

日光市

第2次

都市計画
マスター
プラン

令和8年3月

日光市


－ 目 次 －

序章 都市計画マスタープランの概要	1
1 節 計画の構成	1
2 節 計画策定の主旨	2
3 節 計画改定のポイント	2
4 節 計画の位置づけと役割	6
5 節 計画の対象区域と対象期間	7
第1章 基礎調査と課題の整理	1.1
1 節 上位計画・関連計画の整理	1.2
2 節 日光市の現状	1.7
3 節 市民意向	1.37
4 節 日光市の課題	1.43
第2章 まちづくりの目標	2.1
1 節 まちづくりの目標	2.1
2 節 将来都市構造の設定	2.3
第3章 全体構想	3.1
1 節 土地利用の基本方針	3.1
2 節 交通体系の基本方針	3.7
3 節 みどり・景観の基本方針	3.13
4 節 防災の基本方針	3.17
5 節 生活環境の基本方針	3.20
6 節 観光・産業の基本方針	3.22
第4章 地域別構想	4.1
1 節 地域別構想とは	4.1
2 節 地域区分について	4.1
3 節 今市地域	4.2
4 節 日光地域	4.15
5 節 藤原地域	4.28
6 節 足尾地域	4.39
7 節 栗山地域	4.48
第5章 まちづくりの推進方策	5.1
1 節 まちづくり推進の基本的な考え方	5.1
2 節 まちづくり推進上の留意事項	5.3



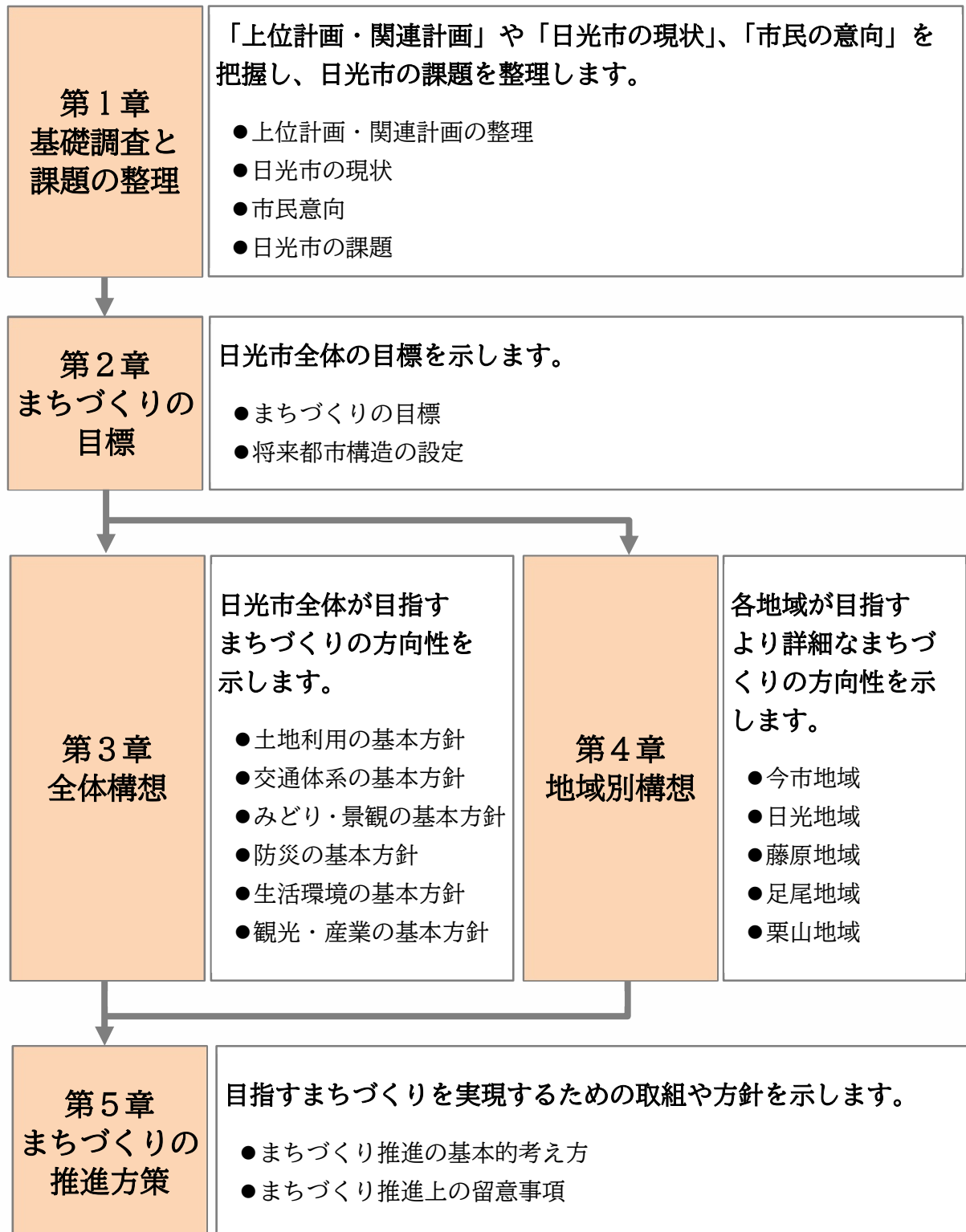
序章

都市計画マスタープランの概要

- 1節 計画の構成
 - 2節 計画策定の主旨
 - 3節 計画改定のポイント
 - 4節 計画の位置づけと役割
 - 5節 計画の対象区域と対象期間
- 

序章 都市計画マスタープランの概要

1 節 計画の構成



2節 計画策定の主旨

「第1次日光市都市計画マスタープラン」は、平成21年3月に計画期間を20年間とし、策定しました。

第1次日光市都市計画マスタープランを策定以降、“少子高齢化・人口減少”への対応だけでなく、働く環境・働き方の変化、コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造の形成、自然災害の激甚化・頻発化に対応した国土の強靱化、カーボンニュートラルの実現、ウェルビーイング社会の実現に加え、インバウンド観光の増加など、日光市を取り巻く社会・経済情勢が大きく変化しています。

そこで、日光市全体の将来像や土地利用の方向、地域別のまちづくりの方針等を関連計画との整合を図りつつ、社会情勢の変化に対応した新しい『第2次日光市都市計画マスタープラン（以下、「本計画」という。）』を策定します。

3節 計画改定のポイント

1. 上位計画・関連計画の更新への対応

本計画の上位計画・関連計画となる「都市計画区域マスタープラン」や「第3次日光市総合計画」、「日光市立地適正化計画」が更新されています。

都市計画マスタープランの改定にあたり、これまでのまちづくりを継承しつつ、上位計画・関連計画と整合を図っていきます。

2. 社会情勢の変化への対応

(1) コンパクト・プラス・ネットワークの実現

少子高齢化・人口減少社会の本格的到来が確実視されるなか、都市に必要な機能を適切な箇所に集約配置するとともに、これらを公共交通等につなぐコンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりが必要となっています。

都市計画マスタープランの改定にあたり、交通結節点を活かした都市機能の適切な誘導と、移動の快適性・利便性向上を目指した視点を盛り込んでいます。

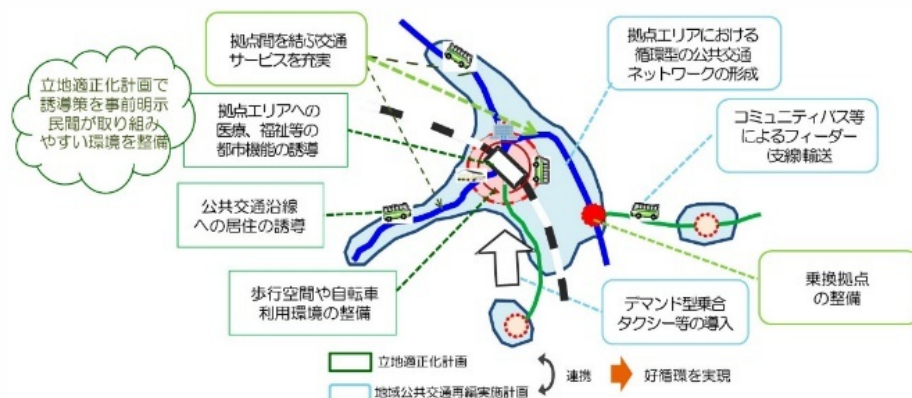


図 コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ

(2) 脱炭素社会づくり

2050年（令和32年）までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルの実現に向けた動きが活発化しています。

日光市においては、「脱炭素先行地域」の一つとして日光国立公園を有する奥日光エリア（湯元地区・中宮祠地区）を対象とし選定されました。環境保全をテーマとする教育旅行の拡大等によりサステナブルツーリズムの発信地・先進地として観光業の活性化を狙うなど、新たな都市づくりの視点として盛り込んでいます。



図 脱炭素化に関する主な取組イメージ

出典：環境省

(3) 持続可能なまちづくり（SDGsの推進）

持続可能な開発目標（SDGs）とは、平成27（2015）年9月の国連サミットで採択された、令和12（2030）年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴール・169のターゲットで構成され、「地球上の誰一人取り残さない」ことをスローガンに、先進国も発展途上国も目指すべき国際社会共通の目標です。

日光市においても、都市計画マスタープランの改定にあたり、SDGsの17の目標に関連付けて、各種取組を推進することで、目標達成に向けて貢献していきます。



図 SDGsアイコン

出典：国際連合広報センター

(4) 防災・減災の取組みによる強靱化

近年激甚化・頻発化している土砂災害、豪雨、洪水に加え、大規模地震等を想定した備えが必要不可欠となっています。

日光市において、災害への備えは市民の生命・財産を守る上で極めて重要です。そのため、都市計画マスタープランの改定にあたり、ハード・ソフト両面での防災・減災の取組みによる国土強靱化の視点を盛り込んでいます。



図 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策

出典：国土交通省

(5) まちづくり DX の推進

都市、交通、災害、環境など様々な分野の政策において、デジタル技術を活用したまちづくり DX への取組みが求められています。

日光市においても、都市計画マスタープランの改定にあたり、先進的技術や、官民データをまちづくりに取り込み、地域の抱える課題解決、新たな価値の創出を図るスマートシティの推進の視点を盛り込んでいます。



図 まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション実現会議
出典：国土交通省

(6) 「居心地が良く歩きたくなる」空間づくり

全国的に、都市の魅力を上向きさせ、まちなかに賑わいを創出する「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりの取組みが求められています。

都市計画マスタープランの改定にあたり、ウォークアブルなまちなかづくりの取組の推進、まちなかにおける交流・滞在空間の創出に向けた官民連携の視点を盛り込んでいます。

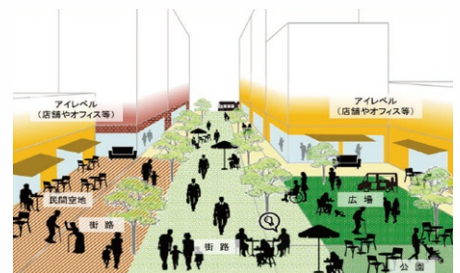


図 ストリートデザインガイドライン
出典：国土交通省

(7) ウェルビーイング (Well-being) の向上

個々人の暮らしの質や地域の活力、歴史、文化等との関係を常に意識し、それら暮らしや地域の豊かさの維持・向上と環境負荷の軽減とを両立させていくことが重要です。

都市計画マスタープランの改定にあたり、地域の持続可能性と住民の生活の質（ウェルビーイング）の向上を促進する視点を盛り込んでいます。

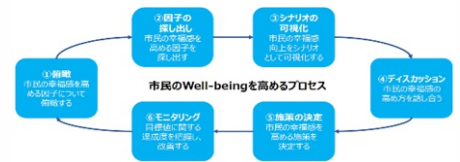


図 地域幸福度(Well-being) 指標の活用の手順
出典：デジタル庁

(8) 多様なライフスタイルへの対応

コロナ禍を経た生活様式の変化に伴い、主な生活拠点とは別の特定の地域に生活拠点をもうける「二地域居住」や休暇を兼ねて観光地で仕事をする「ワーケーション」、地方のサテライトオフィスでの「テレワーク」の受入環境への対応が求められています。

都市計画マスタープランの改定にあたり、地域の実情や変化等に応じた土地利用の視点を盛り込んでいます。

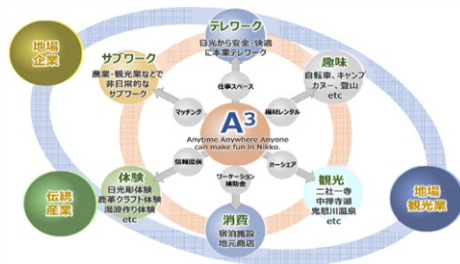


図 スマートワークライフ#Nikko
出典：日光市

4節 計画の位置づけと役割

『第2次日光市都市計画マスタープラン』は、都市計画法に定められた「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として『日光市総合計画』に即し策定されます。都市計画マスタープランは、主に、以下の役割などがあげられます。

- ①まちづくりの具体性のある将来都市像を確立し、地区別のあるべき市街地像を示す。
- ②市町村が定める具体の都市計画についての体系的な指針になる。
- ③社会的課題への都市計画としての対応の考え方について示す。

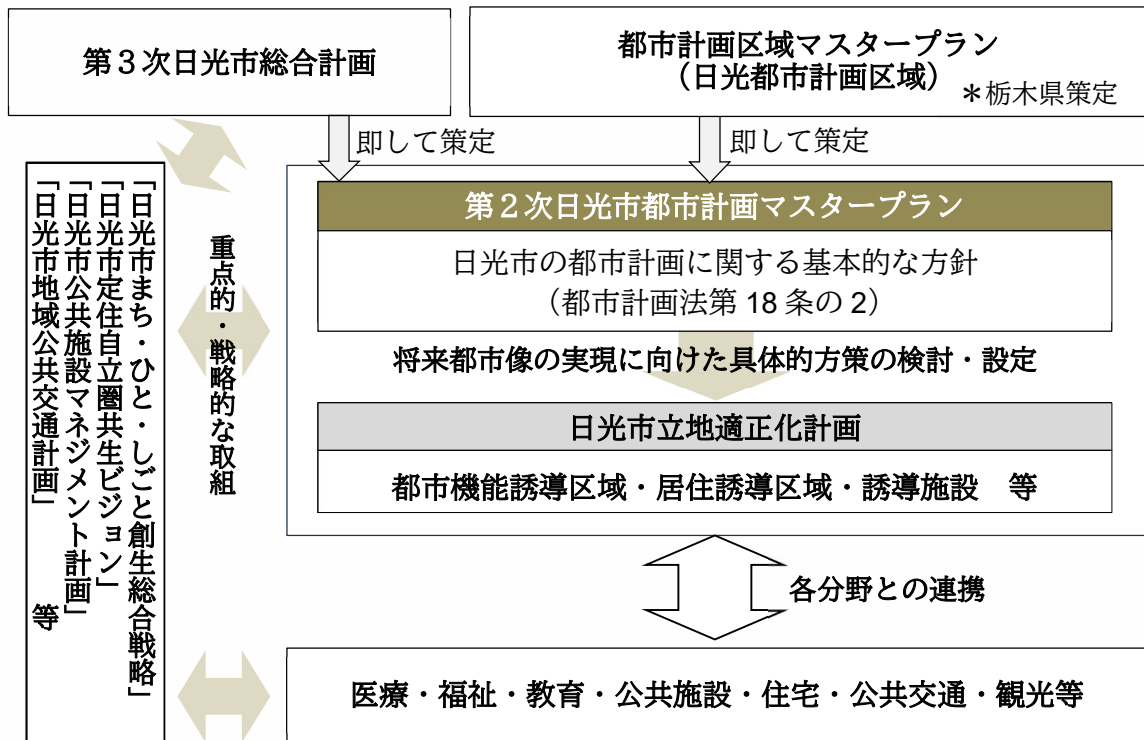


図 計画の位置づけ

5節 計画の対象区域と対象期間

全市的なまちづくりの観点から、都市計画区域内だけでなく、市域全域を対象とします。

1. 対象区域

144,983 ha (2024.2 現在)

2. 対象期間

目標年次：令和 27 (2045) 年 (中間年次：令和 17 (2035) 年)




図 対象区域



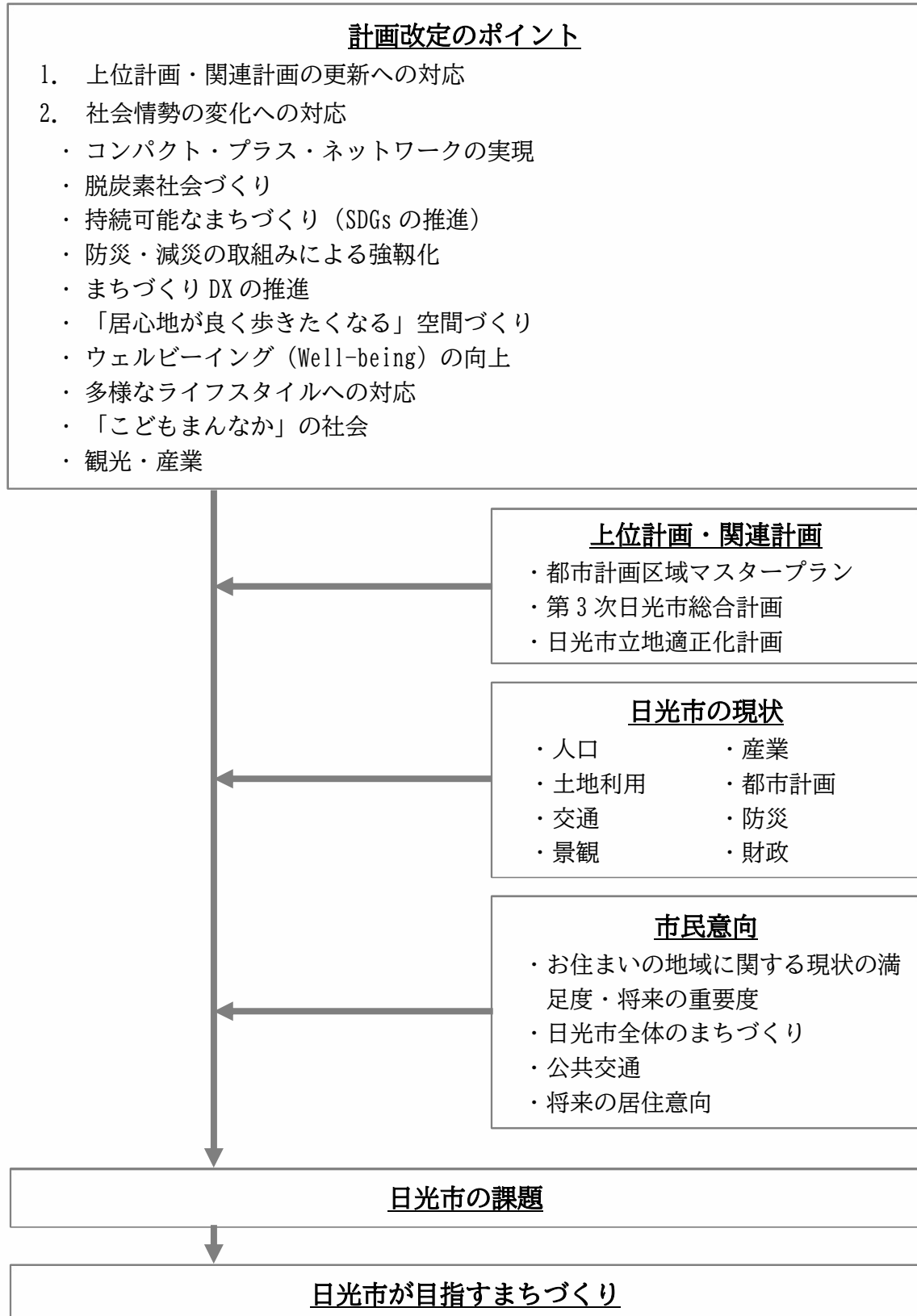
第1章

基礎調査と課題の整理

- 1節 上位計画・関連計画の整理
 - 2節 日光市の現状
 - 3節 市民意向
 - 4節 日光市の課題
- 

第1章 基礎調査と課題の整理

前章の「計画改定のポイント」を踏まえたうえで、「上位計画・関連計画」や「日光市の現状」、「市民意向」を把握し、日光市の課題を整理します。



1 節 上位計画・関連計画の整理

1. 第3次日光市総合計画（令和8年3月）

●日光市の都市像

「日光市の将来像」は、まちづくりの目標となる「日光市の都市像」を始め、骨格的な枠組みとなる「まちづくり人口」、行政経営の基盤となる将来予測として「行財政運営」、資源活用として「土地利用」及び「水利用」の5点について、その方向性を明らかにします。

(1) 日光市の都市像

「誰もが楽しく 健やかに暮らす 新しいまち」

(2) まちづくり人口

- ・人口の将来予測は、令和17（2035）年で56,840人と推計
- ・定住人口の目標値は、令和17（2035）年に60,000人を設定

(3) 行財政運営

「公共施設の適正化」、「デジタルトランスフォーメーション」、「2050年ゼロカーボンシティ」への対応

(4) 土地利用

○今後の土地利用におけるまちづくりの視点

(i) 持続可能な都市経営の視点

土地利用の機能分担、都市機能の効率的な利活用、インフラ施設の維持管理の効率化への取組

(ii) 地球環境、自然環境保全の視点

脱炭素社会の実現に向け、自然環境と調和した土地利用、水と緑の循環ネットワークの保全、再生可能エネルギーの活用などへの取組

(iii) 安全・安心な生活環境の視点

災害に強いまちづくりとして、災害発生時にも機能する都市構造、速やかな復旧・復興を可能とする防災・減災対策への取組

○市域の特性を踏まえた土地利用誘導の方向性

(i) 自然的土地利用の方向性

(ii) 都市的土地利用の方向性

(iii) 農林業的土地利用の方向性

(5) 水利用

- ・「生活用水」、「工業用水」、「農業用水」、「日光市の豊かな水資源」への対応

●施策の大綱

「日光市の将来像」で掲げた都市像を実現するための基本戦略を次のように定め、施策の大綱として「まちづくりの重点施策」「まちづくりの基本施策」「まちづくり推進の視点」を位置付けます。

【基本戦略】

「変わる。が始まる ～Social Well-being City～」

【まちづくりの重点施策】

重点施策では、「誰もが楽しく 健やかに暮らす 新しいまち」を実現するため、基本戦略の下、ソーシャル・ウェルビーイングの向上に取り組めます。

【まちづくりの基本施策】

- 1.地域の未来を担う人を育てる、教育のまちづくり
- 2.やさしく、支え合う、福祉と健康のまちづくり
- 3.雇用創出と地域経済発展を進める、産業のまちづくり
- 4.便利で住みよい、居住環境のまちづくり
- 5.強靱な地域社会を構築する、安全・安心のまちづくり

【まちづくり推進の視点】

- 1.その次の価値と共感を追求し続ける、シティプロモーションの視点
- 2.まちの元気を共に創る、地域づくりの視点
- 3.多様な価値観を尊重し、協力し合う社会づくりの視点
- 4.共に地域社会を創る、多文化共生・国際理解の視点
- 5.新しいまちの創造に向けた行財政改革を推し進める、行政経営の視点
- 6.総合計画の着実な推進の視点

2. 都市計画区域マスタープラン 栃木県（令和8年3月）

●都市づくりの基本理念

様々なサービスやデータを、デジタルを活用してつなぐ空間（スマートシティ）と、役割に応じた複数の拠点を形成し、それらの拠点を質の高い交通ネットワークでつなぐ空間（コンパクト・プラス・ネットワーク）の融合により、時間や場所の制約を克服し、サービスや活動が継ぎ目なく展開する都市の形成を目指し、以下の基本理念のもと、都市づくりを進めていきます。

(1) 誰もが暮らしやすい集約型の都市づくり

- ・都市機能の集積・誘導を行い都市の利便性向上を推進
- ・多核ネットワーク型都市構造の実現
- ・国際観光都市として、拠点性を高め、周辺都市とも連携した都市づくり

(2) 誰もが安全でスムーズに移動できる都市づくり

- ・拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの維持・形成を支援
- ・各拠点が有する機能の相互利用や相互補完を図るなど広域連携を促進
- ・鉄道、バス、デマンド交通、タクシー、自転車を含む様々な交通手段の連携強化
- ・交通結節点の整備を推進し、乗換機能の充実や便利で快適な空間を確保
- ・歩道整備や公共交通機関等のバリアフリー化や自転車の利用環境の充実
- ・ユニバーサルデザインの整備を促進
- ・広域的な交流・連携を促進するため、広域道路ネットワークの機能強化

(3) 災害に強くてしなやかな都市づくり

- ・災害リスクを考慮した土地利用の誘導
- ・施設の耐震化や老朽化対策により道路機能の維持・強化
- ・道路ネットワークの多重化や代替性を確保
- ・デジタルを活用し地域の防災力向上

(4) 環境にやさしい脱炭素型都市づくり

- ・公共交通やパーソナルモビリティ等の利用促進
- ・EV/FCVや電気バス等の導入を促進し、エネルギー消費とCO₂の発生を抑制
- ・再生可能エネルギーの地産地消やエネルギーの面的利用
- ・緑と自然豊かな都市公園整備や多自然川づくり等を通じてグリーンインフラの社会実装を推進

(5) とちぎの魅力や強みを活かした都市づくり

- ・交通ネットワークを活かし、首都圏中心部に集中する機能の移転、新たな産業集積地の形成や既存産業基盤の定着・充実
- ・豊かな自然環境や景観、歴史文化遺産、食や地域イベントなどの地域資源を有効活用した、個性あるまちづくり
- ・自然環境や歴史文化遺産が作り出す美しい景観の保全・継承

●市内における拠点地区の位置づけ

市街地の規模や役割に応じて、必要な都市機能を集積し、機能性を高めた拠点地区づくりを進めるとともに、拠点地区間や周辺都市との連携により、都市機能の効率化を図ります。

(1) 広域拠点地区

都市機能や人口の集積を一層促進し、商業や医療、公共公益施設などの都市機能を周辺都市と共有、利活用できるよう、公共交通を基本とした交通ネットワークを充実・強化するとともに観光機能の拡充を図ります。

- ・ JR 今市駅と東武下今市駅間周辺地区（以下、「今市市街地」という。）

(2) 地域拠点地区

徒歩や自転車で移動可能な範囲に日常生活機能と居住機能を集積させ、人口密度を維持していくとともに、必要な都市機能の維持・充実や、日常生活の利便性の向上及び観光機能の拡充を図ります。

- ・ JR 日光駅や東武日光駅周辺地区（以下、「日光市街地」という。）
- ・ 東武鬼怒川温泉駅周辺地区（以下、「鬼怒川温泉駅周辺地区」という。）

(3) 生活拠点地区

日常生活に必要な店舗や診療所などの生活利便施設の確保や、公共交通の充実などにより生活の利便性の向上を図ります。

- ・ 広域拠点地区や地域拠点地区周辺に形成された住居系市街地や、JR 下野大沢駅周辺地区、その他概ね小学校区の規模でコミュニティの中心となる地区 など

(4) 産業拠点地区

周辺環境に配慮しながら、研究開発機能を含む産業の集積を図ります。

- ・ 清滝産業地区、轟産業地区、土沢産業地区、小代産業地区など

(5) 観光レクリエーション拠点地区

自然環境や歴史・文化的な地域資源を活かして、広域的な観光の集客を促進するための魅力向上を図ります。

- ・ 世界遺産周辺地区、中宮祠地区、湯元地区、霧降地区、東武鬼怒川温泉駅から鬼怒川公園駅にかけての鬼怒川温泉地区、野岩鉄道川治湯元駅に近接する川治温泉地区、藤原地域南部の小佐越・柄倉地区、日光だいや川公園を中心とした瀬川地区 など

