

「都心部まちづくりビジョン」の策定について

1 趣旨

「都心部まちづくりビジョン～LRTを基軸とした公共交通と一体となった都心部の更なる活性化に向けて～」(案)を取りまとめたことから、その内容について検討するもの

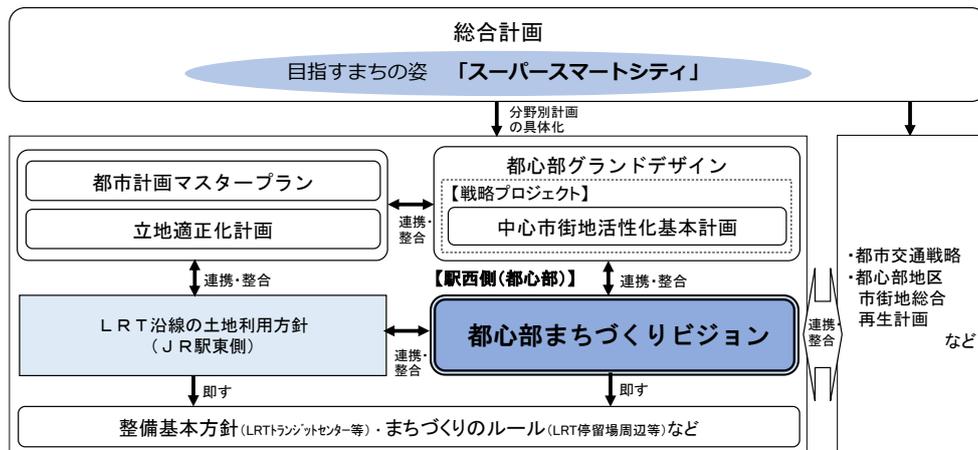
2 策定の目的

- ・ 本市が推進するネットワーク型コンパクトシティ（以下、「NCC」という）の形成において、公共交通ネットワークの構築に向けた都心部へのLRT導入やバス再編などの公共交通を充実していくことは、人や自動車の流れを変化させ、都心部の魅力やポテンシャルを大きく向上させる機会となることから、NCCの形成をより一層強化していくため、将来を見据えた都心部まちづくりに、官民が協働して取り組むことが必要である。
- ・ こうしたことから、本市が目指す「スーパースマートシティ」の土台となるNCCの形成をより一層推進するため、LRTを基軸とした公共交通と一体となった魅力ある都心部の目指すまちの将来像等を明らかにし、それに向かって市民・事業者・行政等が協働で取り組むべき都心部まちづくりのビジョンとして策定する。

3 位置付け

- ・ 中心市街地における長期的なまちづくり戦略である「宇都宮市都心部グランドデザイン」等と連携・整合を図りながら、LRTを基軸とした公共交通と一体となった都心部の魅力あるまちづくりに官民連携して取り組むための計画
- ・ 第6次宇都宮市総合計画の分野別計画「『交通未来都市』の実現に向けて」の基本施策「暮らしやすく魅力のある都市空間を形成する」を実現するための計画
- ・ 「スーパースマートシティ」の土台となるNCCの形成に資する都心部の拠点性を、より一層高めるための計画

※ 本ビジョンに掲げる取組を着実に推進することで、SDGsのゴール「8 働きがいも経済成長も」や「11 住み続けられるまちづくりを」等の達成にも貢献する。



4 策定経過

平成31年3月 芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会

まちづくりを担う多くの関係者と連携・協力し、LRTを基軸とした公共交通と一体となったまちづくりを進めていくため、専門部会として学識経験者や交通事業者、地元商店街、行政等で構成する「LRTまちづくり部会」を設置

令和元年 9月～ LRTまちづくり部会において検討（計8回開催）

5 目標年次

概ね10年先の令和12年（2030年）頃

6 計画の内容・特徴

(1) 内容

「都心部まちづくりビジョン」（案）……………別紙

(2) 特徴

本ビジョンは、JR宇都宮駅西側へのLRT導入やバス再編など、公共交通と一体となった魅力あるまちづくりが期待される都心部の目指すまちの将来像を市民・事業者・行政が協働して描くとともに、多様な主体が連携して取り組むべきまちづくりの方針などを取りまとめた。

ア 「宇都宮らしさ」をより高める新たな視点を持った都心部まちづくり方針を位置付け（別紙2ページ）

- 本市は、二荒山神社をはじめとした歴史資源、オリオン通りなどの商店街、田川・釜川などの自然、JRと東武の鉄道駅、様々な祭りやイベントとそれを担う人々が総体となり、多様な地域資源として「宇都宮らしさ」を形成している。
- こうした宇都宮らしさを受け継ぎ、より高めるため、大通り沿線の交通結節点などの各エリアにおける地域資源を活かした「ストーリー性のあるまちづくり」を基本に、「ポストコロナ時代」などを見据えた新しいまちづくりの要請に対応した居心地が良く、人中心の「ウォークラブルなまちづくり」や、都市や地域が抱える様々な課題を解決するため「ICTなどの先進技術の活用や脱炭素化を推進するまちづくり」、「多様な主体が連携した賑わいまちづくり」に取り組むこととした。

イ 都市全体に及ぶLRT等を活用した魅力あるまちづくりのイメージを明確化（別紙3ページ）

- 定時性・速達性に優れたLRTの特性により、大通りにおける移動の所要時間の信頼性が高まることで心理的な距離が短縮し、多様性のある一体的な空間の形成が期待される。
- こうしたことから、大通り沿線に様々な魅力あるまちの機能を充実するとともに、周辺地域から大通り沿線を軸とした都心部にアクセスしやすい環境づくりなど、LRTを基軸とした公共交通と一体となった魅力あるまちづくりに取り組むことで、都心部の充実した機能・魅力を都市全体で享受できるまちづくりのイメージを明確化した。

ウ 地域の成り立ちなどを踏まえたエリア別の将来像を導出（別紙6～7ページ）

大通りを交差する幹線道路等で区分した「沿線エリア」を設定するとともに、東武宇都宮駅やJR宇都宮駅などの交通結節点周辺と二荒山神社周辺のシンボル空間に「拠点エリア」を設定し、「宇都宮らしさ」を形成している各エリアの特性や成り立ちを踏まえた将来像を描くとともに、エリアが持つ資源や特色を生かした将来像実現に向けたまちづくりの方針を示した。

7 今後の予定

今後は、地元まちづくり関係団体等とビジョンの共有化を図りながら、ビジョン実現に向けた官民協働によるまちづくりを推進していく。



都心部まちづくりビジョン（案）

～LRTを基軸とした公共交通と一体となった都心部の更なる活性化に向けて～

令和4(2022)年●月
宇都宮市

＜目 次＞

第1章	背景と目的等	1
1.	ビジョンの背景と目的, 必要性	1
2.	ビジョンの位置付け	1
3.	対象エリア	1
4.	目標年次	1
5.	ビジョンの構成	1
第2章	目指すまちの姿	2
1.	都心部まちづくりの将来像	2
2.	目指すまちづくりのイメージ	3
3.	都心部まちづくりの推進効果イメージ	4
4.	エリア別の将来像	6
5.	エリア別のまちづくりの方針	7
第3章	実現に向けた取組イメージ	8
1.	まちづくりの取組イメージ	8
2.	主な取組のイメージ	9
第4章	目指すまちの実現に向けて	10
1.	市民・事業者・行政の役割	10
2.	まちづくりの進め方	11

＜検討経過＞

年 月	取組内容
平成31(2019)年 3月	芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会 （「LRTまちづくり部会」を設置）
令和元(2019)年 9月	第1回LRTまちづくり部会
12月	第2回LRTまちづくり部会
令和2(2020)年 2月	第3回LRTまちづくり部会
6月	第4回LRTまちづくり部会
6月	LRTまちづくりに関する意見交換会 (地域代表委員, 経済活性化委員, まちづくり委員)
7月	第5回LRTまちづくり部会
11月	第6回LRTまちづくり部会
令和3(2021)年 1月	第7回LRTまちづくり部会
令和4(2022)年 1月	第8回LRTまちづくり部会
2月	芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会

