

さくら都市計画

都市計画区域の  
整備、開発及び保全の方針

# 目 次

1. 都市計画の目標	1
1-1 目標年次及び都市計画区域の範囲・規模	1
(1) 目標年次	1
(2) 都市計画区域の範囲・規模	1
1-2 本都市計画区域の現状及び課題	1
(1) 位置・地勢等	1
(2) 区域の状況	2
(3) 本区域の広域的な位置付け	7
(4) 本区域の課題	8
1-3 都市づくりの基本理念	11
(1) 誰もが暮らしやすい集約型の都市づくり	11
(2) 誰もが安全でスムーズに移動できる都市づくり	11
(3) 災害に強くてしなやかな都市づくり	11
(4) 環境にやさしい脱炭素型都市づくり	12
(5) 本区域の魅力や強みを活かした都市づくり	12
1-4 本区域の将来都市構造	13
(1) 拠点地区	13
(2) 基盤構造	14
2. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針	17
3. 主要な都市計画の決定の方針	18
3-1 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	18
(1) 本区域における土地利用の考え方	18
(2) 主要用途の配置の方針	18
(3) 土地利用の方針	20
3-2 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	24
(1) 交通施設の都市計画の決定の方針	24
(2) 下水道及び河川の都市計画の決定の方針	25
(3) その他の都市施設の都市計画の決定の方針	27
3-3 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	27
(1) 主要な市街地開発事業の決定の方針	27
(2) 市街地整備の目標	27
3-4 自然的環境の整備又は保全に関する主要な都市計画の決定の方針	29
(1) 基本方針	29

(2) 主要な緑地の配置の方針.....	29
(3) 実現のための具体の都市計画制度の方針.....	30
(4) 主要な緑地の確保の方針.....	30
3-5 都市防災に関する方針.....	32
(1) 基本方針.....	32
(2) 防災まちづくりの方針.....	32
<b>4. 本区域における都市づくりの実現に向けて.....</b>	<b>34</b>
4-1 実現に向けての基本方針.....	34
(1) 多様な主体との協働・連携.....	34
(2) まちづくり DX の推進.....	34
(3) 子育て、医療、産業、環境など各種政策と連携した都市政策の展開.....	34
4-2 都市づくりの実現化方策.....	35
(1) 誰もが暮らしやすい集約型の都市づくり.....	35
(2) 誰もが安全でスムーズに移動できる都市づくり.....	36
(3) 災害に強くてしなやかな都市づくり.....	37
(4) 環境にやさしい脱炭素型都市づくり.....	38
(5) 本区域の魅力や強みを活かした都市づくり.....	39

注)本文中において、(国)は一般国道、(主)は主要地方道、(一)は一般県道、(都)は都市計画道路を示します。

# さくら都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更

(栃木県決定)

都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を次のように変更します。

## 1. 都市計画の目標

### 1-1 目標年次及び都市計画区域の範囲・規模

#### (1) 目標年次

都市づくりの基本理念、将来の都市構造については2040(R22)年を想定し、土地利用、都市施設などの決定の方針については、2030(R12)年を目標年次として作成します。

#### (2) 都市計画区域の範囲・規模

本区域の範囲及び規模は次のとおりです。

区域	市町名	範囲	規模
さくら都市計画区域	さくら市	行政区域の全部	約 12,563 ha

### 1-2 本都市計画区域の現状及び課題

#### (1) 位置・地勢等

##### ① 位置・地勢

本区域は、栃木県のほぼ中央部に位置し、県都宇都宮から北に約20km、首都東京から約120kmの距離にあります。区域の北は大田原市、南は宇都宮市、高根沢町、東は那須烏山市、那珂川町、西は矢板市、塩谷町に接しています。

市東部に広がる喜連川丘陵や肥沃な土壌と豊かな水により発達した田園などの緑に恵まれ、西部を流れる鬼怒川、五行川や中央部を流れる内川、荒川などの良好な河川景観を有する自然豊かな都市です。

鬼怒川の東側に広がる台地や市東部に広がる喜連川丘陵の間に開けた平地部に市街地や集落が形成されています。



##### ② 都市の変遷

本区域は、江戸時代に奥州街道の宿場町として栄えた氏家地区と、鎌倉時代から約800年にわたる城下町として、江戸時代には奥州街道の宿場町として栄えた喜連川地区から

なる、豊かな歴史を有する区域です。

1949(S24)年に氏家地区西側、1961(S36)年に氏家地区全域、1975(S50)年に喜連川地区を都市計画区域に指定しました。その後、旧氏家町及び旧喜連川町が市町村合併しさくら市となったことに伴い、2011(H23)年に都市計画区域の統合を行い、「さくら都市計画区域」となりました。

市街地は、旧(国)4号の(一)上高根沢氏家線沿いや、内川と荒川に挟まれた緩やかな丘陵地に発達しており、1976(S51)年に氏家地区、1977(S52)年に喜連川地区に用途地域が定められました。2024(R6)年4月1日時点では、約1,019haが用途地域として定められています。

【区域の主な変遷】

都市計画区域	年次	範囲	都市計画の内容
さくら 都市計画区域	1949(S24)年	氏家地区西側	都市計画区域を指定
	1961(S36)年	氏家地区全域	都市計画区域を指定
	1975(S50)年	喜連川地区全域	都市計画区域を指定
	1976(S51)年	氏家地区	用途地域の決定
	1977(S52)年	喜連川地区	用途地域の決定
	2011(H23)年	さくら市全域	都市計画区域の統合

(2) 区域の状況

① 人口及び人口構成の推移

本区域の人口は、2010(H22)年の40,030人から2020(R2)年では44,513人と11.8%増加しています。しかしながら、今後は減少に転じ、2030(R12)年には42,712人、2040(R22)年には40,573人と2020(R2)年から8.9%減少すると推計されています。

2020(R2)年の都市計画区域内人口44,513人の内、用途地域内人口は16,222人と都市計画区域全体の36.4%を占めています。人口密度については、用途地域内が15.9人/ha、都市計画区域内が3.5人/haであり、用途地域内の人口密度が高い状況となっています。

また、高齢化が急速に進行しており、2020(R2)年の高齢化率は26.4%と県平均28.7%を下回っていますが、2030(R12)年には28.6%、2040(R22)年には32.2%とおおよそ3人に1人が65歳以上の高齢者になることが推計されています。

【人口・人口密度】

	実績値			推計値		増減率					
	2000 (H12)年	2010 (H22)年	2020 (R2)年	2030 (R12)年	2040 (R22)年	2010年 /2000年	2020年 /2010年	2030年 /2020年	2040年 /2030年		
人口 (人)	さくら市	行政区域	40,030	44,768	44,513	42,712	40,573	11.8%	△ 0.6%	△ 4.0%	△ 5.0%
		都市計画区域	40,030	44,768	44,513	42,712	40,573	11.8%	△ 0.6%	△ 4.0%	△ 5.0%
		用途地域	14,038	15,064	16,222	15,527	15,020	7.3%	7.7%	△ 4.3%	△ 3.3%
人口密度 (人/ha)		行政区域	3.19	3.56	3.54	3.40	3.23	11.6%	△ 0.6%	△ 4.0%	△ 5.0%
		都市計画区域	3.19	3.56	3.54	3.40	3.23	11.6%	△ 0.6%	△ 4.0%	△ 5.0%
		用途地域	13.77	14.78	15.91	15.23	14.73	7.3%	7.6%	△ 4.3%	△ 3.3%

(国勢調査、栃木県都市計画基礎調査、2030年以降は国立社会保障・人口問題研究所(令和5(2023)年推計))  
注)都市計画区域を構成する市町の現在の行政区域で集計している。

【DID 人口・面積及び人口密度】

	人口(人)			2010(H22)年→ 2020(R2)年 増減	面積(ha)			2010(H22)年→ 2020(R2)年 増減	人口密度(人/ha)		
	2000年 (H12)	2010 (H22)年	2020 (R2)年		2000年 (H12)	2010 (H22)年	2020 (R2)年		2000年 (H12)	2010 (H22)年	2020 (R2)年
人口集中地区	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-

(国勢調査)

【行政区域の年齢3区分別人口及び65歳以上人口の割合】

		実績値						推計値				増減率		
		2000(H12)年		2010(H22)年		2020(R2)年		2030(R12)年		2040(R22)年		2020(R2)年 /2010(H22)年	2030(R12)年 /2020(R2)年	2040(R22)年 /2020(R2)年
		人口 (人)	構成比 (%)	人口 (人)	構成比 (%)	人口 (人)	構成比 (%)	人口 (人)	構成比 (%)	人口 (人)	構成比 (%)			
さくら市	さくら市計画区域 (さくら市)	40,030		44,768		44,513		42,712		40,573		△ 0.6%	△ 4.0%	△ 8.9%
年齢別 内訳	0~14歳	6,282	15.7%	6,480	14.5%	6,015	13.5%	4,830	11.3%	4,468	11.0%	△ 7.2%	△ 19.7%	△ 25.7%
	15~64歳	26,520	66.3%	29,024	64.8%	26,570	59.7%	25,681	60.1%	23,049	56.8%	△ 8.5%	△ 3.3%	△ 13.3%
	65歳~	7,228	18.1%	9,180	20.5%	11,734	26.4%	12,201	28.6%	13,056	32.2%	27.8%	4.0%	11.3%
栃木県		2,004,817		2,007,683		1,933,146		1,801,696		1,658,322		△ 3.7%	△ 6.8%	△ 14.2%
年齢別 内訳	0~14歳	306,905	15.3%	269,823	13.4%	227,553	11.8%	173,828	9.6%	154,599	9.3%	△ 15.7%	△ 23.6%	△ 32.1%
	15~64歳	1,352,311	67.5%	1,281,274	63.8%	1,115,611	57.7%	1,040,836	57.8%	892,202	53.8%	△ 12.9%	△ 6.7%	△ 20.0%
	65歳~	344,506	17.2%	438,196	21.8%	554,381	28.7%	587,032	32.6%	611,521	36.9%	26.5%	5.9%	10.3%

(国勢調査、2030年以降は国立社会保障・人口問題研究所(令和5(2023)年推計))

注)総人口には年齢不詳人口を含むため、3区分別人口の合計と合致しない場合がある。

注)都市計画区域を構成する市町の現在の行政区域で集計している。

② 産業の状況

産業就業者数は、2020(R2)年では総数21,915人であり、2010(H22)年に比べ6.5%増加しています。産業別では、第1次産業は減少していますが、第2次産業、第3次産業は増加しています。

農業では、肥沃な大地と豊かな水資源を利用し、稲作や麦、豆などの生産が盛んであり、首都圏の食料供給基地としての役割を担っていますが、農業産出額は2020(R2)年の96億円から2022(R4)年には91億円と5.7%減少しています。

工業では、喜連川工業団地や蒲須坂工業団地などが整備されています。製造品出荷額等は、2016(H28)年以降増加傾向で推移し、2021(R3)年には2,939億円となっています。

商業では、中心市街地における既存商店街のほか郊外に大規模な商業施設が立地しており、商品販売額は2021(R3)年には642億円と2012(H24)年から33.5%増加しています。

【産業別就業者数】

	2010(H22)年産業別就業者数(人)				2020(R2)年産業別就業者数(人)				2010(H22)年-2020(R2)年増加割合			
	総数	第1次	第2次	第3次	総数	第1次	第2次	第3次	総数	第1次	第2次	第3次
さくら市	20,585	1,940	6,317	12,328	21,915	1,794	6,511	13,610	6.5%	△ 7.5%	3.1%	10.4%
栃木県	937,703	54,746	300,422	582,535	901,344	48,245	282,005	571,094	△ 3.9%	△ 11.9%	△ 6.1%	△ 2.0%

(国勢調査)

【産業別構成比】

	2010(H22)年産業構成率			2020(R2)年産業構成率			構成割合の推移 (2020(R2)年-2010(H22)年)		
	第1次	第2次	第3次	第1次	第2次	第3次	第1次	第2次	第3次
さくら市	9.4%	30.7%	59.9%	8.2%	29.7%	62.1%	△ 1.2%	△ 1.0%	2.2%
栃木県	5.8%	32.0%	62.1%	5.4%	31.3%	63.4%	△ 0.5%	△ 0.8%	1.2%

