

**参考資料**

平成26年2月25日  
ネットワーク型コンパクトシティ調査  
特別委員会 配布資料

「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」

中間取りまとめ（案）

平成 年 月

宇都宮市

# 【 目 次 】

<b>I はじめに</b>	.....	1
<b>II 本市の現状と求められる都市の姿</b>		
1 本市の現状	} .....	別添資料
2 人口減少局面における低密度な都市の将来の姿		
3 求められる都市の姿		
<b>III 本市が目指す、『ネットワーク型コンパクトシティ』の姿</b>	.....	6
<b>IV 将来の都市形成の方針</b>		
1 拠点間の連携・補完により持続的に発展する都市	.....	8
2 本市の特性を生かした産業・観光を維持・発展させる都市	.....	12
3 交通ネットワークが整備された利便性の高い都市	.....	13
4 自然環境や農地と市街地が有機的に連携した都市	.....	15
5 効率的で健全な都市運営を実現する都市	.....	16
<b>V 都市構造のイメージ</b>	.....	17
<b>VI ネットワーク型コンパクトシティ形成に向けた取組の方向性</b>	.....	18
1 体系的な取組とプロジェクトの作成		
2 国・県等との連携による取組の推進		
<b>VII 今後の推進に当たって</b>	.....	19
1 評価, 進捗確認		
2 推進体制		

## I はじめに

本市が今後直面する、人口減少や少子・超高齢時代の到来、環境問題への対応として、また、効率的で健全な都市経営を行う上で、コンパクトで自由・快適に移動できるまちづくりが必要となっています。

こうした中で、これからの本市の人口規模・構造や、都市活動に見合った都市の姿として、「第5次宇都宮市総合計画」の「都市空間形成の基本方針」において、『ネットワーク型コンパクトシティ』を理念として掲げ、本市の都市計画に関する基本的な方針である「第2次宇都宮市都市計画マスタープラン」において、将来の都市構造に関する、拠点配置や市街地の密度などの基本的な考え方などを示してきたところです。

この度、ネットワーク型コンパクトシティの形成を着実に推進していくため、市民や事業者によりわかりやすく将来の都市構造のイメージや具体的な推進方策などを示す、21世紀の半ばを見通した長期的な視点でのまちづくりの方向性となる「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン（以下、「形成ビジョン」という。）」を作成することといたしました。

「形成ビジョン」の策定に向けて、広く市民の皆様から御意見を頂きながら検討を進めるため、現時点での都市形成の考え方や将来都市構造のイメージなどを「中間取りまとめ」として提案いたします。

今後、市民の皆様から頂いた御意見などを参考に、内容を精査していくとともに、推進方策など取組の方向性につきましても、改めて提示していく予定です。

## II 本市の現状と求められる都市の姿

### 1 本市の現状

### 2 人口減少局面における低密度な都市の将来の姿

資料 2-1 参照

### 3 求められる都市の姿

#### (1) 社会潮流の変化

##### ア 人口減少や少子・超高齢社会の到来への対応

今後、人口減少や少子・超高齢社会が到来する中であっても、市民の多様なニーズや変容する需要に対応することのできるまちづくりが求められています。

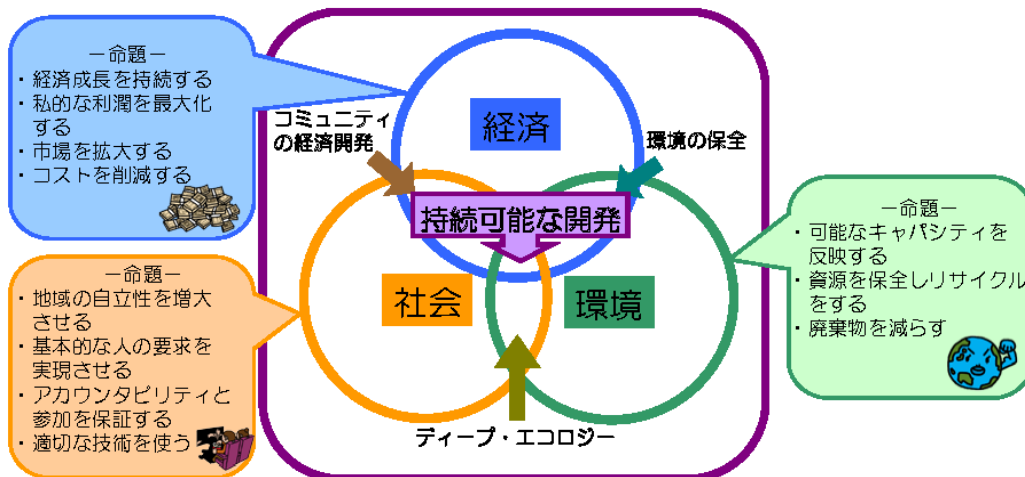
##### イ 環境にやさしい都市づくりへの要請

地球温暖化などの地球環境問題への対応は、市民の日常生活や事業者の活動などとも深く関わっており、地域レベルでの取組の強化が求められています。

##### ウ 地域産業・経済の持続的な発展の要請

高い生産性や付加価値、競争力などを生み出すことのできる産業やその担い手となる人材、賑わいや活力を生み出す交流人口の増加が求められています。

これらの社会潮流については、都市が持続可能に発展するために必要となる、社会・環境・経済の3つの構成要素※とも結びつくものであり、これらを前提にまちづくりを進める必要があります。



※ 図 持続可能な開発（発展）の3要素

(出典：P.Newman and J.Kenworthy：

Sustainability and cities 1999年)

## (2) 都市空間形成に求められる機能

これからのまちづくりにおいては、市民の日常生活の要素である「住まう」「働く・学ぶ」「憩う」が達成されるよう、必要な各種の都市機能が集約するとともに、それらの要素を達成するための重要な手段である「交通」による連携がなされるような、都市空間を形成する必要があります。

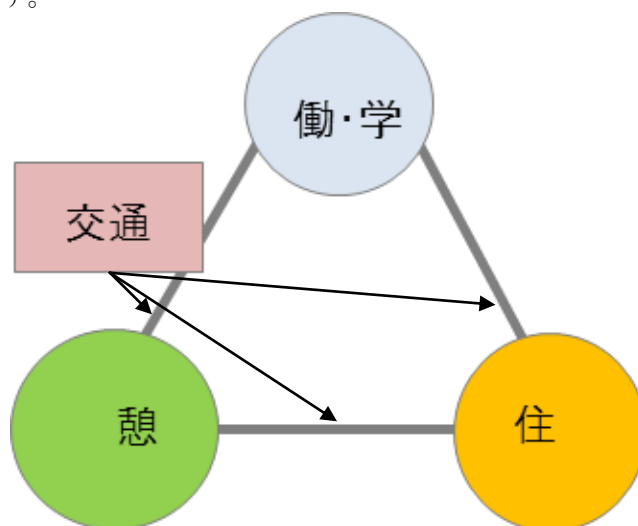


図 都市の基本的な機能

(出典：「アテネ憲章」1933年)

### ア 「住まう」

今後、人口減少局面の到来が予測される中で、これまでのような増加する人口の受け皿としての市街地形成から、市民の居住地や日常生活を支える都市機能を拠点やその周辺に集約した都市の形成へと転換を図ることが必要です。

また、集約都市の形成には、中心市街地への一極集中を行うのではなく、これまでの都市の成り立ちを踏まえた地域の拠点への集約も進めるとともに、郊外に広がる農地や森林などの自然環境との調和や、既存コミュニティの維持・強化が必要です。

### イ 「働く・学ぶ」

経済のグローバル化などに伴い、我が国経済の先行きが明確に見通せない中であっても、本市経済の持続的成長を促すために、市民の働く場所を確保し、快適な労働環境を整備するとともに、高い生産性や付加価値、競争力などを生み出すことのできる産業や事業所、高い知識を得る場所などが集積する拠点を形成する必要があります。また、本市の強みである農業を維持・強化することも重要となります。

さらには、本市産業の担い手となる人材をはじめ、様々なまちづくりの原動力となる、心豊かで魅力あふれる「人づくり」を進めるための環境を整備していく必要があります。

#### ウ 「憩う」

市民の生活の質の向上を図るためには、スポーツ、娯楽、文化・芸術等をはじめとした、充実した余暇を過ごすことのできる環境の確保が必要です。

また、これまで人口増加に伴う市街化の進展によって、それまで身近だった里山や農地などの自然環境が少なくなってきた中で、今後、人口減少によって変わる都市の姿にあわせ、市民の憩いの場所を確保することも重要となります。

さらに、市民だけでなく、外部からの来訪者に対しても高品質の憩いを提供できるよう、都市のブランド力を高めていくことが必要です。

#### エ 「交通」

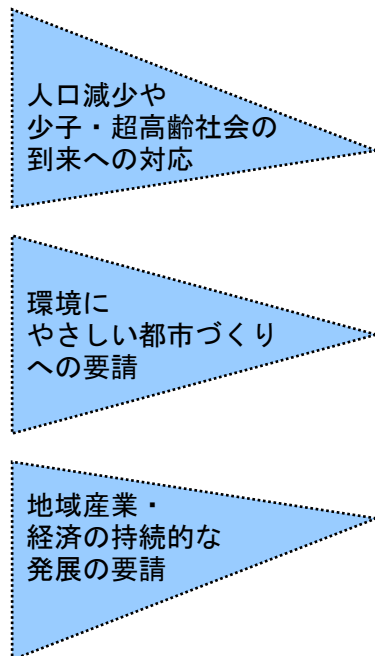
今後の超高齢社会の到来や地球環境問題に対応した持続的な都市形成のためには、過度に自動車に依存せず誰もが自由に移動できるまちづくりが重要であり、公共交通のネットワークを強化するとともに、自転車も含めた交通の結節機能や利用環境を充実させることが必要です。

また、活発な産業活動や来訪者の増加を促進するためには、渋滞の解消や高規格道路へのアクセス向上など、円滑な道路ネットワークを構築することが必要です。

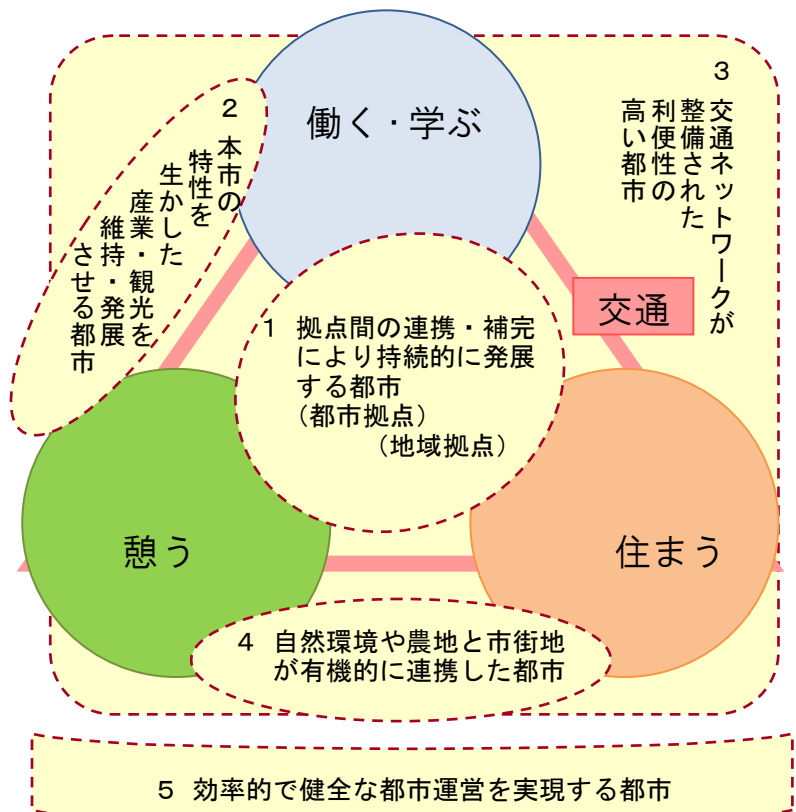
(3) 今後のまちづくりの理念

本市が将来の都市像として、これまでに掲げている『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成を着実に進めていくため、「形成ビジョン」では、21世紀の半ばの2050年を見通した、社会潮流や都市に求められる機能を備えた空間形成の考え方を示し、今後も持続的に発展し続けることのできるまちの実現に取り組みます。

