

令和4年度 第2回都市計画審議会

<参考資料>

目 次

基本的な方針	1
立地適正化計画が目指すべき将来像	2
■ 都市構造の課題	2
■ 立地適正化計画で重点的に取り組むべき課題	3
立地適正化計画における都市の骨格構造	4
■ 拠点の設定	4
■ 軸の設定	10
都市機能誘導区域	11
本市の都市機能誘導区域の設定の考え方	12
居住誘導区域	13
本市の居住誘導区域の設定の考え方	14

基本的な方針

立地適正化計画が目指すべき将来像

■ 都市構造の課題

・白岡駅、新白岡駅周辺については、将来も人口密度が高いと予測されることから、生活利便性や活力を保ち続ける施設を誘導することで、付加価値を高め、転入者と定住人口の増加につなげることが必要です。

・市街化区域内の小売業床効率は高いが、商品販売額（小売業）の増加が課題であることから、街中の賑わい創出や商業施設の誘導などにより、商業の活性化につなげていく必要があります。

・日常生活における外出を確保するため、医療施設や商業施設等への移動手段の確保が課題となっています。

・高齢化の進展などにより、歳出の民生費が増加する中、今後は公共施設の老朽化による維持・更新費用が財政の圧迫要因となります。このことから、将来の人口構成に合わせた公共施設の再配置や駅周辺の低未利用地の活用が課題となっています。

・豪雨による河川の氾濫による浸水想定区域に含まれるエリアが多く、地震による液状化や住宅の倒壊のリスクも一部のエリアであることから、ハード・ソフト両面での防災・減災対策が必要です。

■ 立地適正化計画で重点的に取り組むべき課題

都市構造の課題を基に、立地適正化計画で取り組むべき課題を次のとおり整理しました。

□ 当市においても、人口減少や高齢化は避けられず、持続可能なまちづくりを進めるためには、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が必要です。

□ 駅周辺地域には、公的不動産や低未利用地が点在していることから、生活の利便性や地域の活力を高める施設の誘導などにより、エリアの価値を高める必要があります。

□ 全ての世代の方が、容易に駅周辺地域や生活に必要な施設へのアクセスができるように、移動手段の充実を図る必要があります。

□ 誰もが安心して暮らし続けていくために、地域の防災力を高め、災害リスクを低減していくことが必要となります。



立地適正化計画で重点的に取り組むべき課題を受け、次のとおり目標を定めました。

- 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
- 2 【居住誘導の目標】 若い世代が魅力を感じる利便性の高い住環境の形成
- 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
- 4 【公共交通の目標】 誰もが拠点に移動できる環境づくり

立地適正化計画における都市の骨格構造

■ 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。視点の整理に当たっては、「立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）」に位置付けられている考え方や、基本的な方針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。

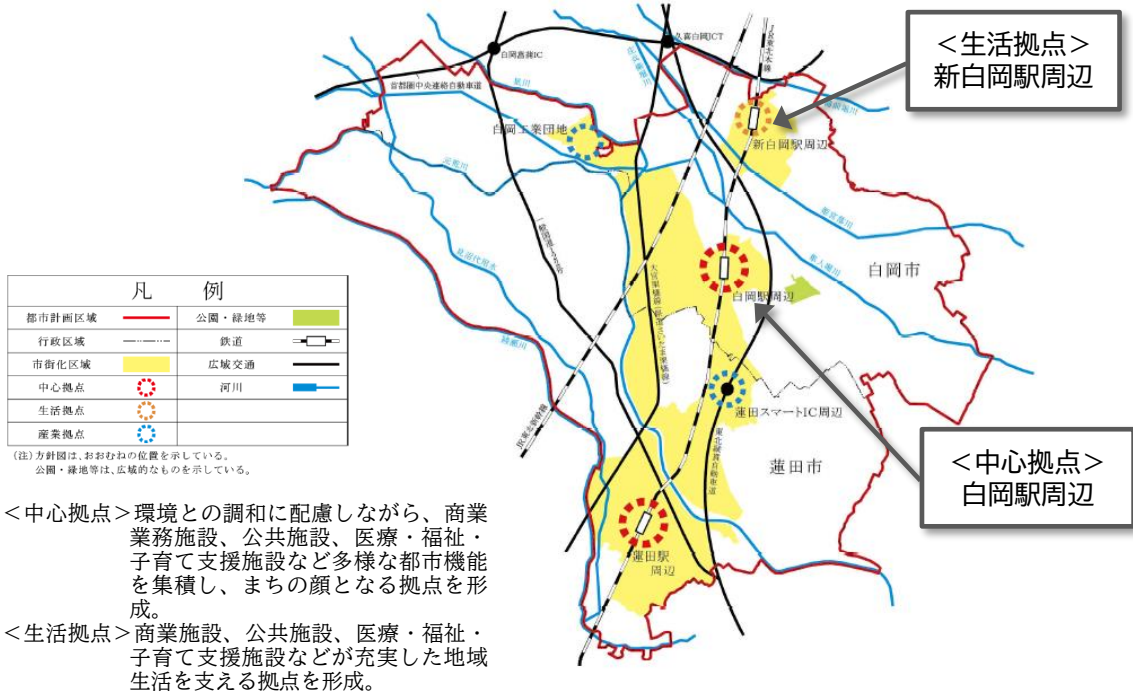
	視点	選定の考え方
1	上位関連計画において、市の中心地として位置付けられた地区	「蓮田都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「第6次白岡市総合振興計画」及び「白岡市都市計画マスタープラン」に拠点としての位置付けがあり、今後も市の拠点的な役割を担うべき地区を選定する。
2	都市機能増進施設が集積している地区	医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能が効率的に提供されるように、様々な機能が集積している地区を選定する。
3	定時定路線の公共交通がありアクセス性の良い地区	拠点に集積する各種都市機能を多くの人々が享受し、交流や経済活動が可能となるよう、定時定路線の公共交通によって周辺地域からのアクセスが可能な地区を選定する。
4	人口が集積している地区	「拠点」となる地域に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ない。そのため、拠点となる地区の人口密度は将来にわたり一定割合を保つ必要がある。このため、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する。
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、都市機能増進施設の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する。