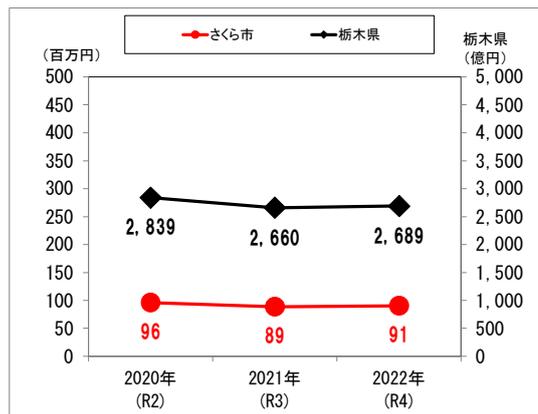
(国勢調査)

注)四捨五入のため、合計しても100%にならない場合がある。

【農業産出額】 (百万円)

	2020年 (R2)	2021年 (R3)	2022年 (R4)
さくら市	9,610	8,860	9,060
栃木県	283,910	265,970	268,900

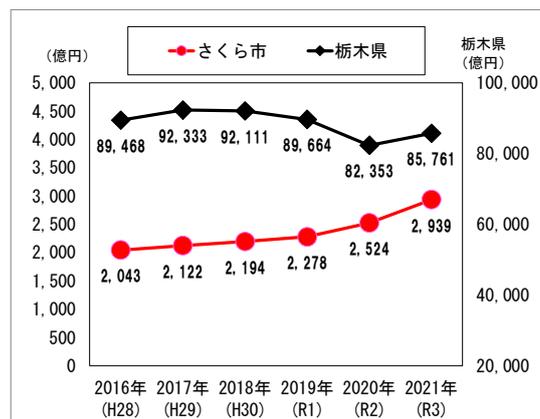
(市町村別農業産出額(推計値))



【製造品出荷額等】 (億円)

	2016年 (H28)	2017年 (H29)	2018年 (H30)	2019年 (R1)	2020年 (R2)	2021年 (R3)
さくら市	2,043	2,122	2,194	2,278	2,524	2,939
栃木県	89,468	92,333	92,111	89,664	82,353	85,761

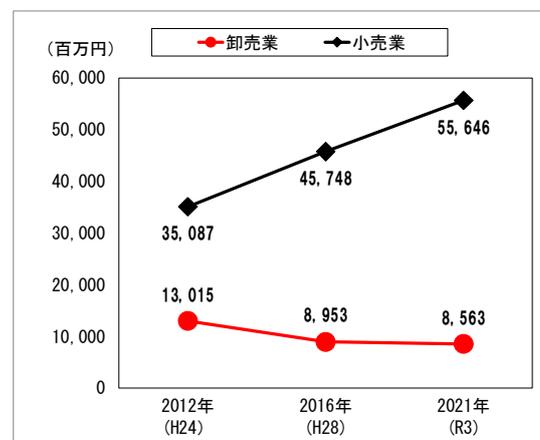
(工業統計、経済センサス活動調査)



【商品販売額(卸売業・小売業)】 (百万円)

	2012年 (H24)	2016年 (H28)	2021年 (R3)
卸売業	13,015	8,953	8,563
小売業	35,087	45,748	55,646
計	48,102	54,701	64,209
栃木県	4,693,478	5,419,161	5,166,655

(経済センサス活動調査)

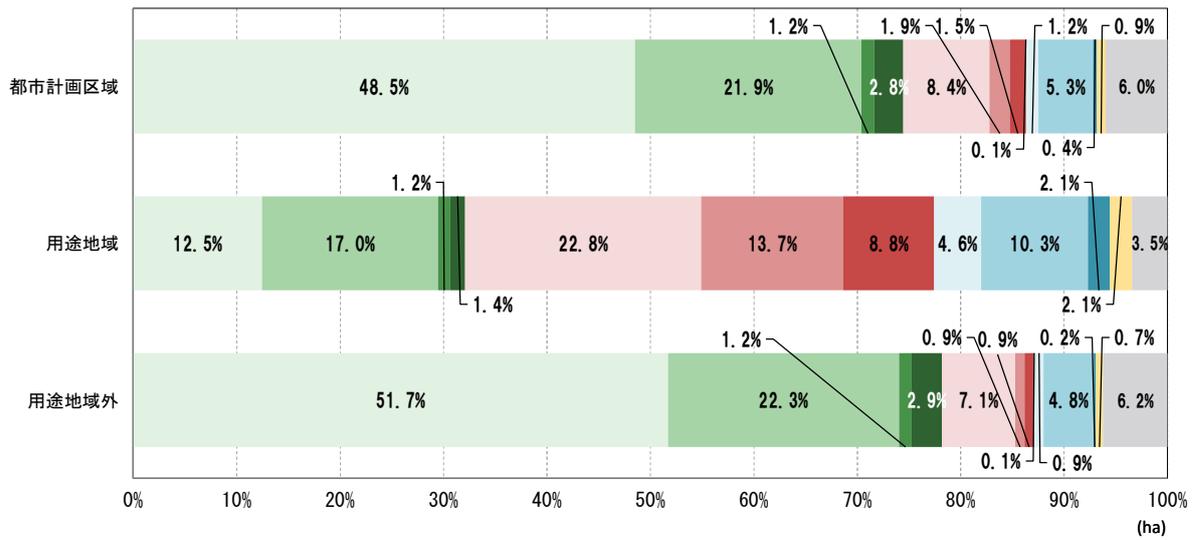


③ 土地利用の状況

都市計画区域内の土地利用の状況は、農地や山林などの自然的な土地利用が74.4%を占め、住宅・商業・工業用地、公益用地や道路用地などの都市的な土地利用は25.6%となっています。

用途地域内の土地利用の状況は、住宅・商業・工業用地が45.4%、公益用地や道路用地などが17.0%、農地や山林などのいわゆる低未利用地が32.9%を占めています。用地地域内の低未利用地については、2016(H28)年の357haから2020(R2)年には335haと、4年間で約22ha減少しています。

【土地利用現況別構成比】



自然的な土地利用	農地	山林	水面	その他自然地
都市的な土地利用	住宅用地	商業用地	工業用地	農林漁業施設用地
	公益用地	道路用地	交通施設用地	公共空地
	その他の公的施設用地	その他の空地		

(令和2(2020)年度栃木県都市計画基礎調査)

注) 四捨五入のため、合計しても100%にならない場合がある。

【土地利用現況別面積・構成比】

(面積: ha)

		自然的な土地利用				都市的な土地利用			
		農地	山林	水面	その他自然地	住宅用地	商業用地	工業用地	
都市計画区域	面積	6,095.25	2,749.79	154.66	351.34	1,050.42	244.64	192.55	
	構成比	48.5%	21.9%	1.2%	2.8%	8.4%	1.9%	1.5%	
用途地域	面積	126.97	173.28	12.25	14.48	232.85	139.86	89.64	
	構成比	12.5%	17.0%	1.2%	1.4%	22.8%	13.7%	8.8%	
用途地域外	面積	5,968.28	2,576.51	142.41	336.86	817.58	104.78	102.90	
	構成比	51.7%	22.3%	1.2%	2.9%	7.1%	0.9%	0.9%	

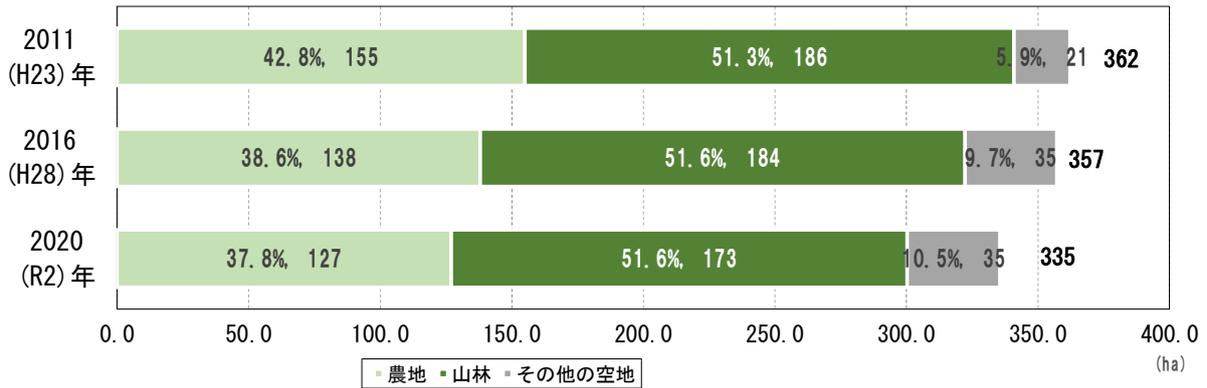
  

		都市的な土地利用						
		農林漁業施設用地	公益用地	道路用地	交通施設用地	公共空地	その他の公的施設用地	その他の空地
都市計画区域	面積	6.32	150.19	662.86	44.54	106.99	0.00	753.44
	構成比	0.1%	1.2%	5.3%	0.4%	0.9%	0.0%	6.0%
用途地域	面積	0.00	46.44	105.24	21.53	21.62	0.00	35.24
	構成比	0.0%	4.6%	10.3%	2.1%	2.1%	0.0%	3.5%
用途地域外	面積	6.32	103.75	557.63	23.02	85.37	0.00	718.20
	構成比	0.1%	0.9%	4.8%	0.2%	0.7%	0.0%	6.2%

(令和2(2020)年度栃木県都市計画基礎調査)

注) 四捨五入のため、合計しても100%にならない場合がある。

【用途地域内の低未利用地等の推移】



(令和 2 (2020) 年度栃木県都市計画基礎調査)

注) 四捨五入のため、合計値が一致しない場合がある。

④ 都市基盤施設及び公共交通の状況

本区域は、JR 東北本線や各種バス路線等の公共交通に加え、(国)4号、(国)293号などを軸とした交通ネットワークが形成されています。

都市施設の整備率は、都市計画道路が 97.5%、都市計画公園・緑地が 85.6%、都市計画下水道が 83.2%と整備が進められています。今後とも土地利用との整合を図りながら都市施設の整備を促進していくことが必要です。

公共交通のサービス圏域内に居住する人口の割合(公共交通カバー率)は 100%と県平均値の 94.1%より高い状況にあります。一方で、デマンド区域運行を除く公共交通カバー率は 44.1%となっており、公共交通サービスの大半をデマンド交通が担っている状況にあります。

【都市施設整備状況】

	都市計画道路 (km)			都市計画公園・緑地 (ha)			都市計画下水道 (ha)		
	計画	整備済	整備率	計画	供用済	供用率	計画	供用済	供用率
さくら 都市計画区域	25.0	24.4	97.5%	90.5	77.5	85.6%	825	686	83.2%

(令和 5 (2023) 年度都市計画現況調査)

注) 整備済 = 改良済 + 概成済

【公共交通サービスの人口カバー状況】

	総人口 (人)				
	公共交通サービス圏域人口(人)	公共交通サービス圏域人口に対する割合	総人口に対する割合	デマンド区域運行を除く	
				鉄道・バスサービス圏域人口(人)	総人口に対する割合
さくら市	44,513	44,513	100.0%	19,631	44.1%
栃木県	1,933,146	1,818,143	94.1%	1,437,945	74.4%

(とちぎの公共交通(令和 5 (2023) 年度版))

注) 公共交通カバー率：公共交通のサービス圏域(鉄道：駅から 1.5km、路線バス：バス停から 300m、デマンド交通(区域運行)：運行範囲)に含まれる人口の総人口に対する割合

