

# 栃木県都市計画区域マスタープラン専門委員会報告書

一次期「栃木県都市計画区域マスタープラン」策定にあたっての基本的な考え方について

令和元(2019)年10月31日

栃木県都市計画区域マスタープラン専門委員会

## 1 都市づくりに関する考え方について

本県をはじめとする地方都市においては、近年、人口減少・超高齢社会の進行に伴い、都市のスポンジ化への対応や既存集落におけるコミュニティの維持、頻発・激甚化する自然災害への対応など、より深刻化している問題や新たな課題が生じている。

このため、これらの課題に的確に対応し、暮らしやすく持続可能な集約型の都市づくりを進めるため、21世紀中頃を見据えた本県における都市づくりに関する考え方について以下のとおり示す。

# 1 都市づくりにおける現状と問題点等

## (1) 人口減少・超高齢社会への対応

### 1) 本県の人口及び人口構成の将来推計

#### ① 人口及び人口構成の将来推計（県全体の人口減少・高齢化率）

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

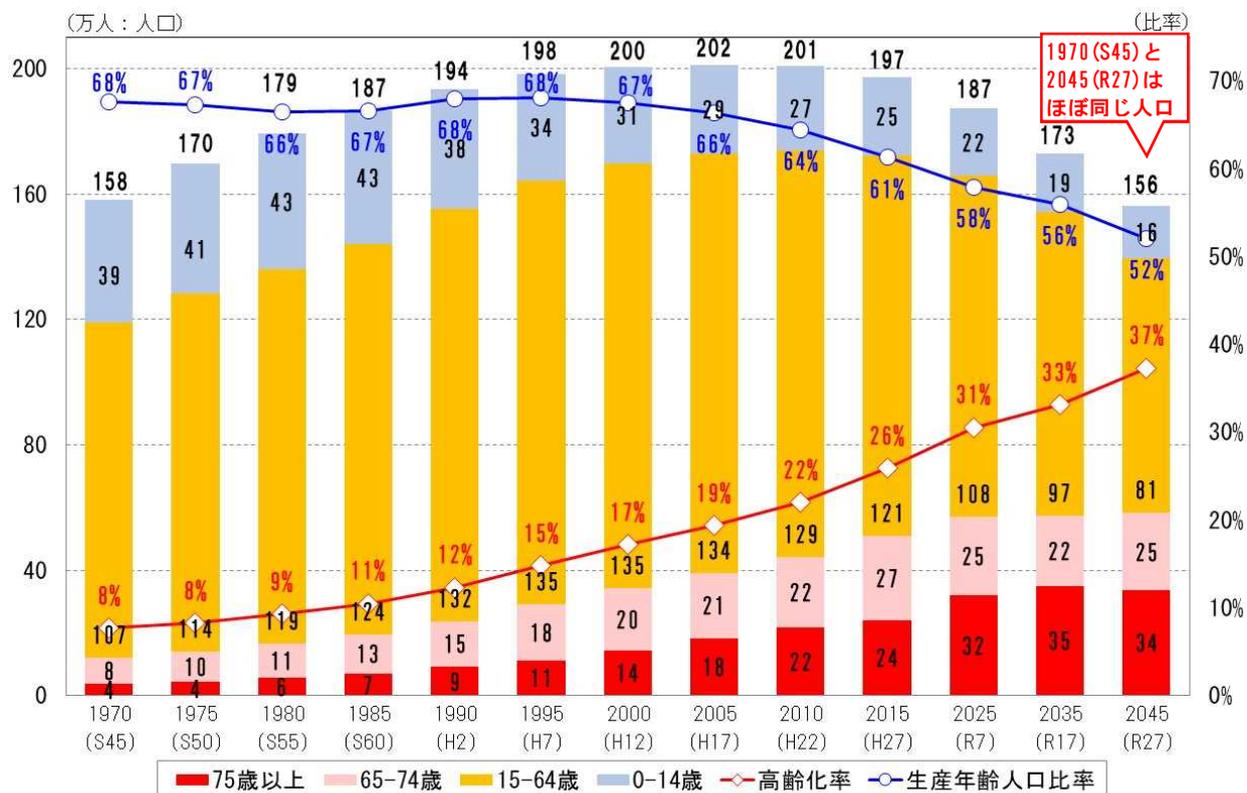


図 本県の年齢区分別人口及び高齢化率等の推移

出典：1970 (S45) - 2015 (H27) 年 国勢調査

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

## ② 人口の将来推計（市町別の人口減少率）

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

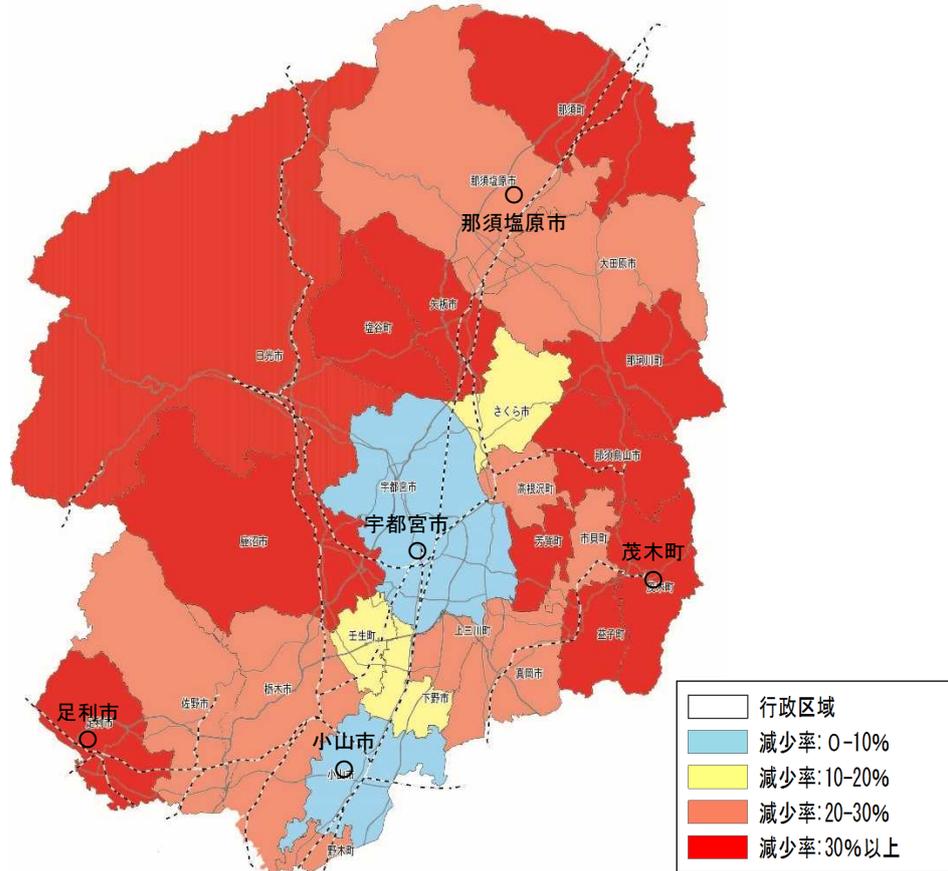


図 市町別の人口減少率（2015（H27）年→2045（R27）年）

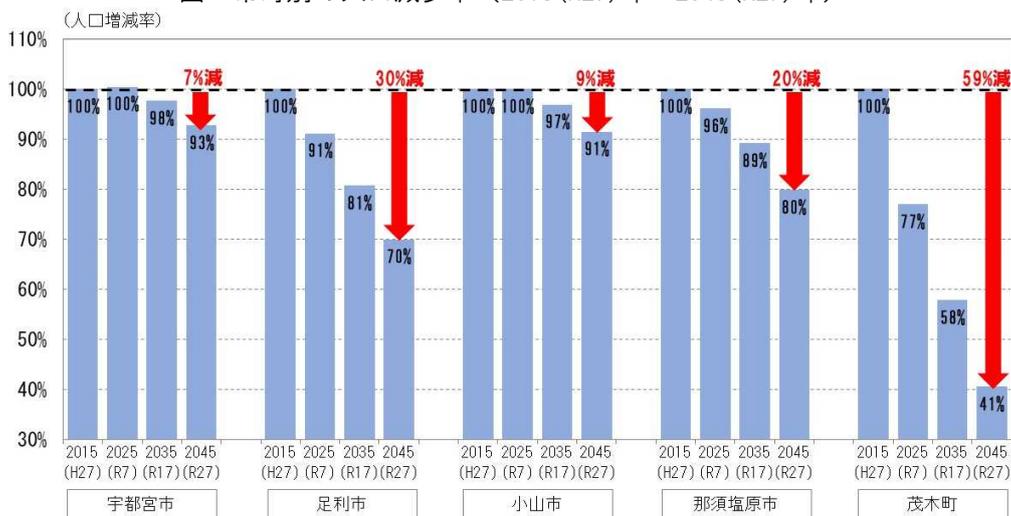


図 2015(H27)年人口を100とした場合における県内市町の推計人口減少率の推移

出典：2015（H27）年 国勢調査

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

### ③ 人口構成の将来推計（市町別の高齢化率）

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

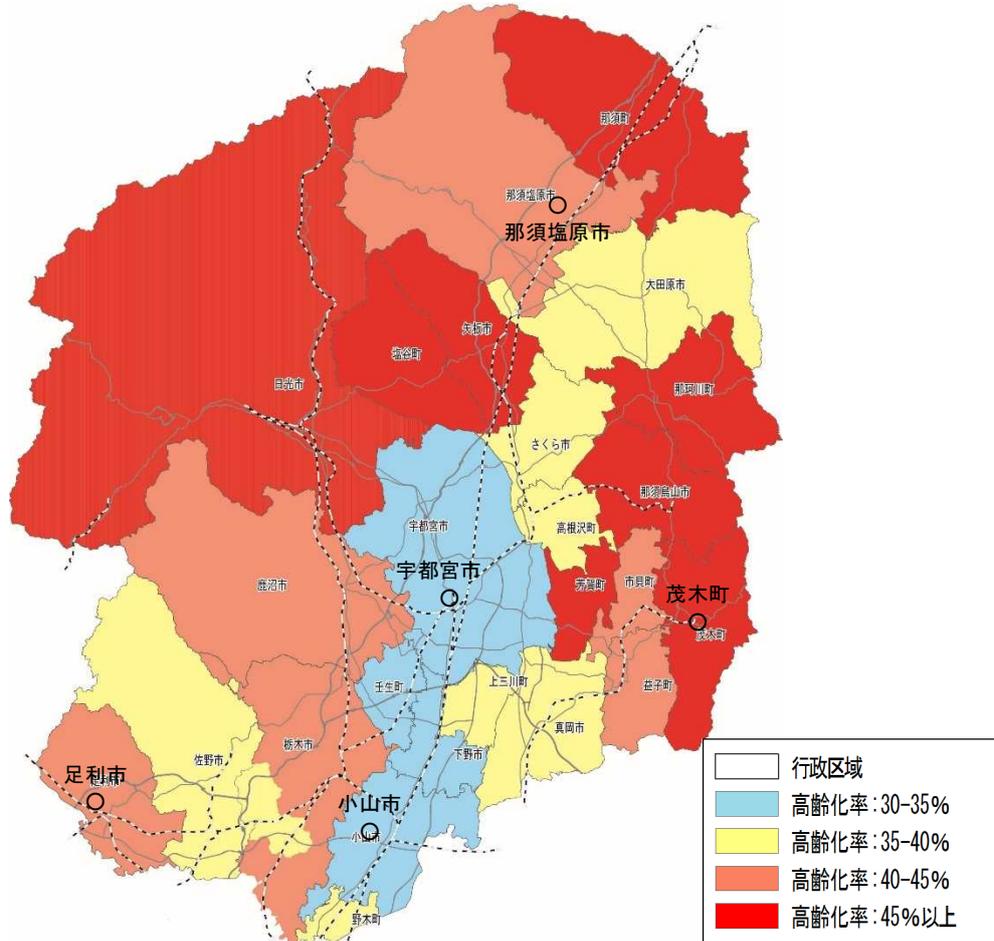


