とちぎの都市ビジョン

～とちぎのスマート＋（プラス）コンパクトシティ～

とちまるくん

栃木県　令和元（2019）年7月

【目　　次】

1　はじめに ・・・・・・・・・ 1
（1）策定の背景・目的 ・・・・・・・・・ 1
（2）とちぎの都市ビジョンの位置づけ ・・・・・・・・・ 1
（3）見直しにあたっての留意事項 ・・・・・・・・・ 1

2　都市づくりにおける現状と問題点等 ・・・・・・・・・ 2
（1）人口減少・超高齢社会への対応 ・・・・・・・・・ 2
1）本県の人口及び人口構成の将来推計 ・・・・・・・・・ 2
2）現状の都市のまま推移した場合に想定される問題点 ・・・・・・・・・ 5
（2）災害への対応と地球環境との調和 ・・・・・・・・・ 13
1）災害に強い都市づくり ・・・・・・・・・ 13
2）農林業や自然環境との調和 ・・・・・・・・・ 13
3）地球温暖化対策及び省エネルギーへの貢献 ・・・・・・・・・ 14
（3）とちぎの魅力や強みの有効活用 ・・・・・・・・・ 15
1）恵まれた立地環境を活かした産業の振興 ・・・・・・・・・ 15
2）豊富な地域資源を活かした観光の振興 ・・・・・・・・・ 16

3　都市づくりの課題と方向性 ・・・・・・・・・ 17
（1）役割に応じた拠点づくりの強化 ・・・・・・・・・ 17
（2）交通ネットワークの強化 ・・・・・・・・・ 17
（3）都市経営の効率化 ・・・・・・・・・ 18
（4）新技術の活用 ・・・・・・・・・ 18
（5）とちぎの魅力や強みを活かした都市づくり ・・・・・・・・・ 18

4　目指すべき都市構造「とちぎのスマート＋（プラス）コンパクトシティ」・・ 20

5　「とちぎのスマート＋（プラス）コンパクトシティ」の実現に向けて・・・・・・・ 26
都市づくり基本目標(1)：誰もが暮らしやすくコンパクトな都市づくり ・・・・・・・・・ 27
都市づくり基本目標(2)：誰もが安全でスムーズに移動できる都市づくり・・・・・・・・・ 30
都市づくり基本目標(3)：持続可能で効率的な都市づくり ・・・・・・・・・ 31
都市づくり基本目標(4)：新技術を活用した環境にもやさしいスマートな都市づくり・ 32
都市づくり基本目標(5)：とちぎの魅力や強みを活かした都市づくり ・・・・・・・・・ 33
都市づくり基本姿勢(1)：医療や福祉、産業、環境など各種政策と連携した都市政策の展開・・・ 34
都市づくり基本姿勢(2)：多様な主体と協働・連携した都市づくり ・・・・・・・・・ 34
都市づくり基本姿勢(3)：都市のマネジメント ・・・・・・・・・ 34

■用語解説 ・・・・・・・・・ 35

1 はじめに

（1）策定の背景・目的

栃木県（以下「本県」という。）では、2005（H17）年の 202 万人をピークに人口減少に転じており、戦後の人口増加や産業経済の発展を背景とした拡大成長に対応するための都市づくりから、本格的な人口減少・超高齢社会を前提とした暮らしやすく持続可能な集約型の都市づくりへと都市政策の転換を図り、2009（H21）年 11 月に「とちぎの都市ビジョン」を策定しました。

その後、2011（H23）年の東日本大震災の発生や、異常気象の頻発による防災・減災や地球規模での環境問題に対する県民意識の高まりなどを踏まえ、2014（H26）年 7 月に「とちぎのエコ・コンパクトシティ」を目標に掲げ、「とちぎの都市ビジョン」を改定し、人口減少・超高齢社会に対応した目指すべき都市構造や、その実現に向けた取組をより明確にしました。

現在、本県をはじめとする地方都市においては、都市のスポンジ化や既存集落におけるコミュニティの維持等の新たな課題が生じており、それらへの対応が緊要となっています。

このため、これまでの「エコ・コンパクトシティ」による都市づくりの基本的な考え方を継承しながら、新たな課題についても的確に対応していくため、「とちぎの都市ビジョン」を改定することとしました。

（2）とちぎの都市ビジョンの位置づけ

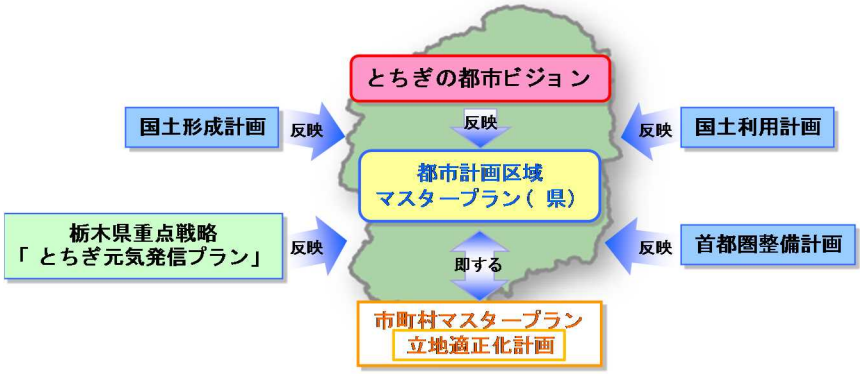
「とちぎの都市ビジョン」は、21 世紀中頃を見据えた本県における都市づくりの基本的な考え方や都市政策の展開の方向性を示すものです。

この都市ビジョンにおける方向性を踏まえ、概ね 20 年後を展望し、広域的な観点から都市計画区域ごとの都市の将来像や都市計画の基本方向を定める「都市計画区域マスタープラン」や、都市の具体性のある市街地像や整備方針を定める「市町村マスタープラン」等を策定することとなります。

（3）見直しにあたっての留意事項

「とちぎの都市ビジョン」は、栃木県重点戦略「とちぎ元気発信プラン」等の上位計画を踏まえるとともに、現行の都市計画区域マスタープランにも十分に配慮しながら、都市計画基礎調査等により本県の都市づくりの現状や課題を改めて認識し、県民との協働により的確に対応していくこととします。

＜とちぎの都市ビジョンの位置づけ＞



2 都市づくりにおける現状と問題点等

（1）人口減少・超高齢社会への対応

1）本県の人口及び人口構成の将来推計

① 人口及び人口構成の将来推計（県全体の人口減少・高齢化率）

- 本県の人口は、2005（H17）年の 202 万人をピークに減少に転じ、2045（R27）年にはピーク時から 22%減の 156 万人にまで減少すると推計されています。
- 65 歳以上の高齢者の割合（高齢化率）は年々増加しており、2015（H27）年の 26%から、2045（R27）年には 37%にまで増加し、およそ 10 人に４人が高齢者になると推計されています。
- 生産年齢人口（15 歳～64 歳）は、2015（H27）年に 121 万人のところ、2045（R27）年には 81 万人と 2015（H27）年の３分の２程度に減少すると推計されています。

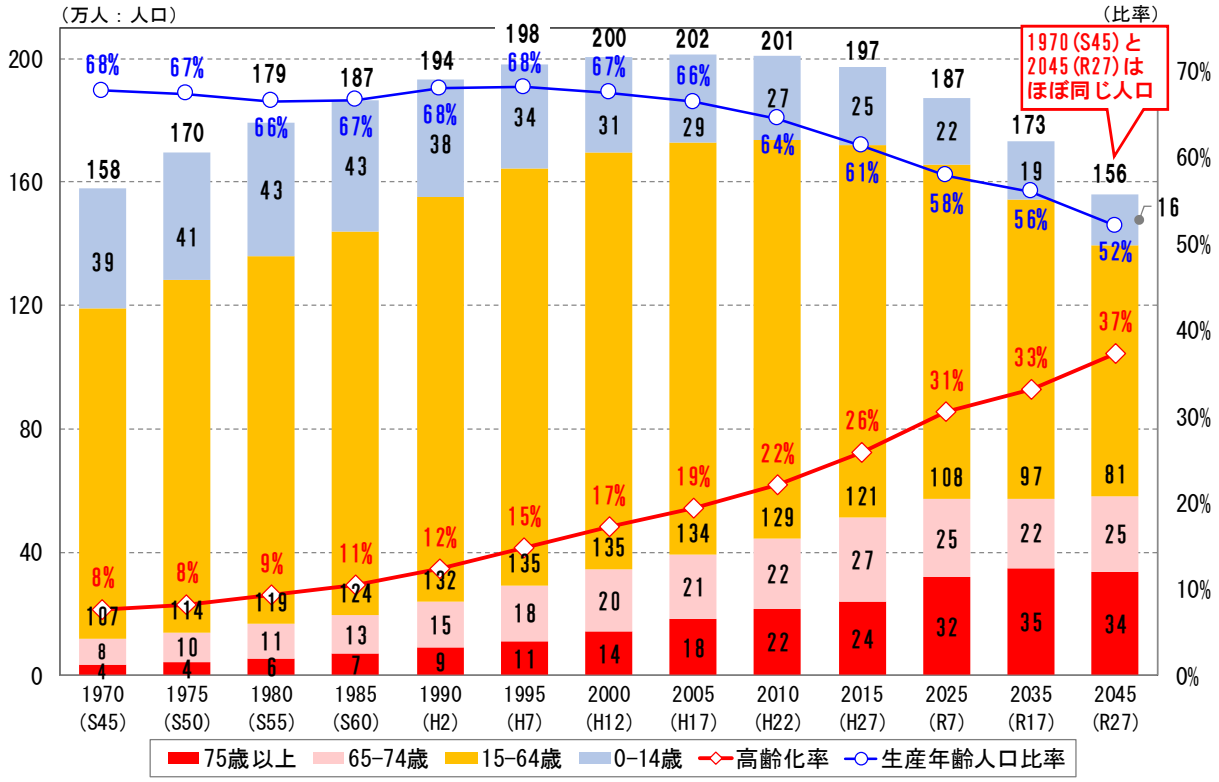


図　本県の年齢区分別人口及び高齢化率等の推移

出典：1970(S45)-2015(H27)年 国勢調査
2020(R2)年以降「日本の地域別将来推計人口(平成 30(2018)年推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)

② 人口の将来推計（市町別の人口減少率）

- 県全体の人口は、2045（R27）年には 2015（H27）年から 21%減少し、全ての市町において減少すると推計されています。
- 減少率は地域により大きく異なり、ＪＲ東北本線沿線の市町は比較的人口減少率が小さい推計となっています。
- ほとんどの市町が、2015（H27）年頃までに人口のピークを迎えています。

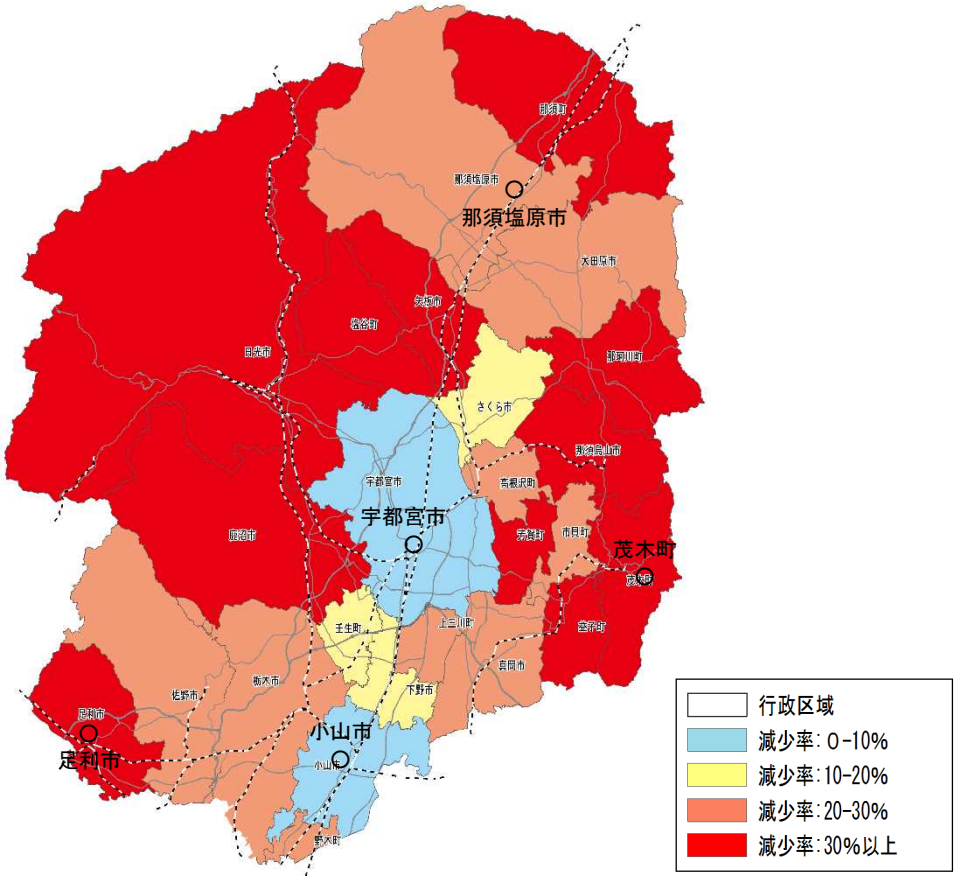


図　市町別の人口減少率（2015(H27)年→2045(R27)年）

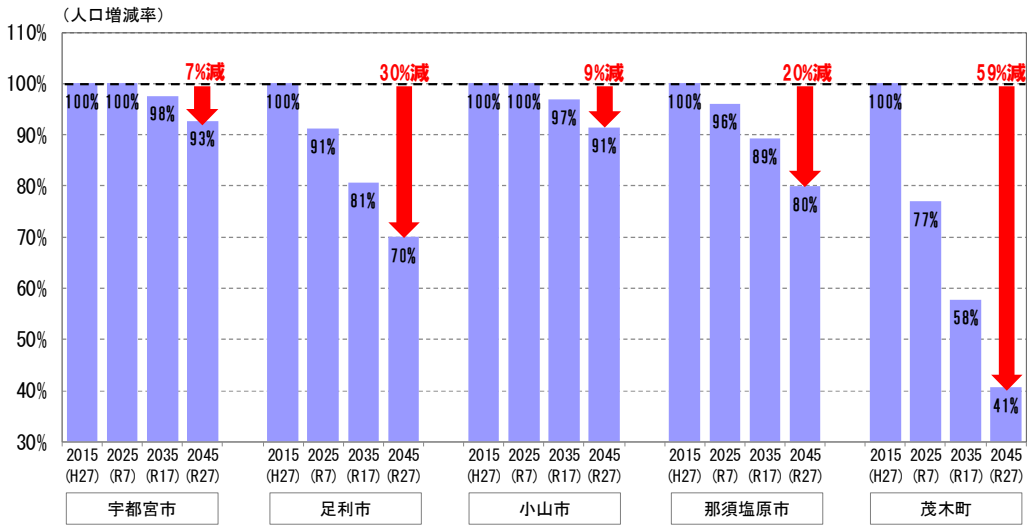


図　2015(H27)年人口を 100 とした場合における県内市町の推計人口減少率の推移

出典：2015(H27)年 国勢調査
2020(R2)年以降「日本の地域別将来推計人口(平成 30(2018)年推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)

③ 人口構成の将来推計（市町別の高齢化率）

➢ 全ての市町において既に超高齢社会となっており、2045（R27）年の県全体の高齢化率は 37%になると推計されていますが、その値は地域により大きく異なります。

