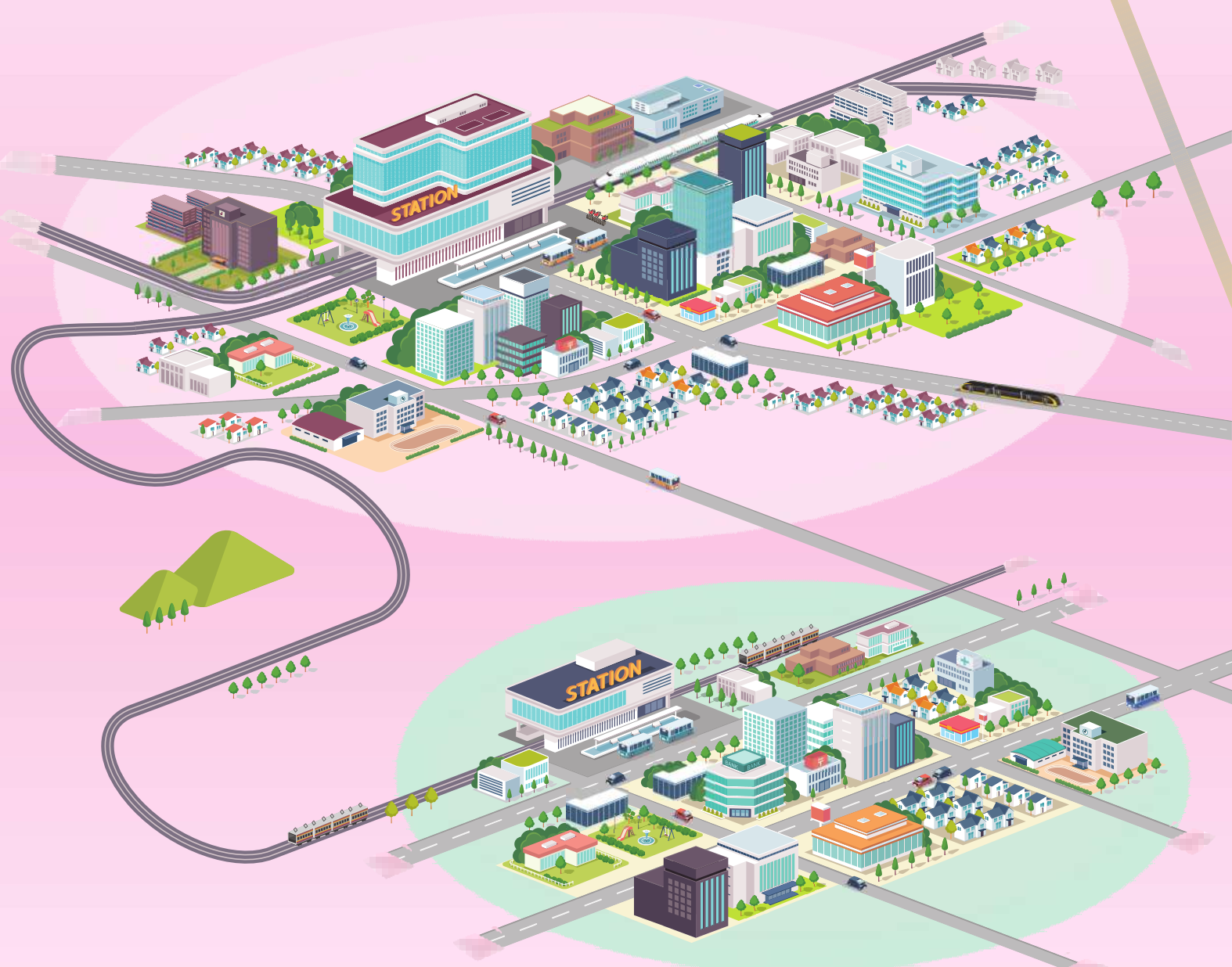


とちぎの 都市ビジョン

とちぎのスマート^{プラス}コンパクトシティ2.0



栃木県

令和6(2024)年8月

【 目 次 】

1. はじめに	1
(1) 策定の背景と目的	1
(2) とちぎの都市ビジョンの位置づけ	1
2. 都市づくりにおける現状と問題点等	2
(1) 人口減少や超高齢社会のさらなる進行	2
(2) 公共交通サービスと道路ネットワークのさらなる充実	11
(3) 自然災害の頻発・激甚化	15
(4) 地球温暖化による気候変動の深刻化	17
(5) とちぎの魅力や強みのさらなる活用	19
3. 都市づくりの課題と方向性	22
(1) 役割に応じた拠点づくり	22
(2) 交通ネットワークの維持・形成と充実・強化	23
(3) 暮らしの安全安心と県土強靱化	23
(4) 脱炭素社会と資源循環	24
(5) とちぎの魅力や強みを最大限に活かした活力向上	25
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 2.0」	26
5. 「とちぎのスマート^{プラス}コンパクトシティ 2.0」の実現に向けて	33
基本姿勢 (1) 多様な主体との協働・連携	34
基本姿勢 (2) まちづくり DX の推進	34
基本姿勢 (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
基本目標 (1) 誰もが暮らしやすい集約型の都市づくり	35
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	38
基本目標 (3) 災害に強くてしなやかな都市づくり	40
基本目標 (4) 環境にやさしい脱炭素型都市づくり	42
基本目標 (5) とちぎの魅力や強みを活かした都市づくり	44
■ 用語解説	45

1. はじめに

(1) 策定の背景と目的

栃木県（以下「本県」という。）では、平成 17（2005）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（コンパクトシティ）へと都市政策の転換を図り、平成 21（2009）年 11 月に「とちぎの都市ビジョン」を策定しました。

その後、令和元（2019）年 7 月の改定においては、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課題に対応すべく「とちぎのスマート^{フラス}+コンパクトシティ」を目標に掲げ、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。

今般、令和元年東日本台風をはじめとする、より一層頻発・激甚化する自然災害、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う生活様式の変化、2050 年カーボンニュートラルの実現等、本県を含め地方都市を取り巻く社会情勢の変化への対応が緊要となっています。

そのため、これまでの多核ネットワーク型の都市構造「とちぎのスマート^{フラス}+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、令和 5（2023）年 7 月に策定された第三次国土形成計画（全国計画）等や本県における新たな課題についての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。

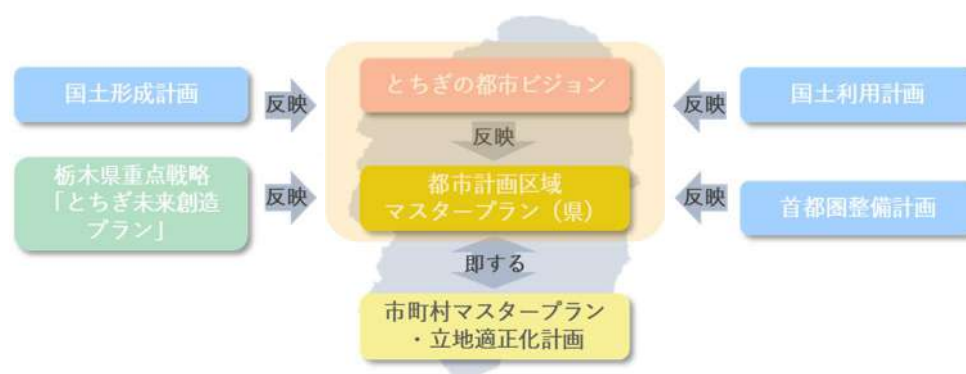
(2) とちぎの都市ビジョンの位置づけ

「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。

また、本都市ビジョンは、栃木県重点戦略「とちぎ未来創造プラン」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) 人口減少や超高齢社会のさらなる進行

1) 人口減少・超高齢社会の進行

- 本県の人口は、平成 17 (2005) 年の 202 万人をピークに減少に転じ、令和 32 (2050) 年にはピーク時から 26% 減の 150 万人まで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。
- 65 歳以上の高齢者の割合 (高齢化率) は年々増加しており、令和 2 (2020) 年の 29% から、令和 32 (2050) 年には 40% 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。
- 全ての市町において、既に超高齢社会となっておりますが、その値は地域により大きく異なります。
- 生産年齢人口 (15 歳～64 歳) は、令和 2 (2020) 年に 112 万人のところ、令和 32 (2050) 年には 77 万人と 31% 減少すると推計されています。

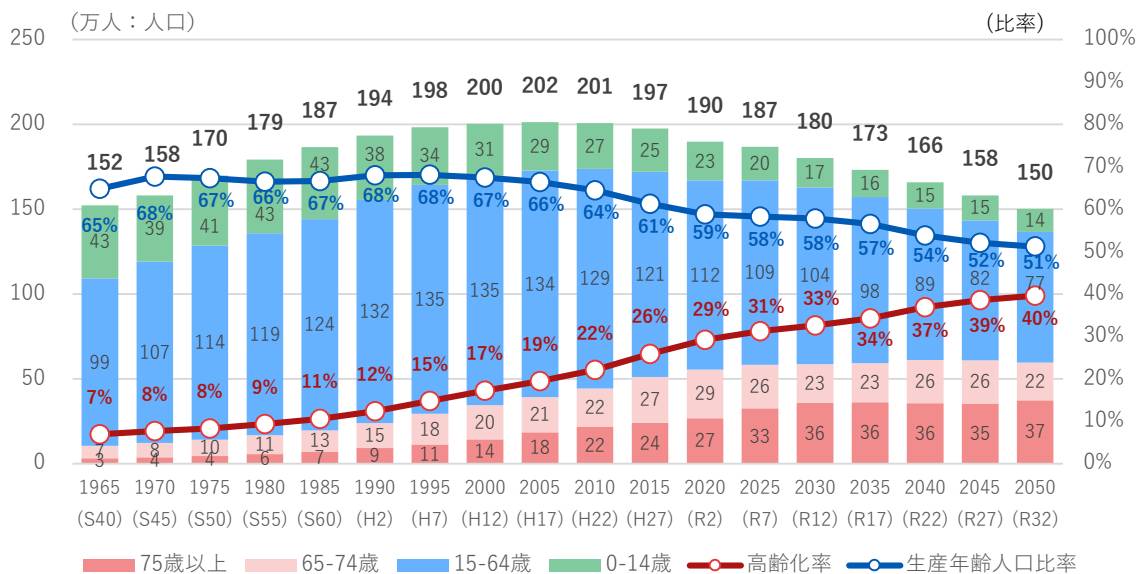


図 1-1 本県の年齢区分別人口及び高齢化率等の推移

出典：昭和 40(1965)年-令和 2(2020)年国勢調査

令和 7 (2025) 年以降「日本の地域別将来推計人口 (令和 5(2023) 年推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)

2. 都市づくりにおける現状と問題点等

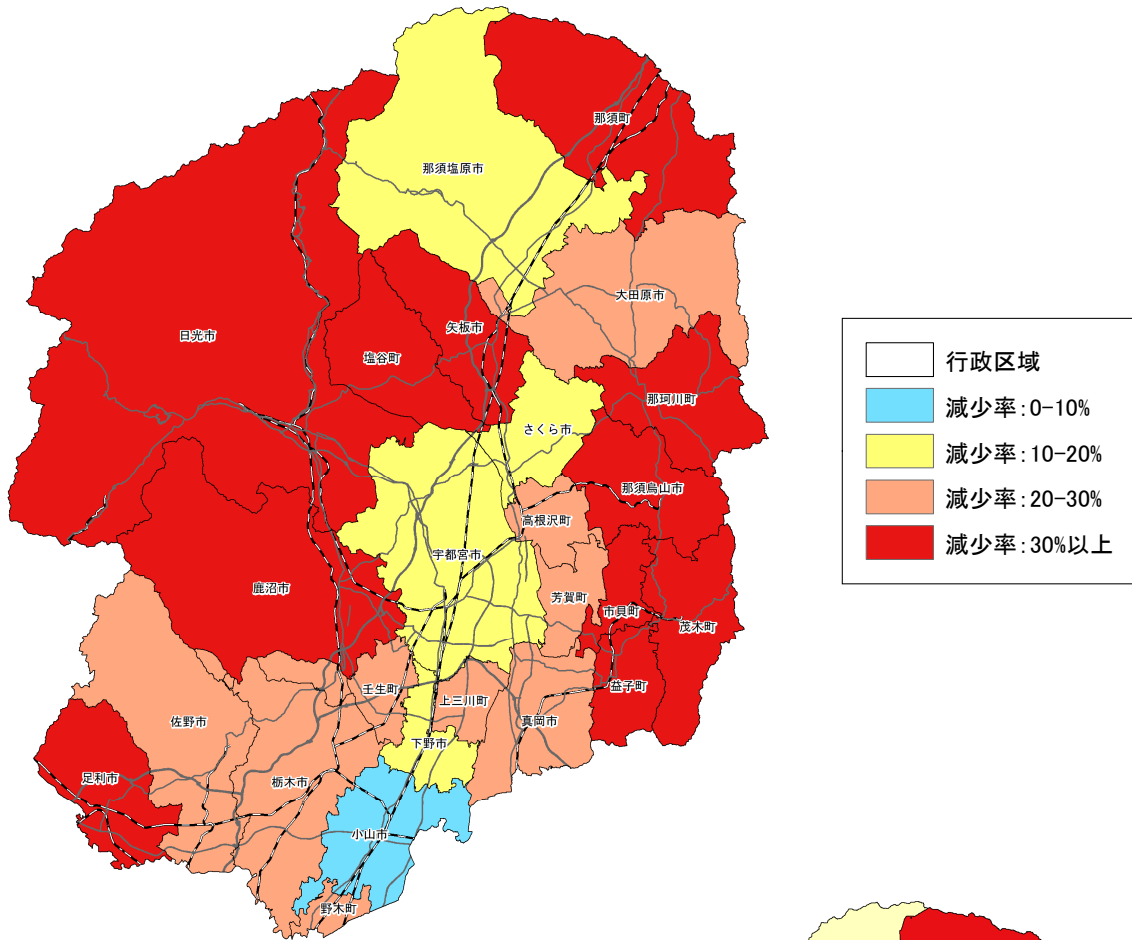


図 1-2 市町別の人口減少率
(令和 2(2020)年→令和 32(2050)年)

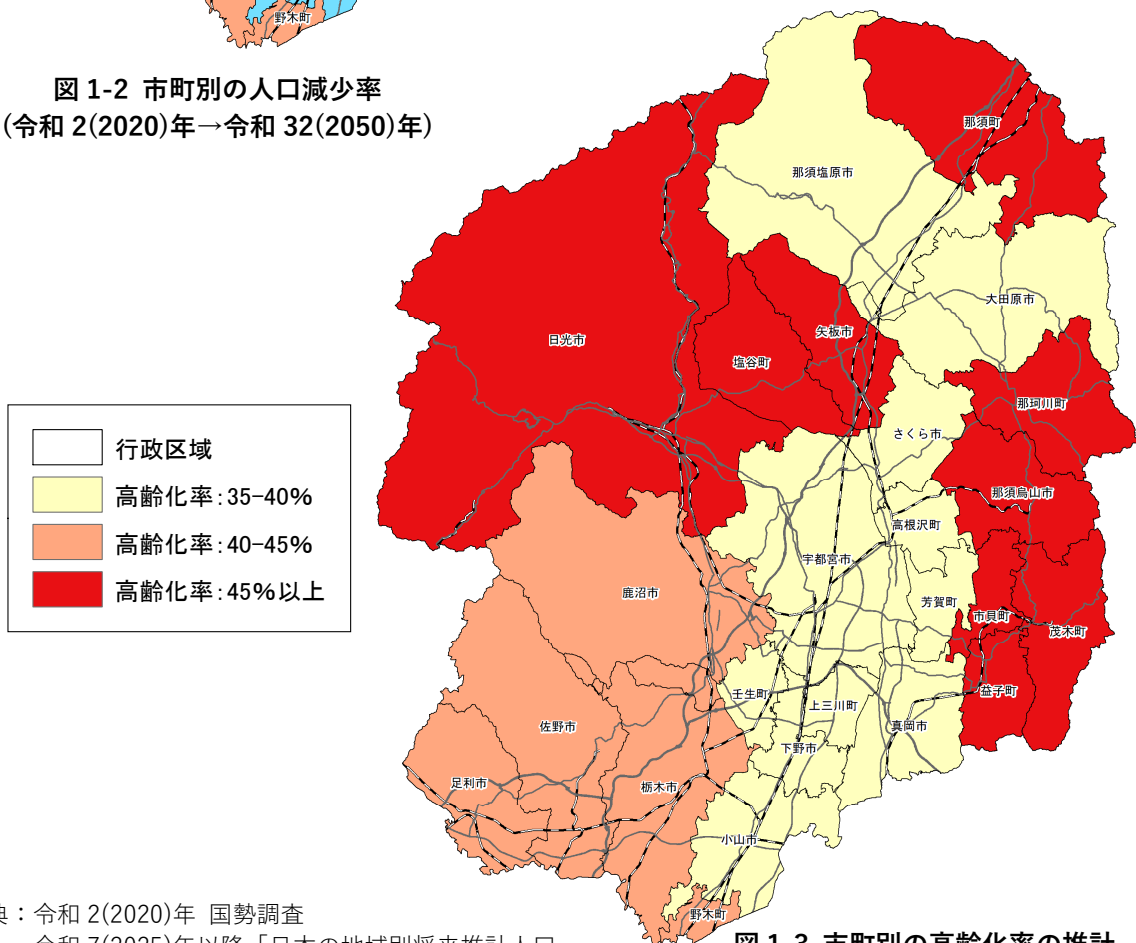


図 1-3 市町別の高齢化率の推計
(令和 32(2050)年)

出典：令和 2(2020)年 国勢調査
令和 7(2025)年以降「日本の地域別将来推計人口
(令和 5(2023)年推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)

