

宇都宮都市計画区域及び栗野都市計画区域 都市計画区域マスタープラン（構想） 概要版

1 宇都宮都市計画区域及び栗野都市計画区域の現状

（1）人口及び土地利用

都市計画区域	項目	2010(H22)年	2020(R2)年	2030(R12)年予測	2040(R22)年予測	土地利用
宇都宮	人口	795,094	789,782	750,962	710,435	自然的 66.2% 都市的 33.8%
	対 2020(R2)比	0.7%	0.0%	-4.9%	-10.0%	
	高齢化率	19.9%	26.0%	30.3%	34.8%	
栗野	人口	6,895	5,612	5,235	4,761	自然的 81.9% 都市的 18.1%
	対 2020(R2)比	22.9%	0.0%	-6.7%	-15.2%	
	高齢化率	28.7%	39.3%	39.3%	39.3%	

（国勢調査、栃木県都市計画基礎調査、2030 年以降は国立社会保障・人口問題研究所(令和 5(2023)年推計)）

（2）都市機能及び都市基盤

〈宇都宮都市計画区域〉

都市基盤の整備率は、都市計画道路 79.7%、都市計画公園・緑地 77.7%、都市計画下水道 91.7%

〈栗野都市計画区域〉

都市基盤の整備率は、都市計画公園・緑地 100%、都市計画下水道 92.5%

（3）都市の位置付け

〈宇都宮都市計画区域〉

交通の利便性や都市機能の集積性を活かしつつ広域拠点地区である宇都宮市都心地区、鹿沼市中心市街地及び真岡市中心市街地が連携を図りながら、栃木県の発展のための中心的な役割を担っていく区域と位置付けられます。

〈栗野都市計画区域〉

（主）鹿沼足尾線沿いの口栗野地区の市街地を核として、既存の交通機能や都市機能を活かしながら、隣接する宇都宮都市計画区域や小山栃木都市計画区域との広域的な連携が図られている区域と位置付けられます。

2 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て、以下の基本理念のもと、都市づくりを進める。

- （1）誰もが暮らしやすい集約型の都市づくり
- （2）誰もが安全でスムーズに移動できる都市づくり
- （3）災害に強くてしなやかな都市づくり
- （4）環境にやさしい脱炭素型都市づくり
- （5）とちぎの魅力や強みを活かした都市づくり

3 将来都市構造

〈宇都宮都市計画区域〉

宇都宮都市計画区域は、広域的な交通の要衝に位置し、居住や商業、産業・業務、医療、教育などの都市機能が高次集積した本県の中心都市として、県全体を牽引する区域である。

〈栗野都市計画区域〉

栗野都市計画区域は、既存の交通ネットワークや都市機能を活かしながら、隣接する宇都宮都市計画区域及び小山栃木都市計画区域との広域的な連携により日常生活などの都市機能を補完している区域である。

〈両区域共通事項〉

鬼怒川や黒川などの豊かな自然環境や、二荒の杜、大谷石文化、今宮神社、医王寺、真岡木綿など多くの地域資源を有する、個性的で魅力がある区域でもある。こうした都市の魅力や強みを活かしつつ、スマートシティとコンパクト・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す。

このような都市を実現することで、県民の豊かな生活、多様な暮らし方・働き方を支えウェルビーイング（幸福感）の向上を図り県土全体の持続的発展につなげ、多核ネットワーク型の都市構造「とちぎのスマート+コンパクトシティ 2.0」を目指す。

(1) 拠点地区

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(広域拠点、地域拠点、生活拠点、産業拠点、観光レクリエーション拠点)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る。

