

白岡市の現況と課題

目次

1. 基本的現況	1
2. 土地利用	5
3. 道路・交通	11
4. 都市施設	16
5. 自然環境・景観	18
6. 安全・安心	20
7. まとめ	24

1 基本的現況（人口の推移）

① 人口の推移

- 本市の総人口は、昭和50年代から一貫して増加しており、近年は微増傾向にあります。
- 将来人口推計によると、令和7年(2025年)の52,276人をピークに減少傾向に転じ、令和27年(2045年)には49,095人となる見込みです。
- 老年人口比率をみると、令和27年(2045年)には36.4%まで増加する見込みである一方、年少人口と生産年齢人口は減少傾向となっています。

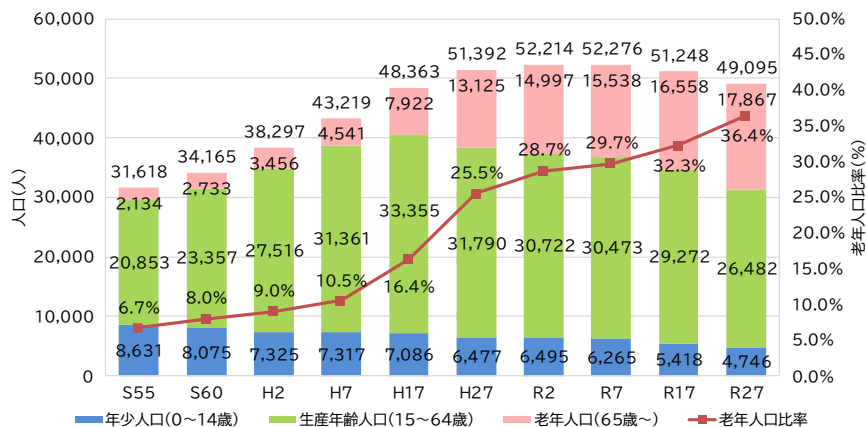
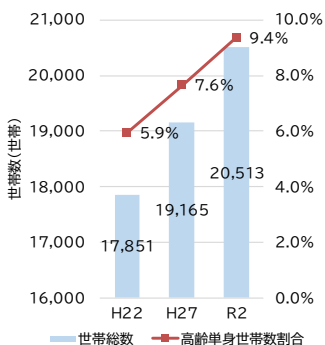


図 年齢3区分の人口及び老年人口比率の推移

【出典】【実績値】各年国勢調査、【推計値】令和2年国勢調査、将来の生残率・純移動率・0-4歳性比、合計特殊出生率の年次推移を基に推計

② 世帯数と高齢単身世帯数の推移



- 本市の世帯総数は、人口増加に伴い、平成22年(2010年)から令和2年(2020年)にかけて約2,700世帯の増加となっています。
- 65歳以上の高齢単身世帯数の割合は、平成22年(2010年)では5.9%、令和2年(2020年)では9.4%となっています。

図 世帯数と高齢単身世帯の推移

【出典】各年国勢調査

③ 人口動態の推移

- 出生・死亡による自然増減は、平成23年(2011年)以降は、おおむね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。

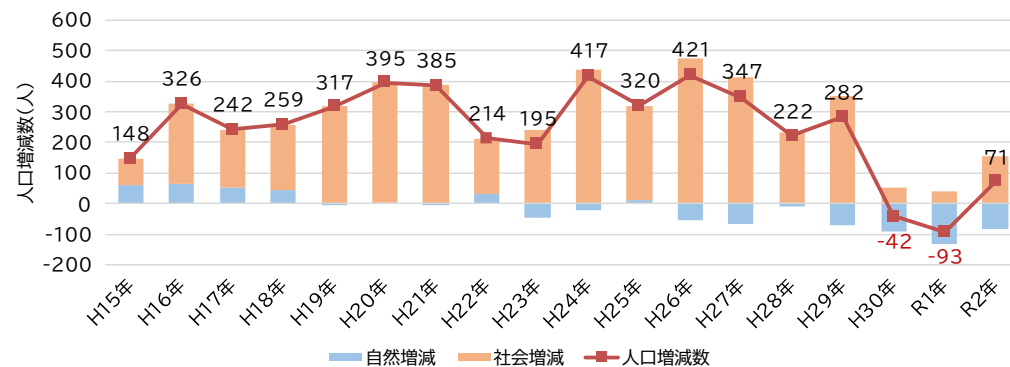


図 人口動態の推移

【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)

④ 年齢5歳階級別純移動数の推移

- 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代から40代は転入が転出を上回る傾向となっています。

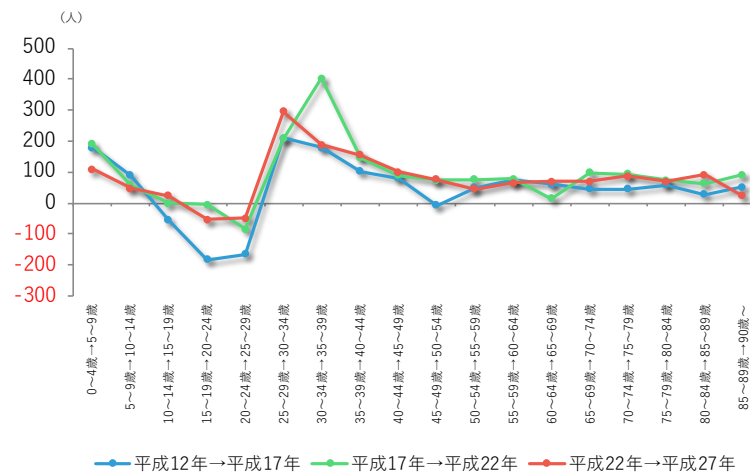


図 年齢5歳階級別純移動数の推移

【出典】国勢調査 ※RESASにて作成

⑤ 人口の分布状況

- 令和2年(2020年)の市街化区域内における人口密度は、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以上となる箇所がおおよそを占めています。
- 白岡駅と新白岡駅周辺では、人口密度が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となっています。
- 市街化調整区域の既存集落においては、一定程度の人口集積がみられます。
- 令和27年(2045年)においても、白岡駅と新白岡駅では人口密度が160人/ha以上となる箇所がみられ、高い人口集積が見込まれています。

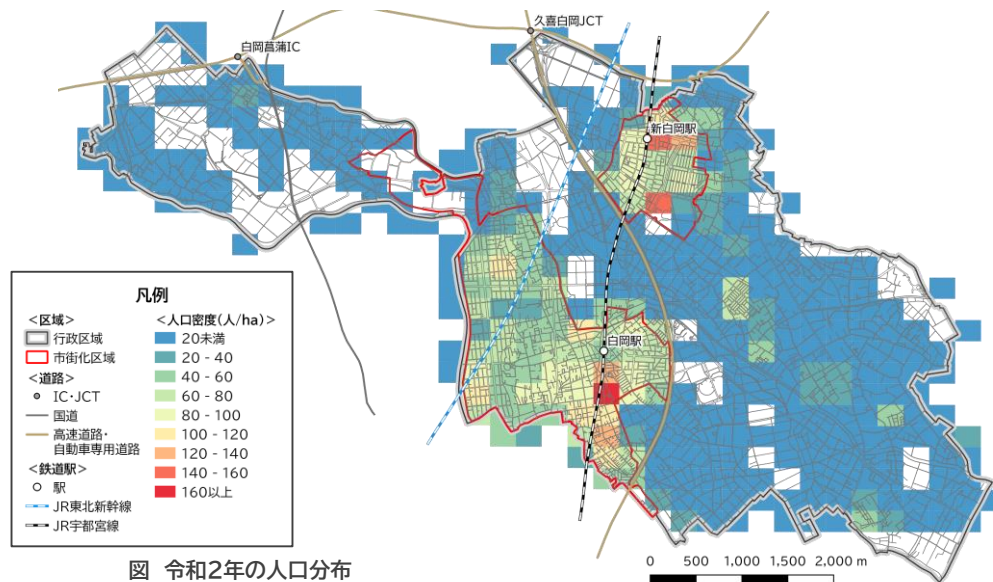


図 令和2年の人口分布

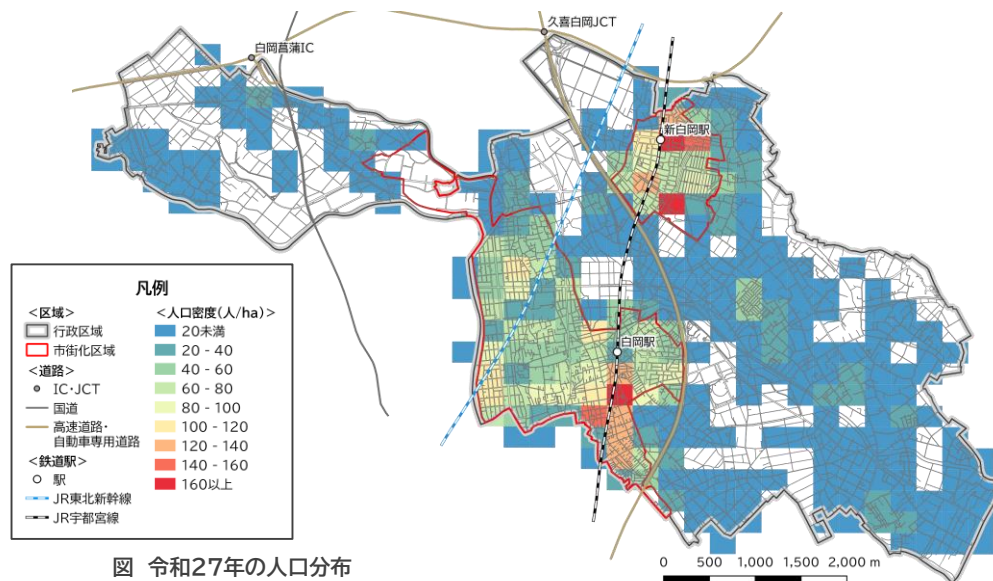


図 令和27年の人口分布

【出典】 令和2年国勢調査、平成27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に一律補正

1 基本的現況（財政状況）

⑥ 歳入額の推移

- 令和4年度(2022年度)における白岡市の歳入額をみると、約190億円となっており、平成14年度(2002年度)と比較して、約64億円増加しています。
- 項目別にみると、地方税が各年度で最も大きな割合を占めており、また、国庫支出金は平成14年度から令和4年度にかけて34億円増加しています。

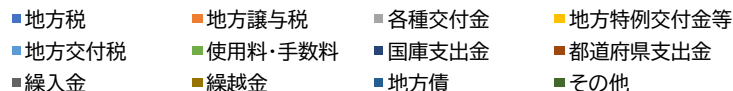
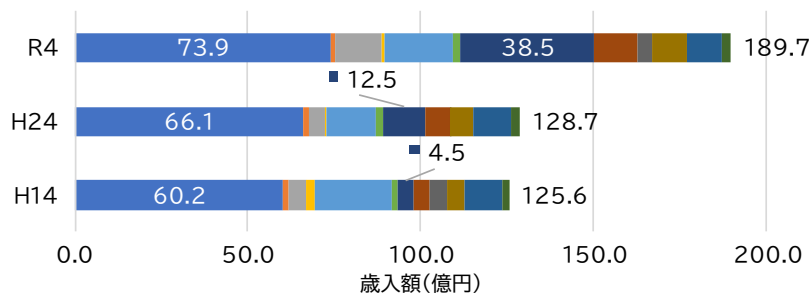


図 白岡市における歳入額の推移

【出典】各年度地方財政状況調査【総務省】

⑦ 歳出額(目的別・性質別)の推移

- 令和4年度(2022年度)における白岡市の目的別歳出額をみると、約175億円となっており、平成14年度(2002年度)と比較して、約55億円増加しています。
- 土木費をみると、平成14年度(2002年度)から令和4年度(2022年度)にかけて約7億円減少しており、民生費については、約51億円増加し、3倍以上となっています。

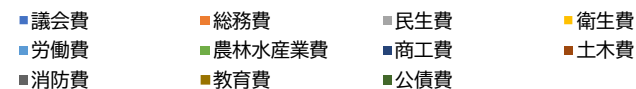
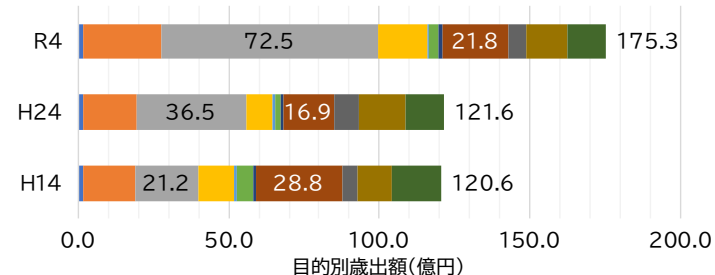