2. 都市づくりにおける現状と問題点等

- 県全体として人口減少・少子高齢化が進む中、市街化区域・用途地域内の人口は維持傾向にあり、コンパクトシティ化による一定の成果が見られます。
- 一方で、メッシュ別の人口増減からは、市街化区域や用途地域縁辺部で増加傾向が強く、中心部での人口密度の低下が見られます。

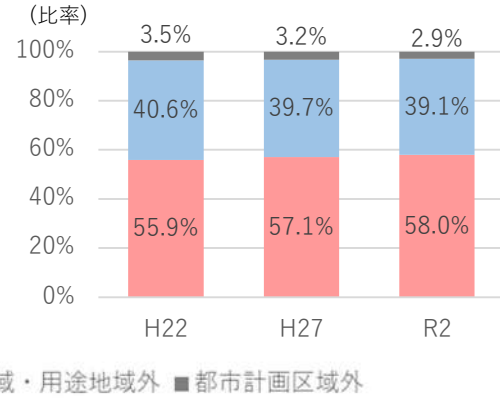
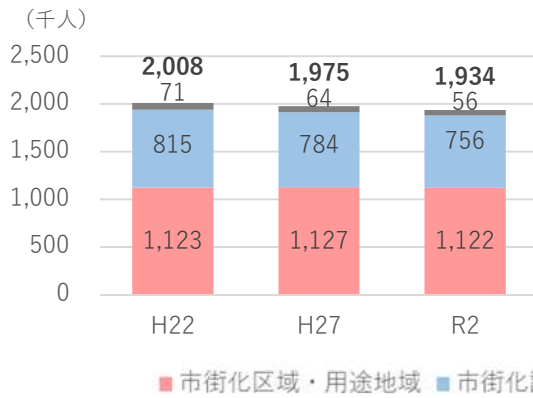


図 1-4 区域別の人口推移

図 1-5 区域別の人口構成比

出典：令和 2(2020)年 国勢調査 (500m メッシュの重心が含まれる区域にて区分)

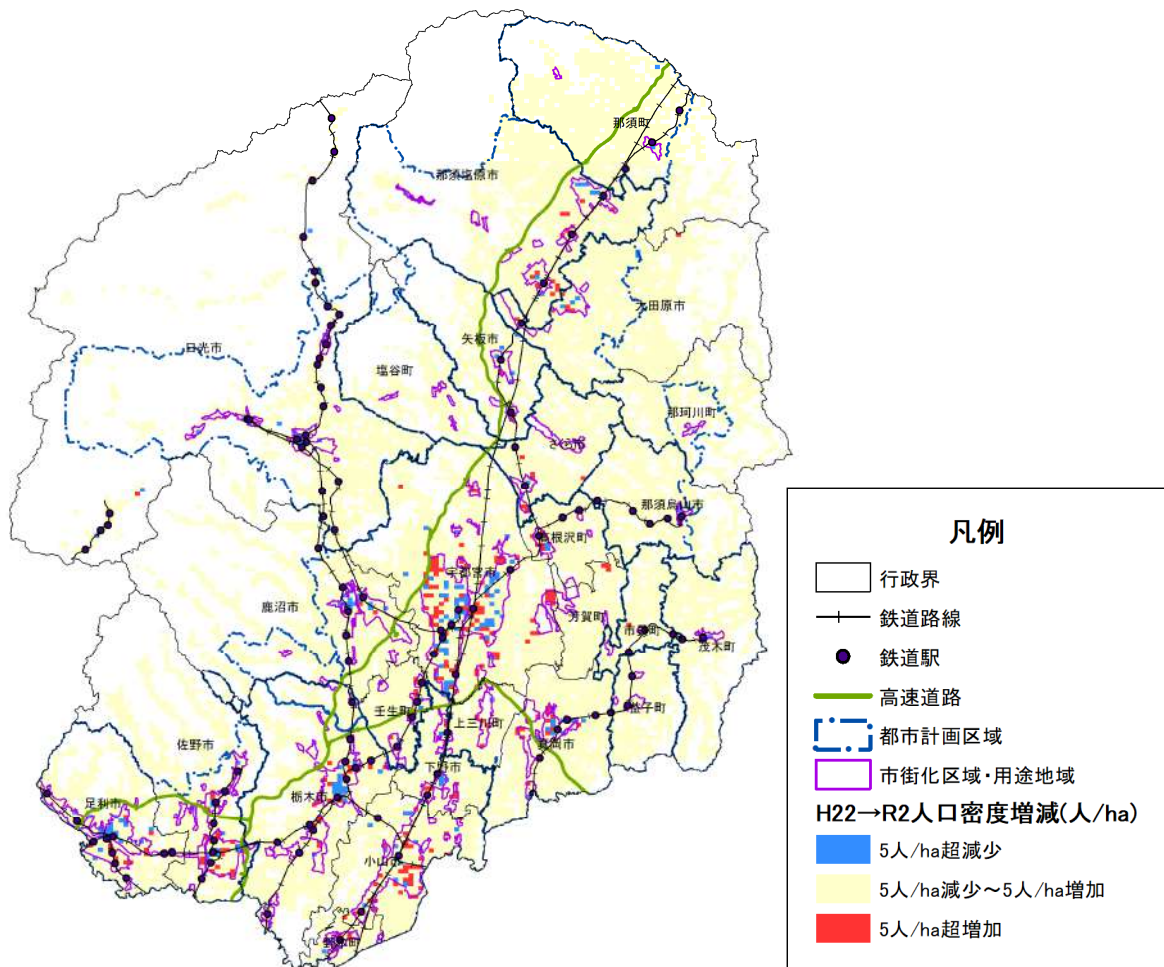


図 1-6 本県の人口密度の増減

出典：令和 2(2020)年 国勢調査

2) 市街地中心部における活力低下

- 大規模小売店舗の立地状況は、概ね市街化区域や用途地域内に立地しているものの、広域・地域拠点地区外の国道・県道等の幹線道路沿線にも多く立地しており、郊外化が進んでいます。
- また、事業所数の推移は、駅周辺等の市街地中心部にて減少傾向が見られ、空洞化の進行が伺えます。
- 本県における空き家は平成 25(2013)年から令和 5(2023)年で 1.14 倍に増加しています。加えて、人口減少と高齢者世帯の増加により、住宅需要の低下や相続登記の未了増加による所有者不明の土地の増加が懸念されます。

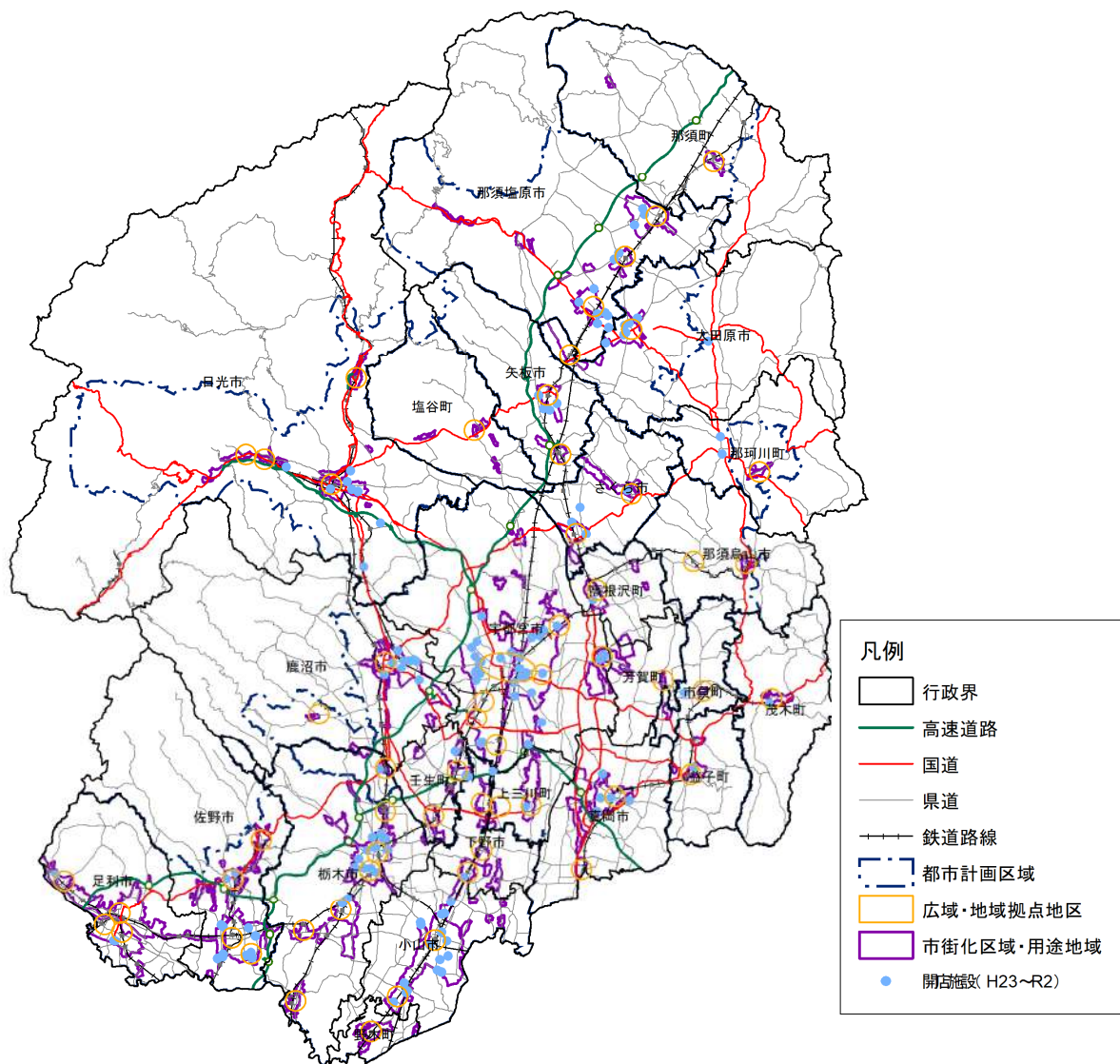


図 1-7 大規模小売店舗の立地状況

出典：大型小売店舗総覧 2023 年度版

2. 都市づくりにおける現状と問題点等

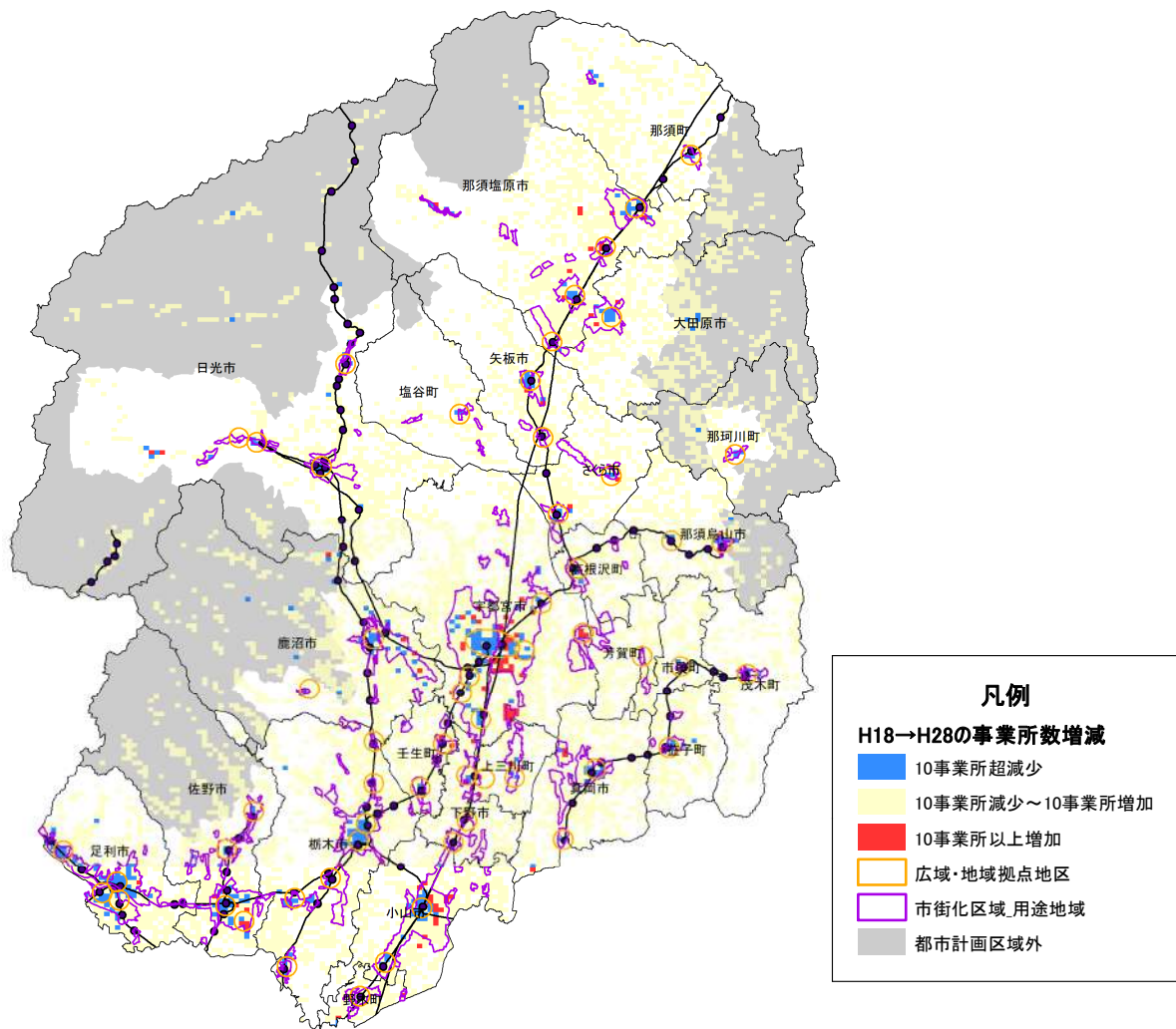


図 1-8 本県の事業所数の増減 (H18-H28)

出典：事業所・企業統計調査、経済センサス（活動調査）

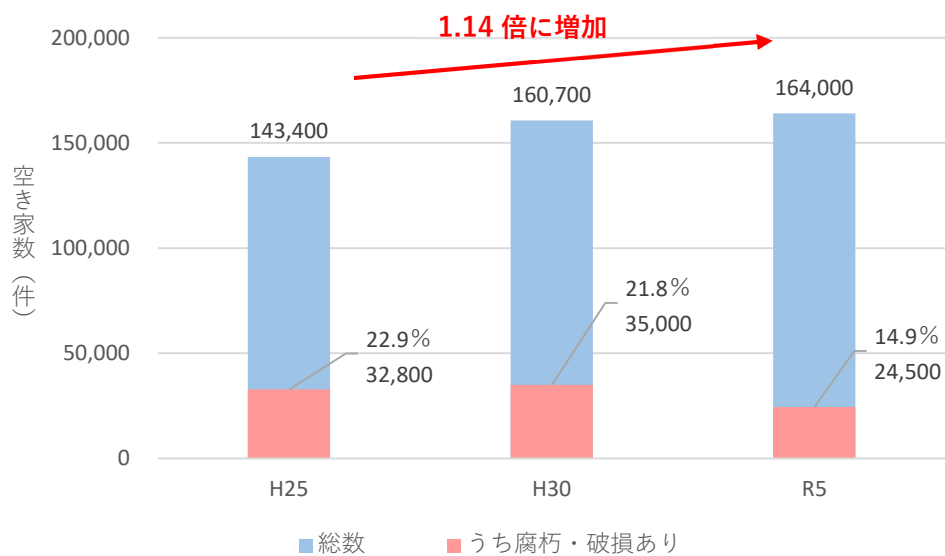


図 1-9 本県の空き家数の推移

出典：住宅・土地統計調査（平成 25(2013)年-令和 5(2023)年）

2. 都市づくりにおける現状と問題点等

3) 地域コミュニティの衰退

- 県内の高齢化率は上昇しており、世帯主が65歳以上の単独世帯・夫婦のみ世帯も増加傾向で推移する見込みです。
- また、65歳以上の人口が半数以上の集落も増加傾向であり、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。

