

3. 本市の現況・課題について

3.1 本市の現状について

(1) 人口

1) 本市の人口及び高齢化率の推移

- 総人口は、平成 2 (1990) 年の 128,276 人を境に減少傾向となっており、令和 22 (2040) 年には 10 万人を下回る予測となっています。
- また、高齢化率は上昇を続け、平成 27 (2015) 年の 27.8% から令和 32 (2050) 年には 40% に達します。
- さらに、生産年齢人口 (15-64 歳) は、令和 2 (2020) 年に 64,941 人であり、令和 32 (2050) 年には 44,677 人の予測となっており、減少が顕著です。
- 市全体の人口動向、将来の推移からみる傾向としては、人口減少と高齢化の進行や生産年齢人口の減少が顕著であるといえます。

【5 年間の変化】

総人口の減少傾向（令和 22 (2040) 年に 10 万人未満）及び高齢化率や生産年齢人口の減少については、分析結果に大きな変化は見られない。

当初計画時では、令和 2 (2020) 年度の推計人口が 115,532 人となっていたが、実績では 116,228 人となっており、以降の将来推計人口は上方修正されている。なお、令和 2 (2020) 年度の将来推計人口の上方修正に伴い、図 3-1 は当初計画から数値を更新している。

実績人口の上方修正は、人口減少傾向という前提を緩和し、居住機能・生活サービス維持のための期間に余裕を与える要素となる。一方で、長期的な人口減少の趨勢は変わらないため、引き続き誘導区域内への効果的な立地誘導施策を推進していく必要がある。

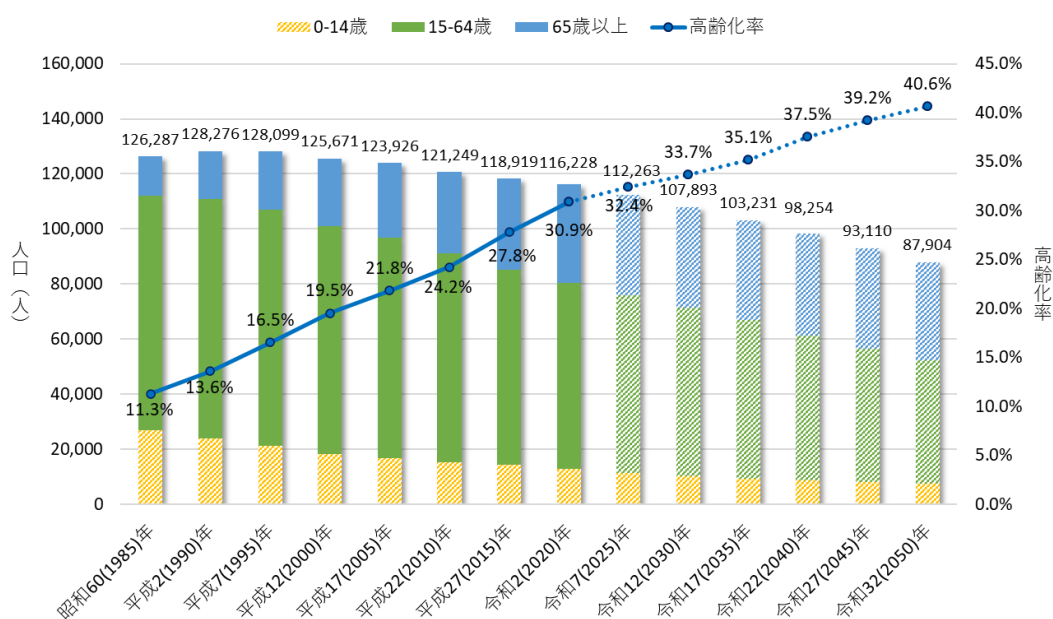


図 3-1 本市の年齢（3 区分）別人口及び高齢化率の推移

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所将来推計人口

※高齢化率は年齢「不詳」を除いた総人口を分母とする。

2) 佐野市人口ビジョン改訂版における本市の将来人口推計

○ 令和 2（2020）年国勢調査における本市の人口 116,228 人を基準として推計を行うと、令和 42（2060）年の将来人口は、国立社会保障・人口問題研究所（社人研）推計準拠の値で 76,999 人、仮定値を用いた市の独自推計で 84,721 人となるものと見込まれます。

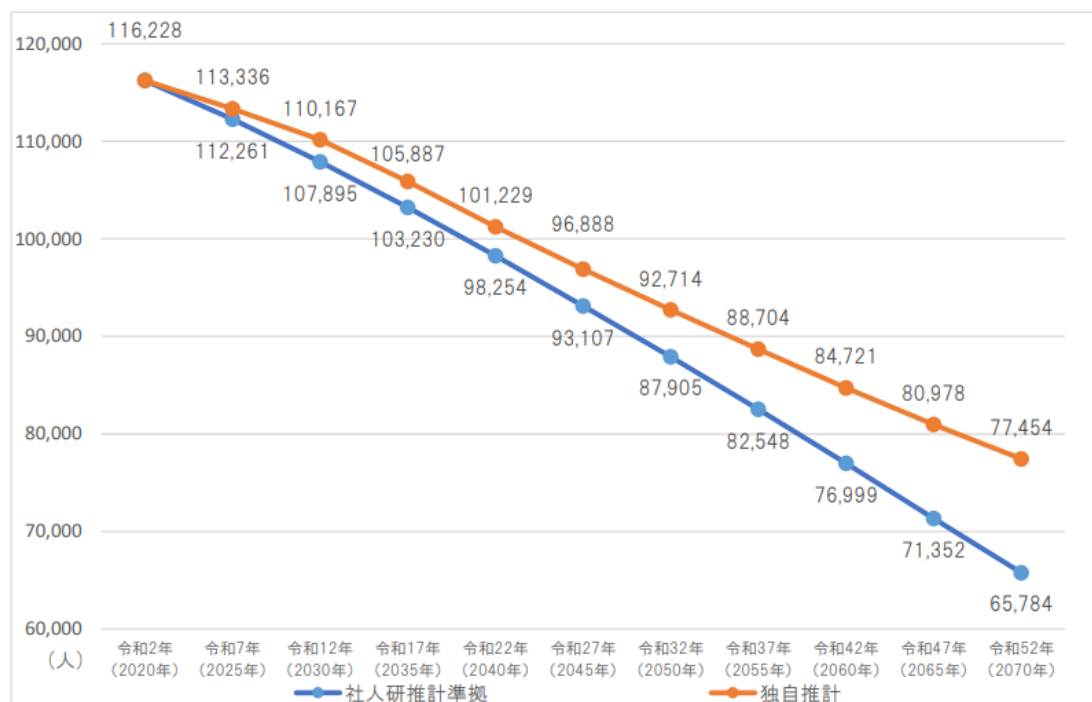


図 3-2 人口動態

出典：佐野市人口ビジョン [令和 6 年度改訂版]

【社人研推計準拠】

社人研「日本の地域別将来推計人口（令和 5（2023）年推計）」の推計方法に準拠して推計値を算出。端数処理等の関係で、社人研公表の推計結果の値とは若干異なる。

【独自推計】

社人研推計準拠の推計方法をベースに、合計特殊出生率、純移動率の仮定値を用いて推計値を算出。

3) 人口密度

- 地域別の将来人口予測では葛生地区や吉水地区で人口減少が進む予測となっています。
- 居住誘導区域の人口密度は H27(2015)年 36.8 人/ha から R2(2020)年 36.0 人/ha に減少しています。これは、市全体の人口減少・少子高齢化に伴う自然減に加え、区域内における空き地・空き家の発生（都市のスポンジ化※）の進行等が主な要因と考えられます。

※都市のスポンジ化…都市の内部で空き地や空き家がランダムに数多く発生し、多数の小さな穴を持つスポンジのように都市の密度が低下すること。

【5 年間の変化】

将来人口予測は、葛生地区（葛生地区：2.3 人/ha から 1.5 人/ha）や吉水地区（田沼南部地区：12.6 人/ha から 10.5 人/ha）での人口減少がみられた。その他の地区については、人口密度低下を示唆するような予測はみられない。

葛生地区や吉水地区は、その他の地区と比較して居住機能や生活サービスの維持に課題を抱えていることを示唆している。今後人口が市全体で減っていくことを踏まえ居住誘導区域の生活利便性の維持・集約といった地域特性に配慮した取組を引き続き検討していく必要がある。