＜LRTまちづくり部会 委員等名簿＞

区 分	氏 名	役職等
学識経験者委員	望月 明彦	日本大学客員教授
	大森 宣暁	宇都宮大学教授
	山島 哲夫	前宇都宮共和大学副学長
経済活性化委員	檜原 貞亮	宇都宮商工会議所 常務理事
まちづくり委員	田辺 義博	宇都宮まちづくり推進機構 事務局長
	平手 義章	宇都宮市社会福祉協議会 常務理事兼事務局長
地域代表委員	宮本 隆昌	中央地域まちづくり推進協議会 副会長
	齋藤 高藏	宇都宮市商店街連盟 会長
	竹川 哲夫	みやヒルズ活性化委員会 会長
	齋藤 公則	宇都宮中心商店街活性化委員会 理事長
	市村 耕三	JR宇都宮駅西口地区まちづくり協議会 会長
行政委員	鎌田 秀一	宇都宮市副市長
	古谷 一良	芳賀町副町長
軌道運送事業者委員	中尾 正俊	宇都宮ライトレール株式会社 常務取締役
行政アドバイザー		栃木県県土整備部交通政策課長
		栃木県県土整備部都市計画課長
		栃木県警察本部交通部交通規制課長
オブザーバー		東日本旅客鉄道株式会社大宮支社総務部企画室長
		東武鉄道株式会社経営企画本部課長
		関東自動車株式会社代表取締役社長
		都市再生機構東日本都市再生本部まちづくり支援部担当部長

I 背景と目的等

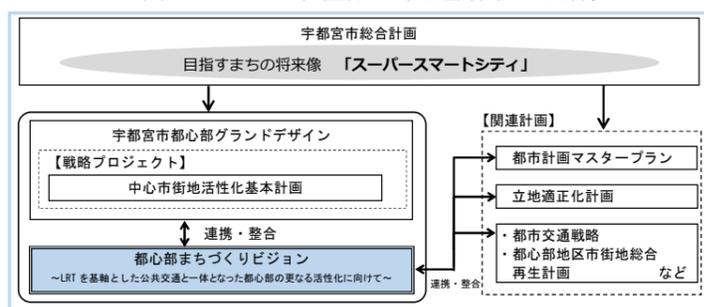
1. ビジョンの背景と目的, 必要性

- 本市では、各地域のコンパクトな拠点が公共交通でつながることで、持続的に発展することができる「ネットワーク型コンパクトシティ（NCC）」の形成に取り組んでおり、それを土台として、人口減少・超高齢社会においても、子どもから高齢者まで誰もが豊かで便利に安心して暮らすことができ、夢や希望がかなうまち、そして、人や企業から選ばれ、100年先も繁栄し続けていくまち「スーパースマートシティ（SSC*）」の実現を目指している。
 - NCCの形成において、都心部は都市全体の発展をけん引する都市拠点であり、「宇都宮市都心部グランドデザイン」に掲げる2核2軸が連携した「宇都宮の顔」となるエリアとして、都市の様々な機能の集積などによる賑わいや交流の促進など、魅力あるまちづくりを推進してきた。
 - そうした中、NCCにおける総合的な公共交通ネットワークの構築に向けた都心部へのLRT導入やバス再編などの公共交通を充実していくことは、市民・来訪者など、誰もが快適に移動できるネットワークの形成に加え、人や自動車の流れを変化させ、都心部の魅力やポテンシャルを大きく向上させる機会となることから、NCCの形成をより一層強化していくため、将来を見据えた都心部のまちづくりに官民が協働して取り組むことが必要である。
 - こうしたことから、本市が目指すスーパースマートシティの土台となるNCC形成をより一層推進するため、LRTを基軸とした公共交通と一体となった魅力ある都心部の目指すまちの姿を描き、それに向かって、市民・事業者・行政等が協働して取り組むべき都心部まちづくりのビジョンとして策定する。
- *SSCとは…持続可能な都市構造であるNCCを土台に、「地域共生社会」、「地域経済循環社会」、「脱炭素社会」の3つの社会が、「人」づくりの取り組みや「デジタル」技術の活用によって発展する「夢や希望がかなうまち」

2. ビジョンの位置付け

- 中心市街地における長期的なまちづくり戦略である「宇都宮市都心部グランドデザイン」等と連携・整合を図りながら、LRTを基軸とした公共交通と一体となった都心部の魅力あるまちづくりに官民連携して取り組むための計画
 - 第6次宇都宮市総合計画の分野別計画「『交通未来都市』の実現に向けて」の基本施策「暮らしやすく魅力のある都市空間を形成する」を実現するための計画
 - 「スーパースマートシティ」の土台となるNCC形成に資する、都市全体の活力をけん引する都心部の拠点性を一層高めるための計画
- ※ 本計画に掲げた取組を着実に推進し、都心部のより一層の魅力と活力あるまちづくりを進めることで、SDGs*のゴール「8 働きがいも経済成長も」や「11 住み続けられるまちづくりを」等の達成に貢献し、持続可能なまちを目指す。

図 ビジョンの位置付け（関連計画との関係）



*SDGsとは

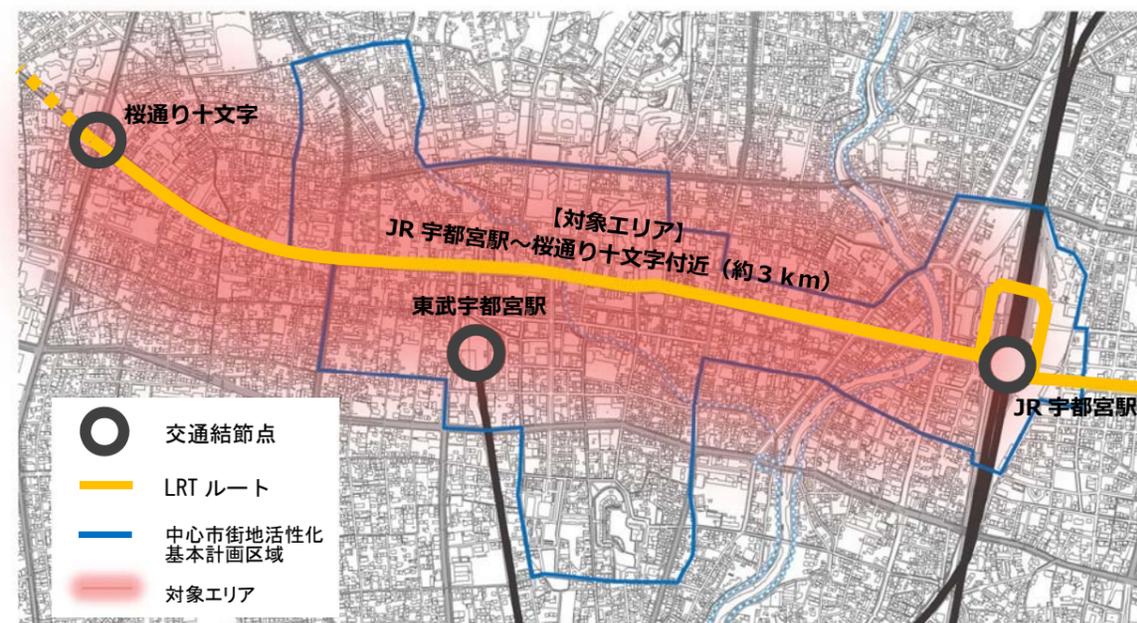
持続可能な開発目標（SDGs）とは、2015年9月の国連サミットで採択された2016年から2030年までの国際目標です。持続可能な世界を実現するための17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の誰一人として取り残さないことを誓っています。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル（普遍的）なものであり、日本としても積極的に取り組むとともに、本市においては、「SDGs未来都市」として、全庁を挙げてSDGsを推進しております。

本計画と関係が深い主なゴール及びターゲット

- 目標8 働きがいも経済成長も**
包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する
ターゲット 8.3
生産活動や適切な雇用創出、起業、創造性及びイノベーションを支援する開発重視型の政策を促進するとともに、金融サービスへのアクセス改善などを通じて中小零細企業の設立や成長を奨励する。
- 目標11 住み続けられるまちづくりを**
包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する
ターゲット 11.3
2030年までに、包摂的かつ持続可能な都市化を促進し、全ての国々の参加型、包摂的かつ持続可能な人間居住計画・管理の能力を強化する。

3. 対象エリア

- 県都・宇都宮の顔であり、持続的に発展できるNCCの核として、都市全体の発展をけん引する都心部の更なる活性化を図るため、中心市街地を中心としたLRTを計画する大通り沿線のエリアとする。