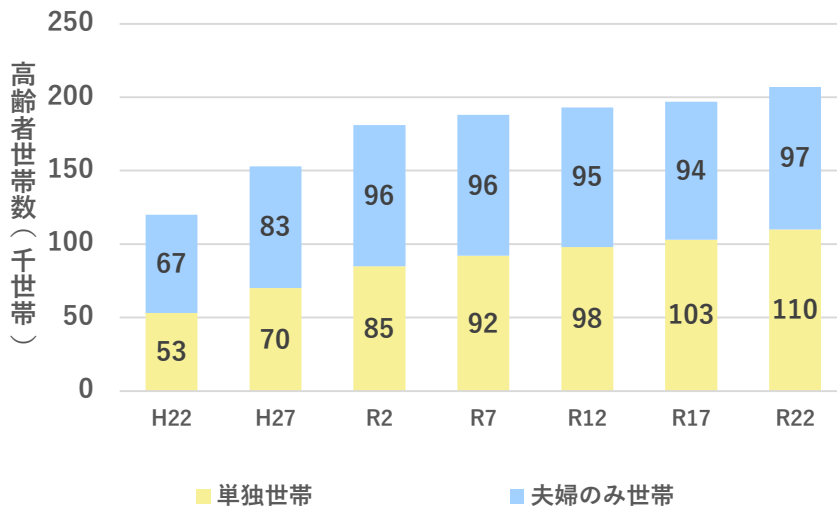


図 1-10 本県の高齢者世帯（世帯主が65歳以上）の推移と将来推計

出典：令和2(2020)年 国勢調査

国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計（都道府県別推計）2019年推計」

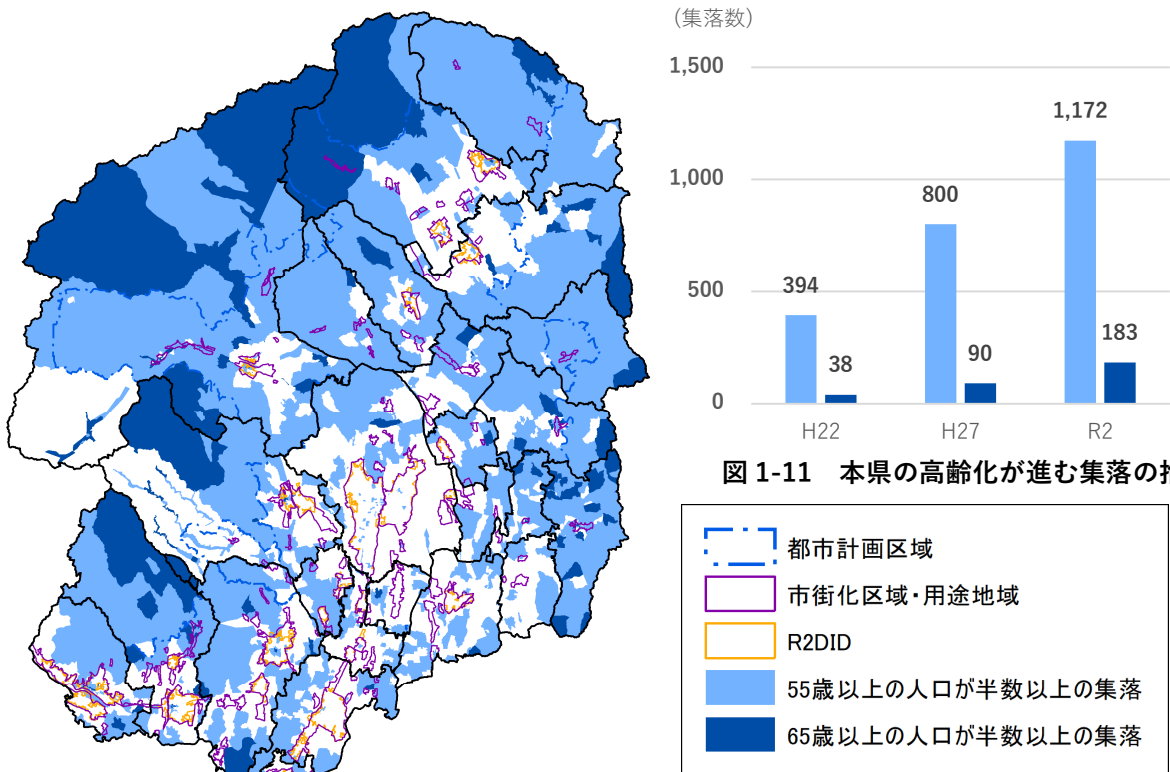


図 1-12 本県の高齢化が進む集落の分布状況

出典：令和2(2020)年 国勢調査, 総務省統計局, 5歳階級別人口より作成

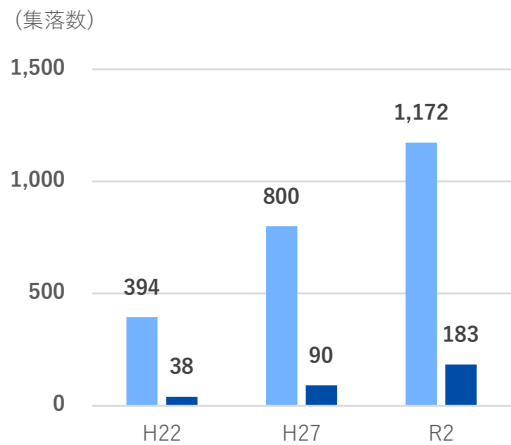


図 1-11 本県の高齢化が進む集落の推移

2. 都市づくりにおける現状と問題点等

4) コロナ禍を契機としたデジタル化の進展と暮らし方・働き方の多様化

- コロナ禍を契機として、各分野において急速にデジタル化が進展しテレワーク等の働き方が浸透したことにより、二地域居住や地方移住への関心が高まっており、本県の移住相談件数は平成 29(2017)年の 2,956 件から令和 4 (2022)年の 7,122 件と 2.4 倍に増加しています。
- 雇用型テレワーカーの全国割合は平成 28(2016)年の 13.3%から令和 4(2022)年の 26.1%と約 2 倍に増加しており、その内の約 87%はテレワークの継続意向があり、働き方の変化が伺えます。
- 多様なライフスタイルに対応するため、更なるデジタルの活用に向けた基盤整備等が必要となっています。

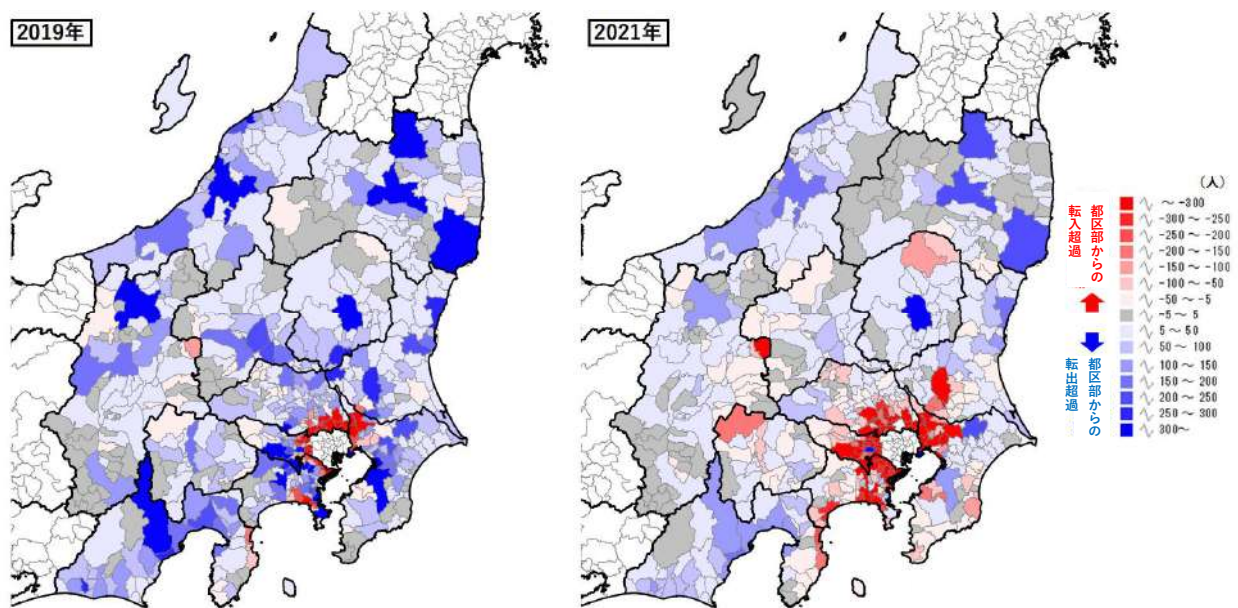


図 1-13 市区町村別 東京都区部に対する転出入超過数（総数）の分布

出典：国土交通省関東地方整備局「首都圏広域地方計画基本的な考え方 参考資料」

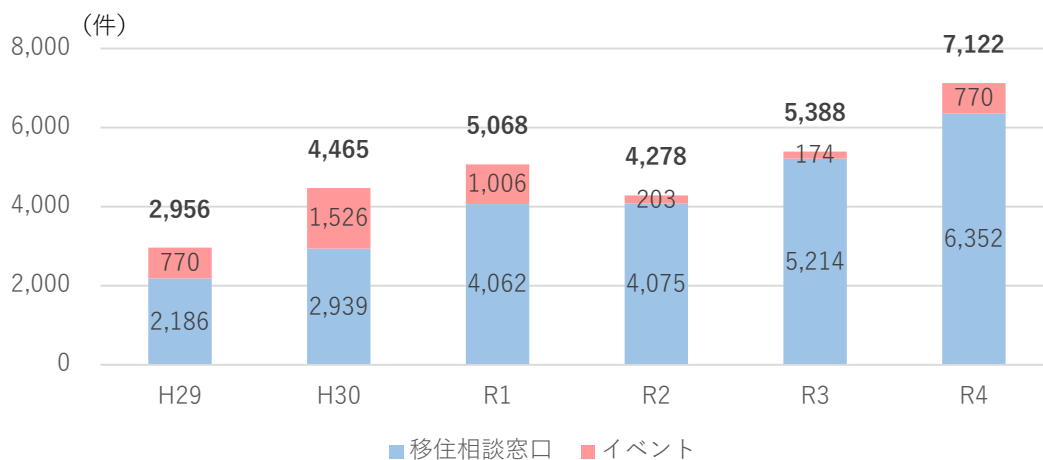


図 1-14 県内の移住相談件数

出典：総務省調査「移住相談に関する調査結果（移住相談窓口等における相談受付件数等）」

2. 都市づくりにおける現状と問題点等

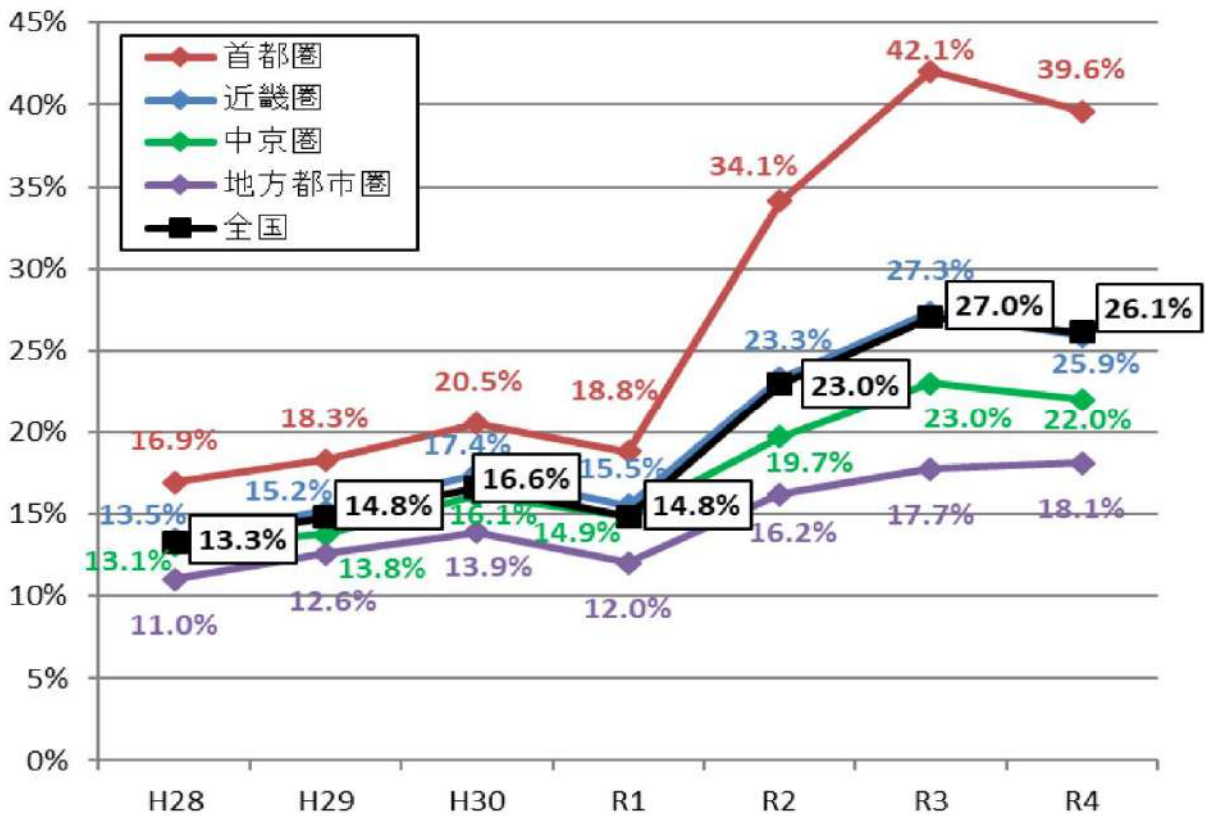


図 1-15 雇用型テレワーカーの割合

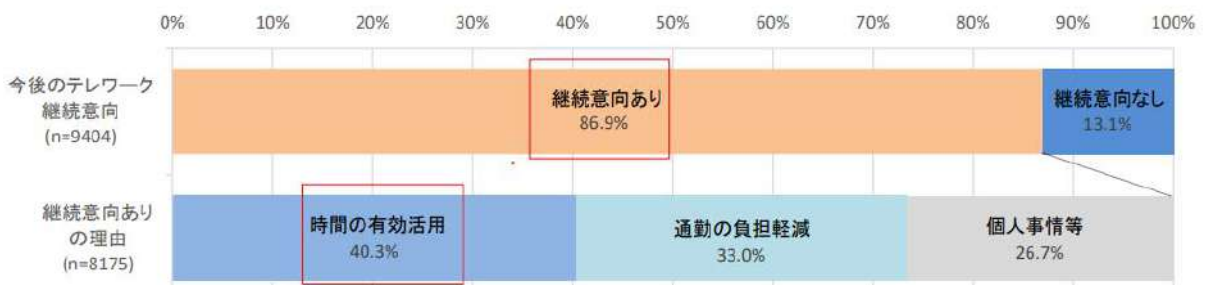


図 1-16 テレワークの継続意向

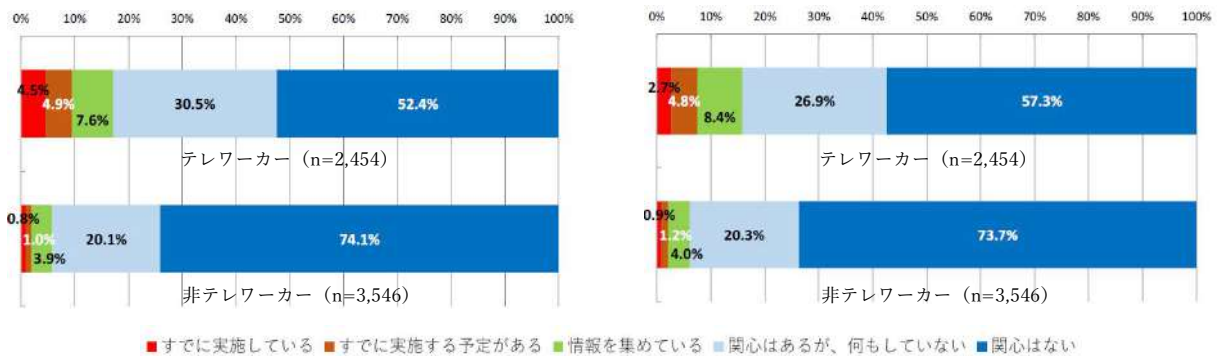


図 1-17 ワークーションの実施・検討状況

図 1-18 二地域居住の実施・検討状況

出典：国土交通省「令和4(2022)年度テレワーク人口実態調査-調査結果(概要)-」

2. 都市づくりにおける現状と問題点等

5) 都市経営コストの増加

- 県内市町の歳出決算額は総額で増加し、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っている一方で、生産年齢人口の減少等に伴い税収が減少し、将来的なサービス水準の低下が懸念されます。
- 本県が所有する公共施設の多くは高度経済成長期に建設されたものであり、道路橋梁等のインフラ設備の老朽化が進行しており、一斉に更新時期を迎える大量の社会資本ストックの計画的な維持・更新には、多額の費用が必要となってきます。

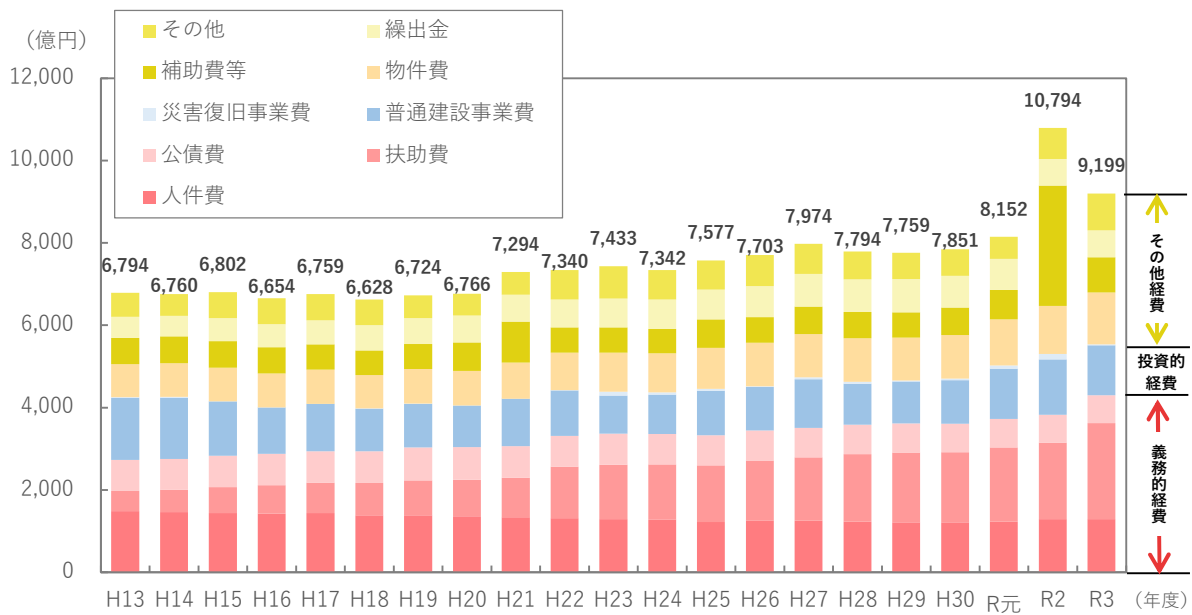


図 1-19 県内市町の歳出決算額の推移 (性質別)

