

下野市都市再構築プラン

平成 30 年 3 月

下 野 市

目 次

第 1 章 都市再構築プランの目的・位置づけ	1
1. 都市再構築プラン策定の背景・目的	1
2. 計画の位置づけ	2
3. 本市をとりまく時代の潮流	3
4. 本市のまちづくりの現状と課題	7
第 2 章 都市再構築の基本的な方向性	22
1. 都市再構築プランで定める都市の将来像	22
2. 拠点形成の基本的な方向性	24
第 3 章 都市再構築の戦略施策	31
1. 官民連携と民間活力の導入	31
2. 土地利用の高度化施策とまちづくり施策	32
3. 移住・定住促進施策	35
第 4 章 計画進捗管理と連携方策	37
1. 計画進捗管理	37
2. 関係機関と市民参加	38

第1章 都市再構築プランの目的・位置づけ

1. 都市再構築プラン策定の背景・目的

(1) 都市再構築プラン策定の背景

背景

- ◇ 人口減少など長期的な低成長時代における効果的・効率的な都市経営の実現
- ◇ 市内の3つの鉄道駅を拠点としたコンパクトシティ化への対応

我が国は、長期的な低成長時代にあると同時に、少子・超高齢化社会の到来により人口減少期を迎え、財政状況の悪化と生産年齢人口の減少というこれまでにない困難に直面しています。

人口減少など、長期的な低成長時代においては、コンパクトで効率的な都市づくりが重要とされており、日本全体でコンパクトシティの形成が推進されているところです。

本市においても、平成28年度に都市計画マスタープランおよび立地適正化計画を策定し、コンパクトな都市構造を実現し、効果的・効率的な都市経営を目指していくこととしています。

人口減少下にある本市におけるまちづくりは、3つの鉄道駅（石橋駅、自治医大駅、小金井駅）を活用し、コンパクトシティ化を図るとともに、既往のまちづくりに関する各種計画に示された取り組みを推進していくことが求められています。

(2) 都市再構築プランの目的

目的

- ◇ 3つの鉄道駅周辺の拠点形成に関する実行戦略として策定
- ◇ 将来の変化に対応可能な都市づくりをするための先導的な計画として策定

都市再構築プランは、人口減少、少子高齢化への対応と持続可能な都市経営を実現するため、多様化するまちづくり関連の法制度を活用し、3つの鉄道駅周辺の拠点形成を図り、コンパクトシティ化を促進するための実行戦略を示すことを目的としています。

具体的には、鉄道駅周辺の人口密度を維持し、多様な生活サービスが提供可能な拠点形成を図ることで、賑わいと活力を生み出し、将来の変化に対応した都市づくりをするための先導的な計画として策定するものです。

2. 計画の位置づけ

都市再構築プランは、総合計画を最上位計画として、都市計画マスタープランおよび立地適正化計画の各種施策を実現するために定める計画です。

本プランに関連する個別計画には、空家等対策計画や歴史的風致維持向上計画等があり、これらの計画と連携して施策を推進するものです。

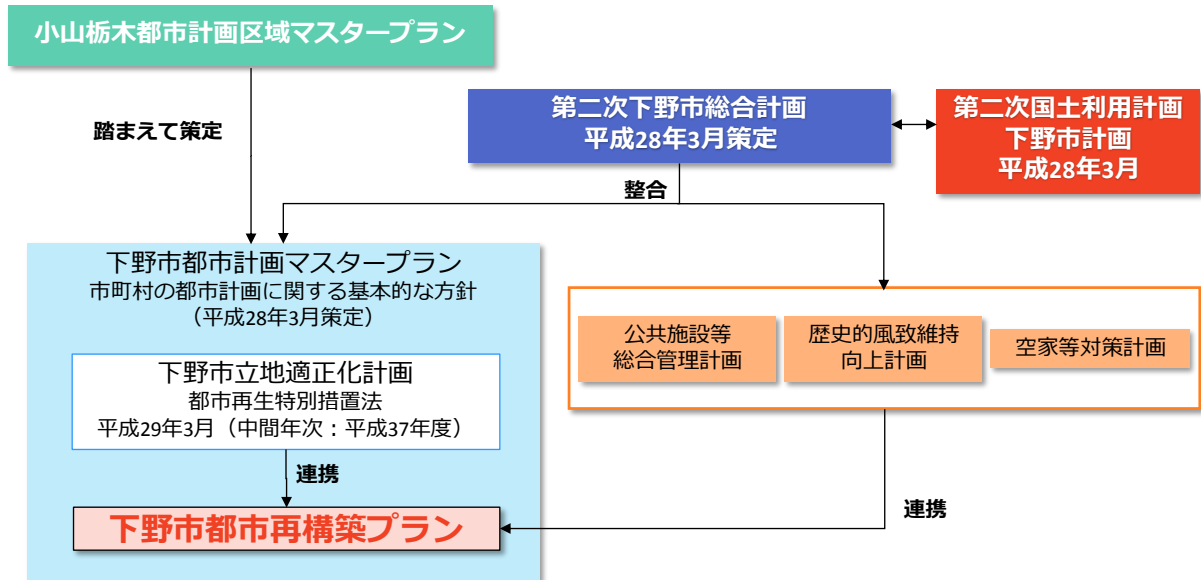


図 1.1 都市再構築プランの位置づけ

※計画期間について

都市再構築プランは下野市が目指す都市の将来像に向けて、今後各種の施策を展開するための基本となるものです。したがって、本プランにおける計画期間は設けず、事業化されたものについて適宜定めるものとします。

3. 本市をとりまく時代の潮流

(1) 本市のまちづくりの変遷

本市は、2006年（平成18年）に河内郡南河内町と下都賀郡国分寺町、同郡石橋町の3町が合併し誕生しました。

旧町の中心部は、日光街道の旧宿場町として形成された旧国分寺町の小金井駅と旧石橋町の石橋駅など、古くから町の中心地が明確に成り立っており、それらの中心地を結ぶように鉄道交通網が形成されています。

栃木県が策定する都市計画区域マスタープランでは、自治医大駅周辺が広域拠点、石橋駅周辺および小金井駅周辺は地域拠点に指定されており、3つの駅周辺でそれぞれ位置づけがあることから、県南地域をけん引する鉄道駅周辺のまちづくりに期待がかかります。

表 1.1 下野市における市街地部のまちの成り立ち

年（和暦）	出来事
1885年 （明治18年）	大宮と宇都宮とを結ぶ東北本線が開通 石橋駅が開業
1889年 （明治22年）	旧南河内町の前身である吉田村と薬師寺村の2村が誕生 旧国分寺町の前身である小金井村、国分村、川中子村などが合併し国分寺村となる 旧石橋町の前身である旧石橋宿や周囲の村などが合併により姿村となる
1891年 （明治24年）	姿村から旧石橋宿地域などが分離し、石橋町となる
1893年 （明治26年）	小金井駅が開業
1954年 （昭和29年）	国分寺村が町制施行し国分寺小金井町となる。その後、国分寺町に改称される 姿村と石橋町が合併し、新しい石橋町となる
1955年 （昭和30年）	吉田村と薬師寺村が合併し南河内村となる
1971年 （昭和46年）	町制施行により、南河内町となる
1972年 （昭和47年）	自治医科大学を誘致
1983年 （昭和58年）	自治医大駅が開業
2006年 （平成18年）	南河内町、国分寺町、石橋町が合併して下野市となる
2016年 （平成28年）	下野市新庁舎が開庁
2017年 （平成29年）	新石橋総合病院が開業

(2) 駅周辺の区域区分指定と市街化区域の割合

本市は、市全域が都市計画区域に指定されており、市街化区域と市街化調整区域に区域区分（線引き）されています。市街化区域は3つの鉄道駅の周辺に指定されているものの、駅からの徒歩圏として1kmで円を描いても市街化調整区域が高い割合を占めている状況にあります。

表 1.2 各地区の市街化区域、都市機能誘導区域の面積および駅1km圏内に占める市街化区域の割合

		石橋地区	自治医大地区	小金井地区	全体
市街化区域(ha)		367	182	234	783
都市機能誘導区域	面積 (ha)	176	115	147	438
	市街化区域に占める割合 (%)	48	63	63	56
鉄道駅1km圏内に含まれる市街化区域の割合 (%)		65	34	63	49

※鉄道駅1km圏内に含まれる市街化区域の割合は、隣接市町の市街化区域・市街化調整区域を含む

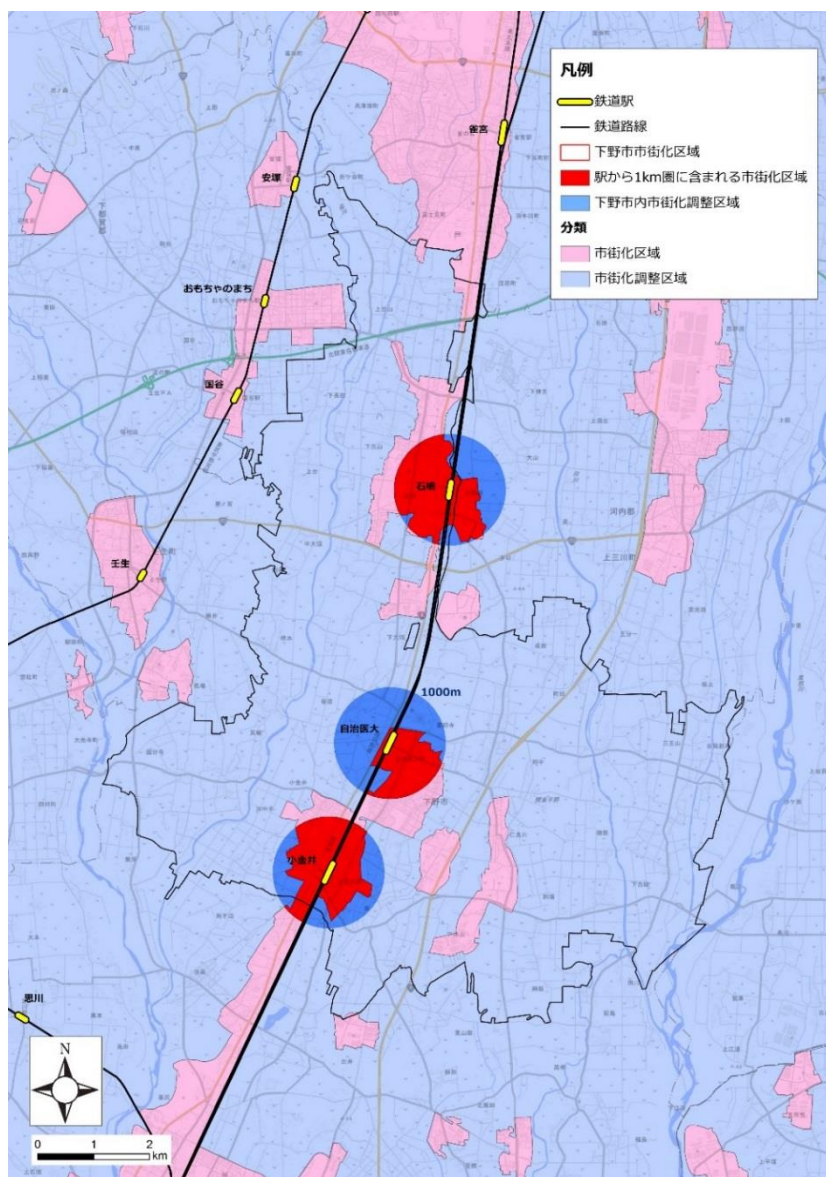


図 1.2 駅1km圏内に占める市街化区域の割合

(3) まちづくりを取り巻く潮流

1) 地方創生と国土のグランドデザイン

2014年（平成26年）に取り組みが始まった地方創生は、東京一極集中を是正し、地方の人口減少に歯止めをかけ、日本全体の活力を上げることを目的としています。本市においても総合戦略と人口ビジョンを策定し、地域の活性化とその好循環の維持の実現に向けた取り組みを行っています。

また、同年7月には新たな国土計画である「国土のグランドデザイン2050」が公表されました。本格的な人口減少社会における国土の基本構想として「対流促進型国土」の形成が掲げられており、多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報等の双方向の活発な動きである「対流」が、全国各地でダイナミックに湧き起こることを目指すこととしています。

2) コンパクトシティ・プラス・ネットワーク

2014年（平成26年）8月に都市再生特別措置法が改正され、コンパクトなまちづくりを促進するため、立地適正化計画制度が創設され、本市においても2016年（平成28年）から策定に取り組んでいます。

立地適正化計画は、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の考えで、都市構造を形成することを目指すものです。

