
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の整理をします。

1 現状

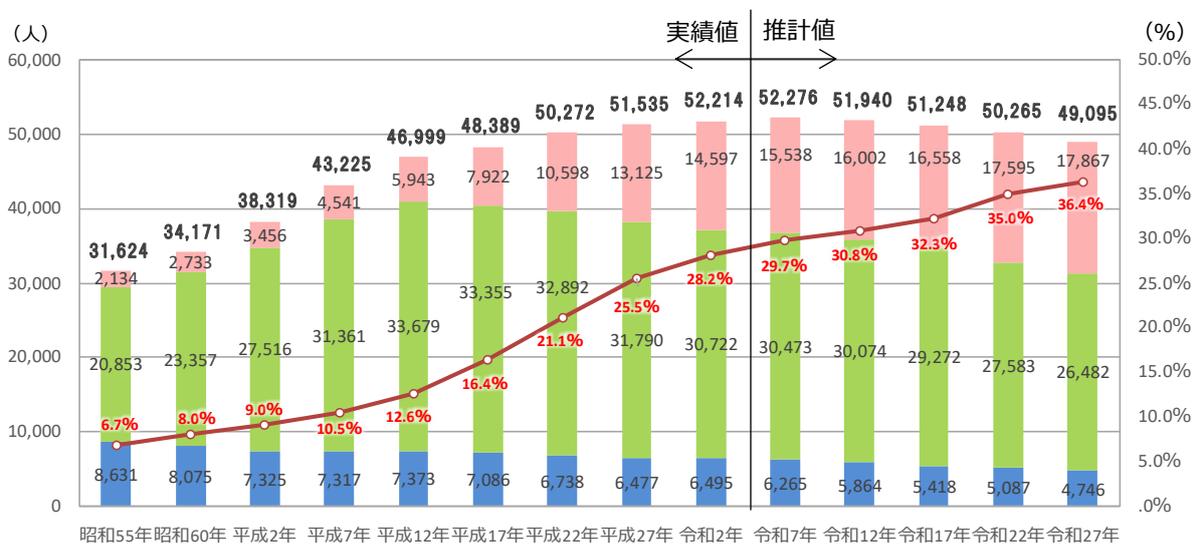
(1) 人口

1) 人口の推移

①人口推移

- 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 区分別にみると、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》