注) 都市計画区域を構成する市町の現在の行政区域で集計している。

### (3) 本区域の広域的な位置付け

本区域と他都市とのつながりを見ると、交通センサスによる流動では、宇都宮市、矢板市、高根沢町と結びつきが強い状況にあります。

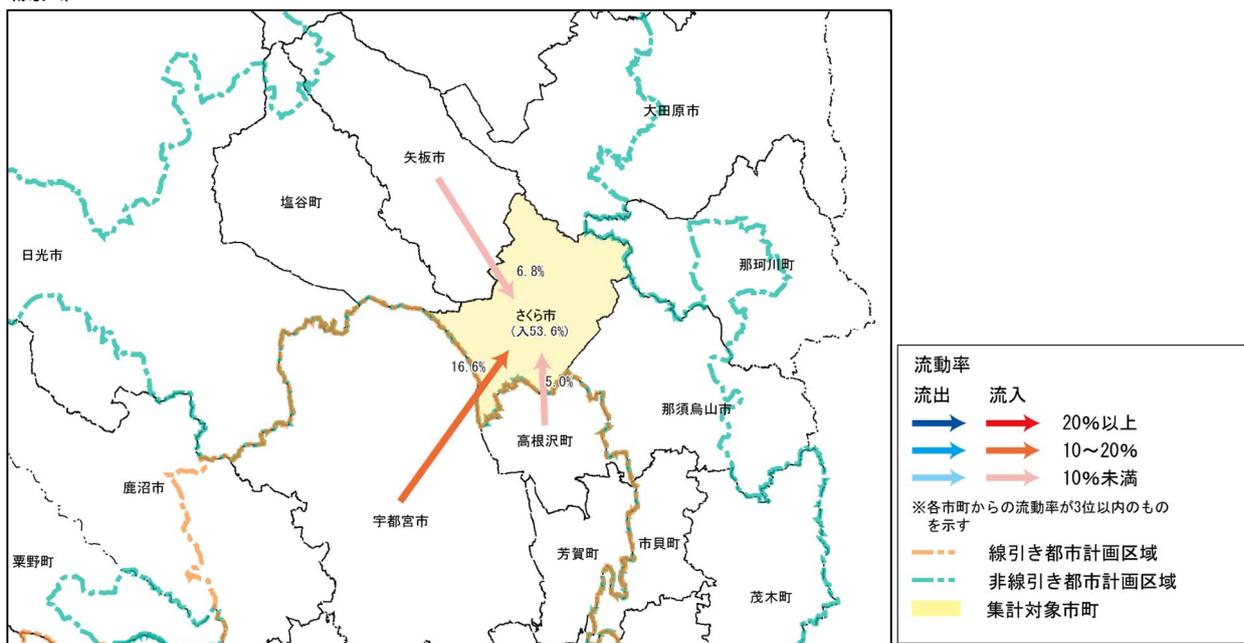
本区域は氏家地区と喜連川地区の2つの市街地を核として、既存の交通機能や都市機能の集積を活かしながら、隣接する宇都宮都市計画区域及び矢板都市計画区域との広域的な連携を図るとともに、周辺市等を含めた生活圏の中心都市の1つとして位置付けられます。

#### 【移動の動向】

(流出)



(流入)



(平成 27 (2015) 年度道路交通センサス OD データより作成)

注) ( ) 内は該当市町を起点とする者のうち該当市町に移動している人の割合を示す。

#### (4) 本区域の課題

本都市計画区域の課題は次のとおりです。

##### ① 役割に応じた拠点づくり

近年、ますます進行する人口減少により、都市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超える集落は、郊外（都市部外）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。

今後も人口減少・超高齢社会が進行することが見込まれ、人口密度の低下により、都市においても店舗等の事業者は利用者が減少することで撤退等を余儀なくされ、さらには医療・介護・福祉など暮らしを支える様々な生活サービス機能の利便性や持続性が低下するばかりか、機能そのものが損なわれかねない状況となっています。

このため、各拠点において全ての生活サービス機能を確保するのではなく、分担・連携することを前提として、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です。

また、コロナ禍を契機に人々の価値観やライフスタイルが多様化し、地域に求められる生活サービスの質や内容も多様化していることから、生活者や利用者のニーズに応じた生活サービスの高質化を図るとともに、デジタルの活用による効果的・効率的なスマートシティサービスの提供が求められています。

##### ② 交通ネットワークの維持・形成と充実・強化

本区域内では、氏家地区や喜連川地区の市街地に加え、鬼怒川左岸の台地や周辺の丘陵地などに住宅地や集落が田畑と混在する形で低密度に分布しています。このため、拠点地区となる市街地や集落、周辺都市との連携強化により、都市機能を効率的に利活用していくことが課題となっています。

また、地域特性に応じて、こどもを含めた全ての人が自立した移動手段の確保や自家用車に過度に依存しない豊かで利便性の高い社会の実現に向け、拠点間や拠点とその周辺地域（集落等）を結ぶ公共交通ネットワークを構築し、これらを形成する各交通インフラが、それぞれの特性に応じた役割分担のもと、シームレスに連携することで地域交通体系の維持・形成を進めていくことが必要です。

さらに、地域が有する資源や魅力を活かして工業、観光等の経済活動を活性化するため、広域的な交流・連携を促進する道路ネットワークを構築し、人や物の流れを円滑化していく必要があります。さらには、地域における豊かで安全・安心な暮らしの実現に向け、広域的な道路ネットワークと連携し、地域の日常生活における移動等を支える道路整備が求められています。

### ③ 暮らしの安全安心と県土強靱化

本区域は、洪水浸水想定区域（想定最大規模）が市街地においても河川沿いで指定されており、特に地域拠点地区である喜連川市街地では、一部地域で浸水深 3.0m 以上と予想されています。土砂災害警戒区域等は山沿いに分布しており、地域拠点地区である喜連川市街地においても土砂災害警戒区域に指定されている地域があります。このような水災害や地震といった自然災害は、気候変動による影響で頻発・激甚化しており、適応策として、まちづくりに防災・減災の観点を主流化していくことが課題となっています。

リダンダンシー<sup>\*</sup>確保を含む道路ネットワーク等の強化や河川、砂防施設、下水道施設等の事前防災対策の加速化に加え、洪水浸水想定区域や土砂災害警戒区域等、内水氾濫等の都市型の新たな災害に備えるため、災害リスクを考慮した土地利用の規制誘導や抑制、住まい方の工夫、流域の貯留浸透機能の向上等といった取組が必要です。

また、災害耐力の低下が顕在化しつつある老朽インフラの修繕・更新を進めていく必要があります。さらに、事前防災の観点から災害発生時を想定し、平時からの計画的な準備として、立地適正化計画（防災指針）による災害リスクの低いエリアへの居住の誘導や事前復興まちづくり計画等を策定（改定）するなど、計画的に防災・減災対策を進めることが求められています。

※）リダンダンシー：「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、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るないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化するなど、予備の手段が用意されている様な性質を示す。

### ④ 脱炭素化と資源循環

地球温暖化に伴う気候変動や生物多様性の減少といった地球規模での環境問題に対応するため、2050 年度までのカーボンニュートラルの実現に向け、都市活動における CO<sub>2</sub> 排出量の削減やエネルギーの効率的な利用の促進が求められています。

こうした中、温室効果ガスの吸収やヒートアイランド現象の緩和、身近に親しめる多様なレクリエーションや自然とのふれあいの場、野生生物の生息・生育環境の確保など多様な機能を有している緑地を都市空間に適切に確保することが必要です。

また、地域資源としての再生可能エネルギーについては、景観を含めた周辺環境との調和や地域の合意形成、災害防止などに配慮した立地や設置を進め、最大限活用することが求められています。

加えて、限りある資源を効率的に利用するため、従来の 3R（リデュース・リユース・リサイクル）の取組に加え、できるだけ新規資源の投入を抑え、ストックを有効活用し循環させることで、資源消費の最小化や廃棄物の発生抑制等に取り組むことが求められています。

#### ⑤ 本区域の魅力や強みを最大限に活かした活力向上

本区域は、南北に JR 東北本線や(国) 4号などの広域交通網が充実しているとともに、周辺都市のベッドタウンとしての機能を有するなど、周辺都市との強いつながりがあります。

地域産業の競争力強化と地域活力の更なる向上を図るためには、交通インフラや産業基盤の充実・整備、調和のとれた土地利用を行っていくことが必要です。

また、コロナ禍で大きな影響を受けた観光需要も回復傾向であり、今後は更なる国内外からの交流人口の拡大が期待される中、その中心となる観光は地域活性化の柱のひとつでもあり、本区域が有する個性的で魅力ある豊富な地域資源は、観光コンテンツとして貴重なものであり、その質を高め、活かすことで、地域の新たな資源としての価値を見出し、地域活性化に向け持続的に最大限活用することが必要です。

加えて、田園地帯に点在する平地林や鬼怒川、五行川などの豊かな自然環境、温泉などの地域資源を有しており、これらの魅力ある地域資源は、潤いのある豊かな生活環境の創造にも不可欠なものであり、地域における貴重な資産として、将来にわたってそれらを楽しむよう整備・保全を図ることが必要です。

食料の安定供給に必要となる農地に加え緑地や森林などは、美しい農村や里山、森の風景、土壌保全、水源の涵養等の多面的な機能を発揮する重要な基盤であり、地域の魅力や強みの源泉のひとつでもあることから適切に保全していく必要があります。

### 1-3 都市づくりの基本理念

様々なサービスやデータを、デジタルを活用してつなぐ空間（スマートシティ）と、役割に応じた複数の拠点形成し、それらの拠点を質の高い交通ネットワークでつなぐ空間（コンパクト・プラス・ネットワーク）の融合により、時間や場所の制約を克服し、サービスや活動が継ぎ目なく展開する都市の形成を目指して、以下の基本理念のもと、都市づくりを進めていきます。

#### （1）誰もが暮らしやすい集約型の都市づくり

本区域においては、徒歩や自転車などで移動できる範囲で、商業や医療、福祉、教育、金融、公共施設など日常生活に必要なサービスを誰もが手軽に受けられるように、市街地の規模や担うべき役割に応じて、拠点間で相互補完を図りながら、都市機能の集積・誘導を行い都市の利便性向上を推進し、誰もが暮らしやすい集約型の都市づくりを進めていきます。

また、多核ネットワーク型都市構造の実現に向けて、拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの確保・充実が必要であるため、その実効性を高めるため公共交通ネットワークの確保とまちづくりを一体的に推進します。

特に、本区域は2つの市街地（氏家・喜連川）の特性を十分に活かしつつ、都市機能の活用と強化により拠点性を高め、周辺都市とも連携したスマートな都市づくりを進めていきます。

#### （2）誰もが安全でスムーズに移動できる都市づくり

拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの維持・形成を支援し、各拠点が有する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。また、拠点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、鉄道、バス、デマンド交通、タクシー、自転車を含む様々な交通手段の連携強化により持続可能な公共交通ネットワークを形成します。

利用者や地域のニーズに応じて、必要な機能を備えた交通結節点の整備を推進し、乗換機能の充実や便利で快適な空間を確保するとともに、歩道整備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など、ユニバーサルデザインの理念に基づいた整備を促進し、誰もが安全でスムーズに移動できる都市づくりを進めていきます。

さらに、持続的な地域経済の発展・成長に必要な広域的な交流・連携を促進するため、広域道路ネットワークの機能強化を図ります。

#### （3）災害に強くてしなやかな都市づくり

災害リスクを考慮した土地利用の誘導や、災害に強い県土を構築するため施設の耐震化や老朽化対策により道路機能の維持・強化を図るとともに、道路ネットワークの多重化や代替性を確保することにより、災害に強くてしなやかな都市づくりを進めていきます。

また、様々な局面でデジタルを活用し地域の防災力向上を図ります。

#### (4) 環境にやさしい脱炭素型都市づくり

日常生活に必要な都市機能を集約し公共交通やパーソナルモビリティ等の利用促進を図り、自家用車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/FCVや電気バス等の導入を促進し、エネルギー消費とCO<sub>2</sub>の発生を抑制します。

また、再生可能エネルギーの地産地消やエネルギーの面的利用、緑と自然豊かな都市公園整備や多自然川づくり等を通じてグリーンインフラの社会実装を推進し、環境にやさしい脱炭素型都市づくりを進めていきます。

#### (5) 本区域の魅力や強みを活かした都市づくり

JR東北本線や(国)4号などの優れた交通ネットワークを活かし、首都圏中心部に集中する機能の移転、新たな産業集積地の形成や既存産業基盤の定着・充実を図り、地域の強みを活かした都市づくりを進めていきます。