2 各視点の評価

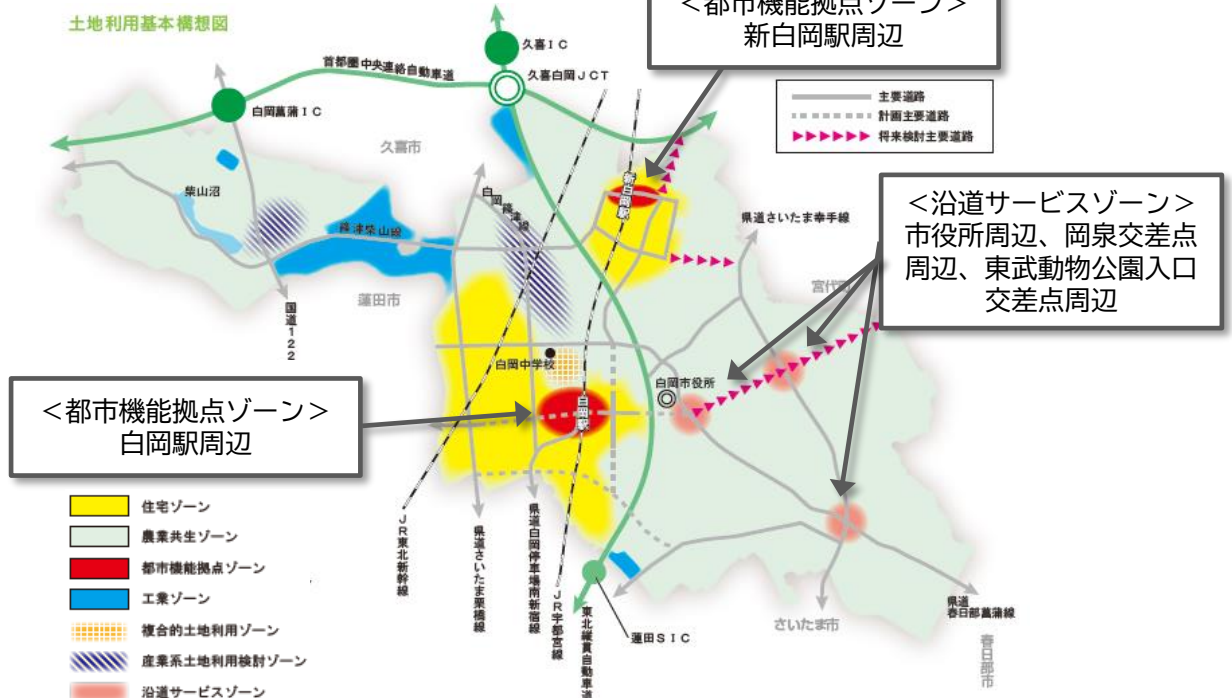
前述のそれぞれの視点の状況を確認します。

視点1 上位関連計画において、市の中心地として位置付けられた地区

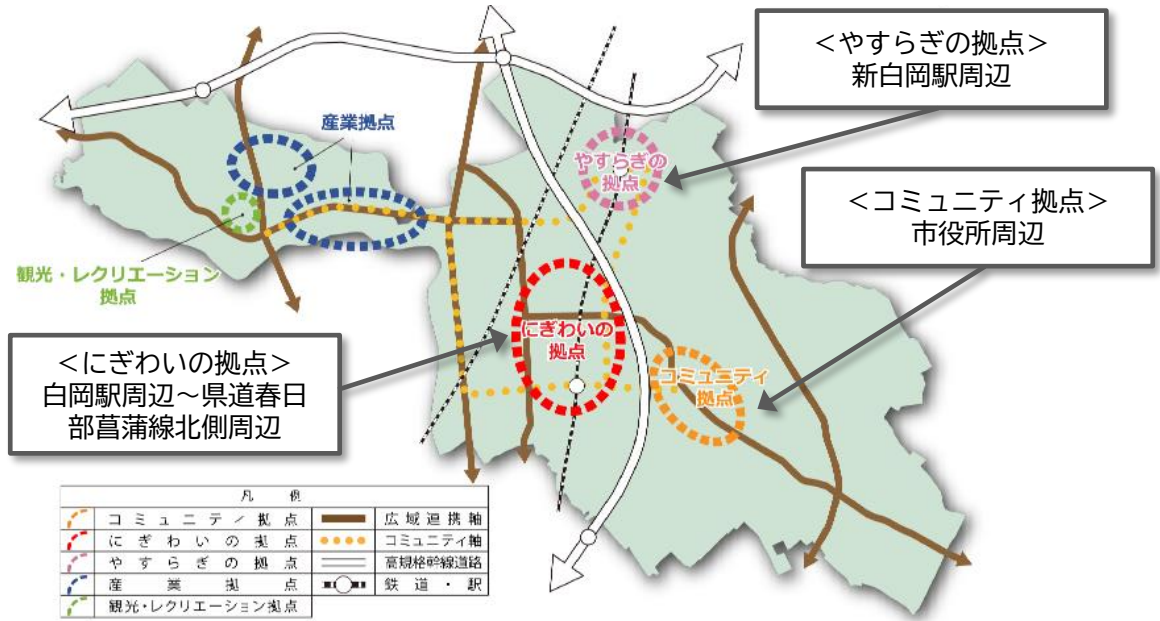
＜蓮田都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（埼玉県 2017年1月）における拠点の考え方＞



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



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



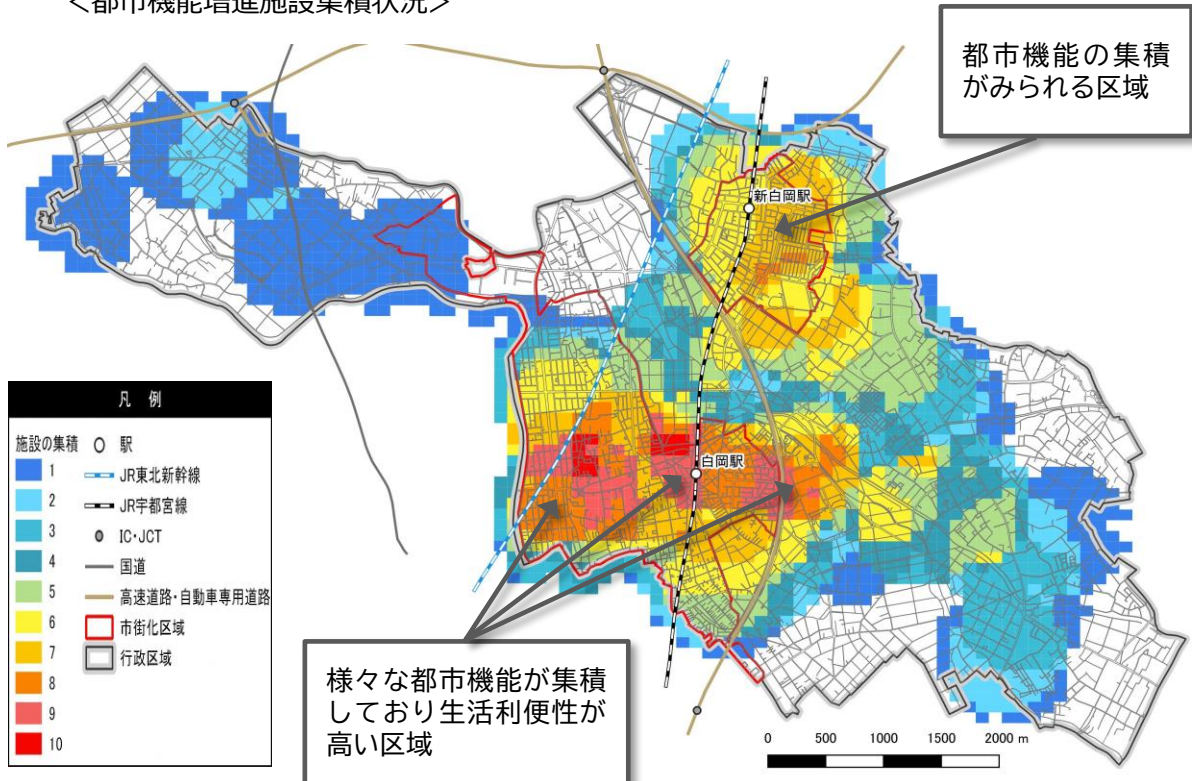
<にぎわいの拠点> 都市計画道路白岡駅西口線の沿道及び白岡中学校周辺において商業・業務機能の集積を図りながら、徒歩圏内に生活関連機能が確保された利便性の高い環境の形成、本市の顔として魅力的な都市景観の形成、都市型住宅の推進等、本市の中心としてふさわしい土地の有効利用を誘導する。