図 県内市町の高齢化率の推計（2045（R27）年）

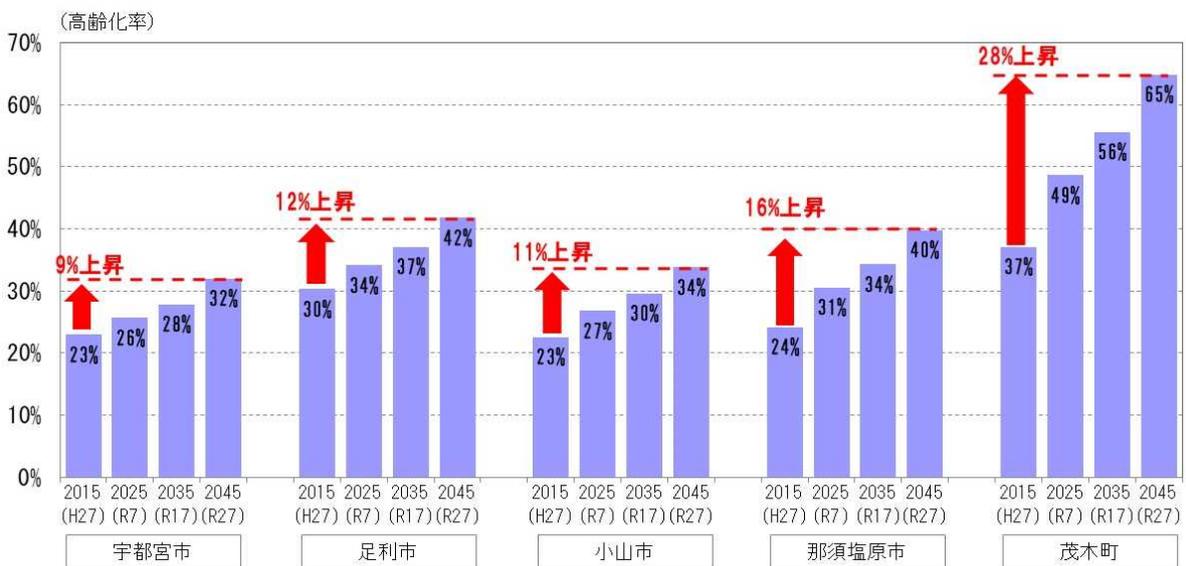


図 県内市町の推計高齢化率の推移

出典：2015（H27）年 国勢調査

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

## 2) 現状の都市のまま推移した場合に想定される問題点

### 人口密度の希薄化と高齢化率の上昇

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

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

【高齢化率の上昇】：65歳以上の人口が半数以上の集落の増加

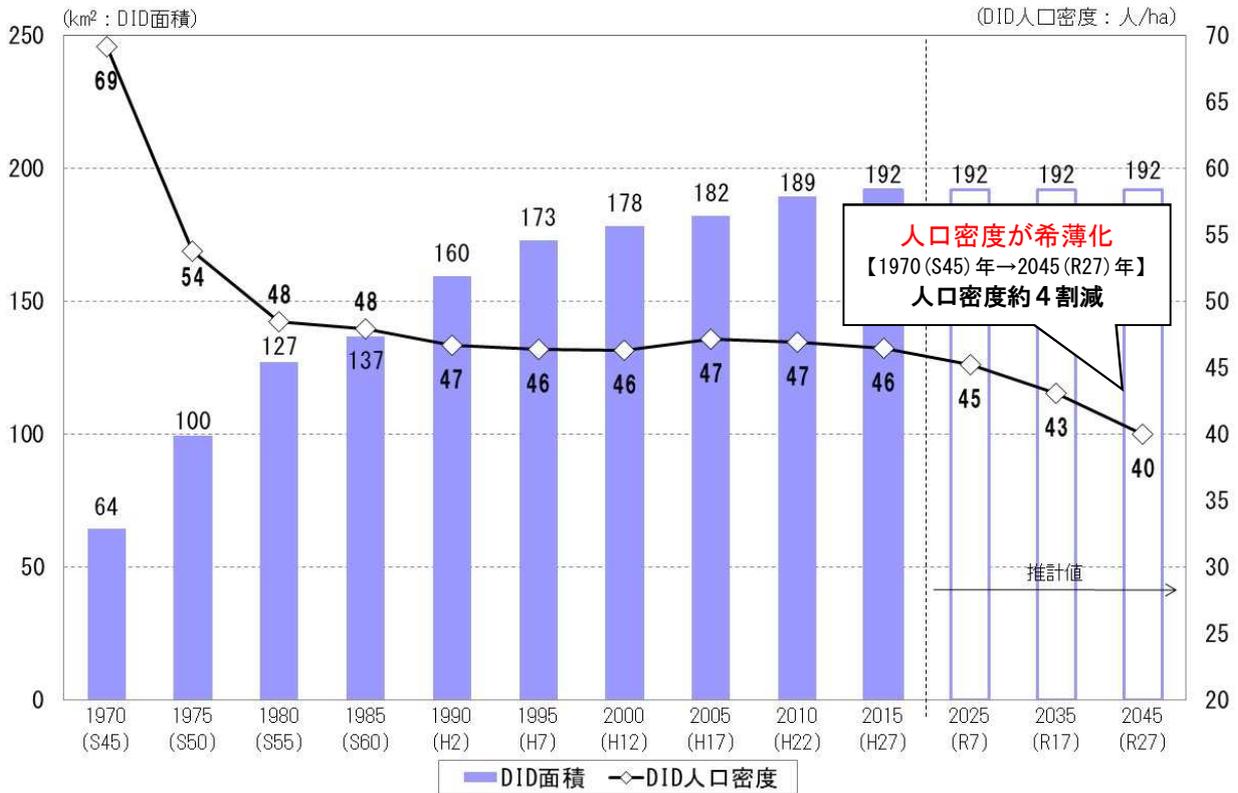


図 本県のD I D（人口集中地区）面積と人口密度の推移（推計）

出典：1970（S45）～2015（H27）年は国勢調査

2020（R2）年以降「日本の地域別将来推計人口

（平成30（2018）年推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）

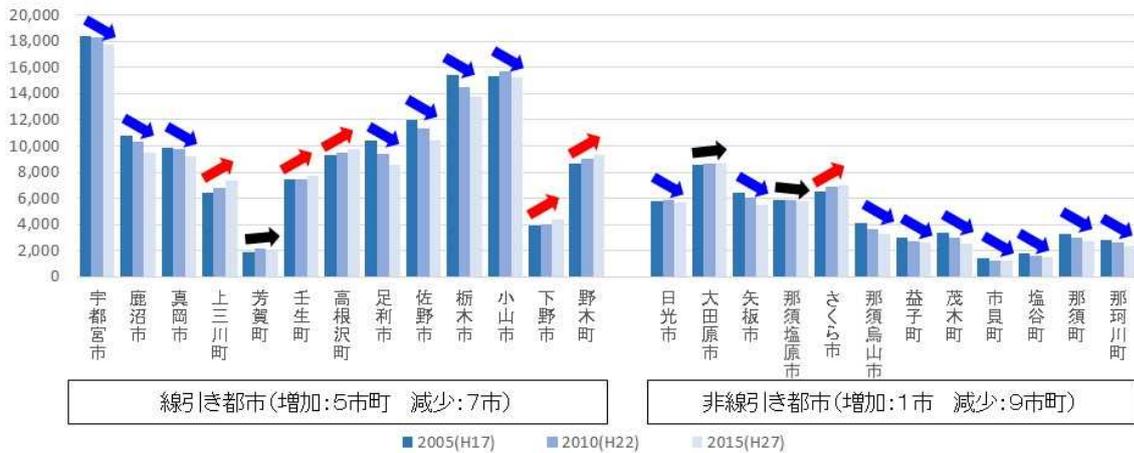


図 県内市町の市街地中心部人口の変化

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

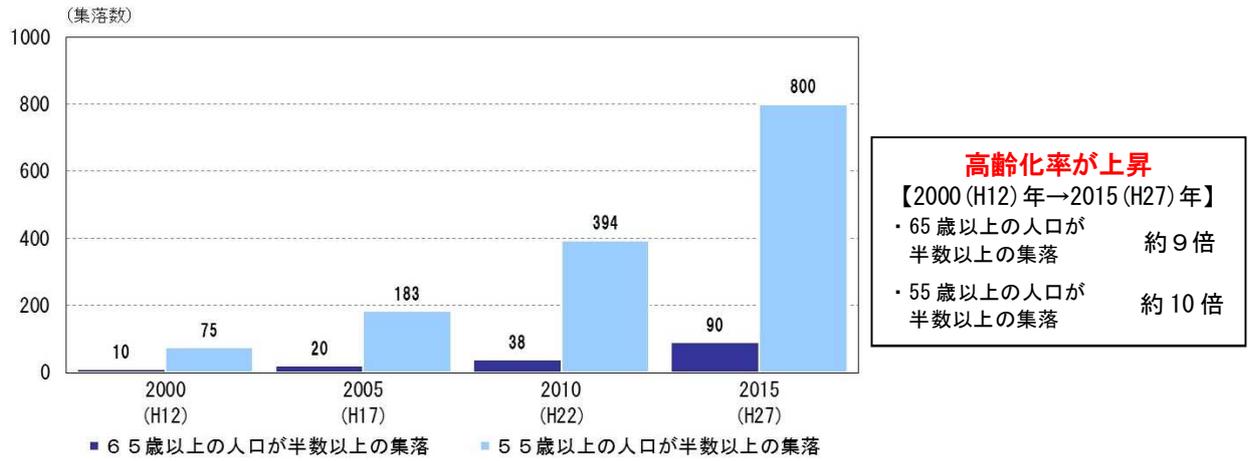


図 高齢化が進む集落の推移

出典：2000 (H12)～2015 (H27) 年 国勢調査

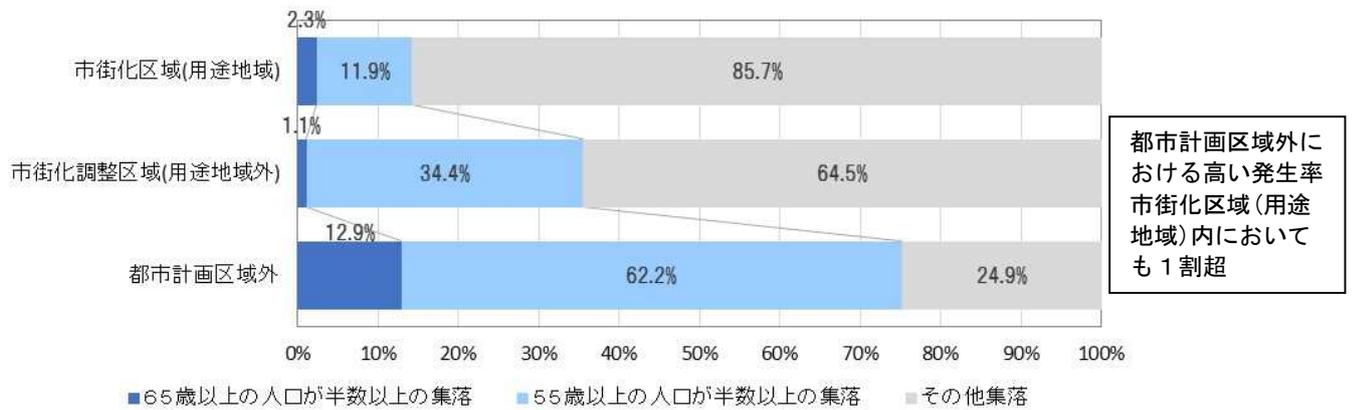


図 本県の区域別集落の状況

出典：2015 (H27) 年国勢調査 5歳階級別人口より作成

## 問題点①：都市機能の低下と市街地中心部の活力低下

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

### ■問題点

- ア 買い物や通院、通学等の日常生活における利便性の低下が懸念されます。
- イ 社会基盤が充実しているにもかかわらず、「都市のスポンジ化」が進行し、都市活動に必要なサービス水準の維持が困難になることが懸念されます。
- ウ 商業施設等の集客施設や業務施設の減少により、市街地中心部の魅力や活力の更なる低下が懸念されます。

