

1 調査名称：佐野市都市計画道路見直し調査

2 調査主体：佐野市

3 調査圏域：佐野市全域

4 調査期間：令和6年度～令和8年度

5 調査概要：

本市の都市計画道路は、人口の増加と経済成長に伴う交通量の増大、市街地の拡大を考慮しながら52路線を都市計画決定しているが、30路線が未完了路線(一部区間完了含む)となっており、長期にわたり整備未着手である。

現在まで多くの都市計画道路は、高度経済成長期に決定され整備を進めてきたが、この間、人口減少・少子高齢化の進展や、財政見通しの厳しさなど、社会・経済状況は様々な面で変化している。

また、現在の本市のまちづくりは、「効率的な行政経営」「持続可能な財政運営」の視点を持ち「事業の選択と集中」を図りながら、「拡大型のまちづくり」から「コンパクトシティ」を目指したまちづくりの再構築が求められていることから、見直しの必要な時期に来ている。

以上のことから、上位計画における今後のまちづくりの方針や長期的な行財政運営の視点に立ち、都市計画道路の位置づけや機能が、現在の目指すべき都市構造に対応したものであるかの検証を行い、まちづくりの将来像を考慮した都市計画道路網の構築に向けた見直しを行う。

I 調査概要

1 調査名称：令和6年度 佐野市都市計画道路整備検証業務委託

2 報告書目次

1章 業務概要

- 1－1 業務の目的
- 1－2 業務の概要
- 1－3 業務の対象範囲
- 1－4 業務のフロー
- 1－5 業務の内容

2章 背景と目的整理

- 2－1 背景と目的
- 2－2 国及び市の動き等

3章 佐野市の現況整理

- 3－1 位置・地勢、自然環境
- 3－2 佐野市のまちづくりの変遷
- 3－3 関連計画の整理
- 3－4 社会経済状況の推移
- 3－5 人口の推移及び将来推計人口
- 3－6 土地利用及び産業の推移
- 3－7 都市計画の指定状況
- 3－8 市内の主な開発計画
- 3－9 災害関連情報
- 3－10 文化財等
- 3－11 公共交通
- 3－12 観光

