

序章 立地適正化計画の概要	1
1 策定の背景・目的	2
2 計画の位置付け	2
3 計画の内容	3
4 計画区域	5
5 計画期間	5
第1章 市の現況と都市構造上の課題	7
1 現状	8
2 都市構造上の課題	20
第2章 立地適正化計画で目指す将来の姿	23
1 立地適正化計画が目指すべき将来像	24
2 立地適正化計画における都市の骨格構造	25
第3章 誘導区域・誘導施設	41
1 都市機能誘導区域	42
2 誘導施設	46
3 居住誘導区域	49
第4章 防災指針	59
1 防災指針について	60
2 災害リスクの高い地域等の抽出	63
3 地区ごとの防災上の課題	70
4 地区ごとの課題を踏まえた取組方針	71
5 具体的な取組・スケジュール	72
第5章 誘導施策	73
1 誘導施策の一覧	74
2 誘導施策の内容	75
3 届出制度	78

第6章 計画の推進に向けて	79
1 指標の設定	80
2 計画の評価・見直し	84
参考資料	85
1 災害に係る現況	86

---

# 序章

---

## 立地適正化計画の概要

---

# 序章 立地適正化計画の概要

本章では、本計画書の策定の目的や、計画の位置付け、計画期間等について位置付けます。

## 1 策定の背景・目的

全国的な人口減少及び少子高齢化を背景として、高齢者や子育て世代をはじめ、全ての世代の方が安心して、快適に暮らし続けることができる生活環境や、持続可能な都市経営の実現などが課題となっています。

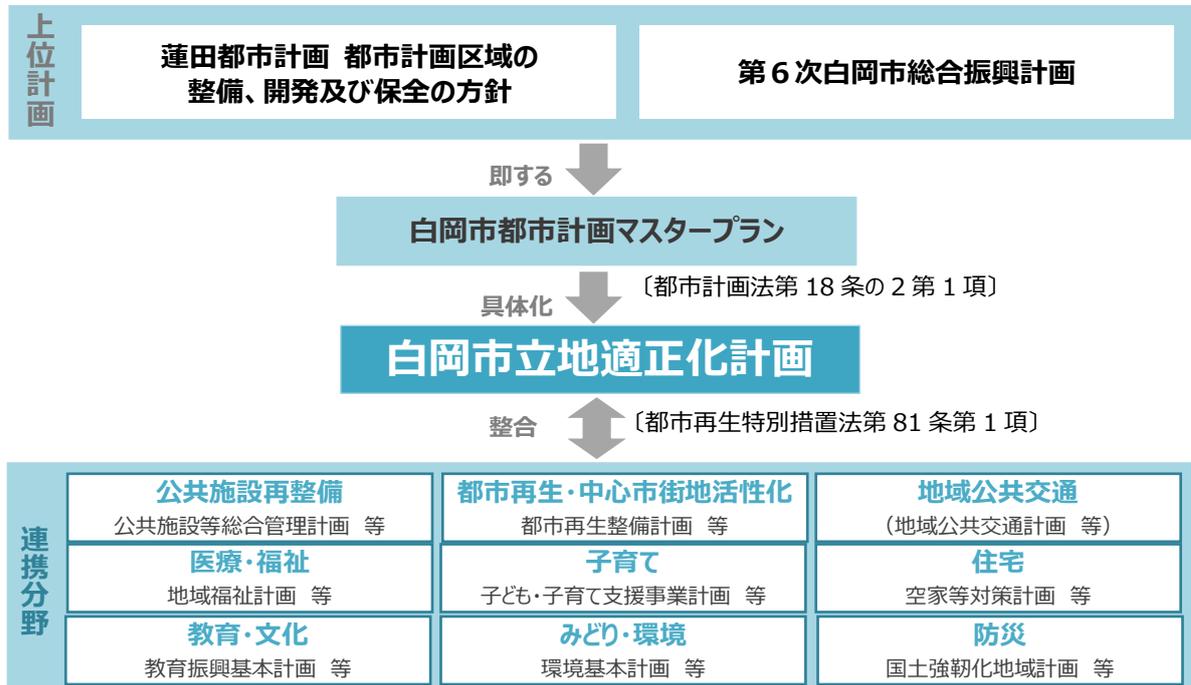
このような背景から平成 26 年（2014 年）に都市再生特別措置法が改正され、「立地適正化計画」制度が創設されました。

本市においては、現在人口が微増しているものの令和 7 年（2025 年）をピークに人口減少に転じる見込みであり、少子高齢化も進展している状況です。このような状況を踏まえ、将来を見据えて、生活に必要な機能や居住を拠点に集約させ、拠点間を公共交通で結ぶ「コンパクト+ネットワーク」の考えによる持続可能なまちづくりを進めていくため、立地適正化計画を策定するものです。

## 2 計画の位置付け

立地適正化計画は、都市全体の観点から、居住機能、医療・商業・福祉等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関して検討を行います。そのため、上位計画である白岡市総合振興計画や蓮田都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即するとともに、関連する各種計画と連携・調和を図る必要があります。

《上位・関連計画との関係性》



### 3 計画の内容

本計画で記載すべき事項と、その内容は以下のとおりです。

#### ■ 立地適正化計画に関する基本的な方針

計画により目指すべき将来の都市像を示しています。

#### ■ 都市機能誘導区域

医療・福祉・商業等の都市機能を都市の拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域です。

#### ■ 誘導施設

都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき、都市の居住者の共同の福祉または利便のために必要な機能を持つ施設です。

#### ■ 居住誘導区域

人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスや地域コミュニティが持続的に確保されるよう、居住の誘導を図る区域です。

#### ■ 防災指針

主に居住誘導区域において、居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる都市の防災に関する機能の確保を図るための指針です。

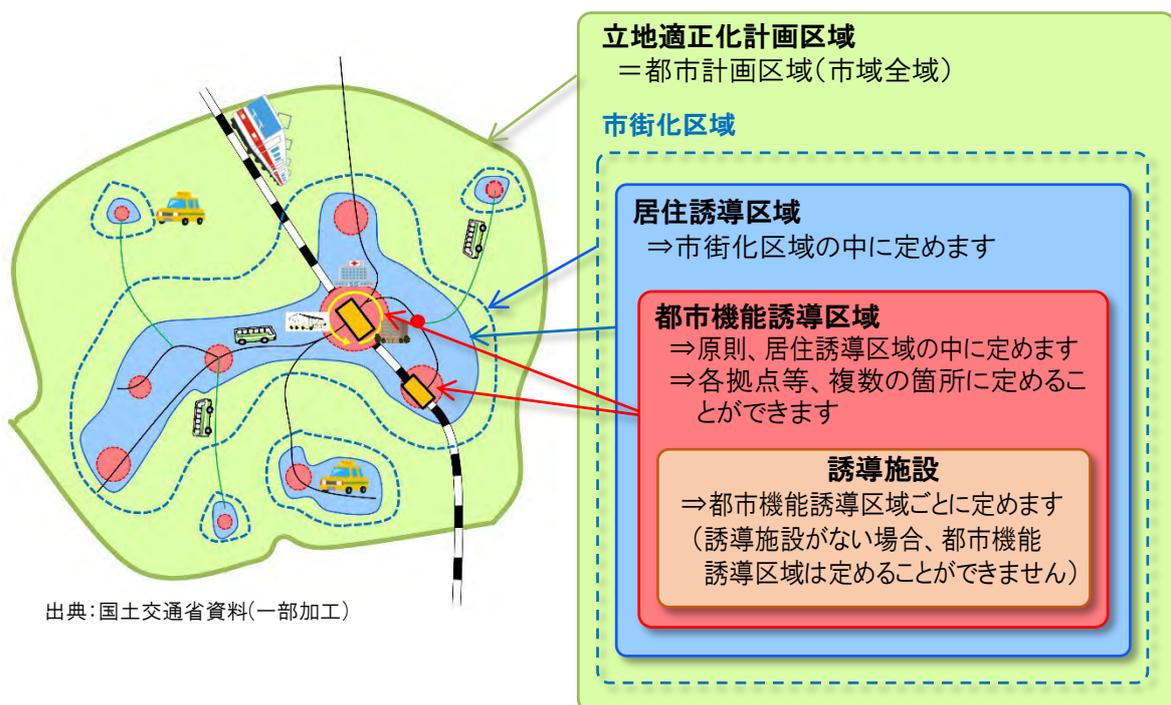
#### ■ 誘導施策

都市機能や居住の誘導を図るために必要な施策を整理しています。

#### ■ 目標指標

施策等の達成状況と効果を評価・分析するための目標値等を設定しています。

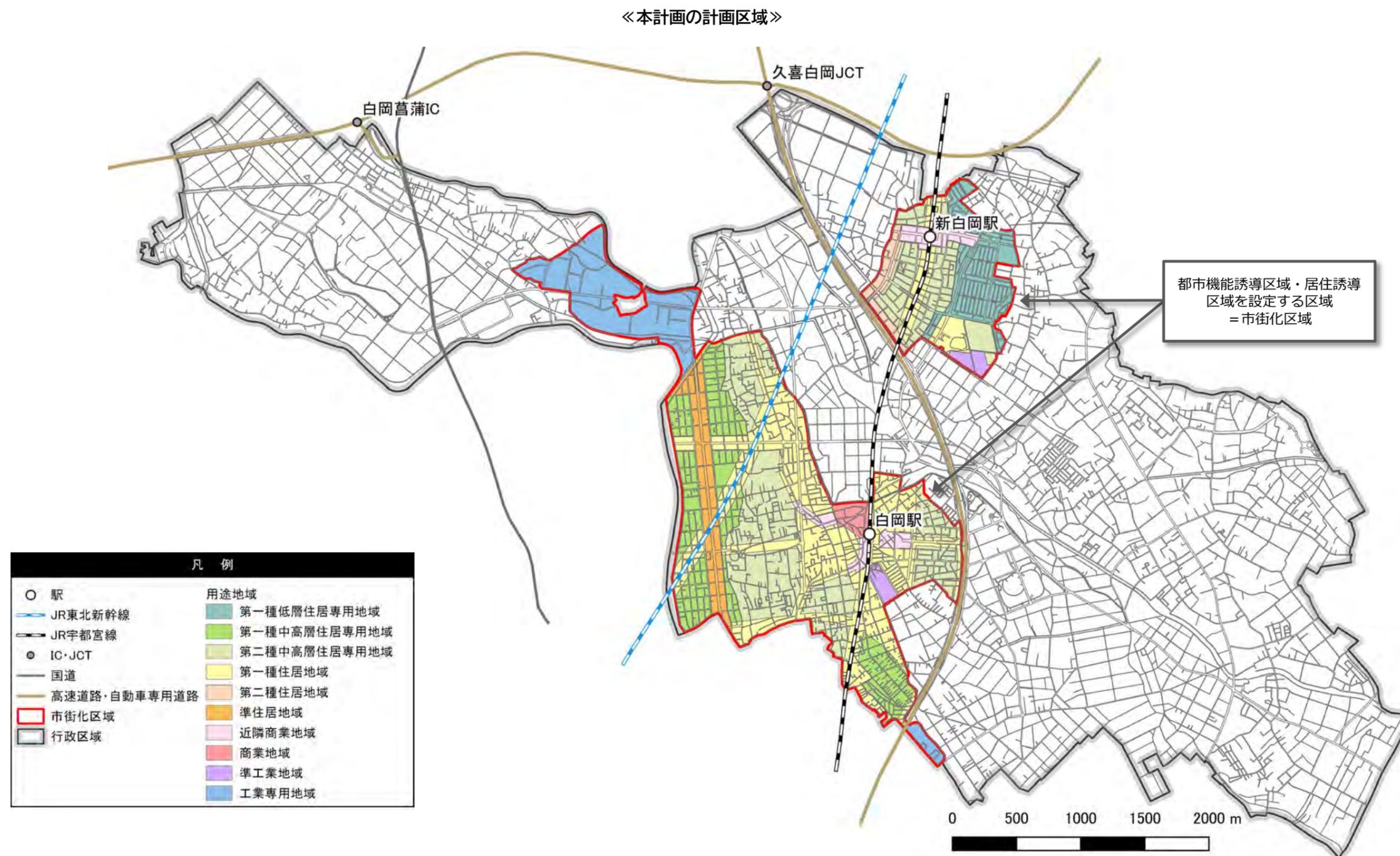
#### 《各区域等の関係性》





## 4 計画区域

本計画の計画区域は、都市計画区域(白岡市全域)を対象としますが、都市機能誘導区域及び居住誘導区域は市街化区域内に設定します。



## 5 計画期間

本計画は、将来の都市の姿を展望した上で、中長期的な取組により、緩やかに都市構造の転換を図ることから、計画期間は令和5年度(2023年度)から、おおむね20年間とします。また、おおむね5年ごとに評価・検証を行うことを基本とし、今後の社会情勢の変化や都市計画マスタープランの改定等と整合を図りながら、必要に応じて、見直しを行います。



---

# 第1章

---

## 市の現況と都市構造上の課題

---

# 第1章 市の現況と都市構造上の課題

本章では、本計画を検討する上での前提となる現状と、その状況を踏まえた都市構造に関する課題を整理します。

## 1 現状

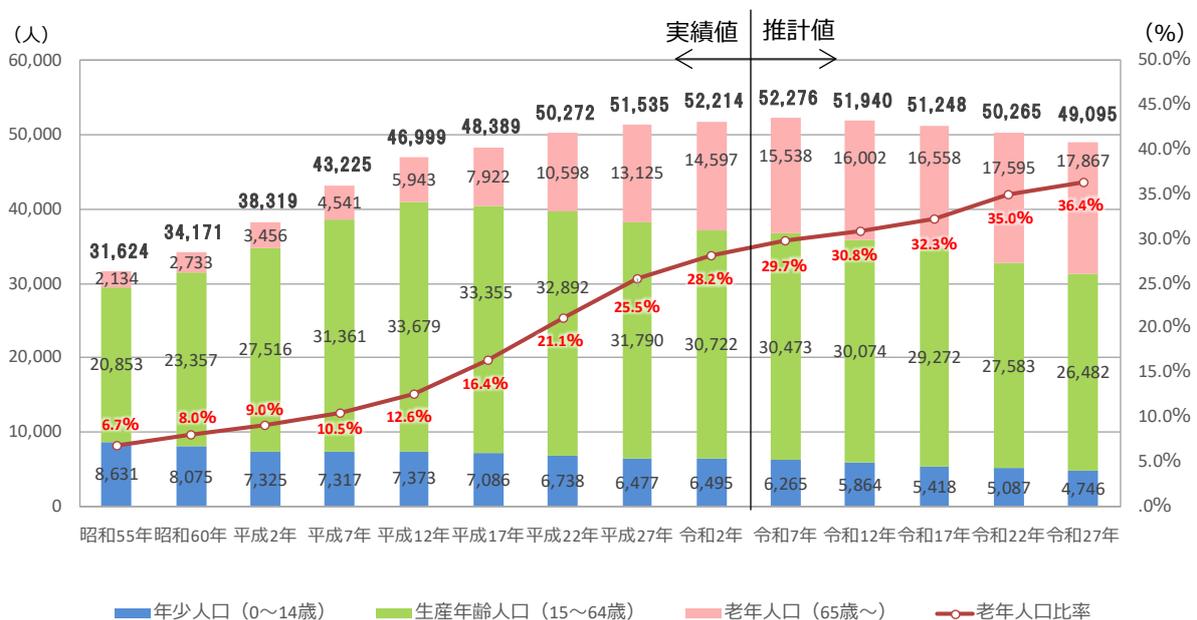
### (1) 人口

#### 1) 人口の推移

##### ①人口の推移

- 本市の総人口は昭和60年（1985年）前後にかけて大幅に増加し、近年は微増傾向です。令和2年（2020年）現在52,214人で、令和7年（2025年）の52,276人をピークに減少傾向へ転じて令和27年（2045年）には49,095人となる見込みです。
- 年齢3区別にみると、老年人口は増加傾向にあり、令和27年（2045年）には36.4%まで増加する見込みです。一方、年少人口と生産年齢人口は減少傾向となっています。

《年齢3区分の人口推移》



※実績値の年齢3区分は年齢不詳を除く

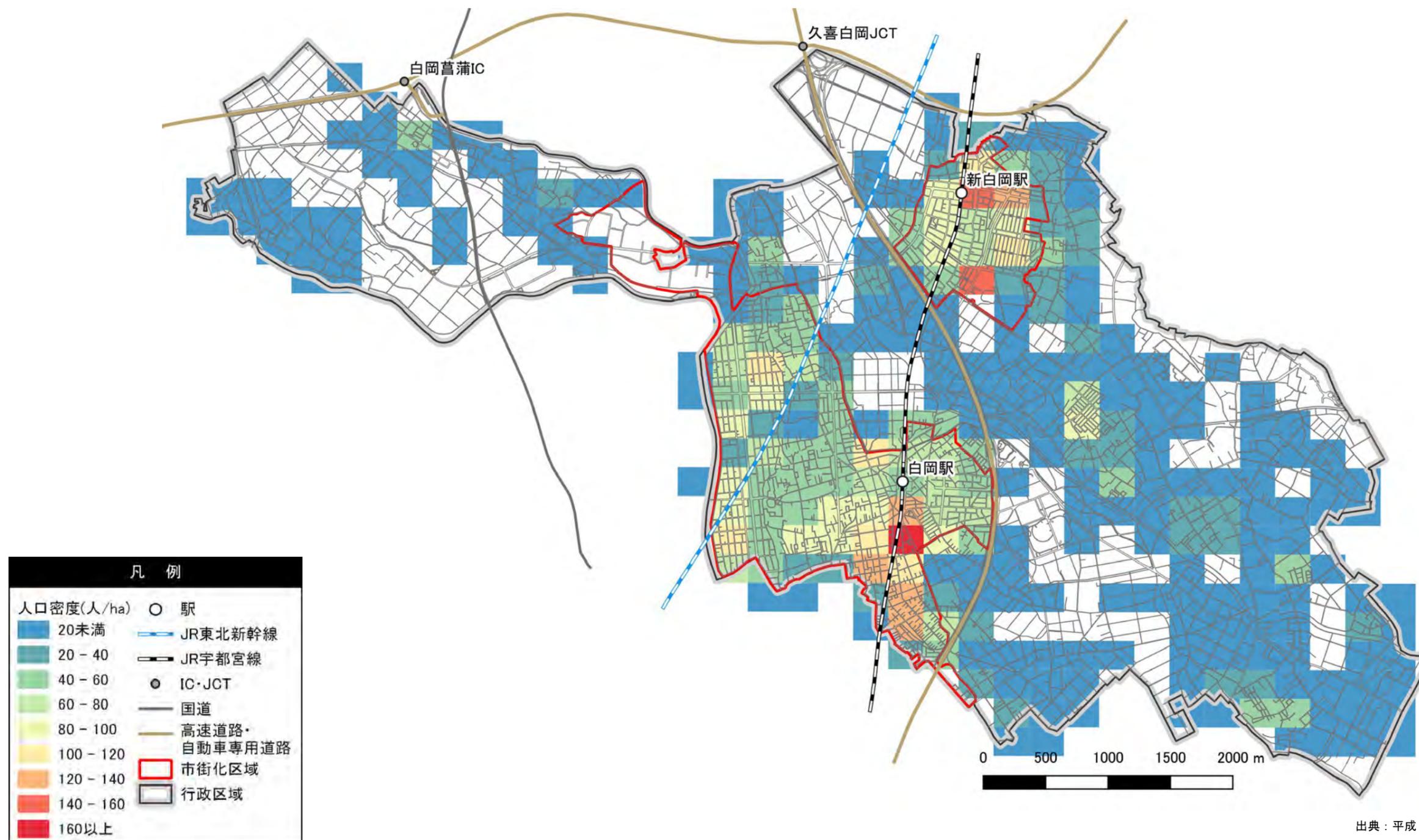
出典：【実績値】各年国勢調査

【推計値】令和2年（2020年）国勢調査、将来の生残率・純移動率・0-4歳性比（平成30年（2018年）推計）（国立社会保障・人口問題研究所）、合計特殊出生率の年次推移（埼玉県保健医療部保健医療政策課）を基に推計

②人口密度

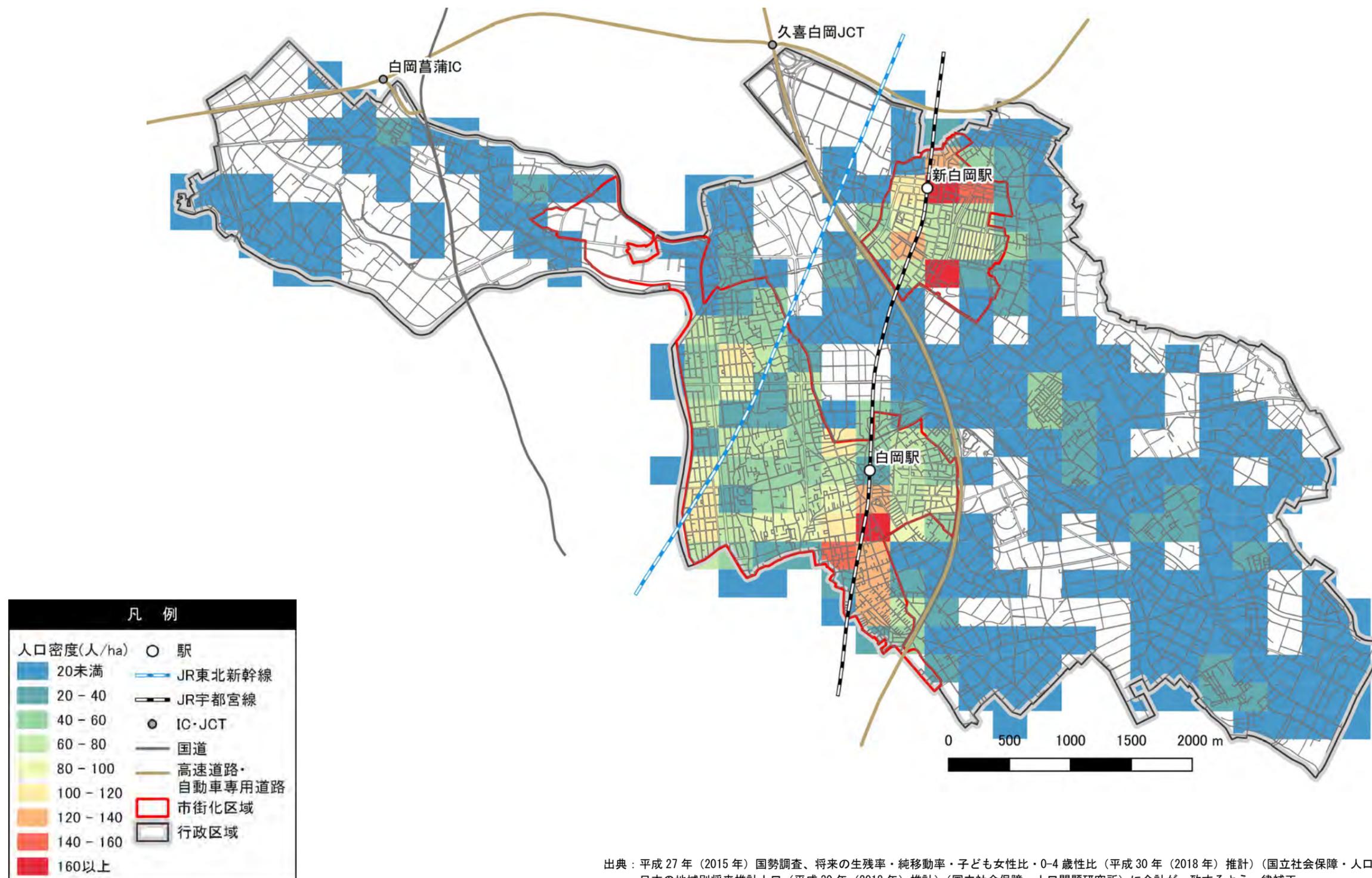
- 市街化区域内の人口密度は、都市計画運用指針において既成市街地の最低基準とされる 40 人/ha 以上を上回るエリアがほとんどであり、白岡駅と新白岡駅周辺では 100 人/ha 以上となる箇所もみられ、市内でも特に高い人口密度にあります。
- 令和 27 年（2045 年）にも白岡駅と新白岡駅周辺では高い人口集積が見込まれています。
- 市街化調整区域においては、既存集落で一定程度の人口集積がみられます。

《平成 27 年（2015 年）人口密度》



出典：平成 27 年（2015 年）国勢調査

《令和27年(2045年)人口密度》

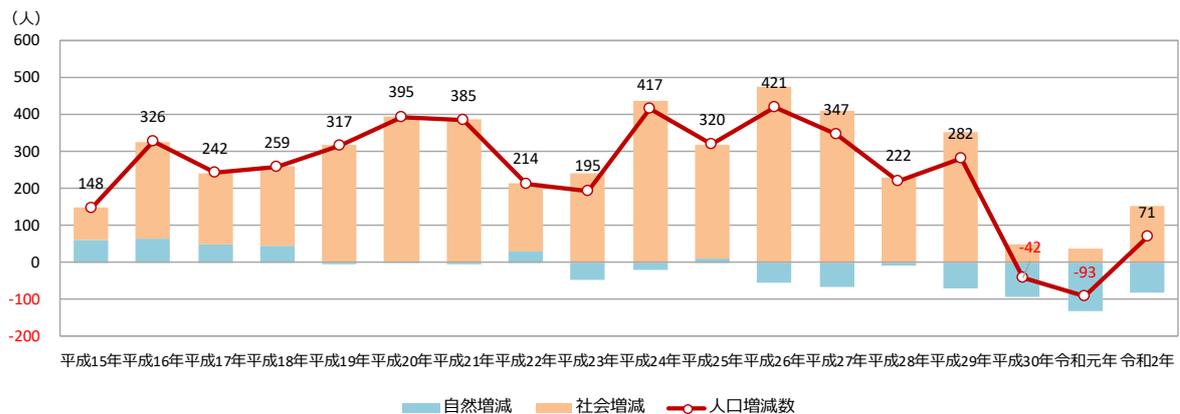


出典：平成27年(2015年)国勢調査、将来の生残率・純移動率・子ども女性比・0-4歳性比(平成30年(2018年)推計)(国立社会保障・人口問題研究所)を基に推計、日本の地域別将来推計人口(平成30年(2018年)推計)(国立社会保障・人口問題研究所)に合計が一致するよう一律補正

## 2) 人口動態

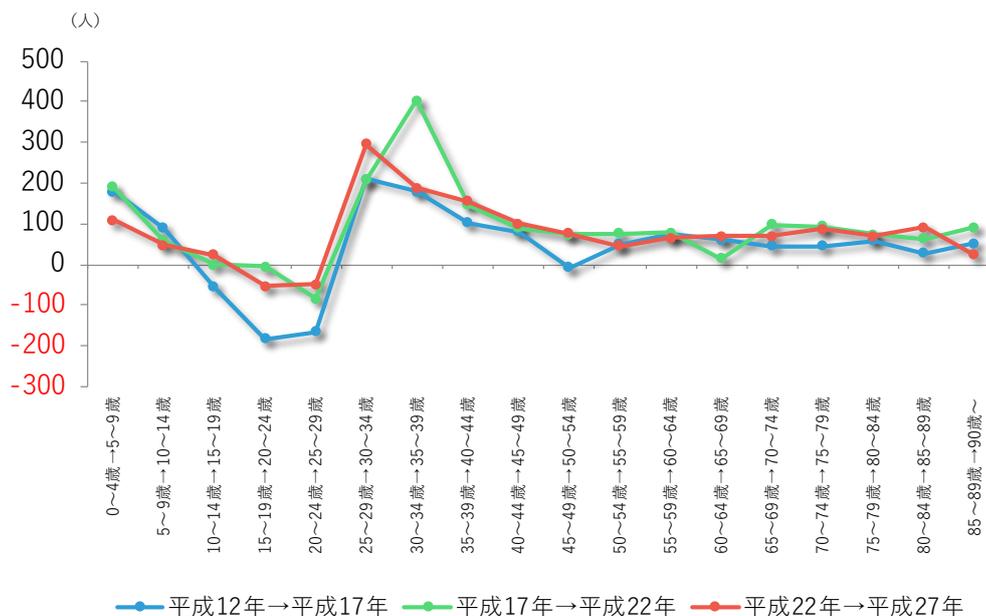
- 出生・死亡による自然増減は、平成23年（2011年）以降は死亡者数が出生者数を上回る自然減の状態が続いています。また、転入・転出による社会増減は、一貫して転入者数が転出者数を上回る社会増の状態が続いています。
- 5歳階級別の人口移動数は、10代後半から20代後半は転出超過であり、大学進学や就職を契機とした市外への転出が伺えます。一方で子育て世代である30代以降は転入が転出を上回る傾向となっています。

《人口動態の推移》



出典：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査（総務省）

《年齢5歳階級別純移動数の推移》



出典：国勢調査 ※RESASにて作成（総務省）



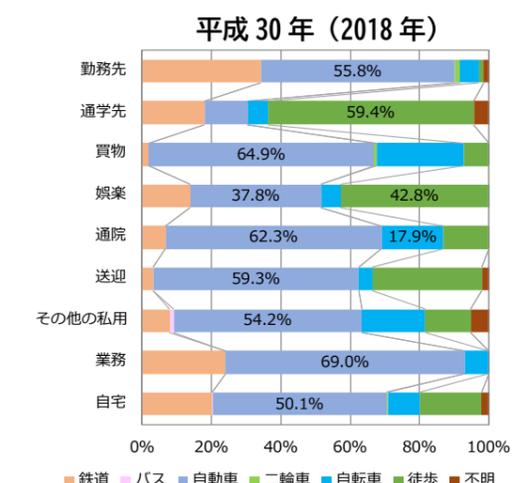
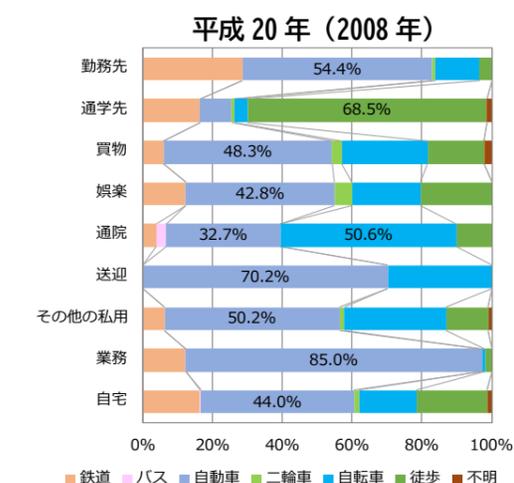
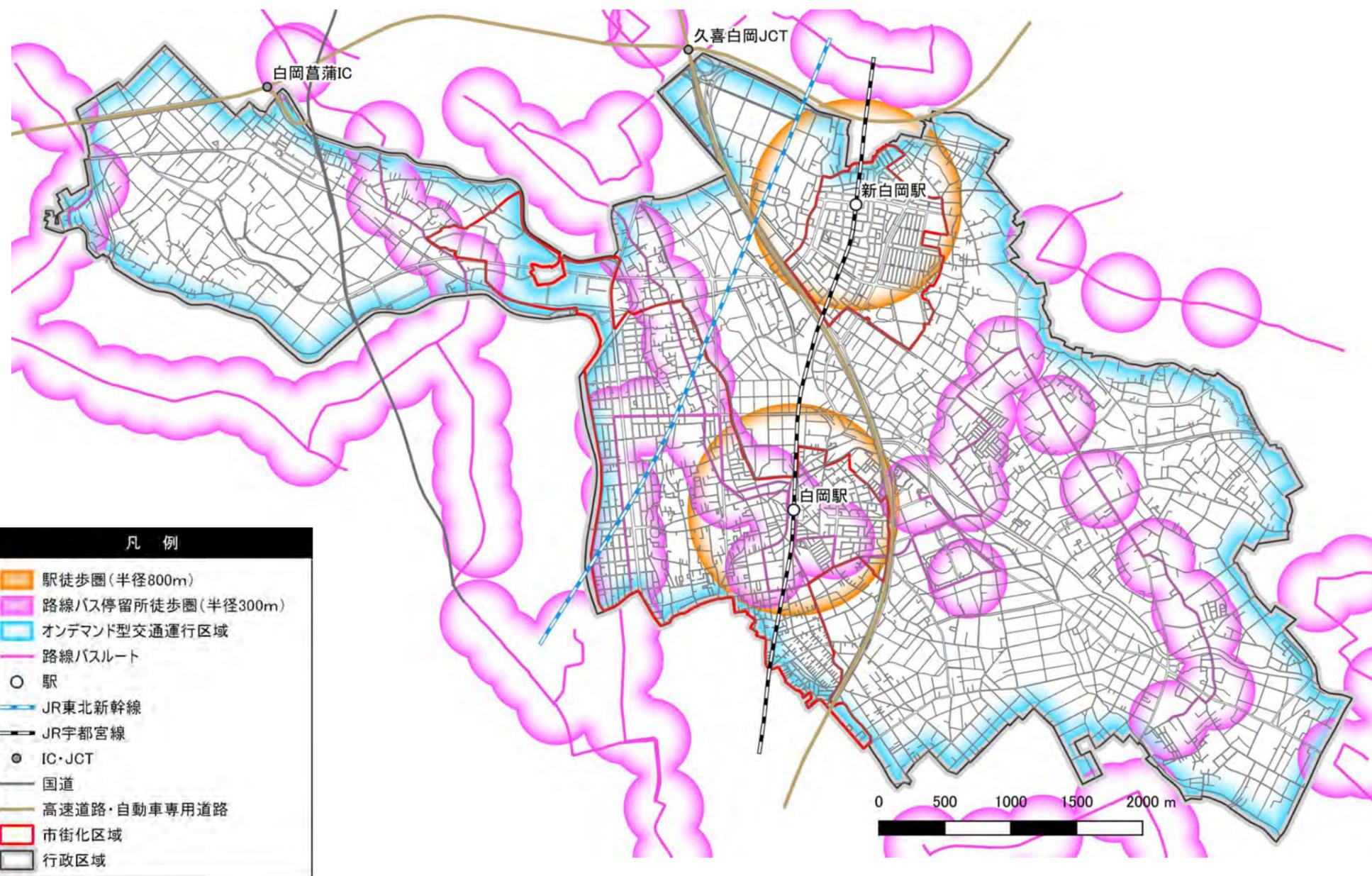
## (2) 公共交通

### 1) 公共交通の状況

- 鉄道は、JR 宇都宮線の駅が2駅あり、本市の重要な公共交通となっています。
- 路線バスは、白岡駅と市内外を結ぶ3系統が運行されており、新白岡駅周辺は利用圏外となっています。
- オンデマンド型交通（のりあい交通）は、高齢者や鉄道駅・バス停から離れた地域の居住者など交通弱者の移動需要に対応するサービスとして、市内全域を運行しています。乗降場所は、病院や駅、スーパーマーケット等の日常的に利用する場所が多くなっています。
- 日常生活の交通手段をみると、平成20年（2008年）年から平成30年（2018年）で、買い物における自動車の割合が、48.3%から64.9%に、通院における自動車の割合が、32.7%から62.3%に増えており、自動車が移動手段として欠かせないものとなっています。