- 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。
(宇都宮都市計画区域：宇都宮市中心市街地、鹿沼市中心市街地及び真岡市中心市街地)
- ②**地域拠点地区**：徒歩や自転車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を図る。
(宇都宮都市計画区域：宇都宮市の JR 雀宮駅、JR 岡本駅、JR 鶴田駅、東武江曾島駅、東武西川田駅、高根沢町の JR 宝積寺駅、壬生町の東武壬生駅、東武おもちゃのまち駅の各駅周辺地区、宇都宮市の陽東地区、宇都宮テクノポリスセンター地区、上河内地区市民センター周辺地区、瑞穂野団地周辺地区、真岡市の二宮支所周辺の二宮地区中心市街地、上三川町の庁舎周辺の中心市街地、JR 石橋駅東地区及び芳賀町の庁舎周辺の中心市街地)
- 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る。
(宇都宮都市計画区域：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)
(粟野都市計画区域：口粟野地区)
- ④**産業拠点地区**：周辺環境に配慮しながら、研究開発機能や、流通業務機能を含む産業の集積を図る。
(宇都宮都市計画区域：宇都宮工業団地、(仮称)宇都宮工業団地東地区、(仮称)インターパーク東地区、鹿沼工業団地、鹿沼インター産業団地、真岡第一から第五工業団地、真岡てらうち産業団地、上蒲生地区(石田地区、上郷西原地区、上三川インター南地区、上三川インター地区) 芳賀・高根沢工業団地、とちぎ食肉センター周辺地区、芳賀第2工業団地、みぶ羽生田産業団地、みぶ中泉産業団地、情報の森とちぎ など)
(粟野都市計画区域：宇都宮西中核工業団地 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や多様な余暇活動を支える場とするなど魅力向上を図る。
(宇都宮都市計画区域：宇都宮市の栃木県総合運動公園、石の里大谷や宇都宮市森林公園、宇都宮市農林公園(ろまんちっく村)などが位置する新里・大谷地区、羽黒山周辺地区、鹿沼市の出会いの森総合公園、真岡市の井頭公園、真岡市総合運動公園、6号鬼怒緑地、壬生町の壬生総合公園)
(粟野都市計画区域：城山公園周辺地区、医王寺周辺地区)

(2) 基盤構造

必要な都市機能を集積した拠点地区を形成するとともに、拠点地区間や両毛圏などの周辺都市、さらには県内外の主要都市との連携を強化し、多核ネットワーク型の都市を構築する。

- ①**道路軸**
 - i. 広域道路軸：〈宇都宮都市計画区域〉東北縦貫自動車道、北関東自動車道、日光宇都宮道路、(国)4号、新4号国道、(国)121号、(国)123号、(国)293号、(国)294号、(国)352号、(国)408号、(主)宇都宮笠間線、(主)宇都宮結城線、(主)つくば真岡線、(一)西小埜真岡線
 - ii. 都市間道路軸：〈宇都宮都市計画区域〉(国)119号、(主)宇都宮栃木線、(主)宇都宮亀和田栃木線、(主)宇都宮鹿沼線 など
〈粟野都市計画区域〉(主)栃木粟野線 など
 - iii. 都市内道路軸：〈宇都宮都市計画区域〉(主)上横倉下岡本線、(主)宇都宮船生高德線、(一)石末真岡線 など
〈粟野都市計画区域〉(主)鹿沼足尾線、(主)栃木粕尾線、(一)深程楡木線、(一)草久粟野線 など
- ②**公共交通軸**
 - i. 鉄軌道：〈宇都宮都市計画区域〉JR 東北新幹線、JR 東北本線、JR 日光線、JR 烏山線、東武日光線、東武宇都宮線、真岡鐵道、芳賀・宇都宮 LRT
 - ii. その他公共交通：〈宇都宮都市計画区域〉広域拠点地区「宇都宮市中心市街地」と地域拠点地区「JR 岡本駅周辺地区」をつなぐ軸、広域拠点地区「宇都宮市中心市街地」と地域拠点地区「陽東地区」・地域拠点地区「宇都宮テクノポリスセンター地区」をつなぐ軸 など
〈粟野都市計画区域〉生活拠点地区「口粟野地区」と鹿沼市中心部をつなぐ軸、生活拠点地区「口粟野地区」と日光市をつなぐ軸

4 区域区分の決定の有無

〈宇都宮都市計画区域〉

区域区分を定める。

- ・区域区分を定めてきたことにより都市機能や人口の集積が認められる。
- ・区域区分を廃止した場合には市街化調整区域に無秩序に市街地が拡散するおそれがある。

〈栗野都市計画区域〉

区域区分を定めない。

- ・今後も人口の減少が見込まれるうえ、都市計画区域内において市街地が拡散する可能性も低い。
- ・市街地のまとまりを維持するために、用途地域をはじめとする土地利用制度のほか、農振法、森林法などの他法を活用することで土地利用の適切な規制、誘導を図る。

