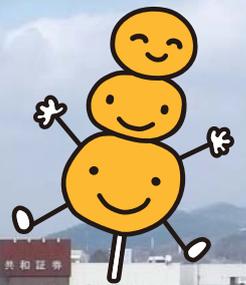


SANO

2019

都市 マスタ

第2次佐野市都市計画マスタープラン
本市の都市計画に関する基本的な方針



平成31(2019)年3月
栃木県佐野市

はじめに

本市では、平成 21（2009）年 3 月に「佐野市都市計画マスタープラン」を策定し、テーマである「豊かな交流文化を育む 拠点都市 佐野」の実現に向け、まちづくりを推進してまいりました。

その間、本市を取りまく社会環境は変化し、急速に進行している人口減少や少子高齢化、地方創生時代の到来、全国各地で頻発する災害による安全・安心に対する不安意識の高まりなど、対応すべき課題も大きく変化してきております。

このような情勢に対応すべく、平成 30（2018）年 3 月に「第 2 次佐野市総合計画」を策定し、「水と緑にあふれる北関東のどまん中 支え合い、人と地域が輝く交流拠点都市」を本市の将来像に掲げ、将来にわたって活力と魅力ある佐野市をつくり、持続していくため、様々な施策や事業に取り組んでおります。

都市計画マスタープランにつきましても、第 2 次総合計画の策定に合わせてこれまでの成果や実績を十分に検証し、この度、「豊かな資源と人が育む 交流都市 佐野」を新たなテーマとして、長期的なビジョンでの都市形成の骨格となる「第 2 次佐野市都市計画マスタープラン」を策定いたしました。

本市は、市内に東北自動車道・北関東自動車道の高速道路網を有し、さらに 4 箇所目となるインターチェンジの設置が予定されるなど、交通の要衝であるとともに、豊かな自然環境や多くの歴史・文化遺産、住みやすい居住環境を有しております。これらの恵まれた資源を十分に連携させ活用するため、本マスタープランでは「拠点連結（いもフライ）型都市構造」の構築を方針として掲げ、地域の個性を生かした特色ある発展を目指していきたいと考えております。

結びに、本マスタープランの策定に際し、ご意見、ご提言をいただきました多くの市民の皆様、市議会、策定懇談会、都市計画審議会をはじめ、関係者の皆様に心から感謝とお礼を申し上げますとともに、本市のまちづくりへのより一層のご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げます。



平成 31（2019）年 3 月

佐野市長 岡部 正英

目 次

第 1 章 都市計画マスタープラン策定にあたって

1. 都市計画マスタープラン策定の背景	1
2. 都市計画マスタープランの概要	2
3. 都市計画マスタープラン策定の視点	7

第 2 章 全体構想（都市構造）

1. テーマと基本目標	10
2. 将来都市構造の基本的考え方	14
(1) 面の構想	14
(2) 軸の構想	17
(3) 拠点の構想	19
(4) 将来都市構造	22

第 3 章 全体構想（分野別方針）

1. 全体構想の関係	24
2. 分野別方針	26
(1) 土地利用の方針	26
(2) 交通の方針	32
1) 公共交通ネットワーク	32
2) 道路ネットワーク	35
3) 交通需要管理	38
(3) 都市環境の方針	40
1) 公園・緑地	40
2) 下水道・河川	43
3) 上水道	43
4) その他供給処理施設	44
5) 防災・減災	44
6) 都市景観	45
(4) 都市マネジメントの方針	46

第4章 地域別構想

1. 地域の設定	47
2. 地域別構想	48
(1) 佐野中央地域	49
(2) 佐野東部地域	55
(3) 佐野西部地域	60
(4) 田沼地域	65
(5) 葛生地域	70

第5章 実現化方策

1. 独自性や地域性に配慮したまちづくりの実践	75
2. まちづくりにおける協働体制の確立	76
3. 柔軟かつ効率的な都市計画行政の推進	77

資料編

1. 現況データ	81
(1) 人口	81
(2) 産業	86
(3) 土地利用	89
(4) 公共交通	93
(5) 災害	98
(6) 法規制・都市計画	100
2. 都市計画マスタープラン策定体制	103

第1章 都市計画マスタープラン策定にあたって

1. 都市計画マスタープラン策定の背景

平成 17（2005）年 2 月 28 日に、佐野市、田沼町、葛生町が合併し、新「佐野市」が誕生しました。合併に伴い、平成 19（2007）年 3 月には新市の総合計画及び国土利用計画佐野市計画が策定され、それらに即した一体的な土地利用や都市整備などの基本指針が必要であることから、平成 21（2009）年 3 月に「佐野市都市計画マスタープラン」を策定しました。

本市の都市計画マスタープランは策定から概ね 10 年が経過し、都市計画分野では、人口減少・高齢者の増加が進む中、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業などの生活機能を確保し、子育て世代や高齢者などが安心して暮らせるまちづくりが課題となっています。これらの課題への対応としては、都市構造を再構築し、公共交通と連携して、コンパクト・プラス・ネットワークを実現することが必要とされるようになりました。

また、この間に、本市では人口減少・高齢者の増加の進行と並行して、中心市街地での人口密度の低下や空き家の増加などによる都市のスポンジ化が進行しました。さらには、北関東自動車道の開通や新産業団地の完成などによる交通の流れの変化、IC 周辺での土地のポテンシャル・利便性の向上による産業用地の需要の高まりや、大規模災害等に備えるための地域づくりなど、本市を取り巻く環境が大きく変化しました。

これらの背景の下、本市では平成 29（2017）年度に第 2 次総合計画基本構想及び第 2 次国土利用計画佐野市計画を策定したことから、計画の見直しが必要となり、長期的な視点に立った都市の将来像の明確化に向けて、**新たな「第 2 次佐野市都市計画マスタープラン」**を策定することになりました。



▲佐野田沼インターチェンジ

2. 都市計画マスタープランの概要

(1) 都市計画マスタープランの位置づけ

近年わが国では、まちづくりを進める上で、「望ましい都市像の明確化」、「総合的かつ体系的な施策の展開」、「住民の理解と参加」が重要であり、分かりやすい形での提案が必要であることから、平成4（1992）年に市町村の都市計画マスタープランの創設・義務化が行われました。

これらを背景として、都市計画マスタープランは、都市計画法（第18条の2）により、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として定めるものと規定されており、「佐野市総合計画」や県の「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」などの上位計画に則した、今後のまちづくり事業や各種関連計画を策定する際の方針となるものです。

(2) 都市計画マスタープランの役割

都市計画マスタープランには、次のような役割があります。

都市計画マスタープランの役割

住民の意見を反映した、具体性のあるまちの将来ビジョンを明示します。

住民に最も近い立場にある市町村が住民の意見を反映し、創意工夫をしながら具体性のあるまちづくりの将来ビジョンを確立します。

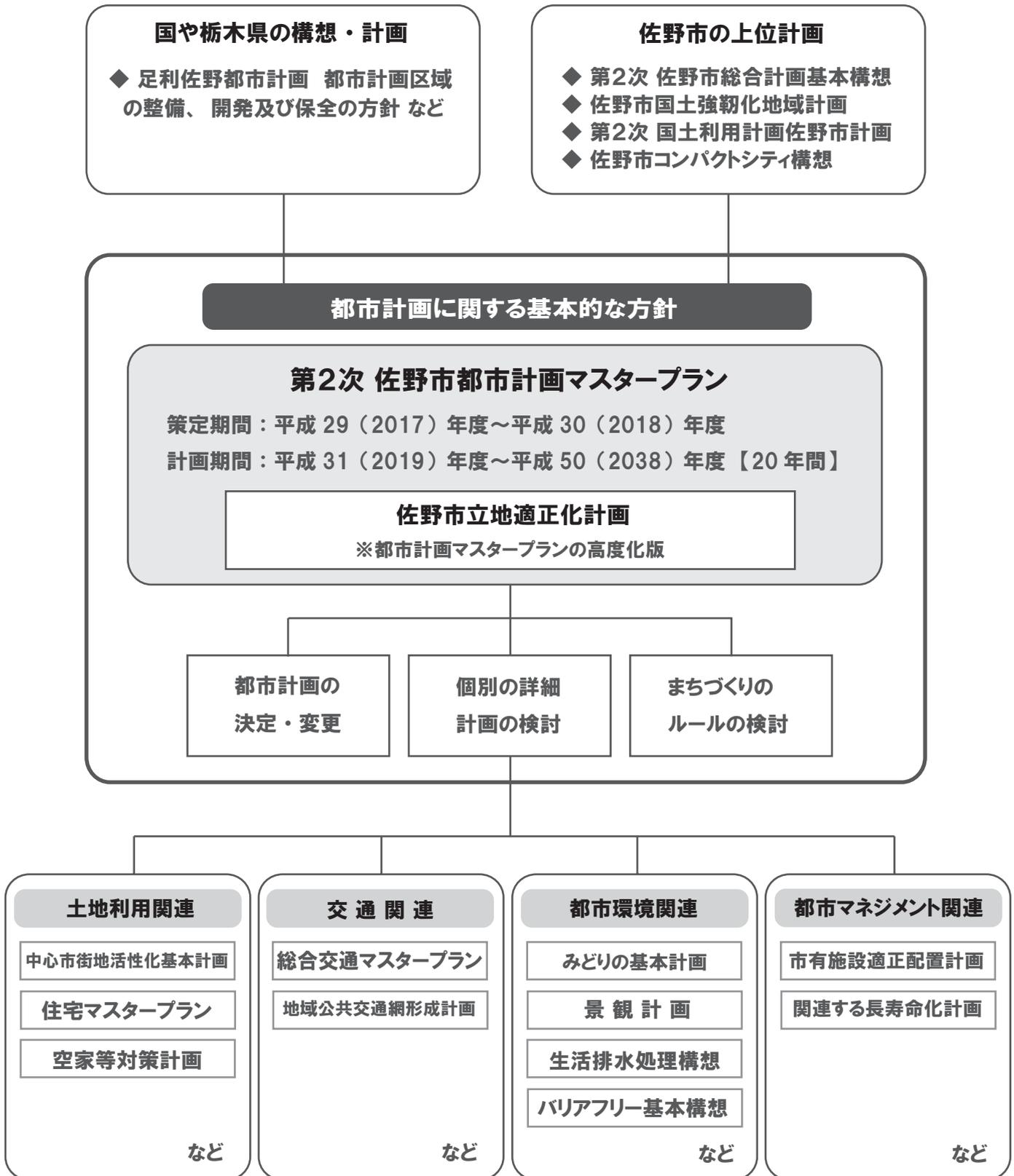
市町村の都市計画についての決定及び変更の指針となります。

都市計画マスタープランは、今後の本市の個別計画の根拠となります。土地利用や都市施設などの都市計画を決定・変更する際の指針として活用されます。

個々の都市計画を相互に調整する体系的な指針となります。

都市計画マスタープランで示した将来像に基づき、土地利用や都市施設などの整備を進める際に個別計画相互の調整を図る方針となります。

計画体系図



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

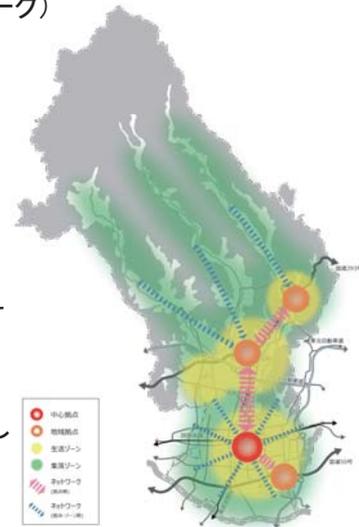
資料編

(3) 上位計画における都市計画マスタープランに関連する項目

上位計画における都市計画マスタープランに関連する項目について以下に示します。

計画名	都市計画マスタープランと関連する項目
<p>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（都市計画区域マスタープラン）</p> <p>平成 28（2016）年 3月 栃木県</p>	<p>4. 本区域における都市づくりの実現に向けて</p> <p>4-2 都市づくりの実現化方策</p> <p>(1) 暮らしやすくコンパクトな都市づくり</p> <p>① 日常生活に必要な都市機能の集積の促進</p> <p>② 街なかへの居住（集住）の促進</p> <p>③ 空き家など既存ストックの有効活用</p> <p>④ 都市の防災・減災機能の強化</p> <p>(2) 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</p> <p>① 拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの充実・強化</p> <p>② 徒歩や自転車による移動性の向上</p> <p>(3) 環境にも優しいエコな都市づくり</p> <p>① 環境負荷の少ない低炭素な都市づくり</p> <p>② 都市経営コストの低減</p> <p>(4) 地域の魅力や強みを生かした都市づくり</p> <p>① 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</p> <p>② 地域資源を活かした観光の振興</p> <p>(5) 医療や福祉、産業、環境など各種施策と連携した都市政策の展開</p> <p>(6) 多様な主体と協働・連携した都市づくり</p>
<p>第2次 佐野市 総合計画 基本構想</p> <p>平成 30（2018）年 3月 佐野市</p>	<p>第2部 基本構想</p> <p>第1章 佐野市の将来像</p> <p>1 佐野市の将来像</p> <p>水と緑にあふれる北関東のどまん中 支え合い、人と地域が輝く交流拠点都市</p> <p>2 推進テーマ：定住促進</p> <p>4 基本目標</p> <p>① 魅力ある産業で賑わう活力あるまちづくり</p> <p>② 新たな流れの創造による賑わうまちづくり</p> <p>⑤ 快適により安全で安心して暮らせるまちづくり</p> <p>⑥ 美しい自然、環境と調和するまちづくり</p> <p>7 土地利用の基本方針</p> <p>① 地域の特性を活かした土地利用を推進します。</p> <p>② 新たな産業基盤の整備を図ります。</p> <p>③ 賑わいと魅力のある中心市街地及び周辺地域のコミュニティ拠点の整備を図ります。</p> <p>④ 貴重な歴史資源・景観を大切にし、それらを活用して文化的風土を高め育てます。</p> <p>⑤ 定住と子育てのできる基盤の整備・確保を図ります。</p> <p>⑥ うるおいのある住環境・生活空間を確保します。</p> <p>⑦ コンパクトシティ構想による全市・広域的ネットワーク化された道路・交通体系を確立します。</p> <p>⑧ 山や河川の豊かな自然を大切にし、緑と水に親しむ空間を確保します。</p>
<p>佐野市国土強靱化 地域計画</p> <p>平成 32（2020）年 3月（予定）</p> <p>佐野市</p>	<p>< 方向性 ></p> <p>国の国土強靱化基本計画を踏まえ策定する佐野市国土強靱化地域計画に位置付けられた関連項目を反映</p> <p>国土強靱化地域計画の内容</p> <p>第1章 国土強靱化の基本的考え方</p> <p>第2章 脆弱性評価</p> <p>第3章 国土強靱化の推進方針</p> <p>第4章 計画の推進と不断の見直し</p>

計画名	都市計画マスタープランと関連する項目
第2次 国土利用 計画 佐野市計画 平成 30 (2018) 年 3 月 佐野市	第3章 措置の概要 第5 環境の保全と美しい市土の形成 1 : 良好な生活環境づくり 3 : 景観の維持・形成 第6 土地利用の転換の適正化 1 : 大規模な土地利用転換 2 : 農用地の利用転換 3 : 森林の利用転換 第7 持続可能な市土の形成 1 : 都市の集約化 2 : 「小さな拠点」の形成 3 : ネットワークの形成
佐野市コンパクト シティ構想 平成 31 (2019) 年 3 月 佐野市	第2章 目指す都市像 (コンパクト・プラス・ネットワーク) 1. コンパクト・プラス・ネットワークの骨格 (1) 拠点・ゾーンの考え方 (2) ネットワークの考え方 2. コンパクト・プラス・ネットワークによる効果 (1) 暮らしのイメージ (2) 小さな拠点の方向性 3. まちづくりの基本方針 1 利便性が高く魅力ある都市の拠点を形成します 2 暮らしやすいまちなかの居住環境を形成します 3 公共交通を中心としたまちづくりを促進します 4 中山間地域の暮らしに必要な生活環境を維持します 5 効率的な都市経営の実現をはかります 第3章 施策の方向性



(4) 目標年次

将来を見据えたまちづくりの基本指針として、また、都市計画を継続的に先導する役割を持つことから、計画の開始年次を平成 31 (2019) 年度とし、20 年後の平成 50 (2038) 年度を目標年次とします。

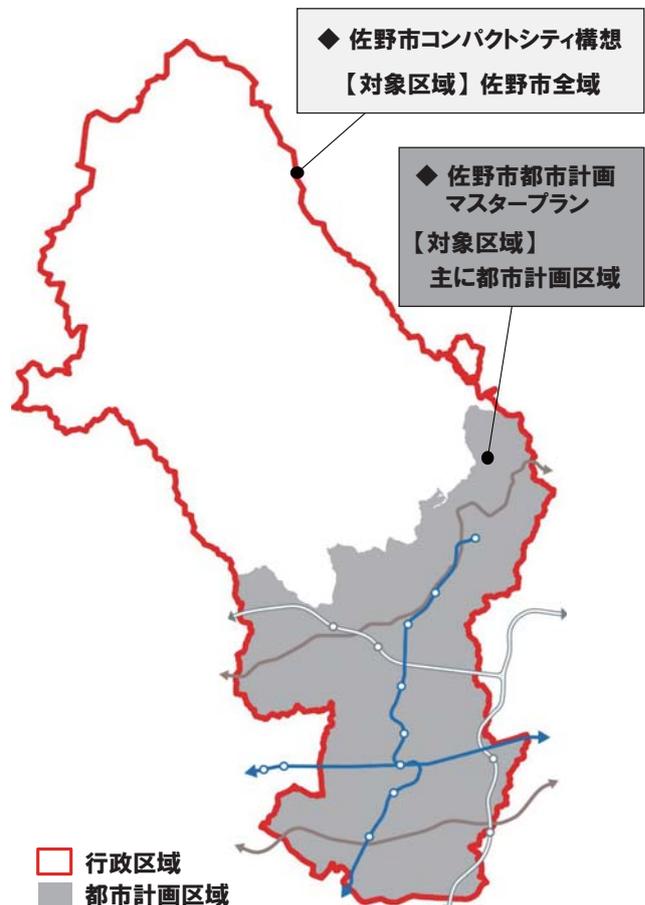
ただし、上位計画の見直しや社会情勢の変化などを踏まえて、必要に応じて見直しを行います。

(5) 対象区域

都市計画区域 (約 13,254ha) を基本とします。

上位計画であるコンパクトシティ構想は、市全域を対象としてコンパクト・プラス・ネットワークの実現を目指すものですが、都市計画マスタープランでは、主に都市計画区域を対象としてまちづくりの方針を示します。

ただし、本市のまちづくりを考える上で、都市計画区域外を含む一体的な取組が求められる場合もあるため、必要に応じて都市計画区域外についても検討します。

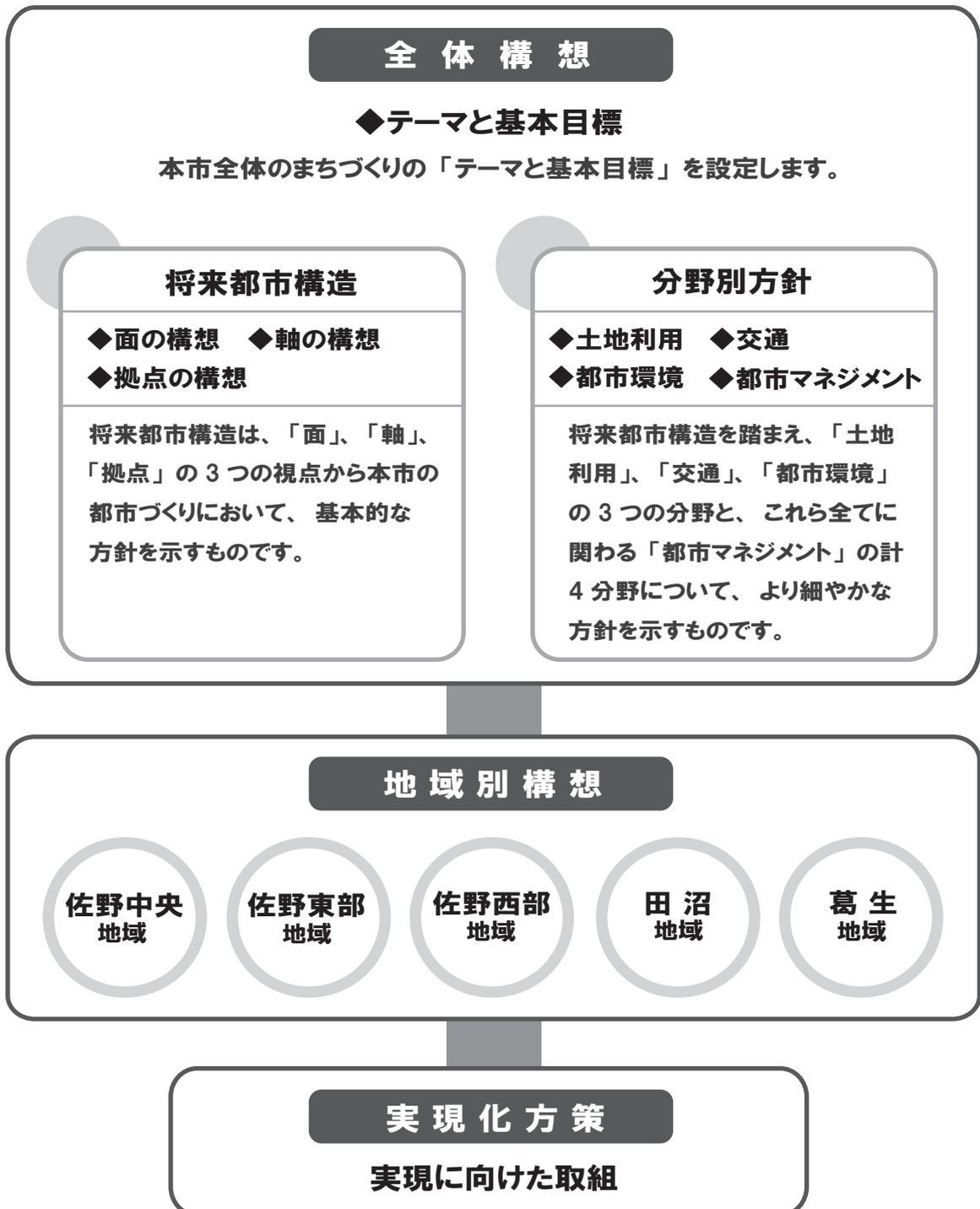


(6) 都市計画マスタープランの構成

都市計画マスタープランは、**全体構想**、**地域別構想**、**実現化方策**の3つの内容で構成されます。

- ① 全体構想では、本市全体のまちづくりの目標や整備方針を定めます。
- ② 地域別構想では、都市計画区域を5つに分けて地域ごとの目標や整備方針を定めます。
- ③ 実現化方策では、都市計画マスタープランを実現する上で基本的な取組の方針を示します。

第2次 佐野市都市計画マスタープラン構成図



3. 都市計画マスタープラン策定の視点

(1) 本市の現状と課題

本市の都市計画マスタープランは、平成 21（2009）年に策定し約 10 年が経過しました。その間、本市を取り巻く社会情勢や、本市の状況が大きく変化したことを踏まえ、本市のまちづくりに係る現状と新たな課題を以下に示します。

土地利用に係る現状と課題

市街地形成の状況

本市の既成市街地では、人口減少等に伴い人口密度の低下が進んでいます。今後さらに、店舗・商業施設の撤退による生活利便性の低下や、駅周辺などの拠点となる地域でも空き家や空き地などの低・未利用地が散在することにより、都市の密度が低下していく「都市のスポンジ化」が懸念されます。

【課題】都市のスポンジ化への対応

土地利用の状況

工業地域として位置づけられた地域に住宅や商業、工業が混在しており、それぞれの環境の悪化が懸念されます。また、効率的な土地利用が図られるべき駅周辺部でも、定められた建ぺい率・容積率の上限に対して充足率が低く、十分に利用されていない状態となっています。

一方で、事業者の業務用地に対するニーズは高いものの、市街化区域内には用地が不足しており、新たな誘致が難しい状況となっています。

【課題】地域にふさわしい土地利用の実現、有効な業務用地の確保

市街化調整区域の状況

人口減少や超高齢社会の到来により既存集落の衰退が進み、地域コミュニティの維持が困難となることが懸念されます。また、田園景観に影響を与える農地転用も増加しています。

【課題】農村集落エリアの持続可能な地域づくり

都市計画区域周辺部の状況

（仮称）出流原 PA スマート IC 周辺の整備により、周辺地域の交通利便性が向上することが期待される一方で、開発の抑制が図られていない都市計画区域外への工場等の進出による居住環境への影響が懸念されます。

【課題】（仮称）出流原 PA スマート IC 周辺の土地利用のコントロール

交通に係る現状と課題

交通の状況

本市では、移動における自動車への依存度が高いことから、今後増加する自動車を運転できない高齢者への対応が必要です。また、市内には公共交通が通っていない公共交通空白地域が存在しているため、公共交通を中心とした交通ネットワークの強化が必要です。

【課題】 交通ネットワークの強化

新たな拠点形成の状況

北関東の重要な物流拠点となる佐野インランドポートが平成 29（2017）年 11 月に供用を開始したほか、（仮称）出流原 PA スマート IC が平成 34（2022）年に供用開始予定であり、これらの機会をとらえて、本市の物流の優位性を十分に活かした産業振興が必要です。

【課題】 物流拠点・物流ネットワークの構築

都市環境に係る現状と課題

景観・自然環境の状況

本市は、豊かな自然環境や歴史・文化資源に恵まれており、これらは本市特有の自然景観、歴史・文化景観、まちなみ景観、人文景観などを形成しています。一方で、管理不十分な森林の増加、農地における耕作放棄や用途の転用、歴史ある建物の維持管理の問題、まちなみにそぐわない屋外広告物の乱立など、これらの資源を取り巻く環境は厳しくなりつつあるため、適切な保全、管理や活用を図るための方針を検討する必要があります。

【課題】 景観・自然環境の適切な保全、管理

都市防災の状況

人口密度が高い地域に、河川の氾濫により浸水する可能性のある区域が存在しており、市街地が水害に対して脆弱な状態となっています。また、一部の避難所も浸水想定区域内に設定されていることから、災害時に被災する可能性があります。

【課題】 災害に強い住宅市街地の形成

都市マネジメントに係る現状と課題

公共施設の状況

本市は、合併前の旧市町で整備した多くの施設を引き継いでいることから、人口規模が類似した自治体と比較して、機能が重複する施設を多く保有している状況にあります。また、その多くは、経年により施設が老朽化しており、これから、一斉に大規模改修や建て替えが必要となる更新時期を迎え、更新費用の増大が見込まれます。人口減少や社会福祉費の増大等により財政状況が厳しさを増す中では、施設の保有総量の縮減、適正な施設配置などに取り組んでいく必要があります。

【課題】 公共施設の適正配置

社会資本ストックの状況

道路、下水道、公共施設等の社会資本ストックについては、老朽化が進行しており、都市経営コストの低減を図るため、長寿命化修繕計画などに基づき適切な維持管理や有効活用を図る必要があります。

【課題】 社会資本ストックの適切な維持管理や有効活用

(2) 都市計画マスタープランに反映すべき視点

上位計画及び本市の現状と課題を踏まえて、「第2次佐野市都市計画マスタープラン」に反映すべき視点を以下のとおりとしました。

- ア) 都市のコンパクト化
- イ) 交通ネットワークの強化
- ウ) 国道沿線や IC 周辺等における開発促進と適切な土地利用の推進
- エ) 都市経営コストの低減
- オ) 空き家や空き地などの低・未利用地の活用
- カ) 景観・自然環境の適切な保全、管理
- キ) 災害対策の強化
- ク) 他分野と連携した施策展開

第2章 全体構想（都市構造）

～ テーマと基本目標、将来都市構造 ～

1. テーマと基本目標

本市全体のまちづくりの「テーマと基本目標」を設定します。

都市計画のテーマ

《 佐野市都市計画のテーマ 》

『 豊かな交流文化を育む 拠点都市 佐野 』

佐野市都市計画マスタープラン 平成 21（2009）年 3 月 より

平成 30（2018）年 3 月に策定した第 2 次佐野市総合計画基本構想では、北関東 3 県の中心として「水と緑にあふれる北関東のどまん中 支え合い、人と地域が輝く交流拠点都市」という将来像を掲げています。

また、その実現に向けては、持続的な発展のために必要不可欠である「定住促進」を推進テーマとし、市の特色ある発展、賑わいがある安全で安心に暮らせるまちを目指して、地域の特性を活かしたまちづくりを推進するとしています。

《 第 2 次 佐野市都市計画のテーマ 》

『 豊かな資源と人が育む 交流都市 佐野 』

人口減少、超高齢社会の到来を社会的背景として、厳しい財政状況の下で地域の活力を維持し、子育て世代や高齢者などの全ての世代の住みやすさを確保するためには、コンパクトな都市づくりが求められています。

そのために、本市の都市計画では、緑豊かな森林や清流などの「自然」をはじめ、地勢的に恵まれた交通の要衝として培われた「歴史・文化」や、農林業・鉱工業、物流、観光などの「産業」を育んだ豊かな資源を活かして、人が集まることにより、住みやすく賑わいが生まれる交流拠点のまちとして、市民と行政の連携により持続可能な都市づくりを目指すものとします。

都市計画の基本目標

①『拠点連結（いもフライ）型都市構造』の構築

本市にふさわしいコンパクト・プラス・ネットワークの都市構造のあり方として、都市機能の集積を促進する拠点（中心・地域拠点）を中心に、公共交通を利用できる暮らしやすい生活環境を形成するゾーン（生活ゾーン）、生活支援機能の集約・確保を図り集落の地域生活を支えるゾーン（集落ゾーン）などを地域特性に応じて配置し、これらを公共交通などで有機的に連携させ、全ての世代の暮らしやすさと、持続可能な都市の発展を推進します。

② 魅力と活力にあふれた広域交流拠点づくり

東北自動車道、北関東自動車道、国道 50 号などの広域交通利便の優位性を活かし、新たな魅力と活力に資する都市機能の集積を図るとともに、観光、スポーツ、産業・文化などを通じた国内外との様々な交流が活発に展開できるような広域的な交流拠点の形成を推進します。

③ 安全・安心で都市活力を支えるまちづくり

都市活力を生み出す様々な都市機能を支える基盤整備の推進、さらには、豊かさを実感できる快適な居住環境の実現と、災害に強く安全・安心な暮らしを支える都市基盤の整備を推進します。

誰もが安全・安心に移動できる都市づくりを推進するため、公共交通の利便性向上と鉄道駅や道路などのユニバーサルデザイン化を図ります。

医療・福祉、教育・文化、環境など他分野と都市計画分野が連携して、子育て世代や高齢者などの全ての世代が住みやすいまちづくりを進めます。

④ 水と緑が薫る快適な居住環境の創出

豊かな環境の中で、誰もが暮らしやすいと実感できる居住環境づくりを推進します。また、まちなか居住を積極的に推進する一方、既存集落地などにおける活力維持などのバランスのとれた都市づくりを推進します。

⑤ 豊かな自然や歴史・文化を活かした景観形成

豊かな自然や歴史・文化を活かし、市民が誇れる景観づくりと良好な居住環境づくりを推進します。

本市の目指す『拠点連結（いもフライ）型都市構造』

拠点連結型都市構造の必要性

- 人口や新規投資額の減少などの状況下においては、都市計画分野においても、効率的な都市構造の構築が不可欠です。同時に、超高齢社会の到来や環境問題への意識の高まりを受け、自動車へ過度に依存しない交通システムの構築が求められています。



拠点連結型都市構造の構築

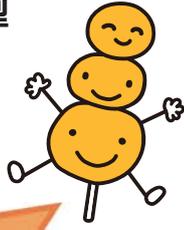
- 佐野市コンパクトシティ構想で示している「コンパクト・プラス・ネットワークの骨格」を踏まえ、都市計画区域内では、本市にふさわしい都市構造として『拠点連結（いもフライ）型都市構造』を構築します。
- 都市の既存ストックを有効活用し、各拠点へ多様な都市機能（公共施設、医療・福祉、教育・文化、商業・業務など）を集約、集積します。
- 子育て世代や高齢者などの全ての世代が住みやすいまちなか居住を促進するとともに、住み慣れた農村集落での生活支援機能の集約・確保と生活環境の維持を図ります。
- 既存の公共交通（鉄道、バスなど）の活用や、市街地環境に配慮した道路網整備により、拠点を有機的に連携させ、地域特性に応じた暮らしやすさを支えるネットワークの充実を図ります。



拠点連結型都市構造の効果

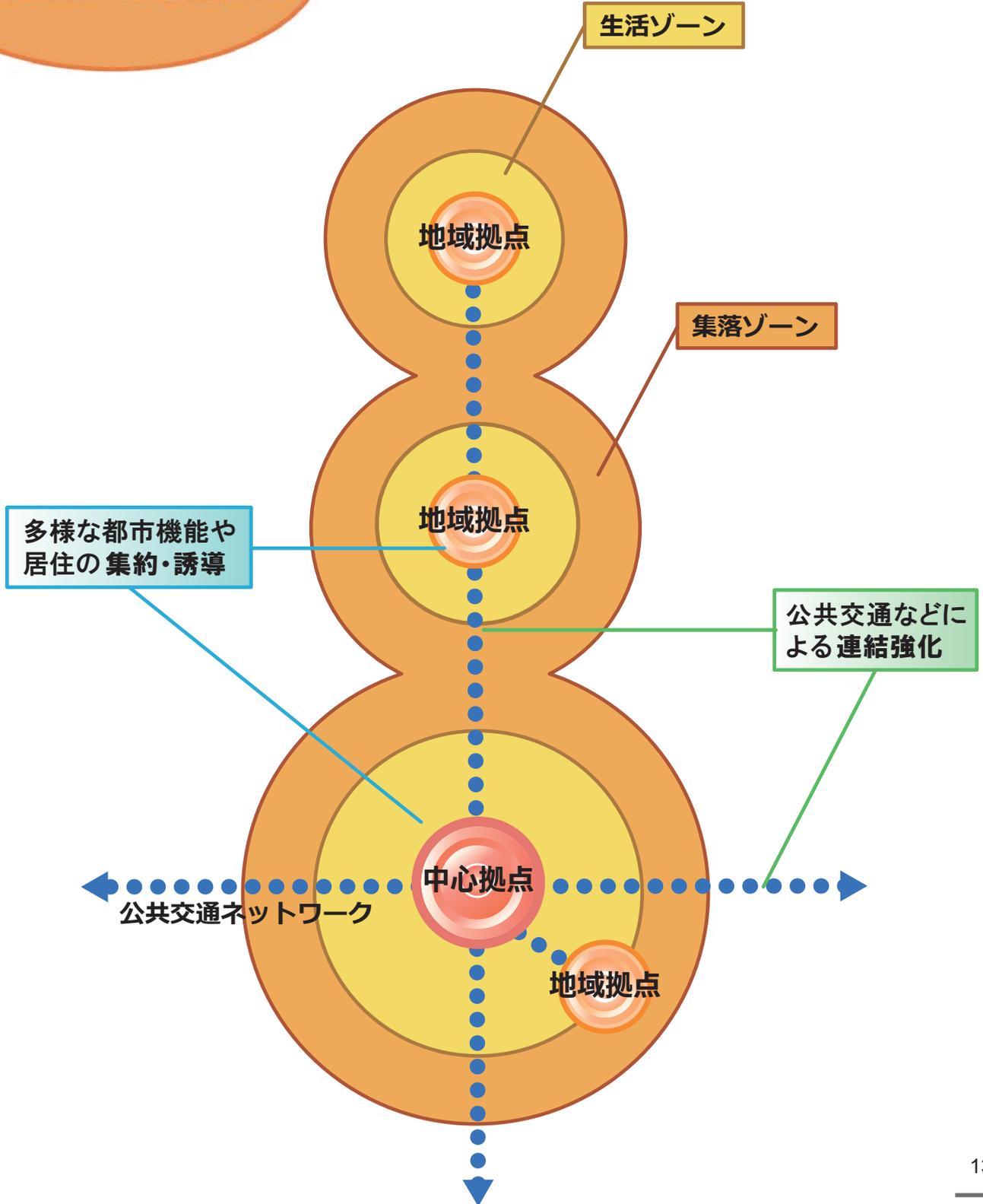
- 拠点では、“住み、働き、訪れる”人が交流することで「賑わい」が創出され、市民の暮らしやすさの向上が図られます。さらに、コミュニティの機能が維持され、市民や各種の市民組織などの活動により、防犯、防災、福祉、環境などの様々な問題に地域で対応する取組が期待されます。
- 高齢者をはじめとする交通弱者でも拠点間の移動が容易になります。さらに、自動車へ過度に依存しない都市構造となり、自然環境への負荷を抑え、持続可能な都市の発展が確保されます。