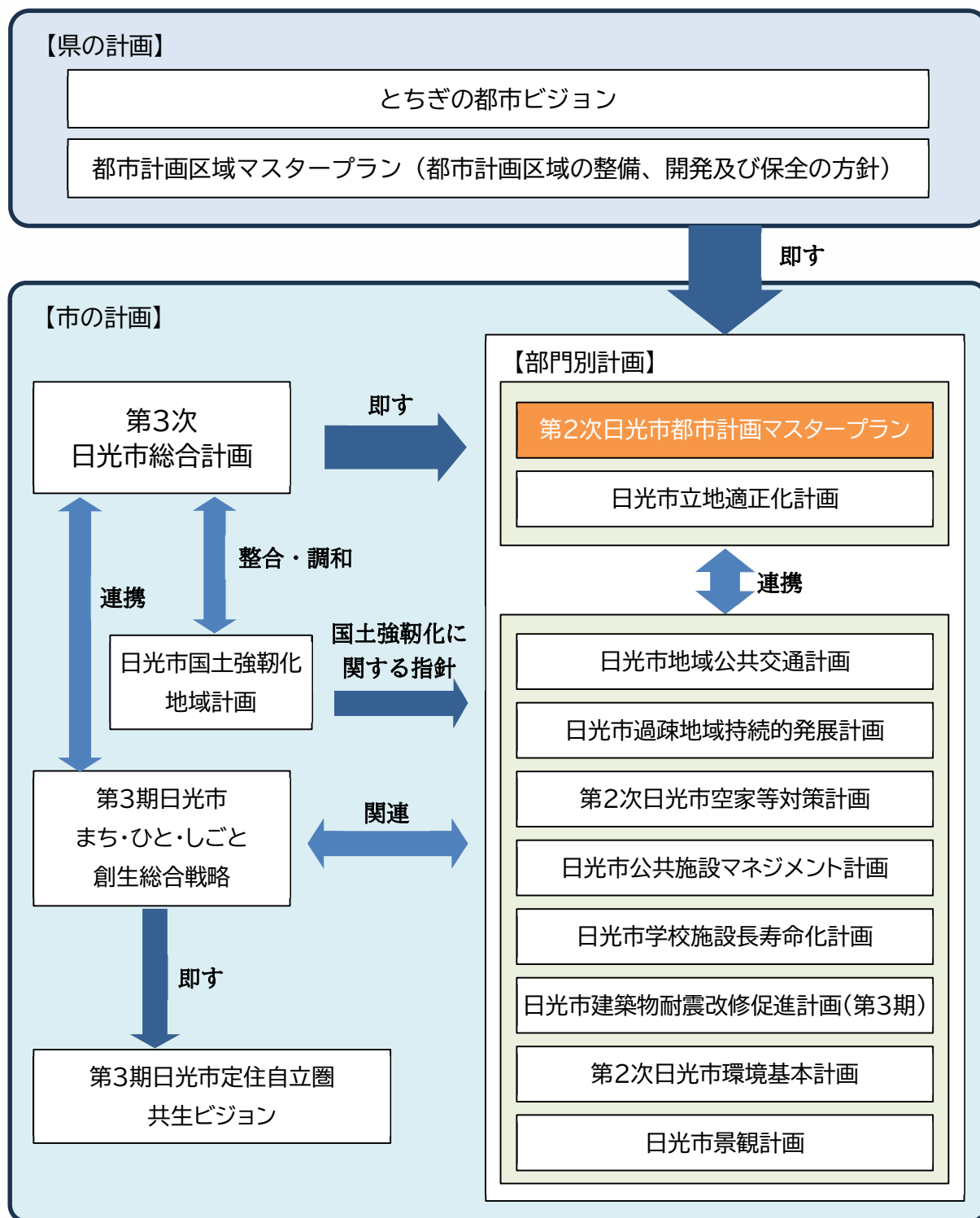


図 各計画の関係図

2節 日光市の現状

1. 位置及び地勢、沿革

(1) 位置及び地勢

本市は栃木県の北西部に位置し、北は福島県、西は群馬県に接しています。本市の総面積は1,449.83km²で、県土の約4分の1を占めています。

日光国立公園地域を中心とする山間部の多くは、水源かん養や自然環境の保全等の機能を担う振興山村地域に指定されているほか、一部は水源地域にも指定されています。

地形は、市街地を形成している標高200m程度の平坦地域から2,000mを越す山岳地域まで大きな起伏があり、四季を通じて変化に富んだ観光・スポーツ・レクリエーションを可能にしており、国内外から多くの観光客が訪れています。

気候は、内陸性気候に属し、年平均気温は市街地で12℃程度、山間部では7℃程度であり、夏季は比較的涼しく、冬季は氷点下になることも多く、四季折々の寒暖の差が美しい自然景観を醸し出しています。



図 日光市の位置

(2) 沿革

日光市は平成18(2006)年3月20日、旧今市市、旧日光市、旧藤原町、旧足尾町、旧栗山村の2市2町1村の合併により誕生しました。この2市2町1村は、豊かな自然環境と貴重な歴史的・文化的遺産、随所に湧出する豊富な温泉など、恵まれた観光資源を基盤として発展してきました。

17世紀初めに徳川家康公の霊廟である日光東照宮が建立された後は、旧今市市は日光街道、例幣使街道及び会津西街道が結節する宿場町として、旧日光市は二社一寺の門前町として栄えてきました。旧藤原町では、17世紀末に鬼怒川温泉が、18世紀初頭には川治温泉が発見され、日本有数の温泉保養地としても発展するようになりました。

また、旧足尾町は、16世紀には銅が採掘されていたと伝えられ、その後、日本を代表する銅山として栄え、日本の近代化に大きな功績を残しました。

一方、旧栗山村は、平家の落人により集落が築かれたともいわれ、平家杉や平家塚などの史跡が残されているほか、湯西川や奥鬼怒温泉郷をはじめとする温泉保養地としても栄えてきました。

2. 人口・世帯数

(1) 人口

本市の人口は、平成7（1995）年の99,988人をピークに減少に転じ、令和2（2020）年には77,661人と、ピーク時に比べ2万人以上減少しています。

年齢3区分別人口は、令和2（2020）年まで15歳未満人口及び15歳以上65歳未満人口が減少傾向にある一方で、65歳以上人口は増加傾向にあり、少子高齢化が進行しています。

今後、本市の人口は減少傾向が続き、令和27（2045）年には48,778人まで減少することが予想されています。また、年齢3区分別人口は、すべての区分において減少傾向が続くとともに、少子高齢化が一層強まるものと予想されています。

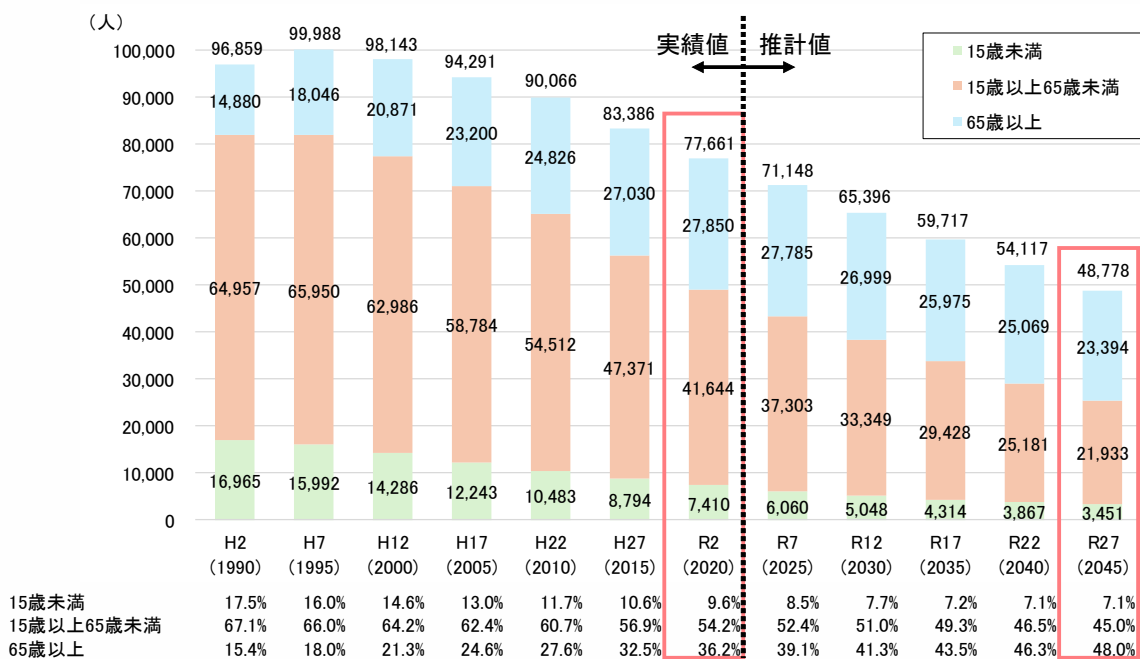


図 総人口及び年齢3区分別人口の実績値と推計値

出典：国勢調査等

※令和2（2020）年までは、国勢調査による実績値

※令和7（2025）年以降は、国立社会保障・人口問題研究所による推計値（令和5（2023）年推計）

※実績値の総人口は、年齢不詳人口を含む

※実績値の年齢3区分別人口構成比は、各区分人口を年齢不詳人口を除く合計値で除したもの

(2) 人口密度分布

人口密度は、用途地域内や下野大沢駅周辺で 30 人/ha を超えています。その他の地域は 5 人/ha を下回っており、人口が薄く広がっています。

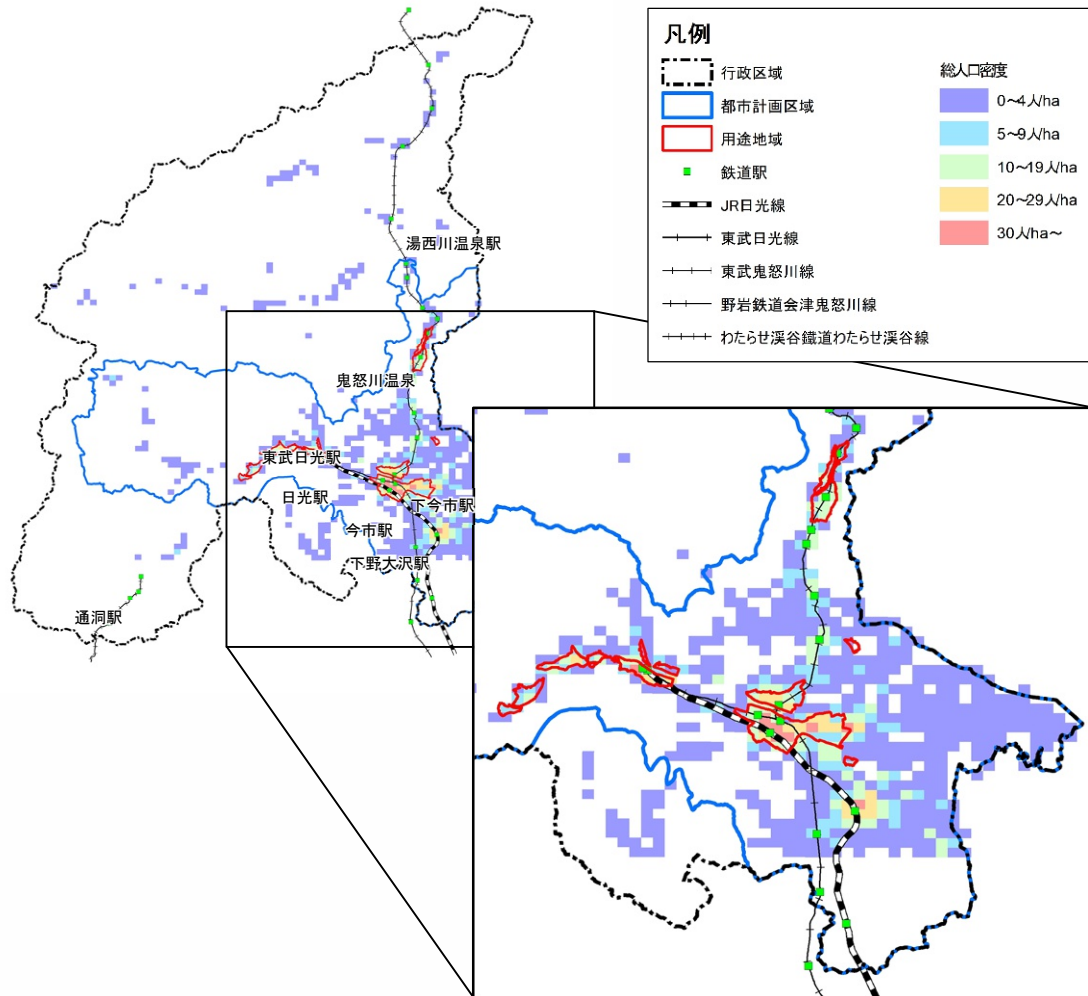


図 人口密度分布図

出典：令和 2（2020）年国勢調査 500m メッシュ

(3) DID 面積と人口密度

日光市の DID[※]は、平成 12（2000）年から平成 17（2005）年にかけて面積が約 2km²と大きく縮小しており、平成 22（2010）年以降は減少傾向にあります。人口においても、面積の縮小に合わせて平成 12（2000）年から平成 17（2005）年に大きく減少し、平成 22（2010）年以降は減少傾向にあります。

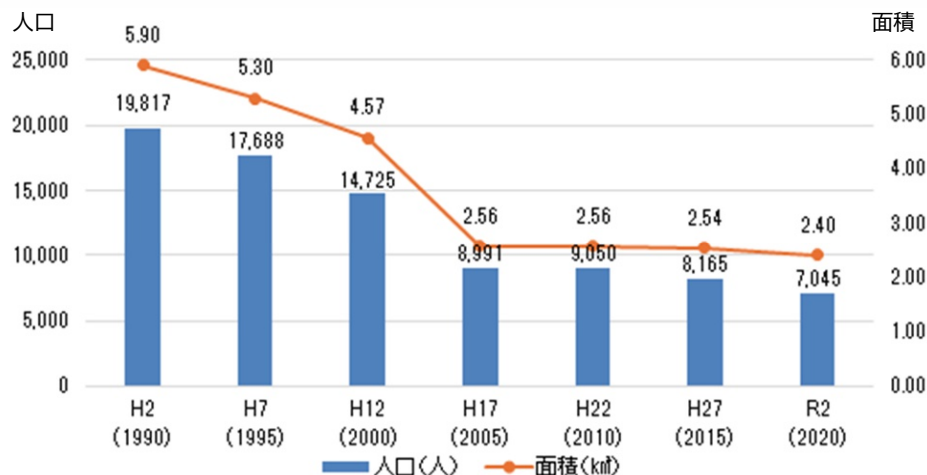


図 DID 面積・人口の推移

出典：国勢調査

※DID（人口集中地区）：市区町村の区域内において、人口密度が1平方キロメートルあたり4,000人以上の国勢調査地区が隣接して、それらの隣接した地域の人口が5,000人以上を有する地域を指します。

(4) 世帯数

世帯数は、平成 2（1990）年から平成 7（1995）年にかけて大きく増加し、その後も平成 17（2005）年まで増加傾向が続いていましたが、平成 22（2010）年以降は世帯数が減少しています。世帯当たり人員では、一貫して減少しています。

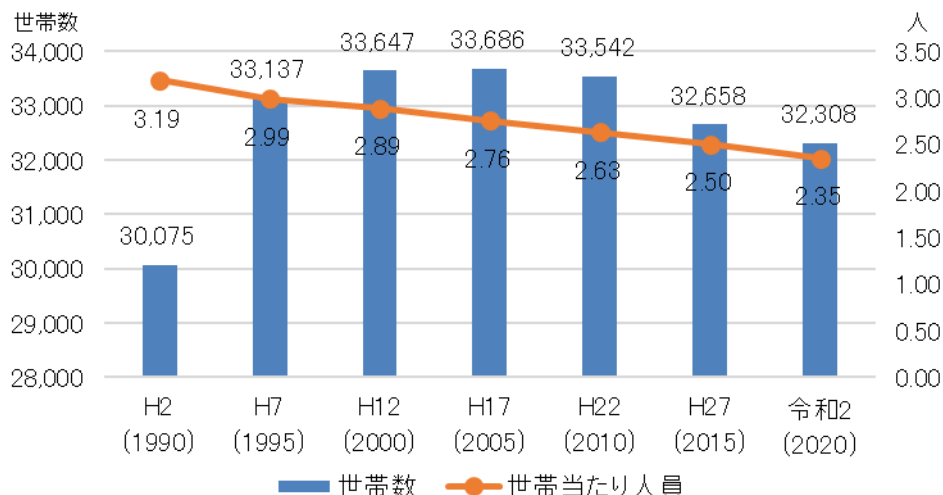


図 世帯数及び世帯当たり人員

出典：国勢調査

(5) 人口動態

自然増減をみると、各年ともに死亡者数が出生者数を上回る自然減となっており、平成23（2011）年から令和5（2023）年にかけて減少幅が大きくなっています。

社会増減についても、各年ともに転出者数が転入者数を上回る社会減が続いているものの、令和2（2020）年以降は転入・転出の差が縮まってきています。

上記2つを合わせた人口増減は、各年とも人口減が続き、減少幅はおおよそ横ばいです。

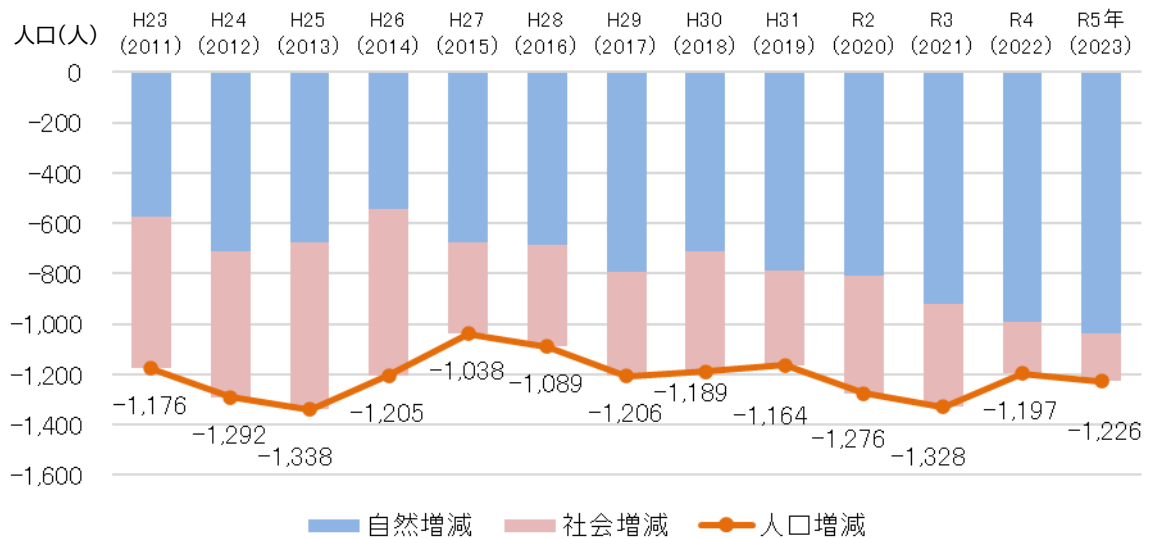


図 人口動態

出典：栃木県毎月人口調査

(6) 通勤・通学流動

通勤は、流出が流入を上回っており、特に宇都宮市への流出が顕著です。通学も同様に流出が流入を上回っており、宇都宮市や鹿沼市への流出のほか特に県外への流出が目立ちます。

表 通勤・通学の流入・流出(R2年10月時点)

市町名	流入(人)			流出(人)		
	総数※	通勤	通学※	総数※	通勤	通学※
県内総数	5,798(91%)	5,453(91%)	345(99%)	9,307(92%)	7,782(93%)	1,525(87%)
宇都宮市	2,672(42%)	2,618(44%)	54(16%)	4,898(49%)	4,183(50%)	715(41%)
鹿沼市	1,524(24%)	1,251(21%)	273(78%)	2,417(24%)	1,992(24%)	425(24%)
その他	1,602(25%)	1,584(26%)	18(5%)	1,992(20%)	1,607(19%)	385(22%)
県外総数	566(9%)	563(9%)	3(1%)	774(8%)	552(7%)	222(13%)
総数	6,364	6,016	348	10,081	8,334	1,747

※総数、通学者数は15歳未満通学者を含む

出典：国勢調査

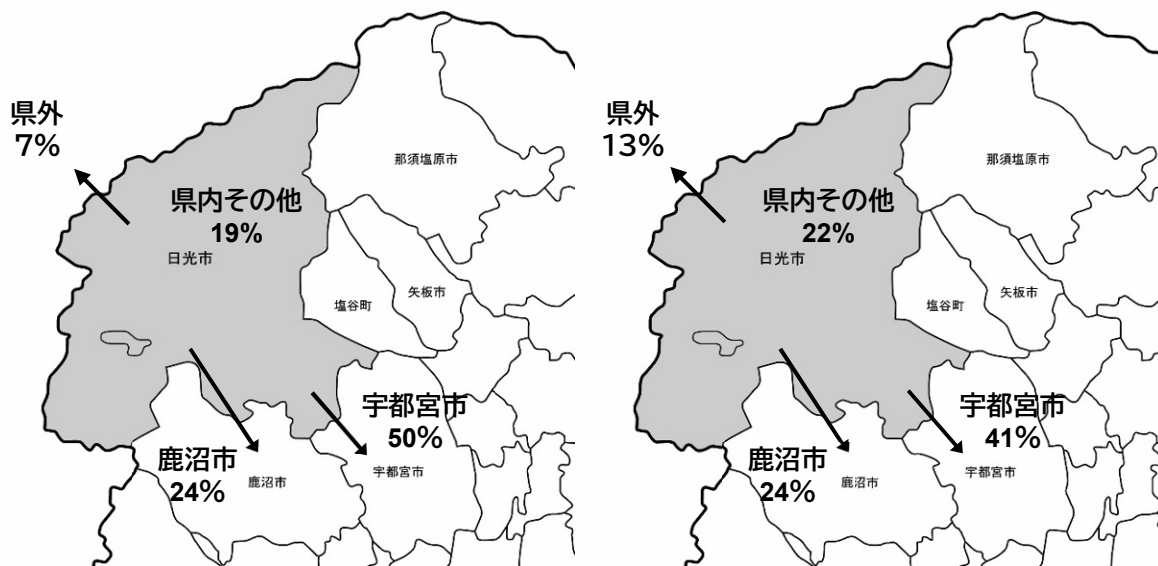


図 通勤(左)通学(右)の流出状況

3. 産業

(1) 商業

商店数は、平成 11（1999）年をピークに減少した後、平成 24（2012）年以降は横ばいで推移し、令和 3（2021）年では 792 店舗となっています。

従業者数は、商店数の推移と同様の傾向にあり、令和 3（2021）年で 4,760 人となっています。

年間商品販売額は、平成 6（1994）年から減少傾向にありましたが、平成 28（2016）年にはやや増加したものの、令和 3（2021）年では 93,694 百万円となっています。

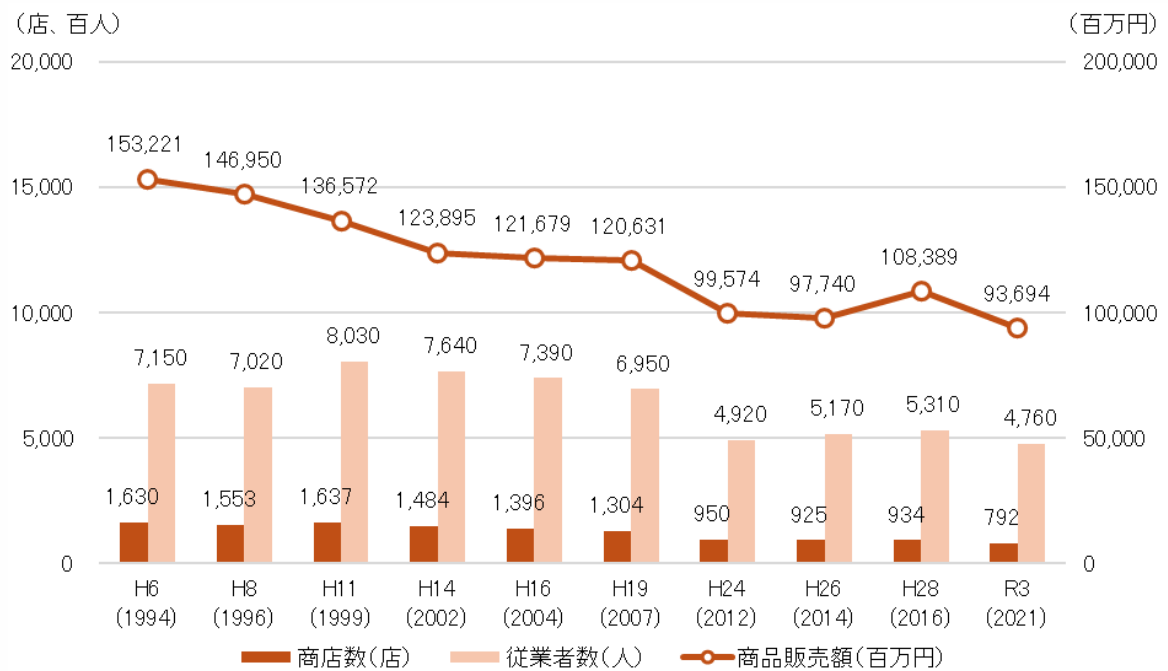


図 商店数、従業者数、年間商品販売額の推移

※従業者数の数値は、四捨五入により処理しています

出典：商業統計調査、H19年度以降は日光市統計書

(2) 工業

工業の事業所数は経年的に緩やかな減少傾向となっていました。令和4(2022)年以降は増加傾向にあります。一方、従業者数は概ね横ばいで推移しています。

製造品出荷額等は、平成23(2011)年に約4,836億円と突出していますが、平成30(2018)年は減少傾向にあります。令和4(2022)年には2,304億円まで減少しましたが、令和5(2023)年は2,697億円に回復しています。

