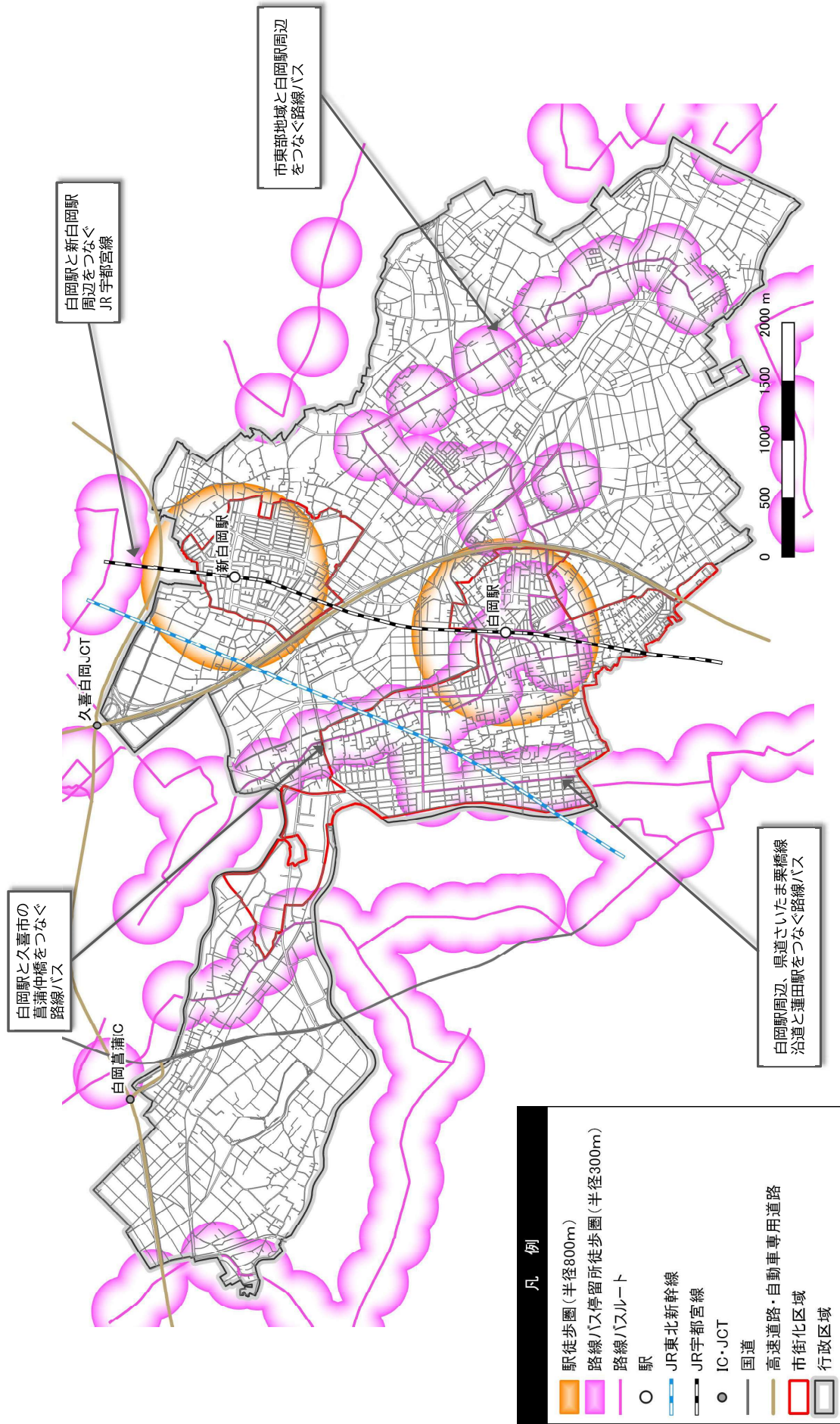


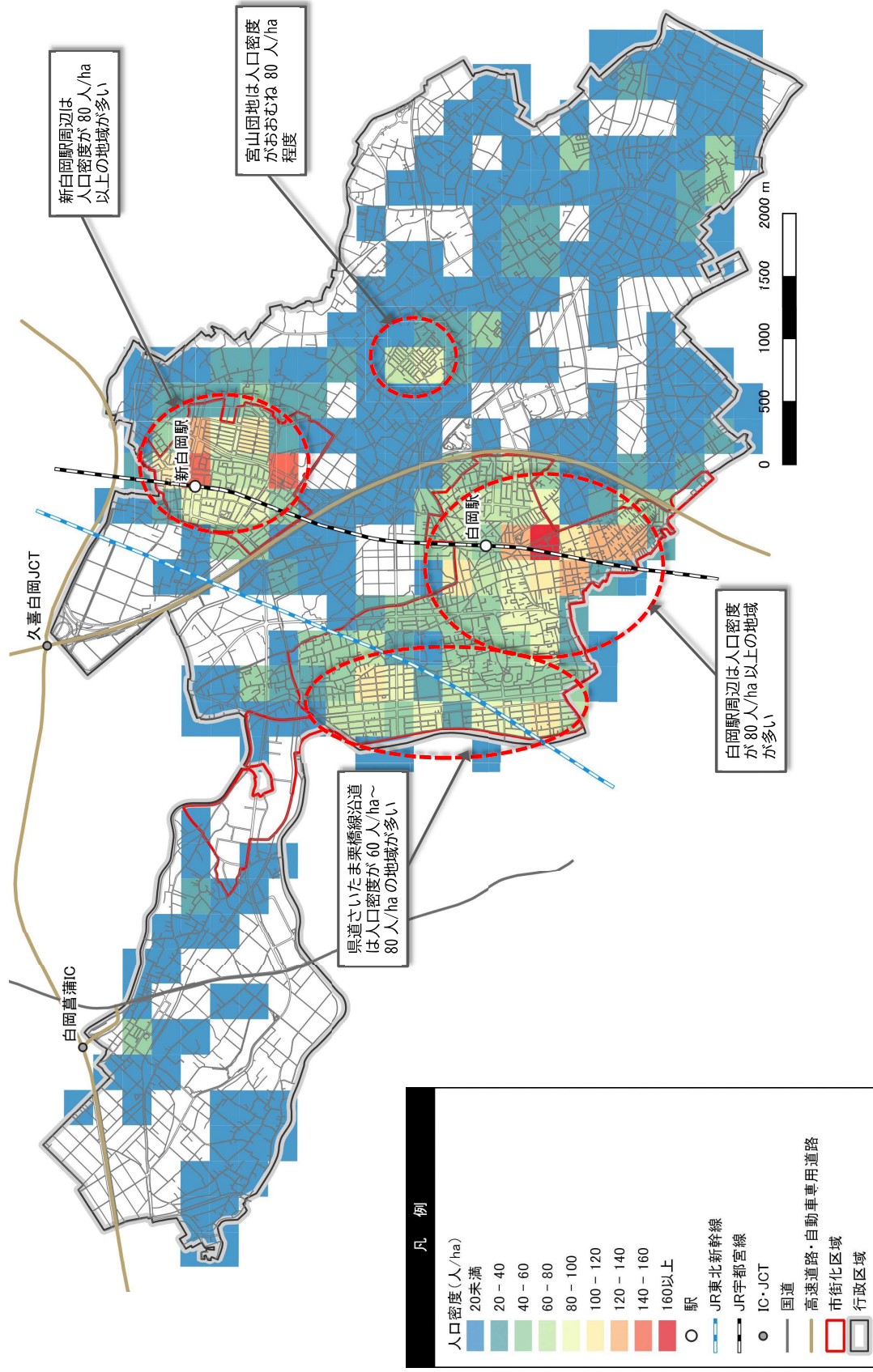
視点3 定時定路線の公共交通がありアクセス性の良い地区

《公共交通の状況》



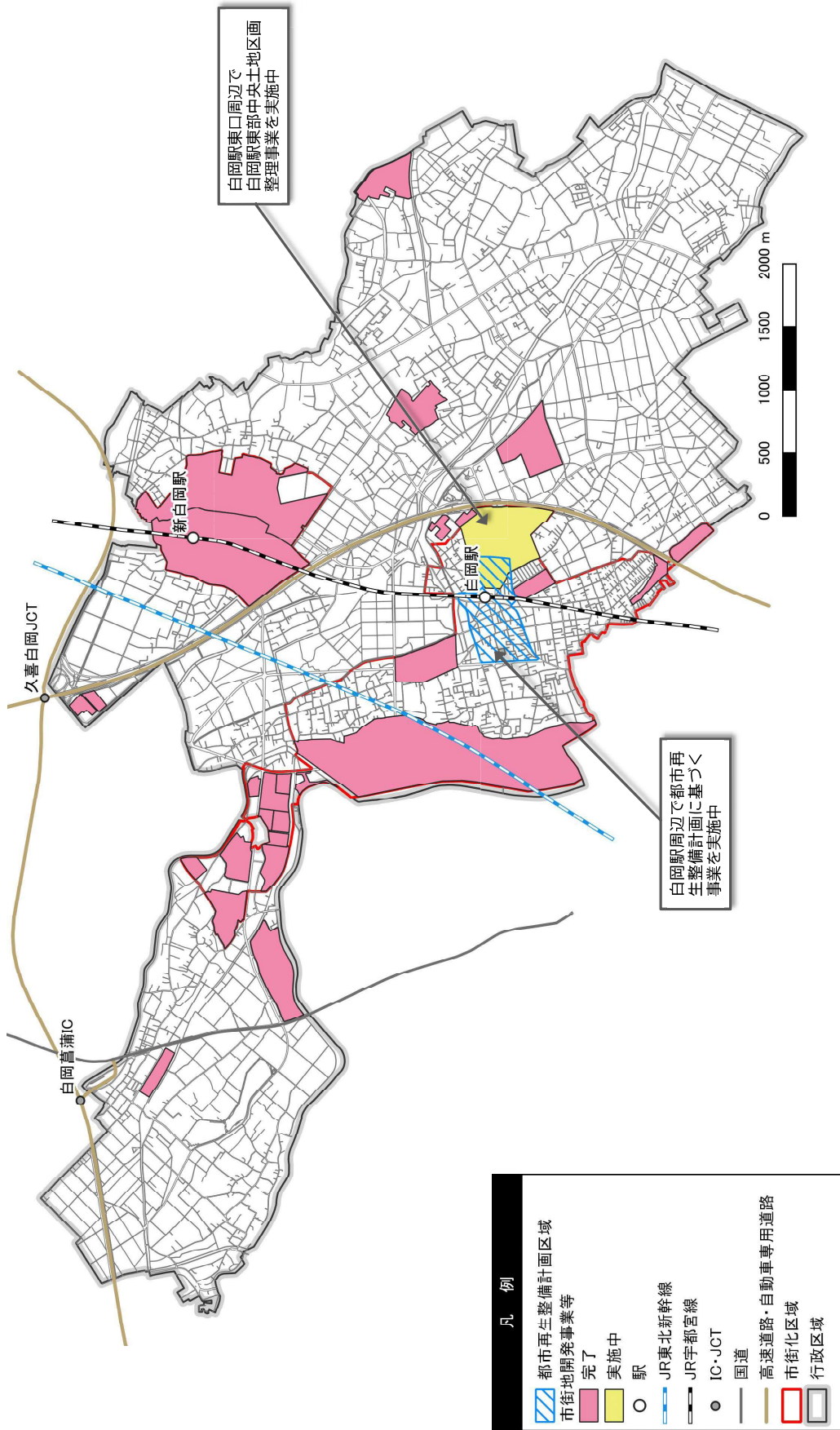
視点4 人口が集積している地区

《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、 中心拠点として位置付けます。
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ます。
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すが、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ません。
市役所周辺	○	○	○	×	×	一定程度の施設の集積はみられますが、人口の集積がないため、 拠点として位置付けません。
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、 拠点として位置付けません。
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、 拠点として位置付けません。
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ません。