図 白岡市における目的別歳出額の推移

- 性質別歳出額のうち、普通建設事業費は、平成14年度(2002年度)から令和4年度(2022年度)にかけて約3億円減少しており、扶助費については、約39億円増加しています。
- また、維持補修費は平成14年度から令和4年度にかけて約1.2億円増加しています。
- 人件費、扶助費、公債費の義務的経費が占める割合が増加しています。

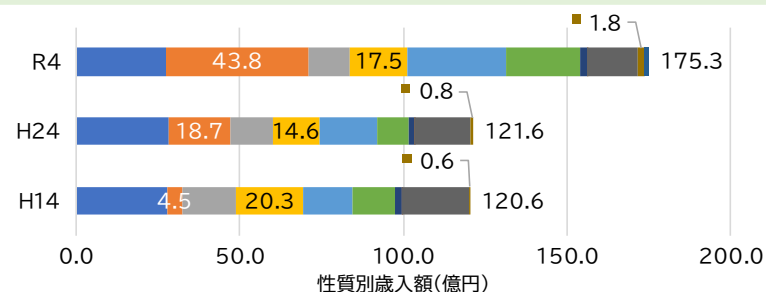


図 白岡市における性質別歳出額の推移

【出典】各年度地方財政状況調査【総務省】

現況

1 基本的現況

<人口>

- 令和7年をピークに人口減
- 少子高齢化・生産年齢人口の減少
- 高齢単身世帯の増加
- 自然減・社会増の状態
- 10代後半から20代の転出
- 子育て世代の転入
- 白岡駅、新白岡駅周辺に人口が集積

<財政>

- 歳入では、地方税が大きな割合
- 歳出(目的別)では、民生費が増加し、土木費が減少傾向
- 歳出(性質別)では、扶助費や維持補修費が増加傾向

まちづくりの課題

<人口・財政>

◆ 将来的な人口減少を踏まえたコンパクトなまちづくり

- 本市の人口は、令和7年(2025年)をピークに減少傾向へ転じる見込みです。このため、将来の人口減少に対応した都市機能の集積によるコンパクトなまちづくりが必要となっています。

◆ 世代に応じた生活利便性の向上

- 10代後半から20代は転出超過であり、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代から40代は転入が転出を上回る傾向となっています。このため、若者に魅力的な働く場や都市機能の確保、都市景観の形成とともに、新規の転入者となっている子育て世代などの生活利便性の向上が必要となっています。
- 令和27年(2045年)には、老年人口比率が36.4%になる見込みであることから、高齢者世帯の外出や日常生活を支えるまちづくりが必要となっています。
- また、あらゆる世代が利用しやすいユニバーサルデザインの考え方を基本としたまちづくりが必要となっています。

◆ 公民連携・官民ストックの有効活用による地域活性化

- 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。また、人口減少や少子高齢化が進むことにより、自治会など地域活動の担い手となるコミュニティの維持が困難になることが予測されます。
- このため、公共施設や公的不動産、空家などの官民ストックを有効活用するとともに、この官民ストックを活用するための、新たなまちづくりの協働体制となるエリアマネジメントの実施など地域の価値を高めるまちづくりが求められます。
- また、官民ストックの価値を高める上では、民間の資金やノウハウを活用した多様なサービスの提供の検討が必要となっています。

2 土地利用（土地利用、都市機能、農地転用）

① 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、白岡駅と新白岡駅の周辺には駐車場等の低未利用地が点在しています。
- 市街化調整区域では、田畑が広がる中に既存集落が分布しています。

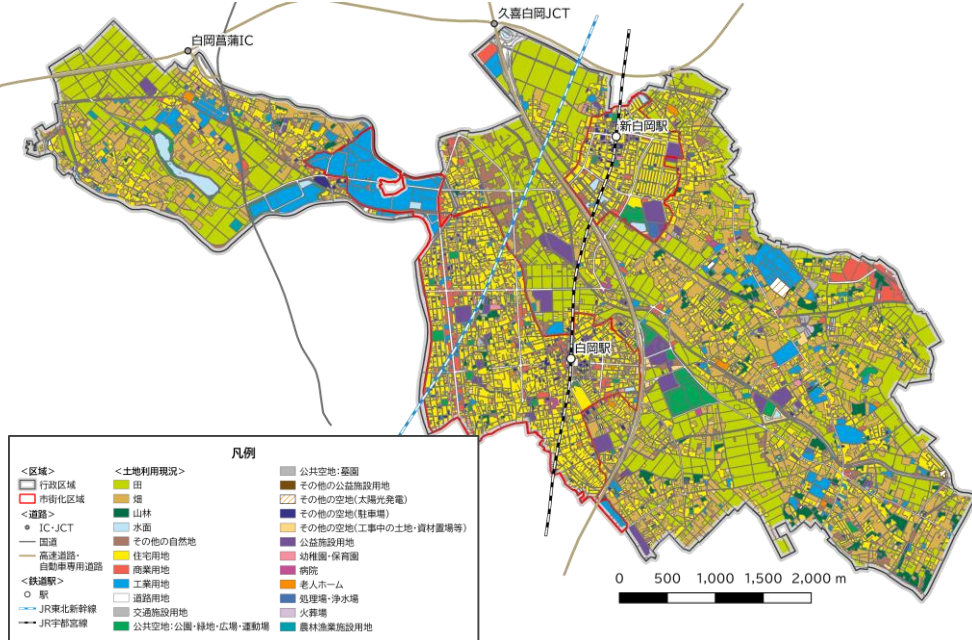


図 令和2年の土地利用現況

【出典】 令和2年度都市計画基礎調査

② 土地利用別面積の推移

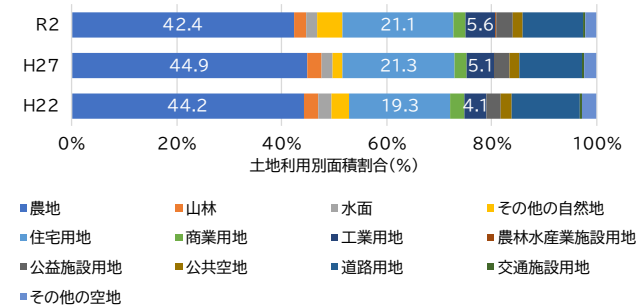


図 土地利用別面積の推移

【出典】 各年度都市計画基礎調査

- 平成22年度(2010年度)から令和2年度(2020年度)までの推移をみると、農地は1.8ポイント減少しており、住宅用地は1.9ポイントの増加、工業用地は1.5ポイントの増加となっています。

③ 都市機能の分布状況

- 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。

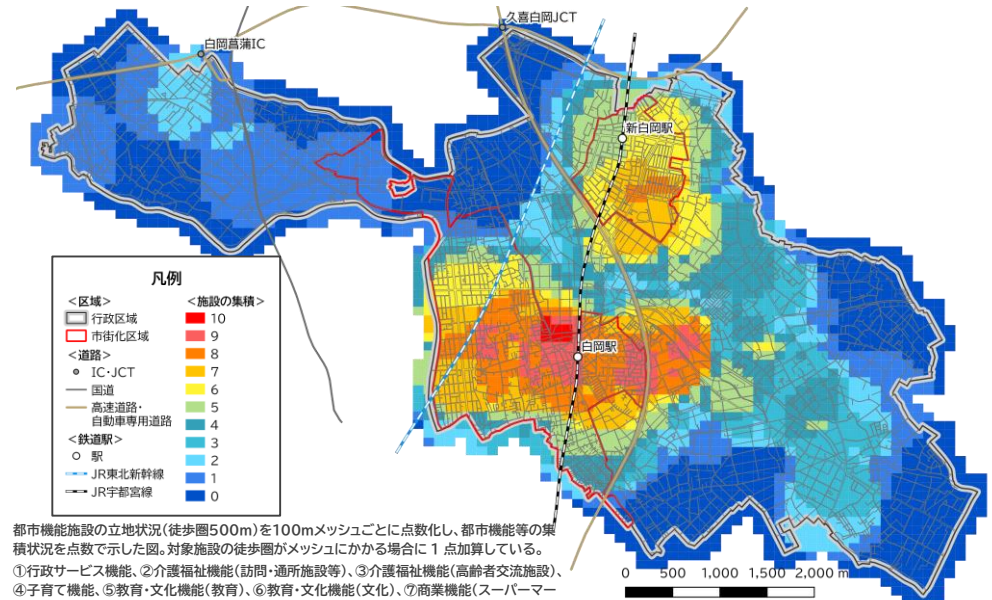


図 都市機能の分布状況

【出典】 白岡市立地適正化計画

④ 農地転用件数・面積

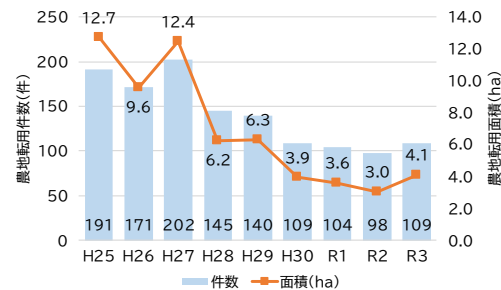


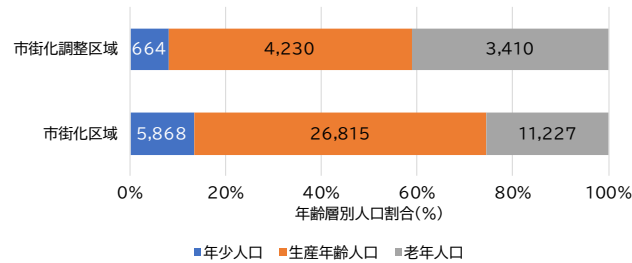
図 市内における農地転用件数と面積

【出典】 白岡市農業委員会提供資料

- 本市における農地転用件数は、令和3年度(2021年度)で109件、面積は約4.1haとなっています。
- 農地転用面積は平成25年度(2013年度)、また、農地転用件数は、平成27年度(2015年度)をピークに、減少しています。

⑤ 市街化区域と市街化調整区域の年齢層別人口

- 本市の市街化区域における年齢層別人口は、年少人口が5,868人(13.4%)、生産年齢人口が26,815人(61.1%)、老年人口が11,227人(25.6%)となっています。
- 市街化調整区域における年齢層別人口は、年少人口が664人(8.0%)、生産年齢人口が4,230人(50.9%)、老年人口が3,410人(41.1%)となっています。

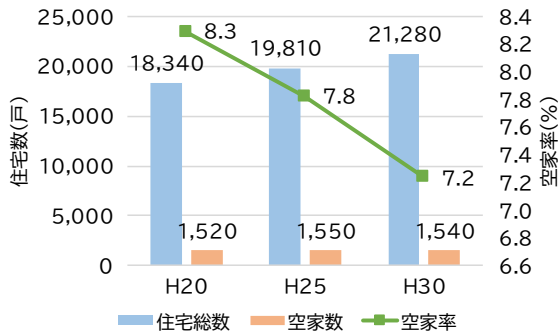


令和2年度の各区域における年齢層別人口

【出典】 令和2年度都市計画基礎調査

⑥ 空家の推移

- 本市における住宅総数は、平成20年(2008年)から平成30年(2018年)にかけて2,940戸(16.0%)増加し、21,280戸となっています。
- 空家数は、平成20年(2008年)から平成30年(2018年)にかけて20戸増の約1,540戸で、空家率は、住宅総数の増加に伴い、1.1ポイント低下し7.2%となっています。

