

第2章 鹿沼市の現況と課題

1. 集約型都市づくりに向けた施策面からの課題

都市づくりの基本方針を掲げる「鹿沼市都市計画マスタープラン」での主要課題に対し、本計画が目指す持続可能な都市づくりからみた、施策面での課題について抽出・整理を行います。

(1) 「鹿沼市都市計画マスタープラン」における主要課題

| 分野別の主要課題 | | 持続可能な都市づくりからみた 施策面における課題 |
|----------|------------------------------|--|
| 土地利用 | 市街地拡散の防止 | ・今後 30 年で本市の人口が3割減少する見通しの中で、 一定の密度を維持した生活利便性の高い市街地を維持 できるよう「市街地の枠組」の再編が必要である。 |
| | 周辺都市との連携 | ・広域的な都市間ネットワークの一翼を担うよう、 賑わいと利便性に満ちた中心部の形成 が必要である。 |
| | 中心市街地の活性化 | ・都市活動の活性化に資するよう、多様な 都市機能と居住機能の集積を誘導 することが必要である。 |
| | 人口減少地区のコミュニティ維持 | ・ストックとなる基盤施設を活かした、 コンパクトな移動を支える良好な居住環境の形成と居住の誘導 が必要である。 |
| | 指定用途と懸け離れた土地利用がされていることに対する対応 | ・現況に即した適切な用途地域への見直しと、地区特性に応じた、 適切な都市機能の誘導 が必要である。 |
| | 線引きと非線引きの2つの都市計画区域が併存 | ・地形や都市の成り立ちを踏まえ、 無秩序に開発行為等が拡散しない土地利用施策の展開 が必要である。 |
| | 大規模工場等の立地需要への対応 | ・計画的な基盤整備と合わせた、適切な土地利用施策の展開が必要である。 |
| 都市施設の整備 | 公共交通の利便性の向上と交通結節点としての機能強化 | ・「鹿沼市地域公共交通網形成計画」に基づく、 公共交通網の維持・形成 と合わせた、利用者となる 駅・バス停徒歩圏人口の維持 が必要である。 |
| | 安心して、歩いて又は自転車で移動できる道路網の整備 | ・徒歩・自転車及び公共交通がミックスされた、 コンパクトな移動が可能となる生活利便性の高い居住環境の維持・形成 が必要である。 |

| 分野別の主要課題 | | 持続可能な都市づくりからみた 施策面における課題 |
|----------------|------------------------|--|
| 都市施設の整備 | 身近に利用できる公園・緑地の不足 | ・豊かな生活を支える公園等の持続的な利用に資する、 一定の密度を維持した居住環境の維持・形成 が必要である。 |
| | 市街地における雨水被害の対策 | ・豪雨等による土砂・浸水被害等、 自然災害に対する危険性等を踏まえた、居住地選択のあり方の検討 が必要である。 |
| | 衛生的な生活環境の形成と河川・水路の水質浄化 | ・新たな投資を最小限化しつつ、財政及び適切かつ持続的な維持・管理を見据え、 一定のまとまりある市街地環境の維持・形成 が必要である。 |
| 自然、歴史・文化的資源、景観 | 自然環境や歴史・文化的資源の保全と利活用 | ・ 新たな開発行為等を抑制 しつつ、既存の自然環境等の保全・活用が必要である。 ・地域固有の文化の継承に資する、 地域コミュニティを支える人口の維持 が必要である。 |
| | 個性のある街並みの創出 | ・「鹿沼市景観計画」に基づき、今ある良好な景観を保全すると共に、市民及び来訪者が「鹿沼らしさ」を感じられるよう、 積極的な土地利用の誘導による都市活力の創出 が必要である。 |
| 市民との協働 | 市民、市及び議会が一体となったまちづくり | ・「鹿沼市自治基本条例」に基づき、市民自らが考え取り組むことができるよう、「 集約型都市づくり 」としての取り組むべき方向性を共有することにより、これまで経験したことがない「 人口減少社会 」において、 安心・快適に暮らせる市街地環境づくりの実現を目指す ことが必要である。 |

(2) 施策面からみた課題

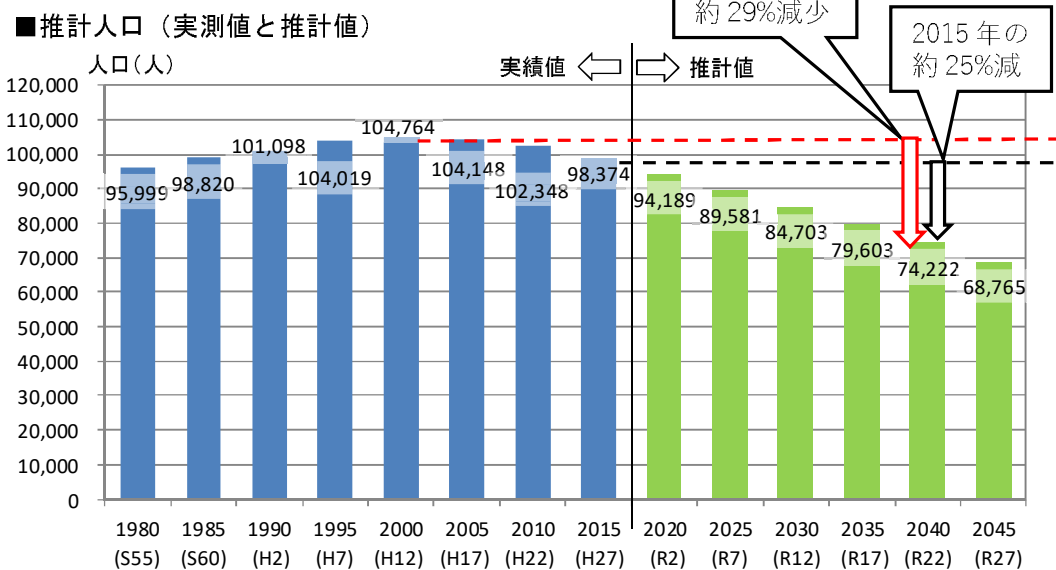
- 一定の人口密度を維持した生活利便性の高い居住環境（市街地）の維持・形成
 - ・既存の地域コミュニティの維持、地域の文化の継承
 - ・コンパクトな移動を支える公共交通網の維持
 - ・既存ストックの活用（適切な維持・更新を可能にする財政基盤の健全化）
- 多様な都市機能の集積による賑わいと利便性に満ちた中心市街地の維持・形成
- 無秩序な開発行為の拡散抑止

2. 集約型都市づくりに向けた地区特性からの課題

(1) 人口の現状と将来人口の見通しからみた課題の抽出

1) 本市の人口推移と将来人口

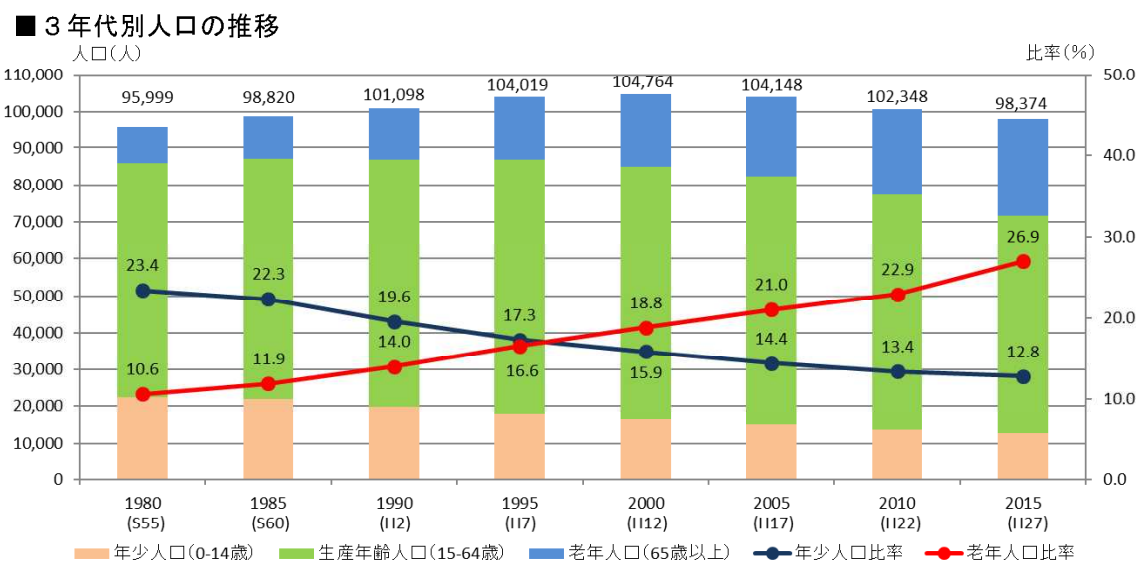
- 国立社会保障・人口問題研究所による推計値（基準年次は2015（平成27）年）では、本市は、2040（令和22）年には、74,222人と推計され、2015（平成27）年よりも約25%減少するという結果となっています。
- これは、本市の人口がピークであった2000（平成12）年から比べると、約29%の減少となります。



資料：国立社会保障・人口問題研究所

2) 本市の高齢化

- 1980（昭和55）年以降の高齢化率をみると、2015（平成27）年は26.9%であり、人口規模がほぼ同じである1985（昭和60）年と比較すると、15.0ポイント増加しています。



資料：国勢調査

3) 250mメッシュ人口（住民基本台帳）における将来人口（都市計画区域内の状況）

- 2015年の住民基本台帳による人口動向（メッシュ人口による仮算定値）を把握しました。
- 宇都宮都市計画区域（鹿沼）は、2015～2040年にかけて全体で26.3%減少、市街化区域では24.4%減少する見通しとなっています。
- 栗野都市計画区域では、2015～2040年にかけて全体で33.1%減少、用途地域では32.2%減少する見通しとなっており、宇都宮都市計画区域（鹿沼）に比べ減少率が高く、低密度化が進むことが推測されています。
- 市街化区域（用途地域）内の人口密度（工業専用市街地を除く）をみると、宇都宮都市計画区域（鹿沼）は、2015年は36.2人/haであったものが、2040年には27.3人/haまで低密度化する見通しとなっています。
- 同様に、栗野都市計画区域では、2015年は17.2人/haであったものが、2040年には11.7人/haになる見通しとなっています。

■都市計画区域内の人口

| | 2015年 | 2040年 | 増減 |
|---------------|--------|--------|---------|
| 宇都宮都市計画区域（鹿沼） | 81,687 | 60,195 | ▲ 26.3% |
| 市街化区域 | 58,558 | 44,265 | ▲ 24.4% |
| 市街化調整区域 | 23,129 | 15,930 | ▲ 31.1% |
| 栗野都市計画区域 | 6,433 | 4,303 | ▲ 33.1% |
| 用途地域 | 861 | 584 | ▲ 32.2% |
| 用途無指定地域 | 5,572 | 3,719 | ▲ 33.3% |

資料：住民基本台帳

■都市計画区域内の面積（R5.4.1時点）

| | 市街化区域 ・用途地域 | 市街化調整区域 ・用途無指定地域 | 計 |
|---------------|----------------|---------------------|-----------|
| 宇都宮都市計画区域（鹿沼） | 1,992.3 ha | 9,203.7 ha | 11,196 ha |
| うち工業専用市街地 | 379.6ha | — | — |
| 栗野都市計画区域 | 111.5 ha | 4,579.5 ha | 4,691 ha |
| うち工業専用市街地 | 61.5 ha | — | — |