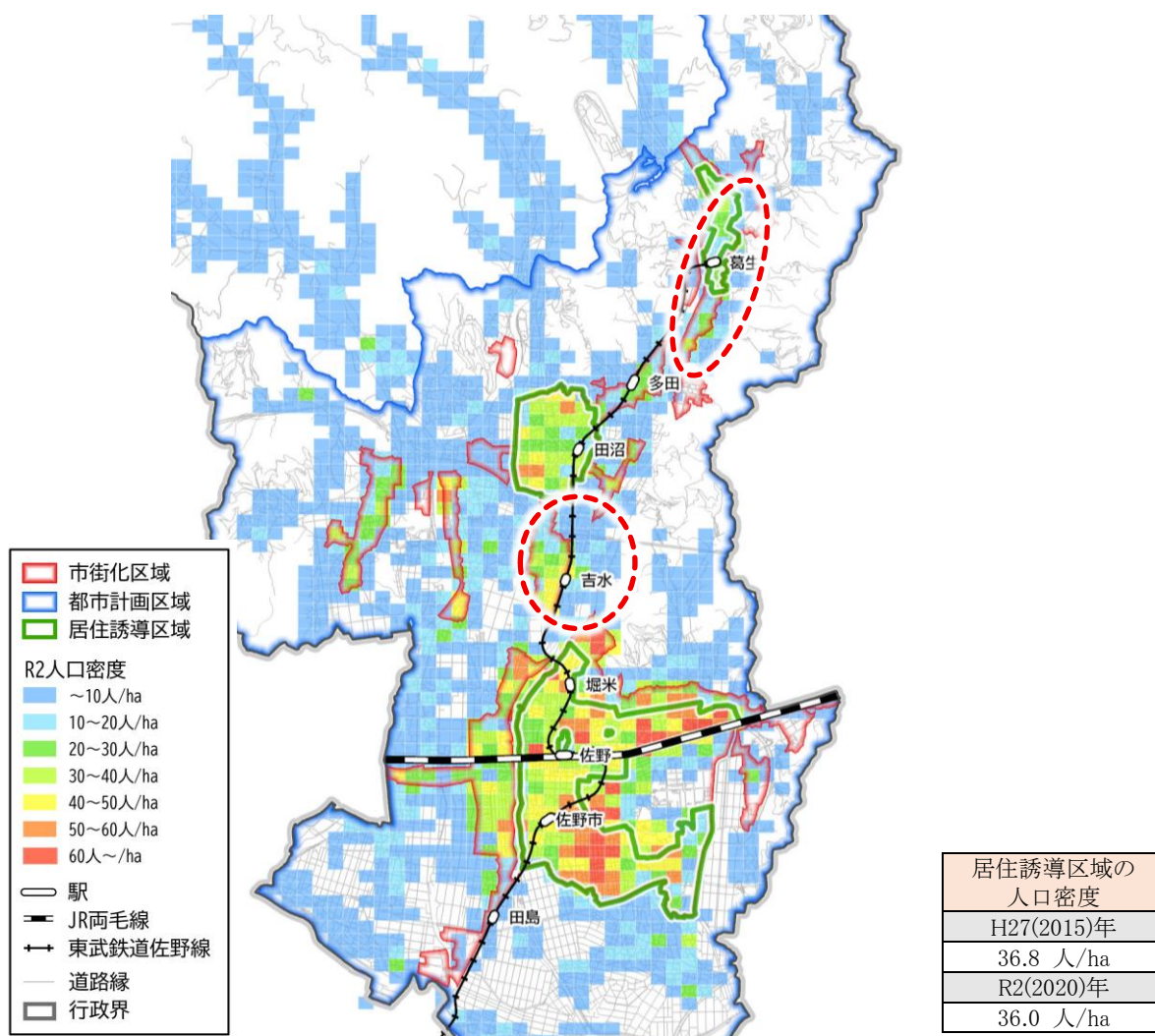


図 3-3 人口密度（令和 2(2020)年）

出典：国勢調査

※人口密度のメッシュは、国勢調査と同様に 250mのデータを利用

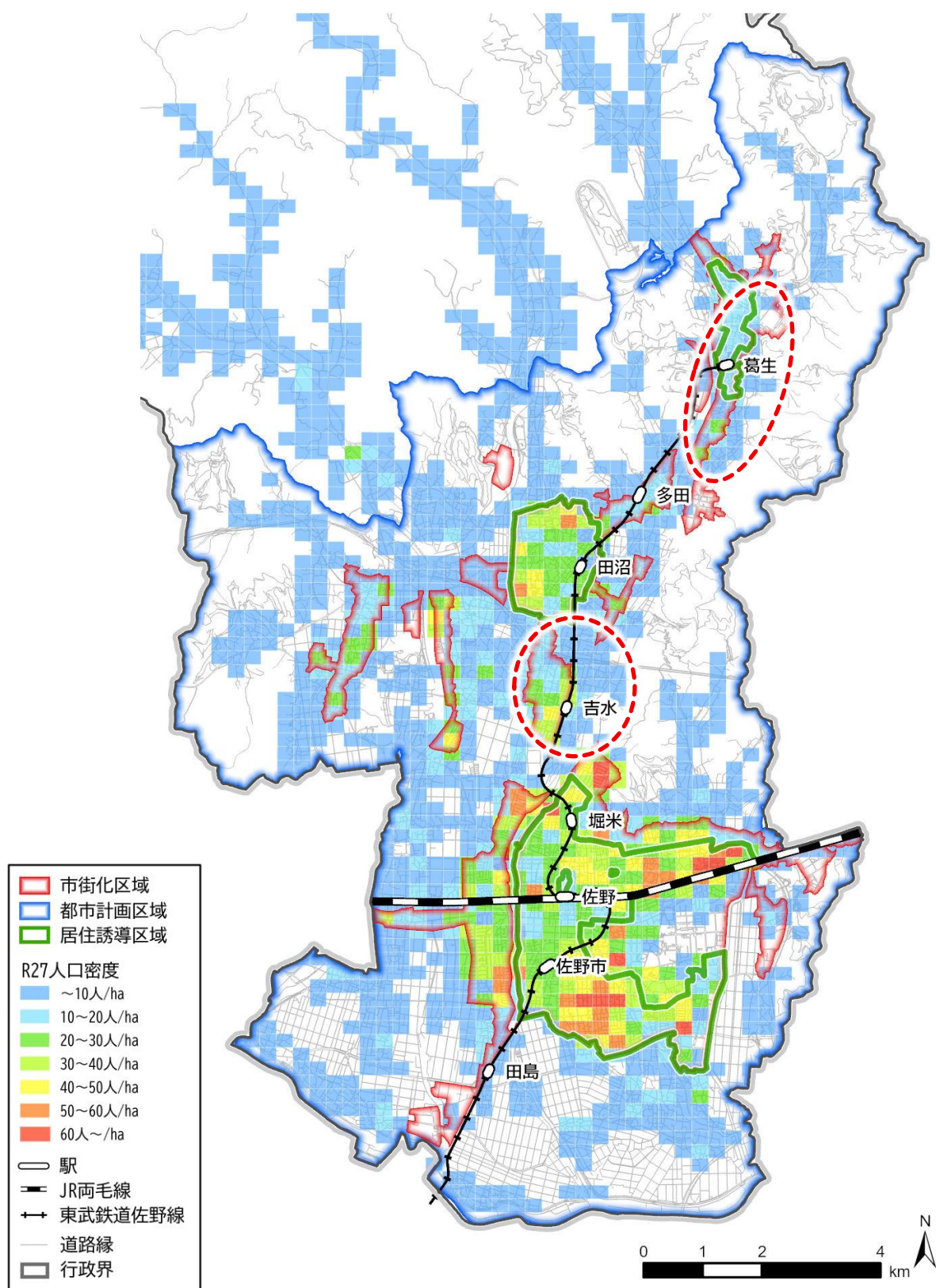


図 3-4 人口密度（令和 27(2045) 年）

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口/日本の地域別将来推計人口」
 ※人口密度のメッシュは、国勢調査と同様に 250m のデータを利用

(2) 市街地形成の状況

1) DID (人口集中地区) ※の変遷

- DID 面積は、昭和 55 (1980) 年、令和 2 (2020) 年に大きく増加しましたが、人口密度は低下傾向にあります。
- 拠点となる佐野駅の周辺でも人口減少がみられます。

【5 年間の変化】

DID 面積は昭和 55 (1980) 年だけでなく令和 2 (2020) 年にも増加している。一方で、人口密度の低下傾向や佐野駅周辺の人口減少傾向は分析結果に変化は見られない。

令和 2 (2020) 年の区域面積の増加は、住居系の用途地域が含まれる高萩町や全域が工業地域の栄町が DID に含まれたことが影響している。栄町の全域が工業専用地域であるにもかかわらず、DID に含まれた要因を次のページで整理している。なお、栄町の工業専用地域は住宅の建築ができず、実態としても専ら工業系の土地利用がなされているため、居住誘導区域の検討には考慮しない。

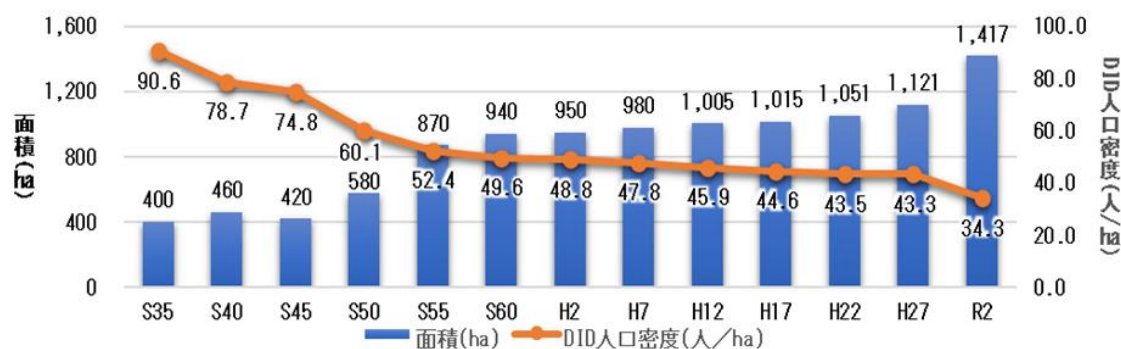


図 3-5 DID 人口と人口密度の推移

出典：国勢調査

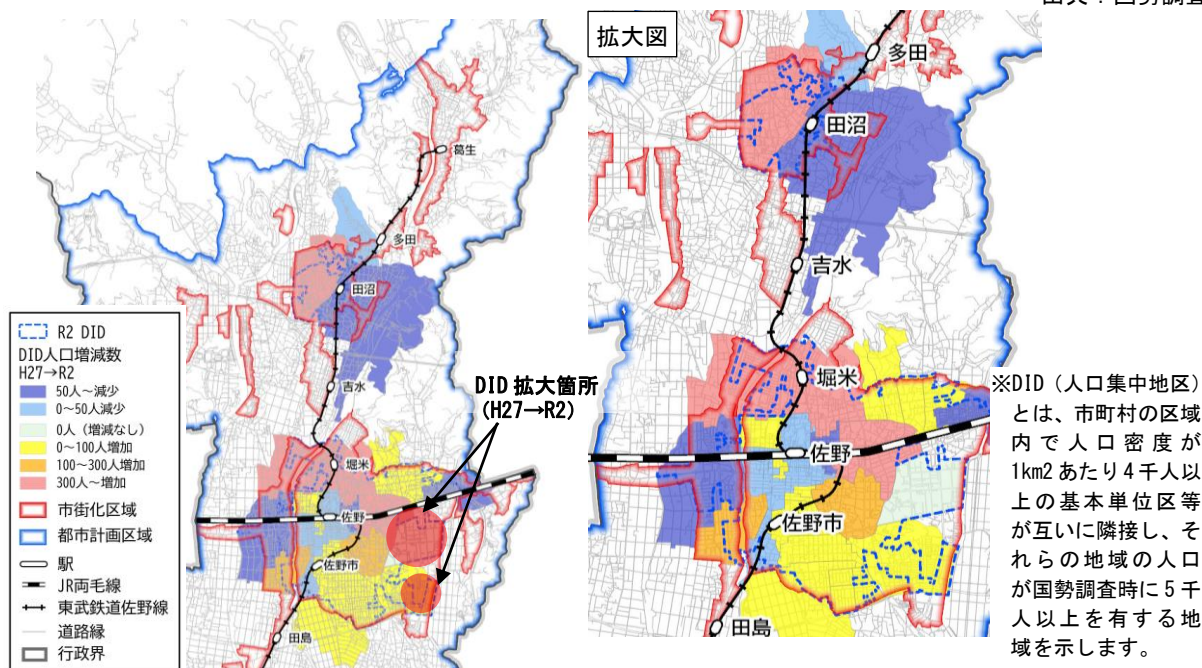


図 3-6 町丁字内の人口増減数に対しての DID 地区の重ね合わせ
(平成 27 (2015) 年～令和 2 (2020) 年)

出典：国土数値情報

【DID 地区の拡大している要因について】

DID 地区は、平成 27（2015）年から、令和 2（2020）年に主に栄町及び高萩町にて拡大している。

DID 地区の設定基準は、

- ① 市町村の区域内で人口密度が 1km² あたり 4 千人以上の基本単位区等が互いに隣接し、
 - ② それらの地域の人口が国勢調査時に 5 千人以上を有する地域
- として定められている。

①の基本単位区は、敷地面積から建築物（施設）を除いた面積に対して、人口密度が 1km² あたり 4 千人以上の場合には、基本単位区に隣接することになる。施設の状況については、背景地図の作成時点によって差異が生じる。

そのため、平成 27（2015）年から、令和 2（2020）年にかけて、人口密度の変化はないものの DID 地区は増加していると想定される。

総務省統計局にも同様の見解が示されており、次のとおりに抜粋を示す。

2-3 平成27年国勢調査結果では人口集中地区ではなかった建物や公園が、令和 2 年国勢調査結果から人口集中地区になったのはなぜですか。基準が変わったのですか

人口集中地区の設定基準は変更していません。

人口集中地区は「都市的地域」を表す観点から、学校・研究所・神社・仏閣・運動場等の文教レクリエーション施設、工場・倉庫・事務所等の産業施設、官公庁・病院・療養所等の公共及び社会福祉施設のある基本単位区等で、それらの施設の面積を除いた残りの区域に人口が密集している基本単位区等又はそれらの施設の面積が2分の1以上占める基本単位区等が設定基準Q&A1-1の1を満たす基本単位区等に隣接している場合には、人口集中地区を構成する地域に含めています。[（人口集中地区とは/統計局）](#)

各国勢調査年の調査日である10月1日時点の地理的状況や景観を反映するように設定をしておりますが、人口集中地区の設定に使用している背景地図の時点に差異があることなどにより、平成27年国勢調査結果では人口集中地区に含まれなかった建物や公園が、令和2年国勢調査結果で新たに人口集中地区に含まれる場合があります。

また基本単位区等の形状の変化により、これまで接続していなかった設定基準に該当する基本単位区等に接続したことなどによる場合もございます。

総務省統計局 HP https://www.stat.go.jp/data/chiri/qa/qa-1.html?utm_source=chatgpt.com#Q_101

2) 建物新築状況

○ 主に市街化区域内での新築が多いが、佐野駅周辺では中心部よりもその外側で建物新築件数が多くなっています。

【現計画との比較】

建物の新築状況は、市街地中心部よりも市街地の外側で増加傾向にある。そうした傾向は当初計画時と同様だが、田沼地区（下図：破線丸囲み部分）では比較的市街地の中心部で建物の新築が多く、やや中心部への回帰傾向がみられる。

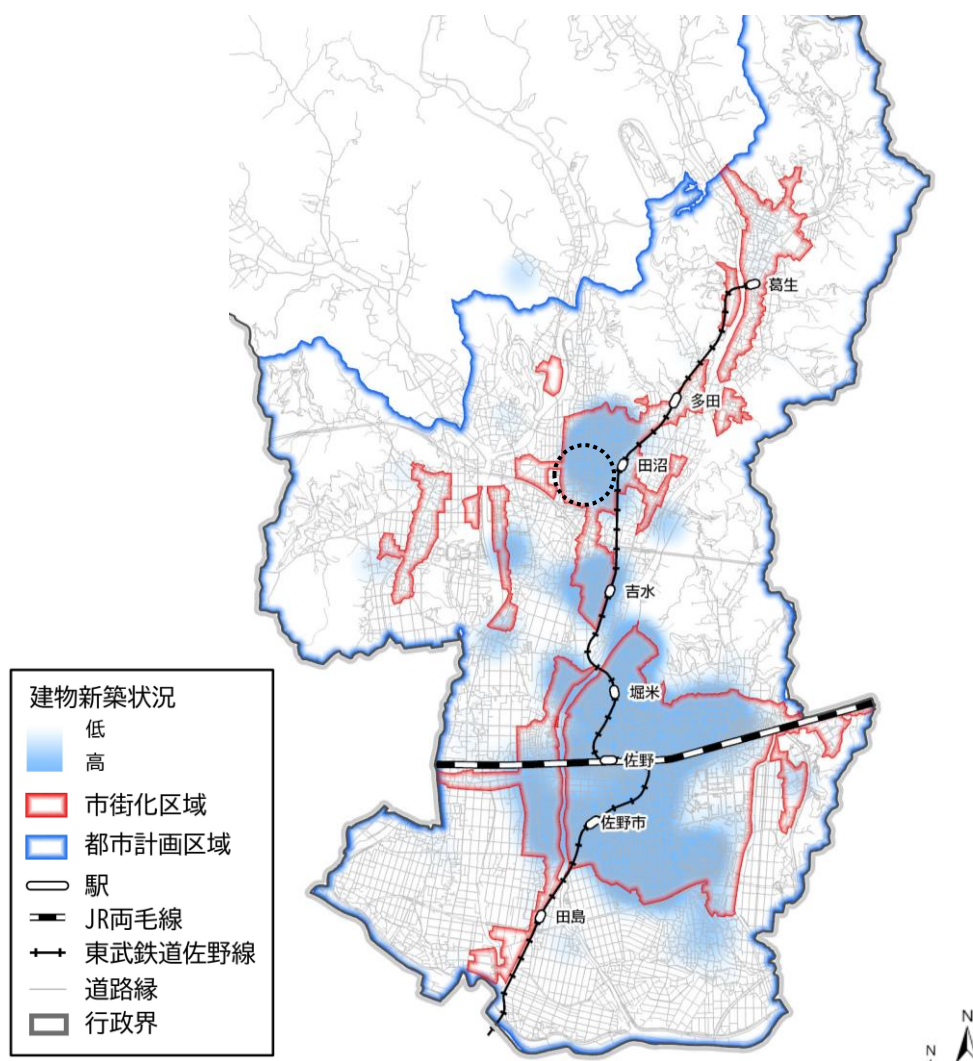


図 3-7 建物新築状況（平成 27(2016)年 4 月～令和元(2019)年 9 月）

※建物新築ポイントを GIS で密度解析（単位面積当たりの密度を推計、ポイントが集中している場所を示している。）

出典：佐野市資料

3) 空き家の状況

- 近年の空き家の動向をみると、空き家数及び空き家率ともに増加傾向にあり、今後も人口減少等に伴い空き家の増加が予想されます。
- 全体に空き家が分布しており、佐野駅、田沼駅周辺の市街地中心部では空き家がまとまって発生しています。

