



# 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将来像

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
- 持続可能な都市経営を図るための人口構造の改善
- 地域防災力の強化による災害リスクの軽減
- 拠点間の移動を促進する交通手段の充実

立地適正化計画が目指す将来像

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。

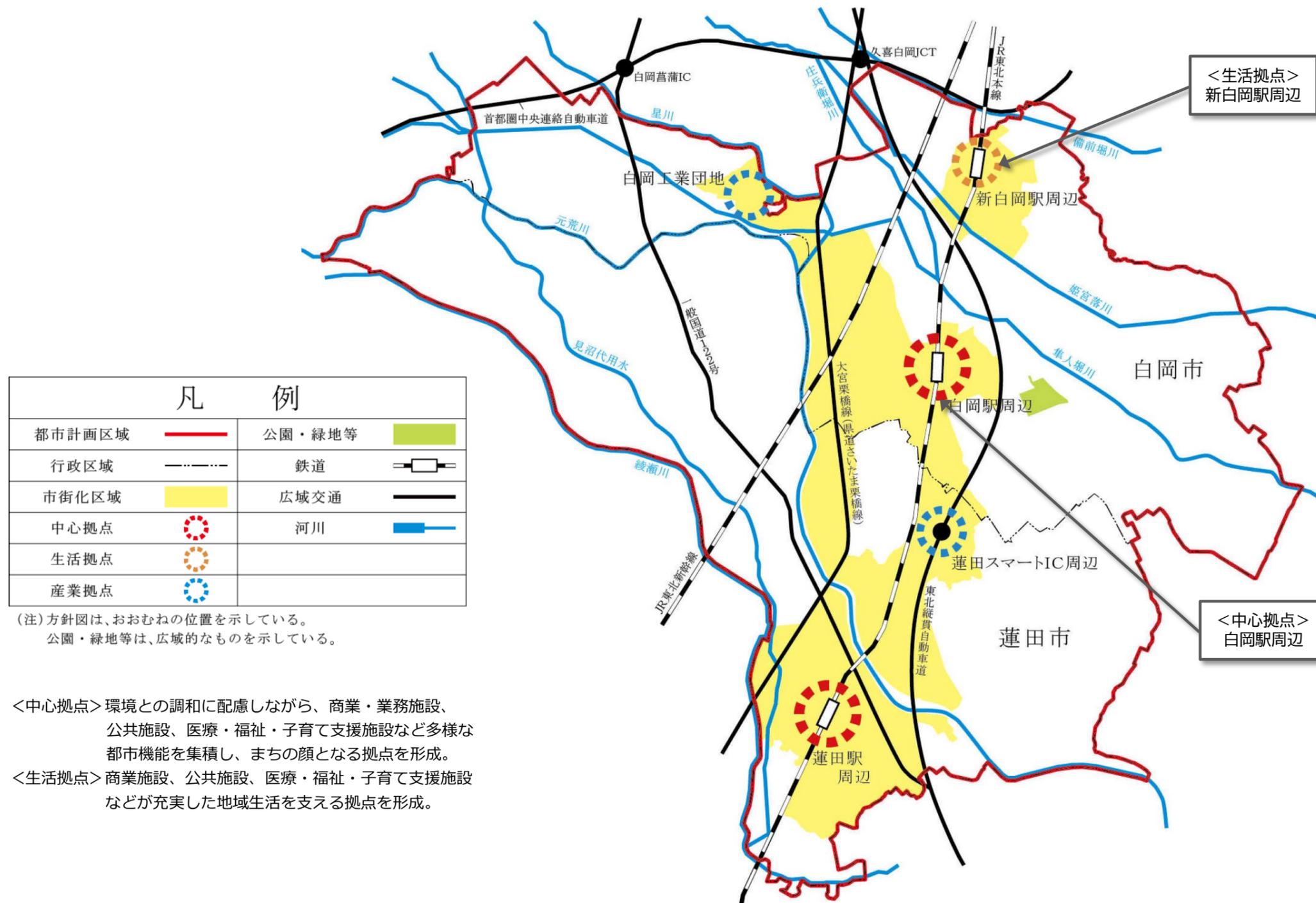
	視点	選定の考え方
1	上位関連計画において、市の拠点として位置付けられた地区	「蓮田都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「第6次白岡市総合振興計画」及び「白岡市都市計画マスタープラン」に拠点としての位置付けがあり、今後も市の拠点的な役割を担う地区を選定します。
2	都市機能増進施設が集積している地区	医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能が効率的に提供されるように、様々な機能が集積している地区を選定します。
3	定時定路線の公共交通がありアクセス性の良い地区	拠点到集積する各種都市機能を多くの人々が享受し、交流や経済活動が可能となるよう、定時定路線の公共交通によって周辺地域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