【社会潮流】



【都市空間形成に求められる機能】



**実現するための都市の姿**  
『ネットワーク型コンパクトシティ』

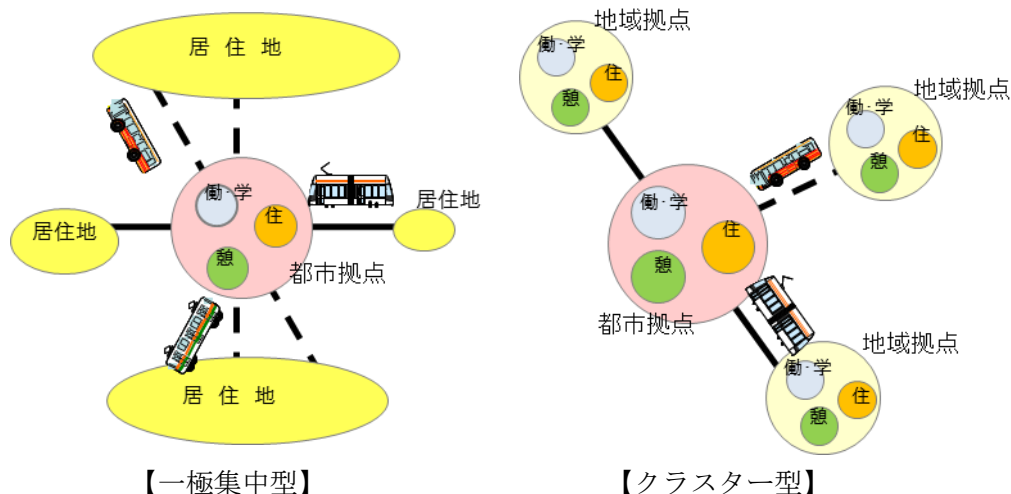
【今後のまちづくりの理念】

『 今後も持続的に発展し続けることのできるまち 』

### Ⅲ 本市が目指す『ネットワーク型コンパクトシティ』の姿

#### 1 一般的なコンパクトシティの姿

コンパクトシティは、一般的に、都市の特性により以下のような構造がみられます。



#### 2 都市形成の基本方針

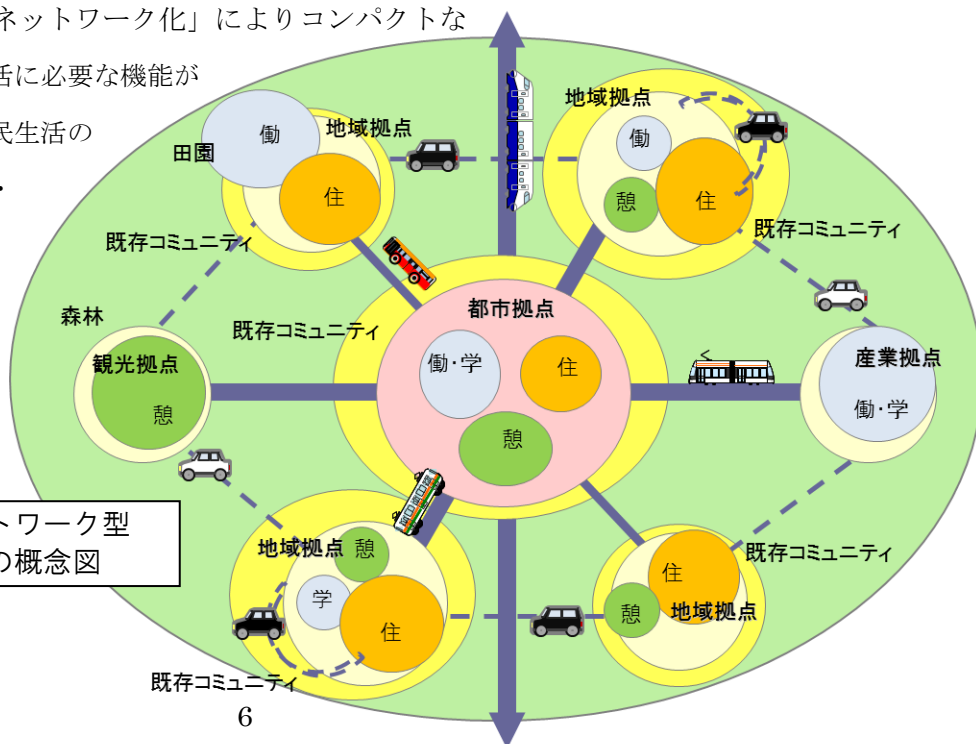
本市のこれまでの地域の成り立ちや基盤整備の状況を十分に踏まえ、それぞれの地域の維持・発展も目指す、本市独自の多核連携型による都市空間となる『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成を目指します。

その形成に当たっては、本市の中心市街地と、各地域の既存コミュニティなどに地域特性を踏まえた各種の都市機能が集積した拠点を形成します。

また、本市の骨格となる交通網から、日常生活に身近な移動を支える交通網まで、階層性を持った交通ネットワークによって拠点間の連携・補完を進めます。

これらの「拠点化」「ネットワーク化」によりコンパクトなエリアにおいて、日常生活に必要な機能が充足できるとともに、市民生活の質や、都市としての価値・活力を高めることのできる都市空間を形成します。

本市が目指す「ネットワーク型コンパクトシティ」の概念図





## ■ 本市が目指す、『ネットワーク型コンパクトシティ』の特徴 ■

### 〔拠点化の促進〕

- ・市の中心部に配置・形成する『都市拠点』には、全ての都市機能（「住」、「働・学」、「憩」）を集積するとともに、それぞれの機能が都市の競争力を牽引する高次性・広域性を備えます。
- ・各地域に配置・形成する『地域拠点』には、市民の日常生活を支える地域の拠点として、「住」に関連する多様な都市機能を集積するとともに、地域特性に応じた「働・学」「憩」に関する都市機能を備えます。
- ・『都市拠点』と『地域拠点』の2層の拠点を配置し、それぞれの拠点の連携・補完により、市民生活に必要な機能を充足できる都市を形成します。
- ・『都市拠点』、『地域拠点』に加え、地域特性や土地利用区分を踏まえた、高次の「働・学」に関連する都市機能を備えた『産業拠点』や、高次の「憩」に関する都市機能を備える『観光拠点』を配置・形成します。
- ・なお、拠点形成に当たっては、土地利用区分に基づく都市機能配置を基本としながらも、これからの人口減少時代に対応した柔軟な機能配置による都市機能の集積を図ります。
- ・拠点の周縁部や郊外部において、農地や里山林などの緑豊かな自然を維持・保全します。

### 〔ネットワーク化の促進〕

- ・『交通ネットワーク』については、都市拠点と各拠点の間を結ぶ、放射状の基幹・幹線交通を基本に支線交通等の多層性を有する「公共交通のネットワーク」や、公共交通や経済活動の活性化を促す「道路のネットワーク」の構築により、バランスのとれたネットワークを形成します。
- ・各拠点間も地域特性に応じた交通ネットワークで結び、それぞれ役割を補完しあう関係を構築します。
- ・各地域の中で居住する全ての市民が、地域拠点の都市機能や施設に便利で快適にアクセスできる移動環境を形成します。

## IV 将来の都市形成の方針

### 1 拠点間の連携・補完により持続的に発展する都市

市の中心部に配置・形成される『都市拠点』と、各地域に配置・形成する『地域拠点』の2層の拠点を配置し、それぞれの拠点の連携・補完により、市民生活に必要な機能を充足できる都市を形成します。

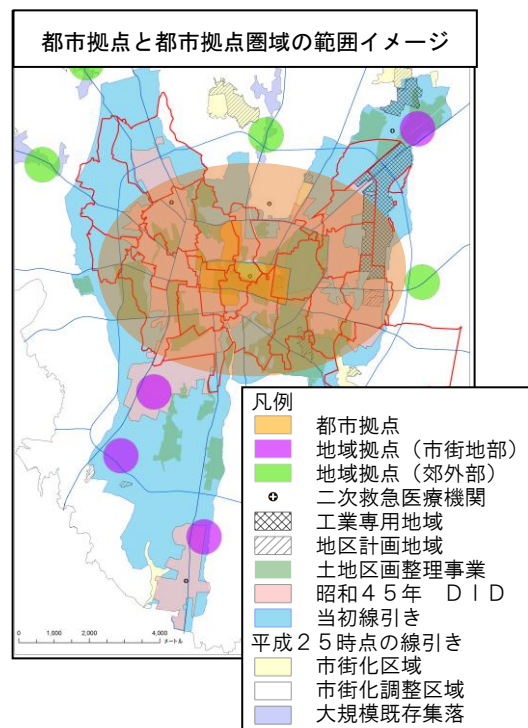
また、『都市拠点』では本市の成り立ちや、コミュニティの関係性など、都市拠点と連担し、強い関連性を持つ周辺の地域を都市拠点圏域として位置付けます。

なお、これらの拠点等の形成に当たっては、単なる都市の機能の集積だけでなく、その地域におけるコミュニティ形成の経緯を踏まえた市民同士の連帯や、福祉的なサービスへのアクセス性を確保することで、そこに居住する市民同士が、これまで以上に家族や地域のつながりによって相互に扶助する環境を実現します。

#### (1) 都市拠点の形成の方向性

土地利用や都市機能の配置，都市基盤整備が一体としてまとまっているエリアである，中心市街地（『都心部グランドデザイン』における都心部の範囲320ヘクタール）を都市拠点とし，本市全体の活力向上を促す高次の商業・業務機能などの都市機能を高度に集積します。

また，内環状線の付近に位置する「昭和・東・錦・西・中央・今泉・西原・築瀬・城東・宝木・細谷・戸祭・桜・富士見・明保・宮の原・陽東・峰・石井・泉が丘・御幸・御幸が原」の各地域については，都市拠点と連担し，強い関連性を持つ「都市拠点圏域」に位置付けます。



#### ア 居住人口の増加

- ・人口減少局面にあっても，本市の顔にふさわしい人口規模を都市拠点に確保します。
- ・将来の超高齢社会に対応できる都市基盤を十分に活用するため，また，集積された都市機能の効率的な活用による環境負荷の低減を進めるため，人口の集約を図ります。

#### イ 都市機能の集積・集約

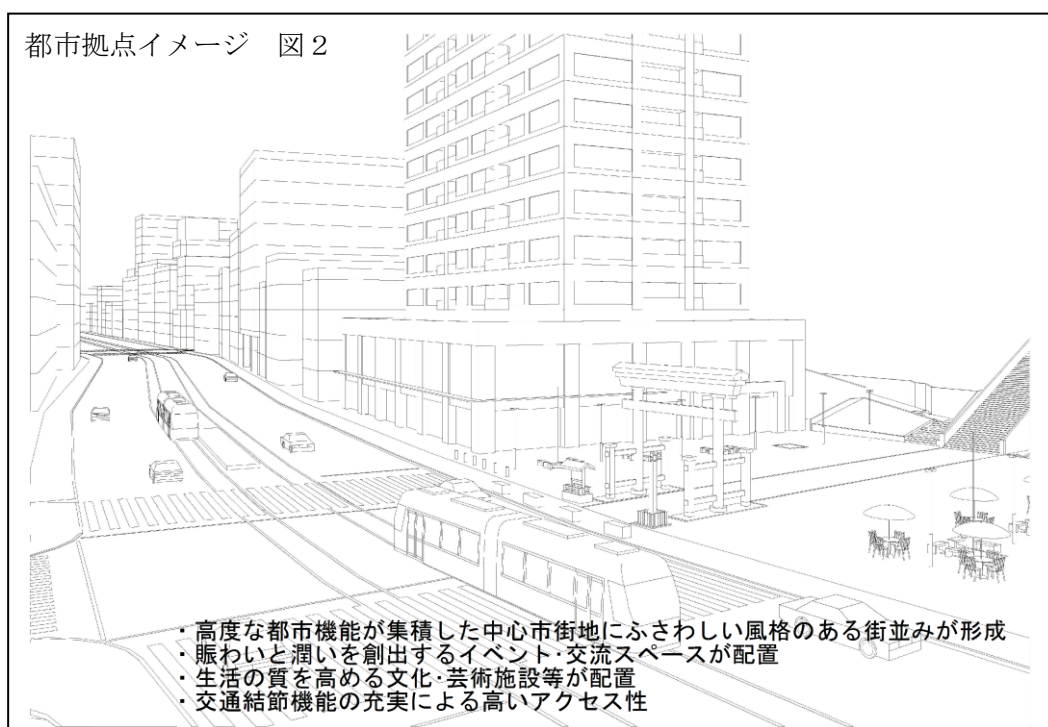
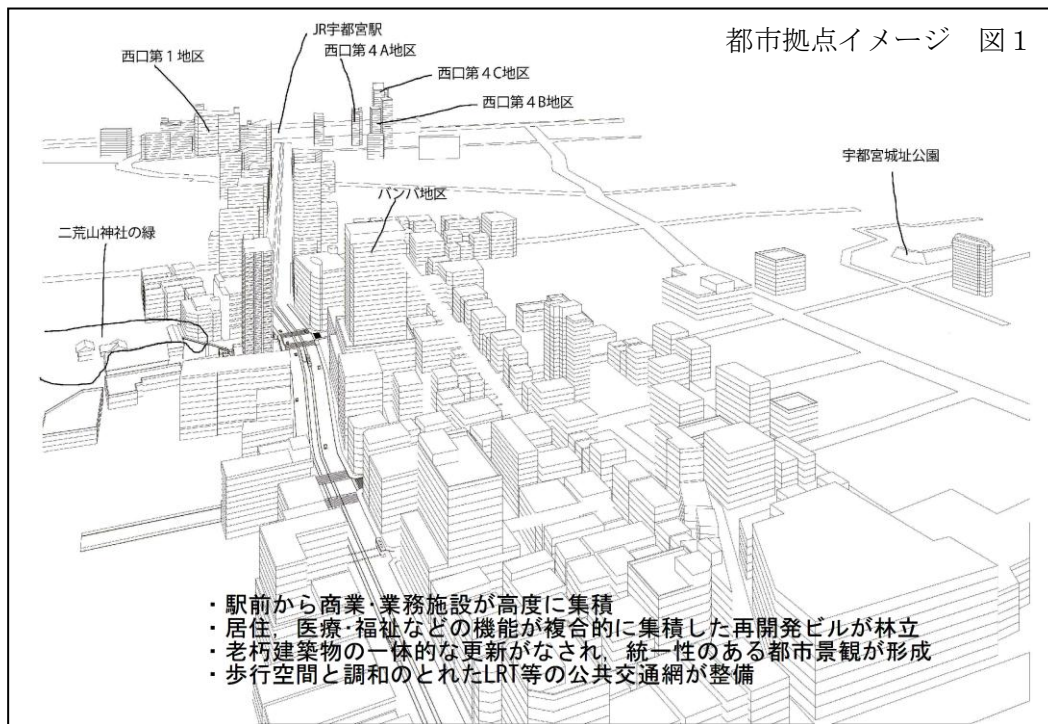
- ・中枢性や広域的な求心性を高めるため，行政機関を始め，専門的な知識を必要とするサービス産業や，高い機能を有する医療・福祉，金融などの都市機能を集約します。
- ・都市での生活を豊かにするため，高度な商業機能を集積します。