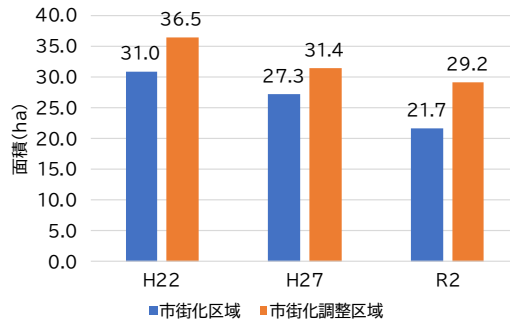


空家数・空家率の推移

【出典】 各年住宅・土地統計調査【総務省】

⑦ 空地の推移

- 空地面積は、令和2年度(2020年度)の市街化区域では21.7ha、市街化調整区域では29.2haとなっています。
- 平成22年度(2010年度)から令和2年度(2020年度)にかけて、市街化区域及び市街化調整区域ともに、空地面積は減少傾向となっています。

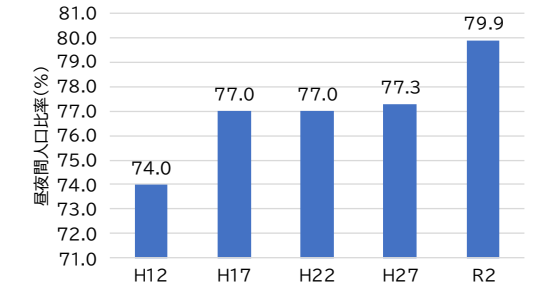


空地面積の推移

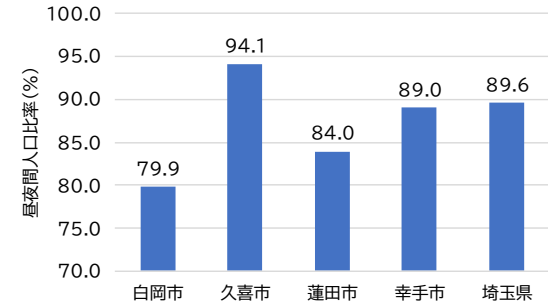
【出典】 各年度都市計画基礎調査

⑧ 昼夜間人口比率

- 令和2年(2020年)における本市の昼夜間人口比率(=昼間人口/夜間人口)は79.9%であり、増加傾向となっています。
- 近隣の他市及び埼玉県全体と比較して、本市の昼夜間人口比率は低くなっています。



白岡市の昼夜間人口比率の推移

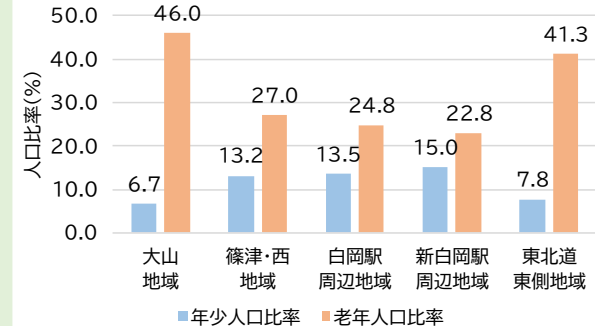


令和2年における本市・近隣市等の昼夜間人口比率

【出典】 各年国勢調査

⑨ 5地域ごとの年少人口比率・老年人口比率

- 5地域ごとの年少人口比率では、新白岡駅周辺地域が15.0%と最も割合が高く、大山地域が6.7%と最も割合が低くなっています。
- 老年人口比率では、大山地域が46.0%と最も割合が高く、新白岡駅周辺地域が22.8%と最も割合が低くなっています。



5地域ごとの人口比率

【出典】 令和2年国勢調査

⑩ 商業施設等の立地状況

- 本市の商業施設及び大型店舗は、市街化区域内に36件立地しています。
- 商店街は市街化区域だけでなく、東北道東側地域等の市街化調整区域にも分布しています。
- 駐車場は白岡駅、新白岡駅周辺で多く見られます。

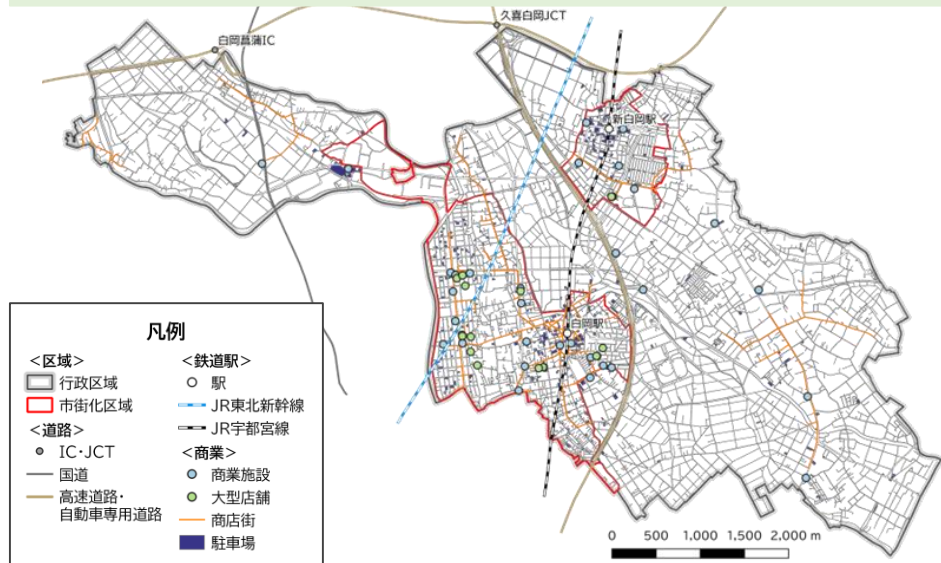


図 商業施設等の立地状況

【出典】 令和2年度都市計画基礎調査、iタウンページ、各商業施設HP(2022年5月19日時点)

⑪ 商店数・年間商品販売額の推移

- 商店数及び年間商品販売額は、いずれもピーク時から減少傾向となっています。
- 消費動向調査によれば、市内購買率が低く、買物を市外に依存している状況となっています。

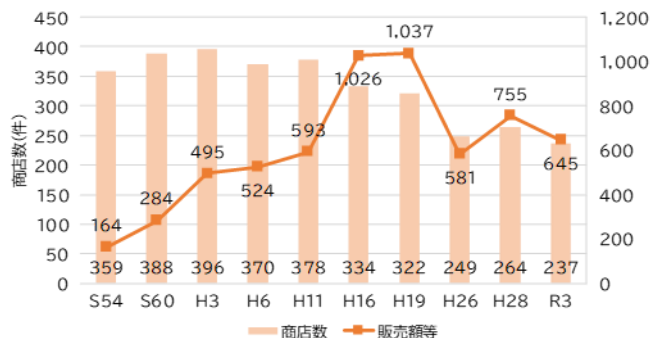


図 商店数・年間商品販売額の推移

【出典】 昭和54年(1979年)から平成28年(2016年)までは統計しらかは2023、令和3年(2021年)のみ令和3年経済センサス-活動調査

⑫ 製造事業所数と年間製造出荷額等の推移

- 令和3年(2021年)の事業所数は51件であり、ピーク時から減少していますが、近年はおおむね横ばいで推移しています。
- 令和3年(2021年)の年間製造出荷額等は約580億円となっており、増加傾向となっています。

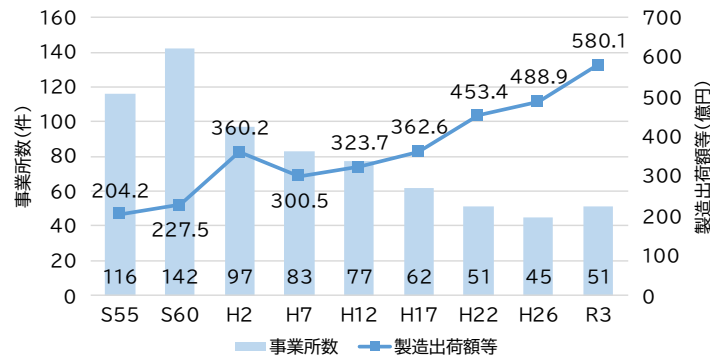


図 製造事業所数・年間製造出荷額等の推移

【出典】 昭和54年(1979年)から平成28年(2016年)までは統計しらかは2023、令和3年(2021年)のみ令和3年経済センサス-活動調査

⑬ 農家数・耕地面積の推移

- 令和2年の総農家数は577戸、総耕地面積は467haとなっており、後継者不足等から減少傾向にあります。
- 種類別にみると、田と樹園地は減少傾向にあります。畑に関しては、近年はおおむね横ばいで推移しています。

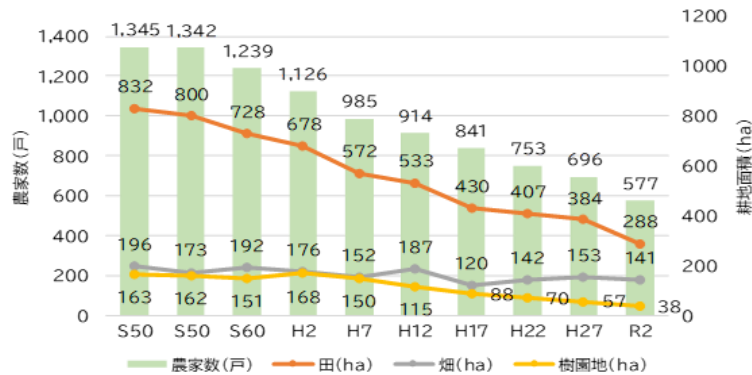


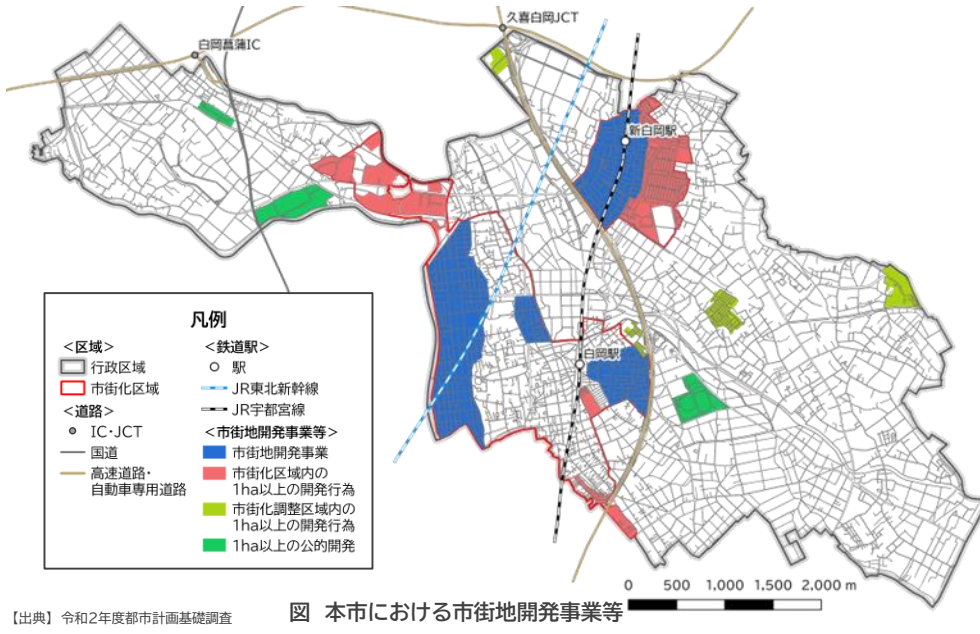
図 農家数・耕地面積の推移

【出典】 統計しらかは2023

2 土地利用（市街地開発、地価、用途地域等）

⑭ 市街地開発事業等の状況

- 市内では27箇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周辺などにおいて、良好な都市基盤が整備されています。
- また、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。



⑮ 公示地価の推移

- 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/㎡、市街化調整区域では約1.8万円/㎡低下していますが、近年はほぼ横ばいで推移しています。



