

宇都宮市中心市街地活性化基本計画

栃木県宇都宮市

平成22年3月

目 次

1. 中心市街地の活性化に関する基本的な方針	
[1] 宇都宮市の概要	
(1) 宇都宮市の概況	1
(2) 宇都宮市の特性	2
[2] 中心市街地の概況	
(1) 中心市街地の現状分析	4
(2) 市民ニーズの把握	24
[3] これまでの取組と検証	
(1) 過去の計画に基づく取組	36
(2) 旧基本計画の概要	38
(3) これまでの取組の総括	40
[4] 中心市街地活性化の課題整理	
(1) 中心市街地の衰退要因	43
(2) 中心市街地活性化への課題	44
[5] 中心市街地活性化の意義	
(1) 中心市街地の位置づけ	46
(2) 中心市街地活性化の意義	50
[6] 中心市街地活性化の基本方針	51
2. 中心市街地の位置及び区域	
[1] 位置	53
[2] 区域	54
[3] 中心市街地要件に適合していることの説明	56
3. 中心市街地の活性化の目標	
[1] 中心市街地活性化の目標	
(1) 中心市街地活性化における将来像	61
(2) 中心市街地活性化戦略	62
(3) 中心市街地活性化における目標	70
[2] 目標年次設定の考え方	71
[3] 目標指標設定の考え方	71
[4] 具体的な目標値の考え方	
(1) 「事業所数」に関する数値目標	72
(2) 「歩行者・自転車通行量」に関する数値目標	74

(3)「居住人口（夜間人口）」に関する数値目標	84
4. 土地区画整理事業，市街地再開発事業，道路，公園，駐車場等の公共の用に供する施設の整備その他の市街地の整備改善のための事業に関する事項	86
5. 都市福利施設を整備する事業に関する事項	90
6. 公営住宅等を整備する事業，中心市街地共同住宅供給事業その他の住宅の供給のための事業及び当該事業と一体として行う居住環境の向上のための事業等に関する事項	93
7. 中小小売商業高度化事業，特定商業施設等整備事業その他の商業の活性化のための事業及び措置に関する事項	96
8. 4から7までに掲げる事業及び措置と一体的に推進する事業に関する事項	102
◇4から8までに掲げる事業及び措置の実施箇所	109
9. 4から8までに掲げる事業及び措置の総合的かつ一体的推進に関する事項	
〔1〕市町村の推進体制の整備等	110
〔2〕中心市街地活性化協議会に関する事項	115
〔3〕基本計画に基づく事業及び措置の一体的推進	122
10. 中心市街地における都市機能の集積の促進を図るための措置に関する事項	
〔1〕都市機能の集積の促進の考え方	125
〔2〕都市計画手法の活用	126
〔3〕都市機能の適正立地，既存ストックの有効活用等	127
〔4〕都市機能の集積のための事業等	128
11. その他中心市街地の活性化のために必要な事項	
〔1〕基本計画に掲げる事業等の推進上の留意事項	129
〔2〕都市計画との調和等	130

- 基本計画の名称: 宇都宮市中心市街地活性化基本計画
- 作成主体: 栃木県宇都宮市
- 計画期間: 平成22年4月から平成27年3月(5年)

1. 中心市街地の活性化に関する基本的な方針

[1] 宇都宮市の概要

(1) 宇都宮市の概況

① 位置および地勢

栃木県のほぼ中央、東京から北に約100kmの距離に位置し、面積は416.84km²で、県土の約6.5%を占めている。

南北には東北新幹線、東北自動車道が、東西には北関東自動車道等が市内を貫き、東京圏から東北・北海道方面に向かう国土の新たな発展軸（北東国土軸）と、太平洋から関東内陸部や日本海に向かう首都圏大環状連携軸が交差する北関東の中核拠点となっている。

広大で肥沃な関東平野のほぼ北端に位置し、高台からは南に関東平野の地平線、晴れた日には富士山の雄姿を、また、北西には日光連山を望むことができる。市域の北部には丘陵地帯が連なり、北部から東部にかけては鬼怒川が貫流し、中央には田川が流れる等、豊かで美しい自然に恵まれている。

□ 宇都宮市の位置



(2)宇都宮市の特性

①交通の要衝

古くから交通の要衝都市として発展してきた宇都宮は、近年、移動手段の発達や高速交通網の整備により、他の地域との時間的距離はますます縮まっている。

さらに、平成23年度に全線が開通する北関東自動車道により、群馬県・茨城県への東西ルートが充実し、これまで以上に、人やモノの交流が活発になり、様々な活動を可能にする一大拠点として飛躍する潜在的な力を備えている。



○整備された道路体系

東北自動車道、国道4号、新国道4号といった南北方向軸と、国道123号（水戸街道）と主要地方道宇都宮・今市線（大谷街道）の東西方向軸を基軸として、国道119号（日光街道）、主要地方道藤原・宇都宮線（田原街道）、県道氏家・宇都宮線（白沢街道）、主要地方道宇都宮・向田線（鬼怒通り）、主要地方道宇都宮・結城線（上三川街道）、主要地方道宇都宮・栃木線（栃木街道）、主要地方道宇都宮・鹿沼線（鹿沼街道）等により、放射状に構成されている。

これら放射状道路を有機的に接続する環状道路については、外環状線、内環状線、都心環状線の3環状があり、その内、内環状線の多車線化と都心環状線の環状化に向けて整備が進められている。

また、北関東自動車道と新国道4号が宇都宮上三川ICで接続するとともに、宇都宮北道路の開通により外環状道路と東北自動車道が接続され、広域交通網としての道路体系も整備されている。



②高い求心力

ア. 都市圏の人口

宇都宮市の周辺市町に常住する通勤・通学者のうち、宇都宮市内への通勤・通学者の割合が10%を超える市町を宇都宮市の都市圏と定義した場合、その人口は約112万人（平成17年国勢調査人口）で、栃木県総人口の約55%を占めている。

イ. 昼間人口

平成17年の昼間人口比率は106.1%となっており、近年の動向はほぼ横ばいとなっている。県都としての都市機能の集積や工業団地の立地等により、一定の吸引力を有していることが伺える。

□宇都宮市への通勤通学の割合



□昼間人口

年次	昼間人口	常住人口 (夜間人口)	昼間人口比率 (%)
平成2年	493,101	464,335	106.2
平成7年	510,076	476,120	107.1
平成12年	519,879	487,164	106.7
平成17年	529,965	499,367	106.1

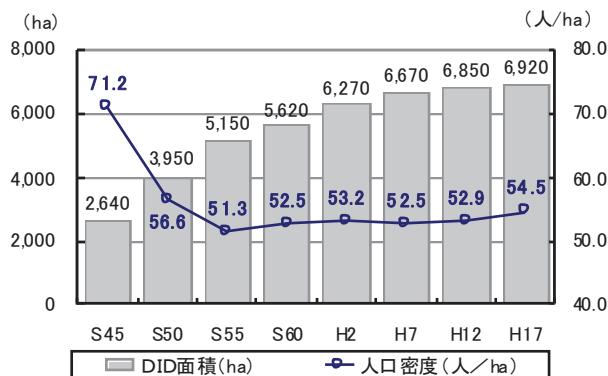
平成17年国勢調査（旧上河内町・旧河内町を含む）
：平成20年4月1日現在

③市街地の肥大化

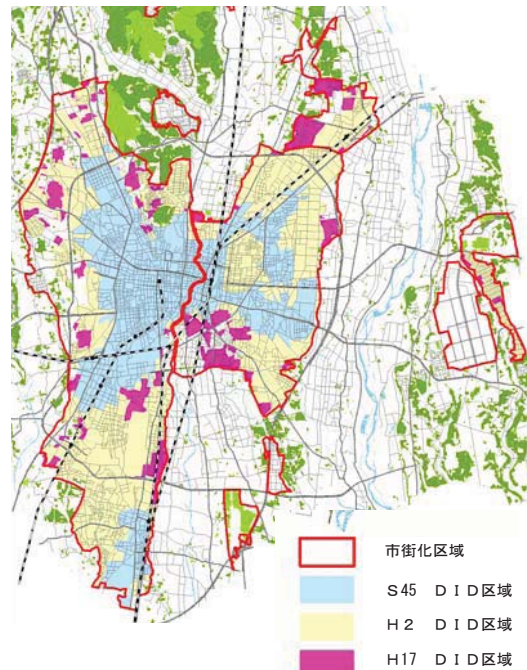
平成17年の人口集中地区面積（以下、「D I D面積」という。）は6,920haであり、昭和45年から約2.6倍にまで広がっている。

また、D I D面積は、市街化区域面積9,199ha（平成19年4月1日現在）に対し約75%を占めていることから、市街地が肥大化していることが分かる。

□D I D面積と人口密度



□D I D区域の変遷



[2]中心市街地の概況

(1)中心市街地の現状分析

1)中心市街地に蓄積されている地域資源の状況

①歴史的・文化的資源

歴史的・文化的資源は二度の戦災によりその多くが焼失したが、二荒山神社や宇都宮城址公園、カトリック松が峰教会をはじめ、旧日光・奥州街道沿いの景観や社寺に往時を忍ばせる資源が数多く残っている。

○二荒山神社

かつて毛野國^{けぬのくに}と呼ばれていた栃木・群馬を切り拓いた豊城入彦命^{とよきいりひこのみこと}を祀っているこの神社が下野国の「一の宮」と呼ばれていたことから、宇都宮の地名がついたともいわれている。宇都宮は、この二荒山神社の門前町として栄え、昭和中頃まではこの表参道に「バンバの仲見世」が立ち並び、宇都宮の中心地として市民に親しまれてきた。



二荒山神社

○宇都宮城址公園

宇都宮城は、11世紀の平安時代に藤原宗円^{ふじわらのそうえん}が築いたといわれている。戦国時代には関東七名城のひとつとして数えられ、江戸時代には、歴代の将軍の日光社参時の宿城となり、宇都宮城本丸には将軍のための「御成御殿」が建てられた。



宇都宮城址公園(清明台)

1868年に起こった戊辰戦争で、大鳥圭介や土方歳三ら率いる旧幕府軍と新政府軍との激しい攻防の舞台となり、残念ながらその戦火によって建物の多くは焼失したが、宇都宮市制 110周年を迎えた平成 18年度に幕末から約 140年の時を経て、宇都宮城の土塁や櫓などが現代に蘇った。

○旧篠原家住宅

篠原家は、江戸時代の中頃から昭和の初めまで醤油や肥料を販売していた豪商で、町のシンボルである主屋は明治 28 年（1895 年）に建てられ、昔の生活の様子を知ることができる。平成 7 年に市の文化財、その後、国の重要文化財にも指定され、一般公開されている。



旧篠原家住宅

②景観資源

中心市街地には市民の出会いの場や憩いの場を演出する二荒山神社や宇都宮城址公園，大いちょう等の緑景観や歴史・文化景観，安らぎや潤いをもたらす田川・釜川などの水景観などの資源が残されている。

また，大通り沿道などの大型商業施設やホテル，オフィスビルなどの中高層建築物が建ち並び，また，オリオン通りやユニオン通りには賑わいのある商店街が形成されている。

そして，宇都宮市の中心部から西に8kmに位置する大谷町付近一帯で採掘される地場産材の大谷石を利用した石蔵や店舗などが多く残されており，カトリック松が峰教会などをはじめとした宇都宮独特の景観が創出されるなど，多様な景観資源が存在している。



大いちょう



カトリック松が峰教会

□主な景観資源



③観光資源等

○主な観光資源・イベント等

本市には、全国区の知名度を誇る「宇都宮餃子」や全国でもトップクラスのバーテンダーによる極上のもてなしが味わえる「宇都宮カクテル」など、宇都宮の「食」を味わう観光資源がある。さらに、秋恒例となっている『宇都宮餃子祭り』においては、毎年10万人近い観光客が訪れるなど、宇都宮を代表するイベントとなっている。

また、『ミヤジャズイン』に加え、『ミヤ・サンセットジャズ』や『宮ふれあいステーションジャズ』が商店街やJR宇都宮駅構内等の中心市街地各所で開催されるなど、「ジャズのまち宇都宮」を楽しむことができるイベントも多く開催されている。

この他、「カトリック松が峰教会」や「石蔵」に代表される「大谷石」においては、石蔵や塀といった活用のほか、インテリアや照明等といった新たな活用が注目され始めているなど、これらの地域資源を生かしたまちづくりを全市一丸となって取り組んでいる。

宇都宮餃子



ジャズのまち
宇都宮



大谷石



宇都宮
カクテル



○観光客入込数・観光客宿泊者数

単位：人

	平成 16 年	平成 17 年	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年
観光客入込数	12,884,734	14,190,655	13,778,544	13,208,687	13,837,335
観光客宿泊者数	991,222	1,030,542	979,885	1,011,698	1,073,193

資料)平成20年(2008)栃木県観光客入込数・宿泊数 推定調査結果

2)人口等の動向

①人口・世帯

○人口

宇都宮市の人口は、近年は一貫して微増傾向が続いており、平成 11 年に対して平成 21 年の人口は 19,806 人増加(旧宇都宮市比較)している。そのような中、平成 19 年 3 月 31 日には旧上河内町・旧河内町と合併し、北関東で初めての 50 万人都市となった。

これに対し、中心市街地では人口の空洞化が進み、平成 11 年から平成 21 年までの間に 756 人減少している。

○世帯数

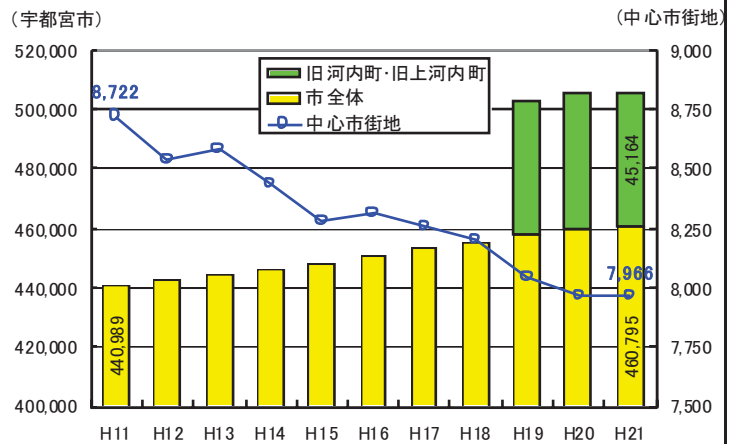
中心市街地の世帯数は、平成 12 年から平成 21 年までに 156 世帯が増加し、3,856 世帯となっている。

また、中心市街地の一世帯当りの人員は、平成 11 年には 2.34 人であったが、平成 21 年には 2.07 人となっており、核家族化や単身世帯の増加が徐々に進行している。

<参考>宇都宮市の将来人口推計

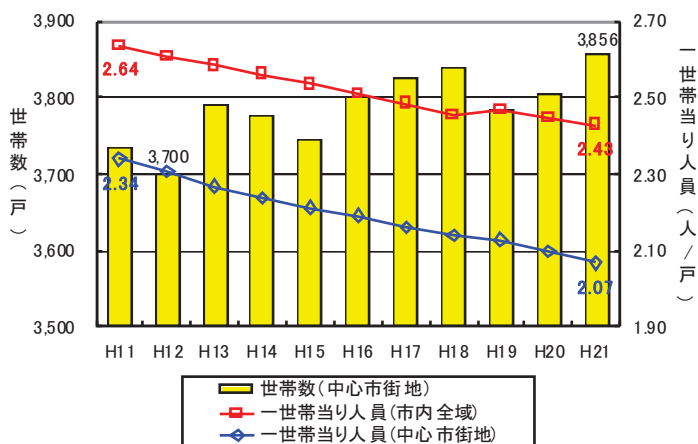
国や栃木県の総人口は、既に減少に転じている中で、宇都宮市の総人口は、当面、緩やかに増加する。しかしながら、平成 27 年(2015 年)の約 51 万 2 千人でピークを迎えた後は、人口減少に転ずることが見込まれる。

□宇都宮市と中心市街地の人口推移

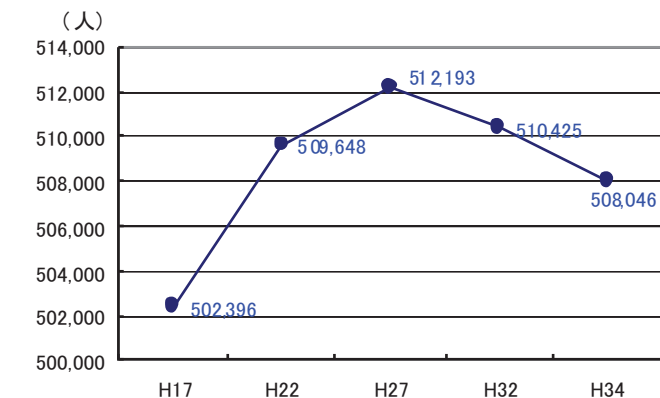


資料) 住民基本台帳 (各年 9 月末現在)
※平成 19 年 3 月 31 日に旧上河内町・旧河内町と合併

□中心市街地の世帯数・一世帯当り人員の推移



資料) 住民基本台帳 (各年 9 月末現在)



資料) 実績値は国勢調査, 推計値は第 5 次宇都宮市総合計画の人口見通し

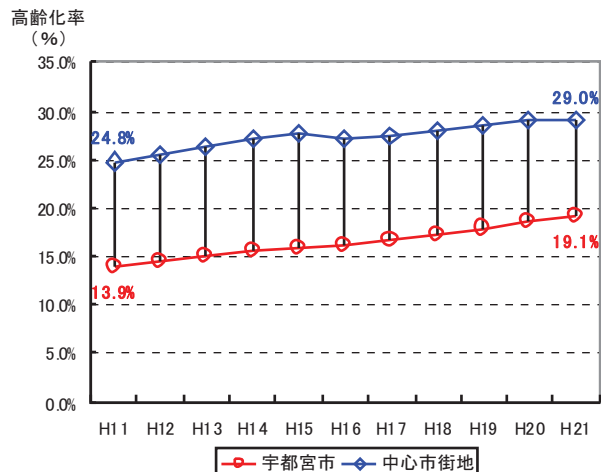
②高齢化の状況

中心市街地の高齢化率は、宇都宮市全体の高齢化率を10%弱上回り、平成21年には29%に達している。

宇都宮市の高齢化率の将来予測は、平成34年に25.0%となっているが、既に中心市街地は平成12年時点でその率を上回っていることから、高齢化の進行が早まっていることが伺える。

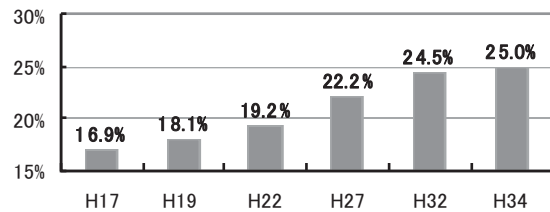
地区別の状況でも、特に大通り沿道や二荒山神社付近では高齢化率が高くなっている。

□宇都宮市と中心市街地の高齢化率



資料) 住民基本台帳 (各年9月末現在)

□宇都宮市の高齢化率の将来予測

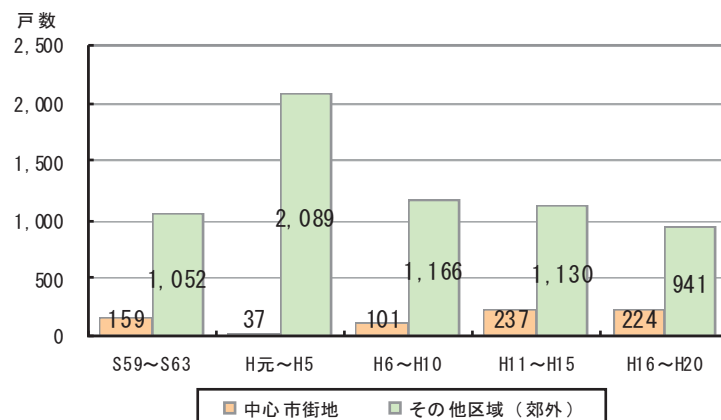


資料) 第5次宇都宮市総合計画

③マンション (5階以上) 建設状況

本市におけるマンション建設状況を5年のスパンで見ると、平成元年から平成5年の郊外における活発なマンション建設が特徴である。また、中心市街地においては、住宅供給戸数に差はあるものの、建設棟数は2~4棟と一定したマンション建設が行われている。

