

足利佐野都市計画

都市計画区域の 整備、開発及び保全の方針

令和 8 (2026) 年 3 月

栃木県

一 目 次 一

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	8
(4) 本区域の課題	9
1-3 都市づくりの基本理念	12
(1) 誰もが暮らしやすい集約型の都市づくり	12
(2) 誰もが安全でスムーズに移動できる都市づくり	12
(3) 災害に強くしなやかな都市づくり	13
(4) 環境にやさしい脱炭素型都市づくり	13
(5) 本区域の魅力や強みを活かした都市づくり	13
1-4 本区域の将来都市構造	14
(1) 拠点地区	14
(2) 基盤構造	15
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	19
2-1 区域区分の決定の有無	19
2-2 区域区分の方針	20
(1) 概ねの人口	20
(2) 産業の規模	20
(3) 市街化区域の概ねの規模及び現在市街化している区域との関係	20
3. 主要な都市計画の決定の方針	21
3-1 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	21
(1) 本区域における土地利用の考え方	21
(2) 主要用途の配置の方針	21
(3) 市街地における建築物の密度の構成に関する方針	24
(4) 市街地の土地利用の方針	25
(5) その他の土地利用の方針	26
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	28
(1) 交通施設の都市計画の決定の方針	28

（2） 下水道及び河川の都市計画の決定の方針.....	30
（3） その他の都市施設の都市計画の決定の方針.....	32
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.....	33
（1） 主要な市街地開発事業の決定の方針.....	33
（2） 市街地整備の目標.....	33
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.....	35
（1） 基本方針.....	35
（2） 主要な緑地の配置の方針.....	35
（3） 実現のための具体的な都市計画制度の方針.....	37
（4） 主要な緑地の確保の方針.....	37
3-5 都市防災に関する方針.....	39
（1） 基本方針.....	39
（2） 防災まちづくりの方針.....	39
 4. 本区域における都市づくりの実現に向けて.....	41
4-1 実現に向けての基本方針.....	41
（1） 多様な主体との協働・連携.....	41
（2） まちづくり DX の推進.....	41
（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.....	41
4-2 都市づくりの実現化方策.....	42
（1） 誰もが暮らしやすい集約型の都市づくり	42
（2） 誰もが安全でスムーズに移動できる都市づくり	43
（3） 災害に強くしなやかな都市づくり	44
（4） 環境にやさしい脱炭素型都市づくり	46
（5） 本区域の魅力や強みを活かした都市づくり	47

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。

足利佐野都市計画 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。

区分	市町名	範囲	規模
足利佐野都市計画区域	足利市	行政区域の全部	約 17,776 ha
	佐野市	行政区域の一部	約 13,254 ha
		計	約 31,030 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、栃木県の南西部に位置し、県都宇都宮から南西に約 40km～60km、首都東京から北に約 70km の距離にあります。区域の東は栃木市、南は群馬県館林市、太田市、邑楽町、板倉町、西は群馬県桐生市に接しています。

足尾山地の裾野に位置し、北部から中心部にかけては山地が広がり、これらから袋川、秋山川、旗川、三杉川などの河川が北から南に流下し、南部の平野部を東西に流れる渡良瀬川に合流しています。また、足利市街地北部の足利県立自然公園や佐野市街地東部の唐沢山県立自然公園など、緑豊かな優れた自然環境や自然景観を有する都市です。

市街地は、山地部の河川沿いの平地と南部の平野部に形成されています。



② 都市の変遷

本区域内には、室町幕府を開いた足利氏発祥の地であり、日本最古の総合大学である足利学校や本堂が国宝に指定された足利氏ゆかりの鑁阿寺を有する足利市、佐野氏の

拠った唐沢山城跡や江戸時代に日光例幣使街道の宿場町として栄えた天明宿、犬伏宿を有する佐野市で構成される、古い歴史・文化を有する区域です。

1929(S4)年に足利市、1936(S11)年に旧佐野市と旧葛生町の一部、1956(S31)に旧吾妻村と旧赤見町の一部、1960(S35)年に旧田沼町の一部を都市計画区域に指定しました。

1968(S43)年6月に公布された現行の都市計画法により区域区分制度が創設され、1970(S45)年に区域区分を定めました。市街化区域面積は、2024(R6)年4月1日現在で、約6,243haとなっています。

【区域の主な変遷】

都市計画区域	年次	範囲	都市計画の内容
足利佐野 都市計画区域	1929(S4) 年	足利市	都市計画区域を指定
	1936(S11) 年	旧佐野市	都市計画区域を指定
		旧葛生町の一部	都市計画区域を指定
	1960(S35) 年	旧田沼町の一部	都市計画区域を指定
	1970(S45) 年	都市計画区域全域	区域区分の決定

(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264,296人から2020(R2)年には251,630人と4.8%減少しています。今後も減少が続くことが見込まれ、2030(R12)年には230,966人、2040(R22)年には207,652人と2020(R2)年から17.5%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251,630人の内、市街化区域内の人口は198,762人と都市計画区域全体の79.0%を占めています。人口密度については市街化区域が32.0人/ha、都市計画区域内が8.1人/haであり、市街化区域の人口密度が高い状況となっています。人口集中地区(DID)においては、2010(H22)年から2020(R2)年にかけて面積は402ha増加、人口は7,428人増加しているものの、人口密度は38.4人/haから36.4人/haへと低くなっています。

一方で、高齢化は急速に進行しており、行政区域の2020(R2)年の高齢化率は31.7%と栃木県平均の28.7%を上回り、2030(R12)年には34.7%、2040(R22)年には39.3%と10人に4人が65歳以上の高齢者となると推計されています。

【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)	足利佐野 都市計画区域	行政区域	288,811	275,779	260,974	238,629	213,513	△ 4.5%	△ 5.4%	△ 8.6%	△ 10.5%
		都市計画区域	276,050	264,296	251,630	230,966	207,652	△ 4.3%	△ 4.8%	△ 8.2%	△ 10.1%
		市街化区域	208,589	203,852	198,762	185,972	170,559	△ 2.3%	△ 2.5%	△ 6.4%	△ 8.3%
人口密度 (人/ha)	足利佐野 都市計画区域	行政区域	5.41	5.17	4.89	4.47	4.00	△ 4.4%	△ 5.4%	△ 8.6%	△ 10.5%
		都市計画区域	8.90	8.52	8.11	7.44	6.69	△ 4.3%	△ 4.8%	△ 8.3%	△ 10.1%
		市街化区域	33.54	32.78	31.96	29.91	27.43	△ 2.3%	△ 2.5%	△ 6.4%	△ 8.3%

(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	140,789	137,446	144,874	7,428	3,455	3,583	3,985	402	40.7	38.4	36.4

(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 (%)				
足利佐野都市計画区域 (足利市・佐野市)	288,811		275,779		260,974		238,629		213,513		△ 5.4%	△ 8.6%	△ 18.2%	
年齢別 内訳	0~14歳	40,899	14.2%	34,932	12.7%	28,187	10.8%	20,930	8.8%	17,866	8.4%	△ 19.3%	△ 25.7%	△ 36.6%
	15~64歳	192,346	66.6%	170,971	62.0%	146,813	56.3%	134,867	56.5%	111,706	52.3%	△ 14.1%	△ 8.1%	△ 23.9%
	65歳~	55,490	19.2%	68,745	24.9%	82,644	31.7%	82,832	34.7%	83,941	39.3%	20.2%	0.2%	1.6%
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124,166人であり2010(H22)年に比べ4.0%減少しています。また、産業別では、第1次産業、第2次産業、第3次産業とも減少傾向にあります。

農業では、東京圏へ約70kmという恵まれた立地条件を活かして、米麦、施設園芸、畜産などを中心とする首都圏の食料供給基地として重要な役割を担っていますが、農業産出額は2020(R2)年の約86億円から2022(R4)年には約79億円と8.2%減少しています。

工業では、足利市の繊維工業、佐野市の織物工業及び石灰工業のほか、近年では食料品やプラスチック等の特徴的な地場産業が発達しています。また、東京圏への近接性や広域交通網の利便性を活かした足利市の足利インター・ビジネスパーク、西久保田工業団地、あがた駅南産業団地、佐野市の佐野インター産業団地、佐野田沼インター産業団地、佐野AWS産業団地などの基盤整備が行われてきました。製造品出荷額等は、2020(R2)年に新型コロナウイルスの感染拡大の影響などにより一時的に減少しましたが、2021(R3)年には8,146億円まで増加しています。