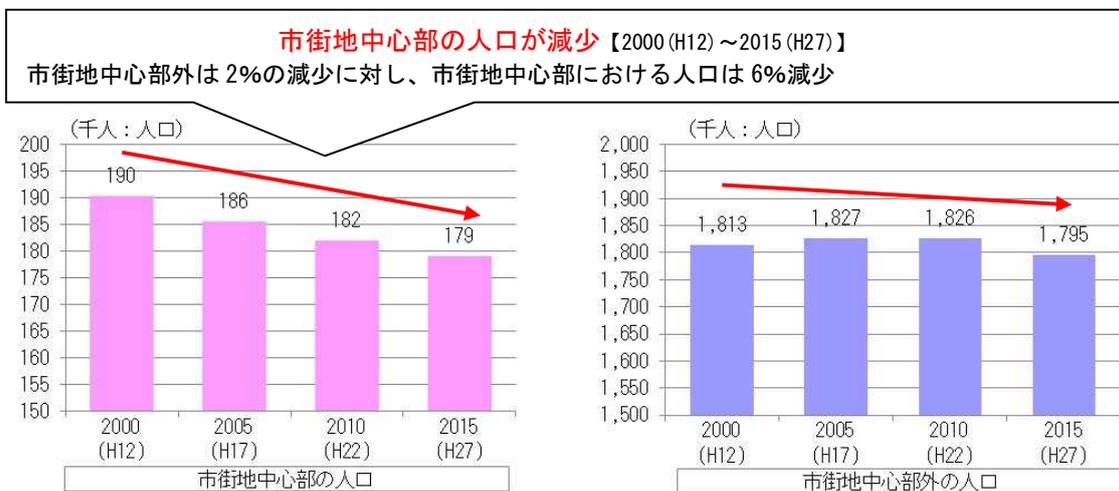


図 本県の市街地中心部内外の人口の推移

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

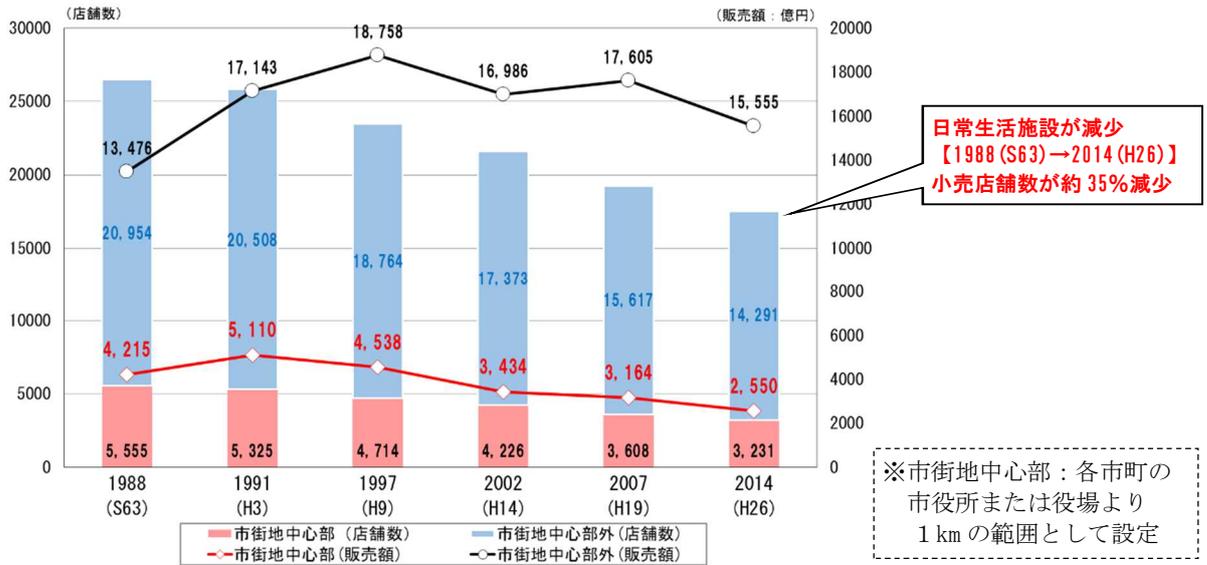


図 本県の店舗数及び商業販売額の推移

出典：商業統計調査



図 全国の電子商取引 (EC) における商品販売額等の推移

出典：商業統計調査、  
経済センサス活動調査

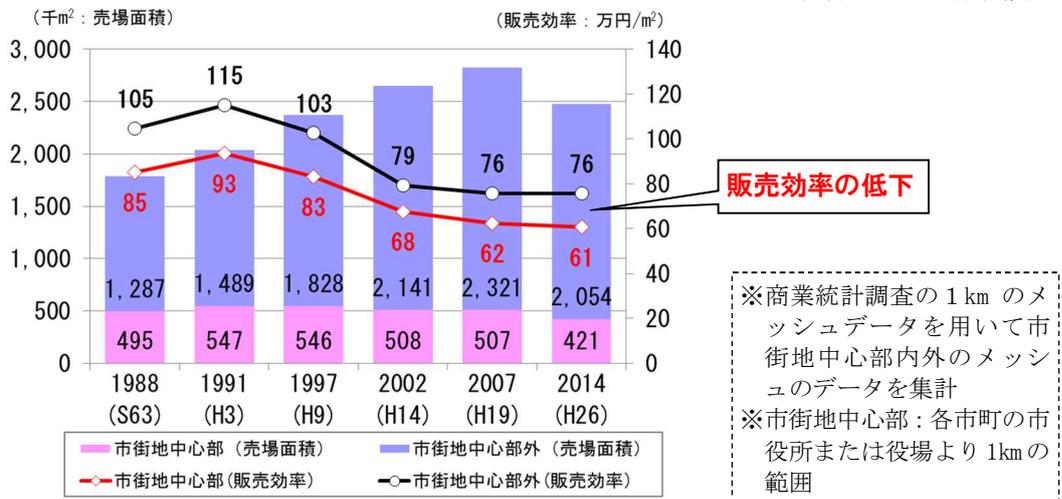


図 本県の店舗売場面積と販売効率 (売場面積あたりの商品販売額) の推移

出典：商業統計調査

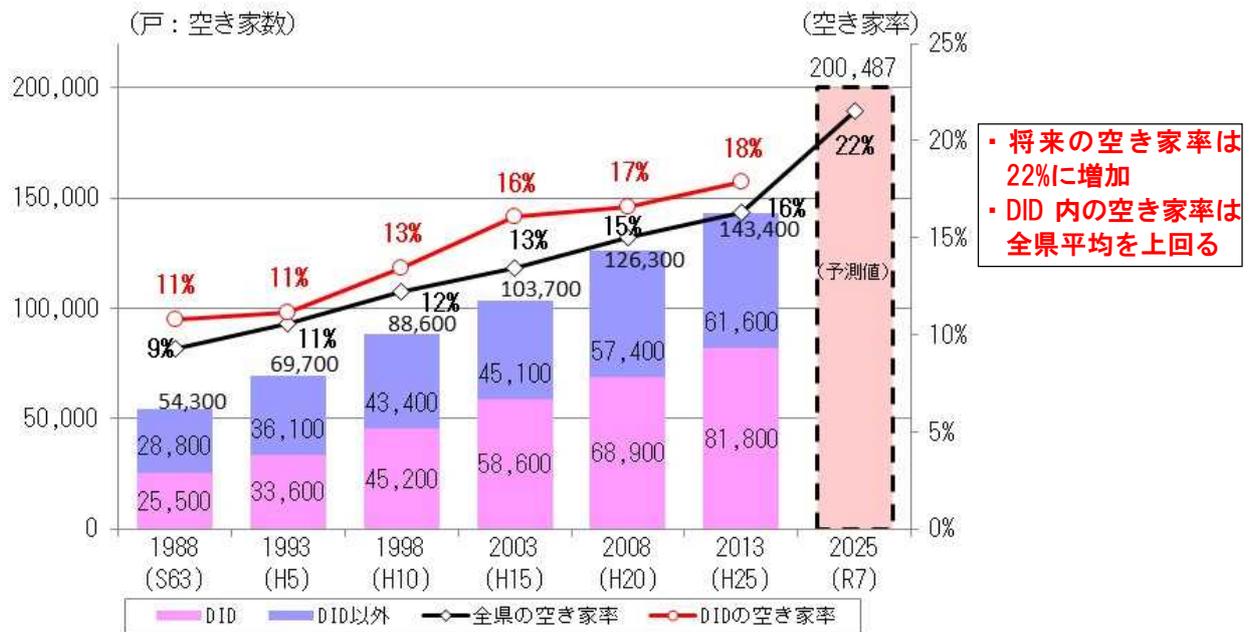


図 本県の空き家数と空き家率の推移

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

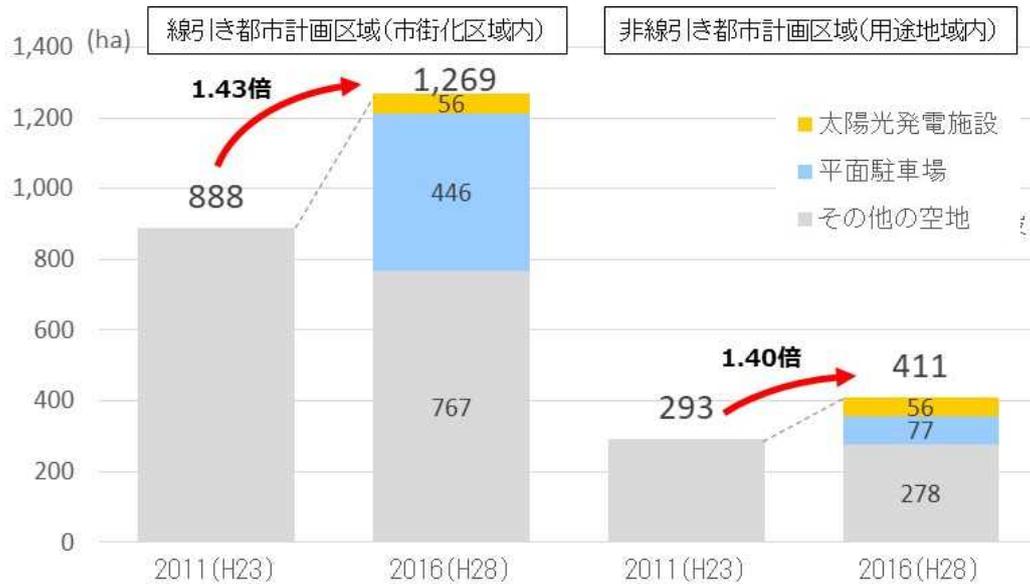


図 県内市街地における空き地等の低未利用地の増加

出典：都市計画基礎調査(栃木県)