□中心市街地とその他区域 (郊外) のマンション建設に伴う住宅供給戸数



□中心市街地におけるマンションの建設棟数

	S59~S63	H元~H5	H6~H10	H11~H15	H16~H20
建設棟数	4	2	2	2	3

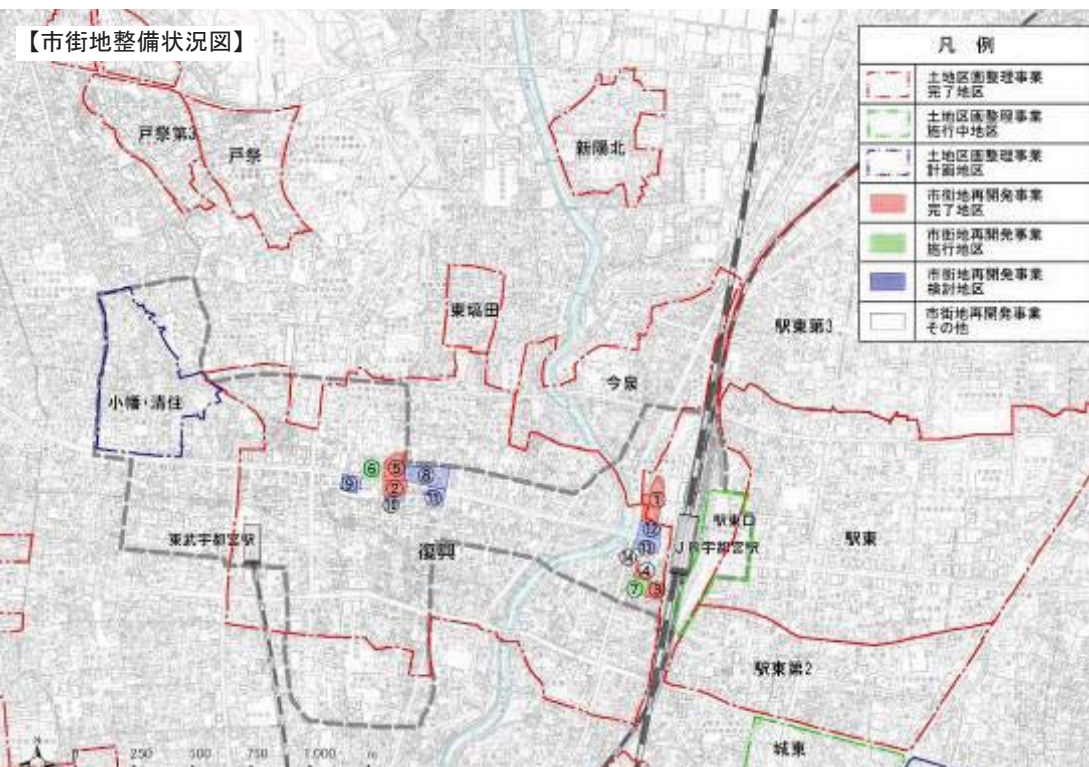
3)市街地整備等に関する状況

①市街地整備

戦時中に空襲で焦土と化した中心市街地のうち、143.7haが戦災復興土地区画整理事業により整備され、目覚しい復興を遂げた。

その後、都市人口の急激な増加等への対応として、今泉及び駅東地区等の土地区画整理事業が実施され、現在は、国鉄清算事業団から取得した未利用地を活用し、JR宇都宮駅東口地区の整備を進めている。

また、市街地再開発事業については、JR宇都宮駅周辺や二荒山神社付近を中心に事業が進められており、商業・業務、宿泊、居住機能等の充実が図られている。



【市街地再開発事業】

	地区名	面積 ha	備考
完了地区	① 宇都宮駅西口第一地区	1.70	H2.10 完成
	② 宇都宮相生地区	0.54	H9.3 完成
	③ 宇都宮駅西口第四C地区	0.35	H12.10 完成
	④ 宇都宮駅西口第四A地区	0.21	H17.5 完成
	⑤ 宇都宮馬場通り中央地区	0.66	H19.7 完成
施行地区	⑥ 宇都宮馬場通り西地区	0.43	H18.3 都市計画決定
	⑦ 宇都宮駅西口第四B地区	0.30	H19.11 都市計画決定
検討地区	⑧ 宇都宮千手・宮島地区	1.00	H18.7 準備組合設立
	⑨ パン・VA地区	0.50	H10.6 準備組合設立
	⑩ 相生南地区	0.21	H9.5 研究会設立
	⑪ 大手地区	0.38	S63.2 準備組合設立
	⑫ 宇都宮駅西口第二北地区	0.49	H6.11 準備組合設立
その他	⑬ 宇都宮駅西口第三地区	0.51	(H6.10 準備組合設立)
	⑭ 宇都宮駅西口第二南地区	0.17	H5.1 事業認可

【土地区画整理事業】

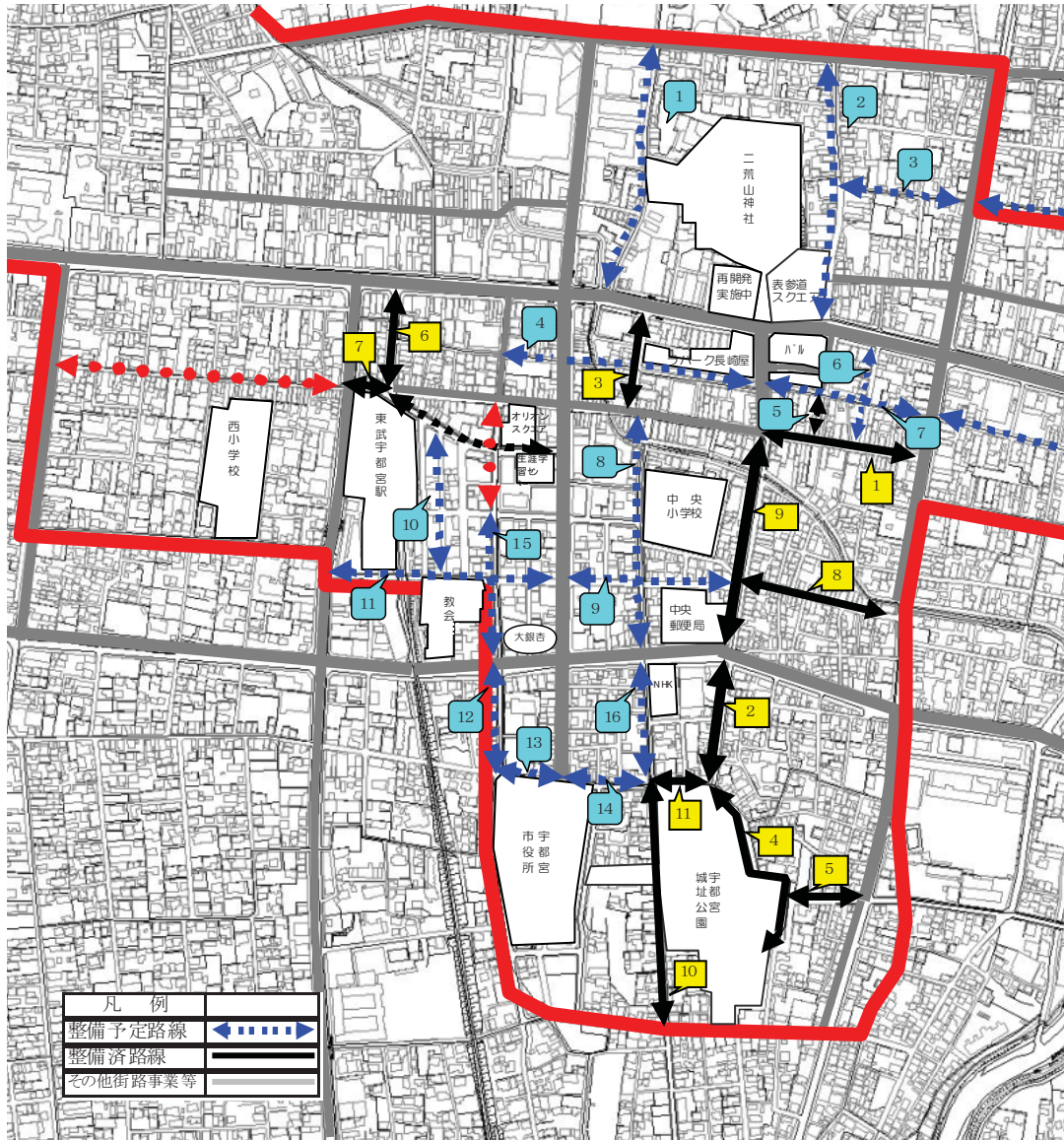
H21.4.1現在

	施行者	地区名	施行年度	面積 ha
完了地区	市長	復興土地区画整理事業	S21-S49	143.7
		今泉	S34-S56	31.2
	市	駅東	S43-S54	97.1
		駅東第2	S56-H7	35.9
施行地区	市	宇都宮駅東口	H17-H21	7.3
		小幡・清住地区	H22-	16.9

②道路整備

○中心市街地（センターコア）の整備状況

二荒山神社と宇都宮城址公園を結ぶ「歴史軸」や東武宇都宮駅、市役所といった拠点施設間の都心部道路において、電線類の地中化等道路景観の整備とバリアフリー化を進め、安全・快適な歩行空間を創出し、回遊性の向上を図っている。



整備済路線			
No.	路線名	延長	
	市道番号	愛称名	
1	1136	日野町通り	200
2	6	本丸通り	150
3	1136	鉄砲町通り	120
4	6		270
5	85		90
6	3382	東武馬車道通り	120
7	3	東武駅北通り	50
8	53	いつも通り	200
9	6	御橋通り	215
10	5	本丸西通り	300
11	84	市役所前通り	70

整備予定路線			
No.	路線名	延長	
	市道番号	愛称名	
1	876	八幡山公園通り	310
2	41	赤門通り	320
3	885		170
4	32		340
5	41		50
6	43		120
7	32		210
8	5		260
9	53		220
10	36		180
11	53	松が峰教会通り	300

整備予定路線			
No.	路線名	延長	
	市道番号	愛称名	
12	2		120
13	84	市役所前通り	80
14	84	市役所前通り	120
15	2		180
16	5	本丸西通り	150

4)都市機能関連

○主な公共公益施設等の分布状況

中心市街地には、東北新幹線をはじめ、JR宇都宮線、JR日光線、JR烏山線が乗り入れる広域交通要衝拠点のJR宇都宮駅に加え、中心市街地へ乗り入れる形で位置する東武宇都宮駅が広域から観光客等を集客する本市の貴重な交通機関となっている。

また、宇都宮市の発祥の地である二荒山神社や国の重要文化財でもある旧篠原家住宅といった古くから市民に親しまれている歴史・文化資源が数多くあるとともに、本市商業の中核を担うオリオン通り等の商店街や東武宇都宮百貨店宇都宮店といった大型商業施設が位置する県内随一の商業集積地である。

また、宇都宮市役所や栃木県庁（合同庁舎）等の行政機関、宇都宮記念病院や宇都宮中央病院等の医療機関等、多様な施設が多く立地し、さらに、宇都宮城址公園や釜川、オリオンスクエア、バンバひろば等、憩いや賑わいの創出に寄与する空間も整備されるなど、高水準な都市基盤が形成されている。

□施設配置図



5) 商業・業務等に関する現状

① 商業集積の状況

○ 中心市街地の商業施設集積

中心市街地に立地している店舗面積 10,000 m²以上の大規模小売店は 5 店舗立地しており、JR 宇都宮駅周辺には、ララスクエア宇都宮や宇都宮駅ビルパセオが立地している。

また、東武宇都宮駅周辺には、東武宇都宮百貨店宇都宮店やパルコ宇都宮店、ラパーク長崎屋宇都宮店が立地し、オリオン通りやユニオン通りなどの商店街の集積とあわせて、中心市街地の商業核を形成している。

□ 中心市街地内の商業施設の集積状況



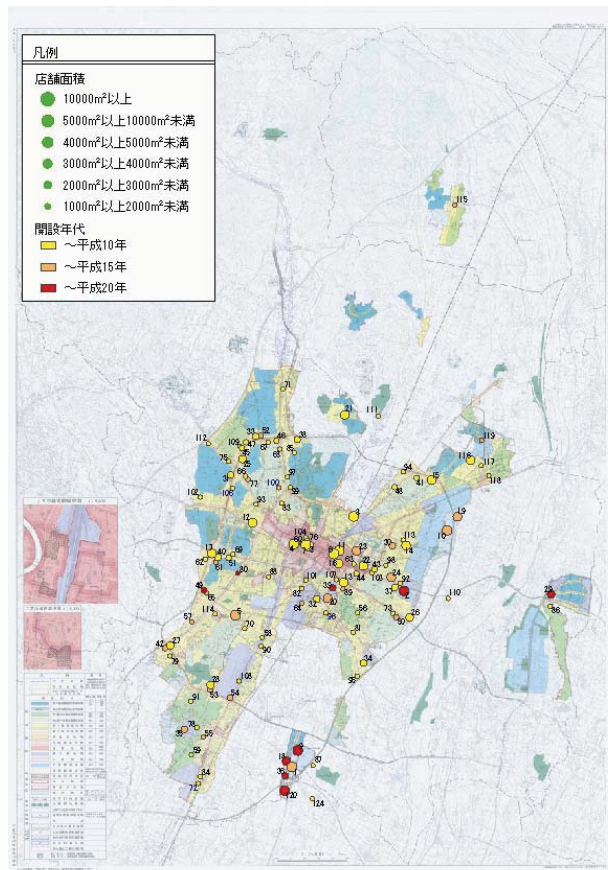
○ 大規模集客施設の立地状況

平成 10 年以降に開設された店舗については、高速道路 I C や工業団地周辺の郊外への出店が多い。

中心市街地では、平成 10 年以降、上野百貨店 (平成 12 年)、西武百貨店 (平成 14 年)、ロビンソン百貨店 (平成 15 年)、109 宇都宮 (平成 17 年) 等の大規模小売店舗の撤退・倒産が相次いだ。

しかしながら、これらの大規模小売空き店舗については、大規模小売店舗立地法の特例を活用して出店した、ラパーク長崎屋宇都宮店 (平成 15 年)、ララスクエア宇都宮 (平成 17 年) や再開発事業等による機能更新・広場創出が図られている。

□ 大規模集客施設の立地状況



○宇都宮市の商圈動向

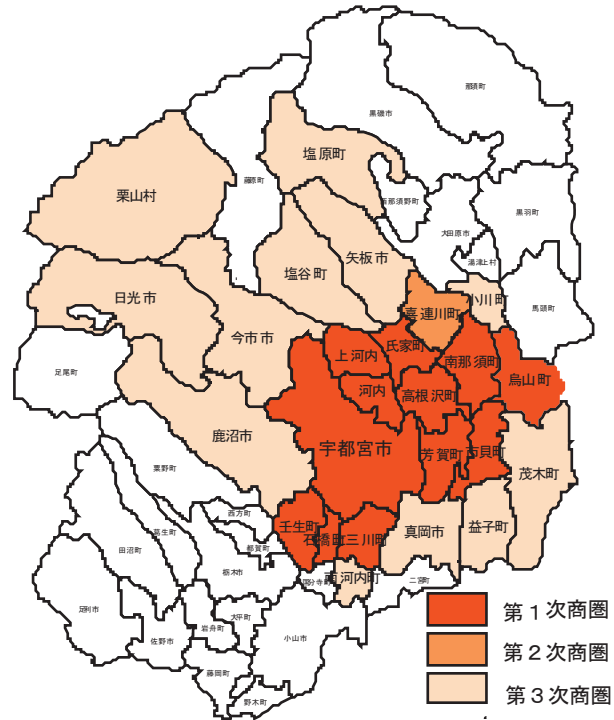
宇都宮市の人口は微増を続けているが、増加率は年々低くなっている。宇都宮市の商圈人口についても、これと同じような傾向がみられる。

将来人口の推計によれば、宇都宮市の人口は今後も微増を続けるが、平成22年から平成27年の5年間の人口増加率が0.5%にとどまり、約51万2千人をピークに減少に転じる。

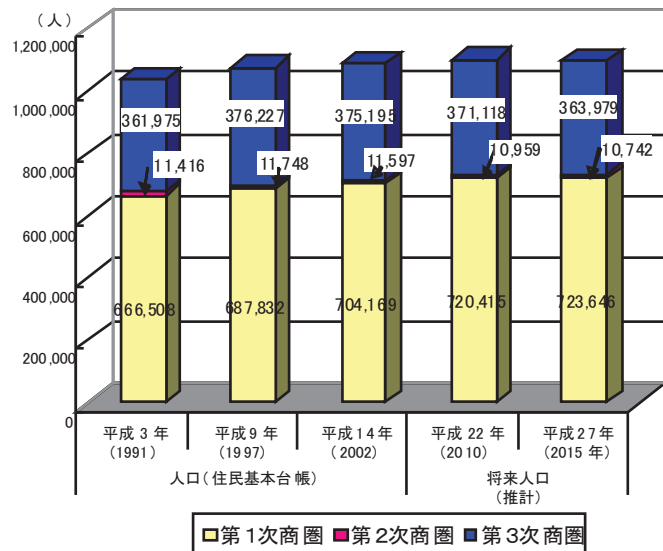
宇都宮市の商圈人口については、平成27年の推計人口で、平成22年から5年間の人口増加率がマイナス0.4%と減少に転じることが予想されている。

推計人口によれば、宇都宮市の商圈のうち、宇都宮市を含む第1次商圈の人口については、今後も微増することが予測されているが、宇都宮市中心部から20km以上離れた第2次商圈、第3次商圈を構成する市町においては減少傾向に転じることが予想されている。

□宇都宮市の商圈



□将来の商圈動向（推計）



②商業指標の推移

○小売業事業所数

中心市街地の小売業事業所数は、昭和 63 年から平成 19 年にかけて 212 店減少しているものの、市内全域に占めるシェアは 20%弱を維持している。

○小売業従業者数

市内全域での従業者数が増加傾向であるのに対し、中心市街地の従業者数は平成 3 年まで増減を繰り返した後、減少を続けている。ピーク時の平成 3 年から平成 19 年にかけては 2,102 人減少しており、中心市街地のシェアも、24.4%から 14.0%に落ち込んでいる。

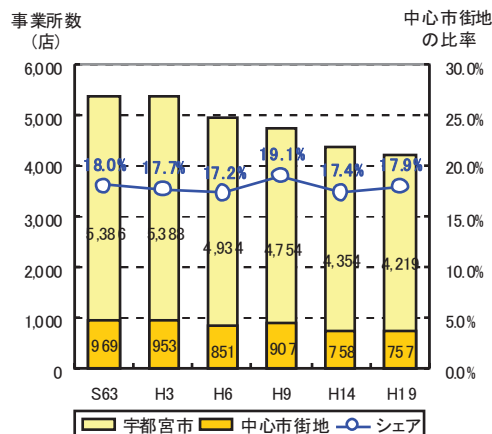
○小売業売場面積

郊外大型集客施設の立地を反映し、市内全域での小売業売場面積は、平成 9 年から平成 19 年までに約 16 万㎡増加しているが、同期間に中心市街地においては一貫して減少しており、中心市街地のシェアも 16.0%に低下している。