4章 佐野市の道路整理

- 4－1 路線ごとの上位計画の位置付け及び道路区分整理
- 4－2 道路網の道路交通特性の把握及び推移分析
- 4－3 市内の道路整備状況整理

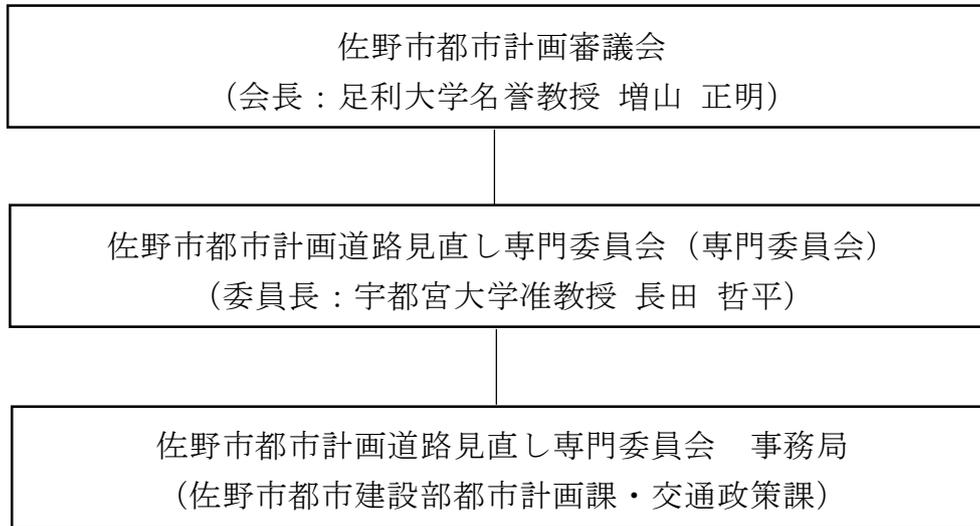
5章 委員会等の運営補助

5-1 第38回佐野市都市計画審議会

5-2 第1回佐野市における道路網研究会

5-3 第1回佐野市都市計画道路見直し専門委員会

3 調査体制



4 委員会名簿等：

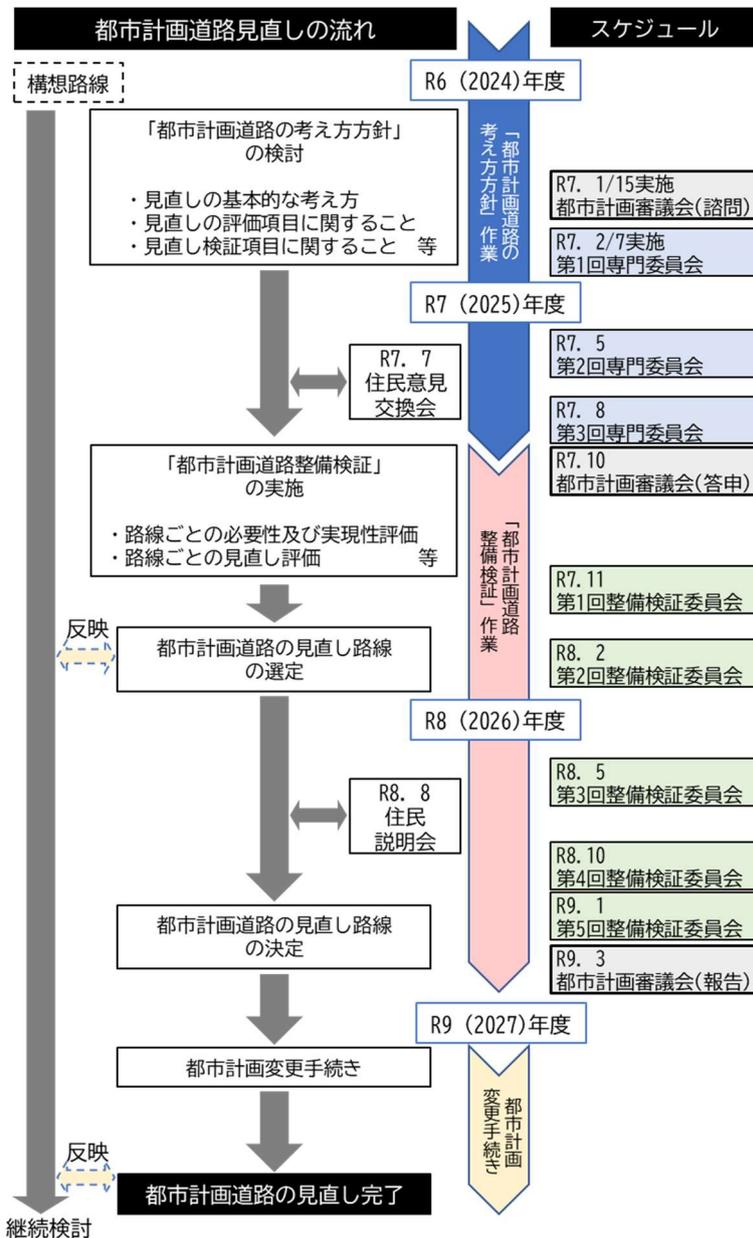
	所属	役職等	氏名
委員長	宇都宮大学 地域デザイン科学部 社会基盤デザイン学科	准教授	長田 哲平
委員	足利大学 工学部創生工学科 建築・土木分野	講師	藤島 博英
委員	栃木県 県土整備部 交通政策課	課長	石崎 浩
委員	栃木県 県土整備部 都市政策課	課長	日原 順

II 調査成果

1 調査目的

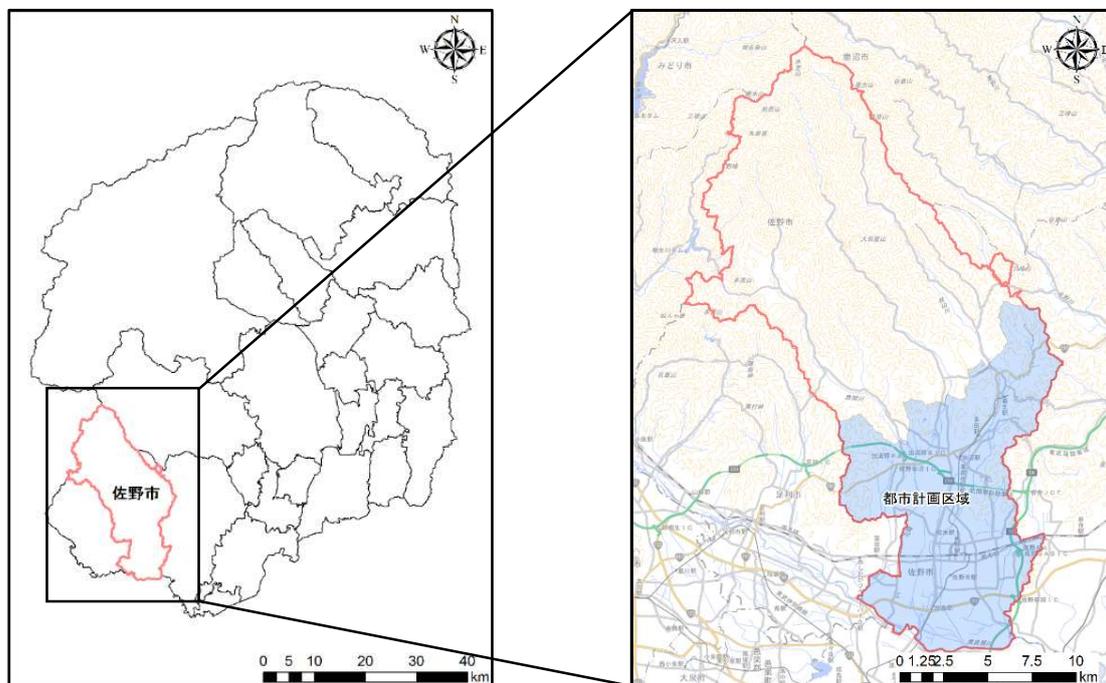
本調査は、佐野市において都市計画決定から長期未整備となっている都市計画道路を対象とし、最新の社会経済情勢や佐野市の地域特性、地域整備の方向性等を踏まえ、必要性や事業の実現性、配置、規模等の検証及び評価を実施し、佐野市の目指すべき都市の再構築に向けた効率的で効果的な都市計画道路の整備を進めるための指針を策定することを目的とした。