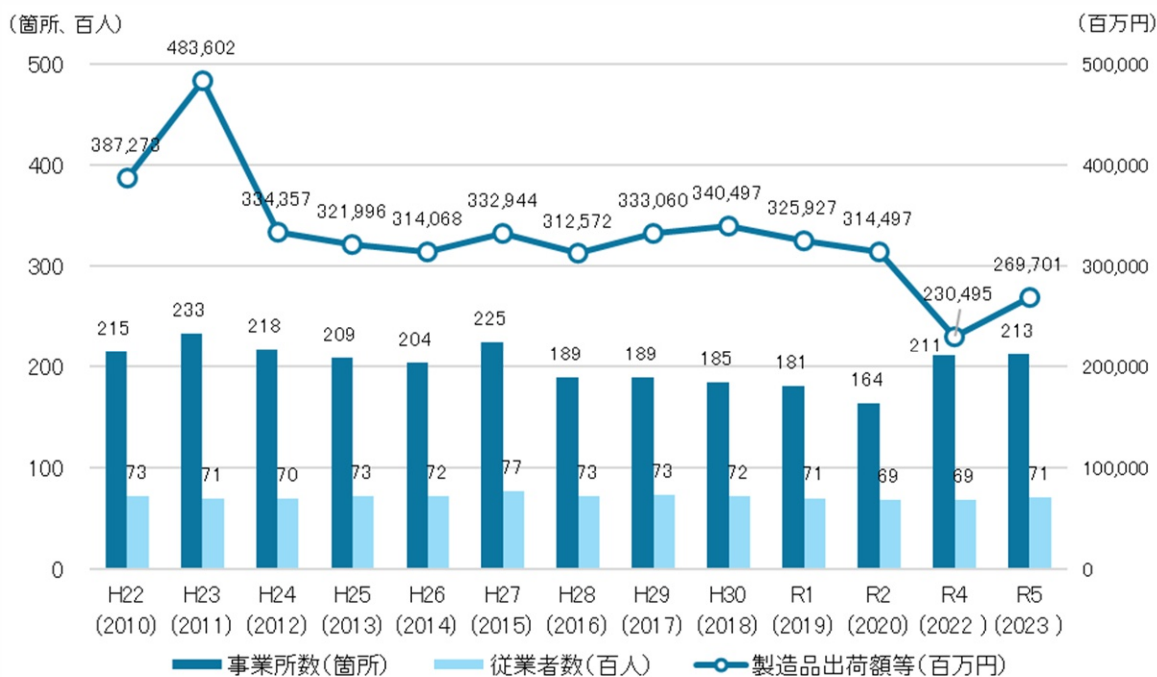


図 工業における事業所数、従業者数、製造品出荷額等の推移

出典： H22～R2年度は日光市統計書、R4年度以降は経済構造実態調査

(3) 観光

本市の観光客入込数や宿泊数は、東日本大震災や新型コロナウイルス感染拡大等の社会情勢の大きな変化の際に一時的に大きく減少するものの、その後緩やかに回復するという状況を繰り返す傾向にあります。

令和6（2024）年の観光客入込数は約1,019万人、宿泊数は約294万人となっています。新型コロナウイルス感染拡大からの回復途上にあります。平成22（2010）年以降のピーク時に比べ、観光客入込数は約213万人、宿泊数は約67万人少ない状況にあります。

今後は、人口減少や少子高齢化に伴う国内旅行の伸び悩みが予想されますが、本市は、知名度のある自然的・歴史的な観光資源を多く有していること、また、インバウンドの拡大が見込まれることから、当面、観光客は微増していくものと考えられます。

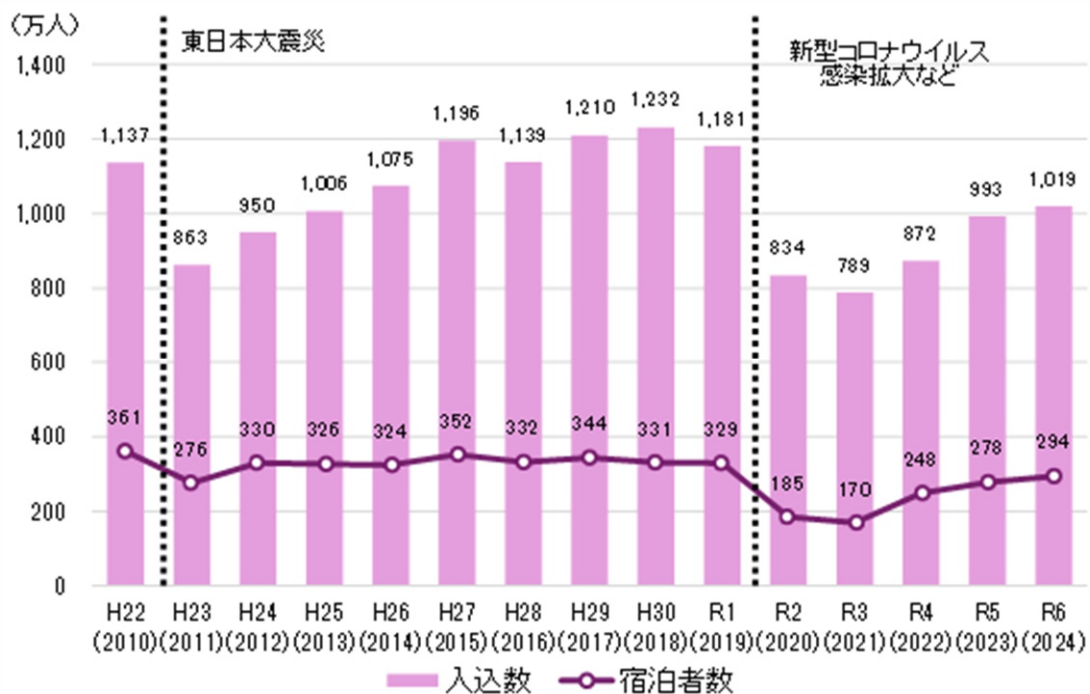


図 観光客入込数・宿泊数の推移

出典：日光市観光客入込数・宿泊数調査結果

(4) 農業

本市の農業は、農家数及び経営耕地面積ともに、経年的に減少傾向にあります。

令和2(2020)年において、自給的農家数は561戸、販売農家数は1,362戸であり、総農家数1,923戸の約71%が販売農家となっています。また、経営耕地面積は4,073haとなっています。

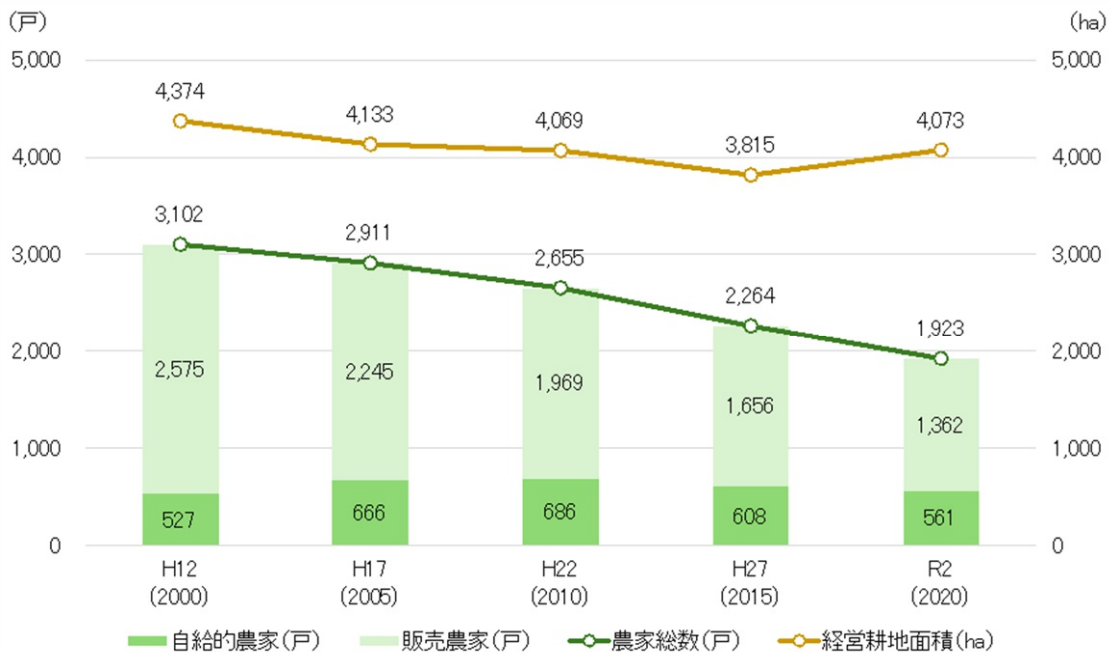


図 農家数及び経営耕地面積の推移

出典：農林業センサス

※経営耕地面積について、平成27(2015)年までは販売農家の経営耕地面積、令和2(2020)年は農業経営体の経営耕地面積

4. 土地利用

(1) 土地利用現況

本市の面積は、1,449.83 km²であり、森林が全体の 86.4%を占め、続いて農用地が 4.3%、宅地が 1.7%、湖沼が 1.1%となっています。

市域の北部から南西部にかけて森林地帯が、中央部から南部にかけて農林業地帯が形成されています。農林業地帯には、いくつかの市街地などが形成され、都市的土地利用がされています。

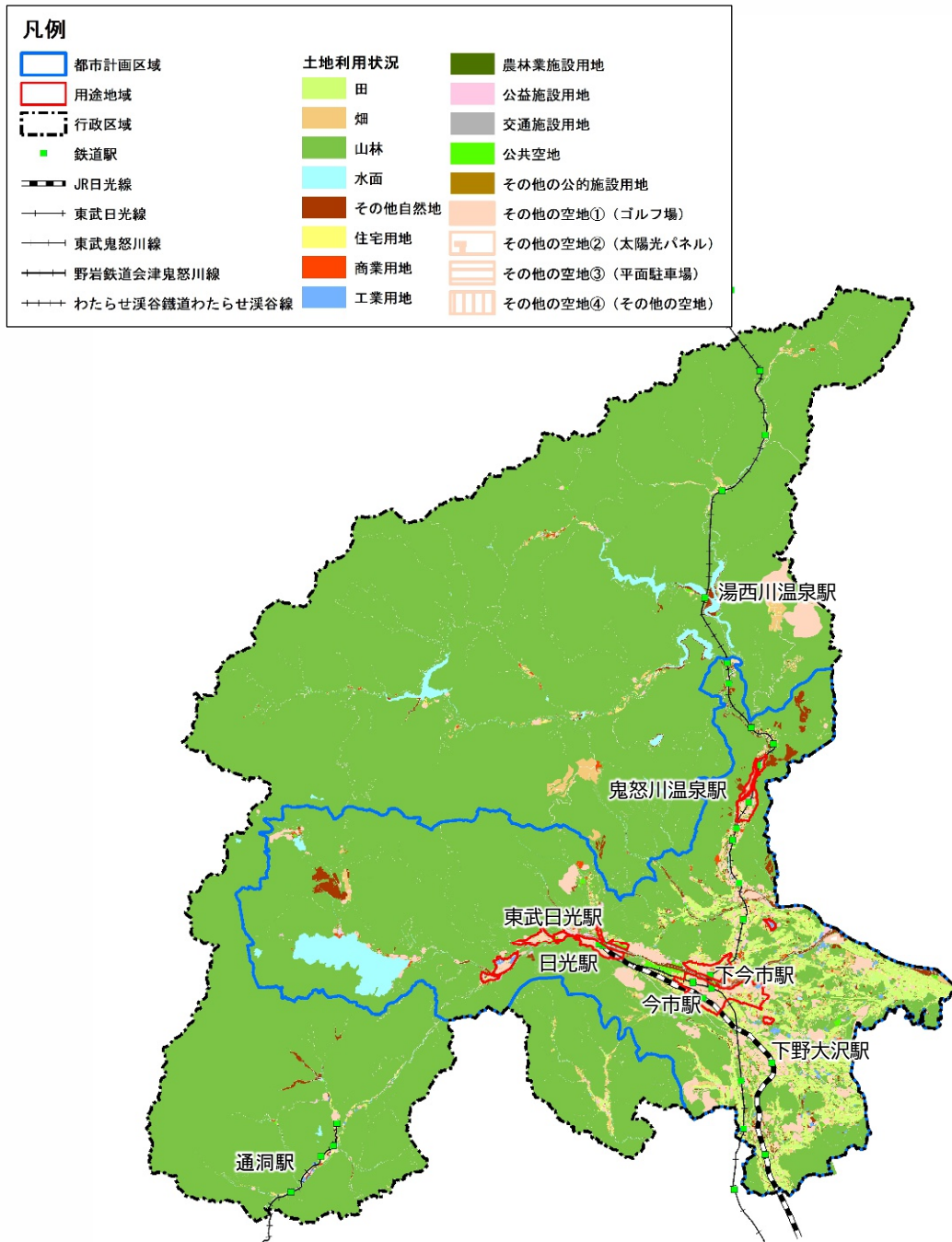


図 土地利用現況

出典：令和 2（2020）年度都市計画基礎調査

(2) 農地転用の状況

用途地域外での農用地から住宅・その他用途への転用がみられます。

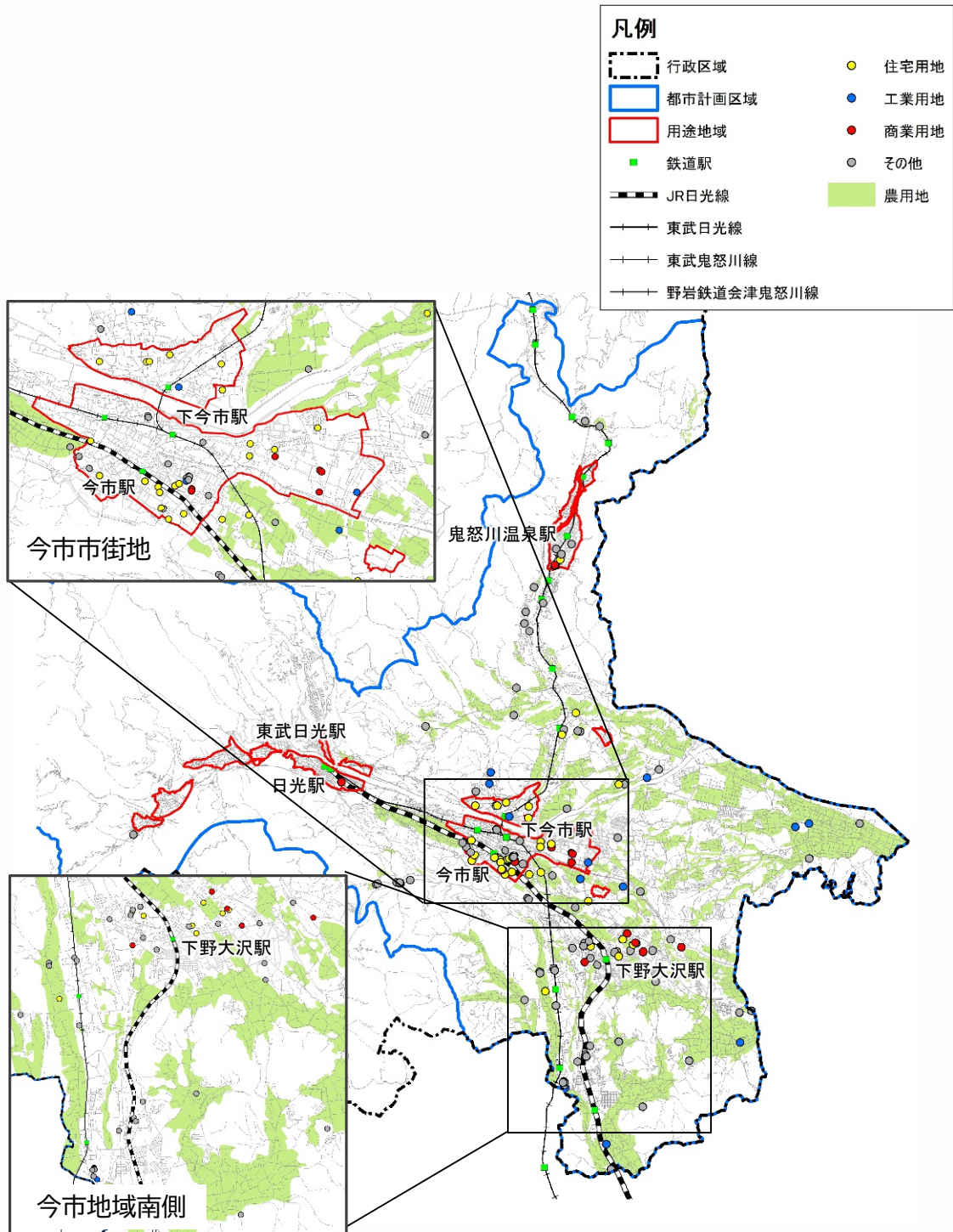


図 農地転用の状況

出典：令和2（2020）年度都市計画基礎調査

5. 都市計画

(1) 都市計画区域及び用途地域の指定状況

都市計画区域は、行政区画に対して約33%を占めており、そのうち用途地域内が1%、用途地域外が約32%となっています。

用途地域は、住居系用途が約71%、商業系用途が約15%、工業系用途が約14%となっています。

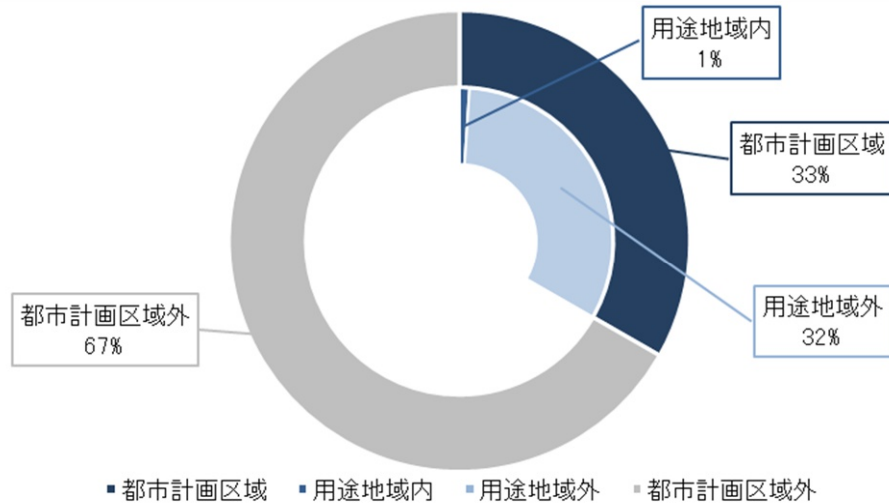


図 都市計画指定状況

出典：令和6（2024）年度都市計画現況調査

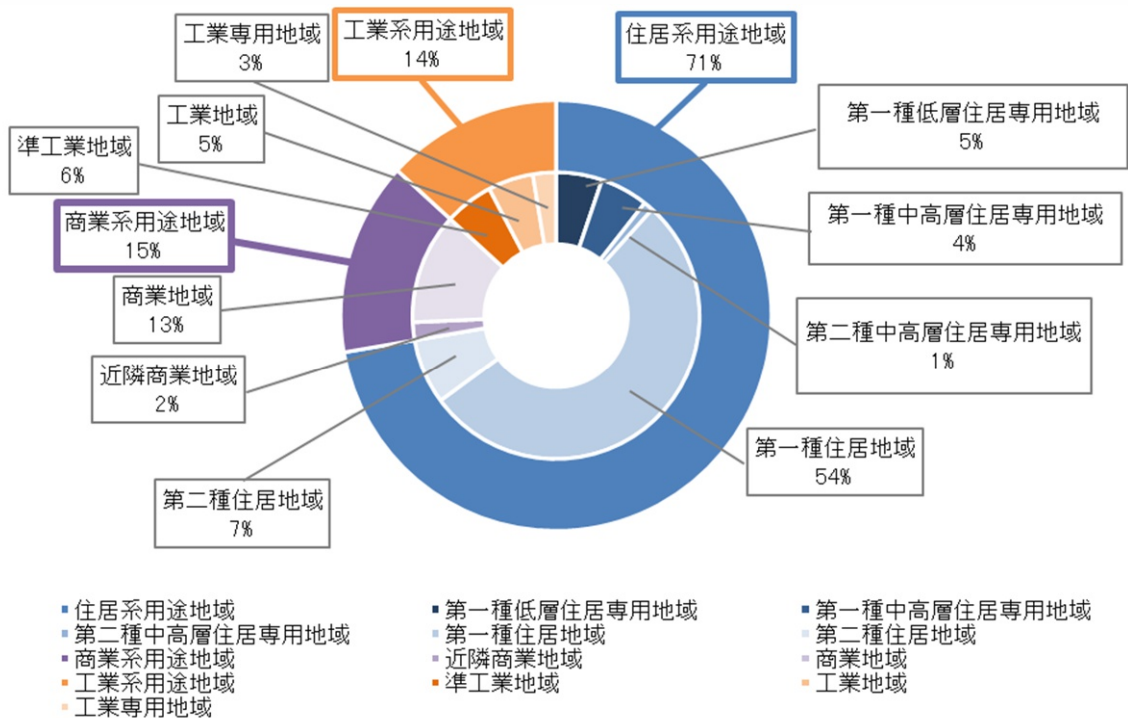


図 用途地域指定状況

出典：令和6（2024）年度都市計画現況調査

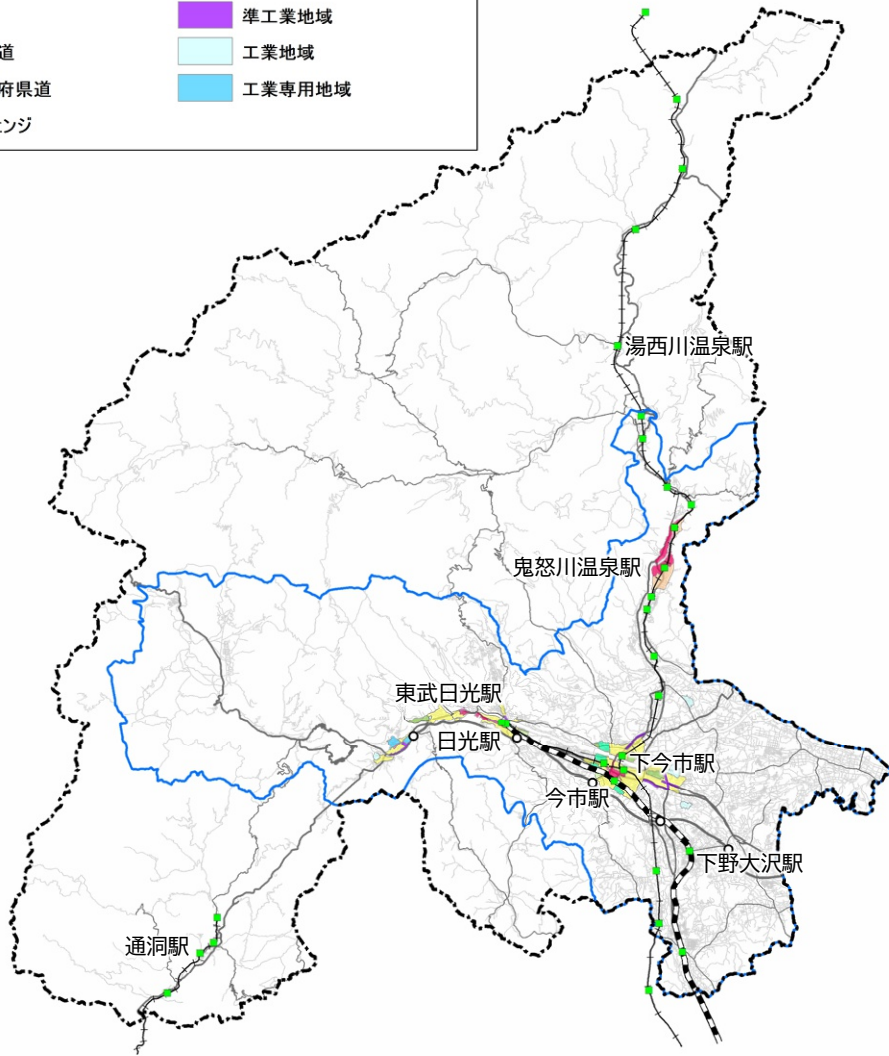
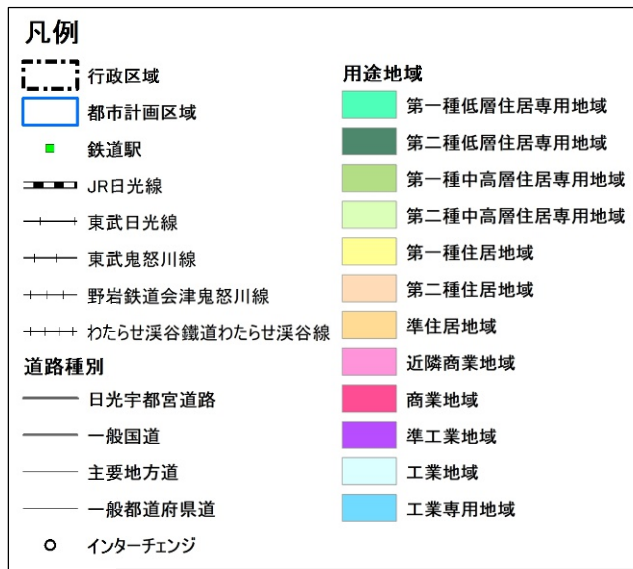


図 都市計画区域及び用途地域

出典：令和2（2020）年度都市計画基礎調査

(2) 都市計画道路

都市計画道路の計画延長は 69.28km であり、そのうち改良済が約 78%、概成済が約 5%となっています。

表 都市計画道路の整備状況

名称		位置		延長(m)	構造	
番号	路線名	始点	終点		車線の数	幅員(m)
3・3・1	日光駅前循環線	日光市相生町	日光市東和町	約 80	2 車線	22.0
3・3・2	鬼怒川今市線	日光市倉ヶ崎	日光市平ヶ崎	約 3,800	4 車線	25.0
3・3・3	豊田吉沢線	日光市豊田	日光市吉沢	約 2,700	4 車線	25.0
3・4・1	日光教会線	日光市御幸町	日光市御幸町	約 100	2 車線	18.0
3・4・2	日光足尾線	日光市松原町	日光市清滝 3 丁目	約 7,100	2 車線	16.0
3・4・3	大谷川右岸線	日光市稲荷町	日光市野口	約 4,000	2 車線	20.0
3・4・4	七里国道連絡線	日光市宝殿	日光市七里	約 250	2 車線	16.0
3・4・5	両駅連絡線	日光市相生町	日光市松原町	約 200	2 車線	20.0
3・4・6	瀬川森友線	日光市瀬川	日光市森友	約 5,650	4 車線	21.0
3・4・7	松原瀬尾線	日光市瀬尾	日光市瀬尾	約 1,570	2 車線	16.0
3・4・8	原町千本木線	日光市平ヶ崎	日光市千本木	約 1,450	2 車線	16.0
3・4・9	大谷向駅前線	日光市今市	日光市今市	約 130	2 車線	16.0
3・4・10	市役所通り	日光市今市	日光市今市	約 380	2 車線	18.0
3・4・11	赤間々今中線	日光市今市	日光市荊沢	約 1,050	2 車線	15.0
3・4・12	今中森友線	日光市荊沢	日光市森友	約 1,060	2 車線	16.0
3・4・13	春日町小倉町線	日光市今市	日光市平ヶ崎	約 700	2 車線	16.0
3・4・14	小倉町吉沢線	日光市今市	日光市吉沢	約 770	2 車線	18.0
3・4・15	上今市駅前線	日光市今市	日光市今市	約 70	2 車線	16.0
3・4・16	大谷川左岸線	日光市瀬尾	日光市豊田	約 3,490	2 車線	16.0
3・4・19	下今市駅北口線	日光市瀬川	日光市今市	約 90	2 車線	20.0
3・4・20	平町東町線	日光市平ヶ崎	日光市今市	約 660	2 車線	20.0
3・4・21	千本木小倉町線	日光市千本木	日光市今市	約 710	2 車線	16.0
3・4・22	鬼怒川温泉駅前線	日光市 鬼怒川温泉大原	日光市 鬼怒川温泉大原	約 50	2 車線	16.0
3・4・23	大原線	日光市 鬼怒川温泉大原	日光市 鬼怒川温泉大原	約 280	2 車線	16.0
3・4・24	新鬼怒川線	日光市 鬼怒川温泉大原	日光市藤原	約 4,590	2 車線	16.0
3・4・25	下今市駅前線	日光市今市	日光市今市	約 70	2 車線	20.0
3・4・26	東武日光駅前線	日光市松原町	日光市松原町	約 80	2 車線	20.0
3・5・1	日光駅前広場線	日光市相生町	日光市相生町	約 270	2 車線	15.0
3・5・2	所野本線	日光市松原町	日光市所野	約 1,460	2 車線	15.0
3・5・3	中宮祠本線	日光市中宮祠	日光市中宮祠	約 1,290	2 車線	12.0