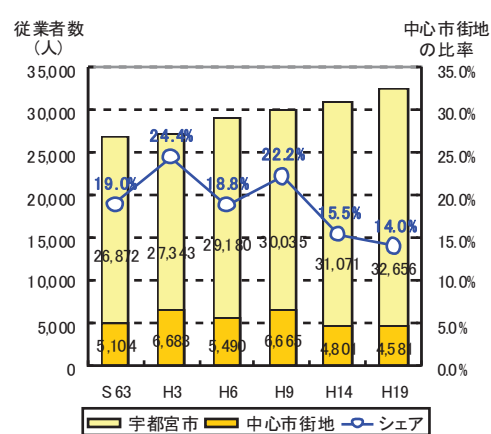
○小売業年間商品販売額

中心市街地では、平成 9 年の 1,517 億円をピークに、平成 19 年には 937 億円と約 62%まで落ち込んでおり、市内全域におけるシェアも、平成 9 年には 21.2%に達していたが、平成 19 年には 14.0%となっている。

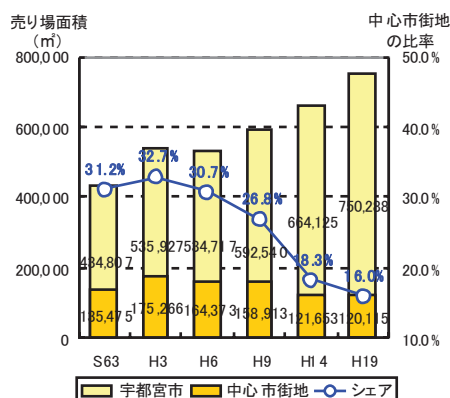
□小売業事業所数の推移



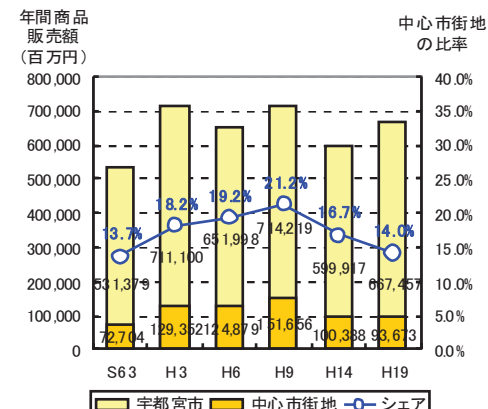
□小売業従業者数の推移



□小売業売場面積の推移



□小売業年間商品販売額の推移



資料) 商業統計調査

注) 中心市街地の小売業従業者数及び年間商品販売額については非公開の部分は推計値を用いている

○空き店舗*

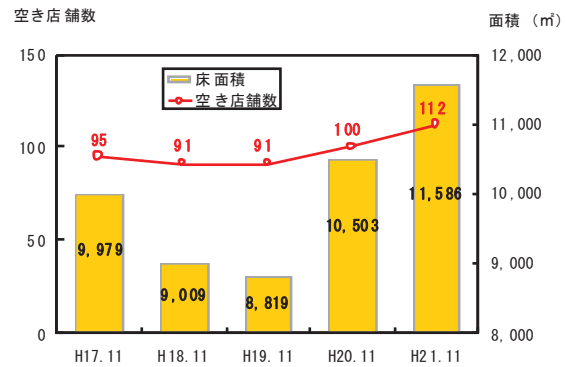
空き店舗数は、継続調査を始めた平成17年以降、100件前後で推移しており、空き店舗が慢性的に存在している状態にある。

また、平成19年から平成21年までに、空き店舗の床面積は2,767㎡（空き店舗当たり6㎡）増加していることから、店舗面積の広い空き店舗が増えている。

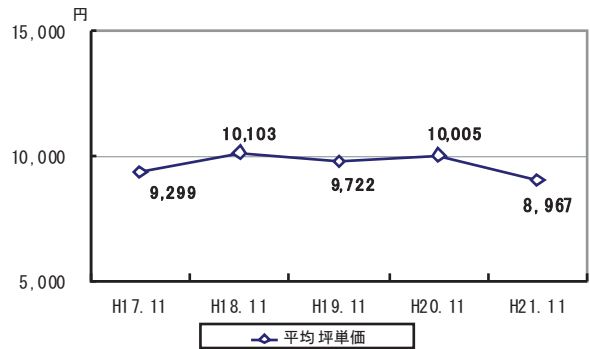
空き店舗における1か月の平均賃料（坪単価）を見てみると、商業地における地価が一貫して減少しているにもかかわらず、およそ9,000円～10,000円の高い水準で推移している。

* 中心商業地出店等促進事業補助対象区域内の店舗で貸し出す意思を有し、床面積1,000㎡以下の物件に限る。

□空き店舗数・面積の推移



□空き店舗における一か月の平均賃料の推移



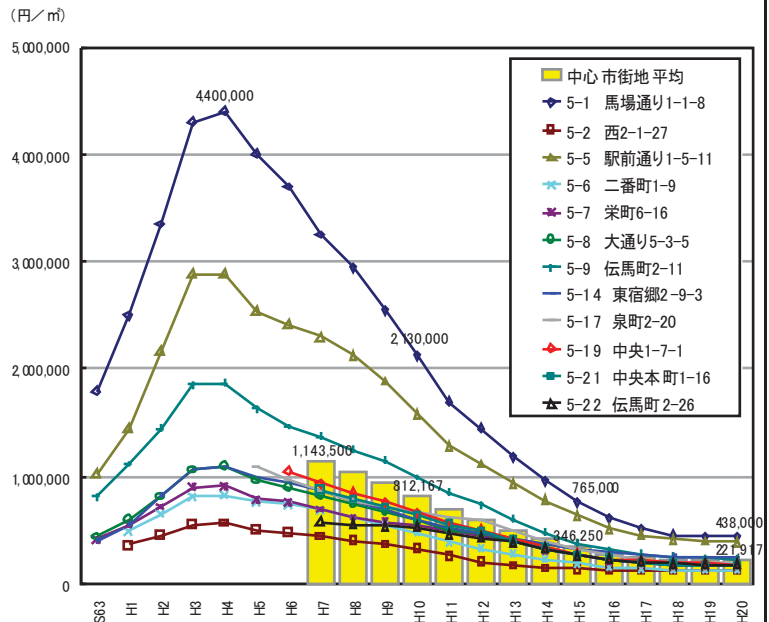
資料) まちづくり推進機構調べ

○地価（商業地）の推移

地価公示価格は、平成4年をピークに大幅に減少を続け、近年は下落幅が徐々に緩やかになってきている。本市で最も地価公示価格の高い地点では、平成4年から平成20年にかけて、440万円/㎡から43.8万円/㎡へと10分の1以下にまで落ち込んでいる。

また、中心市街地平均においても、平成7年から平成20年にかけて114万円/㎡から22万円/㎡へと5分の1にまで落ち込んでいる。

□調査地点別の地価公示価格（商業地）の推移



※調査地点の変更などもあったため、中心市街地の平均については、平成7年から記載

<参考> 周辺市町村との比較

旧宇都宮市中心市街地活性化基本計画が策定された平成 11 年と平成 19 年の小売業における年間商品販売額の変動率をみると、栃木県全体で 6.2%、宇都宮市においても同様に 6.8%の減少となっている。一方で、変動率が 100%を超える都市もあり、佐野市では年間商品販売額は 18.9%の増加となっている。小売吸引力をみると、宇都宮市はほぼ横ばいである一方で、佐野市の小売吸引力は近年急激に増加している。これは、平成 15 年に大規模アウトレットモールが開店するなど、広大な商圈を有する商業施設が市外に進出していることが要因と考えられる。

□ 小売業年間商品販売額の推移

	H11	H14	H16	H19
宇都宮市	71,600,892	62,490,167	61,933,997	66,745,712
足利市	18,274,195	17,132,696	16,581,637	16,715,235
栃木市	10,148,145	10,176,319	9,366,042	9,309,248
佐野市	13,216,356	12,565,539	14,625,544	15,715,844
鹿沼市	10,933,884	9,888,995	9,482,302	9,317,535
日光市	10,327,391	9,654,752	9,290,812	9,089,562
小山市	21,731,960	19,390,414	18,442,783	18,546,143
真岡市	9,957,249	9,447,403	9,181,399	8,374,100
大田原市	7,715,773	7,147,431	7,637,460	8,171,282
矢板市	4,031,024	3,767,182	3,713,522	3,397,914
那須塩原市	15,038,013	13,882,097	14,243,781	13,416,246
さくら市	3,773,272	3,440,888	3,385,405	3,808,674
那須烏山市	2,402,755	2,214,483	2,272,016	2,058,300
下野市	4,505,466	4,159,560	4,467,015	4,166,953
県計	227,747,606	208,480,803	207,161,874	213,620,364

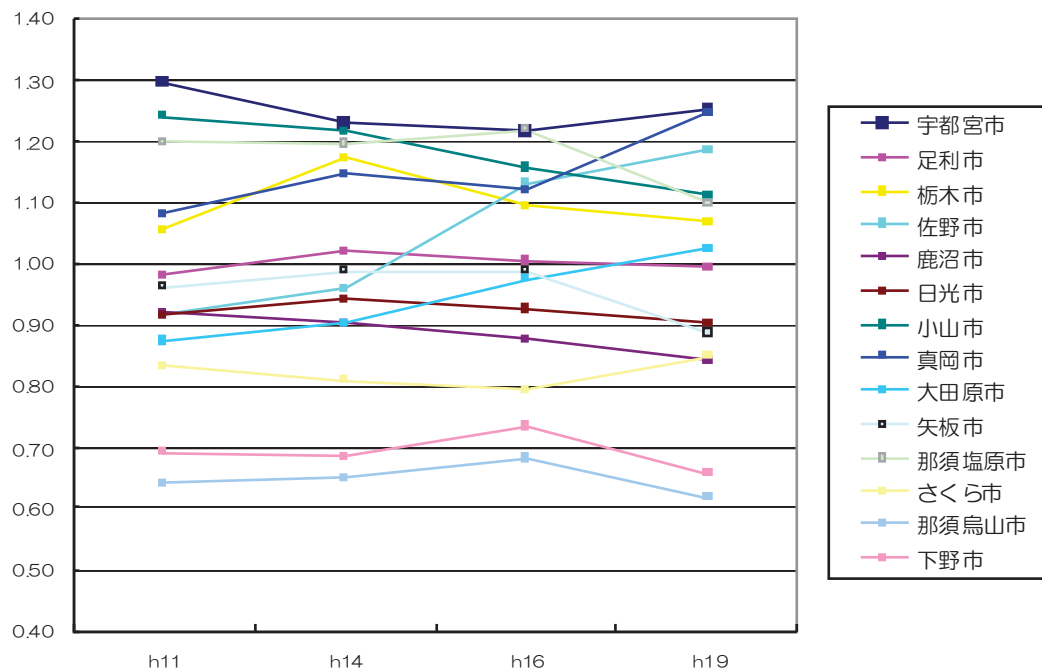
資料) 商業統計調査

□ 小売業年間商品販売額の推移

	H11～H19の変動率
宇都宮市	93.2%
足利市	91.5%
栃木市	91.7%
佐野市	118.9%
鹿沼市	85.2%
日光市	88.0%
小山市	85.3%
真岡市	84.1%
大田原市	105.9%
矢板市	84.3%
那須塩原市	89.2%
さくら市	100.9%
那須烏山市	85.7%
下野市	92.5%
栃木県	93.8%

資料) 商業統計調査

□ 小売吸引力の推移



資料) 商業統計調査, 栃木県人口調査

③業務指標の推移

○事業所数

中心市街地の業務においては、平成8年から平成18年にかけて、915の事業所が減少しており、市内全域に占める割合は、14.9%から13.5%に減少している。

○従業者数

中心市街地における従業者数は、平成8年の37,705人から減少に転じたが、平成18年には若干の回復基調を見せ、29,519人となっている。

中心市街地の比率は、平成8年の14.5%から13.2%に低下している。

○第三次産業従業者数

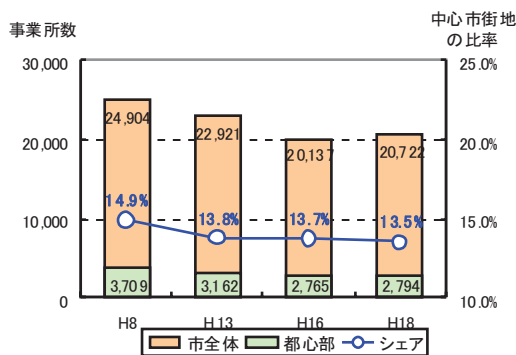
産業区分別に見ると、中心市街地においては第三次産業が90%超を占めており、そこに従事する従業者数は、市内全域の第三次産業従事者の16.7%を占めている。

○オフィスの空室率（JR宇都宮駅東口・西口周辺）

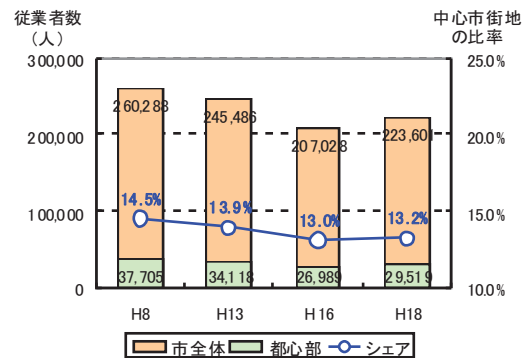
JR宇都宮駅東口の区域においては、新たな賃貸オフィスの建設等により回復基調にあったが、平成20年以降空室率は上昇傾向にあり、JR宇都宮駅西口の区域においても近年、11%前後と高止まりの傾向である。

注) 調査対象区域には中心市街地以外の区域も含む。

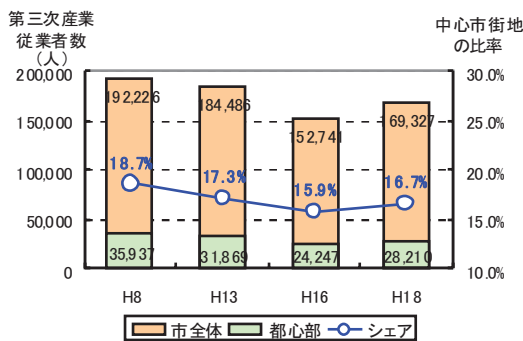
□事業所数の推移



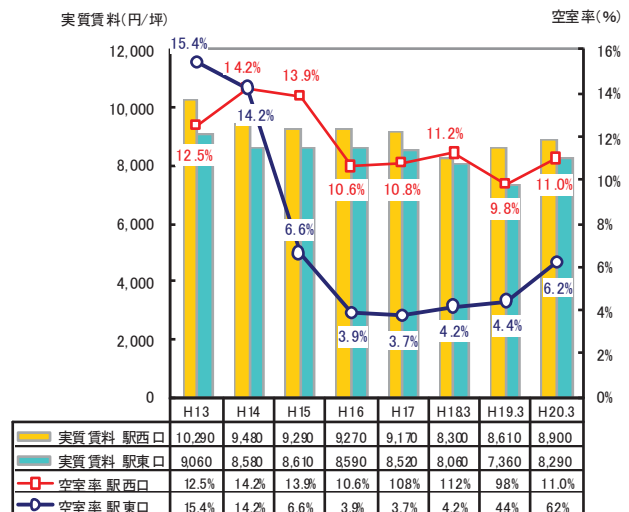
□従業者数の推移



□第三次産業従業者数



□空室率と実質賃料



資料) シービー・リチャードエリス株式会社

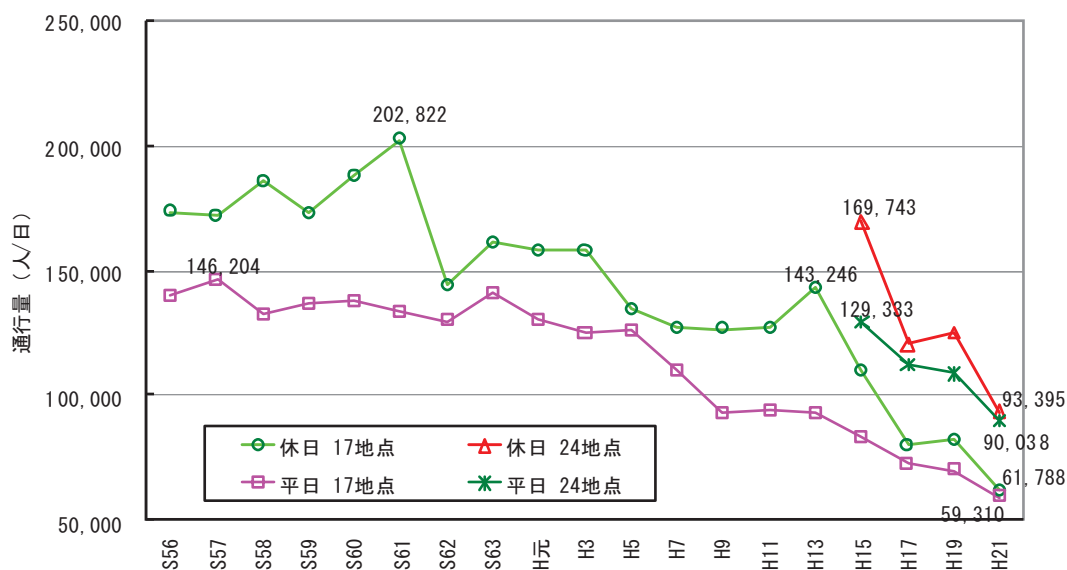
④歩行者流動

○歩行者通行量

平日歩行者通行量（17地点調査）は、昭和57年をピークに平成5年頃までは横ばいの状況が続いていたが、それ以降は減少幅が大きく、平成21年には6万人を割り込んでいる。

また、休日歩行者通行量（17地点調査）は、ピークである昭和61年の202,822人から、61,788人と約70%も落ち込んでいる。

□歩行者通行量の推移



○来街者の居住地

居住地別の来街者比率が、市内66%・市外26%・県外8%と、前回平成19年度調査と変化がない中で、ユニオン通りでは、市外からの来街者割合が大きく減少している。

また、オリオン通り周辺においては、県外からの来街者割合が極端に低いことから、JR宇都宮駅利用者がオリオン通り周辺へと回遊していないことが推測される。

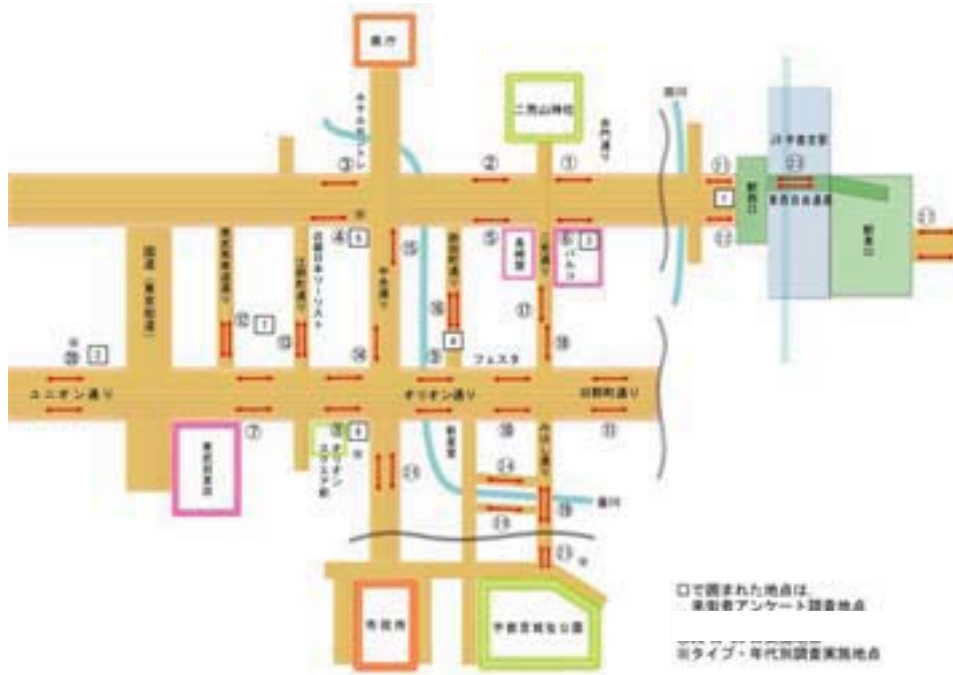
年度別居住地 通り	平成21年度				平成19年度			
	市内	市外	県外	合計	市内	市外	県外	合計
大通り	67%	25%	8%	100%	72%	23%	6%	100%
オリオン通り	66%	29%	5%	100%	69%	26%	5%	100%
JR宇都宮駅西口	52%	25%	24%	100%	37%	31%	33%	100%
東武馬車道通り	68%	29%	3%	100%	80%	17%	3%	100%
ユニオン通り	79%	16%	5%	100%	59%	35%	6%	100%
合計	67%	25%	8%	100%	65%	26%	9%	100%