■年少人口 (0~14歳) ■生産年齢人口 (15~64歳) ■老年人口 (65歳~) ●老年人口比率

※実績値の年齢 3 区分は年齢不詳を除く

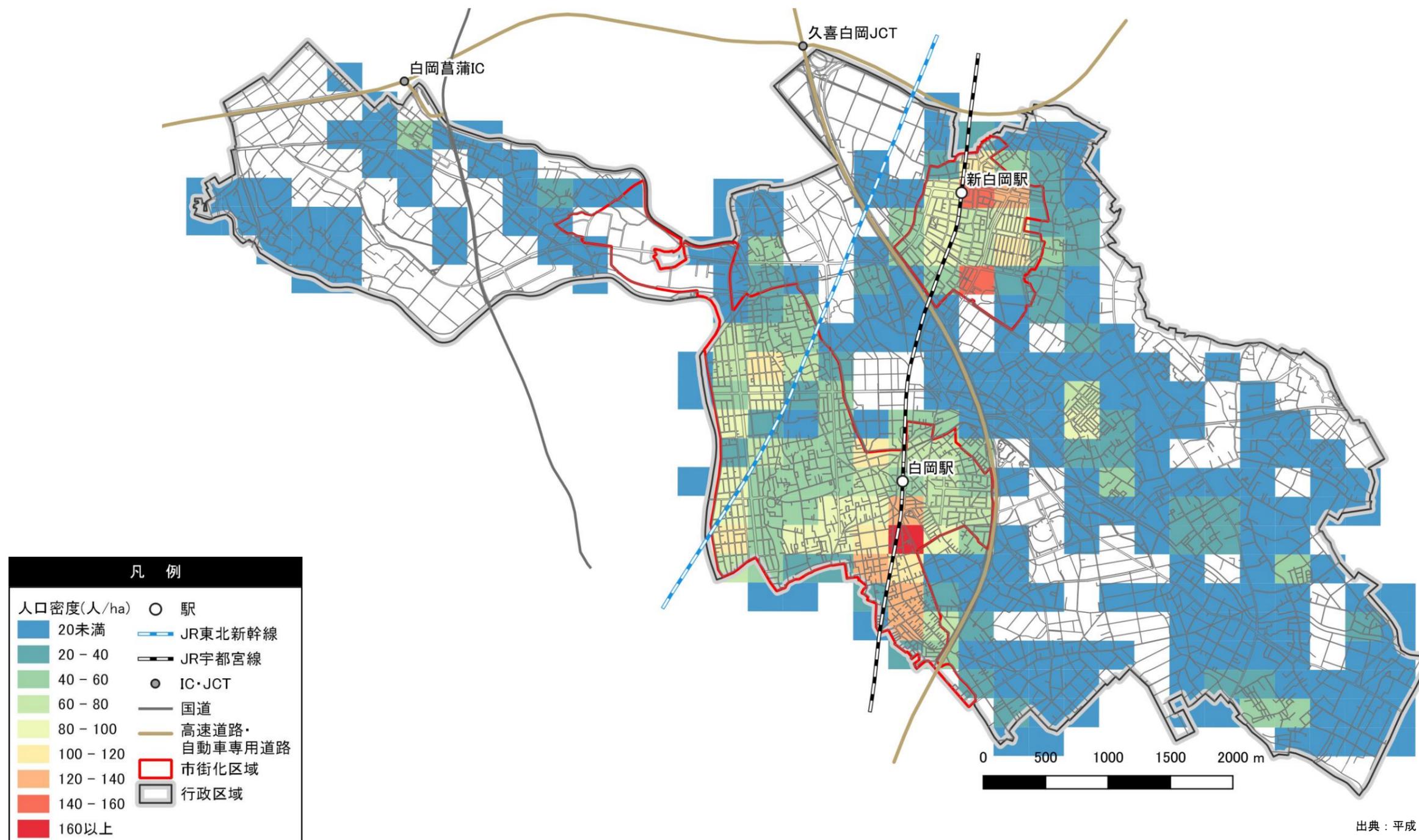
出典：【実績値】各年国勢調査

【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

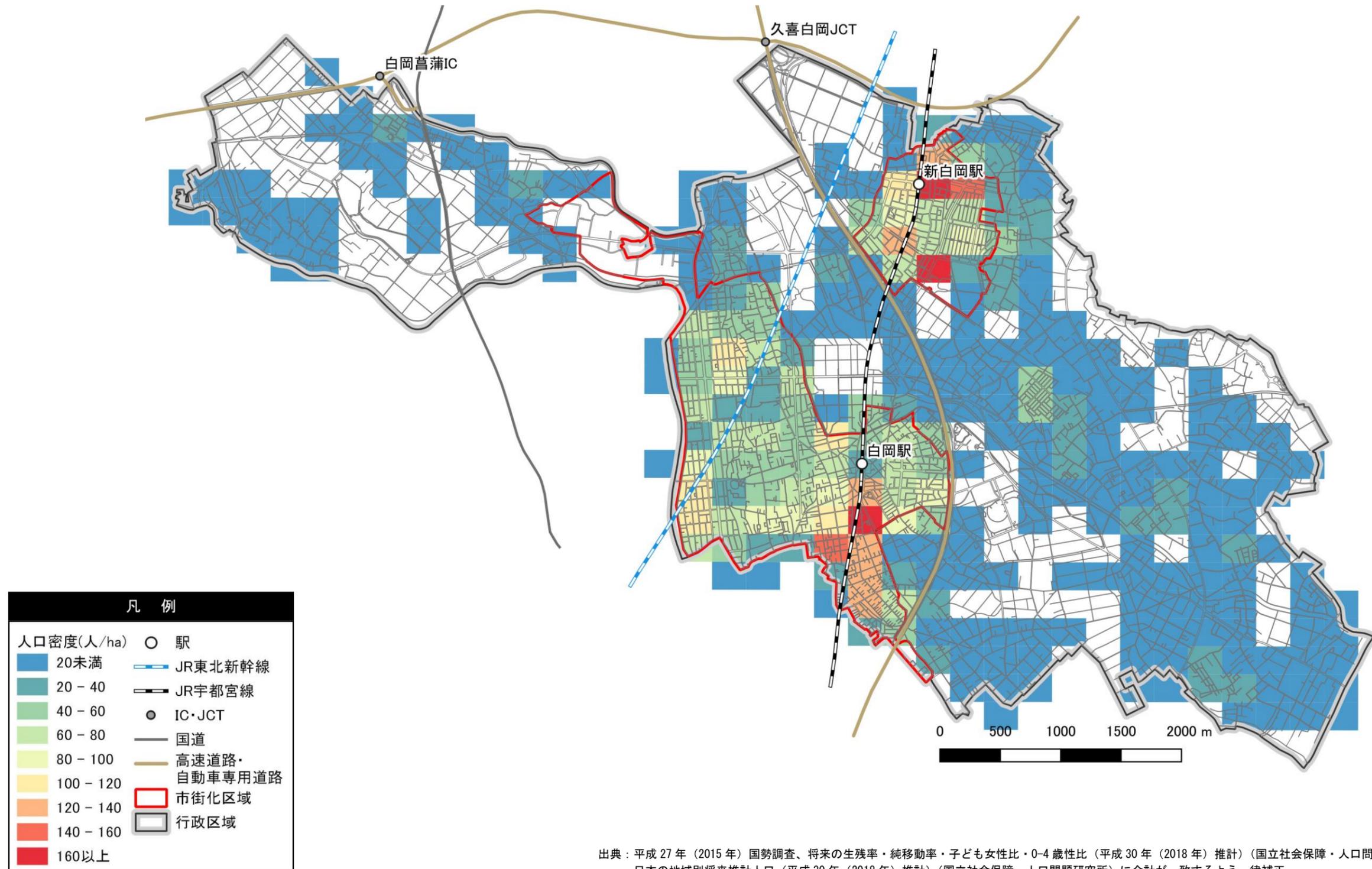
- 市街化区域内の人口密度は、都市計画運用指針において既成市街地の最低基準とされる 40 人/ha 以上を上回るエリアがほとんどであり、白岡駅と新白岡駅周辺では 100 人/ha となる箇所もみられ、市内でも特に高い人口密度にあります。
- 令和 27 年（2045 年）にも白岡駅と新白岡駅周辺では高い人口集積が見込まれています。
- 市街化調整区域においては、既存集落で一定程度の人口集積がみられます。