また、豊かな自然環境や景観、歴史文化遺産、食や地域イベントなどの地域資源を有効活用しながら、個性あるまちづくりを進めていきます。

さらに、多様で豊かな自然環境や歴史文化遺産が作り出す美しい景観を保全・継承することで、魅力ある景観形成を進めていきます。

## 1-4 本区域の将来都市構造

本区域は、氏家地区、喜連川地区といった2つの市街地を核として、周辺市町の日常生活機能を補完する区域であり、宇都宮都市計画区域、矢板都市計画区域とのつながりが強い区域となっています。また、鬼怒川や喜連川丘陵地、その周辺の田園をはじめとした豊かな自然環境や奥州街道の宿場町をはじめとした歴史・文化などの地域資源を有する、個性的で魅力がある区域でもあります。

こうした都市の魅力や強みを活かしつつ、様々なサービスやデータを、デジタルを活用してつなぐ空間（スマートシティ）と、役割に応じた複数の拠点形成し、それらの拠点を質の高い交通ネットワークでつなぐ空間（コンパクト・プラス・ネットワーク）の融合により、時間や場所の制約を克服し、サービスや活動が継ぎ目なく展開する都市の形成を目指していきます。

このような都市を実現することで、住民の豊かな生活、多様な暮らし方・働き方を支えウェルビーイング（幸福感）の向上を図り県土全体の持続的発展につなげ、多核ネットワーク型の都市構造「とちぎのスマート+コンパクトシティ2.0」を目指します。

### (1) 拠点地区

市街地の規模や役割に応じて、必要な都市機能を集積し、機能性を高めた拠点地区(広域拠点、地域拠点、生活拠点、産業拠点、観光・レクリエーション拠点)づくりを進めるとともに、拠点地区間や周辺都市との連携により、都市機能の効率化を図ります。

#### ① 広域拠点地区

都市機能や人口の集積を一層促進し、商業や医療、公共公益施設などの都市機能を周辺都市と共有、利活用できるよう、公共交通を基本とした交通ネットワークを充実・強化する「広域拠点地区」として次の地区を位置付けます。

○JR 氏家駅周辺地区

#### ② 地域拠点地区

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・充実や、日常生活の利便性の向上を図る「地域拠点地区」として次の地区を位置付けます。

○(主)塩谷喜連川線沿いの喜連川市街地(以下、「喜連川市街地」という)

#### ③ 生活拠点地区

日常生活に必要な店舗や診療所などの生活利便施設の確保や、公共交通の充実などにより生活の利便性の向上を図る「生活拠点地区」として次の地区を位置付けます。

○広域拠点地区や地域拠点地区周辺に形成された住居系市街地、フィオーレ喜連川地区、桜ヶ丘地区、上阿久津台地周辺地区、大野地区や上野地区、JR 蒲須坂駅周辺地区、その他概ね小学校区の規模でコミュニティの中心となる地区 など

#### ④ 産業拠点地区

周辺環境に配慮しながら、研究開発機能を含む産業の集積を図る「産業拠点地区」として次の地区を位置付けます。

○蒲須坂地区、鷺宿地区(喜連川工業団地)、下河戸地区

⑤ 観光・レクリエーション拠点地区

自然環境や歴史・文化的な地域資源を活かして、広域的な観光の集客を促進するための魅力向上を図る「観光・レクリエーション拠点地区」として次の地区を位置付けます。

○勝山公園周辺地区、道の駅きつれがわ周辺地区、鬼怒グリーンパーク

(2) 基盤構造

必要な都市機能を集積した拠点地区を形成するとともに、拠点地区間や宇都宮市などの周辺都市との連携を強化し、多核ネットワーク型の都市を構築します。

① 道路軸

i. 広域道路軸

県内外の主要都市との広域的な移動や連携の促進を図る軸として位置付けます。

○(国)4号、(国)293号

ii. 都市間道路軸

広域拠点地区の形成や、周辺都市との移動や連携の促進を図る軸として位置付けます。

○(主)那須烏山矢板線、(主)大田原氏家線、(主)今市氏家線、(主)塩谷喜連川線、

(一)佐久山喜連川線、(一)氏家宇都宮線 など

iii. 都市内道路軸

地域拠点地区や生活拠点地区の形成や、拠点地区間及び周辺地域との移動や連携の促進を図る軸として位置付けます。

○(一)下河戸片岡線、(一)蛭田喜連川線、(一)蒲須坂喜連川線、(一)上高根沢氏家線、

(一)花岡狭間田線、(市)U1-20号(グリーンライン) など

その他、都市内道路軸となる主要な市道などについては、市が策定する「都市計画マスタープラン」などで位置付けます。

② 公共交通軸

県内外の主要都市、各拠点や周辺都市との移動や連携の促進を図る軸として位置付けます。

i. 鉄道

○JR 東北本線

ii. その他公共交通

○広域拠点地区「JR 氏家駅周辺地区」と地域拠点地区「喜連川市街地」・那珂川町をつなぐ軸、

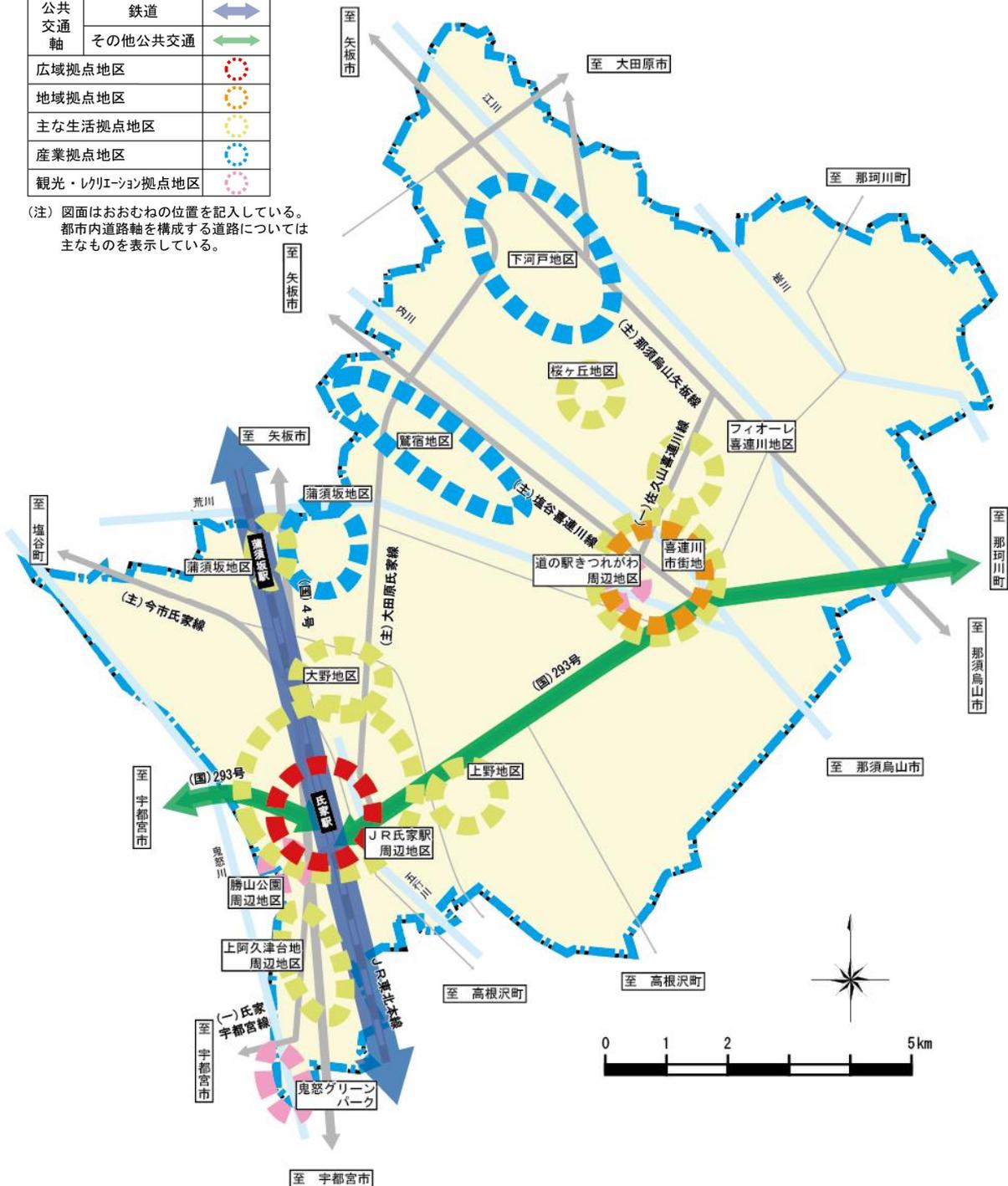
広域拠点地区「JR 氏家駅周辺地区」と宇都宮市をつなぐ軸



【将来市街地像図（公共交通軸）】

凡 例		
行政界	--- ---	
都市計画区域界	■	
鉄道	—+—+—+—	
道路軸	広域道路軸	≡
	都市間道路軸	—
	都市内道路軸	—
公共交通軸	鉄道	⇄
	その他公共交通	⇄
広域拠点地区	○	
地域拠点地区	○	
主な生活拠点地区	○	
産業拠点地区	○	
観光・レクリエーション拠点地区	○	

(注) 図面はおおむねの位置を記入している。  
都市内道路軸を構成する道路については  
主なものを表示している。



注) 図上の軸は地域公共交通計画をベースに記載しているが、区域 MP としては拠点間を連携する軸を位置づけるもので路線（系統）を定めるものではない。

## 2. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針

本都市計画区域においては、区域区分を定めないこととします。

本区域の都市の評価を行った結果、今後も人口の減少が見込まれるうえ、現行制度において都市の集積も見受けられることから区域区分を定める必要性は低いと判断しました。

なお、区域区分は定めませんが、市街地のまとまりを維持するために、都市計画法に基づく用途地域や特定用途制限地域、都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画、また、農業振興地域の整備に関する法律や森林法、自然公園法、自然環境保全法などの他法令も活用しながら、土地利用の適切な規制、誘導を行っていくこととします。

### 【都市の評価の観点】

本区域は、1976(S51)年及び1977(S52)年に用途地域を定めて以来、用途地域内において秩序ある市街地を形成してきました。

人口減少や都市機能の低下が見込まれる中においても、引き続き無秩序な市街地の拡大を抑制し、人口や都市機能の集積により、集約型の都市を目指すことが求められていることから、区域区分の導入について、まず「①拠点市街地の形成状況」「②都市の拡大・拡散の可能性」により、検討の必要性を判断し、検討する必要があると判断された場合は、さらに「③自然的環境保全の必要性」「④隣接都市計画区域への影響」「⑤区域区分による規制の必要性」の観点から評価を行いました。

### 【評価の概要】

#### ①拠点市街地の形成状況

- ・本区域内において、人口集中地区(DID)はないものの、市街化区域設定基準(人口密度40人/ha以上など)を満たす、まとまりのある拠点市街地が形成されている。

#### ②都市の拡大・拡散の可能性

- ・本区域内の人口は横ばいであり、世帯数は増加傾向で推移している。しかし、用途地域内の人口は増加しており、世帯数についても、用途地域外より用途地域内での増加数が大きく、都市の集積が見受けられる。

以上のことから、区域区分導入の検討の必要性はないと判断しました。

### 3. 主要な都市計画の決定の方針

#### 3-1 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

##### (1) 本区域における土地利用の考え方

拠点地区への都市機能の集積を図りながらまちなかへの居住を誘導し、暮らしやすくコンパクトな都市づくりを推進するため、空き家、空き地、公的不動産などの既存ストックの有効活用により都市のスポンジ化へ対応するとともに、その核となる学校や市役所等の公的施設や、都市施設などの整備と整合した計画的な土地利用を図ります。

また、道路、公園等の公共施設の整備等と併せて民地のオープンスペース化や建物低層部のオープン化を行い「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを図ります。さらに、重要な公共施設や都市機能等は災害リスクの低い地域への立地を促進するなど、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の誘導を図ります。