2 調査フロー



3 調査圏域図

本調査の対象範囲は、下図に示す佐野市全域とした。



4 調査成果

1. 背景と目的整理

1-1 背景と目的

都市計画道路の見直しにかかる背景と目的として、国及び県の動向を踏まえて以下のとおり整理した。

●都市計画道路の見直しにかかる背景と目的

都市計画道路は、高度経済成長期における都市の拡大を前提に決定されたものが多く、近年の人口減少、低成長等の社会経済情勢の変化を踏まえると、都市計画決定から長期間が経過し、その必要性に変化が生じつつある道路もある。これらの現状に対して、国土交通省ではH12(2000)年に「都市計画運用指針」を発出し、都市計画道路の必要性の検証等に関する考え方が示された。栃木県においても、H19(2007)年に「栃木県都市計画道路検証の基本方針(案)」を策定している。

本市においても、当初計画決定から30年以上経過している路線が多く存在しており、人口減少などにより、計画決定から取り巻く環境が変化していることから、現在のまちづくりの将来像を考慮した都市計画道路網の構築に向けた見直しを行うこととする。

また、都市計画道路の見直しに先立ち、関連法令による都市計画道路の位置づけについても整理した。

●都市計画法及び都市計画運用指針における都市計画道路の位置づけ

都市計画法において、「都市計画」とは『都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画』(第四条)と示されており、ここで示される「都市施設」の1つが「都市計画道路」(第四条第五項、第十一条第一項)である。都市計画道路は、以下の機能を有している。

都市計画道路の機能：「交通機能」「空間機能」「市街地形成機能」

なお、都市施設の計画の目標年次は、都市計画運用指針において『都市計画区域マスタープランとの整合を図る上からもおおむね20年後を目標として長期的な整備水準を検討』とされている。

都市施設は円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上、良好な都市環境を確保するうえで必要な施設である。土地利用や他都市施設等の計画と総合性、一体性を確保するように都市計画区域全体の観点から定めることが望ましい。都市施設を都市計画に定めることについては、以下のような意義がある。

①計画段階における整備に必要な区域の明確化

▷長期的・計画的な整備を発展することができ、円滑かつ着実な整備が可能

②土地利用や各都市施設間の計画の調整

▷総合的、一体的に都市の整備、開発を進めることが可能

道路等の交通施設については、従来、都市計画に位置づけ、その整備が図られているところである。引き続き、長期的視点から計画的な整備を行う必要があり、また計画調整や地域社会の合意形成を図るため積極的に都市計画に位置付けることが望ましい。

【都市計画道路の種別】

- 1) 自動車専用道路
- 2) 幹線街路
 - 主要幹線街路
 - 都市幹線街路
 - 補助幹線街路
- 3) 区画街路
- 4) 特殊街路

【都市計画道路区域の制限】



都市計画決定後、新たに建築する場合には、原則として都市計画道路の線まで後退して建てなければならない。ただし、事業認可前であれば、一定の建築物(容易に移転し、または除却することができるもの)は建築することができる。

1 - 2 国及び市の動き等

国及び市の動き等について、下図のとおり年表形式で整理した。



図 1-1 都市計画道路当初決定時期からの年表 (動向整理)

2. 佐野市の現況整理

都市計画道路の見直し検証における必要性の検証及び評価を見据え、以下の項目について整理した。なお、本業務と関連性のある計画の策定等で使用できるように網羅的に取りまとめた。

表 2-1 現況整理項目

項目	データ
位置・地勢、自然環境	・地形
本市のまちづくりの変遷	・佐野市の変遷
関連計画の整理	・国の計画 ・栃木県の計画 ・佐野市の計画
社会・経済状況の推移	・近年の全国的な動向 ・本市の財政状況
人口の推移及び将来推計人口	・人口動態 ・人口分布 ・DID（人口集中地区）の変遷 ・移動実態 ・昼夜人口・滞在時間
土地利用及び産業の推移	・土地利用状況 ・市内の産業構造及び産業の推移
都市計画の指定状況	・区域区分 ・用途地域 ・都市施設
市内の主な開発計画	・土地区画整理事業、工業団地・産業団地 ・商業施設の出店計画
災害関連情報	・緊急輸送道路、重要物流道路 ・ハザード情報、被災状況（令和元年台風 19 号等）
文化財等	・文化財、伝統的構造物等
公共交通	・バス路線、バス停留所、鉄道路線、鉄道駅
観光	・観光客入込数の推移 ・消費額推移