《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》

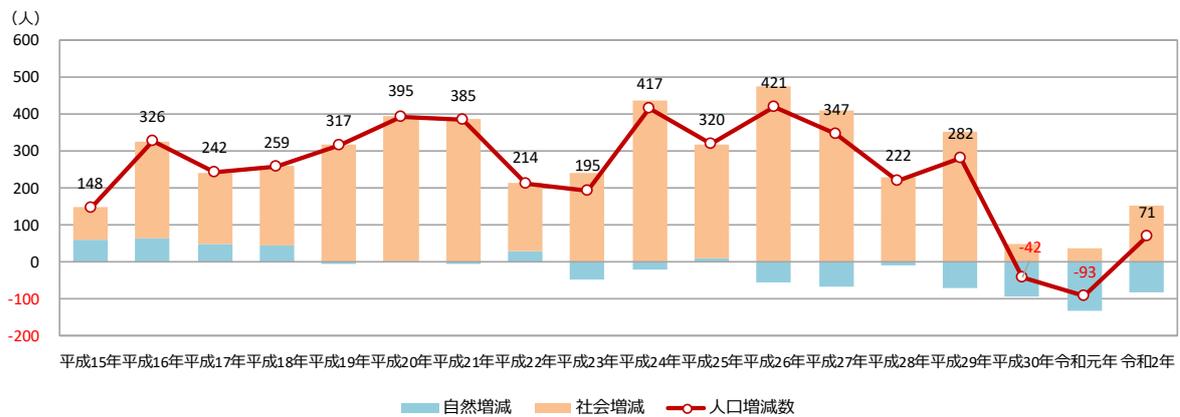


出典：平成27年(2015年)国勢調査、将来の生残率・純移動率・子ども女性比・0-4歳性比(平成30年(2018年)推計)(国立社会保障・人口問題研究所)を基に推計、日本の地域別将来推計人口(平成30年(2018年)推計)(国立社会保障・人口問題研究所)に合計が一致するよう一律補正

2) 人口動態

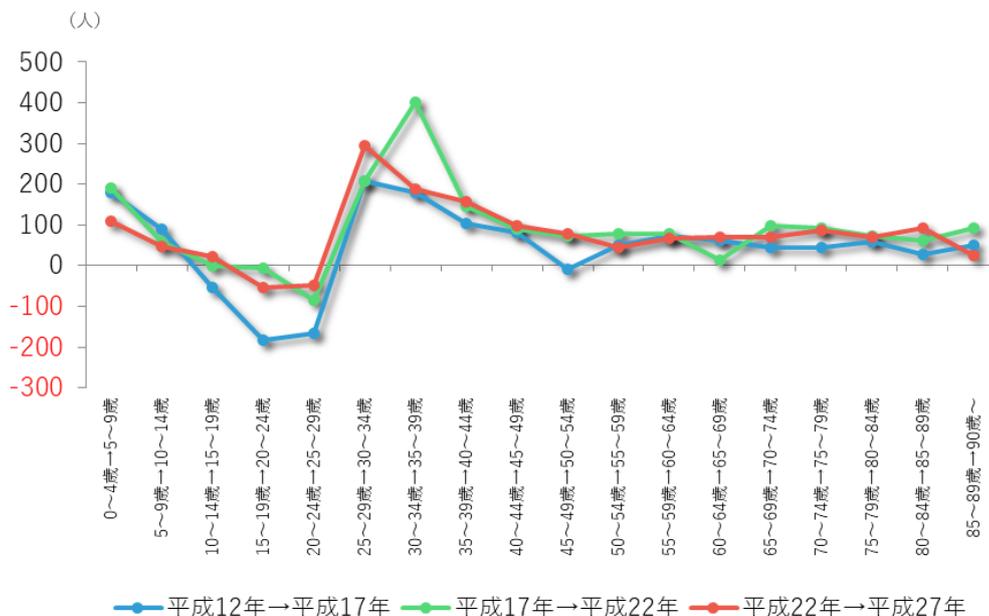
- 出生・死亡による自然増減は、平成 23 年（2011 年）以降は死亡数が出生者を上回る自然減の状態が続いています。また、転入者・転出者による社会増減は、一貫して転入者が転出者を上回る社会増の状態が続いています。
- 5 歳階級別の人口移動数を見ると 10 歳代後半から 20 歳代後半で転出超過であり、大学進学や就職を契機とした市外への転出が伺えます。一方で子育て世帯である 30 歳代以降は転入が転出を上回る傾向となっています。