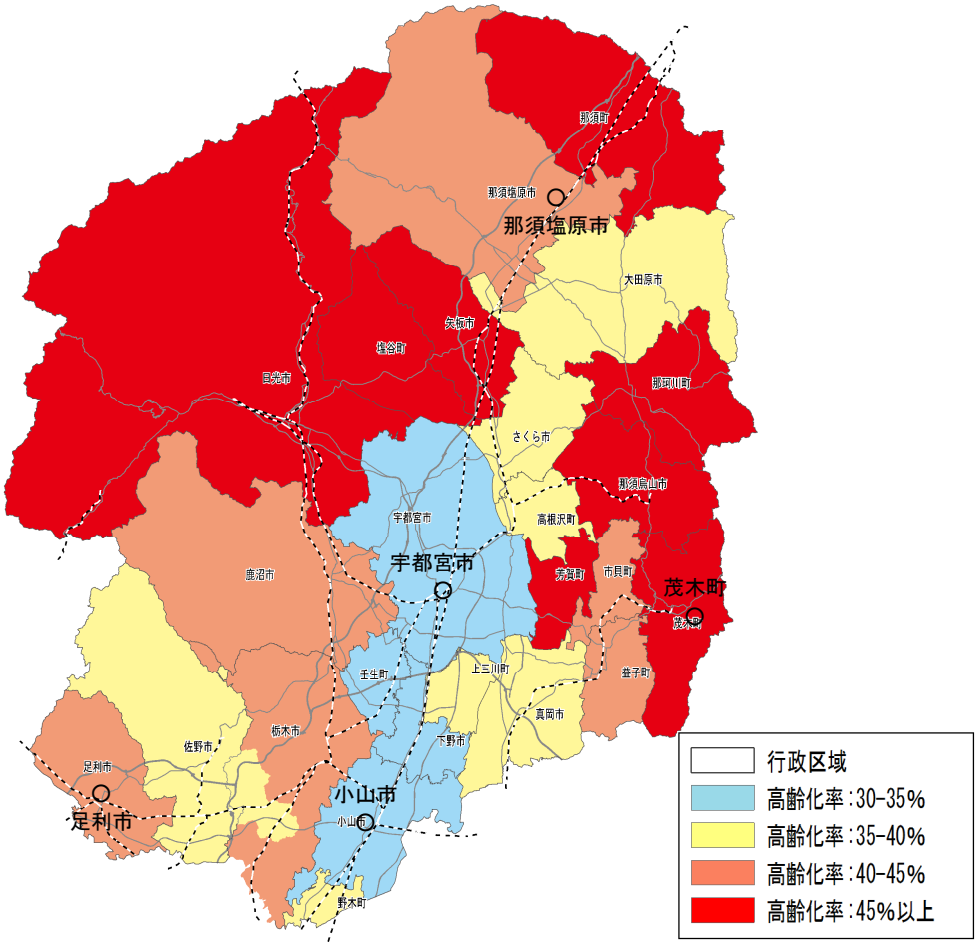


図　県内市町の高齢化率の推計（2045(R27)年）

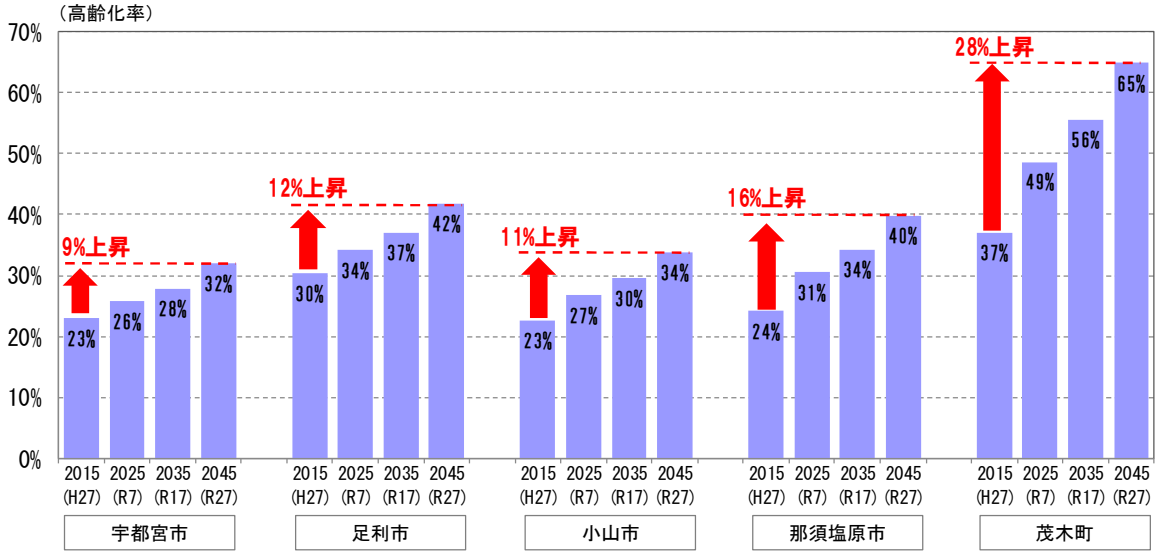


図　県内市町の推計高齢化率の推移

出典：2015(H27)年 国勢調査
2020(R2)年以降「日本の地域別将来推計人口(平成 30(2018)年推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)

2）現状の都市のまま推移した場合に想定される問題点

① 人口密度の希薄化と高齢化率の上昇

➢ 現状の都市のまま人口減少及び高齢化が進行した場合には次の状況が予想されます。

【人口密度の希薄化】：人口減少により人口密度が 1970（S45）年から４割低下し希薄化

【高齢化率の上昇】：65 歳以上の人口が半数以上の集落の増加

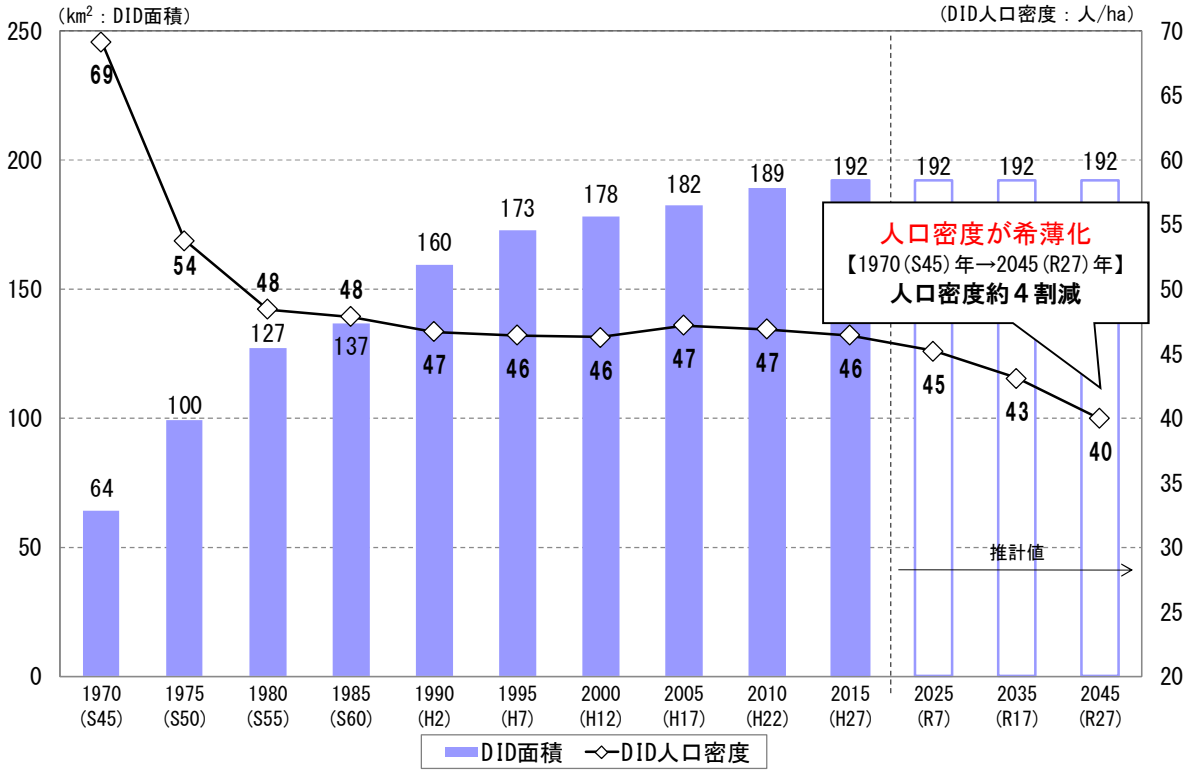


図　本県のＤＩＤ（人口集中地区）面積と人口密度の推移（推計）

出典：1970(S45)～2015(H27)年は国勢調査
2020(R2)年以降「日本の地域別将来推計人口
(平成 30(2018)年推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)

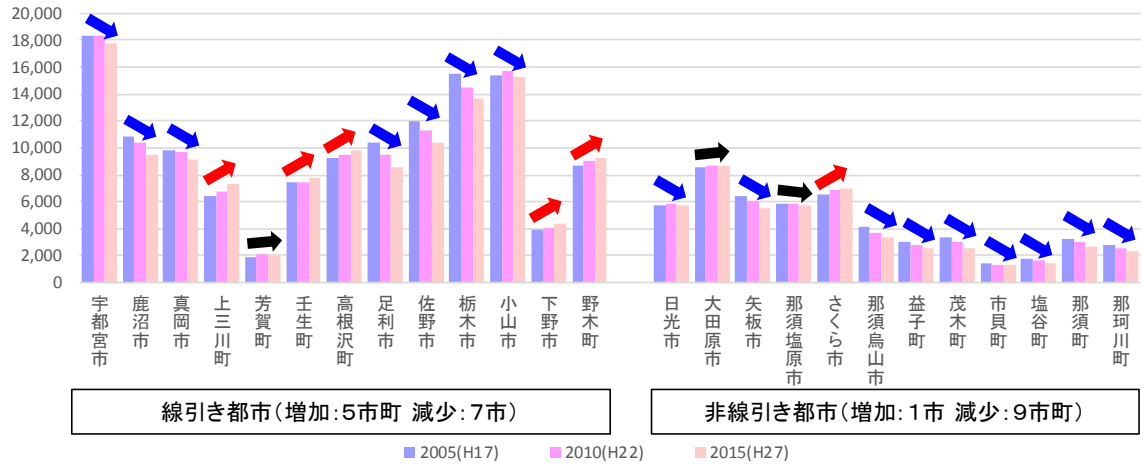


図　県内市町の市街地中心部人口の変化

出典：2015(H27)年 国勢調査人口 500m メッシュデータをもとに、
市役所・町役場周辺 1km 内に含まれるメッシュを集計

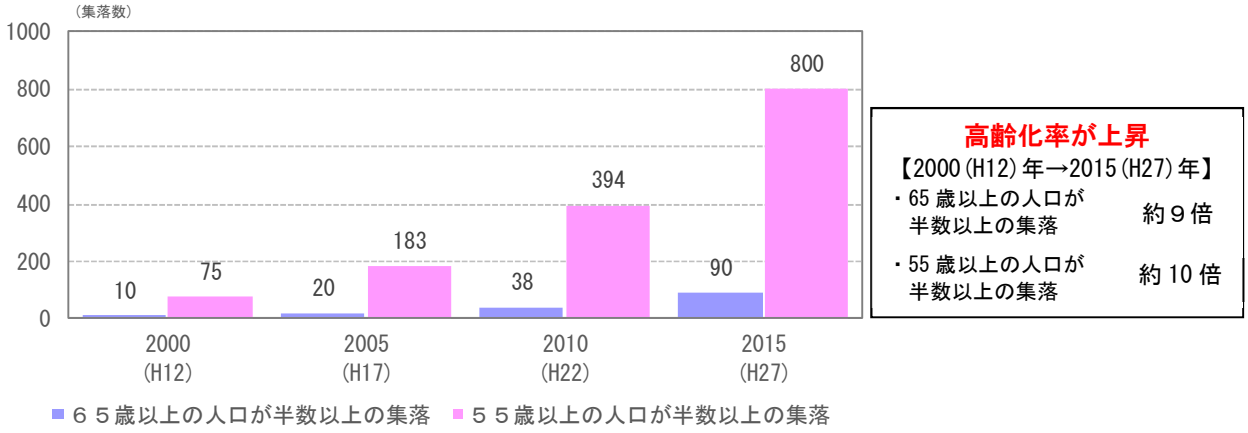


図　高齢化が進む集落の推移

出典：2000(H12)～2015(H27)年 国勢調査

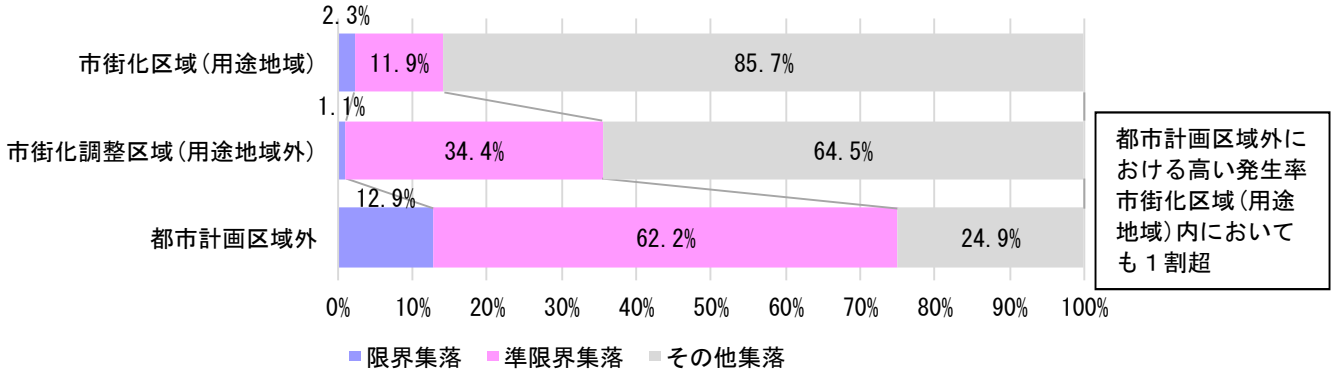


図　本県の区域別集落の状況

出典：2015(H27)年国勢調査５歳階級別人口より作成

問題点①：都市機能の低下と市街地中心部の活力低下

- 人口密度の希薄化により、日常生活に必要な施設（店舗、医療機関、学校等）の利用者が減少することで都市機能の維持が困難になり、施設撤退による空き家や空き地等の低未利用地が発生しています。
- 市街地中心部においては、自家用車利用を前提とした住宅や店舗の郊外化などにより、他の地域と比較して特に人口減少率や空き家率が高くなっています。
- 大規模小売店舗の郊外化や電子商取引（ＥＣ）市場の拡大により、市街地中心部の店舗売場面積及び商品販売額が減少するとともに、販売効率が低下しています。
- 空き家や空き地等の低未利用地が時間的・空間的にランダムに発生する状況は「都市のスポンジ化」と呼ばれ、都市環境の悪化や地価が下落する要因として考えられています。

■問題点

ア　買い物や通院、通学等の日常生活における利便性の低下が懸念されます。

イ　社会基盤が充実しているにもかかわらず、「都市のスポンジ化」が進行し、都市活動に必要なサービス水準の維持が困難になることが懸念されます。

ウ　商業施設等の集客施設や業務施設の減少により、市街地中心部の魅力や活力の更なる低下が懸念されます。

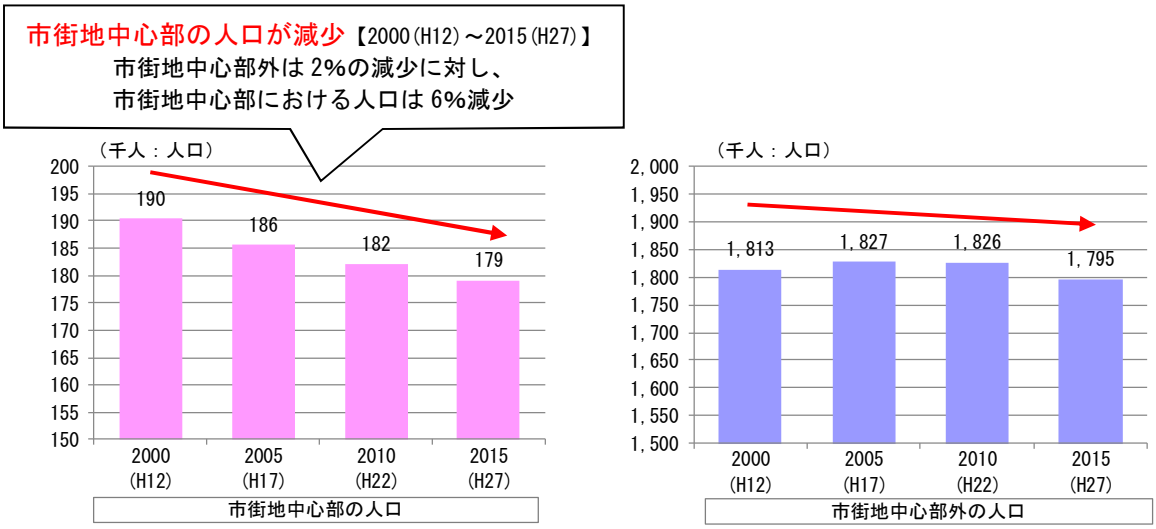


図　本県の市街地中心部内外の人口の推移

出典：2015(H27)年 国勢調査人口 500m メッシュデータをもとに、
市役所・町役場周辺 1km 内に含まれるメッシュを集計

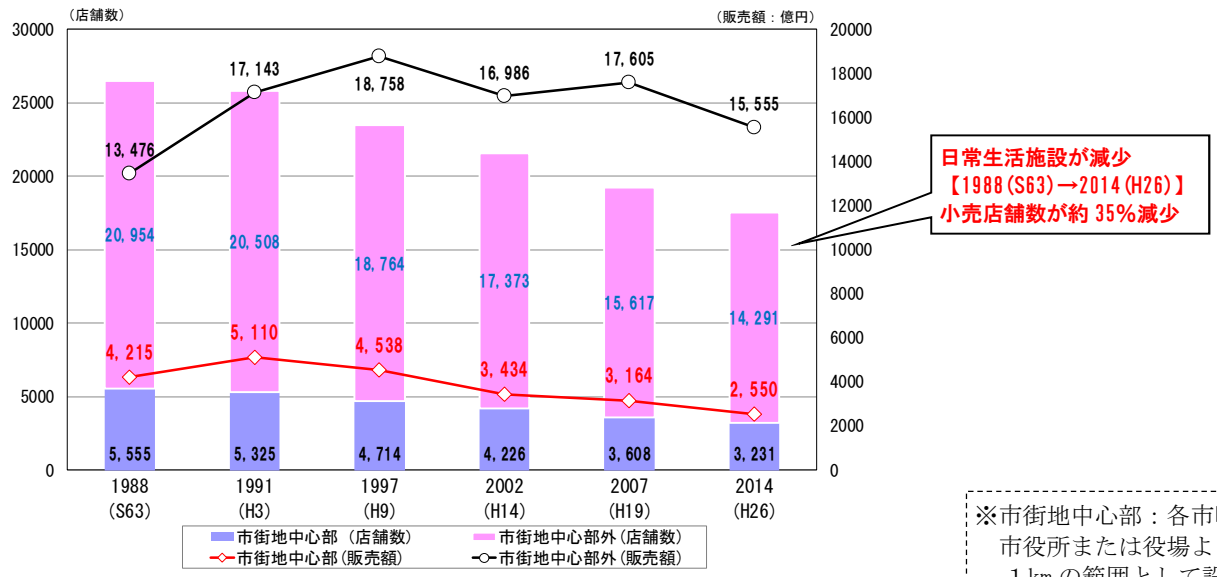


図　本県の店舗数及び商業販売額の推移

※市街地中心部：各市町の市役所または役場より 1 km の範囲として設定

出典：商業統計調査

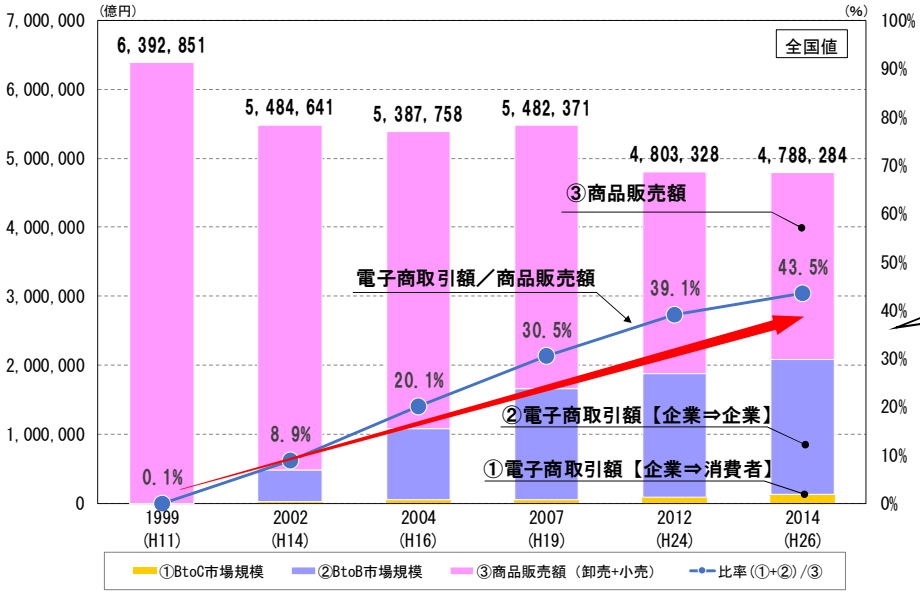


図　全国の電子商取引（EC）における商品販売額等の推移

※商品販売額は商業統計調査(1999(H11)，2002(H14)，2004(H16)，2007(H19)，2014(H26))、経済センサス活動調査(2012(H24))に基づく