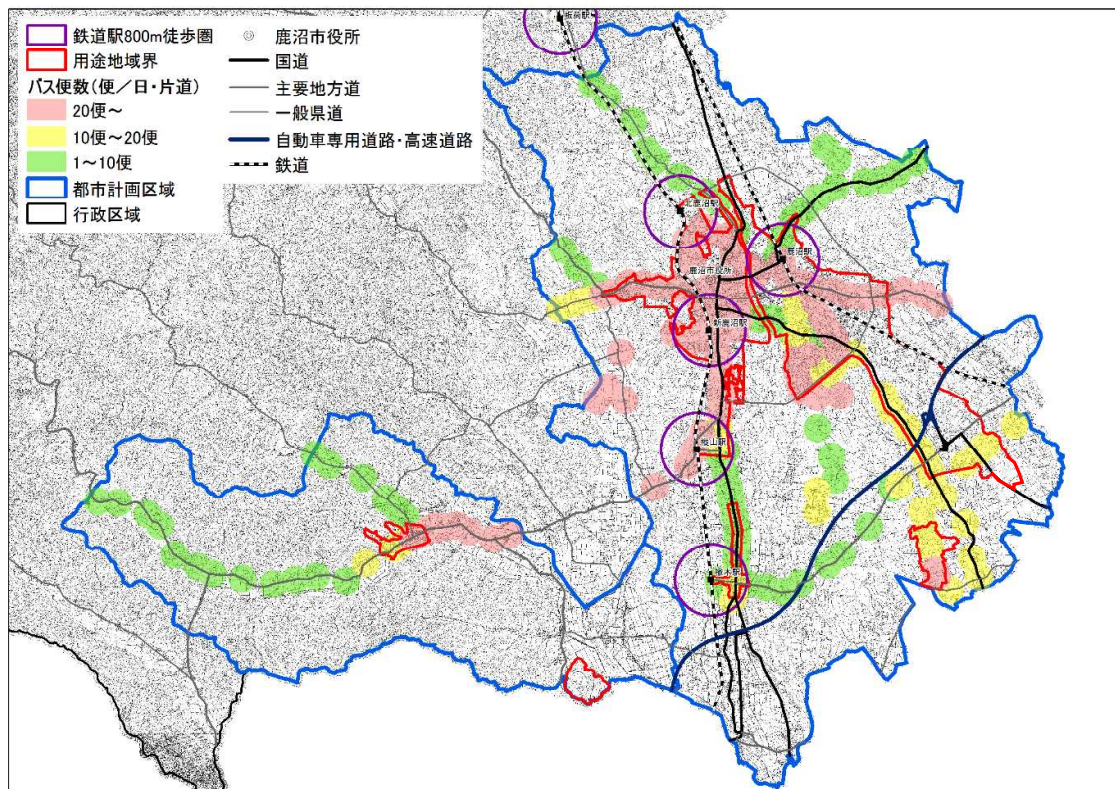
※工業専用市街地：工業専用地域及び鹿沼木工団地周辺地区地区計画区域(B地区除く)

(2) 人口密度と公共交通の利便性からみた地区特性と課題

1) 公共交通の状況

- 鉄道は JR 日光線と東武日光線の 2 路線、バスは関東自動車の路線バス、タクシー会社が運用する“予約バス”、コミュニティバスの“リーバス”が市内を運行しています。
- バスは、東武新鹿沼駅から中心市街地を経由し、JR 鹿沼駅から宇都宮市街を結ぶ路線が 30 便以上/日（片道）と非常に高い交通サービスを実現しており、これらの路線の沿線地域は交通利便性の高いエリアとなっています。
- 用途地域内の多くは、20 便以上/日（片道）のバス徒歩圏でカバーされており、中心市街地や JR 鹿沼駅へのアクセス性が確保されています。

■公共交通徒歩圏の状況（都市計画区域内）

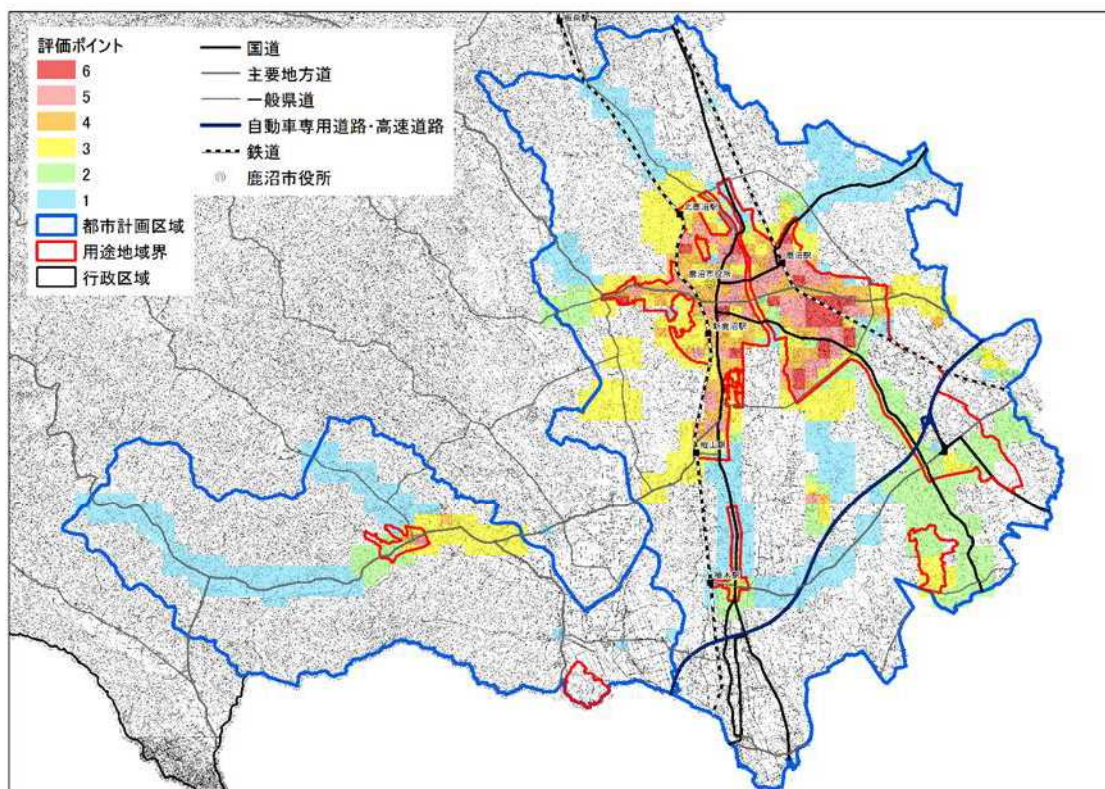


※バス徒歩圏：バス停から半径 300m

2) 人口密度（2015年）と公共交通の利便性からみた地区特性

- 2015年の人口密度及び公共交通利便性により評価点を設定し、250mメッシュを基に、各地区の状況について分析を行いました。
- 人口密度・公共交通の評価が共に高い地区（5～6点）は、JR鹿沼駅周辺や東部台に集中しており、次に高い地区（3～4点）は、用途地域内に多く、既成市街地は交通利便性がよいことから住環境としての評価は高いといえます。

■ 2015年における人口密度と公共交通利便性



評価表【現状（2015年）】

| 人口密度の高さ | 2015年の人口密度 60人以上/ha | 2015年の人口密度 40人～60人/ha | 2015年の人口密度 20人～40人/ha |
|---------|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 評価点 | 3点 | 2点 | 1点 |
| 公共交通利便性 | 鉄道駅から徒歩圏内 又は20便以上/日の バス停から徒歩圏内 | 10便～20便/日の バス停から徒歩圏内 | 10便未満/日の バス停から徒歩圏内 |
| 評価点 | 3点 | 2点 | 1点 |

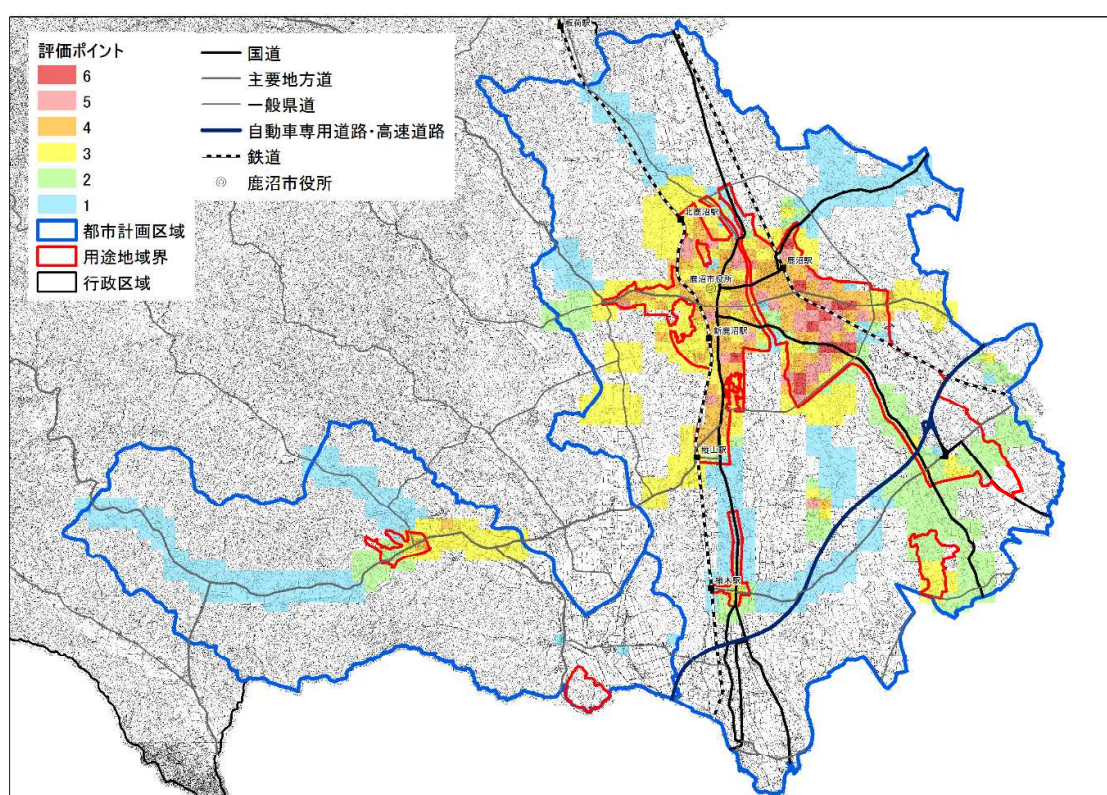
※鉄道駅からの徒歩圏800m、バス停からの徒歩圏300m

資料：都市構造の評価に関するハンドブック P10 国土交通省（H26年8月）

3) 人口密度（2040年）と公共交通の利便性からみた地区特性と課題

- 2040年の人口密度及び公共交通利便性により評価点を設定し、250mメッシュを基に、各地区の状況について分析を行いました。
- 人口密度の低下に伴い、公共交通・人口密度の評価が共に高い地区（5～6点）は減少し、東部台地区の緑町や栄町の一部にみられるものの、JR鹿沼駅や東武新鹿沼駅周辺、市役所周辺をはじめ、用途地域内が全体として評価点が下がっています。
- 人口密度の減少は、バス利用者の減少にもつながることから、用途地域内において、2015年～2040年にかけて評価点が下がる地区への居住機能の誘導による一定の人口密度の維持が、公共交通の利便性の維持における課題となります。

■2040年における人口密度と公共交通利便度



評価表【将来（2040年）】

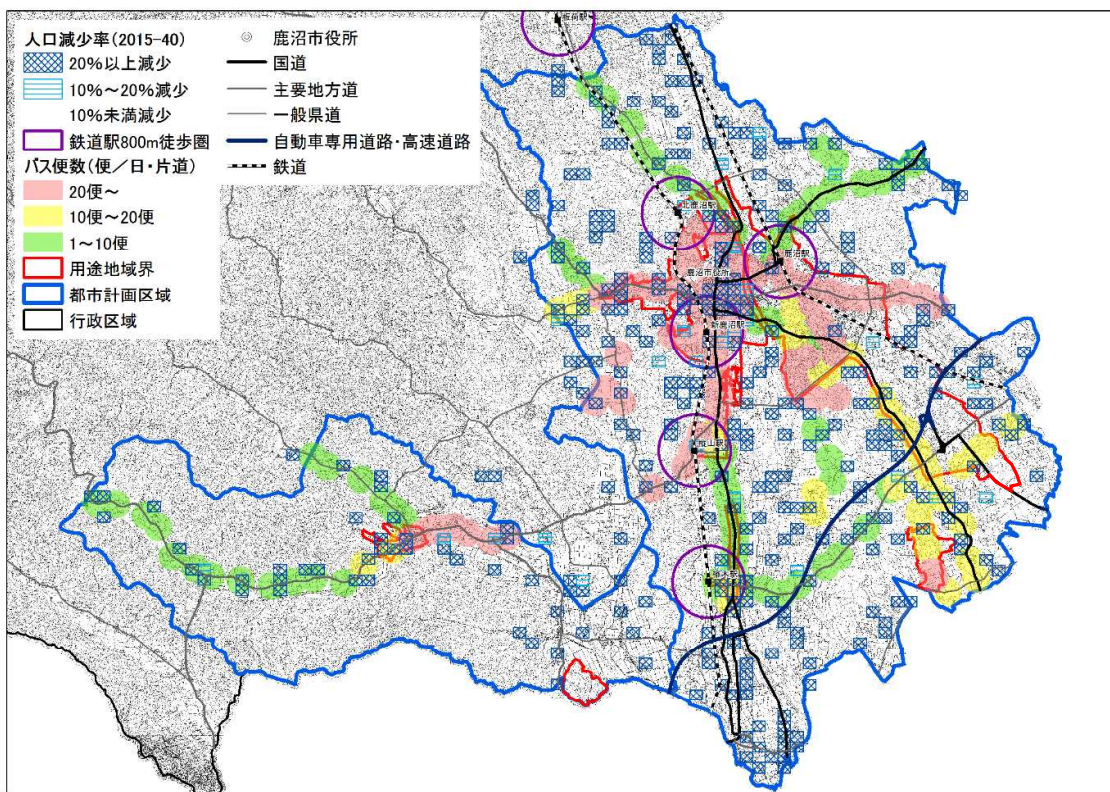
| 人口密度の高さ | 2040年の人口密度 60人以上/ha | 2040年の人口密度 40人～60人/ha | 2040年の人口密度 20人～40人/ha |
|---------|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 評価点 | 3点 | 2点 | 1点 |
| 公共交通利便度 | 鉄道駅から徒歩圏内 又は20便以上/日の バス停から徒歩圏内 | 10便～20便/日の バス停から徒歩圏内 | 10便未満/日の バス停から徒歩圏内 |
| 評価点 | 3点 | 2点 | 1点 |