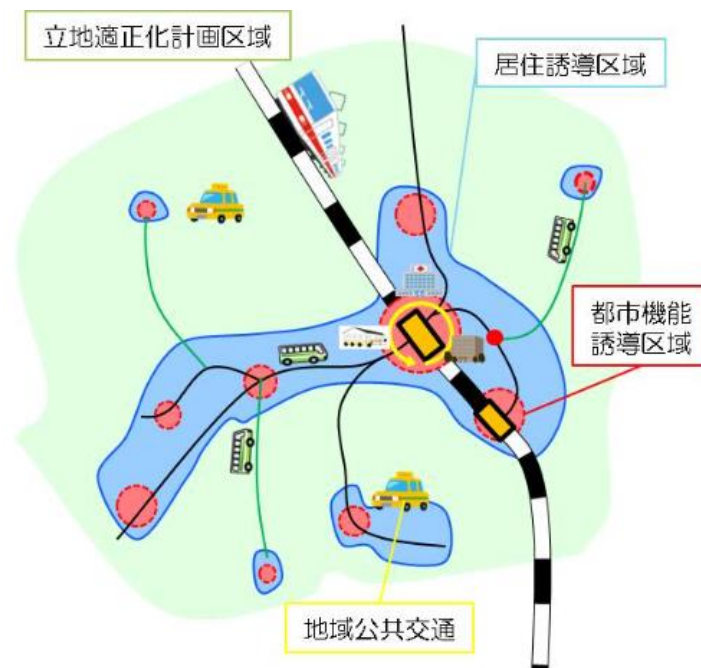


図 1.3 立地適正化計画の概念

3) 公共空間のオープン化と都市公園法の改正

近年、社会資本整備の推進には、民間活力の導入（PFI 法等）をはじめ、公共空間のオープン化も進められており、地域の賑わい・交流の場の創出等を図るため、道路空間を有効活用した官民連携による取組が推進されています。

都市における緑地の保全及び緑化の推進並びに都市公園の適切な管理を一層推進することを目的として都市公園の再生・活性化を目的とした都市緑地法の改正が行われました。

4) 市民などによる都市空間における新たな取り組み

民間企業や市民など新たな担い手と、それを支援する国・行政によって様々な新しい取組が動き始めています。これらの動きには、「空間・施設・時間・体験などをシェアリング（共有）していること」、「(新たにつくるのではなく)再構築・再配分により賢く使っていること」などの共通点が見られます。

例えば、プレイスメイキングとは、都市空間、とりわけ公園や道路あるいは河川敷などの公共空間を居心地の良いものにし、公共空間の質と魅力を高め、まちの価値を上げていこうという取り組みです。

これらの新しい動きも考慮した新たな都市再構築の方向性を検討する必要があります。



図 1.4 都市空間における近年の新たな取り組み

※1 シェアサイクル：他人と自転車をシェアすることで、互いに必要なときに自転車を利用するための仕組みや方法のこと。
※2 パークマネジメント：行政・民間・市民が連携して、情報発信やイベントを行うことを通じて、地域で公園運営すること。
※3 ミズベリング：かつての賑わいを失ってしまった日本の水辺の新しい活用の可能性を創造していくプロジェクトのこと。
※4 シェアハウス：一つの住居を複数人で共有する暮らし方のこと。

4. 本市のまちづくりの現状と課題

(1) 本市の人口動向と今後のまちづくり

本市の人口動向の特徴

- ◇ 市全体の人口は、増加から減少に転じており、近年横ばい傾向にある
- ◇ 将来にわたり高齢化が進行し、特に自治医大駅周辺で高齢化率が高くなる

本市の人口は、2015年（平成27年）国勢調査時点では59,431人、人口動向としては、増加傾向から減少に転じ、現在まで微減・横ばい傾向で推移しています。

将来人口推計（社人研の将来人口推計手法と同様のコーホート要因法を用いて推計）では、20年後は高齢人口が3駅周辺で増加し、特に自治医大駅周辺は1メッシュあたり500人を超える地域が見られ、高齢化への対応が不可欠な状況となっています。

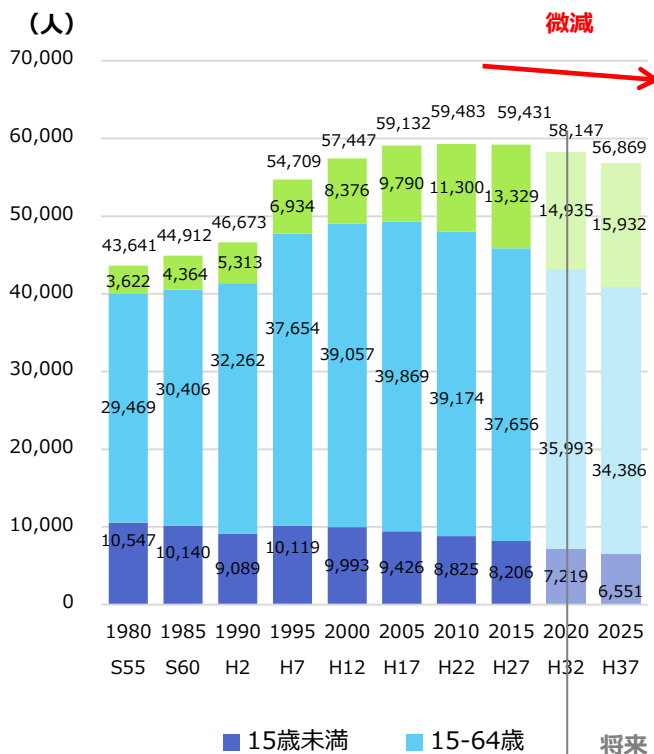


図 1.5 下野市の人口動向

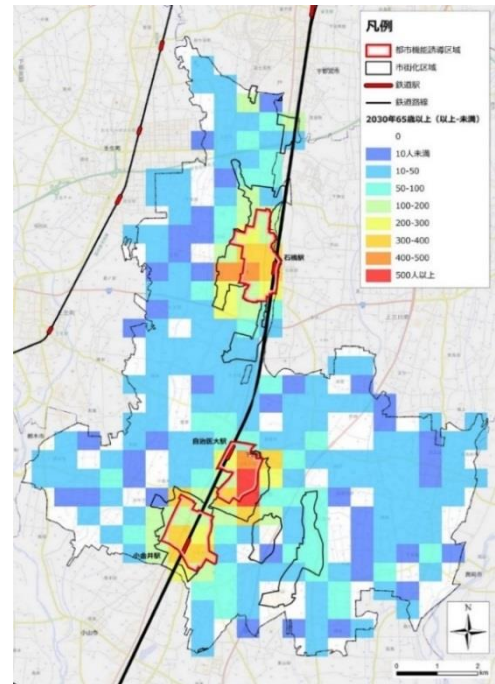


図 1.6 2030年下野市の高齢者分布
500mメッシュ（単位：人/メッシュ）

(2) 首都圏居住者の本市への移住・定住意向

本市への地域外からの移住・定住意向の特徴

- ◇ 本市への地域外からの移住については、条件を満たせば2割程度の方が意向がある
- ◇ 移住の意向は若い世代ほど高い傾向にある

本市への移住について首都圏住民を対象に意向を把握したところ、移住については、「移住したいと思わない」(48.0%)が最も多いものの、「条件に合えば移住を検討したい」(17.0%)と「移住の候補地の一つとしたい」(6.0%)を合わせると全体の約2割を占めます。

特に、年代別に移住意向を分析すると、若い世代でその傾向が強く、本市の魅力伝えることで移住・定住につながることを期待されます。

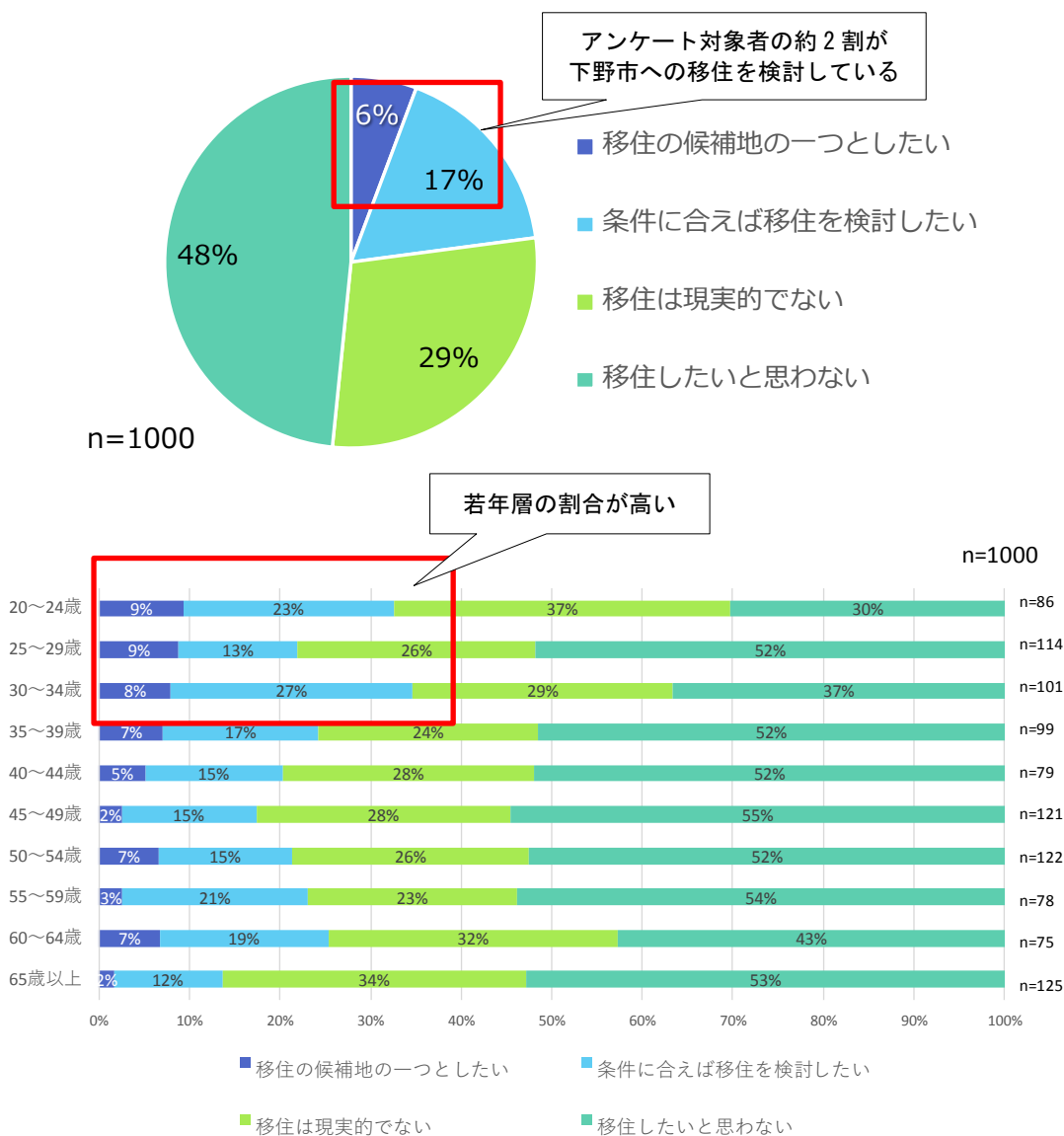


図 1.7 下野市への移住意向について (2017年 移住・定住アンケート)

(3) 土地利用の現況と都市計画道路の整備状況

土地利用現況の特徴

- ◇ 駅周辺に市街化区域の指定がされているものの指定割合が低く、空地等が少ない
- ◇ 都市計画道路の整備が限定的となっている

土地利用は、3 駅ともに、住宅用地や商業用地等の都市的土地利用がされていますが、自治医大駅の西側は市街化調整区域であることから田畑等の自然的土地利用がされており、市街化区域内に空地等が少ない点も特徴といえます。