地区の特性や土地利用の動向、また、周辺の土地利用や都市基盤の整備状況などを踏まえ、用途地域の見直しや地区計画等を活用しながら適切な土地利用を図ります。

都市構造に大きな影響を与える大規模集客施設については、郊外部への立地を抑制し、用途地域内への誘導を図ります。

定住や就業の場にふさわしい都市的土地利用と丘陵地、農地などの自然的土地利用との調和を図ります。

##### (2) 主要用途の配置の方針

###### ① 住宅地

住宅地は、周辺土地利用などを考慮した良好な環境、鉄道・バスなどの公共交通の利便性並びに公共公益施設、医療・福祉及び商業サービスなどの都市機能が確保され、集約的な都市構造の実現に寄与する地区を基本に配置します。

広域拠点地区や地域拠点地区では、生活の場と商業・業務などの産業・経済活動、地域の文化が良好な関係で共生する住宅地の形成を目指し、既存の施設や環境を活かしつつ良好な居住環境の維持・形成や中心市街地の賑わいの創出を図ります。

生活拠点地区では、道路、公園などの既存ストックを有効活用し、緑豊かな自然と調和した良好な居住環境の形成を図るとともに、広域拠点地区や地域拠点地区周辺の住宅系市街地においては、道路、公園などの都市基盤整備の推進や地区計画の活用により、良好な居住環境の形成を図ります。上阿久津台地周辺地区においては令和6年7月に土地区画整理事業による面的整備が完了しており、今後は、都市機能の集積や良好な居住環境の維持を図ります。

住宅地の外延化や市街地内のスポンジ化を抑制し、コンパクトな市街地の形成を図るため、拠点地区内の空き地などの低未利用地、空き家や公的不動産などの既存ストックの有効活用を図ります。

## ② 商業地

商業地は、都市の動向や超高齢社会への対応、鉄道・バス、道路などの交通基盤の状況を考慮しながら、拠点地区を中心として必要な規模を適切に配置します。

また、地域拠点地区では、喜連川温泉の利用客を回遊させることができるような魅力ある商業地を配置します。

JR 氏家駅南東側の(国)293号沿線や喜連川地区南部、JR 氏家駅西側の(国)4号沿線などでは、中心市街地との適切な役割分担と連携を図りながら、沿道サービス型施設を中心とした商業地を配置します。

## ③ 業務地

業務地は、都市活動全般にわたる都市機能が集積する広域拠点地区や地域拠点地区を中心に配置・誘導します。

公共公益施設については、高齢者等の利便性や周辺環境に配慮するとともに、都市の拡散を誘発しないよう拠点地区を中心に適切な位置に配置・誘導します。

## ④ 工業地

工業地は、産業の高度化への対応と生産活動の効率化を図るため、現在及び将来の工業生産の規模並びに周辺住宅地などに及ぼす影響などを踏まえ、緑地空間などのオープンスペースの確保など周辺環境に配慮しながら配置します。

また、既存工業地の有効活用を図るとともに、新たな工業地の配置にあたっては、交通利便性が高い主要な幹線道路周辺及び既存工業団地の隣接地、電力や通信インフラが十分に整備されている地域などにおいて、良好な就業環境の形成や地域活性化を考慮し、必要規模を適切に配置します。

産業拠点地区では、現状の操業環境を守りながら、緑化など周辺の自然環境に配慮し、今後とも工業の利便性を確保し、良好な工業地を配置します。

蒲須坂地区においては、工業地の一部拡大による機能増進を図ります。

## ⑤ 流通業務地

流通業務地は、物資の流通活動の円滑化を図るため、流通業務施設の集積度及び広域的な交通網などの都市施設の整備状況を考慮しながら配置します。

## ⑥ 公園・緑地ゾーン

都市の脱炭素化を図り、生物多様性の保全・再生、安全で快適な空間づくり、魅力的な地域づくりや人々のウェルビーイングの向上を促進するとともに、多様で豊かな自然環境や歴史文化遺産が作り出す美しい景観を保全・継承できるよう、将来の都市化の動向やレクリエーション活動に対する需要を踏まえ、必要な規模を公園・緑地ゾーンとして位置付けます。

### ⑦ 田園集落ゾーン

用途地域外における田園地帯などを、自然環境や営農環境に配慮しつつ集落の維持・保全を図る田園集落ゾーンとして位置付けます。

### ⑧ 自然環境保全ゾーン

豊かな自然環境や貴重な水辺空間など地域固有の景観特性を有する地域を、将来にわたって保全を図る自然環境保全ゾーンとして位置付けます。

## (3) 土地利用の方針

### ① 土地の高度利用に関する方針

広域拠点地区や地域拠点地区では、空き地などの低未利用地、空き家や公的不動産などの既存ストックの有効活用を図りながら、まちなみの形成に配慮した良好な商業や業務、居住空間として中密度の利用を図ります。

生活拠点地区では、コンパクトな市街地の形成を目指すため、既存の都市基盤を活かしつつ、日常生活に必要な都市機能の集積を図るなど、良好な居住環境の維持・改善に努めます。併せて、日常的に必要となる都市機能を維持できる人口密度を確保します。

### ② 居住環境の改善又は維持に関する方針

広域拠点地区や地域拠点地区及び生活拠点地区では、道路や公園などの都市基盤の整備を進めるとともに、本区域に存在する豊かな緑地や歴史・文化などの地域資源を活かし、地区計画や建築協定、緑地協定などを活用し、まちなみの形成を誘導するなど、魅力的な居住環境の創出を図ります。

また、防犯カメラ・交通安全灯の設置や、道路・公園等を犯罪防止に配慮した構造にするなど、犯罪が起きにくい環境づくりを図ります。

生活拠点地区などでは、道路や公園などの既存都市施設を活かしながら居住環境の維持・改善を図るとともに、地域コミュニティの維持に努めます。

空き家などの既存ストックの適正管理や有効活用を図るため、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ていきます。

住宅地の再整備等にあたっては、耐震、省エネルギー、バリアフリー等に優れた住宅の供給や社会インフラの整備により、高齢者等に負担が少ない居住環境を確保します。

公営住宅については、公営住宅等長寿命化計画に基づき、計画的な集約建替えや、個々のストックの状況に応じた耐震、省エネルギー、バリアフリーなどの改良、修繕等を実施し、適正な維持管理をしていきます。

### ③ 都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

本区域は、東部の丘陵地や内川、荒川などの河川沿いの肥沃な土壌と豊かな水により発達してきた田園地帯、更には鬼怒川、内川、荒川を中心とした河川緑地など緑豊かな区域です。こうした都市内の緑は、人に安らぎを与え、都市の活性化を促す重要な資源でもあることから、これらの保全に努め、都市の脱炭素化とともに、有効な整備・活用を図ります。

また、市街地内で住宅地と農地が混在している地区においては、居住環境と調和を図りつつ、必要に応じて農地の保全や農業の利便性の向上を図ります。

### ④ 優良な農地との健全な調和に関する方針

用途地域外では、営農環境と農地の集団性を確保するため、農村集落の振興に配慮しながら優良な農地の維持・保全に努めます。

本区域は肥沃な土地と鬼怒川、五行川、内川及び荒川などの恵まれた水資源により農業が発達しており、特に、櫻野・柿木澤・狭間田・松山新田・箱森新田地区などの優良農地は首都圏の食料供給基地の役割を担っていることから、維持・保全に努めます。

### ⑤ 災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

大雨時における浸水や土石流、がけ崩れなどによる災害が発生するおそれがある区域においては、安全確保対策を進めるとともに、新たな市街化の抑制を図ります。

### ⑥ 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

本区域の景観特性である豊かな田園風景や丘陵地の森林、さらには内川や荒川など豊かな自然環境は、後世に残すべき貴重な地域資源であり、将来にわたって維持・保全に努めます。

さらに、自然環境形成上特に必要な区域は、公園、緑地、風致地区などとして保全を図ります。

### ⑦ 計画的な都市的土地利用の実現に関する方針

良好な生活環境の維持と産業の振興を促進するため、周辺地域の農林業などとの健全な調和を図りながら計画的な都市的土地利用を図ります。

既に市街化が進行している地区については、用途地域や地区計画などにより、計画的な市街地の形成を図ります。

用途地域外への無秩序な市街地の拡散を抑制するため、農林業との土地利用調整を図り、必要に応じて用途地域や地区計画、特定用途制限地域、都市再生特別措置法に基づく居住調整地域、地域未来投資促進法などの活用により、適切な土地利用への誘導を図るとともに、地域の実情にあった建築物の形態規制(建蔽率、容積率)を行います。

大野地区や上野地区は、農林業などとの調和を図りながら、生活環境の整備や用途地域、地区計画などの活用により適切な土地利用への誘導を図ります。

氏家地区及び喜連川地区の市街地では、良好な居住環境の形成を図るため、住民との

合意形成や地区の特性を踏まえながら、地区計画などの活用を検討します。また、令和4年8月に策定された「氏家駅東地区魅力向上まちづくり基本構想」に基づき、さくら市の中心地としての発展と市民・来街者にとって暮らしを楽しむ魅力ある街なかの形成を目指します。

さらに、木造建築物が多い中心市街地においては、不燃化による防災性の向上を図るために、防火地域及び準防火地域の指定を検討します。

既存集落の中心となる小さな拠点については、空き地や公的不動産を活用しながら、日常生活に必要なサービス機能を集約し、地域コミュニティの維持を図ります。



## 3-2 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

### (1) 交通施設の都市計画の決定の方針

#### ① 基本方針

拠点地区の形成や、拠点地区及び都市間の連携にあたっては、鉄道・バスなどの公共交通ネットワークや必要な機能を備えた交通結節点の整備を推進していくとともに、様々な交通手段の連携強化や適切な役割分担を図ることにより総合的な交通体系を構築し、誰もが安全でスムーズに移動できるネットワーク型の都市づくりを進めます。

本区域は、東京と東北地方を結ぶ軸上に位置しており、JR 東北本線や(国) 4号などの広域交通網を活用しながら県内外との広域的な交流・連携を図ります。

公共交通は、JR 東北本線を基軸としてバス路線やデマンド交通が整備されていますが、周辺都市間や区域内交通においては、自家用車が主な移動手段となっています。このため、地域の実情に応じた交通手段の選択のほか、自動運転技術の活用などにより、広域的な交通から身近な生活を支える交通まで多様で面的な交通ネットワークの構築を図ります。

#### ② 主要な施設の配置の方針

本区域においては、氏家市街地や喜連川市街地を核に多様な拠点地区が位置付けられています。これらの拠点地区間の連携を強化するため、広域的な道路軸を基軸としながら既存の鉄道・バスなどの公共交通機関を活用しつつ、幹線道路網の整備を推進し総合的な交通体系の構築を図ります。

#### 【道路】

本区域の道路網は、氏家市街地の南北を通過する(国) 4号と喜連川市街地を東西に横断し氏家市街地で(国) 4号と交差する(国) 293号の広域道路軸に加え、(主)大田原氏家線や(主)今市氏家線、(主)那須烏山矢板線、(主)塩谷喜連川線、(一)上高根沢氏家線、(一)氏家宇都宮線、(一)蒲須坂喜連川線などの都市間・都市内道路軸により構成されています。(国) 293号については、那須烏山、那珂川や宇都宮など周辺都市との連携を強化するため、交通機能の充実を図ります。

また、(国) 4号などの交通機能の充実・強化により、広域的な道路ネットワークを構築します。本区域は、国道などの広域幹線が市街地中心部(氏家市街地、喜連川市街地)を通過しており、中心市街地内に多くの通過交通が流入する状況になっています。このため既存道路の活用を図りながら、市街地内の通過交通を排除するための道路の整備を検討します。

産業の振興など地域の更なる発展を支える道路や重要物流道路、災害時の緊急輸送道路・避難路となる道路の整備を進めます。

都市経営コストの軽減を図るため、長寿命化修繕計画などにに基づき適切な維持管理を行うとともに既存ストックの有効活用を図ります。

### 【公共交通】

JR 氏家駅や JR 蒲須坂駅の交通結節点の強化を図るとともに、バスを含めた交通機関相互の連携や機能の充実・強化により効率的な交通基盤を確立し住民の利便性の向上を図ります。

また、人口減少・超高齢社会に対応し、既存集落や郊外部からも拠点地区にある生活利便施設をより使い易くするため、地域に適した交通手段の導入を促進するとともに、路線バスなどの運行円滑化や利便性向上、駅へのアクセス強化を図る施設の整備を進めます。併せて、モビリティマネジメントなどにより公共交通の利用を促進し、自家用車から公共交通への移動手手段の転換を図ります。