名称		位置		延長(m)	構造	
番号	路線名	始点	終点		車線の数	幅員(m)
3・5・4	相生鉢石線	日光市相生町	日光市下鉢石町	約 900	2車線	12.0
3・5・5	相生七里線	日光市相生町	日光市七里	約 800	2車線	12.0
3・5・6	稲荷川所野線	日光市萩垣面	日光市所野	約 2,150	2車線	12.0
3・5・7	今市宇都宮線	日光市今市	日光市森友	約 4,210	2車線	15.0
3・5・8	桜ヶ丘線	日光市 鬼怒川温泉大原	日光市藤原	約 2,510	2車線	12.0
3・5・9	松原線	日光市 鬼怒川温泉大原	日光市 鬼怒川温泉大原	約 1,400	2車線	12.0
3・5・10	豊田大谷向線	日光市豊田	日光市今市	約 1,370	2車線	14.0
3・6・1	中学校前通り	日光市本町	日光市 久次良町	約 1,500	2車線	11.0
3・6・2	中宮祠湖畔線	日光市中宮祠	日光市中宮祠	約 1,150	2車線	11.0
3・6・4	久次良本線	日光市花石町	日光市 久次良町	約 360	2車線	8.0
3・6・5	松原宝殿線	日光市松原町	日光市宝殿	約 1,000	2車線	8.0
3・6・6	下今市 千本木線	日光市今市	日光市今市	約 600	2車線	11.0
8・6・1	東の参拝道線	日光市山内	日光市安川町	約 760	—	9.0
8・6・2	西の参拝道線	日光市安川町	日光市山内	約 380	—	9.0
8・6・3	長坂線	日光市山内	日光市山内	約 160	—	8.0
8・6・4	安川通り	日光市安川町	日光市安川町	約 120	—	11.0
8・6・5	赤堀通り	日光市平ヶ崎	日光市今市	約 510	—	8.0
8・6・6	鬼怒川橋通り	日光市 鬼怒川温泉大原	日光市 鬼怒川温泉滝	約 510	—	10.0
8・7・1	浄光寺前通り	日光市安川町	日光市匠町	約 300	—	5.0
8・7・2	田母沢 御用邸前通り	日光市安川町	日光市本町	約 700	—	6.0
8・7・3	なかよし通り	日光市瀬尾	日光市今市	約 3,780	—	4.1
全体				約 69,280	—	—

出典：都市計画決定一覧

(3) 都市計画公園・緑地

都市計画公園・緑地は、街区公園 23 箇所、近隣公園 1 箇所、地区公園 2 箇所、総合公園 1 箇所、運動公園 1 箇所、特殊公園 1 箇所、広域公園 1 箇所、緑地 1 箇所の計 31 箇所、面積約 136.2ha が都市計画決定されており、公園・緑地合わせた供用率は 86.6% です。

また、一人当たり公園・緑地面積は計画が 18.2m²/人、供用は 15.8m²/人となっています。

表 都市計画公園の整備状況

番号	名称	種別	面積 (ha)
2・2・1	松原街区公園	街区	約 0.10
2・2・2	相生街区公園	街区	約 0.29
2・2・3	東町街区公園	街区	約 0.32
2・2・4	田母沢街区公園	街区	約 0.72
2・2・5	含満街区公園	街区	約 0.37
2・2・6	細尾街区公園	街区	約 0.26
2・2・7	みゆき街区公園	街区	約 0.24
2・2・8	安良沢街区公園	街区	約 0.22
2・2・9	藤の木街区公園	街区	約 0.11
2・2・10	みどりの里街区公園	街区	約 0.19
2・2・11	ふれあい街区公園	街区	約 0.18
2・2・12	なかよし街区公園	街区	約 0.20
2・2・13	やすらぎ街区公園	街区	約 0.20
2・2・14	今市松原公園	街区	約 0.90
2・2・15	今市中央公園	街区	約 0.30
2・2・16	平ヶ崎公園	街区	約 0.13
2・2・17	あきの空公園	街区	約 0.57
2・2・18	杉の木公園	街区	約 0.18
2・2・19	ひばり公園	街区	約 0.24
2・2・20	鬼怒川さくら並木公園	街区	約 0.34
2・2・21	鬼怒川盾岩公園	街区	約 0.49
2・2・22	鬼怒川松原公園	街区	約 0.35
2・2・23	高德街区公園	街区	約 0.85
3・3・1	鬼怒川公園	近隣	約 1.80
4・3・1	藤原運動公園	地区	約 3.20
4・4・1	今市運動公園	地区	約 8.40
5・4・1	丸山公園	総合	約 9.30
6・5・1	日光運動公園	運動	約 18.20
8・4・1	日光田母沢御用邸記念公園	特殊	約 4.00
9・6・1	県西大規模公園	広域	約 61.90
計			約 111.55

出典：都市計画決定一覧

表 都市計画緑地

番号	名称	面積 (ha)
1	大谷川河川緑地	約 24.6

出典：都市計画決定一覧一覧

(4) 公共下水道

日光市全体で 2,661ha が事業認可されており、供用率は 87%となっています。このうち、2,058ha が都市計画決定されています。

表 公共下水道の整備状況

名称	排水面積 (ha)	ポンプ場 (箇所)
日光公共下水道	約 654	2
今市公共下水道	約 1,176	1
藤原公共下水道	約 228	3
計	約 2,058	6

出典：都市計画決定一覧

(5) 市街地開発事業（土地区画整理事業）及び地区計画

土地区画整理事業は9箇所で開催されており、面積は215.9haとなります。また、用途地域に対する土地区画整理事業面積の割合は約14%となっています。

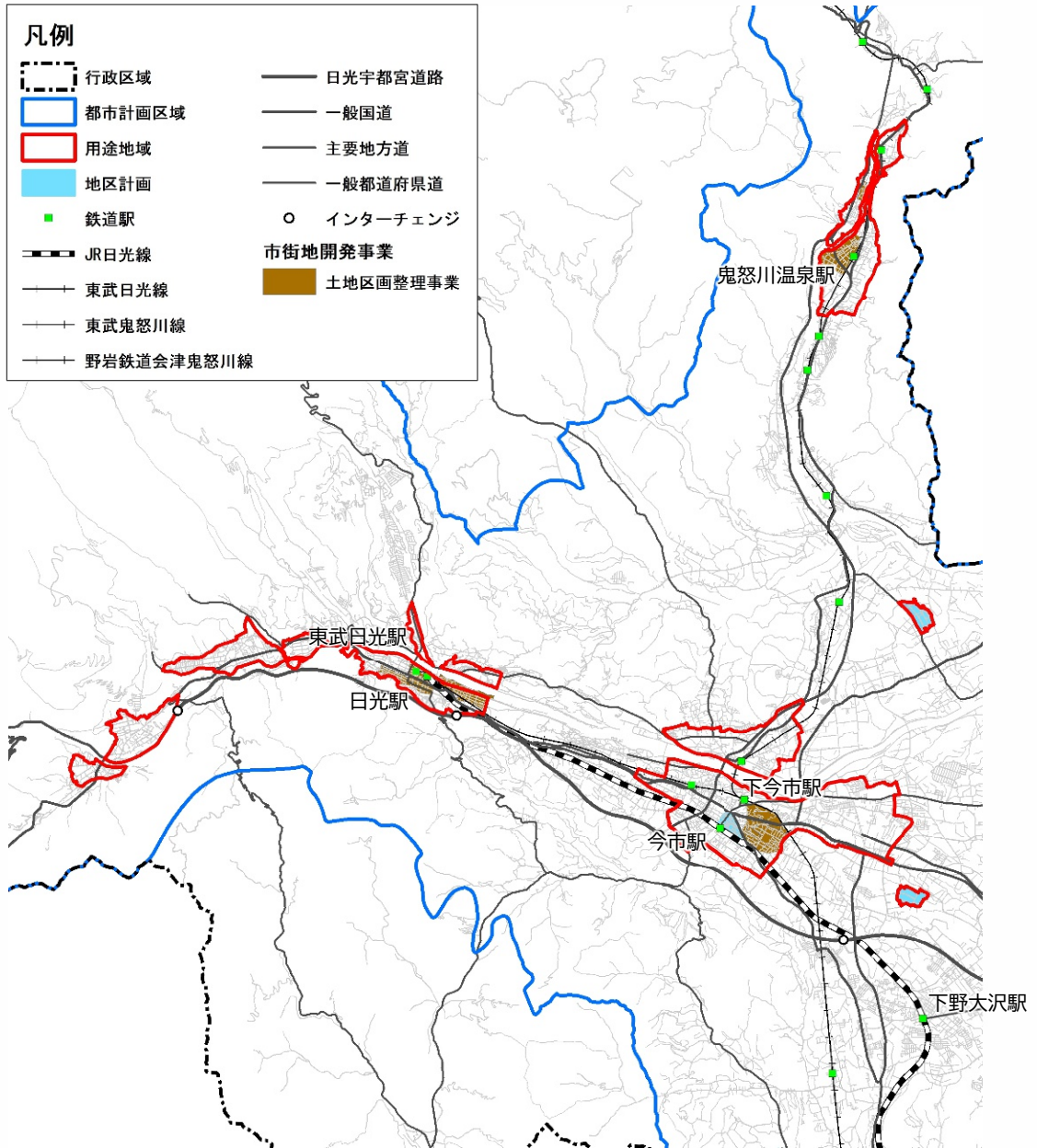


図 市街地再開発事業(土地区画整理事業)及び地区計画

出典：令和2（2020）年度都市計画基礎調査

表 市街地再開発事業(土地区画整理事業)の整備状況

名称	面積 (ha)	施行年度
今市東南部 (第1工区)	約 33.0	S51~H4
今市東南部 (第2工区)	約 2.3	H5~H11
今市東南部 (第3工区)	約 61.0	—
駅間 JR 今市	約 14.2	H5~H21
日光駅前 (第1工区)	約 17.7	S25~S57
日光駅前 (第2工区)	約 8.1	S44~S54
七里	約 27.1	S58~H4
復興	約 7.3	S16~S17
松原	約 41.2	S37~S42
計	約 211.9	—

出典：都市計画決定一覧

表 地区計画の策定状況

地区名	面積 (ha)	決定年月日	
		当初決定	最終変更
駅間 JR 今市地区	14.2	H9.12.19	H30.4.1
日光産業団地地区	16.1	H27.3.6	R3.3.1
大日光(轟)工業団地地区	19.5	H27.3.6	—
計	49.8	—	—

出典：都市計画決定一覧

6. 交通

(1) 公共交通

公共交通は、JR 日光線や東武日光線等の鉄道が4路線、路線バスが20路線、市営バスが10路線と1地域（デマンドバス）、地域内交通（デマンドタクシー）が1地域、その他隣接市町の公営バスやスクールバス等が運行しています。

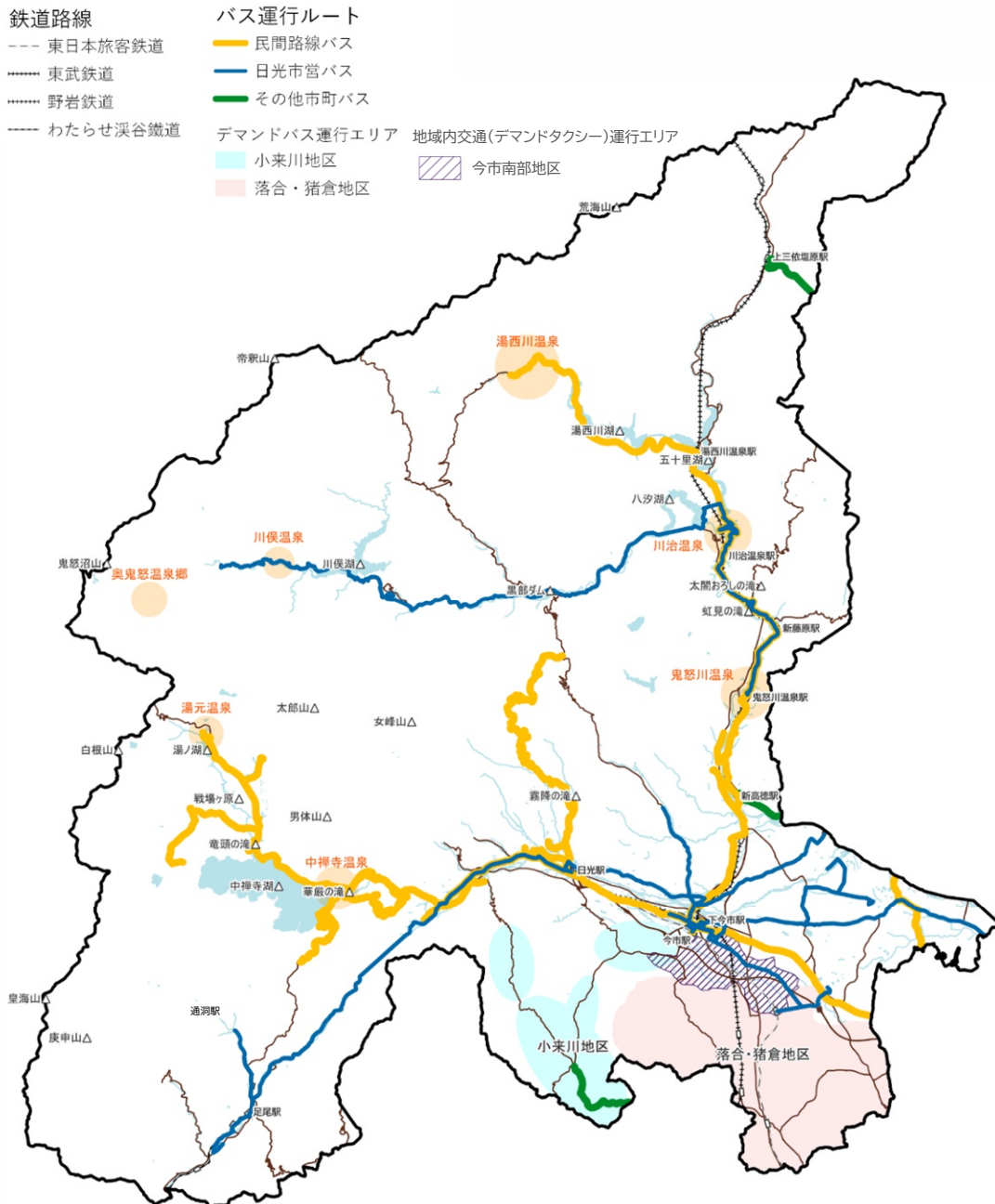


図 公共交通の状況

出典：日光市地域公共交通計画

東武日光線等における主要な駅の利用者数は、令和2（2020）年に新型コロナウイルスの影響で大幅に減少しましたが、その後徐々に回復しています。

JR日光線における主要な駅の利用者数は、令和元（2019）年までは安定していますが、令和2（2020）年に減少しています。ただし、日光駅のみ増加傾向にあります。

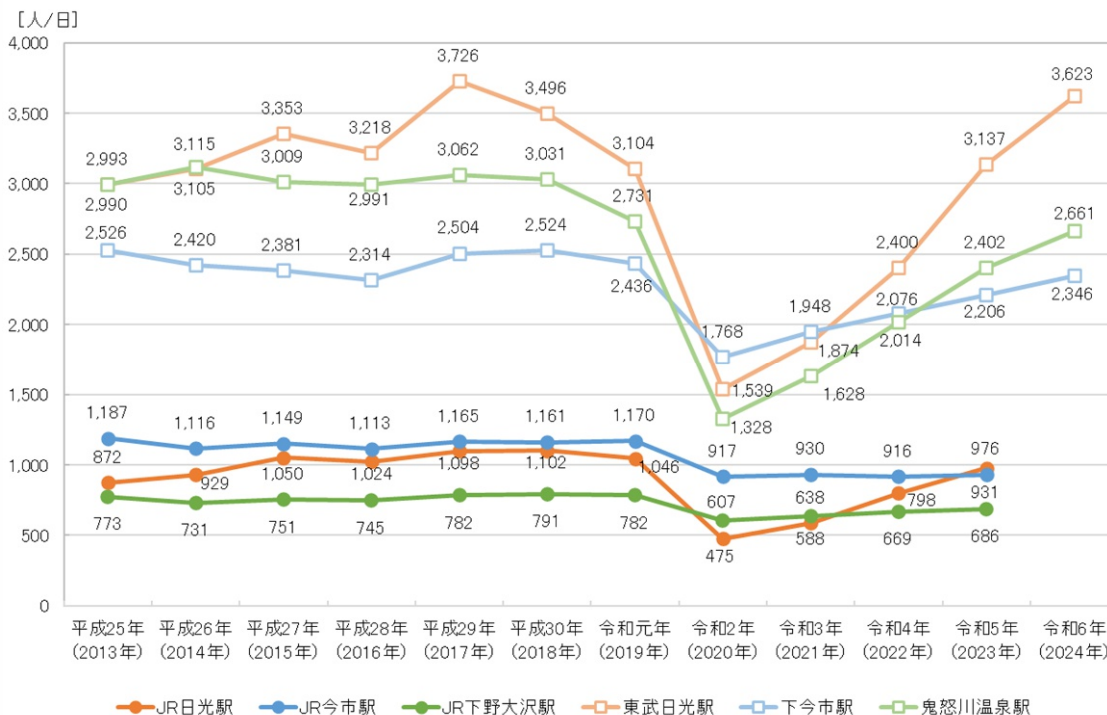


図 鉄道の1日平均利用者数

出典：各鉄道会社ホームページ

(2) 公共交通利用圏域人口

鉄道駅から1 km圏域及びバス停から300m 圏域を「公共交通利用圏域」として分析したところ、公共交通利用圏域内人口は50,575人であり、総人口の約71%をカバーしています。公共交通利用圏域外の多くは、今市地域の人口が低密度に広がったエリアとなっています。

表 公共交通利用圏域内人口

区分	年少人口 (0-14)	生産年齢人口 (15-64)	老年人口 (65-)	合計	割合 (%)
駅・バス停 勢圏内	4,891	27,458	18,226	50,575	71.4%
駅・バス停 勢圏外	2,042	11,190	7,032	20,264	28.6%
合計	6,933	38,648	25,258	70,839	100.0%

出典：令和2（2020）年度国勢調査500mメッシュ、国土数値情報

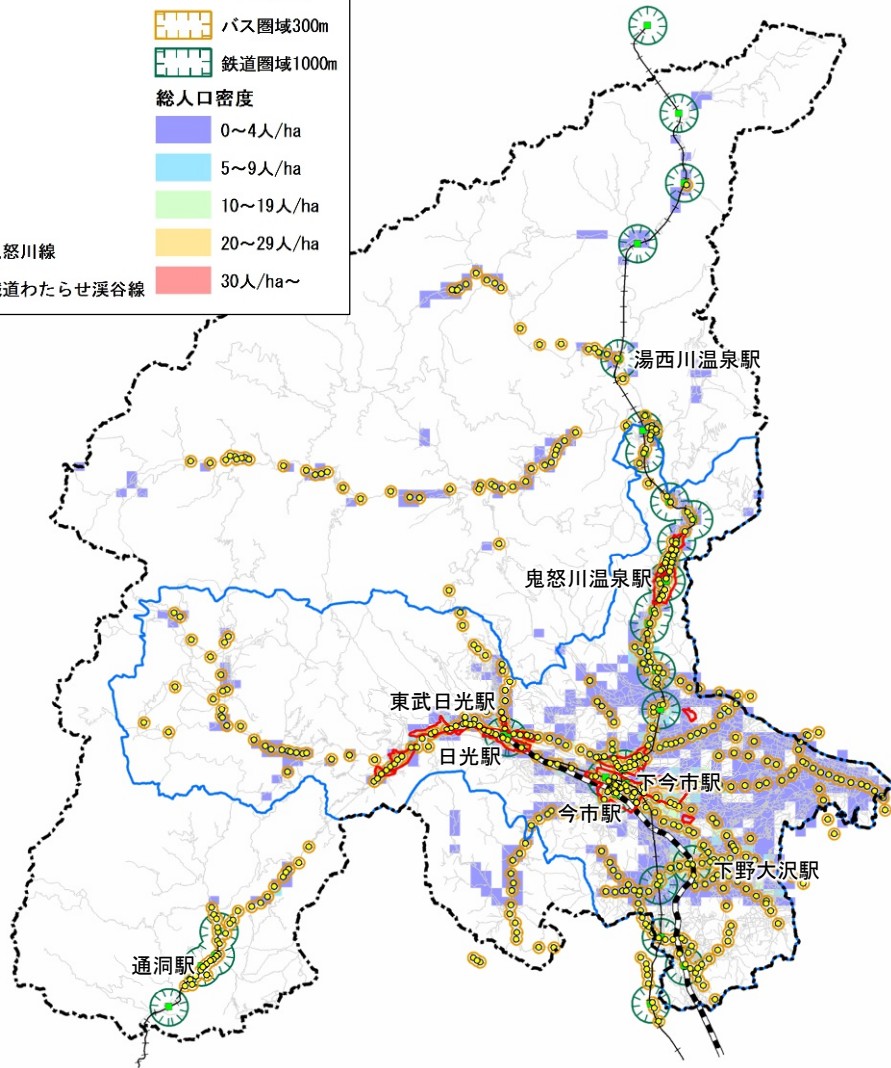
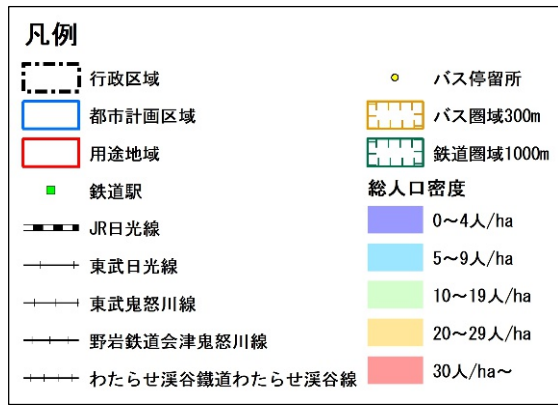


図 公共交通利用圏域

出典：令和2（2020）年度国勢調査 500m メッシュ

(3) 交通手段分担率

自動車が圧倒的に多く利用されており、その他の交通手段もそれぞれ一定の利用者数がありますが、自動車の利用が突出しています。

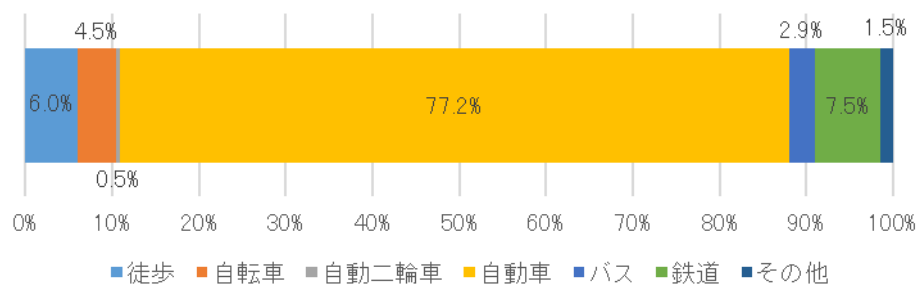


図 交通手段分担率

出典：令和2（2020）年度国勢調査

7. 防災

(1) 水災害

1) 洪水浸水想定区域

鬼怒川、古大谷川、大谷川、武子川等において、河川氾濫による浸水被害のリスクがあります。

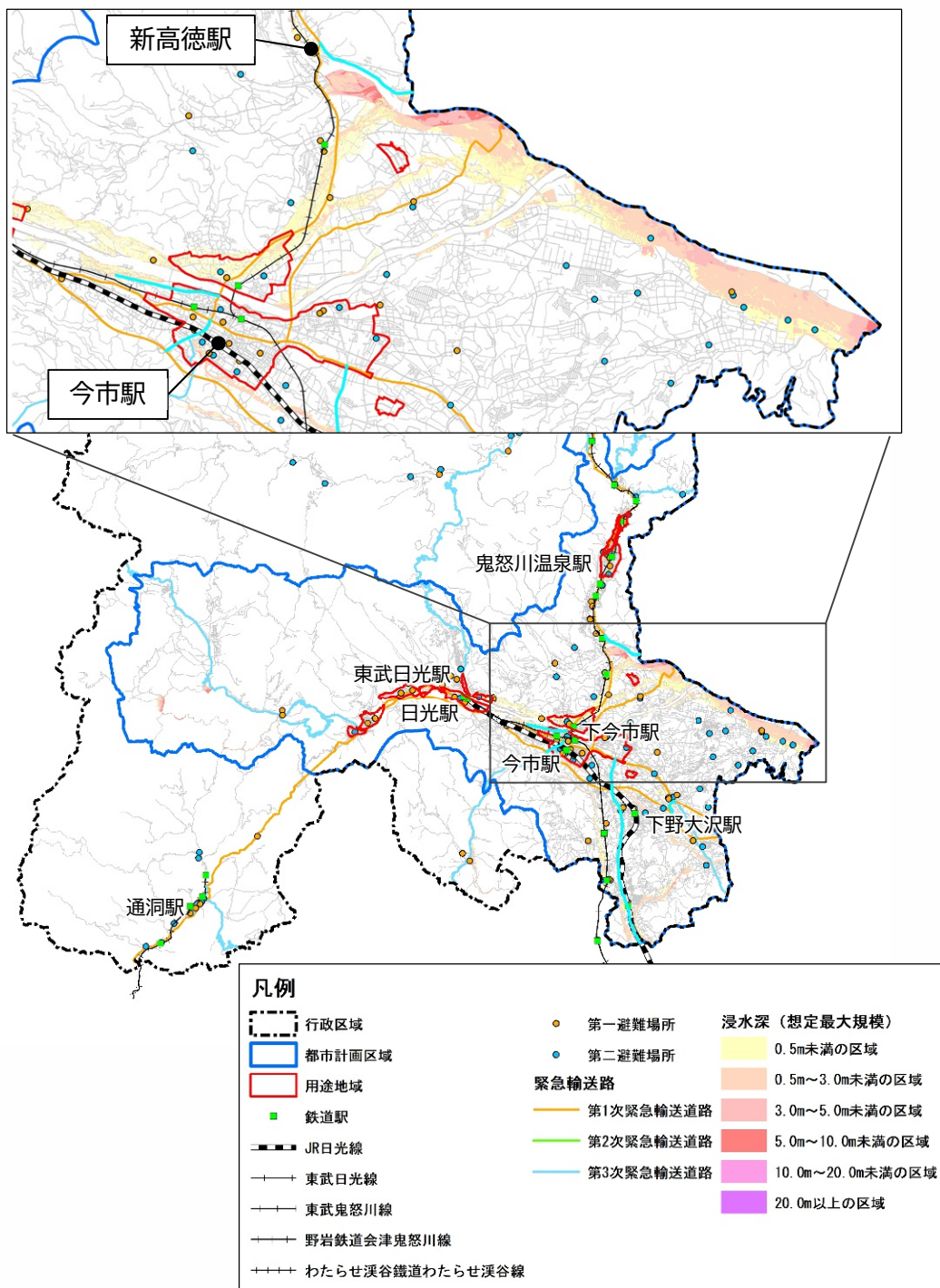


図 洪水浸水想定区域(想定最大規模)