※鉄道駅からの徒歩圏：800m、バス停からの徒歩圏：300m

4) 沿線人口密度の変化における公共交通路線の持続可能性の分析

- 2015～2040年の人口減少率の見通しから、現状の公共交通路線の持続可能性について分析を行いました。
- 北部や南部、栗野西部等のバス徒歩圏では、バス便数 1～10 便未満（便／日・片道）の地区において、人口減少率が高く、路線維持の観点から利用者の確保が課題であると考えられます。
- その一方で、駅徒歩圏やバス利便性が高い地区（20 便以上／片道のバス停からの徒歩圏）であるにもかかわらず、人口減少率が 20%以上である地区は、市役所周辺に集中しており、公共交通の利便性に関わらない中心市街地の空洞化が課題となります。

■2015-2040 年における人口減少率と公共交通利便度



(3) 人口密度と主要な都市機能の分布からみた地区特性と課題

1) 都市機能の要素について

- 日常生活を支える都市機能は、医療、福祉、生活サービス、子育て支援、教育、文化、行政サービス、地域コミュニティ施設と多岐にわたります。
- このうち、立地の公平性が求められる地域コミュニティ単位ごとに設置される集会所等を除き、それぞれの特性から以下の6種類に区分し、分布状況について整理を行いました。
- なお、それぞれの要素に対し、身近な生活を支える都市機能と、その役割から広域性を持つ高次都市機能に整理し、それぞれの立地状況と人口密度の状況から、市街地環境について評価しました。
- 分析は、各施設から300m圏を徒歩圏とし、250mメッシュにおいて、徒歩圏における要素の多様さから評価しています。

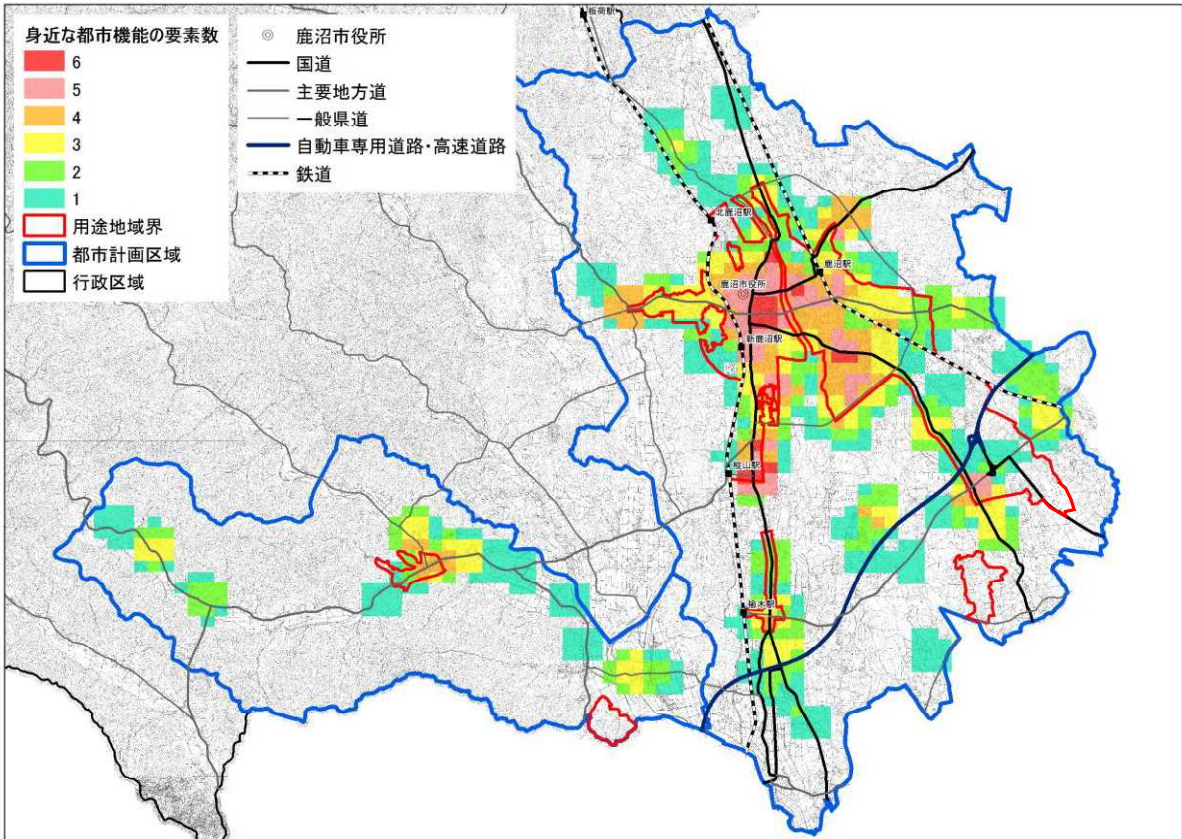
| 要素区分 | 種 類 | |
|----------------|--|-------------------------------|
| | 身近な都市機能 | 高次都市機能 |
| 医療 | 診療所 | 病院 |
| 福祉 | 地域包括支援センター、 通所系高齢者福祉施設 | 健康福祉センター |
| 生活サービス (商業) | 大規模小売店舗(日用品取扱店舗のみ)、 スーパーマーケット※、 コンビニエンスストア | 百貨店、大規模小売店舗 |
| 生活サービス (金融) | 郵便局 | 郵便局(本局のみ)、銀行、JA、 信用金庫、労働金庫 |
| 子育て支援 | 保育園、幼稚園、児童福祉施設、 小学校、中学校、学童保育 | — |
| 公共施設 | 市役所、県出先機関、 文化施設分館、 地域コミュニティセンター、 駐在所・交番、消防署 | 市役所、県出先機関、 文化施設、警察署 |

※スーパーマーケット：日用品取扱店舗（敷地面積 1,000 m²未満を除く）

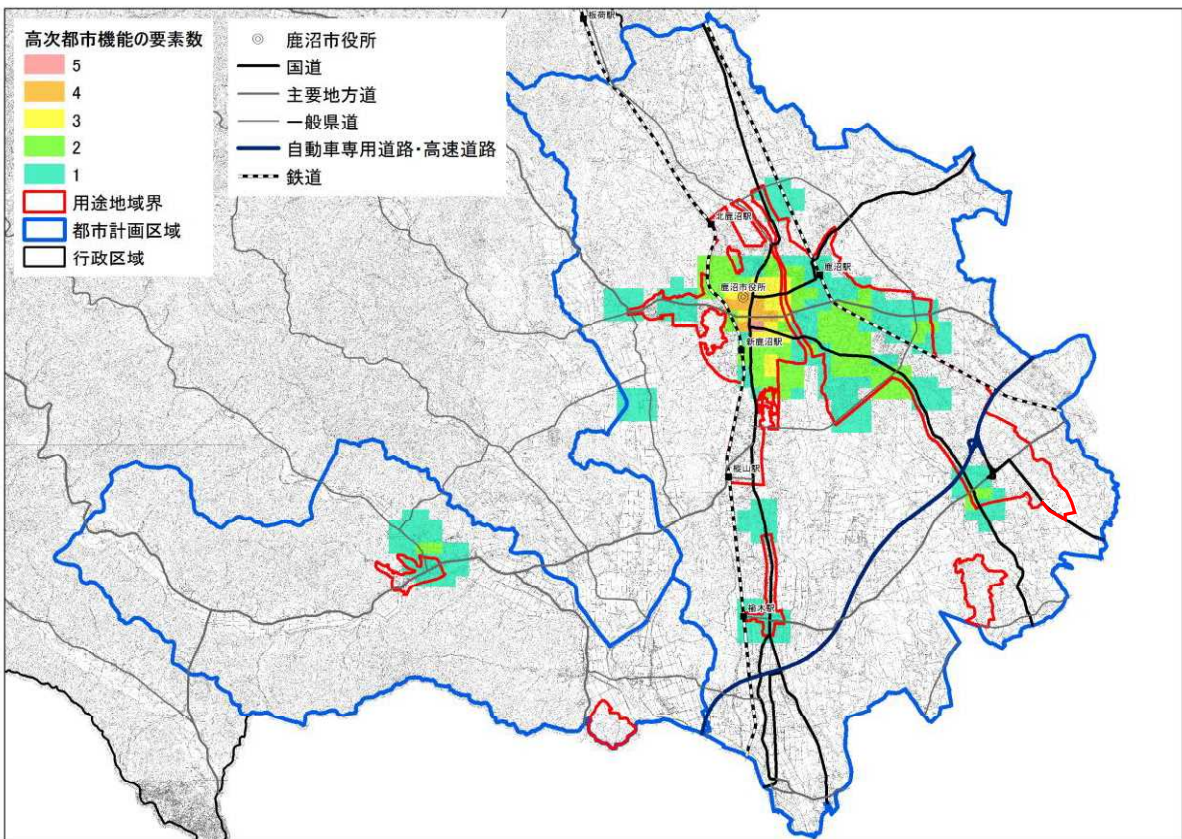
2) 立地状況について

- 身近な都市機能は、用途地域を中心に市街地全体にわたって3要素以上の多様な施設の分布が徒歩圏で広がっており、住宅と日常生活を支える都市機能が近接した、比較的利便性の高い市街地が形成されています。なかでも中心部は、評価の高い市街地となっています。
- 高次都市機能は、市役所周辺に多様な要素が集積しており、中枢性のある地域を形成しています。

■身近な生活利便を支える都市機能の分布状況



■高次都市機能の分布状況



3) 人口密度と身近な都市機能の集積状況からみた市街地の評価

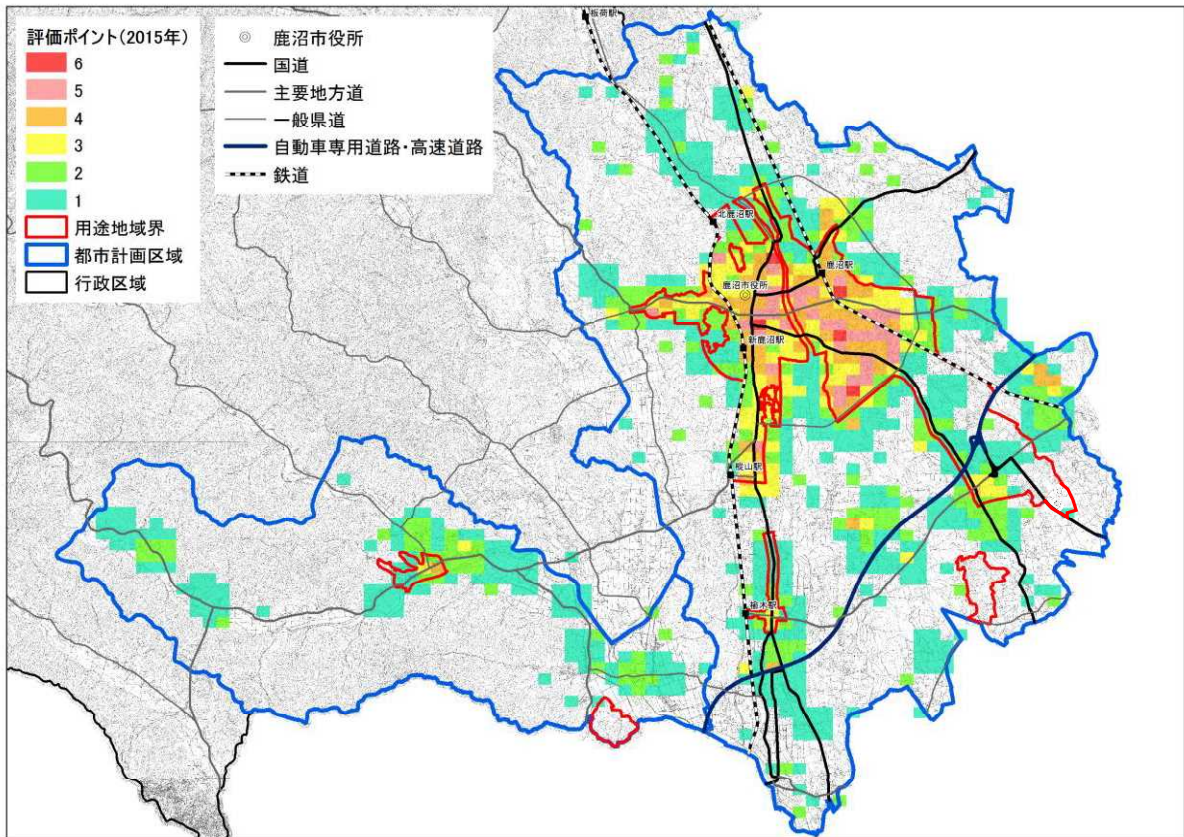
- 人口密度の高さと日常的な生活を支える身近な都市機能の集積状況から、市街地環境について評価しました。
- JR 鹿沼駅周辺から市役所周辺、東武新鹿沼駅周辺、東部台において、4点以上のまとまりを示す地域がみられ、本市の既成市街地は全体的に評価が高い市街地といえます。
- また、栗野の東側の一部や東武縦山駅周辺においても、周辺よりも評価が高いまとまりがみられます。
- これらは本市の現在の用途地域内では、一定程度の人口集積がある中に、身近な都市機能が適度に立地した居住地を形成していることを示しており、居住を誘導する範囲を検討する視点としては、身近な都市機能は、1つの指標となると考えられます。
- また、2040年における人口密度での評価では、全体的にポイントが下がるなか、JR 鹿沼駅周辺や市役所周辺においても評価が下がる一方で、東部台では高い評価を維持する地区がみられます。
- 一定の居住人口がなければ生活利便施設の立地も困難になる可能性もあることを踏まえると、中心部における人口密度の維持が今後の課題となります。