《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歳階級別順移動数の推移》



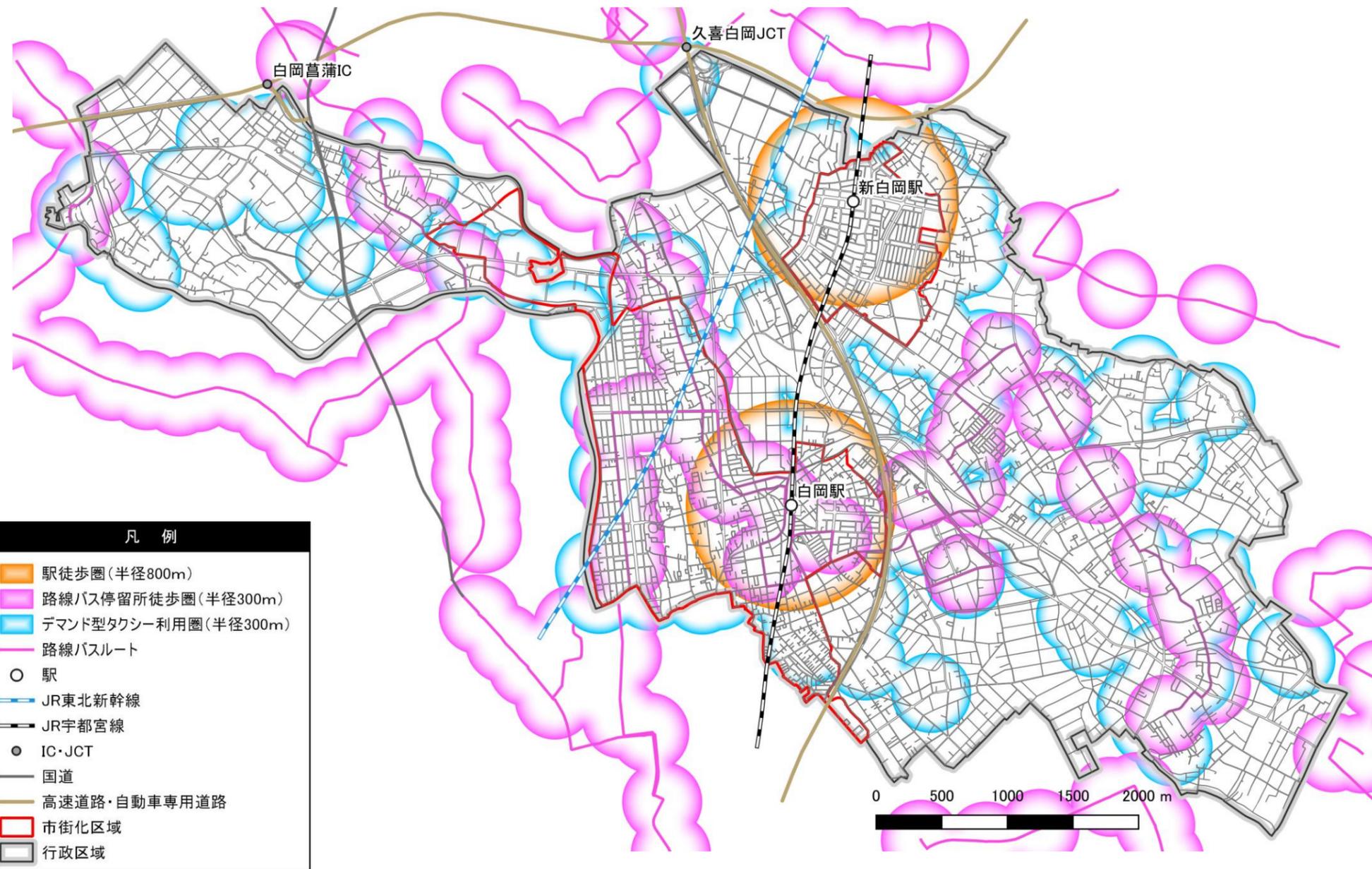
出典：国勢調査 ※RESASにて作成（総務省）

(2) 公共交通

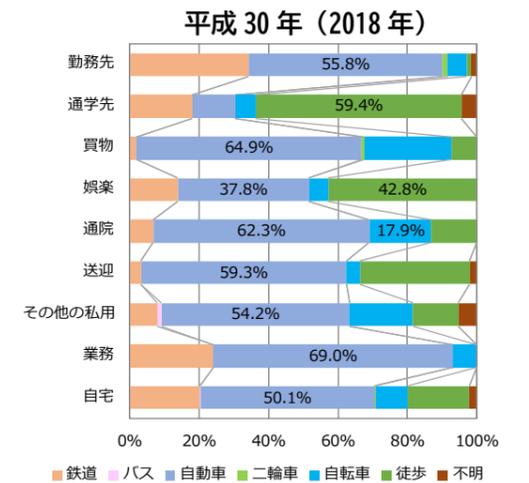
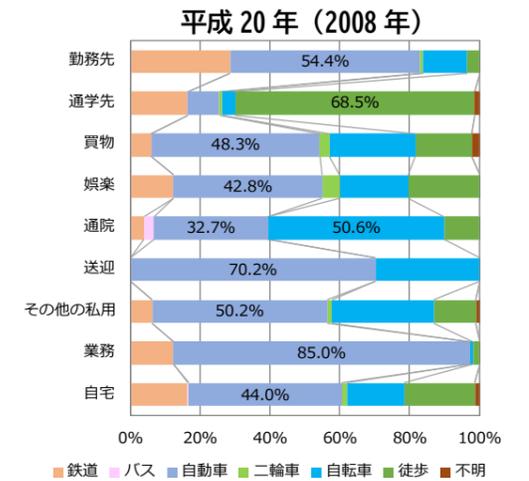
1) 公共交通の状況