### 【その他の施設】

道路の整備や鉄道・バスなどの公共交通ネットワークの構築に併せて、誰もが安全で安心して移動できる空間を確保するため、歩道や公共交通機関のバリアフリー化や自転車利用環境の充実を図るとともに、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します。

また、貨物車が歩行者や自動車の通行を妨げる恐れのある箇所に、路上や路外の荷捌き駐車施設などの整備を図るほか、共同集配施設や管理・運用システムの導入を促進するなど、物流の効率化を図ります。

## ③ 主要な施設の整備目標

概ね 10 年以内に実施することを予定する主要な事業は、次のとおりです。

### 【広域道路軸】

広域道路軸として、以下に挙げる道路の整備を進めます。

○(国)293 号

### 【都市間・都市内道路軸】

都市間・都市内道路軸として、以下に挙げる道路の整備を進めます。

- (主)那須烏山矢板線、(主)大田原氏家線、(一)佐久山喜連川線、
- (一)上高根沢氏家線、(一)蛭田喜連川線、(一)熊田喜連川線、(一)氏家宇都宮線、
- (一)氏家停車場線、(市)UI-20 号(グリーンライン)、
- (市)U2-28 号(都市計画道路 3・5・1 氏家喜連川線の一部) など

## (2) 下水道及び河川の都市計画の決定の方針

### ① 基本方針

#### 【下水道及び河川の整備方針】

下水道については、市街地などにおける生活排水などの汚水を効率的に処理し、生活環境の改善、河川など公共用水域の水質保全を図るため整備を促進します。併せて、ロボット等の新技術を活用しながら老朽化した下水道施設の長寿命化や重要な施設の耐

震化とストックマネジメント計画に基づいて、管路等の調査・点検を実施し適正な維持管理を行います。

河川については、気候変動や流域内の開発などに伴う自然の保水及び遊水機能の減少などによる雨水の流出増に対応するため、河川改修など適切な治水対策を進めるとともに、災害に備え危機管理型水位計や簡易型河川監視カメラの設置などによる洪水時の監視体制の強化を図るなど、新技術を活用しながら防災・減災、災害への対応を進めます。

また、自然環境などと調和した憩いの場としての機能を備えた水辺空間を活かしながら、その特性にあった美しい景観づくりや環境と共生した都市づくりを進めます。

### 【整備水準の目標】

下水道については、効率的・効果的な汚水処理を行うため、「栃木県生活排水処理構想～未来へつなぐとちぎの水 2023～」に位置付けられた下水道事業、農業集落排水事業、浄化槽整備事業などの適正な役割分担のもと、全体計画に基づき整備を促進します。

河川については、河川の特性や地域の風土・文化・住民の意見などを反映させた河川整備計画に基づき、効率性、経済性を踏まえながら治水安全度の向上を図り、安全で個性を活かした魅力ある河川の整備を進めます。

## ② 主要な施設の配置の方針

### 【下水道】

市街地については、生活排水などの汚水を適切に処理し、安全で快適な都市生活環境の充実を図るため、将来的な土地利用と整合した下水道などの整備を促進します。

整備にあたっては用途地域内における整備を優先するとともに、効率的な施設整備を行いながら許可区域の概成に努めます。

### 【河川】

鬼怒川、五行川、内川、荒川は、景観に優れた自然豊かな川として、良好な水辺環境の保全を図ります。

江川については、田園集落を流れる自然豊かな川として、自然環境に配慮した河川改修により、洪水による浸水被害の低減を図ります。

## ③ 主要な施設の整備目標

概ね10年以内に実施することを予定する主要な事業は、次のとおりです。

### 【下水道】

下水道については、以下に挙げる地区において整備を促進します。

○櫻野、氏家、喜連川地区 など

本区域における2030(R12)年度末までの下水道処理人口普及率の目標を概ね59%とします。

## 【河川】

荒川、江川などの河川については、親水空間や散策路などを憩いの場としての活用を図ります。

江川については、計画的な整備により治水対策を推進します。

### (3) その他の都市施設の都市計画の決定の方針

#### ① 基本方針

人口減少・超高齢社会や産業構造の変革、更には循環型社会への対応などによりライフスタイルが多様化することが予想されます。

このため、これらに対応して、健康で文化的な都市生活や機能的な都市活動を確保するために、必要な都市施設を都市計画に位置付け、整備を進めます。

#### ② 主要な施設の配置の方針

廃棄物処理施設については、循環型社会の実現に向け「栃木県資源循環推進計画」や市の一般廃棄物処理計画に基づき、必要な施設の確保を図ります。

#### ③ 主要な施設の整備の目標

廃棄物処理施設については、効率的な運営の確保と再生利用を図るため、広域化・共同化の観点で整備を促進します。

### 3-3 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

#### (1) 主要な市街地開発事業の決定の方針

都市基盤が未整備なため土地の有効利用が図れない市街地においては、土地区画整理事業などの導入を図り、道路などの都市基盤の整備改善を図るとともに、空き地などの低未利用地や公共施設跡地などの公的不動産を有効活用しながら都市機能の更新、土地の有効利用を進め、必要に応じ建築物の不燃化や耐震化により都市防災機能の向上を図ります。

#### (2) 市街地整備の目標

概ね10年以内に実施することを予定する主要な事業は、次のとおりです。

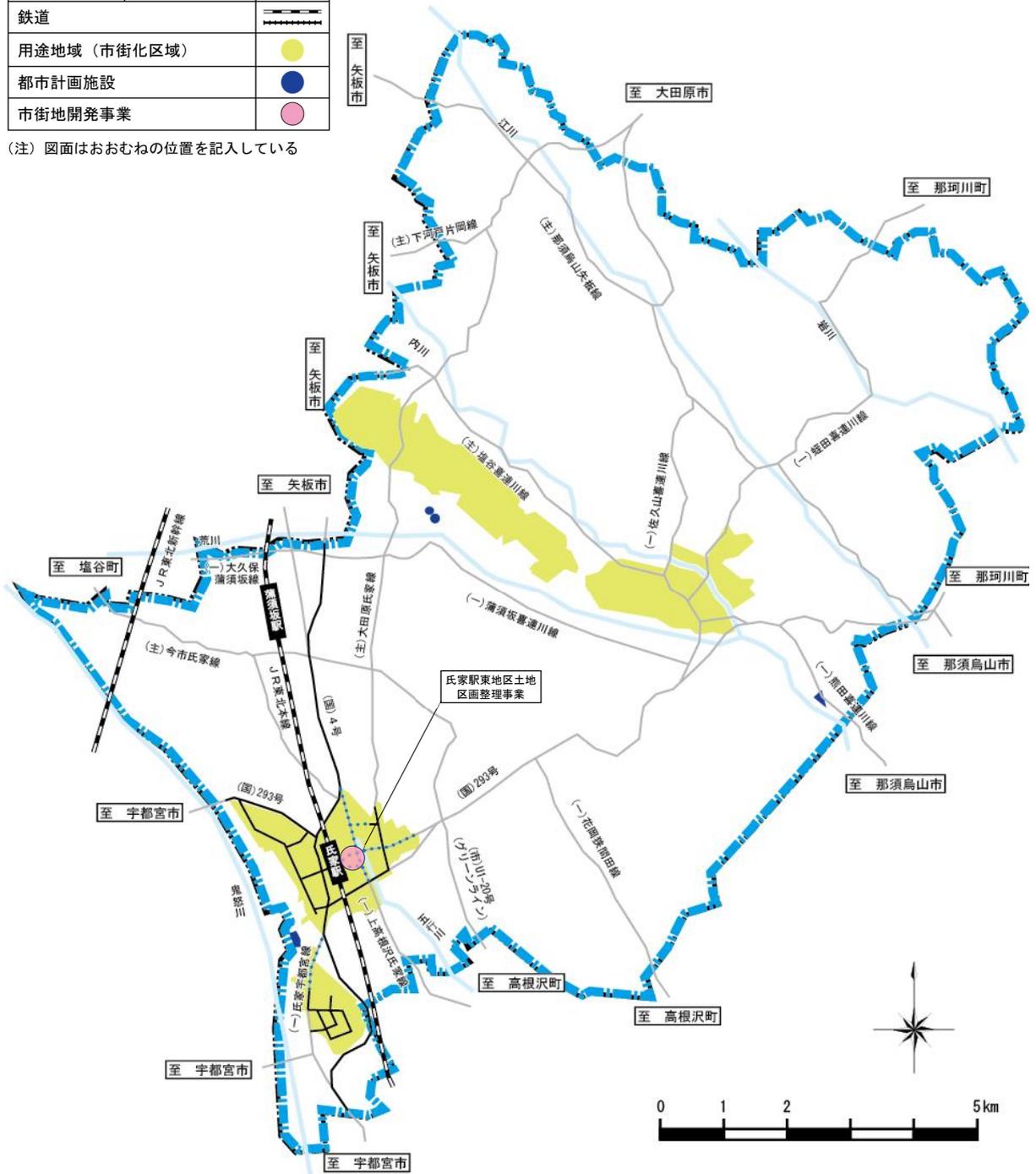
##### 【土地区画整理事業等】

市町名	地区名	計画決定面積	事業計画認可面積	備考
さくら市	氏家駅東地区土地区画整理事業	約 12.0 ha		計画構想

【都市施設構想図・市街地開発事業構想図】

凡 例		
行政界	— · — · — · —	
都市計画区域界	— · — · — · —	
高速道路	====	
国道・主要地方道・一般県道 市町村道	— · — · — · —	
都市計画道路	改良済	— · — · — · —
	事業中	- - - - -
	概成済・未整備	● ● ● ● ●
鉄道	— + — + — + — + —	
用途地域（市街化区域）	●	
都市計画施設	●	
市街地開発事業	●	

(注) 図面はおおむねの位置を記入している



### 3-4 自然的環境の整備又は保全に関する主要な都市計画の決定の方針

#### (1) 基本方針

本区域は、東部に広がる丘陵地の森林や肥沃な土壌と豊かな水により発達した広大な田園地帯、平地林などの豊かな緑に恵まれ、さらに、鬼怒川や五行川、内川、荒川、江川、岩川など、良好な自然環境に恵まれた区域です。

これら本区域の各地に残された貴重な自然環境、自然景観を今後も積極的に保全し、次代のこどもたちに引き継いでいくとともに、これら水と緑の資源を有効に活用した魅力的な都市づくりを進めます。また、市街地内の農地については、都市の脱炭素化や生物多様性の保全・再生などの観点から必要に応じて保全に努め、市民農園や体験農園、災害時の一時避難場所として利活用するとともに、グリーンインフラの社会実装を推進します。

#### (2) 主要な緑地の配置の方針

##### ① 環境保全系統

- 本区域の代表的な自然空間である東部に広がる丘陵地や田園地帯の自然環境の保全に努めます。
- 貴重な水辺空間である鬼怒川、地域のシンボルでもある五行川や内川、荒川、江川、草川用水、市の堀用水などの自然環境の保全に努めます。
- お丸山公園周辺の森林や平地林などについて自然環境の保全に努めます。

##### ② レクリエーション系統

- 鬼怒川河川公園や鬼怒川運動公園、勝山城跡周辺などは住民が自然や歴史・文化にふれあえる身近な憩いの場として整備・充実を図ります。
- 荒川の水辺公園やお丸山公園は、住民が自然や歴史・文化にふれあえる身近な憩いの場として保全・活用を図ります。

##### ③ 防災系統

- 地震、火災など災害時の避難場所として地区公園や総合公園などの適正配置を図ります。また、これらの公園や駅、学校などへ接続する道路を適切に配置し、避難路のネットワーク化を図ります。

##### ④ 景観構成系統

- 鬼怒川、五行川、内川、荒川などの河川や丘陵地の森林風景及び区域全体に広がる田園風景は、本区域の景観を構成する重要な要素であるため、これらの景観の保全に努めます。
- 喜連川地区の中心市街地へのアプローチとなる(一)佐久山喜連川線沿いの桜並木、鬼怒川や荒川の桜堤、お丸山公園、勝山公園、鬼怒川河川公園などの桜の景観の保全に努めます。