図 区域区分ごとの公示地価の推移

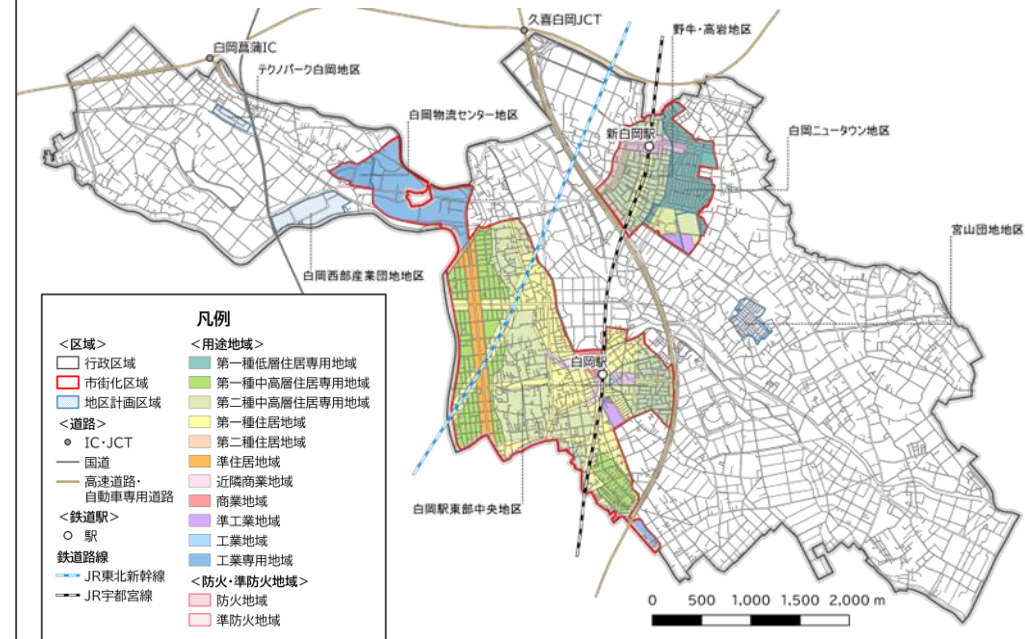
【出典】 地価公示・都道府県地価調査(国土交通省)

⑯ 用途地域と防火地域・準防火地域

- 本市は全域が都市計画区域であり、そのうち市街化区域が21.9%、市街化調整区域が78.1%となっています。
- 用途地域の構成割合は、住居系82.1%、商業系4.3%、工業系13.6%となっています。
- 防火地域は、新白岡駅の東口及び西口の近隣商業地域8.0haとなっています。また、準防火地域は、白岡駅東口の近隣商業地域3.2ha、白岡西部産業団地地区15.7haとなっています。
- 地区計画は、住居系4地区、工業系3地区の合計7地区が指定されています。

区分	面積(ha)	割合(%)※
都市計画区域	2,492.0	—
市街化区域	545.0	21.9
第一種低層住居専用地域	38.3	7.0
第一種中高層住居専用地域	72.8	13.4
第二種中高層住居専用地域	140.9	25.9
第一種住居地域	156.9	28.8
第二種住居地域	10.3	1.9
準住居地域	28.0	5.1
近隣商業地域	16.2	3.0
商業地域	7.0	1.3
準工業地域	8.0	1.5
工業専用地域	66.3	12.2
市街化調整区域	1,947.0	78.1

※区域区分の割合は都市計画区域に対する割合であり、用途地域の割合は市街化区域に対する割合を示している。



現況

2 土地利用

<住居系>

- 土地区画整理事業による良好な住宅地の供給
- 市街化調整区域の既存集落で高齢化
- 空家の増加

<商業系>

- 白岡駅、新白岡駅周辺に低未利用地が点在
- 商店数・商品販売額の減少
- 駅前における商業施設の不足
- 県道さいたま栗橋線沿道に商業施設が立地
- 空き店舗の存在
- 地価が横ばい

まちづくりの課題

<住居系土地利用>

- ◆ **立地適正化計画に位置付けられた居住誘導区域への居住促進**
 - 人口減少が見込まれる中で、一定の人口密度を確保するため、立地適正化計画に位置付けられた居住誘導区域への居住促進が必要となっています。
- ◆ **市街化調整区域の既存集落の住環境の維持とアクセス性の確保**
 - 市街化調整区域の既存集落では、高齢化が進展しており、住環境の維持とともに、都市機能の集積する拠点や沿道サービス拠点とのアクセス性の確保が必要となっています。
- ◆ **空家等の既存ストックの有効活用**
 - 空家数は、増加傾向にあることから、空家のリノベーションや流通の促進を図り、既存ストックの有効活用を図っていく必要があります。

<商業系土地利用>

- ◆ **低未利用地の有効活用による地域価値の向上**
 - 白岡駅と新白岡駅周辺には、公的不動産や駐車場等の空き地が点在するなど都市のスポンジ化が懸念されます。低未利用地の有効活用により、地域価値や不動産価値を向上させることが必要となっています。
- ◆ **市街地整備と一体となった身近に買物できる商業環境の整備**
 - 市内の商店は、減少傾向にあります。このため、子育て世帯や高齢者などがアクセスしやすい市街地整備と一体となった商業環境の整備が必要となっています。
- ◆ **地域住民の利便性の向上に資する沿道サービス機能の充実**
 - 本市の商店街は、白岡駅周辺を中心に広がっており、県道さいたま栗橋線沿いには商業施設が多く立地しています。一方、市域東側では、県道さいたま幸手線沿線に商店街が形成されているものの、商業・業務施設の集積は少ない状況にあります。このため、地域住民の利便性の向上に資する沿道サービス機能の充実が必要となっています。

現況

2 土地利用

<工業系>

- 白岡菖蒲ICがあり、広域的な交通利便性に優れている
- 製造品出荷額は伸びているが、事業所数は横ばい

<農業系>

- 農家数・耕地面積の減少
- 生産緑地地区を指定

まちづくりの課題

<工業系土地利用>

◆ 広域的な交通利便性を生かした産業基盤づくり

- 白岡菖蒲インターチェンジ周辺では、その広域的な交通利便性に優れている立地特性を生かし、白岡西部産業団地、テクノパーク白岡、白岡物流センターなどが整備されています。引き続き、高速道路のインターチェンジ周辺や主要幹線道路沿線に、豊かな田園環境と調和した産業基盤づくりを積極的に推進することが必要となっています。

<農業系土地利用>

◆ 多面的機能を有する都市農地の保全・活用

- 市街化区域の農地として、平成25年(2013年)から平成27年(2015年)に生産緑地地区を指定し、現在、27か所を指定しています。生産緑地地区は、農業生産のみならず、市街化区域における防災、景観形成、環境保全、農業体験・学習の場など、多面的機能を有することから、市街地のインフラとして、保全・活用が必要となっています。

◆ 市街化調整区域の優良農地の維持・保全

- 公共施設や住宅地等への転用によって全般的に農地が減少傾向にあります。農産物の生産とともに、保水・遊水機能や白岡市の緑の景観等を支える農地については、集約化や生産性の高い新たな農業等を進め、良好な状態で維持・保全することが必要となっています。

① 都市計画道路の状況

- 本市の都市計画道路の整備率は、74.0%となっていますが、白岡駅周辺では未整備の区間が多くみられます。現在、白岡駅西口と大宮栗橋線を結ぶ都市計画道路白岡駅西口線の事業が進められており、また白岡駅東口と市役所周辺を結ぶ都市計画道路白岡駅東口線及び白岡宮代線の事業が進められています。
- 都市計画道路太田新井小久喜線など長期未整備の都市計画道路が存在します。

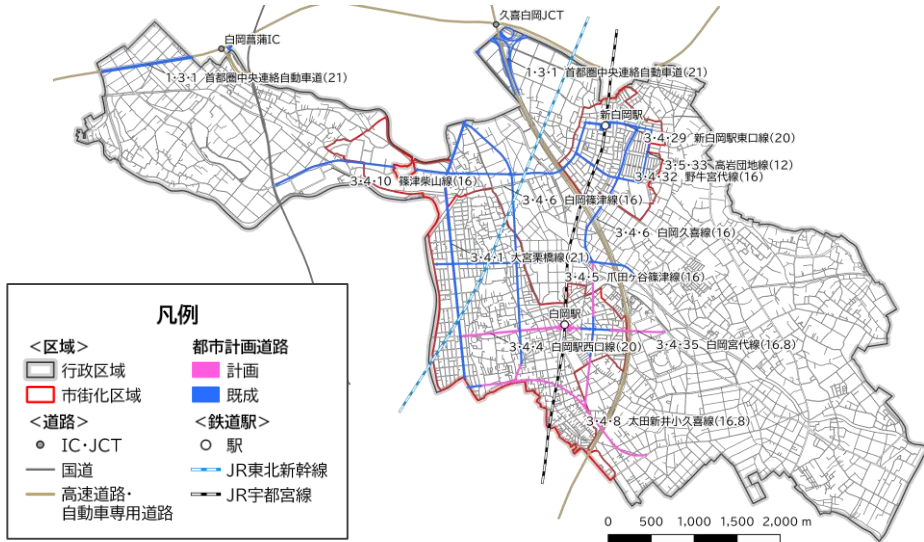


図 都市計画道路の整備状況

【出典】白岡市都市計画図、白岡市都市計画マスタープラン、都市計画道路の決定(変更)状況(埼玉県)、令和4年度都市計画現況調査(国土交通省)

② 都市計画道路の整備率

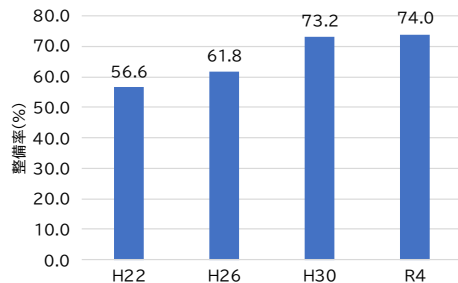


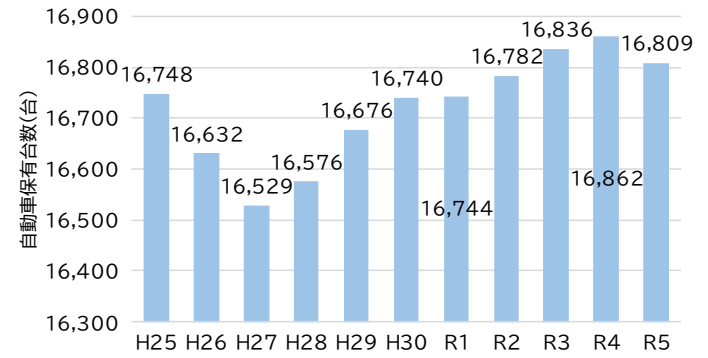
図 都市計画道路の整備率の推移

【出典】各年度都市計画現況調査(国土交通省)

- 本市の都市計画道路は、令和4年度(2022年度)末時点で24.06km計画されており、うち17.80kmの整備が完了し、整備率は約74.0%となっています。
- 都市計画道路の整備状況に合わせて、歩道の整備が進んでいます。

③ 普通自動車保有台数の推移

- 本市の普通自動車(自家用)の保有台数は、平成25年(2013年)から平成27年(2015年)にかけて約200台減少しています。
- また、平成27年から令和5年(2023年)にかけては280台増加しています。



【出典】関東運輸局「市町村別自動車保有車両数」 図 自動車保有台数の推移

④ 交通量

- 市内を通る道路では、主要地方道のさいたま栗橋線が最も交通量が多く、約1.8万台/12hの交通量があります。
- その他の主要地方道、一般都道府県道では1~0.5万台/12h程度の交通量があります。

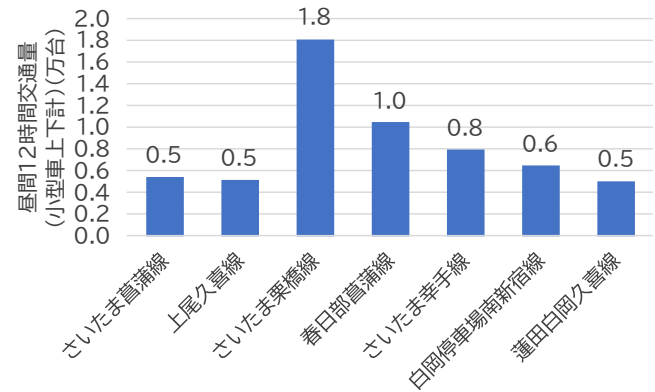


図 路線別の交通量

【出典】令和3年度全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査(国土交通省)

⑤ 公共交通の徒歩利用圏域

- 市内にはJR宇都宮線の駅が2箇所あり、鉄道は、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ルートが運行されていますが、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、市内全域を対象に運行しています。