● 関連計画の整理

1) 関東ブロック 新広域道路交通ビジョン（2021年7月）

関東ブロック 新広域道路交通ビジョン(2021年7月)	
計画期間	概ね 20～30 年間の中期的な計画
地域の将来像	確固たる安全・安心を土台に、面的な対流を創出し、世界に貢献する課題解決力、先端分野・文化による創造の場としての発展を図り、同時に豊かな自然環境にも適合し、土質・高効率・繊細さを備え、そこに息づく人々が親しく、世界からのあこがれに足る洗練された圏域の構築を目指す。
概要	社会資本整備重点計画をはじめ今後の計画的な道路整備・管理や道路交通マネジメント等の基本となるものであり、ビジョンはその方向性を定めている。
道路・交通に関連する事項	
<p>【関東ブロックの社会資本整備の状況】</p> <p>①道管 関東ブロック、特に東京圏では、高度経済成長期を迎え、モータリゼーションの進展や人口・産業等の集積により交通事情が悪化し、都心部に向かう交通をさばため高架道路が計画され、1959 年に東京オリンピックの開催が決定すると、オリンピック関連施設と羽田空港を結ぶ高架道路が優先的に整備され、首都高速道路として開通した。その後、いわゆる 3 環状 9 放射のネットワークが 1963 年に計画されたが、東名高速、中央道等の放射方向の整備が先行し、1990 年までには放射方向のネットワークがほぼ完成した。一方、環状道路に関しては、首都高速道路中央環状線(中央環状線)が 2015 年 3 月に全線開通した他、首都圏中央連絡自動車道(圏央道)が概成しつつあり、東京外かく環状道路(外環道)についても千葉県区間が 2018 年 6 月に開通、関越自動車道～東名高速道路間でも一定の進捗が図られている。</p> <p>東京圏以外においては、北関東自動車道が 2011 年 3 月に全線開通した他、中部横断自動車道や東関東自動車道水戸線等の整備が進められている。</p> <p>現在の交通状況を見ると、高速道路では、首都圏と中央、近畿圏を結ぶ大動脈である東名高速道路や国際戦略港湾(東京港・横浜港・川崎港)等が集中している臨海部に交通が集中している。また、直轄国道等では、臨海部の他、東名高速道路と湾岸地域を結ぶ国道 16 号保土ヶ谷バイパスに交通が集中している。</p> <p>新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により、首都高速道路における 2020 年 4 月 7 日発出の緊急事態宣言発出中の交通量は、前年と比較して 2 割以上減少した。特に GW 期間中は、約 7 割減少しており、休日における観光・レジャーに伴う移動を控えたことがうかがえる。</p> <p>車種別に見ると、小型車が大幅に減少した一方で、大型車は前年と比較して最大でも 2 割程度の減少にとどまっている。</p> <p>これらは、緊急事態宣言下で、テレワーク等により通勤や出張を控えた一方で、医療・介護従事者、流通従事者、スーパー等小売業従事者など国民生活や経済活動に必要不可欠な仕事の従事者(エッセンシャルワーカー)の移動を道路ネットワークが支えていることが判明した。</p>	

