

第5章 計画の推進に関する事項

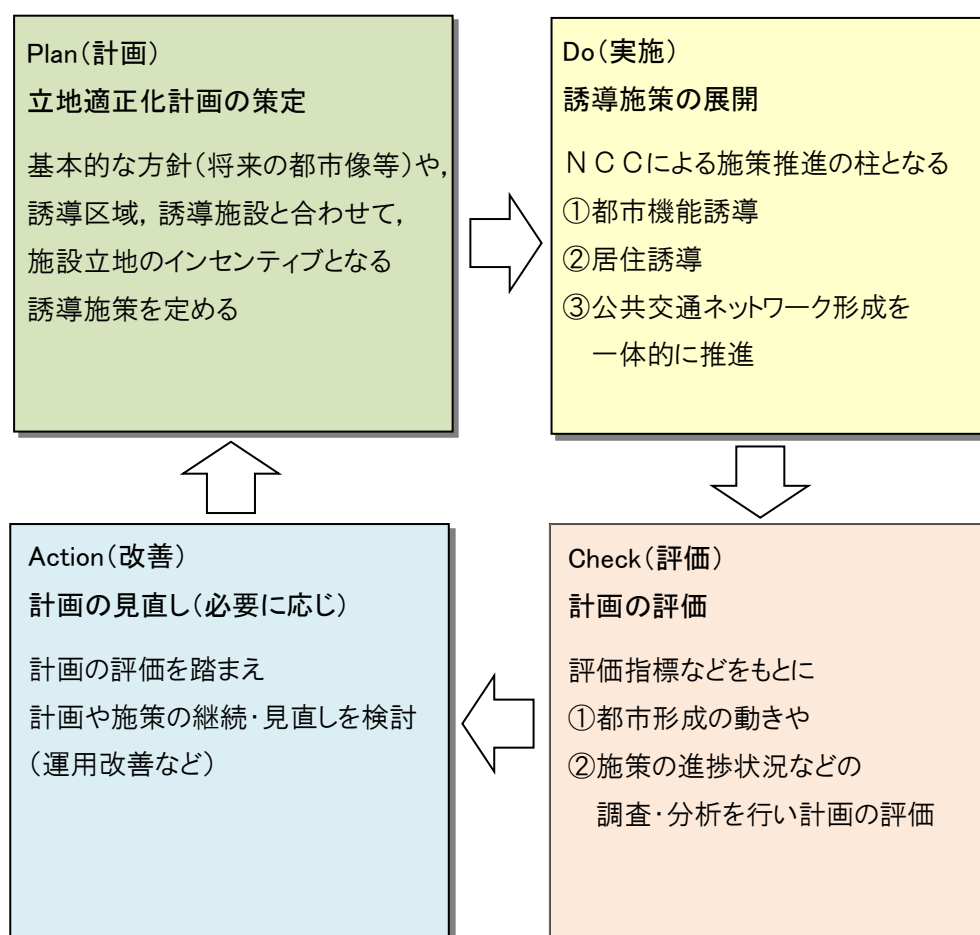
1 計画の評価

(1) 評価の考え方

「立地適正化計画」の推進にあたっては、「Plan（計画）」－「Do（実施）」－「Check（評価）」－「Action（改善）」のPDCAサイクルの考え方に基づき、毎年度の施策の進捗状況の評価と、概ね5年ごとに計画で設定した評価指標などをもとにした計画の評価を行います。

また、評価結果や社会環境の変化、国等の動向などを踏まえながら、必要に応じて計画や施策の見直しを行い、将来にわたり持続可能なNCCを着実に形成していきます。

■ 計画推進(PDCAサイクル)のイメージ



(2) 評価指標

NCCに向けた都市形成の動きや、居住や都市機能誘導等に係る施策の進捗状況を客観的かつ定量的に把握し、その評価を踏まえた計画や施策の見直し等に資するため、評価指標を定めます。