出典：洪水浸水ハザードマップ（令和4（2022）年度版）、国土数値情報

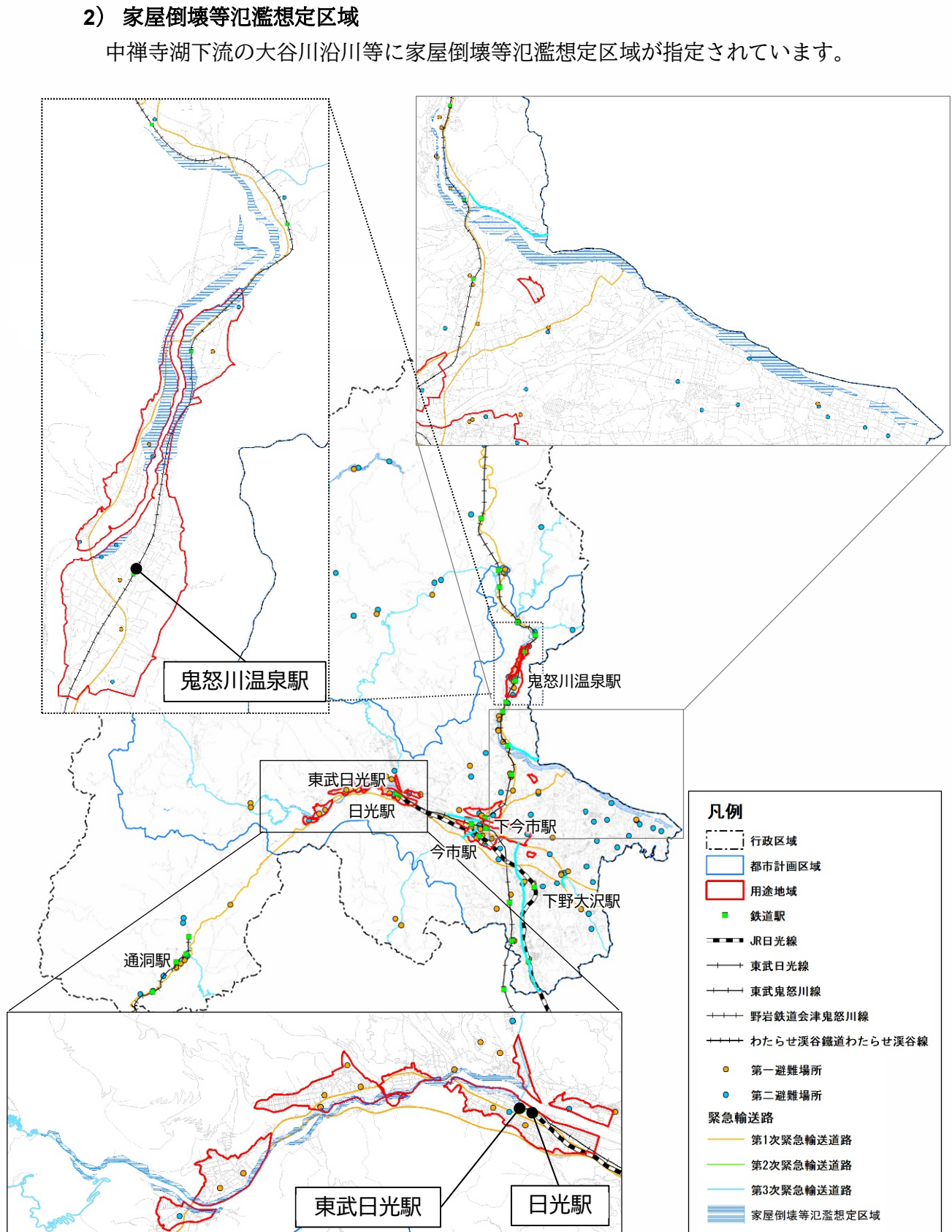


図 家屋倒壊等氾濫想定区域

出典：家屋倒壊等氾濫想定区域ハザードマップ（令和4（2022）年度版）、国土数値情報

(2) 土砂災害

日光駅周辺や鬼怒川温泉駅周辺、野岩鉄道の沿線駅周辺等で、土砂災害警戒区域が指定されています。

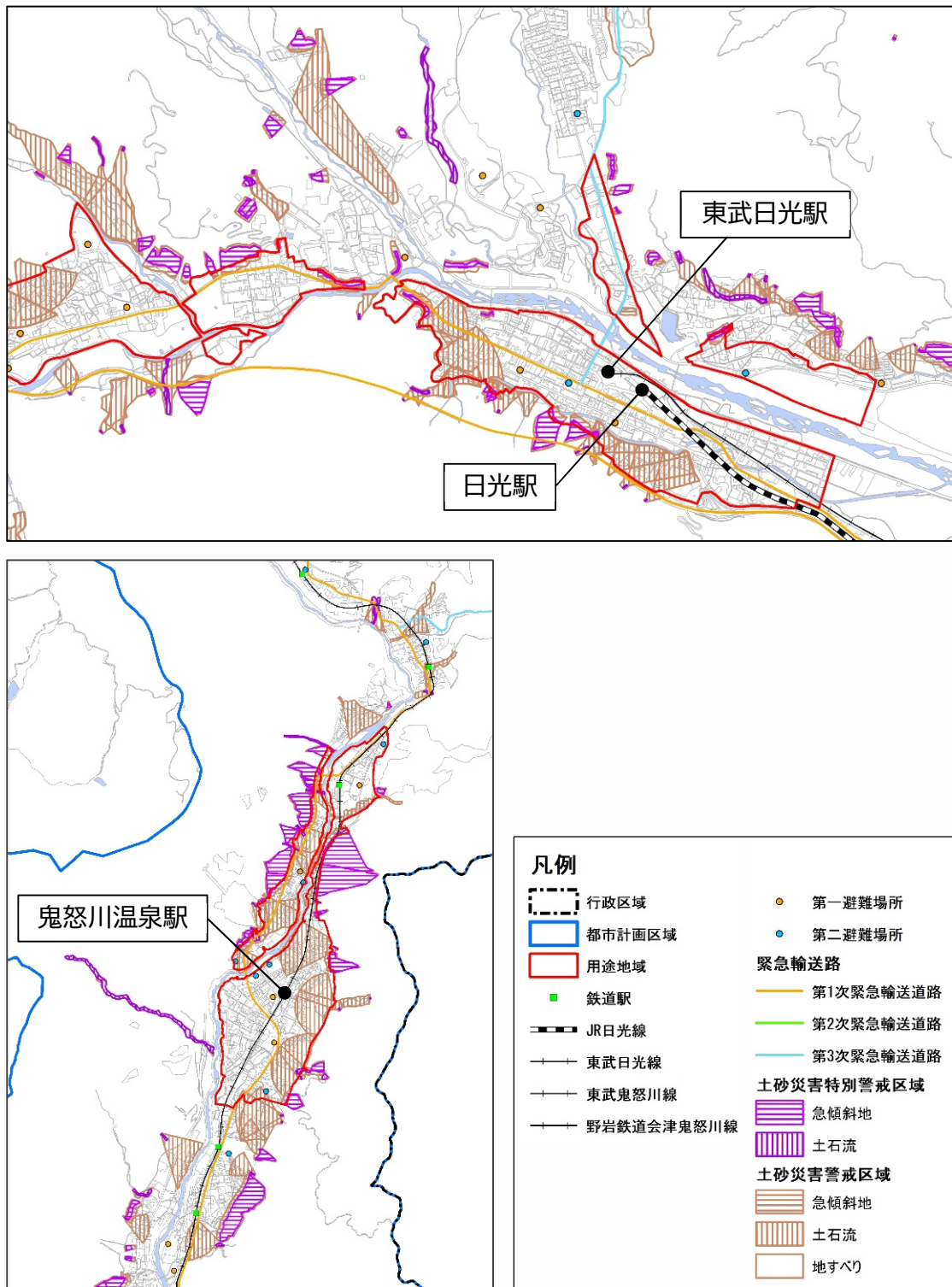


図 土砂災害ハザード区域

出典：洪水浸水ハザードマップ（令和4（2022）年度版）、国土数値情報

(3) 避難場所・緊急輸送道路

本市内に指定された避難場所は、第一避難場所が68箇所、第二避難場所が70箇所立地しています。

緊急輸送道路は、日光宇都宮道路や(国)119号、(国)120号、(国)121号、(国)122号、(国)461号の市内を縦横断する道路が第1次緊急輸送道路に指定されています。

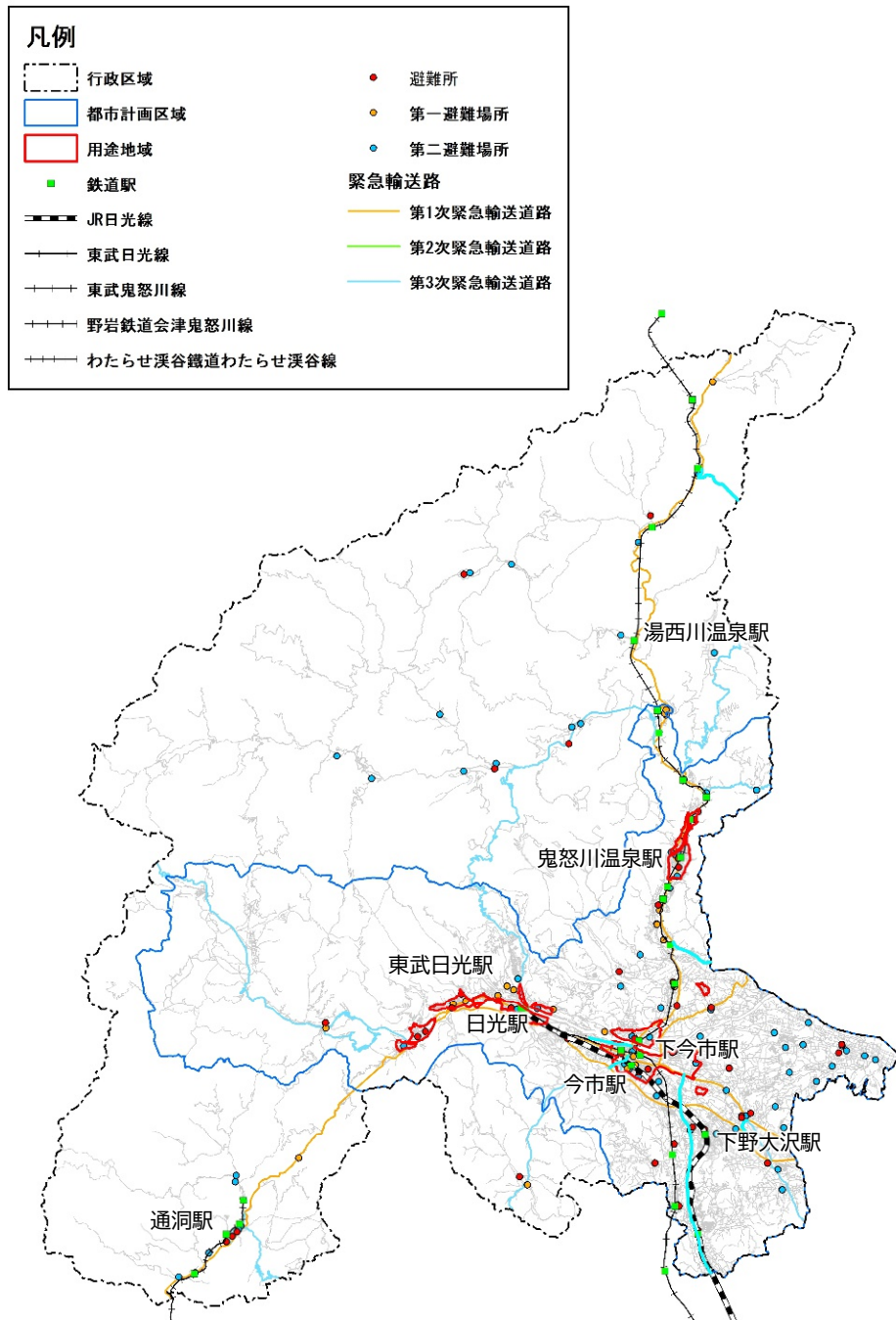


図 避難場所・緊急輸送道路位置図

出典：ハザードマップ（令和4（2022）年度版）、国土数値情報

8. 景観

本市の景観を地形構造により分類すると、日光連山や高原山系及び足尾山地を基本とする「山地区域」と、大谷川の扇状地として広がる今市扇状地を基本とする「平地区域」の2つに分類されます。

「山地区域」では、日光国立公園や尾瀬国立公園、また中禅寺湖やラムサール条約登録湿地である奥日光の湿原周辺など、豊かな自然景観が広がっています。

また、世界遺産「日光の社寺」などの歴史景観のほか、鬼怒川温泉や川治温泉などの温泉地の景観、足尾銅山の産業遺産の景観など、豊かで個性的な景観が形成されていることも大きな特徴となっています。

「平地区域」では、雄大な日光連山などの山並みを背景に、道路や公園などの公共施設が整備され、住宅等の建築物が集積した市街地景観が形成されています。さらに市街地の周辺には、緑豊かな田園景観や落ち着いた集落地景観が広がっています。

また、日光杉並木街道は、唯一国の特別史跡と特別天然記念物の二重指定を受ける貴重な文化財であり、文化財保護法に基づき文化財及びその周辺での現状変更等が制限されています。世界一長い並木道としてギネスブックにも掲載されるなど、本市が世界に誇る重要かつ個性的な景観資源となっています。



図 日光杉並木街道

9. 財政

(1) 歳入

平成 18（2006）年度の合併時から令和 5（2023）年度までの市の歳入状況は、400 億円台中盤で推移しています。歳入の内訳をみると、市税は減少傾向にあり、地方交付税が増加傾向にあります。

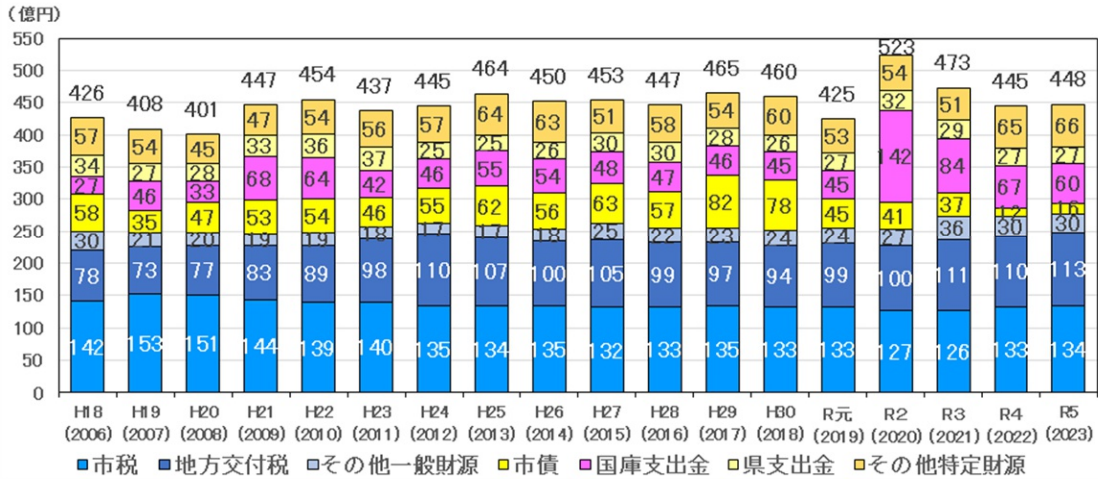


図 歳入の推移

出典：日光市公共施設マネジメント計画（改訂版）、財政状況資料集

(2) 歳出

平成 18（2006）年度からの歳出状況は、人件費が大きく縮減されています。一方で、高齢者人口の増加によって扶助費が大幅に増加しています。

歳出の内訳をみると、投資的経費は、平成 24（2012）年度から平成 30（2018）年度にかけては年間 70～94 億円を支出していましたが、令和 5（2023）年には 32 億円と大きく削減されています。

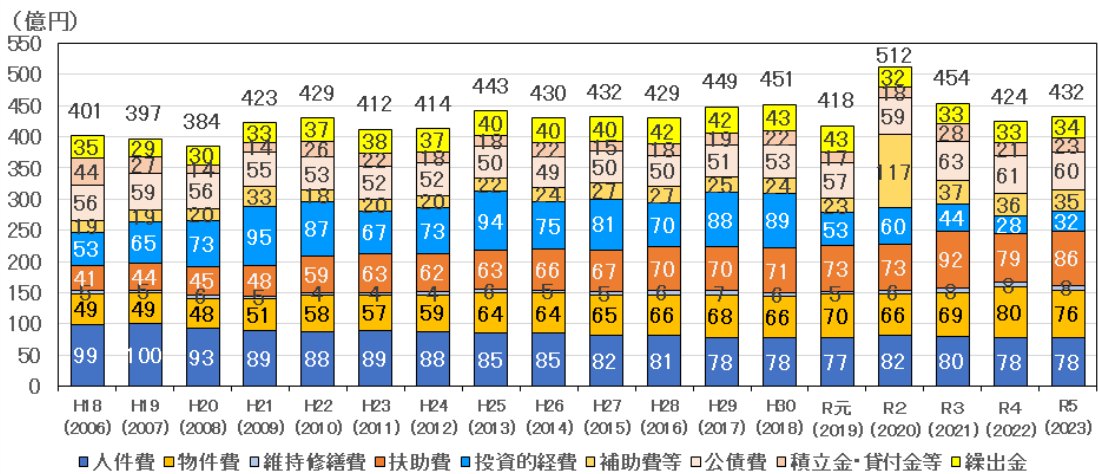


図 歳出の推移

出典：日光市公共施設マネジメント計画（改訂版）、財政状況資料集

(3) 公共施設

本市が保有する公共施設の延床面積は約 48.6 万㎡で、市民 1 人当たりの施設の保有面積に換算すると平均 6.5 ㎡/人であり、全国平均 3.67 ㎡/人の約 1.8 倍と多いです。

築年別の整備状況を見ると、施設全体の約 29%が昭和 59(1984)年から平成 5(1993)年までの間に整備されており、近年も年平均で 0.7 万㎡建設が続いています。

令和 2 (2020) 年末現在、築 30 年以上経過している施設の割合は全体の約 63%であるが、今後 10 年間に約 77%にまで達し、急速な建物の老朽化が予測されています。

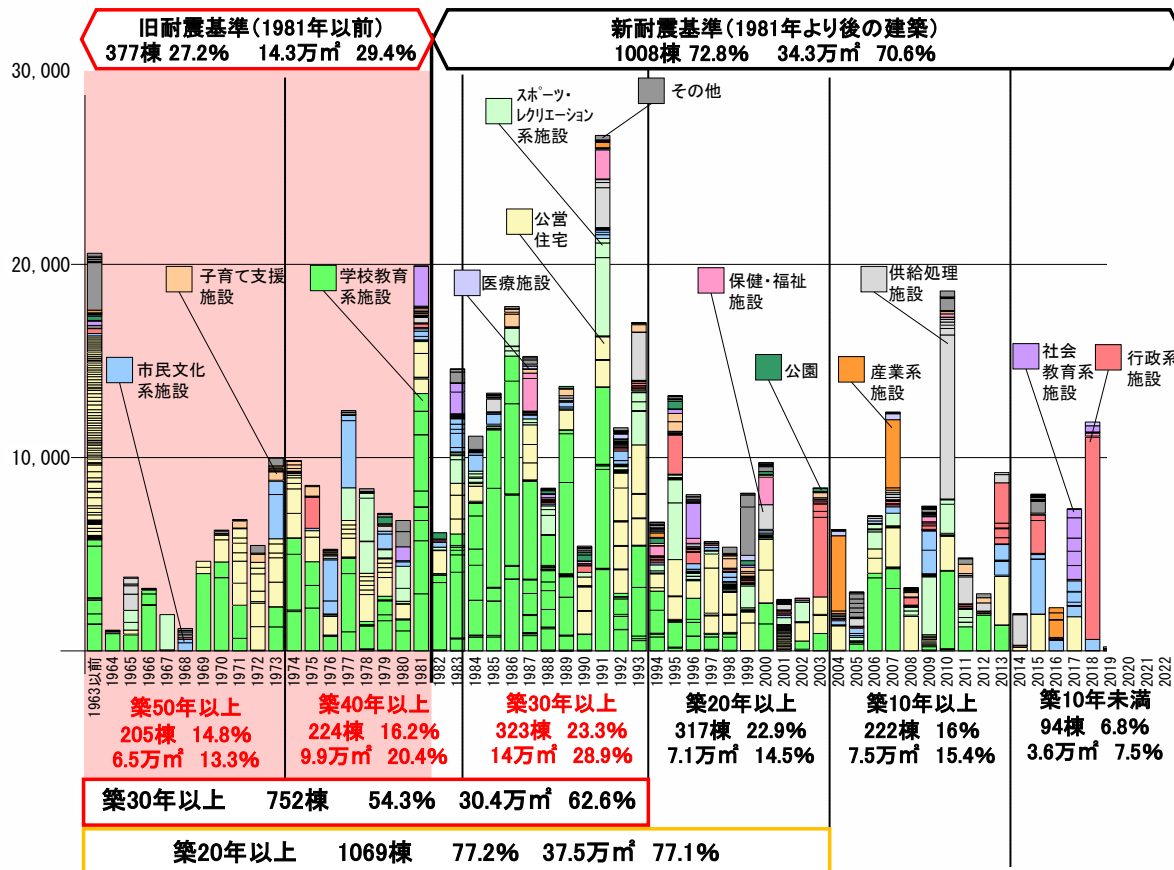


図 日光市保有施設の状況

出典：日光市公共施設マネジメント計画（改訂版）

3節 市民意向

1. アンケート調査の概要

(1) 調査の目的

日光市のまちづくりについて、在住する市民の意向を把握し、日光市都市計画マスタープランの改定に向けた基礎資料とすることを目的に実施しました。

(2) 調査概要

アンケート調査は、満 18 歳以上の全市民を対象に、2,000 人を無作為に抽出し、アンケートを実施しました。回答数は 649 件と、約 33%の回収率となりました。

表 調査概要

事項	内容
調査方法	紙面もしくは Web アンケート
回答方法	・ 郵送回答 ・ ウェブ回答
調査期間	令和 5 年 12 月 29 日～令和 6 年 1 月 12 日
対象者	満 18 歳以上の市民 2,000 人（無作為抽出）
回答数 (回収率)	回答数：649 件（回収率：32.5%） うち、紙面回答：545 人 Web 回答：104 人

2. アンケート調査結果

(1) お住まいの地域に関する現状の満足度・将来の重要度

1) 現状の満足度・将来の重要度

満足度が低く、重要度が高い項目としては、「鉄道やバス等の公共交通の利便性」や「生活に身近な道路の整備・維持管理」、「主要な道路の整備・維持管理」となっています。

満足度については、「男体山や女峰山等の山並みの景観」が最も高く、次いで「近隣河川等の自然環境や景観」となっています。

重要度については、「ごみ処理・汚水処理施設の整備・維持管理」が最も高く、次いで「鉄道やバス等の公共交通の利便性」、「主要な道路の整備・維持管理」となっています。

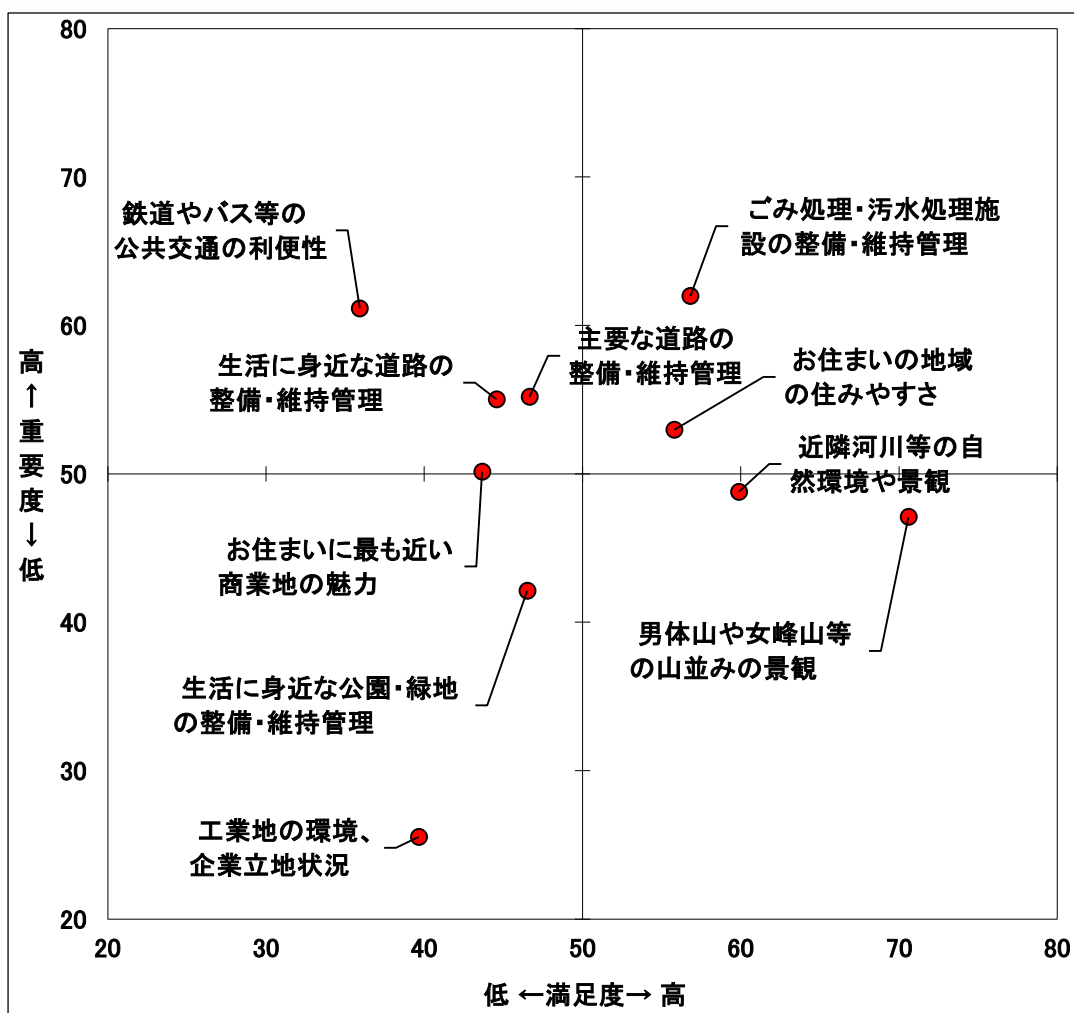


図 お住まいの地域に関する現状の満足度と重要度の分析

2) 総合的な暮らしやすさ

総合的な暮らしやすさについては、「やや満足」が41.6%で最も多く、「満足」の9.9%を合わせると5割以上となっています。

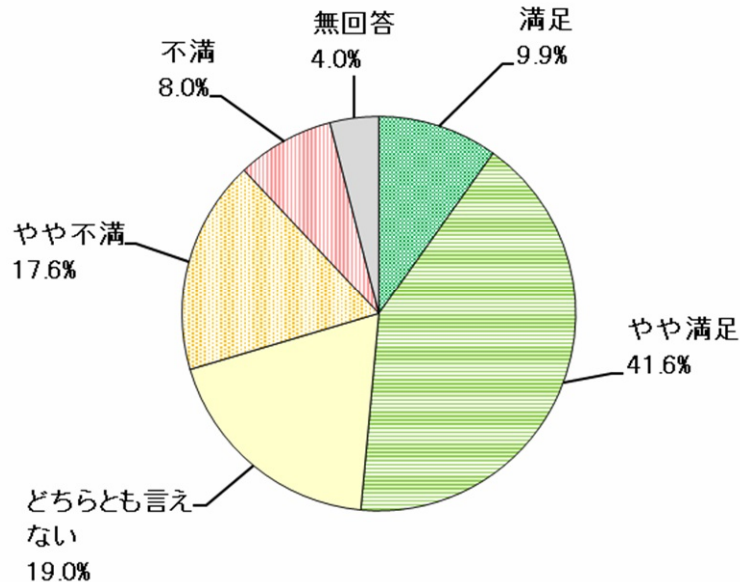


図 総合的な暮らしやすさ

(2) 日光市全体のまちづくり

1) どのような特徴を伸ばし、どのようなまちを目指すべきか

「健康づくりや子ども・お年寄りを大切にする保健・福祉のまち」が最も多く、次いで「観光業をはじめ、農林業や工業、商業等がバランスよく発展した活力のあるまち」、「交通事故や災害、犯罪のない安心安全なまち」となっています。