また都市計画道路が指定されていますが、一部区間で整備されていないなど、都市構造の骨格となる道路整備が都市再構築にとっても重要となります。

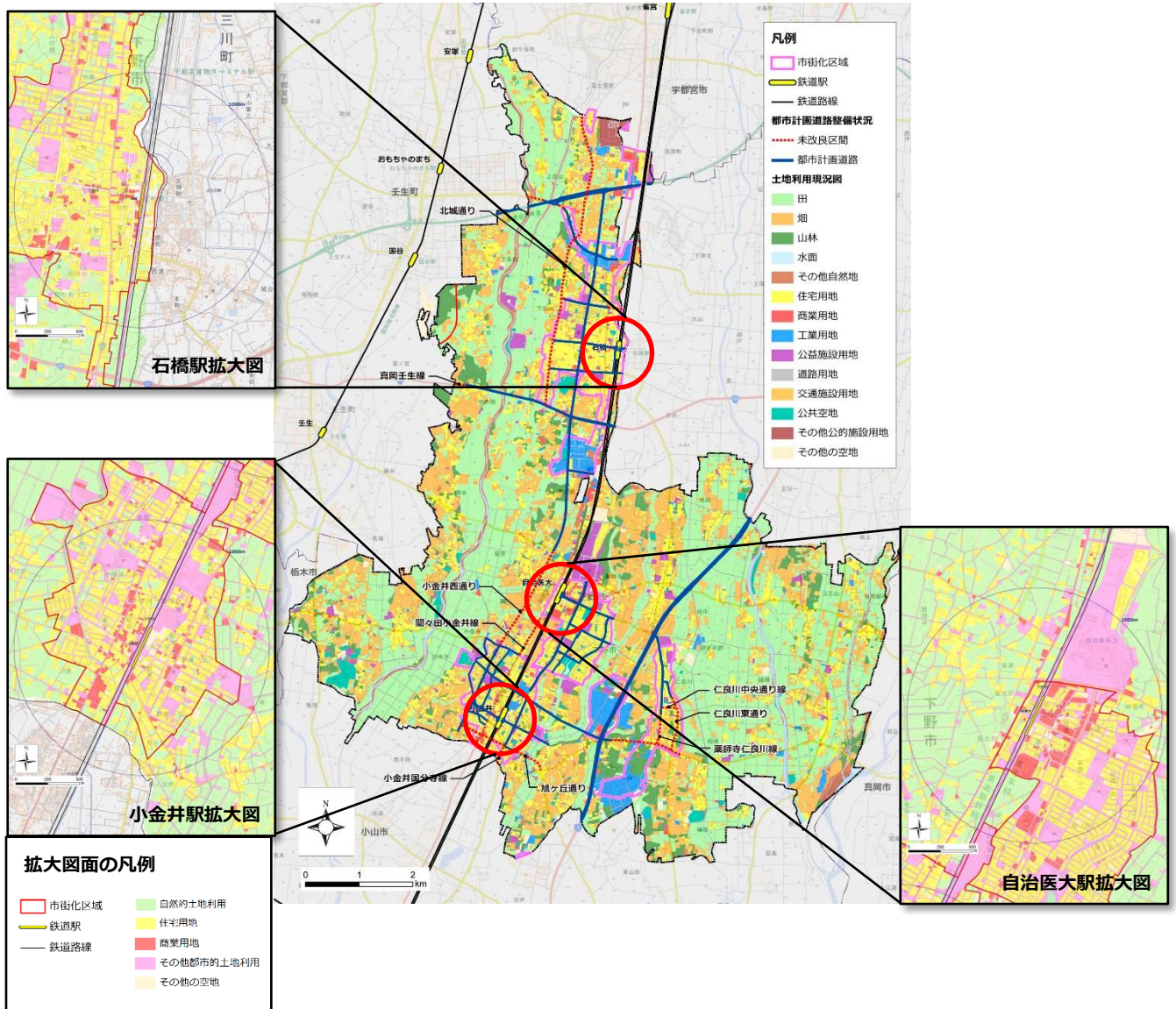


図 1.8 下野市の土地利用と都市計画道路の整備状況

(4) 地価の動向

地価の動向に関する特徴

- ◇ かつて3駅で同程度であった地価水準に、近年ばらつきがみられる
- ◇ 地価下落の傾向にある中、自治医大駅は長期にわたり、その水準を確保している

駅1km圏内の地価の動向は、自治医大駅は1995年（平成7年）以降ほぼ横ばいで推移していますが、小金井駅、石橋駅は下落傾向にあります。1995年（平成7年）当時は、石橋駅の地価が最も高かったものの、2005年（平成17年）時点で自治医大駅が最も高く、その傾向は現在も継続している状況にあります。

自治医科大周辺の地価の上昇は、学校、病院、店舗が近接し、整然とした良好な住宅地域が形成されていることに加え、土地等の需要者は病院関係者が多く、県外からの転入もみられることや、供給が限定的である上、人気が高く需要が旺盛であることなどが推察されます。

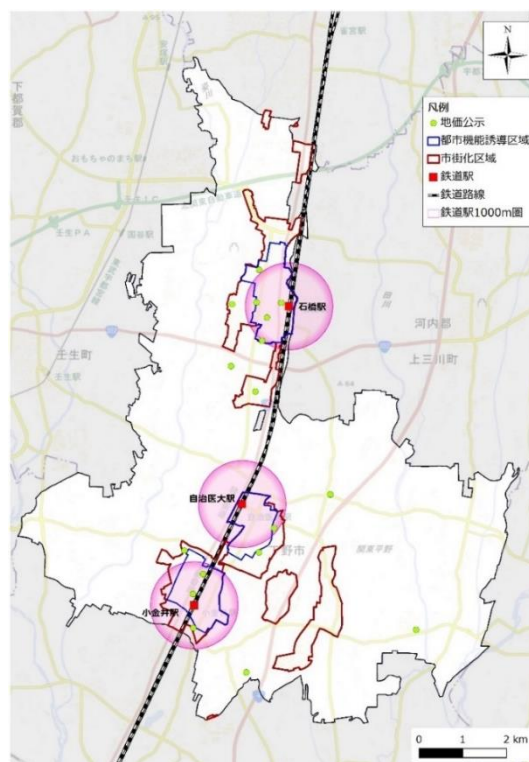
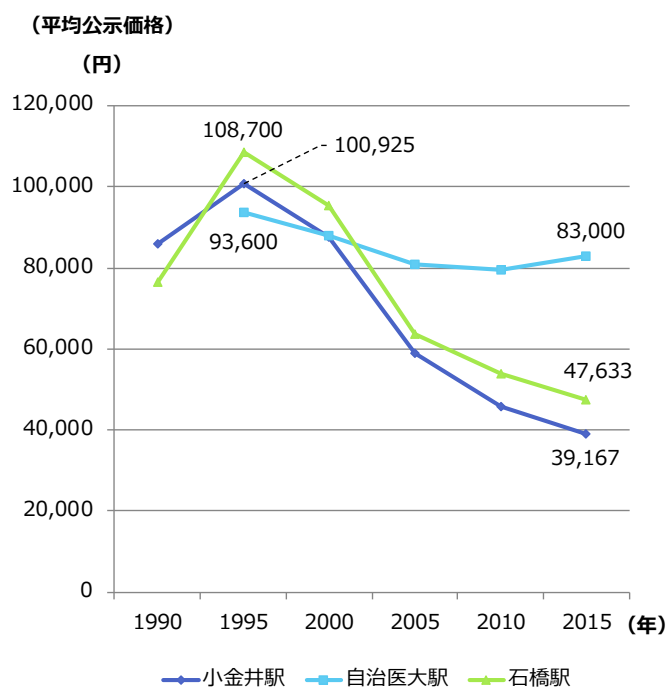


図 1.9 駅周辺の地価の動向

(5) 駅別の現状とまちづくりの課題

市内には、3つの鉄道駅があり、それぞれで特徴が異なります。

石橋駅は、移転した石橋総合病院や石橋庁舎の跡地等の活用が今後のまちづくりの課題として挙げられます。

自治医大駅は、駅西側に市役所新庁舎が整備され、都市的土地利用に対するニーズがあるものの、周辺が市街化調整区域であるため市街地整備が困難な点が課題として挙げられます。

小金井駅は、首都圏への高いアクセス利便性を有するものの、駅周辺で必ずしも有効な土地利用がされていないなどの課題があります。

以下では、駅毎に具体的な現状と課題について示します。

表 1.3 各駅別のまちづくりの特徴

駅名	特徴
石橋駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> 石橋駅周辺は、旧石橋町の中心市街地であるが、現在は老朽化した建物と低未利用な土地が増加している。 移転した石橋総合病院や石橋庁舎の跡地があるものの、活用方策は未検討である。
自治医大駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> 自治医大駅周辺は、駅東側は自治医大が立地していることに加え、住宅公団による市街地整備（グリーンタウン）がされ商業や医療系施設が多く立地している。 駅西側は、市役所新庁舎が整備されたものの周辺が市街化調整区域であり、都市的土地利用を阻害している。
小金井駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> JR 宇都宮線の始発・終着列車が多く運行する。 駅東西に市街化区域が指定され都市的土地利用が可能であるものの土地の流動性が低く駐車場など必ずしも有効な土地利用がされていない。

1) 石橋駅周辺

石橋駅周辺の現状

- 旧石橋町の中心市街地で医療・商業などの施設が立地している
- 石橋総合病院や旧石橋庁舎の土地が移転などにより空地化する

- ◇ 石橋駅周辺は旧石橋町の中心市街地で、駅周辺は、歩行者と自動車が分離されており、道路網が形成されていることに加え、医療施設や商業施設が古くから立地していました。
- ◇ 2017年（平成29年）に石橋総合病院が移転整備され、もともとあった石橋総合病院が空地となりました。
- ◇ また、駅周辺にある旧石橋庁舎および石橋公民館が老朽化しており、建替えや跡地の活用について検討していく必要があります。

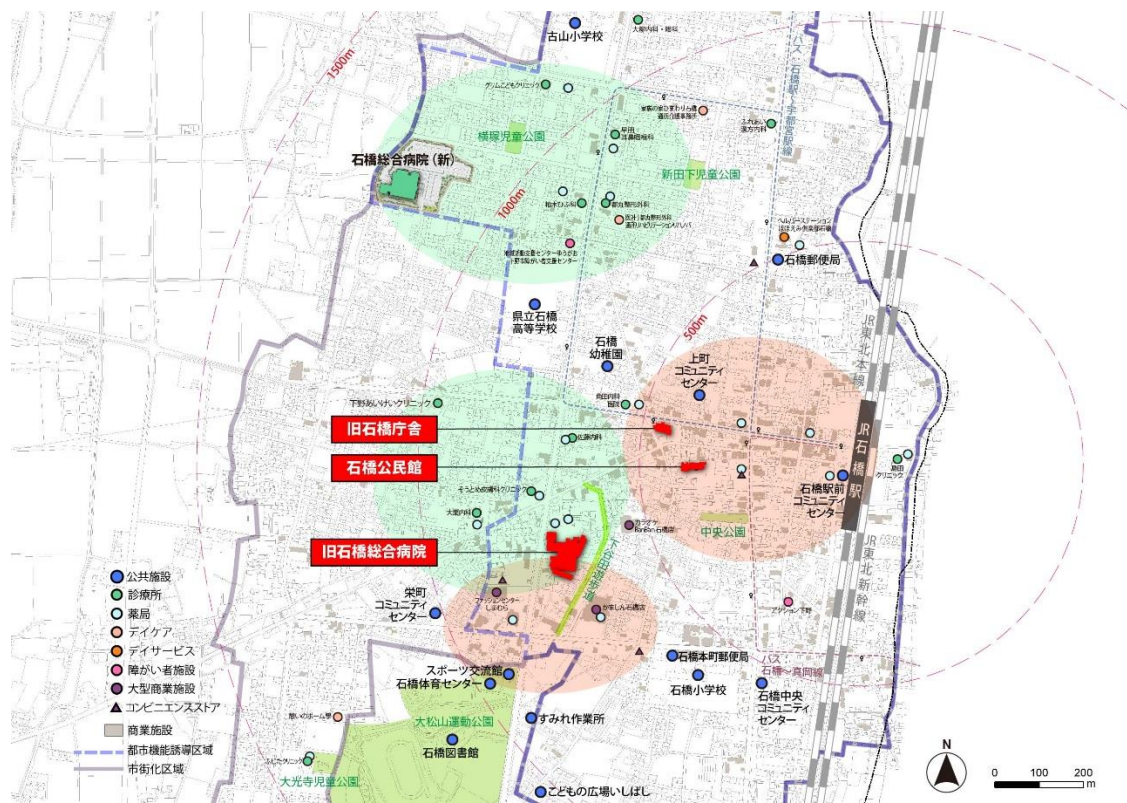


図 1.10 石橋駅周辺の建物跡地の位置

石橋駅周辺の課題

- ・ 老朽化が進む施設の維持・更新や空家・空き店舗等の解消
- ・ 移転・建替された施設跡地の活用

- ◇ 石橋駅周辺の医療、商業、公共公益施設は、老朽化が進みつつも、既に集積がみられていることから、これらを維持していくことが課題です。
- ◇ 石橋総合病院の移転等による、新たなまちづくりの機を逃さずに老朽化が進む施設等の建替え・誘導を行うことが不可欠です。
- ◇ また、駅 1 km圏内に活用可能な敷地が立地している点を踏まえ、石橋駅周辺地域の特色である医療エリアや商業エリアの活性化を含めて新たなまちづくりの推進を図ることが重要であり、まちづくり構想や跡地活用に関する基本的な方針が求められています。



「医療エリア」

- ・ 新しく竣工した石橋総合病院周辺
 - ・ 旧石橋総合病院跡地周辺
- 医療福祉の拠点となるような機能を誘導する

「商業エリア」

- ・ 石橋駅周辺の主に歩行者や自転車利用を想定した商業エリア
 - ・ 旧石橋総合病院跡地南側に位置する自動車利用を想定した商業エリア
- 上記の2本立てで地域住民の生活利便性の向上を図る