5) 佐野市立地適正化計画（令和3年3月）

佐野市立地適正化計画(令和3年3月)																						
計画期間	令和 3 (2021)年～令和 20 (2038)年(概ね 5 年ごとに見直し)																					
まちづくりの方針	4つの視点の特色を活かしたまちなか居住の推進 ～持続可能な「拠点連結型(いもフライ)都市構造」の実現を目指して～ おおむね 20 年後の都市の姿を展望し、都市機能や居住を誘導するための基本的な考え方、具体的な区域を設定するとともに、それらを誘導するための施策等を定めている。																					
概要	道路・交通に関連する事項																					
<p>【課題】</p> <p>◆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懸念 ・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懸念</p> <p>→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</p>																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>分野</th> <th>具体的な取組</th> <th>実現に向けた取組</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 人口</td> <td>人口増加の維持 ・都市圏の中心部が人口集中の中心となること ・都市圏の中心部が人口集中の中心となること</td> <td>【都市圏に特化した取組】 ・都市圏の中心部を核として、周辺地域との連携を促進し、都市圏全体の活性化を図る。 ・都市圏の中心部を核として、周辺地域との連携を促進し、都市圏全体の活性化を図る。</td> </tr> <tr> <td>2. 土地利用</td> <td>都市圏の中心部を核として、周辺地域との連携を促進し、都市圏全体の活性化を図る。</td> <td>【都市圏に特化した取組】 ・都市圏の中心部を核として、周辺地域との連携を促進し、都市圏全体の活性化を図る。</td> </tr> <tr> <td>3. 公共交通</td> <td>公共交通の利便性の向上 ・公共交通の利便性の向上 ・公共交通の利便性の向上</td> <td>【公共交通に特化した取組】 ・公共交通の利便性の向上 ・公共交通の利便性の向上</td> </tr> <tr> <td>4. 公共施設</td> <td>公共施設の整備 ・公共施設の整備 ・公共施設の整備</td> <td>【公共施設に特化した取組】 ・公共施設の整備 ・公共施設の整備</td> </tr> <tr> <td>5. 環境</td> <td>環境の整備 ・環境の整備 ・環境の整備</td> <td>【環境に特化した取組】 ・環境の整備 ・環境の整備</td> </tr> <tr> <td>6. 都市計画</td> <td>都市計画の整備 ・都市計画の整備 ・都市計画の整備</td> <td>【都市計画に特化した取組】 ・都市計画の整備 ・都市計画の整備</td> </tr> </tbody> </table>		分野	具体的な取組	実現に向けた取組	1. 人口	人口増加の維持 ・都市圏の中心部が人口集中の中心となること ・都市圏の中心部が人口集中の中心となること	【都市圏に特化した取組】 ・都市圏の中心部を核として、周辺地域との連携を促進し、都市圏全体の活性化を図る。 ・都市圏の中心部を核として、周辺地域との連携を促進し、都市圏全体の活性化を図る。	2. 土地利用	都市圏の中心部を核として、周辺地域との連携を促進し、都市圏全体の活性化を図る。	【都市圏に特化した取組】 ・都市圏の中心部を核として、周辺地域との連携を促進し、都市圏全体の活性化を図る。	3. 公共交通	公共交通の利便性の向上 ・公共交通の利便性の向上 ・公共交通の利便性の向上	【公共交通に特化した取組】 ・公共交通の利便性の向上 ・公共交通の利便性の向上	4. 公共施設	公共施設の整備 ・公共施設の整備 ・公共施設の整備	【公共施設に特化した取組】 ・公共施設の整備 ・公共施設の整備	5. 環境	環境の整備 ・環境の整備 ・環境の整備	【環境に特化した取組】 ・環境の整備 ・環境の整備	6. 都市計画	都市計画の整備 ・都市計画の整備 ・都市計画の整備	【都市計画に特化した取組】 ・都市計画の整備 ・都市計画の整備
分野	具体的な取組	実現に向けた取組																				
1. 人口	人口増加の維持 ・都市圏の中心部が人口集中の中心となること ・都市圏の中心部が人口集中の中心となること	【都市圏に特化した取組】 ・都市圏の中心部を核として、周辺地域との連携を促進し、都市圏全体の活性化を図る。 ・都市圏の中心部を核として、周辺地域との連携を促進し、都市圏全体の活性化を図る。																				
2. 土地利用	都市圏の中心部を核として、周辺地域との連携を促進し、都市圏全体の活性化を図る。	【都市圏に特化した取組】 ・都市圏の中心部を核として、周辺地域との連携を促進し、都市圏全体の活性化を図る。																				
3. 公共交通	公共交通の利便性の向上 ・公共交通の利便性の向上 ・公共交通の利便性の向上	【公共交通に特化した取組】 ・公共交通の利便性の向上 ・公共交通の利便性の向上																				
4. 公共施設	公共施設の整備 ・公共施設の整備 ・公共施設の整備	【公共施設に特化した取組】 ・公共施設の整備 ・公共施設の整備																				
5. 環境	環境の整備 ・環境の整備 ・環境の整備	【環境に特化した取組】 ・環境の整備 ・環境の整備																				
6. 都市計画	都市計画の整備 ・都市計画の整備 ・都市計画の整備	【都市計画に特化した取組】 ・都市計画の整備 ・都市計画の整備																				
<p>【立地適正化に関する基本的な方針】</p> <p>① 国土交通省「国土形成計画2050」の考え方 ・コンパクトネットワークの構築 ・都市圏の中心部を核として、周辺地域との連携を促進し、都市圏全体の活性化を図る。</p> <p>② 国土交通省「国土形成計画2050」の考え方 ・コンパクトネットワークの構築 ・都市圏の中心部を核として、周辺地域との連携を促進し、都市圏全体の活性化を図る。</p>																						

●社会・経済状況の推移
(佐野市全体および土木費予算の推移)

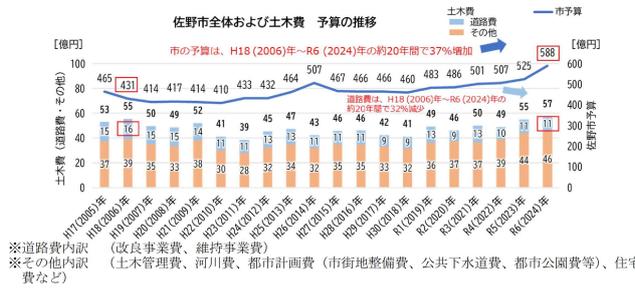


図 2-1 佐野市全体および土木費予算の推移

●人口・世帯数の推移 (現況と将来)