【評価表】人口密度と身近な都市機能の集積状況について

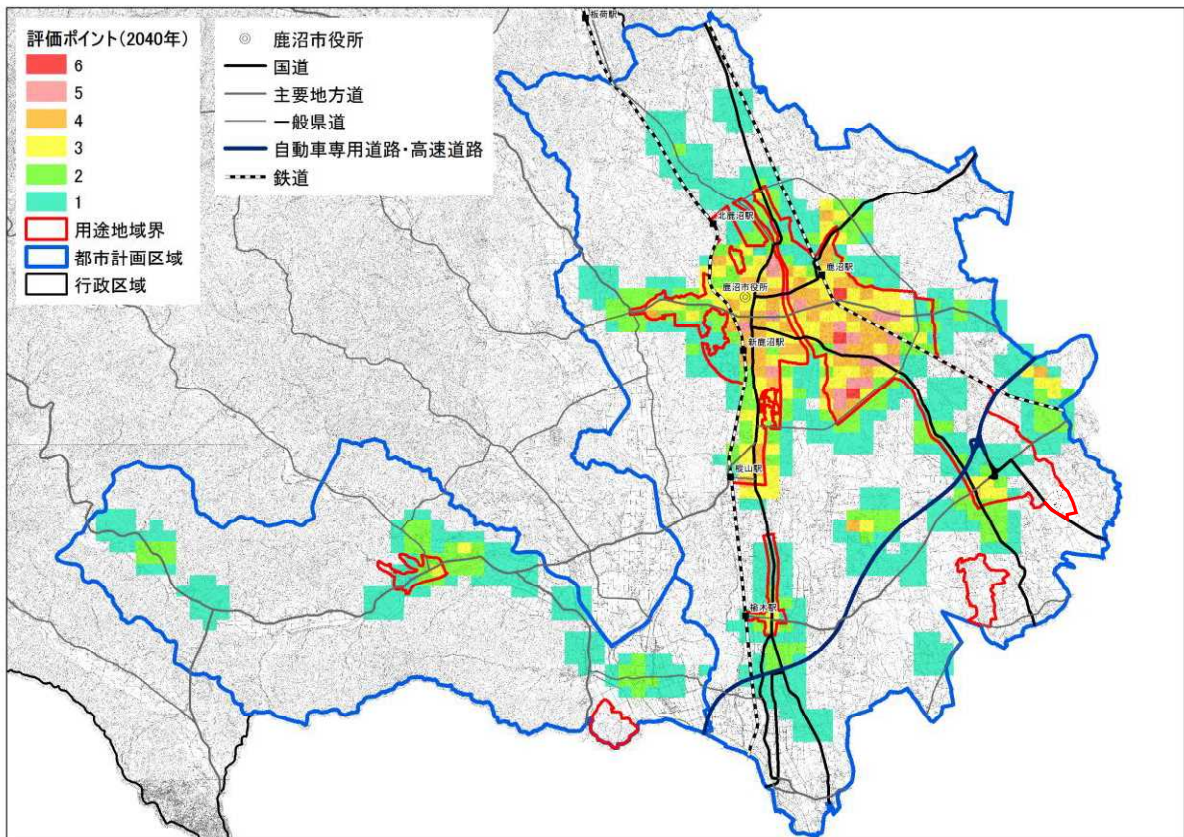
| 人口密度の高さ | 人口密度 60人以上/ha | 人口密度 40人～60人/ha | 人口密度 20人～40人/ha |
|------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| 評価点 | 3点 | 2点 | 1点 |
| 身近な都市機能の 集積状況 | 都市機能5～6要素 から徒歩圏内 | 都市機能3～4要素 から徒歩圏内 | 都市機能1～2要素 から徒歩圏内 |
| 評価点 | 3点 | 2点 | 1点 |

※各施設からの徒歩圏 300m

■2015年における人口密度と身近な都市機能の集積状況



■2040年における人口密度と身近な都市機能の集積状況



4) 人口密度と高次都市機能の集積状況からみた市街地の評価

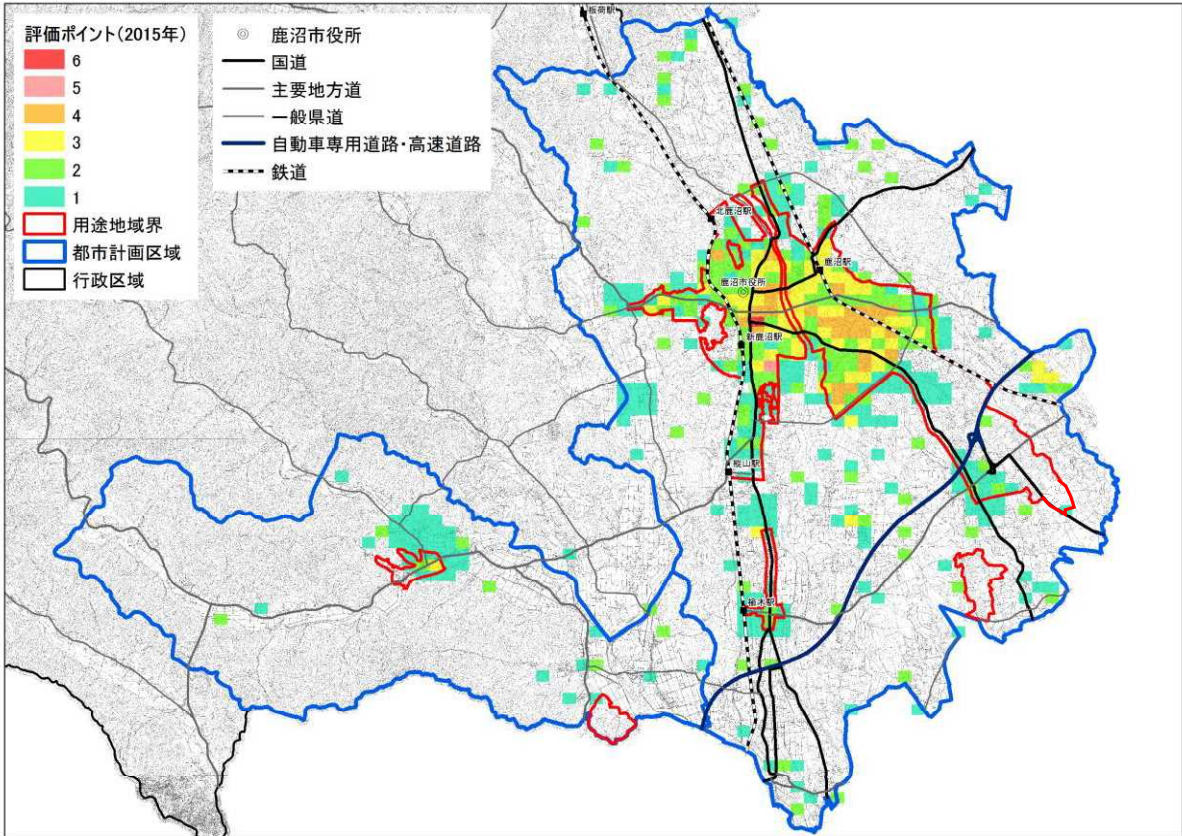
- 人口密度の高さと高次都市機能の集積状況から、市街地環境について評価しました。
- 高次都市機能の要素数では圧倒的に集積がみられた中心市街地周辺では、2015年の人口密度の低さから評価が上がらず、下材木町に6点がみられますが、ほぼ3～4点となっています。
- JR日光線と国道121号に挟まれた幸町や緑町において4点の評価のまとまりがみられます。
- 現在の本市の市街地は、人口密度が高く高次都市機能が集積する「拠点」を担っている市街地としての評価は低く、高次都市機能の集積と居住機能が共存する中心拠点の再生が課題であることがわかります。
- また、2040年における人口密度での評価では、中心市街地をはじめ全体的にポイントが下がっており、低い評価となっています。

【評価表】人口密度と高次都市機能の集積状況について

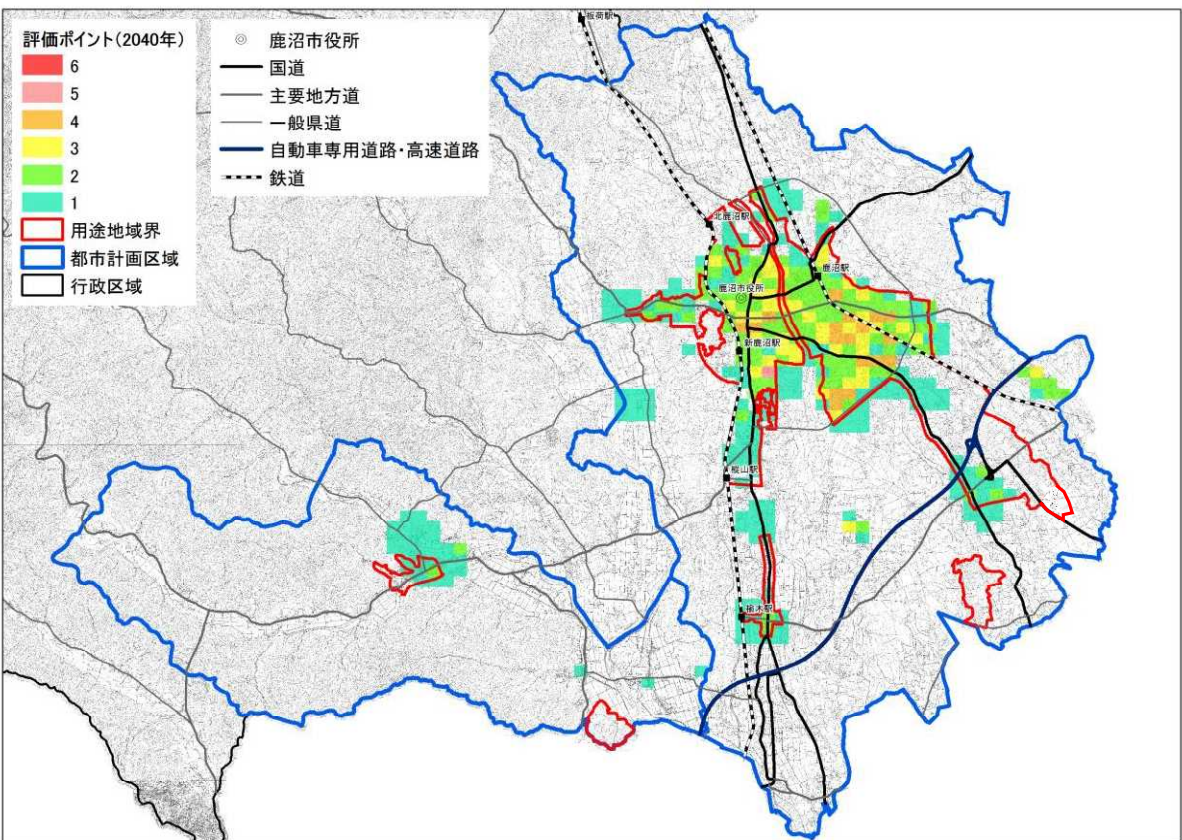
| 人口密度の高さ | 人口密度 60人以上/ha | 人口密度 40人～60人/ha | 人口密度 20人～40人/ha |
|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| 評価点 | 3点 | 2点 | 1点 |
| 高次都市機能の 集積状況 | 都市機能5～6要素 から徒歩圏内 | 都市機能3～4要素 から徒歩圏内 | 都市機能1～2要素 から徒歩圏内 |
| 評価点 | 3点 | 2点 | 1点 |