評価指標は、「形成ビジョン」や「宇都宮市まち・ひと・しごと創生総合戦略」などに位置付けた指標を参考に、都市の持続可能性をどのように維持していくのかという観点から、「立地適正化計画」による施策推進の柱となる①都市機能誘導、②居住誘導、③公共交通ネットワーク形成に加え、④防災まちづくりの区分ごとに定めます。

目標値については、「立地適正化計画」の目標年次である概ね20年先（2037年）の都市の姿を展望するとともに、合わせて「形成ビジョン」が見通す2050年を見据えた値を定めます。また、概ね10年先（2027年）に中間値を定めます。

なお、計画の策定後においても、国による「健康増進」、「経済財政」等のコンパクトシティと連携した新たな視点からの指標の開発・提供などを踏まえ、評価指標の充実を図っていきます。

以下に本計画の評価指標と、関連分野との連携施策に係る参考指標等を示します。

1) 都市機能誘導に関する評価

公共交通の利便性が高く、一定の都市機能が集積する都市機能誘導区域において、誘導施設と人口の誘導・集積による効率的で安定的なサービス提供や、地価水準の維持・確保などにより、市民生活の利便性や都市の持続可能性を確保していくという考えのもと、目標人口密度（P40 参照）や後段（P111）の居住誘導に関する評価を踏まえながら、評価指標と目標値を定めます。

■ 都市機能誘導に関する評価指標

評価指標	基準値	目標値		
		2027	2037	2050
都市機能誘導区域内に立地する誘導施設の割合(市全体に占める割合)	33.7% (2016)	34.9%	36%	37.4%
		漸増(徐々に増加)を目指す		
高次都市機能誘導区域内に立地する事業所の割合(市全体に占める割合)	19.7% (2014)	21%以上		
		漸増(徐々に増加)を目指す		
地価変動率(市内平均との比較)	—	市内平均を上回る上昇率(又は下回る下落率)を目指す		

2) 居住誘導に関する評価

拠点とのアクセス性が高い幹線交通軸（幹線道路等）沿線などの居住誘導区域において、快適な居住環境形成や人口の誘導・集積、地価水準の維持・確保などにより、市民生活の利便性や都市の持続可能性を確保していくという考えのもと、目標人口密度（P40 参照）を踏まえながら、評価指標と目標値を定めます。

■ 居住誘導に関する評価指標

評価指標		基準値	目標値		
			2027	2037	2050
人口割合	都市機能誘導区域の人口割合 (総人口に占める割合)	17.5% (2016)	18.7%	19.8%	21.2%
	居住誘導区域の人口割合 (総人口に占める割合)	46.5% (2016)	漸増(徐々に増加)を目指す		
人口密度	高次都市機能誘導区域の人口密度	66 人/ha (2016)	70 人/ha 以上		
			高密度市街地(概ね 60 人/ha 以上)の中でもより高密度を目指す		
空き家率(市平均と居住誘導区域の比較)		—	市内平均以下の確保を目指す		
地価変動率(市内平均との比較)		—	市内平均を上回る上昇率(又は下回る下落率)を目指す		

3) 公共交通に関する評価

周辺地域からアクセスしやすく交通利便性が高い公共交通の結節点などへの居住や都市機能の誘導等と連携しながら、将来にわたり誰もが円滑に移動できる便利で持続可能な公共交通ネットワークを形成していくという考えのもと、「都市交通戦略」等と連携した評価指標と目標値を定めます。

■ 公共交通に関する評価指標

評価指標		基準値	目標値		
			2027	2037	2050
交通分担率における公共交通の割合		4.6% (2014)	漸増(徐々に増加)を目指す		
年間公共交通利用者数		32,324 千人 (2015)	漸増(徐々に増加)を目指す		
	【参考】芳賀・宇都宮東部地域 (公共交通網形成計画)	15,570 千人 (2013)	20,370 千人 (2024)		
公共交通夜間人口カバー率(市街化区域)		75% (2008)	100% (公共交通空白地域解消)		