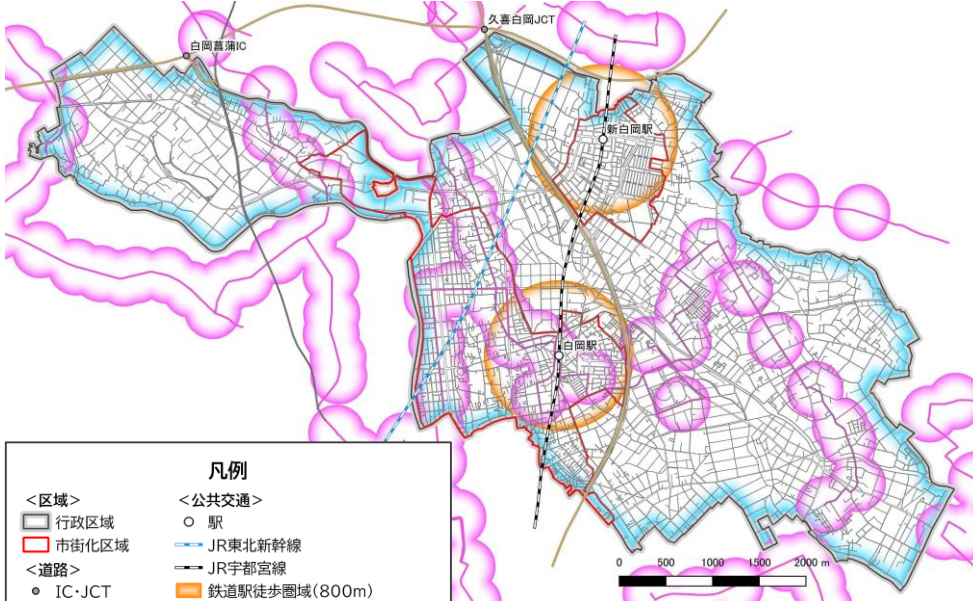


図 白岡市の公共交通徒歩圏域

【出典】朝日自動車株式会社HP、丸建つばさ交通株式会社HP、白岡市「のりあい交通目的地一覧」

⑥ 目的別代表交通手段

- 日常生活の交通手段をみると、平成20年度(2008年度)から平成30年度(2018年度)で、買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。

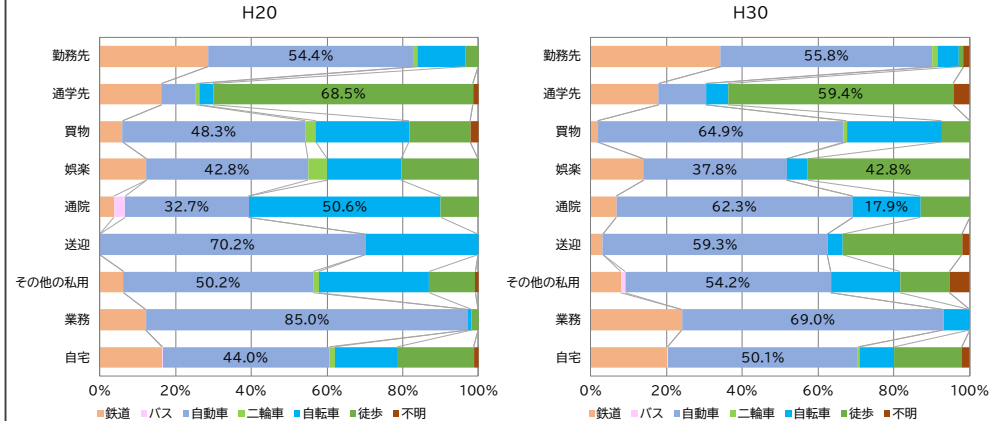


図 目的別代表交通手段の割合

【出典】平成30年度東京都市圏パーソナルトリップ調査【東京都市圏交通計画協議会】

⑦ 白岡駅・新白岡駅への交通手段

- 白岡駅・新白岡駅ともに、駅へ向かう際の交通手段として「徒歩(シニアカー含む)」が最も多くの割合を占めています。
- 白岡駅へ向かう手段として、「路線バス・コミュニティバス」「自転車(個人所有)」が多く使用されています。
- 新白岡駅へ向かう手段として、「自家用バス・貸切バス」が多く使用されています。

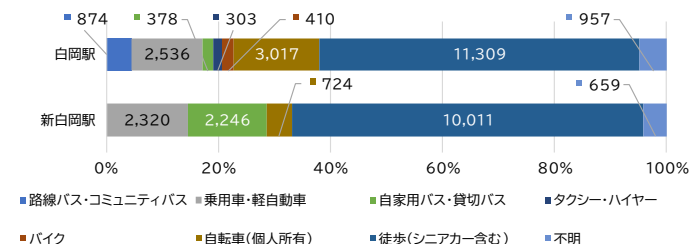


図 各駅へ向かう際の交通手段

【出典】平成30年度東京都市圏パーソナルトリップ調査【東京都市圏交通計画協議会】

⑧ 白岡駅・新白岡駅の乗車人員の推移

- 令和4年(2022年)の一日当たり乗車人員は、白岡駅では11,104人/日、新白岡駅では6,050人/日となっています。
- 白岡駅では、平成14年(2002年)から令和4年(2022年)にかけて約3,000人/日の減少がみられます。
- 新白岡駅では、平成14年(2002年)から平成29年(2017年)にかけて約1,900人/日の増加がみられますが、平成29年(2017年)から令和4年(2022年)にかけては約900人/日の減少がみられます。

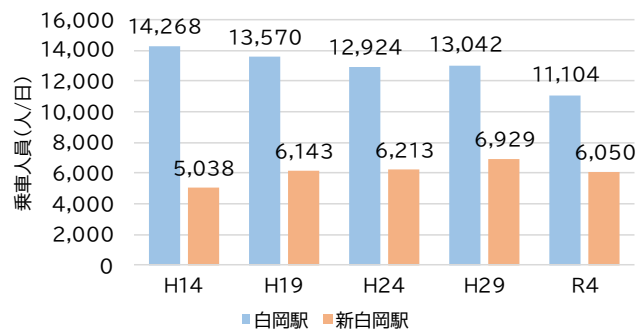


図 各駅の乗車人員の推移

【出典】 東日本旅客鉄道株式会社HP

⑨ 路線バスの運行状況と運行本数

- 白岡市内の路線バスは朝日自動車株式会社と丸建つばさ交通株式会社の2路線が運行しており、計5系統の運行ルートがあります。
- 蓮田駅東口～菖蒲仲橋、蓮田駅西口～菖蒲車庫では運行本数が30本以上となっています。

表 路線バスの運行状況と運行本数

バス会社名	運行ルート	平日	土曜	日曜・祝日
朝日自動車株式会社	白岡駅～菖蒲仲橋	22	16	16
	蓮田駅東口～菖蒲仲橋	46	35	35
	蓮田駅西口～菖蒲車庫	44	36	36
丸建つばさ交通株式会社	東仲団地～白岡中央総合病院	8	8	8
	蓮田駅西口～白岡中央総合病院	8	8	8

【出典】 朝日自動車株式会社HP、丸建つばさ交通株式会社HP

⑩ のりあい交通の利用者数・登録者数

- のりあい交通の一日当たり利用者数は平成27年度(2015年度)で30.5人/日、令和3年度(2021年度)で39.7人/日となっています。
- 令和2年度の利用者数が前年に比べ6.3人/日減少している理由として、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響が考えられます。
- 利用登録者数は年々増加しており、平成27年度(2015年度)から令和3年度(2021年度)にかけて2,700人の増加がみられます。

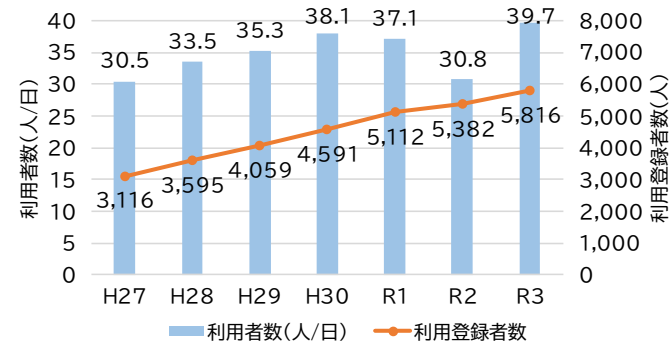


図 のりあい交通の利用者数・登録者数の推移

【出典】 各年度白岡市ののりあい交通運行実績資料

現況

3 道路・交通

<道路>

- 都市計画道路白岡駅西口線、白岡駅東口線及び白岡宮代線を整備中
- 太田新井小久喜線など長期未整備の都市計画道路
- 都市計画道路の整備状況に合わせて、歩道を整備

まちづくりの課題

<道路>

◆ 白岡駅と市の東西を結ぶ骨格軸となる都市計画道路の整備推進

- 都市計画道路の整備により、市内の道路ネットワークが構築されてきています。現在は、白岡駅に向かう東西方向の骨格軸として重要性が高い都市計画道路白岡駅西口線、白岡駅東口線及び白岡宮代線が整備中となっています。

◆ 市内幹線道路ネットワークの形成と生活道路の利便性・安全性の向上

- 主要な公共施設を結ぶ交通網の充実や、広域的なネットワークの形成などを図るため、幹線道路の整備を行うとともに、市民の生活に密着した道路の整備を実施してきました。引き続き、広域的なネットワーク形成に向けた幹線道路等の整備とともに、生活道路の整備・更新による利便性や安全性の向上が必要となっています。

◆ コンパクトプラスネットワークの形成に向けた都市計画道路の整備

- 将来の人口減少に対応した都市機能の集積によるコンパクトプラスネットワークの形成に向けて、都市構造を再構築していくことが重要となっています。このため、都市計画道路についても目指すべき都市構造に対応したものとするため、将来交通量等を踏まえた道路ネットワークや都市計画決定されたものの長期未整備となっている都市計画道路の見直しが必要となっています。

現況

3 道路・交通

<交通>

- 白岡駅及び新白岡駅の乗車人員は減少傾向
- 駅利用者の交通手段は自動車が多く、バスは少ない
- 路線バスは、2路線5系統が運行
- 買物、通院、送迎等で自動車利用が多い
- のりあい交通は約40人/日(R3)の利用

まちづくりの課題

<交通>

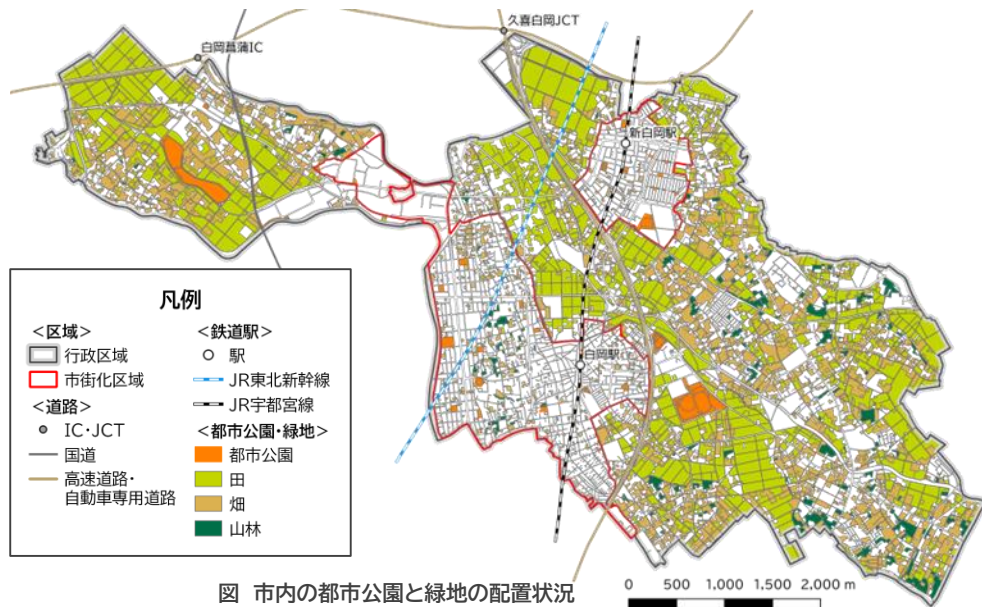
◆ 持続可能な公共交通ネットワークの構築

- 本市の路線バスは、2路線系統が運行され、市内全域を運行エリアとした地域公共交通サービスとして「のりあい交通」が運行されています。
- 「白岡市立地適正化計画」では、白岡駅及び新白岡駅を拠点としたネットワークを図る都市構造の形成を目指すこととしているため、高齢者や子育て世代、学生などの生活利便性の向上に向けて、市民ニーズに対応した適正かつ持続可能なサービスレベルの実現を目指して、路線バス及び「のりあい交通」の利便性向上を図るとともに、地域公共交通計画を策定し、最適な公共交通ネットワークの構築を検討していく必要があります。