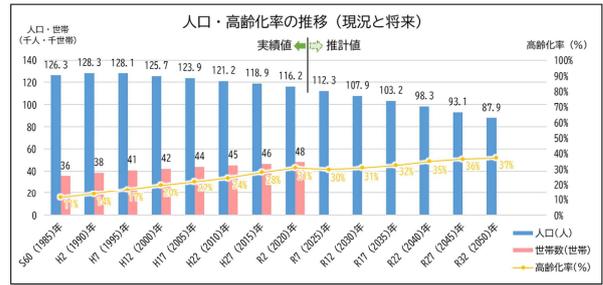


図 2-2 人口・世帯数の推移 (現況と将来)

●人口動態の推移

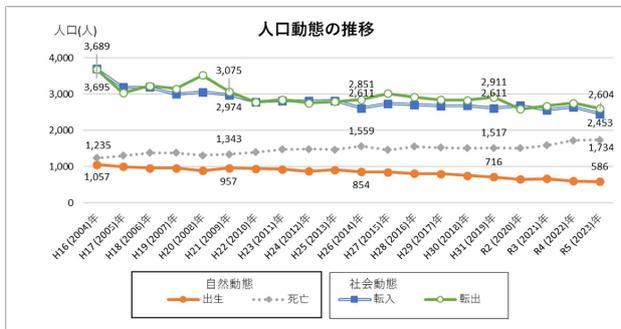


図 2-3 人口動態の推移

●土地利用の推移



図 2-4 本市の土地利用面積割合の推移

●災害関連情報
(被災状況 (令和元年台風19号))

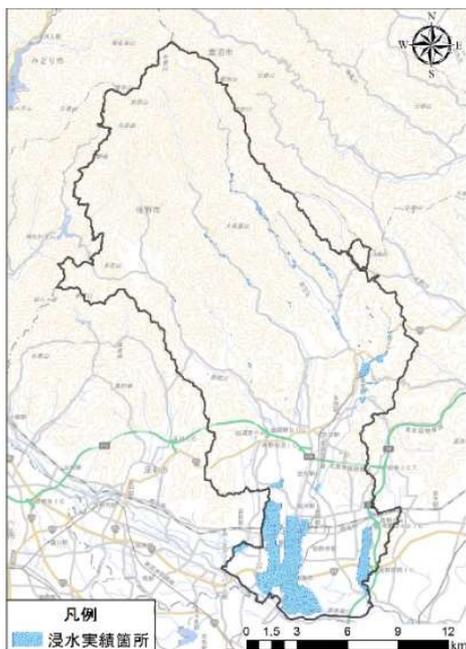


図 2-5 令和元年台風19号における浸水実績箇所

3. 佐野市の道路整理

3-1 路線ごとの上位計画の位置づけ及び道路区分整理

佐野市内の道路に関して、上位・関連計画における位置づけ及び道路区分を整理するとともに、都市計画道路の路線ごとに上位・関連計画の位置づけ及び当初決定時期、都市計画法 53 条（建築の許可）申請の申請状況を整理した。