出典：令和 4(2022)年度_栃木県市町村財政の状況

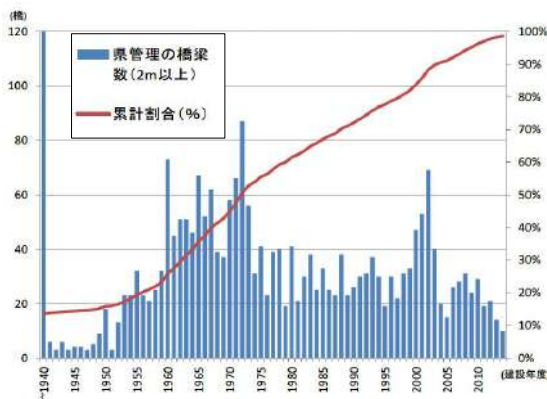


図 1-20 公共施設等の道路橋梁の老朽化状況

出典：栃木県公共施設等総合管理基本方針
(令和 4(2022)年 2 月一部改訂)

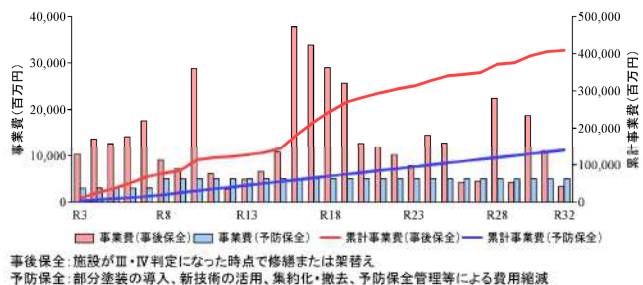


図 1-21 橋梁の長寿命化修繕計画における効果

出典：栃木県橋梁長寿命化修繕計画
(令和 5(2023)年 3 月)

(2) 公共交通サービスと道路ネットワークのさらなる充実

1) 公共交通利用者の減少と公的負担の増加

- 鉄道利用者は平成7（1995）年の21.9万人/日から令和元（2019）年の17.6万人/日と約2割減少し、バス利用者は昭和44（1969）年の39.4万人/日から令和元年（2019）年の5.2万人/日と約9割減少するなど公共交通利用者が減少しています。
- 本県の自動車保有台数は年々増加傾向で推移しており、人口100人あたりの保有台数は全国第2位と自動車に大きく依存した都市構造となっています。
- 本県の通勤・通学における公共交通の分担率は低く、自動車の分担率は73.3%と高くなっています。
- 生活交通運行への公費負担額は年々増加しており、特にデマンド交通の1人1回あたりの平均公費負担額は路線バスの約2倍と高く、さらに公共交通利用率が低下することで公共交通サービスの維持ができなくなり、子どもや高齢者等の移動手段の確保が困難になることが懸念されます。
- 公共交通サービスはデマンド交通の導入拡大により人口カバー率は総人口の94.3%まで向上していますが、デマンド区域運行を除く「運行回数20回以上」の人口カバー率は平成20(2008)年の62.8%から令和3(2021)年の52.1%へは約10%低くなっています。

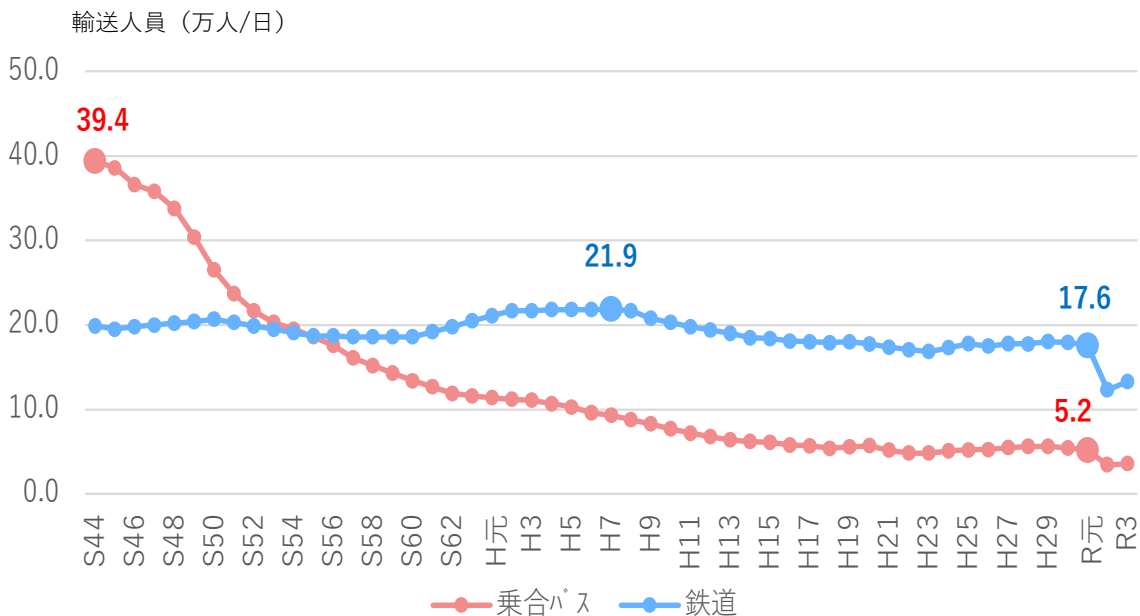


図 2-1 本県の鉄道・バスの輸送人員

出典：とちぎの公共交通_令和4(2022)年度版

2. 都市づくりにおける現状と問題点等

人口 100 人あたりの保有台数：68.6 台（全国平均：48.7 台/人、第 2 位）

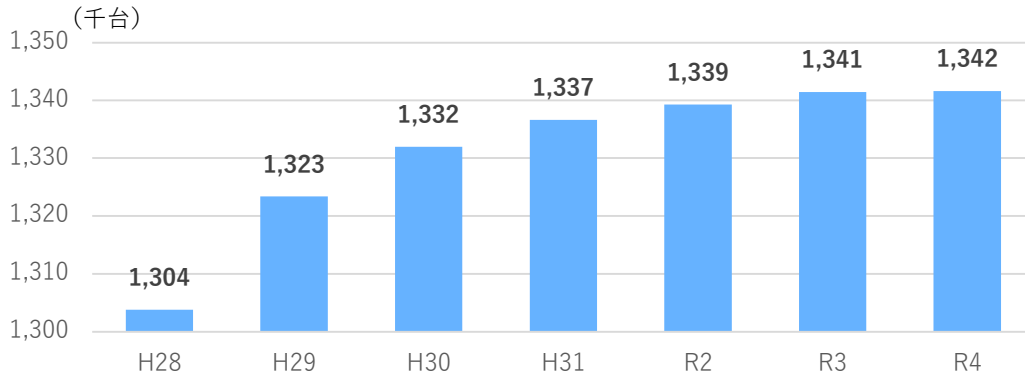


図 2-2 本県の自家用乗用車保有台数

出典：(一財)自動車検査登録情報協会統計情報

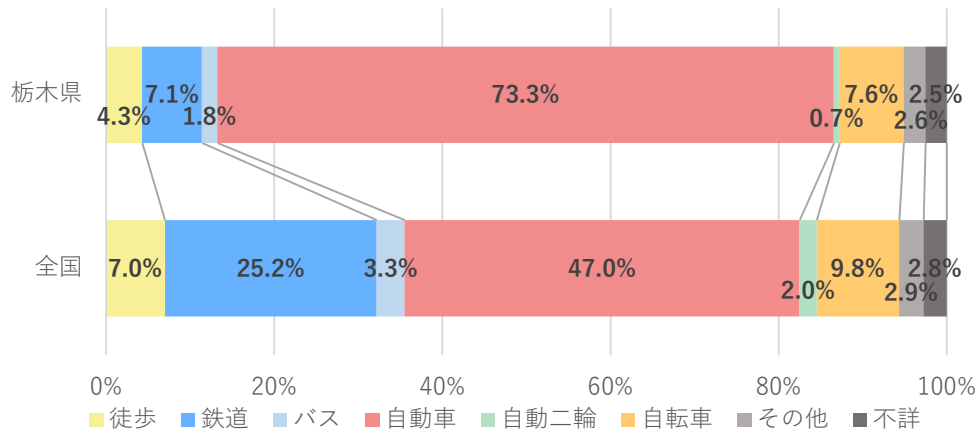


図 2-3 通勤・通学の交通分担率

出典：令和 2 (2020)年 国勢調査

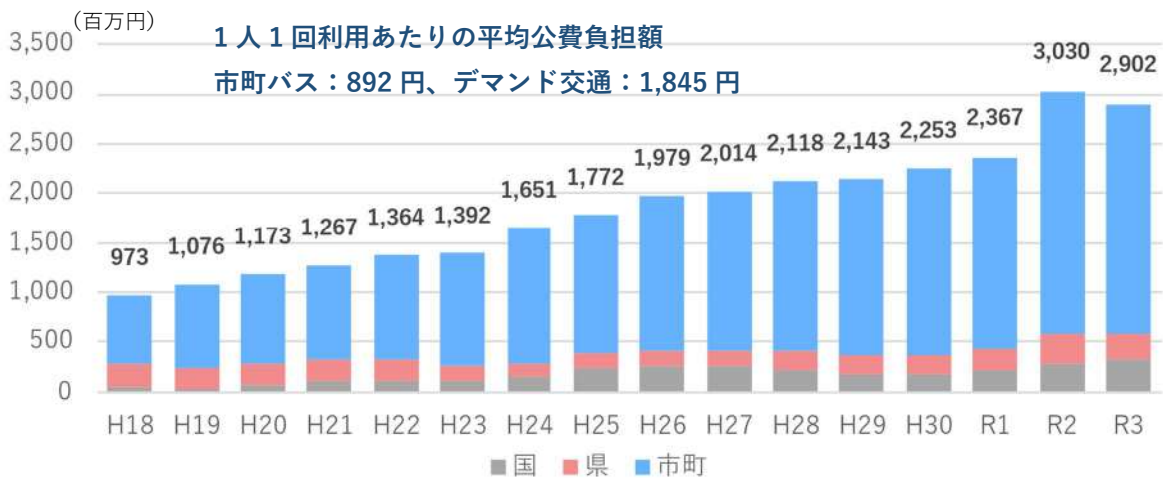


図 2-4 本県の生活交通運行に係る公的補助／負担の推移(国・県・市町別)

出典：とちぎの公共交通_令和 4(2022)年度版

2. 都市づくりにおける現状と問題点等

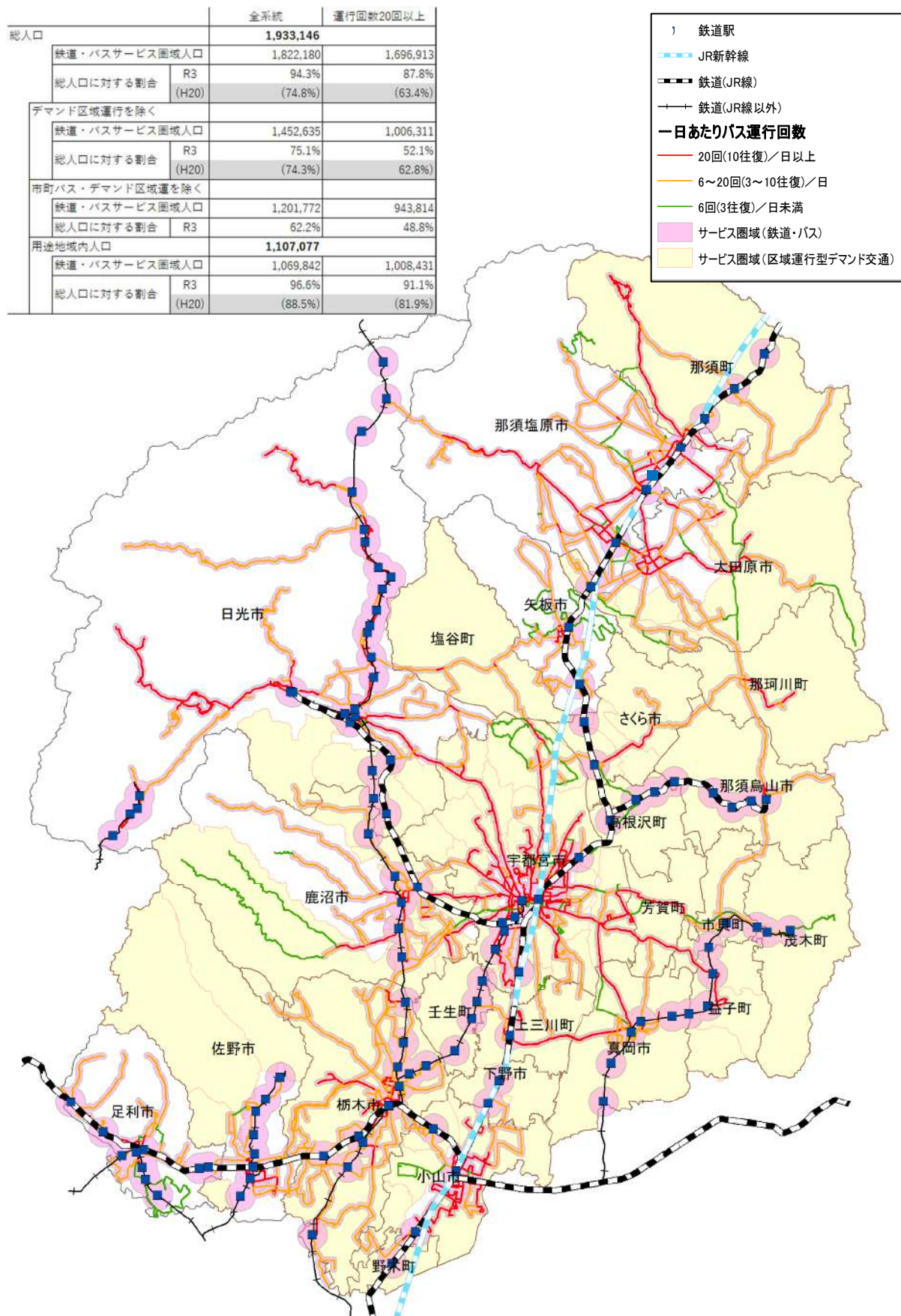


図 2-5 本県の公共交通サービス圏域・人口カバー状況

出典：とちぎの公共交通_令和 4(2022)年度版

2. 都市づくりにおける現状と問題点等

2) 広域的な道路のさらなる充実

- 県中心部から60分以内で到達できる範囲の人口カバー率は9割を越えており、県央部は高速道路へのアクセスや都市間の移動がしやすい状況です。
- 一方で、県東部や県西部の県境の地域においては、IC（インターチェンジ）までの距離が遠く、サービス水準が高い広域的な道路の空白地帯になっています。



図 2-6 県土 60 分圏域図

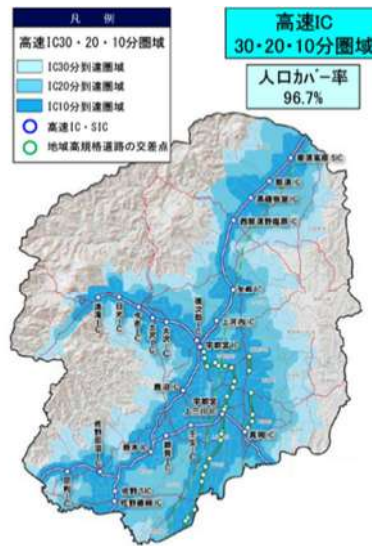


図 2-7 高速道路 IC 圏域図

出典：とちぎの道路・交通ビジョン 2021

3) 生活道路等での交通事故の発生

- 歩道整備率は向上しており、交通事故件数は減少傾向にあります。歩行者・自転車の事故は横ばいとなっています。

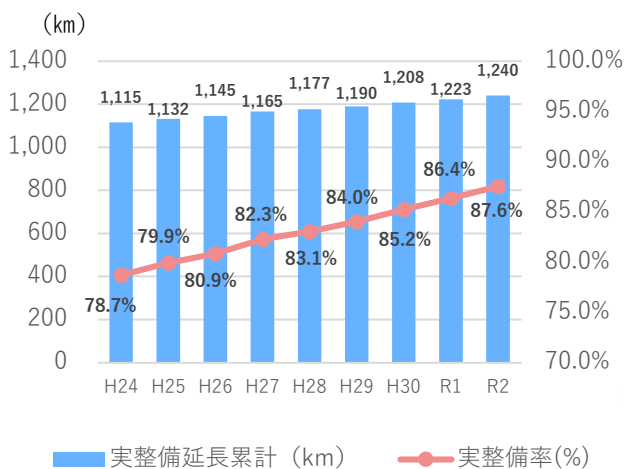


図 2-8 歩道整備率

出典：栃木県資料

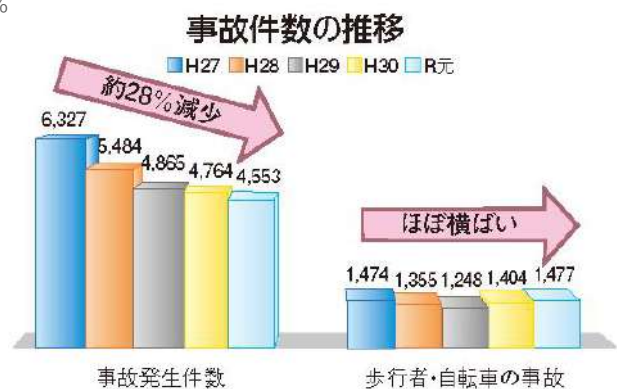


図 2-9 県内の交通事故発生件数

出典：県土づくりプラン 2021

(3) 自然災害の頻発・激甚化

1) 気候変動に伴う気象災害リスクの高まり

- 気候変動による影響で自然災害が頻発・激甚化しており、本県においても令和元年東日本台風では、平成 24(2012)年から平成 30(2018)年の平均被害額の約 11 倍にもなる甚大な被害が発生しました。近年の大雨等による自然災害リスクを減らすためには、河川整備等に加え流域のあらゆる関係者が協働し、様々な流域治水対策に取り組む必要があります。
- 緊急輸送道路の指定路線を延伸する等、防災対策の強化が求められています。