《公共交通徒歩利用圏》

《目的別代表交通手段の割合》



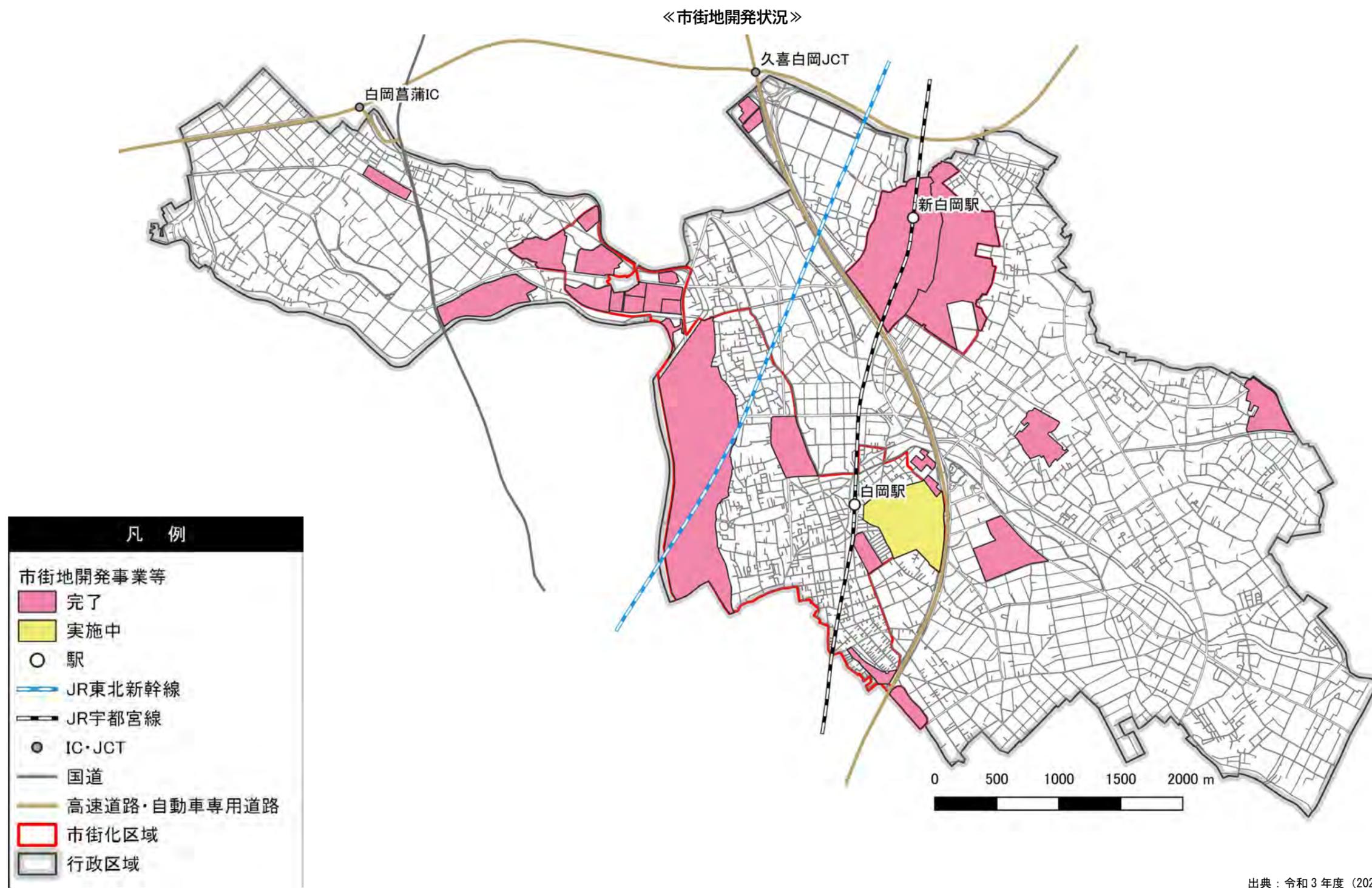
出典：東京都市圏パーソントリップ調査

出典：丸健つばさ交通株式会社ホームページ、朝日自動車株式会社ホームページ、のりあい交通目的地一覧（白岡市ホームページ）

### (3) 土地利用

#### 1) 市街地開発事業等

- 市内では27か所で市街地開発事業等が実施されており、新白岡駅周辺や県道さいたま栗橋線沿道周辺などにおいて、良好な都市基盤が整備されています。
- 現在、白岡駅東口において土地区画整理事業が進められています。

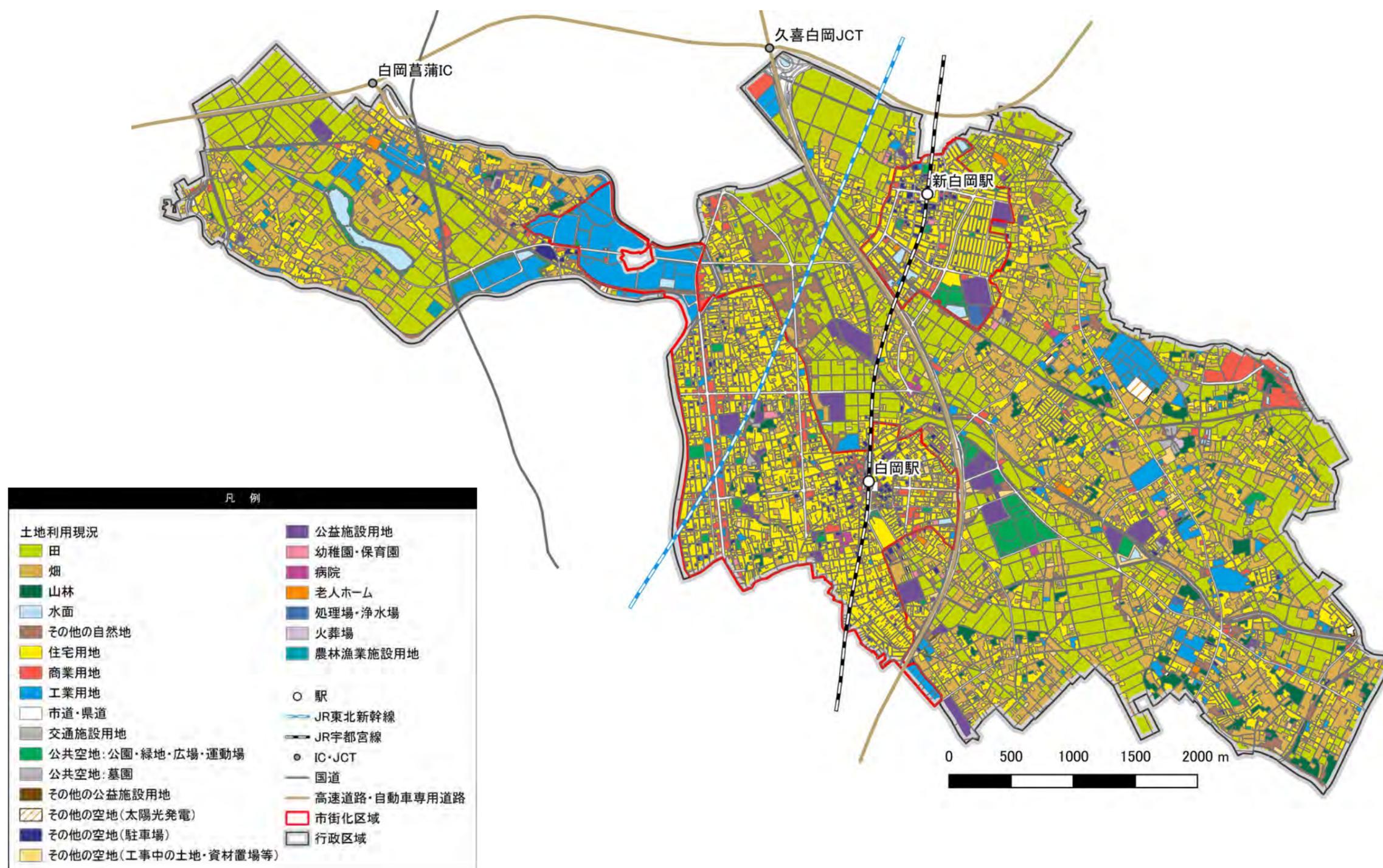


出典：令和3年度（2021年度）都市計画基礎調査

## 2) 土地利用現況

■本市の土地利用現況は、市街化区域内では住宅用地が約 50%近くを占め、白岡駅、新白岡駅周辺には駐車場等の空地が多くみられます。市街化調整区域では、田畑が広がる中に集落が分布しています。

《土地利用現況》

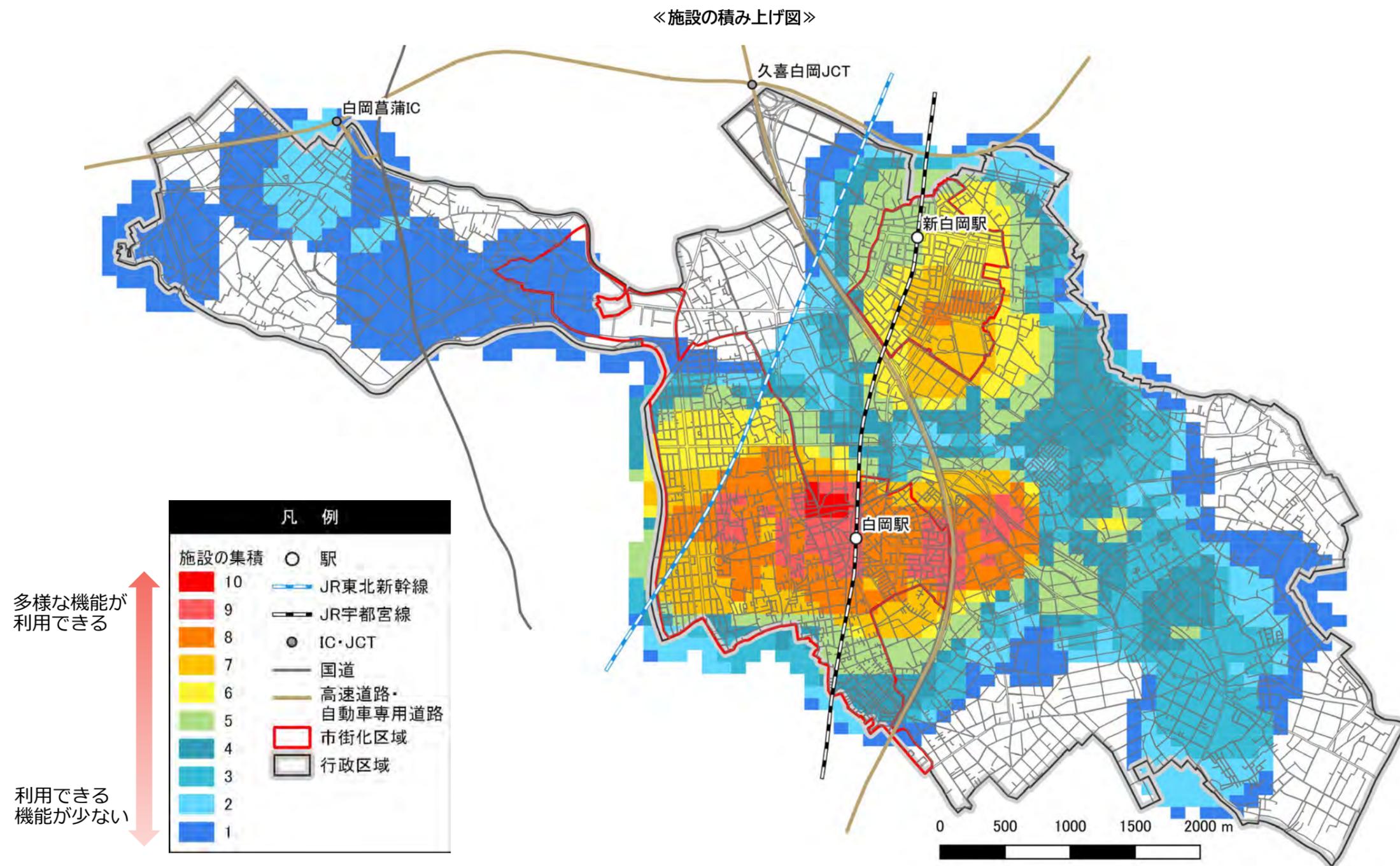


出典：令和3年度(2021年度)都市計画基礎調査

## (4) 都市機能

### 1) 都市機能増進施設の集積状況

- 本市における都市機能増進施設は、市街化区域内に効率良く集積しており、特に白岡駅周辺、新白岡駅周辺では高い集積状況にあります。
- また、市役所周辺をはじめ市街化調整区域や市街化区域縁辺部においても都市機能増進施設の立地がみられます。



※都市機能増進施設の立地状況（徒歩圏500m）を100mメッシュごとに点数化し、都市機能等の集積状況を点数で示した図。対象施設の徒歩圏がメッシュにかかる場合に1点加算している。

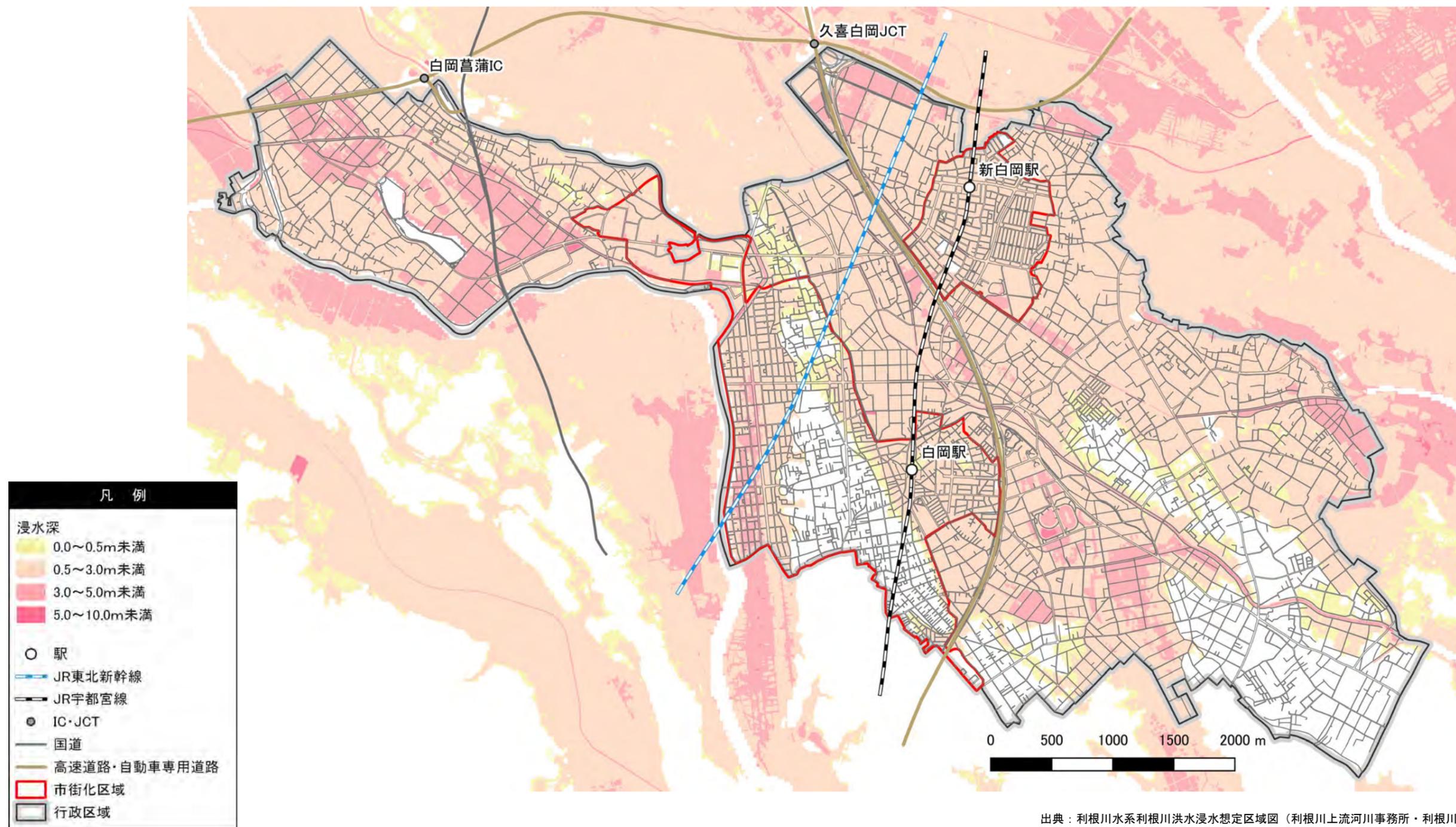
①行政サービス、②介護福祉機能（訪問・通所施設等）、③介護福祉機能（高齢者交流施設）、④子育て機能、⑤教育・文化機能（教育）、⑥教育・文化機能（文化）、⑦商業機能（スーパーマーケット）、⑧商業機能（コンビニエンスストア、ドラッグストア）、⑨医療機能、⑩金融機能

## (5) 災害

### 1) 浸水

- 市内で土砂災害に関する警戒区域の指定はありません。
- 利根川が想定最大規模の降雨により氾濫した場合には、西地区の一部では3mから5mの浸水深になると予想されています。

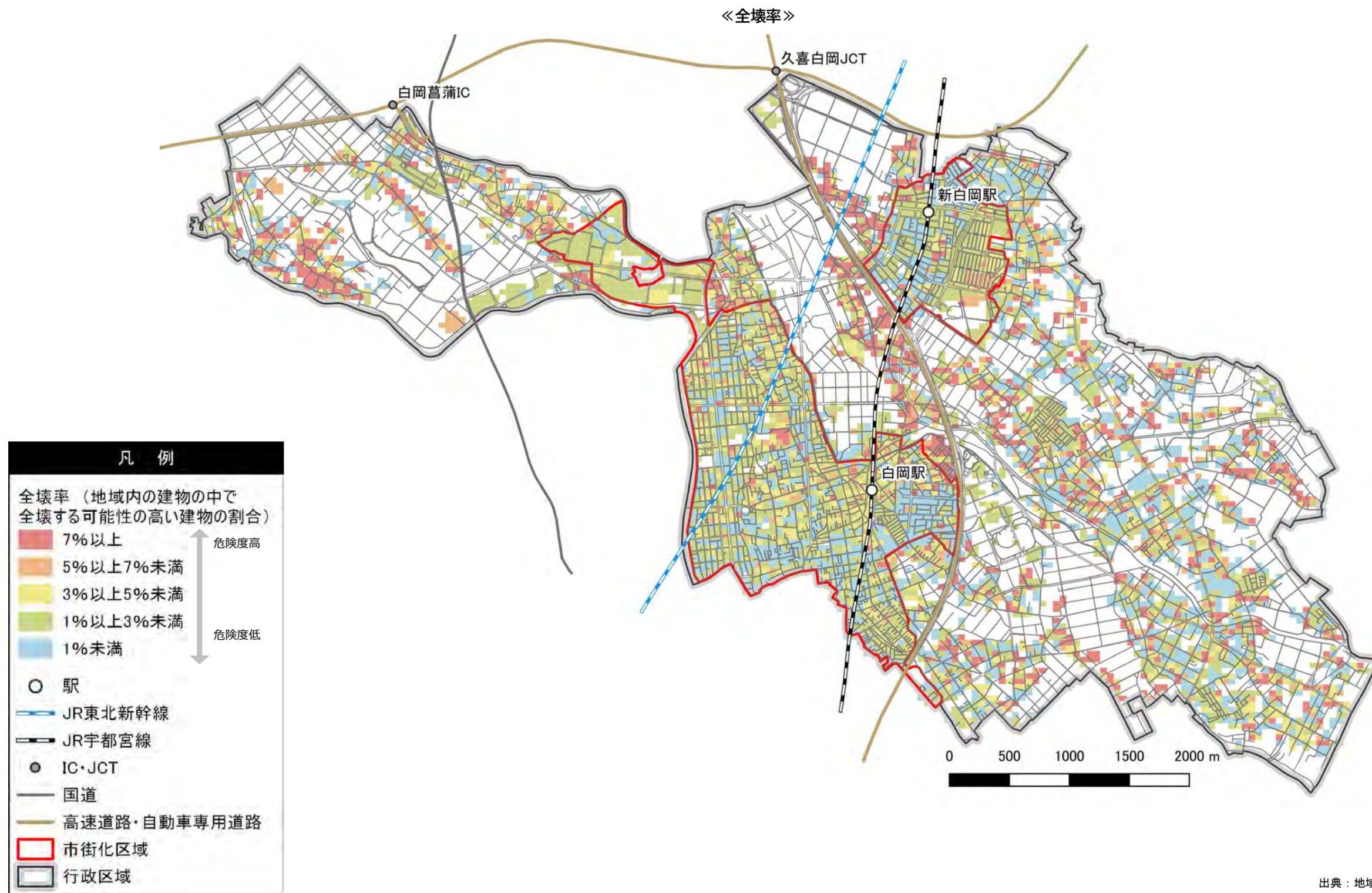
《浸水想定区域（利根川）》



出典：利根川水系利根川洪水浸水想定区域図（利根川上流河川事務所・利根川下流河川事務所）

## 2) 地震

■白岡市内を震源とする直下型の地震（震度6程度）が発生した場合には、市街化区域内や既存集落の建築年数が古い建物の多い地区では、複数棟の建物が全壊となる可能性があります。



出典：地域の危険度マップ（白岡市）

## (6) 経済・財政

### 1) 地価の推移

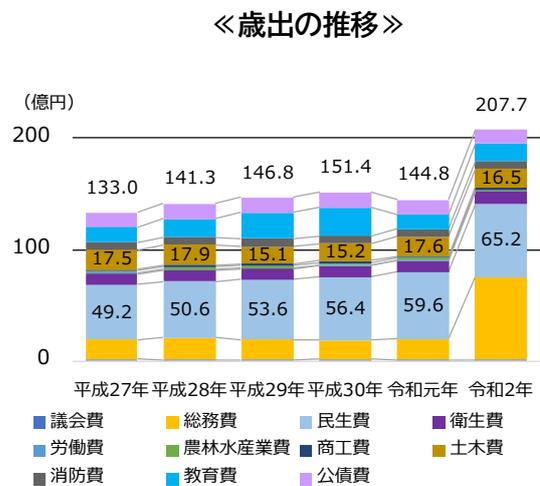
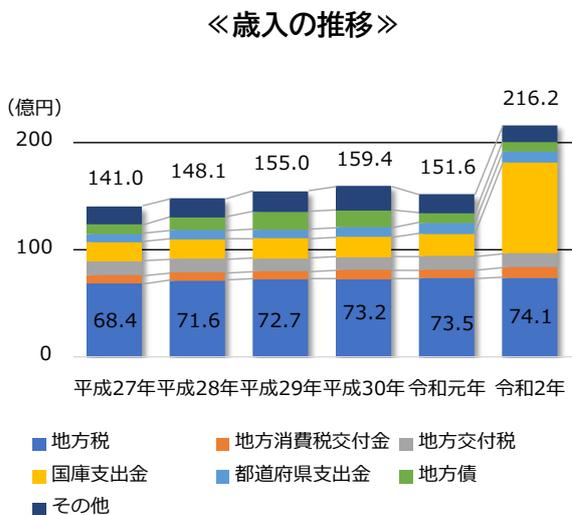
■平成13年(2001年)からの推移をみると、いずれも低下傾向を示しており、市街化区域では約3.5万円/m<sup>2</sup>、市街化調整区域では約1.8万円/m<sup>2</sup>低下していますが、近年はほぼ横ばいで推移しています。



### 2) 歳入・歳出の推移

■本市の歳入は、人口増加に伴い、自主財源である地方税が微増傾向にあります。

■本市の歳出は、高齢化の進展などにより民生費の割合が増加傾向となっています。将来的な人口減少により歳入の大幅な伸びが期待できない中、新たな都市基盤の整備や公共施設の維持が困難になることが予想されます。



## 2 都市構造上の課題

	<現状>	<想定される問題>
人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総人口は近年は微増傾向だが、将来的には減少傾向に転じる見込み</li> <li>・高齢化率は令和27年（2045年）には36%まで増加し、高齢化が進展</li> <li>・人口密度は白岡駅と新白岡駅周辺で高い集積</li> <li>・市街化調整区域の既存集落で一定程度の人口集積</li> <li>・子育て世代は転入傾向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少・高齢化の進展により、都市全体はもとより駅周辺の活力・利便性の低下が懸念</li> <li>・郊外部の既存集落の生活環境への影響が懸念</li> <li>・地域活力や利便性の低下により、都市の魅力が喪失し、子育て世代の転入超過といった傾向に悪影響が生じることも懸念</li> </ul>
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・白岡駅と市内外を結ぶ路線バスの運行はあるが、新白岡駅周辺は路線バスの利用圏外</li> <li>・日常生活の移動手段として自動車が欠かせない</li> <li>・のりあい交通が全域で利用圏</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少・高齢化の進展により、車の運転が困難な高齢者の生活利便性と外出機会の低下が懸念</li> <li>・自動車中心の移動形態による事故の増加やCO2排出による地球温暖化等につながることも懸念</li> <li>・高齢化による、のりあい交通等への需要の増加による供給不足が懸念</li> </ul>
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新白岡駅周辺や県道さいたま栗橋線沿道周辺などで良好な都市基盤が整備</li> <li>・白岡駅東口において土地区画整理事業が進行中</li> <li>・白岡駅と新白岡駅周辺に公的不動産や駐車場等の空地が点在</li> <li>・市街化調整区域にも集落が分布</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市基盤の有効利用がなされなくなることが懸念</li> <li>・白岡駅と新白岡駅周辺で都市のスポンジ化が進行し、活力や賑わいが喪失されることが懸念</li> </ul>
都市機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街化区域内において、都市機能増進施設が効率良く集積</li> <li>・白岡駅周辺、新白岡駅周辺では、都市機能増進施設が高い集積状況</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少に伴い、施設周辺の人口密度が低下することによって、既存施設の撤退等が懸念</li> <li>・人口構造の変化に伴い、施設の需要と供給のミスマッチの発生が懸念</li> </ul>
災害	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西地区の一部では浸水リスクがあり、人口密度が高いエリアも包括</li> <li>・地震発生による建物倒壊の可能性のあるエリアが存在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口密度が高い箇所での人的・物的被害が懸念</li> <li>・高齢化の進展等により迅速な避難が困難になることが懸念</li> </ul>
経済・財政	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地価は駅徒歩圏及び市街化区域内のいずれも低下傾向</li> <li>・歳出は民生費の割合が増加傾向で、新たな都市基盤の整備や公共施設の維持が困難になることが予想</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少や地価下落により税収が低下する一方、民生費や公共施設の維持管理費等の歳出の増加により、一層厳しい財政状況となることが懸念</li> </ul>

## &lt;都市構造上の課題&gt;

 駅周辺地域におけるエリア価値の向上

- ・白岡駅と新白岡駅の周辺は、市民生活の拠点として生活利便性や活力を保ち続けるため、公的不動産や駐車場等の空地などを活用し、施設誘導や商業の活性化などにより、エリアの価値を高める必要があります。

 持続可能な都市経営を図るための人口構造の改善

- ・将来的な人口減少と高齢化の更なる進展に伴う変化に対応し、持続可能なまちづくりを進めるため、転入者や若い世代の定住人口の増加による人口構造の改善を図る必要があります。
- ・また、郊外の既存集落においても、生活利便性を保つための対策が必要です。

 地域防災力の強化による災害リスクの軽減

- ・人口減少・高齢化が進む中、誰もが安心して暮らし続けられるように、地域防災力を高める必要があります。
- ・災害特性に応じて、ハード・ソフトの両面から防災・減災対策に取り組む必要があります。

 拠点間の移動を促進する交通手段の充実

- ・高齢者をはじめとする全ての世代の日常生活における外出を確保するため、鉄道駅周辺や主要な施設へアクセスができるように、移動手段の維持・充実を図る必要があります。



---

## 第2章

---

### 立地適正化計画で目指す将来の姿

---

## 第2章 立地適正化計画で目指す将来の姿

本章では、本市の現状と課題を踏まえ、「立地適正化計画が目指すべき将来像」や「都市の骨格構造」について位置付けます。

### 1 立地適正化計画が目指すべき将来像

都市構造上の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 駅周辺地域におけるエリア価値の向上</li> <li>■ 持続可能な都市経営を図るための人口構造の改善</li> <li>■ 地域防災力の強化による災害リスクの軽減</li> <li>■ 拠点間の移動を促進する交通手段の充実</li> </ul>
----------	--



立地適正化計画が  
目指すべき将来像

拠点の魅力と生活利便性の向上により、  
多世代に選ばれる居住地の形成

目  
標

#### 1 【都市機能誘導の目標】多世代が集い、巡り楽しめる都市空間の形成

- ・白岡駅周辺地域及び新白岡駅周辺地域は、様々な都市機能の集積がみられ、生活利便性の高いエリアになっていることから、市民のニーズを捉えた都市機能を誘導することにより、利便性・快適性を備えた拠点を形成します。
- ・白岡駅周辺地域は、都市基盤整備等の動きと連動した、回遊性の創出や魅力向上に資する取組の推進により、本市の中心市街地としての魅力を高め、民間のノウハウを活用し、まちの賑わいを創出します。
- ・公的不動産や低未利用地を活用することで、各種都市機能の強化や不足する都市機能の補完を図ります。

#### 2 【居住誘導の目標】若い世代も魅力を感じる利便性の高い住環境の形成

- ・市街化区域の人口や都市機能が集積している生活利便性の高いエリアを基本として、居住誘導を図り人口密度を維持します。また、生活サービスや地域コミュニティを持続的に確保し、若い世代にとっても魅力のある住環境の形成を図ります。
- ・市街化調整区域にある既存集落は、居住誘導区域には含めませんが、これまでに形成された住環境を存続しながら、拠点周辺や生活に必要な施設とのアクセス性を確保し、自然と調和したライフスタイルの維持を図ります。

#### 3 【防災の目標】自助・共助・公助の力が連携した災害に強い地域づくり

- ・水害等の災害リスクの高いエリアでは自助・共助の仕組みづくり等によるソフト面の体制を強化し、多世代の方々が安心して暮らすことができる地域づくりを進めます。

#### 4 【公共交通の目標】誰もが拠点に移動できる環境づくり

- ・拠点や主要な施設などに移動できる公共交通ネットワークの維持・充実を図ります。
- ・高齢化に伴い増加する交通弱者などの移動手段として、それらの方々のニーズに合った利便性の高い公共交通手段の確保を図ります。

## 2 立地適正化計画における都市の骨格構造

前項の「立地適正化計画が目指すべき将来像」の実現に向けて、新たな都市の骨格構造を設定して、市街化区域内における都市機能の誘導による拠点形成や居住誘導、市街化調整区域での既存集落の維持などを図りながら、それらが公共交通で有機的につながることにより、都市全体での総合的な土地利用の推進を目指します。

### (1) 拠点の設定

#### 1) 拠点の設定における視点の整理

拠点を検討するための視点を整理します。拠点の設定に当たり、「立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）」で示されている考え方と、前項で整理した考え方をもとに、拠点の設定における視点として以下の5つを整理します。

視点		選定の考え方
1	上位関連計画において、市の拠点として位置付けられた地区	「蓮田都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「第6次白岡市総合振興計画」及び「白岡市都市計画マスタープラン」に拠点としての位置付けがあり、今後も市の拠点的な役割を担うべき地区を選定します。
2	都市機能増進施設が集積している地区	医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能が効率的に提供されるように、様々な機能が集積している地区を選定します。
3	定時定路線の公共交通がありアクセス性の良い地区	拠点到集積する各種都市機能を多くの人々が享受し、交流や経済活動が可能となるよう、定時定路線の公共交通によって周辺地域からのアクセスが可能な地区を選定します。
4	人口が集積している地区	拠点到集積された都市機能増進施設は将来においても維持され、市民の利便性を確保していくものでなければならぬため、拠点となる地区の人口密度は将来にわたり一定の水準を保つ必要があります。このことから、住宅地で土地利用の密度が高い区域の基本となる人口密度である80人/ha以上（都市計画運用指針）の地区を中心に選定します。
5	市街地開発事業等による都市基盤整備が実施又は計画されている地区	本市の活力の維持・向上と市民の利便性向上のため、都市機能増進施設が集積が可能となる市街地開発事業等（土地区画整理事業、1ha以上の開発行為や埼玉県企業局などの公的開発）が実施又は計画されている地区を選定します。

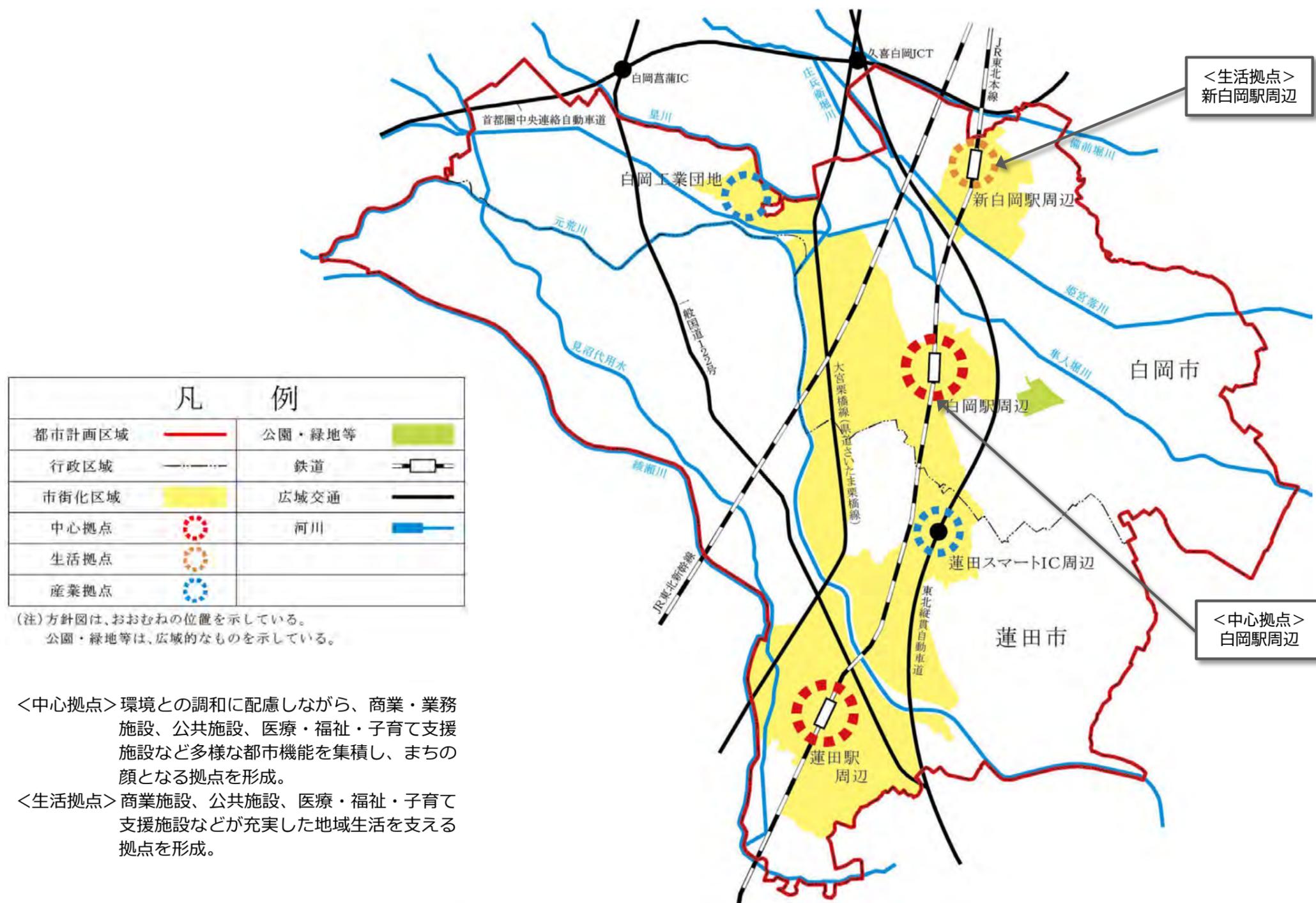


## 2) 各視点の評価

前述のそれぞれの視点の状況を確認します。

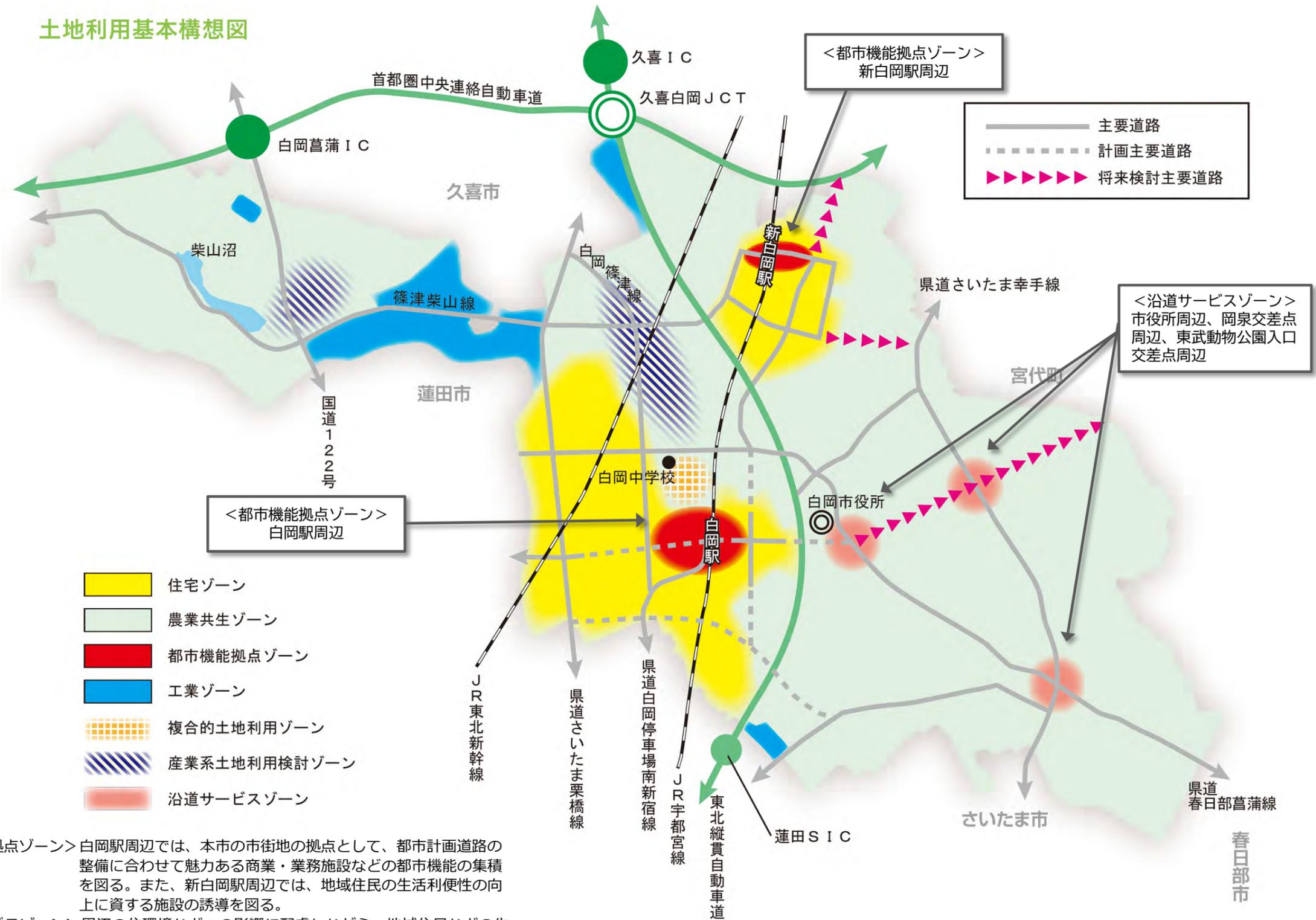
### 視点1 上位関連計画において、市の拠点として位置付けられた地区

《蓮田都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（埼玉県 平成 29 年（2017 年）1 月）における拠点の考え方》