【判断基準】 視点1 ○：上位関連計画で多様な機能を集積する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。

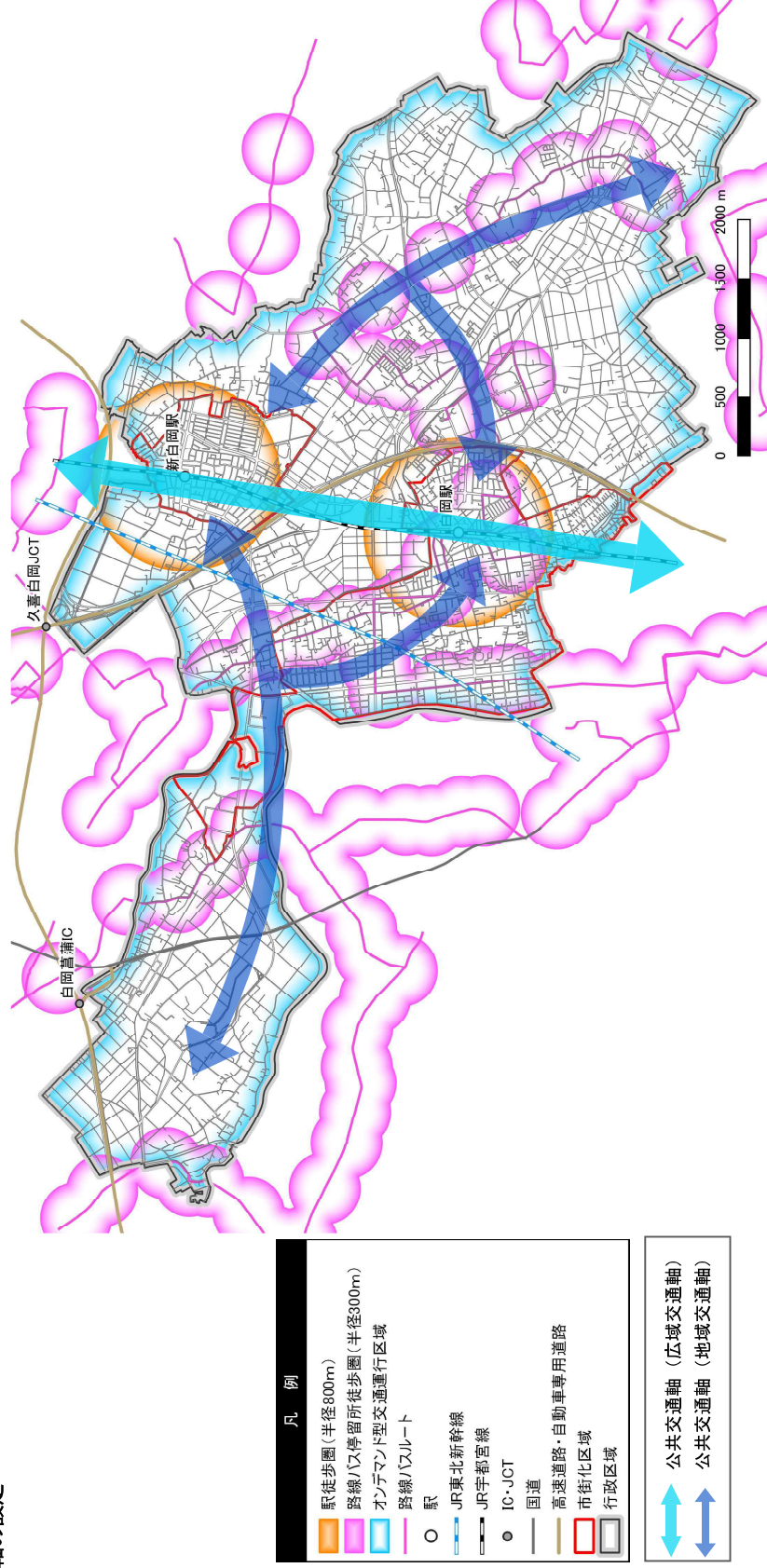
視点1 現状における基幹的な公共交通

- ・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、市街化調整区域の既存集落等から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。