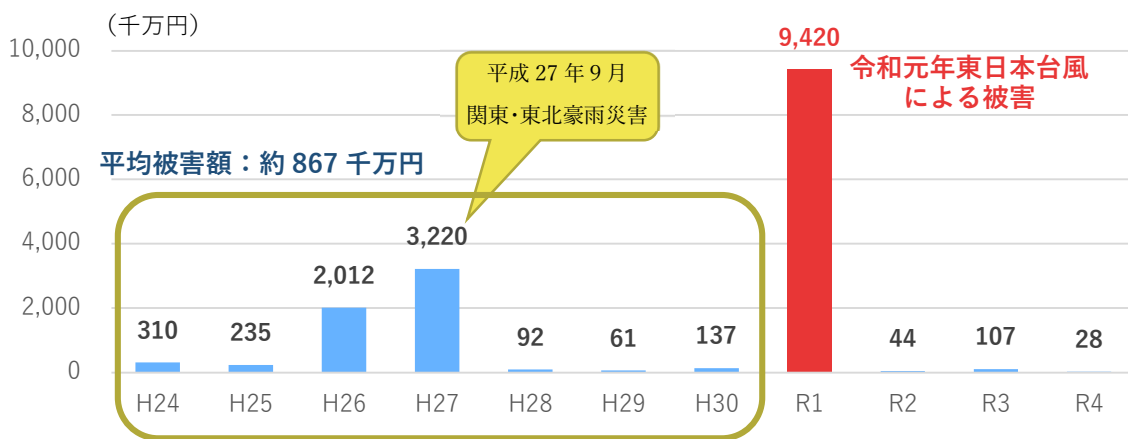


図 3-1 本県の災害被害額の推移

出典：栃木県災害年報_令和 4(2022)年中の自然災害の概要



図 3-2 道路管理者ごとの緊急輸送道路指定路線延長

出典：栃木県緊急輸送道路ネットワーク計画

2. 都市づくりにおける現状と問題点等

2) 都市部における災害リスクの顕在化

- 主に県南部において居住や都市機能が集積する市街地の広範囲が洪水浸水想定区域であり、災害が発生した際に大きな被害をもたらすおそれがあるほか、大量の避難者や帰宅困難者が発生するおそれがあります。
- また、大規模な土砂災害の発生や内水氾濫等、都市部における新たな災害リスクも顕在化しています。

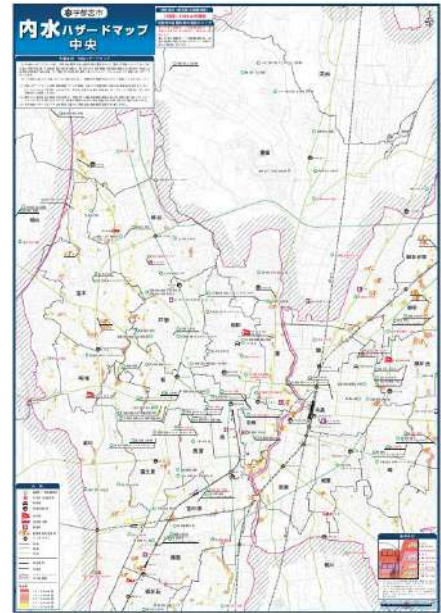


図 3-3 宇都宮市内水ハザードマップ

出典：宇都宮市

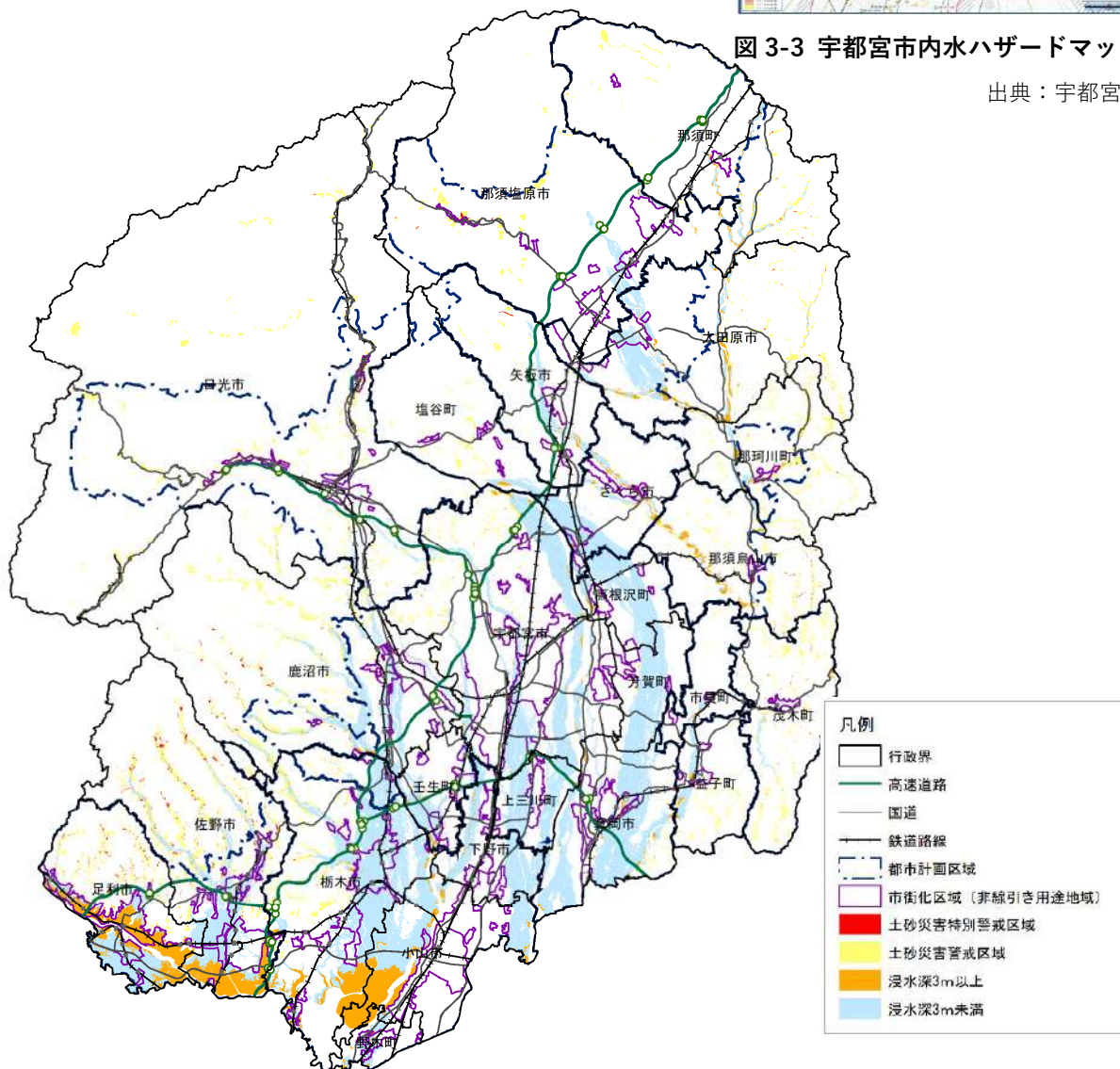


図 3-4 土砂災害警戒区域及び洪水浸水想定区域

出典：土砂災害警戒区域_国土数値情報、洪水浸水想定区域_国及び栃木県資料

(4) 地球温暖化による気候変動の深刻化

1) 気候変動に伴う生活等への影響の深刻化

- 地球温暖化による気候変動は、生活に様々な影響を及ぼしており、今後更に深刻化することが予測されることから、本県では令和 12(2030)年度までに温室効果ガス排出量を平成 25(2013)年度比 50%に削減し、令和 32(2050)年度には実質 0 を目指すこととしています。
- 県内の CO₂ 排出量は令和元(2019)年で 1,435 万トンであり、その中でも、交通分野における CO₂ 排出割合が 26.7%であり、全国と比較して高い割合となっています。



図 4-1 気候変動による生活等への影響

出典：2050 年とちぎのカーボンニュートラル実現に向けたロードマップ

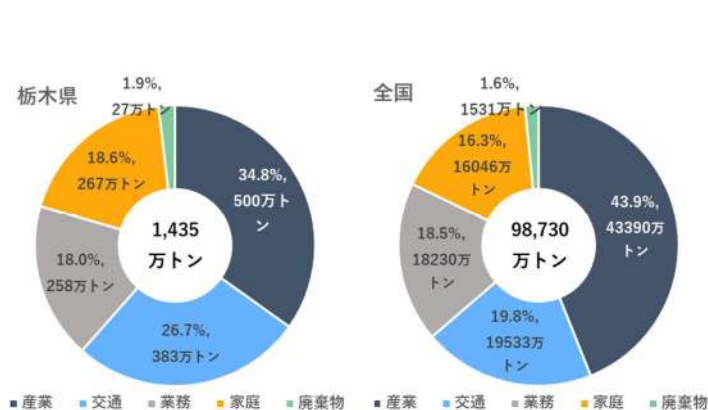


図 4-2 CO₂ 排出量の比較

出典：自治体排出量カルテ_令和元(2019)年



図 4-3 本県の CO₂ 排出(削減)目標

出典：2050 年とちぎのカーボンニュートラル実現に向けたロードマップ_平成 30(2018)年

2. 都市づくりにおける現状と問題点等

2) 市街地内緑地の減少

- 市街地（用途地域）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。
- この多様な機能を有する都市農地は貴重な緑地であるが、市街地における緑地面積は平成 22(2010)年の6,535ha から、令和 2 (2020)年の5,386ha と 17.6%減少しています。

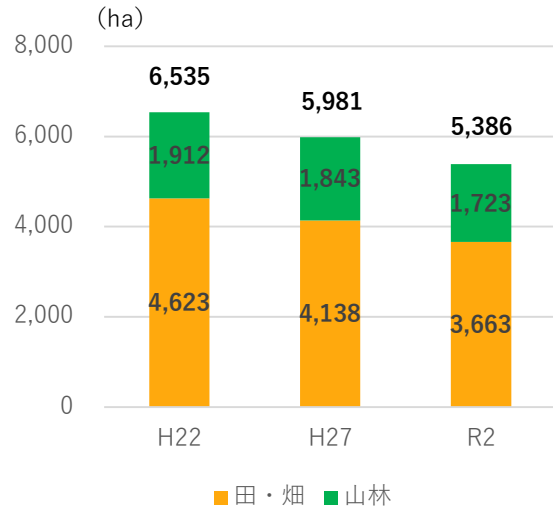


図 4-5 県内の市街地内の緑地面積
出典：令和 2(2020)年_都市計画基礎調査

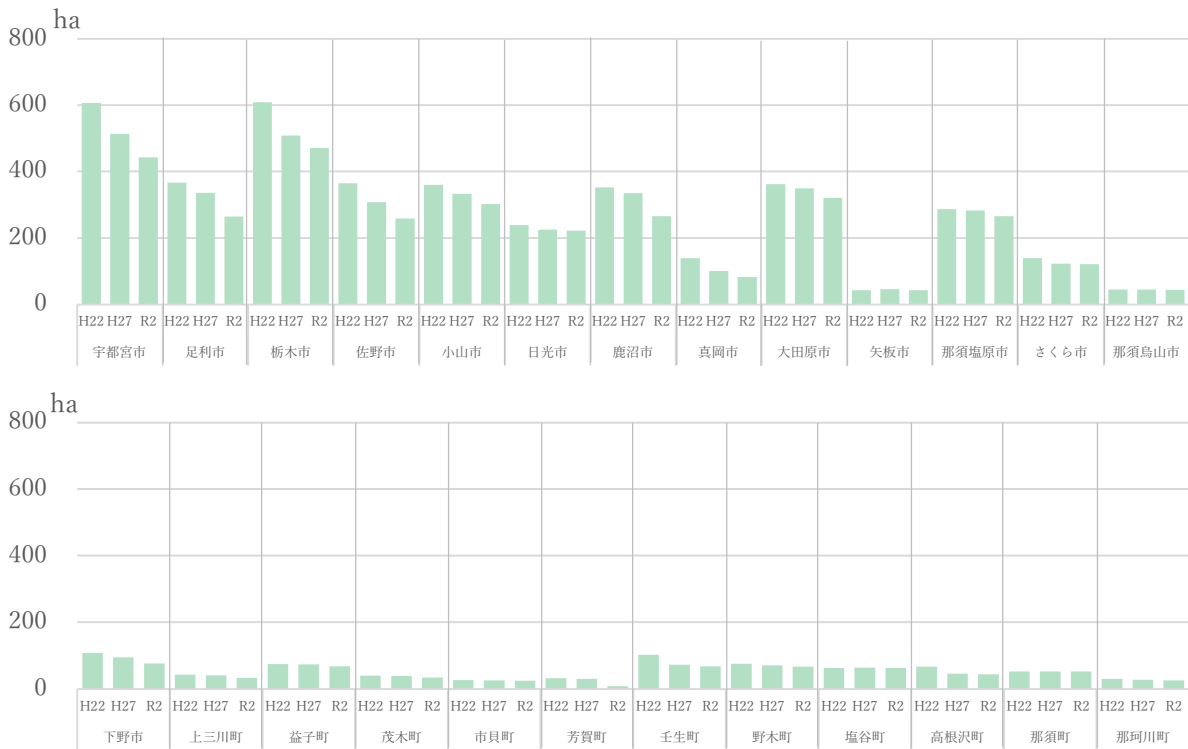


図 4-6 市町別_市街地内緑地の推移（田畑・山林）

出典：令和 2(2020)年_都市計画基礎調査

(5) とちぎの魅力や強みのさらなる活用

1) 全国有数の「ものづくり県」として多くの製造業が集積

- 産業構造では、県内総生産のうち第2次産業が占める割合が43.3%と全国値に比べると16.7%も高い。また、本県の製造品出荷額等は年々増加しており、令和3(2021)年には約8.5兆円(全国12位)と全国の2.6%を占め、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、新4号国道や北関東自動車道等の広域道路網の整備により、企業の新規立地件数は全国でも高い水準にあり、物流に関する需要も高まっています。