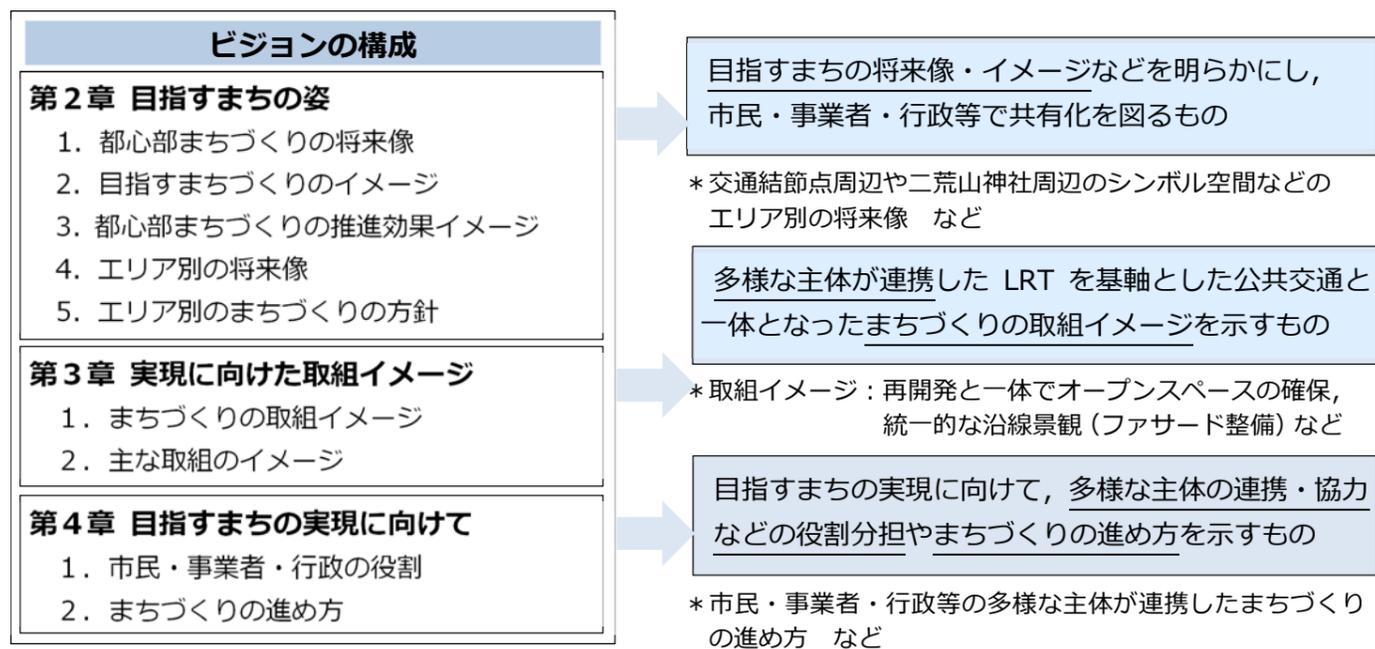
4. 目標年次

SSCなど中長期的かつ持続的なまちづくりの観点から、概ね10年先の2030年頃



5. ビジョンの構成

- 本ビジョンは、本章（第1章：背景と目的等）に加えて、以下の構成に示す4章で構成する。



II-1 都心部まちづくりの将来像

(1) 都心部まちづくりの将来像

【将来像について】

「都心部まちづくりビジョン」は、本市都心部（中心市街地等）のより一層の魅力と活力あるまちづくりを進めるための羅針盤となるものであることから、その将来像については、中心市街地の現状・課題を踏まえ、JR 宇都宮駅西側への LRT 導入等を見据えた魅力あるまちづくりの考え方が盛り込まれている「中心市街地活性化基本計画」の将来像と整合を図る。

うごく つながる 心躍る みんなで創る 宮の街なか

- 「**うごく**」には、LRT が走り、ICT 技術などを活用しながら多様な活動が行われ、新たな産業が興り、働く人・住む人が増えるという意味を込めている。
- 「**つながる**」には、人と人が結び付き、多様な交流が生まれ、ダイバーシティな(多様性のある)まちができるとともに、様々な情報が収集・発信され、「人・情報」がつながる、また、LRT を基軸とした公共交通と一体となったまちづくりにより、JR 宇都宮駅の東側と西側がつながる、都心部と周辺地域がつながる、宇都宮と他の都市とがつながるという意味を込めている。
- 「**心躍る**」には、人を惹きつける魅力的な空間が形成され、街なかを訪れ、楽しむ人が増えるという意味を込めている。
- 「**みんなで創る**」には、官民の様々な団体・個人が主体的に多彩な取組を連携・補完し合いながら進めることで、未来の街なかを築き上げていくという意味を込めている。

(2) 都心部まちづくりの方針

将来像の実現に向けて、宇都宮らしさを形成してきた歴史・文化、商業、自然、人などの地域資源を大切に受け継ぎ、ICT 等の新技術の進展や「ポストコロナ時代」などを見据えた新しいまちづくりの要請に対応しながら取り組む必要があることから、都心部まちづくりの「全体方針」のもと、地域資源を活かした、各エリアのストーリー性のあるまちづくりを基本とし、①ウォークブル、②新技術の活用、③多様な主体の連携の「3つの方針（視点）」を持って、魅力あるまちづくりを進める。

【検討の視点（キーワード）】 地域資源、ウォークブル、新技術、多様な主体の連携 等



全体方針：長い歴史や文化、自然など地域資源を活かしたストーリー性のあるまちづくり

・宇都宮の顔である都心部は、1200年を超える歴史を持つ二荒山神社をはじめとした歴史資源や、オリオン通りなどの商店街、田川・釜川などの自然資源、JRと東武の鉄道駅、さらには様々な祭りやイベントなどの行事とそれを担う人といった総体となり、多様な地域資源として「宇都宮らしさ」を形成していることから、その宇都宮らしさを受け継ぎ、より高めるため、大通り沿線の交通結節点やLRT停留場周辺など各エリアで地域資源を活かしたストーリー性のあるまちづくり*を推進する。

*ストーリー性のあるまちづくりについて

宇都宮の顔である都心部を含むJR宇都宮駅西側は、二荒の杜を中心に門前町や城下町、宿場町などの歴史的な成り立ちに応じて、沿線が商店街や繁華街、オフィス街、文教施設の集積地区など多様な特色を持つ各エリアで構成されている。本ビジョンでは、こうした多様な歴史や資源、特色を活かした、各エリアの物語性を持ったまちづくりが、「うごく つながる 心躍る みんなで創る 宮の街なか」の将来像（まちづくりのテーマ）のもと、LRTでつながる沿線全体で一体となって展開されていくことを「ストーリー性のあるまちづくり」と表現している。

① ウォークブルなまちづくり

・LRTなど公共交通の充実による人・交通の流れ、環境の変化等を見据え、街なかを、安全・安心で、人中心の居心地が良く歩きたくなる、ゆとりある都市空間へと転換することで、まちの価値の向上など、大通り沿線のみならず地域全体への波及効果にもつながるウォークブルなまちづくりを推進する。

② ICTなど先進技術の活用や脱炭素化を推進するまちづくり

・都市や地域が抱える様々な課題を解決するため、ICTなどの先進技術の活用や脱炭素化を推進することにより、都市機能やサービスの効率化・高度化や、生活の利便性・快適性の向上など安全・安心に暮らせるまちづくりを推進する。

③ 多様な主体が連携した賑わいまちづくり（民間と行政の役割分担など）

・多様なまちづくり関係者が適切な役割分担のもと、主体的かつ相互に密接に連携しながら、LRT等を活かしたまちづくりに取り組むことで、更なる賑わい創出や都市の魅力向上を官民協働で促進する。

II-2 目指すまちづくりのイメージ

【LRT等を活かしたまちづくりのイメージについて】

- ・市民・事業者・行政等がLRT等を活かしたまちづくりの必要性や重要性を共有しながら、関係者が一丸となって都心部の魅力あるまちづくりを進めていくため、JR宇都宮駅西側のLRT沿線の中心市街地やその周辺において目指すまちづくりのイメージ（生活やまちの変化など）を示すもの
- ・LRT等を活かしたまちづくりにあたっては、「まちづくりを支える基盤となる交通」「交通が変えるまちづくり」の両視点から、交通と一体となったまちづくりを検討・展開

【空間的な距離】離れている



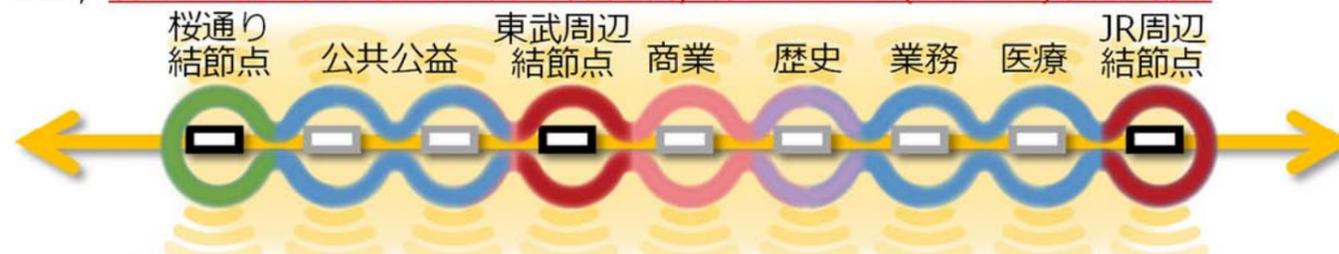
【時間的な距離(心理的な距離)】短くなる

- ①桜通りからJR宇都宮駅まで空間としては離れているが、LRTで所要時間の信頼性が高まり、心理的な距離が短縮（LRTは専用の空間を走行するため、定時性・速達性が確保される）
⇒桜通り十文字⇄JR宇都宮駅間を、東側を参考にするると概ね10分程度で結ぶLRTが6分間隔で運行