【5年間の変化】

空き家数及び空き家率の推移や分布位置について傾向に大きな変更は見られず、田沼、佐野周辺（下図：破線丸囲み部分）でまちなかに空き家が多い状況が継続している。これは、中心市街地における建築物の老朽化や相続問題等が大きな要因として考えられる。この要因は空き家の増加している傾向に大きく影響している可能性が考えられ、居住誘導区域内における新しい住宅の誘導を妨げている。

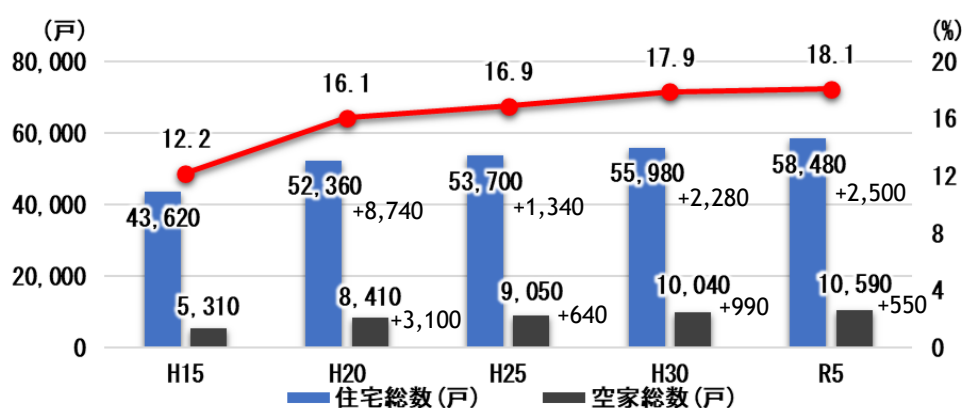


図 3-8 空き家数と空き家率の推移

出典：住宅・土地統計調査

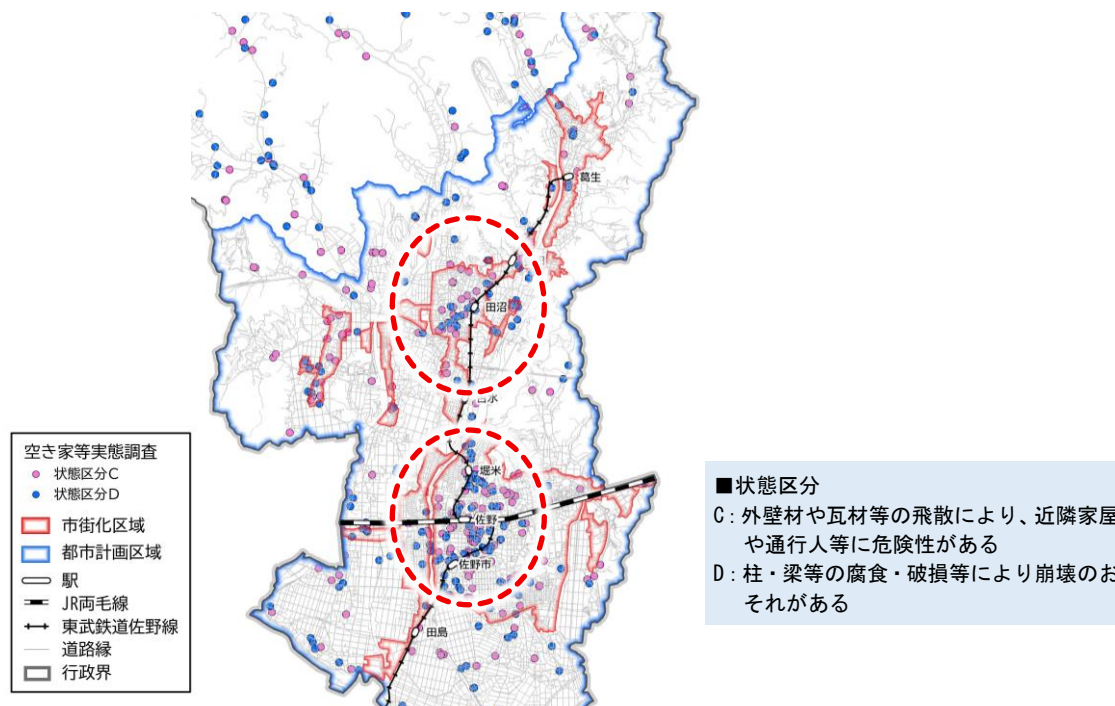


図 3-9 空き家分布状況（状態区分C・D）

出典：佐野市空き家等実態調査（令和6(2024)年度）
 （佐野市空き家等実態調査：市内に存する空家等の所在・状態等を把握する調査）

4) 中心市街地の状況

- 中心市街地のメイン通り沿いの空き店舗数は、平成 30（2018）年の 116 件から年々増加傾向で推移しております。
- また、中心市街地の人口密度をみると令和 50（2050）年には、佐野駅周辺の人口が減少する予測となっています。

【5 年間の変化】

佐野駅周辺の空き店舗数は、増加傾向にあり、佐野駅周辺の人口密度も当初の想定どおり減少傾向で推移している。

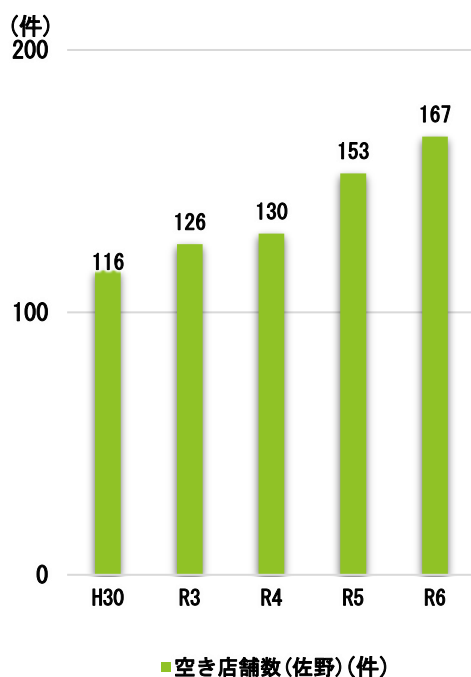


図 3-10 空き店舗の調査結果

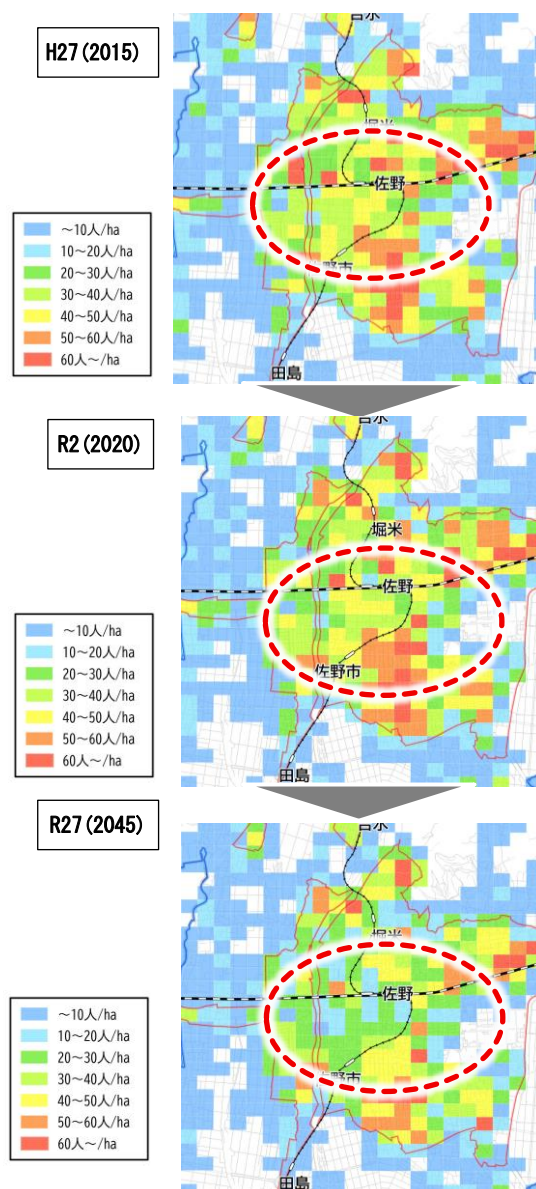


図 3-11 中心市街地の人口密度

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口/日本の地域別将来推計人口」

※中心市街地：『佐野市中心市街地活性化基本計画』における中心市街地活性化計画区域

5) 低・未利用地の状況

○ 賑わいが求められる駅周辺においても、空き地や駐車場等の低・未利用な土地の割合が高くなっています。特に佐野新都市では平面駐車場の割合が多い状況です。

【5年間の変化】

全体的な分析結果に顕著な変化は見られなかったが、駅周辺での平面駐車場の割合が増加しており、まちなかの空間が有効活用されていない状況が見受けられる。また、佐野新都市においても平面駐車場の割合が増加傾向となっている。

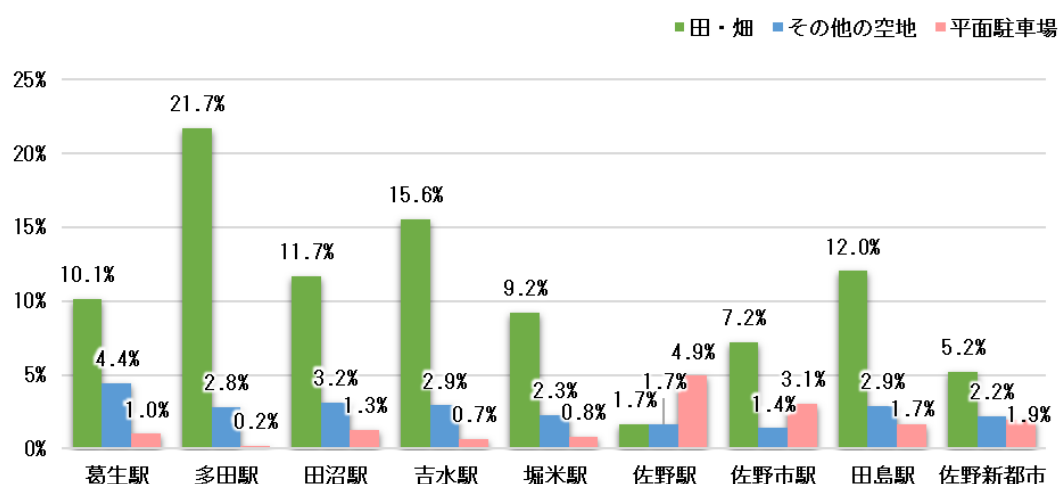


図 3-12 駅等周辺における低未利用地の割合（平成 28(2016)年度時点）

出典：都市計画基礎調査（平成 28(2016)年度）、GIS にて集計
※駅(800m)及びバス停(300m)の徒歩圏かつ市街化区域における田・畑、その他の空地、平面駐車場面積の割合