- ・本市の経済に大きな比率を占める第三次産業を活性化させ、市民の労働の場を提供するため、商業・業務機能の集積を図ります。
- ・市民の高度な学びを支えるとともに、日常生活から離れ娯楽や憩いを得るため、教育、文化・芸術、情報、娯楽施設など、全市的・広域的な都市機能を集積します。

ウ 交通結節点の整備

- ・公共交通の輸送効率、円滑な乗り継ぎ利便性の確保や、人・モノが活発に交流できる基盤の創出を図るため、多様な交通の結節点の整備、利用環境の充実を図ります。

[拠点の都市空間形成のイメージ]



## (2) 地域拠点の形成の方向性

日常生活を支える地域拠点を、「鉄道駅」や「これまでの集落の成り立ち等を踏まえた場所」を核とする14か所に配置し、都市拠点との間や拠点相互で役割を補完しながら、市全体で市民生活に必要な都市機能を充足できるよう、地域特性に応じた都市機能を集約します。

### ア 居住人口の増加

- 市街地における地域拠点は、高齢者など外出に不安を感じる市民にとって高い利便性を得られることから、歩いて移動できる範囲において、一定の人口を集積します。

### イ 都市機能の集積・集約

- 子どもから高齢者まで誰もが安心して快適に生活できるよう、商業・医療など、活気あふれる生活を支援する日常生活に密着した都市機能を集積します。
- 鉄道駅を核とする地域拠点には、一定規模の人口を必要とする商業などのサービス機能を配置します。
- 郊外部に立地する地域拠点では、コミュニティ支援施設などの地域の交流を促進する機能や、農業の振興に資する機能などを配置します。

### ウ 交通結節点の整備

- ひとや環境にやさしい移動の環境を整えるため、地域内を移動するための徒歩や自転車、公共交通と、幹線公共交通の結節点を整備します。

### エ 地域拠点の配置

- 鉄道駅やLRTのトランジットセンター等の公共交通結節点や、主要な幹線道路等の結節点、地域におけるコミュニティ施設等を拠点の中心の目安とします。
- 地域拠点の配置場所

		核となる施設等	市内の各地域
市街地部	公共交通結節点	(岡本駅)	河内
		(江曾島駅)	陽南・緑が丘
		(西川田駅)	姿川・陽光
		(雀宮駅)	雀宮・五代若松原
郊外部	主要な幹線道路の結節点	(田原街道×長岡街道)	豊郷
		(鬼怒通り×テクノ通り)	清原
		(新4号国道×みずほの団地入口付近)	瑞穂野
	核となる施設等	(篠井地区市民センター)	篠井
		(上河内地域自治センター)	上河内
		(富屋地区市民センター)	富屋
		(国本地区市民センター)	国本
		(城山地区市民センター)	城山
(平石地区市民センター)	平石		
(横川地区市民センター)	横川		

オ 地域拠点の範囲

- ・超高齢社会を見据え、歩いて移動できる範囲となる一定のエリアを地域拠点として、範囲内に都市機能を集積します。ただし、機能の配置に当たっては、地形や用途区分、農業振興地域などの状況を勘案します。

**【参考】歩いて移動できる範囲**

平成23年9月に実施した「宇都宮市まちづくり市民アンケート」や、「不動産情報サイト事業者連絡協議会」アンケートの調査結果に基づく徒歩圏（徒歩10分～12分≒800m～1km）に基づくと、概ね直径1km（半径500m）の範囲が拠点の範囲となる一定エリアと考えられる。

[拠点の都市空間形成のイメージ]

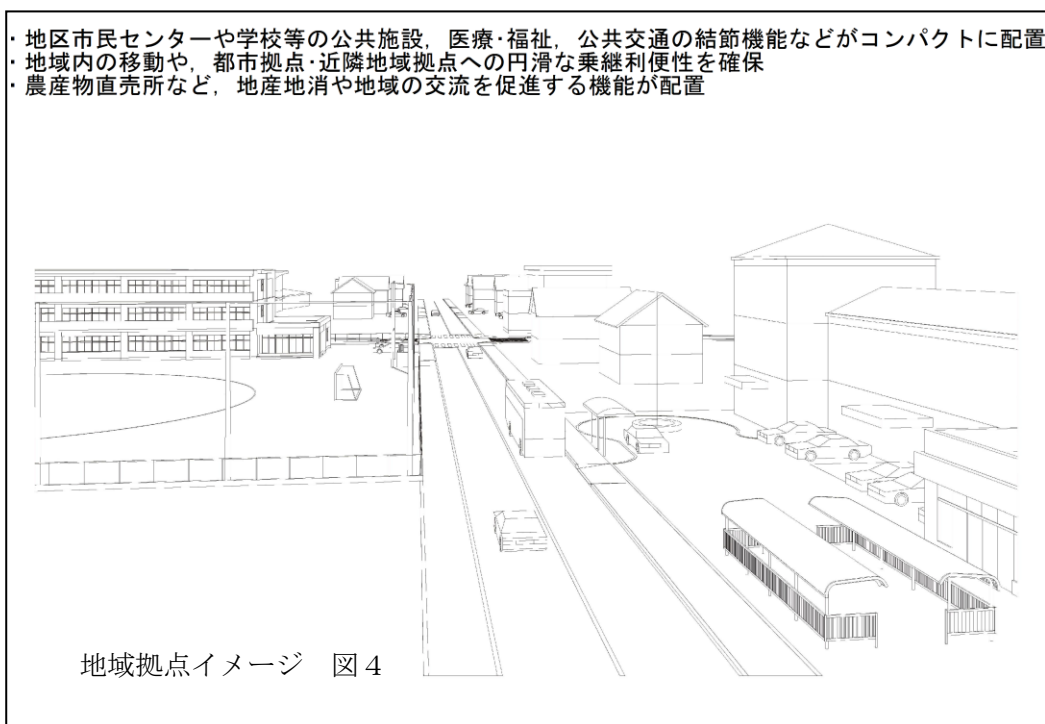
- ・鉄道駅と隣接したバスターミナルなど、強い交通結節性が存在
- ・日常生活に必要な商業施設、公共施設等が近接して立地
- ・高い防災性やバリアフリー性を備えたゆとりのある都市空間
- ・集合住宅や戸建住宅の近接による高い生活利便性

地域拠点イメージ 図3



- ・地区市民センターや学校等の公共施設、医療・福祉、公共交通の結節機能などがコンパクトに配置
- ・地域内の移動や、都市拠点・近隣地域拠点への円滑な乗継利便性を確保
- ・農産物直売所など、地産地消や地域の交流を促進する機能が配置

地域拠点イメージ 図4



## 2 本市の特性を生かした産業・観光を維持・発展させる都市

本市が持続的に発展し、市内の経済活動が活発化し、市民の憩いの場所が提供されるとともに、21世紀の半ばにあっても、広域的な都市圏における存在感や中枢性が高まっていることができるよう、産業拠点・観光拠点を形成します。

### (1) 産業拠点の形成の方向性

- ・本市が人口減少の局面にあっても経済的な発展が可能となるよう、高い生産性や付加価値、競争力などを生み出すことができる、高度な産業・研究開発機能や流通業務機能などが集積した機能性の高い産業空間の形成を図ります。
- ・幹線道路や公共交通などの利便性が高く、地域特性や周辺環境と調和した拠点の形成を図ります。

### (2) 観光拠点の形成の方向性

- ・地域資源、歴史や伝統・文化を生かした特色ある地域空間の創出を図ります。
- ・観光拠点として、公共交通の利便性ととも、自動車でのアクセス性に優れた拠点の形成を図ります。

### 3 交通ネットワークが整備された利便性の高い都市

市民生活を豊かにし、活発な産業活動や来訪者の増加を促進するため、LRTや鉄道など広域性を持つ交通から地域内交通などの身近な生活を支える交通まで、階層性を持った公共交通ネットワークの構築を図るとともに、自転車走行空間・歩行空間の整備や道路ネットワークの構築など、バランスの取れた交通ネットワークを形成することで、過度に自動車に依存することなく、誰もが自由に移動できるまちをつくります。

#### (1) 公共交通ネットワークによる連携の方向性

拠点間を結節する軸としての公共交通や、地域を面的にカバーする公共交通などによる階層性のある公共交通ネットワークの構築を図ります。

##### ア 拠点間を結節する公共交通ネットワークの構築

都市拠点を中心に放射状に広がる公共交通ネットワークを基本としながら、基幹公共交通と接続性の高い支線公共交通のネットワークを構築することで、都市拠点とその他の拠点を結び、拠点間の連携を強化します。

- (ア) 基幹公共交通：都市の骨格となる公共交通を基幹公共交通と位置づけ、高いサービス水準を提供します。

【南北方向：既存鉄道であるJR宇都宮線，東武宇都宮線】

【東西方向：JR宇都宮駅を中心に東西方向に伸びるLRT】

- (イ) 幹線公共交通：基幹公共交通と連携して、都市拠点と地域拠点間を連絡する主要なバス路線や、市民生活に必要な公共・公益施設<sup>※1</sup>へのアクセスを支援する公共交通で、放射状に路線を配置し、沿線地域の特性に応じたサービス水準の維持・向上を図ります。特に、二次救急医療施設となる病院へのアクセスについては、公共交通ネットワークの導線を確認するとともに、運行頻度を高めることで、市民の利便性の向上を図ります。

※1 ①広域的に利用される施設（二次救急医療施設以上の拠点病院，大学高校等）  
②市内各地域の地域行政機関（地区市民センター等）

##### イ 面的な公共交通ネットワークの整備

面的に地域をカバーする公共交通ネットワークが必要な地域において、地域内交通を整備することで、自動車に過度に依存しないまちを実現します。

また、隣接する拠点との連結においては、交通需要の実態にあわせ、地域内交通による定時定路方式の運行や相互乗り入れ等によりネットワークを構築するものとし、一定の需要が見込まれた場合においては、支線公共交通の配置を検討します。

## (2) 道路ネットワークによる連携の方向性

都市の骨格となる3環状12放射道路を核とした道路ネットワークによって、道路交通の混雑解消や交通の円滑化などを通じた公共交通サービスの向上や、観光や物流などを通じた経済の活性化を図ります。

### ア 市街地交通の円滑化

市街地の交通の円滑化によって、効率的な都市活動を支えるとともに、公共交通のサービスを向上させ、公共交通を中心としたまちづくりを推進します。

### イ 経済の活性化

観光拠点や産業拠点における都市活動の活性化を促すため、それぞれの拠点に隣接する自動車専用道路や地域高規格道路への、3環状12放射道路からのアクセス性の向上や、(仮称)大谷スマートインターチェンジの設置などにより、観光や物流などを通じた経済の活性化を図ります。

### ウ 良好な自転車利用環境の創出

安全性が高く快適な自転車走行空間を整備することで、市民の誰もが自転車を安全で快適に利用できる環境を創出するとともに、自転車利用者の拠点施設の充実などにより自転車の魅力を発信し、市民の自転車の利用・活用を促進することで、自転車のまち宇都宮の実現を図ります。



#### 4 自然環境や農地と市街地が有機的に連携した都市

市街地の低密化と、それに伴うコミュニティの希薄化や行財政運営に係る費用の増大など、都市の活力の低下を防ぐため、既に都市基盤整備の整っている場所へ居住集約を図るとともに、郊外に広がる農地を維持・保全しながら、農地や自然環境と市街地の有機的な連携を進めます。