5 主要な都市計画の決定の方針

(1) 土地利用に関する方針

拠点地区への都市機能の集積を図りながらまちなかへの居住を誘導し、暮らしやすくコンパクトな都市づくりを推進するため、空き家や空き地、公的不動産などの既存ストックの有効活用により都市のスポンジ化へ対応するとともに、その核となる学校や市役所等の公的施設や都市施設などの整備と整合した計画的な土地利用を図る。

【住宅地】

- ・周辺土地利用などを考慮した良好な環境や、公共公益施設、医療・福祉、商業サービスなどの都市機能、並びに鉄道・バスなどの公共交通の利便性が確保され、集約的な都市構造の実現に寄与する地区を基本に配置
- ・広域拠点地区及び地域拠点地区では、まちなかへの居住を促進し、中心市街地の賑わいの創出を図る
- ・生活拠点地区では、日常生活に必要な機能や居住機能が集積する良好な住環境の形成を図る
- ・拠点地区内の空き地などの低未利用地、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る

【商業地及び業務地】

- ・都市の賑わいを創出する都市的商業地、日常の利便性を確保するための日常的商業地を、拠点地区を中心に必要な規模を適切に配置
- ・広域拠点では、都市中心部におけるオフィス機能を有する都市的業務地を配置
- ・公共公益施設は、都市の拡散を誘発しないよう拠点地区を中心に適切な位置に配置

(2) 都市施設の整備に関する方針

鉄道・バスなどの公共交通ネットワークや必要な機能を備えた交通結節点の整備を推進していくとともに、様々な交通手段の連携強化や適切な役割分担を図ることにより総合的な交通体系を構築し、誰もが安全でスムーズに移動できるネットワーク型の都市づくりを進める。また、こどもを含めた全ての人が安全でスムーズに移動できる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、パーソナルモビリティ等の導入や利用環境の整備を促進し、歩いて暮らせる都市づくりを進める。さらに、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等の検討を行い、物流の効率化を図る。

(3) 自然的環境の整備又は保全に関する方針

良好な自然環境の保全を図るとともに、有効に活用した魅力的な都市づくりを進める。また、市街地内の農地については、都市の脱炭素化や生物多様性の保全・再生などの観点から必要に応じて保全に努め、市民農園や体験農園、災害時の一時避難場所として利活用するとともに、グリーンインフラの社会実装を推進する。

(4) 都市防災に関する方針

防災・減災対策を進めるとともに、速やかな応急対策や復旧・復興を可能とする都市基盤の整備、避難時や災害復興対応における ICT の活用の検討などにより、災害に強い都市づくりを進める。

災害リスクが高いと判断される区域については新たな市街化の抑制やより安全な地域へ居住を誘導するなど、災害リスクや、警戒避難体制の整備状況、災害を防止する施設整備の状況やその見込みなどを踏まえた適切な土地利用を図る。また、事前に被災後の復興まちづくりを考えながら準備しておく復興事前準備の取組を推進する。

〈宇都宮都市計画区域〉

【将来市街地像図】

凡 例		
行政界	-----	
都市計画区域界	▬▬▬▬	
鉄軌道	≡≡≡≡	
道路軸	広域道路軸	▬▬▬▬
	都市間道路軸	▬▬▬▬
	都市内道路軸	▬▬▬▬
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	⊙	
観光レクリエーション拠点地区	⊙	

(注) 図面はおおむねの位置を記入している。
都市内道路軸を構成する道路については
主なものを表示している。



〈宇都宮都市計画区域〉

【将来市街地像図（公共交通軸）】

凡 例		
行政界	— · — · — ·	
都市計画区域界	— ■ — ■ — ■	
鉄軌道	— ■ — ■ — ■	
道路軸	広域道路軸	— ■ — ■ — ■
	都市間道路軸	— ■ — ■ — ■
	都市内道路軸	— ■ — ■ — ■
公共交通軸	鉄軌道	— ■ — ■ — ■
	その他公共交通	— ■ — ■ — ■
広域拠点地区	○ (赤)	
地域拠点地区	○ (黄)	
主な生活拠点地区	○ (緑)	
産業拠点地区	○ (青)	
観光レクリエーション拠点地区	○ (紫)	