出典：商業統計調査、経済センサス活動調査

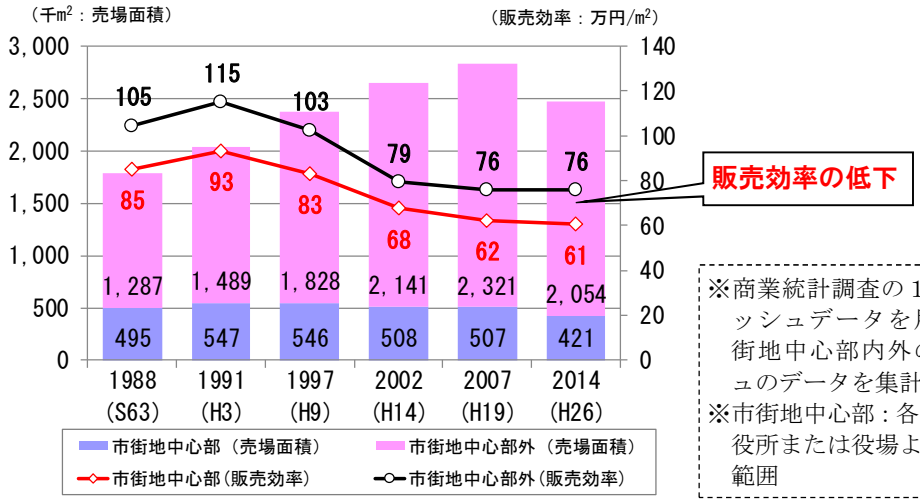


図　本県の店舗売場面積と販売効率　（売場面積あたりの商品販売額）の推移

※商業統計調査の 1 km のメッシュデータを用いて市街地中心部内外のメッシュのデータを集計
※市街地中心部：各市町の市役所または役場より 1km の範囲

出典：商業統計調査

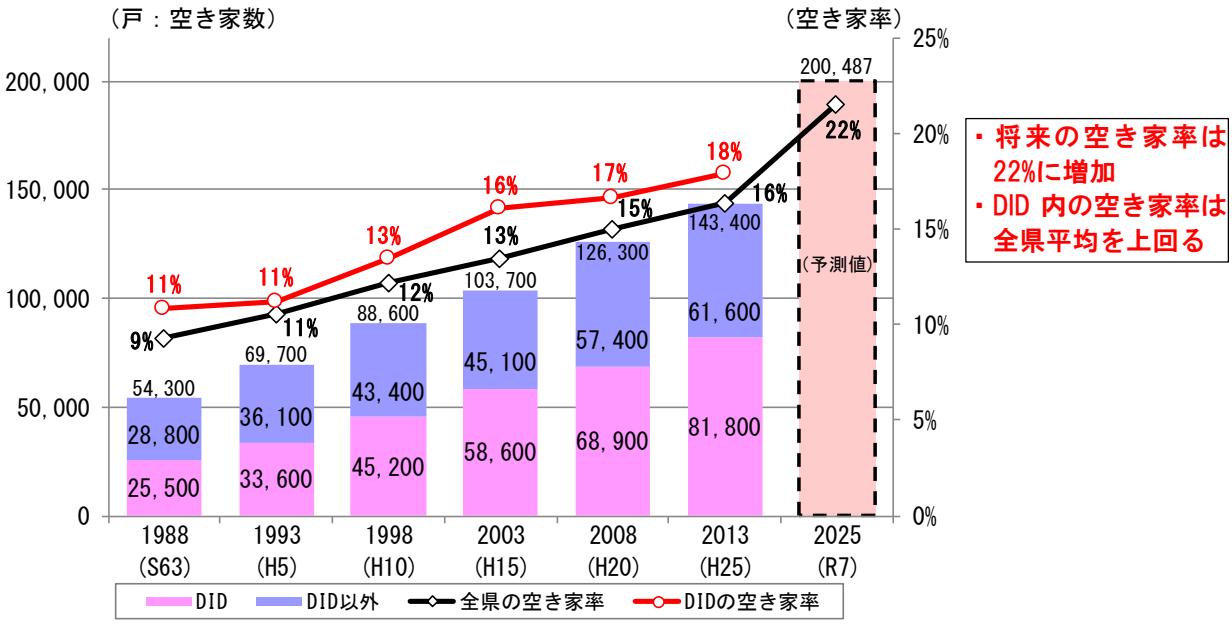


図　本県の空き家数と空き家率の推移

出典：住宅・土地統計調査
予測値は栃木県住宅マスタープラン
（栃木県住生活基本計画）2016(H28)～2025(R7)

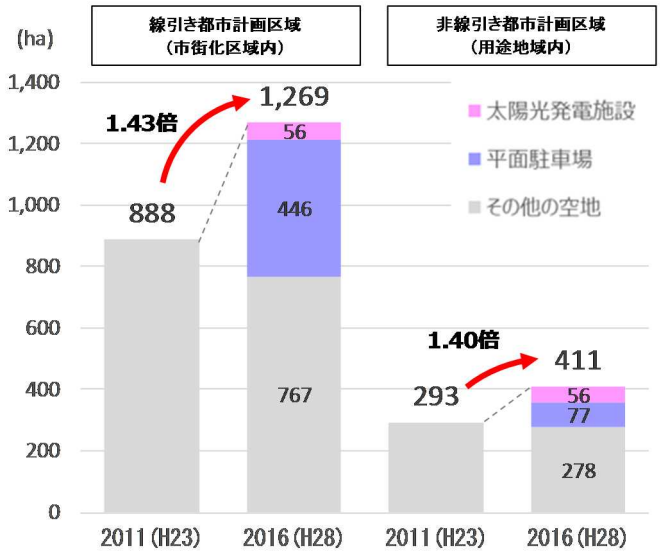


図　県内市街地における空き地等の低未利用地の増加

出典：都市計画基礎調査（栃木県）
※2011(H23)年は「太陽光発電施設」「平面駐車場」の区分をしていないため「その他の空地」に含んで集計しています。

問題点②：コミュニティの維持困難

- 人口密度の低下に伴い、商業施設や医療施設等の都市機能や公共交通などの日常生活に必要なサービスが低下し、人口減少が著しく進行することが想定されます。
- 人口減少や高齢者世帯の増加に伴い、住宅需要の低下や相続機会の増加による所有者不明土地の増加が生じ、空き家や空き地が増加していくことが想定されます。

■問題点

地域コミュニティの維持が困難となる地域が一層増加することが懸念されます。

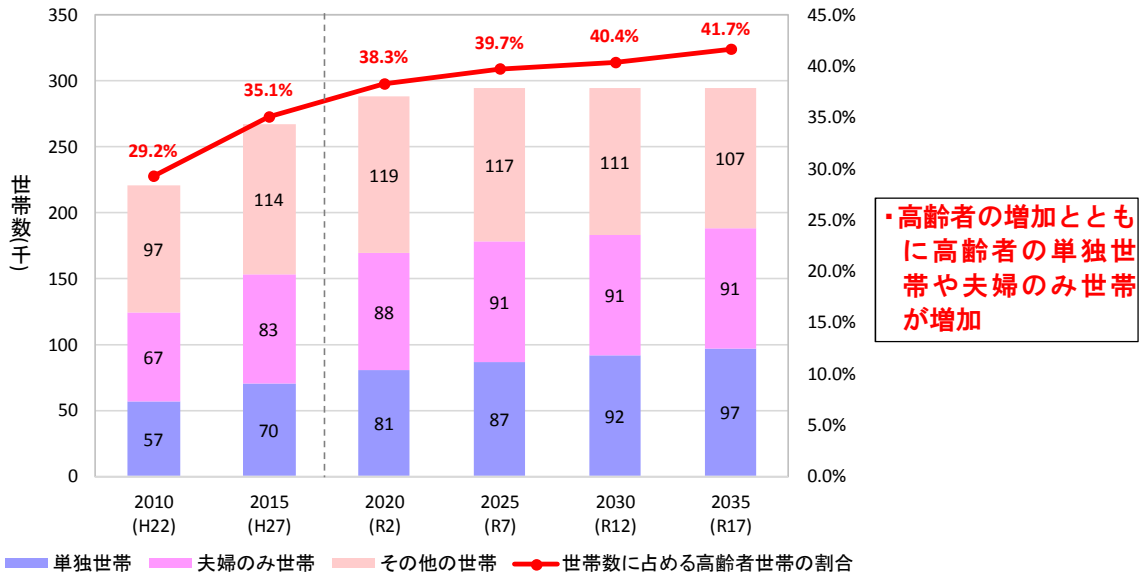
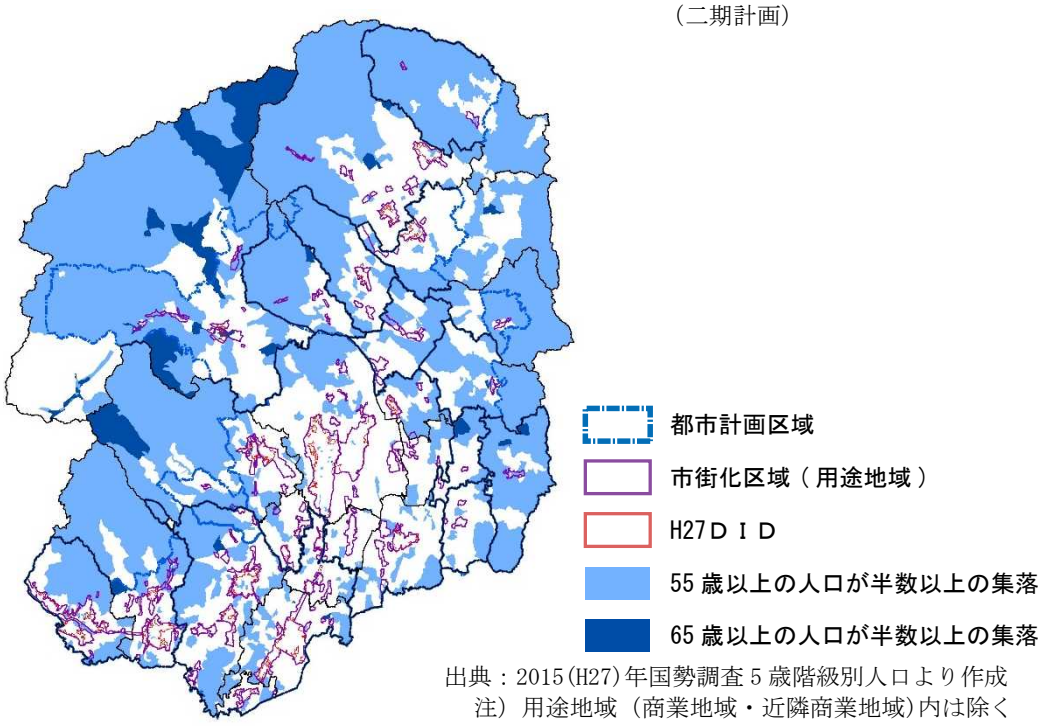


図　本県の高齢者世帯の見込み

出典：栃木県高齢者居住安定確保計画（二期計画）



出典：2015(H27)年国勢調査 5 歳階級別人口より作成
注）用途地域（商業地域・近隣商業地域)内は除く

図　国勢調査区における県内の高齢化が進む集落の分布状況

問題点③：交通ネットワークの維持困難

- 本県では、自動車保有台数の増加とともに、人の移動手段における自動車（自家用）利用率が上昇し、2009（H21）年には 92%となっており、自動車に大きく依存した都市構造となっています。
- 鉄道利用者はピーク時から約２割減少し、バス利用者においては約９割減少するなど公共交通利用者が減少しています。
- 高齢化率の上昇に伴い、自動車の運転が困難な高齢者が増加することで、デマンド交通などの需要が高まりますが、地域の状況によっては、サービスの維持が困難になることも想定されます。
- 人口減少に伴う公共交通利用者の減少や人口密度の希薄化により、運行効率が悪化し、公的費用負担の増加が想定されます。

■問題点

ア　公共交通利用率の低下により、公共交通の維持が困難になることが懸念されます。

イ　公共交通の衰退に伴う交通弱者の増加が懸念されます。

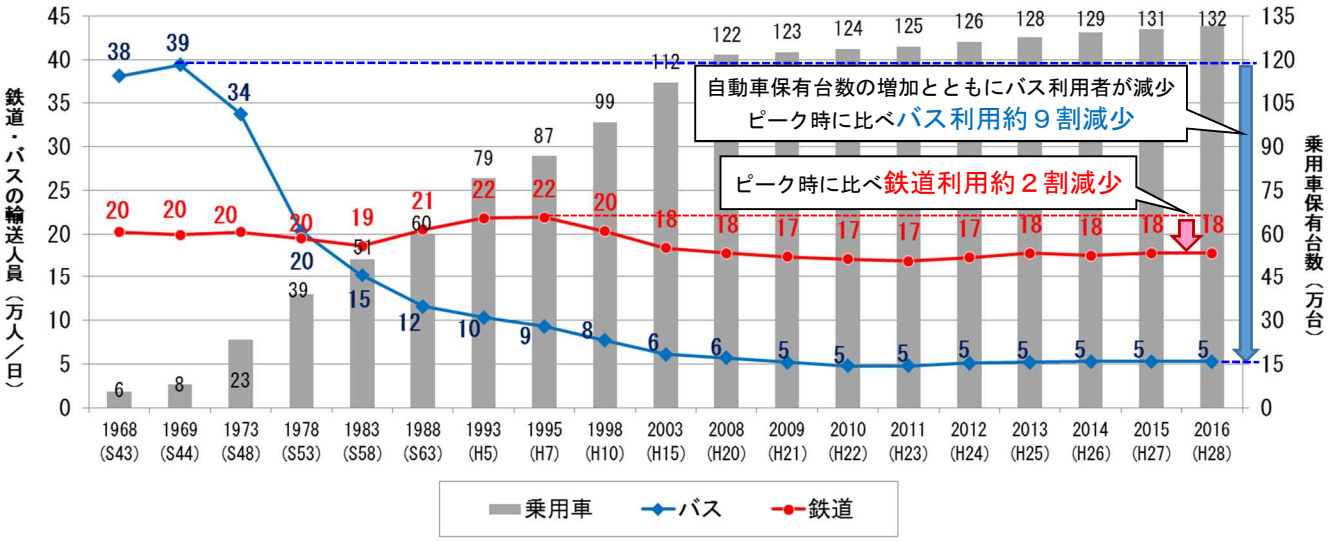


図　本県の鉄道・バスの輸送人員と乗用車保有台数の推移

出典：とちぎの公共交通（乗用車保有台数については(一財)自動車検査登録情報協会統計情報）

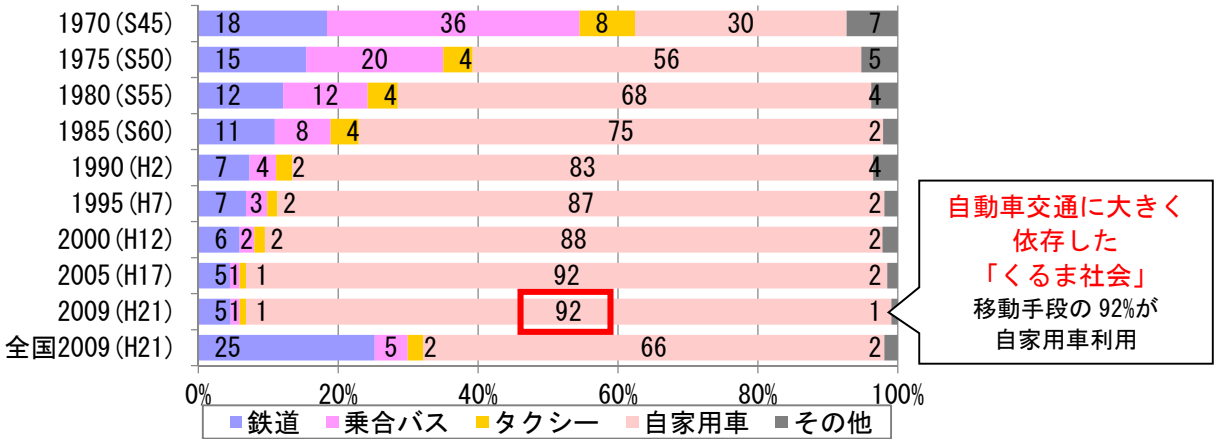


図　本県の交通機関別旅客流動の構成

*端数処理により合計が 100 にならない場合があります。

出典：旅客地域流動調査

問題点④：都市経営コストの増加

- 県内市町の決算額は総額で増加しており、中でも高齢化の進行等に伴う医療・福祉等の義務的経費の増加が著しくなる一方、少子化に伴い税収が減少し、将来、予算確保が困難になることが想定されます。
- 利用者の減少に伴い増加する赤字バス路線やデマンド交通の運行確保など、公共交通の維持に係る費用が増大していきます。
- 一斉に更新時期を迎える大量の社会資本ストックの維持・更新に係る費用の確保が必要となっています。
- 都市の拡大等により物流体系が非効率化し、配送コストが増加します。