商品販売額(卸売業・小売業)は2012(H24)年の約5,200億円から2021(R3)年では約5,700億円と10%増加しています。

【産業別就業者数】

都市計画区域	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
足利佐野 都市計画区域	129,312	3,148	47,361	78,803	124,166	2,654	44,676	76,836	△ 4.0%	△ 15.7%	△ 5.7%	△ 2.5%
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】

都市計画区域	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
足利佐野 都市計画区域	2.4%	36.6%	60.9%	2.1%	36.0%	61.9%	△ 0.3%	△ 0.6%	0.9%
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)

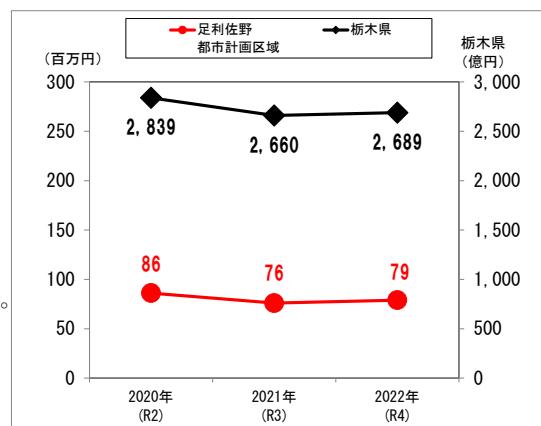
注)四捨五入のため、合計しても100%にならない場合がある。

【農業産出額】

	2020年 (R2)	2021年 (R3)	2022年 (R4)
足利市	3,940	3,570	3,710
佐野市	4,670	4,030	4,190
足利佐野 都市計画区域	8,610	7,600	7,900
栃木県	283,910	265,970	268,900

(市町村別農業産出額(推計値))

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。

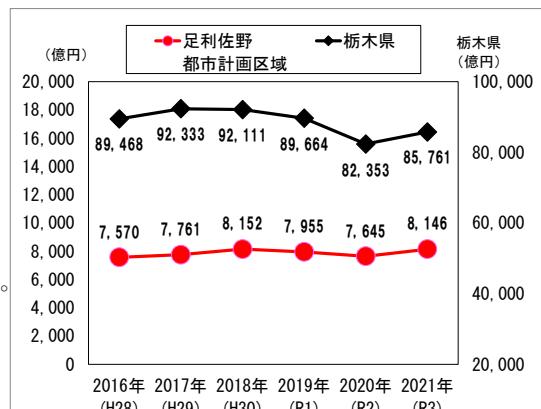


【製造品出荷額等】

	2016年 (H28)	2017年 (H29)	2018年 (H30)	2019年 (R1)	2020年 (R2)	2021年 (R3)
足利市	3,706	3,886	3,989	3,876	3,317	3,585
佐野市	3,865	3,875	4,163	4,079	4,328	4,561
足利佐野 都市計画区域	7,570	7,761	8,152	7,955	7,645	8,146
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、経済構造実態調査)

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。

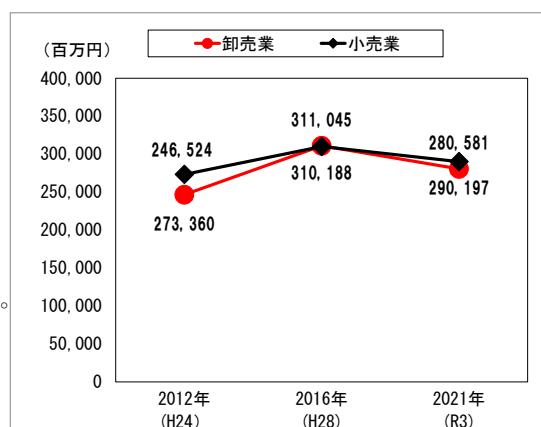


【商品販売額(卸売業・小売業)】

	2012年 (H24)	2016年 (H28)	2021年 (R3)
卸売業	246,524	311,045	280,581
小売業	273,360	310,188	290,197
計	519,884	621,233	570,778
栃木県	4,693,478	5,419,161	5,166,655

(経済センサス活動調査)

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。



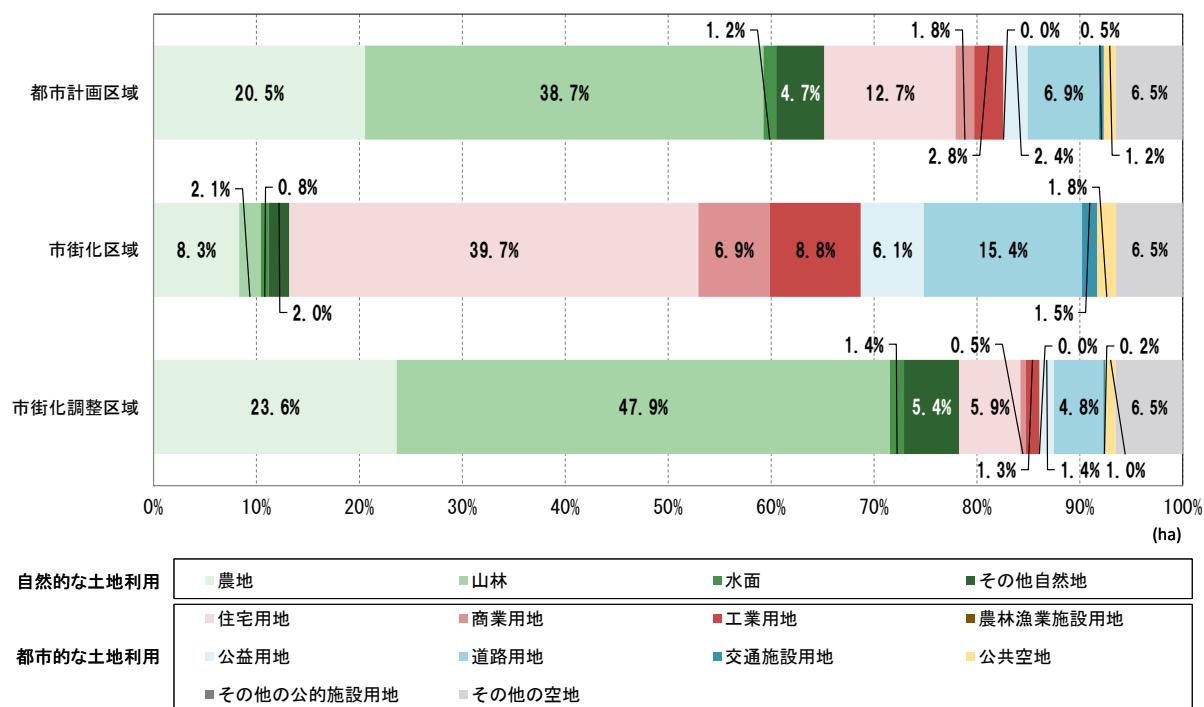
③ 土地利用の状況

都市計画区域内の土地利用状況では、農地が 20.5%、山林が 38.7%など自然的な土地利用が 65.1%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 34.8%となっています。

市街化区域内の土地利用状況では、住宅・商業・工業用地が 55.4%、公益用地や道路用地などが 23.0%、農地や山林、その他の空地などのいわゆる低未利用地は 16.9%を占めています。市街化区域内の低未利用地については、農地や山林は減少傾向にあります。駐車場や空き地などの他の空地については、年々増加傾向にあり、2016(H28)年の 304ha から 2020(R2)年には 404ha と、4 年間で約 100ha 増加しています。

住宅については、住宅総数の増加が見られる一方で、空き家も増加しており、空き家率は 2013(H25)年に 17.8%であったものが、2018(H30)年には 18.9%と、5 年間で約 1.1%増加しています。

【土地利用現況別構成比】



(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】

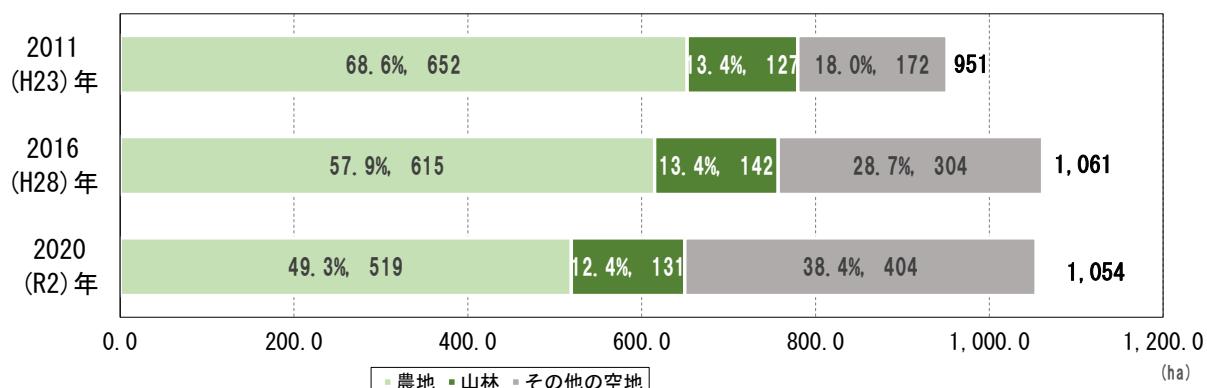
(面積: ha)