<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

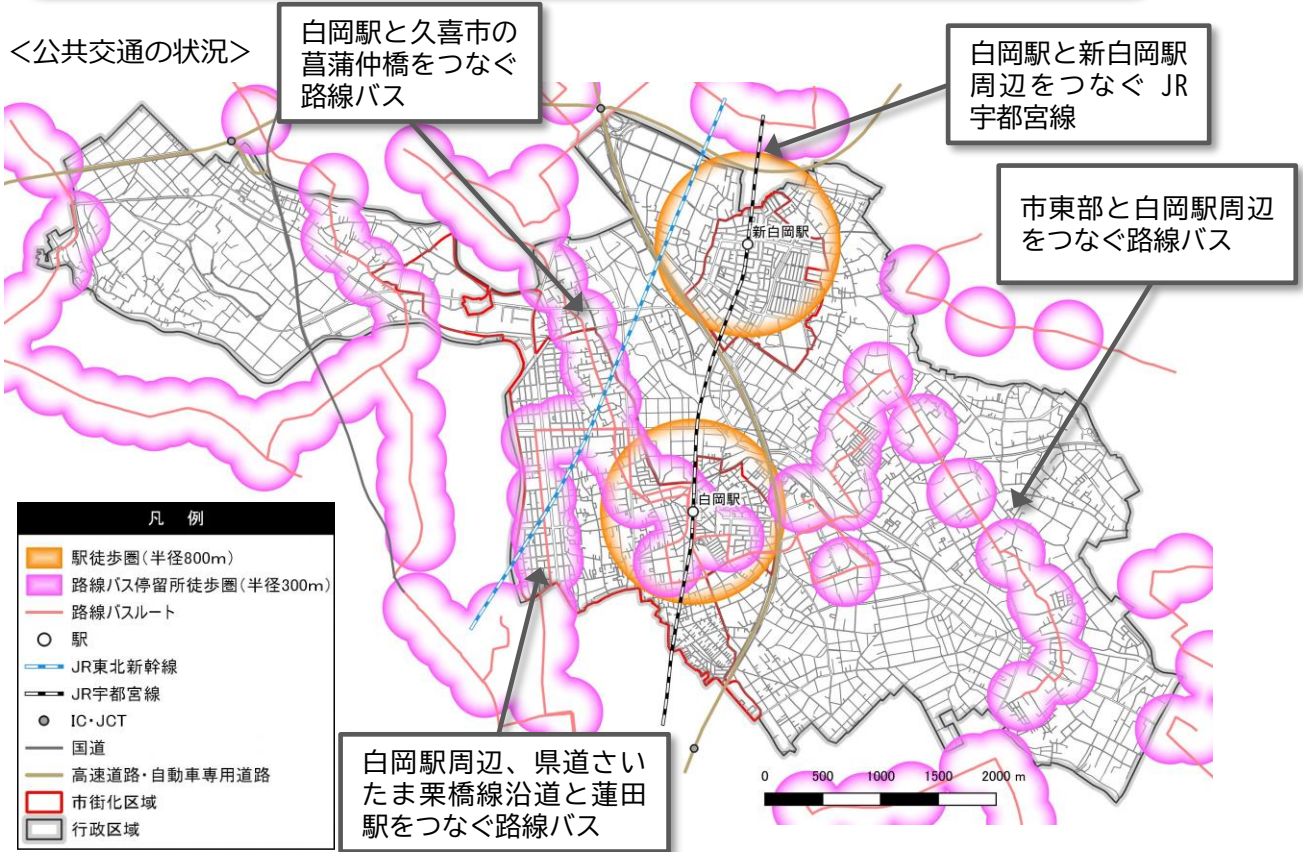
<都市機能増進施設集積状況>



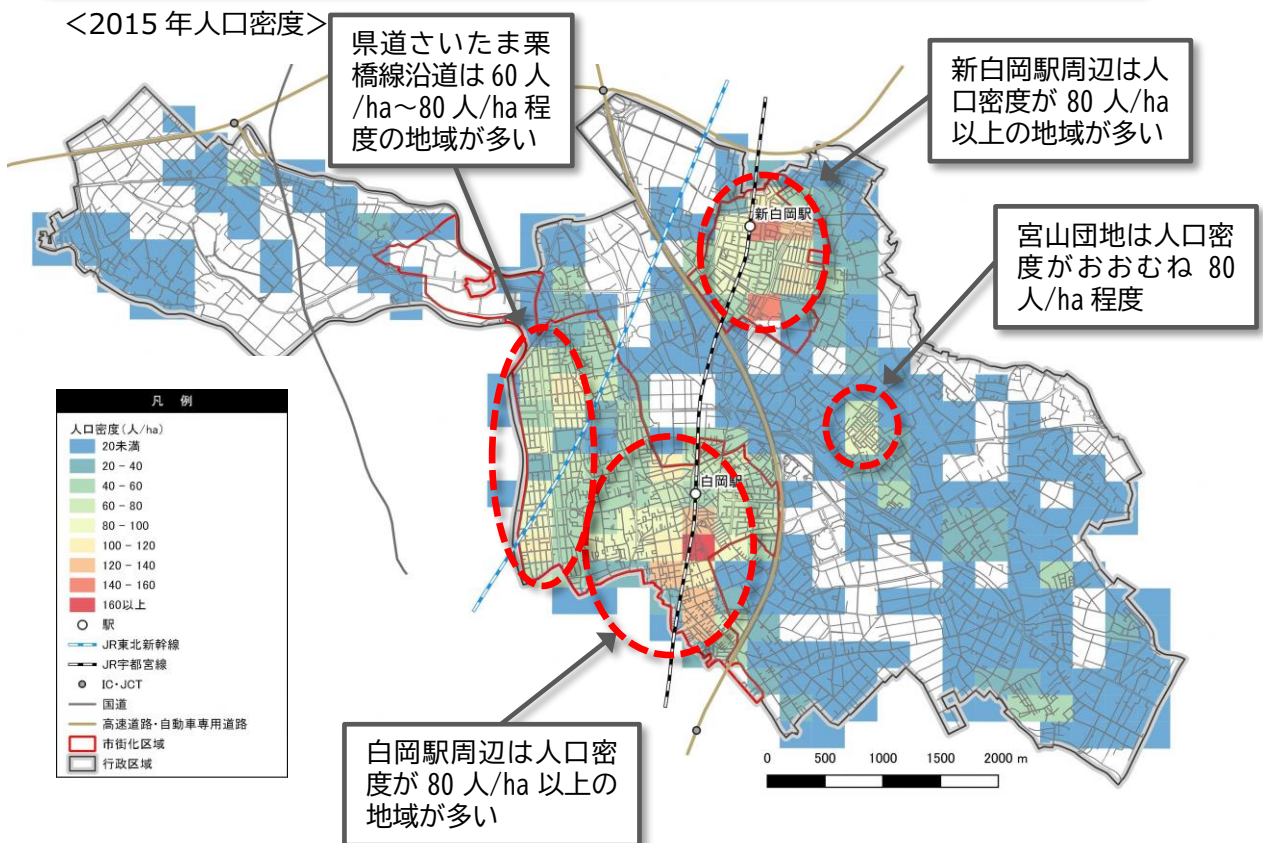
※都市機能増進施設の立地状況（徒歩圏500m）を100mメッシュごとに点数化し、都市機能等の集積状況を点数で示した図。対象施設の徒歩圏がメッシュにかかる場合に1点加算している。

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（保育所、幼稚園等）、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）、⑨医療機能、⑩金融機能

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

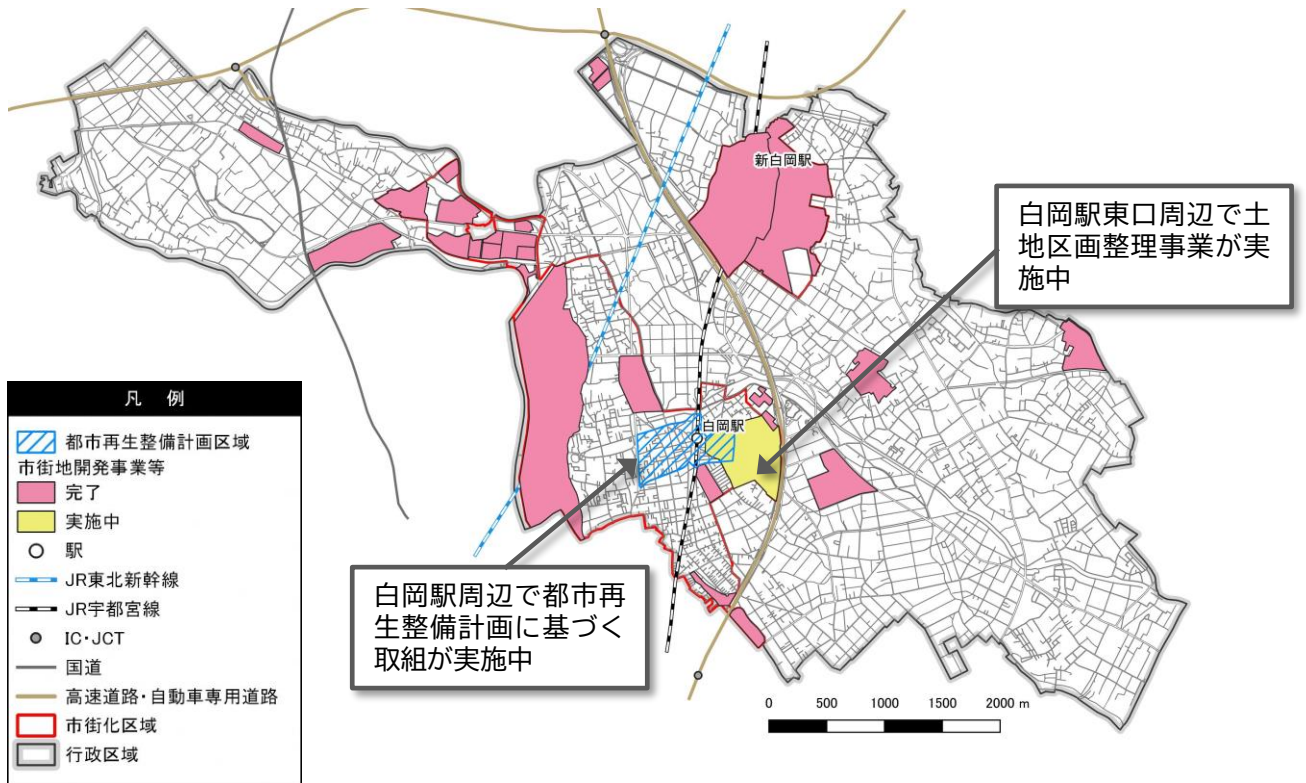


視点4 人口が集積している地区



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、 中心拠点として位置付ける。
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、 地域拠点として位置付ける。
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見られ、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、 拠点として位置付けない。
市役所周辺	○	○	○	×	×	一定程度の施設の集積は見られるが、人口の集積がないため、 拠点として位置付けない。
岡泉交差点周辺	○	△	×	×	×	一定程度の施設の集積は見られるが、人口の集積が少ないため、 拠点として位置付けない。
東武動物公園入口交差点周辺	○	△	○	×	×	一定程度の施設の集積は見られるが、人口の集積が少ないため、 拠点として位置付けない。
宮山団地周辺	×	×	○	△	○	施設の集積がほとんどないため、 拠点として位置付けない。