- 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。
- デマンド型タクシー（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》



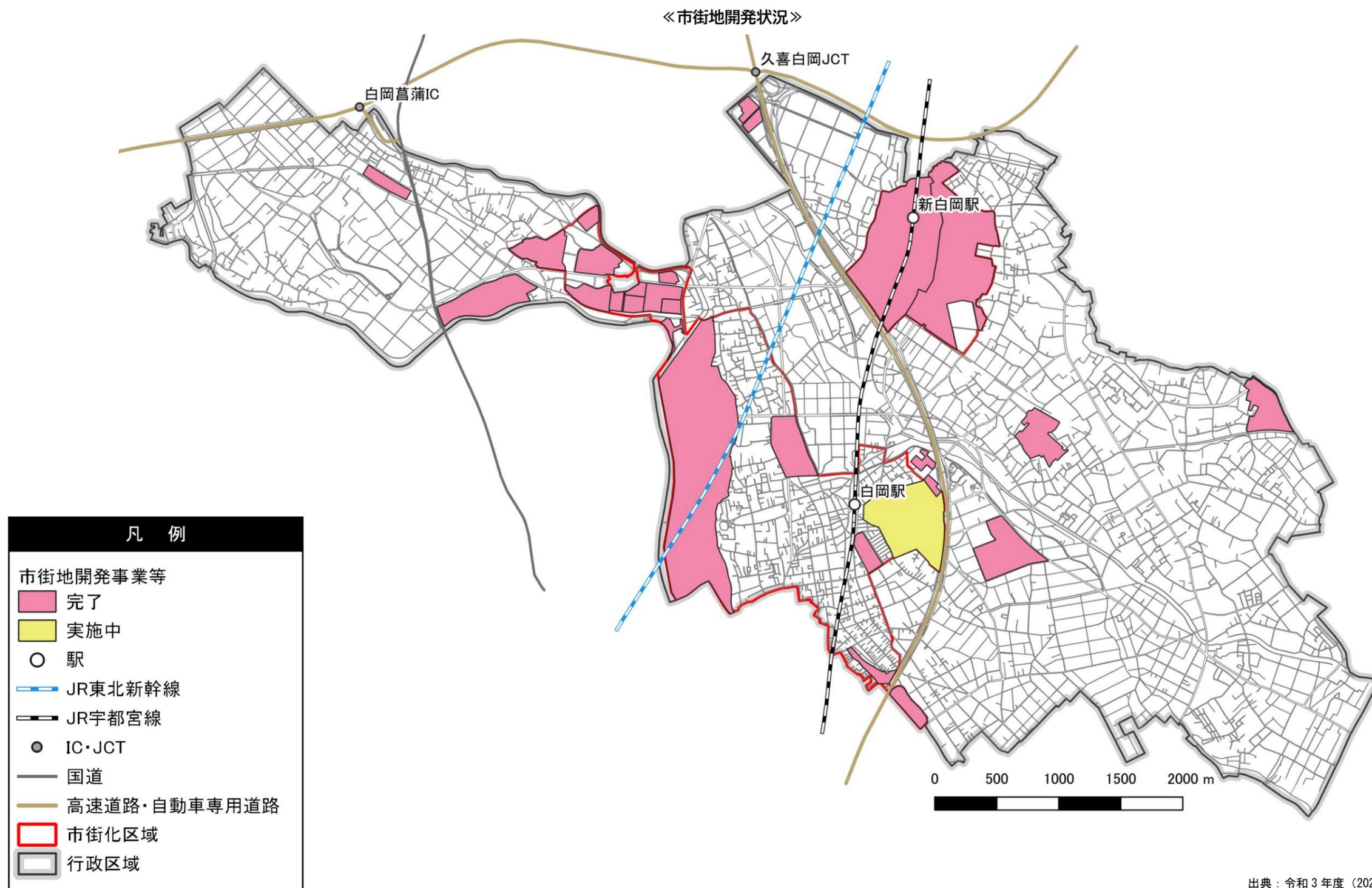
出典：東京都市圏パーソントリップ調査

出典：丸健つばさ交通株式会社 HP、朝日自動車 HP、のりあい交通目的地一覧（白岡市 HP）

(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。