資料) 平成21年度商店街通行量・来街者実態調査(商工振興課、宇都宮商工会議所)

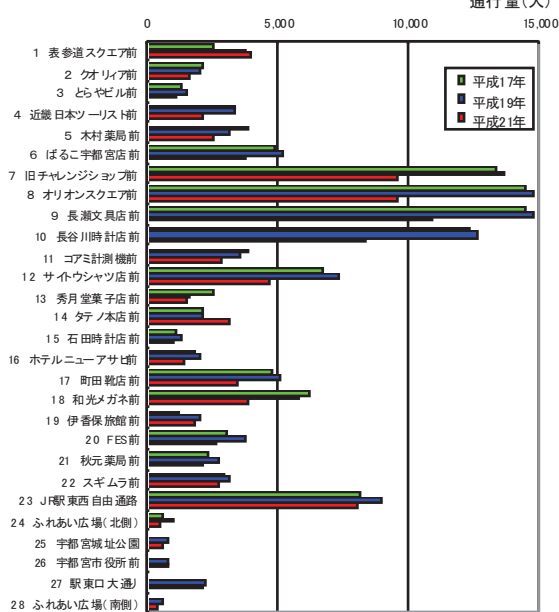
○地点別歩行者通行量

調査地点別にみると、休日・平日ともに、オリオン通りにおける通行量が最も多いのが特徴で、本市の目抜き通りとなっていることが分かる。しかしながら、統計上からもオリオン通りから外への広がりや回遊が見られないことから、周囲の商店街への誘導や中心市街地に点在する歴史・文化資源の活用による回遊性の向上が課題となる。

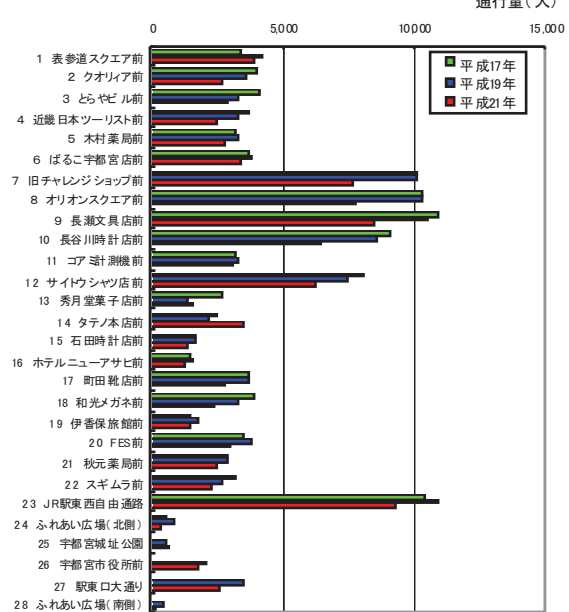
□調査地点要図



調査地点別通行量(休日)



調査地点別通行量(平日)



資料) 平成21年度商店街通行量・来街者実態調査(商工振興課, 宇都宮商工会議所)

6)交通等の動向

①道路交通

平成11年から平成17年にかけて、主要地方道宇都宮・那須烏山線（大通り）及び南北を縦断する主要地方道宇都宮・結城線（上三川街道）における交通量が増加しているものの、JR宇都宮駅周辺における主要道路においては、混雑状況が緩やかになっている。

平成11年



平成17年



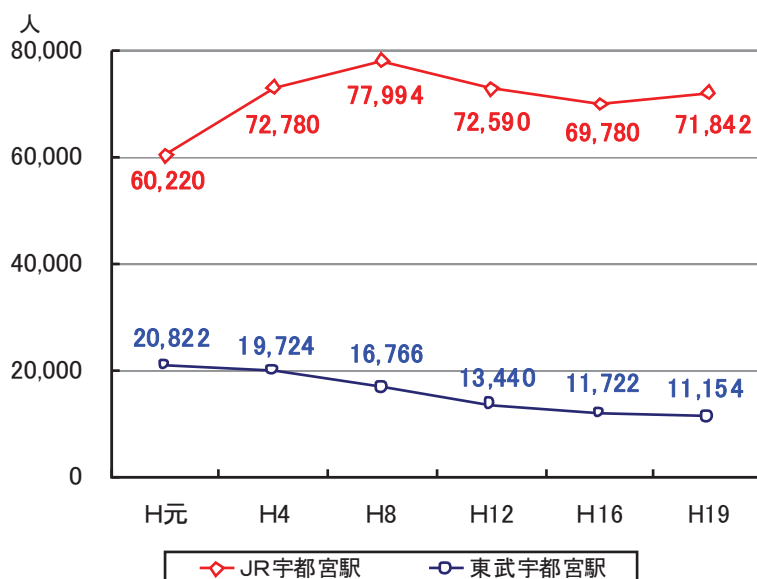
資料) 道路交通センサス

②鉄道

鉄道利用者数は、JR宇都宮駅が平成8年の77,994人をピークに減少傾向にあったが、近年は回復の兆しも見られ、1日7万人を超える利用者数で推移している。

東武宇都宮駅の利用者については、平成に入ってから一貫して減少を続けており、平成19年には11,154人と、平成元年比約50%の利用者にとどまっている。

□鉄道利用者数の推移



資料) JR東日本株式会社, 東武鉄道株式会社

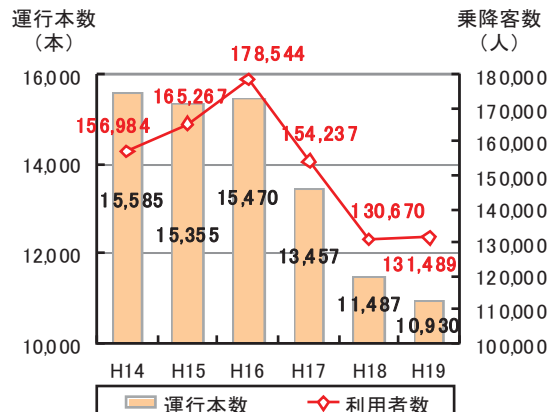
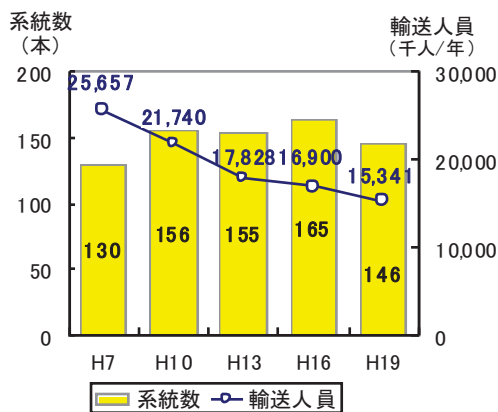
③路線バス

路線バスは、JR宇都宮駅西口を中心に運行されており、系統数は横ばいであるが、利用者数は減少し続けている。平成19年には15,341千人となり、平成7年と比較して約4割落ち込んでいる。

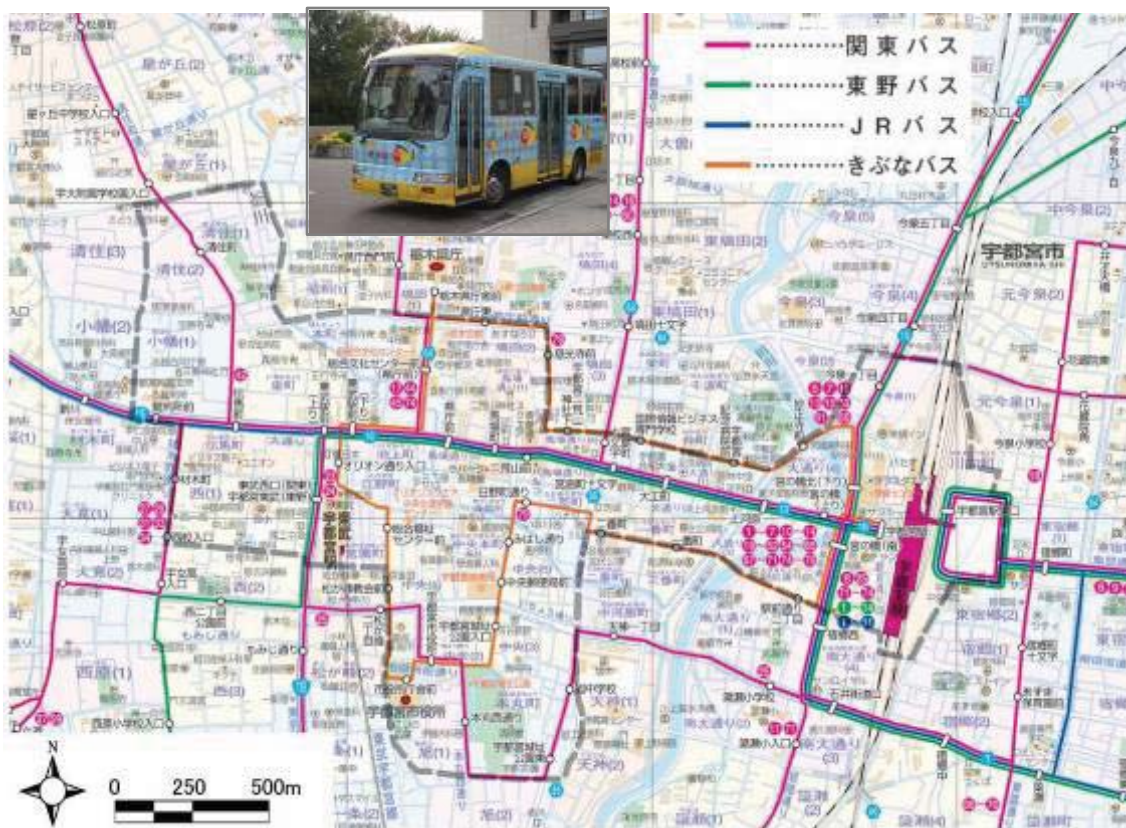
中心市街地を循環する「きぶな」は、平成13年度に実験運行され、平成14年度から民間事業者によって運行を継続している。年間利用者数は、平成16年度に18万人近くまで達したが、バスの運行本数の減少もあり、現在では約13万人に落ち込んでいる。

□バス系統数・輸送人員数の推移

□「きぶな」の運行本数・乗降客数の推移



資料) 各バス事業者



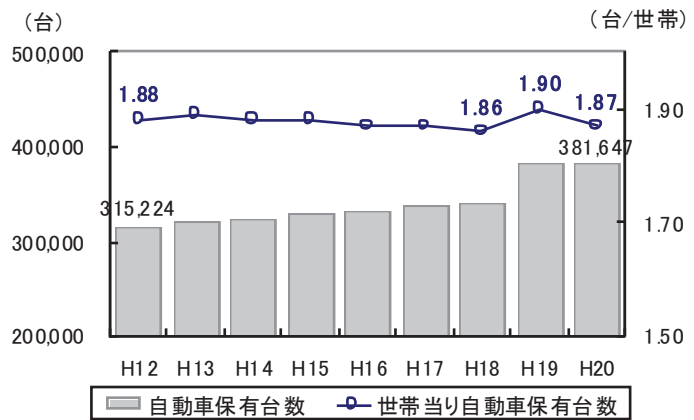
資料) 宇都宮市バス路線マップを基に作成

④自動車

市街地の肥大化に伴い、自動車保有台数は増加傾向にある。平成 20 年に約 38 万台に達し、1 世帯当りの保有台数は 1.87 台となっており、高い保有台数を維持している。

また、都道府県庁所在地における世帯当りの年間ガソリン使用量で見ると、本市は 47 都市中で最も高い数値を示しており、自動車に依存しているとともに、環境負荷の大きい都市であると言える。

□自動車保有台数の推移



資料) 自動車：関東運輸局栃木運輸支局「業務要覧」(各年 3 月末現在)
 軽自動車：宇都宮市主税課「税務概要」(各年 4 月 1 日現在)
 世帯数：住民基本台帳 (各年 3 月末日現在)
 H19 年以降は旧上河内町、旧河内町含む。

□世帯当り年間ガソリン使用量 (都道府県庁所在地別；平成 20 年)

	世帯当り年間ガソリン使用量 (L/世帯) [A]=[B/C]	世帯当り年間ガソリン支出額 (円/世帯) [B] ※1	年平均価格 (円/L) [C] ※2
宇都宮市	654.7	100,982	154.25
47 都市平均	415.1	65,178	157.01

※1 総務省「家計調査」より引用
 ※2 財団法人日本エネルギー経済研究所 石油情報センター (局、県別)より引用

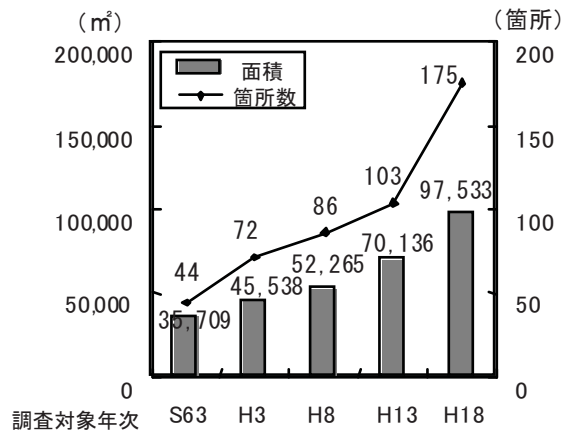
⑤駐車場

○時間貸し駐車場の推移

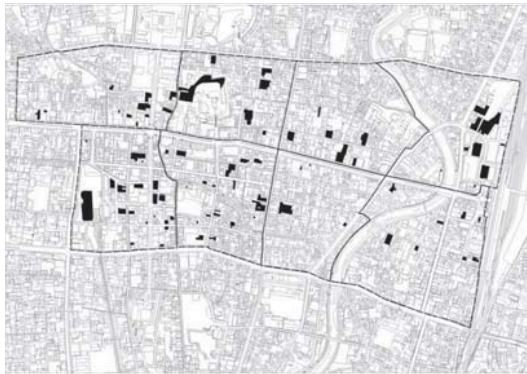
時間貸し駐車場の箇所数は、昭和 63 年から平成 18 年までの間に 44 箇所から 175 箇所まで約 4 倍に増加し、総面積も約 2.7 倍に増加している。

中心市街地における低未利用地の増加は、景観の連続性の分断や賑わいの創出に影響すると考えられることから、空き店舗の対策とあわせ、対応が求められる。

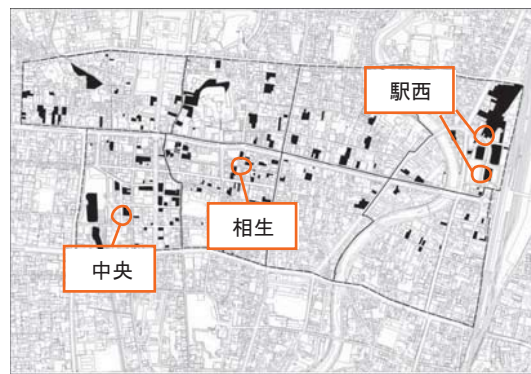
□時間貸し駐車場の総面積と箇所数



□時間貸し駐車場の分布状況



平成 8 年（1996年）



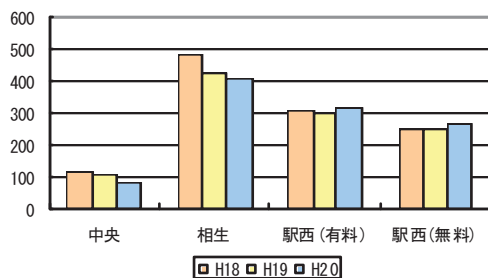
平成18年（2006年）

出典）市政研究センター「宇都宮市中心市街地における駐車場の変化に関する研究」

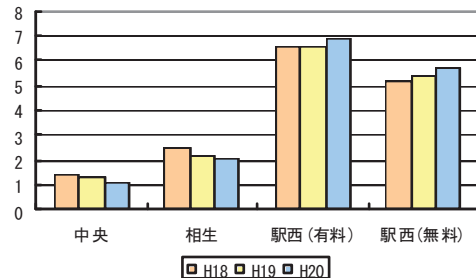
○市営駐車場の利用状況

中心市街地内の市営駐車場の利用状況を見ると、中央、相生駐車場においては、利用台数、回転率ともに減少傾向にある。一方JR宇都宮駅西では、短時間駐車無料化を行っているが、有料無料にかかわらず、利用台数は微増しており、回転率も増加傾向にある。

□市営駐車場の1日平均利用台数



□市営駐車場の1日平均回転率



資料）宇都宮市商工振興課

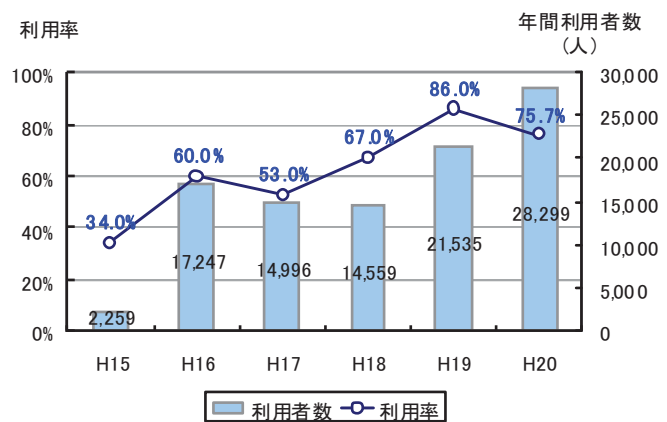
⑥自転車

○レンタサイクル事業

平成 15 年に無料での実験を開始し、平成 17 年 6 月からは有料としたが、利用者数が一時的に減少したものの、平成 19 年からは増加に転じている。

また、自転車利用者及び歩行者の安心・安全な走行・歩行空間を確保するため、自転車専用道路や歩車分離道路の整備を推進している。

□レンタサイクル(一時利用)の利用率・利用者数の推移



【利用率＝利用者数（利用台数）／配置台数×稼働日数】

資料）宇都宮市交通政策課

(2)市民ニーズの把握

○宇都宮市民を対象とする中心市街地活性化に対する意向調査

◎調査概要

調査時期：平成 20 年 10 月 10 日～平成 20 年 10 月 31 日

調査対象者：満 16 歳以上 70 歳未満の市民

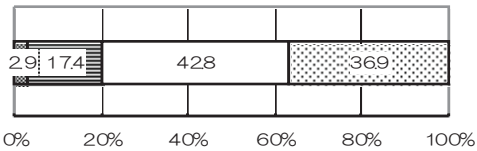
抽出方法：住民基本台帳から単純無作為抽出

調査方法：郵送法 4,000 通（回収数 1,669 通 回収率 41.7%）

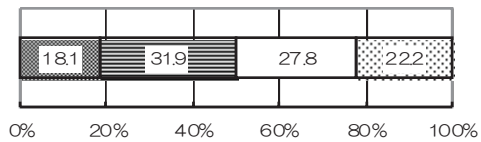
①中心市街地の印象について

全体での集計では、「賑わっていない」と思う市民が多く、「愛着を感じる」市民の割合も低かった。しかしながら、居住年数別で見ると、中心市街地での居住年数が長いほど「愛着を感じる」と回答する傾向が高い。