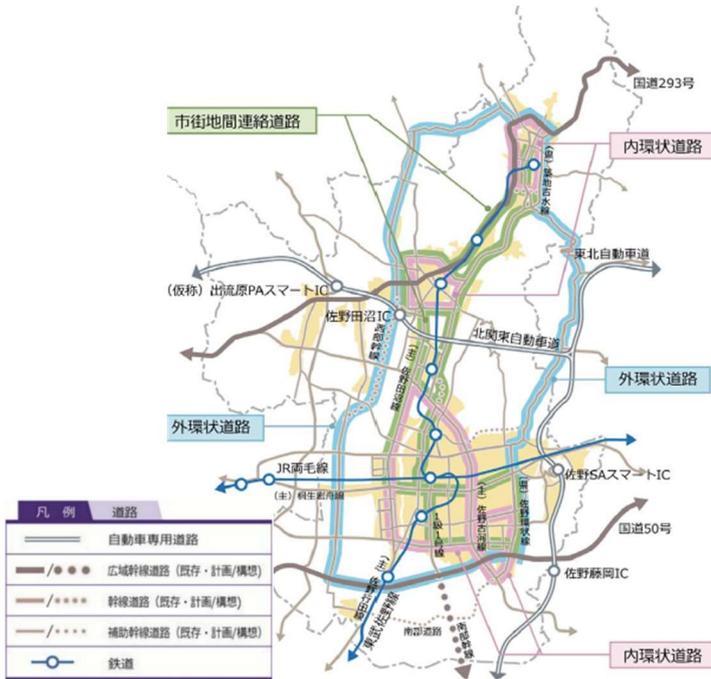


図 3-1 佐野市都市計画マスタープランにおける道路区分・位置づけ

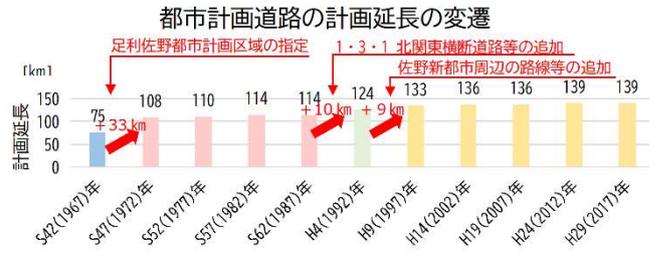


図 3-2 都市計画道路の計画延長の変遷

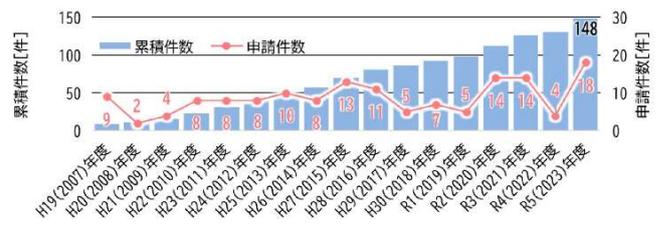


図 3-3 都市計画法 53 条（建築の許可）申請件数の推移

3-2 道路網の道路交通特性の把握及び推移分析

道路網の道路交通特性の把握及び推移分析に関して、既存の統計資料による現在及び将来の自動車交通量などの推移を整理・分析するとともに、道路交通センサス及び交通関連ビッグデータを用いて、市内の道路の利用状況を整理・分析した。

表 3-1 道路の利用状況分析に用いるデータと特徴一覧

概要	道路交通センサス	人流データ	ETC 2.0
データ取得	実測	GPS	車載器・路側機（発着地はマスク化）
データ量	国県道のみ実数	市全域を対象	主要な道路のみ
空間解像度	道路単位	数m~数十m	数道路単位
時間解像度	1時間間隔	5~15分間隔	1分以内間隔
計測対象	自動車	自動車・電車・自転車・徒歩 ※推定値	自動車
留意点	<ul style="list-style-type: none"> 国県道だけのデータである データの時点が古い 	<ul style="list-style-type: none"> 市全域の分析が可能であるが、GPSの誤差がある データサンプルに偏りがある 特徴：時間解像度が低いため、速度が速い交通手段や路線ではサンプルが少なくなる ：スマホアプリの利用者データにより移動履歴を取得するため、年齢による偏りが生じる 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車のみのデータである データサンプルに偏りがある 特徴：ETC2.0プローブ情報収集用路側機を通過する車両からしかデータを収集できないため、高速道路等を利用する長トリップの車両等に偏りが生じる