4 都市施設（都市公園・緑地、生産緑地・保存樹林等、下水道、ごみ処理施設）

① 都市公園・緑地の配置状況

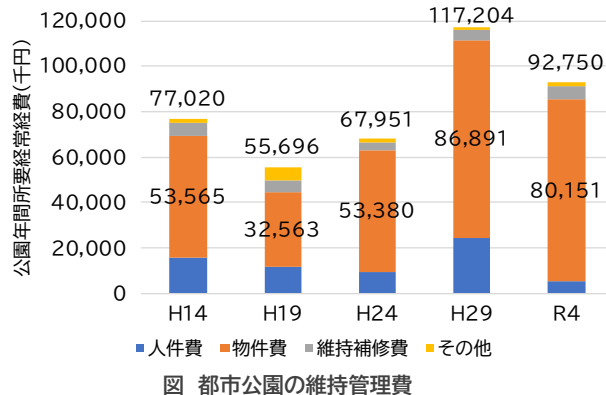
- 市内には現在31箇所(37.79ha)の都市公園が整備されており、1人当たり公園面積は7.27㎡/人となっています。市街地開発事業等により、街区公園が整備されています。
- 地目別土地利用をみると農地の割合が多くなっている一方で、山林の割合は少ないため、主要な樹林地である屋敷林や社寺林は、市の貴重な緑地となっています。



【出典】令和2年度都市計画基礎調査

② 都市公園の維持管理費

- 都市公園の維持管理費は、令和4年度(2022年度)で92,750千円となっており、特に物件費が多くの割合を占めています。
- 平成19年度(2007年度)から平成29年度(2017年度)にかけて増加傾向、平成29年度から令和4年度にかけて減少傾向にあります。



【出典】白岡市財務状況調査

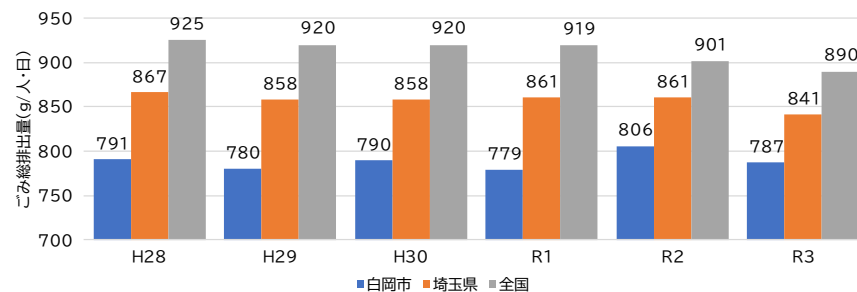
③ 公共下水道の整備率

- 白岡市の公共下水道は、令和5年3月時点で普及率(=供用開始区域内人口/白岡市全人口)が70.3%、整備率(=事業認可面積/整備面積)が89.3%、水洗化率(=洗化人口/供用開始区域内人口)が96.3%となっています。

【出典】白岡市上下水道課提供資料

④ 1日1人あたりのごみ総排出量

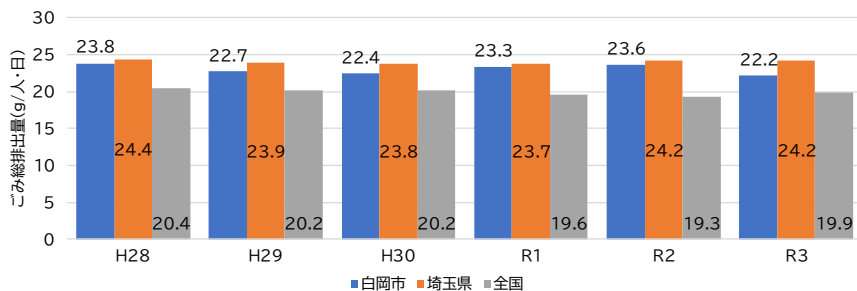
- 令和3年(2021年)における白岡市の1日1人あたりのごみ総排出量は787gであり、近年ではおおむね横ばいの傾向です。埼玉県平均と比較して少なく、全国的にみても少ない傾向にあります。



【出典】各年度一般廃棄物処理実態調査【環境省】

⑤ リサイクル率の推移

- 令和3年における白岡市のリサイクル率(=直接資源化量+中間処理後資源化量+集団回収)/ごみ総排出量)は22.2%であり、近年ではおおむね横ばいの傾向です。埼玉県の平均と比較して低いものの、全国平均よりは高くなっています。



【出典】各年度一般廃棄物処理実態調査【環境省】

現況

4 都市施設

<公園・緑地>

- 土地区画整理事業区域内を中心に街区公園を整備
- 31か所の都市公園が整備

<下水道>

- 公共下水道の普及率、水洗化率は上昇傾向

<ごみ処理施設>

- ごみの総排出量は横ばい
- リサイクル率は減少傾向

まちづくりの課題

<公園・緑地>

◆ 住民のニーズに即した身近な街区公園の利用と管理

- 住民の身近な公園として街区公園が多く整備されていますが、少子高齢化の進展や防災意識の向上などを踏まえ、公園施設のリニューアルや防災機能の強化、バリアフリー化などが求められます。また、住民参加による日常的な管理など、快適で愛される公園の維持が求められます。

◆ 民間との連携による公園の魅力化の推進

- 総合運動公園や柴山沼などの都市公園が整備されており、市民の憩いやスポーツの場となっています。都市公園を新たな核として、地域コミュニティの活性化を図るため、公募設置管理制度（Park-PFI）などの活用による都市公園の魅力化が必要となっています。

<下水道>

◆ 下水道事業の推進と合併処理浄化槽への転換促進

- 公共下水道の普及率、水洗化率は上昇傾向にあり、引き続き、市街化区域内の未整備地区の解消と、供用開始区域での水洗化の普及が必要となっています。
- また、河川の水質浄化等に向け、下水道及び農業集落排水整備区域外での合併処理浄化槽への転換促進が必要となっています。

<ごみ処理施設>

◆ ごみ処理施設の適切な維持・更新

- 白岡市では、蓮田白岡環境センターで、ごみの焼却や粗大ごみの処理、し尿処理に取り組んでいます。ごみ処理・し尿処理施設の適切な維持管理及び効率的かつ効果的な施設整備・更新を行うべく必要があります。

① 河川・湖沼

- 白岡市内には7本の一級河川が流れています。
- 柴山沼は、県内の自然沼としては、川越市の伊佐沼に次ぐ広さの沼です。

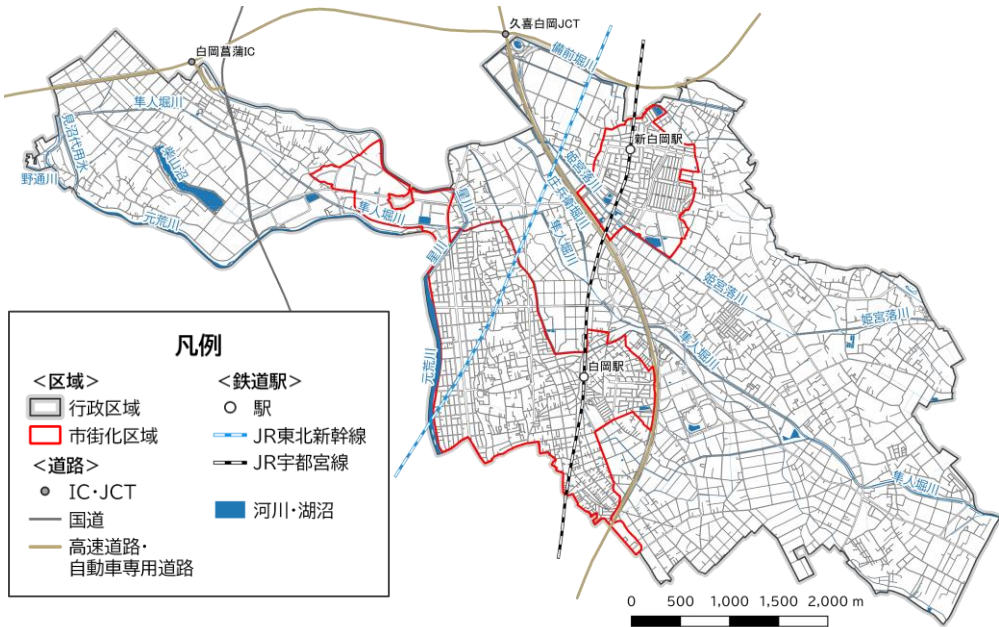


図 市内の河川・湖沼

【出典】令和2年度都市計画基礎調査

② 土地利用別面積の推移

- 自然的土地利用の面積は、平成22年(2010年)では1,317ha、令和2年(2020年)では1,285haとなり、減少傾向にあります。
- 本市の都市的土地利用の面積は、平成22年(2010年)では1,171ha、令和2年(2020年)では1,207haとなり、増加傾向にあります。

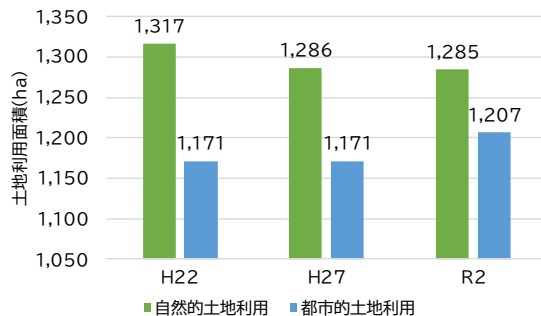


図 土地利用別面積の推移

自然的土地利用：田、畑、山林、水面、その他の自然地
都市的土地利用：自然的土地利用以外の土地利用

【出典】各年度都市計画基礎調査

③ 生産緑地や保存樹林・保存樹木の指定状況

○生産緑地

- 白岡市では、市街化区域内の農地等を将来にわたり保全するため、生産緑地地区を27か所(約4.02ha)指定しています。

○保存樹林・保存樹木

- 白岡市の貴重な緑地環境を保全するため、ふるさとの森として「八幡神社社叢ふるさとの森」「白岡東地区ふるさとの森」「彦兵衛下小笠原遺跡ふるさとの森(ひこべえの森)」を指定しています。
- また、保存樹林を8か所(15,414㎡)、保存樹木を10本指定しています。

【出典】白岡市HP「生産緑地地区について」「保存樹木及び保存樹林を指定しています」

④ 脱炭素

- 市域から排出されるCO2排出量は、令和2年度(2020年度)では約189.6ktCO2となっています。
- 平成24年度(2012年度)から令和2年度にかけて減少傾向にあります。

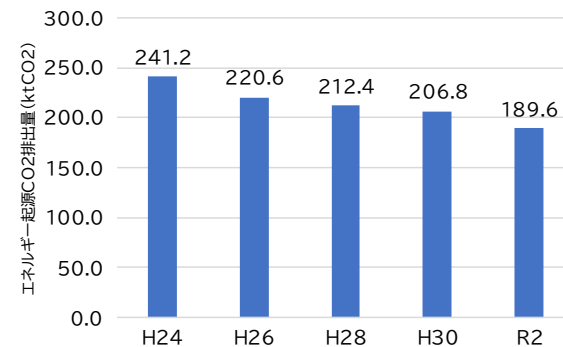


図 市域から排出されるエネルギー起源CO2排出量の推移

- 令和2年度(2020年度)において市域から排出されるCO2排出量は、近隣の他市と比較して低くなっています。

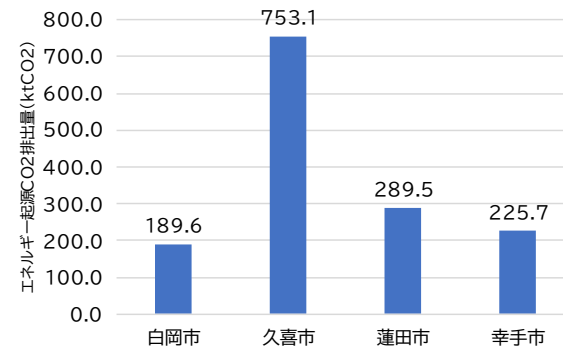


図 令和2年度におけるエネルギー起源CO2排出量の地域別比較

●エネルギー起源CO2排出量とは
燃料の燃焼、電力の消費、熱の消費に伴うCO2
排出量を計上したものです。

【出典】県内市町村温室効果ガス排出量算定結果

現況

5 自然環境・景観

- 元荒川や柴山沼等の水辺空間
- 農地・山林等の自然的土地利用の減少
- 27か所の生産緑地地区の指定
- 保存樹林8か所、保存樹木10本
- エネルギー起源CO2排出量は減少傾向