		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	6,373	12,012	385	1,454	3,955	561	880
	構成比	20.5%	38.7%	1.2%	4.7%	12.7%	1.8%	2.8%
市街化区域	面積	519	131	49	125	2,481	434	551
	構成比	8.3%	2.1%	0.8%	2.0%	39.7%	6.9%	8.8%
市街化調整区域	面積	5,854	11,882	336	1,329	1,474	127	329
	構成比	23.6%	47.9%	1.4%	5.4%	5.9%	0.5%	1.3%
		都市的な土地利用						
都市計画区域	農林漁業施設用地	6	730	2,150	141	358	0	2,024
	構成比	0.0%	2.4%	6.9%	0.5%	1.2%	0.0%	6.5%
市街化区域	農林漁業施設用地	0	382	960	92	114	0	404
	構成比	0.0%	6.1%	15.4%	1.5%	1.8%	0.0%	6.5%
市街化調整区域	農林漁業施設用地	6	347	1,191	49	244	0	1,620
	構成比	0.0%	1.4%	4.8%	0.2%	1.0%	0.0%	6.5%

(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。

【市街化区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。

【住宅数及び空き家数の推移】

	2013 (H25) 年			2018 (H30) 年		
	住宅数	空き家数	空き家率	住宅数	空き家数	空き家率
足利市	71,960	13,310	18.5%	72,910	14,520	19.9%
佐野市	53,700	9,050	16.9%	55,980	9,840	17.6%
足利佐野都市計画区域	125,660	22,360	17.8%	128,890	24,360	18.9%
栃木県	870,590	142,400	16.4%	926,700	160,700	17.3%

(住宅・土地統計調査)

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。

④ 都市基盤施設及び公共交通の状況

本区域は、JR 両毛線、東武伊勢崎線及び東武佐野線の鉄道や各種バス路線等の公共交通に加え、東北縦貫自動車道、北関東自動車道、(国)50 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 79.7%、都市計画公園・緑地が 43.0%、都市計画下水道が 88.6%と整備が進められています。今後も土地利用と整合を図りながら整備を進め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 84.3%と県平均の 94.1%より低い状況にあります。一方で、デマンド区域運行を除く公共交通カバー率は 76.4%と県平均の 74.4%より高い状況にあります。

足利市ではデマンド区域運行のみでカバーされる地域はなく、公共交通サービスの充実を図る目的でデマンド運行が行われている。

【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
足利佐野 都市計画区域	308.1	245.5	79.7%	833.9	358.4	43.0%	6,184	5,480	88.6%

(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)	デマンド区域運行を除く			
			公共交通 サービス圏 域人口(人)	総人口に對 する割合	鉄道・バス サービス圏 域人口(人)	総人口に對 する割合
足利市		144,746	113,713	78.6%	113,713	78.6%
佐野市		116,228	106,165	91.3%	85,586	73.6%
足利佐野都市計画区域		260,974	219,878	84.3%	199,299	76.4%
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

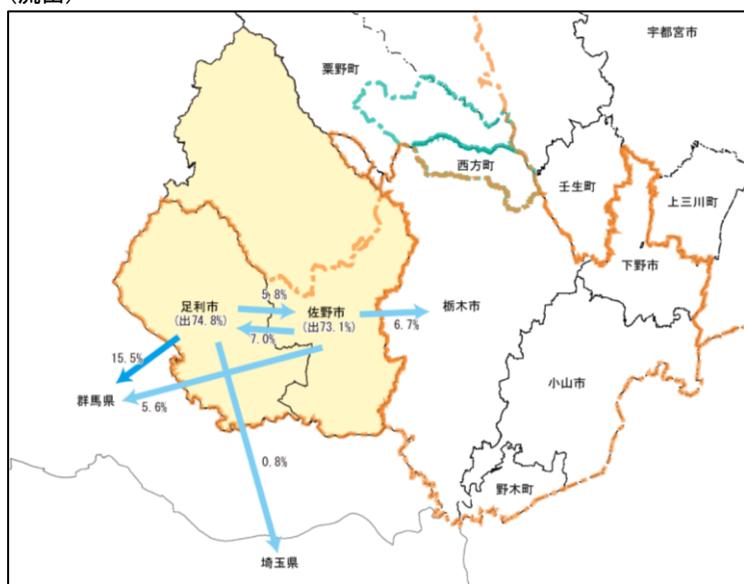
本区域は、位置的にも隣接県を含めた広域的な東西、南北交通の要衝にあり、人口・産業集積が県内でも高い地域となっています。

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、隣接する栃木市のほか、群馬県や埼玉県と結びつきが強い状況にあります。

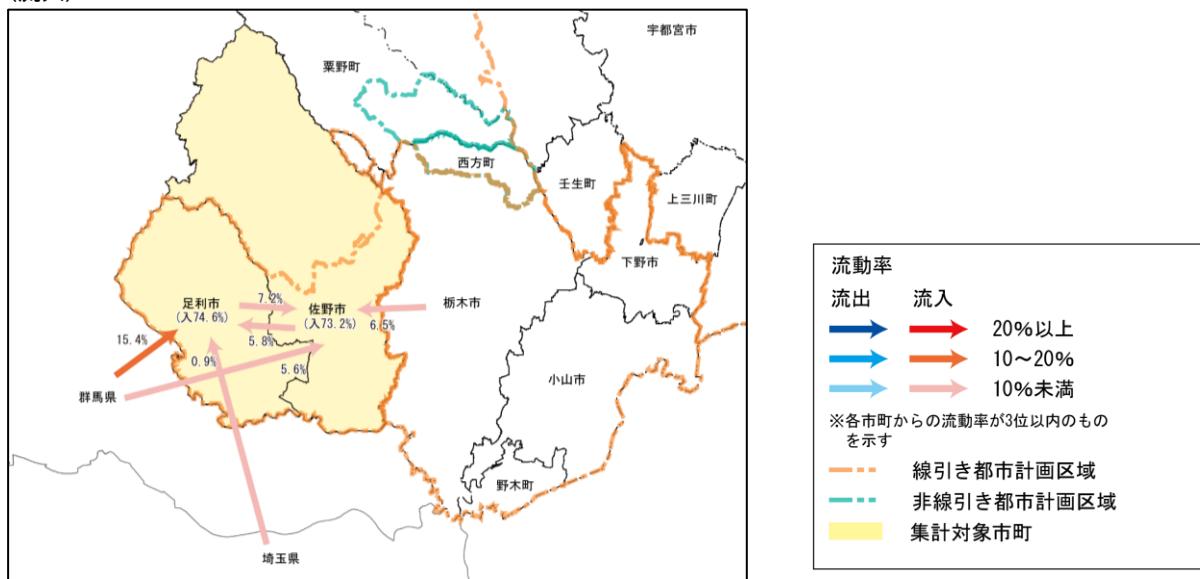
本区域は交通の利便性や都市機能の集積性を活かしつつ広域拠点地区である足利市中心市街地、佐野市中心市街地及び佐野新都市が連携を図りながら、両毛圏を代表する拠点都市として、隣接する群馬県や小山栃木都市計画区域との広域的な連携を図っていく区域と位置付けられます。

【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、郊外（都市部外）の集落のみならず市街地においても高齢者の人口が半数を超える地域が発生し、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、足利市中心市街地や佐野市中心市街地をはじめ様々な特性を持った市街地が広範囲に分布しています。このため、これらの市街地や周辺地域の連携を強化することにより、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靭化

本区域は、洪水浸水想定区域（想定最大規模）が市街化区域全体に広がっており、特に広域拠点地区である足利市中心市街地では浸水深3.0m以上と予想されています。土砂災害警戒区域等は北部に位置する山間部に集中して指定されています。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*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、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できます。

※）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らないように、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CO₂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、複数の鉄道や広域道路網により東西、南北の連携軸が構築されており、隣接する都市計画区域や東京圏、群馬県などの都市群と連携が図られています。