##### (1) 良好な住宅地形成の方向性

- ・人口減少局面にあっても一定の人口密度を維持するため、都市拠点や市街地部の地域拠点、公共交通沿線での居住の増加を進めるとともに、農地が広がる郊外部における地域拠点への居住集約などにより、時間をかけて緩やかに適正な住宅地の形成を図ります。
- ・良好な住宅地を形成するに当たっては、既に都市基盤整備の整っている場所での形成を基本とします。

##### ア 都市拠点と市街地の地域拠点及び公共交通沿線での居住の増加

市民のライフスタイルや居住選択を尊重しながら、居住を公共交通の利便性の高いエリアに集約するなど、これからの人口規模・構造に見合った居住集積を図ります。

##### (7) 都市拠点

- ・商業・業務機能などの高度な都市機能が集積しており生活利便性が高く、土地の高度利用を前提とした居住などにより人口を集積します。
- ・対象範囲：都市拠点（約320ヘクタール）

##### (i) 市街地の地域拠点および公共交通利便エリア

- ・高齢者など外出に不安を感じる市民にとって高い利便性を得られるエリアであり、鉄軌道の駅やバス停などから歩いて移動できる範囲に、一定の人口を集積します。
- ・対象範囲：鉄軌道の駅やバス停から歩いて移動できる一定の範囲

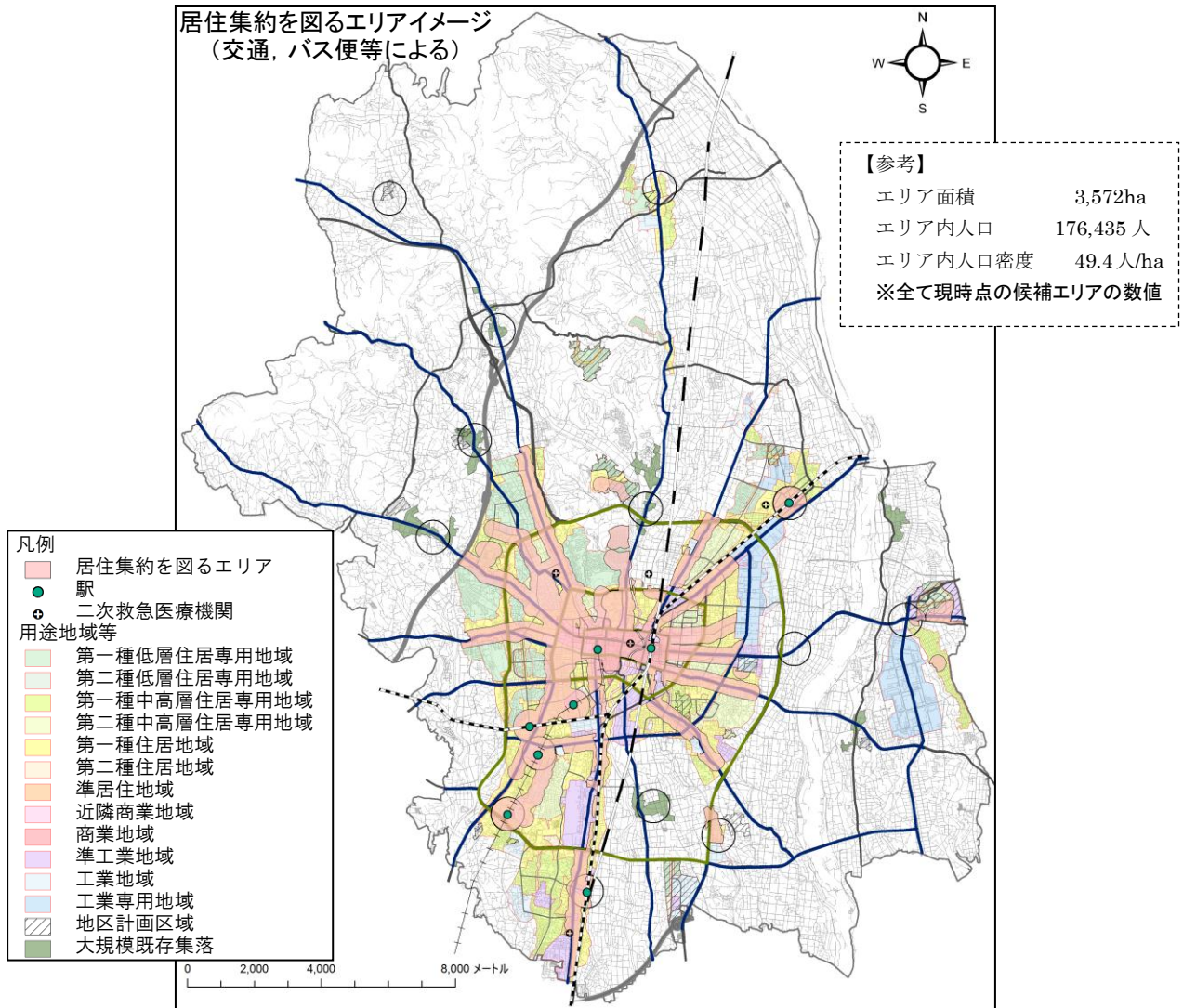
##### 【参考】鉄軌道の駅やバス停から歩いて移動できる一定の範囲

歩いて暮らせる居住の範囲として、栃木県が実施したアンケート調査の結果から、公共交通の利便地域と考えている範囲は、鉄道駅で500mから1km未満、バス停で250m未満との回答を得ていることから、軸となる公共交通（鉄軌道、運行頻度の高いバス路線〔1日往復60本〕）の沿線で、鉄軌道の駅（鉄道駅や電停）から半径500mまたはバス停から半径250mが歩いて移動できる一定の範囲と考えられる。

##### イ 農地が広がる郊外部における地域拠点への居住集約

本市農業の発展や地域内住民の良好な生活環境の維持に向け、土地利用に見合った生活利便機能の集積や、生活交通などの定住環境の維持・向上を図りながら、地域拠点等への居住の集約を促進します。

- ・コミュニティの維持に向け、生活利便性の高い地域拠点等や、これまでの地域の成り立ちに応じて形成された集落等の居住空間を活用し、居住を維持・集約します。
- ・対象範囲：地域拠点、大規模既存集落および地区計画のエリア



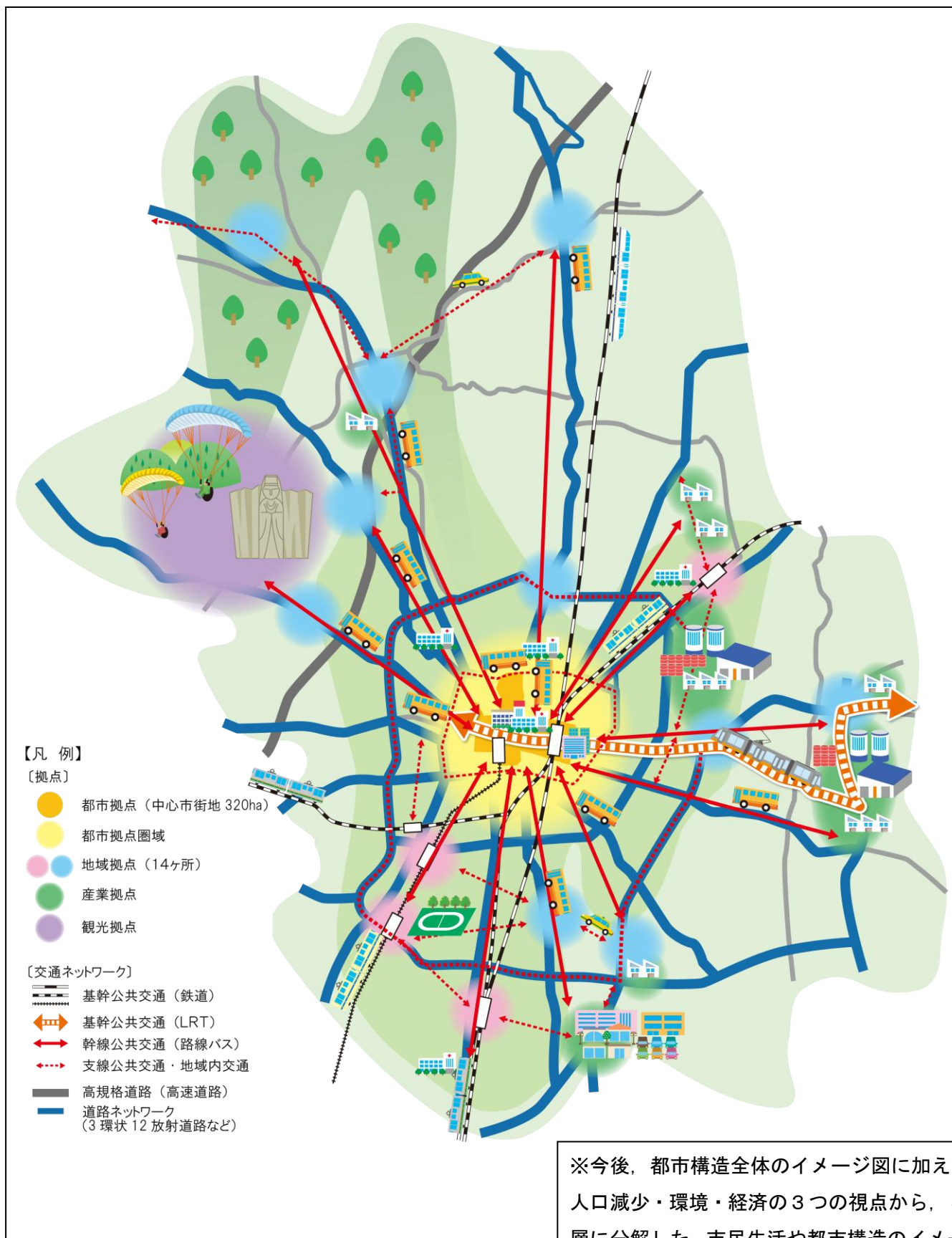
## (2) 農地・森林などの自然環境維持の方向性

- ・農作物や木材などの生産の基盤であり、水資源の涵養機能や防災機能、保健休養機能、大気保全機能などの公益的機能が適切に確保できる農用地、森林の保全を図ります。
- ・居住集約を図った後の住宅地については、地域の特色に応じた利活用を進めます。

## 5 効率的で健全な都市運営を実現する都市

人口減少の局面を迎える中、民間事業者の活動環境を支援し、民間活力による拠点の形成やネットワークの構築などの社会資本の集積を進めるとともに、まちづくりの方向性を踏まえて、公共施設の適正配置を図るなど、市民・事業者・行政が一体となって効率的で健全な都市運営を行います。

## V 都市構造のイメージ



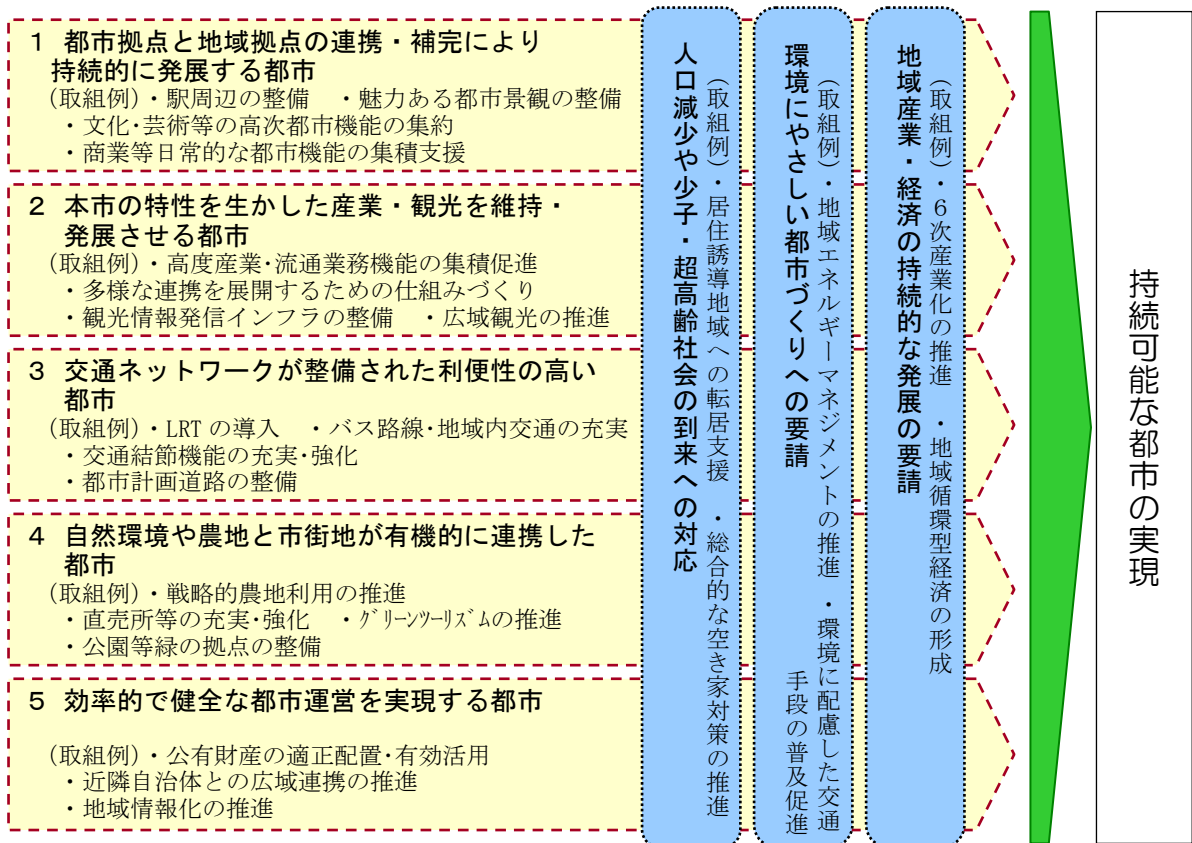
※今後、都市構造全体のイメージ図に加え、人口減少・環境・経済の3つの視点から、3層に分解した、市民生活や都市構造のイメージを作成する予定