《第6次白岡市総合振興計画（土地利用基本構想）（白岡市 令和4年（2022年）3月）における拠点の考え方》

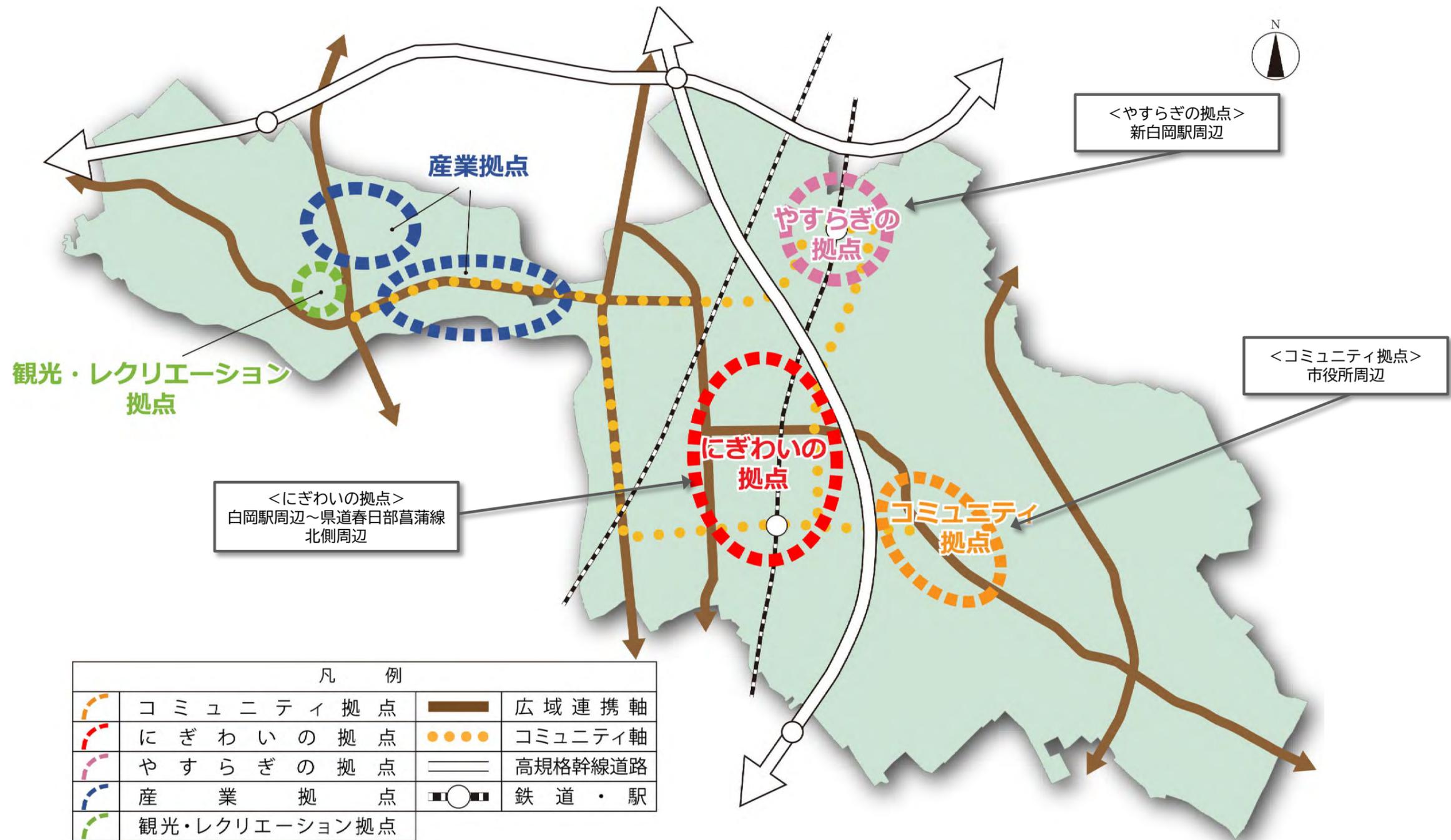
土地利用基本構想図



<都市機能拠点ゾーン> 白岡駅周辺では、本市の市街地の拠点として、都市計画道路の整備に合わせて魅力ある商業・業務施設などの都市機能の集積を図る。また、新白岡駅周辺では、地域住民の生活利便性の向上に資する施設の誘導を図る。

<沿道サービスゾーン> 周辺の住環境などへの影響に配慮しながら、地域住民などの生活利便性の向上や地域活性化に資する施設などの沿道サービス機能の充実を図る。

《白岡市都市計画マスタープラン（白岡市 平成 29 年（2017 年）3 月）における拠点の考え方》



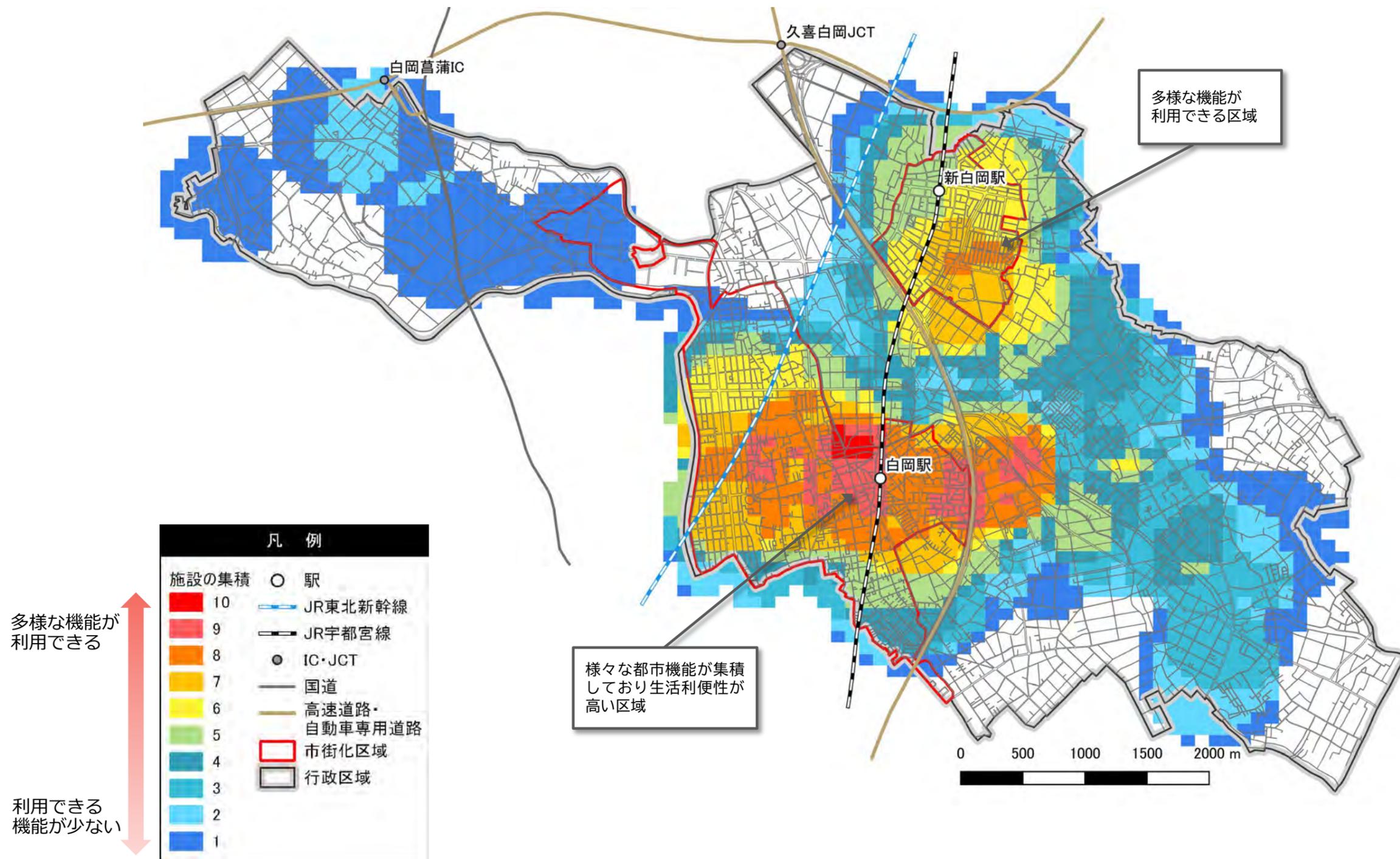
<にぎわいの拠点> 都市計画道路白岡駅西口線の沿道及び白岡中学校周辺において商業・業務機能の集積を図りながら、徒歩圏内に生活関連機能が確保された利便性の高い環境の形成、本市の顔として魅力的な都市景観の形成、都市型住宅の推進等、本市の中心としてふさわしい土地の有効利用を誘導する。

<やすらぎの拠点> 地域の中心となる商業・文化、スポーツ・レクリエーション、福祉等のやすらぎに満ちた生活を支えるための機能を集積し、徒歩圏内に生活関連機能が確保された利便性の高い住環境を形成する。

<コミュニティ拠点> 公園や保健・福祉施設、総合運動公園等の施設が集積していることから、住民や近隣市町の人々が訪れる拠点として位置付ける。

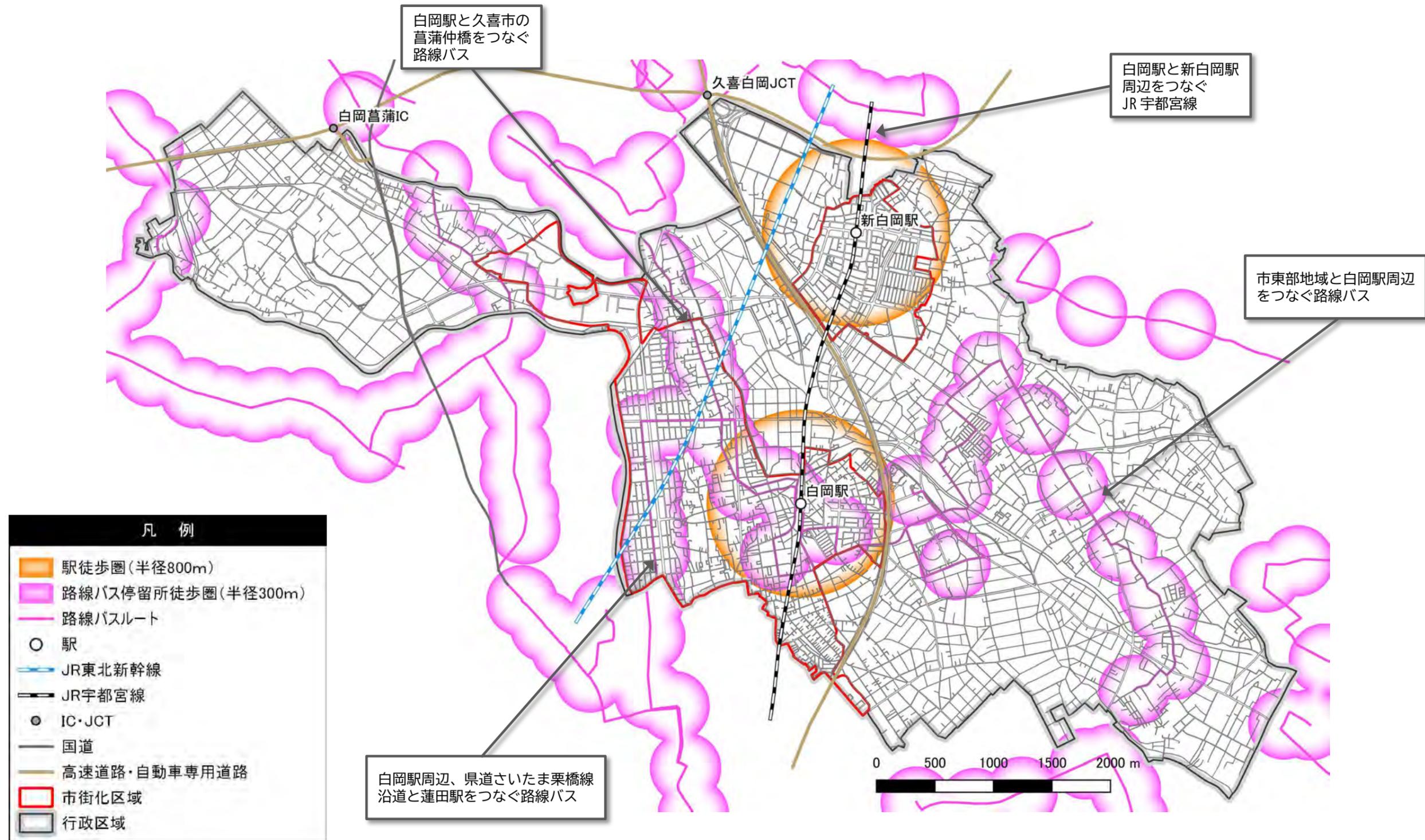
視点2 都市機能増進施設が集積している地区

《都市機能増進施設の集積状況》



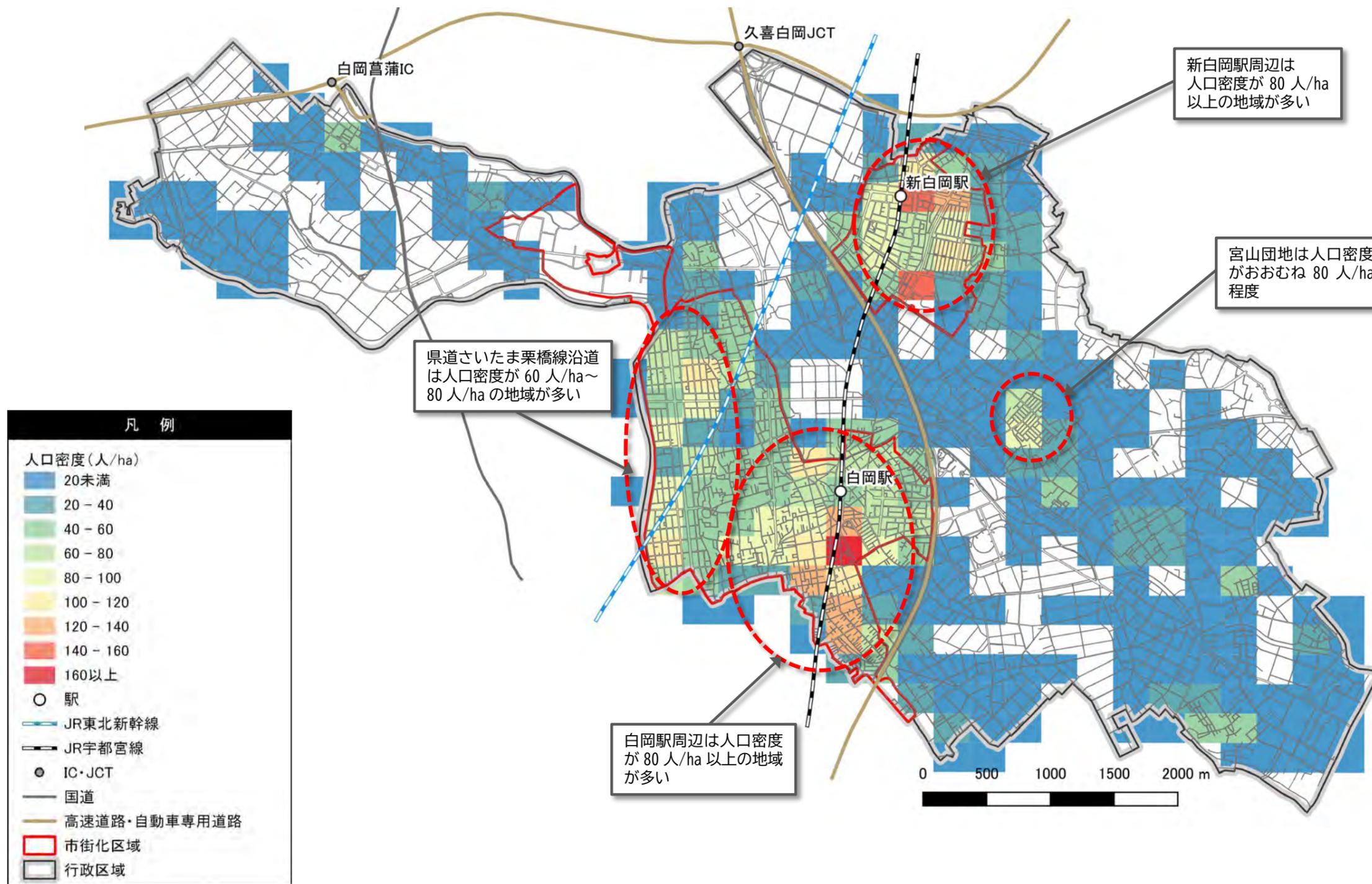
視点3 定時定路線の公共交通がありアクセス性の良い地区

《公共交通の状況》



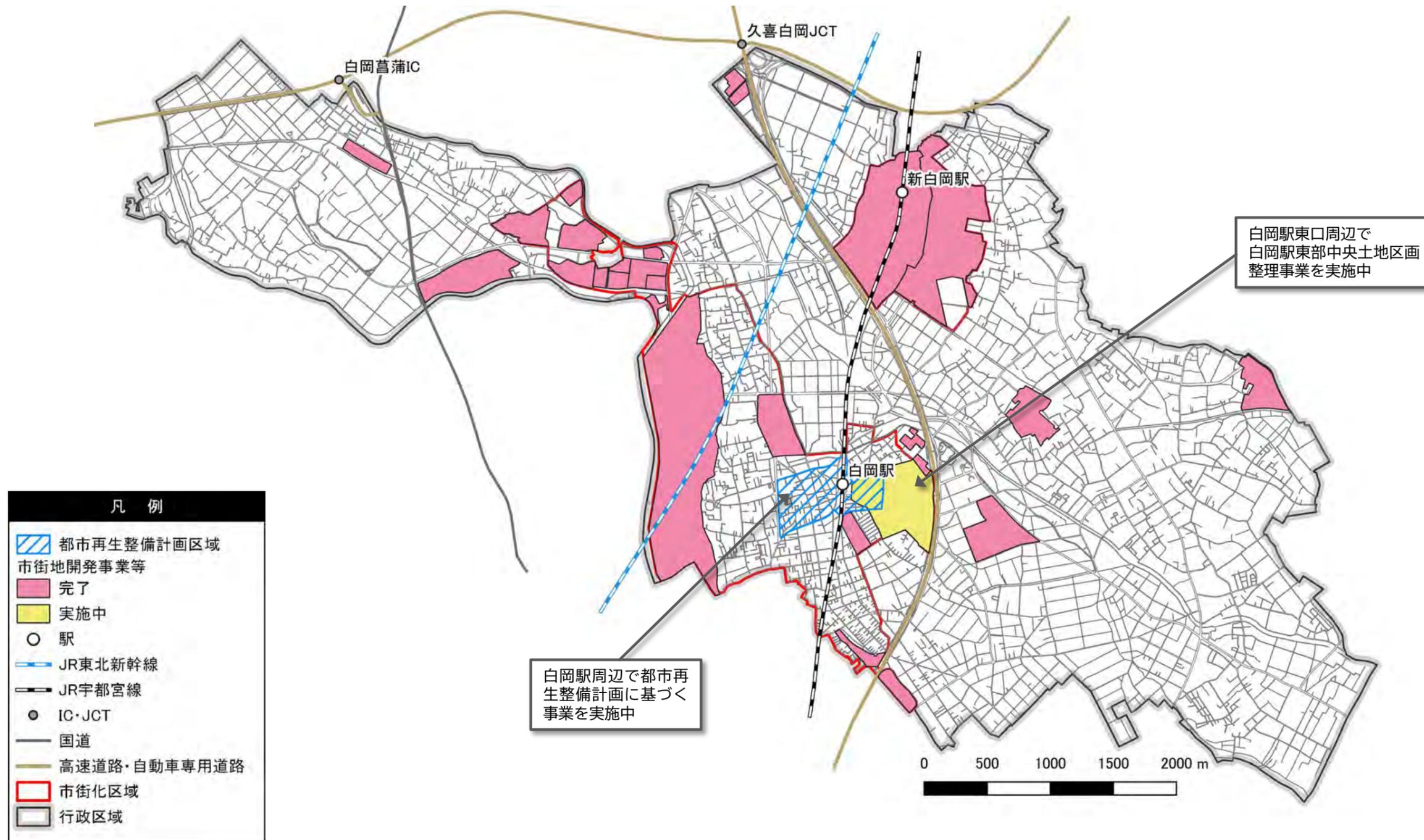
視点4 人口が集積している地区

《平成27年（2015年）人口密度》



視点5 市街地開発事業等による都市基盤整備が実施又は計画されている地区

《都市基盤整備の状況》





## 3) 拠点の設定

前項における各視点の評価を踏まえ、拠点を次のとおり設定します。

対象	視点 1	視点 2	視点 3	視点 4	視点 5	選定結果
白岡駅周辺	○	○	○	○	○	上位関連計画において拠点としての位置付けがあること、また、本市の中心市街地であり、市内各所や市外からの公共交通でのアクセスが可能であることから、 <b>中心拠点として位置付けます。</b>
新白岡駅周辺	○	△	○	○	○	上位関連計画において拠点としての位置付けがあること、また、民間開発や土地区画整理事業の実施により、駅を中心に市街地が形成されてきたことから、 <b>地域拠点として位置付けます。</b>
県道さいたま栗橋線沿道周辺	×	△	○	△	○	県道さいたま栗橋線沿道周辺は一定程度の施設や人口の集積がみられ、定時定路線の公共交通によるアクセスも可能であるが、上位関連計画で拠点としての位置付けがないこと、また、沿道の立地は、おおむね商業機能と限定的であることから、 <b>拠点として位置付けません。</b>
市役所周辺	○	○	○	×	×	一定程度の施設の集積はみられるが、人口の集積がないため、 <b>拠点として位置付けません。</b>
岡泉交差点周辺	○	×	×	×	×	施設の集積がほとんどなく、人口の集積が少ないため、 <b>拠点として位置付けません。</b>
東武動物公園入口交差点周辺	○	×	○	×	×	施設の集積がほとんどなく、人口の集積が少ないため、 <b>拠点として位置付けません。</b>
宮山団地周辺	×	×	○	△	○	施設の集積がほとんどないため、 <b>拠点として位置付けません。</b>

【判断基準】 視点1 ○：上位関連計画で多様な機能を集積すべき拠点として位置付け ×：位置付けなし  
 視点2 ○：都市機能増進施設の集積状況 10～8点 △：7～6点 ×：5点以下  
 視点3 ○：定時定路線の公共交通でアクセス可能 ×：それ以外  
 視点4 ○：人口密度 80人/ha以上 △：人口密度 60人/ha以上 ×：人口密度 60人/ha未満  
 視点5 ○：都市基盤整備を実施・実施中 ×：なし



## (2) 軸の設定

### 1) 軸の設定における視点の整理

「立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）」に示される基幹的な公共交通軸のイメージを踏まえ、以下の視点をもとに、本市の公共交通軸を確認します。

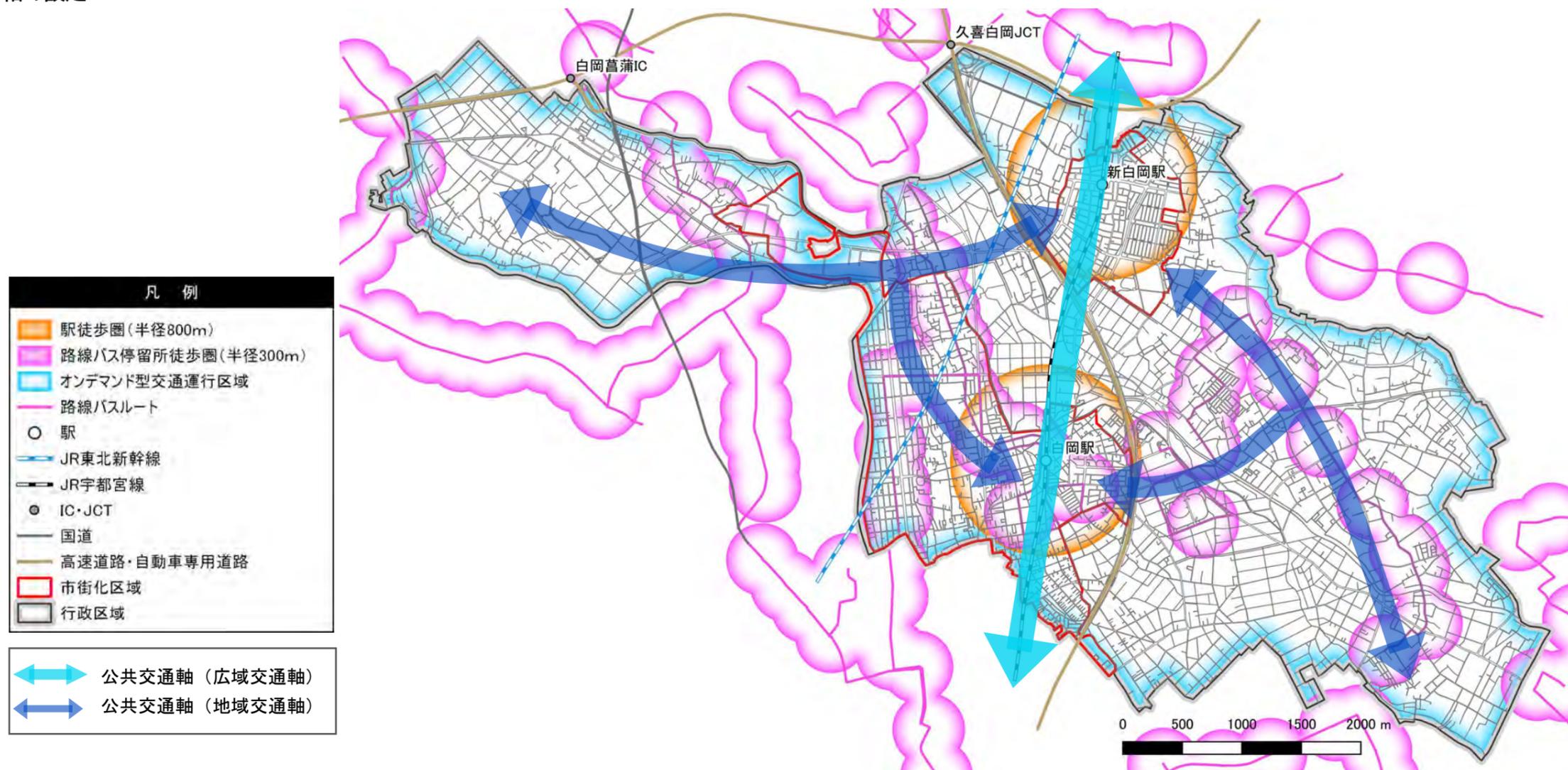
#### 視点1 現状における基幹的な公共交通

- ・ JR 宇都宮線は、大宮、東京都心・新宿副都心などを含む市内外への移動における市民の移動手段として重要な役割を担っており、将来にわたり維持・充実を目指す観点から、公共交通軸（広域交通軸）に位置付けます。

#### 視点2 拠点と居住地をつなぐ公共交通

- ・ 市内には、路線バスと合わせて、通院や買い物など日常生活における移動手段を確保するため、オンデマンド型交通（のりあい交通）を運行しています。今後も、市街化区域だけではなく、市街化調整区域の既存集落等からも各拠点へアクセスできるように、公共交通軸（地域交通軸）に位置付け、拠点や主要な施設に移動しやすい都市を目指します。

### 2) 軸の設定

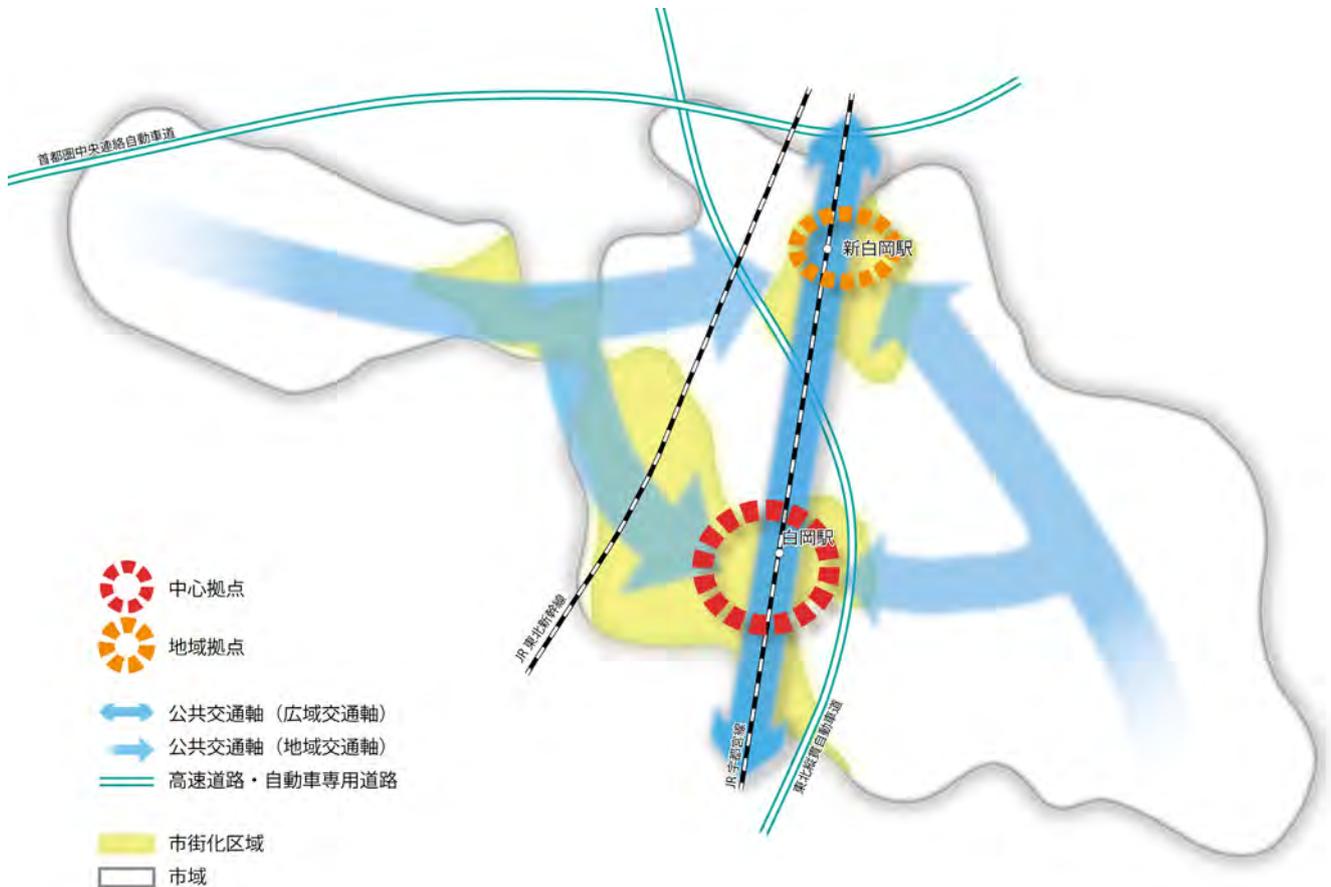




### (3) 立地適正化計画における都市の骨格構造

前項までの考え方を整理し、本計画の都市の骨格構造を以下のとおり設定します。

#### 《都市の骨格構造》



拠点・軸	拠点・軸の方向性
中心拠点	白岡駅周辺地域は、商業・介護福祉・子育てなど多様な都市機能の集積を図ります。また、若い世代をはじめとした幅広い世代の都市生活の活動を支える場として、都市基盤整備の推進により拠点性を高めるとともに、商業の活性化や魅力ある空間づくりにより、地域の魅力向上と賑わいの創出を目指します。
地域拠点	新白岡駅周辺地域は、地域住民の生活を支える都市機能の集積を図ります。また、地域が主体となって、若い世代にとっても魅力的な生活環境の形成を進め、地域の価値の維持・向上を図り、拠点周辺の住宅地における世代循環の促進を目指します。
公共交通軸	鉄道は広域的な公共交通軸として重要であり、将来にわたり利便性の維持を図ります。路線バスは、中心拠点への移動の足としての必要性・重要性が高いため、交通事業者と連携しながら、その維持に努めるとともに鉄道との乗り継ぎなど利便性の向上を促進します。また、既存集落と、中心拠点及び地域拠点をつなぐ公共交通の確保を図ります。