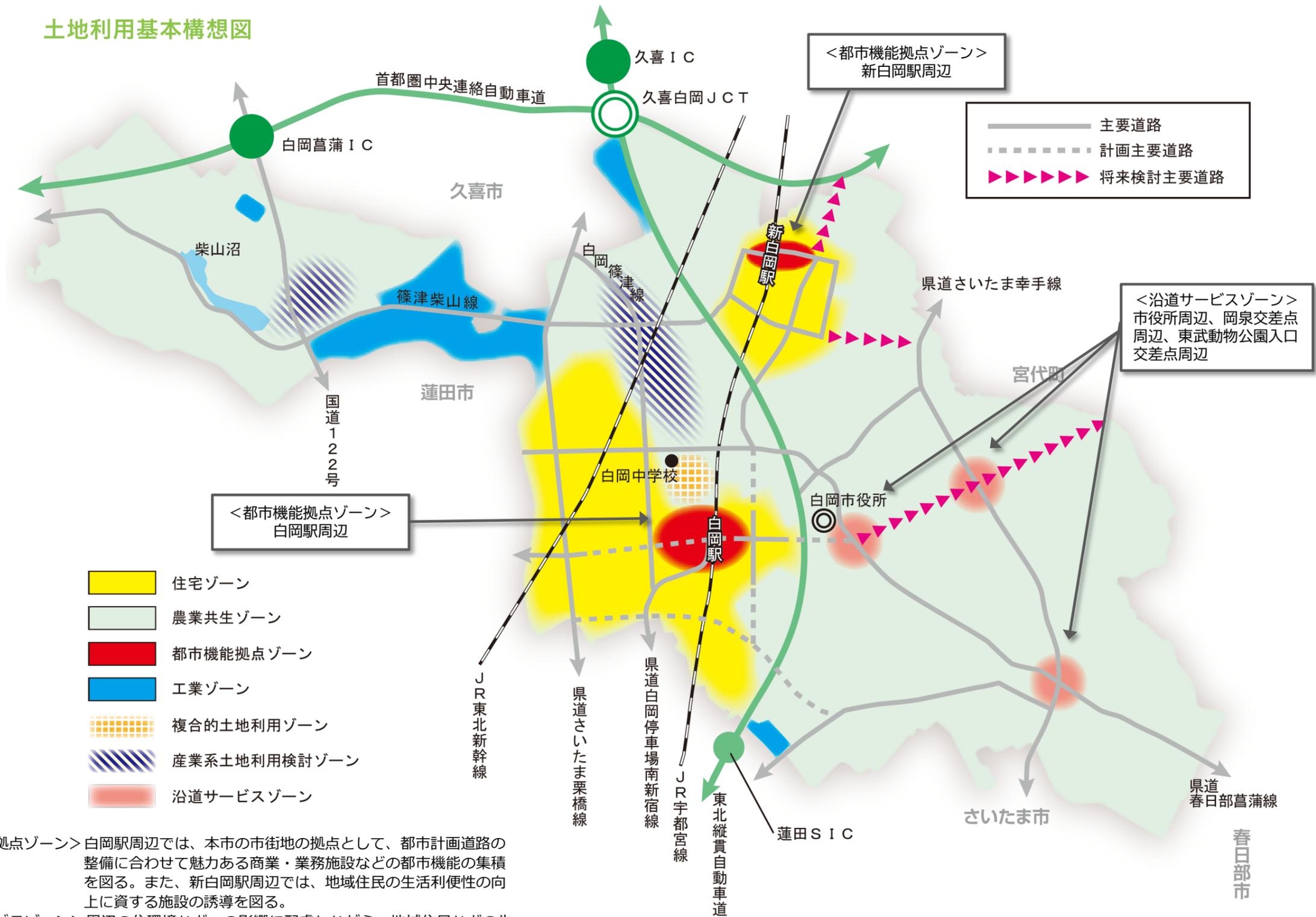
前述のそれぞれの視点の状況を確認します。

### 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》



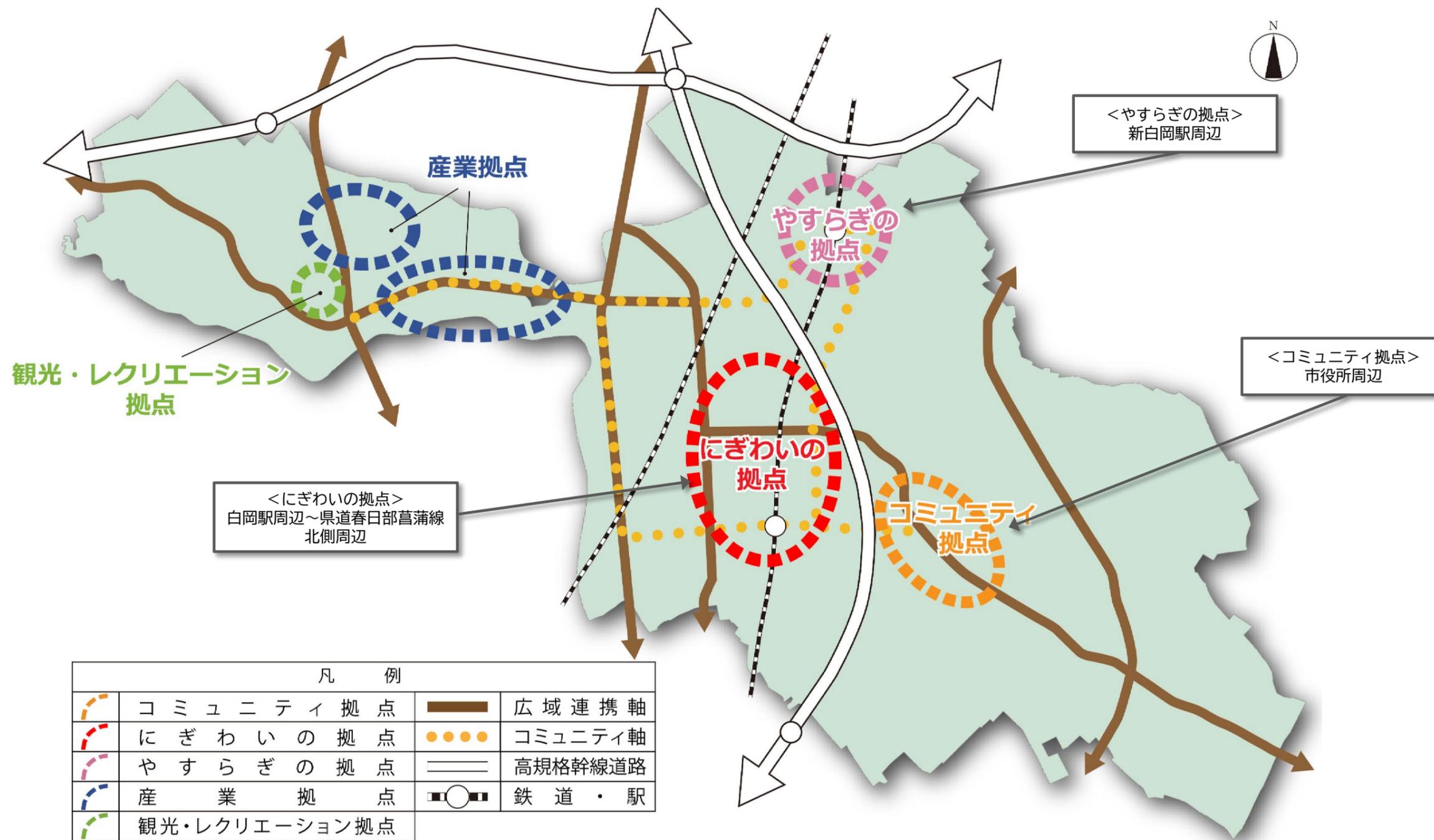
土地利用基本構想図



<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》