○喜連川地区の中心市街地では奥州街道の面影を残す御用堀や寒竹囲いなどのまちなみ景観の保全に努めます。

○さくら市景観計画や栃木県屋外広告物条例などの適切な運用により、地域の特性を活かした良好な都市景観の保全・創造を図ります。

### (3) 実現のための具体の都市計画制度の方針

#### ①公園緑地などの整備目標及び配置方針

日常生活圏や地理的条件、市街化の動向などを考慮し、身近な運動や休養の場及び地震や火災時の避難地として、街区公園などを適正に配置します。

また、休養、休息、運動、教養、自然や文化とのふれあいを通じて、住民の健康の維持・増進、文化活動の普及のため、有機的連携を図りながら、総合公園などを適切に配置します。

#### 【公園緑地など】

公園緑地の種別	整備目標及び配置の方針
街区公園 近隣公園	安全で潤いのある日常生活圏の形成に資するため、市街地規模、住区構成、分断要素等を踏まえ、適切に配置します。
地区公園	お丸山公園、菖蒲沢公園の機能の充実を図ります。
総合公園	氏家総合公園の充実を図ります。
その他の公園緑地等	緑地として位置付けられている鬼怒川沿いの氏家緑地や鬼怒グリーンパークの親水機能、レクリエーション機能の維持・活用・保全を図ります。

#### ② 風致地区などの指定目標及び指定方針

本区域の確保すべき緑地のうち、優れた自然環境を保全すべき緑地については、風致地区などの指定を検討するとともに、市街地及びその周辺部の重要な緑地については適切に保全し、良好な都市環境の形成を図ります。

### (4) 主要な緑地の確保の方針

概ね10年以内に実施することを予定する主要な事業は、次のとおりです。

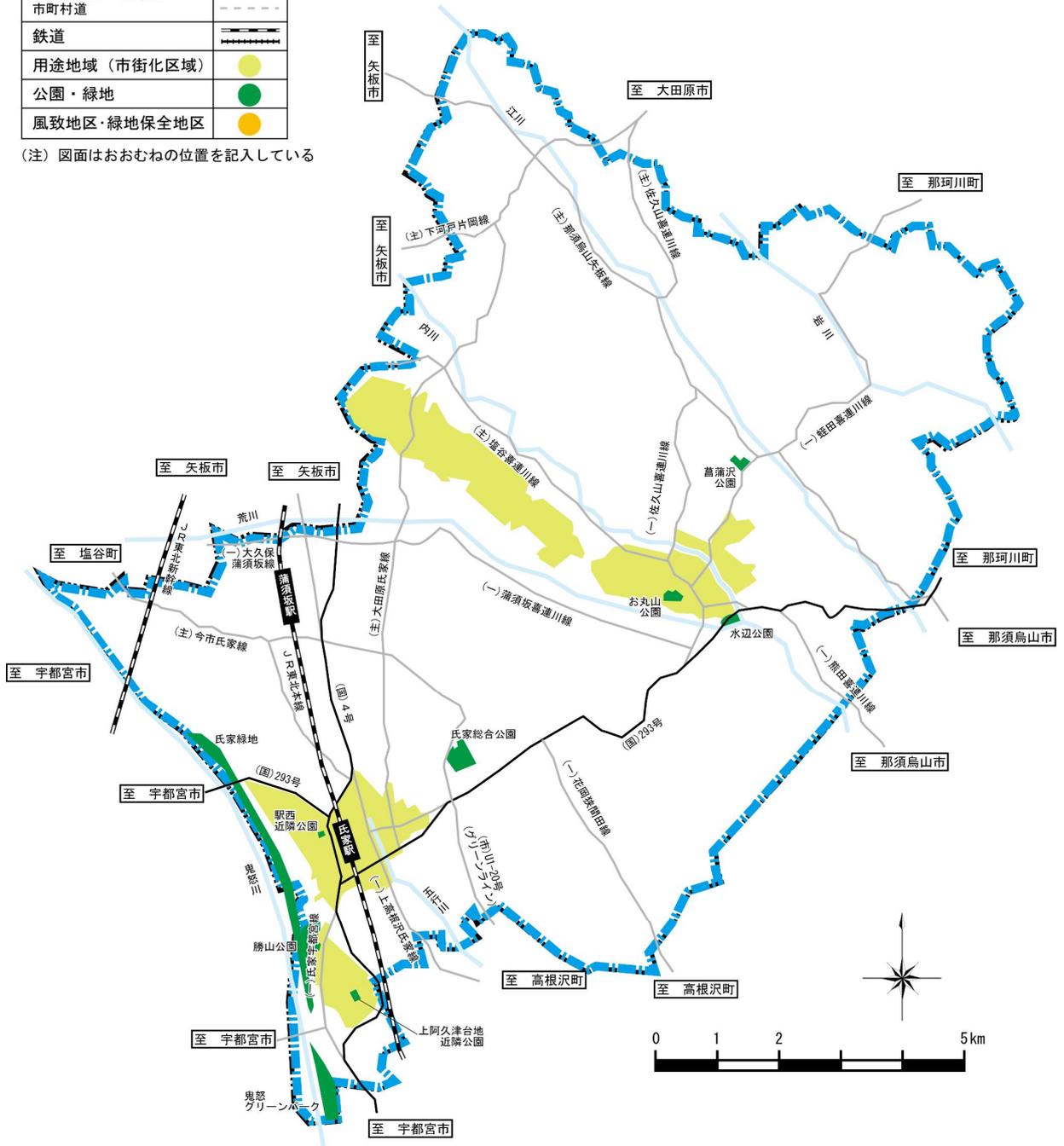
○地区公園(お丸山公園)の再整備

○総合公園(氏家総合公園)の再整備

【自然環境整備・保全構想図】

凡 例	
行政界	— · — · — · — · —
都市計画区域界	— · — · — · — · —
高速道路	====
国道	— — — —
主要地方道・一般県道 市町村道	— · — · — · — · —
鉄道	— + — + — + — + —
用途地域（市街化区域）	●
公園・緑地	●
風致地区・緑地保全地区	●

(注) 図面はおおむねの位置を記入している



## 3-5 都市防災に関する方針

### (1) 基本方針

これまでの災害の教訓を活かし、被害を未然に予防する防災対策や、災害が発生した場合であっても被害を最小限に抑える減災対策、速やかな応急対策や復旧・復興を可能とする都市基盤の整備、避難時や災害復興対応における ICT の活用の検討などにより、災害に強い都市づくりを進めます。

栃木県地域防災計画や市の防災計画と整合を図りつつ、災害時における都市機能を維持・確保するため、都市施設の適切な配置とネットワーク化、建物の不燃化・耐震化、水害・土砂災害対策などを進めます。併せて、荒川などの洪水浸水想定区域や土砂災害警戒区域等の災害のおそれがある危険箇所の情報提供を行うことで、住民の防災意識の向上に努めます。また、災害時における効率的な応急対策や復旧・復興、生活や経済活動の継続性を確保するため、都市のコンパクト化の推進や地域コミュニティの維持を図ります。

さらに、計画規模を上回る洪水や地震などの大規模災害が発生した場合にも壊滅的な被害とならないように、危機管理体制の充実に努めます。

### (2) 防災まちづくりの方針

#### ① 災害リスクを踏まえた開発・建築の規制・誘導

近年、災害の激甚化・頻発化に伴い、「災害レッドゾーン※」では新たな開発が原則禁止されることとなったほか、「災害レッドゾーン」が立地適正化計画の居住誘導区域を定めない区域に追加されました。

このことから、災害リスクが高いと判断される区域については新たな市街化の抑制やより安全な地域へ居住を誘導するなど、災害リスクや、警戒避難体制の整備状況、災害を防止する施設整備の状況やその見込みなどを踏まえた適切な土地利用を図ります。

市街地内外の土地のうち、防災機能を維持する観点から自然環境を保全すべき土地については緑地保全地域や風致地区等の指定を検討するとともに、開発・建築に関する制限が必要と判断される場合には、各法律に基づく災害ハザードエリアへの指定を検討します。また、実際に自然災害が発生し甚大な被害を受けた地域や災害のおそれのある地域では、より安全な地域へ住居の集団移転を検討します。

※) 災害レッドゾーン：「災害危険区域」「土砂災害特別警戒区域」「地すべり防止区域」「急傾斜地崩壊危険区域」の区域を指す。

#### ② 広域的な防災拠点の整備とネットワーク形成

災害時に避難場所や救援・救護活動や応急復旧活動の拠点となる防災拠点として、都市公園や防災道の駅などの整備を進めるとともに、防災拠点の適正配置や防災機能の確保を図ります。必要に応じて河川緑地や農地なども避難場所として利活用を図ります。

また、防災拠点間の連携や応急対策に必要な人員・物資の輸送などに資する重要物流道路、緊急輸送道路や減災ネットワーク道路のほか、避難路や避難所周辺道路の整備を進めます。災害時においても重要な役割を果たす都市施設やライフラインについては、

その機能を維持するため代替性・補完性を確保します。

### ③ 都市の強靱化

大規模災害発生時に防災拠点となる公共施設、道路や上下水道などのライフラインの耐震化を推進します。また、再生可能エネルギー導入促進など災害時の生活維持や防災力の向上を図ります。

都市の防災機能の向上を図るために、公園などのオープンスペースや避難路及び延焼遮断帯となる道路空間の確保を図るとともに、住宅などが密集する市街地における市街地開発事業の活用を検討します。

規模の大きな地震の際に、滑動崩落が生じやすい大規模盛土造成地等の適正管理や宅地防災対策の促進を図ります。建物の耐震診断や耐震補強に対する助成などにより耐震化を促進するとともに、更新にあわせた不燃化・難燃化を図ります。

空き家などを適切に管理・活用することにより、防災・防犯対策を促進します。

気候変動に伴い増加する台風や集中豪雨などによる浸水被害を低減するため、河川改修や遊水地の設置、下水道の整備、道路の冠水対策などを推進します。

土砂災害の危険性の高い区域においては、砂防施設の整備や急傾斜地対策などを進め住民の安全を確保します。併せて、洪水浸水想定区域をはじめとした浸水のおそれのある区域の周知、土砂災害警戒区域等の指定を進めるとともに、これらを踏まえたハザードマップの作成、洪水予報・土砂災害警戒情報の発表などのソフト対策を充実させることにより、住民の防災意識の向上や警戒避難体制の強化を図ります。

### ④ 事前復興まちづくりに向けた取組

被災後、都市の再建をスムーズかつ迅速に進めるため、事前に発生しうる被災の分布や規模を想定し、復興まちづくりの目標や実施方針、目標の実現に向けた課題及び課題解決の方策をとりまとめた「事前復興まちづくり計画」の策定など、事前に被災後の復興まちづくりを考えながら準備しておく復興事前準備の取組を推進します。

### ⑤ その他

防災の観点を考慮した市の都市計画マスタープランに基づき、県及び市は住民の協力を得て、災害に強い、安全性の高い都市づくりを進めます。

## 4. 本区域における都市づくりの実現に向けて

### 4-1 実現に向けての基本方針

「1-4 本区域の将来都市構造」の実現を図るため、組織や分野を越えた協力・連携体制を構築し、各種課題の解決に取り組みます。また、災害に強く、環境にやさしい、効率的な都市経営を図るため、引き続き居住や都市機能の誘導・集積を行いながら、都市機能の更新に取り組むことで、持続可能で賢い都市づくりを推進していきます。

#### (1) 多様な主体との協働・連携

将来にわた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を提供していくためには、住民一人ひとりが主体性・自主性を持って都市づくりを進められる環境づくりが必要であることから、適正な情報の提供を行いながら積極的な住民参加を促し、まちづくりの方向性への理解・意識醸成を図るとともに、NPO、企業、大学、行政などの多様な主体と協働・連携を進めていきます。

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。

#### (2) まちづくり DX の推進

デジタルを徹底活用しながら「地方の豊かさ」と「都市の利便性」を併せ持つ地域づくりを推進することで、暮らしに必要なサービスの質的向上と持続可能な都市の形成を促進し、地域の魅力向上を図ります。