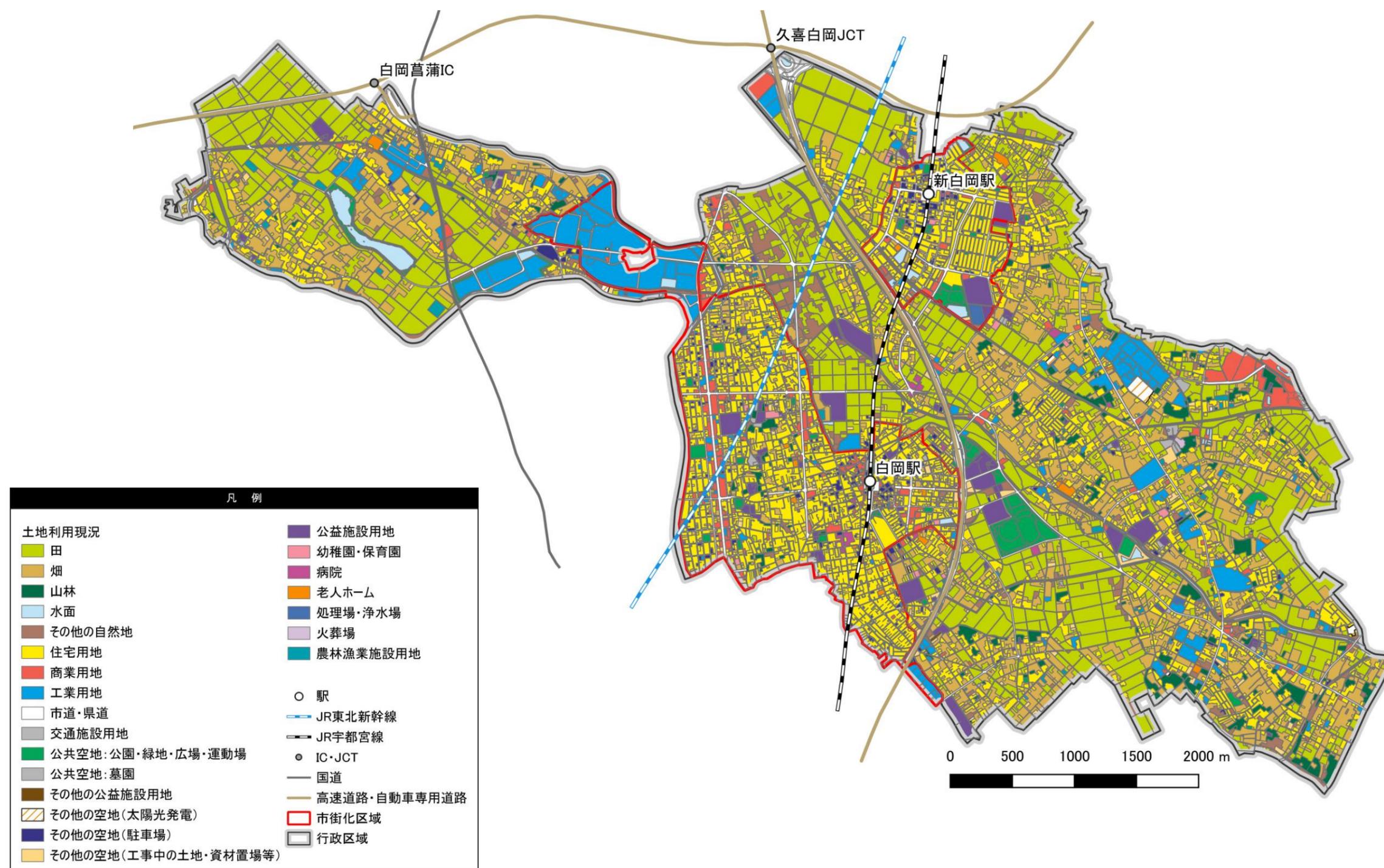


出典：令和3年度（2021年度）都市計画基礎調査

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》

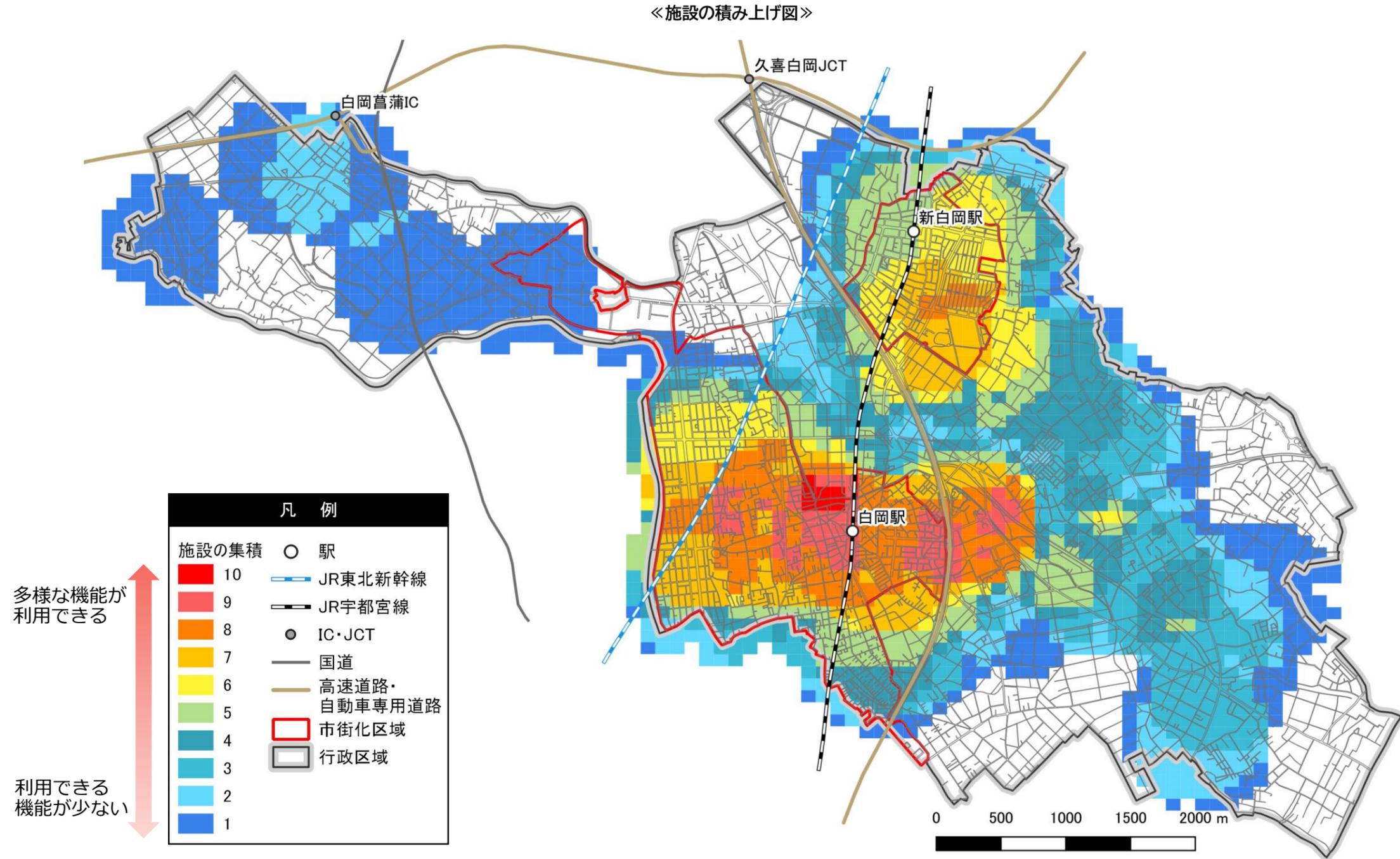


出典：令和3年度(2021年度)都市計画基礎調査

(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よく集積しており、