■問題点

ア　社会資本の維持管理や更新、公共交通の維持・確保に制約が生じることが懸念されます。

イ　物流への負担が増加することにより、社会経済や環境への悪影響が懸念されます。

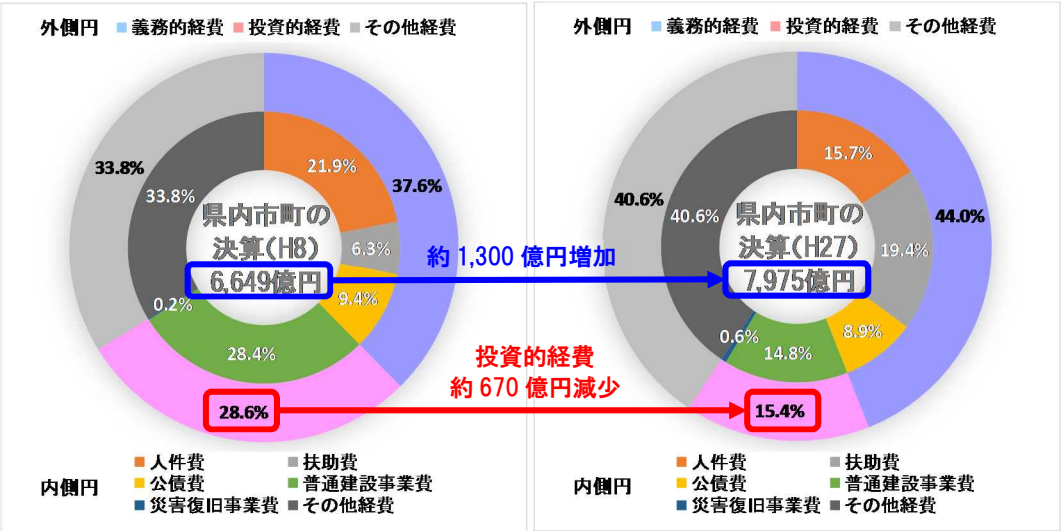
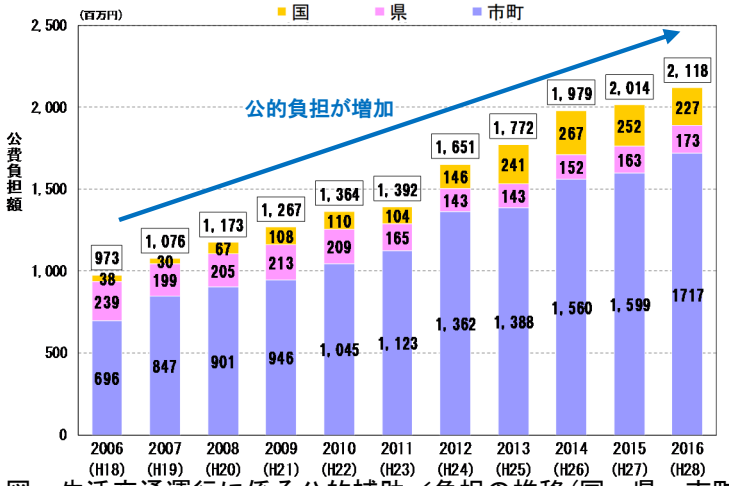


図　県内市町の決算の概要　　出典：栃木県市町村財政の状況

【用語解説】
1）扶助費　児童福祉費や生活保護費、社会福祉費などの医療や福祉等にかかる費用
2）義務的経費　職員の給料や扶助費等、固定的にかかるため任意に削減できない費用
3）投資的経費　道路、橋りょう、公園、学校、公営住宅の建設等、社会資本整備にかかる費用
4）生活交通　通勤、通学、通院、買物などの日常生活に不可欠な公共交通（路線バス・デマンド交通）



出典：とちぎの公共交通（平成 29(2017)年度版）

注）公費負担額は民間路線バスへの補助、市町が運行する生活交通への補助及び運行経費の合計。

図　生活交通運行に係る公的補助／負担の推移（国・県・市町村）

（2）災害への対応と地球環境との調和

1）災害に強い都市づくり

- ゲリラ豪雨などの気候変動に伴う異常気象や大規模地震等の自然災害について、頻発化や激甚化が進んでいます。
- これまでの防災対策に加え、災害による被害を最小化する減災の取り組みやレジリエンス（復旧力・復元力）の向上が求められています。

■推進すべきこと

ア　災害に強い都市構造の形成と防災・減災を考慮した土地利用が必要となります。
イ　緊急時の避難路や避難所等の防災空間の確保が必要となります。
ウ　災害時における応急対策に加え、復旧・復興も考慮した都市づくりが必要となります。

2）農林業や自然環境との調和

- 生産農業所得統計によると、本県の農業産出額は、2017（H29）年に 2,828 億円（全国 9 位）と全国の約 2.7%を占める有数の農業県です。
- 平坦で広い優良農地や、貴重な自然環境が多く存在しており、市街地内の農地や平地林についても、都市に残る貴重な緑地としての保全や活用が求められています。

■推進すべきこと

ア　農地等の保全とともに、都市活動（都市）と農林業（農村）との調和・共生を図っていく必要があります。
イ　市街地内の農地等を適切に保全していく必要があります。
ウ　自然環境を保全するとともに、地域資源としての活用を図っていく必要があります。
エ　農林業の継続のため、集落を維持していく必要があります。

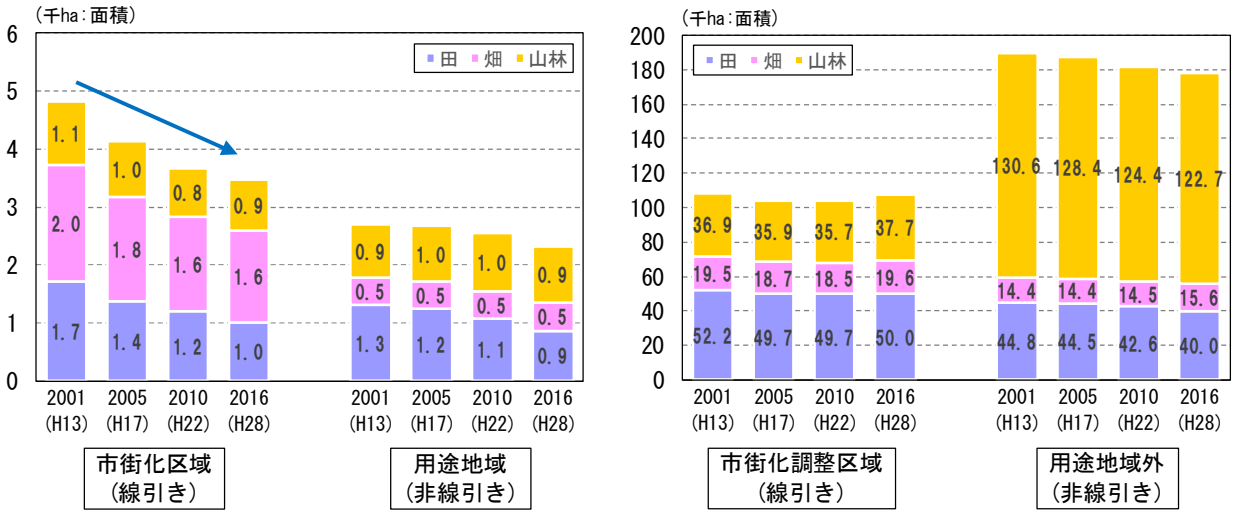


図 本県の緑地の状況の変化

出典：各年都市計画基礎調査（栃木県）

3）地球温暖化対策及び省エネルギーへの貢献

- 本県は典型的な「くるま社会」であり、他の移動手段に比べてＣＯ₂排出量の多い自動車交通への依存度が高くなっています。
- 本県では、2030（R12）年までに温室効果ガス排出量を基準年（2013(H25)年）から26%削減することを目標として、温暖化対策を推進しています。

■推進すべきこと

ア　都市活動の効率化によるＣＯ₂排出量の削減や省エネルギー化が求められています。

イ　電気自動車（ＥＶ車）や燃料電池自動車（ＦＣＶ車）など、走行時にＣＯ₂を排出しない自動車の普及や、過度に自動車交通に依存しない都市づくりが求められています。

ウ　ＣＯ₂を吸収する緑地等の創出や維持・保全が必要となります。

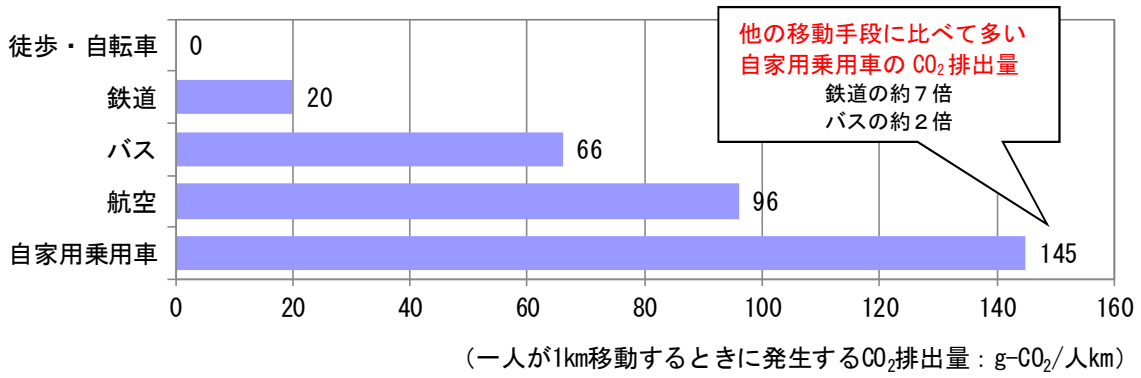


図　移動手段別の CO_2 排出量比較

出典：国土交通省　運輸・交通と環境（2018(H30)年度）

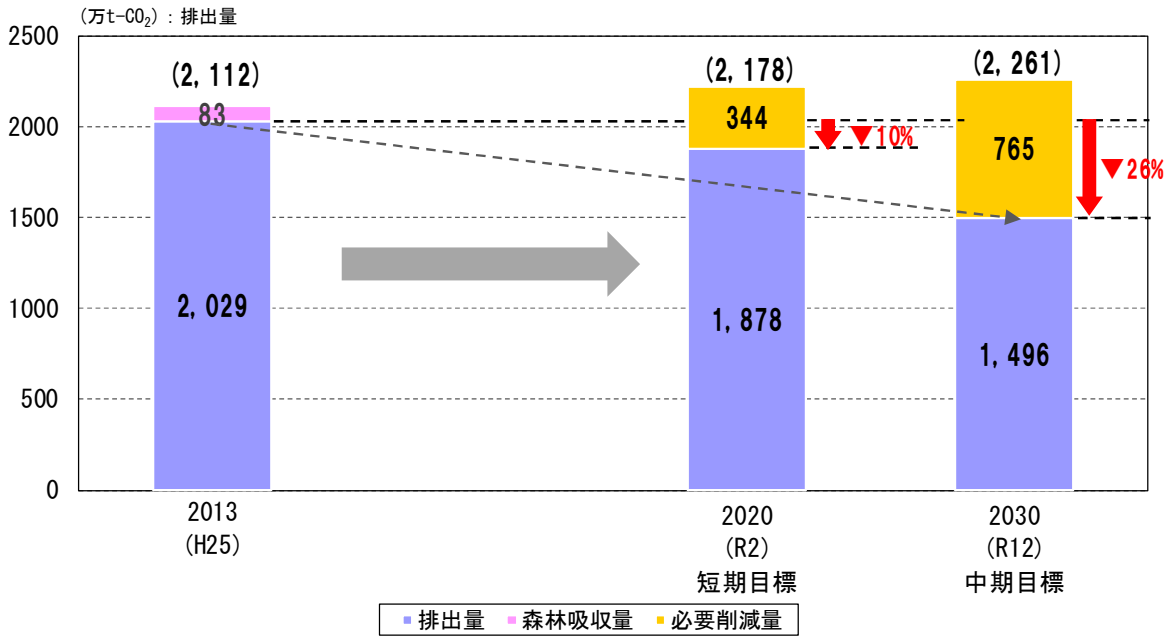


図 本県の温室効果ガスの排出量と短期・中期削減目標

出典：栃木県地球温暖化対策実行計画(2016(H28).3)

（３）とちぎの魅力や強みの有効活用

１）恵まれた立地環境を活かした産業の振興

- 本県の製造品出荷額は年々増加しており、2016（H28）年には 8.9 兆円（全国 12 位）と全国の 2.9%を占めています。
- 産業構造は、第２次産業（製造業等）の構成比が 2015（H27）年には 45%と、全国平均の約 27%と比べて高く、全国有数の「ものづくり県」です。
- 東京圏に近接しているという立地条件や、北関東自動車道等の広域道路網の形成により、企業の新規立地件数は増加傾向にあり、物流に関する需要も高まっています。

■推進すべきこと

ア　東北縦貫自動車道、北関東自動車道等の広域物流基盤を活用した産業立地を促進するための環境づくりが必要となります。

イ　ＩＣＴ技術の進展や雇用確保の見通しなどを勘案し、新たな産業の立地を促進し、地域活力の向上を図ることが必要となります。

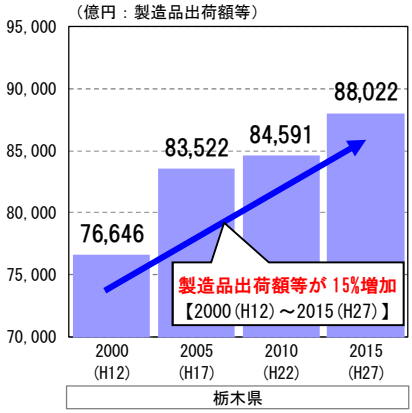


図　製造品出荷額等の推移

出典：工業統計調査

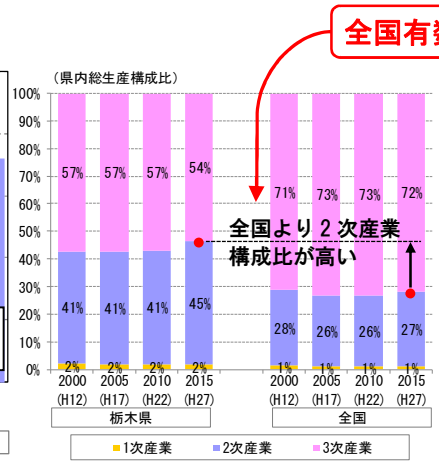


図　県内総生産産業別構成比の推移

出典：県民経済計算（2000(H12)，2005(H17)は 2000(H12)基準、2010(H22)，2015(H27)は 2011(H23)基準による）

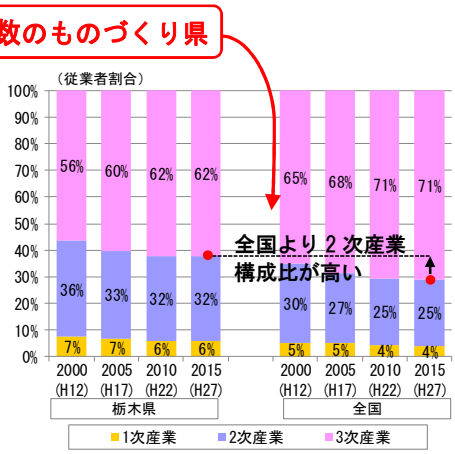


図　産業別従業者割合の推移の推移

出典：国勢調査

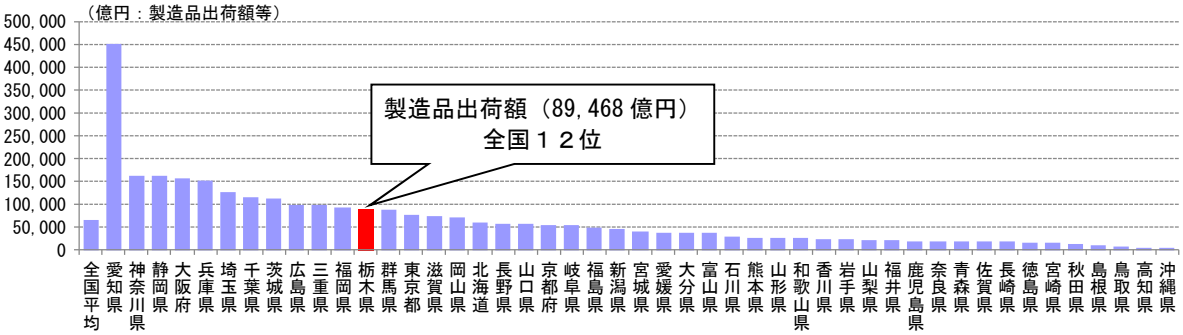


図　製造品出荷額等の全国との比較(2016(H28))