さらに、データやサービスを連携させデジタルを活用するための基盤整備を進めることにより、都市、交通、災害、環境など様々な分野の政策において、地域住民のニーズに応じたスマートシティサービスを提供し、都市における課題の解決と新たな価値創出を図ります。

#### (3) 子育て、医療、産業、環境など各種政策と連携した都市政策の展開

子育て政策、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、総合的かつ戦略的に取り組みます。

## 4-2 都市づくりの実現化方策

### (1) 誰もが暮らしやすい集約型の都市づくり

#### ① 拠点の役割に応じた都市機能の集積と居住誘導による利便性の向上

拠点の規模や担うべき役割に応じて、拠点間で相互補完を図りながら、都市機能の集積・誘導を行い都市の利便性向上を推進します。

特に、拠点地区においては、土地の高度利用や都市基盤の整備などを進めるとともに、市街地の無秩序な拡大を抑制するために、用途地域外における適切な土地利用規制を検討します。併せて、道路、公園等の公共施設の整備等と併せて民地のオープンスペース化や建物低層部のオープン化を行い「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりや地域企業・大学等の多様な主体との連携や多様な人材の集積等を支援し官民連携まちづくりの促進を図り、まちなかのにぎわいを創出します。

#### ② 公共交通と連携した土地利用

多核ネットワーク型都市構造の実現に向けて、拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの確保・充実が必要であるため、その実効性を高めるため公共交通ネットワークの確保とまちづくりを一体的に推進します。

また、主要な鉄道駅周辺や路線バスのバス停周辺など公共交通軸上に居住と都市機能を誘導することで、拠点間の連携強化と公共交通の利用増進を図ります。

#### ③ 多様なライフスタイルへの対応やコミュニティ維持など地域の実情や変化等に応じた土地利用

コロナ禍を経た生活様式の変化に伴い身近なエリアに必要なサービス機能が確保できるよう、地域の実情に応じた範囲において土地利用を行います。

また、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、周辺集落を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。

これらに加え、コワーキングスペースやワーケーション施設等の整備促進などテレワークや二地域居住等の多様なライフスタイルの受入環境の充実を図ります。

#### ④ 地域の核となる施設や遊休施設等を有効活用した拠点の維持・形成

都市機能の集積やまちなかへの居住（集住）の誘導にあたっては、地域の需要に応じて、その核となる学校や市役所等の公的施設や空き家・空き地などの既存ストックの有効活用を図ります。その際、積極的に民間活力の導入を検討します。併せて、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。

## ⑤ こどもや子育てのための空間形成

こどもや子育て世帯が、自らの住まいのみならず近隣の地域においても安心・快適に日常生活を送ることができるようにするため、こどもの遊び場や親同士の交流の場を整備するなど、こどもや子育て世帯の目線や住まい等を起点としたこどものための近隣地域といった「こどもまんなか」の視点に立った生活空間の形成を促進します。

### 【主な取組】

- 用途地域や特定用途制限地域を活用し、適切に土地利用の規制・誘導を行います。
- 拠点地区を中心に、既存ストックなどを有効活用しつつ日常的な都市機能の集積やまちなかへの居住を促進します。
- 都市計画道路をはじめとする都市施設、土地区画整理事業などの面的整備と連携した用途地域の変更などにより都市機能の適切な誘導を図ります。
- 街区単位の土地利用と自然・歴史・文化・景観などの地域特性にあった都市づくりを推進するため地区計画の活用を図ります。
- 郊外に立地している公共公益施設などについては、施設更新に合わせて拠点地区への誘導を図ります。
- 大規模集客施設については郊外への立地を抑制し、用途地域内への誘導を図ります。
- ワーケーション施設等の整備を促進します。
- 空き家等対策計画や社会資本の長寿命化計画に基づいた取組を促進します。
- スマートウェルネスを推進します。
- 遠隔医療、オンライン教育等の普及を促進します。

## (2) 誰もが安全でスムーズに移動できる都市づくり

### ① 公共交通ネットワークの維持・形成と多様な交通手段との連携

拠点地区間を結ぶ公共交通ネットワークの維持・形成を図り、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。

また、拠点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、鉄道、バスの公共交通軸とデマンド交通、タクシー、自転車、電動キックボード等地域特性に応じた様々な交通手段の連携強化により持続可能な公共交通ネットワークを形成します。

さらに、ITS 技術の活用、MaaS の普及、自動運転実験の推進などデジタルの活用を促進します。

### ② 交通結節点の充実・強化

利用者や地域のニーズに応じて、必要な機能を備えた交通結節点の整備を推進し、乗換機能の充実や便利で快適な空間を確保することで公共交通の利用促進を図ります。

また、多様な交通手段との乗り継ぎを円滑にすることで、自宅から目的地までを結ぶ交通モードとの有機的な連携を図ります。

### ③ 地域の成長を支える道路ネットワークの強化

持続的な地域経済の発展・成長に必要な広域的な交流・連携を促進するため、広域道路ネットワークの機能強化を図ります。

また、首都圏とのアクセス向上に伴う企業立地の促進による就業機会の増加や観光振興による地域経済の活性化及び定住人口の増加、第3次救急医療機関へのアクセス向上による広域医療体制の充実を図るため、東北自動車道へスマート IC を設置するなど、新たな道路ネットワーク施設の整備を検討します。

### ④ 暮らしの安全を確保する道路整備

こどもを含めた全ての人々が安全でスムーズに移動できる歩道整備、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ます。

#### 【主な取組】

- 栃木県自転車活用推進計画や栃木県地域公共交通計画に基づく各種施策を推進します。
- 公共交通における自動運転の実装に向けた実証実験、社会実装を促進します。
- ITS 技術の活用、MaaS の普及を推進します。

## (3) 災害に強くてしなやかな都市づくり

### ① 災害リスクを考慮した土地利用

重要な公共施設や都市機能等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の誘導を図ります。

また、安全で安心して暮らすことができるよう、洪水浸水想定区域や土砂災害警戒区域等の災害ハザードエリアや内水氾濫等の新たな都市型災害を含めた災害リスクに対して事前防災まちづくりを推進します。

### ② 社会資本の強靱化、防災・減災対策の推進

災害に強い県土を構築するため施設の耐震化や老朽化対策により道路機能の維持・強化を図るとともに、道路ネットワークの多重化や代替性を確保することにより、平常時・災害時を問わず円滑で安定的な移動を可能にする道路ネットワークの構築を図ります。

また、首都直下地震等に備え広域的な観点から、広域道路ネットワークの強化や広域防災拠点の整備等を推進することで、大規模災害発生時においても、首都圏に集積した中枢機能を継続させるためのエネルギーインフラや都市機能等のバックアップを促進します。

### ③ 新技術を活用した地域防災力の向上

災害時や災害復興対応において ICT 技術や EV/FCV などの蓄電機能を有する車両の活用に加え、EV 充電インフラを太陽光発電設備と一体で整備することで EV 等の普及拡大

と防災拠点の活動支援を図ります。

また、河川に設置した危機管理型水位計や監視カメラによる情報提供をはじめ、洪水予測等の住民への防災情報の精度向上など、様々な局面でデジタルを活用し地域の防災力向上を図ります。

#### ④ 流域治水プロジェクト等の推進

気候変動に伴い頻発・激甚化する水災害・土砂災害等への適応策として、防災・減災が主流となる社会を目指し「流域治水」の考え方に基づいて、集水域から氾濫域にわたる流域のあらゆる関係者が協働して取り組む水災害対策を推進します。

#### 【主な取組】

- 代替性・多重性のある道路ネットワークや避難所周辺道路の強化をすることで、災害発生時における救助・救援活動及び緊急物資輸送の円滑化を図ります。
- 防災・減災対策に資する都市施設の整備を促進します。
- 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を促進します。
- 大規模盛土造成地の適正管理や建築物の不燃化・耐震化を促進します。
- 重要物流道路や緊急輸送道路に指定されている路線や大規模災害発生時に防災拠点となる公園の計画的な整備、維持管理を図るとともに、必要に応じて新たな路線の計画や見直しについて検討を進めます。
- 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を促進します。
- 復興まちづくりのための事前準備に関する取組を促進します。
- 流域治水プロジェクトによるあらゆる関係者が連携した防災対策の強化を図ります。
- 防災情報共有システムの運用等、ネットワーク化による迅速な情報共有を促進します。
- 自助・共助に関する取組の普及啓発を図ります。
- 必要に応じて防災集団移転を検討します。
- ドローンを活用したインフラの点検、BIM・CIMによる3次元モデル設計の活用など、デジタルの活用を図ります。
- 各種ハザードマップの作成・周知を図ります。
- 立地適正化計画（防災指針）の策定により災害リスクを考慮した土地利用への誘導を図ります。

#### （４）環境にやさしい脱炭素型都市づくり

##### ① エネルギー利用の再エネ化・効率化

日常生活に必要な都市機能を集約し公共交通やパーソナルモビリティ等の利用促進を図り、自家用車に過度に依存せず効率的に移動ができる都市を構築するとともに、EV/FCVや電気バス等の導入を促進し、エネルギー消費とCO<sub>2</sub>の発生を抑制します。

また、再生可能エネルギーの地産地消やエネルギーの面的利用を推進することでエネルギーシステムの効率化による都市の脱炭素化を図ります。

## ② 渋滞対策・物流システムの効率化

CO<sub>2</sub>排出量の削減のため、ICT や AI 等を活用した渋滞対策や信号機の集中制御化や路上の荷捌き帯、路外の荷捌き施設等の整備など交通対策を推進します。

また、モーダルシフトや輸配送の共同化、輸送網の集約、共同集配施設の導入等の検討を行い、物流の効率化を図ります。

さらに、中山間地域の集落などにおいては、ドローンや自動運転技術等を活か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。

## ③ まちづくり GX（グリーンインフラ）等の推進

緑と自然豊かな都市公園整備や多自然川づくり等を通じてグリーンインフラの社会実装を推進することにより、生物多様性の保全・再生、安全で快適な空間づくり、魅力的な地域づくりを促進するとともに、都市の脱炭素化を図ります。

### 【主な取組】

- 集約型の都市構造への転換、通勤・通学等における自家用車から公共交通機関への利用転換を促進します。
- EV/FCV や電気バス等の導入を促進します。
- 下水道施設などにおける未利用エネルギーや太陽光、水力、バイオマスなどの再生可能エネルギーの利活用を促進します。
- 必要に応じ、用途地域内農地の保全を図ります。
- 建築物のゼロエネルギー化（ZEH・ZEB）や敷地内緑化を推進します。
- グリーンインフラを推進します。
- さくら市気候変動対策推進計画に基づく各種施策を推進します。
- 緑の基本計画を策定し、各種施策を推進します。

## （5）本区域の魅力や強みを活かした都市づくり

### ① 地理的優位性と優れたネットワークを活かした産業・農業の振興

宇都宮市から約 20km、東京から約 120km に位置する地理的優位性を活かしながら、首都圏に集中する機能の移転、新たな産業集積地の形成や既存産業基盤の定着・充実を図ります。

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、農政部局との調整を図りつつ、その生産基盤である農地の集積・集約化を推進し、優良農地等を保全することで農業の振興を図り、地域の活力を更に高めていきます。

### ② 地域資源を活かした個性的で活力あるまちづくり

喜連川丘陵や鬼怒川、五行川などの豊かな自然環境や、歴史・文化など魅力ある地域

資源を活用しながら、国内外からの交流人口を増加させ、地域の魅力や活力を高めていきます。

特に、公共交通を活用した観光地へのアクセス性、周遊の利便性を向上させる移動環境を確保するとともに、風致地区や景観地区などを活用しながら、豊かな自然や景観、歴史・文化などの地域資源の保全と活用を図ります。

### ③ 地域の特性を生かした魅力ある景観形成

喜連川丘陵や鬼怒川、五行川などの豊かな自然環境や歴史文化遺産がつくり出す美しい景観を保全・継承していきます。また、市街地においては、建築物や工作物、公共施設、屋外広告物、公園緑地等の景観を構成する要素が周辺環境と調和し、快適で魅力ある景観形成を図ります。

#### 【主な取組】

○さくら市景観計画に基づき、美しい景観の保全と魅力ある景観形成を図ります。