4) 防災まちづくりに関する評価

居住や都市機能を誘導する区域等における防災性や安全性を高めることにより、都市の持続可能性を確保していくという考え方のもと、評価指標と目標値を定めます。

■ 防災まちづくりに関する評価指標

分類	評価指標	基準値	目標値		
			2027	2037	2050
水災害	浸水想定区域等における水災害への備えに取り組んでいる市民の割合 【目指す状態等】 市民が水災害時の避難場所・避難経路の確認などに取り組んでいる。	—	漸増(徐々に増加)を目指す		
	都市機能誘導区域及び市街化調整区域の地域拠点区域(浸水想定区域等)における浸水対策に取り組んでいる誘導施設数 【目指す状態等】 想定最大規模の降雨による浸水時にも市民生活を支える都市機能が維持されている。	—	漸増(徐々に増加)を目指す		
	【田川流域(市街地部)】 東日本台風等の既往最大規模の降雨(213.6mm/6hr)に対する床上浸水(面積)の解消	【田川】 29.2ha (2020)	【田川】 0ha (2025) ※床上浸水解消後も更なる早期被害軽減に努める。		
	【市全域】 既存の河川整備計画で設定している降雨(47.2mm/hr)に対する床上浸水(面積)の解消 【目指す状態等】 既往最大規模や既存の河川整備計画等の降雨に対する浸水被害が軽減・解消されている。	【市全域】 70.1ha (2020)	【市全域】 0ha (2030) ※床上浸水解消後も更なる早期被害軽減に努める。		
土砂災害	土砂災害防災訓練及び土砂災害危険箇所等点検の実施 【目指す状態等】 土砂災害危険箇所等における啓発活動等により人的被害の防止につながっている。	1回 (2019)	1回/年以上の実施を目指す		
大地震 (大規模盛土造成地)	大規模盛土造成地面積(誘導区域等)のうち安全性確認を実施した面積の割合 【目指す状態等】 大規模盛土造成地(誘導区域等)における安全性が継続的に確認されている。	100% (2020)	100%		
共通	災害危険性の少ない地域の居住人口割合 ※ 土砂災害警戒区域や急傾斜地崩壊危険区域等を除く地域の居住人口の割合 【目指す状態等】 災害に対する安全性が高いエリアの居住人口が増加している。	99.2% (2020)	漸増(徐々に増加)を目指す		

(参考) 関連分野との連携施策に関する評価

本計画を推進する上では、健康増進や公共施設再編、中心市街地活性化、低炭素まちづくり等の関係施策と連携を図り、市民の外出機会の創出による健康寿命延伸や、持続可能で効率性の高い都市運営、密度の経済による消費・需要の拡大、まちなかの賑わい創出、更には、環境負荷の少ない都市構造への転換等の都市の課題に対応した総合的な施策展開を図っていくことが重要であることから、本計画の評価指標を補完する指標として、関連分野との相乗効果等を考慮した連携施策に係る参考指標を示します。

また、合わせて、本市が抱える都市の課題の解決に向けたNCCの形成と関係施策との連携による取組の概要を示します。

■ 関連分野との連携施策に係る参考指標

参考指標		基準値	目標値	引用元（出典）	
健康増進	介護認定を受けていない高齢者の割合	85.1% (2011)	86.3% (2017)	第3次宇都宮市やさしさをはぐむ福祉のまちづくり推進計画	
	地域の担い手として活躍する高齢者の割合	9.1% (2014)	10.6% (2017)	にっこり安心プラン (第7次宇都宮市高齢者保健福祉計画・第6期宇都宮市介護保険事業計画)	
公共施設再編	公共建築物・インフラの維持更新費	—	約2,527億円 (23.6%)縮減※ (2015～2054の40年間)	宇都宮市公共施設等総合管理計画	
中心市街地活性化	事業所数(中心市街地)	2,548事業所 (2012)	2,576事業所 (2019)	うつのみや街なか活性化プラン (第2期宇都宮市中心市街地活性化基本計画)	
	空き店舗数(中心市街地)	75店舗 (2014)	47店舗 (2019)		
	歩行者・自転車通行量 【28地点】	平日	99,428人 (2013)		107,400人 (2019)
		休日	116,189人 (2013)		130,000人 (2019)
居住人口(中心市街地)	8,358人 (2014)	8,550人 (2019)			
低炭素まちづくり	温室効果ガス総排出量(市域)	447.2万t-CO ₂ (2013)	326.4万t-CO ₂ (2030) (2013対比27% (120.8万t-CO ₂) の削減)	宇都宮市地球温暖化対策実行計画 (区域施策編)	