拠点連結（いもフライ）型
都市構造のイメージ



▲いもフライ

佐野の郷土食「いもフライ」
のように、拠点（いも）を
公共交通（串）で結ぶ構造です



2. 将来都市構造の基本的考え方

将来都市構造は、「面」、「軸」、「拠点」の3つの視点から、本市の都市づくりにおいて基本的な方針を示します。

（1）面の構想

① 将来的な都市の規模

○目標とする都市は、10万人が快適に暮らせる規模とします。

本市の人口は微減傾向であり、土地需要の大幅な拡大は考えにくい状況にあります。国立社会保障・人口問題研究所による平成42（2030）年の本市の人口の推計は、約10万7千人となっています。第2次佐野市総合計画でも、平成41（2029）年の人口の目標を10万7千人としています。本マスタープランにおいては、これらと同様の考え方に基づき、平成50（2038）年の目標人口を10万人とします。

したがって、本マスタープランにおける将来的な市街地の範囲については、現在ある市街地を基本に考えることとします。ただし、人口10万人を維持できる財源の確保や雇用の安定などのため、不足する産業用地については計画的な確保に努めるものとします。

また、今後の都市整備の基本的な考え方は、都市の既存ストックを活用し、日常生活の質的な向上を目指します。さらに、環境共生の見地から、今後とも市街地では優れた緑地や景観を創出します。また、優良な自然や農地の保全とともに、近年急増している再生可能エネルギー施設とも共存を図ります。



▲佐野新都市



▲佐野駅

② 市街地及び市街地外の役割

- 本市の特性から、市域を4つのゾーンに区分し、地域の特性の保全と活用を図りながら、優れた都市環境を創出します。

〈市街地を形成するゾーン〉

● まちなかゾーン

- ・佐野駅・佐野市駅周辺、田沼駅・田沼行政センター周辺、葛生駅・葛生行政センター周辺、佐野新都市を本市の「まちなかゾーン」と位置づけます。これらの「まちなかゾーン」は、互いにそれぞれの役割分担を明確にした上で連携強化を図り、魅力ある市街地の形成を推進します。

● 都市的土地利用ゾーン

- ・まちなかゾーン以外の既存市街地は、これまでの既存ストックを活用し、市民の暮らしやすさの向上を図る「都市的土地利用ゾーン」と位置づけます。現在の地域特性を考慮し、周辺土地利用との調和を図ります。

〈市街地外のゾーン〉

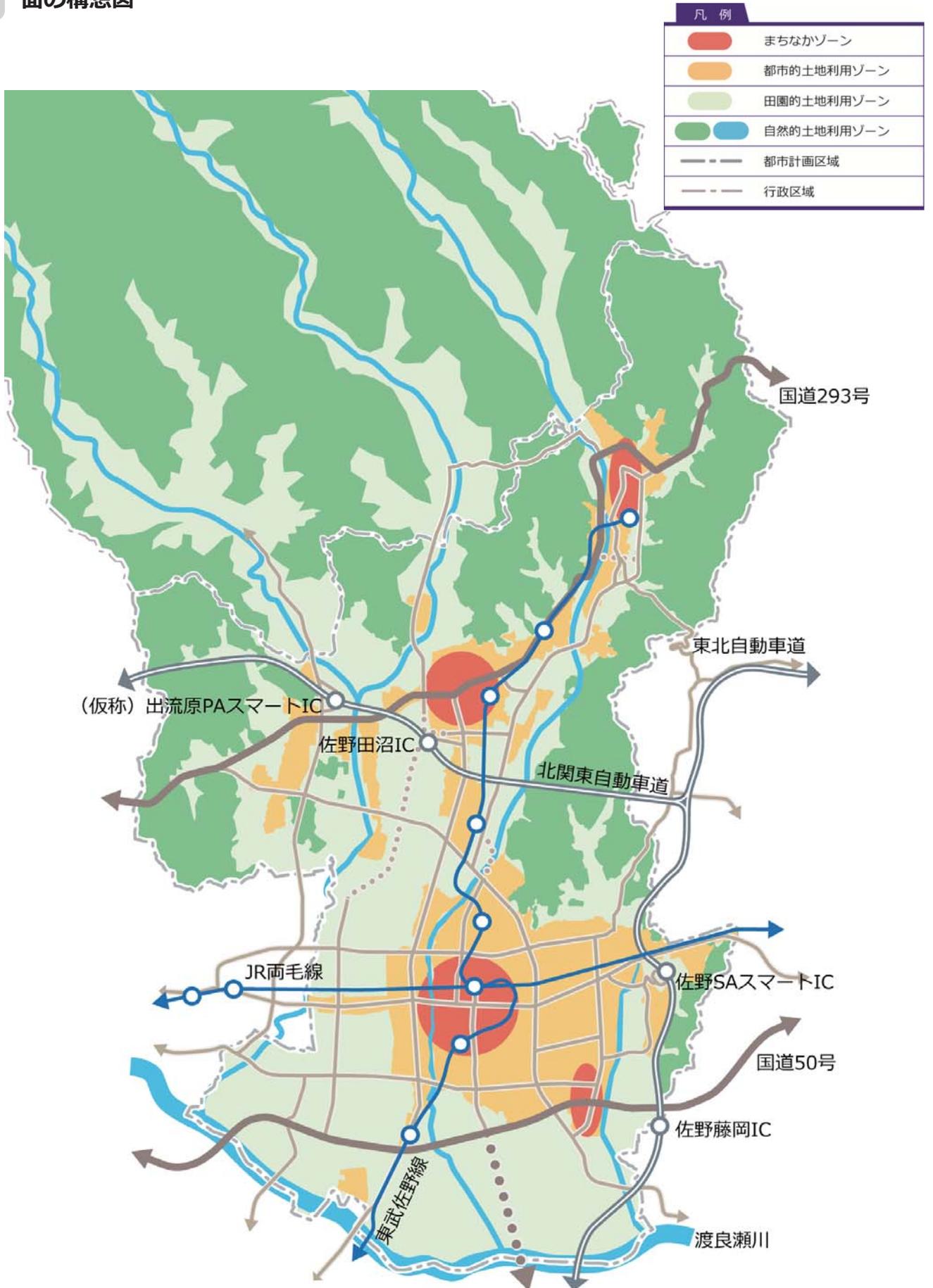
● 田園的土地利用ゾーン

- ・豊かな自然や田園環境に囲まれながら、既存の集落地を中心に多様なライフスタイルに対応したゆとりある居住環境を提供する地域です。優良な自然や農地の保全を図り、魅力ある田園集落の形成に努めます。
- ・市街化調整区域は、本来市街化を抑制する区域であることから、これを前提としながら、開発許可制度を活用し、周辺環境と調和した土地利用を図ります。
- ・交通利便性の高いエリア等においては、産業立地や地域振興に向けた土地利用の転換を図るほか、地域の特色ある発展を目指して土地利用の調整を図ります。
- ・都市計画区域外は、地域の将来像を踏まえ、良好な居住環境を維持するために適切な土地利用を図る方策を検討します。

● 自然的土地利用ゾーン

- ・良好な自然環境を有している地域であり、市民の憩いの場として、また、良好な景観を提供する場として、森林や水辺空間の利活用と自然環境の保全に努めます。

面の構想図



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

資料編

（2） 軸の構想

① 道路及び公共交通の利便性を活かした「広域都市軸」の強化

- 道路交通の利便性や公共交通の利用促進を図り、暮らしやすさと持続可能な都市の発展を支える「広域都市軸」を強化します。

本市は、東北自動車道、北関東自動車道、国道50号、国道293号によって、周辺都市と連絡する広域的な道路交通の利便性を有しています。また、公共交通については、JR両毛線・東武佐野線と高速バスによる広域的なネットワークが形成されており、両毛広域都市圏において恵まれた交通環境にあります。

こうしたことから、単に道路網を中心とした軸を位置づけるだけでなく、公共交通を有機的に連携させた「広域都市軸」を東西、南北方向に形成し、暮らしやすさの向上と産業の振興を支えることにより、持続的な都市の発展を図ります。

② 市民生活や産業を支える「都市活力軸」の強化

- 公共交通への転換や、職住近接型の工業施設などの集積強化及び沿道型生活利便施設の立地を図り、本市の市民生活や産業を支える「都市活力軸」を強化します。

本市の都市活力は、南北の拠点間を結ぶ東武佐野線と、多様な産業や充実した幹線道路によって支えられており、更なる都市活力の向上を図ることが重要です。

特に、高齢者の増加が進行する中、都市機能への利便性を確保する上では、市内の移動を担う交通として、東武佐野線とバスの連携により公共交通ネットワークを維持・活用することが重要となっています。これらは、自動車への過度な依存から脱却し、環境にもやさしい都市づくりを効率的かつ効果的に実現するために有効です。

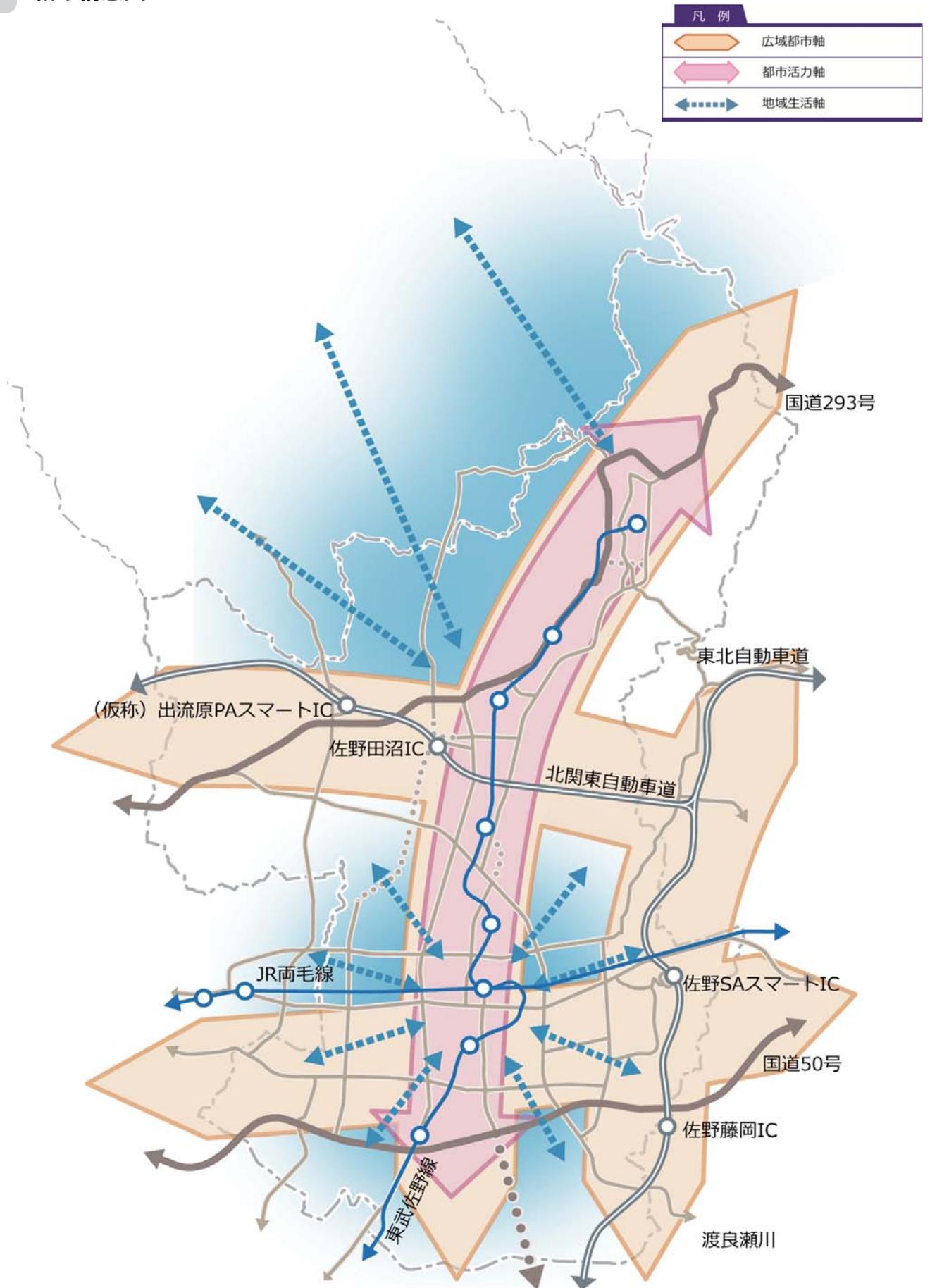
こうしたことから、拠点間を結ぶ公共交通と、産業地を結ぶ幹線道路を、本市の市民生活や産業を支える「都市活力軸」と位置づけ、自動車への過度な依存から公共交通への転換を図るとともに、周辺環境に十分配慮して、職住近接型工業施設の集積と市民生活のサービス向上に寄与する多様な沿道型生活利便施設の立地を図ります。

③ 広域都市軸や都市活力軸を補完する「地域生活軸」の確保

- 郊外部及び北部山間部などにおいて、地域生活に密着したバスや道路網の「地域生活軸」を確保します。

広域都市軸や都市活力軸を補完するものとして「地域生活軸」を位置づけ、郊外部及び中山間地域などの集落等と市街地の連携を確保するため、駅周辺の整備や交通結節機能の強化を図りながら、バスを中心とした軸の形成を推進します。

軸の構想図



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

資料編

（3）拠点の構想

① 中心拠点

- 本市の持続的な発展を支えるため、様々な都市機能が集積し、それぞれが有機的に連携・支援され、利便性の高い交通環境を有する拠点として、「中心拠点」を形成します。

● 中心市街地

佐野駅から佐野市駅周辺一帯は、公共公益施設の立地を活かし、公共交通の利便性の向上、都市機能の誘導や都市基盤施設の再整備、居住の誘導により、まちなか居住の推進と交流の活性化を図ります。

② 地域拠点

- 本市の持続的な発展を支えるため、都市機能が比較集積し、公共交通により中心拠点と連携可能な利便性のある拠点として、3つの「地域拠点」を形成します。

● 田沼市街地

田沼駅から田沼行政センター周辺一帯は、鉄道や行政・医療機能の立地を活かし、居住の誘導により、安心して生活できる環境の形成を図ります。

● 葛生市街地

葛生駅から葛生行政センター周辺一帯は、鉄道や行政機能の立地を活かして居住を誘導するとともに、観光資源や歴史的資源などを保全、活用し、地域の中心としてふさわしい生活環境の形成と観光振興を図ります。

● 佐野新都市

佐野新都市は、広域交通網の利便性や既存大学の立地を活かし、安全・安心な観光型広域商業機能や学術機能の強化を図ります。

③ 生活拠点

- 公共交通により、中心・地域拠点の都市機能が比較的容易に活用でき、良好な居住環境を創出する拠点として「生活拠点」を形成します。

公共交通により、中心・地域拠点と連携可能であり、かつ良好な居住環境が整備されている堀米駅周辺と吉水駅周辺は、駅を中心とした居住環境の形成を図ります。

④ 産業振興拠点

○広域交通網の優位性を活かし、産業都市として発展させていくために「産業振興拠点」を形成します。

広域交通網を活かした計画的な産業用地の確保や、産業振興拠点である既存の工業・産業団地の機能強化を促進します。

（仮称）出流原 PA スマート IC 周辺については、首都圏広域地方計画における北関東新産業東西軸に含まれていることから、広域交通網の利便性を活かし、新たな産業の立地を図る拠点として位置づけます。

また、産業用地が不足しているため、農業との調整を図りながら、地域振興に資する新たな産業振興拠点の形成を図ります。

⑤ 観光レクリエーション拠点

○広域を対象としたレクリエーション拠点を形成します。

みかも山公園、国指定史跡唐沢山城跡・唐沢山県立自然公園・国際クリケット場、磯山公園、佐野市運動公園を観光レクリエーション拠点と位置づけ、利用者等の利便性向上を図ります。

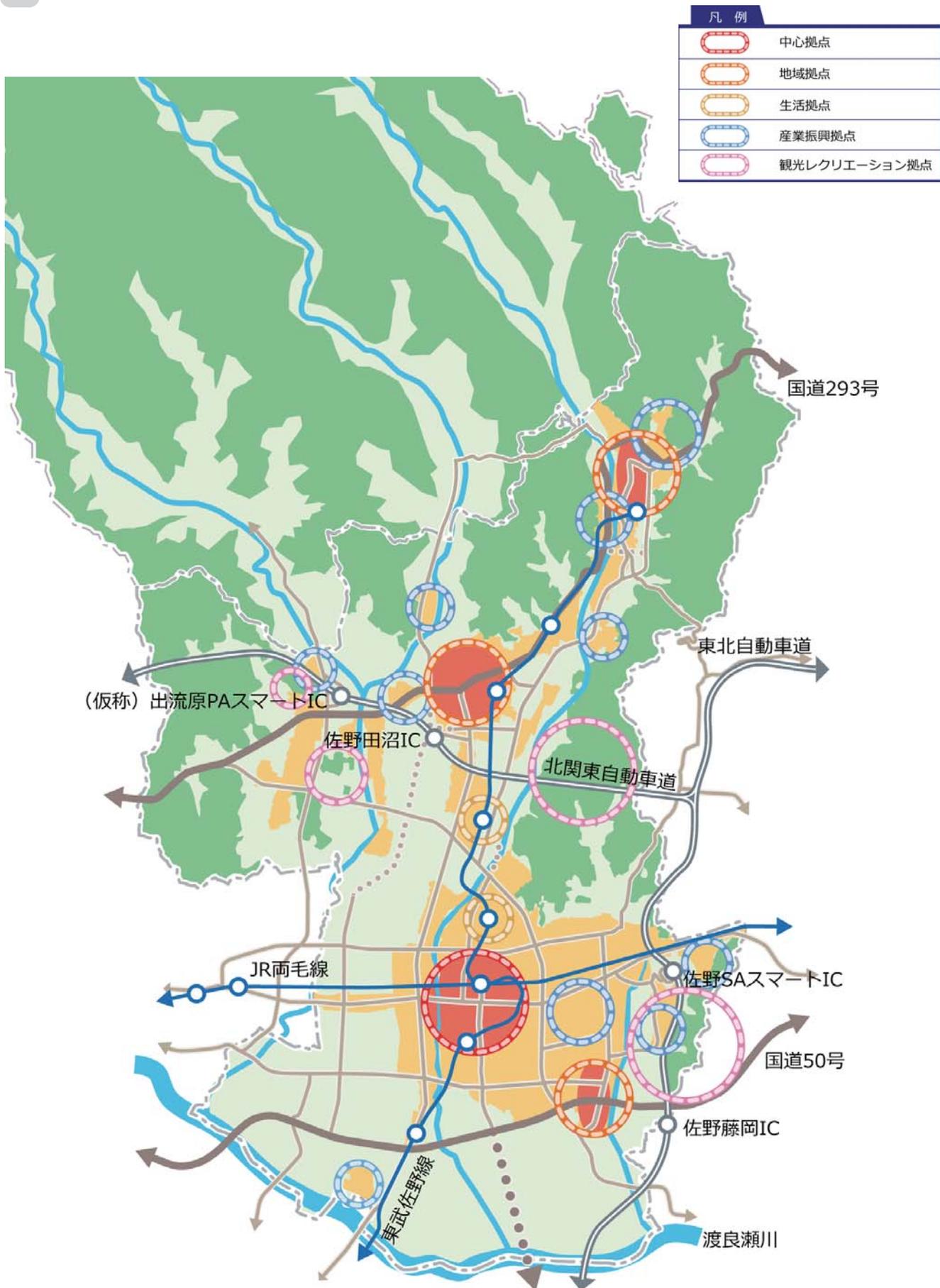


▲佐野インランドポート



▲唐沢山城跡（高石垣）

拠点の構想図



第1章

第2章

第3章

第4章

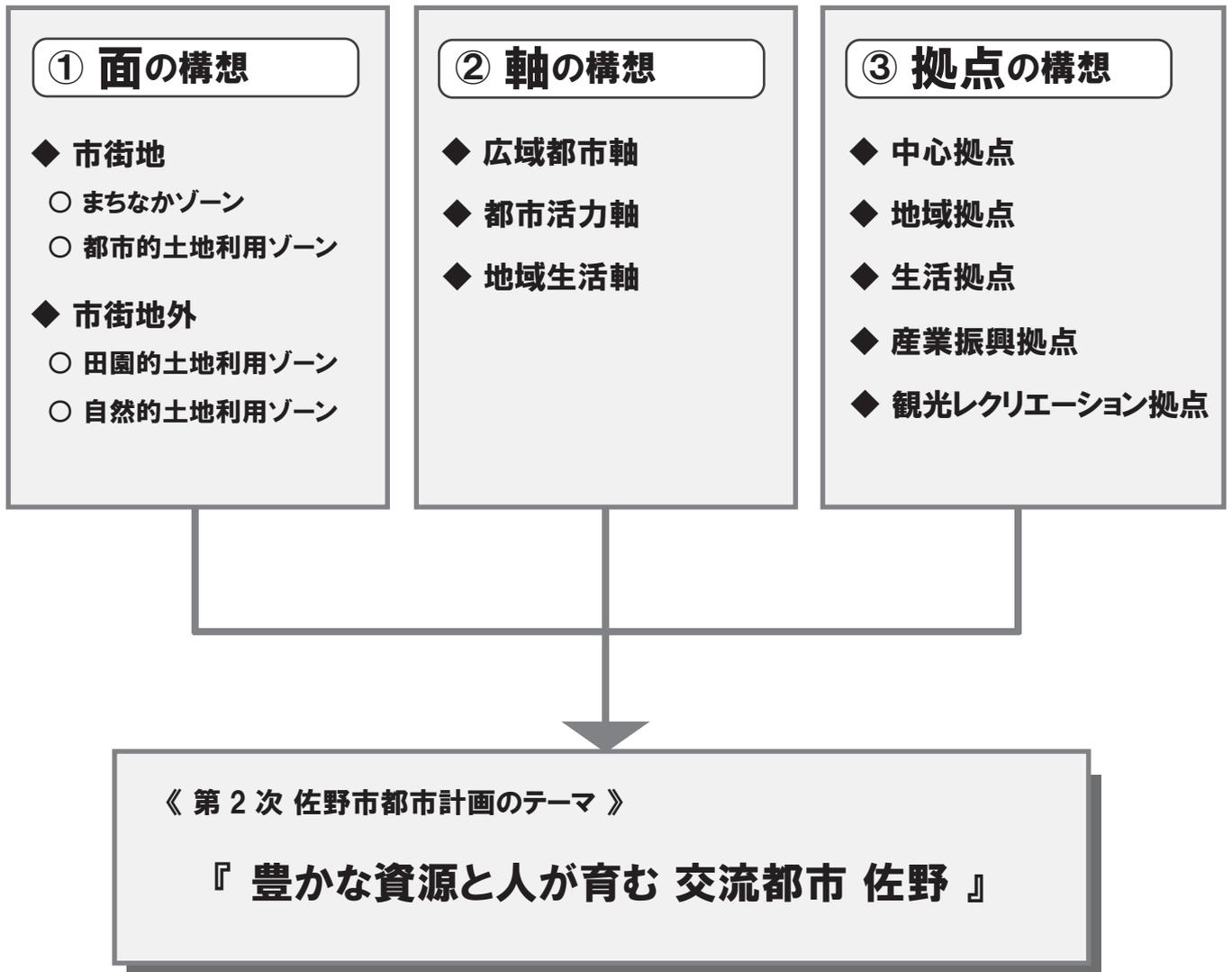
第5章

資料編

（4） 将来都市構造

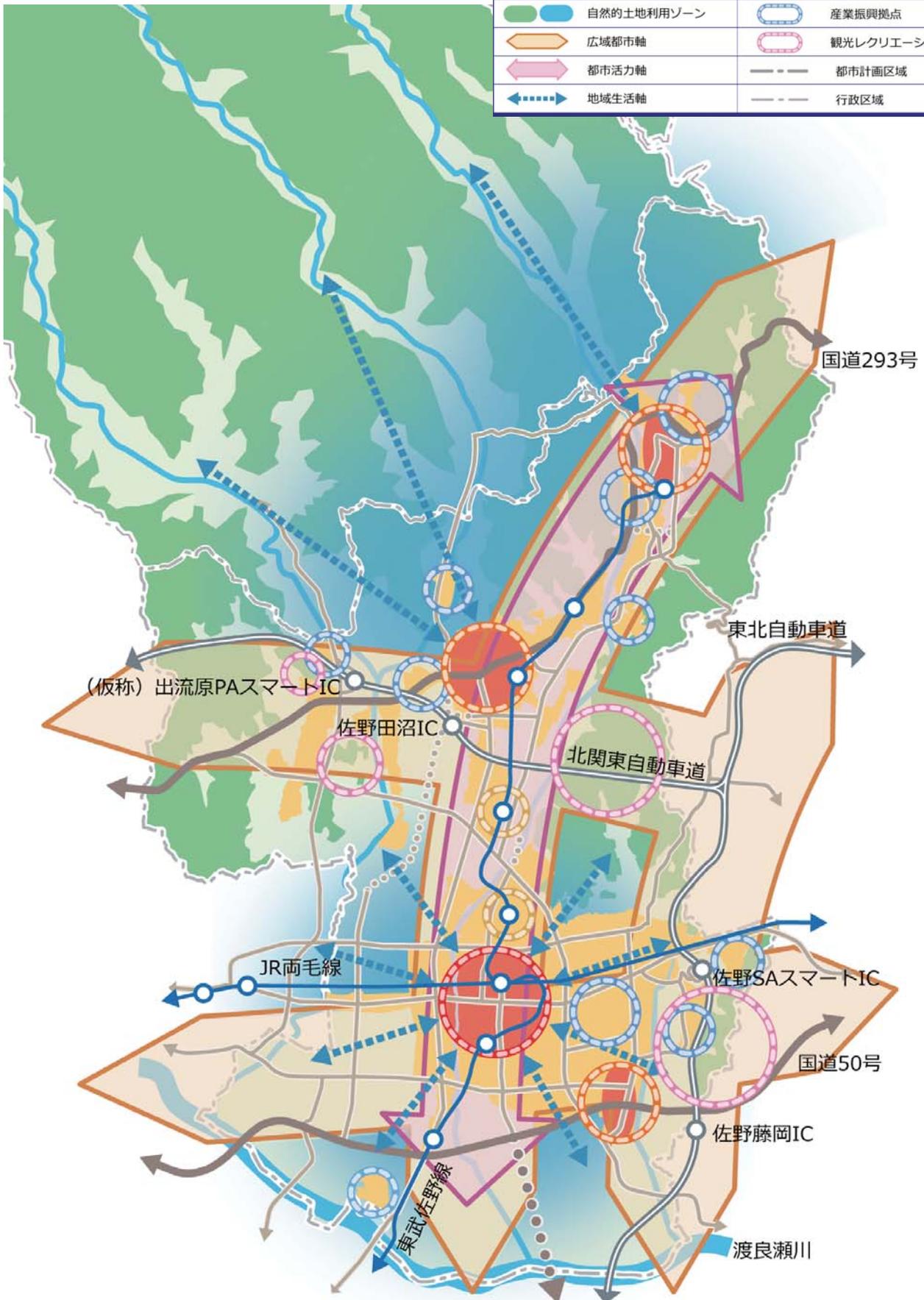
本市の将来都市構造は、「面」、「軸」、「拠点」の3つの構想を一体的に推進することにより、『豊かな資源と人が育む 交流都市 佐野』の実現を目指します。

将来都市構造の構成図



将来都市構造図

凡例			
	まちなかゾーン		中心拠点
	都市的土地利用ゾーン		地域拠点
	田園的土地利用ゾーン		生活拠点
	自然的土地利用ゾーン		産業振興拠点
	広域都市軸		観光レクリエーション拠点
	都市活力軸		都市計画区域
	地域生活軸		行政区域



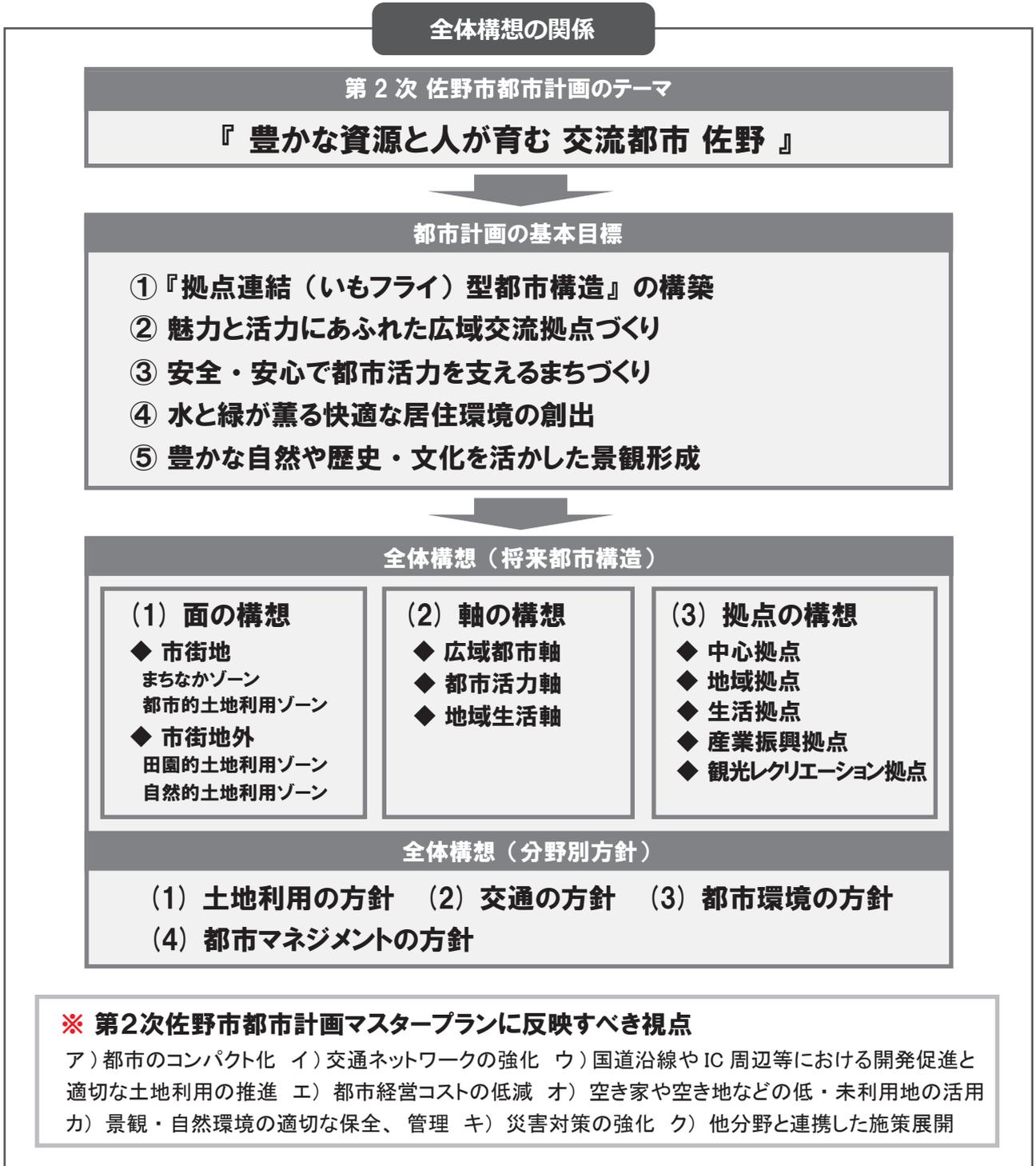
- 第1章
- 第2章
- 第3章
- 第4章
- 第5章
- 資料編

第3章 全体構想（分野別方針）

～ 土地利用、交通、都市環境 + 都市マネジメント ～

1. 全体構想の関係

第1章で示した「都市計画マスタープランに反映すべき視点」（P.9）を踏まえ、全体構想の中での将来都市構造と分野別方針の関係を以下に示します。分野別方針では、「土地利用」、「交通」、「都市環境」の3つの分野と、それら全てに関わる「都市マネジメント」の計4つの分野について、より細やかな方針を示します。



全体構想（分野別方針）

都市計画の基本目標					全体構想	
①	②	③	④	⑤	分野別方針（基本的な考え方）	視点※
-					1. 土地利用の方針	
○	○	○	○	○	1 地域特性を活かした良好な住宅地の形成	ア)オ)
					2 立地特性を活かした魅力ある商業・業務地の形成	ア)
					3 活力ある工業地の整備、拡充	ウ)
					4 歴史と文化、うるおいあふれる観光地づくり	カ)
					5 公共交通と一体となった柔軟な土地利用の展開	ア)イ)
					6 子育て世代や高齢者などが住みやすいまちづくりの推進	ア)ク)
					7 空き家や空き地などの低・未利用地の活用	ア)ウ)エ)オ)ク)
-					2. 交通の方針	
○		○			1 まちづくりに寄与する公共交通利用への転換促進	ア)イ)
					2 利用者（市民・来訪者）のニーズに対応した公共交通ネットワークの構築	ア)イ)
					3 健全な維持管理のための協働体制づくりの推進	ア)イ)
○	○	○			1 公共交通網と整合した道路ネットワークの構築	ア)イ)ウ)
					2 円滑な交通を処理する道路網体系の確立	イ)ウ)
					3 環境に配慮した道路整備の推進	イ)
					4 誰にでもやさしく、多機能性のある道路空間の確保	イ)
		○			1 都市交通の円滑化	ア)イ)
					2 まちなかゾーンの公共交通と徒歩・自転車を中心とした交通システムの構築	ア)イ)
					3 市民や事業者などの協力と参画の実現	イ)
-					3. 都市環境の方針	
	○	○	○	○	1 ふるさとの水と緑の後世への引き継ぎ	カ)
					2 安全で快適な空間の創出	カ)
					3 市民と行政の協働体制の構築	カ)
					4 豊かな水と緑を活かしたまちづくりの計画的な推進	カ)
			○	○	1 下水道の整備	エ)
					2 下水道使用の普及促進	エ)
		○	○	○	3 合併処理浄化槽の普及	エ)
					4 河川改修の推進	カ)キ)
					5 河川への放水量の抑制	カ)
		○	○		1 上水道の整備	エ)
					2 上水道使用の普及促進	エ)
		○	○		1 汚水共同処理の推進	エ)
					2 ごみ処理施設の適正運営	エ)
					3 火葬場の適正運営	エ)
		○			1 災害に強い市街地の形成	キ)
					2 砂防・治水対策の推進	キ)
	○		○	○	1 地域の個性をひき出す景観づくりと活用	カ)
					2 次世代へつなげる良好な景観の保全	カ)
					3 市民や事業者との協働による都市景観づくり	カ)

+

					4. 都市マネジメントの方針	
					1 民間施設も含めた都市空間の形成	エ)オ)ク)
					2 公共施設の適正な配置	ア)エ)オ)
					3 社会資本ストックの適正な管理	ア)エ)オ)

※ 第2次佐野市都市計画マスタープランに反映すべき視点

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

資料編

2. 分野別方針

（1）土地利用の方針

基本的な考え方

1. 地域特性を活かした良好な住宅地を形成します。

- ・地域の成り立ちや状況を踏まえ、多様化したニーズに対応する住宅地を形成します。「まちなかゾーン」は公共交通、行政、医療・福祉、教育及び商業などの都市機能の利便性を享受する高密度なまちなか居住、「都市的土地利用ゾーン」は公共交通及び自動車の利便性を享受する郊外型居住、「田園的土地利用ゾーン」は自然とのふれあいを大切にした田園居住を誘導します。
- ・質の高い生活環境の実現や多様化する生活様式への対応のため、良好な街並みの形成や低炭素社会への対応、ユニバーサルデザインの導入、防災・減災のまちづくりにより、良好な住宅地の形成を目指します。