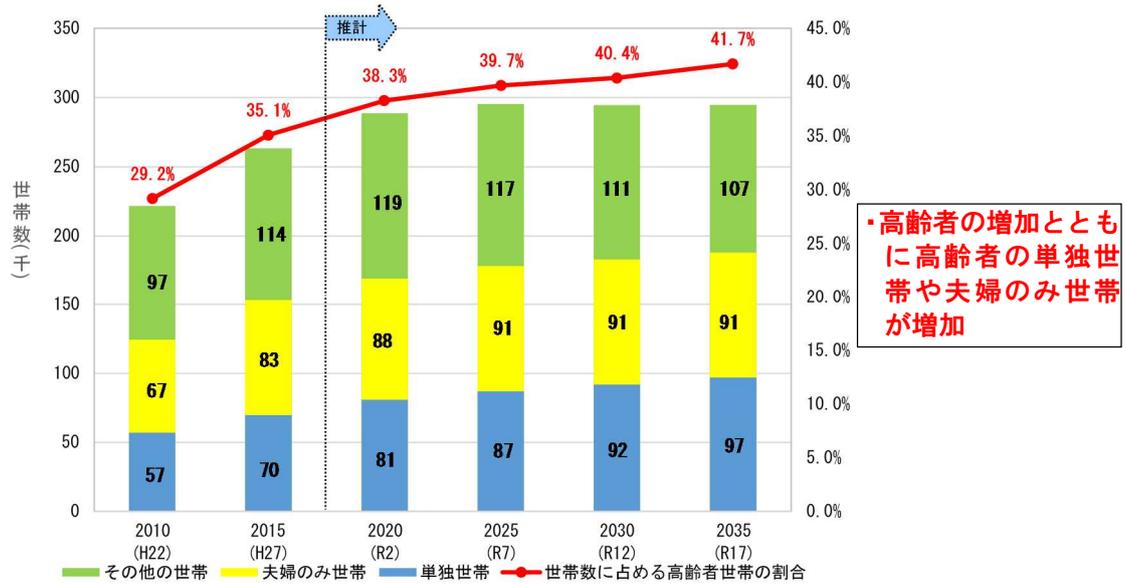
※2011(H23)年は「太陽光発電施設」「平面駐車場」の区分をしていないため「その他の空地」に含んで集計しています。

## 問題点②：コミュニティの維持困難

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

### ■問題点

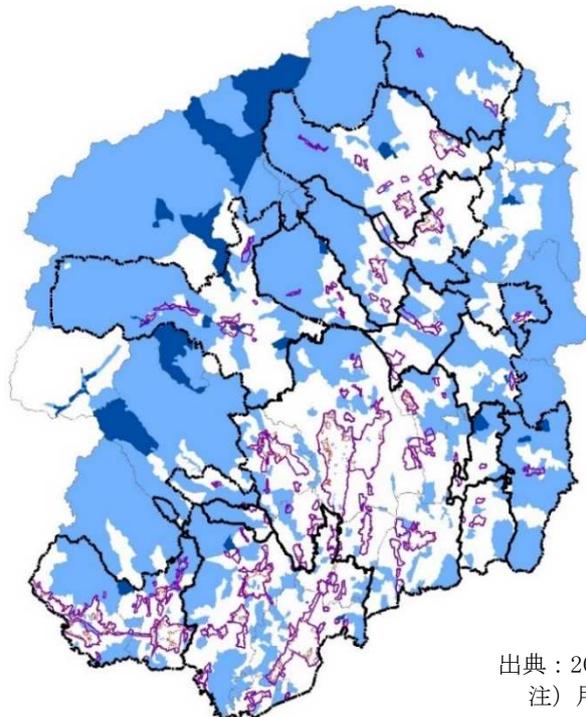
地域コミュニティの維持が困難となる地域が一層増加することが懸念されます。



・高齢者の増加とともに高齢者の単独世帯や夫婦のみ世帯が増加

図 本県の高齢者世帯の見込み

出典：栃木県高齢者居住安定確保計画（二期計画）



- 都市計画区域
- 市街化区域（用途地域）
- 55歳以上の人口が半数以上の集落
- 65歳以上の人口が半数以上の集落

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

図 国勢調査区における県内の高齢化が進む集落の分布状況

### 問題点③：交通ネットワークの維持困難

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

#### ■問題点

- ア 公共交通利用率の低下により、公共交通の維持が困難になることが懸念されます。
- イ 公共交通の衰退に伴う交通弱者の増加が懸念されます。

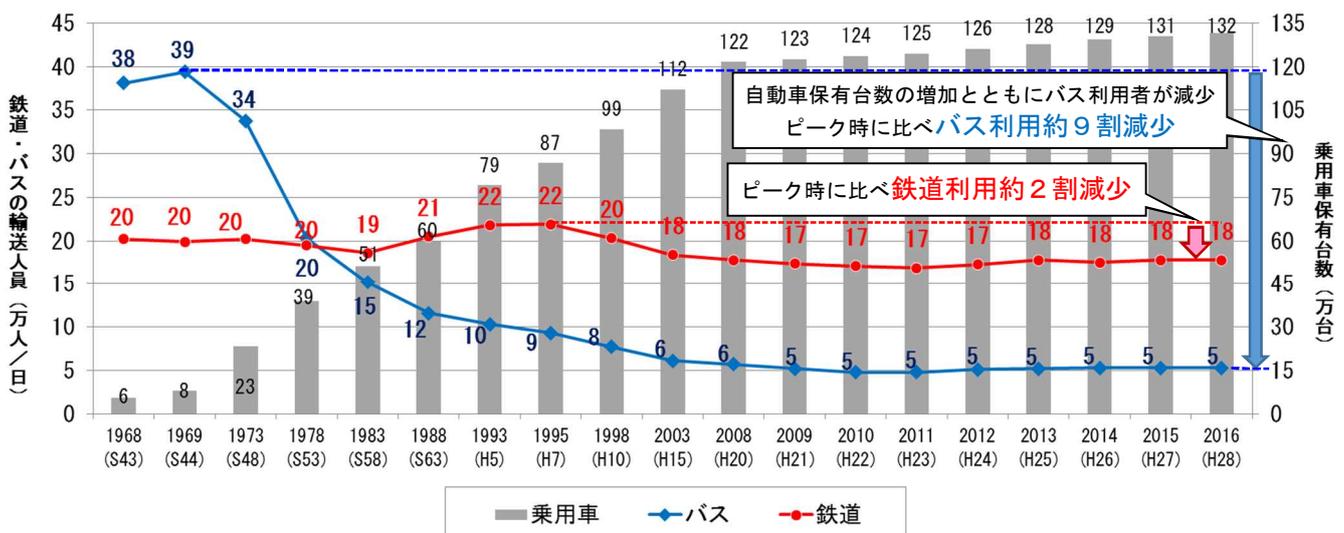
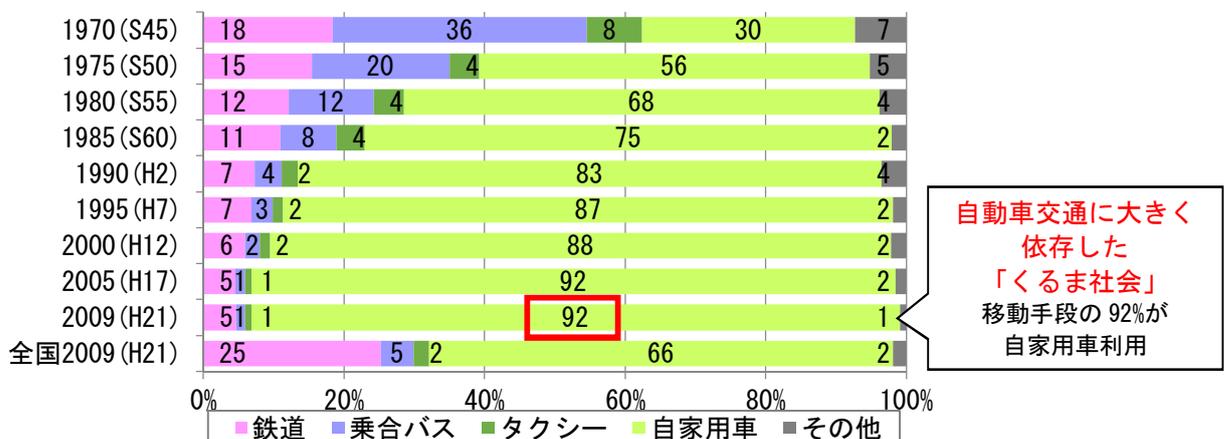


図 本県の鉄道・バスの輸送人員と乗用車保有台数の推移

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



自動車交通に大きく依存した「くるま社会」  
移動手段の92%が自家用車利用

図 本県の交通機関別旅客流動の構成

\*端数処理により合計が100にならない場合があります。

出典：旅客地域流動調査

#### 問題点④：都市経営コストの増加

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

#### ■問題点

- ア 社会資本の維持管理や更新、公共交通の維持・確保に制約が生じることが懸念されます。
- イ 物流への負担が増加することにより、社会経済や環境への悪影響が懸念されます。

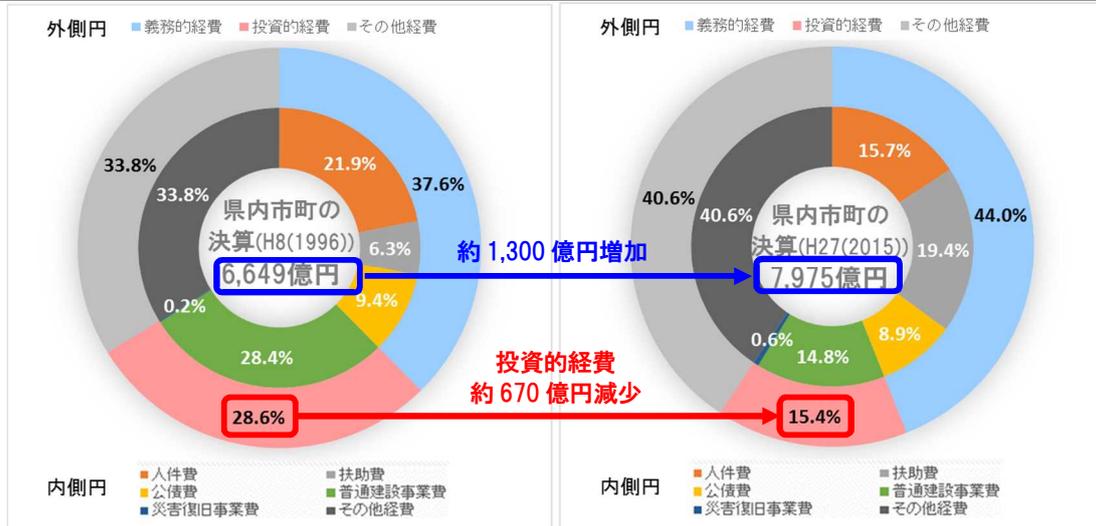
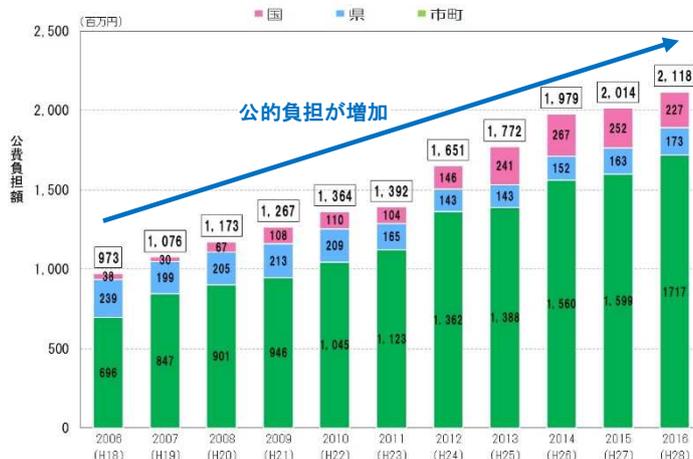