図 1.11 石橋駅周辺の課題と特徴

2) 自治医大駅周辺

自治医大駅周辺の現状

- 昭和 50 年代の基盤整備により良好な居住環境と医療環境を有する
- 駅西側に市役所新庁舎が整備されている（市街化調整区域）

- ◇ 自治医大駅周辺は自治医科大学の開業とともに、住宅都市整備公団による基盤整備が行われ、良好な居住環境と医療環境が形成されました。駅西口は市役所新庁舎が立地していますが、市街化調整区域であり都市的な土地利用がされていない実態があります。
- ◇ 自治医大駅周辺は、県の都市計画区域マスタープランにおいて、広域的拠点に位置づけられていますが、市街化調整区域である駅西側・市役所周辺は法定の区域指定がされていません。

大分類	小分類	西側	東側
都市公園	小規模公園	4	7
	大規模公園	0	0
		0	26
医療施設	病院	0	1
	診療所	0	11
	薬局	0	14
		0	7
福祉施設	通所系高齢者福祉施設	1	1
	児童福祉施設	1	4
	障がい児者施設	0	2
社会教育施設		0	4
	資料館	0	2
	図書館	0	0
	運動場	0	2
商業施設	公民館	0	0
		0	10
	大店台帳に記載の施設	0	5
公共公益施設	その他小売店舗	1	5
		1	10
国・県の機関	国・県の機関	0	0
	市役所・出張所	1	0
	市役所・出張所以外の窓口	0	0
	集会所	0	2
	学校	0	3
	警察機関	0	1
	消防署	0	0
	銀行	0	3
郵便局	0	1	

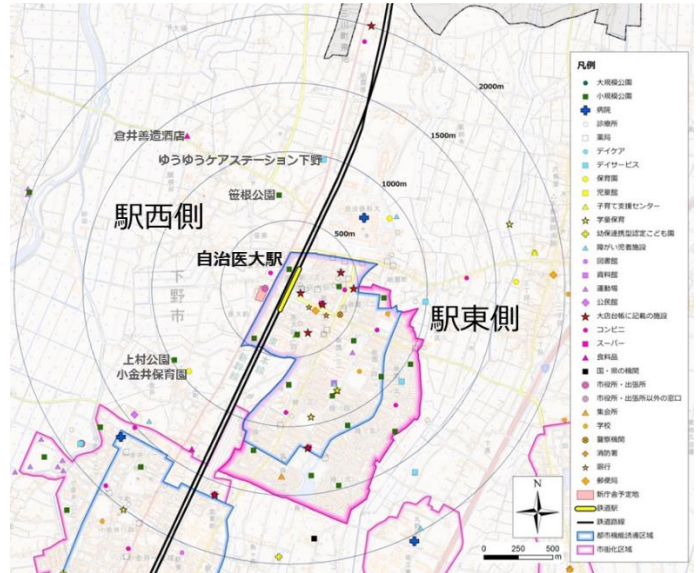


図 1.12 駅 1 km圏内における東西での都市機能別施設数の比較

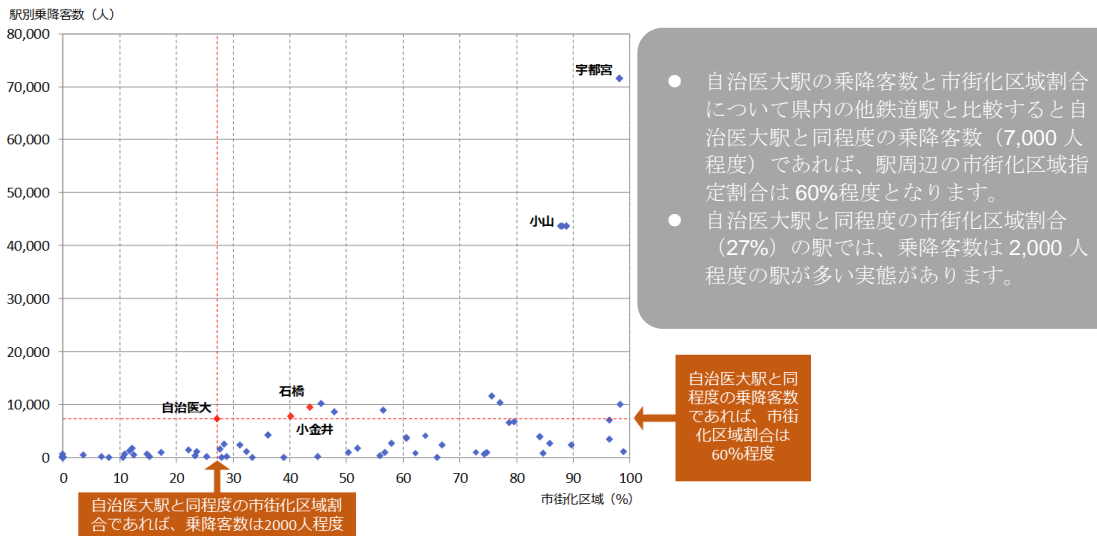


図 1.13 県内鉄道駅との比較にみる自治医大駅の乗降客数と市街化区域指定割合（駅 1.5 km圏内）

自治医大駅周辺の課題

- 広域拠点としての都市機能の集積
- 駅西側における都市的土地利用の推進

- ◇ 今後は、駅周辺で増加する高齢者が安心して暮らせる環境づくりを推進するとともに、市内の中心的な都市核として高次都市機能の集積と賑わいのあるまちづくりを進めることが不可欠です。
- ◇ 乗降客数が多い駅ほど市街化区域割合が高い傾向にあるなか、自治医大駅において、その割合は極めて低いため駅周辺の市街化区域編入についても検討することが求められます。
- ◇ 栃木県南部をけん引する広域的な拠点として高度な都市機能を集積させていくことが期待される中、現在立地している都市機能がやや限定的であるため、多様な都市機能を集積させていくことが求められます。

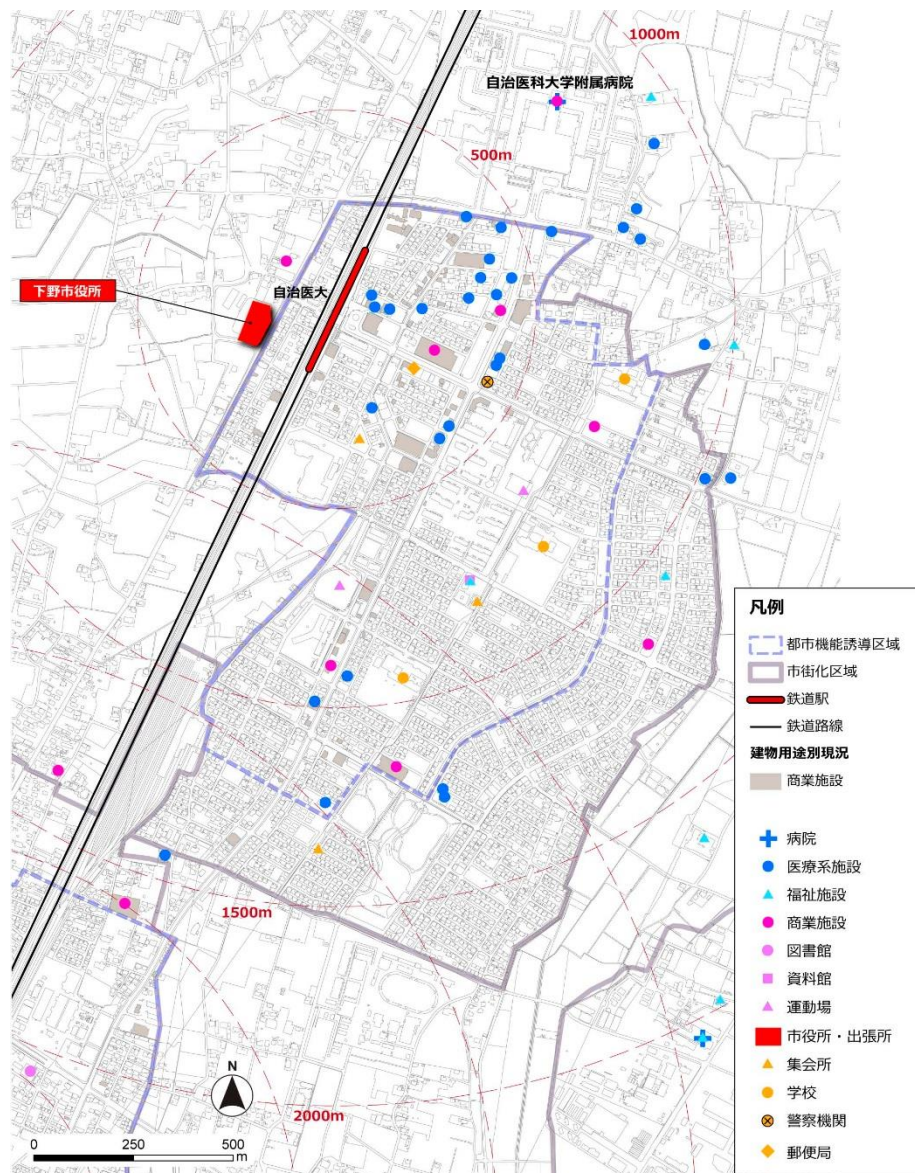
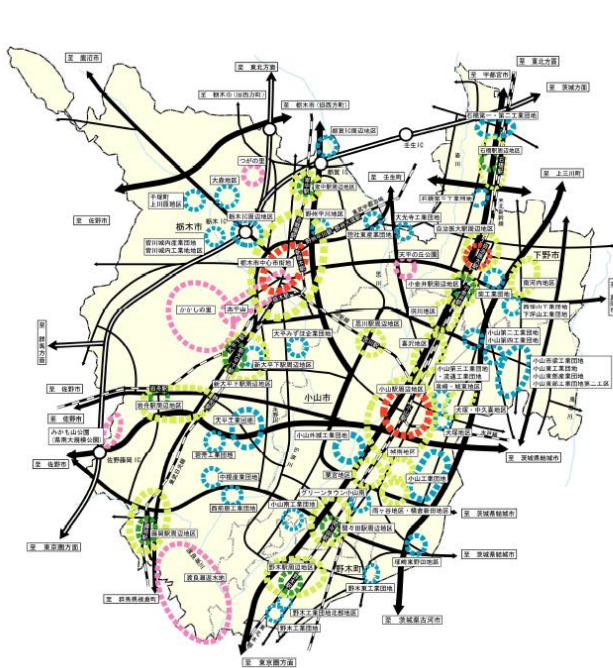


図 1.14 自治医大駅周辺の課題図

県全体の広域拠点としての位置づけがある自治医大駅周辺

栃木県で定める都市計画区域マスタープランにおいて、自治医大駅周辺は「広域拠点」に位置付けられています。広域拠点とは、高度で多様な都市機能の集積している拠点地区で、県内においては9つの区域（下に示す①～⑨）で14の拠点が設定されています。



- ①宇都宮都市計画区域:
宇都宮市都心地区・鹿沼市中心市街地・真岡市中心市街地
- ②足利佐野都市計画区域:
足利市中心市街地河南地区・佐野市中心市街地佐野新都心
- ③小山栃木都市計画区域:
栃木市中心市街地、**自治医大駅周辺地区**
- ④日光都市計画区域: 今市駅周辺地区
- ⑤大田原都市計画区域: 大田原地区
- ⑥矢板都市計画区域: 矢板駅周辺地区
- ⑦那須塩原都市計画区域: 那須塩原駅周辺地区
- ⑧さくら都市計画区域: 氏家駅周辺地区
- ⑨那須烏山都市計画区域: 烏山駅周辺地区

凡 例	
行政界	---
都市計画区域界	---
広域連携軸	道路
	鉄道
都市間連携軸	道路
	鉄道
都市内連携軸	道路
	鉄道
広域拠点地区	●
地域拠点地区	○
主な生活拠点地区	◎
産業拠点地区	◎
観光・レジャー拠点地区	◎

(注) 図面は概ねの位置を記入している

自治医大駅周辺地区は、広域拠点に求められる施設（例えば、役所、救急病院、郵便・銀行、大学・高校、文化施設等）を全て網羅しておらず、今後、広域拠点として都市機能の集積を図ることが求められます。

表 1.4 導入機能の評価表

導入機能	子育て施設	社会福祉施設	公共公益（公民館）	学校	専門学校	文化施設	宿泊施設	コンベンション施設	住宅施設
※表中の評価は以下の通り ◎：導入効果が高い ○：導入効果が期待できる △：間接的な効果が期待できる									
市民生活への貢献	○	○	○	○	○	◎	△	△	△
賑わい創出	△	△	○	○	◎	◎	◎	◎	◎
地域ニーズへの貢献	○	○	○	○	○	◎	◎	◎	○