選択肢	件数	割合
1. 森林や河川等の豊かな自然環境を大切にするまち	266	41.0%
2. 健康づくりや子ども・お年寄りを大切にする保健・福祉のまち	397	61.2%
3. 観光業をはじめ、農林業や工業、商業等がバランスよく発展した	318	49.0%
4. 交通事故や災害、犯罪のない安心安全なまち	286	44.1%
5. 史跡や文化財、伝統文化を大切にするまち	166	25.6%
6. 街中に賑わいや活気があふれるまち	180	27.7%
7. 静かで暮らしやすい住環境が確保されたまち	227	35.0%
8. その他	29	4.5%
無回答	2	0.3%
計	1,871	

図 目指すべきまち

2) 住環境、防災における現状の満足度・将来の重要度

満足度が低く、重要度が高いに当てはまる項目はありませんが、特に満足度の低い項目は「使用されていない旅館・ホテル等の適切な管理」と「空き家・空き店舗・空き地の管理」となっており、特に重要度の高い項目は「病院や診療所等、医療施設の立地・利用環境」と「日常的な買い物の利便性」となっています。

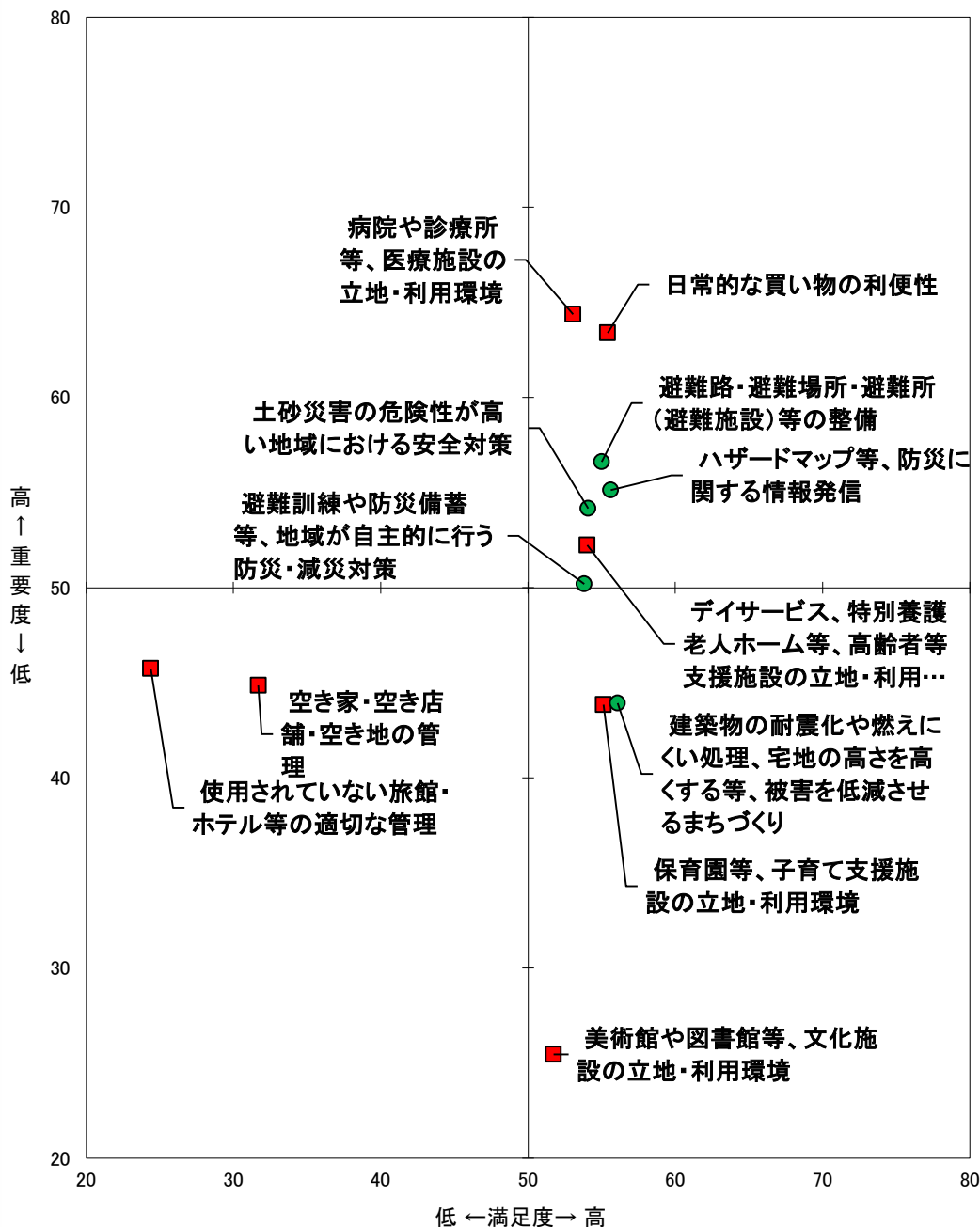


図 まちづくりに関する満足度と重要度の分析

(3) 公共交通

1) 利便性を高めるための取組の重要性

「鉄道・バスの利便性の向上（路線、運行本数、運行時間の改善）」が最も多く、次いで「駅・バス停周辺の駐車場・駐輪場の整備」、「バスのルート・停留所の変更、増設」となっています。

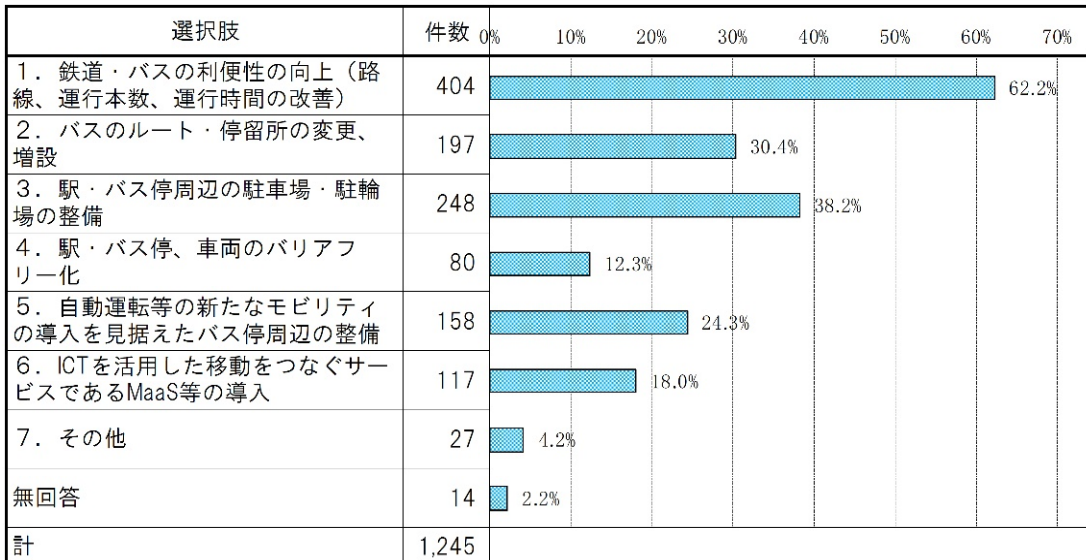


図 公共交通の利便性を高める取組の重要性

2) 公共交通で対応してほしいこと

「通院移動への対応」が39.5%で最も多く、次いで「買い物移動への対応」28.3%、「通学移動への対応」17.3%となっています。

選択肢	件数	比率
1. 通勤移動への対応	42	6.5%
2. 通学移動への対応	111	17.3%
3. 通院移動への対応	254	39.5%
4. 買い物移動への対応	182	28.3%
5. その他の移動	28	4.4%
無回答	26	4.0%
計	643	100.0%

複数回答による集計除外6名

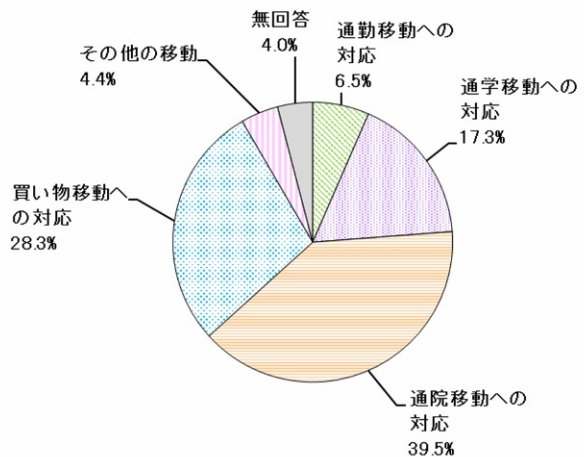


図 公共交通で対応してほしいこと

(4) 将来の居住意向

「今後も現在の場所に住み続けたい」が61.2%で最も多く、次いで「できれば別の場所に住まいを移したい（日光市内で住む場所を自由に選べる場合）」が23.9%となっています。

選択肢	件数	比率
1. できれば別の場所に住まいを移したい※	155	23.9%
2. 今後も現在の場所に住み続けたい	397	61.2%
3. わからない	89	13.7%
無回答	8	1.2%
計	649	100.0%

※日光市内で住む場所を自由に選べる場合

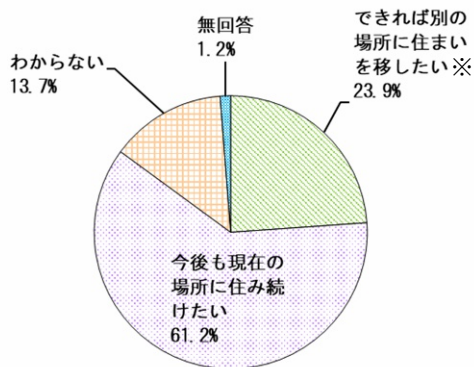


図 今後の住まいについて

「20～29歳」「30～39歳」「40～49歳」「60～69歳」「70～79歳」は、「今後も現在の場所に住み続けたい」が5割以上を占めているのに対し、「20歳未満」「50～59歳」では、3～4割程度です。

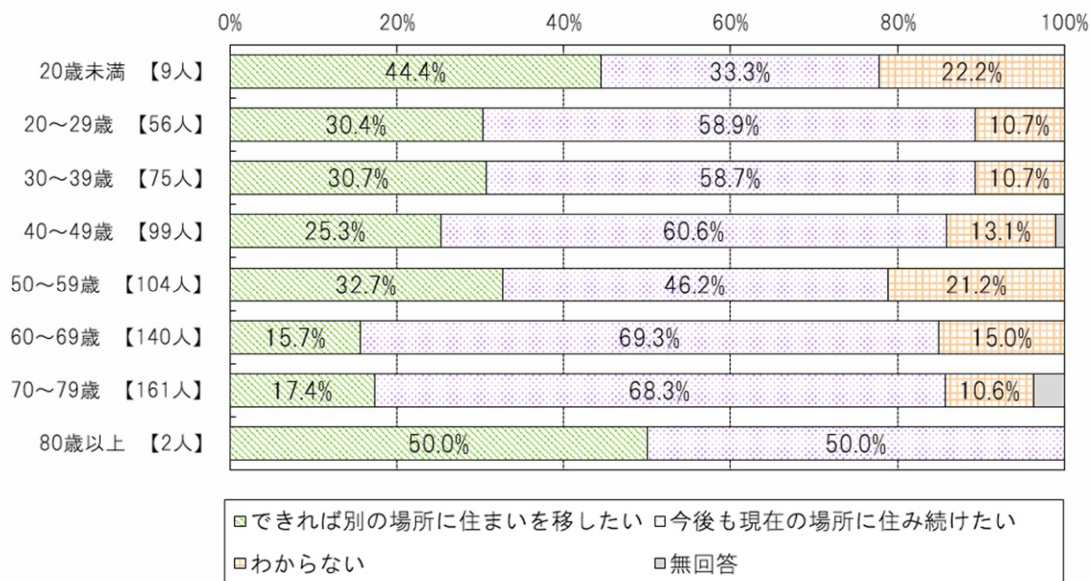


図 今後の住まいについて(年代別)

4節 日光市の課題

社会情勢の変化に加え、上位・関連計画における位置づけ、日光市の現状及び市民意向を総合的に踏まえ、まちづくりに係る本市の課題を分野ごとに整理しました。

1. 土地利用

本市は、人口減少や高齢化が進行しており、将来的に日常生活を支える公共交通やインフラ施設などの維持に大きな影響を及ぼすおそれがあります。また、本市は過去の合併経緯等から都市計画区域と都市計画区域外が存在しているほか、都市計画区域では区域区分（線引き）が適用されていないため、郊外部において開発や建築が無秩序に進むおそれがあります。

また、下今市駅や今市駅など、鉄道駅等の周辺に形成されている市街地においては、公共交通や道路・公園などのインフラ施設が整備されている一方で、低未利用地など土地の利活用がなされていない状況も散見されます。

さらに、多くの市民は「今後も現在の場所に住み続けたい」と感じているほか、「日常的な買い物の利便性」や「病院や診療所等、医療施設の立地・利用環境」の重要度が高いと感じています。

以上のことから、都市計画制度等を活用した土地利用の誘導・規制を適切に図るなど、将来にわたって持続可能な都市経営を実現するための取組が必要であるとともに、既存インフラ施設の有効活用と新規インフラ施設の整備に併せて、生活利便施設等の都市機能の集約や居住の誘導などを適切かつ一体的に進める取組が必要です。

2. 交通

本市では、総延長 69.28km の都市計画道路が計画決定されており、そのうち約 78% の 53.78km が改良済みであるなど、幹線道路をはじめとする都市計画道路の整備が比較的進んでいます。

本市の交通手段は自動車に特化していますが、鉄道、路線バス、デマンドバスなどの公共交通ネットワークが整備されており、公共交通利用圏域には総人口の約 71% が居住しています。

一方で、市民の多くは「鉄道やバス等の公共交通の利便性」や「生活に身近な道路の整備・維持管理」に関する満足度が低く、「鉄道・バスの利便性の向上」、「通院移動への対応」、「買い物移動への対応」を望んでいる状況にあります。

以上のことから、今後のさらなる人口減少や高齢化を見据えつつ、生活に身近な道路環境の向上や、効果的・効率的な新たな公共交通サービスの展開など、歩いても生活でき使いやすい移動環境づくりが必要であることに加え、公共交通の乗り換え拠点となる交通結節点での機能充実や、交通結節点から最終目的地までのラストワンマイルを確保する取組が必要です。

3. みどり・景観

本市は、市域の約86%が豊かな森林であり、自然環境の骨格を形成しています。また、都市計画区域内には、136.2haの都市計画公園・緑地が計画決定されており、そのうち約87%が供用済みであるなど、公園・緑地の整備が進んでいます。

また、本市は、日光国立公園や尾瀬国立公園、中禅寺湖やラムサール条約登録湿地である奥日光の湿原周辺のほか、世界遺産「日光の社寺」や鬼怒川温泉に代表される温泉地、日光杉並木街道など、豊かで個性的な自然・歴史・文化の景観を多数有しています。

さらに、多くの市民は「男体山や女峰山等の山並みの景観」や「近隣河川等の自然環境や景観」に関する満足度が高く、「森林や河川等の豊かな自然環境を大切にすまち」を目指すべきと感じています。

以上のことから、先人が守り、育ててきた自然環境や景観を次世代に引き継ぐため、今後も適切な保全と利活用をバランスよく図るための取組を進めるとともに、生活にうるおいをもたらす身近なみどり空間や水辺空間の創出・維持が必要です。

また、本市は、昨今の気候変動の状況を踏まえ、2050年の脱炭素社会の実現への取組を強化するために「2050年ゼロカーボンシティ」を宣言し、温室効果ガスの排出量実質ゼロに挑戦しています。そのため、グリーンインフラや新エネルギーの活用など、環境との調和・共生に配慮した取組の推進が必要です。

4. 防災

近年、水害や土砂災害をはじめとする自然災害が日本各地で多発しています。こうした自然災害は、地球温暖化などの影響を受け、今後激甚化・頻発化することが予測されており、山地や河川を多く有する本市においては、自然災害に対する備えを充実することが必要不可欠です。

多くの市民は、「ハザードマップ等、防災に関する情報発信」のほか、「避難路・避難場所・避難所（避難施設）等の整備」や「土砂災害の危険性が高い地域における安全対策」について、一定程度満足度を感じていますが、いつ、どのような、どの程度の自然災害が発生するかは分からないため、自然災害に対する備えは万全を期す必要があります。

以上のことから、引き続き防災対策の充実を図るとともに、自然災害による被害を可能な限り減らすため、減災の観点から、災害に強いまちづくりや、復興まちづくりを事前に検討するなどの取組が必要です。

5. 生活環境

本市では、「平地区域」における市街地とその周辺に広がる田園集落地、また「山地区域」における山あいの集落地などに居住地が形成されています。居住地の周辺には美しい自然環境・自然景観が広がっていると同時に、生活の身近には、うるおいのある水辺空間や緑の空間が形成されています。その一方で、使われていない土地や建物も多く点在しており、安全面・防災面・防犯面から生活環境の悪化が心配されます。

生活に必要な文化施設、子育て支援施設、医療施設、保健・福祉施設、学校教育施設などの公共施設は全国平均以上の水準で整備されていますが、その半数以上は築30年以上が経過しており、今後、老朽化に伴う安全性低下が懸念されています。また、人口減少・高齢化が進行するなか、施設の利活用や維持管理上の課題も顕在化しています。

さらに、多くの市民が「今後も現在の場所に住みたい」と感じている一方で、「使用されていない旅館・ホテル等の適切な管理」や「空き家・空き店舗・空き地の管理」に関する満足度が著しく低くなっています。また、「健康づくりや子ども・お年寄りを大切にする保健・福祉のまち」を目指すべきと感じている市民が突出して多くなっています。

以上のことから、豊かな自然環境や自然景観に囲まれた良好な住環境を保全しつつ、空き家・空き地の有効活用や公共施設の更新・適正配置等への取組が必要です。また、既存施設の有効活用や魅力的な公共空間の創出、デジタル技術の活用などを通して、歩いて楽しめるまちなかづくり（ウォークアブル）や福祉健幸まちづくり（スマートウェルネスシティ）、多様な働き方ができるまちづくり（スマートワークライフ・ワーケーション）など、誰もが心地よく暮らし続けることが可能なまちづくりに取り組むことが必要です。

6. 観光・産業

本市は、日光国立公園や尾瀬国立公園などに代表される自然環境の豊かさ、世界遺産「日光の社寺」など歴史的・文化的価値の高さ、平成の大合併に伴う多様な個性を有する地域の存在などから、観光、農林水産業、工業など多様な産業が都市の発展を支えてきた経緯があります。特に観光面では、国内にとどまらず国外からも観光地として人気を博しており、東日本大震災や新型コロナウイルス感染拡大などの影響を受けつつも、本市を訪れる観光客は経年的に増加・回復基調にあります。

また、多くの市民は、「観光業をはじめ、農林業や工業、商業等がバランスよく発展した活力のあるまち」を目指すべきと感じており、生活の質の向上を図りながらも、観光をはじめとする産業の振興・発展に大きな期待を抱いています。

以上のことから、これまで守り、育んできた日光市ならではの観光資源を活かすとともに、農林業、商業、工業も含めた既存産業の維持・振興に取り組むことが必要です。

特に観光に関しては、豊かな自然環境や歴史・文化・景観資源など観光要素の強い既存ストックを活かした魅力ある拠点の創出を図りつつ、これらをネットワークさせ、全市的な観点から観光機能の更なる強化・向上が必要です。さらに、訪問した国内外の観光客が、安全かつ快適に観光地・日光を楽しめるよう、滞留と回遊の観点から、賑わいのある空間・街並みの創出や、多様な手段を組み合わせた移動環境の向上に取り組む必要があります。

一方、農林業、商業、工業については、それぞれの産業特性・特徴を踏まえながら、操業環境やサービス環境を高めるための拠点等の創出を図るとともに、就業者が安心して働くことのできる雇用環境の向上促進、多様な働き方や新たな挑戦を後押しするまちづくりの展開に取り組む必要があります。



第2章

まちづくりの目標

1節 まちづくりの目標

2節 将来都市構造の設定



第2章 まちづくりの目標

1節 まちづくりの目標

1. 将来の都市像

都市計画マスタープランは、日光市の最上位計画である「日光市総合計画」のまちづくり部門を構成する計画であることから、本計画が目指す将来の都市像は総合計画に即し、次のように定めます。

誰もが楽しく 健やかに暮らす 新しいまち

2. 都市づくりの目標

将来の都市像「誰もが楽しく 健やかに暮らす 新しいまち」の実現に向け、日光市が目指す都市づくりの目標を、次のように設定します。

(1) 誰もが便利に暮らせる持続可能な都市

市街地では、鉄道による交通利便性や、地区特性・役割に応じた都市機能集積や公共施設などの再編・集約を検討しつつ、まちなか居住を進め、コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造を実現することで、持続可能で誰もが便利に暮らせる都市づくりを進めます。また、ICTなどの新技術を活用し、各種サービスの提供や都市における課題解消の円滑化を進め、市民が幸福・健康に暮らすことができる都市を目指します。

(2) 人が集まり、賑わいのある都市

日光市が有する歴史・観光資源を活用し、周辺一帯として楽しめる街並み形成などを通じて魅力を磨くことで、市民や観光客など多様な人で賑わうまちを目指します。また、子育て支援などの福祉の充実と併せ、多様な働き方・住まい方を選ぶことができ、女性や若者が活躍できる都市を目指します。

(3) 誰もが円滑に移動できる都市

日光市内外を結ぶ主要道路の整備や公共交通を充実することで、誰もが自分にあった交通手段を選択することができ、便利で円滑に移動できる都市を目指します。なお、交通手段には、自動運転や MaaS などの新技術活用を含め検討します。

(4) 脱炭素化実現に向けた環境にやさしい都市

日光市が有する雄大な自然環境は、将来にわたって保全・継承します。また、コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造や公共交通の利用環境向上に加え、再生可能エネルギーの活用などを検討し、都市活動による脱炭素化を進めることで環境にやさしい都市を目指します。

(5) 安全・安心に暮らせる都市

防災情報周知をはじめとした既存の取組や災害危険度の低いエリアへの居住促進、事前復興の検討を進めることでまちの強靱化を図り、市民が安全・安心に暮らせる都市を目指します。

2節 将来都市構造の設定

将来の都市像及び都市づくりの目標の実現に向け、将来都市構造を次のように示します。将来都市構造は、都市機能や土地利用の在り方、それぞれの配置及び連携の在り方を示すもので、「拠点」「地区」「ゾーン」「軸」によって表現します。

1. 拠点の配置

各拠点は、都市計画区域内であり、特に主要な機能が集積している「都市拠点」と、都市計画区域外にあり、周辺住民の生活を支える「地域生活拠点」を位置付けます。

(1) <都市拠点>

■今市拠点

交通が集中する本市の玄関口（ゲートタウン）であるとともに、高次の公共・公益施設に加え、交流機能・商業・業務・観光・居住空間を確保する本市の要となる拠点と位置付けます。

■日光拠点

日光市街地の商業系用途地域及びその周辺は世界遺産「日光の社寺」の門前町としての都市構造を活かし、参道を軸とした観光・商業・業務・居住空間を確保し、回遊空間として魅力ある街並みの形成を図る拠点として位置付けます。

■藤原拠点

藤原市街地の用途地域及びその周辺は、渓谷と温泉などの観光資源を活かした観光・商業・居住空間を確保し、回遊空間として魅力ある街並みの形成を図る拠点と位置付けます。

■南原拠点

下野大沢駅周辺地区は、現在の住環境を維持しつつ、今市拠点の居住機能や交流機能を補完する拠点と位置付けます。

(2) <地域生活拠点>

■足尾地域生活拠点

足尾庁舎周辺は、地域の人々が安心して暮らせる居住環境を維持するとともに、産業遺産をテーマとした「エコミュージアム」としての街並みの形成を図る拠点と位置付けます。

■栗山地域生活拠点

栗山庁舎周辺は、民宿集落を含む周辺の温泉集落の拠点として生活利便施設を維持するとともに、自然環境と調和した良好な居住環境の形成を図る拠点と位置付けます。

2. 地区の配置

市内に複数形成されている観光地や産業団地などの区域を位置付けます。

(1) <観光レクリエーション地区>

自然環境や歴史・文化的な地域資源を活かして、広域的な観光の集客を促進するための魅力向上を図る地区

- ・日光だいや川公園観光レクリエーション地区
- ・世界遺産観光レクリエーション地区
- ・霧降高原観光レクリエーション地区
- ・奥日光観光レクリエーション地区
- ・鬼怒川温泉観光レクリエーション地区
- ・川治温泉観光レクリエーション地区
- ・小佐越・柄倉観光レクリエーション地区
- ・三依観光レクリエーション地区
- ・足尾銅山観光レクリエーション地区
- ・川俣温泉観光レクリエーション地区
- ・湯西川温泉観光レクリエーション地区

※世界遺産観光レクリエーション地区については、文化財や環境の保全に努めつつ、活用を図っていくものとする。

(2) <産業地区>

- ・「清滝産業地区」の工業地は、既存工場を中心に工業の利便性を確保するとともに、周辺の住宅地などへの影響に配慮した土地利用を図る地区として位置づけます。
- ・「轟産業地区」に位置する大日光（轟）工業団地は、工業の利便増進を図るとともに、工業団地としての充実を図るべき地区として位置づけます。
- ・「土沢産業地区」に位置する日光産業団地は、製造業や物流業だけではなく医療や福祉を含む総合的な産業振興を図っていく地区として位置付けます。
- ・「小代産業地区」は、既存工場を中心に工業の利便性を確保する地区として位置づけます。

3. ゾーンの設定

土地利用制限や法規制状況を踏まえ、面的な広がりを持ったゾーンを次のように設定します。

(1) <市街地ゾーン>

■用途地域内

誰もが快適に暮らせるまちづくりを実現するため、都市機能の集積と公共交通の利便性を向上させ、地区の魅力の維持・向上を図ります。

(2) <田園ゾーン>

■市街地ゾーン周辺の地域

既存の住環境・操業環境は維持しつつも、農林業の振興を図ることを基本とするゾーンとして、農地などを保全します。ただし、地区の状況を踏まえ、必要に応じ計画的な都市的土地利用を検討します。