出典：工業統計調査

2）豊富な地域資源を活かした観光の振興

- 本県には、日光の社寺をはじめとする歴史的文化や、国立公園・自然公園に指定されている貴重で美しい自然環境や景勝地、地域の食など、恵まれた観光資源が豊富に存在しています。
- 本県を訪れる観光客や宿泊者の数は、東日本大震災の影響により一時的な落ち込みはありましたが、年々増加傾向にあります。
- 広域的な交流促進のため、面的な交通ネットワークを活用する対流型首都圏構築の取組が進められています。
- 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催などを契機とした、インバウンド需要の更なる拡大が想定されます。

■推進すべきこと

ア　地域資源や観光拠点の連携などによる観光の振興が必要となります。

イ　自然景観、歴史的・文化的景観の保全や魅力ある景観の形成が必要となります。

ウ　交流人口の増加による地域社会や経済の活性化が必要となります。

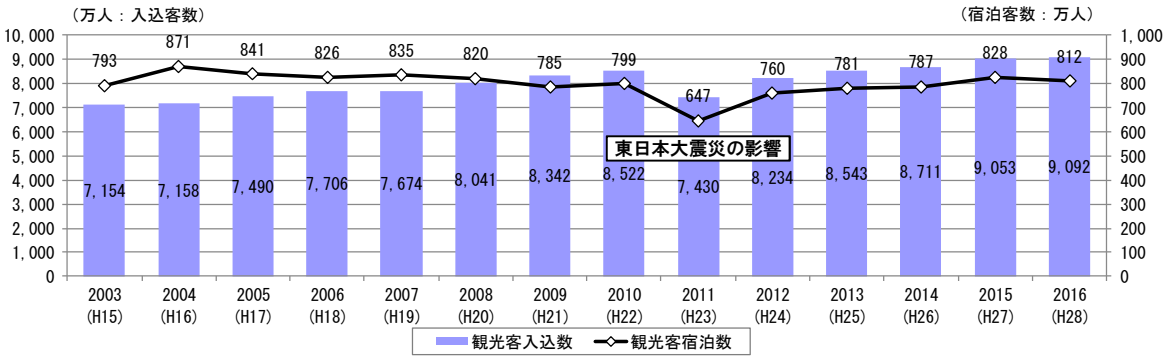


図 本県の観光客の推移

出典：栃木県観光入込客数・宿泊数推定調査結果

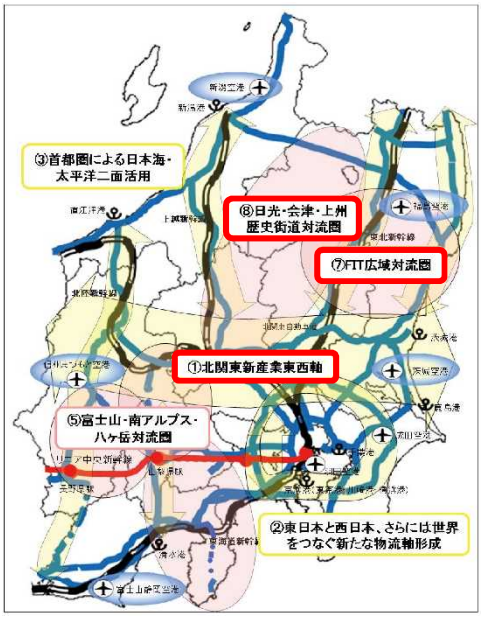


図　対流型首都圏の概念図

出典：首都圏広域地方計画（2016(H28).3）

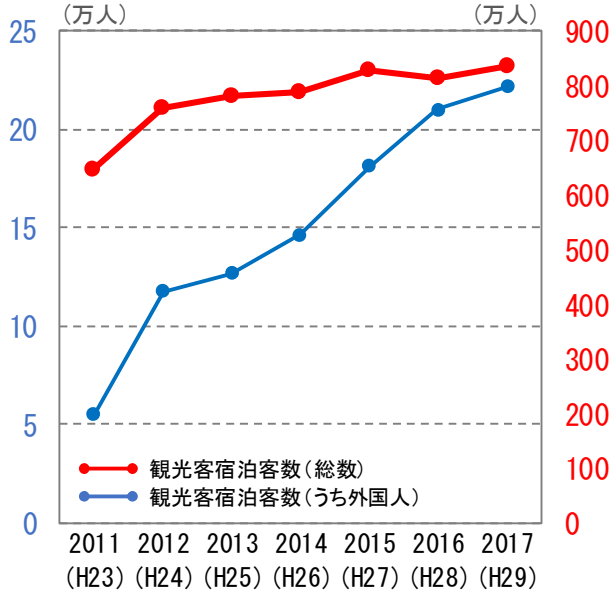


図　県内観光客宿泊客の総数と外国人客数の比較

出典：栃木県観光入込客数・宿泊数推定調査結果

3 都市づくりの課題と方向性

（1）役割に応じた拠点づくりの強化

【課題】　近年、本県を含む地方都市においては、都市のスポンジ化により、市街地の活力や魅力の低下が顕著になっています。また、高齢者の人口が半数を占める集落は、中山間地域のみならず市街地においても発生し、地域コミュニティ活動が困難となることが懸念されます。

人口減少・超高齢社会が進行し、現状のまま推移した場合、人口密度の希薄化により、既存の市街地にある店舗等は利用者が減少して撤退等を余儀なくされ、日常生活の利便性がますます低下していくことが予想されます。

このため、各拠点の規模や役割に応じた都市機能を集積し、拠点づくりを強化することが必要となります。

〈方向性〉

- ◆ 都市のスポンジ化などに対応しつつ、既存の市街地を中心に、徒歩や自転車で移動できる範囲内に都市機能をバランス良く集積し、利便性を向上させていきます。
- ◆ 都市機能が集積する利便性の高い街なかに居住（集住）を誘導し、人口密度を維持、または高めることにより利便性を持続していきます。
- ◆ 拠点の形成においては、防災・減災へ配慮した土地利用を促進します。
- ◆ 居住を誘導する地域外は、自家用車等を利用し周辺地域の都市機能を利用することなどを前提として、ゆとりある居住や自然と共生する居住スタイルなどの多様なライフスタイルに応じた受け皿として維持していきます。
- ◆ 中山間地域等においても既存集落を維持していくため、一定の生活サービス機能を確保する「小さな拠点」づくりを促進し、都市部と連携していきます。

（2）交通ネットワークの強化

【課題】　自動車を運転できない高齢者や障害者など、いわゆる交通弱者の自立した日常生活の確保のため、公共交通ネットワークの強化が必要となります。

また、ゲリラ豪雨などの気候変動に伴う異常気象や大規模地震等の自然災害へ備えるため、道路ネットワーク等の強化が必要となります。

〈方向性〉

- ◆ 拠点地区間のネットワーク強化や地域の実情に応じた地域内交通の充実、地域内交通と拠点間ネットワークの連携など、公共交通ネットワークの更なる充実を図っていきます。
- ◆ 自動運転等の新たな技術やパーソナルモビリティなどの活用を推進し、都市機能や居住を誘導するまちづくりの施策と一体となった効率的で効果的な交通ネットワークを構築していきます。
- ◆ 高齢者を含む誰もが安全でスムーズに移動できる交通ネットワーク環境の整備を図っていきます。
- ◆ 道路ネットワーク等の強化により広域連携を図っていきます。

（３）都市経営の効率化

【課題】　人口減少・超高齢社会の進行により、医療や福祉等の社会保障費が増大する一方で、生産年齢人口の減少による都市活動の低下や税収の減少が懸念されており、それらに対応するため、都市経営の効率化が必要となります。

本県は、道路ネットワークが充実するなど交通環境に恵まれており、日常生活すべてにおいて、自家用車による移動が主流となっています。しかし、移動コストや環境の保全、健康づくりの観点から、自動車交通への高依存、鉄道やバス等の公共交通利用率の低下、維持・運行費用の地方自治体の負担増や更なる利便性の低下への対応が必要となります。

さらに、電子商取引（ＥＣ）の市場拡大に伴い、宅配便の取扱個数が増加するなど端末物流への負担が増加し、環境コストや配送コストの増加への対応が必要となります。

〈方向性〉

◆ 効率的かつ効果的な公共投資や社会資本の長寿命化による既存ストックの活用、健康まちづくりの推進などにより都市経営コストの縮減を図っていきます。

◆ 拠点づくりや交通ネットワークの強化に合わせて公共交通の効率化や新たなシステム等の導入により端末物流の効率化を図っていきます。

（４）新技術の活用

【課題】　地球温暖化に伴う気候変動やエネルギー需給の変化など地球規模での環境問題に対応するため、都市活動におけるCO_2排出量の削減や省エネルギー化の促進が求められています。

また、拠点形成及び交通ネットワークの強化、更なる都市経営の効率化が求められる中、これまで取り組んできた施策をさらに推進するため、新技術を活用していくことが必要となります。

〈方向性〉

◆ 環境問題など、都市が抱える様々な課題を分野横断的に解決することが可能となるスマートシティは、ＩＣＴや自動運転等の新たな技術を活用するものであり、今後の技術革新なども踏まえ、柔軟に導入していきます。

（５）とちぎの魅力や強みを活かした都市づくり

【課題】　本県は豊富な地域資源を有しており、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催などを契機とするインバウンド需要の更なる拡大が想定されます。また、首都圏北部に位置し、高速道路や新幹線等の広域の交通基盤が整っていることから、地理的に優位な状況となっており、こうしたとちぎの魅力や強みを活かした都市づくりが必要となります。

また、市街地には周囲を取り巻くように美しい自然環境が存在し、市街地内にも農地や平地林が多く分布しています。これまで市街地内農地等は、都市的土地利用

に転換すべき土地とされてきましたが、今後は人口減少に伴い、宅地としての利用需要が低くなることが見込まれており、保全や活用が必要となります。

〈方向性〉

◆ 日光の社寺をはじめとする歴史的資源や、美しい自然環境や景勝地、地域の食や温泉などの豊富な観光資源を有効活用し、魅力的で個性ある都市づくりを進めます。

◆ 首都圏北部に位置する地理的優位性や高速道路・新幹線等の広域交通基盤を活かした産業の振興を図り、活力ある都市づくりを進めます。

◆ 市街地内農地等については、保全を図るとともに、貯水・遊水等の防災機能、市民農園等の交流・レクリエーション機能、農業学習・体験機能など、多面的な機能に着目し、活用していきます。

4 目指すべき都市構造「とちぎのスマート＋（プラス）コンパクトシティ」

前項における都市づくりの課題と方向性を踏まえ、快適・便利に暮らしやすく、また環境にもやさしく、効率的な都市経営を図り、持続可能で賢いまちづくりを推進します。

また、栃木県が目指すべき都市構造を

『多核ネットワーク型の都市構造「とちぎのスマート＋（プラス）コンパクトシティ」』

として、次のとおり本県ならではのコンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりを推進していきます。

（１）　既存の市街地などを中心として、徒歩や自転車等で移動できる範囲内で、商業や医療、福祉、教育、金融、公共公益施設等の日常生活に必要なサービスを誰もが手軽に受けることができるよう、市街地の規模や役割に応じて、必要な都市機能を集積した拠点（広域拠点、地域拠点、生活拠点、小さな拠点等）づくりを進め、街なかへの居住（集住）を促進します。

（２）　それぞれの拠点を効率的かつ効果的な鉄道やバス等の公共交通ネットワークにより連携を強化し、拠点内における歩行空間や自転車等の利用環境の充実、自動運転等の新たな技術を活用することにより、高齢者をはじめ誰もが自由に移動し、活き活きと社会参加ができる都市づくりに取り組みます。

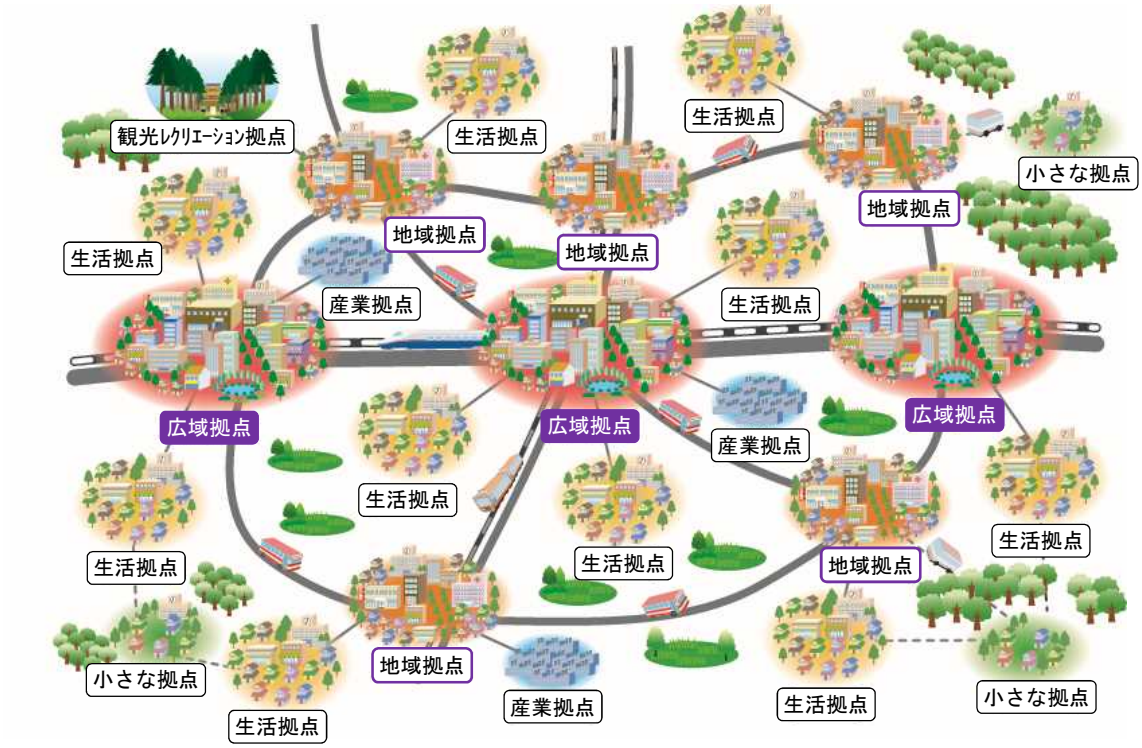
（３）　公共投資の選択と集中や既存ストックの有効活用、健康まちづくりの推進などにより、スマートに都市経営を効率化します。

（４）　環境負荷の低減、拠点形成や交通ネットワークの強化、都市経営の効率化などをより一層推進するため、省エネ技術やＩＣＴ、自動運転等の新たな技術を活用するスマートシティの導入を促進します。

（５）　本県が有する豊富な地域資源を有効活用し、魅力的で個性ある都市づくりを推進するとともに、地理的優位性を活かした産業集積地の形成など、活力ある都市づくりを推進します。
　さらに、市街地内の農地や平地林を保全し、それらが有する多面的な機能を活用していきます。

スマートシティとは、「Society 5.0」の実現に向け、都市の抱える諸課題に対して、ＩＣＴ等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市を目指すものであり、
交通（mobility）、自然との共生（nature）、省エネルギー（energy）、安全安心（safety&security）、資源循環（recycle）、医療・健康（wellness）など分野横断的に、より賢く、コンパクト・プラス・ネットワークを推進するものです。

■　「とちぎのスマート＋（プラス）コンパクトシティ」のイメージ



【各拠点(※)と都市的サービス等のイメージ】

※居住を誘導する拠点（産業拠点及び観光ﾚｸﾘｴｰｼｮﾝ拠点を除く）

広域拠点の都市的サービス施設
市役所、銀行本支店、ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞｾﾝﾀｰ、総合病院、大学等

地域拠点の都市的サービス施設
市役所・町役場、郵便局・銀行支店、ｽｰﾊﾟｰﾏｰｹｯﾄ、病院、高校等

生活拠点の都市的サービス施設
市役所・町役場の出張所、郵便局、ｺﾝﾋﾞﾆｴﾝｽｽﾄｱ、診療所、小学校等

小さな拠点の生活サービス機能
金融（ATM）、商業、燃料供給、見守り等

■　広域拠点地区

複数の市町を対象とした広域の都市圏の中心拠点として、商業や医療、福祉、金融、公共公益施設など、既に高度で多様な都市的サービス機能が集積している拠点地区です。

広域拠点地区では、都市機能や人口の集積を一層促進するため、高度で複合的な土地利用を図るとともに、これらの都市機能を都市圏全体で共有、利活用できるよう、公共交通ネットワークの充実・強化による拠点地区間の連携の向上を図ります。

【広域拠点地区のイメージ】

◇　広域拠点地区の配置エリアのイメージ
市街地中心部や鉄道駅周辺などで、広域的な公共交通ネットワークの結節点が存在し、既に高度で多様な都市機能が集積している地区　など