【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

■ 軸の設定

1 軸の設定における視点の整理

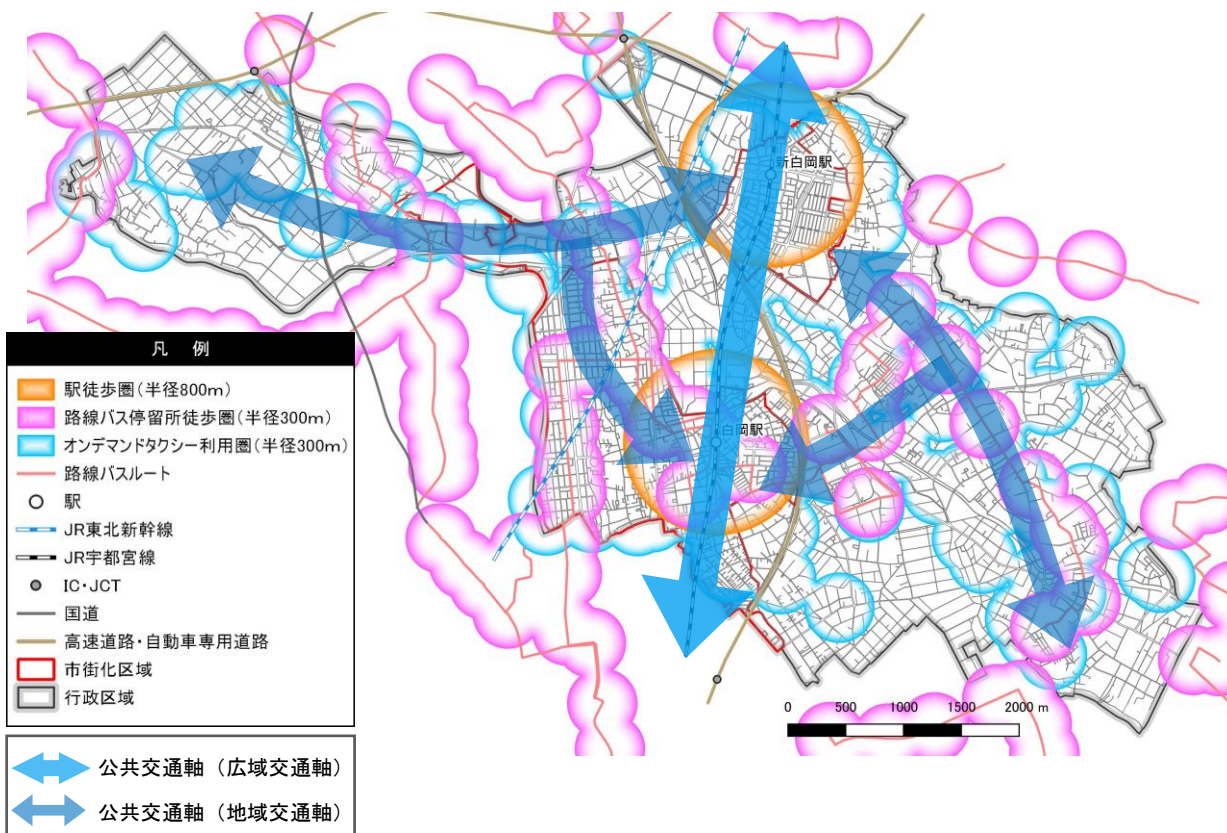
視点1 現状における基幹的な公共交通

- ・ 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、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性を確保できるよう、公共交通軸（地域交通軸）を位置付け、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

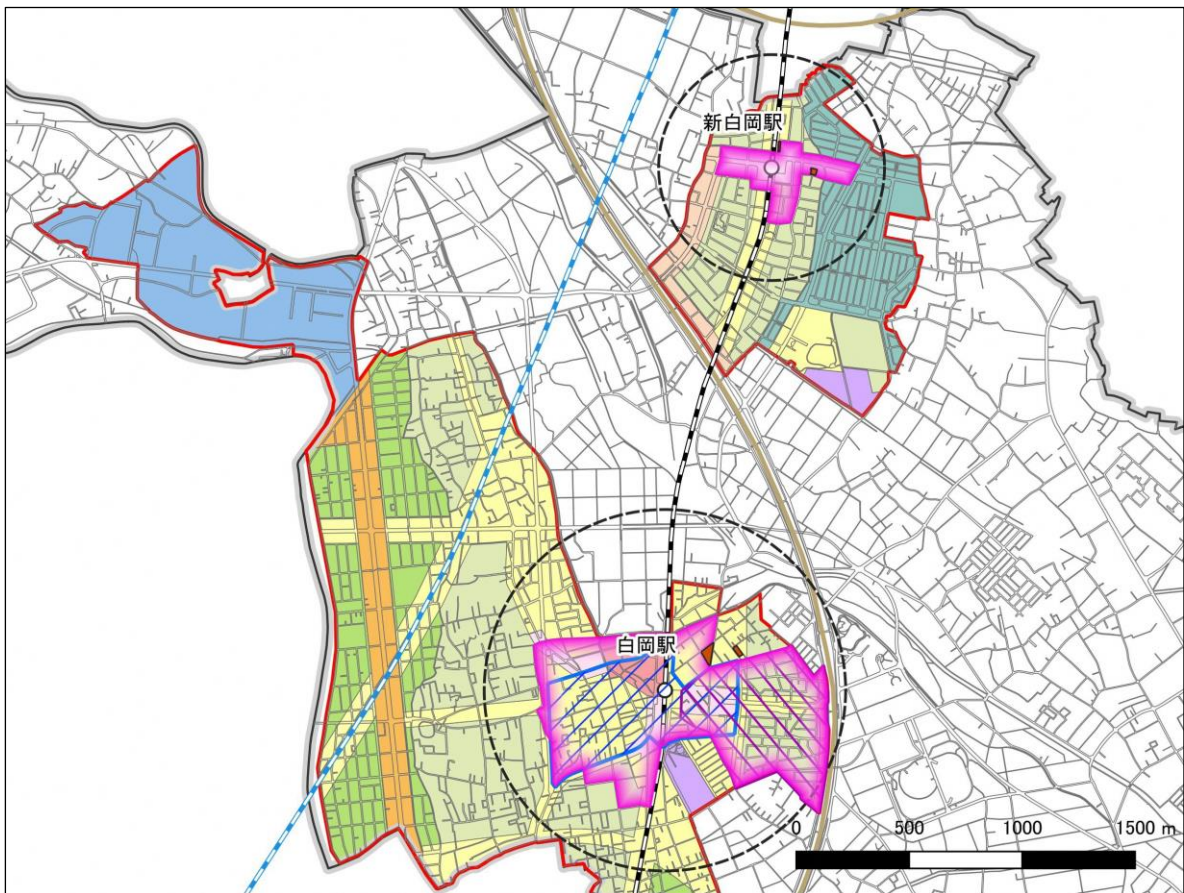


都市機能誘導区域

本市の都市機能誘導区域の設定の考え方

- 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)については、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、都市再生整備計画区域、土地区画整理事業区域、土地利用の状況、用途地域等を重ね合せ、概略の誘導区域を設定
- ③地形地物により区域界を設定