参考

県内他駅と比較しても低い自治医大駅周辺の市街化区域面積の割合

線引き都市計画区域に立地する鉄道駅（74 駅）における鉄道駅周辺の市街化区域割合を集計した結果が表です。

上位の宇都宮駅、小山駅、栃木駅等の県内の主要駅が並んでおり、これらの駅周辺は前頁で示した広域拠点に位置付けられています。

一方、自治医大駅周辺は 27% となり、74 駅中 51 番目に位置付けられます。

前述した乗降客数と市街化区域割合の関係性からも駅周辺において都市的土地利用が求められているといえます。

順位	路線	駅名	市街化区域割合
1	東武鉄道	宇都宮線南宇都宮	99
2	東武鉄道	宇都宮線東武宇都宮	98
3	JR在来線	東北線宇都宮	98
4	JR在来線	日光線宇都宮	98
5	JR新幹線	東北新幹線宇都宮	98
6	JR在来線	両毛線佐野	96
7	東武鉄道	佐野線佐野	96
8	東武鉄道	宇都宮線江曾島	90
9	JR在来線	水戸線小山	89
10	JR在来線	両毛線小山	89
11	JR在来線	宇都宮線小山	88
12	JR新幹線	東北新幹線小山	88
13	JR在来線	日光線鶴田	86
14	東武鉄道	佐野線佐野市	85
15	東武鉄道	宇都宮線新栃木	84
16	東武鉄道	日光線新栃木	84
17	JR在来線	両毛線足利	80
		・	
		・	
35	東武鉄道	佐野線田沼	50
36	JR在来線	東北線間々田	48
37	JR在来線	東北線野木	46
38	第三セクター	真岡線北真岡	45
39	JR在来線	宇都宮線石橋	43
40	JR在来線	宇都宮線小金井	40
		・	
		・	
50	東武鉄道	日光線藤岡	28
51	JR在来線	宇都宮線自治医大	27
		・	
		・	

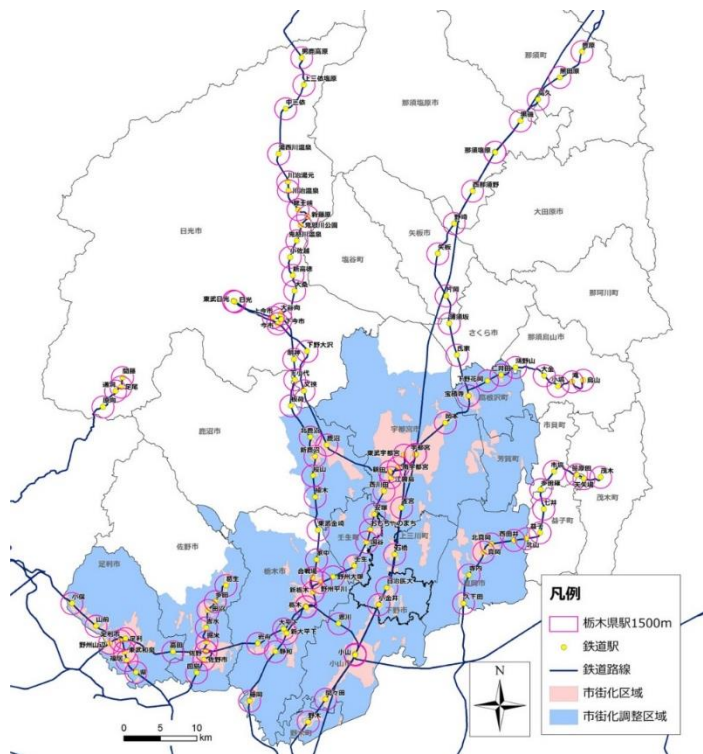
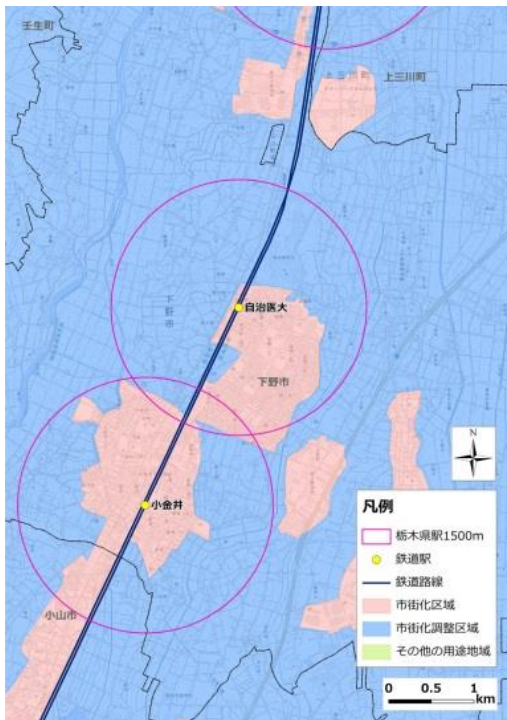


図 1.15 県内鉄道駅周辺の市街化区域割合

3) 小金井駅周辺

小金井駅周辺の現状

- JR 宇都宮線の始発・終着列車が多く運行し、首都圏へのアクセスが良好
- 駅周辺は閑静な住宅街が広がっている

- ◇ 小金井駅周辺地域は、旧国分寺町の中心市街地です。駅周辺には、閑静な住宅街が広がっており、市街化区域の指定も駅東西を中心としてコンパクトに指定されています。
- ◇ 一方で、JR 宇都宮線の始発・終着列車が多く運行することから、首都圏へのアクセス利便性を活かしたまちづくりに期待がかかります。

表 1.5 小金井駅周辺の現状と地域の強み

要素	項目	小金井駅周辺の現状	小金井駅周辺のシーズ
良好な居住環境	住居	・現在の駅周辺の空家・未利用地は少ないため、土地・建物の流動性が低い。 ・3駅周辺で最も地価が安い土地である。	駅周辺の地価が安い
	周辺の住居環境	・駅周辺にも住居系建物が多い。	駅周辺が良好な住環境である。
		・第1種中高層住居専用地域の指定割合が多く、駅東西に指定されている。 ・準工業地があり建物立地については柔軟性がある。	高い容積率の建物が建設でき、様々な用途のものが整備可能
首都圏へのアクセス利便性	交通アクセス	・小金井駅から首都圏主要都市へのアクセス時間は、快速を利用すると1時間圏の駅が大宮駅、浦和駅、東京駅、新宿駅、渋谷駅へもアクセス可能。 ・小金井駅では、鉄道利用のニーズが最も高まる通勤・通学時間帯（6時～9時までの3時間）において時間当たりの鉄道発車本数は27本である。	始発列車が多く、首都圏へのアクセスが良好
	就業先	・さいたま市、他、都心23区等県外で勤務している下野市在住者がいる。 ・小金井駅周辺在住者が勤務地に向かう交通手段として自動車が多く利用されているが、高い割合で鉄道利用がなされている。	他県に鉄道利用で勤務できる立地である。
災害安全性	災害安全性	・過去10年間の県内の被害は、東日本大震災と台風18号による浸水被害を除き、生じていない。また人的被害は生じていない。 ・市の東部を流れる田川沿川に浸水想定区域が指定されているが本市の市街化区域にはかかっておらず、土砂災害等のハザード系の区域指定はない。	過去に人的被害が存在しない安全な土地である。

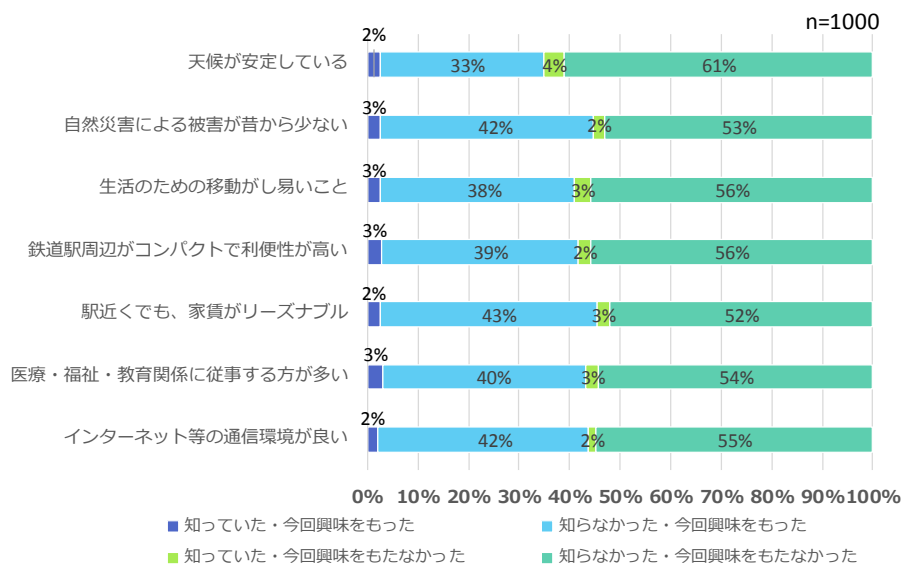


図 1.16 小金井駅周辺のシーズ等

小金井駅周辺の課題

- 駅周辺の住宅地には空家がみられ、土地・建物の更新がされにくい
- 駅周辺に駐車場等の土地利用が有効に活用されていない

- ◇ 駅周辺の住宅地には空家が点在しており、土地・建物の更新が行われにくく、駅東側には自動車駐車場が多くみられるなど、土地や建物が低未利用になっている点について一定の課題があるといえます。
- ◇ 一方、駅周辺の地域資源として「良好な居住環境」「首都圏へのアクセス利便性」「災害安全性」の3つの要素が挙げられ、これらの強みや活用可能な資源（シーズ）を活かして、移住・定住を図るため、地域拠点として既存ストックを活用し、良好な居住環境と都市機能の維持・集積を図ることが重要です。

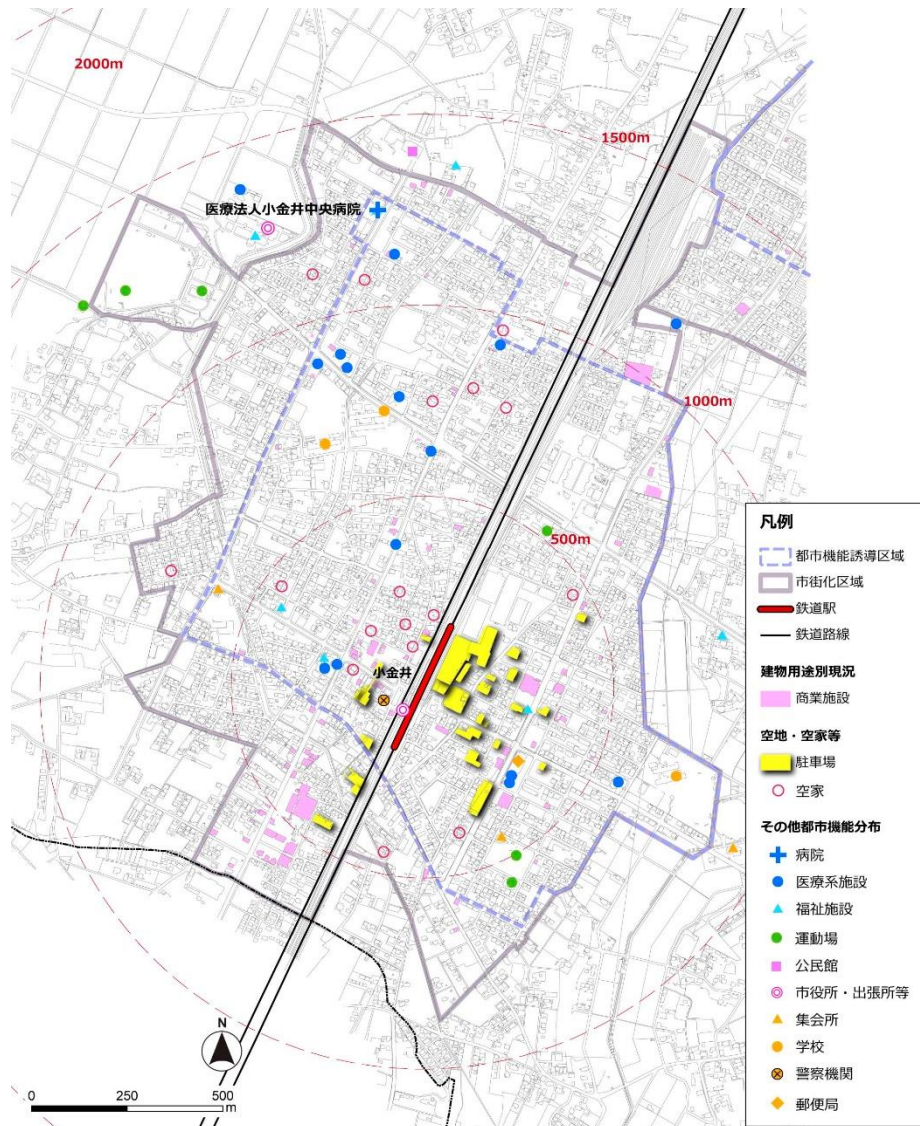


図 1.17 小金井駅周辺の課題図

首都圏駅到着時間に見る小金井駅のアクセス利便性

小金井駅の各大都市に到着するまでの所要時間は、それぞれ宇都宮駅まで 20 分、大宮駅まで 44 分、浦和駅まで 50 分、新宿駅まで 77 分、東京駅まで 80 分です。