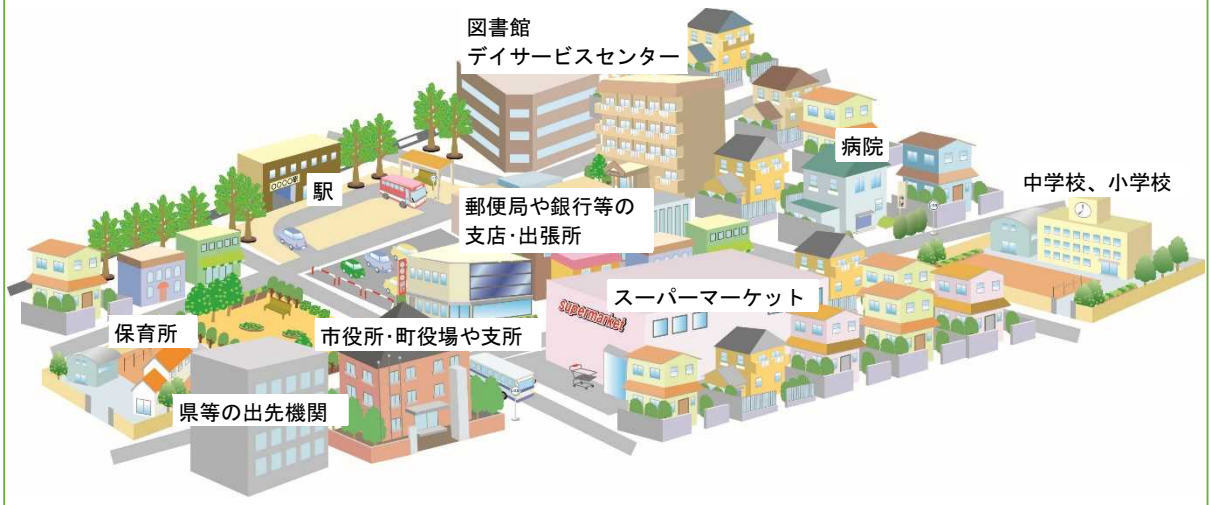
◇　都市的サービス施設の例
国・県等の行政機関、市役所、業務施設の本支店、ショッピングセンター、総合病院、サービス付き高齢者向け住宅、大学、高校、中学校、小学校、幼稚園、保育所、駅、文化センター、バスターミナル　等

■　地域拠点地区

単一の市町（合併前を含む）を対象とした地域レベルの中心拠点として、都市機能が既に一定程度集積し、日常的なサービスを効率的に提供することができる拠点地区です。

地域拠点地区では、徒歩や自転車で移動可能な範囲に日常生活機能と居住機能を更に集積させ、人口密度を維持していくとともに、必要な都市機能の維持・充実を図り、日常生活の利便性の向上を図ります。

【地域拠点地区のイメージ】



◇ 地域拠点地区の配置エリアのイメージ
市役所・町役場や支所、鉄道駅周辺などで、地域レベルの都市機能が既に一定程度集積している地区　など

◇ 都市的サービス施設の例
県等の出先機関、市役所・町役場や支所、郵便局や銀行等の支店・出張所、スーパーマーケット、病院、デイサービスセンター、高校、中学校、小学校、保育所、図書館、駅　等

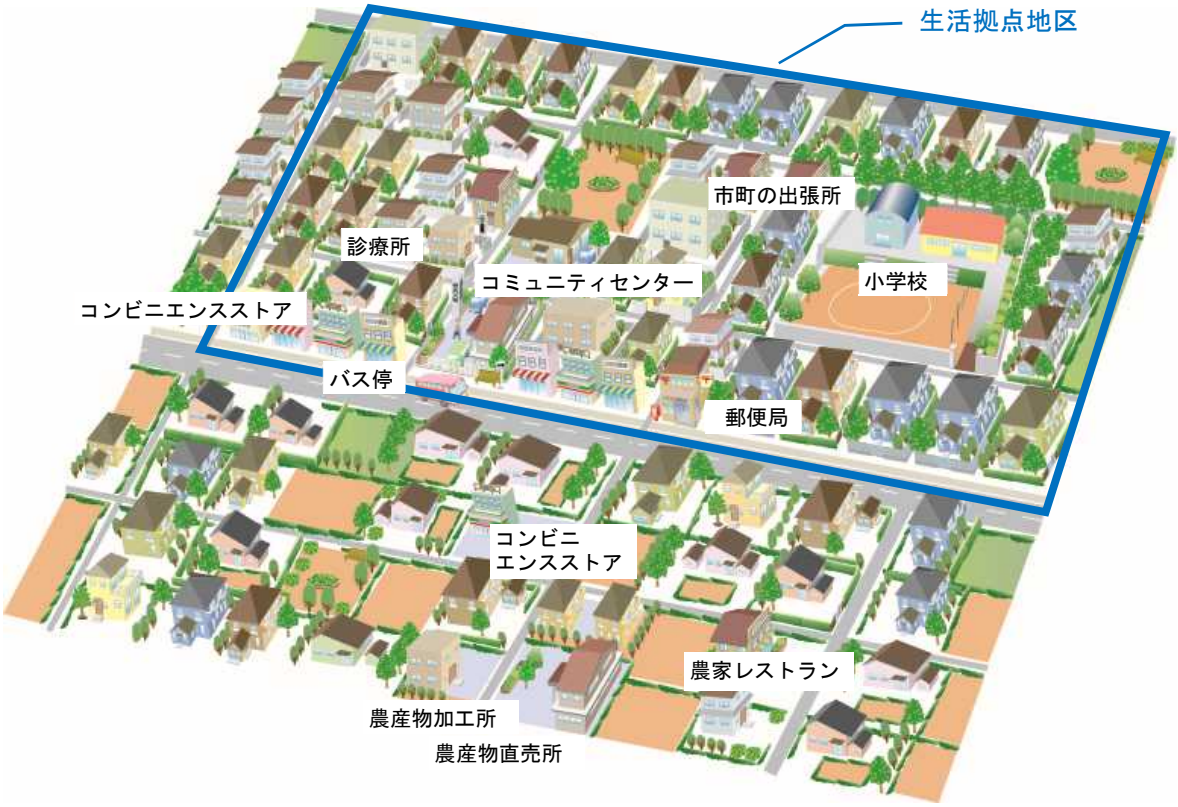
■　生活拠点地区

概ね小学校区規模でのコミュニティの中心となる拠点地区です。

生活拠点地区では、日常生活に必要な店舗や診療所などの生活利便施設を誘導するとともに、地域のコミュニティの維持を図ります。併せて、生活の利便性を向上させるため、公共交通手段の充実を図ります。

また、生活拠点周辺地域においては、農地と調和した良好な住環境を形成します。

【生活拠点地区とその周辺地域のイメージ】



◇　生活拠点地区の配置エリアのイメージ

概ね小学校区規模のコミュニティの中心となる地区　など

◇　都市的サービス施設の例

市町の出張所、郵便局、コンビニエンスストア、店舗、診療所、小学校、コミュニティセンター、バス停　等

◇　生活拠点周辺地域のイメージ

低層住宅地と農地が混在している地区　など

◇　都市的サービス施設の例

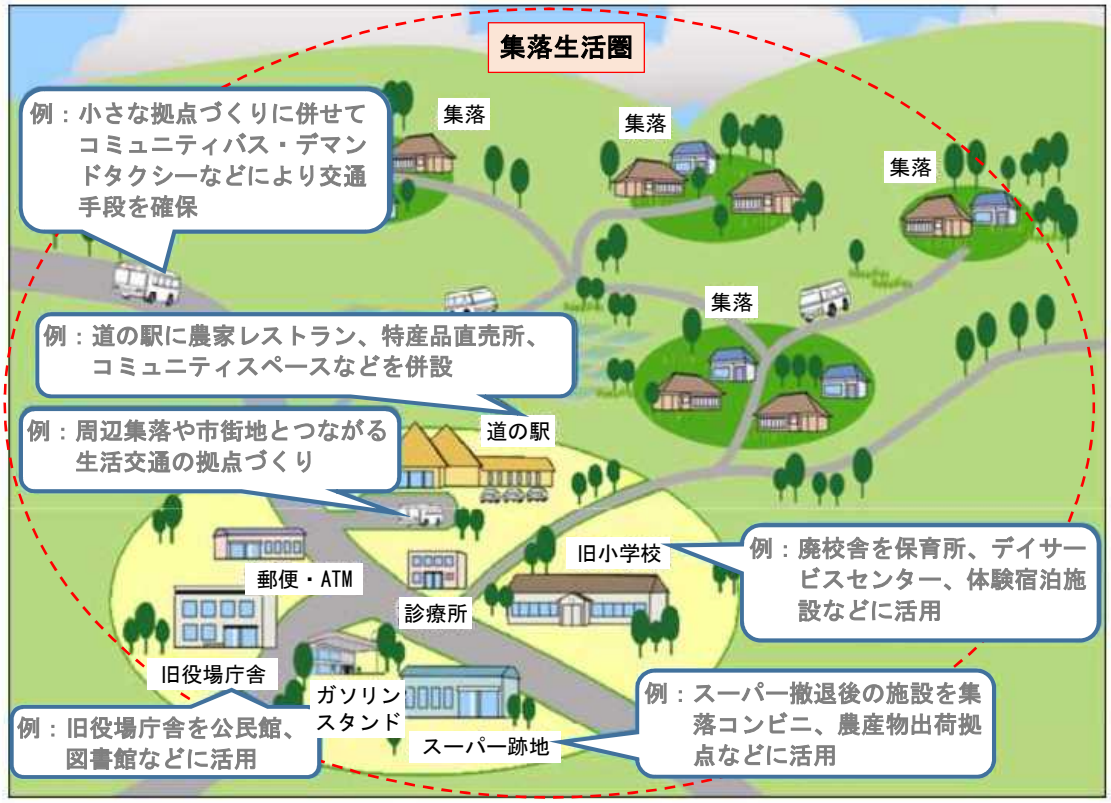
コンビニエンスストア、農家レストラン、農産物加工所・直売所　等

■　小さな拠点

郊外部や中山間地域において、中心となる拠点地区です。

小さな拠点では、日常生活に必要なサービス機能を歩いて移動可能な範囲に集め、周辺の集落とのネットワークを確保しながら、人口減少が進む地域においても人々の生活を支えていきます。

【小さな拠点のイメージ】



【小さな拠点】上図の◯で囲んだエリア。
小学校区など、複数の集落が散在する地域において、商店、診療所等の日常生活に不可欠な施設・機能や地域活動を行う場を、歩いて動ける範囲に集め、さらに周辺の各集落との間をコミュニティバス等の交通手段により結んだ地域（集落生活圏）の拠点となる集落。

◇　小さな拠点のイメージ

小学校区等複数の集落を包含する地域

◇　生活サービス機能の例

医療・介護・福祉、買い物、公共交通、物流、燃料供給、教育　等

5 「とちぎのスマート＋（プラス）コンパクトシティ」の実現に向けて

「とちぎのスマート＋（プラス）コンパクトシティ」を実現するため、以下のとおり５つの基本目標と３つの基本姿勢を掲げ、各種取り組みを進めていきます。

■ 都市づくり基本目標（1）：誰もが暮らしやすくコンパクトな都市づくり

- 戦略(1)-①　日常生活に必要な都市機能の集積の促進
- 戦略(1)-②　街なかへの居住（集住）の誘導と多様なライフスタイルへの対応
- 戦略(1)-③　空き家等の既存ストックの有効活用
- 戦略(1)-④　都市の防災・減災機能等の強化
- 戦略(1)-⑤　既存集落における小さな拠点の形成

■ 都市づくり基本目標（2）：誰もが安全でスムーズに移動できる都市づくり

- 戦略(2)-①　地域交通の強化と広域連携の促進
- 戦略(2)-②　都市機能や居住誘導と合わせた効率的な交通ネットワークの再構築
- 戦略(2)-③　徒歩や自転車等による移動性の向上

■ 都市づくり基本目標（3）：持続可能で効率的な都市づくり

- 戦略(3)-①　公共投資の選択と集中
- 戦略(3)-②　既存ストックの有効活用
- 戦略(3)-③　健康まちづくりの推進

■ 都市づくり基本目標（4）：新技術を活用した環境にもやさしいスマートな都市づくり

- 戦略(4)-①　環境負荷の少ない都市づくりの推進
- 戦略(4)-②　地域内交通への自動運転技術等の活用
- 戦略(4)-③　物流システムの効率化や端末物流への新技術の活用
- 戦略(4)-④　インフラの維持管理等への新技術の活用

■ 都市づくり基本目標（5）：とちぎの魅力や強みを活かした都市づくり

- 戦略(5)-①　地域資源を活かした魅力的で個性ある都市づくり
- 戦略(5)-②　恵まれた立地環境や優れた交通ネットワークを活かした産業の振興
- 戦略(5)-③　都市と調和する農地等を活かした多機能な空間の創出

■ 都市づくり基本姿勢（1）：医療や福祉、産業、環境など各種政策と連携した都市政策の展開

■ 都市づくり基本姿勢（2）：多様な主体と協働・連携した都市づくり

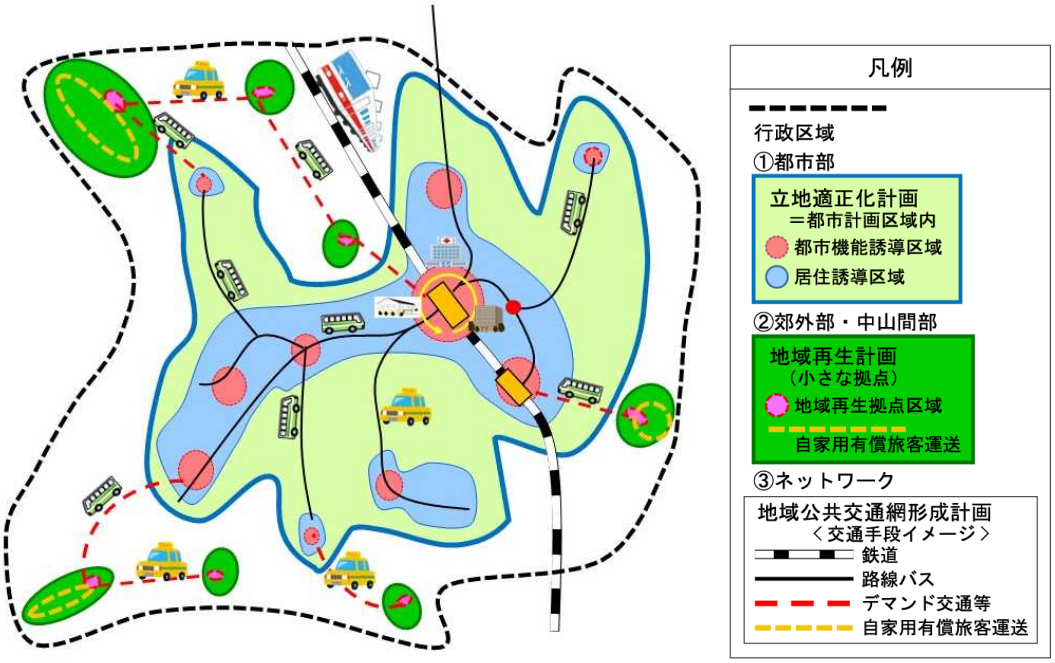
■ 都市づくり基本姿勢（3）：都市のマネジメント

■都市づくり基本目標（1）：誰もが暮らしやすくコンパクトな都市づくり

徒歩や自転車等で移動可能な範囲で、商業や医療、福祉、教育、金融、公共公益施設等の日常生活に必要な都市的サービスを誰もが手軽に受けられるように、それぞれの拠点の規模や役割に応じた都市機能の集積を図りながら、街なかへの居住（集住）を誘導し、立地適正化計画制度の主旨を踏まえた、暮らしやすくコンパクトな都市づくりを推進します。

また、市街地においては都市のスポンジ化へ対応し、郊外部においては引き続き市街地の無秩序な拡大につながる開発を抑制しつつ、既存集落の維持を図ります。

【立地適正化計画制度と関連制度のイメージ図】



※他制度を活用した行政区域全体での計画

戦略(1)-① 日常生活に必要な都市機能の集積の促進

既存の市街地や郊外の集落の中心部などを拠点地区とし、拠点の規模や担うべき役割に応じて、拠点地区間で相互補完を図りながら、日常生活に必要な都市機能の集積・誘導を図ります。また、郊外に立地している公共公益施設等については、更新に合わせ拠点地区への誘導を図ります。さらに、都市機能の休廃止に伴う利便性の低下を防ぐため、エリアマネジメントなどの導入を促進します。

