

矢板都市計画区域 都市計画区域マスタープラン（構想） 概要版

1 矢板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
矢板	人口	35,343	31,165	27,363	23,333	自然的 85.0% 都市的 15.0%
	対 2020(R2)比	13.4%	0.0%	-12.2%	-25.1%	
	高齢化率	23.1%	33.2%	38.8%	44.1%	

(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

都市基盤の整備率は、都市計画道路 64.1%、都市計画公園・緑地 88.1%、都市計画下水道 75.2%

（３）都市の位置付け

J 矢板駅周辺の市街地を核として、既存の交通機能や都市機能の集積を活かしながら、宇都宮都市計画区域や隣接する各都市計画区域との広域的な連携を図るとともに、周辺市等を含めた生活圏の中心都市の 1 つとして位置付けられる。

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

本区域は、J R 矢板駅周辺の市街地を核に周辺市町の日常生活機能を補完する区域で、宇都宮都市計画区域や塩谷都市計画区域とのつながりが強い区域である。日光国立公園の一角をなす高原山をはじめとした豊かな自然環境など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。(J R 矢板駅周辺地区)
- 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。(J R 片岡駅周辺地区)
- 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。(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、研究開発機能や、流通業務機能を含む産業の集積を図る。
(矢板工業団地、矢板南産業団地)
- 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。
(県民の森周辺地区、八方ヶ原周辺地区、道の駅やいた周辺地区、文化スポーツ複合施設周辺地区)

(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：東北縦貫自動車道、(国)4号、(国)461号
- ii. 都市間道路軸：(主)矢板那須線、(主)矢板那珂川線、(主)那須烏山矢板線、(主)塩谷喜連川線、
(一)大田原矢板線 など
- iii. 都市内道路軸：(主)塩原矢板線、(一)矢板塩谷線、(一)下河戸片岡線、(一)県民の森矢板線 など

②公共交通軸

- i. 鉄道：JR 東北本線
- ii. その他公共交通：広域拠点地区「JR 矢板駅周辺地区」と塩谷町をつなぐ軸

4 区域区分の決定の有無

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】

- ・ 日常利便機能や公共交通の利便性が高い地域を中心に住宅地を配置し、道路や公園などの都
- ・ 市施設の整備に合わせて利便性の高い住宅地の形成を図る
- ・ 住宅地の外延化を抑制し、低未利用地や空き家等の既存ストックの有効活用
- ・ 居住の集積を誘導し、都市機能を維持するため必要な人口密度の維持・確保
(地域拠点周辺部での住宅地、生活拠点地区など)

【商業地及び業務地】

- ・ 広域拠点地区では、塩谷地域における中心都市として、利便性の高い日常的商業地を配置
- ・ 地域拠点地区では日常的商業地を配置するとともに、地域特性を活かした観光商業地を形成
- ・ 都市の拡散や新たな基盤整備を必要とする商業地の郊外配置は抑制
- ・ 公共公益施設等は都市の拡散を誘発しないよう、拠点地区を中心に適切に配置

(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。

(3) 自然的環境の整備又は保全に関する方針

広大な田園地帯や平地林、那珂川や蛇尾川などの貴重な自然環境、自然景観を今後も積極的に保全し、次代のこどもたちに引き継いでいくとともに、水と緑の資源を有効に活用した魅力的な都市づくりを進める。また、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。

【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。



【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	●
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。



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。