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、本区域は、渡良瀬川、袋川、秋山川、旗川をはじめとする河川緑地、丘陵地及び良好な景観を有する平地林や農地など豊かな自然環境を有するとともに、市街地にも多くの農地や平地林を有しております、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享受できるよう整備・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、土壤保全、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を形成し、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、公共公益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、本区域は隣接県を含めた広域的な交通の要衝にも位置していることから、足利市中心市街地、佐野市中心市街地及び佐野新都市（高萩・越名地区）における都市機能の活用と強化により拠点性を高めるとともに、これらの拠点間相互の連携を強化することにより両毛地域を牽引する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・成長に必要となる広域的な交流・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CO₂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

首都圏中心部への近接性や東北縦貫自動車道・北関東自動車道などの高速道路、(国)50号などの優れた交通ネットワークを活かし、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、地域の強みを活かした都市づくりを進めています。

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つく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ます。

1-4 本区域の将来都市構造

本区域は、東西方向に広域的な交通ネットワークが形成されている居住機能、商業・業務機能、産業機能が集積した両毛地域を代表する区域です。

また、渡良瀬川や県立自然公園などの豊かな自然環境や、史跡足利学校、唐沢山城跡、あしかがフラワーパーク、佐野厄除け大師、佐野プレミアム・アウトレットなど多く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を形成し、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、高度で複合的な土地利用を図るとともに、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 足利駅・東武足利市駅周辺の足利市中心市街地、JR 佐野駅・東武佐野駅周辺の佐野市中心市街地、佐野新都市（高萩・越名地区）

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。

○足利市の三重地区、東武野州山辺駅周辺地区、佐野市の東武田沼駅周辺地区、東武葛生駅周辺地区

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や、足利市のJR富田駅周辺地区、葉鹿・山前地区、小俣地区、東武堀米駅周辺地区、東武多田駅周辺地区、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、研究開発機能や、流通業務機能を含む産業の集積を図る「産業拠点地区」として次の地区などを位置付けます。

【産業拠点地区】

市町名	産業拠点
足利市	御厨工業団地、大月助戸工業団地、久保田工業団地、西久保田工業団地、あしかが久保田産業団地、羽刈工業団地、八坂工業団地、八坂第二工業団地、荒金工業団地、あがた工業団地、樺崎工業団地、毛野東部工業団地、足利インター・ビジネスパーク、あがた駅南産業団地、あがた駅北産業団地
佐野市	佐野工業団地、佐野みかも台産業団地、佐野インター産業団地、羽田工業団地、田島インター周辺地区、田沼工業団地、佐野田沼インター産業団地、佐野田沼インター周辺地区、佐野AWS産業団地、出流原スマートIC周辺地区、宮下・築地地区、山菅地区

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や多様な余暇活動を支える場とするなど魅力向上を図る「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。

○足利市の足利学校・鑿阿寺周辺地区、あしかがフラワーパーク駅周辺地区、足利県立自然公園周辺地区、佐野市のみかも山公園(県南大規模公園)周辺地区、唐沢山県立自然公園周辺地区、佐野市運動公園、磯山公園周辺地区、アグリタウン

(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、拠点地区間や両毛圏などの周辺都市、さらには県内外の主要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。

○東北縦貫自動車道、北関東自動車道、(国)50号、(国)293号、(仮称)両毛中央幹線、(主)足利太田線、(主)足利館林線、(主)足利千代田線、(主)桐生岩舟線、(仮称)南部幹線道路

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)佐野行田線、(主)佐野古河線、(主)佐野田沼線、(主)足利邑楽行田線、(主)足利伊勢崎線、(主)桐生田沼線、(一)竜舞足利線、(一)佐野太田線、(都)3・4・122 八幡通りなど

iii. 都市内道路軸

地域拠点地区、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。

○(主)足利環状線、(主)栃木佐野線、(一)飛駒足利線、(一)名草小俣線、(一)借宿西新井線、(一)佐野環状線、(一)作原田沼線、市道((都)3・5・115号東武駅前線)（東武伊勢崎線足利市駅前広場)、市道((都)3・4・106号川崎渡良瀬橋線)、(仮称)西部幹線道路、(仮称)南部道路

その他、各拠点地区内の主要な都市計画道路及び環状道路 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、各市が策定する「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 両毛線、東武伊勢崎線、東武佐野線

ii. その他公共交通

○佐野市の広域拠点地区「佐野市中心市街地」と広域拠点地区「佐野新都市(高萩・越名地区)」をつなぐ軸、

佐野市の広域拠点地区「佐野市中心市街地」と地域拠点地区「東武田沼駅周辺地区」・「東武葛生駅周辺地区」をつなぐ軸、

佐野市の広域拠点地区「佐野新都市(高萩・越名地区)」と栃木市をつなぐ軸、
広域拠点地区「佐野新都市(高萩・越名地区)」を発着する高速バス

【将来市街地像図】

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
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。



【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

2-1 区域区分の決定の有無

本都市計画区域においては、区域区分を定めることとします。

本区域の都市の評価を行った結果、区域区分を定めてきたことにより都市機能や人口の集積が認められること、また、区域区分を廃止した場合には市街化調整区域に無秩序に市街地が拡散するおそれがあることから、引き続き「区域区分」を定める必要性が高いと判断しました。

【都市の評価の観点】

本区域は、1970(S45)年に区域区分を定めて以来、市街化調整区域における無秩序な市街化を抑制し、適切な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る、集約型の都市を目指す必要があることから、区域区分の継続について、「①区域区分を定めてきた効果」「②区域区分を廃止した場合の影響」の観点から評価を行いました。

【評価の概要】

① 区域区分を定めてきた効果

- ・本区域においては、市街化区域人口が減少傾向にある一方で人口割合、世帯数及び可住地人口密度は増加傾向にあり、区域区分制度により集積度の高いまとまりのある拠点市街地が形成されています。
- ・本区域における都市計画道路、公園、下水道などの基盤施設の整備率は高く、良好な市街地環境が形成されています。

② 区域区分を廃止した場合の影響

市街化区域周縁部において人口・世帯数の増加数が大きく、市街化調整区域への滲み出しも見受けられるため、区域区分を廃止した場合には、これらの開発が市街化調整区域に拡散し、無秩序な市街地の拡大が生じることが懸念されます。

2-2 区域区分の方針

(1) 概ねの人口

本区域の将来における人口を次のとおり想定します。

都市計画区域内人口		市街化区域内人口	
2020(R2)年 (基準年)	2030(R12)年 (基準年の10年後)	2020(R2)年 (基準年)	2030(R12)年 (基準年の10年後)
251,630人	230,417人	198,762人	183,445人

(2) 産業の規模

足利佐野都市計画区域の将来における産業の規模を次のとおり想定します。

年次 区分	2020(R2)年 (基準年)	2030(R12)年 (基準年の10年後)
工業出荷額	7,645億円	9,107億円
卸小売販売額	5,708億円	6,658億円
第1次産業	2,654人	1,559人
第2次産業	44,676人	32,939人
第3次産業	76,836人	63,249人
流通業務用地面積	37.8ha	56.0ha

注)記載の数値は現在の都市計画区域を構成する市の行政区域で集計している。

(3) 市街化区域の概ねの規模及び現在市街化している区域との関係

本区域における人口、産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向を考慮したうえで、2020(R2)年時点で市街化している区域及び概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域を市街化区域とすることとし、概ねの規模を次のとおり定めます。

年 次	2030(R12)年 (基準年の10年後)
市街化区域面積	概ね 6,318ha

注)市街化区域面積は、令和7(2025)年時点における人口の保留フレームに対応する市街化区域面積を含まないものとする。

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、空き家や空き地、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、病院、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。広域拠点地区や地域拠点地区においては、都市機能や人口の集積を一層促進するため、商業・業務・居住機能などが調和された高度で複合的な土地利用を図ります。

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、土地区画整理事業などの面的整備や用途地域の見直し、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、都市機能誘導区域等への誘導を図ります。

(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や、公共公益施設、医療・福祉、商業サービスなどの都市機能、並びに鉄道・バスなどの公共交通の利便性が確保され、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。

広域拠点地区については、中高層の共同住宅による高度利用などにより、まちなかへの居住を促進し、中心市街地の賑わいの創出を図ります。

地域拠点地区においては、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、日常生活の利便性の向上を図ります。