2. 立地特性を活かした魅力ある商業・業務地を形成します。

- ・本市の商業・業務地は、まちなかゾーン、幹線道路沿道のロードサイド型商業地、地域住民を対象とした近隣型商業地、佐野新都市の観光型広域商業地に区分され、これらの適切な役割分担により、商業・業務地の充実を図ります。
- ・これらの商業・業務地については、防災・減災のまちづくりを推進します。

3. 活力ある工業地の整備、拡充を進めます。

- ・豊かな自然資源や充実した交通網により多様な産業が立地しており、それらの整備、拡充を図ります。
- ・都市活力の向上、雇用の確保などの観点から、東北自動車道・北関東自動車道や国道 50 号などの交通優位性を活かし、新規産業用地などの確保を図ります。

4. 歴史と文化、うるおいあふれる観光地づくりを目指します。

- ・歴史・文化、豊かな田園環境や山と川の自然などの観光資源を適切に保全、活用し、従来の観光に留まらずスポーツツーリズムやグリーンツーリズムなどを取り入れた魅力ある観光地づくりを目指します。

5. 公共交通と一体となった柔軟な土地利用を展開します。

- ・コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けて、各拠点が公共交通ネットワークで結ばれ、連携できる土地利用を展開します。

6. 子育て世代や高齢者などが住みやすいまちづくりを進めます。

- ・子育て世代や高齢者などの全ての世代が健康で安全・安心に暮らせるまちを目指して、医療・福祉や教育・文化、環境などの他分野と都市計画分野が連携して住みやすいまちづくりを進めます。

7. 空き家や空き地などの低・未利用地の活用を図ります。

- ・まちなかに人々が行き交う賑わいの創出などを目指して、点在する空き家や空き地などの低・未利用地の活用を促進します。特に、拠点となる駅周辺においては、賑わいやまちの活性化に資する土地の活用を図ります。



▲田沼北区画整理事業地



▲出流原弁天池

将来都市構造に示した4つの土地利用ゾーンを、目的に応じてエリア分けし、商業・業務、居住などが調和した適切な土地利用誘導を図ります。

① まちなかゾーン

都市機能と居住を集約した全ての世代が住みやすい拠点づくりを目指すゾーン

○ 佐野駅・佐野市駅周辺エリア

- ・行政、商業・業務、文化、観光などの都市機能の充実を図るとともに、様々な都市機能が集積する都市空間の形成を推進します。また、生活利便性の高いまちなかの居住環境の再生を進めます。
- ・土地利用の整序や街並みづくりにより、本市の中心市街地にふさわしい環境整備を進めるとともに、中心市街地の活性化、空き家や空き地などの低・未利用地の活用により、まちなかの賑わいの創出を図ります。

○ 田沼駅・田沼行政センター周辺エリア

- ・田沼駅周辺は、高齢者でも快適に買い物ができる、利便性の高い居住環境の再生と、門前町としての歴史的背景を活かした街並みづくりを進めます。また、空き家や空き地などの低・未利用地の活用により、まちなかの賑わい創出を図ります。

○ 葛生駅・葛生行政センター周辺エリア

- ・葛生駅周辺は、生活や観光情報の提供と、行政、商業、居住などの都市機能の集積を図り、地域の中心として利便性の高い居住環境の再生を進めます。また、空き家や空き地などの低・未利用地の活用により、まちなかの賑わい創出を図ります。

○ 佐野新都市エリア

- ・佐野新都市は、観光型広域商業・業務を中心とした都市機能の集積と強化を進めます。
- ・土地利用の整序により、商業・業務、居住などが調和した土地利用を促進します。

② 都市的土地利用ゾーン

都市の既存ストックを活用し、市民の暮らしやすさの向上を図るゾーン

○ 主要幹線沿道エリア

- ・都市活力軸を構成する幹線道路沿道は、商業・業務などのロードサイド型の中小規模の各種産業機能を集積し、都市活力の向上を図ります。

○ 生活商業エリア

- ・身近な商業機能や生活利便施設の集約を図り、地域生活に密着した商業機能の充実を図ります。

○ 住環境保全・形成エリア

- ・住宅地では良好な居住環境を保全しつつ、生活の利便性や防災性の向上、空き家対策などにより安全・安心の確保を図ります。特に、行政機能や公共交通など既に利便性の高いエリアについては、住みやすいまちづくりを進めます。

○ 住・工共存エリア

- ・中小工場などの産業と住宅が混在する地区については、用途の適正化や快適な職住近接型住宅地としての環境整備を図ります。

○ 工業エリア

- ・既存工業地の機能強化と、新たな産業を支える企業立地の促進を図ります。
- ・高速道路インターチェンジ周辺では、交通利便性を活かした産業の立地に向けて、環境整備を図ります。

③ 田園的土地利用ゾーン

優良な自然や農地の保全を図り、魅力ある田園集落の形成に努めるゾーン

○ 農村集落エリア

- ・既存の農村集落は、都市的土地利用の開発を抑制することを基本としながら、地域コミュニティの維持と活性化を図るため、既存集落の実情に合った土地利用を展開する地域と位置づけ、低密度な居住環境の形成を図ります。
- ・優良農地を有している地域は、農地の集積・集約などの農業施策と連携を図り、都市的土地利用への転換を抑制し、生産環境の保全と向上に努めます。また、市街地や集落からの良好な景観を提供する場として、緑豊かな田園集落の環境や景観の保全に努めます。
- ・既存工業団地及び高速道路インターチェンジ周辺では、良好な環境や景観の保全に配慮しながら、恵まれた立地条件や交通条件を活かした産業の誘致を検討します。
- ・都市計画区域外は、将来的な住工混在の土地利用を防止し、良好な居住環境を維持するための適切な土地利用の方策を検討します。特に、新たに設置される（仮称）出流原 PA スマート IC の周辺など、工場等の進出による居住環境への影響が懸念される地域では、秩序ある土地利用を図ります。

○ 土地利用転換検討エリア

- ・（仮称）出流原 PA スマート IC の周辺には、物流機能を中心とした産業などの立地に向けて土地利用の転換を図ります。
- ・国道 50 号沿線においては、農業との調整を図りながら、地域振興に資する土地利用の転換を目指します。

○ **土地利用調整エリア**

- ・土地利用調整エリアは、周辺環境との調和を図り、また、無秩序な市街化を促進しない範囲で、主に産業による地域の振興を期待します。
- ・市民、事業者、行政が協力しながら、地域の特色ある発展を目指します。

④ **自然的土地利用ゾーン**

森林や水辺空間の利活用と自然環境の保全に努めるゾーン

○ **自然環境保全エリア**

- ・北部山間部の森林を中心とした地域は、良好な自然環境を有している地域であり、市民の憩いの場として、また、保水能力の優れた森林環境として保全に努めます。
- ・市街地の背後に形成される山並みは、良好な緑の景観を提供しており、街並みと調和する景観資源として、森林の利活用と自然環境の保全に努めます。
- ・国指定史跡唐沢山城跡と国際クリケット場が位置する唐沢山周辺は、観光、スポーツによる交流の場として、歴史・文化環境と自然環境の保全、活用に努めます。
- ・市街地を流れる河川は、都市にうるおいと安らぎを与える市民の憩いの場として、水辺空間の創出と保全に努めます。
- ・自然資源を活かした地場産業の活性化を図るとともに、周辺集落の環境改善との両立を図ります。

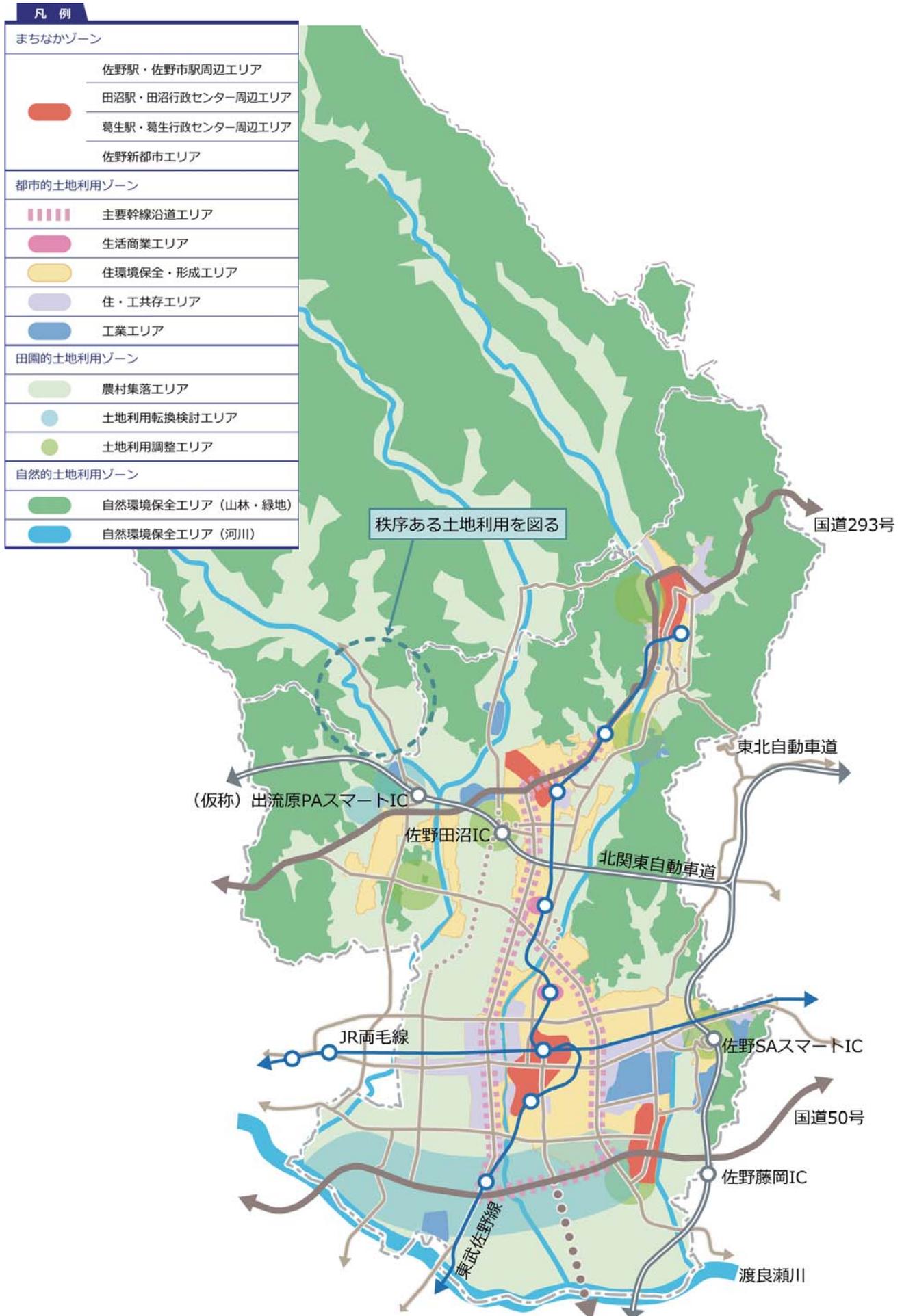


▲秋山川河川敷



▲秋山川溪流

土地利用の方針図



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

資料編

（2）交通の方針

交通の基本方針は、「公共交通ネットワーク」、「道路ネットワーク」、「交通需要管理」の視点から、将来都市構造に示した軸と拠点の形成を図ります。

1) 公共交通ネットワーク

基本的な考え方

1. まちづくりに寄与する公共交通利用への転換を促進します。

- ・超高齢社会や環境問題に対応していくため、中心拠点、地域拠点などを結ぶ公共交通ネットワークの強化を図り、自動車へ過度に依存しない都市構造を再構築します。
- ・交通弱者の移動手段の確保や、まちなかゾーンにおける魅力の創出など、今後のまちづくりにおいて多面的な効果をもたらす公共交通への転換を促進します。
- ・都市の既存ストックである JR 両毛線及び東武佐野線を本市の広域都市軸の柱として位置づけ、鉄道とバス・タクシーの連携による公共交通を中心とした都市構造への再構築を図ります。また、公共交通サービスの確保・維持に向けた利用促進を図ります。

2. 利用者（市民・来訪者）のニーズに対応した公共交通ネットワークを構築します。

- ・利用者の多い施設などをターミナルとし、採算性や地域性を考慮した公共交通ネットワークの構築を推進します。
- ・鉄道駅では交通結節点としての機能強化を図ることにより、鉄道の利便性を高め、自動車から公共交通への乗り換えを促進します。また、市内の観光交通を支える公共交通ネットワークの充実を図るとともに、周辺都市との連携により、公共交通の利用促進を働きかけます。
- ・わかりやすい料金体系と運行方法により、スムーズな乗降の実現を目指します。
- ・利用者の多い施設などの開閉時刻に合わせた運行を設定し、利用しやすい公共交通を目指します。
- ・利用状況やニーズに応じて、既存路線の見直しやデマンド交通の導入など、公共交通ネットワークの見直しを図ります。

3. 健全な維持管理のための協働体制づくりを推進します。

- ・よりよい公共交通を維持管理していくため、利用者ニーズを的確に把握しつつ、サービス水準の定期的な見直し、公共交通の利用促進に資する施策について検討します。また、市民、事業者、行政の協働体制のもと、安定的で利便性の高い公共交通の維持・確保に取り組みます。

① 広域交通機関の機能強化

- ・鉄道や高速バスの利用者ニーズに応じた運行本数の見直しやユニバーサルデザインによる駅施設などの整備を促進し、市民や来訪者にとっての広域交通機関の利便性を高めます。

② 交通結節点の機能強化

- ・佐野駅は、重要な交通結節点であることから、バスやタクシーなどとの連携強化により、乗継利便性の向上を図り、公共交通網全体の利用を促進します。
- ・市内の主要な駅には、乗り換えや送迎などがスムーズに行えるような駅前広場や駐車場、駐輪場の整備を行い、鉄道の利便性向上を促進します。
- ・佐野新都市バスターミナルは、重要な交通結節点であり、利便性向上を図るため、路線バスやタクシーとの円滑な接続や、駐車場の整備、拡充を促進します。

③ 公共交通の機能強化

- ・市民生活を支える公共交通として鉄道・バス・タクシー事業者との連携強化により機能強化を図り、自動車への過度な依存から鉄道利用等への転換を促進します。
- ・市営バスの他、本市が運営する福祉バスやスクールバス、民間事業者によるバスが運行されていることから、それぞれの役割分担の明確化と連携により、市民や来訪者のニーズに対応したサービス向上と機能強化を図ります。
- ・まちなかゾーンでは、地域活性化を図る観点から、主要な公共施設や交通結節点、商業地を結び、歩行者回遊を支援する新たな公共交通の可能性を検討します。特に、鉄道駅との連携強化を図り、一体的な公共交通ネットワークの構築を推進します。
- ・利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けて、佐野駅と佐野新都市とを結ぶ公共交通の機能強化を図ります。
- ・郊外部や北部山間部の公共交通空白地域も含めて、それぞれの地域の特性やニーズに応じた方策の導入により公共交通の確保・維持を図ります。



▲佐野市営バス（さーのって号）



▲東武佐野線

公共交通ネットワークの方針図

凡例	交通
	広域交通機関の機能強化
	公共交通の機能強化
	公共交通による集落地との連携強化
	交通結節点の機能強化
	鉄道駅



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

資料編

2) 道路ネットワーク

基本的な考え方

1. 公共交通網と統合した道路ネットワークを構築します。

- ・ まちなかゾーンの交通の円滑化と、地域間における生活交通の向上などを図ることが重要です。そのため、鉄道駅と連携した道路ネットワークの構築を推進します。
- ・ 鉄道駅における乗換利便性の向上を図る観点から、自動車、自転車、歩行者のための施設の改善や整備を進め、総合的な交通環境としての充実を図ります。
- ・ 拠点間を結ぶ公共交通網と統合した道路ネットワークの構築により、コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造の形成を図ります。

2. 円滑な交通を処理する道路網体系を確立します。

- ・ 各市街地部に集中する自動車交通を円滑に分散、流入させるため、通過交通の迂回を目的とした「内環状道路」を配置し、これを中心とした道路網の整備を進めます。
- ・ 市街地におけるボトルネックの解消、大規模開発地へのアクセス道路の確保、市街地への流入交通の分散を図るため、「外環状道路」の整備を進めます。
- ・ 各市街地の連携強化を図るため、「市街地間連絡道路」の整備を進めます。
- ・ 道路網体系の確立により、市内の物流拠点と高速道路のアクセス性を向上し、効率的な物流ネットワークの構築を図るとともに、災害時の複数ルート確保を図ります。

3. 環境に配慮した道路整備を推進します。

- ・ 公共交通の利便性向上や渋滞解消を目指した道路整備については、今後とも積極的に取り組んでいきます。整備に当たっては、道路構造や沿道環境にも十分に配慮します。

4. 誰にでもやさしく、多機能性のある道路空間を確保します。

- ・ これからの道路空間は、単に自動車交通を処理するものだけでなく、将来的な公共交通の導入への対応や安全で快適な自転車利用環境の創出、多目的に活用できるオープンスペースとしての役割にも配慮していくことが必要です。
- ・ 既存道路の活用を図りつつ、ユニバーサルデザインや景観に配慮し、誰にでもやさしく、快適な空間の創出を目指します。

① 広域幹線道路

- ・東北自動車道、北関東自動車道は、広域的な高速道路網として位置づけます。
- ・国道 50 号、国道 293 号は、本市と他の都市を結び、災害時の緊急輸送道路にもなる広域的な幹線道路として位置づけます。
- ・南部幹線は、産業振興及び災害時の広域的な避難経路確保のため、埼玉、東京方面との連絡強化を図る上で重要な道路として、整備を促進します。

② 幹線道路

- ・地域の交通利便性や、物流拠点と高速道路のアクセス性を高めるために、幹線道路を適切に配置します。
- ・周辺都市との連携強化のため、都市間を結ぶ道路の整備、拡充を図ります。
- ・都市活力軸を構成する佐野田沼線、佐野古河線、佐野環状線、佐野行田線、築地吉水線などは機能の整備、拡充を図ります。
- ・桐生岩舟線、1 級 1 号線は、広域都市軸を構成する幹線道路として、機能の整備、拡充を図ります。また、都市機能集積エリア内においては、沿道に魅力ある施設の立地を図り、賑わいのあるシンボル軸としての道路空間の創出を推進します。
- ・西部幹線は、佐野田沼 IC 周辺へのアクセス道路として、また、南北の市街地の連絡を強化する道路として整備を推進します。

③ 補助幹線道路

- ・補助幹線道路は、幹線道路を補完し、快適な歩行者空間の創出、地区防災の強化、まちづくりの支援などの観点から適切に配置します。
- ・歩道の確保、植栽、街路灯などの整備により統一感のある道路景観の形成を図ります。
- ・まちなかゾーンでは、道路沿道に魅力ある施設の立地を図り、賑わいのある道路空間を創出します。
- ・南部道路は、国道 50 号南側の集落間を連絡強化する道路として整備を検討します。

④ 生活道路、歩行者・自転車ネットワーク

- ・既成市街地は、狭隘な生活道路の拡幅や改良を図り、生活環境の向上に努めます。
- ・まちなかゾーンの主要な交通結節点及び学校・病院などの周辺では、安全で快適に通行できる歩行者や自転車の空間整備とネットワークの形成を図ります。
- ・拠点へのアクセス性の充実と強化、拠点間の円滑な移動、拠点内の回遊性の向上を目指し、歩行者及び自転車の空間整備とネットワーク化を図ります。
- ・北部山間部や市街地の後背地の山間部、河川空間などにおいては、豊かな自然景観に親しみ、楽しめる空間として、ハイキングコースやサイクリングロードを配置します。

道路ネットワークの方針図

凡例	道路
	自動車専用道路
	広域幹線道路（既存・計画/構想）
	幹線道路（既存・計画/構想）
	補助幹線道路（既存・計画/構想）
	鉄道



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

資料編

3) 交通需要管理

基本的な考え方

1. 都市交通の円滑化を進めます。

- ・市民が安全かつ豊かに暮らせる市街地を形成していくために、公共交通と自動車交通が適切に組み合わせられた都市交通体系の構築を推進します。
- ・それぞれの地域において、市街地や交通利用者の特性に応じた多様な交通手段の提供を図り、交通の円滑化を進めます。
- ・市街地内における商業施設の周辺や朝夕の通勤目的などによる交通渋滞の緩和のため、交通需要管理について検討します。

2. まちなかゾーンは公共交通と徒歩・自転車を中心とした交通を目指します。

- ・まちなかゾーンでは、徒歩・自転車で安全に楽しく過ごせる空間の構築のため、鉄道やバス・タクシーなどの公共交通の利用を促進することにより、まちなかを回遊できる交通システムを目指します。

3. 市民や事業者などの協力と参画を実現します。

- ・交通渋滞を解消し生活環境の向上を図るためには、市民や事業者などの自動車利用者の協力と交通施策への参画が重要です。そのため、市民や事業者に対して、交通需要管理に対する意識の啓発を図り、円滑で快適な都市交通環境の確保を目指します。



▲佐野新都市バスターミナル



▲りょうもう号（東武佐野線）

① 適切な交通手段への誘導

- ・道路網のボトルネックの解消とあわせ、適切な交通手段への誘導を図ります。
- ・交通結節点である鉄道駅へのアクセス性の改善や駅前広場、駐車場、駐輪場の整備を行い、鉄道利用を促進します。
- ・鉄道の発着時間と連動した他の公共交通機関（バス、タクシー）との乗り換え易さ、運行本数や乗車時間など、公共交通機関の利便性の向上を図ります。
- ・公共交通運賃制度の検討や改善を進め、公共交通利用の促進を図ります。
- ・ノンステップバスや運行案内システムの導入など、利用環境の改善を促進し、バスサービスの向上を図ります。
- ・公共交通の利用を促進し、自動車交通から公共交通への移動手段の転換を図ります。
- ・自動車から自転車への転換を図るため、民間事業者によるシェアサイクルの導入などを検討します。

② まちなかゾーンにおける交通システムの確立

- ・まちなかゾーンは、公共交通の基点となっており自動車へ過度に依存しない都市づくりを実現するため、まちなかゾーンにおける交通体系を、公共交通を中心としたものに転換していくことが重要です。
- ・公共交通によるまちなかゾーンへの一層のアクセス性の向上、歩行者・自転車ネットワークの充実、自動車の適正な誘導による交通渋滞の解消などにより、まちなかを回遊できる交通システムの確立を目指します。
- ・駐車場の確保や交通需要管理による交通混雑や駐車問題の解消を図るとともに、歩きやすい道路空間の整備を進めます。

③ 交通弱者への配慮

- ・ユニバーサルデザインの推進により、高齢者や障がい者などが安全に移動できる交通手段を確保します。また、自転車の利用を促進するなど、交通手段の選択肢を確保し、誰もが移動しやすい交通環境の形成を図ります。

④ 官民協働による施策の推進

- ・市民、事業者、行政など多くの主体が連携し、交通需要を管理する各種施策を効率的に運営します。
- ・大規模な土地利用の変更が行われる場合は、対象地域の関連主体と連携し、適切な交通手段を検討します。

（3）都市環境の方針

都市環境の基本方針は、「公園・緑地」、「下水道・河川」、「上水道」、「その他供給処理施設」、「防災・減災」、「都市景観」の6つの視点から考えます。

1) 公園・緑地

基本的な考え方

1. ふるさとの水と緑を後世に引き継ぎます。

- ・本市の歴史や文化を育んできた水や緑を守り、市民の誇りとして後世に引き継ぎます。

2. 安全で快適な空間を創り出します。

- ・安全で快適な暮らしを支えるため、誰もが気軽に利用でき、休憩や余暇活動など市民の多様な要望に応えることのできる水と緑のオープンスペースの計画的な整備を図ります。

3. 市民と行政の協働体制をつくります。

- ・市民や事業者の主体的な活動と行政の積極的な支援による、緑あふれるまちづくりを実現するため、誰もが参加できるしくみの充実を図ります。

4. 豊かな水と緑を活かしたまちづくりを計画的に進めます。

- ・本市の緑地の保全や緑化の推進に関する方針を検討します。

① 自然環境の保全

- ・みかも山公園は、北面にある万葉自然公園かたくりの里をはじめとする周辺施設との連携を強化し、広域かつ総合的なレクリエーションエリアとしての充実を図ります。また、自然環境の保全にも努めます。
- ・市民のレクリエーションの場として親しまれている唐沢山県立自然公園・秋山川緑地一帯は、さらに魅力や利用価値を高めるように整備促進するとともに、自然環境の保全に努めます。
- ・磯山公園は、日本名水百選に選ばれた出流原弁天池湧水を活かした風致公園として整備されており、地域住民の生活に潤いを与えると同時に、観光拠点でもあります。そのため、今後とも風致公園として周辺環境及び水質の保全を図ります。さらに、周辺の旗川緑地や佐野市運動公園との回遊性を高め、魅力ある公園・緑地を整備します。

- ・山林は、都市計画区域外を含め、既存の自然環境を保全するとともに、山の斜面地における開発などの規制を図ります。また、豊かな自然に触れるハイキングなどのレクリエーションの場、林業を振興する場として、生態系に配慮した活用を図ります。

② 水と緑を活かした市街地の形成

- ・街区公園、近隣公園は、住区基幹公園として適切に配置し、ユニバーサルデザインの推進などにより、安心して使いやすい公園としての充実を図ります。
- ・地区公園については、各地域における拠点的な公園施設と位置づけます。また、公園施設が不足している市街地においては、適切に整備を図ります。
- ・運動公園としては、佐野市運動公園、田沼グリーンスポーツセンター、中運動公園を位置づけ、市内のレクリエーション施設などとの連携や機能の強化を図ります。
- ・小規模な公共施設緑地については、都市公園を補完する身近な公園・緑地として配置し、レクリエーションの場としての活用を図ります。
- ・地区計画、建築協定、緑化協定により、市街地における住宅地、商店街、工場、事業所などの緑化を促進します。道路や公園などの公共施設に対しても緑化を推進します。

③ 水の軸の形成

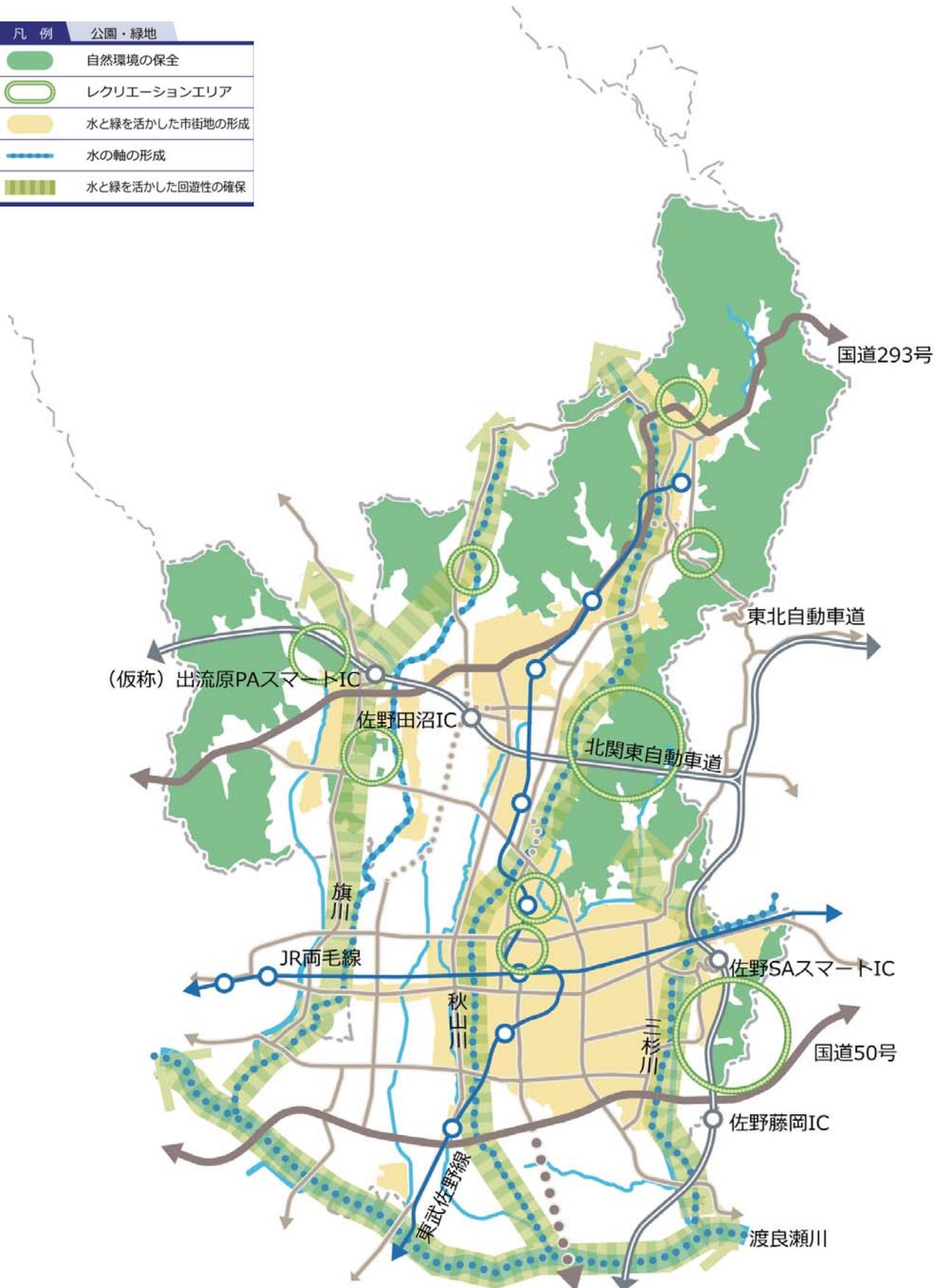
- ・本市を北から南に流れる旗川、秋山川、三杉川などと、それらが流れ込む渡良瀬川を水の軸に設定し、回遊性のある親水空間のネットワークの形成を図ります。
- ・市街地を流れる秋山川については、緑地としての機能、さらには、市民に親しめる機能を活かせるように自然を活かした親水空間として整備を図ります。
- ・旗川については、良好な田園風景を流れる河川として、水質の保全や景観の保全を図るとともに、渡良瀬川と秋山川と連携した親水機能を有する河川空間として整備を図ります。
- ・河川沿いの広域緑道整備により、田園風景と調和した良好な景観を創出します。
- ・その他の市街地に沿って流れる河川についても、市民にとって身近な水辺資源として整備するとともに、生物における生育環境の保全を図るなど、多自然型河川整備を図ります。

④ 水と緑を活かした回遊性の確保

- ・広域的な観光・レクリエーション施設、市内に点在する森林や里山空間、都市の親水空間である河川など、これらの連携を図り水と緑のネットワークを確保します。特に、唐沢山、三轟山、こどもの国、出流原弁天池周辺、嘉多山公園などを結ぶネットワークを形成し、各施設の利用を促進します。
- ・その他、市内各地区の公園、公共施設、豊富に点在する社寺、史跡、屋敷林なども活用することにより、さらなる回遊性の確保に努めます。

公園・緑地の方針図

凡例	公園・緑地
	自然環境の保全
	レクリエーションエリア
	水と緑を活かした市街地の形成
	水の軸の形成
	水と緑を活かした回遊性の確保



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

資料編

2) 下水道・河川

基本的な考え方

1. 下水道の整備

- ・市街地及びその周辺地域の良好な住環境を維持するため、汚水施設の整備を計画的に進めます。
- ・市街地における浸水及び道路冠水を軽減・解消するため、雨水排水路の整備を推進します。
- ・下水道と農業集落排水施設の効率的な事業運営を行うため、共同処理化を推進します。

2. 下水道使用の普及促進

- ・下水道（農業集落排水施設を含む）が整備された地区の市民に、下水道接続に向けたPRをして普及促進に努めます。

3. 合併処理浄化槽の普及

- ・下水道の整備計画や農業集落排水施設のない地域については、生活環境改善と水質保全を図るため、単独浄化槽から合併処理浄化槽への転換の働きかけを推進します。

4. 河川改修の推進

- ・防災のための雨水対策として、未改修河川や水路の整備を推進します。

5. 河川への放水量の抑制

- ・河川への過度な放水を抑制するため、調整池の設置など雨水流出調整の指導を行います。
- ・無秩序な宅地化を防ぐとともに、道路や駐車場などの施設整備に透水性舗装の導入を検討するなど、雨水対策を実施します。

3) 上水道

基本的な考え方

1. 上水道の整備

- ・安全で安心なおいしい水を供給できるように、老朽施設の更新、水質検査の適正管理に努めるとともに、災害に強い水道づくりや、水の安全性の更なる向上のための施設整備に努めます。

2. 上水道使用の普及促進

- ・給水区域内の上水道の普及促進に努めます。

4) その他供給処理施設

基本的な考え方

1. 汚水共同処理の推進

- ・し尿処理施設は、汚水処理の効率的な事業運営を行うため、下水道施設との共同処理化を推進します。

2. ごみ処理施設の適正運営

- ・長期的、総合的視点に立った計画的なごみ処理計画を策定し、資源保全に配慮した循環型社会の形成と、ごみ処理施設などの適正な運営を推進します。

3. 火葬場の適正運営

- ・周辺環境との調和を図りながら、今後も適正な運営を推進します。

5) 防災・減災

基本的な考え方

1. 災害に強い市街地の形成

- ・地震、風水害等の様々な災害を想定した、災害に強いまちづくりを推進します。
- ・市街地の安全性を確保するため、建築物やライフラインの耐震化を推進します。
また、避難所の確保や再配置、食料などの備蓄の確保に努めます。
- ・防災上のオープンスペースとしての多面的機能を有した農地、公園などの適切な配置を検討し、保全、管理を行います。
- ・建築物の不燃化や空き家対策を促進し、特に、建築物が密集する地域においては、防火地域、準防火地域などの指定の検討を行います。
- ・避難路や物資の輸送ルート、大規模災害時における延焼防止帯の機能を担う空間として都市計画道路の整備を推進し、市内各所や周辺市町との連携を強化します。

- ・災害時に迅速に対応できるよう、国、県、関係機関との連携の強化を図ります。また、大規模災害後に円滑な復興を進めるため、復興まちづくりの方針を事前に検討します。
- ・防災講習会や各種訓練など、ソフト対策による地域防災力の向上を図ります。

2. 砂防・治水対策の推進

- ・国、県との連携による危険箇所の把握により、土砂災害などの防止対策を推進します。
- ・ハザードマップの配布や防災訓練及び講習会などを通し、危険地域などについて住民への周知を推進します。

6) 都市景観

基本的な考え方

1. 地域の個性をひき出す景観づくりと活用

- ・魅力ある景観は、暮らしに潤いを与えるとともに、観光などの分野で活用することで、地域の活性化にも繋がります。生活や自然、歴史・文化など、地域ごとの特性に配慮した制度やルールの設定を検討しながら、都市景観の向上を推進します。

2. 次世代へつなげる良好な景観の保全

- ・本市の豊かな地形に育まれた良好な自然景観は、地域の財産として次の世代まで守り継ぐ必要があります。良好な景観形成に影響を及ぼす新たな課題に対しては、適切な誘導を図ります。

3. 市民や事業者との協働による都市景観づくり

- ・良好な景観づくりのためには、地域の景観への愛着を持って協力し合うことが大切です。都市景観に対する理解を深めながら、市民、事業者、行政が一体となった景観づくりを進めます。

（４） 都市マネジメントの方針

人口減少や都市の成熟化が進む中で、まちづくりでは、民間活力の活用や、医療・福祉など様々な分野の施策との連携、都市施設の適正な管理・活用による都市経営コストの軽減など、「土地利用」、「交通」、「都市環境」の3つの分野全てに関わる横断的な取り組みが必要となります。

これらの横断的な取組について、「都市マネジメント」として以下に方針を示します。

基本的な考え方

1. 民間施設も含めた都市空間の形成を図ります。

- ・医療・福祉施策、商工業・農林業などの産業施策、教育・文化施策、環境施策などの他分野の施策との連携により、子育て支援や医療・福祉などの民間施設を含めたエリア一帯での都市空間の形成を図り、住みやすいまちづくりを進めます。