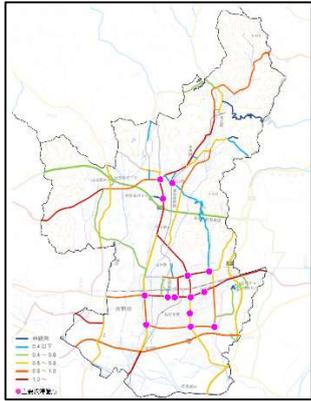


図 3-4 道路交通センサ
における混雑度



図 3-5 ETC2.0 における時間帯別旅行速度（混雑時）

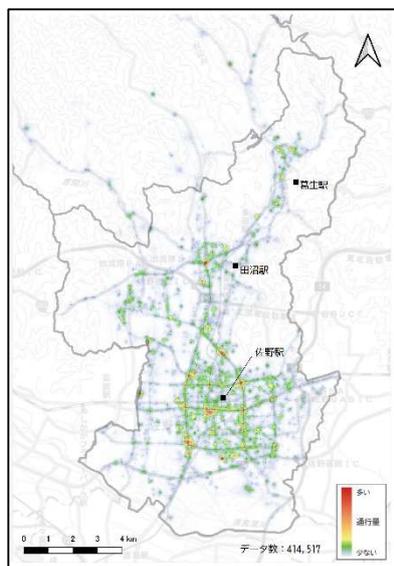


図 3-6 自動車交通流動図
（市内在住者）

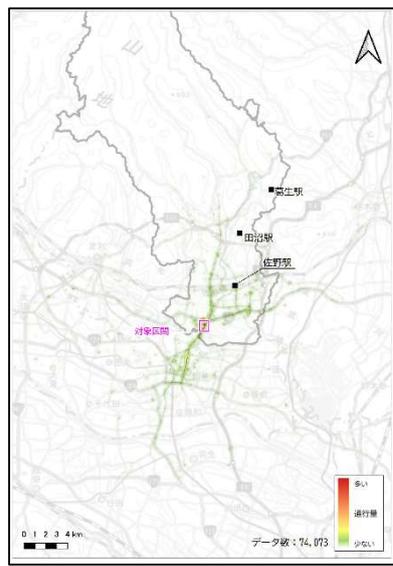


図 3-7 佐野行田線（渡良瀬川渡河部）
を通過する車両の移動経路図
（市外居住者）

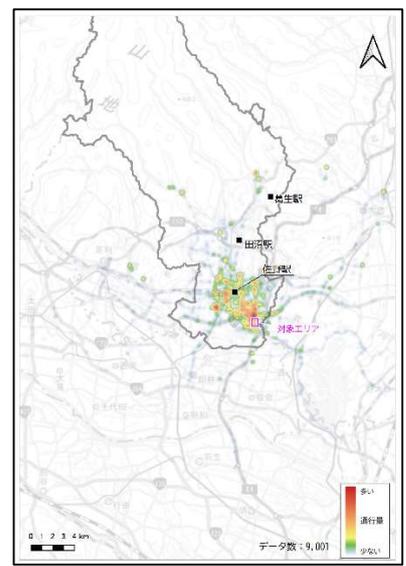


図 3-8 アウトレットに
来場した車両の移動経路図
（市内在住者）

3-3 市内の道路整備状況整理

市内の道路整備状況及び今後の整備予定について整理した。

都市計画道路に関しては、未整備路線について当初計画からの経過年数が分かるように整理した。

今後の道路整備予定に関しては、都市計画道路及びその他の道路整備の両方に関して、現在整備中（事業中）の路線を確認し、図に整理した。



図 3-9 現在の整備中路線

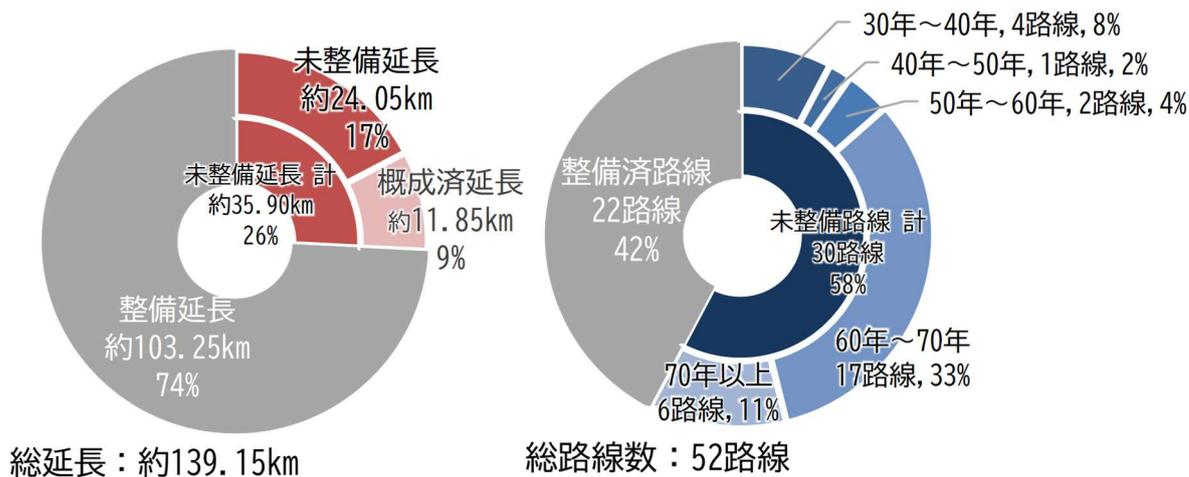


図3-10 都市計画道路の整備状況（延長別・路線数別）

4. 委員会等の運営補助

「佐野市都市計画審議会」「佐野市における道路網研究会」「佐野市都市計画道路見直し専門委員会」について各1回開催し、資料作成及び議事録の作成を行った。各委員会等の開催概要を以下に示す。

表4-1 委員会等の開催概要

名称	開催日	協議・報告事項等、作成資料
第38回 佐野市都市計画審議会	令和7年 1月15日(水)	諮問案件 議案第3号 都市計画道路見直しにおける基本的な考え方について
		資料 第38回佐野市都市計画審議会 議案第3号別冊
第1回 佐野市における道路網 研究会	令和7年 1月28日(火)	報告 都市計画道路の見直し作業及びスケジュールについて
		資料 <u>資料3</u> 都市計画道路の見直し作業及びスケジュールについて
		議題 佐野市内の交通データの分析手法について
		資料 <u>資料4</u> 佐野市内の交通データの分析手法について
第1回 佐野市都市計画道路 見直し専門委員会	令和7年 2月7日(金)	協議事項 都市計画道路の見直しにおける考え方について
		資料 <u>資料1</u> 都市計画道路の見直しにおける考え方について
		報告事項 佐野市内の交通状況について
		資料 <u>資料2</u> 佐野市内の交通状況について