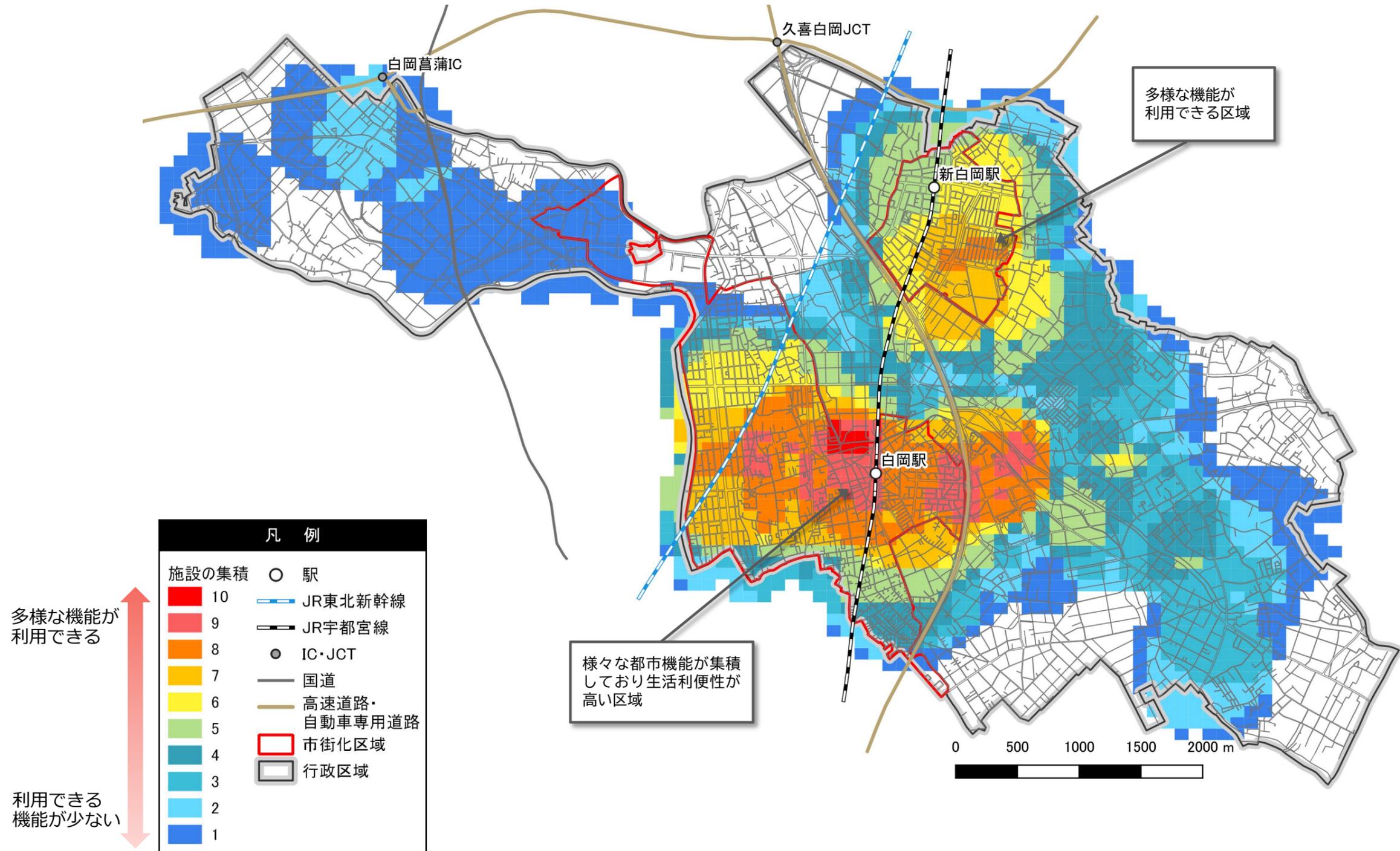


<にぎわいの拠点> 都市計画道路白岡駅西口線の沿道及び白岡中学校周辺において商業・業務機能の集積を図りながら、徒歩圏内に生活関連機能が確保された利便性の高い環境の形成、本市の顔として魅力的な都市景観の形成、都市型住宅の推進等により、本市の中心としてふさわしい土地の有効利用を誘導する。