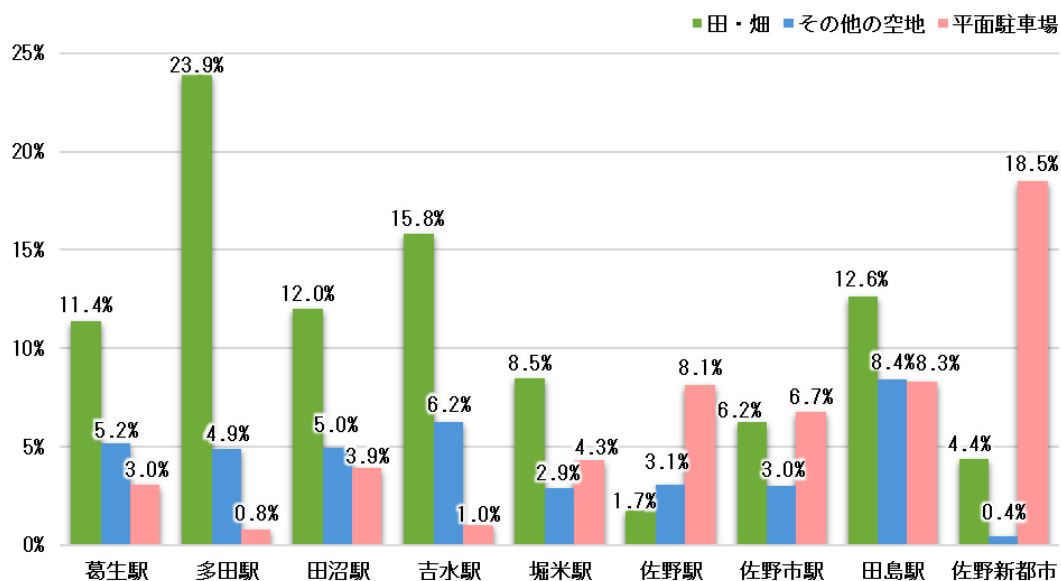


図 3-13 駅等周辺における低未利用地の割合（令和 2(2020)年度時点）

出典：都市計画基礎調査（令和 2(2020)年度）、GIS にて集計
※駅(800m)及びバス停(300m)の徒歩圏かつ市街化区域における田・畑、その他の空地、平面駐車場面積の割合

6) 都市計画道路について

○ 都市計画道路の各路線の当初決定年度別の計画延長の推移及び一覧、路線図を次のとおりに示します。都市計画道路は、市の発展に合わせて計画路線が追加されており、現在の計画延長は約 139 kmとなっています。令和6年度より長期未着手の都市計画道路の見直しに着手しています。

【5年間の変化】

道路整備が行われていない長期未着手の都市計画道路の見直しを令和6年度より実施し、見直し結果に基づき都市計画道路の都市計画変更を今後予定している。現状、都市計画道路の見直し状況に伴って、誘導区域等の変更はない。

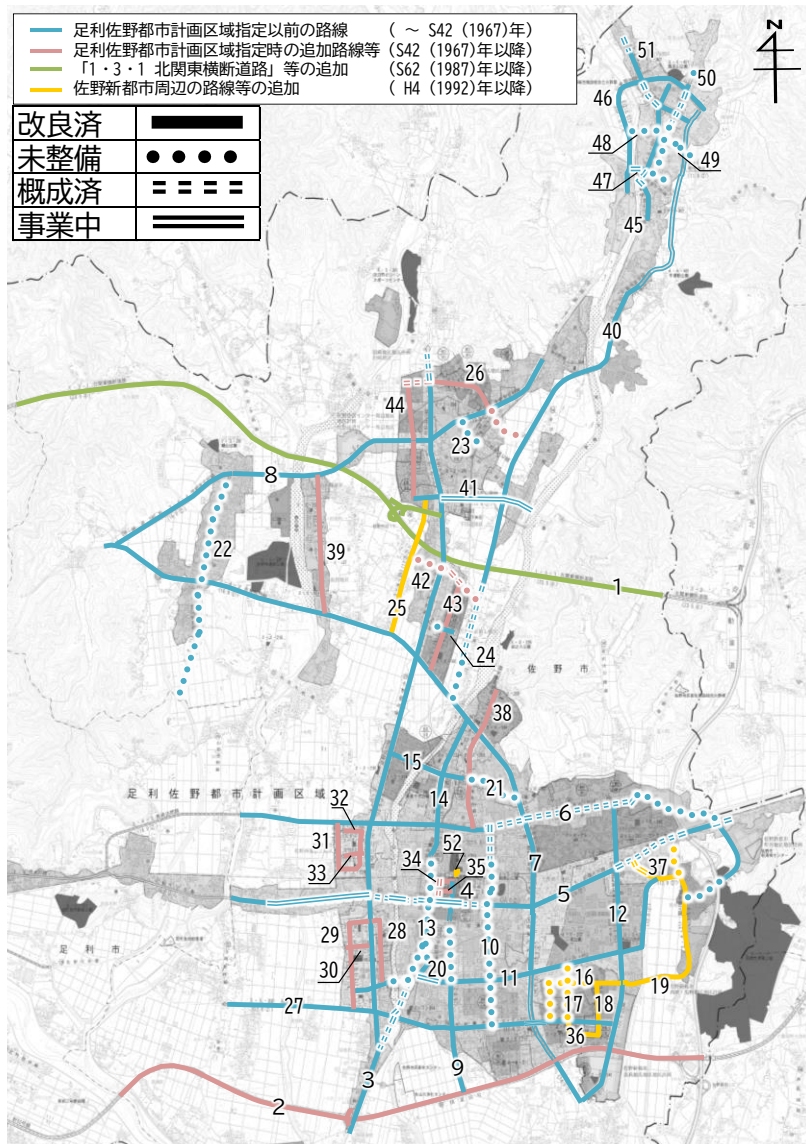


表 3-1 都市計画道路の当初決定時期別一覧表

NO	番号	路線名	種類	当初決定年度	経過年数(年)
1	1・3・1	北関東横断道路	自動車専用道路	1990	完成済
2	3・3・1	新50号線	幹線街路	1969	完成済
3	3・3・2	佐野田沼線	幹線街路	1962	62
4	3・3・201	佐野駅前線	幹線街路	1963	完成済
5	3・4・1	前橋水戸線	幹線街路	1957	67
6	3・4・2	黒崎迫間線	幹線街路	1963	61
7	3・4・3	赤見馬門線	幹線街路	1963	61
8	3・4・4	宇都宮足利線	幹線街路	1962	完成済
9	3・4・201	高砂植下線	幹線街路	1963	61
10	3・4・202	安良町植下線	幹線街路	1963	61
11	3・4・203	伊勢山赤坂線	幹線街路	1963	61
12	3・4・204	大伏新町馬門線	幹線街路	1963	完成済
13	3・4・205	佐野行田線	幹線街路	1963	61
14	3・4・206	本町奈良淵線	幹線街路	1963	61
15	3・4・207	堀米駅西線	幹線街路	1963	完成済
16	3・4・208	高萩東西線	幹線街路	1994	30
17	3・4・209	高萩中央線	幹線街路	1994	30
18	3・4・210	佐野短八西線	幹線街路	1994	完成済
19	3・4・211	関川鍛冶線	幹線街路	1994	30
20	3・4・212	佐野市駅前線	幹線街路	1963	61
21	3・4・213	堀米駅東線	幹線街路	1963	61
22	3・4・214	赤見富田線	幹線街路	1963	61
23	3・4・301	田沼駅前通り線	幹線街路	1962	62
24	3・4・302	吉水駅前通り線	幹線街路	1963	61
25	3・4・303	下町小見線	幹線街路	1998	完成済
26	3・4・304	役場橋本線	幹線街路	1972	52
27	3・5・201	高萩村上線	幹線街路	1963	61
28	3・5・202	赤坂大橋線	幹線街路	1977	完成済
29	3・5・203	大橋西線	幹線街路	1977	完成済
30	3・5・204	大橋免馬線	幹線街路	1977	完成済
31	3・5・205	堀米大橋線	幹線街路	1978	完成済
32	3・5・206	大橋北線	幹線街路	1978	完成済
33	3・5・207	大橋並木線	幹線街路	1978	完成済
34	3・5・208	見栄殿町線	幹線街路	1980	44
35	3・5・209	ギオン通り線	幹線街路	1980	完成済
36	3・5・210	高萩南線	幹線街路	1994	完成済
37	3・5・211	伊勢山黒袴線	幹線街路	1994	30
38	3・5・212	奈良淵堀下線	幹線街路	1970	完成済
39	3・5・213	石塚小中線	幹線街路	1972	完成済
40	3・5・301	築地吉水線	幹線街路	1962	62
41	3・5・303	唐沢公園線	幹線街路	1962	62
42	3・5・304	板本吉水線	幹線街路	1970	54
43	3・5・305	新吉水東線	幹線街路	1970	完成済
44	3・5・306	上町下町線	幹線街路	1972	完成済
45	3・5・401	嘉多山中線	幹線街路	1940	84
46	3・5・402	山菅築地線	幹線街路	1940	完成済
47	3・5・403	本町山菅線	幹線街路	1940	84
48	3・6・401	泉町恵戸線	幹線街路	1940	84
49	3・6・402	相生長坂線	幹線街路	1940	84
50	3・6・403	本町村郷線	幹線街路	1940	84
51	3・6・404	築地鉢木線	幹線街路	1940	84
52	8・7・201	佐野駅自由通路	特殊街路	1998	完成済

※1 2024年時点までの経過年数

※表の着色は計画時期による色分け表示とする

※経過年数は、R6(2024)年を基準とし、当初計画決定からの経過年数を示す

図 3-14 現在の都市計画道路網図(計画時期・整備状況別)

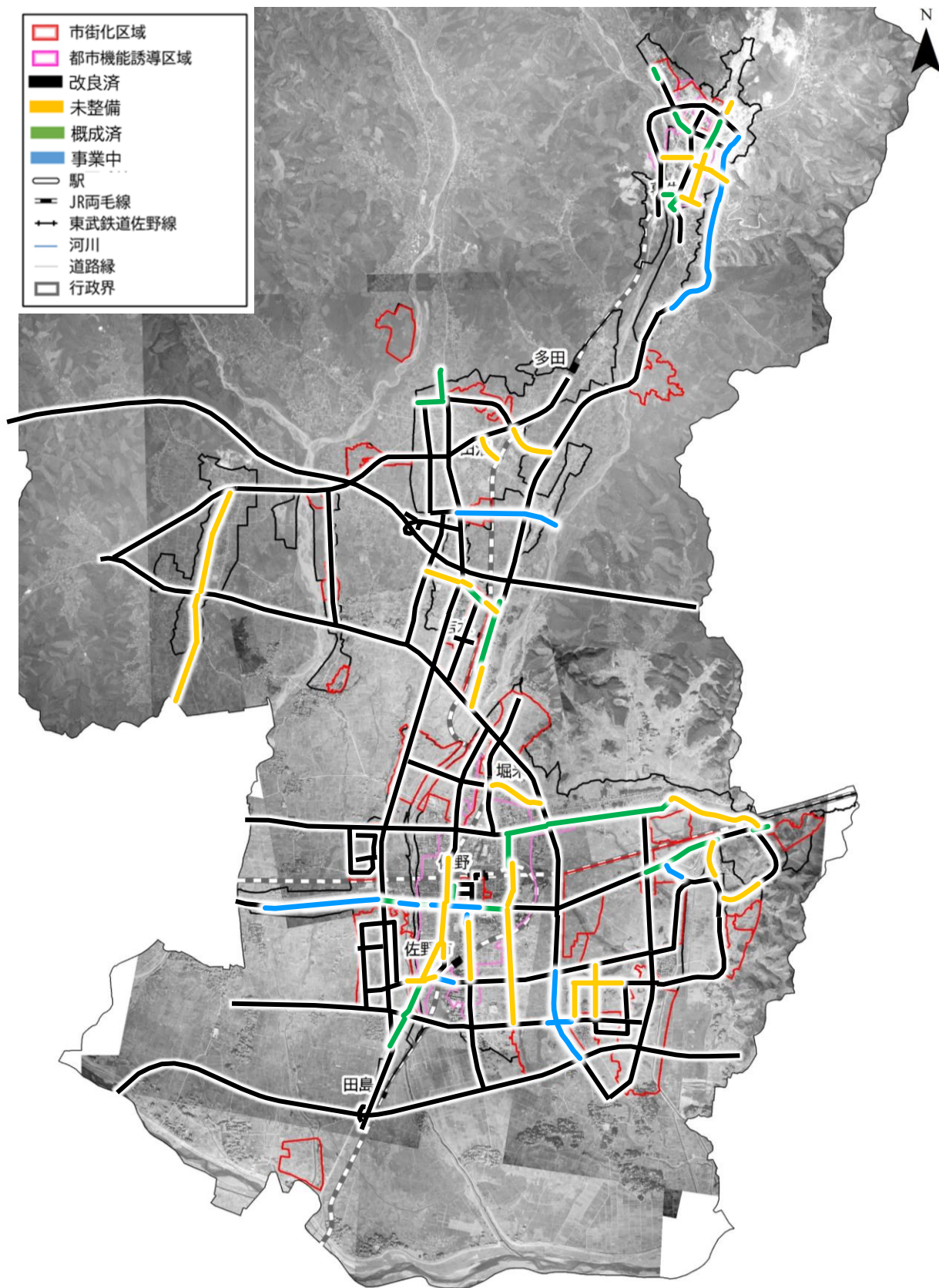


図 3-15 都市計画道路の整備状況図

(3) 公共交通

1) 日常の移動手段と高齢化率

- 日常の移動手段は、自動車が 94.1% を占めており、自動車依存度が高い状況です。
- 自動車への依存度が高い一方で、市域全体に高齢化率の上昇が予測されており、自動車運転が困難な高齢者の移動が難しくなることが懸念されます。