首都圏の通勤定期券利用者の通勤所要時間の平均は 68.7 分であり、小金井駅から大都市までのアクセスは比較的容易であるといえます。

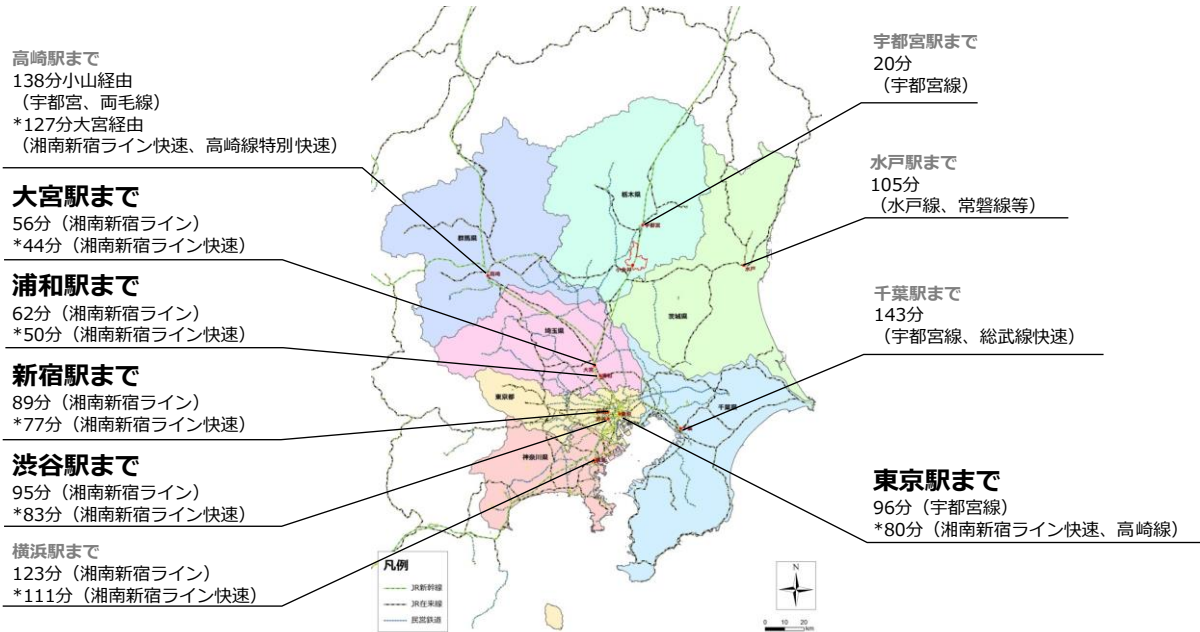


図 1.18 小金井駅から各首都圏駅到着にかかる時間

電車本数、駅利用者数から見る小金井駅の利便性

下野市内の JR3 駅を比べたところ、小金井駅は他の駅よりも鉄道発車本数が多く、始発電車があるという点が特徴としてあげられます。また、小金井駅を利用している定期利用者について、駅利用者の約 69%を占めていることから、利用しやすい駅であると言えます。

表 1.6 各駅の鉄道発車本数および利用者数

参考：小金井駅からの始発本数			1日電車本数				ピーク時 (6~9時の間)			
	上り(本)	下り(本)	平日		休日		平日		休日	
	平日	休日	上り(本)	下り(本)	上り(本)	下り(本)	上り(本)	下り(本)	上り(本)	下り(本)
小金井駅	44	3	109	69	104	69	27	10	22	10
自治医大駅	36	4	66	69	69	69	14	10	13	10
石橋駅			66	69	69	69	13	9	13	9

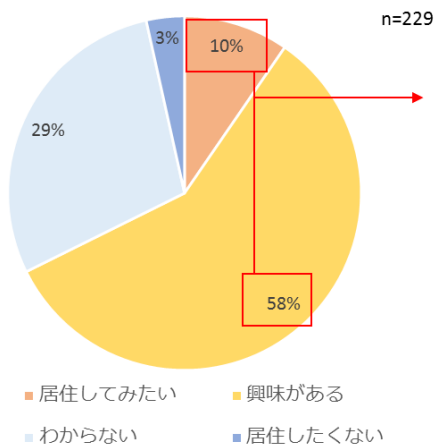
小金井駅		自治医大駅		石橋駅	
合計	4,027人	合計	3,695人	合計	4,856人
定期外	定期利用	定期外	定期利用	定期外	定期利用
1,242人 (31%)	2,785人 (69%)	1,317人 (36%)	2,378人 (64%)	1,852人 (38%)	3,004人 (62%)

参考

小金井駅周辺への居住意向

小金井駅周辺への移住期待量は約 2%（1,000 人中 22 人）程度となり関心のある層は若年層（20～40 歳代）が半数以上を超える結果となりました。

住まい方については、賃貸・分譲ともに価格帯によっては希望するとの意向が示され、安価で良好な宅地供給および家賃等に対する補助について効果が高いことが推察されます。



	居住してみたい	興味がある	小計	割合	
20～24歳	3	14	17	11%	65%
25～29歳	3	15	18	12%	
30～34歳	3	25	28	18%	
35～39歳	7	11	18	12%	
40～44歳	2	7	9	6%	
45～49歳	1	9	10	6%	35%
50～54歳	1	14	15	10%	
55～59歳	1	11	12	8%	
60～64歳		14	14	9%	
65歳以上	1	13	14	9%	
総計	22	133	155	100%	100%

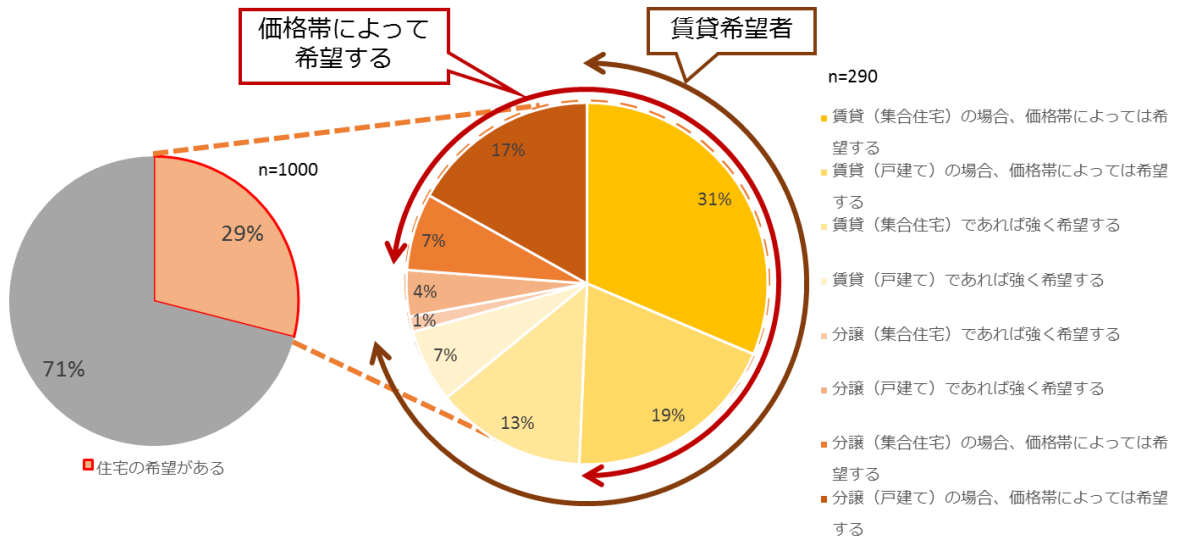


図 1.19 小金井駅周辺への居住意向について

第2章 都市再構築の基本的な方向性

1. 都市再構築プランで定める都市の将来像

(1) 都市再構築プランで目指す将来像

本市の総合計画では将来像として「ともに築き 未来へつなぐ 幸せ実感都市～人・自然・文化が織りなす 知恵と協働でつくる下野市～」を掲げています。

都市計画マスタープランでは、都市基盤部門の基本目標として「快適でうるおいのある環境で新たな人の流れをつくるまちづくり」としています。

以上から、都市再構築プランでは、新たな時代の要請に確実に応えるため、「都市のリノベーションにより、連携（つながり）と交流（ひろがり）を促進する都市づくり」を目指すこととします。

都市のリノベーション（再生・再開発）により 連携（つながり）と交流（ひろがり）を促進する都市づくり

鉄道駅周辺の市街地を対象に、新たな時代の要請に対応していくためのリノベーション（再生）施策を講じることで持続可能な拠点形成を図ります。

施策実行時には、市内各課の横断的な連携に加えて、官民が協働してアクションを起こすことで、広域圏における交流を活性化できる拠点形成を図ります。将来的には、本市の魅力を最大限に発揮したまちづくりが実現され、市外からの移住・定住を促進し、人口密度の維持を実現していくことを目指します。

(2) 都市再構築により実現する将来都市像

都市再構築により実現する将来都市像として、市内においては立地適正化計画で定めた3つの市街地が連携するネットワーク型コンパクトシティの形成に基づき、賑わいと活力の創出をリノベーションにより実現し、広域圏における移動の利便性（新幹線や湘南新宿ライン等）を活かした連携と交流を創出します。

全体構造：3つの市街地が連携するネットワーク型コンパクトシティの形成

- 都市核及び JR3 駅周辺市街地に都市機能・居住が集約したコンパクトシティ
- 定住を促進する安全・安心に暮らせる居住環境づくり
- 自然・歴史・文化等の地域遺産の保全・活用による魅力あるまちづくり



図 2.1 3つの市街地が連携するネットワーク型コンパクトシティの形成

2. 拠点形成の基本的な方向性

(1) まちづくりのターゲットと拠点形成の方向性

1) 石橋駅

ターゲット

まちで暮らす方

- 石橋駅周辺の空家・空き店舗の利活用と定住者の増加を目指します。

まちを訪れる方

- まちを訪れた方や駅周辺の歩行者を誘うまちなかの整備を行い、交流人口の拡大を図ります。

拠点形成の方向性

- 既存都市機能の維持と跡地等の活用により都市機能の集積を図ることで、生活サービス（日常の買い物、医療・福祉など）を便利に利用できる空間づくりを行います。
- まちの賑わいに資するイベント広場等の整備を検討し、都市空間において様々な活動を行える空間づくりを行うことで、賑わいや活性化を図ります。

2) 自治医大駅

ターゲット

まちで暮らす方

- 将来的な高齢化に備え、歩いて暮らせるまちづくりを実現するために、都市的サービスの提供とあわせ歩行者が安全に通行できる環境整備を図ります。

まちを訪れる方

- 県内他都市の住民が都市的サービスを受けるとともに、自治医大を訪れる方等が安心して快適に過ごせるような環境整備を行います。

拠点形成の方向性

- 県南地域の中心拠点として、市内外から多様な都市的なサービスの提供が可能となるように拠点整備を推進します。

3) 小金井駅

ターゲット

まちで暮らす方

- 小金井駅周辺の空家・空き店舗の利活用と定住者の増加を目指します。

まちを訪れる方

- 首都圏への良好なアクセス性を活かして、若年層や働く世代の移住・定住を目指します。

拠点形成の方向性

- 駅周辺に広がる住居系の土地利用を維持しつつも、生活に必要となるサービスについて誘導・配置することで、快適な生活環境を創出します。

(2) 拠点形成に向けた取り組み・施策

1) 石橋駅周辺

石橋駅周辺は、2つの跡地の活用を柱として以下の拠点形成を図ります。

石橋総合病院跡地については、複合施設立地を前提とした整備を検討していきます。

なお、石橋庁舎跡地については、跡地活用に関する市場調査では、事業成立の可能性は低いものの、駅至近という点を活かして広場を整備し、敷地内に民間収益施設を立地させることなどに関するアイデアもでており、今後、整備手法や維持管理の方法等を含めて、その具体的な内容について検討していきます。

拠点形成を実現するための施策

- ◇ 生活サービス・都市機能^{※5}の維持・集積
- ◇ 石橋総合病院跡地への複合施設整備の検討
- ◇ 石橋庁舎跡地への広場整備
- ◇ 石橋公民館の利活用の方向性および跡地活用の検討
- ◇ 空き店舗の解消等による商業活性化
- ◇ 駅周辺の修景・バリアフリー化