《都市機能誘導区域の設定》



凡 例

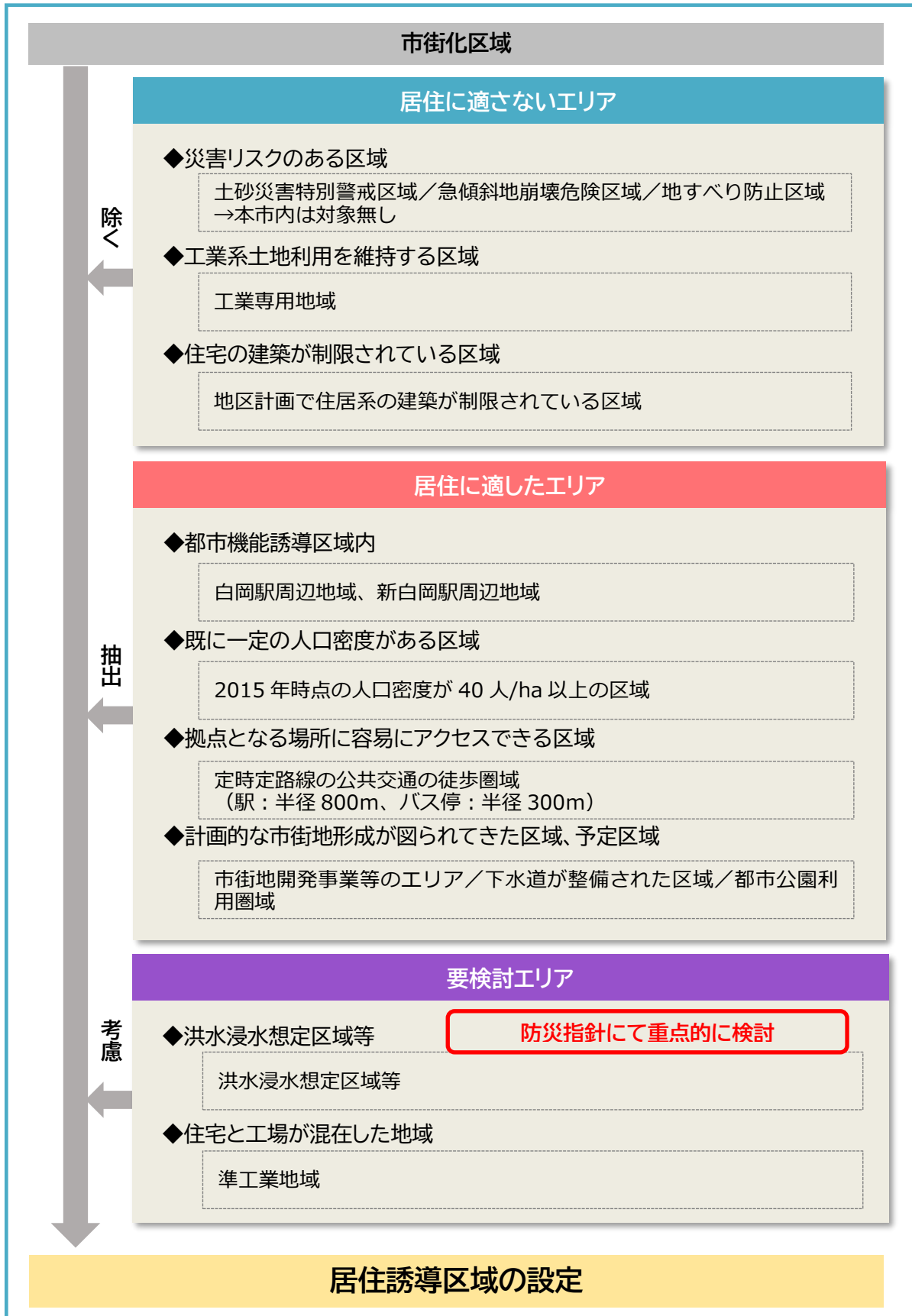
都市機能誘導区域	用途地域	第二種住居地域	駅
白岡駅から半径800m圏、 新白岡駅から半径500m圏	第一種低層住居専用地域	準住居地域	JR東北新幹線
都市再生整備計画区域	第二種低層住居専用地域	近隣商業地域	JR宇都宮線
白岡駅東部中央土地区画整理事業区域	第一種中高層住居専用地域	商業地域	高速道路・自動車専用道路
公的不動産	第二種中高層住居専用地域	準工業地域	市街化区域
	第一種住居地域	工業専用地域	行政区

居住誘導区域

本市の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ています。

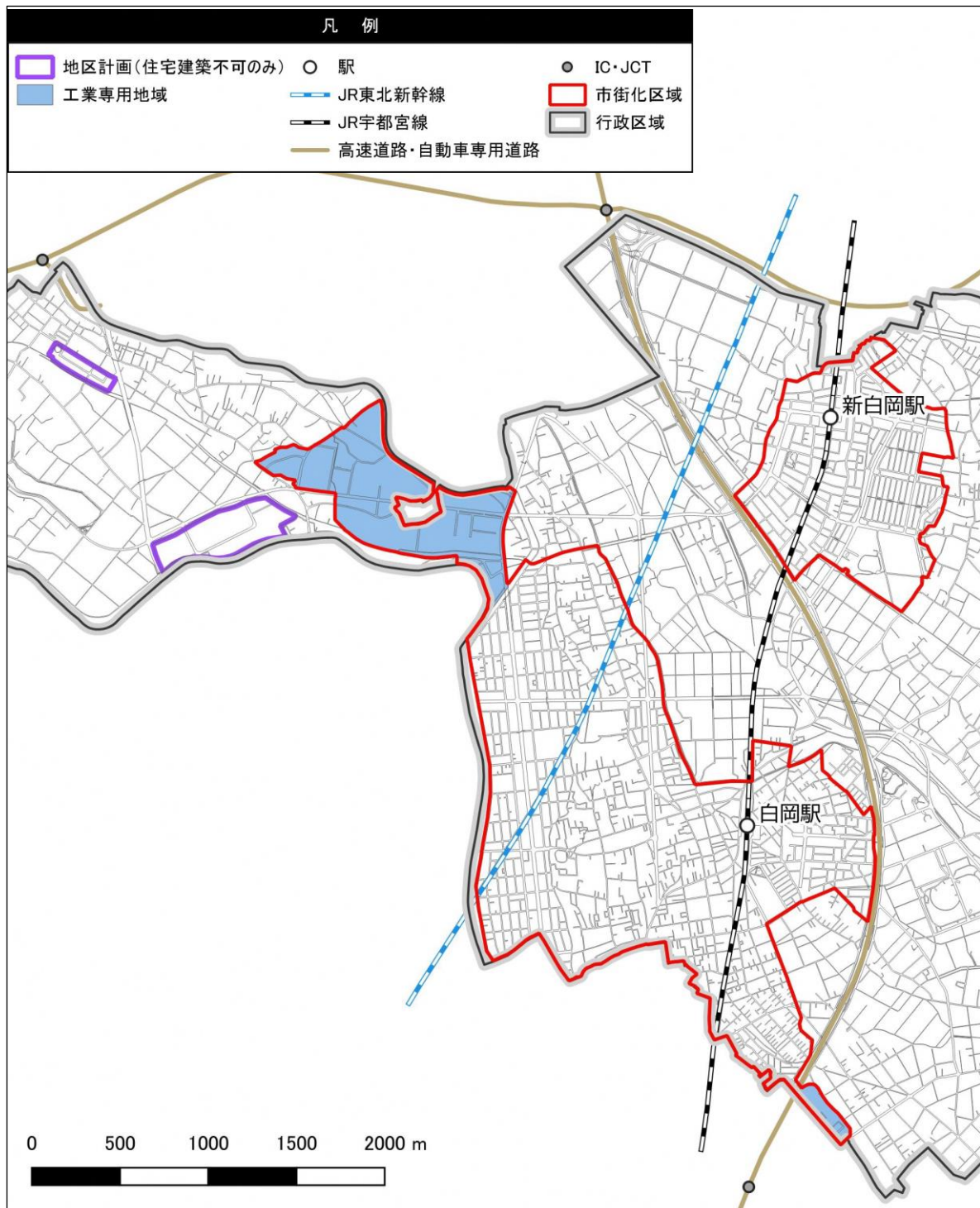
《居住誘導区域の検討フロー》



1 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）、住宅の建築が制限されている区域（地区計画で住居系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。