【5 年間の変化】

日常の移動手段が自動車への依存度が高い実態や、今後高齢化率が上昇する予測は現行計画時点と同様の傾向である。

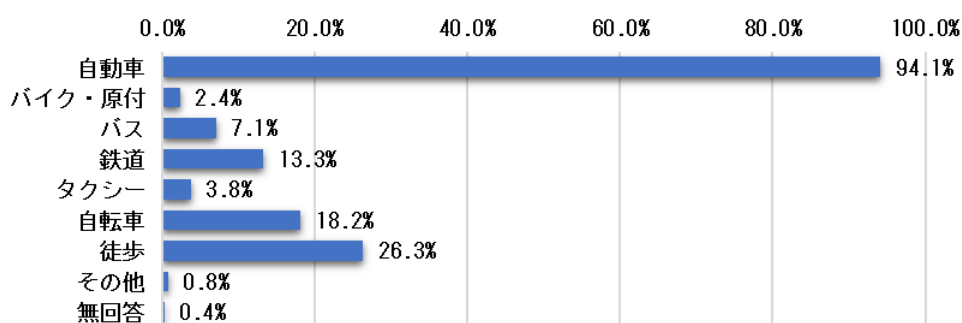


図 3-16 市民の日常で最も利用する移動手段

出典：令和 6 年度「市政に関するアンケート」調査

※複数回答可のため、合計の割合は 100% を超えている。

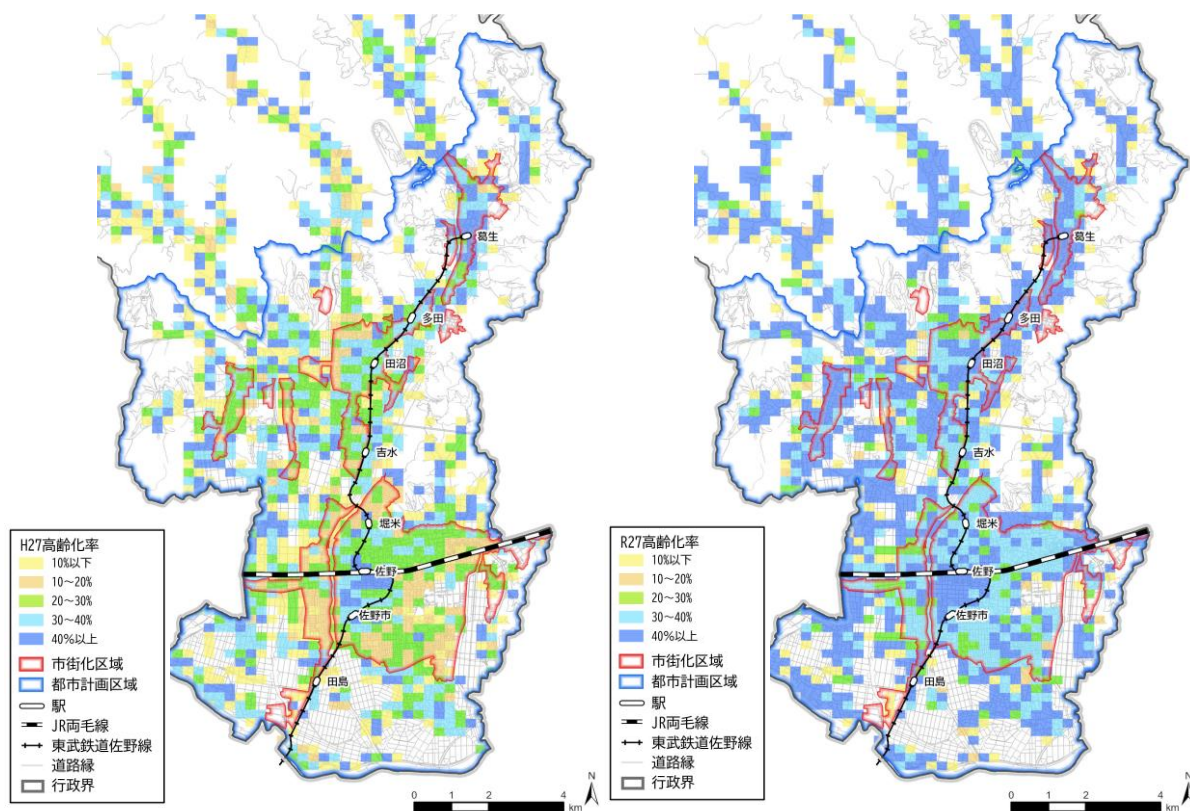


図 3-17 高齢化率予測（左図：平成 27(2015) 年、右図：令和 27(2045) 年）

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口/日本の地域別将来推計人口」)

2) 地域公共交通利便地域と人口密度

○ 公共交通（鉄道・バス（デマンド交通を除く））でカバーされていないエリアが存在しています。

○ 公共交通でカバーされているエリアも、人口減少が見込まれています。

【地域公共交通利便地域】 鉄道駅から半径 800m、またはバス停から半径 300m に含まれる範囲

※徒歩圏は「都市構造の評価に関するハンドブック」をもとに設定。

【5 年間の変化】

地域公共交通利便地域は、路線やバス停位置の変更に伴い若干の変更がある。デマンド交通を除く地域公共交通利便地域においては、公共交通でカバーされていないエリアが存在しており、人口減少が見込まれている。また、公共交通でカバーされているエリアでも人口減少が見込まれている。こうした人口減少の傾向は現行計画と同様である。

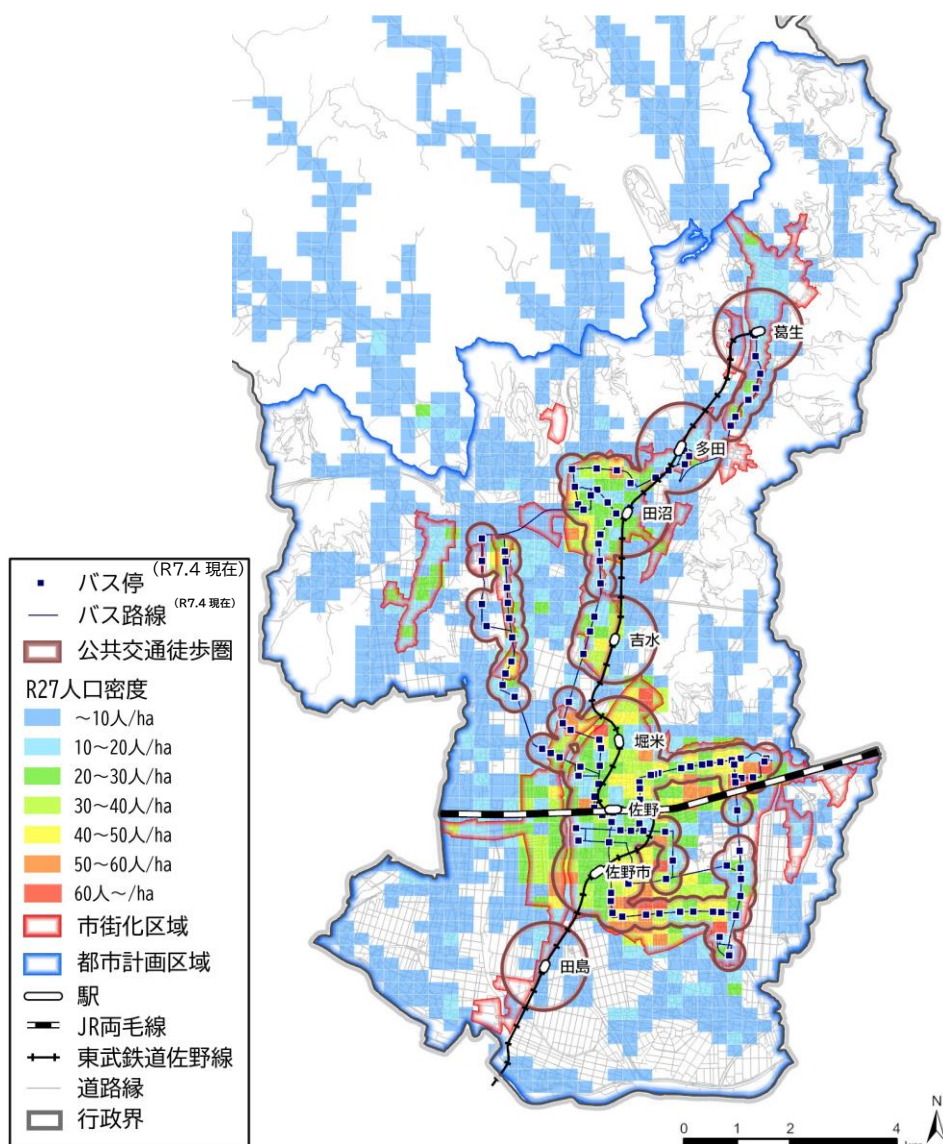


図 3-18 地域公共交通利便地域と人口密度予測（令和 27 (2045) 年）

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口/日本の地域別将来推計人口」

(4) 財政

1) 財政状況

- 生産年齢を中心とした人口の減少に伴い、市税による歳入は減少傾向にありましたが、令和3（2021）年以降は微増傾向にあります。
- また、高齢化の進行等を背景とした社会保障費の増加が今後も見込まれます。