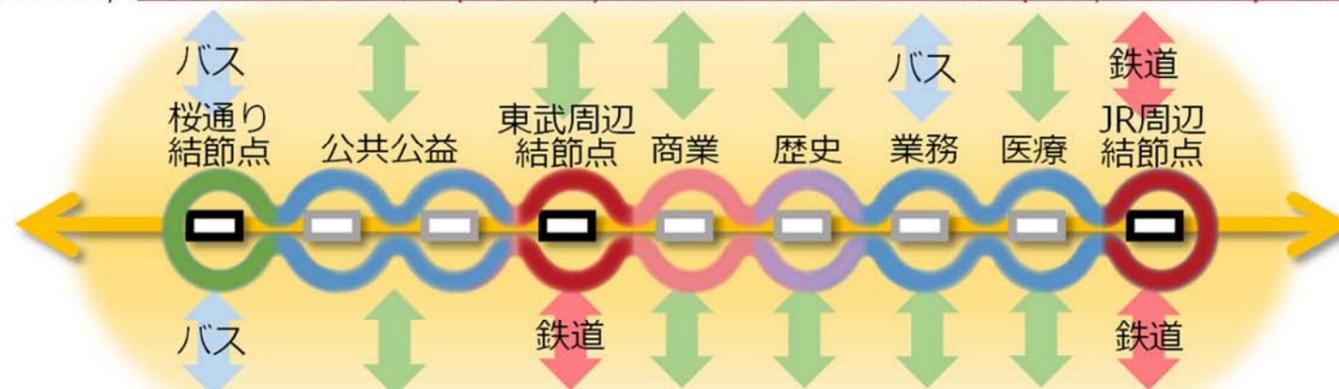
【多様性のある一体的空間の形成】

- ②合わせて、拠点(LRT軸上や周り)に様々なまちの機能を充実させ、便利で楽しめる、魅力ある空間を形成
また、居心地が良く快適な歩行空間や滞留空間、休憩スペース(ベンチ等)などを創出



【大通り沿線を軸とした都心部へのアクセス向上】

- ③さらに、周辺地域からLRT軸上(電停周り)に気軽にアクセスできる取組(バス、自転車等)も展開



- ⇒街なかの回遊性を高めるとともに、周辺地域からも充実した多様なまちの機能・魅力を楽しむことができる環境づくりを進めることで、都市全体の魅力を向上

LRTを導入すると・・・

【生活やまちの変化イメージ】

- ・子どもから若い人、お年寄り、障がいのある人まで、誰もが自由に安心して移動できる
- ・様々な人が集まりやすく、来訪者にとって分かりやすいまちに転換していく

合わせて

LRT+まちづくりをみんなで進めると・・・

*多様なまちの機能の誘導、オープンスペースの確保など

【生活やまちの変化イメージ】

- ・多様なまちの機能が充足したLRT沿線全体で、訪れる人々の多様なニーズ(買い物、食事、通院等)が満たされる
- ・街なかの回遊性の向上や居心地が良く歩きたくなるまちづくりにより、LRT沿線で生まれた賑わいや人の交流が、オリオン通り等の商店街や周辺に波及し、相乗効果でエリア全体の活性化や魅力の向上が図られるとともに、歩いて健康に暮らせるまちに転換していく

さらに

交通とまちづくりを融合することで・・・

【生活やまちの変化イメージ】

- ・LRTを基軸とした公共交通と一体となったまちづくり*を進めることで、街なかを訪れ、楽しむ人がさらに増える
- ・市内外の多くの人が行き交い、さらに新たな賑わい・交流が生まれる

*公共交通と一体となったまちづくりについて

LRT沿線を軸に街なかを安全・安心で居心地が良く、人中心の都市空間へと転換を図るとともに、鉄道やLRT、バス、地域内交通などの多様な交通手段で、街なかの回遊性や周辺地域から都心部へのアクセス性を向上させ、都心部まちづくりの効果を都市全体へ波及させていく公共交通ネットワークの構築と一体となって進めるまちづくり

全線新設のLRT整備は国内初

全国の新しいモデルとなる交通未来都市の実現

II-3 都心部まちづくりの推進効果イメージ

*『全国から選ばれる「交通未来都市 うつのみや」を目指して(H28.8)』を参考に作成

【都心部まちづくりによる生活の変化イメージについて】

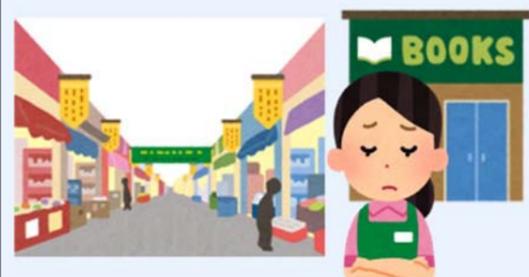
LRTを基軸とした公共交通と一体となったまちづくりを進めることによる概ね10年後の「まちの姿」や「市民生活の変化」のイメージをBefore・After形式で明らかにし、「市民の生活がどのように良くなるのか」などのまちづくりの効果について「見える化」を図った。

Before

利用する公共交通の沿線に子どもを預けられる施設があまり無いので、美容院や病院等になかなか行くことができない。通勤・通学時の慢性的な交通渋滞に巻き込まれ、プライベートの時間がなかなか取れない。



もっと多くの人に街なかに来て楽しんでもらえるような魅力と活気あるまちにするにはどうしたらいいのだろう。



外出したくても交通手段が不便なので、家から出ない日々が続いている。



LRT

LRTは、天候や他の交通による渋滞の影響を受けにくいので、時間に正確で、バリアフリーにも配慮された乗り物。他の公共交通との乗り継ぎやアクセス性も高く、街なかの移動がより便利に



沿線まちづくり (多様性のある一体的空間の形成)

拠点やLRT停留場周辺で、多様なまちの機能や街なかの地域資源が楽しめる魅力ある都市空間を形成。都市機能の導入と合わせて、歩行空間や滞留空間などのゆとりある空間を創出



交通と一体となったまちづくり (大通り沿線を軸とした都心部へのアクセス向上)

都心部の多様なまちの機能・魅力を享受できる環境づくりに向けた鉄道・LRT・バスなどの結節機能の向上。公共交通を利用した移動をきっかけに、多くの人々が交流し、新たな賑わいを創出



After



II-4 エリア別の将来像

【エリア分けの考え方】

- ・ JR宇都宮駅西側は、地域の成り立ちに応じて、**大通り沿線が商店街や繁華街、オフィス街、文教施設の集積地区など多様な特色を有している**ことから、それらの特色や地域資源、土地利用としてのまとまり等を踏まえ、大通りを交差する幹線道路等で区分した、3つの「沿線エリア」を設定
- ・ また、沿線の中でも、**LRT等により、さらに多くの人が行き交う交通結節点となる①桜通り十文字、②東武宇都宮駅、③JR宇都宮駅の各周辺と二荒山神社周辺のシンボル空間に「拠点エリア」を設定。**エリア別の将来像を整理し、各エリアが持つ個性や魅力、資源を活かしたストーリー性のあるまちづくりを進め、それらをLRTでつなげることで、都心部全体の魅力あるまちの実現につなげていく。