図 県内市町の決算の概要 出典：栃木県市町村財政の状況

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



出典：とちぎの公共交通 (平成 29(2017)年度版)

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

図 生活交通運行に係る公的補助／負担の推移(国・県・市町村)

## (2) 災害への対応と地球環境との調和

### 1) 災害に強い都市づくり

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

#### ■推進すべきこと

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

### 2) 農林業や自然環境との調和

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

#### ■推進すべきこと

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

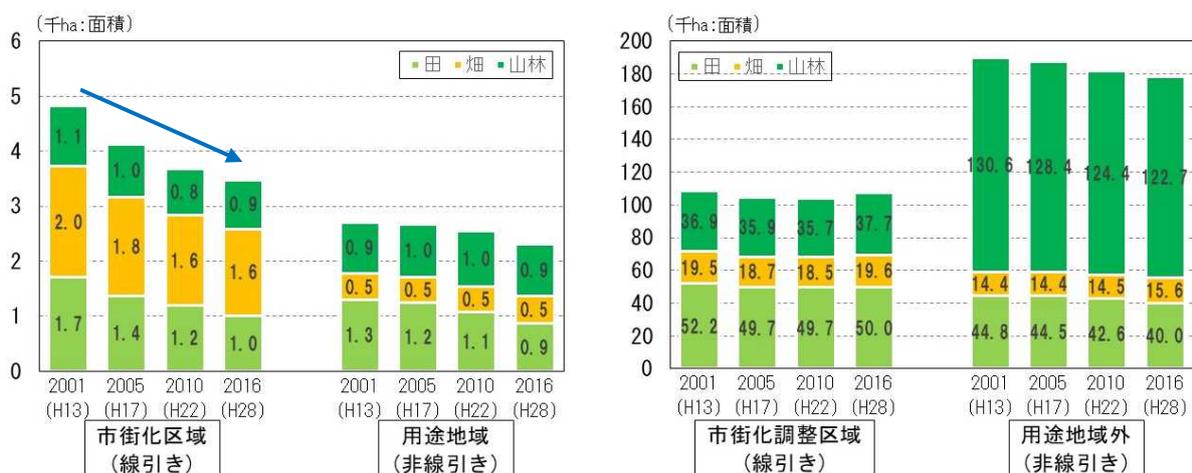


図 本県の緑地の状況の変化

出典：各年都市計画基礎調査（栃木県）

### 3) 地球温暖化対策及び省エネルギーへの貢献

- 本県は典型的な「くるま社会」であり、他の移動手段に比べてCO<sub>2</sub>排出量の多い自動車交通への依存度が高くなっています。
- 本県では、2030 (R12) 年までに温室効果ガス排出量を基準年 (2013 (H25) 年) から 26% 削減することを目標として、温暖化対策を推進しています。

#### ■推進すべきこと

- ア 都市活動の効率化によるCO<sub>2</sub>排出量の削減や省エネルギー化が求められています。
- イ 電気自動車 (EV車) や燃料電池自動車 (FCV車) など、走行時にCO<sub>2</sub>を排出しない自動車の普及や、過度に自動車交通に依存しない都市づくりが求められています。
- ウ CO<sub>2</sub>を吸収する緑地等の創出や維持・保全が必要となります。

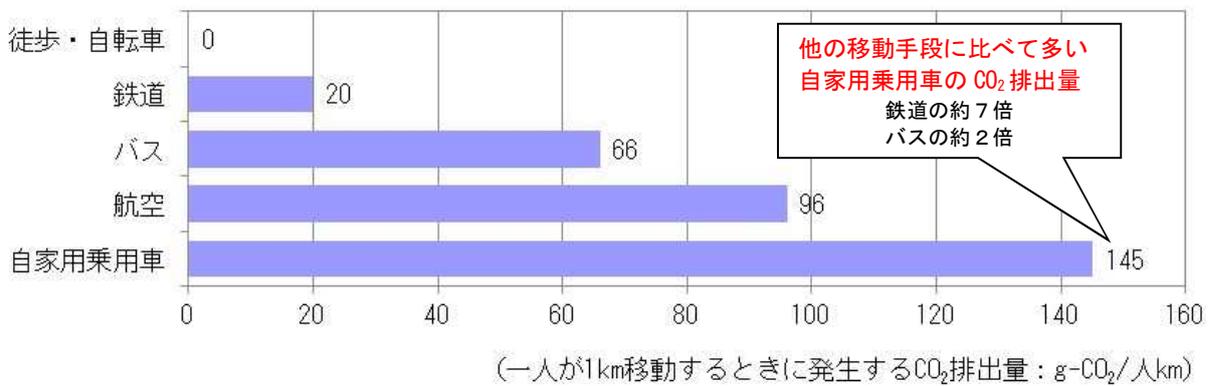


図 移動手段別のCO<sub>2</sub>排出量比較

出典：国土交通省 運輸・交通と環境 (2018 (H30) 年度)

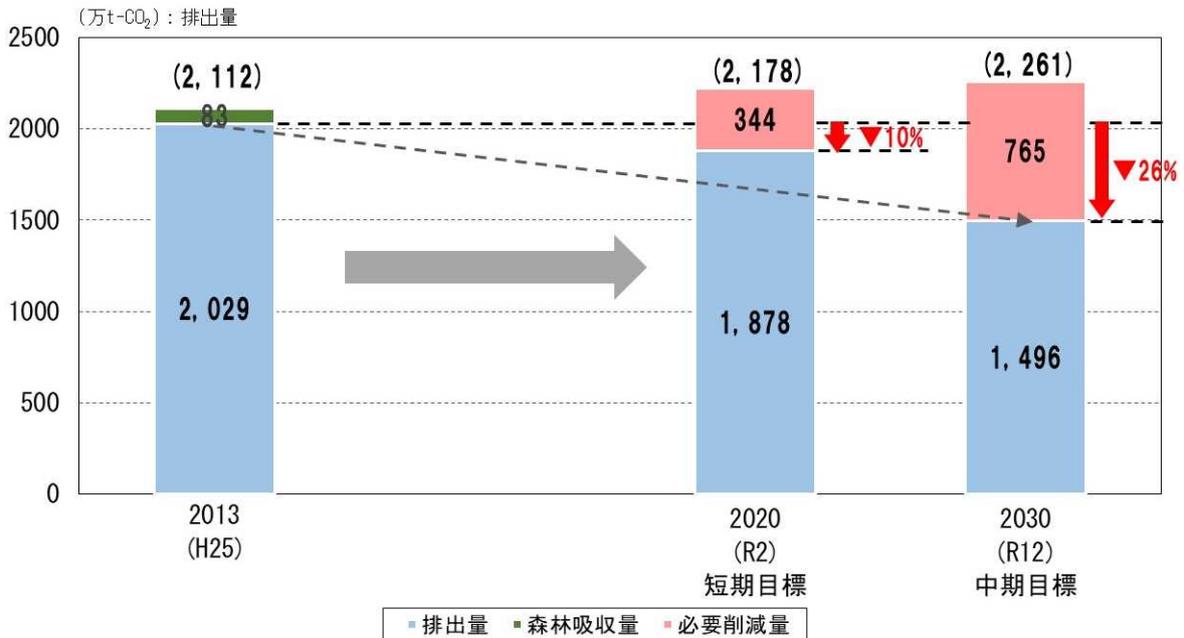


図 本県の温室効果ガスの排出量と短期・中期削減目標

出典：栃木県地球温暖化対策実行計画 (2016 (H28) . 3)

### (3) とちぎの魅力や強みの有効活用

#### 1) 恵まれた立地環境を活かした産業の振興

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

#### ■ 推進すべきこと

- ア 東北縦貫自動車道、北関東自動車道等の広域物流基盤を活用した産業立地を促進するための環境づくりが必要となります。
- イ ICT技術の進展や雇用確保の見通しなどを勘案し、新たな産業の立地を促進し、地域活力の向上を図ることが必要となります。

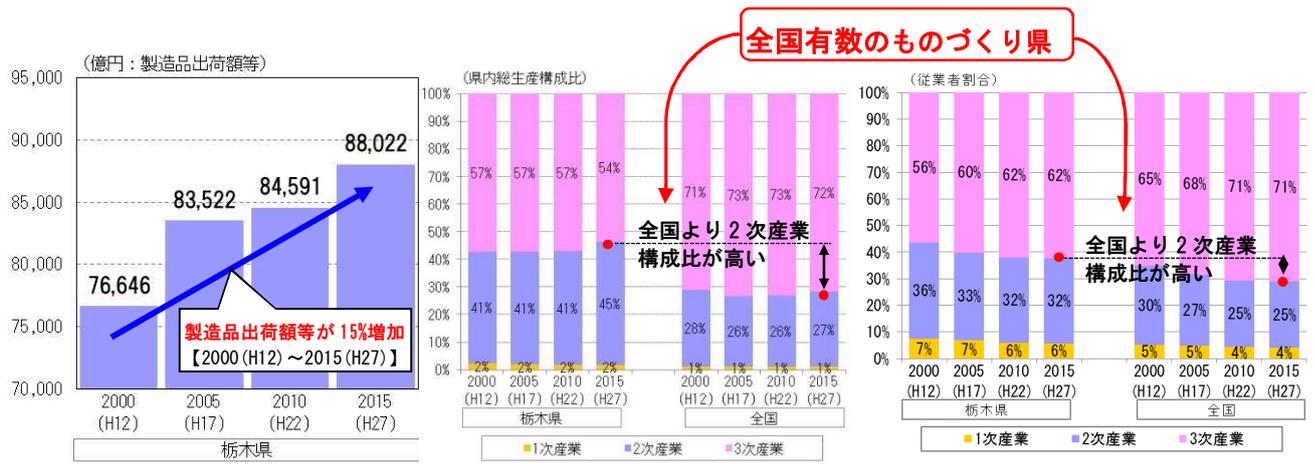


図 製造品出荷額等の推移

出典：工業統計調査

図 県内総生産産業別構成比の推移

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

図 産業別従業者割合の推移の推移

出典：国勢調査

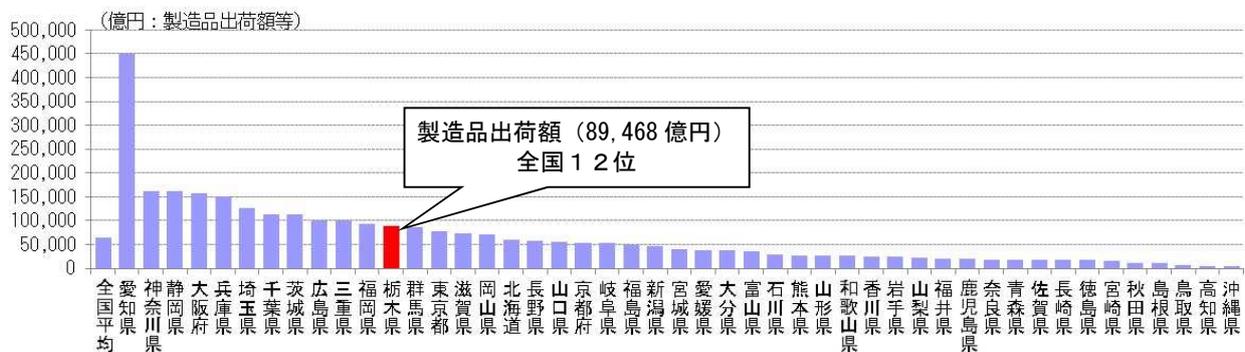


図 製造品出荷額等の全国との比較 (2016 (H28))