---

# 第3章

---

## 誘導区域・誘導施設

---

## 第3章 誘導区域・誘導施設

本章では、都市機能誘導区域と誘導施設及び居住誘導区域について、その設定方針や設定箇所等を定めます。

### 1 都市機能誘導区域

「都市機能誘導区域」は、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域です。

都市の骨格構造で拠点として位置付けた中心拠点（白岡駅周辺地域）と地域拠点（新白岡駅周辺地域）について、都市機能の集積を図る「都市機能誘導区域」に設定します。

#### （1）都市機能誘導区域の設定の考え方

都市機能誘導区域の設定における考え方を以下に整理します。

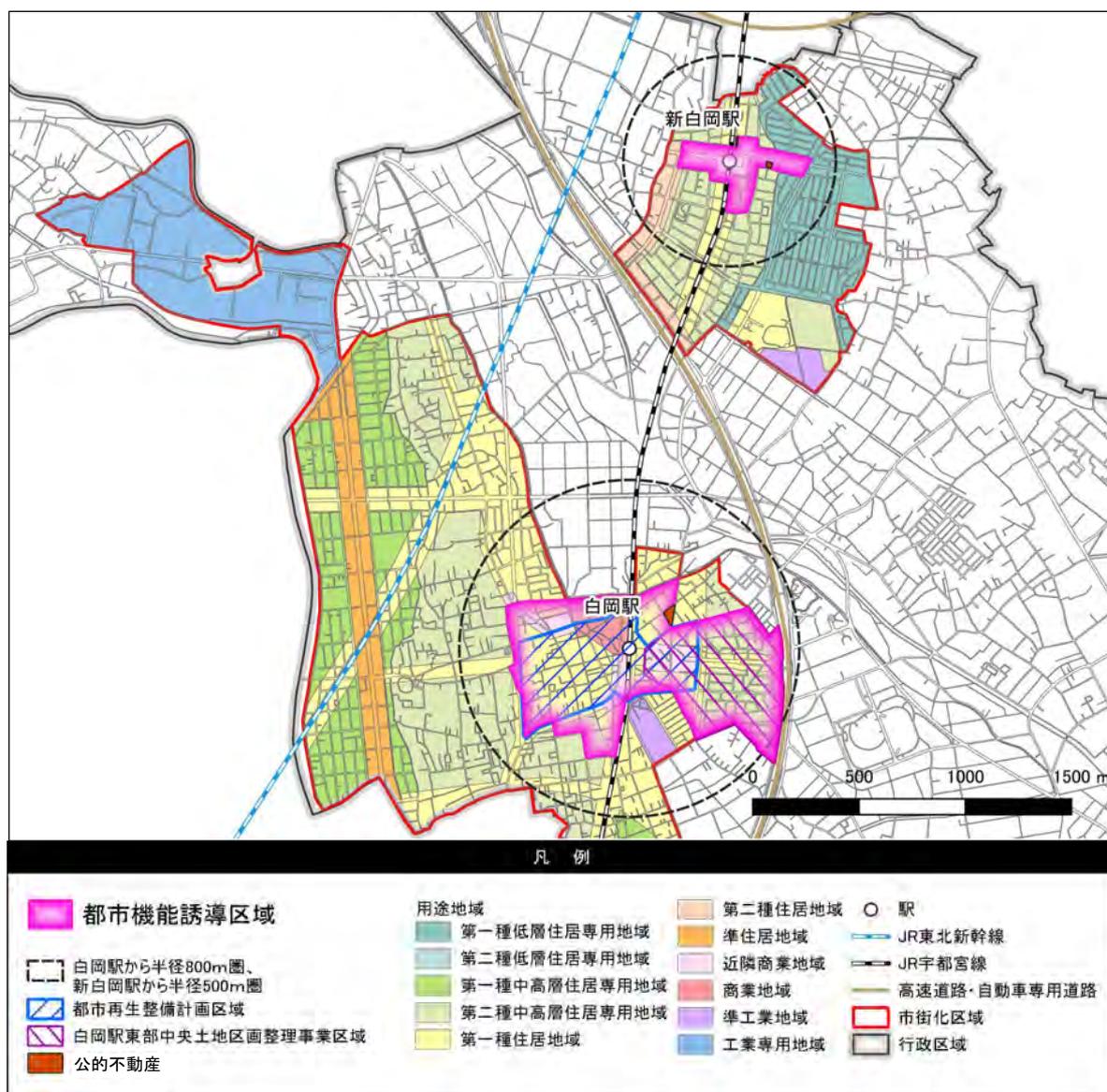
##### 《都市機能誘導区域の検討フロー》

- ①中心拠点(白岡駅周辺地域)は駅から半径 800m の徒歩圏エリア、地域拠点(新白岡駅周辺地域)は駅から半径 500mの徒歩圏エリアを仮設定
- ②都市機能増進施設(誘導施設)の分布状況や都市基盤整備区域、土地利用の状況、用途地域等を重ね合わせ、概略の誘導区域を設定
- ③地形地物により区域界を設定

## (2) 都市機能誘導区域の設定

都市機能誘導区域の設定の考え方に基づき、本市の都市機能誘導区域を下図のとおり定めま  
す。

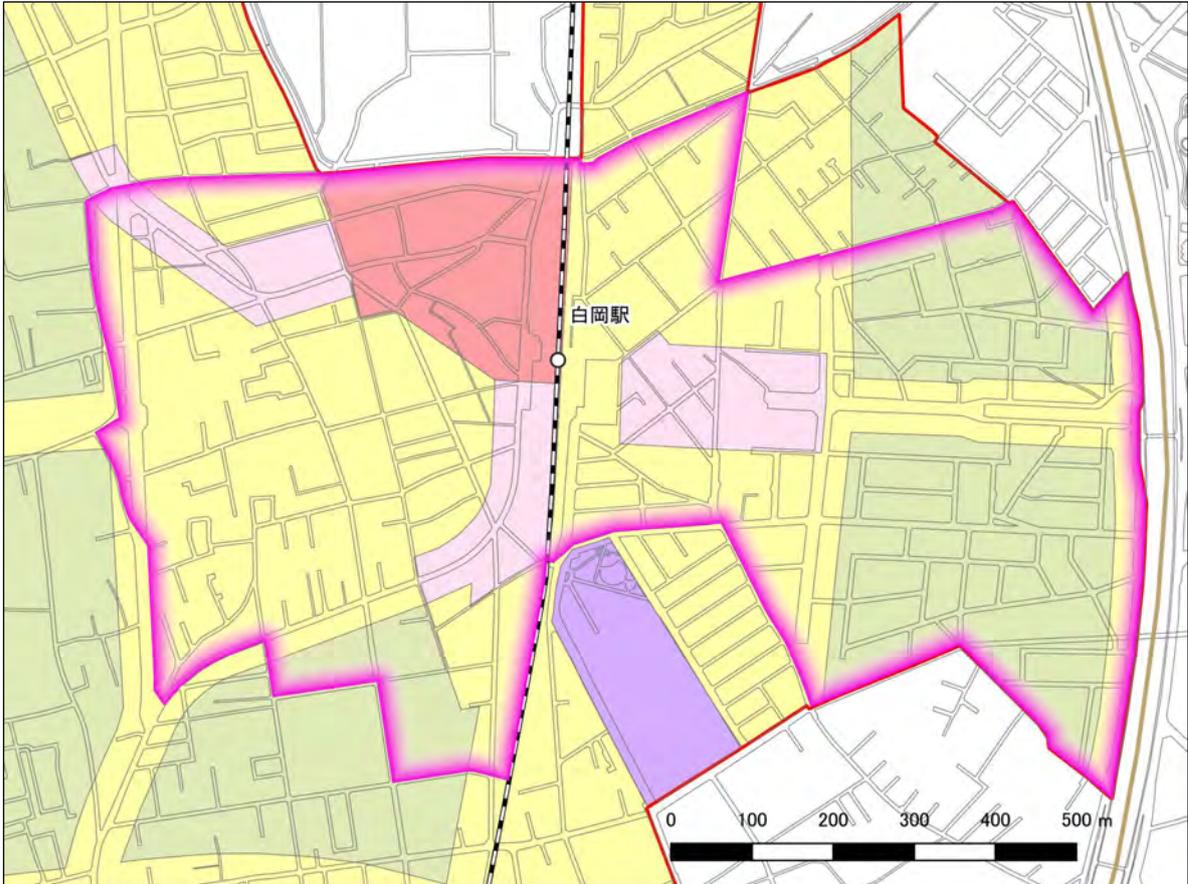
《都市機能誘導区域の設定》



【中心拠点】白岡駅周辺地域

区域設定の  
考え方

土地利用の高度化を図るため、多様な都市機能が立地できる商業地域や近隣商業地域を区域に含めます。また、駅前広場や都市計画道路の整備等の事業を実施している都市再生整備計画区域や、現在事業中である白岡駅東部中央土地区画整理事業区域、さらに、都市機能の誘導候補地を考慮し、公的不動産等を区域に含めます。



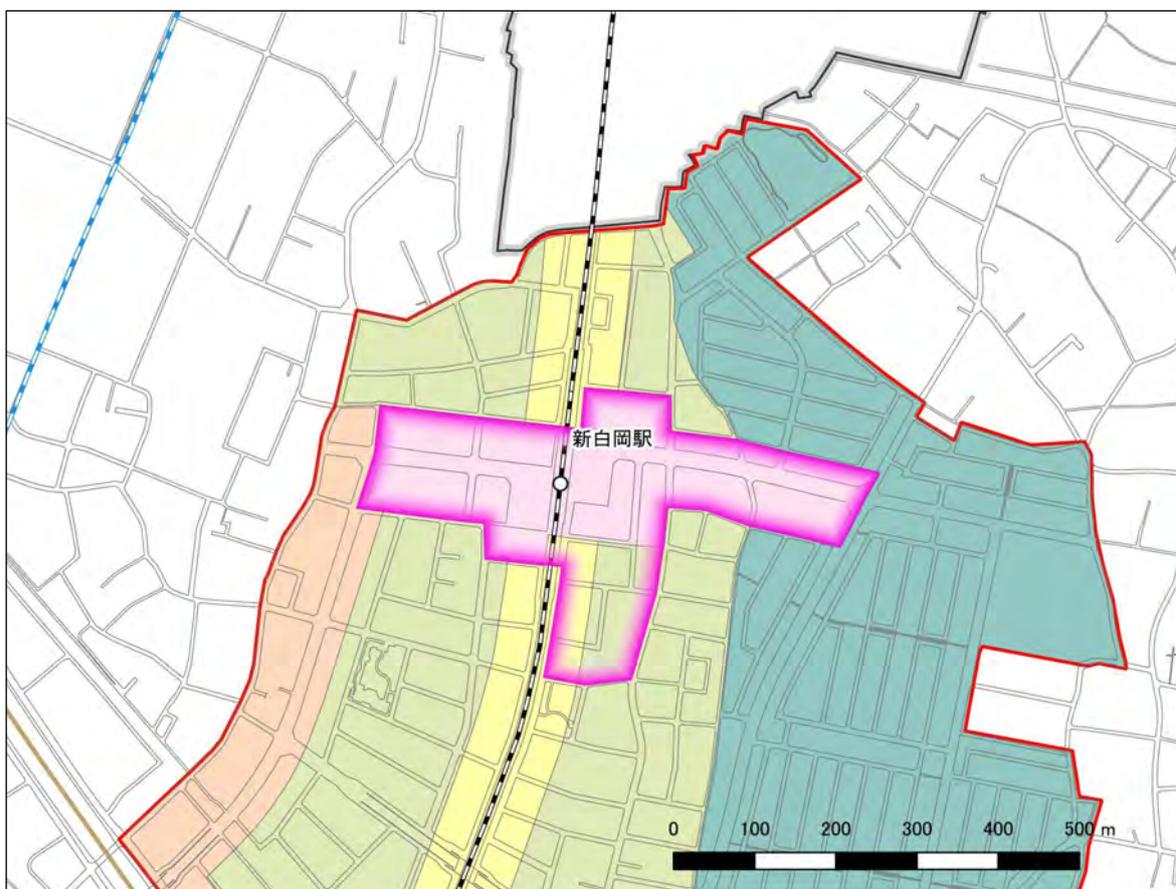
凡例

- |   |  |  |
|---|--|--|
|  <b>都市機能誘導区域</b> | <b>用途地域</b>  |  駅      |
|  第二種中高層住居専用地域    |  JR東北新幹線      |  JR宇都宮線 |
|  第一種住居地域         |  高速道路・自動車専用道路 |  市街化区域  |
|  近隣商業地域          |  行政区          |  |
|  商業地域            |  |  |
|  準工業地域           |  |  |

【地域拠点】新白岡駅周辺地域

**区域設定の考え方**

土地利用の高度化を図るため、多様な都市機能が立地できる近隣商業地域を区域に含めます。また、都市機能の誘導候補地となりうる、公的不動産や誘導施設として維持を図るべき施設を含めて設定します。



## 2 誘導施設

「誘導施設」は、「都市機能誘導区域ごとにその立地を誘導すべき都市機能増進施設※」のことです。都市機能誘導区域として設定した、白岡駅周辺地域、新白岡駅周辺地域ごとに誘導施設を設定します。

※都市機能増進施設：商業・医療・福祉その他の都市の居住者の共同の福祉または利便のために必要な機能を持つ施設のこと

### (1) 誘導施設の設定の考え方

#### 1) 誘導施設として検討する都市機能と施設

本市の状況等を踏まえ、本市において検討する都市機能及び施設は、以下のとおりとします。

機能	対象施設設定の考え方	施設分類
行政サービス	中核的な行政機能を有する施設を選定します。	市役所
介護福祉	日常的に介護サービスを受けることができる機能や、高齢者が交流するための拠点となる施設を選定します。	介護サービス施設 老人福祉センター 介護予防事業施設 高齢者相談・交流施設
子育て	子育て世代が居住地を決める際の重要な要素となる日常の子育てサービスを提供する施設を選定します。	保育所・幼稚園等 児童クラブ 子育て支援センター 子育て交流施設
教育・文化	教育施設としては子育て世代にとって居住地を決める際の重要な要素となる学校を選定します。 文化施設としては集客力があり、まちの賑わいを生み出す施設や市民の文化活動を支える施設を選定します。	小学校・中学校・高等学校 生涯学習センター 図書館 公民館 コミュニティセンター
商業	日々の生活に必要な食料品・日用品等を提供する施設を選定します。	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 飲食店
医療	総合的な医療サービスを提供する施設や日常的な医療サービスを提供する施設を選定します。	病院（病床数 20 床以上） 診療所（病床数 19 床以下）
金融	日常のお金の引き出しや預け入れのほか、事業活動のための決済や融資等の窓口業務を行う施設を選定します。	銀行・信用金庫・郵便局等 ATM

#### 2) 誘導施設の設定の考え方

都市機能誘導区域として設定した白岡駅周辺地域や新白岡駅周辺地域において、市の拠点地域として目指すべき方向や、都市構造上の課題、市民意向、新規プロジェクト等を踏まえ、誘導施設を設定します。

設定に当たっては、施設の特性や、既存の分布状況により、都市機能誘導区域へ集積していることが望ましい施設と、地域に分散していることが望ましい施設があることを考慮します。

## (2) 誘導施設の設定

誘導施設に位置付ける施設と選定の理由を以下に整理します。

《誘導施設の整理》

機能	対象施設 ※赤字が誘導施設	都市機能 誘導区域		理由
		白岡駅 周辺地域	新白岡駅 周辺地域	
行政サービス	市役所			既存の立地を継承する。
介護福祉	介護サービス施設			介護サービス施設は、訪問や送迎サービスを基本とし、立地場所に選ばれないため、誘導施設には設定しない。現状の高齢者等のニーズに即した適正な分散配置の考えを継承する。
	高齢者相談・交流施設	○	●	高齢者相談・交流施設は、駅周辺にあることにより、多くの高齢者が利用しやすくなると考えられるため、位置付ける。
	老人福祉センター 介護予防事業施設			既存の立地を継承する。
子育て	保育所・幼稚園等	○	○	将来的にも人口密度が高いと予測される公共交通利便性が高い駅周辺のエリアに立地していることで、通勤途中などでの利用ができるため、利用者のアクセス性を考慮して位置付ける。
	児童クラブ			地域に分散して配置することが望ましいと考えられるため、既存の立地を継承する。
	子育て支援センター			現状の中学校区ごとに配置するという考え方にに基づき適切に配置する。
	子育て交流施設	●	●	公共交通利便性が高く将来的にも子育て世代が多いと予測される駅周辺のエリアに立地していることで、その周辺に住む子育て世代だけでなく、多くの対象者が利用しやすいため、利用者のアクセス性を考慮して位置付ける。
教育・文化	小学校・中学校・高校			既存の立地を継承する。
	生涯学習センター			既存の立地を継承する。
	図書館			既存の立地を継承する。
	公民館	○		既存の立地を継承し、白岡駅周辺に位置付ける。
	コミュニティセンター			既存の立地を継承する。
商業	スーパーマーケット (1,000㎡以上)	○	●	日常生活の利便性を確保する重要な施設であり、駅前に立地していることで多くの人々が利用しやすいため位置付ける。
	ドラッグストア (1,000㎡以上)	○	●	日常生活の利便性を確保する重要な施設であり、駅前に立地していることで多くの人々が利用しやすいため位置付ける。
	コンビニエンスストア			日常的な利用が想定されるため、地域に分散して配置されることが望ましい。
	飲食店 (100㎡未満)	○	●	他の施設や駅を利用する際に合わせて利用することで、滞在時間が向上し、賑わいづくり・回遊性の向上に資する施設のため位置付ける。
医療	病院			総合的な医療サービスを提供する機能として、既存施設の立地状況や広域的な病床配分の考え方等を考慮し維持する。
	診療所			日常的な診療を徒歩で受診が可能となるように、地域に分散して配置されることが望ましい。
金融	銀行・信用金庫・郵便局等	○	○	有人窓口は駅前に立地していることにより多くの人々が利用しやすいため、位置付ける。
	ATM			日常的な利用が想定されるため、地域に分散して配置されることが望ましい。

○誘導施設（維持・拡充型） ●誘導施設（新規誘導型）

### (3) 誘導施設の定義

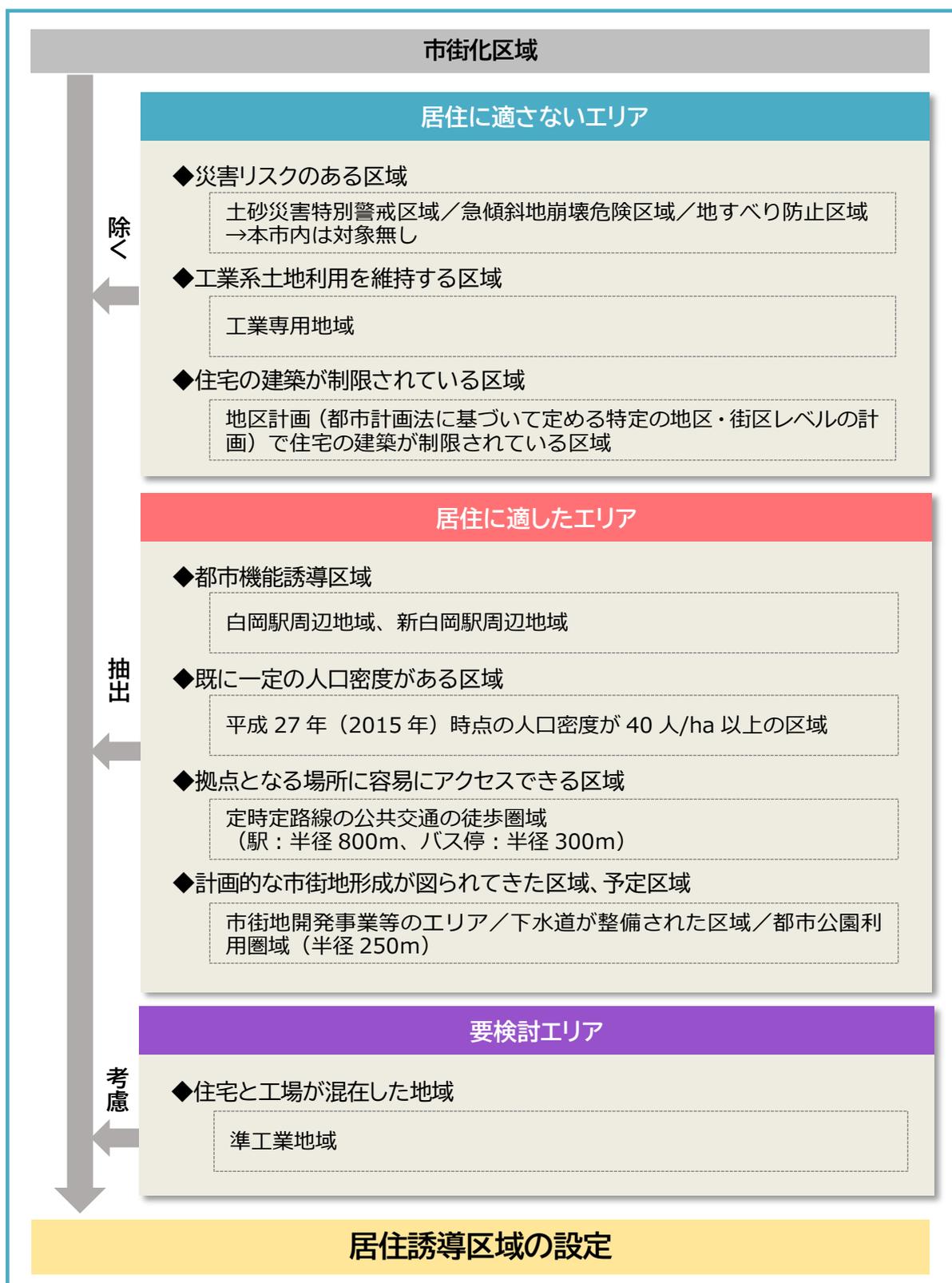
誘導施設	定義
<b>高齢者相談・交流施設</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者支援のための相談窓口・交流、サロン等の施設</li> </ul>
<b>保育所・幼稚園等</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 児童福祉法第 39 条第 1 項に規定する保育園</li> <li>・ 学校教育法第 1 条に規定する幼稚園</li> <li>・ 就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律第 2 条 6 項に規定する認定こども園</li> <li>・ 児童福祉法第 59 条の 2 に規定する認可外保育施設</li> <li>・ 児童福祉法第 6 条の 3 第 10 項に規定する小規模保育事業を行う施設</li> <li>・ 児童福祉法第 6 条の 3 第 12 項に規定する事業所内保育事業を行う施設</li> </ul>
<b>子育て交流施設</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 子育てに関する相談窓口・交流施設・保育施設等を併設する施設</li> </ul>
<b>公民館</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 社会教育法第 20 条の規定による市が設置する公民館</li> </ul>
<b>スーパーマーケット (1,000 m<sup>2</sup>以上)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大規模小売店舗立地法第 2 条第 2 項に規定する店舗面積 1,000 m<sup>2</sup> 以上の商業施設であって、主に生鮮食料品及び日用品を取り扱う施設</li> </ul>
<b>ドラッグストア (1,000 m<sup>2</sup>以上)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大規模小売店舗立地法第 2 条第 2 項に規定する店舗面積 1,000 m<sup>2</sup> 以上の商業施設であって、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施設</li> </ul>
<b>飲食店 (100 m<sup>2</sup>未満)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 延床面積（飲食店として利用する部分のみ）100 m<sup>2</sup>未満の飲食店（日本産業分類の中分類 76）</li> </ul>
<b>銀行・信用金庫・郵便局等</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 銀行法第 2 条に規定する銀行</li> <li>・ 信用金庫法に基づく信用金庫</li> <li>・ 農業協同組合法に基づく農業協同組合（JA）</li> <li>・ 日本郵便株式会社法第 2 条第 4 項に規定する郵便局</li> </ul>

### 3 居住誘導区域

#### (1) 居住誘導区域の設定の考え方

居住誘導区域の設定における考え方を以下に整理します。

《居住誘導区域の検討フロー》

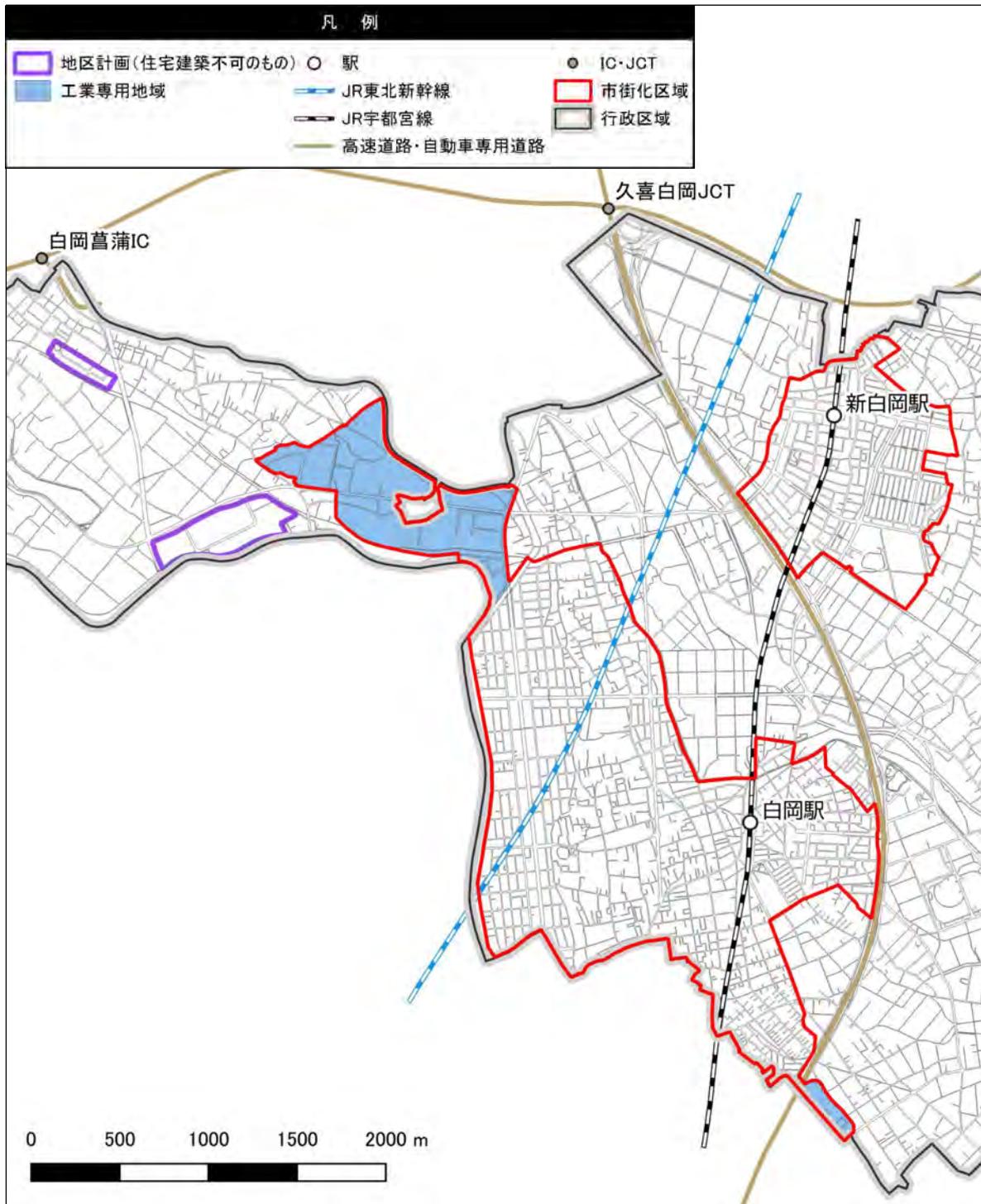


## (2) 居住誘導区域の設定

### 1) 居住に適さないエリア

「居住に適さないエリア」は、工業系土地利用を維持する区域（工業専用地域）、地区計画で住宅の建築が制限されている区域のいずれかに該当する区域とします。

《居住に適さないエリア》

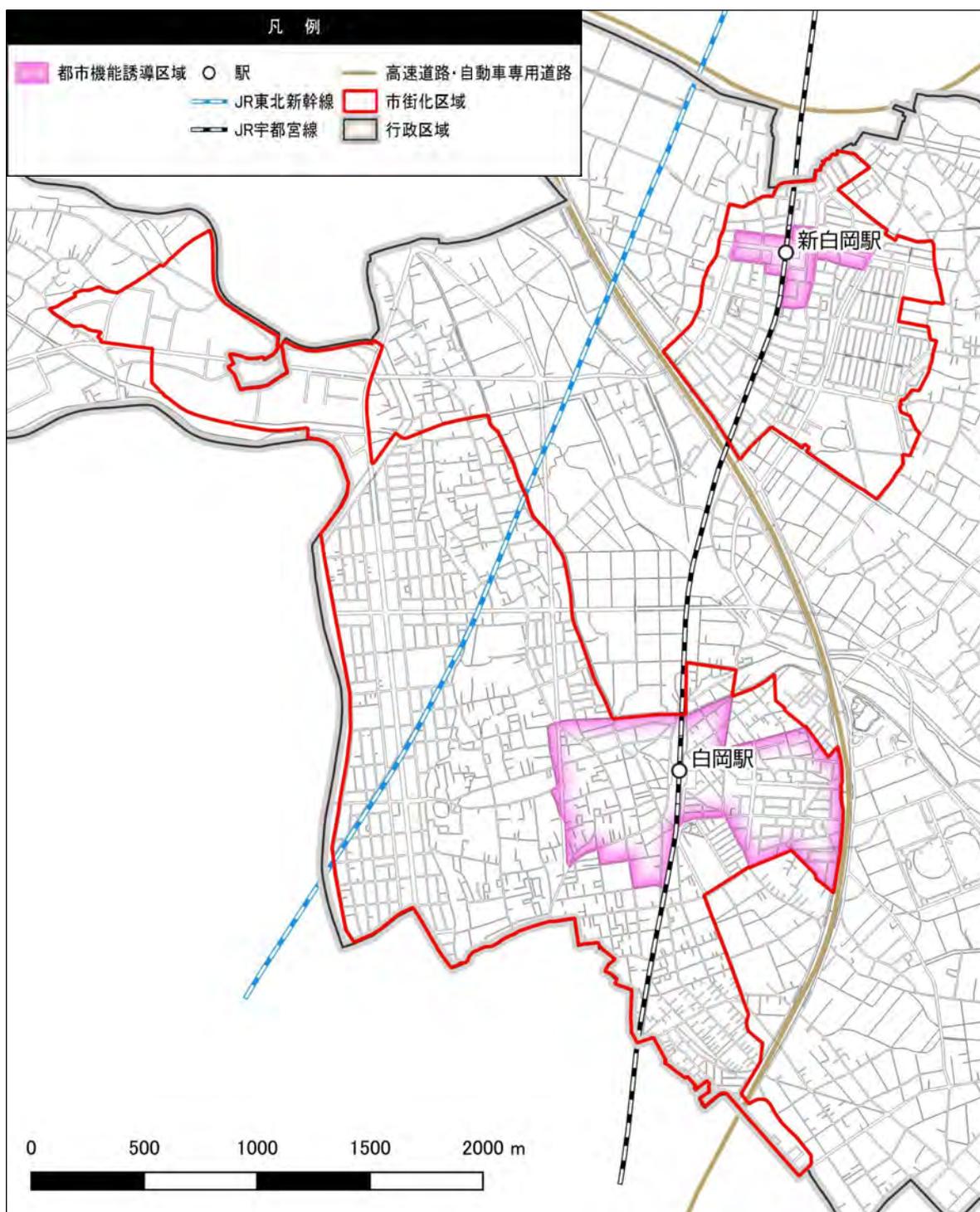


## 2) 居住に適したエリア

### ① 都市機能誘導区域

居住誘導区域は、原則として都市機能誘導区域を含むこととされているため、都市機能誘導区域に設定した白岡駅周辺地域と新白岡駅周辺地域は、居住誘導区域に含めることとします。

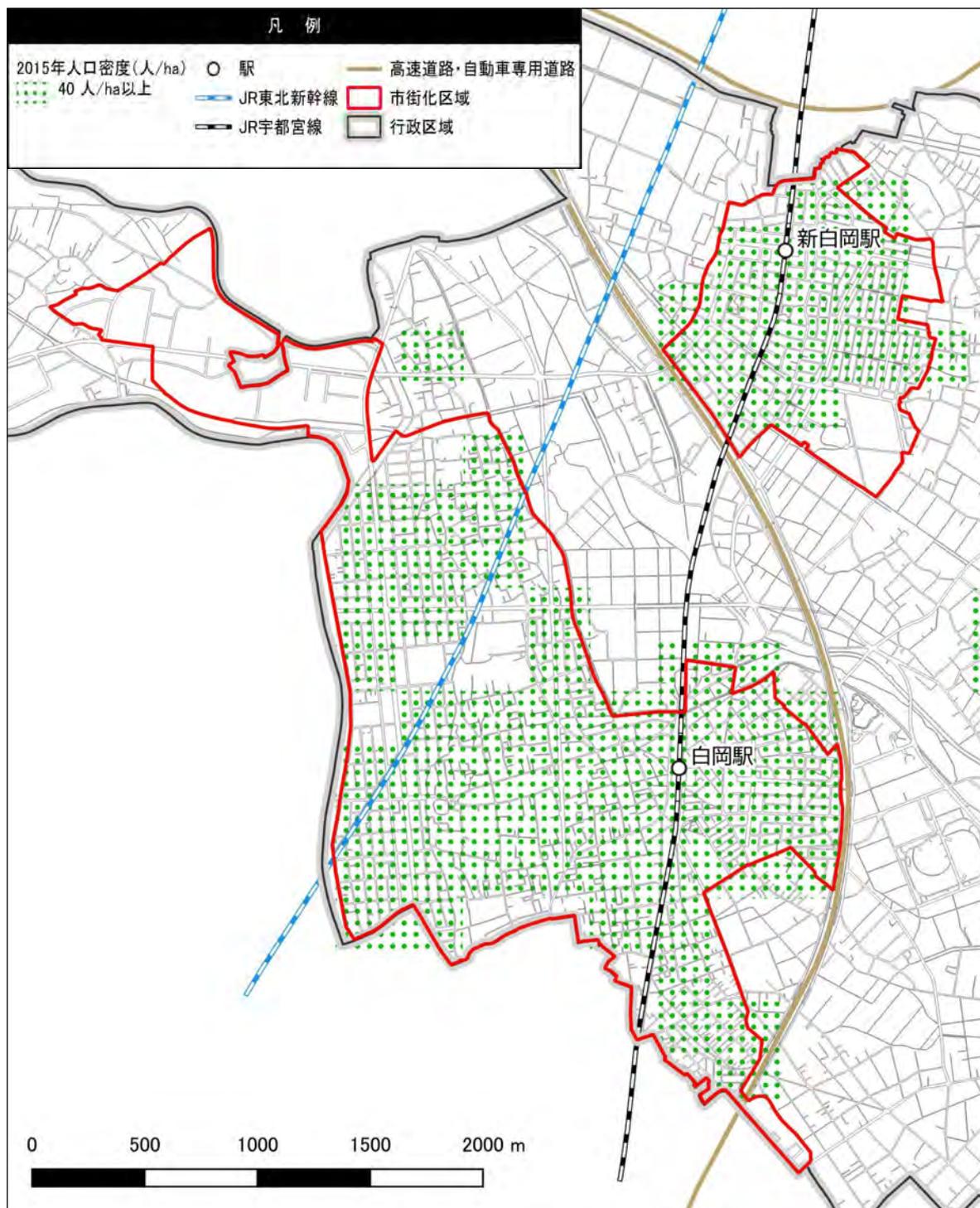
《都市機能誘導区域》



②既に一定の人口密度がある区域

「居住に適したエリア」のうち「既に一定の人口密度がある区域」は、平成27年（2015年）時点の人口密度が40人/ha以上の区域とします。

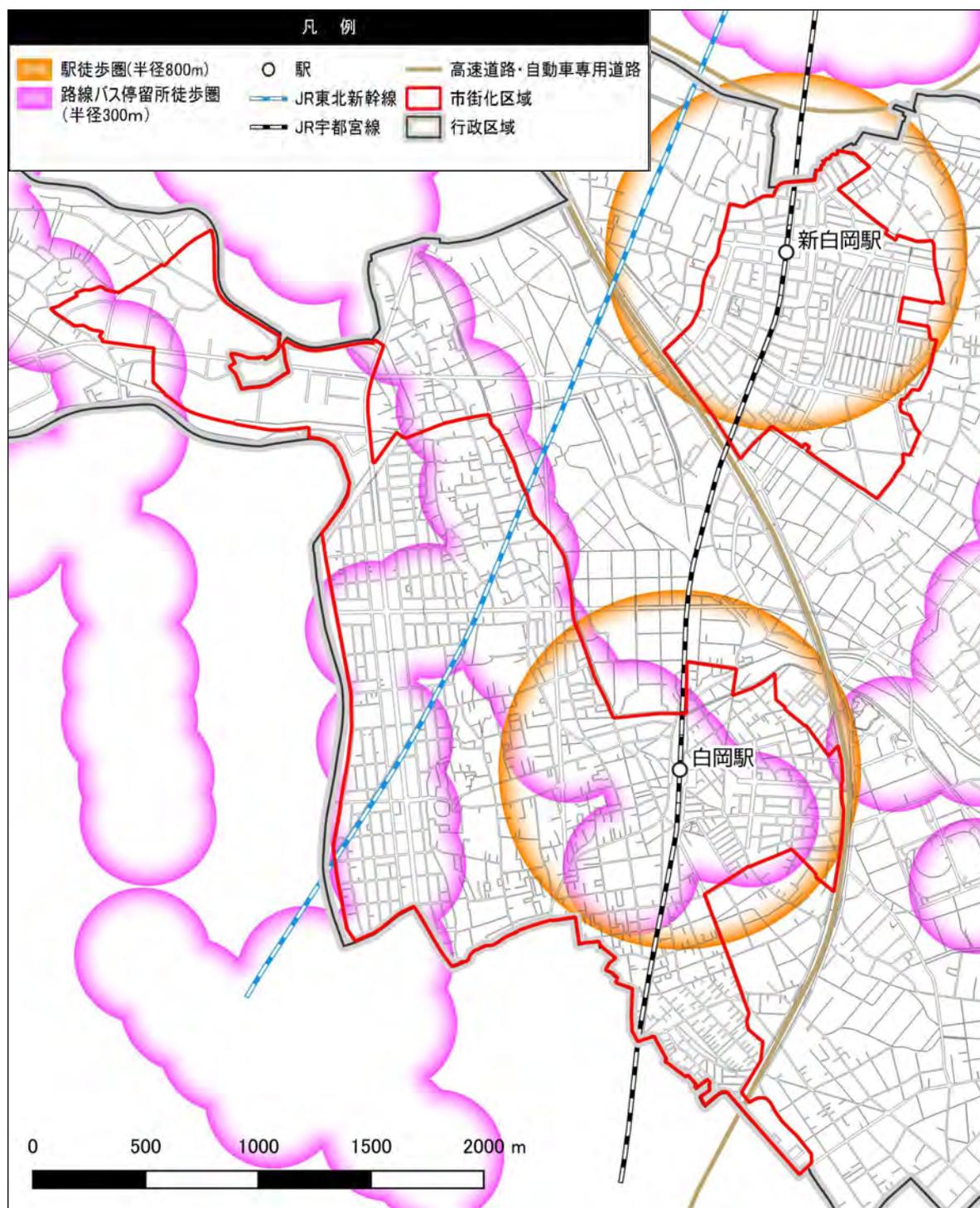
《既に一定の人口密度がある区域》



### ③拠点となる場所に容易にアクセスできる区域

「居住に適したエリア」のうち「拠点となる場所に容易にアクセスできる区域」は、定時  
 定路線の公共交通の徒歩圏域（駅：半径 800m、バス停：半径 300m）とします。