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見られます。



※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。

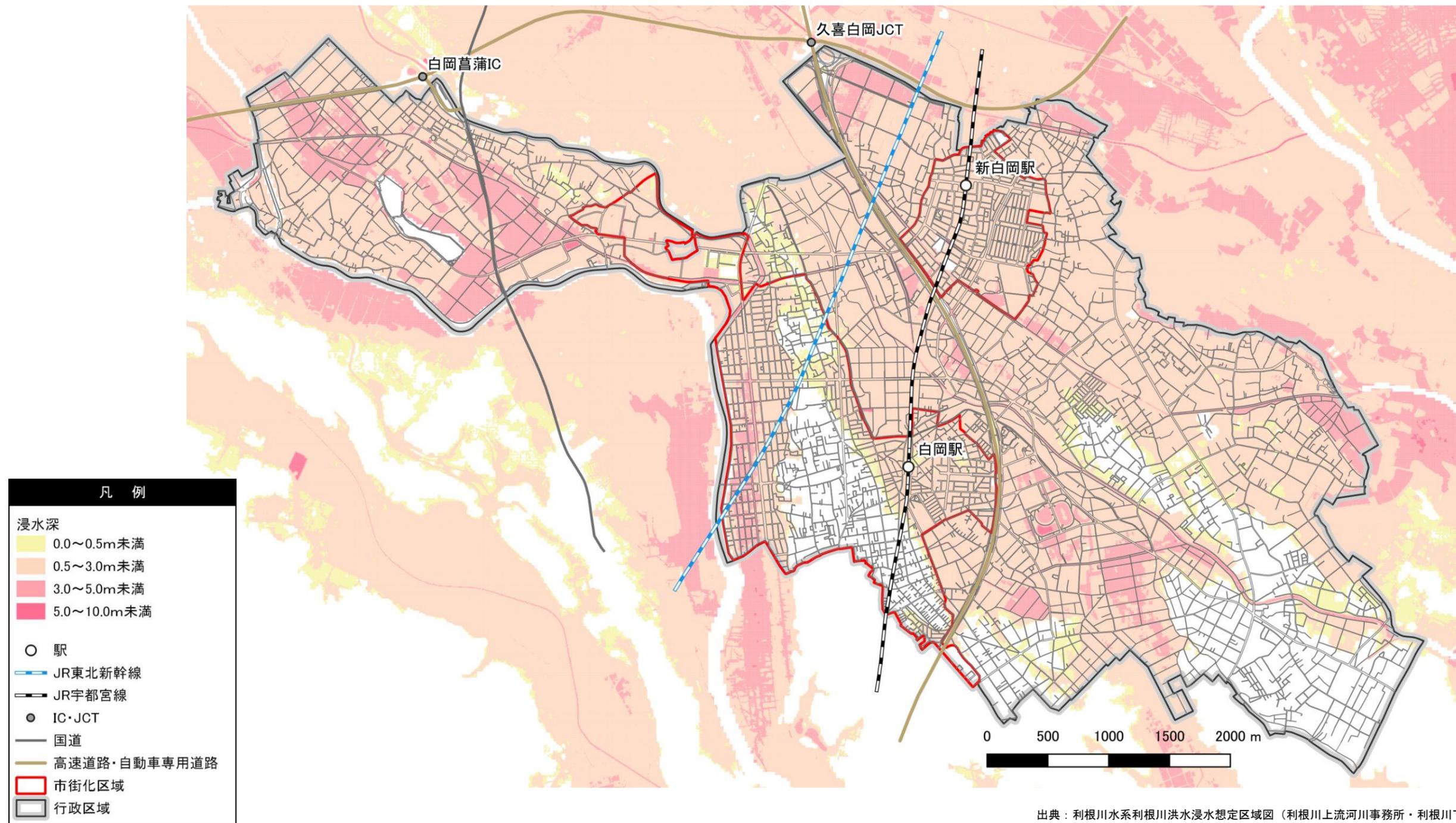
①行政サービス、②介護福祉機能（訪問・通所施設等）、③介護福祉機能（高齢者交流施設）、④子育て機能、⑤教育・文化機能（教育）、⑥教育・文化機能（文化）、⑦商業機能（スーパーマーケット）、⑧商業機能（コンビニエンスストア、ドラッグストア）、⑨医療機能、⑩金融機能