2. 公共施設を適正に配置します。

- ・市有施設の統廃合・複合化や必要な施設の長寿命化を図り、適正な施設配置や効率的で効果的な管理運営を推進します。

3. 社会資本ストックを適正に管理します。

- ・既存の公共施設やインフラなどの社会資本ストックの機能を最大限に引き出し、有効活用を図るとともに、長寿命化などの適正な維持管理による都市経営コストの低減を図ります。

① 様々な分野の連携による総合的かつ戦略的な施策展開

- ・子育て世代や高齢者などの全ての世代が住みやすいまちづくりのために、都市計画分野と他分野の連携により、医療・福祉施設や商業施設、教育施設などの多様な都市機能の集積や産業振興・企業誘致などにおいて、総合的かつ戦略的な施策展開を図ります。
- ・官民連携による賑わいのあるまちづくりに向けて、多様な主体の参画によるエリアマネジメント※を推進します。

② 公共施設の適正配置

- ・コミュニティ活動の継続を重視しつつ、各地区の今後の人口推移や施設の老朽化状況などを踏まえた保有量や配置を検討します。

③ 社会資本ストックの有効活用と長寿命化

- ・既存の公共施設や公園などについて、民間事業者の創意工夫を取り入れた官民連携による運営維持管理などの幅広い有効活用の方策を検討します。
- ・既存の道路や橋梁、下水道、公共施設などは、計画的な予防保全により長寿命化を図ります。
- ・既存の公共施設が充実している地域では、これらの利活用と機能の充実を図ります。

※エリアマネジメント：特定のエリアを単位に、民間が主体となって、まちづくりや地域経営（マネジメント）を積極的に行おうという取組みのこと。

第4章 地域別構想

地域別構想では、全体構想で示した方針に従い、それぞれ特性が異なる地域ごとに、より具体的なまちづくりの方針を示します。

1. 地域の設定

地域区分の考え方

地域別構想における地域区分は、**佐野中央地域**、**佐野東部地域**、**佐野西部地域**、**田沼地域**、**葛生地域**の5地域とします。

地域名		佐野中央地域	佐野東部地域	佐野西部地域	田沼地域	葛生地域	合計
面積	都市計画区域	約 2,383ha	約 2,494ha	約 3,560ha	約 2,598ha	約 2,219ha	約 13,254ha
	市街化区域	約 985ha	約 925ha	約 318ha	約 508ha	約 277ha	約 3,013ha
	市街化調整区域	約 1,398ha	約 1,569ha	約 3,242ha	約 2,090ha	約 1,942ha	約 10,241ha

地域区分図



2. 地域別構想

地域を構成する地区		地域別構想のテーマ
佐野中央地域	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 佐野地区 ◆ 植野地区 ◆ 堀米地区 	『本市の中心となるまちづくり』
佐野東部地域	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 犬伏地区 ◆ 界地区 	『自然と調和した観光交流のまちづくり』
佐野西部地域	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 旗川地区 ◆ 吾妻地区 ◆ 赤見地区 	『自然と産業を活用したまちづくり』
田沼地域	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 田沼地区 ◆ 田沼南部地区 ◆ 栃本地区 ◆ 田沼北部地区 ◆ 戸奈良地区 ◆ 三好地区の一部 	『居住環境の再生と 観光・スポーツ交流によるまちづくり』
葛生地域	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 葛生地区 ◆ 常盤地区の一部 	『居住環境の再生と 歴史・文化・地場産業を活用したまちづくり』

次頁より、各地域の地域別構想を示します。

(1) 佐野中央地域 ～佐野、堀米、植野～

地域の概況



総面積	約 2,383ha
市街化区域	約 985ha
市街化調整区域	約 1,398ha

◆人口は横ばい、世帯数は増加傾向にある。
 ◆高齢化率は約 25%であり、市平均よりも低い。
 ◆地域北側に市街地を形成し、公益施設用地の集積が見られる。
 ◆幹線道路沿道に商業用地、工業用地が集積し、その後背部に住宅用地が広がる。
 ◆地域南部および西部に水田が広がる。

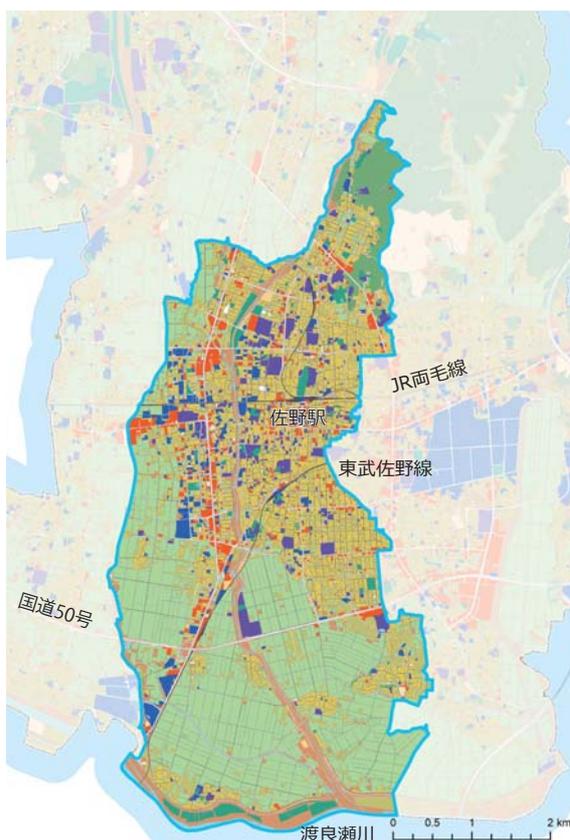


▲佐野観光農園アグリタウン



▲東武佐野市駅

土地利用



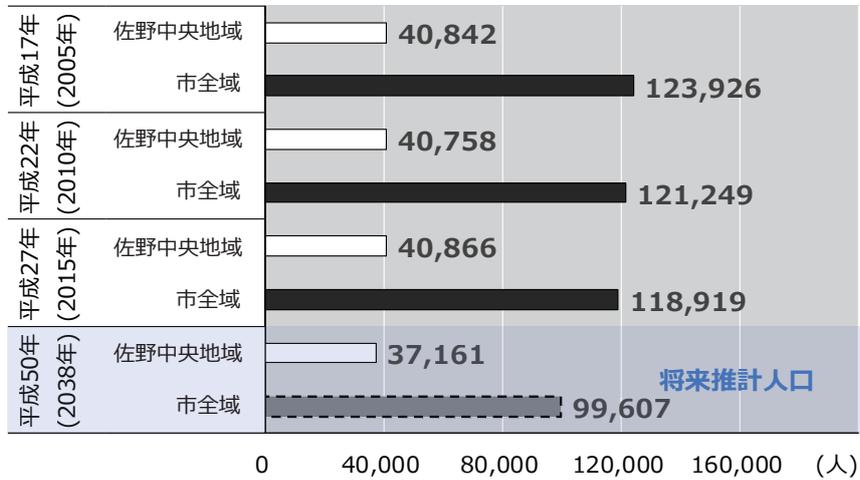
凡例	
土地利用	構成比
田	36.3%
畑	7.9%
山林	3.8%
水面	1.8%
その他の自然地	8.4%
住宅用地	24.6%
商業用地	4.2%
工業用地	3.1%
公益施設用地	4.6%
道路用地	—
交通施設用地	0.5%
公共空地	2.5%
その他の空地	1.1%
太陽光パネル	0.2%
平面駐車場	1.0%
合計	100%
--- 都市計画区域界	
--- 行政区界	
— 地域界	

資料：都市計画基礎調査（平成 28（2016）年度）

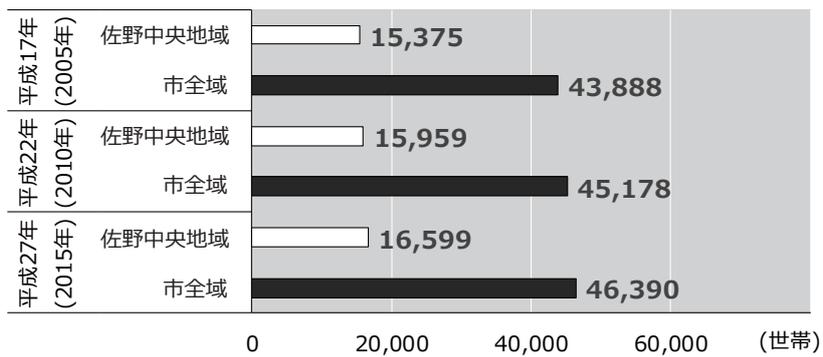
※道路用地は面積データが存在しないため構成比に含まないものとする
 ※構成比は小数点第 2 位を四捨五入しているため合計が一致しない場合がある

人口・世帯数

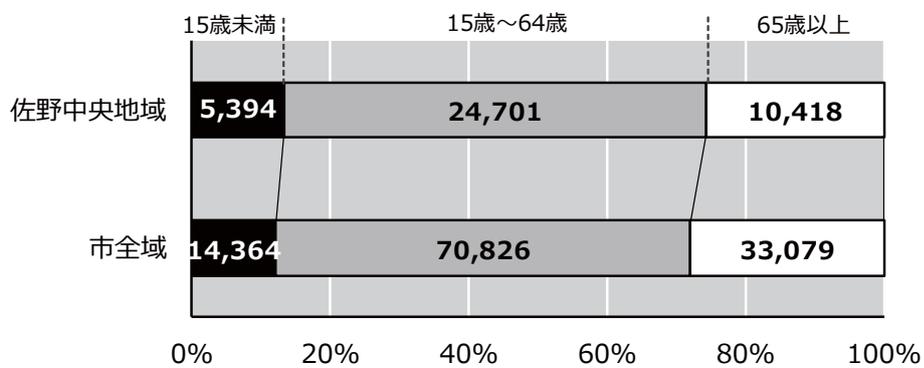
■ 人口の推移



■ 世帯数の推移



■ 年齢階層別人口 (平成 27 [2015] 年)



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

※人口及び世帯数については、国勢調査小地域データより作成。

※平成 50 (2038) 年の将来推計人口は、国立社会保障・人口問題研究所の推計値より按分して算出。

※人口 (総数) には年齢不詳が含まれるため、年齢階層別人口の合計値とは一致しない。

佐野中央地域の構想

【目指すテーマ】 『本市の中心となるまちづくり』

【構想1】土地利用の方針

① まちなかゾーン

● 佐野駅・佐野市駅周辺エリア

- ・行政、医療・福祉、商業・業務、文化、観光などの都市機能の充実を図るとともに、様々な都市機能が集積する都市空間の形成を推進します。
- ・公共公益施設や都市基盤施設の再整備、まちなか居住環境の再生を図ります。
- ・中心市街地の活性化、空き家や空き地などの低・未利用地の活用により、まちなかの賑わいの創出と本市の中心市街地にふさわしい環境整備を進めます。
- ・高度利用地区内の市街地再開発事業については、実情に即した見直しを検討します。
- ・公共施設の整備改善と宅地の利用増進を図るため、駅南公園西土地区画整理事業を推進します。

② 都市的土地利用ゾーン

● 主要幹線沿道エリア

- ・ロードサイド型の中小規模の商業・業務などの土地利用の誘導を図ります。

● 生活商業エリア

- ・身近な商業機能や生活利便施設の集約により、地域生活に密着した商業機能の充実を図ります。
- ・こどもの国や堀米駅を中心とした公共施設が集積する地域は、駅を中心とした居住環境の形成を図ります。

● 住環境保全・形成エリア

- ・地区の特性に応じて良好な居住環境を保全しながら、生活の利便性や防災性の向上、空き家対策などにより、安全・安心に暮らせるまちづくりを進めます。
- ・バスなどにより中心拠点の都市機能が利用できるエリアは、利便性のよい市街地として、居住環境の形成を図ります。

● 住・工共存エリア

- ・住宅と工場などの共存に向けて、適切な土地利用の誘導を図ります。
- ・田島駅周辺は、生活支援機能の確保により居住環境の維持を図ります。

③ 田園的土地利用ゾーン

● 農村集落エリア

- ・既存の農村集落では、利便性や快適性に資する居住環境の保全を図ります。
- ・交通利便性の高い農業振興施設を中心として、農業と観光の連携を図ります。
- ・優良農地を有している地域では、農業施策との連携を図りながら生産環境の保全と向上に努めるとともに、緑豊かな田園集落の環境や景観の保全に努めます。

● 土地利用転換検討エリア

- ・国道 50 号沿線における交通利便性の高い地域は、農業との調整を図りながら、市街化の進展状況に応じ、地域振興に資する土地利用の転換を目指します。

④ 自然的土地利用ゾーン

● 自然環境保全エリア

- ・渡良瀬川などは、多自然型の水辺空間の創出と保全に努めます。

【構想 2】 交通の方針

① 幹線道路など

- ・1 級 1 号線の国道 50 号以南への延伸（南部幹線）は、重要な幹線道路として、整備を促進します。
- ・1 級 1 号線、桐生岩舟線、佐野田沼線においては、誰でも安心して利用できる安全で快適な歩行者空間の整備、拡充を図ります。
- ・まちなかゾーンにおいては、沿道に魅力のある施設の立地を図り、賑わいのあるシンボル軸としての道路空間の創出を推進します。

② 歩行者・自転車ネットワーク

- ・佐野駅、佐野市駅及び学校・病院などの周辺では、地区住民や来訪者の利便性、回遊性の確保のため、歩行者や自転車の空間整備とネットワークの形成を図ります。
- ・生活道路が不十分な地域では、道路網の整備や適切な交通規制などにより歩行者の安全性の向上を図ります。
- ・秋山川、渡良瀬川のサイクリングロードの充実を図ります。

③ 公共交通

- ・佐野駅は、都市間の連絡拠点として、乗り換えや送迎などがスムーズに行えるよう、駅前広場や駐車場、駐輪場の機能向上による鉄道の利便性向上など、鉄道とバス・タクシーの連携による公共交通網全体の利便性の向上を進めます。
- ・各地域拠点（田沼、葛生、佐野新都市）との公共交通ネットワークの強化を図り、利便性の向上を進めます。
- ・公共交通空白地域も含めて、地域の特性やニーズに応じた方策の導入により、公共交通の確保・維持を図ります。

【構想3】都市環境の方針**① 公園・緑地**

- ・既存公園は、ユニバーサルデザインの推進などにより、安心して使いやすい公園として機能の充実を図ります。秋山川などの河川緑地については、更に利用価値や魅力を高めるよう、活用を図ります。

② 景観

- ・中心市街地の佐野駅南地区については、景観形成ガイドラインに基づき、佐野市の「顔」となる地区にふさわしい景観づくりを進めます。

③ 下水道・河川

- ・秋山川や菊沢川などの改修を推進するとともに、自然環境に配慮した河川空間づくりを図ります。
- ・市街地における浸水及び道路冠水を軽減・解消するため、雨水排水路の整備を推進します。

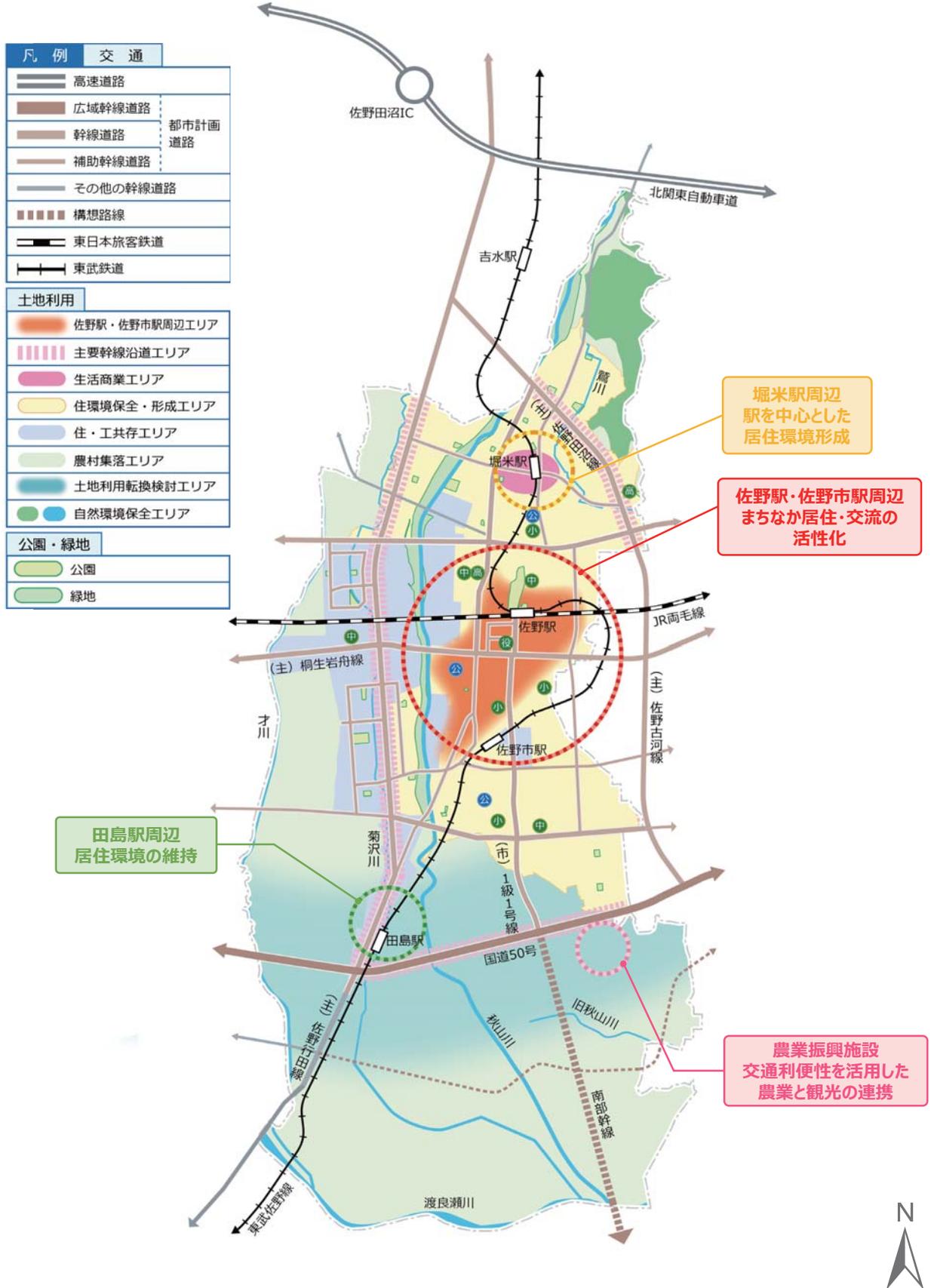


▲ 鋳物によるまちなみ景観づくり



▲ 佐野厄除け大師

佐野中央地域の将来像（構想図）



※地域の将来像で示すエリア区分は用途地域とは異なります。

(2) 佐野東部地域 ～ 犬伏、界 ～

地域の概況



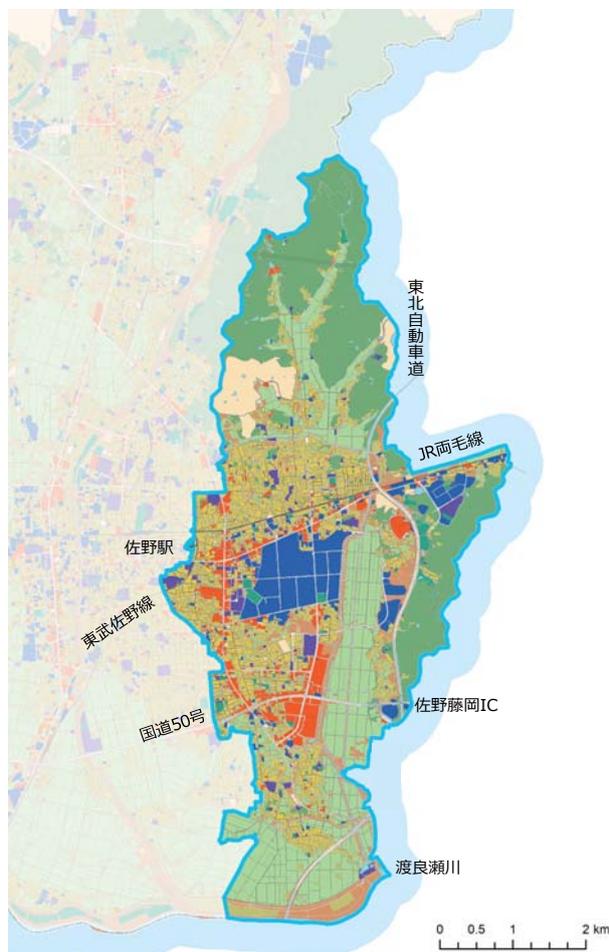
総面積	約 2,494ha
市街化区域	約 925ha
市街化調整区域	約 1,569ha

◆人口、世帯数は増加傾向にある。
 ◆高齢化率は約 24%と市内で最も低い。
 ◆佐野工業団地、佐野新都市が立地している。
 ◆地域中央部に市街地が形成し、北側及び東側には山林が、南側には水田が広がっている。



▲佐野プレミアム・アウトレット

土地利用

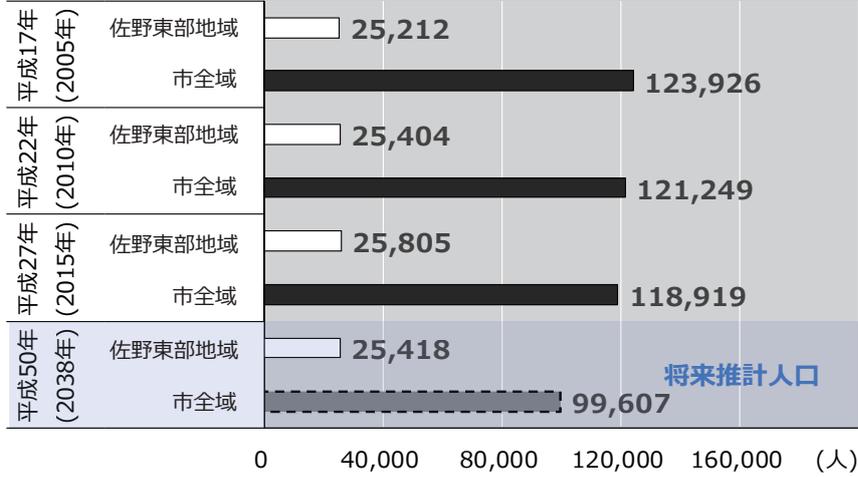


凡例	
土地利用	構成比
田	21.4%
畑	7.7%
山林	25.2%
水面	1.4%
その他の自然地	7.6%
住宅用地	15.2%
商業用地	5.2%
工業用地	7.6%
公益施設用地	2.3%
道路用地	—
交通施設用地	0.2%
公共空地	1.3%
その他の空地	4.3%
太陽光パネル	0.1%
平面駐車場	0.6%
合計	100%
--- 都市計画区域界	
--- 行政区域界	
— 地域界	

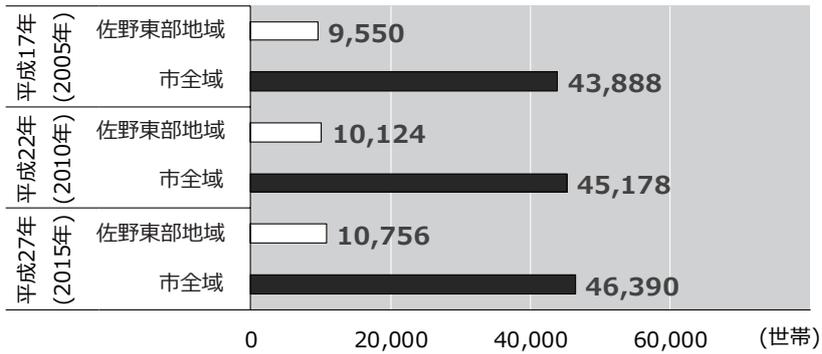
資料：都市計画基礎調査（平成 28（2016）年度）
 ※道路用地は面積データが存在しないため構成比に含まないものとする
 ※構成比は小数点第 2 位を四捨五入しているため合計が一致しない場合がある

人口・世帯数

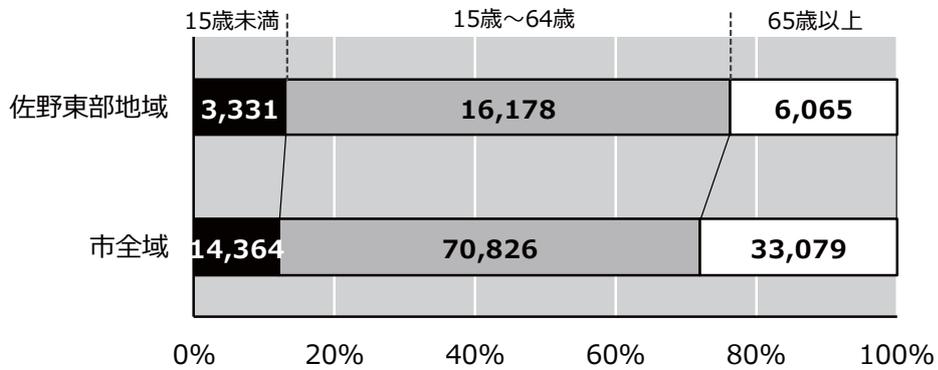
■ 人口の推移



■ 世帯数の推移



■ 年齢階層別人口 (平成 27 [2015] 年)



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

※人口及び世帯数については、国勢調査小地域データより作成。

※平成 50 (2038) 年の将来推計人口は、国立社会保障・人口問題研究所の推計値より按分して算出。

※人口 (総数) には年齢不詳が含まれるため、年齢階層別人口の合計値とは一致しない。

佐野東部地域の構想

【目指すテーマ】 『 自然と調和した観光交流のまちづくり 』

【構想 1】 土地利用の方針

① まちなかゾーン

● 佐野新都市エリア

- ・広域交通網の利便性を活用した観光施設や、既存大学の立地を活かし、安全・安心な観光型広域商業機能や学術機能などの都市機能の集積と強化を図ります。
- ・土地利用の整序により、商業・業務・居住などが調和した土地利用を促進します。

② 都市的土地利用ゾーン

● 主要幹線沿道エリア

- ・ロードサイド型の中小規模の商業・業務などの土地利用の誘導を図ります。

● 住環境保全・形成エリア

- ・地区の特性に応じて良好な居住環境を保全しながら、生活の利便性や防災性の向上、空き家対策などにより、安全・安心に暮らせるまちづくりを進めます。
- ・バスなどにより中心拠点の都市機能が利用できるエリアは、利便性の良い市街地として、居住環境の形成を図ります。

● 住・工共存エリア

- ・周辺環境に配慮して、職住近接型の産業地の整備を図ります。
- ・住宅と工場などの共存に向けて、適切な土地利用の誘導を図ります。

● 工業エリア

- ・既存工業地の維持・活用を図ります。
- ・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は、本市を代表する「産業振興拠点」として機能向上を図ります。

③ 田園的土地利用ゾーン

● 農村集落エリア

- ・界地区公民館周辺は、生活支援機能の確保により居住環境の維持を図ります。
- ・既存の農村集落では、利便性や快適性に資する居住環境の保全を図ります。
- ・優良農地を有している地域は、農業施策との連携を図りながら生産環境の保全と向上に努めるとともに、緑豊かな田園集落の環境や景観の保全に努めます。

● 土地利用転換検討エリア

- ・国道 50 号沿線における交通利便性の高い地域は、農業との調整を図りながら、市街化の進展状況に応じ、地域振興に資する土地利用の転換を目指します。

④ 自然的土地利用ゾーン

● 自然環境保全エリア

- ・三轟山や唐沢山などは、街並みと調和する景観資源として、歴史的資源を活かしながら、緑地保全と環境整備を図ります。
- ・渡良瀬川などは、多自然型の水辺空間の創出と保全に努めます。
- ・みかも山公園、唐沢山県立自然公園は、「観光レクリエーション拠点」の形成を図ります。特に、国指定史跡唐沢山城跡が位置する唐沢山周辺は、観光による交流の場として、歴史・文化環境と自然環境の保全・活用を図ります。

【構想2】交通の方針

① 幹線道路など

- ・佐野新都市周辺における交通渋滞を解消するため、佐野古河線、佐野環状線の整備、拡充を図ります。
- ・観光レクリエーション拠点（みかも山公園、唐沢山県立自然公園）とのネットワークの形成を図ります。
- ・唐沢山公園線においては、誰でも安心して利用できる安全で快適な歩行者空間の整備、拡充を図ります。

② 歩行者・自転車ネットワーク

- ・佐野新都市周辺では、中心市街地との回遊性の確保のため、自転車ネットワーク形成を図ります。
- ・学校などの周辺では、安全で快適に通行できる歩行者や自転車の空間整備を図ります。

③ 公共交通

- ・佐野新都市バスターミナルは、都市間及び市内各所を結ぶ重要な交通結節点として利便性向上を図るため、公共交通ネットワークの強化や路線バスやタクシーとの円滑な接続、駐車場の整備、拡充を進めます。
- ・公共交通空白地域も含めて、地域の特性やニーズに応じた方策の導入により、公共交通の確保・維持を図ります。

【構想3】都市環境の方針

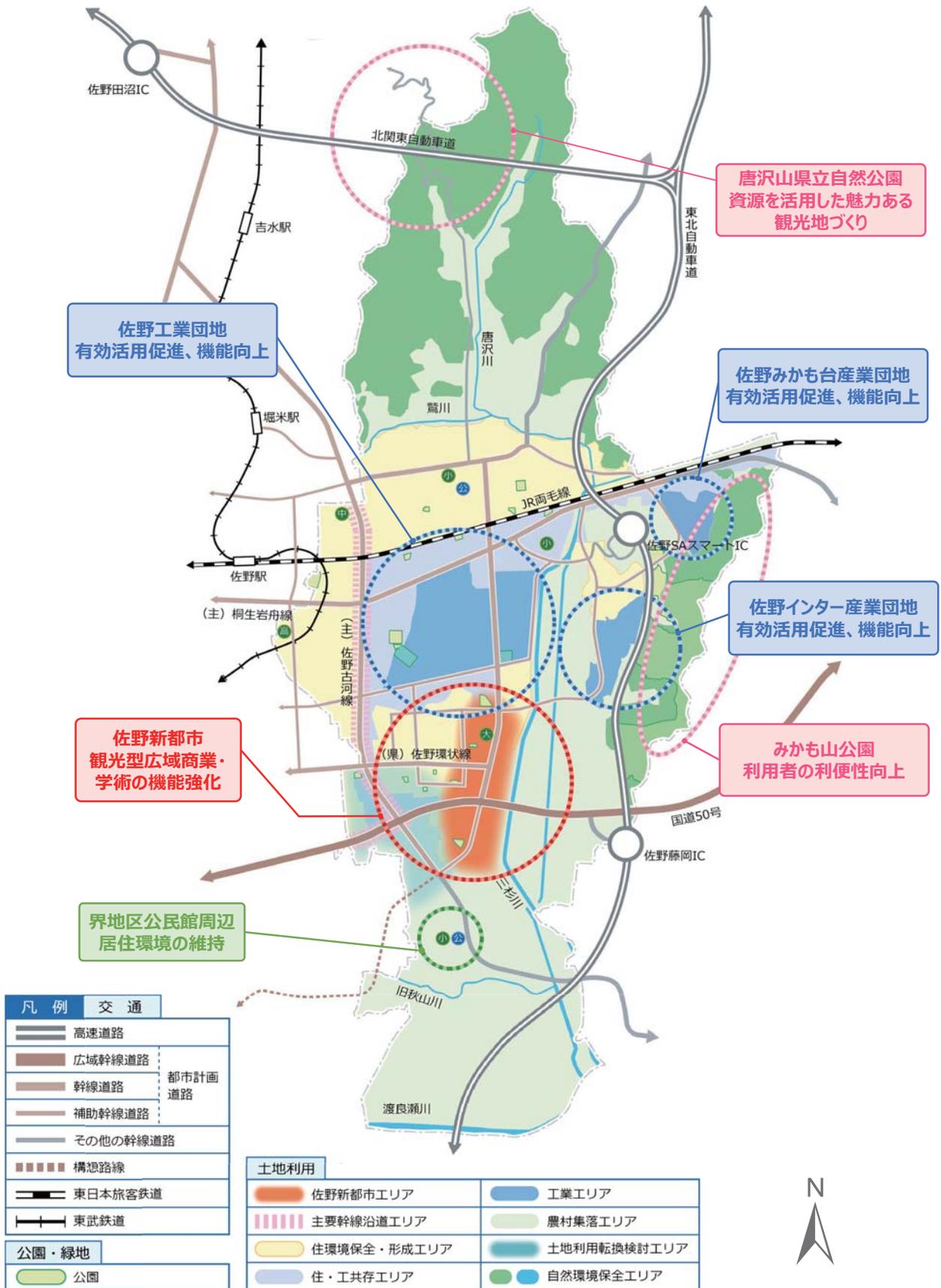
① 公園・緑地

- ・既存公園は、ユニバーサルデザインの推進などにより、安心して使いやすい公園として機能の充実を図ります。
- ・住環境の向上と防災機能の充実を図るため、(仮称)高萩中央公園の整備を推進します。

② 下水道

- ・市街地における浸水及び道路冠水を軽減・解消するため、雨水排水路の整備を推進します。

佐野東部地域の将来像（構想図）



※地域の将来像で示すエリア区分は用途地域とは異なります。

(3) 佐野西部地域 ～ 旗川、吾妻、赤見 ～

地域の概況



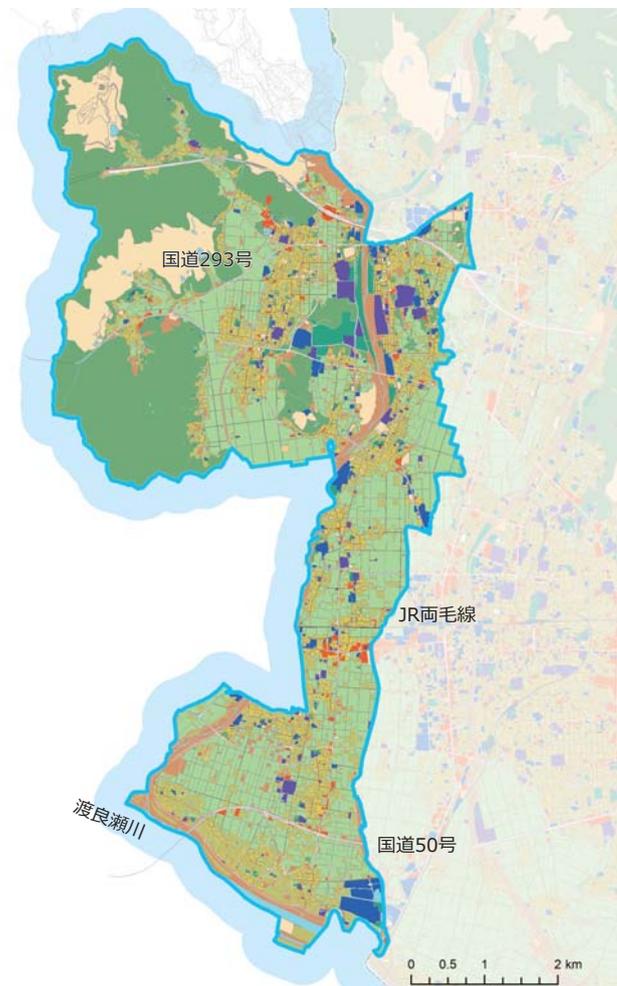
総面積	約 3,560ha
市街化区域	約 318ha
市街化調整区域	約 3,242ha

◆人口、世帯数は減少傾向にある。
 ◆高齢化率は約 30%であり、市平均と同程度となっている。
 ◆幹線道路沿道には住宅地が形成されている。
 ◆水田が主たる土地利用となっており、地域北西部には、まとまった山林が広がっている。



▲梨狩り

土地利用



凡 例		構成比
	田	28.5%
	畑	9.5%
	山林	27.3%
	水面	1.4%
	その他の自然地	7.3%
	住宅用地	9.9%
	商業用地	1.0%
	工業用地	2.4%
	公益施設用地	2.1%
	道路用地	—
	交通施設用地	0.0%
	公共空地	1.5%
	その他の空地	8.8%
	太陽光パネル	0.1%
	平面駐車場	0.1%
	合 計	100%
	都市計画区域界	
	行政区境界	
	地域界	