生活拠点地区においては、既存の都市基盤を活かしつつ、日常生活に必要な機能や居住機能が集積する良好な居住環境の形成を図ります。

また、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。

足利市では、河北の足利中央地区、毛野地区、富田地区、三重地区、山前地区、葉鹿地区、小俣地区、北郷地区、河南の山辺地区、御厨地区、梁田地区などに住宅地を配置します。

佐野市では、植野地区、犬伏地区、堀米地区、高萩地区、越名地区、田沼地区、栃本地区、葛生中央地区、葛生南部地区などに住宅地を配置します。

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、都市の賑わいを創出する都市的商業地、日常の利便性を確保するための日常的商業地を、拠点地区を中心に必要な規模を適切に配置します。配置にあたり、都市的商業地ではこどもや高齢者などの交通手段の確保、日常的商業地では徒歩や自転車で移動できる範囲でサービスが受けられるような配慮をしていきます。

広域拠点地区である足利市中心市街地、佐野市中心市街地及び佐野新都市に都市的商業地を配置します。併せて、佐野新都市に広域的な商業機能を配置し、中心市街地などの拠点地区との連携を強化することで、多様な商業核を形成します。

地域拠点地区における足利市の三重地区、東武野州山辺駅周辺地区、佐野市の東武田沼駅、東武葛生駅の周辺に日常的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。研究開発機能などの業務機能については、工業地においても適切に配置・誘導します。

広域拠点地区である足利市中心市街地のJR足利駅・東武足利市駅周辺、佐野市中心市街地のJR佐野駅・東武佐野駅周辺においては、都市中心部におけるオフィス機能を有する都市的業務地を配置します。また、足利IC周辺や佐野新都市においては、業務地を配置します。

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、交通利便性が高い高速道路のIC・スマートICや主要な幹線道路周辺、既存工業団地の隣接地、電力・通信インフラ等の整備状況の優位性が高い地域などにおいて、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。

足利市の御厨工業団地、大月助戸工業団地、久保田工業団地、西久保田工業団地、あしかが久保田産業団地、羽刈工業団地、八坂工業団地、八坂第二工業団地、荒金工業団地、あがた工業団地、樺崎工業団地、毛野東部工業団地、足利インター、ビジネスパーク、あがた駅南産業団地、あがた駅北産業団地などに工業地を配置します。

佐野市の佐野工業団地、佐野みかも台産業団地、佐野インター産業団地、羽田工業団地、田島インター周辺地区、田沼工業団地、佐野田沼インター産業団地、佐野田沼インター周辺地区、佐野 AWS 産業団地、出流原スマート IC 周辺地区、宮下、築地地区、山菅地区などに工業地を配置します。

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。

足利市の地方卸売市場、問屋団地、佐野市の佐野インランドポート、高速道路 IC・スマート IC 周辺、(国)50 号沿い、(国)293 号沿いに流通業務地を配置します。

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つく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

市街化調整区域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・保全を図るゾーンとして位置付けます。

⑧ 自然環境保全ゾーン

市街化調整区域における豊かな自然環境や貴重な水辺空間を有する地域を、将来にわたって保全を図るゾーンとして位置付けます。

（3）市街地における建築物の密度の構成に関する方針

建築物の密度構成は「とちぎのスマート＋コンパクトシティ 2.0」の実現に向け、主要用途ごとの現在の土地利用や都市基盤の現状及び将来の見通しなどを勘案し検討します。

① 住宅地における建築物の密度の構成に関する方針

拠点地区においては、空き家や空き地等既存ストックを活用しながら、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。

広域拠点地区では、広域都市圏の中心拠点として、土地の高度利用及び高密度利用を図り、まちなかへの居住誘導をより一層促進します。

地域拠点地区では、コンパクトな市街地の形成と人口密度の上昇を目指すため、既存の都市基盤を活かしつつ、良好な居住環境の維持・改善に努め中密度利用を図ります。

生活拠点地区などにおいては、無秩序な拡大を抑制し市街地として必要な人口密度の確保を図りつつ、地域の多様な生活に配慮した良好な居住環境の形成や地域コミュニティの維持に努めます。

② 商業地における建築物の密度の構成に関する方針

広域拠点地区である足利市中心市街地及び佐野市中心市街地の商業地では、魅力ある都市的商業地として商業機能の集積を促進するため、既存の都市基盤を活かしながら土地の高度利用及び中密度利用を図ります。また、佐野新都市では、県内外から多くの環境客が訪れる観光型商業地であり、中心市街地や周辺環境との調和に配慮しながら、商業集積地として土地の高密度利用を図ります。

地域拠点地区では、都市的商業地及び日常的商業地の集積・誘導を促し、周辺における良好な住宅地の利便性向上のため、土地の中密度利用を図ります。

生活拠点地区では、良好な住宅地の維持・保全するため日常的商業地として、周辺環境との調和に配慮した土地利用を図ります。

③ 業務地における建築物の密度の構成に関する方針

広域拠点地区である足利市中心市街地及び佐野市中心市街地の業務地では、効率の良い業務拠点を形成するため、既存の社会基盤を活かしながら土地の高度利用及び中密度利用を図ります。

足利 IC 周辺や佐野新都市における業務地では、周辺環境との調和に配慮した土地利用を図ります。

④ 工業地における建築物の密度の構成に関する方針

工業専用地域などの工業系用途地域については、工業機能の集積を促進し、周辺環境に配慮した効率的な土地利用を図ります。

（4）市街地の土地利用の方針

① 土地の高度利用に関する方針

広域拠点地区である足利市中心市街地及び佐野市中心市街地については、商業環境の整備と交通結節点としての機能を強化するため、市街地再開発事業などによる土地の高度利用を図ります。

また、住宅地の外延化を抑制し、コンパクトな市街地を形成するため、広域拠点地区内や近接する住宅地において共同住宅などによる高度利用を図ります。

② 居住環境の改善又は維持に関する方針

良好な居住環境を形成するため、土地区画整理事業などにより道路、公園などの整備を進めるとともに、公共公益施設の誘導を図ります。

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。

既成市街地では、公園、道路などの既存都市施設を活かしつつ、地区計画などの活用により良好な居住環境の維持・向上を図ります。

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

足利市の助戸東山、明神山、佐野市の城山公園周辺は、市街化区域内の貴重な緑が残されていることから、今後とも維持・保全に努めます。

鑑阿寺などの社寺林や屋敷林、平地林などについても、都市に潤いを与える緑であることから、維持・保全に努め、都市の脱炭素化とともに、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。

(5) その他の土地利用の方針

優良農地及び山林については、災害防止、自然環境の維持などの観点から、今後ともその保全に努めることとし、無秩序な開発を抑制します。

① 優良な農地との健全な調和に関する方針

土地改良事業の地区をはじめとする渡良瀬川、秋山川、旗川、三杉川周辺に広がる優良農地などについては、無秩序な開発を抑制します。

② 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湛水、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。

③ 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

県立自然公園を構成する両崖山をはじめとする足利市街地北部に隣接する丘陵地、佐野市街地北東部の唐沢山を中心とする丘陵地、三毳山や磯山公園、秋山川、旗川、三杉川などの良好な緑地の保全に努めます。また、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。

④ 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

高速道路 IC・スマート IC や幹線道路、駅などの都市基盤を有効活用し、良好な生活環境の維持や産業の振興を促進するために都市計画上で必要となる拠点を形成する地区については、具体的な整備の見通しが明らかになった時点で、農林業などとの土地利用調整を行ったうえで市街化区域へ編入し、計画的に市街地の形成を図ります。