(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

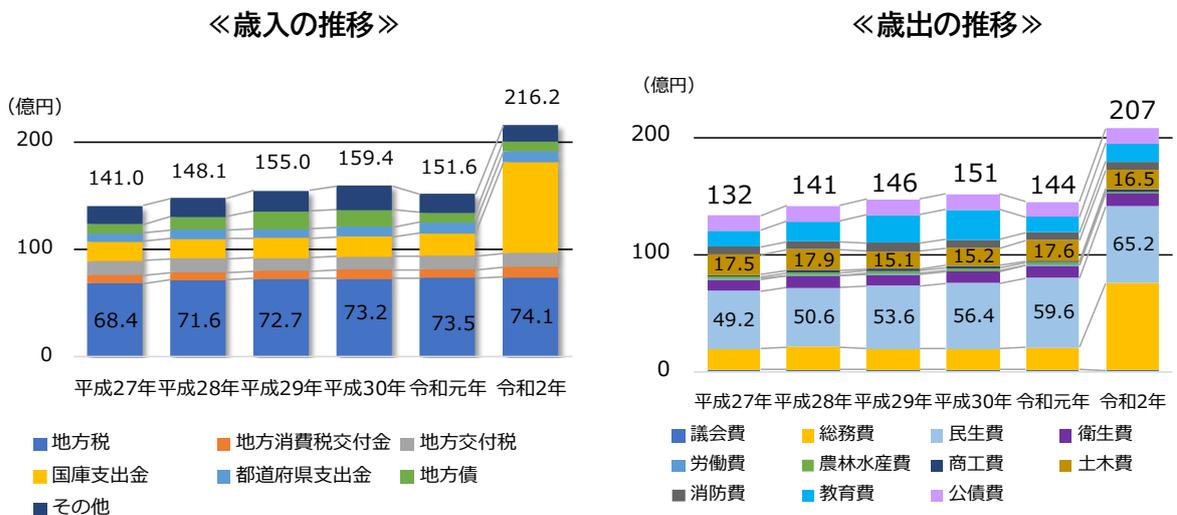
■平成13年(2001年)からの推移をみると、いずれも低下傾向を示しており、市街化区域では約3.5万円/m²、市街化調整区域では約1.7万円/m²低下していますが近年は、ほぼ横ばいで推移しています。



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"> ・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 ・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 ・人口密度は白岡駅と新白岡駅周辺で高い集積 ・市街化調整区域の既存集落で一定程度の人口集積 ・子育て世代は転入傾向 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・郊外部の既存集落の生活環境への影響が懸念 ・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
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・日常生活の移動手段として自動車が欠かせない ・のりあい交通が全域で利用圏 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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繋がることも懸念 ・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
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・白岡駅東口において土地区画整理事業が進行中 ・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 ・市街化調整区域にも集落が分布 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市基盤の有効利用がなされなくなることが懸念 ・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
都市機能	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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
災害	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・地震発生による建物倒壊の可能性があるエリアが存在 	<ul style="list-style-type: none"> ・人口密度が高い箇所での人的・物的被害が懸念 ・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
経済・財政	<ul style="list-style-type: none"> ・地価は駅徒歩圏及び市街化区域内のいずれも低下傾向 ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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

<都市構造上の課題>

 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。