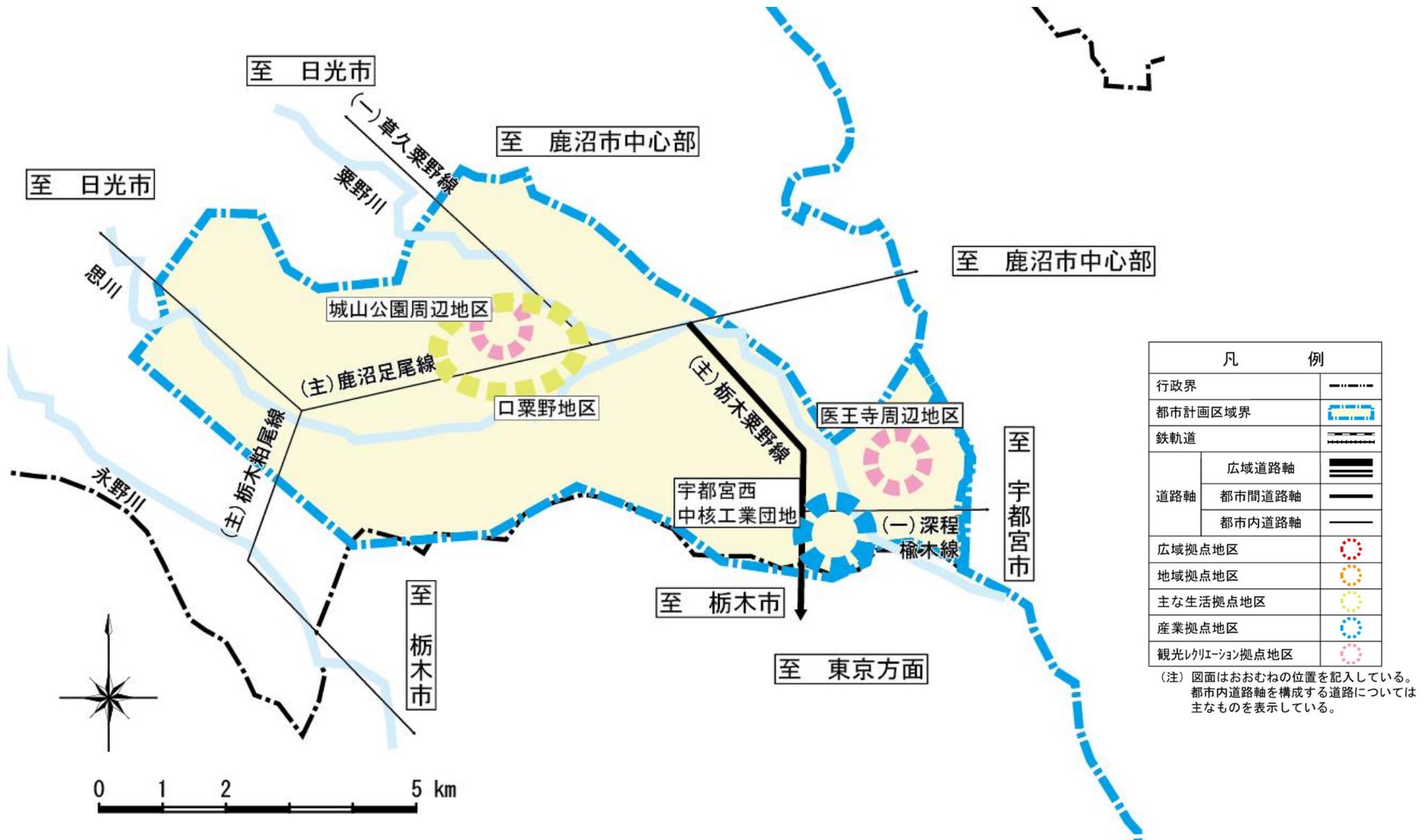
(注) 図面はおおむねの位置を記入している。
都市内道路軸を構成する道路については
主なものを表示している。