(3) <自然環境保全ゾーン>

■市街地ゾーン・田園ゾーン以外の地域（山林・国立公園区域など）

集落などの既存の住環境は維持しつつも、自然環境・景観の保全を図ります。

4. 軸の設定

日光市と近隣市などの広域圏を結ぶ「広域交流軸」と、市内の各拠点を結ぶ主要道路などの「地域間連携軸」を位置付けます。

(1) <広域交流軸>

近隣市町や主要都市などとの広域的なネットワークを形成するとともに、観光のメインルートとして市域内外の多様で広域的な交流を支える役割を持つ主要な道路や鉄道

(2) <地域間連携軸>

広域交流軸を補完し、市域内の各拠点・地区間の連携を支える役割を持つとともに、「災害時における代替経路」として位置づけられる道路

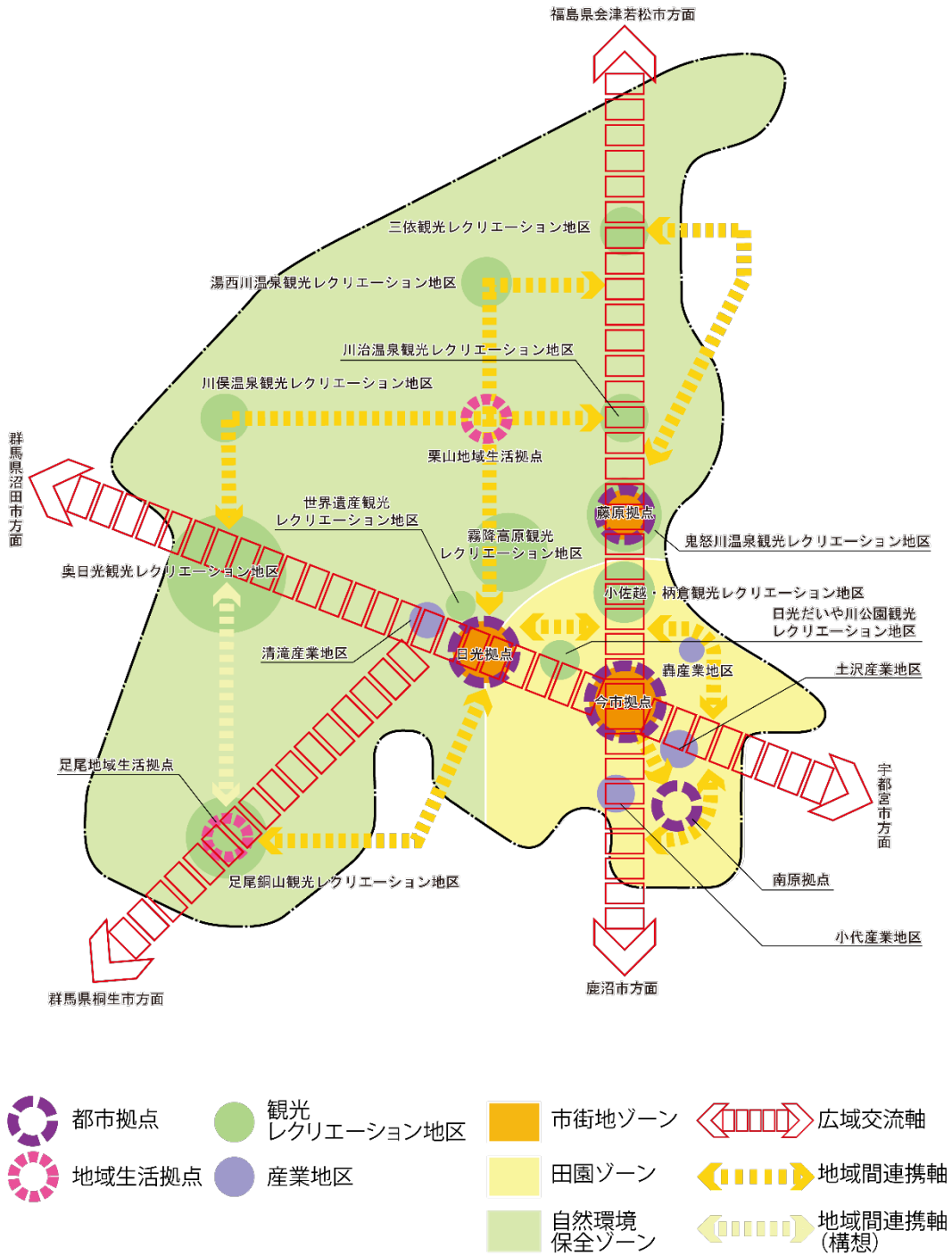


図 将来都市構造図



第3章

全体構想

- 1節 土地利用の基本方針
- 2節 交通体系の基本方針
- 3節 みどり・景観の基本方針
- 4節 防災の基本方針
- 5節 生活環境の基本方針
- 6節 観光・産業の基本方針

第3章 全体構想

1 節 土地利用の基本方針

1. 現況と課題

- 人口減少や少子高齢化が急速に進行する中で、社会情勢を踏まえた土地利用誘導の検討が必要です。
- 広大な面積を有する日光市は、市街地、住居地域、田園地域や山間地域など多様な地域により形成されています。今後、各地域の特徴を活かし、土地利用上の機能分担・連携を図ることを前提に、都市機能を集積させ、拠点づくりを強化することが必要です。
- 用途地域内において、基盤の未整備による土地の有効利用が図られていない地区や、建築物などが密集している地区において、都市基盤の整備改善が必要です。
- 用途地域外においては、無秩序な開発の進行への対応や、既に良好な居住環境が整っている地区もあることから、開発または保全地域の明瞭化、計画的な土地利用の検討など、居住環境の保全を図る必要があります。
- 市街地における遊休地など土地利用の混在があることから、地域特性を踏まえた計画的な土地利用を誘導する必要があります。また、商業系及び工業系用途地域においては、住居系の土地利用が多くなされている地区もあり、居住環境の改善を図る必要があります。
- 既成市街地では、中心部の空洞化、郊外への無秩序な開発の進行という課題に対応するために、既存ストックを活かし、公共公益・商業・居住機能の充実を図る必要があります。

2. 基本方針

- コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造を実現するため、都市機能や生活機能が集積した拠点を形成し、まちなかへの居住を誘導するとともに、各拠点を道路・公共交通の軸で結ぶことで、便利で暮らしやすい都市を目指します。
- 地区の特性や土地利用の動向、また、周辺の土地利用や都市基盤の整備状況などを踏まえ、用途地域の見直しや地区計画、既存ストックなどを活用しながら適切な土地利用を図ります。
- 都市構造に大きな影響を与える大規模集客施設については、郊外部への立地を抑制し、用途地域内への誘導を図ります。
- 既存の工業地の有効活用を図るとともに、新たな工業地の配置にあたっては、交通利便性が高い日光宇都宮道路のICや主要な幹線道路周辺、既存工業団地の隣接地、電力や通信インフラが十分に整備されている地域などにおいて、良好な就業環境の形成や地域活性化を考慮し、必要規模を適切に配置します。
- 既存の工業地がある今市拠点や日光拠点周辺では、現状の操業環境を守りながら、緑化など周辺の自然環境に配慮し、今後とも工業の利便性を確保し、良好な工業地を配置します。
- 定住や就業の場にふさわしい都市的土地利用と、丘陵地・農地などの自然的土地利用との調和を図ります。
- 日光市立地適正化計画と連携した土地利用誘導を図ります。
- 住環境の維持や歴史的資産・観光資源の保全・活用など、地域課題に対応した取組を計画的に進めるために、中山間地域における市町村管理構想の策定について検討を行います。

3. 個別方針

(1) 市街地ゾーン

- 誰もが快適に暮らせるまちづくりを実現するため、都市機能の集積と公共交通の利便性を向上させ、地区の魅力の維持・向上を図ります。
- 用途地域内の遊休地や用途の混在が見られる地域などは、用途転換や用途純化などを検討するとともに、日光市立地適正化計画と連動した土地利用の規制と誘導を図ります。また、用途地域と土地利用が乖離している地区や、用途地域に隣接する良好な居住環境が整っている地区における用途地域の変更や地区計画の策定による居住環境の改善や保全を検討します。
- 土地の有効利用が図られていない地区や密集市街地においては、土地地区画整理事業や地区計画などの導入による、道路・公園などの都市基盤の整備改善を検討します。
- 市街地ゾーンは、「住宅地」、「商業地」、「工業地」ごとに方向性を示します。

1) 住宅地

- 住宅地は、周辺土地利用などを考慮した良好な環境、鉄道・バスなどの公共交通の利便性並びに公共公益施設、医療・福祉及び商業サービスなどの都市機能が確保され、集約的な都市構造の実現を目指します。
- 今市拠点、生活の場と商業・業務などの産業・経済活動、地域の文化が良好な関係で共生する住宅地の形成を目指し、既存の施設や環境を活かしつつ良好な居住環境の維持・形成や中心市街地の賑わいの創出を図ります。
- 日光拠点や藤原拠点では、日常生活と観光・商業が良好な関係で共存するよう、観光・商業施設などと調和した住宅地の形成を図ります。
- 住宅系市街地においては、道路、公園などの都市基盤整備の推進や地区計画の活用とともに、既存ストックを有効活用し、良好な居住環境の形成を図ります。

2) 商業地

- 商業地は、都市の動向や超高齢社会への対応、鉄道・バス、道路などの交通基盤の状況を考慮しながら、市街地ゾーンを中心に都市の賑わいを創出する都市的商業地や日常の利便性を確保するための日常的商業地、観光客を対象とした観光的商業地のそれぞれが賑わいの創出を目指します。
- 今市拠点では、街並み、駐車場、道路などの整備により中心市街地の活性化を図り、都市的商業地を目指します。
- 日光拠点では、観光客を対象とした土産・飲食施設及び宿泊施設などの観光的商業地を目指します。
- 藤原拠点では日常的商業地や温泉などの観光的商業地を目指します。

3) 工業地

- 工業地は、産業の高度化への対応と生産活動の効率化を図るため、現在及び将来の工業生産規模並びに周辺住宅地などに及ぼす影響などを踏まえ、緑地空間などのオープンスペースの確保など周辺環境に配慮します。
- 良好な生活環境の維持と産業の振興を促進するため、周辺地域の農林業などとの健全な調和を図りながら計画的な都市的土地利用を図ります。

(2) 田園ゾーン

- 田園ゾーンは、既存の住環境・操業環境は維持しつつも、農林業の振興を図ることを基本とするゾーンとして、農地などを保全します。ただし、地区の状況を踏まえ、必要に応じ計画的な都市的土地利用を検討します。
- 市街地ゾーン縁辺部や郊外部での無秩序な市街地の拡散を抑制するため、地区計画や特定用途制限地域、居住調整地域などの活用により適切な土地利用を図ります。特に市街地ゾーン縁辺部の幹線道路沿道において商業施設の立地が盛んに行われているため、適正な用途地域の指定などを検討します。
- 既成市街地や市街化が進んでいる地域については、まちづくりルールの導入を検討します。

(3) 自然環境保全ゾーン

- 日光国立公園を中心とした優れた眺望や豊かな自然環境を有する地域、また世界遺産をはじめとする歴史的資源は、将来にわたってその環境及び文化を保全します。
- 日光国立公園のほか、日光杉並木街道や大谷川流域の優良な緑地、所野地区の良好な風致、鬼怒川流域における河畔景観、龍王峡に代表される渓谷などの緑は、人に安らぎを与え、都市の活性化を促す重要な資源でもあることから、これらの保全に努めるとともに有効な整備・活用を図ります。
- 谷部や山腹部に存在する、ある程度まとまった市街地や集落については、既存市街地における既存ストックを活かした公共公益・商業・居住機能を充実させ、地域の特性を活かした自然にやさしい住環境の整備を図ります。
- 自然を体験できるよう、公園施設などの既存施設を適切に維持管理していきます。
- 既存集落の中心となる地域生活拠点については、空き地や公的不動産を活用しながら、日常生活に必要なサービス機能を集約し、地域コミュニティの維持を図るとともにまちづくりルールの導入を検討します。

序章

第1章

第2章

第3章

全体構想

第4章

第5章

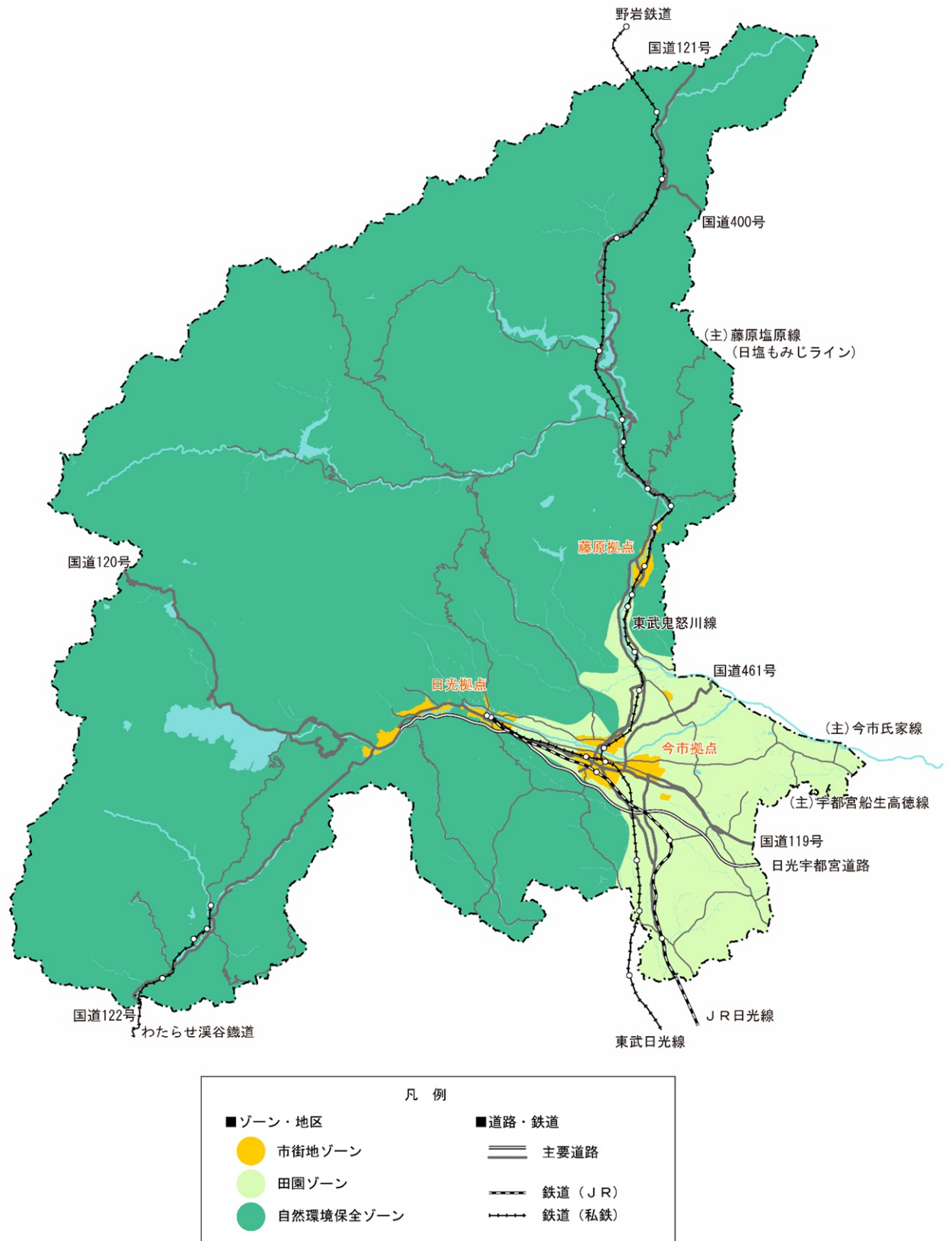


図 土地利用の方針図

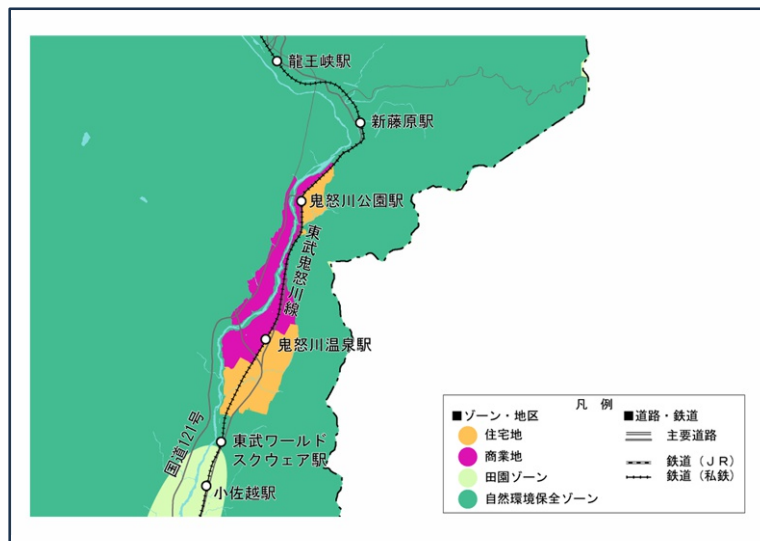
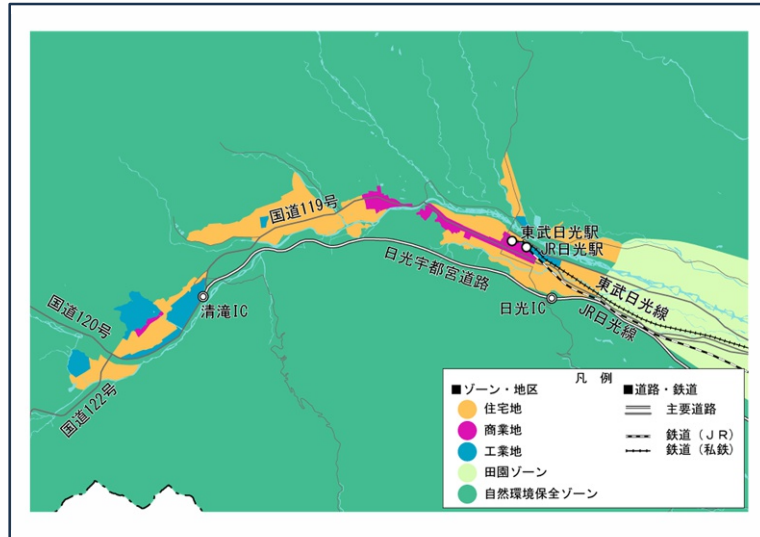
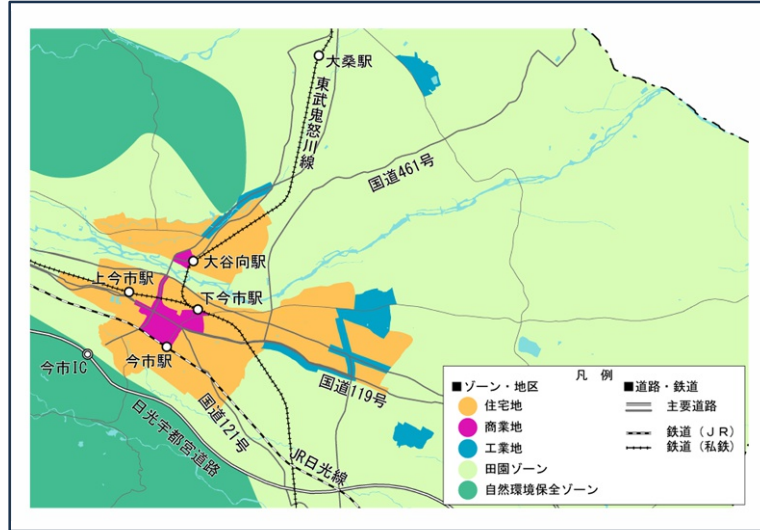


図 土地利用の方針図(詳細図)

2節 交通体系の基本方針

1. 現況と課題

- 少子高齢化社会の進行に対応するため、すべての人が安心して快適に暮らしていくためには、鉄道やバス、自動車などの総合的な交通体系の構築が必要です。
- 日光市には4つの都市拠点が存在し、日常的な都市機能が集積した拠点と地域資源を核とした観光拠点など、異なる特性を有した拠点が形成されています。そのため、拠点となる市街地や集落、周辺都市を結ぶ公共交通ネットワークの形成により、都市機能の効率的な利活用や、観光地を支える観光ネットワークを形成していくことが求められます。
- こどもを含めたすべての人が自動車に過度に依存せず、自立した移動手段を確保できる豊かで利便性の高い社会の実現を図ります。そのために公共交通ネットワークを形成する各交通インフラが、それぞれの特性に応じた役割分担のもと、シームレスに連携することで地域交通体系の維持・形成を進めていく必要があります。
- 平常時や災害時を問わない安定した物資輸送ができる道路ネットワークの強化が求められています。

2. 総合的な交通体系の基本方針

- 日光市の各拠点間が鉄道・バスなどの公共交通機関により結ばれている特性を活かすとともに、既存の交通基盤の有効活用、鉄道・バスなどの公共交通機関との連携強化を目指し、施策を検討していきます。また、情報サービスの提供や自動運転・MaaSなどの新技術の活用により、すべての人が安全かつ円滑に移動でき、地域内外の交流を促進し、環境負荷の少ない総合的な交通体系の確立を目指します。
- 鉄道・バスなどの公共交通機関との連携強化による利便性の向上を図るだけでなく、こどもを含めたすべての人が安全かつ安心して暮らせるように、歩道整備や公共交通機関などのバリアフリー化や自転車の利用環境の充実を促進します。
- さらに、パーソナルモビリティなどの導入や利用環境の整備を進め、歩いて暮らせる都市づくりを推進します。
- 隣接市町と鉄道・バスで結ばれていることから、観光動線としての位置付けだけでなく、生活動線、交流人口拡大に向けたインフラとして活用を図ります。
- 観光シーズンにおける交通渋滞緩和及び環境負荷の軽減のため、公共交通機関の利用促進の取組を継続します。
- 交通渋滞の状況、迂回路、駐車場及び公共交通機関への乗り換え案内などの適切な情報提供を図ります。
- モーダルシフトや輸配送の共同化、輸送網の集約、共同集配施設の導入などの検討を行い、物流の効率化を図ります。

3. 個別方針

(1) 道路整備の方針（都市計画道路・生活道路など）

- 道路は目的により、次に掲げる区分に分類し、道路交通の特性に対応した機能的で快適なネットワークの形成を図ります。
- 整備が完了している道路は維持管理を行い、未整備区間は整備を推進していきます。また、整備の目処が立っていない区間については、社会情勢などを踏まえ、実現性・必要性を検討し、効率的なネットワークの構築を図ります。

1) 広域幹線道路

- 県内外の主要都市との広域的な移動や連携の促進を図る道路として、整備を図ります。

- ・ 宇都宮市、東京圏や東北地方など広域的な連携を図る東北縦貫自動車道宇都宮インターチェンジを結ぶ日光宇都宮道路
- ・ 日光市と宇都宮市や群馬県方面を結ぶ（国）119号、（国）120号ほか
- ・ 日光市と鹿沼市や福島県会津地方を結ぶ（国）121号
- ・ 「日光拠点」と「足尾地域生活拠点」を経て群馬県方面を結ぶ（国）122号
- ・ 日光市と矢板市や茨城県高萩市を結ぶ（国）461号

2) 都市間幹線道路

- 拠点の形成や、周辺都市との移動や連携の促進を図る道路として、整備を図ります。

- ・ 「日光拠点」から小来川を経て鹿沼市を結ぶ（主）鹿沼日光線
- ・ 「南原拠点」と宇都宮市を結ぶ（主）大沢宇都宮線、（市）今市本町～猪倉線
- ・ 「藤原拠点」から日塩もみじラインを経て「三依観光レクリエーション地区」を結ぶ（主）藤原塩原線と（国）400号
- ・ 「川治温泉観光レクリエーション地区」と「栗山地域生活拠点」を経て「川俣温泉観光レクリエーション地区」を結ぶ（主）川俣温泉川治線
- ・ 「今市拠点」と塩谷町、さくら市を結ぶ（主）今市氏家線
- ・ 「今市拠点」から南下して小代、文挾を経て宇都宮市を結ぶ（主）宇都宮今市線
- ・ 「藤原拠点」と塩谷町、今市地域東部を経て宇都宮市を結ぶ（主）宇都宮船生高德線

3) 地域幹線道路

- 拠点間や拠点周辺との移動や連携の促進に資する道路として、整備を図ります。
- 拠点間の連携強化及び観光シーズンにおける渋滞の緩和を図る道路として、次の路線を位置づけ、適切な維持管理や整進を図ります。
- 都市拠点においては、都市計画道路を中心に整備を推進し、市街地内の円滑な交通体系化を図ります。
- 都市計画道路等については、社会情勢などを踏まえ、実現性・必要性を検討し、効率的なネットワーク構築を図ります。

- ・今市地域東部と宇都宮市（上河内地区）を結ぶ（一）小林逆面線
- ・「日光拠点」と「霧降高原観光レクリエーション地区」を経て「栗山地域生活拠点」を結ぶ（一）栗山日光線
- ・「今市拠点」と「栗山地域生活拠点」を結ぶ（一）栗山今市線
- ・「日光拠点」から所野を経由して「今市拠点」を結ぶ（一）日光今市線
- ・大桑と大沢を結ぶ（一）大桑大沢線
- ・「今市拠点」と「南原拠点」を結ぶ（市）今市本町～猪倉線
- ・「足尾地域生活拠点」と小来川を結ぶ（主）鹿沼足尾線ほか
- ・「足尾地域生活拠点」と「奥日光観光レクリエーション地区」を結ぶ（一）中宮祠足尾線（構想）
- ・「藤原拠点」と塩谷町を経由して宇都宮市を結ぶ（主）藤原宇都宮線
- ・「栗山地域生活拠点」と「湯西川温泉観光レクリエーション地区」を経て「川治温泉観光レクリエーション地区」を結ぶ（一）黒部西川線
- ・「奥日光観光レクリエーション地区」と「川俣温泉観光レクリエーション地区」を結ぶ奥鬼怒林道（山王林道）
- ・「日光拠点」と「轟産業地区」を経て「南原拠点」を結ぶ日光地区広域農道ほか
- ・「日光拠点」と「今市拠点」を結ぶ（市）大谷川右岸線、（一）日光だいや川公園線、（市）瀬川～森友線

4) 生活道路

- 生活道路については、安全で人にやさしい街を形成するために歩道のバリアフリー化に努めます。
- 狭あいな生活道路については、緊急車両の円滑な通行を図るため、最低幅員を確保します。
- 観光地における生活道路については、住民、来訪者ともに歩くことの楽しみを享受できるように、回遊性の向上などを図ります。

(2) 公共交通の方針（交通結節点・鉄道・バス・その他）

1) 交通結節点

- さらなる少子高齢化に対応するため、鉄道・バスなど、公共交通機関の連携強化による機能の充実と利便性の向上を図ります。
- ターミナル機能の充実による、鉄道・バスの利便性向上、利用促進を検討します。

2) 鉄道・バスの基本方針

- 公共交通の基幹をなす鉄道・バスにおいては、効率的かつ密接な連携を図ることで利便性の高い交通体系の確立を目指します。
- 道路への負担低減を図るとともに、環境負荷の低減、地球環境保護などを目的に鉄道網を活用し、道路交通との機能分担を積極的に誘導します。
- 観光地の玄関口として重要な役割を果たしている日光駅、東武日光駅や鬼怒川温泉駅などにおいては、鉄道駅周辺のターミナル機能や情報発信などの充実を図ります。
- 観光交通路線が充実している日光市ならではの特徴を生かし、生活交通路線と共存することで、双方の連携強化、利便性向上を推進します。
- 通勤・通学・買物や観光客などの交通手段としての役割を果たす鉄道交通について、ダイヤの充実や高速化など、鉄道輸送サービスの充実を関係機関に働きかけます。
- 市民の交通手段としての利便性の向上を図るため、すべての人に負担のかからない市営バスの効率的運行を推進します。併せて、路線バスの運行を確保するために、関係機関、地域住民とともに、利用促進及び路線維持について総合的に協議します。
- 観光施設（レジャー施設）などを周遊する周遊型バスや循環型バスのルートを設定するなど、利用促進と活性化策を検討します。