□賑わっている



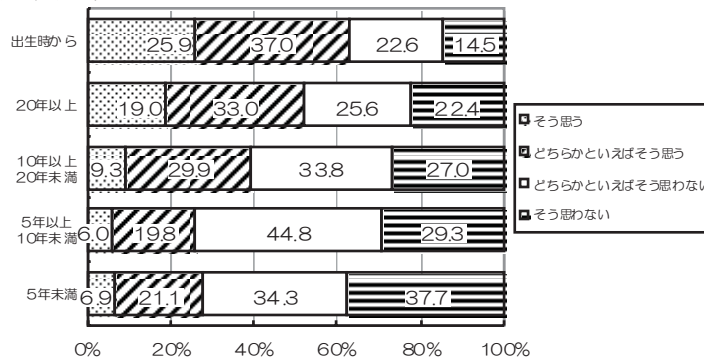
□愛着がある



そう思う どちらかといえばそう思う
 どちらかといえばそう思わない そう思わない

そう思う どちらかといえばそう思う
 どちらかといえばそう思わない そう思わない

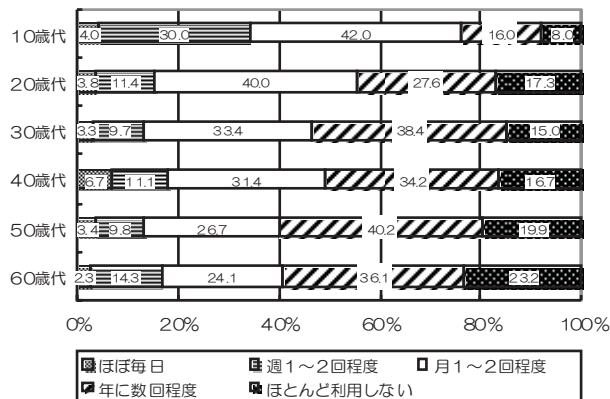
□愛着がある（居住年数別）



②中心市街地の利用について

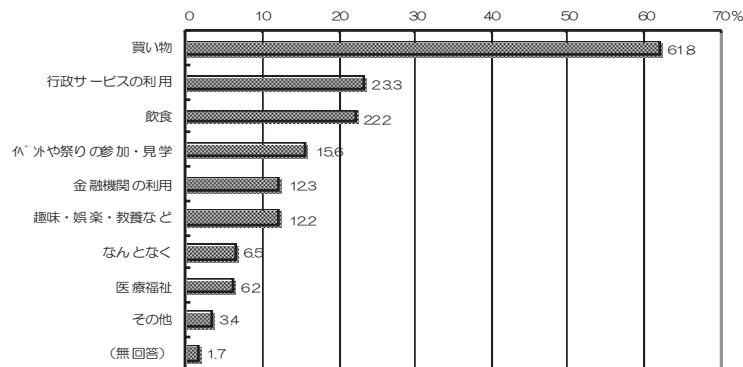
ア. 利用頻度（通勤・通学での利用は除く）

世代が高くなるに従い、中心市街地の利用頻度は下がっている。



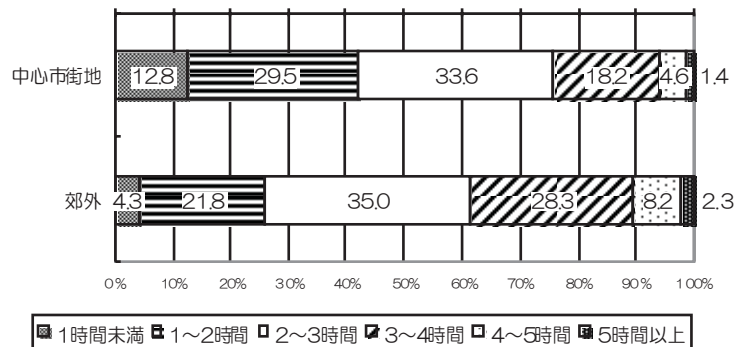
イ. 中心市街地を利用する主な目的

全世代を通して「買い物」が主な目的である。世代別で見ても、全ての世代で「買い物」が最上位であり、市民にとって中心市街地は「買い物」をする場であるというイメージが強い。



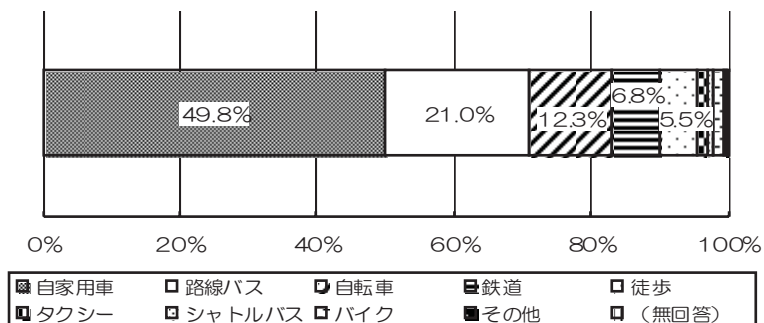
ウ. 中心市街地の滞在時間

郊外の大規模集客施設と比較して、中心市街地における滞在時間は短い。中心市街地では「1時間未満」の利用が多いのに対し、郊外型では「1時間未満」の利用がほとんどなく、「3～5時間」の長時間利用が多い。



エ. 中心市街地を利用する際の主な交通手段

「自家用車」による来訪が約半数を占めていることから、車に依存した社会であることが伺えるが、『来街者実態調査』においては、下記のとおり利用割合が推移しており、来街手段の多様化も伺える。

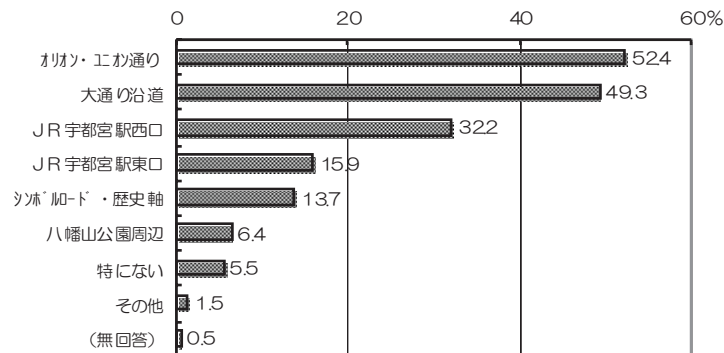


※ 来街者実態調査（休日）（平成15年度→平成21年度）
 自家用車；37%→30%，バス；27%→17%，鉄道；15%→25%，自転車；9%→14%

③ 中心市街地の活性化について

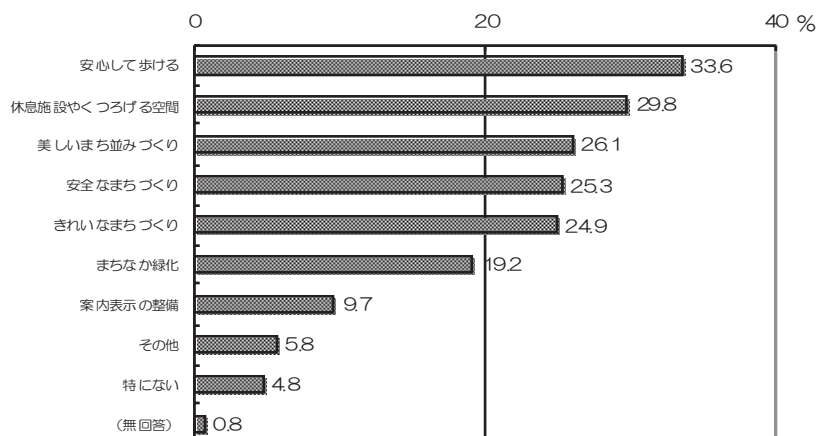
ア. 中心市街地で活性化が必要な地域

中心商業地の「オリオン通り・ユニオン通り周辺」と宇都宮市のメインストリートである「大通り」を中心とする商店街の活性化が求められている。



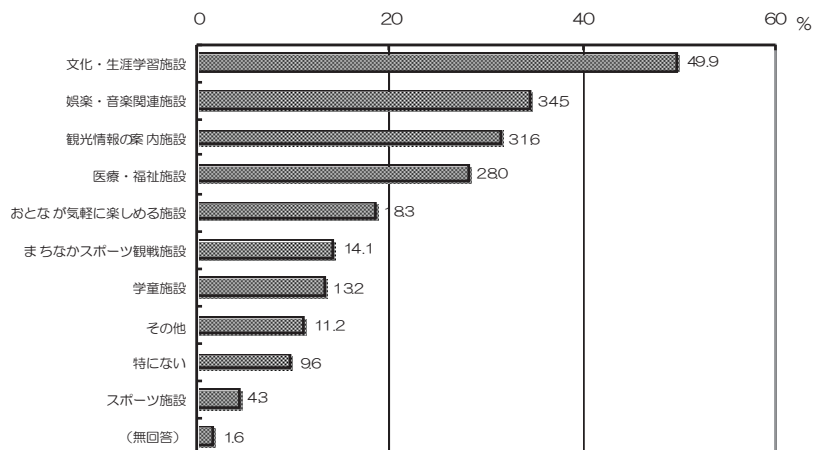
イ. 中心市街地を快適な空間にするために必要な取組

中心市街地で快適に時を過ごすためには、施設のバリアフリー化や美しくきれいなまちづくり、犯罪等のない安全なまちづくりや快適さが求めている。



④ 中心市街地に求める施設

「娯楽・音楽関連施設」、「観光情報の案内施設」等が3割を超えるニーズがあるが、特に、「文化・生涯学習施設」については約5割とニーズが高い。



⑤ 中心市街地での居住について

ア. 居住意向

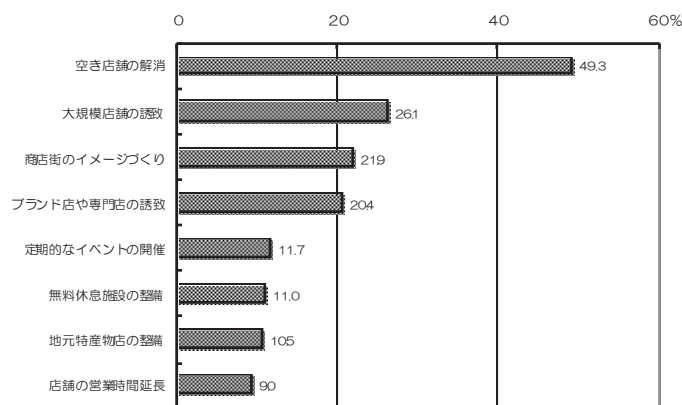
持ち家の有無に関わらず、中心市街地への居住意向は低い傾向にあるが、現在中心市街地に居住している市民は、「今後も住み続けたい」と約7割が回答していることや中心市街地の来街者への調査では、「中心部に住みたい（「やや住みたい」を含む）」との回答が半数を超えることから、中心市街地の利用が高いほど、居住意向も高くなる。

イ. 中心市街地で居住するに際し重視すること

現在の居住者は「生活利便施設」や「周辺の治安」を重視し、郊外の居住者は「閑静な居住環境」や「病院や福祉施設」を求めており、世代別では、世代が高くなるに従い「病院や福祉施設が利用しやすいこと」、20歳代～30歳代では「子育てに適した環境」を挙げる割合が高くなる。

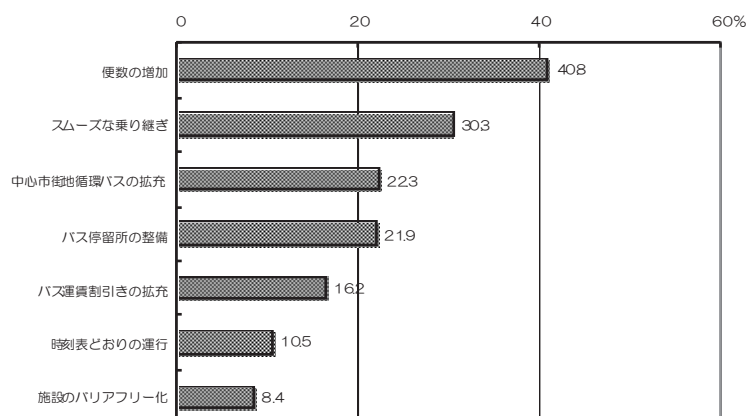
⑥ 中心市街地の商業の活性化について

市民が商業の活性化に求める施策として、「空き店舗の解消」が約5割と高い割合を占めている。空き店舗の慢性的な存在は、心理的にも市民に中心市街地の悪い印象を与えてしまうことから、本市中心市街地の活性化において、最重要課題となる。



⑦ 中心市街地の公共交通について

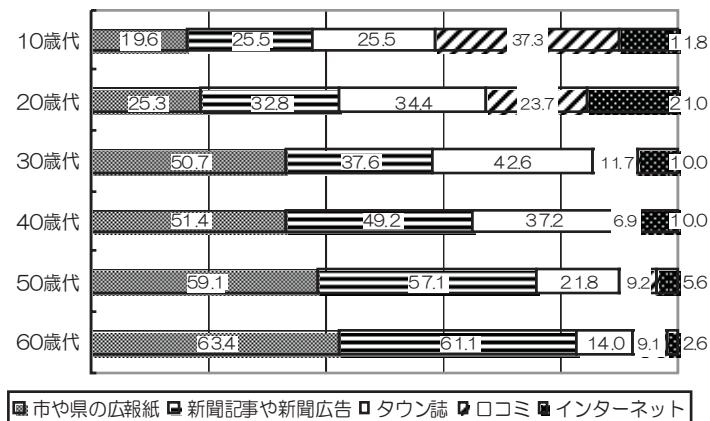
「便数の増加」と「スムーズな乗り継ぎ」の利便性向上という中心市街地へのアクセス性が公共交通には強く求められている。



⑧ 中心市街地の情報について

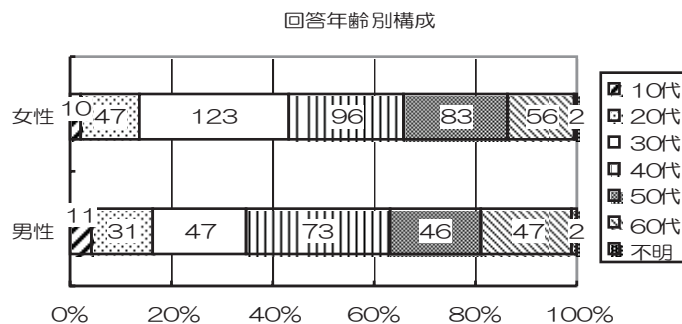
世代ごとに、情報収集手段は大きく異なり、高い世代ほど「広報紙」や「新聞記事・広告」での情報収集が多く、若い世代ほど「口コミ」や「インターネット」の活用が多い。

また、主婦向けの情報が豊富な「タウン誌」は、30歳代を中心として利用が多い傾向となっていること等に注意し、情報発信には、様々な媒体の活用配慮が必要がある。



⑨ 主な自由意見について

回答数；全体 674件（男性：257件，女性：417件）



※ 「中心市街地の活性化」に直接関係のない意見等も含む。

年代	性別	主な意見
10	男	マナー向上や治安等の安全安心の確保。
	女	店の閉店時間が早く、夜は寂れて暗く怖い。賑やかなお店があり、街路灯もたくさんあり、安心して歩け、明るいまちにしてほしい。
20	男	夜にはまちから人が減り、呼び込みや不良が多く、安心して歩くことができない。子どもを育てる環境としてもよくない。
	女	店の閉まる時間が早く、空き店舗も放置されたままで、景観上も印象が悪く、汚く、閑散としているイメージを感じる。

年代	性別	主な意見
30	男	商店街に空き店舗が多く活力や魅力がない。魅力がなければ、公共交通を使ってわざわざ行こうと思わないし、居注意欲も薄れてしまう。まちなかにたくさんの公園やきれいな街並み、一日中楽しめる美術やスポーツ施設等、郊外にはない魅力がなければ、足を運ぼうと思わない。
30	女	乳幼児などの小さな子ども連れでは、ベビーカーや荷物が多く、車利用が多くなる。そのため、使いやすく広い駐車場やベビーカーでも休める場所、子どもと一緒に過ごせる施設等が必要である。 また、オリオン通りでは自転車が多く、ベビーカーや歩行する幼児にとっては非常に危険である。
40	男	交通、特に自家用車に関するマナーの悪さに対する指摘が多い。 ※この年代では、L R Tに関する意見が他の年代に比べて特に多い。
	女	J R 宇都宮駅西口からの大通り沿道においては、老朽化した建物によって街並みの印象を悪くしている。緑や修景により魅力ある街並みにすべきである。 まちなかにおいて巡回による防犯や歩行者の数を増やすことで治安をよくしてほしい。
50	男	大通りの老朽化した建物やシャッターの閉まった空きビルが目立ち、景観や印象を悪くしている。 夜8時以降になるとほとんどの店舗が店を閉めてしまうため、繁華街(オリオン通りなど)を歩いても暗い寂れた感じが強い。
	女	出掛けたからついでに他に寄ってみようと思う魅力を感じるもの、気軽に利用できる、毎日でも出掛けたいような街になって欲しい。 中心市街地を利用したいという気持ちもあるが、自家用車で行っても駐車するところが少ない。時間も制限があり行きづらい。
60	男	市の中心部へ行くのに公共交通を利用して大変不便なため、自家用車を利用するようになる。人を集めるための施設や各種イベントの実施及び公共交通機関の充実が必要。 中心地の活性化も地域の人に広く呼びかけ、多くの参加で地域の運動として盛り上げ、アイデアを結集して実施してほしい。
	女	高齢者が増加してくるので歩道が歩きやすく、車椅子で自由に通れるようにしてほしい。 大通りが汚く、歩きたい気が起きない。昔はよく歩いたが現在の寂れた街並みでは、目にするだけで嫌だと多くの人が感じる。 駅から見た大通りの汚さ、中心市街地に行くにもバスの本数の無さ、道路はデコボコ、他県に住む友達にも紹介したくない。

○広報うつのみや 特集号「中心市街地の活性化」

◎調査概要

発行日：平成 18 年 9 月 15 日

調査対象者：広報紙が配布されている全世帯

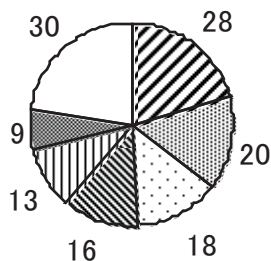
回答方法：郵送およびメールによる返信 100 通（のべ意見 267 件）

【回答者年齢別構成】

年代	20	30	40	50	60	70	80	不明
人数	3人	7人	7人	14人	20人	22人	3人	24人

①あなたが考える「にぎわいのある中心市街地」とはどのようなことか。

「高齢者だけ」や「若者だけ」でなく、様々な世代が住み・働き・行き交う場所であり、そこでは買い物やイベント、さらには娯楽や学習といった目的に加え、なんとなく自然に集える場所でもあるという意見が多い。



- 多くの人が行き交い、世代を問わず、皆が集う場所
- 公共交通機関や駐車場が整備されていること
- 魅力的な個店があり、市の個性が感じられる場所
- 大通り等の街並みが美しく、歩いていて楽しいまち
- 休憩所やトイレがあり、安心して散歩でき、高齢者や子育て世代にもやさしいまち
- 馬場西再開発ビルに関する意見

【主な意見】

ア. 多くの人が行き交い、世代を問わず、皆が集う場所

- ・ 落ち着いた自然の中に、若者、子どもとその親、そして中高年者が同居する街。
- ・ 豊かな自然と共に、多様な世代の人々が訪れ、活気のある街。地場産の食材等を使った店があり、中高年の人が若い世代の人と共に働くことができる場がある。

イ. 公共交通機関や駐車場が整備されていること

- ・ いかにも多くのお客様にこの街に来てもらえるかであるが、その前提となるのが、車社会に対応した駐車場の整備である。
- ・ 交通機関の整備が必要。交通が不便では中心街に足を運ばない。

ウ. 魅力的な個店があり、市の個性が感じられる場所

- ・ 娯楽施設が商業地の中に程良く融合し、商業施設も大型店を中心に個性的な服飾商店、生活必需品店が調和されている街。そして安心して安全に歩ける街。
- ・ そこに行かないと手に入らないものがある。