*イメージ(写真等)は他都市の参考事例を掲載

結節点① 桜通り十文字周辺

【拠点エリアの将来像】

多くの若者や学生などが行き交う
新たな文化が生まれるまち

結節点② 東武宇都宮駅周辺

【拠点エリアの将来像】

中心商業地の玄関口でありLRTと
鉄道の結節点として、駅と商店街
が一体となった賑わい・交流が生
まれるまち

シンボル 空間

二荒山神社周辺

【拠点エリアの将来像】

二荒山神社門前の歴史・文化が薫る、
居心地の良い、賑わい・おもてなしが
感じられる、都心部のまちづくりを
象徴するまち

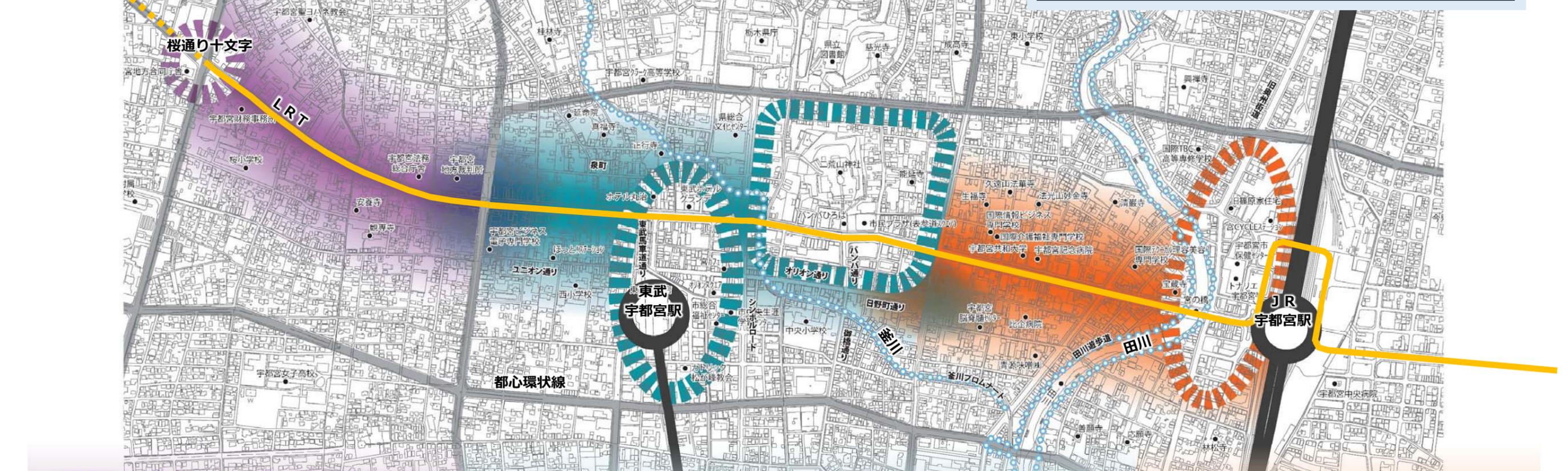
結節点③ JR宇都宮駅西口周辺

【拠点エリアの将来像】

50万都市“県都”の玄関口として、
都市と水・緑が調和した、賑わい・
豊かさ・風格が感じられるまち



■エリア分けイメージ (交通結節点・沿線など)



沿線① 桜通り十文字周辺～東武宇都宮駅周辺

(桜・小幡・材木町地区)

【沿線エリアの将来像】

文教施設が集積し都心部に近い街なか居住地域
として便利で暮らしやすいまち

沿線② 東武宇都宮駅周辺～二荒山神社周辺

(伝馬町・池上町・馬場地区)

【沿線エリアの将来像】

歴史・文化から商店街・歓楽街などの資源を活かし
て都市の賑わいや多様性が感じられるまち

沿線③ 二荒山神社周辺～JR宇都宮駅西口周辺

(大工町・宮の橋地区)

【沿線エリアの将来像】

駅から街なかへ来訪者を誘う開放的な街並みと高機能オフィスや病院、大学等が建並ぶ
風格ある景観が調和した近未来を想起させるスマートなまち

II-5 エリア別のまちづくりの方針

拠点エリア	結節点①  桜通り十文字周辺 ■教育・文化、公共公益機能が集積する居住地区 ・旧陸軍(第14師団)の跡地に文教施設等が集積 ・桜通りは軍用道路(軍道)として整備。桜の地名は軍道沿いに植えられた桜並木に由来 ・現在、桜通り十文字は郊外からのバス路線が集中 多くの若者や学生などが行き交う新たな文化が生まれるエリア	結節点②  東武宇都宮駅周辺 ■鉄道駅と商店街が一体となった中心商業地区 ・昭和初期の東武宇都宮線(駅)開業をきっかけに商店が立地。現在、百貨店や商店街を核に商業集積 ・東武馬車道通り(昭和初期、多くの馬車が行き交ったことに由来し今も交通結節点) 中心商業地の玄関口でありLRTと鉄道の結節点として、駅と商店街が一体となった賑わい・交流が生まれるエリア	シンボル空間  二荒山神社周辺 ■宇都宮発祥の歴史が薫るシンボル空間 ・宇都宮発祥の地・二荒山神社の門前町、宇都宮城の城下町として発展 ・明治から昭和30年代に仲見世。全盛期は「宇都宮の浅草」と呼ばれるほどで今も賑わいの中心 二荒山神社門前の歴史・文化が薫る、居心地の良い、賑わい・おもてなしが感じられる、都心部のまちづくりを象徴するエリア	結節点③  JR宇都宮駅西口周辺 ■北関東の中核都市・宇都宮の玄関口 ・県都の玄関口として明治期の宇都宮停車場開業や昭和57年の東北新幹線開業等を経て発展 ・現在も、広域交通の要衝であるJR宇都宮駅を中心に通勤・通学など多くの人が行き交う街の中心 50万都市“県都”の玄関口として、都市と水・緑が調和した、賑わい・豊かさ・風格が感じられるエリア
エリアの特性・成り立ち エリアの将来像	LRT⇄郊外からのバス、周辺施設への移動やサイクリングなどに利用する自転車の結節拠点の役割を担い、教育・公共施設の集積から生まれる若者や学生などの交流により新たな文化が創出されている。	東武宇都宮駅・東武馬車道通り・オリオン通り・ユニオン通りが連続した歩行空間でつながり、宇都宮らしい個性的な店舗や賑わいある魅力的な空間にあふれる、歩いて楽しい回遊空間が創出されている。	バンバ広場、釜川プロムナードなど周辺の多様な公共空間が一体となり、かつての仲見世の復活を想起させる賑わい・交流空間が創出されている。	JR宇都宮駅・LRT・大通り・田川の親水空間等が一体的な空間として感じられる風格ある玄関口づくりが進み、ヒト・モノ・情報が集まる広域的な交流拠点が形成されている。
「目指すまちの状態」実現に向けた方針 導入機能・空間づくり	■路線バス×LRT 近隣自治体(鹿沼市・日光市等)や市内郊外(南・北・西方面)との結節機能の充実  ■自転車×LRT 居住者や周辺施設の利用者、日光方面等へ向かうサイクリストなど自転車との結節機能の充実  ■乗り継ぎ利用の拠点(生活利便施設など) バス⇄LRTなどの結節点として乗換時に日常的に利用する生活利便施設などを立地 ■若者・学生などが集い・憩える交流空間づくり 周辺の教育・文化機能の集積を活かし、若者や学生などが行き交う交流空間の形成	■東武鉄道×LRT 近隣自治体(壬生町・栃木市等)との結節機能の充実 ■路線バス×LRT 近隣自治体(下野市等)や市内郊外(南・東方面)との結節機能の充実 ■新たなモビリティ×LRT 多様な目的地や界限性を有する本エリア内を回遊する新たなモビリティ(シェアサイクルや電動キックボード、EVバス、次世代モビリティ等)との結節機能の充実   ■賑わい・回遊の拠点(商業) 東武百貨店・オリオン通り・ユニオン通り・東武馬車道通り・LRT停留場などが一体となった賑わい空間の形成 	■憩い・交流の拠点(商業、オープンスペース) 二荒山神社、バンバ広場、釜川プロムナード等の歴史・自然景観が織り成す居心地の良い空間の形成 神社門前の「バンバの仲見世」から受け継がれる本市商業の中心地としての賑わい・交流空間の形成   	■JR×LRT 首都圏や東北との広域交通の結節拠点の形成  ■路線バス×LRT 近隣自治体(鹿沼市・日光市・下野市等)や市内郊外(各方面)との交通の結節拠点の形成 ■広域的な交流拠点(商業、文化・情報等) 広域的な交流拠点として、商業、文化・情報等の多様なまちの機能集積と、都市ブランドのシンボルとなる居心地の良い都市空間や田川沿いの憩い・潤いが感じられる親水空間の形成 
沿線エリア エリアの特性・成り立ち エリアの将来像 目指すまちの状態 「目指すまちの状態」実現に向けた方針 導入機能・空間づくり	沿線① 桜通り十文字周辺～東武宇都宮駅周辺 (桜・小幡・材木町地区) ■中高層の住宅を主体とした街なか居住地区 ・旧武家屋敷町を中心に閑静な住宅地を形成。小幡地区は武士階級(御旗組)が住んでいたことに由来 ・明治から昭和初期に大谷地区と材木町(裁判所前)を結ぶ人車鉄道(軌道)が運行。現在はバス路線が充実 文教施設が集積し都心部に近い街なか居住地域として便利で暮らしやすいエリア 文教エリアにふさわしい落ち着いた街並みが形成・保全され、街なか居住が進んでいる。 ■文教エリアにふさわしい落ち着いた街並み景観軸 文教地域や都心部に近く利便性の高い街なか居住エリアの特性を活かし、落ち着いた街並み景観の形成 ■街なか居住の促進(集合住宅中心) LRTの交通利便性を享受できる便利で暮らしやすい住環境の形成	沿線② 東武宇都宮駅周辺～二荒山神社周辺 (伝馬町・池上町・馬場地区) ■都市の多様性・界限性と歴史・賑わいが調和する商業地区 ・日光街道・奥州街道の追分(分岐点)にあたる伝馬町・池上町界隈は、宇都宮宿の宿駅(宿場町)として多くの人馬で賑わい ・昭和以降、繁華街の中心は、東武宇都宮駅周辺の松ヶ峰から泉町・本町に移り、現在はアーケード商店街・オリオン通りを中心に県内最大の繁華街を形成 歴史・文化から商店街・歓楽街などの資源を活かして都市の賑わいや多様性が感じられるエリア 大通りを中心に人中心の空間形成が進み、沿道の交流・賑わいがオリオン通りや泉町通りなど、周辺エリアへと波及している。 次世代モビリティが区内を運行し、都市が備える多様性や界限性、奥行きの魅力と調和した回遊が生まれている。 ■中心商業地とシンボルエリアを結ぶ人・公共交通中心の賑わい軸 大通りを中心に人中心の居心地が良くゆとりある空間を形成するとともに、街なかの回遊性向上により、沿道の賑わいがオリオン通りや泉町通り等に波及する賑わい軸の形成 ■多様性・界限性の醸成(池上交差点～本町交差点) 賑わいや都市の多様性・界限性が感じられる商業業務機能等の集積 歓楽街・泉町の再生によるエリアの魅力向上 ■緑・憩い・風格ある街並み景観形成と賑わい創出(本町交差点(シンボルロード)～二荒山神社) 二荒山神社周辺の賑わいや緑、憩いの空間が連続した落ち着いた風格が感じられる街並み景観の形成 街なかにおける賑わい・交流機能の誘導	沿線③ 二荒山神社周辺～JR宇都宮駅西口周辺 (大工町・宮の橋地区) ■地域経済をけん引するオフィスビルや病院、大学等の多様な機能が集積する地区 ・古くは奥州街道に沿って商人・職人町として発展。大工町は、宇都宮城を築く際、付近に大工を住ませたことに由来 ・現在はオフィスビル等が整然と建ち並ぶエリア 駅から街なかへ来訪者を誘う開放的な街並みと高機能オフィスや病院、大学等が建並ぶ風格ある景観が調和した近未来を想起させるスマートなエリア JR宇都宮駅に近く交通利便性が高い立地ポテンシャルを活かした地域経済をけん引する業務や医療、教育など多様な都市機能の集積が進んでいる。 ■玄関口にふさわしい宇都宮の顔となる景観軸 JR宇都宮駅から都心部に来訪者を誘う大通りの玄関口にふさわしい風格と魅力を感じさせる宇都宮の顔となる街並みの形成 ■広域交通の利便性を活かした高次機能の誘導 本社・支社機能等が集積し地域経済をけん引する高機能オフィスビルの誘導等により、近未来を感じさせる都市空間の形成	