3) その他の方針

- 観光シーズンにおける交通渋滞緩和のために、地域に見合った効率的な臨時駐車場の設置、案内誘導を行うことで、バスなどの交通機関の連携によるスムーズな乗り換えや、目的地まで徒歩での移動が行えるようターミナル機能の充実を図ります。
- 観光シーズンに交通渋滞が著しい「奥日光レクリエーション地区」・「世界遺産観光レクリエーション地区」周辺や日光インターチェンジ周辺の交通渋滞緩和のため、情報発信や誘導システムなどの情報サービスの整備や新技術の活用などについても検討します。
- 拠点内における回遊性の向上を図り、市民や観光客など、誰もが安心かつ安全で心地よく、楽しく歩くことができる人中心のウォークアブルなまちづくりを推進します。

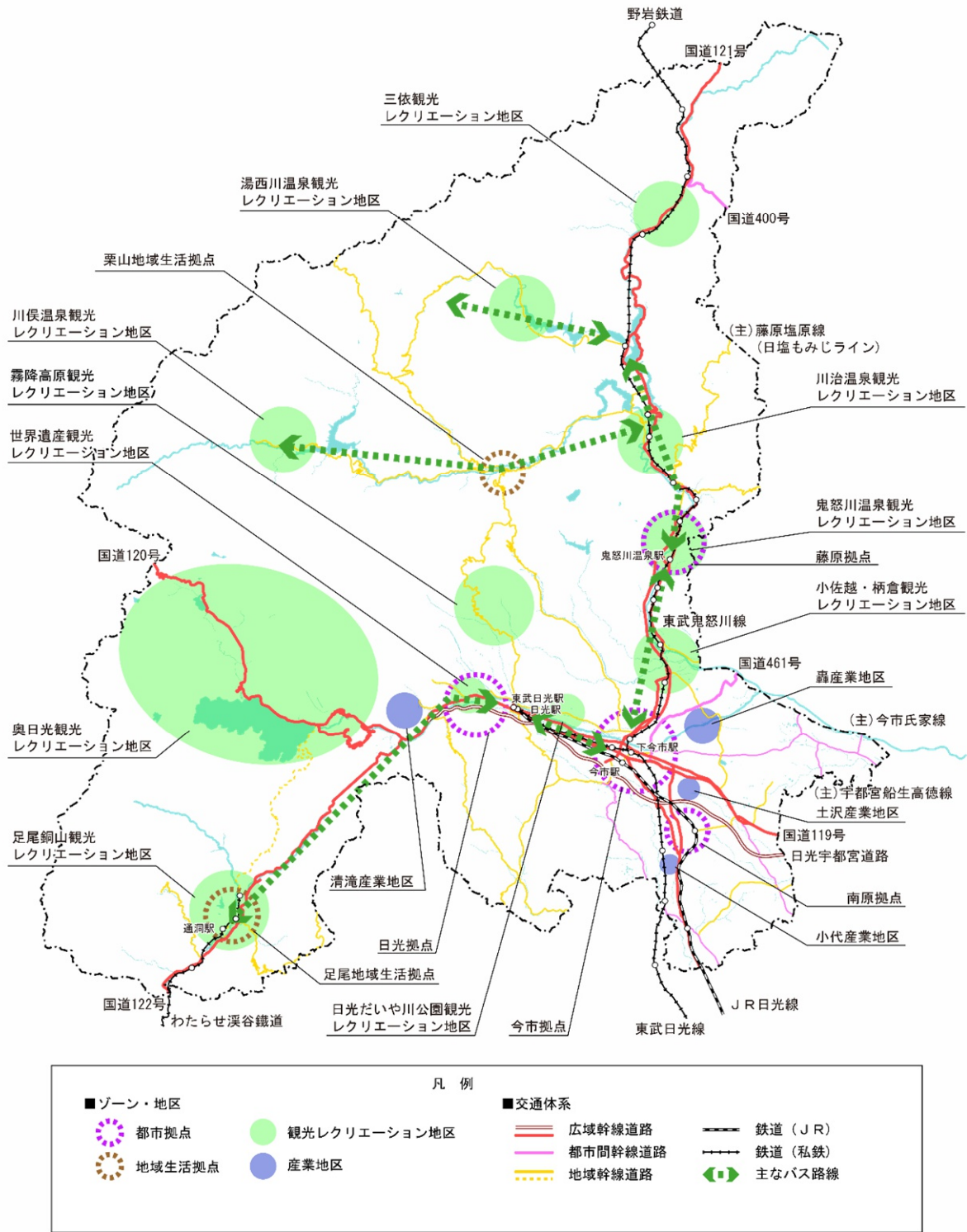


図 交通体系の方針図

3節 みどり・景観の基本方針

1. 現況と課題

- 日光国立公園や尾瀬国立公園などの緑が広がるとともに、国の特別史跡、特別天然記念物に指定されている日光杉並木街道が緑の軸を形成しています。また、景観にすぐれた大谷川、鬼怒川、渡良瀬川、男鹿川、湯西川などが水の軸を形成しています。
- かけがえのない多様な自然環境を保護・保全するため、市民一人一人が自然の重要性を認識し、その保全への理解を深め、実践できる体制を整備する必要があります。
- 多くの景勝地や文化遺産など豊富な観光資源に恵まれており、これらの貴重な財産を後世に残すとともに、景観形成に努める必要があります。
- 平成20年に『日光市景観計画』を策定し、特に景観計画重点区域においては、積極的な景観形成に努めています。
- 街並み景観において電柱や電線類が景観を阻害しているため、魅力的な街並み景観を創出するため、電線類の地中化などを進める必要があります。
- 令和3年に第2次日光市環境基本計画に掲げた目指すべき環境像の実現と、2050年までに温室効果ガスの実質排出量をゼロにする「ゼロカーボンシティ」の実現を目指すことを宣言しています。
- 令和5年には「脱炭素先行地域」の一つとして日光国立公園を有する奥日光エリアが対象として選定され、脱炭素化実現に向けた取組が求められています。

2. 水と緑のネットワークの方針

- 豊かな「水と緑」の自然環境の保全を図るとともに、自然環境と施設緑地、公園などを結ぶ「水と緑のネットワーク」づくりを行ない、「水と緑」の有する環境保全、レクリエーション、防災や景観構成などの機能が効果的に発揮されるよう努めます。
- 市街地ゾーンにおいては、持続可能な行財政基盤の確立に向け、効率的な都市基盤整備を行うとともに、河川、歩行者専用道路などの既存施設の維持管理や、各公園緑地の連携により、水と緑のネットワークの構築を図ります。
- 水の軸として骨格となる大谷川、鬼怒川、渡良瀬川、男鹿川、湯西川などの保全を図るとともに、水生動植物の生態系など、自然環境の保全を図ります。
- 緑の軸として、歴史・文化的に重要な役割をもつ日光杉並木街道の保全を図ります。

3. 公園・緑地の方針

- 郷土の自然を代表する日光国立公園や尾瀬国立公園などの森林、山岳、湖沼、湿原などの自然環境の永続的な保全を図ります。また、自然環境と歴史環境を守り育てる特色あるまちづくりを推進するために、計画的に公園の再整備や維持管理を行ない、公園の有する多様な機能を活かしたまちづくりを推進します。
- 固有の環境資源を活かした公園づくりを行ない、自然とのふれあい、都市防災の向上、良好な景観形成、地域コミュニティの醸成やレクリエーション需要への対応を図ります。
- 人口の維持や定住促進に向けた魅力ある暮らしやすい都市環境の形成に向け、子どもから高齢者までが利用でき、コミュニティ形成の核となる身近な公園づくりを行ないます。
- 日光拠点や藤原拠点の観光地においては、街角広場や小さなオープンスペースなど、豊かな自然環境や既存の資源を活かした魅力のある観光拠点を形成し、観光客の憩いの場を提供します。
- 市民の理解を得るとともに、住宅地や商業地などにおける緑化事業の推進を図ります。

4. 世界遺産「日光の社寺」周辺の方針

- 世界遺産登録区域については、文化財保護法等に基づき、建造物群とこれを取り巻く史跡内における自然環境の文化的・歴史的景観保全を図ります。
- 世界遺産登録区域周辺の緩衝地帯については、日光市景観条例や自然公園法、森林法などによる規制に基づき、自然景観や街並み景観の保全・創出など景観形成に努めます。

5. 日光杉並木街道の方針

- 国の特別史跡と特別天然記念物の二重指定を受けている貴重な文化財である日光杉並木街道との共生を図ります。
- 日光杉並木街道の保護が可能な道路整備を検討します。
- 通行量の削減を図るため、代替道路やバイパスの整備を検討します。

6. 環境保全の方針

- 都市の脱炭素化を図り、生物多様性の保全・再生、安全で快適な空間づくり、魅力的な地域づくりを促進するとともに、多様で豊かな自然環境や歴史文化遺産が作り出す美しい景観の保全・継承の取組を推進します。
- 生物多様性の確保や気候変動対策、ウェルビーイングなどの観点から、環境への負荷を低減する取組を推進します。

- 開発と自然環境の調和を図るため、大規模な開発に際し、緑化の推進や自然環境の保全に取り組むよう指導に努めます。
- 環境負荷の低減を目標に道路・街路整備や自動運転・MaaSなどの新技術の活用などによる渋滞の解消を図り、エネルギー効率の向上を図るとともに、積極的な公共交通の活用を図ります。
- 平地林や草地などの市街地や田園に残された自然地、岸辺や瀬などの水辺の自然環境などは適切な維持管理により、保護、育成を図ります。
- かけがえのない郷土の自然環境を保全するため、環境保全思想の普及啓発を推進するとともに、日光市の特徴でもある水と緑を守り、育てます。また、地球的規模で求められている環境保護に対応した循環型社会の形成を目指し、資源リサイクルシステムを推進します。
- ゼロカーボンシティの実現を目指し、太陽光発電、蓄電池や温泉熱をはじめとした再生可能エネルギーの活用や建築物のゼロエネルギー化（ZEH・ZEB）などにより、脱炭素化を図ります。

7. 景観形成の方針

- 『日光市景観計画』に定めたゾーンごとの景観形成の方針に基づき、自然景観の保全や街並み景観の保全・創出など景観形成に努めます。
- 景観計画重点区域に位置づけられている地区において、各種法規制に基づき、現状の自然景観や土地利用を維持し、保全を図っていきます。
- 地域特性を活かして策定した『日光市街並形成ガイドライン』を活用し、街並みの保全・創出を図ります。
- 山地や丘陵地は稜線の連続性が損なわれないよう、稜線周辺の開発を抑制するとともに、日光杉並木街道などの歴史的な文化財を保護し、地域の景観資源として活用します。
- 美しい都市景観や特色ある地域景観の形成を図るために電線類の地中化を推進します。
- 公共サインの管理体制など、在り方の検討を行うとともに、日光市サイン計画の見直しを実施します。
- デジタルサイネージ・プロジェクションマッピングなどの投影広告物における規制を検討し、適切な活用を促進します。

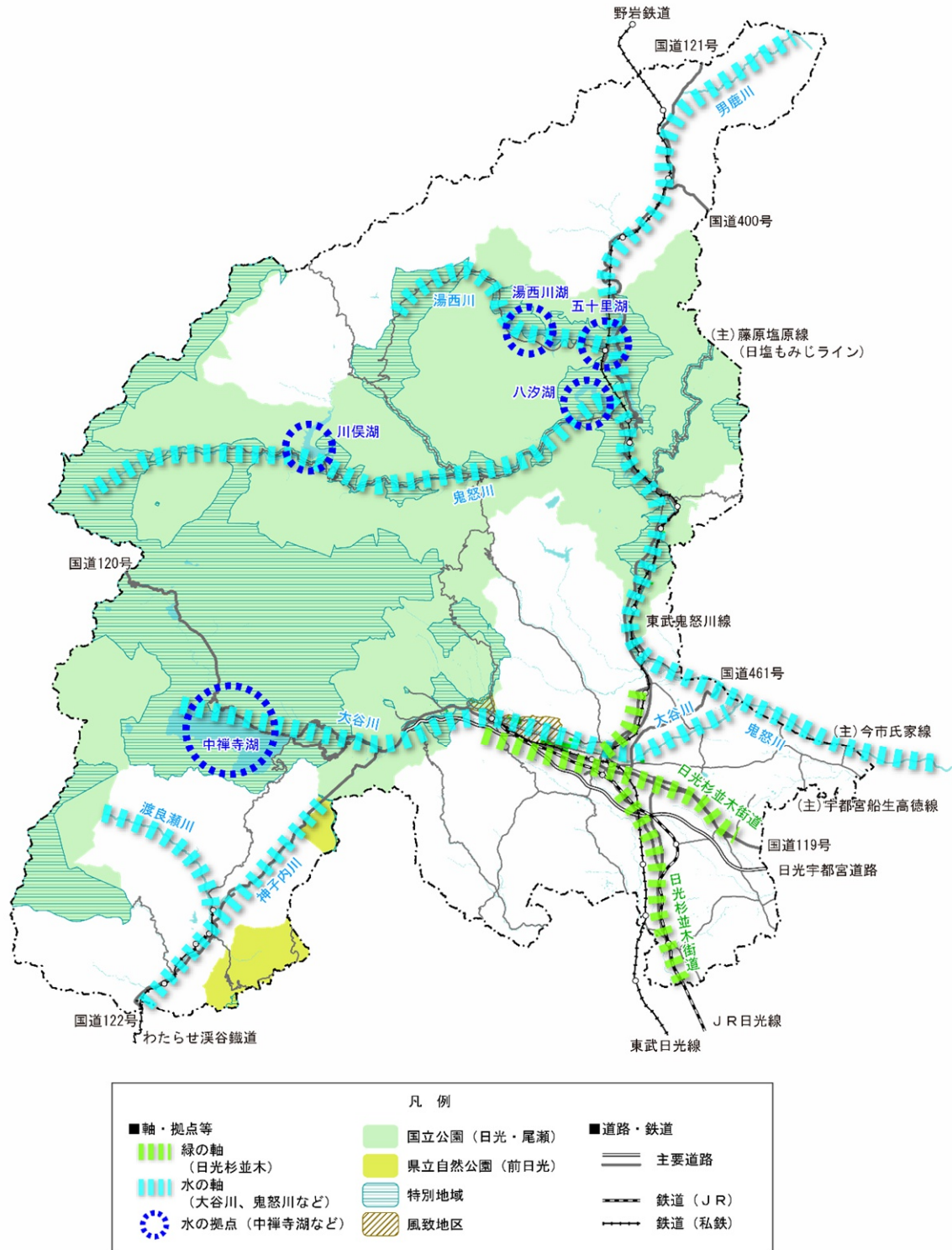


図 みどり・景観の方針図

4 節 防災の基本方針

1. 現況と課題

- 気候変動等の影響で、水災害や地震といった自然災害が頻発化・激甚化しています。そのため、災害に強いまちづくりを進めるには、防災・減災の視点を持つことが重要です。
- 災害に備え、危険箇所の把握など、災害予防対策の充実を図るとともに、こどもから高齢者まで、すべての市民が安全で安心して暮らせるよう、地域づくり及び社会環境の整備を進める必要があります。
- 事前防災の観点から災害発生時を想定し、平時からの計画的な準備として、日光市立地適正化計画（防災指針を含む）や事前復興まちづくり計画などを策定（改定）するなど、計画的に防災・減災対策を進めることが求められています。
- 避難路・避難場所・避難所（避難施設）などを整備するだけでなく、ハザードマップなど、防災に関する情報を発信する必要があります。

2. 都市防災の方針

- 安全・安心のまちづくりを推進するために、用途地域の見直しなどにより用途の純化を図ります。
- 消防活動困難地域の解消や避難施設の確保による、災害などの緊急時に対応できる強いまちづくりを推進するため、生活道路の計画的かつ効率的な整備・維持管理を図ります。
- 想定される最大規模の洪水を見据え、市民や観光客など多数が利用する地域に対する安全対策を促進するとともに、避難路などの確保を図ります。
- 自然災害などの障害発生に備え、予め交通ネットワークやライフライン施設の多重化などリダンダンシーを確保します。
- 地域の実情や災害リスク分析結果に応じ、避難路・避難場所・避難所（避難施設）などの整備・既存ストックの活用などの安全対策を検討します。
- 土石流や急傾斜地崩壊などの土砂災害危険箇所については、関係機関と連携を図るとともに、土砂災害防止施設の整備促進を図ります。
- 公園については災害時における避難場所としてだけでなく、給水施設などの付帯施設を設けて、防災面における機能を向上させた防災公園としての整備に努めます。
- 都市防災力の向上を図るため、都市基盤などの整備を推進することにより、防災体制の充実に努めます。また、広大な市域を見据え、群馬・福島両県を含む近隣市町村との連携強化に努めます。
- 災害などの非常時に対応できる給水体制の確立を図り、飲料水の供給について、近隣市町との相互協力を推進します。
- 「災害に強い空間づくりと災害時の避難や応急活動を支える空間づくり」の考えを踏まえた、防災まちづくりを推進します。

- 住民の防災意識の向上を図るために、ハザードマップなど、防災に関する情報を発信します。
- 日光市立地適正化計画と連携し、災害危険度が低いエリアへの居住を誘導します。
- 緊急輸送道路の整備を進める他、各拠点への主要なアクセス道路の防災上の機能強化を図ります。
- 避難施設に太陽光発電や蓄電池を設置することで、災害時のレジリエンス強化を図ります。
- 災害時や災害復興において、情報通信技術（ICT）等を活用し、防災情報を迅速かつ効果的に周知します。
- 道路、橋梁、上下水道などのインフラの点検・維持管理には、新技術を積極的に活用し、効果的かつ効率的な運用を図ります。

3. 事前復興の方針

- 災害の規模、発生頻度に応じた被害想定を行い、地区の実態に応じた復興まちづくりの目標や実施方針などの検討を行い、大規模な災害に備えます。
- 発生しうる災害による被災の分布や規模を想定した、地域ごとの特性に合わせた復興まちづくりを検討します。

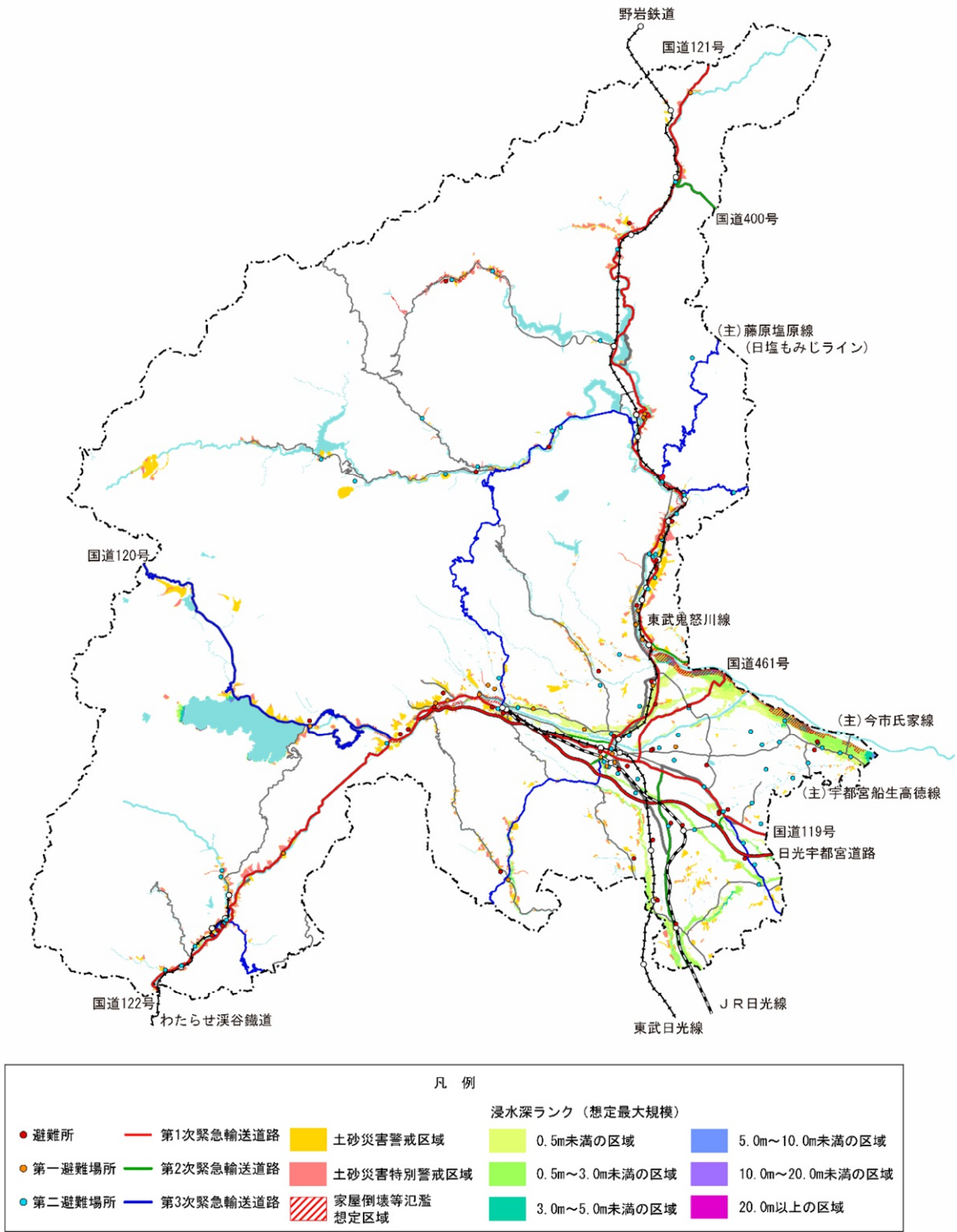


図 防災の方針図

5節 生活環境の基本方針

1. 現況と課題

- こどもから高齢者まですべての人々が、住み慣れた地域の中で生き生きと生活できるよう、快適な生活環境の整備が求められています。
- 人口の維持や定住促進に向けた魅力ある暮らしやすい都市環境の形成が必要です。
- 身近な道路網の整備やバリアフリー化の推進などにより暮らしやすく、また、上・下水道の整備により快適な生活を送れるようにすることが望まれています。
- 持続可能な行財政基盤を確立するためにも、効率的な都市基盤の整備とともに、既存施設の維持・管理が求められています。

2. 上水道・下水道の方針

- 「安全・安心な水の安定供給」を維持するため、災害に強い水道を目指すことで、水道サービスの持続性を確保すると共に、健全な経営に努めます。
- 日光市生活排水処理構想に基づき、公共下水道施設の効率的な整備と合併処理浄化槽設置の促進により、全市における生活排水処理施設の普及に努めます。
- 上下水道料金の納付方法の多様化など、利用者への利便性向上に努めます。
- 上下水道施設の維持・管理を行い、老朽化した施設の計画的・効率的な更新を実施するとともに、改修時には耐震化に努めます。
- 管渠類、水処理センターやポンプ場の維持管理に努めるとともに、水質の監視や保全を図ります。

3. その他の施設の方針

- 健康で文化的な都市生活や機能的な都市活動を確保するために、必要な都市施設を都市計画に位置付け、整備を進めます。
- 資源循環型社会への対応のため、ごみの減量に努めます。
- ゴミ処理施設及びリサイクル施設については、設備更新などの整備を実施し、施設の長寿命化を図るとともに、効率的な運営の確保と再生利用を図るため、広域化・共同化について検討します。
- 公共施設への再生可能エネルギー導入について検討します。
- し尿処理施設については、人口減少などの社会情勢を踏まえた計画的な整備を図ります。

4. 健幸・福祉の方針

- 高齢者、障がい者をはじめ、多様な人が暮らしやすく、市民が生きがいを感じ、安心かつ安全で心豊かに生活できる健幸社会の実現を目指します。
- こどもや子育て世帯を含む幅広い世代が、自立的にまた必要に応じて地域の支援を得て、より活動的に暮らせるまちづくりを検討します。
- 医療機能や福祉機能など、日常生活圏に必要な機能を確保します。

5. 住環境形成の方針

- 生活の場と商業・業務などの産業・経済活動、地域の文化が良好な関係で共生する住宅地の形成を目指します。
- 市民や観光客がまち歩きをしたくなるような仕組みや人が集まる場所を創り出すことで、賑わいの創出を図ります。
- 住宅地の外延化や市街地内のスポンジ化を抑制し、コンパクトな市街地の形成を図るため、拠点内の空地等の低未利用地、空き家や公的不動産などの既存ストックの有効活用を図ります。
- 道路、公園などの公共施設の整備などと併せて民地のオープンスペース化や建物低層部のオープン化を行い「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを図ります。
- 都市基盤が未整備な地区などにおいては地区計画制度の活用や土地区画整理事業などによる、面的な整備を検討します。
- 空家等の発生抑制や適正管理の推進、利活用促進及び管理不全空家等の解消に向けた取り組みを推進します。活用可能な空き家については幅広く情報公開し、子育て世帯や移住希望者等の活用と市内への移住・定住の促進を図ります。
- 空家等の既存ストックの適正管理や有効活用を図るため、地域住民やNPOなど民間組織と連携したエリアマネジメントの導入などを促進していきます。
- 防犯灯や防犯カメラの設置、地域での防犯対策を強化し、夜間の街路、公園、住宅地などの犯罪防止に配慮した安心で安全な住環境づくりを進めます。

6節 観光・産業の基本方針

1. 現況と課題

- 男体山や中禅寺湖を擁する日光国立公園などの豊かな自然環境や、世界遺産「日光の社寺」、国の特別史跡と特別天然記念物の二重指定を受けている日光杉並木街道、鬼怒川・川治などの豊富な温泉資源などの観光資源を活用しながら、「持続可能な観光地域づくり」「インバウンドのさらなる誘客」「国内交流拡大」への戦略的な取組が求められています。
- 観光業をはじめ、農林業や工業、商業などがバランスよく発展した活力のあるまちが求められています。
- 使用されていない旅館・ホテルなどの適切な管理が求められています。
- 持続的なまちの発展に向け、まちを支える既存産業の維持や工業地の環境整備、新たな企業の立地が求められています。

2. 観光の方針

- 豊富な温泉資源を活かした魅力的な観光地としての充実に努めます。
- 世界遺産「日光の社寺」に代表される歴史・文化的遺産、日光国立公園などの優れた自然環境や日光杉並木街道、足尾地域の産業遺産などに代表される観光資源の保全に努め、活用を図ります。
- 広域的リゾート地域の中心核として、来訪者の利便性を高め、地域の産業文化の交流の場として休憩や情報発信などの機能を備えた施設の整備を検討します。
- 多様化・高度化する国内外観光客のニーズに対応できるよう、利便性の高い観光地としての環境整備に努めます。
- オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた持続可能な観光地域づくりを検討します。

3. 産業の方針

- 地域資源を活かし、周辺環境と調和した産業地区を創出し、日光という都市ブランドの向上を図ります。
- 中心市街地の活性化を図るために、中心市街地集客拠点施設を有効活用し、周辺地域に人流を促します。
- 産業が集積している地区では、現状の操業環境を守りながら、緑化など周辺の自然環境に配慮し、今後とも工業の利便性を確保するとともに、新たな産業地区の整備を検討します。
- 効率的かつ安定的な農業を展開するための農地の有効活用を図ります。
- 圃場整備の促進や農業施設などの導入支援を行い、農業経営基盤の強化や生産能力の向上を図ります。