出典：工業統計調査

## 2) 豊富な地域資源を活かした観光の振興

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

### ■ 推進すべきこと

- ア 地域資源や観光拠点の連携などによる観光の振興が必要となります。
- イ 自然景観、歴史的・文化的景観の保全や魅力ある景観の形成が必要となります。
- ウ 交流人口の増加による地域社会や経済の活性化が必要となります。

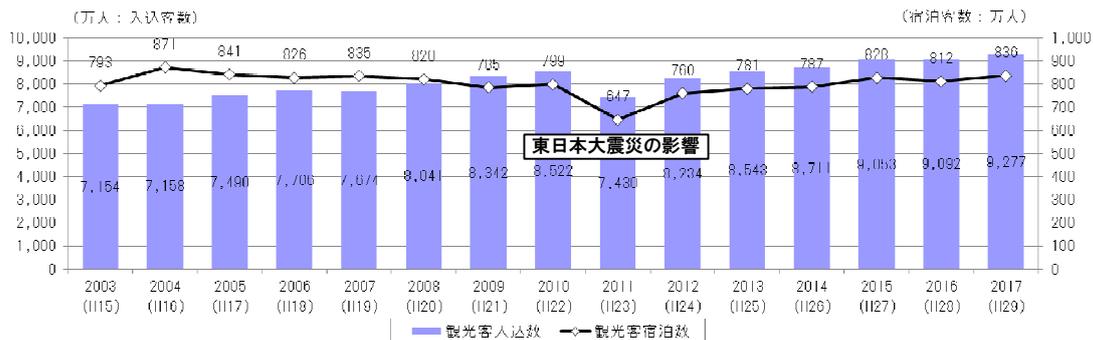


図 本県の観光客の推移

出典：栃木県観光入込客数・宿泊数推定調査結果



図 対流型首都圏の概念図  
出典：首都圏広域地方計画 (2016 (H28). 3)



図 県内観光客宿泊客の総数と外国人客数の比較  
出典：栃木県観光入込客数・宿泊数推定調査結果

## 2 都市づくりの課題と方向性

### (1) 役割に応じた拠点づくりの強化

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

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

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

#### 〈方向性〉

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

### (2) 交通ネットワークの強化

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

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

#### 〈方向性〉

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

### （３）都市経営の効率化

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

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

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

#### 〈方向性〉

- ◆ 効率的かつ効果的な公共投資や社会資本の長寿命化による既存ストックの活用、健康まちづくりの推進などにより都市経営コストの縮減を図っていきます。
- ◆ 拠点づくりや交通ネットワークの強化に合わせて公共交通の効率化や新たなシステム等の導入により端末物流の効率化を図っていきます。

### （４）新技術の活用

【課題】 地球温暖化に伴う気候変動やエネルギー需給の変化など地球規模での環境問題に対応するため、都市活動におけるCO<sub>2</sub>排出量の削減や省エネルギー化の促進が求められています。

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

#### 〈方向性〉

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

### （５）とちぎの魅力や強みを活かした都市づくり

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

また、市街地には周囲を取り巻くように美しい自然環境が存在し、市街地内にも農地や平地林が多く分布しています。これまで市街地内農地等は、都市的土地利用に転換すべき土地とされてきましたが、今後は人口減少に伴い、宅地としての利用需要が低くなるが見込まれており、保全や活用が必要となります。

## 〈方向性〉

- ◆ 日光の社寺をはじめとする歴史的資源や、美しい自然環境や景勝地、地域の食や温泉などの豊富な観光資源を有効活用し、魅力的で個性ある都市づくりを進めます。
- ◆ 首都圏北部に位置する地理的優位性や高速道路・新幹線等の広域交通基盤を活かした産業の振興を図り、活力ある都市づくりを進めます。
- ◆ 市街地内農地等については、保全を図るとともに、貯水・遊水等の防災機能、市民農園等の交流・レクリエーション機能、農業学習・体験機能など、多面的な機能に着目し、活用していきます。

### 3 目指すべき都市構造「とちぎのスマート<sup>プラス</sup>＋コンパクトシティ」

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

また、栃木県が目指すべき都市構造を

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

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

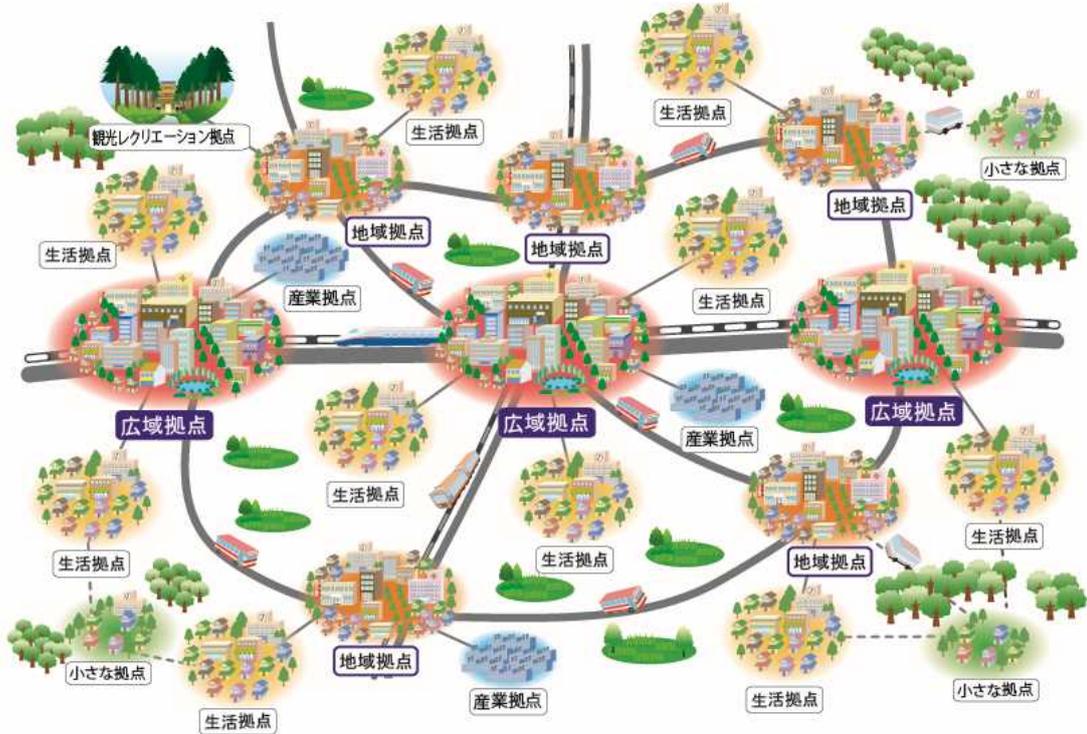
- (1) 既存の市街地などを中心として、徒歩や自転車等で移動できる範囲内で、商業や医療、福祉、教育、金融、公共施設等の日常生活に必要なサービスを誰もが手軽に受けることができるよう、市街地の規模や役割に応じて、必要な都市機能を集積した拠点（広域拠点、地域拠点、生活拠点、小さな拠点等）づくりを進め、街なかへの居住（集住）を促進します。
- (2) それぞれの拠点を効率的かつ効果的な鉄道やバス等の公共交通ネットワークにより連携を強化し、拠点内における歩行空間や自転車等の利用環境の充実、自動運転等の新たな技術を活用することにより、高齢者をはじめ誰もが自由に移動し、生き活きと社会参加ができる都市づくりに取り組みます。
- (3) 公共投資の選択と集中や既存ストックの有効活用、健康まちづくりの推進などにより、スマートに都市経営を効率化します。
- (4) 環境負荷の低減、拠点形成や交通ネットワークの強化、都市経営の効率化などをより一層推進するため、省エネ技術やICT、自動運転等の新たな技術を活用するスマートシティの導入を促進します。
- (5) 本県が有する豊富な地域資源を有効活用し、魅力的で個性ある都市づくりを推進するとともに、地理的優位性を活かした産業集積地の形成など、活力ある都市づくりを推進します。

さらに、市街地内の農地や平地林を保全し、それらが有する多面的な機能を活用していきます。

スマートシティとは、「Society 5.0」の実現に向け、都市の抱える諸課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市を目指すものであり、

交通（mobility）、自然との共生（nature）、省エネルギー（energy）、安全安心（safety&security）、資源循環（recycle）、医療・健康（wellness）など分野横断的に、より賢く、コンパクト・プラス・ネットワークを推進するものです。

■ 「とちぎのスマート<sup>プラス</sup>コンパクトシティ」のイメージ



【各拠点(※)と都市的サービス等のイメージ】

※居住を誘導する拠点（産業拠点及び観光レクリエーション拠点を除く）

	<p><b>広域拠点</b>の都市的サービス施設 市役所、銀行本支店、ショッピングセンター、総合病院、大学等</p>
	<p><b>地域拠点</b>の都市的サービス施設 市役所・町役場、郵便局・銀行支店、スーパーマーケット、病院、高校等</p>
	<p><b>生活拠点</b>の都市的サービス施設 市役所・町役場の出張所、郵便局、コンビニエンスストア、診療所、小学校等</p>
	<p><b>小さな拠点</b>の生活サービス機能 金融（ATM）、商業、燃料供給、見守り等</p>

## ■ 広域拠点地区

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

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

### 【広域拠点地区のイメージ】



#### ◇ 広域拠点地区の配置エリアのイメージ

市街地中心部や鉄道駅周辺などで、広域的な公共交通ネットワークの結節点が存在し、既に高度で多様な都市機能が集積している地区 など

#### ◇ 都市的サービス施設の例

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

## ■ 地域拠点地区

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

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

### 【地域拠点地区のイメージ】



- ◇ 地域拠点地区の配置エリアのイメージ  
市役所・町役場や支所、鉄道駅周辺などで、地域レベルの都市機能が既に一定程度集積している地区 など
- ◇ 都市的サービス施設の例  
県等の出先機関、市役所・町役場や支所、郵便局や銀行等の支店・出張所、スーパーマーケット、病院、デイサービスセンター、高校、中学校、小学校、保育所、図書館、駅 等