まちづくりの課題

◆ グリーンインフラとしての緑地の保全・活用

- グリーンインフラの整備により、地球温暖化の緩和や浸水対策、生き物の生息・生育空間の提供など環境への効果とともに、市街地での集客や不動産価値の向上などが期待できます。
- 市内には農地のほか、自然の緑、屋敷林や神社仏閣等が残されており、都市CO2の吸収源や防災対策、良質な景観となる緑地空間としての保全・活用することが必要となっています。

※グリーンインフラ：自然環境が有する機能を社会における様々な課題解決に活用しようとする考え方

◆ 緑の骨格を形成する河川等の水辺空間の保全・活用

- 市内を流れる元荒川や見沼代用水、柴山沼等は、良好な水辺空間となっており、都市に潤いを与える緑のネットワークや生物多様性が確保された水辺空間としての維持管理が必要となっています。

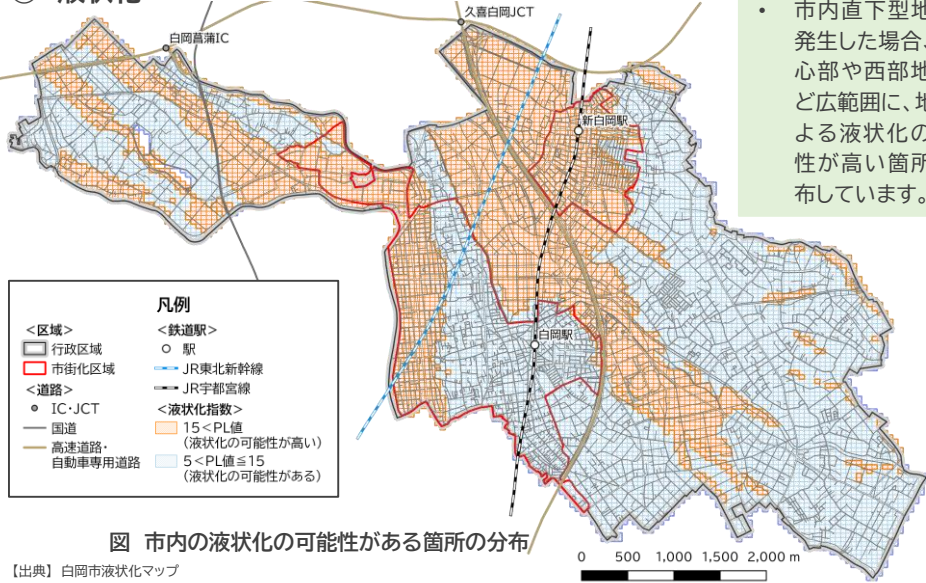
◆ 都市としての魅力ある景観の形成

- 都市景観は、地域の歴史や市民の暮らしを反映し、都市の印象や雰囲気などを含めた良好な都市空間の要素となります。市では、白岡ニュータウンやパークシティ白岡などの良好な都市景観を形成しているエリアがあり、これらの街なみ景観の保全とともに、都市として魅力を高める駅周辺の景観づくりが必要となっています。

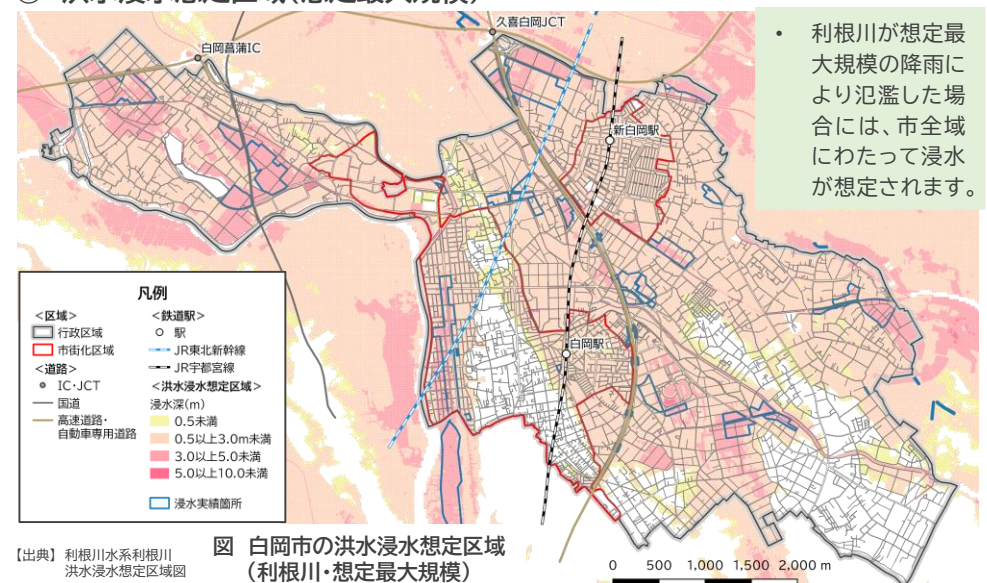
◆ 都市と自然・田園が共生する適正な景観の誘導

- 白岡菖蒲 IC 周辺における産業系土地利用に当たっては、周辺環境と調和した景観の形成を図るため、「埼玉県景観条例」及び「埼玉県景観計画」に基づく、適正な景観の誘導が必要となっています。

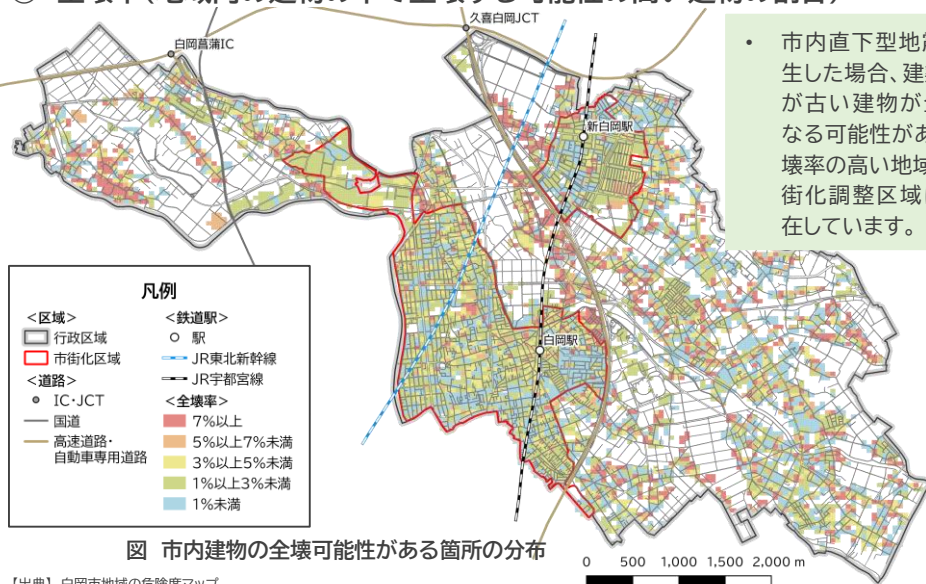
① 液状化



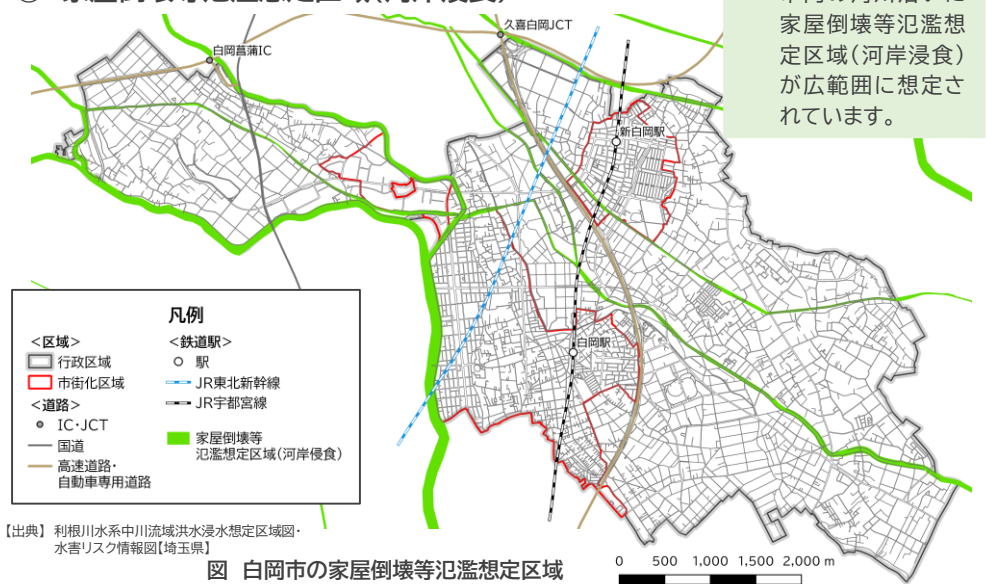
③ 洪水浸水想定区域(想定最大規模)



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)



④ 家屋倒壊等氾濫想定区域(河岸浸食)



⑤ 内水氾濫

- 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。

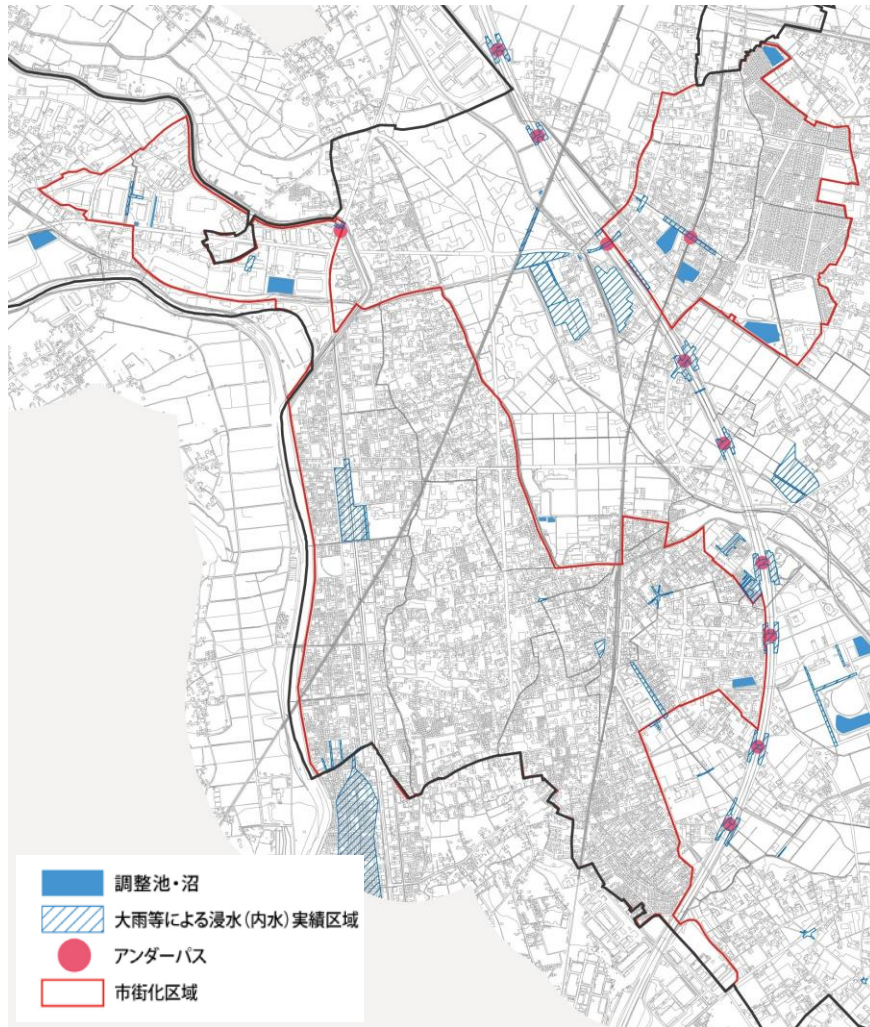


図 浸水(内水)実績

⑥ 公共施設の建築年数及び保有量

- 建築年別の整備状況では、1970年代から1990年代にかけて多くの施設が整備されており、学校教育系施設が約7割を占めています。また、建築後40年以上が経過している施設は、全体の約3割を占めていることから、今後、集中的に改修や更新時期を迎えます。