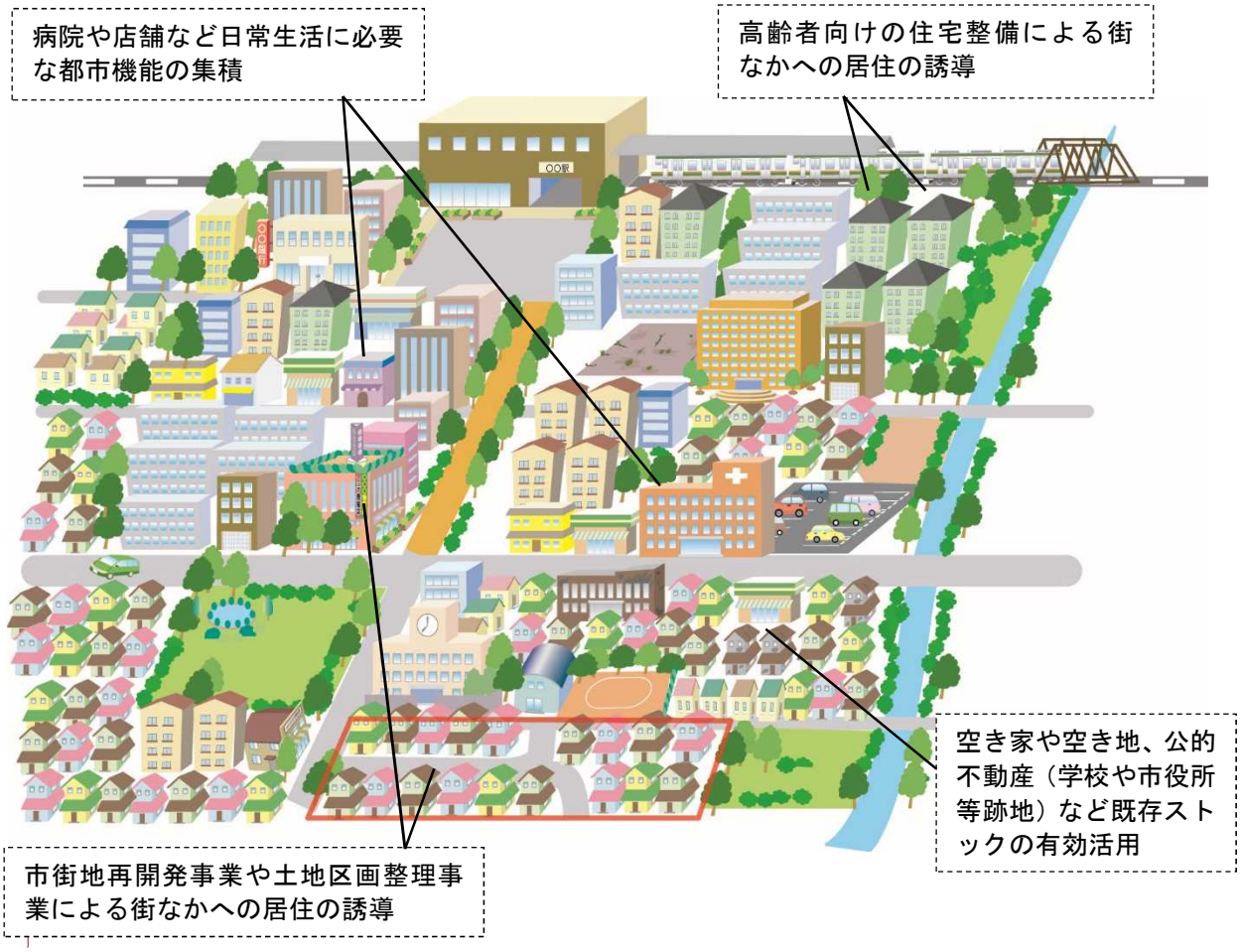
戦略(1)-② 街なかへの居住（集住）の誘導と多様なライフスタイルへの対応

都市的サービスが充実した街なか（拠点地区）への居住（集住）を誘導し、都市機能や居住の一層の集積による相乗効果により、都市の拠点性をさらに高めていきます。また、郊外の既存市街地や集落においても、一定の集積を図りながら地域の多様な生活に配慮し、コミュニティの維持に努めていきます。

さらに、各拠点における魅力を高めるとともに、賑わいを創出し、公園や広場など交流の場となる機能や施設を設け、住民が愛着を持てる地域づくりを進めます。

戦略(1)-③　空き家等の既存ストックの有効活用

都市機能の集積や街なかへの居住（集住）の誘導にあたっては、地域の需要に応じて空き家や空き地、公的不動産（学校や市役所等跡地）等の既存ストックの有効活用を図るとともに、地域住民やＮＰＯなど民間組織と連携したエリアマネジメントの導入などを促進し、都市のスポンジ化へ適切に対応します。

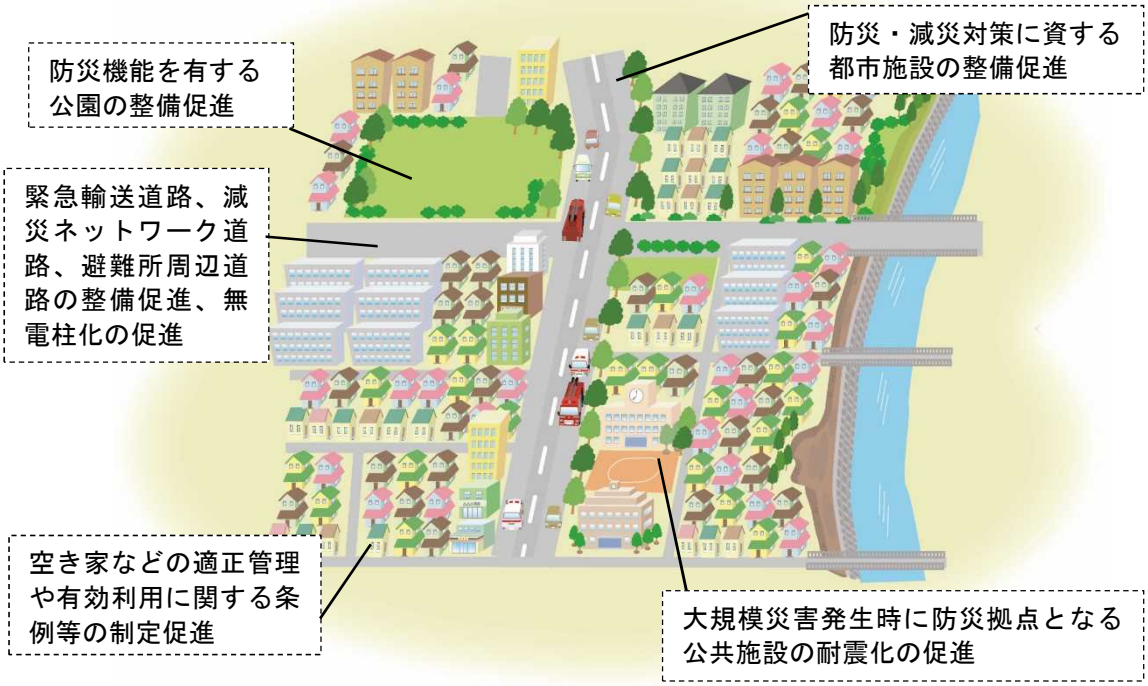


[高崎　拓也1]

戦略(1)-④　都市の防災・減災機能等の強化

安全で安心して暮らすことができるように、重要な公共施設等については災害リスクの低い地域への立地を促進し、災害対応力の向上を図るとともに、居住についてもより安全な地域へ誘導するなど、防災・減災や発生時における応急対策を考慮した土地利用を図ります。また、速やかな復旧・復興に資する緊急輸送道路など都市施設の整備を促進し、避難時や災害復興対応におけるＩＣＴ技術など新たな技術の活用やＥＶ車やＦＣＶ車など蓄電機能を有する車両の活用をしていきます。

さらに、空き家や空き店舗等を適切に管理・活用し、防犯対策や地域コミュニティの維持など、日常的に安心が確保される環境づくりを進めます。



戦略(1)-⑤　既存集落における小さな拠点の形成

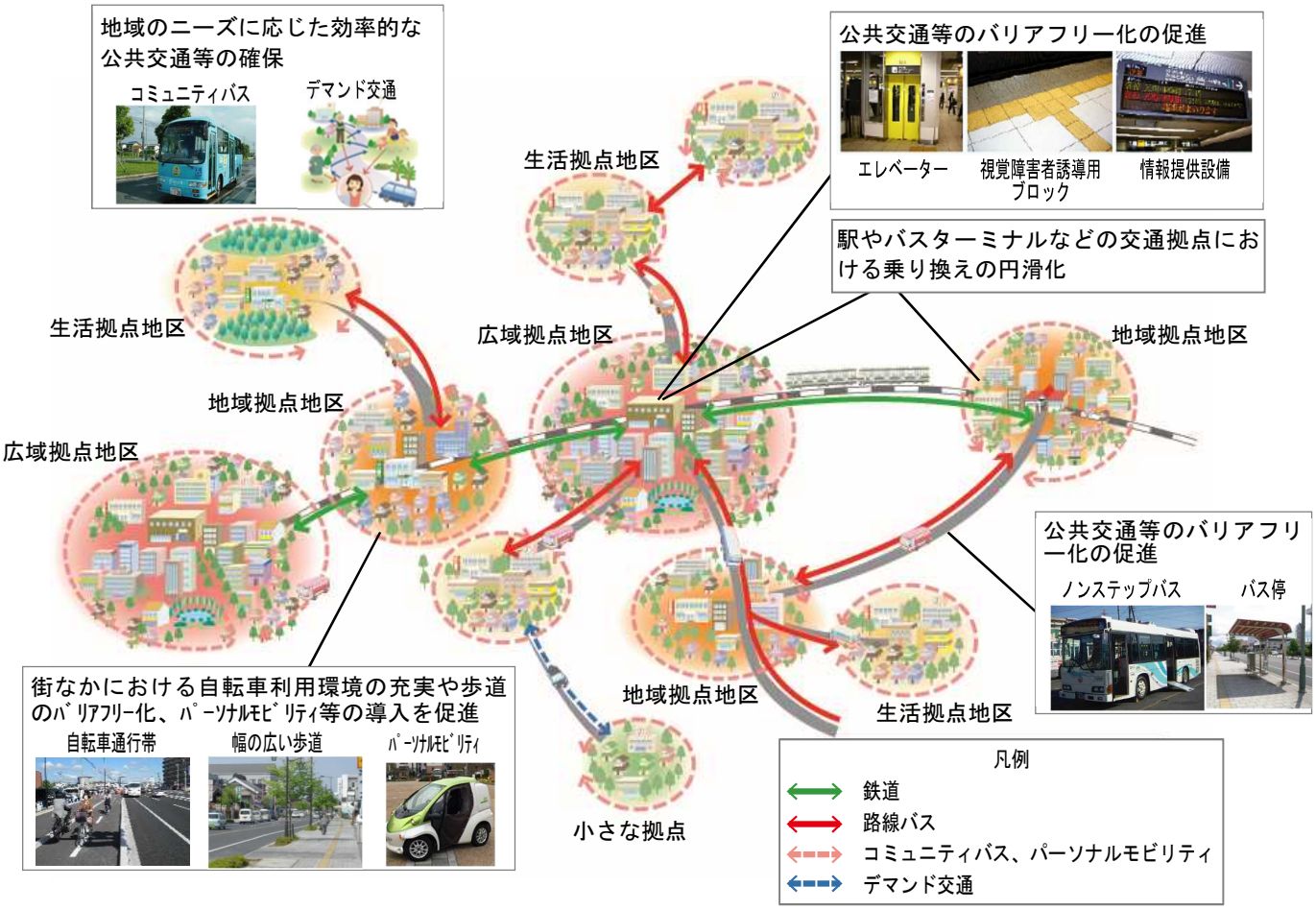
郊外部や中山間地域など人口規模の小さな集落においては、行政、商業、教育など日常生活に必要なサービス機能を集約し、周辺集落とデマンド交通等のネットワークで結ぶことで、サービス機能の維持を図りつつ、人々が集い、交流する機会を広げます。また、6次産業展開等のイノベーション拠点としての役割も担う雇用創出の場として利用を促進します。

《基本目標(1)の主な取組み例》

◇商業・業務や住居など多様な都市機能を集積するため、市街地再開発事業や土地区画整理事業の促進
◇駅、バス停等の交通拠点周辺に、高齢者や子育て支援のための施設（病院・診療所、地域包括支援センター、子育てサロンなど）の誘導促進
◇既存ストックを有効活用した都市機能の集積や街なかへの居住の促進
◇サービス付き高齢者向け住宅、地域優良賃貸住宅など、高齢者の多様な住まいを街なかに誘導促進
◇住居専用地域内への二世帯住宅の建築など多様な住宅ニーズへの対応や、買い物弱者の対応に必要な店舗等の立地を可能とする地区計画等の導入促進
◇リノベーションまちづくりや地域によるコモンズ協定の導入促進
◇防災・減災対策に資する都市施設の整備促進（緊急輸送道路や減災ネットワーク道路、避難所周辺道路の整備や無電柱化、防災公園等の整備やライフラインのリダンダンシーの確保、洪水調整施設の整備、下水道の整備・改善）
◇まちづくり・地域づくりと連携した浸水軽減・氾濫拡大の抑制に関する取組み促進
◇大規模災害発生時に防災拠点となる公共施設の耐震化や蓄電機能を有する車両の配備促進
◇復興まちづくりのための事前準備に関する取組み促進
◇空き家などの適正管理や有効利用に関する条例等の制定促進

■都市づくり基本目標（2）：誰もが安全でスムーズに移動できる都市づくり

広域拠点、地域拠点、生活拠点、小さな拠点となる各拠点地区間を、鉄道やバス等の公共交通を基本に地域のニーズに応じた交通ネットワークにより連携を強化し、合わせて拠点地区内の交通ネットワークの充実を図ります。また、歩行者や自転車等の利用環境を向上し、自動運転等の新技術や施策を導入することで、高齢者や障害者をはじめ誰もが安全でスムーズに移動し、活き活きと社会参加ができる都市づくりを進めます。



戦略(2)-①　地域交通の強化と広域連携の促進

拠点地区間を結ぶ公共交通ネットワークを主体とする地域交通の充実・強化を支援し、各拠点地区が有する都市機能の相互利用や相互補完を図るなど広域連携を促進します。

戦略(2)-②　都市機能や居住誘導と合わせた効率的な交通ネットワークの再構築

拠点地区の規模や都市機能の集積状況などの地域の状況や交通需要の特性に応じて、既存の公共交通の充実・強化に加え、ＬＲＴやＢＲＴ、自動運転技術や地域共助型生活交通など新たな技術や手法を活用し、最も適した交通手段の導入や取り組みを促進します。また、集積状況や誘導施策に合わせた最適なルートを確保し、効率的で効果的な交通ネットワークを再構築し、公共交通サービスを維持していきます。

戦略(2)-③　徒歩や自転車等による移動性の向上

歩道や公共交通機関等のバリアフリー化や自転車の利用環境の充実を図り、パーソナルモビリティ等の導入や利用環境の整備を促進することで、自動車を運転できない高齢者等が安全でスムーズに移動でき、歩いても暮らせる都市づくりを促進します。

《基本目標(2)の主な取組み例》
◇地域のニーズに応じた効率的な公共交通手段（コミュニティバス、デマンド交通等の確保）
◇駅やバスターミナルなど交通結節点の機能強化（駅前広場、自由通路、駐輪場の整備など）
◇歩道、公共交通機関等のバリアフリー化や街なかにおける自転車の利用環境の充実を促進
◇モビリティマネジメント等による公共交通の利用の促進

■都市づくり基本目標（3）：持続可能で効率的な都市づくり

集約型の都市構造の形成に向けた都市機能の再配置や公共投資の選択と集中、既存ストックの有効活用などにより、増大する都市経営コストの低減化を図ります。さらに、健康まちづくりの推進などによりスマートに経費を縮減し、持続可能で効率的な都市づくりを促進します。

戦略(3)-①　公共投資の選択と集中

集約型の都市構造の形成に向けた都市機能の再配置や効率的な利活用に合わせ、公共投資の選択と集中を図り、効率的な都市経営を進めます。

戦略(3)-②　既存ストックの有効活用

市街地に存する既存ストックの有効活用を図るとともに、都市機能の再配置に合わせた公共施設等の再編・集約、各拠点の連携強化による都市機能の相互補完を図ります。また、既存の都市基盤施設など社会資本ストックについても長寿命化を図るなど適切な維持管理を行い、都市経営コストを低減します。

戦略(3)-③　健康まちづくりの推進

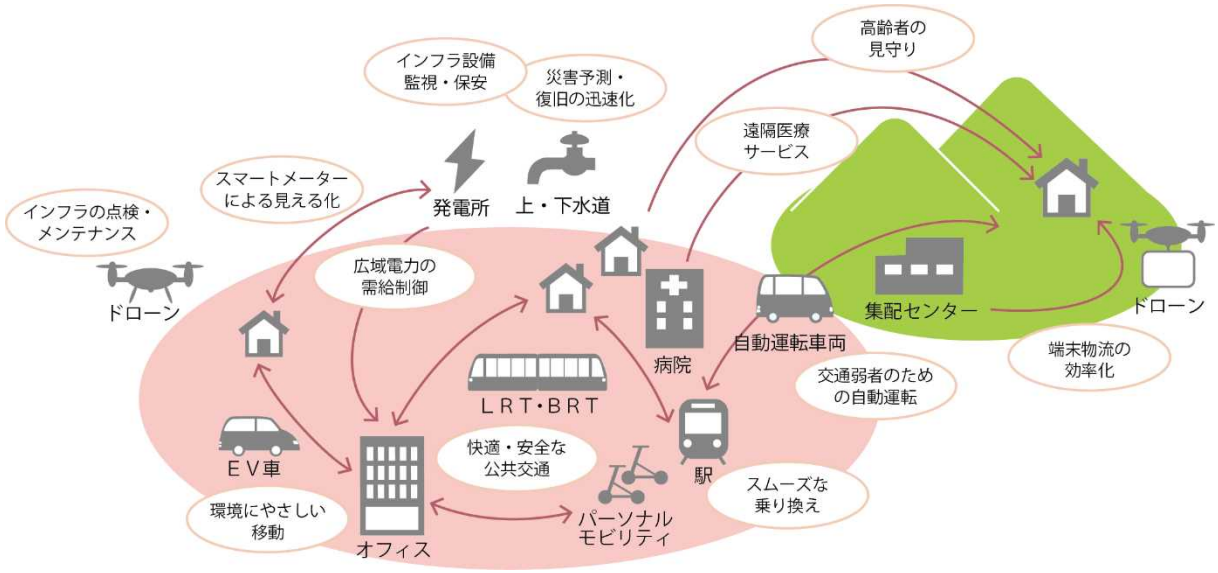
徒歩等で移動可能な範囲内における日常生活に必要な都市機能の確保、歩道のバリアフリー化など安全で安心して利用できる歩行環境の確保、また、公共交通の利用環境の向上を図ることにより、高齢者等の外出機会の増加や社会参加を促します。さらに、地域コミュニティの活性化や、高齢者や子育て世代へのケアを促進し、誰もが健康で活き活きと過ごすことのできるまちづくりを推進します。