※ 公共施設再編に係る公共建築物・インフラの維持更新費については、公共施設等マネジメント（長寿命化や複合化など）の推進効果を記載

■NCCの形成と関係施策との連携による取組の概要

現状と課題

○公共交通空白地域の存在

市内可住地面積の62%、市内人口の33%
 ○市街化区域の公共交通空白地域解消(H30)
 ○過度なマイカー依存:H20ガソリン消費量全国1位
 H22全国平均より18%高い自動車分担率(63%)
 ⇒高齢者等交通弱者の都市機能へのアクセスが困難

○中心市街地と交通利便性が低い郊外部で高い高齢化率

中心市街地26.8%、市街化調整区域22.9%
 上記以外の区域18.3%、市域全体19.7%(H22)
 ⇒外出機会が低下し、健康衰退や孤立化が懸念

○公共施設の維持更新費用の増大

公共建築物の建替え・保全費用が約1.6倍に増大
 (H22~H40平均約74億円/年
 →H41~H81平均約123億円/年)
 ⇒都市経営コストの高騰

ターゲット 公共交通ネットワークの整備による、高齢者等が便利で気軽に外出できる健康なまち

○全市域での公共交通空白地域の解消

○平均寿命の延伸を上回る健康寿命の延伸

○維持更新費23.6%減

中間目標

公共交通、立地施設への利便性を向上

市街化区域の公共交通空白地域解消(H30)
 公共交通の目標利用者数(年間)31%増(H25→H36)
※宇都宮市東部地域及び芳賀町における利用者数

高齢者等の健康増進、外出機会創出

介護認定を受けていない高齢者1.2%増(H23→H29)
 地域活動する高齢者9.1%→10.6%(H26→H29)

公共施設再編と生活サービス機能維持を両立

今後40年間の維持更新費を長寿命化や複合化などにより、約2,527億円削減(23.6%)の推進効果

施策

○都市拠点と産業拠点間の東西軸を結ぶLRTを新設整備

交通の円滑化による移動時間の短縮効果
 年間約22億円相当

○LRT整備と合わせてバス路線を再編
 ○郊外部全地区に地域内交通(デマンド交通等)を導入

- 都市拠点、地域拠点へ市内全域からアクセス可能に
 - バスの運行状況をスマホや総合案内で確認可能
 - 共通ICカードや乗継割引を導入予定
 - 高齢者にバス乗車券や地域内交通利用券を交付(千円で五千円分の利用券)
- 市内全域で利用できる、誰もが使いやすい交通環境

○特別養護老人ホーム等の新設公募の際、拠点への近接性を評価

○かかりつけ医療施設等を拠点に維持・集約し、病診連携による医療体制を構築

地域拠点
 市街地縁辺部等の農地を保全し、高齢者等の就労や交流の場等として有効活用

- 各拠点に健康教育・生涯学習機能を配置 保健センター(都市拠点)での健康教室、地域拠点の地区市民センター内の図書室、集会所機能等
 - 地域貢献活動へ取り組む高齢者にバス利用券等に交換できる高齢者等地域活動支援ポイントを付与
- 高齢者の外出機会を創出するまちづくり、生きがいづくり