## VI ネットワーク型コンパクトシティ形成に向けた取組の方向性

### 1 体系的な施策とプロジェクトの構築

ネットワーク型コンパクトシティ形成に向けた取組については、「IV 将来の都市形成の方針」で位置づけられた5つの分野ごとに対応した施策体系を構築するとともに、「社会潮流の変化」で示した3つの潮流につながる横断的なプロジェクトについて取りまとめます。

#### [施策の体系と取組例]



### 2 国・県等との連携による取組の推進

現在、国においても都市再生に向けたコンパクトなまちづくりの支援方策等の検討が進んでおり、これらの動向を踏まえた取組についても「形成ビジョン」の中で提示します。

#### 【参考】国の主な支援方策

- ・都市機能誘導区域内の施設立地支援（医療，社会福祉，子育て支援，商業等）
- ・公共交通利用環境，歩行空間整備の支援
- ・居住エリア外の住宅除却費の支援
- ・学校跡地の有効活用や公共施設の複合化に向けた支援 など

## VII 今後の推進に当たって

### 1 評価、進捗確認

- ・3つのプロジェクトごとに、代表的な指標を設定した上で、ネットワーク型コンパクトシティの形成に向けた時点評価を行います。

#### 【参考】指標設定のイメージ

##### 人口減少や少子・超高齢社会への対応

- ・中心市街地居住人口
- ・居住集約を図る区域の人口
- ・自動車保有台数
- ・公共交通利用者数
- など

##### 環境にやさしい都市づくり

- ・CO<sub>2</sub>排出量
- ・緑地面積
- など

##### 地域産業・経済の持続的な発展

- ・年間商品販売額
- ・中心市街地通行量
- ・市民税，固定資産税などの推移
- ・財政力指数
- ・公共インフラの維持管理費
- など

- ・全体の進捗確認については、宇都宮市総合計画の改定に合わせて実施します。

### 2 推進体制

- ・ネットワーク型コンパクトシティの形成に向けた具体的な施策については、分野別の計画を策定し、計画期間において重点的に取り組む施策・事業を再構成しながら、“選択と集中”や政策連携を図ることで、「形成ビジョン」で提示した内容に効果的・戦略的に取り組みます。
- ・ネットワーク型コンパクトシティの形成には、行政だけでなく、市民・事業者による取組も重要であることから、「形成ビジョン」の内容を広く周知するとともに、市民・事業者・行政が連携しながらビジョンの実現に向け取り組みます。

## II 本市の現状と求められる都市の姿

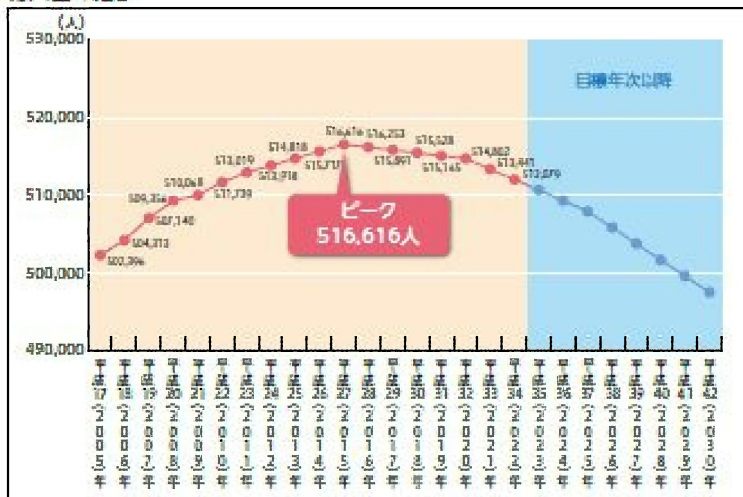
### 1 本市の現状

#### (1) 人口減少・少子高齢化の進展

今後、日本全体で人口が減少する局面をむかえ、これまで以上に少子高齢の社会になるものと予測されている中で、本市においても、市の総人口は、2015年（平成27年）をピークに減少に転じることが予想されます。

また、生産年齢人口（15～64歳）と年少人口（0～14歳）が減少し続ける一方、老年人口は増加し続け、2017年（平成29年）には25%近くに上ることが予想されます。さらに、本市においては、単身の高齢者の数も年々増加しており、高齢者の孤立化の進展が懸念されています。

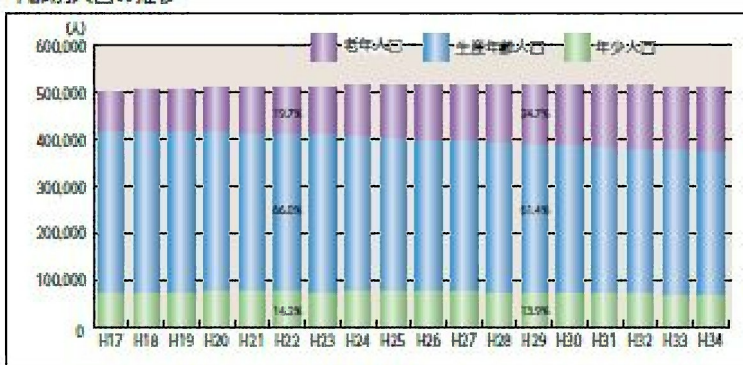
総人口の推移



出典：第5次宇都宮市総合計画

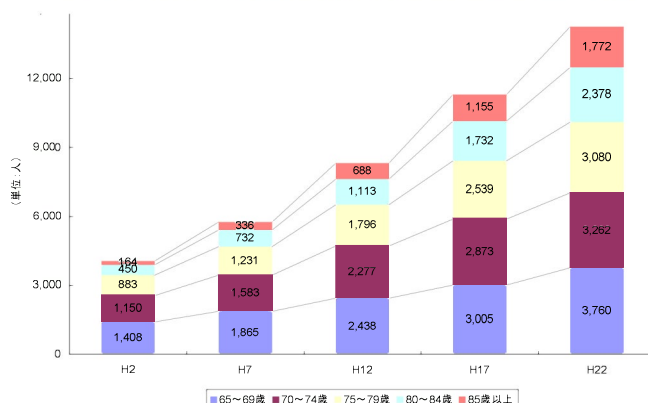
改定基本計画（後期基本計画）

年齢別人口の推移



出典：第5次宇都宮市総合計画

改定基本計画（後期基本計画）

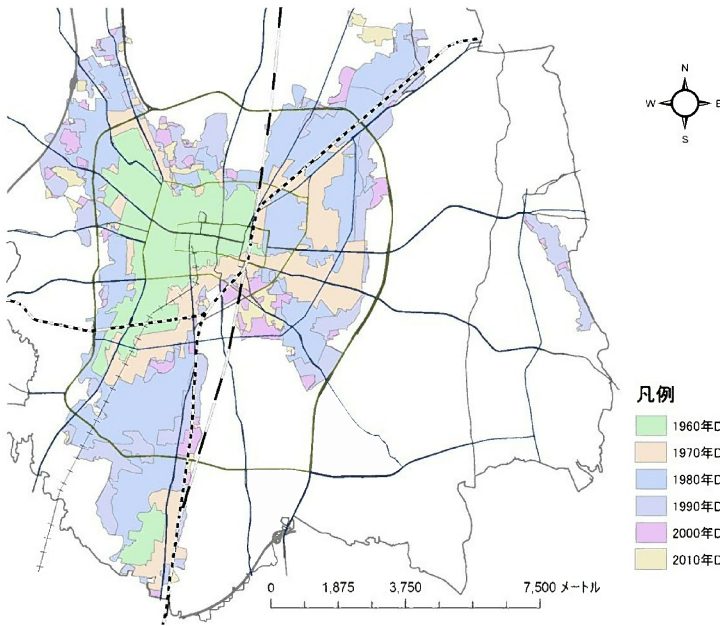


65歳以上人口の推移

出典：国勢調査

(2) 市街地の拡大と低密度化

本市では、これまで人口増加を前提とし、都市機能の充実や道路のネットワークの整備を行いながら、計画的に市街地の形成を図ってきたところですが、二荒山神社を中心としてコンパクトであったまちは、人口の増加と比例しながらD I D（人口集中地区）が広がり、同時に中心部と郊外部における密度のメリハリが少なく、低未利用地を多く抱えた市街地となっている状況にあります。



年次	総人口 (千人)	DID 人口 (千人)	総面積 (km <sup>2</sup> )	DID 面積 (km <sup>2</sup> )	人口 密度 (人/km <sup>2</sup> )
1960	262	133	418.2	14.7	9,048
1970	324	188	418.2	26.4	7,120
1980	409	264	418.2	51.5	5,135
1990	465	334	416.8	62.7	5,320
2000	488	362	416.8	68.6	5,284
2010	512	385	416.8	71.0	5,417

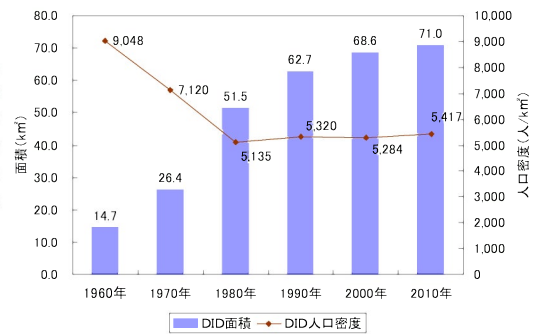


図 D I Dの変遷 (1960～2010)

(出典) 国勢調査

(3) 都市機能の分散立地

市街地の拡大とモータリゼーションの進展を背景に、都市機能は、郊外・分散立地しています。特に、商業施設については、近年では、高速道路 I Cや工業団地周辺の郊外への出店が多く、中心市街地では、大規模小売店舗の撤退・倒産が相次ぐなど、機能の分散立地が進んでいます。

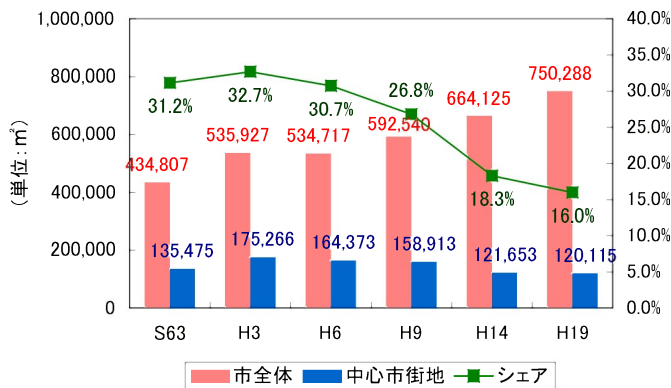


図 小売業の売場面積の推移  
(出典) 商業統計調査

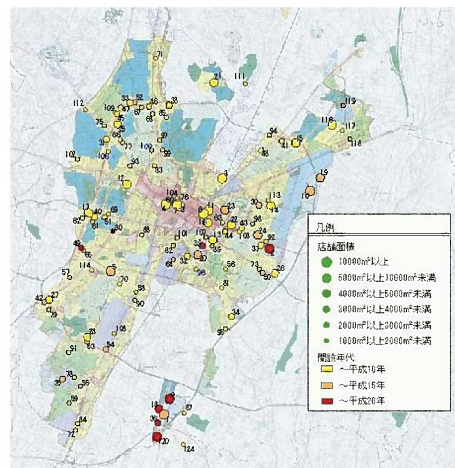


図 大規模集客施設の立地状況  
(出典) 宇都宮市中心市街地活性化基本計画

(4) 高い自動車依存と公共交通利用者の減少

交通の体系は、自動車依存が強い一方で、公共交通の利用者減少が顕著になっています。市街地の拡大とともに、自動車などの移動距離の増加を招き、結果として二酸化炭素排出量が増加し、環境負荷が高まることにもつながっていると考えられます。