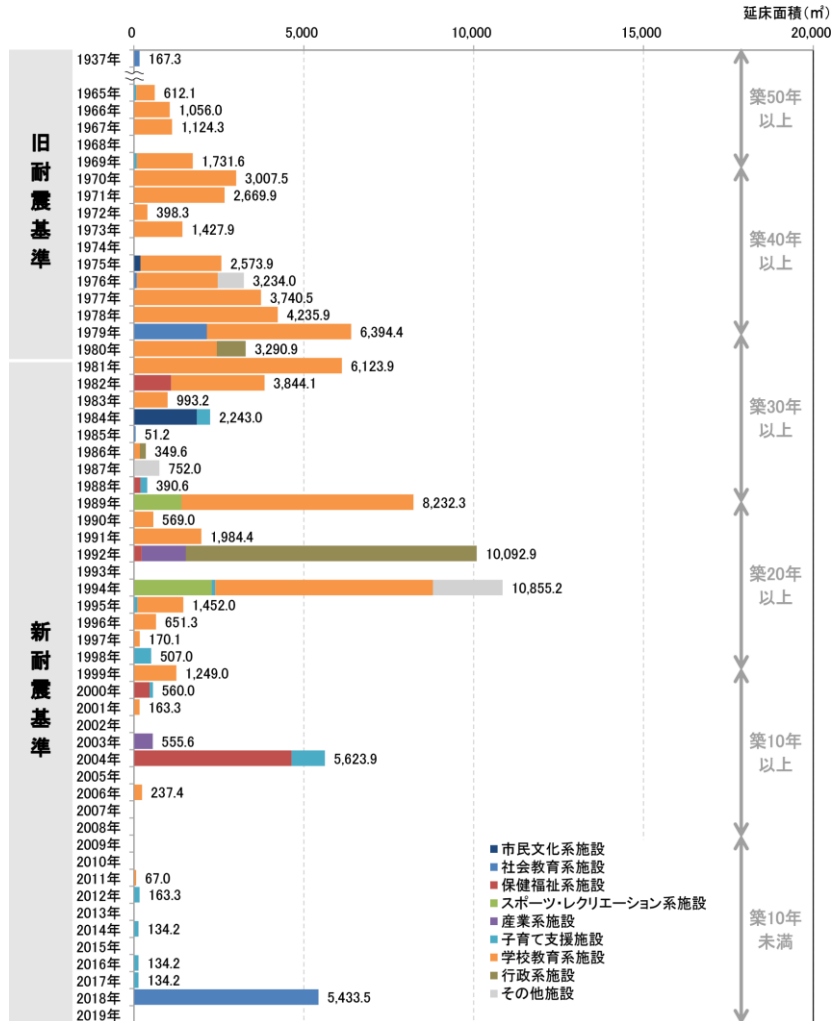


図 公共施設の建築年数及び保有量

【出典】白岡市個別施設設計画

⑦ 犯罪率

- 白岡市の犯罪率(=人口千人当たりの犯罪認知件数)は、令和5年度(2023年度)で3.20%となっており、埼玉県平均や近隣の他市と比較して低い傾向にあります。

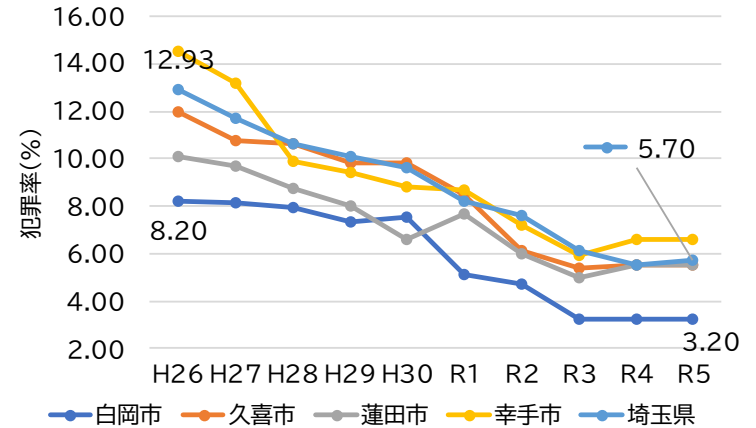


図 各市の犯罪率の推移

【出典】統計からみた埼玉県市町村のすがた

⑧ 交通事故発生率

- 白岡市の交通事故発生率(=人口千人当たりの人身交通事故発生件数)は、令和5年度(2023年度)で2.30%となっており、埼玉県平均や近隣の他市と比較しておおむね同程度となっています。

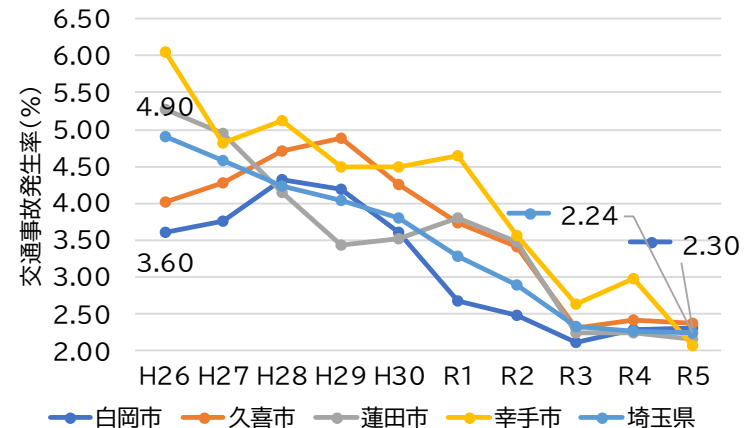


図 各市の交通事故発生率の推移

【出典】統計からみた埼玉県市町村のすがた

現況

6 安全・安心

<地震・風水害>

- 市中心部や西部地域で液状化の可能性が高い
- 市直下型地震が発生した場合に、市街化調整区域に全壊率が高い地域が散在
- 市内の大半が利根川の洪水浸水想定区域に指定
- 元荒川等の河川沿いに河岸浸食が指定
- 白岡駅周辺や西地区の一部の道路やアンダーパス等で冠水リスク

<長寿命化>

- 長期の建築年数が経過したインフラ施設や公共施設が増加

<防犯・交通安全>

- 犯罪率は近隣市より低い
- 交通事故発生率は近隣市と同程度

まちづくりの課題

<地震>

◆ 地震等の災害の発生に対する対策強化

- 市内には、市直下型地震が発生した場合などには、建物倒壊の可能性がある既存集落等に存在していることから、避難場所等の確保や建築物・ライフラインの耐震化等による災害に強いまちづくりが必要となっています。

<風水害>

◆ 多発する集中豪雨等に対する治水対策の強化

- 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、人口密度が高いエリアも含まれています。このため、河川・用排水路・湖沼の適正な維持管理、雨水排水施設の整備、農地の保全など、計画的な治水対策に取り組むことが必要となっています。

<長寿命化>

◆ インフラ施設・公共施設の長寿命化

- 本市のインフラ施設や公共施設は、人口増加が急速に進んだ昭和40年代から整備が進められことから、現在は老朽化が進んでいる施設があり、個別施設の長寿命化計画や維持管理計画の策定による計画的な維持修繕、更新が必要となっています。

<防犯・交通安全>

◆ 犯罪や交通事故が発生しにくいまちづくり

- 近隣市と比較して犯罪率は低く、交通事故発生率は同程度となっていますが、高齢化により高齢者を狙う犯罪や交通弱者が増えることが懸念されます。このため、引き続き、防犯灯や交通安全施設の整備など、犯罪や交通事故が発生しにくいまちづくりが必要となっています。

	現況	まちづくりの課題
①基本的現況	<人口> <ul style="list-style-type: none"> ● 人口減、少子高齢化、高齢世帯の増加 ● 生産年齢人口の減少 ● 10代後半から20代の転出、子育て世帯の転入等 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 将来的な人口減少を踏まえたコンパクトなまちづくり ◆ 世代に応じた生活利便性の向上 ◆ 公民連携・官民ストックの有効活用による地域活性化
	<財政> <ul style="list-style-type: none"> ● 将来的な人口減少により地方税の減少 ● 義務的経費の増加による財政の硬直化 	
②土地利用	<住居系土地利用> <ul style="list-style-type: none"> ● 人口減少による人口密度の低下 ● 市街化調整区域の既存集落の高齢化 ● 空家の増加 等 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 立地適正化計画に位置付けられた居住誘導区域への居住促進 ◆ 市街化調整区域の既存集落の住環境の維持とアクセス性の確保 ◆ 空家等の既存ストックの有効活用
	<商業系土地利用> <ul style="list-style-type: none"> ● 白岡駅、新白岡駅周辺に低未利用地が点在 ● 駅前における商業施設の不足 ● 空き店舗の増加等 	
	<工業系土地利用> <ul style="list-style-type: none"> ● 広域的な交通利便性が優れている 等 	
	<農業系土地利用> <ul style="list-style-type: none"> ● 生産緑地地区を指定 ● 農家数・耕地面積の減少 等 	
	<道路> <ul style="list-style-type: none"> ● 都市計画道路白岡駅西口線、白岡駅東口線及び白岡宮代線の整備 ● 長期未整備の都市計画道路 	
	<交通> <ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスは2路線、5系統が運行 ● のりあい交通は40人/日の利用 等 	
		<ul style="list-style-type: none"> ◆ 低未利用地の有効活用による地価価値の向上 ◆ 市街地整備と一体となった身近に買物ができる商業環境の整備 ◆ 地域住民の利便性の向上に資する沿道サービス機能の充実 ◆ 広域的な交通利便性を生かした産業基盤づくり ◆ 多面的機能を有する都市農地の保全・活用 ◆ 市街化調整区域の優良農地の維持・保全 ◆ 白岡駅と市の東西を結ぶ骨格軸となる都市計画道路の整備推進 ◆ 市内幹線道路ネットワークの形成と生活道路の利便性・安全性の向上 ◆ コンパクトプラスネットワークの形成に向けた都市計画道路の整備 ◆ 持続可能な公共交通ネットワークの構築

	現況	まちづくりの課題	
④都市施設	<公園>	<ul style="list-style-type: none"> ● 土地区画整理事業区域内を中心に街区公園を整備 等 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 住民のニーズに即した身近な街区公園の利用と管理 ◆ 民間との連携による公園の魅力化の推進
	<下水道>	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共下水道の普及率、水洗化率は上昇傾向 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 下水道事業の推進と合併浄化処理への転換促進
	<ごみ処理施設>	<ul style="list-style-type: none"> ● リサイクル率の減少 等 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ ごみ処理施設の適切な維持・更新
⑤自然環境・景観	<自然環境・緑地>	<ul style="list-style-type: none"> ● 農地・山林等の自然的土地利用が減少 等 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ グリーンインフラとしての緑地の保全・活用
	<河川・湖沼>	<ul style="list-style-type: none"> ● 元荒川や柴山沼等の水辺空間 等 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 緑の骨格を形成する河川等の水辺空間の保全・活用
	<景観>	<ul style="list-style-type: none"> ● 「埼玉県景観条例」及び「埼玉県景観計画」に基づく景観誘導 等 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 都市としての魅力ある景観の形成 ◆ 都市と自然・田園が共生する適正な景観の誘導
⑥安全・安心	<地震>	<ul style="list-style-type: none"> ● 市中心部や西部地域で液状化 ● 市街化調整区域に全壊率が高い地域が散在 等 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 地震等の災害の発生に対する対策強化
	<風水害>	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内の大半が利根川の洪水浸水想定区域に指定 等 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 多発する集中豪雨等に対する治水対策の強化
	<長寿命化>	<ul style="list-style-type: none"> ● 長期の建築年数が経過したインフラ施設・公共施設が散在 等 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ インフラ施設・公共施設の長寿命化
	<防犯・交通安全>	<ul style="list-style-type: none"> ● 犯罪率は近隣市と比較して低い ● 交通事故発生率は近隣市と同程度 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 犯罪や交通事故が発生しにくいまちづくり