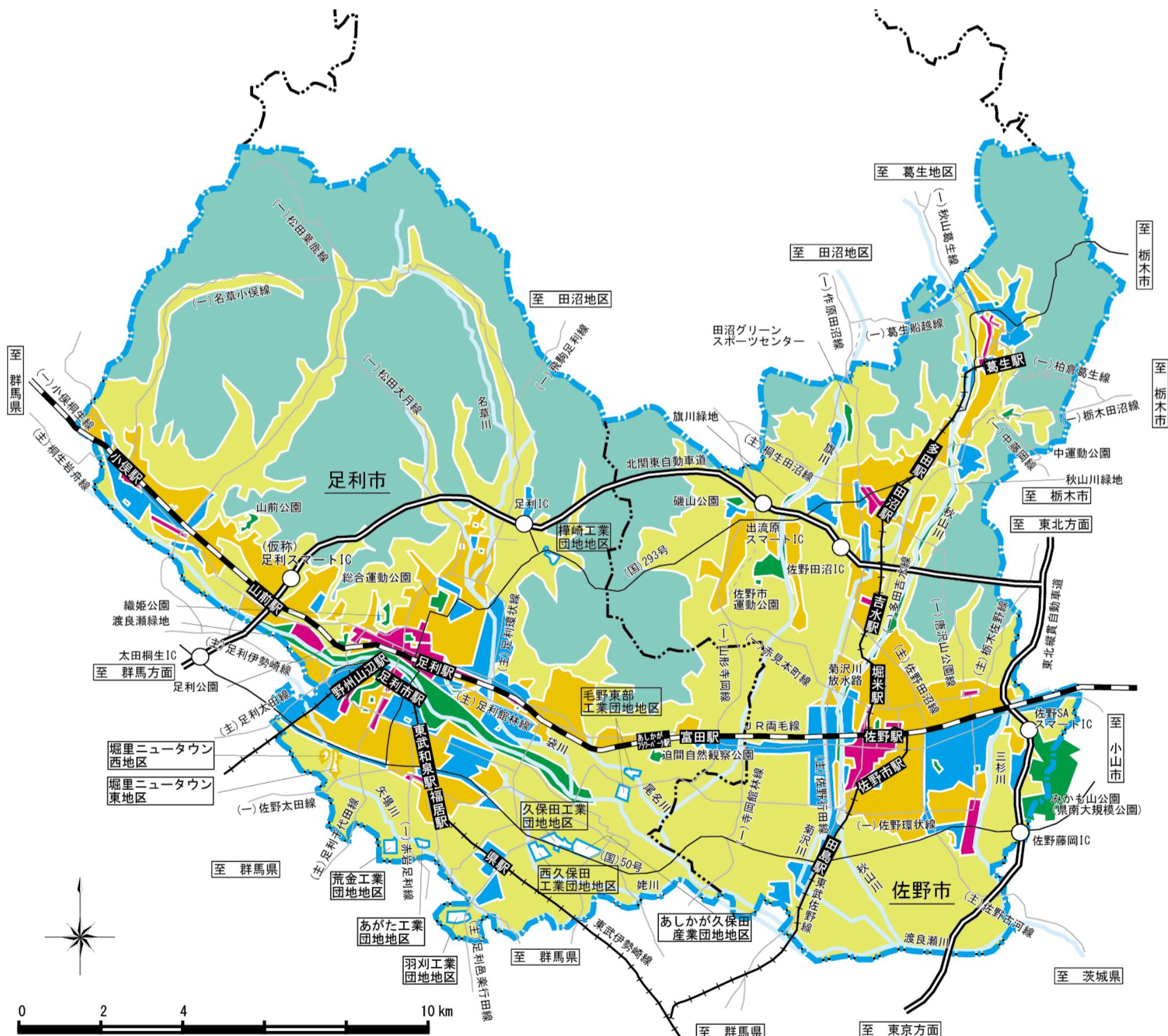
市街化調整区域の高速道路 IC・スマート IC 周辺や幹線道路沿線、電力や通信インフラが充分に整備されている地域、駅周辺、既存集落などで産業振興や地域の活力維持が求められる地区では、市街化調整区域の目的に沿った範囲において、地区計画や条例に基づく地域指定、地域未来投資促進法などの活用により一定の開発を許容するものとします。

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。

【土地利用構想図】

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	=====
住宅地	●
商業・業務地	●
工業地・流通業務地	●
公園・緑地ゾーン	●
田園集落ゾーン	●
自然環境保全ゾーン	●
調整区域の地区計画(住居系)	○
調整区域の地区計画(工業系)	○

(注) 図面はおおむねの位置を記入している



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、東京圏と東北地方を結ぶ南北軸と北関東3県を結ぶ東西軸の結節点に位置しており、JR両毛線や東武伊勢崎線、東北縦貫自動車道、北関東自動車道、(国)50号などの広域交通網が発達しており、これらを軸として活用しながら、県内外との広域的な交流・連携を図ります。

足利市中心市街地や佐野市中心市街地を中心に大小様々な拠点地区が形成されていることから、既存の鉄道・バスなどの公共交通を活用しながら幹線道路網の整備を推進し、拠点地区間の連携を強化します。また、区域の西部から南東部に渡良瀬川が流れており、特に足利市においては、市街地中央部を横断していることから、河南と河北の市街地における一体性を確保します。

公共交通は、JR両毛線や東武伊勢崎線、東武佐野線、バス路線など軸として整備されており、効果的に機能しています。一方、周辺都市間や区域内において自家用車が主な移動手段となっており、公共交通網の利便性をさらに高めるため、公共交通機関相互の連携や交通結節点の強化、地域の実情に応じた交通手段の選択のほか、自動運転技術等の活用により、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

【道路】

本区域の道路網は、東北縦貫自動車道や北関東自動車道、(国)50号などの広域道路軸を中心として、これらと各拠点地区を結ぶアクセス道路や拠点地区間を連携する道路、拠点地区周辺の道路などの都市間・都市内道路軸により構成されています。

広域道路軸については、北関東自動車道((仮称)足利スマートIC)の設置、(国)50号や(国)293号などの機能強化を図り、東京圏、群馬県、茨城県及び県内各都市との連携を強化します。

都市間・都市内道路軸としては、都市の骨格を形成する道路やスマートICへのアクセス道路、広域道路軸を補完する道路の整備を推進し、拠点地区間や周辺都市との連携を強化します。また、市街地内の通過交通を排除するため、市街地の外周部において環状機能を有する道路の整備・拡充を図るなど、都市の円滑な交通の確保を図ります。

また、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。

また、未着手の都市計画道路については、必要性の高い路線・事業への「選択と集中」が求められており、その判断のためにも、都市計画道路の適時適切な見直しを図ります。

【公共交通】

本区域においては、JR両毛線、東武伊勢崎線及び東武佐野線や、佐野新都市バスターミナルの利便性の向上を図るため、路線バス及び高速バスを含めた交通機関相互の連携や機能の充実・強化、駅前広場の機能の充実・強化などにより、交通結節点の機能強化を図ります。

併せて、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やすくするため、地域に適した交通手段の導入を促進とともに、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促進します。

また、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に、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おそ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。

○北関東自動車道((仮称)足利スマート IC)、(国)293 号((都)3・4・114 号本城新山線)、
(仮称)両毛中央幹線、(仮称)南部幹線道路

【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。

○足利市

(主)桐生岩舟線((都)3・4・1 号前橋水戸線)、
(主)足利太田線((都)3・4・103 号足利太田線)、
(主)足利千代田線((都)3・5・102 号家富町堀込線)、
(一)飛駒足利線((都)3・4・123 号大月名草線)、

(一) 借宿西新井線((都)3・5・101号毛野西新井線)、
(一) 竜舞足利線((都)3・5・106号7丁目大前線)、
(一) 借宿八幡線((都)3・4・122号八幡通り)、市道((都)3・4・106号川崎渡良瀬橋線)
市道((都)3・4・120号野州山辺駅北線)、市道((都)3・4・121号野州山辺駅前線)、
市道((都)3・4・116号江川利保線)、市道((都)3・5・109号鹿島橋山下線)、
市道((都)3・5・115号東武駅前線)（東武伊勢崎線足利市駅前広場）など

○佐野市

(主) 佐野田沼線((都)3・3・2号佐野田沼線)、
(主) 桐生岩舟線((都)3・4・1号前橋水戸線)、
(主) 佐野古河線((都)3・4・3号赤見馬門線)、
(一) 佐野環状線((都)3・5・201号高萩村上線)、
(一) 築地吉水線((都)3・5・301号築地吉水線)、(都)3・5・303唐沢公園線、
(都)3・4・122号八幡通り、市道((都)3・4・201号高砂植下線)、
市道((都)3・5・211号伊勢山黒袴線)、(仮称) 西部幹線道路、(仮称) 南部道路など

(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。また、本区域内の緑地や空地の減少に伴う雨水流出量の増加による市街地の浸水を防止するため、河川計画と整合のとれた効率的な整備を促進します。

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、災害に備え水位計や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、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。また、市街地の浸水を防止するため、地形などを考慮した雨水全体計画に基づき、効率的、重点的な整備を促進します。

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、雨水による浸水を防ぐなど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の整合や気候変動への配慮した下水道などの整備を促進します。

公共下水道は、足利市及び佐野市の整備を促進します。

【河川】

菊沢川、姥川、秋山川、矢場川、名草川などについては、計画的な整備を図り、自然環境に配慮した治水対策を推進し、洪水による浸水被害の低減を図ります。

渡良瀬川などの河川整備にあたっては、『多自然川づくり』を基本とし、治水安全度の向上を図るとともに、生物の生息、生育、繁殖環境や景観にも配慮した構造とすることにより、河川環境の保全、創出に努めます。