【5年間の変化】

税収は、横ばい傾向から令和3（2021）年以降は微増傾向へと変化が見られた。一方で、高齢化による社会保障費の増加に伴う歳出増加の傾向はこれまでと同様である。

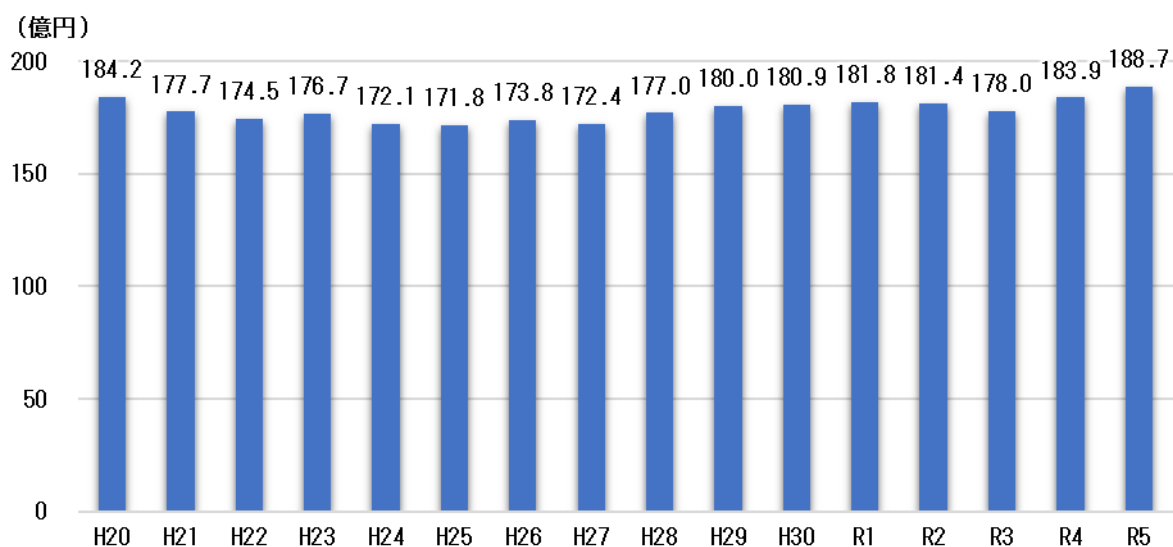


図 3-19 税収（市税）の推移

出典：佐野市統計書

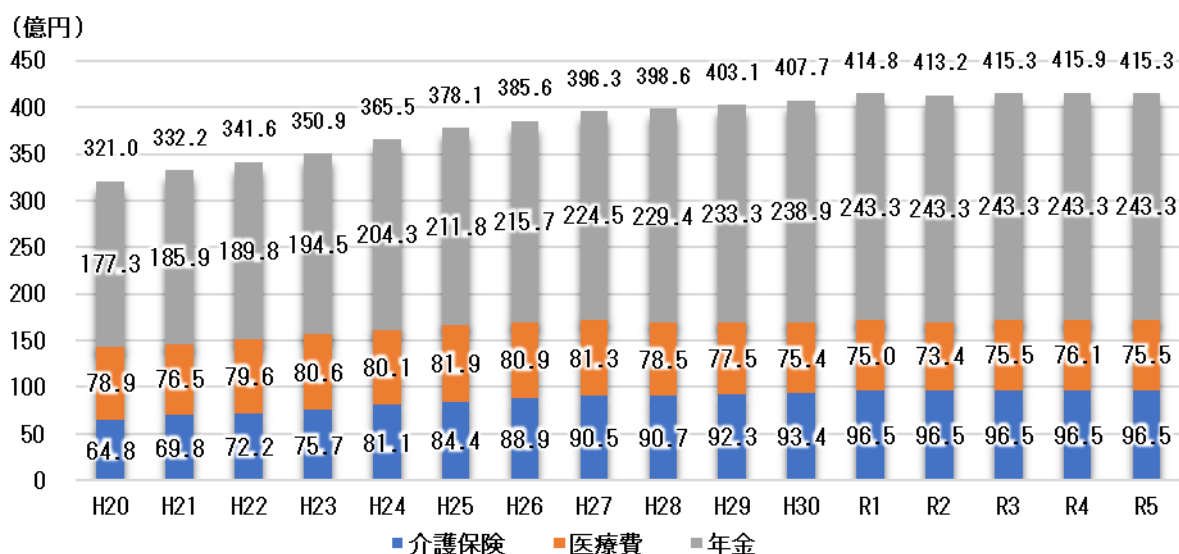


図 3-20 社会保障費（介護保険給付費、医療費、年金）の推移

出典：佐野市統計書、栃木県後期高齢者医療広域連合年報

2) 地価

○ 公示地価は下落傾向にあり、特に商業地での下落は顕著となっています。

【5年間の変化】

公示地価は過去と同様に下落傾向にある。工業地についてはほぼ横ばいである。

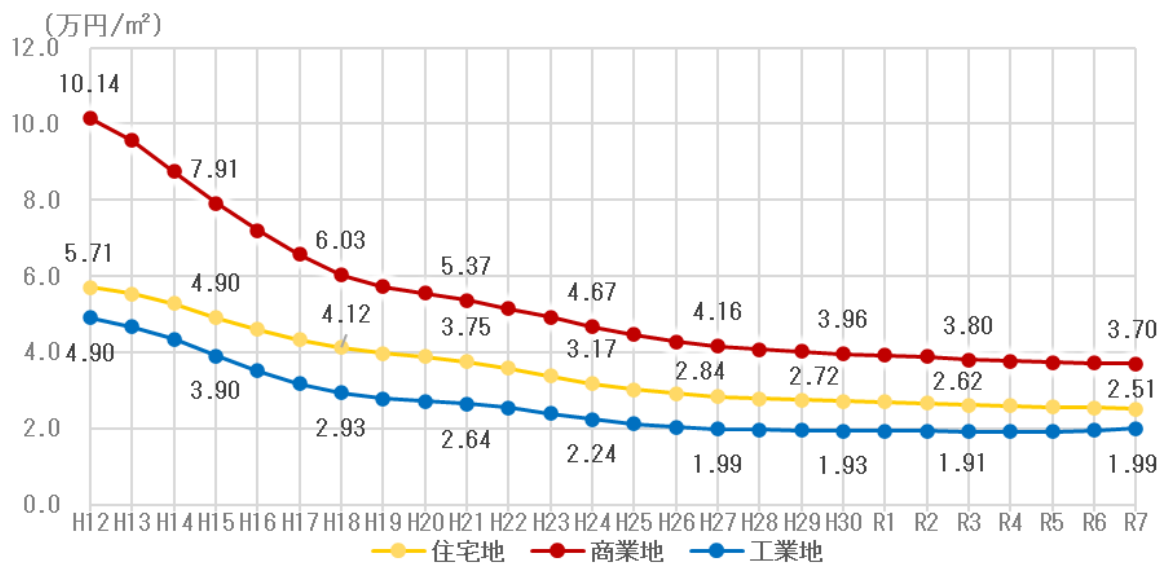


図 3-21 地価公示の推移

出典：国土数値情報（佐野市内のH12からR7までデータが揃っている地点20箇所を抽出）

(5) 災害

- 市域には、約 800 箇所の土砂災害警戒区域があり、特に北部の中山間地域に多くみられますが、市街化区域内においても佐野駅北側の城山公園や葛生地区の築地町等に存在しています。
- また、浸水想定区域は、葛生地区、吉水地区、佐野西部地区等の市街化区域においても広い範囲で指定されています。

【5 年間の変化】

市内の土砂災害計画区域や浸水想定区域の大きな変化はみられない。また、大規模な災害についても本市では起こっていない。

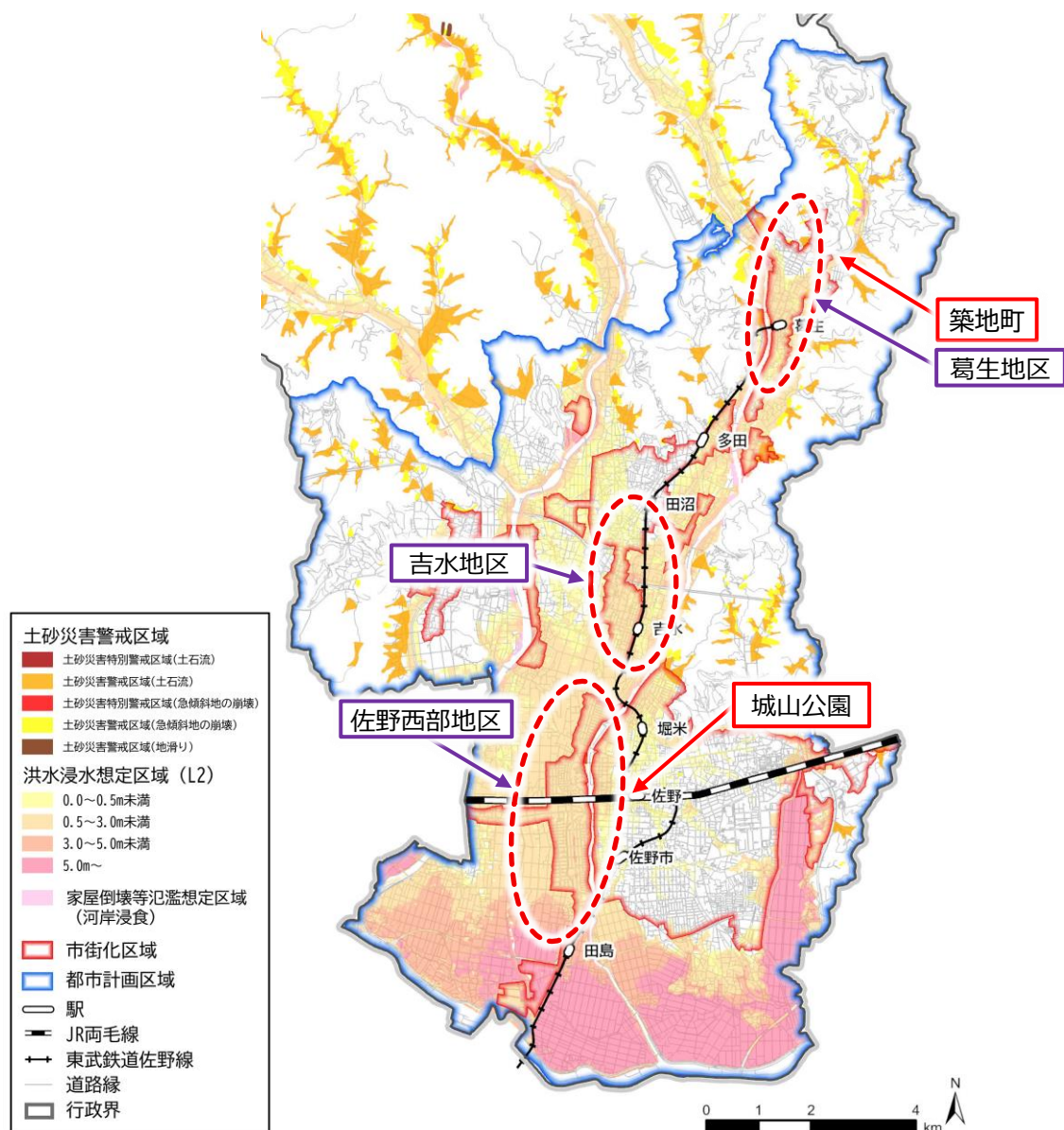


図 3-22 土砂災害（特別）警戒区域と浸水想定区域（令和 7(2025)年版）

出典：国土数値情報

(6) 都市構造評価

1) 日常生活サービス全体

○ 医療施設、福祉施設、商業施設及び基幹的公共道路線の全てを徒歩圏で享受できる圏域の人口の割合は、令和 2（2020）年時点で 22.6%となっており、平成 27（2015）年よりは増加したものの、30 万人以下都市の平均値よりも充足度が低くなっています。

【日常生活サービスの徒歩圏人口カバー率（%）】

医療施設、福祉施設、商業施設及び基幹的公共道路線の全てを徒歩圏で享受できる圏域に居住する人口の総人口に占める比率（徒歩圏：バス停は 300m、その他 800m）

【5 年間の変化】

医療施設、福祉施設、商業施設及び基幹的公共道路線の全てを徒歩圏で享受できる人口の割合は平成 27（2015）年時点で 20.7%であったのに対し、令和 2（2020）年時点で 22.6%と増加している。市街地の縁辺部で人口減少が市街地の中心部と比較し急速に進んでいるため、相対的に人口カバー率が上昇したものと考えられる。

佐野市					全国平均値 H29 (2017)	概ね 30 万人 都市平均値 H29 (2017)
計画策定時	現況値	将来値				
H27 (2015)	R2 (2020)	R12 (2030)	R22 (2040)	R32 (2050)		
20.7	22.6	22.2	22.1	22.2	24	32

※佐野市の現状値は国勢調査。全国平均値、30 万人以下都市平均値は「都市構造評価のハンドブック(国土交通省都市局)」より。

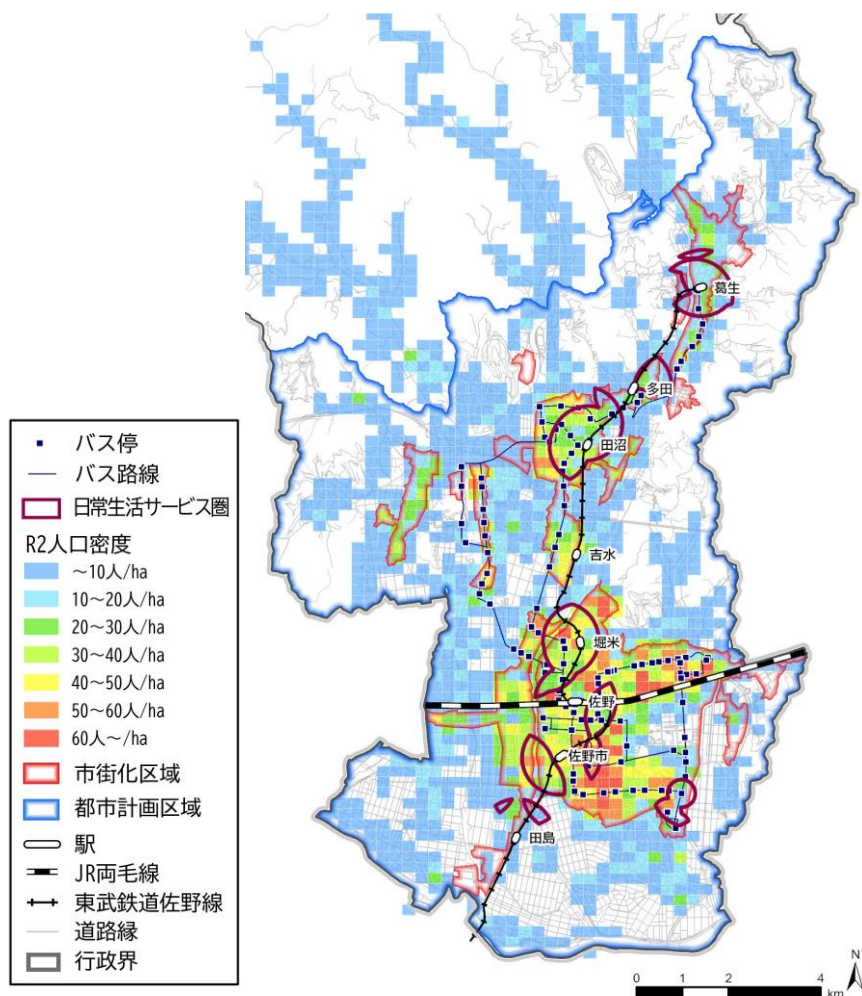


図 3-23 日常生活サービス圏と人口密度（令和 2(2020) 年）

2) 基幹的公共交通

- 基幹的公共交通（30 本／日以上鉄道のバス路線）としては、鉄道（JR、東武）のほか、路線バスの一部が該当します。
- 徒歩圏人口カバー率は令和 2（2020）年時点で 30.8%と平成 27（2015）年よりは増加傾向にあるもの、30 万人以下都市の平均値よりも充足度が低くなっています。

【基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率（%）】

基幹的公共交通路線の鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 300m の圏域に居住する人口の総人口に占める比率

【5 年間の変化】

徒歩圏人口カバー率は平成 27（2015）年時点で 28.9%であったのに対し、令和 2（2020）年時点では 30.8%となり、増加傾向にある。カバー圏は現行計画策定時と変わっていないため、市街地以外の縁辺部で人口減少が進んだことにより相対的に人口カバー率が上昇したものと考えられる。

佐野市					全国平均値 H29 (2017)	概ね 30 万人 都市平均値 H29 (2017)
計画策定時	現況値	将来値				
H27 (2015)	R2 (2020)	R12 (2030)	R22 (2040)	R32 (2050)		
28.9	30.8	30.5	30.5	30.8	41	48