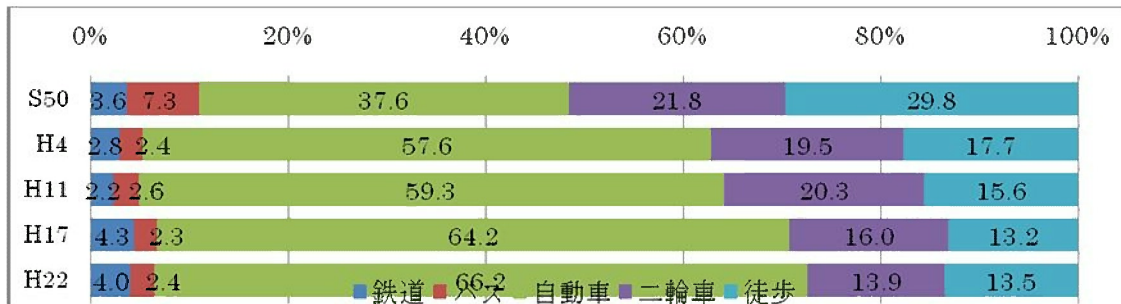


図 全目的の代表交通手段構成

(出典) S50,H4：宇都宮都市圏パーソントリップ調査 H11,H17, H22：全国交通特性調査

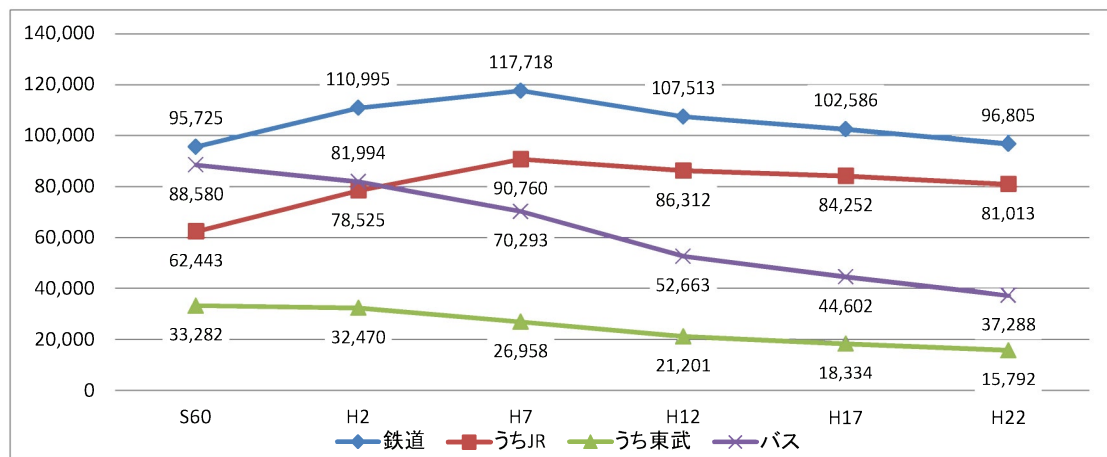


図 鉄道バス利用者推移

(出典) 鉄道（乗降客数）：宇都宮市統計書 バス（輸送人員）：宇都宮市の交通

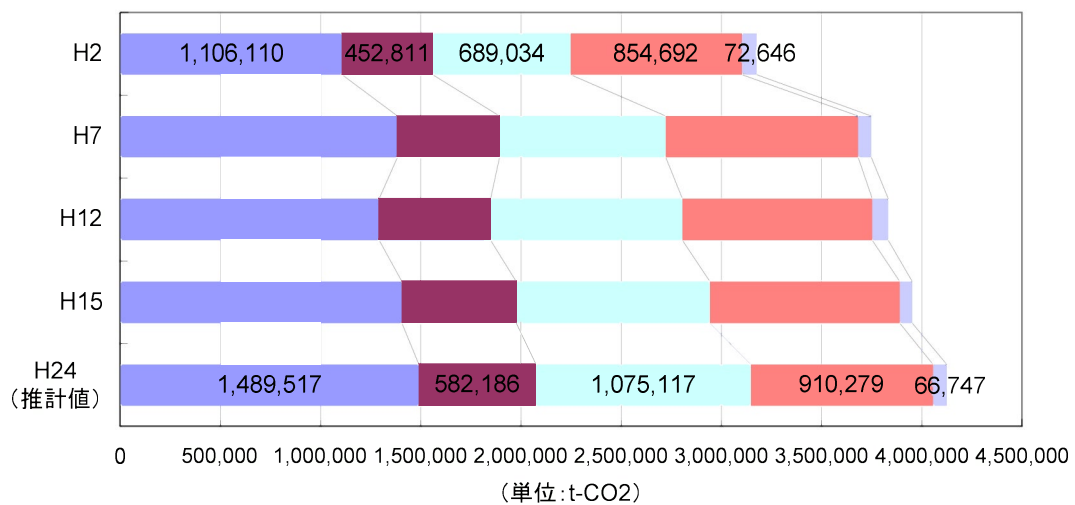


図 二酸化炭素排出量（部門別）の推移

(出典) 宇都宮市地球温暖化対策地域推進計画



(5) 宅地化による農用地の減少

本市の農家の戸数は平成2年の8,647戸から平成22年には6,141戸と、20年間で約3割近く減少しています。また、農地面積も年々減少しており、特に、市街化区域の農用地は、今後も都市的土地利用が進むことにより、さらに減少するものと考えられます。

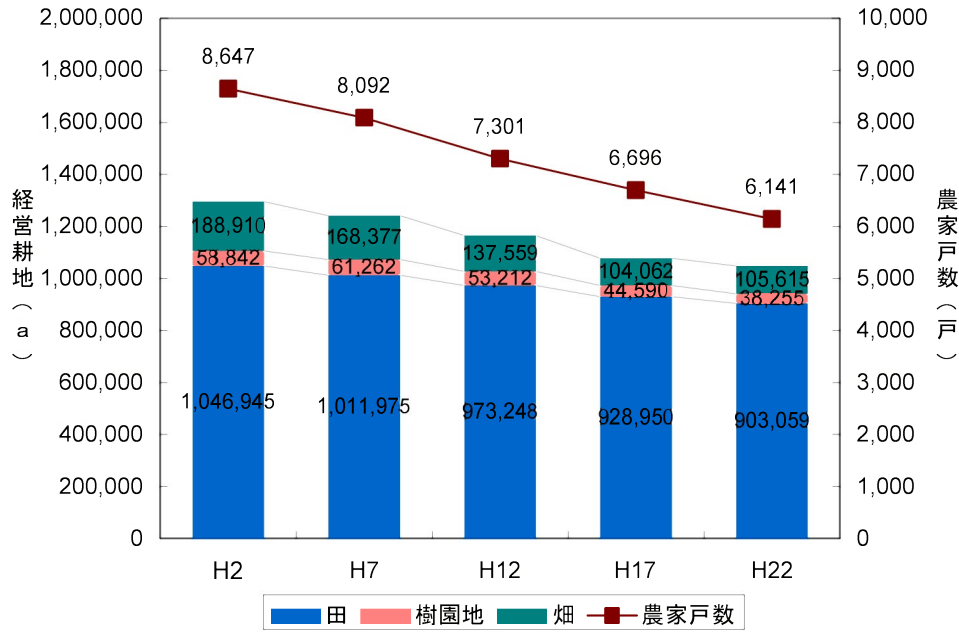


図 農地面積（経営農地面積）の推移  
（出典）宇都宮市統計データバンク

(6) 税収の減少とインフラ維持管理費の増加

市税収入は平成19年度をピークに減少しており、近年では、横ばい傾向にあります。また、市のインフラの更新・補修時期を迎え、今後、維持補修費の負担額が増加していくものと考えられます。

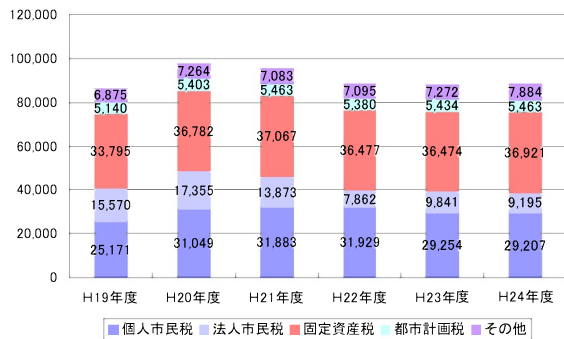


図 市税収入の推移  
（出典）「宇都宮市統計データバンク」より作成

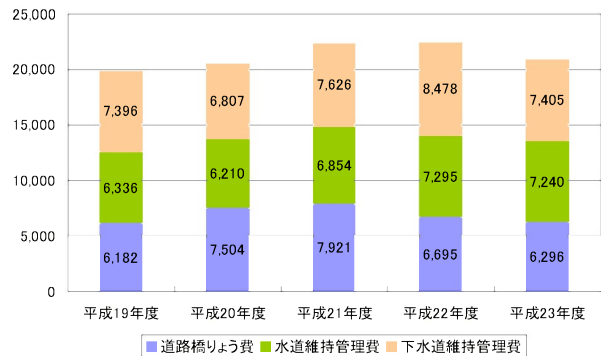


図 インフラ維持管理の推移  
（出典）「市町村別決算状況調」（総務省）及び宇都宮市上下水道局HPより作成

## 2 人口減少局面における低密度な都市の将来の姿

### (1) わが国の都市を取り巻く環境

日本の総人口は、長期的には急減する局面をむかえ、2050年には、9,515万人と2004年12月のピークから約3,300万人が減少することが見込まれます。また、若年人口と生産年齢人口が減少するのに対し、高齢者人口は、2050年までに約1,200万人の増加が見込まれ、約4割が高齢者となる超高齢化社会が到来が見込まれます。

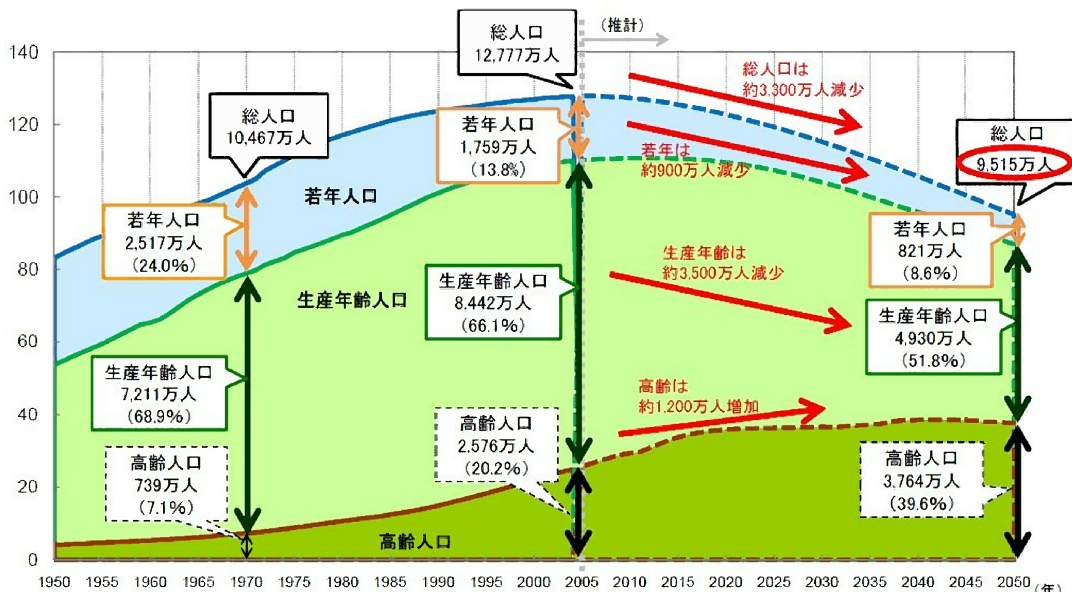


図 日本の人口推移

(出典) 国土交通省国土審議会政策部会長期展望委員会「国土の長期展望」中間とりまとめ

世帯の構成では、単独世帯が増加し、2050年には、単独世帯が約4割を占めると見込まれています。また、単独世帯のうち高齢者単独世帯の割合は2050年まで増加し続け、5割を超え、高齢者の孤立の問題がより一層顕在化するものと見込まれます。