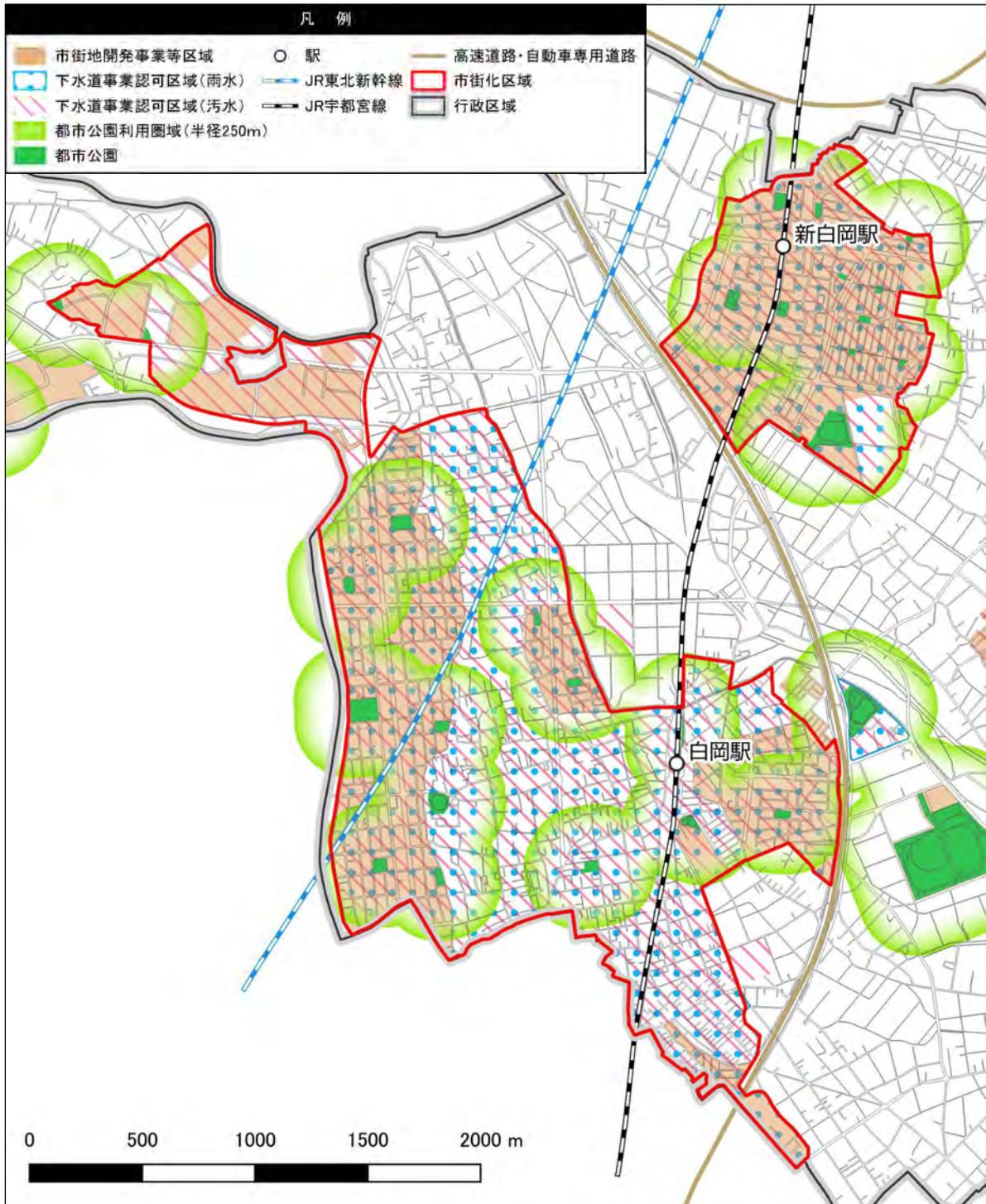
《拠点となる場所に容易にアクセスできる区域》



④計画的な市街地形成が図られてきた区域、予定区域

「居住に適したエリア」のうち「計画的な市街地形成が図られてきた区域、予定区域」は、市街地開発事業等のエリア、下水道が整備された区域、都市公園利用圏域（半径 250m）のいずれかに該当する区域とします。

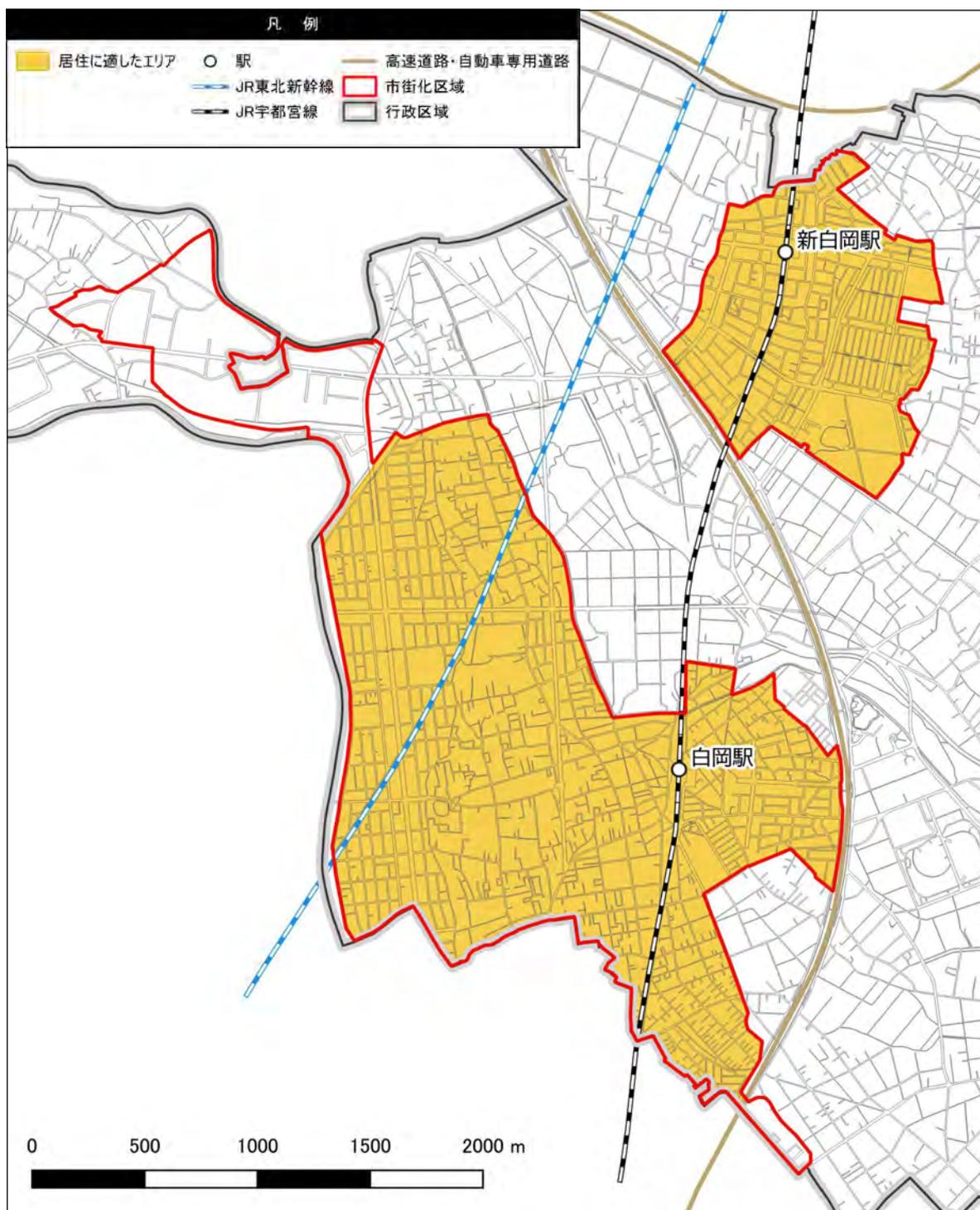
《計画的な市街地形成が図られてきた区域、予定区域》



⑤居住に適したエリア

前述の①②③④のいずれかを満たす区域から、1) 居住に適さないエリアを除いた区域を「居住に適したエリア」とします。

《居住に適したエリア》



### 3) 要検討エリア

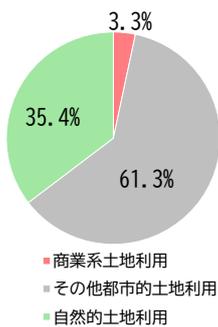
#### ①住宅と工場が混在した区域

「要検討エリア」のうち「住宅と工場が混在した区域」は、用途地域の準工業地域とします。現在の土地利用の状況を踏まえ居住誘導区域に含めるかについて検討します。

《住宅と工場が混在した地域》

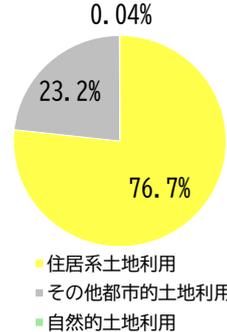


《1の土地利用現況の面積割合》



住居系以外の土地利用のため、居住誘導区域から除外

《2の土地利用現況の面積割合》



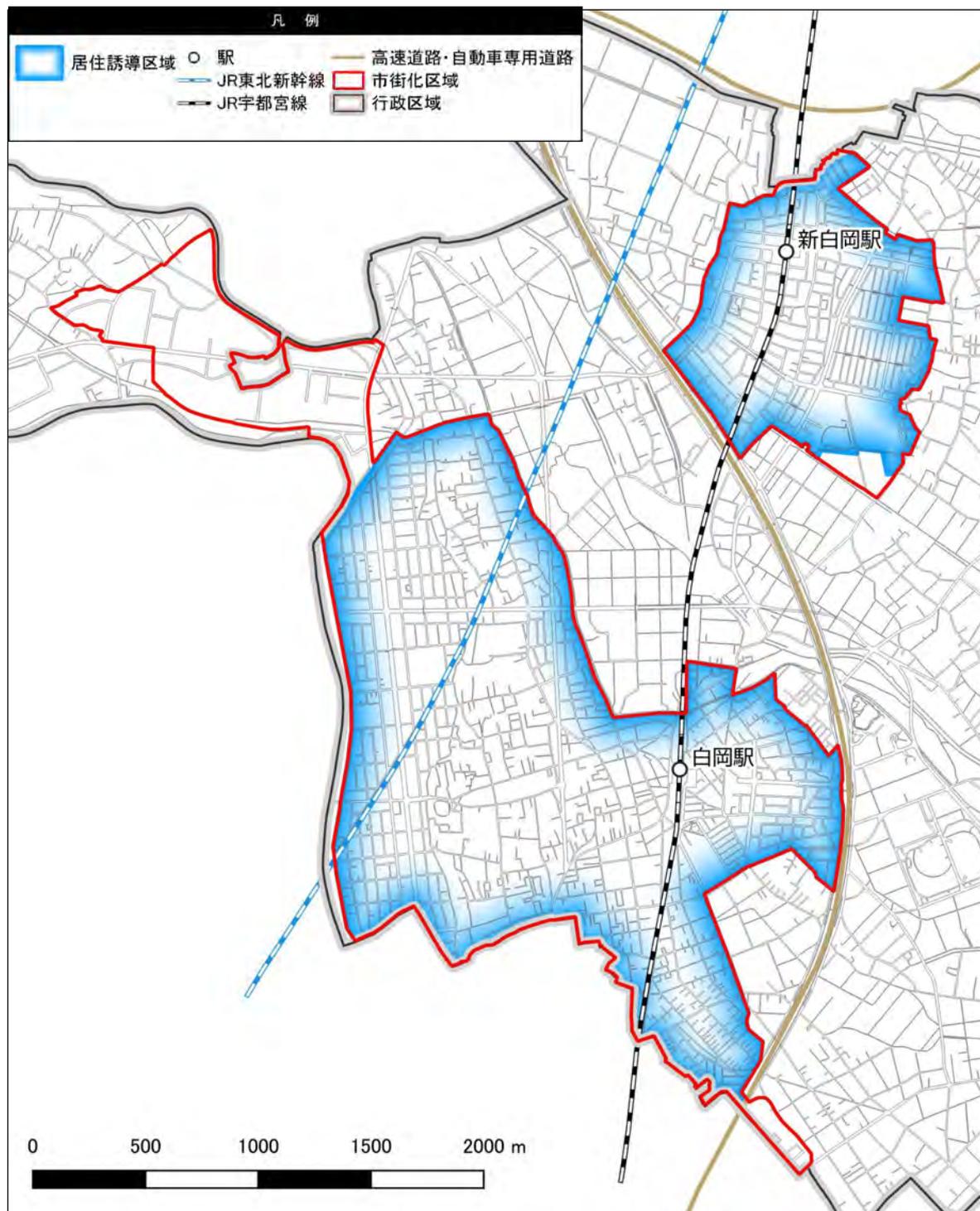
住居系土地利用が主のため、居住誘導区域に含める

出典：令和3年度（2021年度）都市計画基礎調査

#### 4) 居住誘導区域の設定

居住に適した区域から、要検討エリアの考え方を反映した結果、本市の居住誘導区域は下図のとおりに定めることとします。

《居住誘導区域》





---

# 第4章

---

## 防災指針

---

## 第4章 防災指針

本章では、居住誘導区域内における災害リスクを評価し、その上で必要となる防災・減災に資する取組施策について位置付けます。

### 1 防災指針について

#### (1) 防災指針とは

防災指針は、主に居住誘導区域において、居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる都市の防災に関する機能の確保を図るための指針であり、防災指針に基づく具体的な取組と合わせて立地適正化計画に定めるものです。

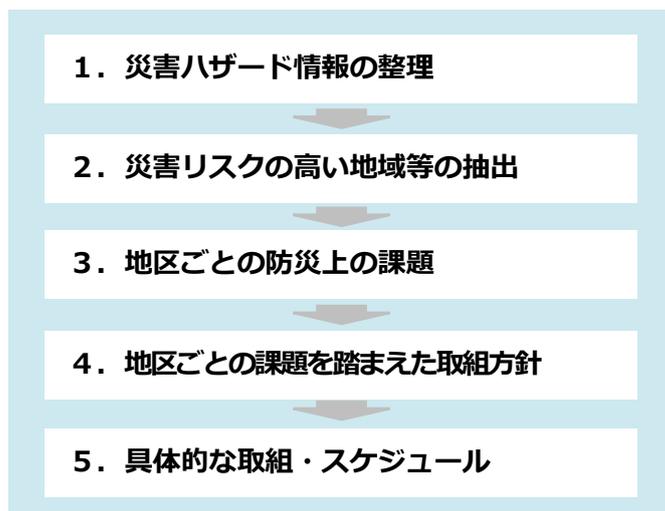
災害ハザード情報と都市情報を重ね合わせることで、居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる都市の防災に関する情報の分析を行い、災害リスクの高い地域等を抽出します。

災害リスクの高い地域ごとの課題を踏まえた防災・減災の取組方針及び各種災害に対して安全性を高めるための具体的な取組を定めます。

#### (2) 防災指針検討の流れ

防災指針は、以下の検討フローに基づき検討を進めます。

《検討フロー》



### (3) 対象とする災害ハザード情報

居住誘導区域や都市機能誘導区域の災害リスク分析を行うに当たり、対象とする災害ハザード情報は、市内で発生リスクがある洪水、内水、盛土、地震とします。

#### 《対象とする災害ハザード情報》

分類	災害ハザード情報等
1. 洪水	1)洪水浸水想定区域等(浸水深:想定最大規模)
	2)洪水浸水想定区域等(浸水深:計画規模)
	3)洪水浸水想定区域等(浸水継続時間:想定最大規模)
	4)家屋倒壊等氾濫想定区域等(氾濫流・河岸侵食)
2. 内水	浸水実績
3. 盛土	大規模盛土造成地
4. 地震	1)液状化
	2)全壊率

- ※洪水浸水想定区域等 水防法に基づき、国及び県が指定する想定最大規模降雨により氾濫した場合に浸水が想定される区域及び洪水浸水想定区域以外の県管理河川について、水防法に準じて県が公表している水害リスク情報図で示された区域
- ※想定最大規模 現時点の技術により、当該地域において想定される最大規模の降雨で、発生確率が、1,000年に1回程度の降雨
- ※計画規模 河川の流域の大きさや想定される被害の大きさを考慮して定める、河川整備において基本となる降雨で、発生確率が100年から200年に1回程度の降雨
- ※浸水継続時間 降雨による河川の氾濫が発生した際に、浸水深0.5m以上が継続する時間。浸水深0.5m以上で徒歩による移動困難や床上浸水が発生するおそれがある。
- ※家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流） 家屋の流失・倒壊をもたらすような洪水の氾濫流が発生するおそれがある範囲において、河川堤防の決壊または洪水氾濫流により、木造家屋の倒壊のおそれがある区域
- ※家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食） 家屋の流失・倒壊をもたらすような洪水時の河岸侵食が発生するおそれがある範囲において、河岸が侵食されることにより、家屋の基礎を支える地盤が流失し、家屋本体の構造に依らず倒壊・流出のおそれがある区域
- ※内水 下水道の雨水排水能力を超える降雨により、雨を河川等の公共の水域に放流できない場合に発生する浸水
- ※大規模盛土造成地 面積3,000㎡以上の谷埋めの盛土、又は原地盤の勾配が20度以上かつ盛土高5m以上の腹付け盛土がなされた造成地
- ※液状化 地震の揺れによって地盤が泥水のように柔らかくなる現象
- ※全壊率 地域内の建物の中で全壊する可能性の高い建物の割合

## (4) 災害ハザード情報の整理

洪水、内水、盛土、地震に関する災害ハザード情報ごとの市内の状況を整理します。

### 《災害ハザード情報の整理》

分類	災害ハザード情報等	市内の状況
1. 洪水	1) 洪水浸水想定区域等 (浸水深: 想定最大規模)	最も洪水浸水想定区域の範囲が広い利根川では、市域の大半が指定されており、白岡駅・新白岡駅周辺は、浸水深が0.5mから3.0m未満、県道さいたま栗橋線周辺は3.0mから5.0m未満となっています。
	2) 洪水浸水想定区域等 (浸水深: 計画規模)	最も洪水浸水想定区域の範囲が広い利根川では、市域の大半が指定されており、市街化区域内では、浸水深がおおむね3.0m未満となっており、県道さいたま栗橋線周辺の一部は3.0mから5.0m未満となっています。
	3) 洪水浸水想定区域等 (浸水継続時間: 想定最大規模)	最も洪水浸水想定区域の範囲が広い利根川の浸水継続時間は、大部分が72時間(3日間)以上の区域となっており、県道さいたま栗橋線周辺は、1週間以上、浸水が継続する区域となっています。
	4) 家屋倒壊等氾濫想定区域 (氾濫流: 河岸侵食)	中川流域の洪水浸水想定区域等に家屋倒壊等氾濫想定区域(河岸侵食)が指定されており、市街化区域内では、元荒川、星川、隼人堀川、姫宮落川沿いが指定されています。
2. 内水	浸水実績	内水による浸水は、市街化区域内では、白岡駅周辺、西地区の一部、東北自動車のアンダーパスなどで発生しています。
3. 盛土	大規模盛土造成地	県道さいたま栗橋線周辺に大規模盛土造成地が1か所あります。
4. 地震	1) 液状化	市街化区域内では、新白岡駅周辺や県道さいたま栗橋線周辺が、液状化の可能性が高くなっています。
	2) 全壊率	市街化区域内では、全壊率が7%以上の危険度が高い地域は少なくなっています。

## 2 災害リスクの高い地域等の抽出

災害ハザード情報と、住宅の分布、避難所、病院等の都市情報を重ね合わせ、災害リスクの高い地域等を抽出します。

防災指針は「居住誘導区域及び都市機能誘導区域において、住宅や誘導施設の立地に必要な防災・減災対策の指針」であることから、市内全域を対象として行った災害ハザード情報を基に、**居住誘導区域**において、災害リスクの高い地域等の抽出を行います。

また、近年の豪雨災害の激甚化・頻発化を考慮し、洪水浸水想定区域のデータを用いた分析及び評価は「**想定最大規模**（1,000年に1度程度の降雨）」を採用し、洪水浸水想定区域のデータは、**最も範囲の広い利根川を利用**することとしました。

地震については、影響の範囲や程度を即地的に定め、誘導的手法により災害リスクの低減を図ることが難しいため、災害リスクの高い地域等の抽出の対象としませんが、市内全域において建物の耐震化・不燃化を促進することにより、災害リスクの低減を図ります。

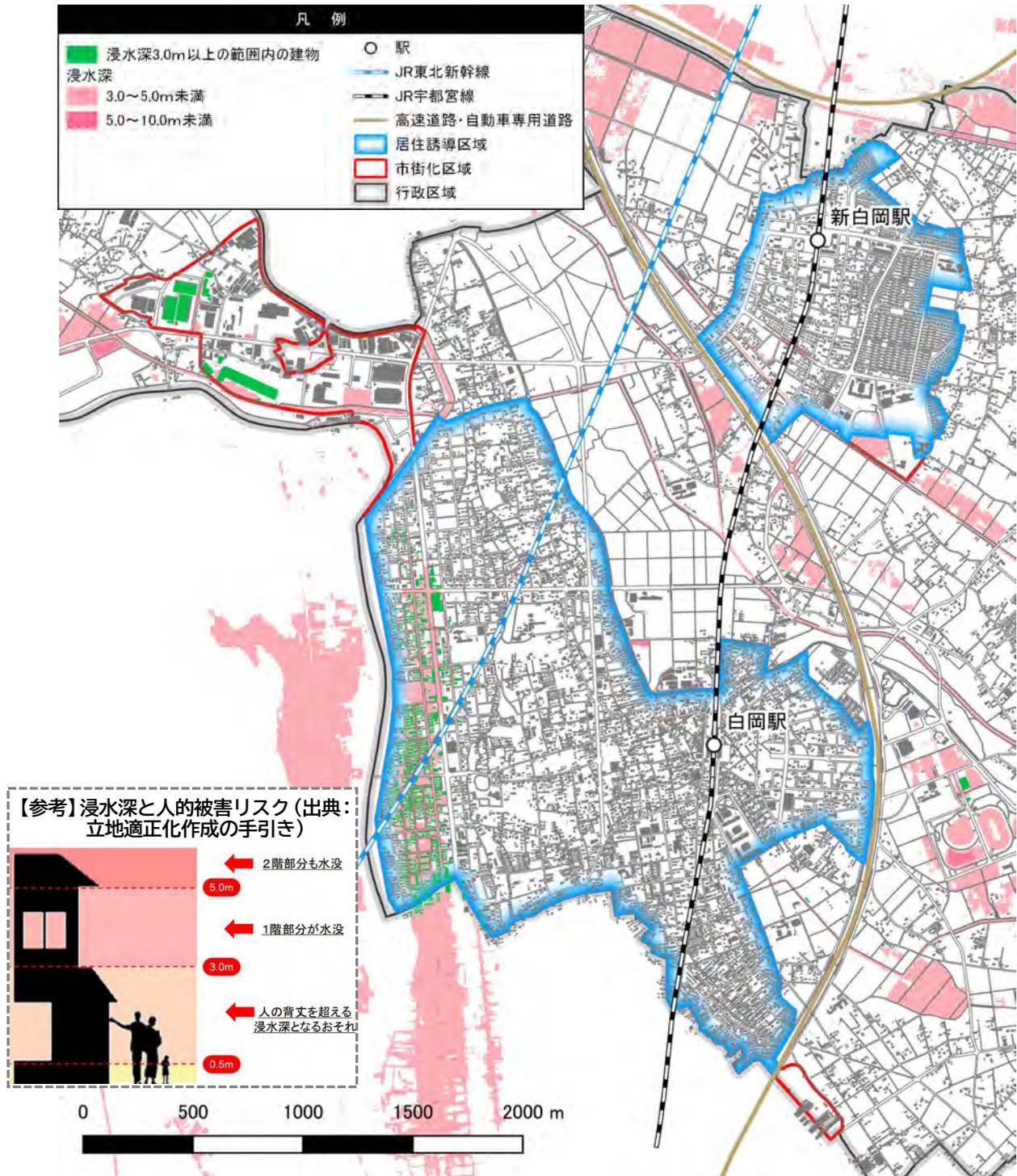
### 《災害ハザード情報と都市情報の重ね合わせと分析の視点》

重ね合わせの情報	分析の視点	定量的な評価
1. 洪水浸水深×建物	垂直避難で対応できるか	建物数
2. 洪水浸水深×避難場所	避難場所が使用可能か	機能低下する施設数
3. 洪水浸水深× 都市機能(医療施設・福祉施設)	施設が継続利用できるか	
4. 洪水浸水深× 道路(アンダーパス)	道路網として通行可能か	寸断する道路箇所数
5. 浸水継続時間×建物	長期の孤立の可能性がないか	孤立可能性のある建物数
6. 家屋倒壊等氾濫想定区域×建物	家屋倒壊等の危険性がないか	建物数

## (1) 洪水浸水深×建物

2階建ての建物でも垂直避難が困難となる3m以上の洪水浸水想定区域は、主に県道さいたま栗橋線周辺に広がっており、居住誘導区域内においては、約800棟（約7%）がその範囲に含まれています。

《3m以上の洪水浸水深×建物》



出典：洪水浸水深＞利根川水系利根川洪水浸水想定区域図（利根川上流河川事務所・利根川下流河川事務所）  
建物＞白岡市データ

## (2) 洪水浸水深×避難場所

居住誘導区域内において、洪水による浸水被害等が発生した際に使用できる指定緊急避難場所は2か所あり、2階以上が使用可能な指定緊急避難場所は4か所となっています。

《洪水浸水深×避難場所》



出典：洪水浸水深＞利根川水系利根川洪水浸水想定区域図（利根川上流河川事務所・利根川下流河川事務所）  
指定緊急避難場所＞白岡市地震・洪水ハザードマップ（令和4年（2022年）4月）

### (3) 洪水浸水深×都市機能

要配慮者が入居する福祉施設は、居住誘導区域内に14か所あり、自動車の走行や要配慮者等の避難が困難となる浸水深0.3m以上の区域には8か所が立地しています。また、病院は、居住誘導区域内に1か所ありますが、その立地場所は医療施設の機能の低下が懸念される浸水深0.3m以上の区域には該当していません。

《0.3m以上の洪水浸水深×入所系の福祉施設・病院》



【参考】 浸水深と医療・社会福祉施設の機能低下との関係 (出典：水害の被害指標分析の手引 (平成25年 (2013年) 試行版) (国土交通省))

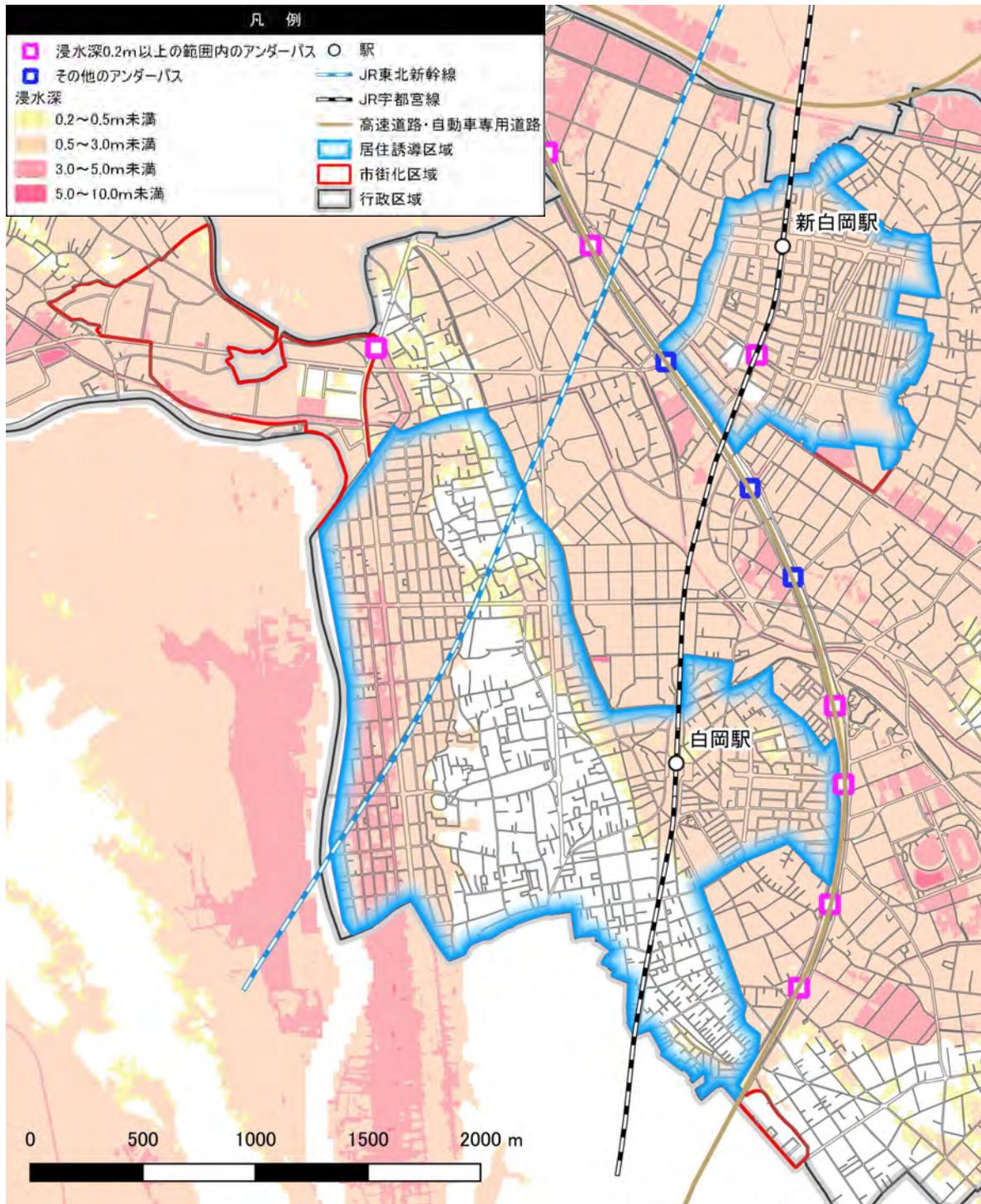
- ◆0.3m：自動車が走行困難、要配慮者等の避難が困難となる水位
- ◆0.5m：徒歩による移動困難、床上浸水 ◆0.7m：コンセントに浸水し停電 (介護設備・医療用電子機器等の使用困難)

出典：洪水浸水深>利根川水系利根川洪水浸水想定区域図 (利根川上流河川事務所・利根川下流河川事務所)  
 福祉施設>介護保険サービス一覧 (白岡市ホームページ)、障がい者の福祉ガイド (白岡市福祉事務所)  
 医療施設>病院・医院・診療所一覧 (白岡市ホームページ)

## (4) 洪水浸水深×道路（アンダーパス）

本市では、東北縦貫自動車道を横断する道路の多くがアンダーパスとなっています。居住誘導区域内において通行止めの基準といわれる浸水深 0.2m以上のエリアにあるアンダーパスは新白岡の地域に1か所となっています。

《0.2m以上の洪水浸水深×道路（アンダーパス）》



【参考】 浸水深と自動車通行との関係（出典：水害の被害指標分析の手引（平成25年（2013年）試行版）（国土交通省））

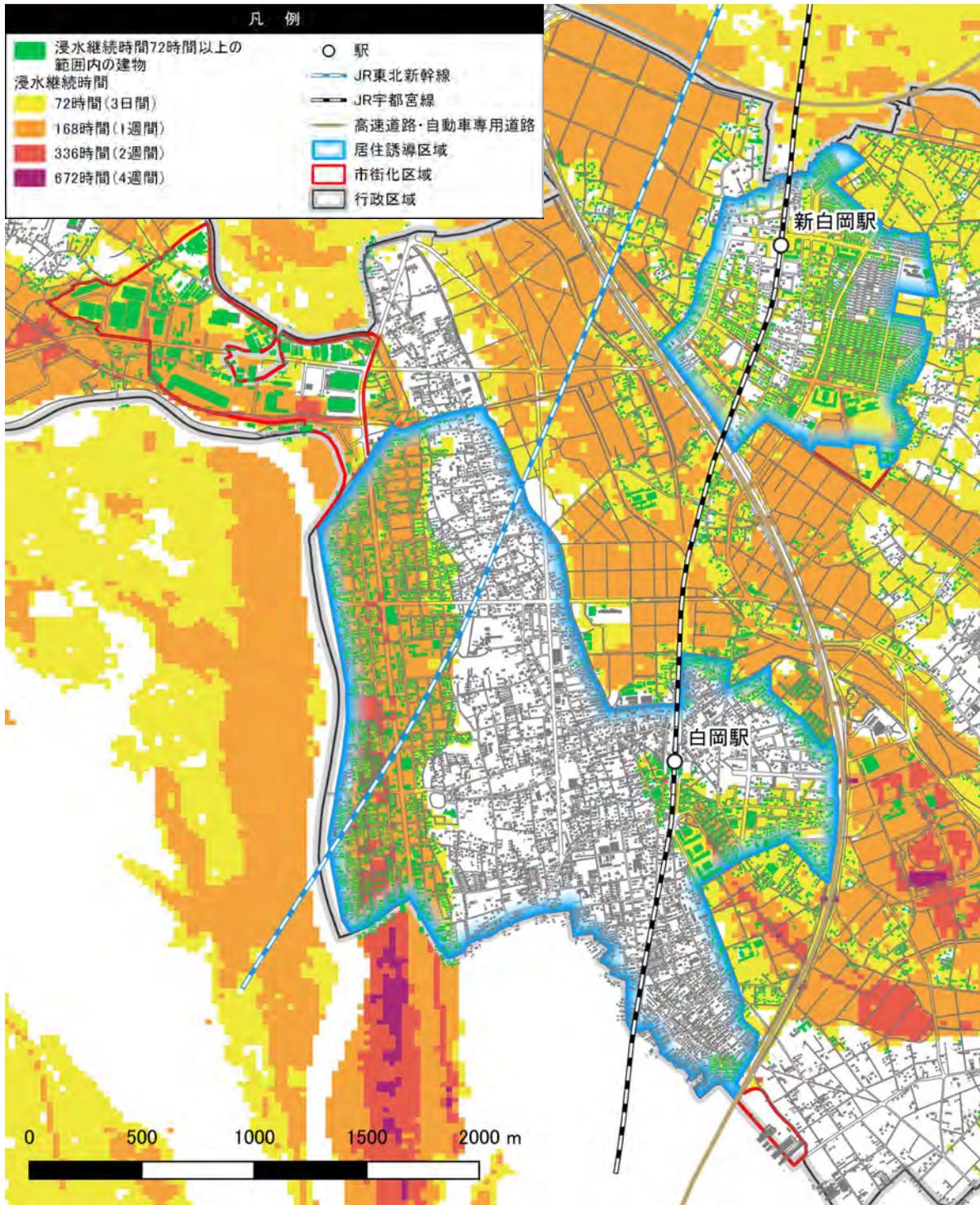
- ◆0.1m：乗用車のブレーキの効きが悪くなる
- ◆0.2m：道路管理者によるアンダーパス等の通行止め基準
- ◆0.3m：自治体のバス運行停止基準、乗用車の排気管やトランスミッション等が浸水
- ◆0.6m：JAFの実験でセダン、SUVともに走行不可

出典：洪水浸水深＞利根川水系利根川洪水浸水想定区域図（利根川上流河川事務所・利根川下流河川事務所）  
アンダーパス＞埼玉県内における道路冠水注意箇所（アンダーパス部等）マップ（国土交通省 関東地方整備局 大宮国道事務所）

### (5) 浸水継続時間×建物

飲料水や食料等の不足による健康障害の発生や生命の危機が生じるおそれがあるとされる浸水継続時間 72 時間（3 日間）以上のエリアには、居住誘導区域内の約 5,000 棟（約 45%）の建物がその範囲に含まれています。