※各施設からの徒歩圏300m

■2015年における人口密度と高次都市機能の集積状況



■2040年における人口密度と高次都市機能の集積状況

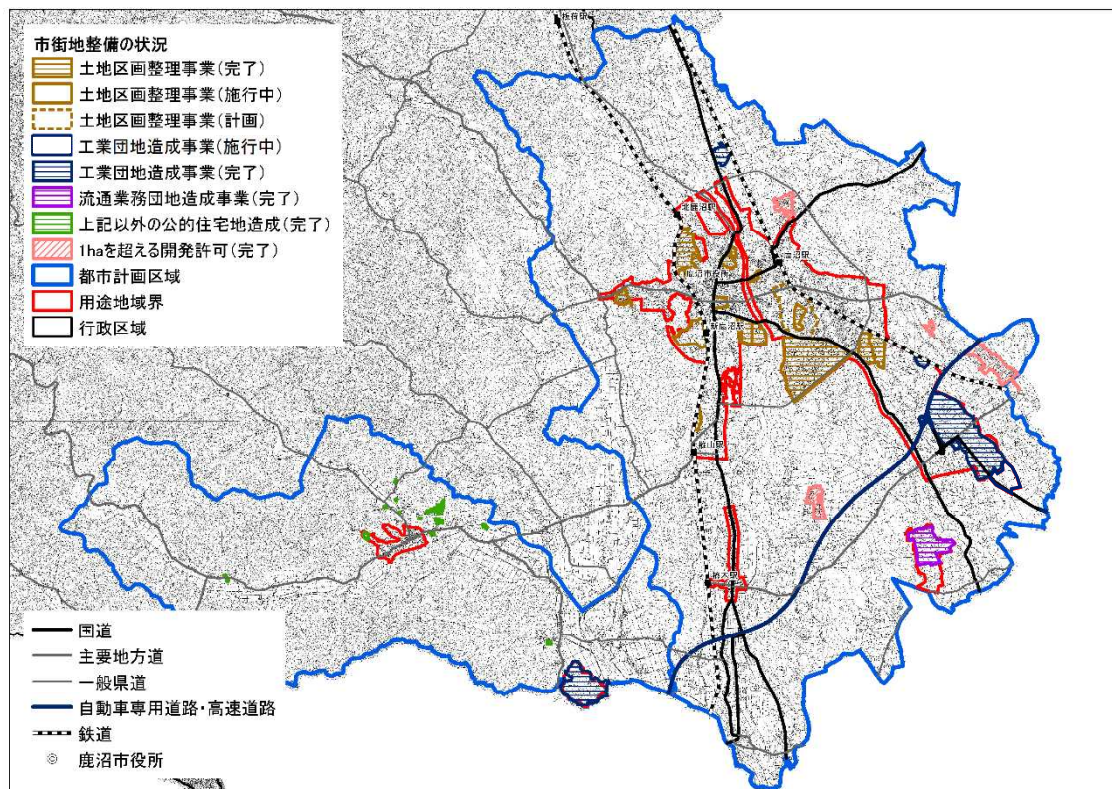


(4) 人口密度と市街地整備状況からみた地区特性と課題

1) 市街地整備の実施状況

- 計画的に都市基盤施設を整備する市街地整備事業の状況をみると、市街化区域では、土地区画整理事業を多く実施しており、西茂呂地区等の大規模な事業はすでに完了し、現在は新鹿沼駅西地区で事業を実施中です。
- 市南東部及び南部では、工業団地造成事業や流通業務団地造成事業を実施し、工業団地としての産業基盤が整備されています。
- 市街化調整区域では、みなみ町地区等において1haを超える大規模な住居系の開発団地が形成され、栗野の用途無指定地域では、小規模な公的住宅地造成が整備されています。

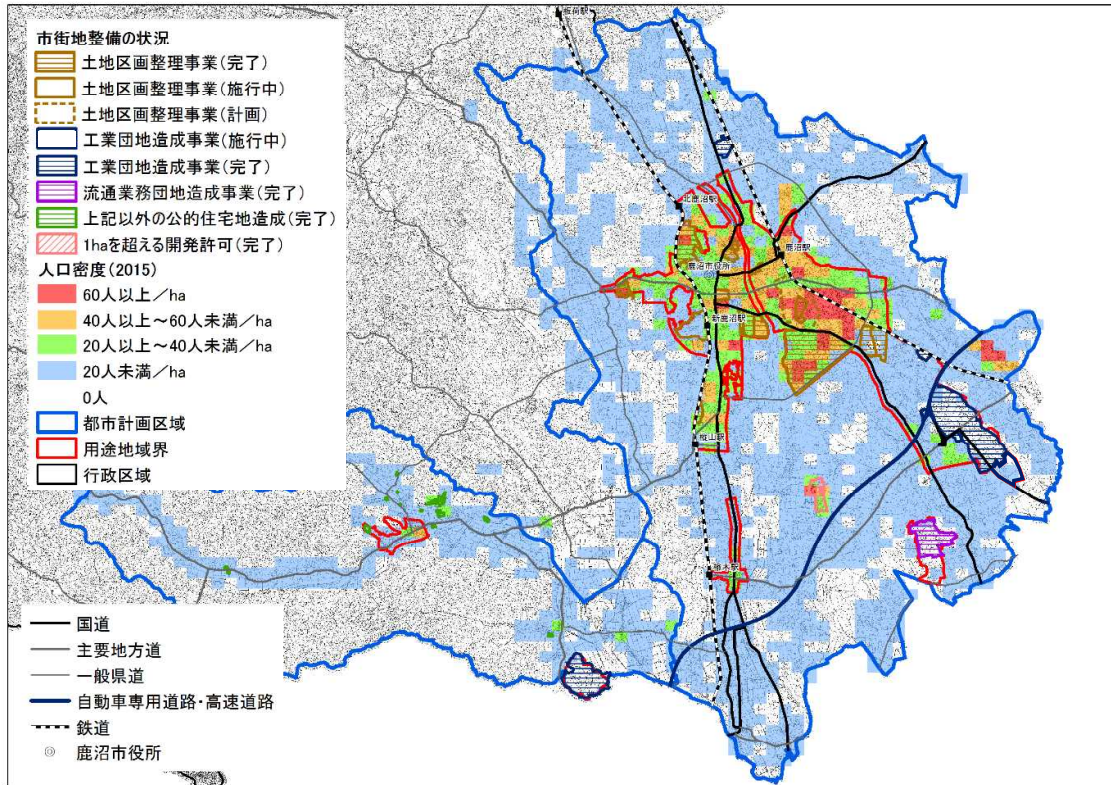
■ 市街地整備の実施状況



2) 人口密度（2015年）と市街地整備状況からみた地区特性

- 市街化区域の縁辺部では、土地区画整理事業による良好な住宅地が形成されています。
- 2015年の人口密度の状況では、20人～40人/haの比較的ゆったりとした人口密度の市街地と、60人以上/haの高密な市街地となっています。

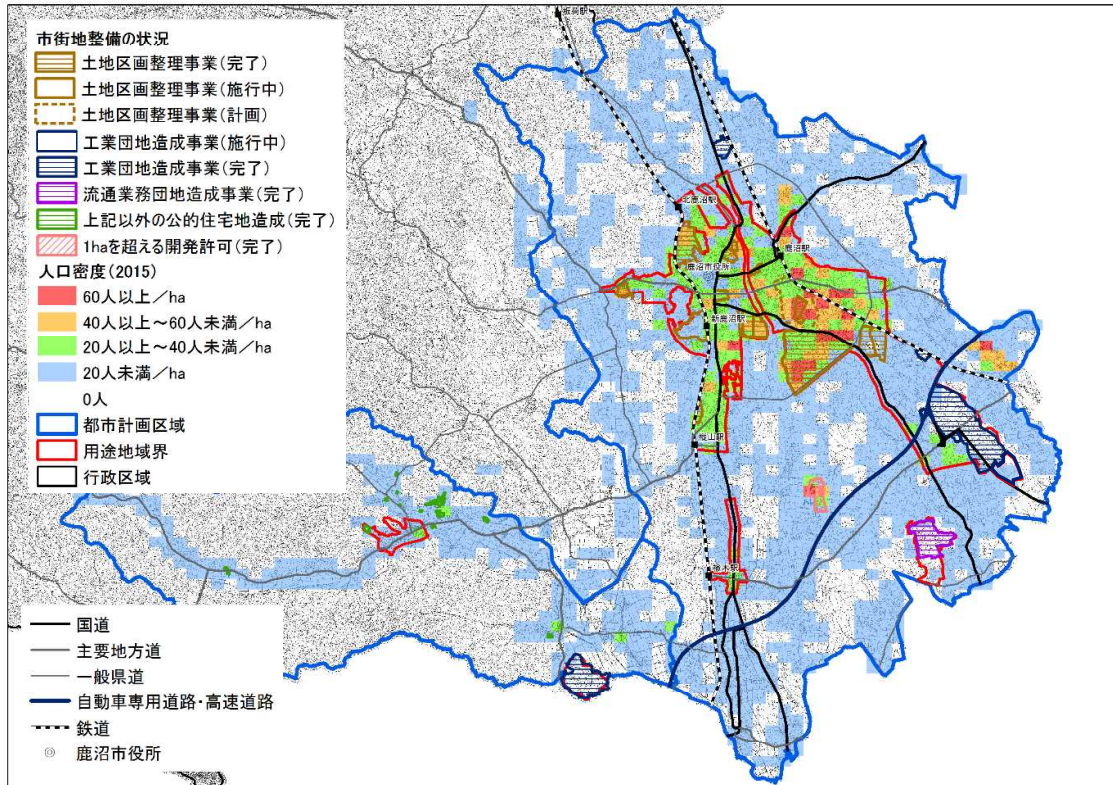
■人口密度（2015年）と市街地整備の実施状況



3) 人口密度（2040年）と市街地整備状況からみた地区特性と課題

- 2040年の人口密度をみると、市街地整備事業が完了している区域においては、2015～2040年にかけて大きな人口密度の低下はみられず、比較的高密な状態を維持しているといえます。

■人口密度（2040年）と市街地整備の実施状況

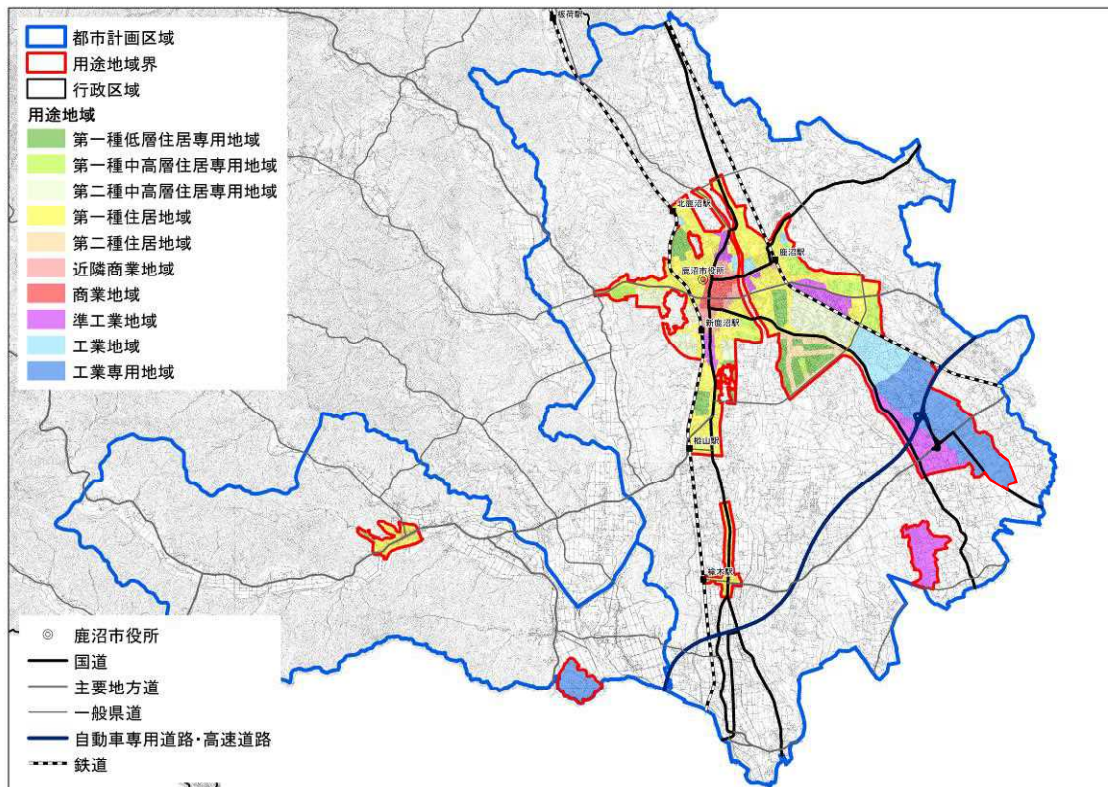


(5) 商業系・住居系用途地域の指定状況

1) 用途地域の指定状況

- 中心市街地周辺に、商業地域、近隣商業地域が指定され、その周辺に第一種住居地域や第一種低層住居専用地域、第一種・二種中高層住居専用地域が指定され住宅系土地利用が行われています。
- 中心市街地周辺や東部台周辺、鹿沼 IC 周辺に準工業地域、工業地域、工業専用地域が指定され工業系土地利用が行われています。
- 栗野の中心部には近隣商業地域、第一種住居地域、南部には工業専用地域が指定されています。