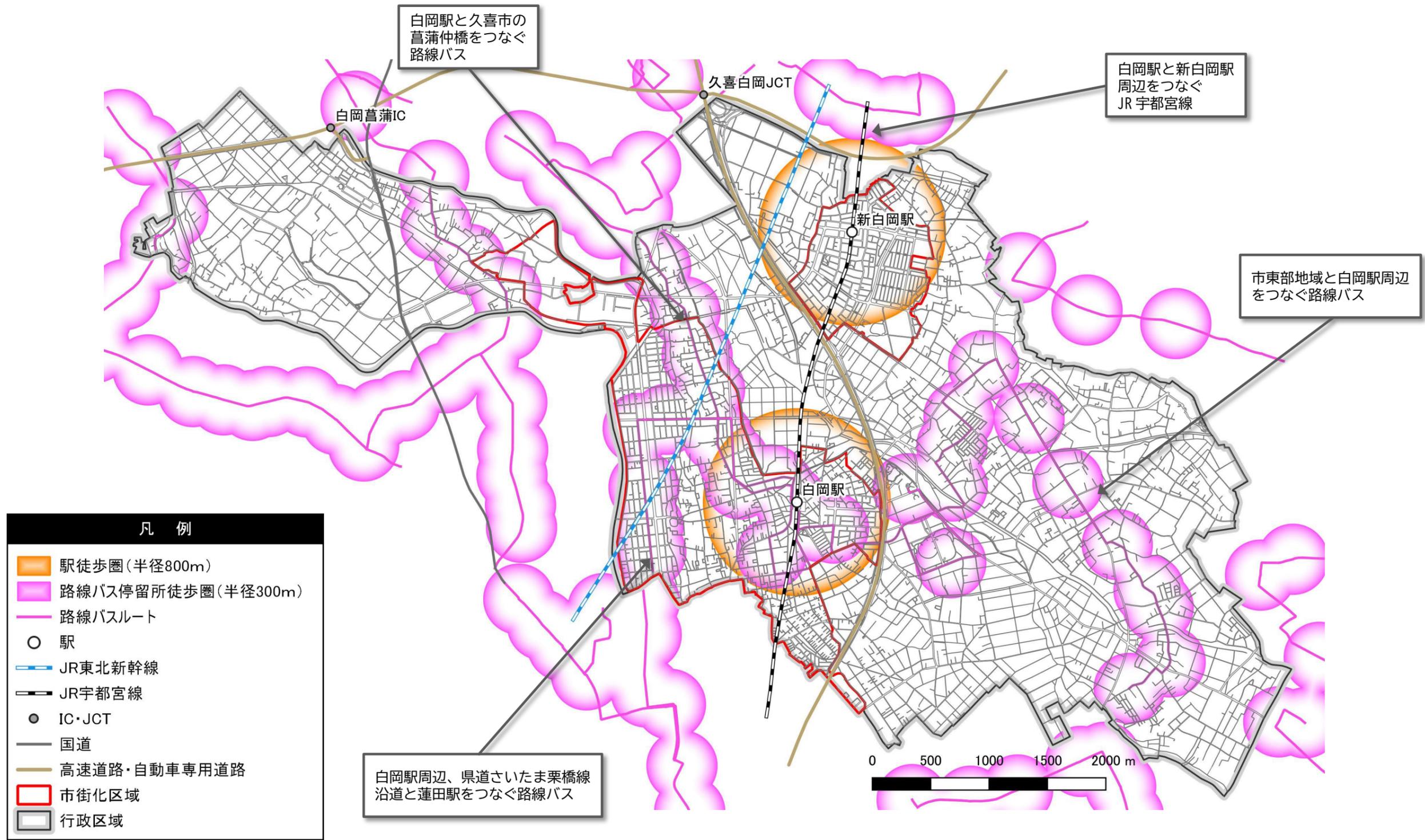
<やすらぎの拠点> 地域の中心となる商業・文化、スポーツ・レクリエーション、福祉等のやすらぎに満ちた生活を支えるための機能を集積し、徒歩圏内に生活関連機能が確保された利便性の高い住環境を形成する。