≪72 時間以上の浸水継続時間×建物≫



【参考】各家庭における食料及び飲料水の備蓄（出典：水害の被害指標分析の手引（平成25年（2013年））試行版（国土交通省））  
 ◆大規模な水害が発生すると、上下水道、電気、ガス等のライフラインの機能が停止するおそれがあり、各家庭における飲料水や食料等の備蓄は、3日以内の家庭が多いものと推察され、3日以上孤立すると飲料水や食料等が不足し、健康障害の発生や最悪の場合は生命の危機が生ずるおそれがある。

出典：洪水浸水深>利根川水系利根川洪水浸水想定区域図（利根川上流河川事務所・利根川下流河川事務所）  
 建物>白岡市データ

## (6) 家屋倒壊等氾濫想定区域×建物

家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）は、居住誘導区域内においては、元荒川、星川、隼人堀川、姫宮落川の各河川沿いが指定されており、約 180 棟（約 2%）がその区域に含まれています。

《家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）×建物》

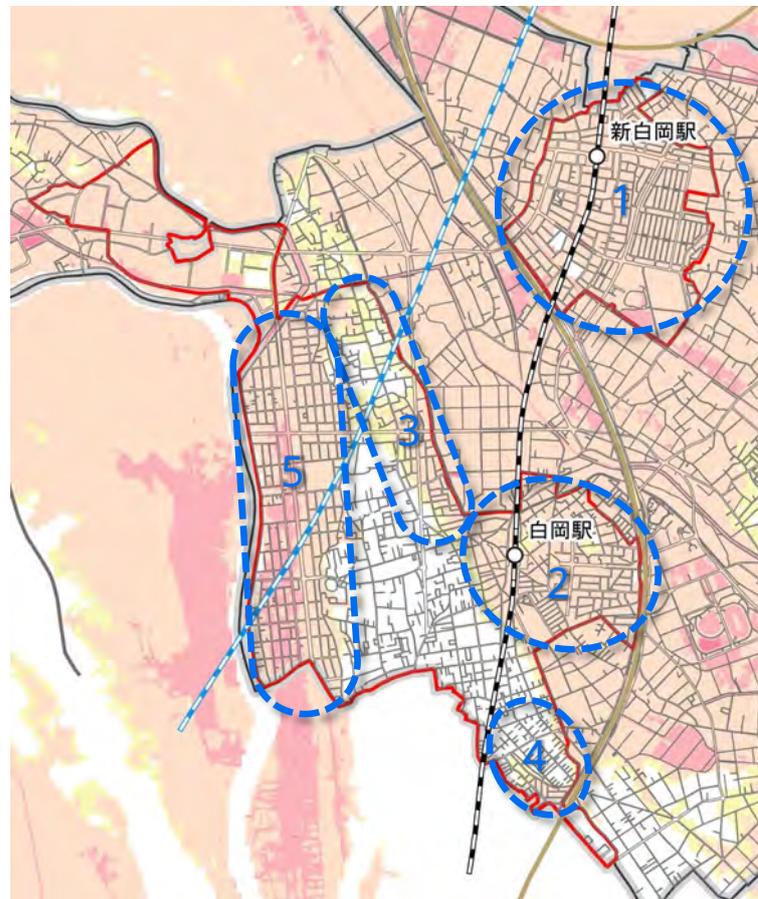


出典：家屋倒壊等氾濫想定区域＞利根川水系中川流域洪水浸水想定区域図・水害リスク情報図（埼玉県）  
建物＞白岡市データ

### 3 地区ごとの防災上の課題

災害リスク分析を踏まえ、以下の5地区を災害リスクの高い地区として抽出し、防災・減災のまちづくりに向けた課題を整理します。

《地区ごとの防災上の課題》



**【1 新白岡地区】**

- ・0.5m から 3.0mの洪水浸水想定区域(洪水)
- ・浸水が 3 日以上継続する区域に住宅が多く立地(洪水)
- ・アンダーパスが通行できない箇所が存在(洪水)
- ・避難が困難となる要配慮者等が入居する施設が立地(洪水)
- ・家屋倒壊等氾濫想定区域に一部の家屋が立地(家屋倒壊)
- ・内水による浸水実績(内水)

**【2 白岡駅周辺地区】**

- ・0.5m から 3.0mの洪水浸水想定区域(洪水)
- ・浸水が 3 日以上継続する区域に住宅が多く立地(洪水)
- ・避難が困難となる要配慮者等が入居する施設が立地(洪水)
- ・内水による浸水実績(内水)

**【3 白岡東・篠津地区】**

- ・0.5m未満の洪水浸水想定区域(洪水)

**【4 小久喜地区】**

- ・0.5m から 3.0mの洪水浸水想定区域(洪水)

**【5 県道さいたま栗橋線周辺地区】**

- ・2階建ての建物でも垂直避難が困難となる 3.0 m以上の洪水浸水想定区域が広く存在(洪水)
- ・浸水が1週間以上継続する区域に住宅が多く立地(洪水)
- ・家屋倒壊等氾濫想定区域に一部の家屋が立地(家屋倒壊)
- ・避難が困難となる要配慮者等が入居する施設が立地(洪水)
- ・内水による浸水実績(内水)
- ・大規模盛土造成地が存在(土砂)

**【居住誘導区域全域】**

- ・液状化のリスク(地震)
- ・建物倒壊の危険性(地震)

## 4 地区ごとの課題を踏まえた取組方針

地区ごとの防災上の課題を踏まえ、居住誘導区域内におけるリスクの低減を図る取組方針を設定します。なお、取組方針は、「立地適正化計画が目指すべき将来像」の防災の目標を踏まえて設定します。

### 《防災の目標》

#### 【防災の目標】 自助・共助・公助の力が連携した災害に強い地域づくり

・水害等の災害リスクの高いエリアでは自助・共助の仕組みづくり等によるソフト面の体制を強化し、多世代の方々が安心して暮らすことができる地域づくりを進めます。

### 《防災・減災まちづくりに向けた取組方針》

取組方針	対象地区
<p><b>治水対策の推進</b></p> <p>土地区画整理事業の推進(一部の地区)や下水道(雨水幹線)の整備、河川改修・浚渫<small>しゅんせつ</small>などの治水対策を推進し、浸水被害の低減を図ります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新白岡地区</li> <li>・白岡駅周辺地区</li> <li>・白岡東・篠津地区</li> <li>・小久喜地区</li> <li>・県道さいたま栗橋線周辺地区</li> </ul>
<p><b>大規模盛土造成地の対策の推進</b></p> <p>大規模盛土造成地の安全性を把握し、安心して居住できる環境を確保します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県道さいたま栗橋線周辺地区</li> </ul>
<p><b>地震対策の推進</b></p> <p>建物の耐震化・不燃化の促進や、オープンスペースの確保等により地震による被害の低減を図ります。</p>	<p>市内全域</p>
<p><b>避難・防災体制の充実</b></p> <p>避難所・避難場所の確保や、緊急輸送道路・避難路の整備を推進し、災害時に安全に避難できる環境をつくります。</p> <p>また、様々な主体が連携して被害を軽減する体制を構築します。</p>	<p>市内全域</p>
<p><b>災害リスクの周知</b></p> <p>多様な伝達手段を用いて、各種ハザード情報の周知を行い、防災意識の向上を図ります。</p>	<p>市内全域</p>

## 5 具体的な取組・スケジュール

取組方針に基づく具体的な取組、スケジュールを整理します。

### 《取組及びスケジュール》

【凡例】 : 整備期間・重点的に実施    : 継続的に随時実施

取組方針	災害リスク				具体的な取組	実施主体	主な実施地域 (居住誘導区域内)	スケジュール		
	洪水	内水	盛土	地震				短期 (~5年)	中期 (~10年)	長期 (10年~)
治水対策の推進		●			白岡駅東部中央土地区画整理事業の推進	市	白岡駅周辺地区			
	●				河川改修など流域治水プロジェクト(利根川・荒川・中川)の推進	国・県	(上流市町村)			
	●				河川等の浚渫事業の推進	市	全域			
		●			下水道(雨水幹線等)の整備推進	市	全域			
大規模盛土造成地対策の推進			●		大規模盛土造成地の安全性の把握	県・市	県道さいたま栗橋線周辺地区			
地震対策の推進				●	住宅の耐震化の促進(耐震診断・耐震改修の補助)	市	全域			
				●	延焼遮断帯となる道路の整備・オープンスペースの確保	市	全域			
				●	防火地域・準防火地域の指定拡大の検討	市	全域			
				●	特定空家等の法令に基づく対策の推進	市	全域			
避難・防災体制の充実	●	●		●	都市計画道路をはじめとした幹線道路や主要な生活道路及び歩行者空間の整備の推進による、緊急輸送道路・避難路の確保	市	全域			
	●				一時避難ビルの指定等、民間施設等に対する避難時の協力体制の検討	市・市民等	全域			
	●	●		●	防災機能を有した誘導施設の整備の推進	市・市民等	新白岡地区 白岡駅周辺地区			
	●	●		●	今後新たに整備する公共施設について、避難場所・避難所としての機能を有する施設として整備	市	全域			
	●	●		●	総合的な防災訓練の実施(避難誘導訓練、消火訓練、応急手当訓練、救出救助訓練、避難所開設訓練等)	市・市民等	全域			
	●	●		●	自主防災組織の設立支援	市・市民等	全域			
	●	●		●	要配慮者の安全確保(避難確保計画の作成推進、避難行動要支援者名簿の作成等)	市・市民等	全域			
	●				マイ・タイムライン(自身の避難行動計画)の作成推進	市・市民	全域			
災害リスクの周知	●	●		●	各種ハザードマップの更新・周知による啓発・防災意識の向上	市	全域			
	●	●		●	安心安全メールをはじめ、多様な災害情報の伝達手段の確保	市	全域			

---

# 第5章

---

## 誘導施策

---

## 第5章 誘導施策

本章では、立地適正化計画が目指すべき将来像の実現を図るため、都市機能、居住誘導、防災及び公共交通に係る施策について位置付けます。

### 1 誘導施策の一覧

将来像である「拠点の魅力と生活利便性の向上により、多世代に選ばれる居住地の形成」を実現するために、目標ごとに誘導施策を位置付けます。

将来像	目標	施策
<b>拠点の魅力と生活利便性の向上により 多世代に選ばれる居住地の形成</b>	<b>多世代が集い、巡り 楽しめる都市空間 の形成</b>	白岡駅周辺地域の拠点性の向上
		新白岡駅周辺地域における地域が主体となった賑わいづくり
		オープンスペースの活用などによる回遊性の向上
		各拠点における誘導施設の立地誘導
	<b>若い世代も魅力を感じる利便性の 高い住環境の形成</b>	都市基盤整備等の推進による快適な居住環境の形成
		生活利便性の高い拠点周辺への居住・住み替えの促進
		居住誘導区域外の無秩序な開発の抑制と既存集落の維持
	<b>自助・共助・公助の 力が連携した災害 に強い地域づくり</b>	治水対策の推進
		大規模盛土造成地の対策の推進
		地震対策の推進
		避難・防災体制の充実
		災害リスクの周知
	<b>誰もが拠点に移動 できる環境づくり</b>	円滑な移動を実現する公共交通ネットワークの推進
		拠点周辺の移動環境の改善

## 2 誘導施策の内容

### (1) 「多世代が集い、巡り楽しめる都市空間の形成」に関する施策

施 策
<p><b>白岡駅周辺地域の拠点性の向上</b></p> <p>白岡駅東部中央土地区画整理事業をはじめ、駅前広場や都市計画道路の整備を推進し、白岡駅周辺地域の拠点性の向上を図ります。</p> <p>[主な取組]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・白岡駅東部中央土地区画整理事業の推進 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">継続</span></li> <li>・白岡駅西口線の整備 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">継続</span></li> <li>・白岡宮代線・白岡駅東口線の整備 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">継続</span></li> <li>・白岡駅の駅前広場の整備・改良 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">継続</span></li> </ul>
<p><b>新白岡駅周辺地域における地域が主体となった賑わいづくり</b></p> <p>新白岡駅周辺地域の良好な住環境の維持や地域の価値向上のため、住民・事業者等が主体となった地域の賑わいづくりを検討していきます。</p> <p>[主な取組]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エリアマネジメントによるまちづくりの検討 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">新規</span></li> </ul>
<p><b>オープンスペースの活用などによる回遊性の向上</b></p> <p>道路や広場・空き地などのオープンスペースや、空き店舗等を活用し、白岡駅・新白岡駅周辺地域の回遊性の向上を図り、賑わいづくりを推進します。</p> <p>[主な取組]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・イベント開催など商店街の活性化に向けた取組の支援 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">継続</span></li> <li>・空き店舗の改修に対する補助・賃料補助・出店支援 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">拡充</span></li> <li>・オープンスペースや道路空間を活用した賑わいづくりの検討 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">新規</span></li> <li>・空き地等を活用して、交流広場、コミュニティ施設、防犯灯などを個人や地権者、まちづくり団体等が共同で整備・管理することを定める「立地誘導促進施設協定」の検討 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">新規</span></li> </ul> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p><b>&lt;立地誘導促進施設協定に関する事項&gt;</b></p> <p>(1) 立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理が必要となると認められる区域 都市機能誘導区域、居住誘導区域</p> <p>(2) 立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理に関する事項 居住者等の利便を増進し、良好な市街地環境を確保するために、区域内の一団の土地の所有者及び借地権者等を有する者は、以下の施設の一体的な整備又は管理を適切に行うことを義務付けられる。</p> <p>種類：広場、広告塔、並木など、居住者、来訪者又は滞在者の利便の増進に寄与する施設等であって、居住誘導区域にあっては住宅の、都市機能誘導区域にあっては誘導施設の立地の誘導の促進に資するもの。</p> </div>
<p><b>各拠点における誘導施設の立地誘導</b></p> <p>誘導施設の立地を誘導するため、届出制度を適正に運用するとともに、国等の補助事業等の活用を検討します。</p> <p>また、公的不動産を有効に活用することで、各種都市機能の強化や不足する都市機能の補完を図ります。</p> <p>[主な取組]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市有地の有効活用 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">継続</span></li> <li>・国・民間都市開発推進機構等の支援事業・特例制度を活用した都市機能の誘導検討 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">新規</span></li> <li>・届出制度の適正な運用 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">新規</span></li> </ul>

## (2) 「若い世代も魅力を感じる利便性の高い住環境の形成」に関する施策

施 策	
<p><b>都市基盤整備等の推進による快適な居住環境の形成</b></p> <p>居住誘導区域内において、公園・道路・下水道などの都市基盤整備の推進を図るとともに、都市計画制度の活用等により、快適な居住環境の形成を促進します。</p> <p>[主な取組]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・白岡駅東部中央土地区画整理事業の推進 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">継続</span></li> <li>・公園施設の維持管理 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">継続</span></li> <li>・公共下水道事業認可区域の汚水幹線・枝線の整備 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">継続</span></li> <li>・地区計画制度等の活用によるゆとりある良好な住環境の形成 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">継続</span></li> <li>・店舗等の日常生活に必要な施設について容積率・用途制限を緩和する「居住環境向上用途誘導地区」の検討 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">新規</span></li> </ul>	
<p><b>生活利便性の高い拠点周辺への居住・住み替えの促進</b></p> <p>空家バンク制度等のマッチング制度や支援制度等により、居住誘導区域への住み替えを促進します。</p> <p>[主な取組]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・空家バンク制度の推進 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">継続</span></li> <li>・民間事業者等と連携した空家流通のための仕組みづくり <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">継続</span></li> <li>・住宅リノベーションなど空家等を利活用するための事業の検討 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">新規</span></li> </ul>	
<p><b>居住誘導区域外の無秩序な開発の抑制と既存集落の維持</b></p> <p>居住誘導区域外については、開発許可制度の適正な運用により無秩序な開発を抑制しつつ、既存集落では小さな拠点づくりを推進し、居住環境を維持していきます。</p> <p>[主な取組]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・開発許可制度の適正な運用 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">継続</span></li> <li>・既存集落の生活利便性を確保するための小さな拠点づくり <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">継続</span></li> </ul>	

※居住環境向上用途誘導地区 第1種低層住居専用地域（新白岡1丁目～3丁目で指定）では、病院や小規模店舗等の建築が制限されているが、都市計画で「居住環境向上用途誘導地区」を定めることにより、病院、店舗等の日常生活に必要な施設について、容積率、用途制限の緩和が可能となる。

### (3) 「自助・共助・公助の力が連携した災害に強い地域づくり」に関する施策

施 策
<p><b>治水対策の推進</b></p> <p>土地区画整理事業の推進（一部の地区）や下水道（雨水幹線）の整備、河川改修・浚渫などの治水対策を推進し、浸水被害の低減を図ります。</p> <p>[主な取組]（第4章 防災指針 具体的な取組・スケジュール参照）</p>
<p><b>大規模盛土造成地の対策の推進</b></p> <p>大規模盛土造成地の安全性を把握し、安心して居住できる環境を確保します。</p> <p>[主な取組]（第4章 防災指針 具体的な取組・スケジュール参照）</p>
<p><b>地震対策の推進</b></p> <p>建物の耐震化・不燃化の促進や、オープンスペースの確保等により地震による被害の低減を図ります。</p> <p>[主な取組]（第4章 防災指針 具体的な取組・スケジュール参照）</p>
<p><b>避難・防災体制の充実</b></p> <p>避難所・避難場所の確保や、緊急輸送道路・避難路の整備を推進し、災害時に安全に避難できる環境をつくります。</p> <p>また、様々な主体が連携して被害を軽減する体制を構築します。</p> <p>[主な取組]（第4章 防災指針 具体的な取組・スケジュール参照）</p>
<p><b>災害リスクの周知</b></p> <p>多様な伝達手段を用いて、各種ハザード情報の周知を行い、防災意識の向上を図ります。</p> <p>[主な取組]（第4章 防災指針 具体的な取組・スケジュール参照）</p>

### (4) 「誰もが拠点に移動できる環境づくり」に関する施策

施 策
<p><b>円滑な移動を実現する公共交通ネットワークの推進</b></p> <p>拠点や主要な施設などに移動できる公共交通ネットワークの維持・充実を図るとともに、高齢化に伴い増加する交通弱者などの移動手段として、それらの方々のニーズに合った利便性の高い公共交通手段の確保を図ります。</p> <p>[主な取組]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通計画の策定 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">新規</span></li> </ul>
<p><b>拠点周辺の移動環境の改善</b></p> <p>駅前広場や歩道の整備などにより、誰もが安全に拠点周辺にアクセスできる環境を目指します。</p> <p>[主な取組]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・白岡駅及び新白岡駅の駅前広場の整備・改良 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">継続</span></li> <li>・都市計画道路の整備に合わせた歩道整備 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">継続</span></li> <li>・駅周辺のバリアフリー化の推進 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">継続</span></li> </ul>

### 3 届出制度

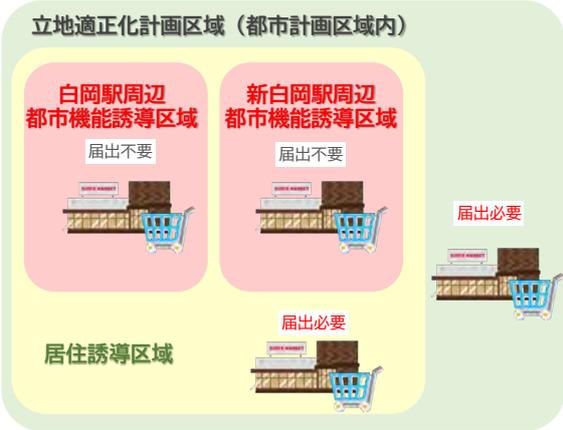
立地適正化計画が策定されると、居住誘導区域外・都市機能誘導区域外で一定規模以上の開発行為、建築等行為を行おうとする場合や、都市機能誘導区域内で誘導施設の休止又は廃止を行う場合には、都市再生特別措置法に基づく事前の届出が義務付けられます。

#### 1. 都市機能誘導区域外に誘導施設を建てる場合

都市機能誘導区域外の区域で、誘導施設を整備しようとする場合には、原則として、市長への届出が義務付けられます。

(例) 1,000 m<sup>2</sup>以上のスーパーマーケットを建てる場合

<b>開発行為</b>	誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合。
<b>開発行為以外</b>	① 誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合 ② 建築物を改築し誘導施設を有する建築物とする場合 ③ 建築物の用途を変更し誘導施設を有する建築物とする場合



#### 2. 都市機能誘導区域内の誘導施設を休廃止する場合

都市機能誘導区域内で、誘導施設を休止又は廃止しようとする場合には、市長への届出が義務付けられます。

(例) 「保育所・幼稚園」を休止・廃止する場合



#### 3. 居住誘導区域外に一定規模以上の住宅等を建てる場合

居住誘導区域外の区域で一定規模以上の住宅開発等を行おうとする場合には、原則として、市長への届出が義務付けられます。

<b>開発行為</b>	① 3 戸以上の住宅の建築目的の開発行為 ② 1 戸又は 2 戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が 1,000 m <sup>2</sup> 以上のもの	①の例示 3戸の開発行為  届 ②の例示 1,300 m <sup>2</sup> 1戸の開発行為  届 800 m <sup>2</sup> 2戸の開発行為  不要
<b>建築等行為</b>	① 3 戸以上の住宅を新築しようとする場合 ② 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して 3 戸以上の住宅とする場合	①の例示 3戸の建築行為  届 1戸の建築行為  不要

---

# 第6章

---

## 計画の推進に向けて

---

## 第6章 計画の推進に向けて

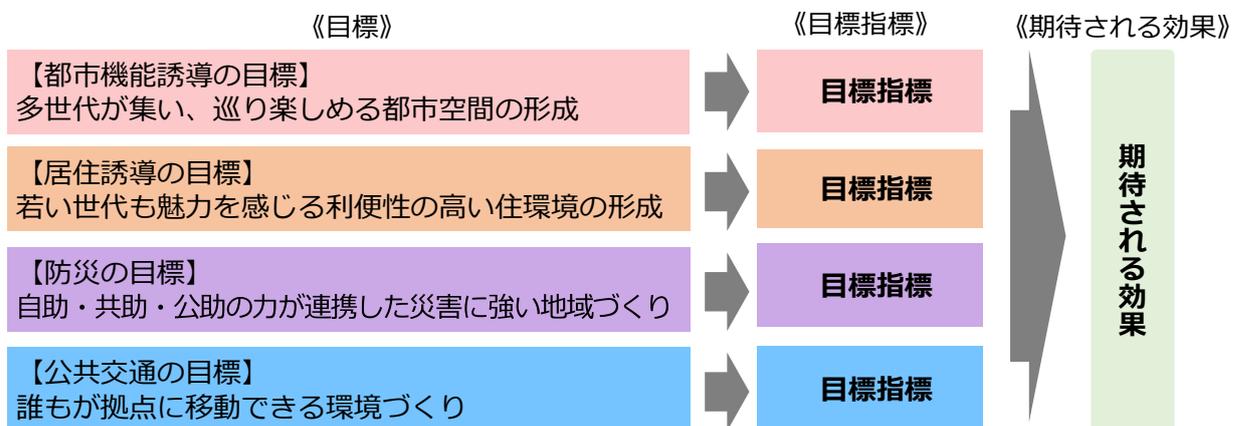
本章では、計画に基づく取組の達成状況やその効果を評価するための指標を設定するとともに、計画の進行管理について位置付けます。

### 1 指標の設定

#### (1) 指標の基本的な考え方

指標は、本計画の目標に基づく施策等の効果を確認できるものであることが必要です。

そこで、4つの目標と対応した目標指標を設定し、目標を達成することによって期待される効果を以下のとおり設定します。



#### (2) 指標の設定

##### 1) 都市機能誘導の目標指標

指標	現状値 令和4年度 (2022年度)	中間目標値 令和14年度 (2032年度)	目標値 令和24年度 (2042年度)
誘導施設の立地割合	60%	80%	100%

##### 【指標の説明】

- ・都市機能誘導区域内の魅力向上や誘導施設の立地促進に向けた支援制度の活用等により、都市機能誘導区域内の誘導施設が維持・誘導されているかを確認。
- ・2つの都市機能誘導区域に設定した全ての誘導施設に対する、立地している誘導施設の割合（同じ都市機能誘導区域内で同じ分類の誘導施設が複数建っている場合は1とカウント）。

指標	現状値 令和 3 年度 (2021 年度)	中間目標値 令和 14 年度 (2032 年度)	目標値 令和 24 年度 (2042 年度)
駅周辺で週一回以上の買い物や飲食を行う市民の割合	56%	67%	75%

## 【指標の説明】

- ・スーパーマーケットや飲食店などの誘導施設が立地することで、駅周辺で週 1 回以上の買い物や飲食を行う市民の割合が増加したかを確認。
- ・市民意識調査(第 6 次白岡市総合振興計画基礎調査)で「白岡駅、新白岡駅周辺(駅から 500m 圏内)でどのくらいの頻度で買い物や飲食をしているか」について「週 3 回以上」「週 3 回程度」「週 1 回程度」と回答した市民の割合。

指標	現状値 令和 3 年度 (2021 年度)	中間目標値 令和 14 年度 (2032 年度)	目標値 令和 24 年度 (2042 年度)
都市計画道路の整備率	67.4%	77.3%	83.1%

## 【指標の説明】

- ・拠点周辺へのアクセス性や巡り楽しめる都市空間の形成を図るため、市が実施する都市計画道路の整備を進め、歩道の整備率が上がったかを確認。

## 2) 居住誘導の目標指標

指標	現状値 令和 2 年度 (2020 年度)	中間目標値 令和 14 年度 (2032 年度)	目標値 令和 24 年度 (2042 年度)
居住誘導区域内の人口密度	80 人/ha	79 人/ha	78 人/ha

## 【指標の説明】

- ・市全体の人口は減少傾向にあるものの、居住誘導区域内が利便性の高い環境になることで、居住誘導区域内の人口密度が維持されているかを確認。(目標値の確認は、令和 22 年(2040 年)国勢調査の数値を利用)

指標	現状値 令和 2 年度 (2020 年度)	中間目標値 令和 14 年度 (2032 年度)	目標値 令和 24 年度 (2042 年度)
居住誘導区域内における生産年齢人口(15~64 歳)の割合	62%	60%	57%

## 【指標の説明】

- ・高齢化の進展により、令和 27 年(2045 年)の生産年齢人口の割合は、54%になる見通しとなっているため、快適な居住環境の形成により、居住誘導区域内に移り住む人が増え、人口構成バランスが維持されているかを確認。(目標値の確認は、令和 22 年(2040 年)国勢調査の数値を利用)

指標	現状値 令和 4 年度 (2022 年度)	中間目標値 令和 14 年度 (2032 年度)	目標値 令和 24 年度 (2042 年度)
若い世代の転入超過数	120 人	119 人	115 人

【指標の説明】

- ・快適な居住環境が形成されることで若い世代が魅力を感じ、人口減少下であっても、若い世代の転入超過数が維持されたかを確認。
- ・総務省の住民基本台帳人口移動報告における 0～39 歳までの若い世代の転入超過数（市の転入者数から転出者数を差し引いた数）を確認。

### 3) 防災の目標指標

指標	現状値 令和 2 年度 (2020 年度)	中間目標値 令和 14 年度 (2032 年度)	目標値 令和 24 年度 (2042 年度)
自主防災組織の組織率	80%	100%	100%

【指標の説明】

- ・居住誘導区域内の災害リスクの周知等により、防災に関する意識の向上が図られ、自主防災組織の組織率が増加しているかを確認。
- ・市内全世帯数に占める自主防災組織構成世帯数の割合。

指標	現状値 令和 4 年度 (2022 年度)	中間目標値 令和 14 年度 (2032 年度)	目標値 令和 24 年度 (2042 年度)
一時避難ビルの指定等、民間施設等の避難場所の協力に関する協定数	0 件	10 件	15 件

【指標の説明】

- ・水害等の災害リスクの高いエリアをはじめとした地域において、民間企業と災害時の避難場所の協力に関する協定を結んだ件数を確認。

## 4) 公共交通の目標

指標	現状値 令和 3 年度 (2021 年度)	中間目標値 令和 14 年度 (2032 年度)	目標値 令和 24 年度 (2042 年度)
公共交通利用者満足度	20%	40%	59%

## 【指標の説明】

- ・拠点周辺と各地域をつなぐ公共交通の充実により、路線バスや鉄道の利用者の満足度が向上するかを確認。
- ・市民意識調査(第6次白岡市総合振興計画基礎調査)で公共交通全体に「満足している」「やや満足している」と回答した市民の割合。

指標	現状値 平成 30 年度 (2018 年度)	中間目標値 令和 14 年度 (2032 年度)	目標値 令和 24 年度 (2042 年度)
高齢者の外出率	56%	57%	58%

## 【指標の説明】

- ・円滑な移動環境の充実や拠点周辺の移動環境が改善することにより、高齢者の外出率が向上したかを確認。
- ・東京都市圏パーソントリップ調査における 65 歳以上の高齢者の外出率。

## 5) 期待される効果

期待される効果	現状値 令和 2 年度 (2020 年度)	中間目標値 令和 14 年度 (2032 年度)	効果 令和 24 年度 (2042 年度)
居住環境に満足する 市民の増加	53%	65%	75%

## 【指標の説明】

- ・4つの目標指標が達成されることにより、住みやすさが向上し、居住環境に満足する市民の割合が、現状値の53%（令和2年（2020年））よりも向上するか確認。
- ・市民意識調査(第6次白岡市総合振興計画基礎調査)で「居住環境に満足しているか」について「そう思う」「ややそう思う」と回答した市民の割合。

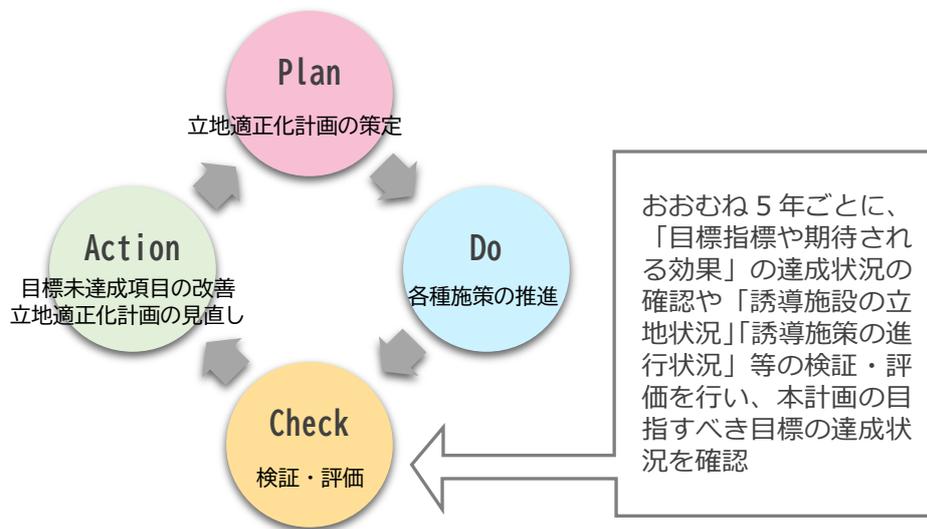
## 2 計画の評価・見直し

本計画の計画期間内（令和5年度（2023年度）からおおむね20年間）においては、施策の進捗状況、国の経済情勢、法制度の改正、国・県の施策の見直し、上位関連計画の見直しなど、様々な変化が想定されます。

そこで、PDCAサイクルの考え方にに基づき、適切な進行管理を行い、おおむね20年後の目標年次に向けて継続的な取組を行っていきます。

進行管理に当たっては、おおむね5年ごとに目標指標の達成状況や誘導施策の進行状況の検証・評価を行い、その結果や社会情勢・上位関連計画等の改定を踏まえ、必要に応じ本計画の見直しを行います。

《進行管理のイメージ図》



---

# 參考資料

---

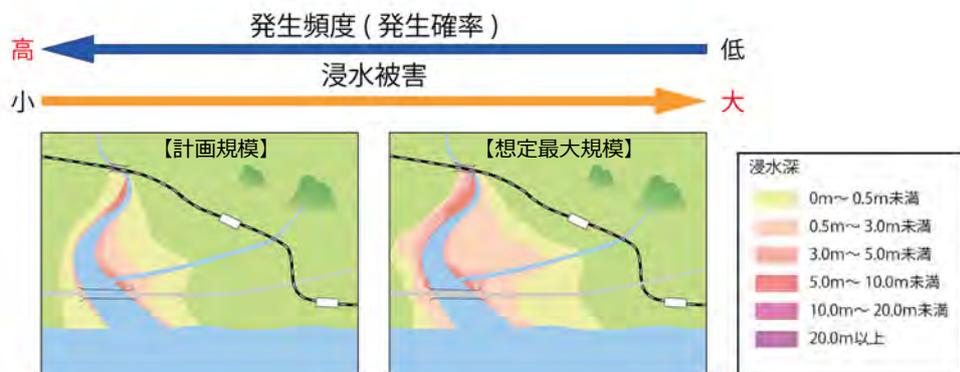
# 1. 災害に係る現況

## (1) 洪水

洪水浸水想定区域は、洪水時の円滑かつ迅速な避難を確保し、又は浸水を防止することにより、水害による被害の軽減を図るため、想定される最大規模の降雨により河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域を指定したものです。洪水浸水想定区域図には、その区域及び浸水した場合に想定される水深等が表示されています。

洪水浸水想定区域の対象とする降雨には、想定される最大規模の降雨(1,000年に1回程度)(※以下「想定最大規模」という。)と河川整備の目標とする降雨(100年から200年に1回程度)(※以下「計画規模」という。)があります。

《洪水の発生頻度と浸水被害の関係性》



《本市で対象となる洪水浸水想定区域等》

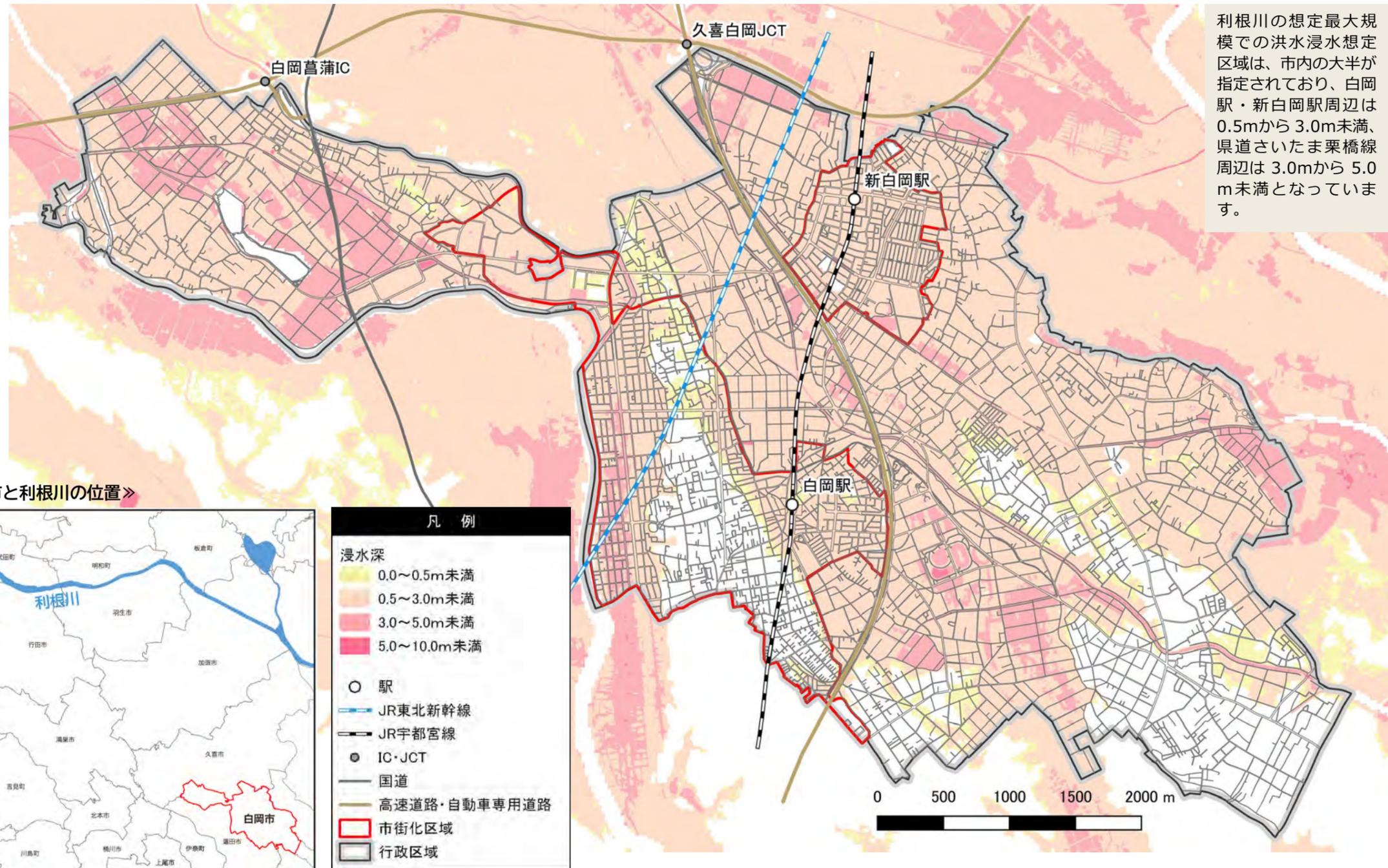
○は本市が対象となることを表す

想定規模	洪水浸水想定区域等	想定降雨量	浸水深	浸水継続時間	家屋等氾濫想定区域	
					氾濫流	河岸侵食
想定最大規模	A 利根川水系利根川	利根川流域、八斗島上流域の72時間総雨量491mm	○	○	×	×
	B 利根川水系小山川	利根川流域、八斗島上流域の72時間総雨量491mm	○	○	×	×
	C 荒川水系荒川	荒川流域の72時間総雨量632mm	○	○	×	×
	D 利根川水系中川流域	中川流域の48時間総雨量596mm	○	○	×	○
計画規模	A 利根川水系利根川	利根川流域、八斗島上流域の72時間総雨量336mm (年超過確率1/200)	○	×	×	×
	B 利根川水系小山川	利根川流域、八斗島上流域の72時間総雨量336mm (年超過確率1/200)	×	×	×	×
	C 荒川水系荒川	荒川流域の72時間総雨量516mm (年超過確率1/200)	○	×	×	×
	D 利根川水系中川流域	中川流域の48時間総雨量355mm (年超過確率1/100)	○	×	×	×