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。

○足利市 小俣、富田地区 など

○佐野市 赤見、田沼南部、田沼北部、葛生地区 など

また、本区域の 2030(R12) 年度末までの下水道処理人口普及率の目標を概ね次のとおりとします。

【下水道処理人口普及率の目標】

市町名	処理人口普及率
足利市	約 79%
佐野市	約 77%

【河川】

河川については、渡良瀬川、菊沢川、姥川、秋山川、矢場川、名草川などの計画的な整備を図ります。特に、渡良瀬川については、国、県、市が連携し治水対策に取り組むとともに、親水空間、散策路など憩いの場として活用を図ります。

（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、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」や各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。

墓園については、超高齢社会や核家族化の進行による今後の墓地需要に対応していくため整備を促進します。

卸売市場については、栃木県地方卸売市場指導監督指針などに基づき、必要な施設の確保を図ります。

火葬場については、各市町の計画に基づき、必要な施設の確保を図ります。

その他の都市施設については、社会・文化活動の育成、健康の維持及び増進などを考慮し、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

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。

○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。

○足利市においては、ごみ処理施設の整備を促進します。

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

広域拠点地区においては、多様な都市機能の集積やまちなかへの居住を誘導するため、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市街地再開発事業を導入し、土地の高度利用を図ります。

都市基盤が未整備のため土地の有効利用が図れない市街地や、木造住宅などが密集しており防災上から改善が必要な地区においては、市街地開発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、都市機能の更新、土地の集約化等を進め、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。

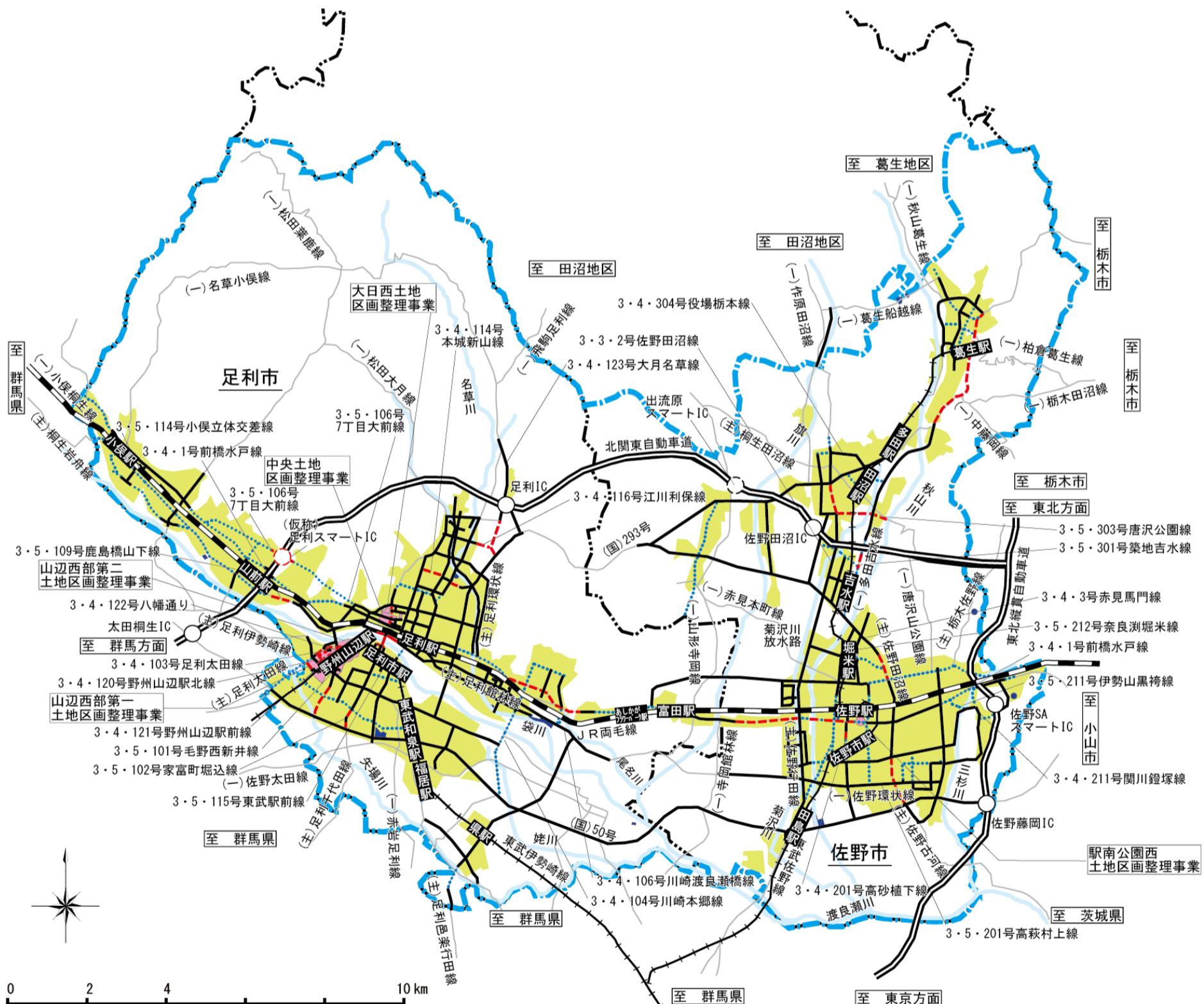
【土地区画整理事業等】

市町名	地区名	計画決定面積	事業計画認可面積	備考
足利市	山辺西部第一土地区画整理事業	約 36.8 ha	約 36.7 ha	施行中
	山辺西部第二土地区画整理事業	約 39.5 ha	約 39.4 ha	施行中
	大日西土地区画整理事業	約 7.0 ha	約 7.0 ha	施行中
	中央土地区画整理事業	約 4.2 ha	約 4.2 ha	施行中
佐野市	駅南公園西土地区画整理事業	約 0.7 ha	約 0.7 ha	施行中
	佐野田沼インター西土地区画整理事業	約 15.9 ha	約 ha	計画中

【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

本区域には、渡良瀬川、袋川、秋山川、旗川、三杉川などの水辺空間や、足利県立自然公園、唐沢山県立自然公園をはじめとする北部の足尾山系から平野部に拡がる大小の裾野が緑の空間として市街地に潤いを与えていた区域であり、これらの自然を中心に良好な自然環境が形成されていることから、その保全を図るとともに、有効に活用した魅力的な都市づくりを進めます。

また、レクリエーション活動に必要な公園緑地などの公共空地や、樹林地については、環境保全、景観形成、防災などの観点から緑地の保全に努めます。併せて、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。これらの自然的環境の整備又は保全により、緑のネットワーク形成に努めることで、総合的な緑地の保全、整備、創出を行い、安全・安心かつ健康的・文化的な都市づくりを進めます。

(2) 主要な緑地の配置の方針

① 環境保全系統

- 緑の帯として重要な役割をなしている渡良瀬川、秋山川、旗川における河川緑地などの自然環境の保全に努めます。
- 郷土の自然を代表する足利市街地北部の足利県立自然公園の丘陵地、佐野市街の唐沢山県立自然公園の丘陵地、佐野市や栃木市にまたがる三毳山などの保全に努めます。
- 足利市の助戸東山、岩井山、浅間山、佐野市の磯山、愛宕山などの良好な自然環境の保全に努めます。
- 足利市の足利学校及び鑿阿寺、佐野市の城山公園をはじめとした良好な環境を有する社寺林などの保全に努めます。

② レクリエーション系統

- 歴史的に価値の高い足利市の足利学校、鑿阿寺などの保存を図ります。
- 渡良瀬川、秋山川などにおける河川緑地の維持・活用を図ります。
- 足利県立自然公園、唐沢山県立自然公園は、自然に親しむ自然体験型空間として保全・活用を図ります。
- みかも山公園(県南大規模公園)などは自然林を活用した憩いの場として保全・活用を図ります。
- 足利市においては、「かわまちづくり」支援制度を活用し、水辺を活かした地域の賑わい創出に努めます。

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、運動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

○まちなみの背景となる両崖山など足利県立自然公園をはじめとする足利市街地北部の丘陵地、佐野市東部に位置する唐沢山県立自然公園の丘陵地、山地などの保全に努めます。

○足利市の助戸東山や佐野市の城山公園などの市街地内の丘陵地などの保全に努めます。

○足利市の足利学校、鎌阿寺周辺地区において、歴史ある景観を景観重点地区として維持、保全を図ります。

○佐野市の景観形成重点エリアにおいては、良好かつ魅力的なまちなみ景観の形成に努めます。

○各市や県が策定した景観計画や景観条例、屋外広告物条例などの適切な運用により、豊かな自然と調和した建築物の色彩、意匠などの誘導に努めるとともに、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。