<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。

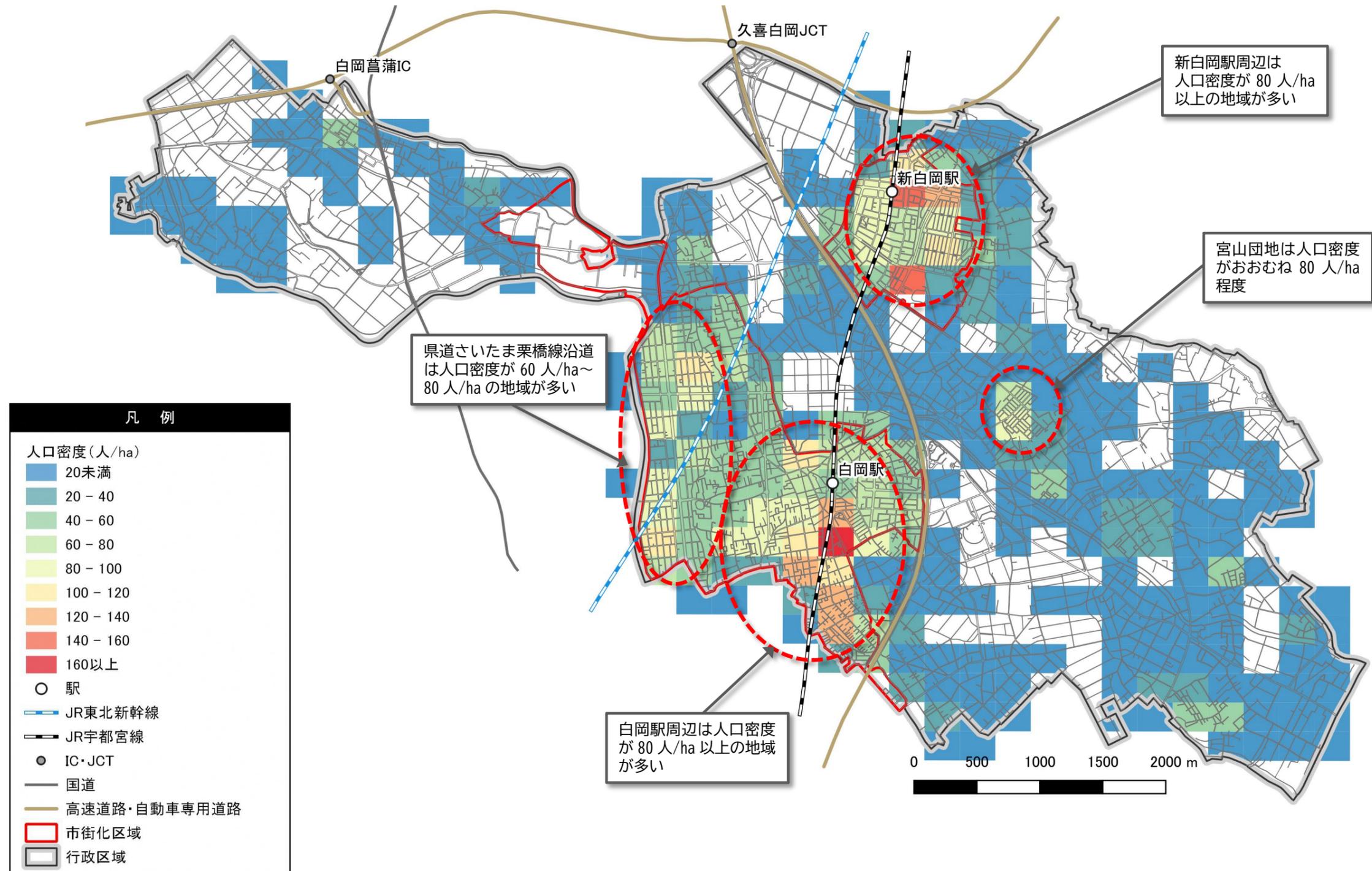
《都市機能増進施設の集積状況》



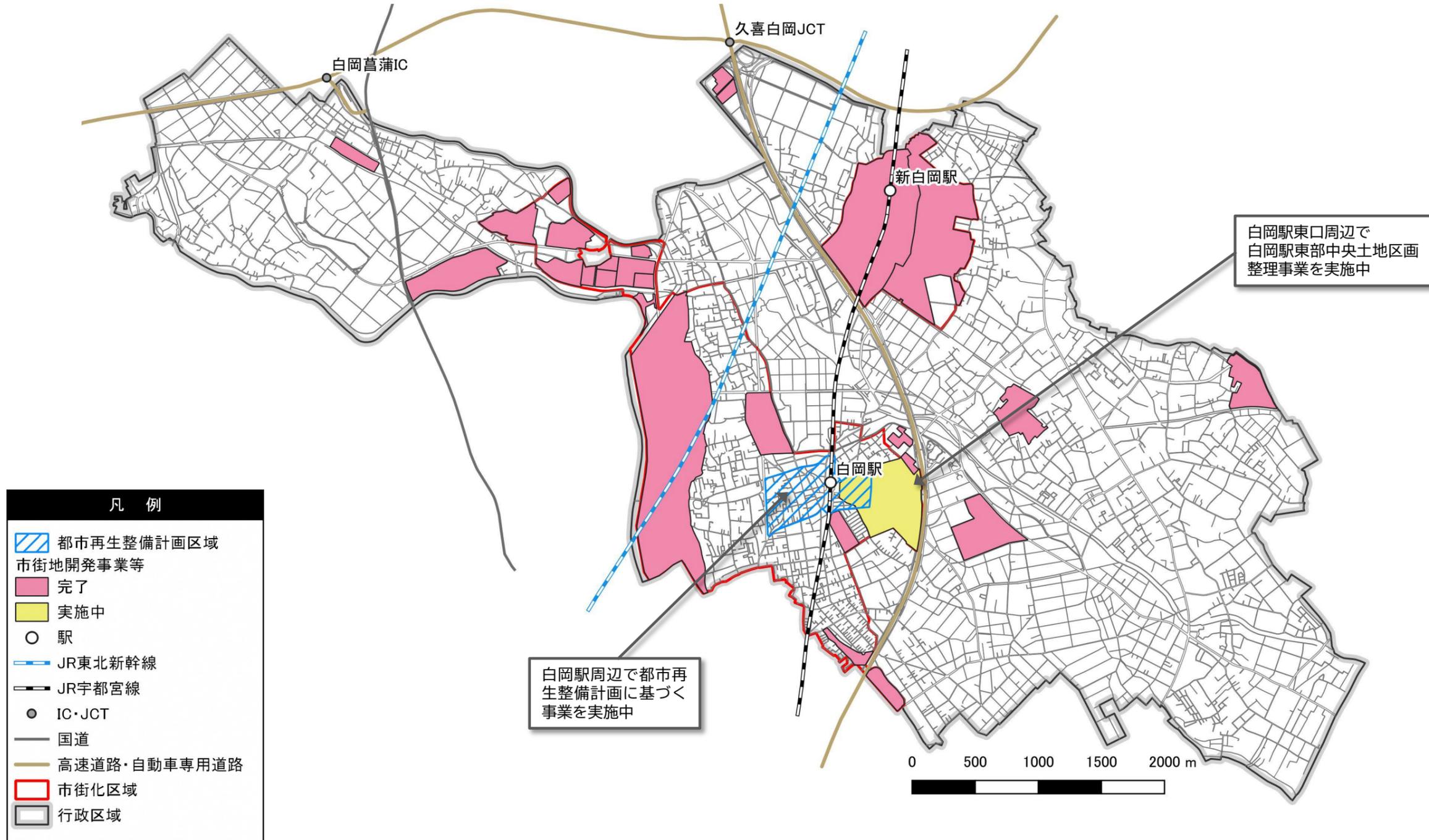
《公共交通の状況》



《平成 27 年（2015 年）人口密度》



《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、 <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ますが、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整理します。