エ. 大通り等の街並みが美しく、歩いていて楽しいまち

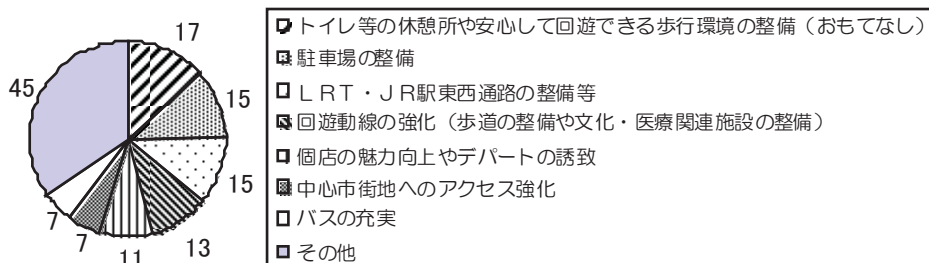
- ・ 安心してゆっくり観たり、買い物が出来たりする街。
- ・ 人が集まる場にするためには、そこへ行きたいと思うような美しい街並みにしなければならない。

オ. 休憩所やトイレがあり、安心して散歩でき、高齢者や子育て世代にもやさしいまち

- ・ 簡単なベンチを商店前の空き場所に置いてくれば有難い。公衆トイレは数が少なく、あまりに汚い。バス会社と行政、商店街等が協力して買い物客のバス運賃が半額になるような方策はないものか。
- ・ 公衆トイレが不足しており、高齢者や子ども達はどこに入ったらよいか分からない。心配で街に行けないと言っている。

②中心市街地を回遊性のある魅力あるまちとするためには、どのようなことが必要か。

回遊性向上のため、トイレ等の休憩所の設置や歩きやすい環境の整備に加え、文化施設や医療関連施設等が動線上にあることが求められている。また、中心市街地までのアクセス強化も必要で、駐車場整備やバスの充実に関する意見が多い。



【主な意見】

ア. トイレ等の休憩所や安心して回遊できる歩行環境の整備（おもてなし）

- ・ 高齢者がゆっくりと安全に歩ける歩道をつくり、いつのまにかこんなに歩けたと思わせ、足の訓練になり、また、休める場所を設け、友達を作り楽しめる場をつくってほしい。ベンチをたくさん設け、車イスなども置いてほしい。

イ. 駐車場の整備

- ・ 駐車スペースがないところには足が向かない。時間を気にせずに買い物やスポーツを楽しめるような無料駐車場を希望する。

ウ. 回遊動線の強化（歩道の整備や文化・医療関連施設の整備）

- ・ 買い物を終わって安らぎを与える森，文化，歴史漂う雰囲気を楽しむ施設を中心に歩きながら回遊できるようにすることが必要。
- ・ どんなに不便でも人が足を運ぶのは医療機関なのでお店の誘致と共に評判のいい医者呼び、高齢者向けのお店や、気軽に集まれるサロンなどをつくるのもいい。

エ. 個店の魅力向上

- ・ 仲見世のような、一般の人が気軽に立ち寄り、楽しみながら買える、見ているだけでも楽しい、「宇都宮のあそこに行けば色々あって楽しい」と皆が思える街。

オ. 中心市街地へのアクセス強化

- ・ もっと市街地に行くための交通を便利にして、誰もが行きやすいようにすべき。

- ・ 他の都市から移り住んだ者としては、中心市街地に出るのにマイカーを選ぶしかない宇都宮の交通網は非常に不便。まずは公共の交通手段の確保が必要。

カ. バスの充実

- ・ 街の中心をワンコイン（一日券）で何回でも自由に乗り降りできるバスが必要。
- ・ ミニバス乗り放題の区間をつくる。もっと小回りのきく、皆が利用出来るものが必要。

○宇都宮大学共通教育「実践・まちづくり」における小レポート

◎調査概要

実施日：平成 21 年 4 月 21 日

調査対象者：本共通教育科目を受講した生徒

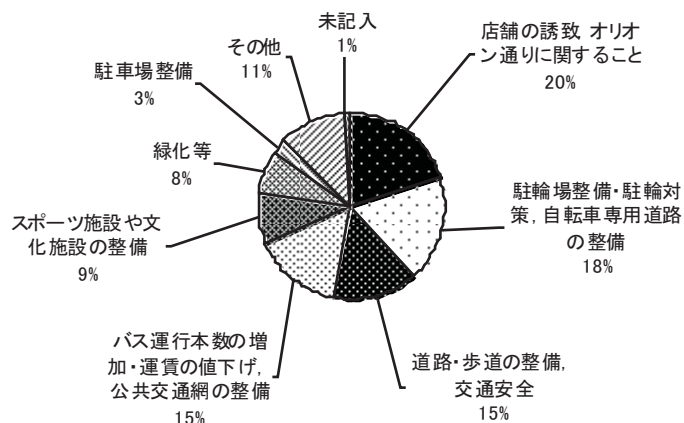
回答方法：レポートによる提出 66人（のべ意見 79 件）

【回答者年齢別構成】

学年	1 年生	2 年生	3 年生	4 年生	大学院
人数	3 人	41 人	13 人	6 人	3 人

・ 宇都宮市の中心市街地で整備してほしい施設, 取り組んで欲しい事業

自動車保有率の低い学生にとっては、駐輪場整備や歩行環境の整備、バスの便数増加等の意見が多く見られる。また、オリオン通りを中心とする店舗の充実に関する意見も多いことが特徴である。



【主な意見】

ア. 店舗の誘致, オリオン通りに関すること

- ・ もう少し学生向けの店舗がほしい。大学もあって学生は多いのに、中心地は値段の高い店舗が多くて行きにくい。
- ・ オリオン通りのアーケードのガラスが曇っていて、晴れていても薄暗い。落書き消しだけではなく、天井もきれいにしてほしい。

イ. 駐輪場整備・駐輪対策, 自転車専用道路の整備

- ・ 歩道と車道の上に自転車専用道路をつくってほしい。パルコ周辺やオリオン通りで自転車道路をつくってほしい。また、パルコやオリオン通りで自転車置き場の場所がわかりにくい。近くに無料で置ける駐輪場があれば、無断駐輪も減る。
- ・ 中心市街地を利用する上で、自転車を使うことがよくあるが、一部でやっていた歩車分離を広くやってもらえると安心して動ける。

ウ. 道路・歩道の整備, 交通安全

- ・ 道路, 歩道が狭く, 危険に感じるので, 是非, 拡幅工事を行ってほしい。
- ・ 街路灯が少ないので設置してほしい。
- ・ 市内の交通マナーが悪いので, 街を安心して歩けるまちづくりをしてほしい。

エ. バス運行本数の増加・運賃の値下げ, 公共交通網の整備

- ・ バスの本数を増やしてほしい。特に夜のバスが1時間に1本しかなく, 駅まで行く足が途絶えてしまう。
- ・ 中心市街地を活性化しても, そこに行く手段がないと意味がないので, 郊外からでも行きやすいように交通機関を整備してほしい。

オ. スポーツ施設や文化施設の整備

- ・ 市民が気軽にスポーツを楽しめるスポーツ施設(テニスコートとかフットサルとか室内プールなど)を整備してほしい。
- ・ 美術館や図書館などを市街地にも設置してほしい。宇都宮美術館は素晴らしい収蔵品があるが, もっと市街地に近いところにあってほしい。

カ. 緑化等

- ・ 再開発するときに, もっと緑あふれるまちづくりをしてほしい。道路景観整備事業でもあわせて街路樹を植えることなどが必要。県庁前通りのような場所を増やしてほしい。
- ・ もっと街に花があると良い。花があるだけで雰囲気が変わる。

○宇都宮共和大学生とのディスカッション

◎調査概要

実施日：平成21年6月10日

調査対象者：学生13名(4年生4名, 2年生9名)

趣旨：中心市街地活性化策の検討にあたり, 学生・若者の視点からみた中心市街地のイメージ, 活性化策のアイデア等について, 意見交換を行うもの。

【主な意見】

ア. 中心商店街について

- ・ オリオン通りには、買いたいものが売っていない。
 - ◇ 中心市街地でしか手に入らないものを販売してはどうか。
 - ◇ テナントミックス（店舗様態や客層毎にエリアを分けて構成）が必要。
 - ◇ アーケードは透過性があると、通りが明るくなって良い。（現状は薄暗い）
- ・ シャッター通りはイメージが悪い。
- ・ 軽食・カフェが少ない。一服できるような店が欲しい。
 - ◇ 歩きながら食べられるような店舗やオープンカフェをつくる。
- ・ オリオン通りは店舗の閉店時間が早く、夕方や夜に遊びに行くような場所ではない。

イ. 交通について

- ・ 駐車場は駐車料金が高く、出入りしづらい場所にあるため使いづらい。
- ・ 歩行者と自転車の錯綜が多く、危険を感じる。
 - ◇ オリオン通りの自転車通行規制など、歩行者と自転車の分離が必要。

ウ. 回遊性について

- ・ オリオン通りは直線的で回遊する広がりがない。横道・裏道に行きたくなるような魅力がない。
 - ◇ 人を呼び込むには、面的な広がりが必要。
- ・ オリオンスクエアは、未使用時にロープを張って、立入禁止にしており、近づき難い。もっと開放するべき。
- ・ 中心市街地には休憩できる空間がない。
 - ◇ 一息つけるスペースや子ども連れでも行ける公園を商店街付近につくってはどうか（宇都宮城址公園や八幡山公園は、子ども連れが歩いて行くには遠い）。

エ. 景観について

- ・ ごみの散乱、捨て看板（消費者金融など）、シャッターの落書き、歩道舗装の汚れなどによって、まちが汚い。
 - ◇ 汚い、怖いといったイメージを払拭するために、まちに緑が多くあっても良い。
- ・ 大通りなどの剪定された植栽をみると虚しい感じがする。

オ. 宇都宮らしさについて

- ・ 県外の人が宇都宮を訪れたとき、ランドマークが無いいため地図を見ても分からない。
- ・ まちに宇都宮らしさがない。まちを歩いていて宇都宮に居ると感じない。

カ. 情報発信について

- ・ 中心市街地には、美味しいたい焼きや魅力的な店舗もあるが、知らない人が多い。
 - ◇ 魅力的な店舗を紹介するマップ等のツールを作成してはどうか。

- ・ いつイベントを開催しているか分からないし、内容が若者向けではない。
- ・ 学生の情報収集方法は携帯電話が多い。
 - ↳ 有効な情報発信手段を検討した方が良い。

キ. その他

- ・ 中心市街地は商業（買い物）がすべてと考えるべきではない。品揃えは郊外店舗にかなわない。
 - ↳ 娯楽や趣味等の時間を過ごせる多目的型消費行動のとれるまちにしてはどうか。
- ・ JR宇都宮駅から中心商店街へのアクセス性が議論になることが多いが、東武宇都宮駅からのアクセス性の向上も重要。
- ・ LRTや再開発事業などによる都市構造の変換は必要。

《市民が求める中心市街地の姿（アンケートからの考察）》

- ① 中心市街地へのアクセスがよく、かつ、中心市街地内においても、自転車を含めた公共交通機関等により、まちなかを容易に移動できる。また、自家用車でないと来街できない、自家用車で来ざるを得ない来街者のために、広くて使いやすい駐車場が整備されている。
- ② ゴミの散乱や無秩序な屋外広告もなく、老朽化した建物の景観も整備された、誇れたいきれいな街並みがあり、そこでは、緑が溢れ、歩いているだけでも楽しい空間がある。
- ③ 小さな子どもから高齢者までが犯罪や交通事故に巻き込まれない、安全な歩行環境が整備されている。さらに、まちなかの至るところにトイレや休憩所があり、誰もが快適に安心してまちなかで過ごすことができる環境が整っている。
- ④ 買い物だけでなく、中心市街地でしか味わえない、歴史・文化・芸術・娯楽・スポーツ・福祉等により、多様な世代が交流する、楽しめる場所であるとともに、市の個性を生かした「まち」が確立されている。
- ⑤ 商店街は空き店舗が解消され、魅力的な店舗が軒を連ねているとともに、最寄品も充実した生活空間としての機能も果たし、都心居住が推進されている。併せて、公共交通機関の充実により、夜間も商店街には人通りが多く、賑わいに溢れている。
- ⑥ 中心市街地では、商業者・住民・まちづくり関係者・行政が一体となり、相互協力のもと、「まち」の「経営」を行い、効果的かつ効率的な運営による、持続発展的なまちづくりが行われている。

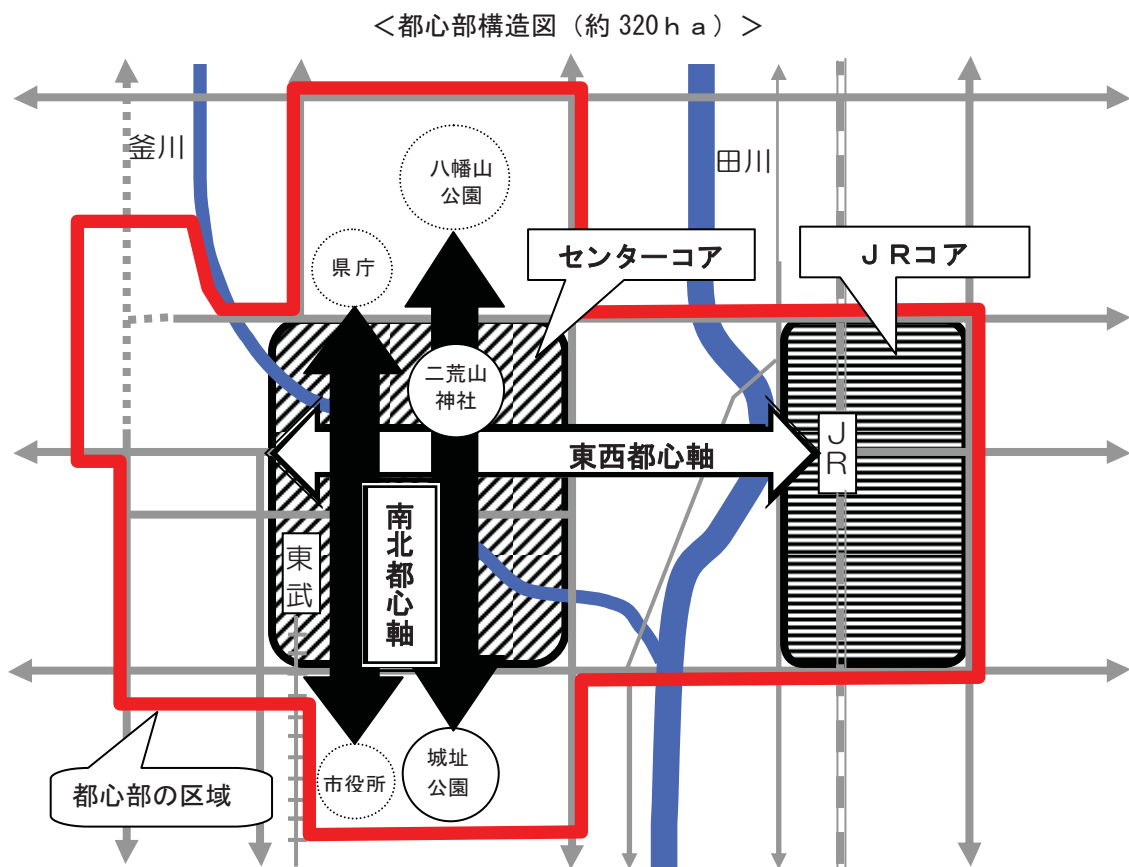
[3]これまでの取組と検証

(1)過去の計画に基づく取組

本市では、平成11年3月に「宇都宮市中心市街地活性化基本計画」(以下、「旧基本計画」という。)を策定し、活性化を図ってきたところであるが、依然として小規模小売店舗等の撤退が相次ぎ、次第に商業機能の核となる大型店へも波及した。平成12年12月には上野百貨店の倒産、さらには西武百貨店の撤退(平成14年12月)等、中心市街地の衰退のみならず、本市経済にも大きな影響を及ぼすこととなった。

このようなことから、大型店撤退等の環境変化を踏まえ、中心市街地の活性化を図っていくためには、市民、事業者、行政等が一体となって取り組んでいく上で、まちづくりに対する共通かつ明確なビジョンが必要となってきた。そのため、まちづくりの方向性や課題の再整理を行い、緊急かつ効果の高い事業を明確化し、さらに「宇都宮まちづくり推進機構」等との協議やパブリックコメントを実施し、「宇都宮市都心部グランドデザイン」(以下、「グランドデザイン」という。)を平成14年8月に策定した。

この計画においては、30年間の長期ビジョンのもと、中心市街地の都市構造(2核2軸構想)を実現し、活性化を図るべく、旧基本計画に位置づけのない新たな事業も含め、これまでのおおよそ10年間で実効性の高い優先的な事業に取り組んできた。



《参考》 都心部グランドデザイン（長期ビジョン）

本市においては、中心市街地の活性化には大規模な都市改造や関係者の権利調整等を伴うという認識から、長期ビジョンとしてグランドデザインを策定し、おおよそ30年間の整備スケジュールに基づいた中心市街地のまちづくりを推進してきた。

しかしながら、このグランドデザインには、第二期以降の具体的事業が位置づけられていないことから、本基本計画において実施する事業をグランドデザインの第二期戦略プロジェクトとして位置づける。

	ねらい・内容	主な事業
第一期 (形成期)	<p>① 期間 平成14年度～平成21年度</p> <p>② ねらい</p> <ul style="list-style-type: none"> ○センターコアとJRコアの都心核づくりを推進する。 ○南北都心軸づくりを推進する。 ○戦略プロジェクトの推進と居住環境を整備する。 ○都心核を支える交通基盤・情報基盤の整備と歩行者空間を確保する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・馬場通り中央地区市街地再開発事業 ・オリオン市民広場整備事業 ・若年夫婦世帯家賃補助事業 ・都心部道路景観整備事業（歴史軸） ・宇都宮城址公園整備事業 ・循環バス運行実験事業 等
第二期 (発展期)	<p>① 期間 平成22年度～平成31年度</p> <p>② ねらい</p> <ul style="list-style-type: none"> ○第一期で形成された都心核，南北都心軸をもとに，東西都心軸づくりを推進する。 ○東西交通基盤の抜本的な改造を推進する。 ○以上を通し，21世紀にふさわしい都心部の骨格構造を完成する。 	<p>※本基本計画において取り組む各事業（5年間分）</p>
第三期 (成熟期)	<p>① 期間 平成32年度～平成41年度</p> <p>② ねらい</p> <ul style="list-style-type: none"> ○都心骨格構造を活かし，新たな整備プロジェクトを展開し，中核都市宇都宮の目指す都心部を実現する。 	