資料：都市計画基礎調査（平成 28（2016）年度）
 ※道路用地は面積データが存在しないため構成比に含まないものとする
 ※構成比は小数点第 2 位を四捨五入しているため合計が一致しない場合がある

第 1 章

第 2 章

第 3 章

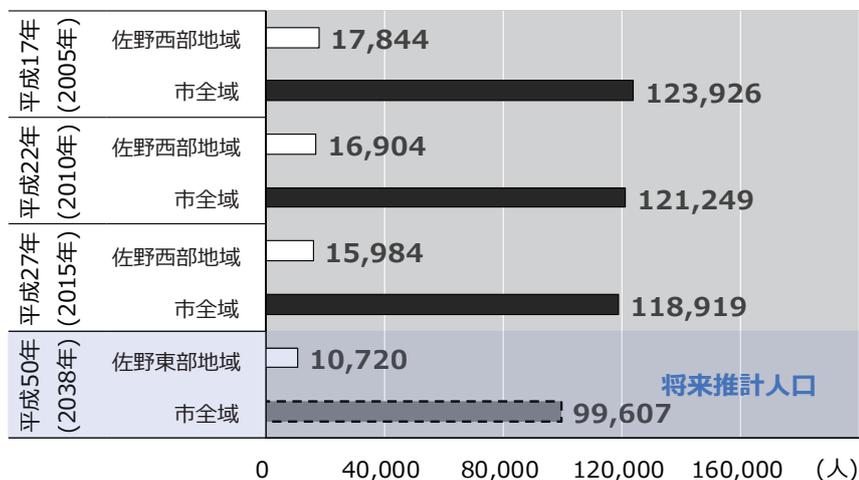
第 4 章

第 5 章

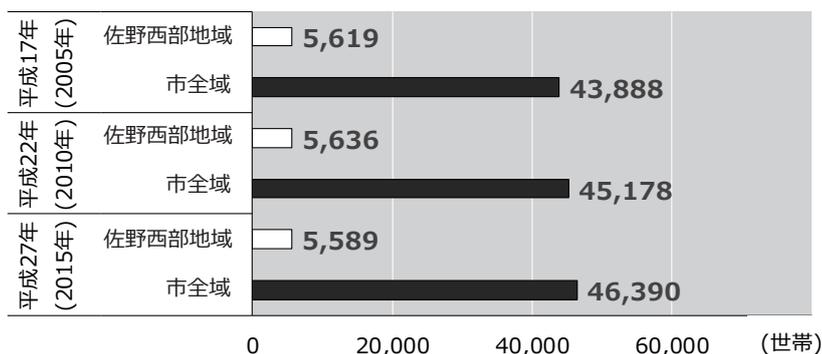
資料編

人口・世帯数

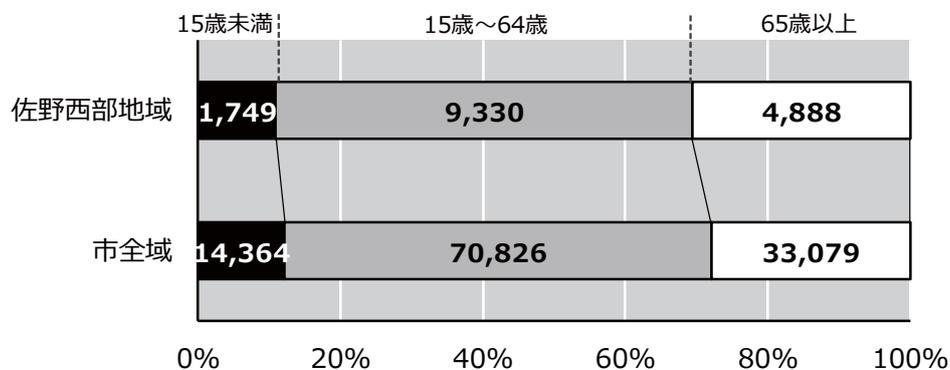
■ 人口の推移



■ 世帯数の推移



■ 年齢階層別人口 (平成 27 [2015] 年)



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

※人口及び世帯数については、国勢調査小地域データより作成。

※平成 50 (2038) 年の将来推計人口は、国立社会保障・人口問題研究所の推計値より按分して算出。

※人口 (総数) には年齢不詳が含まれるため、年齢階層別人口の合計値とは一致しない。

佐野西部地域の構想

【目指すテーマ】 『 自然と産業を活用したまちづくり 』

【構想 1】 土地利用の方針

① 都市的土地利用ゾーン

● 住環境保全・形成エリア

- ・良好な居住環境を保全しながら、生活の利便性や防災性の向上、空き家対策などにより、安全・安心に暮らせるまちづくりを進めます。
- ・バスなどにより中心拠点の都市機能が利用できるエリアは、利便性の良い市街地として、居住環境の形成を図ります。

● 住・工共存エリア

- ・桐生岩舟線沿道は、周辺環境に配慮して、職住近接型の産業地の整備を図ります。

● 工業エリア

- ・既存工業地の維持・活用を図ります。
- ・羽田工業団地及び佐野田沼インター産業団地は、広域交通の利便性を活かし「産業振興拠点」として機能強化を図ります。
- ・佐野田沼 IC 周辺は、製造・物流などの産業の誘導を図ります。
- ・（仮称）出流原 PA スマート IC 周辺では、新たな産業が立地するための環境整備を図ります。

② 田園的土地利用ゾーン

● 農村集落エリア

- ・フルーツラインを活用した農業と観光の連携を図ります。
- ・旗川・吾妻地区公民館周辺は、生活支援機能の集約・確保により生活環境の維持を図ります。
- ・既存の農村集落では、利便性や快適性に資する居住環境の保全を図ります。
- ・優良農地を有している地域は、農業施策との連携を図りながら生産環境の保全と向上に努めるとともに、緑豊かな田園集落の環境や景観の保全に努めます。
- ・新たに設置される（仮称）出流原 PA スマート IC の周辺など、工場等の進出による居住環境への影響が懸念される地域では、秩序ある土地利用を図ります。

● 土地利用転換検討エリア

- ・（仮称）出流原 PA スマート IC 周辺には、物流機能を中心とした高速道路網の利便性を活かし、製造・物流産業などの立地に向けて土地利用の転換を図り、「産業振興拠点」を形成します。
- ・国道 50 号沿線における交通利便性の高い地域は、農業との調整を図りながら、市街地化の進展状況に応じ、地域振興に資する土地利用の転換を目指します。

③ 自然的土地利用ゾーン

● 自然環境保全エリア

- ・磯山公園は、緑地景観の保全と、水資源を活用した「観光レクリエーション拠点」としての充実を図ります。
- ・旗川、出流川、渡良瀬川などは、多自然型の水辺空間の創出と保全に努めます。

【構想2】交通の方針

① 幹線道路など

- ・近隣都市、市街地部と山間部との連絡性や、物流拠点と高速道路のアクセス性を確保するため、幹線道路などの整備、拡充を図ります。
- ・佐野田沼 IC 周辺の産業振興拠点を支える西部幹線などの整備を推進します。
- ・桐生岩舟線は、東西方向の都市軸の幹線道路として、機能の整備を図ります。
- ・(仮称) 出流原 PA スマート IC の開通を見据え、周辺都市との連携を図るため、山形寺岡線、佐野太田線の機能拡充を図ります。

② 歩行者・自転車ネットワーク

- ・渡良瀬川などの河川空間を活かしたサイクリングロードや山林を活かしたハイキングコースなどの憩い空間の形成を図ります。
- ・学校などの周辺では、安全で快適に通行できる歩行者や自転車の空間整備を図ります。

③ 公共交通

- ・市民の日常的な移動手段として、市内を結ぶ公共交通ネットワークの強化を進めます。
- ・公共交通空白地域も含めて、地域の特性やニーズに応じた方策の導入により、公共交通の確保・維持を進めます。

【構想3】都市環境の方針

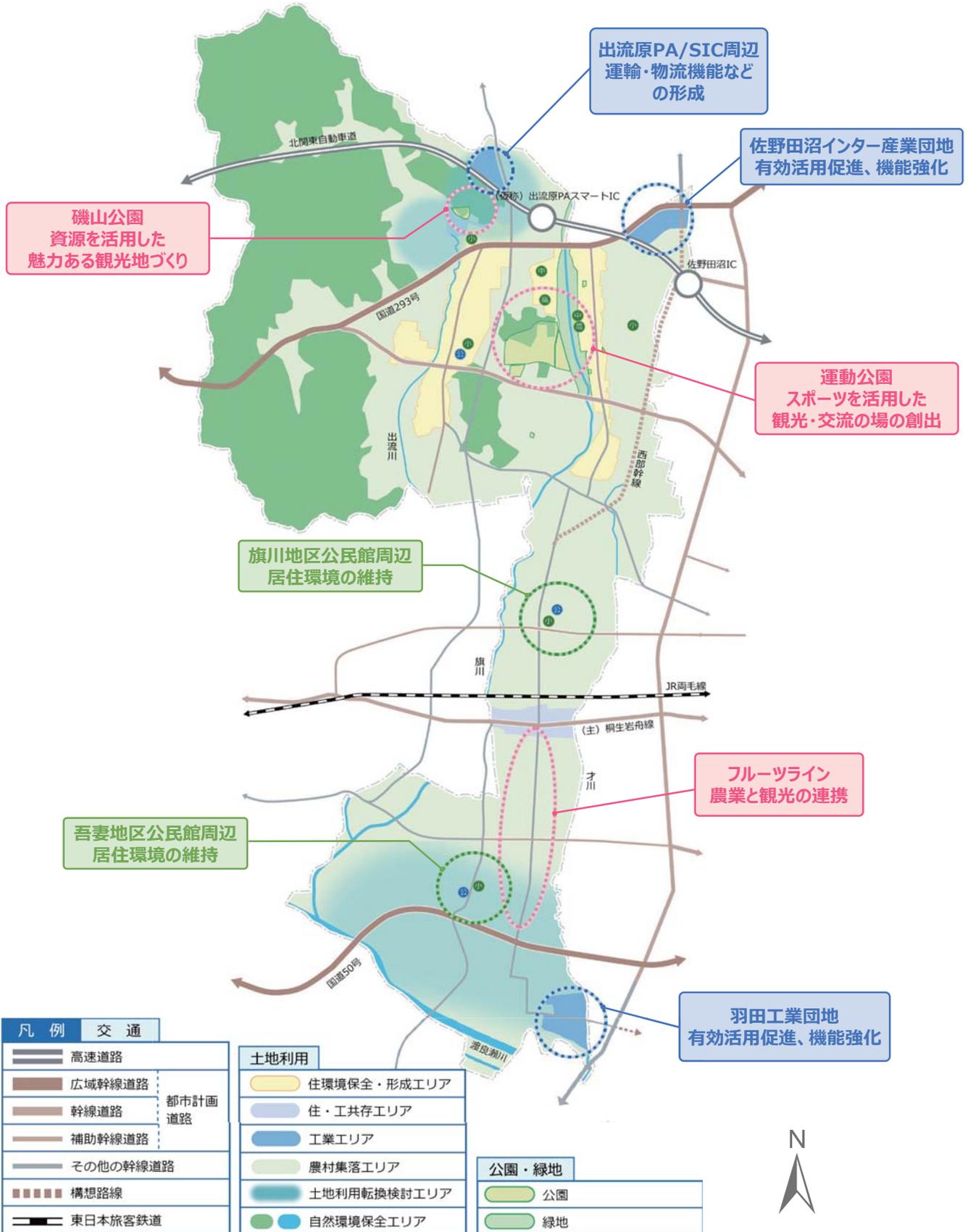
① 公園・緑地

- ・既存公園は、ユニバーサルデザインの推進などにより、安心して使いやすい公園としての充実を図ります。
- ・旗川緑地などは、親水空間としての整備を図ります。
- ・運動公園は、機能拡充を図るとともに、スポーツを活用した観光・交流の場の創出を図ります。
- ・運動公園と周囲の丘陵地、旗川緑地の一体的な整備、保全を図ります。
- ・磯山公園は、自然資源を活かした環境整備と魅力ある景観形成を図ります。

② 河川

- ・旗川、歳川、出流川、渡良瀬川などの保全を推進するとともに、歴史的資源を活かした河川空間づくりを図ります。

佐野西部地域の将来像（構想図）



※地域の将来像で示すエリア区分は用途地域とは異なります。

(3) 田沼地域 ～ 田沼、田沼南部、栃本、田沼北部、戸奈良、三好地区の一部 ～

地域の概況



総面積	約 2,598ha
市街化区域	約 508ha
市街化調整区域	約 2,090ha

- ◆人口、世帯数は増加傾向にある。
- ◆高齢化率は約 28%と市平均と同等となっている。
- ◆大規模土地利用として田沼工業団地が立地している。
- ◆地域中央部にまとまりある市街地が形成されており、その外側に水田、山林が広がっている。

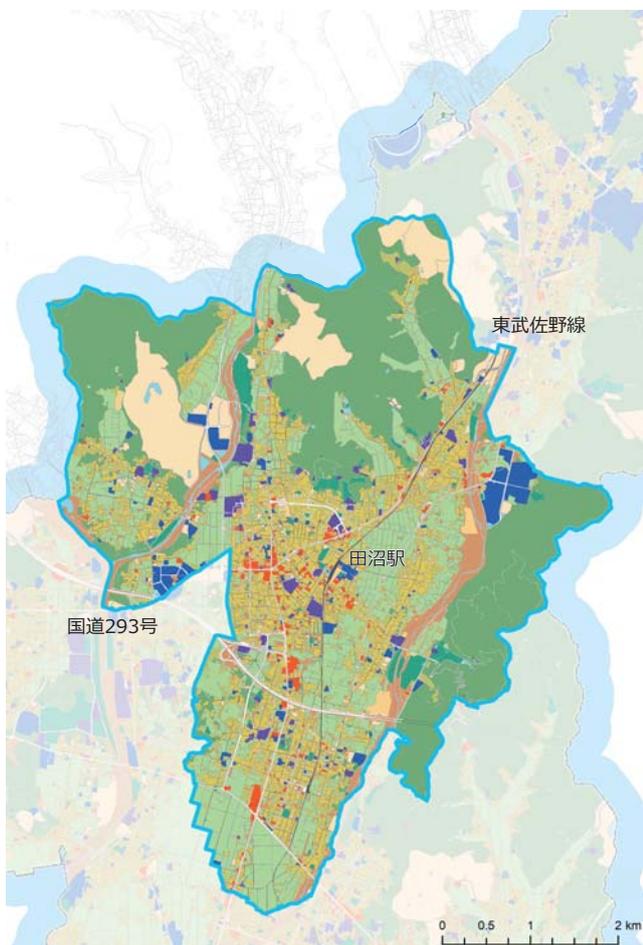


▲佐野国際クリケット場



▲一瓶塚稲荷神社

土地利用

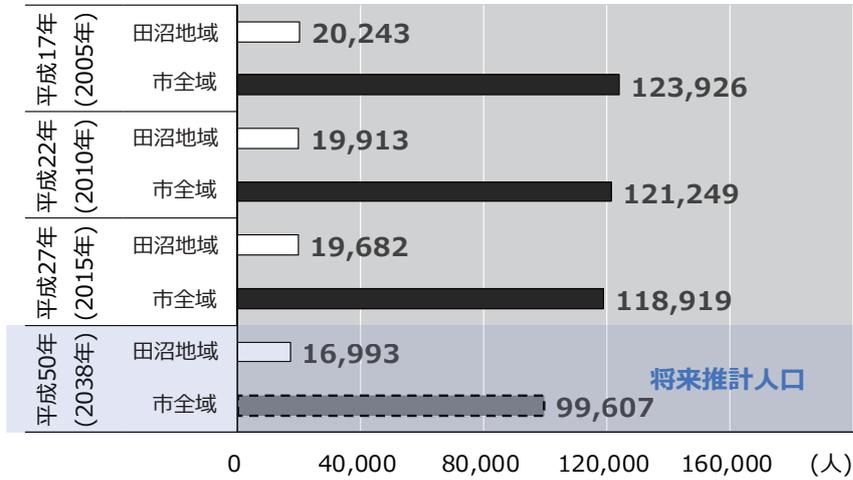


凡例	
土地利用	構成比
田	21.7%
畑	6.5%
山林	32.8%
水面	1.0%
その他の自然地	6.0%
住宅用地	14.7%
商業用地	1.4%
工業用地	2.6%
公益施設用地	1.8%
道路用地	—
交通施設用地	0.2%
公共空地	2.0%
その他の空地	8.4%
太陽光パネル	0.6%
平面駐車場	0.2%
合計	100%
--- 都市計画区域界	
--- 行政区界	
— 地域界	

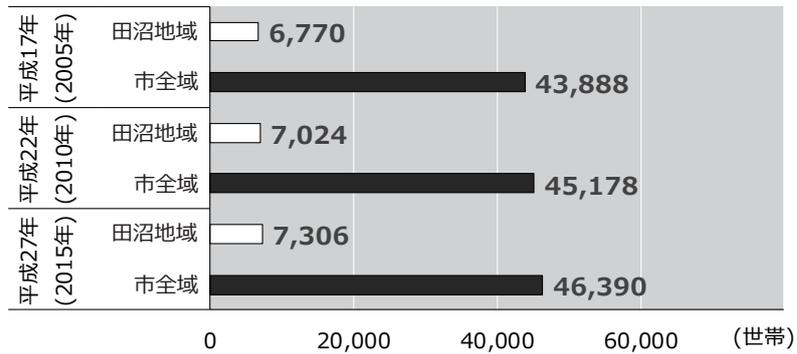
資料：都市計画基礎調査（平成 28（2016）年度）
 ※道路用地は面積データが存在しないため構成比に含まないものとする
 ※構成比は小数点第 2 位を四捨五入しているため合計が一致しない場合がある

人口・世帯数

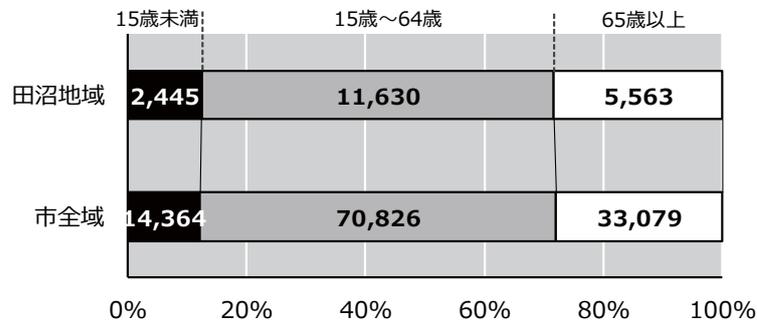
■ 人口の推移



■ 世帯数の推移



■ 年齢階層別人口 (平成 27 [2015] 年)



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

※人口及び世帯数については、国勢調査小地域データより作成。ただし、都市計画区域内外に係る小地域については、面積按分にて都市計画区域内の人口及び世帯数を算出。

※平成 50 (2038) 年の将来推計人口は、国立社会保障・人口問題研究所の推計値より按分して算出。

※人口 (総数) には年齢不詳が含まれるため、年齢階層別人口の合計値とは一致しない。

田沼地域の構想

【目指すテーマ】『 居住環境の再生と観光・スポーツ交流によるまちづくり 』

【構想 1】土地利用の方針

① まちなかゾーン

● 田沼駅・田沼行政センター周辺エリア

- ・鉄道駅や行政・医療機能の立地を活かし、居住の誘導により、安心して生活できる環境の形成を図ります。
- ・空き家や空き地などの低・未利用地を活用し、賑わいやまちの活性化に資する土地の活用を図り、高齢者でも快適に買い物ができる、利便性の高い居住環境の再生と、門前町としての歴史的背景を活かした街並みづくりを進めます。

② 都市的土地利用ゾーン

● 主要幹線沿道エリア

- ・ロードサイド型の中小規模の商業・業務などの土地利用の誘導を図ります。

● 生活商業エリア

- ・吉水駅周辺は、身近な商業機能や生活利便施設の集約により、地域生活に密着した商業機能の充実を図ります。

● 住環境保全・形成エリア

- ・良好な居住環境を保全しながら、生活の利便性や防災性の向上、空き家対策などにより、安全・安心に暮らせるまちづくりを進めます。
- ・鉄道により中心拠点の都市機能が利用できるエリアは、利便性の良い市街地として、居住環境の形成を図ります。
- ・吉水駅周辺の土地区画整理事業未整備区域は、代替施策による居住環境の向上を図ります。

● 住・工共存エリア

- ・周辺環境に配慮して、職住近接型の産業地の整備を図ります。

● 工業エリア

- ・既存工業地の維持・活用を図ります。
- ・佐野田沼インター産業団地及び田沼工業団地、佐野岩崎産業団地（佐野 AWS 産業団地）は、高速道路網の利便性を活かした「産業振興拠点」として機能強化を図ります。
- ・佐野田沼 IC 周辺は、製造・物流などの産業の誘導を図ります。

③ 田園的土地利用ゾーン

● 農村集落エリア

- ・既存の農村集落では、利便性や快適性に資する居住環境の保全を図ります。
- ・地域の顔である道の駅は、観光及び防災機能の強化を促進します。
- ・新たに設置される（仮称）出流原 PA スマート IC の周辺など、工場等の進出による居住環境への影響が懸念される地域では、秩序ある土地利用を図ります。

④ 自然的土地利用ゾーン

● 自然環境保全エリア

- ・唐沢山の歴史的資源を活かしながら、周辺の緑の保全とあわせた環境整備を図ります。
- ・旗川、秋山川は、多自然型の水辺空間の創出と保全に努めます。

【構想 2】 交通の方針

① 幹線道路など

- ・通過交通の市街地への流入を抑制し、まちなかの歩行者の安全性を高めるため、内環状道路の整備を図ります。
- ・市街地部と山間部との連絡性や、物流拠点や観光レクリエーション拠点と高速道路のアクセス性を確保するため、幹線道路などの整備を図ります。
- ・佐野田沼 IC 周辺の産業振興拠点を支える西部幹線などの整備を推進します。
- ・鉄道の利便性向上のため、田沼駅へのアクセス道路の整備を図ります。
- ・市街地間連絡道路を構成する佐野田沼線、築地吉水線などは機能の整備、拡充を図ります。

② 歩行者・自転車ネットワーク

- ・まちなかゾーンは、地区住民や来訪者の利便性、回遊性の確保のため、歩行者や自転車の空間整備とネットワークの形成を図ります。
- ・学校などの周辺では、安全で快適に通行できる歩行者や自転車の空間整備を図ります。
- ・秋山川サイクリングロードの充実を図ります。

③ 公共交通

- ・市民の日常的な移動手段として、田沼市街地と中心市街地、葛生市街地、山間部などと結ぶ公共交通の構築を進めます。
- ・田沼駅周辺は、乗り換えや送迎などがスムーズに行えるよう、駅前広場や駐車場、駐輪場の整備を行い、鉄道の利便性向上を進めます。
- ・公共交通空白地域も含めて、地域の特性やニーズに応じた方策の導入により、公共交通の確保・維持を図ります。

【構想 3】 都市環境の方針

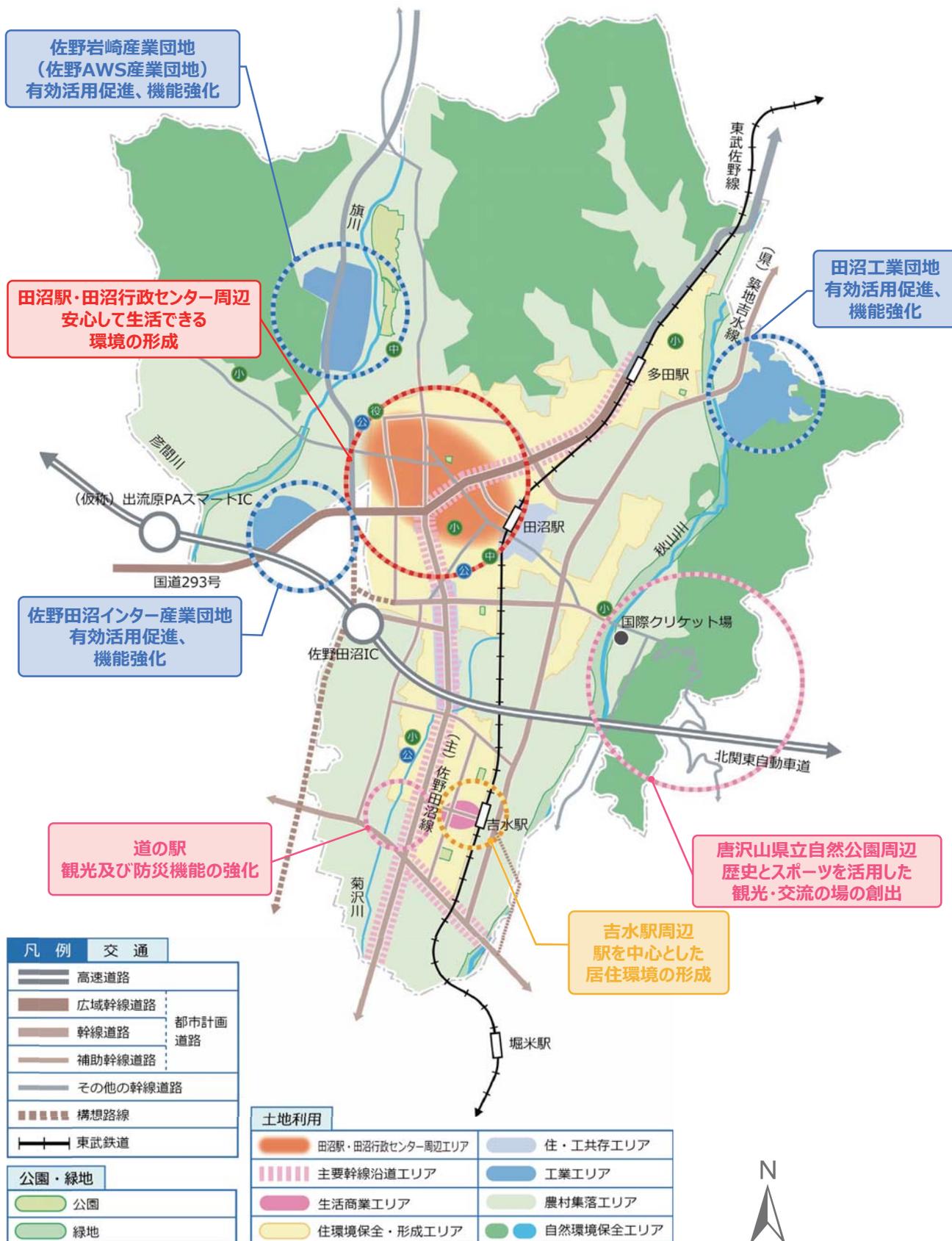
① 公園・緑地

- ・既存公園は、ユニバーサルデザインの推進などにより、安心して使いやすい公園としての充実を図ります。
- ・田沼グリーンスポーツセンターは、市内のレクリエーション施設などとの連携や機能の強化を図ります。
- ・国指定史跡唐沢山城跡と国際クリケット場が位置する唐沢山周辺は、観光、スポーツによる交流の場として、歴史・文化と自然環境の保全・活用や、スポーツ環境整備に努め、「観光レクリエーション拠点」の利便性向上を目指します。
- ・秋山川、旗川緑地一帯、栃本緑地、栃本公園は、さらに魅力や利用価値を高めるように整備促進するとともに、自然環境の保全に努めます。

② 下水道・河川

- ・菊沢川などの改修を推進するとともに、自然環境に配慮した河川空間づくりを図ります。
- ・市街地における浸水及び道路冠水を軽減・解消するため、雨水排水路の整備を推進します。

田沼地域の将来像（構想図）



※地域の将来像で示すエリア区分は用途地域とは異なります。

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

資料編

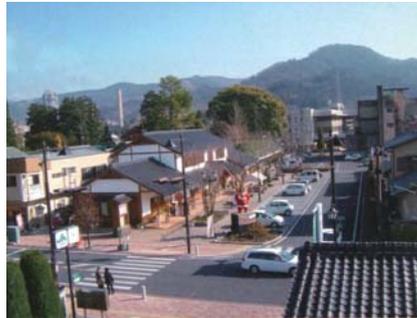
(5) 葛生地域 ～ 葛生、常盤地区の一部～

地域の概況



総面積	約 2,219ha
市街化区域	約 277ha
市街化調整区域	約 1,942ha

- ◆人口、世帯数ともに減少傾向にある。
- ◆高齢化が最も進行している地域であり、高齢化率は、約 40% に達している。
- ◆山林が主たる土地利用となっており、駅周辺、幹線道路沿道に市街地が形成されている。

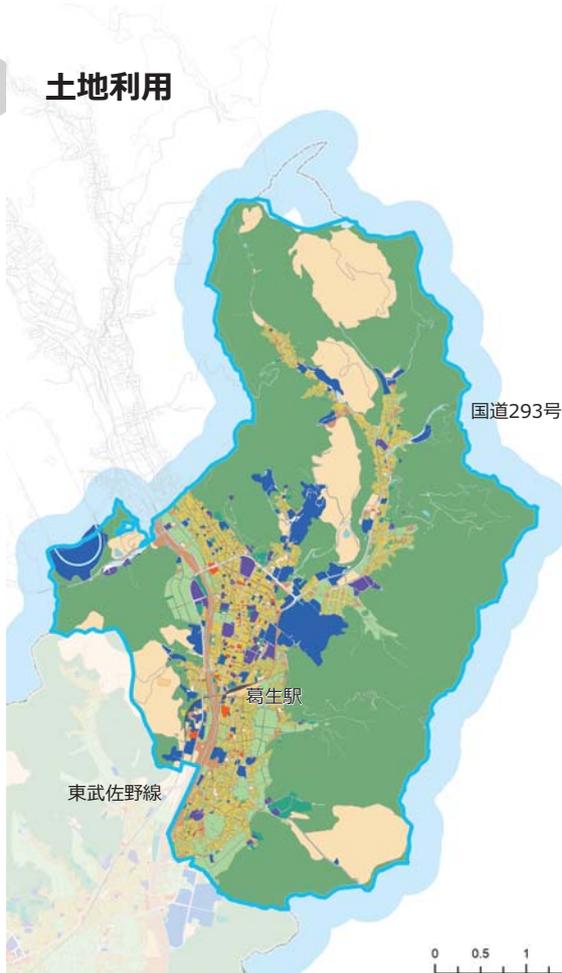


▲葛の里壱番館



▲石灰採掘現場

土地利用



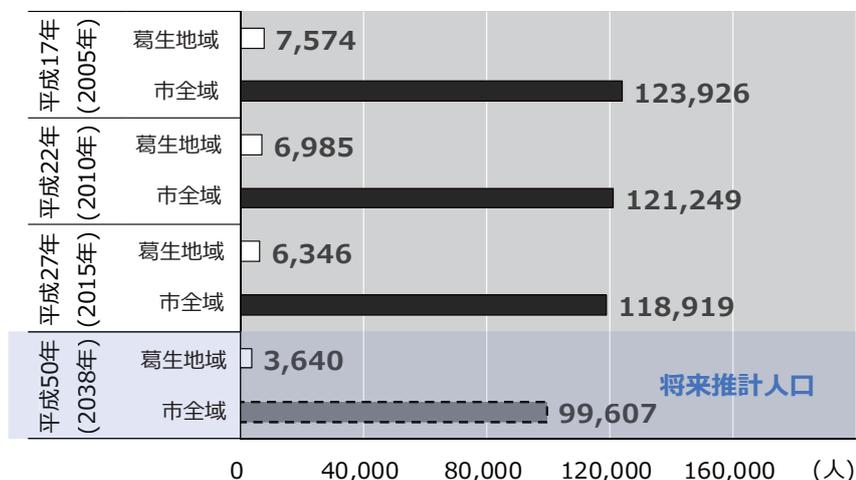
凡例	
土地利用	構成比
田	4.3%
畑	3.0%
山林	60.6%
水面	0.4%
その他の自然地	2.2%
住宅用地	6.5%
商業用地	0.3%
工業用地	5.4%
公益施設用地	1.3%
道路用地	—
交通施設用地	0.1%
公共空地	0.8%
その他の空地	14.8%
太陽光パネル	0.2%
平面駐車場	0.1%
合計	100%
--- 都市計画区域界	
--- 行政区域界	
— 地域界	

資料：都市計画基礎調査（平成 28（2016）年度）

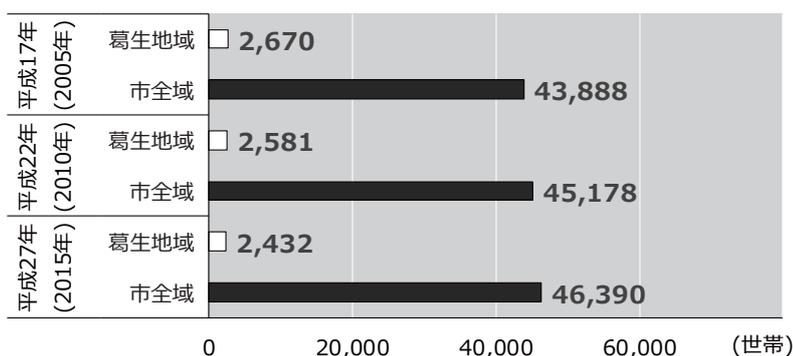
※道路用地は面積データが存在しないため構成比に含まないものとする
 ※構成比は小数点第 2 位を四捨五入しているため合計が一致しない場合がある

人口・世帯数

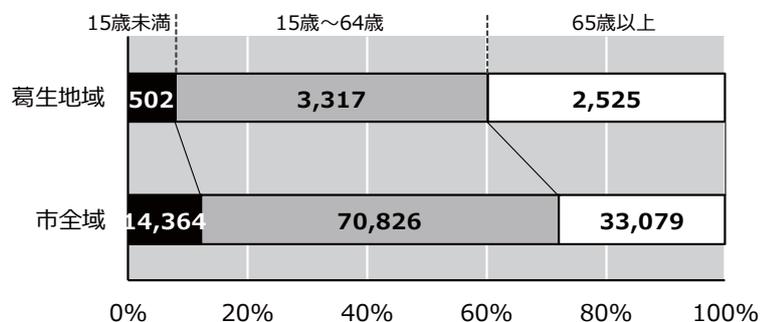
■ 人口の推移



■ 世帯数の推移



■ 年齢階層別人口 (平成 27 [2015] 年)



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

※人口及び世帯数については、国勢調査小地域データより作成。ただし、都市計画区域内外に係る小地域については、面積按分にて都市計画区域内の人口及び世帯数を算出。

※平成 50 (2038) 年の将来推計人口は、国立社会保障・人口問題研究所の推計値より按分して算出。

※人口 (総数) には年齢不詳が含まれるため、年齢階層別人口の合計値とは一致しない。

葛生地域の構想

【目指すテーマ】『 居住環境の再生と歴史・文化・地場産業を活用したまちづくり 』

【構想 1】土地利用の方針

① まちなかゾーン

● 葛生駅・葛生行政センター周辺エリア

- ・ 鉄道や行政・医療機能の立地を活かしながら、歴史・文化資源や観光資源などを保全・活用し、地域の中心としてふさわしい生活環境の形成と観光振興を図ります。
- ・ 生活、観光情報の提供や行政、商業、居住などの都市機能の集積を図り、地域の中心として暮らしやすく利便性の高い居住環境の再生を図ります。
- ・ 空き家や空き地などの低・未利用地を活用し、賑わいやまちの活性化に資する土地の活用と都市機能の集積を図り、地域の中心として暮らしやすく利便性の高い居住環境の再生を進めます。

② 都市的土地利用ゾーン

● 住環境保全・形成エリア

- ・ 良好な居住環境を保全しながら、生活の利便性や防災性の向上、空き家対策などにより、安全・安心に暮らせるまちづくりを進めます。
- ・ 農業の振興を図るべき地域では、周辺環境と調和した適切な土地利用を図ります。

● 住・工共存エリア

- ・ 周辺環境に配慮し、職住近接型の産業地の整備を図ります。
- ・ 住宅と工場などの共存に向けて、適切な土地利用の誘導を図ります。
- ・ 山菅町周辺、築地・宮下町周辺では、地域の活性化を図るため、環境面に十分に配慮しながら、地場産業を活かした「産業振興拠点」づくりを進めます。