⑤ 総合的な緑地

○本区域における緑地の形態は、北部丘陵地とそこから南に流れる河川、それらの河川を受けて東に流れる渡良瀬川を中心に構成されています。この骨格となっている北部丘陵地及び渡良瀬川、並びに日常生活に密接な関わり合いのある足利市の助戸東山、岩井山及び浅間山、佐野市の磯山、愛宕山などの樹林地の保全に努めます。

(3) 実現のための具体的な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、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、文化活動の促進のため、有機的連携を図りながら、総合公園や運動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	足利公園、城山公園等の維持・活用・保全を図ります。
総合公園	織姫公園等の維持・活用・保全を図ります。
運動公園	足利市総合運動公園、佐野市運動公園、田沼グリーンスポーツセンター等の維持・活用・保全を図ります。
広域公園	みかも山公園（県南大規模公園）の維持・活用・保全を図ります。
その他の公園緑地等	佐野市磯山公園を特殊公園（風致公園等）として整備を促進します。 渡良瀬川、秋山川、旗川等を河川敷緑地として維持・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

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、風致地区や緑地保全地域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。

足利市の両崖山、岩井山、浅間山、明神山の4か所の風致地区については、継続して風致の維持・保全を図ります。足利史蹟、東山の2か所については、継続して風致の維持・保全を図りつつ、必要に応じて見直しを検討します。

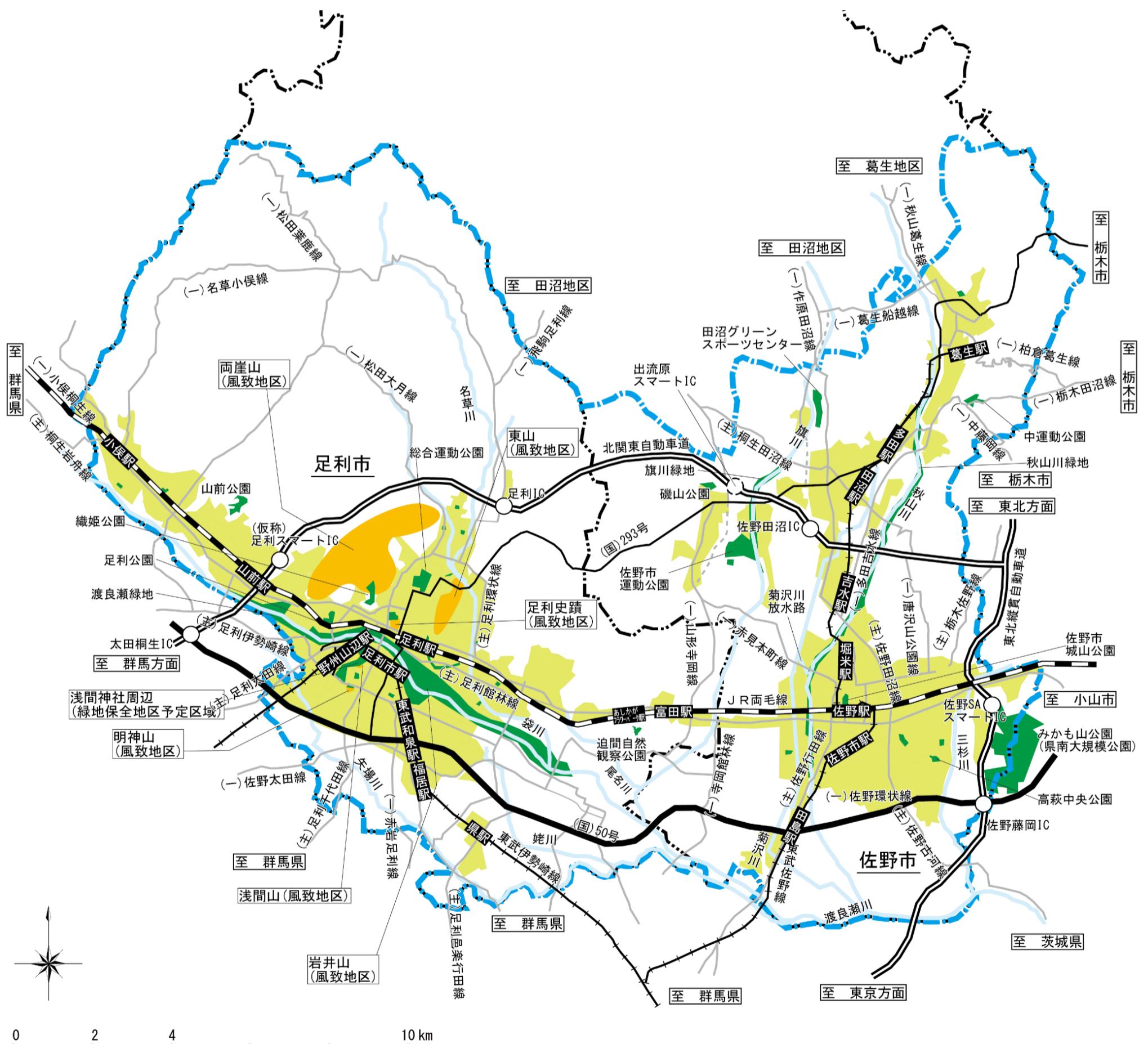
(4) 主要な緑地の確保の方針

概ね10年以内に実施することを予定する主要な事業はありませんが、今後は必要に応じ緑地の確保について検討します。

【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町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、渡良瀬川、秋山川、袋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。

また、市街化区域内であっても災害リスクが高いと判断される区域については、市街地の形成状況や地元住民等の意向を十分把握した上で、市街化調整区域等へ編入することも検討します。

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。

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 都市の強靭化

大規模災害発生時に防災拠点となる公共公益施設、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、住宅などが密集する市街地における市街地開発事業を活用するとともに、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ります。

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、建築物の立地制限など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、病院、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】

- 区域区分制度を継続します。
- 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。
- 足利市及び佐野市において土地区画整理事業や市街地再開発事業を促進します。
(※主な取組事業は 3-3(2)を参照)
- 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促進します。
- 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、施設更新にあわせ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、都市機能誘導区域への誘導を図ります。
- 市街化調整区域における大規模開発などは、「市街化調整区域における地区計画の同意方針」に基づき、自然環境、周辺の景観、営農条件などと調和を図りながら、無秩序な市街化を促進することがないよう適切に誘導します。
- 都市機能の集積やまちなかへの居住を誘導するため、立地適正化計画の策定を促進します。
- 街路等の公共空間の再構築や民地等のオープンスペース化・利活用を促進します。
- 道路の一部広場化やベンチの設置、植栽等による交流・滞在空間の充実など、ウォーカブルなまちづくりを推進します。
- コワーキングスペースやワーケーション施設等の整備、3D都市モデルの活用を促進します。
- 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。

(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・成長や、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。

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、AI オンデマンドの導入を推進します。
- 高速道路 IC アクセス道路の強化やスマート IC の整備を促進します。

(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。

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 社会資本の強靭化、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 CO₂ 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

CO₂ 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

市街地内の良好な農地の保全、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。
- 市街地の区画整理や公共施設の再編、民間開発等と合わせた緑化、広場・公園等の整備を図ります。
- 生産緑地制度の導入等による市街化区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。

（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

東京圏から約 70km に位置する地理的優位性や東北縦貫自動車道や北関東自動車道などの優れた広域交通ネットワークを活かし、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

渡良瀬川や足利県立自然公園、唐沢山県立自然公園などの豊かな自然環境、日本遺産となった足利学校をはじめ唐沢山城跡やあしかがフラワーパーク、佐野厄除け大師、佐野プレミアム・アウトレットなどの地域資源を活用しながら、地域の魅力や活力を高め、国内外からの交流人口の増加を図ります。

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。

さらに、自転車で地域を巡り、沿線の魅力を楽しむための環境整備や、各種自転車関連イベントの開催等を通じて、自転車を活用した地域の活性化（サイクルツーリズム）を図ります。

③ 地域の特性を生かした魅力ある景観形成

渡良瀬川や足利県立自然公園、唐沢山県立自然公園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】

- 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。
- 足利市においては、あしかがフラワーパーク駅周辺において、観光資源を活かすとともに様々な産業振興につながるまちづくりを推進します。