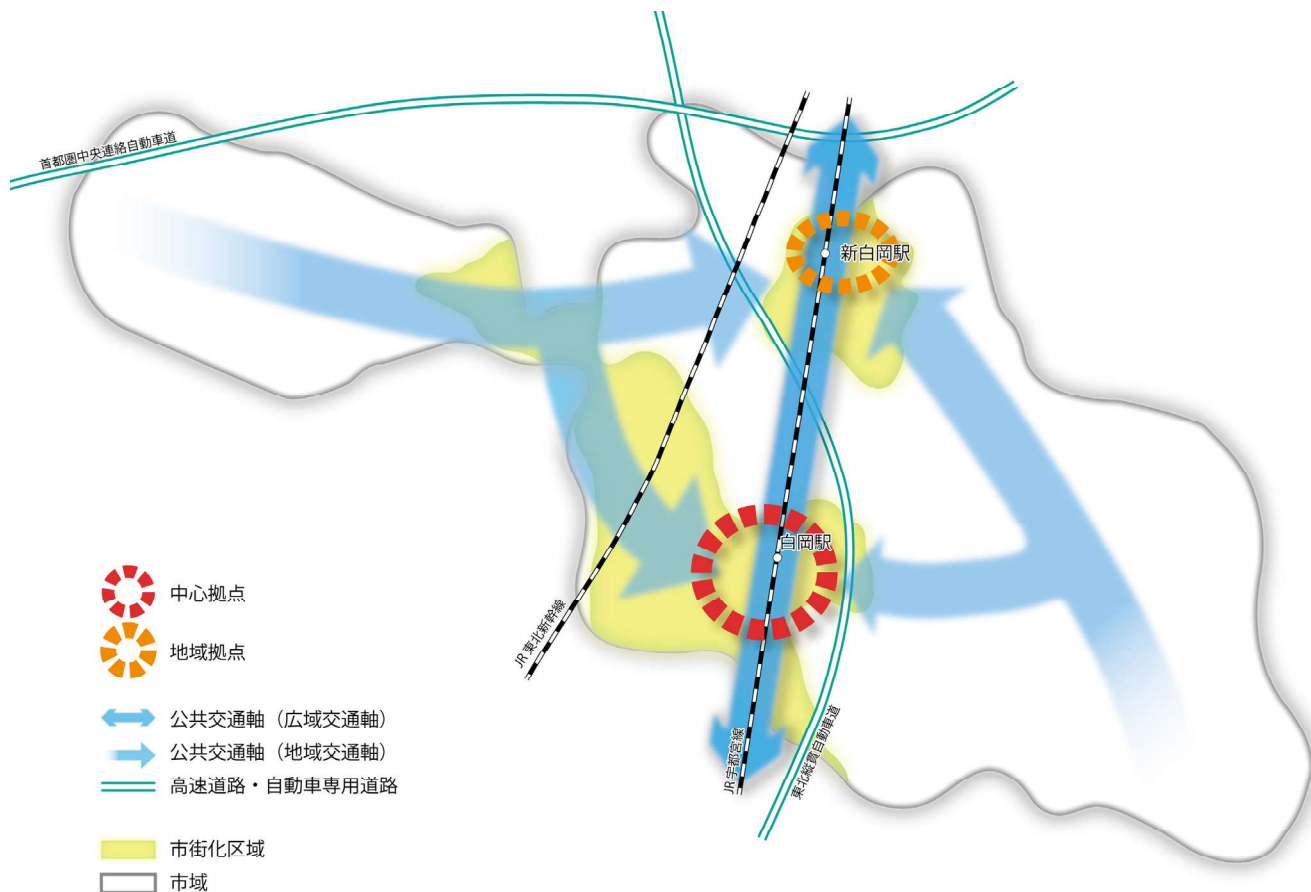
2) 軸の設定



(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。