③ 田園的土地利用ゾーン

● 農村集落エリア

- ・ 既存の農村集落では、利便性や快適性に資する居住環境の保全を図ります。
- ・ 会沢地区コミュニティセンター周辺では、生活支援機能の確保により居住環境の維持を図ります。

④ 自然的土地利用ゾーン

● 自然環境保全エリア

- ・ 秋山川は、多自然型の水辺空間の創出と保全に努めます。

【構想2】交通の方針

① 幹線道路など

- ・大型車の市街地への流入を抑制し、安全・安心に通行できる市街地環境の創出を図ります。
- ・近隣都市、市街地部と山間部との連絡性を確保するため、幹線道路の整備を進めます。
- ・市街地間連絡道路を構成する築地吉水線、国道293号、外環状道路を構成する中岩舟線などは機能の整備、拡充を図ります。
- ・地場産業の振興を図り、大型車の市街地への流入を抑制するため、外環状線の機能強化を図ります。

② 歩行者・自転車ネットワーク

- ・まちなかゾーンは、地区住民や来訪者の利便性、回遊性の確保のため、歩行者や自転車の空間整備とネットワークの形成を図ります。
- ・学校などの周辺では、安全で快適に通行できる歩行者や自転車の空間整備を図ります。
- ・地域の歴史的資源を結ぶ歩行者ネットワークの整備を図ります。

③ 公共交通

- ・市民の日常的な移動手段として、葛生市街地と中心市街地、田沼市街地、山間部などを結ぶ公共交通の構築を進めます。
- ・葛生駅周辺は、乗り換えや送迎などがスムーズに行えるよう、駅前広場や駐車場・駐輪場の整備を行い、鉄道の利便性向上を進めます。
- ・公共交通空白地域も含めて、地域の特性やニーズに応じた方策の導入により、公共交通の確保・維持を図ります。

【構想3】都市環境の方針

① 公園・緑地

- ・嘉多山公園、中運動公園は、地域のシンボリックな公園として保全、活用を図ります。
- ・既存公園は、ユニバーサルデザインの推進などにより、安心して使いやすい公園として機能の充実を図ります。

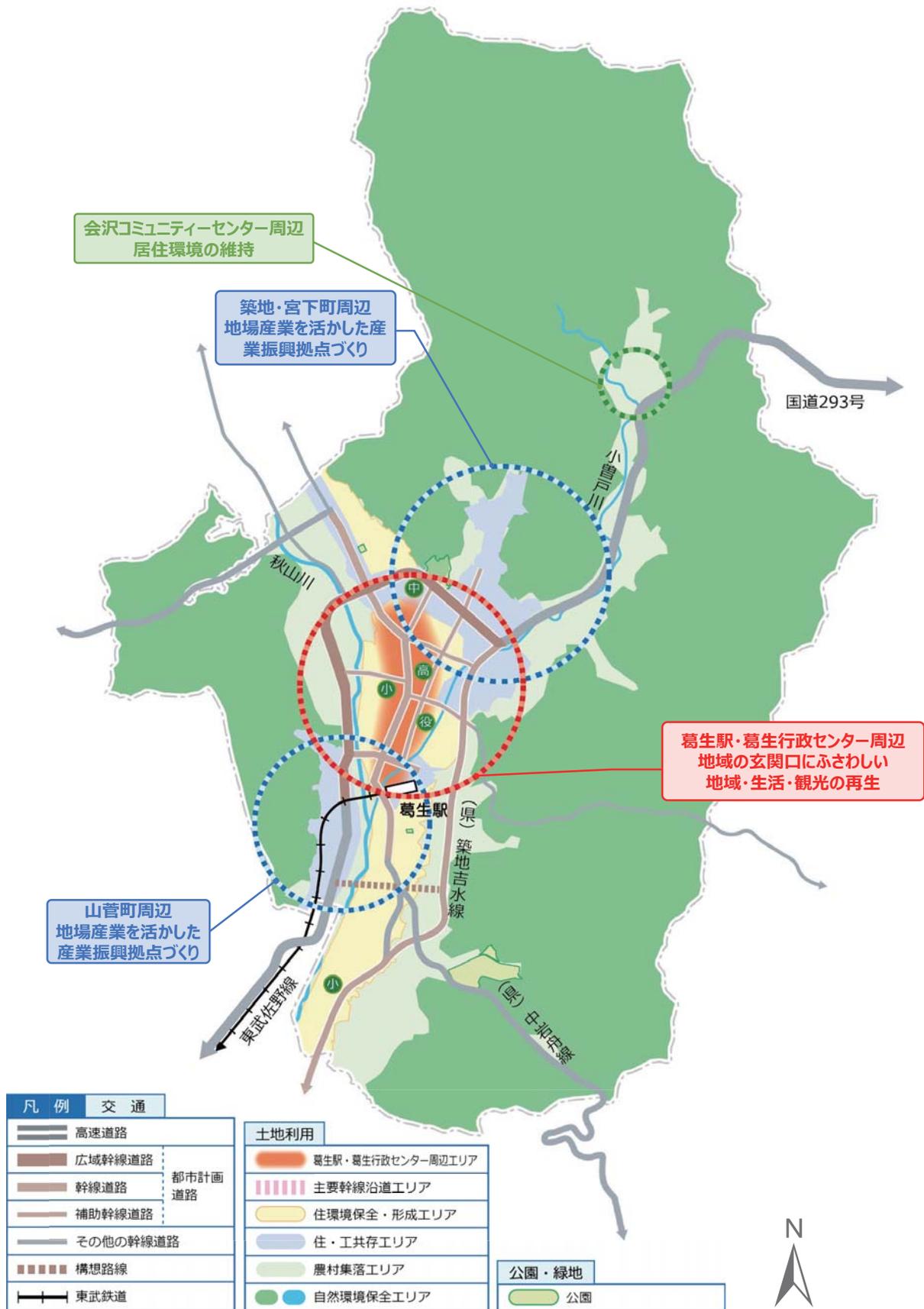


▲フレスコ画



▲嘉多山公園

葛生地域の将来像（構想図）



※地域の将来像で示すエリア区分は用途地域とは異なります。

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

資料編

第5章 実現化方策

～ 将来都市像を実現するための進め方 ～

1. 独自性や地域性に配慮したまちづくりの実践

本市では、平成 21（2009）年に策定した都市計画マスタープランに基づき、まちづくりを推進してきましたが、策定から約 10 年が経過し、その間、本市を取り巻く社会情勢や本市の状況は大きく変化してきました。

また、平成 26（2014）年の都市再生特別措置法の一部改正による、コンパクトなまちづくりを推進するための立地適正化計画制度の創設や、第 2 次佐野市総合計画基本構想、第 2 次国土利用計画佐野市計画、佐野市コンパクトシティ構想といった上位計画の策定がなされました。

これらを踏まえて、上位計画との連携や制度の活用を図りながら、社会情勢の変化に対応し、持続可能なまちづくりを推進していきます。

柔軟かつ独自性のあるまちづくりの推進

これからのまちづくりは、都市や地域固有の条件を活かし、先ずはできることから着実に取り組んでいくことが必要です。

また、本市の独自性や特性を考慮し、行政だけでなく市民や民間事業者などと協力しながらまちづくりを推進していきます。

既存制度や新しい制度の活用

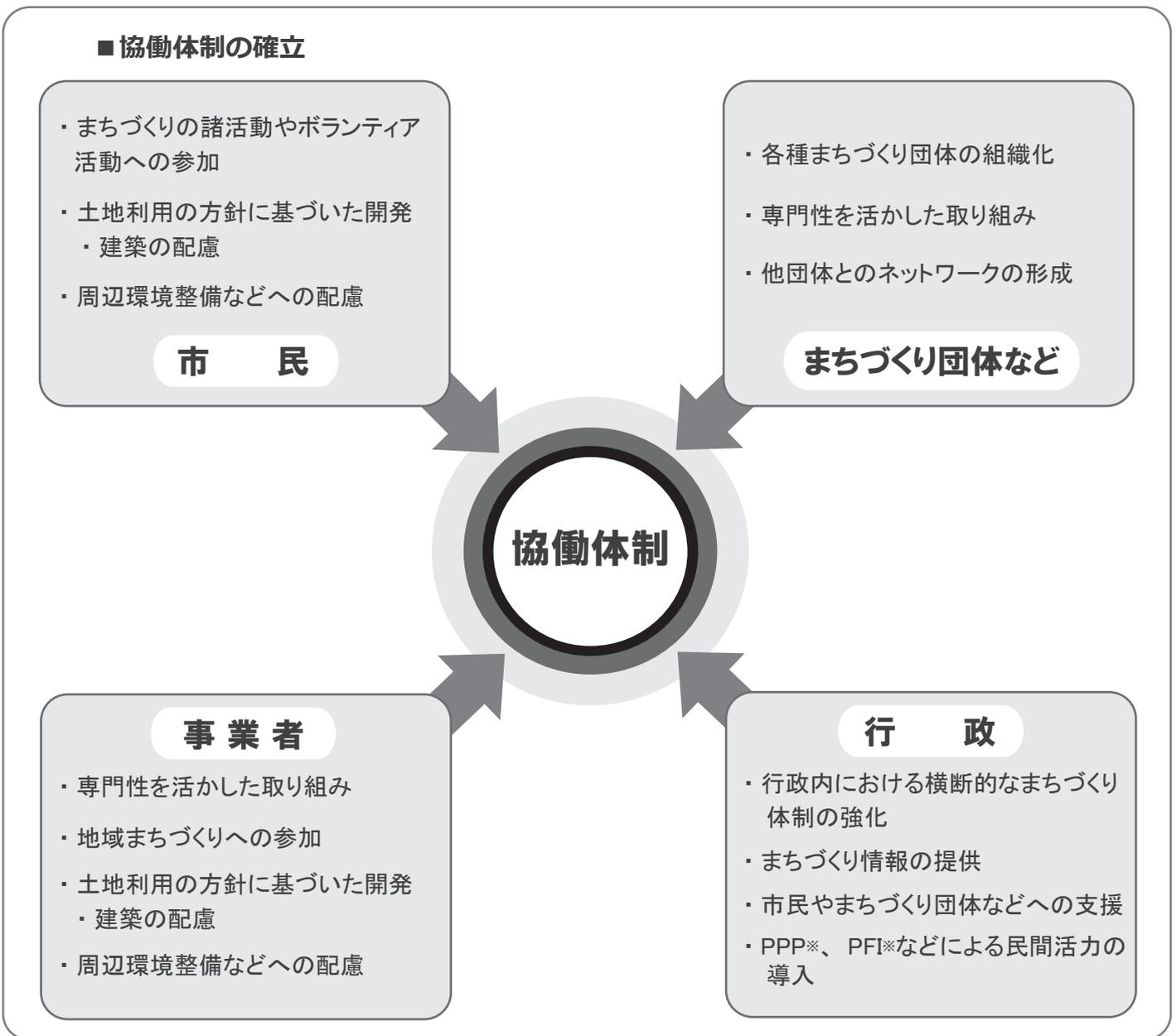
都市計画には様々な制度があり、本マスタープランを実現するために、それらを積極的かつ的確な運用を図っていくことが必要です。

既存の制度だけでなく、立地適正化計画などに係る新たな制度などを積極的に活用し、市民と行政との連携や、将来都市構造の実現に向けた都市機能、居住の誘導などについて検討していきます。

2. まちづくりにおける協働体制の確立

人口減少、少子高齢化の進行をはじめとして、本市を取り巻く環境が大きく変化する中、まちづくりの課題も多様化しています。これらの課題解決のためには、行政が主体的に取り組んでいくことが必要ですが、行政だけではその実現は困難であり、適切な役割分担のもと、市民と行政とが一体となって取り組んでいくことが極めて重要です。

多様化する課題の解決に向けて、市民一人ひとりがまちづくりに対する関心を高め、積極的にまちづくりに参加できるようなシステムを構築します。また、市民、事業者、各種まちづくり団体、行政などによるネットワークを強化し、円滑なまちづくりを実践していきます。



※PPP：パブリック・プライベート・パートナーシップの略称。官民が連携・協力して公共サービスを提供する取組。

※PFI：プライベート・ファイナンス・イニシアチブの略称。公共施設等の建設、維持管理、運営等に民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用することにより、同一水準のサービスをより安く、又は、同一価格でより上質のサービスを提供する手法。

3. 柔軟かつ効率的な都市計画行政の推進

本マスタープランは、今後の都市計画の基本方針を示したものです。

その内容は広範囲にわたっており、計画の実現を目指すためには人口減少や厳しい経済情勢が予想される中で、事業効果や効率性を重視した計画的な施策を推進することが求められます。そのため、部局を超えた推進体制の確立を図るなど、柔軟かつ効率的な都市計画行政の取組が必要となります。

(1) 推進体制の確立

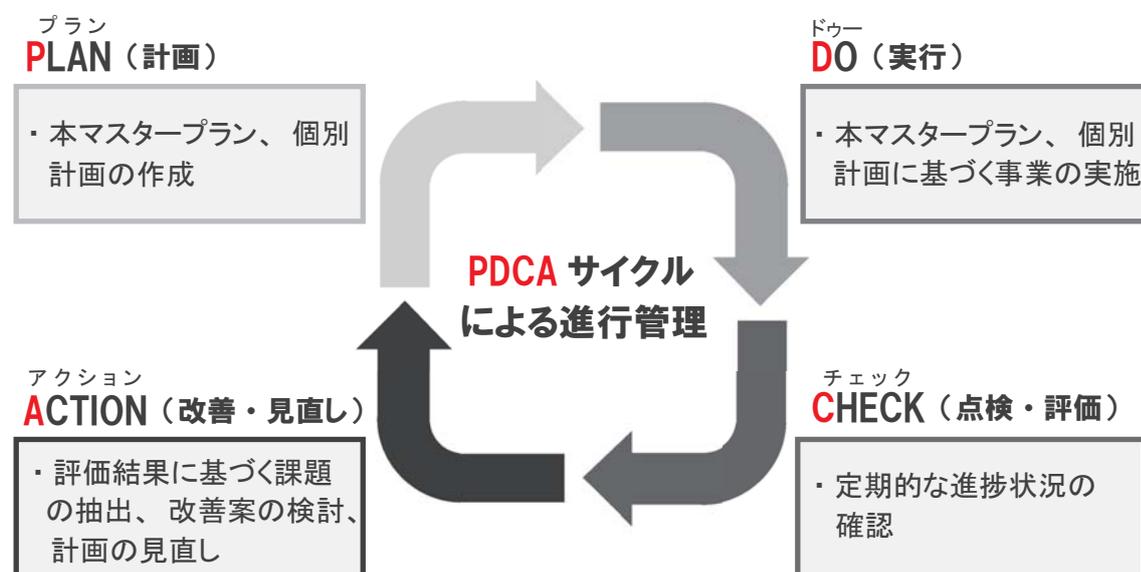
より良い都市を目指すために、今後は都市計画が環境や福祉、教育、産業など様々な分野と相互に連携し、市民の要求に応えながら多種多様な施策や事業を進めていくことが必要です。本マスタープランにおいても、適切な運用を図るための行政体制の確立を目指します。

(2) 計画の進行管理

本マスタープランに位置づけた取組を計画的に推進していくため、PDCA サイクルにより計画の進行管理を行います。

また、本計画は長期的な計画となっていますが、この間に社会情勢や市民ニーズが大きく変化することも考えられます。そのため、これらの状況を的確に把握しながら、概ね10年を目処に、必要に応じて本マスタープランの見直しを検討します。

■ 計画の進行管理



(3) 都市経営の視点からのまちづくりの推進

限られた予算の範囲で最大限の効果を得ることが必要となっており、財政面と整合した計画的な施策を推進することが必要です。これに向けて、都市計画以外の様々な分野とも連携しながら、都市の既存ストックの有効活用や、公民連携などにより、都市経営の視点から持続可能なまちづくりを推進していく必要があります。

そのため、市有施設適正配置の取組や、空き家・空き地対策、公共空間の利活用、市民が中心となったエリアマネジメントなど、様々な取組と連携し、一体的に推進していきます。

(4) 民間活力の導入

行財政の厳しさが増す中で、公共施設等の整備や維持管理にあたっては、行政だけでなく民間の資金やノウハウを有効に活用し、財政負担の軽減や質の高いサービスの提供を図ることが求められています。このことから、PPP、PFI方式などによる民間活力の導入を進めます。

(5) 周辺市町などとの連携と調整

足利佐野都市計画区域内はもちろん、県や周辺市町とも連携と調整を図ります。

(6) 重点項目の設定

地域実情や課題を踏まえ、本市のまちづくりをリードする重点項目を設定し、各種施策や事業を推進していきます。

■ 各分野の重点項目

土地利用に関する重点項目

① 都市のコンパクト化

- ・ 佐野駅・佐野市駅周辺、田沼駅・田沼行政センター周辺、葛生駅・葛生行政センター周辺、佐野新都市、それぞれの役割分担の明確化と連携の強化、都市機能の充実や居住の誘導
- ・ 既存ストックや空き家、空き地などの低・未利用地の活用

② 国道沿線や IC 周辺等における開発促進と適切な土地利用の推進

- ・ 既存の工業団地の機能強化、有効活用
- ・ 土地利用転換検討エリアにおける産業振興に資する土地利用転換の検討
- ・ (仮称) 出流原 PA スマート IC 周辺における計画的な産業用地の確保と早期事業化
- ・ (仮称) 出流原 PA スマート IC 周辺などにおいて、良好な居住環境を維持するために、都市計画区域の指定を含めた適切な土地利用の方策の検討

③ 長期未着手の市街地開発事業の見直し

- ・ 高度利用地区内における市街地再開発事業及び吉水駅前における土地区画整理事業の見直しの検討

交通に関する重点項目

① 道路ネットワークの強化

- ・ 拠点間を連絡する幹線道路などの整備推進
- ・ 長期未着手である都市計画道路の実情に応じた見直しの検討

② 交通結節点の強化

- ・ 交通結節点での乗継利便性向上による公共交通網全体の利用促進

③ 公共交通の機能強化

- ・ 市民や来訪者にとって利用しやすい公共交通のネットワーク化と、サービスの向上などによる利用の促進
- ・ 公共交通空白地域も含めた、それぞれの地域に適した方策の導入による公共交通の確保・維持

④ 歩行者・自転車ネットワークの形成

- ・ 安全で快適に通行できる歩行者・自転車空間の形成

都市環境に関する重点項目

① 景観・自然環境の適切な保全・管理

- ・ 緑豊かな市街地を形成する公園緑地の適切な配置
- ・ 豊かな自然環境と魅力ある景観の適切な保全・管理

② 下水道・河川等の整備

- ・ 安全・安心なまちづくりと良好な住環境を維持するための、下水道・河川等の計画的な整備の推進

③ 防災・減災のまちづくり

- ・ 大規模災害に備えたハード・ソフト対策の推進

都市マネジメントに関する重点項目

① 様々な分野の連携強化

- ・ 医療・福祉や商業、教育分野などと連携した戦略的な施策展開

② 公共施設マネジメント

- ・ 市有施設の保有量や配置の適正化

③ 社会資本ストックの有効活用と長寿命化

- ・ 民間活力も導入しながら、既存の社会資本ストックの有効活用の検討

資料編

1. 現況データ

(1) 人口

1) 人口・世帯数（現況と将来）

- 人口は減少傾向、世帯数は増加傾向にある。
- 将来人口は減少していく見込みである。

- 平成27(2015)年の人口は118,919人、世帯数は46,390世帯、世帯人員は2.56人／世帯となっており、平成12(2000)年と比較すると、人口は約6,700人減少し、世帯数は約4,300世帯増加している。
- 人口の減少、世帯数の増加に伴い、世帯人員も減少しており、核家族化が進行している様子がうかがえる。
- 平成57(2045)の将来人口の推計値は、92,525人となっており、平成27(2015)年と比較すると、人口は約26,000人の減少が見込まれる。

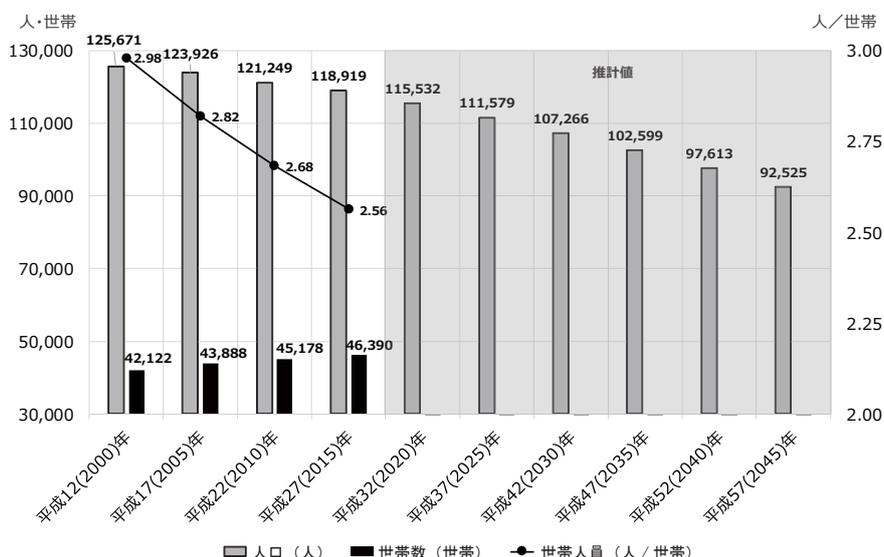
◆人口・世帯数等の推移（現況と将来）

	実績値			
	平成12(2000)年	平成17(2005)年	平成22(2010)年	平成27(2015)年
人口(人)	125,671	123,926	121,249	118,919
世帯数(世帯)	42,122	43,888	45,178	46,390
世帯人員(人/世帯)	2.98	2.82	2.68	2.56
人口密度(人/km ²)	353	348	341	334

	推計値					
	平成32(2020)年	平成37(2025)年	平成42(2030)年	平成47(2035)年	平成52(2040)年	平成57(2045)年
人口(人)	115,532	111,579	107,266	102,599	97,613	92,525

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

◆人口・世帯数等の推移（現況と将来）



2) 年齢階層別人口

●少子化、高齢化が進行している。

- 平成 27(2015) 年の年齢階層別人口は、15 歳未満が 14,364 人 (12.1%)、15～64 歳が 70,826 人 (59.6%)、65 歳以上が 33,079 人 (27.8%) となっている。
- 平成 12(2000) 年からの構成比の推移を見ると、15 歳未満で 2.5 ポイント、15～64 歳で 6.2 ポイント減少しているのに対し、65 歳以上では 8.3 ポイント増加と、高齢化の進行が顕著に表れている。
- 平成 57(2045) 年には、65 歳以上の割合が全体の 37.0%を占める推計となり、平成 27(2015) 年より 9.2 ポイント増加する見込みである。

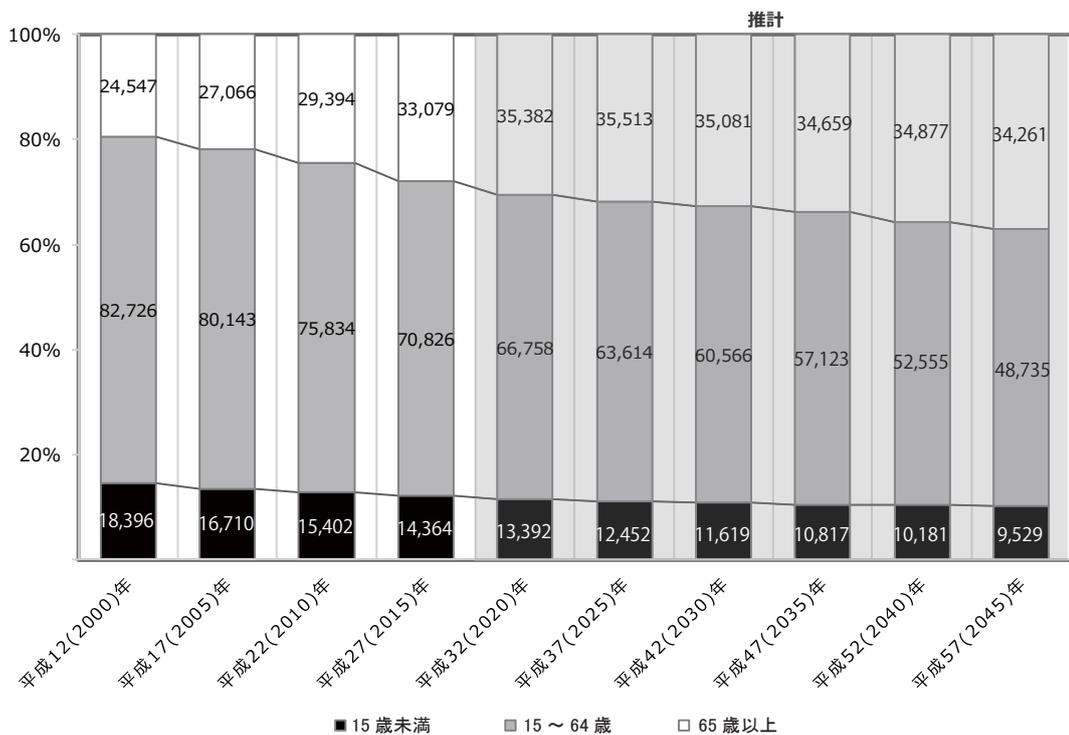
◆年齢階層別人口の推移

	平成12(2000)年		平成17(2005)年		平成22(2010)年		平成27(2015)年		平成32(2020)年	
総人口	125,671	100.0%	123,926	100.0%	121,249	100.0%	118,919	100.0%	115,532	100.0%
15歳未満	18,396	14.6%	16,710	13.5%	15,402	12.7%	14,364	12.1%	13,392	11.6%
15～64歳	82,726	65.8%	80,143	64.7%	75,834	62.5%	70,826	59.6%	66,758	57.8%
65歳以上	24,547	19.5%	27,066	21.8%	29,394	24.2%	33,079	27.8%	35,382	30.6%
	平成37(2025)年		平成42(2030)年		平成47(2035)年		平成52(2040)年		平成57(2045)年	
総人口	111,579	100.0%	107,266	100.0%	102,599	100.0%	97,613	100.0%	92,525	100.0%
15歳未満	12,452	11.2%	11,619	10.8%	10,817	10.5%	10,181	10.4%	9,529	10.3%
15～64歳	63,614	57.0%	60,566	56.5%	57,123	55.7%	52,555	53.8%	48,735	52.7%
65歳以上	35,513	31.8%	35,081	32.7%	34,659	33.8%	34,877	35.7%	34,261	37.0%

平成32(2020)年以降は推計値

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

◆年齢階層別人口比率の変化



※人口（総数）には年齢不詳が含まれるため、年齢階層別人口の合計値とは一致しない。

3) 人口動態

●自然動態は横ばいであり、社会動態は減少している。

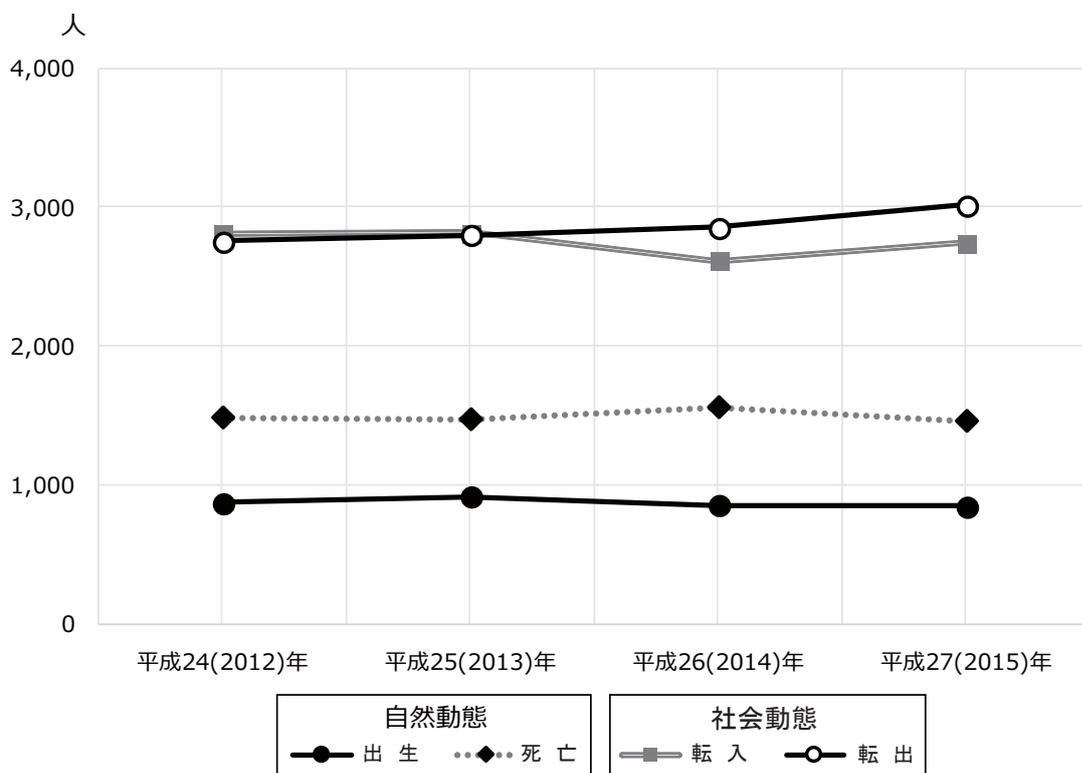
- 平成27(2015)年の人口動態を見ると、自然動態では612人の減少、社会動態では273人の減少となっている。
- 近年の傾向を見ると、平成25(2013)年からの出生数の低下、死亡数の変化により自然動態が毎年増減している。また、社会動態では平成26(2014)年から転出が転入を上回っており、社会移動が加速している。

◆人口動態の推移

	平成24(2012)年	平成25(2013)年	平成26(2014)年	平成27(2015)年
自然動態	△ 612	△ 556	△ 705	△ 612
出生	870	913	854	848
死亡	1,482	1,469	1,559	1,460
社会動態	51	19	△ 240	△ 273
転入	2,807	2,816	2,611	2,740
転出	2,756	2,797	2,851	3,013
人口増減	△ 561	△ 537	△ 945	△ 885

資料：佐野市統計書

◆人口動態の推移



4) 昼間人口

● 流入人口、流出人口は均衡している。

- 平成 27(2015) 年の常住人口は 118,919 人、流入人口は 17,818 人、流出人口は 18,411 人、昼間人口は 118,326 人となっている。
- 常住人口、昼間人口ともに平成 17(2005) 年から平成 27(2015) 年にかけて減少している。
- 流入人口は平成 22(2010) 年に減少した後、平成 27(2015) 年に増加がうかがえ、流出人口も同様の傾向がうかがえる。常住人口に対する昼間人口の割合は減少しており、平成 27 (2015) 年では 99.5%となっている。

◆ 昼間人口の推移

	平成17(2005)年	平成22(2010)年	平成27(2015)年
常住人口 (A)	123,919	121,249	118,919
流入人口 (B)	17,407	16,932	17,818
流出人口 (C)	17,463	16,984	18,411
昼間人口 (D) 【D=A+B-C】	123,863	121,197	118,326
常住人口に対する昼間人口の割合【D/A】	100.0%	100.0%	99.5%

(人、%)

資料：国勢調査

5) 産業別就業人口

●就業人口は減少傾向にあるものの、各産業人口の構成比に大きな変化はみられない。

- 平成27(2015)年の就業人口は58,152人で、その内訳を見ると、第1次産業就業人口は1,589人、第2次産業就業人口は20,743人、第3次産業就業人口は34,796人となっている。
- 平成17(2005)年と比較すると、第1次産業、第2次産業ではそれぞれ1.3ポイント、2.4ポイントの減少、第3次産業で2.5ポイントの増加と、近年第3次産業の全体に占める割合が増加している。

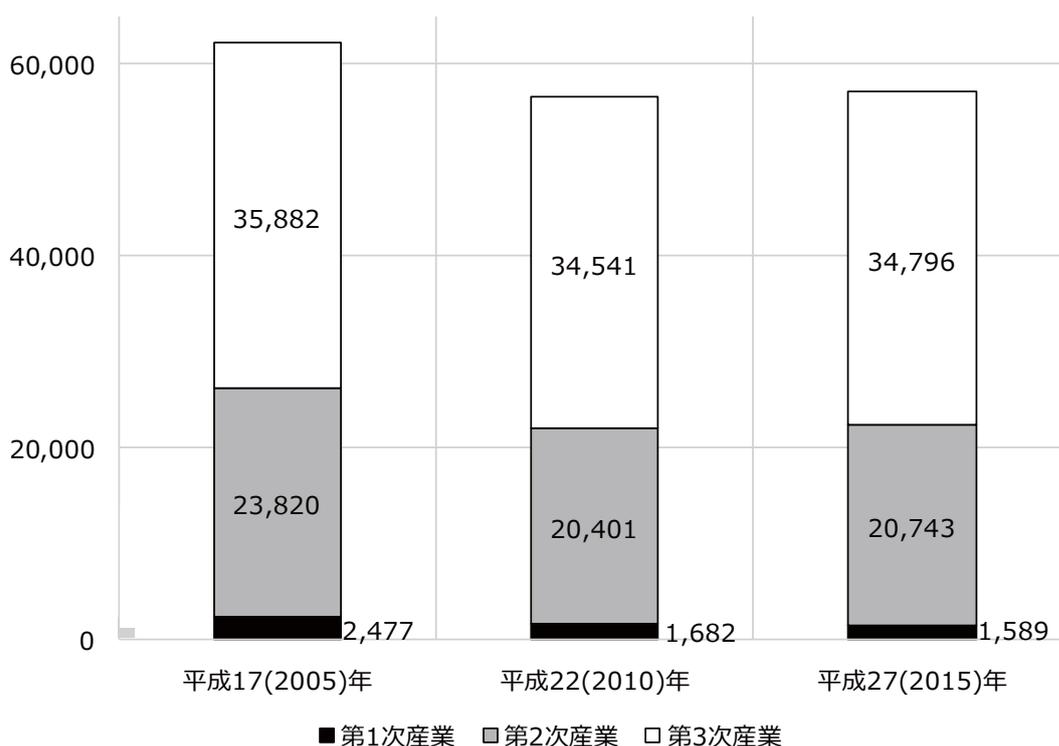
◆産業別就業人口の推移

	平成17(2005)年		平成22(2010)年		平成27(2015)年	
就業人口	62,580	100.0%	58,918	100.0%	58,152	100.0%
第1次産業	2,477	4.0%	1,682	2.9%	1,589	2.7%
第2次産業	23,820	38.1%	20,401	34.6%	20,743	35.7%
第3次産業	35,882	57.3%	34,541	58.6%	34,796	59.8%
分類不能の産業	401	0.6%	2,294	3.9%	1,024	1.8%

(人、%)

資料：国勢調査

◆産業別就業人口の推移



(2) 産業

1) 事業所数

●建設業、製造業、卸売・小売業、教育・学習支援業などでの事業所数、従業者数の減少、医療・福祉での事業所数、従業者数の増加が顕著である。

- 平成 26(2014) 年の事業所数は 6,652 件、従業者数は 56,778 人となっており、特に製造業、卸売・小売業の事業所数が多い。
- 平成 21(2009) 年と比較すると、事業所数、従業者数とも減少傾向にあり、建設業、製造業、卸売・小売業、教育・学習支援業などでは事業所数や従業者数が大きく減少している。一方で、医療・福祉では事業所数、従業者数ともに大きく増加している。

◆事業所数・従業者数の推移

	事業所数			従業者数		
	平成21(2009)年	平成26(2014)年	増減	平成21(2009)年	平成26(2014)年	増減
全産業	7,193	6,652	-541	59,311	56,778	-2,533
農林漁業	16	21	5	142	236	94
鉱業、採石業、砂利採取業	7	7	0	93	61	-32
建設業	753	659	-94	4,106	3,789	-317
製造業	1,062	964	-98	15,497	15,415	-82
電気・ガス・熱供給・水道業	6	7	1	93	86	-7
情報通信業	19	16	-3	107	94	-13
運輸、郵便業	188	182	-6	3,109	2,788	-321
卸売、小売業	1,984	1,708	-276	12,573	10,980	-1,593
金融、保険業	87	83	-4	915	788	-127
不動産、物品賃貸業	356	343	-13	843	944	101
学術研究、専門・技術サービス業	201	181	-20	1,756	1,170	-586
宿泊、飲食サービス業	773	732	-41	5,190	4,936	-254
生活関連サービス、娯楽業	637	585	-52	3,526	3,060	-466
教育、学習支援業	268	260	-8	2,396	1,840	-556
医療、福祉	392	466	74	4,905	6,389	1,484
複合サービス事業	39	37	-2	330	579	249
サービス業 (他に分類されないもの)	364	359	-5	2,634	2,524	-110
公務 (他に分類されないもの)	41	42	1	1,096	1,099	3