Ⅲ-1 まちづくりの取組イメージ

【まちづくりの取組イメージについて】

- ・「第2章 まちの将来像」に掲げた方針を踏まえ、エリア別のストーリー性のあるまちづくりと合わせて、沿線全体で統一感がある魅力あるまちづくりを進めていく上での参考として取組イメージを示すもの
- ・都市やエリアの魅力・価値を高められるよう、各エリアにおいて、地元が主体となってLRTを基軸とした公共交通と一体となったまちづくりに取り組んでいただくための環境整備など、都心部全体に共通したまちづくりとして、「歩きたくなる」「おもてなし」「移動しやすい」の3つの視点から整理。
- ・これらの取組を進めるにあたっては、居心地が良く、回遊・滞在したくなるまちづくり（ウォーカブルシティ、スマートホスピタリティ*）と多様な交通手段の乗り換え環境の整備など交通施策（スマートモビリティ*）の一体的な展開など、交通と一体となったまちづくりをトータルで検討・展開

都心部まちづくりの全体方針：地域資源を活かしたストーリー性のあるまちづくり

宇都宮らしさを受け継ぎ、より高めるため、LRT沿線の交通結節点や停留場周辺などで地域資源を活かしたストーリー性のあるまちづくりを推進

【都心部まちづくりの方針(再掲)】

①ウォーカブルなまちづくり

LRTなど公共交通の充実による人・交通の流れ、環境の変化等を見据え、街なかを安全・安心で、人中心の居心地が良く歩きたくなる、ゆとりある都市空間へと転換することで、まちの価値の向上など、沿線のみならず地域全体への波及効果にもつながるウォーカブルなまちづくりを推進

②ICTなどの先進技術の活用や脱炭素化を推進するまちづくり

都市や地域が抱える様々な課題を解決するため、ICTなどの先進技術の活用や脱炭素化の推進により、都市機能やサービスの効率化・高度化や、生活の利便性・快適性の向上など安全・安心に暮らせるまちづくりを推進する。

取組方針Ⅰ LRT沿線や商店街、その周辺の魅力と賑わいを生み、まちの価値を高める「歩きたくなる」空間づくり(ウォーカブルシティ)

取組のイメージ	概要	想定場所	
①魅力的な拠点形成	沿線への多様なまちの機能の充実 イベント広場や滞留スペースの確保	来訪者や居住者にとって魅力ある便利なまちの機能の充実（買い物や通院、住まい、福祉・子育て支援、学び、働く場（働き方の変化に対応したサテライトオフィス等）、情報・交流、文化芸術など） 再開発等と一体となったイベント広場や多様なニーズに対応したゆとりある滞留スペース（たまり空間）の確保	拠点エリア
②居心地が良く、歩きたくなる空間形成	公共空間を活かした賑わい・交流空間づくり 安全・安心な歩行空間や自転車走行空間の整備 沿線の緑空間の創出や統一感のある街並み景観づくり	二荒山神社周辺等における人・公共交通中心のゆとりある快適なシンボル空間づくり(トランジットモール化など)道路や水辺空間（田川や釜川など）を活用した新たなまちの魅力と賑わいづくり(オープンカフェなど)乗換えや街なかの散策途中に一息つけるベンチやポケットパークの設置(キッチンカーの出店) バリアフリーやユニバーサルデザインに配慮した安全・安心な歩行空間や自転車走行空間の確保(民地上の広場やオープンスペース、ゆとりある歩道など) 潤いや安らぎの感じられる街なかの緑空間の創出や統一感のある居心地が良く調和のとれた街並み景観づくり（ヒートアイランド緩和や省エネルギーに資する街路樹や芝生広場による緑化、建築物等の色彩誘導など）	全てのエリア
③安全・安心な居住環境の整備	老朽建物の機能更新・共同化やオープンスペースの確保、災害時の避難体制の確保、防災・減災への対応・対策による安全・安心な居住環境の整備		全てのエリア
④駐車場の適正配置と街なか周縁部への自動車交通の円滑な誘導	来訪者や居住者が安心して快適に移動できるよう大通り沿線やフリンジ（街なか周縁部）における駐車場の適正配置 LRT導入を見据えた都心部へのマイカー流入抑制（公共交通や自転車の利活用促進、自動車交通の円滑な誘導など）		全てのエリア

取組方針Ⅱ 市民や国内外の多様な来街者への「おもてなし」環境づくり(スマートホスピタリティ)

取組のイメージ	概要	想定場所	
①観光等の情報発信	ICTを活用した効果的な情報発信・収集ツールの導入と魅力あるコンテンツづくり 情報発信の拠点づくり 多言語表記の分かりやすい案内サインの設置	5GやAI・センサー等のICT技術を活用しながら、来訪者の回遊性向上や消費喚起につながる観光・交通・商業等の情報を双方向でやり取りできる情報発信・収集ツールの導入、魅力あるコンテンツづくりなど 街なかの観光・文化など情報発信拠点（機能）の充実・強化（宮カフェ、餃子通りなどの観光情報など） 数字や記号、ピクトグラム等を用いた外国人旅行者に伝わる案内サインの設置	拠点エリア 全てのエリア
②情報通信技術を活用したおもてなし環境づくり	キャッシュレス決済システム導入の推進 街なかの店舗や公共交通等の混雑状況の見え易化	スムーズでスピーディーに非接触・非対面の支払いが可能なキャッシュレス決済（クレジットカードやQRコード、電子マネー（交通ICカード含む）等）による決済の導入推進 市民や来街者が混雑状況に応じて利用時間や移動手段を選択できるよう、街なかの店舗や公共交通等の混雑状況・混雑予測を事前に確認できるサービスの導入	全てのエリア
③災害時にも対応できる自立分散型エネルギーの普及促進	事業所等における太陽光発電システムやEV(電気自動車)・蓄電池等の創エネルギー・蓄エネルギーの普及促進		全てのエリア
④まちづくりへのビッグデータの活用	行政・事業者等が保有する様々なビッグデータを共通のデータ活用基盤（データプラットフォーム）に集約・分析し、買い物や移動、防災、エネルギー等の様々な分野への活用による市民サービスの向上や新たな事業の創出		全てのエリア