## ■ 生活拠点地区

概ね小学校区規模でのコミュニティの中心となる拠点地区です。

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

また、生活拠点周辺地域においては、農地と調和した良好な住環境を形成します。

### 【生活拠点地区とその周辺地域のイメージ】



#### ◇ 生活拠点地区の配置エリアのイメージ

概ね小学校区規模のコミュニティの中心となる地区 など

#### ◇ 都市的サービス施設の例

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

#### ◇ 生活拠点周辺地域のイメージ

低層住宅地と農地が混在している地区 など

#### ◇ 都市的サービス施設の例

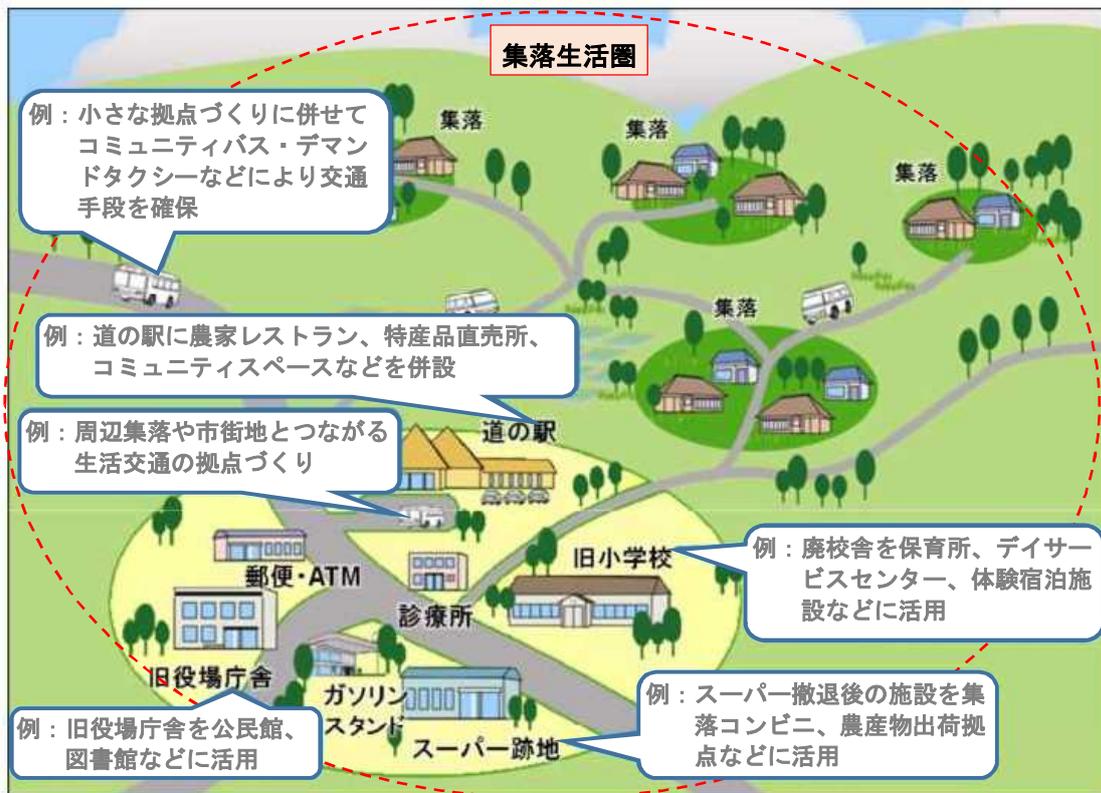
コンビニエンスストア、農家レストラン、農産物加工所・直売所 等

## ■ 小さな拠点

郊外部や中山間地域において、中心となる拠点地区です。

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

### 【小さな拠点のイメージ】



【小さな拠点】上図の○で囲んだエリア。

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

#### ◇ 小さな拠点のイメージ

小学校区等複数の集落を包含する地域

#### ◇ 生活サービス機能の例

医療・介護・福祉、買い物、公共交通、物流、燃料供給、教育 等

## 5 「とちぎのスマート<sup>プラス</sup> + コンパクトシティ」の実現に向けて

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

### ■ 都市づくり基本目標(1)：誰もが暮らしやすくコンパクトな都市づくり

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

### ■ 都市づくり基本目標(2)：誰もが安全でスムーズに移動できる都市づくり

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

### ■ 都市づくり基本目標(3)：持続可能で効率的な都市づくり

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

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

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

### ■ 都市づくり基本目標(5)：とちぎの魅力や強みを活かした都市づくり

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

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

### ■ 都市づくり基本姿勢(2)：多様な主体と協働・連携した都市づくり

### ■ 都市づくり基本姿勢(3)：都市のマネジメント

## ■都市づくり基本目標(1)：誰もが暮らしやすくコンパクトな都市づくり

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

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

【立地適正化計画制度と関連制度のイメージ図】



※他制度を活用した行政区画全体での計画

### 戦略(1)-① 日常生活に必要な都市機能の集積の促進

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

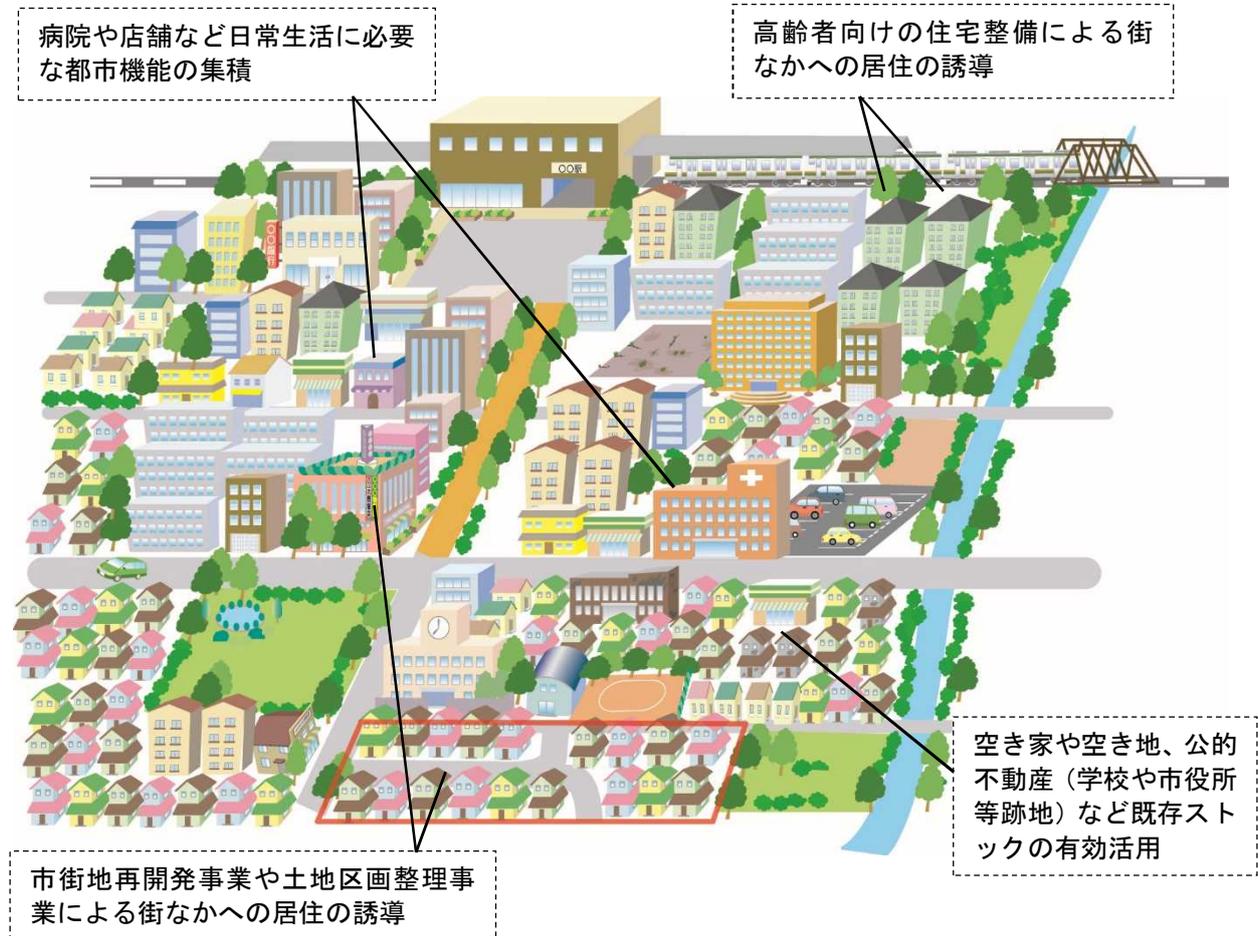
### 戦略(1)-② 街なかへの居住（集住）の誘導と多様なライフスタイルへの対応

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

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

### 戦略(1)-③ 空き家等の既存ストックの有効活用

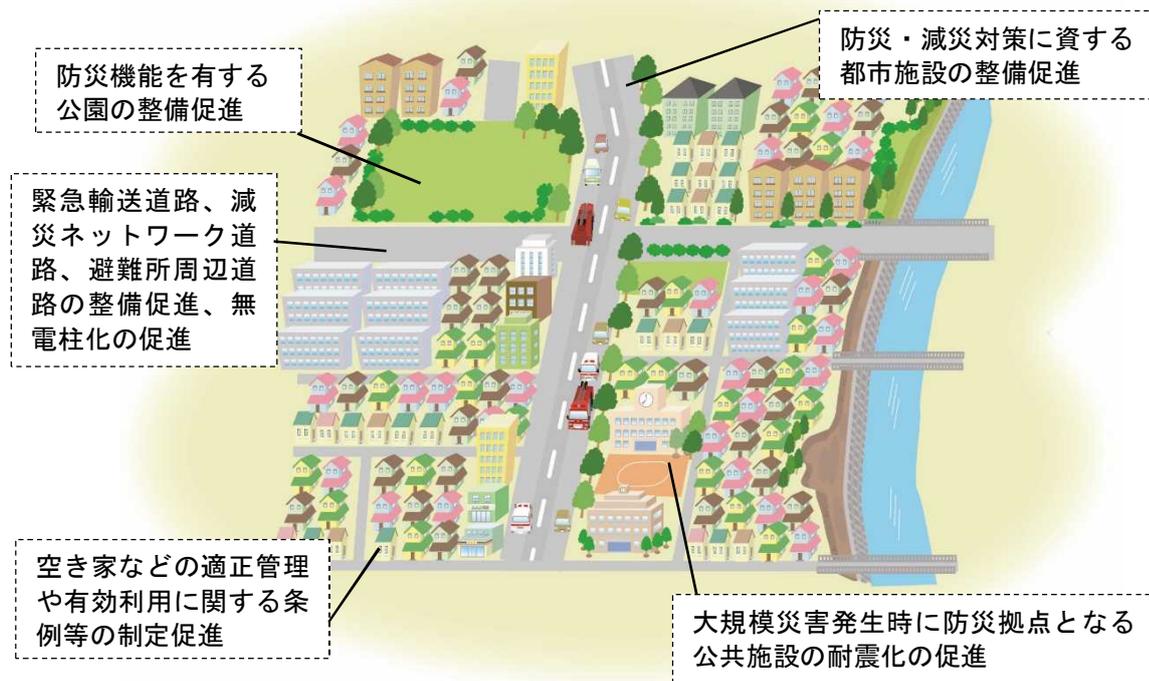
都市機能の集積や街なかへの居住（集住）の誘導にあたっては、地域の需要に応じて空き家や空き地、公的不動産（学校や市役所等跡地）等の既存ストックの有効活用を図るとともに、地域住民やNPOなど民間組織と連携したエリアマネジメントの導入などを促進し、都市のスポンジ化へ適切に対応します。