○自治センター(旧役場)内の空き区画を改修し、生涯学習センターと資料館を移転集約

○まちなかの県立高校移転跡地に市立中学校(移転)と県立特別支援学校(新設)を集約し、市立中学校跡地の利活用を検討中

- 各拠点に出張所、集会所、図書室等を集約した「地区市民センター」を整備し、地域内交通等の運行ルートに設定
- 公共施設再編による余剰地を活用し誘導施設の整備等に有効活用(民間活力の活用を検討)

公共交通、立地施設への利便性を向上

○民間活力を生かしたJR宇都宮駅周辺のまちづくり

宇都宮駅東口地区

「広域的な交流を促進するシティセールスと賑わいの拠点の創造」(宇都宮駅東口地区整備推進懇談会からの提言)等が施設整備の基本目標

対話型市場調査(平成25年12月)に参加した民間事業者と事業参画条件等について、継続的に意見交換を行う等、民間活力を生かした地区整備の事業化に向け検討中



高齢者等の健康増進、外出機会創出

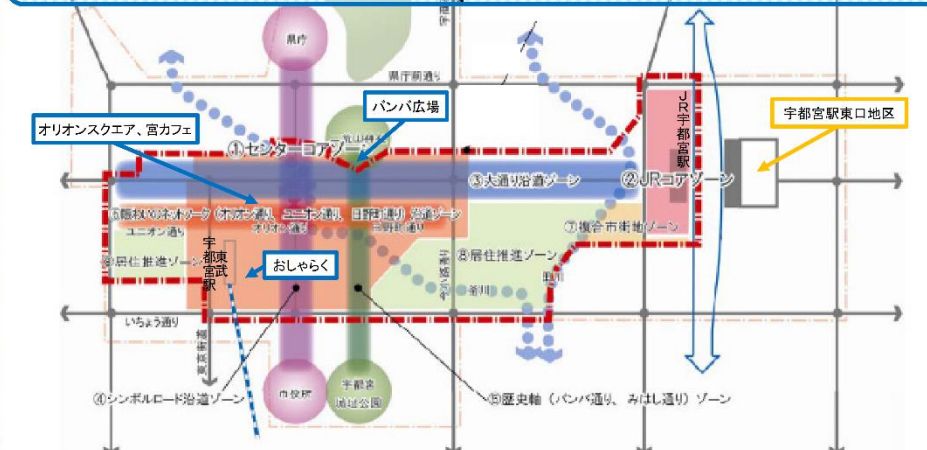
○まちづくりの担い手による中心市街地の賑わいづくり

・オリオンスクエア(市民広場):市(土地所有)と商店街振興組合を含む地元共同体(運営)による市民広場、週末を中心にイベントを開催

・バンバひろば(市民広場):市街地再開発事業により整備された二荒山神社前の市民広場、商店街と連携したイベント等を開催

・ダイニング蔵おしらく:NPO法人(建物所有)、市(土地所有)、地元民間事業者(改修・テナント)による大谷石造の蔵を改修したレストラン

・オリオン通りにおけるオープンカフェ:NPO法人が地元商店街とともに、交流と憩いの場の提供を通じた新たな賑わい創出や回遊性向上を目指し、本格実施に向け検討中



2 計画の推進に向けて

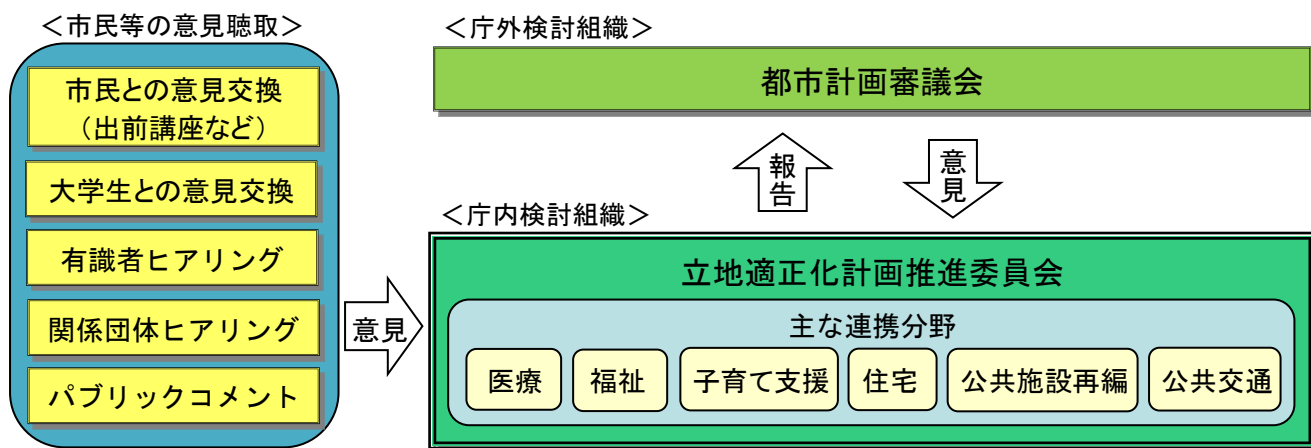
(1) 計画の推進体制

NCCの実現に向けた本計画の推進体制を整備するため、医療・福祉、子育て支援や公共施設再編、公共交通などの関連部局と連携した庁内組織として「立地適正化計画推進委員会」を設置し、市街化調整区域の取組と連携を図りながら、都市全体を見渡した観点から計画や施策の進捗状況等の評価を行うとともに、市民や事業者からご意見をいただきながら、計画や施策の見直し等の検討を行います。

また、評価結果等について「都市計画審議会」などからご意見をいただきながら、既存施策の見直しや新たな施策の追加等により誘導施策の充実・強化を図っていきます。