(件、人)

資料：経済センサス－活動調査

2) 工業

●事業所数は減少傾向、製造品出荷額は平成24(2012)年を除き増加傾向にある。

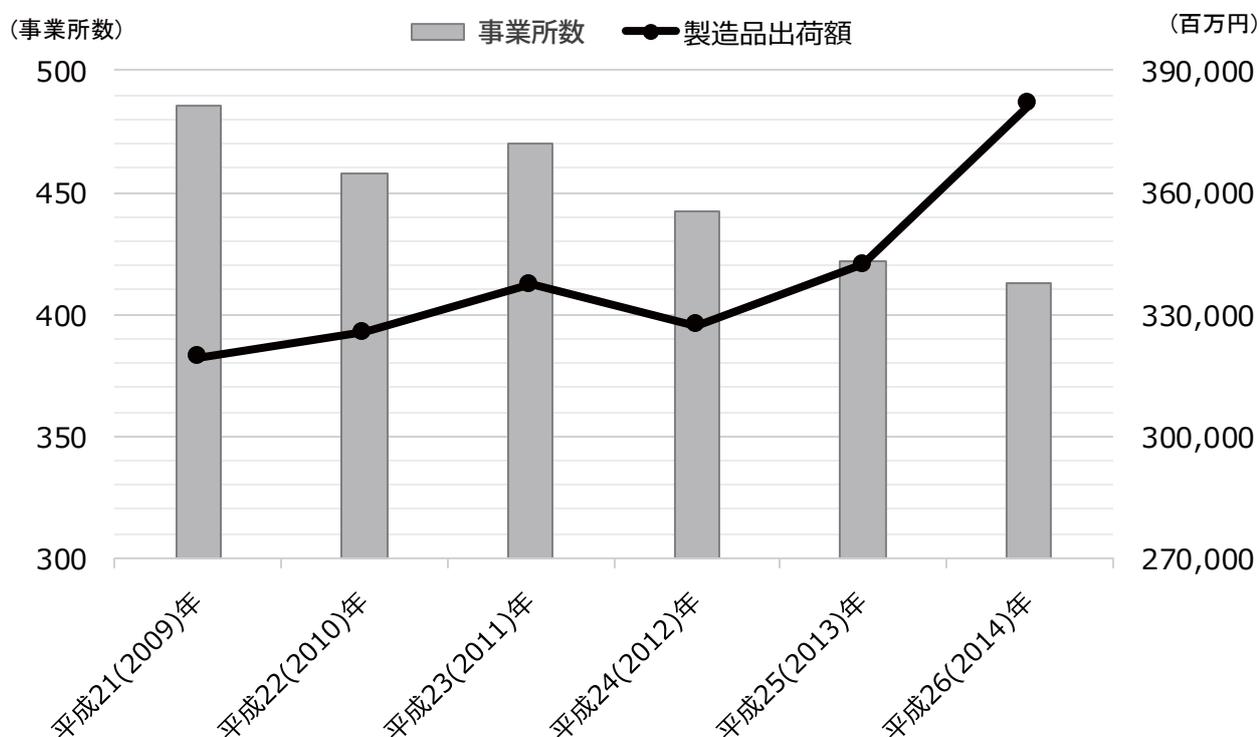
- 平成26(2014)年の事業所数は413件、従業者数は13,403人、製造品出荷額は381,842百万円、従業者1人当たり製造品出荷額は28.5百万円となっている。
- 平成21(2009)年からの推移をみると、事業所数は減少傾向にある一方で、従業者数は増減を繰り返しており、13,000人強で安定している。製造品出荷額は平成24(2012)年に落ち込んだものの平成25(2013)年、平成26(2014)年と増加しており、3,100～3,800億円程度で推移している。

◆事業所数、製造品出荷額等の推移

	平成21(2009)年	平成22(2010)年	平成23(2011)年	平成24(2012)年	平成25(2013)年	平成26(2014)年
事業所数(件)	486	458	470	442	422	413
従業者数(人)	13,298	13,303	13,114	13,801	13,275	13,403
製造品出荷額(百万円)	319,409	325,454	337,259	327,250	342,189	381,842
従業者1人当たり製造品出荷額(百万円/人)	24.0	24.5	25.7	23.7	25.8	28.5

資料：工業統計

◆事業所数、製造品出荷額等の推移



3) 商業（小売業）

● 従業者数、年間商品販売額は近年増加傾向にある。

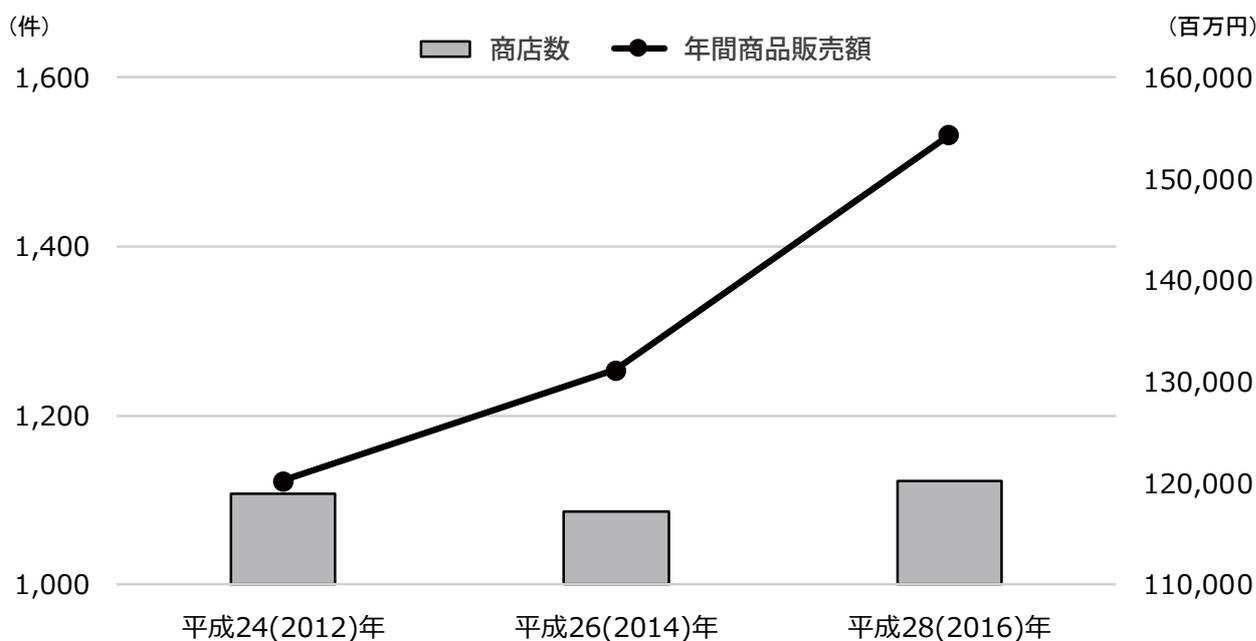
- 平成 28(2016) 年の商店数は 1,123 件、従業者数は 6,909 人、年間商品販売額は 154,322 百万円、従業者 1 人当たり年間商品販売額は 22.3 百万円となっている。
- 平成 24(2012) 年からの推移をみると、商店数は横ばいであるが、従業者数、年間商品販売額は増加傾向にある。

◆ 商店数、年間商品販売額等（小売業）の推移

	平成24(2012)年	平成26(2014)年	平成28(2016)年
商店数（件）	1,107	1,086	1,123
従業者数（人）	6,282	6,590	6,909
年間商品販売額（百万円）	120,252	131,189	154,322
従業者1人当たり年間商品販売額（百万円/人）	19.1	19.9	22.3

資料：商業統計

◆ 商店数、年間商品販売額の推移



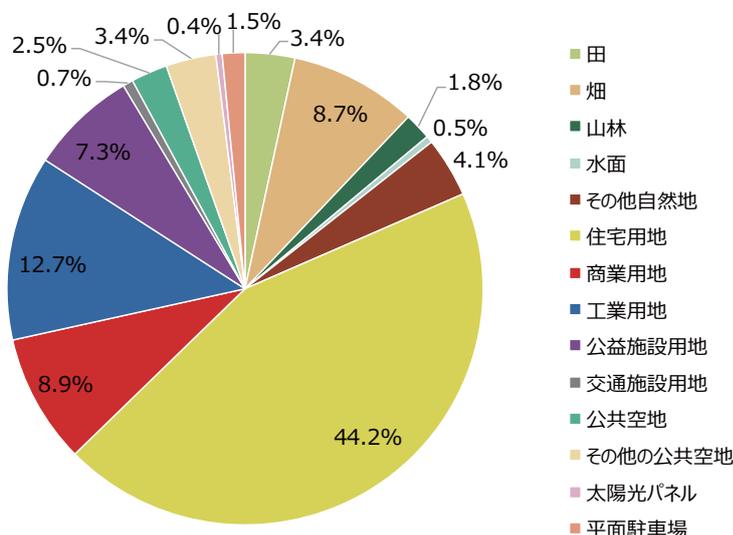
(3) 土地利用

1) 土地利用現況

●土地利用の構成は市街化区域内外で大きく異なる。

- 市街化区域では、住宅用地(44.2%)が多くの割合を占めている。
- 市街化調整区域では、田(27.8%)、畑(6.7%)、山林(37.1%)が全体の半数以上の割合を占めている。

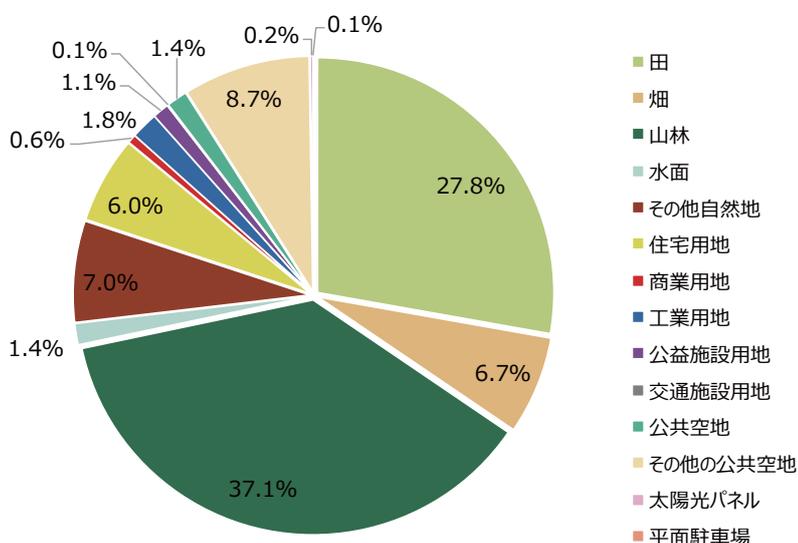
◆土地利用の状況(市街化区域)



土地利用	面積 (㎡)	割合
田	85.4	3.4%
畑	218.9	8.7%
山林	46.3	1.8%
水面	11.8	0.5%
その他自然地	103.7	4.1%
住宅用地	1,119.4	44.2%
商業用地	224.0	8.9%
工業用地	320.2	12.7%
公益施設用地	184.6	7.3%
交通施設用地	17.7	0.7%
公共空地	62.4	2.5%
その他の公共空地	86.1	3.4%
太陽光パネル	10.8	0.4%
平面駐車場	38.9	1.5%
合計	2,530.2	100%

※割合は小数点第2位を四捨五入しているため合計が一致しない場合がある

◆土地利用の状況(市街化調整区域)



土地利用	面積 (㎡)	割合
田	2,761.5	27.8%
畑	668.9	6.7%
山林	3,689.9	37.1%
水面	143.7	1.4%
その他自然地	691.8	7.0%
住宅用地	591.0	6.0%
商業用地	58.3	0.6%
工業用地	183.1	1.8%
公益施設用地	109.3	1.1%
交通施設用地	8.2	0.1%
公共空地	138.5	1.4%
その他の公共空地	863.5	8.7%
太陽光パネル	17.4	0.2%
平面駐車場	7.5	0.1%
合計	9,932.6	100%

※割合は小数点第2位を四捨五入しているため合計が一致しない場合がある

◆土地利用現況図

第1章

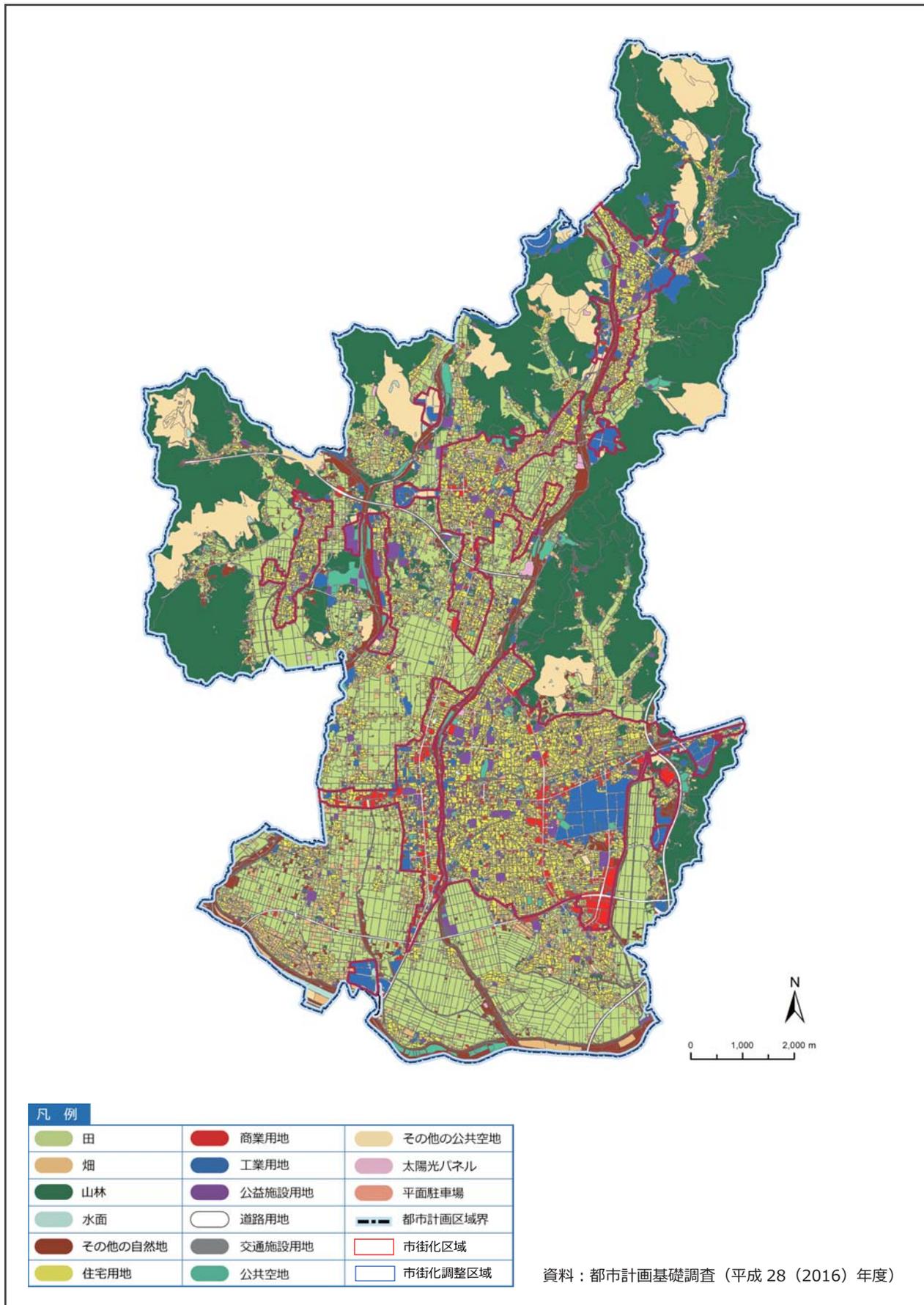
第2章

第3章

第4章

第5章

資料編

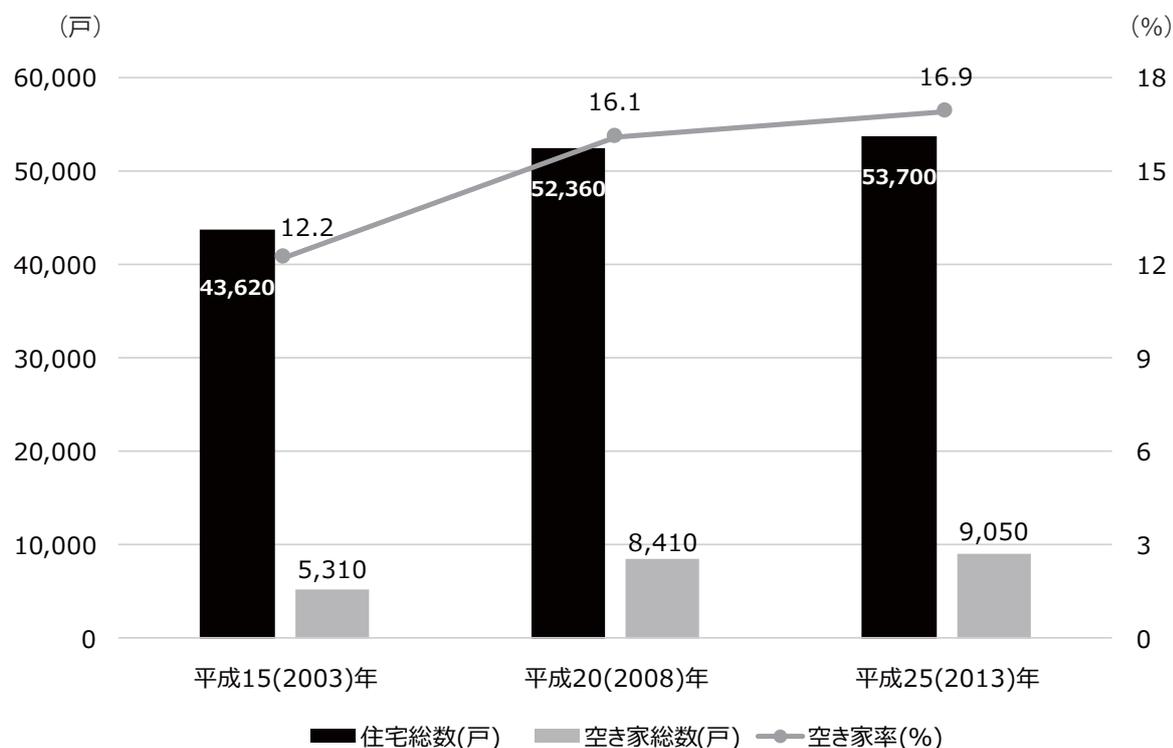


2) 空き家

●住宅総数、空き家総数は増加傾向にある。地域に応じて空き家の状態に特徴がみられる。

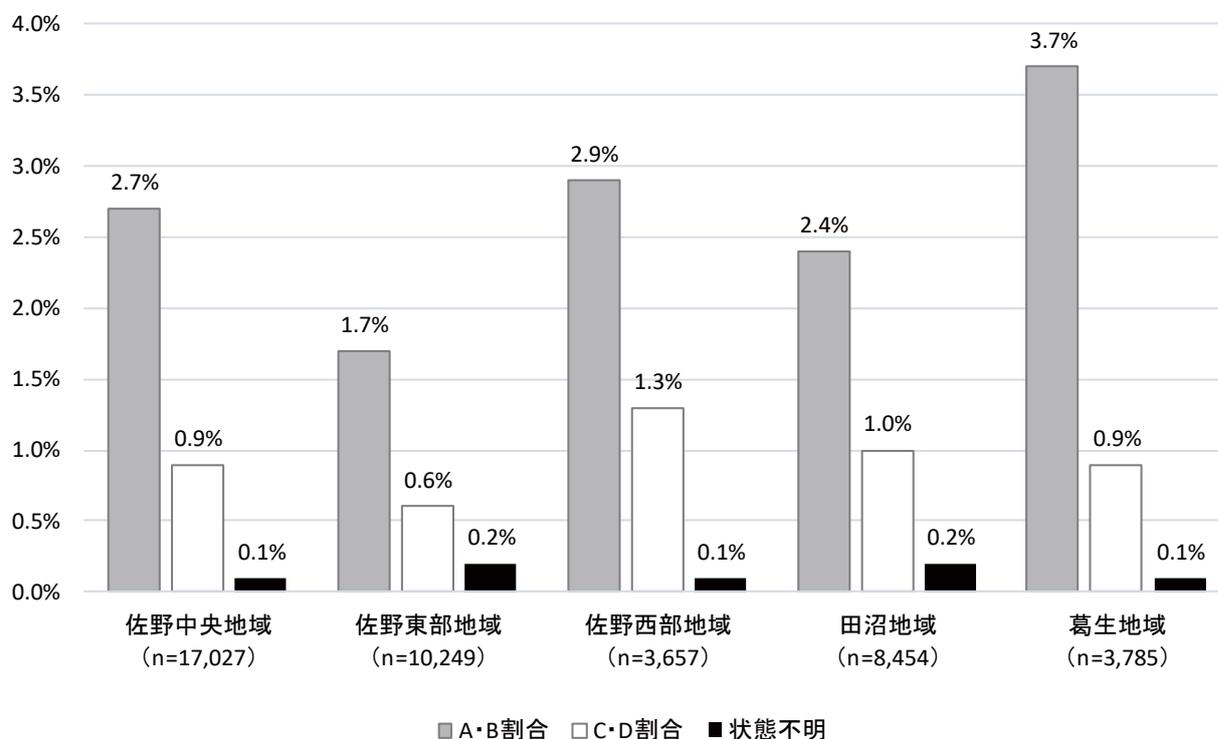
- 平成25(2013)年の住宅総数は53,700戸、空き家数は9,050戸、空き家率は16.9%となっており、平成15(2003)年と比較すると、住宅総数は約10,000戸の増加、空き家数は約3,700戸の増加、空き家率は4.7ポイントの増加となっている。
- 都市計画区域内の地区別の状態区分別の空き家の割合をみると、状態区分A・B(状態が良好で利活用の可能性のある)の空き家の割合は葛生地域、佐野西部地域で高くなっている。一方で、状態区分C・D(状態が悪く危険性の高い)の空き家の割合は、佐野西部地域、田沼地域で高くなっている。

◆住宅総数・空き家総数・空き家率の推移



資料：住宅・土地統計調査

◆空き家等実態調査結果（地区別）



状態区分

A：売り物件や入居者募集の建物で、貸出できそうな状態となっている。

B：建物に目立った破損はなく、利活用できそうな状態となっている。

C：外壁材や瓦材等の飛散により、近隣家屋や通行人等に危険性がある。

D：柱・梁等の腐敗・破損等により倒壊の恐れがある。

資料：佐野市空き家等対策計画

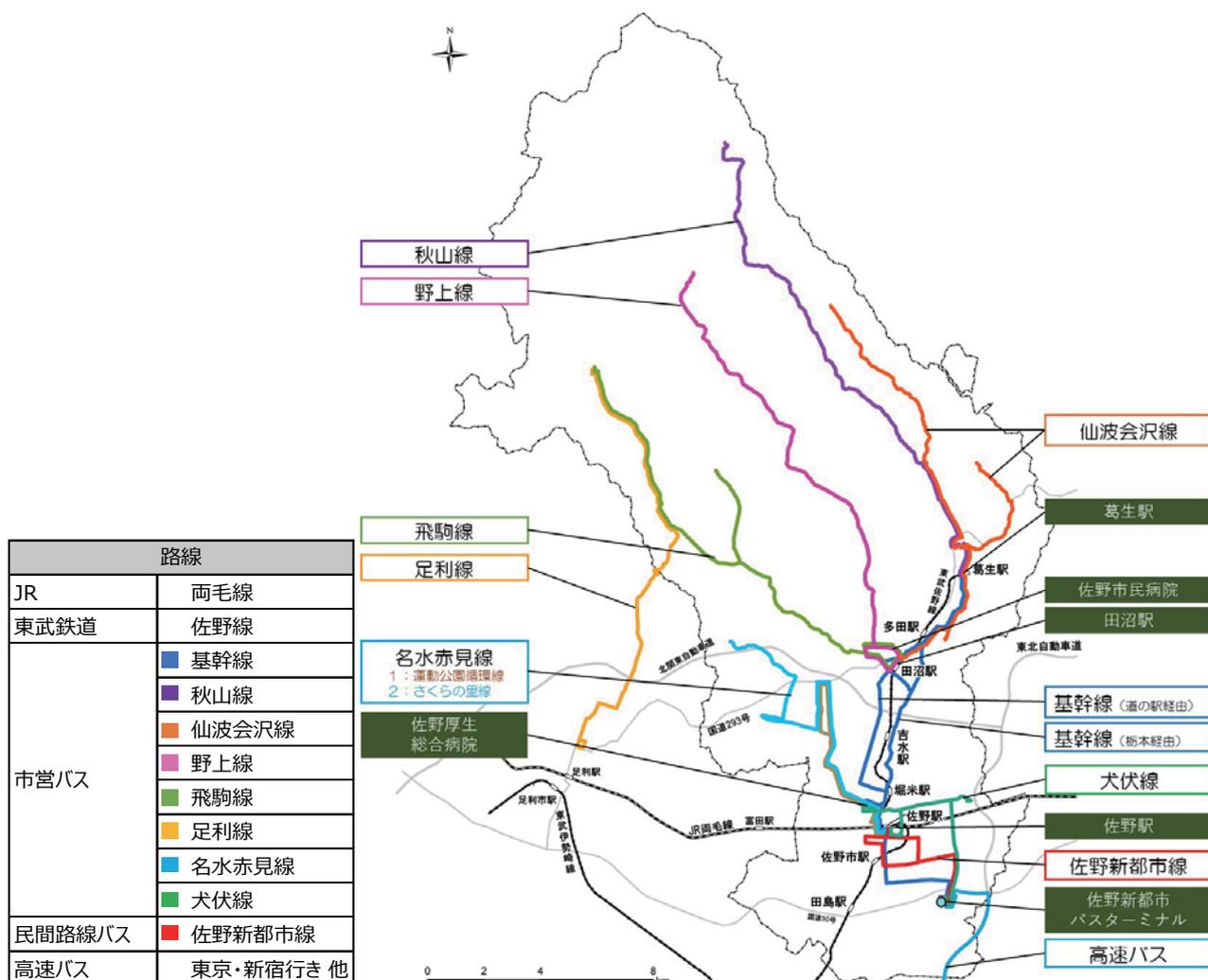
(4) 公共交通

1) 公共交通の状況

●市の南部などでは、公共交通の空白地域がみられる。

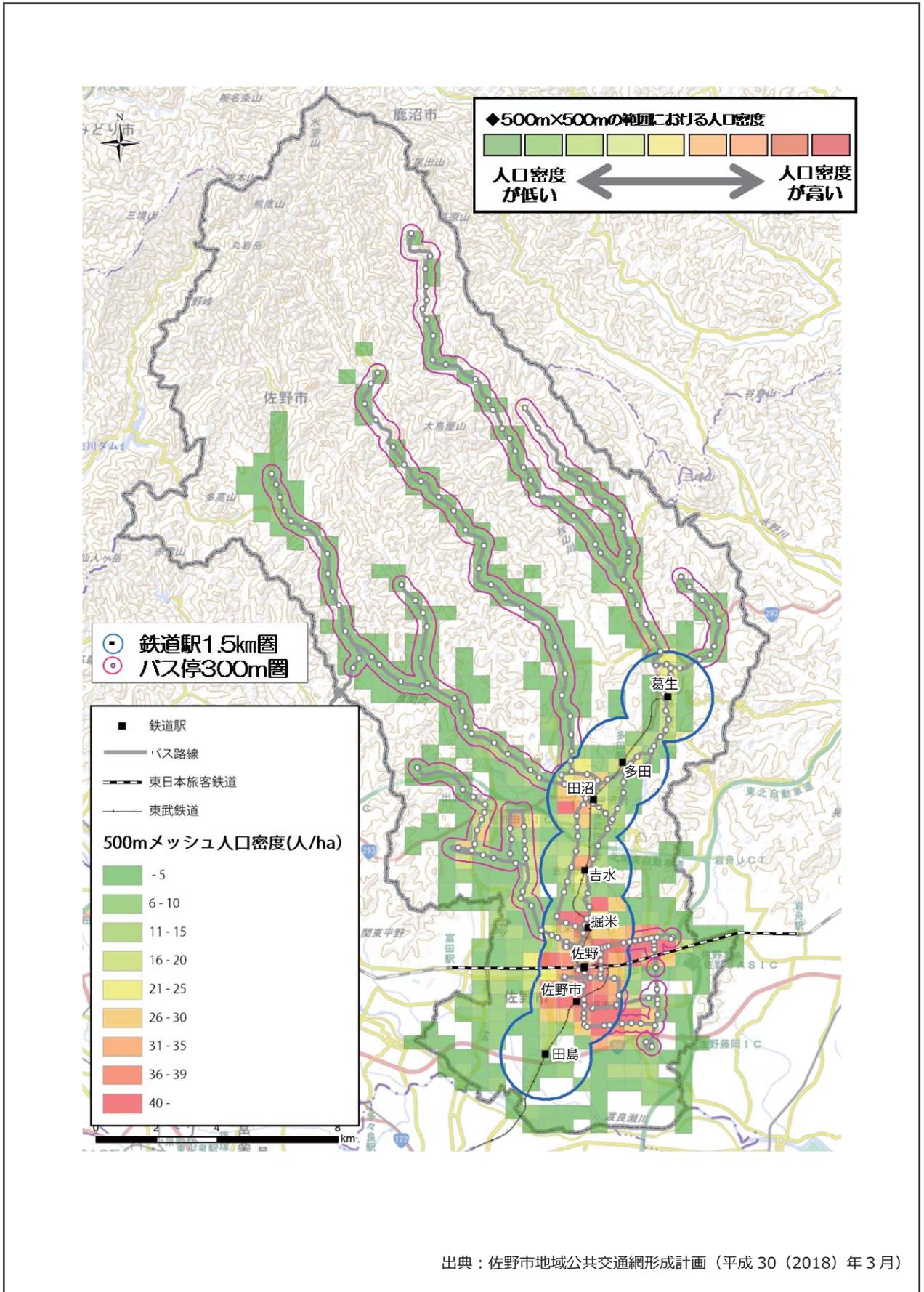
- 公共交通について、鉄道はJR 両毛線、東武佐野線が市南部を中心に東西南北に運行しており、バスについては市営バスの「さーのって号」と民間路線バスの「佐野新都市線(関東自動車)、高速バス(ジェイアールバス関東)」が運行している。
- 市の南部などでは、鉄道駅、バス停からの徒歩圏域と人口分布の関係をみると、一部の地域には公共交通でカバーされていない範囲が存在している。

◆公共交通の状況(路線バス及び鉄道)



出典：市 HP、佐野市地域公共交通網形成計画(平成 30(2018)年 3月)

◆公共交通と人口密度の関係



2) 公共交通の利用者推移（鉄道）

●一部の鉄道駅では利用者数が減少傾向にある。

- 市内の鉄道駅乗降客数の推移をみると、JR 両毛線佐野駅の利用者が多く、年間約 240 万人前後で推移している。東武佐野線では佐野駅が最も多く、年間約 120 万人前後で推移している。
- 平成 20(2008) 年度から平成 27(2015) 年度にかけて、JR 佐野駅と東武佐野駅、田島駅では乗降客数は増加しているが、その他の駅では横ばいもしくは減少している。

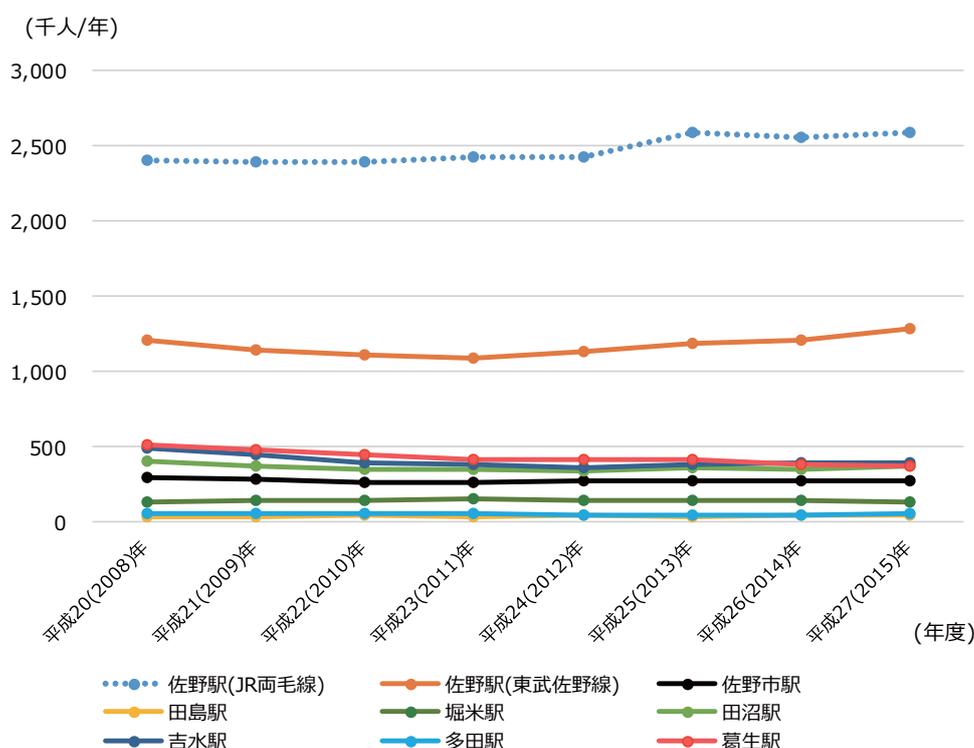
◆鉄道駅の乗降客数の推移（年間）

（単位：千人）

年度	JR両毛線		東武佐野線						
	JR佐野駅	佐野駅	佐野市駅	田島駅	堀米駅	田沼駅	吉水駅	多田駅	葛生駅
平成20(2008)年	2,406	1,208	296	38	134	404	488	54	516
平成21(2009)年	2,396	1,148	284	42	148	378	448	56	486
平成22(2010)年	2,388	1,108	260	48	142	356	396	56	444
平成23(2011)年	2,426	1,094	266	42	152	346	384	54	418
平成24(2012)年	2,424	1,138	276	46	142	342	362	52	416
平成25(2013)年	2,586	1,190	276	42	146	362	388	50	416
平成26(2014)年	2,552	1,208	276	46	140	356	400	52	380
平成27(2015)年	2,584	1,282	276	46	136	374	394	54	378

資料：佐野市統計書（乗車人員を2倍した値）

◆鉄道駅の乗降客数の推移（年間）



資料：佐野市統計書

3) 公共交通の利用者推移 (バス)

●一部のバス路線では利用者数が減少傾向にある。

- 市営バスの利用者数は、平成 28(2016) 年では基幹線が 6.1 万人 / 年程度、名水赤見線が 3.2 万人 / 年程度である。その他の路線はおおむね 1.0 万人 / 年以下となっている。
- 民間路線バスの利用者数は、平成 28(2016) 年では 18.3 万人 / 年程度、高速バスの利用者数は 49.1 万人 / 年程となっている。
- 基幹線、名水赤見線、犬伏線や佐野新都市線、高速バスでは利用者数が増加傾向にあるものの、足利線や秋山線などにおいては、利用者が減少傾向にある。