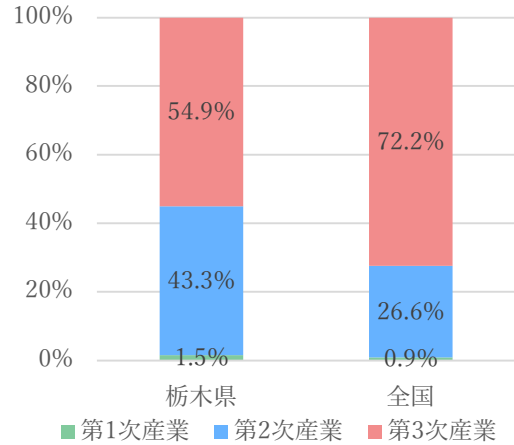


図 5-1 県内・国内総生産産業別の構成比

出典：令和2年度 県民経済計算
 ※輸入品に課される税・関税等を含むため
 合計は100%とはならない。

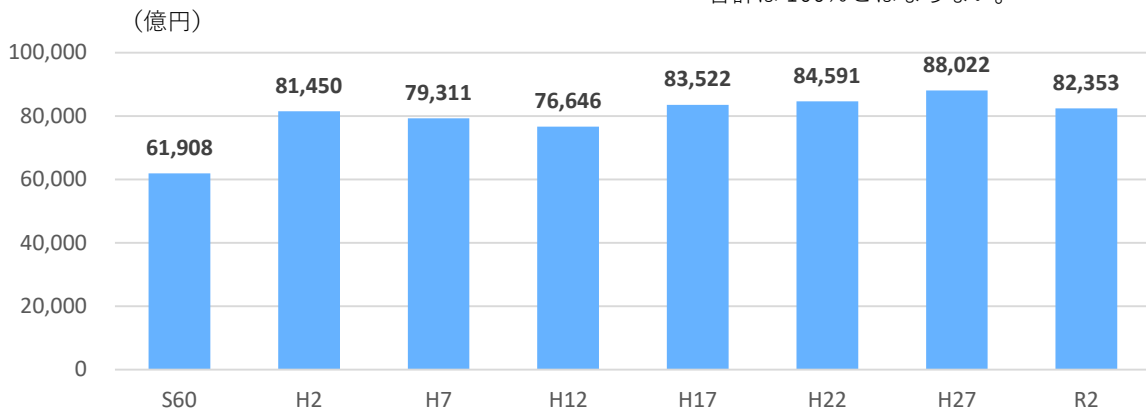


図 5-2 本県の製造品出荷額等の推移

出典：工業統計調査、経済センサス（活動調査）

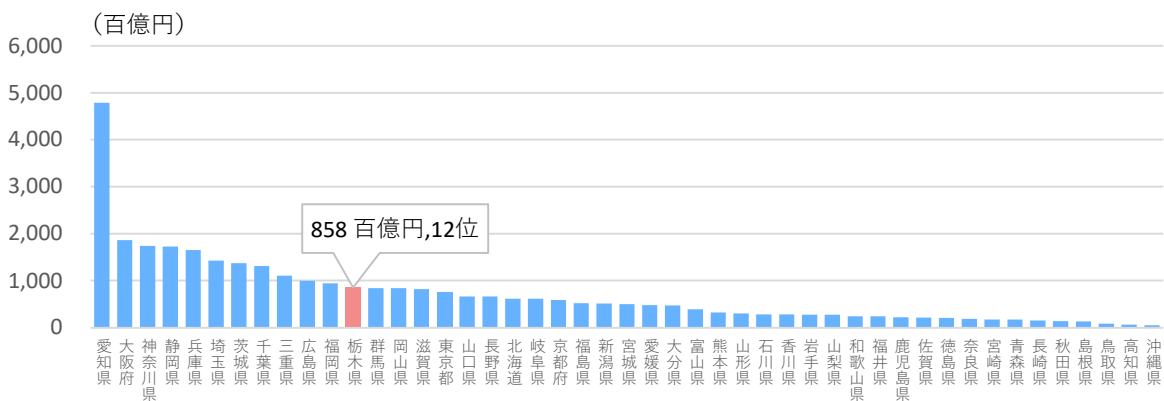


図 5-3 R3 都道府県別の製造品出荷額等

出典：経済構造実態調査

2. 都市づくりにおける現状と問題点等

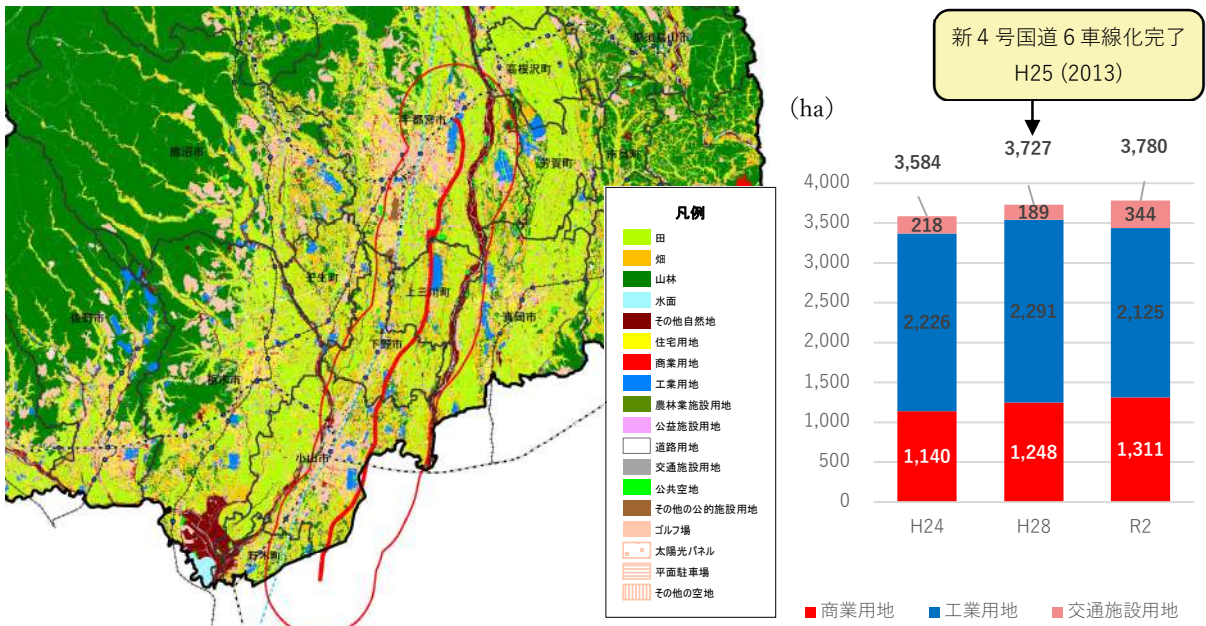


図 5-4 新4号国道沿道の土地利用状況及び推移

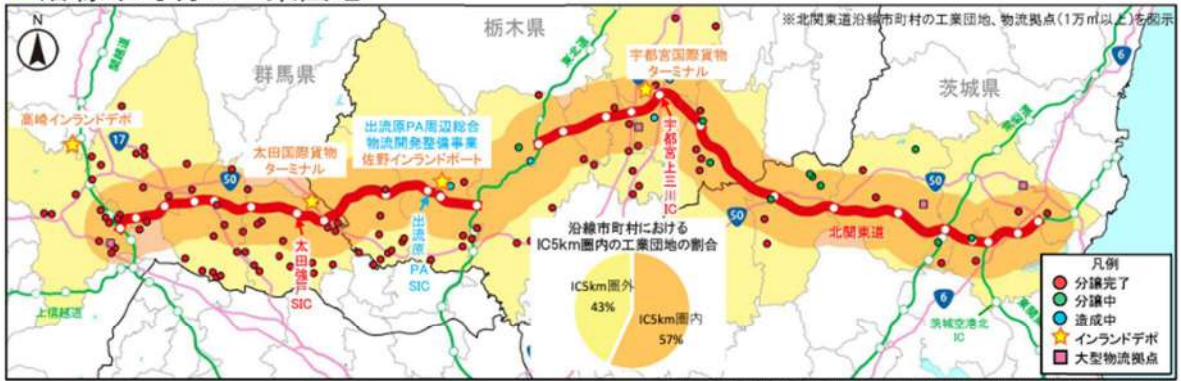
出典：令和2(2020)年 都市計画基礎調査

※令和2(2020)年の調査より下記施設が工業用地から分類変更

「運輸倉庫施設」 H24・H28 調査：工業用地 → R2 調査：交通施設用地

「危険物貯蔵処理施設」 H24・H28 調査：工業用地 → R2 調査：商業用地

沿線市町村の工業団地



工場立地件数の累計(県当り平均)

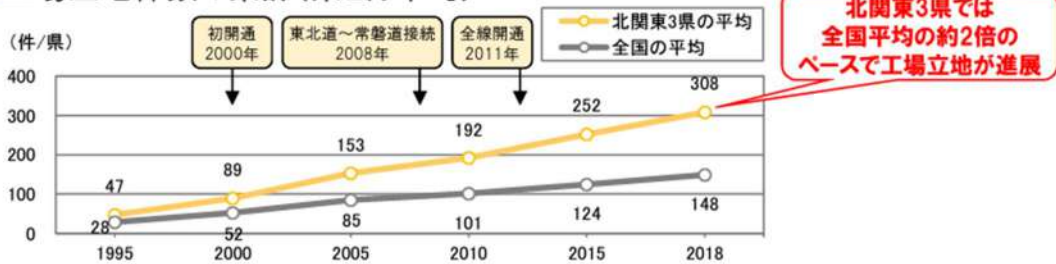


図 5-5 北関東自動車道の整備効果

出典：北関東自動車道の全線開通10周年の整備効果 (NEXCO 東日本)

2. 都市づくりにおける現状と問題点等

2) 豊かな自然や魅力ある歴史文化資産などの地域資源が豊富

- 本県には、世界遺産「日光の社寺」をはじめとする歴史文化や、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、地域の食等、恵まれた地域資源が豊富に存在しており、県政世論調査においても多くの人が栃木の魅力として挙げています。

問 15 あなたが栃木県の魅力として自慢できるものは何ですか。次の中からいくつでも選んでください。 [n=1,236]



図 5-6 本県政世論調査_栃木県への愛着と誇りについて

出典：栃木県政世論調査_令和4(2022)年度調査

3) 観光需要の回復

- 本県を訪れる観光客は令和2(2020)年ではコロナ禍の影響で落ち込みますが、国内外の需要とも回復が見られます。

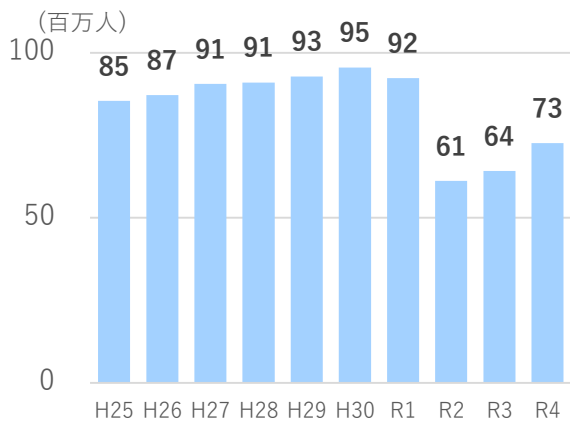


図 5-7 本県の観光入込数

出典：栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査結果

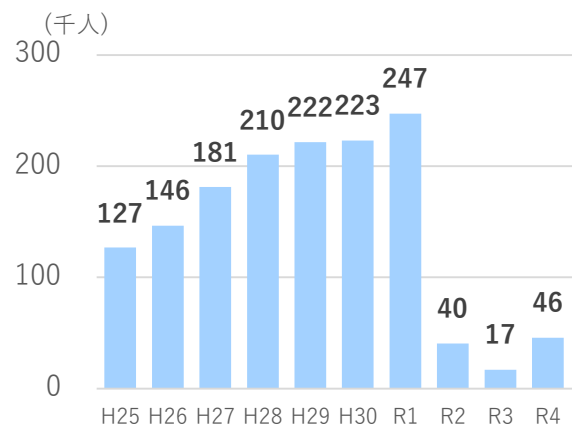


図 5-8 外国人宿泊数

出典：宿泊旅行統計調査

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

【課題】

近年、本県を含む地方都市においては、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越える集落は、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となります。

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必要となります。

【方向性】

- ◆ 都市機能が集積する利便性の高いまちなかに居住（集住）を誘導し、人口密度を維持、又は高めることにより、生活サービスの利便性や持続性を維持させます。
- ◆ 既存市街地を中心に、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することにより、地域コミュニティの維持やまちなかの活性化を図ります。
- ◆ 都市機能や居住の誘導と連動させながら、都市の骨格となる基幹的な公共交通軸の形成を図るなど公共交通と連携したまちづくりに取り組みます。また、シェアサイクルや電動キックボードといった新たなモビリティを活用し、拠点内の回遊性や利便性の向上を図ります。
- ◆ 中山間地域等においても既存集落を維持するため、一定の生活サービス機能を確保する「小さな拠点」づくりなどを促進し都市部との連携を図ります。また、テレワーク等の普及に伴い二地域居住や地方移住等の多様なライフスタイルに応じた環境を整備します。
- ◆ 建設プロセスの効率化・高度化による生産性の向上、空き家等の有効活用や道路橋梁等のインフラ設備の長寿命化により都市経営コストの縮減を図ります。
- ◆ こどもや子育て世帯が安心・快適に暮らせるよう、こども・子育て支援環境の充実に向けた取組の強化を推進します。

(2) 交通ネットワークの維持・形成と充実・強化

【課題】

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動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・形成を図る必要があります。

また、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必要となります。

【方向性】

- ◆ 拠点間ネットワークや地域内交通の充実、地域内交通と拠点間ネットワークの連携により地域のニーズに応じた移動手段の確保を図ります。
- ◆ ICTなどの新技術を用いた公共交通施策の導入・活用を支援することで、公共交通の利用促進・利便性向上を図ります。
- ◆ 道路ネットワーク等の強化により広域連携を図ります。
- ◆ 誰もが安全でスムーズに移動できる環境の整備を図ります。

(3) 暮らしの安全安心と県土強靱化

【課題】

気候変動による影響で頻発・激甚化する水災害や地震といった自然災害への適応策として、まちづくりに防災・減災の観点を主流化していく必要があります。

また、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。

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（防災指針を含む）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・減災対策を進める必要があります。

【方向性】

- ◆ 拠点の形成や居住誘導においては、防災・減災を考慮した土地利用・住まい方の工夫を促進します。
- ◆ 災害に強い社会資本の形成を図ります。
- ◆ より一層、頻発・激甚化する自然災害や都市型災害リスクの高まりに対し、更なる防災・減災対策の高度化を図ります。
- ◆ 流域のあらゆる関係者が連携した流域治水の取組を推進します。

（4）脱炭素社会と資源循環

【課題】

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、都市活動に起因するCO₂排出量の削減やエネルギーの効率的な利用の促進が必要となります。

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となります。

また、地域資源を活用した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、最大限活用する必要があります。

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など、資源消費の最小化や廃棄物の発生抑制等に取り組む必要があります。

【方向性】

- ◆ 再生可能エネルギーの導入拡大やエネルギーの面的利用、省エネ技術の導入などにより、エネルギー利用効率の向上を促進していきます。
- ◆ 新たな技術の活用などにより都市活動に起因するCO₂排出量を削減し、都市の脱炭素化を推進します。
- ◆ 多面的な機能を有す緑地を確保することで、自然共生型のまちづくりを進めます。

(5) とちぎの魅力や強みを最大限に活かした活力向上

【課題】

本県は首都圏北部に位置し、国際交流拠点である空港・港湾等へのアクセスも比較的容易であることに加え、全国有数のものづくり県であり産業集積も進んでいるなど恵まれた立地環境と高いポテンシャルを有しています。

そのため、本県産業の競争力強化と地域活力の更なる向上を図るには交通インフラや産業基盤の充実・整備などを行っていく必要があります。

また、コロナ禍で大きな影響を受けた観光需要も回復が見られ、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、本県が有する豊かな自然、歴史文化遺産、良好な景観などの魅力ある地域資源は、観光コンテンツとして貴重なものであり、地域の新たな資源としての価値を見出し、その質を高め地域活性化に向けて持続的に最大限活用する必要があります。

加えて、個性的で魅力ある豊富な地域資源は、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・保全を図る必要があります。

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、都市部以外の県土の保全、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、本県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。

【方向性】

- ◆ 首都圏北部に位置し、高速道路・新幹線等の広域交通基盤が整備されているなど恵まれた立地環境を有効活用することで活力あるまちづくりを進めます。
- ◆ 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、景勝地、地域の食や温泉などの豊富な地域資源を最大限活用し、魅力的で個性あるまちづくりを進めます。
- ◆ 本県が有する緑豊かな自然景観や農林業の営みによって形成された農村景観、歴史的なまちなみ、計画的に整備された市街地景観等、多様な景観や緑を保全・形成し、それらを活用して地域の活性化や魅力向上を図ります。

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 2.0」

前章における都市づくりの課題と方向性を踏まえ、依然として人口減少・超高齢社会が進行するなか、都市の持続性を高めるためには、高度で多様な都市的サービス機能や日常的な生活サービス機能を、それぞれの市街地の規模や役割に応じて集積し、機能性の高い拠点形成を行うとともに、各拠点間を有機的に繋ぐ交通ネットワークの構築が引き続き必要であります。

また、県土全体にわたって様々なサービスや活動の恩恵を享受するためには、デジタルを徹底活用するとともに、ヒトやモノの移動のようにデジタルでは代替できないリアルな地域空間における利便性の向上についても取り組んでいく必要があります。

そのため本県では、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県民の豊かな生活、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ます。

こうしたことから、本県が目指すべき都市構造は、令和元（2019）年7月の改定で掲げた「とちぎのスマート^{プラス} + コンパクトシティ」を継承し

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 2.0」

として、次のとおり本県ならではの都市づくりを推進していきます。

- (1) 高度で多様な都市的サービス機能や日常的な生活サービス機能をそれぞれの市街地の規模や役割に応じて集約することで機能性を高めた拠点を形成します。郊外の既存市街地の活性化と持続性を高めるため、地域の実情に応じた土地利用を図ります。

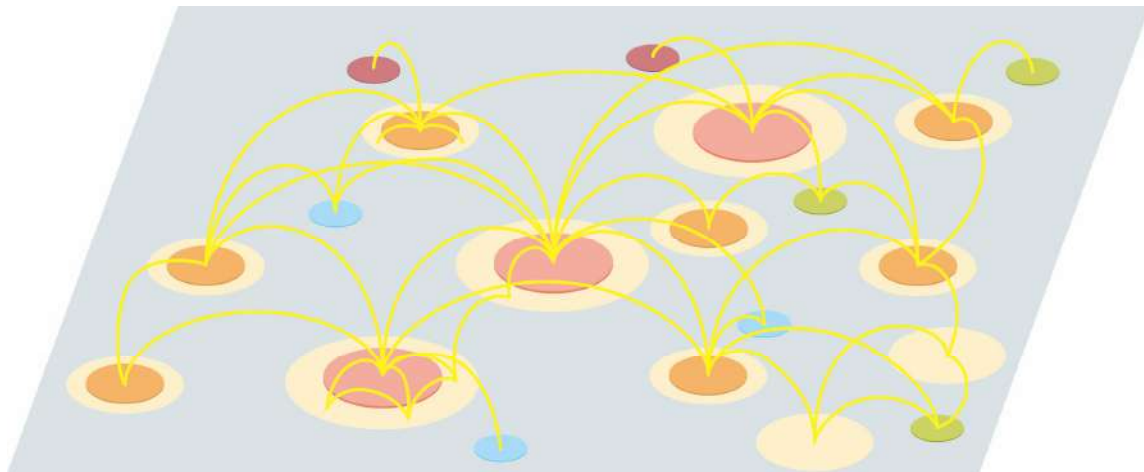
こうした拠点形成と公共交通軸の確保やデジタルの徹底活用を一体的に取り組む都市づくりを推進することで、地域コミュニティの活性化を図るとともに、子どもや子育て世帯が安心・快適に日常生活を送れる生活空間を形成し、人々のウェルビーイング向上を図ります。

また、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を支援し空き家や遊休施設等の既存ストックの有効活用を図ります。

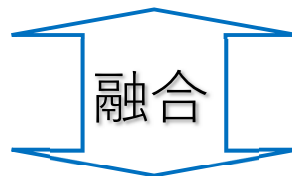
4. 目指すべき都市構造「とちぎのスマート^{プラス} + コンパクトシティ 2.0」