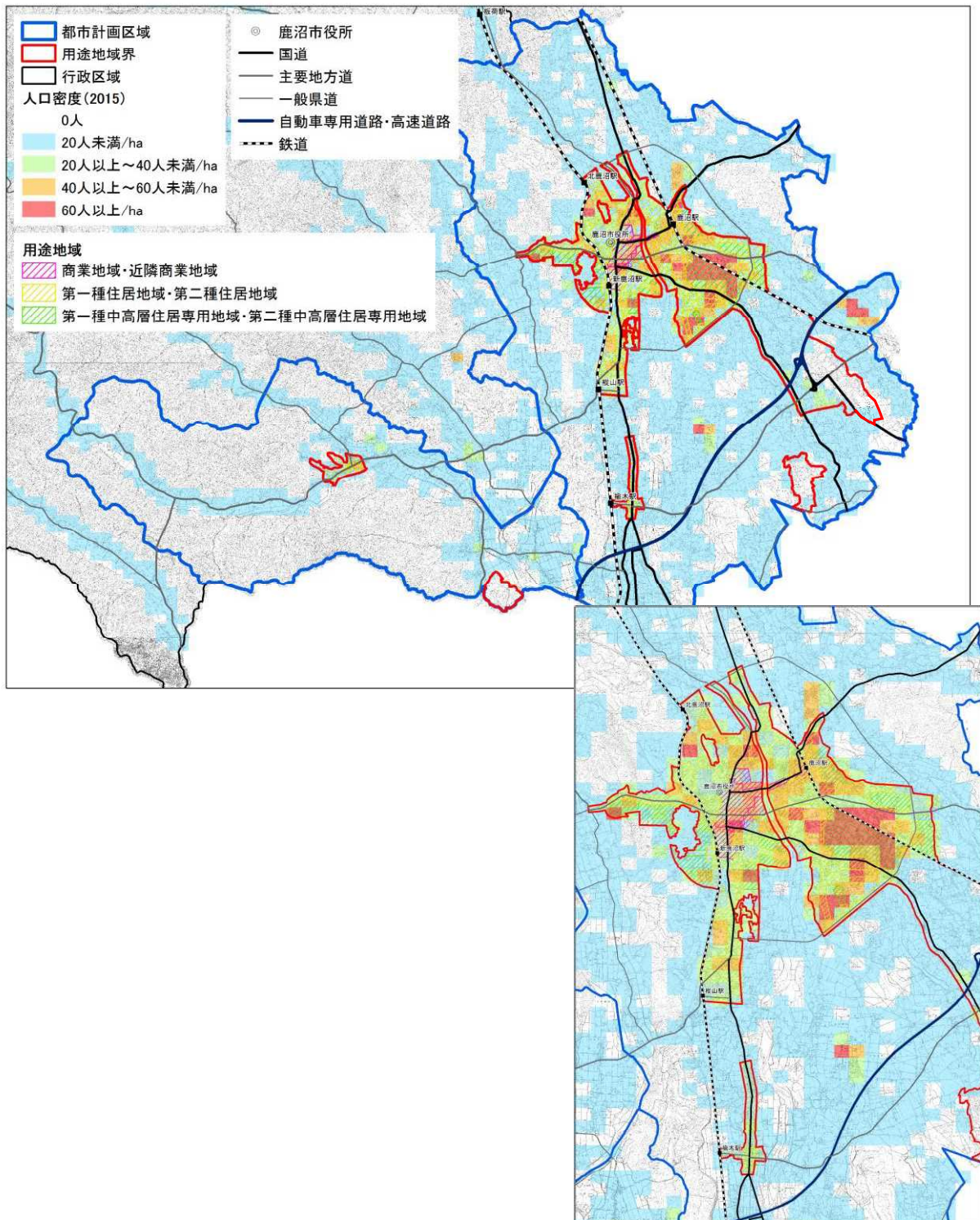
■用途地域の指定状況



2) 人口密度（2015年）と用途地域の指定状況からみた地区特性

- 立地適正化計画は、居住機能や都市機能を誘導する計画であることから、工業系用途地域以外の現状を示します。
- 商業地域、近隣商業地域の人口密度について、市役所周辺は20人～40人/haと低く、その東側は40人～60人/haと比較的高い状況です。
- 人口密度が高い地区は東部台で60人以上/haとなっており、住居系用途地域が指定されています。

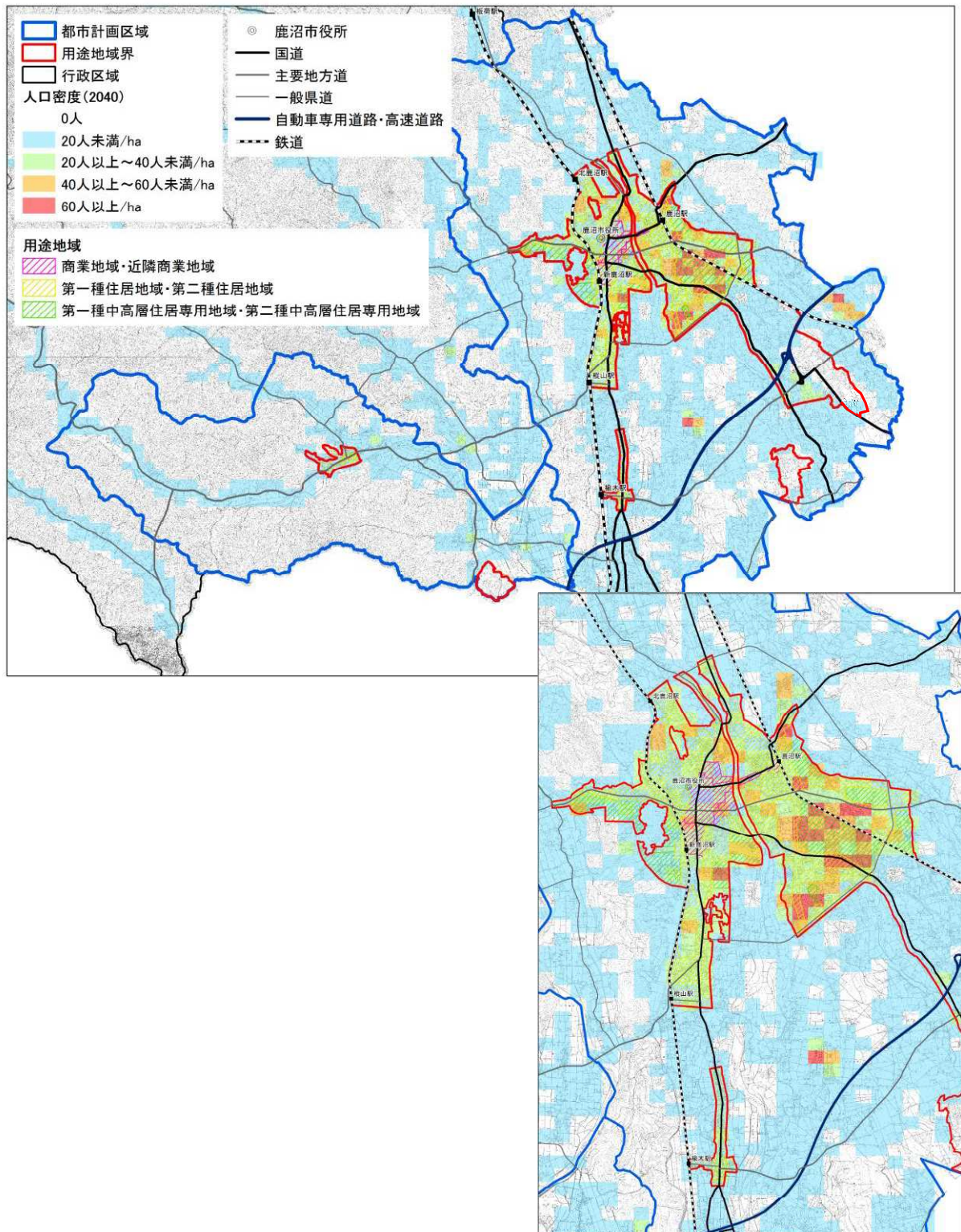
■人口密度（2015年）と用途地域の指定状況



3) 人口密度（2040年）と用途地域の指定状況からみた地区特性と課題

- 商業地域、近隣商業地域は、2015年よりさらに密度が低下し、ほとんどが40人/ha未満となり、中心市街地の賑わいの低下が懸念されます。
- 東部台等の住居系用途地域については、人口密度は低下するものの40人/ha以上の地域がまとまっており、人口密度の維持・向上が求められます。

■人口密度（2040年）と用途地域の指定状況

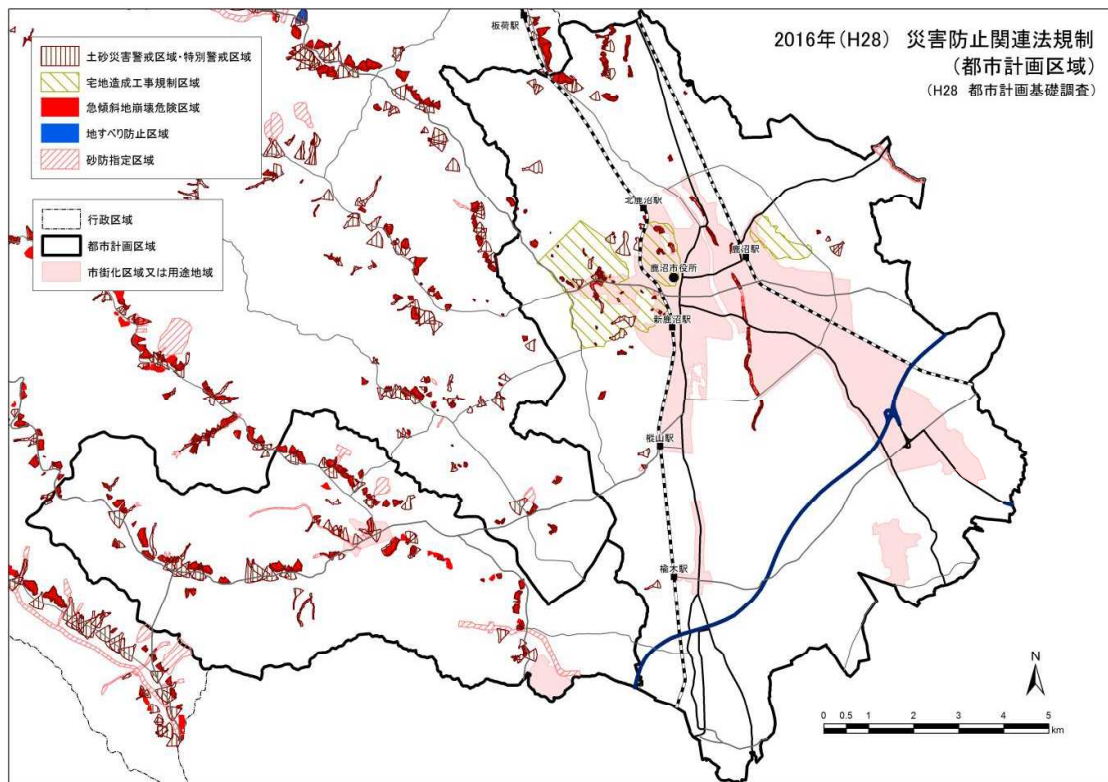


(6) 災害リスクのある区域と居住からみた地区特性と課題

1) 災害防止関連法規制区域の指定状況

- 市西部の山地の谷部で土砂災害警戒区域等の指定が多くみられ、市街化区域でも北西部の縁辺部において一部、指定されています。また、岩山周辺や市役所北側周辺については、宅地造成工事規制区域が指定されています。
- 一方で、市南東部では、土砂災害等の危険区域は指定されていません。