取組方針Ⅲ LRT軸から商店街などの周辺を多様な手段でつなぐ、便利で「移動しやすい」環境づくり(スマートモビリティ)

取組のイメージ	概要	想定場所	
①多様な交通手段の円滑な乗り換え環境の整備	公共交通や自転車等の多様な交通手段を円滑に乗り継ぎ・乗り換えできる環境整備（トランジットセンターなど）	拠点エリア	
②公共交通の利用促進	宇都宮版「MaaS」の導入* 交通ICカードの活用	鉄道・LRT・バスなどの公共交通やシェアモビリティなど、多様な交通手段を用いた「移動」とまちなかにおける「サービスの利用」を、一つのアプリで検索・予約・決済できる宇都宮版「MaaS」を導入 様々な交通手段で使用できる交通ICカードを活用した公共交通間の乗継割引など、運賃負担軽減策の導入による利便性向上	全てのエリア
③次世代モビリティの導入	LRT停留場と商店街等の行き来を支援する移動手段として、シェアサイクルや電動キックボード、自動運転バス等、歩行者と共存する次世代モビリティが利用できる環境整備		全てのエリア

③多様な主体が連携した賑わいまちづくり（民間と行政の役割分担など）

多様なまちづくり関係者が適切な役割分担のもと、主体的かつ相互に密接に連携しながら、LRT等を活かしたまちづくりに取り組むことで、更なる賑わい創出や都市の魅力向上を官民協働で促進

*宇都宮市、大学、民間企業が構成される官民連携プラットフォーム「Uスマート推進協議会」がスマートシティの実現に向けた取組を推進するために令和2年3月に策定した「宇都宮スマートシティモデル推進計画」に位置付けられた取組

Ⅲ-2 主な取組のイメージ

■ 全てのエリア(沿線エリア及び拠点エリア)における主な取組のイメージ

*イメージ(写真等)は他都市の参考事例を掲載

【取組方針Ⅰー② 居心地良く、歩きたくなる空間形成】

(公共空間を活かした賑わい・交流空間づくり)

○乗換えや街なかの散策途中に一息つけるベンチやポケットパークの設置



○二荒山神社周辺等における人・公共交通中心のゆとりある快適なシンボル空間づくり



○道路や水辺空間(田川や釜川など)を活用した新たなまちの魅力と賑わいづくり(オープンカフェなど)



(沿線の緑空間の創出や統一感のある街並み景観づくり)

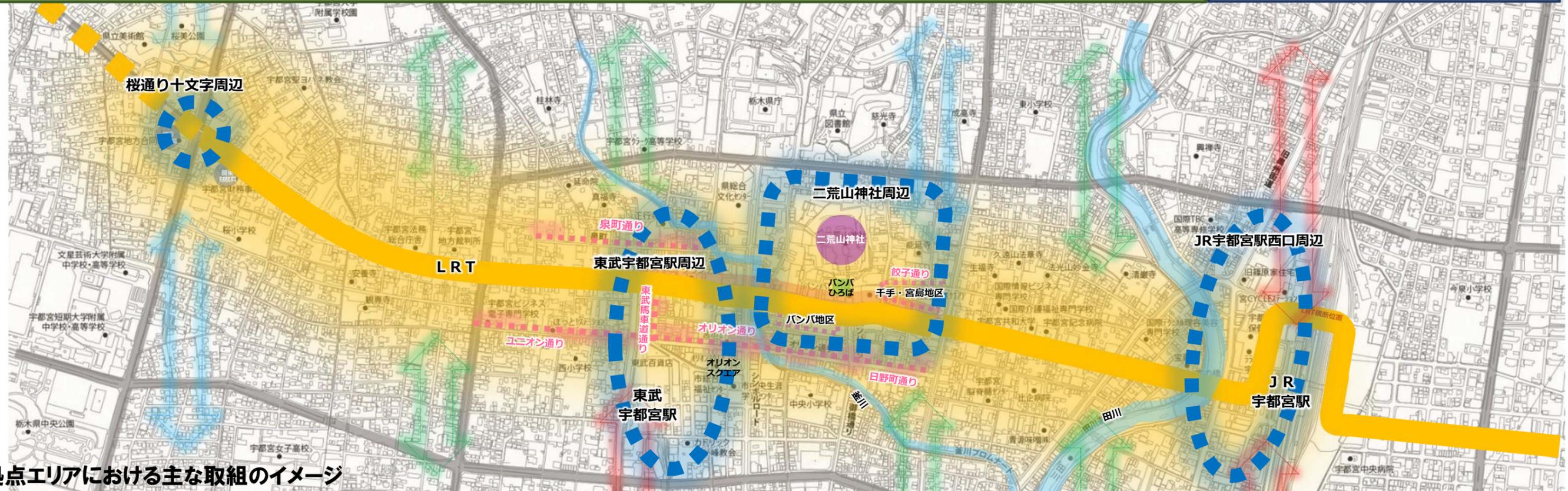
○沿線の街路樹や芝生広場など街なかの緑空間の創出や統一感のある調和のとれた街並み景観づくり



【取組方針Ⅲー③ 次世代モビリティの導入】

(自動運転バスや歩行者と共存する次世代モビリティなど)

○LRT停留場と商店街等の行き来を支援する移動手段として、シェアサイクルや電動キックボード、自動運転バス等、歩行者と共存する次世代モビリティが利用できる環境整備



■ 拠点エリアにおける主な取組のイメージ

取組方針Ⅰー① 魅力的な拠点形成 (沿線への多様なまちの機能の充実)

○来訪者や居住者にとって魅力ある便利なまちの機能の充実(買い物や病院, 学び, 住まい, 働く場など)



取組方針Ⅱー① 観光等の情報発信 (ICTを活用した効果的な情報発信・収集ツールの導入と魅力あるコンテンツづくり)