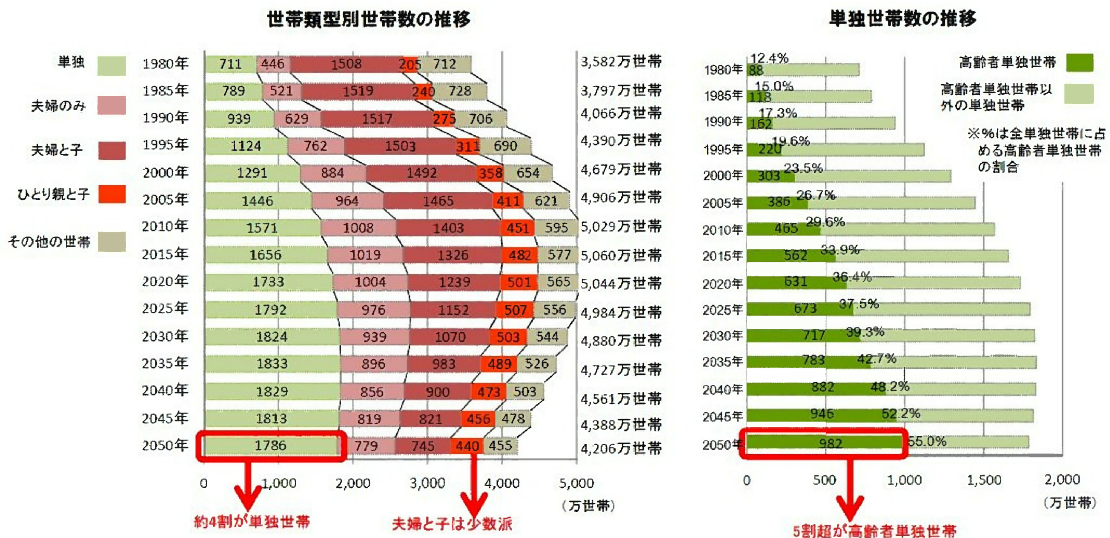


図 世帯構成の推移

(出典) 国土交通省国土審議会政策部会長期展望委員会「国土の長期展望」中間とりまとめ

人口減少・少子高齢化が進展していく一方で、国土基盤ストックの維持管理・更新費は、耐用年数を迎えた構造物を同一機能で更新すると仮定した場合、今後とも急増し続け、2030年頃には現在の約2倍になると予測されています。そのため、将来の一人当たりの国土基盤の維持・更新費の負担が大きくなるものと考えられます。

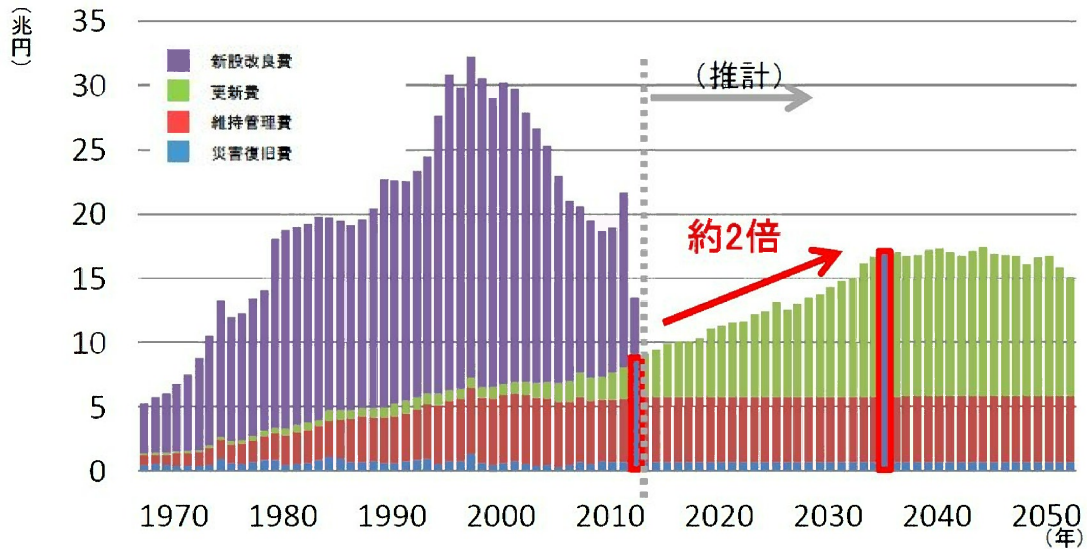
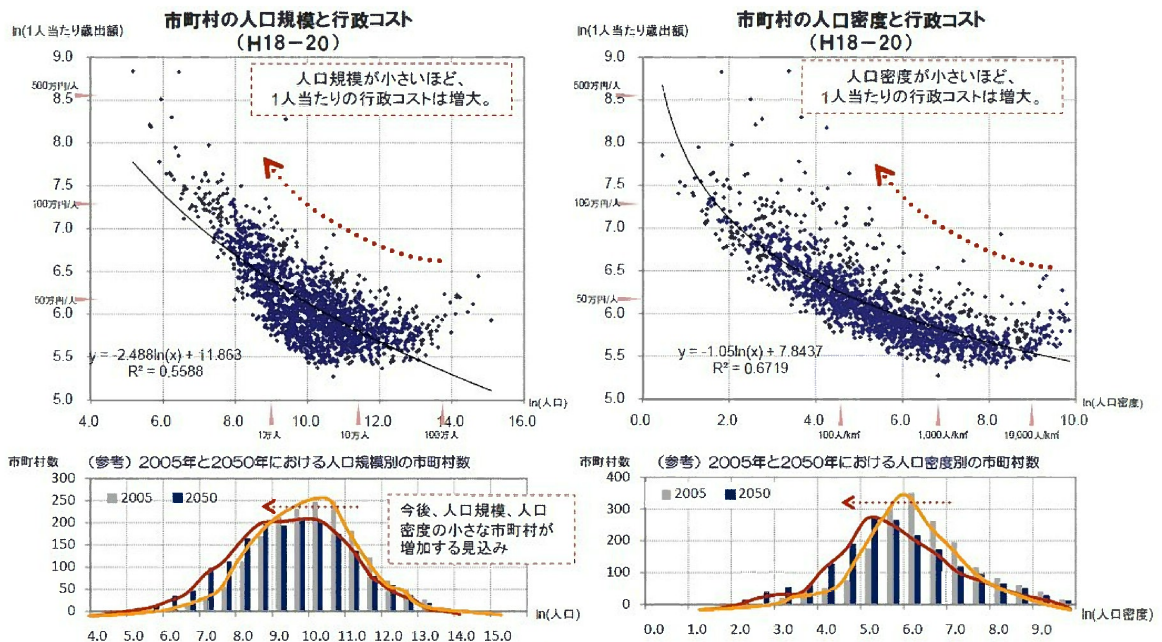


図 国土基盤ストックの維持管理・更新費の予測

(出典) 国土交通省国土審議会政策部会長期展望委員会「国土の長期展望」中間とりまとめ

現状の市町村の人口規模と行政コストの関係を見ると、人口規模や人口密度の低下が、一人当たりの行政コストを上昇させる傾向にあります。特に地方の人口が少ない市町村においては一人当たりの負担感が大きくなっており、効率的な維持管理・更新の方策などの必要性が今後ますます高まってくるものと考えられます。



(出典) 行政コストは、総務省「平成18年～20年市町村別決算状況調査」をもとに、国土交通省国土計画局作成。平成18～20年の3年の平均値をもとに算出。2050年の市町村別人口・人口密度は、国土交通省国土計画局推計値。2005年、2050年ともに、人口規模別の市町村数は、平成20(2008)年12月1日現在の1,805市区町村を基準に分類

36

図 市町村の人口規模・人口密度と行政コストの関係

(出典) 国土交通省国土審議会政策部会長期展望委員会「国土の長期展望」中間とりまとめ

わが国では、高度経済成長期の著しい都市の拡大により、特に地方都市を中心に市街地に密度が低下し、それに伴い、移動における自動車への依存が高くなっています（自動車利用の増加）。一方、人口密度の高い都市では、自動車への依存が低く、公共交通（鉄道・バス）の利用が高い傾向にあります。

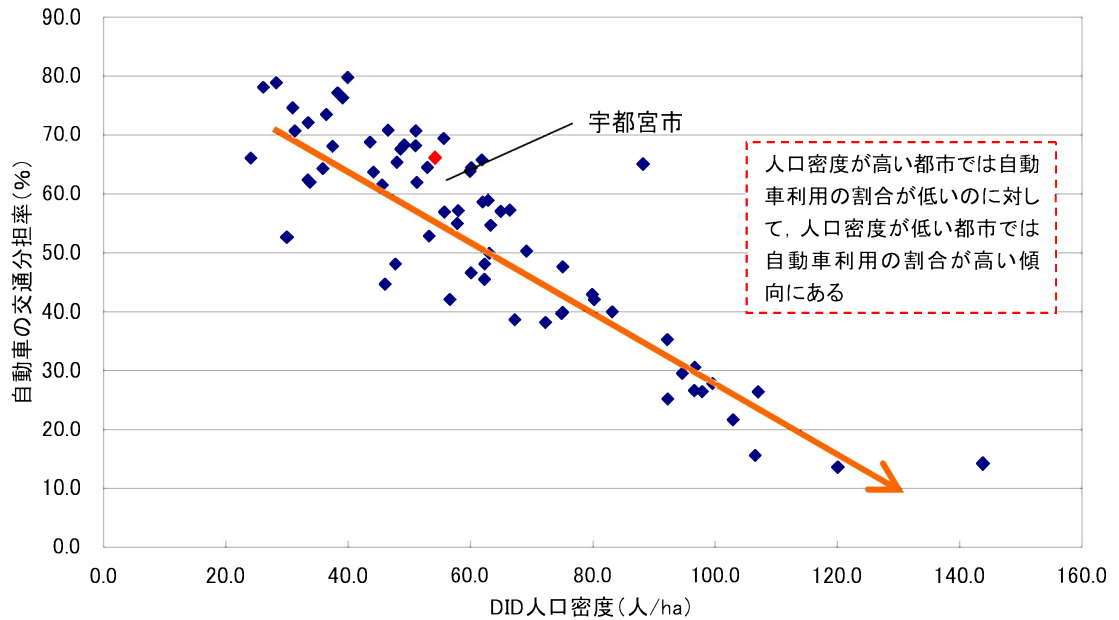


図 人口密度と自動車交通の関係  
 (出典) 平成 22 年都市交通特性調査 (国土交通省) をもとに作成

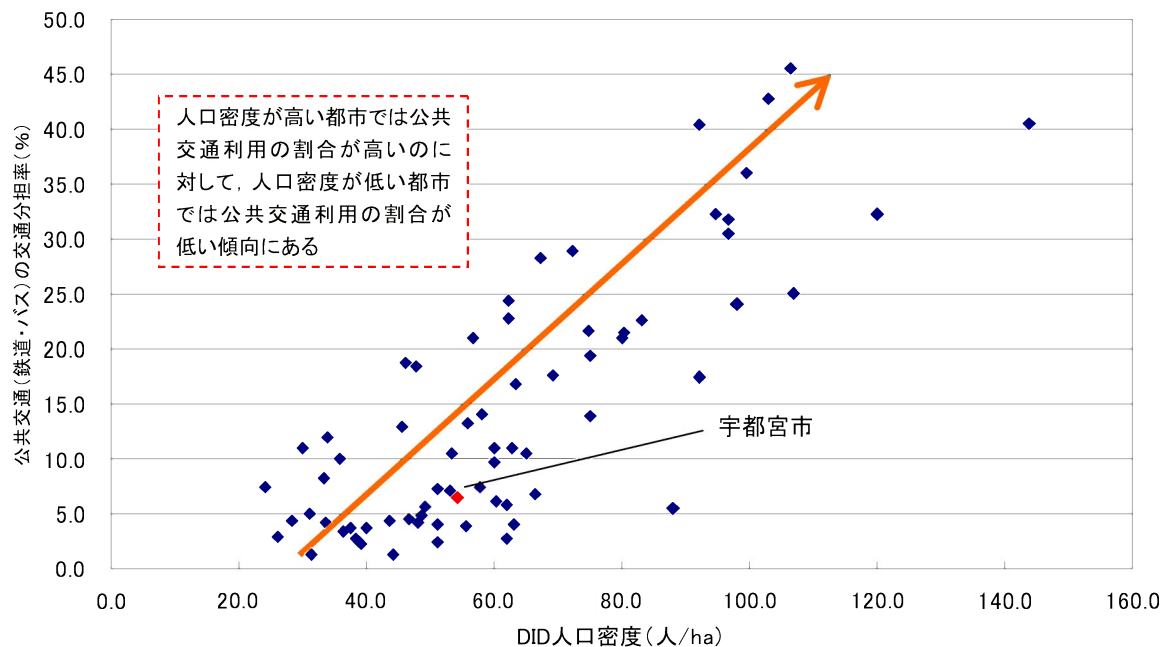


図 人口密度と公共交通（鉄道・バス）の関係  
 (出典) 平成 22 年都市交通特性調査 (国土交通省) をもとに作成

(2) 本市が直面する将来的な課題

本市でも、今後、人口減少・少子高齢化の社会の到来が予測されている中で、低密度で拡散した市街地が広がる都市が形成された場合、都市機能の効率性を下げ、費用効率の悪いサービス提供体制をもたらすことが懸念されます。

ア 高齢者の孤立

本市の人口は、今後、減少局面に入ることが予想され、2050年には、1割以上減少する見込みです。一方で、高齢者は引き続き増加し、拡散した市街地において、点在して居住する孤立した高齢者が増加するものと考えられます。