■ 災害防止関連法規制区域の指定状況

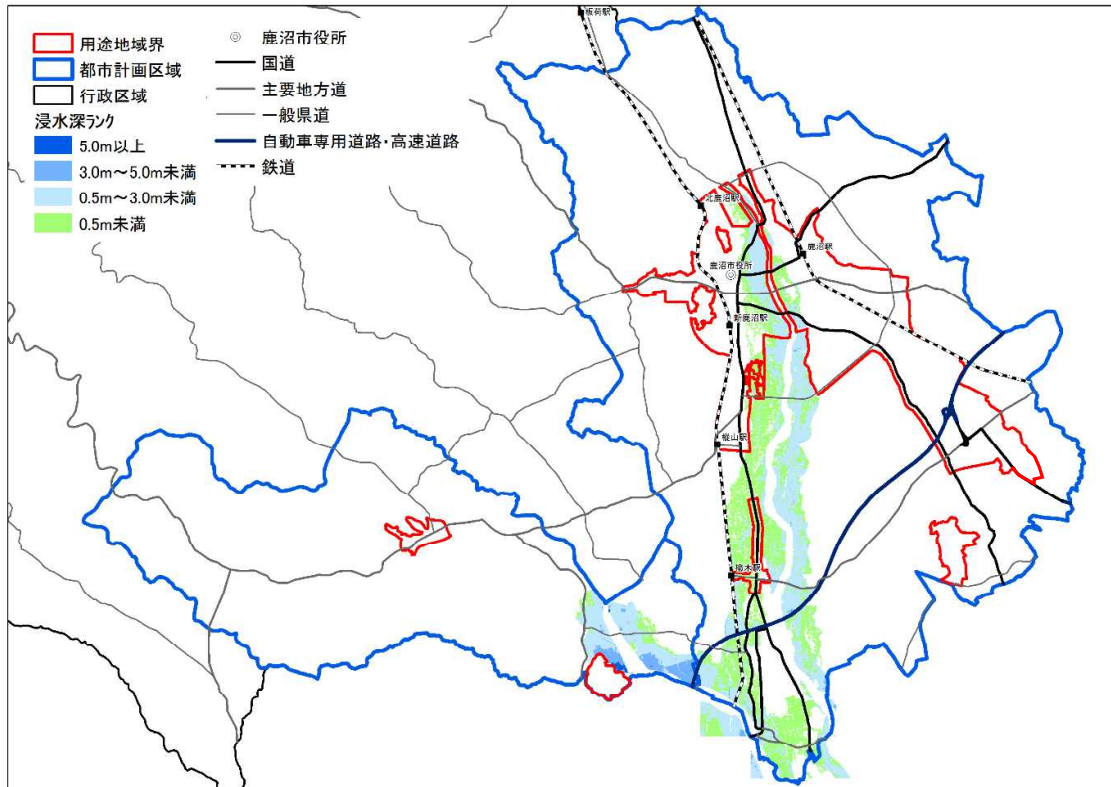


資料：栃木県

2) 洪水浸水想定区域の状況

- 洪水浸水想定区域の指定状況を見ると、黒川沿川等において、0.5m～3.0m未満の浸水が想定されており、一部、市街化区域内も含まれています。中心市街地の大部分では、0.5m～3.0m未満の浸水が想定されています。

■洪水浸水想定区域



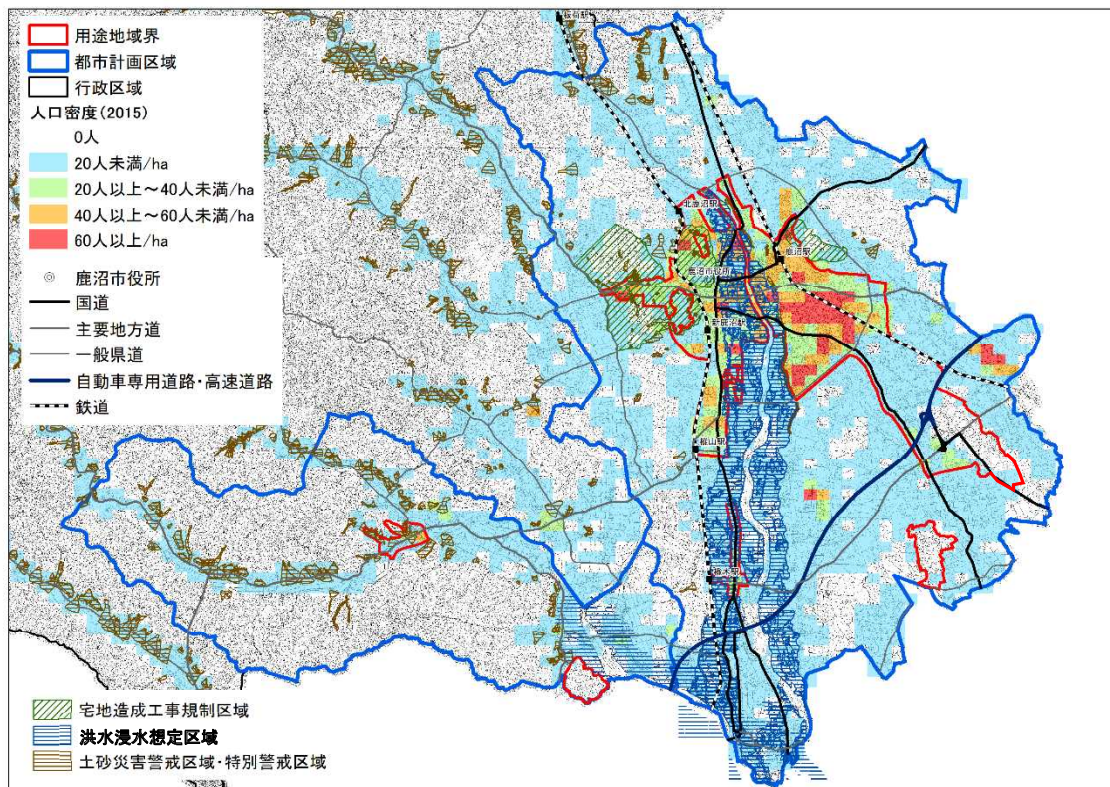
資料：洪水浸水想定区域図 (H29.12)

(想定最大規模降雨)

3) 人口密度（2015年）と災害リスクからみた地区特性

- 人口密度の高い東部台は、段丘上に位置することもあり、土砂災害及び黒川の浸水想定区域のいずれにも指定されておらず、災害リスクの少ない地区となっています。
- 一方で、中心部は、市役所や JR 鹿沼駅周辺を除き、浸水想定区域に含まれ、また、市役所西側は宅地造成工事規制区域に指定されています。
- 栗野の中心部は、人口密度が比較的高い地区の周辺において、土砂災害のリスクが高くなっています。

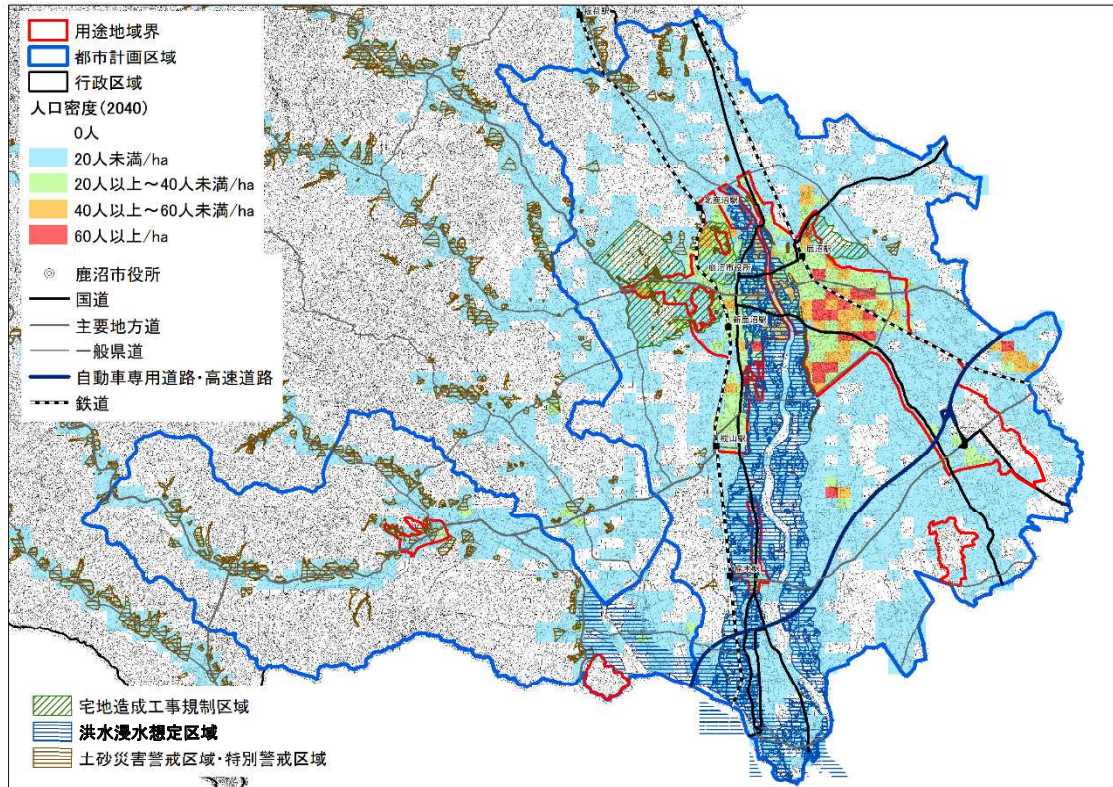
■人口密度（2015年）と災害リスクの区域



4) 人口密度（2040年）と災害リスクからみた地区特性と課題

- 災害リスクのある区域は、2015年に比べ人口密度の低下がみられるのに対し、段丘上にある東部台では災害リスクのある地区に比べ、一定の人口密度を維持しています。

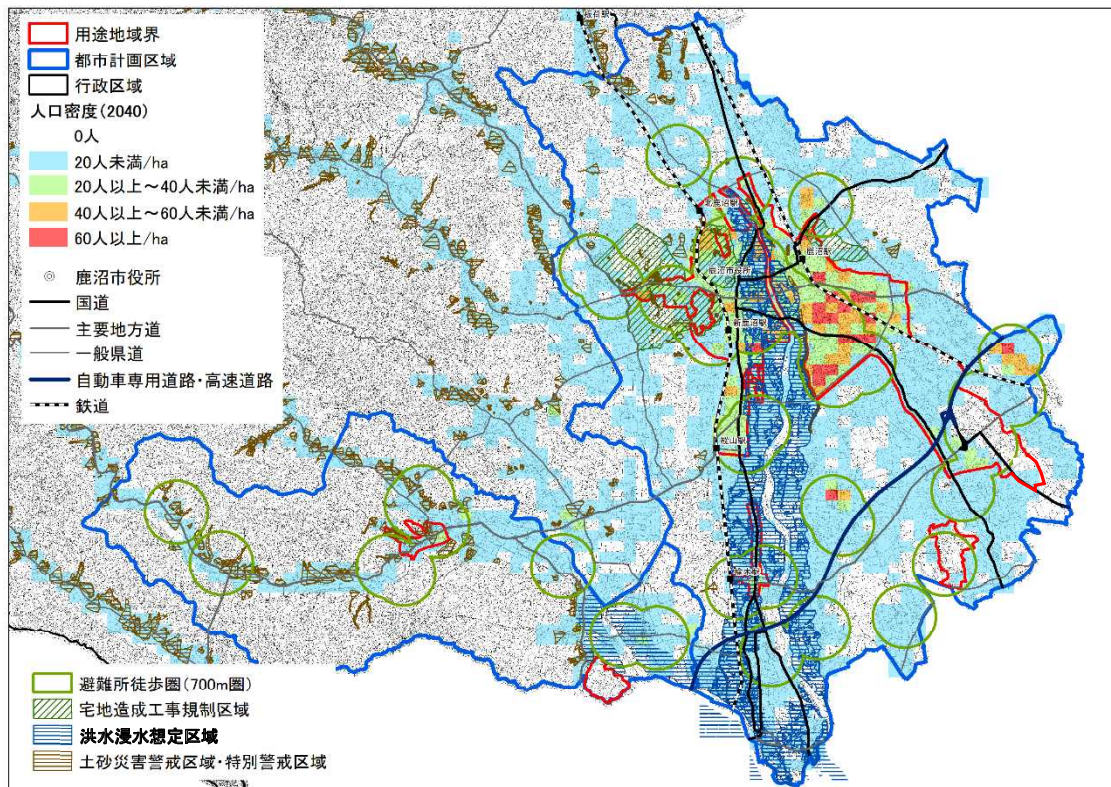
■人口密度（2040年）と災害リスクの区域



5) 避難所徒歩圏と災害リスクのある区域からみた居住における課題

- 避難所からの徒歩圏と居住地の関係をみると、市街地のなかでは、JR 日光線以北の東町周辺や上殿町の一部の地区では、避難所へのアクセスにおいて課題があります。
- 市街地の中央を流れる黒川の洪水時には、洪水浸水想定区域を含む周辺地区の大部分において、最寄りの避難所まで徒歩圏で避難が可能となっています。
- ただし、黒川沿いの市街地内の避難所は、いずれも洪水浸水想定区域に含まれることから、洪水時の避難の安全性については個別に、検証が必要となる場合もあります。