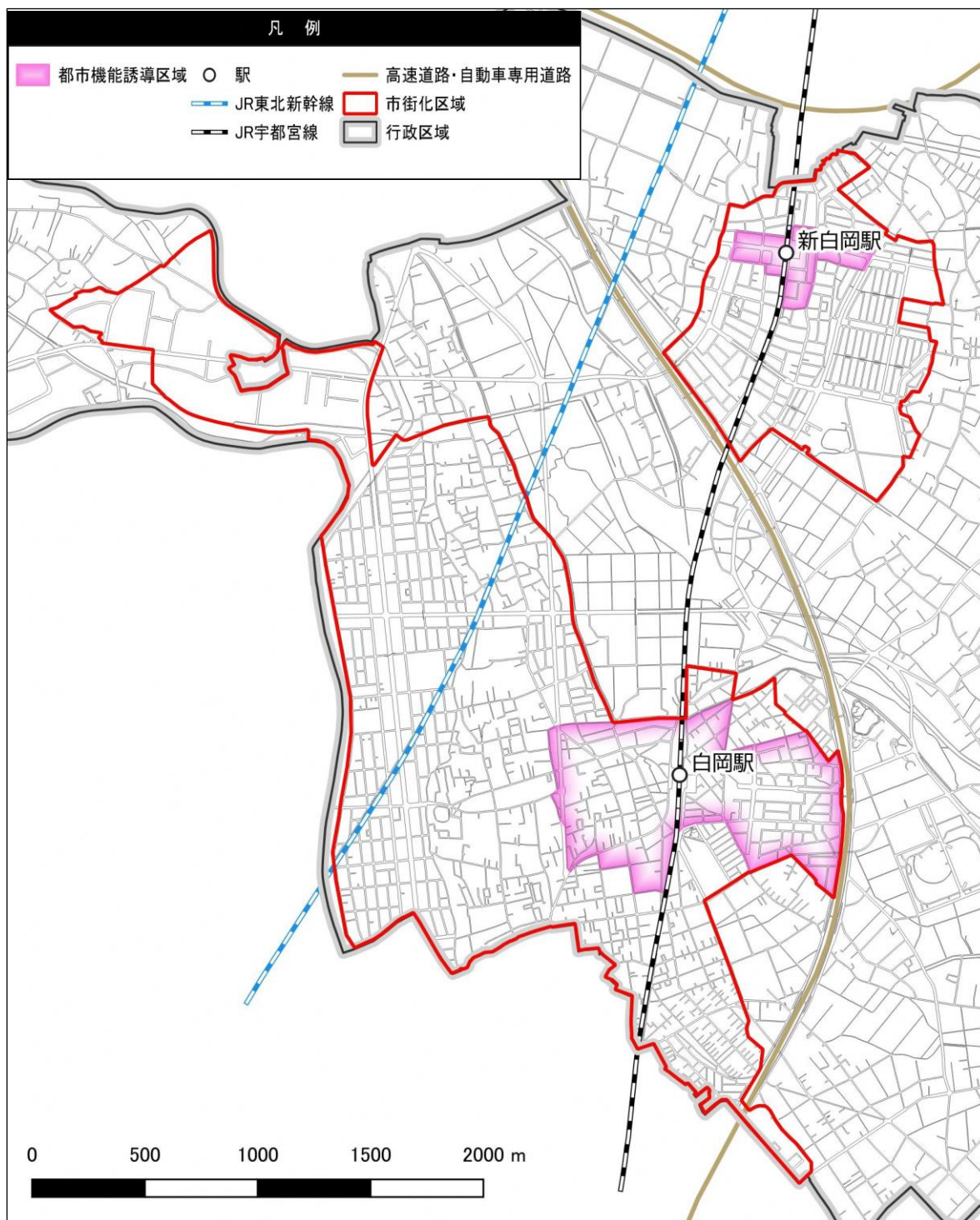


(2) 居住に適したエリア

ア 都市機能誘導区域内

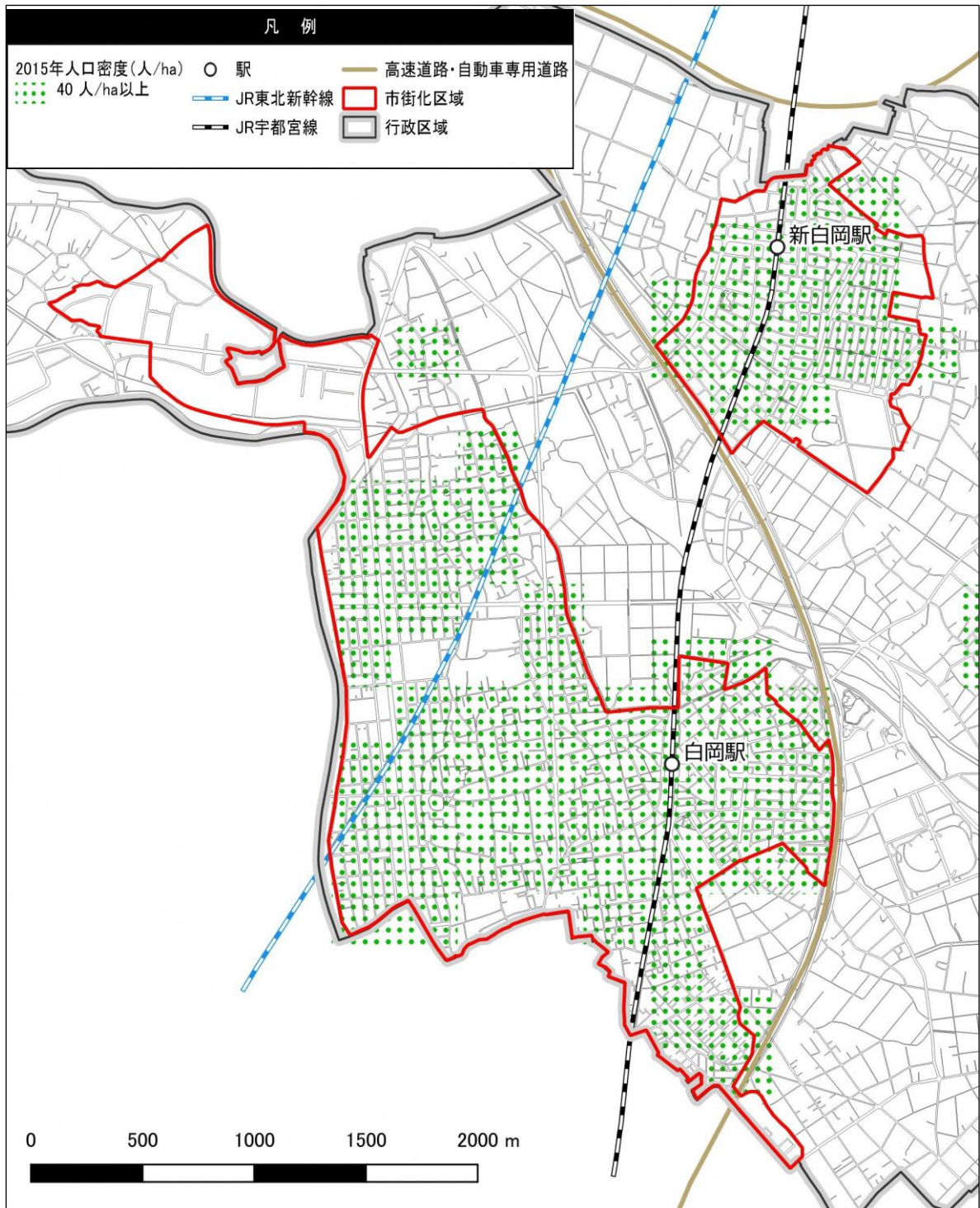
居住誘導区域は、原則として都市機能誘導区域を含むこととされているため、都市機能誘導区域に設定した白岡駅周辺地域と新白岡駅周辺地域は、居住誘導区域に含めることとします。

《都市機能誘導区域内》



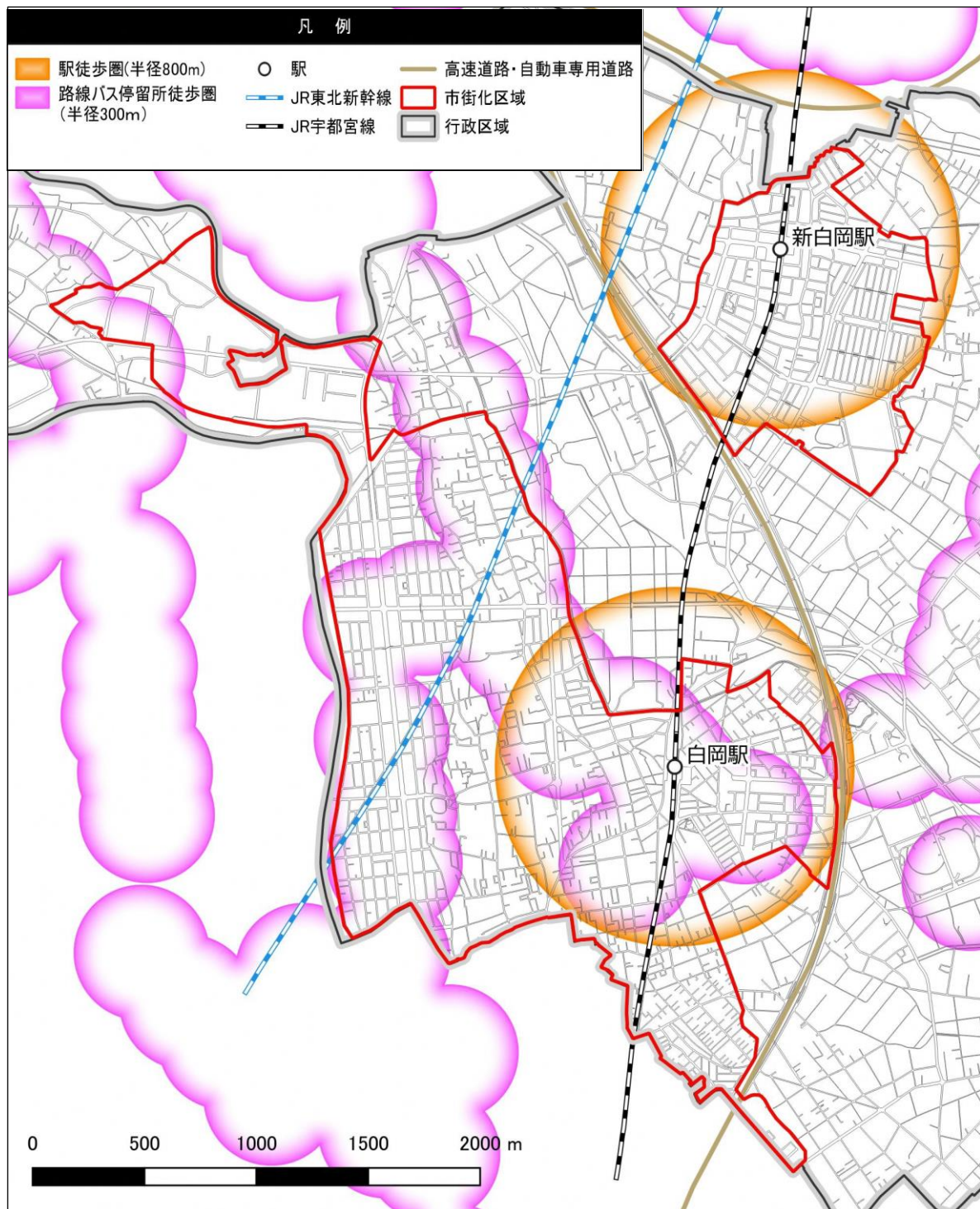
イ すでに一定の人口密度がある区域

「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、2015年時点の人口密度が40人/ha以上の区域とします。