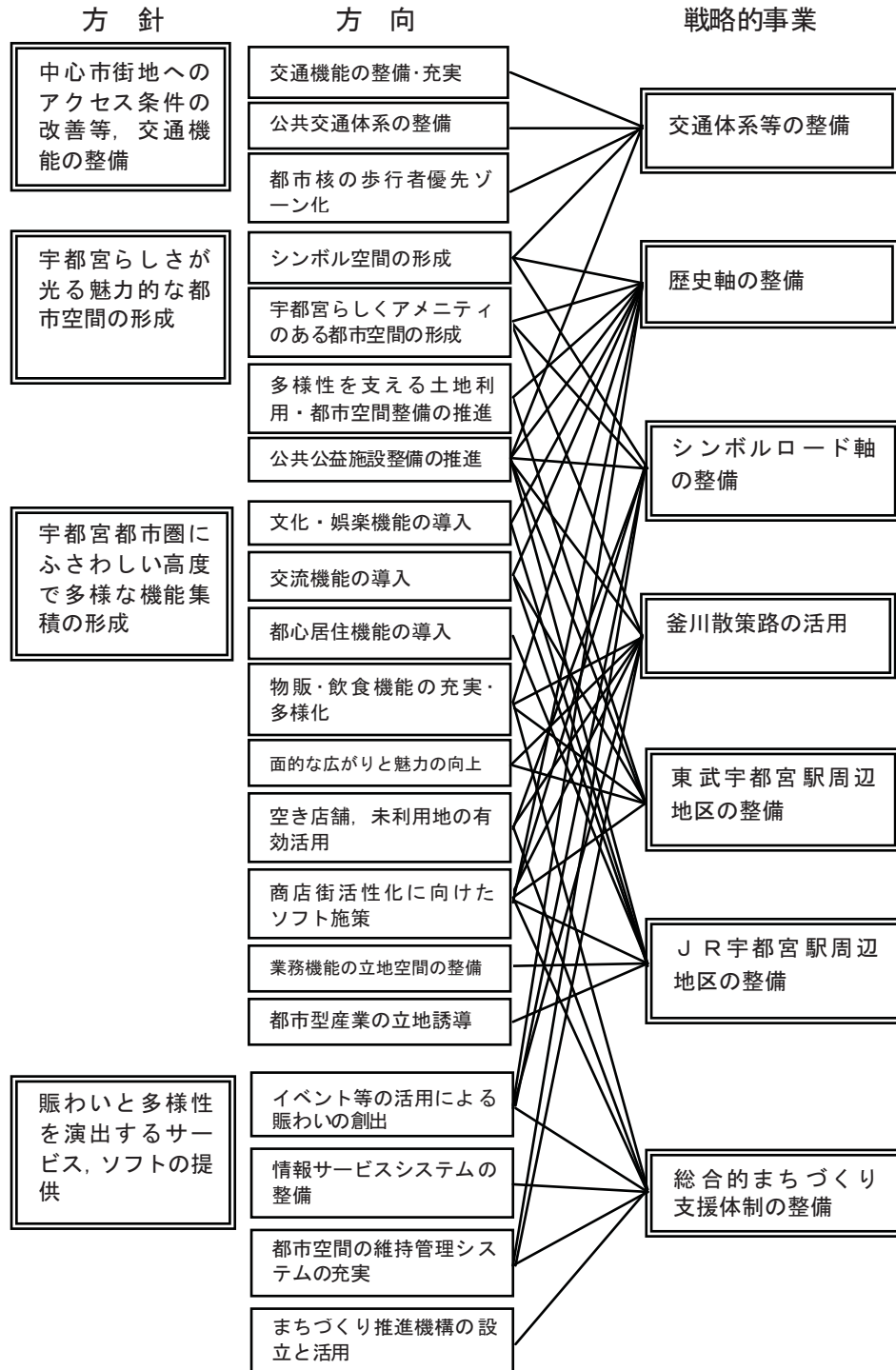
(2)旧基本計画の概要

旧基本計画では、下記のまちづくりのコンセプトと4つの方針の下、市街地整備と商業等活性化の観点から、37の戦略的事業を計画し、中心市街地の活性化に取り組んできた。

まちづくりのコンセプト

「中核都市・宇都宮にふさわしい賑わいと多様性のまちの実現を目指す」

4つの方針と戦略的事業の位置づけ



○戦略的事業一覧

区 分	事業名	進 捗
交通体系等の整備	歩道・街路樹等の整備	完了
	歩行者空間の拡大	着手済
	共通駐車券制度, ホリデーパーキング, 駐車場案内システムの充実	完了
	交通需要マネジメントシステムの運用	着手済
	循環バスの運行, 低料金バスの導入	完了
	高齢化, 環境に配慮した超低床バス, 低公害バスの充実	着手済
	公共交通による東西交通円滑化の検討	着手済
	交通ターミナル機能の強化	着手済
	LRT(次世代型路面電車)等新しい公共交通システムの検討	着手済
	駐車場の再配置の検討	着手済
	都心環状線など3環状の整備	着手済
	中心市街地へのアクセス道路の整備	完了
歴史軸の整備	市街地再開発事業による都市機能更新, 広場の整備・景観の確保	着手済
	御本丸公園の整備	着手済
	歴史イベントの開催	着手済
	御本丸公園と市役所間の緑道整備	完了
	歴史軸の整備	完了
	歴史散歩道の景観整備	未着手
	ポケットパークの整備	未着手
	歴史資料館の整備	着手済
	歴史案内板の設置促進	完了
シンボルロード軸 の整備	市民主導によるシンボルロードの維持・活用	着手済
	シンボルロードイベントの開催	着手済
	県庁前道路の拡幅・周辺の再整備	未着手
	官公庁連携のもと, 福祉など市民サービス機能の充実	着手済
釜川散策路の活用	釜川プロムナード市民文化市などイベントの開催	着手済
	市民主導による散策路の美化の促進	着手済
	散策路沿道における商業, 飲食系の誘導	着手済
東武宇都宮駅周辺 地区の整備	東武宇都宮駅周辺地区の機能更新, 空間整備	着手済
	オープンスペース(都市型公園)の整備	完了
	アミューズメント機能の導入	未着手
JR宇都宮駅周辺 地区の整備	JR宇都宮駅周辺地区の整備	着手済
	JR宇都宮駅東口開発の推進	着手済
	JR宇都宮駅西口の機能更新	着手済
総合的まちづくり 支援体制の整備	地域ブロック会議, イベントを通じた意識啓発・後継者育成	完了
	TMOの設立	完了
	宇都宮まちづくり推進機構の設立	完了

戦略的事業の体系と達成状況

事業区分	事業数	完了	着手済	未着手
1)交通体系等の整備	12	4	8	0
2)歴史軸の整備	9	3	4	2
3)シンボルロード軸の整備	4	0	3	1
4)釜川散策路の活用	3	0	3	0
5)東武宇都宮駅周辺地区の整備	3	1	1	1
6)JR宇都宮駅周辺地区の整備	3	0	3	0
7)総合的まちづくり支援体制の整備	3	3	0	0
合計	37	11	22	4

<未着手事業について>

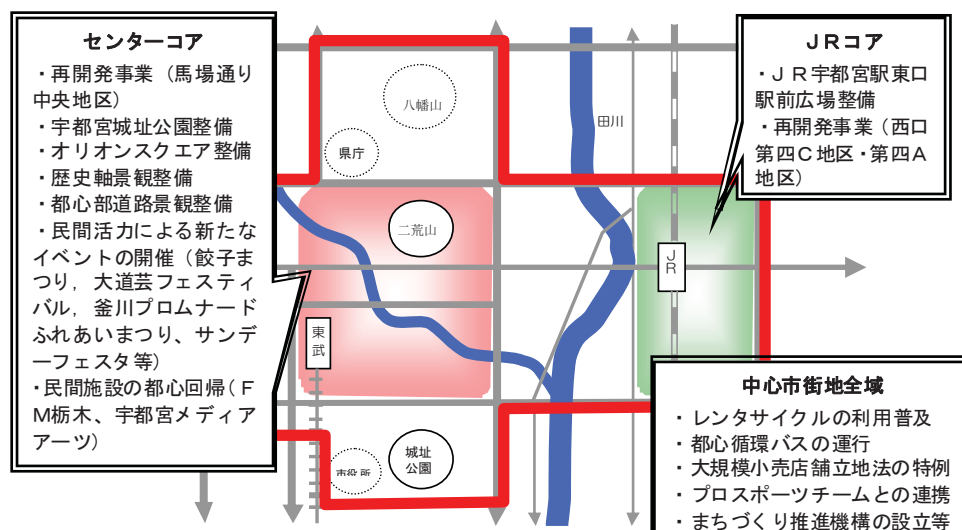
未着手事業については、一部権利者や関係者との調整が進んでいるものの、整備地区一帯での合意形成が困難であったことや具体的な整備内容及び事業主体が決定されなかったことから、計画策定までには至らなかった。

また、既に実施された事業についても、成果に乏しいことから停滞・廃止された事業や見直しが図られた事業もあることから、このような反省を踏まえ、市民・事業者等とまちづくりの目標や事業の必要性等について意識共有を図りながら、協働・連携を図る事業に取り組むことが必要である。

(3)これまでの取組の総括

旧基本計画における取組では、「2核2軸」の都市構造の形成が推進されるとともに、整備された広場・拠点等において、民間活力による新たなイベントの開催や集客方策等が図られた。このようなことから、都市基盤整備においては、賑わい演出の場となる下地が形成されたものと評価する。しかしながら、歩行者通行量の減少や空き店舗の増加など、賑わいに関わる指標については、厳しい落ち込み状況が続いている。

<旧基本計画における取組成果（平成10年度～21年度）>



○主な事業

1) 都市構造の形成（拠点施設・広場の整備）

再開発事業・宇都宮城址公園の整備・オリオンスクエアの整備により、都市機能の更新や拠点広場が創出されるとともに、それらの拠点広場等において、市民が主体となった新たなイベント等が数多く開催されている。

また、都心部道路景観整備事業による都市景観の整備や歩行空間の確保による回遊性の向上にも取り組んできたところである。

今後も、各拠点間の連携を図った、回遊性の高い中心市街地を目指すとともに、より一層の協働事業に継続的に取り組んでいくことが必要である。

成果項目	実施主体	概要・指標等
空きビル（旧上野百貨店）の機能更新	馬場通り中央地区市街地再開発組合	市街地再開発事業における空きビルの都市機能更新にあわせ、市民の憩いの広場も創出。 【公共施設等；バンパ出張所、ゆうあいひろば、うつのみやや妖精ミュージアム、バンパ市民広場】
J R 宇都宮駅西口地区における再開発事業	市街地再開発組合等	再開発事業等による都心居住を促進する共同住宅の整備や宿泊施設等の立地により、多様な都市機能がコンパクトに集積した快適な生活環境を創出している。 【宇都宮駅西口第四C地区 平成12年10月完成】 【宇都宮駅西口第四A地区 平成17年5月完成】
宇都宮城の一部復元	整備；市、イベント等；宇都宮城址公園市民の会	宇都宮城の櫓・堀等の歴史建築物の一部復元や、城址まつり・歴史講演会等の開催、宇都宮の歴史を伝えるガイダンス施設の整備等により、中心市街地における回遊拠点として、さらには新たな観光ルートの拠点として、活性化に寄与している。 【宇都宮城ものしり館（土塁内暫定ガイダンス施設）来館者数；53,754人（平成20年度）】
オリオンスクエア整備	市	まちなかにおける屋外型のイベント会場として整備し、各種イベント等が数多く開催されており、中心市街地に新たな人の流れを生み、賑わいの創出に寄与している。
「歴史軸」の道路景観整備	市	電線類の地中化等道路景観の整備とバリアフリー化により、安全・快適な歩行空間を創出し、回遊性向上に寄与している。 【御橋通りの平成21年度通行量（対平成17年度比）；休日46%の増加】
東武馬車道通りの景観整備	東武馬車道通り商店街振興組合	平成15年度から17年度にかけて、実施された店舗等の景観整備および街路整備により、都市景観の向上に寄与している。
池上通り景観整備	池上通り商店街振興組合	アーケードの撤去およびファサード整備が実施され、中心商業地の回遊性向上に寄与するとともに、東武馬車道通りの景観整備との連たん効果を図っている。
にぎわい特区	県（申請主体）	大規模小売店舗立地法の手続きを簡素化することで、集客の核である大型店の空き店舗状態の解消を図り、中心商業地の賑わい回復に寄与している。 【ララスクエア宇都宮（旧ロビンソン跡） 平成17年4月】 【ラパーク長崎屋宇都宮店（旧西武百貨店）平成15年11月】

2) 交通体系の整備等

中心市街地への来街手段としては、自動車が主な交通手段となっている状況から、公共交通の利用促進策を講じるとともに、市役所駐車場をフリンジパーキングとして整備するなど、都市活動を支える移動手段の確保を図ってきた。

また、都心環状線内は公共交通機関や自転車の利用促進を図り、歩行者にやさしい空間としての整備や歩いて楽しいまちづくりを推進するなど、まちづくりと合わせた徒歩や自転車の利用環境の向上を図ってきた。

今後も、市民・観光客が多様な移動手段で来街することができる、誰にでもやさしく、気軽に訪れることができる中心市街地の整備を目指していく必要がある。

成果項目	実施主体	概要・指標等
レンタサイクルの利用普及	市	平成 15 年度からの試行実験において利用効果が高いことから、平成 21 年度より本格実施を開始し、来街者の移動手段の確保と回遊性の向上に寄与している。 【利用台数 ; 14,996 台 (平成 17 年度), 21,535 台 (平成 19 年度)】
都心循環バスの運行	(株)関東自動車	実験運行から民間事業者へ事業継承された。中心市街地を巡回する貴重な移動手段として、回遊性の向上に寄与している。愛称は「きぶな」。 【20 分間隔運行, 運賃一律 150 円】
自転車道の整備	市	自転車道をカラー舗装化することにより、自転車走行環境の向上と歩行者空間の確保に寄与している。
歩道上駐輪場の整備	市	J R 宇都宮駅西口の歩道上にスポット駐輪場を整備したことにより、違法駐輪の減少に寄与している。
J R 宇都宮駅東口駅前広場整備	市	土地区画整備事業による駅前広場の整備により、駅舎への連絡性や利便性が向上し、交通ターミナル機能の強化に繋がった。
モビリティ・マネジメントの推進	市	自動車から公共交通への意識転換策を実施。バス利用者限定のクーポンの配布及びバス車内広告の実施。【平成 21 年試行実験の実施】
P T P S の構築・運用	栃木県警, バス事業者	バスの円滑な運行を目的に平成 18 年 3 月に県道氏家・宇都宮線 (白沢街道) に整備され、バスの定時性を確保している。
バス・鉄道利用デー	(社)栃木県バス協会	毎月 1 日と 15 日に当日専用バス回数券を販売し、公共交通の利用促進を図っている。
市役所駐車場の無料開放	市	長時間駐車用の「フリンジパーキング」として、まちなか回遊に寄与している。 【休日の一日平均利用台数 ; 548 台 (平成 19 年度), 652 台 (平成 20 年度)】

[4]中心市街地活性化の課題整理

本市はこれまでに、中心市街地の都市基盤の質を向上させる事業や商業の活性化に資する事業に市民・事業者等と行政が一体となって取り組んできた。

しかしながら、依然として、中心市街地の歩行者通行量の減少や空き店舗数の増加などが進み、市民や来街者がまちの活力を実感できる状況にはない。

そのため、これまでの現状分析、市民ニーズ把握、過去の取組を総括し、着実な活性化を実現すべく、中心市街地の衰退要因を明らかにし、その課題について整理する。

(1)中心市街地の衰退要因

①モータリゼーションの進展による都市の肥大化

本市は関東平野の北端に位置し、平坦で起伏が少ない地理的条件から、充実した道路網の整備やそれに伴う郊外での住宅供給等により、都市の肥大化が進行するとともに、全国でも有数の車社会となっている。

また、ロードサイド型の大規模集客施設が数多く立地し、人が郊外へ流れ出る状況となり、さらに、中心市街地では駐車場の散在やその利便性が悪いこと等から、マイカー利用者に敬遠され、市民の足が遠のいてしまう状況になっている。

このように、都市の肥大化・拡散化を背景に、来街手法が過度に車に依存してしまう状態が、中心市街地のひとつの衰退要因と考えられる。

②郊外型大規模集客施設等の影響による中心商業地の求心力低下

本市の中心市街地は、県内はもとより、北関東においても有数の商店街を有し、広域商圏を誇る一大商業集積地である。

しかしながら、近年、郊外においては、県内はもとより県外においても、多くの大型ショッピングセンターやアウトレットモール等が立地され、広域からの集客を図るには従来から比較すると難しい状況となっている。

また、中心部の大型商業施設等の郊外移転や撤退・倒産に加え、中心商業地自体が環境変化や生活者ニーズ等の変化に対応できていなかったという状況も中心商業地の求心力低下の要因として考えられる。

③まちの没個性化

本市には、全国的に有名な「宇都宮餃子」のほかにも数多くの地域資源を有しているが、中心市街地においては、「大谷石」「カクテル」「ジャズ」といった特有の地域資源や文化・歴史資源を最大限に生かすきれていない状況にある。

また、本市は大都市への人口流出を防ぐ方策や都市セールスとしての「個性」を活用した訴求にも乏しく、「宇都宮らしさ」や市民がまちに愛着と誇りを持つという意識が低い状況にある。

このことが、まちの没個性化を招くという悪循環に陥っており、他都市との差別化という観点においても、個性を発揮できていない現状が、中心市街地の衰退要因のひとつと考えられる。

(2)中心市街地活性化への課題

①賑わいの源となる居住人口と来街者の増加

まちの賑わいは、人々が住まい、訪れ、時を過ごすことにより創出される。しかしながら、中心市街地の居住人口は減少し、全市に比べ高齢化・少人数世帯化が進行している。また、歩行者通行量についても、ピーク時と比べると大幅に落ち込んでいる。

中心市街地の居住人口の減少や郊外型大規模集客施設の増加とともに、中心市街地への来街者が減少し、中心市街地から郊外や市外への人口と消費の流出が進んだ。その結果、中心市街地では事業所・従業者数は減少し、中心市街地の吸引力が低下した。

このように、本市の中心市街地では、居住人口や来街者の減少が都市機能の空洞化を招き、それがさらに来街者等の減少に繋がる負の連鎖が起きていると言える。

このため、今後はまちなか居住支援や都市機能の充実をはじめとした施策の連携を進め、中心市街地に人を呼び込む必要がある。

②過度な自動車依存からの脱却

自動車への依存が強い本市においては、中心市街地への移動手段についても自動車が中心となっているのが現状である。その状況を反映し、近年、時間貸し駐車場への土地利用転換が多く見られ、低未利用地の増加も懸念されている。

また、公共交通についても、都心循環バスの運行開始やターミナル整備等を進めてきているものの、利用者は減少傾向にある。

しかしながら、近年の環境問題や交通渋滞・交通事故といった交通問題への関心の高まり、高齢社会の到来への対応や環境との共生といった社会的要請を踏まえると、歩行環境の向上を含めた、様々な移動手段の確保によるアクセス性・回遊性の向上に取り組み、過度な自動車依存から脱却した、公共交通ネットワークの形成が必要である。

③中心商業地の再生

本市の中心市街地において、センターコアは、商業集積等の状況から見ても本市の賑わいの中心であり、その中核をなすオリオン通りは、かつて県下一・北関東一の広域型商店街として集客力を誇っていた。しかしながら、現在は、自動車依存や郊外への大規模集客施設の進出等の影響を受け、歩行者通行量や商店数の減少等が見られるなど、かつての賑わいは失われている。そのため、中心市街地を活性化させるためには、センターコアの形成を通じたオリオン通りの活性化が欠かせない。

活性化に向けては、郊外の大規模集客施設と差別化を図った、単なる商店街再生に止まらないオリオン通りの再生が重要と考えるが、幸い、オリオン通りやその周辺には、ジャズやカクテル、餃子のように宇都宮を代表する音楽や食文化の拠点となる場所が集積する。これらの資源を情報や景観、イベント、おもてなしといった新たなまちの魅力づくりと融合させ、オリオン通りにかつての誇りと賑わいを取り戻すことが期待される。

また、郊外の大規模集客施設に比べ、中心市街地の滞在時間は短くなっている。その

理由としては、中心市街地において賑わいや憩い、安らぎ、さらには快適さといったものの不足が、市民アンケート調査の結果などから考えられる。そのため、多目的型消費行動の誘発や憩いの場の提供といったまちなかに長時間滞在してもらう施策が重要であり、誰もが快適に安心してまちなかで時間を過ごすことができる「楽しい」中心市街地として、オリオン通り等の中心商業地の再生を図る必要がある。

④地域資源の活用による「個性」の創出

市民アンケートによると、中心市街地に愛着があると回答した市民は半数、中心市街地が賑わっていると回答した市民はわずか5分の1に止まっている。これは中心市街地に対して満足感を得る市民が少ないという事実の現れであると考えられる。市民が愛着を感じないまちは、市外からの来街者に対しても同様の印象を与えかねない。

この都市間競争の時代において「選ばれる都市」となるためには、都市の「顔」である中心市街地がいかにも魅力的で価値を感じてもらえるかが求められている。そのため、本市中心市街地の最も身近な利用者である市民に対し、満足度の向上や愛着・誇りの醸成を図り、食・歴史等の地域資源を生かした、「個性」と「楽しさ」が溢れる中心市街地を創出する必要がある。