※佐野市の現状値は国勢調査。全国平均値、30 万人以下都市平均値は「都市構造評価のハンドブック（国土交通省都市局）」より。

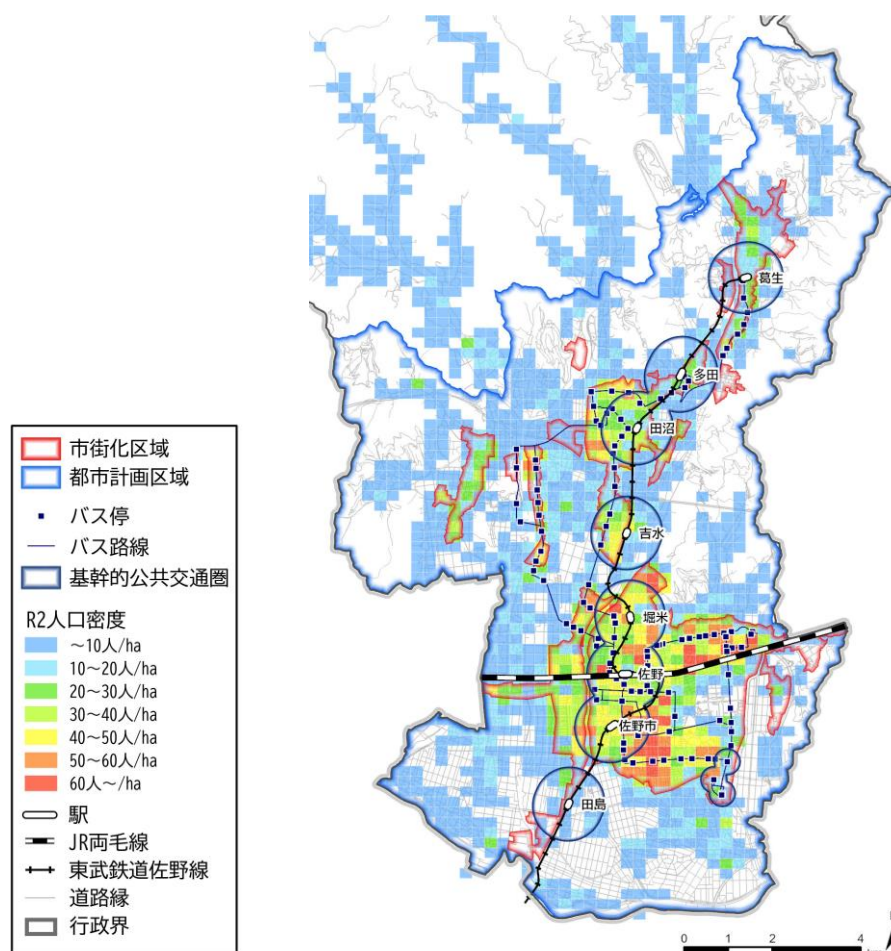


図 3-24 基幹的公共交通と人口密度（令和 2（2020）年）

出典：国土数値情報、各社時刻表

(7) 都市再生特別措置法に基づく届出の状況

1) 都市機能誘導に係る届出の状況

- 立地適正化計画において、都市機能誘導区域及び誘導施設を設定した場合、当該都市機能誘導区域以外に誘導施設を有する建築物の建築やこれを目的とした開発を行う場合及び都市機能誘導区域内の誘導施設を廃止する場合には、市への届出が必要になります。また、佐野市では、都市機能誘導区域毎に誘導施設を設定しています。
- 都市機能誘導に係る届出は、令和3（2021）年3月の当初計画策定以降、令和7（2025）年1月までに7件ありました。いずれも当該都市機能誘導区域以外に誘導施設を設置する場合の届出となっています。内訳としては、空き地や駐車場等からの土地利用転換が進み、ドラッグストア等の商業施設の新設がみられます。

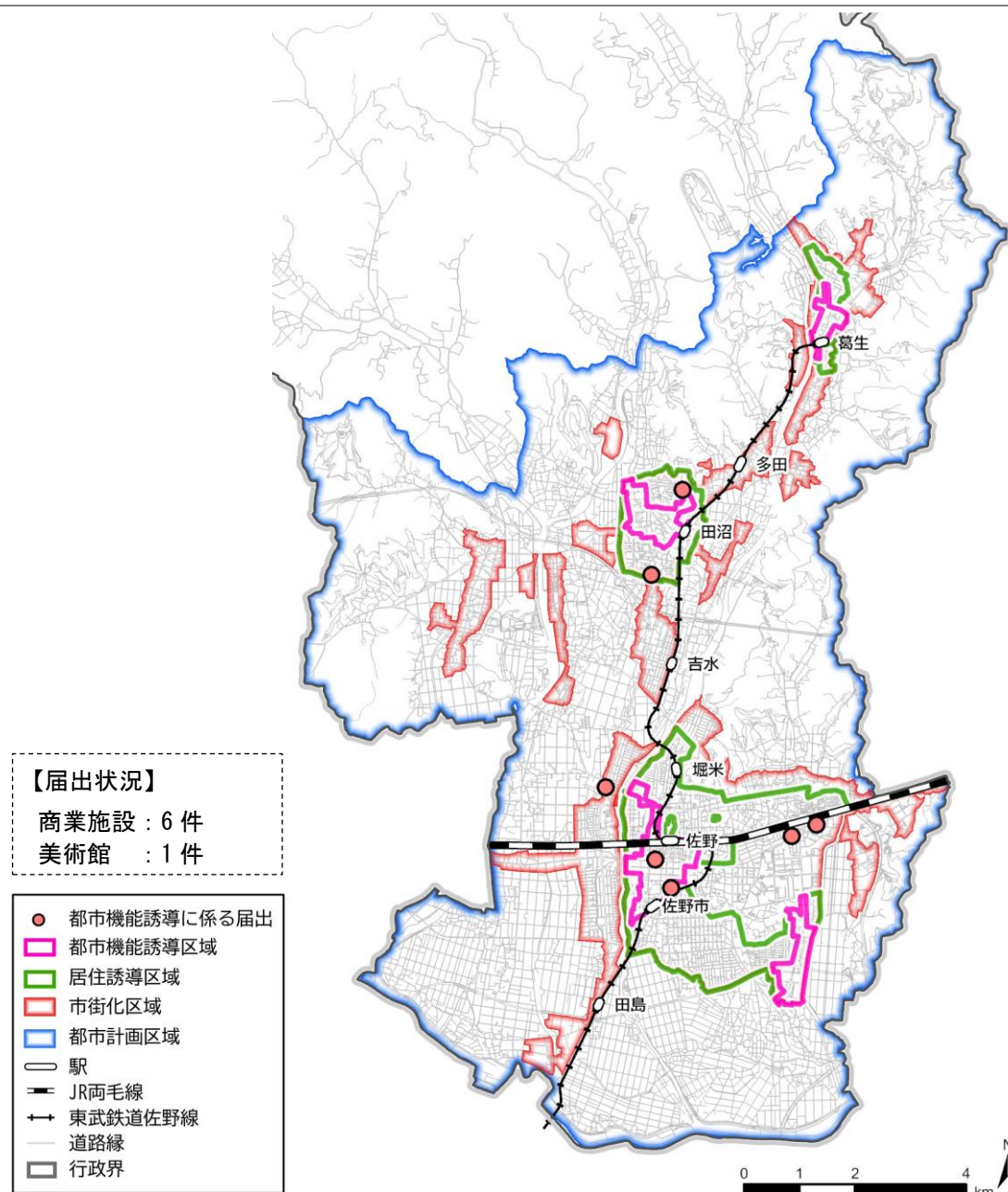


図 3-25 都市機能誘導に係る届出のあった箇所

出典：佐野市への届出実績

2) 居住誘導に係る届出の状況

- 立地適正化計画において、居住誘導区域を設定した場合、居住誘導区域以外に一定規模以上の開発行為又は建築等行為を行う場合には、市への届出が必要になります。
- 居住誘導に係る届出は、令和3（2021）年3月の当初計画策定以降、令和7（2025）年1月までに48件ありました。
- 佐野駅周辺や吉水地区では、居住誘導区域から離れた届出が多く見られます。これは過去に土地区画整理事業が施行され、居住誘導区域外であっても比較的住環境が整っているため、未利用地に対して住宅開発が継続している状況にあると考えられます。
- 佐野新都市での50戸以上の規模の届出は、居住誘導区域の境界に近接していた工場跡地の住宅開発で見られます。これは、佐野新都市の高い利便性により、住宅開発が居住誘導区域外へ拡大していることが要因として考えられます。当該地区は基盤整備が行われていませんが、周辺には都市計画道路が設定されているため、将来的に道路整備と合わせた基盤整備が行われた際は、居住誘導区域への追加検討を行う可能性があります。