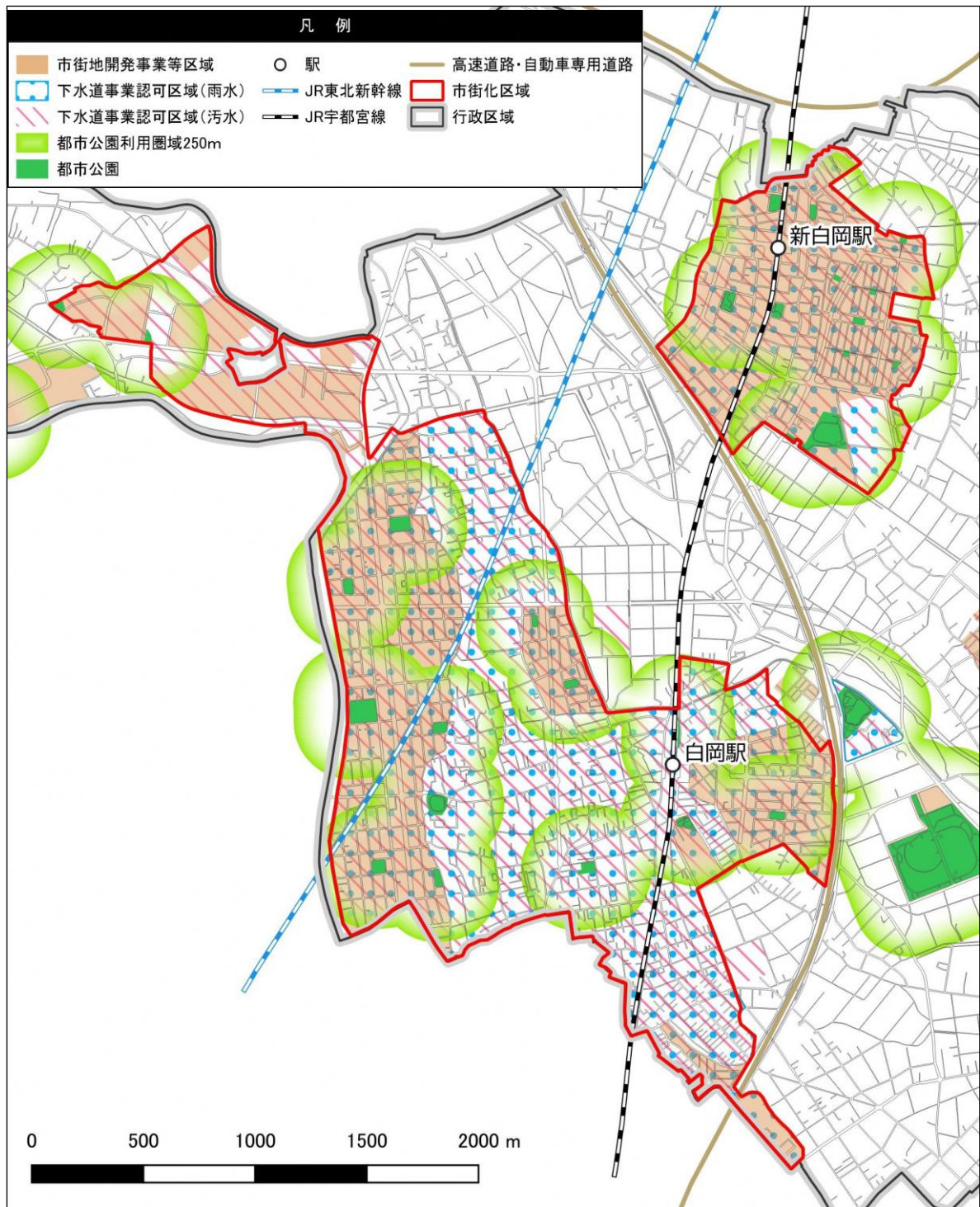
ウ 拠点となる場所に容易にアクセスできる区域

「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。



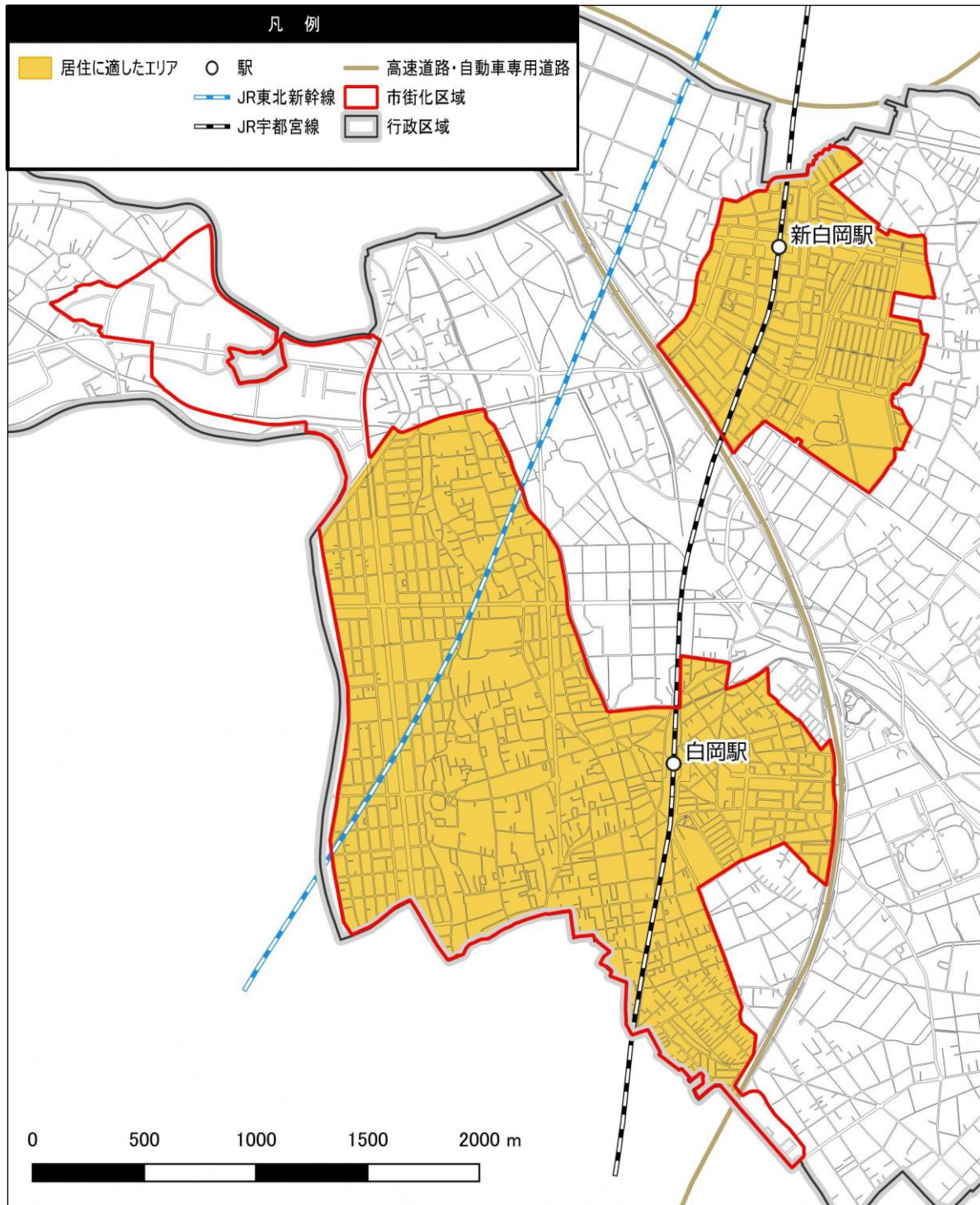
工 計画的な市街地形成が図られてきた区域、予定区域

「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（250m）のいずれかに該当する区域とします。



オ 居住に適したエリア

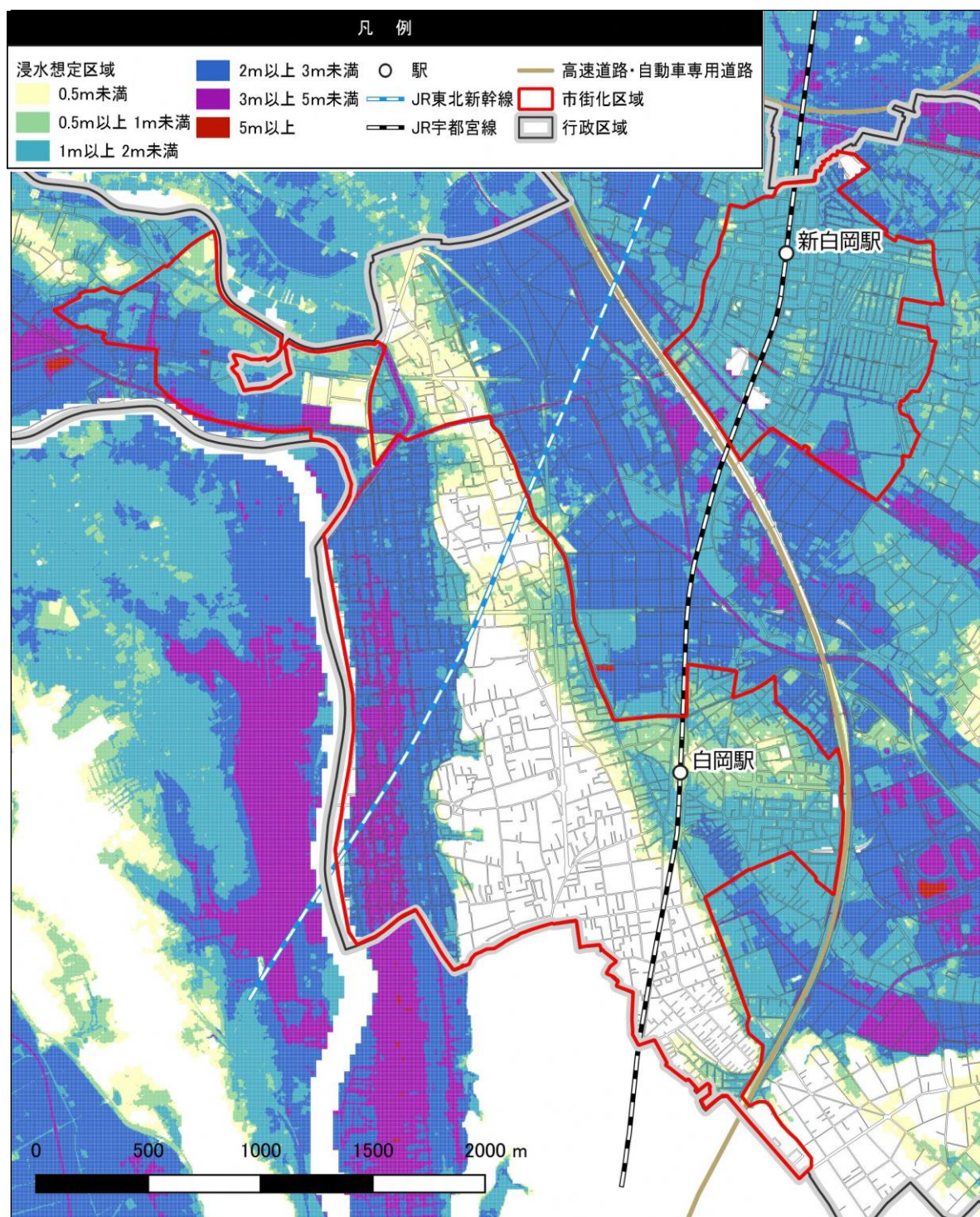
前述のア、イ、ウ、エのいずれかを満たす区域から、居住に適さないエリアを除いた区域を「居住に適したエリア」とします。