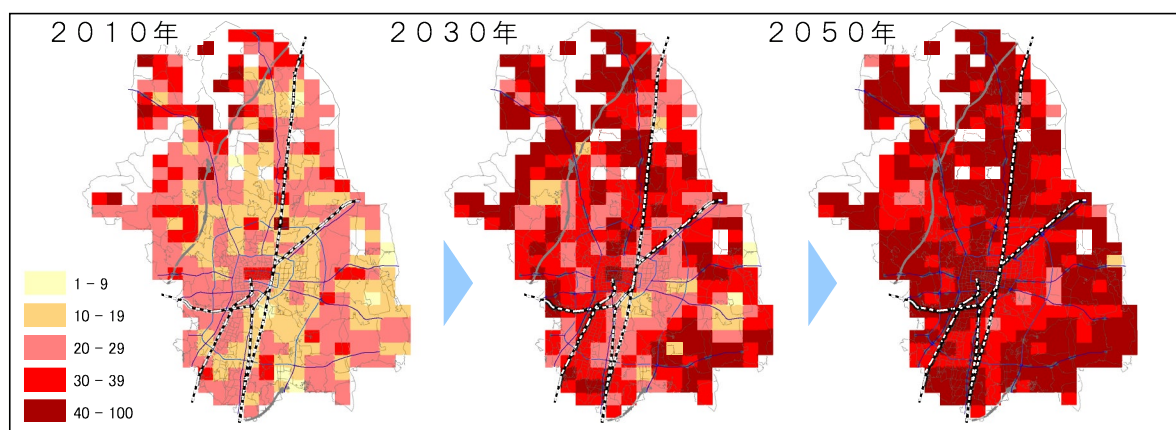


図 高齢化率の予測  
(出典) 地域メッシュ統計 (総務省) 等をもとに推計

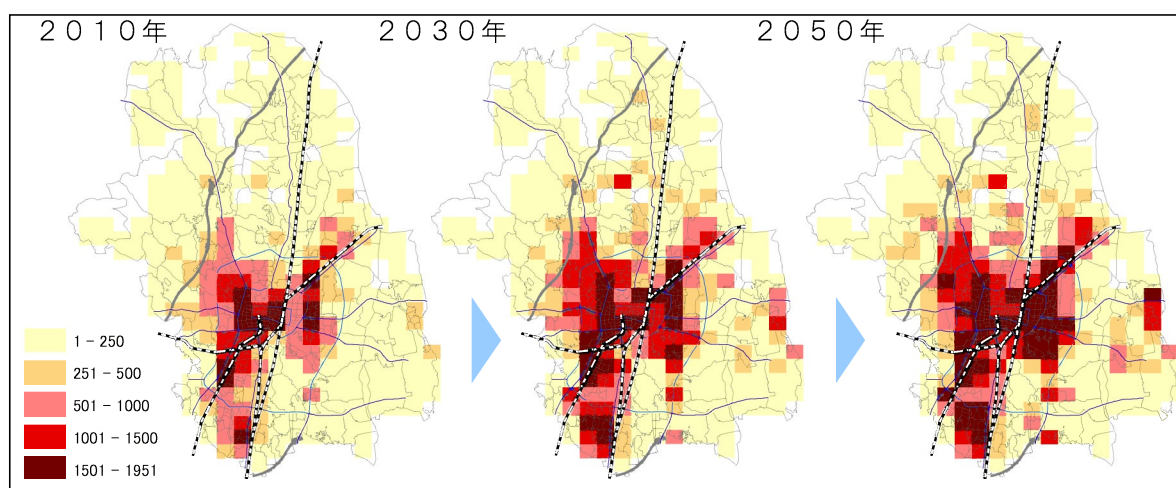


図 高齢者数の予測  
(出典) 地域メッシュ統計 (総務省) 等をもとに推計

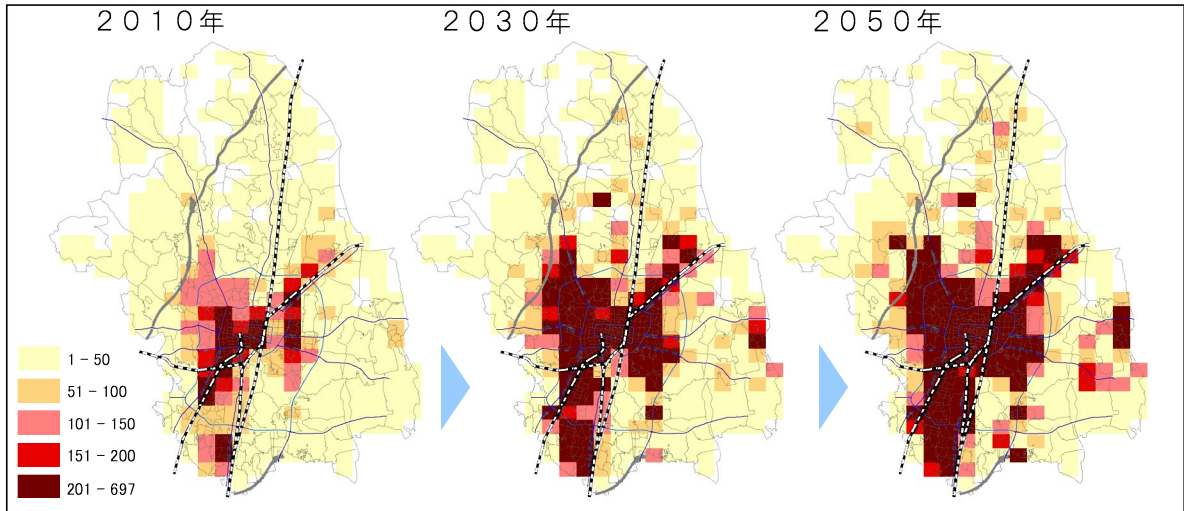


図 単身の高齢者世帯数の予測  
 (出典) 地域メッシュ統計(総務省)等をもとに推計

イ 未利用地の増加と都市機能の立地の低密化

拡大した市街地において人口減少が進むことで、特に市の中心部での人口減少が顕著に現れるものと予想され、低未利用な土地が増加するものと考えられます。

また、低密化した都市においては、一定の人口密度が支える都市機能(医療・福祉・商業・子育て支援等)や公共交通が撤退し、市民生活を支える機能が低下するものと考えられます。

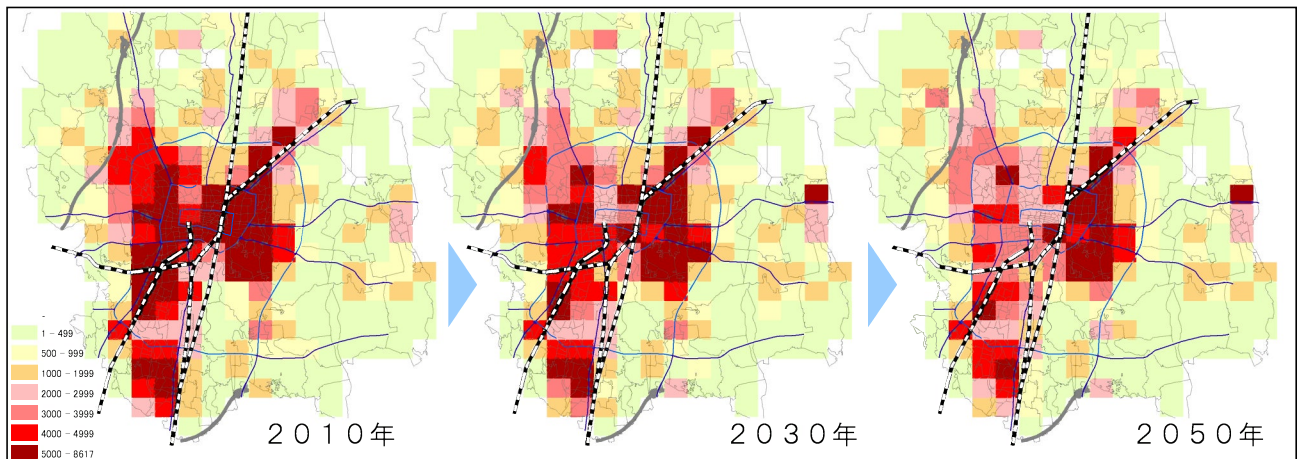


図 将来の人口分布の予測  
 (出典) 地域メッシュ統計(総務省)等をもとに推計

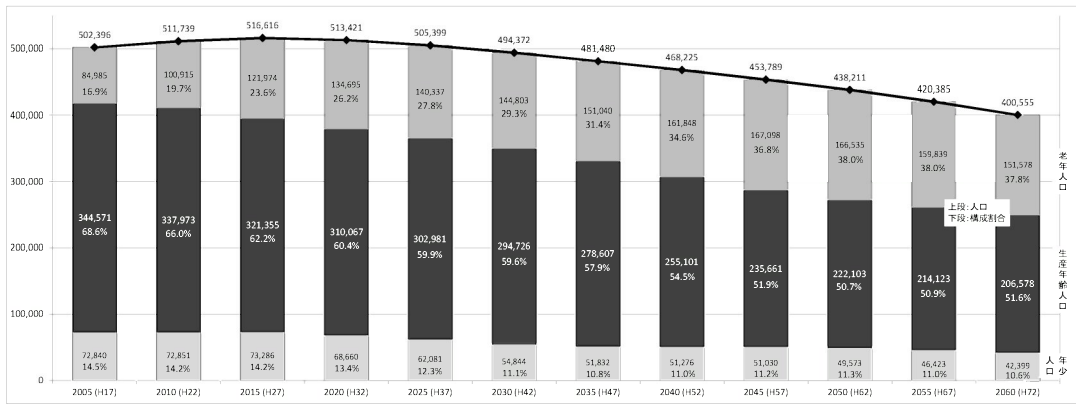


図 将来人口の推計

(出典) 国勢調査, 国立社会保障・人口問題研究所の将来推計をもとに推計

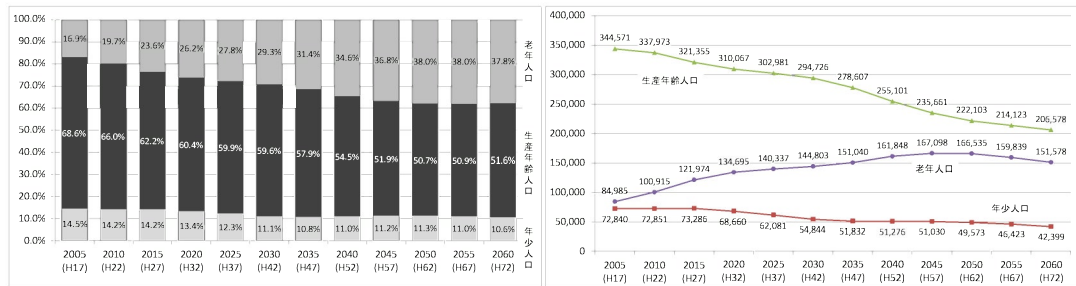


図 年齢別人口の割合と、年齢別人口の推計

(出典) 国勢調査, 国立社会保障・人口問題研究所の将来推計をもとに推計

### ウ 財政の硬直化

今後、本市の高齢化社会を支えるために必要な扶助費の増大が見込まれることで、財政の硬直化が進み、公共施設・インフラの維持更新に必要な投資的経費の確保が困難となるものと考えられます。

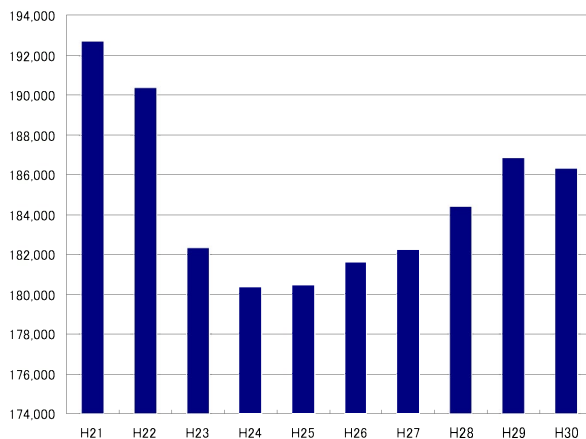


図 歳出の推移

(出典) 宇都宮市中期財政計画をもとに作成

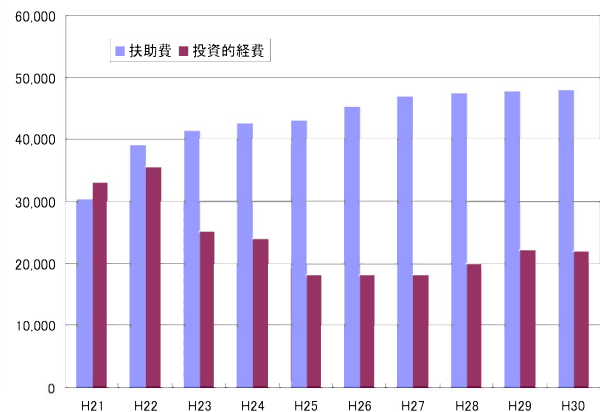


図 扶助費と投資的経費の推移

(出典) 宇都宮市中期財政計画をもとに作成