○5GやAI・センサー等のICT技術を活用し、観光・交通・商業等の情報を双方向でやり取りできる情報発信・収集ツールの導入

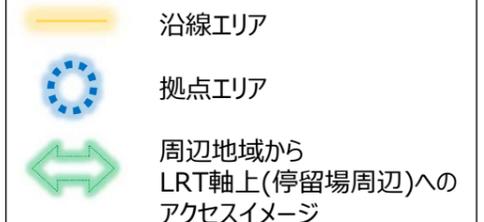


■コンテンツのイメージ
LRT停留場周辺の飲食店の情報や街なかの混雑情報、LRT等の交通・観光・イベント情報など



取組方針Ⅲー① 多様な交通手段の円滑な乗り換え環境の整備

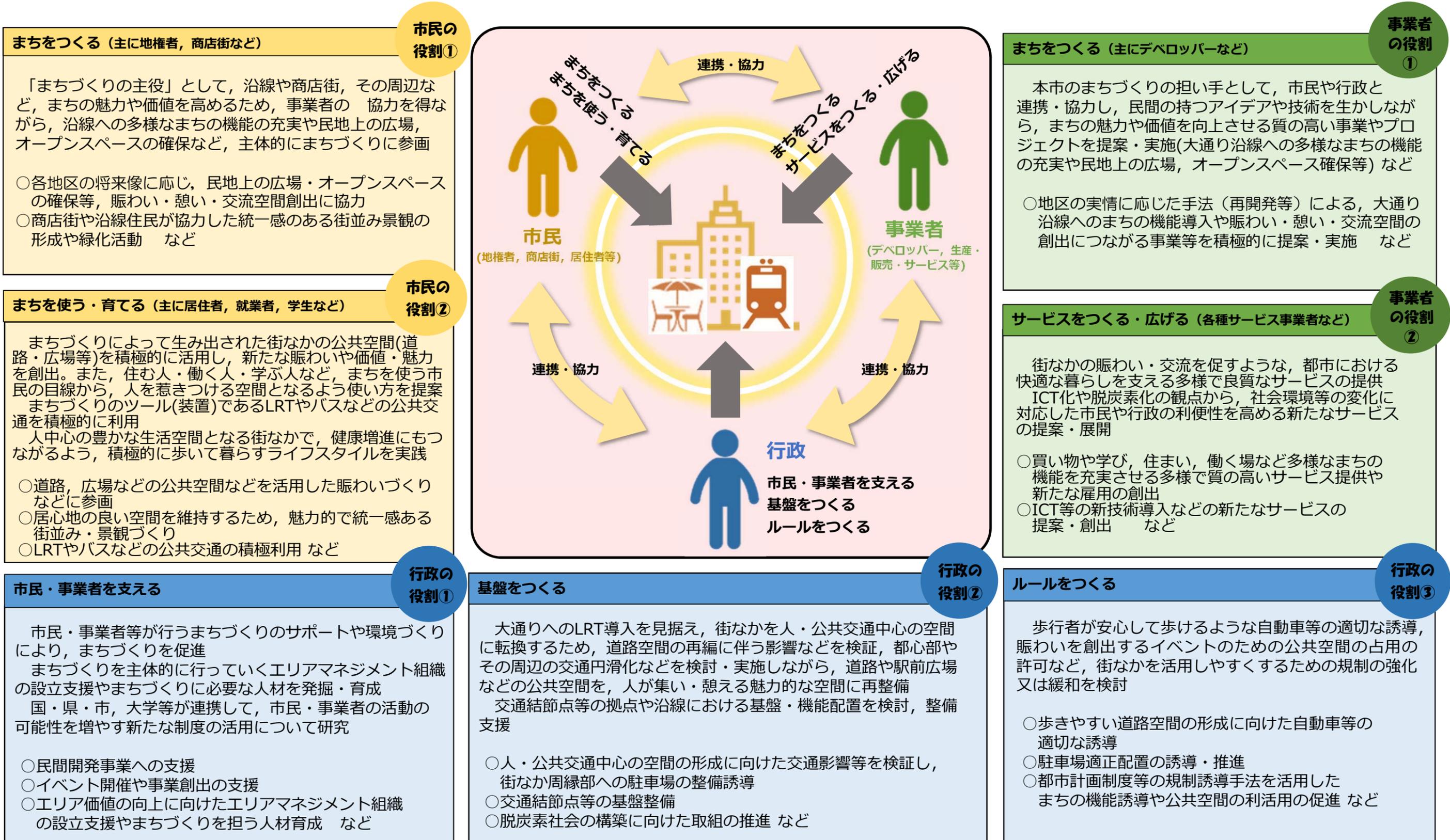
○公共交通や自転車などの多様な交通手段を円滑に乗り継ぎ・乗り換えできる環境整備(トランジットセンターなど)



IV-1 市民・事業者・行政の役割

■基本的な考え方

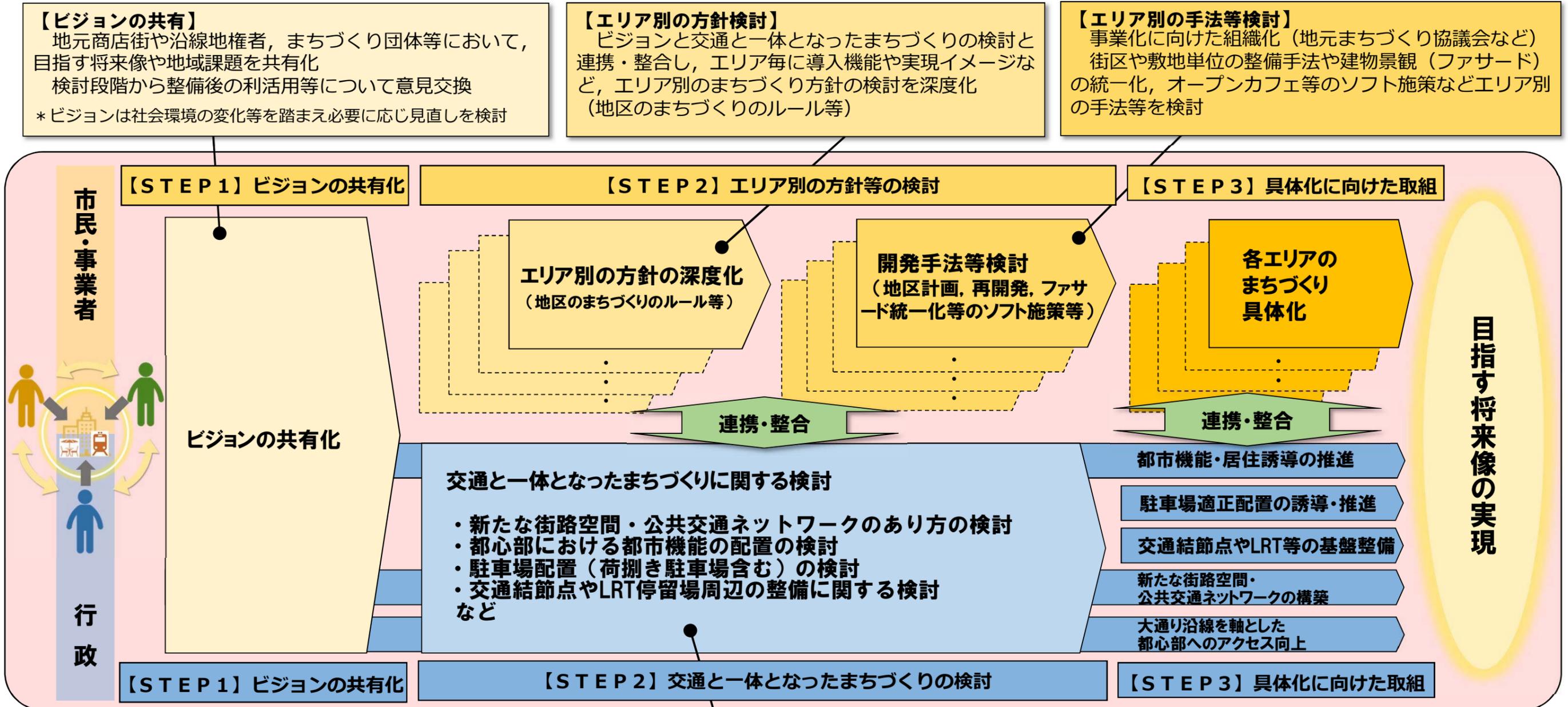
- ・「歩きたくなる」「おもてなし」「移動しやすい」の3つの取組方針に基づき、市民・事業者（まちを使う側、サービスをつくる側など）の視点で描いたビジョン実現に向け、**市民・事業者・行政が、相互の信頼関係や協力関係のもと、お互いの特性や能力を発揮しながら、それぞれの役割を担い合い、連携・協力して主体的にまちづくりに取り組んでいく**ことで本市都心部（中心市街地）の更なる活性化を図っていく。
- ・行政は、**市民や事業者が主体となったまちの魅力や賑わいを高める取組が、より一層促進されるよう支援を行うとともに、LRT導入など公共交通の充実による人や自動車の流れの変化を見据え、都心部を人中心の空間へと転換するため、交通と一体となったまちづくりの取組の方向性や分野横断的な実施方針等を検討する。**



IV-2 まちづくりの進め方

■ 基本的な考え方

- 都心部まちづくりは、中長期的な視点による民間主体の取組が重要であるため、将来ビジョンを市民・事業者・行政で一緒につくり上げ、共有しながら、まちづくりを進めていく必要
- 市民・事業者など関係者間でビジョンを共有し、まちづくりの機運を高めながら、民間主体のまちづくりを検討し、民間開発事業やプロジェクトの具体化に向けた取組を推進。さらに、民間主体の開発事業等の検討に合わせて、周辺エリアを含むまちづくりのルールを検討し、持続的なまちづくりにつなげていく。
- 行政は、民間主体の魅力ある拠点形成に向けたまちづくりを支援する。また、民間主体の検討に合わせて、街なかを人中心の賑わい・交流空間へと転換するため、LRT導入後の新たな交通ネットワークの構築を見据え、街なか周縁部への自動車交通の円滑な誘導や交通結節点等の基盤整備を検討・実施



【交通と一体となったまちづくりに関する検討】

ビジョンの具現化を図るため、ビジョンの共有化などを通じた市民・事業者からの意見等を踏まえ、街なかの人中心の賑わい・交流空間への転換に向け、交通影響等を踏まえながら、街なか周縁部への自動車交通の円滑な誘導など、居心地が良く、歩きやすい新たな街路空間のあり方について検討
 また、ビジョン実現に向けた具体策として、駐車場配置（荷捌き駐車場含む）や交通結節点・LRT停留場周辺の整備に関して検討