■人口密度（2040）における避難所徒歩圏と災害リスクの区域の状況



※避難所徒歩圏 700m：最寄り緊急避難場所までの平均距離…719m（都市規模別平均値 人口 10万人以下）

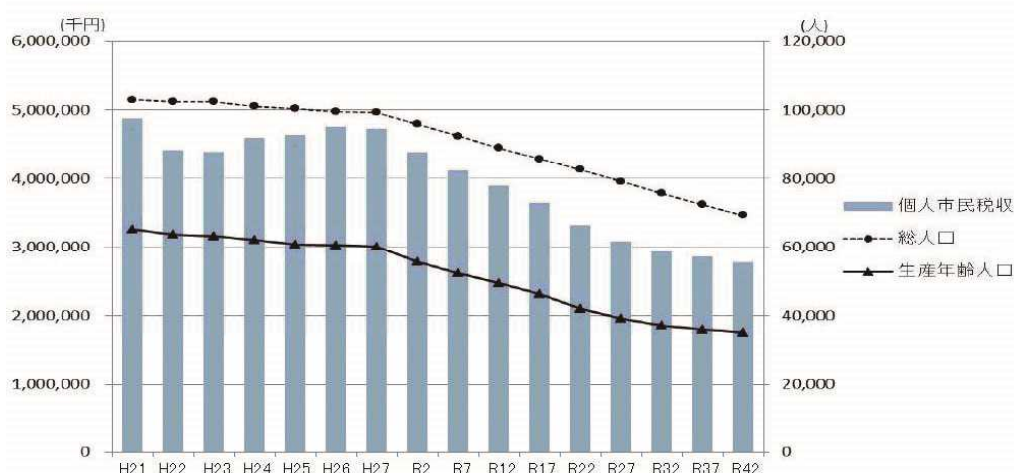
資料：都市構造の評価に関するハンドブック P9 国土交通省（H26年8月）

(7) 都市財政の状況と見通し

1) 本市の財政状況

- 「鹿沼市公共施設等総合管理計画（平成 28 年 3 月）」によると、平成 17 年度から平成 26 年度までの 10 年間の歳出状況は、義務的経費は行財政改革により、ほぼ横ばいの状況となっていますが、扶助費は着実に増加しており、今後もこの傾向は続くと考えられます。経常収支比率は、90%前後の高い水準で推移しており、財政の硬直化が懸念されま
- 歳入については生産年齢人口の減少により、市税収入の減少が予測され、これによって財政状況は今後とも厳しさを増すものと考えられています。

■人口と市民税収入の推移と予測

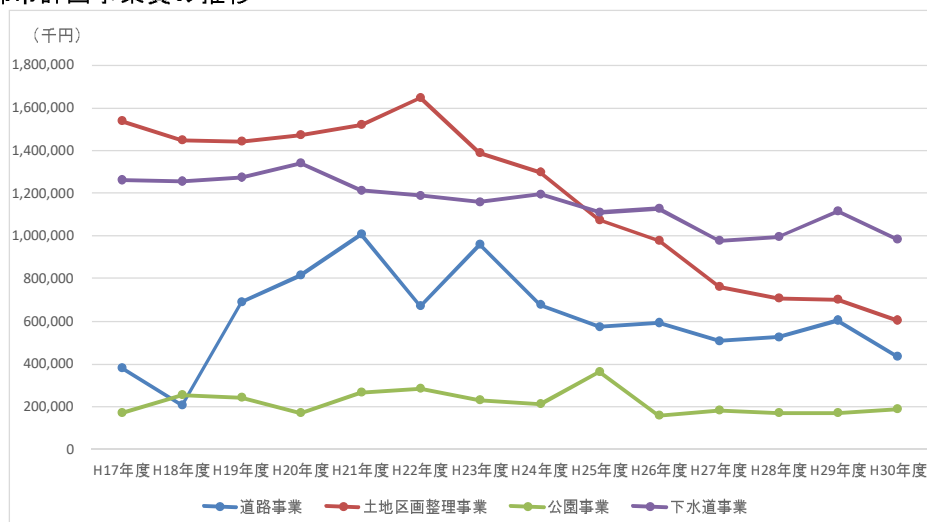


資料：鹿沼市公共施設等総合管理計画

2) 都市計画事業費

- 道路、公園、下水道等のインフラ整備費用の推移では、土地区画整理事業の事業費が高い状態が続きましたが、新鹿沼駅西地区の事業が進捗したことから、平成 25 年以降下水道事業費が最も高くなっています。
- 今後人口減少に伴う人口密度の低下が進んだ場合、継続して維持・管理していくべき道路、下水道等の維持・管理費用の非効率化が懸念されます。

■都市計画事業費の推移

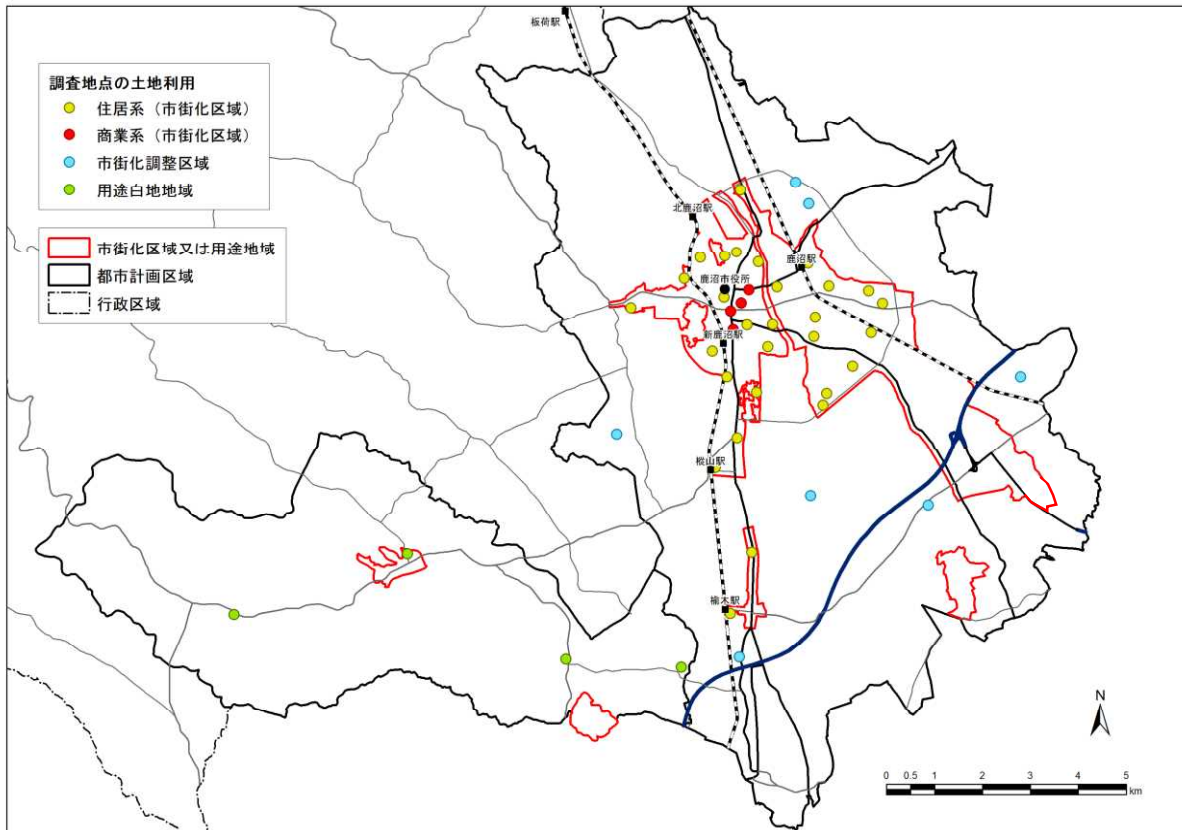


資料：都市計画現況調査

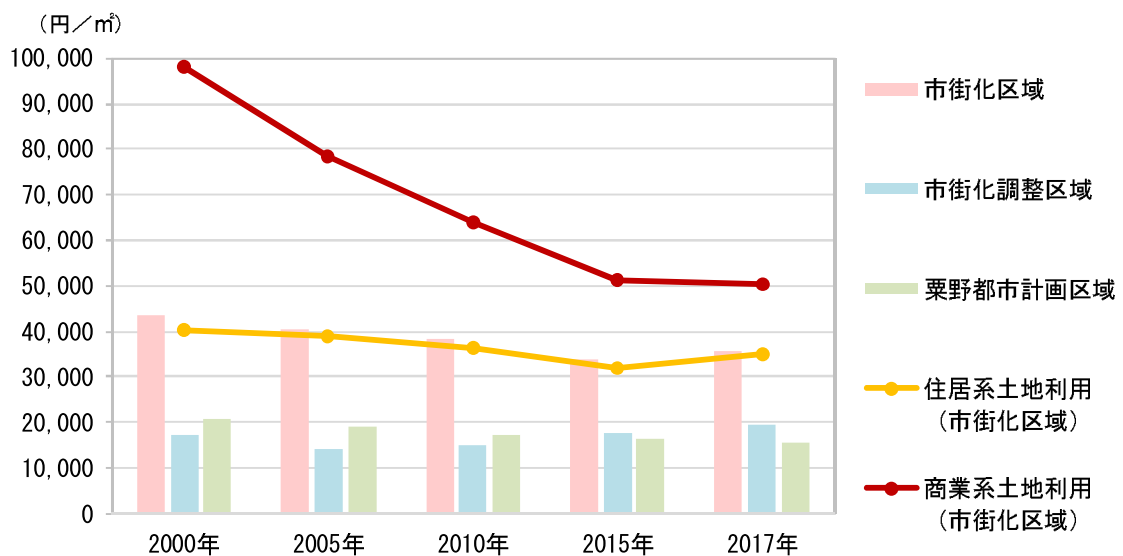
3) 地価の状況

- 市街化区域内の地価について土地利用別にみると、住居系土地利用で約 35,000 円/㎡、商業系土地利用で約 50,000 円/㎡となっています。時系列でみると、商業系は 2000（平成 12）年から大きく減少しており、住居系はわずかに減少傾向にあります。

■地価公示・県地価調査地点の位置図



■土地利用別地価公示等平均値の推移



資料：国土数値情報 地価公示、県地価調査

(8) 地区特性からみた課題

- 中心部は、都市機能の集積、一定の人口密度のまとまり、公共交通のアクセス等の観点から拠点性を持つ地区となっています。しかし、人口減少による空洞化や浸水リスク等の課題が明確であり、何も対策を実施しなければ、人口減少を背景に、拠点性を失うことが考えられます。
- また、都市の歴史・文化を継承する地区であり、都市のアイデンティティの継承のため、中心部の再生に向けた居住も含めた多様な機能の維持・誘導に関する取組みが課題となります。
- 東部台は、市街地整備事業による良好な市街地が形成されるなか、都市機能の集積等による拠点性を有し、さらに段丘上である地理的特性から災害リスクも少ない地区となっています。
- 隣接市町との広域ネットワークを担う鉄道駅である JR 鹿沼駅や東武新鹿沼駅、国道 121 号及び国道 293 号によるK字型の幹線道路を軸に充実したバス路線が、市街地の生活利便性を確保していることを踏まえ、人口が減少する市街地環境のあり方として、これら公共交通徒歩圏内における一定の人口密度を維持した良好な住環境の維持・形成が課題となります。