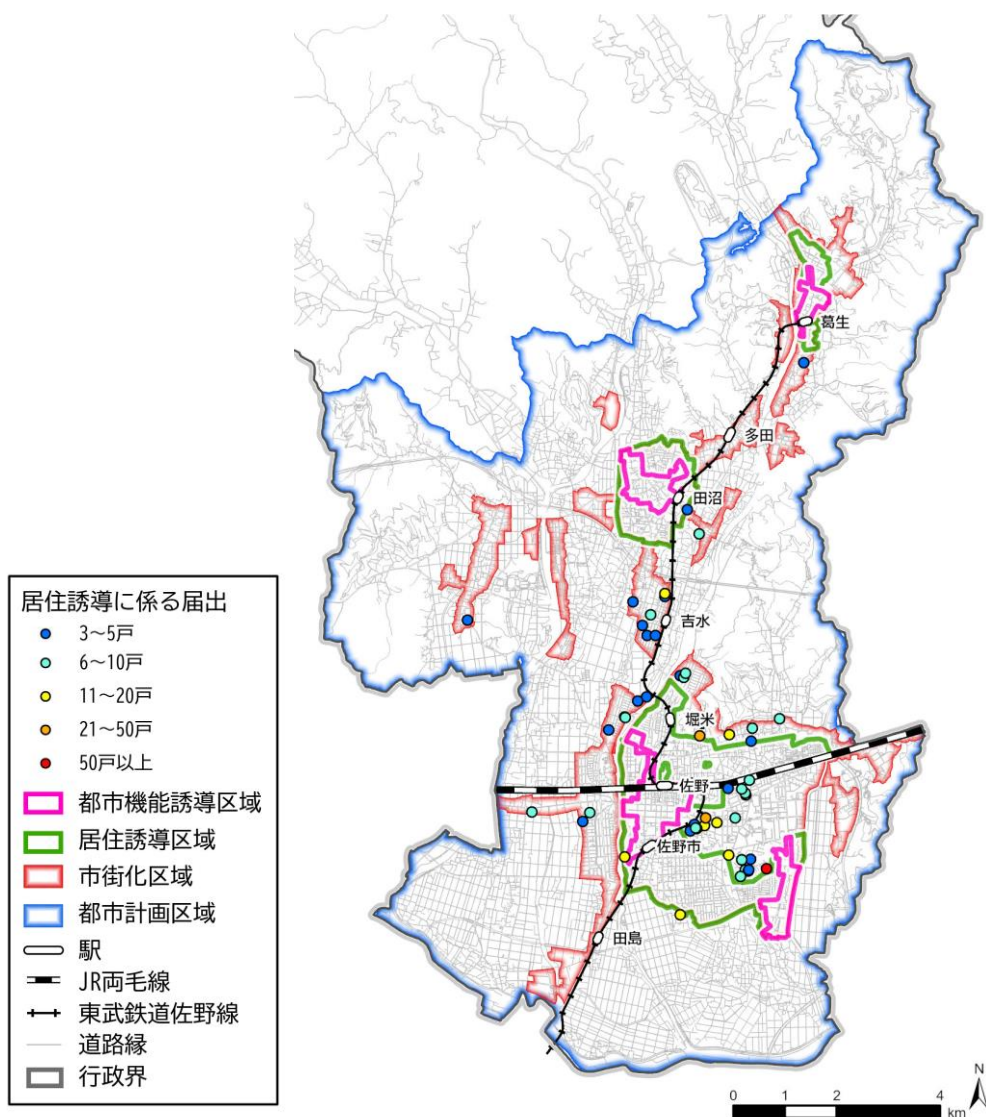


図 3-26 居住誘導に係る届出のあった箇所

出典：佐野市への届出実績

(8) 本市の現状における 5 年間の変化

本市の現状における 5 年間の変化について、人口動向、市街地形成の状況、公共交通の実態、財政状況及び都市構造評価の視点から整理しました。

人口	● 人口及び高齢化率は、総人口の減少傾向（令和 22（2040）年に 10 万人未満）、高齢化の進行及び生産年齢人口の減少という分析結果に大きな変更はありません。実績が国立社会保障・人口問題研究所将来推計人口の推計値を上回っており、以降の将来推計人口は上方修正されています。なお、実績人口の上方修正は、生活サービス維持の猶予となりますが、長期的な人口減少は変わらず、引き続き誘導区域内への立地誘導施策推進が必要です。 ● 人口密度の将来人口予測は、葛生地区や吉水地区での人口減少がみられました。その他の地区は、人口密度の低下を示唆するような予測はみられず、地区間で傾向の違いが認められます。
市街地形成の状況	● DID（人口集中地区）面積は、昭和 55（1980）年だけでなく令和 2（2020）年にも拡大傾向にあります。一方で、人口密度の低下や佐野駅周辺で人口減少が見込まれるのはこれまでと同様です。 ● 建物の新築状況は、市街地中心部より外側で増加している傾向に変化は見られませんが田沼地区では比較的市街地の中心部で建物の新築が多く、やや中心部への回帰傾向がみられます。 ● 空き家数及び空き家率の推移や分布位置について、傾向に大きな変化は見られず、まちなか（中心部）に空き家が多い状況です。中心市街地における建築物の老朽化や相続問題等が大きな要因として考えられ、居住誘導区域内への新しい住宅の誘導を妨げている状況です。 ● 中心市街地の状況はメイン通り沿いの店舗数は、減少傾向から微増ながら増加傾向へと変化しました。その主な要因は、コロナ禍からの回復傾向や中心市街地活性化の取組の効果等、複数の要因が影響していると考えられます。なお、佐野駅周辺の将来人口減少予測に関する傾向には変化がみられません。 ● 低・未利用地の状況は、顕著な変化は見られませんでした。駅周辺での平面駐車場の割合が増加しており、まちなかの空間が有効活用されていない状況が見受けられます。また、誘導区域内に住宅の分譲や誘導施設が立地できるような比較的大規模な未利用地が無い状況です。
公共交通	● 日常の移動手段が自動車への依存度が高い実態や、今後高齢化率が上昇する予測は、現行計画時点と同様の傾向です。 ● 地域公共交通利便地域は、路線やバス停位置の変更に伴い若干の変更がある。デマンド交通を除く地域公共交通利便地域においては、公共交通でカバーされていないエリアが存在しており、人口減少が見込まれている。また、公共交通でカバーされているエリアでも人口減少が見込まれている。こうした人口減少の傾向は現行計画と同様である。
財政	● 税収は、横ばい傾向から令和 3（2021）年以降は微増傾向へと変化が見られました。一方で、高齢化による社会保障費の増加に伴う歳出増加の見込みである傾向は、これまでと同様です。 ● 公示地価は、過去と同様に下落傾向にあります。工業地についてはほぼ横ばいの傾向です。
災害	● 土砂災害警戒区域や浸水想定区域は、これまでと同様で大きな変化はみられない。また、大規模な災害についても発生していない。
都市構造評価	● 医療・福祉・商業施設及び基幹的公共交通の全てを徒歩圏で享受できる圏域の人口の割合は、増加しています。これは、市街地の縁辺部で人口減少が進んだことにより、相対的に人口カバー率が上昇したものと考えられます。

3.2 本市の都市構造上の課題の整理

都市の現況把握、都市構造評価を踏まえて、分野別の課題を整理しました。

表 3-2 分野別の課題の整理

分野	現状と問題点	分野別の課題
1. 人口	・総人口は減少、高齢化率は年々上昇し、人口密度が低下 ・生産年齢人口の減少により、地域経済の低迷のおそれ ・中心市街地の人口密度低下が顕著であり、賑わいの低下のおそれ	・人口密度の維持 ・雇用の創出 ・中心市街地の賑わいの維持
2. 市街地形成	・人口の低密度化が進行し、生活利便性の低下のおそれ ・空き地空き家の増加により、治安や居住環境の悪化のおそれ ・拠点における土地の低未利用により、郊外への需要の流出のおそれ ・都市機能誘導区域外への誘導施設の立地や、居住誘導区域外での住宅開発がみられる ・誘導区域内に住宅の分譲や誘導施設が立地できるような比較的大規模な未利用地が無い状況	・都市のスポンジ化への対応
3. 公共交通	・自動車への依存度が高く、自動車運転が困難な高齢者の移動が難しくなるおそれ ・公共交通の空白地帯が存在し、人口減少により公共交通のサービス効率悪化のおそれ	・公共交通を中心とした利便性の高いまちづくり ・人口減少下での、公共交通利便性の維持や運行の効率化
4. 公共施設と財政	・公共施設等の老朽化が進み、維持更新費が増加 ・人口減少に伴う歳入の減少や高齢者増加に伴う歳出の増加により、持続的な都市経営の維持が難しくなるおそれ ・地価の下落により、税収減少の見込み	・公共施設の効率的な活用と維持運営 ・より効率的な行政（都市）経営
5. 災害	・人口密度が高い区域に浸水想定区域が存在しており、水害に対して脆弱	・災害危険性の低い土地利用の推進 ・災害に強いまちづくりの推進
6. 都市構造評価	・日常生活サービス全体を徒歩圏で享受できる圏域の人口割合は、同程度規模都市の平均値より低く、人口減少による生活利便性低下のおそれ	・生活利便性の高いエリアの特性を活かした土地の有効利用

【5年間の変化】

分野別の現状・問題点と課題については、全体としては現行計画と概ね変わらないが、立地適正化計画に係る届出の状況について追記している。

分野別の課題を踏まえて、立地適正化計画で解決を図る都市構造上の課題として都市機能、居住、公共交通の3つの観点から再整理しました。

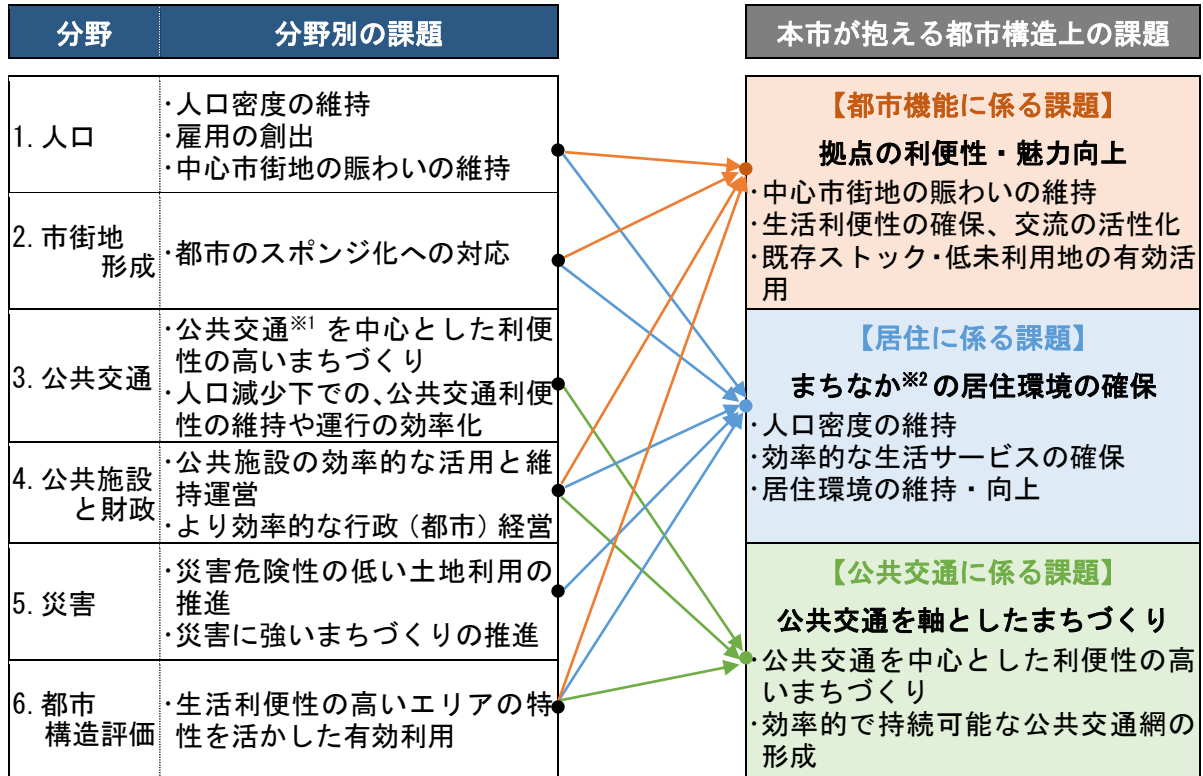


図 3-27 本市が抱える都市構造上の課題

※ 1 公共交通…デマンド交通を除く公共交通を示す

※ 2 まちなか…都市マスの中心拠点及び地域拠点をいう（P13 参照）

3.3 「佐野市立地適正化計画」の進捗評価

当初計画からの目標指標に対する進捗状況を見ると、現時点で目標値を達成している指標はありません。一方で、空き家バンクの活用件数、市政アンケートにおける住みやすさの評価については、概ね目標どおり推移しています。

その他の指標については基準値を下回っており、都市機能誘導区域内の誘導施設の立地割合については、新たな機能の誘導施設の立地はなく、誘導施設に位置付けた施設の新設がみられます。また、人口密度や人口割合、地価公示の平均価格等については、総人口及び生産年齢人口が減少傾向にあることが主な要因であると考えられます。

特に、公共交通利用者数（鉄道、路線バス）については、テレワーク等就業スタイルの変化による通勤者の減少や、少子化による通学者の減少に伴い、利用者数の増加は今後見込めない予想となっています。

今回、進捗評価を行い評価指標のほとんどが基準値を下回る状況となっております。計画策定から5年経過し、計画の十分な効果が得られていない可能性が示唆されます。このため、進捗評価を踏まえて、次項以降において誘導区域や誘導施設、誘導施策の検証を行います。

表 3-3 進捗評価

	評価指標	基準値	目標値 (令和 20 (2038) 年)	現状値	評価
都市機能分野の 指標及び目標値	都市機能誘導区域内の誘導施設の 立地割合 (各拠点に立地している誘導施設の種類の数 ÷各拠点に位置づけた誘導施設の種類の数)	【令和 2 (2020) 年】 23 / 28 種類 82.1 %/100 %	28 / 28 種類 100 %/100 %	【令和 7 (2025) 年】 23 / 28 種類 82.1 %/100%	基準値と 変わらず
	都市機能誘導区域内の地価公示 価格の平均値	【令和 2 (2020) 年】 42,750 円	基準値の地価公示 価格の平均値以上	【令和 7 (2025) 年】 40,400 円	基準値を 下回る
	市政アンケートにおける都市機 能の利便性評価 (市政アンケート(都市核の利便性)にお ける、そう思う+どちらかと言えばそう思 うの合計)	【令和元(2019)年】 佐野駅周辺: 52.7% 田沼駅周辺: 10.2% 葛生駅周辺: 7.6%	佐野駅周辺: 60% 田沼駅周辺: 15% 葛生駅周辺: 15%	【令和 6 (2024) 年】 佐野駅周辺: 48.6% 田沼駅周辺: 8.7% 葛生駅周辺: 6.4%	基準値を 下回る
居住分野の指標及び目標値	空き家バンクの活用件数	【令和元(2019)年】 累計 31 件	累計 300 件	【令和 6 (2024) 年】 累計 130 件	目標 どおり 推移
	居住誘導区域の人口密度	【平成 27 (2015) 年】 36.8 人/ha	36.8 人/ha	【令和 2 (2020) 年】 36.0 人/ha	基準値を 下回る
	居住誘導区域の人口割合 (総人口に占める割合)	【平成 27 (2015) 年】 37.9 %	45.2 %	【令和 2 (2020) 年】 37.8 %	基準値を 下回る
	居住誘導区域内の地価公示価格 の平均値	【令和 2 (2020) 年】 34,195 円	基準値の地価公示 価格の平均値以上	【令和 7 (2025) 年】 33,125 円	基準値を 下回る
	市政アンケート(佐野市(お住まいの 地域)の住みやすさ)における、そう 思う+どちらかと言えばそう思 うの合計※1	【令和元(2019)年】 79.6 %	85 %	【令和 6 (2024) 年】 81.8 %	目標 どおり 推移
公共交通分野の指標及び 目標値	東武鉄道佐野駅、田沼駅、葛生駅 の乗降客数	【令和元(2019)年】 1,926,105 人/年	1,979,600 人/年	【令和 6 (2024) 年】 1,758,199 人/年	基準値を 下回る
	市内の路線バスの利用客数 (コミュニティバス、民間路線バス、デマ ンド交通の合計) ↓	【令和元(2019)年】 ※1	321,500 人/年 ※1 ↓	【令和 6 (2024) 年】 ※1	基準値を 下回る
	市内の路線バスの利用客数 (第 2 次佐野市地域公共交通計画の評価指 標へ変更)	279,616 人/年	239,300 人/年	238,089 人/年	

本計画の上位計画において同じ指標により目標値を設定した場合は、上位計画との整合を図る

※1 令和 2 年から路線バスの一部でデマンド交通に変更となったため、デマンド交通に移行した路線を除いて基準値、現状値を算出(当初計画では、基準値を 308,003 人/年【令和元(2019)年】としていたが、路線バスの一部でデマンド交通になったため、表中に記載のとおり 279,616 人/年【令和元(2019)年】となる。)なお、目標値 239,300 人/年は、市内の路線バスの利用客数(第 2 次佐野市地域公共交通計画の評価指標)へ変更とする。