更に、NCCを実現する上で、「立地適正化計画」によるコンパクトなまちづくりと公共交通ネットワークの形成は車の両輪であることから、「都市交通戦略」や「地域公共交通網形成計画」の改定等において相互に連携・整合を図るなど、一体的な施策推進を図ります。

■ 推進体制のイメージ



(2) 各主体に求められる取組

NCCの実現には、行政だけでなく、市民や事業者などによる身近な取組なども欠かせないことから、次のとおり各主体に求められる取組を整理し、その実現に向け着実に取り組めます。

■NCCの実現に向けた市民・事業者・行政の取組

区分	取組
市民	<ul style="list-style-type: none"> ・移動しやすい交通環境確保のため、電車やバスなどの公共交通の利用 ・買い物環境やまちの賑わい確保のため、身近な商店街やまちなかの店舗・商業施設などの利用 ・日常生活に必要な施設や居住が拠点等に集約した持続可能なまちの形成のため、ライフスタイルに応じた住み替えのタイミングなどに合わせた拠点や公共交通の利便性が高い場所への居住
事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・医療・福祉や子育て支援、商業などの良質な生活サービスの提供とともに、効率的なサービス提供や持続性確保等の観点から、施設の移転や建替えなどのタイミングに合わせた拠点や公共交通の利便性が高い場所への立地
行政	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点や公共交通の利便性が高い場所に住宅や生活利便施設などの立地が選択されるよう、税制・財政・金融上の支援や都市計画の規制緩和など様々なインセンティブを通じた取り組みやすい環境づくり ・医療・福祉や子育て支援、公共施設再編、公共交通など関係する部門との連携を図りながら誘導施策を充実・推進 ・将来にわたり持続可能なNCCの必要性や、その実現に必要な取組について、市民や事業者の理解促進を図るため、様々な手法による情報提供や啓発推進（ホームページや広報紙、パンフレットの配布、出前講座の開催など） ・市民や地域団体、事業者、NPO、地元商店街等の多様なまちづくりの担い手との連携による中心市街地の賑わい創出や、高齢者・子ども・子育て世代を地域で見守るコミュニティ活動等による生活しやすい地域の実現に向けた環境づくり