重点事業

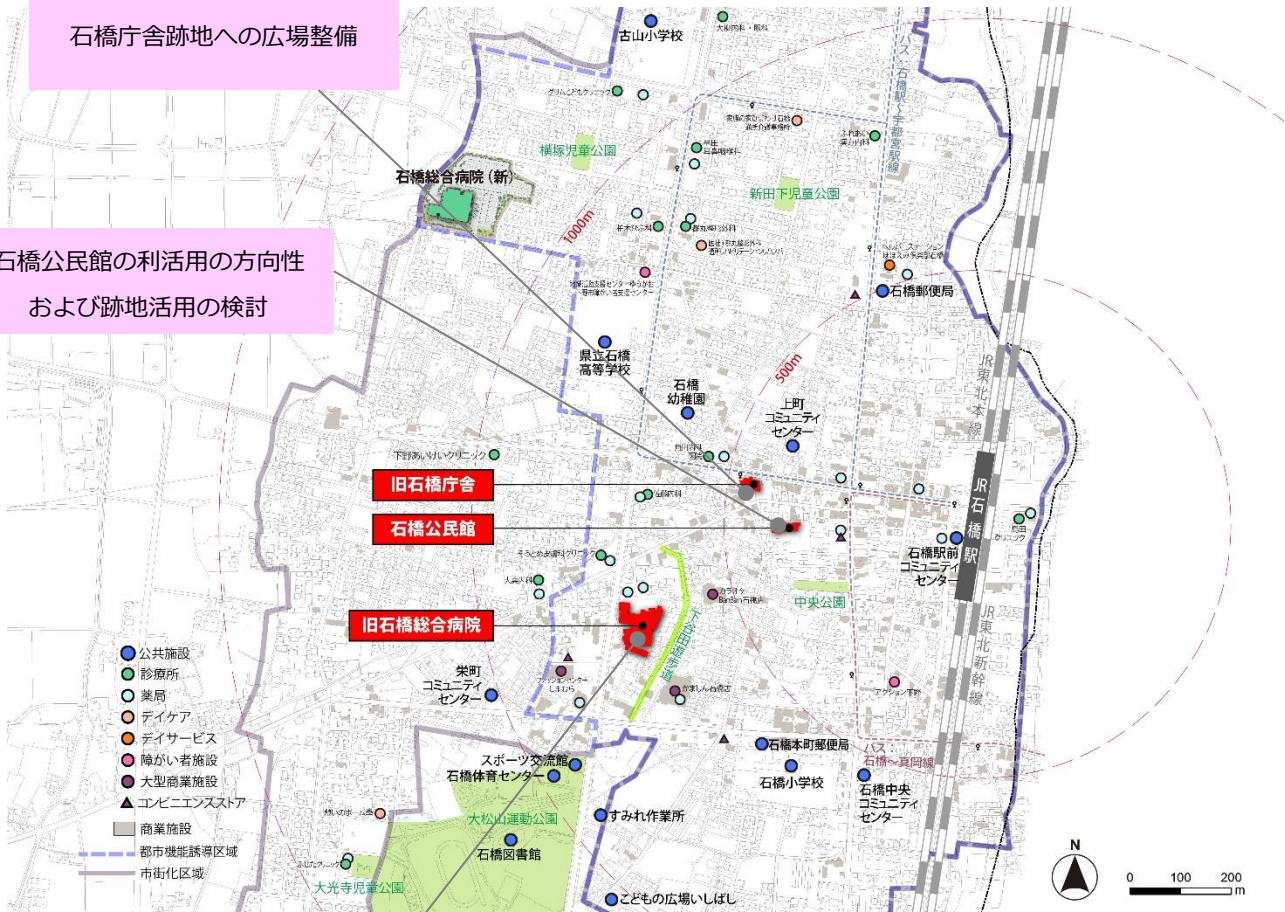
- ◇ 石橋総合病院跡地への複合施設整備の検討
- ◇ 石橋庁舎跡地の広場整備
- ◇ 商業活性化事業

※5 立地適正化計画で定める石橋駅周辺の生活サービス・都市機能：社会福祉施設、商業施設、教育文化施設（公民館等）、医療施設

空き店舗の解消等による
商業活性化

石橋庁舎跡地への広場整備

石橋公民館の利活用の方向性
および跡地活用の検討



石橋総合病院跡地への
複合施設整備の検討

図 2.2 石橋駅周辺における拠点形成に向けた施策

2) 自治医大駅周辺

都市計画区域マスタープランに位置付けられた広域拠点化や都市計画マスタープランで目指している「市民の生活を支え、多くの人が集まるにぎわい創出の場として、計画的な土地利用を推進する」や都市核の形成を進めて、都市的土地利用を展開するための方策を導入します。

表に示すような導入機能を想定しつつ、特に、市役所新庁舎周辺においては、市街化区域の拡大を視野に入れ、高次都市機能として、文化的交流の場としてコミュニティの拠点にもなる文化施設や、国内最先端の医療拠点である自治医科大学附属病院を訪れる患者やそのお見舞いの方々が利用可能な宿泊施設の整備等を目指すことで、賑わい創出と地域ニーズへの対応の両方を実現する取組みを推進します。

拠点形成を実現するための施策

- ◇ 生活サービス・都市機能^{※6}の維持・集積
- ◇ 駅西部（市役所周辺および都市核の範囲）における市街化編入
- ◇ 文化施設や宿泊施設などの新たな都市機能の誘導
- ◇ 駅周辺の修景・バリアフリー化
- ◇ 都市構造としての骨格を形成する道路整備

重点事業

- ◇ 市街化区域編入に伴う都市的土地利用の促進
- ◇ 市街地整備事業等による都市核形成事業

※6 立地適正化計画で定める自治医大駅周辺の生活サービス・都市機能：社会福祉施設、商業施設、教育文化施設（複合コンベンション施設等）、医療施設

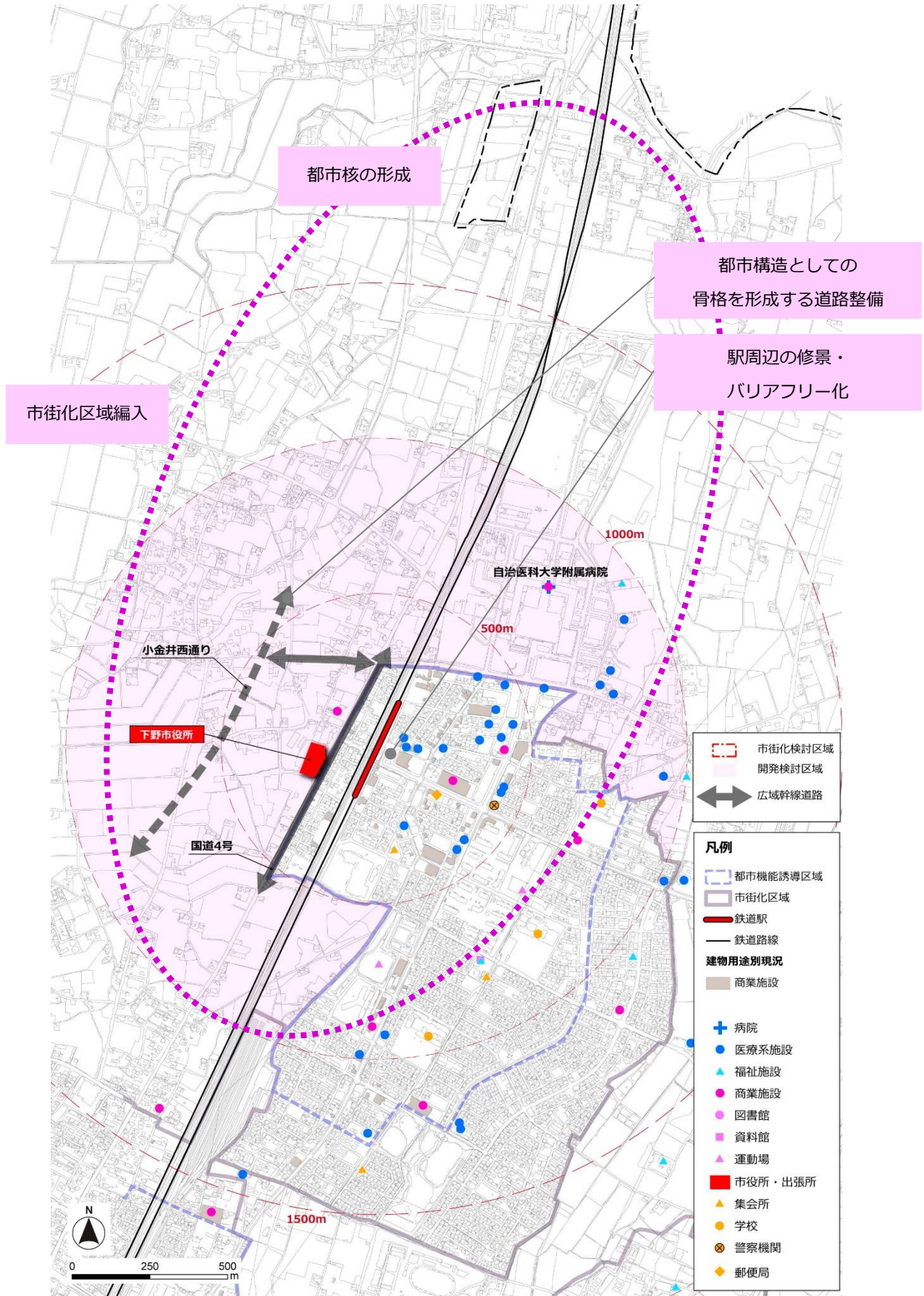


図 2.3 自治医大駅周辺における拠点形成に向けた施策

3) 小金井駅周辺

安心で快適に暮らせる良好な居住環境の創出を目的として、移住定住アンケートから移住希望者が一定数期待できるため、人口増加の受け皿としての住宅及び生活サービス施設等の市街地開発を想定した拠点形成について検討していくこととします。

拠点形成を実現するための施策

- ◇ 市街地整備事業等の検討
- ◇ 生活サービス・都市機能（商業施設）※7の集積
- ◇ 首都圏へのアクセス利便性を活かした移住・定住の促進
- ◇ 駅周辺の低未利用地等の再整備
- ◇ 駅周辺の特性やニーズを活かした集合住宅整備
- ◇ 駅周辺の修景・バリアフリー化