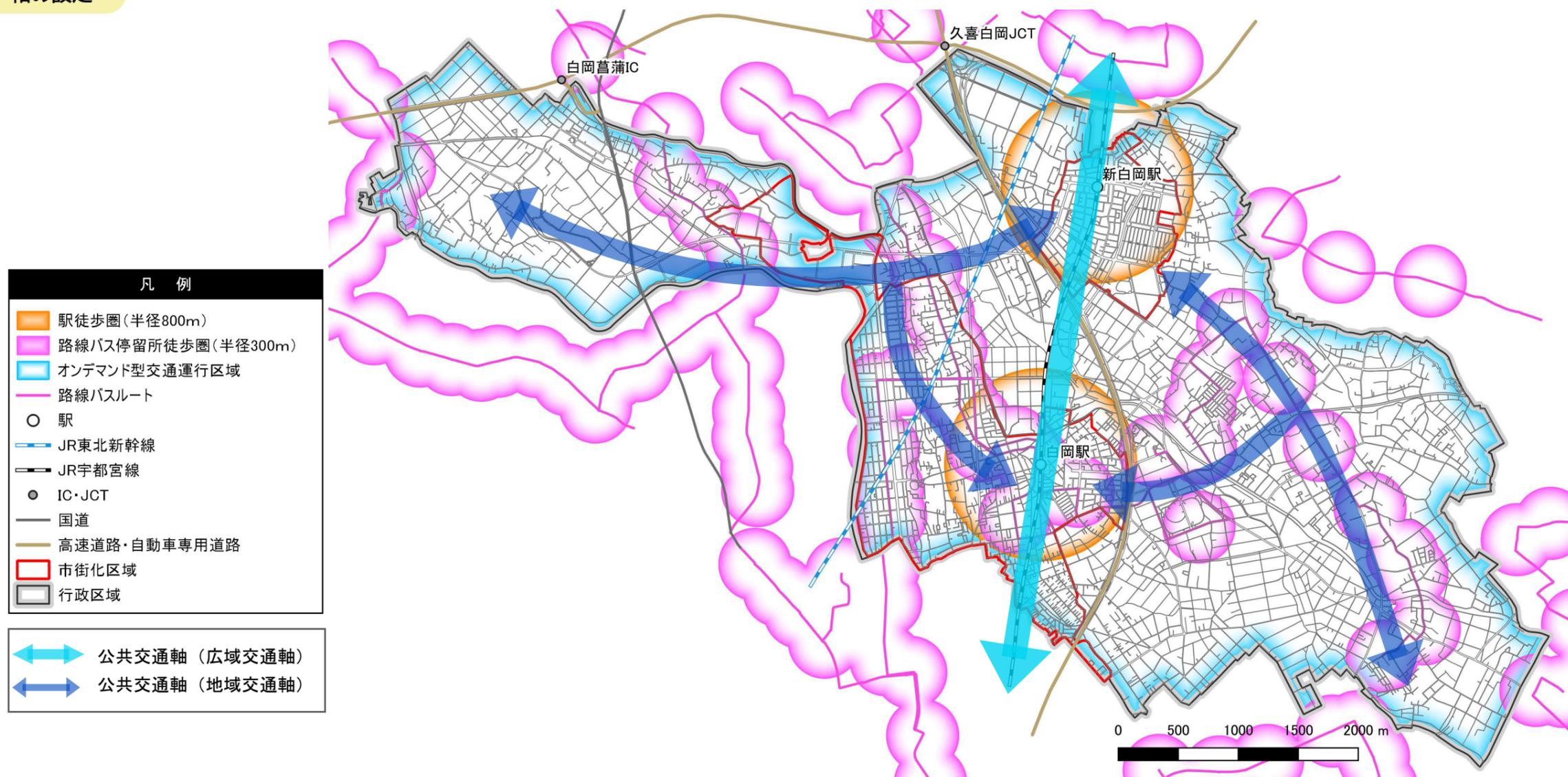
#### 視点1 現状における基幹的な公共交通

・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。

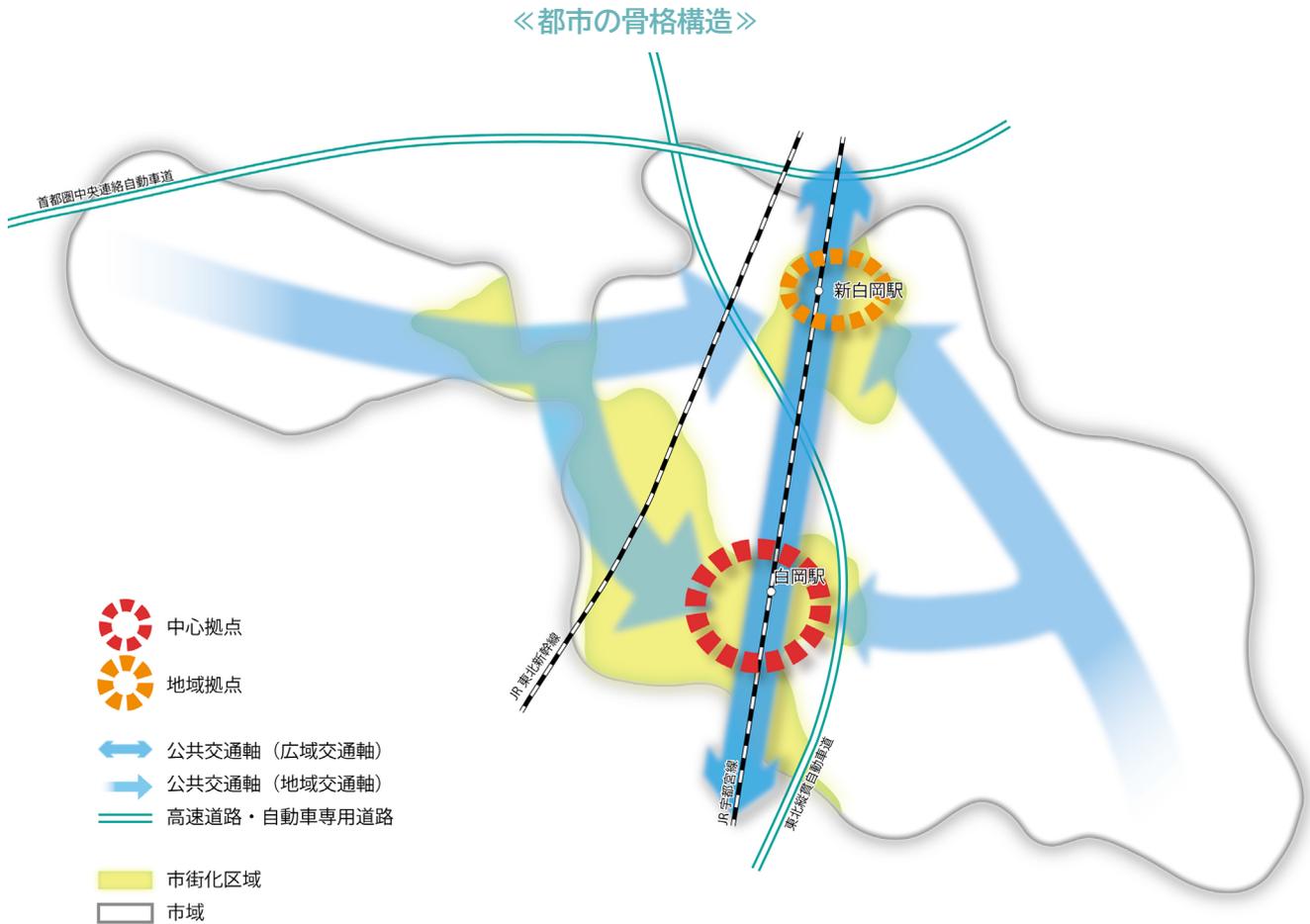
### 2) 軸の設定





### (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。



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。