### 戦略(1)-④ 都市の防災・減災機能等の強化

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

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



### 戦略(1)-⑤ 既存集落における小さな拠点の形成

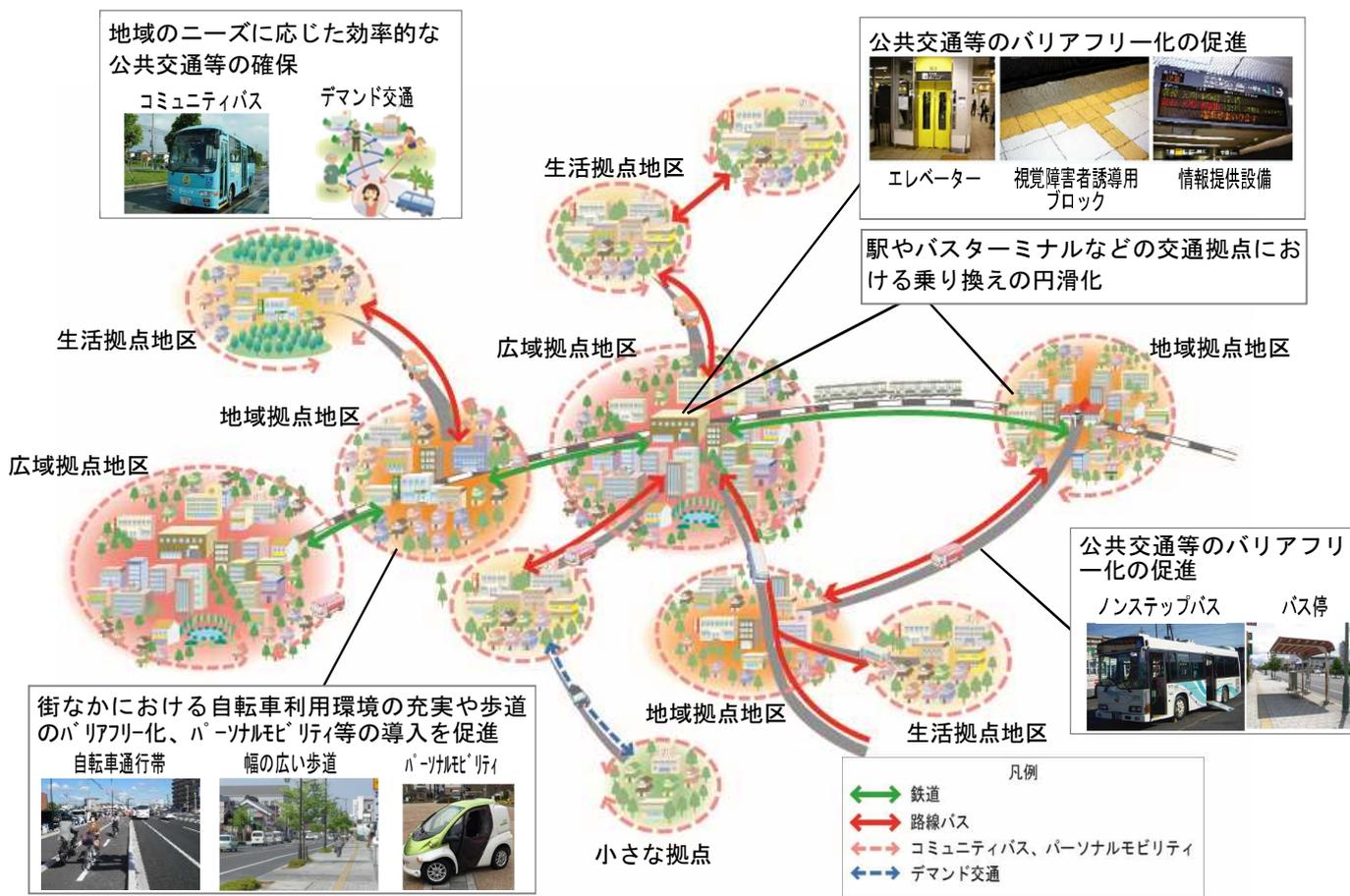
郊外部や中山間地域など人口規模の小さな集落においては、行政、商業、教育など日常生活に必要なサービス機能を集約し、周辺集落とデマンド交通等のネットワークで結ぶことで、サービス機能の維持を図りつつ、人々が集い、交流する機会を広げます。また、6次産業展開等のイノベーション拠点としての役割も担う雇用創出の場として利用を促進します。

#### 《基本目標(1)の主な取組み例》

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

## ■都市づくり基本目標(2)：誰もが安全でスムーズに移動できる都市づくり

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



### 戦略(2)-① 地域交通の強化と広域連携の促進

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

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

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

## 戦略(2)-③ 徒歩や自転車等による移動性の向上

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

《基本目標(2)の主な取組み例》

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

## ■都市づくり基本目標(3)：持続可能で効率的な都市づくり

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

### 戦略(3)-① 公共投資の選択と集中

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

### 戦略(3)-② 既存ストックの有効活用

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

### 戦略(3)-③ 健康まちづくりの推進

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

《基本目標(3)の主な取組み例》

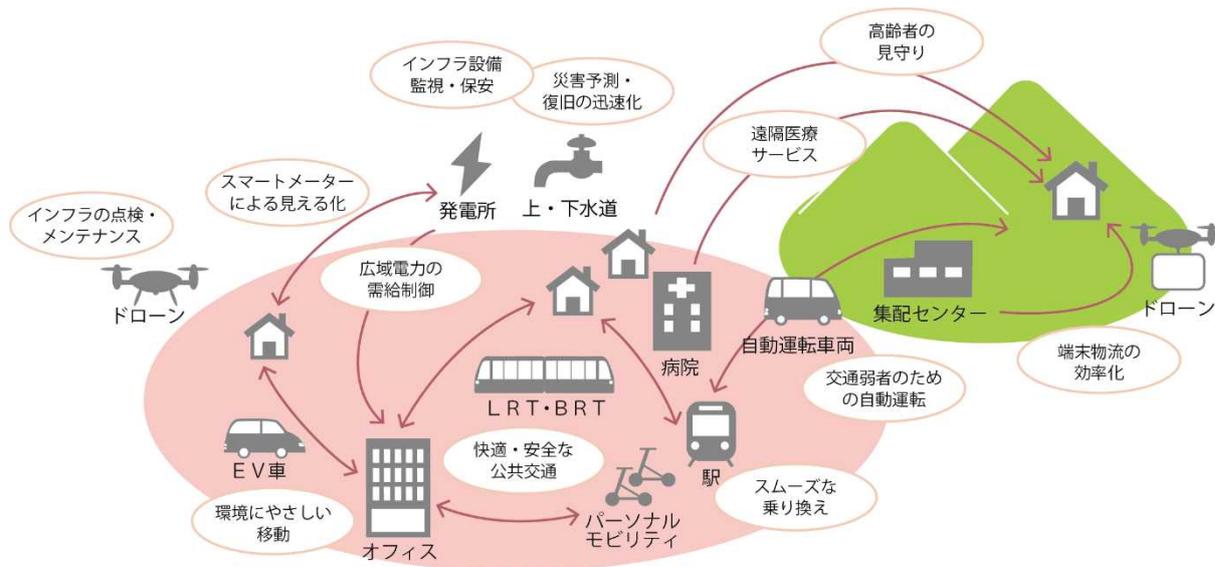
- ◇集約型の都市構造への転換
- ◇長寿命化計画等による社会資本の適切な維持管理
- ◇立地適正化計画と公共施設等総合管理計画の連携
- ◇スマートウェルネスの推進

## ■都市づくり基本目標(4)：

### 新技術を活用した環境にもやさしいスマートな都市づくり

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

#### 【スマートシティの導入イメージ図】



#### 戦略(4)-① 環境負荷の少ない都市づくりの推進

日常生活に必要な都市機能を集約し公共交通や自転車等の利用促進を図り、自動車交通に過度に依存せずに効率的に移動ができる都市を構築するとともに、EV車やFCV車等の導入を促進し、エネルギー消費とCO<sub>2</sub>の発生を抑制します。また、エネルギー需給の変化や地球規模での環境問題に対応した未利用・再生可能エネルギーの有効活用、省エネ技術・情報通信技術の導入など、新たな技術を活用するスマートシティの導入を促進します。

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

#### 戦略(4)-② 地域内交通への自動運転技術等の活用

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

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

### 戦略(4)-③ 物流システムの効率化や端末物流への新技術の活用

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

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

### 戦略(4)-④ インフラの維持管理等への新技術の活用

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

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

《基本目標(4)の主な取組み例》

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

## ■都市づくり基本目標(5)：とちぎの魅力や強みを活かした都市づくり

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

### 戦略(5)-① 地域資源を活かした魅力的で個性ある都市づくり

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

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

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

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

### 戦略(5)-③ 都市と調和する農地等を活かした多機能な空間の創出

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

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

#### 《基本目標(5)の主な取組み例》

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

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

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

### ■都市づくり基本姿勢(2)：多様な主体と協働・連携した都市づくり

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

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

### ■都市づくり基本姿勢(3)：都市のマネジメント

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

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

## 2 都市計画区域や区域区分に関する考え方について

本県では、一体的な都市として整備、開発及び保全する必要がある区域として、区域区分を定めている3つの都市計画区域（線引き都市計画区域）と区域区分を定めていない14の都市計画区域（非線引き都市計画区域）を指定している。

これらの区域について、人口減少・超高齢社会の進行、産業や開発の動向、社会基盤の整備状況など都市環境の変化に対応した次期都市計画区域マスタープランを策定するに当たり、都市計画区域及び区域区分に関して、都市計画区域の統合や拡大の必要性、区域区分の決定の有無について総合的に検討し、その考え方を以下のとおり示す。

### (1) 都市計画区域の統合について

栃木市や鹿沼市においては、市町村合併により線引き都市計画区域と非線引き都市計画区域が併存していることから、都市計画区域を統合して、一体の都市として整備、開発及び保全をする必要性について検討した。どちらの市においても、地形等の自然的条件や日常生活圏といった視点から都市のつながりを勘案すると、それぞれの都市計画区域で都市圏が成り立っており、引き続き、それぞれの都市計画区域で整備、開発及び保全することが合理的であることから、同一の都市計画区域とする必要性は低い。

このことから、都市計画区域を統合する必要性は低い。

### (2) 都市計画区域の拡大について

佐野市、鹿沼市、日光市、大田原市、那須塩原市、那須烏山市及び那珂川町の都市計画区域外の土地について、都市計画区域を拡大して指定する必要性を検討した。これらの土地についてはどの市町においても、他法令による土地利用の規制などにより、優良な農用地や良好な自然環境等が維持保全されており、一体の都市として整備、開発及び保全をする必要性は低い。

このことから、都市計画区域を拡大する必要性は低い。

### (3) 線引き都市計画区域における区域区分の決定の有無について

3つの線引き都市計画区域においては、区域区分を定めてきたことで市街化区域内の人口密度が高く維持され、店舗や病院などの都市機能の集積が図られてきた。また、道路や公園などの公共施設の整備が効率的に行われてきたことから、これまで区域区分を定めてきた効果が認められる。

一方、市街化区域内で市街化調整区域に近接した地域においては、人口や世帯数が増加している傾向が見受けられるため、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恐れがあり、目指すべき集約型の都市構造の実現に影響を及ぼす可能性が高い。

このことから、線引き都市計画区域は、引き続き区域区分を定める必要性が高い。

### (4) 非線引き都市計画区域における区域区分の決定の有無について

14の非線引き都市計画区域においては、これまで用途地域を指定してきたことで、一定の都市機能や居住がまとまった利便性の高い市街地が形成されてきた。

この14の非線引き都市計画区域について、人口、産業及び開発の動向などを考慮すると、無秩序に市街地が拡散する可能性が低く、引き続き用途地域の指定などの手法により、良好な市街地を維持することが可能である。

このことから、非線引き都市計画区域は、区域区分を定める必要性は低い。

栃木県都市計画区域図（令和元(2019)年10月現在）