(3) 要検討エリア

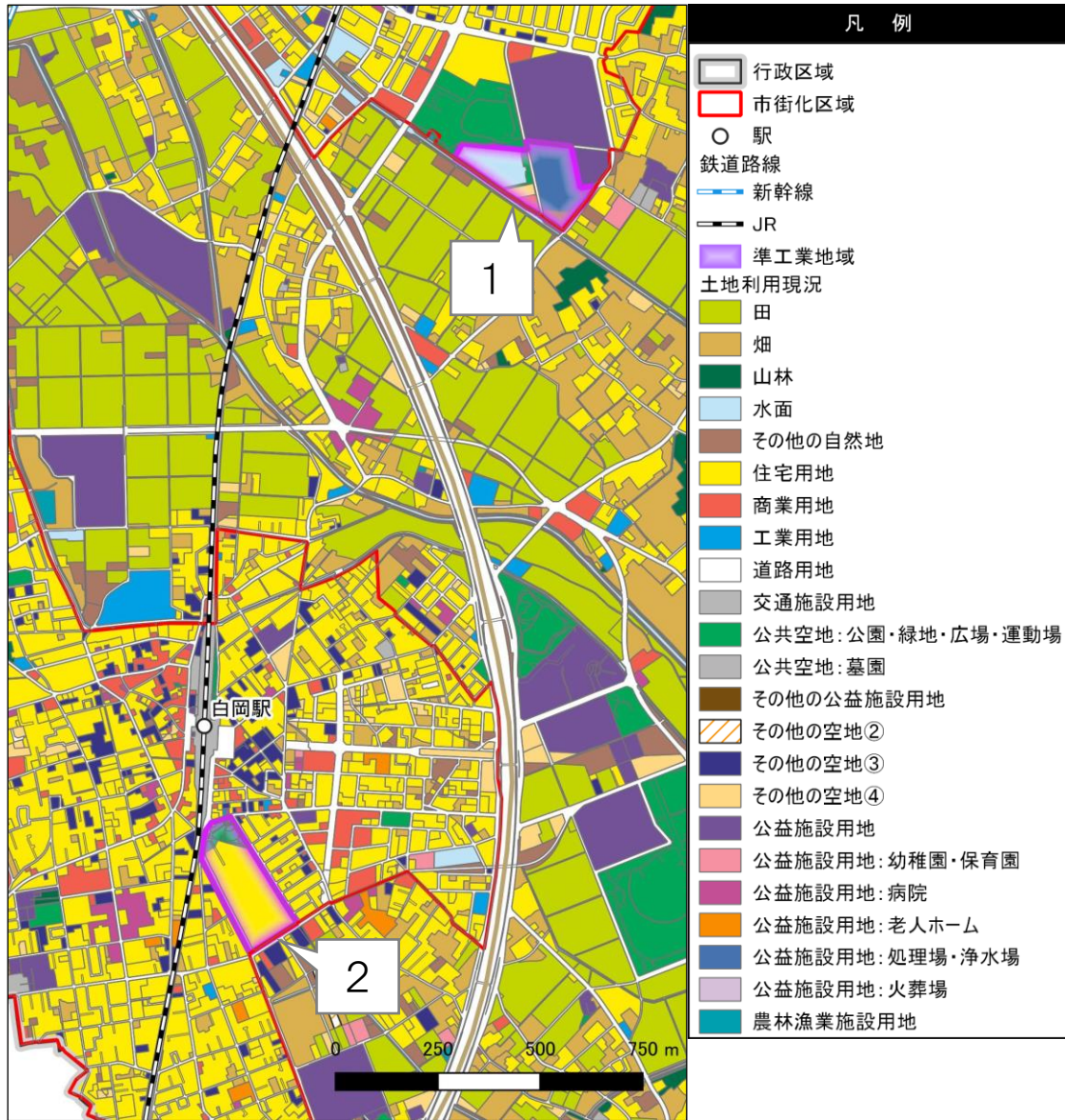
ア 洪水浸水想定区域等

「要検討エリア」のうち「洪水浸水想定区域等」は、洪水浸水想定区域（利根川水系利根川）とします。

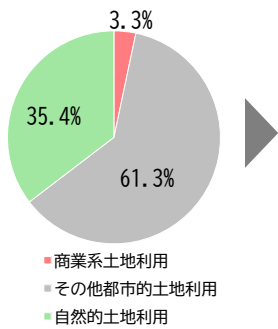


イ 住宅と工場が混在した地域

「要検討エリア」のうち「住宅と工場が混在した地域」は、用途地域の中の準工業地域とし、現在の土地利用の利用状況から居住誘導区域に含めるか否か検討します。

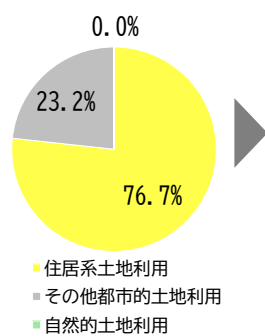


《 1の土地利用現況の面積割合》



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：都市計画基礎調査