### 1) 洪水浸水想定区域（浸水深：想定最大規模）

市内には、利根川、小山川、荒川、中川流域に関する洪水浸水想定区域等が指定されています。最も範囲の広い利根川では、市域の大半が洪水浸水想定区域に指定されており、人口が多く集積している市街化区域内も含まれています。白岡駅・新白岡駅周辺は0.5mから3.0m未満、県道さいたま栗橋線周辺は3.0mから5.0m未満となっています。

《A 利根川の想定最大規模での洪水浸水想定区域》



利根川の想定最大規模での洪水浸水想定区域は、市内の大半が指定されており、白岡駅・新白岡駅周辺は0.5mから3.0m未満、県道さいたま栗橋線周辺は3.0mから5.0m未満となっています。

《白岡市と利根川の位置》

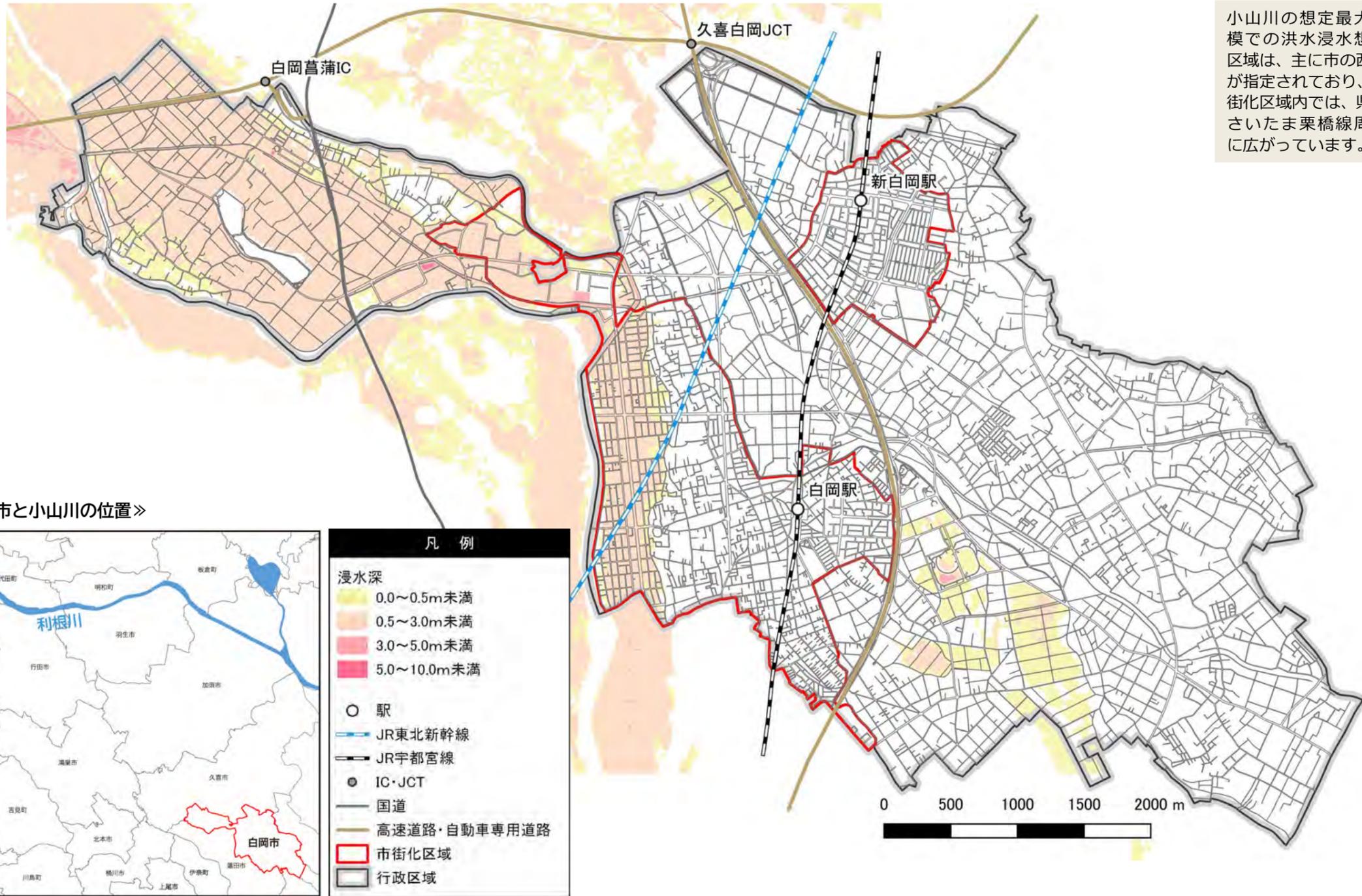


凡例	
浸水深	
0.0~0.5m未満	（黄色）
0.5~3.0m未満	（オレンジ）
3.0~5.0m未満	（赤）
5.0~10.0m未満	（濃い赤）
○ 駅	
— JR東北新幹線	
— JR宇都宮線	
● IC・JCT	
— 国道	
— 高速道路・自動車専用道路	
□ 市街化区域	
□ 行政区域	

出典：洪水ハザードマップ（白岡市 令和4年（2022年）4月）

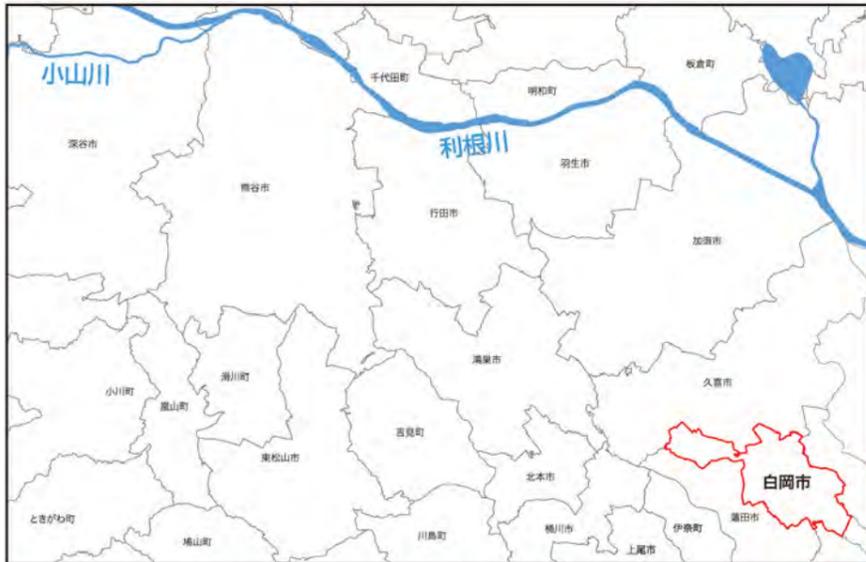
出典：利根川水系利根川洪水浸水想定区域図（利根川上流河川事務所・利根川下流河川事務所）

《B 小山川の想定最大規模での洪水浸水想定区域》



小山川の想定最大規模での洪水浸水想定区域は、主に市の西部が指定されており、市街化区域内では、県道さいたま栗橋線周辺に広がっています。

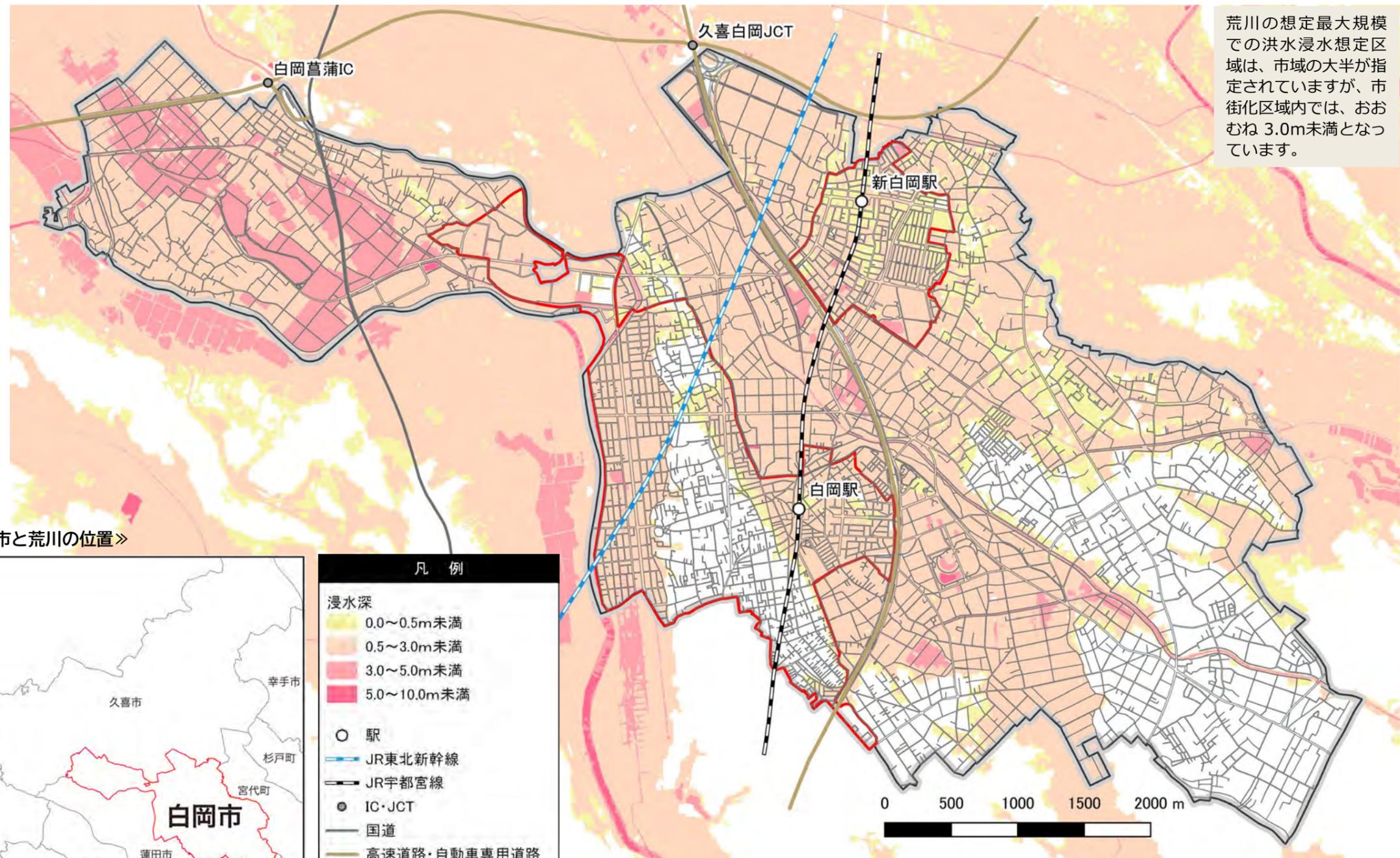
《白岡市と小山川の位置》



出典：洪水ハザードマップ（白岡市 令和4年（2022年）4月）

出典：利根川水系小山川洪水浸水想定区域図（利根川上流河川事務所）

《C 荒川の想定最大規模での洪水浸水想定区域》



荒川の想定最大規模での洪水浸水想定区域は、市域の大半が指定されていますが、市街化区域内では、おおむね 3.0m未滿となっています。

《白岡市と荒川の位置》

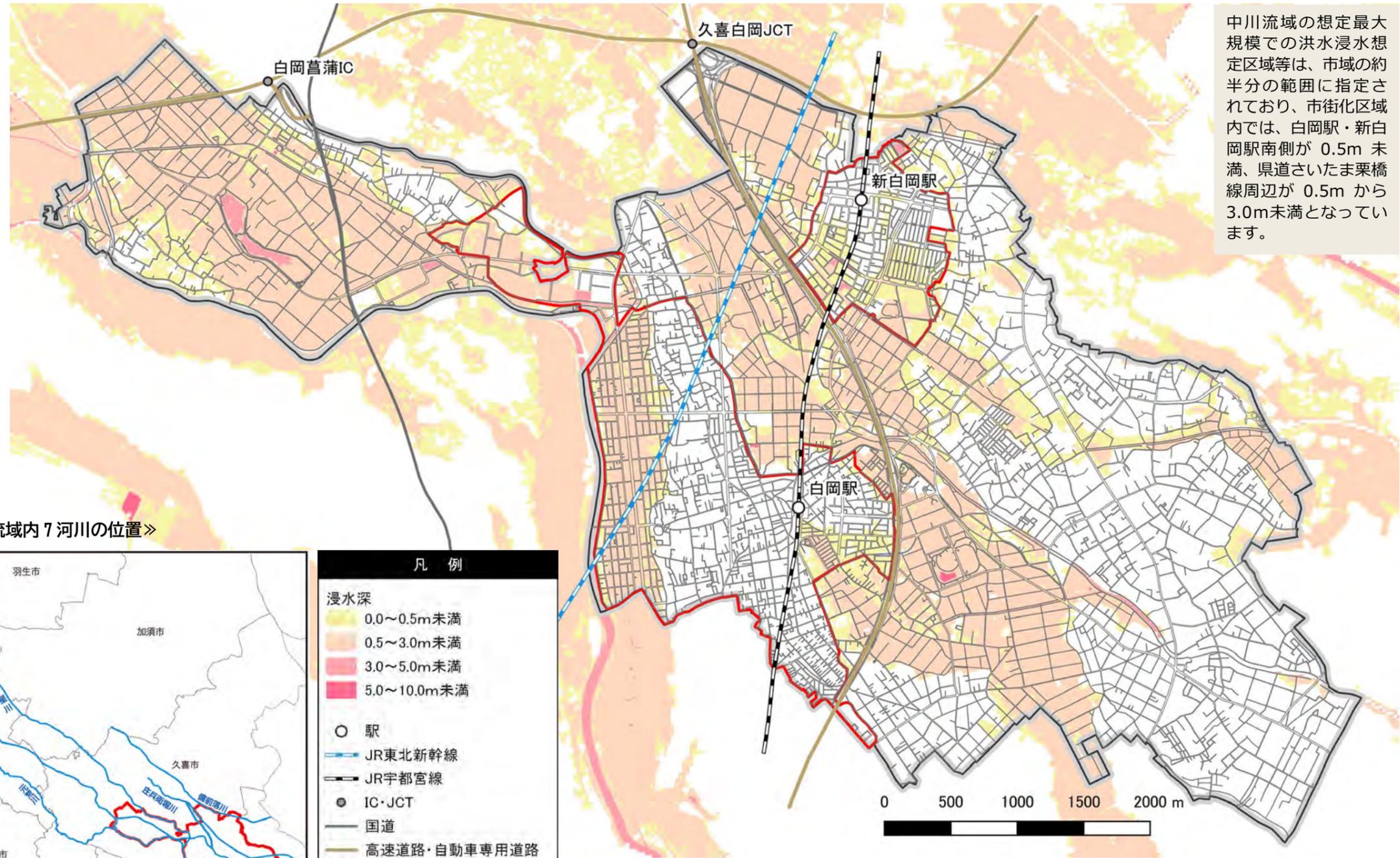


凡例	
浸水深	
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#fff9c4; border:1px solid black;"></span>	0.0~0.5m未滿
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#ffe0b2; border:1px solid black;"></span>	0.5~3.0m未滿
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#ffcc80; border:1px solid black;"></span>	3.0~5.0m未滿
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#ffb74d; border:1px solid black;"></span>	5.0~10.0m未滿
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border:1px solid black; border-radius:50%;"></span>	○ 駅
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border-bottom:2px solid blue;"></span>	JR東北新幹線
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border-bottom:2px solid black;"></span>	JR宇都宮線
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border:1px solid black; border-radius:50%;"></span>	● IC・JCT
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border-bottom:2px solid gray;"></span>	国道
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border-bottom:2px solid brown;"></span>	高速道路・自動車専用道路
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border:2px solid red;"></span>	市街化区域
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border:1px solid gray;"></span>	行政区域

出典：荒川水系荒川洪水浸水想定区域図（荒川上流河川事務所・荒川下流河川事務所）

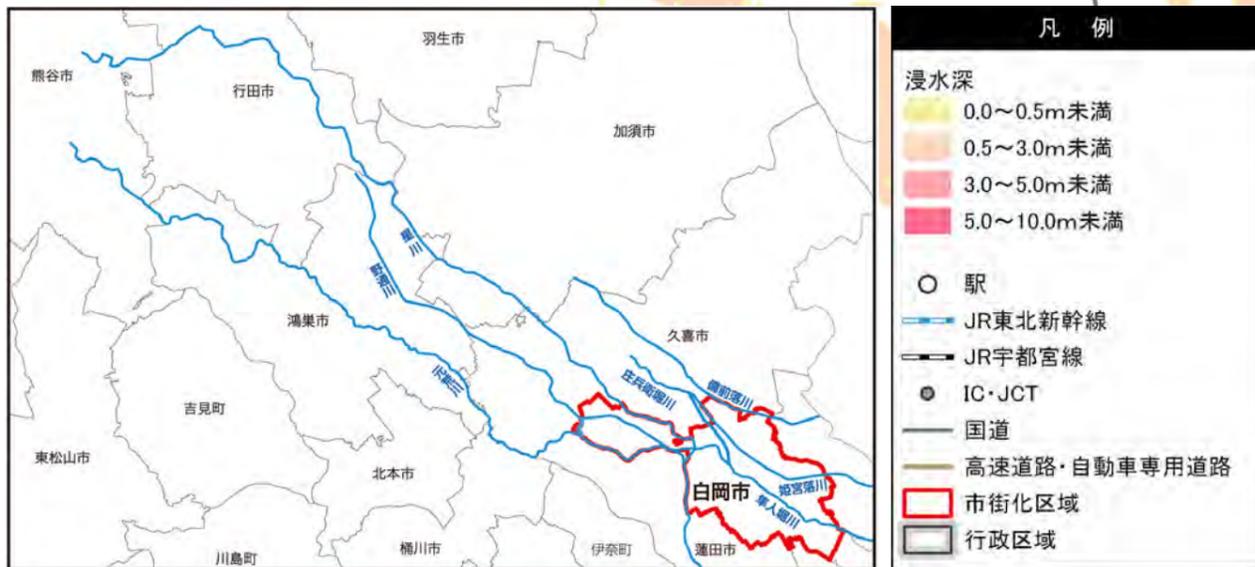
出典：洪水ハザードマップ（白岡市 令和4年（2022年）4月）

《D 中川流域の想定最大規模での洪水浸水想定区域等》



中川流域の想定最大規模での洪水浸水想定区域等は、市域の約半分の範囲に指定されており、市街化区域内では、白岡駅・新白岡駅南側が 0.5m 未満、県道さいたま栗橋線周辺が 0.5m から 3.0m 未満となっています。

《白岡市と中川流域内 7 河川の位置》



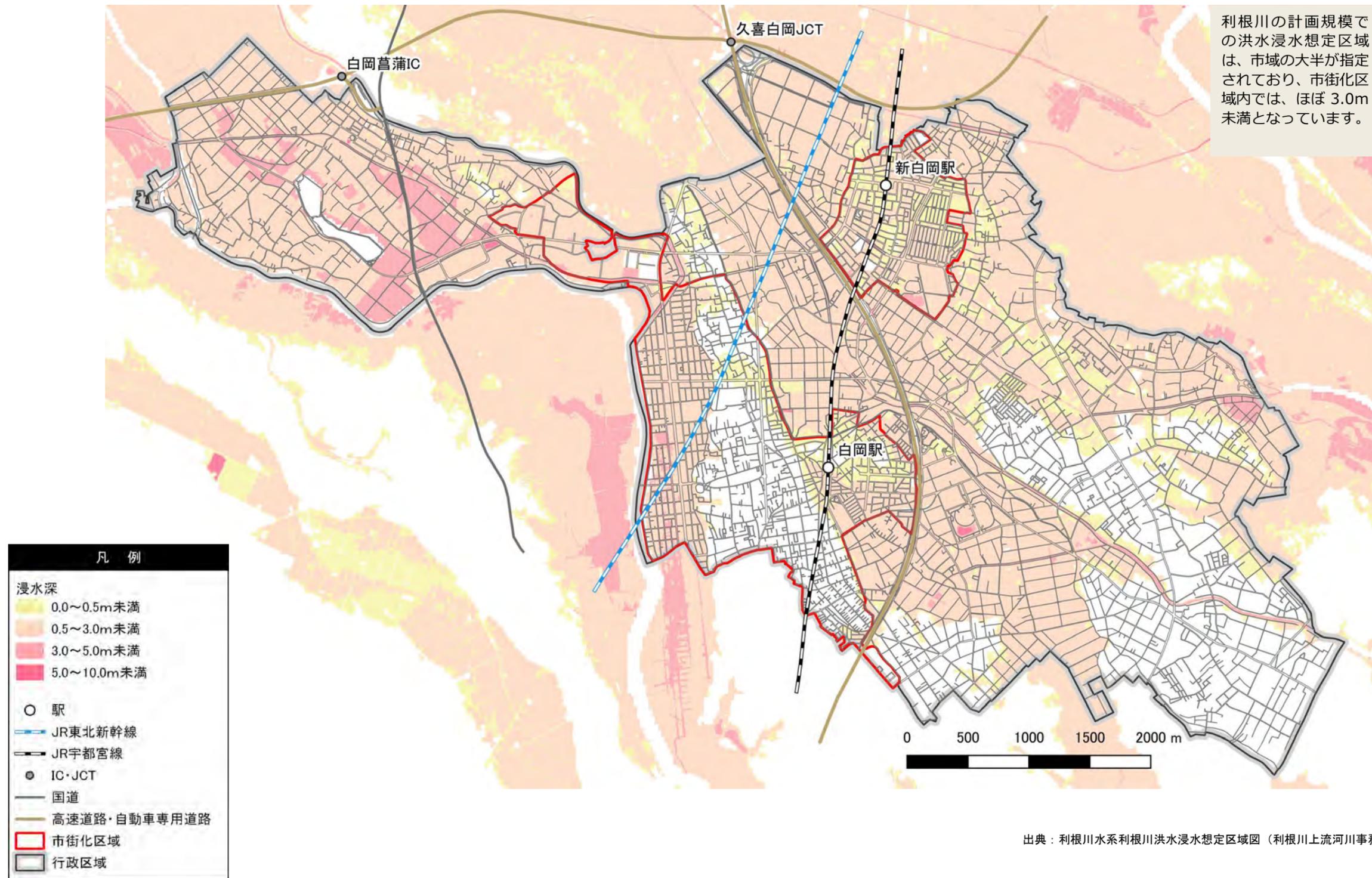
出典：洪水ハザードマップ（白岡市 令和 4 年（2022 年）4 月）

出典：利根川水系中川流域洪水浸水想定区域図・水害リスク情報図（埼玉県）

## 2) 洪水浸水想定区域等（浸水深：計画規模）

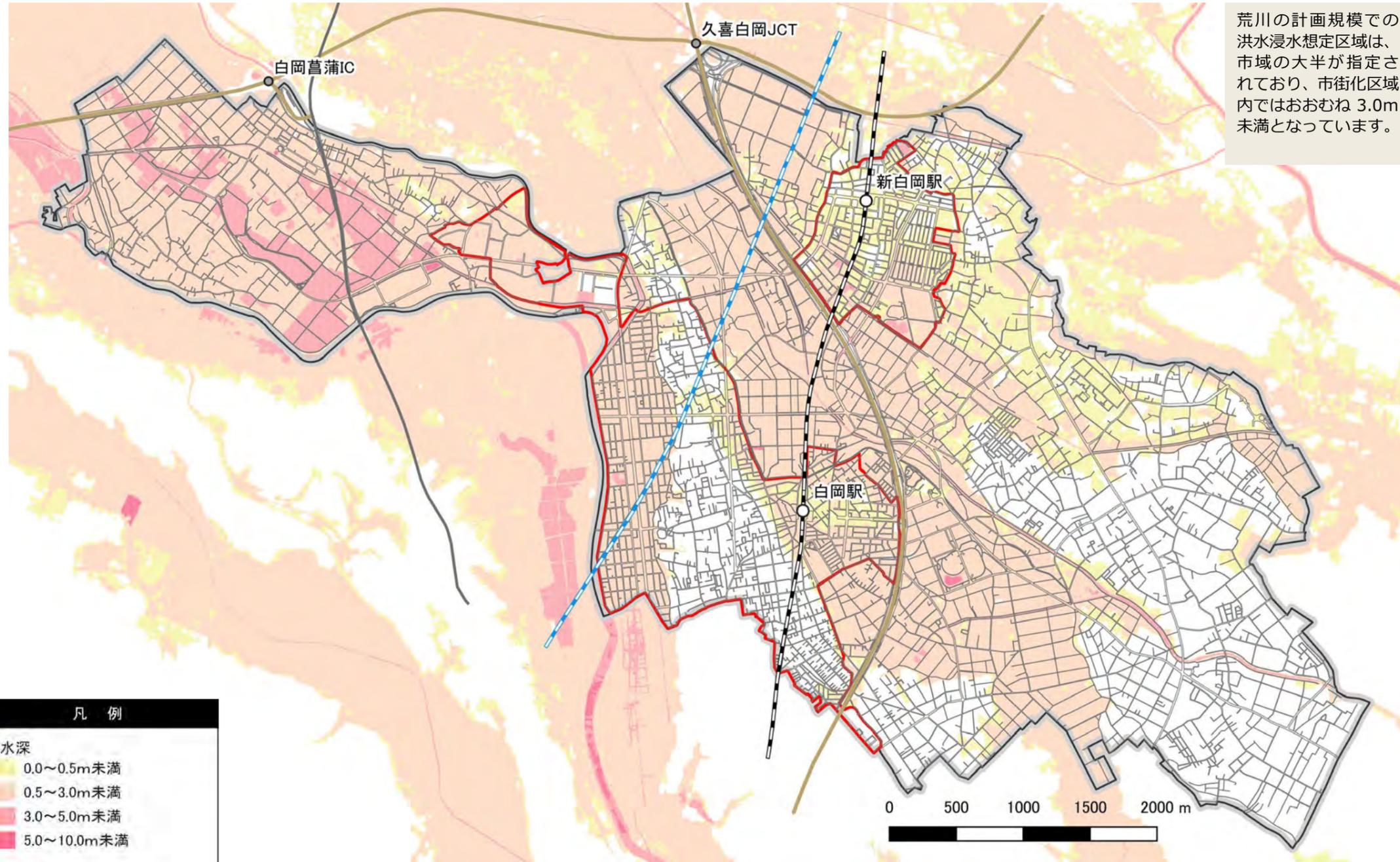
本市が対象となる計画規模降雨での洪水浸水想定区域等は、利根川、荒川、中川流域が指定されています。最も範囲の広い利根川では、想定最大規模よりも浸水の範囲は若干狭くなるものの、市域の大半が含まれています。市街化区域内はほぼ3.0m未満となっておりますが、県道さいたま栗橋線周辺の一部は3.0mから5.0m未満となっております。

《A 利根川の計画規模での洪水浸水想定区域》



出典：利根川水系利根川洪水浸水想定区域図（利根川上流河川事務所・利根川下流河川事務所）

《C 荒川の計画規模での洪水浸水想定区域》



荒川の計画規模での洪水浸水想定区域は、市域の大半が指定されており、市街化区域内ではおおむね 3.0m 未満となっています。

**凡例**

浸水深

- 0.0～0.5m未満
- 0.5～3.0m未満
- 3.0～5.0m未満
- 5.0～10.0m未満

○ 駅

— JR東北新幹線

— JR宇都宮線

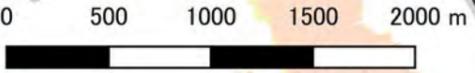
● IC・JCT

— 国道

— 高速道路・自動車専用道路

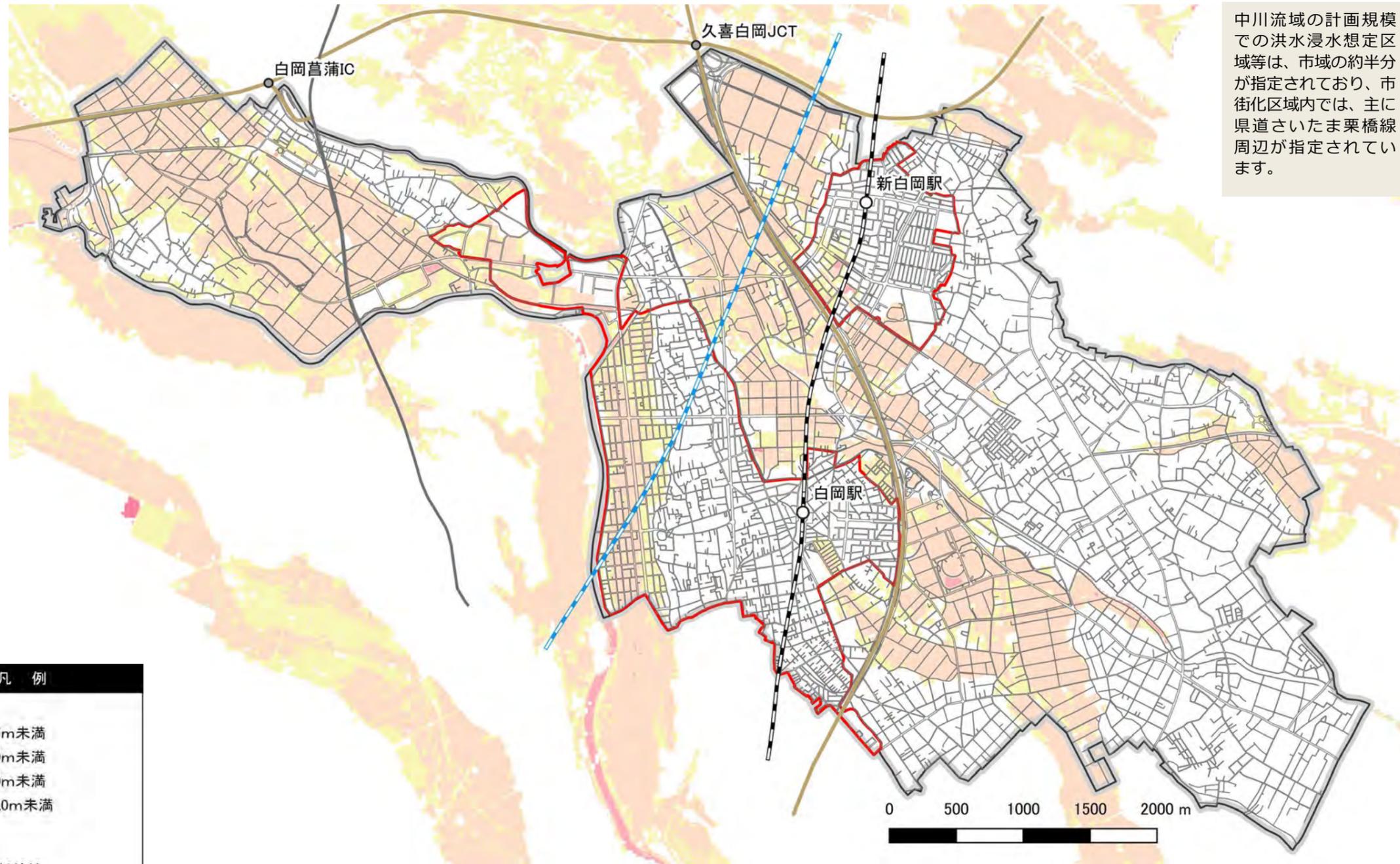
□ 市街化区域

□ 行政区



出典：荒川水系荒川洪水浸水想定区域図（荒川上流河川事務所・荒川下流河川事務所）

《D 中川流域の計画規模での洪水浸水想定区域等》



中川流域の計画規模での洪水浸水想定区域等は、市域の約半分が指定されており、市街化区域内では、主に県道さいたま栗橋線周辺が指定されています。

**凡例**

浸水深

- 0.0~0.5m未満
- 0.5~3.0m未満
- 3.0~5.0m未満
- 5.0~10.0m未満

○ 駅

— JR東北新幹線

— JR宇都宮線

● IC・JCT

— 国道

— 高速道路・自動車専用道路

□ 市街化区域

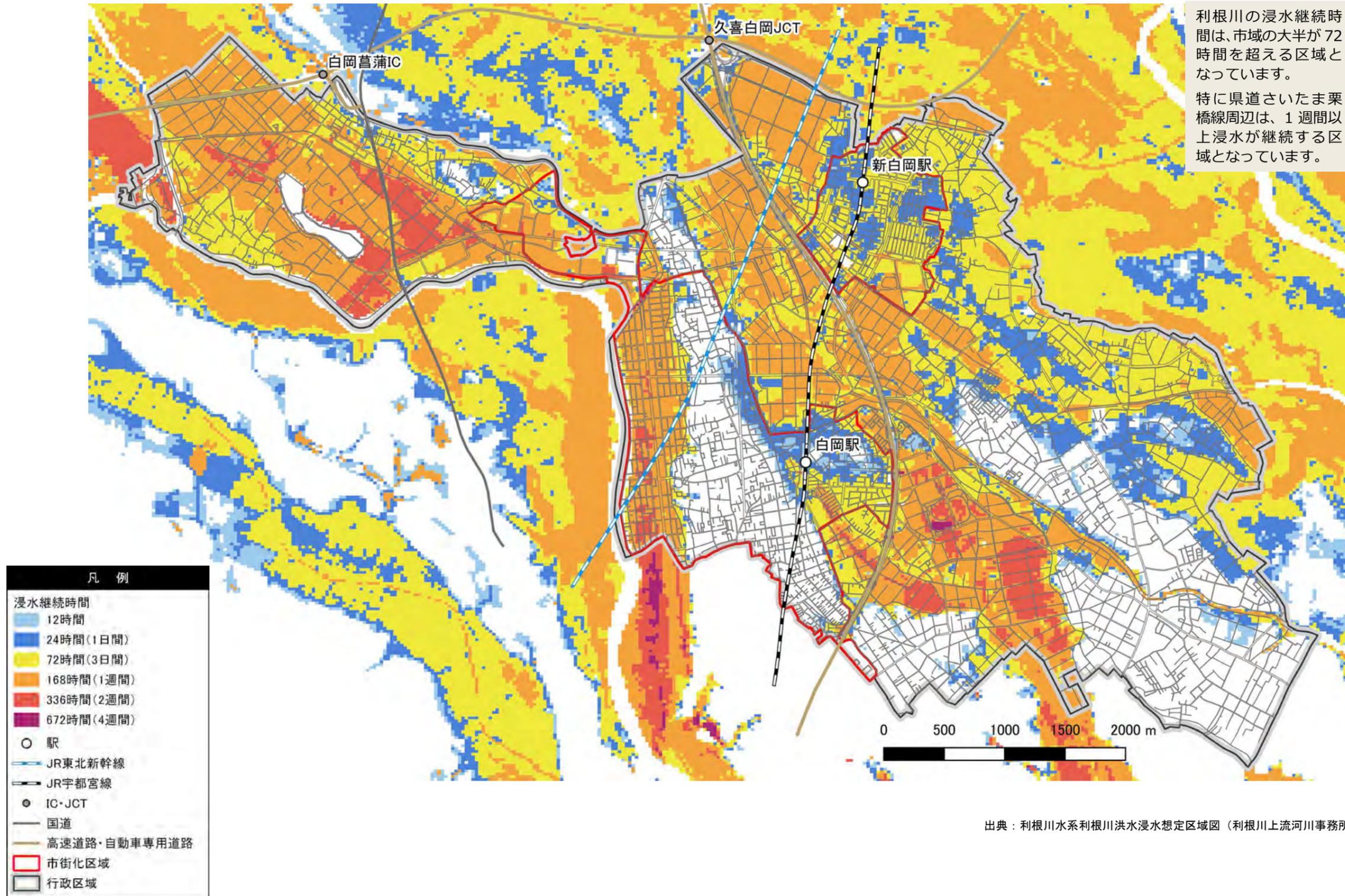
□ 行政区域

出典：利根川水系中川流域洪水浸水想定区域図・水害リスク情報図（埼玉県）

### 3) 洪水浸水想定区域（浸水継続時間：想定最大規模）

浸水継続時間は、氾濫水到達後、一定の浸水深（0.5mを基本）に達してからその浸水深を下回るまでの時間です。最も範囲の広い利根川の浸水継続時間は市域の大部分が、飲料水や食料等の不足による健康障害の発生や生命の危機が生じるおそれがあるとされる浸水継続時間72時間（3日間）以上の区域となっています。特に県道さいたま栗橋線周辺は、1週間以上、浸水が継続する区域となっています。