- (2) それぞれの拠点を結ぶ鉄道やバス等の公共交通の維持・形成、地域のニーズに応じた広域道路網の充実・強化を推進し交通ネットワークの連携強化を図ります。
また、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の活用、交通結節点の機能の充実による公共交通の利用促進を図ることにより、こどもを含めた誰もが自由に移動し、生き生きと社会参加ができる都市づくりに取り組みます。
- (3) 気候変動適応策の観点から頻発・激甚化する自然災害や新たに顕在化する都市型災害を含めた災害リスクの高い地域から災害リスクの低い地域へ居住や都市機能を誘導し、防災・減災や災害発生後の応急対策を考慮した土地利用を推進します。
また、交通ネットワークや情報通信を含めたりダンダンシーの確保やデジタルを活用した防災対策などハード・ソフト両面からの適切な対策の組合せによる県土の強靱化を図ります。
- (4) 地球温暖化に伴う気候変動の影響を軽減し、カーボンニュートラルを実現するため、都市機能の集約と公共交通の利用促進、建築物のゼロエネルギー（ZEB・ZEH）化、デジタルを活用した渋滞対策や物流システムの効率化を図り、都市におけるCO₂排出量の削減やエネルギーの効率的な利用を推進します。
また、都市の緑化や緑地の創出を促進することで、緑地の持つ多面的な機能を活用した持続可能で人にも環境にもやさしい脱炭素型都市づくりに取り組みます。
- (5) 本県が有する豊富な地域資源を有効活用し、個性的で活力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産業振興を図ります。
さらに、本県の魅力の一つである雄大な自然と歴史文化遺産が織り成す美しい景観の維持保全や周辺環境と調和した街並みの形成など地域の特性を活かした景観づくりを推進します。

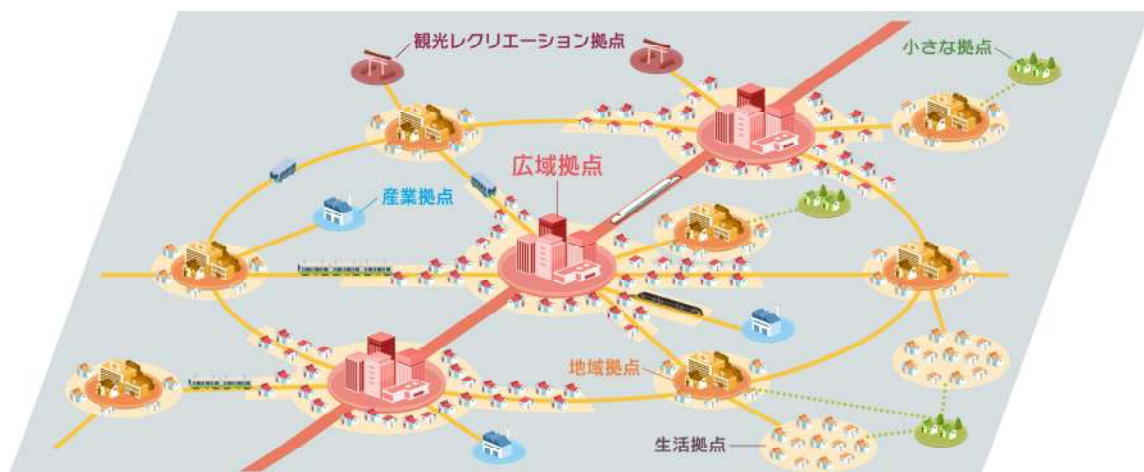
「とちぎのスマート^{プラス} + コンパクトシティ 2.0」の概念図



デジタル（スマートシティ）



リアル（コンパクト・プラス・ネットワーク）



■ 広域拠点

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です。

広域拠点では、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・強化による拠点間の連携の強化を図ります。

【広域拠点のイメージ】



◇ 広域拠点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

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です。

地域拠点では、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。

【地域拠点のイメージ】



◇ 地域拠点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

概ね小学校区規模でのコミュニティの中心となる拠点です。

生活拠点では、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。

【生活拠点のイメージ】



◇ 生活拠点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、小規模スーパーマーケット、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、LRT 停留場、トランジットセンター 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

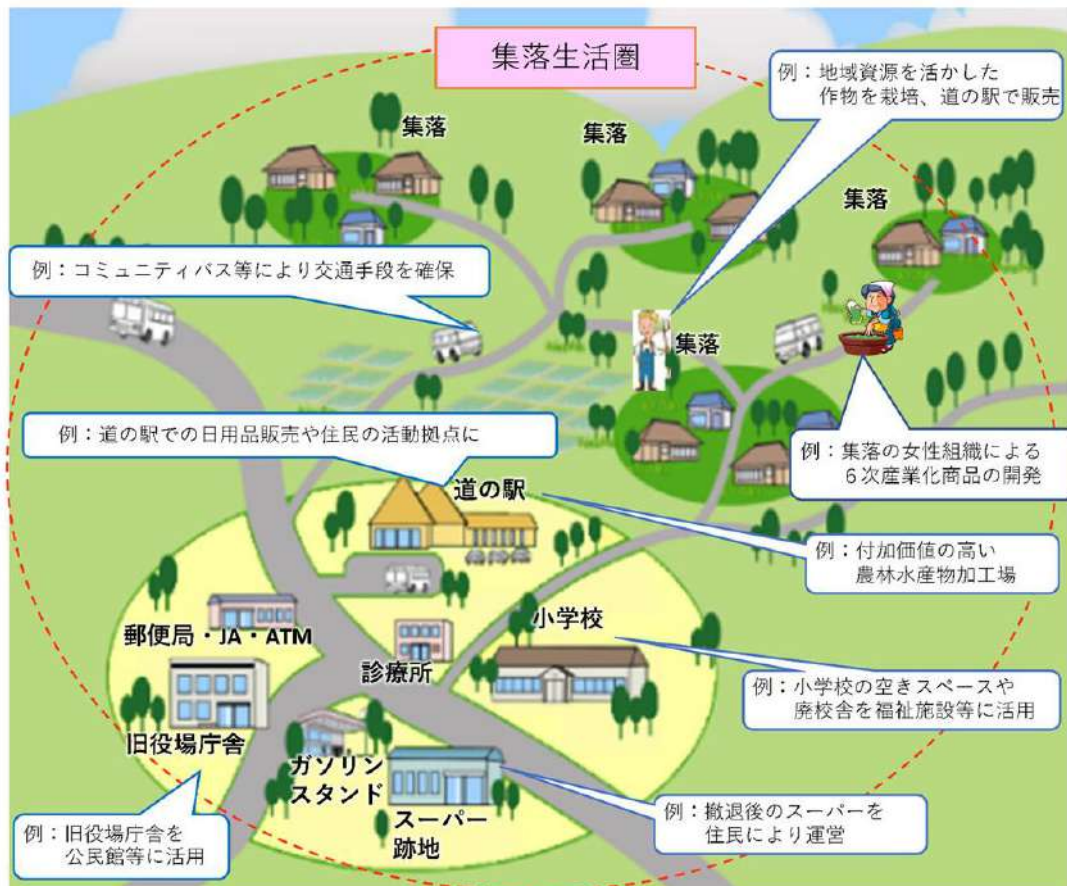
コンビニエンスストア、農家レストラン、農産物加工所・直売所 等

■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ます。

【小さな拠点のイメージ】



出典：国土交通省 「テーマでみる「小さな拠点」づくりヒント集」

【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括する地域

◇ 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 2.0」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 2.0」を実現するため、以下のとおり3つの基本姿勢と5つの基本目標を掲げ、各種取組を進めていきます。

■ 都市づくりの基本姿勢		
多様な主体との協働・連携	まちづくり DX の推進	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
■ 都市づくり基本目標(1)：誰もが暮らしやすい集約型の都市づくり		
<ul style="list-style-type: none"> ・戦略(1)-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 ・戦略(1)-② 公共交通と連携した土地利用 ・戦略(1)-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 ・戦略(1)-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 ・戦略(1)-⑤ こどもや子育てのための空間形成 		
■ 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		
<ul style="list-style-type: none"> ・戦略(2)-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 ・戦略(2)-② 交通結節点の充実・強化 ・戦略(2)-③ 地域の成長を支える道路ネットワークの強化 ・戦略(2)-④ 暮らしの安全を確保する道路整備 		
■ 都市づくり基本目標(3)：災害に強くてしなやかな都市づくり		
<ul style="list-style-type: none"> ・戦略(3)-① 災害リスクを考慮した土地利用 ・戦略(3)-② 社会資本の強靱化、防災・減災対策の推進 ・戦略(3)-③ 新技術を活用した地域防災力の向上 ・戦略(3)-④ 流域治水プロジェクト等の推進 		
■ 都市づくり基本目標(4)：環境にやさしい脱炭素型都市づくり		
<ul style="list-style-type: none"> ・戦略(4)-① エネルギー利用の再エネ化・効率化 ・戦略(4)-② 渋滞対策や物流システムの効率化 ・戦略(4)-③ まちづくり GX (グリーンインフラ等) の推進 		
■ 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		
<ul style="list-style-type: none"> ・戦略(5)-① 地理的優位性と優れた交通ネットワークを活かした産業・農業の振興 ・戦略(5)-② 地域資源を活かした個性的で活力あるまちづくり ・戦略(5)-③ 地域の特性を活かした魅力ある景観形成 		

5. 「とちぎのスマート^{プラス} + コンパクトシティ 2.0」の実現に向けて

目指すべき都市構造の実現に向けた都市づくりを進めるにあたり、横断的に取り組む基本姿勢は次のとおりです。

都市づくり基本姿勢(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、県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。

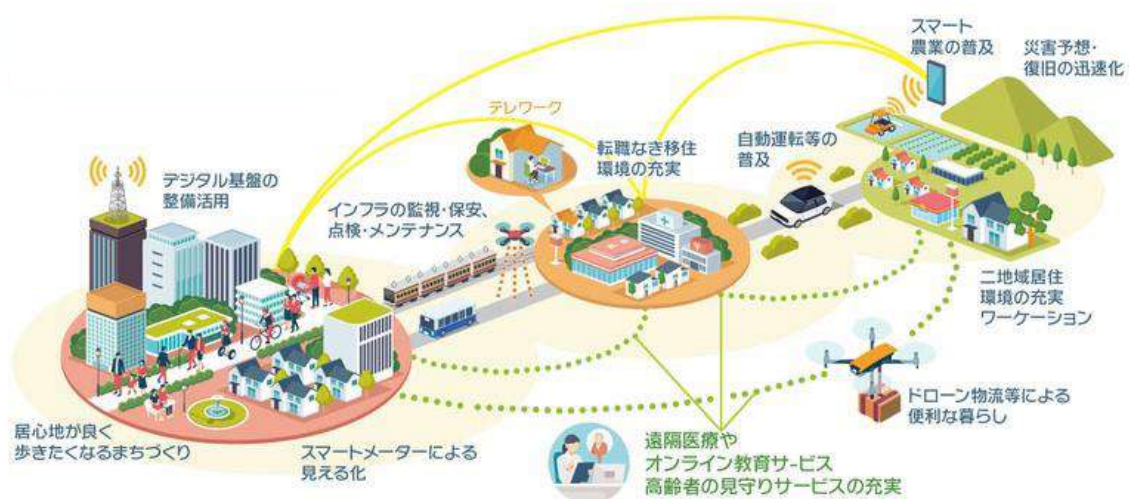
さらに、それぞれの役割と責任を明確化しながら、一体的に事業を推進していくための仕組みづくりや、主体的にまちづくりを進める人材の育成に取り組みます。

都市づくり基本姿勢(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。

【デジタルの活用のイメージ】

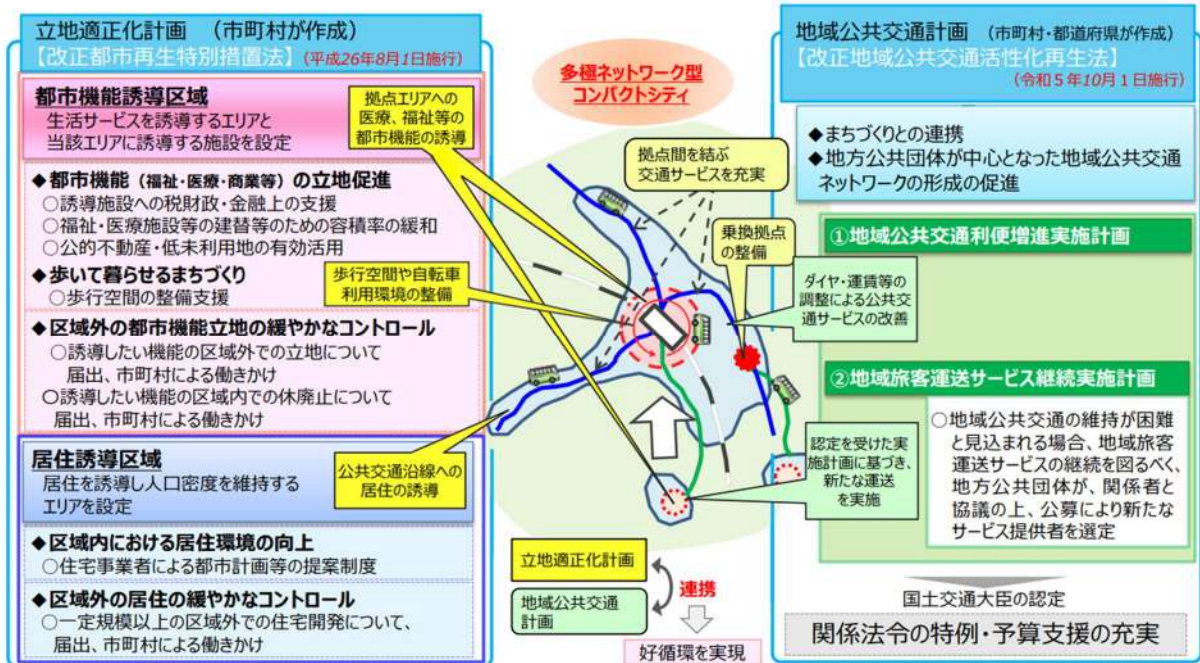


都市づくり基本姿勢(3):子育て、医療、産業、環境など各種政策と連携した都市政策の展開

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。

都市づくりの基本目標（1）：誰もが暮らしやすい集約型の都市づくり

【立地適正化計画と地域公共交通計画の連携】



出典：国土交通省 「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 実践編」

戦略(1)-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

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。

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。

戦略(1)-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、拠点間を結ぶ都市の骨格となる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、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。

戦略(1)-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

郊外の集落においても、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。

戦略(1)-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(1)-⑤ こどもや子育てのための空間形成

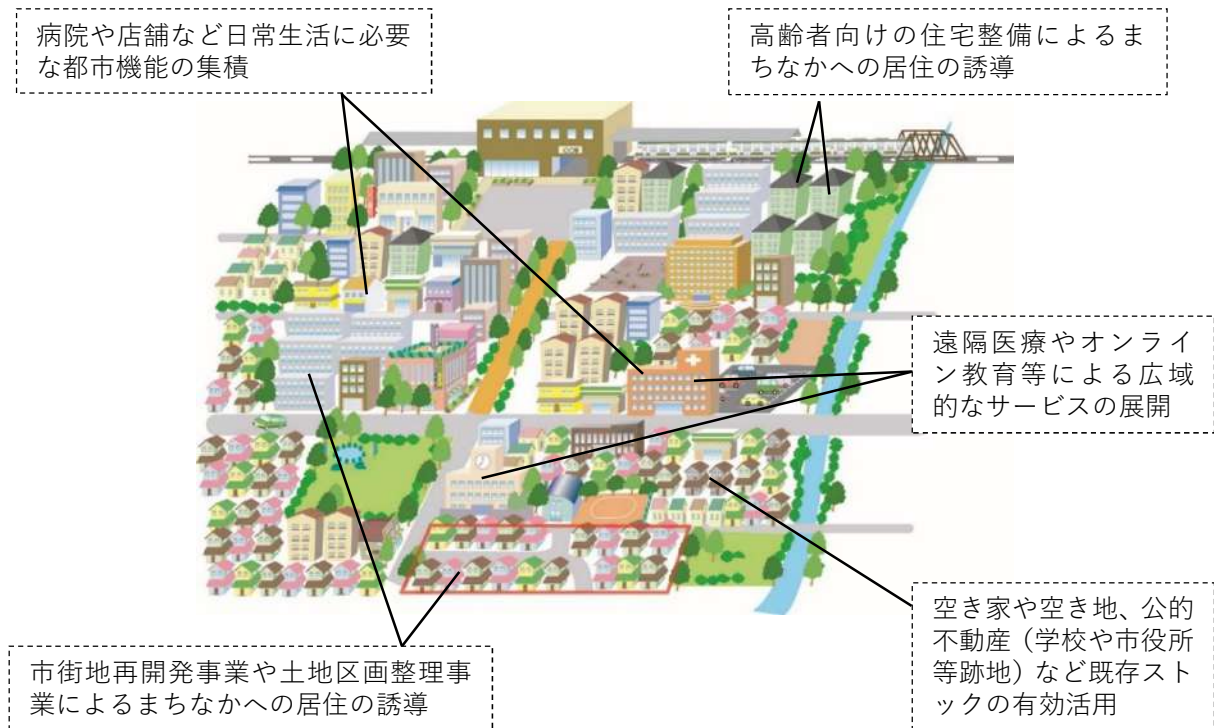
こどもや子育て世帯が、自らの住まいのみならず近隣の地域においても安心・快適に日常生活を送ることができるようにするため、こどもの遊び場や親同士の交流の場を整備するなど、こどもや子育て世帯の目線や住まい等を起点としたこどものための近隣地域といった「こどもまんなか」の視点に立った生活空間の形成を促進します。