注) 図上の軸は地域公共交通計画をベースに記載しているが、区域 MP としては拠点間を連携する軸を位置づけるもので路線（系統）を定めるものではない。

〈粟野都市計画区域〉

【将来市街地像図】

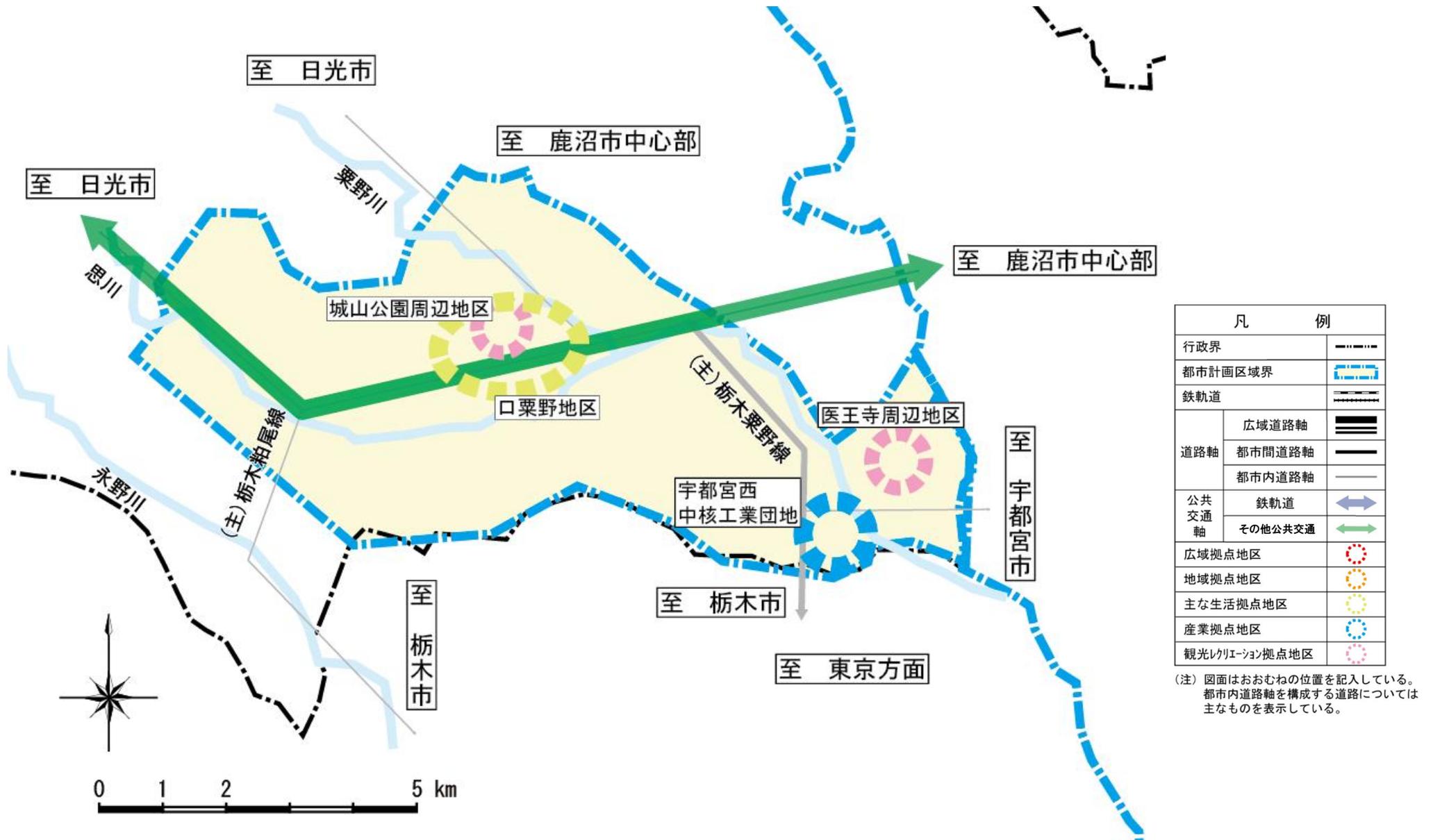


凡 例		
行政界	-----	
都市計画区域界	-----	
鉄軌道	-----	
道路軸	広域道路軸	=====
	都市間道路軸	=====
	都市内道路軸	=====
広域拠点地区	○	
地域拠点地区	○	
主な生活拠点地区	○	
産業拠点地区	○	
観光レクリエーション拠点地区	○	

(注) 図面はおおむねの位置を記入している。
都市内道路軸を構成する道路については
主なものを表示している。

〈粟野都市計画区域〉

【将来市街地像図（公共交通軸）】



注)図上の軸は地域公共交通計画をベースに記載しているが、区域MPとしては拠点間を連携する軸を位置づけるもので路線（系統）を定めるものではない。