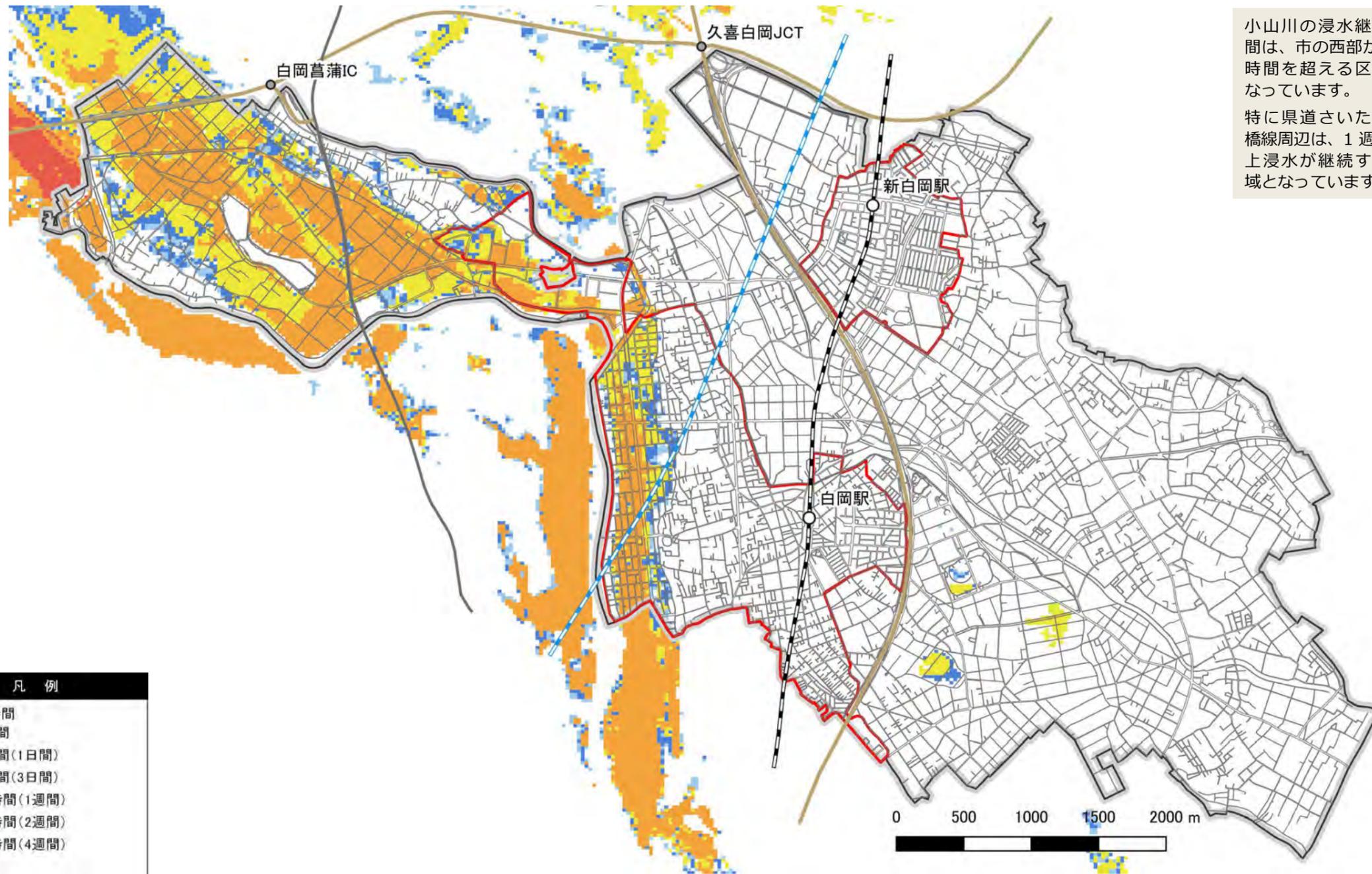
《A 利根川の浸水継続時間》



利根川の浸水継続時間は、市域の大半が72時間を超える区域となっています。  
特に県道さいたま栗橋線周辺は、1週間以上浸水が継続する区域となっています。

出典：利根川水系利根川洪水浸水想定区域図（利根川上流河川事務所・利根川下流河川事務所）

《B 小山川の浸水継続時間》

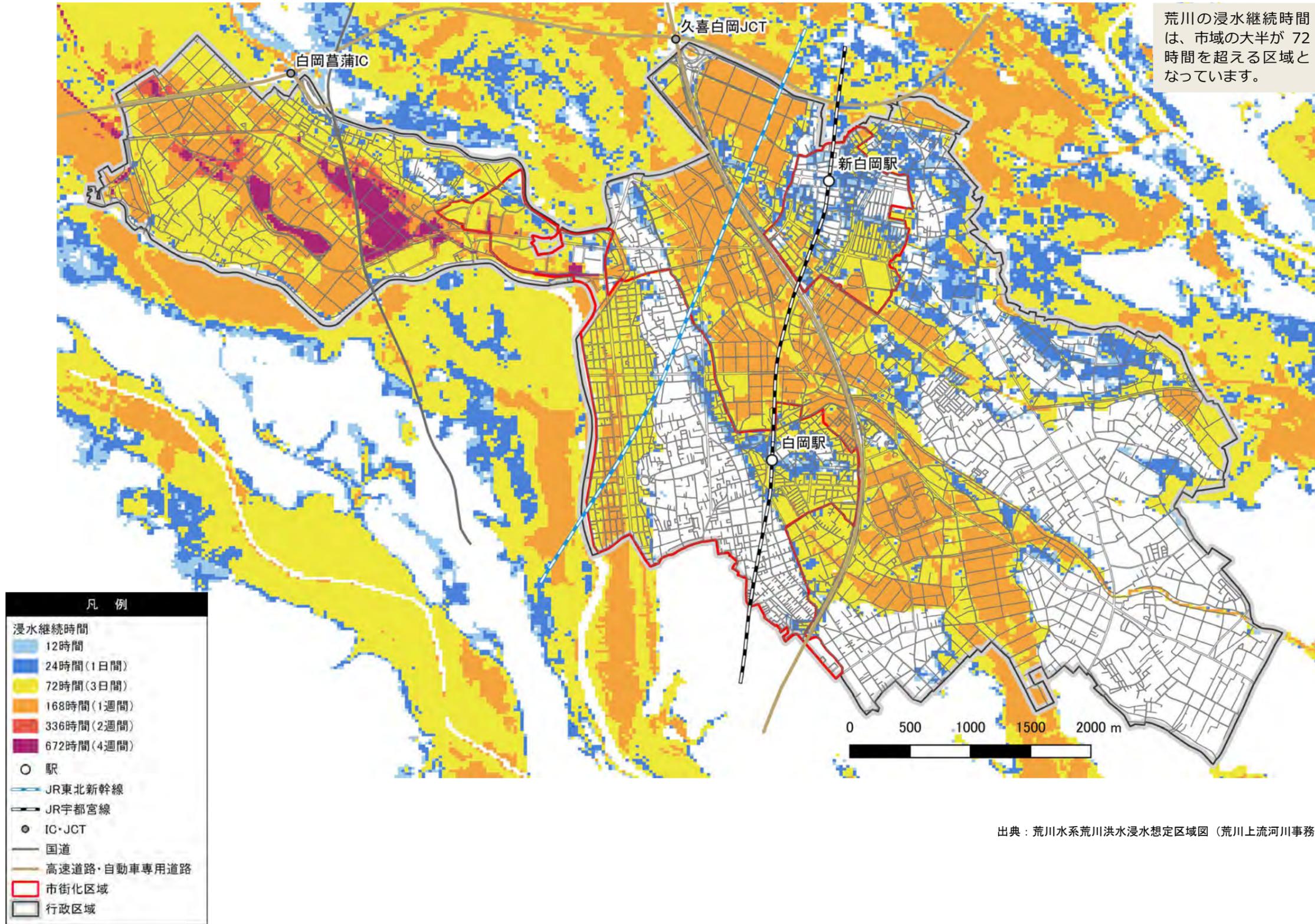


小山川の浸水継続時間は、市の西部が72時間を超える区域となっています。  
特に県道さいたま栗橋線周辺は、1週間以上浸水が継続する区域となっています。

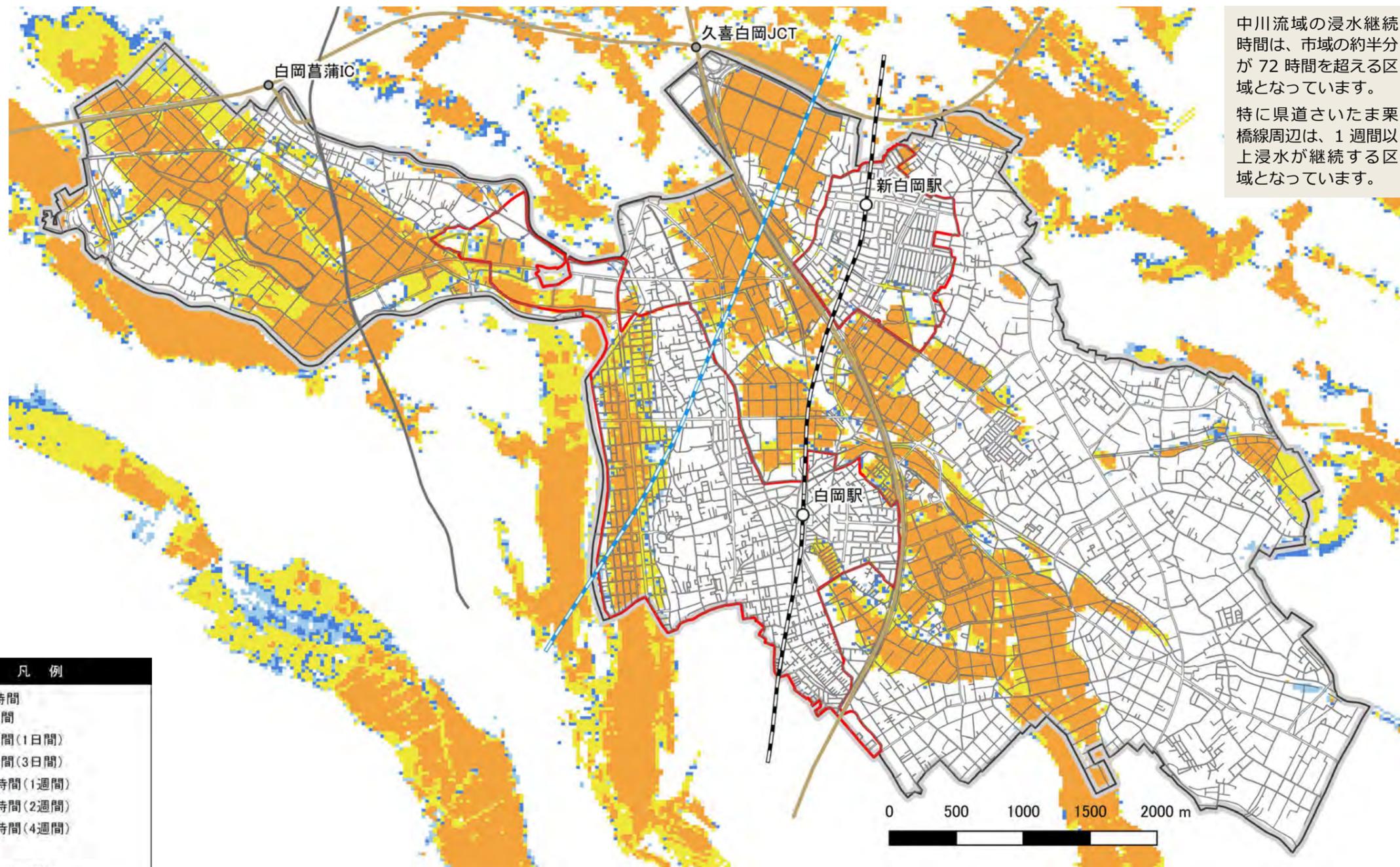
凡例	
浸水継続時間	
12時間	■
24時間(1日間)	■
72時間(3日間)	■
168時間(1週間)	■
336時間(2週間)	■
672時間(4週間)	■
○	駅
—	JR東北新幹線
—	JR宇都宮線
●	IC・JCT
—	国道
—	高速道路・自動車専用道路
□	市街化区域
□	行政区域

出典：利根川水系小山川洪水浸水想定区域図（利根川上流河川事務所）

《C 荒川の浸水継続時間》



《D 中川流域の浸水継続時間》



中川流域の浸水継続時間は、市域の約半分が72時間を超える区域となっています。  
特に県道さいたま栗橋線周辺は、1週間以上浸水が継続する区域となっています。

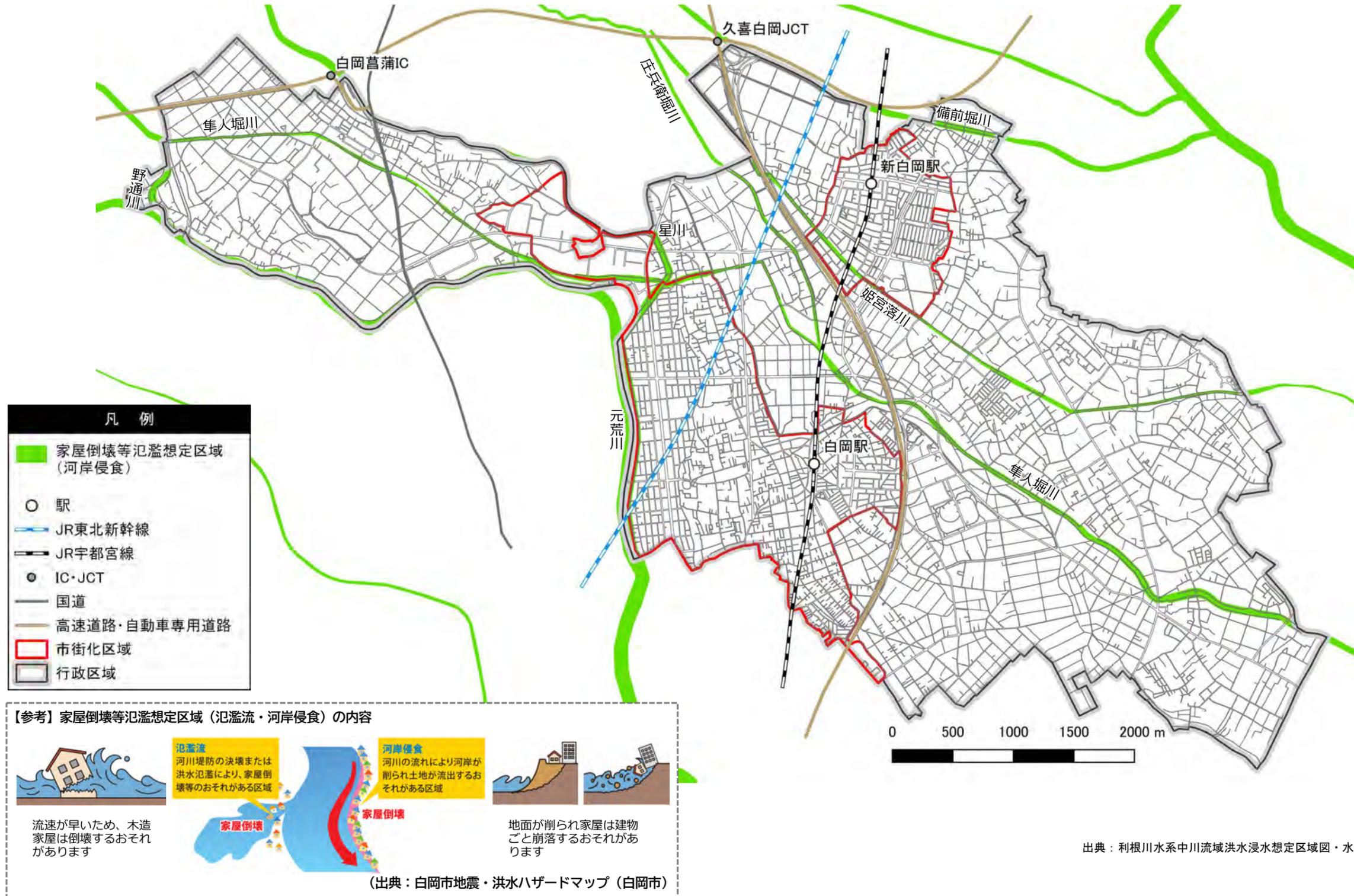
凡例	
浸水継続時間	
12時間	(Blue square)
24時間(1日間)	(Dark blue square)
72時間(3日間)	(Yellow square)
168時間(1週間)	(Orange square)
336時間(2週間)	(Red square)
672時間(4週間)	(Dark red square)
○ 駅	
— JR東北新幹線	
— JR宇都宮線	
● IC・JCT	
— 国道	
— 高速道路・自動車専用道路	
□ 市街化区域	
□ 行政区域	

出典：利根川水系中川流域洪水浸水想定区域図・水害リスク情報図（埼玉県）

#### 4) 家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流・河岸侵食）

家屋の倒壊・流失をもたらすような堤防決壊に伴う激しい氾濫流や河岸侵食が発生することが想定される区域である家屋倒壊等氾濫想定区域は、中川流域の洪水浸水想定区域等において、河岸侵食が指定されています。市街化区域内では、元荒川、星川、隼人堀川、姫宮落川沿いが指定されています。

《D 中川流域の家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）》

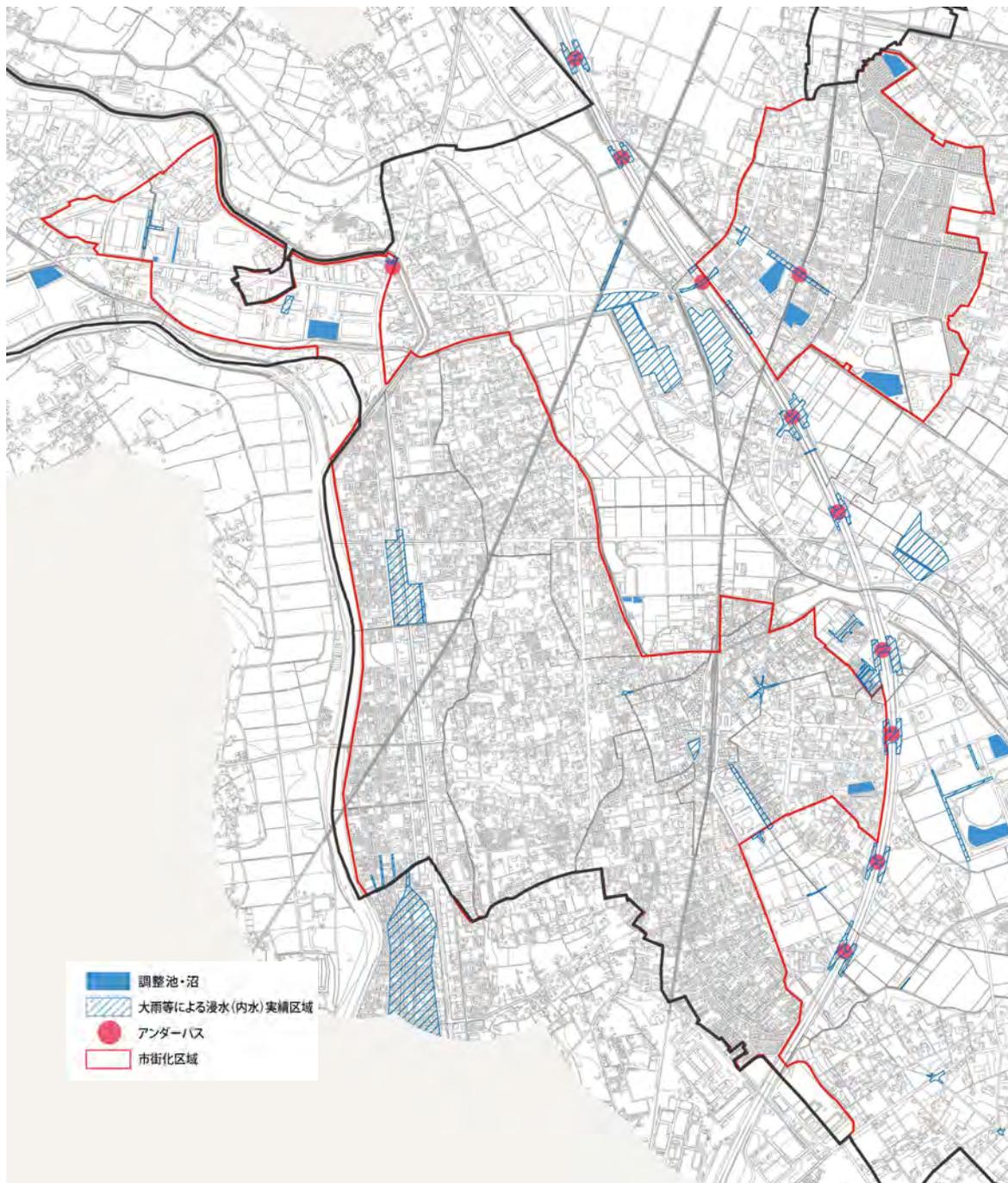


出典：利根川水系中川流域洪水浸水想定区域図・水害リスク情報図（埼玉県）

## (2) 内水

大雨等による内水氾濫で起こる浸水（下水道の雨水排水能力を超える降雨により、雨を河川等の公共の水域に放流できない場合に発生する浸水）は、市街化区域内では、白岡駅周辺や西地区の一部、アンダーパスなどで発生しています。

《浸水（内水）実績》



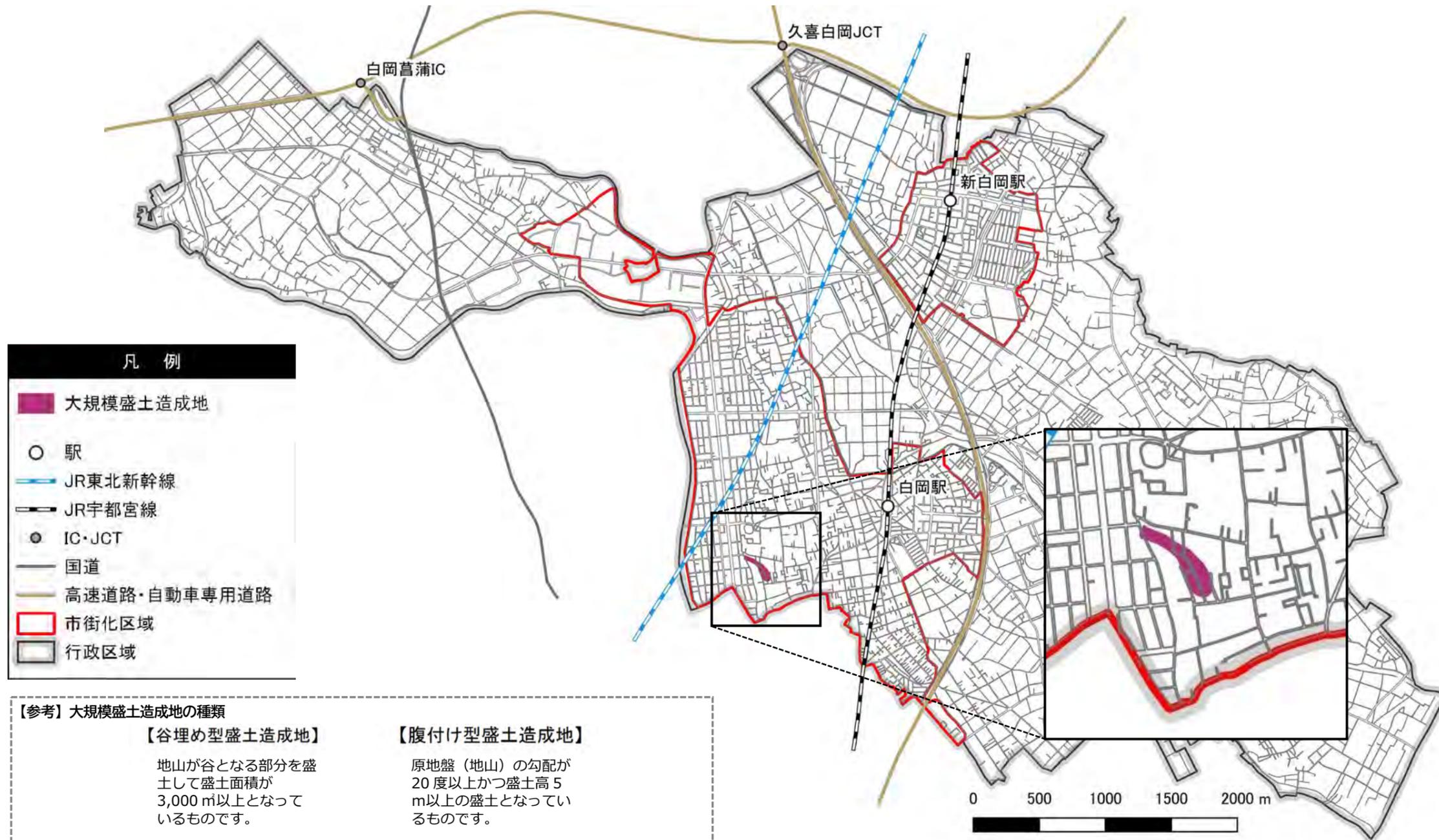
出典：洪水ハザードマップ（白岡市 令和4年（2022年）4月）



### (3) 盛土

市内には、大規模盛土造成地が1か所あり、谷埋め型盛土造成地となっています。

《大規模盛土造成地》



- 凡 例**
- 大規模盛土造成地
  - 駅
  - JR東北新幹線
  - JR宇都宮線
  - IC・JCT
  - 国道
  - 高速道路・自動車専用道路
  - 市街化区域
  - 行政区域

**【参考】大規模盛土造成地の種類**

**【谷埋め型盛土造成地】**

地山が谷となる部分を盛土して盛土面積が3,000㎡以上となっているものです。

**【腹付け型盛土造成地】**

原地盤（地山）の勾配が20度以上かつ盛土高5m以上の盛土となっているものです。

(出典：大規模盛土造成地マップ（埼玉県ホームページ）)

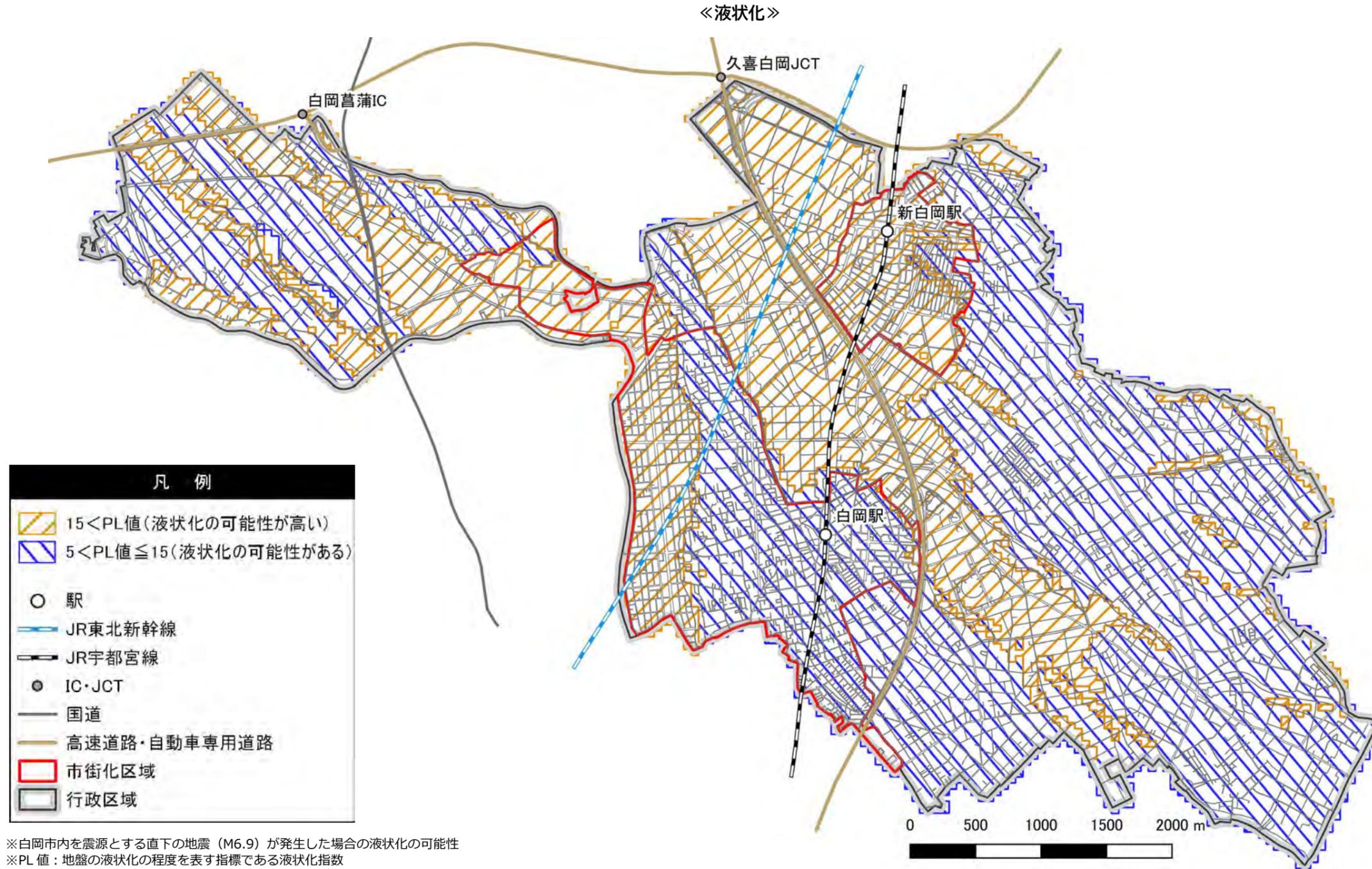
※大規模盛土造成地とは、面積3,000平方メートル以上の谷埋め盛土、または原地盤の勾配が20度以上かつ盛土高5m以上の腹付け盛土がなされた造成地をいいます。大規模盛土造成地全てが、地震時に危険というわけではありません。

出典：大規模盛土造成地マップ（埼玉県ホームページ）

## (4) 地震

### 1) 液状化

地震が起きた際に液状化の可能性が高い地域は、市の中心部や西部地域が多く、市街化区域内をみると、新白岡駅周辺や県道さいたま栗橋線周辺となっています。



※白岡市内を震源とする直下の地震(M6.9)が発生した場合の液状化の可能性

※PL値：地盤の液状化の程度を表す指標である液状化指数

PL値=0 液状化の可能性が極めて低い

0<PL値≤5 液状化の可能性は低い

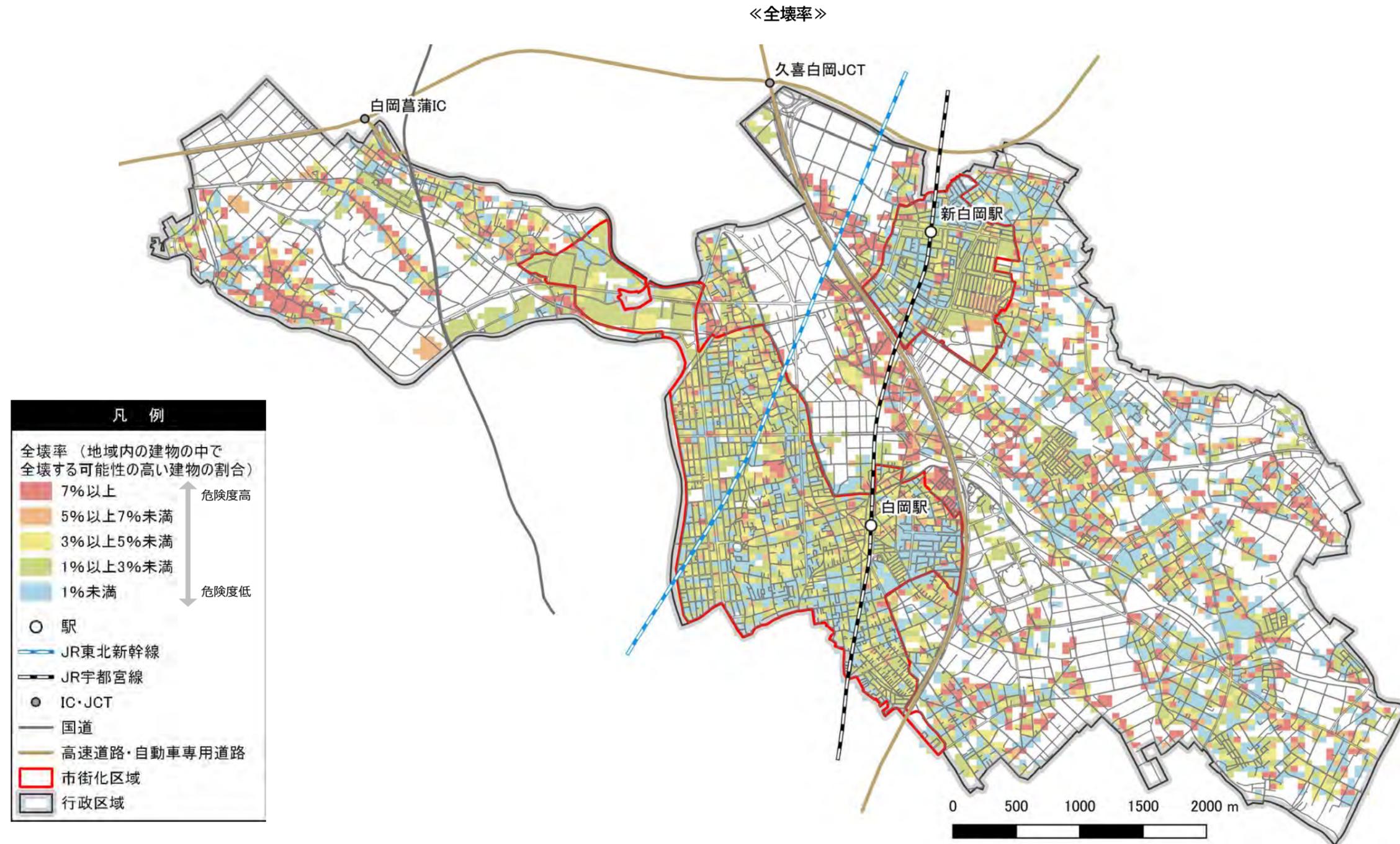
5<PL値≤15 液状化の可能性がやや高い

15<PL値 液状化の可能性が高い

出典：揺れやすさ・液状化マップ(白岡市 令和4年(2022年)4月)

## 2) 全壊率（地域内の建物の中で全壊する可能性の高い建物の割合）

地震が起きた際の建物の全壊率は、市街化調整区域では全壊率が7%以上の危険度が高い地域が散在していますが、市街化区域内では比較的危険度が低い地域が多くなっています。



※震度（M6.9）と建物構造（木造・非木造）、建築年次別の建物棟数（平成29年（2017年）1月1日現在）から、全壊する建物の割合（全壊率）を算出して、50mメッシュごとに、5段階の危険度として示したものの。

出典：地域の危険度マップ（白岡市 令和4年（2022年）4月）