【「こどもまんなかまちづくり」のイメージ】



出典：令和6年度都市局関係予算概算要求概要

【コンパクトな都市づくりのイメージ】

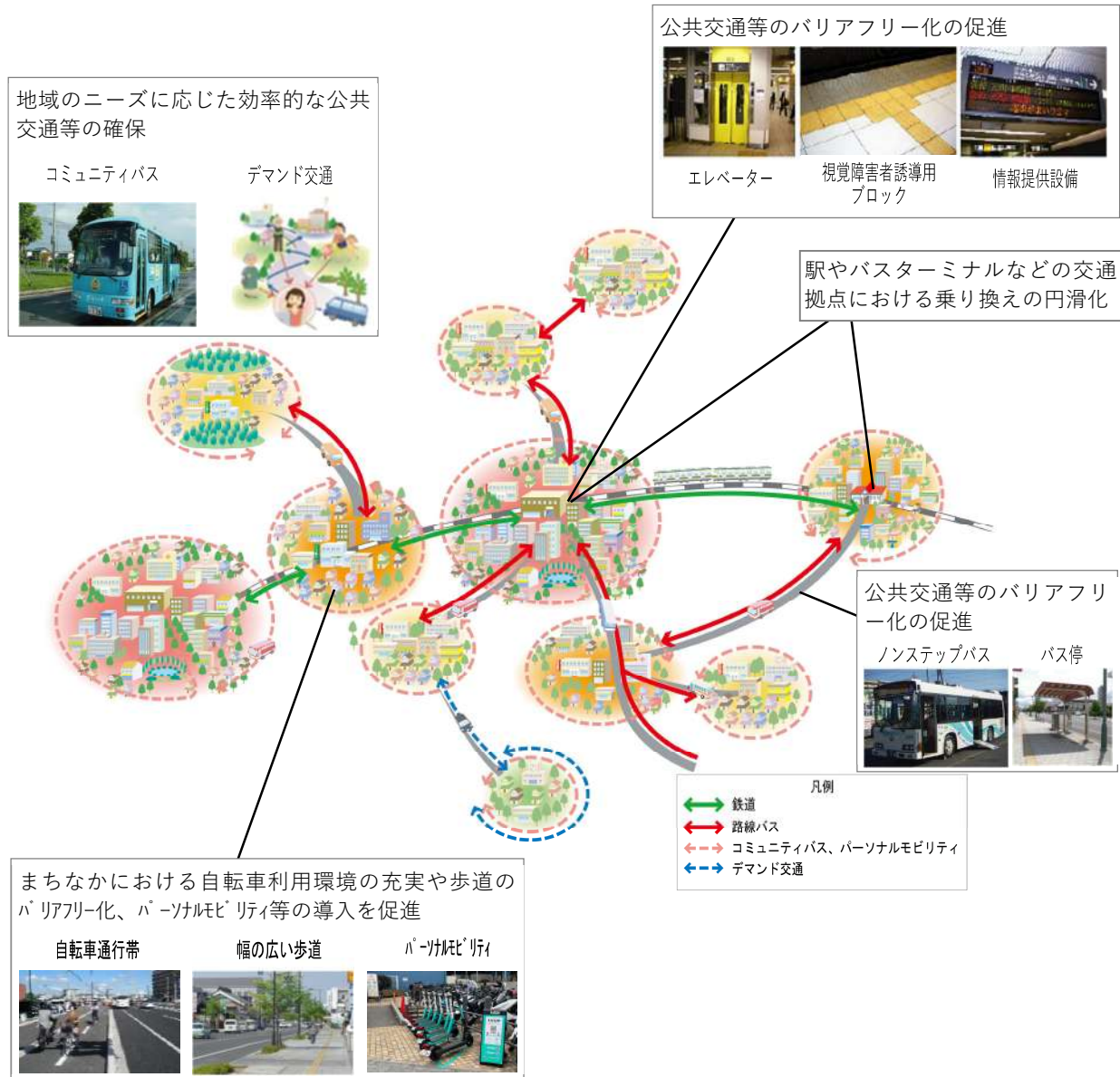


《基本目標(1)の主な取組例》

- ◇多様な都市機能の集積に向けた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
- ◇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
- ◇サービス付き高齢者向け住宅、地域優良賃貸住宅など、多様な住まいを街なかに誘導促進
- ◇リノベーションまちづくりやエリアマネジメントの導入の促進
- ◇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
- ◇空家等対策計画に基づく空き家の適正管理や利活用の促進
- ◇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や地域公共交通計画の連携
- ◇汚水処理の広域化・共同化計画に基づく統廃合や集約化の促進
- ◇スマートウェルネスの推進
- ◇遠隔医療、オンライン教育等の普及促進
- ◇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
- ◇3D都市モデルの活用

都市づくりの基本目標（2）：誰もが安全でスムーズに移動できる都市づくり

【交通ネットワークのイメージ】



戦略(2)-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

拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの維持・形成を図り、各拠点が有する機能の相互利用や相互補完を図るなど連携を促進します。

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、LRT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。

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。

戦略(2)-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。

戦略(2)-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。

戦略(2)-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ように、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を図ります。

《基本目標(2)の主な取組例》

- ◇地域のニーズに応じた効率的な拠点内外の交通手段（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・トランジットセンターなど交通結節点の機能強化（駅前広場、自由通路、駐輪場、アクセス道路の整備など）
- ◇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
- ◇公共交通における自動運転の実装に向けた実証実験、社会実装の促進
- ◇バス運行情報の見える化
- ◇歩道、公共交通等のバリアフリー化
- ◇自転車ネットワーク計画の策定の促進等による安全で快適な自転車通行空間の確保
- ◇広域道路ネットワークの強化（バイパス整備、現道拡幅等）
- ◇ITS 技術の活用、MaaS の普及、AI デマンドの導入
- ◇高速道路 IC アクセス道路の強化、スマート IC の整備促進

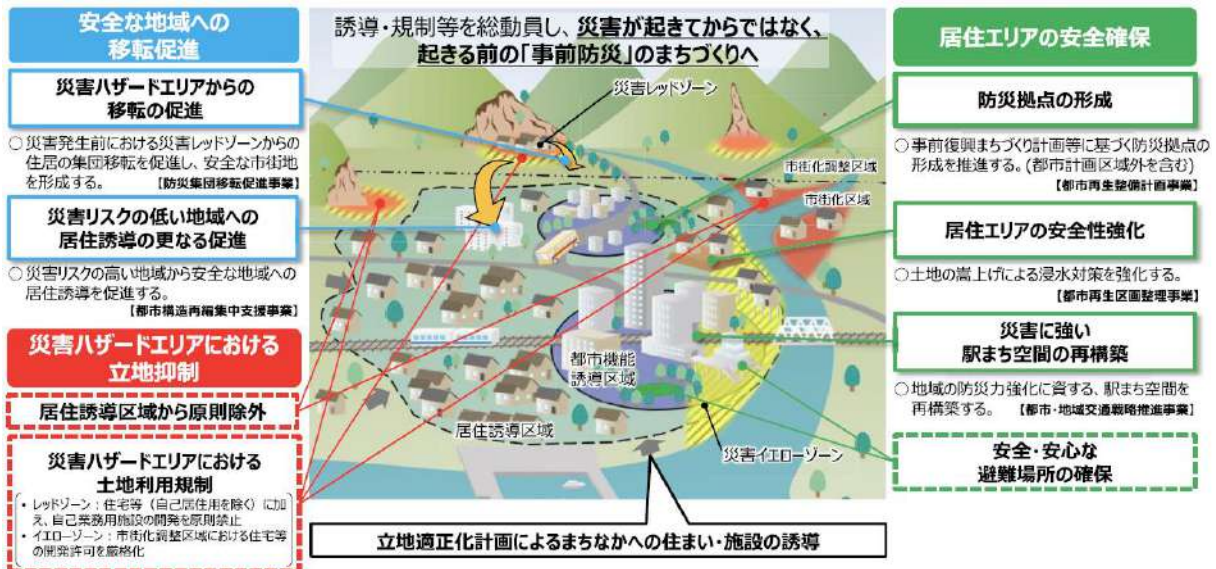
都市づくりの基本目標（3）：災害に強くてしなやかな都市づくり

戦略(3)-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・安心に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。

【災害リスク考慮した土地利用】



出典：国土交通省 国土強靱化推進本部資料

戦略(3)-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都市機能等のバックアップを促進します。

戦略(3)-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/ECV 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、洪水予測等の県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。

戦略(3)-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。

《基本目標(3)の主な取組例》

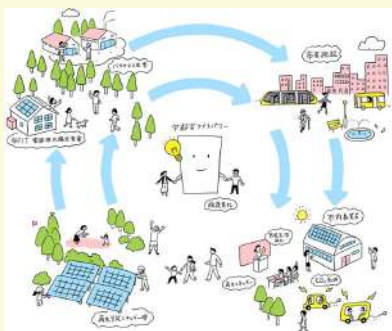
- ◇防災・減災対策に資する都市施設の整備促進（緊急輸送道路や減災ネットワーク道路、避難所周辺道路の整備や緊急輸送道路の無電柱化推進、防災公園等の整備やライフラインのリダンダンシーの確保、洪水調整施設の整備、下水道の整備・改善）
- ◇まちづくり・地域づくりと連携した浸水軽減・氾濫拡大の抑制に関する取組み促進
- ◇大規模盛土造成地等の適正管理や建築物の耐震化の促進
- ◇重要物流道路や緊急輸送道路に指定されている路線の計画的な整備、維持管理
- ◇大規模災害発生時に防災拠点となる公園の計画的な整備、維持管理
- ◇大規模災害発生時に防災拠点となる公共施設の耐震化や蓄電機能を有する車両の配備促進
- ◇復興まちづくりのための事前準備に関する取組み促進
- ◇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
- ◇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
- ◇自助・共助に関する取組の普及啓発
- ◇防災集団移転の促進
- ◇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
- ◇災害ハザード情報等の活用による防災まちづくりの推進
- ◇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

都市づくりの基本目標（4）：環境にやさしい脱炭素型都市づくり

【まちづくり GX のイメージ】

エネルギー面での取組

- エネルギーの面的利用の推進



出典：宇都宮ライトパワー株式会社 HP

- 環境に配慮した民間都市開発等の推進
- 公共交通の利用促進
- 環境配慮型車両の普及促進



芳賀・宇都宮
LRT



日光グリーン
スローモビリティ

- エネルギー供給設備（太陽光発電施設、CGS等）の導入促進
- 建築物のゼロエネルギー（ZEB・ZEH）化の推進



鹿沼市
太陽光発電所



ZEH のイメージ
(Net Zero Energy House)

緑化や緑地保全面での取組

- 敷地内緑化、屋上緑化等の推進
- 市街地開発等と一体となった公園整備
- 地域住民等と連携した緑地の管理



都市の緑化イメージ

- 市民農園・コミュニティ農園の普及促進



日光市 市民農園

- 緑地空間の保全・創出



日環アリーナ栃木※



上三川町本郷台団地※

※公益財団法人 都市緑化機構 みどりの表彰受賞事例

- 雨水貯留浸透施設等の整備
- 総合的な治水対策
- 建築物の木造木質化等の木材利用促進

戦略(4)-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、自動車交通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 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。

戦略(4)-② 渋滞対策や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。

戦略(4)-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。

【グリーンインフラの活用のイメージ】



《基本目標(4)の主な取組例》

- ◇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促進
- ◇EV/FCV や電気バス等の導入促進
- ◇荷さばきスペースの確保やリアルタイム情報配信等による渋滞対策の強化
- ◇省エネ技術・情報通信技術（CEMS 等）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（CGS、地域冷暖房システム等）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
- ◇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
- ◇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
- ◇生産緑地制度の導入等による市街地内農地の保全
- ◇建築物のゼロエネルギー化（ZEH・ZEB）や敷地内緑化の推進
- ◇都市緑化、公園や農地等のグリーンインフラの推進

都市づくりの基本目標（5）：とちぎの魅力や強みを活かした都市づくり

戦略(5)-① 地理的優位性と優れた交通ネットワークを活かした産業・農業の振興

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有する本県の強みを活かし、新たな産業集積地の形成や既存産業基盤の定着・充実させることで、首都圏に集中する機能の移転先としての魅力向上を図ります。

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、とちぎの活力を更に高めていきます。

戦略(5)-② 地域資源を活かした個性的で活力あるまちづくり

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や周遊の利便性を高め、国内外から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、個性あるまちづくりを進めていきます。

戦略(5)-③ 地域の特性を活かした魅力ある景観形成

本県を象徴する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。

《基本目標(5)の主な取組み例》

- ◇IC 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 IC の整備等による効率的な物流ネットワークの強化
- ◇公共交通を活用した主要な観光地へのアクセスや周遊の利便性の向上
- ◇豊かな自然や景観、歴史・文化などの地域資源の保全・活用
- ◇景観計画の策定により、美しい景観の保全と魅力ある景観形成の促進

■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

EV (Electric Vehicle)

電気自動車

インバウンド

訪日外国人旅行

インランドポート

輸出入貨物の内陸輸送ルートに作られた輸送基地

ウェルビーイング (Well-being)

病気ではないとか、弱っていないということではなく、肉体的にも、精神的にも、そして社会的にも、全てが満たされた状態にあること。

EMS (Energy Management System)

エネルギー使用状況を、情報通信技術によって「見える化」することで、エネルギー利用状況を把握し、効率的なエネルギー使用に向けて改善していく仕組み。

FCV (Fuel Cell Vehicle)

燃料電池自動車

エネルギーの面的利用

地区や街区内で近接して立地する複数の建物をエネルギー導管のネットワークで連携することにより、エネルギー（熱・電気）を面的に融通することで、施設用途により異なるエネルギー需要やピークを平準化し、「エネルギー効率の向上」を図るもの。

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・地権者等による主体的な取組

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のこと。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】

カーボンニュートラル

温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。

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

グリーンインフラ

社会資本整備、土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能（生物の生息・生育の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等）を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進める取組

景観計画

景観行政団体（景観法を活用した景観行政を推進する地方公共団体）が景観法に基づき良好な景観の形成を図るため、その区域、良好な景観の形成に関する基本的な方針、行為の制限に関する事項等を定める計画

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。

洪水浸水想定区域

洪水予報河川及び水位周知河川に指定した河川において、想定し得る最大規模の降雨により河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域

交通結節点（トランジットセンター）

異なる交通機関を相互に連絡し、様々な交通需要に対応した体系的な交通サービスを提供するものであって、相当程度の利用が期待される施設及びこれらに附随する駅前広場等の関連施設

CGS（Co-Generation System）

天然ガス、石油、LP ガス等を燃料として、エンジン・タービン・燃料電池等の方式により発電し、その際に生じる廃熱も同時に回収するシステム

こどもまんなか社会

令和5年4月に施行された「こども基本法」で示された基本理念。

常にこどもの最善の利益を第一に考え、こどもに関する取組・政策を我が国社会の真ん中に据えて（「こどもまんなか社会」）、こどもの視点で、こどもを取り巻くあらゆる環境を視野に入れ、こどもの権利を保障し、こどもを誰一人取り残さず、健やかな成長を社会全体で後押しする。

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

コワーキングスペース

サテライトオフィスの一形態であり複数の企業がフリーアドレス形式で利用するオフィスのこと。特に利用者間の連携・交流を促す特徴的な機能・空間等を有するオフィス又はスペース

コンパクトシティ

人口減少・高齢化においても、持続的な成長を実現する施策の一つ。

居住や都市機能を集積（拠点化）させることにより、福祉・商業等の生活サービスや公共施設・社会インフラ等の公的サービスの持続性向上等の効果が期待される。

本県では、拠点間を公共交通ネットワークで繋ぐ「多核ネットワーク型」のコンパクトシティを目指している。

【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の規定に基づき、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又は地区

生産緑地制度

市街化区域内の農地で、良好な生活環境の確保に効用があり、公共施設等の敷地として適している原則 500 ㎡以上の農地を都市計画に定め、建築行為等を許可制により規制し、都市農地の計画的な保全を図る制度

生物多様性

様々な生きものが、異なる環境で自分たちの生きる場所を見つけ、互いに違いを活かしながら、つながり調和していること。

ZEH/ZEB (Net Zero Energy House/Building)

省エネによって使うエネルギーを減らし、創エネによって使う分のエネルギーをつくることで、エネルギー消費量を正味（ネット）でゼロにすることを目指した住宅/建物

【た行】

多自然川づくり

河川全体の自然の営みを視野に入れ、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮し、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観を保全・創出するために、河川管理を行うこと。

地域公共交通計画

「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、共通の経験を通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 (Densely Inhabited District)

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、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界内で互いに隣接」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。

テレワーク

ICT（情報通信技術）を利用し、場所や時間を有効に活用できる柔軟な働き方

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 項の規定に基づき、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 の規定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

【な行】

内水氾濫

堤防から水が溢れなくても、河川へ排水する川や下水路の排水能力の不足などが原因で、降った雨を排水処理できなくて引き起こされる氾濫

【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。

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

BIM/CIM (Building / Construction Information Modeling, Management)

調査・計画・設計段階から BIM/CIM モデル (対象とする構造物等の形状を3次元で表現した「3次元モデル」と部材等の「属性情報」を組み合わせたもの) を導入し、その後の施工、維持管理の各段階においても、情報を充実させながらこれを活用し、事業全体にわたる関係者間で情報を共有することにより、一連の建設生産・管理システムにおける受発注者双方の業務効率化・高度化を図ること。

【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、マイカー以外の全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。

モーダルシフト

トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること。

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 (=かしく) 利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組

【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。

流域治水

気候変動の影響による水災害の激甚化・頻発化等を踏まえ、堤防の整備、ダムの建設・再生などの対策をより一層加速するとともに、集水域 (雨水が河川に流入する地域) から氾濫域 (河川等の氾濫により浸水が想定される地域) にわたる流域に関わるあらゆる関係者が協働して水災害対策を行う考え方

【わ行】

ワーケーション

Work (仕事) と Vacation (休暇) を組み合わせた造語。テレワーク等を活用し、普段の職場や自宅とは異なる場所で仕事をしつつ、自分の時間も過ごすことを指す。

栃木県 県土整備部 都市政策課

〒320-8501 宇都宮市埜田1丁目1番20号

電話 028-623-2465 / 028-623-2468

FAX 028-623-2595

【 都市政策課のホームページ 】

<https://www.pref.tochigi.lg.jp/h08/index.html>

E-MAIL: tseisaku-keikaku@pref.tochigi.lg.jp



古紙パルプ配合率70%再生紙を使用