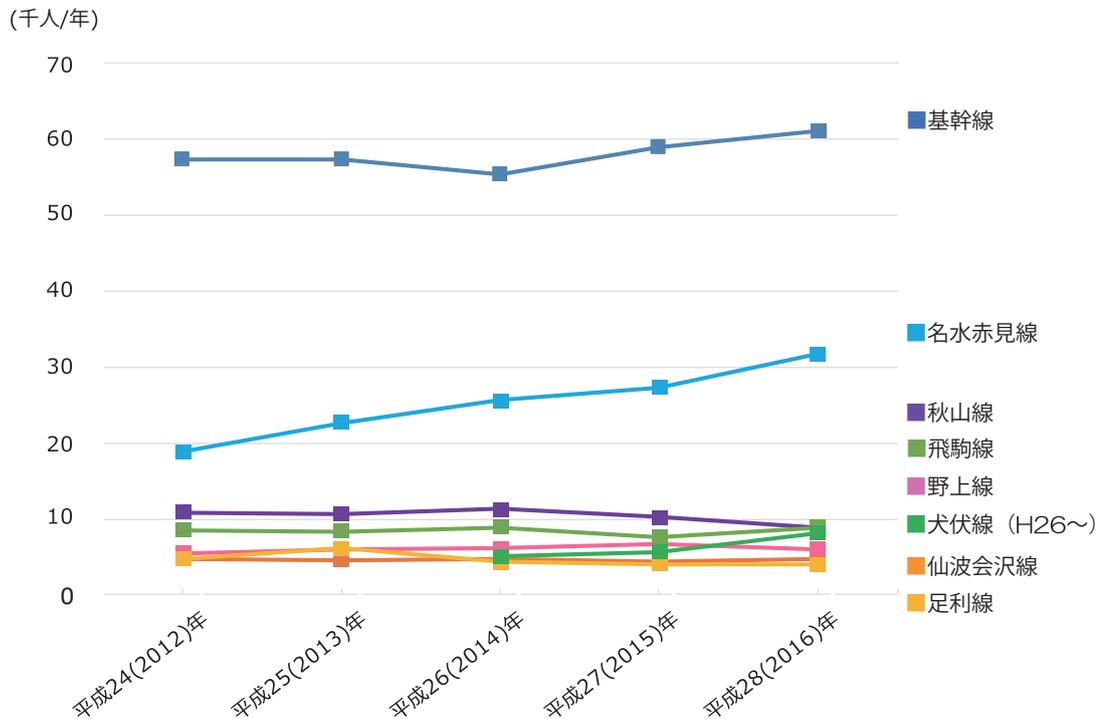
◆市営バスの利用者数の推移 (年間)

(単位: 人)

年度	市営バス								民間路線バス		高速バス
	基幹線	名水赤見線	秋山線	飛駒線	野上線	犬伏線	仙波会沢線	足利線	佐野新都市線		
平成24(2012)年	57,379	18,793	10,818	8,490	5,519	-	4,747	4,737	169,137	450,608	
平成25(2013)年	57,416	22,691	10,681	8,319	5,945	-	4,626	6,141	180,414	452,762	
平成26(2014)年	55,300	25,615	11,314	8,881	6,092	5,048	4,686	4,356	182,692	463,957	
平成27(2015)年	58,905	27,340	10,242	7,612	6,715	5,642	4,389	4,087	180,520	475,078	
平成28(2016)年	61,010	31,662	8,772	8,919	6,058	8,131	4,733	3,926	183,494	490,976	

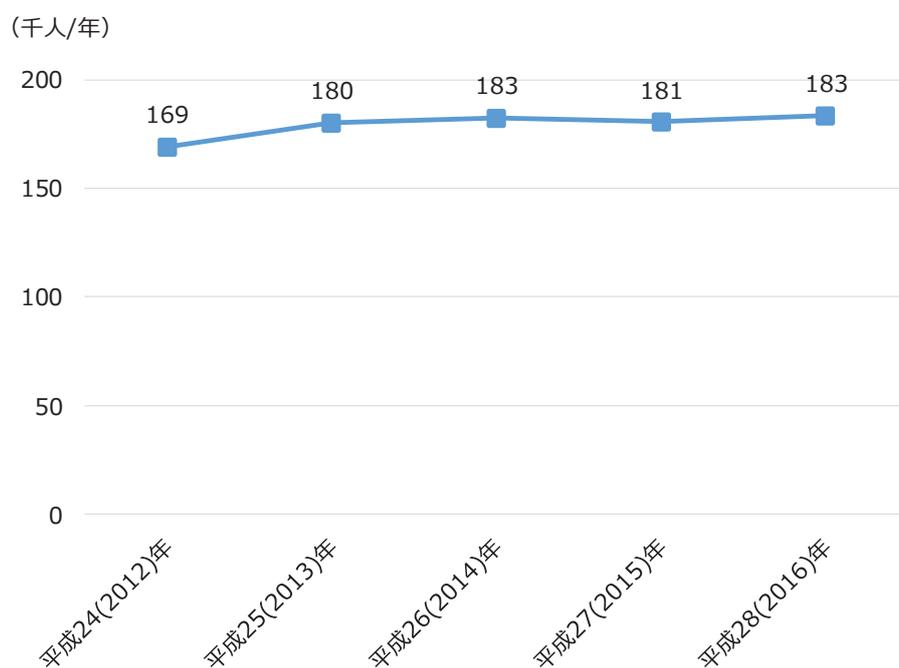
資料: 佐野市統計書

◆市営バスの利用者数の推移 (年間)



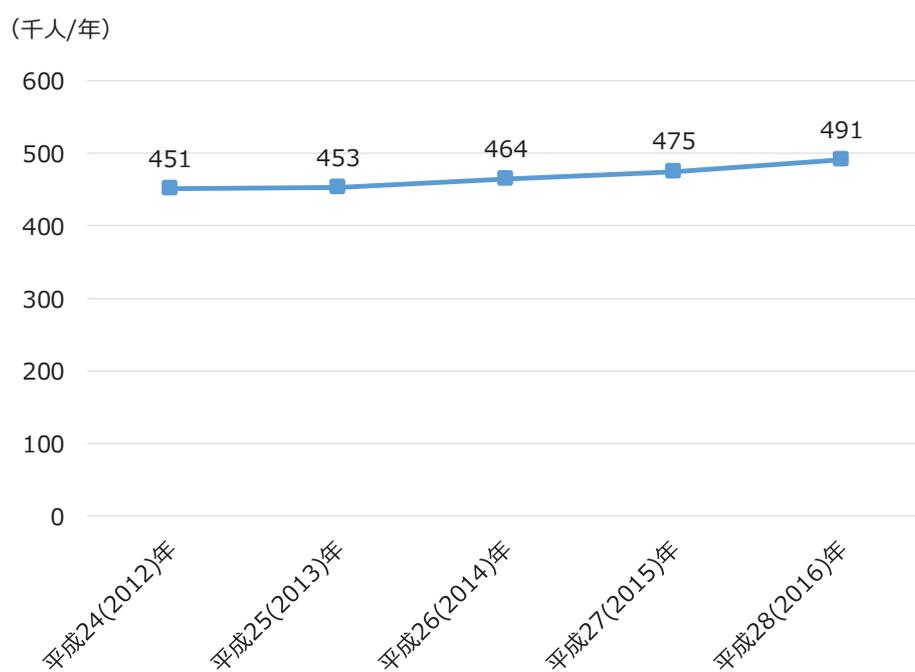
資料: 佐野市統計書

◆民間路線バスの利用者数の推移（年間）



資料：佐野市統計書

◆高速バスの利用者数の推移（年間）



資料：佐野市統計書

(5) 災害

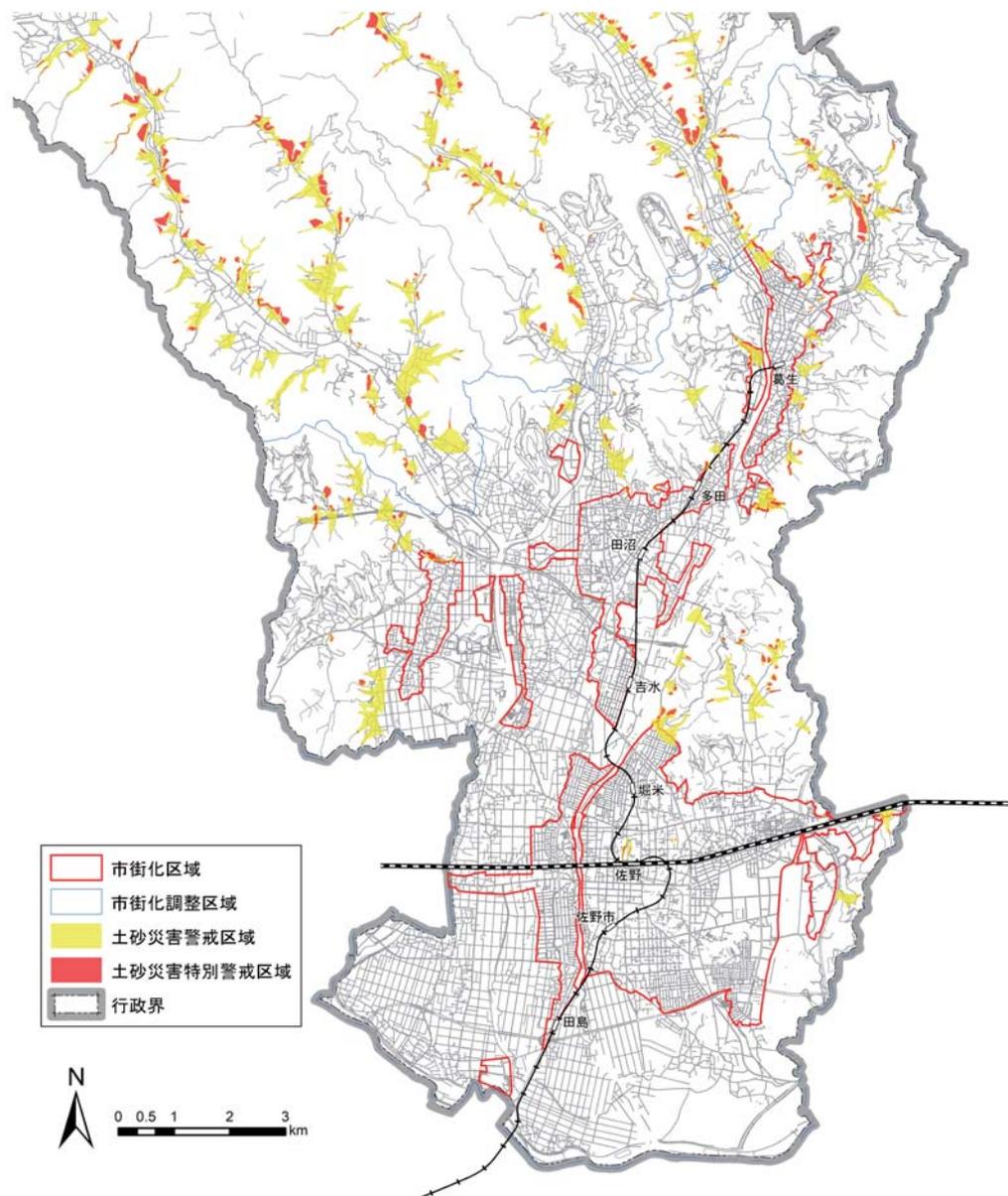
1) ハザードマップ（土砂災害区域）

●市街化区域内においても土砂災害の危険性がある区域が存在する。

●市街化調整区域や都市計画区域外では、土砂災害警戒区域や土砂災害特別警戒区域が存在する。

●市街化区域内においても土砂災害警戒区域が一部存在する。

◆土砂災害区域



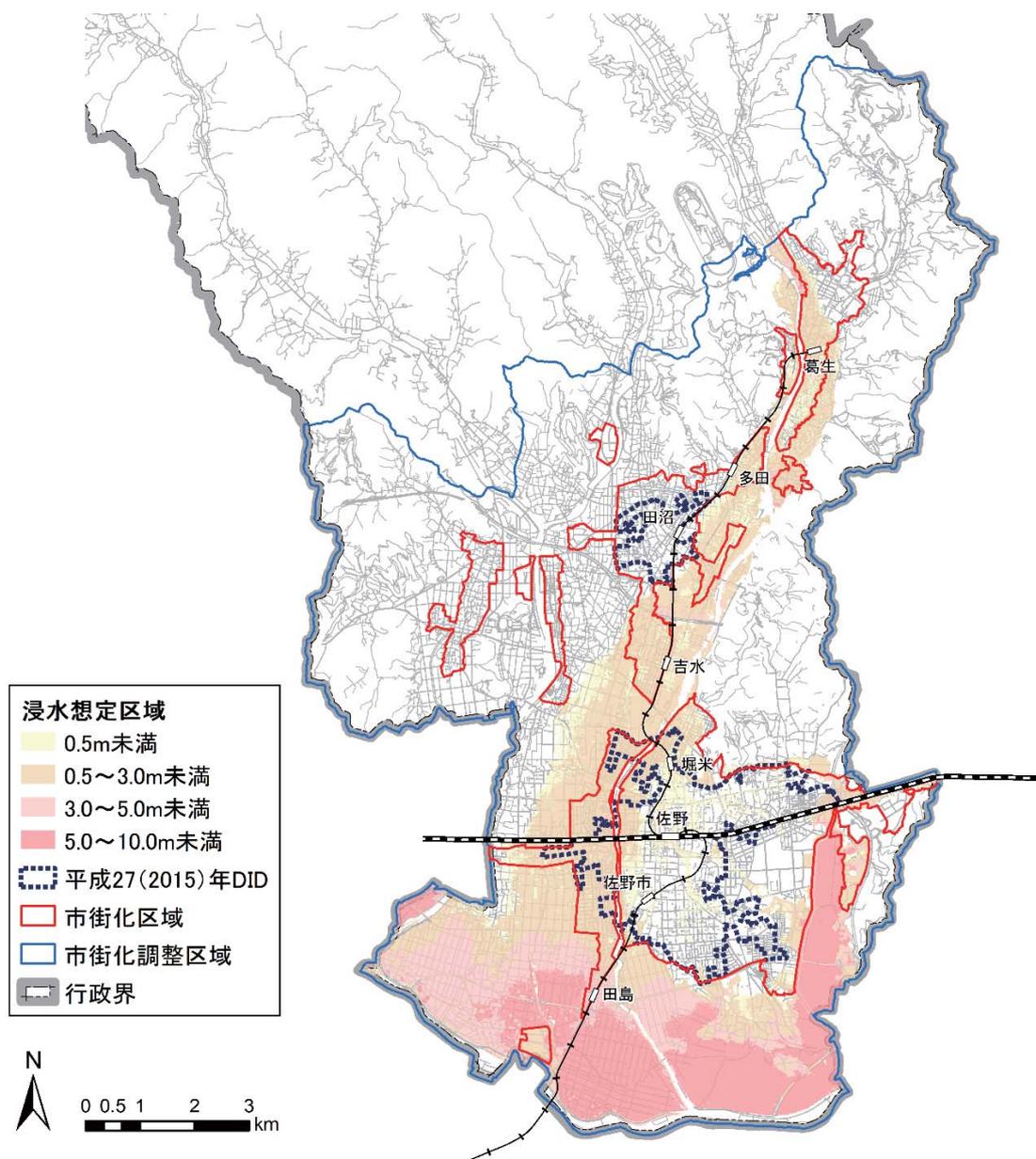
資料：洪水土砂災害ハザードマップ（平成 30(2018)年 11 月）（佐野市）

2) ハザードマップ（浸水区域）

●市街化区域内においても浸水の危険性がある区域が存在する。

●市内には渡良瀬川の支流が複数あり、市南部および秋山川に沿って浸水想定区域に指定されている。

◆浸水想定区域



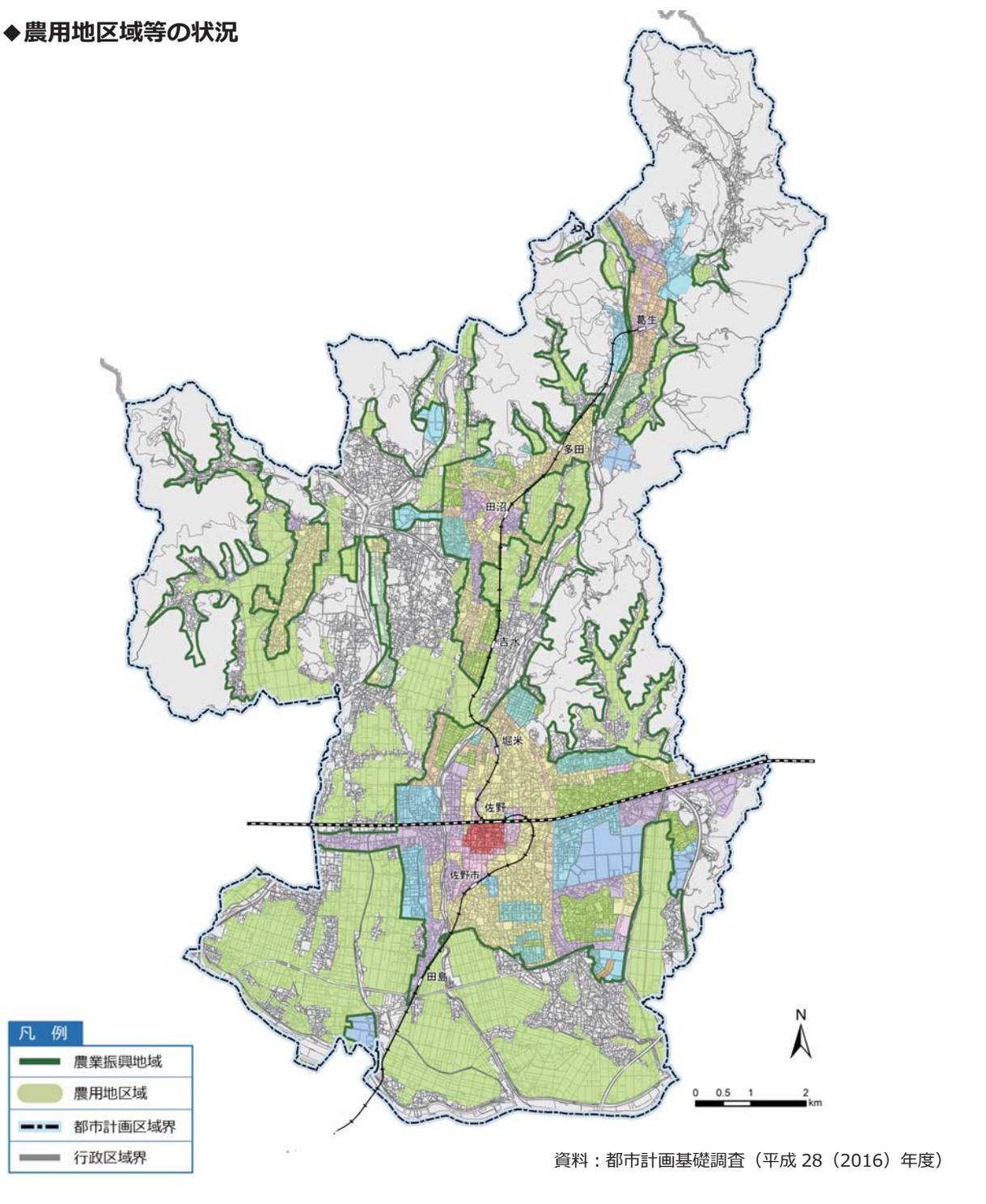
資料：洪水土砂災害ハザードマップ（平成30(2018)年11月）（佐野市）

(6) 法規制・都市計画

1) 主な法規制

- 市の南部や西部など広い範囲で農用地区域の指定がなされている。

◆農用地区域等の状況



2) 都市計画

- 市域の約 1/3 が都市計画区域の指定を受けており、そのうちの 2 割が市街化区域である。
- 都市計画事業として、都市計画道路の整備や土地区画整理事業が進められている。

- 市域面積のうち都市計画区域は約 13,254ha となっており、都市計画区域は市街化区域 3,013ha (22.7%)、市街化調整区域 10,241ha (77.3%) が指定されている。
- 土地区画整理事業は 27 地区で実施されており、うち 1 地区は平成 30(2018) 年度から行政施行により実施中である。
- 都市計画道路は総延長 139.27km が計画決定され、うち 102.29km で完成し、改良率は 73.4%となっている。

◆ 都市計画の状況 (平成 30(2018) 年度末現在)

市域	35,604ha	—
都市計画区域	13,254ha	100.0%
市街化区域	3,013ha	22.7%
市街化調整区域	10,241ha	77.3%

資料：都市計画課調べ

◆ 土地区画整理事業の状況 (平成 30(2018) 年度末現在)

	地区数	面積
行政施行	11地区	323.3ha
組合施行	9地区	258.5ha
個人施行・その他	7地区	185.8ha
合計	27地区	767.6ha

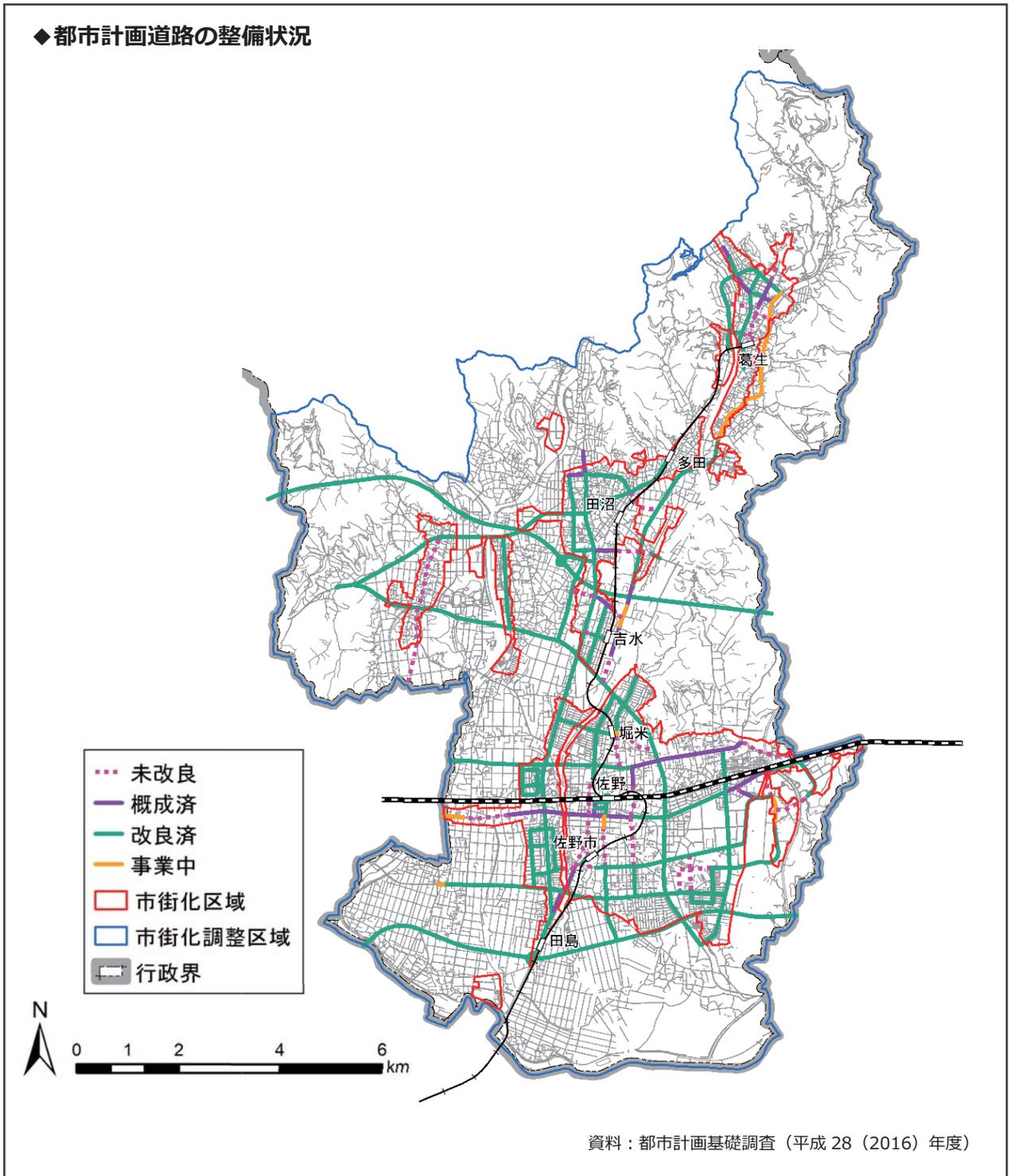
資料：都市計画課調べ

◆ 都市計画道路の状況 (平成 28(2016) 年度末現在)

	計画(km)	改良(km)	改良率	概成済(km)
佐野市計	139.27	102.29	73.4%	11.20
自動車専用道路	10.16	10.16	100.0%	0.00
幹線街路	128.97	91.99	71.3%	11.20
特殊街路	0.14	0.14	100.0%	0.00

資料：平成 29 (2017) 年度 都市計画基礎調査

◆都市計画道路の整備状況



2. 都市計画マスタープラン策定体制

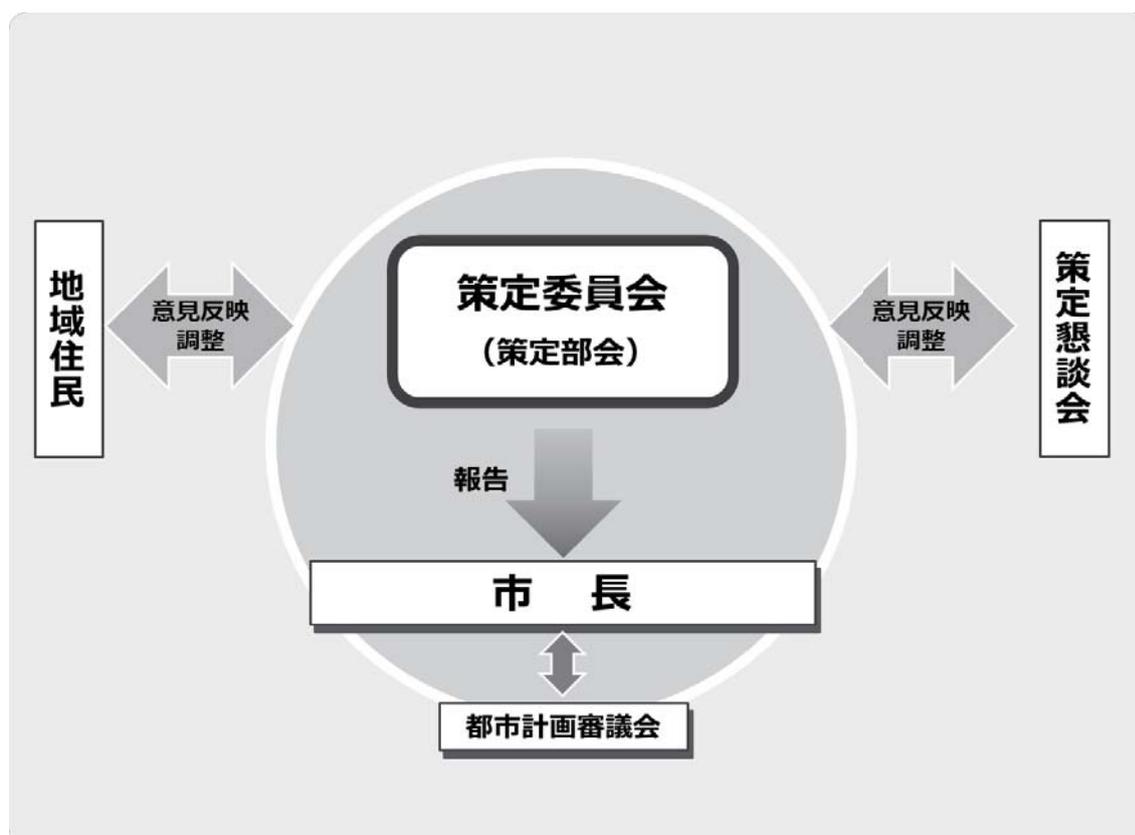
□ 平成 29 (2017) 年度

計画の策定主体となる「策定委員会」及び「策定部会」、学識経験者や県・市の関係者を交えた「策定懇談会」を設立し、都市計画上の課題と全体構想を中心に検討しました。

□ 平成 30 (2018) 年度

地域別構想、実現化方策を中心に検討し、前年度設立した組織及び市民との協議、意見交換を踏まえた上で、都市計画審議会に図り、本マスタープランを策定しました。

◆ 策定体制図



◆佐野市都市計画マスタープラン策定懇談会設置要綱

平成 29(2017) 年 11 月 14 日告示第 275 号

(設置)

第 1 条 都市計画法（昭和 43 年法律第 100 号）第 18 条の 2 第 1 項の規定に基づき策定する本市の都市計画に関する基本的な方針（以下「都市計画マスタープラン」という。）に関し意見を聴くため、佐野市都市計画マスタープラン策定懇談会（以下「懇談会」という。）を設置する。
(所掌事務)

第 2 条 懇談会は、次に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 佐野市都市計画マスタープラン策定委員会設置要綱（平成 29 年佐野市訓令第 21 号）第 1 条に規定する佐野市都市計画マスタープラン策定委員会（以下「委員会」という。）が作成する都市計画マスタープランの素案に関し意見を述べること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、委員会が必要であると認める事務
(組織)

第 3 条 懇談会は、委員 15 人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱する。

- (1) 学識経験のある者
- (2) 佐野市町会長連合会に属する者のうち当該団体の推薦を受けた者
- (3) 関係機関の職員
- (4) 前 3 号に掲げるもののほか、市長が必要であると認める者

(任期)

第 4 条 委員の任期は、都市計画マスタープランが策定される日までとする。

2 市長は、前条第 2 項第 2 号の規定に該当する委員が推薦を受けた団体を脱退したときは、その委員を解嘱することができる。

(会長及び副会長)

第 5 条 懇談会に会長及び副会長 1 人を置き、委員の互選によりこれらを定める。

2 会長は、会務を総理し、懇談会を代表する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第 6 条 懇談会の会議は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 懇談会は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。

3 懇談会は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求めて、その意見又は説明を聴くことができる。

(庶務)

第7条 懇談会の庶務は、都市建設部都市計画課において処理する。

(その他)

第8条 この告示に定めるもののほか、懇談会の運営に関し必要な事項は、会長が懇談会に諮って定める。

附 則

(施行期日)

1 この告示は、告示の日から施行する。

(会議の招集の特例)

2 この告示の施行の日以後最初に開かれる懇談会の会議は、第6条第1項の規定にかかわらず、市長が招集する。

□ 策定懇談会名簿

◆平成 29 (2017) 年度

区 分	氏 名	所 属
学識経験のある者 (1号委員)	増山 正明 (会長)	足利工業大学 教授
	田村 田	佐野日本大学短期大学 講師
	長田 哲平	宇都宮大学 助教
	為国 孝敏 (副会長)	NPO 法人 まちづくり支援センター 代表理事
	大芦 宏	佐野農業協同組合 代表理事組合長
佐野市町会長連合会 (2号委員)	上岡 良雄	佐野市町会長連合会 会長
	倉持 勇	佐野市町会長連合会 副会長
	秦 俊一	佐野市町会長連合会 副会長
関係行政機関の職員 (3号委員)	内田 浩二	栃木県県土整備部都市計画課 課長
	西川 能文	栃木県安足土木事務所 所長
	鈴木 政明	栃木県安足農業振興事務所 所長

◆平成 30 (2018) 年度

区 分	氏 名	所 属
学識経験のある者 (1号委員)	増山 正明 (会長)	足利大学 教授
	田村 田	佐野日本大学短期大学 准教授
	長田 哲平	宇都宮大学 助教
	為国 孝敏 (副会長)	NPO 法人 まちづくり支援センター 代表理事
	大芦 宏	佐野農業協同組合 代表理事組合長
佐野市町会長連合会 (2号委員)	田澤 真人	佐野市町会長連合会 副会長
	倉持 勇	佐野市町会長連合会 副会長
	秦 俊一	佐野市町会長連合会 副会長
関係行政機関の職員 (3号委員)	内田 浩二	栃木県県土整備部都市計画課 課長
	西川 能文	栃木県安足土木事務所 所長
	天谷 正行	栃木県安足農業振興事務所 所長

◆佐野市都市計画マスタープラン策定委員会設置要綱

平成 29(2017) 年 11 月 14 日訓令第 21 号
改正

平成 30(2018) 年 3 月 30 日訓令第 8 号

(設置)

第 1 条 都市計画法（昭和 43 年法律第 100 号）第 18 条の 2 第 1 項の規定に基づき本市の都市計画に関する基本的な方針（以下「都市計画マスタープラン」という。）を策定するため、佐野市都市計画マスタープラン策定委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第 2 条 委員会は、次に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 都市計画マスタープランの素案の作成に関すること。
- (2) 佐野市都市計画マスタープラン策定懇談会設置要綱（平成 29 年佐野市告示第 275 号）第 1 条に規定する佐野市都市計画マスタープラン策定懇談会からの前号の都市計画マスタープランの素案に対する意見を検討し、都市計画マスタープランの原案を作成すること。
- (3) 前 2 号に掲げるもののほか、都市計画マスタープランの策定に関し必要があると認める事務

(組織)

第 3 条 委員会は、委員長、副委員長及び委員をもって組織する。

- 2 委員長は都市建設部長を、副委員長は総合政策部長を、委員は別表第 1 に掲げる職員をもって充てる。

(委員長及び副委員長)

第 4 条 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。

- 2 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第 5 条 委員会の会議は、委員長が招集し、委員長が議長となる。

- 2 委員会は、必要があると認めるときは、会議に構成員以外の者の出席を求めて、その意見又は説明を聴くことができる。

(部会)

第 6 条 委員会は、都市計画マスタープランの素案を作成するため、部会を置く。

- 2 部会は、次に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 都市計画マスタープランの素案を作成し、これを委員会に提出すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、委員会が指定する事務を行い、その結果を委員会に報告すること。
- 3 部会は、部会長及び部会員をもって組織する。
- 4 部会長は都市計画課長を、部会員は別表第 2 に掲げる職員をもって充てる。

- 5 部会長は、当該部会の事務を掌理する。
- 6 部会長に事故があるときは、部会長があらかじめ指名する部会員がその職務を代理する。
- 7 前条の規定は、部会について準用する。この場合において、同条第1項中「委員長」とあるのは、「部会長」と読み替えるものとする。

(庶務)

第7条 委員会の庶務は、都市建設部都市計画課において処理する。

(その他)

第8条 この訓令に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が委員会に諮って定める。

附 則

この訓令は、公布の日から施行する。

附 則

この訓令は、平成30年4月1日から施行する。

別表第1（第3条関係）

行政経営部長 市民生活部長 こども福祉部長 健康医療部長 産業文化部長 観光スポーツ部長
水道局長 教育総務部長

(平成30年一部改正)

別表第2（第6条関係）

政策調整課長 行政経営課長 環境政策課長 交通生活課長 社会福祉課長 医療保険課長 産業立市推進課長 農政課長 観光立市推進課長 都市整備課長 道路河川課長 建築住宅課長
空き家対策室長 下水道課長 教育総務課長

(平成30年一部改正)

□ 策定経過

◆平成 29（2017）年度

- 12月14日
第1回 策定委員会及び策定部会
- 12月25日
第1回 策定懇談会
- 2月2日
第2回 策定部会
- 2月15日
第2回 策定委員会
- 3月26日
第2回 策定懇談会

◆平成 30（2018）年度

- | | |
|-----------------------|-----------------------------|
| ●5月22日
都市計画審議会 | ●10月2日
第4回 策定部会 |
| ●7月5日
第3回 策定部会 | ●10月10日
第5回 策定委員会 |
| ●7月17日
第3回 策定委員会 | ●10月16日
第4回 策定懇談会 |
| ●8月3日
第3回 策定懇談会 | ●10月25日
都市計画審議会 |
| ●8月22日
第4回 策定委員会 | ●12月25日～1月28日
パブリック・コメント |
| ●9月14日
佐野東部地域住民説明会 | ●2月7日
都市計画審議会 |
| ●9月18日
佐野西部地域住民説明会 | |
| ●9月19日
佐野中央地域住民説明会 | |
| ●9月26日
田沼地域住民説明会 | |
| ●9月28日
葛生地域住民説明会 | |

第 2 次 佐野市都市計画マスタープラン

平成 31 (2019) 年 3 月

発行 佐野市

編集 佐野市都市建設部都市計画課

〒327-8501 栃木県佐野市高砂町 1 番地

T E L 0283-20-3100

F A X 0283-20-3035

E-mail toshi@city.sano.lg.jp

U R L <http://www.city.sano.lg.jp>



第2次佐野市都市計画マスタープラン
本市の都市計画に関する基本的な方針
2019