重点事業

- ◇ 若年層（学生・新婚含む）向け居住促進事業
- ◇ 小金井駅のアクセス利便性 PR 事業

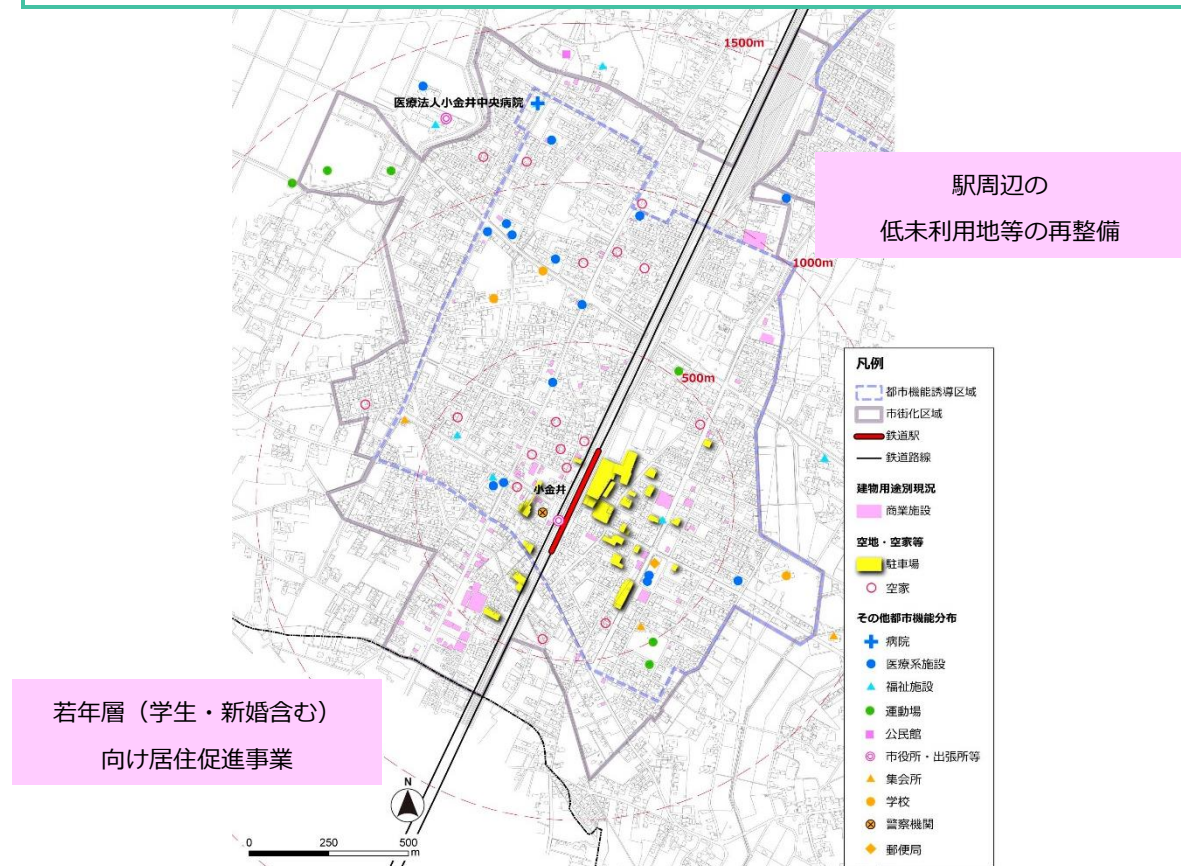


図 2.4 小金井駅周辺における拠点形成に向けた施策

※7 立地適正化計画で定める小金井駅周辺の生活サービス・都市機能：社会福祉施設、商業施設、医療施設

第3章 都市再構築の戦略施策

駅毎の拠点整備方針に加えて、今後のまちづくり事業の実施には、社会的な潮流をふまえた都市再構築の戦略施策として、以下に示す戦略施策によりまちづくりを推進します。

1. 官民連携と民間活力の導入

(1) 官民連携施策

今後の人口減少下における都市経営においては、限りある行政資源を最大限に活用し、安くて質の高い公共サービスが提供されることが重要です。

従来型の公設公営方式や公設民営方式等以外に、敷地の一部を市が民間事業者へ借地し、民間事業者が民間収益施設を整備し、契約期間にわたり民間事業者が維持管理・運営を行う定期借地権方式など、官民が連携した取り組みを必要に応じて導入します。

- 跡地等の活用に係る官民連携施策
- 官民連携の手法と施設整備の基本的な方向性

(2) 民間活力導入施策

多様化・高度化する市民ニーズや多岐にわたる行政課題に的確に対応していくため、市民サービスの維持・向上と行政責任の確保を図り、国の規制緩和等の動向を踏まえながら中長期的な視野に立って、庁外の効果的・効率的な業務遂行機能や専門的知識の十分かつ詳細な検証を行い、執行しようとする業務に最適な手法をもって積極的な活用を図ります。

なお、事業期間や事業内容、規模等を踏まえ、事業の品質確保にも留意しつつ、最も適切な手法を選択し、導入の可否を検討します。またそのための検討組織の設立について検討します。

- 民間と連携した効果的・効率的な行政サービスの提供
- 民間事業者等における新たな事業機会の創出や投資の喚起

2. 土地利用の高度化施策とまちづくり施策

(1) 土地活用施策

1) まちの特性に応じた最適活用方策の検討

まちの特性に応じて土地の活用方策を検討します。

市内にある空地や未利用地については、都市計画情報への一元化などを通じた見える化とニーズ・需要とのマッチングが、土地活用に当たり効果的です。

また、市街地、インフラ周辺等の需要の高い土地については、成長分野の確かな需要に的確に対応し、時期を逸することなく、関係者間の適切な調整を経た上で円滑な土地・不動産の供給を図ることに留意してまちづくりを推進します。

- 空地に関する情報の一元化
- 成長分野や地域の強みをふまえた土地活用の方針検討

2) 放棄宅地化の抑制による創造的活用

空家・空地等の低・未利用の土地・不動産ストックについては、所有者による利用等にこだわらず、選択肢を増やして隠れた需要を顕在化させることに留意します。

また、所有者の所在の把握が難しい土地等の活用が困難な土地については、宅地ストックの放棄が将来の土地活用のボトルネックとならないよう、継続的に管理することについて検討します。（「放棄宅地化の抑制」）

- 放棄宅地等の抽出・明確化と情報共有（空家等対策計画等との連携）
- 放棄宅地の継続的な管理

(2) まちづくり施策

1) 都市計画法制度の活用

既存の都市計画法制度については、区域区分の変更に関する検討とともに、地域地区制度などについて適時・適切に見直します。また、国・県などの上位機関との協議・調整が伴う事項については、本プランの活用とあわせて都市計画マスタープランや地区まちづくり計画などを策定・活用します。

土地利用規制を講じる区域区分制度については、自治医大駅周辺における計画的なまちづくりの実現を視野に入れながら、市街化区域拡大を検討します。

- 区域区分等の上位機関の定める都市計画等との調整
- 都市計画法に基づく地域地区等の見直しや地区計画の指定

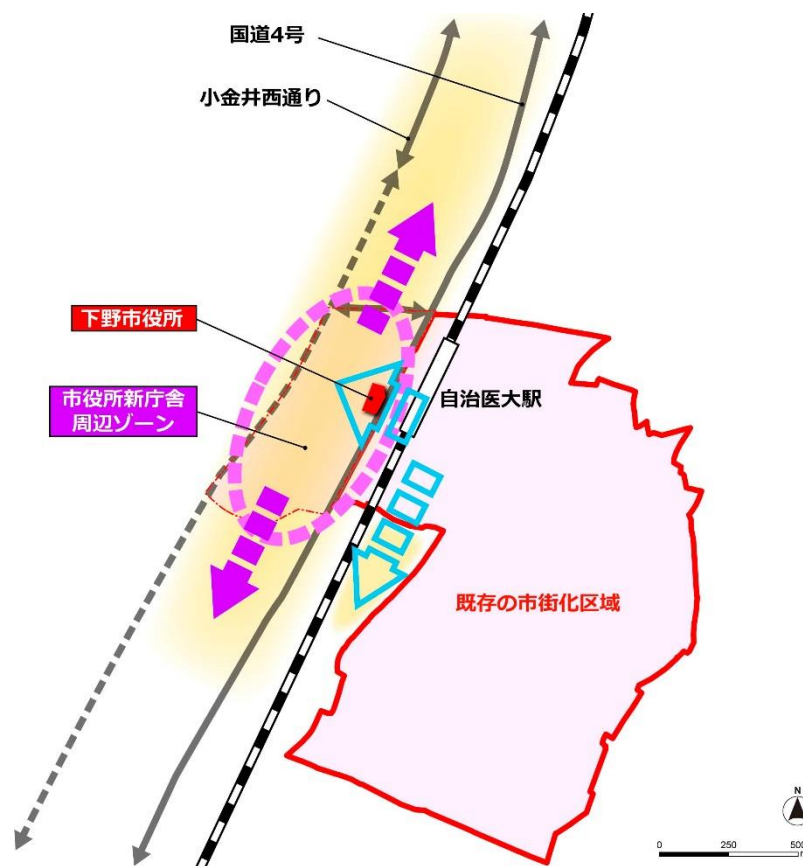


図 3.1 市街化区域拡大のイメージ

2) 市街地整備や立地適正化計画等の活用

都市機能誘導区域・居住誘導区域外への整備に対する勧告を図りつつ、都市機能立地の促進と都市機能の維持を図るとともに、景観形成や産業施策など関連分野との連携を強化します。

特に、土地利用誘導を充実させていくため、高度地区などによる建物規模の誘導と景観形成の関係や、産業施策、農業振興施策など土地利用に関わる様々な分野と、これまで以上に連携を強化し、施策の整合を図るとともに、まちのデザインや環境面への配慮、低炭素化なども含めて、多様化する都市づくりの新たなテーマにも対応したまちづくりを推進します。

- 立地適正化計画等に示す都市機能および居住誘導の推進
- 関連分野と連携したまちづくり事業の実施
- 賑わい創出に資する施設整備や仕組みの導入に関する調査・検討

3. 移住・定住促進施策

(1) 移住施策

1) 駅周辺における住宅改修・供給の促進

駅周辺の空家・空地等を対象に、都市再構築を目的とした住宅改修や市街地再開発事業等の面的な開発を検討することで、住宅ストックの供給を促進します。

特に、本市への移住・定住意向が高い若年層の移住を促すことで、まちなかの賑わいの創出や活性化を図ります。

- 駅周辺における市街地再開発などによる新たな市街地の形成
- 若年層等を対象とした住宅改修および提供
- まちなかの賑わい創出に資する空き店舗等の活用

2) 住み替え促進事業

郊外部からまちなかへの転居など、住み替えの促進によるまちなか居住を推進します。

学生や若年層の夫婦・家族等がまちなかで快適に住むことで公共交通を利用した移動や生活サービスの享受が可能となるとともに、まちの活性化につながることを期待されます。

また、高齢化が進展する中、自家用車を自身で運転できなくなることが想定されるため、自立した生活行動が徐々に限定的になることが考えられるなか、歩いて暮らせるまちづくりの実現に向けた支援を検討します。

- まちなかの民間住宅等への家賃助成
- 若年層向け住宅ストックの整備・提供

(2) 定住施策

1) 住環境向上のための取組み

駅周辺の人口密度等の維持に必要となる定住化を図るため、住環境向上のための取組みを講じます。

現在ある生活サービス機能の維持と同時に、ニーズの高い都市機能については誘導することで住環境の向上を図ります。また、現在、市内にはデマンドバスの運行がされていますが、持続可能な都市構造とネットワークの形成に資する公共交通の運行形態等について検討します。

- 生活サービスの維持・誘導
- 公共交通の運行形態等に関する検討
- 道路修景や地区内道路の整備

2) 住民ニーズを的確に捉えた各種支援施策の活用

住民ニーズを的確に捉えた各種支援施策を活用します。

子育て支援施策の充実化と同時に、地域の子どもが安心して学び・遊べるプレイパークの整備など、都市空間の新たな使い方について検討します。

また、本市への移住・定住に関するプロモーションを促進することで、広く地域外への周知を図ります。

- まちなかでの多面的な子育て支援事業の展開
- 移住・定住に関するシティプロモーションの促進

第4章 計画進捗管理と連携方策

1. 計画進捗管理

事業進捗管理と施策評価を適切に組み合わせ、適宜改善していく体制・仕組み（PDCA サイクル）を構築します。

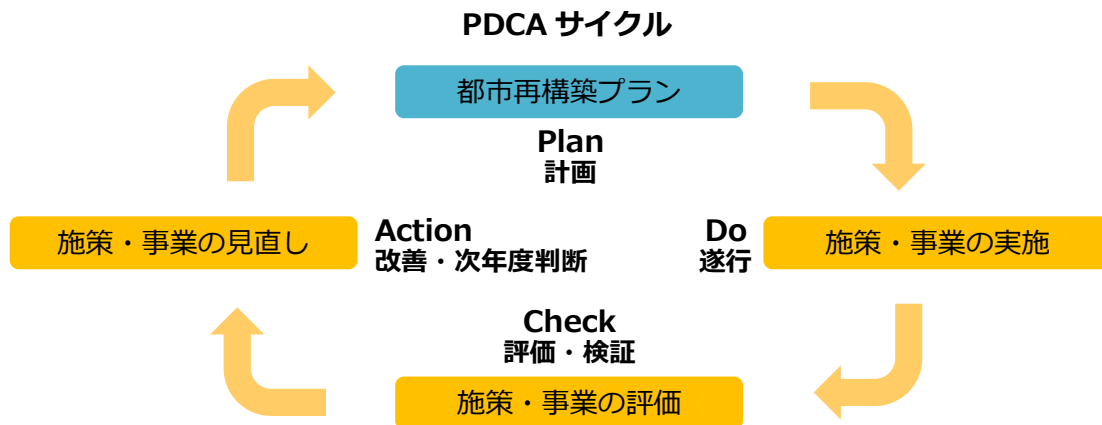


図 4.1 計画進捗管理のイメージ（PDCA サイクル）

2. 関係機関と市民参加

(1) 対象とする関係機関とプラン活用の方向性

背景

- ◇ 国・県と今後の駅周辺の整備方針を共有・合意を得る
- ◇ 庁内関係課との横の連携や各種施策の効果的・効率的な実施を図る

本プランに掲げるまちづくりの将来イメージについて、国（国土交通省等）や栃木県と共有することが重要です。また、庁内関係課のまちづくりの面において、円滑に連携可能となることにも活用することが不可欠であるため、本プランの活用が期待されます。

(2) 市民参加

背景

- ◇ コンパクトシティに関する理解促進
- ◇ まちづくりを取り巻く潮流・課題等に関する共有

市内の3つの鉄道駅周辺の整備方針に加え、本プランの前半で示したまちづくりをとりまく潮流・課題等について共有を図ることが重要です。特に、今後のまちづくりにおいては、市民のコンパクトシティに関する理解促進が不可欠となるなか、鉄道駅を中心としたまちなか居住のメリット等について広く周知するためにも、本プランの活用が期待されます。