《基本目標(3)の主な取組み例》
◇集約型の都市構造への転換
◇長寿命化計画等による社会資本の適切な維持管理
◇立地適正化計画と公共施設等総合管理計画の連携
◇スマートウェルネスの推進

■都市づくり基本目標（4）：新技術を活用した環境にもやさしいスマートな都市づくり

エネルギー需給の変化や地球規模での環境問題への対応、拠点形成や交通ネットワークの強化及び都市経営の効率化など様々な都市活動における課題を賢く解決するため、省エネやＩＣＴ、自動運転等の新たな技術を取り入れるなど、持続可能な開発目標（ＳＤＧｓ）の理念を踏まえ、持続可能で人にも環境にもやさしいスマートな都市づくりを促進します。

【スマートシティの導入イメージ図】



戦略(4)-①　環境負荷の少ない都市づくりの推進

日常生活に必要な都市機能を集約し公共交通や自転車等の利用促進を図り、自動車交通に過度に依存せずに効率的に移動ができる都市を構築するとともに、ＥＶ車やＦＣＶ車等の導入を促進し、エネルギー消費とCO_2の発生を抑制します。また、エネルギー需給の変化や地球規模での環境問題に対応した未利用・再生可能エネルギーの有効活用、省エネ技術・情報通信技術の導入など、新たな技術を活用するスマートシティの導入を促進します。

さらに、都市部における緑化の推進や郊外部における林地や農地、水辺地等の緑地を保全することにより、持続可能で環境負荷の少ない低炭素な都市づくりを進めます。

戦略(4)-②　地域内交通への自動運転技術等の活用

地域において持続可能な移動手段を確保するため、自動運転やパーソナルモビリティを含む様々な交通手段を適切に選択し、組み合わせるとともに、交通結節点においては乗り換えが円滑に行われるようＩＴＳ技術の活用やＭａａＳの普及などを促進します。

また、郊外や中山間地域の集落等においては、需要に応じた移動手段を確保するため、デマンド交通や乗り合いタクシー等の普及促進による公共交通の維持・充実を図るとともに、自動運転技術やＩＴＳ技術等の活用を推進します。

戦略(4)-③　物流システムの効率化や端末物流への新技術の活用

貨物車が歩行者や自転車、自動車の通行を妨げることがないように、路上の荷捌き帯、路外の荷捌き施設等の整備の他、共同集配施設や管理・運用システムの導入に向けた検討を促進します。

また、中山間地域の集落などにおいては、物流の効率化を図るため集荷・配送の機能を拠点に設けるとともに、無人航空機（ドローン）や自動運転技術等を活用した新たな輸送システムの導入に向けた取組を進めます。

戦略(4)-④　インフラの維持管理等への新技術の活用

橋りょうや下水道等のインフラの点検における無人航空機（ドローン）やロボットの活用、除雪車等への自動運転技術の導入など、効率的な維持管理を図ります。

また、河川への危機管理型水位計の設置などセンサー網の強化を図り、防災・減災、災害への対応などについても新技術の活用を進めます。

《基本目標(4)の主な取組み例》
◇省エネ技術・情報通信技術の導入によるエネルギー利用効率の向上
◇エネルギーの面的利用の促進
◇下水道施設等の未利用エネルギーや太陽光などの再生可能エネルギーの活用
◇地区計画等による都市緑化の推進、郊外部における緑地の保全

■都市づくり基本目標(5)：とちぎの魅力や強みを活かした都市づくり

本県は、恵まれた立地環境や優れた交通ネットワーク、豊富な地域資源などを背景に、大企業や技術力の高い中小企業が集積した全国有数の「ものづくり県」であるとともに、地域性豊かな農業生産を展開する「首都圏の食料生産基地」ともなっています。また、多くの観光客が訪れる世界遺産「日光の社寺」や日本遺産「足利学校」「大谷石文化」「那須野が原開拓史」などの歴史的な魅力ある観光資源や、日光国立公園などの豊かな自然環境を有しており、これらのとちぎの魅力や強みを更に活かした都市づくりを進めます。

戦略(5)-①　地域資源を活かした魅力的で個性ある都市づくり

豊かな自然環境や景観、歴史・文化、食や地域イベントなどの魅力ある地域資源を有効活用するとともに、観光地へのアクセス性や周遊性を高め、県内外との交流人口を増加させることなどにより、観光の振興を図り、個性ある都市づくりを進めていきます。

戦略(5)-②　恵まれた立地環境や優れた交通ネットワークを活かした産業の振興

首都圏北部に位置し、高速道路網や新幹線などの優れた交通ネットワークを効果的に活用することが可能な地域であるという地理的優位性など、本県の強みをさらに活かし、新たな産業集積地の形成や既存産業基盤の維持・充実を図ることで産業の活性化を図ります。

また、食料の安定供給と農林業の成長産業化を実現するため、その生産基盤である優良農地等を保全し、集積・集約化することで農業の振興を図り、とちぎの活力をさらに高めていきます。

戦略(5)-③　都市と調和する農地等を活かした多機能な空間の創出

市街地内の農地や平地林は「宅地化すべきもの」から都市に「あるべきもの」へと考え方が転換され、防災・交流・学習・景観形成など多面的な機能を発揮することが期待されています。

このため、農地と調和した居住環境を保全し、市街地内の農地等を市民農園や体験農園などとして利用を促進することにより、交流・レクリエーションや教育・学習の場等として都市に居住する人々が有効に活用できるよう、保全していきます。

《基本目標(5)の主な取組み例》

◇公共交通を活用した主要な観光地へのアクセス性、周遊性の向上
◇インターチェンジ周辺や幹線道路の沿道など交通利便性の高い地域や工場跡地等への産業の集積・誘導
◇豊かな自然環境や農林業と調和した産業基盤の形成
◇物流拠点やスマートインターチェンジの整備等による効率的な物流ネットワークの強化
◇豊かな自然や景観、歴史・文化などの地域資源の保全・活用
◇田園住居地域の指定

■都市づくり基本姿勢（1）：医療や福祉、産業、環境など各種政策と連携した都市政策の展開

医療や福祉政策、商工業・農林業などの産業政策、教育や文化政策、環境政策、交通政策等と連携し、店舗や病院などの多様な都市機能の集積や産業振興・企業誘致、地球環境の保全、都市景観の形成などを進める総合的かつ戦略的な政策の展開を図ります。

■都市づくり基本姿勢（2）：多様な主体と協働・連携した都市づくり

地域のニーズに応じた都市機能の集積や都市的サービスの提供を将来にわたって行うために、積極的な住民参加を促し、また適正な情報の提供を行いながら、県民、ＮＰＯ、企業、大学、行政などの多様な主体と協働・連携した都市づくりを進めていきます。

さらに、それぞれの役割と責任を明確化しながら、一体的に事業を推進していくための仕組みづくりや、主体的にまちづくりを進める人材の育成に取り組みます。

■都市づくり基本姿勢（3）：都市のマネジメント

都市の現状や動向を的確に把握するため、都市計画基礎調査等を実施し、現状の分析や課題整理、都市の評価を行った上で、目指すべき都市構造を設定します。

これまでは、規制により都市空間をコントロールしてきましたが、今後都市の縮退期においては「とちぎのスマート＋（プラス）コンパクトシティ」の実現に向け、将来にわたって持続可能な都市づくりを行うため、時間軸を考慮したマネジメントの導入を推進します。

■用語解説

【あ行】

ICT（Information and Communication Technology）
情報通信技術。

ITS 技術（Intelligent Transport Systems）
高度道路交通システム。道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上等を目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称。

イノベーション拠点
新しいものを生産する、あるいは既存のものを新しい方法で生産する拠点。

インバウンド
訪日外国人旅行。

SDGs（Sustainable Development Goals）
持続可能な開発目標。国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」にて記載された、持続可能な世界を実現するための 17 のゴール・169 のターゲットから構成されている国際目標。

エリアマネジメント
地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による自主的な取り組み。

LRT（Light Rail Transit）
低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。

温室効果ガス
二酸化炭素、水蒸気、フロンガスなど、大気中に存在し、地表面から宇宙空間に放出される熱を吸収するガス。大気中濃度が上昇すると必要以上の熱が蓄積され、地球温暖化の原因といわれている。

【か行】

買い物弱者
過疎化・高齢化の進展や小売店の廃業、路線バスの廃止などにより、食料品等の日常の買い物や生活に必要なサービスを受けることが困難な状況に置かれている人々。

義務的経費
歳出経費の性質による分類であり、義務的経費は、人件費、扶助費、公債費の合計をいう。この経費は、法令の規定あるいはその性質上支出が義務づけられているため、任意に削減できない。

緊急輸送道路
災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路。

健康まちづくり
多くの市民が自立的に、また必要に応じて地域の支援を得て、より活動的に暮らせるまちづくり。

減災ネットワーク道路
幹線道路と防災拠点を結ぶ道路。

公共公益施設
道路、公園、下水道等の公共施設や、教育施設、官公庁施設、医療施設、コミュニティ施設等の公益施設など、生活のために必要な公共サービス施設。

公共施設等総合管理計画
地方公共団体が所有する全ての公共施設等を対象に、地域の実情に応じて総合的かつ計画的に管理するための計画。公共施設等の現況及び将来の見通し、総合的かつ計画的な管理に関する基本的な方針を定める。

交通弱者
自動車を運転できない高齢者など、地域公共交通が衰退することにより、移動に制約を受ける人々。

コミュニティバス
地方自治体が、住民福祉の向上を図るため、交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じたまちの活性化などを目的として、主体的に運行を確保するバス。

コモンズ協定
交流広場、コミュニティ施設、防犯灯等、地域コミュニティやまちづくり団体等が共同で整備・管理する施設（コモンズ）の地権者による協定。立地誘導促進施設協定のこと。

【さ行】

再生可能エネルギー
太陽光、水力、風力、バイオマス、地熱など、一度利用しても比較的短期間に再生が可能であり、資源が枯渇しないエネルギー。

市街地再開発事業
都市再開発法に基づき市街地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新とを図るために、道路等の公共施設の整備、建築物及び建築敷地の整備を行う事業。

市町村マスタープラン

市町村が都市計画法第 18 条の 2 に基づき、まちづくりの具体性のある市街地像を示すとともに、地域別の課題に応じた整備方針や経済活動等を支える諸施設の計画等をきめ細かく定めた都市計画の方針。

社会資本ストック

国や地方自治体などの公的機関によって整備された、道路、公園、上下水道等の社会資本のこと。

社会資本の長寿命化

これから高齢化する社会資本の増大に対応するため、従来の対症療法的な修繕から、予防的な修繕へと円滑な政策転換を図り、社会資本の長寿命化及び修繕コストの縮減を図ること。

所有者不明土地

不動産登記簿等の公簿情報等により調査してもなお所有者が判明しない、又は判明しても連絡がつかない土地。

スマートインターチェンジ

既存の高速自動車国道の有効活用や、地域生活の充実、地域経済の活性化推進のために設置される、建設・管理コストの削減が可能な ETC 専用インターチェンジ。

スマートウェルネス（Smart Wellness）

高齢者等の居住の安定の確保、地域住民の健康の維持・増進、多様な世代の交流促進、地域コミュニティ活動の活性化等に取り組む考え方。

スマートシティ

都市の抱える諸課題に対して、ICT 等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区。

Society5.0 （超スマート社会）

サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会（Society）のこと。

狩猟社会（Society 1.0）、農耕社会（Society 2.0）、工業社会（Society 3.0）、情報社会（Society 4.0）に続く、新たな社会を指すもので、第５期科学技術基本計画において我が国が目指すべき未来社会の姿。

【た行】

端末物流

生産地や工場等から商店や事務所、個人宅への物流の中で、都市内拠点にある配送センター等から最終的な到着地（商店、事務所、個人宅）に届けられる物流のこと。

地域共助型生活交通

バスやタクシー等の公共交通機関では住民に対する移動手段が確保できない場合において、NPO 法人等の地域団体が、営利とは認められない範囲の輸送の対価によって自家用自動車を使用して輸送するもの。

地域公共交通網形成計画

「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすもの。国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が協議会を開催しつつ、交通事業者等との協議の上で策定する。まちづくりと連携し、かつ面的な公共交通ネットワークを再構築するための計画。

地域コミュニティ

日常生活のふれあいや共同の活動、共通の経験をとおして生み出されるお互いのつながりや信頼関係を築きながら、自分たちが住んでいる地域をみんなの力で自主的に住みよくしていく地域社会。

地区計画

まとまりのある「地区」を対象として、住民の意向を反映しながら、市町村が地区の特性に応じたきめ細かい計画を定め、建物を規制・誘導し、住みよい特色のあるまちづくりを総合的に進めるための制度。

超高齢社会

65 歳以上の高齢者の割合が総人口の 21%を超えた社会

※高齢社会：65 歳以上の高齢者の割合が総人口の 14%を超えた社会。

※高齢化社会：65 歳以上の高齢者の割合が総人口の 7%を超えた社会。

DID（地区）

人口集中地区。国勢調査基本単位区等を基礎単位として、「原則として人口密度が１平方キロメートル当たり 4,000 人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接」して、「それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有する地域」。

デマンド交通

利用者の事前予約により運行するバス等。運行方式、運行ダイヤ、発着地の組み合わせにより多様な運行形態を有する。

投資的経費

投資的経費は、普通建設事業費と災害復旧事業費等の合計。その支出効果が長期間にわたるため、資本形成に役立つ。

都市経営コスト

都市機能を維持するために必要な、各種都市施設の整備・維持・更新に要する費用。

都市計画基礎調査

都市計画法第６条第１項に基づき、概ね５年ごとに、人口規模、産業分類別の就業人口規模、市街地の面積、土地利用、交通量等について、現況及び将来の見通しを調査するもの。

都市計画区域マスタープラン

県が都市計画法第６条の２に基づき、都市の発展の動向や都市計画区域における人口、産業の現状及び将来の見通し等を勘案し、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を示すもの。

都市のスポンジ化

都市の内部において、小さな孔が空くように、空き家や空き地等の低未利用の空間が、小さな敷地単位で、時間的・空間的にランダムに、相当程度の分量で発生すること。都市の密度が低下することで、サービス産業の生産性の低下、行政サービスの非効率化、まちの魅力の低下、コミュニティの存在危機等の様々な悪影響が誘発されることが懸念される。

土地区画整理事業

都市計画区域内の土地について、公共施設の整備改善及び宅地の利用の増進を図るため、土地区画整理法に基づき行われる土地の区画形質の変更及び公共施設の新設又は変更に関する事業。

【は行】

パーソナルモビリティ

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる１人～２人乗り程度の車両。超小型モビリティのこと。

バリアフリー

歩道の段差解消や駅舎等でのエレベーター、エスカレーターの設置による段差解消など、高齢者・障害者等が生活していく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。

BRT（Bus Rapid Transit）

連節バス、ＰＴＰＳ（公共車両優先システム）、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。

【ま行】

MaaS（Mobility as a Service）

ICT を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を１つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。利用者はスマートフォンのアプリを用いて、交通手段やルートを検索、利用し、運賃等の決済を行う例が多い。

無人航空機（Unmanned Aerial Vehicle）

人が乗ることができない飛行機、回転翼航空機、滑空機、飛行船であって、遠隔操作又は自動操縦により飛行させることができるもの。いわゆるドローン（マルチコプター）、ラジコン機、農薬散布用ヘリコプター等が該当する。

モータリゼーション

道路施設の充実や所得の増加により、自家用車が普及し自家用車の利用が日常化する現象。

モビリティマネジメント

都市を「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み。

【ら行】

ライフライン

都市生活に不可欠な供給施設（水道、ガス、電気）、処理施設（下水道）、交通施設（道路、鉄道、空港、港湾）、通信施設（電話、データ通信）等の都市施設。

リダンダンシー

自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、あらかじめ交通ネットワークやライフラインを多重化したり、予備の手段が用意されている状態。

立地適正化計画

市町村が都市再生特別措置法に基づき、「コンパクト・プラス・ネットワーク」なまちづくりの観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実などについて包括的に策定するまちづくりの計画であり、市町村マスタープランの高度化版となるもの。立地適正化計画においては、市街地内の空洞化防止を目的として、医療・福祉・商業等の都市機能を誘導する区域（都市機能誘導区域）や、居住を誘導する区域（居住誘導区域）を定める必要がある。

リノベーション事業

経済社会情勢の変化に対応した都市の再構築を行う事業。地方都市リノベーション事業は、地方都市の既成市街地において、既存ストックの有効利用及び民間活力の活用を図りつつ、持続可能な都市構造への再構築を図るため、地域に必要な都市機能（医療・福祉・子育て支援・教育文化・商業等）の整備・維持を支援し、地域の中心拠点・生活拠点の形成を推進することによる、地域の活性化を目的としている。

６次産業

１次産業としての農林漁業と、２次産業としての製造業、３次産業としての小売業等の事業との総合的かつ一体的な推進を図り、農山漁村の豊かな地域資源を活用した新たな付加価値を生み出す産業。