[5]中心市街地活性化の意義

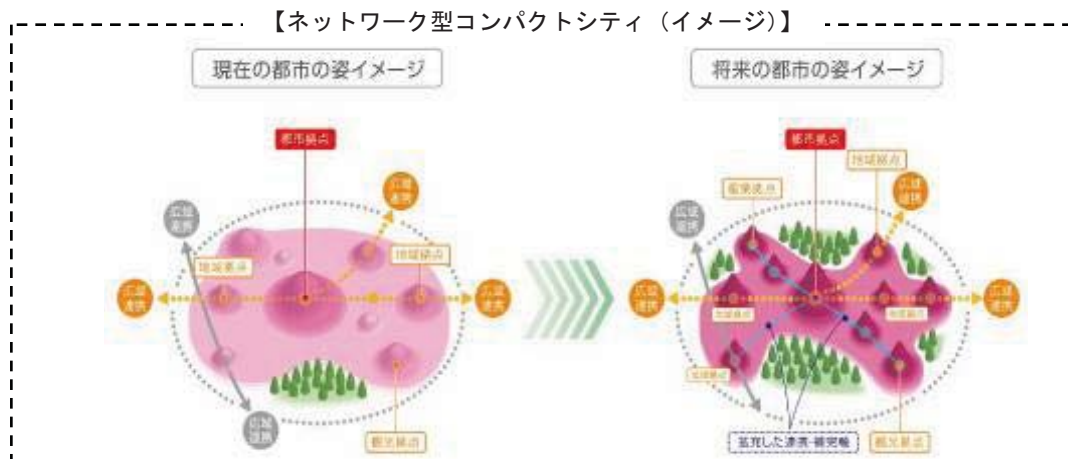
中心市街地に残された課題を解決し、新たな中心市街地活性化を実現するためには、市民、商業者、事業者、行政など全市を挙げた取組が必要となる。そのため、本市の目指す都市像における中心市街地の位置づけ及び中心市街地活性化の意義を明確に整理する。

(1)中心市街地の位置づけ

1)第5次宇都宮市総合計画

将来の望ましい都市の形成に向けて、『土地利用の適正化』と『拠点化の促進』により、都市の「コンパクト化（集約化）」を図るとともに、拠点間における機能連携・補完、他圏域との広域的連携のための軸を形成・強化する『ネットワーク化の促進』を図り、これからの人口規模・構造や都市活動に見合った都市の姿である、「ネットワーク型コンパクトシティ（連携・集約型都市）」の形成を目指す。

その中で、「都市拠点」である中心市街地の役割や目指すべき状態を明らかにし、50万都市の中核としての機能を高めていく。



■目指す状態

- 地域コミュニティが適切に形成・維持されています。
 - 徒歩や自転車で行動できる範囲に日常生活に必要な生活利便機能を備えています。
 - 市民のさまざまな価値観やライフスタイルに対応しています。
 - 自然環境や周辺環境と調和しています。
- さらに、中心市街地では、
- 子供から高齢者まで、誰もが安心して快適に暮らせる、都市的な利便性や快適性を備えています。

ア. 土地利用の適正化

誰もが暮らしやすい住環境を備え、本市の中核性・存在感の向上につながる高度な都市機能の受け皿となる中心市街地の形成を図る。

【住宅地】

中心市街地においては、多様な用途に対応した複合的で高度な土地利用により、多様なニーズに応じた誰もが暮らしやすい住環境の創出を図る。

【商業・業務地】

中心市街地においては、本市の中枢性や存在感の向上につながる高度な都市機能の集積の受け皿として、商業・業務地の形成を図る。

イ. 拠点化の促進

中心市街地はもとより、産業・観光拠点や既に形成されている地域拠点、生活拠点または生活圏等、都市機能の集積している既存の拠点や核等の有効活用等、拠点性の高いエリアの拠点化の促進を図る。

それぞれの拠点における機能や役割分担の明確化と拠点の規模の適正化を図り、そこでの都市機能の質や機能性を高め、全市的な視点から、「拠点化の促進」を目指す。

■都市拠点の形成方針

- 行政、教育、文化・芸術、情報、商業、交通、医療・福祉、アミューズメント等の高度な機能が高密度に集積する、本市における中枢拠点、広域的な交流拠点の形成を図る。
- 複合的で高度な土地利用の促進や低・未利用地の有効活用を図る。
- 徒歩や自転車と公共交通の組み合わせ等により、人や環境にやさしい移動の環境が整った、公共交通が重視された拠点の形成を図る。
- 本市の歴史・文化の発祥地として、本市独自の文化の創造・発展を牽引する、風格と魅力を備えた空間の形成を図る。
- 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、多様なニーズに応じた良好な生活環境や活気あふれる生活空間の形成を図る。

【都市空間における拠点の構成（イメージ）】



ウ. ネットワーク化の促進

拠点間における機能連携・補完、他圏域との広域的連携のための軸を形成・強化するとともに、社会とのつながりや地域間の連携の手段として大きな役割を担う情報ネットワークの形成等を図り、ハード・ソフト両面での「ネットワーク化の促進」を目指す。

2)第2次都市計画マスタープラン

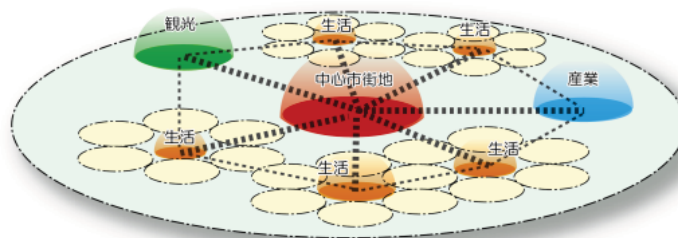
○全体構想における将来都市構造

ア. ネットワーク型コンパクトシティの基本的な考え方

a) 拠点配置 ～一極集中ではなく、中心市街地を核とした拠点連携～

- ・ 中心市街地に人口や諸機能の集約を目指す一極集中型の都市構造ではなく、中心市街地を核としつつ、各地域のそれぞれにおいて、地域特性に応じた都市機能を集積し、これらが役割を補完し合う都市構造を構築する。
- ・ それぞれの拠点が、地域特性を活かしたまちづくりを行うことで市全体としての活力・魅力を高めるとともに、自動車利用を前提とした拡散的な都市機能の立地を抑制し、生活行動のコンパクト化を誘導する。

□中心市街地を核とした拠点連携のイメージ

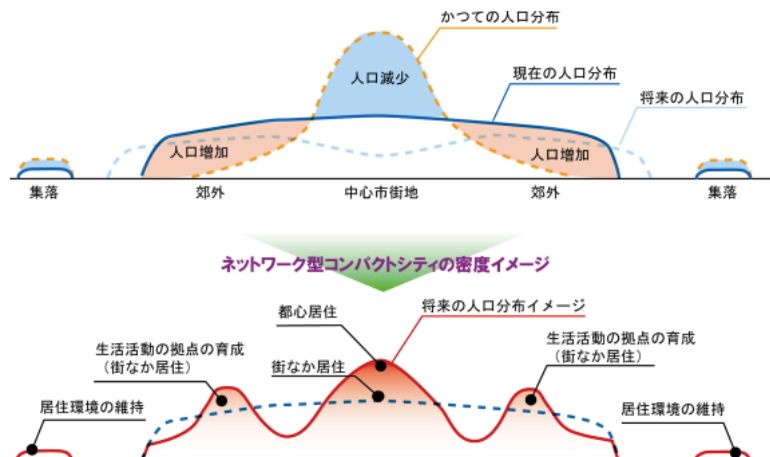


それぞれの拠点が、地域特性を活かしたまちづくりを行うことで、
これらが役割を補完し合う都市構造を構築し、
市全体としての活力・魅力を高める
また、拡散的な都市機能の立地抑制により、
生活行動のコンパクト化を誘導

b) 市街地密度 ～高密度だけでなく、高密度、中密度、低密度のメリハリ～

- ・ 本市が目指す「ネットワーク型コンパクトシティ」は、市街地の形態をコンパクト（高密度）にすることだけではなく、「街なか」、「郊外」、「農村」のそれぞれが役割を補完し合いながら、都市全体として、持続可能であることを目指すものであり、そのために、それぞれの特性に応じた拠点を配置する。

□密度配置と暮らし方のイメージ

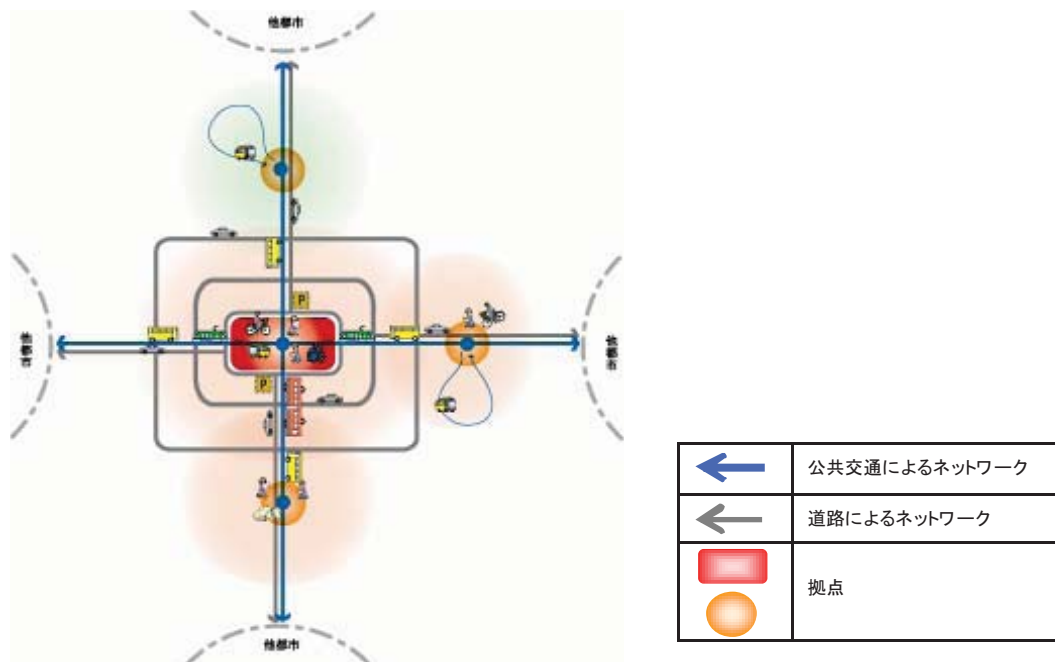


c) 市街地・拠点間のネットワーク

～自動車だけでなく、公共交通・徒歩・自転車と自動車が連携・共存した都市構造～

- ・ 公共交通と自動車は、ともに都市活動を支える重要な移動手段であり、これらがバランスのとれた交通ネットワークを形成することが重要。
- ・ 誰もが市街地や拠点間を安心して移動でき、活動できるよう、これまで衰退傾向が顕著であった公共交通の活性化を図る。また、公共交通と自動車などの連携のための交通結節点の整備・充実など、「自動車の賢い利用」を誘導しながら、公共交通と自動車を選択的に利用できる交通ネットワークの形成を目指す。
- ・ 市街地や拠点間においては、公共交通と自動車の2つのネットワークにより、移動手段の選択肢を確保し、市街地密度が低い地域においては、地域特性に応じた生活交通手段の確保を目指す。
- ・ 中心市街地での歩いて楽しいまちづくり、生活圏での歩いて暮らせるまちづくりなど、まちづくりと合わせた徒歩や自転車の利用環境の向上を図り、短距離での自動車利用の抑制を誘導する。

□公共交通・徒歩・自転車と自動車との連携・共存のイメージ



イ. 拠点と整備方向

a) 都心拠点

- ・ 商業業務機能や行政機能、交流機能をはじめとした諸機能が集積する中心市街地を、広域都市圏の中核となる「都心拠点」として位置付ける。
- ・ 都心拠点では、複合的で高度な土地利用を促進し、歴史・文化を踏まえた風格と魅力ある空間形成や、人と環境に優しい交通環境の整備、多様なニーズに応じた生活環境の形成などにより、広域的に人、もの、情報が集積・交流する本市の顔となるまちづくりを行う。

(2)中心市街地活性化の意義

本市は、第5次総合計画において掲げる将来のうつのみや像（都市像）として、『くらしいき まちキラキラ つながる人☆夢のみや うつのみや』を目指しており、その都市像を実現するため、「まちづくりの重点課題」が解決された状態を、「みんなが幸せに暮らせるまち」「みんなに選ばれるまち」「持続的に発展できるまち」と設定している。（下図参照）

さらに、将来の都市空間の姿として「ネットワーク型コンパクトシティ」を掲げ、その中枢としてふさわしい中心市街地のあり方を示し、本市の発展に欠かせない「都市拠点」としての目指すべき方向性を位置づけている。

また、本市では、厳しい社会経済状況、激化する都市間競争の中で「選ばれる都市」となるため、都市全体の魅力や価値を高めていく「都市のブランド化」に取り組んでおり、生活拠点としての豊かさ・楽しさを表す「住めば愉快だ 宇都宮」というブランドメッセージを掲げ、本市の様々な魅力や価値に関する戦略的な情報発信に取り組んでいる。中心市街地には「食」・「歴史・文化」など、多くの地域資源が集積しており、都市ブランドの構築に向けて重要な情報発信拠点となっている。

このようなことから、中心市街地の活性化に取り組むことは、本市全体のまちづくりの課題解決にも繋がり、市民が「幸せに暮らせるまち」となり、多くの人から「選ばれるまち」となるための発展に欠かせないものになっている。

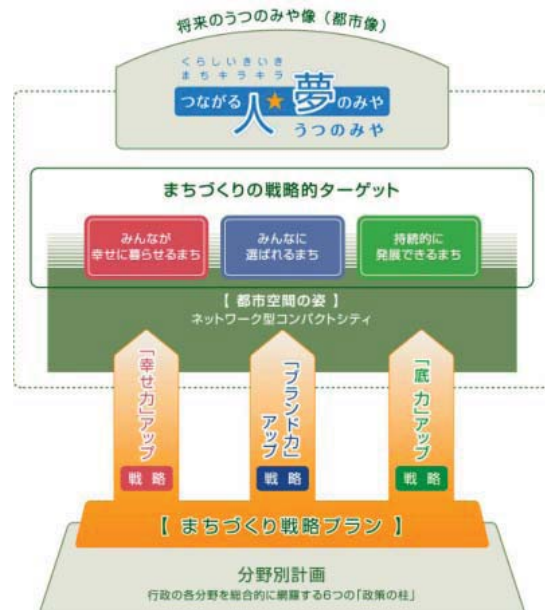
さらに、将来の都市空間の形成に向けた「土地利用の適正化」や「拠点化の促進」等においても、中心市街地に求められる役割を果たすことで、本市が持続的に発展可能な都市へと成長していくことになる。

しかしながら、本市においては、市街地拡散の進行や自動車に依存した移動手段等が顕著であり、より一層の適正な土地利用や拠点化の促進が求められているところである。

さらに、中心市街地においても、自動車依存型社会の進展や商業施設等の郊外移転等の影響により、相対的に魅力や活力が低下してきている。

本市の発展に欠かせない中心市街地の衰退は、市民生活の利便性低下や経済基盤の弱体化を招き、暮らしやすい都市空間の形成を阻害することに止まらず、広域的観点からも「選ばれるまち」としての魅力が低下し、都市全体の衰退に繋がってしまう。

このようなことから、本市の持続的な発展や県都として栃木県の発展に資することに加え、道州制を見据えた北関東圏域における中心性を高めていくため、中心市街地の活性化に取り組む。



[6]中心市街地活性化の基本方針

本市は、グランドデザインにおいて、おおよそ30年間の長期ビジョンのもと、2核2軸の都市構造の実現による多様性と賑わいにあふれた都市拠点の形成を目指してきた。

しかしながら、賑わいの観点からその都市拠点の形成は十分とは言えない。

また、課題に挙げたように、市民アンケートの結果では、中心市街地に対する愛着や賑わいを感じる市民の割合が低く、市民の中心市街地離れが進んでいるとも言え、中心市街地ならではの資源やポテンシャルを活かしきれていない。

本基本計画における中心市街地活性化の基本方針は、本市中心市街地が目指す姿へ向けた活性化方策の取組姿勢であり、活性化に向けた戦略の骨子となるものである。

<方針①> 昼夜ともに賑わうまちづくり

本市中心市街地は、50万人の市民生活を支える拠点としての性格に加えて、北関東圏を牽引する拠点としての性格も有している。そのため、多種多様な都市機能を集積した上で、多くの人々のニーズに応える必要がある。

しかしながら、中心市街地における商業・業務機能の低下や賑わいのベースとなる居住人口の減少が起きているのが現状であり、さらにその現状が店舗の撤退や閉店時間を早める悪循環に陥っている。このまま中心市街地の空洞化が進行することは、機能的な都市活動の確保や経済活力の維持・向上に支障を及ぼすことから、身近で利用しやすい生活支援機能の集積や居住空間形成を図り、充実した都市機能に支えられた居住機能等の強化を目指す。

また、昼間人口については、商業・業務機能や都市福祉施設といった都市機能を充実させ、子どもから高齢者まで多様な人々の受け皿の確保を目指す。

<方針②> 多様な移動手段の確保と回遊できるまちづくり

本市中心市街地への移動手段は、自動車が中心となっているが、過度な自動車依存が中心市街地衰退の一つの要因ともなっていることから、今後の少子高齢化の進展や地球環境問題への意識の高まりを踏まえ、環境と共生する持続可能なまちづくりの視点から、公共交通や自転車といった環境負荷の小さい移動手段の確保に取り組む。

また、中心市街地内での移動においても、徒歩はもちろん、公共交通機関や自転車の利用による回遊性の向上を図るため、良好な歩行者空間を確保する事業や商店街と連携した公共交通の利用促進等により、中心市街地内での回遊性を高める。

従って、本市の顔である中心市街地においては、ハード・ソフトの両面から、充実した公共交通ネットワークの構築と安全で快適な歩行空間を整備することで、快適に中心市街地を回遊できるまちづくりを目指す。

<方針③> 中心市街地ならではの「資源」を生かしたまちづくり

中心市街地を利用することの利点の一つは、郊外に比べて各種都市機能がコンパクトに集まり、小さな移動距離で享受することができる立地「資源」にあると考えられる。

しかしながら、商業機能といった身近な都市機能が郊外に進出するなど、本市中心市街地における立地の優位性や利便性は低下してきている。

よって、中心市街地において各種都市機能の充実を図るとともに、それらを複合的に配置することで、中心市街地の立地を生かした居住者・来街者への利便性を高める。

また、中心市街地ならではの視点として、食文化や歴史資源等の宇都宮独自の魅力を生かした、都市ブランドの構築による認知度の向上が求められている。これらの向上については、中心市街地が本市の「顔」であることを踏まえ、中心市街地に集積する特有の地域「資源」を一体的に活用し、市内外に対する訴求効果を高めることで、宇都宮らしさが感じられるまちづくりを目指す。

<方針④> 多様な主体によるまちづくり

近年、商店街におけるイベントの合同開催や駐車場の共同利用のほか、プロスポーツチームと連携した取組等、業種・業態の枠を越えた協働による賑わいづくりが活発化してきており、集客力の向上等といった成果が一部に見られる。これからのさらなる活性化を進めるにあたり、これら市民や事業者の活力がより一層重要になると考えられる。

また、旧基本計画における未着手事業は、合意形成の問題等により具体的な事業化までには至らなかったものが多い。このため、中心市街地の活性化を着実に進めるため、本基本計画にて掲げる事業は、事業主体・実施時期・事業内容等を明確化したものとし、様々な事業が活性化に対して相乗効果を発揮できるよう、各事業間での密な連携を図っていくことも求められる。

今後、中心市街地の活性化にあたり、市民・事業者・行政等まちづくり関係者が一体となり、相互協力の下、持続的なまちづくりを目指す必要がある。

また、市民が中心市街地活性化に関わることにより、中心市街地に対する愛着や誇りの醸成にも繋がると考えられることから、より一層の市民協働を推進していく。